

(仮称)宇都宮市立地適正化計画
(素案)

平成 年 月

宇都宮市

【目 次】

はじめに	.....	1
序章 計画の策定にあたって		
1 立地適正化計画の役割等	.....	2
2 宇都宮市の現況・動向と特性	.....	6
3 都市づくりの課題	.....	22
第1章 立地適正化に関する基本的な方針		
1 都市づくりの理念	.....	23
2 都市づくりの目標	.....	24
3 将来都市構造	.....	25
4 居住地形成の方向性	.....	32
5 都市づくりの基本的な方向	.....	34
6 計画フレーム	.....	38
第2章 都市機能誘導に関する事項		
1 都市機能誘導の方針	.....	41
2 都市機能誘導区域	.....	42
3 誘導施設	.....	46
4 都市機能に関する誘導施策	.....	48
第3章 居住誘導に関する事項		
1 居住誘導の方針	.....	49
2 居住誘導区域	.....	50
3 居住に関する誘導施策	.....	53
第4章 計画の推進に関する事項	.....	54

はじめに

本市では、今後直面する少子・超高齢化、人口減少社会においても、持続的に発展できるまちづくりを進めているところであり、「第5次宇都宮市総合計画」や「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、これからの本市の人口規模・構造や、都市活動に見合った都市の姿として『ネットワーク型コンパクトシティ』を都市空間形成の理念として掲げています。

また、『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現にあたり、これからのまちづくりに求められる理念を市民と共有し、将来にわたり市民生活の質を維持・向上していくことを目指し、21世紀の半ばの2050年を見通した長期的なまちづくりの方向性を示した「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（以下、「形成ビジョン」という。）」を平成27年2月に策定したところです。

そのような中、都市再生特別措置法の改正により新たに制度化された「立地適正化計画」は、居住や都市機能（医療・福祉、商業等）の誘導を図るべき区域と、その区域内への誘導策等を定めることにより、コンパクトなまちづくりを推進するものであり、本市におきましても、「形成ビジョン」を具現化していく上で重要な取組であることから、平成28年度末（居住誘導区域は平成30年度までに設定）の計画策定に向け、取り組んでいるところであります。

この度、「立地適正化計画」のベースとなる基本的な方針や誘導区域等の考え方を整理し、計画の素案として取りまとめました。

今後、市民の皆様などからいただいたご意見を参考に、本計画の内容を精査していくとともに、具体的な誘導区域や誘導施設、誘導策などにつきましても、順次提示していく予定です。

【参考】策定スケジュール

	H27	H28	H29	H30
立地適正化計画	【計画素案等の検討】	【都市機能誘導区域の設定】	【居住誘導区域の設定】	
	素案公表	計画策定(公表)		計画変更(公表)
市街化調整区域の整備及び保全の方針*	【基本的な方針等の検討】	【方針策定・開発許可基準等の見直し】	方針策定(公表)	
		市民説明等		

※ 「市街化調整区域の整備及び保全の方針」は、開発許可制度や地区計画制度などの都市計画制度を適切に運用し、市街化調整区域の合理的な土地利用を図ることを目的としたものであり、「立地適正化計画」と合わせて検討

序章 計画の策定にあたって

1 立地適正化計画の役割等

(1) 策定の趣旨・目的

「(仮称)宇都宮市立地適正化計画」は、「形成ビジョン」を踏まえ、『ネットワーク型コンパクトシティ』を具現化し、高齢者をはじめ市民にとって安心して快適な生活環境を実現するため、公共交通ネットワークの構築と連携を図りながら、居住や医療・福祉、商業などの都市の生活を支える機能の立地誘導に係る取組を総合的・一体的に推進していくため、策定するものです。

(2) 計画の役割

「立地適正化計画」は、人口減少や高齢化の進行に対応した、国が示す『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりの推進を目的に、「住宅や都市機能の立地の適正化を図るための計画」であり、次のような役割があります。

土地利用規制やインフラ整備と立地誘導策が連携し、居住や各種機能の立地を緩やかに誘導する仕組みを構築する。【コンパクトシティ形成に向けた仕組みの構築】

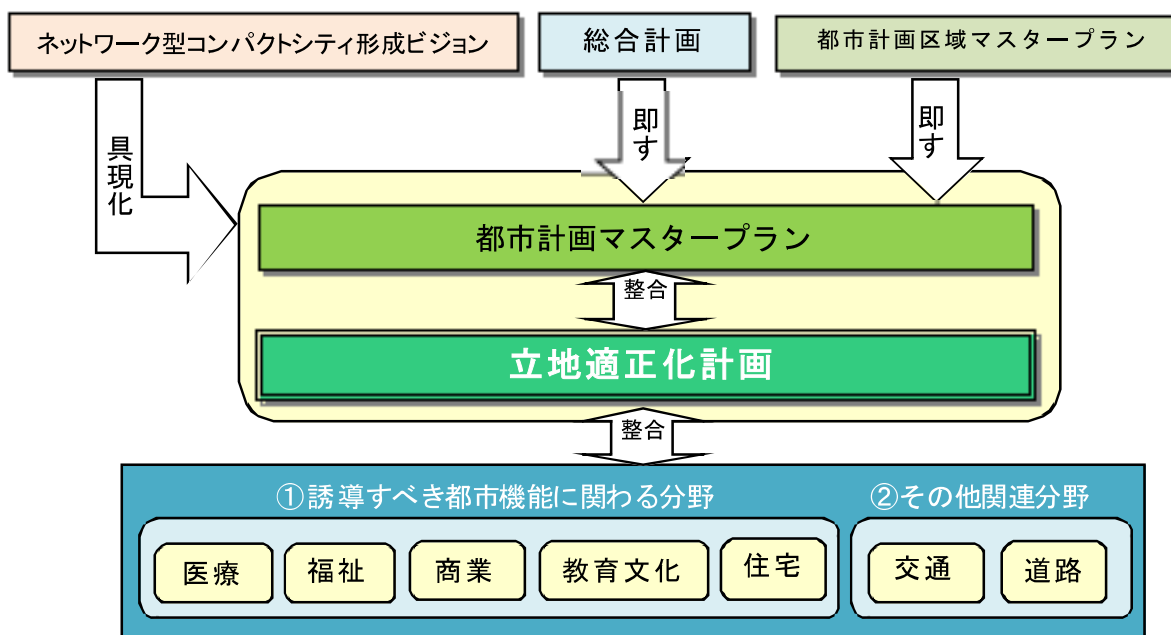
都市計画と医療・福祉、商業、教育文化、交通などの様々な分野が連携し、コンパクトシティの実現に向けた施策を総合的・一体的に進める。【都市計画と関連分野が連携した施策の推進】

都市づくりの方向性を市民と共有し、居住や都市機能の誘導策を明示することにより、市民や事業者が拠点等への施設立地に取り組みやすい環境を整備する。【誘導策の事前明示】

(3) 計画の位置付け

「立地適正化計画」は、都市再生特別措置法に基づき、コンパクトシティを実現するための都市計画のマスタープランの一部を構成するものであり、本市のまちづくりの指針である「総合計画」や「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」、栃木県が広域的な視点から定める「都市計画区域マスタープラン」を踏まえ、関連する行政分野と整合を図りながら、ネットワーク型コンパクトシティの具現化を推進する計画です。

■ 立地適正化計画の位置付け

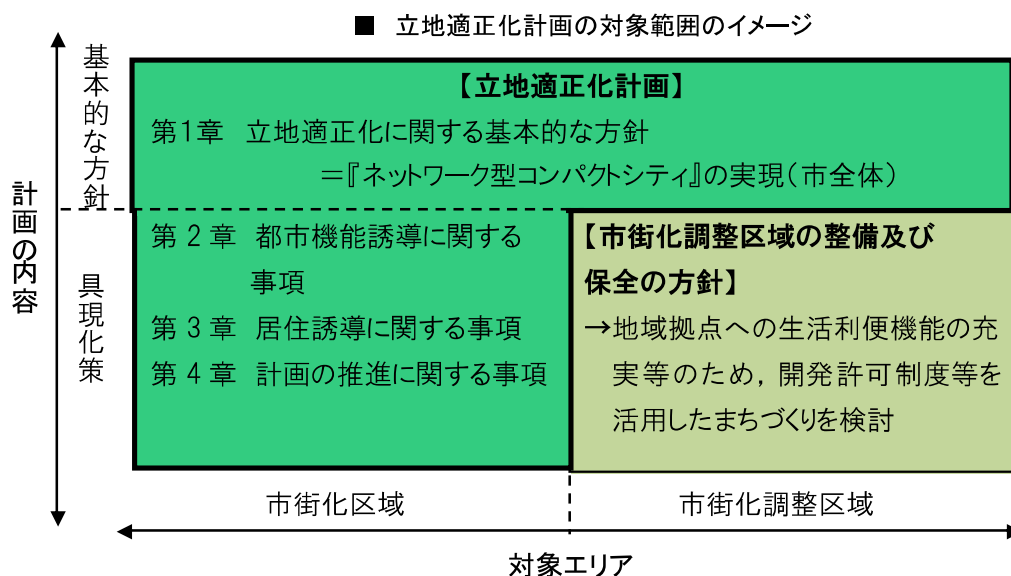


(4) 目標年次

「(仮称)宇都宮市立地適正化計画」は、概ね20年先の都市の姿を展望するとともに、合わせて「形成ビジョン」が見通す2050年(平成62年)を見据えた計画とします。

(5) 計画の範囲

「(仮称)宇都宮市立地適正化計画」は、都市計画区域である宇都宮市全域を対象範囲とします。(本計画で定める都市機能等の誘導区域は市街化区域を対象に設定)



(6) 計画の構成

「立地適正化計画」は、都市機能と居住の適正な誘導に係る取組を総合的・一体的に推進するものであることから、「立地適正化に関する基本的な方針」及び「都市機能誘導に関する事項」、「居住誘導に関する事項」、「計画の推進に関する事項」の4部構成とします。

序章 計画の策定にあたって

1 計画策定の趣旨・目的等

- | | | |
|--------------|-----------|-------------|
| (1) 策定の趣旨・目的 | (2) 計画の役割 | (3) 計画の位置付け |
| (4) 目標年次 | (5) 計画の範囲 | (6) 計画の構成 |

2 宇都宮市の現況・動向と特性

- | | | |
|----------------|------------|------------|
| (1) 総人口と人口の構成 | (2) 市街地の変遷 | (3) 土地利用動向 |
| (4) 低未利用地と空き家 | (5) 公共交通 | (6) 中心市街地 |
| (7) 公共施設・インフラ等 | (8) 市民意識 | |

3 都市づくりの課題

第1章 立地適正化に関する基本的な方針

1 都市づくりの理念

2 都市づくりの目標

3 将来都市構造

4 居住地形成の方向性

5 都市づくりの基本的な方向

6 計画フレーム

第2章 都市機能誘導に関する事項（誘導区域は H28 年度末に設定）

1 都市機能誘導の方針

2 都市機能誘導区域

3 誘導施設

4 都市機能に関する誘導施策

第3章 居住誘導に関する事項（誘導区域は H30 年度末までに設定）

1 居住誘導の方針

2 居住誘導区域

3 居住に関する誘導施策

第4章 計画の推進に関する事項

1 計画の評価

2 推進体制

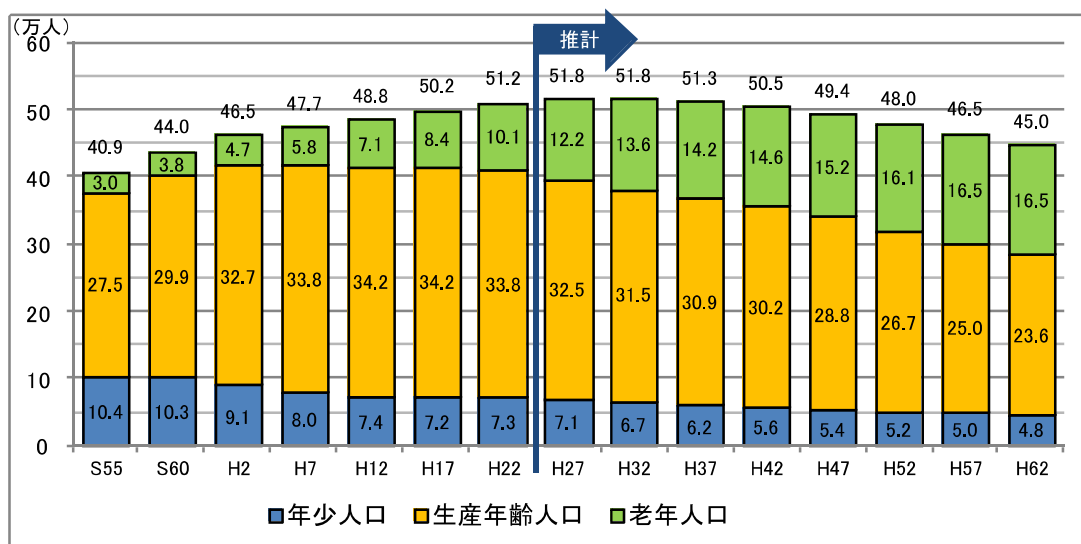
2 宇都宮市の現況・動向と特性

(1) 総人口と人口の構成

1) 総人口

- 本市の総人口は、これまで増加を続けてきましたが、平成29年(2017年)の約52万人をピークに減少に転じ、平成62年(2050年)にはピークから約7万人減少すると見込まれています。

■ 総人口の推移

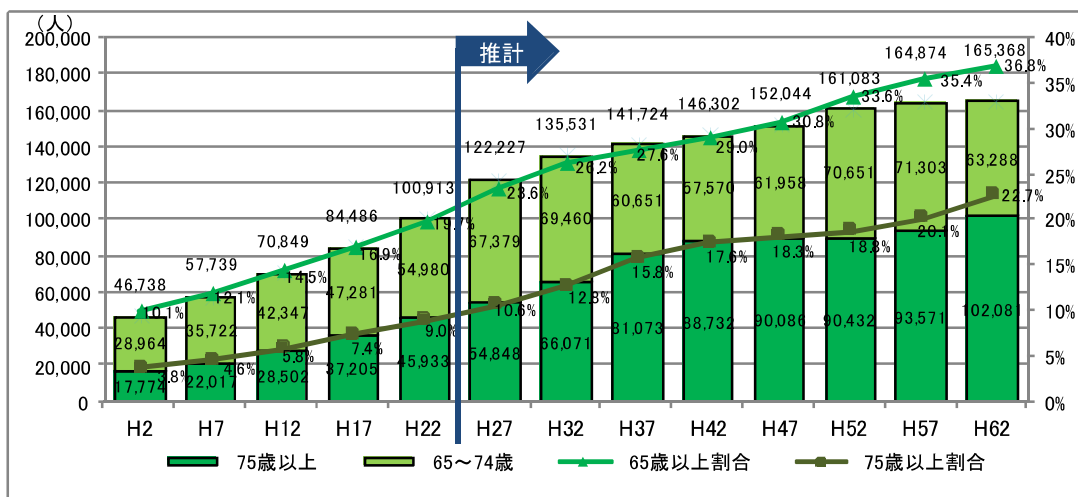


出典: 国勢調査, 宇都宮市推計

2) 高齢者人口

- 65歳以上の高齢者人口は、総人口が減少する中でも増加を続け、平成62年(2050年)に36.8%に達することが見込まれています。
- 特に、75歳以上の後期高齢者人口は平成62年(2050年)に22.7%に達することが見込まれています。

■ 高齢者人口の推移



出典: 国勢調査, 宇都宮市推計

【懸念される問題・課題等】

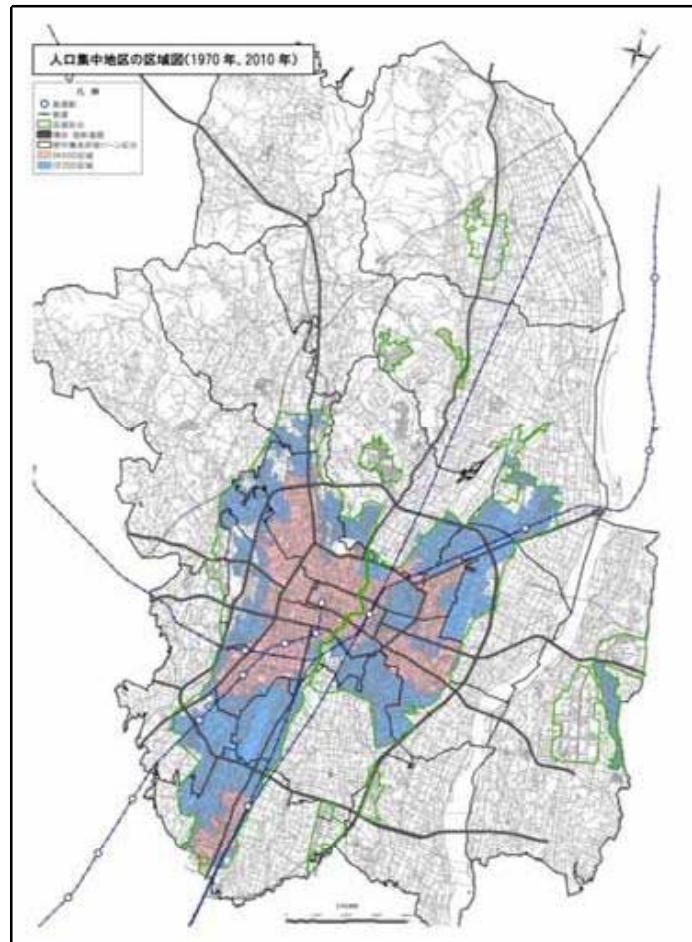
今後、総人口が減少する一方で、特に後期高齢者が急増することから、人口減少・超高齢時代に対応した持続可能な都市づくりが求められます。

(2) 市街地の変遷

1) 人口集中地区(DID)面積と人口の動向

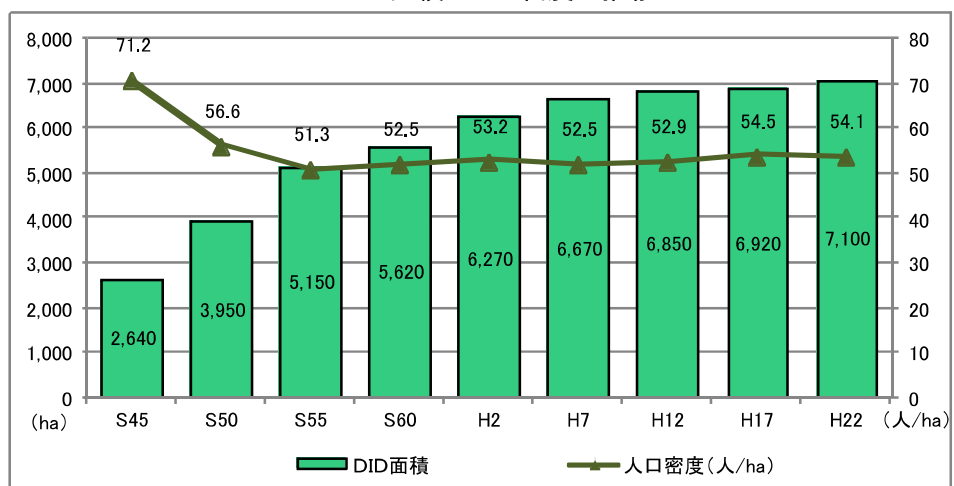
- DIDの面積は昭和45年(1970年)から平成22年(2010年)の過去40年間で2,640haから7,100haへと約2.7倍に拡大しています。
- 一方で、DIDの人口密度はその間に71.2人/haから54.1人/haに約2割減少しています。

