

# 宇都宮市が目指す将来の姿

## ネットワーク型コンパクトシティ

### のまちづくりについて

**N**etwork

**C**ompact

**C**ity

平成30年10月11日（木）

宇都宮市 総合政策部 交通政策課  
保健福祉部 高齢福祉課  
建設部 LRT企画課  
都市整備部 都市計画課  
市街地整備課

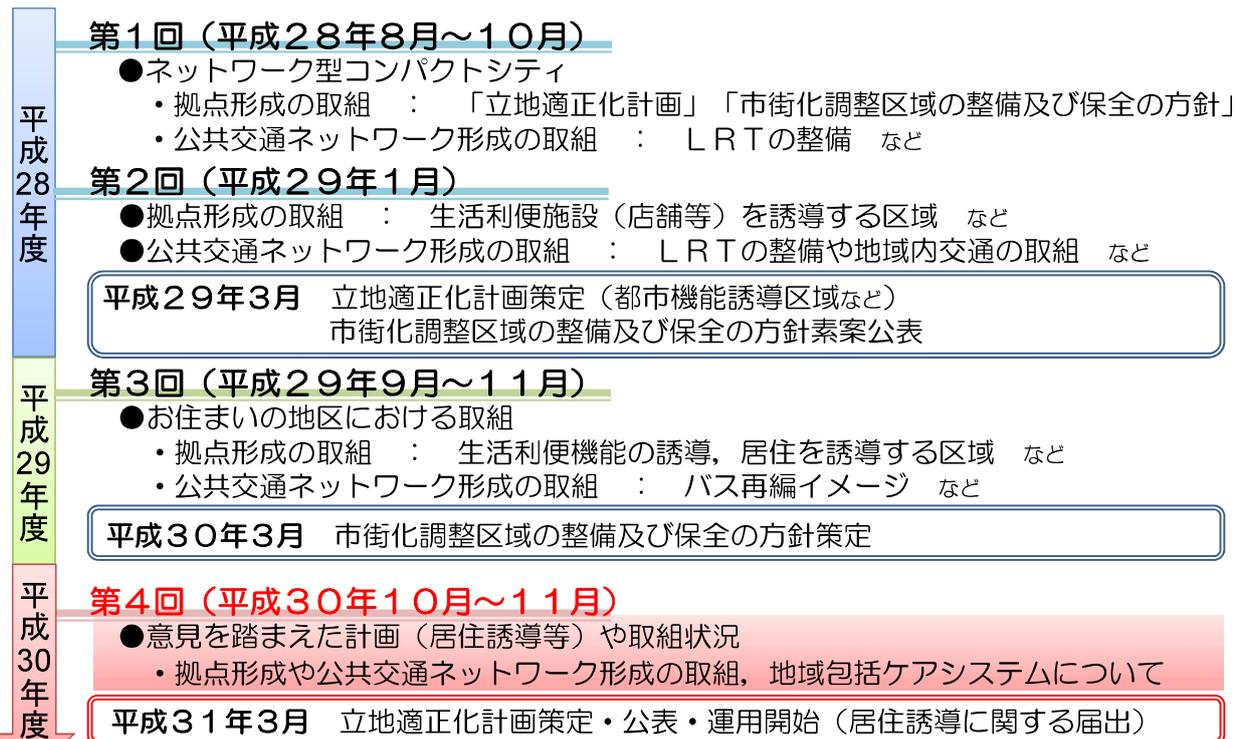
### <内 容>

- 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 地域包括ケアシステムの構築に向けた取組
- 5 緑が丘地区における取組
- 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

