

**第3次宇都宮市都市計画マスタープラン  
(案)**

**2019(平成31)年2月**

**宇都宮市**



# 目 次

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 序章 計画の策定にあたって               | 1  |
| 1 計画策定の趣旨・目的等               | 3  |
| (1) 策定の趣旨・目的                | 3  |
| (2) 計画の役割                   | 3  |
| (3) 計画の位置付け                 | 4  |
| (4) 目標年次                    | 4  |
| (5) 計画の範囲                   | 5  |
| (6) 計画の構成                   | 5  |
| 2 宇都宮市を取り巻く時代潮流の変化と展望       | 6  |
| (1) 少子・超高齢社会の進行, 人口減少局面への突入 | 6  |
| (2) 新技術の発展など地域経済等を取り巻く状況の変化 | 7  |
| (3) 安全・安心への意識の高まり           | 8  |
| (4) 環境・エネルギーへの意識の高まり        | 9  |
| (5) 土地利用と交通の利用状況の変化         | 10 |
| 3 宇都宮市の現況・動向・特性             | 11 |
| (1) 地勢                      | 11 |
| (2) 沿革                      | 12 |
| (3) 都市計画の現状                 | 13 |
| (4) 広域的役割                   | 14 |
| (5) 人口・世帯                   | 15 |
| (6) 財政等                     | 17 |
| (7) 産業                      | 19 |
| (8) 市街地等                    | 22 |
| (9) 交通                      | 28 |
| (10) 都市基盤                   | 31 |
| (11) 市民意識                   | 34 |
| 4 今後の社会経済の見通し(計画フレーム)       | 37 |
| (1) 人口の見通し                  | 37 |
| (2) 経済の見通し                  | 38 |
| (3) 土地利用の見通し                | 39 |
| 5 都市づくりの課題                  | 41 |
| 第1章 全体構想                    | 43 |
| 1 都市づくりの理念                  | 45 |
| 2 都市づくりの目標                  | 46 |
| 3 将来都市構造                    | 48 |
| (1) ネットワーク型コンパクトシティの基本的な考え方 | 48 |
| 1) 拠点の配置                    | 48 |
| 2) 市街地密度                    | 49 |
| 3) 市街地・拠点間のネットワーク化          | 50 |

|                       |    |
|-----------------------|----|
| (2) 拠点と形成方向           | 51 |
| 1) 都市拠点               | 51 |
| 2) 地域拠点               | 51 |
| 3) 産業拠点               | 52 |
| 4) 観光拠点               | 52 |
| 5) 交通結節点周辺            | 52 |
| (3) 都市軸と形成方向          | 53 |
| 1) 広域連携交流軸            | 53 |
| 2) 地域連携交流軸            | 53 |
| 3) 産業軸                | 53 |
| (4) 環境軸と形成方向          | 53 |
| 1) みどりの軸              | 53 |
| 2) 清流軸                | 53 |
| (5) ゾーンと形成方向          | 54 |
| 1) 市街地ゾーン             | 54 |
| 2) 田園ゾーン              | 54 |
| 3) 森林ゾーン              | 54 |
| 4 土地利用の方針             | 56 |
| (1) 基本理念              | 56 |
| (2) 基本方針              | 56 |
| (3) 土地利用区分と配置及び形成方針   | 57 |
| 1) 商業系土地利用            | 57 |
| 2) 住宅系土地利用            | 58 |
| 3) 産業系土地利用            | 59 |
| 4) 農業・自然系土地利用         | 60 |
| 5 都市整備の方針             | 63 |
| (1) 交通体系の整備方針         | 63 |
| (2) 緑のネットワークの方針       | 68 |
| (3) 下水道・河川の整備方針       | 71 |
| (4) その他の都市施設の整備方針     | 71 |
| (5) 市街地整備の方針          | 72 |
| (6) 住宅政策の方針           | 73 |
| (7) 「都市のスポンジ化」への対応の方針 | 74 |
| (8) 都市景観形成の方針         | 75 |
| (9) 災害に強いまちづくりの方針     | 77 |
| (10) 環境負荷の少ないまちづくりの方針 | 78 |
| (11) 福祉のまちづくりの方針      | 79 |
| <br>                  |    |
| 第2章 地域別構想             | 81 |
| 1 地域別構想の目的等           | 83 |
| (1) 地域別構想の目的          | 83 |
| (2) 地域別の現況            | 84 |

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| <b>2 地域別構想</b>                    | 85  |
| <b>北西部地域</b>                      | 85  |
| (1) 現状と課題                         | 86  |
| (2) 地域整備の将来イメージ                   | 86  |
| (3) 地域整備の主要方針                     | 87  |
| (4) 分野別の地域整備方針                    | 88  |
| <b>北東部地域</b>                      | 91  |
| (1) 現状と課題                         | 92  |
| (2) 地域整備の将来イメージ                   | 92  |
| (3) 地域整備の主要方針                     | 93  |
| (4) 分野別の地域整備方針                    | 94  |
| <b>中央地域</b>                       | 97  |
| (1) 現状と課題                         | 98  |
| (2) 地域整備の将来イメージ                   | 98  |
| (3) 地域整備の主要方針                     | 99  |
| (4) 分野別の地域整備方針                    | 100 |
| <b>東部地域</b>                       | 105 |
| (1) 現状と課題                         | 106 |
| (2) 地域整備の将来イメージ                   | 106 |
| (3) 地域整備の主要方針                     | 107 |
| (4) 分野別の地域整備方針                    | 108 |
| <b>南部地域</b>                       | 111 |
| (1) 現状と課題                         | 112 |
| (2) 地域整備の将来イメージ                   | 112 |
| (3) 地域整備の主要方針                     | 113 |
| (4) 分野別の地域整備方針                    | 114 |
| <br>                              |     |
| <b>第3章 計画の実現に向けて</b>              | 117 |
| <b>1 まちづくりの基本的な進め方</b>            | 119 |
| (1) 市民参画によるまちづくり                  | 119 |
| (2) 分野間連携の推進と関係機関等との連携・調整         | 119 |
| <b>2 都市計画マスタープランの進行管理等</b>        | 120 |
| (1) 計画の進行管理と見直し                   | 120 |
| (2) ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた評価      | 120 |
| <b>3 ネットワーク型コンパクトシティの推進方策</b>     | 122 |
| (1) 都市計画における諸制度の積極的な活用            | 122 |
| (2) 骨格的な都市施設整備等の推進                | 122 |
| (3) 居住や都市機能誘導と総合的な交通ネットワーク等の連携・推進 | 122 |



# 序章 計画の策定にあたって





# 1 計画策定の趣旨・目的等

## (1) 策定の主旨・目的

本市においては、人口減少や超高齢社会を見据えた『ネットワーク型コンパクトシティ（以下「NCC」という。）』を都市空間形成の理念に掲げ、中心部や地域拠点等に市民生活を支える様々なまちの機能が充実した拠点を形成し、その利便性が共有できるよう、拠点間や拠点とその周辺が公共交通などのネットワークで結ばれた便利で暮らしやすく持続可能なまちの実現を目指しています。

「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」は、その実現に向けた本市都市計画の基本方針として、2010（平成22）年に策定した「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」から約10年が経過する中、少子・超高齢社会の進行や人口減少局面への突入等の社会経済環境の変化、宇都宮と上河内の2つの都市計画区域の統合、NCC具体化に向けた「宇都宮市立地適正化計画」の策定、東西基幹公共交通であるLR TのJR宇都宮駅東側着工と駅西側への導入に向けた検討等の本市まちづくりの進展などに的確に対応しながら、都市計画制度を活用した土地利用や都市整備等のまちづくりを総合的かつ一体的に進めていくため、策定するものです。

## (2) 計画の役割

都市計画マスタープランは、市町村が主体となって市民の意見を反映させながら定める、「都市計画に関する基本的な方針」であり、次のような役割があります。

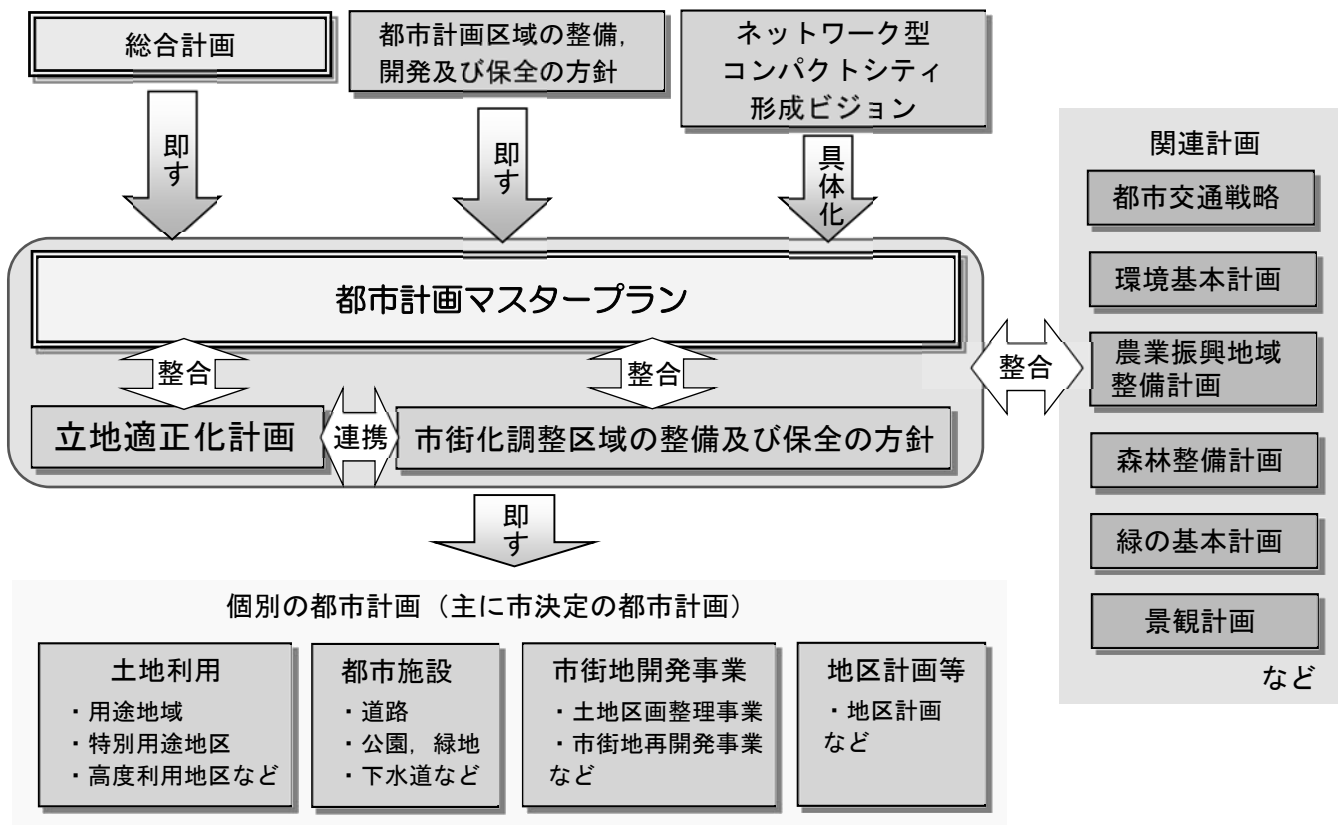
都市全体と地域別の将来像や都市づくりの目標、整備の方向性などを示し、市民や事業者との共有や理解促進を図ります。 【将来像の明示・市民理解の促進】

都市の将来像（NCC）を具現化していくため、本市の今後の都市計画策定に関する方向性や根拠を示します。 【市が定める都市計画の方針】

土地利用や都市施設、市街地整備などそれぞれの都市計画の相互関係を調整し、都市づくりを総合的かつ一体的に進めます。 【都市計画の総合性・一体性確保】

### (3) 計画の位置付け

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、本市のまちづくりの指針である「第 6 次宇都宮市総合計画」と栃木県が広域的な視点から定める「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即しながら、本市における都市計画の基本方針を定めるものです。



### (4) 目標年次

「第 3 次宇都宮市都市計画マスタープラン」は、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「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」が見通す 2050 年を見据えた計画とします。

## (5) 計画の範囲

「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」は、宇都宮市全域を計画の対象範囲とします。

## (6) 計画の構成

都市計画マスタープランの内容は、都市全体を見渡した観点から、まちづくりの方向性を定める「全体構想」と、地域に即して、より具体的なまちづくりの方向性を定める「地域別構想」を基本として構成します。

### 序章 計画の策定にあたって

#### 1 計画策定の趣旨・目的等

- (1) 策定の趣旨・目的
- (2) 計画の役割
- (3) 計画の位置付け
- (4) 目標年次
- (5) 計画の範囲
- (6) 計画の構成

#### 2 宇都宮市を取り巻く時代潮流の変化と展望

#### 3 宇都宮市の現況・動向・特性

- (1) 地勢
- (2) 沿革
- (3) 都市計画の現状
- (4) 広域的役割
- (5) 人口・世帯
- (6) 財政等
- (7) 産業
- (8) 市街地等
- (9) 交通
- (10) 都市基盤
- (11) 市民意識

#### 4 今後の社会経済の見通し（計画フレーム）

#### 5 都市づくりの課題

### 第1章 全体構想

#### 1 都市づくりの理念

#### 2 都市づくりの目標

#### 3 将来都市構造

#### 4 土地利用の方針

- (1) 基本理念
- (2) 基本方針
- (3) 土地利用区分と配置及び形成方針

#### 5 都市整備の方針

- (1) 交通体系の整備方針
- (2) 緑のネットワークの方針
- (3) 下水道・河川の整備方針
- (4) その他の都市施設の整備方針
- (5) 市街地整備の方針
- (6) 住宅政策の方針
- (7) 「都市のスポンジ化」への対応の方針
- (8) 都市景観形成の方針
- (9) 災害に強いまちづくりの方針
- (10) 環境負荷の少ないまちづくりの方針
- (11) 福祉のまちづくりの方針

### 第2章 地域別構想

- (1) 現状と課題
- (2) 地域整備の将来イメージ
- (3) 地域整備の主要方針
- (4) 分野別の地域整備方針

### 第3章 計画の実現に向けて

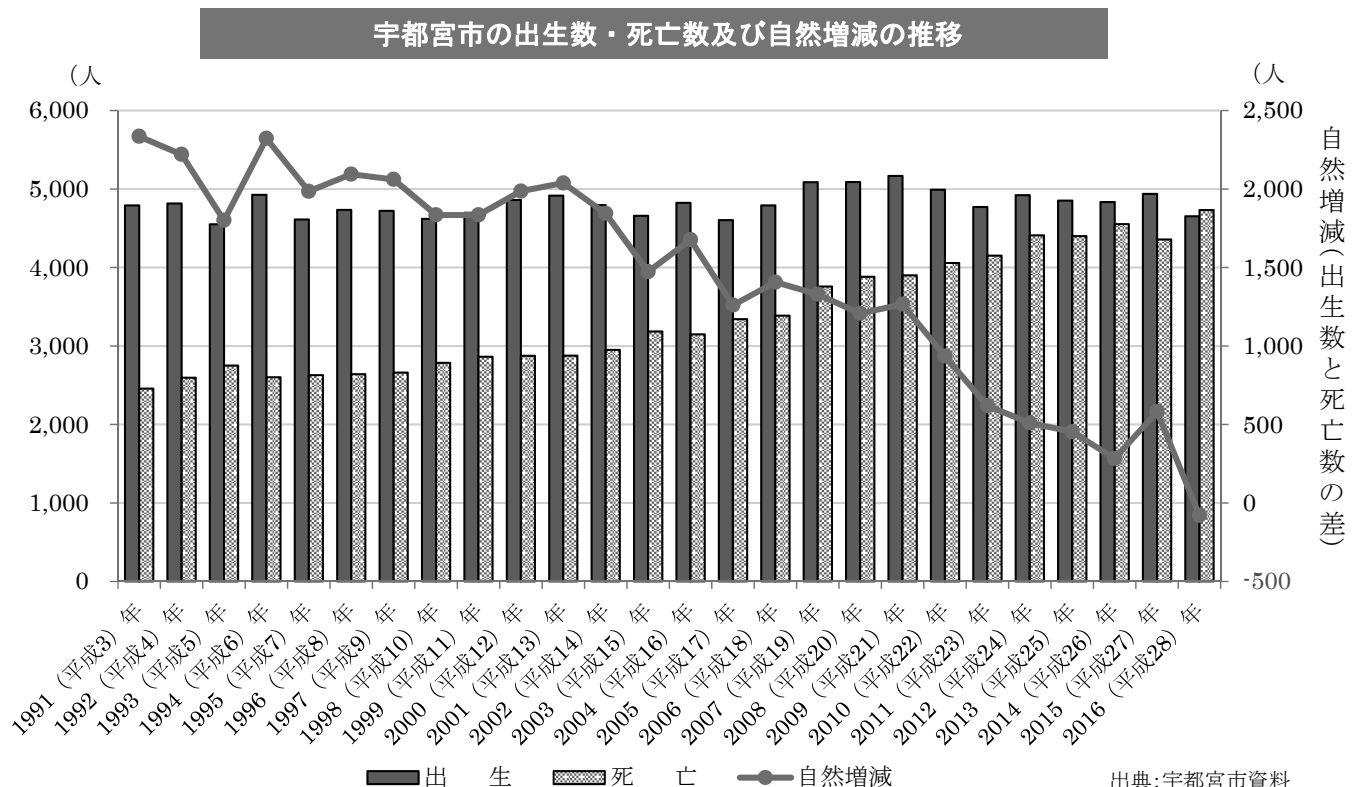
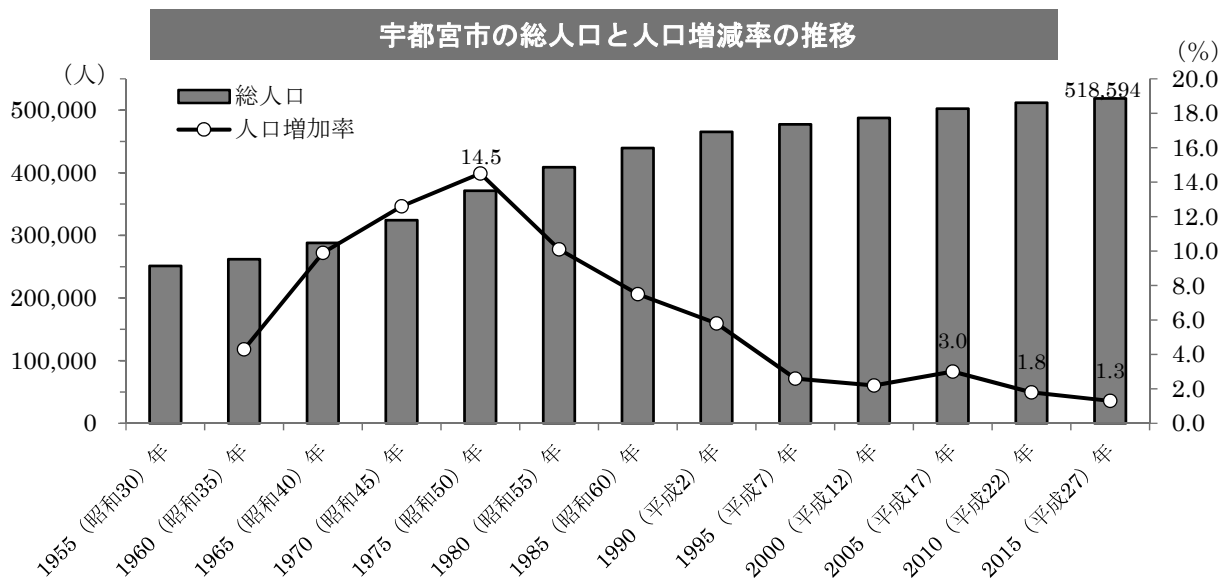
- (1) まちづくりの基本的な進め方
- (2) 都市計画マスタープランの進行管理等
- (3) ネットワーク型コンパクトシティの推進方策

## 2 宇都宮市を取り巻く時代潮流の変化と展望

### (1) 少子・超高齢社会の進行、人口減少局面への突入

我が国の総人口は、出生数が長期にわたり減少傾向にあることや死亡者数の増加等を背景に、本格的な人口減少局面に入っています。

また、本市の総人口は、過去 50 年間増加を続けていますが、既に死亡数が出生数を上回る自然減の状態となっており、将来人口推計では、2018（平成 30）年の約 52 万人をピークに減少に転じると見込まれています。



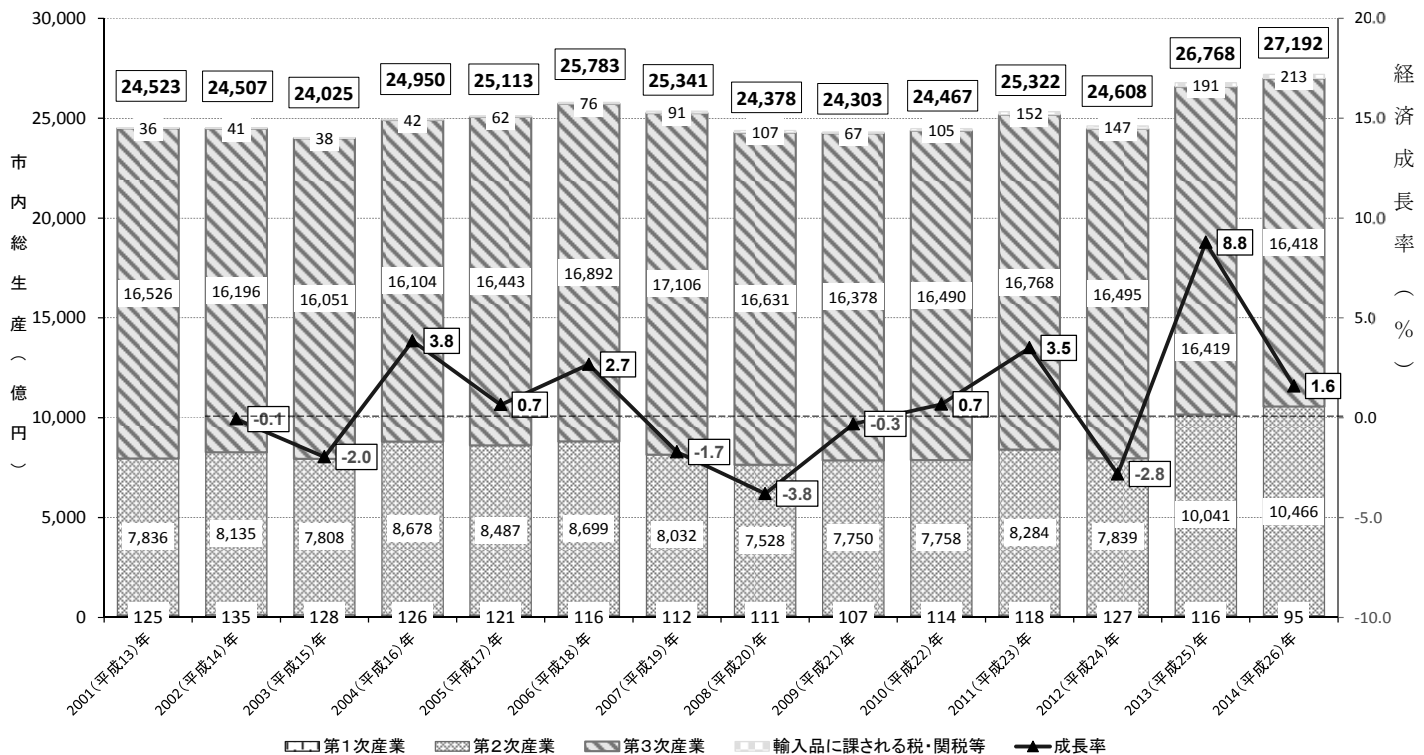
## (2) 新技術の発展など地域経済等を取り巻く状況の変化

近年、IoTやAI、ロボット、ビッグデータなど、社会のあり方や人々のライフスタイルなどに大きな変化をもたらす新たな技術の開発が進んできており、我が国でも、これらの先端技術を産業や社会生活の様々な場面で活用する取組が進められています。

そのような中、我が国の産業構造は、それらの新技術の発展等に加えて、経済のグローバル化による国際競争の激化や、製造業の海外生産比率の高まり、事業所の再編・統合等により、大きく変化しています。

本市の市内総生産と経済成長率の推移を見ると、リーマンショックや東日本大震災などの影響により、増減がありますが、概ね横ばいで推移しています。市内総生産の構成を見ると、全国平均に比べ第2次産業の割合が高く、2014（平成26）年の第2次産業と第3次産業の割合は、おおよそ4対6となっています。

宇都宮市の市内総生産と経済成長率の推移



出典：市町村民経済計算（栃木県）

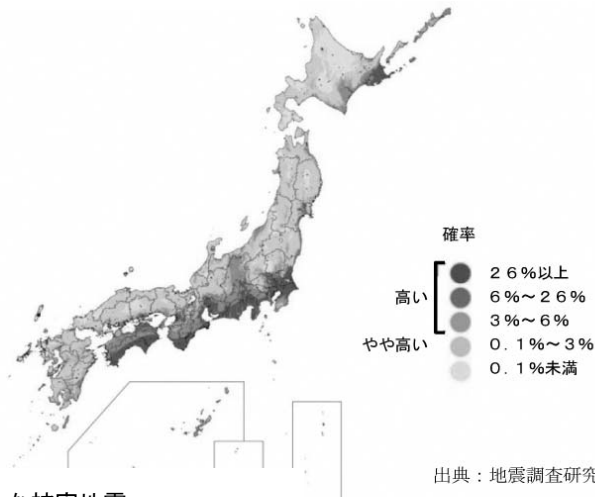
### (3) 安全・安心への意識の高まり

2011（平成23）年3月に発生した東日本大震災は、本市にも甚大な被害をもたらし、また、局所的な豪雨や火山災害など、近年頻発・激甚化する自然災害などを背景に、市民の安全・安心意識が高まっており、暮らしの安全・安心を確保する取組についても今後、重要性が増していくことが想定されます。

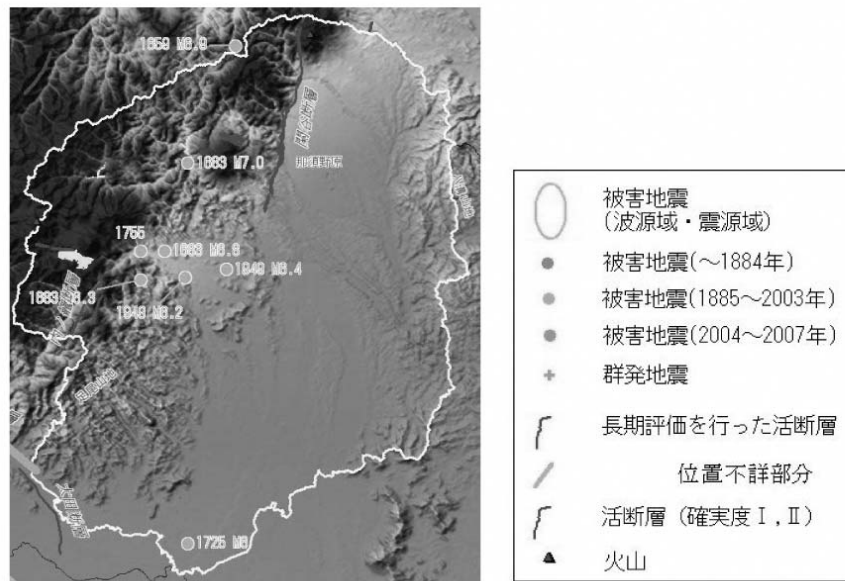
このような中、国においては、今後30年間に約70%の確率で発生するとされている「東海・東南海・南海地震」や、「首都直下地震」により大きな被害が生じることが想定されていることから、国土強靱化に向けた取組が推進されています。

