

# 宇都宮市立地適正化計画

平成29年3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 計画策定の趣旨・目的等	・・・・・・・・	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	・・・・・・・・	57
4 都市機能に関する誘導施策	・・・・・・・・	60
第3章 居住誘導に関する事項		
1 居住誘導の方針	・・・・・・・・	65
2 居住誘導区域	・・・・・・・・	66
3 居住に関する誘導施策	・・・・・・・・	69
第4章 計画の推進に関する事項		
1 計画の評価	・・・・・・・・	70
2 計画の推進に向けて	・・・・・・・・	75

## はじめに

本市では、これから本格的な人口減少や少子・超高齢化時代を迎えようとしています。

そのような中であっても、子どもから高齢者まで誰もが安心して便利に暮らせる魅力あるまちとして持続的に発展していくため、本市においては「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に掲げ、各地域において市民の日常生活を支える様々なまちの機能が充実した拠点を形成し、その利便性が共有・利活用できるよう、拠点間や拠点とその周辺が公共交通などのネットワークで結ばれたまちの実現を目指しています。

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やまちの価値・活力を維持・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（平成26年8月改正）に基づく「立地適正化計画」は、公共交通ネットワークの構築との連携を図りながら、居住や医療・福祉、子育て支援、商業などの都市の生活を支える機能の立地誘導によりコンパクトなまちづくりを推進するものであり、本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』を具体化していく上で重要な取組であることから、この度、本計画を策定しました。

今後は、地域別説明会などを通して、市民や事業者などからご意見を伺いながら、平成30年度末までの居住誘導区域の設定に向け、取り組んでまいります。

【参考】策定スケジュール

	H28	H29	H30
立地適正化計画	【都市機能誘導区域の設定】 計画策定(公表)	【居住誘導区域の設定】	計画変更(公表)
	市民説明等		
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】	【方針改定・開発許可基準等の見直し】 方針改定(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に平成15年に策定したものであり、「立地適正化計画」の策定と合わせ、改定を行っている。

## 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

「宇都宮市立地適正化計画」は、本市が目指す将来の都市の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』を具体化し、子どもから高齢者まで安心して便利に暮らせる魅力あるまちとして持続的に発展していくため、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ことを目的に策定するものです。

#### (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】

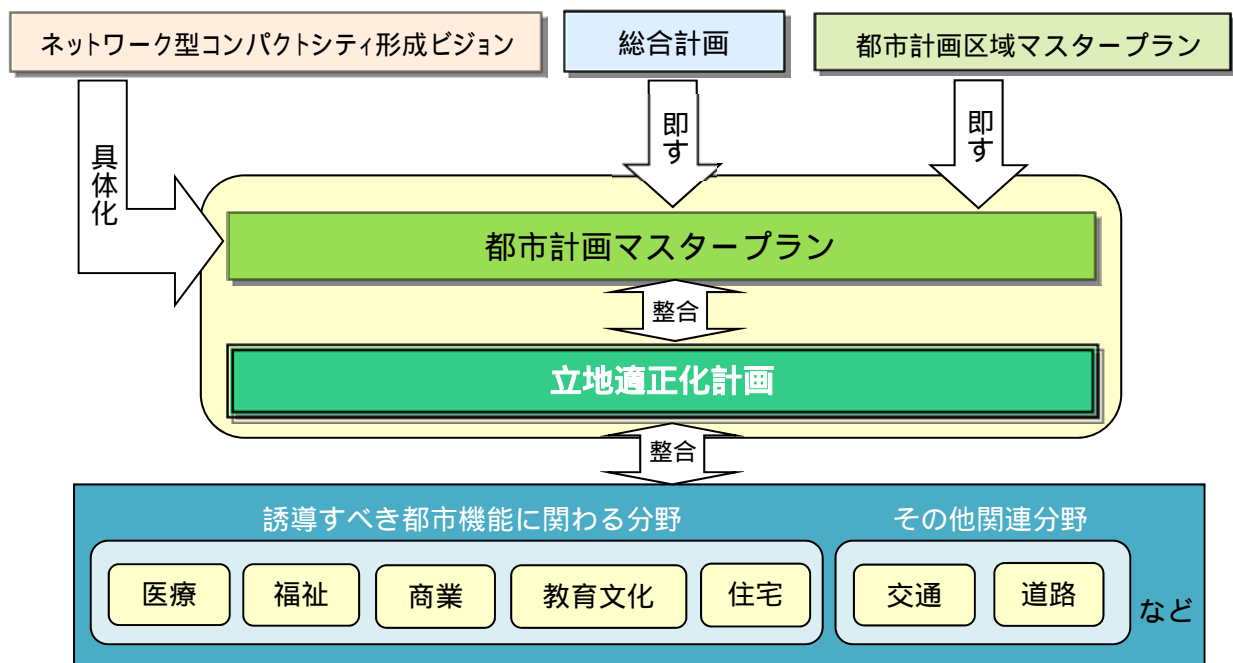
都市計画と医療・福祉、子育て支援、交通などの様々な分野が連携し、コンパクトシティの実現に向けた施策を総合的・一体的に進める。【都市計画と関連分野が連携した施策の推進】

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

「宇都宮市立地適正化計画」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「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』の具体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

「宇都宮市立地適正化計画」は、概ね20年先(2037年(平成49年))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

「宇都宮市立地適正化計画」は、都市計画区域である本市全域を対象範囲とし、都市全体を見渡した観点から、主に市街化区域を対象とした「立地適正化計画」と「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の策定を一体的に行います。

市街化調整区域に係る事項(地域拠点の範囲、誘導する都市機能、誘導策など)については、「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の改定等を踏まえ、本計画に盛り込んでいきます。

都市再生特別措置法に基づく都市機能等の誘導区域は市街化区域を対象に設定

宇都宮市立地適正化計画の対象範囲のイメージ

区分	市街化区域	市街化調整区域
計画の内容	<p>【立地適正化計画】</p> <p>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)</p>	<p>【市街化調整区域の整備及び保全の方針】</p> <p>市街化調整区域の地域拠点の範囲 誘導する都市機能(施設) 公共交通ネットワーク形成に関する施策</p>
	<p>居住や都市機能を誘導する区域 誘導する都市機能(施設) 公共交通ネットワーク形成に関する施策</p>	
誘導策	<p>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</p>	<p>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</p>

## ( 6 ) 計画の構成

「宇都宮市立地適正化計画」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

#### 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（誘導区域等は平成30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

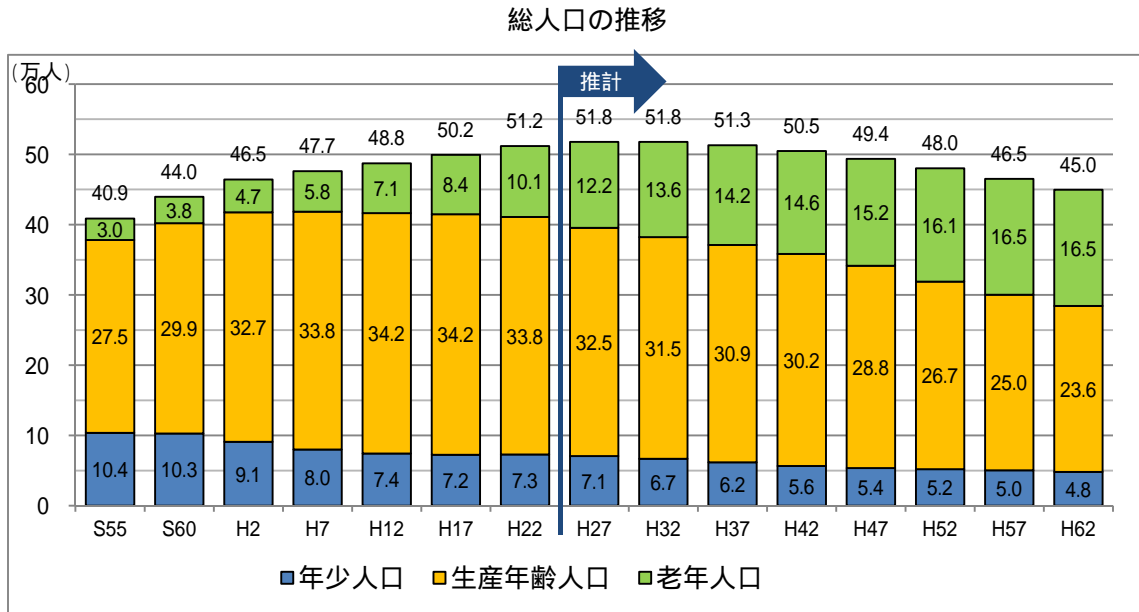
#### 2 計画の推進に向けて

## 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

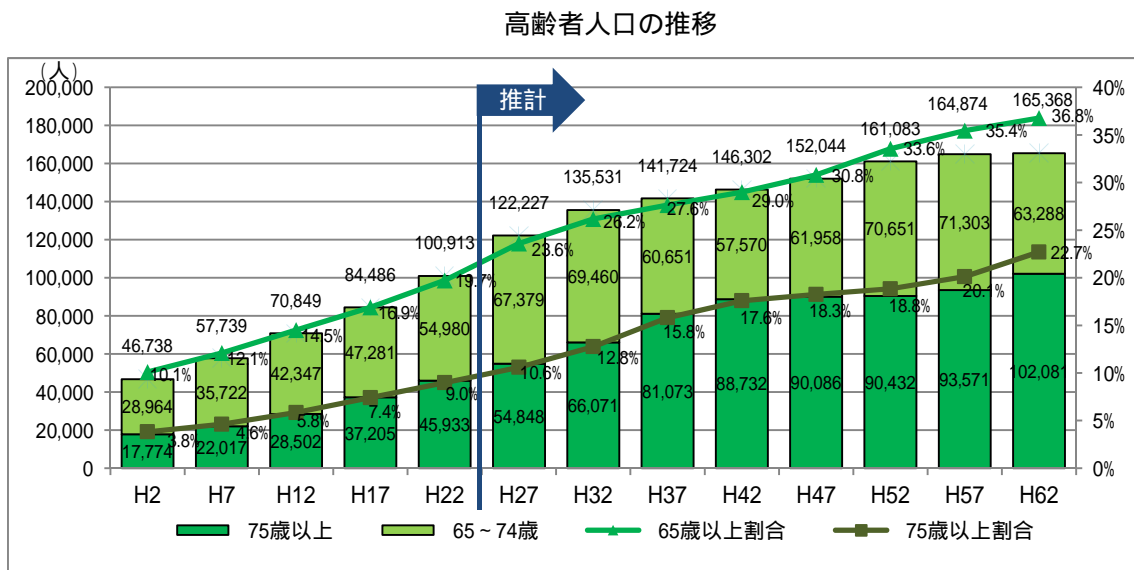
- ・本市の総人口は、これまで増加を続けてきましたが、平成 29 年(2017 年)の約 52 万人をピークに減少に転じ、平成 62 年(2050 年)にはピークから約 7 万人減少すると見込まれています。



#### 2) 高齢者人口

出典: 国勢調査, 宇都宮市推計

- ・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(2050 年)に総人口の 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の割合は平成 62 年(2050 年)に 22.7%に達することが見込まれています。



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。

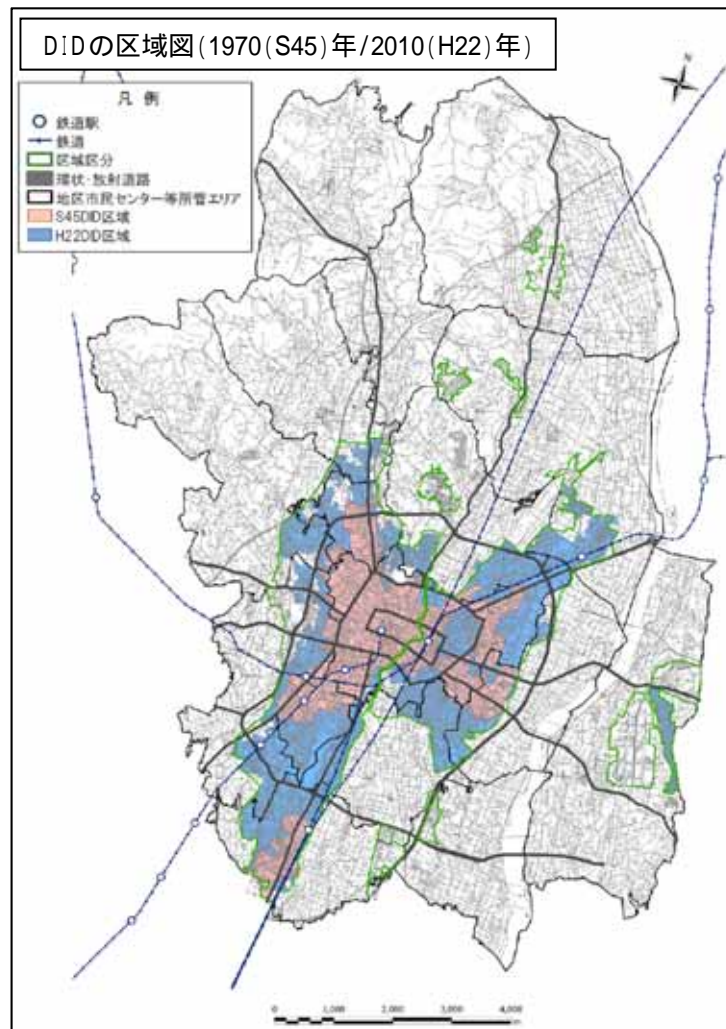


## ( 2 ) 市街地の変遷

### 1) 人口集中地区(DID)面積と人口の動向

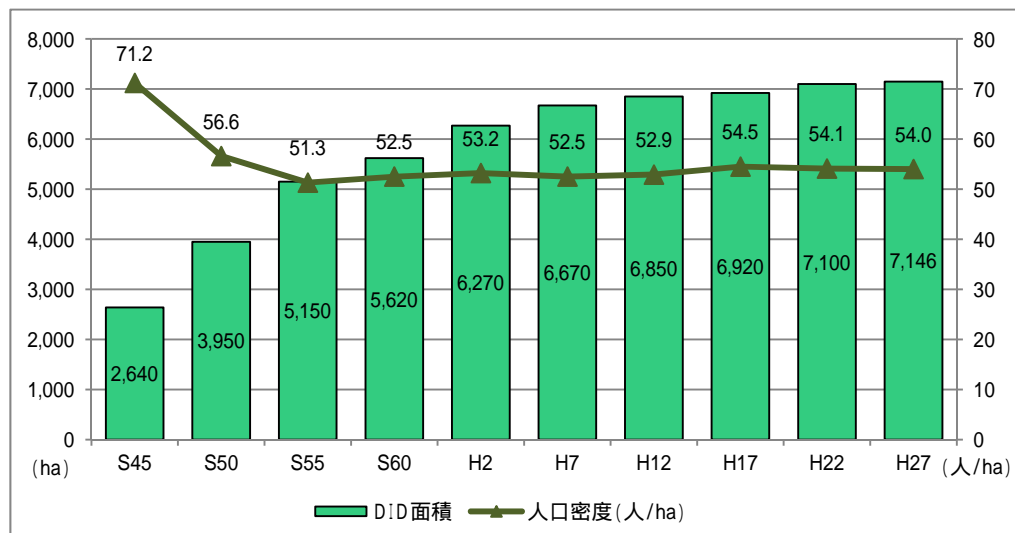
- ・ DID の面積は，昭和 45 年(1970 年)から平成 27 年(2015 年)の過去 45 年間で 2,640ha から 7,146ha へと約 2.7 倍に拡大しています。
- ・ 一方で，DID の人口密度はその間に 71.2 人/ha から 54.0 人/ha に約 2 割減少しています。

DID の推移



出典：国勢調査

DID 面積と人口密度の推移



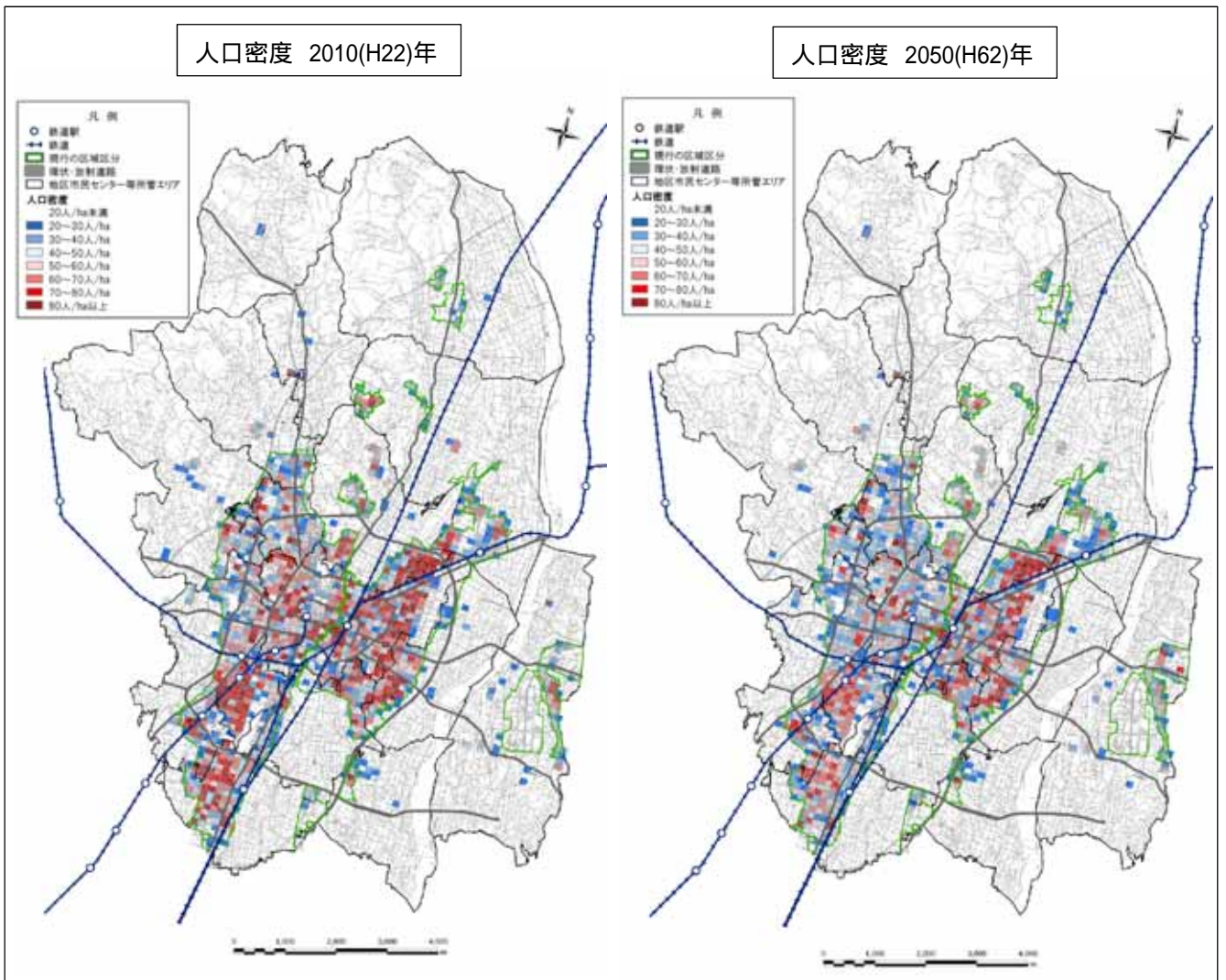
出典：国勢調査

## 2) 人口密度

- ・市街地の人口分布（人口密度）は，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）

メッシュ別の人口密度(H22/H62)

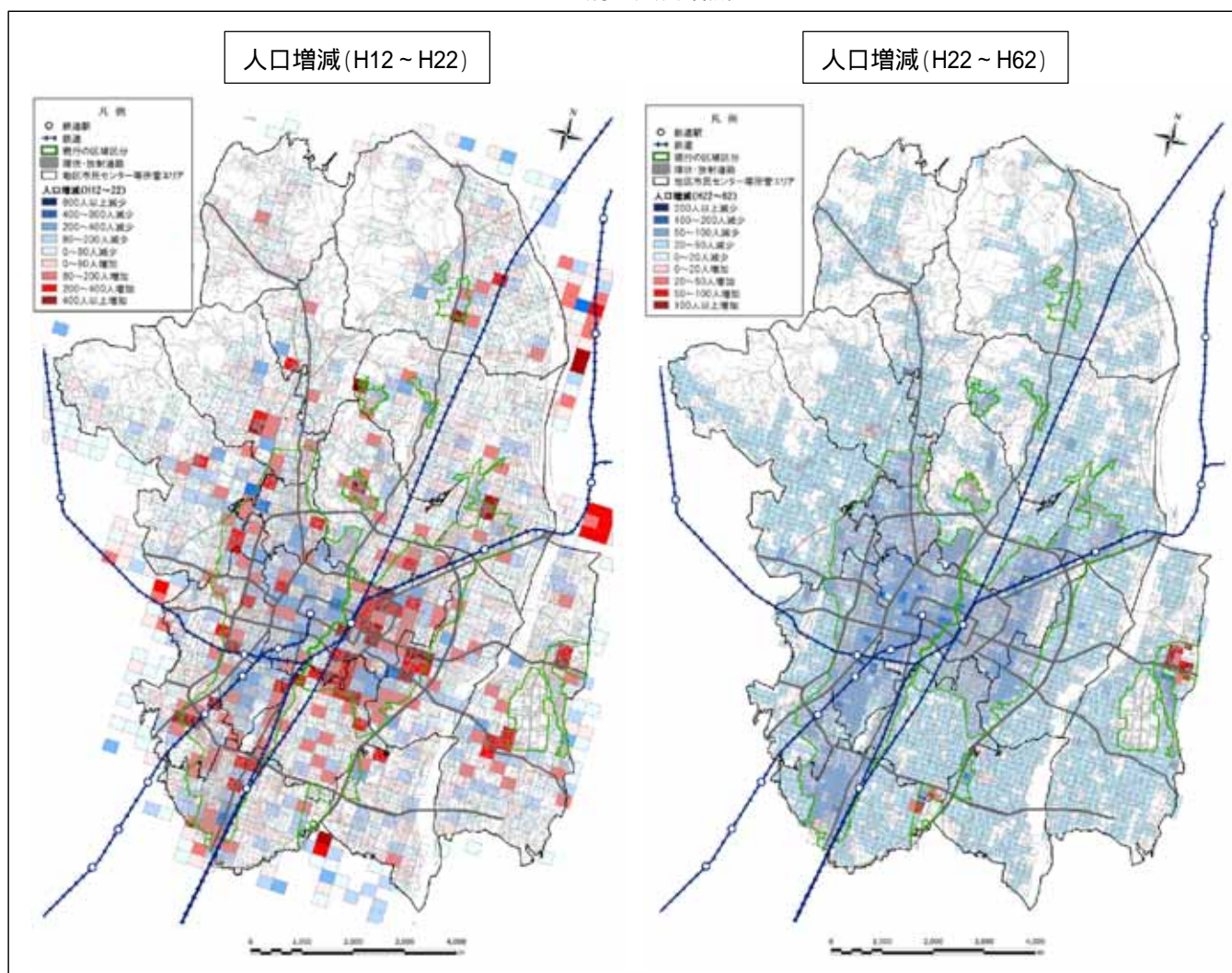


出典:国勢調査,宇都宮市推計

### 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は人口が減少し、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

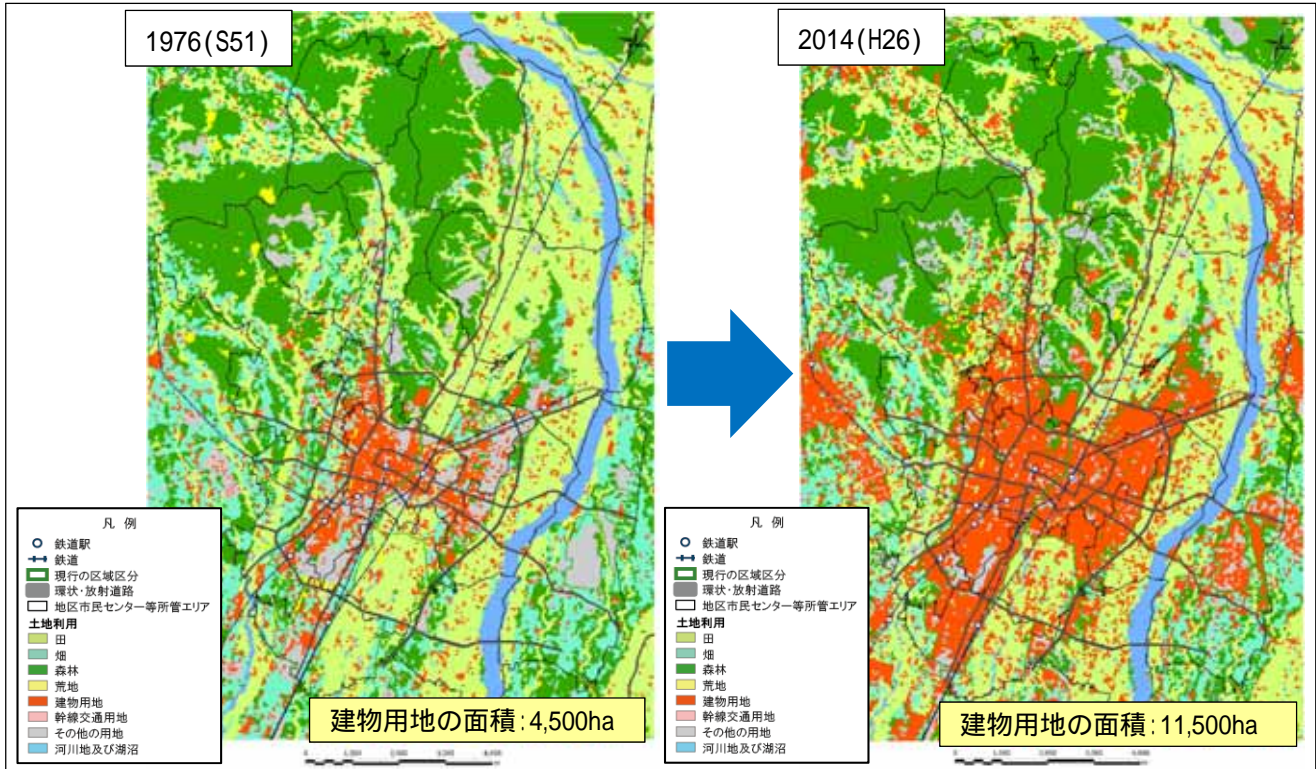


### (3) 土地利用動向

#### 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26年(2014年)の約40年間で4,500haから11,500haへと約2.5倍に拡大しています。一方で、農地や緑地、森林は約6,000ha減少しています。