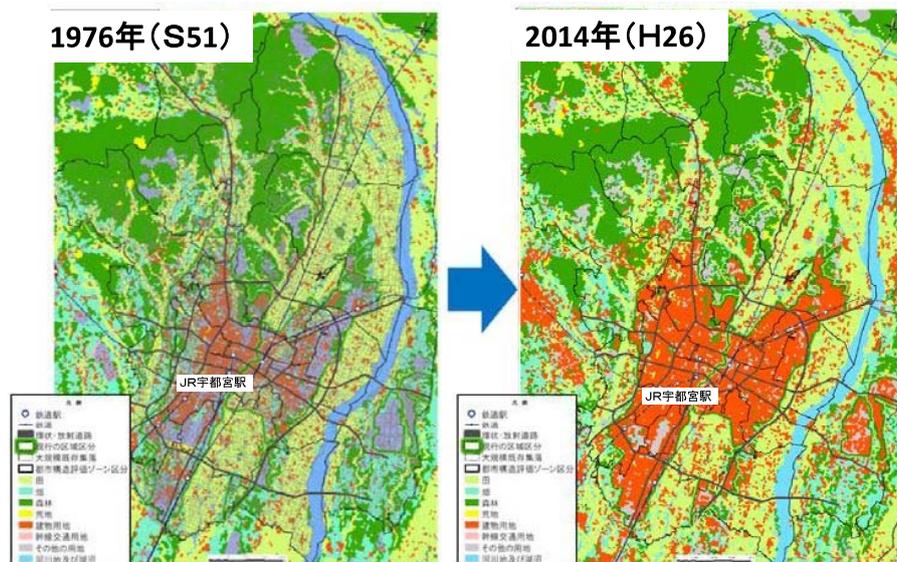
地域の皆様のご意見を伺いながら、**段階的に計画策定**などを進めています。



※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

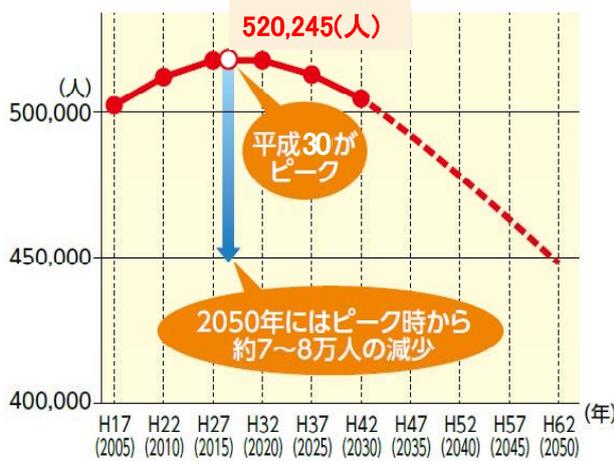


	1976年	⇒	2014年	
宅地面積	4,484ha	⇒	11,453ha	(約2.6倍)
農地面積	18,710ha	⇒	14,929ha	(約2割減)
森林面積	12,205ha	⇒	9,865ha	(約2割減)
人口	約37万人	⇒	約52万人	(約1.4倍)