■ DIDの推移



出典: 国勢調査

■ DID面積と人口密度の推移



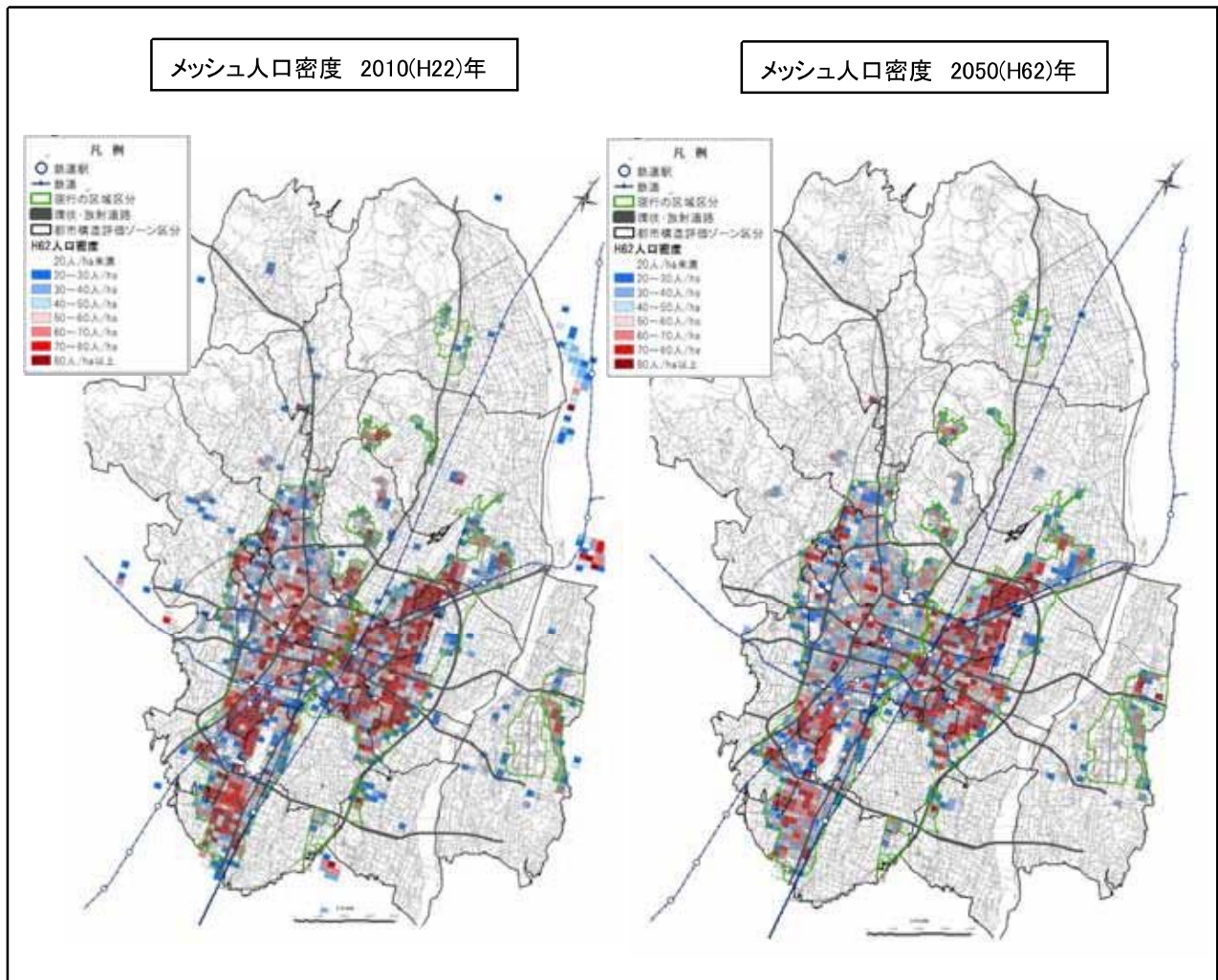
出典: 国勢調査

2) 人口密度

- ・市街地の人口分布（人口密度）を平成22年（2010年）では、JR宇都宮駅の東側や江曾島駅周辺、雀宮地域などを中心に60人/ha以上のメッシュ^{*}が広く分布しています。
- ・平成62年（2050年）では、それらの地域で50人/ha以上の一定の人口密度の維持が見込まれる一方、人口減少により、JR宇都宮駅の西側の市街地において50人/ha以下のメッシュが広く分布すると見込まれています。

^{*}同じ面積のマス目を単位とした集計区分（本計画では250m又は500m四方の地域メッシュを使用）

■ メッシュ人口密度(H22/H62)

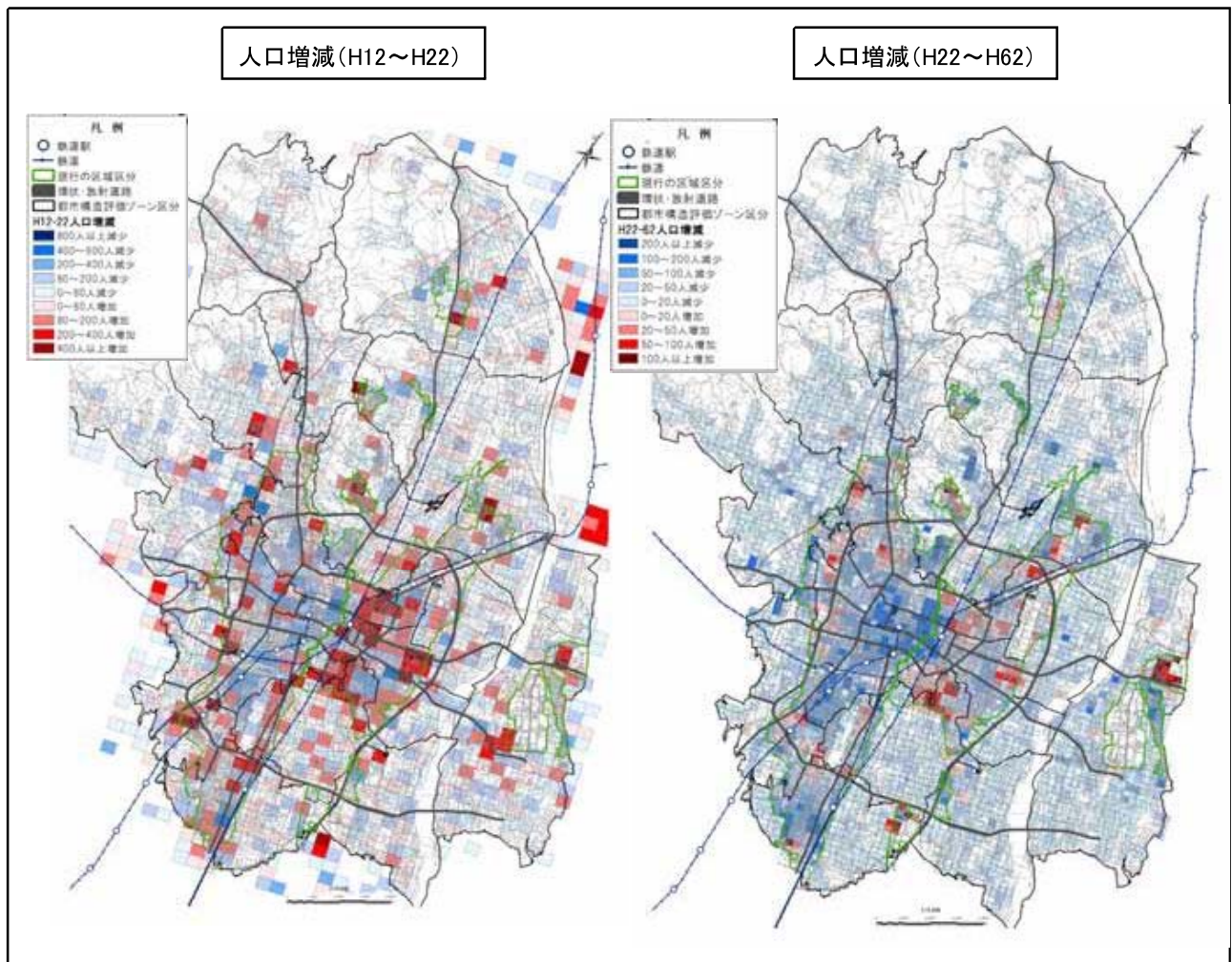


出典：国勢調査，宇都宮市推計

3) 人口増減

- ・平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の10年間では、JR宇都宮駅の東側や市街化区域の縁辺部などを中心に人口が増加しています。一方で、駅の西側など古くからの市街地で人口が減少し、市街地の拡大と低密度化が進行しています。
- ・平成22年(2010年)から平成62年(2050年)の40年間では、多くの地区で人口が減少し、増加するのは郊外で新しく整備された市街地など一部の地区に限られると見込まれています。

■ メッシュ別の人口増減

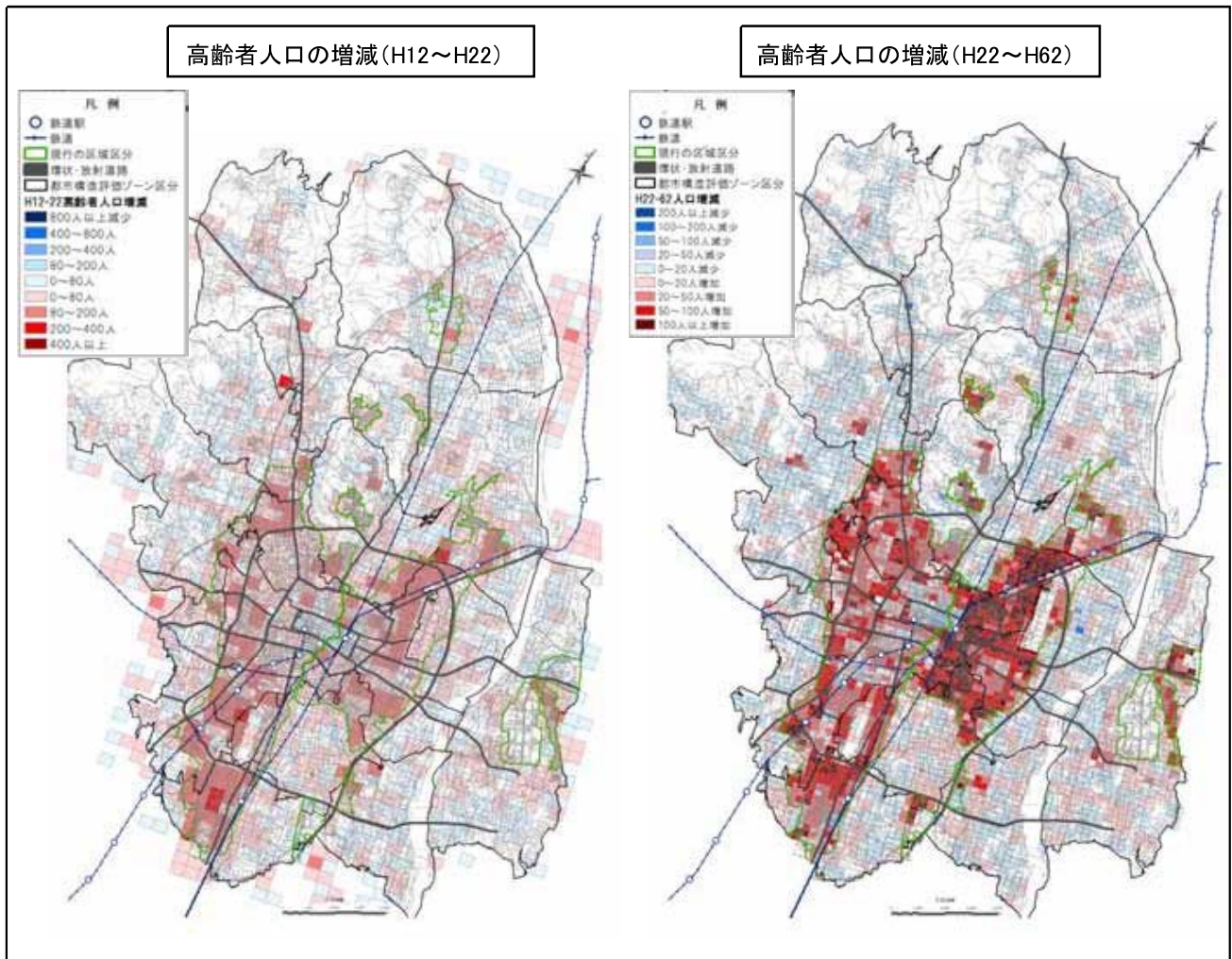


出典: 国勢調査, 宇都宮市推計

4) 高齢者人口

- ・平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の10年間では、特に市街化区域の縁辺部などで高齢者人口の増加数が多くなっています。
- ・平成22年(2010年)から平成62年(2050年)の40年間では、市全体で高齢化が進行する中で、特に現在子育て世代などの人口増加が続いているJR宇都宮駅の東側において大きく増加することが見込まれます。

■ 高齢者人口の増減(H22~H62)



出典: 国勢調査, 宇都宮市推計

【懸念される問題・課題等】

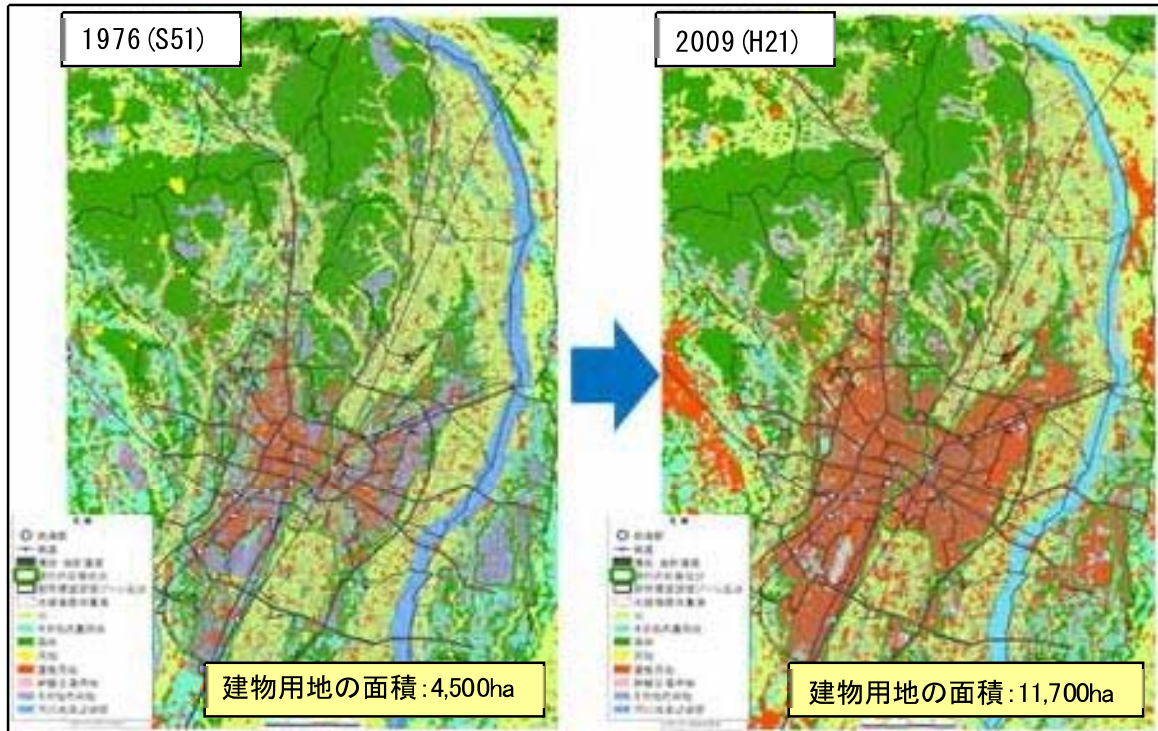
今後、拡散した市街地において人口減少が進行し、居住が低密度化することにより、一定の人口密度に支えられてきた生活利便機能の低下(身近な店舗や診療所等の撤退など)や地域コミュニティの衰退等が懸念されます。

(3) 土地利用動向

1) 土地利用現況の推移

- 人口増加やモータリゼーションの進展に伴い、市街地(建物用地)は昭和 51 年(1976 年)から平成 21 年(2009 年)の約 35 年間で 4,500ha から 11,700 ha へと約 2.6 倍に拡大しています。一方で、農地や緑地、森林は約 5,500ha 減少しています。

