

宇都宮市が目指す将来の姿

雀宮地区

ネットワーク型コンパクトシティ

のまちづくりについて

Network
Compact
City

平成29年10月12日（木）

宇都宮市 総合政策部 交通政策課
建設部 LRT整備室
都市整備部 都市計画課
市街地整備課

<内 容>

- 1 説明会の概要について
- 2 ネットワーク型コンパクトシティを目指す背景・考え方
- 3 ネットワーク型コンパクトシティ実現に向けた取組
- 4 雀宮地区における取組
- 5 雀宮地区の将来像
- 6 今後の進め方

1 説明会の概要について

1 説明会の概要

地域の皆様のご意見を伺いながら、**段階的に計画策定**などを進めています。

第1回（平成28年8月～10月）

- ネットワーク型コンパクトシティ
 - ・拠点形成の取組
「立地適正化計画」「市街化調整区域の整備及び保全の方針」
 - ・公共交通ネットワーク形成の取組
LRTの整備など

第2回（平成29年1月）

- 拠点形成の取組
生活利便施設（店舗等）を誘導する区域など
- 公共交通ネットワーク形成の取組
LRTの整備や地域内交通の取組など

平成29年3月 立地適正化計画策定（都市機能誘導区域など）
市街化調整区域の整備及び保全の方針（以下、「保全の方針」）素案公表

第3回（平成29年9月～11月）

- お住まいの地区における取組
 - ・生活利便機能の誘導，居住の誘導
 - ・バス再編イメージ など

保全の方針改定

第4回（平成30年予定）

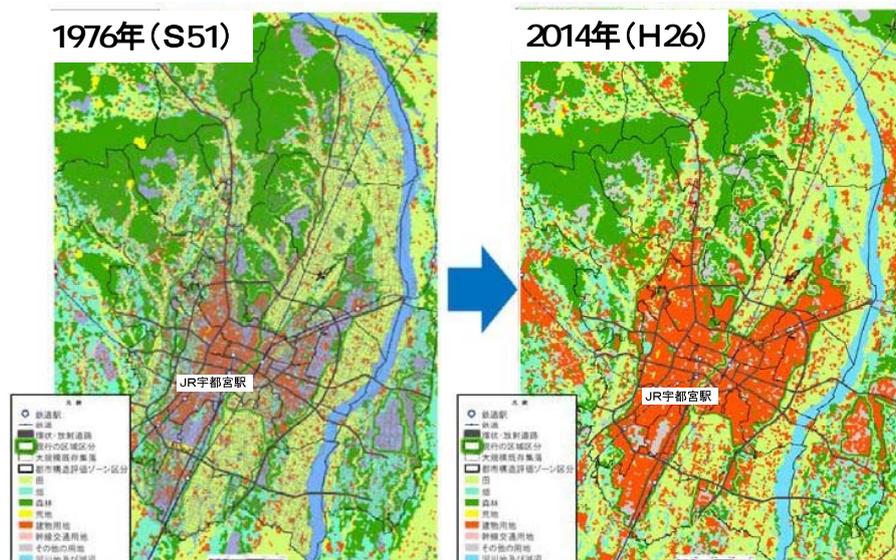
- ※第3回における意見を踏まえた計画素案（居住誘導等）や取組状況 など

立地適正化計画策定
（居住誘導区域など）

※バス再編については、引き続き意見交換を実施しながら再編案を作成

2 ネットワーク型コンパクトシティを目指す背景・考え方

2-(1) 市街地の拡大

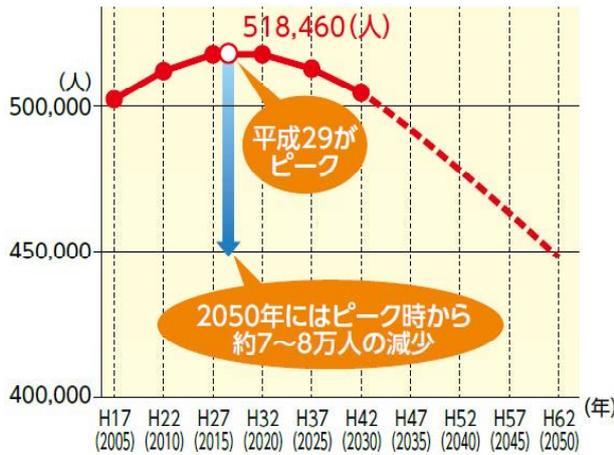


	1976年	⇒	2014年	
宅地面積	4,484ha	⇒	11,453ha	(約2.6倍)
農地面積	18,710ha	⇒	14,929ha	(約2割減)
森林面積	12,205ha	⇒	9,865ha	(約2割減)
人口	約37万人	⇒	約52万人	(約1.4倍)

