

宇都宮市が目指す将来の姿

国本地区

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30年10月17日（水）

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

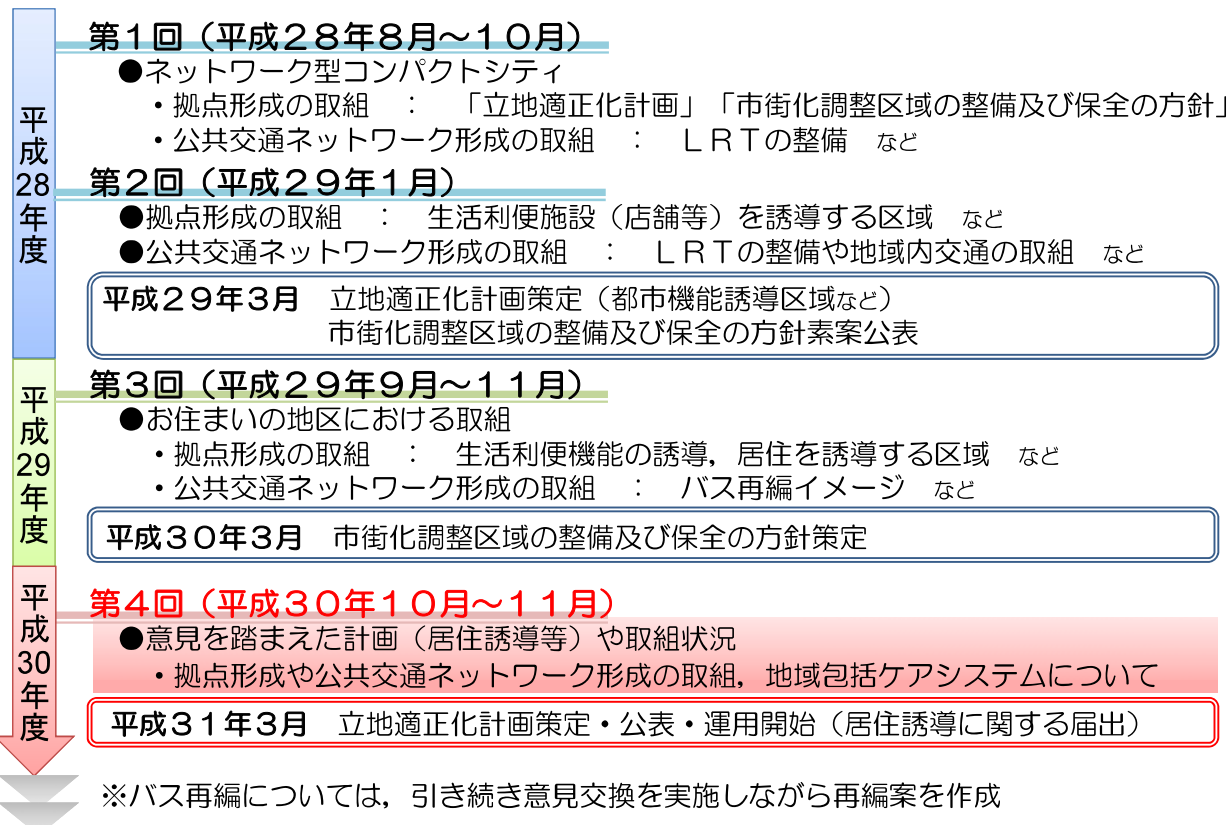
<内 容>

- 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 国本地区における取組
- 6 今後の進め方

1 説明会の概要について

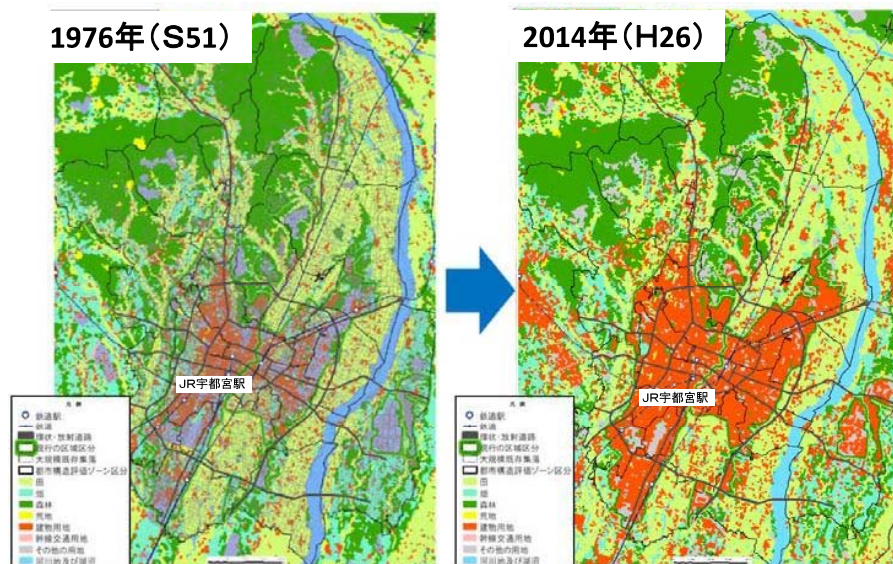
1 説明会の概要

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。



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

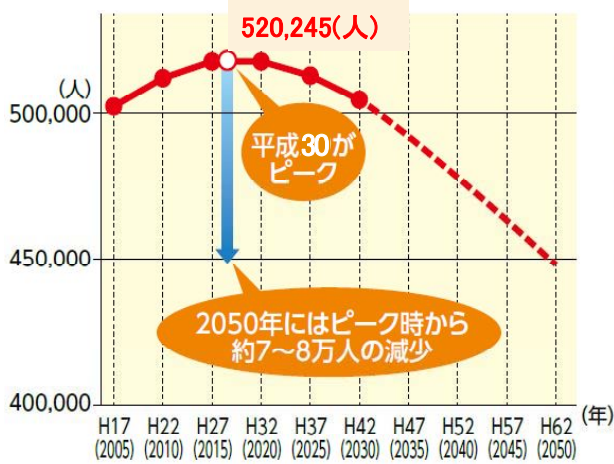


	1976年	⇒	2014年	
宅地面積	4,484ha	⇒	11,453ha	(約2.6倍)
農地面積	18,710ha	⇒	14,929ha	(約2割減)
森林面積	12,205ha	⇒	9,865ha	(約2割減)
人口	約37万人	⇒	約52万人	(約1.4倍)

