

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～

【概要版】

令和 6 年 2 月 宇都宮市

2. 計画の構成

※本概要版は、本編資料から内容を抜粋して掲載しております。

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

- 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

3. 策定の目的や位置づけ

●背景

- ・本市においては、NCCの形成を推進する中、市全体をけん引する「都市拠点」の形成をより一層推進することが重要であることから、駅西側ライトライン延伸を見据え、令和4年2月に「都心部まちづくりビジョン」を策定し、都心部のまちづくりを推進
- ・ビジョンでは、「目指すまちづくりのイメージ」として、駅西側の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カブルな空間形成などに取り組み、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、更には、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**」を図ることとしている。

●目的

ビジョンが描くまちの姿の実現に向け、「街なかの空間」を、市民等の都市活動を支える多様なまちの機能が充実するとともに、人と様々な交通が共存し、移動しやすく、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、官民協働の都心部のまちづくりを推進するため策定

●対象エリア

JR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

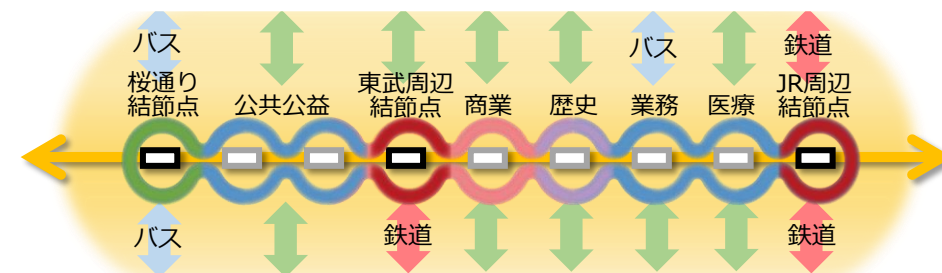
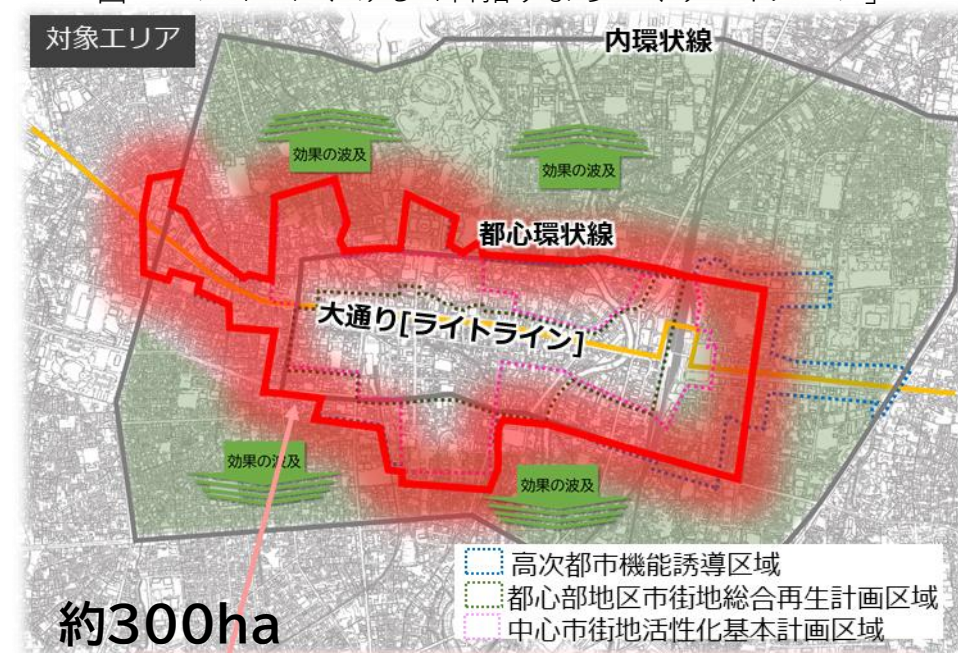


