

宮L整第281-1号

平成28年11月9日

市民オンブズパーソン栃木
代表 高橋 信正 様

宇都宮市長 佐藤 栄一
(建設部LR T整備室扱)

公開質問状について (回答)

2016年11月1日付でご質問いただきました標記の件につきましては、別紙のとおり、回答いたします。

質問 1 について

宇都宮市では、鉄道や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公共交通ネットワークにより、市域全域で、環境に優しく、子どもから高齢者、障がい者など、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、人や企業、コミュニティなどの活動や交流が活性化される都市を目指しております。

LRTは、その基幹となるもので、工業団地への通勤者はもちろんのこと、徒歩、自転車、路線バス、地域内交通、自動車でLRTにアクセスする沿線地域をはじめ、広く宇都宮駅東側の地域で活動・交流されている人や企業、コミュニティなどに活用され、文字通り、市民生活の足になると考えております。

また、主なLRTの停留場には、駐輪場や駐車場を整備するとともに、路線バスや地域内交通を整備することとし、LRTも含めた、あらゆる交通手段で子どもから高齢者まで、安全で快適にアクセスすることができるようにいたします。このように、便利な場所に市民の日常生活を支える都市機能を集約し、都市拠点や地域拠点などを形成する計画であります。

ネットワーク型コンパクトシティ、都市拠点、地域拠点、産業拠点につきましては、別添の「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」に具体的に記述しておりますので、そちらをご参照ください。

質問 2 について

宇都宮市では、平成21年度に策定した「宇都宮都市交通戦略」などに基づき、鉄道やLRTを基軸とし、バスや地域内交通が効率的に連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組んでおります。路線バスについては、3路線において社会実験を経て路線の新設を行うとともに、路線バスがあまり走っていない郊外部において、地域が主体となる地域内交通を13路線で運行しているところです。

詳しくは、別添の「宇都宮都市交通戦略」や、「宇都宮都市交通戦略懇談会」の結果をまとめたホームページ（下記アドレス）をご参照ください。

(<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006021.html>)

質問 3 について

LRTにつきましては、「ネットワーク型コンパクトシティ実現」というまちづくりのための必要な都市施設と位置づけ、地方公共団体と交通事業者の役割分担を明確にした上で「公設型上下分離方式」により整備することとしたものであります。

このことは、都市施設として位置づけた都市計画や「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」、「軌道運送高度化実施計画」において明確に記述し、市民に提示しております。

質問 4 について

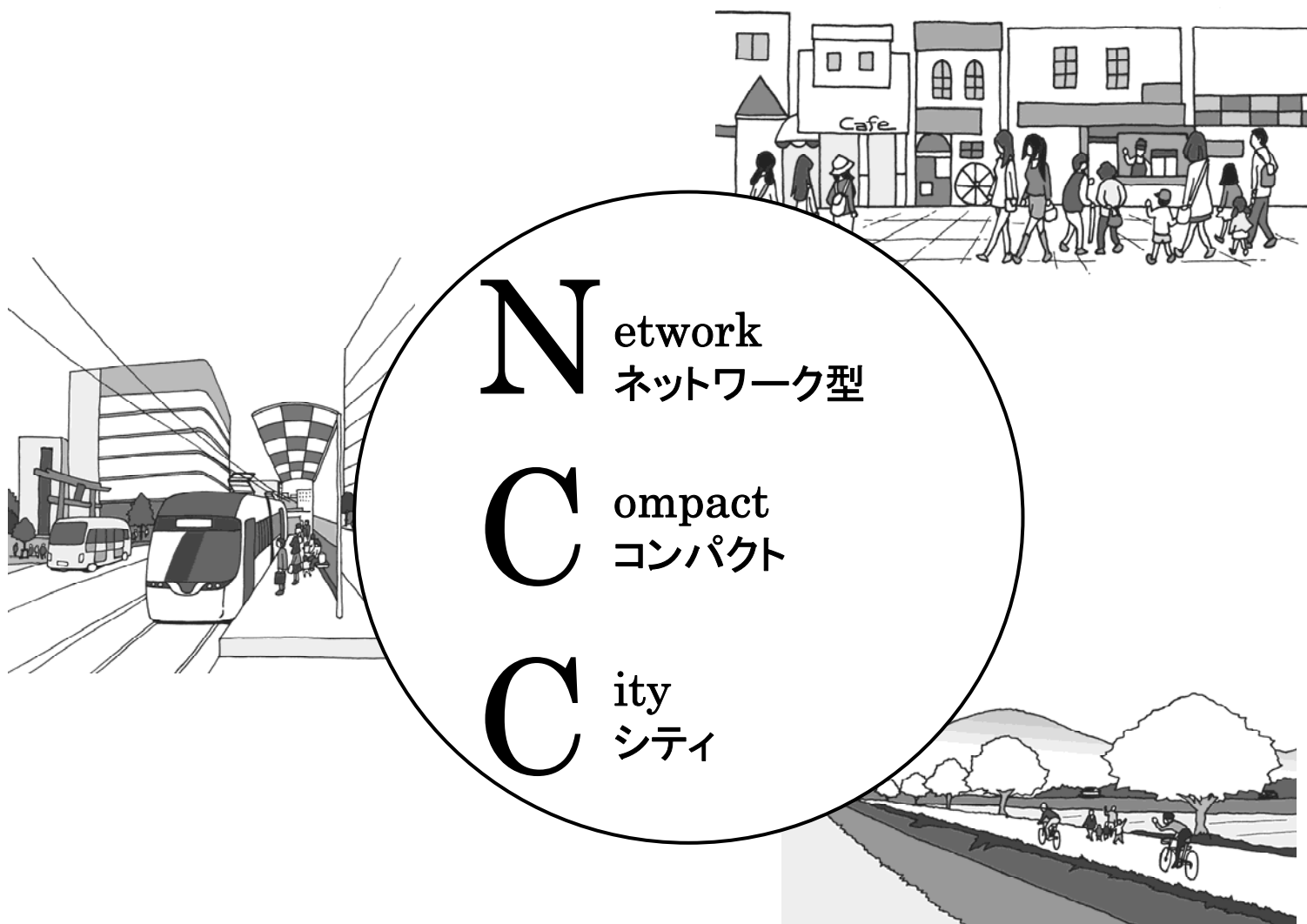
増資の際の宇都宮市の負担額につきましては、まだ決まっておりません。

また、LRTの整備費における地方負担分の本市の財源につきましては、一般財源、基金、市債を活用することとしております。

質問 5 について

宇都宮ライトレール株式会社の利益につきましては、運行サービスの向上などにより、市民に還元されるものと認識しております。また、赤字になることにつきましては、想定しておりません。

「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」



Network
ネットワーク型

Compact
コンパクト

City
シティ

平成27年2月
宇都宮市

【 目 次 】

序 章 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」の趣旨	・ ・	1
第Ⅰ章 本市を取り巻く環境	・ ・	2
1 総人口・人口構造の見通し	・ ・ ・ ・ ・	2
2 本市の現状と懸念される事項	・ ・ ・ ・ ・	3
[参考] 市内大学生が感じる将来の不安	・ ・ ・ ・ ・	7
第Ⅱ章 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿	・ ・	11
1 求められる都市の姿	・ ・ ・ ・ ・	11
2 今後のまちづくりの理念	・ ・ ・ ・ ・	14
3 『ネットワーク型コンパクトシティ』の考え方	・ ・ ・ ・ ・	15
第Ⅲ章 将来の都市形成の方針	・ ・	18
1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市	・ ・ ・ ・ ・	18
2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市	・ ・ ・ ・ ・	23
3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市	・ ・ ・ ・ ・	24
4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市	・ ・ ・ ・ ・	27
5 効率的で健全な都市運営を実現する都市	・ ・ ・ ・ ・	28
第Ⅳ章 『ネットワーク型コンパクトシティ』形成に向けた施策の体系	・ ・	29
第Ⅴ章 今後の推進に当たって	・ ・	38
1 評価指標の考え方と進捗の確認	・ ・ ・ ・ ・	38
2 推進体制	・ ・ ・ ・ ・	40

序章 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」の趣旨

1 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，市民の誰もが幸せに暮らせ，みんなに選ばれる，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，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，「第5次宇都宮市総合計画」の「都市空間形成の基本方針」において，『ネットワーク型コンパクトシティ』を理念として掲げ，本市の都市計画に関する基本的な方針である「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において，将来の都市構造に関する，拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方などを示してきたところです。

今後，『ネットワーク型コンパクトシティ』を着実に形成していくため，21世紀の半ばの2050年を見通した，長期的な視点で，本市のこれまでの成り立ちを踏まえた上で，これからのまちづくりに求められる機能を備えた都市構造のイメージと，その実現のための具体的な推進方策を示した「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。）」を策定し，まちづくりの方向性を市民と共有することで，将来にわたって市民生活の質を維持・向上していくことを目指します。

2 「形成ビジョン」の役割

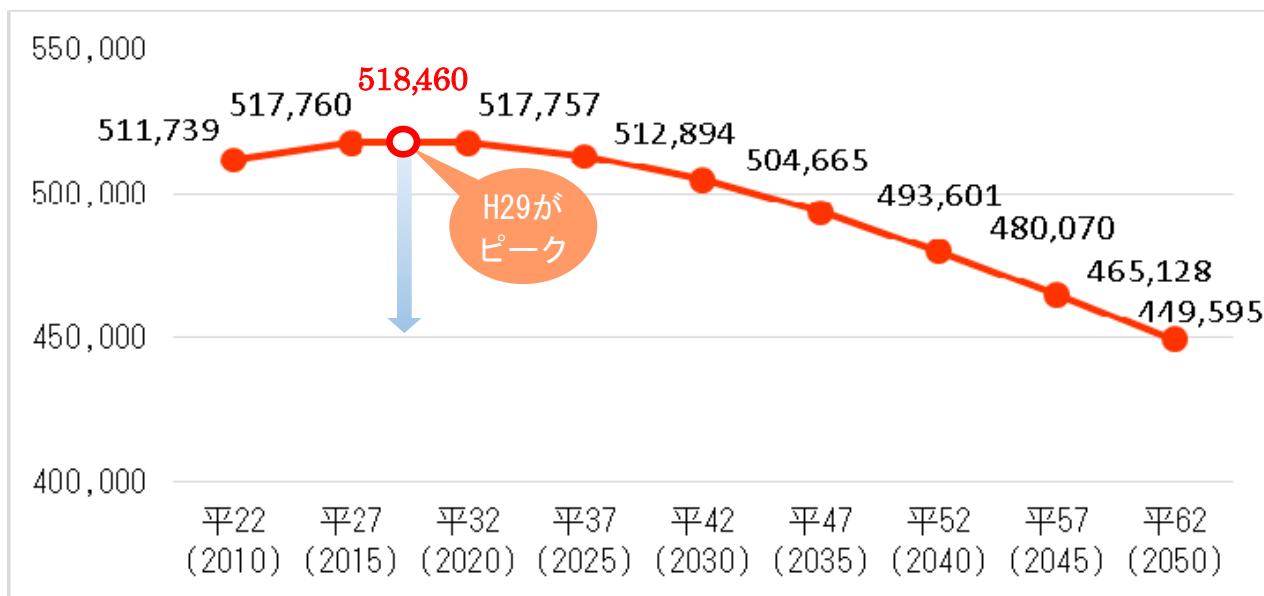
- ・21世紀の半ばとなる2050年を見通した長期的なまちづくりを進めていく上で，目指すべき将来像と実現に向けた取組の方針を示します。
- ・市域全体を対象として，市民活動を支える都市基盤形成と，ネットワークの構築を関連させる，総合的・一体的なまちづくりを推進します。
- ・市民の皆さんと，今後の社会環境の変化やまちづくりの方向性について共有し，理解を深めていただくとともに，多様なライフスタイルや居住選択を尊重しつつ，より質の高い生活を送ることのできるまちづくりを実現します。

