

## 第3章 本市が目指す都市交通の姿

### 3.1 目指す都市空間の将来像

#### (1) 第6次宇都宮市総合計画

宇都宮市では、第6次宇都宮市総合計画（平成30年3月策定）において、都市のコンパクト化（集約化）及び拠点間のネットワーク化により、人口減少の局面を前提とした人口規模・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（連携・集約型都市）」を目指すべき都市像（都市空間）として掲げています。

#### 〈 第6次宇都宮市総合計画（平成30年3月）の概要（抜粋） 〉

##### ■都市空間形成の基本認識

##### 1) 拠点化の促進

本市の都市としての成り立ちを踏まえ、以下のような「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。

拠点化の考え方		
都市拠点：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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都市拠点を形成します。</li> <li>・日常生活圏域を備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。</li> <li>・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を「都市拠点圏域」とします。</li> </ul>	中心市街地
都市拠点圏域：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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お互いに連担している地域については、個々に拠点を設定するのではなく、一つの「都市拠点圏域」として位置づけます。</li> </ul>	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
地域拠点：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、地域特性に応じた身近な機能を集積した地域拠点の形成を図ります。</li> <li>・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。</li> <li>・「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。</li> </ul>	河内、陽南・緑が丘、姿川・陽光、雀宮・五代・若松原、豊郷、清原、瑞穂野、上河内、篠井、富屋、国本、城山、平石、横川の各地域に設定

拠点化の考え方		
産業拠点：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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拠点の形成を図ります。</li> <li>・幹線道路や公共交通などの利便性が高く、地域特性や周辺環境と調和した拠点の形成を図ります。</li> <li>・各産業拠点には、立地する事業者の活性化に視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、アクセス性を高めていきます。</li> <li>・新たな事業者の進出や市内立地企業の事業拡大を促すとともに、市外への流出を抑制するため、既存の産業拠点を中心に新たな産業用地創出について検討し、拠点化を促進します。</li> </ul>	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 河内中小工業団地 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
観光拠点：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域固有の自然や歴史、伝統・文化等の地域資源を生かした特色ある地域空間を有する観光拠点の創出を図ります。</li> <li>・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地点の形成を図ります。</li> </ul>	大谷周辺地域
交通結節点 周辺：	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅やL R Tのトランジットセンターなどの交通結節点周辺については、地域特性を活かした交流促進等につながるよう、拠点化を促進します。</li> </ul>	鉄道駅 トランジットセンター

## 2) ネットワーク化の促進

都市拠点と各拠点を結ぶ放射状の基幹・幹線公共交通を基軸に、支線公共交通等が効率よく連携した階層性を有する「公共交通ネットワーク」を構築するとともに、交通の円滑化や経済活動の活性化を促す「道路ネットワーク」の構築により、バランスのとれた交通ネットワークを形成します。

また、隣接する拠点間においても、地域特性に応じた交通で結び、それぞれに役割を補完し合う関係を構築することで、全ての市民が、各拠点の生活利便施設に円滑で快適にアクセスできる移動環境を形成します。さらに、広域的な交通ネットワークの形成を促進することで、近隣・近郊の都市はもとより、県外の主要都市との広域連携軸の形成・強化に努めます。

### ■ 将来都市空間形成イメージ

将来都市空間形成イメージ図



## (2) 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想

人口減少や超高齢社会を見据えた持続可能な「ネットワーク型コンパクトシティ」形成に向けた都市計画の基本方針として「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」の平成31年●月（※本年3月を目途に策定中）に策定し、都市づくりの基本的方向を明らかにするとともに、土地利用や都市整備の方針を示しました。

### < 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン 全体構想の概要（抜粋） >

#### 2 都市づくりの目標

今後、人口減少・超高齢化が進行する中で、都市づくりの理念である持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に取り組んでいくため、これからのまちづくりに求められる機能（「住まう」、「働く・学ぶ」、「憩う」）の充足や、それらを支える公共交通網の形成、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6つを都市づくりの目標に設定します。

- (1) 便利で暮らしやすく快適に住み続けられる都市
- (2) 都市や地域の魅力・活力を創造し続けられる都市
- (3) 地域経済の好循環を創出する産業の発展を支える都市
- (4) 公共交通などにより安全・快適で自由に移動できる都市
- (5) 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
- (6) 環境にやさしく災害に強い持続可能で効率的な都市