図 ビジョンにおける「目指すまちづくりのイメージ」



『施策を重点的に展開する都市拠点内の枢要なエリア』

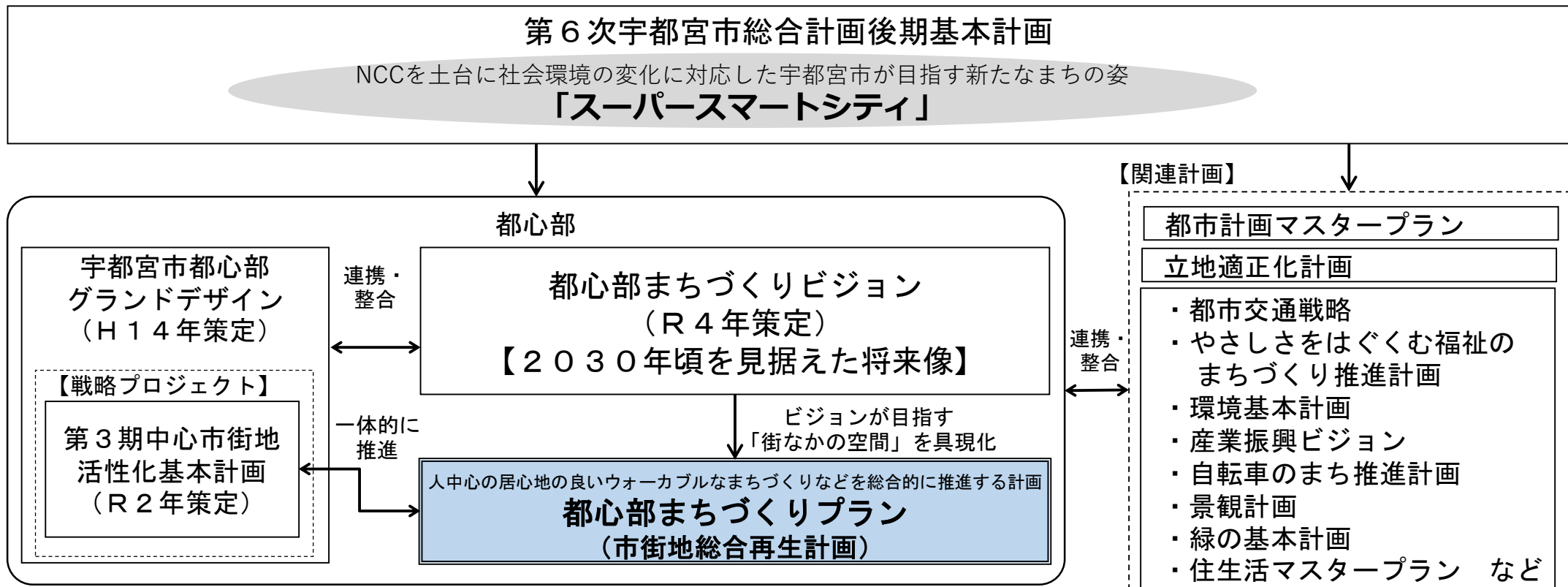
- 都心部まちづくりビジョン対象エリア（大通り沿線）
 - 都心環状線内
 - 高次都市機能誘導区域
 - 都心部地区市街地総合再生計画の区域
- プランの対象エリア**

