

都心部まちづくりプラン

～ライトラインを基軸とした公共交通と一体となった人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくり～



令和6年2月 宇都宮市

はじめに

本市は、県都「うつのみや」として、経済・情報・文化・医療・福祉など様々な都市機能が集積し、広域的な圏域をリードする北関東の中核として発展してきました。

このような本市における都心部のまちづくりは、都心部の活性化に向けた官民の共通かつ明確なビジョンとして、平成14年（2002）年8月に「宇都宮市都心部グランドデザイン」を策定し、その具現化に向けて、平成22年（2010）年3月に、「宇都宮市中心市街地活性化基本計画」を策定し、その後、第2期、第3期計画の策定を経ながら、各種活性化事業に取り組んできたところです。

また、こうした活性化事業と整合を図りながら、低未利用地の増加や老朽化した建築物の密集によるまちの防災力低下など、顕在化する市街地整備における課題に対し、県都にふさわしい魅力と風格ある市街地の形成と拠点化を図るため、平成24（2012）年3月に、「宇都宮市都心部地区市街地総合再生計画」を策定し、市街地再開発事業や基盤整備など良好な都市空間の形成に取り組んできたところです。

こうしたまちづくりに取り組む中、令和5（2023）年8月26日にJR宇都宮駅東側にライトラインが開業を迎えるとともに、駅西側へのライトライン延伸計画の検討も、本格化しているところです。

今後、ライトラインの西側延伸により、本市の都心部は、人や物の動きが大きく変化し、まちのポテンシャルが大きく向上する機会が到来しようとしています。こうした絶好の機会の到来に合わせて、本市の都心部を、市民や事業者、行政が共に『市の顔』として、地域への誇りと愛着を育む豊かな空間にしていかなければなりません。

このような思いを市民や事業者、行政が共有し、共にまちづくりを推進していくため、「グランドデザイン」の考えと整合を図りながら、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりの新たな将来像として、令和4（2022）年2月に「都心部まちづくりビジョン」を策定しました。

このビジョンの実現には、これまで各分野が推進してきた施策が、共通の将来を見据えながら連動して取り組むことが重要であるものと考えております。

「都心部まちづくりプラン」は、このような考えのもと、官民が共に描いた「ビジョン」の実行計画として、これまで都心部の市街地整備の指針を担ってきた「都心部地区市街地総合再生計画」を包含し、都心部における人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりなどの取組方針や施策、官民協働によるまちづくりの進め方などをとりまとめたものです。

令和6（2024）年2月 宇都宮市

目次

第1章 プランの目的や位置づけ 1

1-1	背景※	2
1-2	目的	3
1-3	位置づけ※	4
1-4	対象エリア※	5
1-5	目標年次	6

第2章 目指す街なかの空間と使い方 7

2-1	ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化	8
2-2	計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点※	9
2-3	都心部まちづくりによる「まち」の変化※	13
2-4	「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」※	14
2-5	「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考え方※	19

第3章 現状分析・課題と取組方針 20

3-1	現状分析と課題	21
3-2	課題を踏まえた取組方針	39

第4章 ビジョン実現に向けた施策 40

4-1	取組方針ごとの施策メニュー※	41
4-2	施策展開の考え方	45
4-3	空間形成に向けた施策※ ・都心部全体 ・特定のエリアや街路	46
4-4	空間形成の進め方※	70
4-5	空間活用に向けた施策	72
4-6	目標指標等	74
4-7	計画の進捗評価等	77

第1章 プランの目的や位置づけ 1

- 1-1 背景 2
- 1-2 目的 3
- 1-3 位置づけ 4
- 1-4 対象エリア 5
- 1-5 目標年次 6

第2章 目指す街なかの空間と使い方

- 2-1 ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化
- 2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える
4つの視点
- 2-3 都心部まちづくりによる「まち」の変化
- 2-4 「望ましい状態」の実現に向けた
「街路空間の使い方」
- 2-5 「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考
え方

第3章 現状分析・課題と取組方針

- 3-1 現状分析と課題
- 3-2 課題を踏まえた取組方針

第4章 ビジョン実現に向けた施策

- 4-1 取組方針ごとの施策メニュー
- 4-2 施策展開の考え方
- 4-3 空間形成に向けた施策
 - ・都心部全体
 - ・特定のエリアや街路
- 4-4 空間形成の進め方
- 4-5 空間活用に向けた施策
- 4-6 目標指標等
- 4-7 計画の進捗評価等

1-1 背景

官民協働で目指す都心部の将来像 「都心部まちづくりビジョン」を策定しました。

本市では、各地域のコンパクトな拠点が公共交通でつながることで、持続的に発展することができる「ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）」の形成に取り組んでおり、それを土台として、人口減少・超高齢社会においても、子どもから高齢者まで誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち、そして、人や企業から選ばれ、100年先も繁栄し続けていくまち「スーパースマートシティ」の実現を目指しています。

この「スーパースマートシティ」の実現に向け、NCCの形成においては、市全体の活力をけん引する「都市拠点」の形成を促進することが重要となっています。

こうした中、NCCにおける総合的な公共交通ネットワークの構築に向け、JR宇都宮駅西側へのライトライン導入やバス再編など都心部に公共交通を充実していくことは、市民や来訪者など、誰もが快適に移動できる交通ネットワークの形成に加え、人や自動車の流れを変化させ、都心部の魅力やポテンシャルを大きく向上させる機会となります。

この機会にNCCの形成をより一層強化していくため、将来を見据え、都心部のまちづくりに官民が協働で取り組む必要があることから、本市では令和4（2022）年2月に、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の将来像を市民・事業者・行政等が協働して描いた「**都心部まちづくりビジョン**」（以下、「ビジョン」）を策定しました。

『都心部まちづくりの将来像』

うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか

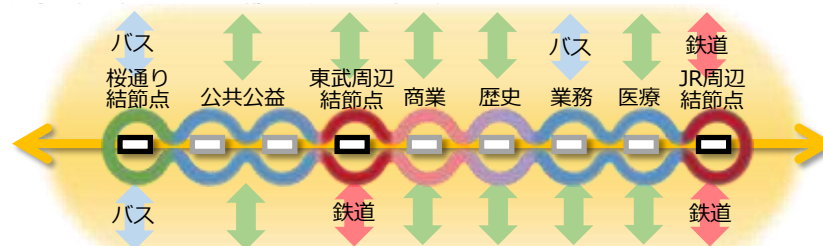
都心部まちづくりビジョンでは、「都心部エリア全体の魅力と価値向上」を図ることとしています。

ビジョンが描く将来像については、JR宇都宮駅西側へのライトライン導入等を見据えた魅力あるまちづくりの考え方を盛り込み令和2（2020）年3月に策定した「第3期宇都宮市中心市街地活性化基本計画」に掲げる将来像『うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか』と整合を図っています。

この将来像実現に向け、官民が「まちづくりのイメージ」として、「まちづくりを支える基盤となる交通」、「交通が変えるまちづくり」と一体となったまちづくりを検討・展開していくこととしています。

この「まちづくりのイメージ」は、大通り沿線を中心に、訪れる人々の多様なニーズに応えるまちの機能を充実させるとともに、人中心の居心地の良いウォークアブルな空間形成などに取組み、都市拠点全体に人の回遊やにぎわいを波及させ、「**都心部エリア全体の魅力と価値向上**」を図ること、更に、街の回遊性を高めることで、周辺地域からも都心部エリアの多様な機能が享受できる環境づくりにより、「**交通未来都市うつのみや**」の実現に繋がる「**都市全体の魅力向上**」を図ること、これらに官民が一体となって取り組むことを示しています。

こうした「都心部エリアの魅力や価値向上」などを目指す都心部まちづくりにより、市民等が自動車、公共交通、自転車など、多様な交通や充実したまちの機能を利用し、誰もが豊かで便利に暮らすことができる都市拠点の形成を目指しています。

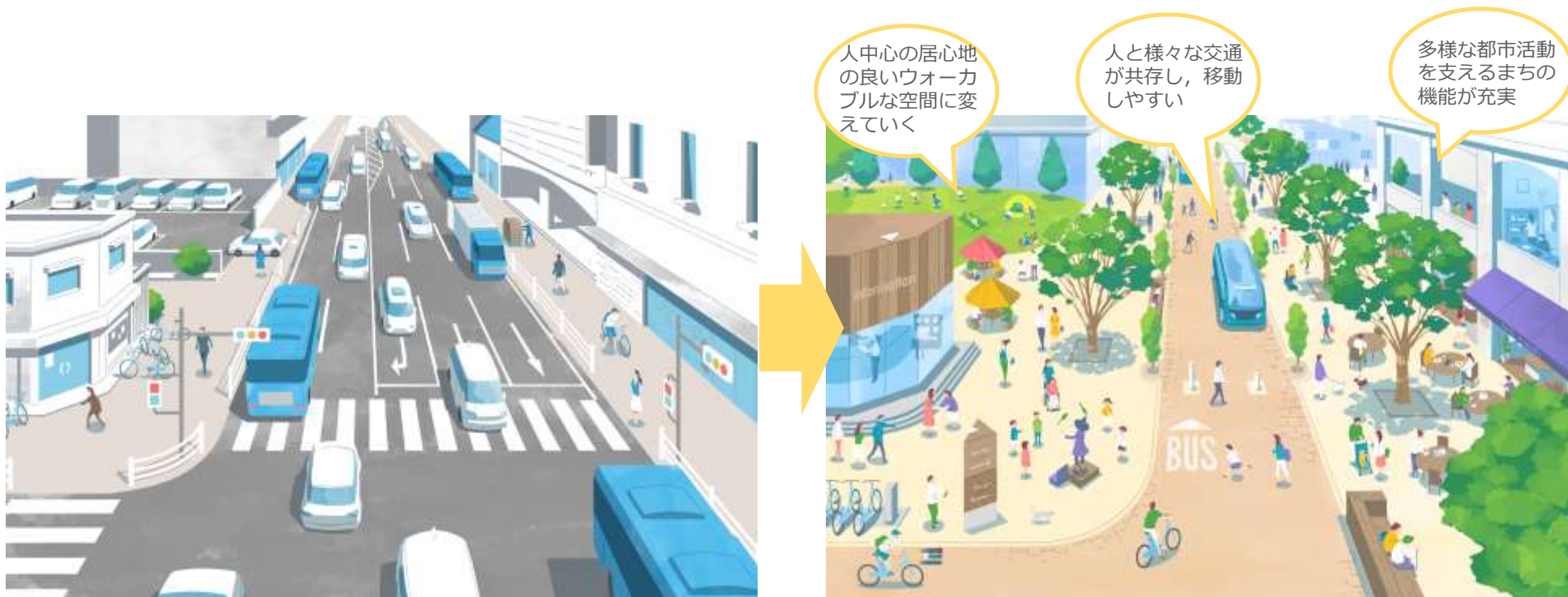


図：ビジョンにおける「目指すまちづくりのイメージ」

1-2 目的

ビジョンの実現に向け、「街なかの空間」を、多様な都市活動を支えるまちの機能を充実させ、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間に変えていく官民協働のまちづくりを推進することが本プランの目的です。

都市拠点の形成を一層推進するために取りまとめたビジョン実現に向け、まちの土台となる「街なかの空間」を、人と様々な交通が共存し、移動しやすくするとともに、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実した人中心の居心地の良いウォーカブルな空間に変えていく官民協働のまちづくりを推進する「都心部まちづくりプラン」（以下、「本プラン」）を策定しました。



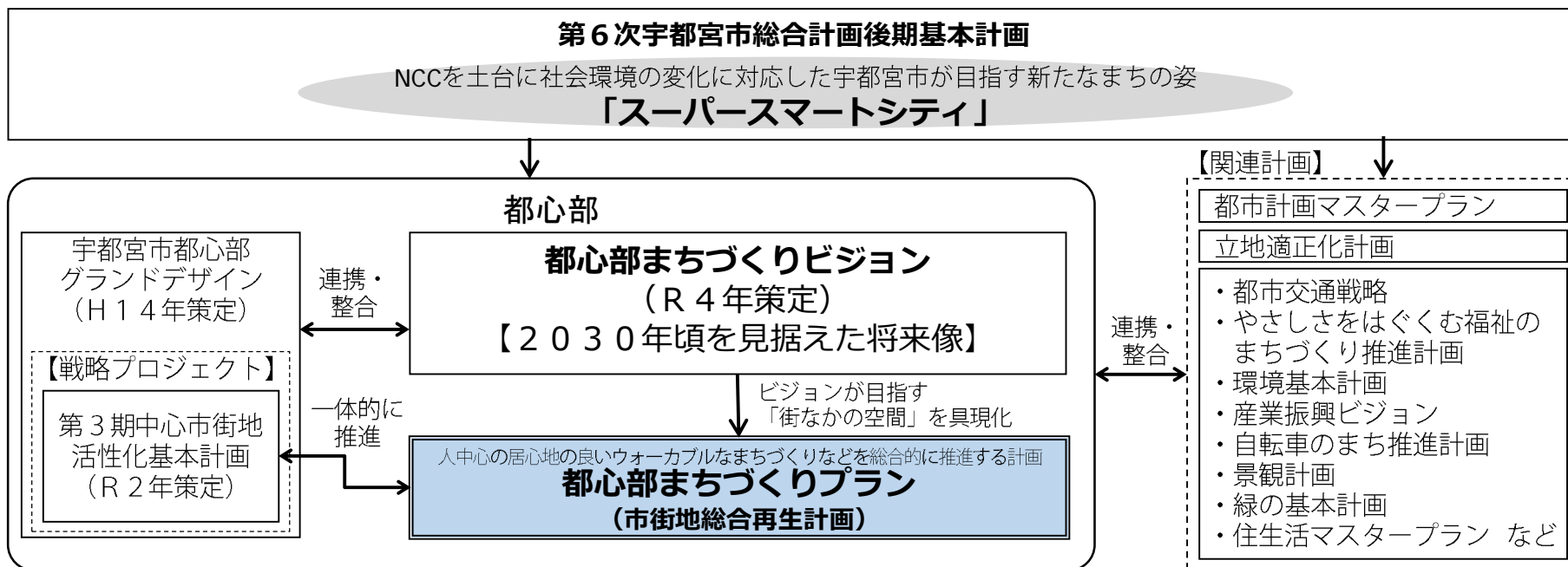
(出典：国土交通省ウォーカブルポータルサイトのイラストに文章を追加)

1-3 位置づけ

本プランは、都心部における「人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくり」などを総合的に推進する計画であり、「スーパースマートシティ」の柱となる3つの社会の構築にも貢献する計画です。

本プランは、ビジョンが目指す「街なかの空間」の具現化に向け、道路のかしこい使い方誘導や駐車場などの適正な配置、民間開発の促進等の市街地整備など、都心部における人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりなどを総合的に推進する計画です。

また、「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」、「宇都宮市立地適正化計画」、「第2次宇都宮市交通戦略」などと整合を図りながら、「スーパースマートシティ」の土台となるNCCの形成をより一層推進し、スーパースマートシティの柱となる3つの社会（「地域共生社会」「地域経済循環社会」「脱炭素社会」）の構築に貢献する計画です。



図：本プランの位置づけ

1-4 対象エリア

JR宇都宮駅西側の回遊・滞在機能等の強化に向けた施策を重点的に展開する都市拠点内の枢要なエリアを対象とします。

本プランの対象エリアは、ビジョンが対象とする「JR宇都宮駅西側の大通り沿線」を中心に、将来の人や交通の流れを見据えながら「都心部エリア全体の魅力と価値向上」に資する取組を重点的に展開する都市拠点の枢要なエリアとしました。

具体的な範囲については、自動車交通ネットワークの骨格となる「都心環状線」、高次な都市機能を誘導する「高次都市機能誘導区域」、これまで都心部における市街地整備の指針としてきた「都心部地区市街地総合再生計画の区域」などを考慮し、右図の赤線の範囲を設定しております。

この範囲を中心に展開する施策の効果を、都市拠点全体（内環状線付近）まで波及させることを目指します。

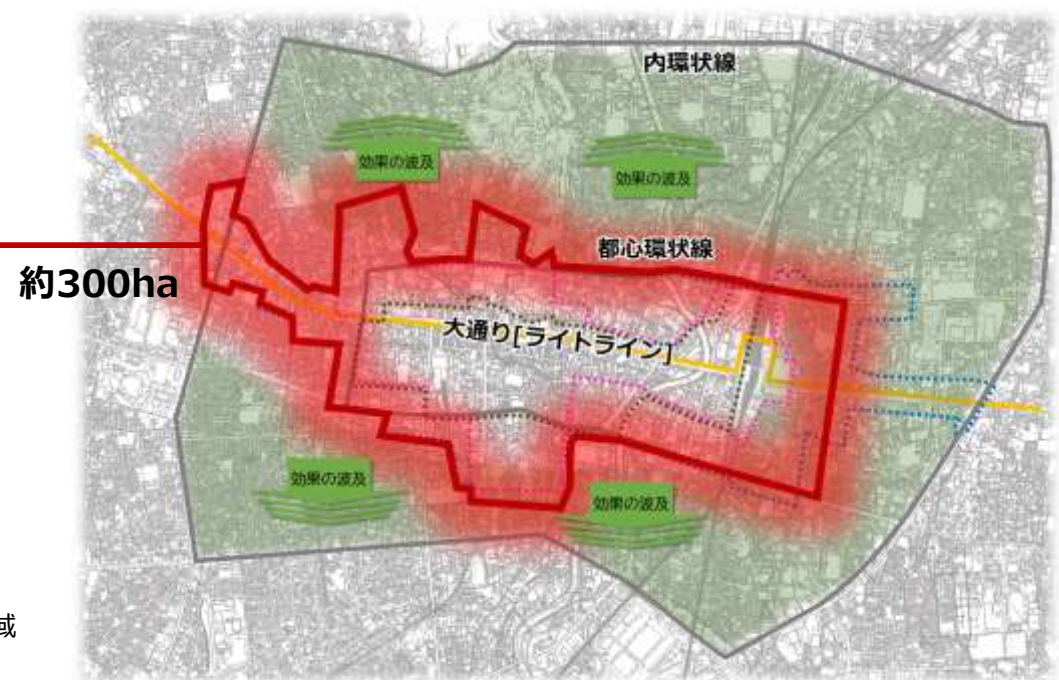
なお、各施策の適用範囲は別途施策ごとに設定します。

「施策を重点的に展開する都市拠点内の枢要なエリア」

- 都心環状線内
- 高次都市機能誘導区域
- 都心部地区市街地総合再生計画など関連計画の区域

→ プランの対象エリア

- 高次都市機能誘導区域
- 都心部地区市街地総合再生計画区域
- 中心市街地活性化基本計画区域



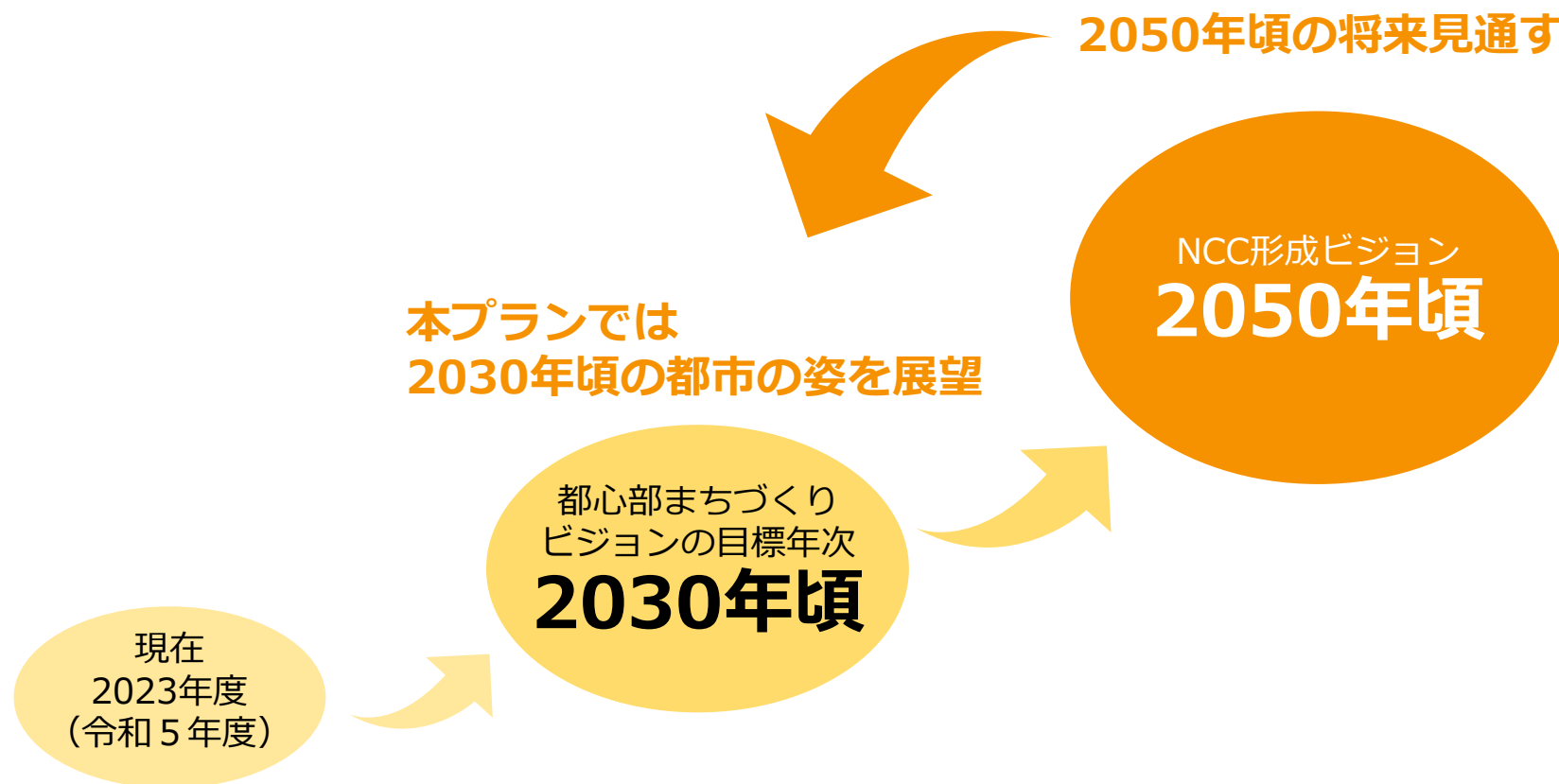
図：本プランの対象エリア

1-5 目標年次

「NCC形成ビジョン」が見通す2050年を見据えながら、ビジョンが目指す概ね10年先を目標年次とします。

本プランは、本市が掲げる「NCC形成ビジョン」が見通す2050年を見据えながら、「都心部まちづくりビジョン」が目指す概ね10年先（令和12（2030）年頃）を目標年次とします。

こうした長期的なまちづくりにおいて、プランが目指す人中心の居心地の良いウォークアブルな「まちの姿」を具体化した上で、計画を推進していきます。



図：本プランの目標年次の考え方

第1章 プランの目的や位置づけ

- 1-1 背景
- 1-2 目的
- 1-3 位置づけ
- 1-4 対象エリア
- 1-5 目標年次

第2章 目指す街なかの空間と使い方 7

- 2-1 ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化……………8
- 2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点……………9
- 2-3 都心部まちづくりによる「まち」の変化……………13
- 2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」……………14
- 2-5 「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考え方……………19

第3章 現状分析・課題と取組方針

- 3-1 現状分析と課題
- 3-2 課題を踏まえた取組方針

第4章 ビジョン実現に向けた施策

- 4-1 取組方針ごとの施策メニュー
- 4-2 施策展開の考え方
- 4-3 空間形成に向けた施策
 - ・都心部全体
 - ・特定のエリアや街路
- 4-4 空間形成の進め方
- 4-5 空間活用に向けた施策
- 4-6 目標指標等
- 4-7 計画の進捗評価等

2-1 ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化

ビジョンでは、JR宇都宮駅西側ライトライン導入を見据え、沿線まちづくりを進めることで、市民等の移動が便利で快適になり、生活が豊かで健康的に、更には、まちが活気溢れるものに変化することを目指しています。

Before

普段の移動が・・・

公共交通の沿線にいろんなお店や子どもを預けられる施設、病院等があればもっと便利なのに。
通勤・通学時の慢性的な交通渋滞に巻き込まれ、時間ももったいない。



生活が・・・

外出したくても交通手段が不便なので、家から出ない日々が続いている。



まちに活気が・・・

もっと多くの人々が街なかに来て楽しんでもらえるような魅力と活気あるまちにするにはどうしたらいいのだろう。



ライトライン
×
沿線
まちづくり



After

便利で快適に！



豊かで健康的に！



溢れる！

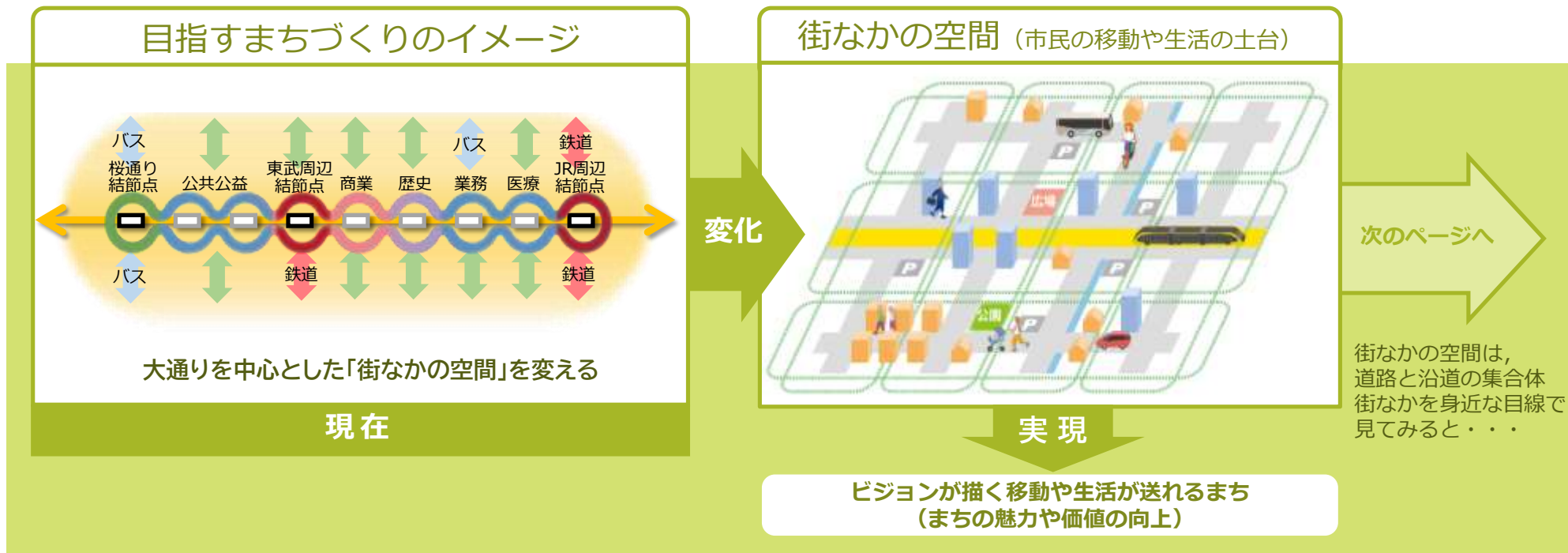


(出典：都心部まちづくりビジョン (令和4年2月))

