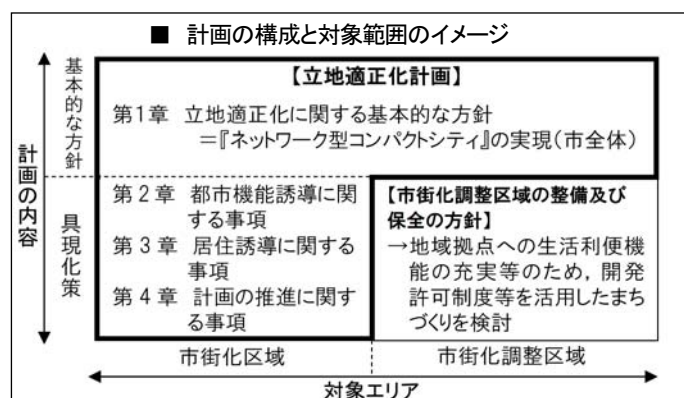


「(仮称)宇都宮市立地適正化計画」(素案)【概要版】

序章 計画の策定にあたって

1 立地適正化計画の役割等 (P2)

- (1) 策定の趣旨・目的  
社会情勢の変化に対応し、持続的に発展するための『ネットワーク型コンパクトシティ』を具現化するため、居住や都市機能の立地誘導に係る取組を位置付け推進する。
- (2) 計画の役割
  - ・コンパクトシティ形成に向けた仕組みの構築
  - ・都市計画と関連分野が連携した施策の推進
  - ・誘導策の事前明示
- (3) 計画の位置付け
  - ・都市再生特別措置法に基づき、コンパクトシティを実現するための「都市計画マスタープラン」の一部
  - ・「総合計画」、「都市計画区域マスタープラン」に即す
  - ・『ネットワーク型コンパクトシティ』の具現化を推進
- (4) 目標年次  
概ね20年先を展望する(更に2050年も見据える)
- (5) 計画の範囲  
宇都宮市全域(誘導区域の設定の対象は市街化区域)
- (6) 計画の構成
  - ・序章 計画の策定にあたって
  - ・第1章 立地適正化に関する基本的な方針
  - ・第2章 都市機能誘導に関する事項(誘導区域はH28)
  - ・第3章 居住誘導に関する事項(誘導区域はH30)
  - ・第4章 計画の推進に関する事項



2 宇都宮市の現況・動向と特性 (P6)

- (1) 総人口と人口の構成
- (2) 市街地の変遷
- (3) 土地利用動向
- (4) 低未利用地と空き家
- (5) 公共交通
- (6) 中心市街地
- (7) 公共施設・インフラ等
- (8) 市民意識

3 都市づくりの課題 (P22)

- (1) 市民の生活利便性の持続的な確保
- (2) 都市の活力や地域コミュニティの維持・向上
- (3) 誰もが移動しやすい交通環境の確保
- (4) 自然環境と調和した郊外部地域の活力の維持・向上
- (5) 持続可能で効率性の高い都市経営

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 (P23)

上位計画や都市づくりの課題を踏まえ、  
『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』  
を目指す。

2 都市づくりの目標 (P24)

- 『ネットワーク型コンパクトシティ』実現のための要素である、「都市機能」、「居住」、「公共交通」、「自然環境との調和」、「都市の持続可能性」の観点から設定
- (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
  - (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
  - (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
  - (4) 農地や森林などの緑豊かな自然環境と市街地が調和した都市
  - (5) 持続可能で効率的な都市運営が実現する都市

3 将来都市構造 (P25)

都市づくりの理念・目標を踏まえ、都市の骨格構造を構成する「拠点」と「交通軸」により示す。

- (1) 基本的な考え方  
都心部と、環状・放射道路で結ばれた周辺の地域からなる都市の成り立ちを踏まえ、  
一極集中ではなく、都心部と各地域に拠点を配置  
過度な自動車依存を転換し骨格交通網から身近な交通網まで階層性を持った交通網による拠点間の連携・補完

郊外に広がる自然環境との調和を図りながら、市民生活に必要な機能の充足と、都市としての価値・活力を高められる都市空間の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指す。