図 対象エリア

3. 策定の目的や位置づけ

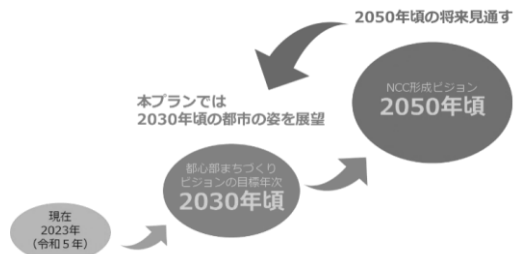
●プランの位置付け

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



●目標年次

「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）まちの変化を目標



4. 計画の概要

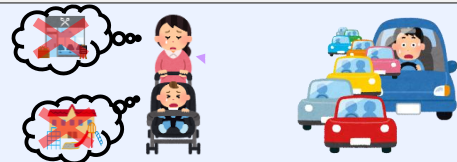
●ビジョンが描く「移動」や「生活」の変化（2－1）

ビジョンでは、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る

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、時間がもったいない。



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！



4. 計画の概要

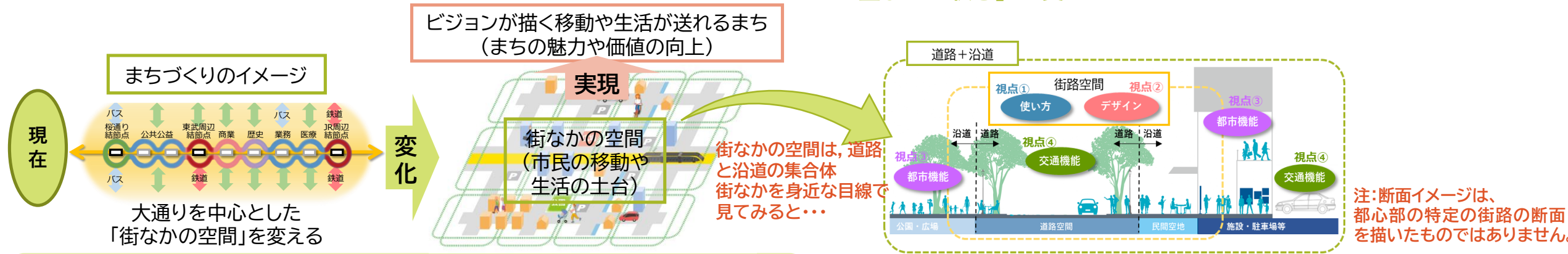
●計画の理念と「街なかの空間」を変える4つの視点（2－2）

●計画の理念

ビジョンが示す「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む

●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
- ・街なかで過ごす人々の身近な空間である『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」に変えていく



4. 計画の概要

●都心部まちづくりによる「まち」の変化（2－3）

4つの視点ごとに望ましい状態を達成することは、街なかの移動や生活など様々な場面で、以下の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して誘導され、通過交通が少なくなった！

身近に緑や水辺に触れられる場所が充実して、街なかの散歩が楽しく、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！

【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）

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！

まちの商店街や繁華街はいつもたくさんの人で大賑わい！

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！

ライトラインの停留場の近くには、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！

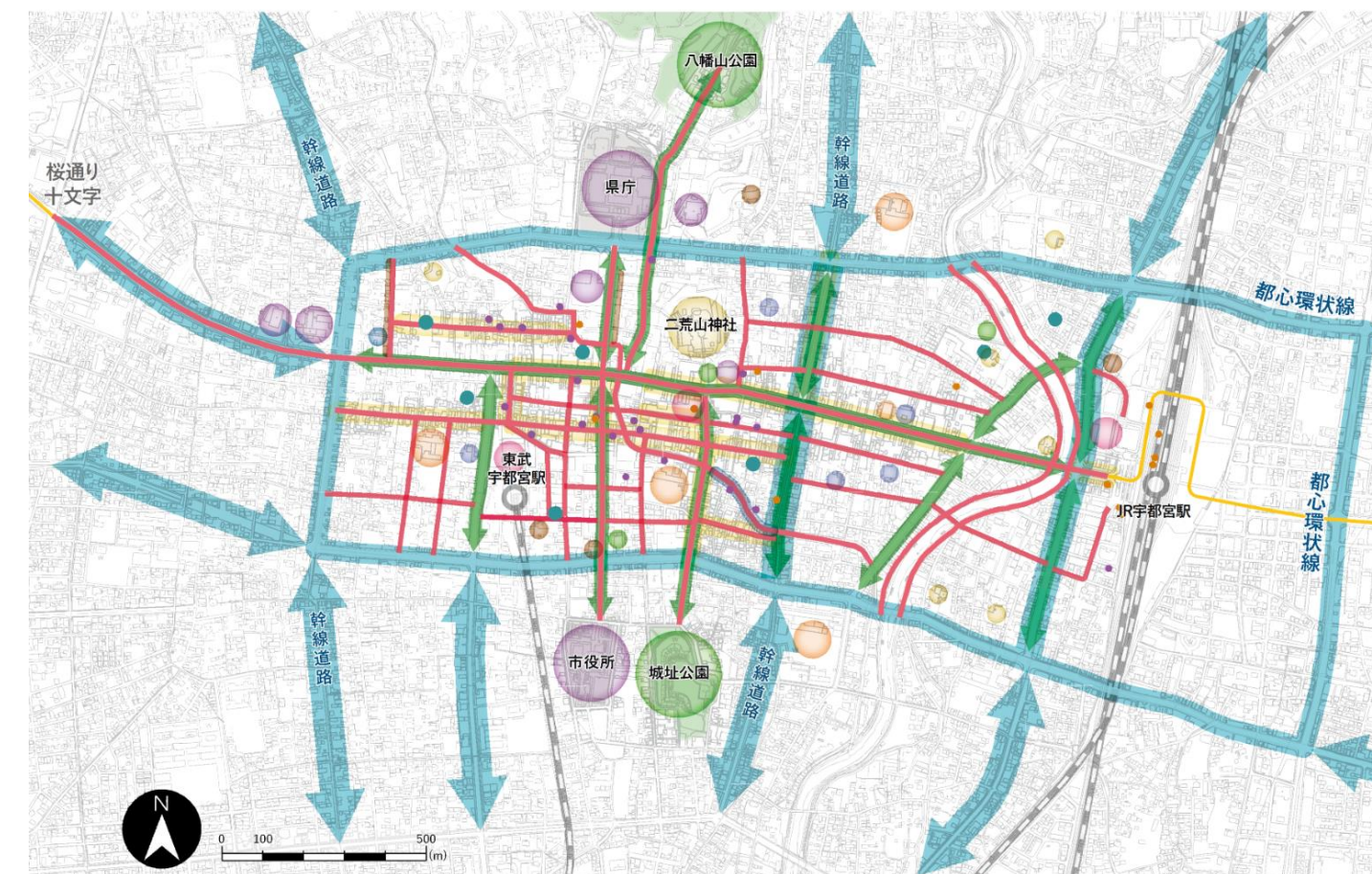
大通り沿いは、地域の資源や緑を多く取り入れたデザインの建物が連なって、宇都宮らしい街並みになっている！

