第１章　立地適正化に関する基本的な方針

１　都市づくりの理念

「宇都宮市立地適正化計画」では，上位計画や都市づくりの課題，本市のこれまでの都市の成り立ちを踏まえ，人口減少や少子・超高齢社会に対応した都市の姿として，**「便利で暮らしやすく　100年先も持続的に発展できるまち，ネットワーク型コンパクトシティの実現」**を都市づくりの理念とし，市内の各地域に定めた身近な拠点などにおいて，都市の生活を支える機能を誘導・充実するとともに，都市構造の骨格として拠点間の機能連携・補完や他圏域との広域的連携を図る交通ネットワークの形成・強化を進め，拠点や公共交通沿線などに居住を誘導・集約することにより，将来にわたり身近な場所で安心して快適な生活を送ることができるＮＣＣの実現を目指します。

便利で暮らしやすく
１００年先も持続的に発展できるまち，
ネットワーク型コンパクトシティの実現

２　都市づくりの目標

都市づくりの理念であるＮＣＣを実現していくためには，拠点等への都市機能の集積や居住の集約，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５つを都市づくりの目標に設定します。

（１）都市や地域の拠点に地域特性に応じた都市機能が集積した都市

拠点相互に役割を補完しながら，市全体で医療・福祉，商業等の生活サービスが安定的に提供され，市民が住み慣れた身近な場所で安心・快適な暮らしが送れるとともに，都心部や身近な地域の拠点において活力や賑わいが創出されるよう，公共交通によるアクセス性の高い都市や地域の拠点などにおいて，地域特性に応じて高次な都市機能や日常を支える生活利便機能を誘導・集積します。

（２）高い利便性が得られる拠点や公共交通沿線などに居住が集約した都市

生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保された魅力的で快適な都市空間が維持・確保されるよう，市民の多様なライフスタイル・居住選択を尊重しながら，高い利便性が得られる都市拠点や地域拠点，公共交通で結ばれた沿線市街地などに時間をかけて緩やかに居住を誘導・集約します。

（３）公共交通などにより安全・快適で自由に移動できる都市

身近な拠点等への都市機能の誘導・集積とともに，拠点間の連携や役割の補完，拠点等における回遊性向上を図るため，鉄道やバス等の公共交通を基本に地域内の身近な交通などによる拠点内外のアクセス性の確保や，歩行環境や自転車の利用環境を向上することにより，過度に自動車に依存することなく，誰もが安全・快適で自由に移動できる環境を創出します。

（４）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

身近な里山や農地などの緑豊かな自然環境が残されている郊外部等において，自然と調和した良好な生活環境が維持されるよう，郊外部等の農地や緑地の維持・保全などによる付加価値の向上を図り，市民の多様なライフスタイルに応じた居住選択が可能となる土地利用を促進します。

（５）環境にやさしく災害に強い持続可能で効率的な都市運営が実現する都市

既存の施設やインフラ等のストックの有効活用とともに，都市の省エネルギー化や地域防災機能の強化に係る取組と連携を図りながら，拠点等への民間機能の誘導・集積や公共施設の適正配置，民間活力によるネットワークの構築などを進めることにより，人口減少や高齢化に対応した都市構造を形成し，道路・上下水道などのインフラ等の効率的な維持管理や行政サービスの効率的な提供等による，環境にやさしく災害に強い持続可能な都市運営を推進します。

３　将来都市構造

将来都市構造は，都市づくりの理念や都市づくりの目標などを踏まえ，将来あるべき都市の骨格を示すものであり，「形成ビジョン」を踏まえ，その構成要素である都市機能の集積を目指す「拠点」と都市活動を支える主要な交通体系である「交通軸」の考え方などを示します。