第 I 章 本市を取り巻く環境

1 総人口・人口構造の見通し

本市の総人口は、平成22年国勢調査で511,739人となり増加が続いていますが、平成29年(2017年)にピークを迎えた後、人口減少に転ずるものと見込まれます。

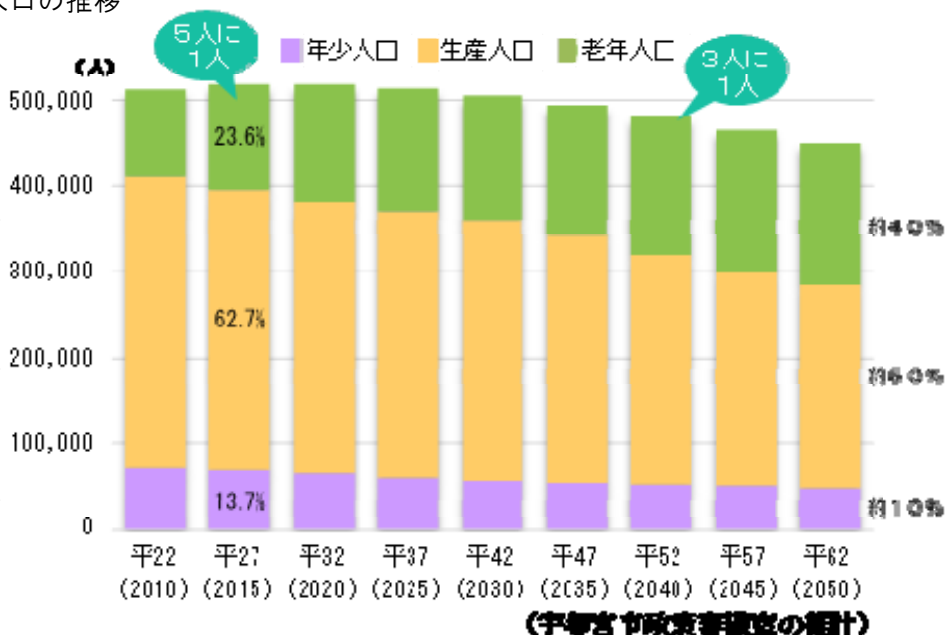
総人口の推移



(宇都宮市政策審議室の推計)

また、本市の年齢別人口を見ると、老年人口(65歳以上)の構成比は、平成27年(2015年)の23.6%から、平成62年(2050年)には約40%へ高まる一方、年少人口(0歳~14歳)は、13.7%から約10%へ、生産年齢人口(15歳~64歳)は、62.7%から約50%へと、それぞれ構成比が低下すると見込まれます。

年齢別人口の推移



(宇都宮市政策審議室の推計)

2 本市の現状と懸念される事項

(1) 市街地の推移

二荒山神社を中心として集中していたまちは、人口の増加と比例しながら人口集中地区(D I D)が広がり、同時に中心部と郊外部における密度のメリハリが少なくなっています。

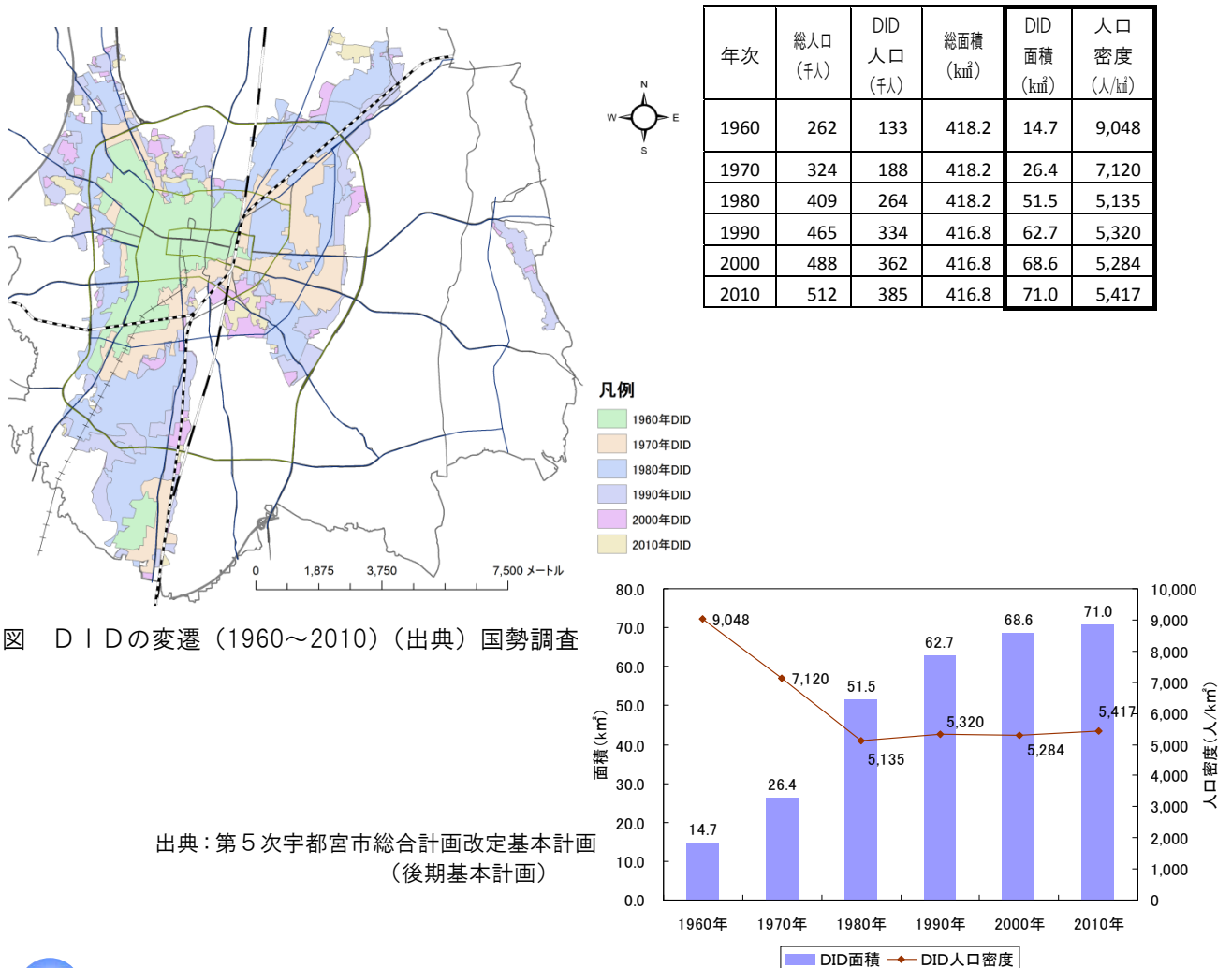


図 D I Dの変遷（1960～2010）（出典）国勢調査

市街地の低密度化が進んだ場合に懸念される事項

▽人口減少時代を迎え、住宅地や集落の居住者がまばらになる

⇒・人口密度が低下し、様々なサービスの提供が非効率になる（近所の店舗や診療所の撤退などによりサービスを受けにくくなる）

・住民間の距離が遠くなり、コミュニティの分断などが起こる

▽交通空白地域が増加する

⇒・公共交通の利用者が減少し、バス路線等が廃止される

・自家用車での移動が増加し、CO₂の排出量が増加する

▽空き家、空き地が増加する

⇒・管理できない空き家等が増え、防犯・防災上の不安が増える

・草木の繁茂や建物の破損など空き家等の周辺の住環境が悪化する

(2) 農地や農家の減少

本市の農地面積は年々減少し、この20年間で1割減少しています。また、農家戸数は平成2（1990）年の8,647戸から平成22（2010）年には6,141戸と、約3割も減少しています。

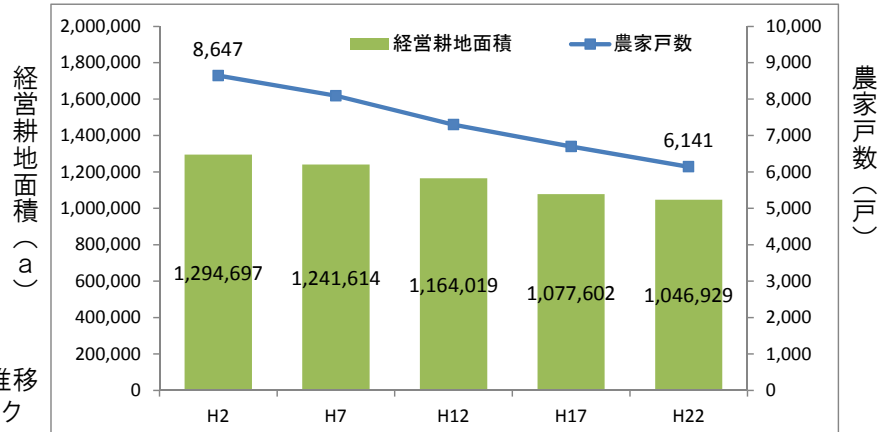


図 農地面積（経営農地面積）の推移（出典）宇都宮市統計データバンク

農地や農家の減少が進んだ場合に懸念される事項

▽良好な農地が減少していく

- ⇒ ・生産力が低下し、農産物の供給量が減少する
- ・後継者不足など農業の担い手が減少し、農村活力が低下する
- ・水を蓄えた田んぼが減少することで、保水機能など農業の持つ多面的な機能が失われる

(3) 公共施設やインフラの更新・補修時期の集中

道路・橋りょう等の維持管理費は200億円程度で横ばいに推移しています。また、高度経済成長期に建設された公共施設やインフラは、建設から30年以上経過しています。

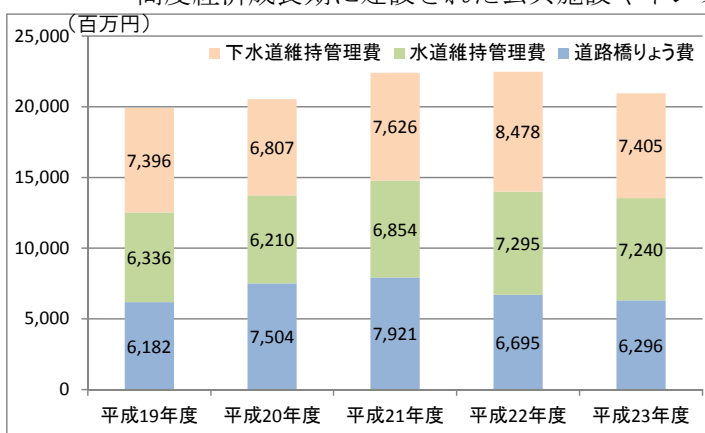


図 インフラ維持管理の推移（出典）「市町村別決算状況調」（総務省）及び宇都宮市上下水道局HPより作成

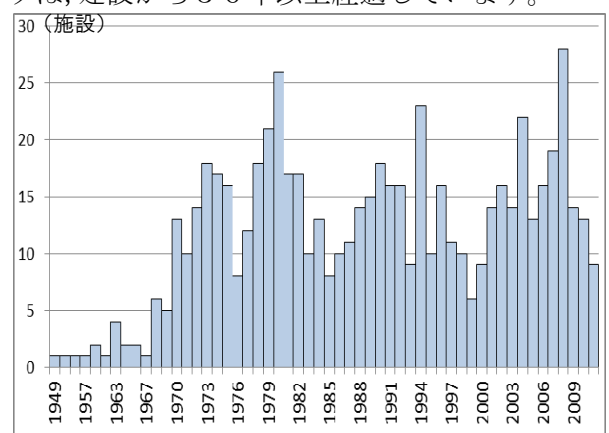


図 公共施設の建築数の推移（出典）宇都宮市

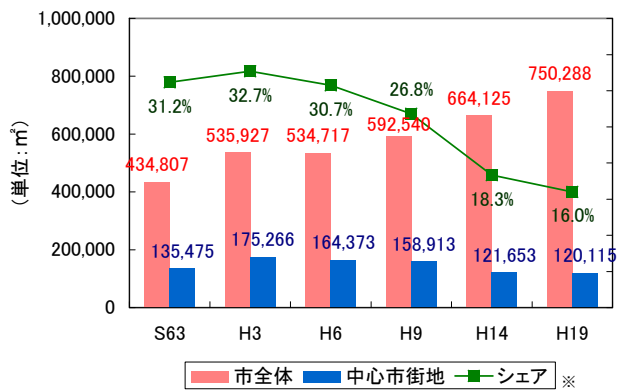
公共施設等の更新・改修時期が集中した時、懸念される事項

▽これまでに建設された公共施設・インフラ施設の維持更新が必要となる

- ⇒ ・人口減少により税収が減少する中、維持更新に係る財政負担が増加していく
- ・身近な公共施設の統廃合などの必要性が高まる

(4) 商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化

市街地の拡大とモータリゼーションの進展を背景に、都市機能は、郊外・分散立地しています。特に商業施設は、高速道路インターチェンジや工業団地の周辺など郊外への出店が多く、中心市街地では、大規模小売店舗の撤退が相次いでいます。