■ 建物用地と農地・緑地の分布

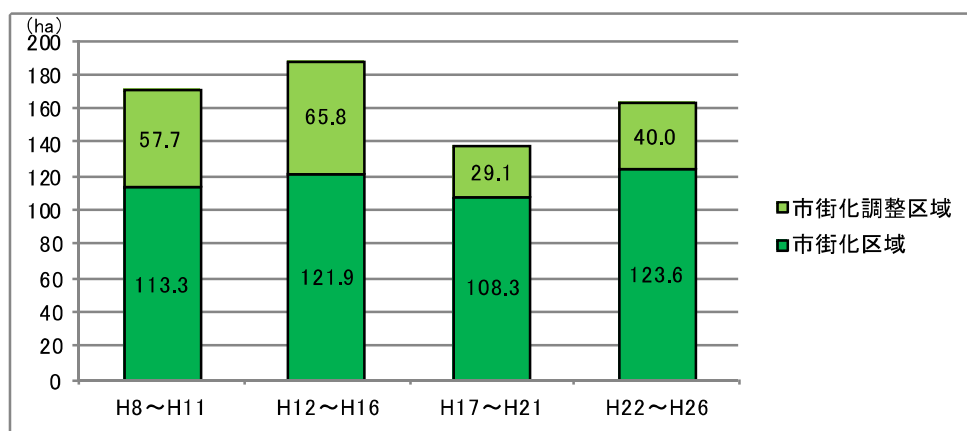


出典: 国土数値情報

2) 開発許可の動向

- 開発許可(面積)の推移を経年で比較すると、市街化区域の割合が増加する傾向にあります。市街化調整区域の開発による郊外への市街地の拡大も続いています。

■ 区域区別の開発許可面積の推移



出典: 宇都宮市資料

【懸念される問題・課題等】

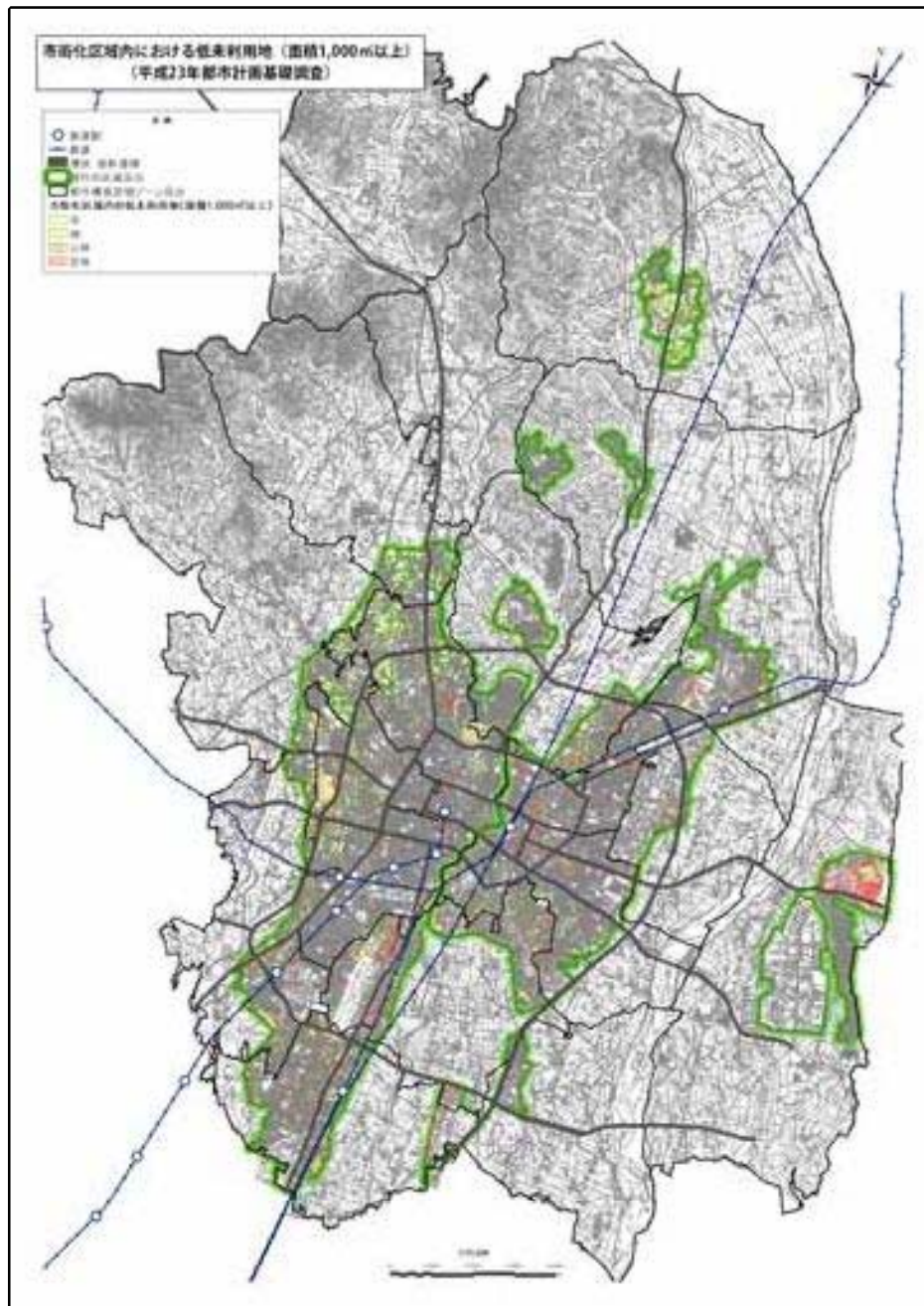
今後、更なる市街地の拡大とともに、居住や都市機能の郊外化が進行することにより、自動車依存の高まりや、中心市街地の活力低下、インフラ等の維持管理費の増大などが懸念されます。

(4) 低未利用地と空き家

1) 低未利用地

- ・市街化区域内の一定規模以上(1,000 m²以上)の低未利用地(空き地・駐車場等)は、中心市街地やその周辺、郊外の新しい市街地などの市街地全体に散在しています。
- ・低未利用地のうち、市街化区域内の農地は、市街地の北西部や上河内地区、鶴田地区などでまとまって分布しています。

■ 空き地・低未利用地の分布

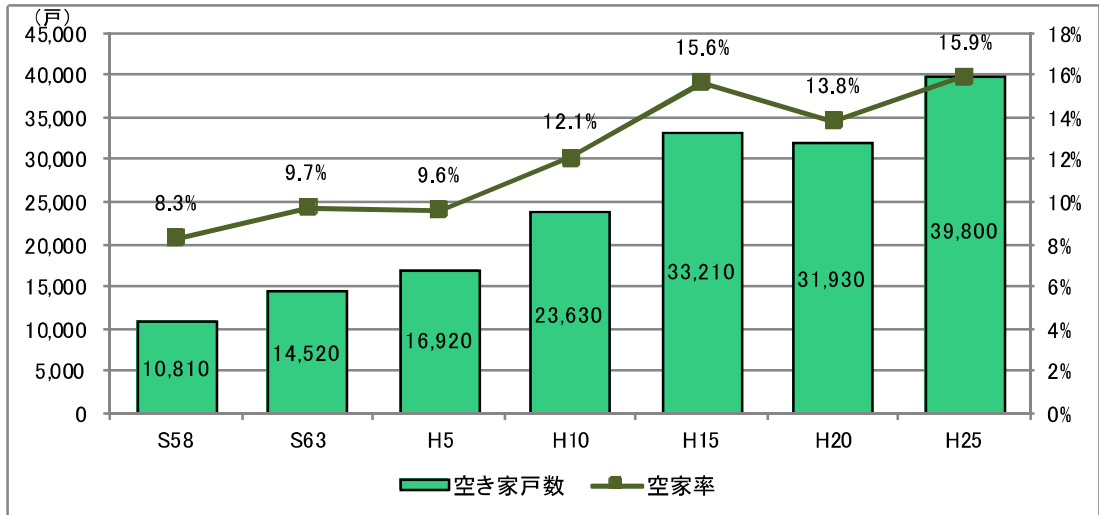


出典:都市計画基礎調査

2) 空き家

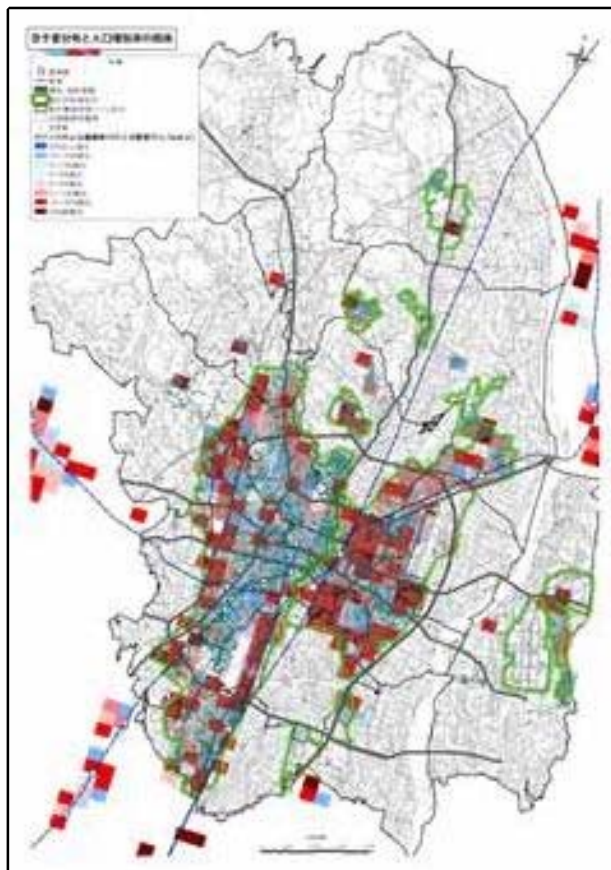
- ・本市の空き家戸数と空き家率は共に増加傾向にあり、特にJR宇都宮駅西側の古くからの市街地など人口が減少している地区において空き家が多い傾向にあります。

■ 空き家戸数と空き家率



出典: 住宅・土地統計調査

■ 空き家の分布状況と人口増加率



出典: 宇都宮市資料, 国勢調査

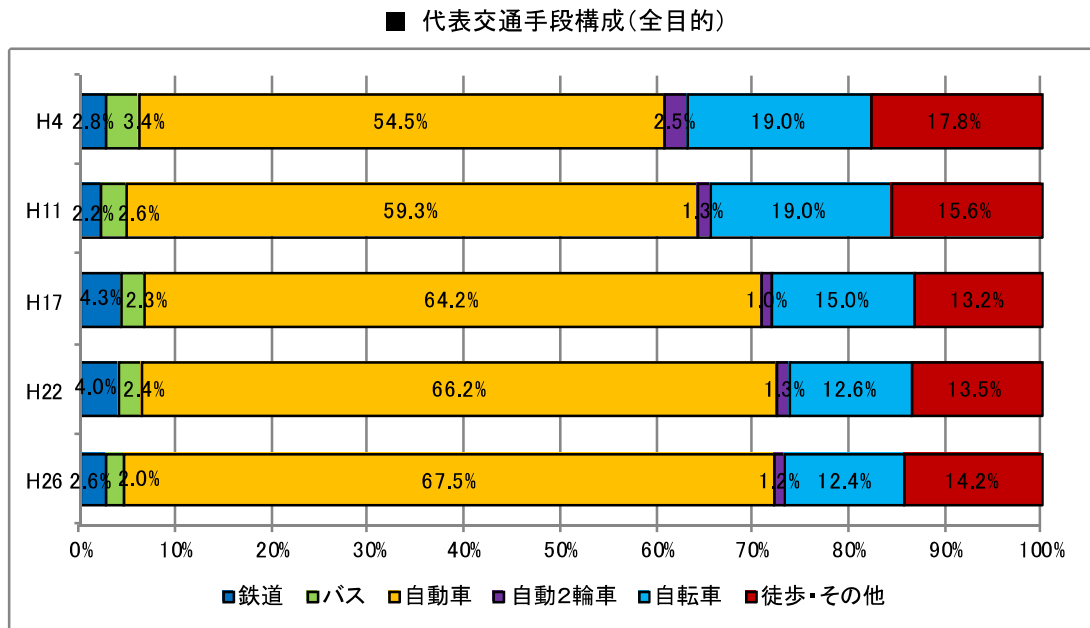
【懸念される問題・課題等】

人口減少に伴う空き家等の増加により、市街地の安全性の低下や生活環境への影響が懸念されます。また、中心市街地や周辺には一定規模以上の低未利用地が散在しており、今後、低未利用地の増加により、拠点等において都市活動を支える機能の衰退が懸念されます。

(5) 公共交通

1) 代表交通手段

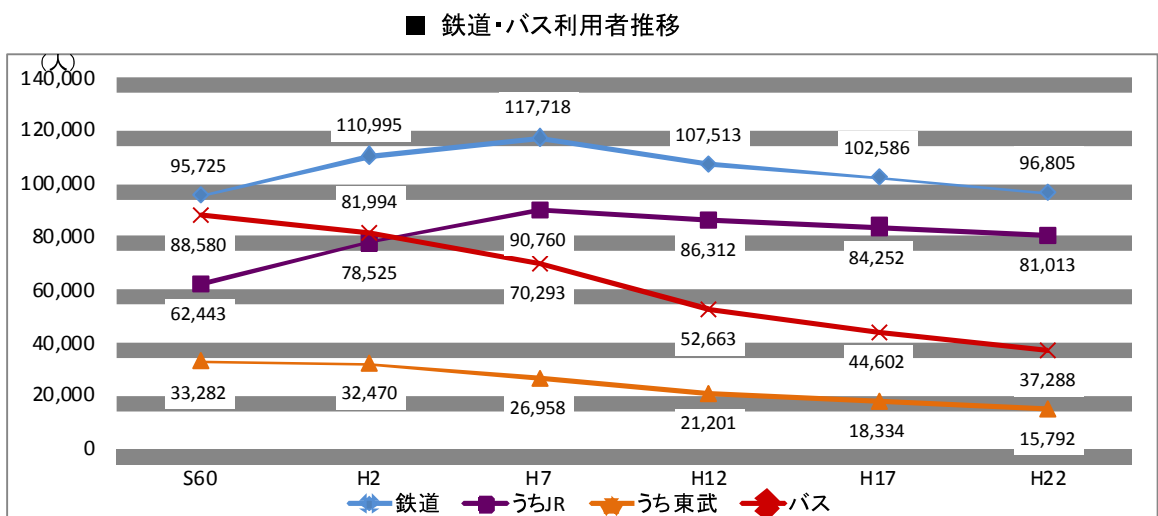
- 市民の代表的な交通手段は平成 26 年（2014 年）で約 7 割が自動車を利用しており、マイカー依存が強くなっています。一方、平成 4 年(1992 年)から平成 26 年（2014 年）では公共交通や自転車の利用、徒歩は減少傾向にあります。



出典: 宇都宮都市圏パーソントリップ調査, 全国交通特性調査

2) 公共交通利用者数

- 昭和 60 年(1985 年)から平成 22 年(2010 年)の 25 年間で鉄道やバスなどの公共交通利用者は減少傾向が続いており、特にバス利用者は半減しています。

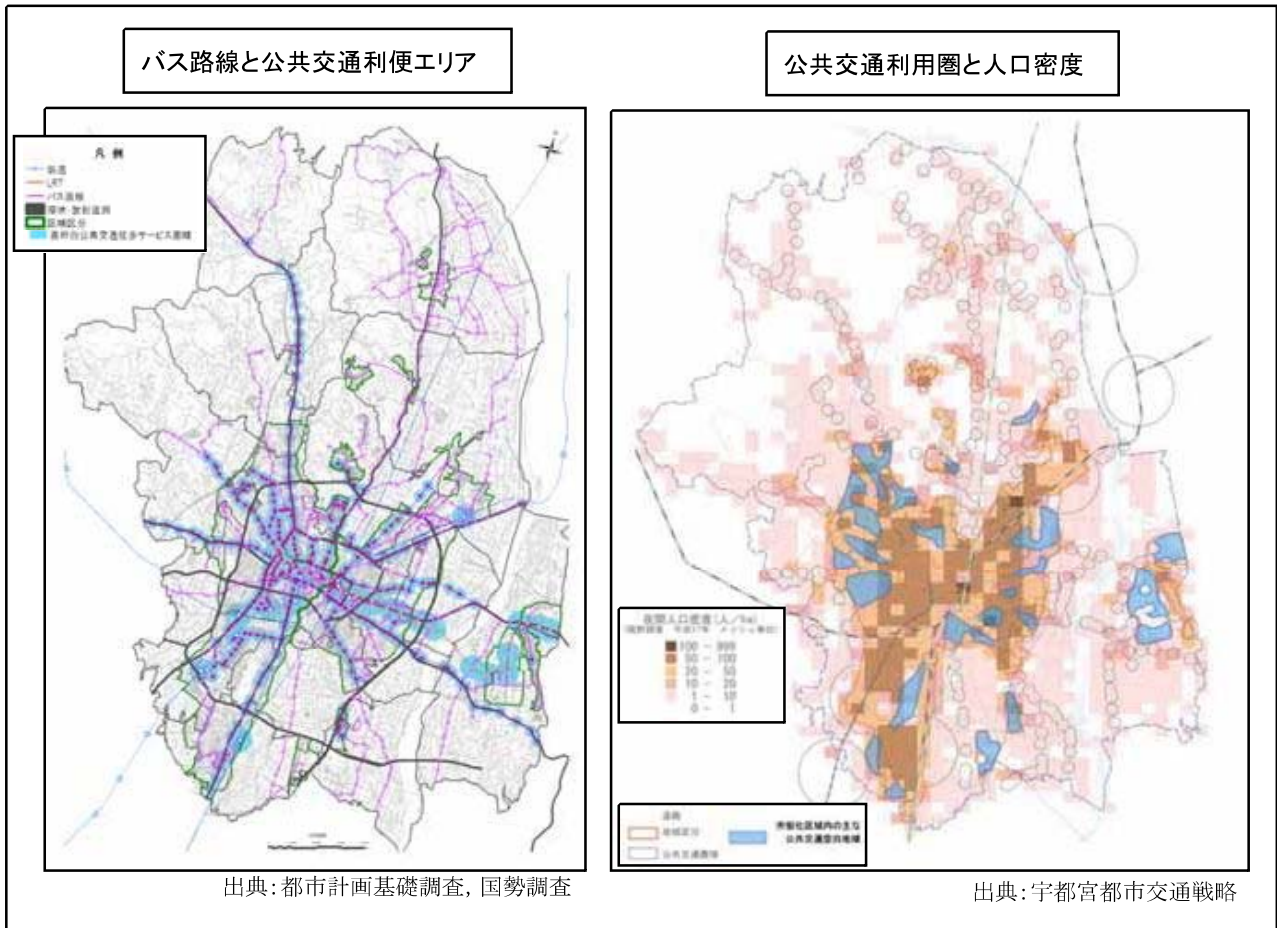


出典: 宇都宮市統計書: 鉄道(乗降客数), 宇都宮市の交通: バス(輸送人員)

3) 公共交通ネットワーク

- ・バス路線や鉄道など，都心部を中心に放射状に広がる公共交通ネットワークが形成されています。一方で，一定の人口が集積する新興市街地などの一部では公共交通の空白・不便地域が存在しています。

■ 公共交通利用圏等の状況



【懸念される問題・課題等】

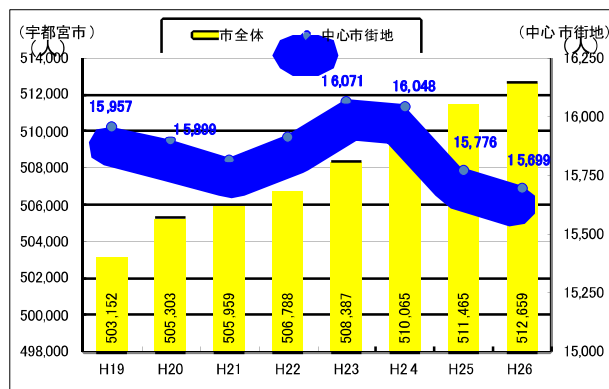
これまでの公共交通利用者数の減少に加え，人口減少による利用者数の減少により，公共交通のサービス水準の低下や高齢者等の交通弱者の移動手段確保への影響が懸念されます。

(6) 中心市街地

1) 人口

- 中心市街地の人口は、平成 21 年(2009 年)まで減少で推移した後、平成 22 年(2010 年)に増加に転じましたが、平成 24 年(2012 年)以降は再び減少しています。