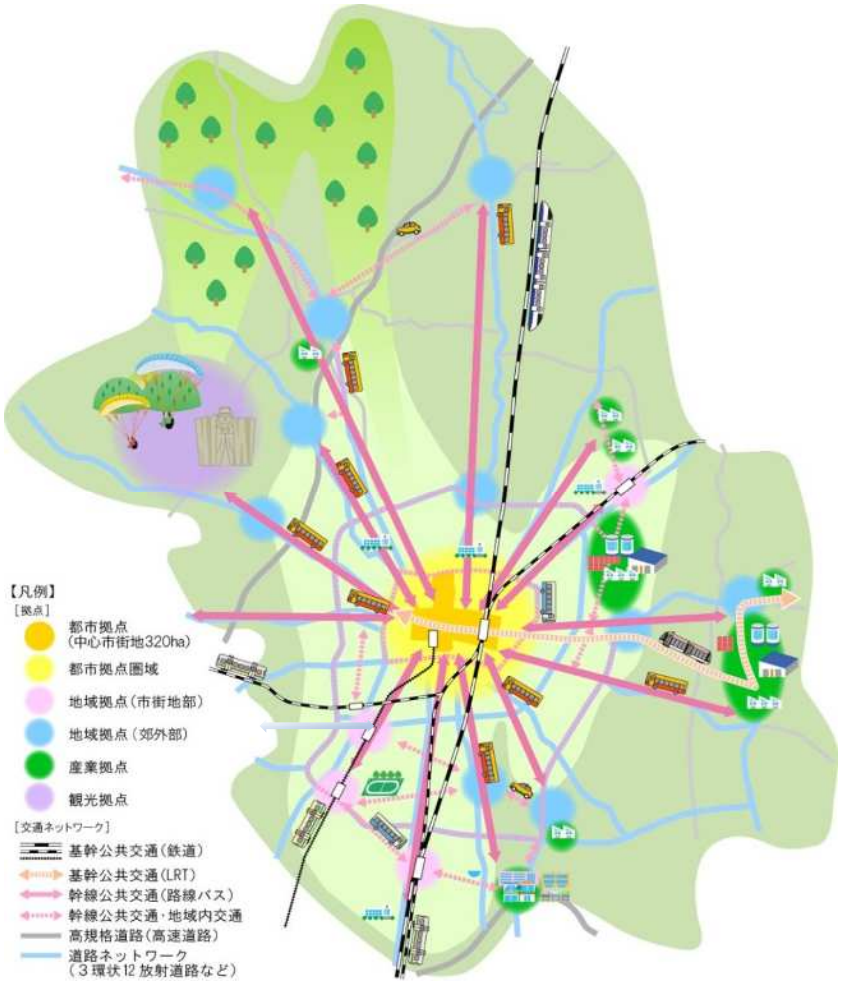
（１）基本的な考え方

本市の都市構造は，高度な都市機能が集積した都心部と，それを囲み都心部から放射状に伸びた道路や市内を巡る環状の道路網などで結ばれた古くからの地域（合併前の旧町村）から成り立っています。

こうした都市の成り立ちを踏まえ，都心部への一極集中ではなく，旧町村の中心部などの各地域の既存コミュニティなどに拠点を位置付け，地域特性を踏まえた各種の都市機能の集積を進めるとともに，過度な自動車依存を転換し，都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで，階層性を持った交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を図ります。

また，これらの取組に加えて，市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重しながらメリハリのある居住地を維持・形成することにより，郊外に広がる農地や森林などの自然環境との調和を図りながら，市民生活に必要な機能を充足できるとともに，市民生活の質や，都市としての価値・活力を高めることのできる都市空間の姿であるＮＣＣの形成を目指します。

■　将来都市構造のイメージ（「形成ビジョン」より）



（２）拠点の配置

都市の成り立ちを踏まえ，市の中心部に『都市拠点』を配置・形成するとともに，各地域に『地域拠点』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

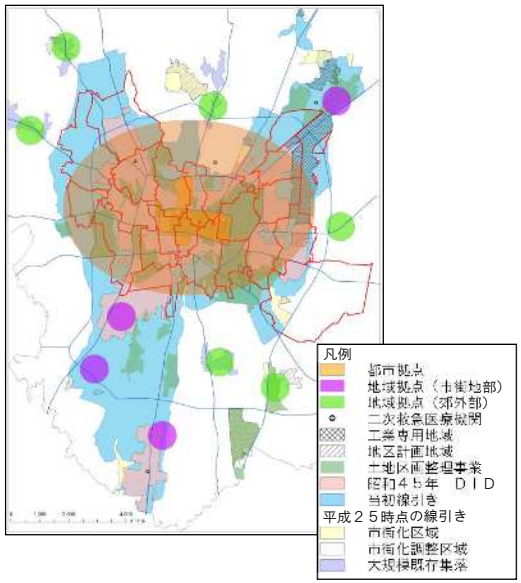
『都市拠点』は，高次で多様な機能を備えた拠点として，都市の活力や競争力をけん引し，中枢性や広域性を備えた中心市街地に配置・形成します。

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として，『都市拠点圏域』を設定します。

※都市拠点圏域（「形成ビジョン」より）

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互いに連担している「昭和・東・錦・西・中央・今泉・西原・簗瀬・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」の各地域について，個々の地域で拠点を設定するのではなく，一つの「都市拠点圏域」として位置付けます。