※ 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

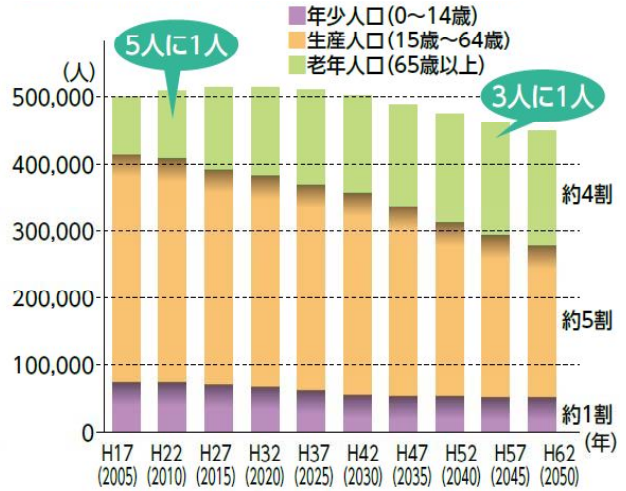
◆総人口の推移



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。

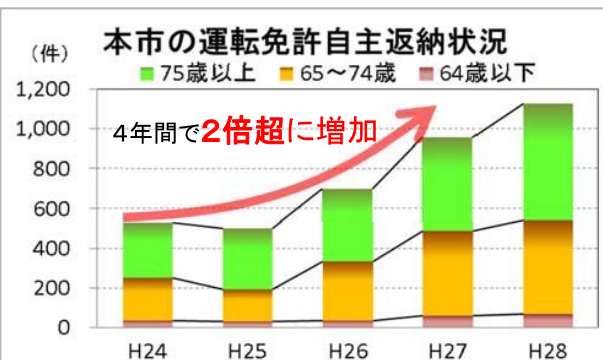
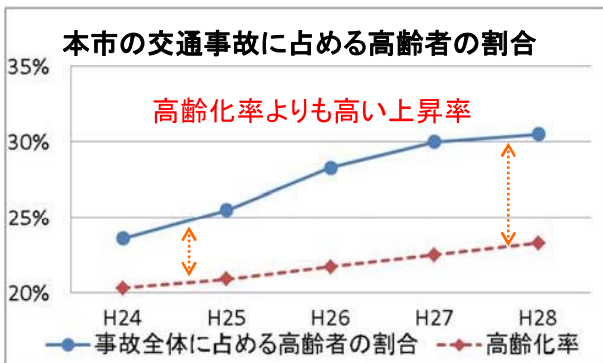
高齢化率

2016年:23.3%→2050年:36.8%

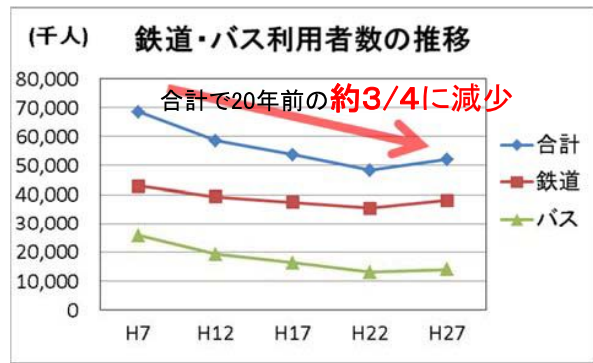
⇒ 人口減少・超高齢社会では生活利便性などの低下につながる心配

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

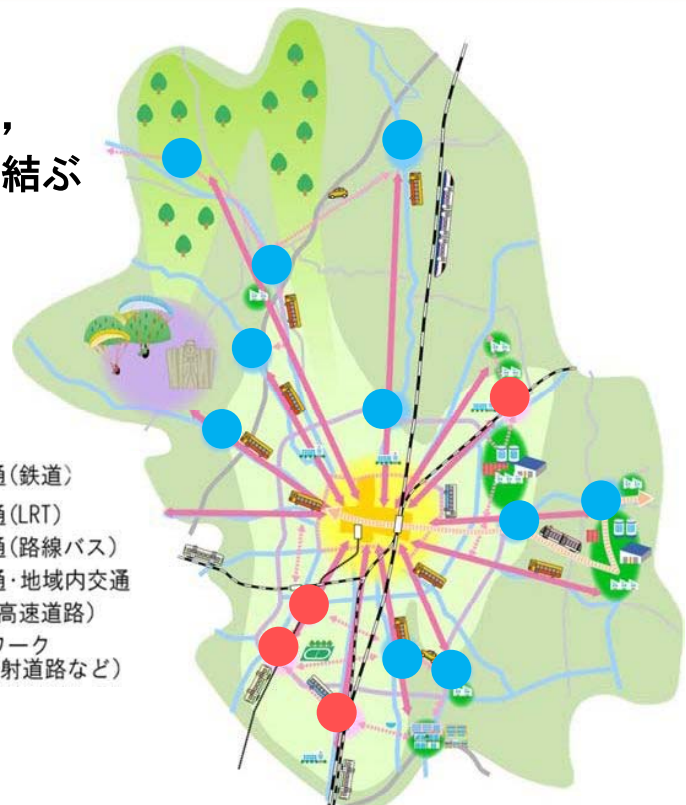
【凡例】

[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]