■ 市全体と中心市街地の人口の推移

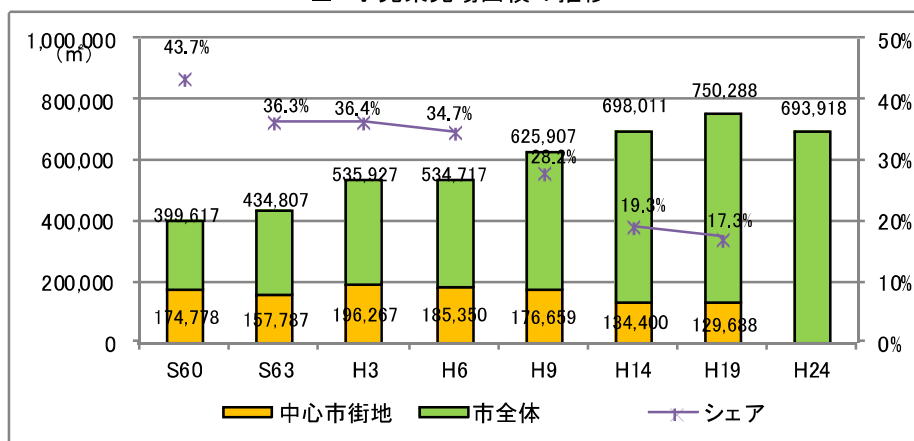


出典: 住民基本台帳(各年 9 月末現在)

2) 商業

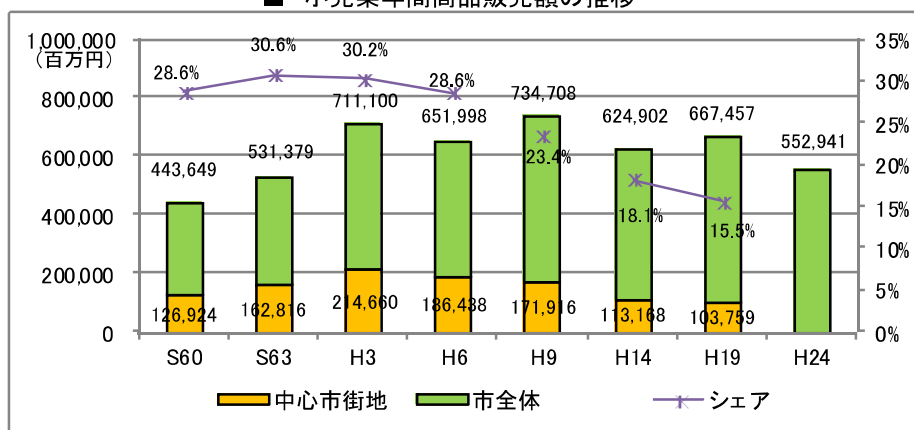
- 中心市街地の小売業売場面積のピークの平成 3 年(1991 年)と平成 19 年(2007 年)を比較すると約 65,000 m²減少(33.6%減少)し、市全体に占めるシェアは 19.1%低下しています。
- また、小売業商品販売額は、平成 3 年(1991 年)と平成 19 年(2007 年)を比較すると約 1,100 億円減少(51.7%減少)し、市全体に占めるシェアは 14.7%低下しています。

■ 小売業売場面積の推移



出典: 経済センサス, 商業統計

■ 小売業年間商品販売額の推移

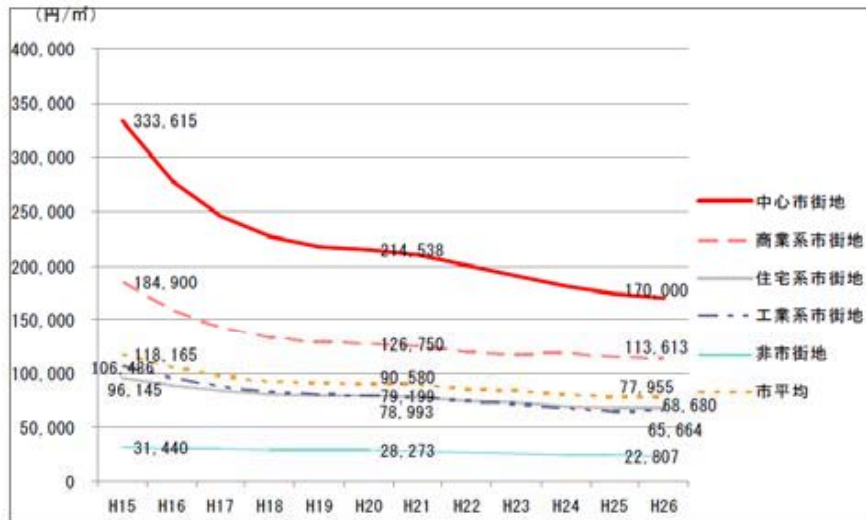


出典: 経済センサス, 商業統計

3) 地価

- ・ 中心市街地の平均地価は、平成 15 年（2003 年）の 333,615 円/㎡から、平成 26 年（2014 年）は 170,000 円/㎡となっており、約 10 年間で半減近く下落しています。

■ 地価公示価格の推移

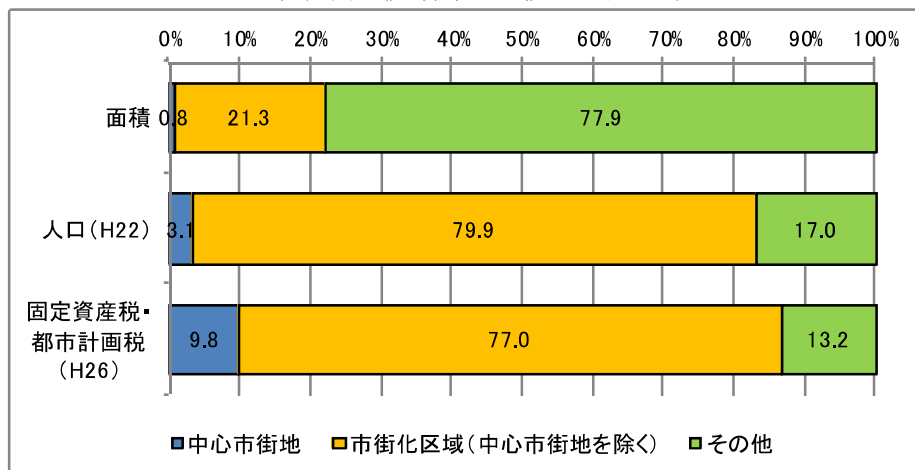


出典：地価公示

(参考) 固定資産税等

- ・ 地価が高い中心市街地は市域の 0.8%の面積ながら固定資産税・都市計画税の税収では市全体の約 10%を占めています。

■ 固定資産税・都市計画税の地域別内訳



出典：国勢調査, 宇都宮市資料

【懸念される問題・課題等】

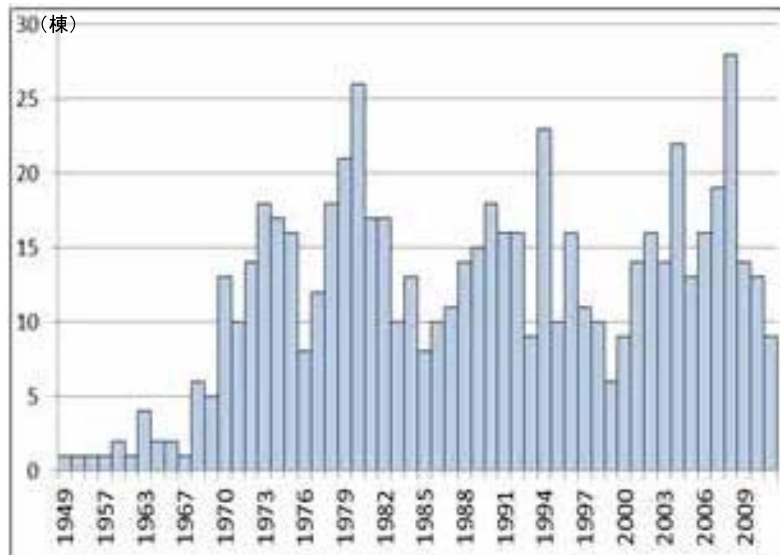
中心市街地においては、人口や小売販売額が減少傾向にあり、賑わいの低下や地域コミュニティの衰退など、地域経済及び都市の活力低下が懸念されます。

(7) 公共施設・インフラ等

1) 公共施設の建築数

- 高度経済成長期などに建設された公共施設やインフラは、建設から30年以上が経過し、今後、耐用年数を迎えるとともに、維持更新に係る財政負担が増加していくことが見込まれます。

■ 公共施設の建築数の推移

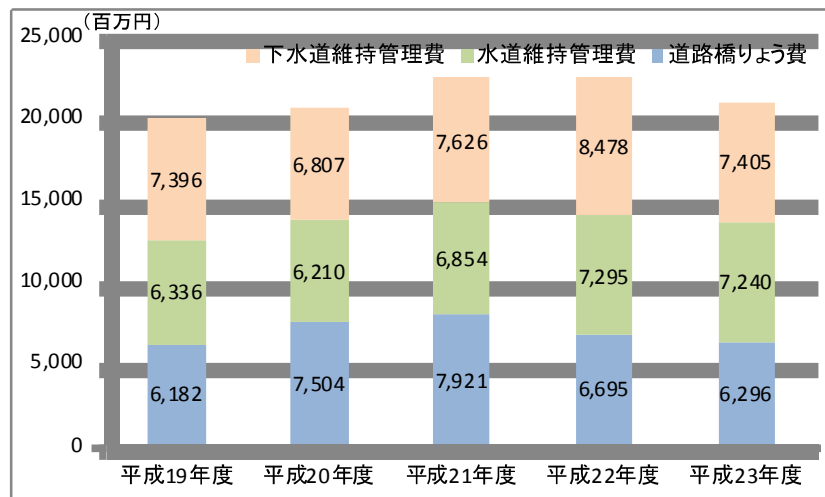


出典:宇都宮市資料

2) インフラ維持管理費

- 道路・橋りょう等のインフラの維持管理費は、毎年度約200億円程度で横ばいで推移していますが、今後、これまでに建設された公共施設を含めて維持更新に係る財政負担の増加が見込まれます。

■ インフラ維持管理費の推移

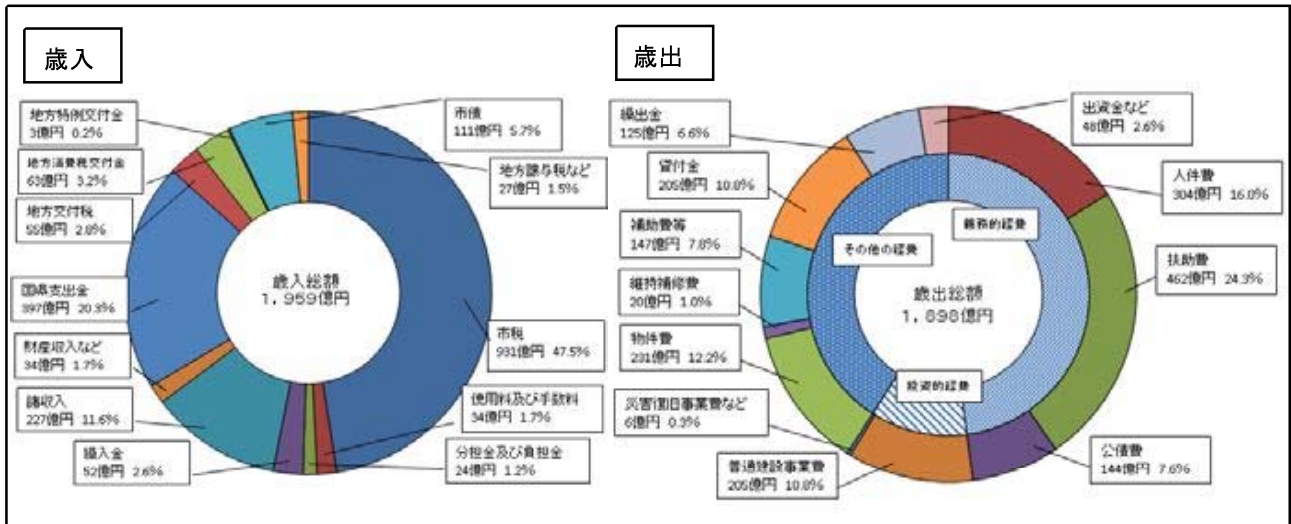


出典:宇都宮市資料

3) 財政

- ・ 財政は、少子高齢化の進行に伴い扶助費などの義務的経費が増加傾向にあり、平成26年度には、歳出総額の約半分を占めています。

■ 一般会計の歳入と歳出(H26 決算)

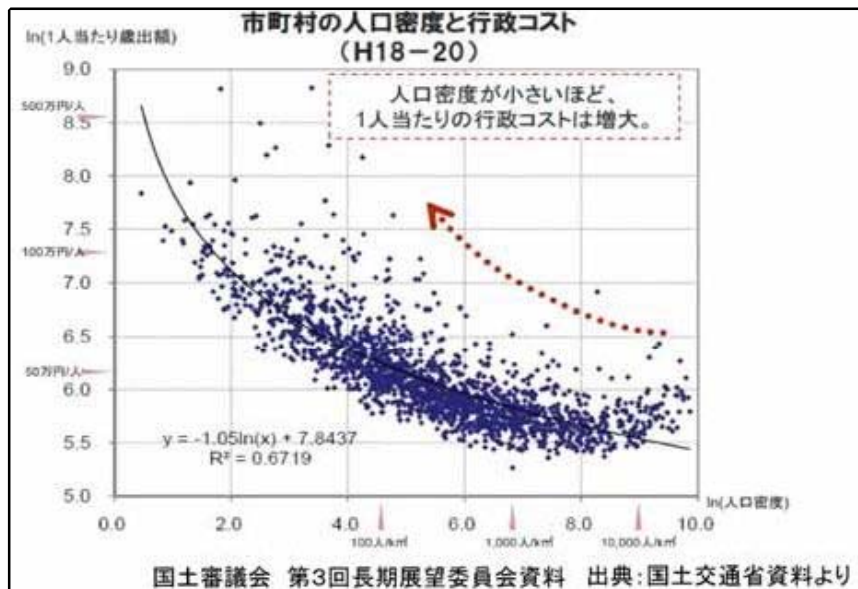


出典: 宇都宮市資料

(参考) 人口密度と一人あたりの行政コスト

- ・ 人口密度と一人あたりの行政経費との間には、一定の関係がみられ、人口密度が小さいほど一人あたりの行政経費が増加する傾向にあります。

■ 人口密度と一人あたりの行政経費との関係性



出典: 国土交通省資料

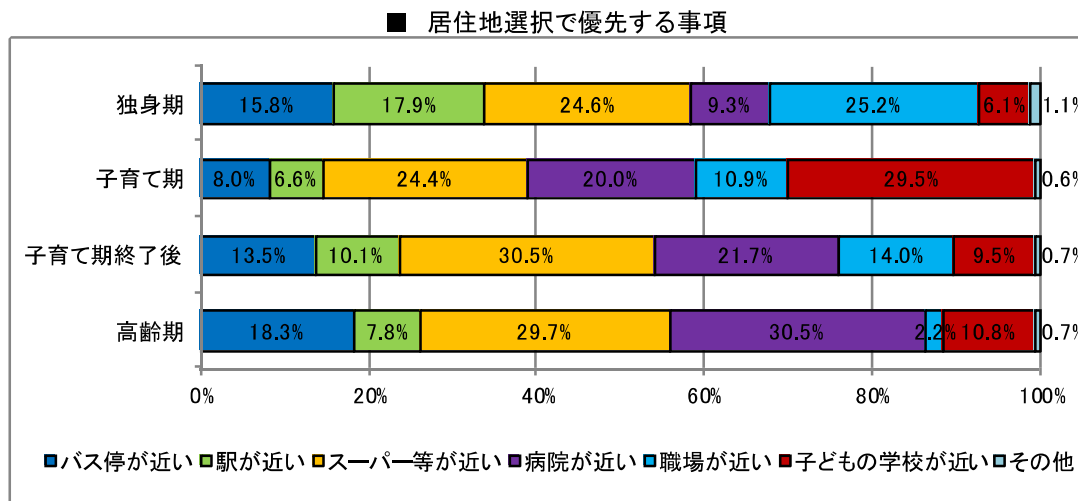
【懸念される問題・課題等】

人口減少に伴う税収減や高齢化に伴う扶助費の増加など厳しい財政環境が見込まれる中、高度経済成長時に建設された施設・インフラの老朽化や維持管理更新費の増大が懸念されます。

(8) 市民意識

1) 居住地を選択する際に優先する事項

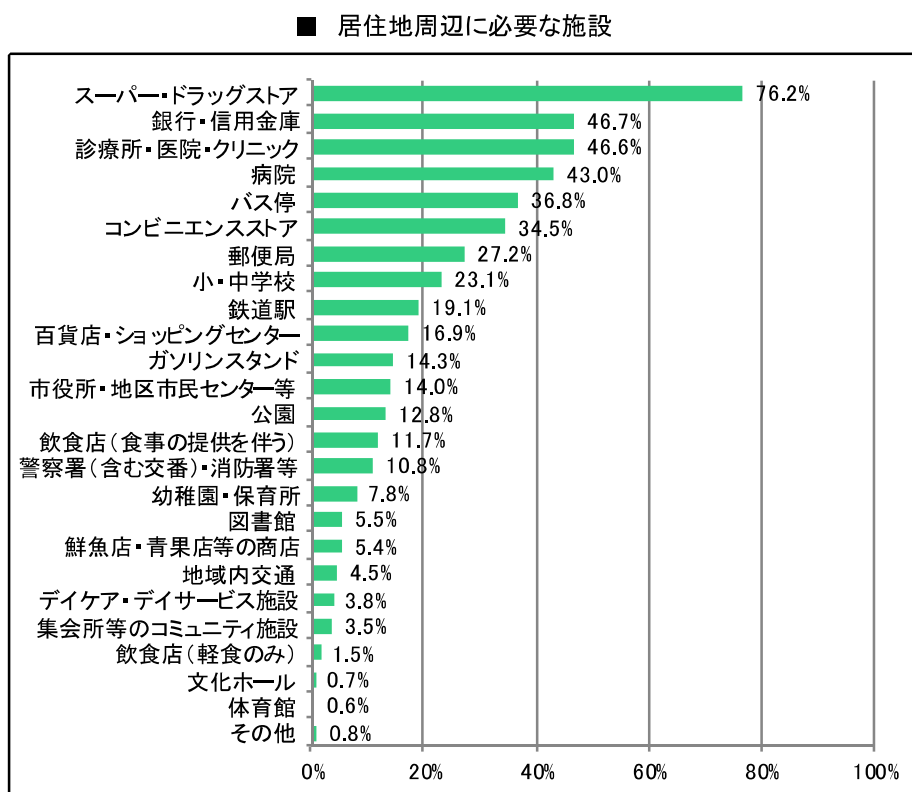
- ・「形成ビジョン」の策定において実施した市民アンケート調査では、居住地を選択する際に優先する事項として、独身期や子育て期、高齢期など全てのライフステージ（人生の段階）で「スーパー」の近くを優先する傾向が高くなっています。
- ・ライフステージ別では、独身期は「職場」や「駅」の近く、子育て期は「学校」の近くを優先し、高齢期には「病院」や「バス停」の近くを優先する傾向が強くなっています。