2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点

●計画の理念

ビジョンが示す「目指すまちづくりのイメージ」に基づき、市民の移動や生活の土台となる大通りを中心とした「街なかの空間」を本市ならではのウォークブルなまちの姿に変化させ、ビジョンが描くまちの魅力や価値の向上に取り組めます。



市民等の移動や生活の土台となる**限りある「街なかの空間」**において、**空間を有効に活用し、人と多様な交通が共存しながら、街なかのにぎわいづくりにつなげていくことを基本**に、以下に示すような状態や機能などを備えたものに変えていくとともに、まちづくりの潮流や実効性を意識してまちづくりを推進する。

状態

- 歩行者や自動車、公共交通などの円滑な移動
- 歩く人の目線から感じられる居心地の良さ

機能

- 市民や来街者の多様なニーズに応えるまちの機能
- 公共交通がより利用しやすくなる交通結節機能

意識

- 新たなまちづくりへの要請に対応した新技術の活用や脱炭素化の推進
- まちづくりの進展や事業効果を意識したメリハリと実効性のある施策を重点的に推進

2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点

● 4つの視点

- ・「街なかの空間」は、道路と沿道の土地、建物を一体的に捉えた空間の集合体です。
- ・ビジョン実現に向けて、街なかで過ごす人々の身近な空間となる『街路空間』の「使い方」「デザイン」「都市機能」「交通機能」の4つの視点から、「街なかの空間」を「望ましい状態」に変えていきます。

「街なかの空間」は、道路と沿道の土地、建物を一体的に捉えた空間の集合体です。街なかで過ごす市民等の移動や生活に最も身近な空間となる「街路空間（道路と道路から見える沿道の一部）」について「使い方（視点①）」と、使い方に応じた「デザイン（視点②）」、そして、道路や沿道にある「都市機能（視点③）」や「交通機能（視点④）」といった4つの視点を持って、官民協働で空間形成に取り組みます。

注：以下の断面イメージは、都心部の特定の街路の断面を描いたものではありません。

街なかの空間は、
道路と沿道の集合体
街なかを身近な目線
で見ると…



図：街なかの空間と街路空間との関係性とまちづくりの視点

【参考：「街なかの空間」を構成する4つの視点の具体的な機能や設えの例】

使い方（視点①）	歩行者や多様な交通手段の移動、人の滞在や回遊、賑わいを創出するイベントやアクティビティなど
デザイン（視点②）	広さ、景観（沿道の外壁や路面、軒等）、植栽・緑地、附属物（ベンチ、看板、照明等）などの空間の設え
都市機能（視点③）	生活や都市活動に必要な住居、商業施設（スーパー、コンビニ、ドラッグストア、百貨店等）、業務施設（オフィス等）、医療施設、娯楽施設、公共施設（公園、広場、河川含む）、公益施設など
交通機能（視点④）	路外駐車場（コインパーキング、月極駐車場、附置義務駐車場）、路上駐車（荷さばき等）、駐輪場など、交通や人・モノが街なか にアクセス・滞留する機能 街なかの移動利便性や回遊性を高める公共交通や、自転車、電動キックボード等の新たなモビリティなどが通行する機能

2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点

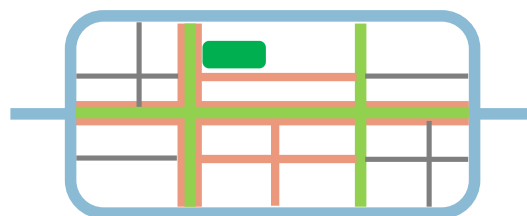
「望ましい状態」は、様々な立場の市民、事業者等の方々が出席する「都心部まちづくりプラン策定懇談会」などでいただいたご意見をもとに整理しました。



都心部まちづくりプラン策定懇談会の様子

視点①「街路空間の使い方（多様な交通の移動や人の滞在・活動）」の望ましい状態

- 生活に身近な道路やまちづくりの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。
- 幹線道路などの「自動車が広域的な移動や街なかを移動で使う空間」や商店街などの「人の通行や滞在・活動で使う空間」など、街路空間の使い方に合わせて街なかの空間を有効に活用している。

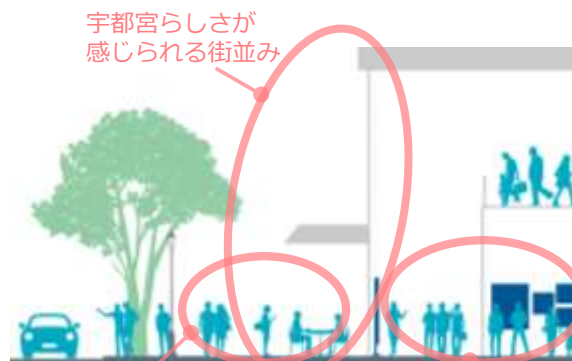


- 自動車が広域的な移動で使う
- 街なかの移動で使う
- 人の通行や滞在・活動で使う
- その他の生活道路等



視点②「街路空間のデザイン（居心地が良く、歩きたくなる空間）」の望ましい状態

- 道路と沿道の土地や建物が一体で「居心地が良く歩きたくなる空間」を形成し、多くの市民や来街者が、歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。
- 歩く人や多様な市民活動（飲食、休憩、勉強、作業、待合など）に使えるゆとりある空間がある。
- 建物の低層階が、施設を利用する人の姿や商品が街路から見える構造となっている。
- 建物の造りに大谷石等を活用することや、エリアの成り立ち、特性など宇都宮らしさを感じられる街並みとなっている。
- 身近に緑を感じられる空間が形成されている。



道路と沿道の土地が一体となった空間を形成

建物の低層階が街路から見える



2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点

視点③「都市機能（住む、働く、学ぶ、遊ぶ、憩うなどの多様なまちの機能）」の望ましい状態

- 住む人、働く人、学ぶ人などの日常生活におけるニーズに応える買い物や食事、医療などの施設、柔軟な働き方を可能にする施設など、交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している。
- 仕事帰りや休日などに、安らぎや憩い楽しめる施設や暮らしの質を高める施設が充実している。
- 街なかの居住者が増加し、地域の経済が活性化している。
- 建物の更新が進み、災害などに強く、安心して活動できる空間が形成されている。
- 街なかの施設や住居が、高齢者や障がいのある人でも利用しやすくなっている。
(バリアフリー)
- 都市の脱炭素化の推進に貢献する高い省エネ、創エネ、蓄エネ設備を備えた建物が増えている。
- 観光資源や商店街のお得なサービスなど街なかの情報を手軽に取得でき、移動や生活の利便性向上に繋がるスマート技術が普及している。
- 低未利用な空間が有効に活用され、空き家・空き地やコインパーキングなどが減っている。



視点④「交通機能（車や自転車、人・モノなどのアクセス・滞在機能や通行機能）」の望ましい状態

- 街路空間の使い方に合わせて駐車場が配置され、街なかの空間が有効に活用されている。
- 公共交通から末端交通に乗り換えて、八幡山公園や城址公園など都心部の目的施設まで回遊できる。（シェアサイクルや電動キックボードなど）
- 末端交通の走行環境が整い、安全・安心で快適に目的地にアクセスできる。
- 物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない。



2-3 都心部まちづくりによる「まち」の変化

4つの視点から街なかでの移動や生活など様々な場面で、本市ならではの人中心の居心地の良いウォーカブルなまちの姿を目指します。

街なかを通過する自動車は環状線を通るように誘導され、通過交通が少なくなっている！

身近に緑や水辺に触れられる場所が充実して、街なかの散策が楽しく、色んな発見や出会いの機会に！

幹線道路沿いの駐車場から、シェアモビリティに乗って、便利に街なかへアクセス！

まちの商店街や繁華街はいつもたくさんの人で大賑わい！

歩行者や交通の流れの変化に合わせて、効率的に荷さばきや駐車もできている！

まちなかでゆっくり休憩したり、おしゃべりできる場所がたくさん。都心部は住みたい場所としても人気！

楽しく快適に歩くみち、自転車などが快適に走るみち、車がうまく流れるみち、みんなが街なかをかしこく使い分けている！

ライトライン停留場の近くに色んなお店や施設が充実しているから、みんなの欲しい、やりたいが叶えられる！

大通り沿いは、地域の資源や緑を多く取り入れたデザインの建物が連なって、宇都宮らしい街並みになっている！

色の凡例

- ：視点①（使い方）
- ：視点②（デザイン）
- ：視点③（都市機能）
- ：視点④（交通機能）

2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」

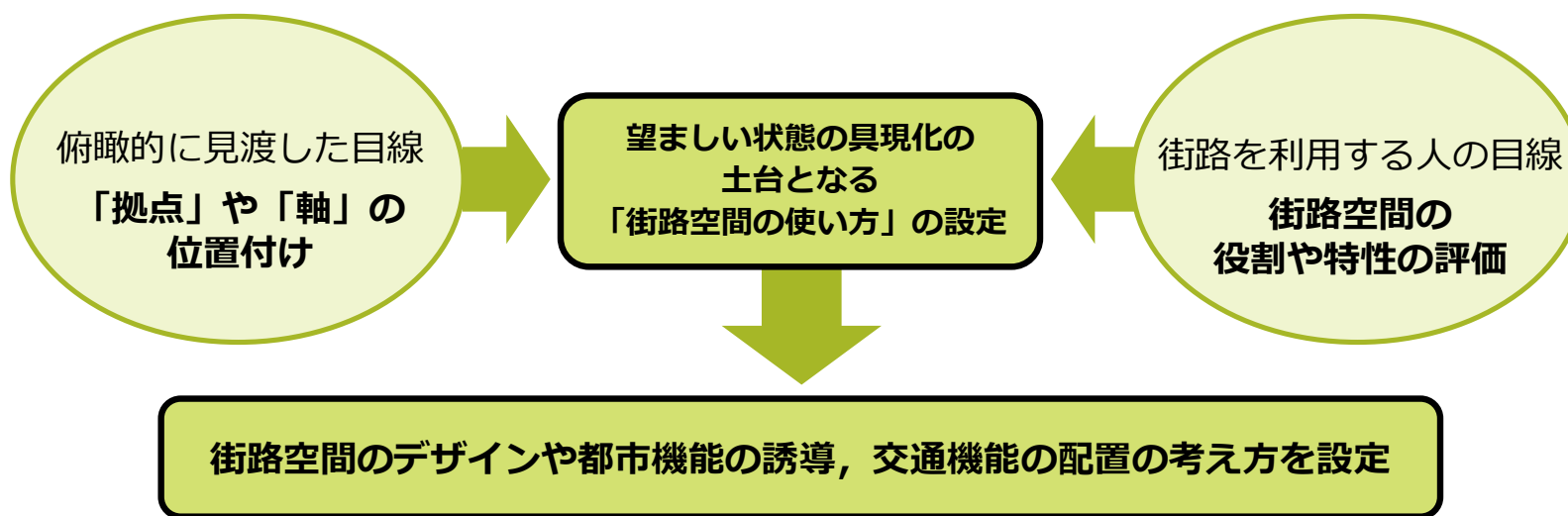
「望ましい状態」を限りある空間の中で実現するためには、街路の役割に応じて「街なかの空間」をかしこく使い分ける必要があります。

「街なかの空間」を「望ましい状態」に変えていくには、限りある空間において、街路空間を『人や多様な交通手段が移動する空間』や、『歩行者が移動中に休憩したり、滞在・活動したりする空間』などに、かしこく使い分ける必要があります。

街なかを本市ならではの人の居心地の良いウォークアブルな空間に変えていくにあたり、都心部まちづくりの基礎となる「目指す街路空間の使い方」を設定します。

この「目指す街路空間の使い方」については、「拠点」や「軸」など『都心部を俯瞰的に見渡した目線』と、これまでの道路ネットワークの形成を踏まえ街路空間を客観的に評価する『街路を利用する人の目線』から、街路空間の役割や特性に応じた使い方を設定します。

今後は「目指す街路空間の使い方」に応じて、街路空間のデザインや都市機能の誘導、交通機能の配置などを行い、都心部にふさわしい空間形成を推進していきます。



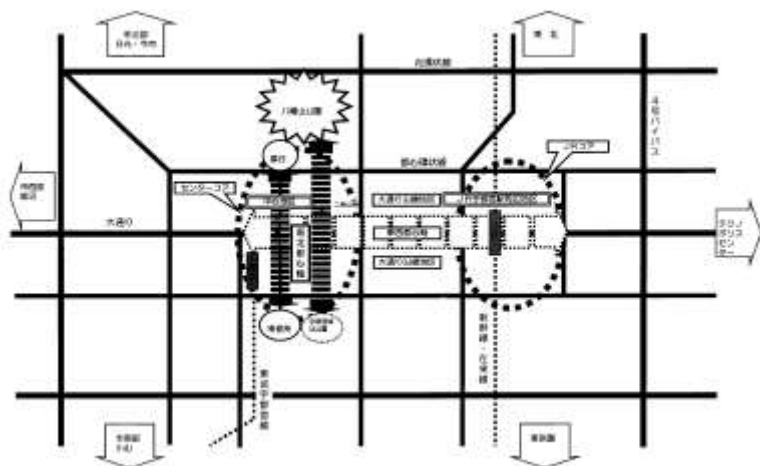
図：目指す街路空間の使い方の設定

2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」

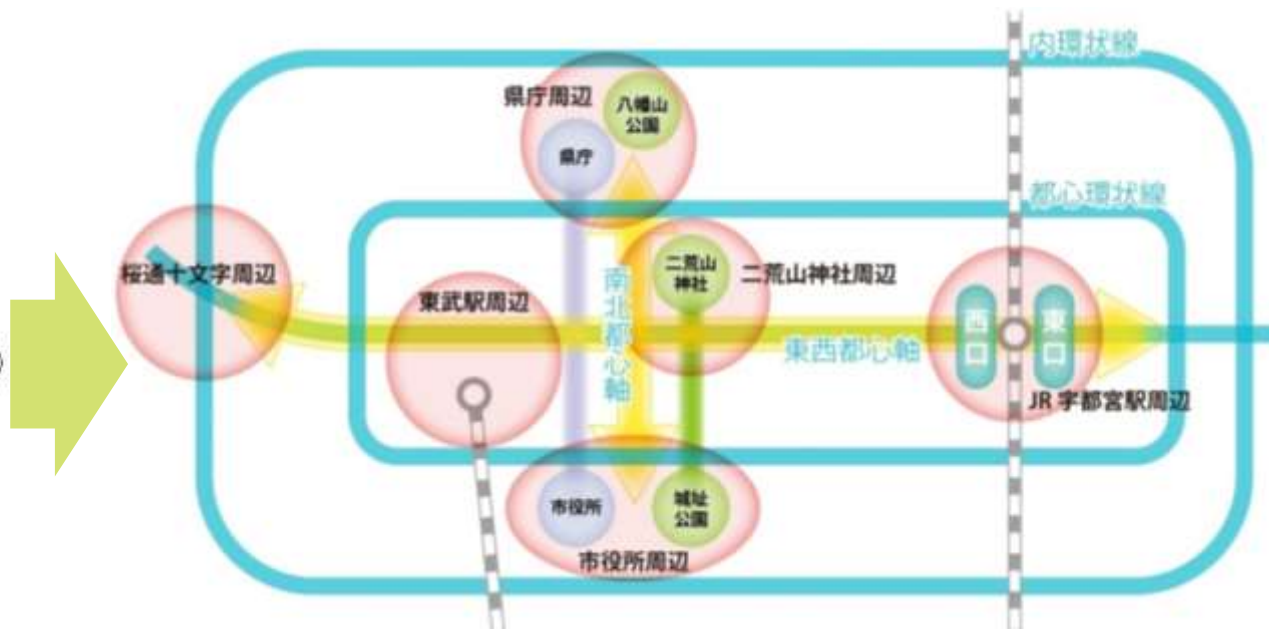
都心部を見渡した俯瞰的な目線として、「宇都宮市都心部グランドデザイン」などを踏まえた「拠点」となるエリアや、それらを結ぶ「軸」を位置付けます。

街なかの空間を変えていくにあたっては、これまで都心部で取り組んできたまちづくりと整合を図るとともに、骨格となる都市構造を踏まえることが重要です。

本プランにおいて、「宇都宮市都心部グランドデザイン」などを踏まえ、東西に並ぶ「JR宇都宮駅周辺」から「二荒山神社周辺」、「東武宇都宮駅周辺」、「桜通り十文字周辺」、さらには南北に並ぶ「県庁周辺」と「市役所周辺」など、拠点となるエリアとそれらを結ぶ「東西・南北都心軸」を骨格となる都市構造として位置付けます。



図：「宇都宮市都心部グランドデザイン」（平成14年）に示された都心部構造



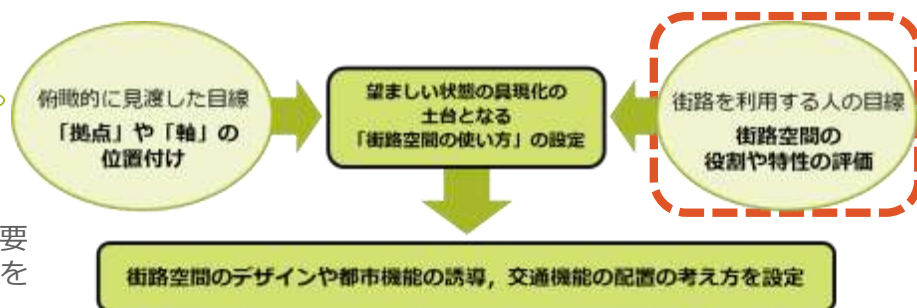
図：「宇都宮市都心部グランドデザイン」等を踏まえた骨格となる都市構造

2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」

街路を利用する人の目線として、「通行機能（リンク）」と「滞在機能（プレイス）」から、現状の街路空間を評価します。（街路空間の性格付け）

街路空間の評価は、これまでの道路ネットワークの形成を踏まえ、都心部の主要な街路が、現状でどのような役割や特性を有しているのか類型化し、その特性を生かしていけるか検討するために行います。

こうした街路空間の評価には、「リンク&プレイス」という手法を活用します。



街路の使い方の設定に用いる「リンク & プレイス」手法

街路空間における通行機能（リンク）とは、人やモノが、公共交通、乗用車、貨物車、自転車、徒歩等の様々なモードを通じて目的地へ移動する機能です。また、滞在機能（プレイス）とは、滞在・休憩や買い物、パフォーマンス等人々が多様な活動を繰り広げる場としての機能です。街路空間の使い方を設定するため、これら2つの機能の構成比を街路ごとに評価しました。

この理論は、国土交通省都市局が令和3年5月に公表した「ストリートデザインガイドライン」で紹介されているものです。



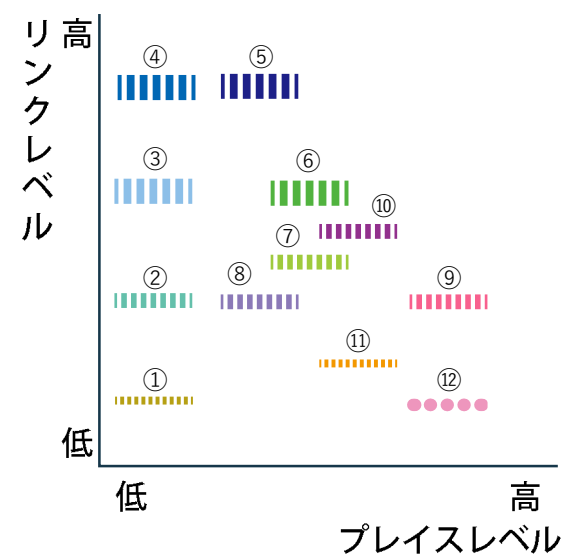
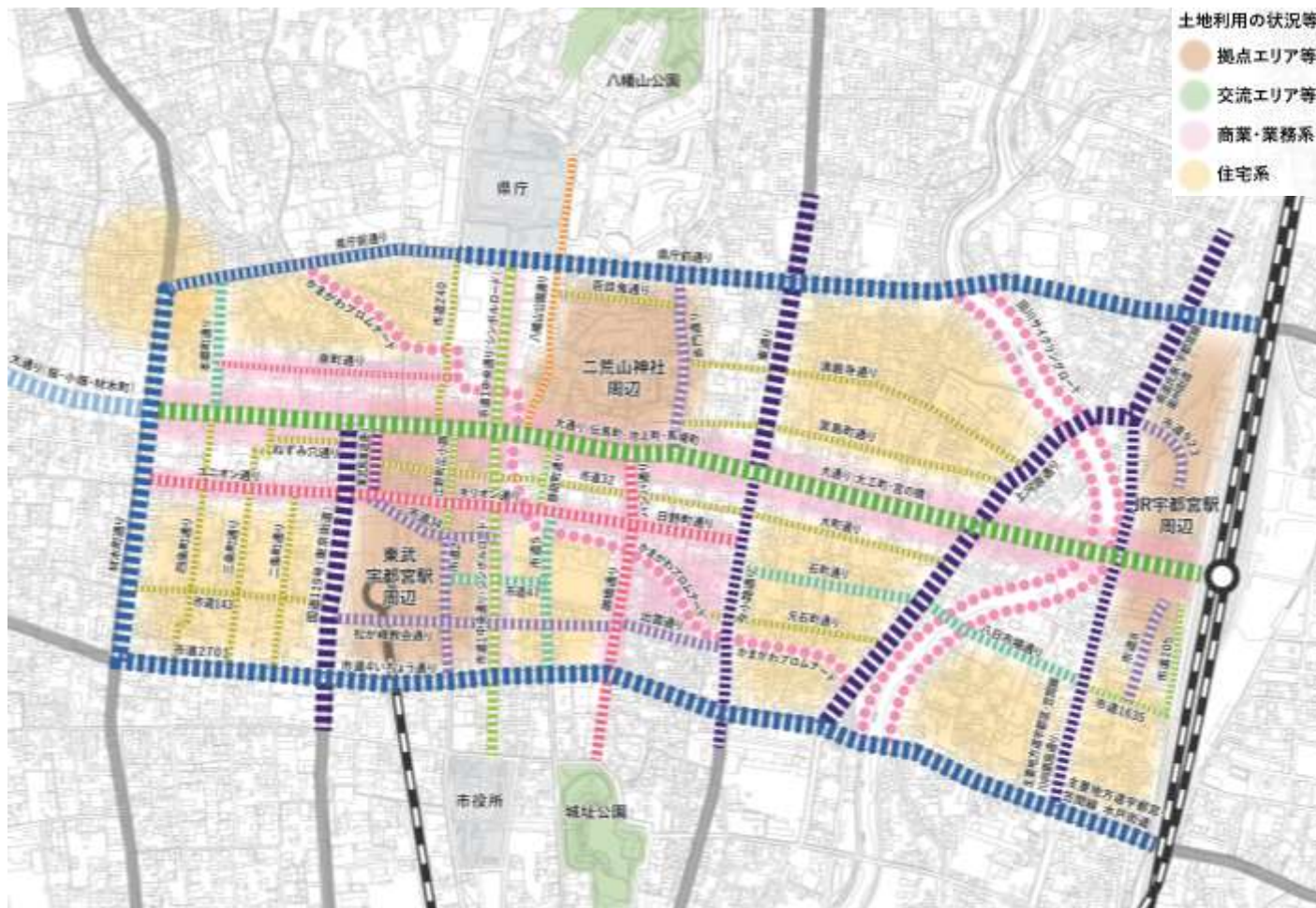
図：リンク（通行）とプレイス（滞在）の概念図
出典：「LINK AND PLACE: A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN」(Peter Jones, Natalya Boujenko) に一部加筆

図：ストリートの性格による通行（Movement）と滞在（Place）のバランスの関係
出典：Manual for Streets 2 (the Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010) に一部加筆