※ 郊外部まで市街地が広がり、生活に身近な施設が拡散

2-(2) 人口の状況

◆総人口の推移



人口は、平成29年頃にピークを迎え、減少に転じます

2016年:約52万人→2050年:約45万人

◆年齢別人口の推移



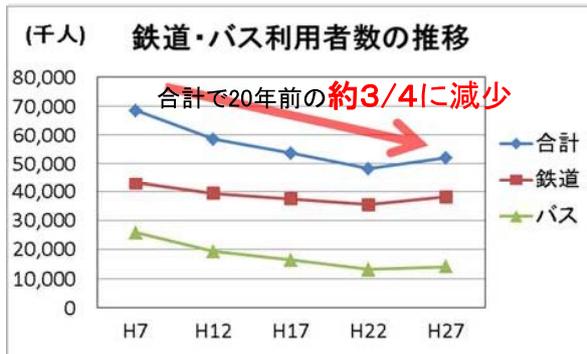
高齢者の割合が高まる一方で、子どもや現役世代の割合は低下します。

高齢化率
2016年:23.3%→2050年:36.8%

⇒ 人口減少・超高齢社会では生活利便性などの低下につながる心配

2-(3) 公共交通の利用状況等

◆公共交通の利用者数の減少

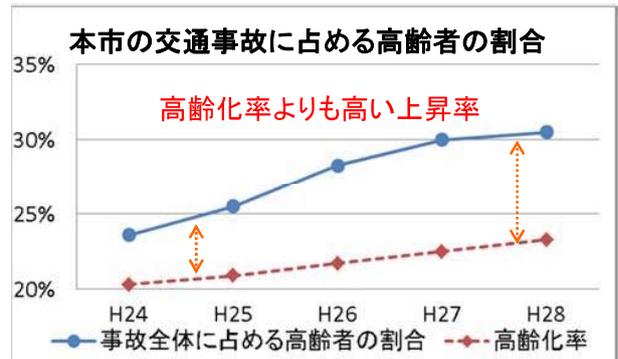


公共交通利用者の減少により、サービスレベルの低下が懸念

本格的な超高齢社会の到来により

高齢者の交通事故の増加や自ら運転できなくなった高齢者の外出の困難化が懸念

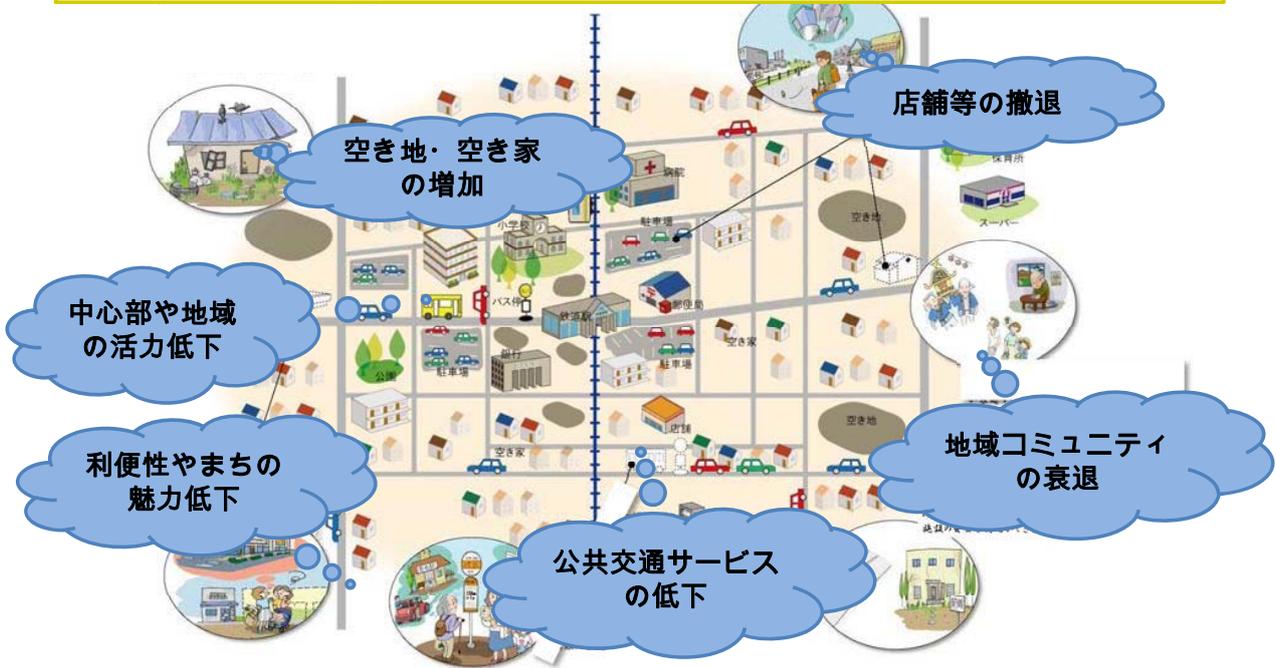
◆高齢者の交通事故等の状況



このまま人口減少・少子高齢化が進むと…

◆このまま何もしない場合の30～50年後のまちの姿(イメージ)

- 身近なところに病院や買い物をする場所が無くなってしまおうのでは？
- 車を運転できない人は、バスなどの運行本数が減り、不便になってしまうのでは？
- 車に頼らないと生活できないので高齢者の交通事故が増えてしまおうのでは？



2-(4) ネットワーク型コンパクトシティの目指す背景

少子・超高齢化，人口減少社会においても
子どもや孫など次の世代も幸せに暮らせ，みんなに選ばれる
**将来にわたって持続的に発展できるまちを
実現するため…**

• まちの形を，長い時間をかけて，少しずつ暮らしやすい形に変えていくことが必要

• むやみに市街地を広げずに，中心部や身近な地域の拠点の働きや魅力を高め，公共交通を使いながら，行き来しやすいまちの「つくり」に変えていくことが必要

⇒その望ましい姿が『**ネットワーク型コンパクトシティ**』

21世紀の半ば(2050年)を見通した長期的なまちづくりの構想

2-(5) ネットワーク型コンパクトシティの考え方

1 多極型の都市構造

- これまでの都市の成り立ちなどを踏まえ、中心市街地に加えて、旧町村の中心部などに身近な地域拠点を設け、**拠点内に生活に便利な施設を誘導・集積**

2 公共交通ネットワークの構築

- 拠点間を結ぶ公共交通と地域を面的にカバーする公共交通を整備**することで、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、それぞれの拠点を連携・補完

3 誘導による居住の集約

- ライフスタイルに合わせて多様な暮らし方を選択できるまち
- 便利で住みやすい場所には、時間をかけながら、**特に次の世代に対して、居住選択に応じ、緩やかに居住を誘導**

2-(6) ネットワーク型コンパクトシティの考え方

◆ 将来の都市の姿のイメージ

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

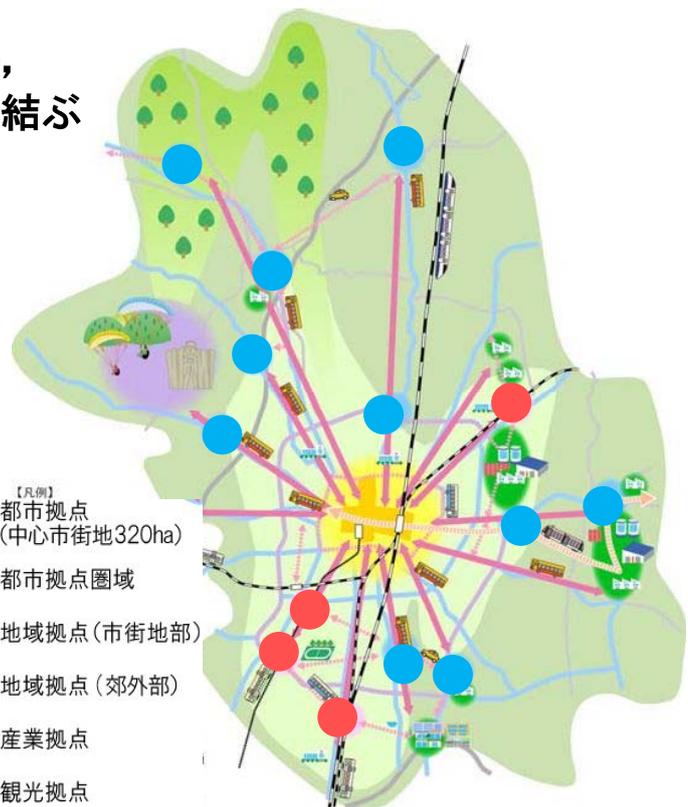
【凡例】

【交通ネットワーク】

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

【拠点】

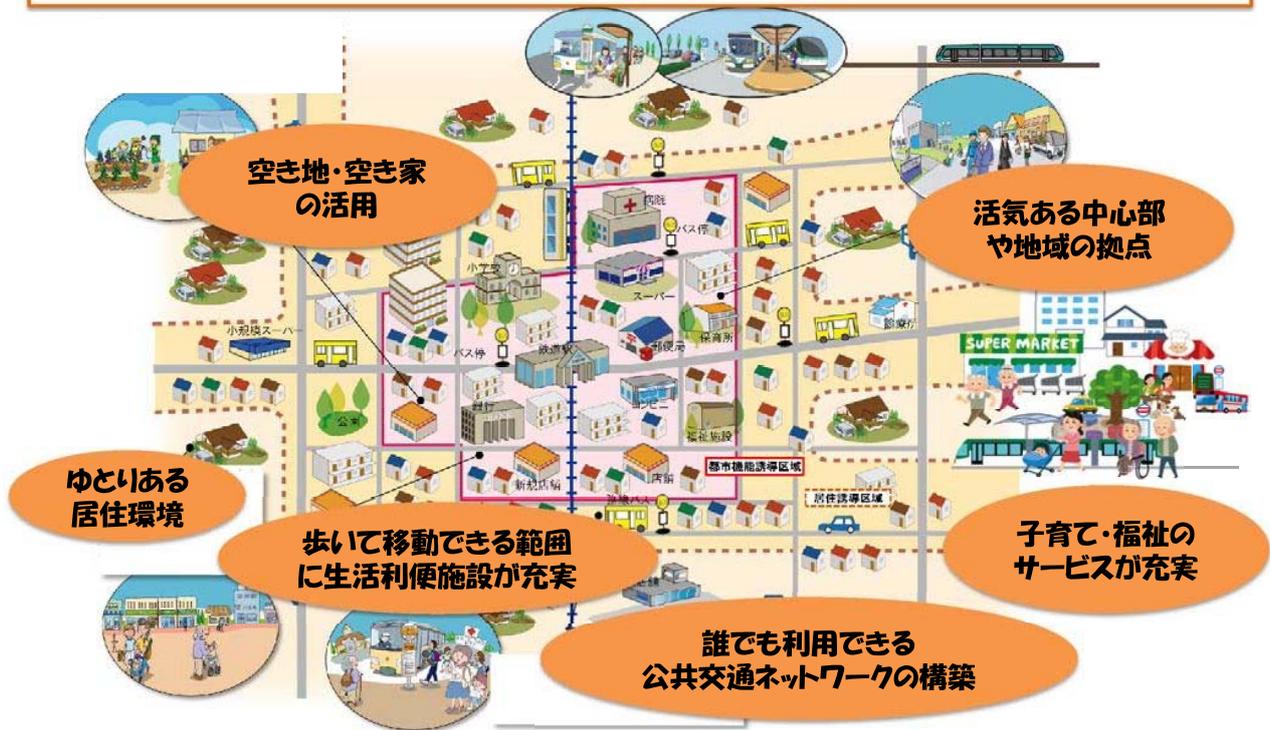
- 都市拠点(中心市街地320ha)
- 都市拠点圏域
- 地域拠点(市街地部)
- 地域拠点(郊外部)
- 産業拠点
- 観光拠点