また、高齢者の単身世帯が増加していくことが見込まれ、地域コミュニティにおける防災や防犯力の向上など、地域の支え合いの必要性が一層高まっていくことが想定されます。

#### ■今後30年間の震度6弱以上の地震の発生確率



#### ■栃木県とその周辺の名な被害地震

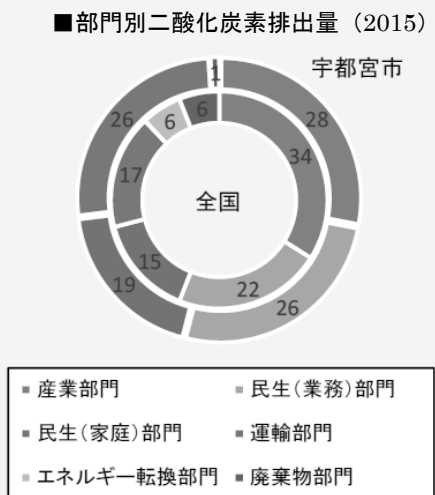
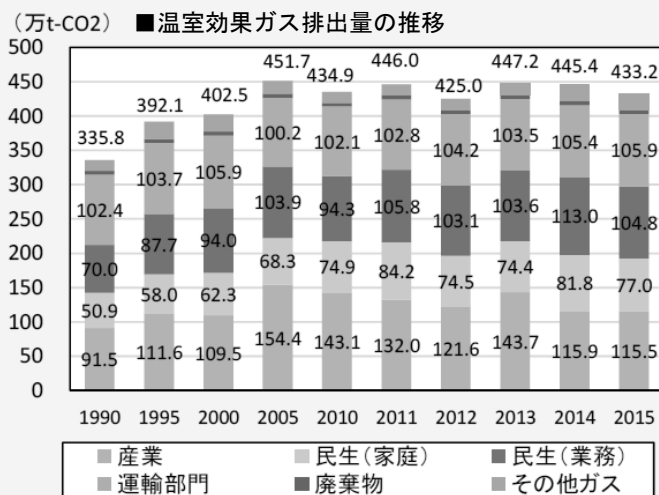
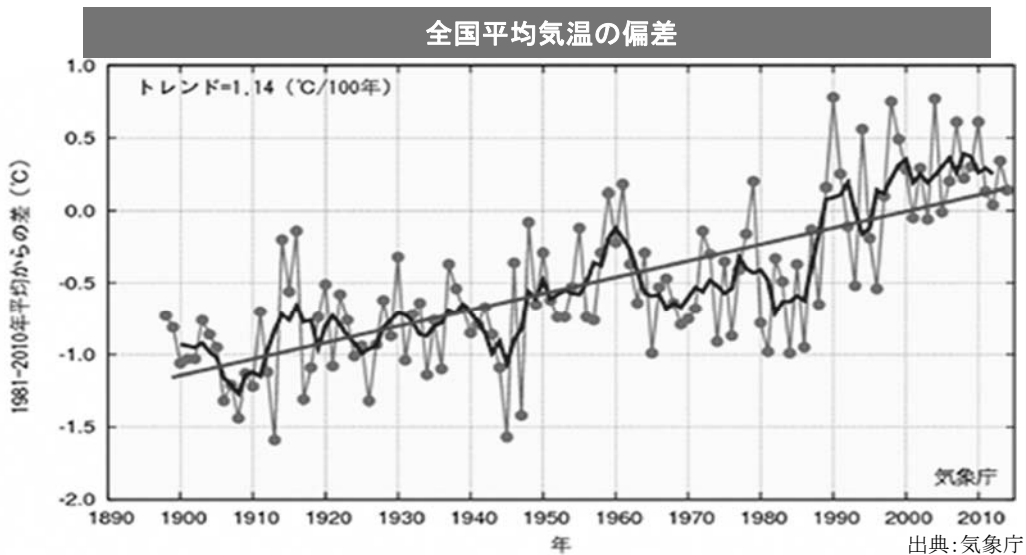


#### (4) 環境・エネルギーへの意識の高まり

全国の平均気温の動きを見ると、100年間で約1度上昇していますが、本市では、都市化の影響もあり、2度以上上昇しています。地球温暖化について、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の第5次評価報告書では、「疑う余地がなく」としており、気候変動を抑制するためには、「温室効果ガスの排出を大幅かつ持続的に削減する必要があります」としています。

このような中、宇都宮市域における温室効果ガス総排出量は、2005(平成13)年度をピークに近年はほぼ横ばいで推移しており、2015(平成27)年度の総排出量は433.2万t-CO2であり、2014(平成26)年度と比べ2.7%(12.2万t-CO2)減少しています。本市の部門別構成比をみると、2015(平成27)年度では、産業部門が最も高い割合を占め、次いで、運輸部門となっており、運輸部門の割合が全国と比べて約10%高くなっています。

東日本大震災の発生により、電力供給の不安定さが全国的に大きな問題となって以降、停電を伴う災害時等においても電気を使用することができ、発電の際に温室効果ガスを排出しない太陽光発電などの再生可能エネルギーや自立分散型エネルギーに注目が集まっています。



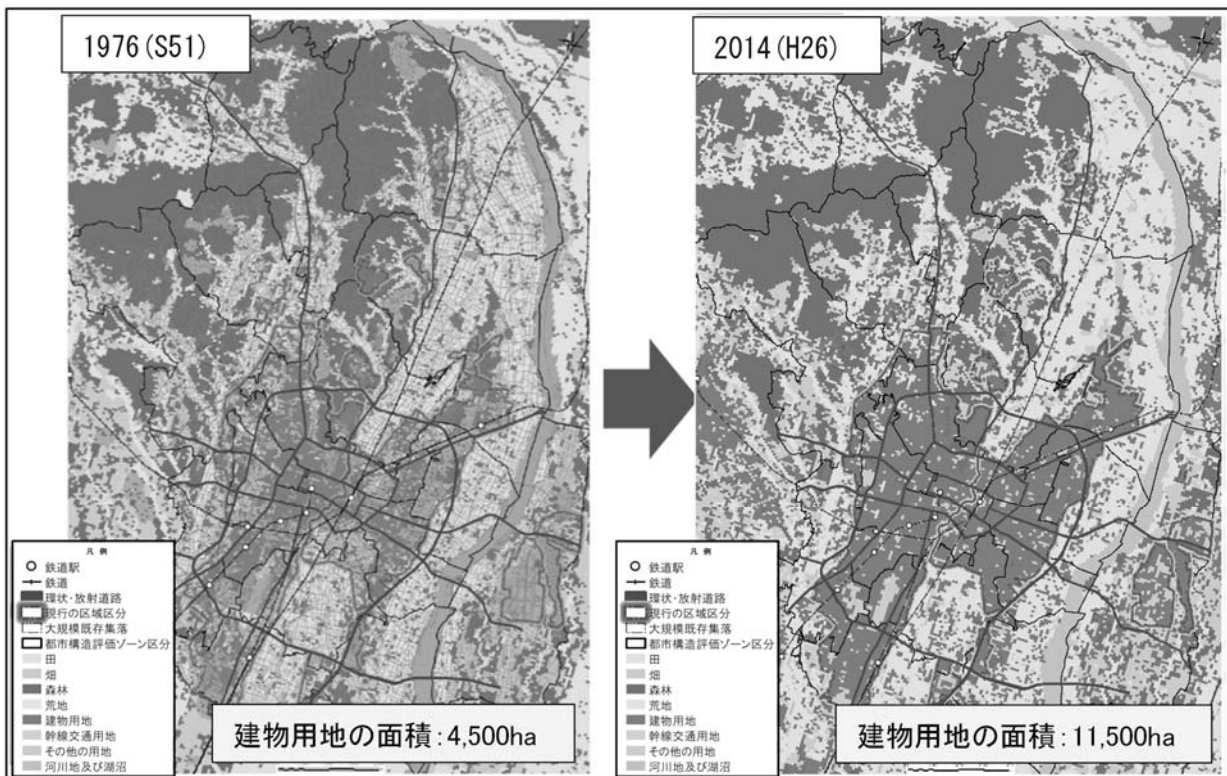
出典:宇都宮市資料

### (5) 土地利用と交通の利用状況の変化

本市の土地利用の状況を見ると、人口増加やモータリゼーションの進展に伴い、市街地は1976（昭和51）年から2014（平成26）年の約40年間で4,500haから11,500haへと約2.5倍に拡大し、都市機能が郊外へ分散して立地している一方で、農地や緑地、森林は約6,000ha減少しています。

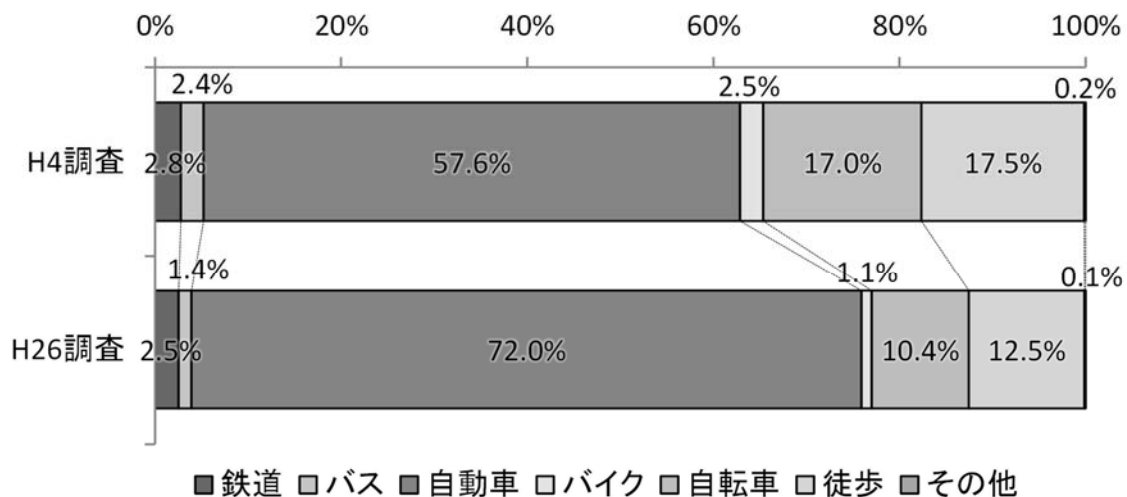
また、本市の代表交通手段分担率を見ると、1992（平成4）年から2014（平成26）年にかけて、自動車の割合が57.6%から72%まで増加している一方で、その他の交通手段の割合は減少しており、自動車への依存が強くなっています。

#### 宇都宮市の建物用地と農地・緑地分布の推移



出典: 国土数値情報

#### 宇都宮市の代表交通手段分担率の推移



出典: 宇都宮都市圏パーソントリップ調査



### 3 宇都宮市の現況・動向・特性

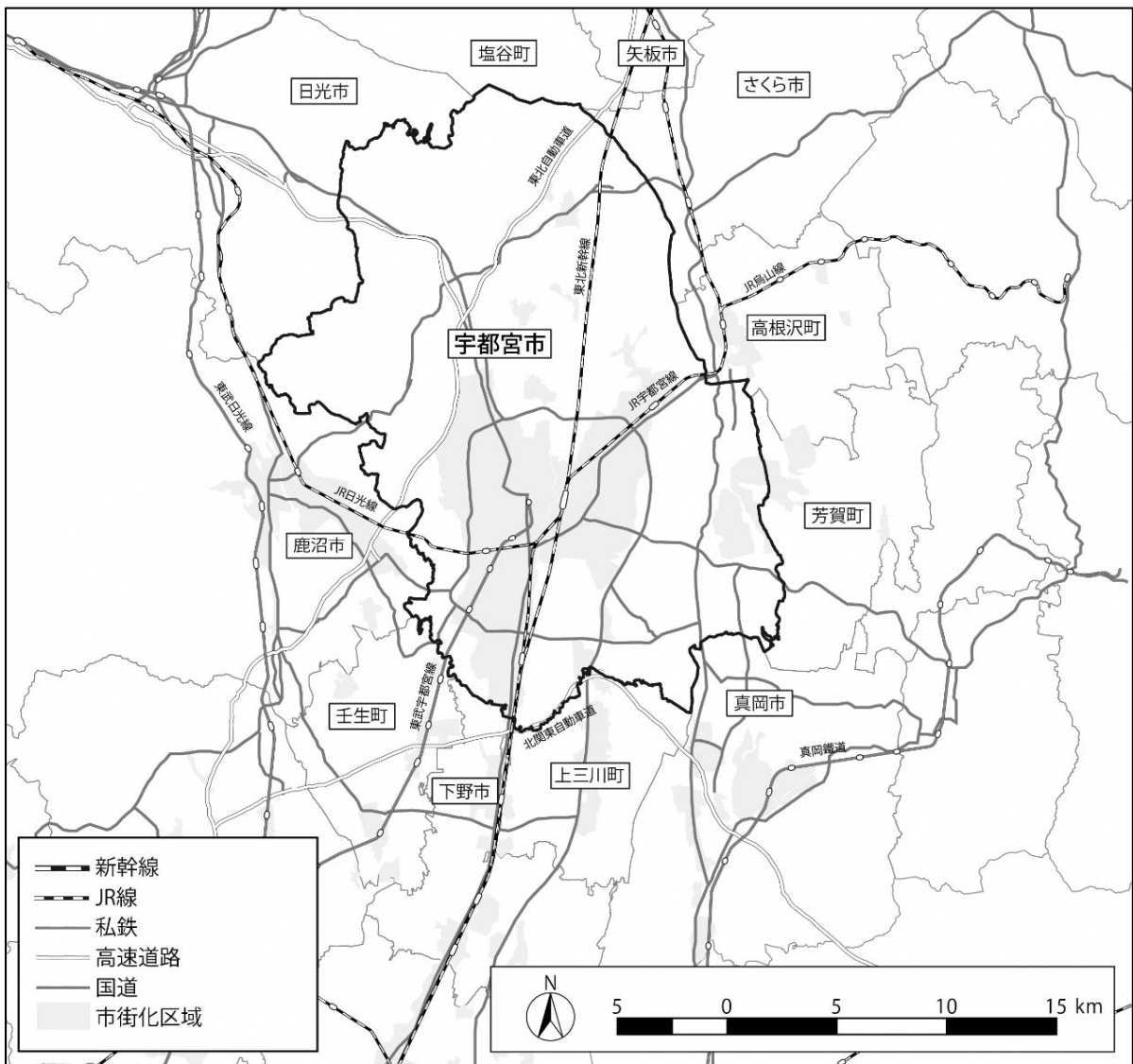
#### (1) 地勢

本市は、首都東京から北に約100km、栃木県のほぼ中央に位置し、面積は416.85k㎡、県土の約6.5%を占めています。

広大で肥沃な関東平野のほぼ北端に位置し、高台からは南に関東平野の地平線、晴れた日には富士山の雄姿を、また、北西には日光連山を望むことができます。また、市域の北部には丘陵地帯が連なり、北部から東部にかけては鬼怒川が貫流し、中央には田川が流れるなど、豊かで美しい自然に恵まれています。

交通体系は、南北方向に東北新幹線、東北自動車道、国道4号が通り、東西方向に北関東自動車道が通るなど、主要な交通が交差する要衝にあります。また、50万都市としての機能が集積しており、北関東の中核都市として発展し続けています。

#### ■位置・地勢



## (2) 沿革

本市は、明治 29 年、市域面積 17.99k m<sup>2</sup>で市制を施行した後、隣接町村の編入を行い、北関東の中核都市として発展してきました。

2007（平成 19）年 3 月には、近年の分権型社会にふさわしい自治体への再編の動きを背景に、日常生活面などで一体性が強かった旧上河内町、旧河内町と合併し、現在の市域となりました。

| 年月日                   | 事由                              | 市域面積<br>(k m <sup>2</sup> ) |
|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| 明治 29 年 4 月 1 日(1896) | 市制施行                            | 17.990                      |
| 昭和 9 年 1 月 1 日(1934)  | 姿川村の一部を編入                       | 18.466                      |
| 14 年 4 月 1 日(1939)    | 城山村の一部を編入                       | 19.345                      |
| 17 年 7 月 1 日(1942)    | 平石村の一部を編入                       | 20.185                      |
| 24 年 4 月 1 日(1949)    | 豊郷村の一部, 横川村の一部を編入               | 21.300                      |
| 26 年 6 月 1 日(1951)    | 平石村の一部, 豊郷村の一部を編入               | 22.360                      |
| 27 年 4 月 1 日(1952)    | 横川村の一部, 姿川村の一部を編入               | 24.699                      |
| 27 年 6 月 1 日(1952)    | 国本村の一部を編入                       | 31.066                      |
| 28 年 6 月 1 日(1953)    | 豊郷村の一部を編入                       | 31.187                      |
| 29 年 8 月 1 日(1954)    | 平石村を編入                          | 57.347                      |
| 29 年 8 月 10 日(1954)   | 清原村を編入                          | 99.127                      |
| 29 年 9 月 25 日(1954)   | 横川村を編入                          | 120.197                     |
| 29 年 10 月 1 日(1954)   | 瑞穂野村を編入                         | 140.197                     |
| 29 年 11 月 1 日(1954)   | 城山村, 豊郷村, 国本村, 富屋村, 及び篠井村の一部を編入 | 271.557                     |
| 30 年 4 月 1 日(1955)    | 雀宮町, 姿川村を編入                     | 312.857                     |
| 32 年 4 月 1 日(1957)    | 古賀志町の一部を鹿沼市へ編入                  | 312.530                     |
| 平成元年 11 月 10 日(1989)  | 建設省国土地理院による改訂                   | 312.16                      |
| 19 年 3 月 31 日(2007)   | 上河内町, 河内町を編入                    | 416.84                      |
| 27 年 3 月 6 日(2015)    | 改訂(平成 26 年全国都道府県市区町村別面積調)       | 416.85                      |



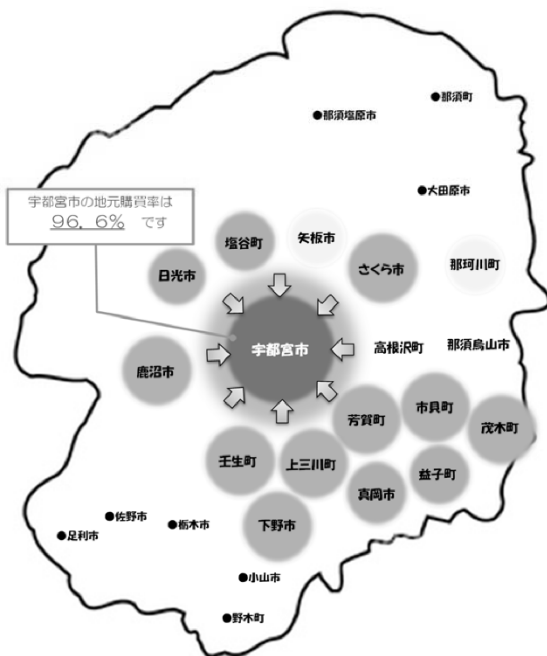
## (4) 広域的役割

本市は、歴史的・地理的条件により、古くから交通の要衝として発展してきており、現在は、北関東の中核都市として、経済・情報・教育・文化・医療福祉・行政など様々な都市機能が集積しています。都市圏の定義の一つである都市雇用圏※で見ると、宇都宮都市圏は15市町にまたがり、圏域の人口は112万人となり、単独の中核市の都市圏では最大の人口規模を有しており、本市の市域を越えた広域的な経済や生活、交流などの拠点として、圏域の発展をリードする役割を担っています。

また、国の「国土形成計画」における、東京圏から東北・北海道方面に向かう国土の新たな発展軸（北東国土軸）と、「首都圏広域地方計画」における、「北関東新産業東西軸」の結節点に位置しています。

※都市雇用圏：中心市を設定した上で、その都市に通勤する人が一定割合（10%以上）いる周辺市町村を合わせて都市圏と定義します。

### 【 宇都宮市の商圈 】



#### 宇都宮市における 各市町別吸収率

第1次商圈(30%以上)

単位 (%)

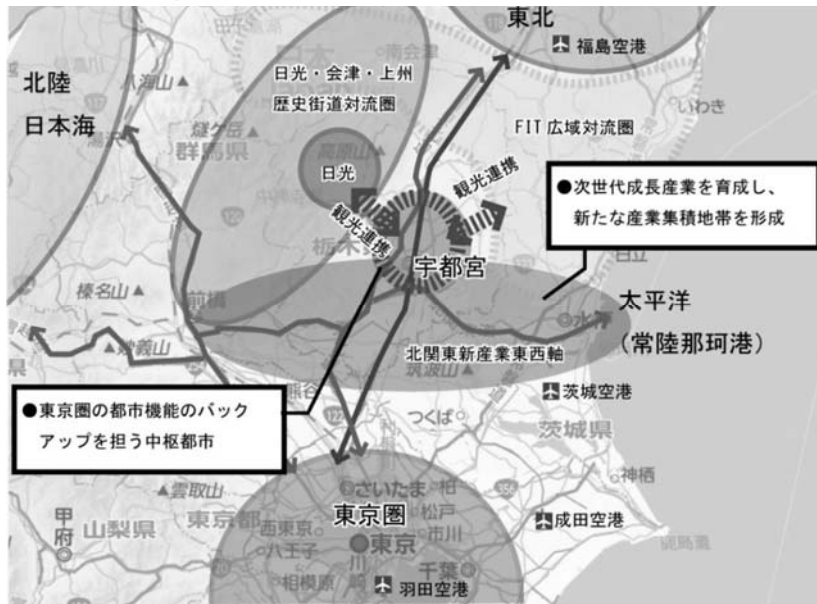
|       |      |
|-------|------|
| 上三川町  | 66.2 |
| 芳賀町   | 59.7 |
| 市貝町   | 50.1 |
| 高根沢町  | 49.4 |
| 壬生町   | 38.1 |
| 那須烏山市 | 36.1 |
| 下野市   | 32.6 |
| 茂木町   | 31.5 |
| 鹿沼市   | 31.2 |
| さくら市  | 30.2 |

第2次商圈(20~30%未満)

|     |      |
|-----|------|
| 塩谷町 | 29.3 |
| 真岡市 | 27.8 |
| 益子町 | 27.7 |
| 日光市 | 23.2 |

第3次商圈(10~20%未満)

|      |      |
|------|------|
| 那珂川町 | 18.4 |
| 矢板市  | 16.4 |



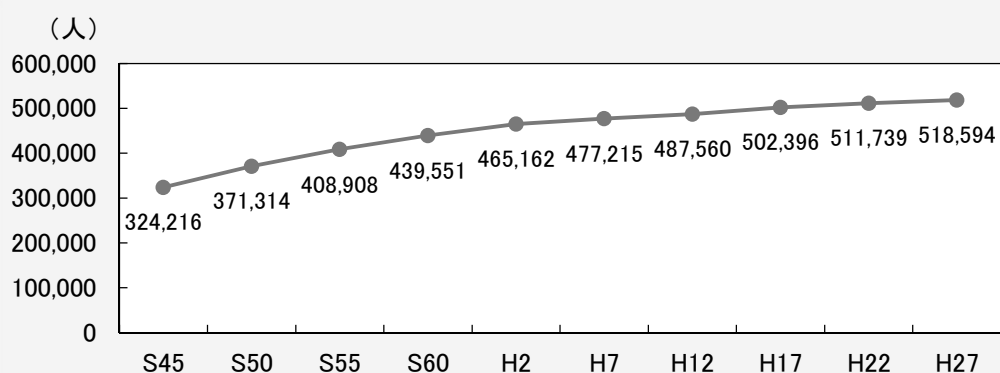
## (5) 人口・世帯

### 1) 人口

本市の人口は、1970（昭和45）年の約32万4千人から2015（平成27）年には約51万9千人に増加しており、過去10年間では増加を続けています。

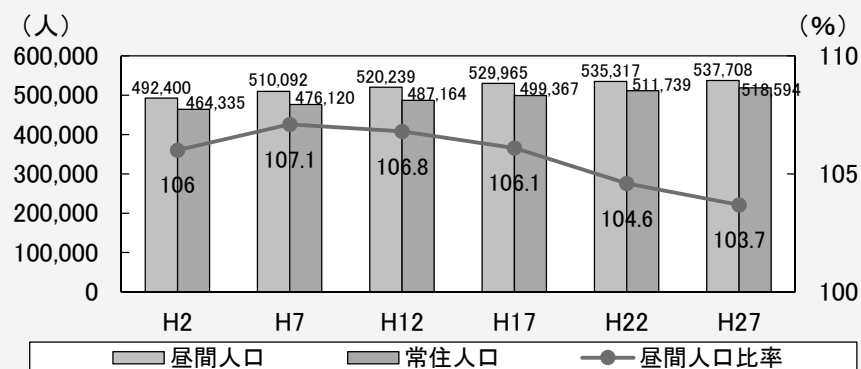
また、昼間人口は、増加を続けており、2015（平成27）では約54万人になりましたが、昼夜間人口比率は減少傾向にあります。

#### ■人口の推移



注) データは、旧上河内町、旧河内町を含む  
出典: 国勢調査

#### ■昼夜間人口の推移

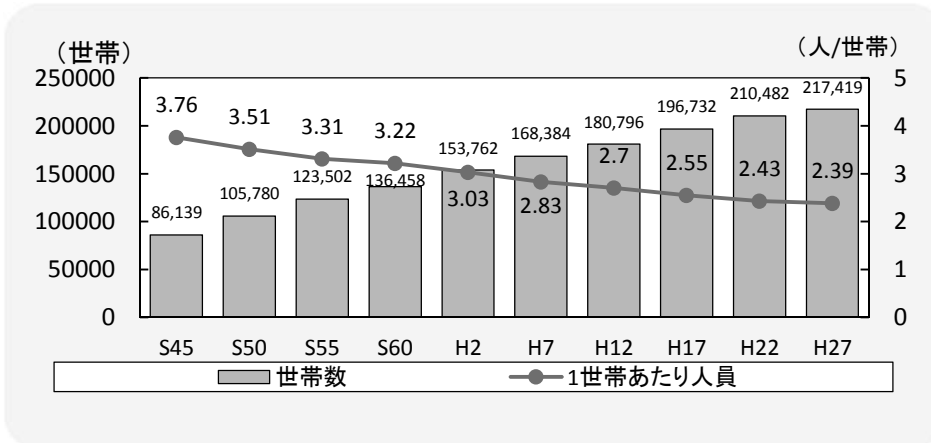


注) データは、旧上河内町、旧河内町を含む  
出典: 国勢調査

## 2) 世帯

世帯数は、人口増加や核家族化の進行などにより、1970（昭和45）の約8万6千世帯から、2015（平成27）には、約21万7千世帯へと増加しています。一世帯当たりの人員は、1970（昭和45）の3.76人/世帯から、2015（平成27）の2.39人/世帯に減少しています。