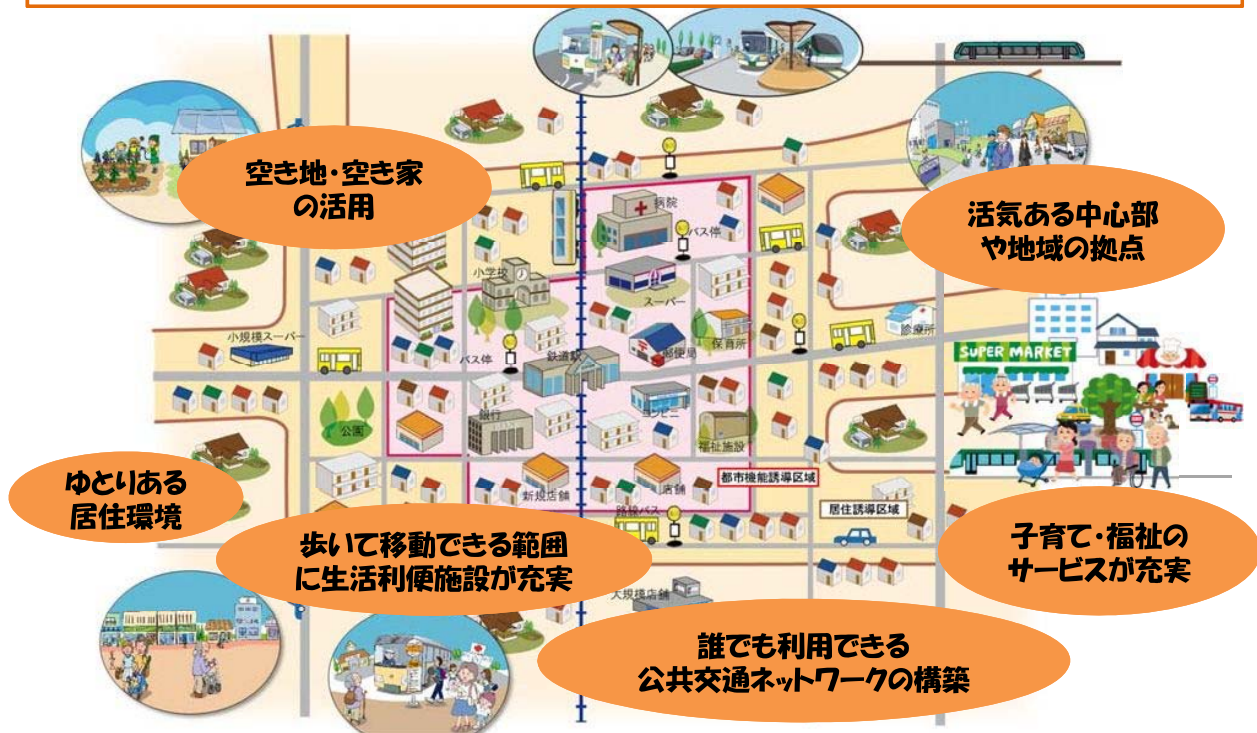
- 基幹公共交通(鉄道)
- 基幹公共交通(LRT)
- 幹線公共交通(路線バス)
- 幹線公共交通・地域内交通
- 高規格道路(高速道路)
- 道路ネットワーク (3環状12放射道路など)



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。

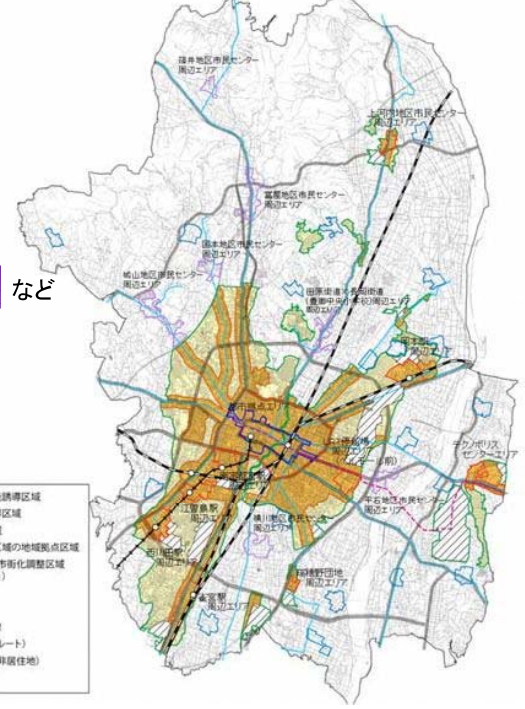
都市機能誘導区域 : 10カ所(H29.3に設定)

