

議案第2号

「立地適正化計画」について

宇都宮市 立地適正化計画（素案）に関するパブリックコメントについて

資料 1

1 パブリックコメントの実施状況

- (1) 意見の募集期間 平成 29 年 1 月 6 日 ～ 2 月 3 日 まで
- (2) 意見の応募者数 2 名 (男性 2 人, 女性 0 人)
意見数 12 件
- (3) 提出方法の内訳

| | 郵送 | ファクシミリ | Eメール | 持参 | 電話 | 計 |
|----|----|--------|------|----|----|---|
| 人数 | | | 1 | 1 | | 2 |

2 意見の処理状況

| 区分 | 処理区分 | 数 |
|----|-------------------------|----|
| A | 意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの | 2 |
| B | 意見の趣旨等は、計画に盛り込み済みと考えるもの | 3 |
| C | 計画の参考とするもの | 1 |
| D | 計画に盛り込まないもの | |
| E | その他, 要望・意見等 | 6 |
| | 計 | 12 |

| 意見番号 | 意見の概要 | 処理区分 | 意見に対する市の考え方 |
|------|--|------|--|
| 1 | 計画の推進体制のイメージに「人材づくり」や若い人の自由な意見を取り入れる仕組みとして大学連合などを加えてほしい。 | A | ネットワーク型コンパクトシティ実現のためには、行政だけではなく、市民・事業者などによる取組も重要でありますことから、ご意見を踏まえ、「第4章 計画の推進に関する事項」の「2 計画の推進に向けて」のうち「(1) 計画の推進体制」に、地域・大学・事業者と行政の関わりのイメージを追加しました。 |
| 2 | 都市機能誘導のための支援策は市民と一緒に検討していくべきである。 | A | 都市機能誘導策については、計画素案において今後の検討施策を含めて施策の一覧を示しているところであり、施策効果等を踏まえながら充実・見直しを図っていきます。 また、支援策を含めた計画の推進に当たっては、行政だけではなく、市民・事業者などによる取組も重要でありますことから、ご意見を踏まえ、「第4章 計画の推進に関する事項」の「2 計画の推進に向けて」のうち「(1) 計画の推進体制」に、地域・大学・事業者と行政の関わりのイメージを追加しました。 |
| 3 | 目標年次として20年先は長過ぎるのではないかと。10年先などにすべきである。 | B | 立地適正化計画は、都市の将来像や都市計画の基本方針等を示す都市計画マスタープランの一部としての位置付けであることから、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」で見通した2050年を見据えながら、概ね20年先を目標年次としています。 なお、社会環境の変化に的確に対応しながら、計画の実効性や実現性を確保していく観点から、概ね5年毎に計画の進捗状況等の評価を行いながら、必要に応じて計画の見直しを行ってまいります。 |
| 4 | 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」よりも更に先の将来ビジョンを追加すべきである。 | B | 立地適正化計画は、本市が有する行政計画の中で最も長期的構想である21世紀半ばの2050年を見通した「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を具体化する計画として、ビジョンの考え方を反映しながら策定しています。 |
| 5 | 市街化調整区域や都市機能誘導区域外における跡地活用への考え方を整理してほしい。 | B | ネットワーク型コンパクトシティにおける拠点形成を進めていく上で、拠点への移転集約後の跡地活用が重要でありますことから、「第3章 居住誘導に関する事項」の「1 居住誘導の方針」のうち「(1) 基本的な考え方」において、誘導区域外における跡地利用の基本的な考え方を記載しております。 |