※ 「シェア」とは、小売業の売場面積において、市全体に占める中心市街地の割合をいう

図 小売業の売場面積の推移 (出典) 商業統計調査

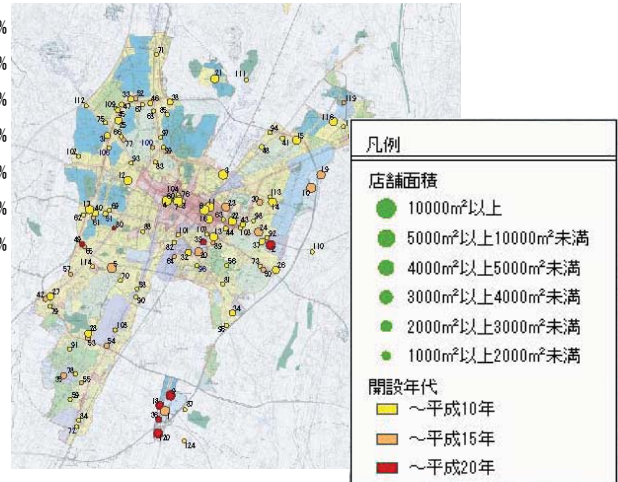


図 大規模集客施設の立地状況 (出典) 宇都宮市中心市街地活性化基本計画

商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化進んだ場合に懸念される事項

▽本市の顔である中心市街地の衰退が進む

- ⇒ ・居住者、来街者が減少により、にぎわいが低下していく
- ・集客力や発信力などの衰退により、本市のブランド力が低下する
- ・人や物の交流の場が他の都市に移っていく

▽市内各地域の利便性の低下が進む

- ⇒ ・郊外ロードサイド上の大規模店舗間の競争・競合が進む（一部は撤退していく）
- ・歩いて行ける範囲にある、日常生活で必要となる商品・サービスを提供する店舗等が撤退する

▽自家用車に依存した日常生活行動が強まる

- ⇒ ・分散化した施設を利用するため、自家用車による移動を強いられ、二酸化炭素の排出量を増加させることにつながる

(5) 交通利用手段の状況

市民の代表交通手段構成を見ると、自動車への依存が強くなっています。また、鉄道やバスの利用者推移を見ると、公共交通利用者の減少が顕著になっています。

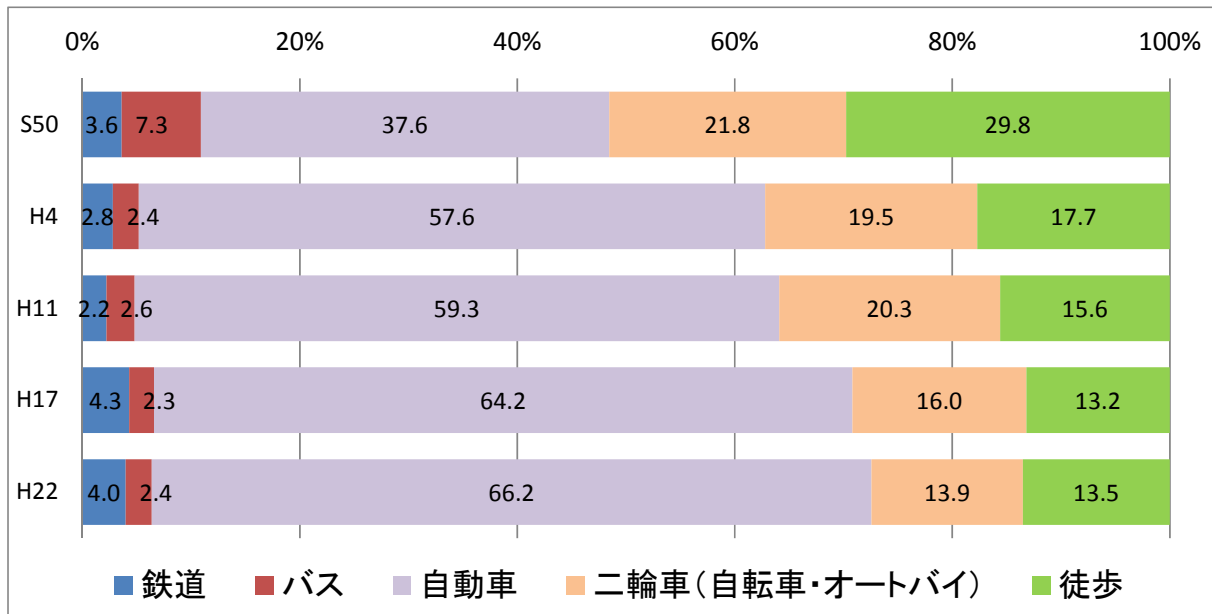


図 全目的の代表交通手段構成

(出典) S50,H4：宇都宮都市圏パーソントリップ調査 H11,H17, H22：全国交通特性調査

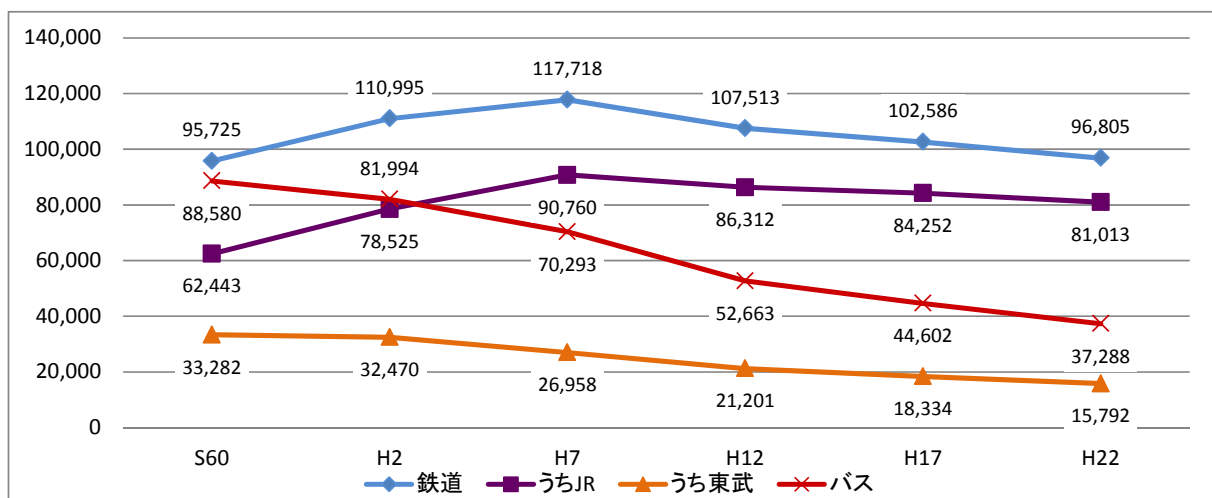


図 鉄道バス利用者推移

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

公共交通の利便度の低下が進んだ場合に懸念される事項

▽自家用車に依存しなければならない状況が進む

⇒・鉄道や路線バスの減便・廃止などが進む

- ・自ら運転できなくなった時には、外出等が困難となる
- ・自家用車から公共交通への利用転換が進まず、二酸化炭素排出量が減少しない

【参考】 市内大学生が感じる将来の不安

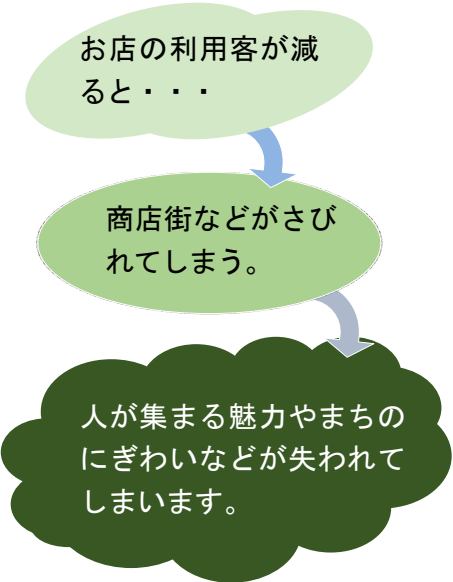


今後の宇都宮はどうなってしまおうでしょう？

「このまま人口減少・少子超高齢化が進むと、宇都宮はどうなってしまおうか？」をテーマに、これからの宇都宮市のまちづくりを担う市内の大学生と意見交換を行いました。

意見交換の結果、大学生はこのようにことに不安を感じているようです。

遊びに行ける場所がなくなってしまうのでは？



例えば・・・ 高校生のEさんは、友達と買い物を楽しむことが大好きです。しかし、住んでいる地域や街なかには店が少なく、楽しめるイベントなどもないため、不満を持っています。

ゆくゆくは地元を離れ、店が多くにぎやかな都会への進学や就職などを考えるようになりました。



昔からのまちの魅力が失われてしまうのでは？

地域の人口が減ると・・・

地域の伝統行事やお祭りなどの担い手がいなくなる。

地域で受け継がれてきた伝統や人のつながりなどが失われてしまいます。

例えば・・・ Fさんの息子世帯は東京に住んでいます。夏休みやお正月に帰省してくる孫に会うのが楽しみです。孫たちは夏祭りや縁日などに行きたいとせがみますが、地域ではそうした行事の担い手が減り、最近はめっきり行われなくなりました。Fさんはつまらなそうな孫たちを見るたびに、寂しい気持ちになります。



病院や買い物に行けなくなってしまうのでは？

電車・バスなどの利用者が減ると・・・

運行本数が減り、公共交通の選択肢が少なくなる。

病院や買い物などに出かける際に不便になってしまいます。

例えば・・・ Aさんは高齢で自動車を運転しなくなりました。住んでいる場所は街から遠く、病院や買い物にはバスや電車を使いますが、本数が少なく、料金も負担となっています。大きな病気になったときの不安や、毎日の生活に必要な買い物に不便を感じる生活を送っています。



働く場所がなくなってしまうのでは？

働き手が減ったり、
市場が縮小すると・・・

企業や工場は撤退、
移転してしまう。

働きたいという人たちの働く場がなくなってしまう。

例えば・・・ 卒業を控えたCさんは地元で就職先を探していましたが、良い就職先が見つからず、企業や工場が多い大都会で就職することにしました。
愛着のある地元を離れたくなかったのですが、勤務先のまちでひとり暮らしをすることになりました。



子育ての負担が大きくなってしまふのでは？

子供の数が減ると・・・

学校や教育関係施設の維持が難しくなる。

通学にかかる費用や教育環境を確保するための出費などが増えてしまいます。

例えば・・・ 子育て世代のBさん夫妻の地域では児童数の減少で学校が統合され、子供たちはスクールバスで通うことになりました。
教育関係の施設や塾なども減り、それらを街まで行って利用するための負担が大きく、生活しづらくなったと感じています。



安全・安心な生活ができなくなってしまうのでは？

人口減少や産業の停滞などで財政状況が悪くなると・・・

道路や橋、公共施設などの維持が難しくなる。

施設の補修や整備にかかる余裕がなくなり、安全な利用ができなくなってしまう。

例えば・・・

Dさんの近所では道路や橋が傷んでいて通りづらく、崩れないかという心配もあります。さらに道路側溝も古いままで雨の日は道路冠水してしまうなど、生活に影響が出ています。

また、利用されなくなった公共施設が増えているなど、大きな災害や防犯面などへの不安を抱えながら生活しています。



美しい自然が減り、動植物のバランスが崩れてしまうのでは？

地域の人や農家などが減ると・・・

人の手が入らないことで、里山や田園は荒れてしまう。

美しい里山や田園の風景が失われてしまいます。また、野生動物が増え、農業や安全な生活が脅かされてしまいます。

例えば・・・

農村部で生まれ育ち、今は街なかに住むGさんは、実家に帰って、子供と自然の中で遊ぶのを楽しみにしています。

しかし、Gさんが子供のころに遊んだ山や川、森は雑草が生い茂り、野生のイノシシなども頻繁に目撃されるようになるなど、危なくて遊ぶことができなくなってきました。

地域の自然や自分がしてきた遊びなどを子供にも味わってほしいと思っていたGさんは残念に思っています。



第Ⅱ章 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿

1 求められる都市の姿

(1) 社会潮流の変化への対応

ア 社会的に質の高い生活が享受できる都市づくり

今後、人口減少や少子・超高齢社会が到来する中、市民のライフスタイルの変化や行政ニーズの多様化に対応することのできるまちづくりが求められています。

イ 環境にやさしい都市づくり

地球温暖化などの地球環境問題への対応は、市民の日常生活や事業者の活動などとも深く関わっており、地域レベルでの取組の強化が求められています。

ウ 地域産業・経済の持続的な発展

高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業やその担い手となる人材、にぎわいや活力を生み出す交流人口の増加が求められています。