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

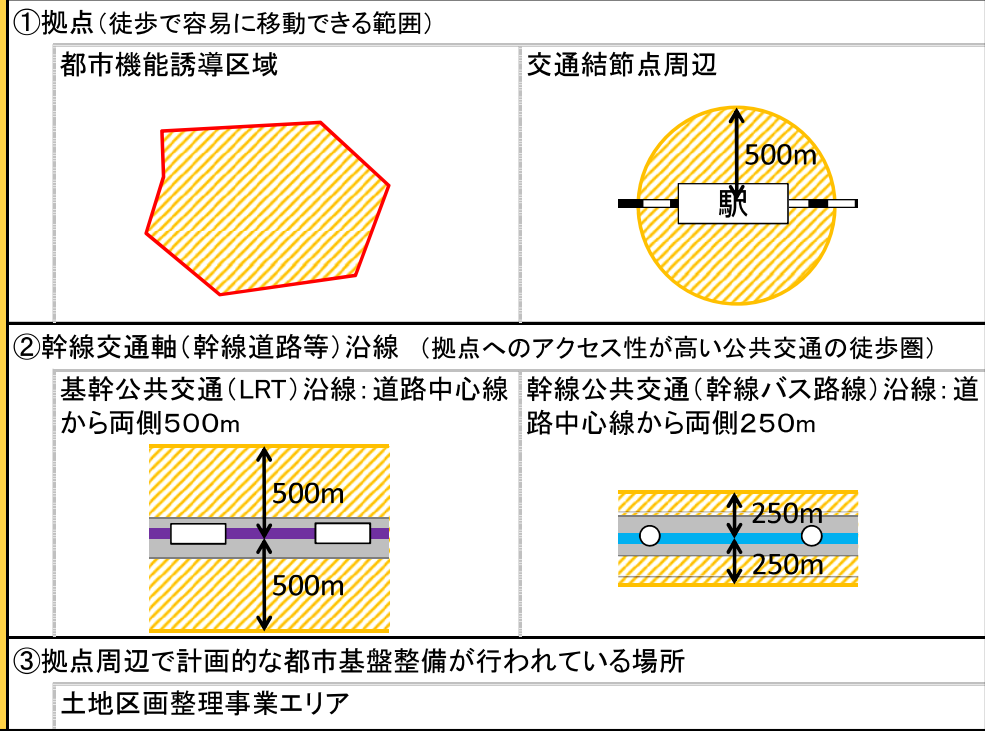
・市街化区域では… **居住誘導区域** として、拠人や公共交通沿線の利便性の高い地域に居住を誘導していきます。

・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。

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。

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)



※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
	財政支援	居住誘導区域等での住宅取得等に対する財政支援(補助制度)の検討 (単身女性及び市外からの転入者に助成額を上乗せ)
賃貸住宅	公的賃貸住宅等の供給	居住誘導区域への公的賃貸住宅等(地域優良賃貸住宅・サービス付き高齢者向け住宅・借上げ市営住宅等)の供給促進の検討
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-(3) 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



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-(4) 市街化調整区域の拠点形成・居住誘導に向けた取組

本地区の市街化調整区域については

- ① 地域拠点を中心に利便性を高め、郊外部の安心して暮らし続けることのできる環境を形成
- ② 地域拠点や地域の交流の核となる小学校を中心としたコミュニティを維持・形成
- ③ 自然・営農環境を保全しながら、農家住宅など既存集落のコミュニティを維持

① 地域拠点の利便性向上

● 開発許可基準の緩和

これまで、原則、延床面積が200㎡までの店舗しか建てられませんでした。地域拠点内に延床面積1,500㎡までのスーパー、ドラッグストアが建てられるようになりました。



(都市計画法第34条第12号の創設)

● 生活利便施設の立地補助

地域拠点に、スーパー、ドラッグストア、診療所などの日常生活に必要な施設が立地する際に、建築費の補助を行います。

(都市機能誘導施設立地促進補助金)

3-(4) 市街化調整区域の拠点形成・居住誘導に向けた取組

② 居住の誘導

(地域拠点や小学校を中心としたコミュニティを維持・形成)

● 地区計画制度の活用

(適用地区：国本地区地域拠点、国本西小学校周辺)

地区計画制度について

皆さんがお住まいの地域の現状や課題、そして将来について話し合い、住み良い地域をつくるための手法として、計画的に居住地をつくることのできるまちづくりの制度です。

地区計画制度でできること

地域が主体となり、民間事業者の参画を受けながら、道路や公園、宅地などを計画的に整備し、良好な居住環境をつくることができます。



3-(4) 市街化調整区域の拠点形成・居住誘導に向けた取組

② 居住誘導に向けた支援・補助制度

● 地区計画制度の活用支援

職員によるお手伝い

地区計画活用に向け取り組んでいる地域において、地域の要請を受けて、技術的な支援を行っています。

アドバイザーの派遣

地域の皆さんの地区計画検討や民間事業者との連携などを支援するため、都市計画や市街地整備などのまちづくりの専門家を派遣します。

土地利用構想作成への支援

自治会や地域住民の皆様が、地区計画を検討する際の「現況調査」や「物件調査」などに対し補助します。



地元組織の検討の様子

● マイホーム取得支援事業補助

市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺において、地区計画制度を活用し、整備した区域内に住宅を建てた方に対し、補助を行ないます。

3-(4) 市街化調整区域の拠点形成・居住誘導に向けた取組

③ 自然・営農環境を保全しながら、地域コミュニティを維持

● 地域コミュニティの維持

農家集落など既存集落のコミュニティを維持するため、分家住宅など、地域に縁のある方が住宅を建てるための基準を引き続き維持します。

(都市計画法第34条第14号の維持)

● 自然・営農環境の保全

集落の無秩序な拡大を抑制するため、一定の集落性のある地域において、市街化区域からの移住者など、どなたでも住宅を建てることのできた基準は廃止します。

(都市計画法第34条第11号：平成32年3月末廃止※)