#### 3 将来都市構造

都市づくりの理念、将来都市像、目標を踏まえ、都市の骨格を構成する「拠点」、「交通軸」、「環境軸」、「ゾーン」により、将来都市構造を示す。

##### (1) ネットワーク型コンパクトシティの基本的な考え方

- 1) 拠点配置：一極集中ではなく、中心部と各地域などへの拠点配置による多極型の都市構造
- 2) 市街地密度：住宅等の立地の適正化による密度にメリハリある土地利用の促進
- 3) 市街地・拠点間のネットワーク：公共交通・徒歩・自転車と自動車とが連携・共存できるバランスの取れた交通ネットワークの構築

##### (2) 拠点と形成方向

本市における都市の成り立ちを踏まえ、以下の『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

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都市拠点を形成【中心市街地】

2) 地域拠点

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、地域特性に応じた身近な機能を集積した地域拠点の形成【市内 14 箇所】

3) 産業拠点

高い生産性や付加価値、競争力などを生み出し、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拠点を形成【清原・宇都宮・河内・瑞穂野・河内中小の各工業団地】【テクノポリスセンター地区】【インターパーク地区】【宇都宮 I C 周辺地区】

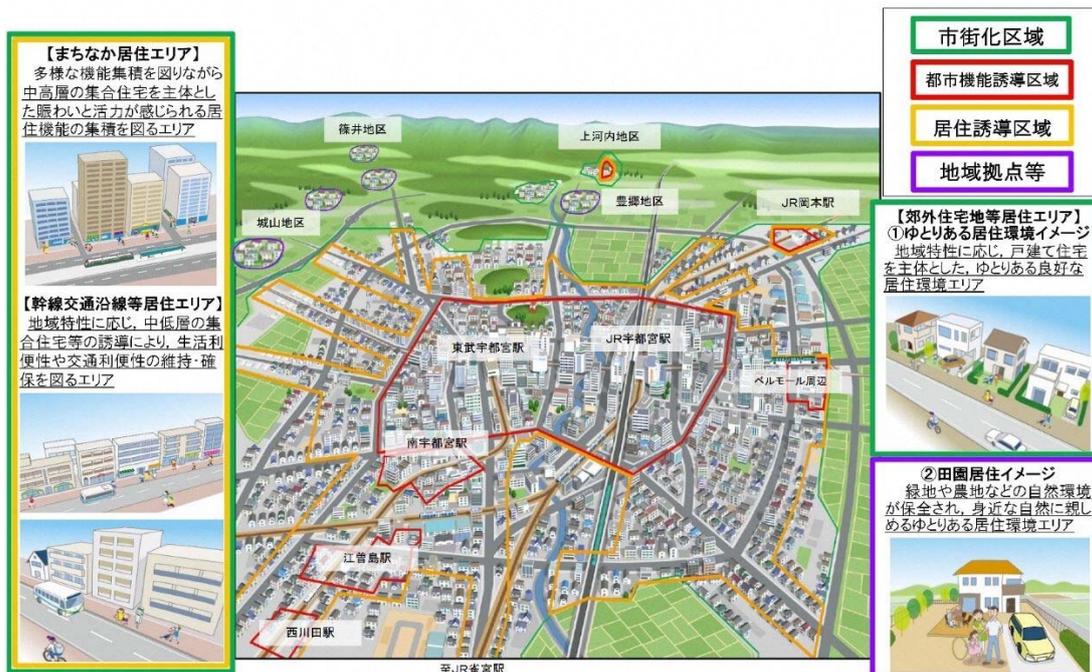
4) 観光拠点

地域固有の自然や歴史、伝統・文化等の地域資源を活かした特色ある地域空間を有する観光拠点を創出【大谷周辺地域】

5) 交通結節点周辺

鉄道駅や L R T のトランジットセンター等の交通結節点周辺は、地域特性を活かした交流促進や地域活性化等につながるよう拠点化を促進

■ 地域特性に応じた居住地形成（将来の土地利用）イメージ



(3) 都市軸の形成方向

1) 広域連携交流軸

- ・ 東京圏と東北等をつぶ広域交通軸により広域的な連携・交流を促進【①東北自動車道 ②北関東自動車道 ③東北新幹線 等】

2) 地域連携交流軸

- ・ 周辺都市や拠点間をつぶ交通軸により地域連携・交流を促進【①J R宇都宮線 ②東武宇都宮線 ③J R日光線 ④L R T ⑤幹線バス路線 ⑥3環状12放射道路等】