■ 都市拠点と都市拠点圏域のイメージ（「形成ビジョン」より）



２）地域拠点

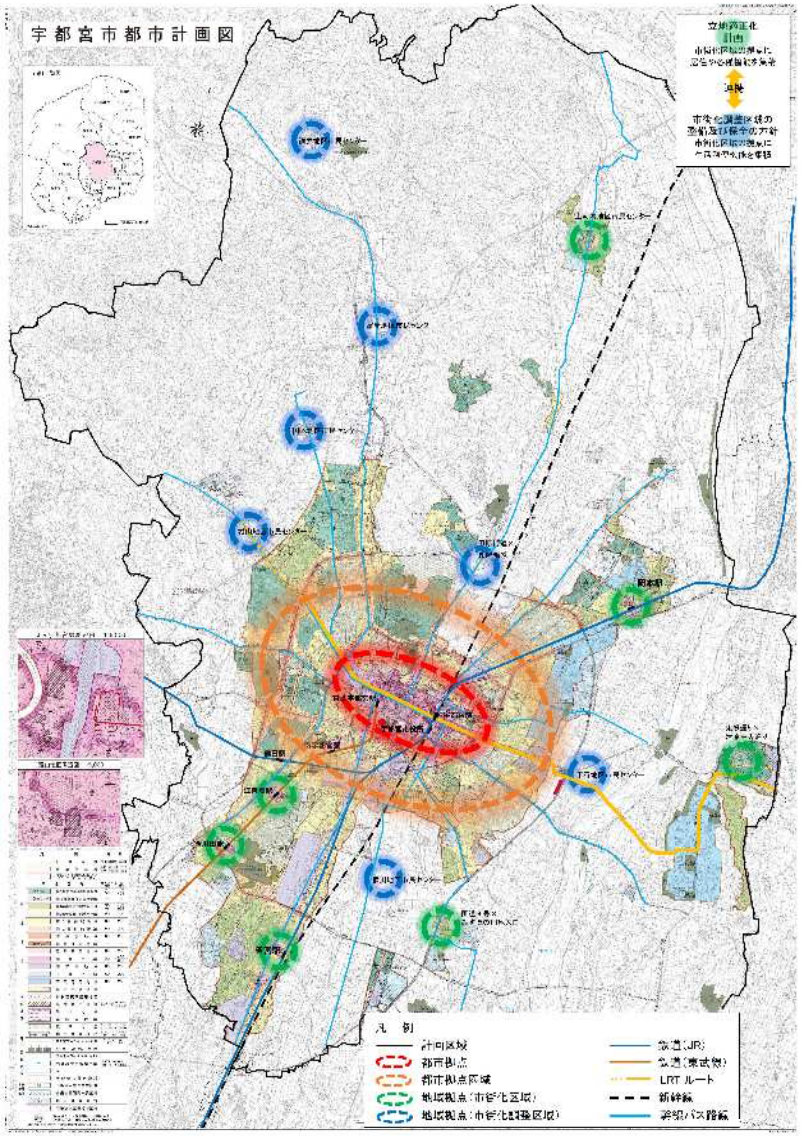
『地域拠点』は，地域の成り立ちや歴史的なつながり・一体性などを踏まえ，旧町村の単位を基本に市内 14 か所に配置し，地域特性に応じた身近な機能を集積します。

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。

■ 拠点の配置（「形成ビジョン」より）

区分		地域拠点の中心の目安	関連する地域
市街化区域	公共交通結節点	岡本駅	河内
		江曽島駅	陽南･緑が丘
		西川田駅	姿川･陽光
		雀宮駅	雀宮･五代若松原
	主要な幹線道路等の結節点	鬼怒通り×清原中央通り付近	清原
		新4号国道×みずほの団地入口付近	瑞穂野
	地域におけるコミュニティ施設	上河内地区市民センター	上河内
市街化調整区域	主要な幹線道路等の結節点	田原街道×長岡街道付近	豊郷
	地域におけるコミュニティ施設	篠井地区市民センター	篠井
		富屋地区市民センター	富屋
		国本地区市民センター	国本
		城山地区市民センター	城山
		平石地区市民センター	平石
		横川地区市民センター	横川

■ 拠点の配置イメージ



（３）都市の骨格となる交通軸の設定

都市の骨格として，市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い「基幹公共交通」と「幹線公共交通」，3 環状 12 放射道路を軸とした道路ネットワークを「交通軸」として位置付け，都市拠点を中心に放射状に広がる交通ネットワークを構築することで，都市拠点とその他の拠点間などの連携を強化します。

その上で，基幹公共交通や幹線公共交通から，身近な生活を支え地域を面的にカバーする「地域内交通」まで，階層性を備えた公共交通ネットワークの構築などにより，過度に自動車に依存することなく，誰もが安全・快適で自由に移動できる都市を形成します。

1）基幹公共交通（鉄道・軌道）

本市の骨格となる公共交通として，都市拠点と各拠点間などをつなぎ，幹線・支線の乗継機能を担うことのできる輸送力や定時性・速達性などが高い鉄道とライトラインを「基幹公共交通」として位置付け，拠点間の連携を強化します。

