

# 「宇都宮市立地適正化計画」【概要版】

## 序章 計画の策定にあたって

### 1 計画策定の趣旨・目的等 (P 2)

- 策定の趣旨・目的  
社会情勢の変化に対応し、持続的に発展するための『ネットワーク型コンパクトシティ』を具体化するため、居住や都市機能の立地誘導に係る取組を位置付け推進する。
- 計画の役割  
・コンパクトシティ形成に向けた仕組みの構築  
・都市計画と関連分野が連携した施策の推進  
・誘導策の事前明示
- 計画の位置付け  
・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「都市計画マスタープラン」の一部  
・「総合計画」、「都市計画区域マスタープラン」に即す  
・『ネットワーク型コンパクトシティ』の具体化を推進
- 目標年次  
概ね20年先(2037年)を展望(2050年も見据える)
- 計画の範囲  
宇都宮市全域(誘導区域の設定の対象は市街化区域)
- 計画の構成  
・序章 計画の策定にあたって  
・第1章 立地適正化に関する基本的な方針  
・第2章 都市機能誘導に関する事項  
・第3章 居住誘導に関する事項(誘導区域等はH30までに設定)  
・第4章 計画の推進に関する事項

計画の構成と対象範囲のイメージ

区域区分	市街化区域	市街化調整区域
方針・区域・施設等	【立地適正化計画】 ①住宅や都市機能の立地適正化を図っていくための基本的な方針 =『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現(市全体)	
	②居住や都市機能を誘導する区域 ③誘導する都市機能(施設) ④公共交通ネットワーク形成に関する施策	【市街化調整区域の整備及び保全の方針】 ②市街化調整区域の地域拠点の範囲 ③誘導する都市機能(施設) ④公共交通ネットワーク形成に関する施策
誘導策	税制・金融支援などの国が行う施策と、市が講じる財政支援、公共施設整備、都市計画の建築制限の緩和などの誘導施策	
誘導策	方針で示した都市計画制度の運用方針を基に開発許可制度や地区計画制度等を活用した誘導施策など	

### 2 宇都宮市の現況・動向と特性 (P 6)

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

### 3 都市づくりの課題 (P 22)

- 市民の生活利便性の持続的な確保
- 都市の活力や地域コミュニティの維持・向上
- 誰もが移動しやすい交通環境の確保
- 自然と調和した郊外部地域の活力の維持・向上
- 環境や防災面に配慮した持続可能で効率性の高い都市運営

## 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 (P 23)

上位計画や都市づくりの課題を踏まえ、  
『**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』  
を目指す。

### 2 都市づくりの目標 (P 24)

- 『ネットワーク型コンパクトシティ』実現のための要素である、「都市機能」、「居住」、「公共交通」、「自然との調和」、「都市の持続可能性」の観点から設定
- 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
  - 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
  - 公共交通などにより安全・快適で自由に移動できる都市
  - 農地や森林などの緑豊かな自然と市街地が調和した都市
  - 環境にやさしく災害に強い持続可能で効率的な都市運営が実現する都市

### 3 将来都市構造 (P 25)

都市づくりの理念・目標を踏まえ、都市の骨格構造を構成する「拠点」と「交通軸」により示す。

- 基本的な考え方  
都心部と、環状・放射道路で結ばれた周辺の地域からなる都市の成り立ちを踏まえ、

一極集中ではなく、都心部と各地域に拠点を配置

過度な自動車依存を転換し骨格交通網から身近な交通網まで階層性を持った交通網による拠点間の連携・補完

郊外に広がる自然環境との調和を図りながら、市民生活に必要な機能の充足と、都市としての価値・活力を高められ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』の形成を目指す。