建物用地と農地・緑地の分布

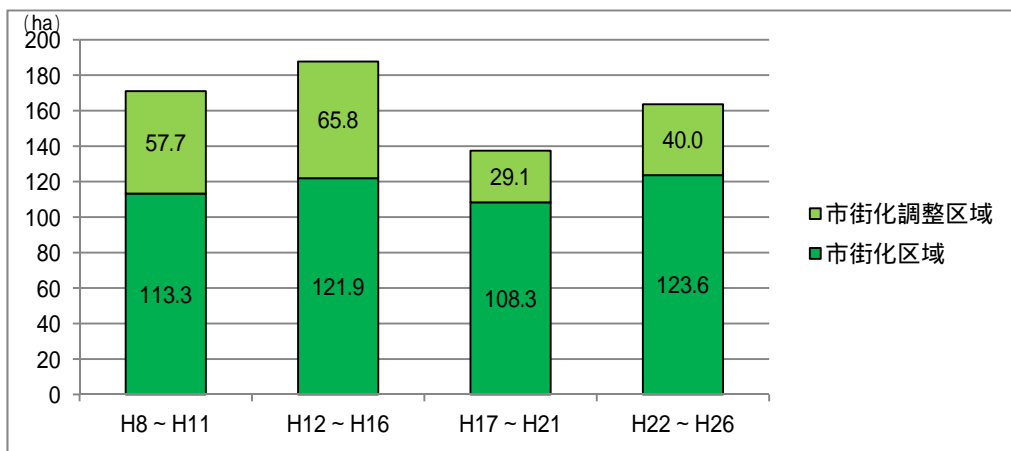


出典: 国土数値情報

#### 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。

区域区分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】

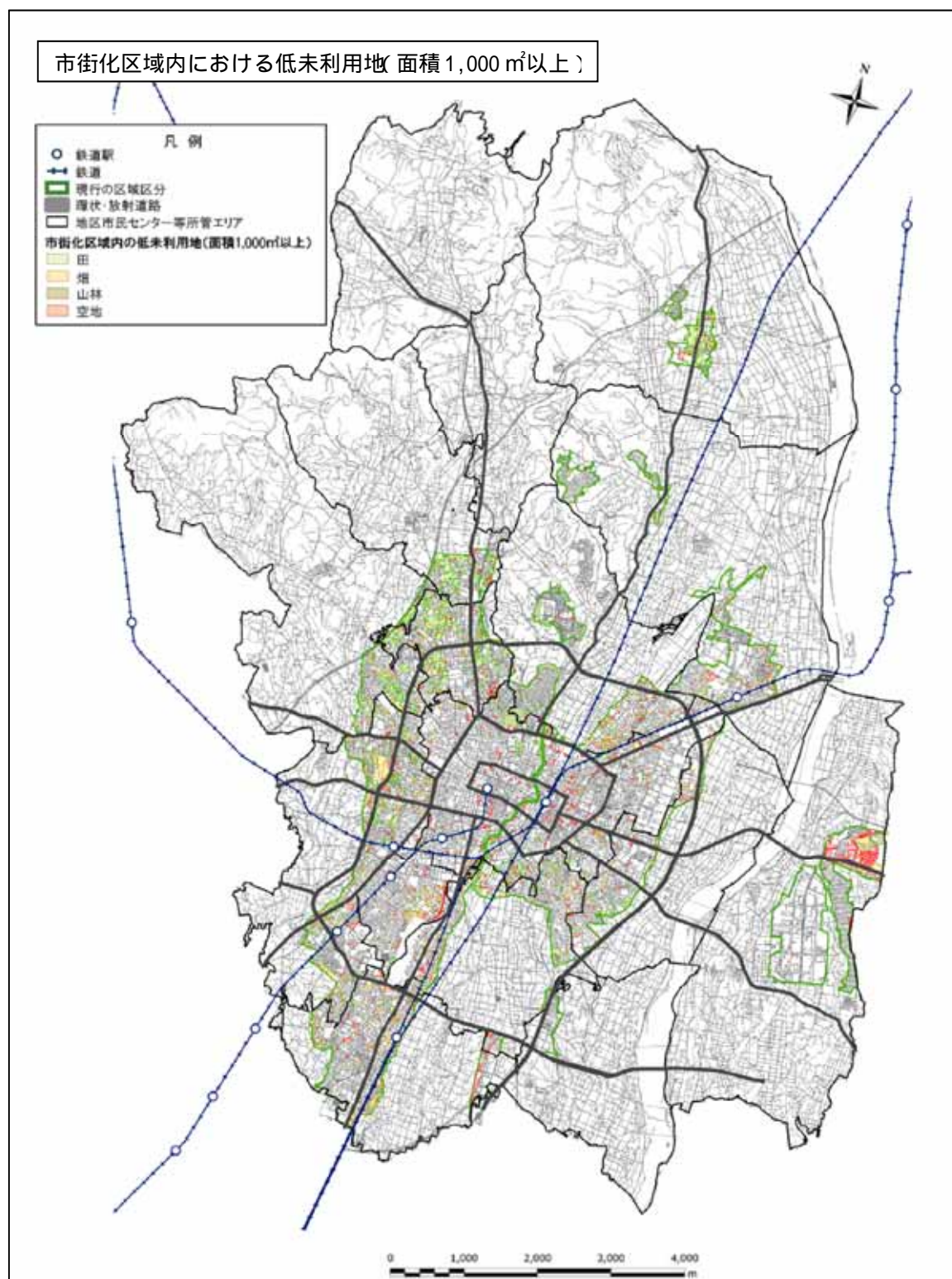
今後、更なる市街地の拡大とともに、居住や都市機能の郊外化が進行することにより、自動車依存の高まりや、中心市街地の活力低下、インフラ等の維持管理費の増大などが懸念されます。

#### (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 m<sup>2</sup>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

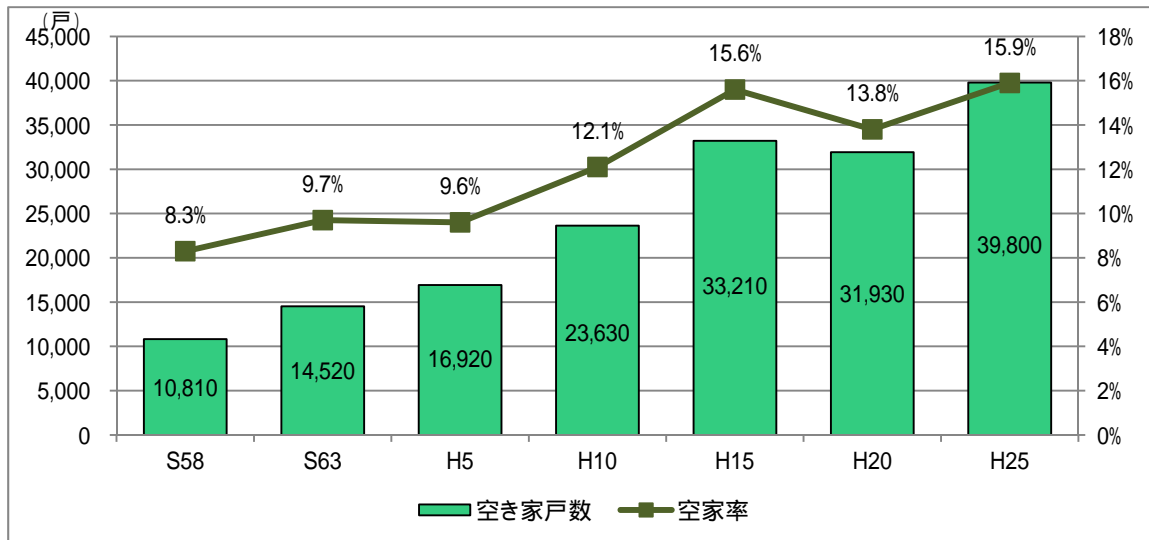


出典:都市計画基礎調査

## 2) 空き家

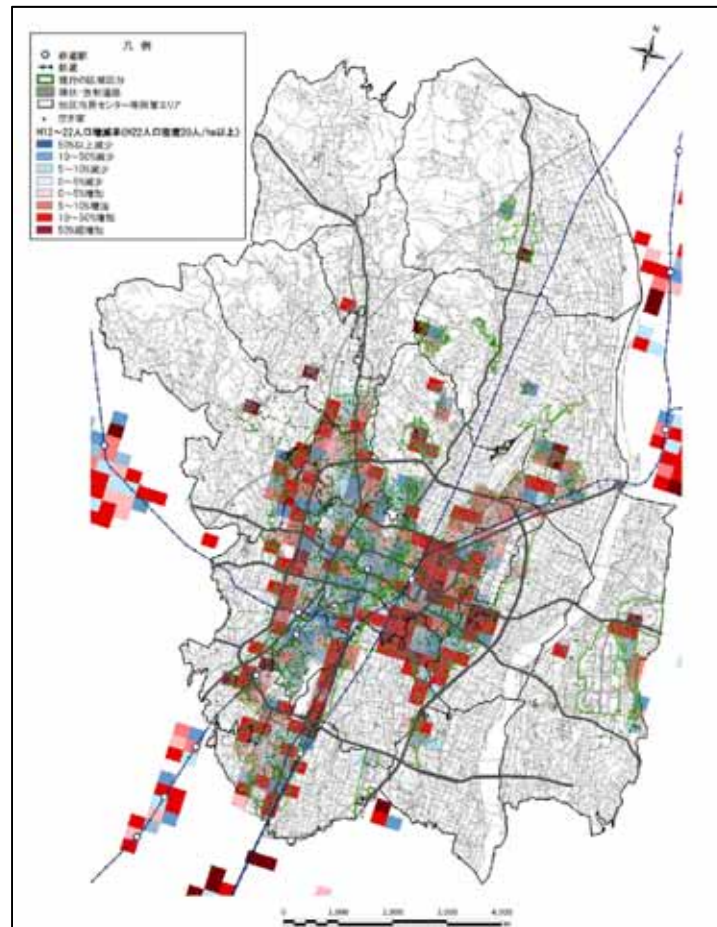
- ・本市の空き家戸数と空き家率は共に増加傾向にあり，特に JR 宇都宮駅西側の古くからの市街地など人口が減少している地区において空き家が多い傾向にあります。

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】

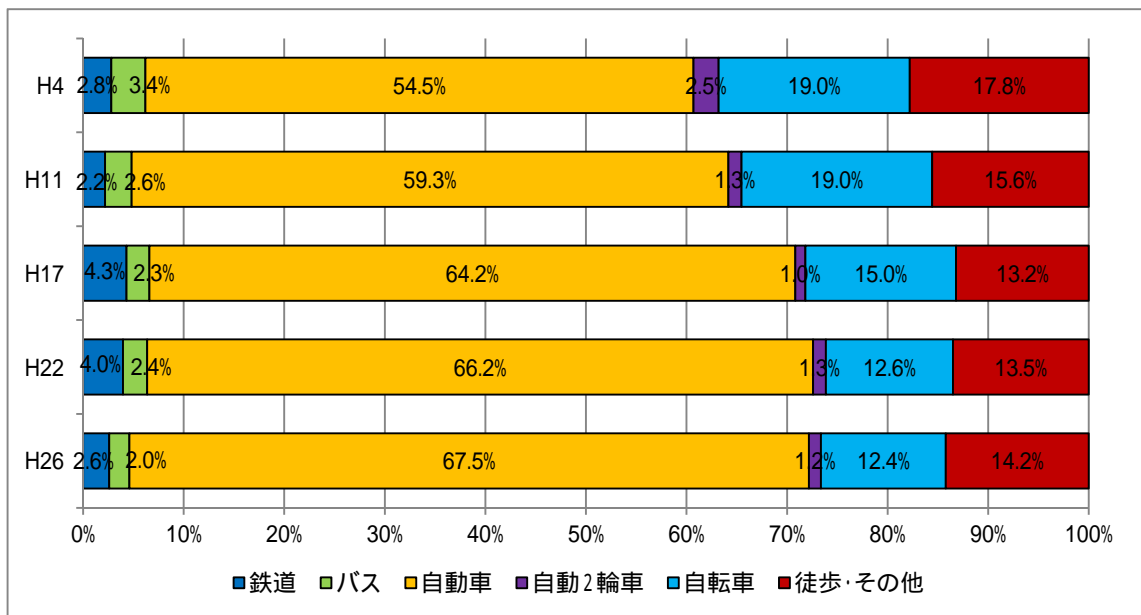
人口減少に伴う空き家等の増加により，市街地の安全性の低下や生活環境への影響が懸念されます。また，中心市街地や周辺には一定規模以上の低未利用地が散在しており，今後，低未利用地の増加により，身近な拠点などで都市活動を支える機能の衰退が懸念されます。

## (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 17 年(2005 年)から平成 26 年(2014 年)では公共交通や自転車の利用は減少傾向にあります。

代表交通手段構成(全目的)

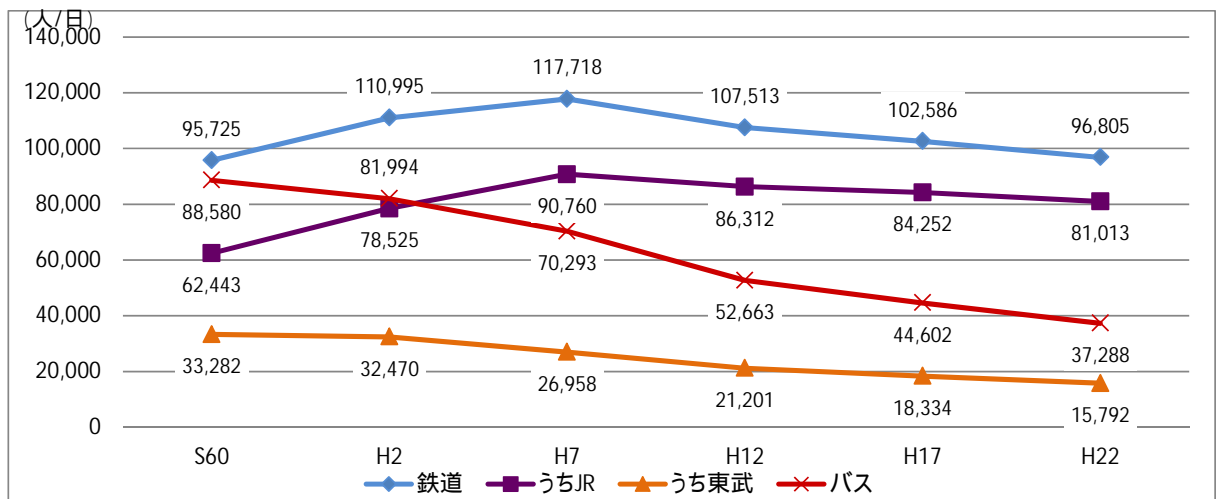


出典:宇都宮都市圏パーソントリップ調査,全国交通特性調査

### 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。

鉄道・バス利用者推移



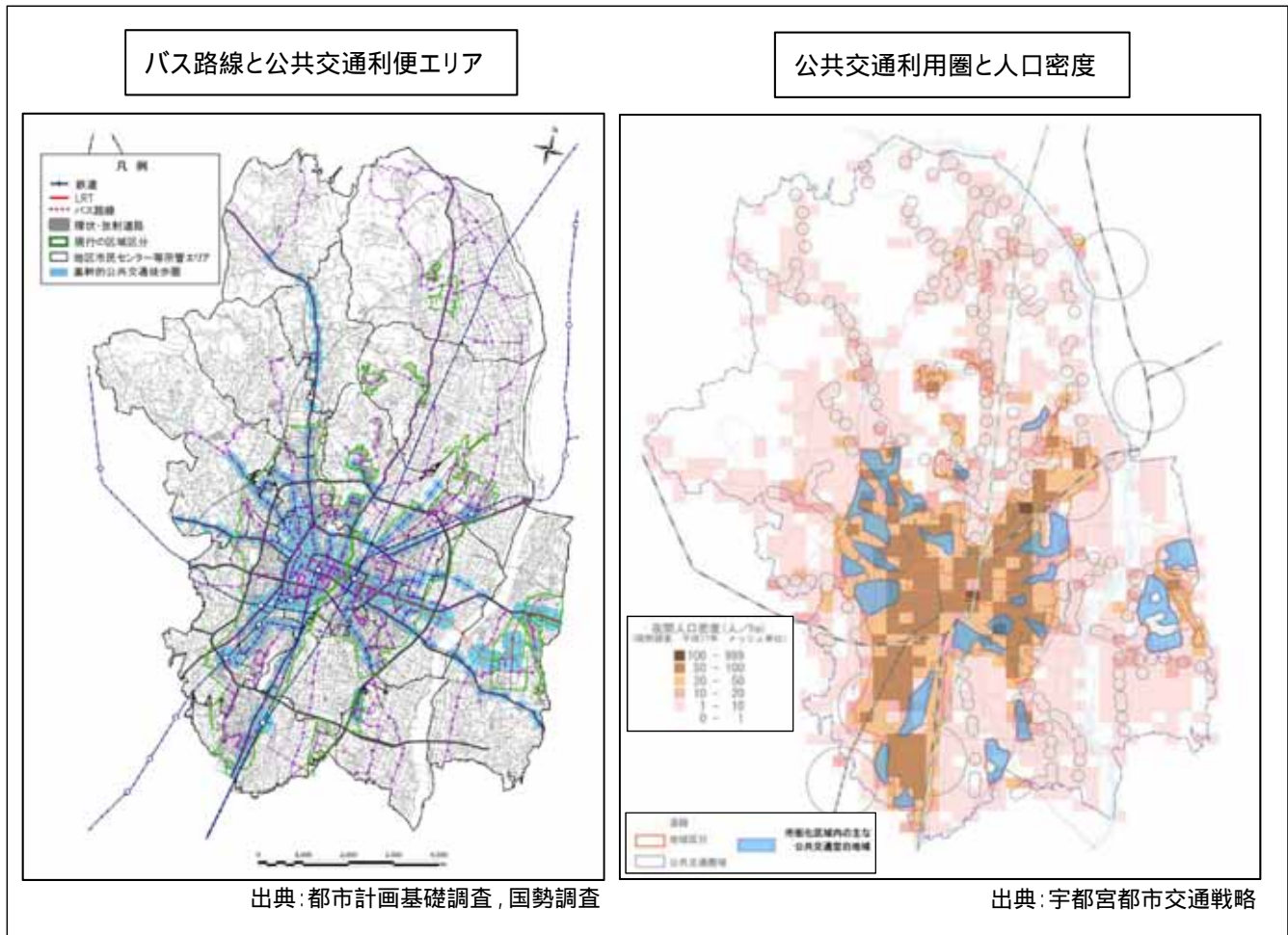
出典:宇都宮市統計書:鉄道(乗降客数),宇都宮市の交通:バス(輸送人員)



### 3) 公共交通ネットワーク

- ・鉄道やバス路線など，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】

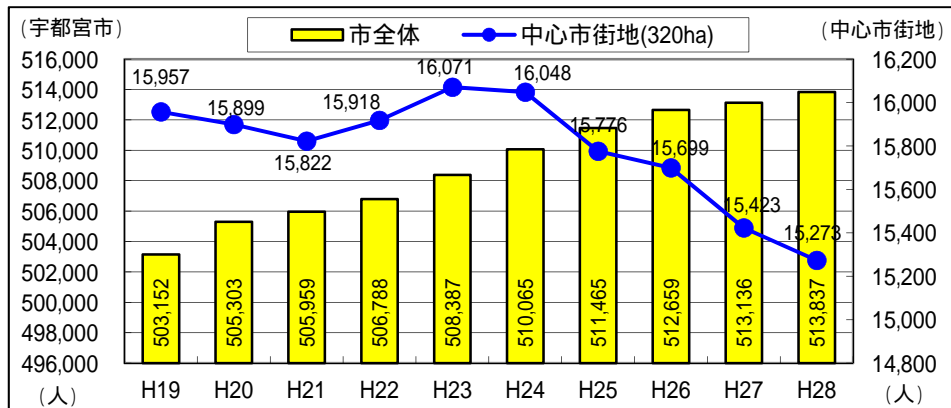
これまでの公共交通利用者数の減少に加え，人口減少による利用者数の減少により，公共交通のサービス水準の低下や高齢者等の交通弱者の移動手段確保への影響が懸念されます。

## (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

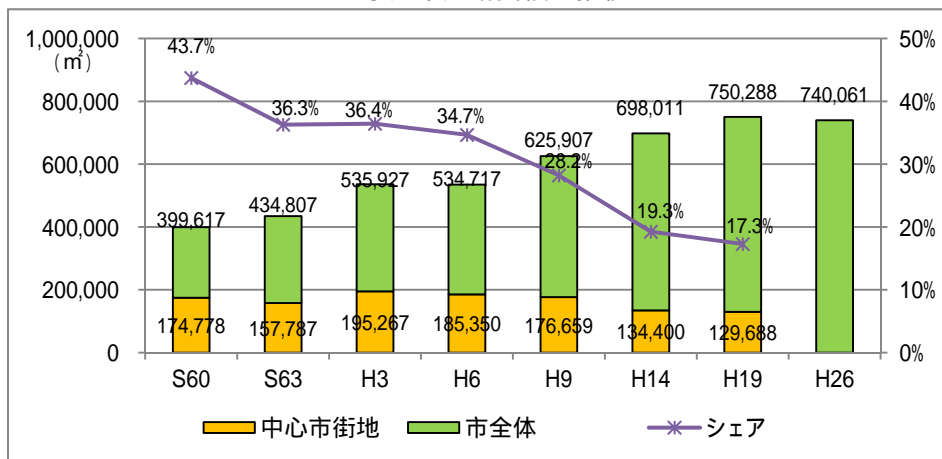


出典:住民基本台帳(各年9月末現在)

### 2) 商業

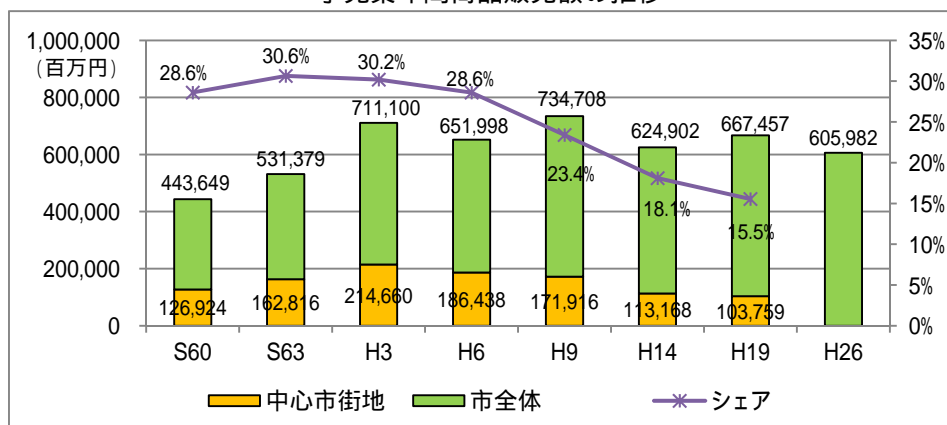
- ・中心市街地の小売業売場面積のピークの平成3年(1991年)と平成19年(2007年)を比較すると約65,000 m<sup>2</sup>減少(33.6%減少)し、市全体に占めるシェアは19.1%低下しています。
- ・また、小売業商品販売額は、平成3年(1991年)と平成19年(2007年)を比較すると約1,100億円減少(51.7%減少)し、市全体に占めるシェアは14.7%低下しています。