「形成ビジョン」では，基幹公共交通のうち，南北方向と東西方向の軸を次のとおり位置付けています。

【南北方向】

ＪＲ宇都宮線，東武宇都宮線

【東西方向】

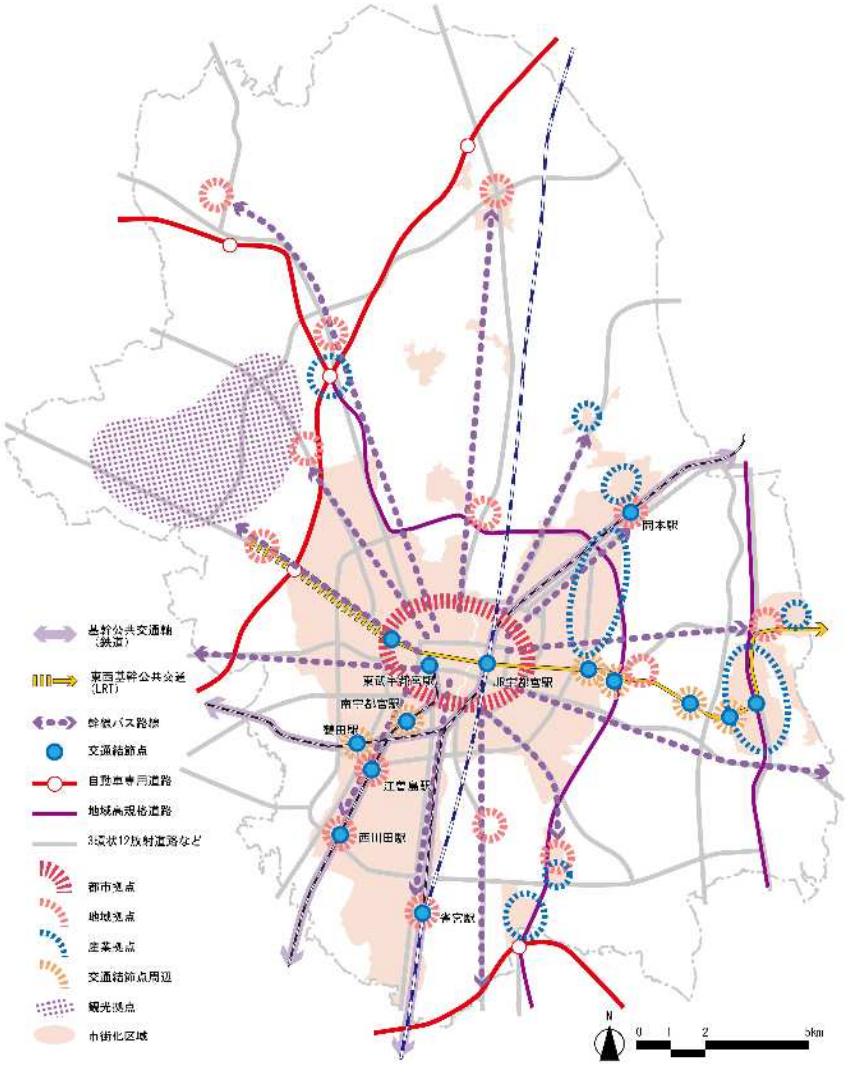
「ライトライン」を東西基幹公共交通として導入

2）幹線公共交通（幹線バス）

基幹公共交通と連携して，都市拠点と地域・産業・観光の各拠点間を結ぶ主要なバス路線や，市民生活に必要な公共・公益施設※へのアクセスを支援する公共交通を「幹線公共交通」として位置付け，沿線地域の特性に応じたサービス水準の維持・向上を図ります。

※①広域的に利用される施設（二次救急医療施設以上の拠点病院，大学高校等）
②市内各地域の地域行政機関（地区市民センター等）

■ 公共交通ネットワーク構想図（「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」より）



4　居住地形成の方向性

今後，人口減少社会を迎える中で，街なかや郊外部，田園・集落などのそれぞれの地域が持続可能であるためには，都市拠点や地域拠点，拠点間を結ぶ幹線交通軸（幹線道路等）の沿線などに緩やかに居住の集約を図る中にあっても，密度が高い居住地だけでなく，子育て世代の郊外居住や田園居住等のゆとりある居住の場を形成することなどにより，ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方が選択できる密度にメリハリのある都市を目指すことが重要です。

このようなことから，拠点と交通軸による将来都市構造や都市基盤の状況などの地域特性や地域の成り立ちから，各区域の居住地形成の考え方と目指す将来像を整理し，既存の生活利便機能や都市基盤などのストック活用を基本としながら，それぞれの地域特性に応じた居住環境を維持・形成します。