目指す将来のまちの姿

◆人口減少社会を見据え、考えを持ってまちづくりを進めていけば・・・

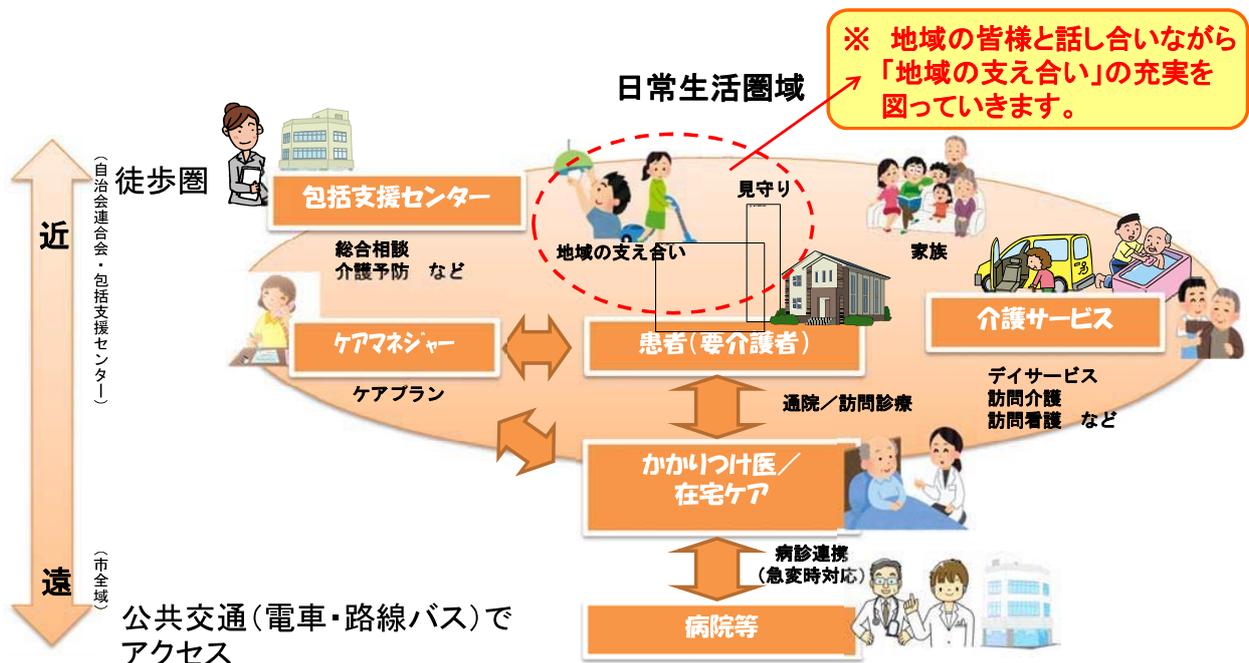
○ 便利な公共交通で結ばれた身近な拠点などに、日常生活に必要なスーパーや病院、子育て、介護施設等が充実 ⇒ 便利で暮らしやすく、将来にわたり持続可能なまちを実現



ネットワーク型コンパクトシティと福祉の連携

地域包括ケアシステム(医療・介護の連携等)のイメージ

高齢者が住み慣れた地域で、必要な医療・介護サービス等を利用し自立した生活を送ることができる社会を実現するため、医療・介護の確保を進めるとともに、公共交通で病院等にアクセスできる体制を整備



3 ネットワーク型コンパクトシティ 実現に向けた取組

3-1 拠点形成に向けた取組

市街化区域(宅地化を促進する区域)と市街化調整区域(市街化を抑制する区域)の特性を踏まえながら・・・

1 拠点の配置・形成

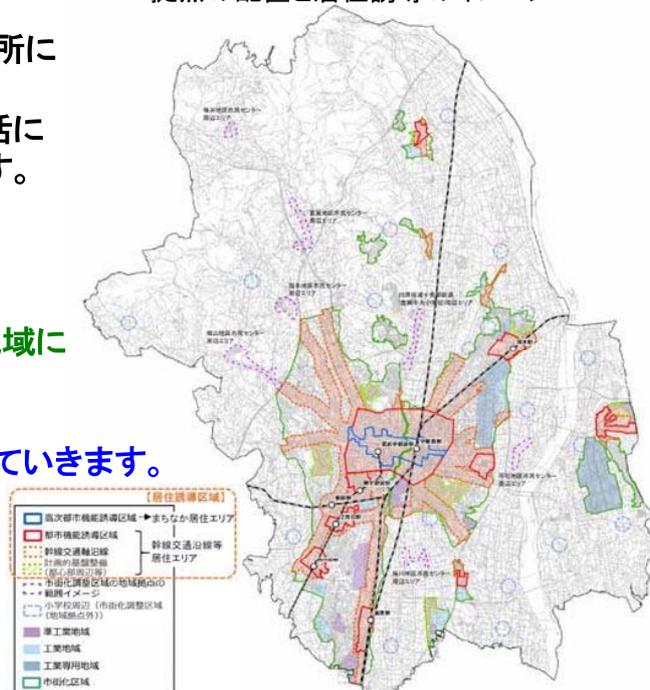
- 鉄道駅の周辺など、アクセスしやすい場所に拠点を配置します。
- 拠点に、医療や商業施設などの日常生活に必要な機能を誘導し、生活しやすくします。

2 居住の誘導

- 市街化区域では…
拠点や公共交通沿線の利便性の高い地域に居住を誘導していきます。
- 市街化調整区域では…
地域拠点や小学校周辺に居住を誘導していきます。

※市街化区域の拠点は、平成29年3月に「都市機能誘導区域」「誘導策」を定め、4月から誘導に取り組んでいます。

拠点の配置と居住誘導のイメージ



3-(2) 拠点や居住地形成のイメージ

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成により、まちなかや地域拠点、幹線交通軸の沿線、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環境を維持・形成