#### (2) 拠点の配置

都市の成り立ちを踏まえ、中心部に『都市拠点』、各地域に『地域拠点』を配置し、地域特性に応じた機能や居住を誘導・集約

##### 1) 都市拠点

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

##### 都市拠点圏域

都市拠点と強い関連を持ち連担する地域を『都市拠点圏域』として位置付け、都市拠点と役割分担を図り日常生活に必要な機能を備える。

##### 2) 地域拠点

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配置(14か所)し地域特性に応じた身近な機能を集積

#### (3) 都市の骨格となる交通軸の設定

基幹・幹線公共交通と3環状12放射を軸とした道路を「交通軸」として位置付け、都市拠点とその他の拠点間の連携を強化

##### 1) 基幹公共交通(鉄道・軌道)

【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(路線バス)

基幹公共交通と連携し、都市拠点と各拠点間などを結ぶ主要なバス路線

### 4 居住地形成の方向性 (P 32)

将来の都市構造を踏まえ、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、拠点や公共交通沿線、田園・集落などの地域特性に応じた、多様な暮らし方が選択できる居住地を維持・形成

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

都心部居住地域	公共交通沿線型居住地域
都心部周辺居住地域	郊外住宅地型居住地域
地域拠点型居住地域	田園・集落型居住地域

### 5 都市づくりの基本的な方向 (P 34)

- 超長期を見据え都市全体を見渡した都市づくりの推進  
「形成ビジョン」で見通した2050年を見据え都市機能等の適正な立地誘導を推進。また、都市全体を見渡し郊外部を含めた拠点形成などに一体的に取り組む
- 土地利用と交通が一体となった都市づくりの推進  
「立地適正化計画」等による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
- 都市の生活を支える機能の維持・確保  
各拠点に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に必要な機能を維持・確保
- 生活の利便性が高い場所への緩やかな居住誘導  
ライフスタイルに応じた居住選択による住み替えなどを通し、高い利便性が得られる場所等に時間をかけて緩やかに居住を誘導

### 6 計画フレーム (P 38)

「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

#### 【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(目標: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、地域特性に応じた生活利便機能や中低層住宅の誘導による居住地を形成(目標: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質な住宅地としての居住地を維持(目標: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 (P41)