4. 計画の概要

●「望ましい状態」の実現に向けた目指す街路空間の使い方（2－4）

限りある空間の中で望ましい状態を実現するには、街なかの空間を道路の役割に応じてかしこく使い分ける必要

都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の位置付けや、これまでの道路ネットワーク形成の経過を踏まえ、空間形成の様々な施策の土台として、街路の特性や役割に応じて街なかの空間を使い分ける「目指す街路空間の使い方」を設定します。この使い方として、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。



凡例（「街路空間の使い方」）

-  : 広域的な自動車移動で使う街路
-  : 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

都心部まちづくりにおいては、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

図：目指す街路空間の使い方

4. 計画の概要

●現状分析・課題と取組方針（第3章）

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

- ・都心部エリアの状況や市民等のニーズ，ウォーカ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。これら課題に対応するため，視点ごとに「まちづくりの取組方針」を設定
- ・また，「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ウォーカ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眼し，推進する「施策メニュー」を位置づけ

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	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	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が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	
	大谷石文化や地域資源を活かした「宇都宮らしい景観」の形成	
視点③： 都市機能	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	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
	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	
	多様な都市機能や居住の誘導に合わせた防災性や建物性能（バリアフリー，脱炭素，スマート技術など）の向上	
	老朽建築物が多く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	
	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園や広場など公共施設等の機能強化	
視点④： 交通機能	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	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
	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端末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端末交通のかしこい使い方の誘導	

4. 計画の概要

● 取組方針ごとの施策メニュー（4－1）

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

- ・ 都心部まちづくりの基礎となる「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などウォーカ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

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Ⅰ-3：
街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制



I-3

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

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-5：
人と街なかを回遊する
端末交通の共存



IV-5

4. 計画の概要

● 取組方針ごとの施策メニュー（4 - 1）

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

メニューⅡ-1：
民間団体等のまちづくりへの
参画促進



Ⅱ-1

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-3

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-4

メニューⅡ-5：
地元や民間主体の
景観形成の誘導



Ⅱ-5

メニューⅡ-6：
目に映る緑の充実



Ⅱ-6

メニューⅡ-7：
親水空間や水辺の環境
保全・活用



Ⅱ-7

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. 計画の概要

● 取組方針ごとの施策メニュー（4 - 1）

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」「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



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-5：
老朽建築物密集地における
建物の更新



メニューⅢ-2：
多様な世代が集える良質な住宅の
整備促進と居住の誘導



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



メニューⅢ-6：
街なかのストック空間活用の
促進



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. 計画の概要

● 取組方針ごとの施策メニュー（4 - 1）

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

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末端交通の充実



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



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



メニューⅠ-2：
公共交通による街なかへの来街の促進



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：
街なかのストック空間活用の促進



4. 計画の概要

●施策展開の考え方（４－２）

- ・ 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
- ・ 階層的な施策展開において、施策メニューの主な事業や手法の例を参考に、官民が一体となって空間形成を検討・実施