（出典：ストリートデザインガイドライン（令和3年5月 国土交通省都市局））

2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」

通行機能（リンク）と滞在機能（プレイス）の両面から，都心環状線内側の街路を12のパターンに類型化します。



図：12パターンの街路のプレイスレベルとリンクレベル（現状）

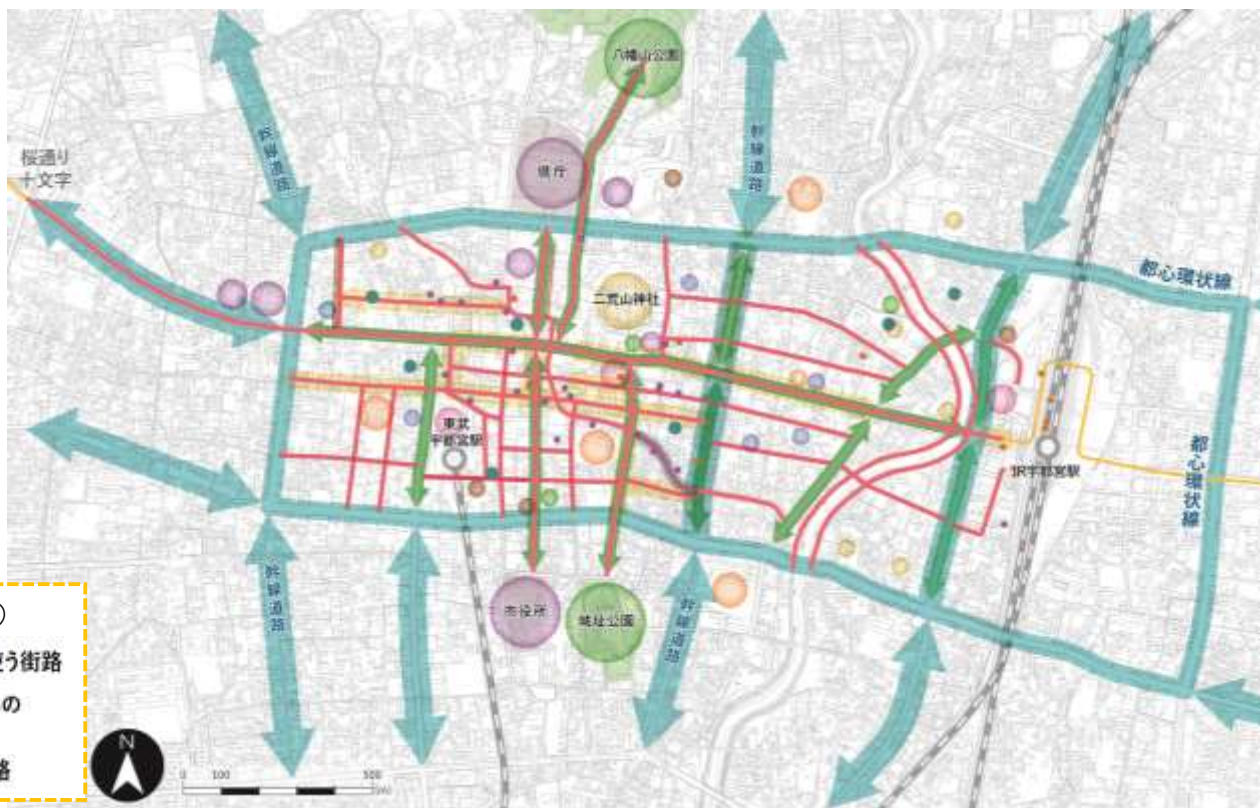
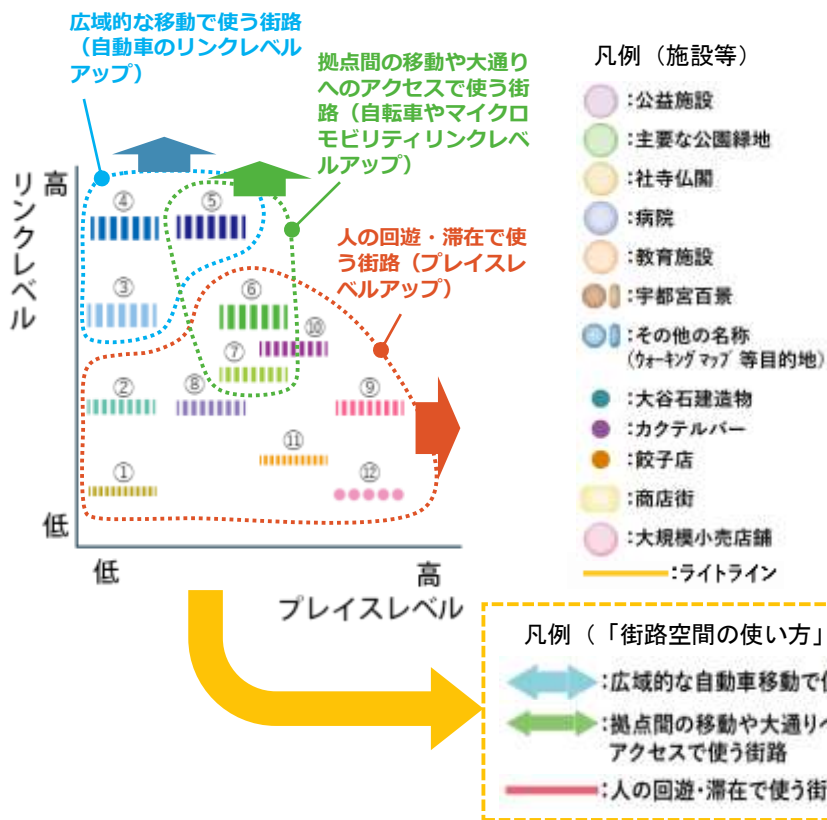
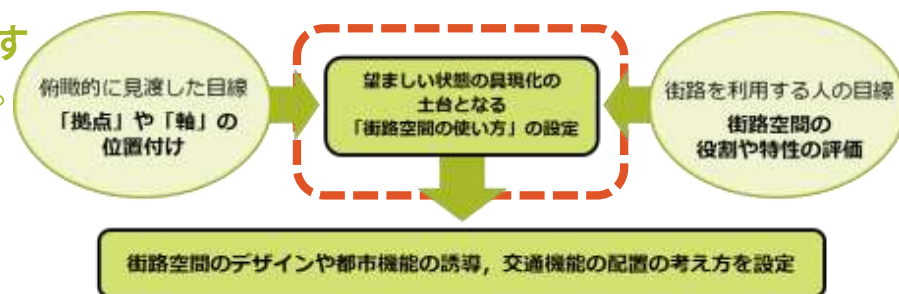
- | | | |
|-------------------------|-----------------------------|----------------------|
| パターン①：身近な生活空間 | パターン⑤：環状線から大通り軸への移動空間 | パターン⑨：都心部のにぎわい・交流の空間 |
| パターン②：住宅地や施設へのアクセス空間 | パターン⑥：街なかの東西移動と交流の空間 | パターン⑩：交通結節の軸 |
| パターン③：環状線をつなぐ移動空間 | パターン⑦：街なかの南北移動と交流の空間 | パターン⑪：交流拠点へのアクセス空間 |
| パターン④：都心部の移動を支える空間（環状線） | パターン⑧：拠点エリアへのアクセスやエリア内の回遊空間 | パターン⑫：水辺と親しめる空間 |

図：都心環状線内側の街路空間の評価（現状）

2-4 「望ましい状態」の実現に向けた「街路空間の使い方」

俯瞰的な目線と、街路を利用する人の目線から、将来の目指す「街路空間の使い方」として、3種類の使い方を設定します。

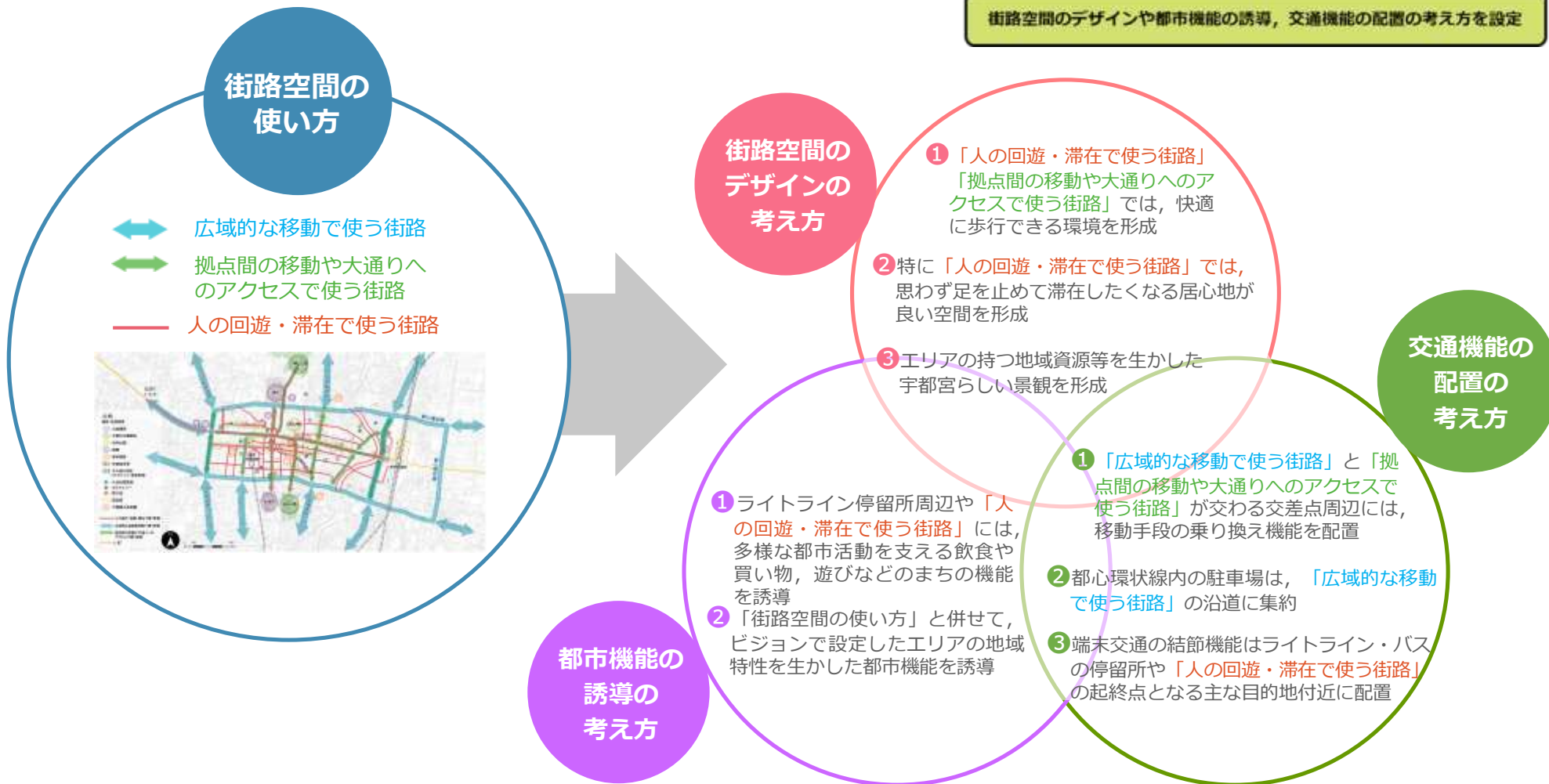
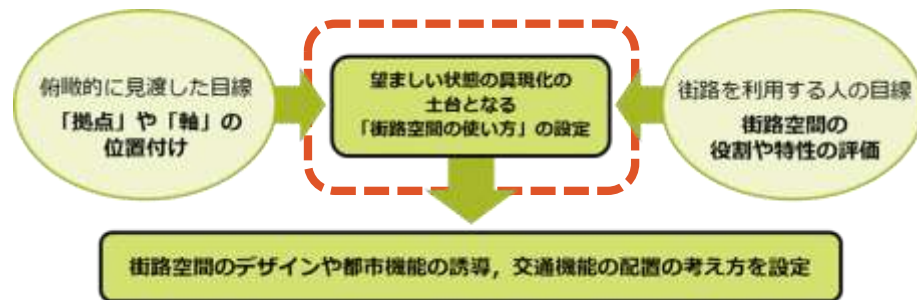
道路ネットワークや都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の位置付けと、街路空間の評価を踏まえ、ライトラインを基軸とした公共交通と共存しながら『広域的な移動で使う街路』、『拠点間の移動や大通りへのアクセスで使う街路』、『人の回遊・滞在で使う街路』に使い分けていきます。



図：都心環状線内側の「街路空間の使い方」

2-5 「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考え方

「街路空間の使い方」に応じて、街路空間のデザインや都市機能の誘導、交通機能の配置など都心部に相応しい空間形成を推進していきます。



第1章 プランの目的や位置づけ

- 1-1 背景
- 1-2 目的
- 1-3 位置づけ
- 1-4 対象エリア
- 1-5 目標年次

第2章 目指す街なかの空間と使い方

- 2-1 ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化
- 2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える
4つの視点
- 2-3 都心部まちづくりによる「まち」の変化
- 2-4 「望ましい状態」の実現に向けた
「街路空間の使い方」
- 2-5 「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考
え方

第3章 現状分析・課題と取組方針 20

- 3-1 現状分析と課題 21
- 3-2 課題を踏まえた取組方針 39

第4章 ビジョン実現に向けた施策

- 4-1 取組方針ごとの施策メニュー
- 4-2 施策展開の考え方
- 4-3 空間形成に向けた施策
・都心部全体
・特定のエリアや街路
- 4-4 空間形成の進め方
- 4-5 空間活用に向けた施策
- 4-6 目標指標等
- 4-7 計画の進捗評価等

3-1 現状分析と課題

望ましい状態の実現に向け、効果的な施策を検討・展開していくため、都心部の現状を分析し、課題を整理します。

「目指す街路空間の使い方」を踏まえながら、「街なかの空間」を「望ましい状態」に着実に変えていくためには、課題を的確に捉えながら効果的な施策を検討・展開していく必要があります。

第3章では、第2章で設定した多様な人々の移動や生活のシーンにおける「望ましい状態」ごとに、都心部エリアの状況や市民等のニーズ、ウォークラブルなまちづくりに関する国の動向などを踏まえた現状分析により、課題を整理します。



3-1 現状分析と課題

課題① 道路の特性を踏まえた都心部への過度な自動車流入の抑制

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 生活に身近な道路や賑わいの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。
現状	<ul style="list-style-type: none"> 内環状線内を走行する自動車の約4割は、内環状線の外から外に移動している。 大通りを走行する自動車の約2割は、大通りに目的がなく通過している。

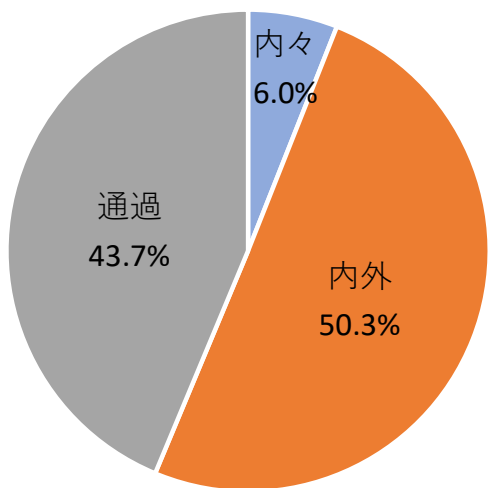


図 内環状線内（駅西側）を走行する自動車の起終点の割合（交通量推計（マクロシミュレーション）により分析）



図 大通りの通過交通の割合

（出典：「JR宇都宮駅西側LRT導入課題検討調査業務報告書」（平成30年3月 宇都宮市））

分析結果

- 内環状線内における自動車は「県庁前通り」や「いちよう通り」などへ適切に誘導されている一方で、大通りを走行する自動車の約2割が通過交通である。都心環状線内を通過目的で走行する車両が一定程度見られることから、広域的に移動する自動車が都心環状線内へ流入することを抑制していくため、「街路空間の使い方」を、市民・事業者・行政で共有していく必要がある。
- 人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりの推進に向けた都心環状線の整備など、都心部へのアクセス交通の整流化が求められる。

3-1 現状分析と課題

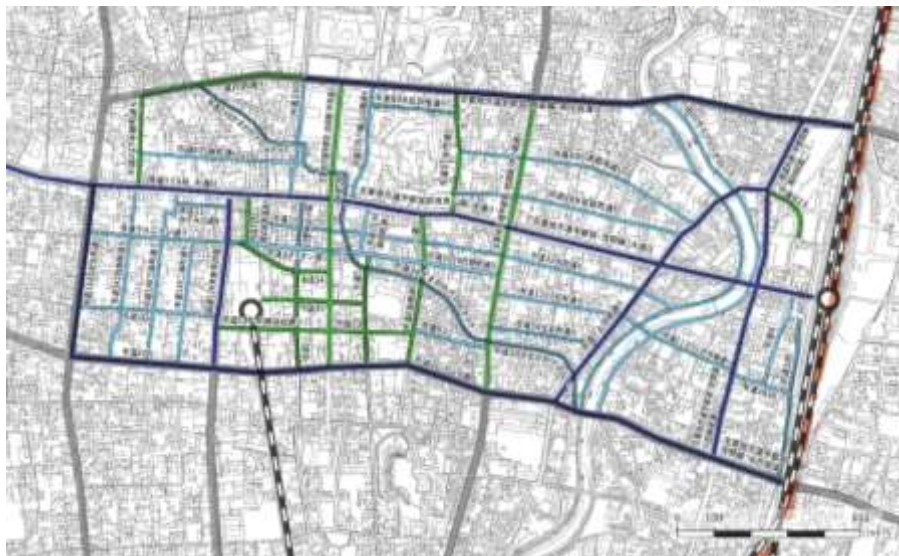
課題② 自動車交通の変化やまちづくりの進展に合わせたリンク・プレイス機能の強化・改良

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の骨格となる道路や、沿道に商店街が立地する道路など、街路ごとの使い方に応じて、街なかの空間を有効に活用している。
現状	<ul style="list-style-type: none"> 「広域的な移動で使う街路」として都心環状線は、自動車の通行に適した通行機能（リンク）が確保されている。 「人の回遊・滞在で使う街路」のなかには、餃子通りのように、沿道に市内外からの来訪者を呼び込む店舗（飲食店など）が多いものの、滞在機能（プレイス）が低い街路がみられる。

【都心環状線内側の街路の通行機能（リンク）のレベル】

※通行機能（リンク）には、公共交通や自転車・歩行も含まれますが、下図は通行機能のなかでも特に「自動車の通行機能」に着目し図示したものです。

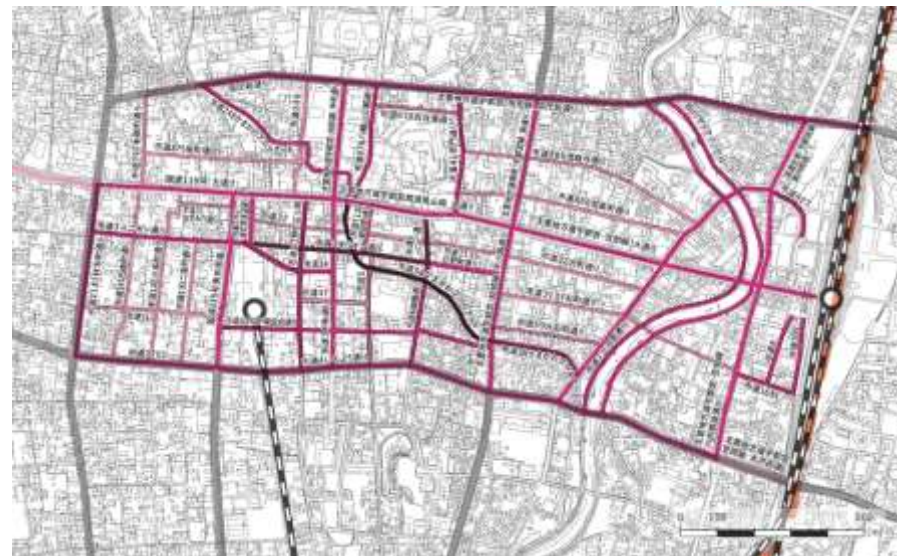
— : 幹線道路網
— : 自動車リンクレベル1
— : 自動車リンクレベル2
— : 自動車リンクレベル3



【都心環状線内側の街路の滞在機能（プレイス）のレベル】

※街路のプレイスレベルは、歩行者の滞留空間の有無や歩行以外の行動の多様性、沿道土地利用の多様性、沿道の景観や資源の分布等から評価したものです。

— : プレイス1
— : プレイス2
— : プレイス3



分析結果

- 都心環状線などの幹線道路は、路線全体として必要な自動車通行機能を備えていると言えるが、今後の自動車交通量の変化やまちづくりの進展を見極めながら、交差点などの部分的に通行機能の向上を検討する必要がある。
- 「人の回遊・滞在で使う街路」の一部では、街路空間の使い方に応じて、道路と沿道が一体となった滞在機能の向上が求められている。

3-1 現状分析と課題

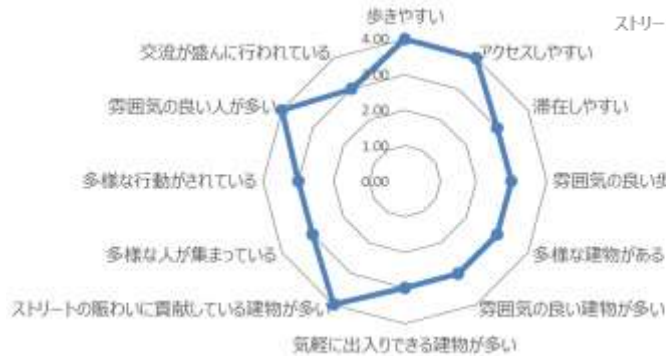
課題③ 街なかの居心地の良さ向上に向けた地域主体のまちづくりの推進

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 道路と沿道の土地が一体で「居心地が良く歩きたくなる空間」を形成し、多くの市民や来街者が、歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。
現状	<p>性格の異なる3つの街路の「居心地の良さ」を計測すると、以下のとおりとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 東武馬車道通りの居心地の良さは、各要素がバランス良く高い評価である。 餃子通りの居心地の良さは、沿道の居心地の良さが高く評価される一方で、「歩きやすさ」や「滞在しやすさ」が低い。 市道34号（東武宇都宮駅前）の居心地の良さは、「多様な人が集まっている」状況が高く評価される一方で、「滞在しやすさ」が低い。



① 東武馬車道通りの「居心地の良さ」

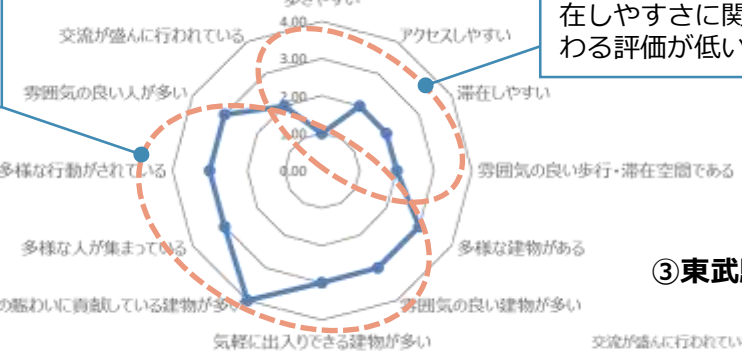
- ・バランス良い評価
- ・さらなる改善の余地はあり



② 餃子通りの「居心地の良さ」

沿道の滞在性に関する評価が高い

歩きやすさや滞在しやすさに関する評価が低い



② 餃子通り

※このレーダーチャートは、「まちなかの居心地の良さを測る指標（国土交通省）」を用いて簡易的に現地で観測評価した結果を表したものです。

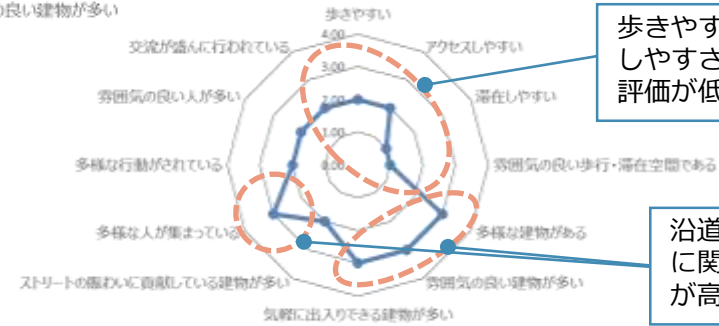


③ 市道34号

③ 東武駅前の通り（市道34号）の「居心地の良さ」

歩きやすさや滞在しやすさに関する評価が低い

沿道の滞在性に関する評価が高い



分析結果

・街路空間を居心地が良く歩きたくなる空間にしていくためには、「多様な活動に使える空間のゆとりや滞在性」、「建物低層部の透過性」、「雰囲気の良い（景観・緑）」などに関する評価を総合的に高めていく取組が必要であり、こうした取組を推進するにあたっては、道路と沿道が一体となった居心地の良さの向上に取り組んでいくことが求められる。

3-1 現状分析と課題

課題④ 街路空間における歩行や多様な市民活動の場の確保

望ましい状態	・歩く人や多様な市民活動（飲食、休憩、勉強、作業、待合など）に使えるゆとりある空間がある。
現状	・都心部では、歩行者の通行に必要な幅員は一定程度確保され、壁面のセットバックや街路と一体となった広場もみられる。 ・市民アンケートにおいて「まちなかで気軽に休憩でき、憩える空間が十分にある」と感じる市民が少ない。（回答者の5.2%）

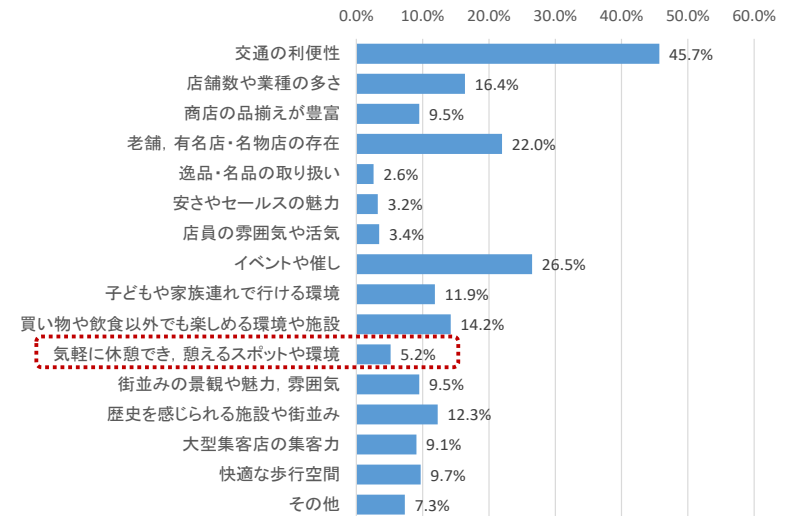
■ ゆとりある街路空間の分布状況（歩道分布重ね図）



- 【凡例】
- 街路と一体となった広場
 - 中心市街地のプレイスメイキング候補地 (PLACE VISION UTSUNOMIYAより)
 - ■ ■ ■ ■ 歩道幅員4.0m以上の街路
 - 沿道のセットバック (再開発・地区計画等)

（「あなたは中心市街地に満足していますか。」という設問に満足/まあ満足/どちらでもないと答えた回答者への設問 (N=458))

