

豊郷地区説明会(第2回)

宇都宮市が目指す将来の姿

「ネットワーク型コンパクトシティ」

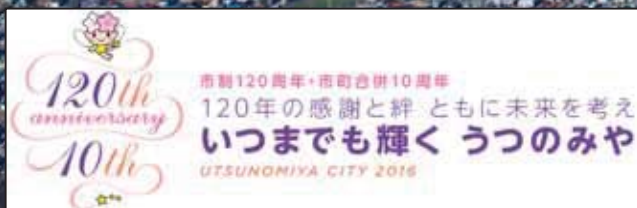
具体化のための計画づくりについて

住めば  
愉快だ  
宇都宮

UTSUNOMIYA

平成29年1月20日(金)

都市整備部 都市計画課  
市街地整備課



## <内 容>

- 1 前回説明会の振り返り
- 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性
- 3 公共交通ネットワーク形成の取組
- 4 豊郷地区の状況
- 5 土地利用実現に向けた取組
- 6 目指す将来のまちの姿
- 7 今後の進め方



## • 21世紀の半ばの2050年を見通した 長期的なまちづくりの構想

- 私たちが暮らすまち「宇都宮市」は、これまで、人口の増加や経済の発展、マイカーの普及など、時代の移り変わりに合わせて、市街地を拡大させてきました。
- そのような中、今後、人口が減少し、自動車を自由に使えない高齢者が増える中では、今のままのまちの形では暮らしにくい状況を生み出します。
- このため、まちの形を長い時間をかけて、少しずつ暮らしやすい形に変えていく必要がありますが、それには、むやみに市街地を広げずに、中心市街地をはじめ、それぞれの地域の拠点の働きや魅力を高め、拠点間や拠点とその周辺が公共交通ネットワークで行き来しやすいまちの「つくり」に変えていく必要があります。
- その目指すべき都市の姿が『ネットワーク型コンパクトシティ』であり、現在その実現に取り組んでいます。

# 1 前回説明会の振り返り

## 【説明会の内容】

第1回（平成28年8月～10月）

- ☞①『ネットワーク型コンパクトシティ』を進める背景・概要
- ②公共交通ネットワーク形成の取組
- ③拠点形成（コンパクトシティ）の取組

意見を踏まえ  
具体化  
(拠点形成など)

## 【今回】第2回（平成29年1月）

- ☞『市街化調整区域の整備及び保全の方針』について（その1）
  - ① 地域の中心となる地域拠点の範囲素案
  - ② 拠点に備える機能（食料品・日用品を買う店舗など）素案
  - ③ 今後の取り組み など
- ⇒お住まいの地域ごとに、皆様の生活がどのように変わるのかについて説明

意見を踏まえ  
具体化  
(方針改定素案など)

第3回以降（平成29年度以降）

- ☞『市街化調整区域の整備及び保全の方針』について（その2）
  - ① 市街化調整区域の整備及び保全の方針改定素案について
  - ② 建物等を建てるにあたっての開発許可基準等について
  - ③ 生活利便機能（店舗・診療所など）を維持・充実するための施策 など
- ⇒お住まいの地域ごとに、皆様の生活がどのように変わるのかについて説明

# 1 前回説明会の振り返り

## 【参考】地域別説明会(第1回)の状況

項目	概要
開催方法	市内18ブロック(計20回実施)
目的	市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』やその具体化に向けた「市街化調整区域の整備及び保全の方針」改定の必要性, 郊外部地域の土地利用や日常生活を支える生活利便機能を誘導する区域などの考え方等について, ご意見を伺うため実施
開催時期	平成28年8月から10月上旬
参加者数	376名(19人/回)

# 1 前回説明会の振り返り

## 豊郷地区市民説明会(第1回)

開催日	平成28年8月9日(火)
時間	午後6時30分から
場所	豊郷地区市民センター
参加者数	14名



### ◆前回頂いた主なご意見

- ・ 地区内への商業施設の誘致をしてほしい
- ・ バスや地域内交通などの公共交通を充実してほしい
- ・ 農業の担い手支援など、農業の施策との連携を図るべき



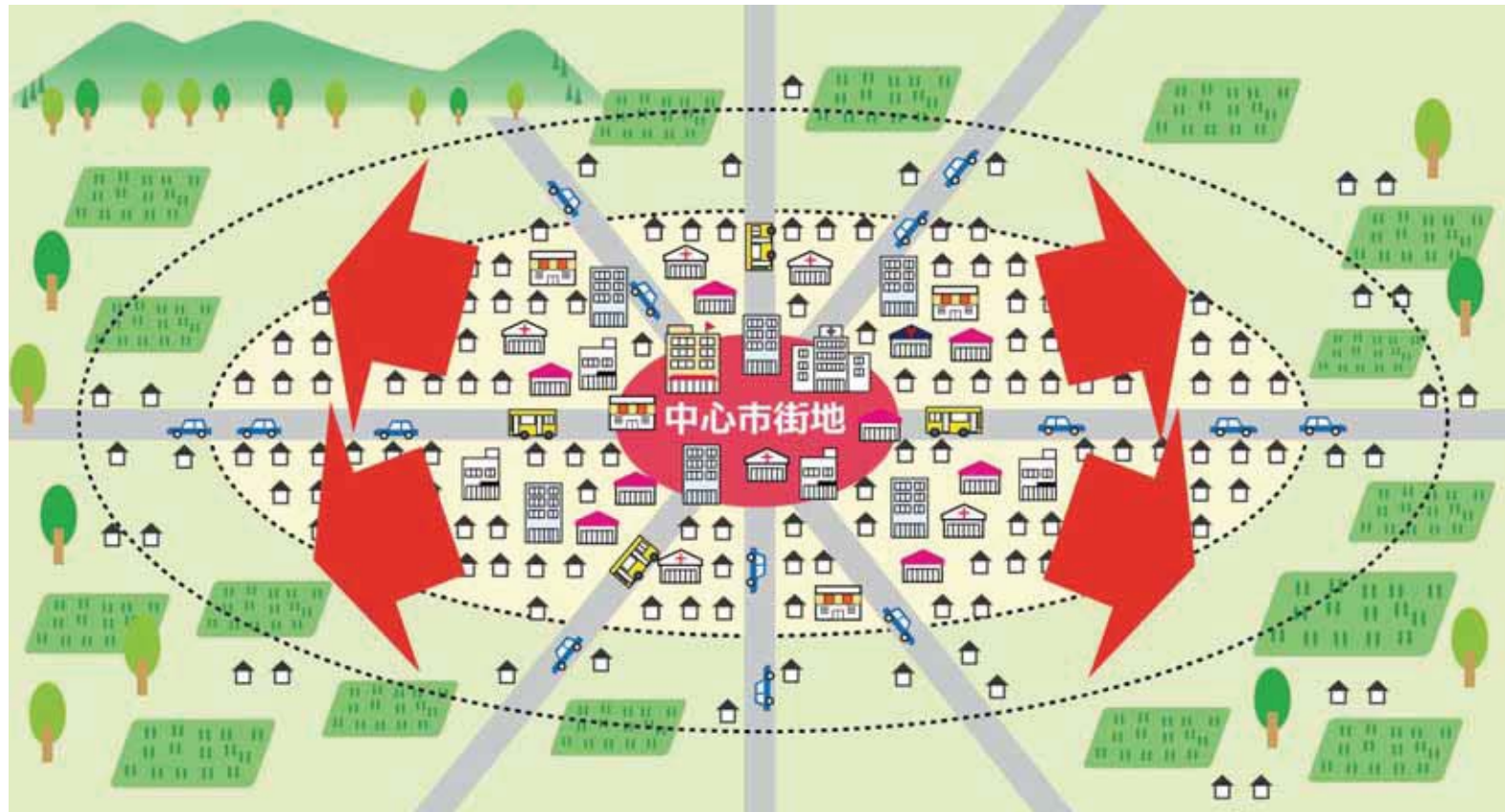
本日は、これらのご意見を踏まえた検討状況と、皆様の生活が  
**今後どのように変わるのかなど**について、ご説明を行います。

目指すまちの「つくり」  
「ネットワーク型コンパクトシティ」って何？

## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

### ◆市街地の拡大と密度低下

これまでは人口増加やマイカーの普及に伴って郊外に市街地(商業や住宅など)が拡大



中心市街地の密度低下が顕著  
郊外部までメリハリのない市街地が広がる

生活に身近な施設が拡散したまちは  
人口減少・超高齢社会では利便性・  
効率性の低下につながる



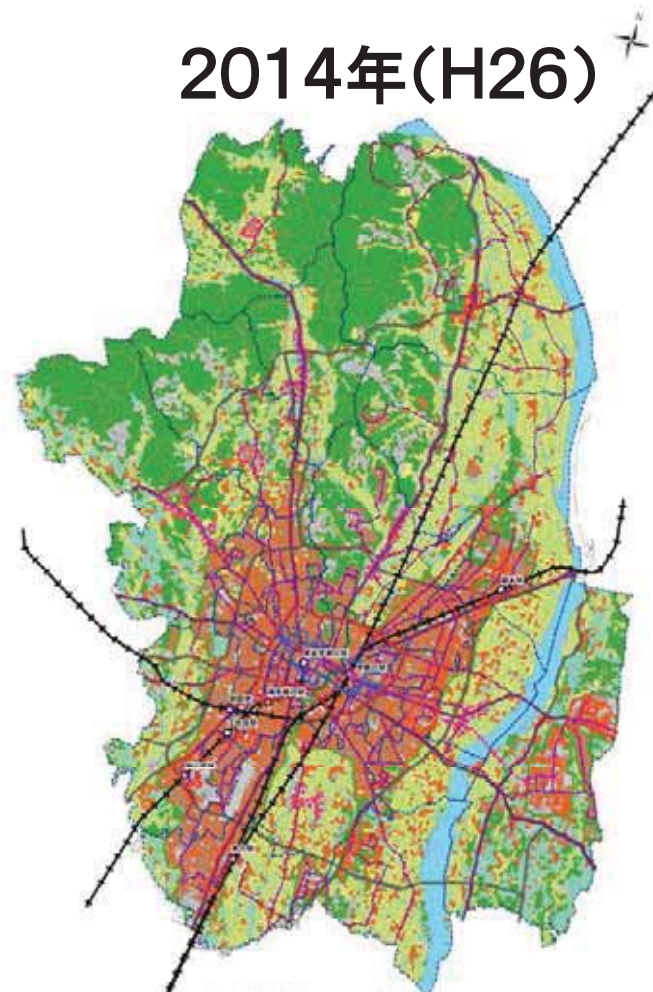
## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