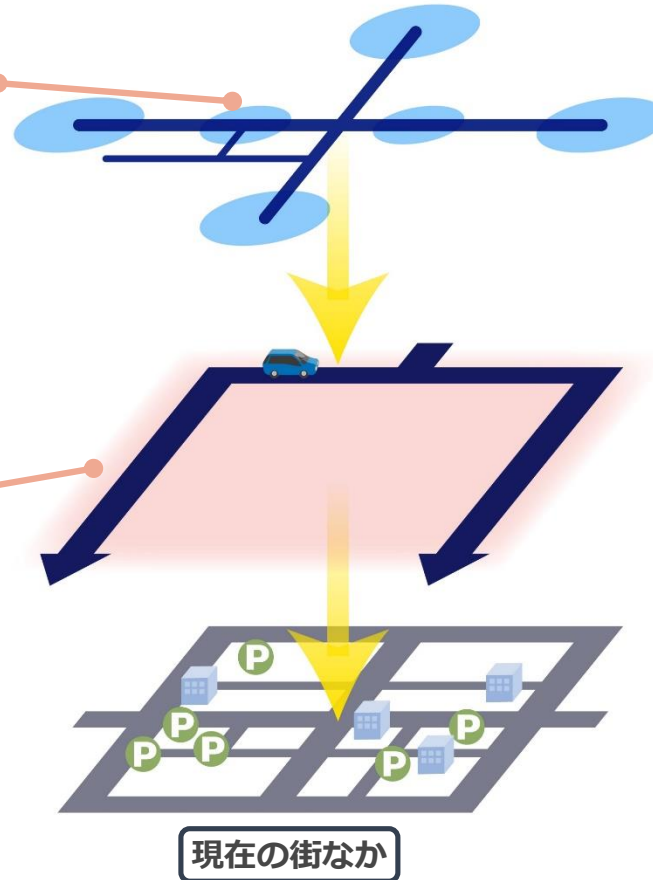
【特定のエリアや街路における施策】

ビジョンで示したエリアが持つ個性や魅力、歴史や文化などの地域資源を生かしたストーリー性のあるまちづくりを推進するため、**エリアの特性や街路の滞在機能などを高める施策**を重点的に展開

連動

【都心部全体における施策】

都心部まちづくりの基本となる「**目指す街路空間の使い方**」に基づく移動の仕方や、街なかをつくる人や使う人の活動（「**住む**」「**働く**」「**学ぶ**」「**憩う**」）を誘導する施策メニューを組み合わせ展開



【空間形成の進め方】

プランで例示する施策メニューの主な事業や手法を参考に、今後、より即地的な施策の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明示

施策に基づき、
官民協働で推進

目指す街なかの実現

4. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【都心部全体】

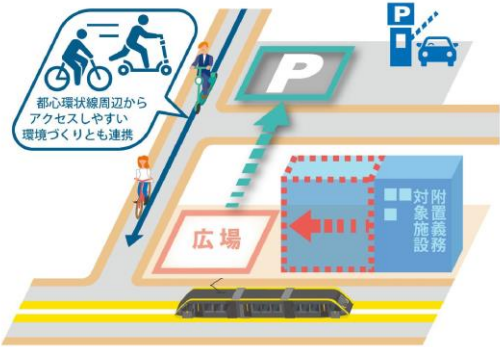
- ・都心部全体において、 次の施策メニュー効果的に展開
- ・各施策では、 主なものとして以下のような手法や制度などを活用した空間形成に取り組んでいきます。

①：ウォーカブルなまちの素地を整える交通環境づくり

メニュー		(参考) 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	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PR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
	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基準緩和，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端末交通の充実	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，端末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

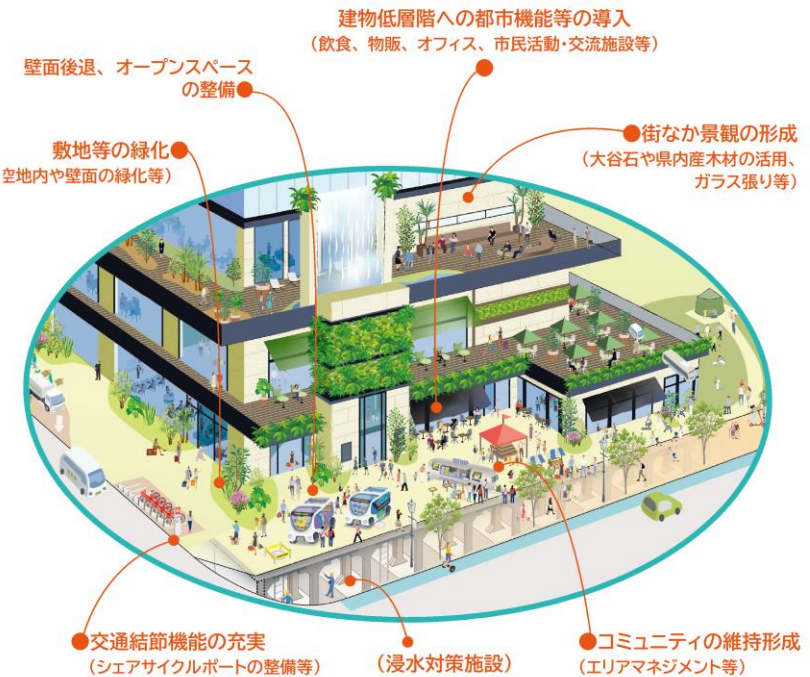
4. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【都心部全体】