【まちなか居住エリア】
多様な機能集積を図りながら中高層の集合住宅を主体とした賑わいと活力が感じられる居住機能の集積を図るエリア



【幹線交通沿線等居住エリア】
地域特性に応じ、中低層の集合住宅等の誘導により、生活利便性や交通利便性の維持・確保を図るエリア





市街化区域

都市機能誘導区域

居住誘導区域

地域拠点等

【郊外住宅地等居住エリア】
①ゆとりある居住環境イメージ
地域特性に応じ、戸建て住宅を主体とした、ゆとりある良質な居住環境エリア



②田園居住イメージ
緑地や農地などの自然環境が保全され、身近な自然に親しめるゆとりある居住環境エリア



3-(3) 公共交通ネットワーク構築の考え方

■基幹公共交通の整備

- 東西の基幹公共交通として輸送力等に優れた**LRTを整備**

■バス路線の充実

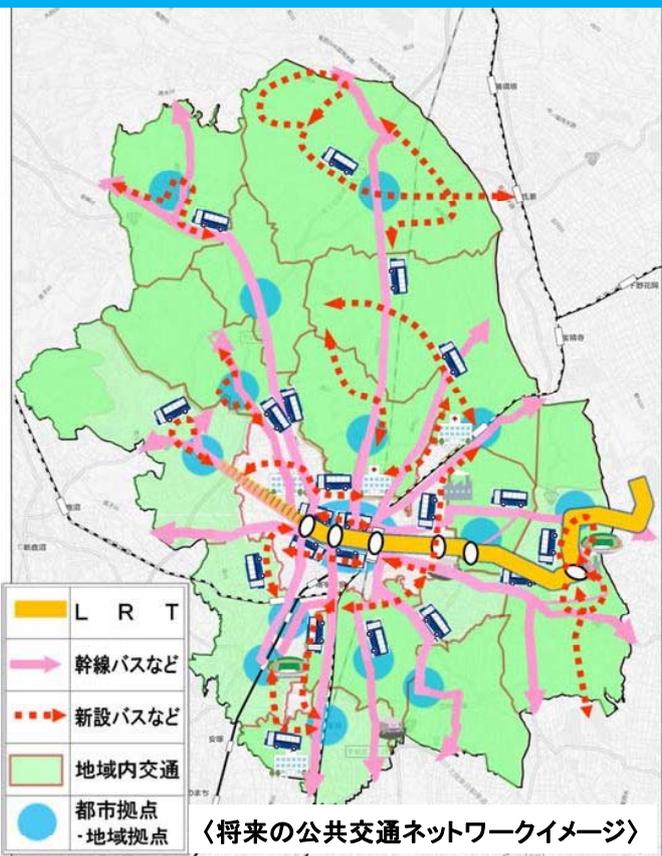
- LRTと重複するバス路線を振り分けることで、**公共交通空白地域の解消や拠点間の連携強化等**を図る