問 中心市街地が評価できる点は次のどれですか？（複数回答可）



（出典：宇都宮市中心市街地活性化基本計画改定に向けた基礎調査業務委託報告書（平成31年3月））

分析結果

- ・人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりにおいては、まとまった公共的な広場に加え、多様な市民活動に活用できる空間として、壁面の後退やオープンスペースの確保などによる民地の空地などを増やしていく必要がある。
- ・特定のエリアに集積する滞在や休憩する施設などを拡充し、多様な市民活動に使えるゆとりある空間を更に増やしていく必要がある。

3-1 現状分析と課題

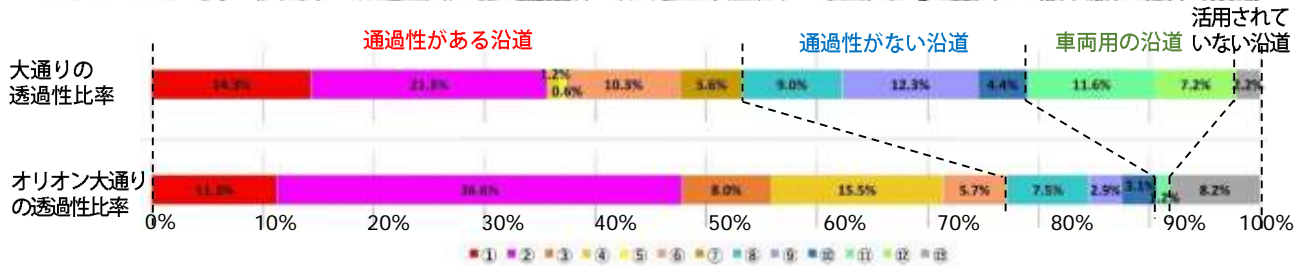
課題⑤ 沿道施設低層階の物理的・視覚的な透過性の向上

望ましい状態	・建物の低層階が、街路から施設を利用する人の姿や商品が見える構造となっている。
現状	・沿道建物の1階部分が透過していて通りから建物内の活動や商品等が見える割合(道路延長に対する透過性*がある沿道の割合)は、大通りで約55%, オリオン通りで約75%となっている。

※沿道の透過性…道路や広場に面した建物の低層階部分が、ガラス面を大きくしたりテラス席や緑化空間を設けたりするなど、沿道の活動や賑わいなどが道路を通る人々にも感じられるようになっていること



- ※令和4年10月調査時点
- 透過性がある沿道**
 - ①店舗の歩行者出入口や通路
 - ②ガラスなど店舗が見える壁面
 - ③椅子やテーブルが置かれている
 - ④商品等が店先に陳列されている
 - ⑤花壇や緑化された空間
 - ⑥ピロティ空間
 - ⑦建物セットバックによる空間
 - 透過性がない沿道**
 - ⑧壁面
 - ⑨ブラインド常時閉じていたり、透過性のないガラス壁面
 - ⑩シャッターが下りている
 - 車両用の沿道**
 - ⑪青空駐車場・柱輪場
 - ⑫車回しや車両用エントランス
 - 活用されていない沿道**
 - ⑬明らかに閉店している店舗や空家



■本市の街なかにおける透過性のある沿道利用の例



分析結果

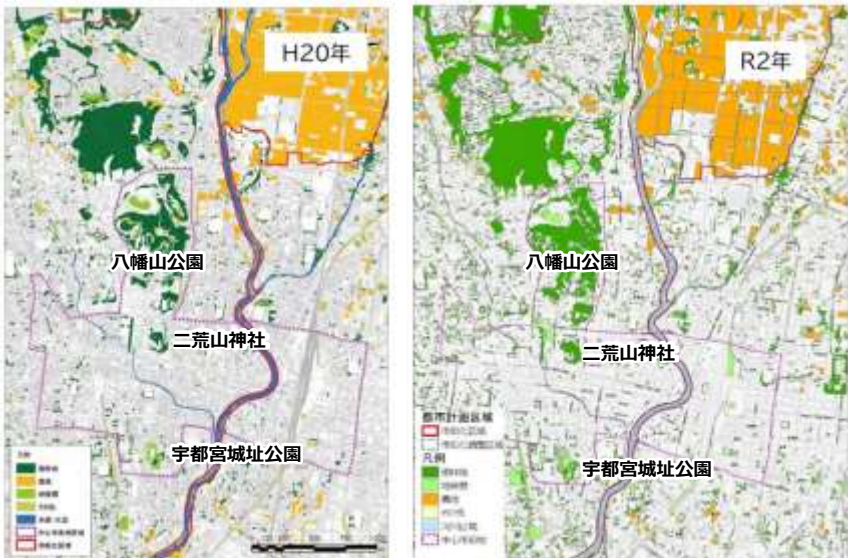
・道路上から沿道施設内の人の活動や商品などが見える街路空間は、居心地が良い空間の一つの要素であることから、「人が滞在や回遊する空間として使う道路」の沿道宅地において、透過率を最大限高める取組を誘導していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

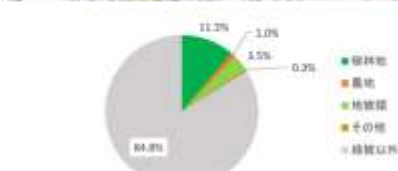
課題⑥ 身近な目線で感じられる街なかの緑の充実

望ましい状態	・ 身近に緑が感じられる空間が形成されている。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 街なかの緑被率は、以前に比べ上昇している（H20年：10.1%→R2年：15.2%）が、多くは八幡山公園や二荒山神社、宇都宮城址公園などのまとまった緑地であり、多くの人が行き交う街なかでは身近な緑が少ない傾向にある。 ・ 市民アンケートにおいて、「良好な景観の形成に緑が重要」と考える市民が増加。（回答者の割合 H21年：22.9%，R3年：35.8%）

【街なかの緑の推移】

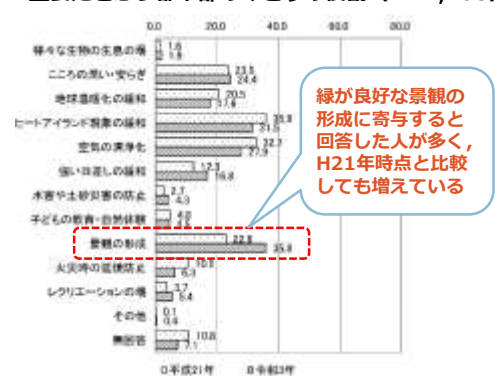


平成20年調査：緑被率10.1%



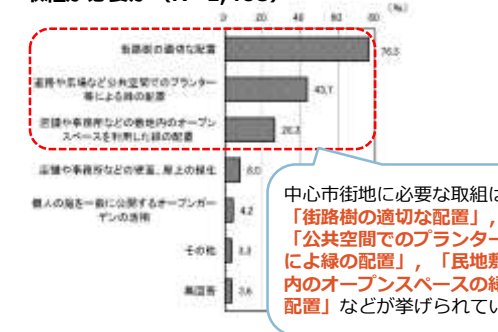
令和2年調査：緑被率15.2%

■重要だと思う都市部のみどりの役割 (N=1,408)



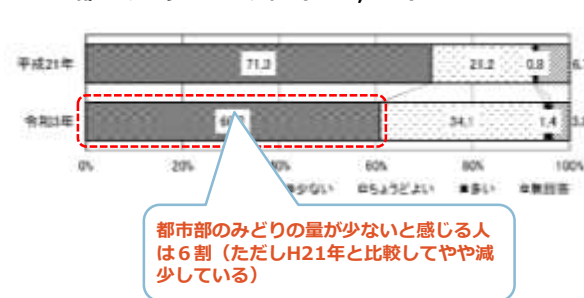
緑が良好な景観の形成に寄与すると回答した人が多く、H21年時点と比較しても増えている

■中心市街地のみどりを増やすためにどのような取組が必要か (N=1,408)



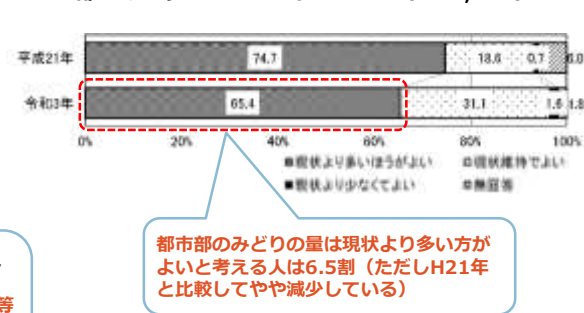
中心市街地に必要な取組は、「街路樹の適切な配置」、「公共空間でのプランター等による緑の配置」、「民地敷地内のオープンスペースの緑の配置」などが挙げられている。

■都市部のみどりの量の現状 (N=1,408)



都市部のみどりの量が少ないと感じる人は6割（ただしH21年と比較してやや減少している）

■都市部のみどりの量はどうかあるべきか (N=1,408)



都市部のみどりの量は現状より多い方がいいと考える人は6.5割（ただしH21年と比較してやや減少している）

(出典：緑の基本計画改定基礎調査報告書(令和2年))

分析結果

・ 「良好な景観の形成に緑が重要」と考える市民が多く、街なか全体や身近な街路空間に緑を増やす取組（街路樹の配置、公共空間やオープンスペースを利用したプランターの配置など）が求められている。

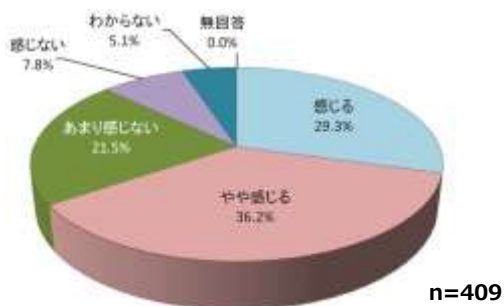
3-1 現状分析と課題

課題⑦ 大谷石文化や地域資源を生かした「宇都宮らしい景観」の形成

望ましい状態	・建物の造りに大谷石を活かすことや、エリアの成り立ち、特性など「宇都宮らしさ」が感じられる街並みとなっている。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・街なかには大谷石建築物が102棟あるとともに、東武宇都宮駅周辺などに、文化財である「カトリック松が峰教会」や大谷石蔵をイノベーションした「おしゃらく」などの、重要な大谷石建築物が集積している。 ・市民アンケートにおいて、「大谷石文化を誇りとして感じる」市民が多い。（回答者の65.5%） ・市民アンケートにおいて、宇都宮らしい景観として「二荒山神社周辺の景観」を挙げる市民が多い。（回答者の42.7%）

【大谷石文化や景観に対する市民意識】

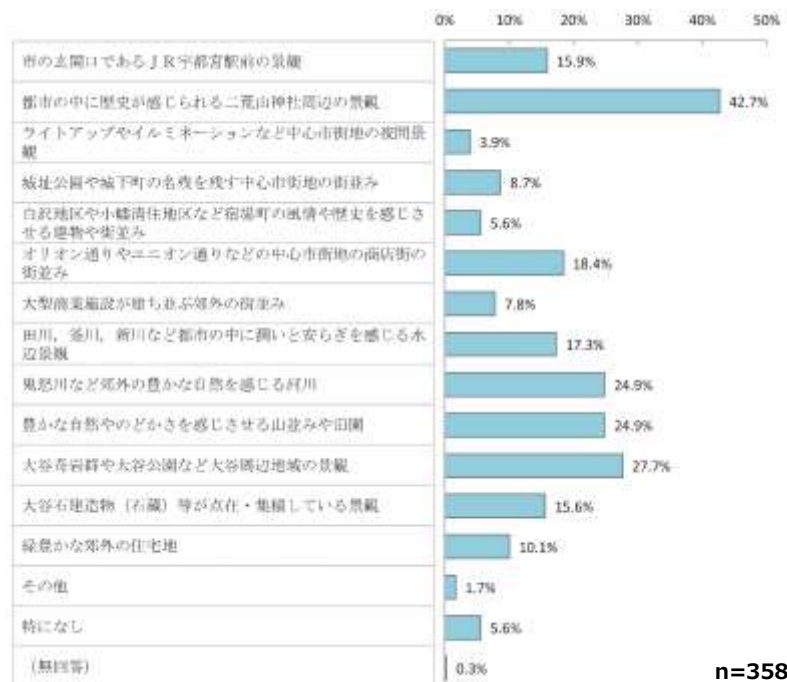
■「大谷石文化」を誇りに感じるか



■「大谷石文化」が日本遺産に認定されていることの認知度



■宇都宮らしい景観とは何か



（出典：市政に関する世論調査結果報告書（第54回 令和3年度））

分析結果

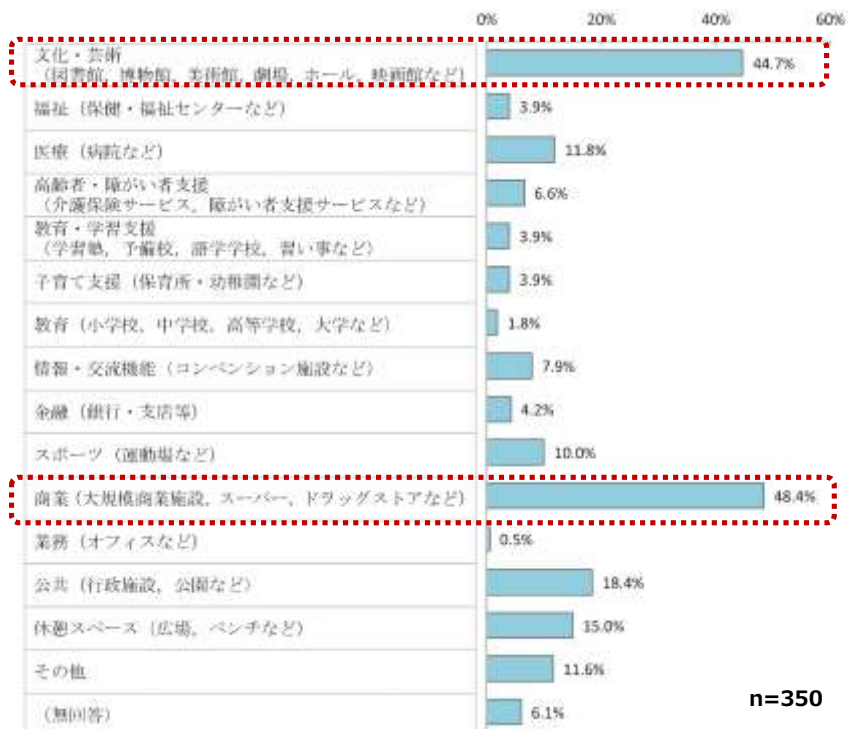
- ・市民が誇りに感じる「大谷石文化」が薫る現在の街並みを生かしながら、都心部への来訪者が大谷石に触れる機会の創出による大谷石文化の周知や市民の郷土愛の醸成にもつながる、身近な街路空間における大谷石を活用した景観形成が必要である。
- ・二荒山神社周辺などエリアの特性を踏まえた景観形成を推進していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

課題⑧ 都心部に訪れる人々の多様なニーズに応える多様な都市機能集積

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 働く人、住む人、学ぶ人などの日常生活のニーズに応える買い物や食事、医療などの施設が、交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している。 仕事帰りや休日などで訪れる安らぎや憩い楽しめる施設や、柔軟な働き方を可能にする施設など、暮らしの質を高める施設が充実している。
現状	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートにおいて、中心市街地により訪れたいための機能や施設として「商業」（回答者の48.4%）や「文化・芸術施設」（回答者の44.7%）のニーズが高い。 近年、柔軟な働き方に対応した施設（コワーキングスペースや貸し会議室等）を求める社会的ニーズがあり、街なかにも増加している。

■ 中心市街地により訪れたいための機能や施設に関する意向



(出典：市政に関する世論調査結果報告書 (第54回 令和3年度))

■ 街なかのシェアオフィス、コワーキングスペース、貸し会議室の分布



分析結果

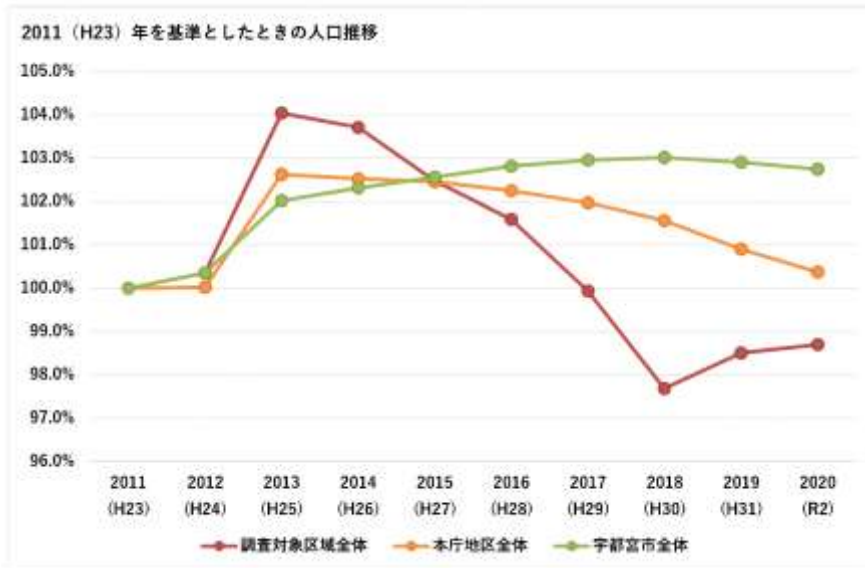
- NCCにおける都市拠点形成するため、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりにより、来街者が利用しやすい公共交通の結節点周辺などに都市機能を集積していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

課題⑨ 都心部経済の好循環化や地域コミュニティの活性化につながる更なる都心居住の推進

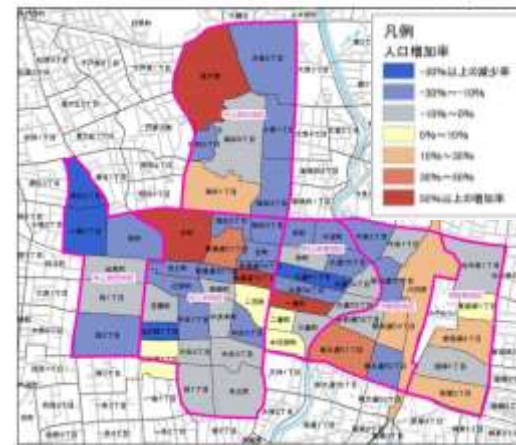
望ましい状態	・街なかの住む人・働く人などが増加し、地域のコミュニティ・経済が活性化している。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・街なかの居住者数は、横ばい傾向にある。(H30:約98%→R2:約99%) ・街なかの卸売・小売業の従業者数は減少傾向にある。(H21:7,522人→H26:7,308人)

■街なかにおける居住者の推移



(出典：住民基本台帳 (各年2月))

■町丁目別に見た人口増加率 (H23~R2)



(出典：住民基本台帳)

■町丁目別の卸売業・小売業の従業者数の増減 (H21~H26)



(出典：経済センサス基礎調査・活動調査)

分析結果

・街なかでの買い物やサービスを受ける都心部の居住者が増加することで、新たな企業の進出や多様な市民の交流により、経済の好循環化にも繋がることから、街なかへの居住や事業所の誘導を推進していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

課題⑩ 多様な都市機能の誘導や居住の推進と合わせたエリアの価値向上に資する防災性や建物性能（バリアフリー、脱炭素、スマート技術など）の向上（その1）

課題⑪ 老朽建築物の立地する地域における災害に強い安全・安心な居住・商業・業務地の形成

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> ・建物の更新が進み、災害などに強く、安心して活動できる空間が形成されている。 ・街なかの施設や住居が、高齢者や障がいのある人でも利用しやすくなっている。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・旧耐震基準の建物は、これまでの市街地整備の推進により減少傾向にあるものの、未だ約6割存在している。 ・台風19号（R元年）により、高次都市機能誘導区域を中心に、都市拠点内で約150haが浸水した。 ・市民アンケートにおいて、「バリアフリー基準（市条例）に適合」と回答した施設は約2割となっている。

【建物の老朽化の状況】



(出典：令和2年度宇都宮都心部地区市街地総合再生計画改定に向けた基礎調査)

【施設のバリアフリー化の状況】

■ 「宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり条例」整備基準への適合状況

適合	不適合	対象外	わからない	無回答
22.7%	7.1%	46.3%	21.3%	2.5%

(出典：令和4年度第2回宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進委員会資料)

■ 洪水浸水想定区域（浸水深）× 誘導区域等（中心部等）



(出典：宇都宮市立地適正化計画（防災指針）)

分析結果

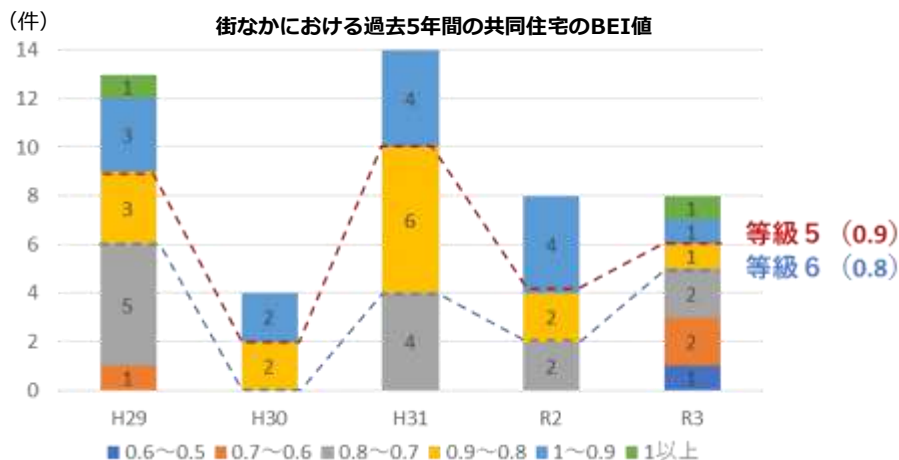
- ・街なかの防災性については、引き続き老朽建築物の更新による防災性の向上、近年多発する浸水被害に対する立地適正化計画に基づく建物への浸水対策の誘導に取り組むなど、更なる地域の防災性向上が求められている。
- ・人中心の居心地のよいウォーカブルなまちづくりの推進においては、街なかにある身体的・物理的バリアなどを解消するバリアフリー化の推進が求められている。

3-1 現状分析と課題

課題⑩ 多様な都市機能の誘導や居住の推進と合わせたエリアの価値向上に資する防災性や建物性能（バリアフリー，脱炭素，スマート技術など）の向上（その2）

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 都市の脱炭素化の推進に貢献する高い省エネ，創エネ，蓄エネ設備を備えた建物が増えている。 観光や街なかのお得なサービスなどの情報を手軽に取得でき，移動や生活の利便性向上に繋がるスマート技術が普及している。
現状	<ul style="list-style-type: none"> 過去5年間に於いて都心部に建てられた共同住宅（アパート，マンション等）は，ほぼすべてがBEI値「1.0未満（省エネ基準）」を満たしているが，更に高い基準（「0.9以下（誘導基準）」や「0.8以下（ZEH基準）」など）を満たしている建物の割合は少ない。 全国的にEVの普及促進が図れている中，街なかの充電スタンドの設置が進んでいる。

【街なかにおける近年の共同住宅（アパート，マンション等）の省エネ性能】



BEI (Building Energy Index)

BEIとは，エネルギー消費性能計算プログラムに基づく，基準建築物と比較した時の設計建築物の一次エネルギー消費量の比率のことです。BEIの定義は以下の式で表されます。

$$BEI = \text{設計一次エネルギー消費量} / \text{基準一次エネルギー消費量}$$

【EV充電スタンドの立地状況】



EV充電スタンド

(出典：Evsmart 電気自動車の充電器検索，充電スタンド・スポットロコミサイト)

分析結果

- 令和3年9月に「ゼロカーボンシティ」を宣言し，「宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ」に基づいて脱炭素化を推進する中，今後，建築物省エネ法においてBEI値「1.0未満（省エネ基準）」への適合義務付けに併せ，街なかの施設に対し，更なる脱炭素化につながる誘導基準以上の省エネ性能を満たすための設備導入を誘導していく必要がある。
- また，人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりと連携した駐車場の高質化に関する取組の一つとして，脱炭素化に向けたEVの更なる普及に合わせて街なかの駐車場に充電スタンドの普及も求められている。

3-1 現状分析と課題

課題⑫ 回遊・滞在の拠点等における低未利用な空間を有効に活用した滞在・交流空間の創出と街なかの公共施設等の機能強化

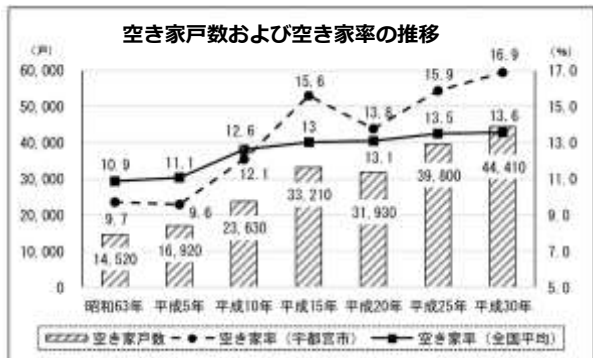
望ましい状態

・低未利用な空間が有効に活用され、空き屋・空き地やコインパーキングなどが減っている。

現状

・全国的にも空き家が増加傾向にある中、本市の「空き家数」は全国4位（44,410件）となっているとともに、街なかの空き家も増加傾向にある（H25からH29で7%増）
 ・また、全国的にコインパーキングが増加傾向にある中、本市の街なかにおいても空地のコインパーキング化が進展している。（S63：44カ所→H18：175カ所→H28：188カ所）

【本市の空き家の推移】



【街なかの空き家・空き店舗立地状況】

H25	H29	増減率
451件	483件	7%

（出典：宇都宮市空き店舗調査、宇都宮市空き家調査）

（出典：第2次宇都宮市空き家等対策計画（令和4年3月））



【本市街なかのコインパーキングの状況】

（出典：宇都宮市中心市街地における土地の有効活用に向けた基礎調査（平成29年3月））

種別	面積	割合	面積	割合
月極駐車場	227カ所、70,437㎡	46.1%	290㎡	0.3%
コインパーキング	188カ所、70,430㎡	45.2%	290㎡	0.3%
その他	41カ所、3,727㎡	5.6%	290㎡	0.3%