※ 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30年頃にピークを迎え、減少に転じます

2018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。

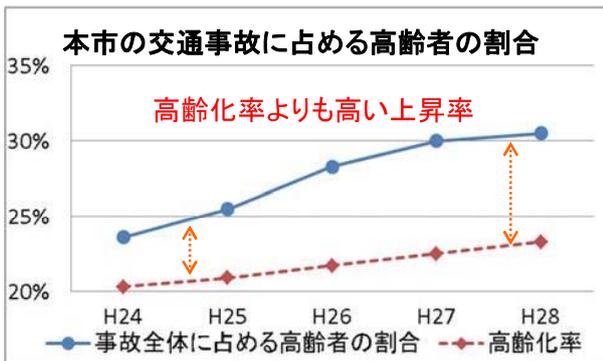
高齢化率

2016年:23.3%→2050年:36.8%

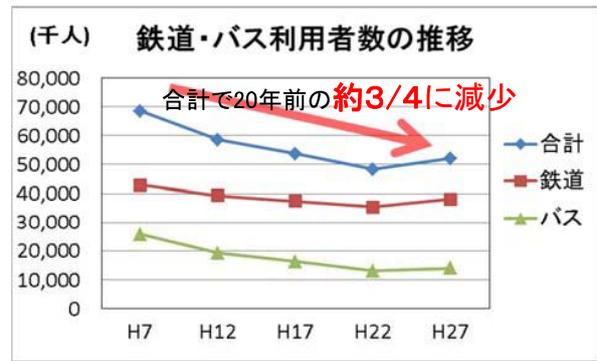
⇒ 人口減少・超高齢社会では生活利便性などの低下につながる心配

## 2-(3) 公共交通の利用状況等

### ◆高齢者の交通事故等の状況



### ◆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

## 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

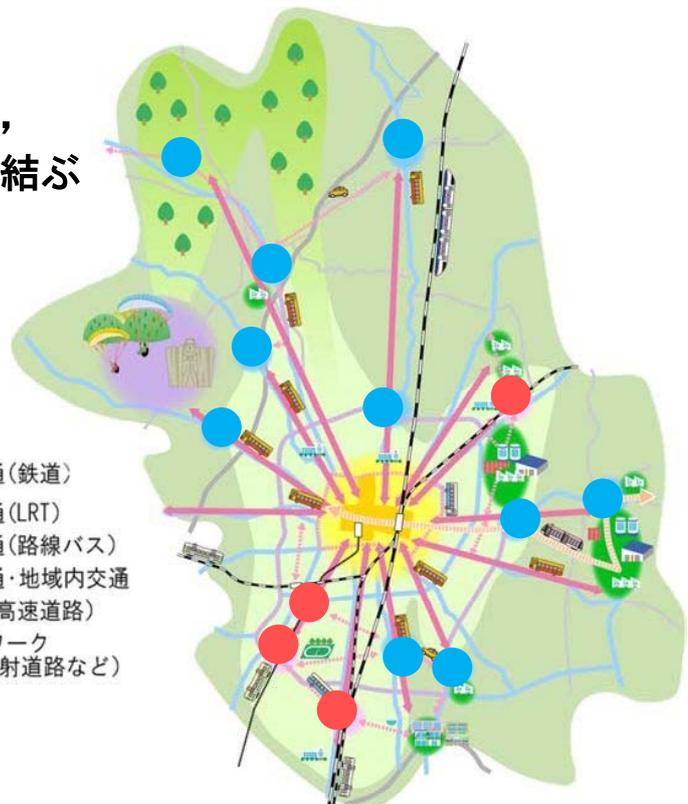
#### 【凡例】

##### [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

##### [交通ネットワーク]

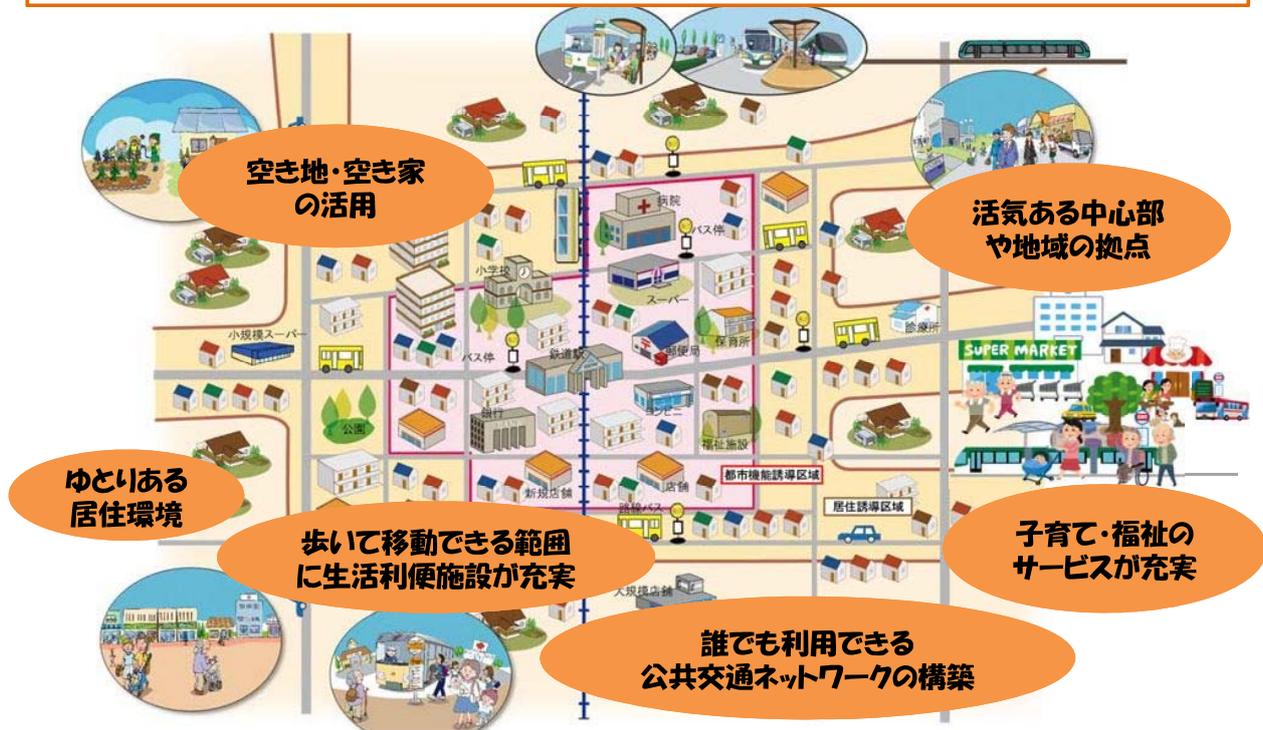
- 基幹公共交通(鉄道)
- 基幹公共交通(LRT)
- 幹線公共交通(路線バス)
- 幹線公共交通・地域内交通
- 高規格道路(高速道路)
- 道路ネットワーク (3環状12放射道路など)



## 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



### 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。

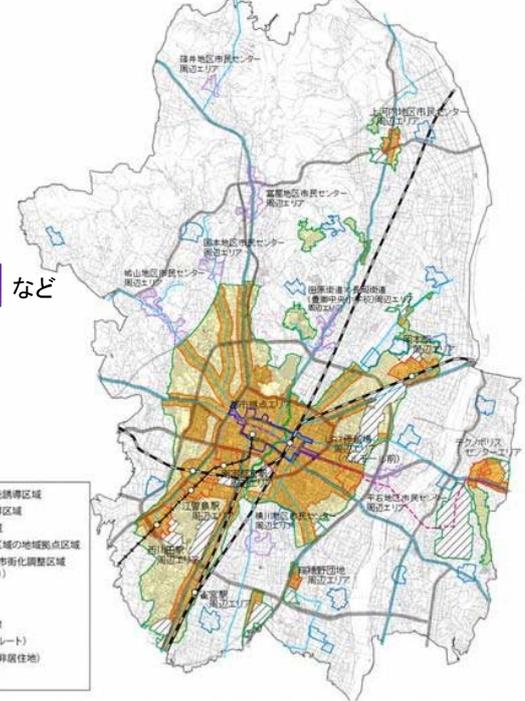
**都市機能誘導区域** : 10カ所(H29.3に設定)