■地域内交通の整備

- 郊外部全域に**地域内交通を整備**し、地区内の移動手段を確保

■交通結節機能の強化

- 鉄道やLRT、バス、地域内交通、自動車、自転車等を連携させる**交通結節機能を強化**



3-(4) バスネットワーク再編の考え方

通勤・通学時間帯

- ・鉄道駅や中心部への速達性の向上
- ・鉄道駅との接続強化 等

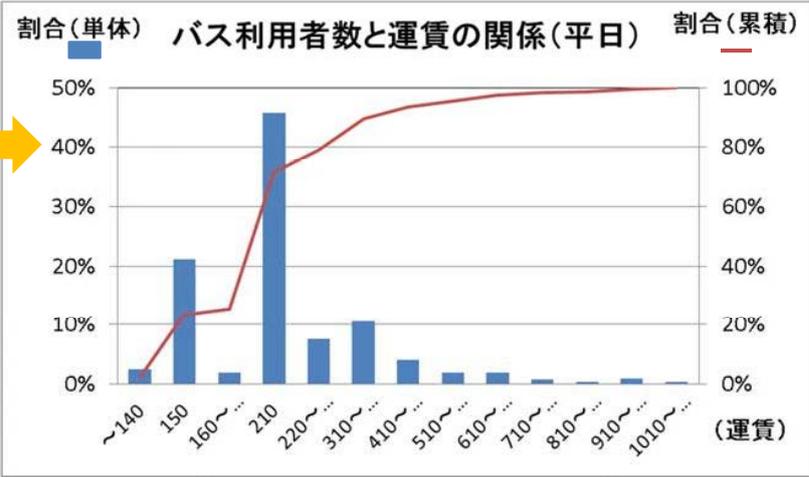
オフピーク時

- ・地域内交通との役割分担
- ・主要な医療施設への接続強化 等

その他

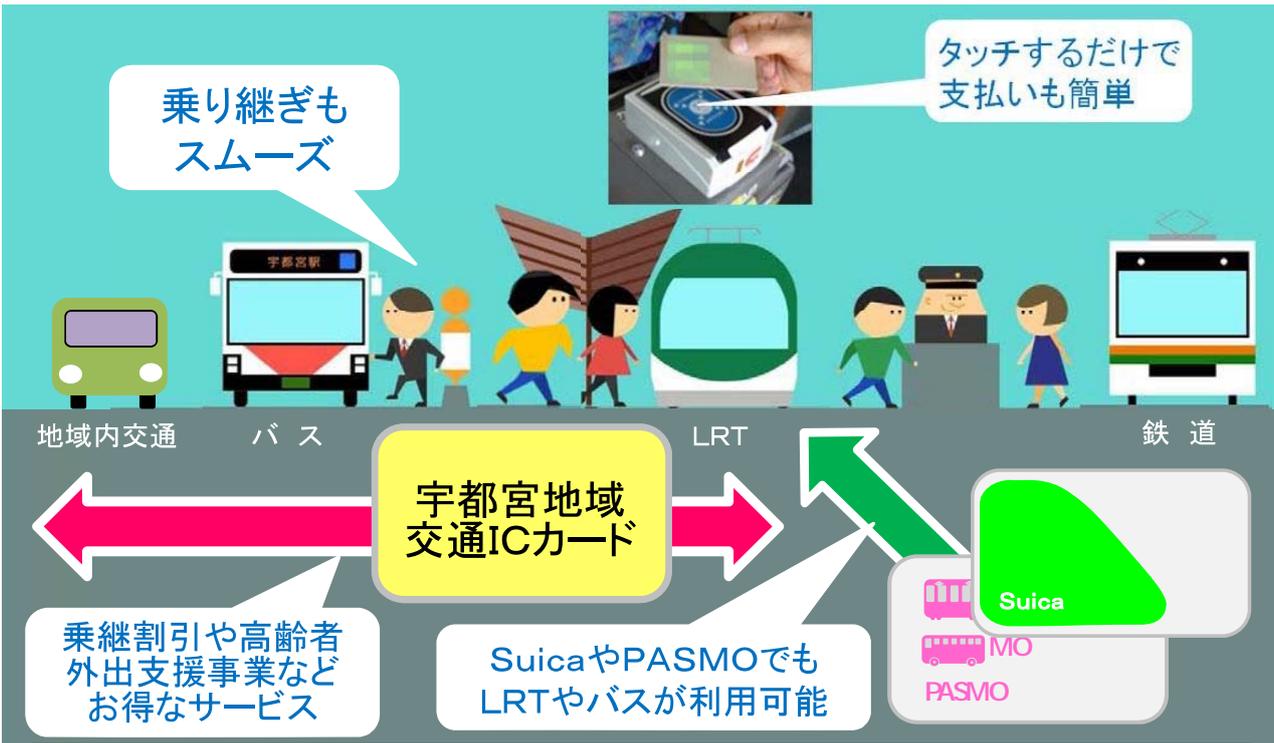
- ・深夜バスの拡充
- ・運賃体系の見直し 等

これらの考えに基づき、
バス路線の再編を
検討中



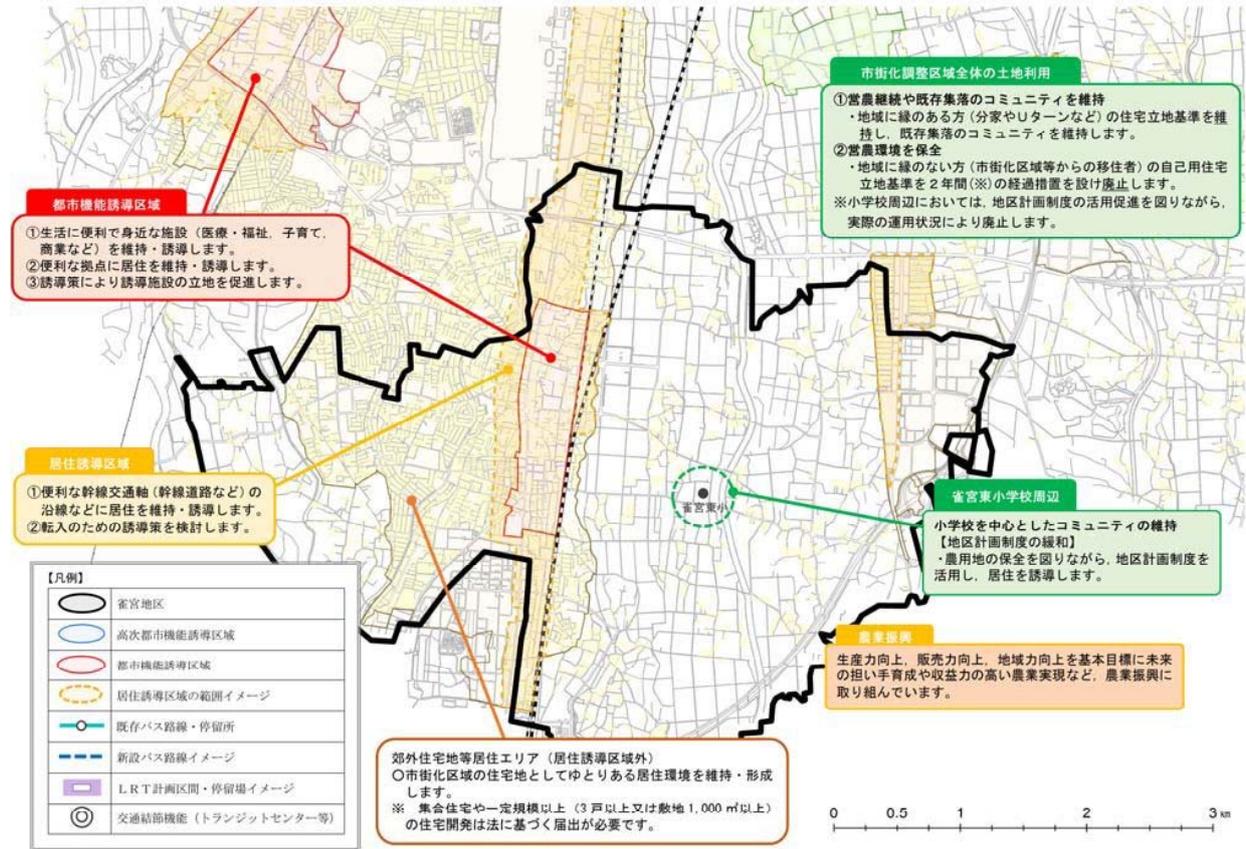
3-(5) 公共交通の利便性向上に向けた取組

◆交通ICカードの導入

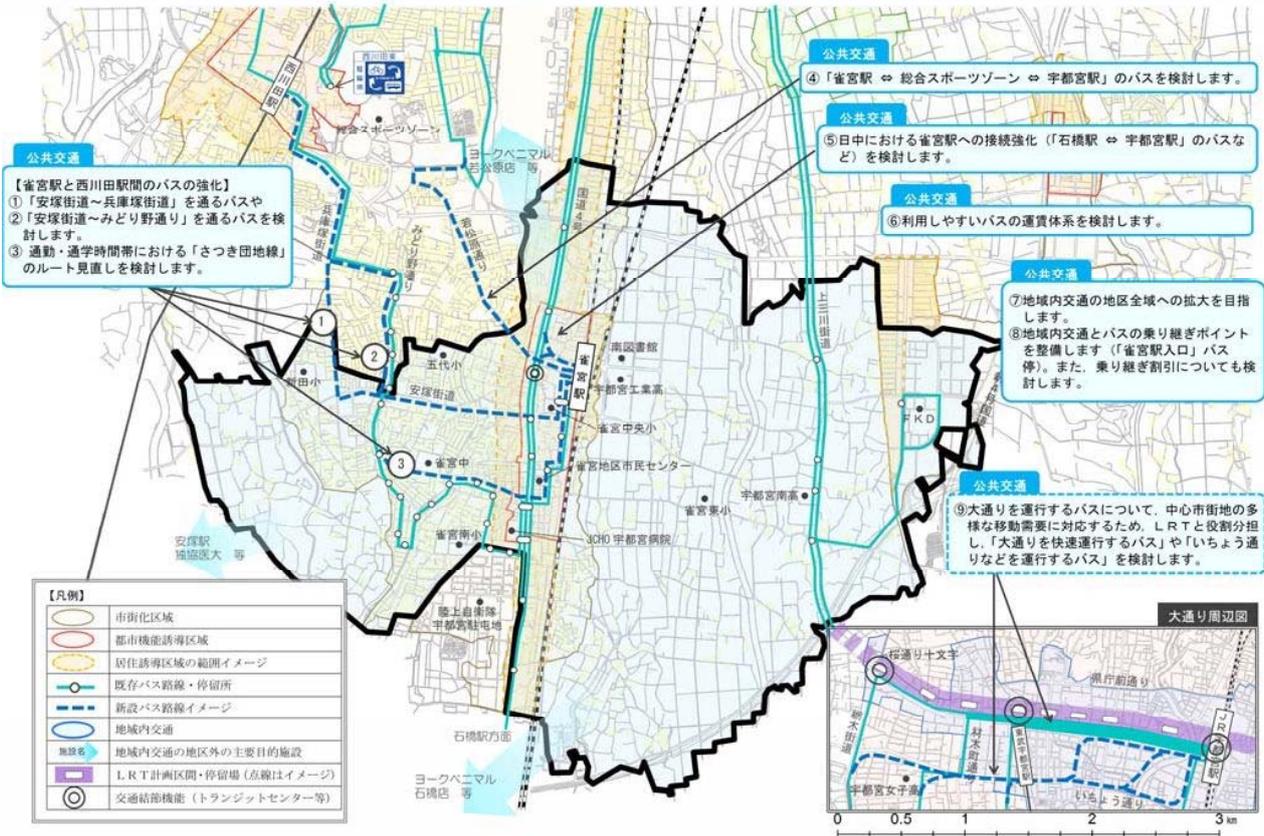


交通ICカードの導入にあわせて、より利用しやすい運賃体系への見直しを検討

4-(2) 雀宮地区における取組イメージ(土地利用)



4-(2) 雀宮地区における取組イメージ(公共交通)



5 雀宮地区の将来像

※お手元の資料に見やすいものをご用意しております。
「雀宮地区の将来像」をご参照ください。

5 雀宮地区の将来像

公共交通やマイカーを使いながら、病院や買い物に便利な環境で快適な生活

・バスや電車で中心部までの移動も快適

・駅までのバスが増えて通勤・通学の移動がより便利に

・病院や商業施設など身近な生活に必要な施設が充実

保育所などが近くて子育てしやすいわ

やっぱり一戸建てに住みたいね

昔から住み慣れた家に住み続けたいね

・車が運転できなくなっても、地域内交通で通院や買い物に行けるので安心

・地区計画制度が活用されたことで、子育て世帯など新たな居住者も増え、学校行事や地域のイベントが賑やかになった。

・集落のコミュニティ維持に加え、農業後継者も確保されることで営農も継続できる。
・地域全体が住みやすくなったことで子ども世帯が戻ってきた。

自然が豊かな環境で子育てできるわ

これからも住み慣れた場所で暮らしていきたいね

-  バス路線
-  地域内交通
-  LRT
-  都市機能誘導区域
-  居住誘導区域の範囲イメージ
-  地域拠点

6 今後の進め方

6-1) 今後の進め方(拠点形成の取組)