分析結果

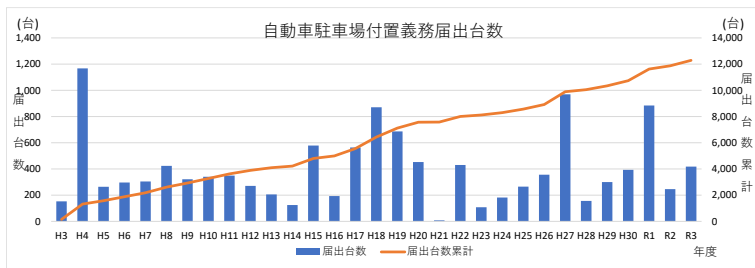
・国において、中心市街地など一定のエリア内での重点的な空き家対策強化に向けた検討に着手する動向があることから、これまでも課題とされてきた街なかの空き家・空き地、コインパーキングなどの増加に対し、増加抑制にもつながるよう、多様な用途への転換など、低未利用地を官民が連携して有効に活用していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

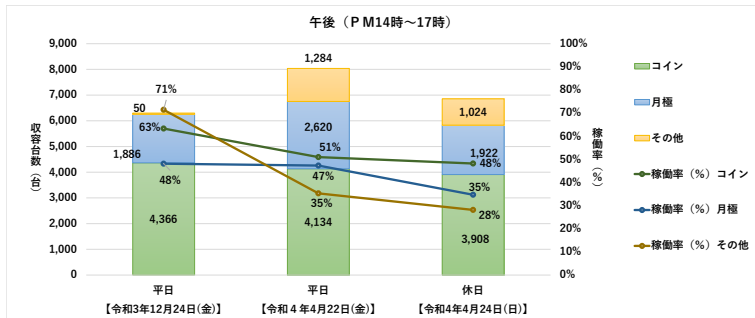
課題⑬ 公共交通の充実と連携した駐車場の量・配置及び質の適正化

望ましい状態	・街路空間の使い方に合わせて、駐車場を使う自動車が円滑に走行しているとともに、街なかの空間が有効に活用されている。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者のための駐車場（附置義務駐車場）は、本市附置義務条例に基づき、十分に台数が確保されている。（R3時点の累計届出台数：約12,000台） ・一方で、附置義務駐車場やコインパーキングの稼働率は5割程度となっている。 ・本市街なかにおける「駐車台数密度」は、現在約110台/haとなっており、全国的な水準（約60～70台/ha）や公共交通が充実した都市の水準（60台/ha）と比べても、供給過多となっている。

■自動車駐車場附置義務届出台数の経年変化と累計台数



■駐車場稼働率（コインパーキング・月極・その他）



（出典：駐車場からのまちづくり —都心部駐車場の密度の観点から（国際交通安全学会））

分析結果

- ・ライトライン導入など公共交通の充実により、更に駐車場の需要が低下していくことも示唆される。
- ・国の動向として、「街路空間の使い方」などウォークアブルなまちづくりと連携した駐車場施策の必要性が示されており、将来の重要に見合った「量」と、都市空間の魅力減退、市街地の空洞化や機械式駐車場の老朽化に対する駐車場配置や構造など「質」に関する適正化が必要である。

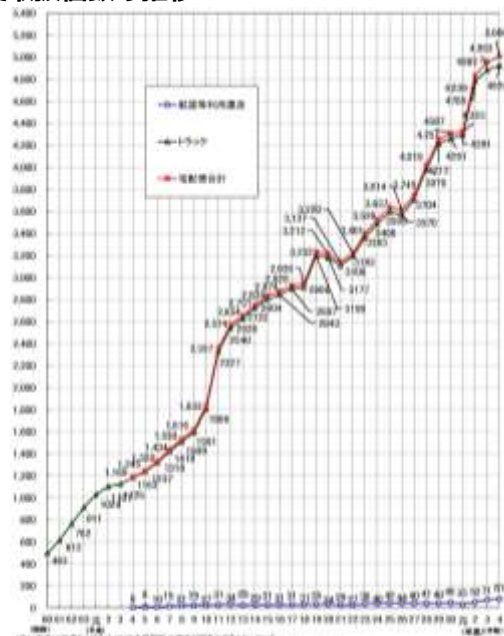
3-1 現状分析と課題

課題⑭ まちづくりと連携した配送活動の共存

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない。
現状	<ul style="list-style-type: none"> 全国的なEコマース（電子商取引）や新たな生活様式の普及に伴い、宅配便取扱個数が増加傾向にある。 商業施設や業務施設が集積しているエリアにおいて、路上荷さばきが多く見られる。 また、現在の路上荷さばきは、配送先に近接した場所で行うことが重視され、段差のある路肩や歩行者・自動車の交通量が多い道路上など、荷物が運搬しづらく、周辺の交通に影響を及ぼす場所で多く見られる。

■全国の宅配便取扱個数の推移

(単位：百万個)



(出典：令和4年度 宅配便等取扱個数の調査及び集計方法 (国土交通省))

【大通りにおける路上駐車】

- 荷さばき車両を避けるため、車線の変更しているバスや一般車の様子 (写真1・2・3)
- 複数台の荷さばき車両が縦列停車している様子 (写真4)



写真1



写真3



写真2



写真4

図 路上駐車の影響状況写真 (令和3年10月21日撮影)

分析結果

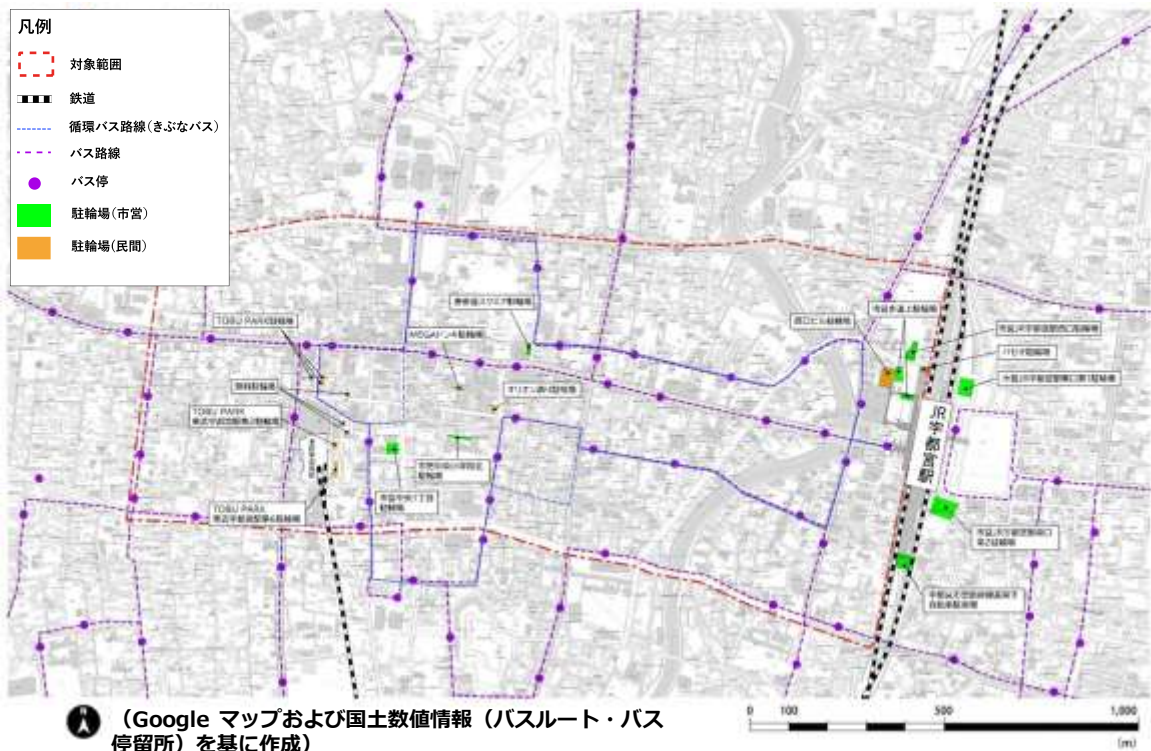
- 宅配便取扱個数の増加傾向にあるとともに、末端配送は市民生活や経済活動を支える重要な都市活動であることから、ウォークラブルなまちづくりと合わせて、効率的な荷さばき空間の確保や環境整備が必要である。

3-1 現状分析と課題

課題⑬ 回遊・滞在の拠点や大通り軸上などにおける自転車などの端末交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 端末交通と公共交通が円滑に乗り換えられ、便利で快適に目的地まで移動できている。
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在駐輪場は、鉄道駅などの交通結節拠点や、街なかの中心部に設置されている。 ・ 街なかを自転車で移動する人の割合は2割であるが、近年、新たな生活様式の普及に伴い利用者が増加傾向にある。

■ 都心部エリアにおけるバス停と自転車駐輪場の分布



■ 街なかの交通手段分担率(上:全年齢, 下:75歳以上)



(出典:平成26年宇都宮市都市圏パーソントリップ調査 ODジオデータ)

分析結果

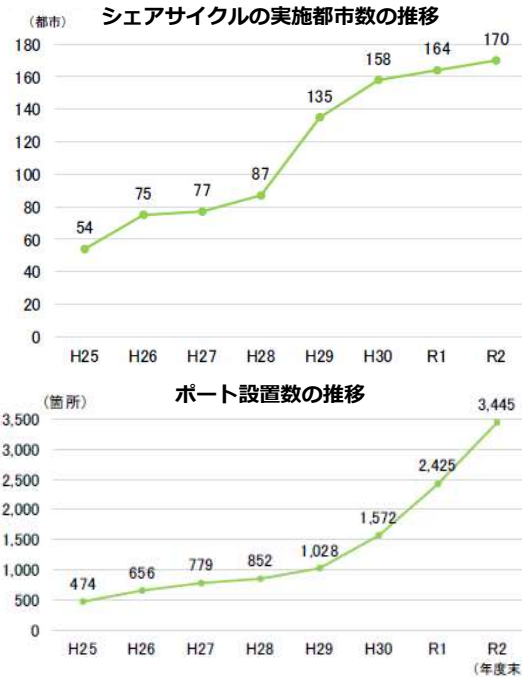
・ 人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりに向け、公共交通の停留場周辺における自転車等の端末交通の結節機能の充実が必要である。

3-1 現状分析と課題

課題⑯ 街なかの回遊性を高める誰でも気軽に使えるマイクロモビリティ等の充実

望ましい状態	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通から誰でも利用できる端末交通に乗り換えて、八幡山公園や城址公園など都心部の目的施設まで回遊できる。(シェアサイクルや電動キックボードなど)
現状	<ul style="list-style-type: none"> 全国的にシェアサイクルの実施都市数は増加傾向 (R2:170都市) にある。 本市においてもシェアリングモビリティ (自転車・電動キックボード) 導入に関する社会実験を実施している。

■シェアサイクル導入の全国的な傾向



※令和4年3月11日時点、回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計

■貸出・返却場所：60か所 (令和6年2月時点)



(出典：シェアリングモビリティ (宇都宮市ホームページ))

<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/1032102/index.html>

シェアサイクルの社会実験 実施都市数・検討中の都市数	社会実験の都市数	45都市
	検討中の都市数	50都市

分析結果

・都心部の便利で移動しやすい交通環境の形成に向け、公共交通と連携する多様な端末交通を充実していく必要がある。

3-1 現状分析と課題

課題⑰ 歩行者や市民活動にも配慮した自転車など末端交通のかしこい使い方の誘導

望ましい状態

・ 末端交通の走行環境が整い、安全・安心で快適に目的地にアクセスできる。

現状

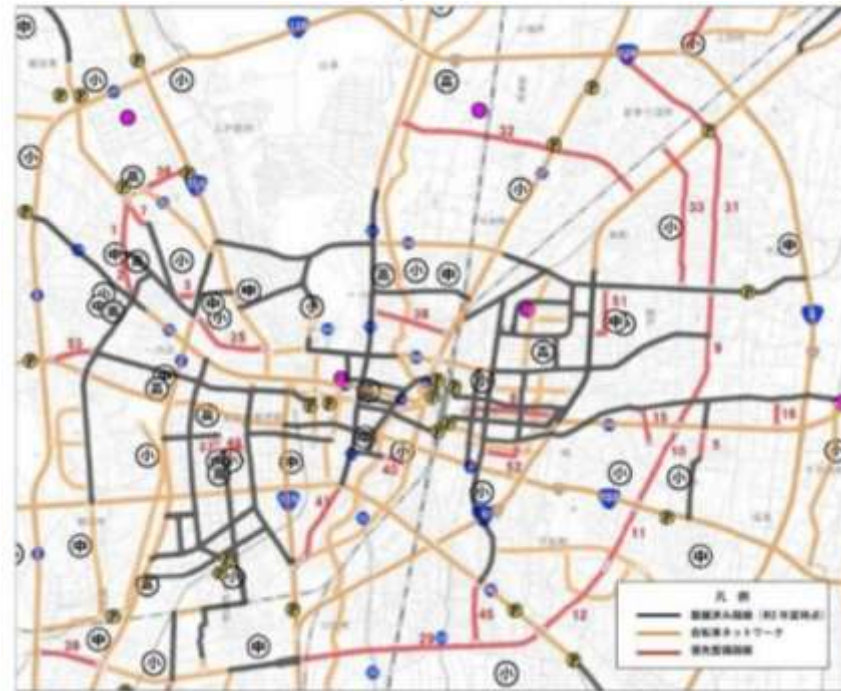
・ 自転車ネットワークに位置付けられている道路には、順次自転車走行空間（路面標示等）が整備されている。

「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（第2次自転車ネットワーク計画）」より自転車ネットワークが位置付けられている。

■ 市内自転車ネットワーク（中央部）



■ 市内自転車ネットワーク（都心部）



（出典：第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（第2次自転車ネットワーク計画）（令和3年5月 宇都宮市）

分析結果

- ・ 自転車等の末端交通が安全・安心に移動できる空間づくりとして、引き続き、路肩等を活用した走行空間の整備を推進していくとともに、自転車等の末端交通に対しても、街路の特性に応じた歩行者や市民活動への配慮が求められる。
- ・ また、街なかにおいては、自転車の利用しやすい環境づくりにもつながる、自動車の過度な流入の抑制や荷さばき対策などが求められる。

3-2 課題を踏まえた取組方針

整理した課題に対して、4つの視点ごとに取組方針を掲げます。

現状分析により整理した課題に対応するため、4つの視点ごとに「まちづくりの取組方針」を掲げます。

また、課題への対応は「まちづくりの取組方針」それぞれに、街なかの様々な空間でデジタルを活用しながら、①ウォークラブルなまちの素地を整える交通環境づくりや、②民間の活力をまちづくりに活かす官民協働まちづくり、③本市が目指す「スーパースマートシティ（SSC）」の柱となる3つの社会（地域経済循環社会、地域共生社会、脱炭素社会）の構築にも貢献する良好な市街地の形成などに着目し、のもと、官民協働で推進する「施策メニュー」を位置づけます。

まちづくりの視点	課 題	まちづくりの取組方針
視点①： 街路空間の使い方 （多様な交通の移動や人の滞在・活動）	道路の特性を踏まえた都心部への過度な自動車流入の抑制	方針Ⅰ 人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した「街路空間の使い方」の強化・改良
	自動車交通の変化やまちづくりの進展に合わせた通行（リンク）・滞在（プレイス）機能の強化・改良	
視点②： 街路空間のデザイン （居心地が良く、歩きたくなる空間）	街なかの居心地の良さ向上に向けた地域主体のまちづくりの推進	方針Ⅱ 地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地の良い街路空間の形成
	街路空間における歩行や多様な市民活動の場の確保	
	沿道施設低層階の物理的・視覚的な透過性の向上	
	身近な目線で感じられる街なかの緑の充実	
視点③： 都市機能 （住む、働く、学ぶ、遊ぶ、憩うなどの多様なまちの機能）	大谷石文化や地域資源を生かした「宇都宮らしい景観」の形成	方針Ⅲ 地域経済循環や地域共生、脱炭素化、防災など都市全体の課題に対応した多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化
	都心部に訪れる人々の多様なニーズへの対応や都心部経済の好循環化につながる多様な都市機能の集積	
	まち全体や地域コミュニティの活性化などにつながる更なる都心居住の推進	
	多様な都市機能の誘導や居住の推進と合わせたエリアの価値向上に資する防災性や建物性能（バリアフリー、脱炭素、スマート技術など）の向上	
	老朽建築物の立地する地域における災害に強い安全・安心な居住・商業・業務地の形成	
視点④： 交通機能 （車や自転車、人・モノなどのアクセス・滞在機能や通行機能）	回遊・滞在の拠点等における低未利用な空間を有効に活用した滞在・交流空間の創出と街なかの公共施設等の機能強化	方針Ⅳ 街なかにおける人やモノの移動を円滑にするまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な末端交通の利用環境づくり
	公共交通の充実と連携した駐車場の量・配置及び質の適正化	
	まちづくりと連携した配送活動の共存	
	回遊・滞在の拠点や大通り軸上などにおける自転車などの末端交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実	
	街なかの回遊性を高める誰でも気軽に使えるマイクロモビリティ等の充実	
歩行者や市民活動にも配慮した自転車など末端交通のかしこい使い方の誘導		

第1章 プランの目的や位置づけ

- 1-1 背景
- 1-2 目的
- 1-3 位置づけ
- 1-4 対象エリア
- 1-5 目標年次

第2章 目指す街なかの空間と使い方

- 2-1 ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化
- 2-2 計画の理念と「街なかの空間」を変える
4つの視点
- 2-3 都心部まちづくりによる「まち」の変化
- 2-4 「望ましい状態」の実現に向けた
「街路空間の使い方」
- 2-5 「街路空間の使い方」に応じた空間形成の考
え方

第3章 現状分析・課題と取組方針

- 3-1 現状分析と課題
- 3-2 課題を踏まえた取組方針

第4章 ビジョン実現に向けた施策 40

- 4-1 取組方針ごとの施策メニュー 41
- 4-2 施策展開の考え方 45
- 4-3 空間形成に向けた施策 46
 - ・都心部全体
 - ・特定のエリアや街路
- 4-4 空間形成の進め方 70
- 4-5 空間活用に向けた施策 72
- 4-6 目標指標等 74
- 4-7 計画の進捗評価等 77

4-1 取組方針ごとの施策メニュー

まちづくりの取組方針 I

人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した「街路空間の使い方」の強化・改良

- ・「街路空間の使い方」を踏まえ、都心部全体において、街なかを通過する自動車や街なかへに目的を持って来街する自動車に向けて、道路の使い方を誘導するとともに、街なかへの来街に公共交通の利用を促すなど、**街なかへの過度な自動車流入を抑制し、ウォークラブルなまちの素地となる安全・安心な交通環境づくり**に取り組んでいきます。
- ・また、都心部の構造を踏まえた拠点や軸において、拠点形成や街路空間の滞在機能の強化・回遊性の向上を図るため、**道路空間の再編や自動車交通の抑制、道路と沿道が一体となった賑わいづくりなど、ハード・ソフト両面から街路空間の通行（リンク）機能や滞在（プレイス）機能の強化・改良**に取り組んでいきます。



取組方針 I に対応する主要な施策メニュー



I-1

メニュー I-1 :
道路の使い方を踏まえた街なかの自動車の誘導と
環状線や幹線道路の通行機能強化



I-2

メニュー I-2 :
公共交通による街なかへの来街の促進



I-3

メニュー I-3 :
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



I-4

メニュー I-4 :
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編

主要な施策を補完する
他の方針の施策メニュー

メニュー IV-1 :
都心環状線内における
駐車場の適正化



IV-1

メニュー IV-2 :
まちづくりと連携した
荷さばき環境づくり



IV-2

メニュー IV-3 :
街なかの回遊性を高める
公共交通や端末交通の充実



IV-3

4-1 取組方針ごとの施策メニュー

まちづくりの取組方針Ⅱ

地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地が良い街路空間の形成

- ・大通りなど『人の回遊・滞在で使う空間』では、「街路空間の使い方」の誘導に向け、多様なまちの機能の誘導や「ゆとり」、「滞在性」、「沿道施設低層階の透過性」、「目に映る身近な緑や景観」など沿道の居心地の良さ向上など、**まちづくりに貢献する民間開発を促進するとともに、民間が主体的に景観形成に取り組むことを誘導する仕組みづくりなど、居心地が良い街路空間の形成に取り組んでいきます。**
- ・こうした取り組みにあたっては、住民や民間事業者、更には空間を使いたい来訪者など、**多様な主体に参画いただきながら官民協働でまちづくりを推進していきます。**



取組方針Ⅱに対応する主要な施策メニュー



Ⅱ-1

メニューⅡ-1：
民間団体等のまちづくり
への参画促進



Ⅱ-3

メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達
を中心とした新たな居場所づくり



Ⅱ-5

メニューⅡ-5：
地元や民間主体の
景観形成の誘導



Ⅱ-7

メニューⅡ-7：
親水空間や水辺の
環境保全・活用



Ⅱ-2

メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する
民間開発の促進



Ⅱ-4

メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が
良い公共空間の維持管理



Ⅱ-6

メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実

主要な施策を補完する
他の方針の施策メニュー

メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に
向けた道路空間の再編



Ⅰ-4

メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」
など多様なまちの機能の立地誘導



Ⅲ-1

メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用
の促進



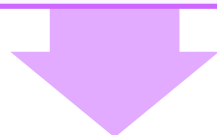
Ⅲ-6

4-1 取組方針ごとの施策メニュー

まちづくりの取組方針Ⅲ

地域経済循環や地域共生、脱炭素化、防災など都市全体の課題に対応した
多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化

- ・大通り沿線や拠点エリアなどは、多くの人々が行き交うことから、市民等の都市活動を支えるため、「買い物」や「食事」、「医療」、「子育て」、「就業」、「学び」、「遊び」、「憩い」、「文化・芸術」など、**多様なまちの機能や居住機能の充実・強化**に取り組んでいきます。
- ・こうした機能の充実・強化にあたっては、本市が目指す「スーパースマートシティ」の形成に向けた**3つの社会（「地域経済循環社会」「地域共生社会」「脱炭素社会」）の実現に貢献するよう取り組んでいきます。**
- ・また、商店街や繁華街などにぎわいの軸においては、**都市機能の誘導や滞在・交流空間の創出につながる既存施設や空き店舗などのストック空間活用の促進**などに取り組んでいきます。



取組方針Ⅲに対応する主要な施策メニュー



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」
など多様なまちの機能の立地誘導

Ⅲ-1



メニューⅢ-2：
多様な世代が集える
良質な住宅の整備促進

Ⅲ-2



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる
基盤整備の推進

Ⅲ-3



メニューⅢ-4：
自立分散型エネルギーの普及促進や
エネルギーの面的利用の推進

Ⅲ-4



メニューⅢ-5：
老朽化建築物密集地における
建物の更新

Ⅲ-5



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の
促進

Ⅲ-6

主要な施策を補完する
他の方針の施策メニュー

メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



Ⅱ-2

メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



Ⅳ-1

4-1 取組方針ごとの施策メニュー

まちづくりの取組方針Ⅳ

街なかにおける人やモノの移動を円滑にするまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な末端交通の利用環境づくり

- 公共交通の充実を見据えながら、都心部全体において、街なかの空間の有効活用や、自動車交通の誘導につながる路外駐車場の台数と配置の適正化に取り組むとともに、EVの充電スポットの充実や荷さばき駐車場への転用、満空情報の発信など、駐車場の高質化に取り組んでいきます。
- 都心部の経済を支える配送活動が、公共交通や人の回遊・滞在と共存しながら、円滑で安全・安心に行える環境づくりに官民協働で取り組んでいきます。
- 更に、街なかを安全・安心で快適に回遊できるよう、シェアモビリティなど新たな交通手段の充実に取り組んでいきます。また、公共交通の充実や駐車場施策と連携し、多様な交通同士の結節機能の強化や、路肩などを活用した末端交通の走行空間の整備、自転車等の末端交通が商店街などを走行する際のルールづくりなどにも取り組んでいきます。