### ◆市街化の状況

1976年(S51)



2014年(H26)



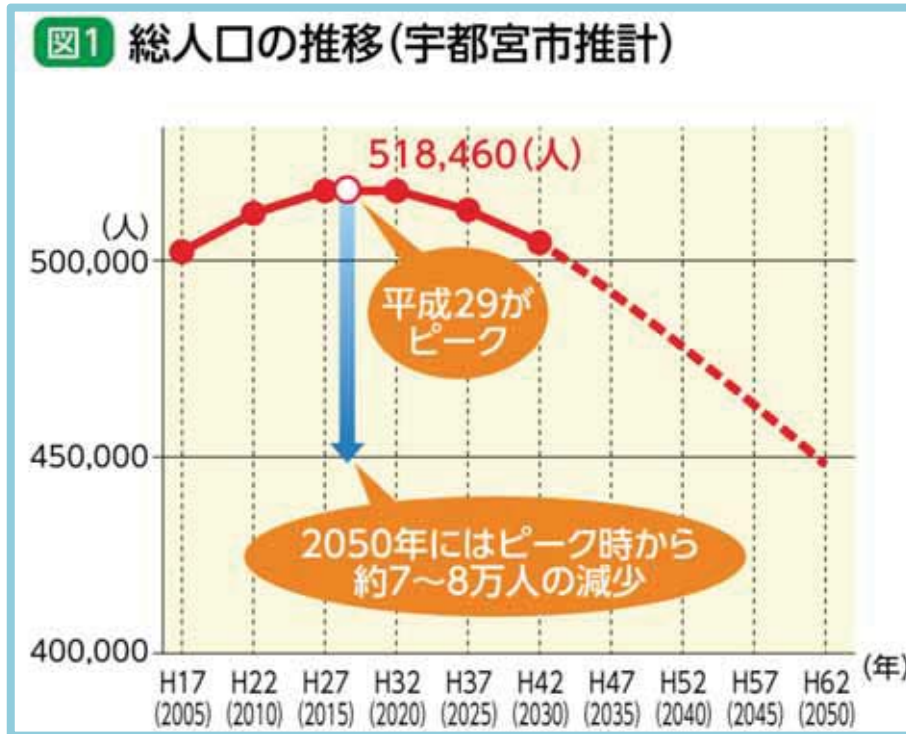
人口増加やマイカーの普及などに合わせて市街地が拡大し  
郊外部までメリハリのない市街地が広がる

【市全域】	1976年	2014年
宅地面積	約4,500ha	⇒ 約11,500ha(約2.5倍)
農地面積	約18,700ha	⇒ 約15,000ha(約2割減)

## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

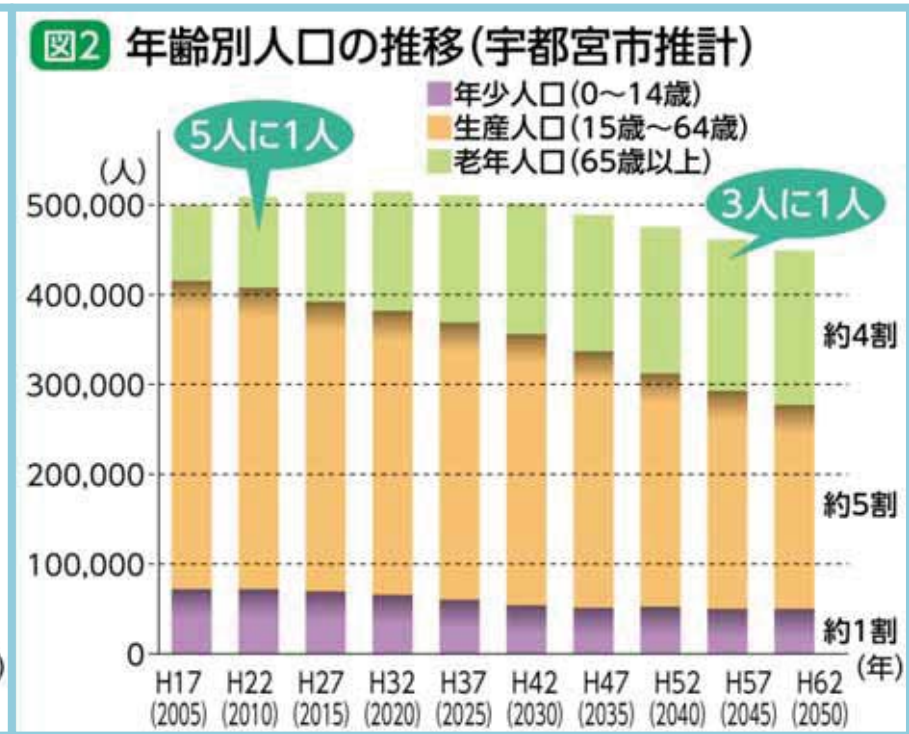
### ◆人口減少社会の到来と高齢化の進展

#### ◆総人口の推移



平成29年(2017)頃にピークを迎え、人口減少に転ずる  
 ⇒2016年:約52万人  
 2050年:約45万人

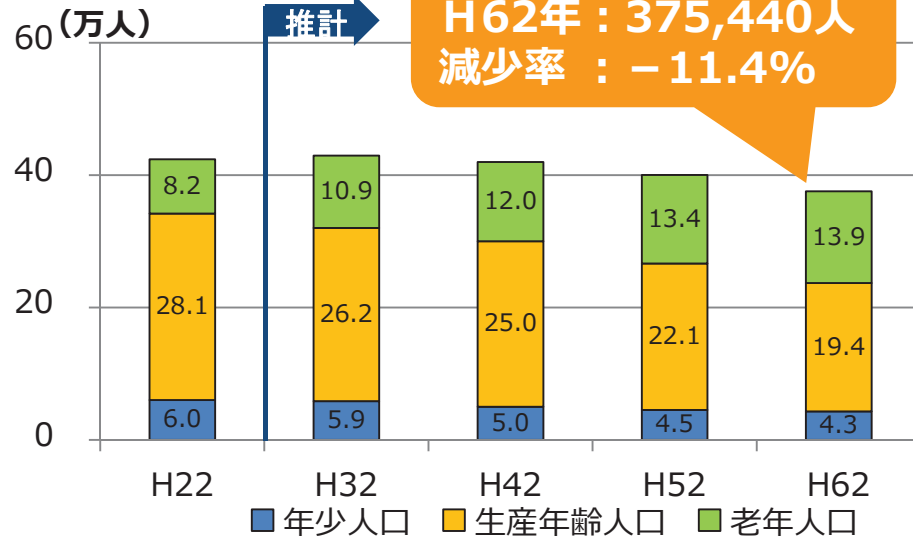
#### ◆年齢別人口の推移



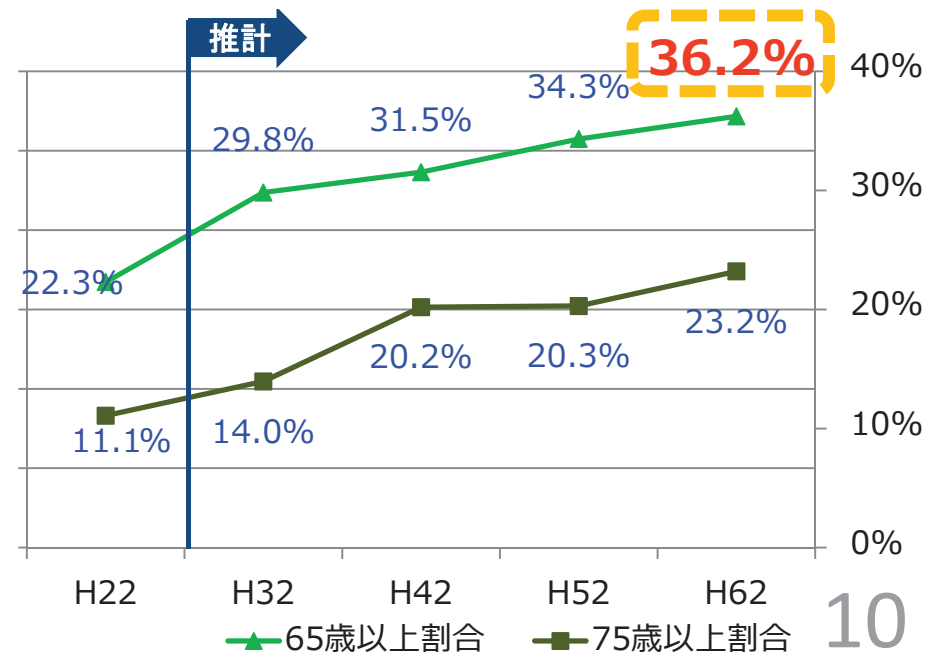
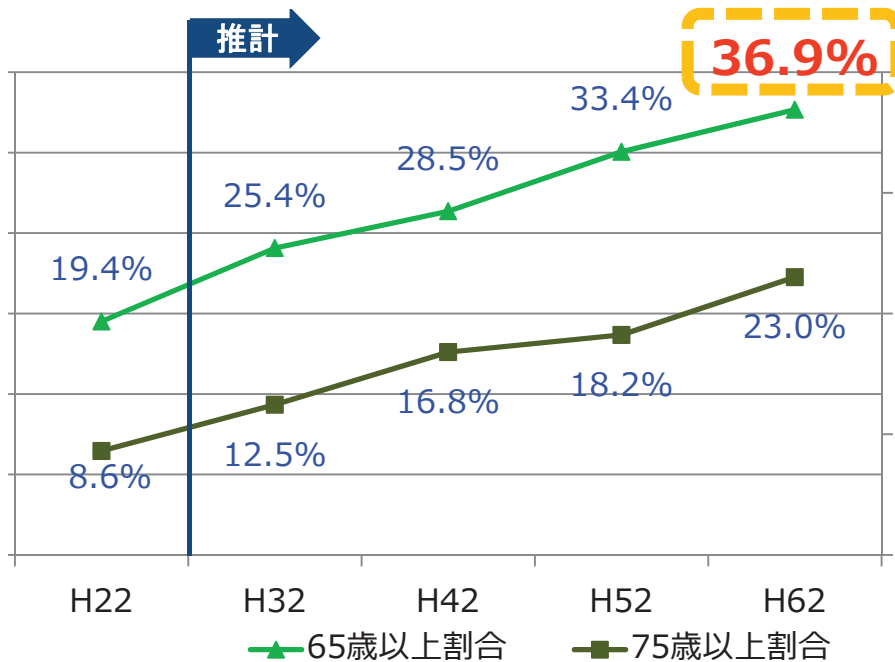
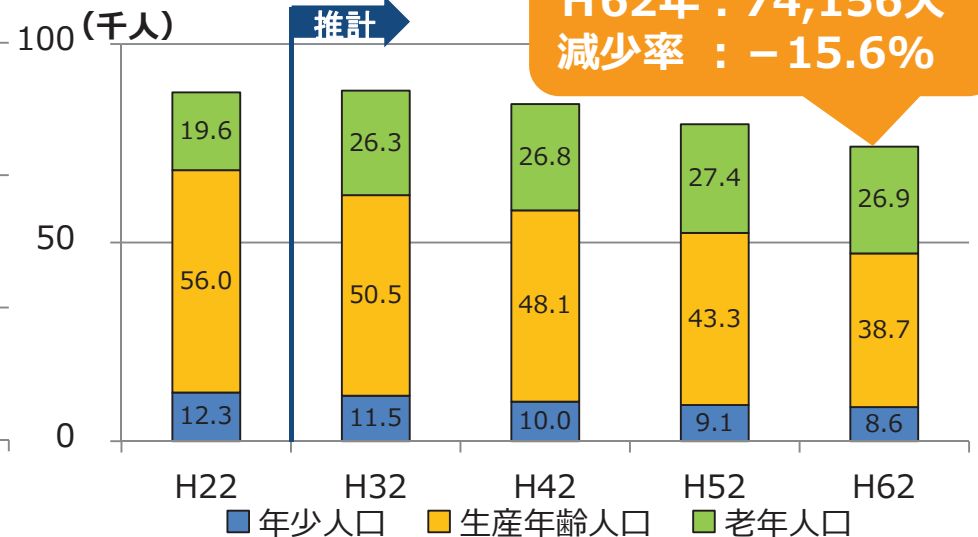
高齢者の割合は高まる一方、子どもや現役世代の割合は低下  
 ⇒**高齢化率**  
 2016年:23.3%  
 2050年:36.8%

## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

■ 市街化区域



■ 市街化調整区域





# 【参考】地区の現在の状況(イメージ)

## ◆一般的な郊外部地域におけるまちのイメージ(現在)





# 【参考】このまま人口減少・少子高齢化が進むと…

## ◆このまま何も取組を行わない場合の30～50年後のまちの姿

- 身近なところに診療所や買い物をする場所が無くなってしまふのでは？
- バスなどの運行本数が減り、車を運転できない人は不便になってしまうのでは？



## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

### 地方創生(まち・ひと・しごと創生)

⇒将来にわたって市民生活の質を維持・向上  
100年先も持続可能な都市の実現

2050年(平成62年)において50万人台

### 【目指すべき将来の方向】

①人口の「自然動態」  
の視点

市民の結婚・出産・  
子育ての希望を  
実現する

②人口の「社会動態」  
の視点

人口の定着と東京  
圏からの流入人口の  
増加を図る

③「都市基盤」形成  
の視点

人口規模・構造の  
変化に適したまち、  
ネットワーク型コンパク  
トシティを実現

## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

### ◆ 将来の都市の姿のイメージ

- ・市内の各地域に拠点を定め、  
各拠点を交通ネットワークで結ぶ
- ・市街地部と郊外部にある、  
各拠点が持つ特性が  
バランスよく調和したまち

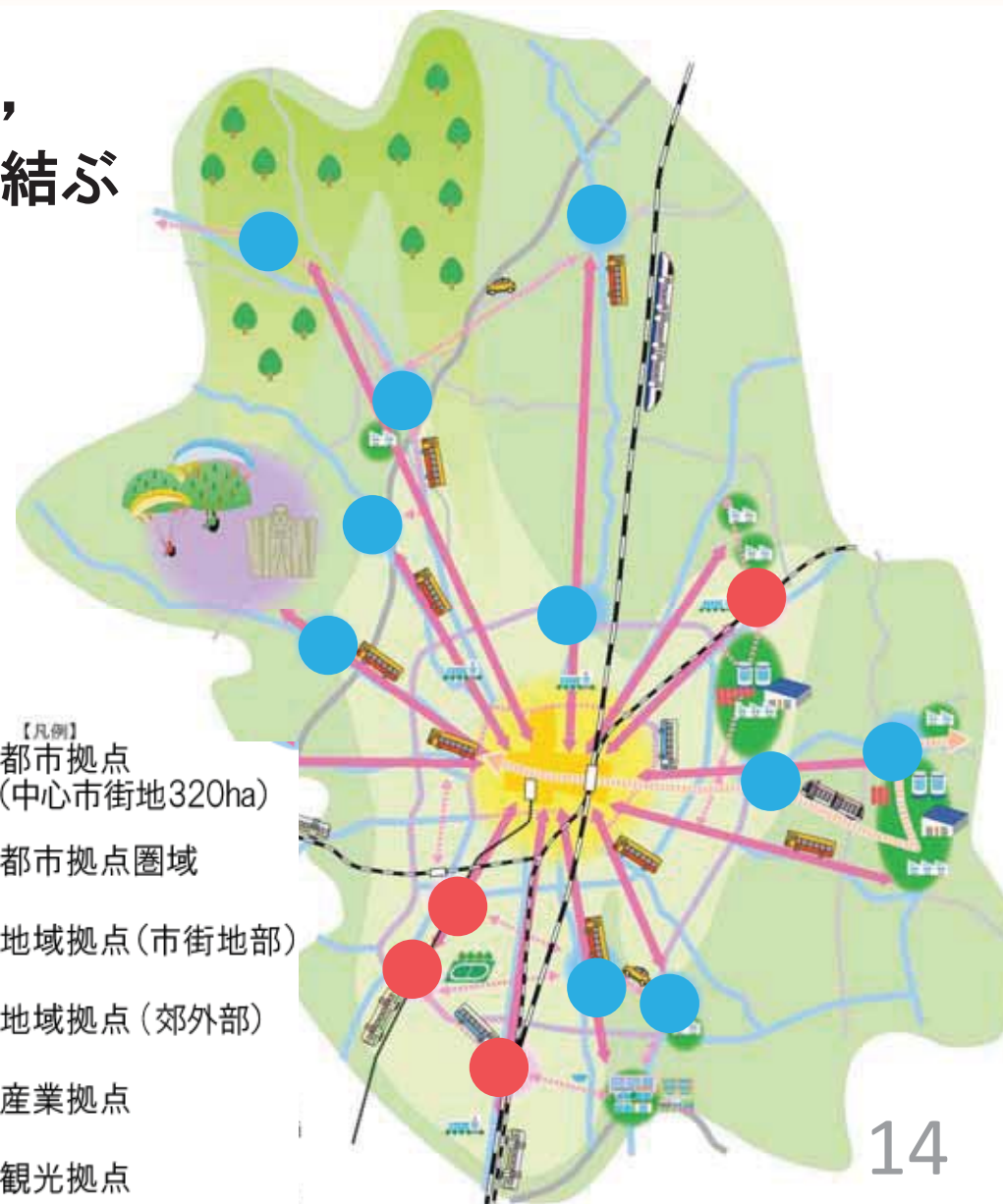
#### 【凡例】

#### [交通ネットワーク]

- ≡≡≡ 基幹公共交通(鉄道)
- ⇄ 基幹公共交通(LRT)
- ⇄ 幹線公共交通(路線バス)
- ⇄ 幹線公共交通・地域内交通
- 高規格道路(高速道路)
- 道路ネットワーク  
(3環状12放射道路など)