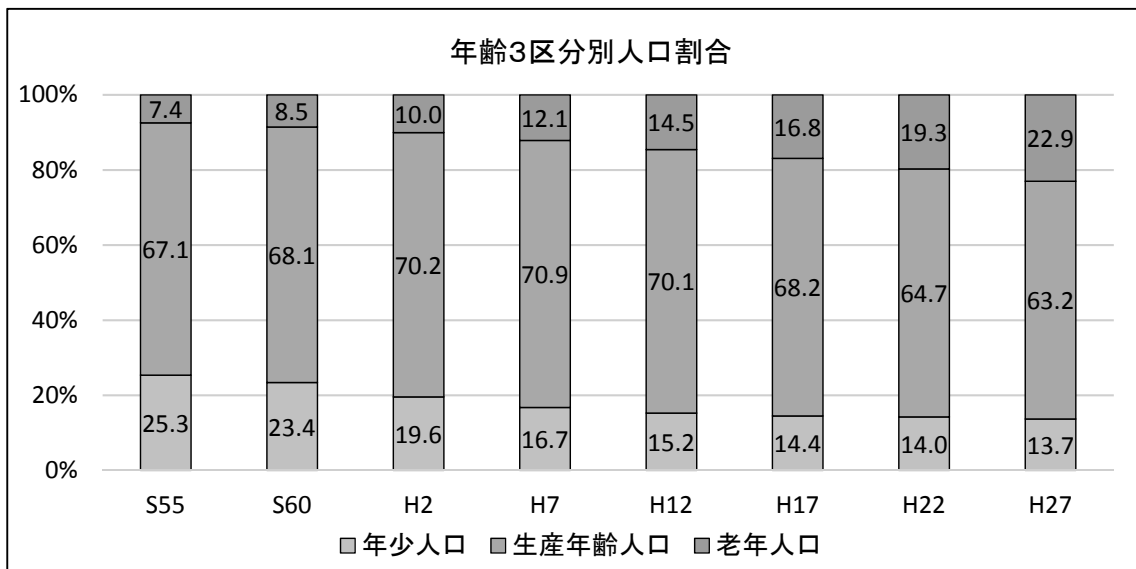
### ■宇都宮市の世帯及び1世帯当たり人員の推移



注) データは、旧上河内町、旧河内町を含む  
出典: 国勢調査

## 3) 人口構成

人口構成は、65歳以上の高齢者の割合は一貫して増加を続け、2015（平成27）年では約23%となっています。一方で、年少人口の割合は減少を続け、同年で約14%となっています。



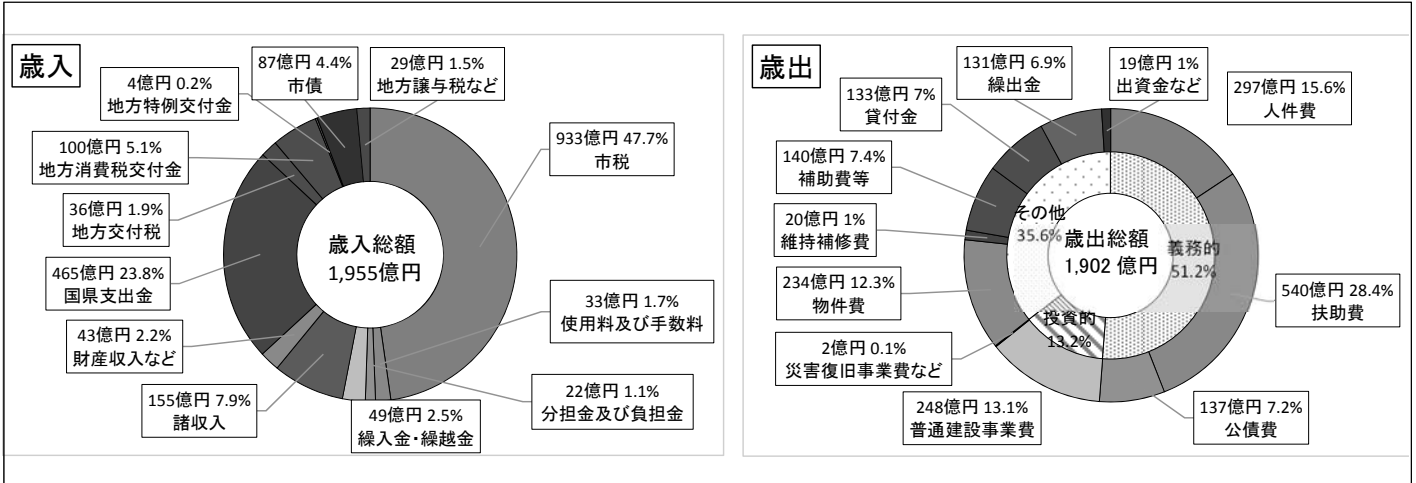
注) データは、旧上河内町、旧河内町を含む  
出典: 国勢調査

## (6) 財政等

### 1) 財政の状況

本市の財政は、少子・高齢化の進行に伴い扶助費などの義務的経費が増加傾向にあり、2017（平成29）年度には、歳出総額の約半分を占めています。

■ 一般会計の歳入と歳出（H29 決算）

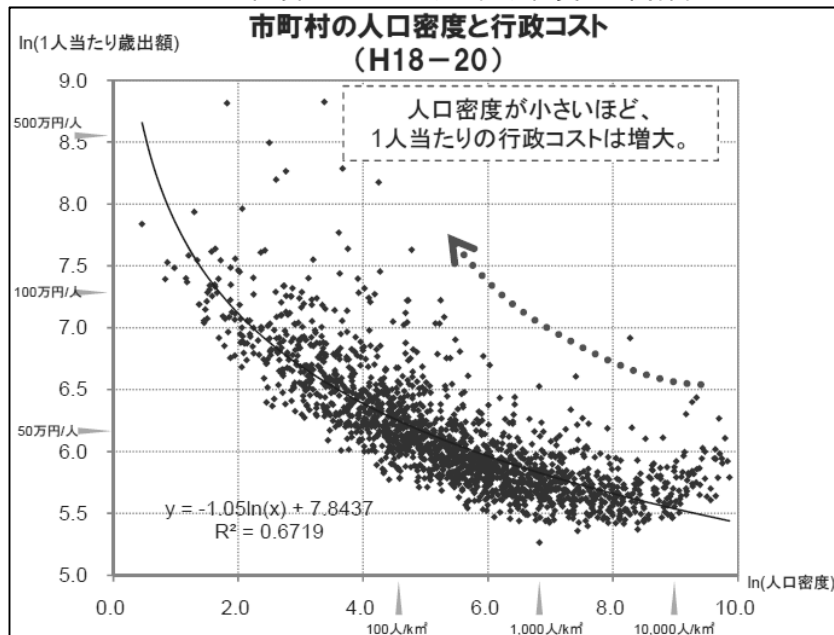


出典: 宇都宮市資料

### (参考) 人口密度と一人当たりの行政コスト

人口密度と一人当たりの行政経費との間には、一定の関係がみられ、過去の国の調査では、市街地の郊外化・分散化など人口密度が小さいほど一人当たりの行政経費が増加する傾向にあります。

■ 人口密度と一人当たりの行政経費との関係性



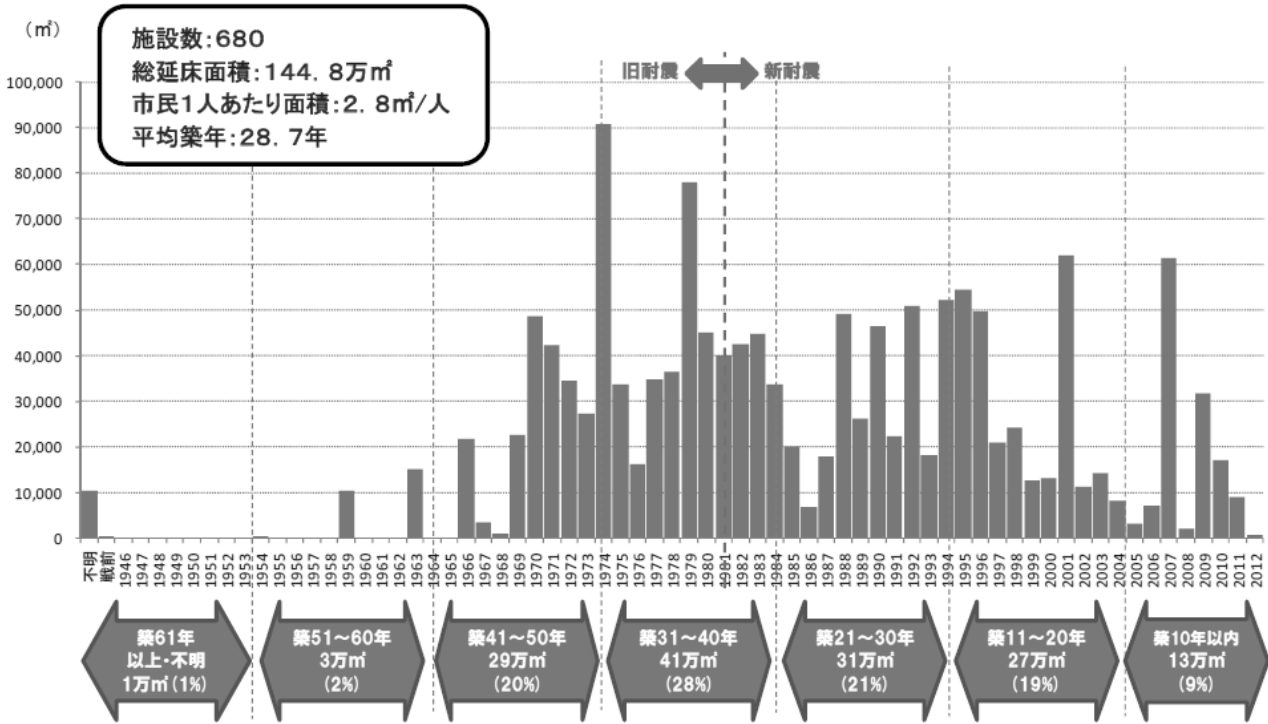
出典: 国土交通省資料

## 2) 公共施設・インフラの維持更新

1970年代から1990年代後半にかけて建設が進んだ公共施設は、築21～40年の施設が72万㎡（全体の約50%）、築41～60年の施設が32万㎡（同20%）となっており、今後、耐用年数を迎える施設の増加とともに、維持更新に係る財政負担が増大していくことが見込まれています。

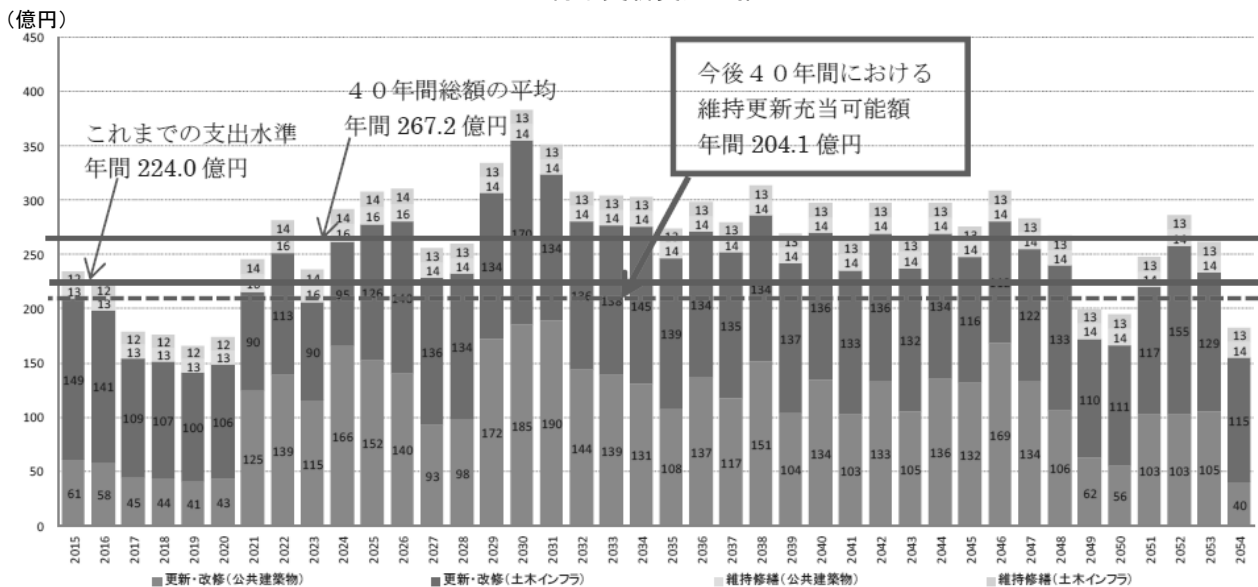
公共建築物や道路・橋りょう等のインフラの維持更新に必要な費用は、これまで年間220億円程度で推移していますが、今後40年間（2015年～2054年）の推計では、合計で約1兆690億円、1年当たり約270億円に達する見通しです。

■ 公共施設の建築年別延床面積の推移



出典: 宇都宮市公共施設等総合管理計画

■ 将来更新費用の推計



出典: 宇都宮市公共施設等総合管理計画



## (7) 産業

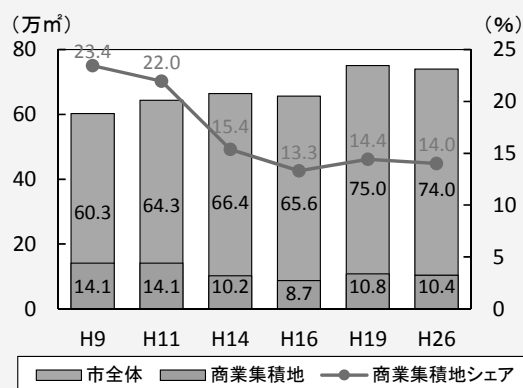
### 1) 商業

#### ア 売場面積と年間商品販売額

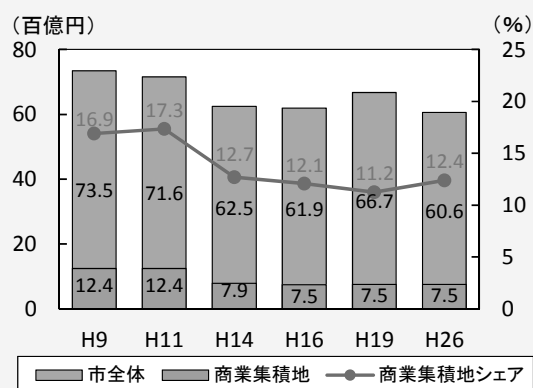
本市における小売業の売場面積は、2004（平成16）から2014（平成26）において増加しており、年間商品販売額は、1997（平成9）年頃をピークに、近年は約6,000億円程度で推移しています。

また、駅周辺や市街地の商業集積地においては、市全体に占める売場面積及び年間商品販売額のシェアが1997（平成9）年頃をピークに低下しています。

■小売業売場面積



■年間商品販売額推移

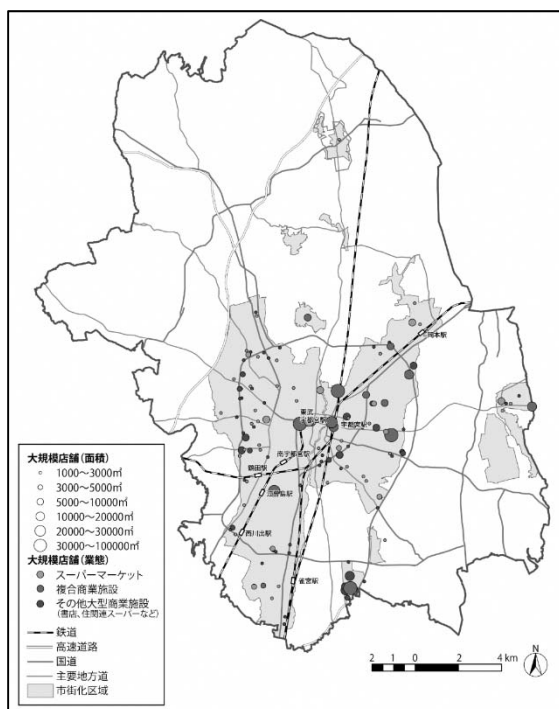


出典：商業統計調査

#### イ 大規模小売店舗の分布

本市では、郊外の幹線道路沿いに、大規模小売店の出店が進んでおり、中には10,000㎡を超える大規模小売店舗も見られます。

■大規模小売店舗の分布

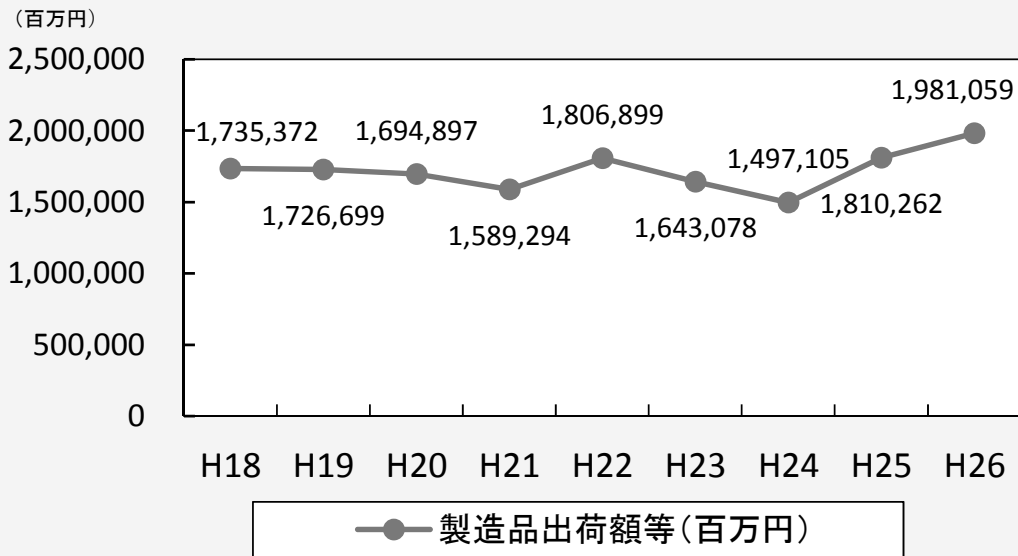


出典：都市計画基礎調査

## 2) 製造業

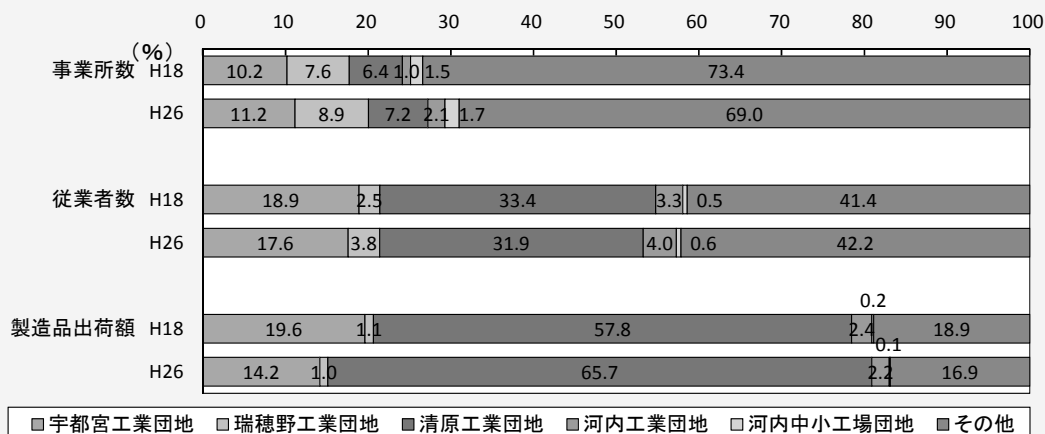
本市の製造業は高度成長期以来、一貫した発展を見せており、近年の製造品出荷額等は、1兆5千億円から2兆円で推移しています。また、製造品出荷額の清原工業団地における割合が2006（平成18）年から2012（平成24）年にかけて増加しています。市内にある7つの工業団地を合わせると、本市の製造品出荷額等の9割以上を占めており、これらの工業団地が宇都宮の製造業を支えています。

### ■製造品出荷額等の推移



注) 製造品出荷額等は、従業員数4人以上の事業所を対象  
出典：工業統計調査

### ■工業全体に占める各工業団地の割合

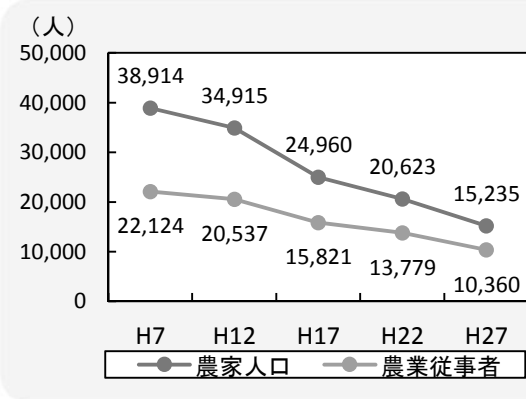


注) 事業所数、従業者数、製造品出荷額等は、従業員数4人以上の事業所を対象  
出典：工業統計調査

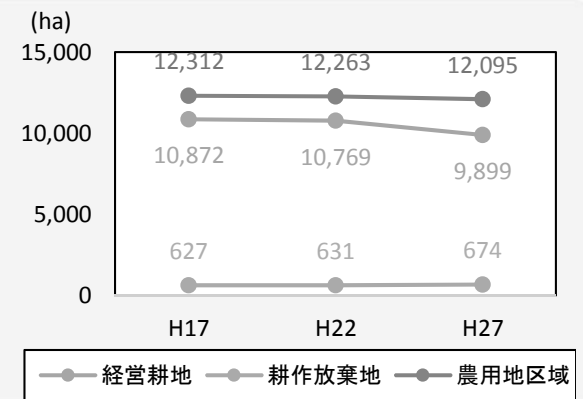
### 3) 農業

本市の農業人口・従業者数は、1995（平成7）年から2015（平成27）年の20年間で半減しています。また、経営耕地面積は減少傾向にあるとともに、耕作放棄地全体の面積は増加傾向にあります。

■農業人口・従業者の推移



■経営耕地・耕作放棄地・農用地区域面積の推移



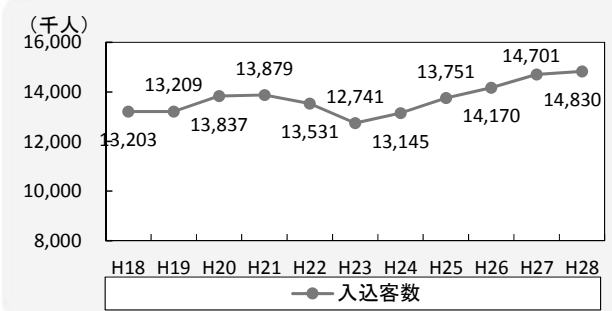
出典：農林業センサス、宇都宮農業振興地域整備計画

### 4) 観光

本市の観光客入込数は、過去5年間は、増加傾向にあります。

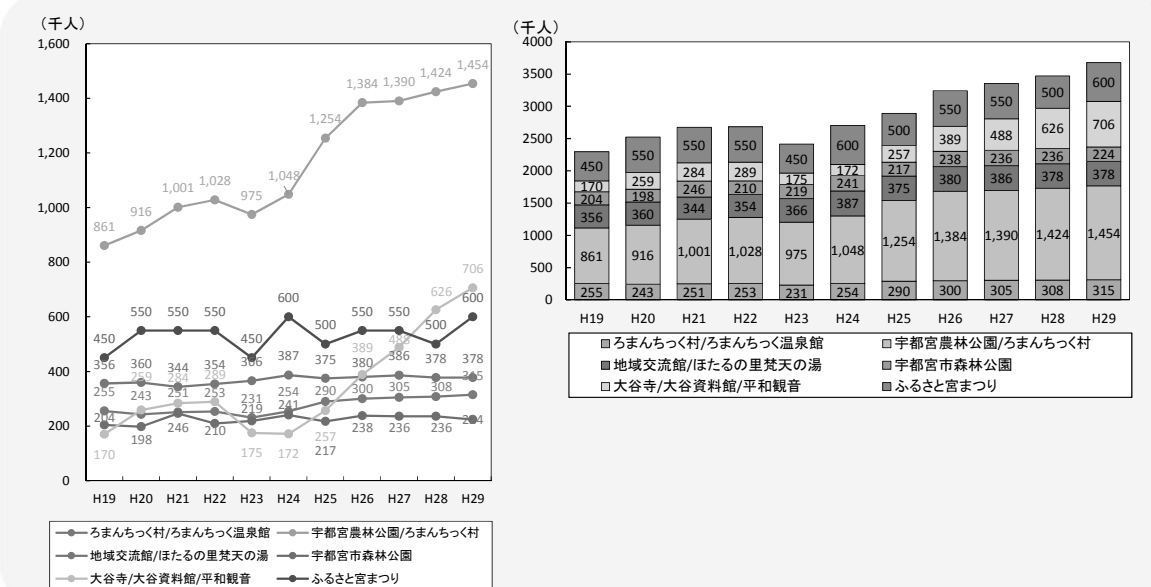
市内の主要施設では、「ろまんちっく村」、「大谷寺・大谷資料館・平和観音」の入込数は、2007（平成19）年から2017（平成29）年の10年間で増加しており、2017（平成29）年次にはそれぞれ約145万人、約70万人の入込数があります。

■観光客入込数



出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査

■主要施設の入込数

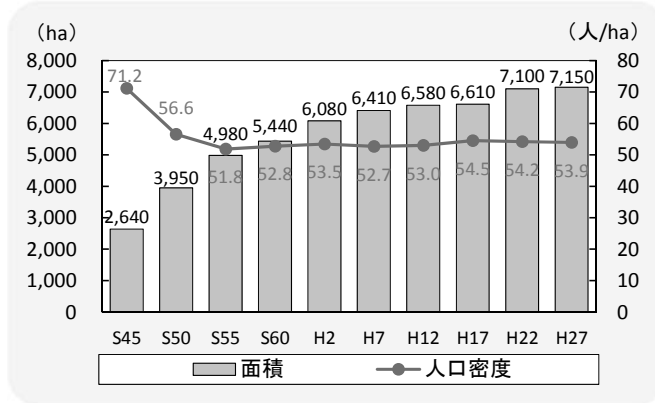


## (8) 市街地等

### 1) 人口集中地区 (DID) の変遷

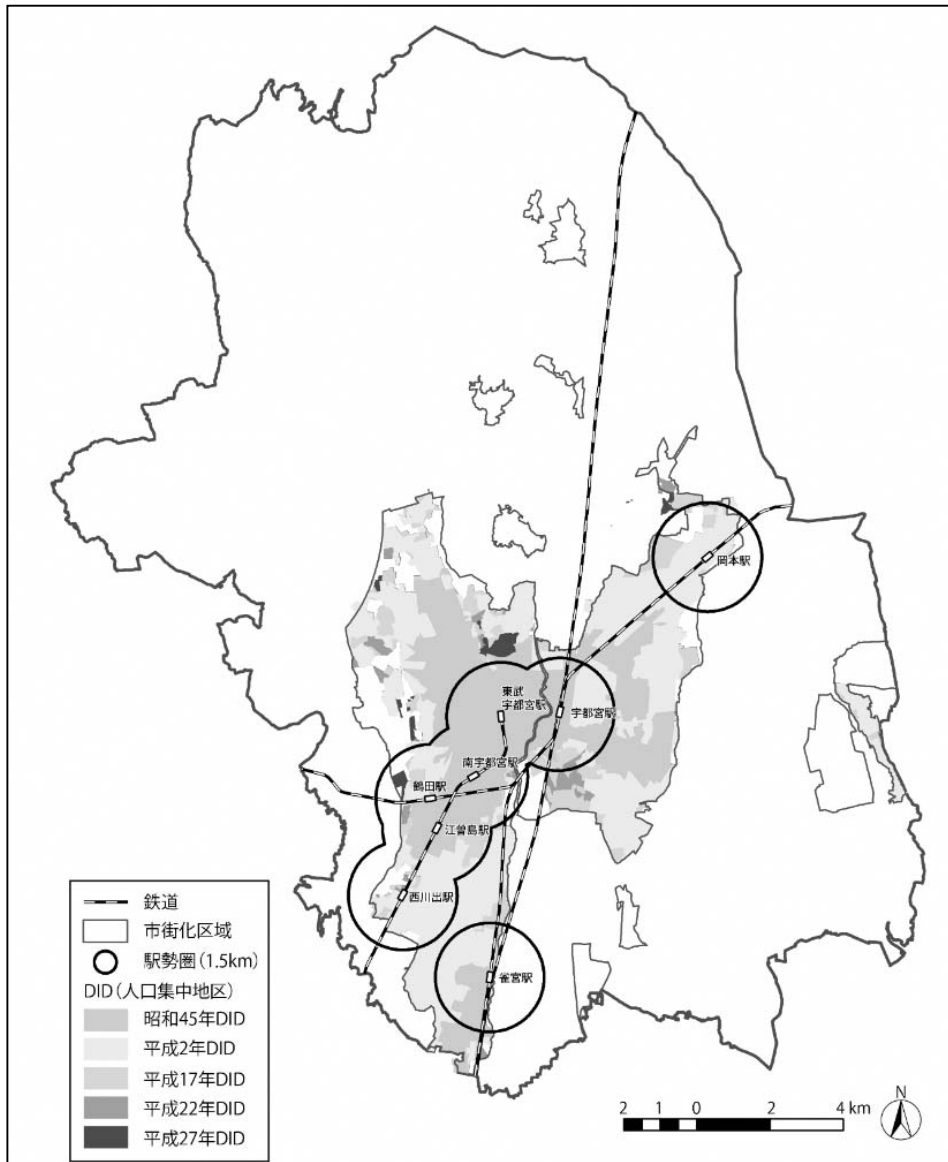
人口集中地区 (DID) は、1970 (昭和45) 年には、駅を中心にコンパクトにまとまっていましたが、その後、DIDの面積は増加を続けており、2005 (平成17) 年から2015 (平成27) 年の10年間で約8%拡大しています。その一方で、DID人口密度は、減少傾向にあり、市街地が薄まりつつ拡大する傾向にあります。