#### (1) 基本的な考え方

都市機能を誘導する区域と施設、誘導施策を事前に示すことにより、事業者が立地に取り組みやすい環境を整備し、各拠点の特性に応じた機能を維持・確保

#### (2) 誘導方針

地域特性に応じた機能の誘導・集積とともに拠点相互に役割を補完し生活に必要な機能を充足

### 2 都市機能誘導区域 (P42)

#### (1) 都市機能誘導区域について

都市機能を各拠点に誘導・集約し、機能の効率的で持続的な確保を図る区域。居住も誘導

#### (2) 誘導区域設定の考え方

将来都市構造を踏まえた拠点などに徒歩等で容易に移動できる範囲を基本に設定

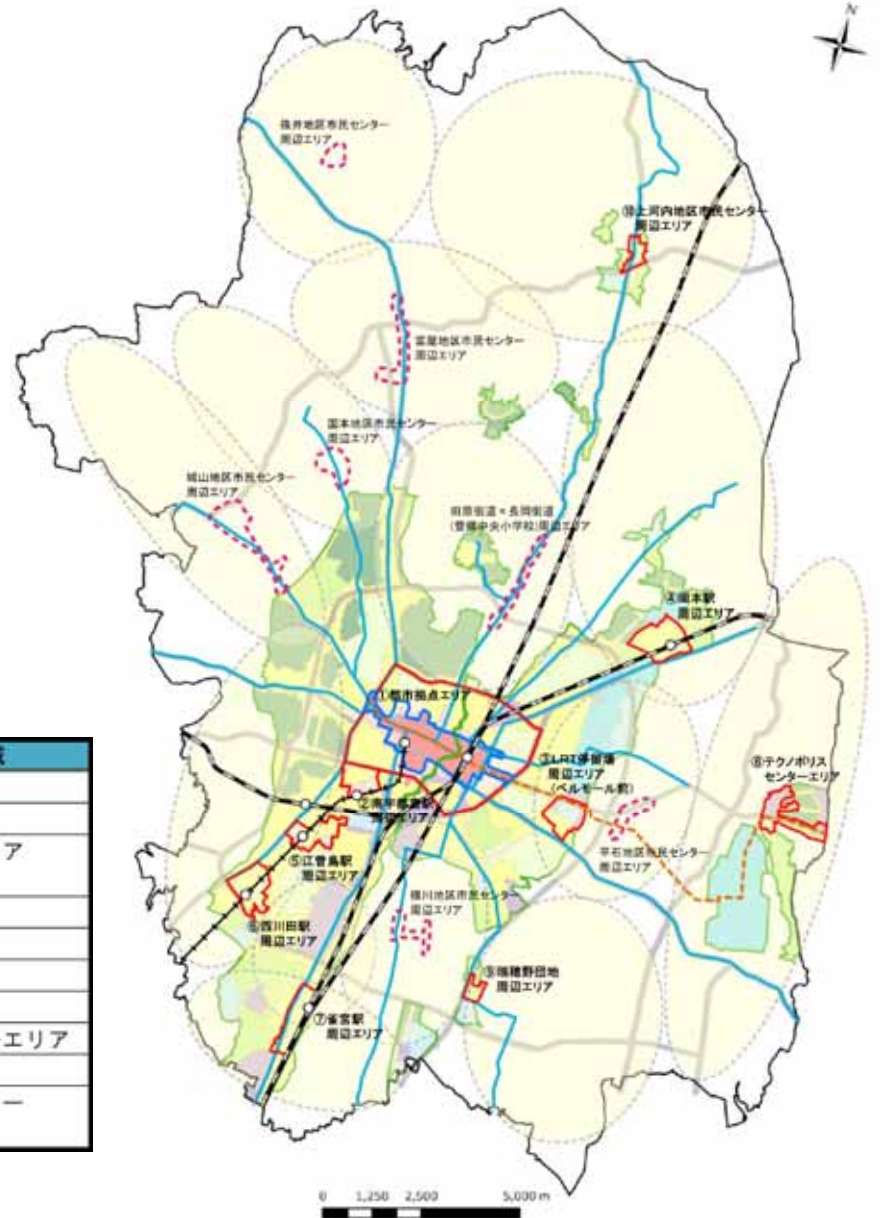
#### (3) 誘導区域の配置

「形成ビジョン」で位置付けた『都市拠点』及び『都市拠点圏域』と市街化区域の『地域拠点』を基本に鉄道駅やLRT停留場(トランジット機能を備えた場所)の周辺を含めて配置

#### (4) 誘導区域の範囲

地域の成り立ちや都市計画・まちづくりの観点を考慮し地形地物等で設定

都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置



都市機能誘導区域	
①	都市拠点エリア
②	南宇都宮駅周辺エリア
③	LRT停留場周辺エリア (ベルモール前)
④	岡本駅周辺エリア
⑤	江曾島駅周辺エリア
⑥	西川田駅周辺エリア
⑦	雀宮駅周辺エリア
⑧	テクノポリスセンターエリア
⑨	瑞穂野田地周辺エリア
⑩	上河内地区市民センター周辺エリア

## 3 誘導施設 (P57)

### (1) 誘導施設について

都市機能誘導区域内に立地を誘導すべき施設。誘導区域ごとに必要な施設を定める

### (2) 誘導施設の設定の考え方

地域特性や施設の特性、関連分野の施策の方向性などを勘案し具体的な施設を検討

#### 1) 高次都市機能

都市の魅力やまちなかの賑わい創出につながる「高次都市機能(施設)」は、機能を市内全域で共有・利活用できるエリアである都市拠点を核とした「高次都市機能誘導区域」を基本に維持・確保