**調整区域の地域拠点** : 7カ所(H30.3に設定)

・拠点到、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。

**都市機能誘導施設立地促進補助金(H30.4拡大)** など

拠点の配置と居住誘導のイメージ



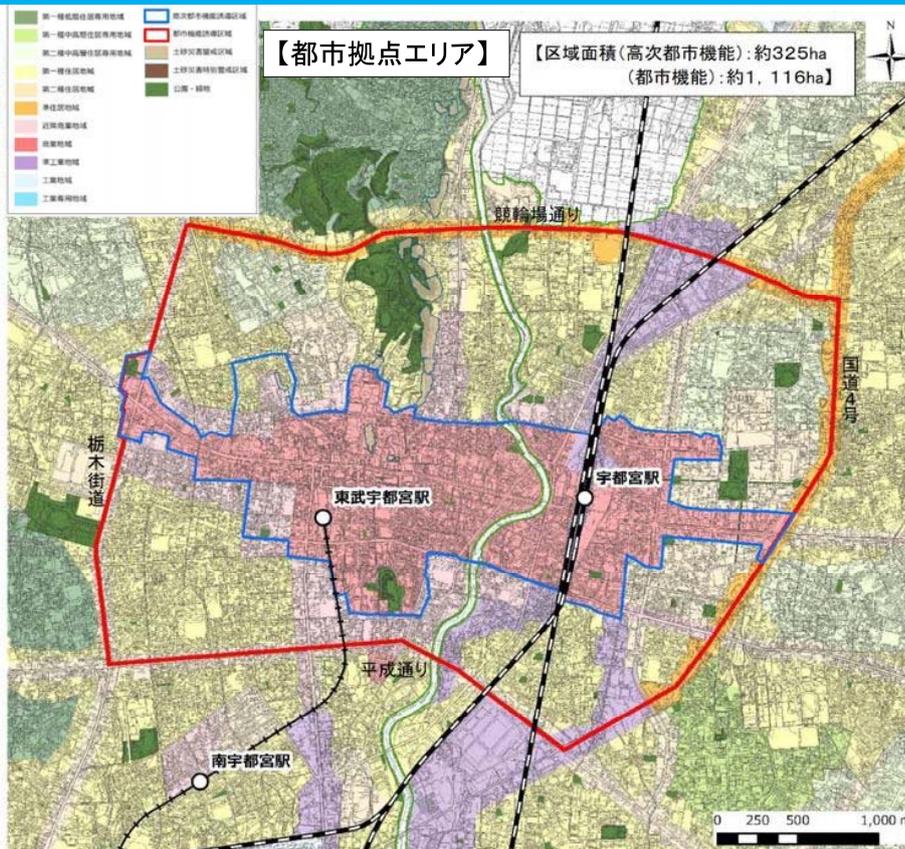
## 2 居住の誘導

・市街化区域では… **居住誘導区域** として、拠点を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。

今年度より、拠点形成、居住誘導に向けた都市計画制度の運用や支援制度を開始しています。

## 参考 市街化区域の拠点形成に向けた取組(前回までのおさらい)



区分	誘導施設の対象	
ア 高次都市機能	医療	病院(専門医療)
	福祉	保健・福祉センター
	商業	大規模商業施設
	教育	高等学校 専修学校 大学
	文化	図書館 博物館・美術館 劇場・ホール
	金融	銀行本店・支店等
	情報・交流	コンベンション施設等
公共	行政施設等	
イ 身近な都市機能	医療	病院等 診療所等
	商業	スーパー・ドラッグストア
	金融	銀行支店・出張所等
	教育	中学校 小学校
ウ 少子・超高齢社会に対応した都市機能	公共	行政窓口(出張所等)
	高齢者支援	介護保険サービス 提供施設
	子育て支援	教育・保育施設等

## 参考 市街化区域の拠点形成に向けた取組(前回までのおさらい)

### 【誘導するための方策(主なもの)】

区分	概要
税制特例	<b>＜事業者向け支援＞</b> ①事業用資産の買換え特例（誘導区域の外から中への移転） ②誘導施設と併せて整備される公共施設等の固定資産税等の特例  <b>＜事業協力者向け支援＞</b> 誘導施設を整備する再開発事業のため土地等を譲渡した場合の買換え特例
金融支援	<b>＜国の外郭団体による金融支援＞</b> ①民間事業者（特定目的会社）への出資 ②事業の共同施行 <b>都市機能誘導施設立地促進補助金(H29.4より)</b>
補助金	誘導施設の整備費等の一部支援(市独自の取組)
都市計画の建築制限の緩和	誘導施設（建築物）の容積率や用途制限などを緩和

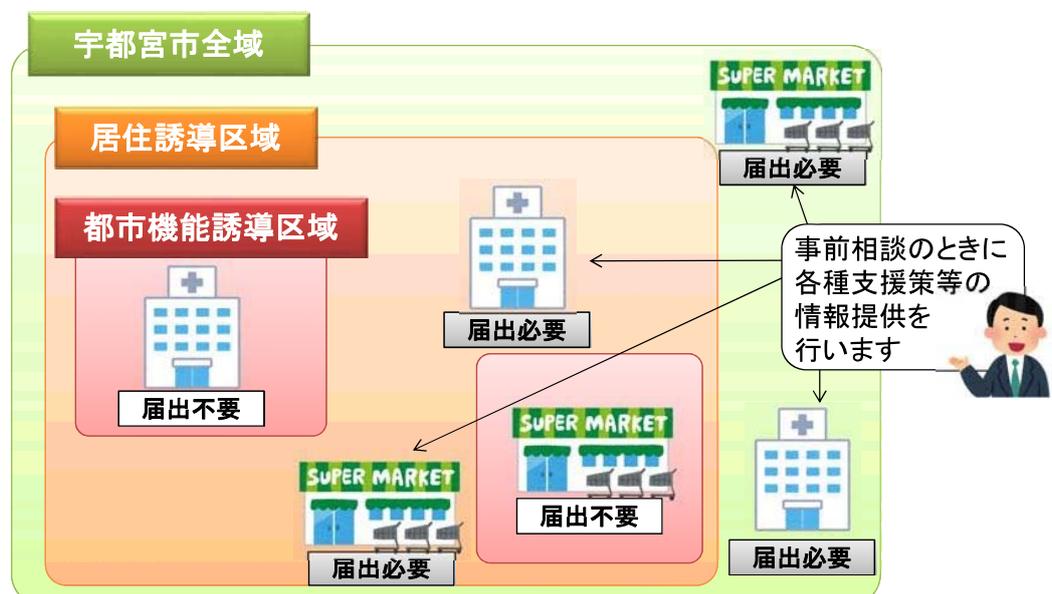
「立地適正化計画」は計画と支援措置が一体となった制度であり、誘導区域の内側での「誘導施設」の整備等に対して、国が創設した「税制・金融・都市計画などの支援措置」が受けられる