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

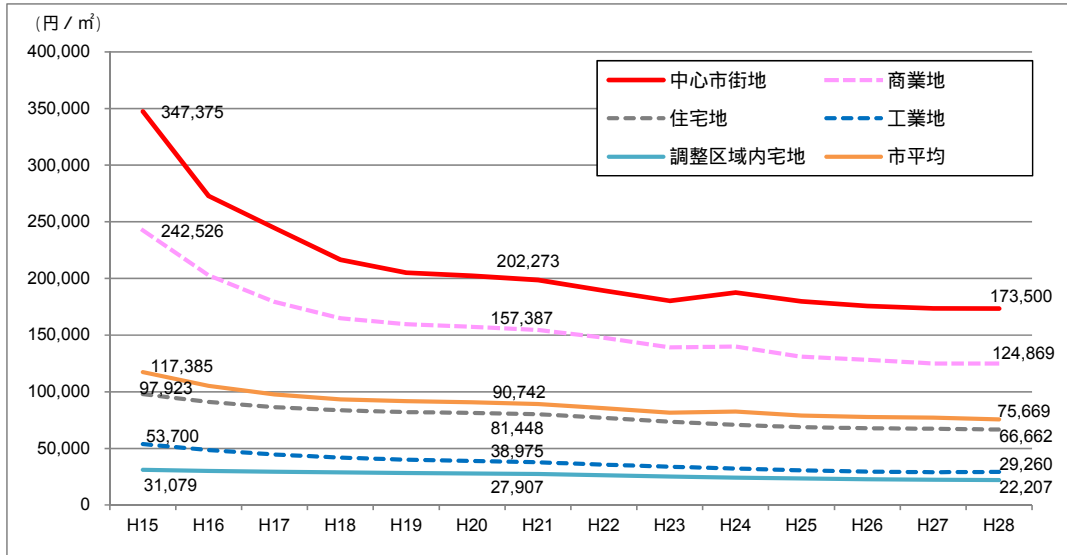


出典:経済センサス,商業統計

### 3) 地価

- ・ 中心市街地の平均地価は、平成 15 年（2003 年）の 347,375 円/㎡から、平成 28 年（2016 年）は 173,500 円/㎡となっており、約 10 年間で半減しています。

地価公示価格の推移

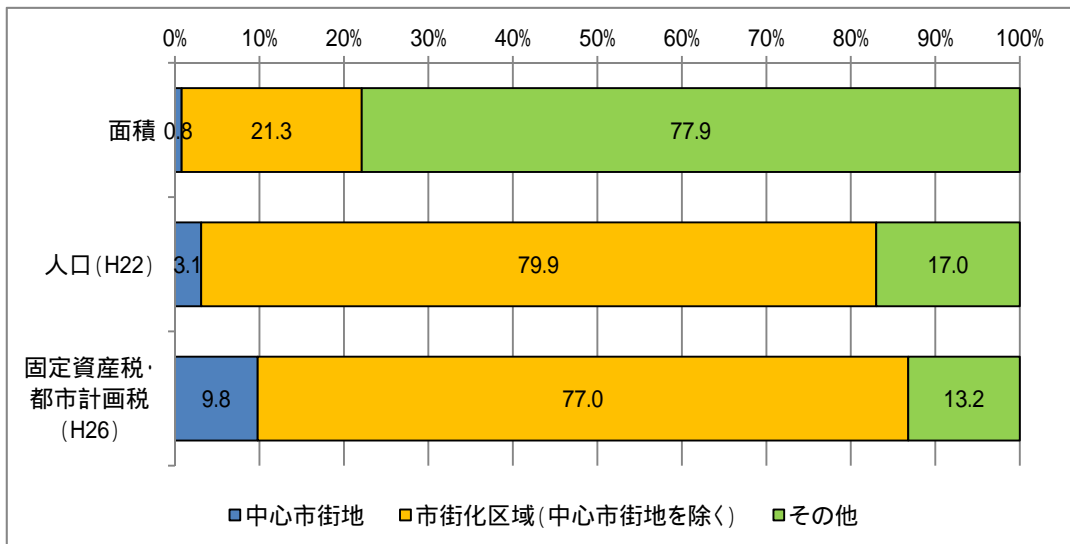


出典：地価公示

### (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】

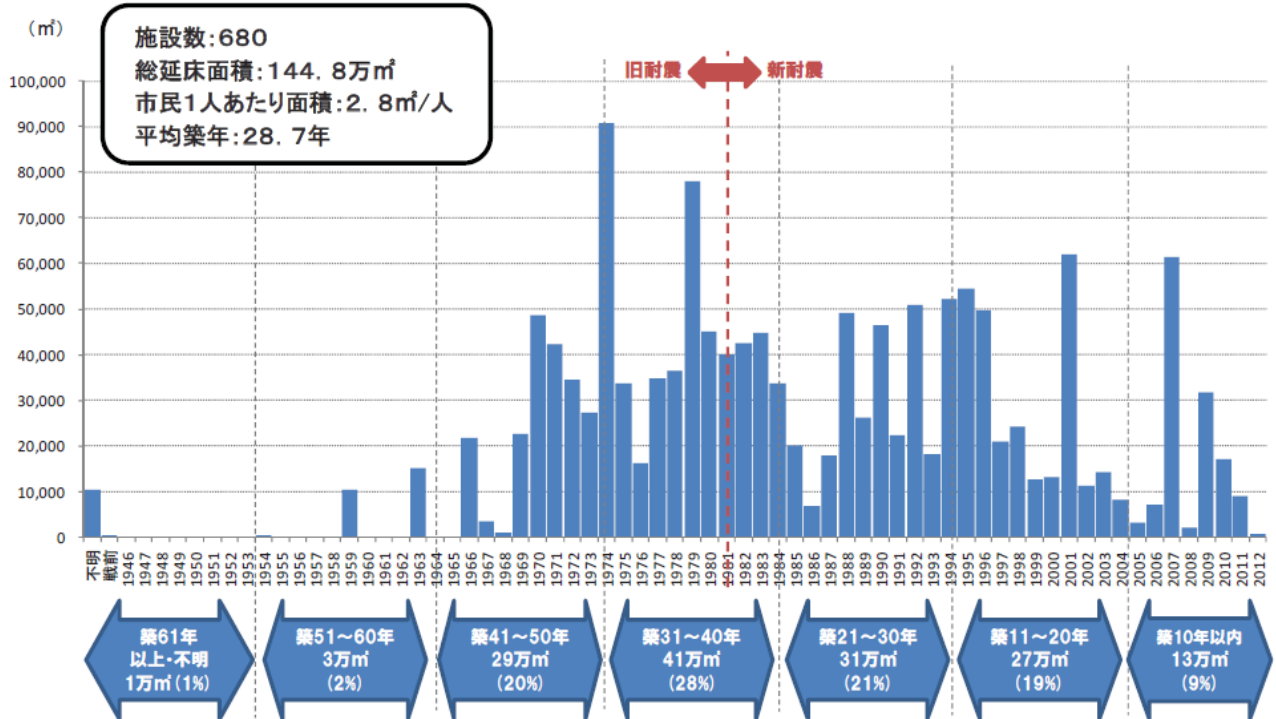
中心市街地においては、人口や小売販売額が減少傾向にあり、賑わいの低下や地域コミュニティの衰退など、地域経済及び都市の活力低下が懸念されます。

## (7) 公共施設・インフラ等

### 1) 公共施設の建築状況

- ・1970年代から1990年代後半にかけて建設が進んだ公共施設は、築21～40年の施設が72万㎡(全体の49%)、築41～60年の施設が32万㎡(同22%)となっており、今後、耐用年数を迎える施設の増加とともに、維持更新に係る財政負担が増大していくことが見込まれます。

公共施設の建築年別延床面積の推移

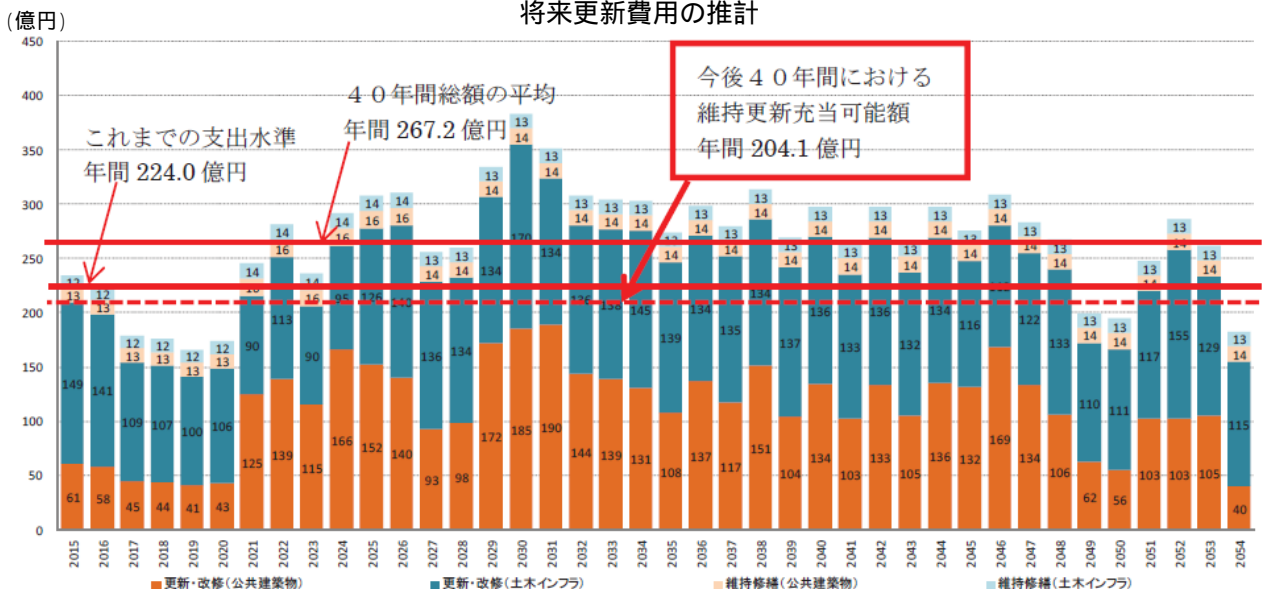


出典:宇都宮市公共施設等総合管理計画

### 2) 公共建築物・インフラ維持更新費

- ・公共建築物や道路・橋りょう等のインフラの維持更新に必要な費用は、近年は毎年度200億円程度で横ばいで推移していますが、今後40年間(2015～2054)の推計では、合計で約1兆690億円、1年あたり約267.2億円に達する見通しです。

将来更新費用の推計

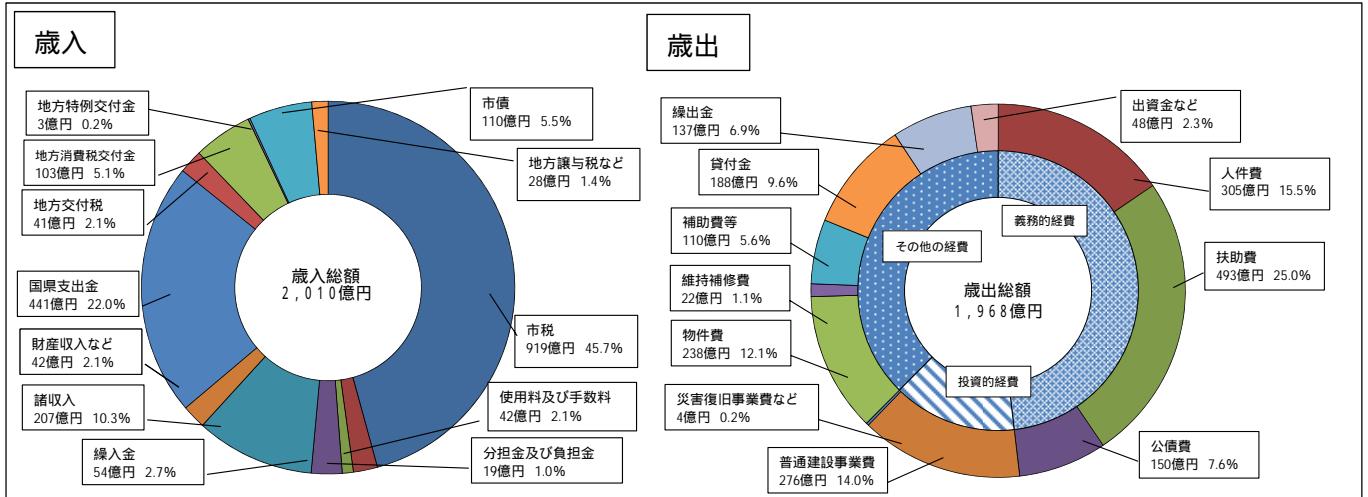


出典:宇都宮市公共施設等総合管理計画

### 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27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(H27 決算)

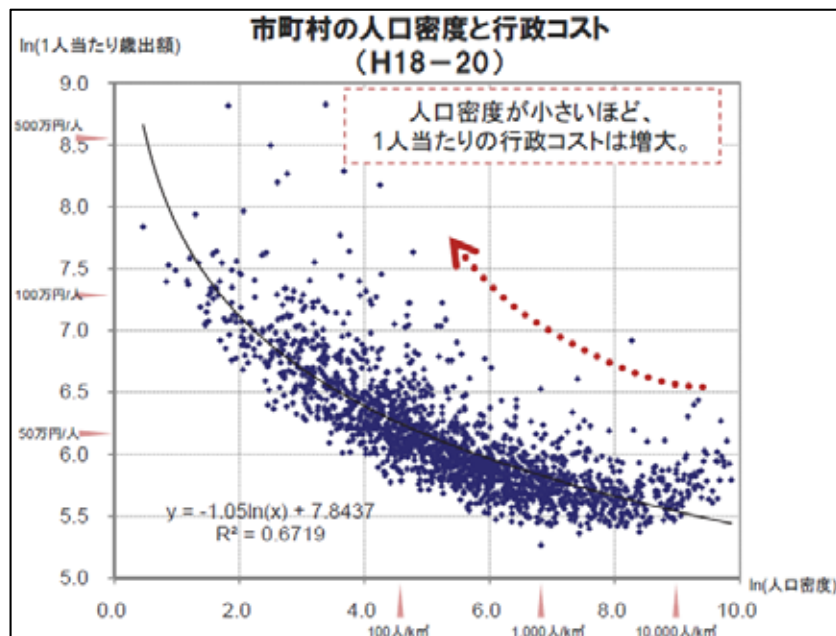


出典: 宇都宮市資料

#### (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、人口密度が低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】

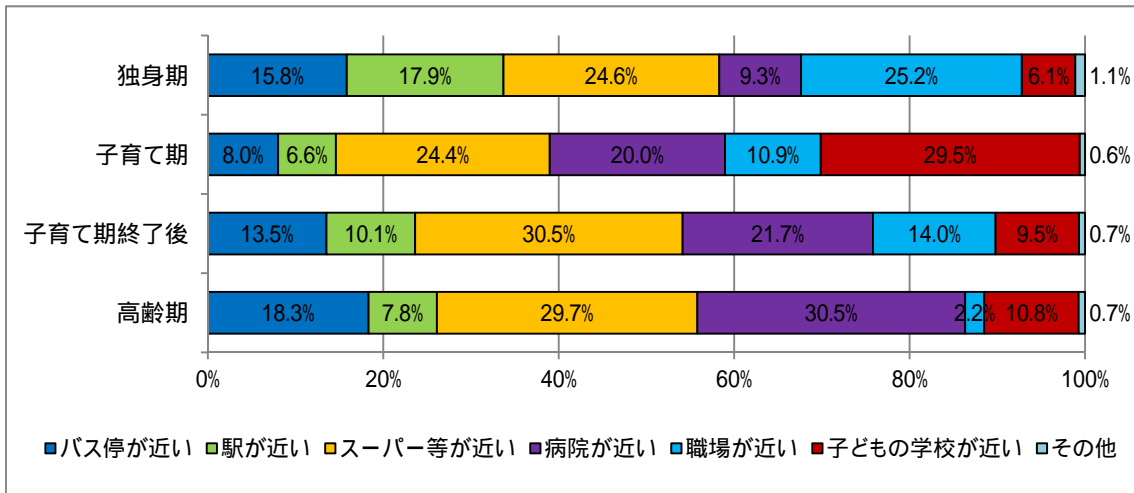
人口減少に伴う税収減や高齢化に伴う扶助費の増加など厳しい財政環境が見込まれる中、高度経済成長時に建設された施設・インフラの老朽化や維持管理更新費の増大が懸念されます。

( 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強くなっています。
- ・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。

居住地選択で優先する事項

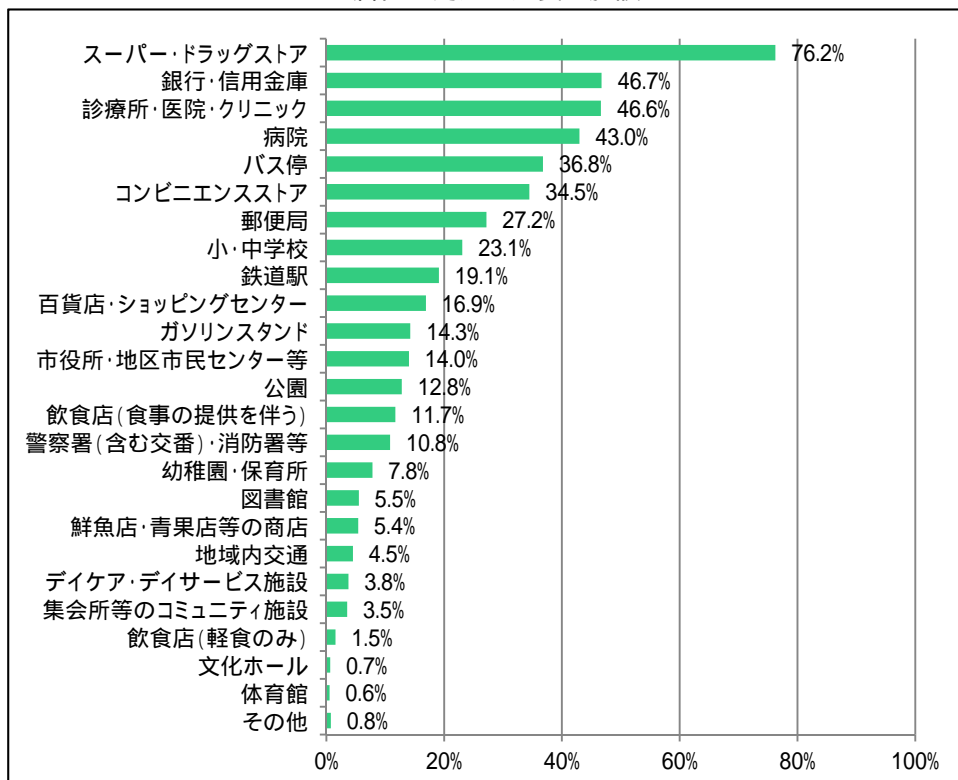


出典：市民意識調査

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」などの身近な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。

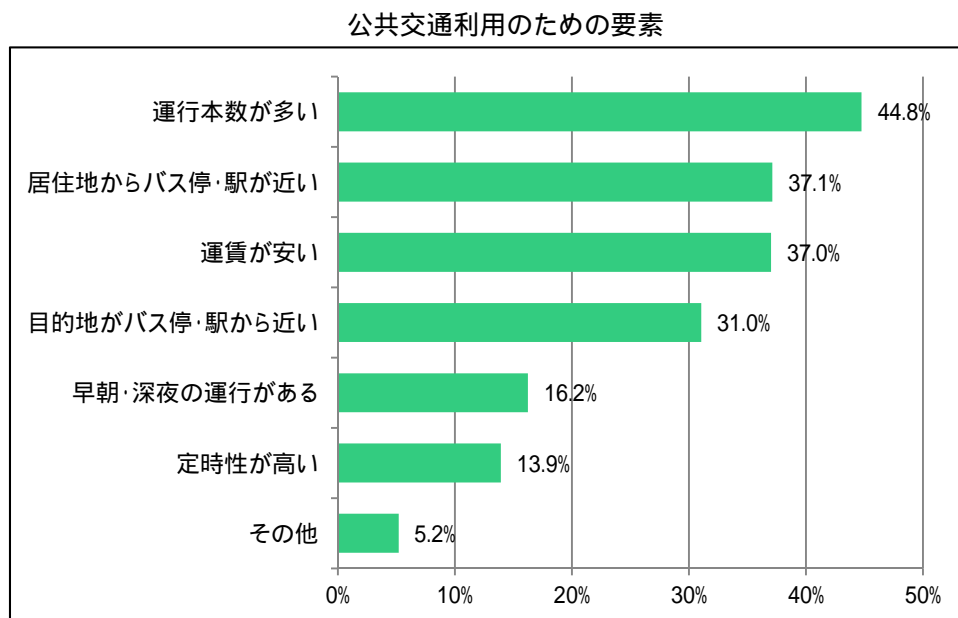
居住地周辺に必要な施設



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。



出典：市民意識調査

#### 【懸念される問題・課題等】

居住選択等に関する市民意識を踏まえながら、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、商業等の都市の生活を支える施設の郊外化・分散化は、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、本市の顔である中心市街地の衰退や賑わい低下につながるとともに、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低下が懸念されます。このようなことから、公共交通ネットワークの構築と連携を図りながら、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、都心部や身近な拠点などに役割に応じた機能を維持・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・まちの賑わいの低下、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ます。また、中心市街地など利便性が高い拠点等での回遊性向上や、高齢者をはじめ誰もが便利で気軽に外出できる都市環境を創出するため、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や地域コミュニティを維持し、郊外部地域の活力の維持・向上を図っていく必要があります。

#### (5) 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

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、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ています。また、進行する温暖化を抑制するための都市全体の低炭素化や、近年多発する自然災害・異常気象等のリスクへの対応が求められていることから、環境負荷の低減に配慮するとともに地域防災機能の強化に係る取組と連携を図りながら、都市機能の拠点等への誘導・集積などによる都市活動の効率化を図り、持続可能で効率性の高い都市運営を行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

「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身近な拠点などにおいて、都市の生活を支える機能を誘導・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、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、市民が住み慣れた身近な場所で安心・快適な暮らしが送れるとともに、都心部や身近な地域の拠点において活力や賑わいが創出されるよう、公共交通によるアクセス性の高い都市や地域の拠点などにおいて、地域特性に応じて高次の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た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、拠点間の連携や役割の補完、拠点等における回遊性向上を図るため、鉄道やバス等の公共交通を基本に地域内の身近な交通などによる拠点内外のアクセス性の確保や、歩行環境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) 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

既存の施設やインフラ等のストックの有効活用とともに、都市の省エネルギー化や地域防災機能の強化に係る取組と連携を図りながら、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など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、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。

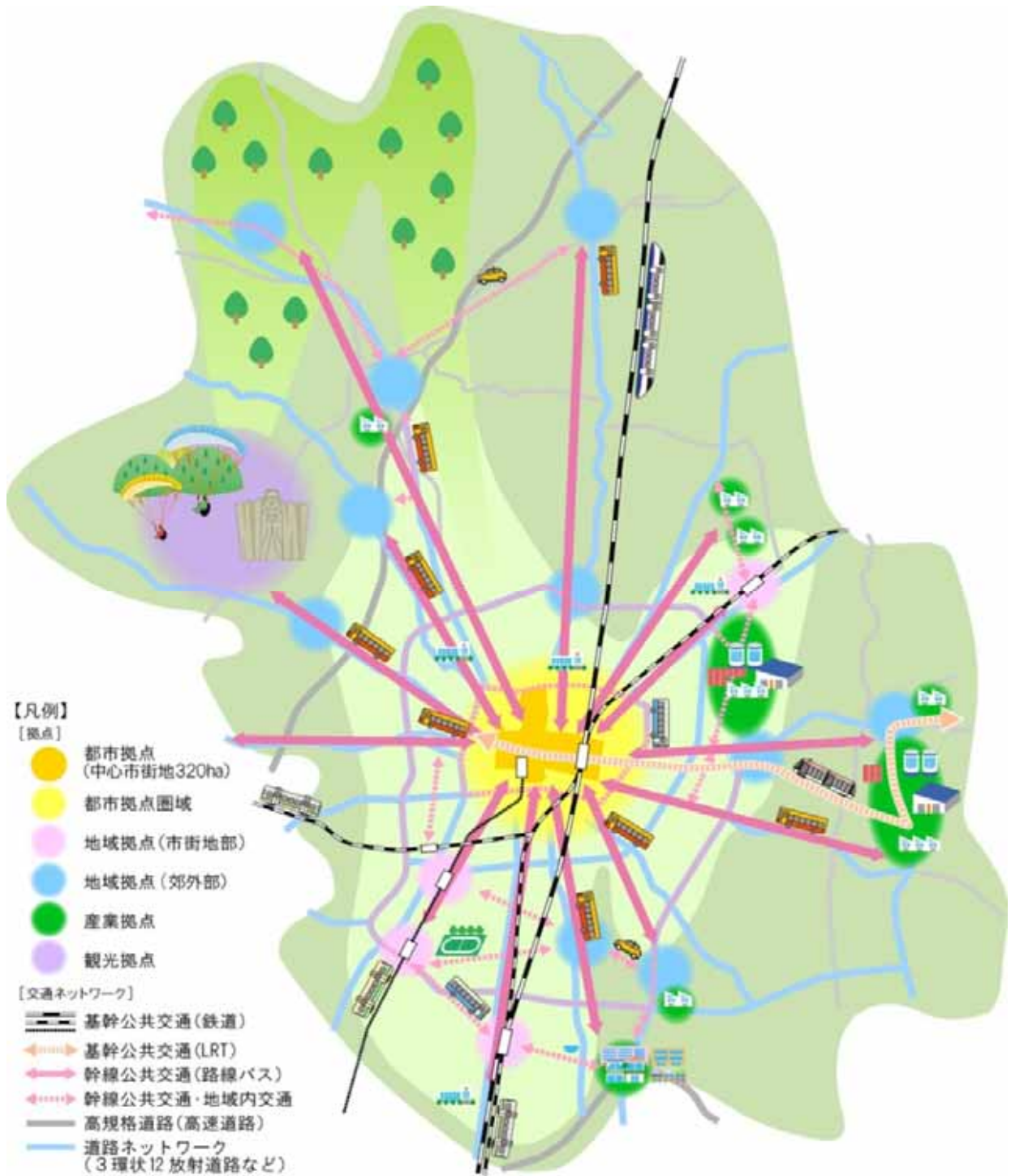
#### (1) 基本的な考え方

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のある居住地を維持・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、市民生活の質や、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