#### [拠点]

- 都市拠点  
(中心市街地320ha)
- 都市拠点圏域
- 地域拠点(市街地部)
- 地域拠点(郊外部)
- 産業拠点
- 観光拠点

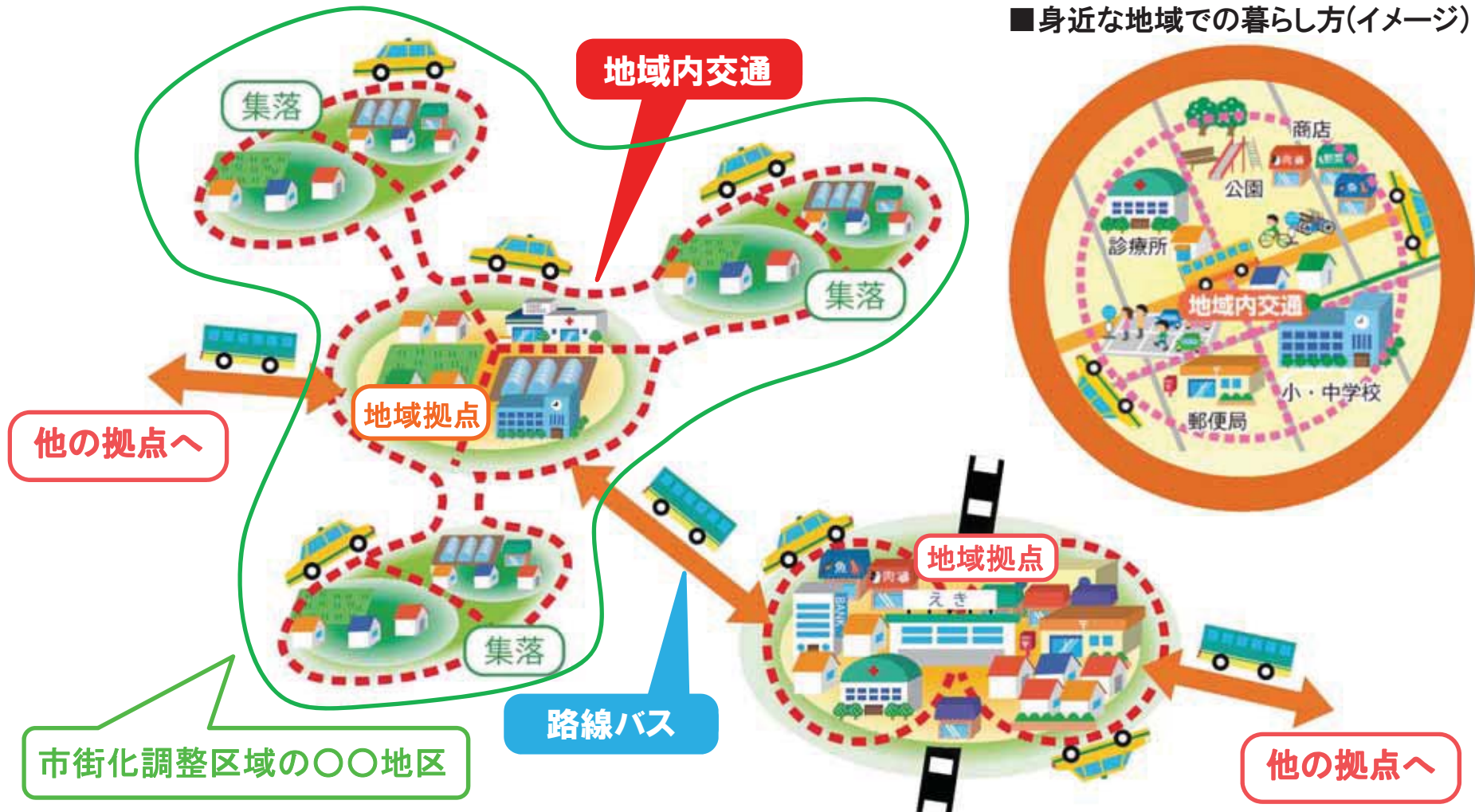




## 2 ネットワーク型コンパクトシティの背景・概要・必要性

### ◆拠点間や周辺部と拠点を結ぶ公共交通の連携(つながり)のイメージ

■身近な地域での暮らし方(イメージ)



拠点間を結ぶ鉄道やLRT, 路線バスと, 生活の足となる地域内交通などにより住み慣れた場所で安心して暮らし続けることができるまちを実現



### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

全国から選ばれる「交通未来都市 うつのみや」を目指して

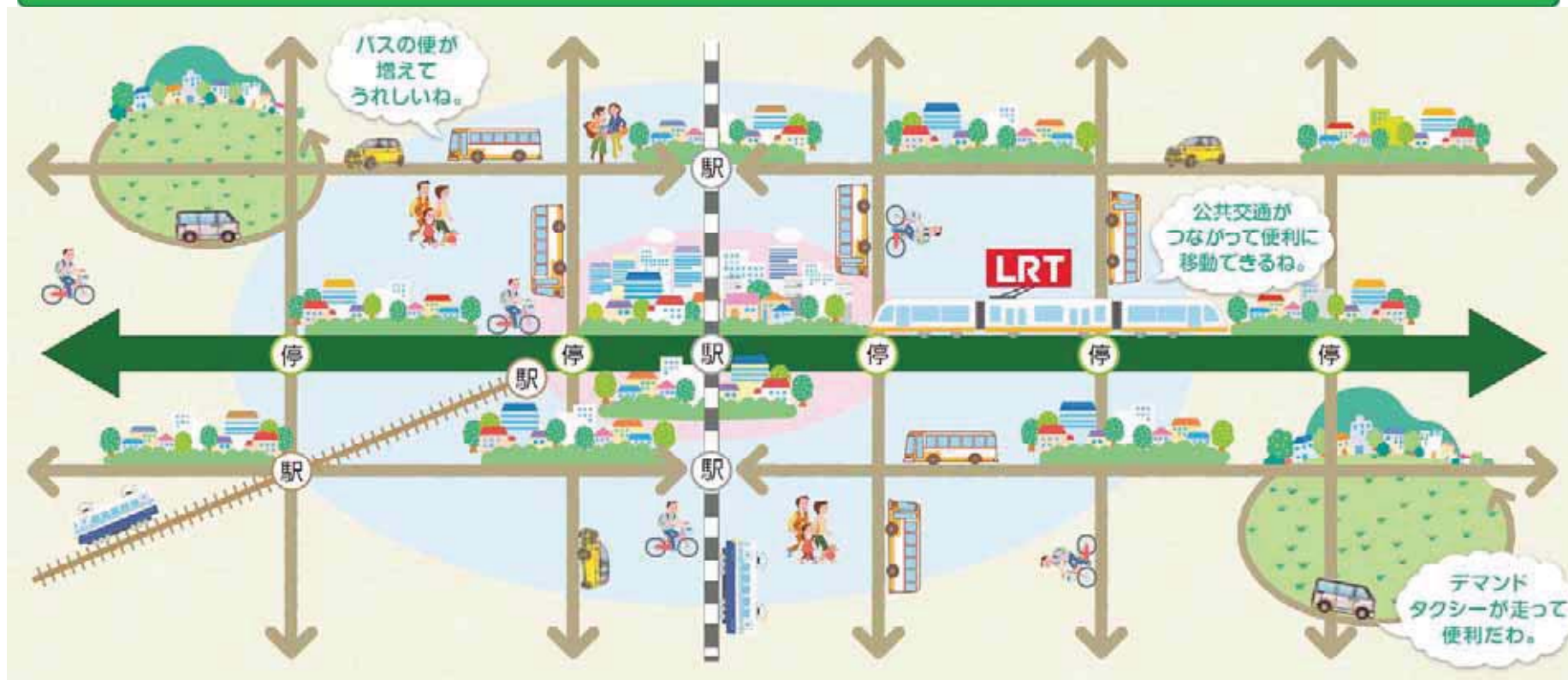
鉄道, LRT, バス, 地域内交通, 自転車などの多様な交通手段による総合的な交通ネットワークにより, 環境に優しく, 誰もが安全で快適に移動ができ, 外出によって健康が増進され, 都市の活動や交流が活性化されるまちの実現を目指す

2050年頃の交通未来都市うつのみやのイメージ



### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

#### 公共交通ネットワーク形成の考え方



- 東西方向を結ぶLRTが公共交通網に加わる。
- 東西・南北の軸に交通の結節点ができる。
- 交通の結節点と、バスや地域内交通を結ぶことで広い範囲を効率的にカバーできるようになる。
- 合わせてバスのサービス水準向上や地域内交通(デマンドタクシー等)の充実を図ることで、より便利な公共交通ネットワークを形成する。

➡ LRTだけではなく、生活交通の充実も含めたネットワークを形成



### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

東西方向の基幹公共交通としてのLRT導入（事業概要）

#### ○全体計画区間

桜通り十文字付近～芳賀・高根沢工業団地付近 約18km

#### ○優先整備区間

JR宇都宮駅東側～芳賀・高根沢工業団地付近 約15km  
(宇都宮市域 約12km 芳賀町域 約3km)



### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

バスのサービス水準の維持・向上, 利用環境の整備等

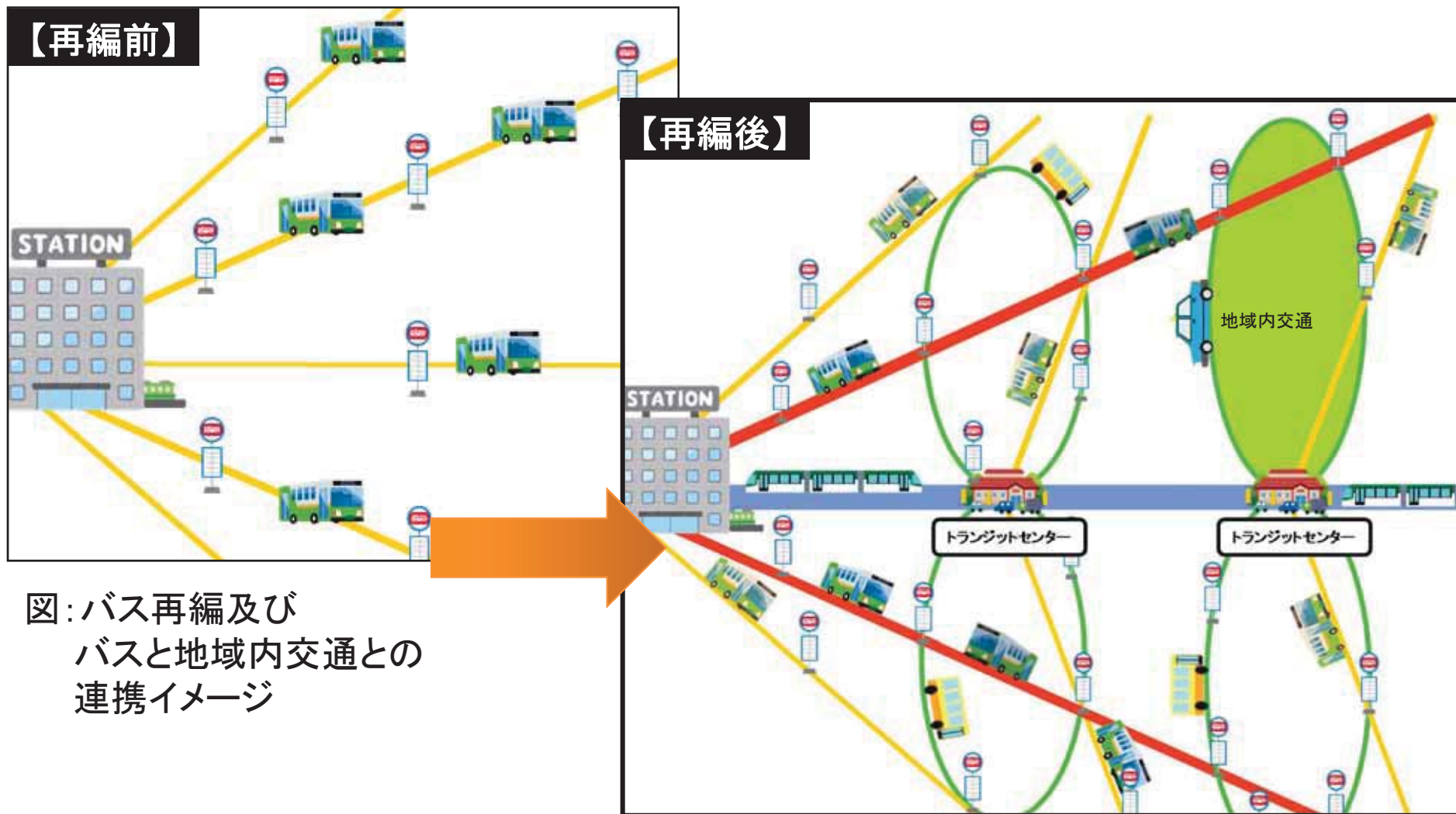


図: バス再編及び  
バスと地域内交通との  
連携イメージ



# 3 公共交通ネットワーク形成の取組

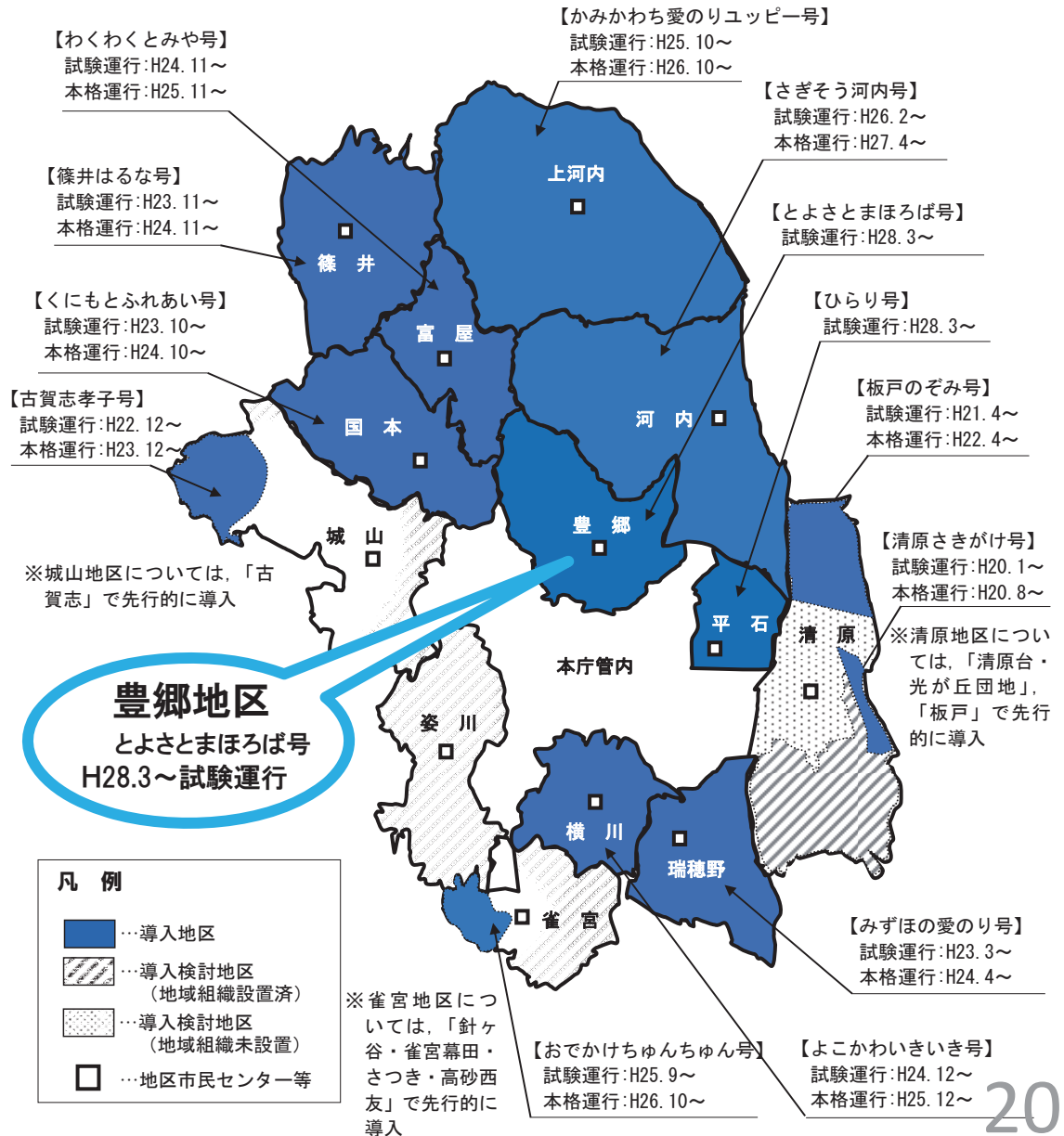
## 地域内交通の導入状況

- ・ 郊外部の日常生活の移動手段を確保するため、地域内交通の導入に向けて地域主体の取組みを支援

郊外部など13地区で導入推進  
⇒ **12地区13路線**で  
運行開始



■とよさとまほろば号



### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

トランジットセンター検討イメージ（停留場などの施設について）

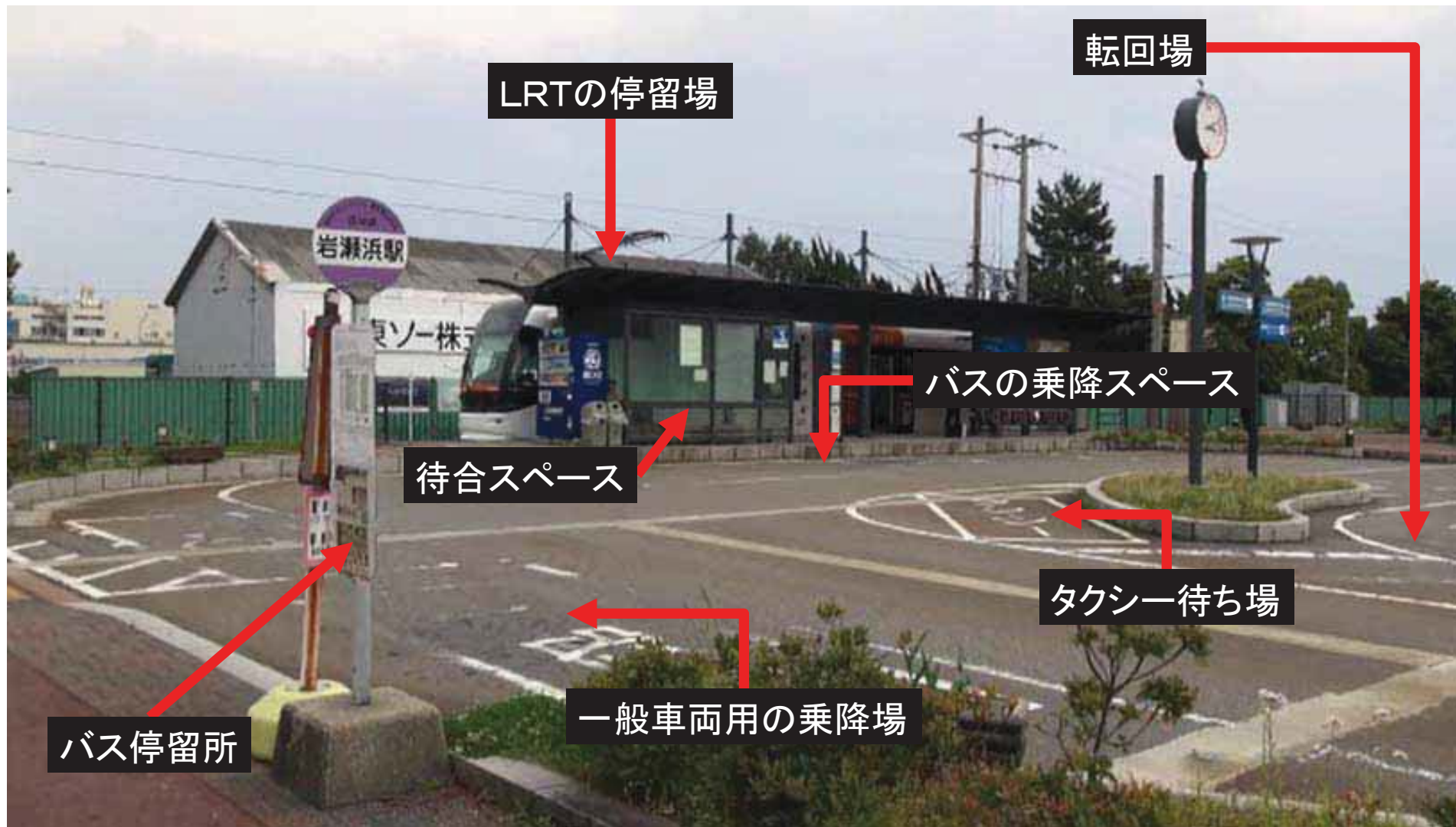
○ LRTと自動車，地域内交通，タクシー，自転車等との円滑な接続を図る。





### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

トランジットセンター検討イメージ（乗降スペース・転回場などについて）



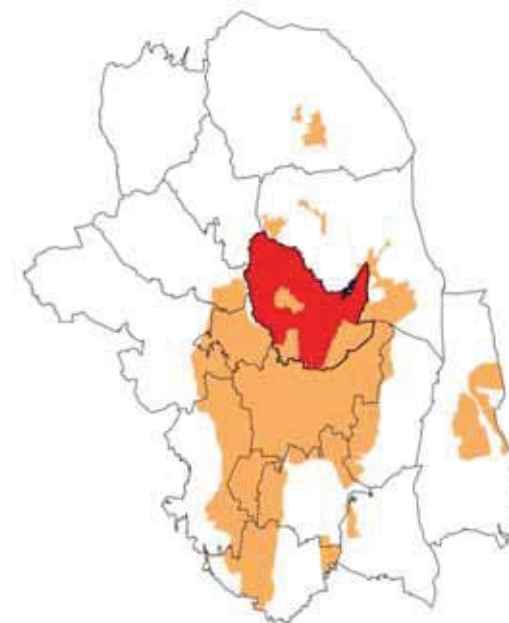
## 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