取組方針Ⅳに対応する主要な施策メニュー



IV-1

メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



IV-2

メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



IV-3

メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や末端交通の充実



IV-4

メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

主要な施策を補完する
他の方針の施策メニュー

メニューⅠ-1：
道路の使い方を踏まえた街なかの自動車の誘導と環状線や幹線道路の通行機能強化



I-1

メニューⅠ-2：
公共交通による街なかへの来街の促進



I-2

メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



II-2

メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



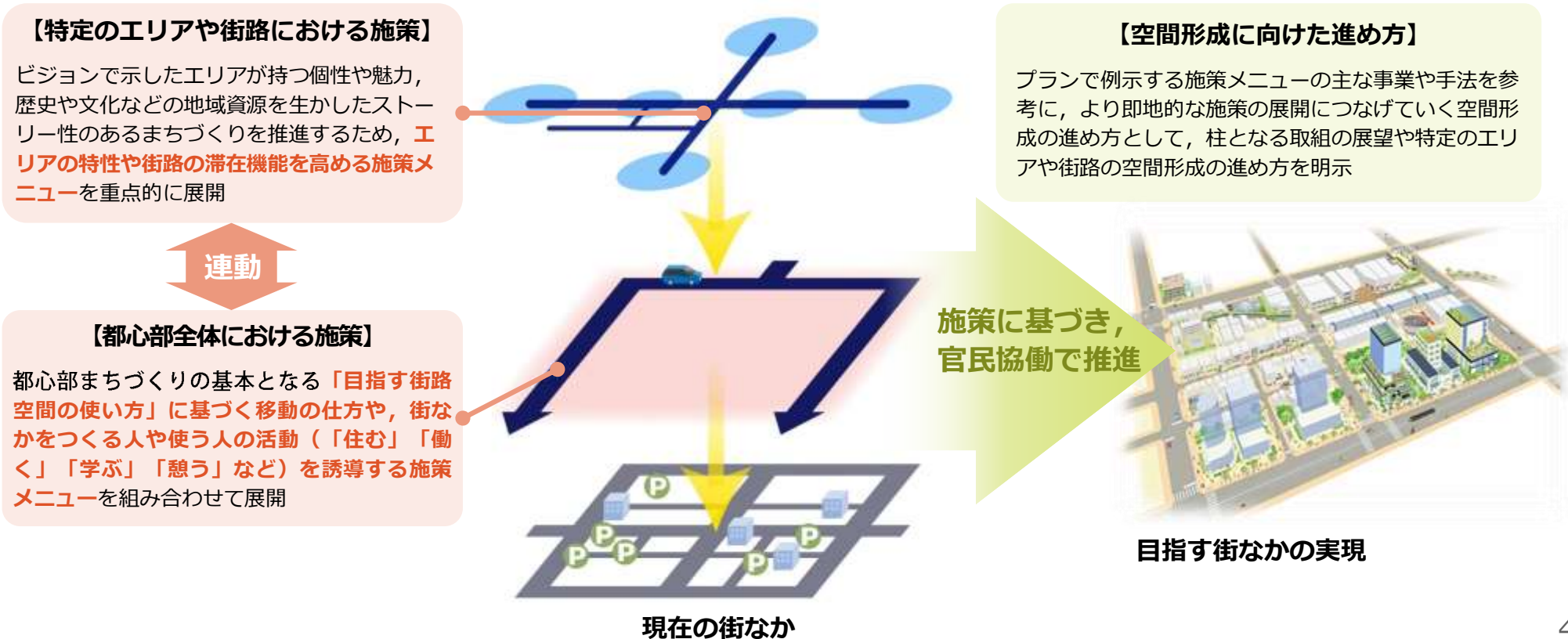
III-6

4-2 施策展開の考え方

各方針の施策メニューを効果的に組み合わせながら、「都心部全体」と「特定のエリアや街路」で階層的に展開します。

目指す街なかの実現に向け、各方針の施策メニューを効果的に組み合わせ、都心部全体において、「目指す街路空間の使い方」を踏まえた移動や、街なかをつくる人や使う人の活動（「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など）を誘導する施策メニューを展開しながら、エリアの特性や街路の滞在機能を高める施策を重点的に展開する『階層的な施策展開』を推進します。

こうした階層的な施策展開において、プランで例示する施策メニューごとの主な事業や手法を参考に、より即地的な施策展開につなげていく『空間形成の進め方』として、柱となる取組の展望や、特定のエリアや街路の空間形成の進め方を示します。



4-3 空間形成に向けた施策

都心部
全体

- ・都心部全体において、次の施策メニュー効果的に展開
- ・各施策では、主なものとして以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。

①：ウォーカブルなまちの素地を整える交通環境づくり

アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
取組方針Ⅰ	 メニューⅠ-1： 道路の使い方を踏まえた街なかの自動車の誘導と環状線や幹線道路の通行機能強化	内環状線や都心環状線の4車線化など都市計画道路の整備，通過交通に対する幹線道路利用促進のP R活動，自動車の走行を誘導する案内看板の設置 など
	 メニューⅠ-2： 公共交通による街なかへの来街の促進	公共交通運賃負担の軽減，公共交通を活用した街なか周遊企画，エコ通勤の普及促進 など
取組方針Ⅳ	 メニューⅣ-1： 都心環状線内における駐車場の適正化	附置義務駐車場台数の緩和，都心環状線沿線へ駐車場を集約するための隔地による附置促進，駐車場の高質化（EV充電スポットの充実・荷さばき駐車場への転用）など
	 メニューⅣ-3： 街なかの回遊性を高める公共交通や末端交通の充実	拠点や目的地に向かう循環型交通の充実（きぶなやグリーンスローモビリティなど）シェアモビリティの導入・運用，末端交通の走行空間の整備 など



自動車の走行を誘導する案内看板の設置
(事例：那覇市 国際通り)



隔地による附置と駐車場の集約イメージ



自転車と電動キックボードのシェアモビリティサービス

4-3 空間形成に向けた施策

都心部
全体

- ・ 都心部全体において、次の施策メニュー効果的に展開
- ・ 各施策では、主なものとして以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。

②：民間の活力をまちづくりに活かす官民協働まちづくり

アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
取組方針Ⅱ	 メニューⅡ-1： 民間団体等のまちづくりへの参画促進	「都市再生推進法人」の募集及び活動支援、若者の活動拠点の活用促進 など
	 メニューⅡ-2： まちづくりに貢献する民間開発の促進	優良建築物等整備事業や市街地再開発事業などによる民間開発への事業費支援、高度利用地区や総合設計制度による容積率の緩和 など
	 メニューⅡ-3： 公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり	プレイスメイキングの推進（多くの市民や事業者に参画を促す効果の発信やプレイヤーの発掘）など
	 メニューⅡ-5： 地元や民間主体の景観形成の誘導	大規模建築物等に対する都市デザインを誘導する仕組みづくり（誘導目標の運用、協議制度の導入）など
	 メニューⅡ-6： 目に映る緑の充実	街なかの施設における緑化の誘導（緑化ガイドラインの策定・運用）など
	取組方針Ⅲ	 メニューⅢ-1： 「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導
 メニューⅢ-6： 街なかのストック空間活用の促進		空き地・空き家活用バンクによる活用促進、市街地整備手法を活用した土地活用支援（利用ニーズに対応する小規模な区画整理や共同建て替え）など



まちづくりに貢献する民間開発の取組イメージ（公共貢献メニュー）



民間が主体となったプレイスメイキングの支援や事例発信（プレイスビジョンうつのみや）

4-3 空間形成に向けた施策

都心部
全体

- ・都心部全体において、次の施策メニュー効果的に展開
- ・各施策では、主なものとして以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。

③：SSCの柱となる3つの社会の構築に貢献する良好な市街地形成

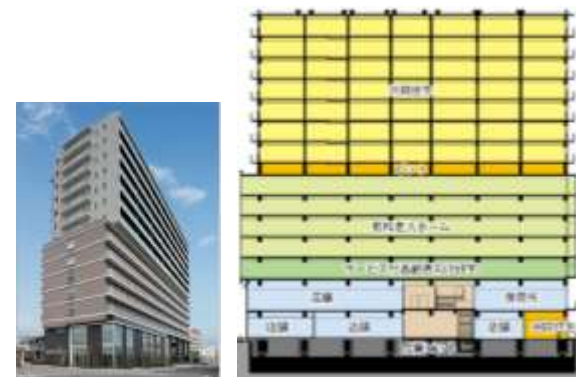
アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
	メニューⅢ-2： 多様な世代が集える良質な住宅の整備促進	住宅取得への支援，市街地再開発事業等による都市型住宅の整備，サービス付き高齢者向け住宅整備促進 など
	メニューⅢ-3： デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進	広場や公共施設等におけるデジタルサイネージの導入，公共Wi-Fiの充実 など
	メニューⅢ-4： 自立分散型エネルギーの普及促進やエネルギーの面的利用の推進	事業者・家庭向け脱炭素化促進補助，地域新電力会社によるエネルギーマネジメント など
	メニューⅢ-5： 老朽建築物密集地における建物の更新	優良建築物等整備事業等による老朽木造建築物の更新，市街地整備手法を活用した基盤整備 など



地域新電力会社によるエネルギーマネジメントのイメージ
(事例：南あわじ市)



デジタルサイネージ
(事例：宇都宮市（宮みらいライトヒル）)






優良建築物等整備事業による高齢者福祉施設や保育所等を備えた複合施設の整備
(事例：富士市 富士駅南口地区優良建築物等整備事業)

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路

- ・特定のエリアや街路において、次の施策メニューを効果的に展開します。
- ・主に以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。







アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
	メニューⅠ-1： 道路の使い方を踏 まえた街なかの自 動車の誘導と環状 線や幹線道路の通 行機能強化	幹線道路等の交差点改良 など
	メニューⅠ-3： 街なかの細街路を 通過する自動車交 通の抑制	通過抑制の案内看板の設置 やゾーン30+、一方通行 化等の交通規制、ライジ ングボラードなどによる物理 的な進入抑制、スピードハ ンプなどによる速度抑制 など
	メニューⅠ-4： 人中心の街路空間 形成に向けた道路 空間の再編	ライトライン導入を見据え た道路空間再編の方針策定、 道路景観整備事業や道路バ リアフリー化による道路空 間の再整備（歩道拡幅や モジュール化など）など



ゾーン30+による路面のカラー塗装
などの交通安全対策
(事例：さいたま市浦和区 前地地区ほか)



ライジングボラード
(事例：新潟市日和山小学校前)

アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
	メニューⅡ-2： まちづくりに貢献する民間 開発の促進	優良建築物等整備事業や市街地再開発事業などによる民間開発への事業費支援 など
	メニューⅡ-3： 公共的な空間などを使いた い人達を中心とした新たな 居場所づくり	東武馬車道通りや釜川沿い、まちかど広場等におけるプレイスメイキングの推進（社会実験の実施や活用に向けたワークショップなど）など
	メニューⅡ-4： 地域主体となった居心地が 良い公共空間の維持管理	歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用促進、エリアマネジメント組織の設立支援 など
	メニューⅡ-5： 地元や民間主体の景観形成 の誘導	商店街等によるファサードの統一に向けた検討や整備への支援、大谷石利用促進補助 など
	メニューⅡ-6： 目に映る緑の充実	うるおいを感じる並木の形成・適正な維持管理、自治会や商店街、企業等と連携した沿道の植栽施設設置の推進（プランター・ハンギングバスケット、壁面緑化、花壇等）、道路整備の機会などを捉えた街路樹の更新など
	メニューⅡ-7： 親水空間や水辺の環境保 全・活用	地域住民等と連携した親水空間の美化活動、人や生物が過ごしやすい水質の保全 など



東武馬車道通りにおける道路空間を活用した社会実験
BASHAMICHI YARD-馬車道ヤード-









街路沿いのハンギングバスケット
(事例：宇都宮市)

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路

- 特定のエリアや街路において、次の施策メニューを効果的に展開します。
- 主に以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。

アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
取組方針Ⅲ	 メニューⅢ-1： 「住む」「働く」 「学ぶ」「憩う」 など多様なまちの 機能の立地誘導	商店街における老朽化した店舗等の更新，商店街のコンセプトに沿った機能誘導に関するルールづくり など
	 メニューⅢ-6： 街なかのストック 空間活用の促進	空き店舗出店補助を活用した商店街へのまちの機能誘致，空き家再生支援事業を活用したリノベーションの推進 など

アイコン	メニュー	各施策の事業や手法の例
取組方針Ⅳ	 メニューⅣ-1： 都心環状線内における駐車場の適正化	集約駐車施設（公共，民間）の整備，大通りにおける駐車場新規立地（出入口設置含む）の抑制，路外駐車場を設置する際の技術基準の運用 など
	 メニューⅣ-2： まちづくりと連携した荷さばき環境づくり	商店街などと連携した荷さばきルール策定（路外における荷さばき場の確保や路上荷さばき箇所の指定など），共同荷さばき場（公共，民間）の整備，荷さばき動線となる道路環境整備 など
	 メニューⅣ-3： 街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実	自動走行技術の進展に合わせた端末交通導入の社会実験，商店街などを走行する際のルールづくりや注意喚起 など
	 メニューⅣ-4： 公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化	交通結節点における交通広場整備の検討（JR宇都宮駅西口整備基本計画の策定など），優良建築物等整備事業や市街地再開発事業などによる民間開発への事業費支援（シェアモビリティポートの整備）など



宇都宮空き家会議と東峰西自治会による空き家活用の取組『とみくらみんなのリビングプロジェクト』（2019年度グッドデザイン賞受賞）



1階部分を駐車場や車路にすることを街づくり協定で禁止している（事例：横浜市元町通り）

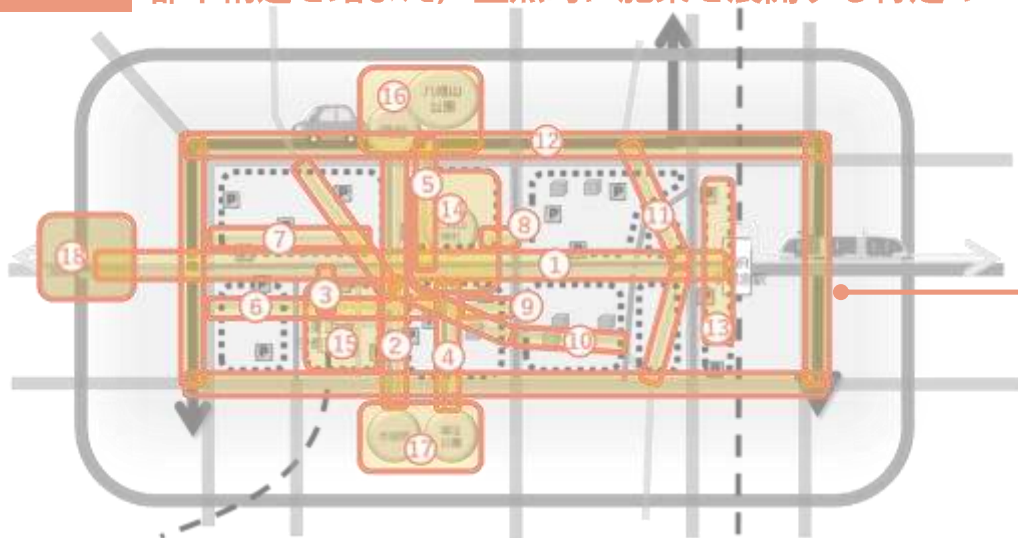


商店街などと連携した荷さばきの取組（横浜市）
（出典：第29回全国駐車場政策担当者会議）

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路

都市拠点の形成を一層推進するため、ビジョンにおける『拠点エリア』や『二核二軸』などの都心部の都市構造を踏まえ、重点的に施策を展開する特定のエリアや街路を選定します。



現在の街なか

【特定のエリアや街路の特性と重点的に取り組む主な施策】

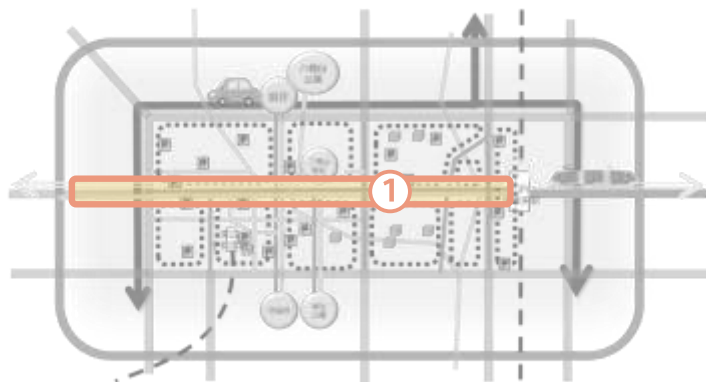
- ・東西都心軸（大通り）・南北都心軸（シンボルロード）や拠点エリア等においては、景観形成の誘導・目に映る緑の充実など宇都宮らしい街並みの形成や、都市機能・交通機能の強化に取り組む。
- ・大通りと拠点エリア等については、街なかの中心として、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間形成や機能強化を重点的に推進するため、まちづくりに貢献する民間開発の促進に取り組む。
- ・駅西側ライトラインの導入などまちづくりの進展により、人や車の流れが大きく変化する場所については、道路や交通広場等の空間再編を軸に、細街路を通過する自動車交通の抑制や荷さばき環境づくりに取り組む。
- ・来訪者の目的施設となる沿道に商店街や繁華街、広場などを有する場所については、多くの人が行き交うことから、商店街等と連携した公共的な空間を活用した居場所づくりや、居心地の良い空間の維持に向けた施策に取り組む。
- ・居場所づくりと一体的に、空間の利便性を向上させるため、デジタル基盤の整備推進に取り組む。
- ・都心環状線では、過度な自動車流入の抑制に資する通過交通の誘導と自動車から乗り換えて街なかの回遊を促進する駐車場の適正化に取り組む。
- ・拠点エリアや大通り、目的施設への移動で使う街路（シンボルロード、八幡山公園通り、バンバ通り、御橋通り、餃子通り等）では、アクセス性を高める交通の充実に取り組む。

	番号	エリア・路線
軸	①	大通り（東西都心軸）
	②	シンボルロード（南北都心軸）
	③	東武馬車道通り（交通結節軸・にぎわい軸）
	④	バンバ通り・御橋通り（歴史軸・にぎわい軸）
	⑤	八幡山公園通り（回遊軸・にぎわい軸）
	⑥	オリオン通り・ユニオン通り（にぎわい軸）
	⑦	泉町通り（にぎわい軸）
	⑧	餃子通り（にぎわい軸）
	⑨	日野町通り（にぎわい軸）
	⑩	釜川プロムナード（自然資源）
	⑪	田川沿い（自然資源）
	⑫	都心環状線（自動車交通の骨格）
拠点 エリア 等	⑬	JR宇都宮駅西口周辺（交通結節点）
	⑭	二荒山神社周辺（シンボル空間）
	⑮	東武宇都宮駅周辺（交通結節点）
	⑯	県庁周辺（回遊拠点）
	⑰	市役所周辺（回遊拠点）
	⑱	桜通り十文字周辺（交通結節点）

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路

①大通り（東西都心軸）



県都宇都宮の顔として、大通りを中心とした街路空間において、まちづくりの進展に合わせた街路空間の滞在機能の強化に向け、歩行や多様な市民活動の場の創出や、各エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成、多様なまちの機能の充実などに取り組みます。

また、大通りを歩く、滞在する人と、ライトラインを基軸とした公共交通や街なかを回遊する交通が共存できる空間となるよう、過度な自動車の流入の抑制や、駐車場の適正化、まちづくりと連携した配送活動の共存、自転車などの端末交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実などに取り組みます。



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり

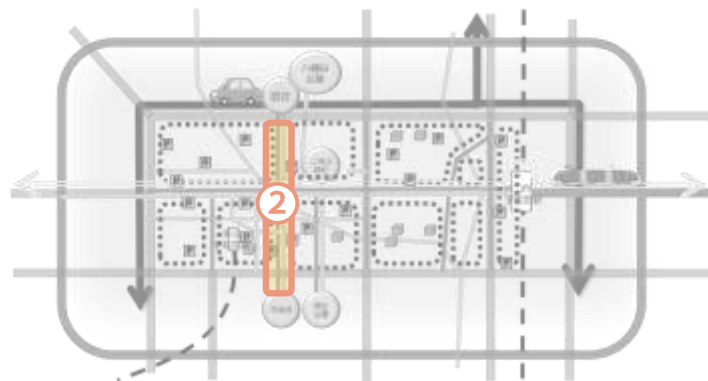


メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実



メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路②シンボルロード
(南北都心軸)

「県庁周辺エリア」と「市役所周辺エリア」をつなぐまちの中心軸として、街路空間の滞在機能の強化やシンボル性の高い空間の形成に向け、歩行や多様な市民活動の場の創出や、エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成、沿道の公共公益機能・業務機能などと親和性のあるまちの機能の充実などに取り組みます。

また、街なかを回遊する空間として、回遊性を高める誰でも気軽に使えるマイクロモビリティ等の充実などに取り組みます。



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路③ 東武馬車道通り
(交通結節軸・
にぎわい軸)

中心商店街の一つであるとともに、ライトラインの停留場と東武宇都宮駅間で、歩行者が往来する主要な乗継動線となる交通結節軸として、乗り換え利便性の向上や、乗り換えの負担感の心理的軽減に繋がる、人中心の居心地の良い歩いて楽しい道路空間づくりに向け、過度な自動車の流入の抑制や、飲食や休憩など多様な市民活動が行える場の確保、多様なまちの機能の誘導、まちづくりと連携した配送活動の共存などに取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路④ バンバ通り・御橋通り
(歴史軸・にぎわい軸)

二荒山神社と城址公園を結ぶ歴史軸として、歴史や文化にふれながら、かつての仲見世の復活を想起させるにぎわい・交流空間の形成に向け、過度な自動車の流入の抑制や、人中心の居心地の良い歩いて楽しい道路空間づくり、飲食や休憩など多様な市民活動が行える場の確保、エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成などに取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑤ 八幡山公園通り
(回遊軸・にぎわい軸)

大通りと県内外から多くの人々が訪れる八幡山公園や、二荒山会館を活用した「若者まちなか活動・交流センター」などをつなぐ軸として、アクセス性や目的地までの移動を楽しめる空間の形成に向け、過度な自動車の流入の抑制や、飲食や休憩など多様な市民活動が行える場の確保、エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成、街なかの回遊性を高める誰でも気軽に使えるマイクロモビリティ等の充実などに取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



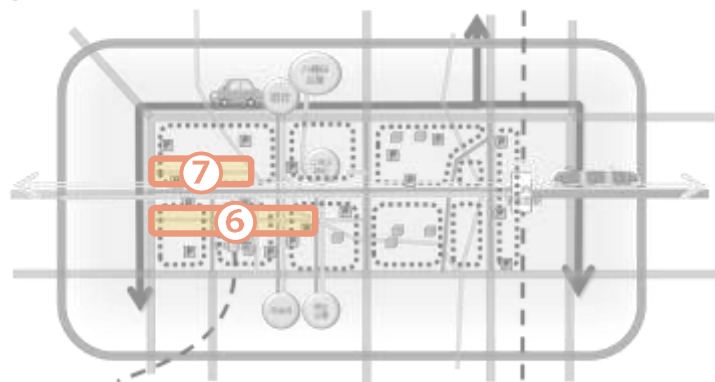
メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア や街路	⑥オリオン通り・ ユニオン通り (にぎわい軸)
特定のエリア や街路	⑦泉町通り (にぎわい軸)



中心商店街であり、にぎわいの軸となるオリオン通りとユニオン通りでは、商店街の更なる活性化に関する取組と連携し、訪れる人々が快適に楽しめるよう滞在機能の更なる向上に向け、ストック空間を有効活用した滞在・交流空間の創出、広場など公共施設等の機能強化、地域主体となった居心地の良い空間の維持管理などに取り組みます。

同様に、泉町通りでは、駅東側の交流人口を駅西側に波及させるナイトタイムコンテンツの創出と連携し、滞在機能の更なる向上に向け、ストック空間を有効活用した滞在・交流空間の創出、広場など公共施設等の機能強化、地域主体となった居心地の良い空間の維持管理などに取り組みます。



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心
とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間
の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通
の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑧ 餃子通り
(にぎわい軸)

全国的に高い認知度を有する「餃子」を活用した観光プロモーションと連携し、観光客等が滞在しやすく、歩いて楽しめる空間となるよう、周辺の再開発事業と連動して、過度な自動車の流入の抑制や、人中心の居心地の良い歩いて楽しい道路空間づくり、飲食や休憩など多様な市民活動が行える場の確保、エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成、まちづくりと連携した配送活動の共存などに取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑨ 日野町通り
(にぎわい軸)

オリオン通りやユニオン通りと連続する中心商店街の一つであり、にぎわい軸として、中心商店街の更なる活性化に関する取組と連携し、ストック空間を有効活用した滞在・交流空間の創出、広場など公共施設等の機能強化、地域主体となった居心地の良い空間の維持管理などに取り組みます。



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進

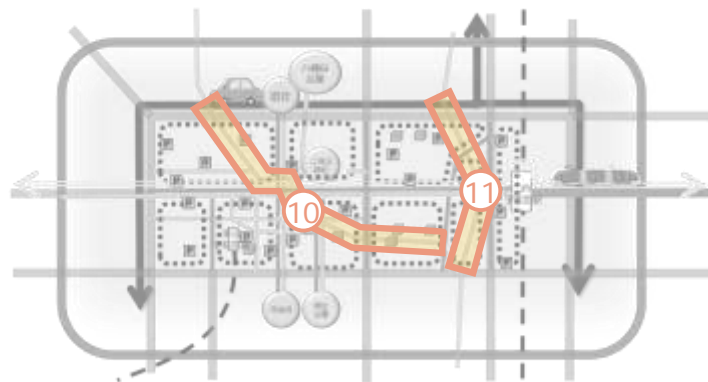


メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進



メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑩釜川プロムナード
(自然資源)特定のエリア
や街路⑪田川沿い
(自然資源)

街なかで人々が潤いのある環境に触れることができる癒しの空間として、エリアの特性を生かした宇都宮らしい街並みの形成、ストック空間を有効活用した滞在・交流空間の創出、公共的な空間を使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり、地域主体となった居心地の良い空間の維持管理などに取り組みます。



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を
中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共
空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅡ-7：
親水空間や水辺の環境保全・活用



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の
推進



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の促進

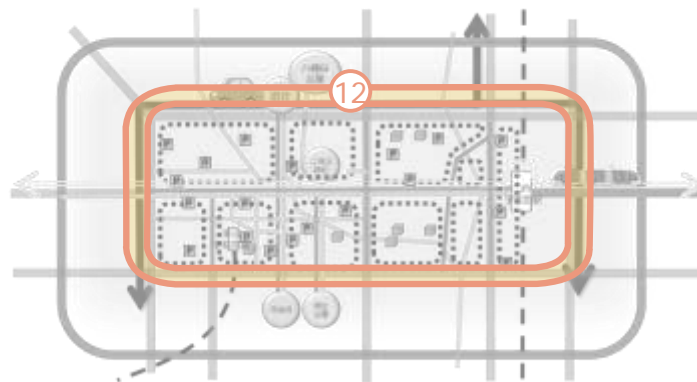


メニューⅣ-3：
街なかの回遊性を高める公共交通や端
末交通の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路

⑫ 都心環状線
(自動車交通の骨格)



都心部が、人とライトラインを基軸とした公共交通や街なかを回遊する交通などの多様な交通と共存できる空間となるよう、ウォークアブルなまちの素地となる交通環境を整えるため、都心部への過度な自動車の流入の抑制につながる駐車場の適正化や、自転車などの端末交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実などに取り組みます。