出典：市民意識調査

2) 居住地(転居先)の周辺に必要な施設

- ・居住地や転居先の周辺に最低限必要な施設として、「スーパー・ドラッグストア」、「銀行・信用金庫」、「診療所・医院・クリニック」、「病院」などの生活利便施設のほか、「バス停」などの公共交通機関も必要との回答が多くなっています。

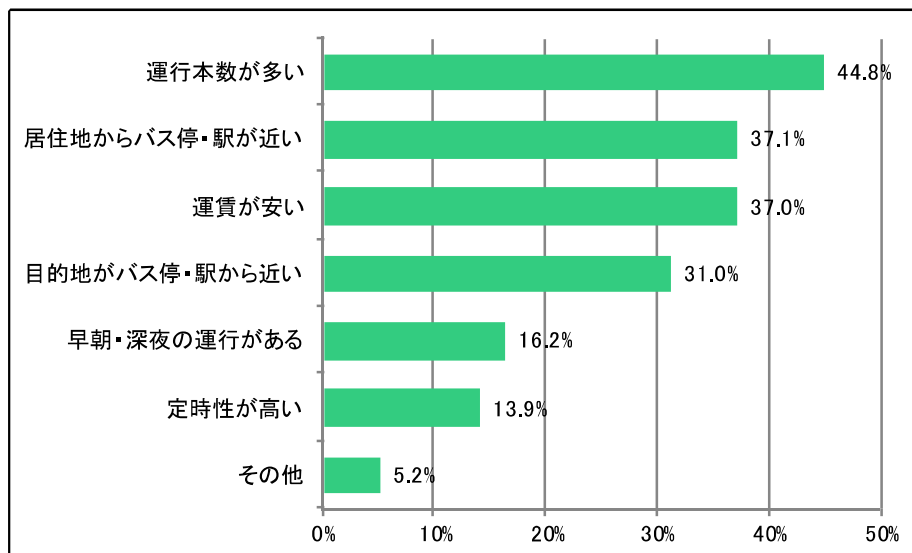


出典：市民意識調査

3) 公共交通利用のための要素

・公共交通を利用するようになるための要素として、「運行本数が多い」が最も多く、次いで、「居住地からバス停・駅が近い」、「運賃が安い」の回答が多くなっています。

■ 公共交通利用のための要素



出典: 市民意識調査

【懸念される問題・課題等】

今後、居住選択等に関する市民意識を踏まえ、人口減少や超高齢社会においても身近な場所で安心・快適な暮らしが送れるような都市づくりが求められます。

3 都市づくりの課題

宇都宮市の現況・動向と特性を踏まえ、今後、人口減少・超高齢化が進行する中で、低密度な市街地が拡大することなどにより懸念される都市づくりの課題を整理します。

(1) 市民の生活利便性の持続的な確保

医療・福祉、商業等の生活利便施設の無秩序な立地・拡散は、日常生活における自動車依存を高め、自動車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況を生み出します。また、人口減少が進行する中で市街地の低密度化が続くことにより、一定の人口密度により支えられてきた身近な生活利便機能の維持が困難となり、買い物や通院などの日常生活の利便性の低下が懸念されます。このようなことから、人口増加を背景とした市街地の拡大に歯止めをかけ、持続可能な都市構造を形成することにより、身近な拠点などに生活利便機能を維持・確保していく必要があります。

(2) 都市の活力や地域コミュニティの維持・向上

人口減少や市街地の低密度化に伴う住宅・集落の散在や空き地・空き家の増加により、快適で良好な景観・都市空間の喪失や都市の活力低下、地域の連帯・コミュニティの衰退が懸念されることから、拠点や公共交通沿線などの高い利便性が得られる場所などに時間をかけて緩やかに居住の誘導・集約を図っていく必要があります。

(3) 交通弱者の移動手段の確保

高齢化が進行し、外出に不安を感じる市民が増加する中で、市街地の外延化や自動車依存が高まり、公共交通利用者が減少することにより、公共交通のサービス水準が低下し、交通弱者の外出が制限され、自立した日常生活を送ることが困難になることが懸念されることから、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、自転車利用・歩行環境の向上を図っていく必要があります。

(4) 自然環境と調和した郊外部地域の活力の維持・向上

市街化の進行に伴う身近な里山・森林、農地などの緑豊かな自然環境の減少や、人口減少・高齢化に伴う地域の活力低下により里山や田園の荒廃化が懸念されることから、優良な農地や森林などの自然環境の維持・保全とともに、地域住民の良好な生活環境を維持し、定住環境の維持・向上を図っていく必要があります。

(5) 持続可能で効率性の高い都市運営

人口減少や高齢化の進行により中長期的に財政制約の高まりが見込まれる中で、中心市街地の空洞化や、公共施設・インフラの老朽化に伴う維持管理・更新費の増大が懸念されることから、既存ストックや民間活力の有効活用を図りながら、都市機能の拠点等への誘導・集積や公共施設等の機能更新を図っていく必要があります。

第1章 立地適正化に関する基本的な方針

1 都市づくりの理念

「(仮称)宇都宮市立地適正化計画」では、上位計画や都市づくりの課題、本市のこれまでの都市の成り立ちを踏まえ、人口減少や少子・超高齢社会に対応した都市の姿として、「**便利で暮らしやすく100年先も持続的に発展できるまち、ネットワーク型コンパクトシティの実現**」を都市づくりの理念とし、市内の各地域に定めた拠点において、都市の生活を支える機能を誘導しコンパクトに充実するとともに、都市構造の骨格として拠点間の機能連携・補完や他圏域との広域的連携を図る交通ネットワークの形成・強化を進め、拠点や公共交通沿線などに居住を誘導・集約することにより、人口減少や超高齢時代においても、将来にわたり身近な場所で安心して快適な生活を送ることができる『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指します。

便利で暮らしやすく

**100年先も持続的に発展できるまち、
ネットワーク型コンパクトシティの実現**

2 都市づくりの目標

都市づくりの理念である『ネットワーク型コンパクトシティ』を実現していくためには、拠点等への都市機能の集積や居住の集約，公共交通網の形成，自然環境と調和した土地利用の促進，更には都市が持続可能であることが重要であることから，次の5つを都市づくりの目標に設定します。

(1) 都市や地域の拠点に地域特性に応じた都市機能が集積した都市

拠点相互に役割を補完しながら，市全体で医療・福祉，商業等の生活サービスが安定的に提供され，住み慣れた身近な場所で安心・快適な暮らしが送れるよう，公共交通によるアクセス性の高い地域の拠点などを中心とした場所において，地域特性に応じた高次な都市機能や日常を支える生活利便機能を誘導・集積します。

(2) 高い利便性が得られる拠点や公共交通沿線などに居住が集約した都市

生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保され，魅力的で快適な都市空間が維持・確保されるよう，市民の多様なライフスタイル・居住選択を尊重しながら，高い利便性が得られる都市拠点や地域拠点，公共交通で結ばれた沿線市街地などに時間をかけて緩やかに居住を誘導・集約します。

(3) 公共交通などにより安全・快適で自由に移動できる都市

身近な拠点等への都市機能の誘導・集積とともに拠点間の連携・補完を図るため，鉄道やバスなどの公共交通を基本に地域内の身近な交通などの拠点間のアクセスを確保するとともに，歩行者や自転車の利用環境を向上することにより，過度に自動車に依存することなく，誰もが安全・快適で自由に移動できる環境を創出します。

(4) 農地や森林などの緑豊かな自然環境と市街地が調和した都市

身近な里山や農地などの緑豊かな自然環境が残されている郊外部等において，自然と調和した良好な生活環境が維持されるよう，郊外部等の農地や緑地の維持・保全などによる付加価値の向上を図り，市民の多様なライフスタイルに応じた居住選択が可能となる土地利用を促進します。

(5) 持続可能で効率的な都市運営が実現する都市

人口減少による経済財政環境の厳しさや，施設の老朽化等が見込まれる中において，既存の施設やインフラを有効活用しながら，拠点等への民間機能の誘導・集積や公共施設の適正配置，民間活力によるネットワークの構築を進めることにより，人口減少や高齢化に対応した都市構造を形成し，持続可能で効率的な都市運営を推進します。

3 将来都市構造

将来都市構造は、都市づくりの理念や都市づくりの目標などを踏まえ、将来あるべき都市の骨格を示すものであり、「形成ビジョン」を踏まえ、その構成要素である都市機能の集積を目指す「拠点」と都市活動を支える主要な交通体系である「交通軸」の考え方などを示します。

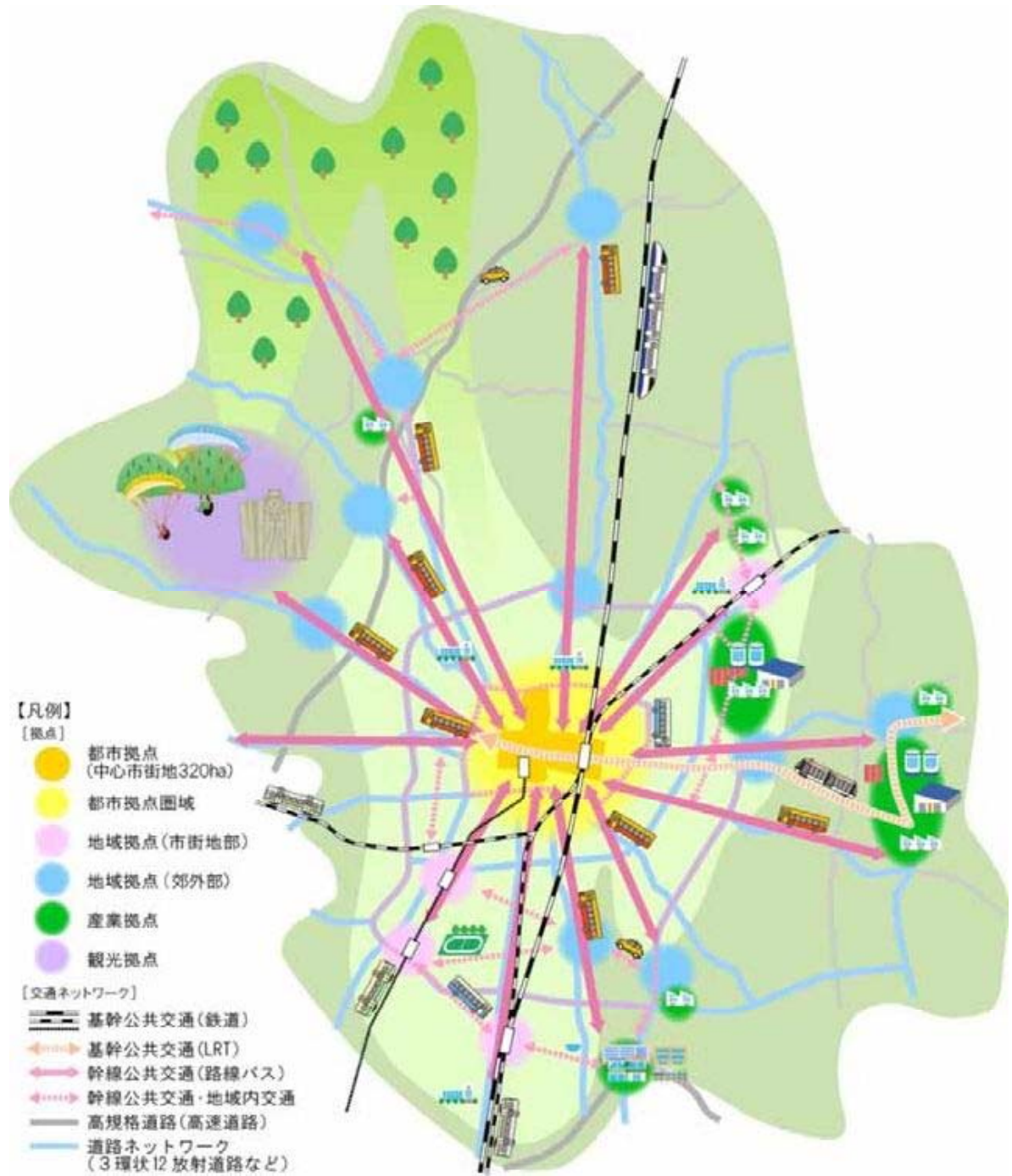
(1) 基本的な考え方

本市の都市構造は、高度な都市機能が集積した都心部と、それを囲み都心部から放射状に伸びた道路や市内を巡る環状の道路網などで結ばれた古くからの地域（合併前の旧町村）から成り立っています。

こうした都市の成り立ちを踏まえ、都心部への一極集中ではなく、旧町村の中心部などの各地域の既存コミュニティなどに拠点を位置付け、地域特性を踏まえた各種の都市機能の集積を進めるとともに、過度な自動車依存を転換し、都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を図ります。

また、これらの取組に加えて、市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重しながらメリハリある居住地を維持・形成することにより、郊外に広がる農地や森林などの自然環境との調和を図りながら、市民生活に必要な機能を充足できるとともに、都市としての価値・活力を高めることのできる都市空間の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指します。

■ 将来都市構造のイメージ(「形成ビジョン」より)



(2) 拠点の配置

都市の成り立ちを踏まえ、市の中心部に『都市拠点』を配置・形成するとともに、各地域に『地域拠点』を配置・形成し、地域特性に応じた機能や居住の誘導・集約、拠点間の連携・補完により、市全体として市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。

1) 都市拠点

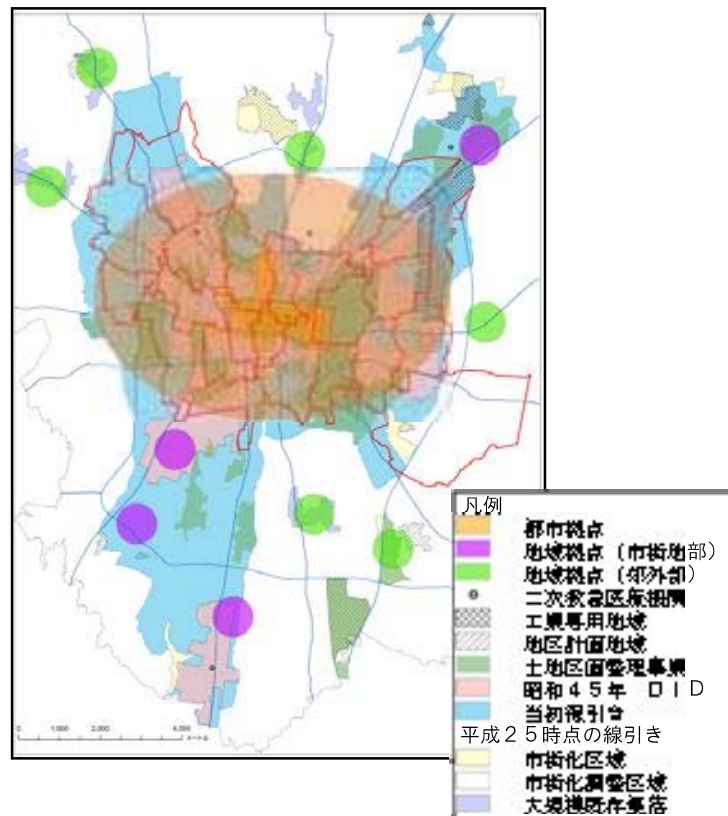
『都市拠点』は、高次で多様な機能を備えた拠点として、都市の活力や競争力をけん引し、中枢性や広域性を備えた中心市街地に配置・形成します。

また、合わせて、都市拠点の周辺に位置し、都市拠点と役割分担を図りながら日常生活に必要な各種の機能を備えるエリアとして、『都市拠点圏域』を設定します。

※都市拠点圏域（「形成ビジョン」より）

都市拠点周辺の内環状線の付近に位置し、都市拠点と強い関連性を持ちながら互いに連担している「昭和・東・錦・西・中央・今泉・西原・築瀬・城東・宝木・細谷・戸祭・桜・富士見・明保・宮の原・陽東・峰・石井・泉が丘・御幸・御幸が原」の各地域について、個々の地域で拠点を設定するのではなく、一つの「都市拠点圏域」として位置付けます。

■ 都市拠点と都市拠点圏域のイメージ（「形成ビジョン」より）



2) 地域拠点

『地域拠点』は、地域の成り立ちや歴史的なつながり・一体性などを踏まえ、旧町村の単位を基本に市内14か所に配置し、地域特性に応じた身近な機能を集積します。

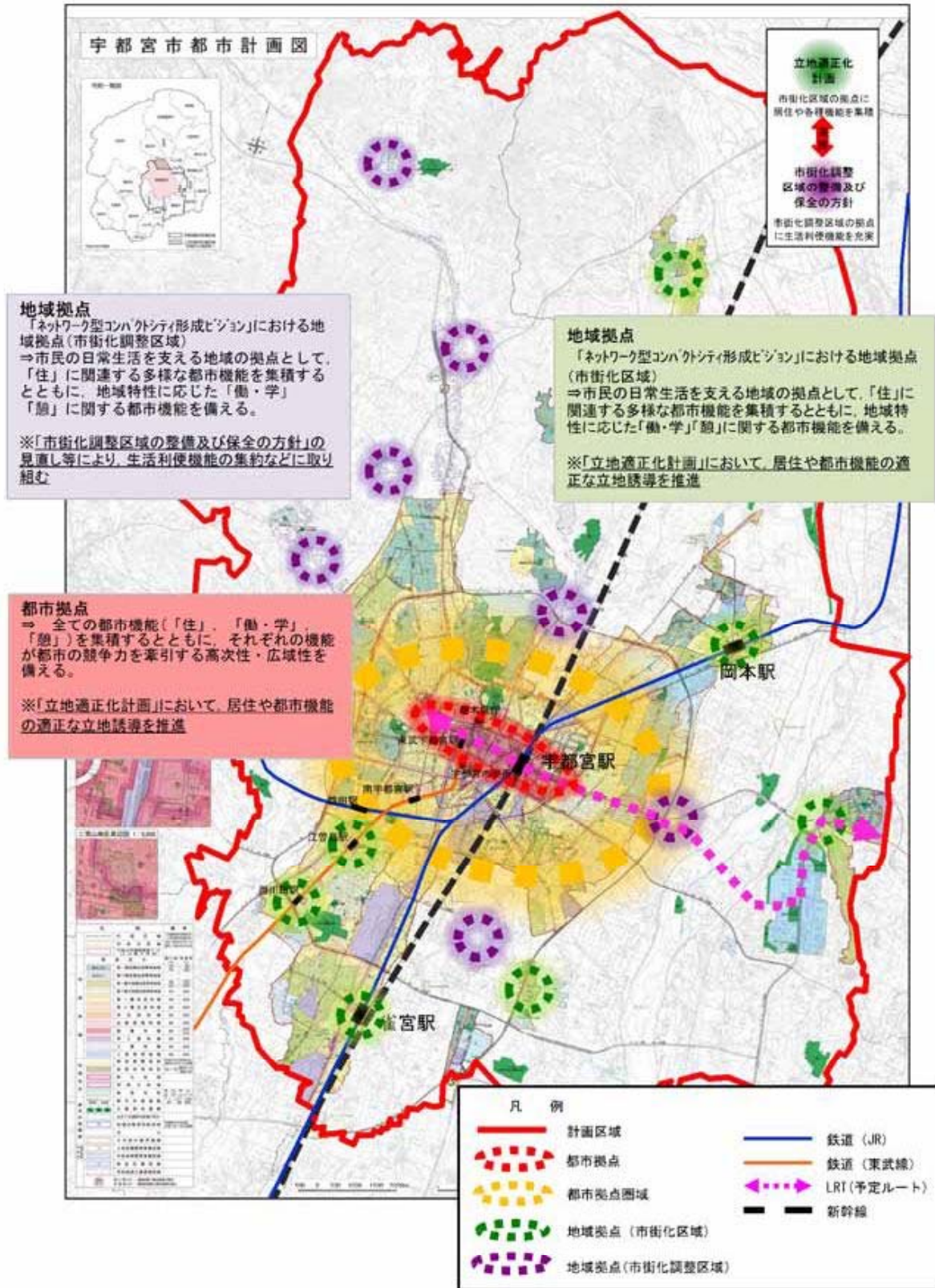
各拠点の中心の目安は、公共交通の結節点である鉄道駅や主要な幹線道路等の結節点、地域におけるコミュニティ施設を基本とします。