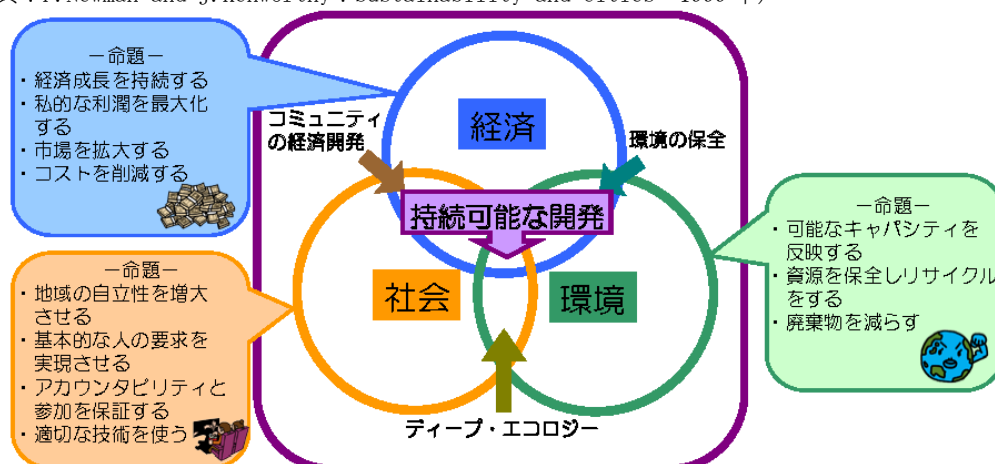
これらの社会潮流については、都市が持続可能な発展^{※1}をするために必要となる、社会・環境・経済の3つの構成要素^{※2}であり、これらを前提にまちづくりを進める必要があります。

※1 「持続可能な発展（開発）」とは、現代の世代が、将来の世代の利益や要求を充足する能力を損なわない範囲内で環境を利用し、要求を満たしていこうとする理念で、国際連合の「環境と開発に関する世界委員会」（通称「ブルントラント委員会」）が1987年に発行した最終報告書『地球の未来を守るために』（通称「ブルントラント報告」）で、その中心的な理念とされた。

※2 イクレイ（ICLEIー持続可能性をめざす自治体協議会）が1994年に発表したレポートによると、「持続可能な開発は、自然やインフラシステム、社会制度の運用を脅かすことなく、コミュニティの全ての住民に対して、基本的な『環境』・『社会』・『経済』のサービスを提供する開発を指す。」と定義されている。

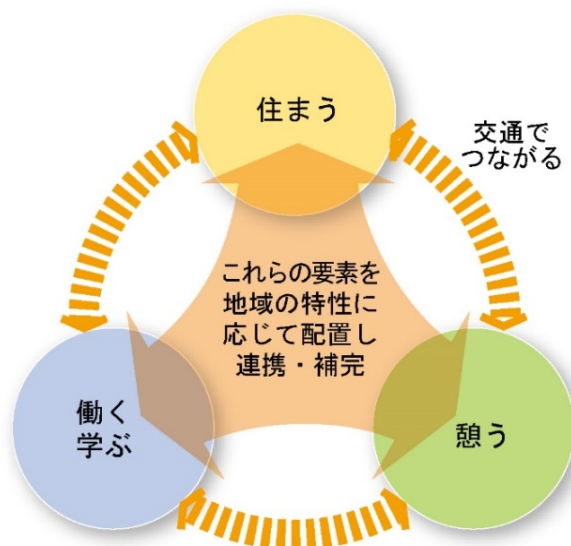
※ 図 持続可能な開発（発展）の3要素

（出典：P.Newman and J.Kenworthy：Sustainability and cities 1999年）



(2) これからのまちづくりに求められる機能

これからのまちづくりにおいては、市民の日常生活の要素である「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」充足させるために必要な各種の都市機能を集約するとともに、それらの要素を「交通」により補完・連携がなされるような、都市空間を形成することが必要です。



(出典：「アテネ憲章」1933年)

ア 「住まう」

今後、人口減少局面の到来が予測される中で、これまでのような増加する人口の受け皿としての市街地形成から、市民の居住や日常生活を支える都市機能を拠点やその周辺に集約した都市の形成へと転換を図ることが必要です。

また、集約都市の形成には、中心市街地への一極集中ではなく、これまでの本市の成り立ちを踏まえた地域の拠点への集約も進めるとともに、郊外に広がる農地や森林などの自然環境との調和や、既存コミュニティの維持・強化が必要です。

イ 「働く・学ぶ」

経済のグローバル化などに伴い、我が国経済の先行きが明確に見通せない中であっても、本市経済の持続的成長を促すために、市民の働く場として、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業や事業所、高い知識を得る場所などが集積する拠点を形成することが必要です。また、本市の強みである農業を維持・強化することも重要となります。

さらには、本市産業の担い手となる人材をはじめ、様々なまちづくりの原動力となる、こころ豊かで魅力あふれる「人づくり」を進めるための環境を整備していくことが必要です。

ウ 「憩う」

市民の生活の質の向上を図るためには、スポーツ、娯楽、文化・芸術等をはじめとした、充実した余暇を過ごすことのできる環境の確保が必要です。

また、これまで人口増加に伴う市街化の進展によって、それまで身近にあった里山や農地などの自然環境が少なくなってきた中で、今後、人口減少などによって変わる都市の姿にあわせ、市民の憩いの場を確保していくことも重要となります。

さらに、市民だけでなく、外部からの来訪者に対しても宇都宮ならではの質の高い憩いを提供できるよう、都市のブランド力を高めていく必要があります。

エ 「交通」

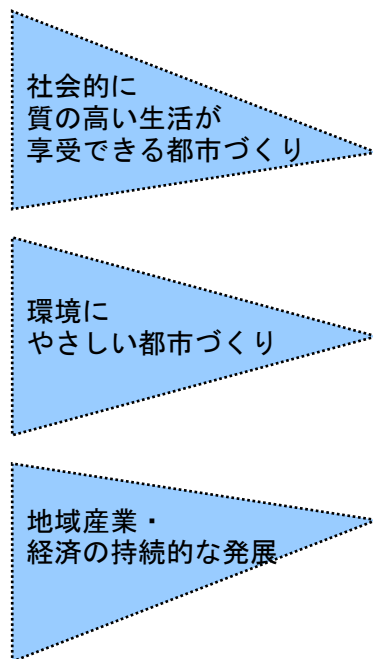
今後の超高齢社会の到来や地球環境問題に対応した持続的な都市形成のためには、過度に自動車に依存せず誰もが自由に移動できるまちづくりが重要であり、公共交通のネットワークを強化するとともに、自転車も含めた交通の結節機能や利用環境を充実させる必要があります。

また、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するためには、渋滞の解消や高規格道路へのアクセス向上など、円滑な道路ネットワークを構築する必要があります。

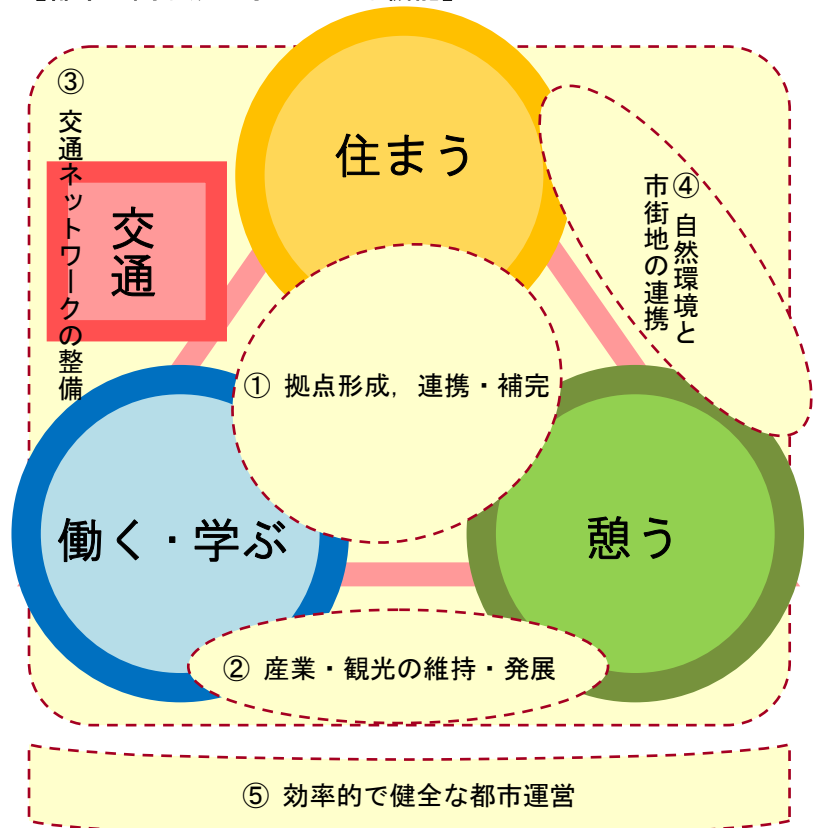
2 今後のまちづくりの理念

本市が将来の都市像として掲げている『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を着実に進めていくため、「形成ビジョン」では、21世紀半ばの2050年を見通した社会潮流や都市に求められる機能を備えた空間形成を実現できる将来の都市形成の方針とその施策を示し、今後も持続的に発展し続けることのできるまちの実現に取り組みます。

【社会潮流】



【都市空間形成に求められる機能】



実現するための都市の姿 『ネットワーク型コンパクトシティ』

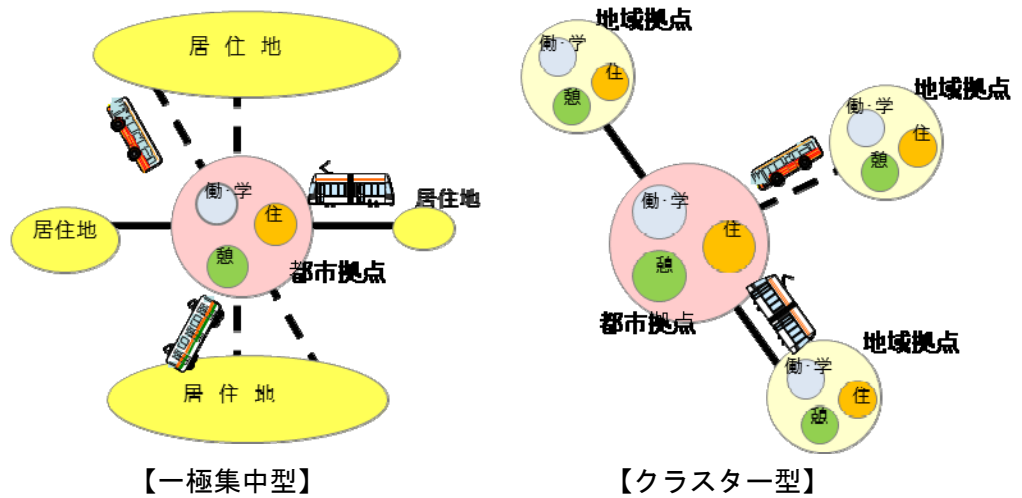
【『ネットワーク型コンパクトシティ』実現のための5つの柱】

- ① 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市
- ② 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市
- ③ 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市
- ④ 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市
- ⑤ 効率的で健全な都市運営を実現する都市