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

メニュー		(参考) 各施策の事業や手法の例
	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、若者の活動交流拠点の活用促進 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
	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	立地適正化計画に基づく都市機能誘導施設立地補助金，オフィス立地支援 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. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【都心部全体】

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

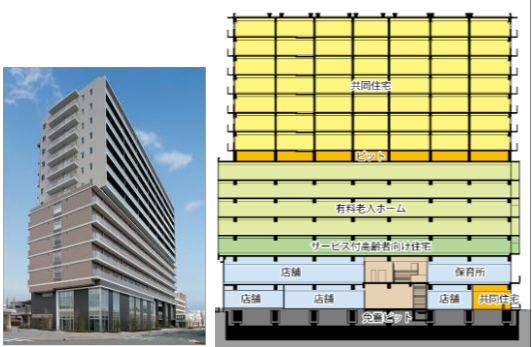
メニュー		(参考) 各施策の事業や手法の例
	メニューⅢ-2： 多様な世代が集える良質な住宅の整備促進	住宅取得への支援，市街地再開発事業等による都市型住宅の整備，サービス付き高齢者向け住宅整備促進 など
	メニューⅢ-3： デジタル化の促進に繋がる基盤整備の推進	広場や公共施設等におけるデジタルサイネージの導入，公共Wi-Fiの充実 など
	メニューⅢ-4： 自立分散型エネルギーの普及促進やエネルギーの面的利用の推進	事業者・家庭向け脱炭素化促進補助，地域新電力会社によるエネルギーマネジメント など
	メニューⅢ-5： 老朽建築物密集地における建物の更新	市街地整備手法を活用した老朽木造建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



デジタルサイネージ（宮みらいライトヒル）



優良建築物等整備事業など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

4. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【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
- ・各施策は、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。

メニュー		（参考）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	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プラスによる路面の
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）

メニュー		（参考）各施策の事業や手法の例
取組方針Ⅱ	 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	街路空間や身近な公園，広場などにおける 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. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【特定のエリアや街路】

メニュー		(参考) 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



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)

メニュー		(参考) 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



商店街などと連携した荷さばきの取組（横浜市）

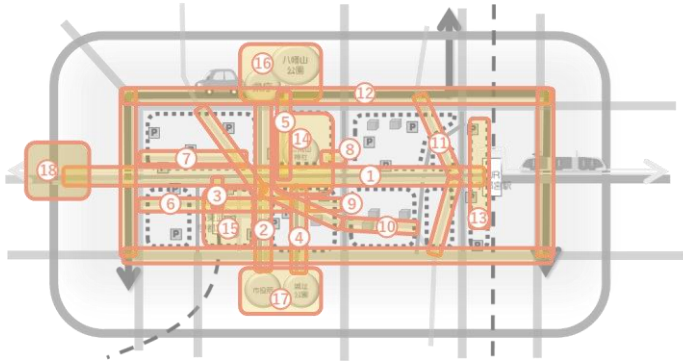
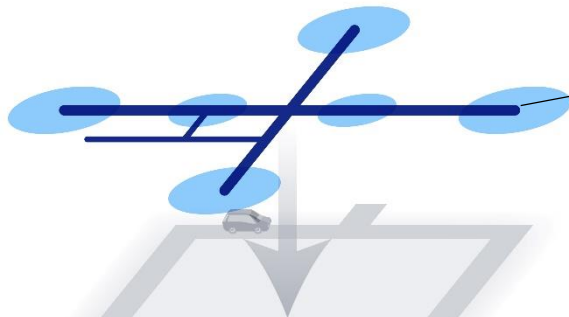
1-5) 駐車場
元町通りに面する1階部分には、駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止します。

4. 計画の概要

●空間形成に向けた施策（４－３）

【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、特定のエリアや街路を選定



【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、居心地が良い空間の維持に向けた施策に取り組む。また、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. 計画の概要
 施策の組み合わせイメージ

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	施策			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	環境な幹線道路の誘導と	街路空間の活用による促進	公共交通の細やかな抑制を通ずる	人中心の道路空間の再編成に向	民間参画促進	民間参画促進	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり	公共的場所づくり
軸	路線・エリア			○	○	○	●	○	●	●	●	●	●	-	●	○	●	○	○	○	●	●	●	●
	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	パンパ通り・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)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点 エリア等	⑫	都心環状線	(自動車交通の骨格)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	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. 計画の概要

