

第5章 計画の推進に関する事項

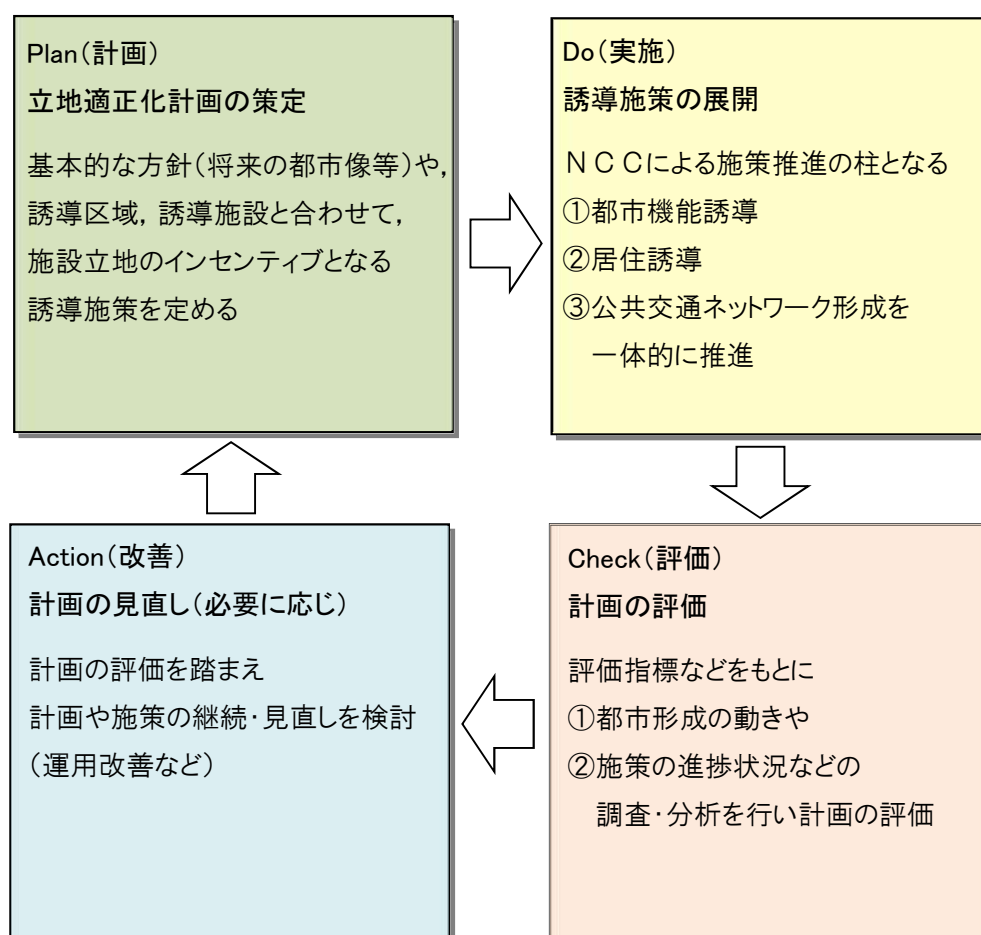
1 計画の評価

(1) 評価の考え方

「立地適正化計画」の推進にあたっては、「Plan（計画）」－「Do（実施）」－「Check（評価）」－「Action（改善）」のPDCAサイクルの考え方にに基づき、毎年度の施策の進捗状況の評価と、概ね5年ごとに計画で設定した評価指標などをもとにした計画の評価を行います。

また、評価結果や社会環境の変化、国等の動向などを踏まえながら、必要に応じて計画や施策の見直しを行い、将来にわたり持続可能なNCCを着実に形成していきます。

■ 計画推進(PDCA サイクル)のイメージ



(2) 評価指標

NCCに向けた都市形成の動きや、居住や都市機能誘導等に係る施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等に資するため、評価指標を定めます。

評価指標は、「形成ビジョン」や「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などに位置付けた指標を参考に、都市の持続可能性をどのように維持していくのかという観点から、「立地適正化計画」による施策推進の柱となる①都市機能誘導、②居住誘導、③公共交通ネットワーク形成に加え、④防災まちづくりの区分ごとに定めます。