■ エリア区分と居住地形成の考え方

エリア区分	地域概要	居住地形成の方向性
まちなか居住エリア ・高次都市機能誘導区域 ・都市機能誘導区域 （都市拠点エリア）	都市の顔として，公共交通の利便性が高く，高次で多様な機能が集積した都市拠点（中心市街地）における居住地域	高次で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地を形成
幹線交通沿線等居住エリア ・都市機能誘導区域 （鉄道駅周辺等） ・居住誘導区域	鉄道駅周辺等の身近な地域拠点や，幹線交通軸の沿線，計画的な都市基盤整備を行っている場所などの利便性が高い居住地域	地域特性に応じて中低層の集合住宅や生活利便機能が調和した複合的な土地利用（住宅や商業・サービス等）による居住地を形成
郊外住宅地等居住エリア ・市街化調整区域の地域拠点等	郊外住宅地等として，大規模な既存集落や，豊かな自然環境の中に集落や住宅が点在する地域	地域特性に応じて戸建住宅を主体とし，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地を維持等

■ 地域特性に応じた居住地形成（将来の土地利用）イメージ

■ まちなか居住エリア（高次都市機能誘導区域）

[特徴]

・ 広域的かつ高度な機能を有する医療や商業，学術，業務施設などの都市機能や，集合住宅等の居住機能がライトライン沿線を軸に立地している。
・ 店舗や賑わいある魅力的な空間があふれ，歩いて楽しい回遊空間が創出されている。
・ 潤いや安らぎが感じられる緑空間の創出や統一感のある街並みなど，居心地が良く調和のとれた都市景観が形成されている。

[生活シーン]

・ 日常生活の利便性に加え，文化・芸術などに日常的に触れることができる。
・ 住む人・働く人・学ぶ人や市内外からの来訪者などによる，多様な交流を楽しむことができる。
・ 仕事の合間や休日の買い物途中に，沿道などで休息や会話などができる。
・ 公共交通から端末交通に乗り換えて，目的地まで自由に回遊できる。

■ まちなか居住エリア・幹線交通沿線等居住エリア
都市機能誘導区域（都市拠点エリア，宇都宮大学陽東キャンパスエリア）

［特徴］
- 中高層集合住宅を基本に，医療・福祉，商業，業務機能等が立地している。
- 低層階は，商業施設などが立地しライトライン沿線のにぎわいを創出している。
- 街なみに統一性を持たせ，調和のとれた都市景観が形成されている。

［生活シーン］
- 医療や商業など日常生活に必要な機能を身近に受けることができる。
- 公共交通や徒歩・自転車で高次都市機能誘導区域へアクセスしやすく，多様な交流の機会を得ることができる。

■ 幹線交通沿線等居住エリア（都市機能誘導区域（鉄道駅周辺等））

［特徴］
- 中層の集合住宅や戸建て住宅を基本とした市街地が形成されている。
- 鉄道駅前やメインストリート沿道には，医療や商業施設等が立地しており，徒歩等で行き来しやすい範囲に，生活に必要な機能が集積している。
- 鉄道やバス，地域生活交通などの乗り換え機能が充実している。
- 中低層の建物と緑等からなるゆとりある都市景観が形成されている。

［生活シーン］
- 医療や商業など日常生活に必要な機能を身近に受けることができる。
- 鉄道やバス等の公共交通で都市拠点等へアクセスしやすく，エリア内で不足するサービスを享受することができる。

■ 幹線交通沿線等居住エリア（居住誘導区域）

[特徴]

- 中層の集合住宅や戸建て住宅を基本とした市街地が形成されている。
- ライトラインやバスの停留所周辺を中心に商業施設等が立地している。
- 中低層の建物と緑等からなるゆとりある都市景観が形成されている。

[生活シーン]

- ライトラインやバス停留場周辺に立地する商業施設等により，通勤・通学時において利便性を享受できる。
- 都心部から離れたゆとりと落ち着きのある生活を送ることができる。
- バス等の公共交通で都市拠点等へアクセスしやすく，エリア内で不足するサービスを享受することができる。

■ 郊外住宅等居住エリア（地域拠点）

[特徴]

- 戸建て住宅や農地等の緑地を基本とした市街地や集落が形成されている。
- 小学校や地区市民センター等の公共施設と商業施設等が近接して立地している。
- 路線バスや地域内交通の乗り換え機能を有している。
- 低層の建物と農地などの緑等からなるゆとりある都市景観が形成されている。

[生活シーン]

- 農とのふれあいの機会・場があるなど，ゆとりと潤いある生活を送ることができる。
- 医療や商業など日常生活に必要な施設がエリア内に集積しており，徒歩や地域内交通を活用しながら行き来きしやすい生活を送ることができる。