3) 産業軸

- ・ 産業拠点間や産業拠点と高速道路のI C等をつび、物流機能の強化や産業活動の活性化を図る産業軸（地域高規格道路）を形成・強化

(5) ゾーンと形成方向

1) 市街地ゾーン：

密度にメリハリのある市街地を形成する。

・ 高密度市街地

目標： 概ね 60 人/ha 以上

・ 中高密度市街地

目標： 概ね 50 人/ha 以上

・ 低中密度市街地

目標： 概ね 40 人/ha 以上

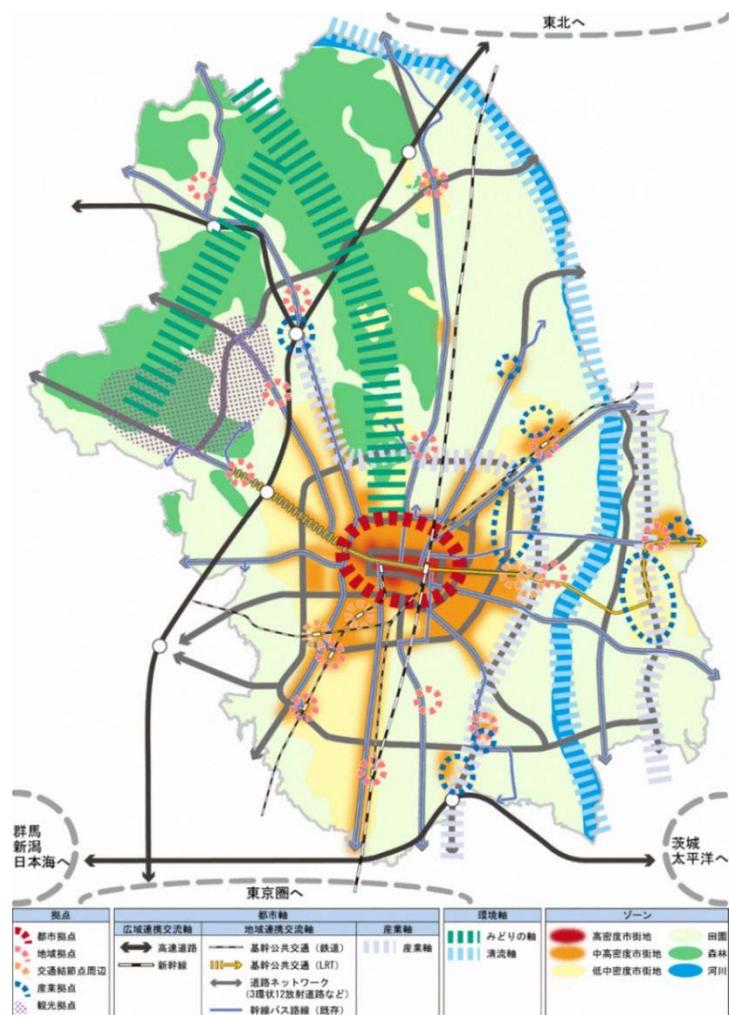
2) 田園ゾーン：

無秩序な土地利用転換を抑制するとともに、自然環境や地域資源として保全・活用を図る。

3) 森林ゾーン：

北西部に連なる山並みを位置付け、保全に努める。林業の振興、自然体験等の場として活用を図る。

■ 将来都市構造



## 5 都市整備の方針

### (1) 交通体系の整備方針

宇都宮都市圏の中心都市として、圏域内外の広域的な連携の強化と市街地の円滑な交通処理を図るとともに、『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を支える道路・公共交通ネットワークの形成や、公共交通や自動車、自転車などの交通手段間の連携強化を図ることにより、安全・快適で、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが利用しやすい総合的な交通体系の確立を目指します。

#### 1) 道路ネットワークの整備

##### ア 都市の骨格となる道路網の整備

- ・ 観光や物流などを通じて経済の活性化を図る「地域高規格道路」の整備を促進するとともに、高速道路を活用した機能的な道路ネットワークを構築しつつ、地域振興や交通の円滑化を図るため、スマートインターチェンジなどの整備を推進します。
- ・ 市街地の交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるとともに、拠点相互の有機的な連携を図るため、市内各地や広域的な道路に連絡する主要な幹線道路の整備を推進します。また、都心環状線・内環状線の4車線化や、宇都宮環状道路と主要な幹線道路との立体化、中心部から伸びる主要な放射状道路の整備など、都市の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進します。
- ・ さらに、主要な幹線道路等における街路樹などの緑化や電線類の地中化など、道路空間の質的向上を図ります。