| | | | |
|----|--|---|---|
| 6 | 居住地形成の方向性を①～⑥に区分し示しているが文言だけでは分かりにくい。 | C | 居住地形成の方向性については、居住誘導に大きく関連していることから、居住誘導区域等を盛り込んだ計画改定(平成30年度まで)の中で、分かりやすい表現方法に努めてまいります。 |
| 7 | 居住誘導区域は平成30年度までに定める予定としているが、慎重な検討が必要ではないか。 | E | 市民生活により密接に関わる居住誘導区域は、都市機能誘導区域等を設定した後において、引き続き、地域別説明会などを通してご理解をいただきながら、平成30年度までに計画に定めてまいりたいと考えております。 |
| 8 | 14カ所の地域拠点が多いので、モデル地区を位置付け先行して進めるべきである。 | E | ネットワーク型コンパクトシティ実現のため、各拠点の特性に応じた施策展開が重要でありますことから、今後の施策検討の参考とさせていただきます。 |
| 9 | 南北方向の基幹公共交通として幹線道路にBRTを整備するべきである。 | E | 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を踏まえ、南北方向の基幹公共交通の軸として既存鉄道であるJR宇都宮線と東武宇都宮線を位置付け、ネットワーク形成を図ってまいりたいと考えております。 なお、公共交通ネットワーク形成において、幹線バス路線の充実が重要でありますことから、今後の施策検討の参考とさせていただきます。 |
| 10 | コンパクトシティ構想は基本的に必要であるが、ネットワーク構想はコンパクトシティ構想の具体化に対応し段階的に策定すべきであり、当初においては切り離して検討すべきである。 ネットワーク計画は、コンパクトシティにおける都市機能誘導区域や居住誘導区域設定の進捗状況に応じ段階的に、各地域の機能を最大限に活かす手段として着実に策定すべきである。 拠点等の内容が不明確な段階において、ネットワークを的確に作成することは困難であり、強行すれば結果的に不必要な事業の拡大、事業費の増大を招きかねない。 | E | ネットワーク型コンパクトシティにおいては、本市の地域特性やこれまでの都市の成り立ちを踏まえ、市内各地域に位置付けた拠点の形成を図るとともに、拠点間や拠点とその周辺地域などを公共交通ネットワークで結ぶことにより、住み慣れた場所で安心して暮らし続けることができるまちなの実現を目指しています。 その実現に向けて、立地適正化計画等によるコンパクトなまちづくりの推進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、土地利用と交通が一体となった都市づくりを進めてまいります。 |
| 11 | 現状のまま自動車に依存することを容認するものではないが、本素案において自動車が過小評価されていると思われる。 自動車については、近未来における環境負荷の解消、安全性の確保等の進化に加え、IT技術によるインフラ整備に伴い更なる利便性や柔軟性に裏付けされた多岐にわたる利用形態が期待できるため、従来の自動車の使用実態や、道路、橋梁、交通管制などハード面にだけ着目せず、ソフト面を含め自動車の多面的な可能性について検討し、公共交通の主要手段とするべきである。 | E | 自動車は、鉄道やLRT、路線バス、地域内交通とともに市民の生活の足として重要な移動手段であると考えております。そのため、誰もが安全・快適で自由に移動できる公共交通ネットワーク形成の取組とともに、環境にやさしい電気自動車などの低炭素型モビリティの様々な利活用や利用拡大に向けた普及啓発に取り組んでおり、今後とも自動車が社会と共存できる「交通未来都市うつのみや」の実現に向けた取組を進めてまいります。 |
| 12 | 東西基幹交通をはじめ公共交通は、運用の柔軟性、経済性、利便性を考慮し、自動車によりネットワーク形成を図るべきであり、コンパクトシティにLRTは不要である。 LRTについて市民に納得が得られているとは思えない状況下において、LRT計画を本素案に提示する行政姿勢に対し大きな疑問と強い抵抗を感じてならない。 | E | 公共交通ネットワークの要となる東西基幹公共交通につきましては、求められる輸送力や定時性、バス等との連携、将来的な既存鉄道への乗り入れも含めた鉄道との連携などから、LRTにより整備することとしたところであります。 また、鉄道、LRT、バス、地域内交通、自転車などの多様な交通手段による総合的な交通ネットワークにより、環境に優しく、子どもから高齢者、障がい者などの誰もが安全で快適に移動ができ、外出によって健康が増進され、人や企業、コミュニティなどの活動や交流が活性化される「交通未来都市うつのみや」の実現を目指しております。 今後とも、市民理解の促進を図りながら、その実現に向け、着実に取り組んでまいります。 |