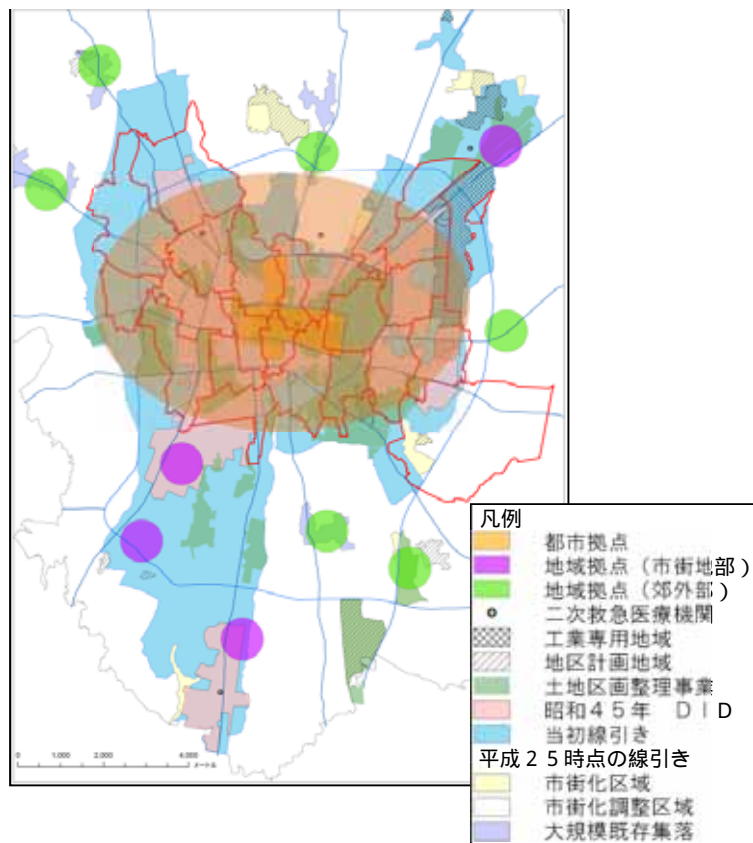
『都市拠点』は、高次で多様な機能を備えた拠点として、都市の活力や競争力をけん引し、中枢性や広域性を備えた中心市街地に配置・形成します。

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

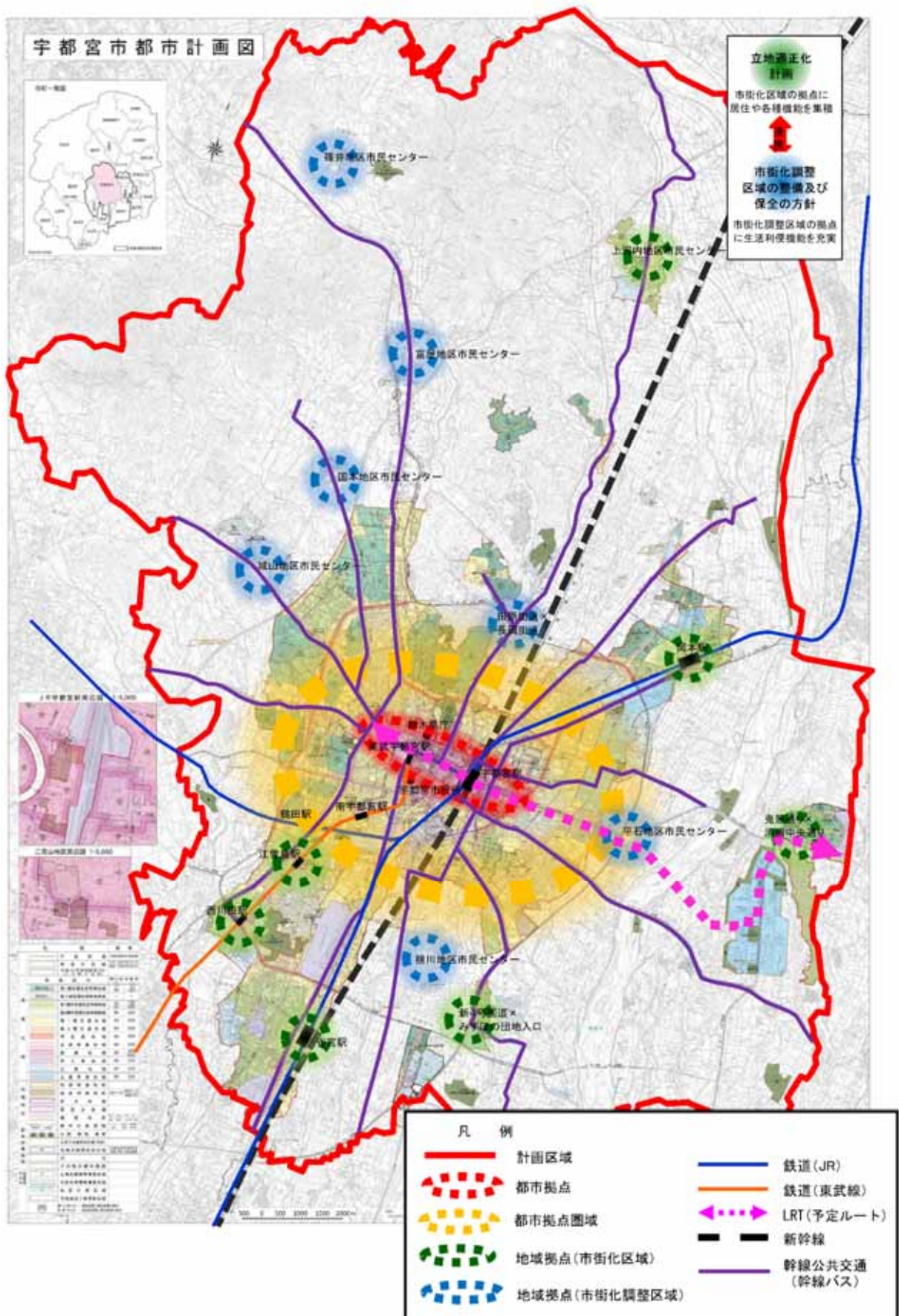
『地域拠点』は、地域の成り立ちや歴史的なつながり・一体性などを踏まえ、旧町村の単位を基本に市内 14 か所に配置し、地域特性に応じた身近な機能を集積します。

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	上河内地区市民センター	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

# 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）

---

本市の骨格となる公共交通として、都市拠点と各拠点間などをつなぎ、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。

「形成ビジョン」では、基幹公共交通のうち、南北方向と東西方向の軸を次のとおり位置付けています。

##### 【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）

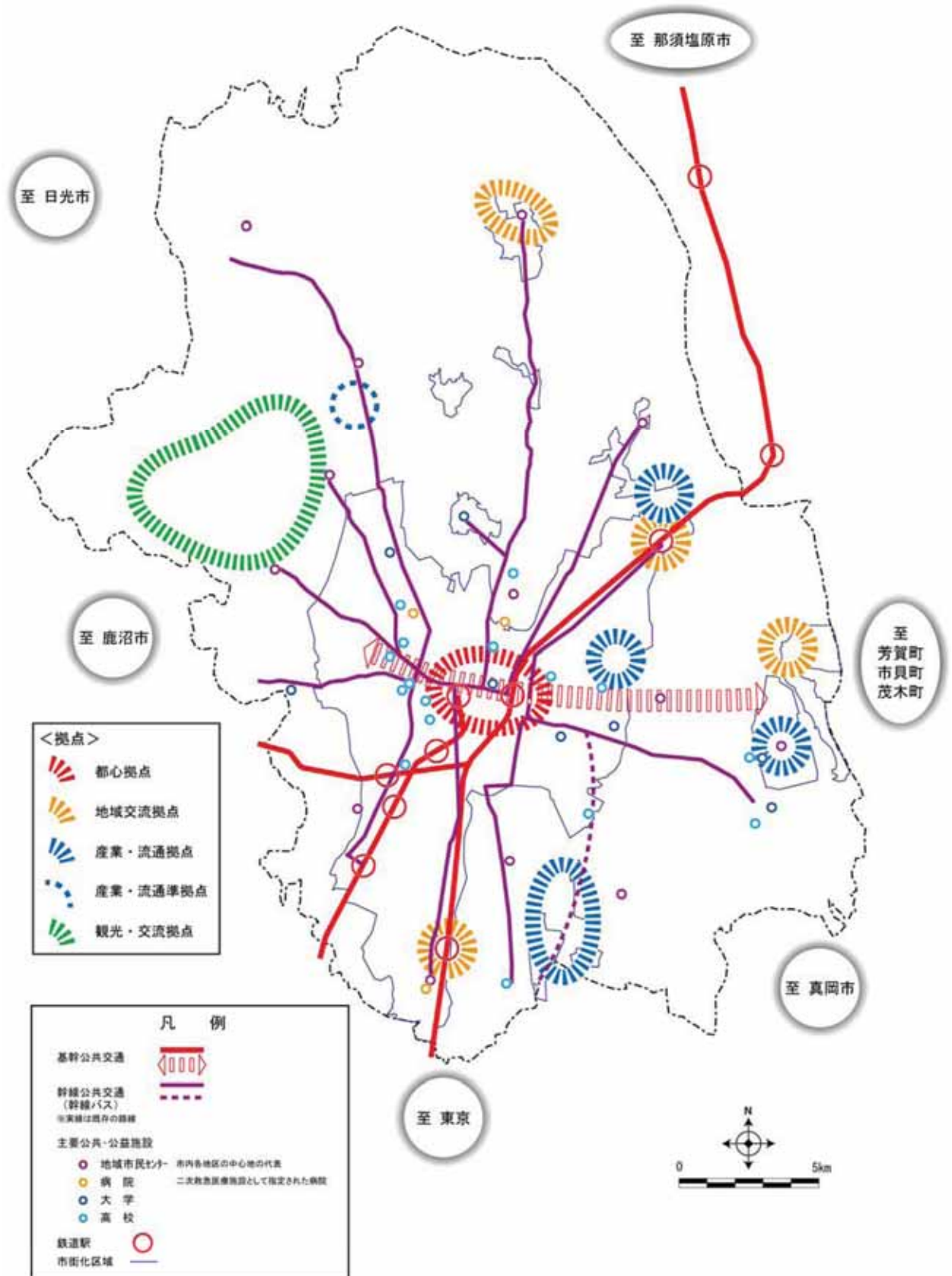
---

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。

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）  
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

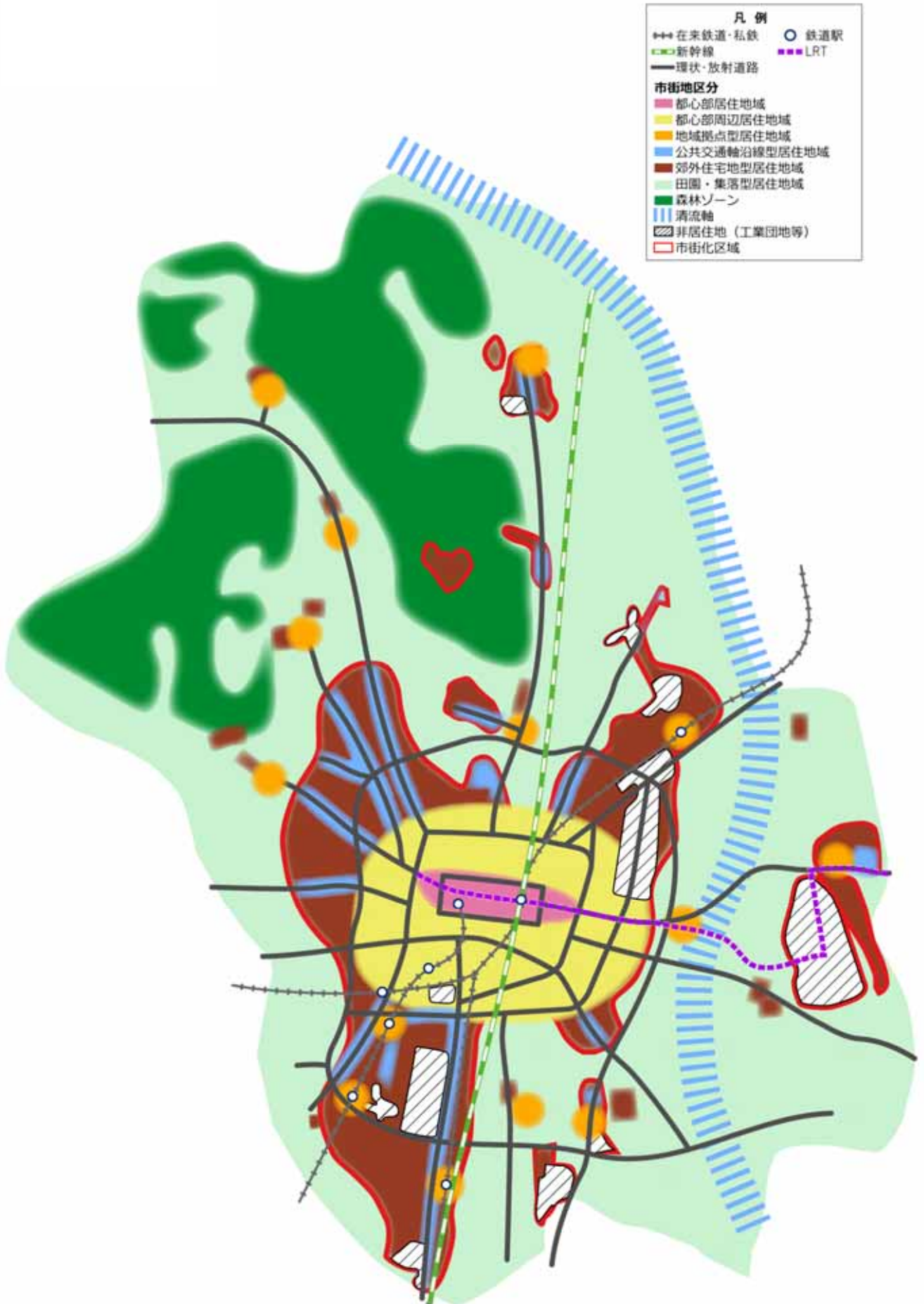
今後、人口減少社会を迎える中で、街なかや郊外、農村などのそれぞれの地域が持続可能であるためには、拠点等に居住の集約を図る中であっても、高密度の居住地だけでなく、子育て世代の郊外居住や田園居住などのゆとりある居住の場を形成することにより、ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方が選択できる都市を目指すことが重要です。

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		地域特性に応じて戸建住宅や中低層の集合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。

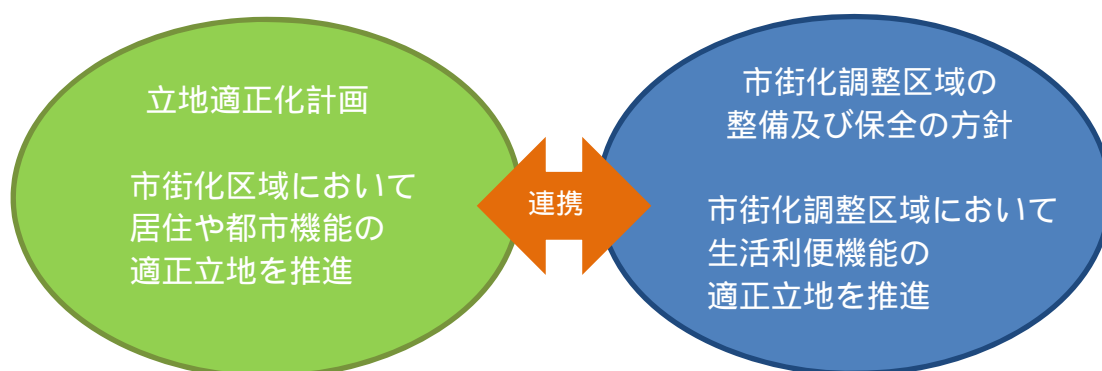
### (1) 超長期を見据え都市全体を見渡した都市づくりの推進

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や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各種機能の立地誘導とともに、「市街化調整区域の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の利便性が高い場所への居住の誘導・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。

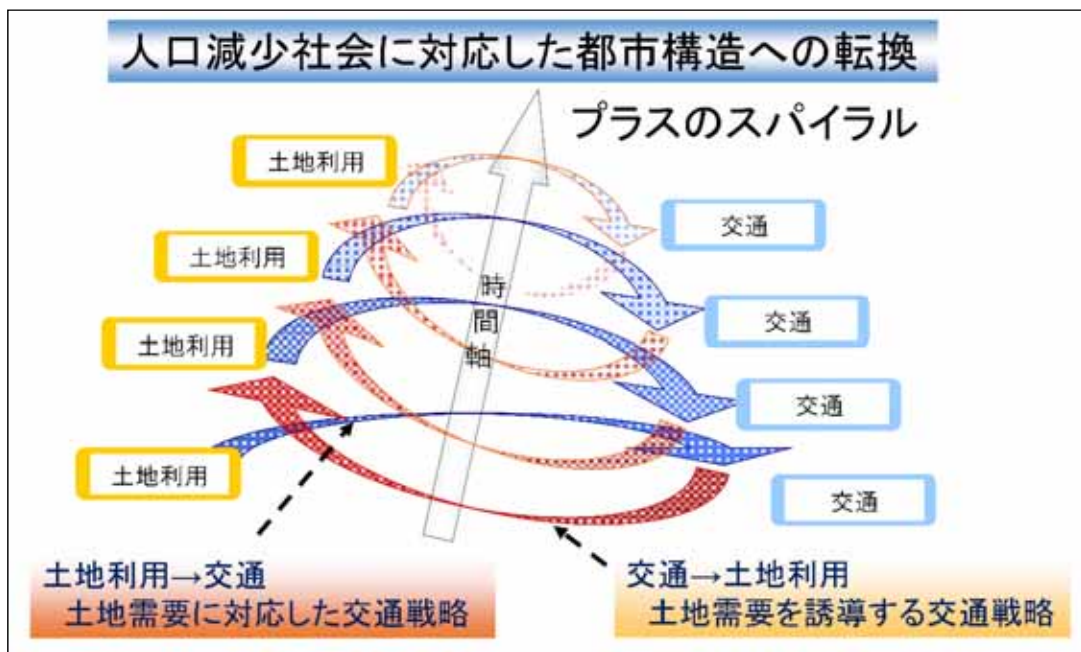
都市全体を見渡した都市づくりのイメージ



## (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や、都心部と各拠点などを放射状に結ぶ幹線バス路線に加え、新たな東西基幹公共交通としてLRTを軸としたまちづくりに取り組んでいます。そのような中、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には、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

少子・超高齢社会が到来する中で、高齢者をはじめ誰もが便利で気軽に外出できる健康なまちや子育て世代などにも魅力的なまち、多世代交流による地域コミュニティが維持・確保されたまちを実現するためには、市民が便利な公共交通を使って自由に快適に移動でき、医療・福祉、子育て支援、商業などの日常生活に必要な生活サービスが住まいなどの身近に存在する『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成していくことが重要です。

このようなことから、各拠点において、地域特性に応じて都市の生活を支える機能を誘導・集積し、これらのサービスの効率的で持続的な確保を図るとともに、公共交通ネットワークの充実により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

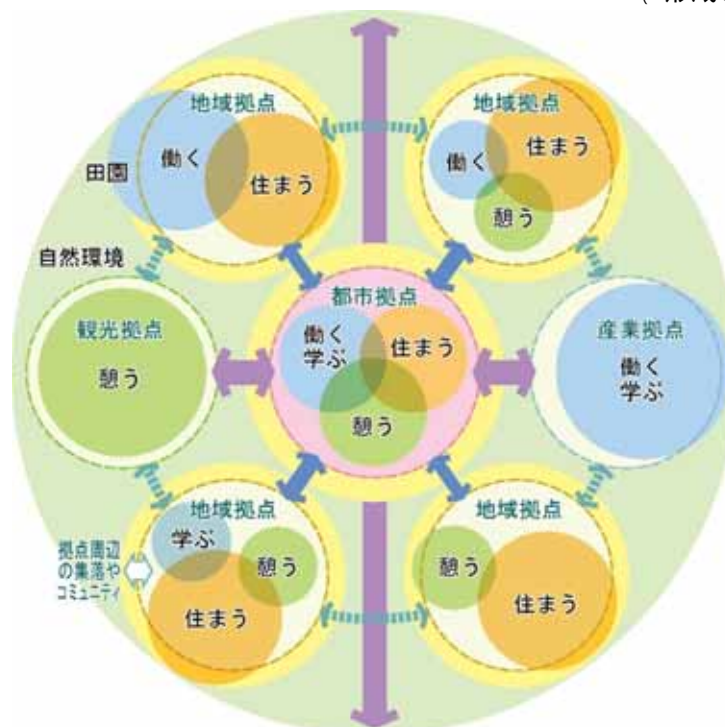
『ネットワーク型コンパクトシティ』の中核として、都市の活力をけん引する都市拠点の形成やまちの賑わい創出に向け、「形成ビジョン」や「中心市街地活性化基本計画」を踏まえ、日常生活圏域を超えた広範な地域を対象とする、高度で専門的な医療・福祉機能や、全市的・広域的な交流や賑わいを創出する商業・業務、教育・文化機能などを集積します。