##### イ 身近な生活道路の整備

- ・ 地域の安全性・利便性を高め、快適な生活空間を創出するため、歩行者・自転車道路など身近な生活道路の整備を推進するとともに、歩道整備や道路のバリアフリー化、交通安全対策などを推進します。

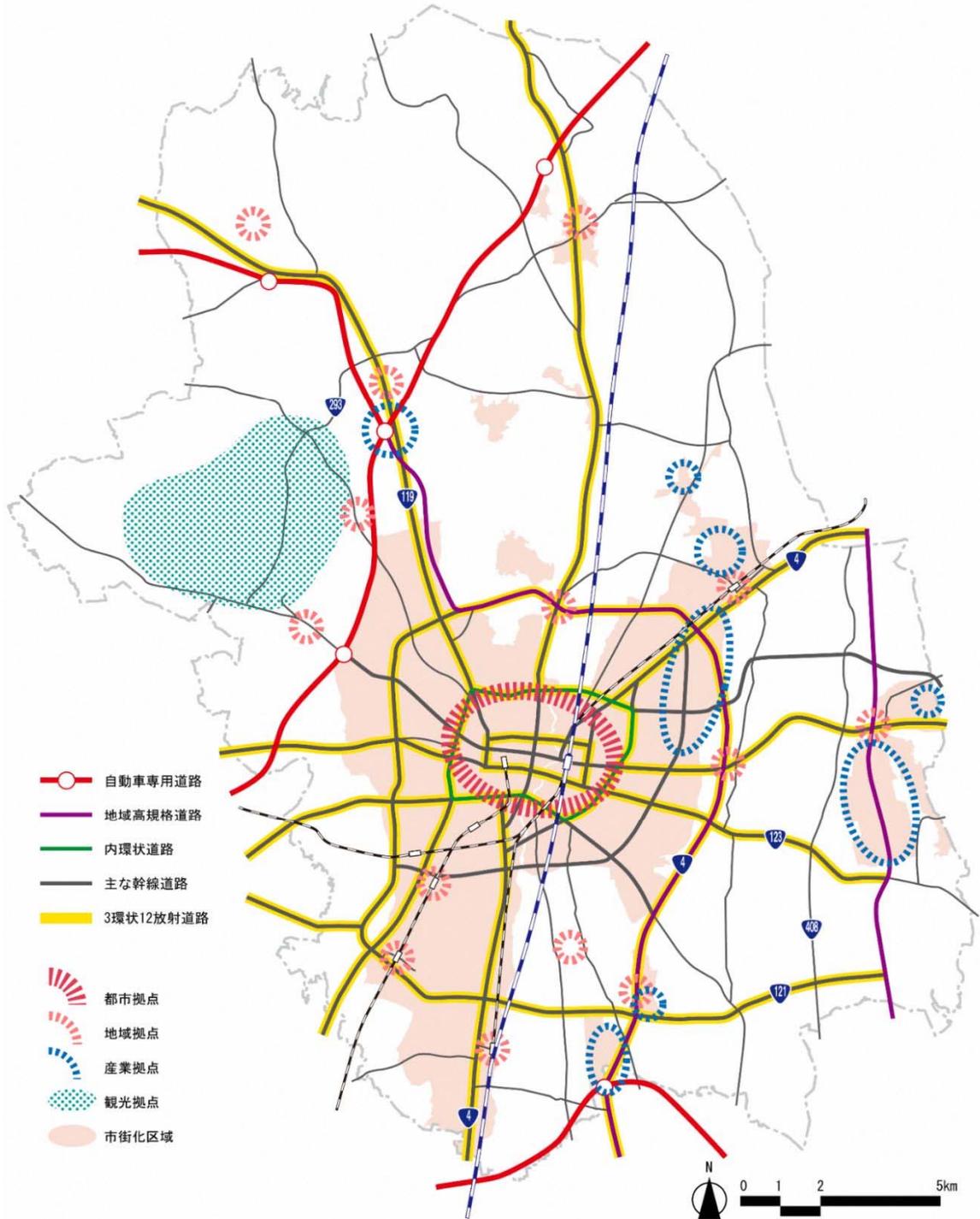
##### ウ 歩行者・自転車の利用環境の整備

- ・ 都市拠点及び地域拠点においては、歩いて暮らせるまちづくりの重点的な展開を図るため、歩行者と自転車の通行分離や自動車の乗り入れ規制などの検討を行います。
- ・ また、市内における主要な施設を結ぶ路線においては、自転車走行空間を整備し、歩行者・自転車にとって安全な空間の確保に努めます。
- ・ さらに、誰もが、安全に快適に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境にやさしい自転車につながるまち、「自転車のまち宇都宮」にふさわしい快適な自転車利用環境を創出するため、サイクリングロードの整備や、駐輪場の整備等の駐輪環境の向上、シェアサイクルの充実などを図ります。