#### 2) 身近な都市機能

日常生活サービスを提供する「身近な都市機能(施設)」は「都市機能誘導区域」において、周辺の人口規模などの地域特性を考慮しながら維持・確保

#### 3) 少子・超高齢社会に対応した都市機能

地域包括ケアシステムの構築や子育て支援の充実などの社会的な要請が高い「少子・超高齢社会に対応した都市機能(施設)」は、全ての「都市機能誘導区域」に維持・確保

各都市機能誘導区域の誘導施設一覧

誘導区域の 類型	都市機能誘導 区域	誘導施設											
		ア 高次都市機能					イ 身近な都市機能					ウ 少子・超高齢社会 に対応した都市機能	
		図書館 ※4	診療所等 ※4	スーパー・ ドラッグストア 1,000㎡以上 1,000㎡以下 ※4	銀行等 ※4	中学校 ※5	小学校 ※5	公共 窓口等 ※5	高齢者支援 介護保険 サービス ※4	子育て支援 教育・保育 施設等 ※4			
高次都市機能誘導区域	都市拠点 (高次都市機能誘導区域)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
都市機能誘導区域	内環状線の 内側	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	鉄軌道駅 周辺型	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	LRT停留場 周辺型 (ベルモール前)	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	岡本駅周辺	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	江曾島駅周辺	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	西川田駅周辺	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	雀宮駅周辺	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	テクノポリス センター	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	瑞穂野田地 周辺型	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□
	上河内地区 市民センター 周辺型	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□	□

[補完施設について]

- 金融(銀行等)の機能を補完する施設である郵便局・ATMが立地
- 教育施設(小中学校)と公共施設(窓口等)は、都市機能誘導区域とアクセスしやすい周辺の居住誘導区域(H30)などの既存施設を含めて機能を確保(「補完施設」に位置付け)

[特記事項]

- 「都市機能誘導区域」に高次都市機能に係る既存施設が立地する場合は機能維持のための「誘導施設」として位置付け
- 「宇都宮医療圏」における基準病床数や、地域包括ケアシステムの「日常生活圏域」と「教育・保育提供区域」における施設確保の考え方と整合を図りながら位置付け
- 教育施設(小中学校)と公共施設(窓口等)などの公共施設は「公共施設等総合管理計画」等と整合を図りながら位置付け

区分	内容	凡例
誘導施設	都市機能誘導区域内に誘導する以下の施設 ① 誘導区域内に新設する施設 ② 誘導区域内の既存施設の機能維持や向上(建替等)	■
補完施設	誘導区域内などに同様の機能を有する施設が立地し、機能の補充がされる場合(「誘導施設」は設定しない)	□

## 4 都市機能に関する誘導施策 (P60)

### (1) 誘導施策の考え方

『ネットワーク型コンパクトシティ』の拠点形成を推進していくため、交通利便性の向上や施設用地の確保、事業者への経済的インセンティブ等により、施設立地が促進されるよう誘導施策を行う。

### (2) 誘導施策の考え方

#### 1) 都市機能誘導施策

国等が行う施策、国の支援を受けて市が行う施策  
市が独自に講じる施策などに分けて整理

国等が行う施策

区分	誘導施策
税制措置	都市再構築に係る税制措置
金融支援	民間都市開発推進機構(民都機構)による金融支援
国の支援を受けて市が行う施策	
財政支援	都市機能立地適正化のための財政支援(補助制度)
公共施設整備	公共施設整備による都市機能の立地・集約
市街地整備	専門家派遣による事業化支援 市街地再開発事業 優良建築物等整備事業 土地区画整理事業
道路整備	誘導施設等へのアクセス道路の整備
緑とオープンスペースの確保	広場や緑地・公園などのオープンスペースの確保
景観形成	都市景観の形成
低炭素まちづくり	トランジットセンター周辺の低炭素化の促進

市が独自に講じる施策

区分	誘導施策
都市計画	都市計画の建築制限の緩和
公的不動産の活用	大規模公有地等の有効活用
その他	誘導施設に関わる既存の立地支援の見直し 立地適正化計画における届出制度の運用