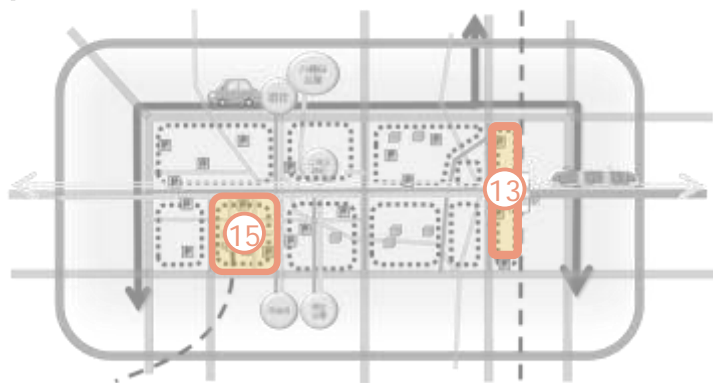


メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑬ JR宇都宮駅西口周辺
(交通結節点)特定のエリア
や街路⑮ 東武宇都宮駅周辺
(交通結節点)

JR宇都宮駅西口周辺においては、県都の玄関口として、都市と水、緑が調和し、ヒト・モノ・情報が集まる広域的な交流拠点にふさわしい空間の形成に向け、駅前広場の再整備と民間の市街地再開発事業等が連携しながら、人中心の居心地の良いにぎわいのある空間の創出や、多様な交通の結節機能の強化などに取り組みます。

東武宇都宮駅周辺においては、鉄道駅と中心商店街が一体となったにぎわい・交流空間の形成に向け、公共交通同士の交通結節機能の強化や、エリアの特色を生かしたまちの機能の充実などまちづくりに貢献する民間開発の促進などに取り組みます。

こうしたまちづくりに貢献する民間開発の促進においては、道路の付け替えによる街区の再編など、民間開発と一体となった公共施設の機能強化などにも取り組みます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化

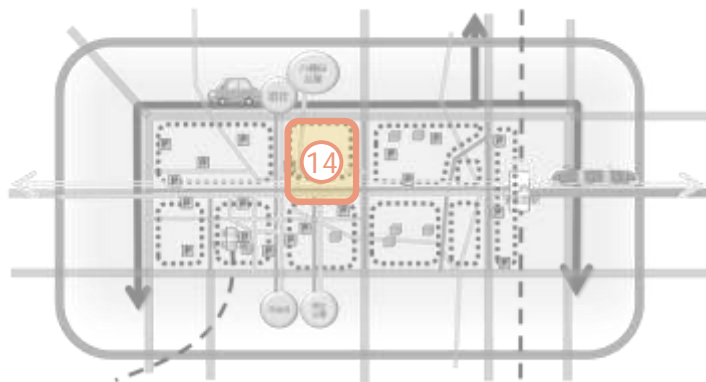


メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり



メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑭ 二荒山神社周辺
(シンボル空間)

二荒山神社門前の歴史・文化が薫る、にぎわい・おもてなしの感じられるシンボル空間の形成に向け、これまで推進してきたバンバ地区や、千手・宮島地区の市街地再開発事業を引き続き推進していくとともに、訪れる人の歩行や滞在などの多様な活動に使えるゆとり空間の確保や、エリアの特性を活かした宇都宮らしい街並みの形成など、まちづくりに貢献する民間開発と一体となった空間形成に取り組めます。



メニューⅠ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



メニューⅠ-4：
人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編



メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-2：
まちづくりと連携した荷さばき環境づくり

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア や街路	①⑥ 県庁周辺 (回遊拠点)
特定のエリア や街路	①⑦ 市役所周辺 (回遊拠点)



公共施設や公園、広場などを目的地として、市内外から市民、県民など多くの来街者が集う県の中核として、街なかのにぎわい・交流空間の形成に向け、行政機能や周辺の文化・交流施設と連携、相乗効果を発揮する多様なまちの機能の誘導や、滞在機能の強化などに取り組みます。



メニューⅡ-2 :
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅢ-6 :
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」
など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅡ-3 :
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅢ-3 :
デジタル化の促進に繋がる基盤整備
の推進



メニューⅡ-4 :
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理

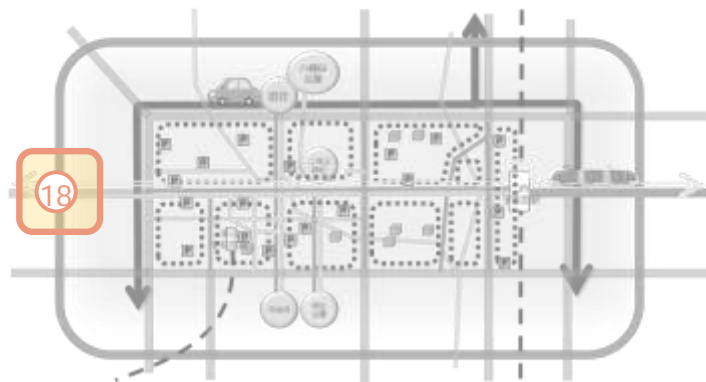


メニューⅡ-5 :
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6 :
目に映る緑の充実

4-3 空間形成に向けた施策

特定のエリア
や街路⑱ 桜通り十文字周辺
(交通結節点)

周辺の教育・文化機能の集積を生かし、若者・学生などが集い・憩える交流空間形成に向け、交通結節機能の強化や、公共交通利用者が乗換に合わせて利用するまちの機能の誘導、まちの機能誘導やゆとりある歩行空間の確保などまちづくりに貢献する民間開発の誘導に取り組みます。



メニューⅡ-2：
まちづくりに貢献する民間開発の促進



メニューⅡ-3：
公共的な空間などを使いたい人達を中心とした新たな居場所づくり



メニューⅡ-4：
地域主体となった居心地が良い公共空間の維持管理



メニューⅡ-5：
地元や民間主体の景観形成の誘導



メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



メニューⅢ-1：
「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」など多様なまちの機能の立地誘導



メニューⅢ-3：
デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進



メニューⅣ-1：
都心環状線内における駐車場の適正化



メニューⅣ-4：
公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

4-3 空間形成に向けた施策

各エリアや軸の特性を踏まえた施策の組み合わせを基本に、即地的な施策展開として、地元や事業者と共に、事業や手法の具体化に取り組んでいきます。

分類	路線・エリア		街路空間の使い方				街路空間のデザイン							都市機能						交通機能							
			I-1	I-2	I-3	I-4	II-1	II-2	II-3	II-4	II-5	II-6	II-7	III-1	III-2	III-3	III-4	III-5	III-6	IV-1	IV-2	IV-3	IV-4				
			機能強化	環状線や幹線道路の誘導と	街路の使い方	公共交通へのよる促進	自動車交通の抑制	歩行者の促進	民間参画促進	民間参画促進	まちづくりの促進	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用	公共空間の活用		
軸	①	大通り (東西都心軸)	○	○	○	●	○	●	●	●	●	●	-	●	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	②	シンボルロード (南北都心軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	③	東武馬車道通り (交通結節軸・にぎわい軸)	○	○	●	●	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	④	バンバ通り・御橋通り (歴史軸・にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑤	八幡山公園通り (回遊軸・にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑥	オリオン通り・ユニオン通り (にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑦	泉町通り (にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑧	餃子通り (にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑨	日野町通り (にぎわい軸)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑩	釜川ブロムナード (自然資源)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑪	田川沿い (自然資源)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑫	都心環状線 (自動車交通の骨格)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点エリア等	⑬	JR宇都宮駅西口周辺 (交通結節点)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	⑭	二荒山神社周辺 (シンボル空間)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	⑮	東武宇都宮駅周辺 (交通結節点)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	⑯	県庁周辺 (回遊拠点)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑰	市役所周辺 (回遊拠点)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑱	桜通り十文字周辺 (交通結節点)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

●：特定のエリアや路線の特性に応じて取り組むもの ○：都心部全体で取り組むもの

4-3 空間形成に向けた施策

先行的に展開する施策

「都心部まちづくりビジョン」の策定や、ライトライン駅西側延伸への期待感から、民間のまちづくりが活性化。こうした状況を好機と捉え、令和5年3月に本プランの中間とりまとめを公表したうえで、官民が一体となった空間形成を推進する施策を先行的に展開しています。

● 民間のまちづくりを促進する取組

- ・本プランの策定を進める中、令和5年8月にJR宇都宮駅東側のライトライン開業を迎えるなど本市のまちづくりの進展により、民間のまちづくりの動向が活発化しています。
- ・本プランを策定しながら、活性化する民間のまちづくりをより一層加速化させることをねらいに、まちづくりの方針や進め方などを市民や事業者へ発信・共有するため、令和5年3月に「プラン中間とりまとめ」を公表しました。
- ・こうした中間とりまとめに合わせ、民間のまちづくりをより一層促進するため、「まちづくりに貢献する民間開発への支援」や、「景観の誘導目標の明確化や大規模建築物等に係る協議制度の導入」、活性化する民間開発と一体的に「附置義務駐車施設の量・配置の適正化」などを、先行的に取り組んでいます。

■ ウォーカブルな空間の形成に取り組み民間開発を誘導

【概要】ウォーカブルな空間を官民協働で創り上げていくため、ゆとりある歩行空間の確保や多様なまちの機能導入など、まちづくりに貢献する民間開発への支援を行います。

STEP 1

土地や建物の上手な活用の仕方を検討したい方への支援

→市職員による助言やまちづくりの専門家の派遣

【制度】出前講座、まちなか整備アドバイザー整備事業

STEP 2

事業を実施する方への支援

●容積率緩和 【制度】高度利用地区・総合設計制度

●事業費補助 【制度】優良建築物等整備事業・市街地再開発事業

民間開発への支援等の施策を先行的に展開する区域



※支援制度等の適用範囲や要件が別途あります。活用をご検討される細は市にご相談ください。

■ 質の高い魅力ある都市空間の形成を誘導

【概要】人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりを一層推進するとともに、質の高い魅力ある都市空間を形成していくため、官民が連携・協働して取組む都心部の望ましい状態の実現に向けた誘導に取り組めます。

【制度】景観形成の手引きの活用・景観出前講座・景観アドバイザーの派遣

■ 駐車場の量や配置の適正化

【概要】街ナカへの過度な自動車の流入抑制や、街ナカのにぎわい・魅力の向上につながる民有地の有効活用を促進するため、駐車場の量や配置の適正化を進めます。

【制度】●条例の改正

- 公共交通利用促進に資する取組を行う事業者に対する附置義務駐車台数の緩和
- 敷地外での附置（隔地）の確保

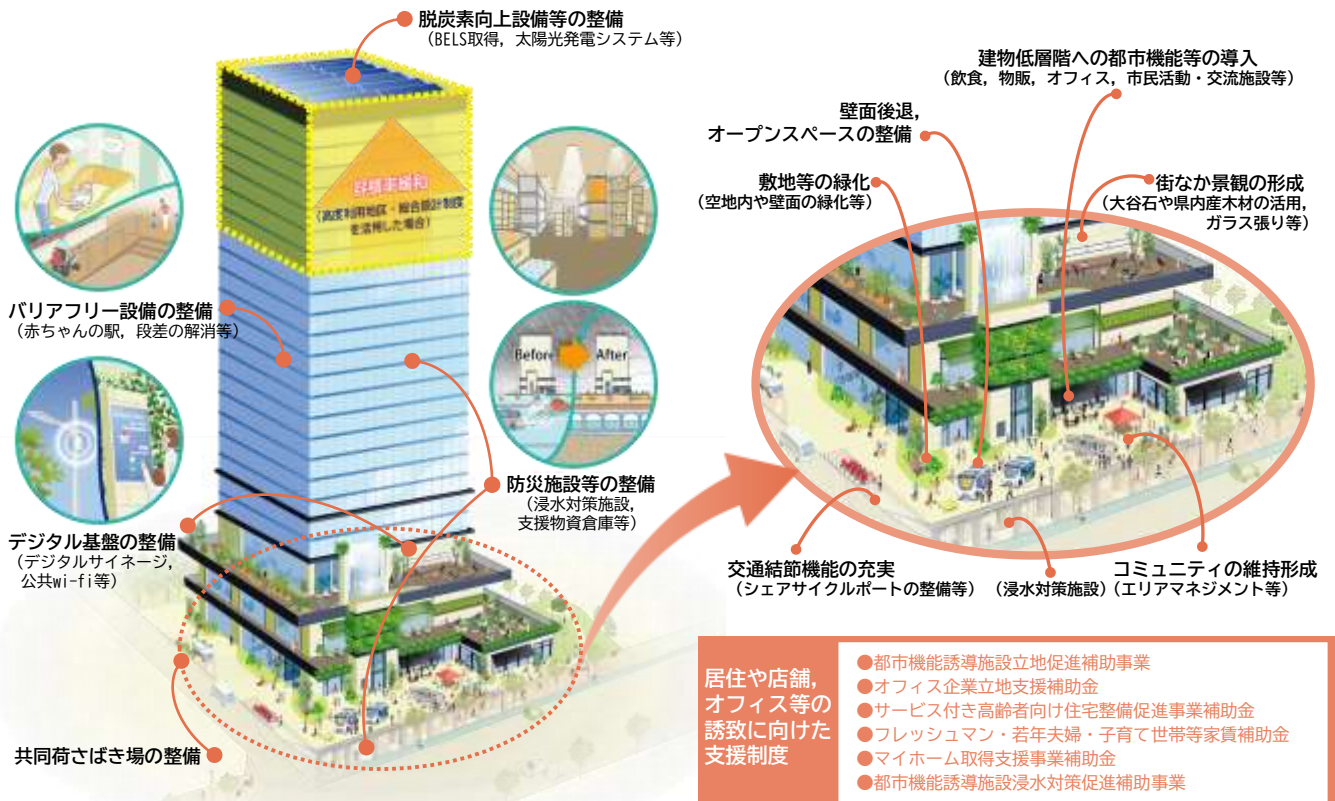
【制度】宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例



4-3 空間形成に向けた施策

●まちづくりに貢献する民間開発への支援

・ゆとりある歩行空間の確保や多様なまちの機能導入などまちづくりに貢献する民間開発に対し、検討段階における技術的な助言や事業費補助、容積率の緩和など、様々な場面で活用できる支援を展開します。



- 居住や店舗, オフィス等の誘致に向けた支援制度
- 都市機能誘導施設立地促進補助事業
 - オフィス企業立地支援補助金
 - サービス付き高齢者向け住宅整備促進事業補助金
 - フレッシュマン・若年夫婦・子育て世帯等家賃補助金
 - マイホーム取得支援事業補助金
 - 都市機能誘導施設浸水対策促進補助事業

●質の高い魅力ある都市空間の形成の誘導

・官民が良好な景観形成に取り組む指針として「景観形成の手引き」を運用するとともに、大規模建築物等に係る協議制度により、空間の質の向上を誘導します。



- ①ゆとりある空間の形成
- ・壁面後退の距離を高さ4m以下の部分は2m以上確保
- ②身近に緑が感じられる空間の形成
- ・敷地内の緑化面積を敷地面積の10%以上確保

制度名	市街地再開発事業	優良建築物等整備事業
支援の内容	事業費	事業費
補助対象	・建物除却費・共同施設整備費・補償費・調査設計費等	・建物除却費・共同施設整備費等
補助額	各補助対象の2/3等(国1/3, 市1/3)上限: 総事業費の1/2	各補助対象の2/3等(国1/3, 市1/3)上限: 総事業費の1/3
要件	・壁面後退などの「公共貢献メニュー」に取り組むこと ・地区計画などの「まちづくりのルールづくり」に取り組むこと ・国の制度要綱に適合すること等	

制度名	高度利用地区	総合設計制度(都心部タイプ)
支援の内容	容積率緩和	容積率緩和
対象区域	高度都市機能誘導区域	
地区の規模	原則 5,000 m ² 以上	1,000 m ² 以上(用途地域により異なる)
容積率の最高限度	指定容積率の1.5倍又は+300%のいずれか小さい数値(容積率緩和のイメージ) 指定容積率600%の地区⇒最大900%に! 指定容積率400%の地区⇒最大600%に!	指定容積率の1.5倍又は+200%のいずれか小さい数値(容積率緩和のイメージ) 指定容積率600%の地区⇒最大800%に! 指定容積率400%の地区⇒最大600%に!
要件	・建蔽率の低減 ・壁面の位置の制限 ・広場等有効な空地・防災施設等の整備 ・文化機能等の導入	

望ましい状態	達成目標	対象
①ゆとりある空間の形成	・壁面後退の距離の明確化(数値化) ⇒高さ4m以下の部分は2m以上	大通り沿線
②身近に緑が感じられる空間の形成	・敷地内の緑化面積の明確化(数値化) ⇒敷地面積の10%以上	都心部エリア全体
③宇都宮らしさが感じられる街並みの形成	・色彩景観ガイドラインへの誘導 ・景観形成重点地区の基準への誘導 ・建築物等への大谷石等の使用の促進 ⇒現行基準等を活用した誘導	都心部エリア全体
④建物の低層階が街路から施設を利用する人の姿や商品が見える構造	・建物の低層階の開放的デザインへの誘導 ・商店街や住宅地など地域の特性に合わせた照明の誘導 ⇒現行基準等を活用した誘導	都心部エリア全体

4-3 空間形成に向けた施策

● 附置義務駐車施設の量・配置の適正化

- 本市では、昭和後期の急激な自動車社会の進展に伴う路上駐車等に対応するため、平成2年に「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」を制定し、一定規模以上の建築物に対して駐車場附置義務を課し、適切に駐車台数を確保してきました。
- こうした中、ウォークラブルなまちづくりを推進する都心部において、駐車場が散在し、供給過多にあるとともに、ライトラインの開業や西側延伸への期待感の高まりから、民間開発が活発化しており、更に駐車場が増加していくことが懸念されます。
- こうしたことから、民間開発と一体となりながら、駐車場の量や配置の適正化に向け、令和5年3月に附置義務条例を改正し、附置義務駐車場の台数を緩和するとともに、自動車交通の骨格となる都心環状線周辺へ附置義務駐車場を誘導できるよう要件等を見直し、附置義務駐車施設の適正化に取り組みます。



附置義務駐車場を設けていた空間を、広場や店舗の拡大に、有効に活用できます。



条例改正の概要

ア 附置義務台数の緩和【令和5年4月1日から運用】

過度な自動車の流入抑制や民有地の有効活用を図るため、附置義務台数を緩和

【150㎡/台→300㎡/台】

- 公共交通利用促進に資する取組を行う事業者に対し、附置義務台数をさらに緩和

イ 敷地外での附置（隔地）の要件の見直し【令和5年10月1日からの運用】

歩きや自転車、バスなどに乗り換え、街ナカを回遊する起点として、自動車で郊外からアクセスしやすい都心環状線周辺に、隔地による附置義務駐車場の誘導を図るため、駐車場の隔地距離や承認条件を見直し

	改正前	改正後
距離	敷地からおおむね 200m 以内	都心環状線区域内で隔地可能 (大通り周辺の一部の区域を除く)
承認条件	建築物の構造又は敷地の状態により 市長がやむを得ないと認める場合	有効な土地利用に資するものとして 市長が認める場合

● 公共交通利用促進に資する取組

対象用途	取組内容	緩和率
特定用途 及び	公共交通利用促進 PR (パンフレットの配布など) 【必須】	—
	従業者のエコ通勤の実施	5%
非特定用途	施設利用者の公共交通利用への割引サービス又は運賃補助	10%
	端末交通との結節機能整備	10%
	その他公共交通の利用促進に資する措置として事業者に提案を求めるもの	5%

取組の項目は自由に選択できます。(緩和率の上限は30%)

建築物の用途の分類については以下の通りです。

特定用途: 店舗、事務所、ホテル など **非特定用途:** マンション、学校、学習塾 など

● 隔地制度の活用と一体となった取組

隔地の制度を活用していただく場合、隔地先の駐車場から、施設等へのアクセス性を確保する取組も一体的にご検討ください。(シェアモビリティポートの設置等)

4-4 空間形成の進め方

空間形成の柱となる施策は、以下のような考え方で展開していきます。

ウォーカブルなまちの素地を整える

- ・人中心の居心地の良いウォーカブルなまちの素地を整えるため、市民等が自動車で移動する際に「目指す街路空間の使い方」に基づき、環状線や幹線道路を走行する意識を高めることが重要です。
- ・プランを様々な媒体や機会を通じて発信し、施策展開の土台となる「**目指す街路空間の使い方**」の共有を図るとともに、自動車交通の変化を把握しながら、効果的に**自動車交通の誘導**に取り組みます。
- ・また、こうした自動車交通の誘導にもつなげる**駐車場の適正化の施策**について、**地域の特性に応じて更なる強化を検討**していきます。

民間のまちづくりを更に促進

- ・先行的に展開している『民間開発への支援』や、『附置義務駐車施設の量・配置の適正化』など、「**支援や緩和**」による**誘導策**と、『景観の誘導基準の明確化や大規模建築物等に係る協議制度』など「**ルールや規制**」による**誘導策**を、**まちづくりの主体となる市民や事業者などへ効果的に発信**（※）するとともに、**更なる誘導策の強化を検討**していきます。

※「宮の街ナカXサイト」による支援制度等の発信

ウォーカブルな街なかに変えていくため、まちをつくりたい人・使いたい人を後押しする施策を取りまとめ、令和5年11月に各制度の内容を発信



地域独自のまちづくりのルールづくりを官民で推進

- ・更に、民間主体のまちづくりの連鎖や地元主体の空間の活用・維持管理、地域コミュニティの維持・活性化にもつなげる**エリアマネジメントを見据え**、エリアの特性などを踏まえた**地域独自のまちづくりのルールづくりを官民で推進**します。こうしたルールづくりにおいては、周辺の街区の特性や既に定められているルールと調和したものとしていきます。

4-4 空間形成の進め方

特定のエリアや街路では、以下のようにエリアまたは街路ごとに空間形成を進めていきます。

STEP 1 (1年目)

- **地元住民や商店街等と、プランを共有するとともに、限られた空間において重要視する使い方を考え、使い分けや共存など将来の空間を検討**

〔空間の使い方の例〕

歩く人や滞在する人が使う空間、自動車や公共交通、自転車等の端末交通などが走行する空間、街路樹や民地の植栽など身近な緑を設ける空間、駐車や荷さばきで使う空間 など

STEP 2 (2年目)

- **空間形成の具体的な事業・手法などを盛り込んだエリア・街路における空間形成の方針等や、まちづくりのルールなどを取りまとめ**

〔事業や手法の検討の仕方〕

- ・ 特定のエリアや街路における各施策の事業や手法の例を参考
- ・ 施策同士の連動性（例：道路空間再編⇔自動車交通の抑制）や、エリアと街路の連動性（例：東武馬車道通りの施策⇔東武宇都宮駅周辺の施策）などを考慮

STEP 3 (3年目～)

- **官民が一体となった空間形成を実践**

〔プランの理念を踏まえた取組における意識〕

- ・ 検討した取組について、まちづくりの進展や事業効果を意識しながら、すぐに取り組むべき実効性のあるもの、社会実験などを行いながらゆるやかに進めるものなど、メリハリを持って実践

4-5 空間活用に向けた施策

プランが目指す状態の実現に向けて、市民や事業者、行政が行う空間活用や中心市街地活性化の事業と、その土台となる空間形成や基盤整備に係る施策を一体となって推進します。

【プランが推進する施策のイメージ】

街なかの空間（道路＋沿道）

〈プランの目的〉

人と様々な交通が共存し、移動しやすく、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実し、人中心の居心地の良いウォークアブルな空間に変えていく

目指す状態（望ましい状態）

施策【第4章】

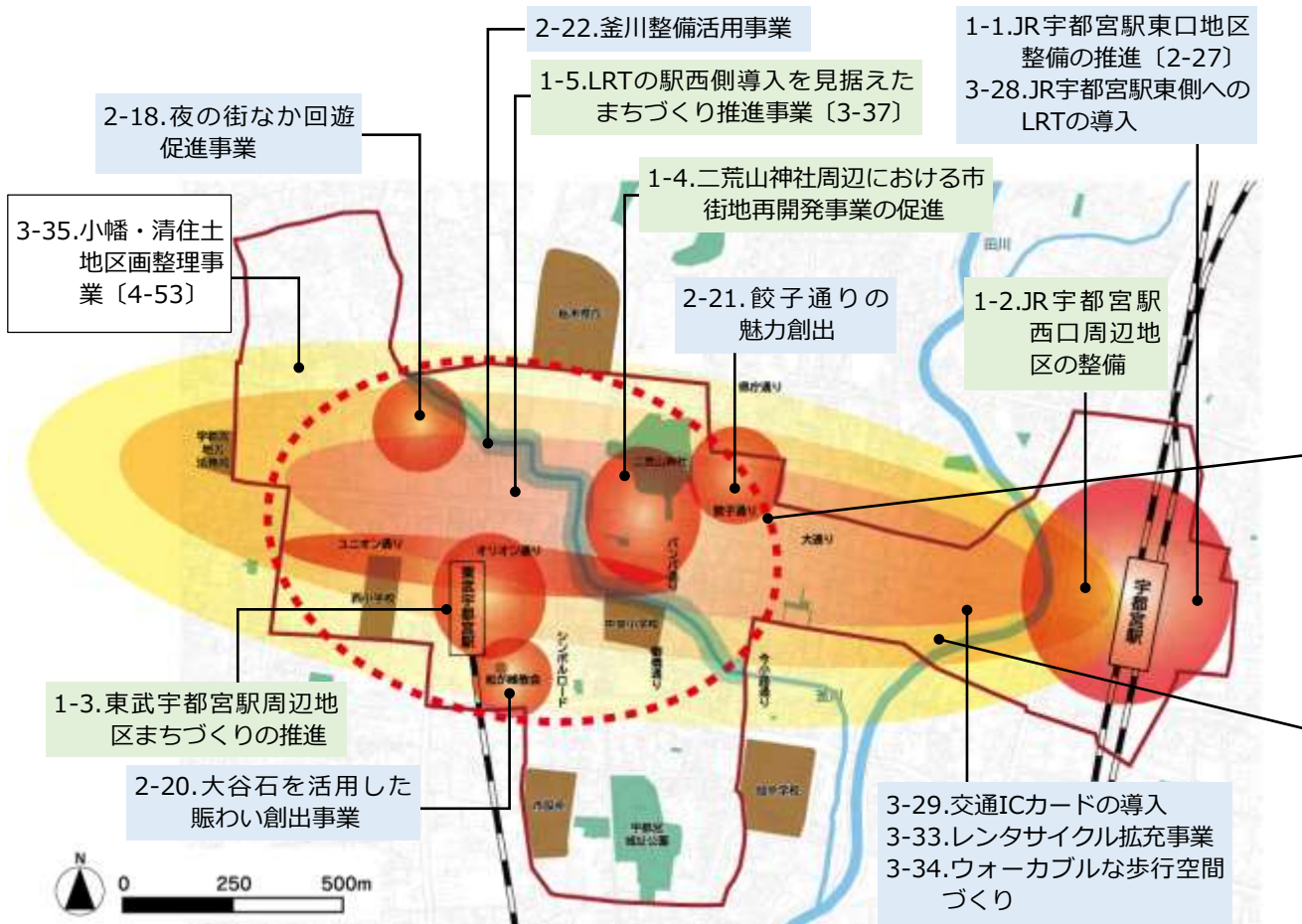
つかう（空間活用，中心市街地活性化） 【第4章-5】

つくる（空間形成，基盤整備） 【第4章-3】

道路の役割（目指す街路空間の使い方） 【第2章-4】

〔参考〕 第3期中心市街地活性化基本計画の事業

第3期中心市街地活性化基本計画の事業を、空間活用の施策として一体的に推進します。



- 1-12. 空き店舗活用事業
- 1-13. 魅力ある商店街形成事業
- 2-15. 都市ブランド戦略の推進
- 2-16. 魅力ある景観づくり事業
- 2-17. 冬の夜間景観賑わい創出事業
- 2-25. 「自転車のまち宇都宮」の推進〔3-32〕
- 2-26. 国際的スポーツイベントと連携した街なかの賑わい創出事業〔3-47〕
- 3-39. ICTを活用した観光情報の発信
- 3-40. キャッシュレス決済システム導入の促進
- 3-41. 情報発信・収集が可能なデジタルサイネージの導入
- 3-42. インバウンド促進事業
- 3-43. 街なか「おもてなし」推進事業
- 3-44. 愉快的街の得するゼミナール「まちゼミ」事業
- 3-48. 拠点広場における賑わい・交流向上事業
- 5-60. 街なか誘客のための情報発信の強化
- 5-61. MICE等の誘致強化
- 5-62. エリアマネジメント促進事業
- 5-63. 街なか全体のマネジメント促進に向けた体制強化