#### 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)

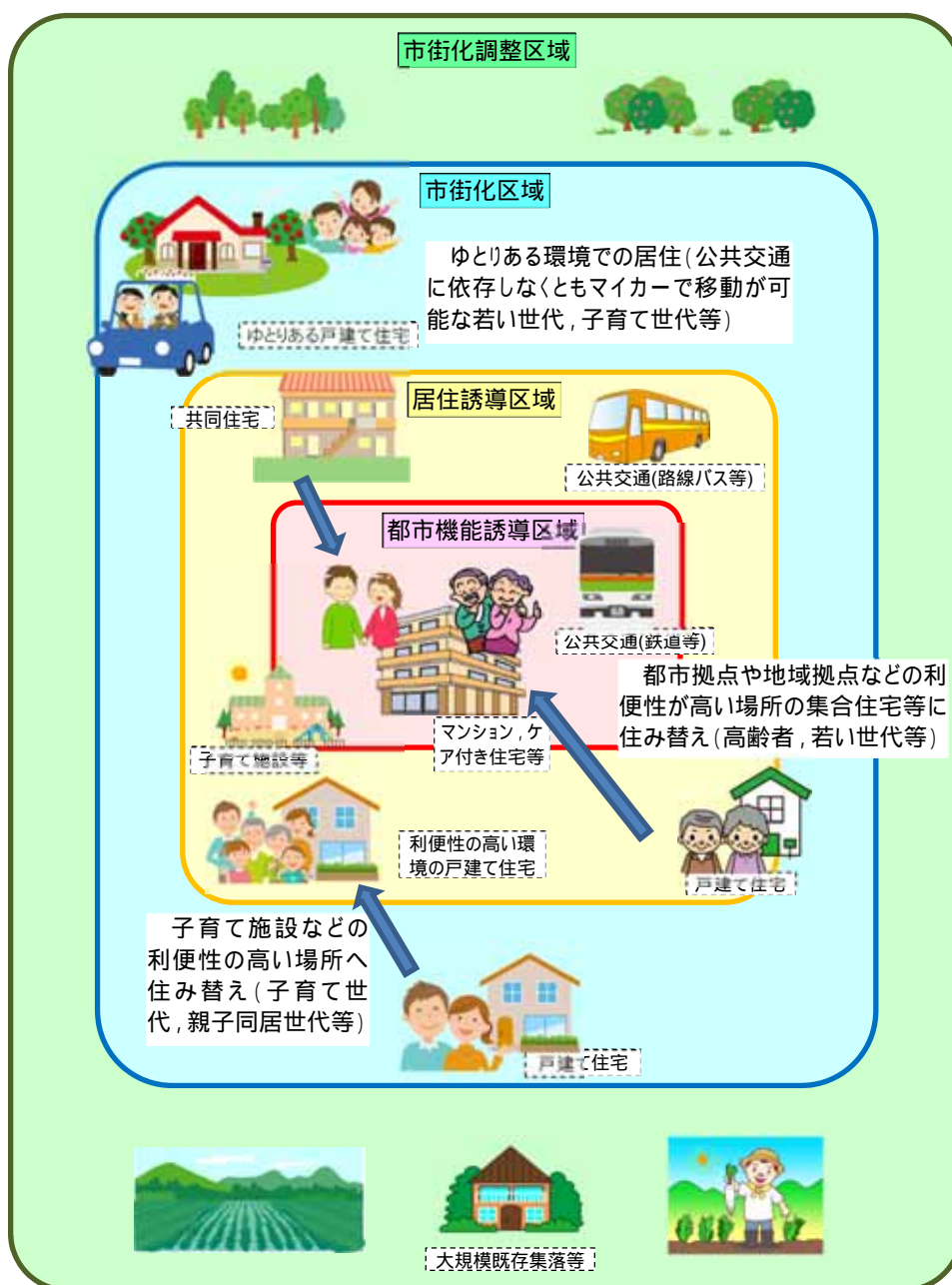
(「形成ビジョン」より)



#### (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



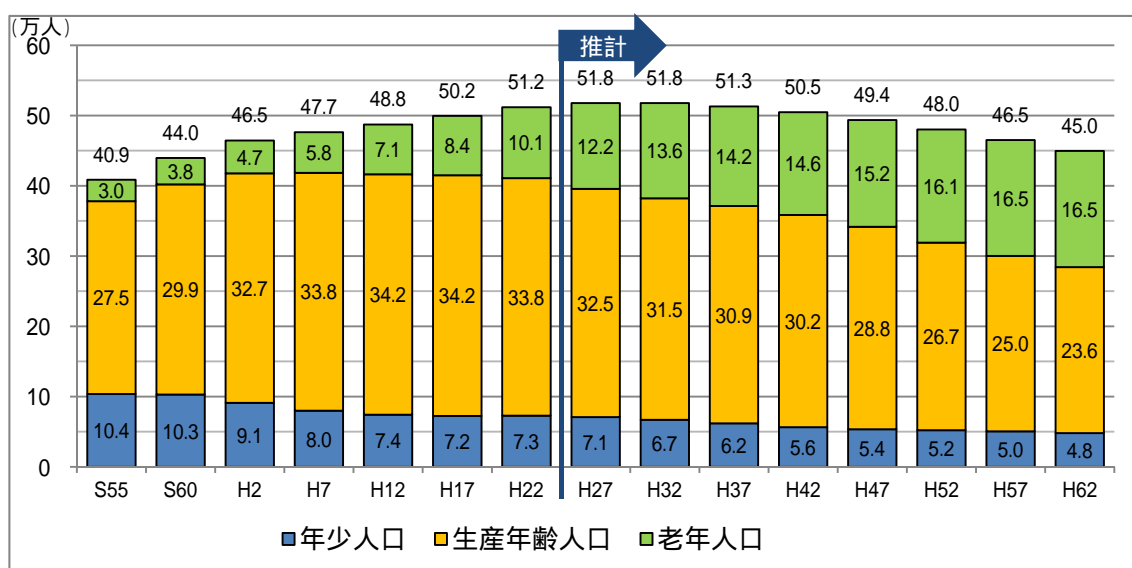
## 6 計画フレーム

『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持続可能な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、「宇都宮市人口ビジョン」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への一定の人口密度の維持・確保などを図っていきます。

### （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。

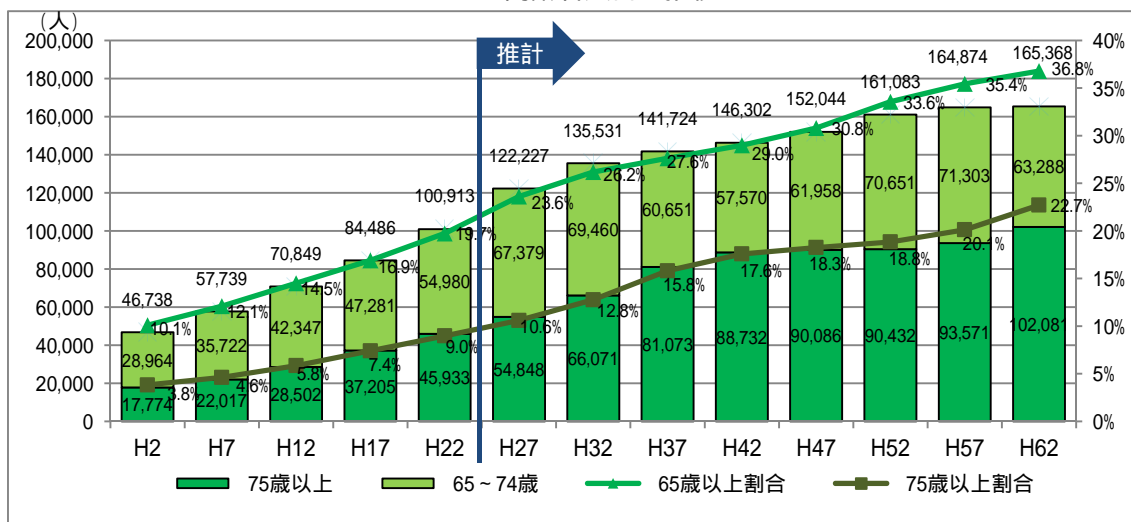


出典：国勢調査，宇都宮市推計

#### 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。

高齢者人口の推移



出典：国勢調査，宇都宮市推計

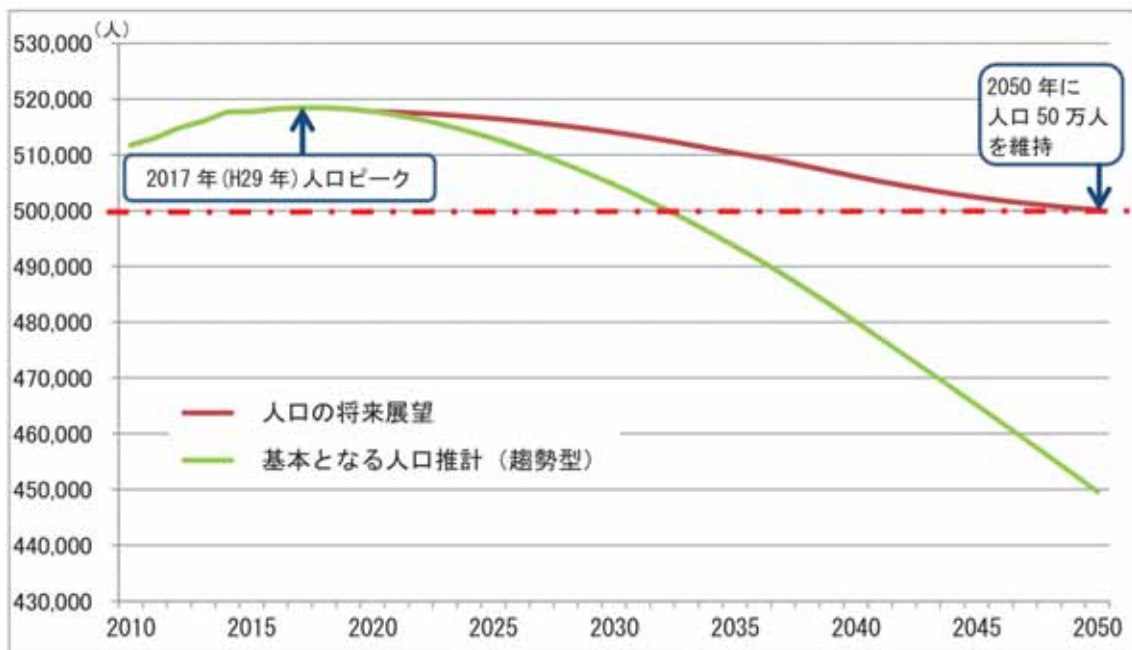


## (2) 人口の将来展望

人口減少対策を戦略的に進めるため、2050年を見通した長期的な視点で目指すべきまちづくりの方向性と人口の将来展望を示した「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、市民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50万人の人口が維持される見通しを示しています。

また、その着実な実現に向けて、人口の「自然動態」と「社会動態」、「都市基盤」の3つの視点から目指すべき将来の方向と実現に向けた取組を盛り込んだ「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたり活力ある社会を維持していくための「地方創生」の取組を進めており、そのうち、都市基盤に関する目標として、今後の人口規模・構造の変化に適合した都市の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指しています。

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、密度にメリハリのある居住地を維持・形成する趣旨から、「都市計画マスタープラン」を踏まえ、次の密度区分により設定します。

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により生活に必要な各種サービスの効率的な提供が図られ、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

少子・超高齢社会が到来する中で、高齢者をはじめ誰もが便利で気軽に外出できる健康なまちや子育て世代などにも魅力的なまちを実現するためには、医療・福祉、子育て支援、商業などの日常生活に必要な生活サービスが、公共交通が便利な中心部や身近な地域の拠点に充実した『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成していくことが重要です。

このようなことから、都市の生活を支える機能を身近な場所に維持・確保するため、「都市拠点」への「高次都市機能」の誘導や、「市街化区域の地域拠点」等への日常生活に密着した「身近な都市機能」の誘導など、地域特性に応じた機能誘導・集積により、これらのサービスの効率的な提供と持続的な確保を図ります。その上で、拠点間の役割分担の観点から、施設の特性に応じて公共交通ネットワークにより拠点相互に役割を補完しながら、市全体で市民生活に必要な機能を充足します。

市街化調整区域の『地域拠点』については、郊外部地域の居住環境や地域コミュニティの維持・確保を図る観点から、「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の見直しなどを行いながら、生活利便機能等の集約に取り組みます。

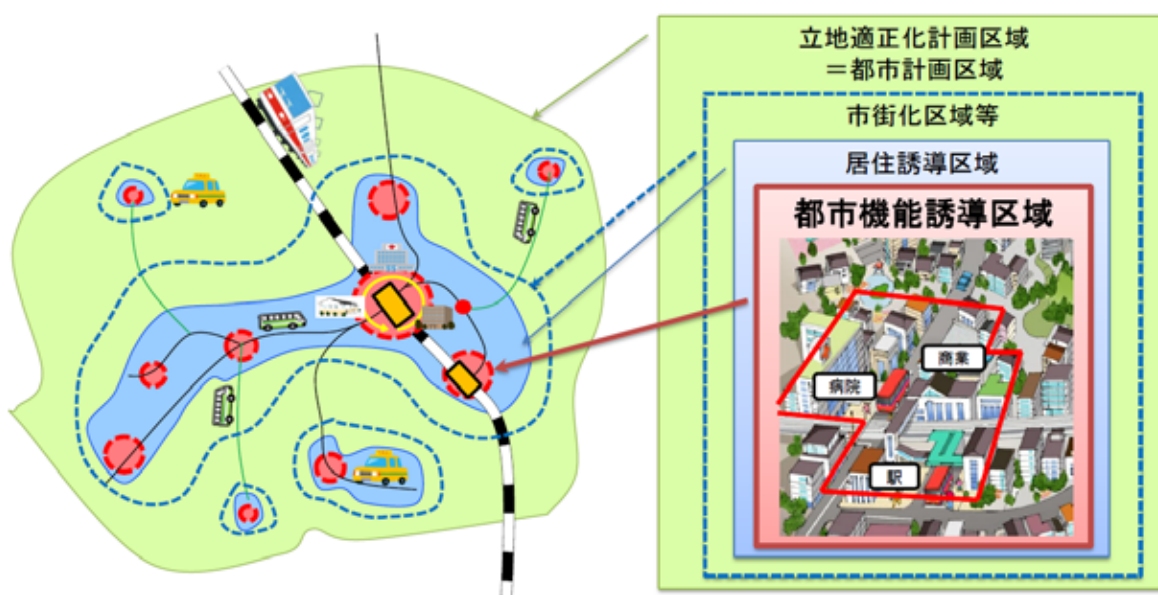
## 2 都市機能誘導区域

### (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、子育て支援、商業などの都市機能（施設）を、周辺地域からアクセスしやすく交通利便性が高い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。

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一定の都市機能（施設）や都市基盤（インフラ）が充実してい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）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、地域の成り立ちなどを踏まえて定めます。

### (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』を基本とし、『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る鉄道駅や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「都市機能誘導区域」を配置します。

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 (基幹公共交通の結節点) (2箇所)	(内環状線の内側)		
	地域拠点 (7箇所)	鉄軌道駅 周辺型	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)
			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)
	幹線バス路 線等結節点 周辺型	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	
上河内地区市民センター 周辺エリア		上河内地区市民センター		

## (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定めます。

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定めます。

都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築物の整備や開発行為等を行う場合は市に届け出なければならない（都市再生特別措置法第108条）

### 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

市の中心部に配置・形成し、都市の活力や競争力をけん引する「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」を定めます。

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」と同様の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。

「都市機能誘導区域」の中に「高次都市機能誘導区域」を重層的に設定

#### 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、周辺から公共交通によるアクセス性が高く、高次の都市機能（教育・文化施設）が集積するなど、都市拠点や地域拠点の機能を補完するエリアであることから、「地域拠点」と同様の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。

範囲は、後段（P45）の「市街化区域の地域拠点」に係る区域の考え方に準じて定めます。

#### 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、周辺からのアクセス性が高い既存のバス交通の結節点であるとともに、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（ベルモール前）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ことから、「地域拠点」と同様の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。

範囲は、後段（P45）の「市街化区域の地域拠点」に係る区域の考え方に準じるとともに、隣接エリアにおいてLRT車両基地及びトランジットセンターの整備が計画されていることから、今後の土地利用等を見据えながら定めます。

#### 都市機能誘導区域の候補エリア

##### ・鶴田駅周辺エリア

駅へのアクセスを確保する都市計画道路などの基盤が整っていないことから、今後、基盤を整えることが可能となった段階で計画を改定し、「都市機能誘導区域」を定め、駅周辺の拠点形成を進めていきます。

## 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、徒歩等で容易に移動できる概ね半径 500m(高齢者の徒歩 10 分圏)の円の面積(約 100ha)の範囲内を基本とします。

また、これまでの地域の成り立ちや公共交通の状況のほか、都市計画とまちづくりの観点から、都市機能の誘導を図る用途地域等の状況と、拠点形成に欠かせない医療・福祉などの公共公益施設の状況を勘案した場所に「都市機能誘導区域」を定めます。

地域拠点において「都市機能誘導区域」を設定するにあたっての考慮事項

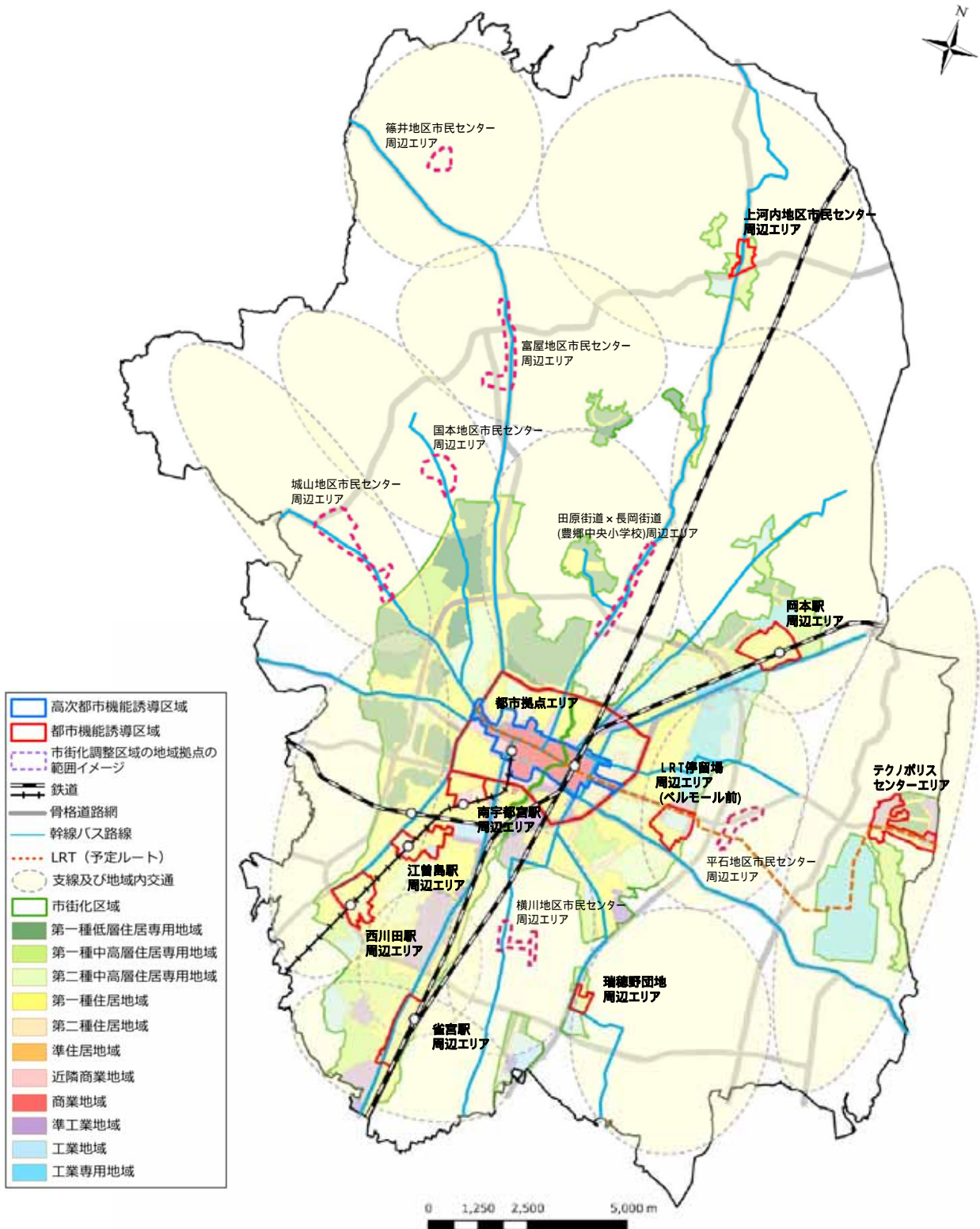
区分	内容	考慮した視点
都市計画	用途地域(近隣商業地域など)、 地区計画(沿道型の土地利用など)	都市計画や現況土地利用(機能集積 などの状況)との整合
まちづくり	大規模な公共公益施設 (敷地規模が概ね 0.5ha 以上)	拠点形成に欠かせない施設であり、 誘導施設が立地する上で種地として の活用可能性

( 5 ) 都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置 ( 目指す都市のイメージ )

「立地適正化計画」による拠点形成と、拠点間や周辺部と各拠点を結ぶ鉄道や LRT，路線バス，地域内交通などの交通ネットワークが連携した『ネットワーク型コンパクトシティ』により目指す都市のイメージを，都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置によって示します。

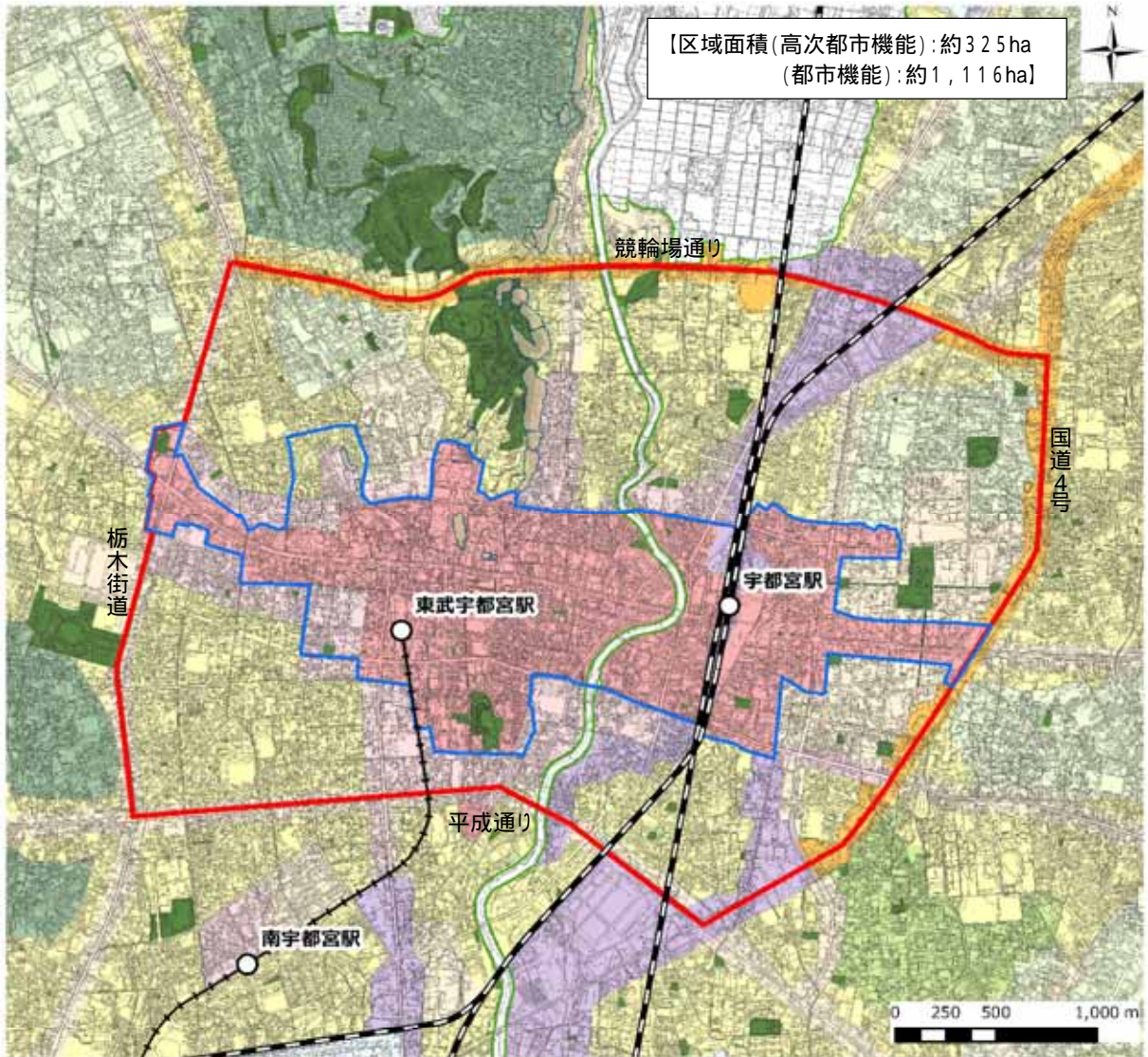
また，以下 P47~P56 に市内 10 箇所に配置した都市機能誘導区域の範囲を示します。