■DID面積と人口密度の推移



出典: 国勢調査

■DIDの変遷



## 2) 人口密度の分布

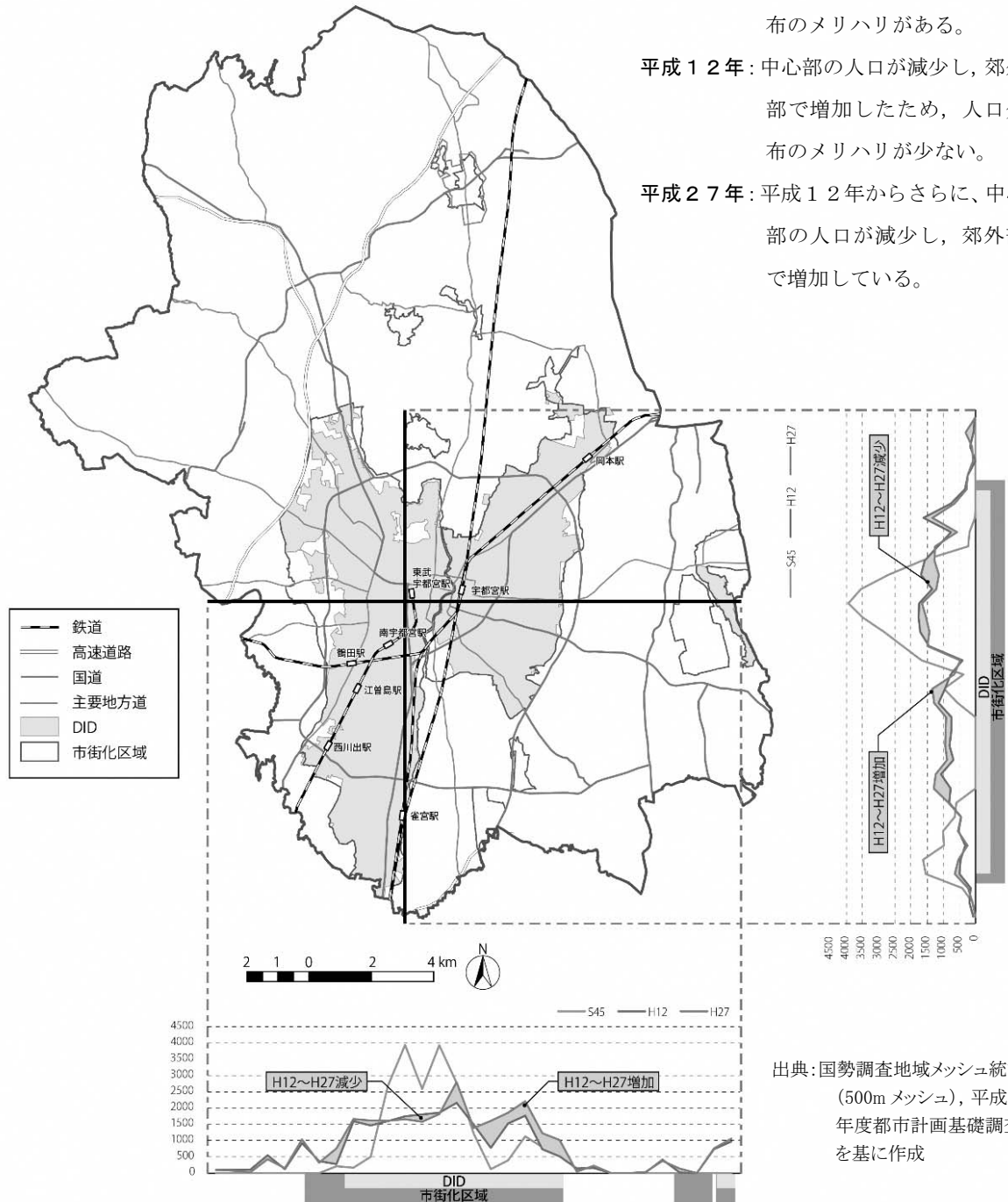
人口密度は、1970（昭和45）年にはJR宇都宮駅や東武宇都宮駅周辺の中心部や市南西部に人口が集中していましたが、現在では、DID区域全体にその範囲が広がり、かつての中心部を頂上とする「山」型の分布から、密度にメリハリのない「台地」型の分布に変容しています。

### ■市街地の人口分布の変化（H27/H12/S45）

昭和45年：中心部の人口が多く、郊外部では人口が少なく、人口分布のメリハリがある。

平成12年：中心部の人口が減少し、郊外部で増加したため、人口分布のメリハリが少ない。

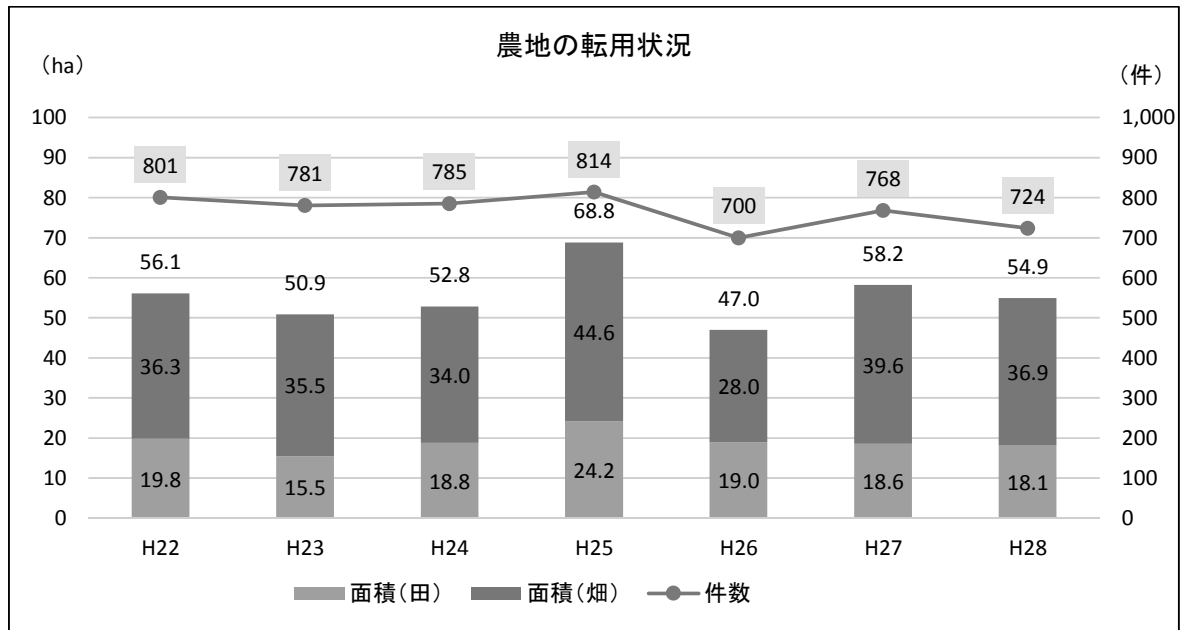
平成27年：平成12年からさらに、中心部の人口が減少し、郊外部で増加している。



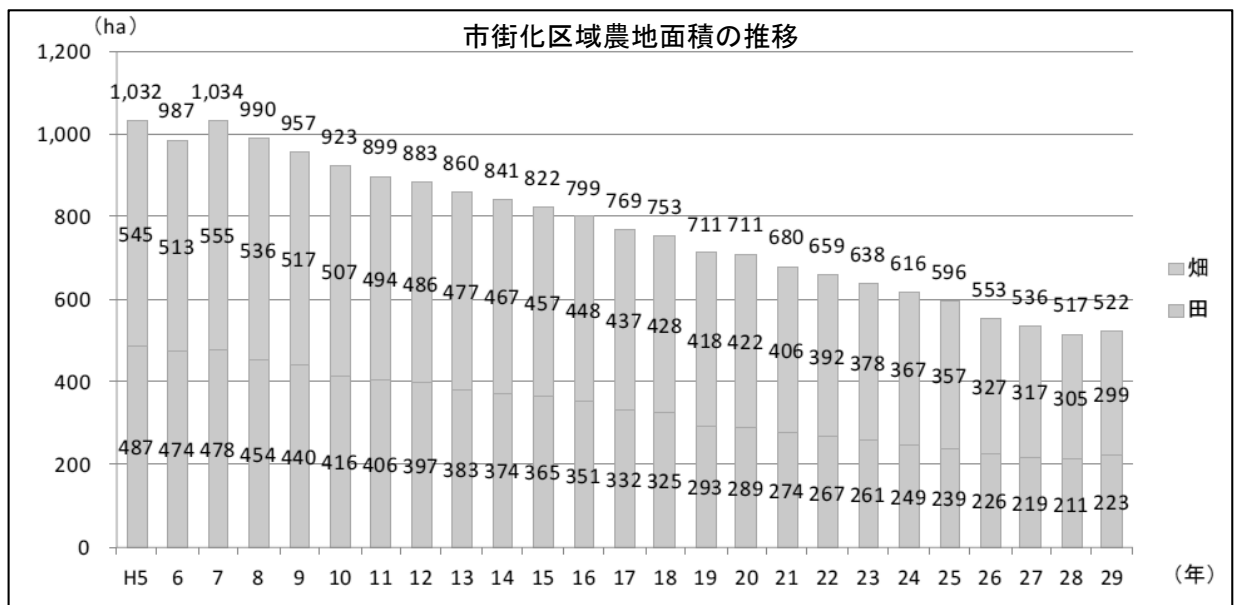
出典：国勢調査地域メッシュ統計（500mメッシュ）、平成28年度都市計画基礎調査を基に作成

### 3) 農地の転用状況等

2010（平成22）から2015（平成27）年にかけて年間約50～70haの農地が転用されています。特に、市街化区域内の農地面積は、1993（平成5）年には1,000ha以上ありましたが、2017（平成29）年には、522haと約25年間でほぼ半減しています。



出典:宇都宮市資料



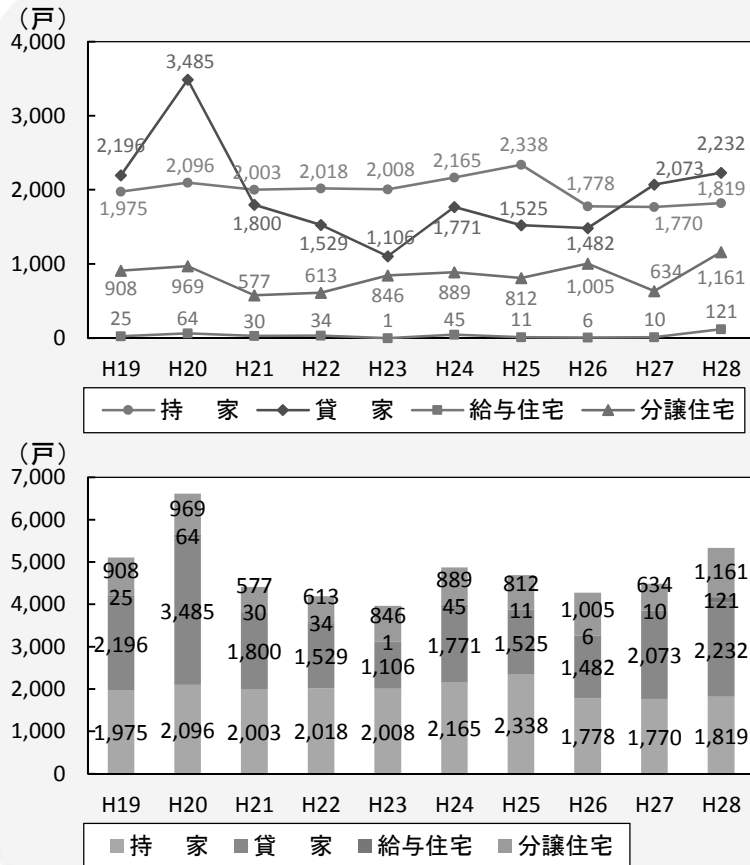
出典:宇都宮市資料

#### 4) 住宅建設の動向

市内における新築着工住宅戸数は、持家は年間2,000戸程度、分譲住宅は年間500～1,000戸、賃貸住宅は年間1,000～2,000戸程度で推移しています。

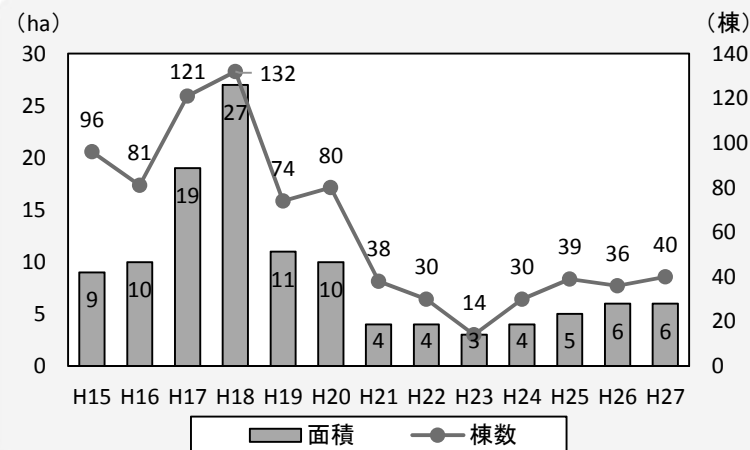
中高層マンションの建築数は、2006（平成18）年をピークに減少し、近年では年間30～40棟程度で推移しています。

##### ■新築着工住宅戸数の推移



出典：建築着工統計調査

##### ■中高層マンション建築の推移

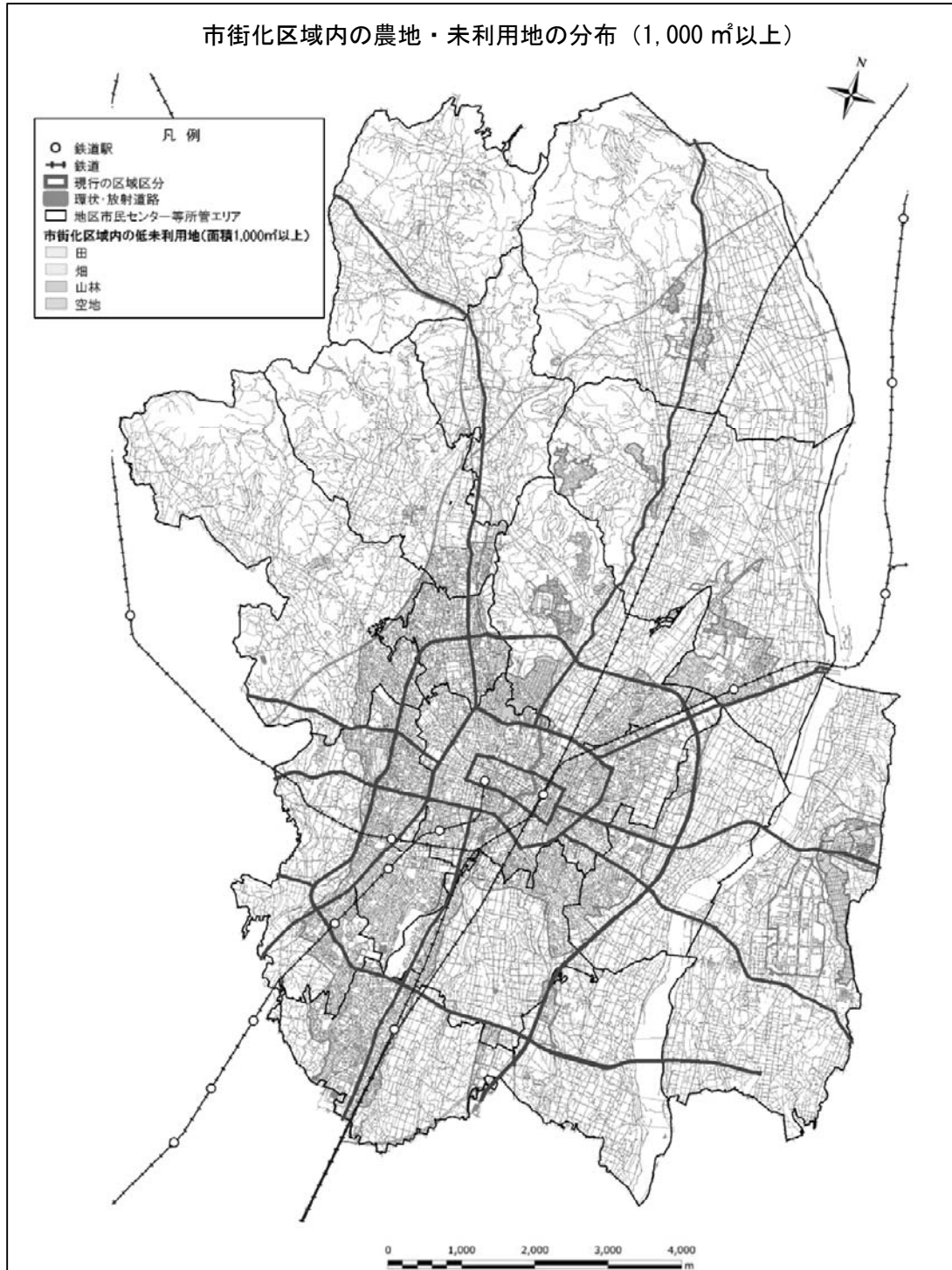


出典：都市計画基礎調査

## 5) 低未利用地・空き家の状況

市街化区域内の一定規模以上(1,000 m<sup>2</sup>以上)の低未利用地(空き地・駐車場等)は、中心市街地やその周辺、郊外の新しい市街地などの市街地全体に散在しています。

低未利用地のうち、市街化区域内の農地は、市街地の北西部や上河内地区、鶴田地区などにまとまって分布しています。



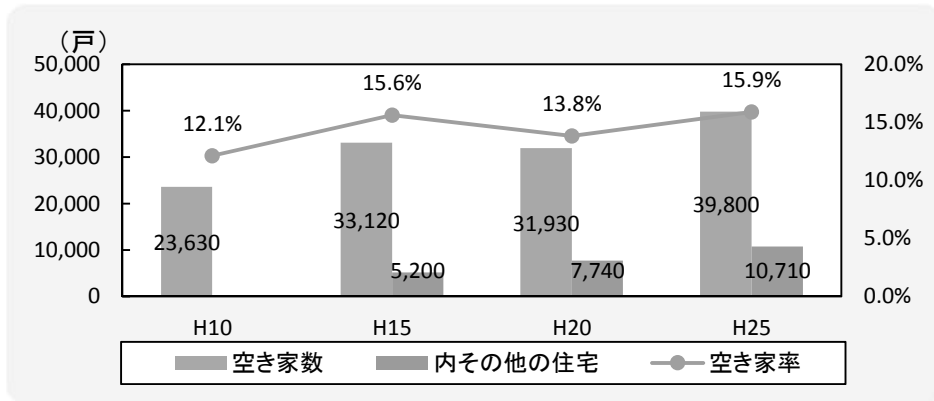
出典:都市計画基礎調査



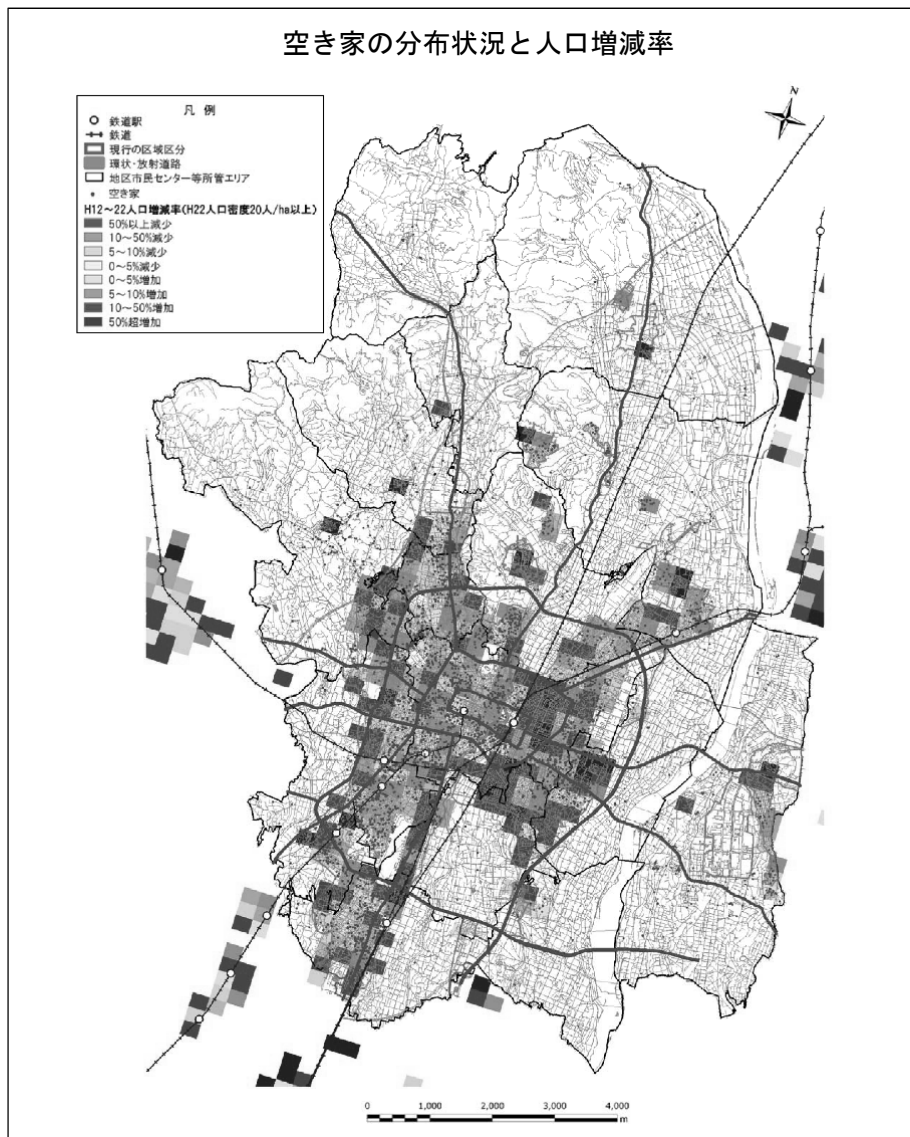
空き家数、空き家率はともに増加傾向にあります。特に空き家数の内、その他の住宅は2003（平成15）年から2013（平成25）年にかけて約2倍に増加しています。

また、JR宇都宮駅西側の古くからの市街地など人口が減少している地区において空き家が多い傾向にあります。

■空き家数・空き家率の推移



出典:住宅土地統計調査

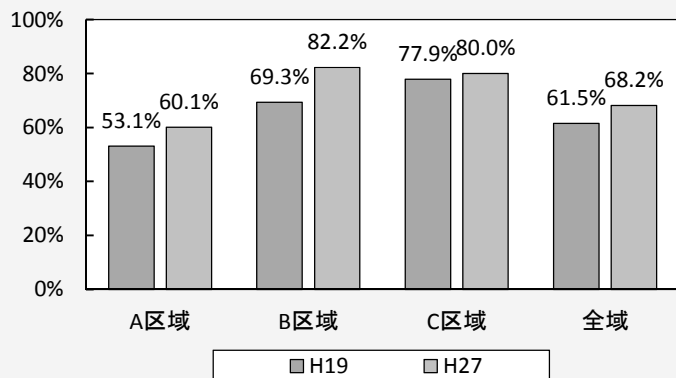


## (9) 交通

### 1) 幹線街路の整備状況

本市の幹線街路の整備率は、市全域では、2015（平成 27）年で 68.2%であるのに対し、DID 地区では 60.1%となっており、整備率が低い状況にあります。

■区域別都市計画街路整備率（幹線街路のみ）



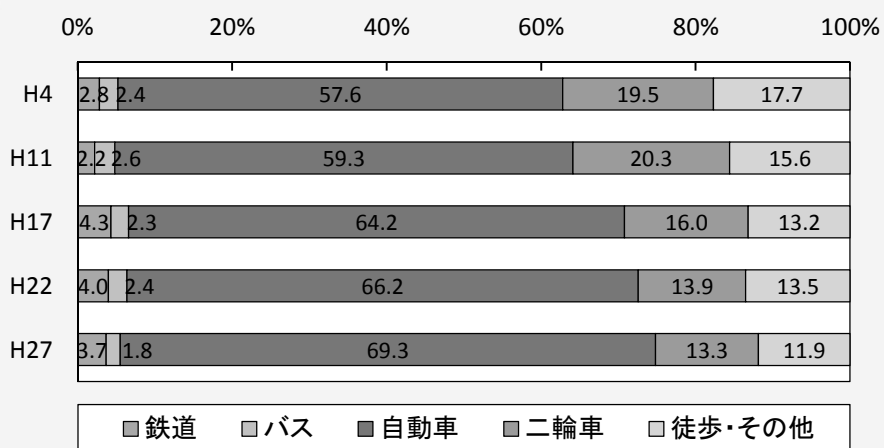
**A区域**：市街化区域内でDID内  
**B区域**：市街化区域内でDID外  
**C区域**：市街化調整区域