※平成32年3月31日までに開発行為の許可申請が受付となっているものは、建築できます。



3-4 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



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



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



3-5 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

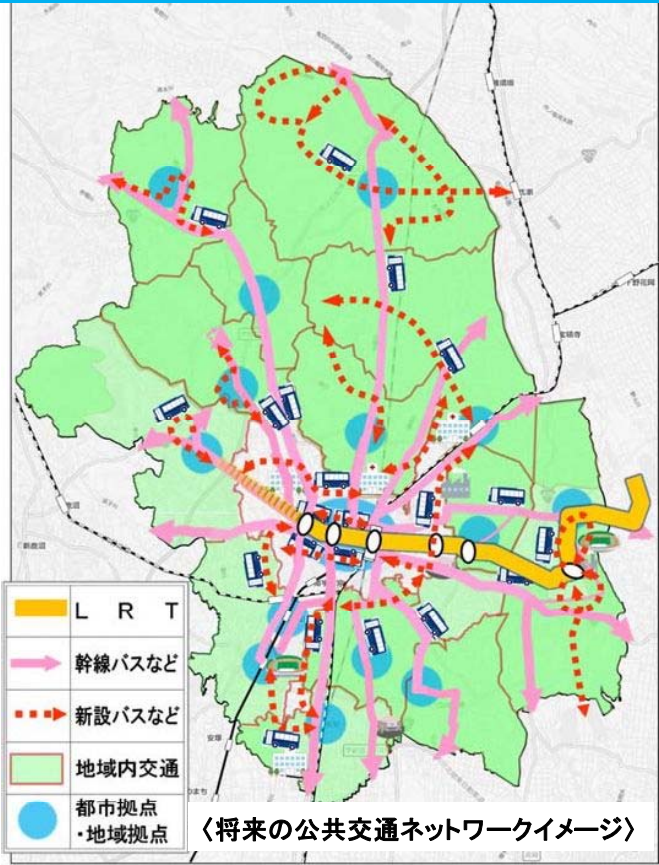
- ・LRTと重複するバス路線を振り分けることで、
公共交通空白地域の解消や拠点間の連携強化等を図る