都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置

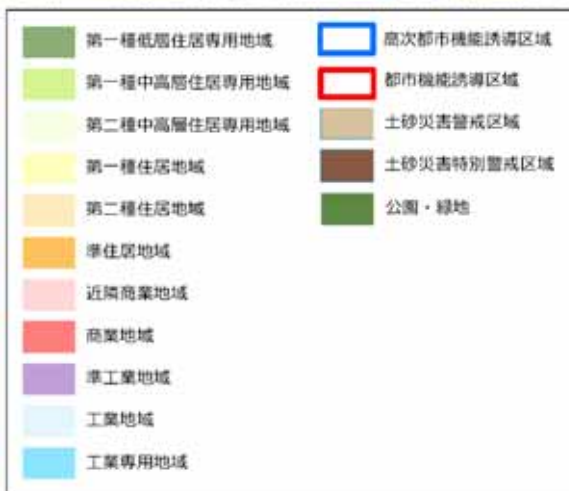




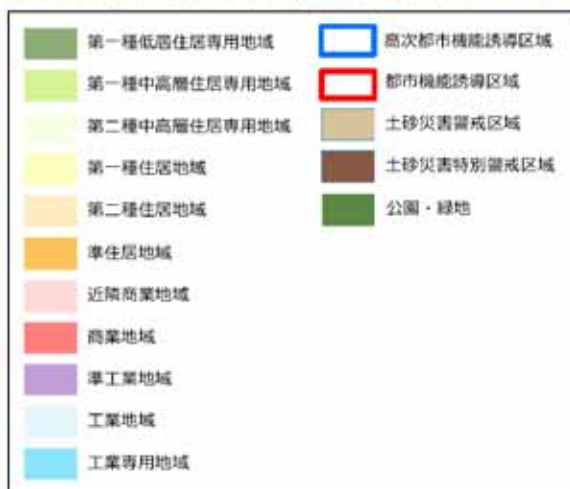
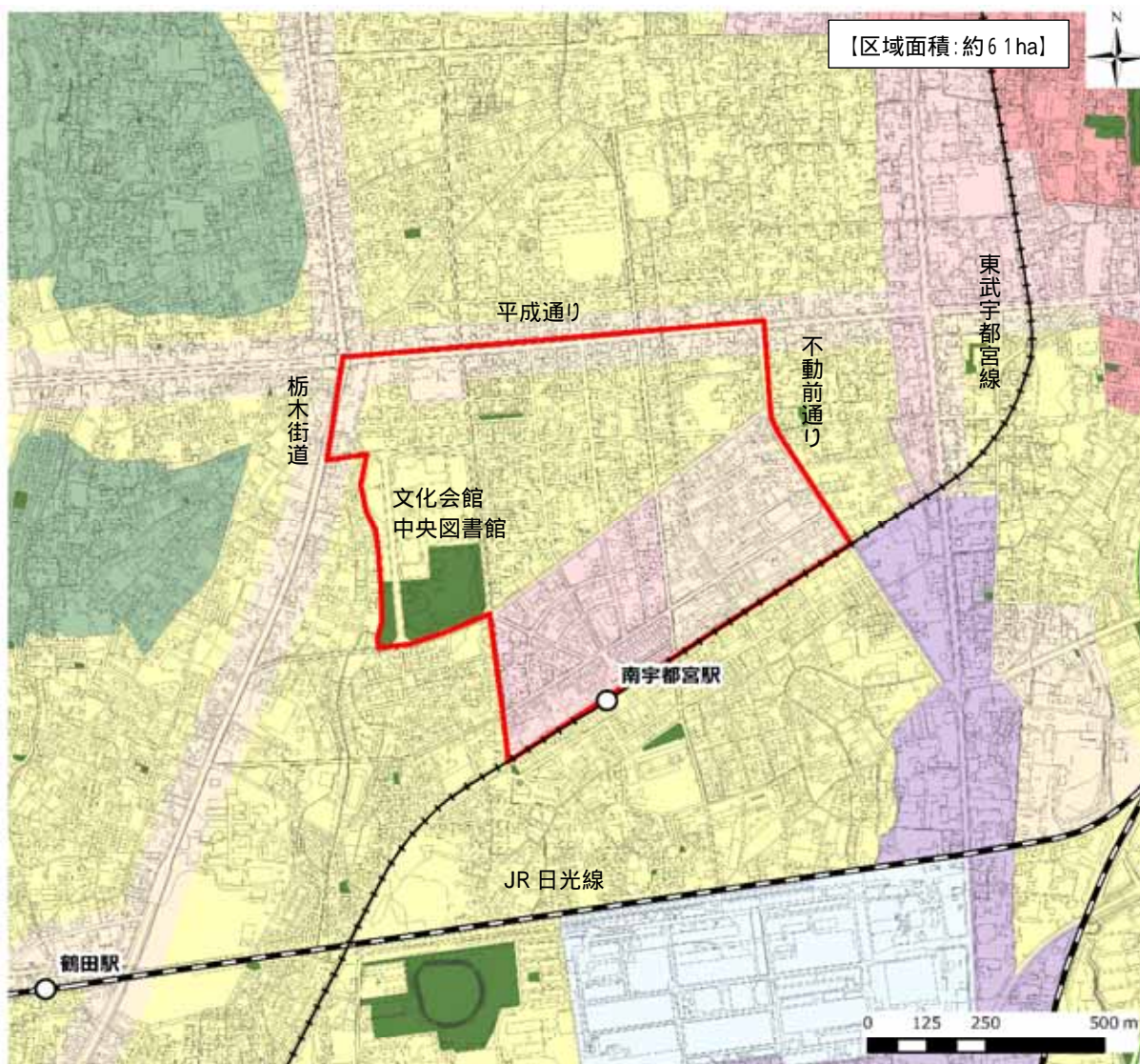
都市拠点エリア (高次都市機能誘導区域及び都市機能誘導区域)



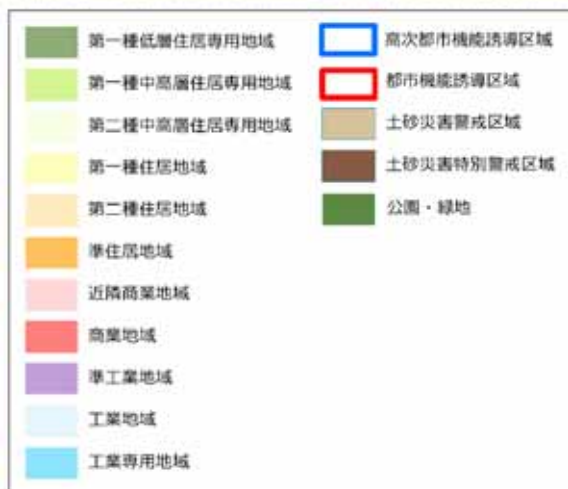
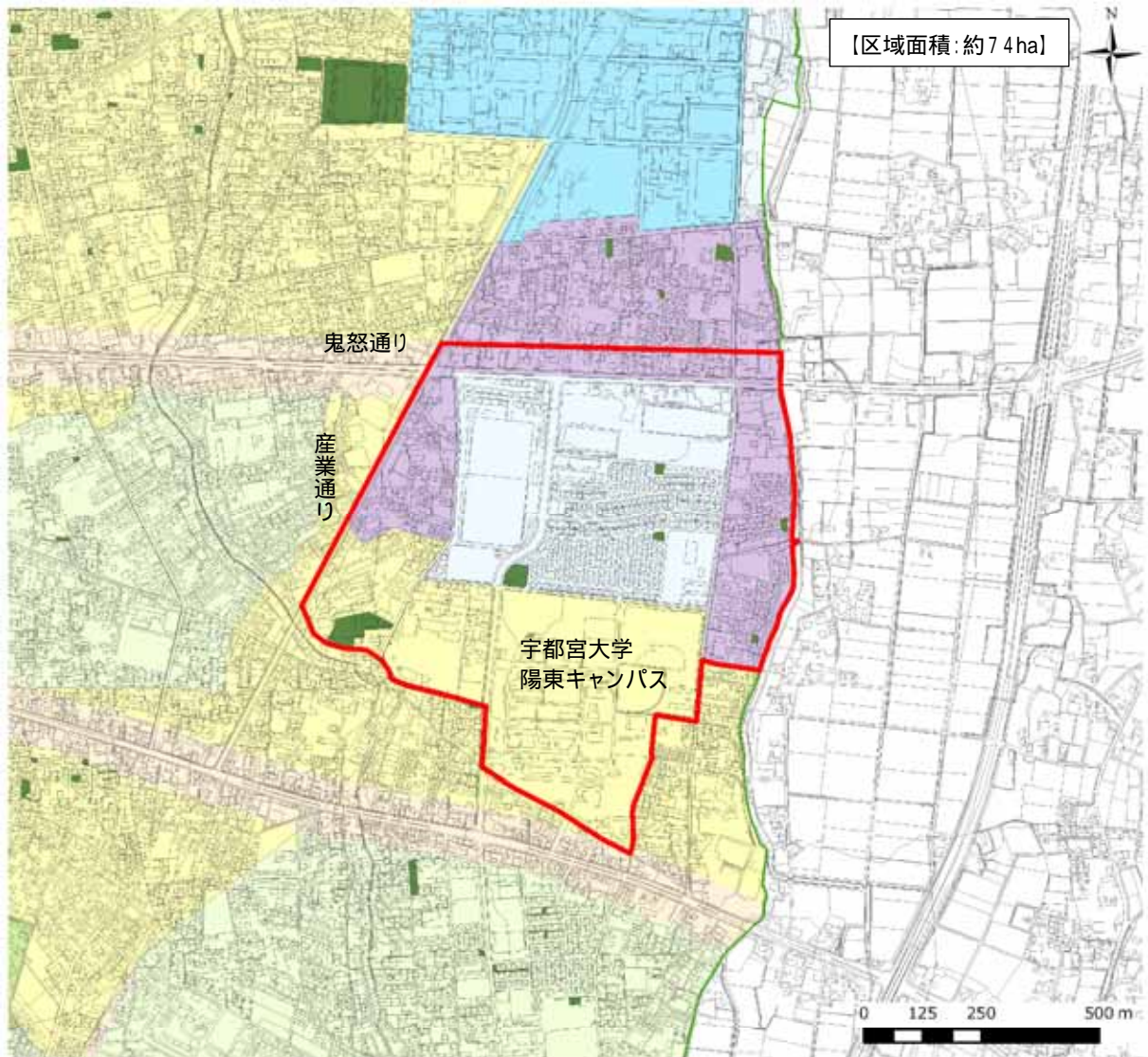
土砂災害警戒区域を除く



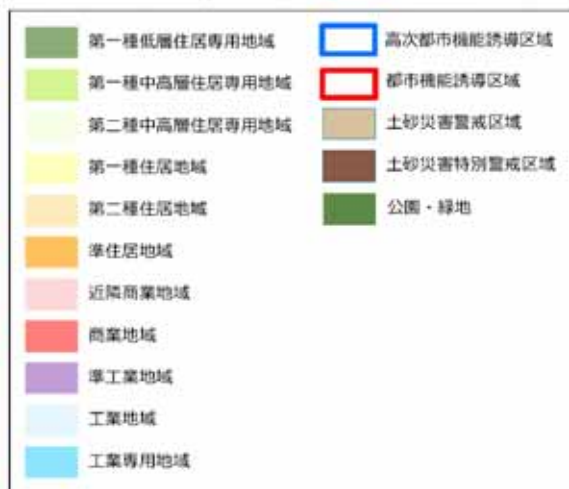
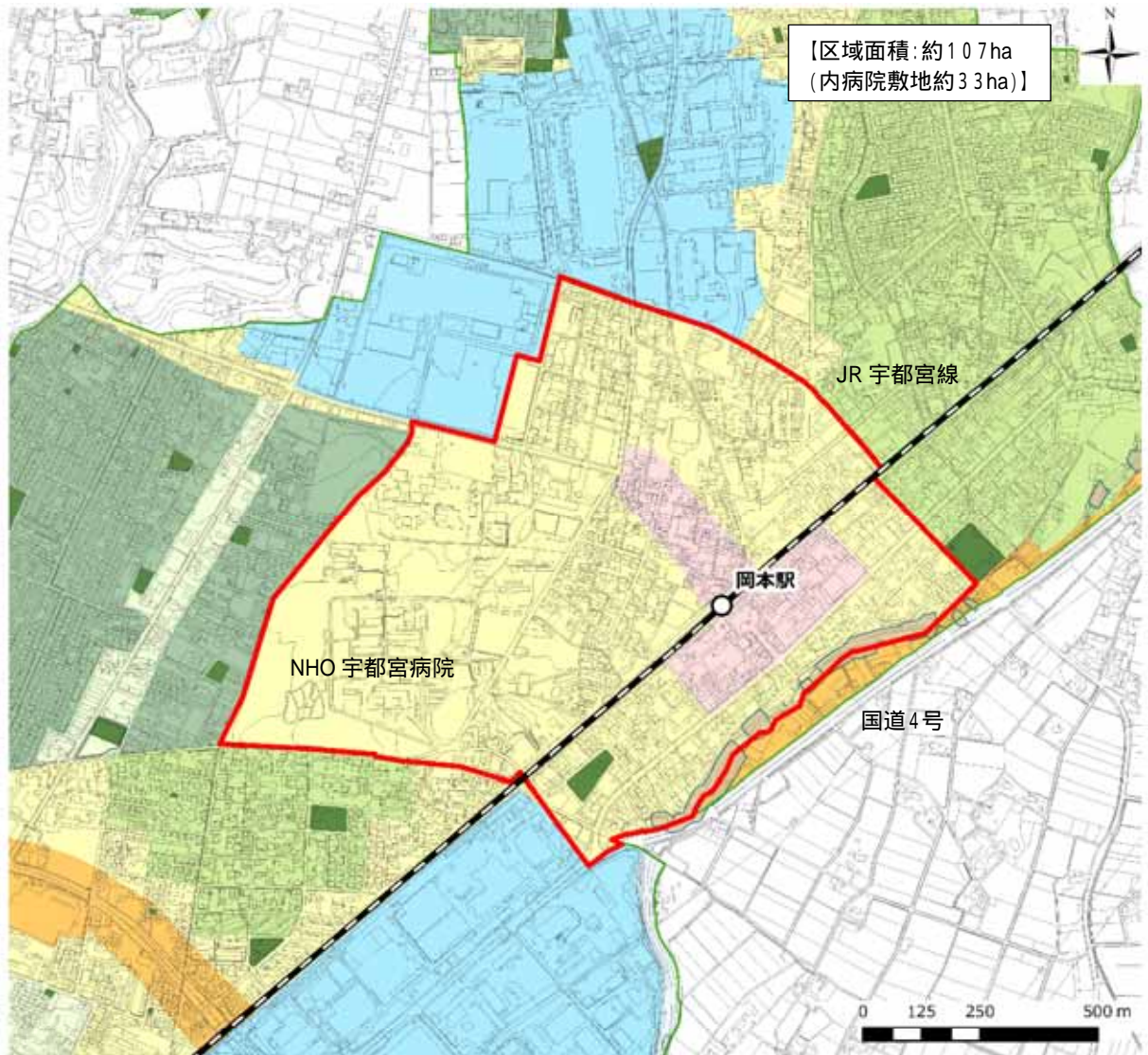
南宇都宮駅周辺エリア(都市機能誘導区域)



LRT停留場周辺エリア(ベルモール前)(都市機能誘導区域)



岡本駅周辺エリア(都市機能誘導区域)



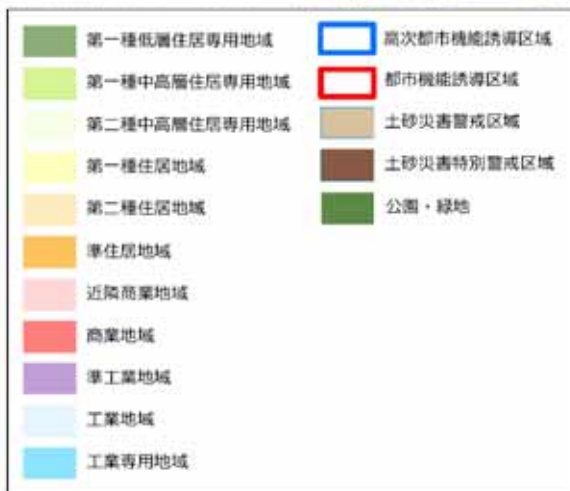
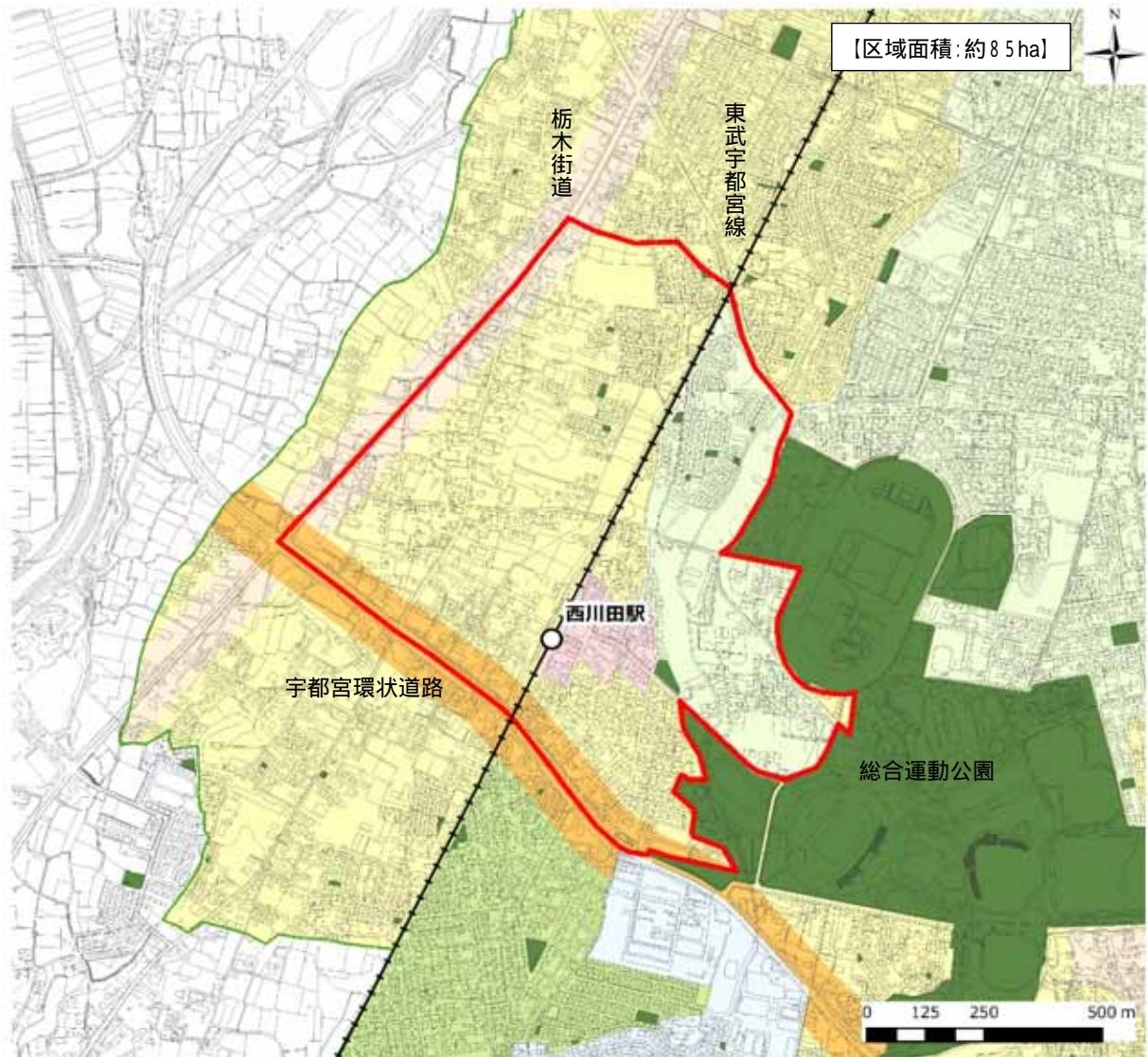
土砂災害警戒区域を除く

江曾島駅周辺エリア(都市機能誘導区域)

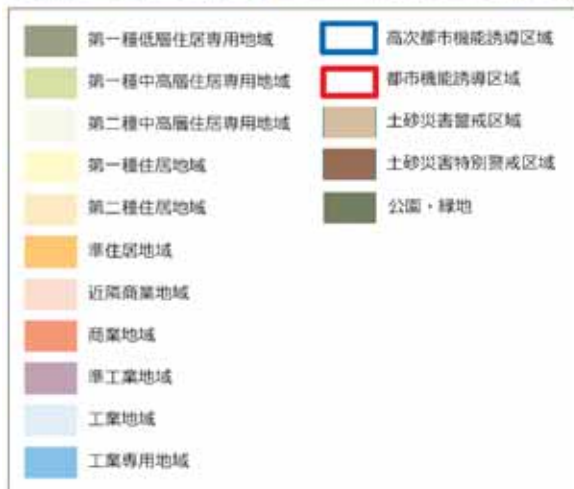
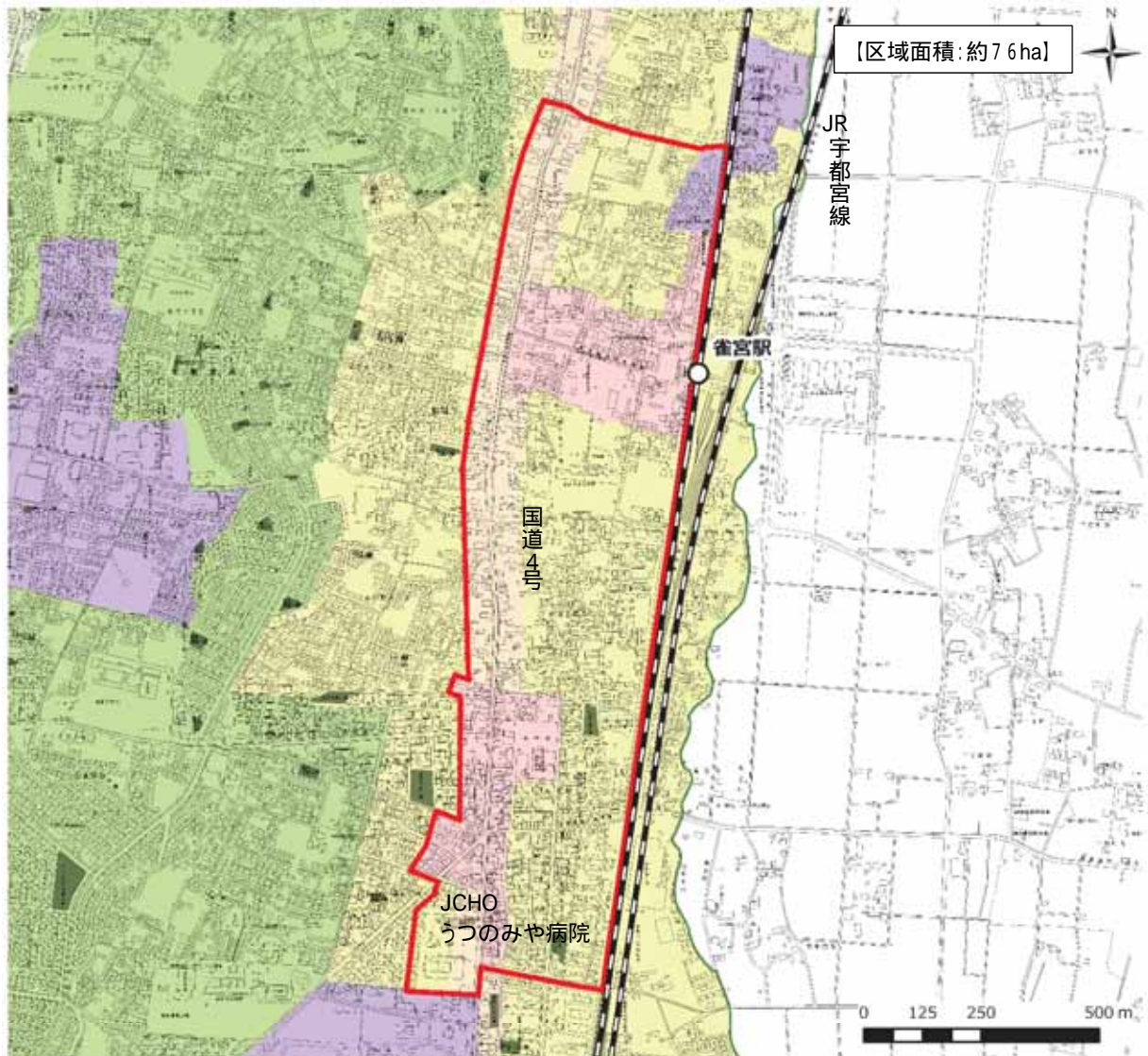


	第一種低層住居専用地域		高次都市機能誘導区域
	第一種中高層住居専用地域		都市機能誘導区域
	第二種中高層住居専用地域		土砂災害警戒区域
	第一種住居地域		土砂災害特別警戒区域
	第二種住居地域		公園・緑地
	単住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