出典：宇都宮市資料

### (2) 自動車分担率

移動における自動車の分担率を見ると、2015（平成 27）年における全目的の自動車分担率は約 7 割となっており、自動車利用の割合は増加傾向にあります。

■全目的の代表交通手段構成

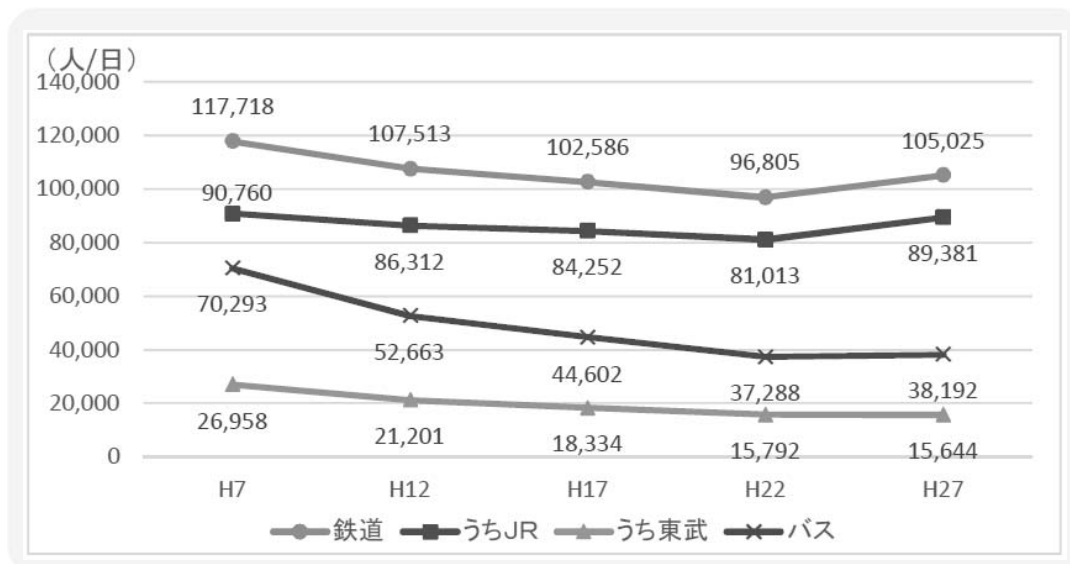


出典：宇都宮都市圏パーソントリップ調査，全国都市交通特性調査

### 3) 鉄道・バス利用者数

鉄道やバス等の公共交通利用者数は、1995（平成7）年から2010（平成22）年にかけて減少傾向が続いていましたが、近年は増加傾向にあります。

■鉄道・バス利用者数推移

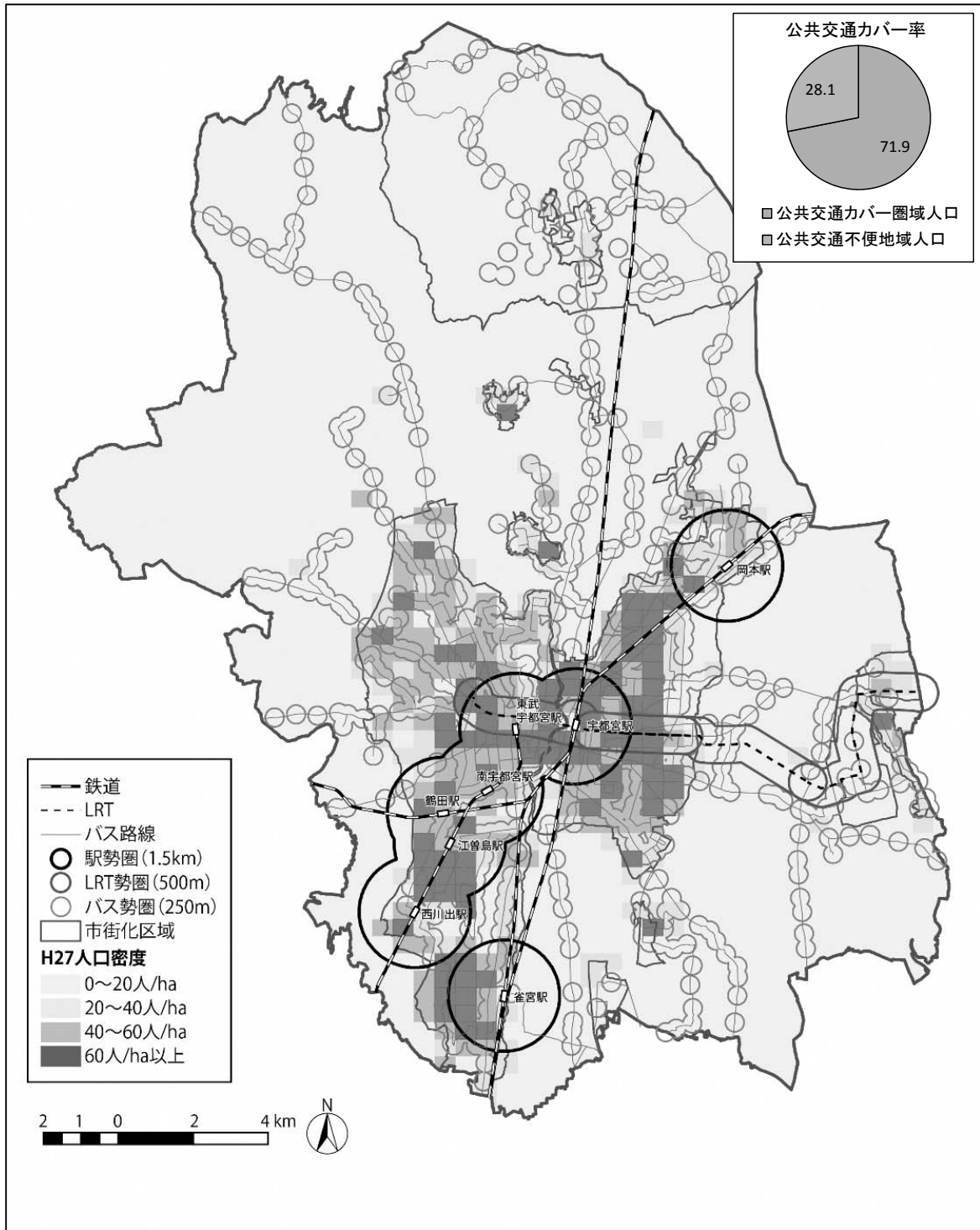


出典：宇都宮市資料

#### 4) 公共交通の利用圏域と空白・不便地域の状況

バスを含めた公共交通がカバーしない公共交通空白地域や不便地域が存在し、空白地域を含めた公共交通不便地域には市民の約 28%が居住しています。また、人口密度が高い(60人/ha以上)地域においても、サービスが得られない地域が存在します。

##### ■公共交通の利用圏域

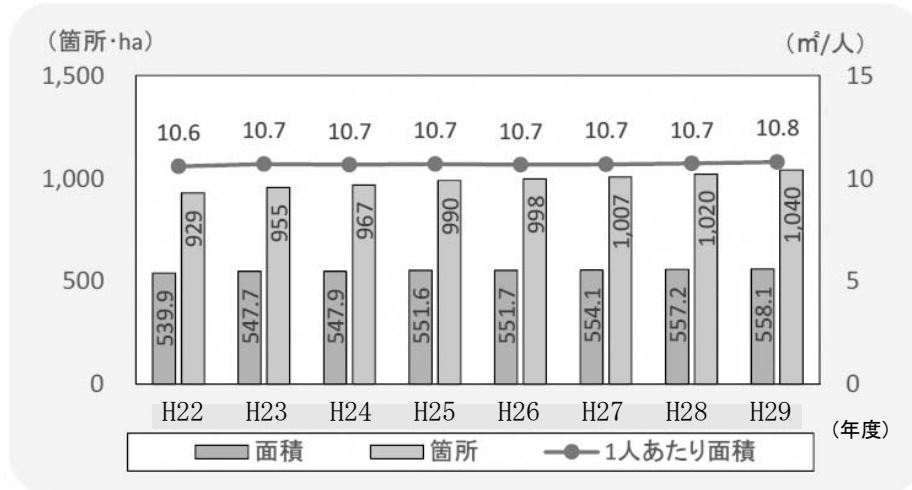


## (10) 都市基盤

### 1) 公園整備状況

都市公園法施行令では、一人当たりの公園面積の標準を10㎡以上と定めていますが、本市では、2017（平成29）年度末で10.8㎡であり、標準的な整備状況にあります。

#### ■公園整備状況の推移

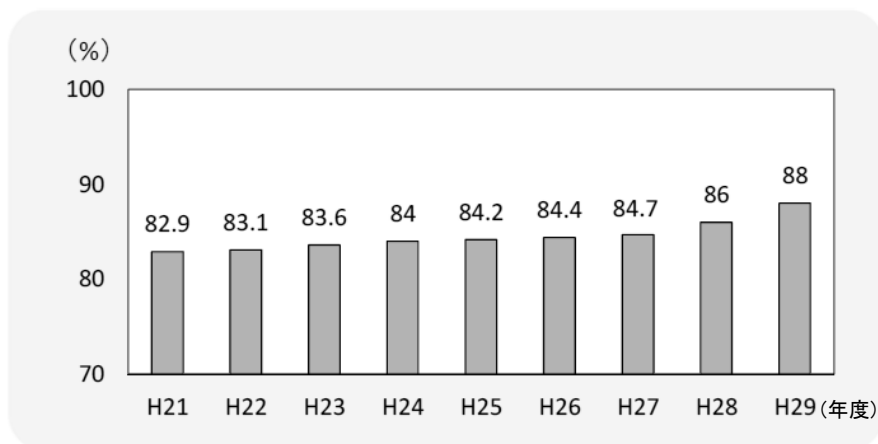


出典:宇都宮市資料

### 2) 公共下水道普及率

本市の公共下水道は、着実に普及が進み、2017（平成29）年度末では普及率は88%となっています。

#### ■下水道の普及率

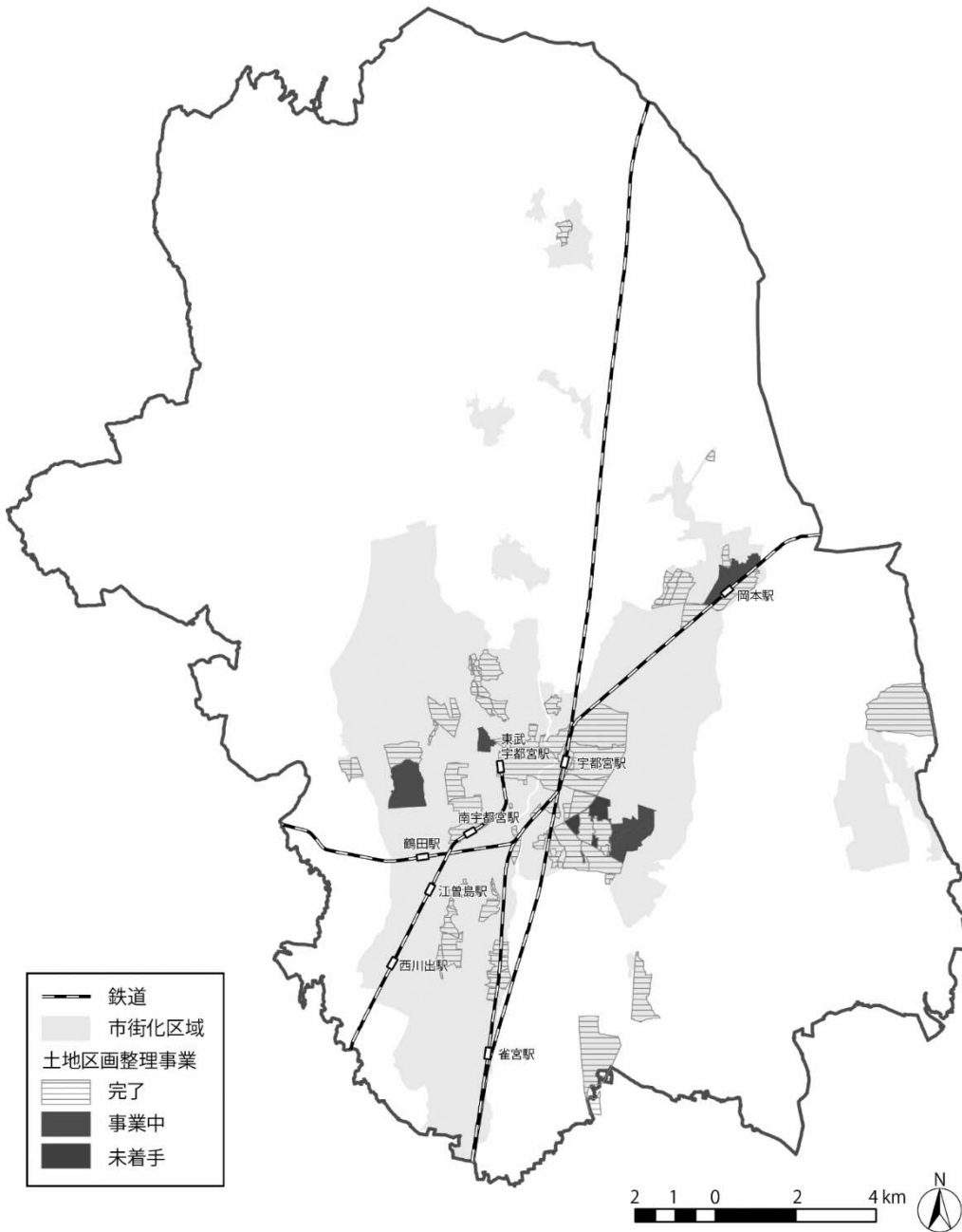


出典:宇都宮市資料

### 3) 土地区画整理事業の状況

本市における土地区画整理事業は、これまで70地区、約2,273haで行われており、市街化区域の約1/4(約24%)を占めています。その内、現在施行中は、5地区、約250haとなっています。

#### ■土地区画整理事業の状況



出典:都市計画基礎調査

#### 4) 市街地再開発事業の状況

本市における市街地再開発事業は、これまで7地区、約4.2haが施行されています。また、「大手地区」が事業中であり、「千手・宮島地区」、「バンバ地区」、「宇都宮西口地区」の3地区で事業が検討されています。

##### ■市街地再開発事業の実施状況（平成30年3月現在）

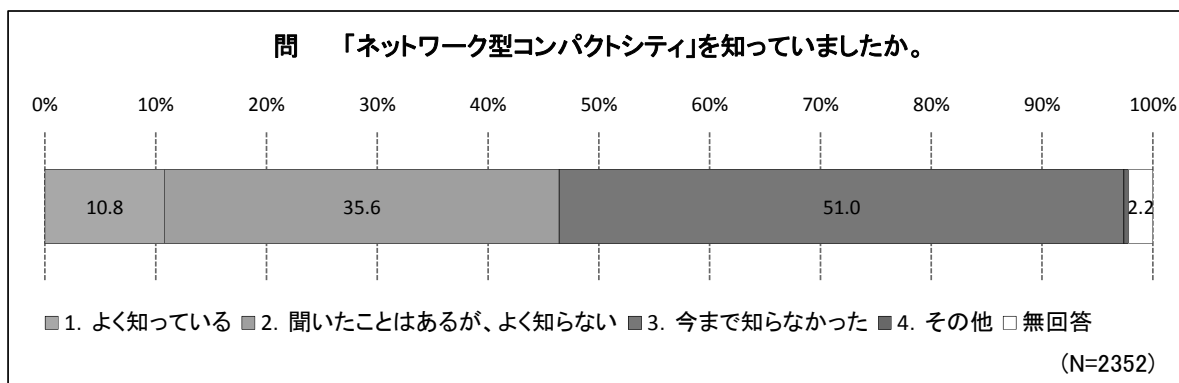


出典：宇都宮市資料

## (11) 市民意識

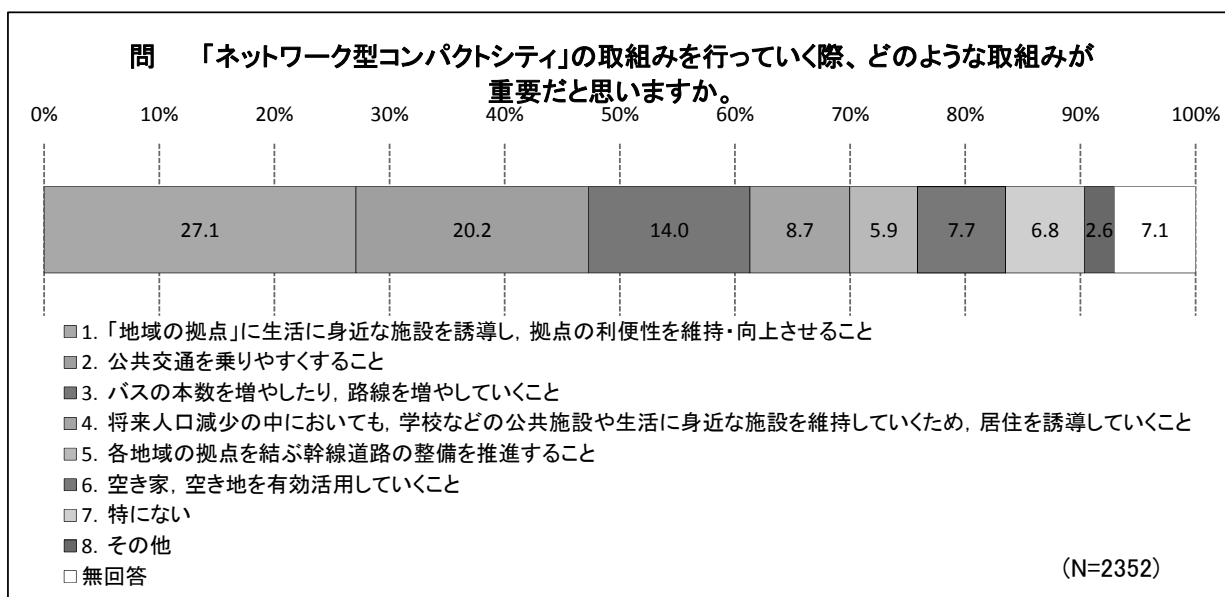
### 1) 「ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）」の形成について

本マスタープランの策定において実施した市民アンケート調査では、NCCについて、「よく知っている（10.8%）」、「聞いたことはある（35.6%）」が合わせて46.4%となっており、市民への一定の浸透が図られています。「今まで知らなかった」とする回答は51.0%となっています。



### 2) NCC形成に必要な取組

NCC形成に必要な取組として、「公共交通を乗りやすくする」が20.2%、「バスの本数を増やしたり、路線を増やす」が14.0%と、公共交通の利便性を高める取組が34.2%と最も多くなっています。次いで「地域拠点に生活に身近な施設を誘導し、拠点の利便性を維持・向上させる」が27.1%となっており、「公共交通の利便性」や「各拠点への機能強化」など、NCCのまちづくりの必要性に関する意識がうかがわれます。



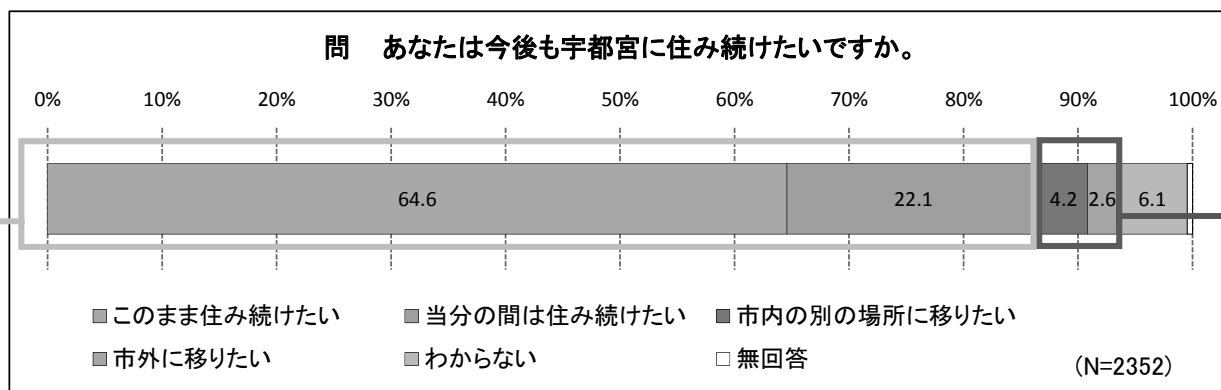


### 3) 居住意向について

宇都宮市内に「住み続けたい」とする回答が 86.7%、「市内の別の場所に移りたい」が 4.2%となっており、市内への居住継続の意向は 9 割を超えています。

住み続けたい理由としては、「住み慣れて愛着があるから」が最も多く 71.7%、次いで「買い物など日常生活が便利だから」が 53.2%、「自然災害が少ないから」が 43.5%となっています。

また、別の場所に移りたい理由（居住地選択で優先する事項）としては、「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているから」が最も多く 44.5%、次いで「買い物など日常生活が不便だから」が 38.7%、「通勤や通学に不便だから」が 35.8%となっています。



#### <住み続けたい理由> (割合が多い順)

| 項目 | 割合                       |       |
|----|--------------------------|-------|
| 1  | 住み慣れて愛着があるから             | 71.7% |
| 2  | 買い物など日常生活が便利だから          | 53.2% |
| 3  | 自然災害が少ないから               | 43.5% |
| 4  | 病院など医療機関が整っているから         | 19.5% |
| 5  | 近所付き合いなどコミュニティが良いから      | 16.9% |
| 6  | 通勤や通学に便利だから              | 15.3% |
| 7  | 自然環境が豊かだから               | 14.0% |
| 8  | 治安がよいから                  | 10.8% |
| 9  | 電車やバスなどの交通機関が整備されているから   | 8.9%  |
| 10 | 学校、図書館などの教育・文化施設が整っているから | 5.3%  |
| 11 | 道路、公園などの施設が整っているから       | 3.0%  |
| 12 | 福祉施設が充実しているから            | 0.8%  |

#### <市内の別の場所・市外に移りたい理由> (割合が多い順)

| 項目 | 割合                        |       |
|----|---------------------------|-------|
| 1  | 電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているから   | 44.5% |
| 2  | 買い物など日常生活が不便だから           | 38.7% |
| 3  | 通勤や通学に不便だから               | 35.8% |
| 4  | コミュニティが良好でないから            | 21.9% |
| 5  | 道路、公園などの整備が遅れているから        | 21.9% |
| 6  | 病院などの医療機関が整っていないから        | 18.2% |
| 7  | 自然環境が悪いから                 | 15.3% |
| 8  | 治安が悪いから                   | 13.1% |
| 9  | 福祉施設が充実していないから            | 11.7% |
| 10 | 学校、図書館などの教育・文化施設が整っていないから | 8.8%  |
| 11 | 自然災害が心配だから                | 5.1%  |

#### 4) 居住地周辺の環境について

##### ア 居住地周辺で不満を感じる状況

「地域の高齢化が進み、若い世代が少なく活気がない」とする回答が 29.4%で最も多く、次いで「日常生活のための店舗やサービス施設が歩いていける範囲にない」が 26.5%、「公共交通の利用者が減少し、バス路線の撤退や本数の減少など最寄りの公共交通サービスが低下」が 22.1%となっています。

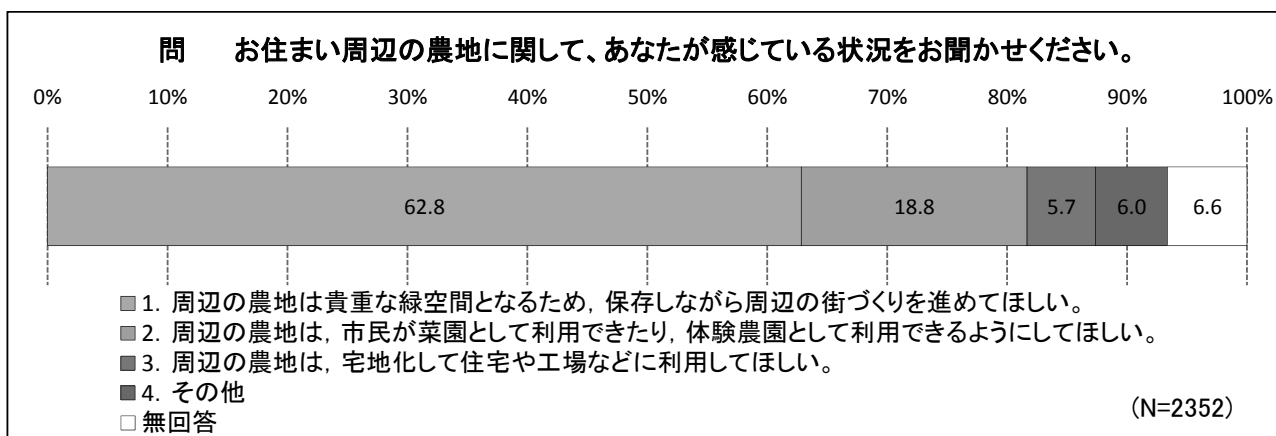
##### イ 自宅から徒歩で行ける範囲（半径 500m）の生活サービス施設

「どのような生活サービス施設が自宅から徒歩で行ける範囲にあるとよいか」に対しては、「スーパー、ドラッグストア」とする回答が 59.3%と最も多く、次いで「病院、クリニック(41.6%)」、「コンビニ(36.0%)」、「銀行、信用金庫(20.5%)」となっています。

| 番号 | 項目                  | 構成比   |
|----|---------------------|-------|
| 1  | スーパー、ドラッグストア        | 59.3% |
| 2  | 病院、クリニック            | 41.6% |
| 3  | コンビニエンスストア          | 36.0% |
| 4  | バス停、鉄道駅             | 26.1% |
| 5  | 銀行、信用金庫             | 20.5% |
| 6  | 郵便局                 | 15.7% |
| 7  | 公園                  | 12.4% |
| 8  | 飲食店、レストラン、カフェ、飲み屋など | 9.5%  |
| 9  | 肉屋、魚屋、八百屋など生鮮食品を扱う店 | 7.5%  |
| 10 | 弁当屋、総菜屋、パン屋など       | 6.9%  |
| 11 | ホームセンター             | 6.6%  |
| 12 | 書店、文具店              | 5.4%  |
| 13 | 美容院、床屋              | 4.3%  |
| 14 | クリーニング店             | 3.7%  |
| 15 | 幼稚園、保育園             | 3.7%  |
| 16 | デイケア、デイサービス施設       | 3.5%  |
| 17 | 衣料店                 | 2.9%  |
| 18 | その他                 | 2.9%  |

#### 5) 居住地周辺の農地について

居住地周辺の農地は、「貴重な緑空間となるため保存しながら周辺の街づくりを進めてほしい」とする回答が 62.8%と最も多く、次いで「市民菜園や体験農園として利用できるようにしてほしい」が 18.8%と農地としての保存を望む回答が 8 割を超えています。「宅地化して住宅や工場などに利用してほしい」とする回答は 5.7%となっています。



## 4 今後の社会経済の見通し(計画フレーム)

### (1) 人口の見通し

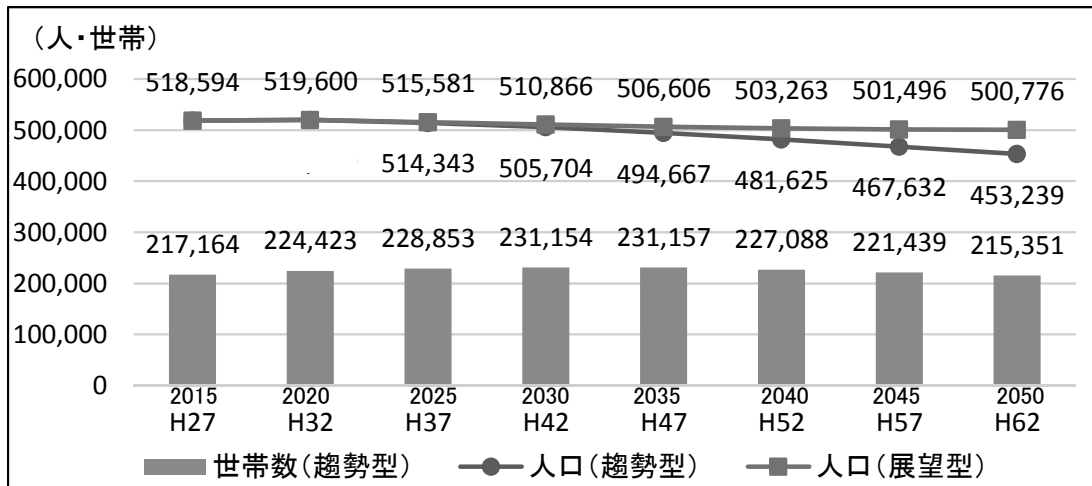
#### 1) 総人口・世帯数

本市の総人口は、2018（平成 30）年の約 52 万人をピークに減少に転じ、2050（平成 62）年には約 45 万人とピーク時から約 7 万人の減少が見込まれます。