市街化調整区域の地域拠点等における施策

区分	誘導施策
都市計画	市街化調整区域における都市計画制度の運用見直し
地域の取組支援	専門家派遣等による地区計画を活用したまちづくり検討支援

都市機能誘導区域外(市街化調整区域においては地域拠点等の外)の施策

区分	誘導施策
都市計画	市街化調整区域における都市計画制度の運用見直し
跡地活用促進	誘導区域への都市機能移転後の跡地活用への支援

#### 2) 公共交通施策

「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」に位置付けた公共交通の充実施策に取り組む。

- 公共施設等マネジメントと連携した施策の推進  
公共施設等のマネジメント方針を示した「公共施設等総合管理計画」と連携を図り、誘導施策の推進を図る。



### 第3章 居住誘導に関する事項(誘導区域等はH30までに設定)

#### 1 居住誘導の方針 (P65)

- (1) 基本的な考え方  
居住を誘導する区域と誘導施策を定め事前に示すことにより、住み替えなどの機会に合わせ拠点等への居住が促されるよう環境を整備し、地域特性に応じ機能や公共交通サービス、地域コミュニティを維持・確保
- (2) 誘導方針  
拠点や、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等の既存ストックの活用を図りながら居住を誘導

#### 2 居住誘導区域 (P66)

- (1) 居住誘導区域について  
人口減少の中でも一定の人口密度を維持し、都市機能や地域コミュニティの持続的確保のため、居住を誘導する区域
- (2) 誘導区域設定の考え方  
将来の人口・構造や都市構造を踏まえ、拠点や拠点へのアクセス性が高い公共交通の徒歩圏などに設定。災害リスクなどを考慮
- (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検討

##### 区域設定を検討する場所

【拠点】都市機能誘導区域を含むエリア

【公共交通沿線】軸となる公共交通（鉄軌道、運行頻度の高いバス路線〔1日往復60本以上〕）の利用圏域  
鉄道駅・LRT停留場から概ね半径500m（徒歩10分圏）、バス停から概ね半径250m（徒歩5分圏）のエリア

【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整備エリア

(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 居住に関する誘導施策 (P69)

- (1) 誘導施策の考え方  
居住誘導区域への居住が促進されるよう、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。

### 第4章 計画の推進に関する事項

#### 1 計画の評価 (P70)

- (1) 評価の考え方  
計画の推進にあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、毎年度の施策の進捗状況の評価と、概ね5年ごとに計画で設定した評価指標などをもとに計画を評価し必要に応じ計画や施策の見直し
- (2) 評価指標  
都市形成の動きや、施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、計画や施策の見直し等に資するため、施策推進の柱となる 都市機能誘導、居住誘導、公共交通ネットワーク形成の区分ごとに評価指標を設定
- 目標値の設定  
計画の目標年次である概ね20年先(2037年(平成49年))と「形成ビジョン」が見通す2050年(平成62年)を見据えた値を設定  
また、概ね10年先(2027年(平成39年))に中間値を設定

##### 1) 都市機能誘導に関する評価

都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積や、地価水準の維持・確保により、都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、評価指標と目標値を設定

都市機能誘導に関する評価指標

評価指標	基準値	目標値		
		H39	H49	H62
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合(市全体に占める割合)	36% (H28)	37.2%	38.4%	40%
高次都市機能誘導区域内に立地する事業所の割合(市全体に占める割合)	19.7% (H26)	漸増(徐々に増加)を目指す 21.0%以上		
地価変動率(市内平均との比較)	—	漸増(徐々に増加)を目指す 市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

##### 2) 居住誘導に関する評価

居住誘導区域において、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積、地価水準の維持・確保により、都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、評価指標と目標値を設定

居住誘導に関する評価指標

評価指標	基準値	目標値		
		H39	H49	H62
人口割合				
都市機能誘導区域の人口割合(総人口に占める割合)	17.7% (H28)	18.9%	20.0%	21.4%
居住誘導区域の人口割合(総人口に占める割合)	—	漸増(徐々に増加)を目指す		
人口密度				
高次都市機能誘導区域の人口密度	66人/ha (H28)	70人/ha以上 高密度市街地(概ね60人/ha以上)の中でもより高密度を目指す		
空き家率(市内平均と居住誘導区域の比較)	—	市内平均以下の確保を目指す		
地価変動率(市内平均との比較)	—	市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