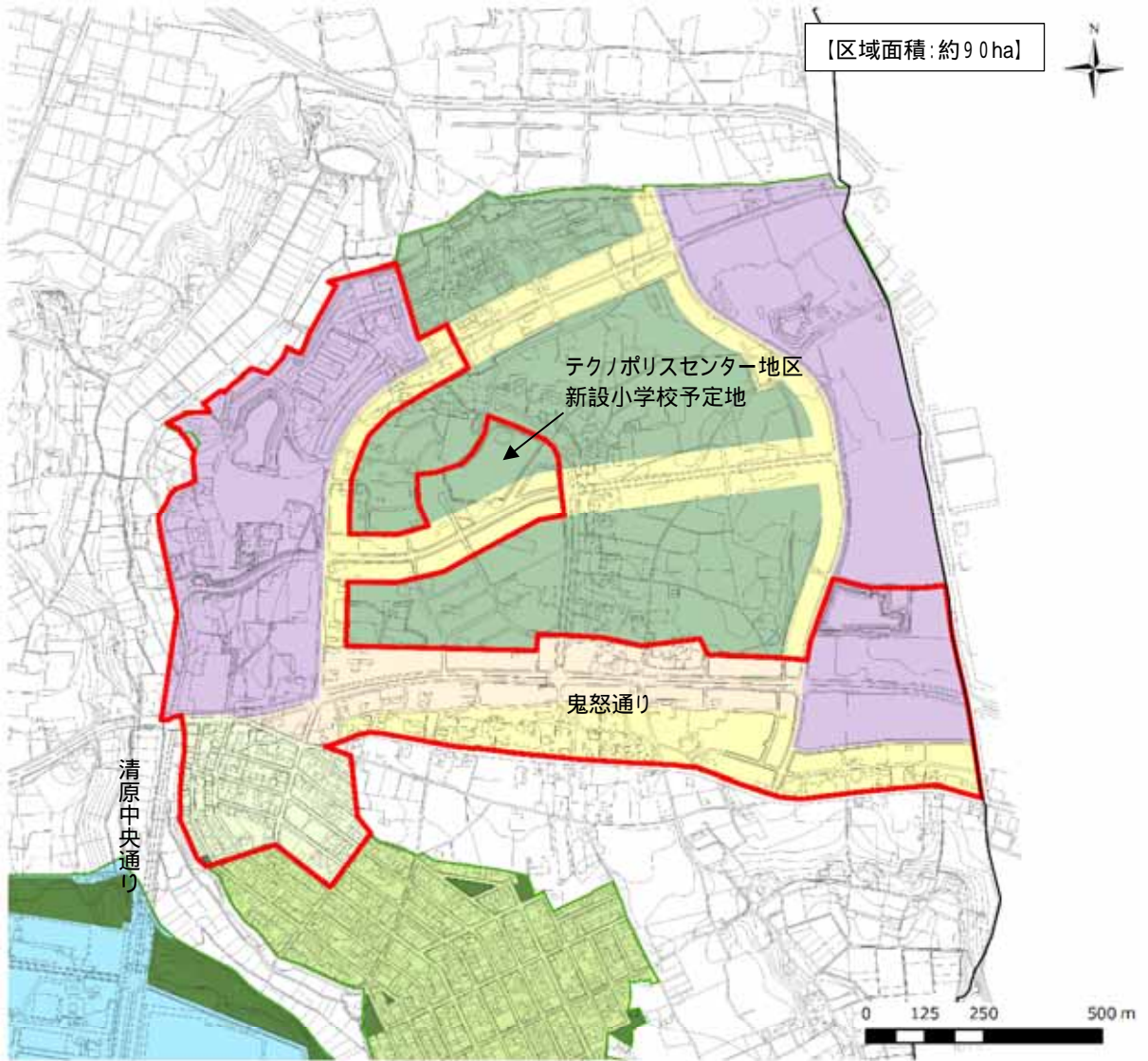
西川田駅周辺エリア(都市機能誘導区域)



雀宮駅周辺エリア(都市機能誘導区域)



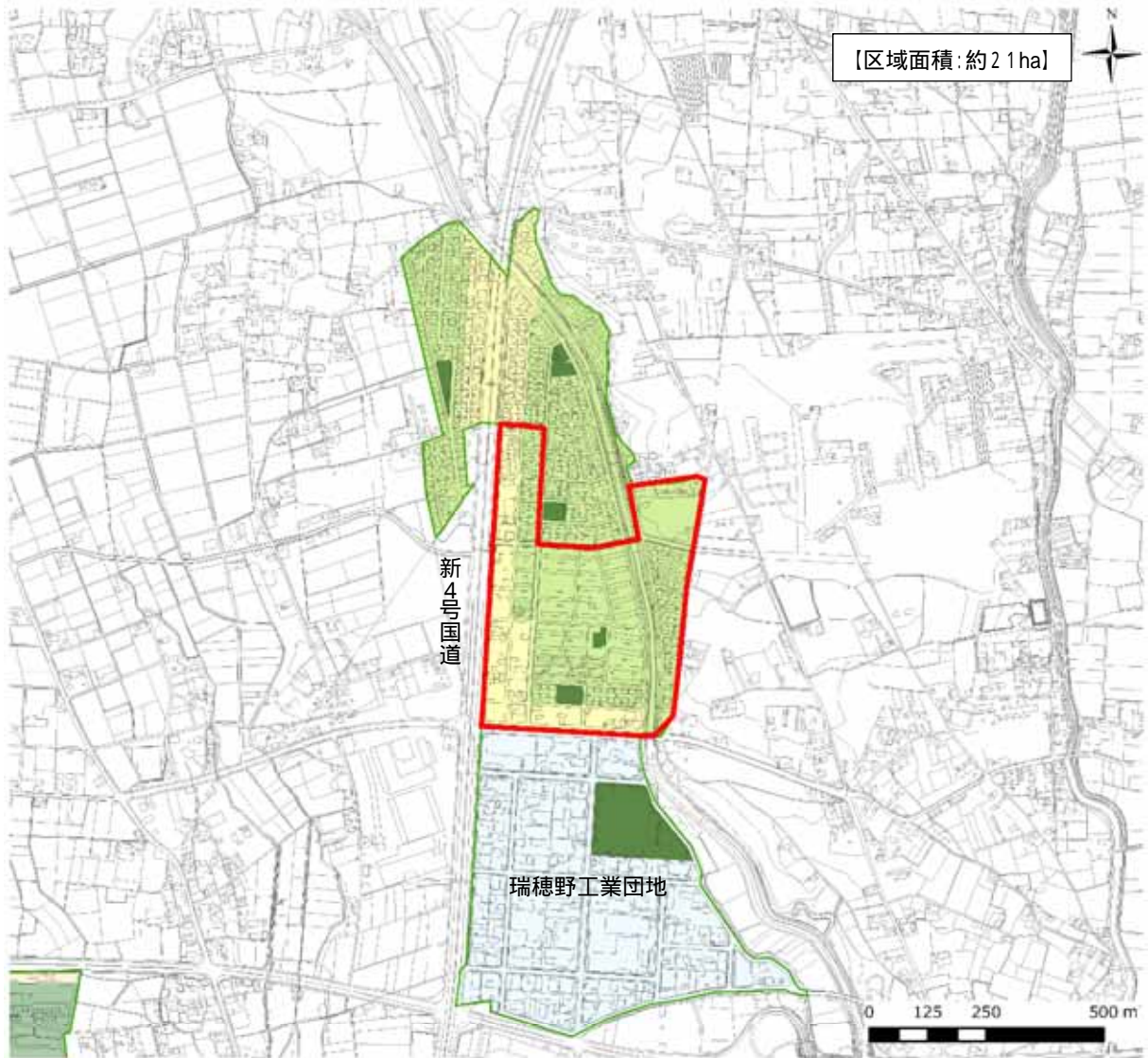
テクノポリスセンターエリア(都市機能誘導区域)



















	第一種低層住居専用地域		高次都市機能誘導区域
	第一種中高層住居専用地域		都市機能誘導区域
	第二種中高層住居専用地域		土砂災害警戒区域
	第一種住居地域		土砂災害特別警戒区域
	第二種住居地域		公園・緑地
	準住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

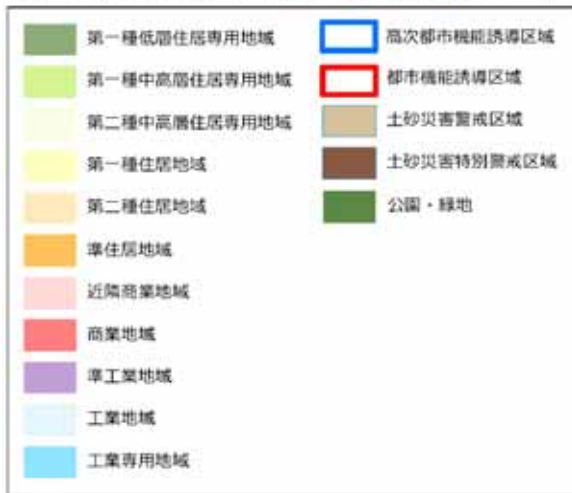
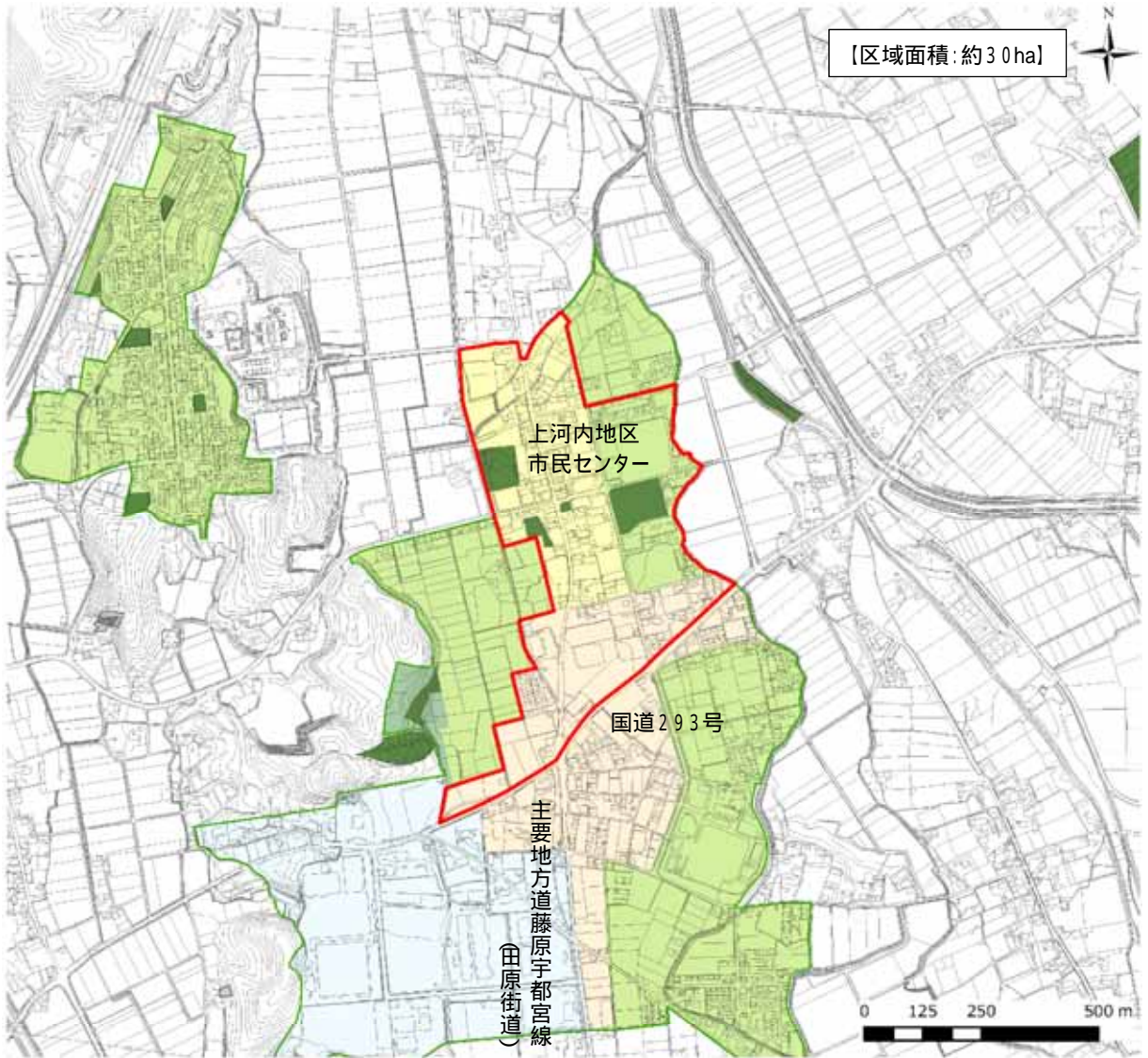


瑞穂野団地周辺エリア (都市機能誘導区域)



	第一種低層住居専用地域		高次都市機能誘導区域
	第一種中高層住居専用地域		都市機能誘導区域
	第二種中高層住居専用地域		土砂災害警戒区域
	第一種住居地域		土砂災害特別警戒区域
	第二種住居地域		公園・緑地
	単住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

上河内地区市民センター周辺エリア(都市機能誘導区域)



### 3 誘導施設

#### (1) 誘導施設について

誘導施設は、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，子育て支援，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) 誘導施設の設定の考え方

誘導施設は、市民ニーズや地域特性，施設の特性・立地状況，関連分野における施策の方向性などを考慮しながら，新設だけでなく維持すべき既存施設を含めて定めます。

また，誘導施設を定めることにより，区域外での誘導施設の立地に対して事前届出が必要となることから，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・種類等を含めて定めます。

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。

##### 1) 高次都市機能

都市の中核性や広域的な求心性を高めるとともに，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・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・確保します。

##### 2) 身近な都市機能

地域住民に日常的な生活サービスを提供する「身近な都市機能（施設）」は，周辺地域からのアクセス性が高い公共交通の結節点周辺などに定める「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・確保します。

##### 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く，多世代交流による地域コミュニティの維持・確保にも資する「少子・超高齢社会に対応した都市機能（施設）」は，関連計画（高齢者支援・子育て支援）と整合を図りながら，全ての「都市機能誘導区域」に維持・確保します。

### (3) 誘導施設

「形成ビジョン」を踏まえた都市づくりの基本的な方向や、誘導施設の設定の考え方などを踏まえ、次のとおり対象施設を定めます。

都市機能の類型と誘導施設の対象一覧

区分	誘導施設の対象		概要	
ア 高次 都市機能	医療	病院（専門医療）	複数の診療科目を標榜し、高度な専門的診療に対応するとともに、患者の受入等について地域の診療所との連携体制を構築している病院	
	福祉	保健・福祉センター	同左	
	商業	大規模商業施設	店舗面積 10,000 m <sup>2</sup> を超える大規模商業施設（百貨店・専門店等）	
	教育	大学	同左	
		専修学校		
		高等学校		
	文化	図書館	同左	
		博物館・美術館		
劇場・ホール				
金融	銀行本店・支店等	市民の交流機会や市民活動の促進，市民及び企業と国内外の人や情報との活発な交流に資するコンベンション施設等		
情報・交流	コンベンション施設等			
公共	行政施設等	国・県・市等の行政施設		
イ 身近な 都市機能	医療	病院等	鉄軌道駅 周辺型のみ	市民が日常的に利用する内科や整形外科を中心とした診療科目を標榜し、入院機能を有する病院又は有床診療所
		診療所等		
	商業	スーパー・ドラッグストア	鉄軌道駅 周辺型	店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> を超え，10,000 m <sup>2</sup> 以下のスーパー（生鮮食品を扱うもの）・ドラッグストア
			幹線バス路線等 結節点周辺型	店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> を超え，3,000 m <sup>2</sup> 以下のスーパー（生鮮食品を扱うもの）・ドラッグストア
	金融	銀行支店・出張所等	鉄軌道駅 周辺型のみ	同左
	教育	中学校 小学校		
公共	行政窓口（出張所等）		国・県・市等の支所・出張所	
ウ 少子・超 高齢社会に 対応した都 市機能	高齢者 支援	介護保険サービス 提供施設	指定地域密着型サービス事業者の指定を受けた者による当該サービス提供施設（小規模多機能型居宅介護・認知症対応型通所介護など）	
	子育て 支援	教育・保育施設等	保育所，認定こども園，幼稚園，小規模保育事業，事業所内保育事業に係る施設	

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 <sup>3</sup>	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			
			医療		商業		金融	教育		公共	高齢者支援	子育て支援
			病院等 <sup>4</sup>	診療所等	スーパー・ ドラッグストア		銀行等	中学校 <sup>5</sup>	小学校 <sup>5</sup>	窓口等 <sup>5</sup>	介護保険 サービス (地域密着型)	教育・保育 施設等 <sup>4</sup>
				1,000 m <sup>2</sup> 超 10,000 m <sup>2</sup> 以下	1,000 m <sup>2</sup> 超 3,000 m <sup>2</sup> 以下					4	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	都市拠点 (内環状線の 内側)	(図書館・高 等学校・大 規模商業)									
鉄軌道駅 周辺型	南宇都宮駅周辺	(図書館・劇 場・ホール)									
	LRT停留場周辺 (ベルモール前)	(大規模商 業・大学)					2		2		
	岡本駅周辺	(病院(専門 医療))					2	2	2		
	江曾島駅周辺	(大規模商 業)					2		2		
	西川田駅周辺						2	2	2		
	雀宮駅周辺	(病院(専門 医療))					2				
	テクノポリス センター						2		2		
幹線バス路 線等結節 点周辺型	瑞穂野団地周辺						1	2	2		
	上河内地区 市民センター 周辺						1				

[補完施設について]

- 1 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
- 2 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]

- 3 「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
- 4 「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
- 5 教育施設(小中学校)や公共施設(窓口等)などの公共施設は「宇都宮市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

誘導施設等の凡例

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 誘導区域内に新設する施設 誘導区域内の既存施設の機能維持や向上(建替え等)	
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、 機能の補完がされる場合(「誘導施設」は設定しない)	

## 4 都市機能に関する誘導施策

### (1) 誘導施策の考え方

本市が目指す将来の姿である『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には、「立地適正化計画」による機能誘導等の仕組みを活用しながら、拠点や公共交通沿線などの利便性が高い場所に定める「都市機能誘導区域」などにおいて、住宅や医療・福祉，子育て支援，商業などの市民の日常生活を支える民間施設などが立地しやすい環境づくりに取り組んでいくことが重要です。

このため、拠点や公共交通沿線などでの人口密度の維持・確保や、施設へのアクセス性を高める交通利便性の向上、施設用地の確保などの課題に対応した取組に加えて、民間の施設立地のインセンティブとなる各種の優遇策などを通して、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。

### (2) 誘導施策

#### 1) 都市機能誘導施策

都市機能誘導施策について、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以下に整理します。

計画の策定後も、『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、計画の進捗状況の評価等を踏まえた計画改定などに合わせて、誘導施策の見直しや新たに追加を検討するなど充実を図っていきます。

#### 国等が行う施策

区分	誘導施策	概要
税制措置	都市再構築に係る税制措置	誘導区域外から中への事業用資産の買替え特例（課税繰延べ） 誘導施設と合わせて整備する公共施設等（広場・緑地，通路等）の固定資産税等の課税標準の特例 誘導施設の整備（4階以上の任意再開発）のため土地等を譲渡した場合の特例（軽減税率等の適用）
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	民間事業者（SPC：当該事業に特化した会社）への出資 共同施行による金融支援（民都機構が負担した費用を20年以内の長期延払い）

国の支援を受けて市が行う施策

区分	誘導施策	概要
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）	都市機能誘導区域に誘導施設を維持・確保する場合の施設整備費等の一部を支援
公共施設整備	公共施設整備による都市機能の立地・集約	まちづくりの拠点となるエリアへの機能集積のため、「宇都宮市公共施設等総合管理計画」を踏まえ、公共施設の機能集約や複合化等を推進 【具体事業】 ・一条中学校移転整備（平成28年完了）（都市拠点エリア） ・テクノポリスセンター地区新設小学校の整備（テクノポリスセンターエリア）
市街地整備	専門家派遣による事業化支援	宇都宮まちなか整備アドバイザーを派遣し、地区特性や熟度に応じた多様な整備手法による都市機能等の誘導を推進
	市街地再開発事業	都市拠点における機能集約と活力・魅力の維持・向上を図るため、市街地再開発事業を通じた都市機能・居住の誘導・集積を推進 【具体事業】 ・大手地区市街地再開発事業（都市拠点エリア）【検討中】 ・バンバ地区市街地再開発事業（都市拠点エリア） ・千手・宮島地区市街地再開発事業（都市拠点エリア）
	優良建築物等整備事業	都市拠点などにおいて、都市機能等を導入する優良建築物等整備事業を検討
	土地区画整理事業	都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を促進するため、住環境整備や低未利用地の集約・再整備を推進 【具体事業】 ・小幡・清住土地区画整理事業（都市拠点エリア） ・岡本駅西土地区画整理事業（岡本駅周辺エリア）
道路整備	誘導施設等へのアクセス道路の整備	誘導施設等へのアクセス性向上や安全で快適な歩行空間の確保により施設が立地する上での環境整備を図るための道路整備 【具体事業】 ・都市計画道路 宇都宮日光線（都市拠点エリア） ・都市計画道路 産業通り（LRT停留場周辺エリア（ベルモール前）・江曾島駅周辺エリア） ・都市計画道路 岡本駅西線（岡本駅周辺エリア） ・都心部道路景観の整備（ユニオン通り）（都市拠点エリア）
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	居住環境の向上やまちの賑わい創出のため、民間開発等と連携しながら、市民が交流し憩うことができる広場や緑地・公園などのオープンスペースの確保を検討
景観形成	都市景観の形成	魅力ある拠点形成に資するため、景観形成重点地区の指定等による建築物の意匠・色彩の規制・誘導を図るとともに、景観アドバイザーの派遣や修景費用の一部補助
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	LRTのトランジットセンター周辺等において、トランジットセンターの低炭素化と合わせて周辺街区の低炭素化に資する施策を検討

市が独自に講じる施策

区分	誘導施策	概要
都市計画	都市計画の建築制限の緩和	都市計画への「特定用途誘導地区」の設定などにより、誘導施設を有する建築物の容積率・用途制限等の緩和を検討
公的不動産の活用	大規模公有地等の有効活用	低未利用の大規模公有地等を活用し、民間活力を生かしながら、拠点形成や都市の生活利便性を高める機能の集積を検討 【検討中】 ・JR宇都宮駅東口地区整備 (都市拠点エリア) ・一条中学校跡地活用 (都市拠点エリア)
その他	誘導施設に関わる既存の立地支援の見直し	高齢者支援や子育て支援などに係る施設整備に対する既存の立地支援の見直し(立地場所を補助要件や審査項目に追加し、拠点等への立地促進(拠点外の立地抑制)など)を検討
	立地適正化計画における届出制度の運用	誘導区域外の施設整備動向の把握や機能誘導を緩やかに図るための届出や事前相談に際しての各種支援策等の情報提供など

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	概要
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	市街化調整区域における地区計画制度等の運用見直しによる拠点等の建築規制緩和などにより、住宅や生活利便施設等の土地利用誘導を検討
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	地区計画を活用したまちづくり検討等に際し、専門知識を有するアドバイザー派遣等を検討

本市独自の取組である市街化調整区域の地域拠点等における施策は「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の改定において具体的に検討

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	概要
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	市街化調整区域における開発許可制度等の運用見直しによる無秩序な市街地や集落拡散の抑制を検討
跡地活用促進	誘導区域内への都市機能等の移転後の跡地活用への支援	良好な生活環境の確保等のため、誘導区域内への都市機能等の移転後の跡地活用(施設の除却や緑地化等)への支援を検討



## 2) 公共交通施策

都市機能誘導区域に生活サービス施設等の立地誘導を図る上で欠かせない、公共交通のアクセス性や利便性を高めるため、「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」に位置付けた、拠点間や周辺部と各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの整備のほか、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備や、ICカードの導入などの公共交通利用促進策などの公共交通施策に取り組みます。以下に、その概要等を示します。

公共交通施策

区分	誘導施策	概要
公共交通ネットワーク整備	基幹公共交通	都市の骨格となる鉄道とLRTを基幹公共交通として位置付け、拠点やその沿線における居住や都市機能の誘導・集積などにより、高水準のサービスを提供 【南北方向】 JR 宇都宮線，東武宇都宮線 【東西方向】 東西基幹公共交通（LRT）を導入
	幹線バス路線等	沿線地域の特性に応じ、基幹公共交通軸と連携して拠点間を結ぶ幹線バス路線等のサービス水準を維持・向上 また、LRTの導入と合わせ、LRTや地域内交通等と連携した幹線・支線からなる持続可能なバスネットワークを整備（バスネットワーク再編）
	地域内交通	郊外部地域などで地域の実状や交通需要に応じた多様な方策を検討し、生活の足の確保のため乗合タクシー等の地域を面的にカバーする地域内交通を導入 既導入地区については、LRTやバス路線との連携強化を図り利便性向上
公共交通の利用促進	乗り換え拠点（トランジットセンター）の整備	鉄道やバス、自動車、自転車などの各種交通の乗り換え拠点として、交通結節機能の強化と乗り換えの円滑化が図られるトランジットセンターを整備
	モビリティ・マネジメントの実施	過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図るため、交通事業者、地域住民・企業等と連携し、モビリティ・マネジメント（公共交通利用等への意識転換策）を実施
	ICカードの導入	公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、乗降時間短縮や鉄道・LRT・バスなどが連携した公共交通の利用促進が図れる交通ICカードの導入を支援

### (3) 公共施設等マネジメントと連携した施策の推進

公共施設等の再編は、都市のあり方や将来都市構造に密接に関わるため、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を見据えた中長期的な観点から公共施設等のマネジメント方針を示した「宇都宮市公共施設等総合管理計画」と連携を図りながら、都市機能等に関する誘導施策の推進を図っていきます。