今後、合計特殊出生率が 2.07 まで上昇し、東京圏に対する転出超過が解消されれば、人口 50 万人を維持するものと見込まれます。

世帯数は人口が減少に転じた後もしばらくは増加を続けますが、平成 47 年の約 23 万世帯をピークに減少に転じると予測されており、2050（平成 62）年では約 21.5 万世帯と 2015（平成 27）時点と同水準の世帯数に減少すると見込まれます。

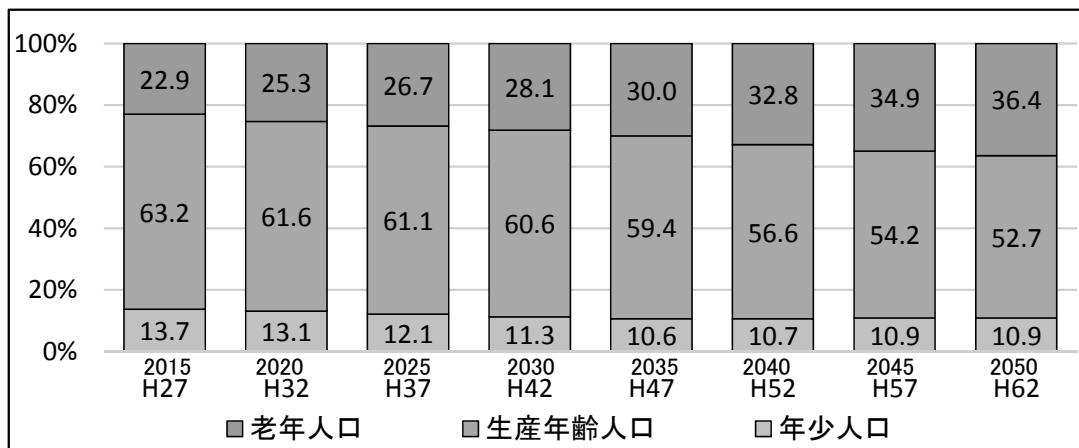
■総人口・世帯の見通し



#### 2) 年齢別人口

老年人口の構成比は、2015（平成 27）年に約 23%ですが、2050（平成 62）年には、約 36%に高まる見込みです。一方、年少人口、生産年齢人口は、それぞれ構成比の低下が見込まれており、今後、少子・高齢化の進行が一層顕著になることが見込まれます。

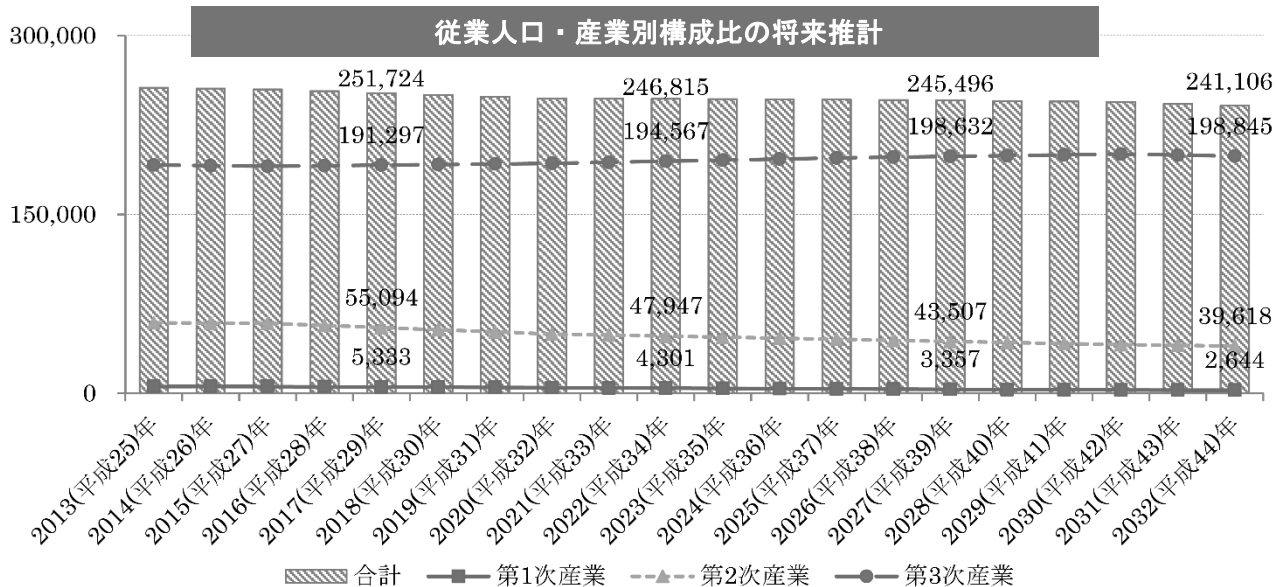
■年齢構造別人口構成比の見通し



## (2) 経済の見通し

### 1) 従業人口

従業人口は、2017（平成 29）年の約 25 万 1 千人から、2027（平成 39）年には約 24 万 5 千人になると見込まれます。産業別構成比では、第 1 次産業と第 2 次産業が減少する一方、第 3 次産業が増加していくことが見込まれます。



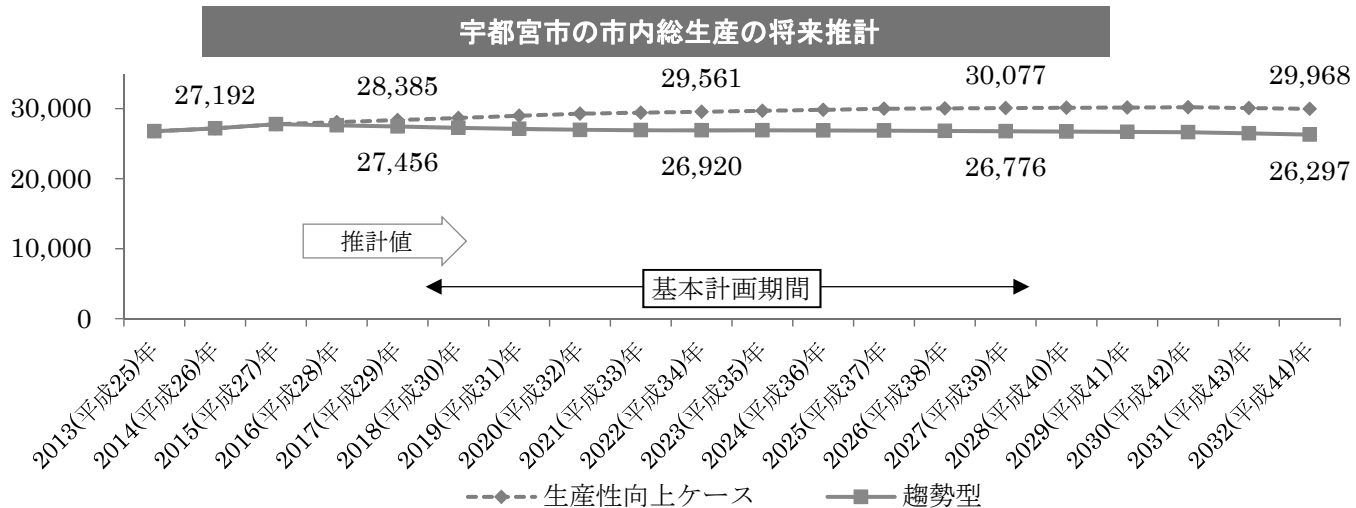
#### 【産業別分布】

|         | 2018<br>(平成 30)年 | 2019<br>(平成 31)年 | 2020<br>(平成 32)年 | 2021<br>(平成 33)年 | 2022<br>(平成 34)年 | 2023<br>(平成 35)年 | 2024<br>(平成 36)年 | 2025<br>(平成 37)年 | 2026<br>(平成 38)年 | 2027<br>(平成 39)年 |
|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 第 1 次産業 | 2.04%            | 1.97%            | 1.89%            | 1.82%            | 1.74%            | 1.67%            | 1.59%            | 1.52%            | 1.44%            | 1.37%            |
| 第 2 次産業 | 21.30%           | 20.71%           | 20.11%           | 19.77%           | 19.43%           | 19.08%           | 18.74%           | 18.39%           | 18.06%           | 17.72%           |
| 第 3 次産業 | 76.65%           | 77.32%           | 77.99%           | 78.41%           | 78.83%           | 79.25%           | 79.67%           | 80.09%           | 80.50%           | 80.91%           |

### 2) 市内総生産

市内総生産は、従業人口の推計を踏まえて算出すると、2014（平成 26）年の約 2 兆 7,200 億円から、2027（平成 39）年に約 2 兆 6,800 億円まで、ゆるやかに減少していくと見込まれます。

ただし、従業者 1 人当たりの生産性が近年の向上傾向を維持する場合には、生産性向上ケースのように推移していくものと見込まれます。



### (3) 土地利用の見通し

本市の土地利用の見通しについては、今後も一定期間は、自然的土地利用（農用地、山林・河川等）が減少し、都市的土地利用（住宅用地、工業用地等）の増加が続くと見込まれます。

#### 1) 宅地

住宅用地については、居住環境の整備を推進するとともに、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成に向けて、中心市街地や各地域の既存コミュニティ、交通利便性の高いエリアなどに居住の誘導を図りながら、低・未利用地の有効活用を促進するなど、適正な土地利用の推進が必要です。2015（平成 27）年の 61.08 k m<sup>2</sup> から、世帯数の増加に伴い、2027（平成 39）年には 61.67 k m<sup>2</sup> まで増加すると見込まれます。

工業用地については、環境の保全や情報社会の進展による技術の高度化などを踏まえつつ、首都圏等とのアクセスや L R T の整備、バス路線の再編などを考慮し、交通利便性の高いエリアなどへの立地を促進しながら、適正な土地利用を図ることが必要となります。今後、産業拠点の形成などによる新たな事業者の進出や市内立地企業の事業拡大の促進により、2015（平成 27）年の 11.98 km<sup>2</sup> から、2027（平成 39）年の 12.62 km<sup>2</sup> まで増加すると見込まれます。

商業用地については、市街地における商業の活性化を図るための市街地再開発等による土地利用の高度化や、地域の特性、周辺環境、景観などと調和のとれた適正な土地利用を図ることが必要となります。今後、2015（平成 27）年の 11.69 km<sup>2</sup> から、2027（平成 39）年までほぼ一定で推移すると見込まれます。

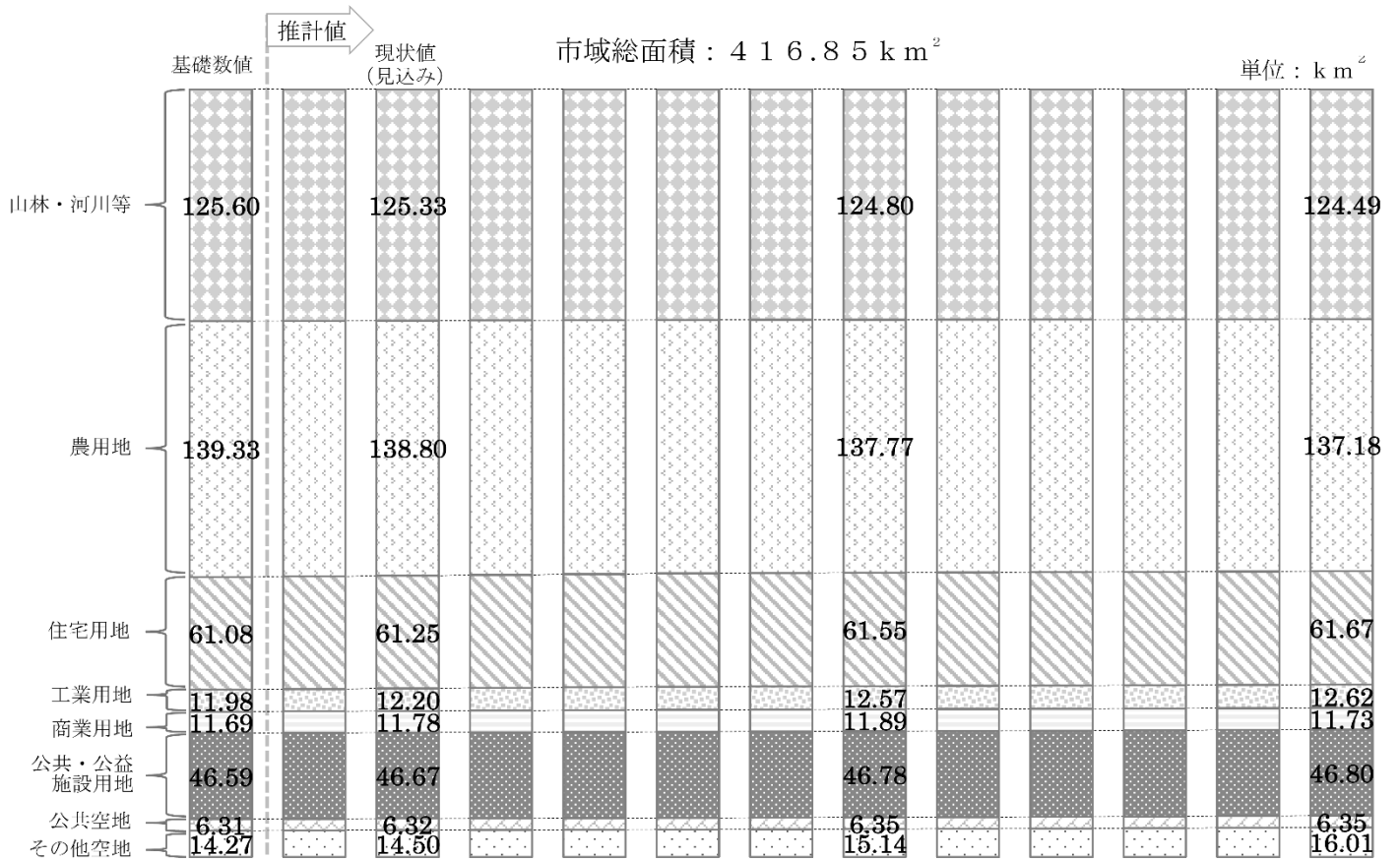
#### 2) 農用地

市街化区域の農用地は、今後も都市的土地利用が進むことにより、減少が見込まれます。市街化調整区域の農用地は、良質な農作物の安定的な供給を行うとともに、水源涵養機能や多様な生態系の維持・保全など、その公益的機能を発揮できるよう、適正な土地利用を図ることが必要となります。それらの面積は、2015（平成 27）年の 139.33 k m<sup>2</sup> から、2027（平成 39）年には 137.18 k m<sup>2</sup> へと減少することが見込まれます。

#### 3) 森林等

森林は、良質な林産物の安定的な供給を行うとともに、その公益的機能を発揮できるよう、適正な土地利用を図ることが必要となります。その面積は、2015（平成 27）年の 125.60 k m<sup>2</sup> から、2027（平成 39）年には 124.49 k m<sup>2</sup> へと減少することが見込まれます。

## 土地利用の将来推計



|           | 2015<br>(平成27年) | 2016<br>(平成28年) | 2017<br>(平成29年) | 2018<br>(平成30年) | 2019<br>(平成31年) | 2020<br>(平成32年) | 2021<br>(平成33年) | 2022<br>(平成34年) | 2023<br>(平成35年) | 2024<br>(平成36年) | 2025<br>(平成37年) | 2026<br>(平成38年) | 2027<br>(平成39年) |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 山林・河川等    | 30.13%          | 30.10%          | 30.07%          | 30.03%          | 30.00%          | 29.97%          | 29.95%          | 29.94%          | 29.92%          | 29.91%          | 29.89%          | 29.88%          | 29.86%          |
| 農用地       | 33.42%          | 33.36%          | 33.30%          | 33.23%          | 33.17%          | 33.11%          | 33.08%          | 33.05%          | 33.02%          | 32.99%          | 32.96%          | 32.94%          | 32.91%          |
| 住宅用地      | 14.65%          | 14.67%          | 14.69%          | 14.71%          | 14.73%          | 14.75%          | 14.76%          | 14.77%          | 14.77%          | 14.78%          | 14.79%          | 14.79%          | 14.79%          |
| 工業用地      | 2.87%           | 2.90%           | 2.93%           | 2.95%           | 2.98%           | 3.01%           | 3.01%           | 3.02%           | 3.02%           | 3.03%           | 3.03%           | 3.03%           | 3.03%           |
| 商業用地      | 2.80%           | 2.81%           | 2.83%           | 2.84%           | 2.85%           | 2.86%           | 2.85%           | 2.85%           | 2.85%           | 2.85%           | 2.84%           | 2.83%           | 2.81%           |
| 公共・公益施設用地 | 11.18%          | 11.19%          | 11.20%          | 11.20%          | 11.21%          | 11.22%          | 11.22%          | 11.22%          | 11.22%          | 11.22%          | 11.23%          | 11.23%          | 11.23%          |
| 公共空地      | 1.51%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           | 1.52%           |

《凡例》

- 山林・河川等 . . . . . 樹林地, 湖沼, 河川, 河川敷・河原, 原野・牧場, 荒地(耕作放棄地等) など
- 農用地 . . . . . 水田, 畑, 果樹園, 養鶏場, ビニールハウス など
- 住宅用地 . . . . . 住宅, アパート, マンション, 長屋, 寮 など
- 工業用地 . . . . . 工場, 駅舎・バスターミナルなどの運輸倉庫 など
- 商業用地 . . . . . 百貨店, 小売店(専門店), ホテル, 旅館, 映画館, 料理店, ボーリング場 など
- 公共・公益施設用地 . . . . . 官公庁施設, 郵便局, 学校, 老人ホーム, 処理場, 変電所, 道路, 駅前広場, 鉄道用地, 立体駐車場 など
- 公共空地 . . . . . 公園・緑地, 広場, 運動場, 墓園, 防衛施設用地 など
- その他の空地 . . . . . 改築工事中の土地, 平面駐車場, 太陽光発電, ゴルフ場 など

## 5 都市づくりの課題

宇都宮市の現況・動向や広域的役割、社会経済環境の変化と展望、これからのまちづくりに求められる機能等を踏まえ、市民の日常生活の要素である「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」が充足できるとともに、それらを支える公共交通が確保され、将来にわたって持続可能な都市を目指す観点から、以下の都市づくりの課題を整理します。

### (1) 将来を見据えた拠点等への都市機能や居住の誘導・集積

市街地の拡大に伴う生活利便施設の無秩序な立地・拡散や住宅・集落の散在は、自動車依存を高め、自動車を使えない高齢者等にとって、暮らしにくい状況を生み出します。

また、人口減少や少子・超高齢化、それに伴う都市の内部で空き地・空き家等の増加などにより、都市の活力低下や地域の連帯・コミュニティの衰退が懸念されることから、拠点等の高い利便性が得られる場所に、都市基盤等の既存ストックの有効活用を図りながら、都市機能や居住の誘導・集積を図り、持続可能な都市構造を形成していく必要があります。

### (2) 街なかや拠点の魅力・活力の維持・向上

都市の顔であり、都市全体の活力をけん引する街なかや鉄道駅周辺等の拠点においては、人口減少や市街地の低密度化に伴い、長期的な商業・業務機能等の都市機能の減少や小規模な駐車場等の低未利用地、空き家の散在・増加などの課題を抱えていることから、歴史・文化等の地域資源を活かしながら都市の中枢性・求心性や魅力・風格を高めるとともに、地域の活力・賑わい創出につながる土地利用を推進する必要があります。

### (3) 地域経済を支える産業振興の推進

人口減少社会の到来により、地域経済への影響が懸念される中、本市産業の振興や移住・定住の促進につながる就業の場の確保に向け、産業拠点を中心に、新たな企業誘致や既存の立地企業の拡大など更なる拠点化を促進する必要があります。

また、観光拠点である大谷周辺地域を中心に、観光入込客数が増加傾向にある中、更なる集客交流の促進により地域活性化や都市の魅力創出を図っていく必要があります。

### (4) 都市活動を支える誰もが移動しやすい交通環境の確保

高齢化の進行に伴い、自動車を使えない高齢者等の自立した日常生活の困難化が懸念される中で、これまでの市街地の外延化等によって自動車依存が進行し、公共交通利用者の減少や公共交通サービス水準の低下も懸念されることから、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築等を図っていく必要があります。

### （５）自然と調和した郊外部地域の活力の維持・向上

市街化の進行に伴う身近な里山・森林，農地などの緑豊かな自然環境の減少や，人口減少・高齢化に伴う地域の活力低下により，里山や田園の荒廃化が懸念されることから，優良な農地や森林等の自然環境の維持・保全とともに，地域住民の良好な生活環境や地域コミュニティを維持し，郊外部地域の活力の維持・向上を図っていく必要があります。

### （６）環境や防災面に配慮した持続可能な都市運営

人口減少や高齢化の進行などにより財政制約が高まる中で，公共施設・インフラの老朽化に伴う維持管理や更新費の増大が懸念されています。また，地球温暖化対策につながる都市の低炭素化や，自然災害・異常気象等の気候変動に伴う被害を軽減するための備え（適応策）など，安全で安心して暮らせる都市づくりが求められていることから，環境負荷の低減や災害に強い都市づくり，都市機能の拠点等への誘導・集積等による都市活動の効率化などによる持続可能な都市運営を行っていく必要があります。



# 第1章 全体構想



## 1 都市づくりの理念

「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」においては、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、広域的役割等を踏まえ、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 骨格の強い 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・集約することなどにより、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・活力を高められる持続可能な都市空間の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指します。

**便利で暮らしやすく 骨格の強い  
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

今後、人口減少や超高齢化が進行する中で、都市づくりの理念である、将来にわたって持続的に発展できる『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に取り組んでいくため、これからのまちづくりに求められる機能（「住まう」、「働く・学ぶ」、「憩う」）の充足や、それらを支える公共交通網の形成、自然環境と調和した土地利用の促進、環境問題や都市の防災・減災、ICT等の新技術の進展などへの対応など、持続可能なまちづくりに取り組んでいくことが重要であることから、次の6つを都市づくりの目標に設定します。

### （1）便利で暮らしやすく快適に住み続けられる都市

都市拠点や地域拠点など拠点相互に役割を補完しながら、市全体で医療や福祉、子育て支援、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、中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中心部や地域の拠点などにおいて、都市基盤や交通インフラなどの既存ストックを活用しながら、地域特性に応じて高次の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。

また、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。

さらに、『ネットワーク型コンパクトシティ』のまちづくりによって、誰もが公共交通を使いながら気軽に外出がしやすい環境づくりを進めることなどにより、高齢者や障がい者、子どもなどを地域で見守り・支えやすいまちや、市民が歩いて生活できる健康づくりにもつながるまちの実現に取り組みます。

### （2）都市や地域の魅力・活力を創造し続けられる都市

都市の顔であり、都市の活力や競争力をけん引する街なかや鉄道駅周辺等の拠点においては、市民生活の質の向上や、外部からの来訪者に対しても宇都宮ならではの質の高い憩いを提供できるよう、広範な地域を対象とする、全市的・広域的な交流や賑わいを創出する商業・業務、教育などの高次で多様な機能集積や、スポーツ、娯楽、文化・芸術等をはじめとした充実した余暇を過ごすことのできる環境を確保するなど、圏域の発展をリードする中核性や広域性を備えた拠点を形成します。

### (3) 地域経済の好循環を創出する産業の発展を支える都市

本市が人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、工業団地等において、地域特性や周辺環境と調和した良好な産業地としての生産環境等を維持・強化するなど、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業、研究開発機能や流通業務機能などが集積する産業拠点を形成します。

また、地域固有の自然や歴史、伝統・文化等を活かした観光振興や交流人口の増加による地域社会や経済の活性化を図るため、特色ある地域空間を有する観光拠点の創出を図ります。

### (4) 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、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。

### (5) 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。

### (6) 環境にやさしく災害に強い持続可能で効率的な都市

既存の施設やインフラ等のストックの有効活用を図りながら、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、人口減少や超高齢社会等に対応した持続可能で効率性の高い都市構造を形成します。

これらの取組と合わせて、交通分野の環境負荷の低減やエネルギー・資源の有効活用等による都市の低炭素化を促進するとともに、自立分散型エネルギーの導入促進等による地域防災力の向上や、都市の防災・減災機能等の強化に資する基盤整備等を促進することにより、環境にやさしく災害に強い都市づくりを促進します。

### 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す。ここでは、本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の将来都市構造の基本的な考え方を示すとともに、都市の骨格を構成する要素として、都市機能の集積を目指す「拠点」と、都市活動や市民生活を支える主要な交通体系である「都市軸」、保全すべき豊かな自然環境の連なりである「環境軸」、集約的な市街地を目指す「ゾーン」の考え方を示します。

#### (1) ネットワーク型コンパクトシティの基本的な考え方

##### 1) 拠点の配置

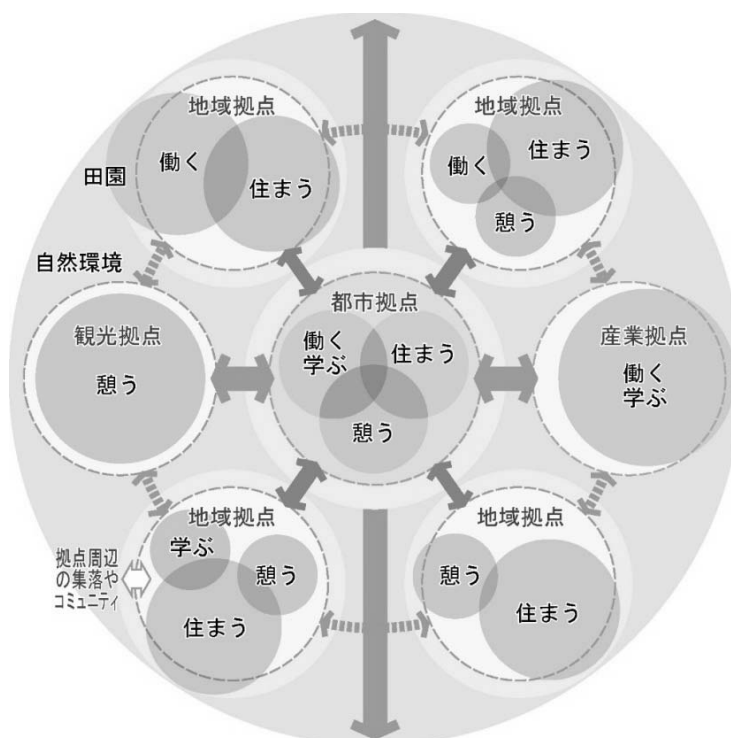
##### ～ 一極集中ではなく、中心部と各地域などへの拠点配置による多極型の都市構造 ～

本市の都市構造は、高度な都市機能が集積した中心部と、それを囲み中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発展してきた地域（市町村合併前の旧町村）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、中心部への一極集中ではなく、中心市街地を核としながら、各地域の既存コミュニティ、産業団地、観光地などに、地域特性を踏まえた各種の拠点を形成するとともに、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・補完を図ることにより、各拠点が役割を補完し合う多極型の都市構造である『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指します。

##### ■ 『ネットワーク型コンパクトシティ』の概念図(拠点間の連携・補完のイメージ)

(「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」より)



## 2) 市街地密度

### ～住宅等の立地の適正化による密度にメリハリのある土地利用の促進～

人口減少社会を迎える中で、街なかや郊外、農村など、それぞれの地域が将来にわたって持続的に発展していくため、都市拠点や地域拠点、拠点間を結ぶ幹線交通軸の沿線などの便利で暮らしやすい場所に緩やかに居住の集約を図っていくとともに、子育て世代の郊外居住や田園居住などのゆとりある居住の場を形成することにより、密度にメリハリのある土地利用を促進し、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都市の実現を目指します。