## 参考 拠点形成に向けた取組(前回までのおさらい)

### 【都市機能誘導区域外の事前届出】

**目的**：誘導区域外の施設整備の動向を把握しながら、都市機能誘導を緩やかに図るため

**対象**：医療施設、介護福祉施設、商業施設などの開発行為等

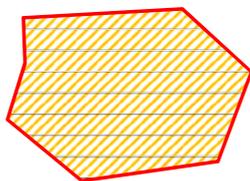


### 3-(2) 市街化区域の居住誘導区域の設定方法

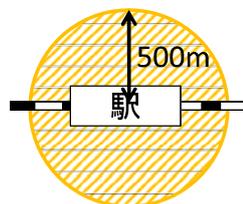
居住誘導区域(人口減少の中でも一定の人口密度を維持し、都市機能や地域コミュニティの持続的確保のため、居住を誘導する区域)

① 拠点(徒歩で容易に移動できる範囲)

都市機能誘導区域

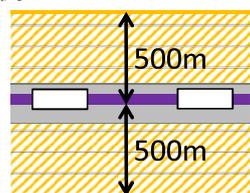


交通結節点周辺



② 幹線交通軸(幹線道路等)沿線 (拠点へのアクセス性が高い公共交通の徒歩圏)

基幹公共交通(LRT)沿線: 道路中心線から両側500m



幹線公共交通(幹線バス路線)沿線: 道路中心線から両側250m



③ 拠点周辺で計画的な都市基盤整備が行われている場所

土地区画整理事業エリア

※土砂災害警戒区域を除く

### 3-(3) 市街化区域の居住誘導策

区分		誘導施策
住宅取得	金融支援	住宅金融支援機構との連携事業(「フラット35(地域活性化型)」の活用による住宅ローンの借入金利の引下げ)の検討
	賃貸住宅	財政支援
		公的賃貸住宅等の供給
その他	空き家活用	移住・住みかえ支援機構等の「マイホーム借上げ制度(シニア世帯の持ち家を子育て世帯に転貸)」等の活用の検討
	財政支援	《事業者向け支援》 民間主体の都市基盤整備への財政支援(補助制度)の検討

※H30.4より、都市機能誘導区域等への転居者向け  
 >マイホーム取得支援事業補助金  
 >フレッシュマン・若年夫婦・子育て世帯等家賃補助金

### 3-(4) 居住誘導区域外の事前届出制度

#### 【居住誘導区域外の事前届出】

**目的**：居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、居住誘導を緩やかに図るため

**対象**：平成31年3月末以降に、誘導区域の外側へ集合住宅や一定規模以上(3戸以上又は敷地1,000㎡以上)の住宅開発等を行う場合

#### 開発行為

①3戸以上の住宅の建築目的の開発行為

例)3戸の開発行為



②1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの

例)1,300㎡1戸の開発行為



例)800㎡2戸の開発行為



③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為(例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)

#### 建築等行為

①3戸以上の住宅を新築しようとする場合

例)3戸の建築行為



例)1戸の建築行為

不要



②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合(例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)

③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

### 3-(5) 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

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

**【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、ゆとりある良好な居住環境エリア

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-(6) 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**

JR駅東側・・・LRT整備工事の実施  
JR駅西側・・・整備に向けた検討の実施

#### ■ バス路線の充実

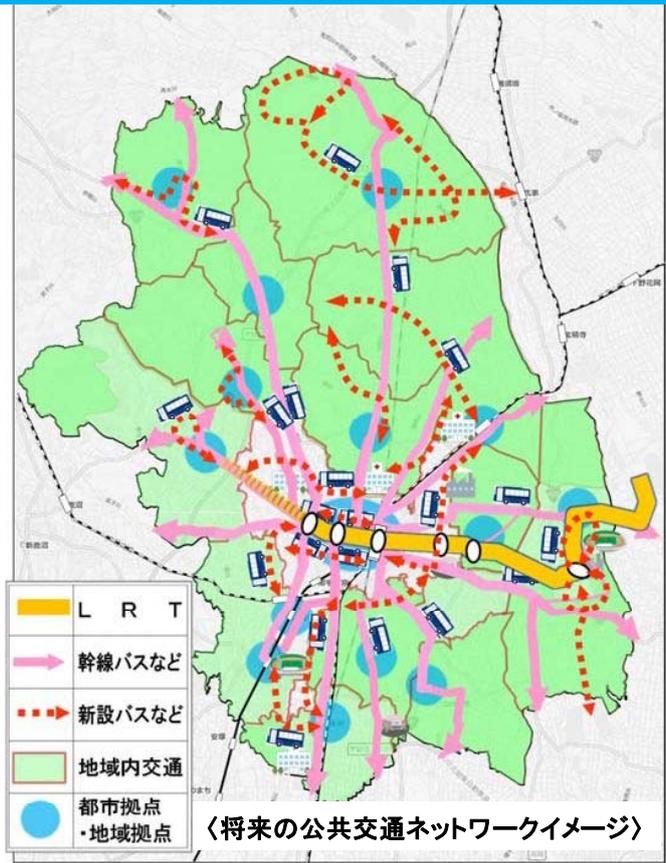
・LRTと重複するバス路線を振り分けることで、  
**公共交通空白地域の解消**や  
**拠点間の連携強化**等を図る