■ 拠点の配置(「形成ビジョン」より)

区分		地域拠点の中心の目安	関連する地域
市街化 区域	公共交通結節点	岡本駅	河内
		江曾島駅	陽南・緑が丘
		西川田駅	姿川・陽光
		雀宮駅	雀宮・五代若松原
	主要な幹線道路等の 結節点	鬼怒通り×清原中央通り付近	清原
		新4号国道×みずほの団地入口 付近	瑞穂野
地域における コミュニティ施設	上河内地域自治センター※	上河内	
市街化 調整区域	主要な幹線道路等の 結節点	田原街道×長岡街道付近	豊郷
	地域における コミュニティ施設	篠井地区市民センター	篠井
		富屋地区市民センター	富屋
		国本地区市民センター	国本
		城山地区市民センター	城山
		平石地区市民センター	平石
		横川地区市民センター	横川

※ 上河内地域自治センター周辺については市街化区域への編入見込み

■ 拠点の配置イメージ



(3) 都市の骨格となる交通軸の設定

都市の骨格として、市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い「基幹公共交通」と「幹線公共交通」、3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークを「交通軸」として位置付け、都市拠点を中心に放射状に広がる交通ネットワークを構築することで、都市拠点とその他の拠点間などの連携を強化します。

その上で、基幹公共交通や幹線公共交通から、身近な生活を支え地域を面的にカバーする「地域内交通」まで、階層性を備えた公共交通ネットワークの構築などにより、過度に自動車に依存することなく、誰もが安全・快適で自由に移動できる都市を形成します。

1) 基幹公共交通（鉄道・軌道）

都市拠点から南北・東西方向に伸びる軸により都市拠点と各拠点間をつなぎ、幹線・支線の乗継機能を担うことのできる輸送力や定時性・速達性などが高い鉄道とLRTを「基幹公共交通」として位置付け、拠点間の連携を強化します。

【南北方向】

JR宇都宮線、東武宇都宮線

【東西方向】

「LRT」を東西基幹公共交通として導入

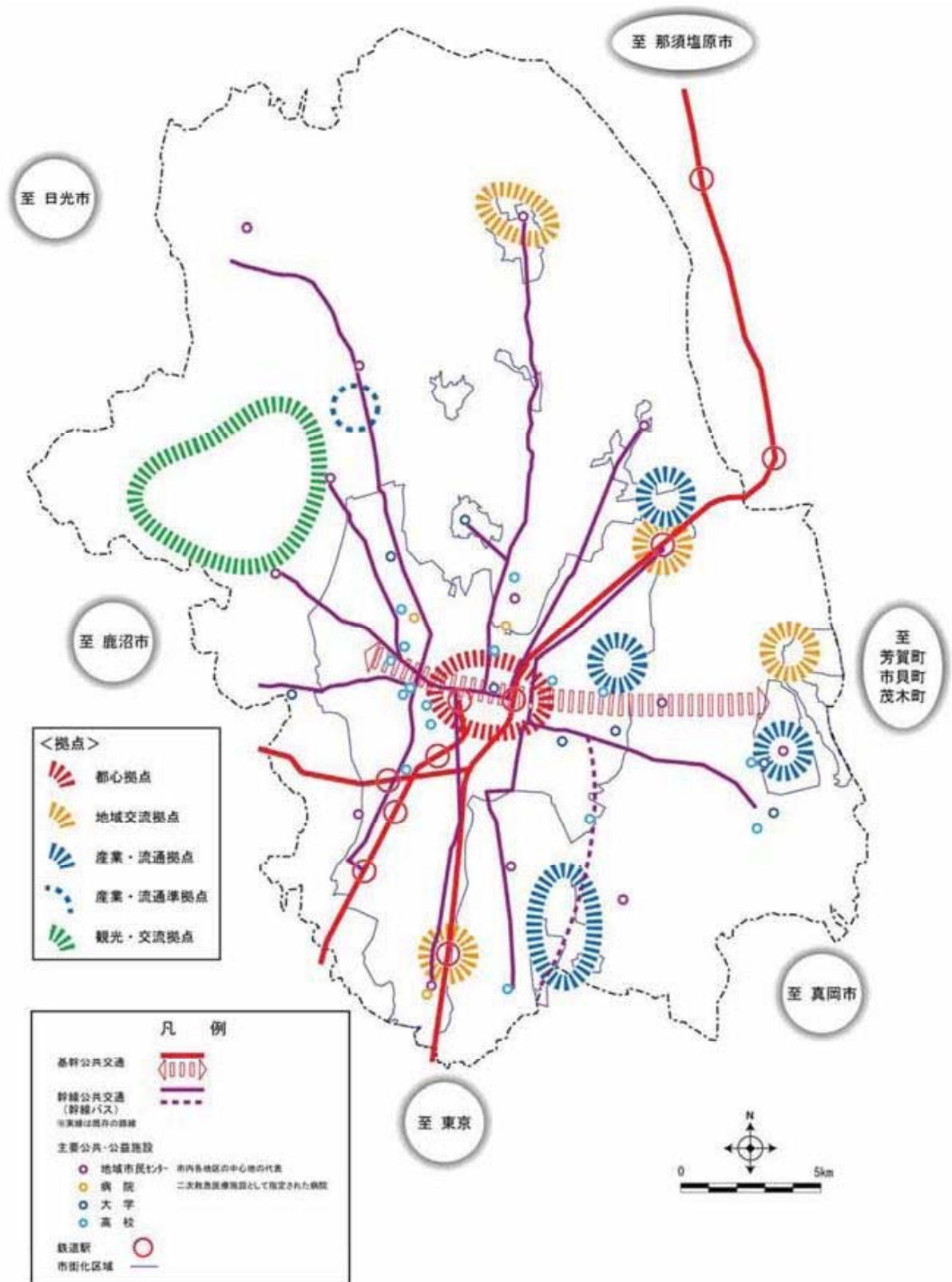
2) 幹線公共交通（幹線バス）

基幹公共交通と連携して、都市拠点と地域・産業・観光の各拠点間を結ぶ主要なバス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設[※]へのアクセスを支援する公共交通を「幹線公共交通」として位置付け、沿線地域の特性に応じたサービス水準の維持・向上を図ります。

※①広域的に利用される施設（二次救急医療施設以上の拠点病院、大学高校等）

②市内各地域の地域行政機関（地区市民センター等）

■ 目標とする基幹・幹線公共交通ネットワーク(「宇都宮都市交通戦略」より)



4 居住地形成の方向性

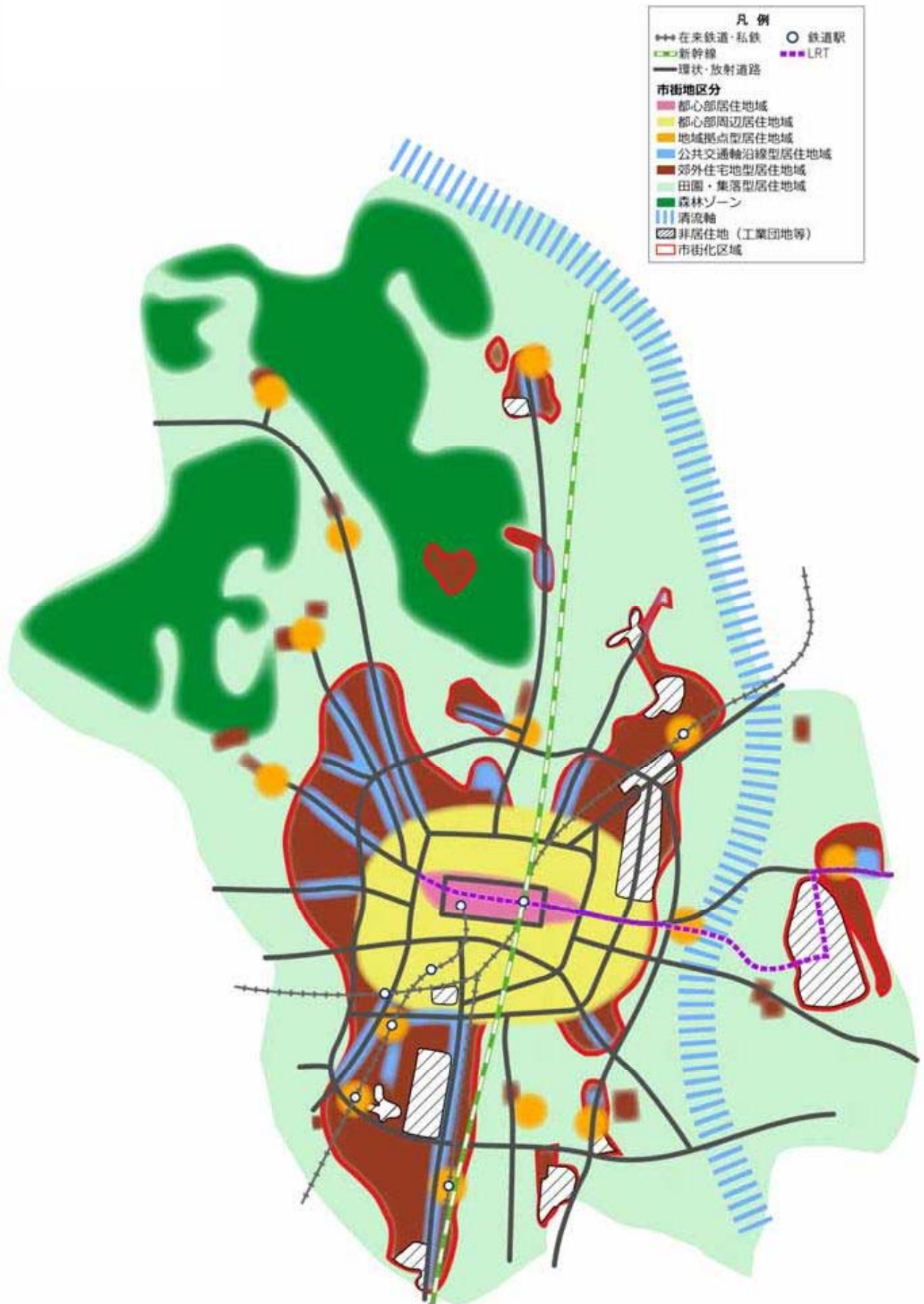
今後、人口減少社会を迎える中で、街なかや郊外、農村などのそれぞれの地域が持続可能であるためには、拠点等に居住の集約を図る中であっても、高密度の居住地だけでなく、子育て世代の郊外居住や田園居住などのゆとりある居住の場を形成することにより、ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方が選択できる都市を目指すことが重要です。

このようなことから、拠点と交通軸による将来都市構造や都市基盤の状況などの地域特性、地域の成り立ちから居住地を次のように整理し、既存の生活利便機能や都市基盤などのストック活用を基本としながら、それぞれの地域特性に応じた居住環境を維持・形成します。

■ 地域区分と居住地形成の方向性

地域区分	地域概要		居住地形成の方向性
都心部居住地域	都市の顔として、公共交通の利便性が高く高次で多様な機能が集積した都市拠点（中心市街地）における居住地域		土地の高度利用を誘導し、高次で多様な機能集積を図りながら、中高層の集合住宅を主体に賑わいと活力が感じられる居住地を形成
都心部周辺居住地域	都市拠点と強い関連性を持ち連担した都市拠点圏域として、公共交通等で都心部にもアクセスしやすい都市拠点周辺に広がる居住地域		都市拠点と役割分担を図りながら、生活利便機能と中高層の集合住宅や戸建住宅が並存した居住地を形成
地域拠点型居住地域	鉄道駅や地域のコミュニティ施設等の周辺に配置した、日常生活を支える地域の拠点における居住地域		地域特性に応じて戸建住宅や中低層の集合住宅、生活利便機能が調和した複合的な土地利用による居住地を形成
公共交通軸沿線型居住地域	利便性が高い公共交通により都心部や地域拠点にアクセスしやすい公共交通軸沿線に形成された居住地域		地域特性に応じて中低層の集合住宅や戸建住宅が並存した居住地を形成
郊外住宅地型居住地域	一定の都市基盤整備がされている郊外の住宅地や大規模な既存集落としての居住地域		地域特性に応じて戸建住宅や低層の集合住宅を主体にゆとりある良好な住宅地としての居住地を維持
田園・集落型居住地域	市街化区域	居住地と都市農地等が混在する地域	居住者のための農地の有効活用が図られるなど、農地等と調和した居住地を維持
	市街化調整区域	豊かな自然環境の中に集落や住宅が点在する地域	豊かな緑に囲まれ身近な自然に親しめるゆとりある居住地を維持

■ 居住地域のイメージ



5 都市づくりの基本的な方向

都市づくりの理念や目標の実現に向けた、都市づくりの基本的な方向を示します。

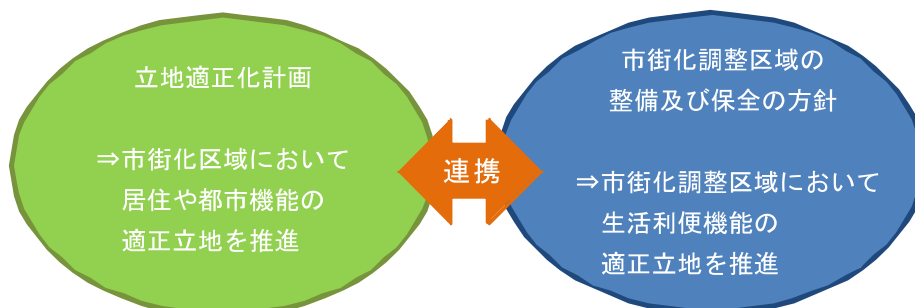
(1) 超長期を見据え都市全体を見渡した都市づくりの推進

人口減少・超高齢社会に対応した『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成するため、「形成ビジョン」で見通した2050年の将来人口・構造を見据えながら、超長期的な観点から都市機能と居住の適正な立地誘導に向けた都市づくりを推進します。

また、『ネットワーク型コンパクトシティ』を実現する上では、都市全体を見渡した取組が重要となることから、「立地適正化計画」による市街化区域の拠点等への立地誘導とともに、市街化調整区域の土地利用方針（整備及び保全の方針）による郊外部の拠点への生活利便機能の集約や、市街地の拡散につながる郊外開発の抑制などにより、土地利用の適正化に一体的に取り組めます。

更に、都市拠点や地域拠点などへの適正な機能誘導・集約とともに、郊外部等においては、機能集約を図った後の跡地の緑地等への転換などによる付加価値の向上や、自然と調和した良好な生活環境の確保などにより、市民の多様なライフスタイルに応じた居住選択が可能となる土地利用を促進します。

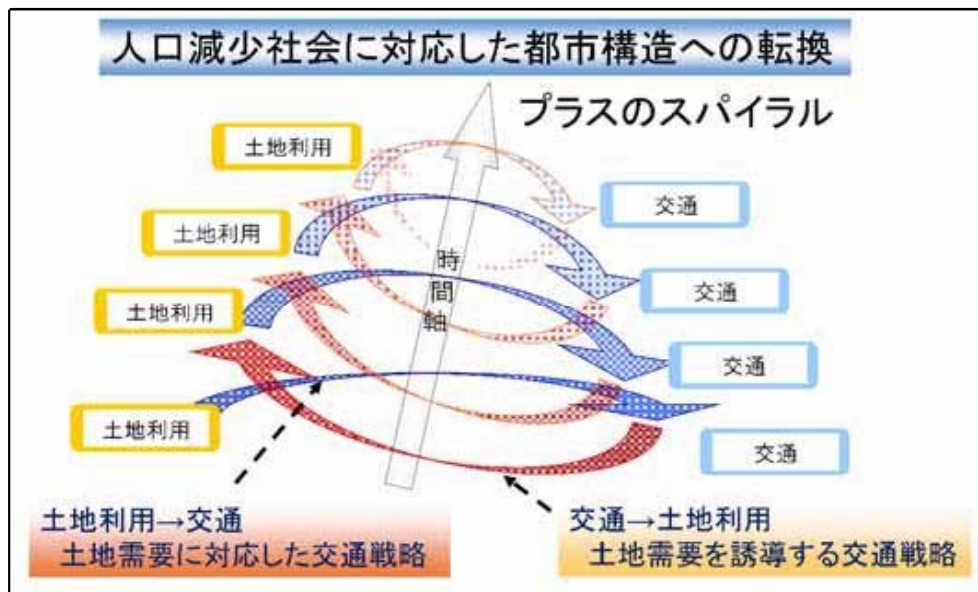
■ 都市全体を見渡した都市づくりのイメージ



(2) 土地利用と交通が一体となった都市づくりの推進

本市においては、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を支える骨格的な公共交通ネットワークとして、南北方向の既存鉄道に加えて東西方向の基幹公共交通であるLRTを軸としたまちづくりに取り組んでおり、今後、人口減少社会に対応した都市構造への転換を図っていくため、土地利用の変化と交通が密接に関連し、利便性の高い交通機関を整備することで土地需要を適正に誘導することが期待できることを踏まえ、「立地適正化計画」等による公共交通沿線などへの居住や都市機能の誘導と、交通戦略との連携により、土地利用と交通が一体となった都市づくりを推進します。

■ 土地利用と交通が連携したまちづくりのイメージ



(3) 都市の生活を支える機能の維持・確保

各拠点において地域特性に応じた機能を誘導・集積し、拠点相互に役割を補完しながら、市全体として都市の生活を支えるために必要な機能を維持・確保します。

1) 都市拠点に立地する都市機能

『ネットワーク型コンパクトシティ』の中核として、都市の活力をけん引する都市拠点の形成に向け、「形成ビジョン」や「中心市街地活性化基本計画」を踏まえ、日常生活圏域を超えた広範な地域を対象とする、高度で専門的な医療・福祉機能や、全市的・広域的な交流や賑わいを創出する商業・業務、教育・文化機能などを集積します。