##### エ 道路環境の向上と機能保全

- ・ 高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化が進行する中、道路環境の向上と機能保全を図るため、道路の役割や機能などに応じて、計画的な点検・修繕・更新に取り組む「道路施設のアセットマネジメント」を推進します。

■ 骨格道路整備構想図



## 2) 公共交通ネットワーク整備

### ア 基幹公共交通軸と地域特性に応じた生活交通手段の確保

- ・ 都市の骨格となる公共交通を基幹公共交通軸として位置付け、都市拠点、地域拠点やその周辺沿線における都市機能へアクセスしやすいよう、高い水準のサービスを提供します。
- ・ 南北方向は、既存の鉄道である J R 宇都宮線及び東武宇都宮線とします。
- ・ J R 宇都宮駅の東西方向は、東西基幹公共交通として L R T の整備を推進します。
- ・ 基幹公共交通軸と連携して、拠点間を連絡するバス路線として、L R T 導入に合わせたバスネットワーク再編等により、沿線地域の特性に応じて、サービス水準の維持・向上を図ります。
- ・ 基幹公共交通軸や幹線バス路線へのアクセス手段を確保するための支線的な役割をもつバス路線の維持・向上に努めます。
- ・ コミュニティバスや乗合タクシーなど、地域の実状や交通需要に応じた多様な方策を検討し、地域内交通の維持・充実を図ります。

### イ 公共交通の利用促進

- ・ 道路や交差点の改良、バス停上屋の設置などバスの走行性、利便性、快適性の向上
- ・ 鉄道駅にアクセスする道路や駐車・駐輪施設の整備
- ・ I C T を活用した公共交通の案内情報の提供などによる利用環境の向上
- ・ 自動車利用から公共交通利用への自発的な意識転換を促すモビリティマネジメント 等
- ・ L R T 導入と合わせて、L R T と路線バス、地域内交通、自動車等の他の交通機関との乗り継ぎ施設であるトランジットセンターの整備
- ・ L R T やバスの乗降時間の短縮や乗り継ぎの円滑化等の利便性向上を図る交通 I C カードの導入
- ・ 事業者と一体となって、ハード、ソフトの両面から利用者の視点に立った取組を推進