目標値については、「立地適正化計画」の目標年次である概ね20年先（2037年）の都市の姿を展望するとともに、合わせて「形成ビジョン」が見通す2050年を見据えた値を定めます。また、概ね10年先（2027年）に中間値を定めます。

なお、計画の策定後においても、国による「健康増進」、「経済財政」等のコンパクトシティと連携した新たな視点からの指標の開発・提供などを踏まえ、評価指標の充実を図っていきます。

以下に本計画の評価指標と、関連分野との連携施策に係る参考指標等を示します。

1) 都市機能誘導に関する評価

公共交通の利便性が高く、一定の都市機能が集積する都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積による効率的で安定的なサービス提供や、地価水準の維持・確保などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、目標人口密度（P40参照）や後段（P111）の居住誘導に関する評価を踏まえながら、評価指標と目標値を定めます。

■ 都市機能誘導に関する評価指標

評価指標	基準値	目標値		
		2027	2037	2050
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合（市全体に占める割合）	33.7% (2016)	34.9%	36%	37.4%
		漸増（徐々に増加）を目指す		
高次都市機能誘導区域内に立地する事業所の割合（市全体に占める割合）	19.7% (2014)	21%以上		
		漸増（徐々に増加）を目指す		
地価変動率（市内平均との比較）	—	市内平均を上回る上昇率 （又は下回る下落率）を目指す		

2) 居住誘導に関する評価

拠点とのアクセス性が高い幹線交通軸（幹線道路等）沿線などの居住誘導区域において、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積、地価水準の維持・確保などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、目標人口密度（P40 参照）を踏まえながら、評価指標と目標値を定めます。

■ 居住誘導に関する評価指標

評価指標		基準値	目標値		
			2027	2037	2050
人口割合	都市機能誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	17.5% (2016)	18.7%	19.8%	21.2%
	居住誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	46.5% (2016)	49.2%	51.7%	54.9%
人口密度	高次都市機能誘導区域の人口密度	66 人/ha (2016)	70 人/ha 以上		
			高密度市街地(概ね 60 人/ha 以上)の中でもより高密度を目指す		
空き家率(市平均と居住誘導区域の比較)		—	市内平均以下を目指す		
地価変動率(市内平均との比較)		—	市内平均を上回る上昇率 (又は下回る下落率)を目指す		

3) 公共交通に関する評価

周辺地域からアクセスしやすく交通利便性が高い公共交通の結節点などへの居住や都市機能の誘導等と連携しながら、将来にわたり誰もが円滑に移動できる便利で持続可能な公共交通ネットワークを形成していくという考えのもと、「都市交通戦略」等と連携した評価指標と目標値を定めます。

■ 公共交通に関する評価指標

評価指標		基準値	目標値		
			2027	2037	2050
年間公共交通利用者数		32,324 千人 (2015)	漸増(徐々に増加)を目指す		
【参考】芳賀・宇都宮東部地域 (公共交通網形成計画)		15,570 千人 (2013)	20,370 千人 (2024)		