### (1)位置

- 市中部に位置し、地域の中央を流れる田川と山田川沿いが低地、その背後は台地  
地域西部の大部分は山地

### (2)交通

- 主な幹線道路として、東西方向に国道119号線  
南北方向に藤原宇都宮線が通る。  
バス路線は藤原宇都宮線を軸に豊郷台団地やニュー富士見団地等を回る。



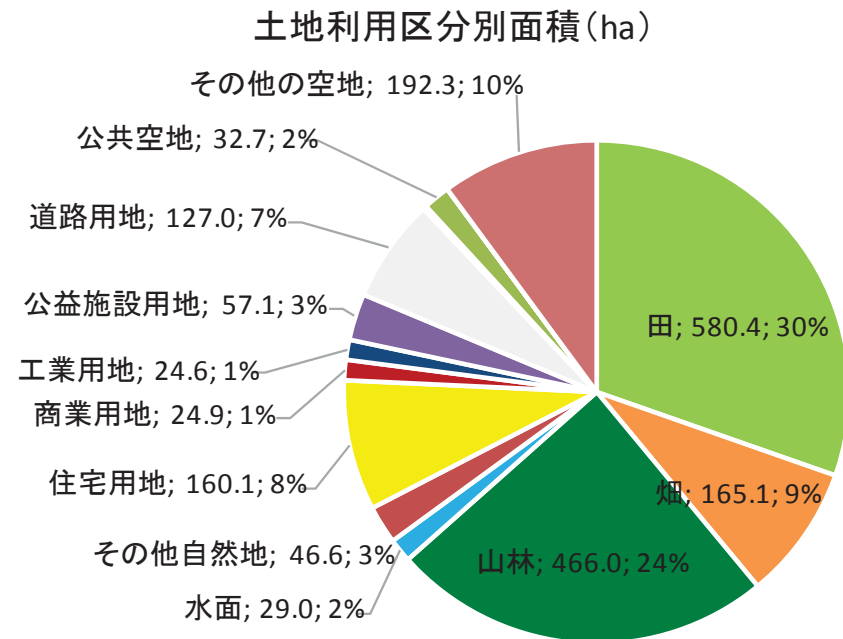
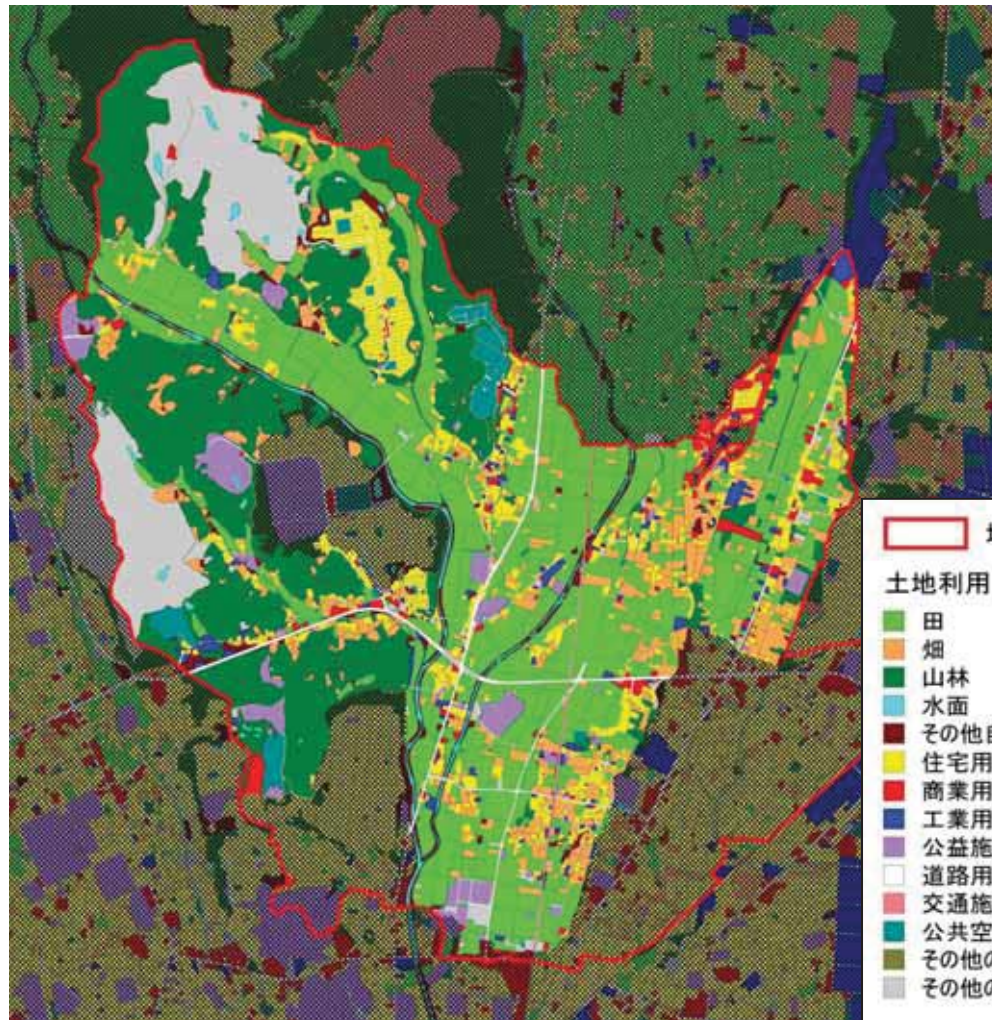
### (3)広さ

- 地区全体 2464 ha うち 市街化調整区域 1915 ha (77%)