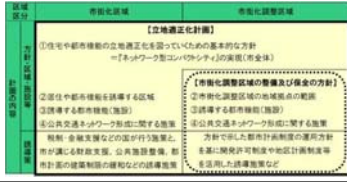
「宇都宮市立地適正化計画」(案)【概要版】

序章 計画の策定にあたって

1 計画策定の趣旨・目的等 (P 2)

- 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。
- 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
- 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
- 目標年次**
概ね20年先を展望する(更に2050年も見据える)
- 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)
- 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
・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)
・第4章 計画の推進に関する事項

■ 計画の構成と対象範囲のイメージ



2 宇都宮市の現状・動向と特性 (P 6)

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

3 都市づくりの課題 (P 2 2)

- 市民の生活利便性の持続的な確保
- 都市の活力や地域コミュニティの維持・向上
- 誰もが移動しやすい交通環境の確保
- 自然と調和した郊外部地域の活力の維持・向上
- 環境や防災面に配慮した持続可能で効率性の高い都市運営

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 (P 2 3)

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 (P 2 4)

『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」、「自然との調和」、「都市の持続可能性」の観点から設定

- 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
- 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
- 公共交通などにより安全・快適で自由に移動できる都市
- 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
- 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

3 将来都市構造 (P 2 5)

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・補充

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核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のつながり・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 (P 3 2)

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 | ④ 公共交通輪沿線型居住地域 |
| ② 都心部周辺居住地域 | ⑤ 郊外住宅地型居住地域 |
| ③ 地域拠点型居住地域 | ⑥ 田園・集落型居住地域 |

5 都市づくりの基本的な方向 (P 3 4)

(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」で見据えた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み

(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充しながら、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 (P 3 8)

「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

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施設、誘導施策を事前に示すことにより、事業者が立地に取り組みやすい環境を整備し、各拠点の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、機能の効率化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

「形成ビジョン」で位置付けた『都市拠点』及び『都市拠点圏域』と市街化区域の『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)の周辺を含めて配置

(4) 誘導区域の範囲

地域の成り立ちや都市計画・まちづくりの観点から地形地物等で設定

■ 都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置



3 誘導施設 (P57)

(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) 誘導施設の設定の考え方

地域特性や施設の特性、関連分野の施策の方向性などを勘案し具体的な施設を検討

1) 高次都市機能

都市の魅力やまちなかの賑わい創出につながる「高次都市機能(施設)」は、機能を市内全域で共有・利活用できるエリアである都市拠点を中心とした「高次都市機能誘導区域」を基本に維持・確保

2) 身近な都市機能

日常的な生活サービスを提供する「身近な都市機能(施設)」は「都市機能誘導区域」において、周辺の人口規模などの地域特性を考慮しながら維持・確保

3) 少子・超高齢社会に対応した都市機能

地域包括ケアシステムの構築や子育て支援の充実などの社会的な要請が高い「少子・超高齢社会」に対応した都市機能(施設)は、全ての「都市機能誘導区域」に維持・確保

■ 各都市機能誘導区域の誘導施設一覧

| 誘導区域の種別 | 都市機能誘導区域の配置 | 高次都市機能 | | 身近な都市機能 | | | | 少子・超高齢社会 | | | | | |
|----------------------|-------------|--------|-----|---------|-----|-----|-----|----------|-----|-----|-----|---|---|
| | | 学童保育施設 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | 児童館 | | |
| 高次都市機能誘導区域 | 学童保育施設 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 身近な都市機能誘導区域 | 児童館 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 少子・超高齢社会対応した都市機能誘導区域 | 児童館 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