- (2) 拠点の配置  
都市の成り立ちを踏まえ、中心部に『都市拠点』、各地域に『地域拠点』を配置し、地域特性に応じた機能や居住を誘導・集約
- 1) 都市拠点  
高次で多様な機能を備えた拠点として、都市の活力や競争力をけん引し中枢性や広域性を備えた中心市街地に配置・形成  
※都市拠点圏域  
都市拠点と強い関連を持ち連担する地域を『都市拠点圏域』として位置付け、都市拠点と役割分担を図り日常生活に必要な機能を備える。
- 2) 地域拠点  
地域の成り立ちや歴史的なつながり・一体性などを踏まえ、旧町村の単位を基本に配置(14か所)し地域特性に応じた身近な機能を集積

- (3) 都市の骨格となる交通軸の設定  
基幹・幹線公共交通と3環状12放射を軸とした道路を「交通軸」として位置付け、都市拠点とその他の拠点間の連携を強化
- 1) 基幹公共交通(鉄道・軌道)  
【南北方向】JR宇都宮線、東武宇都宮線  
【東西方向】「LRT」を東西基幹公共交通として導入
- 2) 幹線公共交通(路線バス)  
基幹公共交通と連携し、都市拠点と各拠点間などを結ぶ主要なバス路線

4 居住地形成の方向性 (P32)

将来の都市構造を踏まえ、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、拠点や公共交通沿線、田園・集落などの地域特性に応じた、多様な暮らし方が選択できる居住地を維持・形成  
多様な暮らし方やライフスタイルを尊重しながら、メリハリある居住地を維持・形成

- ① 都心部居住地域
- ② 都心部周辺居住地域
- ③ 地域拠点型居住地域
- ④ 公共交通軸沿線型居住地域
- ⑤ 郊外住宅地型居住地域
- ⑥ 田園・集落型居住地域

5 都市づくりの基本的な方向 (P34)

- (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  
「形成ビジョン」で見通した2050年を見据え都市機能等の適正な立地誘導を推進。また、都市全体を見渡し郊外部を含めた拠点形成などに一体的に取り組む
- (2) 土地利用と交通が一体となった都市づくりの推進  
「立地適正化計画」等による居住や都市機能の誘導と交通戦略との連携により、土地利用と交通が一体となった都市づくりを推進
- (3) 都市の生活を支える機能の維持・確保  
各拠点に地域特性に応じた機能を誘導・集積し、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に必要な機能を維持・確保
- (4) 生活の利便性が高い場所への緩やかな居住誘導  
ライフスタイルに応じた居住選択による住み替えなどを通し、高い利便性が得られる場所等に時間をかけて緩やかに居住を誘導

6 計画フレーム (P38)

「形成ビジョン」で示す人口見通し(2050年に約45万人)を基本に、「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において一定の人口密度を維持・確保

【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中高層主体の居住地を形成(目標:概ね60人/ha以上)

【中高密度居住】  
市街化区域の地域拠点や公共交通沿線に、地域特性に応じた生活利便機能や中低層住宅の誘導による居住地を形成(目標:概ね50~60人/ha)

【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(目標:概ね40人/ha以上)

## 第2章 都市機能誘導に関する事項(誘導区域等はH28に設定)

### 1 都市機能誘導の方針 (P41)

#### (1) 基本的な考え方

都市機能を誘導する区域と誘導施設、誘導施策を定め事前に示すことにより、事業者が施設立地に取り組みやすい環境を整備し、各拠点において地域特性に応じた機能を維持・確保

#### (2) 誘導方針

地域特性に応じた機能の誘導・集積とともに、拠点相互に役割を補完しながら市民生活に必要な機能を充足

### 2 都市機能誘導区域 (P42)

#### (1) 都市機能誘導区域について

都市機能を各拠点に誘導・集約し、機能の効率的で持続的な確保を図る区域。居住も誘導

#### (2) 誘導区域設定の考え方

将来都市構造を踏まえた拠点などに徒歩や自転車等で容易に移動できる範囲を基本に設定

#### (3) 誘導区域の配置

「立地適正化計画」における誘導区域の設定の対象となる市街化区域において、「形成ビジョン」で位置付けた『都市拠点』及び『都市拠点圏域』と『地域拠点』を基本に、鉄道駅やLRT 停留場(トランジット機能を備えた場所)の周辺を含めた形で配置