■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-(6) JR宇都宮駅東側区間のLRT整備工事



3-(7) JR宇都宮駅西側区間のLRT事業化の検討

・計画区間である「桜通り十文字付近」からの更なる延伸を含め、整備内容を検討中



3-(8) 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

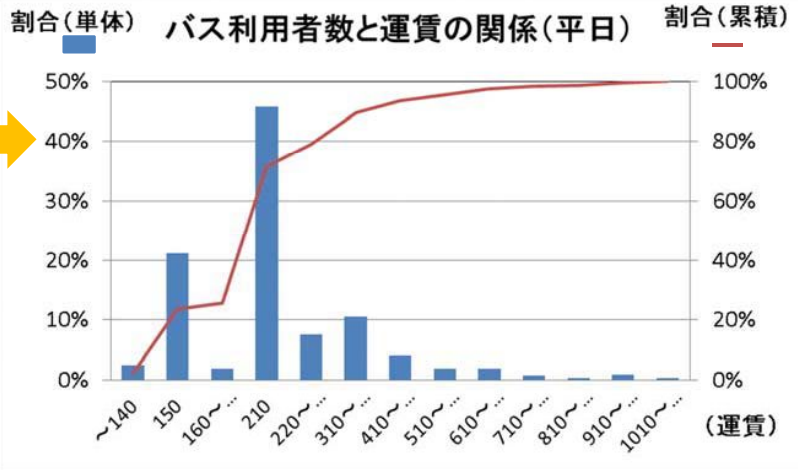
オフピーク時

- ・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

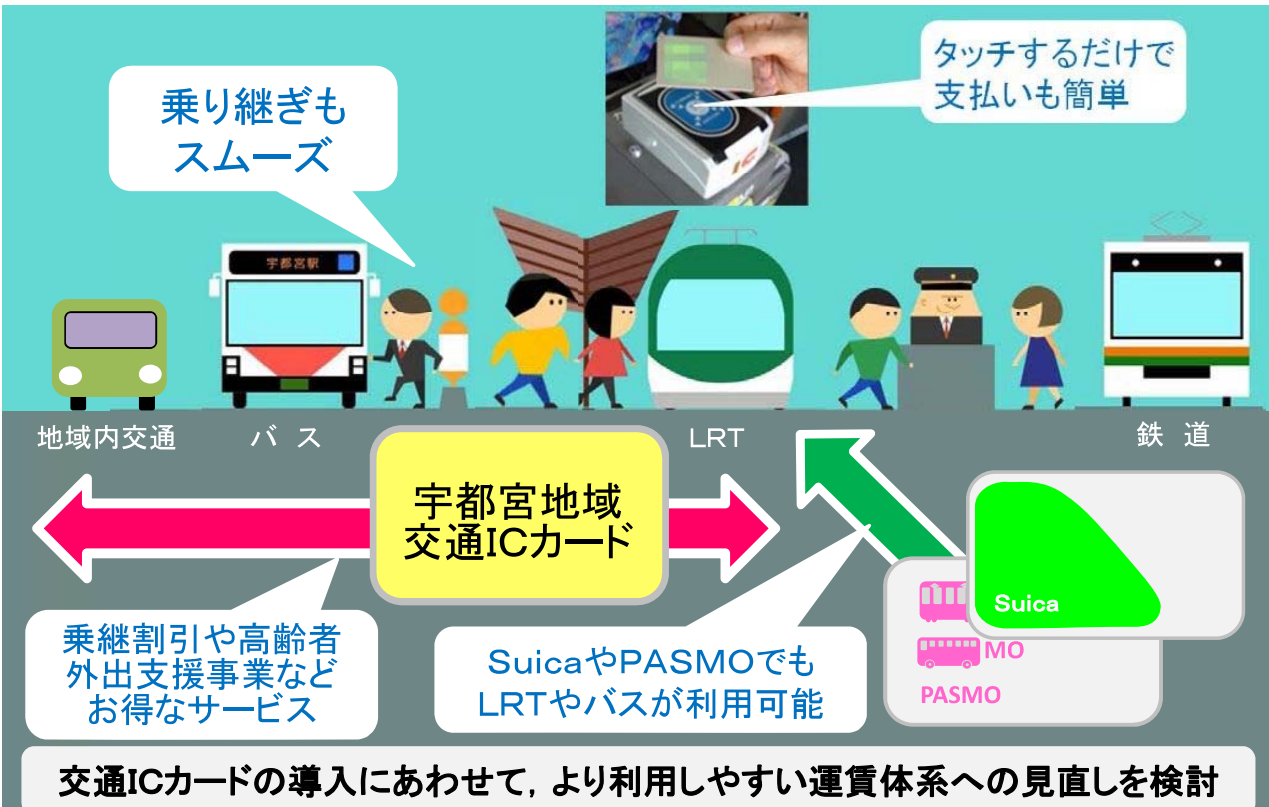
- ・深夜バスの拡充
- ・運賃体系の見直し 等

これらの考え方にに基づき、
バス路線の再編を
検討中



3-(9) 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

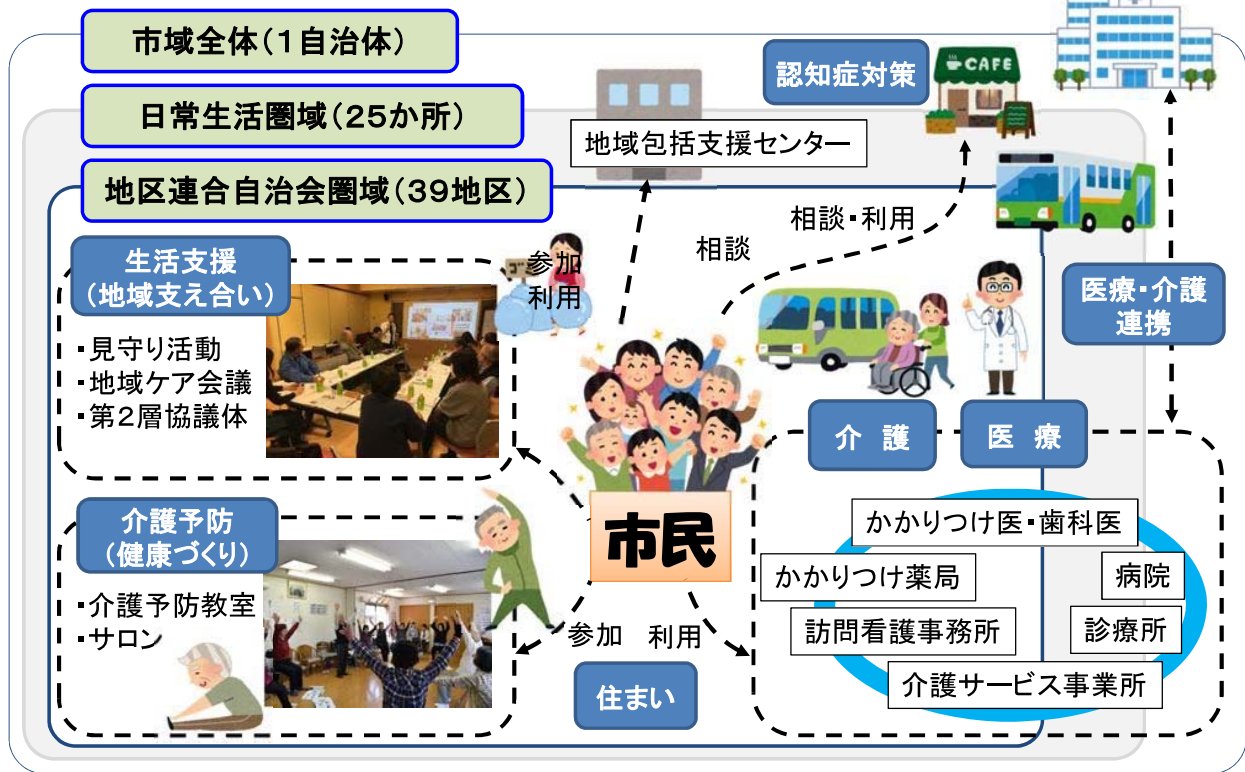
本市では、国の示す上記5分野に「医療・介護連携」と「認知症対策」を加えた7分野で重点的に実施



NCCの取組により日常生活に密着した都市機能の集積・集約が図られるとともに公共交通の利便性の確保・充実により外出しやすい環境を整備あわせてNCCの拠点などで地域包括支援センターや行政を中心に相談体制を構築