5　都市づくりの基本的な方向

都市づくりの理念や目標の実現に向けた，都市づくりの基本的な方向を示します。

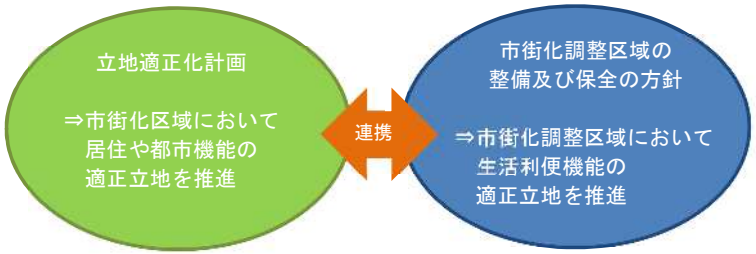
（１）超長期を見据え都市全体を見渡した都市づくりの推進

人口減少・超高齢社会に対応したＮＣＣを形成するため，「形成ビジョン」で見通した2050年の将来人口・構造を見据えながら，超長期的な観点から都市機能や居住の適正な立地誘導に向けた都市づくりを推進します。

また，ＮＣＣを実現する上では，都市全体を見渡した取組が重要となることから，「立地適正化計画」による市街化区域の拠点等への各種機能の立地誘導とともに，「市街化調整区域の整備及び保全の方針」による郊外部の拠点への生活利便機能の集約や，市街地の拡散につながる郊外開発の抑制などにより，土地利用の適正化に一体的に取り組みます。

更に，都市拠点や地域拠点などの利便性が高い場所への居住の誘導・集約とともに，郊外部等においては，機能集約を図った後の跡地を緑地等へ転換することなどによる付加価値の向上や，自然と調和した良好な生活環境の確保などにより，市民の多様なライフスタイルに応じた居住選択が可能となる土地利用を促進します。

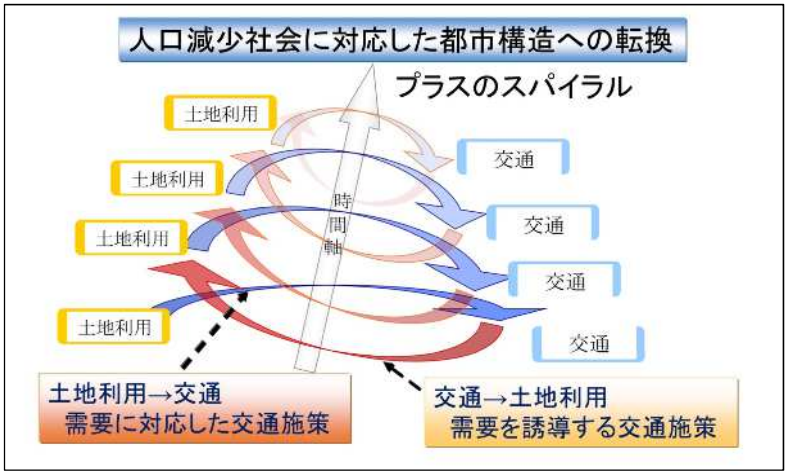
■　都市全体を見渡した都市づくりのイメージ



（２）土地利用と交通が一体となった都市づくりの推進

本市においては，南北方向の既存鉄道や，東西基幹公共交通であるライトライン，都心部と各拠点などを放射状に結ぶ幹線バス路線など，ＮＣＣの形成を支える骨格的な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいます。そのような中，今後，人口減少社会に対応した都市構造への転換を図っていくため，土地利用の変化と交通が密接に関連し，利便性の高い交通機関を整備することで土地需要を適正に誘導することが期待できることを踏まえ，「立地適正化計画」等による公共交通沿線などへの居住や都市機能の誘導と，交通施策との連携による，土地利用と交通が一体となった都市づくりを推進します。

■　土地利用と交通が連携したまちづくりのイメージ



（３）都市の生活を支える機能の維持・確保

少子・超高齢社会が到来する中で，高齢者をはじめ誰もが便利で気軽に外出できる健康なまちや子育て世代などにも魅力的なまち，多世代交流による地域コミュニティが維持・確保されたまちを実現するためには，市民が便利な公共交通を使って自由で快適に移動でき，医療・福祉，子育て支援，商業などの日常生活に必要な生活サービスが住まいなどの身近に存在するＮＣＣを形成していくことが重要です。

このようなことから，各拠点において，地域特性に応じて都市の生活を支える機能を誘導・集積し，これらのサービスの効率的で持続的な確保を図るとともに，公共交通ネットワークの充実により拠点相互に役割を補完しながら，市全体として都市の生活を支えるために必要な機能を維持・確保します。