市民説明会や出前講座などを通してご意見を伺いながら、**段階的に策定**

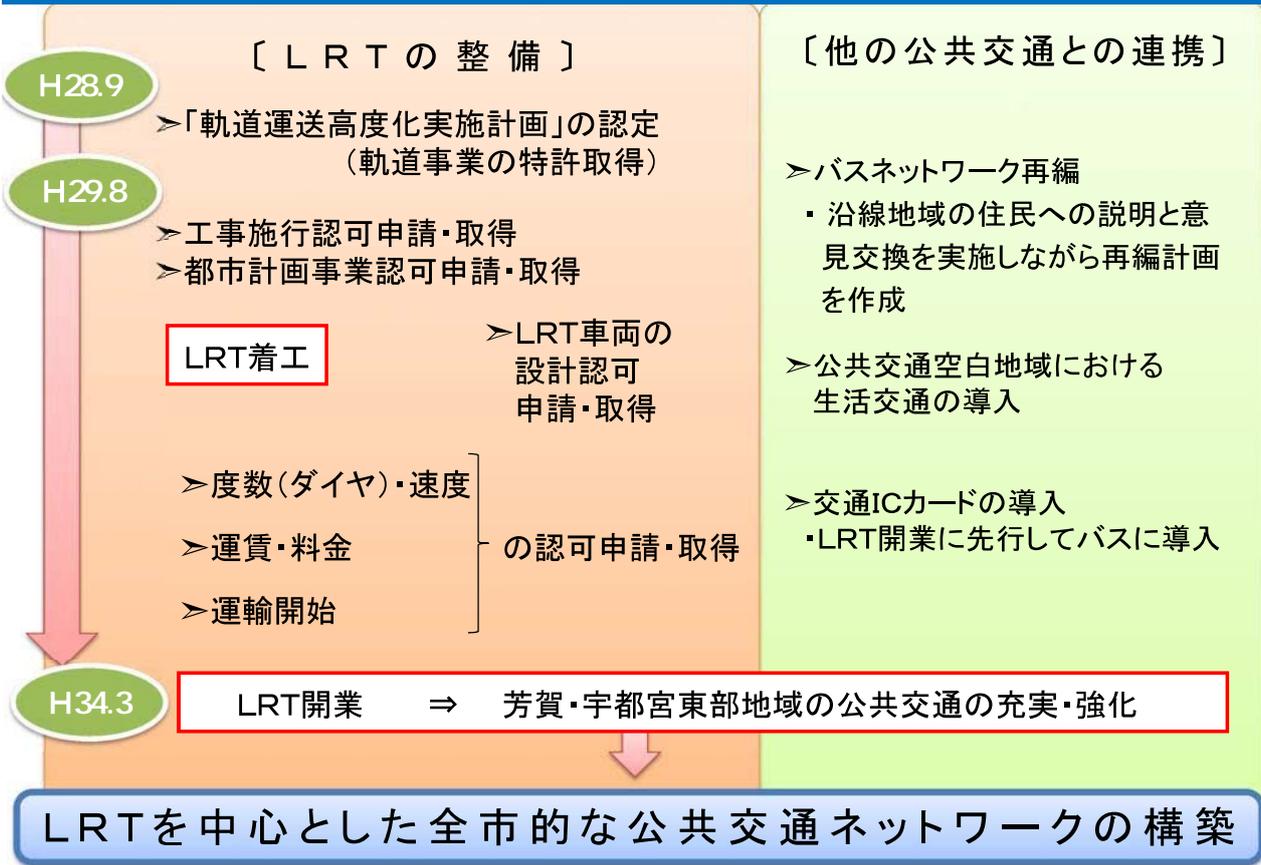
	市街化区域の計画	市街化調整区域の計画
平成29年3月	計画策定・公表 ・拠点(都市機能誘導区域)の設定	改定素案のとりまとめ ・土地利用方針, 拠点配置素案など
平成29年度	拠点への都市機能誘導策の運用開始 居住誘導区域等の検討 計画素案のとりまとめ	開発許可基準等見直しの検討 地区別説明会(今回) パブリックコメント(方針改定) 開発許可基準等見直し 地区計画制度検討等への支援制度構築
平成30年度	計画変更・公表 ・居住誘導区域等の設定	開発許可基準等運用開始 支援制度運用開始 地区別説明会

※第3次都市計画マスタープランの策定も進めています(平成30年度策定予定)

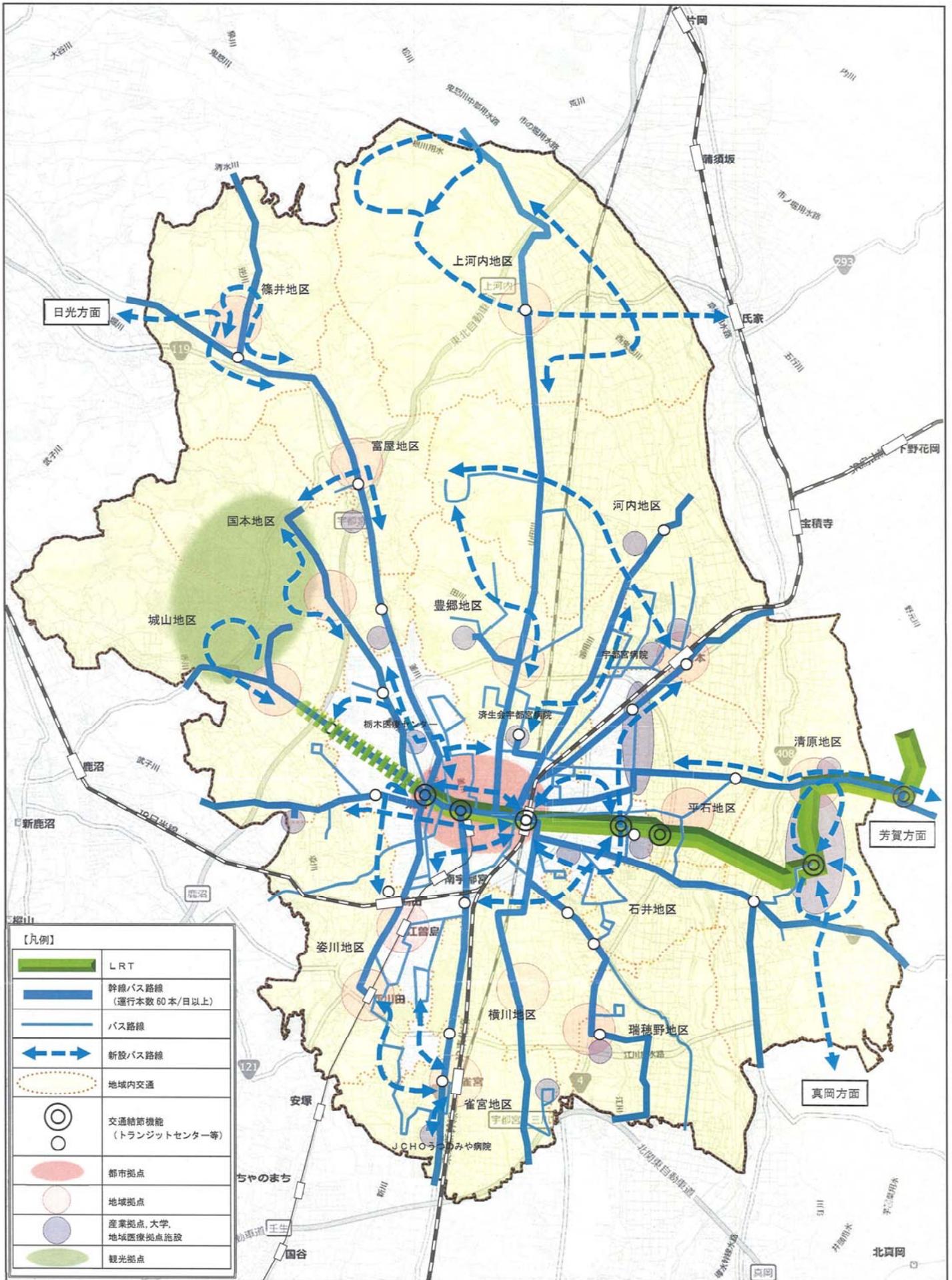
都市計画マスタープランは、宇都宮市が目指す「まちの将来像」や、骨格となる道路等の都市施設、市街地整備などの「都市づくりの進め方」などを明らかにし、市民や事業者の皆様にご理解いただき計画的にまちづくりを進めるために策定します。