# 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

## (4) 土地利用の状況



土地利用

⇒自然 約66%

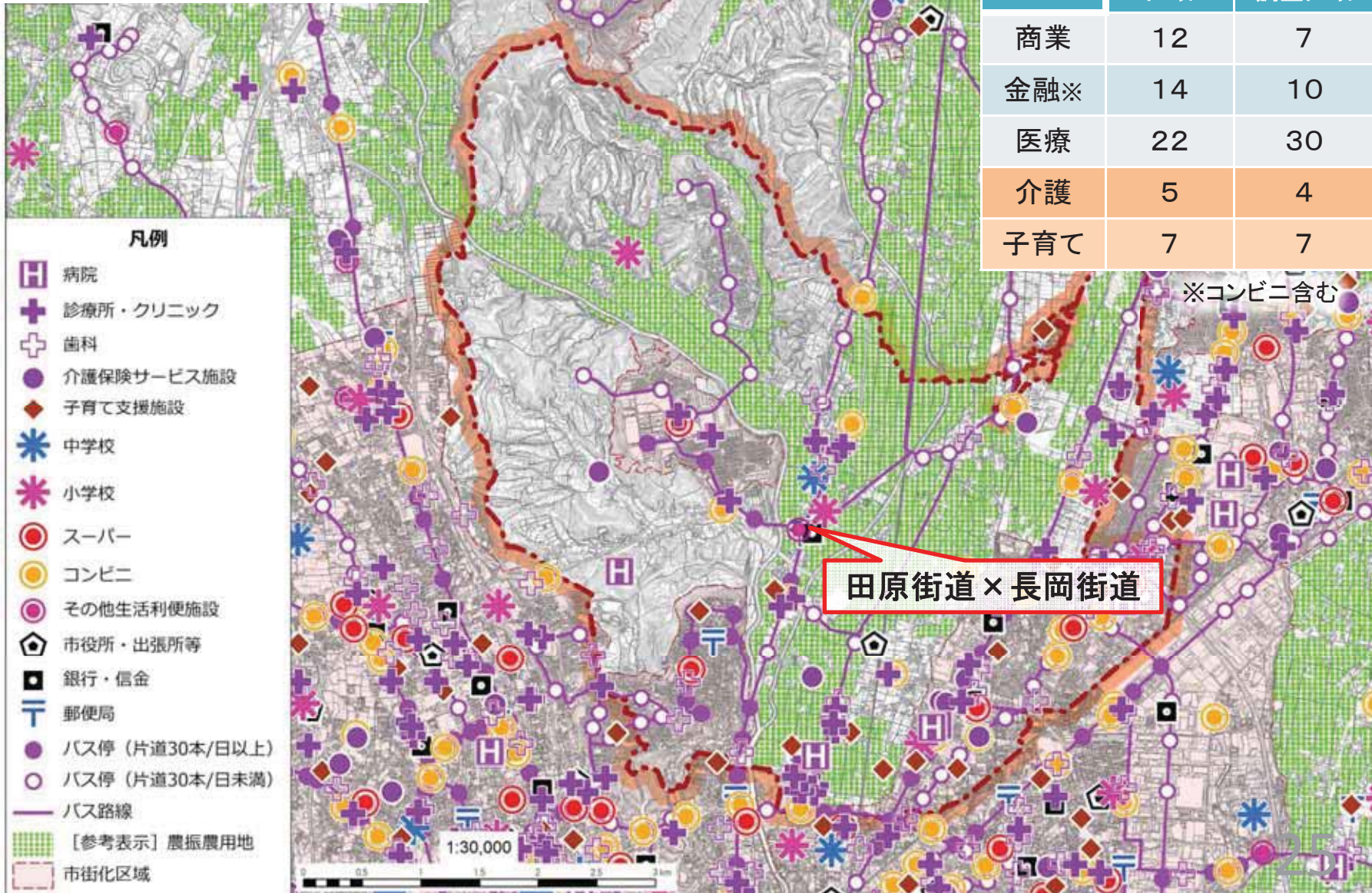
⇒住宅 約 8%



# 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

## (5) 施設の分布状況

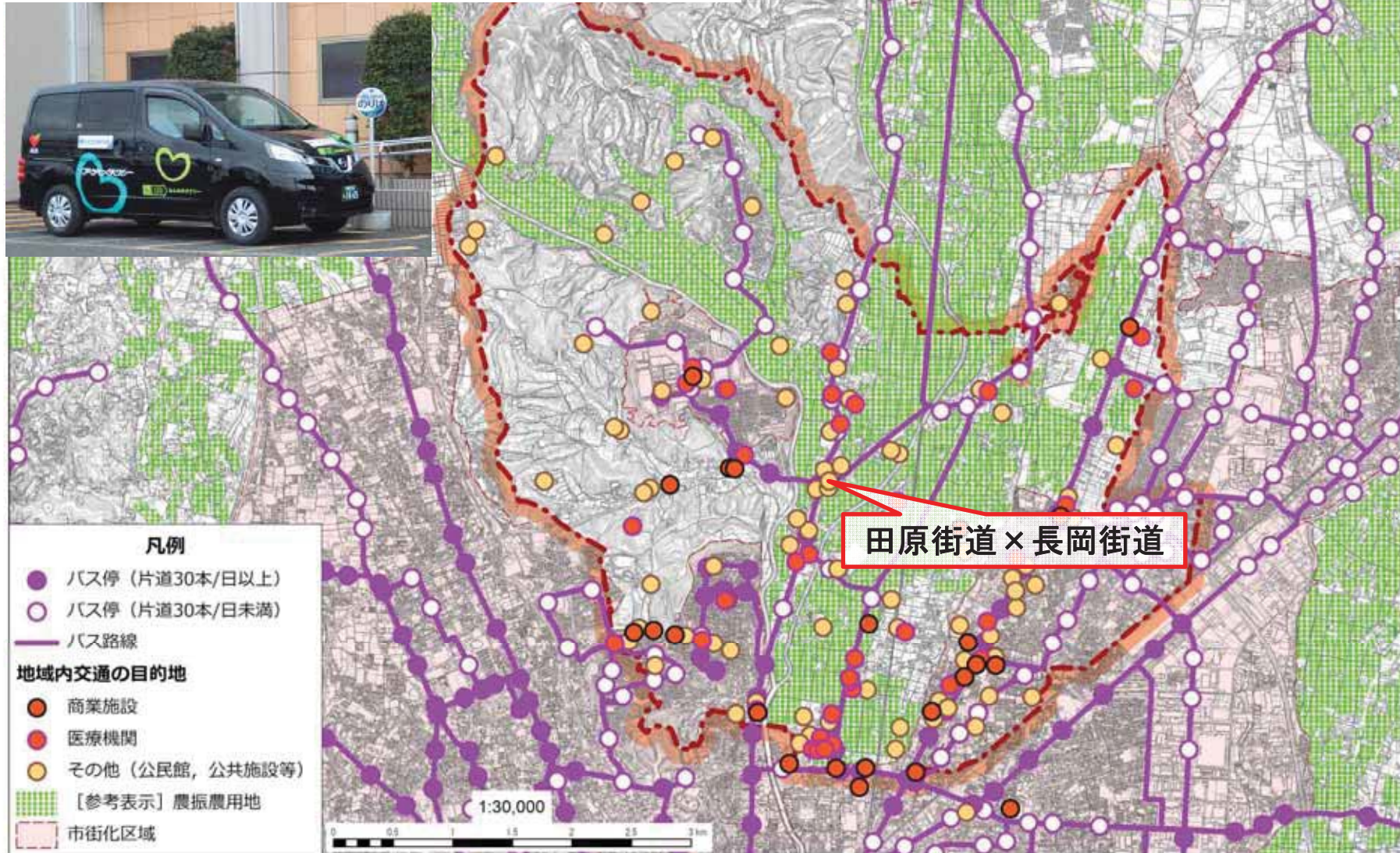
機能	施設数	
	市街化区域	市街化調整区域
商業	12	7
金融※	14	10
医療	22	30
介護	5	4
子育て	7	7





# 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

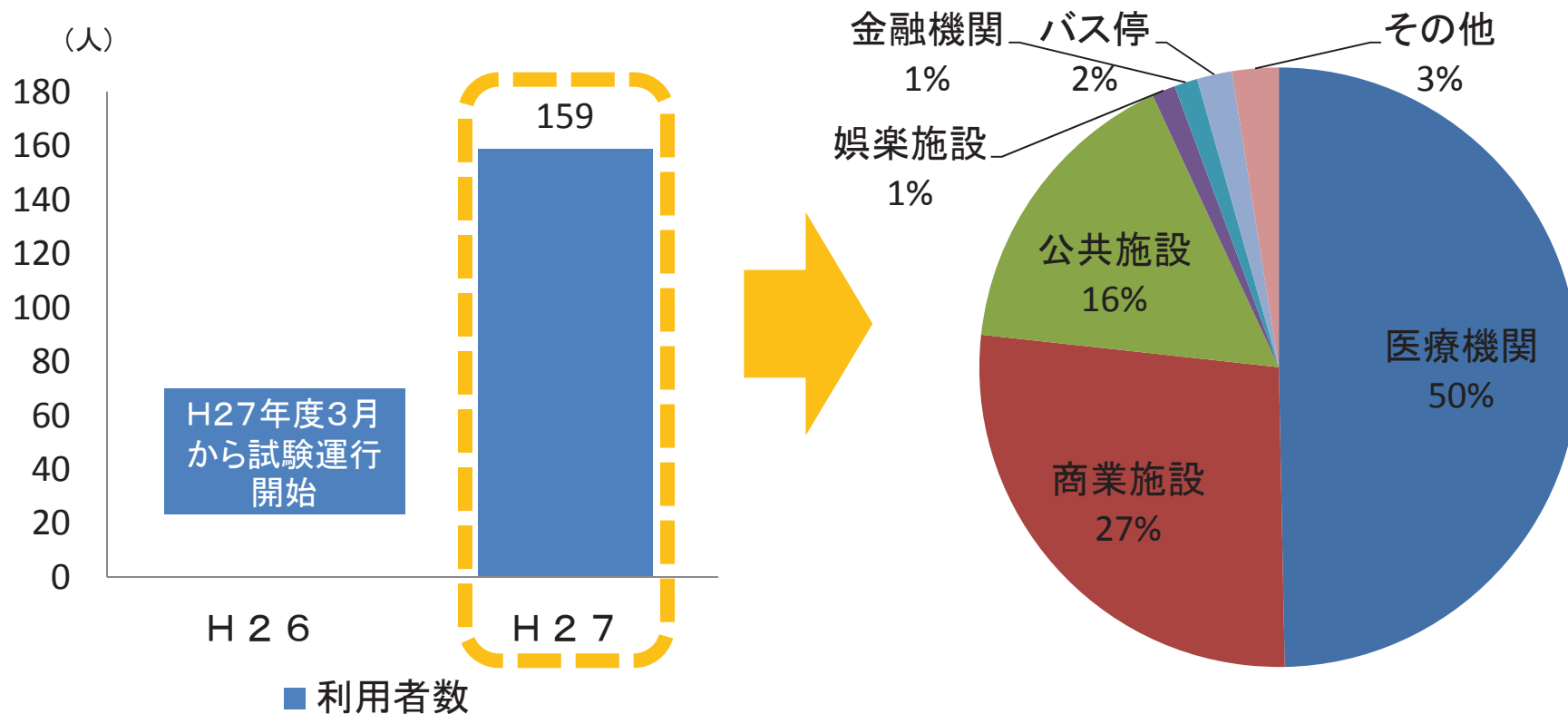
## (6-1) とよさとまほろば号 (地域内交通)の運行エリア





## 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

### (6-2) 地域内交通の利用状況



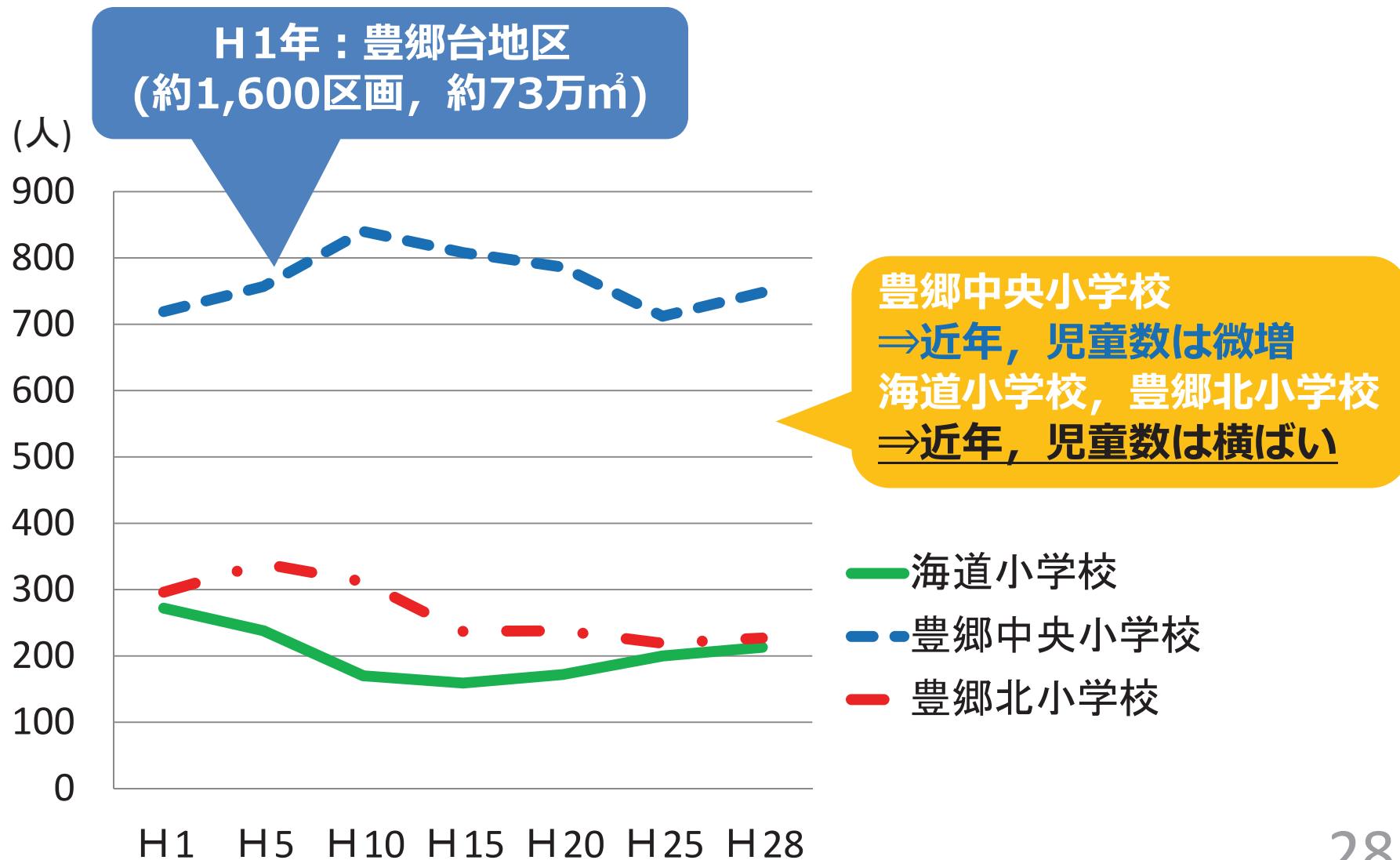
地域内交通の利用者数推移

地域内交通利用状況  
(H27年度目的施設分類別)