#### ■ 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-(7) JR宇都宮駅東側区間のLRT整備工事

ー LRT整備は、用地取得に関する手続きを経て、随時、工事へと進みますー

#### 整備に必要な用地を取得



交差点の改良や道路の拡幅などに必要な用地(土地)を取得します

#### LRT整備工事の主なポイント

- ① 中央分離帯と歩道の空間を有効に活用し、できる限り、現況の車線数を確保しながら実施します。
- ② 車線規制が必要となる場合は、朝夕のピーク時間を避けて行います。
- ③ 道路看板やラジオなどを用いて工事や迂回などに関する情報を発信していきます。  
※ 最新情報は公式ホームページをご覧ください。



### 3-(8) JR宇都宮駅西側区間のLRT事業化の検討

・計画区間である「桜通り十字路付近」からの更なる延伸を含め、整備内容を検討中



### 3-(9) 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

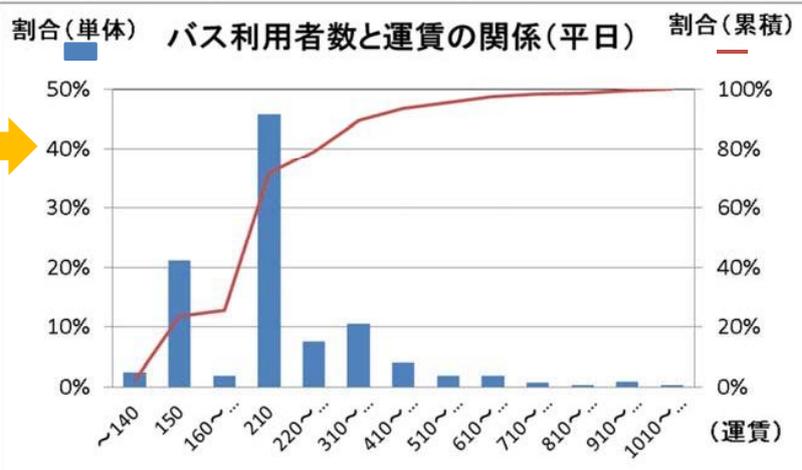
#### オフピーク時

- ・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

これらの考え方に基づき、バス路線の再編を検討中



### 3-(10) 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



## 4 地域包括ケアシステムの構築に向けた取組

## 4-1) NCCと地域包括ケアシステムの構築に向けた取組

### 地域包括ケアシステムとは？

住み慣れた地域で日常生活を送ることができるよう、「医療」「介護」「介護予防」「住まい」「生活支援」の5分野が包括的に確保される体制のこと

本市では、国の示す上記5分野に「医療・介護連携」と「認知症対策」を加えた7分野で重点的に実施



## 4-2) 身近な地域から市域全体までの重層的な体制の構築

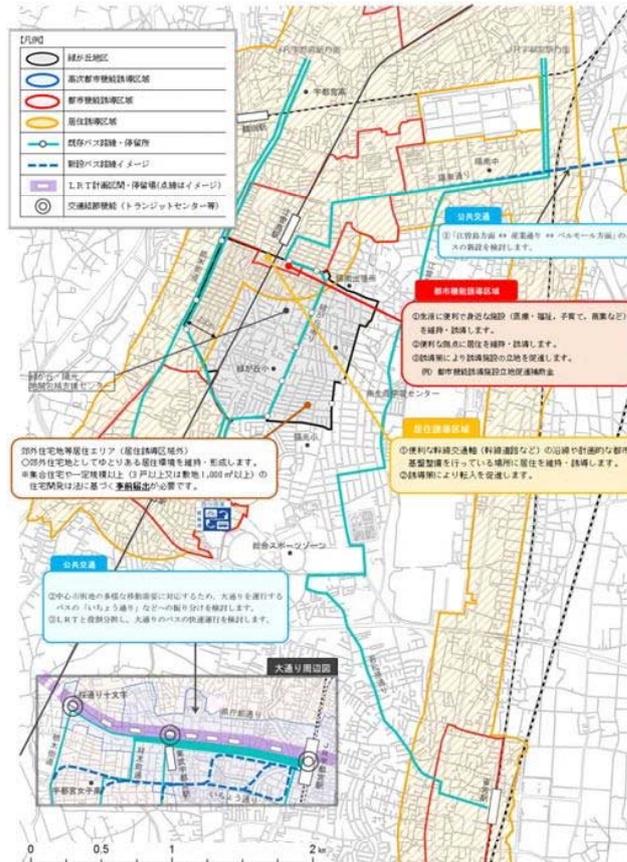
様々な相談を受ける地域包括支援センターをはじめ、「介護予防」や「生活支援」、「医療」、「介護」などのサービス・資源を身近で通いやすい地域に確保