##### 3) 公共交通に関する評価

機能誘導等と連携しながら、将来にわたり誰もが円滑に移動できる持続可能な公共交通ネットワークを形成していくという考えのもと、評価指標と目標値を設定

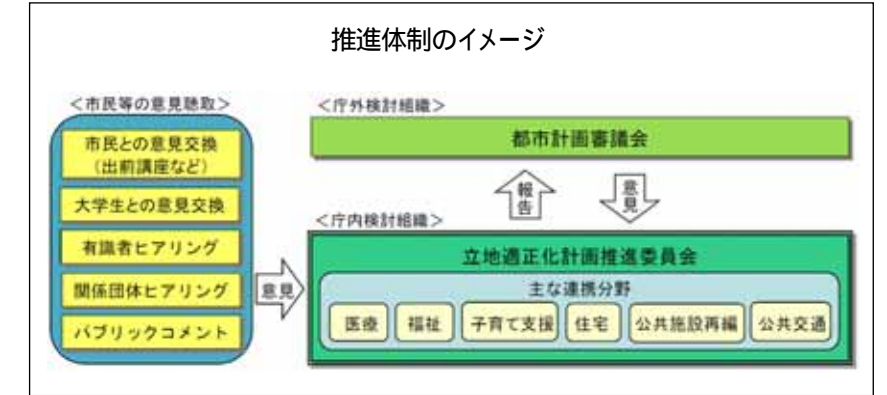
公共交通に関する評価指標

評価指標	基準値	目標値		
		H39	H49	H62
交通分担率における公共交通の割合	4.6% (H26)	漸増(徐々に増加)を目指す		
年間公共交通利用者数	32,324千人 (H27)	漸増(徐々に増加)を目指す		
	【参考】芳賀・宇都宮東部地域(公共交通網形成計画)	15,570千人 (H25)	20,370千人 (H36)	
公共交通夜間人口カバー率(市街化区域)	75% (H20)	100% (公共交通空白地域解消)		

#### 2 計画の推進に向けて (P75)

##### (1) 計画の推進体制

計画の推進体制を整備するため、関連部局と連携した庁内組織として「立地適正化計画推進委員会」を設置し、計画や施策の進捗状況の評価や、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等を検討  
評価結果等について「都市計画審議会」等の意見を踏まえ、既存施策の見直しや新たな施策の追加等により誘導施策の充実・強化  
本計画によるコンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの形成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



##### (2) 各主体に求められる取組

『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成には、行政だけでなく、市民や事業者などの身近な取組なども欠かせないことから、次のとおり各主体に求められる取組を整理

『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向けた市民・事業者・行政の取組

区分	取組
市民	・移動しやすい交通環境確保のため、電車やバスなどの公共交通の利用 ・買い物環境やまちの賑わい確保のため、身近な商店街やまちなかの店舗・商業施設などの利用 ・ライフスタイルに応じた住み替えのタイミングなどに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への居住
事業者	・効率的なサービス提供や持続性確保等の観点から、施設の移転や建て替えなどのタイミングに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への立地
行政	・税制・財政・金融上の支援や都市計画の規制緩和など様々なインセンティブを通じた取り組みやすい環境づくり ・医療・福祉や子育て支援、公共施設再編、公共交通など関係する部門との連携を図りながら誘導施策を充実・推進 ・市民や事業者の理解促進を図るため、様々な手法による情報提供や啓発推進(ホームページや広報紙、パンフレットの配布、出前講座の開催など) ・多様なまちづくりの担い手との連携による中心市街地の賑わい創出や、高齢者等を地域で見守るコミュニティ活動等による生活しやすい地域の実現に向けた環境づくり