【補充施設について】
 ※1 養護(銀行等の機能を補完する施設である郵便局・ATM)が立地
 ※2 教育施設(小中学校)と公共施設(窓口等)は、都市機能誘導区域とアクセスしやすい周辺の居住誘導区域(住区)などの既存施設を含めて機能を確保(「補充施設」に位置付け)
【特記事項】
 ※3 「都市機能誘導区域」に高次都市機能に係る既存施設が立地する場合は機能維持のための「誘導施設」として位置付け
 ※4 「宇都宮医療圏」における基準病床数や、地域包括ケアシステムの「日常生活圏」と「教育・保育提供区域」における施設確保の考え方と整合を図りながら位置付け
 ※5 テクノポリスセンターの小学校及び岡本駅周辺などの公共施設は「公共施設等総合管理計画」等と整合を図りながら位置付け

4 都市機能に関する誘導施策 (P60)

(1) 誘導施策の考え方

『ネットワーク型コンパクトシティ』の拠点形成を推進していくため、交通利便性の向上や施設用地の確保、事業者への経済的インセンティブ等により、施設立地が促進されるよう誘導施策を行う。

(2) 誘導施策の考え方

1) 都市機能誘導施策

国等が行う施策、国の支援を受けて市が行う施策、市が独自に講じる施策などに分けて整理

■ 国等が行う施策

| 種別 | 誘導施策 |
|-------|------------------------------|
| 財政的支援 | 都市機能誘導区域に誘導するための財政的支援(補助金) |
| 法的整備 | 都市機能誘導区域に誘導するための法的整備(条例) |
| 情報提供 | 都市機能誘導区域に誘導するための情報提供(パンフレット) |

■ 国の支援を受けて市が行う施策

| 種別 | 誘導施策 |
|-------|------------------------------|
| 財政的支援 | 都市機能誘導区域に誘導するための財政的支援(補助金) |
| 法的整備 | 都市機能誘導区域に誘導するための法的整備(条例) |
| 情報提供 | 都市機能誘導区域に誘導するための情報提供(パンフレット) |
| 施設整備 | 都市機能誘導区域に誘導するための施設整備(施設) |
| 人材育成 | 都市機能誘導区域に誘導するための人材育成(研修) |
| その他 | 都市機能誘導区域に誘導するためのその他の施策 |

■ 市が独自に講じる施策

| 種別 | 誘導施策 |
|-------|------------------------------|
| 財政的支援 | 都市機能誘導区域に誘導するための財政的支援(補助金) |
| 法的整備 | 都市機能誘導区域に誘導するための法的整備(条例) |
| 情報提供 | 都市機能誘導区域に誘導するための情報提供(パンフレット) |
| 施設整備 | 都市機能誘導区域に誘導するための施設整備(施設) |
| 人材育成 | 都市機能誘導区域に誘導するための人材育成(研修) |
| その他 | 都市機能誘導区域に誘導するためのその他の施策 |

■ 市街化調整区域の地域拠点等における施策

| 種別 | 誘導施策 |
|-------|-----------------------------------|
| 財政的支援 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するための財政的支援(補助金) |
| 法的整備 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するための法的整備(条例) |
| 情報提供 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するための情報提供(パンフレット) |
| 施設整備 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するための施設整備(施設) |
| 人材育成 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するための人材育成(研修) |
| その他 | 市街化調整区域の地域拠点等に誘導するためのその他の施策 |

■ 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)においては地域拠点等の外の施策

| 種別 | 誘導施策 |
|-------|--|
| 財政的支援 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するための財政的支援(補助金) |
| 法的整備 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するための法的整備(条例) |
| 情報提供 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するための情報提供(パンフレット) |
| 施設整備 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するための施設整備(施設) |
| 人材育成 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するための人材育成(研修) |
| その他 | 都市機能誘導区域外(市街化調整区域)に誘導するためのその他の施策 |