今後、パブリックコメントなどを通してご意見を伺いながら策定を進めてまいります。

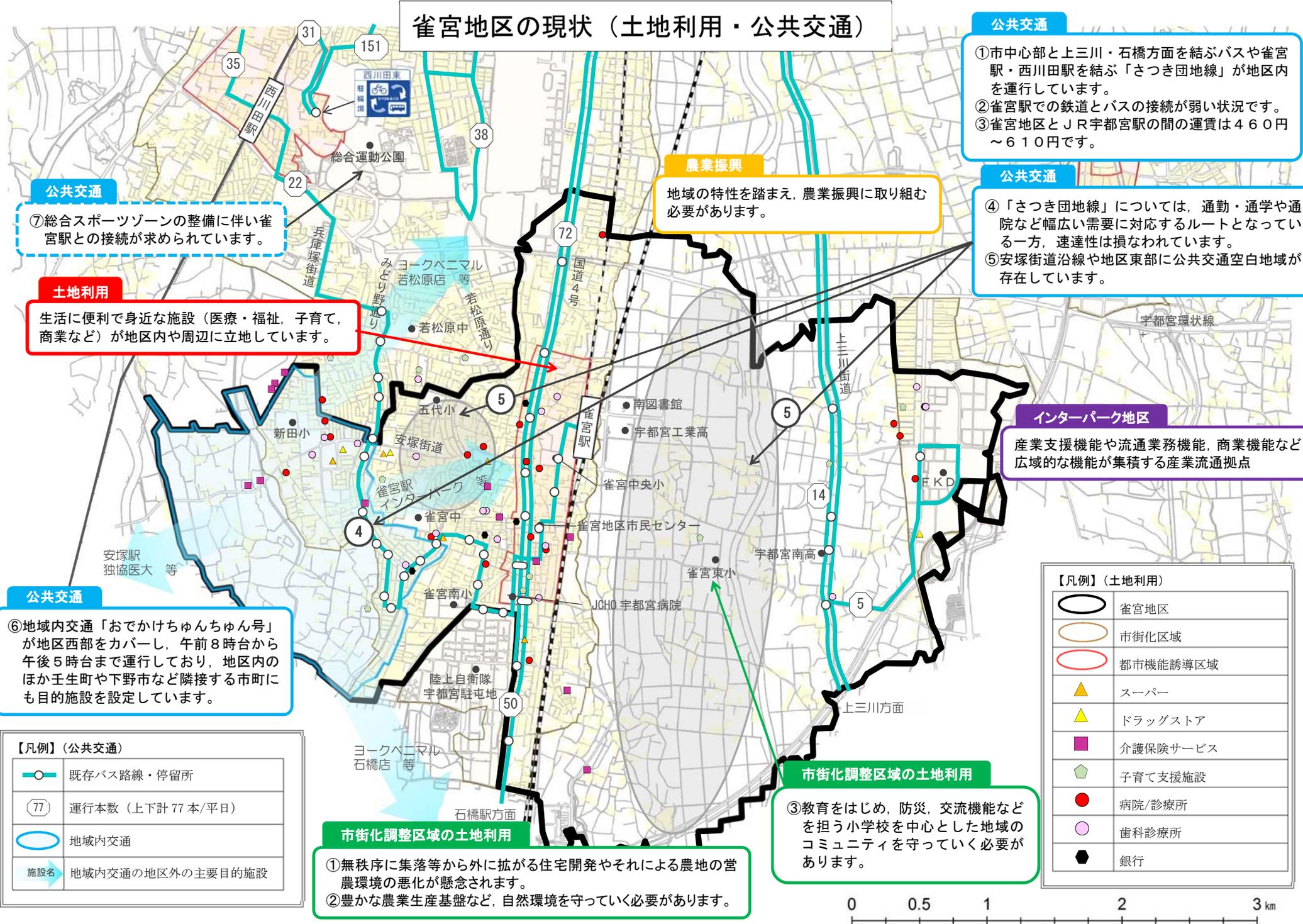
6-(2) 今後の進め方（公共交通ネットワークの構築）



JR宇都宮駅西側におけるLRT導入後の将来の公共交通ネットワークイメージ



雀宮地区の現状（土地利用・公共交通）



公共交通

- ①市中心部と上三川・石橋方面を結ぶバスや雀宮駅・西川田駅を結ぶ「さつき団地線」が地区内を運行しています。
- ②雀宮駅での鉄道とバスの接続が弱い状況です。
- ③雀宮地区とJR宇都宮駅間の運賃は460円～610円です。

公共交通

- ④「さつき団地線」については、通勤・通学や通院など幅広い需要に対応するルートとなっている一方、速達性は損なわれています。
- ⑤安塚街道沿線や地区東部に公共交通空白地域が存在しています。

公共交通

- ⑦総合スポーツゾーンの整備に伴い雀宮駅との接続が求められています。

土地利用

生活に便利で身近な施設（医療・福祉、子育て、商業など）が地区内や周辺に立地しています。

農業振興

地域の特性を踏まえ、農業振興に取り組む必要があります。

インターパーク地区

産業支援機能や流通業務機能、商業機能など広域的な機能が集積する産業流通拠点

公共交通

- ⑥地域内交通「おでかけちゅんちゅん号」が地区西部をカバーし、午前8時台から午後5時台まで運行しており、地区内のほか壬生町や下野市など隣接する市町にも目的施設を設定しています。

【凡例】（公共交通）	
	既存バス路線・停留所
	運行本数（上下計77本/平日）
	地域内交通
	施設名 地域内交通の地区外の主要目的施設

市街化調整区域の土地利用

- ①無秩序に集落等から外に拡がる住宅開発やそれによる農地の営農環境の悪化が懸念されます。
- ②豊かな農業生産基盤など、自然環境を守っていく必要があります。

市街化調整区域の土地利用

- ③教育をはじめ、防災、交流機能などを担う小学校を中心とした地域のコミュニティを守っていく必要があります。

【凡例】（土地利用）	
	雀宮地区
	市街化区域
	都市機能誘導区域
	スーパー
	ドラッグストア
	介護保険サービス
	子育て支援施設
	病院/診療所
	歯科診療所
	銀行



雀宮地区における将来の取組イメージ（土地利用）

都市機能誘導区域

- ①生活に便利で身近な施設（医療・福祉、子育て、商業など）を維持・誘導します。
- ②便利な拠点に居住を維持・誘導します。
- ③誘導策により誘導施設の立地を促進します。

居住誘導区域

- ①便利な幹線交通軸（幹線道路など）の沿線などに居住を維持・誘導します。
- ②転入のための誘導策を検討します。

【凡例】

	雀宮地区
	高次都市機能誘導区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域の範囲イメージ
	既存バス路線・停留所
	新設バス路線イメージ
	LRT計画区間・停留場イメージ
	交通結節機能（トランジットセンター等）

市街化調整区域全体の土地利用

- ①営農継続や既存集落のコミュニティを維持
 - ・地域に縁のある方（分家やUターンなど）の住宅立地基準を維持し、既存集落のコミュニティを維持します。
 - ②営農環境を保全
 - ・地域に縁のない方（市街化区域等からの移住者）の自己用住宅立地基準を2年間（※）の経過措置を設け廃止します。
- ※小学校周辺においては、地区計画制度の活用促進を図りながら、実際の運用状況により廃止します。