これらの実現にあたっては、拠点化とネットワーク化による将来都市構造や都市基盤の状況などの地域特性、地域の成り立ちを踏まえるとともに、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。

### ■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】**  
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機能の集積を図るエリア



**【幹線交通沿線等居住エリア】**  
地域特性に応じ、中低層の集合住宅等の誘導により、生活利便性及交通利便性の維持・確保を図るエリア





**市街化区域**

**都市機能誘導区域**

**居住誘導区域**

**地域拠点等**

**【郊外住宅地等居住エリア】**  
①ゆとりある居住環境イメージ  
地域特性に応じ、戸建て住宅を主体とした、ゆとりある良好な居住環境エリア



②田園居住イメージ  
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環境エリア



### 3) 市街地・拠点間のネットワーク化

#### ～ 公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存できるバランスの取れた交通ネットワークの構築 ～

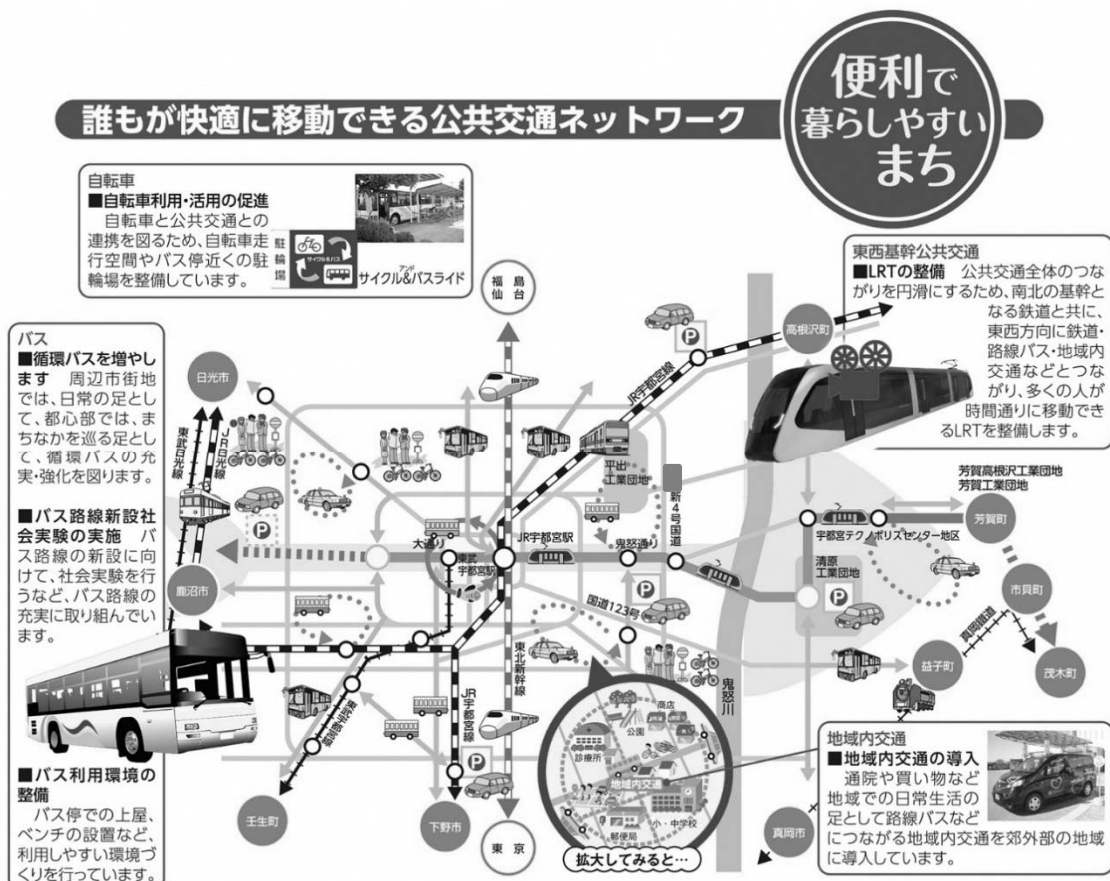
公共交通と自動車は、ともに都市活動や市民生活を支える重要な移動手段であり、これらがバランスのとれた交通ネットワークを形成することが重要です。

そのため、都市拠点と各拠点の間を結ぶ放射状の基幹・幹線公共交通を基軸に、支線公共交通等が効率よく連携した階層性を有する「公共交通ネットワーク」を構築するとともに、交通の円滑化や経済活動の活性化を促す「道路ネットワーク」の構築により、バランスのとれた交通ネットワークを形成します。

また、隣接する拠点間においても、地域特性に応じた交通で結び、それぞれの役割を補完し合う関係を構築することで、全ての市民が、各拠点の生活利便施設等に円滑で快適にアクセスできる移動環境を形成します。さらに、広域的な交通ネットワークの形成を促進することで、近隣・近郊の都市はもとより、県外の主要都市との広域連携軸の形成・強化に努めます。

これらの取組と合わせて、公共交通と自動車などの連携のための交通結節点の整備・充実など、「自動車の賢い利用」を誘導しながら、公共交通と自動車を選択的に利用できる交通ネットワークの形成を目指すとともに、中心市街地や生活圏での歩いて暮らせるまちづくりなど、まちづくりと合わせた徒歩や自転車の利用環境の向上を図り、短距離での自動車利用の抑制を誘導することにより、過度にクルマに依存する社会から「公共交通とクルマが共存できる社会」への転換を図ります。

#### ■ 「誰もが利用しやすい便利な公共交通ネットワーク」の構築イメージ





## (2) 拠点と形成方向

本市における都市の成り立ちを踏まえ、以下の『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

商業・業務機能や行政機能、交流機能をはじめとした多様な機能が集積するなど、広域都市圏の中核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とその周辺を、「都市拠点」として位置付けます。

都市拠点では、日常生活圏域を超えた広範な地域を対象とする専門的な医療・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、身近な生活サービス機能等の誘導・集積など、複合的で高度な土地利用を促進し、歴史・文化を踏まえた風格と魅力ある都市空間の形成や、多様なニーズに応じた生活環境の形成、人と環境に優しい交通環境の整備などにより、広域的に人、モノ、情報が集積・交流する本市の顔となるまちづくりを行います。

### 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、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等を各拠点の中心の目安として、市内 14 箇所を「地域拠点」として位置付けます。

地域拠点では、「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の誘導・集積とともに、基幹公共交通や幹線バス路線との交通結節機能の維持・強化等により、交通の利便性を高めるなど、自立性の高い地域の「顔」となる拠点を形成します。

#### ■ 拠点の配置(「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」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       |
|                  |                | 江曾島駅          | 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       |

### 3) 産業拠点

ものづくり産業等の集積を促進する、清原工業団地、宇都宮工業団地、瑞穂野工業団地や、河内工業団地、河内中小工場団地及びそれらの周辺の産業集積地、テクノポリス計画の一環として整備されたテクノポリスセンター地区、インターパーク地区において、地域特性や周辺環境と調和した「産業拠点」の形成を図ります。

宇都宮インターチェンジ周辺地区については、良好な自然環境の保全や流通業務等の立地需要を踏まえながら、市北西部地域の活性化等につながる土地利用を誘導します。

産業拠点では、本市が人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業、研究開発機能や流通業務機能などの集積を図ります。また、産業活動の活性化に資するインフラや施設の充実を図るとともに、都市拠点や地域拠点から基幹・幹線交通によるネットワークを構築し、アクセス性を高めていきます。

さらに、本市産業の振興や移住・定住の促進につながる就業の場の確保に向け、新たな事業者の進出や市内立地企業の事業拡大を促すとともに、市外への流出を抑制するため、広域的な道路交通の利便性を活かした工業団地の周辺等では、企業立地ニーズ等を踏まえながら、新産業団地の整備による拠点化を促進します。

### 4) 観光拠点

本市北西部の、自然岩による独特の自然景観を有する「大谷地域」や、「古賀志地域」、「農林公園ろまんちっく村」を含むエリアは、歴史・文化資源やレクリエーション施設や、地域固有の自然等を活かした観光資源が多く分布していることから、大谷周辺地域を本市の代表する「観光拠点」に位置付けます。

観光拠点では、大谷ならではの地域資源を活かした観光業、大谷石産業、農業等の活性化や地域振興につながるよう、大谷石文化の発信・継承や採取場跡地の「冷熱エネルギー」を活用した「大谷夏いちご」の産地化など、地域固有の資源を活かすとともに、大谷周辺地域が一体となった回遊性の向上による周遊の促進を図ることなどにより、魅力と特色ある観光拠点の創出を図ります。

また、公共交通の利便性を確保するとともに、インターチェンジなどによる自動車でのアクセス性に優れた拠点の形成を図ります。

### 5) 交通結節点周辺

鉄道駅やLRTのトランジットセンターなどの交通結節点である、鶴田駅、南宇都宮駅やLRTの（仮称）ベルモール前停留場及び（仮称）平出町停留場の各周辺は、立地状況や地域特性を活かした交流促進や地域活性化等につながるよう、「交通結節点周辺」に位置付け、地域拠点等の考え方に準じて拠点化を促進します。

### (3) 都市軸と形成方向

人・モノ・情報の動きを活発化させ、都市活動の効率性や市民生活の快適性を向上させるため、拠点や地域特性を活かした多様な都市軸を形成します。

#### 1) 広域連携交流軸

東京圏と東北を結ぶ東北自動車道及び東北新幹線、太平洋と日本海を結び北関東3県を横断する北関東自動車道等を「広域連携交流軸」として位置付け、産業、観光などの各種活動における広域的な連携と交流を促進します。

#### 2) 地域連携交流軸

周辺都市や各拠点間を連絡するJR宇都宮線、東武宇都宮線、JR日光線、LRT及び、幹線バス路線、また、円滑な自動車交通と都市活動を支える上での骨格となる3環状12放射道路等を「地域連携交流軸」として位置付け、鉄道・バスの利便性向上など公共交通の活性化や都市計画道路等の整備を進めるとともに、公共交通と自動車との相互の連携強化を促進します。

#### 3) 産業軸

国土構造の骨格として、首都圏における物流・交通機能等を強化する圏央道等と、本市産業拠点や高速道路のインターチェンジなどの広域交通結節点を結び、物流機能の強化や産業活動の活性化、地域相互の交流促進等の広域的な役割を担う地域高規格道路を「産業軸」として位置付け、産業拠点に必要な産業支援などの機能強化を図るため、その整備を促進します。また、広域的な道路交通の利便性を活かした産業軸上の交通結節点等では、周辺の自然環境や営農条件などとの調和に配慮しながら、産業流通系の計画的な土地利用を促進します。

### (4) 環境軸と形成方向

都市と自然との調和により、今後とも、都市における憩いや、やすらぎと潤いのある都市環境や生活環境の快適性を確保するため、本市における貴重な地域資源を活かした環境軸を形成します。

#### 1) みどりの軸

北西部の山並みと北部丘陵から市街地に<sup>くまび</sup>楔状に展開する丘陵地は、本市に豊かな自然環境と潤いある自然景観を提供し、緑の大きな骨格を形成しています。これらを「みどりの軸」として位置付け、自然環境及び景観の保全・整備に努めます。

#### 2) 清流軸

市域の東部を南北に縦貫する鬼怒川は、沿岸の緑の崖線とともに伸びやかな水辺の景観を形成するとともに、市民にとってのレクリエーション空間となっています。自然環境豊かな鬼怒川を「清流軸」として位置付け、市民の憩いの場となるよう、その保全・整備に努めます。

## (5) ゾーンと形成方向

### 1) 市街地ゾーン

現状の用途地域の指定のある区域を「市街地ゾーン」として位置付けます。人口減少、少子・超高齢社会の到来を踏まえ、既存の機能集積や都市基盤施設の有効活用を図るとともに、地域特性を活かした良好な市街地環境を形成します。

市街地ゾーンは、都市のコンパクト化を図る中であっても、多様な暮らし方が選択でき、密度にメリハリのある市街地を形成する趣旨から、次のゾーンに区分します。

- 高密度市街地：都市拠点では、土地の高度利用を誘導しながら、商業・業務機能や行政機能、交流機能をはじめとした諸機能の集積を図るとともに、中高層の集合住宅を主体として、賑わいと活力が感じられる市街地形成を目指します。

【目標人口密度：概ね60人/ha以上】

- 中高密度市街地：市街化区域の地域拠点や幹線交通軸沿線、拠点周辺で計画的な都市基盤整備が行われている場所では、地域特性に応じ、中低層の集合住宅や商業・業務・サービスなど、各機能の調和のとれた複合的な土地利用により、利便性の高い市街地形成を目指します。

【目標人口密度：概ね50人/ha以上】

- 低中密度市街地：市街化区域の郊外住宅地等では、低層の戸建住宅を主体とし、ゆとりある良好な住宅地としての市街地形成を目指します。

【目標人口密度：概ね40人/ha以上】

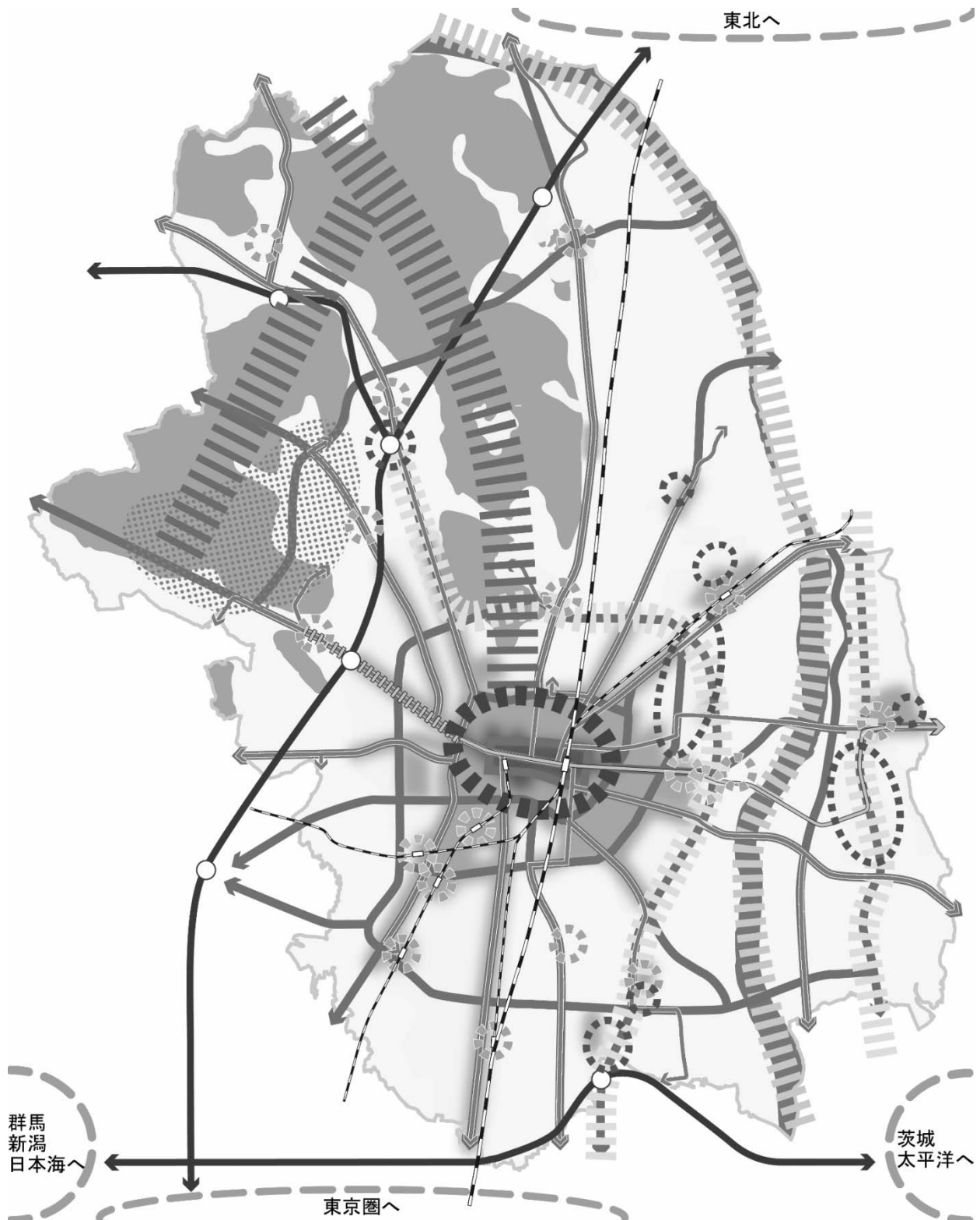
### 2) 田園ゾーン

市街地を取り巻く農地・樹林地や河川・水路などを「田園ゾーン」として位置付けます。無秩序な土地利用転換を抑制するとともに、安全・安心な農畜産物の安定的な供給の基盤や市民が身近に親しめる自然環境、地域資源としてその保全・活用を図ります。

### 3) 森林ゾーン

市北西部に連なる山並みを「森林ゾーン」として位置付けます。自然景観資源や水源の涵養、災害の防止などのため保全に努めるとともに、林業の振興や市民の自然体験・レクリエーションの場として活用を図ります。

■将来都市構造図



| 拠点  | 都市軸                           |  |                   | 環境軸          | ゾーン                          |                |
|---|-------------------------------|--|-------------------|--------------|------------------------------|----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>地域拠点</li> <li>交通結節点周辺</li> <li>産業拠点</li> <li>観光拠点</li> </ul> | <b>広域連携交流軸</b><br>高速道路<br>新幹線 | <b>地域連携交流軸</b><br>基幹公共交通（鉄道）<br>基幹公共交通（LRT）<br>道路ネットワーク（3環状12放射道路など）<br>幹線バス路線（既存） | <b>産業軸</b><br>産業軸 | みどりの軸<br>清流軸 | 高密度市街地<br>中高密度市街地<br>低中密度市街地 | 田園<br>森林<br>河川 |

## 4 土地利用の方針

### (1) 基本理念

土地は、現在及び将来においても限られた資源であり、都市活動や市民生活上の共通の基盤となるものです。また、農林業等を通して豊かな恵みをもたらすものであるばかりでなく、地域それぞれに多様な姿で存在し、地域独特の風土や魅力を生み出す源でもあります。この有限の資源をより有効かつ効率的に配置していくことが都市計画の基本であり、他の個別計画の指針となります。

土地の利用にあたっては、本市における都市の成り立ちや地域の持つ歴史・文化・地域コミュニティなどを踏まえながら、広域都市圏の発展をけん引する北関東の中核都市にふさわしい、活力と賑わいのある持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指して、適正な土地利用を進めます。

### (2) 基本方針

都市的土地利用と自然的土地利用を明確にし、効率的な都市活動や安全性・利便性の高い生活環境の確保を図るとともに、スプロール化の抑制、自然環境の保全・活用を図るため、土地利用の基本理念を踏まえ、土地利用の基本方針を次のように定めます。

#### ①区域区分について

新たな市街化区域の拡大は、都市のポテンシャルを活かした産業の発展などの地域経済の活性化につながる適正な規模で行う場合以外は、原則として行わないものとします。

#### ②都市機能誘導について

都市拠点、地域拠点等は、周辺地域から公共交通等のアクセス性が高いことから、地域全体でその利便性を享受できるよう、低未利用地や既存ストックの有効活用などを促進することにより、地域特性に応じた都市機能の誘導・集積を図ります。

#### ③居住誘導について

都市拠点、地域拠点や幹線交通沿線などの公共交通の利便性の高い市街地では、居住を誘導・集積し、集約的な市街地を形成するとともに、郊外では緑地や農地等の資源を活かしながら、良好でゆとりある住宅地を形成するなど、地域特性に応じて密度にメリハリのある市街地を形成します。

#### ④市街化調整区域について

市街化調整区域における自然的土地利用から都市的土地利用への転換は、都市構造上の「拠点」・「軸」の機能強化に資する地域や、小学校周辺等のコミュニティ・活力の維持が必要な地域、観光振興を通して都市の魅力向上や地域活性化につながる地域において、適正な規模とします。

### (3) 土地利用区分と配置及び形成方針

本市が目指す将来都市構造及び土地利用の基本方針を踏まえ、土地利用の区分と配置及び形成方針は次のとおりとします。

#### 1) 商業系土地利用

都市拠点とは、都市機能の更新と土地の高度利用を図り、中心市街地活性化などの取組と連携しながら、歴史・文化資源等を活かした広域的な商業・業務機能の集積を図ります。また、地域拠点では、日常生活に必要な最寄り品の提供など地域の核となる商業・サービス機能を適切に誘導します。なお、都市構造の強化に資する集客施設については、周辺環境への影響に配慮しながら、拠点特性に応じて適切に誘導します。

##### ① 都心商業業務地

都心商業業務地は、広域的商業や業務機能などの集積をもつ JR 宇都宮駅及び東武宇都宮駅、「宇都宮」の発祥の地である二荒山神社の各周辺に配置します。

市街地再開発事業などにより土地の高度利用を図りながら、建物の共同化や商業業務施設と公共施設との一体的整備、商業業務機能と調和した都市型の中高層住宅の立地誘導を進めるほか、JR 宇都宮駅周辺は、本市の玄関口として、交通結節機能や交流機能を強化します。また、広域的な商業・業務機能を核とした文化、行政、交流など多様な機能の集積促進と、出店促進をはじめとした中心商店街の活性化を図りながら、魅力ある商業地としての形成を図ります。

さらに、都市の快適性の観点から、二荒山神社や八幡山公園、宇都宮城址公園を核とした風格のある景観や、中心商店街を核とした賑わいと活力の感じられる景観形成を図るとともに、市民の交流、活動、憩いの場の整備による回遊空間の創出など、本市の顔として魅力的で賑わいのある都市空間を形成します。

##### ② 都心業務地

都心業務地は、都心商業業務地をサポートする地区として、概ね都心環状線周辺に配置します。

業務機能や商業機能、また、それら機能と調和した都市型住宅の誘導を図るとともに、土地区画整理事業等により、都心商業業務地の都市活動を支える骨格道路等を整備することで、都心業務地を形成します。

##### ③ 近隣商業地

近隣商業地は、日常的な利便性を確保する商業地として、地域拠点や鉄道駅周辺等に配置します。

駅周辺整備など交通結節機能の強化をはじめとした公共交通の活性化と合わせて、歩いて暮らせる生活圏の形成に向け、地域の核となる商業・業務・サービス機能等の集積とともに中低層住宅の立地誘導など、複合的な土地利用を進め、地域の日常生活を支える商業地の形成を図ります。

## 2) 住宅系土地利用

生活利便性の高い街なか居住，ゆとりと潤いのある郊外居住，田園居住など多様な住宅地の形成を目指すとともに地域の自然や歴史・文化を活かした魅力ある居住環境の創出，保全を図ります。住宅とその他の都市機能が複合する市街地においては，住・商・工など諸機能の共存を図ることとし，次の地域を設定します。

### ① 低層住宅地

低層住宅地は，戸建住宅を中心とした低層な住宅地を形成している地域に配置します。高さや用途の混在のない低密度な土地利用を誘導し，ゆとりある住宅地の形成を図ります。また，良好な居住環境を保全するため，地区計画や建築協定，緑地協定等の活用を促進するとともに，農地が多く点在している地区については，地域特性を踏まえ，都市の緑空間の確保・創出のため必要な農地の保全を図るなど，良好な居住環境の形成を図ります。

### ② 一般住宅地

一般住宅地は，住宅を主体としつつも，中小規模の店舗，事務所等と共存した地域として，都市拠点及び地域拠点周辺等に配置します。

既存の都市のストックを活用しながら，拠点に近接する地域特性や鉄道などの公共交通の利便性を活かし，多様な住まい方を可能とする居住環境の形成を図るとともに，戸建住宅や中層程度の集合住宅などが調和した良好な住宅地の形成を図ります。

### ③ 複合住宅地

複合住宅地は，住宅とその他の用途が併存する地域に配置します。

住宅以外の用途との調和を図りながら，市街地環境の向上を図ります。また，都市基盤が未整備なまま住宅が密集している地区では，生活道路の整備や狭あい道路の解消など，生活環境の改善に努めます。

### ④ 都心居住地

都心居住地は，徒歩，自転車や公共交通により，都心部の都市的サービスに容易にアクセスできる地域として，内環状線内に配置します。

中高層住宅を主体とした比較的密度の高い住宅地としての形成を図るとともに，都市基盤が未整備な地区では，土地区画整理事業等により，計画的，総合的な整備を推進します。

また，面整備や土地の高度利用と合わせてオープンスペースを創出するなど，良好な都心居住環境を形成します。



### 3) 産業系土地利用

#### ① 沿道複合地

沿道複合地は、道路の交通機能の活用と後背地の居住環境を保護するため、主要な幹線道路沿道に一定の規模で配置します。

道路機能や沿道環境に応じて、商業系や工業系といった沿道の立地特性にふさわしい施設の誘導を図ります。商業系の土地利用については、都心商業業務地や近隣商業地での商業施設の誘導に影響を及ぼさない規模、業態であることを基本としつつ、地域住民の生活圏も考慮して、都市拠点及び地域拠点を補完する商業機能の立地を許容します。

#### ② 産業流通地

産業流通地は、ものづくり産業等の集積を促進する、清原工業団地、宇都宮工業団地、瑞穂野工業団地や、河内工業団地、河内中小工場団地及びそれらの周辺の産業集積地と、テクノポリスセンター地区、インターパーク地区に配置します。また、既存の工場などがあり、その生産環境の保全を図るべき地域や用途の専用化を図るべき地域に配置します。

## 4) 農業・自然系土地利用

### ① 農業地

農業地は、安定的な農業生産を持続可能とするために必要な農地を確保・保全し、農業生産基盤の整備、農地・農業用水等の資源の適切な保全管理を進めるとともに、農地の流動化や農地の面的集積の促進など農地利用の効率化を図ります。また、農地の持つ多面的機能の維持や環境へ配慮した環境保全型農業の推進を図り、良好な自然環境を維持する役割も担う優れた農業地域の形成を図ります。

### ② 集落地

集落地は、農業生産基盤の状況や地域特性を踏まえながら、生活道路等の生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。

地域コミュニティの中心となる市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では、周辺の自然環境、営農条件、景観などとの調和に配慮しながら、計画的で良好な居住環境の形成を図り、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

観光拠点である大谷周辺地域では、良好な自然環境の保全や景観等との調和に配慮しながら、観光機能の立地誘導などの土地利用を促進し、地域資源の有効活用や地域振興につなげていきます。