１）都市拠点に立地する都市機能

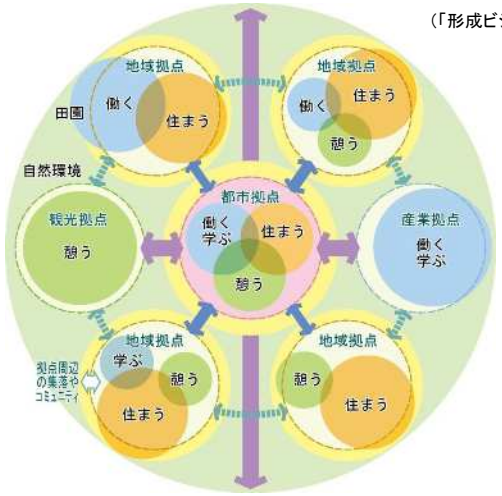
ＮＣＣの中枢として，都市の活力をけん引する都市拠点の形成やまちの賑わい創出に向け，「形成ビジョン」や「都心部まちづくりプラン」を踏まえ，日常生活圏域を超えた広範な地域を対象とする，高度で専門的な医療・福祉機能や，全市的・広域的な交流や賑わいを創出する商業・業務，教育・文化機能などを集積します。

２）地域拠点に立地する都市機能

身近な地域の拠点などで安心して快適に生活できるよう，「形成ビジョン」を踏まえ，「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。

■ NCCの概念図（拠点間の連携・補完のイメージ）

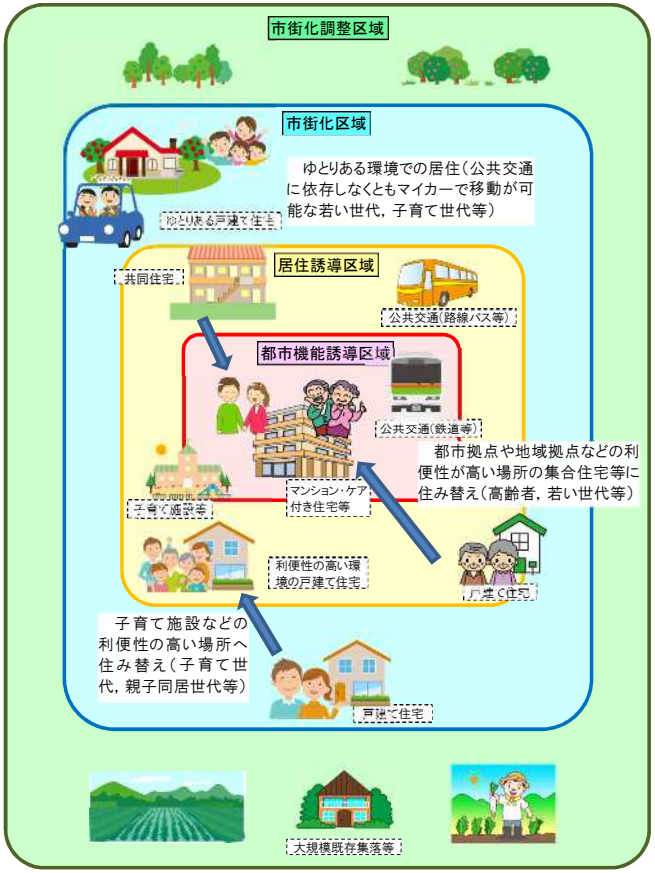
（「形成ビジョン」より）



（４）生活の利便性が高い場所への緩やかな居住誘導

人口減少の中にあっても一定の人口密度を維持し，生活サービスや地域コミュニティの持続性を高めるため，市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら，高い利便性が得られる拠点や，拠点間を結節する軸となる公共交通沿線，一定の都市基盤が整備されている大規模な住宅団地，既存集落への住み替え等が促されるような環境を整備し，時間をかけて緩やかに居住を誘導します。

■ ライフスタイルに応じた住み替えのイメージ



6　計画フレーム

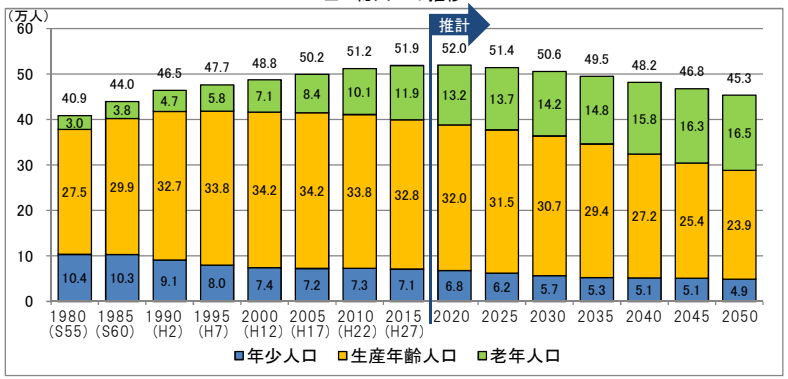
ＮＣＣは，今後の人口減少や人口構造の変化に対応した持続可能な都市を実現するものであることから，「形成ビジョン」等で示す人口見通し（2050 年に約 45 万人）を基本に，「宇都宮市人口ビジョン」の将来展望（2050 年に 50 万人台確保）を踏まえながら，居住を誘導するエリアへの一定の人口密度の維持・確保などを図っていきます。