- 1-6. LRTの駅西側導入を見据えた市民によるまちづくり活動の促進〔3-38〕
- 1-7. 駐車場の適正配置の推進〔3-36〕
- 1-10. 公共空間の利活用促進
- 2-25. 「自転車のまち宇都宮」の推進〔3-32〕
- 3-29. 交通ICカードの導入
- 3-31. バス路線の充実
- 3-33. レンタサイクル拡充事業
- 3-34. ウォーカブルな歩行空間づくり

【凡例】

 第3期計画の対象区域（約173ha）

＜戦略区分＞

- 活性化戦略 1
- 活性化戦略 2

＜施策体系ごとの事業区分＞

- 施策1：「活力向上」事業
- 施策2：「魅力向上」事業
- 施策3：「賑わい創出」事業
- 施策4：「居住促進」事業
- 施策5：「仕組みづくり」事業

上記以外の事業	
<ul style="list-style-type: none"> 1-8. 立地適正化計画による都市機能の誘導 1-9. 街なかオフィス立地支援事業 1-11. 低・未利用地等の利活用促進 1-14. 街なか活動ポイント制度事業 2-19. 歴史的建造物保存・利活用事業 2-23. 歴史文化に関する情報・交流機能の強化 2-24. 歴史・文化財活用促進事業 3-30. 公共交通利用促進事業 3-45. 中心市街地緑の回遊事業 3-46. 中心市街地における文化振興事業 4-49. 良質な民間賃貸住宅の供給促進 	<ul style="list-style-type: none"> 4-50. フレッシュマン・若年夫婦・子育て等家賃補助事業 4-51. マイホーム取得支援補助事業 4-52. 街なか暮らし体験・魅力発信事業 4-54. 安全で快適なまちづくり推進事業 4-55. 多世代交流スペース（宇都宮市ゆうあいひろば）運営事業 4-56. 地域教育推進事業 4-57. 生活利便機能の充実 5-58. 中心市街地活性化策提案事業 5-59. まちづくり担い手育成事業

4-6 目標指標等

施策によるまちの変化を、各方針における『成果指標』として分析・評価します。

- ・プランは、街なかの空間が『望ましい状態』という定性的な目標に近づいていることを分析・評価する必要があります。
- ・施策によるまちの変化を、各方針における『成果指標』として分析・評価します。
- ・更に、成果指標の変化などから、市民が感じる街なかの満足度の向上を『目標指標』として分析・評価します。

取組方針Ⅰ:

人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目標とした「街路空間の使い方」の強化・改良

「目指す街路空間の使い方」の誘導などにより、**市民等の移動の仕方**が変化している。

主な成果指標:

大通りにける自動車交通量

【補足指標】

- ・都心環状線や幹線道路等の自動車交通量
- ・街なかを通行する公共交通の利用者数
- ・シェアモビリティ利用者数 など

取組方針Ⅱ:

地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地が良い街路空間の形成

居心地が良い空間づくりなどにより、**都心部に滞在する人の過ごし方**が変化している。

主な成果指標:

街なかの来訪者数(軸の歩行者通行量)

【補足指標】

- ・年間の来街者数に占める滞在人口の割合(15分以上滞在した人)
- ・街なかへの来街頻度(アンケート)
- ・居心地が良い空間づくりに取り組んでいる箇所数(壁面後退やオープンカフェ立地数、身近な緑の創出に取り組む団体など) など

取組方針Ⅲ:

地域経済循環や地域共生、脱炭素化、防災など都市全体の課題に対応した多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化

民間開発の促進やまちの機能誘導などにより、**都心部の建物の質や価値**が変化している。

主な成果指標:

都心部の地価公示価格

【補足指標】

- ・家屋に対する課税評価額(平均)
- ・都市機能、まちの機能の立地数
- ・年間商品販売額
- ・事業所数、事業者数
- ・居住人口
- ・空き家のリノベーション箇所数 など

取組方針Ⅳ:

街なかにおける人やモノの移動を円滑にするまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な端末交通の利用環境づくり

駐車場の適正化や端末交通の充実などにより、**民有地が有効活用されているとともに、端末交通の利用環境**が変化している。

主な成果指標:

駐車場台数と街なかの端末交通の利用者数

【補足指標】

- ・駐車場の密度、分布状況
- ・街なかへの来街手段
- ・シェアモビリティポートの数
- ・路上や路外での共同荷さばき場の数 など

1 成果指標

2 目標指標

都心部のまちづくりによる街なかの満足度(「にぎわっている」、「楽しい」、「行きやすい」、「愛着がある」)※の向上を、レーダーチャートの広がり度で評価

※現状値として「中心市街地活性化基本計画改定に向けた基礎調査」を活用
今後の評価においては世論調査等を活用

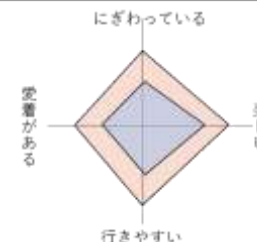
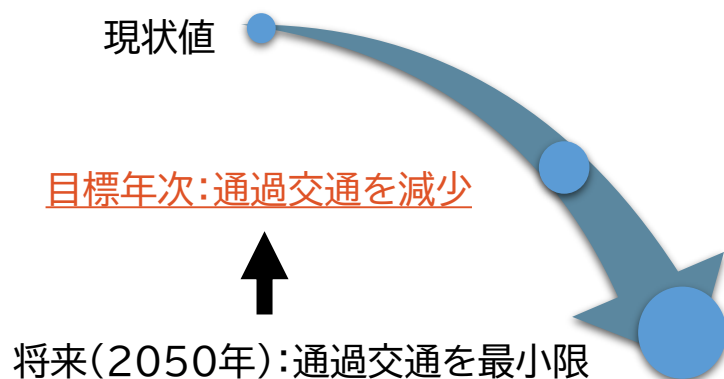


図 街なかの満足度の評価イメージ

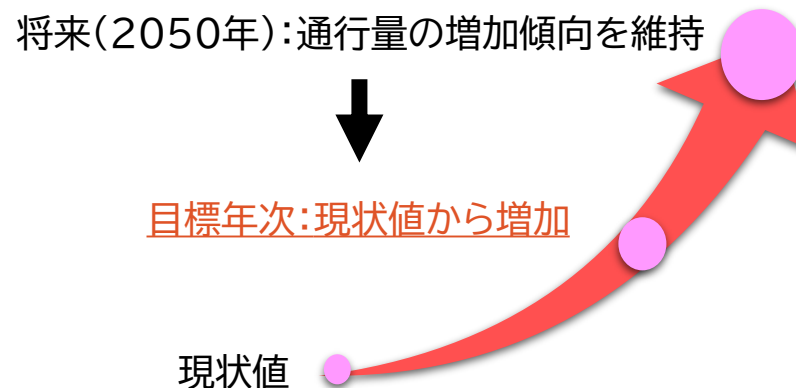
4-6 目標指標等

「NCC形成ビジョン」が見通す2050（令和32）年を見据えながら、ビジョンが目指す概ね10年先（2030（令和12）年頃）に求められる状態をバックキャストし、達成したい成果を設定します。

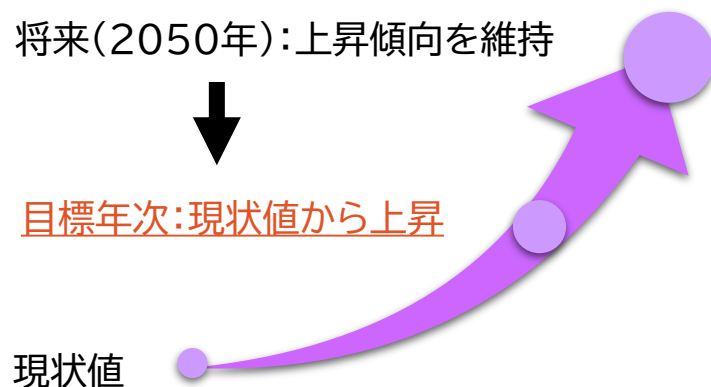
成果指標Ⅰ 大通りにおける自動車交通量



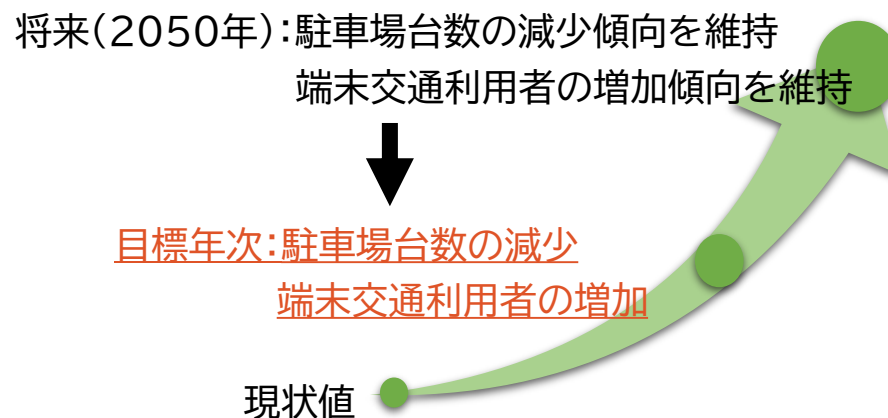
成果指標Ⅱ 街なかの来訪者数（軸の歩行者通行量）



成果指標Ⅲ 都心部の地価公示価格



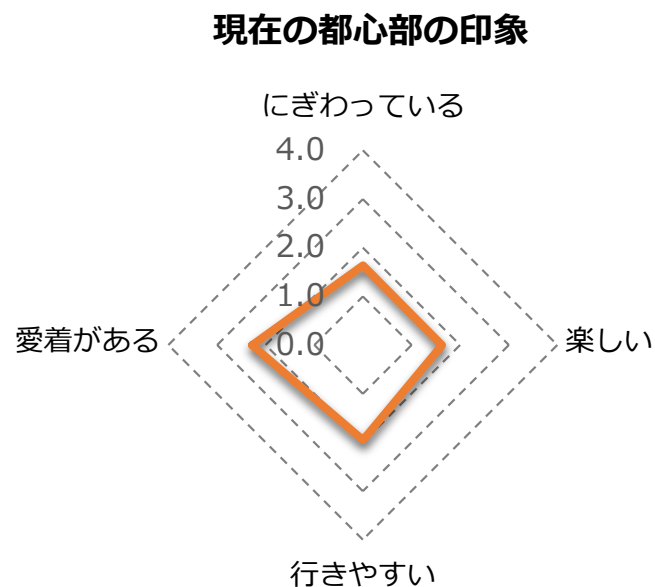
成果指標Ⅳ 駐車場台数と街なかの端末交通の利用者数



4-6 目標指標等

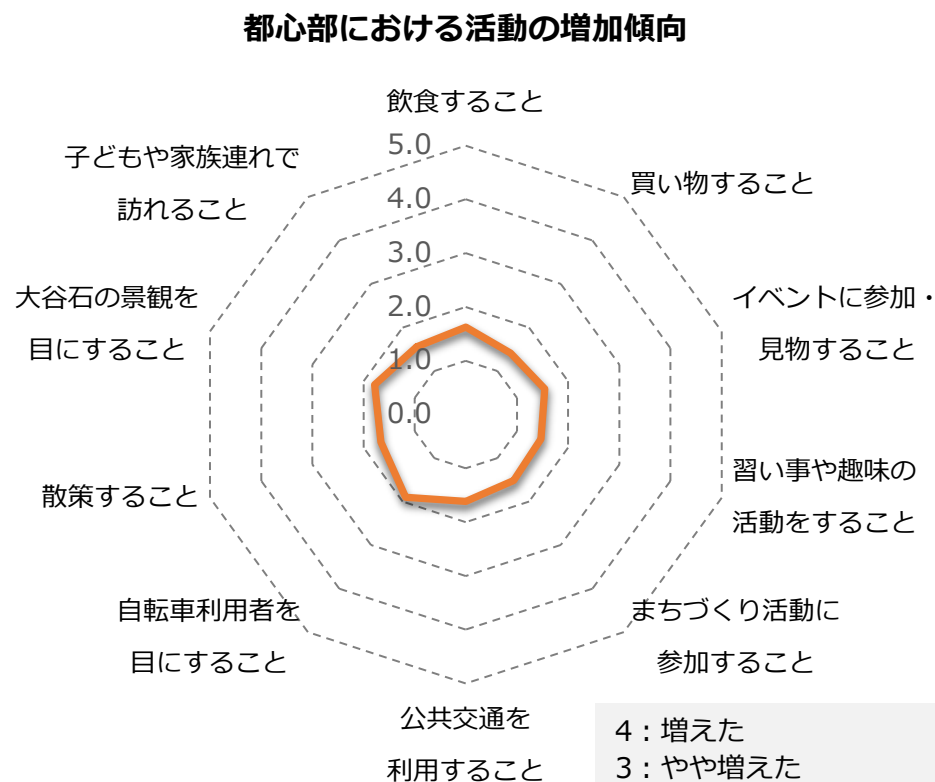
成果指標の達成を目指すとともに、市民が感じる都心部の満足度（印象や活動の頻度など）を向上させることも目標に、官民が一体となったまちづくりを推進します。

目標指標①：都心部に対する印象



4：そう思う
3：どちらかといえばそう思う
2：無回答
1：どちらかといえばそう思わない
0：そう思わない

目標指標②：都心部における活動の頻度



4：増えた
3：やや増えた
2：変わらない（無回答含む）
1：やや減った
0：減った

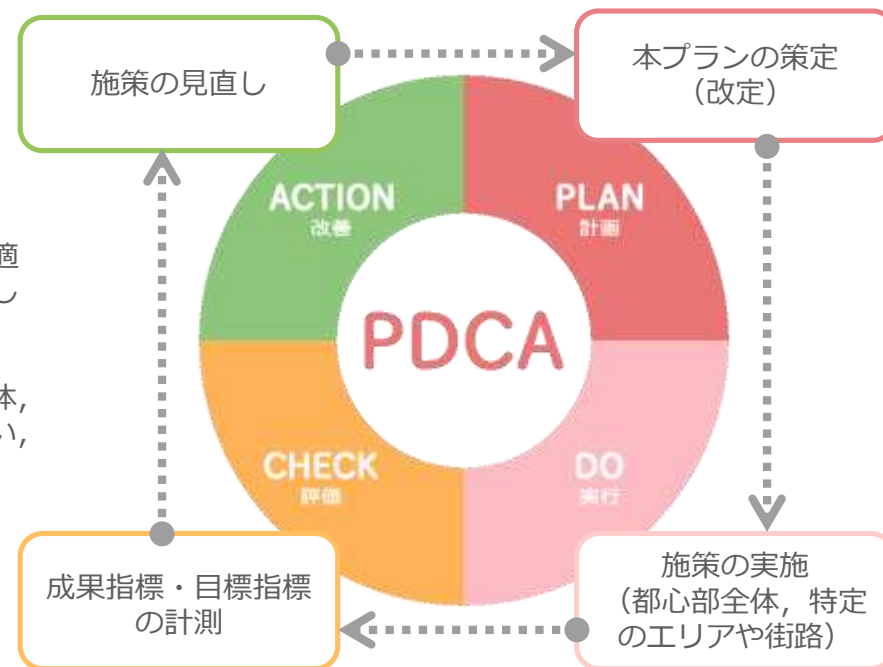
「中心市街地活性化基本計画改定に向けた基礎調査」（令和5年実施）より

4-7 計画の進捗評価等

本プランはPDCAサイクルにより継続的に改善をしていきます。

本プランの策定後は、施策展開による市民活動の変化や、施策の進捗状況などを適宜、調査・分析するとともに、施策の効果や改善点等を的確に把握し、施策を見直ししながら推進してまいります。（PDCA）

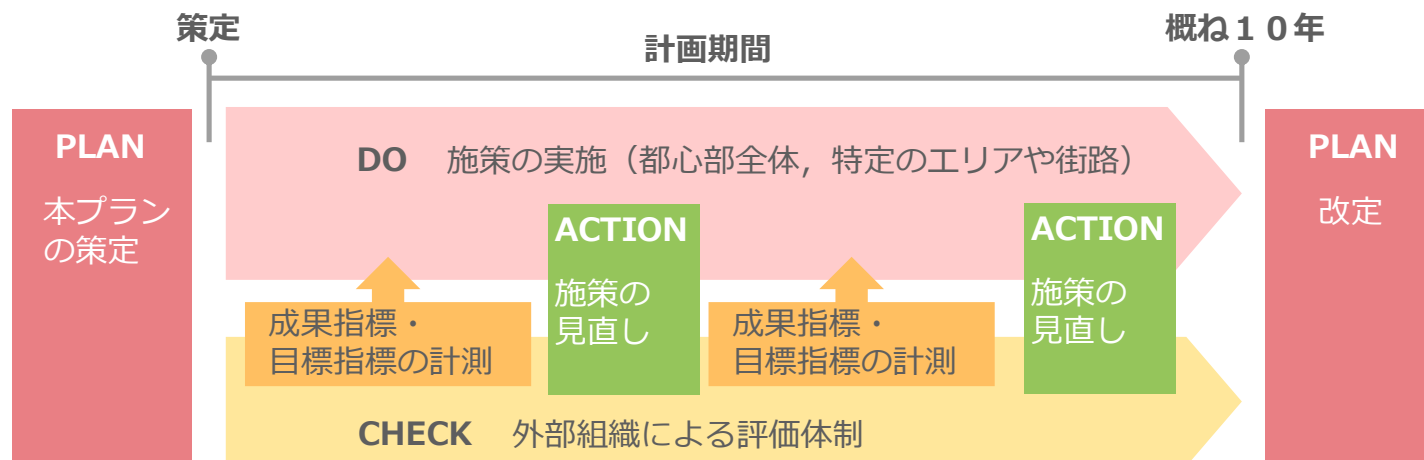
また、その結果や見直しの方向性などについて、学識経験者、地元まちづくり団体、事業者、行政などで共有し、丁寧に意見交換を伺いながら、施策の強化・改善を行い、都心部まちづくりを官民一体で推進します。



プランの進捗は中間時点で評価するとともに、変化に対応して施策を充実していきます。

「都心部まちづくりビジョン」が目指す概ね10年先のまちの姿を着実に実現していくため、計画期間の中間となる時点を目途に、PDCAサイクル（施策の進捗状況等を定量的に把握・評価し、それを踏まえた施策の見直しなど）を行います。

こうした中で、都心部を取り巻く環境変化に応じて、必要な施策の充実を図るなど、柔軟に対応してまいります。



【参考】用語解説（五十音順）

用語	解説
Eコマース（電子商取引）	Electric Commerceの略称で、電子的に行われる商取引全般のことを指します。一般的にはネットショッピングを意味する言葉として用いられています。
NCC形成ビジョン	宇都宮市が目指すまちの姿「NCC」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ビジョン。平成27年2月に策定。
沿道のセットバック	道路と民地の境界から法律による定め以上に自主的に建物を後退させ、歩行者の通行や人の滞在などができる空間や、植栽・修景等のための用地などを確保すること。民間の開発に合わせて実施されています。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。
高次都市機能誘導区域	宇都宮市立地適正化計画において、宇都宮市の活力や競争力をけん引する「都市拠点」を核に「中心市街地活性化基本計画」の区域と土地利用（商業地域）を勘案した場所に高次で多様な都市機能を集積する区域。
洪水浸水想定区域	洪水予報河川及び水位周知河川に指定した河川について、水害による被害の軽減を図るため、想定し得る最大規模の降雨により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。
交通量推計（マクロシミュレーション）	道路の新設や交通規制の変更、集客施設の整備等により、道路にどの程度の自動車交通量が流れるか把握するため、推計（シミュレーション）を行うこと。比較的広いエリアを対象範囲に推計することから「マクロシミュレーション」とも言います。
高度利用地区	適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域について、建物の容積率の最高限度及び最低限度、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度等を定め、道路に接して有効な空地を確保し、容積率制限及び斜線制限を適用除外とすることにより、その合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図る地区。
コワーキングスペース	「Co（共同の、共通の）」と「work（働く）」を組み合わせた造語から名づけられた空間で、さまざまな所属・属性の人々が同じ空間で働くスペース。空間を共有するだけでなく、利用者が互いに刺激し合ったり共創が起こったりすることが特徴とされています。
市街地再開発事業	市街地内の、土地利用の細分化や老朽化した木造建築物の密集、十分な公共施設がないなどの都市機能の低下がみられる地域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備に関する事業。
スピードハンプ	道路の一部を凸形に隆起させ、通過する車両に振動を及ぼすことでスピードを緩めさせる構造物。
生活道路	大通りや都心環状線など、主に自動車が利用することを目的とした幹線道路に対し、その幹線道路に囲まれ主に周辺に居住する人々などが利用する、生活に身近な道路。
総合設計制度	500㎡以上の敷地で敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物について、計画を総合的に判断して、敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地（公開空地）を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、特定行政庁の許可により、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限を緩和する制度。
ゾーン30+	生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30キロ毎時の区域規制と、狭さくやスラローム等の物理的デバイス（装置）の適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域。警察と道路管理者が連携して全国的に整備を進めているものです。

【参考】用語解説 (五十音順)

用語	解説
端末交通	出発地から鉄道駅やバス停、LRT停留場などへの移動、又は鉄道駅等から目的地までの移動のことであり、その移動を担う交通手段のこと。主に自転車など個人の乗り物から、シェアサイクルやシェア電動キックボードなど、共同で使う乗り物などがあります。
都市再生推進法人	都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するもの。公的な位置付けが得られ、各種の法定制度の活用や税制優遇、融資などの支援が受けられるようになります。
都心環状線	宇都宮市の骨格を形成する道路網である「3環状12放射道路」において、3環状の中で最も内側の道路。都心環状線は、「宇都宮日光線」・「埴田平出線」・「今泉川田線」・「宇都宮水戸線」の4つの都市計画道路で構成されており、本市都心部の外郭を形成しています。
(都心部)道路景観整備事業	NCCの中核となる都市拠点において、活力と賑わいにあふれ魅力ある中心市街地の形成に向け、誰もが楽しく回遊・交流できる環境を整備するため、無電柱化等により、ゆとりある道路空間の確保に努め、安全で安心できる潤いのある道路整備を行う事業。
附置義務駐車場	駐車場法に基づく地方公共団体の条例(附置義務条例)で定められた地区内において、一定以上の規模の建築物を新築等する際に設置が義務付けられる駐車場。車社会の進展に伴い増加する駐車需要への対応として、違法な路上駐車防止などを目的に確保されてきましたが、近年では、コインパーキングの増加などから、駐車場の需要よりも供給の方が多く現状から、量や配置の適正化に取り組んでいます。
歩行者利便増進道路(ほこみち)制度	道路を「通行」以外の目的で地域が主体となり、柔軟に利用できるようにする制度。この制度によって、道路を適正に管理する者が道路空間を活用する際に、必要な道路占用の許可が柔軟に認められるようになり、例えば幅の広い歩道にオープンカフェやベンチなどを置いて、歩行者にとって便利でにぎわいあふれる空間を創り出すことができます。
マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで機動性が高く地域の手軽な移動の足となる1人または2人乗り程度の移動手段のこと。動力源に電池などが利用され、環境性能に優れたモビリティとしても注目されています。
まちなかの居心地の良さを測る指標	国土交通省都市局が作成した、居心地の良い空間が形成されているか、空間に訪れる人の視点から把握する指標。ハードの整備状況や、滞在者・通行者がどのように空間を利用しているか、どのように感じるかを分析し、居心地が良い空間づくりに向けた改善点などを発掘するツールです。 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000081.html
優良建築物等整備事業	市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給、防災拠点の整備等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を行う事業。
ライジングボラード	車の進入を抑止し、特定のグループの車のみの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路中央に設置されたポールを下降させることにより通行が可能となる仕組み。
緑被率	区域に占める緑被地(樹林地・草地をあわせた土地)の割合。

都心部まちづくりプラン

令和6年2月 宇都宮市

都市整備部 NCC推進課 都心部まちづくり推進室
市街地整備課 再開発室

電話番号：028-632-2564 ファクス：028-632-5421