雀宮東小学校周辺

- 小学校を中心としたコミュニティの維持【地区計画制度の緩和】
 - ・農用地の保全を図りながら、地区計画制度を活用し、居住を誘導します。

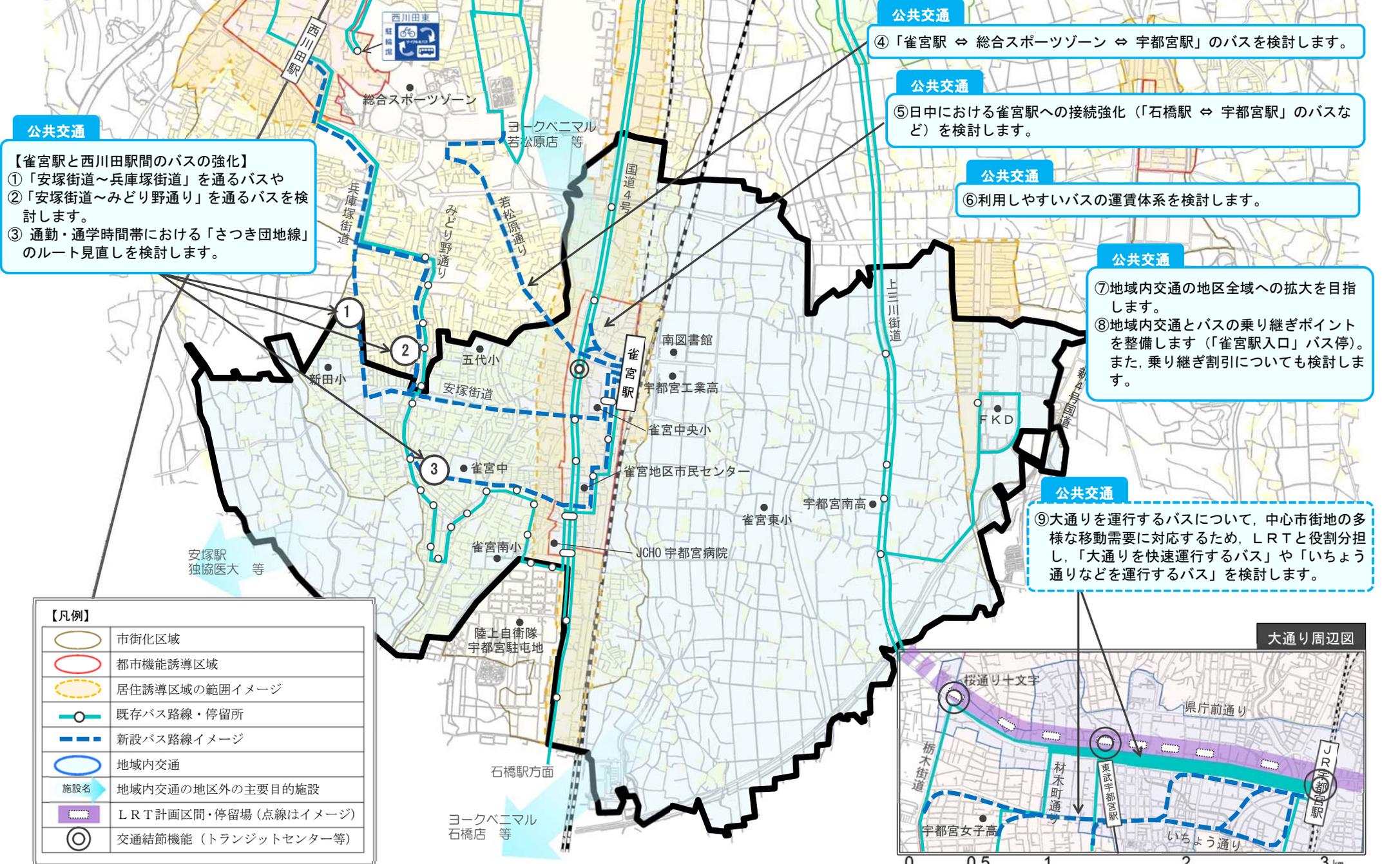
農業振興

生産力向上、販売力向上、地域力向上を基本目標に未来の担い手育成や収益力の高い農業実現など、農業振興に取り組んでいます。

郊外住宅地等居住エリア（居住誘導区域外）
 ○市街化区域の住宅地としてゆとりある居住環境を維持・形成します。
 ※ 集合住宅や一定規模以上（3戸以上又は敷地1,000㎡以上）の住宅開発は法に基づく届出が必要です。



雀宮地区における将来の取組イメージ（公共交通）



公共交通

【雀宮駅と西川田駅間のバスの強化】

- ①「安塚街道～兵庫塚街道」を通るバスや
- ②「安塚街道～みどり野通り」を通るバスを検討します。
- ③ 通勤・通学時間帯における「さつき団地線」のルート見直しを検討します。

公共交通

④「雀宮駅 ⇄ 総合スポーツゾーン ⇄ 宇都宮駅」のバスを検討します。

公共交通

⑤日中における雀宮駅への接続強化（「石橋駅 ⇄ 宇都宮駅」のバスなど）を検討します。

公共交通

⑥利用しやすいバスの運賃体系を検討します。

公共交通

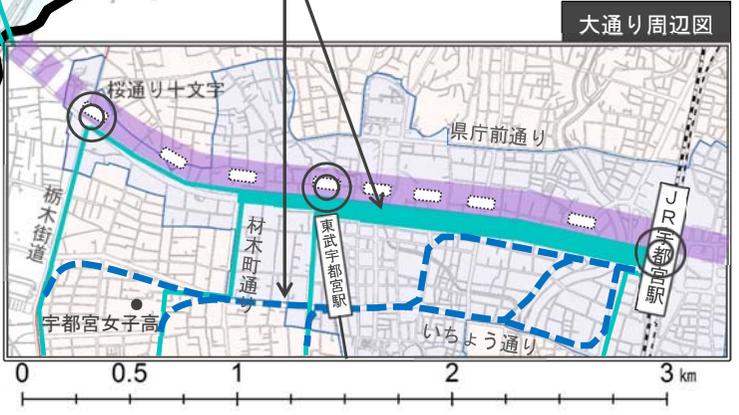
- ⑦地域内交通の地区全域への拡大を目指します。
- ⑧地域内交通とバスの乗り継ぎポイントを整備します（「雀宮駅入口」バス停）。また、乗り継ぎ割引についても検討します。

公共交通

⑨大通りを運行するバスについて、中心市街地の多様な移動需要に対応するため、LRTと役割分担し、「大通りを快速運行するバス」や「いちよう通りなどを運行するバス」を検討します。

【凡例】

	市街化区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域の範囲イメージ
	既存バス路線・停留所
	新設バス路線イメージ
	地域内交通
	施設名
	LRT計画区間・停留場（点線はイメージ）
	交通結節機能（トランジットセンター等）



雀宮地区の将来像

公共交通やマイカーを使いながら、病院や買い物に便利な環境で快適な生活

・バスや電車で中心部までの移動も快適

・駅までのバスが増えて通勤・通学の移動がより便利に

・病院や商業施設など身近な生活に必要な施設が充実

保育所などが近くて子育てしやすいわ

やっぱり一戸建てに住みたいね

昔から住み慣れた家に住み続けたいね

・車が運転できなくなっても、地域内交通で通院や買い物に行けるので安心

・地区計画制度が活用されたことで、子育て世帯など新たな居住者も増え、学校行事や地域のイベントが賑やかになった。

・集落のコミュニティ維持に加え、農業後継者も確保されることで営農も継続できる。
・地域全体が住みやすくなったことで子ども世帯が戻ってきた。

自然が豊かな環境で子育てできるわ

これからも住み慣れた場所で暮らしていきたいね

- バス路線
- 地域内交通
- LRT
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域の範囲イメージ
- 地域拠点