医療機関・商業施設への利用者が多い一方、  
バス停への利用者は少ない

## 4 豊郷地区の状況(地区センター管内)

### (7) 小学校の児童数の推移



## 5 土地利用実現に向けた取組

2050年(平成62年)においても人口50万人台の維持に向けて

・市街化調整区域の各地域については、約10%～約20%の人口減少が見込まれることから、**人口の減少傾向を緩やかに、そして維持し、地域のコミュニティが維持できるように取組んでいくことが必要**



地区の中心として発展をしてきた  
「地域拠点」の拠点性(利便性向上など)を高め、  
**地域全体が住みやすくなるまちづくり**  
に取組んでいく



## 5 土地利用実現に向けた取組

### 市街化調整区域の土地利用方針

#### (1) 地域拠点の利便性向上

⇒ 日常生活に必要な店舗等を地域拠点へ誘導

#### (2) 地域拠点等における居住

##### ① 地域拠点

⇒ 開発許可基準の運用により、郊外部においても居住を選択できる環境を整え、緩やかに居住を誘導。

##### ② コミュニティを形成する既存集落

⇒ 開発許可基準の運用や空き家等の活用により既存集落のコミュニティを維持していく。

##### ③ 農家住宅等

⇒ 開発許可基準の運用により、営農環境を保全しながら、居住環境を維持していく。

#### (3) 公共交通の利便性向上

⇒ 地域拠点や集落などを面的にカバーする地域内交通の利便性向上や、バスとの連携強化



これらの取組により…

身近な地域の拠点の利便性向上や日常生活の足となる  
地域内交通により、地域全体が利便性を共有できる環境を整え  
**住み慣れた場所で安心して暮らし続けられるまちを実現**

# 5 土地利用実現に向けた取組

## ◆豊郷地区の地域拠点の範囲(素案)



区域面積 約58ha

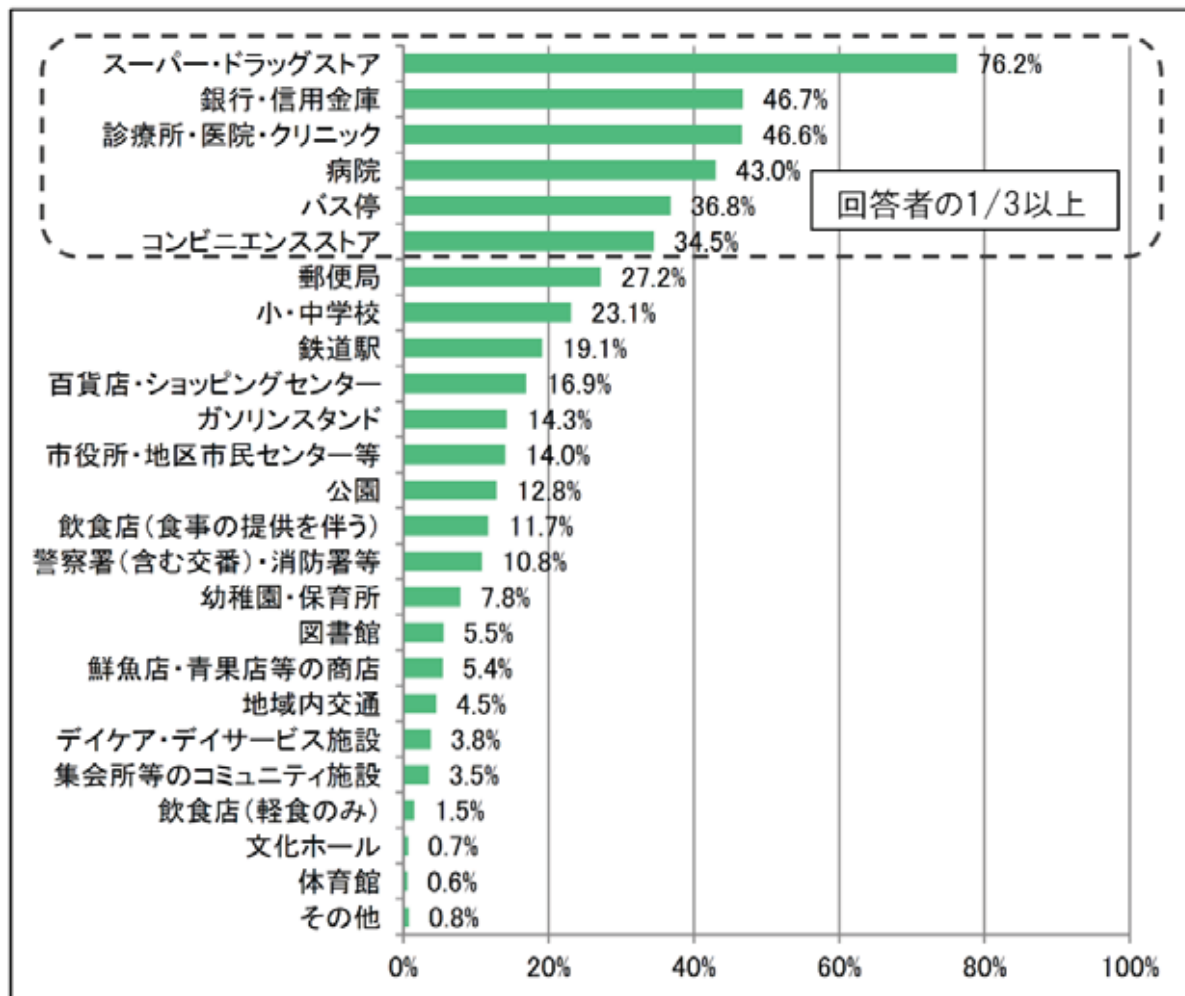
居住誘導等の視点から適切ではない自然的土地利用である農振農用地等や災害のおそれがある各種警戒区域は範囲から除く

# 市民意識調査

## 【市民アンケートの結果】

居住地周辺に必要な施設

(身近な地域の拠点に対応)





## 5 土地利用実現に向けた取組

### ◆地域拠点に誘導する生活利便機能(施設)

区分	誘導施設
商業	スーパー・ドラッグストア
金融	金融機関
医療	診療所等
教育	小・中学校
公共	公共施設(窓口等)
高齢者支援	介護保険サービス提供施設
子育て支援	教育・保育施設等

# 5 土地利用実現に向けた取組

## ◆土地利用実現に向けた方策の検討状況

### 地域拠点内

#### 地区計画制度\*1の拡充

- ・計画的に道路や宅地等を整備する手法である「地区計画制度」を使いやすくし、住宅や店舗等を地域拠点に誘導しやすい環境を形成

#### 開発許可基準の見直し

- ・店舗等の床面積の緩和

### 地域拠点や既存集落等

#### 地域のまちづくりを支援

- ・地域が主体となって行う地区計画制度の活用などに対して、専門家(アドバイザー)を派遣し支援

### 市街化調整区域全体

#### 営農環境の保全

- ・農地等の自然環境保全の観点から、無秩序に集落等から外に広がる住宅開発を抑制
- ・農業従事者の居住環境の維持や農業生産基盤の保全に向け、分家住宅等を維持していく

### \*1 地区計画の活用イメージ



# 【参考】このまま人口減少・少子高齢化が進むと…

## ◆このまま何も取組を行わない場合の30～50年後のまちの姿





# 6 目指す将来のまちの姿

○ 身近な地域の拠点に、日常生活に必要な店舗や診療所等、子育て、介護施設等が充実  
 ⇒ 住み慣れた場所で、将来にわたり安心して便利に暮らし続けられるまちを実現



# 【参考】生活シーンのイメージ

## ◆市内在住のAさん夫婦

Before



・近所に店舗や診療所等がなく、生活が不便。  
また、外出したくても便利な交通手段がない  
ため、家から出ない日々が続いている。

After

地域内交通を利用してバス停へ♪



鉄道やLRTにICカード  
でスムーズに乗換え♪



停留場



車イスもスイスイ  
乗れる♪

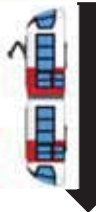
地域内交通を利用して  
身近な拠点へ♪



買い物や診療所へ  
行き易くなった♪

地域拠点

かわいい孫に会いに行  
くことができ幸せ♪



中心市街地



## 7 今後の進め方

### ◆まちづくりへの理解促進

「ネットワーク型コンパクトシティ」形成と、その具体化のための計画づくりの必要性などについて理解促進を図るとともに、市民等の意見を幅広く聴取

- ① 地域別説明会(意見交換会)の実施
- ② 関係団体へのヒアリング
- ③ パブリックコメント など

【形成ビジョン策定における出前講座とワークショップの様子】





## 7 今後の進め方

### ◆全体スケジュール

市民説明会などを通して丁寧な説明を行い理解を得ながら段階的に策定

	市街化調整区域	市街化区域
平成29年1月	地域別市民説明会	地域別市民説明会 パブリックコメント
平成29年3月	「市街化調整区域の整備及び保全の方針」 改定素案のとりまとめ	計画策定・公表 (都市機能誘導区域の設定)
平成29年度	地域別市民説明会 パブリックコメント 方針改定 開発許可基準等の見直し	地域別市民説明会 (居住誘導区域の考え方など)
平成30年度	土地利用実現に向けた基準運用 地域等の取組支援	計画変更・公表 (居住誘導区域の設定)