3 『ネットワーク型コンパクトシティ』の考え方

(1) 一般的なコンパクトシティの姿

コンパクトシティは、一般的に、都市の特性により以下のような構造がみられます。



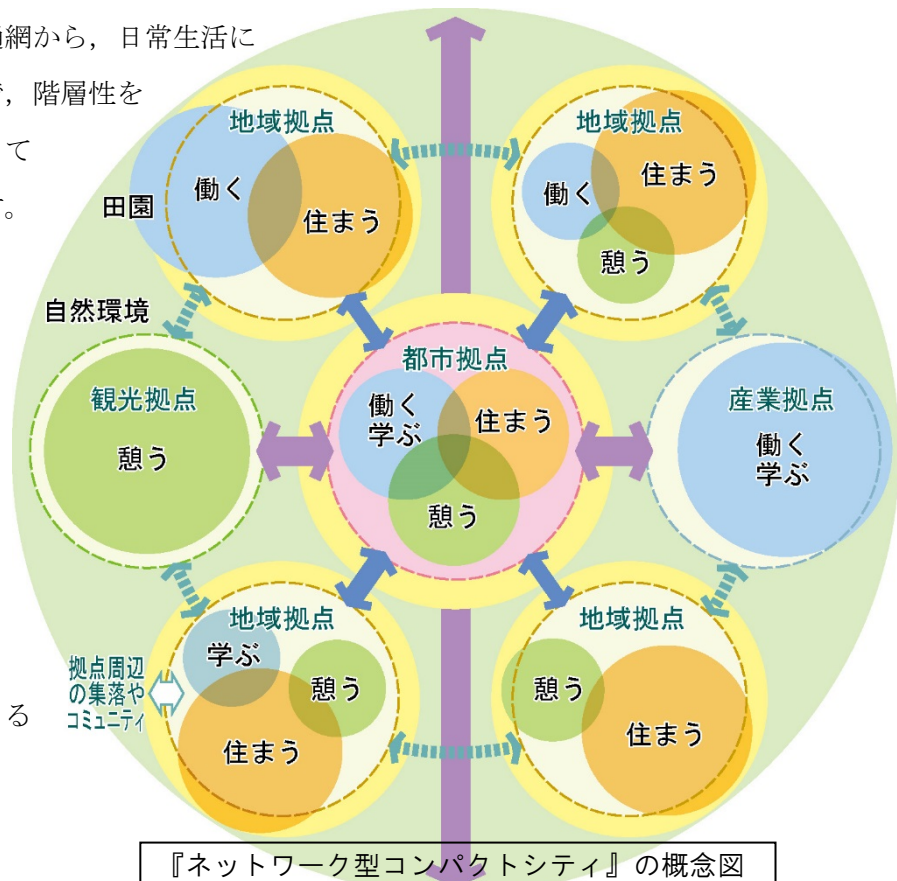
(2) 本市の目指す都市のかたち

本市のこれまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型による都市空間となる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指します。

その形成に当たっては、本市の中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点を形成します。

また、本市の骨格となる交通網から、日常生活に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・補完を進めます。

これらの「拠点化」「ネットワーク化」によりまちづくりと交通施策を一体的に進めることで、コンパクトなエリアにおいて、日常生活に必要な機能が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を形成します。



『ネットワーク型コンパクトシティ』の概念図

■ 本市が目指す、『ネットワーク型コンパクトシティ』の特徴 ■

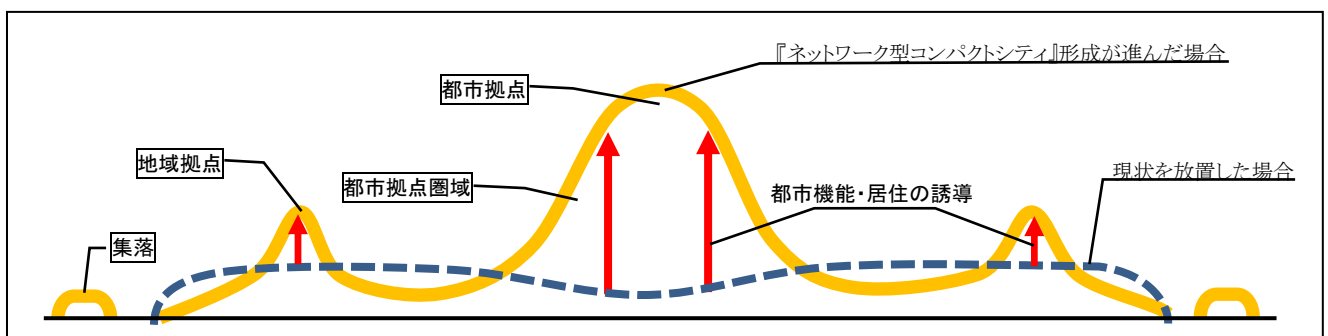
〔拠点化の促進〕

- ・市の中心部に配置・形成する『都市拠点』には、全ての都市機能（「住」、「働・学」、「憩」）を集積するとともに、それぞれの機能が都市の競争力をけん引する高次性・広域性を備えます。
- ・各地域に配置・形成する『地域拠点』には、市民の日常生活を支える地域の拠点として、「住」に関連する多様な都市機能を集積するとともに、地域特性に応じた「働・学」「憩」に関する都市機能を備えます。
- ・『都市拠点』と『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。
- ・『都市拠点』、『地域拠点』に加え、地域特性や都市計画の土地利用区分を踏まえた、高次の「働・学」に関連する都市機能を備えた『産業拠点』や、高次の「憩」に関する都市機能を備える『観光拠点』を配置・形成します。
- ・なお、拠点形成に当たっては、都市計画の土地利用区分に基づく都市機能配置を基本としながらも、これからの人口減少時代に対応した柔軟な都市機能の配置・集積を図ります。
- ・拠点の周縁部や郊外部において、農地や里山林などの緑豊かな自然を維持・保全します。

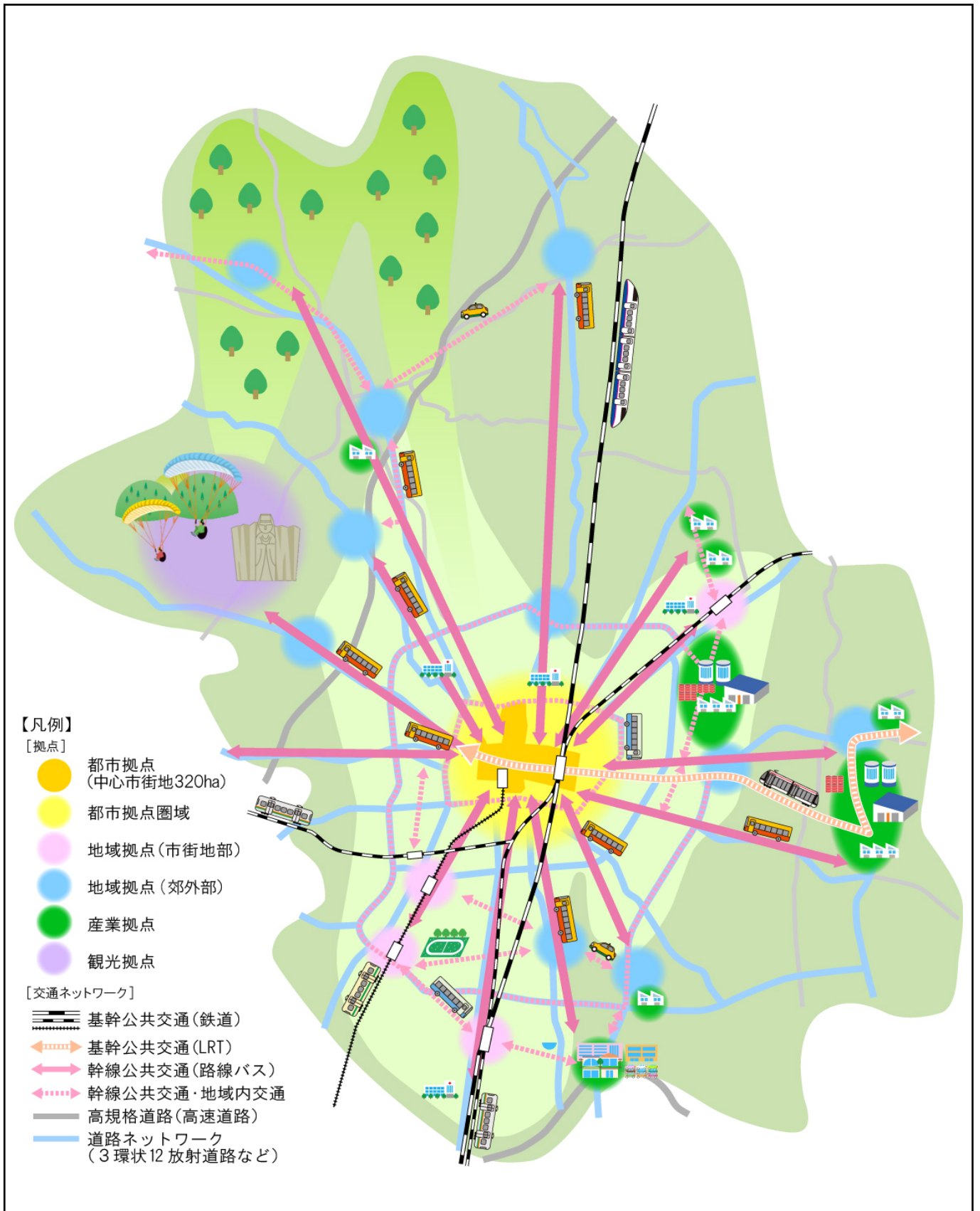
〔ネットワーク化の促進〕

- ・『交通ネットワーク』については、都市拠点と各拠点の間を結ぶ、放射状の基幹・幹線交通を基本に支線交通等の階層性を有する「公共交通のネットワーク」や、公共交通や経済活動の活性化を促す「道路のネットワーク」の構築により、バランスのとれたネットワークを形成します。
- ・各拠点間も地域特性に応じた交通ネットワークで結び、それぞれ役割を補完しあう関係を構築します。
- ・全ての市民が、各拠点の都市機能や施設に便利で快適にアクセスできる移動環境を形成します。

【 都市構造の密度イメージ 】



【 都市構造のイメージ 】



第三章 将来の都市形成の方針

1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市

市の中心部に配置・形成される『都市拠点』と、各地域に配置・形成する『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。

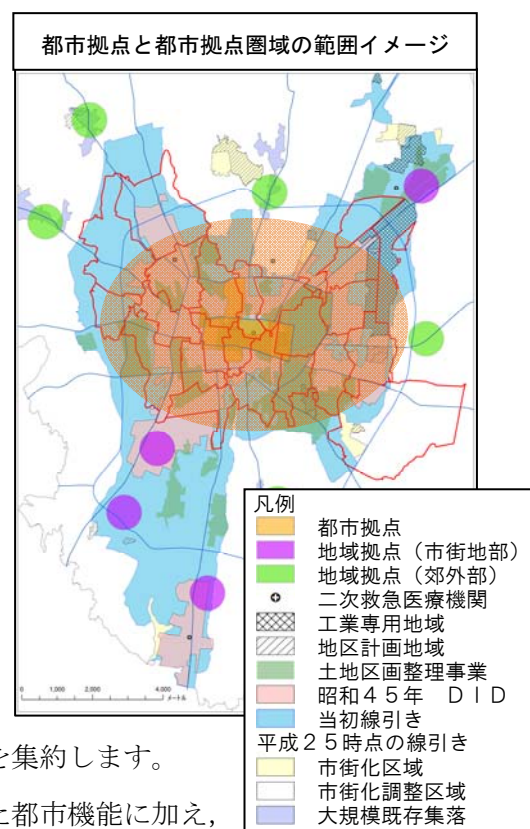
なお、これらの拠点等の形成に当たっては、単なる都市の機能の集積だけでなく、市民の生活の質や都市の活力を高めるため、環境にやさしい空間を形成するとともに、その地域におけるコミュニティ形成の経緯を踏まえた市民同士の連帯や、福祉的なサービスへのアクセス性を確保することで、そこに居住する市民同士が、これまで以上に家族や地域のつながりによって相互に扶助する環境を実現します。

(1) 都市拠点の形成

土地利用や都市機能の配置，都市基盤整備が一体としてまとまっているエリアである，中心市街地（『都心部グランドデザイン』における都心部の範囲約320ヘクタール）を都市拠点とし，本市全体の活力をけん引する高次の商業・業務機能などの都市機能を高度に集積します。