（１）人口の見通し（基本となる人口推計）

１）総人口（再掲）

本市の総人口は，2018（平成 30）年に約 52 万人でピークを迎えた後，2050 年にはピークから約 7 万人減少し約 45 万人になると見込まれています。

■　総人口の推移

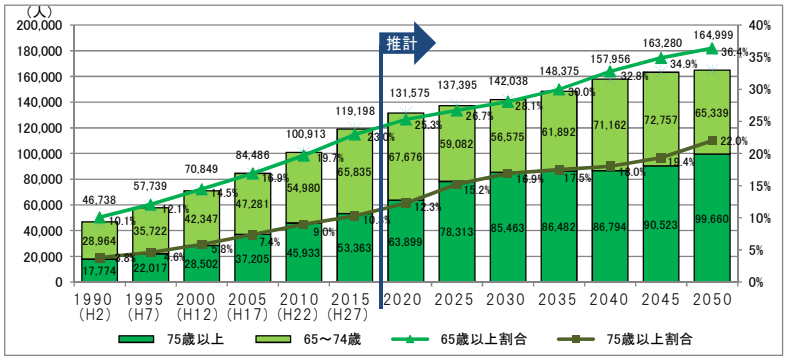


出典：国勢調査，宇都宮市推計

２）高齢者人口（再掲）

高齢者人口は，総人口が減少する中でも増加を続け，2050 年に 36.4%に達することが見込まれています。特に，後期高齢者人口は 2050 年に 22.0%に達することが見込まれています。

■　高齢者人口の推移



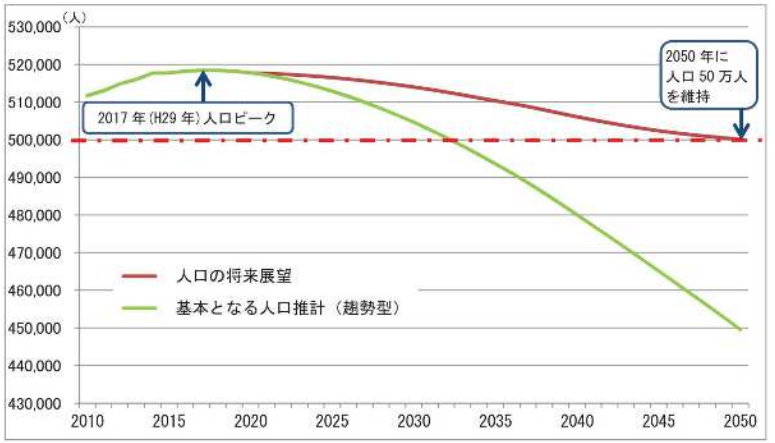
出典：国勢調査，宇都宮市推計

（２）人口の将来展望

人口減少対策を戦略的に進めるため，2050 年を見通した長期的な視点で目指すべきまちづくりの方向性と人口の将来展望を示した「宇都宮市人口ビジョン」では，「基本となる人口推計」の見通しを基本に，市民の希望出生率の実現や，東京圏への転入・転出の均衡を図っていくことなどにより， 2050 年においても，約 50 万人の人口が維持される見通しを示しています。

また，その着実な実現に向けて，人口の「自然動態」と「社会動態」，「都市基盤」の３つの視点から目指すべき将来の方向と実現に向けた取組を盛り込んだ「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき，人口減少に歯止めをかけ，将来にわたり活力ある社会を維持していくための「地方創生」の取組を進めており，そのうち，都市基盤に関する目標として，今後の人口規模・構造の変化に適合した都市の姿であるＮＣＣの実現を目指しています。

■　人口の将来展望（「宇都宮市人口ビジョン」より）



（３）目標人口密度

目標人口密度については，コンパクトなまちづくりを進める中においても，多様な暮らし方が選択でき，密度にメリハリのある居住地を維持・形成する趣旨から，「都市計画マスタープラン」や各エリアの人口密度の実態等を踏まえ，次の密度区分により設定します。

■ 密度区分と目標人口密度

密度区分	地域概要	目標人口密度
高密度居住	都心部や都心部周辺に，土地の高度利用を誘導し機能集積を図りながら，高層主体または中高層主体の居住地を形成	【高層主体の居住地】 概ね 70 人/ha 以上 【中高層主体の居住地】 概ね 60 人/ha 以上
中高密度居住	市街化区域の地域拠点や幹線交通軸沿線に，地域特性に応じ生活利便機能や中低層住宅及び中高層住宅の誘導による居住地を形成	【中低層住宅及び中高層住宅】 概ね 60 人/ha 以上
低中密度居住	市街化区域の郊外住宅地等に，低層の戸建住宅を主体にゆとりある良好な住宅地としての居住地を維持	概ね 40 人/ha 以上