4) 防災まちづくりに関する評価

居住や都市機能を誘導する区域等における防災性や安全性を高めることにより、都市の持続可能性を確保していくという考え方のもと、評価指標と目標値を定めます。

■ 防災まちづくりに関する評価指標

分類		評価指標	基準値	目標値		
				2027	2037	2050
水災害	「備える」取組	浸水想定区域等における水災害への備えに取り組んでいる市民の割合 【目指す状態等】 市民が水災害時の避難場所・避難経路の確認などに取り組んでいる。	—	漸増(徐々に増加)を目指す		
		都市機能誘導区域及び市街化調整区域の地域拠点区域(浸水想定区域等)における浸水対策に取り組んでいる誘導施設数 【目指す状態等】 想定最大規模の降雨による浸水時にも市民生活を支える都市機能が維持されている。	—	漸増(徐々に増加)を目指す		
	「流す」取組	【田川流域(市街地部)】 東日本台風等の既往最大規模の降雨(213.6mm/6hr)に対する床上浸水(面積)の解消	【田川】 29.2ha (2020)	【田川】 0ha (2025) ※床上浸水解消後も更なる早期被害軽減に努める。		
	「貯める」取組	【市全域】 既存の河川整備計画で設定している降雨(47.2mm/hr)に対する床上浸水(面積)の解消 【目指す状態等】 既往最大規模や既存の河川整備計画等の降雨に対する浸水被害が軽減・解消されている。	【市全域】 70.1ha (2020)	【市全域】 0ha (2030) ※床上浸水解消後も更なる早期被害軽減に努める。		
土砂災害		土砂災害防災訓練及び土砂災害危険箇所等点検の実施 【目指す状態等】 土砂災害危険箇所等における啓発活動等により人的被害の防止につながっている。	1回 (2019)	1回/年以上の実施を目指す		
大地震 (大規模盛土造成地)		大規模盛土造成地面積(誘導区域等)のうち安全性確認を実施した面積の割合 【目指す状態等】 大規模盛土造成地(誘導区域等)における安全性が継続的に確認されている。	100% (2020)	100%		
共通		災害危険性の少ない地域の居住人口割合 ※ 土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域等を除く地域の居住人口の割合 【目指す状態等】 災害に対する安全性が高いエリアの居住人口が増加している。	99.2% (2020)	漸増(徐々に増加)を目指す		

5) 関連分野との連携施策に関する評価

本計画を推進する上では、健康増進や公共施設再編、中心市街地活性化、低炭素まちづくり等の関係施策と連携を図り、市民の外出機会の創出による健康寿命延伸や、持続可能で効率性の高い都市運営、密度の経済による消費・需要の拡大、まちなかの賑わい創出、更には、環境負荷の少ない都市構造への転換等の都市の課題に対応した総合的な施策展開を図っていくことが重要であることから、本計画の評価指標を補完する指標として、関連分野との相乗効果等を考慮した連携施策に係る関連指標を定めます。

また、合わせて、本市が抱える都市の課題の解決に向けたNCCの形成と関係施策との連携による取組の概要を示します。

■ 関連分野との連携施策に係る関連指標

関連指標			基準値	目標値	引用元（出典）
健康増進	介護認定を受けていない高齢者の割合		85.1% (2011)	86.3% (2017)	第3次宇都宮市やさしさをはぐむ福祉のまちづくり推進計画
	地域の担い手として活躍する高齢者の割合		9.1% (2014)	10.6% (2017)	にっこり安心プラン（第7次宇都宮市高齢者保健福祉計画・第6期宇都宮市介護保険事業計画）
公共施設再編	公共建築物・インフラの維持更新費		—	約2,527億円 (23.6%)縮減※ (2015～2054の40年間)	宇都宮市公共施設等総合管理計画
中心市街地活性化	事業所数(中心市街地)		2,548 事業所 (2012)	2,576 事業所 (2019)	うつのみや街なか活性化プラン (第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画)
	空き店舗数(中心市街地)		75 店舗 (2014)	47 店舗 (2019)	
	歩行者・自転車通行量 【28 地点】	平日	99,428 人 (2013)	107,400 人 (2019)	
		休日	116,189 人 (2013)	130,000 人 (2019)	
	居住人口(中心市街地)		8,358 人 (2014)	8,550 人 (2019)	
低炭素まちづくり	温室効果ガス総排出量(市域)		447.2 万t-CO ₂ (2013)	326.4 万t-CO ₂ (2030) (2013 対比 27% (120.8 万t-CO ₂) の削減)	宇都宮市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)