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 国本地区における取組

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

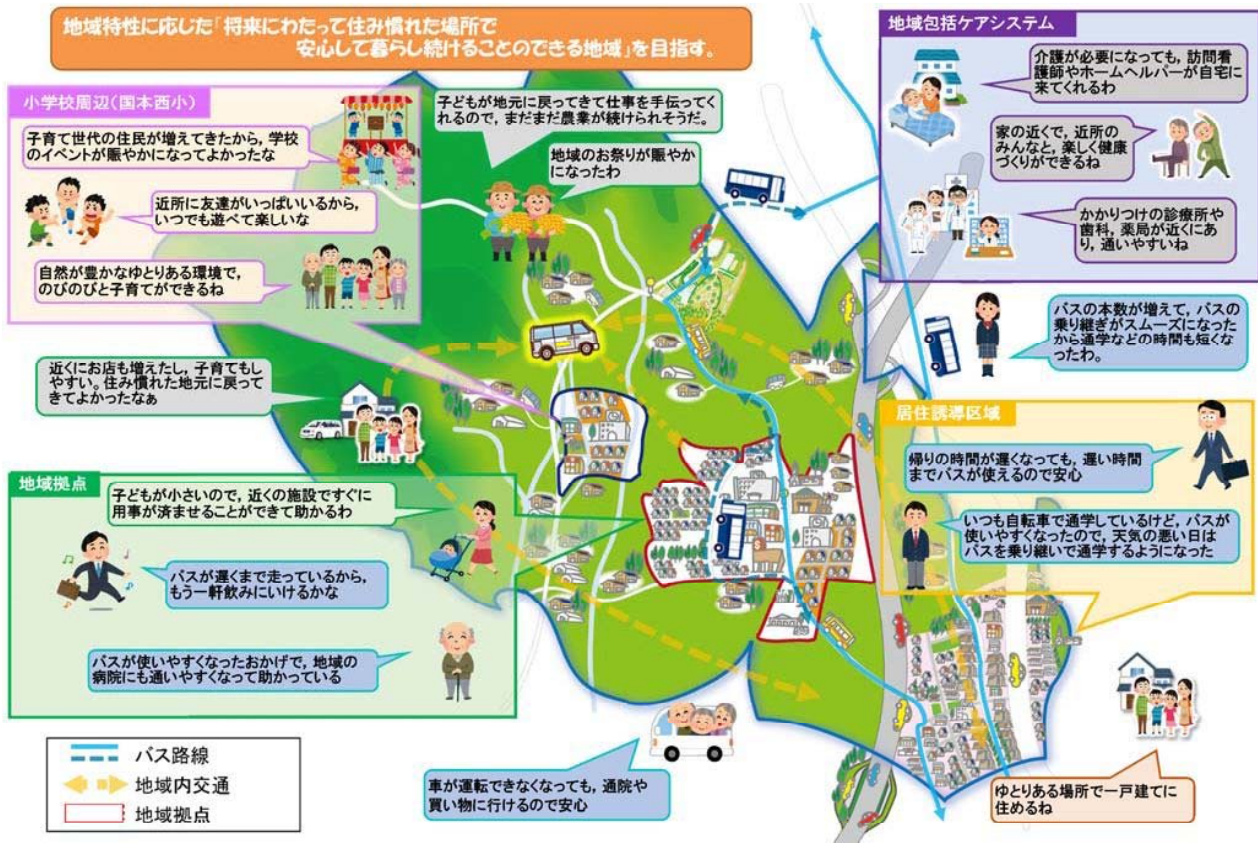
5-1) 国本地区における取組(土地利用)



5-1) 国本地区における取組(公共交通)