2) 地域拠点に立地する都市機能

身近な地域の拠点などで安心して快適に生活できるよう、「形成ビジョン」を踏まえ、「食料品・日用品を買う（商業機能）」「入出金・振込をする（金融機能）」「医者にかかる（医療機能）」などの日常生活に密着した都市機能を集積します。

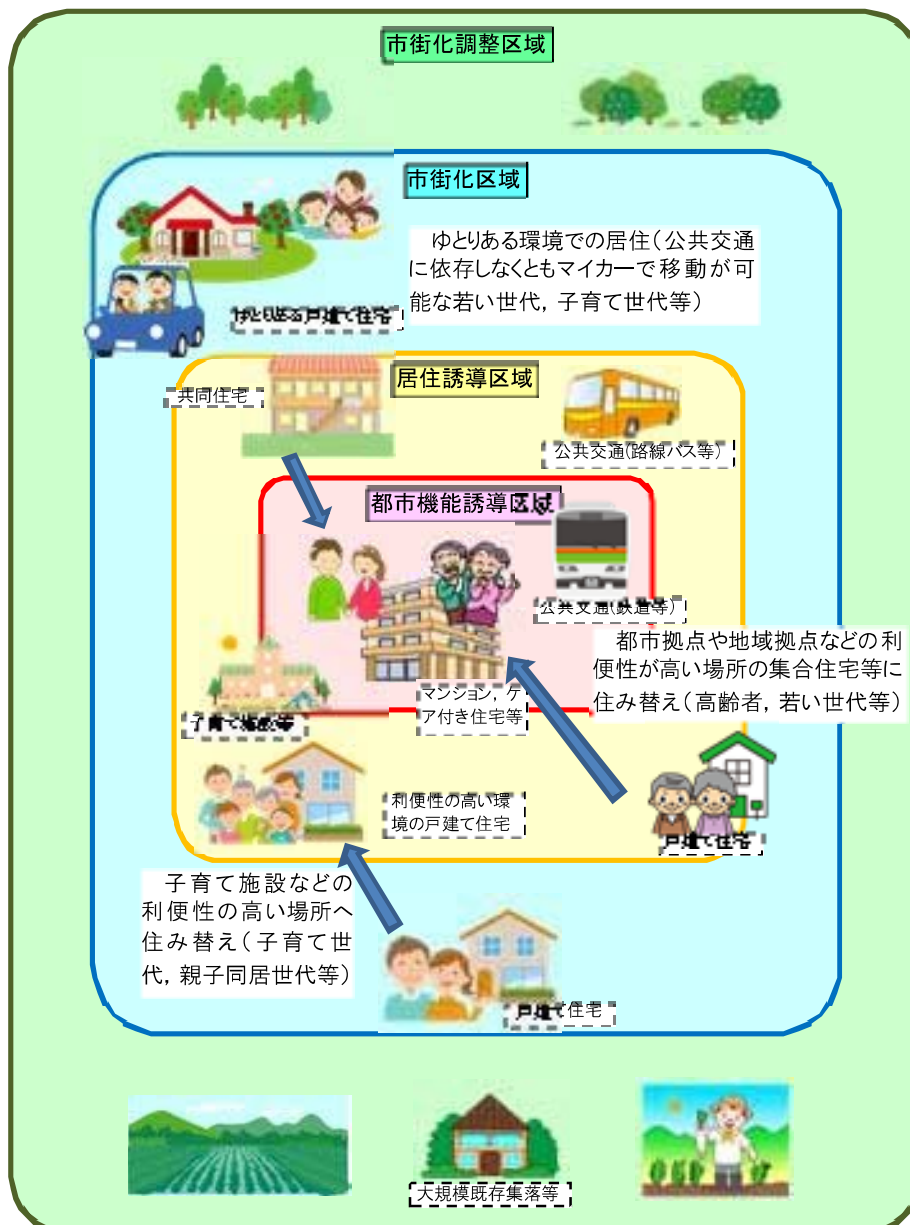
■ 『ネットワーク型コンパクトシティ』の概念図(拠点間の連携・補完のイメージ)
(「形成ビジョン」より)



(4) 生活の利便性が高い場所への緩やかな居住誘導

人口減少の中にあっても一定の人口密度を維持し、生活サービスや地域コミュニティの持続性を高めるため、市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら、高い利便性が得られる拠点や、拠点間を結節する軸となる公共交通沿線、一定の都市基盤が整備されている大規模な住宅団地、既存集落への住み替え等が促されるような環境を整備し、時間をかけて緩やかに居住を誘導します。

■ ライフスタイルに応じた住み替えのイメージ



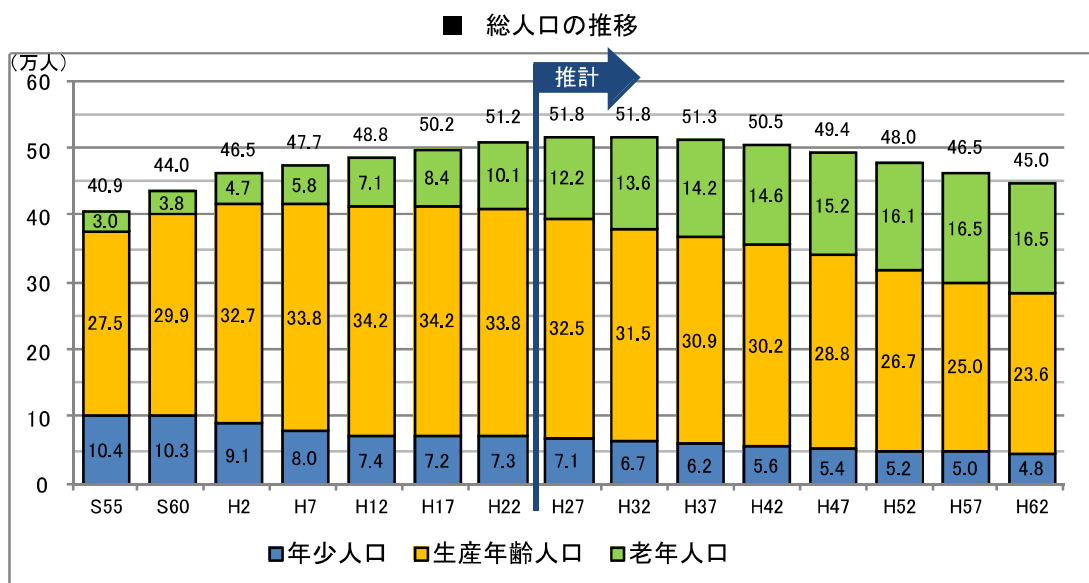
6 計画フレーム

『ネットワーク型コンパクトシティ』は、今後の人口減少や人口構造の変化に対応した都市を実現するものであることから、「形成ビジョン」で示す人口見通し（2050年に約45万人）を基本に、「人口ビジョン」の将来展望（2050年に50万人台確保）を踏まえながら、居住を誘導するエリアにおいて一定の人口密度を維持・確保します。

(1) 人口の見通し（基本となる人口推計）

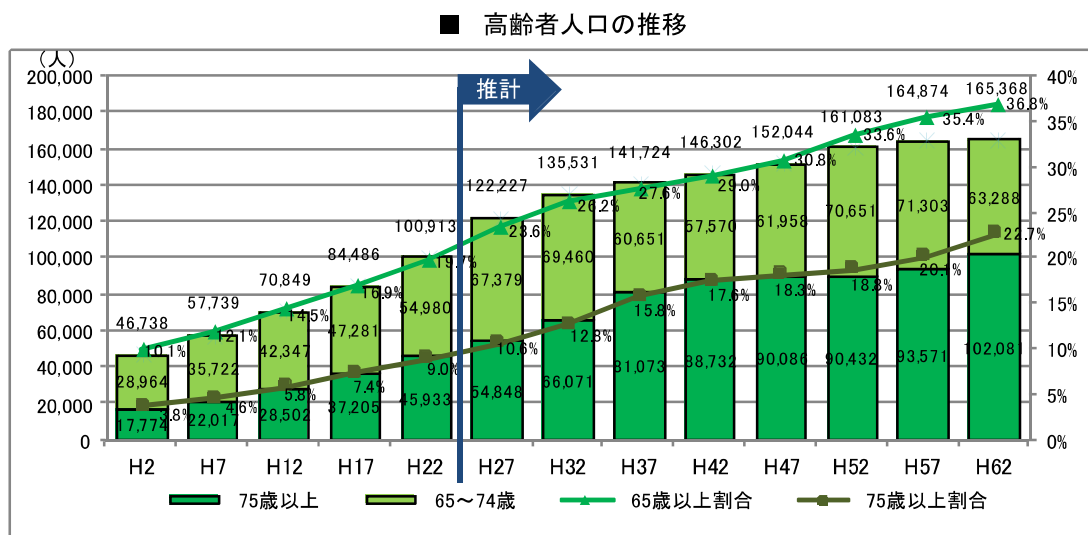
1) 総人口（再掲）

本市の総人口は、平成29年(2017年)に約52万人でピークを迎えた後、平成62年(2050年)にはピークから約7万人減少し、約45万人になると見込まれています。



2) 高齢者人口（再掲）

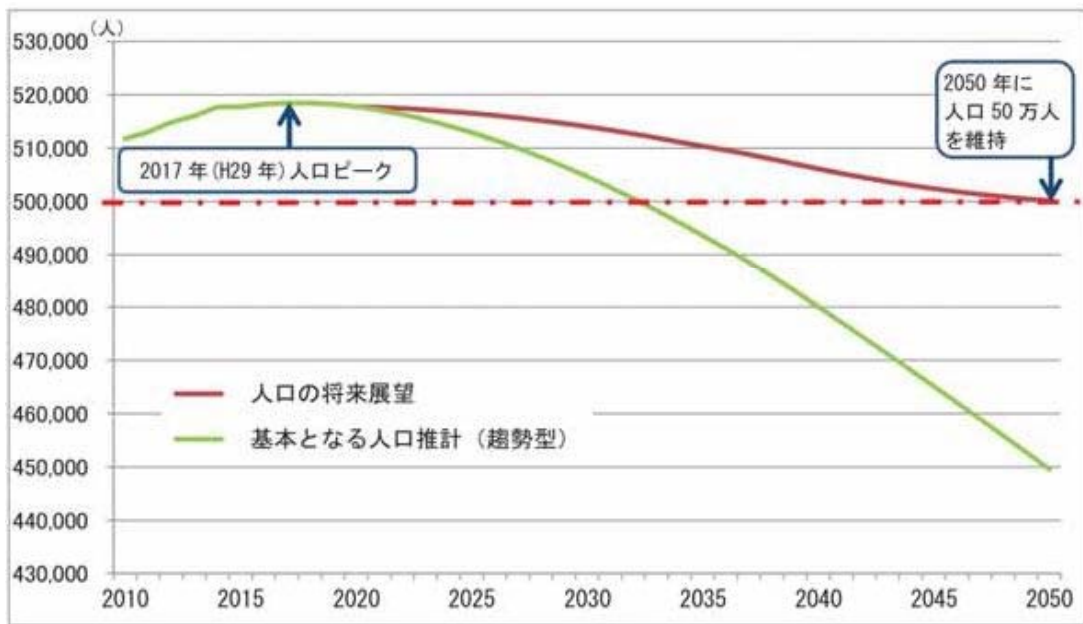
高齢者人口は、総人口が減少する中でも増加を続け、平成62年(2050年)に36.8%に達することが見込まれています。特に、後期高齢者人口は平成62年(2050年)に22.7%に達することが見込まれています。



(2) 人口の将来展望

長期的なまちづくりを進めていく上で、目指すべき方向性と将来の人口の展望を示した「宇都宮市人口ビジョン」では、「基本となる人口推計」の見通しを基本に、本市の希望出生率の実現や、東京圏への転入・転出の均衡を図っていくことなどにより、平成 62 年(2050 年)においても、約 50 万人の人口となる見通しを示しています。

■ 人口の将来展望(「宇都宮市人口ビジョン」より)



(3) 目標人口密度

目標人口密度については、コンパクトなまちづくりを進める中においても、多様な暮らし方が選択でき、密度にメリハリある居住地を維持・形成する趣旨から、次の密度区分により設定します。

なお、密度区分と目標人口密度については、今後、計画の進行管理のための指標の設定と合わせて精査していきます。

■ 密度区分と目標人口密度

密度区分	地域概要	目標人口密度
高密度居住	都心部や都心部周辺に、土地の高度利用を誘導し機能集積を図りながら中高層主体の居住地を形成	概ね 60 人/ha 以上
中高密度居住	市街化区域の地域拠点や公共交通沿線に、地域特性に応じ生活利便機能や中低層住宅の誘導による居住地を形成	概ね 50~60 人/ha
低中密度居住	市街化区域の郊外住宅地等に、低層の戸建住宅を主体にゆとりある良好な住宅地としての居住地を維持	概ね 40 人/ha 以上

第2章 都市機能誘導に関する事項

1 都市機能誘導の方針

(1) 基本的な考え方

今後、人口減少や少子・超高齢社会を迎える中で、生活利便施設等の適正な立地を図り、身近な場所で安心して快適な暮らしが送れるようにするためには、民間の建築投資等を必要な場所に誘導することが重要です。

このため、都市機能を誘導する区域と誘導施設、誘導施策（支援措置）などを計画に定め事前に示すことにより、事業者が施設立地に取り組みやすい環境を整備し、各拠点において地域特性に応じた都市機能の維持・確保を図ります。

(2) 誘導方針

都市の生活を支える機能を維持・確保するため、「都市拠点」に都市の中核性や求心性を高める「高次都市機能」を誘導するとともに、「都市拠点圏域の鉄道駅周辺」や「市街化区域の地域拠点」などに日常生活に必要な「身近な都市機能」を誘導するなど、地域特性に応じた機能を誘導・集積します。また、拠点の役割分担の観点から、施設の性質に応じて公共交通ネットワークによる拠点間の連携・補完を図り、市民生活に必要な機能を充足します。

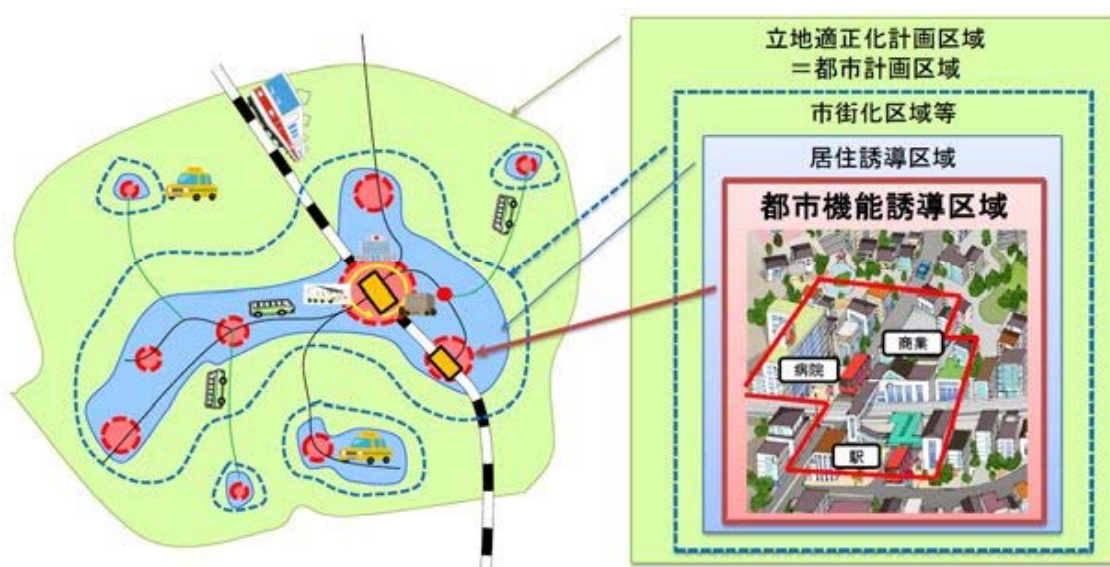
2 都市機能誘導区域

(1) 都市機能誘導区域について

都市機能誘導区域は、医療・福祉、商業などの都市機能を、都市拠点や地域拠点に誘導・集積することにより、これらの各種機能の効率的で持続的な提供を図る区域です。また、区域内には都市機能と合わせて居住を誘導します。

※ 具体的な区域については、平成 28 年度末を目途に定めます。

■ 都市機能誘導区域の設定イメージ(国土交通省資料より)



(2) 誘導区域設定の考え方

都市機能誘導区域は、将来都市構造を踏まえ、公共交通の利便性が高く都市機能が集積する都市拠点や地域拠点などにおいて、拠点の中心の目安（鉄道駅や地域のコミュニティ施設等）などから徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を基本に設定します。

また、誘導区域を設定することにより、区域外での誘導施設の立地について届出が必要となることから、その必要の有無などが明らかとなるように設定します。

(3) 誘導区域の配置

「立地適正化計画」における誘導区域の設定の対象となる市街化区域において、「形成ビジョン」で位置付けた『都市拠点』及び『都市拠点圏域*』と『地域拠点』を基本に、『ネットワーク型コンパクトシティ』の要となる基幹公共交通の結節点であり、将来的に立地場所が動かない鉄道駅や LRT 停留場（トランジット機能を備えた場所）の周辺を含めた場所に配置します。

※ 都市拠点と強い関連性を持ちながら連担する都市拠点周辺に広がる地域（P27 参照）

■都市機能誘導区域の配置

区分		配置するエリア	拠点の中心の目安
市街化 区域	都市拠点 (1箇所)	都市拠点エリア	中心市街地
	都市拠点圏域 (2箇所)	(内環状線の内側)	
		南宇都宮駅周辺エリア	南宇都宮駅
		LRT 停留場周辺エリア (ベルモール前)	LRT 停留場 (ベルモール前)
	地域拠点 (7箇所)	岡本駅周辺エリア	岡本駅
		江曾島駅周辺エリア	江曾島駅
		西川田駅周辺エリア	西川田駅
		雀宮駅周辺エリア	雀宮駅
		テクノポリスセンターエリア	LRT 停留場 (テクノポリス西)
		瑞穂野団地周辺エリア	新4号国道×みずほの団地 入口交差点付近
上河内地域自治センター 周辺エリア	上河内地域自治センター		

※ 市街化調整区域の『地域拠点』については、居住環境やコミュニティの維持・向上を図る観点から、土地利用方針の見直し等により生活利便機能等の集約に取り組みます。

(4) 誘導区域の範囲

将来都市構造や誘導区域設定の考え方を踏まえ、地域の成り立ちや都市計画、まちづくりの観点を考慮しながら設定します。

1) 「都市拠点」及び「都市拠点圏域」に係る区域

ア 都市拠点エリア

都市拠点を核に「中心市街地活性化基本計画」の区域と土地利用（商業地域）を勘案した場所に高次で多様な都市機能を集積する「高次都市機能誘導区域（仮称）」を設定します。