2) 公共交通施策

「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」に位置付けた公共交通の充実施策に取り組み。

(3) 公共施設等マネジメントと連携した施策の推進

公共施設等のマネジメント方針を示した「公共施設等総合管理計画」と連携を図り、誘導施策の推進を図る。

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 (P66)

- 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環境を整備し、地域特性に即し機能や公共交通サービス、地域コミュニティを維持・確保
- 誘導方針**
拠点や、拠点とのアクセス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 (P67)

- 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
- 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
- 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的に検討

※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**】幹となる公共交通（鉄軌道、運行頻度の高いバス路線（1日往復60本以上）の利用圏域一鉄道駅・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

■（参考）「形成ビジョン」における居住誘導エリアのイメージ



3 居住に関する誘導施策 (P70)

- 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

1 計画の評価 (P71)

- 評価の考え方**
計画の推進にあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、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計画を評価し必要に即し計画や施策の見直し
- 評価指標**
都市形成の動きや、施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、計画や施策の見直し等に資するため、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の区分ごとに評価指標を設定

※目標値の設定

計画の目標年次である概ね20年先（2037年（平成49年））と「形成ビジョン」が見通す2050年（平成62年）を見据えた値を設定。また、概ね10年先（2027年（平成39年））に中間値を設定

1 都市機能誘導に関する評価

都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積や、地価水準の維持・確保により、都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、評価指標と目標値を設定

■ 都市機能誘導に関する評価指標

| 評価指標 | 基準値 | H39 | H49 | H52 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| 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）(H28) | 38.0% | 37.2% | 38.4% | 40.0% |
| 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）(H26) | 19.7% | — | — | — |
| 地価変動率（市内平均との比較） | — | — | — | — |

2 居住誘導に関する評価

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・確保により、都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、評価指標と目標値を設定

■ 居住誘導に関する評価指標

| 評価指標 | 基準値 | H39 | H49 | H52 |
|-------------------------------|--------------|-------|-------|-------|
| 都市機能誘導区域の人口割合（総人口に占める割合）(H28) | 17.7% | 18.5% | 20.0% | 21.4% |
| 居住誘導区域の人口割合（総人口に占める割合） | — | — | — | — |
| 高次都市機能誘導区域の人口密度 | 66人/ha (H28) | — | — | — |
| 空き家率（市平均と居住誘導区域の比較） | — | — | — | — |
| 地価変動率（市内平均との比較） | — | — | — | — |

3 公共交通に関する評価

機能誘導等と連携しながら、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積、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、評価指標と目標値を設定

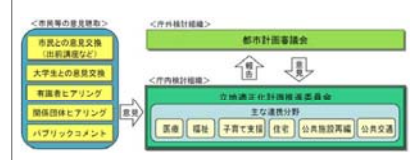
■ 公共交通に関する評価指標

| 評価指標 | 基準値 | H39 | H49 | H52 |
|--------------------------------|----------------|-----|-----|-----|
| 交通分担率における公共交通の割合 (H26) | 4.6% | — | — | — |
| 年間公共交通利用者数 | 32,324千人 (H27) | — | — | — |
| 【参考】芳賀・宇都宮東部地域（公共交通網形成計画）(H25) | 15,570千人 (H25) | — | — | — |
| 公共交通夜間人口カバー率（市街化区域）(H20) | 75% | — | — | — |

2 計画の推進に向けて (P76)

- 計画の推進体制**
計画の推進体制を整備するため、関連部門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、計画や施策の進捗状況の評価や、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等を検討。評価結果等について「都市計画審議会」等の意見を踏まえ、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。本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

■ 推進体制のイメージ



(2) 各主体に求められる取組

『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成には、行政だけでなく、市民や事業者などの多様な取組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

■ 『ネットワーク型コンパクトシティ』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 ・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 | ・効率的なサービス提供や持続性確保等の観点から、施設の移転や建築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 | ・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じ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 ・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） ・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、高齢者等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 |