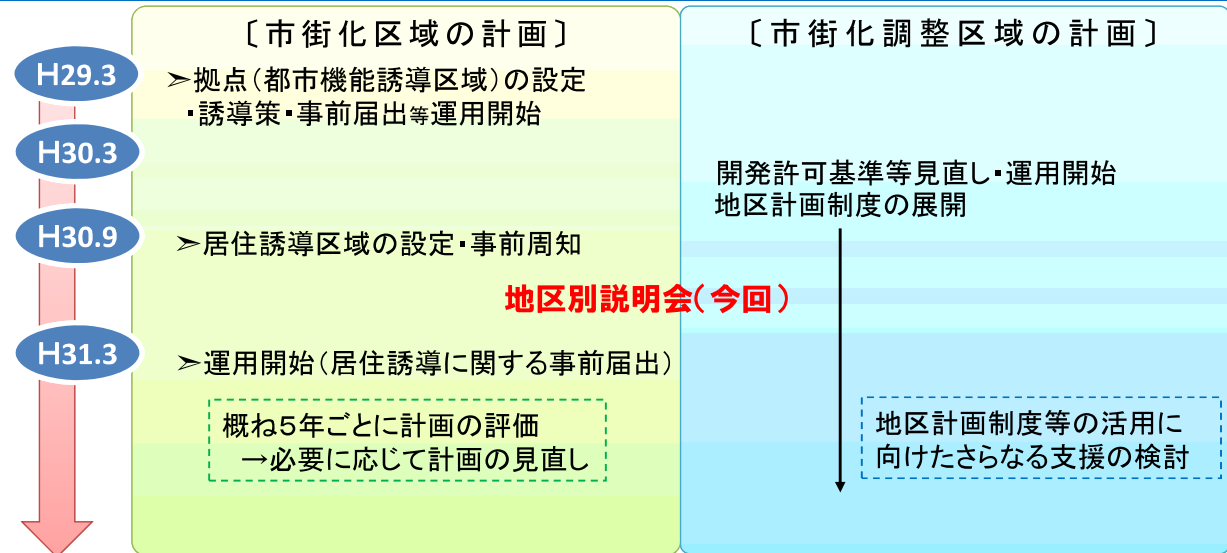


5-(2) 国本地区の将来像



6 今後の進め方

6-1) 今後の進め方（拠点形成の取組）



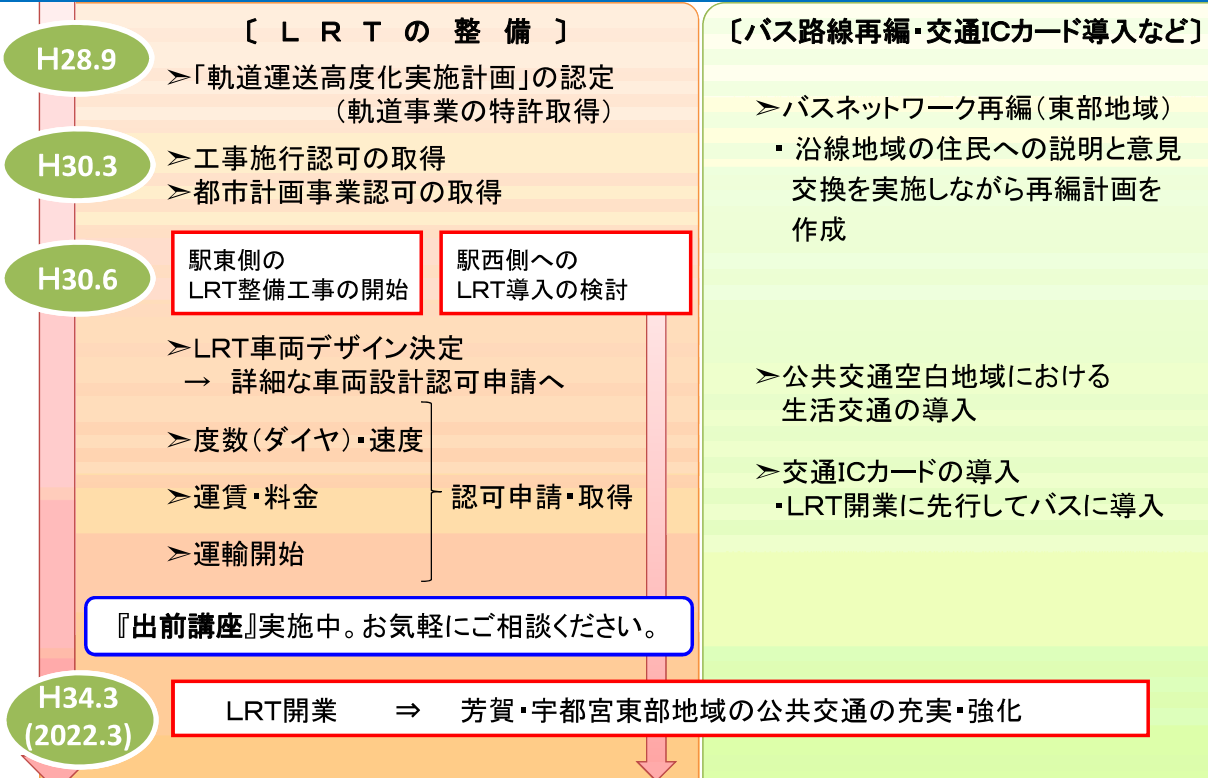
便利で暮らしやすく 100年先も持続的に発展できる拠点の形成

『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。

農業振興

生産力向上や、販売力、地域力の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。

市街化調整区域の土地利用

- 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
市街化区域などから移住する人が住宅を建てるための基準（都市計画法第34条第11号に基づく許可基準）を、2020年3月末をもって廃止します。

国本西小学校周辺

小学校を中心としたコミュニティの維持

【地区計画制度の活用】

・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。

※小学校周辺地域では、地区計画で整備した区域内に住宅を建てた方の住宅取得を支援します。

（マイホーム取得支援事業補助金）

地域拠点（国本地区市民センター周辺）

拠点へ生活に身近な店舗等や居住を誘導

① 地域拠点の利便性向上

【生活利便施設の誘導】

・スーパー、ドラッグストアが立地できるようになりました。

・スーパー、ドラッグストア、診療所などが立地する際に、建築費の補助を行います。

② 地域拠点への居住誘導

【地区計画制度の活用】

・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。

※地域拠点では、地区計画で整備した区域内に住宅を建てた方の住宅取得を支援します。

（マイホーム取得支援事業補助金）

※既に策定している下記の地区計画区域内においても補助金の対象区域となります。

- ・宝木新里ニュータウン区域
- ・フラワーニュータウン三向宝木区域

産業拠点

周辺環境との調和に配慮しながら、交通結節点としての立地ポテンシャルを活かした、北西部地域の活性化等につながる土地利用を誘導します。

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。

【凡例】

	国本地区
	市街化区域
	地域拠点
	小学校周辺地域
	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）

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。



【凡例】

	国本地区
	市街化区域
	地域拠点
	小学校周辺地域
	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
	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）

公共交通

①人口集積地の通勤・通学需要に対応したバスや、地域拠点と都市拠点を結ぶバスの運行時間帯の拡大や増便を検討します。

富屋地区市民センター
関東自動車山王団地
宇都宮第一病院
倉持整形外科（徳次郎）等

公共交通

②「山王団地」止まりや「ろまんちっく村」止まりのバスの延伸を検討します。

国本西小

くにもと地域包括支援センター

公共交通

③利用しやすいバスの運賃体系を検討します。

公共交通

⑤地域医療拠点施設へ接続するバスを検討します。
⑥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について、県庁前通りなどへの振り分けを検討します。
⑦LRTと役割分担し、大通りのバスの快速運行を検討します。



公共交通

④地域内交通とバスの乗り継ぎポイントを整備します。また、乗り継ぎ割引についても検討します。



国本地区の将来像

地域特性に応じた「将来にわたって住み慣れた場所で安心して暮らし続けることのできる地域」を目指す。

小学校周辺(国本西小)

子育て世代の住民が増えてきたから、学校のイベントが賑やかになってよかったな



近所に友達がいっぱいいるから、いつでも遊べて楽しいな

自然が豊かなゆとりある環境で、のびのびと子育てができるね



子どもが地元に戻ってきて仕事を手伝ってくれるので、まだまだ農業が続けられそうだ。

地域のお祭りが賑やかになったわ



近くにお店も増えだし、子育てもしやすい。住み慣れた地元に戻ってきてよかったなあ



地域拠点

子どもが小さいので、近くの施設ですぐに用事が済ませることができて助かるわ



バスが遅くまで走っているから、もう一軒飲みにいけるかな

バスが使いやすくなったおかげで、地域の病院にも通いやすくなって助かっている



車が運転できなくなっても、通院や買い物に行けるので安心



地域包括ケアシステム



介護が必要になっても、訪問看護師やホームヘルパーが自宅に来てくれるわ

家の近くで、近所のみんなと、楽しく健康づくりができるね



かかりつけの診療所や歯科、薬局が近くにあり、通いやすいね



バスの本数が増えて、バスの乗り継ぎがスムーズになったから通学などの時間も短くなったわ。



居住誘導区域

帰りの時間が遅くなくても、遅い時間までバスが使えるので安心



いつも自転車で通学しているけど、バスが使いやすくなったので、天気の悪い日はバスを乗り継いで通学するようになった



ゆとりある場所で一戸建てに住めるね



バス路線

地域内交通

地域拠点