※ 公共施設再編に係る公共建築物・インフラの維持更新費については、公共施設等マネジメント（長寿命化や複合化など）の推進効果を記載

2 計画の推進に向けて

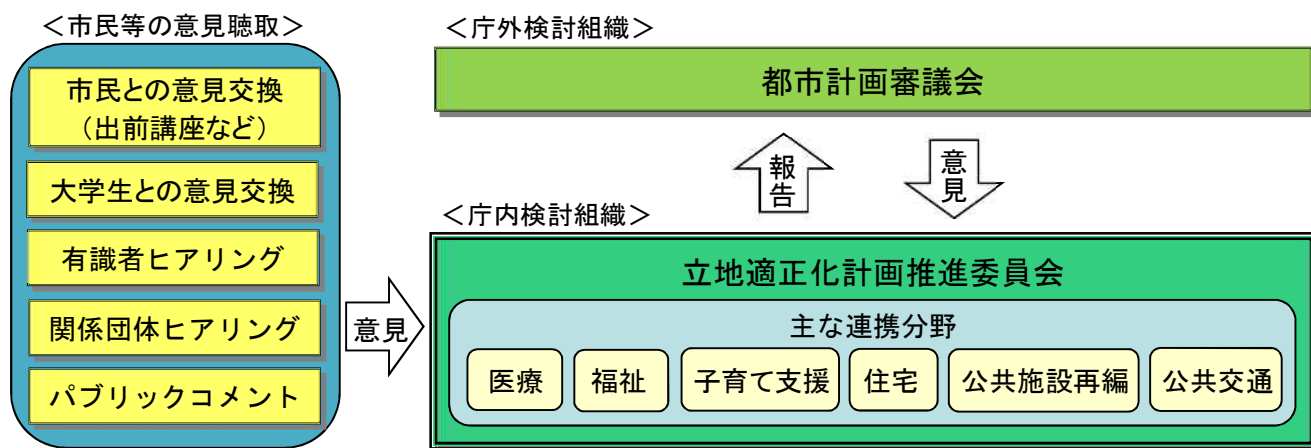
(1) 計画の推進体制

NCCの実現に向けた本計画の推進体制を整備するため、医療・福祉、子育て支援や公共施設再編、公共交通などの関連部局と連携した庁内組織として「立地適正化計画推進委員会」を設置し、市街化調整区域の取組と連携を図りながら、都市全体を見渡した観点から計画や施策の進捗状況等の評価を行うとともに、市民や事業者からご意見をいただきながら、計画や施策の見直し等の検討を行います。

また、評価結果等について「都市計画審議会」などからご意見をいただきながら、既存施策の見直しや新たな施策の追加等により誘導施策の充実・強化を図っていきます。

更に、NCCを実現する上で、「立地適正化計画」によるコンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの形成は車の両輪であることから、「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」の改定等において相互に連携・整合を図るなど、一体的な施策推進を図ります。

■ 推進体制のイメージ



(2) 各主体に求められる取組

NCCの実現には、行政だけでなく、市民や事業者などによる身近な取組なども欠かせないことから、次のとおり各主体に求められる取組を整理し、その実現に向け着実に取り組めます。

■NCCの実現に向けた市民・事業者・行政の取組

区分	取組
市民	・移動しやすい交通環境確保のため、電車やバスなどの公共交通の利用 ・買い物環境やまちの賑わい確保のため、身近な商店街やまちなかの店舗・商業施設などの利用 ・日常生活に必要な施設や居住が拠点等に集約した持続可能なまちの形成のため、ライフスタイルに応じた住み替えのタイミングなどに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への居住
事業者	・医療・福祉や子育て支援、商業などの良質な生活サービスの提供とともに、効率的なサービス提供や持続性確保等の観点から、施設の移転や建替えなどのタイミングに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への立地
行政	・拠点や公共交通の利便性が高い場所に住宅や生活利便施設などの立地が選択されるよう、税制・財政・金融上の支援や都市計画の規制緩和など様々なインセンティブを通した取り組みやすい環境づくり ・医療・福祉や子育て支援、公共施設再編、公共交通など関係する部門との連携を図りながら誘導施策を充実・推進 ・将来にわたり持続可能なNCCの必要性や、その実現に必要な取組について、市民や事業者の理解促進を図るため、様々な手法による情報提供や啓発推進（ホームページや広報紙、パンフレットの配布、出前講座の開催など） ・市民や地域団体、事業者、NPO、地元商店街等の多様なまちづくりの担い手との連携による中心市街地の賑わい創出や、高齢者・子ども・子育て世代を地域で見守るコミュニティ活動等による生活しやすい地域の実現に向けた環境づくり