ア 都市機能の集積・集約

- ・ 中枢性や広域的な求心性を高めるため，行政機関を始め，専門的な知識を必要とするサービス産業や，高い機能を有する医療・福祉，金融などの都市機能を集約します。
- ・ 都市での生活を豊かにするため，日常生活に密着した都市機能に加え，高度な商業機能を集積します。
- ・ 本市の経済に大きな比率を占める第三次産業を活性化させ，市民の労働の場を提供するため，商業・業務機能の集積を図ります。
- ・ 市民の高度な学びを支えるとともに，日常生活から離れ娯楽や憩いを得るため，教育，文化・芸術，情報，娯楽施設など，全市的・広域的な都市機能を集積します。
- ・ 都市機能の集積に当たっては，憩いやゆとりを生み出す光や風の通り道を確保するとともに，集積した都市機能に必要なエネルギー利用の効率性を高めることができる都市基盤づくりを進めます。



イ 交通結節点の整備

- ・人・モノが活発に交流できる基盤の創出を図るため、公共交通の輸送効率の向上、円滑な乗り継ぎ利便性の確保ができるような、多様な交通の結節点の整備、利用環境の充実を図ります。
- ・自動車に頼らずに各拠点に気軽にアクセスできる交通結節機能の充実を図ります。

ウ 居住人口の増加

- ・都市拠点においては、都市としての活力やにぎわいを生み出すため、高次の都市機能が集積し、高い利便性を得られる環境を活かし、居住人口の集約を図ります。
- ・人口減少局面にあっても、本市の顔にふさわしい人口規模を都市拠点に確保します。

エ 「都市拠点圏域」の設定

- ・内環状線の付近に位置する、「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」の各地域については、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ことから、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、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ます。

[拠点の都市空間形成のイメージ]

都市拠点イメージ

- 駅前から商業・業務施設が高度に集積
- 居住、医療・福祉などの機能が複合的に集積した再開発ビルが林立
- 老朽建築物の一体的な更新がなされ、統一性のある都市景観が形成
- 歩行空間と調和の取れたLRT等の公共交通網が整備

- 高度な都市機能が集積した中心市街地にふさわしい風格のある街並みが形成
- にぎわいと潤いを創出するイベント・交流スペースが配置
- 生活の質を高める文化・芸術施設等が配置
- 交通結節機能の充実による高いアクセス性



(2) 地域拠点の形成

日常生活を支える地域拠点を、「鉄道駅」や「これまでの集落の成り立ち等を踏まえた場所」を中心の目安に市内14か所に配置し、都市拠点との間や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都市機能を充足できるよう、地域特性に応じた都市機能を集約します。

地域拠点の配置については、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拠点の中心の目安とします。

		地域拠点の中心の目安	関連する地域
市街地部	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
郊外部	主要な幹線道路等の結節点	田原街道×長岡街道	豊郷
		鬼怒通り×清原中央通り	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
		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

また、地域拠点の範囲については、超高齢社会を見据え、歩いて移動できる範囲となる一定のエリアとして、拠点の中心の目安から概ね半径500mの範囲内を基本とし、地形や用途区分、農業振興地域など各地域の状況を勘案して区域設定を行います。

【参考】歩いて移動できる範囲

平成23年9月に実施した「宇都宮市まちづくり市民アンケート」や、「不動産情報サイト事業者連絡協議会」アンケートの調査結果に基づく徒歩圏（徒歩10分～12分≒800m～1km）に基づくと、概ね直径1km（半径500m）の範囲が拠点の範囲となる一定エリアと考えられる。

ア 都市機能の集積・集約（「地域拠点に立地する都市機能の内容」については次ページ）

- ・子どもから高齢者まで誰もが安心して快適に生活できるよう，商業・医療など，活気あふれる生活を支援する日常生活に密着した都市機能を集積します。
- ・鉄道駅を核とする地域拠点には，一定規模の人口を必要とする商業などのサービス機能を配置します。
- ・郊外部に立地する地域拠点では，コミュニティ支援施設などの地域の交流を促進する機能や，農業の振興に資する機能などを配置します。

イ 交通結節点の整備

- ・ひとや環境にやさしい移動の環境を整えるため，地域内を移動するための徒歩や自転車，低炭素型の小型モビリティ，地域内交通と幹線公共交通の結節点を整備します。

ウ 居住人口の増加

- ・市街化区域における地域拠点は，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ことから，歩いて移動できる範囲において，一定の人口を集積します。
- ・市街化調整区域における地域拠点は，本市農業の発展やライフスタイルの多様化に配慮しながら，地域内住民の良好な生活環境の維持・向上を図るため，居住を集約します。

[拠点の都市空間形成のイメージ]

地域拠点イメージ

- 鉄道駅と隣接したバスターミナルなど，強い交通結節性が存在
- 日常生活に必要な商業施設，公共施設等が近接して立地
- 高い防災性やバリアフリー性を備えたゆとりある都市空間
- 集合住宅や戸建住宅の近接による高い生活利便性

- 地区市民センターや学校等の公共施設，医療・福祉，公共交通の結節機能などがコンパクトに配置
- 地域内の移動や，都市拠点・近隣地域拠点への円滑な乗り継ぎ利便性を確保
- 農産物直売所など，地産地消や地域の交流を促進する機能が配置



【地域拠点に立地する都市機能の内容】

人口規模に応じた施設立地の可能性調査や、市民へのニーズ調査の結果を踏まえ、行政サービス機能をはじめ、「食料品・日用品を買う」「入出金・振込をする」「医者にかかる」の各生活行動に関するサービスを、全ての地域拠点で享受できるようにします。

上記の都市機能のうち、大規模なサービス提供施設や、その他の生活行動（外食をする、衣料品を買う、遊びに行く など）に関する都市機能については、拠点間の公共交通アクセス性の向上により補完・充足を図ります。

また、行政サービスに係る都市機能の立地の考え方については、今後「公共施設等マネジメント方針」等において整理を行います。

【 全ての地域拠点に備える都市機能 】

市民の生活行動	都市機能の施設例
食料品・日用品を買う	食料品店，コンビニエンスストア， クリーニング店 など
入出金・振込をする	A T M，郵便局，J Aバンク，信用組合・ 金庫 など
医者等にかかる	診療所，歯科医院，接骨院，鍼灸院， 理・美容店 など

【 行政サービスに係る都市機能 】

市民の生活行動	都市機能の施設例
教育を受ける	小学校，中学校
公的機関の用事を済ます	地区市民センター，出張所

2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市

本市の持続的な発展に向け、都市の活力を高めていくため、市内の経済活動が活発化し、市外からより多くの来訪者を集め、21世紀の半ばにあっても、広域的な都市圏における存在感や中枢性を高めていくことができるよう、『産業拠点』『観光拠点』を形成します。

(1) 産業拠点の形成

- ・本市が人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業、研究開発機能や流通業務機能などが集積した産業空間の形成を図ります。
- ・幹線道路や公共交通などの利便性が高く、これまでも「宇都宮市総合計画」や「宇都宮市都市計画マスタープラン」に位置づけられてきた、「清原工業団地」、「宇都宮工業団地」、「河内工業団地」、「瑞穂野工業団地」、「河内中小工場団地」、「テクノポリスセンター地区」、「インターパーク地区」、「宇都宮インターチェンジ周辺地区」を産業拠点とします。
- ・各産業拠点には、立地する事業者の活動の活性化に資するインフラや施設の充実を図るとともに、都市拠点や地域拠点から基幹・幹線交通によるネットワークを構築し、結節機能を高めていきます。
- ・市民の雇用を確保するため、既存の工業団地へ新たに立地する事業者の誘導を図るとともに、既に立地している事業者の撤退を食い止めます。
- ・「宇都宮インターチェンジ周辺地区」については、これまでも交通の結節点として、基盤の整備が図られてきていますが、長年にわたり低利用の状況となっていることから、市北西部地域の活性化にも資するよう、積極的な利活用を図ることとし、高規格道路と一般道路が接続する広域道路交通の結節性や、観光拠点との近接性などの立地特性を十分に活用し、交通結節機能と公共交通ネットワークの充実を図るとともに、流通業務機能や生産機能のほか、周辺の環境も勘案しながら、交流人口の増加に繋がる都市機能の誘導を図ります。

(2) 観光拠点の形成

- ・地域固有の自然等を活かした観光資源を有し、これまでも「宇都宮市総合計画」や「宇都宮市都市計画マスタープラン」に位置づけられてきた、市北西部の「古賀志地域」や「道の駅うつのみやろまんちっく村」を含む、「大谷周辺地域」を観光拠点とします。
- ・地域資源、歴史や伝統・文化を生かした特色ある地域空間の創出を図ります。
- ・観光拠点には、公共交通の利便性を確保するとともに、インターチェンジなどによる自動車でのアクセス性に優れた拠点の形成を図ります。

3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市

市民生活を豊かにし、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するため、鉄道やLRTなど広域性を持つ交通から地域内交通などの身近な生活を支える交通まで、事業者等と連携を図りながら階層性を持った公共交通ネットワークを構築するとともに、自転車走行空間・歩行空間の整備や道路ネットワークの構築などにより、バランスの取れた交通ネットワークを形成することで、過度に自動車に依存することなく、誰もが自由に移動できる、地球環境・生活環境に優しいまちをつくります。

(1) 公共交通ネットワークの形成

拠点間を結節する軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通により、階層性のある公共交通ネットワークの構築を図ります。

ア 拠点間を結節する公共交通ネットワークの構築

基幹公共交通と、それらとの接続性が高い幹線公共交通により、都市拠点を中心に放射状に広がる公共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の連携を強化します。

- (7) 基幹公共交通：本市の骨格となる公共交通として、都市拠点から南北・東西方向の軸で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・速達性など高いサービス水準を提供します。

【南北方向】

既存鉄道である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

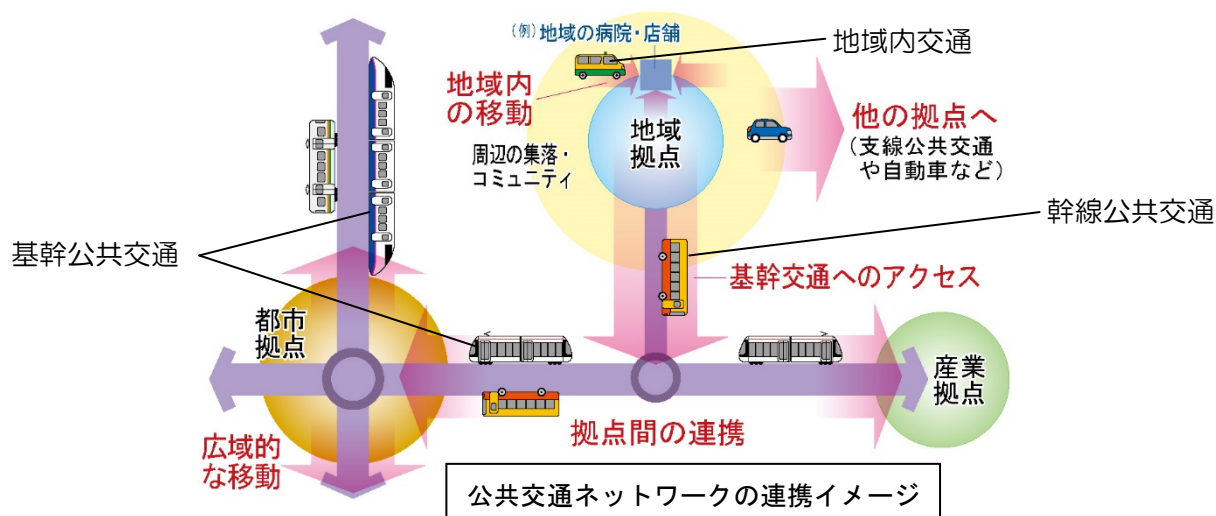
- (4) 幹線公共交通：基幹公共交通と連携して、都市拠点と地域・産業・観光の各拠点間を結ぶ主要なバス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設^{※1}へのアクセスを支援する公共交通で、放射状に路線を配置し、沿線地域の特性に応じたサービス水準の維持・向上を図ります。特に、二次救急医療施設へのアクセスについては、公共交通ネットワークの導線を確保するとともに、運行頻度を高めることで、市民の利便性の向上を図ります。