●空間形成の進め方（４－４）

～空間形成の柱となる施策展開～

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
- ・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む。

民間のまちづくりを更に促進

- ・また、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、活性化している民間のまちづくりを更に促進するため、先行的に展開しているまちづくりに貢献する民間開発への事業費支援や容積率の緩和、附置義務駐車施設の設置基準の緩和・見直しなど、「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、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く。

※「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支援や施策を取りまとめ、令和５年１１月に発信



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・活性化にもつなが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する。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く。

4. 計画の概要

●空間形成の進め方（４－４）

～特定のエリアや街路における空間形成の進め方～

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. 計画の概要

●目標指標等（４－６）

- ・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。

① 成果指標

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



「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：

大通りにおける自動車交通量

【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末端交通の利用環境づくり



駐車場の適正化や末端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，末端交通を利用環境**が変化している。

主な成果指標：

駐車場台数と街なかの末端交通の利用者数

【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

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

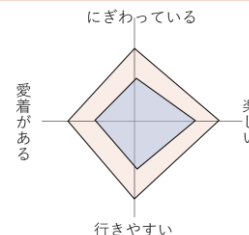


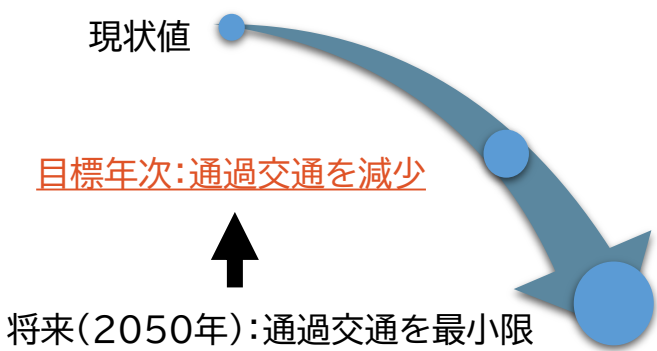
図 街なかの満足度の評価イメージ

4. 計画の概要

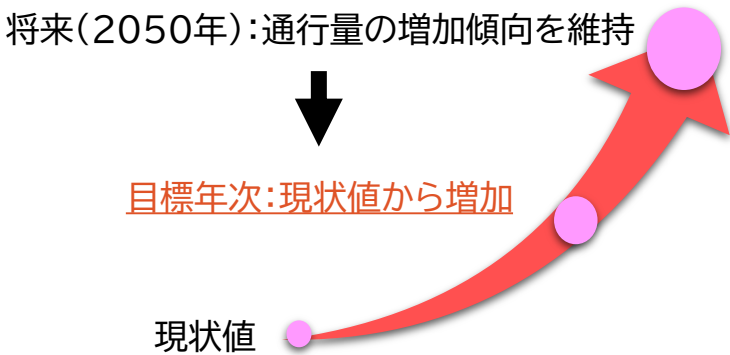
● 目標指標等（４－６）

「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。

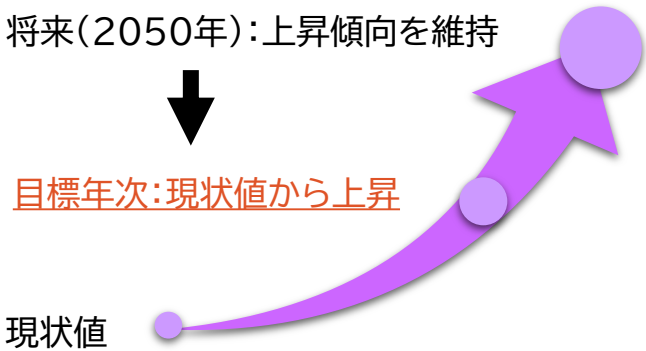
成果指標Ⅰ 大通りにおける自動車交通量



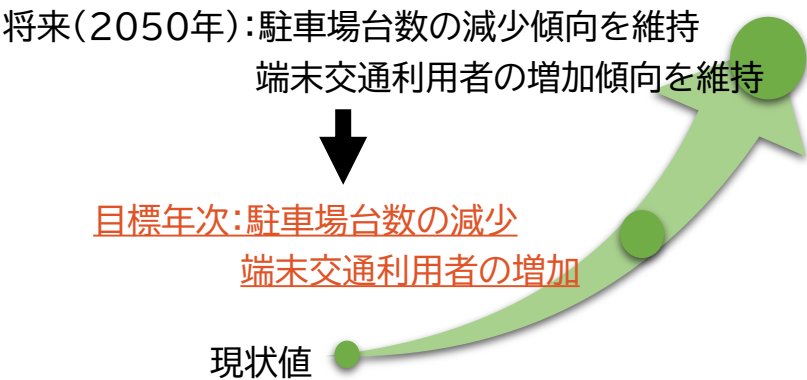
成果指標Ⅱ 街なかの来訪者数（軸の歩行者通行量）



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

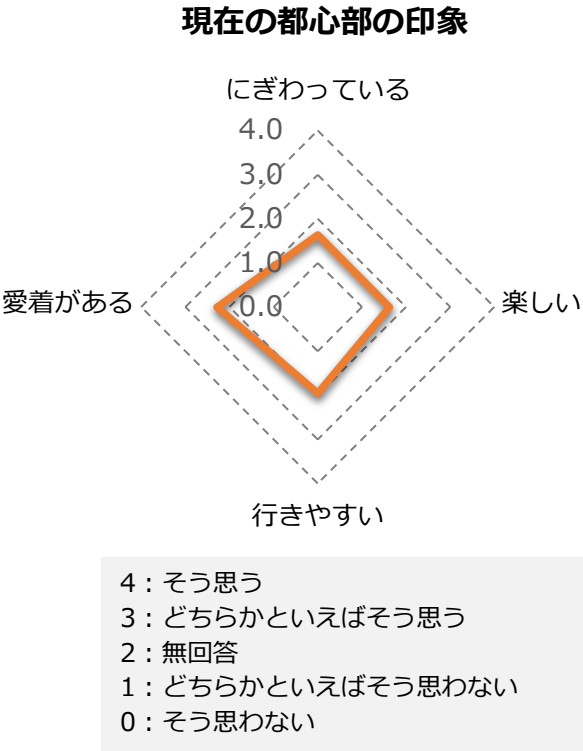


4. 計画の概要

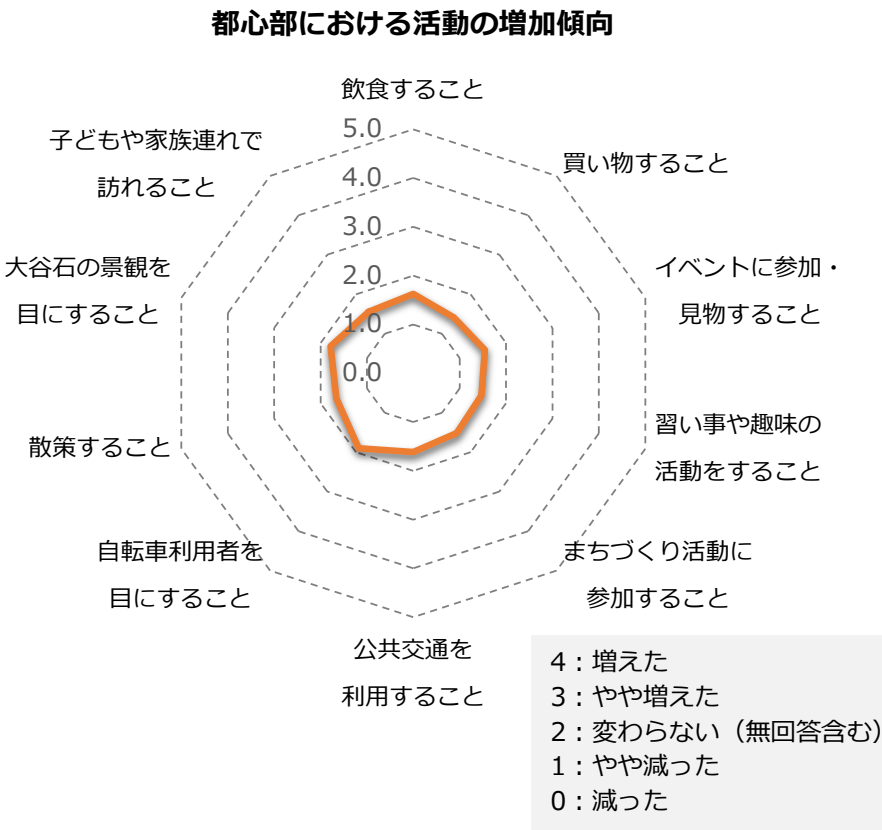
● 目標指標等（4－6）

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



目標指標②：都心部における活動の頻度



「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