# 5 緑が丘地区における取組

※お手元の資料に見やすいものをご用意しております。  
「緑が丘地区における取組イメージ」, 「緑が丘地区の将来像」をご参照ください。

## 5-1) 緑が丘地区における取組イメージ



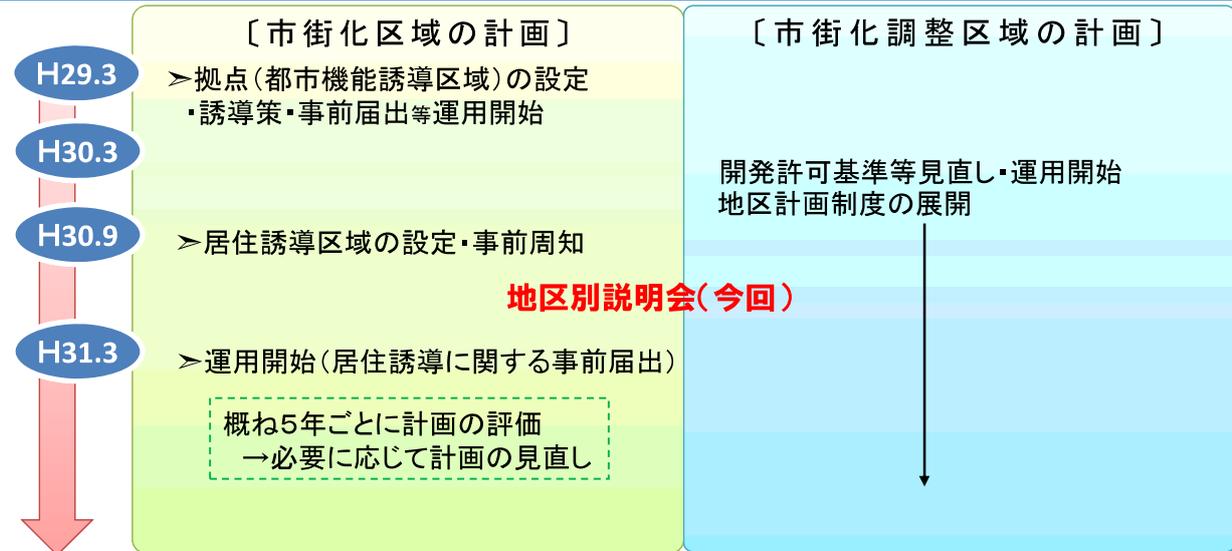
## 5-(2) 緑が丘地区の将来像

公共交通を使いながら、病院や買い物に便利な地区で歩いて暮らせる快適な生活



## 6 今後の進め方

## 6-1) 今後の進め方（拠点形成の取組）



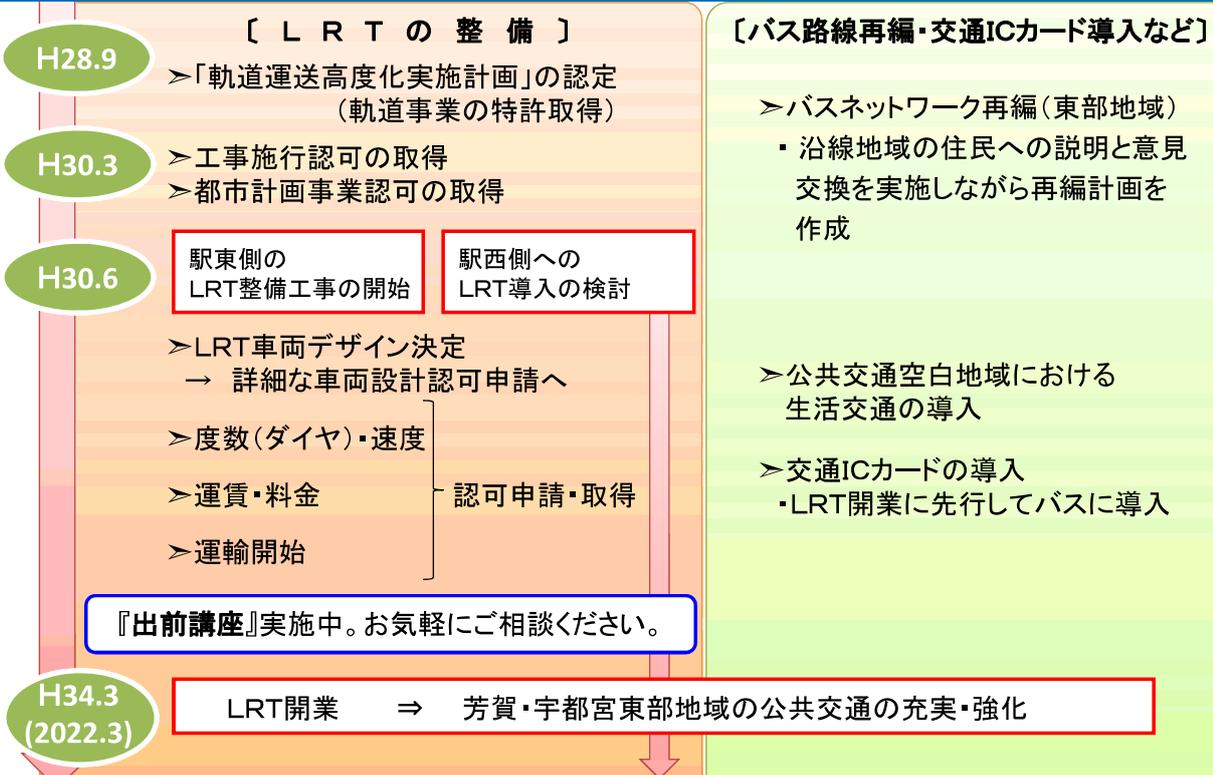
便利で暮らしやすく 100年先も持続的に発展できる拠点の形成

『出前講座』を実施しています。

日時：ご希望を伺いながら日程調整させていただきます。  
会場：地区市民センター、地域コミュニティセンター など  
対象：自治会、グループなど



## 6-2) 今後の進め方（公共交通ネットワークの構築）



誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークの構築



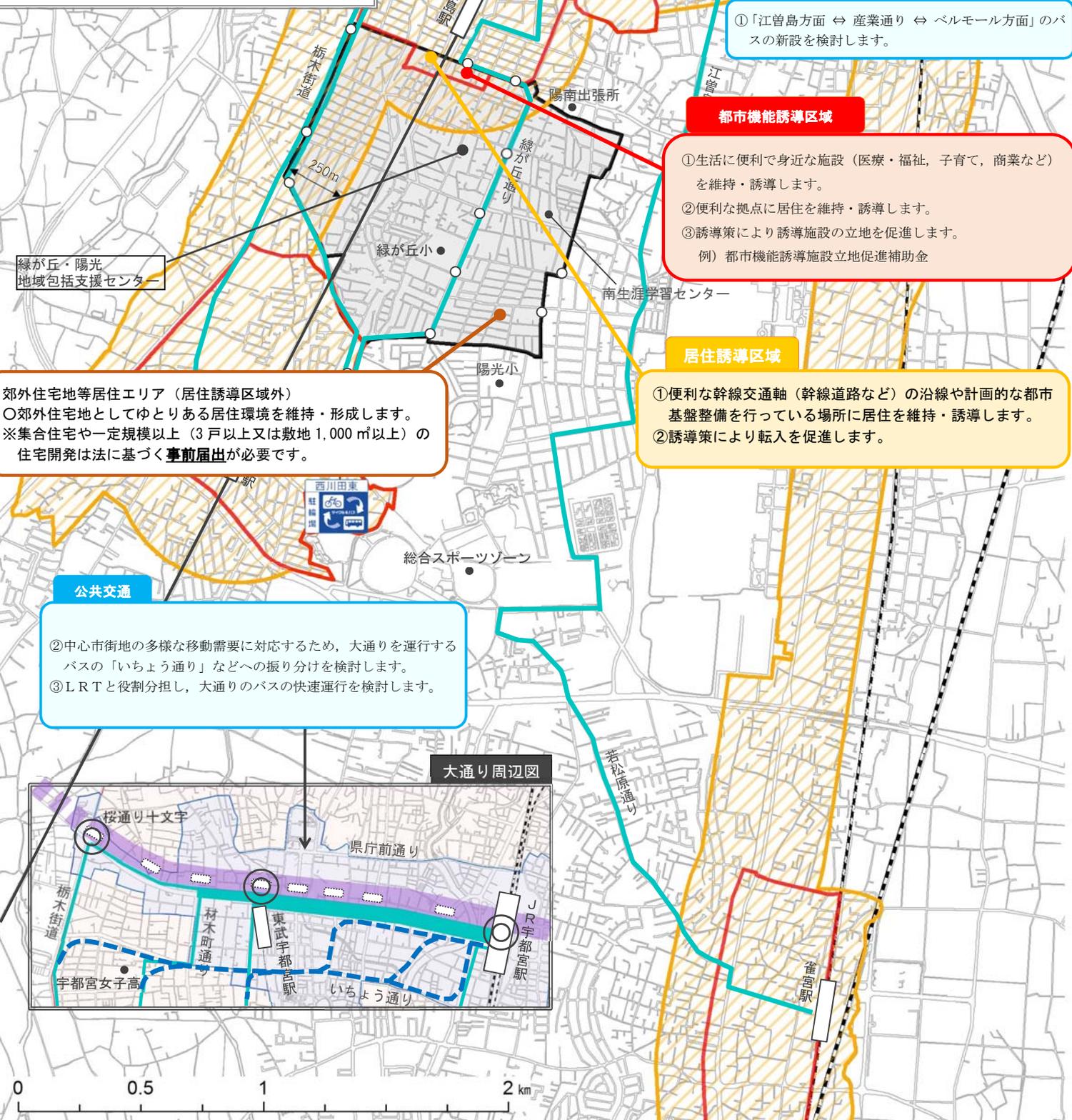
住めば  
愉快だ  
宇都宮  
UTSUNOMIYA

宇都宮が大切にしたいこと、それは日々の暮らしの豊かさ。  
100年先も宇都宮を訪れる人が、住みたいと思える街になるために、  
そんな愛すべき宇都宮らしさを、もっともっと。

# 緑が丘地区における取組イメージ

## 【凡例】

	緑が丘地区
	高次都市機能誘導区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
	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(点線はイメージ)
	交通結節機能(トランジットセンター等)



**公共交通**

①「江曾島方面 ⇄ 産業通り ⇄ ベルモール方面」のバスの新設を検討します。

**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。  
 例) 都市機能誘導施設立地促進補助金

**居住誘導区域**

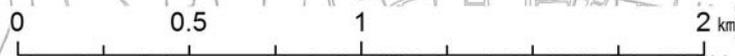
①便利な幹線交通軸(幹線道路など)の沿線や計画的な都市基盤整備を行っている場所に居住を維持・誘導します。  
 ②誘導策により転入を促進します。

郊外住宅地等居住エリア(居住誘導区域外)  
 ○郊外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**事前届出**が必要です。

**公共交通**

②中心市街地の多様な移動需要に対応するため、大通りを運行するバスの「いちよう通り」などへの振り分けを検討します。  
 ③LRTと役割分担し、大通りのバスの快速運行を検討します。

### 大通り周辺図



# 緑が丘地区の将来像

公共交通を使いながら、病院や買い物に便利な地区で歩いて暮らせる快適な生活