#### (4) 誘導区域の範囲

地域の成り立ちや都市計画・まちづくりの観点を考慮し地形地物等で設定

### 3 誘導施設 (P46)

#### (1) 誘導施設について

都市機能誘導区域内に立地を誘導すべき施設。誘導区域ごとに必要な施設を定める

#### (2) 誘導施設の考え方

地域特性や都市機能の状況・まちづくりへの効果などを勘案し具体の施設を検討

【都市拠点】高次な都市機能を中心に誘導

【地域拠点】日常生活に必要な基礎的な生活利便機能を誘導

#### ※誘導施設に係る機能の候補(例)

医療機能、社会福祉機能、子育て支援機能、教育機能、金融・業務機能、商業機能、公共機能(行政関係) など

### 4 都市機能に関する誘導施策 (P48)

#### (1) 誘導施策の考え方

交通利便性の向上や施設用地の確保などの課題に対応した取組に加え、事業者へのインセンティブにより、施設立地が促進されるよう誘導施策を行う。

## 第3章 居住誘導に関する事項(誘導区域等は H30 までに設定)

### 1 居住誘導の方針 (P49)

#### (1) 基本的な考え方

居住を誘導する区域と誘導施策を定め事前に示すことにより、住み替えなどの機会に合わせ拠点等への居住が促されるような環境を整備し、地域特性に応じた機能や公共交通サービス、地域コミュニティを維持・確保

#### (2) 誘導方針

拠点や、拠点とのアクセス性が高い公共交通沿線などに都市基盤等の既存ストックの活用を図りながら居住を誘導

### 2 居住誘導区域 (P50)

#### (1) 居住誘導区域について

人口減少の中でも一定の人口密度を維持し、都市機能や地域コミュニティの持続的確保のため、居住を誘導する区域

#### (2) 誘導区域設定の考え方

将来の人口・構造や都市構造を踏まえ、拠点や拠点へのアクセス性が高い公共交通の徒歩圏などに設定。災害リスクなどを考慮

#### (3) 誘導区域の場所と範囲

「立地適正化計画」における誘導区域の設定の対象となる市街化区域において、「形成ビジョン」で位置付けた居住誘導エリアを基本に検討

拠点に加えて公共交通沿線や既に一定の都市基盤が整備されている場所などにおいて設定を検討

#### ※区域設定を検討する場所

【拠点】都市機能誘導区域を含むエリア

【公共交通沿線】軸となる公共交通(鉄軌道、運行頻度の高いバス路線〔1日往復60本以上〕)の利用圏域→鉄道駅・LRT 停留場から概ね半径500m(徒歩10分圏)、バス停から概ね半径250m(徒歩5分圏)のエリア

【一定の都市基盤が整備されている場所】

土地区画整理事業や大規模住宅団地開発等の一定の都市基盤整備エリア

### 3 居住に関する誘導施策 (P53)

#### (1) 誘導施策の考え方

居住誘導区域への居住が促進されるよう、身近な拠点への都市機能の維持・確保や交通利便性の向上などの誘導施策を行う。

## 第4章 計画の推進に関する事項 (P54)

### 1 計画の評価

「形成ビジョン」や「宇都宮市 まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置付けた評価指標を参考に、『ネットワーク型コンパクトシティ』に向けた都市形成の動きや施策の進捗状況を総合的かつ定量的に評価できる指標を検討

また、指標をもとに概ね5年ごとに計画の評価を行い、計画の進行管理や必要に応じて計画を見直し

### 2 推進体制

『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成が円滑に進められるよう、公共交通や公共施設再編、医療・福祉などの関連施策との連携体制を検討

特に、都市機能等の誘導と車の両輪である公共交通は、計画改定等において連携・整合を図るなど一体的に施策推進

また、計画の評価を行う中で、都市機能等の誘導状況や人口動態等を把握し、「都市計画審議会」等から意見をいただきながら、既存支援策の見直しや新たな支援策の追加等を検討

(参考)「形成ビジョン」における都市形成のイメージ