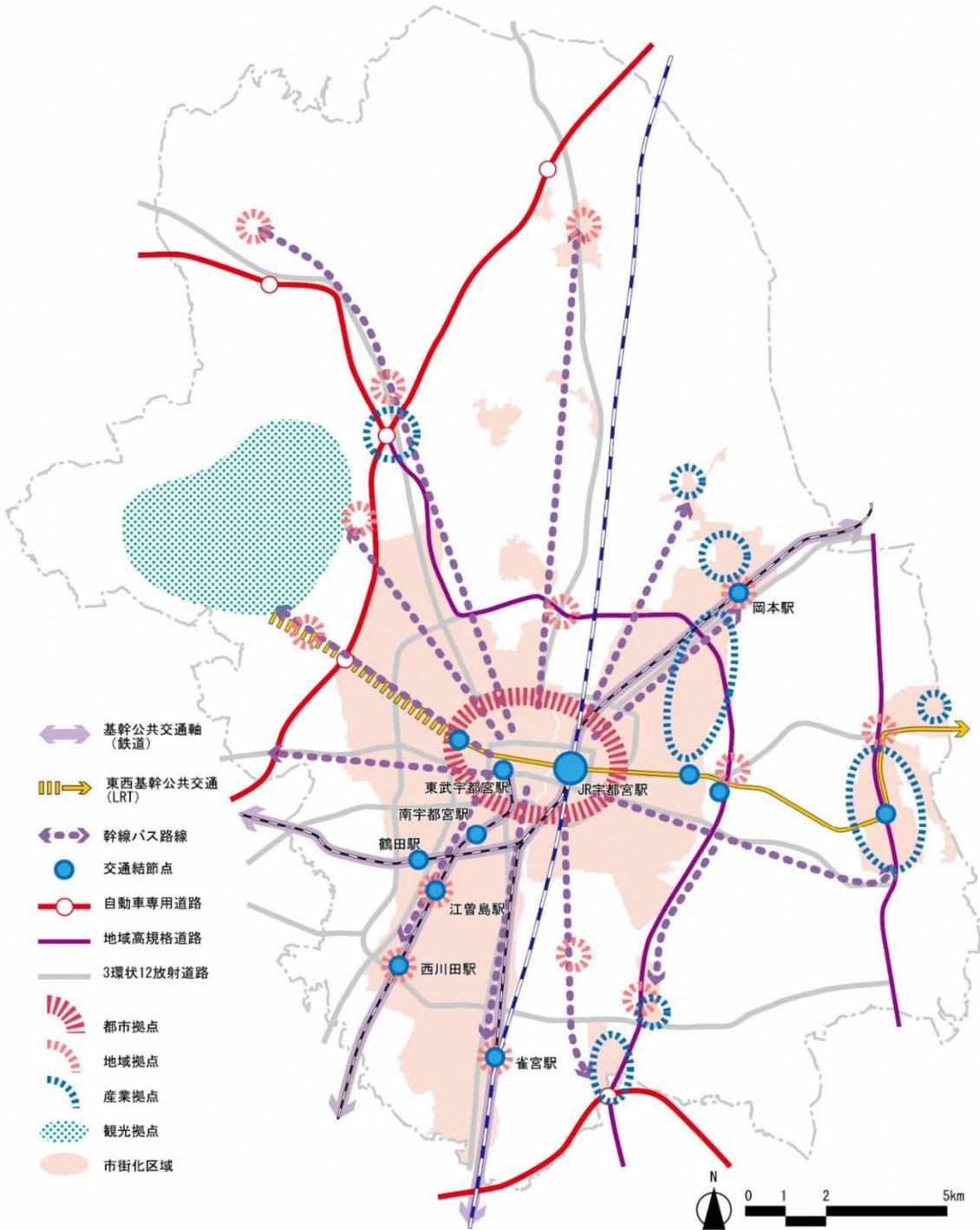
### ウ 交通結節点の整備

- ・ 駅前広場、交通ターミナルの整備、機能強化を推進
- ・ 特に J R 宇都宮駅については、駅西口の再整備や宇都宮駅東口整備事業を推進し、駅前広場・バスターミナル、駐車場・駐輪場・歩行者通路などの整備を総合的に推進
- ・ 鉄道駅や L R T のトランジットセンターなどの交通結節点については、地域特性に応じ、周辺のまちづくりとの連携により、交通結節機能を強化。

### エ 新技術の公共交通等への活用

- ・ 市民の身近な生活の利便性・生産性の向上を図るため、市民生活や都市活動に大きな変化をもたらす I C T, A I 等の新技術の進展などを踏まえ、それらの新たな科学技術を活かしながら、公共交通ネットワークの形成等のまちづくりに取り組みます。

■ 公共交通ネットワーク構想図



### 3.2 目指す都市交通の将来像

#### 2050年頃の都市交通の姿【交通未来都市うつのみや】

- ① 東西基幹公共交通としてLRTが整備され、誰もが移動しやすい階層性のある公共交通ネットワークが形成されている。
- ② 拠点間を結節する幹線バス路線が整備され、都心部と郊外部など地域間の移動が円滑にできる交通環境が確保されている。
- ③ 郊外部全地域において地域内交通が整備され、各地域での買い物や通院などの日常生活の移動手段が確保されている。
- ④ 市街地において、地域の特性に応じた生活交通が整備され、各コミュニティにおける日常生活の基盤が確保されている。
- ⑤ トランジットセンターが整備され、LRT、バス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車などの交通手段の円滑な乗り換え環境が確保されている。
- ⑥ バリアフリー化された安全な歩行空間や自転車走行空間が整備され、子どもから高齢者まで、誰もが安心して移動できる。
- ⑦ 地域間の移動を支える道路ネットワークが整備され、渋滞のない快適な都市生活のための基盤が整備されている。
- ⑧ 新幹線や鉄道、高速道路などの周辺自治体との間の移動を支える交通ネットワークが整備され、地域間の連携や人々の交流が促進されている。
- ⑨ 自動運転技術やシェアリングサービスの活用により、多様なライフスタイルに対応した低コストで効率的な移動手段が提供されている。
- ⑩ 交通ICカードや各種割引運賃が導入され、公共交通が利用しやすい環境が整備されている。
- ⑪ 公共交通利用への市民意識転換が図られ、目的に応じて自動車と公共交通を適切に使分けするライフスタイルが浸透している。