以下に、公共施設等総合管理計画における公共施設等のマネジメント方針を示します。

#### 1) 全体方針

---

『ネットワーク型コンパクトシティの形成促進や、人口構造・社会環境変化に対応した公共施設等マネジメントの推進』

#### 2) 3つの基本方針

---

##### ア ネットワーク型コンパクトシティの形成を見据えた施設配置等の推進

市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることの出来る都市空間を形成し、効率的な公共サービスを提供できるよう、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を見据えた施設の適正配置を推進します。

また、施設の将来的な需要やライフサイクルを考慮し、効果的・効率的にサービス提供が行えるよう、「形成ビジョン」で示した、都市拠点・地域拠点への公共施設等の集約化を進めます。

##### イ 中長期的な視点によるライフサイクルを踏まえた公共施設等の適正管理の推進

将来にわたり必要な市民サービスを提供できるよう、施設ニーズや老朽化の度合い、費用対効果などを検証し、施設の長寿命化の推進を図るとともに、大規模改修や建替えの適切な時期を見極めます。

更新・再編にあたっては、災害時における避難等に必要なライフラインを支えるものなど、重要度が高い公共施設等については、優先的な更新整備等を行うとともに、施設の運営・管理等の効率化に取り組みます。

また、新たな整備が必要な場合には、既存施設の統廃合、複合化による整備や、公共施設等の売却・貸付などの財源づくりを含めたマネジメントの推進を図りながら取り組みます。

##### ウ 分野横断的な公共施設等の効果的・効率的な利活用の推進

施設の所管課が個別に最適化を追求するだけでなく、分野横断的な施設の複合化の検討など、市全体としての効果的・効率的なサービス提供が行えるよう、PPPの手法の導入なども含め総合的な公共施設等の更新・再編を行います。

公共施設等に求められる機能は多様化しており、施設の設置当初の目的や機能に固執することなく、環境変化や市民ニーズに対応した公共施設等の利活用の推進に取り組みます。

## 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

少子・超高齢社会が到来する中で、高齢者をはじめ誰もが便利で気軽に外出できる健康なまちや子育て世代などにも魅力的なまちを実現するためには、自動車を自由に使えない市民も、身近な場所で日常生活に必要な機能を楽しむことができる環境を維持・確保していくことが重要です。

このため、公共交通等の充実による拠点間や拠点とその周辺地域におけるアクセス性の確保とともに、都市の生活を支える機能を誘導・集積した利便性が高い各拠点や公共交通の結節点周辺、拠点等とのアクセス性が高い公共交通の沿線などに、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を誘導し、これらのエリアにおいて人口密度を維持・確保していくことにより、多様な生活サービスの効率的で安定的な提供や地域コミュニティの持続的な確保を図ります。

「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（地域拠点、大規模な既存集落等）については、「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の見直しなどを踏まえ、居住環境や地域コミュニティの維持・確保を図ります。

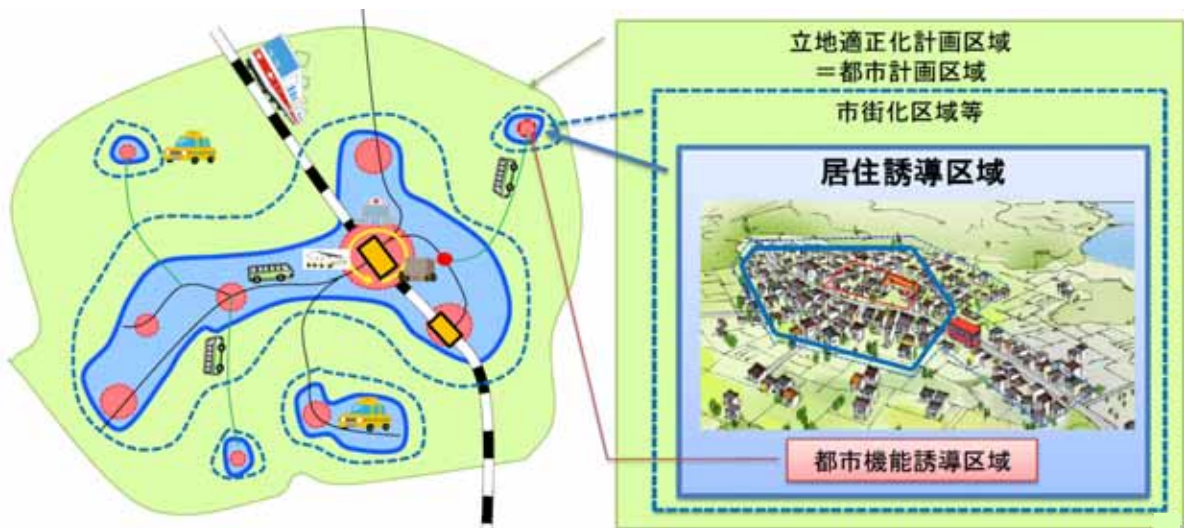
## 2 居住誘導区域

### (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（生活サービス施設など）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定めます。

区域の設定にあたっては、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(関係法令等で定められた事項)

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、誘導区域を定めることにより、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定めます。

居住誘導区域外において、住宅等の建築物の整備や開発行為等を行う場合は市に届け出なければならない（都市再生特別措置法第88条）

#### 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』などにおいて定める「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。

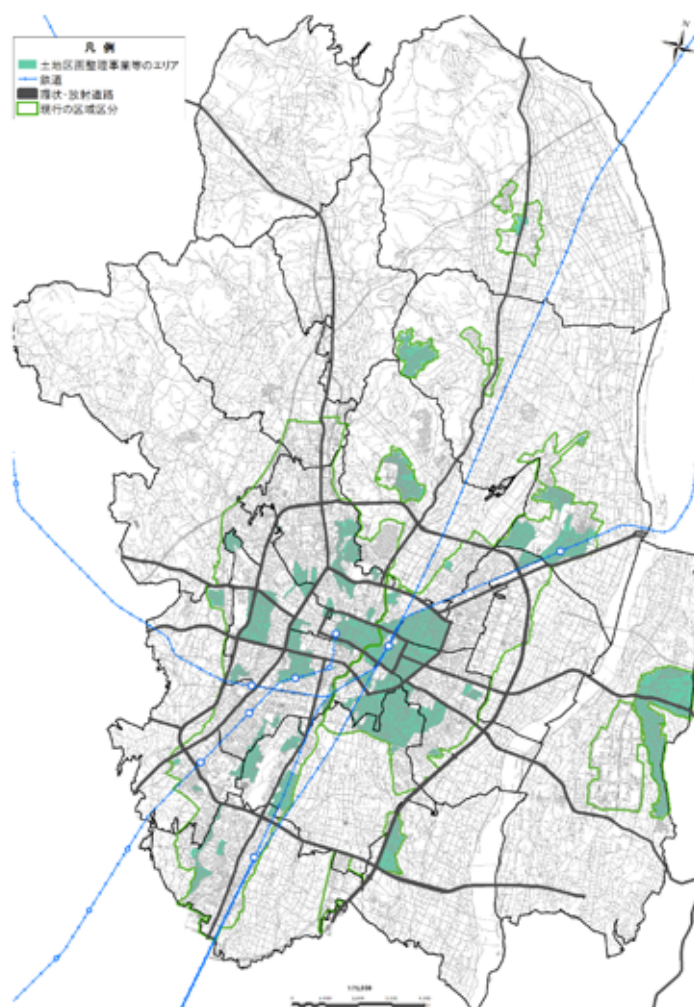
（参考）「形成ビジョン」における居住誘導エリアのイメージ



### 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（平成 30 年度末まで）に合わせ，住宅に関わる既存の補助事業等（住宅取得補助・改修補助，公的賃貸住宅供給事業など）の見直しや空き家などのストック活用を含めた誘導施策を検討します。

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 LRTやバスの乗換施設（トランジットセンター）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

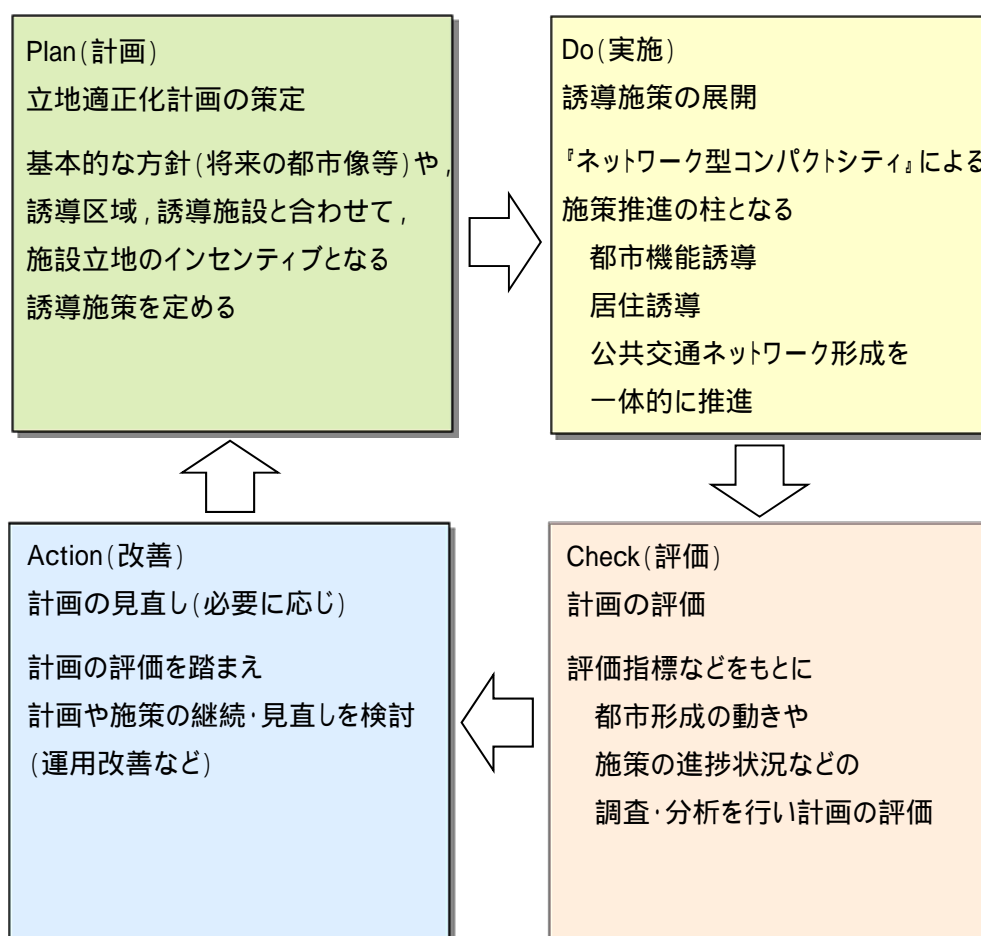
### 1 計画の評価

#### (1) 評価の考え方

「立地適正化計画」の推進にあたっては、「Plan(計画)」-「Do(実施)」-「Check(評価)」-「Action(改善)」のPDCAサイクルの考え方に基づき、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した計画の評価を行います。

また、評価結果や社会環境の変化、国等の動向などを踏まえながら、必要に応じて計画や施策の見直しを行い、将来にわたり持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』を着実に形成していきます。

計画推進(PDCAサイクル)のイメージ





## ( 2 ) 評価指標

『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、居住や都市機能誘導等に係る施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等に資するため、評価指標を定めます。

評価指標は、「形成ビジョン」や「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などに位置付けた指標を参考に、都市の持続可能性をどのように維持していくのかという観点から、「立地適正化計画」による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定めます。

目標値については、「立地適正化計画」の目標年次である概ね 20 年先（2037 年（平成 49 年））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）を見据えた値を定めます。また、概ね 10 年先（2027 年（平成 39 年））に中間値を定めます。

なお、計画の策定後も「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の改定や、国による「健康増進」、「経済財政」等のコンパクトシティと連携した新たな視点からの指標の開発・提供などを踏まえ、評価指標の充実を図っていきます。

以下に、本計画の評価指標と、関連分野との連携施策に係る参考指標等を示します。

### 1) 都市機能誘導に関する評価

公共交通の利便性が高く、一定の都市機能が集積する都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積による効率的で安定的なサービス提供や、地価水準の維持・確保などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、目標人口密度（P40 参照）や後段（P72）の居住誘導に関する評価を踏まえながら、評価指標と目標値を定めます。

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%
		漸増（徐々に増加）を目指す		
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)	21.0%以上		
		漸増（徐々に増加）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		

## 2) 居住誘導に関する評価

拠点とのアクセス性が高い公共交通沿線などの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・確保などにより，市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと，目標人口密度（P40 参照）を踏まえながら，評価指標と目標値を定めます。

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		

居住誘導区域における数値は区域と合わせて平成 30 年度までに設定

## 3) 公共交通に関する評価

周辺地域からアクセスしやすく，交通便利性が高い公共交通の結節点などへの居住や都市機能の誘導等により，将来にわたり誰もが円滑に移動できる便利で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，「都市交通戦略」等と連携した評価指標と目標値を定めます。

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)		

(参考) 関連分野との連携施策に関する評価

本計画を推進する上で、健康増進や公共施設再編、中心市街地活性化などの関係施策と連携した総合的な施策展開が必要であることから、本計画の評価指標を補完する指標として、関連分野との相乗効果等を考慮した連携施策に係る参考指標を示します。

また、合わせて、本市が抱える都市の課題の解決に向けた『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成と関係施策との連携による取組の概要を示します。

関連分野との連携施策に係る参考指標

参考指標		基準値	目標値	引用元(出典)	
健康増進	介護認定を受けていない高齢者の割合	85.1% (H23)	86.3% (H29)	第3次宇都宮市やさしさをはぐむ福祉のまちづくり推進計画	
	地域の担い手として活躍する高齢者の割合	9.1% (H26)	10.6% (H29)	にっこり安心プラン(第7次宇都宮市高齢者保健福祉計画・第6期宇都宮市介護保険事業計画)	
公共施設再編	公共建築物・インフラの維持更新費		約2,527億円 (23.6%)縮減  (2015~2054の40年間)	宇都宮市公共施設等総合管理計画	
中心市街地活性化	事業所数(中心市街地)	2,548事業所 (H24)	2,576事業所 (H31)	うつのみや街なか活性化プラン (第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画)	
	空き店舗数(中心市街地)	75店舗 (H26)	47店舗 (H31)		
	歩行者・自転車通行量 [28地点]	平日	99,428人 (H25)		107,400人 (H31)
		休日	116,189人 (H25)		130,000人 (H31)
居住人口(中心市街地)	8,358人 (H26)	8,550人 (H31)			

公共施設再編に係る公共建築物・インフラの維持更新費については、公共施設等マネジメント(長寿命化や複合化など)の推進効果を記載

**現状と課題**

○公共交通空白地域の存在

- 市内可住地面積の62%、市内人口の33%
- 過度なマイカー依存: H20がガソリン消費量全国1位
- H22全国平均より18%高い自動車分担率(63%)
- ⇒高齢者等交通弱者の都市機能へのアクセスが困難

○中心市街地と交通利便性が低い郊外部で高い高齢化率

- 中心市街地26.8%、市街化調整区域22.9%
- 上記以外の区域18.3%、市域全体19.7%(H22)
- ⇒外出機会が低下し、健康衰退や孤立化が懸念

○公共施設の維持更新費用の増大

- 公共建築物の建て替え・保全費用が約1.6倍に増大
- (H22~H40平均約74億円/年
- H41~H81平均約123億円/年)
- ⇒都市経営コストの高騰

**ターゲット 公共交通ネットワークの整備による、高齢者等が便利で気軽に外出できる健康なまち**

○全市域での公共交通空白地域の解消

○平均寿命の延伸を上回る健康寿命の延伸

○維持更新費23.6%減

**中間目標**

- 公共交通、立地施設への利便性を向上
- 市街化区域の公共交通空白地域解消(H30)
- 公共交通の目標利用者数(年間)31%増(H25~H36)
- ※平歩型道路整備及び等箕野における利用促進

- 高齢者等の健康増進、外出機会創出
- 介護認定を受けていない高齢者1.2%増(H23→H29)
- 地域活動する高齢者9.1%→10.6%(H26→H29)

- 公共施設再編と生活サービス機能維持を両立
- 今後40年間の維持更新費を長寿命化や複合化などにより、約2,527億円削減(23.6%)の推進効果

**施策**

○都市拠点と産業拠点間の東西軸を結ぶLRTを新設整備



交通の円滑化による移動時間の短縮効果

年間約22億円相当

○LRT整備と合わせてバス路線を再編



○郊外部全地区に地域内交通(デマンド交通等)を導入

- 都市拠点、地域拠点へ市内全域からアクセス可能に
- バスの運行状況をスマホや総合案内で確認可能
- 共通ICカードや乗車割引を導入予定
- 高齢者にバス乗車券や地域内交通利用券を交付(千円で五千円分の利用券)

市全域で利用できる、誰もが使いやすい交通環境

○特別養護老人ホーム等の新設公墓の跡、拠点への近接性を評価



○市街地縁辺部等の農地を保全し、高齢者等の就労や交流の場等として有効活用



○各拠点に健康教育・生涯学習機能を配置 保健センター(都市拠点)での健康教室、地域拠点の地区市民センター内の図書室、集会所機能等

○地域貢献活動へ取り組み高齢者にバス利用券等に交換できる高齢者等地域活動支援ポイントを付与

高齢者の外出機会を創出するまちづくり、生きがいづくり



○自治センター(旧役場)内の空き区画を改修し、生涯学習センターと資料館を移転集約



○まちなかの県立高校移転跡地に市立中学校(移転)と県立特別支援学校(新設)を集約、市立中学校跡地の活用を検討中



○各拠点に出張所、集会所、図書室等を集約した「地区市民センター」を整備し、地域内交通等の運行ルートに設定

公共施設再編による余剰地を活用し誘導施設の整備等に有効活用(民間活力の活用を検討)

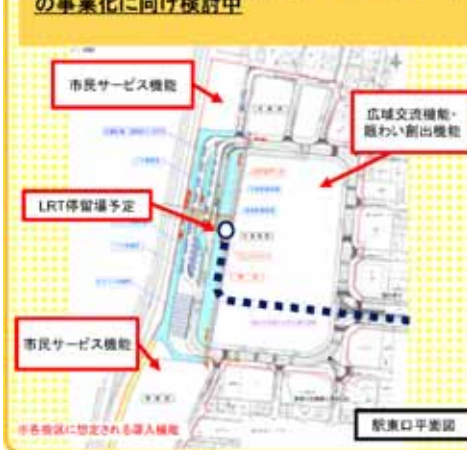
**公共交通、立地施設への利便性を向上**

○民間活力を生かしたJR宇都宮駅周辺のまちづくり



宇都宮駅東口地区

- 「広域的な交流を促進するシティセールスと賑わいの拠点の創造」(宇都宮駅東口地区整備推進懇談会からの提言)等が施設整備の基本目標
- 対話型市場調査(平成25年12月)に参加した民間事業者と事業参画条件等について、継続的に意見交換を行う等、民間活力を生かした地区整備の事業化に向け検討中



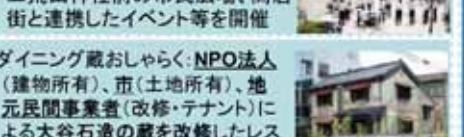
**高齢者等の健康増進、外出機会創出**

○まちづくりの担い手による中心市街地の賑わいづくり

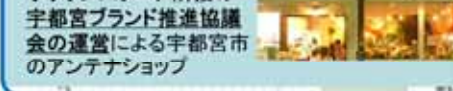
・オリオンスクエア(市民広場):市(土地所有)と商店街振興組合を含む地元共同体(運営)による市民広場、週末を中心にイベントを開催



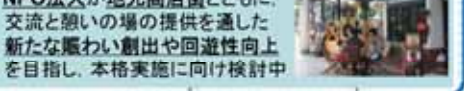
・バンバひろば(市民広場):市街地再開発事業により整備された二荒山神社前の市民広場、商店街と連携したイベント等を開催



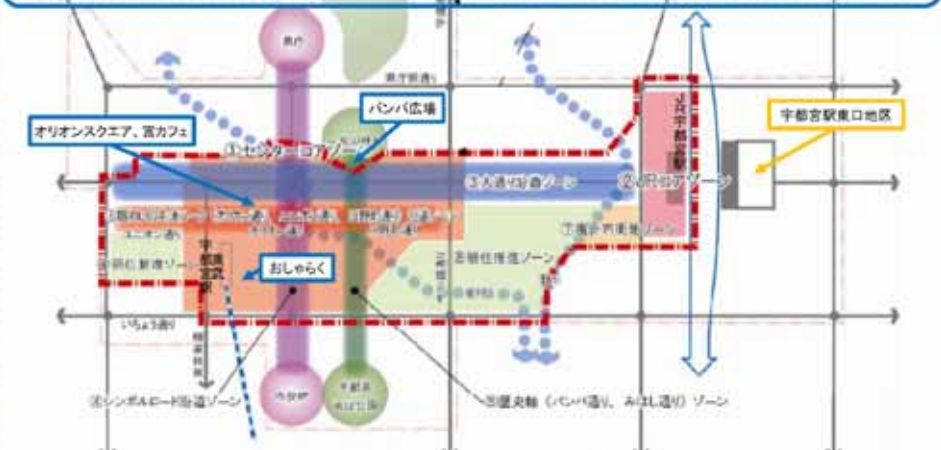
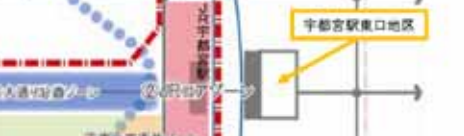
・宮カフェ(アンテナショップ) オリオンスクエア隣接の宇都宮ブランド推進協議会の運営による宇都宮市のアンテナショップ



・ダイニング蔵おしやらく: NPO法人(建物所有)、市(土地所有)、地元民間事業者(改修・テナント)による大谷石造の蔵を改修したレストラン



・オリオン通りにおけるオープンカフェ: NPO法人が地元商店街とともに、交流と憩いの場の提供を通じた新たな賑わい創出や回遊性向上を目指し、本格実施に向け検討中



## 2 計画の推進に向けて

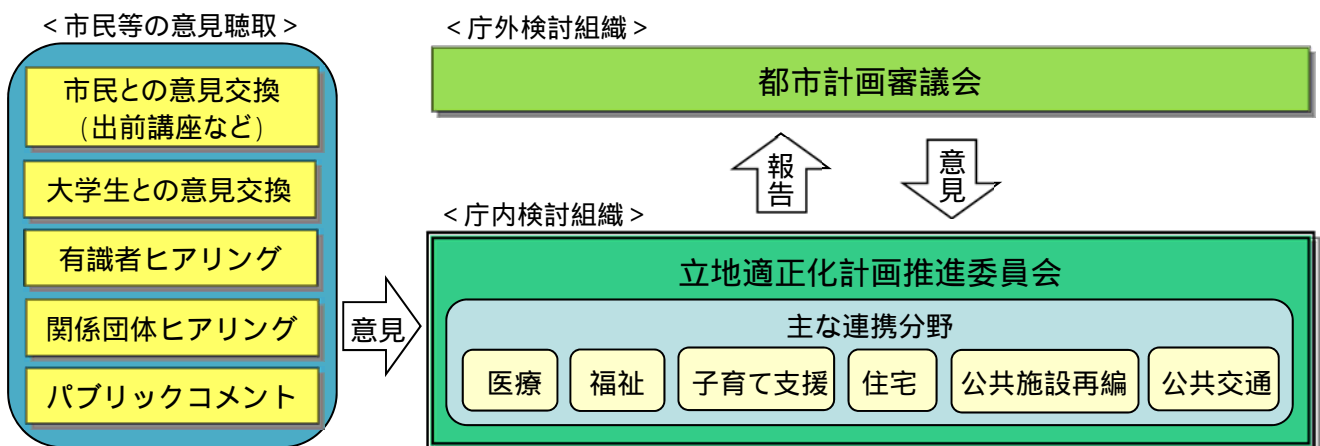
### (1) 計画の推進体制

『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向けた本計画の推進体制を整備するため、医療・福祉、子育て支援や公共施設再編、公共交通などの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等の評価を行うとともに、市民や事業者からご意見をいただきながら、計画や施策の見直し等の検討を行います。

また、評価結果等について「都市計画審議会」などからご意見を伺いながら、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・強化を図っていきます。

さらに、「立地適正化計画」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、一体的な施策推進を図ります。

推進体制のイメージ



## ( 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、行政だけではなく、市民や事業者などによる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し、その実現に向け着実に取り組みます。

『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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・日常生活に必要な施設や居住が拠点等に集約した持続可能なまちの形成のため、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</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療・福祉や子育て支援、商業などの良質な生活サービスの提供とともに、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</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点や公共交通の利便性が高い場所に住宅や生活利便施設などの立地が選択されるよう、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した取り組みやすい環境づくり</li> <li>・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</li> <li>・将来にわたり持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』の必要性や、その実現に必要な取組について、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）</li> <li>・市民や地域団体、事業者、NPO、地元商店街等の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・子ども・子育て世代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</li> </ul>