また、都市拠点と連担し役割分担を図りながら日常生活に必要な各種の機能を備えるエリアである都市拠点圏域において、内環状線の内側を基本に地域拠点と同水準の生活利便機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定します。

イ 南宇都宮駅周辺エリア

都市拠点圏域における鉄道駅周辺に位置しており、公共交通によるアクセス利便性が高く、都市拠点の機能を補完する都市機能（教育・文化施設等）が集積するなど、拠点性が高いエリアであることから、地域拠点と同水準の生活利便機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定します。

範囲は、地域拠点に係る区域の考え方に準じて設定します。

ウ LRT 停留場周辺エリア（ベルモール前）

都市拠点圏域に位置し、LRT 事業においてトランジットセンターの位置付けがある停留場周辺においては、今後、交通結節機能の強化や拠点性の向上が見込まれるため、地域拠点と同水準の生活利便機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定します。

範囲は、地域拠点に係る区域の考え方に準じて設定します。

※都市機能誘導区域の候補エリア

・ 鶴田駅周辺エリア

駅周辺の基盤が未整備となっていることから、今後、都市計画道路などの基盤整備等と合わせて「都市機能誘導区域」を検討します。

2) 「市街化区域の地域拠点」に係る区域

市街化区域の地域拠点においては、「形成ビジョン」で位置付けた各拠点の中心の目安（鉄道駅等）から概ね半径 500m（高齢者の徒歩 10 分圏）の範囲を基本とし、これまでの地域の成り立ちのほか、都市計画やまちづくりの観点などから、用途地域や誘導施設の種地となる用地の状況を勘案した場所に「都市機能誘導区域」を設定します。

■地域拠点における考慮事項

区分	内容	考慮した視点
都市計画	用途地域（近隣商業地域、住居地域など）	都市計画・現況土地利用（機能集積の状況）との整合
まちづくり	公共公益施設用地（跡地を含む）、低未利用地	拠点形成に資する誘導施設の種地としての活用可能性

3 誘導施設

(1) 誘導施設について

誘導施設とは、都市機能誘導区域内に立地を誘導すべき都市機能増進施設[※]であり、都市機能誘導区域ごとに必要な施設（医療・福祉，商業など）を定めます。

※居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。（都市再生特別措置法第81条）

(2) 誘導施設の考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとの地域特性や施設（都市機能）の配置状況とともに、拠点間の連携・補完やまちづくりへの効果等を踏まえ、新設だけでなく維持すべき施設（建替え等）を含めて検討します。

また、誘導施設を設定することにより、区域外での誘導施設の立地に対して届出義務が課されることから、届出の必要の有無などが明らかとなるよう、対象となる施設の規模・種類等を含めて検討します。

公共施設については、公共施設の再編・更新や維持管理を計画的に推進するための方針である「宇都宮市公共施設等総合管理計画」等を踏まえ、施設の特性に応じた適正立地を進めるとともに、国や県などの施設の都市機能誘導区域への立地について関係機関への働きかけを行っていきます。

※誘導施設に係る機能の候補(例)

医療機能，社会福祉機能，子育て支援機能，教育機能，金融・業務機能，商業機能，公共機能(行政関係) など

1) 高次都市機能誘導区域

都市拠点において設定する『高次都市機能誘導区域』には、「形成ビジョン」や「中心市街地活性化基本計画」を踏まえ、中枢性や広域的な求心性を高めるとともに、都市の活力をけん引し、まちなかの賑わい創出につながる「高次都市機能」を備えた誘導施設を検討します。

■ 高次都市機能の例

種類	具体的な施設(例)
医療	病院(総合病院等)
福祉	保健・福祉センター
教育	高等学校
	専門学校
	大学
文化・芸術	劇場・ホール
	美術館
	博物館
	図書館
金融・業務	銀行本店・支店等
	業務施設(オフィス等)
商業	百貨店
	ショッピングセンター
	映画館
観光・情報	コンベンション施設等
公共(行政等)	市役所等

2) 都市機能誘導区域

「都市拠点圏域(内環状線の内側や鉄道駅周辺など)」や「市街化区域の地域拠点」に設定する『都市機能誘導区域』には、「形成ビジョン」で整理した全ての拠点に必要な都市機能や将来の少子・超高齢社会等を踏まえた、「身近な都市機能(日常的かつ基礎的な生活利便機能)」を備えた誘導施設を検討します。

具体的な施設は、「形成ビジョン」の策定において実施した市民アンケート調査の結果や施設の充足状況、関連分野における施策の方向性などを踏まえて検討します。

■ 身近な都市機能の例

種類	具体的な施設(例)
医療	診療所(在宅医療等)
福祉	介護サービス施設等
子育て支援	保育所等
教育	小学校, 中学校
金融	銀行・信用金庫等
商業	スーパー等
公共(行政窓口等)	出張所等

4 都市機能に関する誘導施策

(1) 誘導施策の考え方

誘導施設の立地促進のためには、交通利便性の向上や施設用地の確保などの課題に対応した取組に加えて、事業者へのインセンティブが必要となることから、郊外部等と比較した立地コスト（用地費・賃料など）を軽減し、都市機能誘導区域への施設立地が促進されるよう誘導施策を行うものです。

■ 誘導施策の例

区分		具体的な誘導施策(例)
国等が直接行う施策	税制支援	誘導施設に対する税制上の特例措置
	金融支援	民間都市開発推進機構による金融上の支援措置
国の支援を受けて市が行う施策	財政支援	誘導施設の整備に対する財政上の支援
市が独自に講じる施策	都市計画	誘導施設の容積率・用途制限等の緩和措置
	その他	公的不動産(公有地等)の有効活用施策 など

1) 高次都市機能誘導区域

都市の活力をけん引し、高次性・広域性を備えた中心市街地に配置する「高次都市機能誘導区域」における誘導施設の整備には、「立地適正化計画」の制度化に伴い新設・拡充された税制・金融・都市計画などの誘導施策に加え、財政上の支援を含めた誘導施策を検討します。

2) 都市機能誘導区域

都市拠点（内環状線の内側）や市街化区域の地域拠点などにおいて設定する「都市機能誘導区域」には、「立地適正化計画」の制度化に伴い新設・拡充された誘導施策を基本に、市の既存支援制度の見直しを含めた誘導施策を検討します。

3) 都市機能誘導区域外

誘導区域内への誘導施策とともに、誘導区域内への移転後の跡地活用への支援（除却等）などの誘導区域外の施策を検討します。

第3章 居住誘導に関する事項

1 居住誘導の方針

(1) 基本的な考え方

今後、人口減少や少子・超高齢社会を迎える中で、住宅等の適正な立地を図り、身近な生活サービスや地域コミュニティなどを持続的に確保していくためには、居住地形成の方向性を踏まえながら、民間の建築投資等を必要な場所に誘導することが重要です。

このため、居住を誘導する区域と誘導施策（支援措置）などを計画に定め事前に示すことにより、市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら、住み替えなどの機会に合わせて拠点等への居住が促されるような環境を整備し、地域特性に応じた都市機能や公共交通サービス、地域コミュニティの維持・確保を図ります。

また、合わせて、居住誘導区域外においては、誘導区域内に誘導を図った後の土地について緑地等への転換による付加価値の向上などを進めることにより、自然と調和した生活環境を確保し、市民の多様なライフスタイルなどに応じた居住選択が可能となる土地利用を進めます。

(2) 誘導方針

超高齢社会の到来などを踏まえると、自動車を自由に使えない市民も日常生活に必要な機能を享受できる環境を維持・確保していくことが重要であるため、地域特性に応じた機能が集積した都市拠点や地域拠点、拠点とのアクセス性が高い公共交通沿線などに、都市基盤や空き家等の既存ストックの活用を図りながら居住誘導を図ります。

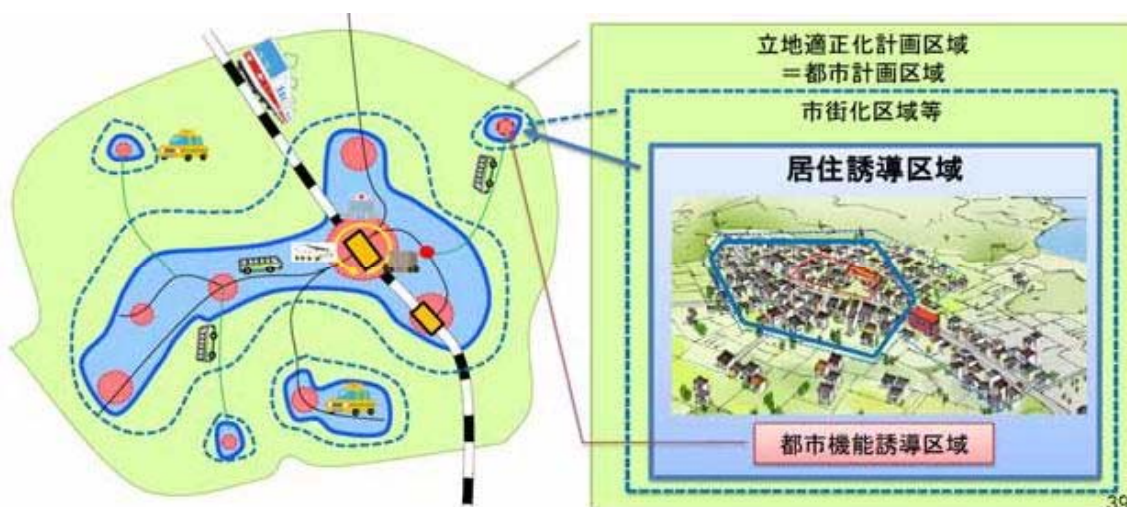
2 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域について

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定の人口密度を維持し、地域特性に応じた都市機能や公共交通サービス、地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域です。

※ 具体的な区域については、平成 30 年度末までに定めます。

■ 居住誘導区域の設定イメージ(国土交通省資料より)



(2) 誘導区域設定の考え方

居住誘導区域は、「形成ビジョン」で見通した 2050 年の将来人口・構造や将来都市構造を踏まえ、高齢者など外出に不安を感じる市民にとって高い利便性を得られる場所などにおいて、徒歩等により容易に移動できる範囲に設定します。

設定にあたっては、居住に適さない災害リスクが高いエリアや工業団地等を考慮します。

■ 区域設定にあたり考慮するエリア(法定要件)

区分	考慮するエリア
設定不可能	市街化調整区域など
原則として設定不可能	土砂災害特別警戒区域, 急傾斜地崩壊危険区域など
慎重な判断を要し原則として設定不可能	土砂災害警戒区域, 浸水想定区域など
設定に慎重な判断が必要	工業専用地域など

(3) 誘導区域の場所と範囲

「立地適正化計画」における誘導区域の設定の対象となる市街化区域において、「形成ビジョン」で位置付けた居住誘導エリアを基本に、居住地形成の方向性を踏まえながら、拠点に加えて鉄道駅等から歩いて移動できる一定の範囲や一定の都市基盤が整備されている場所などにおいて、設定を検討します。

また、誘導区域を設定することにより、区域外での一定規模以上の住宅の立地に対して事前届出が必要となることから、その必要の有無などが明らかとなるように設定します。

※ 「形成ビジョン」における市街化調整区域の居住誘導エリアについては、土地利用方針の見直し等により、居住環境やコミュニティの維持・向上を図ります。

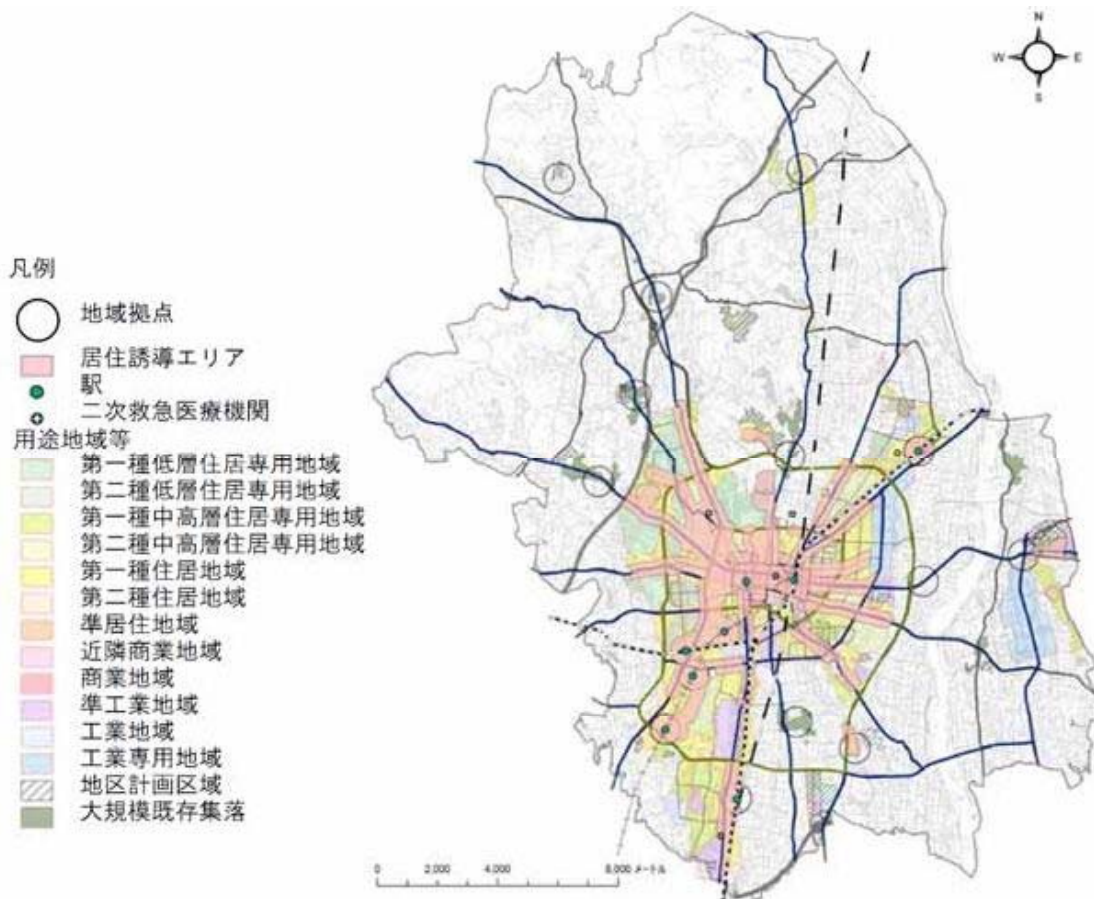
1) 拠点（都市機能誘導区域）

『都市拠点』と市街化区域の『地域拠点』などにおいて設定する「都市機能誘導区域」を含むエリアにおいて検討します。

2) 公共交通沿線（公共交通利便エリア）

拠点間などを結節する軸としての公共交通の利便エリアである、鉄道駅・LRTの停留場から概ね半径500m（高齢者の徒歩10分圏）、バス停（1日往復60本以上）から概ね半径250m（同徒歩5分圏）のエリアにおいて検討します。

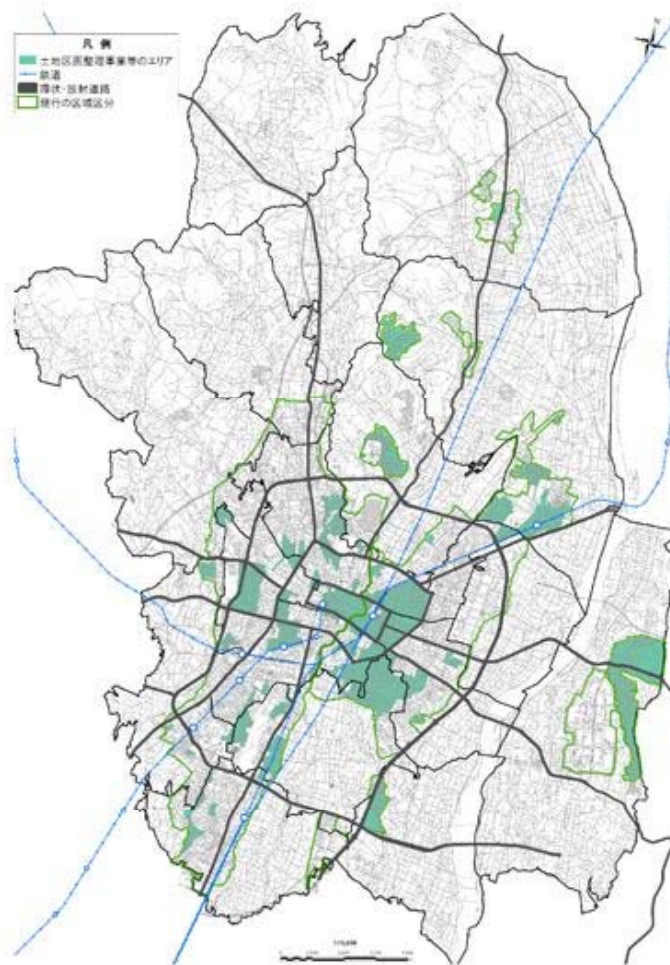
(参考)「形成ビジョン」における居住誘導エリアのイメージ



3) 一定の都市基盤が整備されている場所

土地区画整理事業や大規模住宅団地開発等の一定の都市基盤が整備されているエリアにおいて検討します。

(参考)土地区画整理事業と大規模住宅団地開発(市街化区域かつ5ha以上)のエリア



3 居住に関する誘導施策

(1) 誘導施策の考え方

居住誘導区域への居住や住宅の立地が促進されるよう、身近な拠点への都市機能の維持・確保や交通利便性の向上などの誘導施策を行うものです。

今後、居住誘導区域の設定と合わせて誘導施策を検討していきます。

■ 誘導施策の例

区分	具体的な誘導施策(例)
国の支援を受けて市が行う施策	都市機能誘導区域へアクセスする道路整備 バスの乗換施設整備 など
市が独自に講じる施策	住宅取得等に対する支援 公共交通網のサービスレベルの確保施策 など

第4章 計画の推進に関する事項

1 計画の評価

「形成ビジョン」や「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置付けた評価指標を参考にしながら、『ネットワーク型コンパクトシティ』に向けた都市形成の動きや施策の進捗状況を総合的かつ定量的に評価できる指標を検討します。

また、指標をもとに概ね5年ごとに計画の評価を行い、計画の進行管理や必要に応じて計画の見直しを行います。

2 推進体制

『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成が円滑に進められるよう、公共交通や公共施設再編、医療・福祉などの関連施策との連携体制を検討します。

特に、「立地適正化計画」による都市機能等の誘導・集積と公共交通の確保等に係る施策は車の両輪であることから、「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」の改定等において相互に連携・整合を図るなど、一体的な施策推進を図ります。

また、計画の評価を行う中で、指標に対する都市機能等の誘導状況や人口動態等を把握するとともに、「都市計画審議会」等からご意見をいただきながら、既存の誘導施策の見直しや新たな誘導施策の追加等を検討し、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成に向けて着実に取り組みます。