※1 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）

イ 面的な公共交通ネットワークの整備

今後、増加していく高齢者をはじめ、すべての地域住民の身近な移動手段として、面的に地域をカバーする公共交通ネットワークが必要な地域において、地域内交通を整備することで、自動車に過度に依存しないまちを実現します。

また、隣接する拠点との連結においては、交通需要の実態にあわせ、地域内交通による定時定路方式の運行や相互乗り入れ等によりネットワークを構築するものとし、一定の需要が見込まれる場合においては、支線公共交通の配置を検討します。



(2) 道路ネットワークの形成

都市の骨格となる3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークによって、道路交通の混雑解消や交通の円滑化などを通じた公共交通サービスの向上や、産業拠点や観光拠点へのアクセス性を高め、観光や物流などを通じた経済の活性化を図ります。

ア 市街地交通の円滑化

市街地の交通の円滑化によって、効率的な都市活動を支えるとともに、渋滞緩和による公共交通のサービスの向上や自動車によるCO₂排出量の削減を図ります。

イ 産業拠点や観光拠点へのアクセス性の向上

産業拠点や観光拠点に隣接する自動車専用道路や地域高規格道路への、3環状12放射道路からのアクセス性の向上や、大谷スマートインターチェンジの設置などにより、観光や物流などを通じた経済の活性化を図り、各拠点における都市活動の活性化を促します。

ウ 良好な自転車利用環境の創出

安全性が高く快適な自転車走行空間を整備することで、市民の誰もが自転車を安全で快適に利用できる環境を創出するとともに、自転車利用者の拠点施設の充実などにより自転車の魅力を発信し、市民の自転車の利用・活用を促進することで、自転車のまち宇都宮の実現を図ります。

(3) 交通結節機能の強化

交通結節機能の強化と利便性の向上を図るため、複数の交通手段が接続する場所については、円滑な乗り換えの実現に向けた施設・設備の整備を行うとともに、公共交通沿線の土地利用を検証しながら、住民の生活の利便性向上等に資する都市機能の誘導を可能とする土地利用を図ります。

4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市

市街地の低密度化と、それに伴うコミュニティの希薄化や行財政運営に係る費用の増大など、都市の活力の低下を防ぐため、既に都市基盤が整備されている場所へ居住の集約を図るとともに、郊外に広がる農地を維持・保全しながら、農地や自然環境と市街地の有機的な連携を進めます。

(1) 良好な住宅地の形成

- ・人口減少局面にあっても一定の人口密度を維持するため、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都市拠点や市街地部の地域拠点、公共交通沿線、また自然環境の豊かな郊外部における地域拠点へ、時間をかけて緩やかに居住の移転を図り、適正な住宅地を形成します。
- ・良好な住宅地を形成するに当たっては、既に都市基盤整備の整っている場所での形成を基本に居住の集約・集積を図るエリアを設定し、空き家等の既存ストックの活用を図りながら人口密度を高め、生活の質の向上を図ります。
- ・また、環境に優しい住宅地を形成するため、低炭素型の住まいづくりを推進します。

○将来的に居住の集積・集約を図っていくエリアを、以下のように設定します。

ア 市街地部の居住誘導エリア

- ・居住誘導エリアでは、良好な居住環境の維持に向け、空き家の適正管理を行うとともに、その活用についても積極的に取り組みます。

(7) 都市拠点（約320ヘクタール）

- ・商業・業務機能などの高度な都市機能が集積しており生活利便性が高く、土地の高度利用を前提とした居住などにより人口を集積します。

(4) 市街化区域の地域拠点および公共交通利便エリア

- ・対象範囲：①市街化区域の地域拠点

②市街化区域の公共交通利便エリア：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〕）沿線で、概ね鉄軌道の駅から半径500m、バス停から半径250mのエリア

- ・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エリアである地域拠点と、鉄軌道の駅やバス停などから歩いて移動できる範囲に、一定の人口を集積します。

イ 郊外部の居住誘導エリア

(7) 市街化調整区域の地域拠点

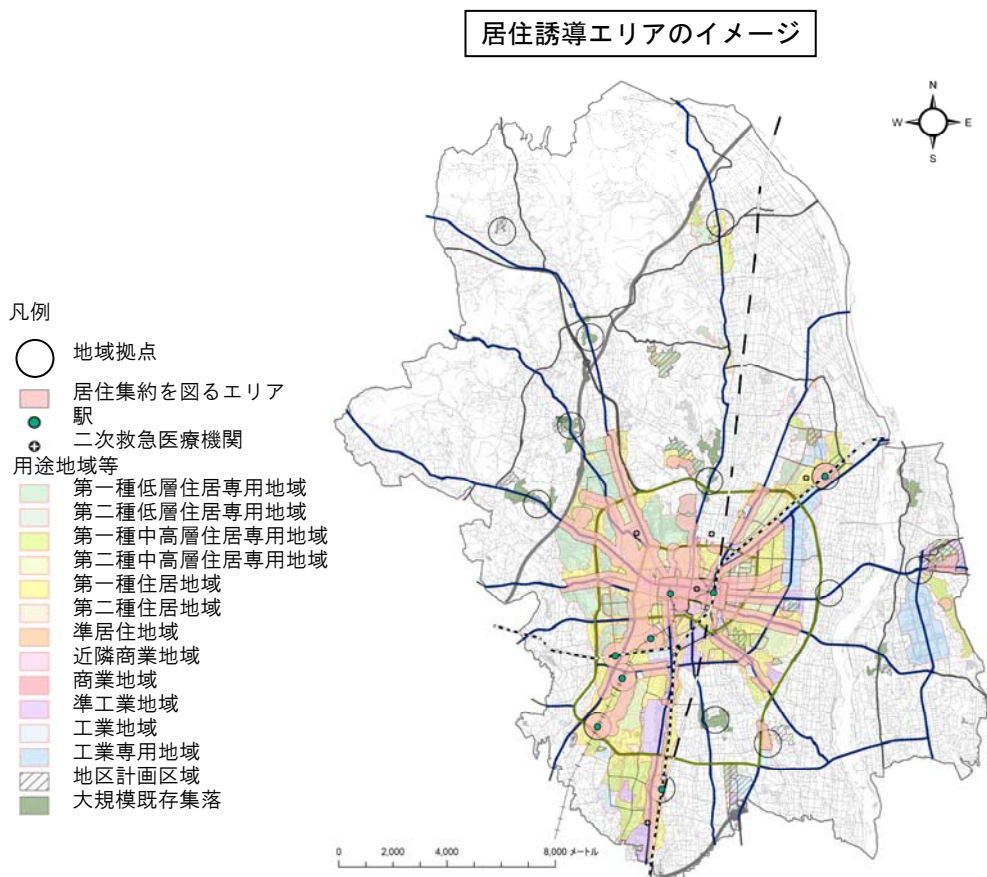
- ・ 郊外部地域の持続性を高めるため、土地利用に見合った生活利便機能の集積や、生活交通の確保、空き家の活用などにより、地域内住民の良好な生活環境の維持・向上を図りながら、地域拠点への居住集約を促進します。
- ・ 地域拠点内の居住誘導にあたっては、市街化調整区域の新たな土地利用の方針を策定することなどにより進めていきます。

(1) 既存集落等

- ・ 対象範囲：地域拠点以外の地区計画・大規模な住宅団地や既存集落
- ・ これまでの地域の特性に応じて形成された地域拠点外の地区計画、大規模な住宅団地や既存集落の居住空間を活用し、地域内の居住集約を促進しコミュニティの維持を図ります。

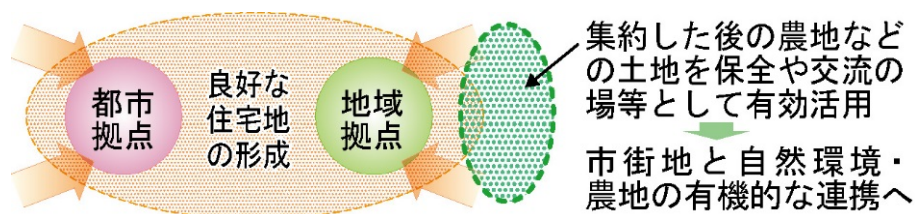
ウ 居住誘導エリア外の土地利用

- ・ 居住誘導エリア外においては、居住集約を図った後の土地の緑地等への転換などによる付加価値の向上や、自然と調和した生活環境を確保していくことなどにより、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進めます。



(2) 農地・森林などの自然環境の維持

- ・農作物や木材などの生産の基盤であり、水資源の涵養機能や防災機能、保健休養機能、大気保全機能などの公益的機能が適切に確保できる農用地、森林の保全を図ります。



5 効率的で健全な都市運営を実現する都市

人口減少の局面を迎える中、民間事業者の活動を支援し、民間活力による拠点の形成やネットワークの構築などの社会資本の集積を進めるとともに、まちづくりの方向性を踏まえ、公共施設の老朽化などへの対応を図りながら、公共施設の適正な配置を図るなど、市民・事業者・行政が一体となって効率的で健全かつ、環境負荷の少ない都市運営を行います。

また、公共交通の充実など広域的な検討が必要なものについては、県や周辺自治体と連携・調整を図りながら取り組んでいきます。

第IV章 『ネットワーク型コンパクトシティ』形成に向けた施策の体系

『ネットワーク型コンパクトシティ』形成に向けた取組については、「第III章 将来の都市形成の方針」で位置づけられた5つの分野ごとに対応した施策体系を構築します。

1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市

(1) 都市拠点を形成するための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
都市機能の集積・集約のため	
□ 広域的な求心性・中枢性を高める高次都市機能の集積	大規模集客施設の立地誘導
	東武宇都宮駅周辺の整備促進
	スマートエネルギーシティ構築の推進（エリアマネジメントによるエネルギー利用の効率化）
	中心市街地活性化の推進
	JR 宇都宮駅周辺地区整備の推進（西口周辺地区、東口整備）
	市街地再開発の促進
□ 高度な商業・業務機能の集積	文化・生涯学習機能の充実
	大規模公有地の利活用推進（都市拠点における大規模空地の活用による業務機能の誘導）
	優良建築物等の整備促進（小規模街区での一体的な建築物の更新）
	中心商業地への出店促進
	魅力ある商店づくりの支援
	医療・福祉など公益的な都市機能の集約
□ 都市の顔となりうる付加価値の付与	空き店舗の有効活用の促進
	交流・情報発信等の場の整備充実（オリオン市民広場、宮カフェ）
	都市緑化の推進
□ 魅力的な都市景観の形成	魅力ある都市景観の形成
	『立地適正化計画』と合わせた規制・誘導方策の構築
交通結節点の整備のため	
□ 都市拠点における円滑な乗り継ぎ利便性の確保	サイクル&ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進
	公共交通同士での乗り継ぎ利便性の向上（トランジット機能の充実）
□ ひと・モノの活発な交流を図る交通結節機能の整備	JR 宇都宮駅周辺地区整備の推進【再掲】

(2) 地域拠点形成のための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
都市機能の集積・集約のため	
<p>□ 市民の日常生活に必要なサービスを提供する都市機能の立地・維持</p>	<p>拠点への医療・福祉施設、子育て支援施設等の誘導促進</p>
	<p>(民間出店の困難な地域における) 公共施設への生活必需機能の付加</p>
	<p>地区市民センター等の機能向上(複合的な地域行政機関の整備)</p>
	<p>金融機能を持つ都市機能の維持・誘導(コンビニエンスストアやATMなどを含む)</p>
	<p>複数地域を圏域とする都市機能の立地の促進</p>
	<p>空き家・空き店舗等の有効活用の促進</p>
	<p>身近な地域における生涯学習機能の充実</p>
	<p>地域特性を活かした商店街の振興</p>
	<p>『立地適正化計画』と合わせた規制・誘導方策の構築 【再掲】</p>
交通結節点の整備のため	
<p>□ 地域拠点における円滑な乗り継ぎ利便性の確保</p>	<p>パーク&ライド、サイクル&ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進</p>
	<p>公共交通同士での乗り継ぎ利便性の向上(トランジット機能の充実) 【再掲】</p>

2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市

(1) 産業拠点を形成するための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
経済基盤の充実強化	
<input type="checkbox"/> 新たな企業の立地誘導	研究機関等の立地誘導の推進 エネルギーセキュリティを高める自立分散型エネルギーの確保 サプライチェーン※の強化を図る産業拠点における物流活性化の促進 ※ 原料の段階から製品やサービスが消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がり
<input type="checkbox"/> 産業イノベーションの創出支援	コミュニティビジネスの取組への支援 新たな産業の創出支援 ベンチャー企業の育成 大学連携の推進
<input type="checkbox"/> 本市に立地する企業の維持	立地企業の流出を引き止めるための産業拠点等の魅力の向上や支援制度の充実
交通結節点の地理的特性を十分に活かすため	
<input type="checkbox"/> 交通結節点を活用した新たな事業者の立地誘導	インターチェンジやトランジットセンターなどの高度な交通結節点周辺における流通業務機能などの整備促進 公共交通結節点での都市開発（公共交通指向型開発〔TOD〕）の促進

(2) 観光拠点を形成するための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
交流人口を増加させるため	
□ 地域資源や歴史・文化の活用	着地型観光の推進 歴史・文化施設の整備と各施設の有効活用及びネットワーク化の推進 大谷地域の活性化の推進（大谷地域の景観，歴史等を生かした地域空間の創出）
□ アクセス性の向上	スマートインターチェンジの有効活用 観光誘客に向けたバス駐車場の整備促進
□ 情報発信の強化	観光で来訪する外国人への情報発信の促進 宇都宮ブランド戦略の推進

3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市

(1) 公共交通ネットワークによる連携を強化するための施策・事業（網かけは新たに検討を進める取組）

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
拠点間を結節する公共交通ネットワーク構築のため	
<input type="checkbox"/> 都市の骨格となる基幹公共交通の充実	東北新幹線の JR 宇都宮駅停車本数の増加による広域移動の充実 L R T の導入
<input type="checkbox"/> 基幹公共交通と連携し, 市民生活を支える幹線公共交通の充実	公共・公益施設へのアクセス性の向上 都市拠点と各拠点間を結ぶ公共交通の運行本数の増加 L R T の導入にあわせたバス路線の新設 バスネットワークの再編促進
面的な公共交通ネットワークの整備のため	
<input type="checkbox"/> 居住地から身近な乗り換え場所までの公共交通の確保	隣接する拠点間を結ぶ公共交通の確保 地域内交通の導入促進 新設バス路線の導入促進 バスネットワークの再編促進【再掲】
公共交通を利用しやすい環境づくりのため	
<input type="checkbox"/> 公共交通の円滑な乗り継ぎの確保	I C カードの導入による乗り継ぎ料金の軽減や乗り継ぎ利便性の向上 自転車から公共交通への乗り継ぎ利便性の向上 駐車場配置の適正化の促進 パーク&ライド, サイクル&ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進【再掲】 公共交通同士での乗り継ぎ利便性の向上【再掲】
<input type="checkbox"/> 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり	バス停の接近表示システムの導入促進 各種割引制度の導入促進 公共交通と低環境負荷型モビリティを組み合わせた仕組みの検討 モビリティ・マネジメントの推進（過度な自動車への依存意識を変えていくための取組） 公共交通施設・車両のバリアフリー化の促進

(2) 自転車利活用を促進するための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
自転車を利用した移動を増加させるため	
□ 自転車で快適に移動できる環境整備	自転車走行空間の整備充実
	サイクリングロードの整備充実
	「自転車の駅」の設置の拡大
	サイクル&ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進【再掲】
□ 自転車利活用の促進	コミュニティサイクルの導入促進
	レンタサイクルの充実
	自転車から公共交通への乗り継ぎ利便性の向上 【再掲】
	モビリティ・マネジメントの推進【再掲】

(3) 道路ネットワークによる連携を強化するための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
市街地交通の円滑化や経済の活性化のため	
□ 道路ネットワークの充実	総合スポーツゾーン周辺道路整備の推進
	都市計画道路の整備の推進
	道路の新設・改良
	スマートインターチェンジの整備の推進
□ 道路インフラの長寿命化	主要な道路の適切な維持管理の推進
	橋梁の長寿命化の推進

4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市

(1) 快適な居住環境形成のための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
各拠点等における居住集積のため	
<input type="checkbox"/> 居住を集約すべきエリアへの誘導	『立地適正化計画』を踏まえた優遇制度の構築
	空き家への居住誘導の促進
	街なかへの住み替えの支援
	公共交通利便地区への住宅取得・住み替えの支援
	多世代居住のための建替えの支援
	住み替えシステムの構築
	住宅施策の推進（住宅取得補助，若年家賃補助）
	市営住宅整備の推進
	市営住宅の再生の推進
	<input type="checkbox"/> 地域の特性に応じた居住の誘導
二地域生活の推進	
大規模既存集落等の有効活用による都市機能の誘導	
居住環境の充実のため	
<input type="checkbox"/> 良好な住宅地の形成	拠点・居住地の都市基盤を活用した安心・安全の確保 充実
	低炭素型の小型モビリティの導入促進
	『空き家等の適正管理及び有効活用に関する条例』に 基づく発生抑制や管理不全解消の推進
	スマートエネルギーシティ構築の推進（家庭・事業者 のエネルギーマネジメントの推進）
	環境負荷の少ない住宅づくりの推進（太陽光発電機器 等の設置，住宅改修補助）
	公園の再整備の推進
<input type="checkbox"/> 地域コミュニティ活動の活性化	自治会への加入促進
	地域防災体制の充実強化
	地域まちづくり組織の活動への支援充実
	地域の特性を生かしたスポーツ環境の充実
	地域における健康づくり実践活動の支援

(2) 農地・森林などの自然環境保全のための施策・事業

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
農業の発展，地域内住民の良好な生活環境の維持のため	
<input type="checkbox"/> 豊かな農業基盤の整備	6次産業化の促進
	集落営農の組織化の支援
	農産物の付加価値の向上
	意欲ある農業の担い手の確保・育成
	新規就農者への生活資金の貸付け
	戦略的な農地利用の推進
	土地改良事業の推進
	地産地消の推進（直売所等の充実・強化）
	優良農地の確保・保全の推進
	競争力のある農業生産体制構築の推進（農地のマッチング，技術の高度化，産地形成の支援等）
自然環境を維持・保全するため	
<input type="checkbox"/> 里山・森林などの自然環境の保全や， 緑の拠点の維持・管理	生物多様性保全の推進
	緑地保全の推進
	農林環境の保全促進
	都市緑化の推進【再掲】
<input type="checkbox"/> 居住集約後の土地の利活用	住宅の跡地等の適正管理・有効活用の促進

5 効率的で健全な都市運営を実現する都市

(網かけは新たに検討を進める取組)

今後の取組	取組の内容（施策・事業）
効率的で健全な都市運営を行うため	
<input type="checkbox"/> 公共施設の適正配置や有効活用	<p>公共施設等総合管理計画の策定（公共建築物、インフラを対象とした維持管理・再編等の中長期的な総合管理を推進するための計画）</p> <p>公共施設における効率的なエネルギーマネジメントの推進</p> <p>上水道・下水道インフラの適正な維持管理</p> <p>消防施設等の整備充実</p> <p>公共施設マネジメントの推進</p> <p>（民間出店の困難な地域における）公共施設への生活必需機能の付加【再掲】</p> <p>地区市民センター等の機能向上（複合的な地域行政機関の整備）【再掲】</p>
<input type="checkbox"/> 近隣自治体等との連携の推進	<p>栃木県央地域における市町との広域連携の強化</p> <p>北関東における中核都市との連携の強化</p> <p>大学連携の推進【再掲】</p>
<input type="checkbox"/> 地域における情報化の促進	<p>医療介護・教育・産業・地域交通・防災などの各分野での ICT 活用の促進</p>

第V章 今後の推進に当たって

1 評価指標の考え方と進捗の確認

評価指標は、本市の目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の特色や独自性（市街化調整区域を含む各地域への拠点の設定 など）を十分に踏まえたものとし、以下のような考え方により設定します。

- ・ 評価指標の設定については、主に都市の持続性をどのように維持していくかという観点から、ビジョンの施策体系ごとに、下記の指標を設定します。
 - ① ネットワーク型コンパクトシティの目指す都市の状況を表すもの
 - ② ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた各種施策の進捗を定量的に評価できるもの
- ・ 指標の具体的な選定については、本市市政研究センターと宇都宮大学都市計画研究室の共同研究「コンパクトで持続可能なまちづくりの推進に向けた調査研究」（平成26年3月）や、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局）」で示されている指標などを参考に設定します。
- ・ 評価指標数については、都市形成の動きを総合的に把握できるよう、ビジョンの施策体系ごとのバランスに配慮して設定します。

【評価指標】

施策の体系	評価指標	視点
<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ NCCの目指す都市の状況を表す指標 ● 施策の進捗を表す指標 		
<p>1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市</p> <p>(1) 都市拠点を形成するための施策・事業</p> <p>(2) 地域拠点を形成するための施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 都心居住地人口密度 ▶ 市内人口に占める都市拠点、地域拠点の人口の割合 ● 市内に立地する事業所本店、支店のうち都市拠点内に立地する割合 ● 拠点内の日常生活サービス施設の立地状況・充足率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市拠点、地域拠点への人口集積が進んでいる ・ 都市拠点への都市機能の集積が進んでいる ・ 地域拠点への日常生活に関する都市機能の集約が進んでいる
<p>2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市</p> <p>(1) 産業拠点を形成するための施策・事業</p> <p>(2) 観光拠点を形成するための施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 市内工業製品出荷額 ▶ 市内工業製品出荷額に占める産業拠点出荷額の割合 ▶ 観光客入込数 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産業拠点への産業・流通などの都市機能が集積している ・ 本市への来訪者が増加している
<p>3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市</p> <p>(1) 公共交通ネットワークによる連携を強化するための施策・事業</p> <p>(2) 自転車利活用を促進するための施策・事業</p> <p>(3) 道路ネットワークによる連携を強化するための施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通分担率における公共交通の割合 ● 都市拠点から各地域拠点へのバス運行本数 ● 自転車通行帯等の整備延長 ● 道路ネットワークを形成する主要な路線の整備率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性が向上している ・ 公共交通サービスが持続的に維持されている ・ 自転車の走行環境が向上している ・ 道路の利便性が向上している
<p>4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市</p> <p>(1) 快適な居住環境形成のための施策・事業</p> <p>(2) 農地・森林などの自然環境保全のための施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 市内人口に占める居住誘導区域人口の割合 ● 空き家率(市全体と居住誘導区域の空き家率の比較) ● 経営耕地面積 ● 現況森林面積と管理状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住誘導区域への居住集約が進んでいる ・ 空き家の利活用が進んでいる ・ 農地が維持されている ・ 緑地や樹林地などが維持されている
<p>5 効率的で健全な都市運営を実現する都市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 地価変動率(市内平均と各拠点、居住誘導区域の変動率の比較) ● 市民一人あたりの都市基盤維持管理に係る支出 ● 災害危険性の少ない地域の居住人口割合 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産市場が健全で適正な地価水準が維持されている ・ 行政経営の持続性が確保されている ・ 災害危険性の少ない地域への居住誘導が進んでいる

- ・ 評価指標による都市形成の全体の進捗確認は、総合計画の改定に合わせて実施します。
- ・ 具体的な数値の捕捉にあたっては、関連する個別分野別計画に掲げている指標との整合を図りながら実施します。
- ・ 上記の進捗確認を補完するため、「総合計画実施計画」の改定や、関連する個別分野別計画等の進捗確認の中で、適宜、経年の動きを把握します。

2 推進体制

- ・「形成ビジョン」で提示した各種取組の具体化にあたりましては、今後、主に市街化区域を対象として「立地適正化計画」や、市街化調整区域を対象とした新たな土地利用の方針を策定しながら、各種の誘導施策を着実に推進します
- ・また、関連する分野別の計画を策定し、それぞれの計画期間において重点的に取り組む施策・事業を再構成しながら、“選択と集中”や政策連携を図ることで、「形成ビジョン」で提示した内容に効果的・戦略的に取り組みます。
- ・『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・事業者による取組も重要であることから、「形成ビジョン」の内容を広く周知するとともに、市民・事業者・行政が連携しながらビジョンの実現に向け取り組みます。

住めば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

宇都宮市 総合政策部 政策審議室

TEL : 028-632-2116

FAX : 028-632-5422

E-mail : u2005@city.utsunomiya.tochigi.jp