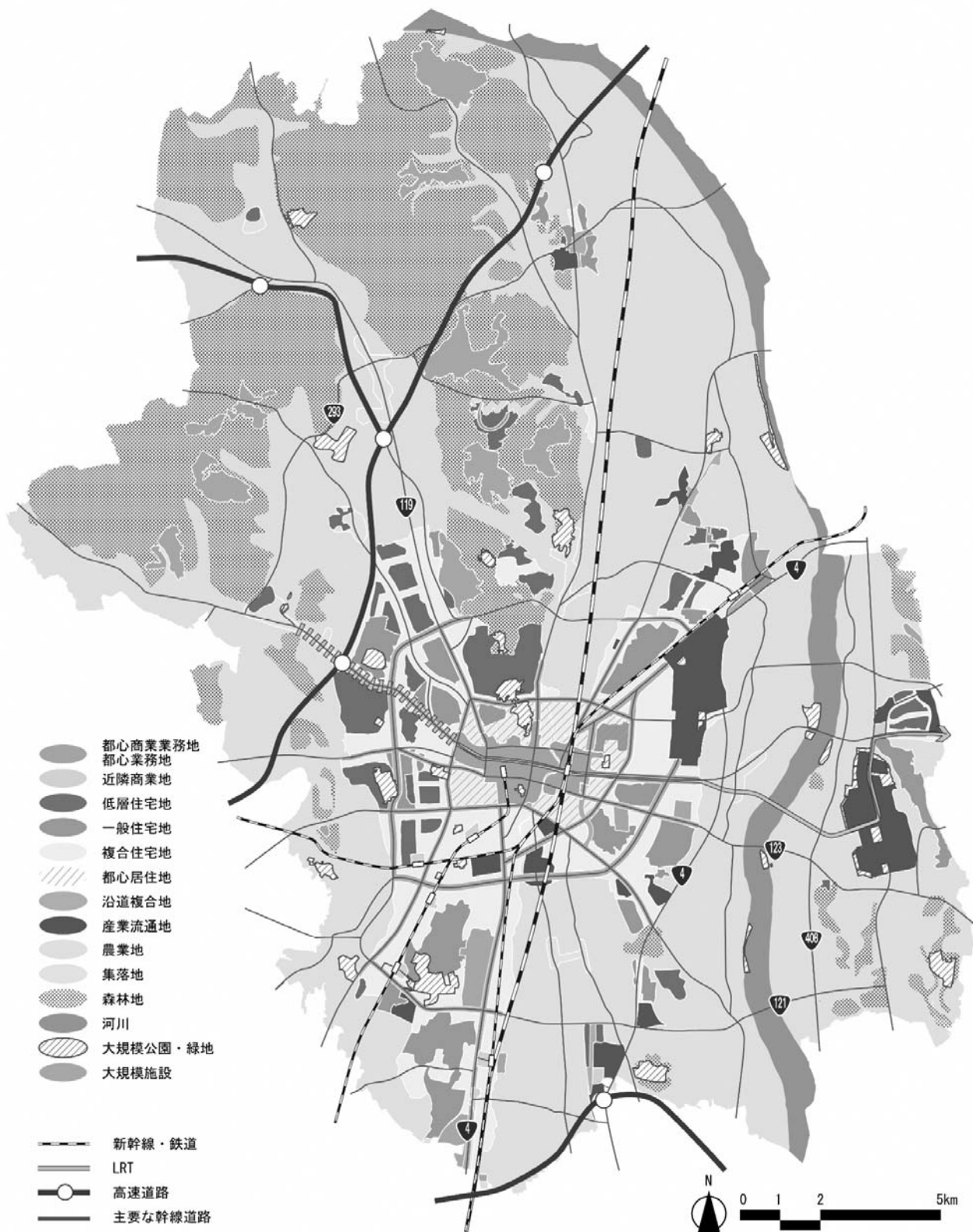
### ③ 森林地

森林地は、森林の有する木材生産などの経済的機能と、災害の防止、水源の涵養、保健休養、大気保全などの公益的機能との調和が図れるよう、必要な森林の確保と適正な管理、整備に努めます。

■土地利用区分と配置及び形成方針

| 土地利用区分  |  | 配置及び形成方針  |
|---|--|---|
| <b>(1) 商業系土地利用</b>  |  |   |
| 中心市街地活性化や立地適正化計画に係る取組等と連携を図りながら、地域特性に応じ、都市機能を適切に誘導・集積する。                        |  |   |
| 都心商業業務地   |  | ○JR 宇都宮駅及び大通り周辺に配置<br>・高次で多様な都市機能の誘導・集積を図るため、土地の高度利用、建物の共同化、低未利用地の有効活用等を図る。<br>・これら都市機能と調和した都市型の中高層住宅の立地誘導を進める。 |
| 都心業務地   |  | ○概ね都心環状線周辺に配置<br>・商業・業務機能と調和した都市型住宅の誘導や、都心商業業務地を支える骨格道路の整備を図る。  |
| 近隣商業地   |  | ○地域拠点や鉄道駅周辺等に配置<br>・生活利便機能や中低層の集合住宅等の複合的な土地利用を進め、地域の日常生活を支える商業地の形成を図る。  |
| <b>(2) 住宅系土地利用</b>  |  |   |
| 都市拠点、地域拠点や幹線交通沿線への居住誘導を図り、地域特性に応じて、街なか居住や郊外居住など多様な住宅地の形成を目指し、魅力ある居住環境の創出・保全を図る。 |  |   |
| 低層住宅地   |  | ○戸建住宅を中心とした低層な住宅地に配置<br>・高さや用途の混在のない低層の戸建住宅を主体としたゆとりある住宅地の形成を図る。  |
| 一般住宅地   |  | ○都市拠点及び地域拠点周辺等に配置<br>・地域特性に応じて、戸建住宅や中低層の集合住宅などが調和した住宅地の形成を図る。   |
| 複合住宅地   |  | ○住宅とその他の用途が併存する地域に配置<br>・地域特性に応じて、戸建住宅や中低層の集合住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成を図る。  |
| 都心居住地   |  | ○内環状線内に配置<br>・中高層の集合住宅を主体とした密度の高い住宅地の形成を図る。   |
| <b>(3) 産業系土地利用</b>  |  |   |
| 沿道複合地   |  | ○主要な幹線道路沿道に一定の規模で配置<br>・沿道の立地特性にふさわしい都市機能や居住の誘導を図る。   |
| 産業流通地   |  | ○清原・宇都宮・瑞穂野の各工業団地や、河内工業団地、河内中小工場団地及びそれらの周辺の産業集積地、テクノポリスセンター地区、インターパーク地区に配置する。                                   |
| <b>(4) 農業・自然系土地利用</b>   |  |   |
| 農業地   |  | ・農業生産基盤の整備、農地・農業用水等の資源の適切な保全管理を進める。<br>・良好な自然環境を維持する役割を担う優れた農業地域の形成を図る。   |
| 集落地   |  | ・生活環境施設の充実を進め、定住環境維持に努める。<br>・市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では、コミュニティや活力の維持を図る。<br>・観光拠点の大谷周辺地域では、観光機能の立地誘導など土地利用を促進する。     |
| 森林地   |  | ・経済的機能と公益的機能の調和が図れるよう森林の確保と適正な管理、整備に努める。  |

■土地利用構想図



## 5 都市整備の方針

都市づくりの理念である持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向け、社会経済環境や時代潮流の変化と展望等を踏まえながら、安全で快適な市民生活や円滑な都市活動、産業活動等を支えるため、本市の定める具体の都市計画についての体系的な指針として分野別の都市整備の方針を示します。

### (1) 交通体系の整備方針

宇都宮都市圏の中心都市として、圏域内外の広域的な連携の強化と市街地の円滑な交通処理を図るとともに、『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を支える道路・公共交通ネットワークの形成や、公共交通や自動車、自転車などの交通手段間の連携強化を図ることにより、安全・快適で、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが利用しやすい総合的な交通体系の確立を目指します。

#### 1) 道路ネットワーク整備

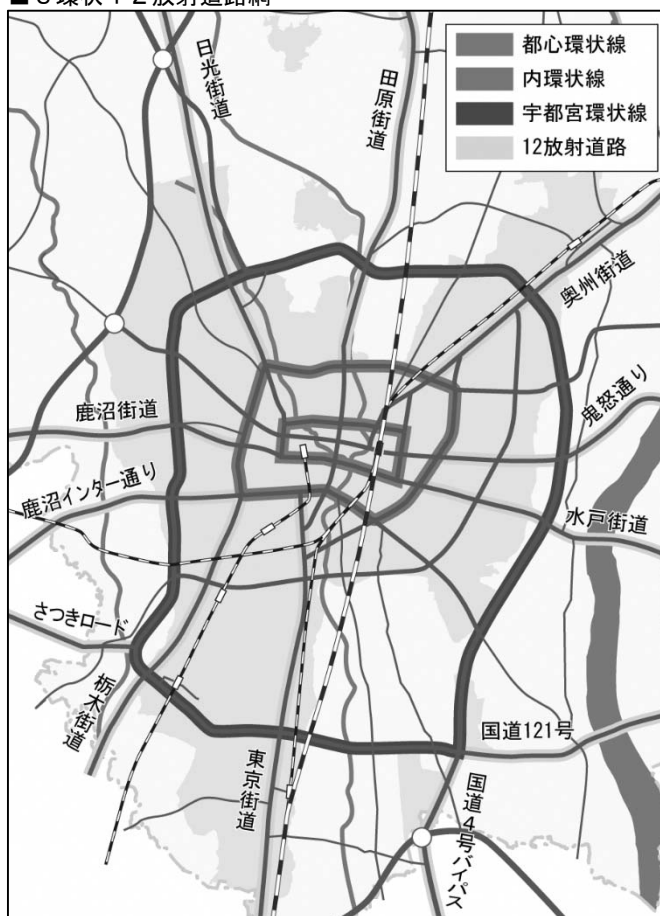
##### ア 都市の骨格となる道路網の整備

観光や物流などを通じて経済の活性化を図る「地域高規格道路」の整備を促進するとともに、高速道路を活用した機能的な道路ネットワークを構築しつつ、地域振興や交通の円滑化を図るため、スマートインターチェンジなどの整備を推進します。

市街地の交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるとともに、拠点相互の有機的な連携を図るため、市内各地や広域的な道路に連絡する主要な幹線道路の整備を推進します。また、都心環状線・内環状線の4車線化や、宇都宮環状道路と主要な幹線道路との立体化、中心部から伸びる主要な放射状道路の整備など、都市の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進します。

さらに、主要な幹線道路等における街路樹などの緑化や電線類の地中化など、道路空間の質的向上を図ります。

■ 3環状12放射道路網



## **イ 身近な生活道路の整備**

地域の安全性・利便性を高め、快適な生活空間を創出するため、身近な生活道路の整備を推進するとともに、歩道整備や道路のバリアフリー化、交通安全対策などを推進します。

## **ウ 歩行者・自転車の利用環境の整備**

都市拠点及び地域拠点においては、歩いて暮らせるまちづくりの重点的な展開を図るため、歩行者と自転車の通行分離や自動車の乗り入れ規制などの検討を行います。

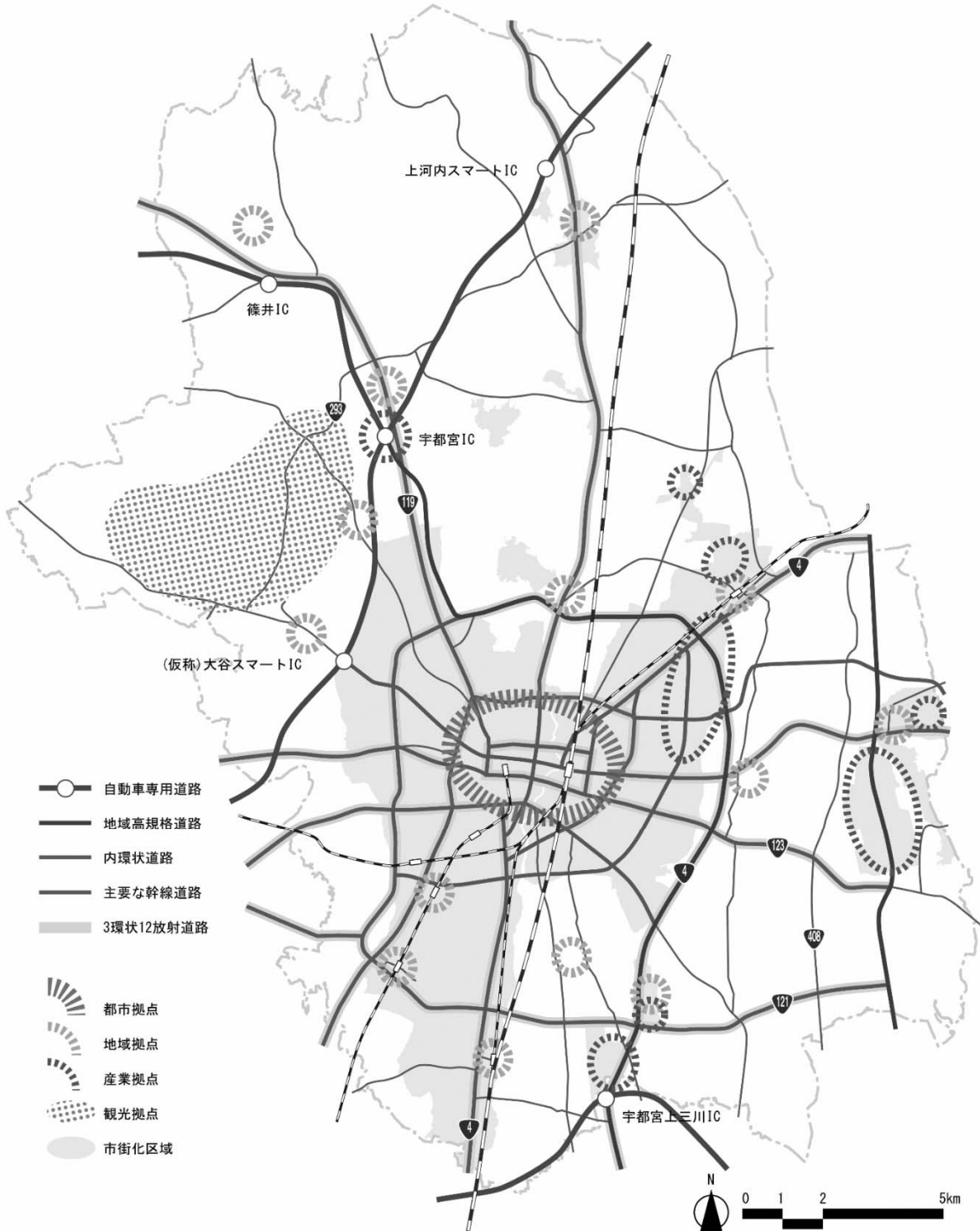
また、市内における主要な施設を結ぶ路線においては、自転車走行空間を整備し、歩行者・自転車にとって安全な空間の確保に努めます。

さらに、誰もが、安全で快適に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境にやさしい自転車につながるまち、「自転車のまち宇都宮」にふさわしい快適な自転車利用環境を創出するため、サイクリングロードの整備や、駐輪場の整備等の駐輪環境の向上、シェアサイクルの充実などを図ります。

## **エ 道路環境の向上と機能保全**

高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化が進行する中、道路環境の向上と機能保全を図るため、道路の役割や機能などに応じて、計画的な点検・修繕・更新に取り組む「道路施設のアセットマネジメント」を推進します。

■ 骨格道路整備構想図



## 2) 公共交通ネットワーク整備

### ア 基幹公共交通軸と地域特性に応じた生活交通手段の確保

都市の骨格となる公共交通を基幹公共交通軸として位置付け、都市拠点、地域拠点やその周辺沿線における都市機能へアクセスしやすいよう、高い水準のサービスを提供します。

基幹公共交通軸のうち南北方向は、既存の鉄道である JR 宇都宮線及び東武宇都宮線とし、JR 宇都宮駅の東西方向は、東西基幹公共交通として L R T の整備を推進します。

また、基幹公共交通軸と連携して、拠点間を連絡する幹線バス路線は、L R T 導入に合わせたバスネットワーク再編等により、沿線地域の特性に応じて、サービス水準の維持・向上を図ります。

さらに、基幹公共交通軸や幹線バス路線へのアクセス手段を確保するため、支線的な役割を担うバス路線の維持・向上に努めるほか、コミュニティバスや乗合タクシーなど、地域の実情や交通需要に応じた多様な方策を検討し、地域内交通の維持・充実を図るなど、公共交通空白・不便地域の解消に取り組みます。

### イ 公共交通の利用促進

公共交通の利用を促進するため、道路や交差点の改良、バス停上屋の設置などバスの走行性・利便性・快適性の向上や、鉄道駅へアクセスする道路や駐車・駐輪施設の整備、ICTを活用した公共交通の案内情報の提供などによる利用環境の向上のほか、自動車利用から公共交通利用への自発的な意識転換を促すモビリティマネジメント等に事業者と一体となって取り組みます。

また、L R T 導入と合わせて、L R T と路線バス、地域内交通、自動車等の他の交通機関との乗り継ぎ施設であるトランジットセンターの整備や、L R T やバスの乗降時間の短縮や乗り継ぎの円滑化等の利便性向上を図る交通 I C カードの導入など、ハード、ソフトの両面から利用者の視点に立った取組を推進します。

### ウ 交通結節点の整備

多様な交通の結節点となる駅前広場、交通ターミナルの整備、機能強化を推進します。

特に、本市の玄関口である JR 宇都宮駅については、駅西口の再整備や宇都宮駅東口地区整備事業を推進し、駅前広場・バスターミナルをはじめ、駐車場・駐輪場・歩行者通路などの整備を総合的に推進します。

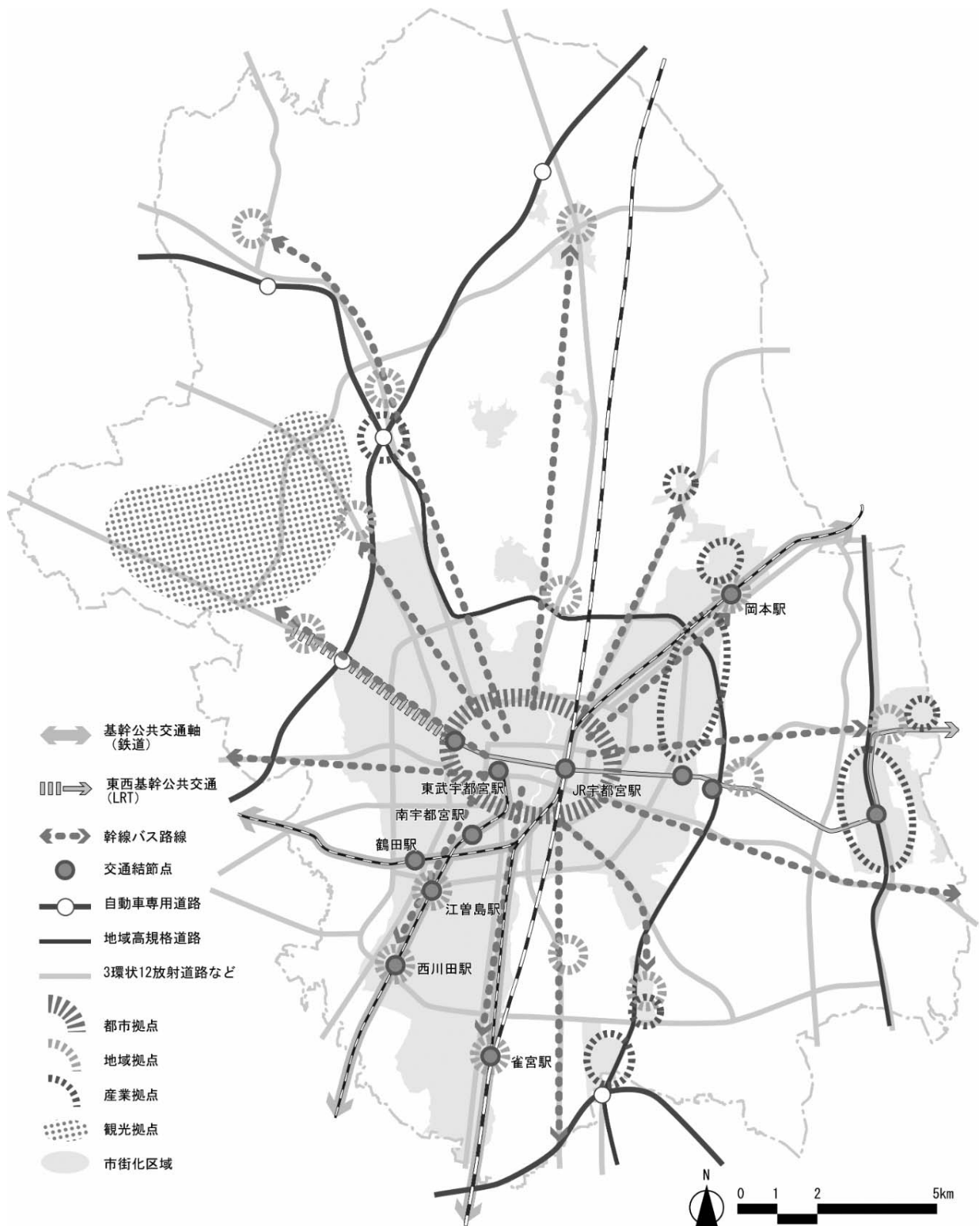
また、鉄道駅や L R T のトランジットセンターなどの交通結節点については、地域特性に応じ、周辺のまちづくりとの連携により、交通結節機能の強化を図ります。

### エ 新技術の公共交通等への活用

市民の身近な生活の利便性・生産性の向上を図るため、市民生活や都市活動に大きな変化をもたらす I C T, A I 等の新技術の進展などを踏まえ、それらの新たな科学技術を活かしながら、公共交通ネットワークの形成等のまちづくりに取り組みます。



■公共交通ネットワーク構想図



## (2) 緑のネットワークの方針

ヒートアイランド現象や地球温暖化が顕著化・深刻化するなか、都市における緑の役割が重要視されています。

これを踏まえながら、都市における潤いと安らぎのある快適な生活環境づくりを図るため、丘陵地や斜面地の緑、樹林地、田園地域に残る豊かな自然環境や鬼怒川などの河川と一体となった水辺の緑空間を保全・育成します。さらに、公園や緑地の整備、公共施設や民有地の緑化を推進することにより、緑のネットワークの形成、強化に取り組みます。

### 1) 緑の保全・自然環境の保護

本市には、北西部の山地の裾野から市街地にかけて、谷戸、溜池、湧水地、里山、平地林が点在しているほか、市街地に<sup>くきび</sup>楔状に入り込んだ長岡周辺の丘陵地をはじめ、戸祭山などの樹林地、弁天沼周辺など貴重な水辺環境があり、これらの豊かな自然環境を保護・保全します。

また、鬼怒川、田川、姿川等の清流や、その流域に広がる田園地帯と集落の屋敷林など水と緑が一体となった豊かな自然環境の保護・保全を図ります。

市街化区域に残る貴重な里山である戸祭山緑地や鶴田沼緑地等は、人と自然が共生し、希少な動植物が生息・生育する貴重な都市緑地として保全・整備を進めます。市街化区域やその周辺に残る良好な里山、樹林地などの身近な自然は、緑地保全関係法令の活用や本市独自の緑地保全に関する制度の創設などの検討を行います。

また、市民主体の緑の保全を進めるため、市民組織による緑地保全活動を促進します。

### 2) 公園・緑地の整備

多くの人々が利用するレクリエーションやスポーツ活動、緑と触れ合う場として、総合スポーツゾーン等の整備や宮原運動公園などの老朽化した拠点公園の再整備に計画的に取り組みます。

街区公園や近隣公園など市民に身近な生活圏の公園については、快適で良好な居住環境を確保するため、誰もが気軽に利用できることを基本とした適正配置に努めながら、計画的な整備を行います。また、安全で安心して快適に公園を利用できるよう、老朽化した遊具等の公園施設の適切な更新や、潤いと安らぎのある緑空間の創出に取り組みます。

市民に親しまれる公園づくりを推進するため、市民参加手法の導入や、市民による公園・緑地の愛護活動の支援などに取り組みます。

### 3) 緑の育成・都市緑化の推進

市街地内の緑を創出するため、主要な幹線道路の街路樹のネットワークや公共施設の緑化、民有地の緑化を進めます。民有地の緑化にあたっては、地区計画、緑地協定等の制度の活用など市民による緑化活動の促進や、都市緑化推進や貴重な都市の緑を保全するための新たな仕組みや制度を検討します。

特に、都市拠点や地域拠点においては、都市の顔、地域の顔として、市民・事業者との協働のもと、都市緑化に重点的に取り組めます。

また、緑豊かな都市環境の形成や都市における貴重な緑空間の保全・創出等のため、『ネットワーク型コンパクトシティ』等のまちづくりと連携しながら、都市農地を保全・活用するための仕組みや制度を検討します。



### (3) 下水道・河川の整備方針

安全で快適な都市環境の形成を目指し、効率的・効果的な下水道の整備を進めるとともに、河川の改修を進め、総合的な治水・雨水対策を推進します。

#### 1) 下水道の整備

下水の適正処理の推進により、地域に応じた生活排水処理体制を確立し、生活環境の向上と公共用水域の水質を保全するとともに、市民の安全で快適な生活を確保するため、浸水安全度の向上を目指した雨水対策の充実を図ります。

災害や事故に強い下水道を確立するため、様々な耐震化方策を適切に組み合わせ、効率的・効果的な下水道施設の耐震化を推進します。

また、持続可能な下水道事業の実現に向け、今後、増大する下水道施設の老朽化に対応していくため、中長期的な施設の更新需要量を予測しながら、計画的な点検・修繕等による適切な維持管理や予防保全による効率的な改築・更新に取り組む「下水道施設のアセットマネジメント」を推進します。

さらに、地球環境と共生した循環型都市の構築に資するため、下水道資源の有効利用を図ります。

#### 2) 河川の整備

都市基盤河川や準用河川、普通河川の改修を進め、溢水被害の解消に向けた総合治水対策を推進するとともに、清流軸である鬼怒川の保全・整備に努めます。

また、市民に親しまれる良好な河川環境を保全するため、治水と利水、環境との調和、親水性や動植物の生育環境などに配慮しながら、河川の整備を進めるとともに、市民による河川愛護活動の支援に取り組みます。

### (4) その他の都市施設の整備方針

円滑な都市活動を支えるために必要な都市施設である、市場、ごみ処理施設などは、周辺の環境との調和に十分配慮しながら、その整備を行います。

市場については、老朽化が進む施設の長寿命化・耐震化・更新等により、市場機能の維持・向上や、品質管理の向上、業務の効率化を図るため、中央卸売市場の再整備に取り組みます。

また、ごみ処理施設は、施設の安定稼働を確保するため、計画的かつ効果的な施設の整備修繕や適切な維持・管理を行うとともに、民間の中間処理施設等の立地にあたっては、地域環境への影響や周辺土地利用に配慮し、適正な誘導に努めます。

学校、図書館などの教育文化施設や病院、保育園などの医療・社会福祉施設は、利用者の利便性や関連施設、『ネットワーク型コンパクトシティ』等のまちづくりとの連携に配慮して配置します。

## (5) 市街地整備の方針

都市拠点や地域拠点などの特性に応じて、商業・業務・住居や交流・賑わい機能など多様な機能の誘導・集積による拠点形成や、安全・安心で快適な都市基盤の形成による良好な居住環境を整備するため、市街地再開発事業や土地区画整理事業等の多様な市街地整備手法や地区計画等の都市計画手法の活用により市街地や居住環境の形成を推進します。

### 1) 都市拠点の整備

都市拠点においては、県都にふさわしい高次な都市機能の集積や都市の顔としての賑わい創出を図るため、小規模駐車場など低未利用地等の有効活用を図りながら、市街地再開発事業等による都市機能の更新や複合的で高度な土地利用を促進します。

JR宇都宮駅周辺地区は、本市の玄関口であるとともに、本市の発展を支える広域交流の拠点として、交通結節機能の強化や交流機能の整備を進めます。

駅西口地区では、魅力ある都市景観形成や市街地再開発事業等による都市機能の更新を推進します。駅東口地区では、交流広場や歩行者デッキ等の整備と合わせて、本市の拠点性を高めるコンベンションや医療、商業・業務機能等の導入により、広域的な交流・賑わいの創出を図ります。

大通りを中心とする中心商店街周辺や東武宇都宮駅周辺では、商業・業務・住居など多様な都市機能の集積を図るための再開発等を促進します。

### 2) 地域拠点等の整備

市街地部では、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中心とした地域拠点において、地域特性に応じ、「立地適正化計画」に係る誘導策の推進や、安全・安心で快適な都市基盤の形成などにより、居住や日常生活に必要な利便施設の集積を促進します。

また、交通結節機能や拠点性の向上が見込まれるLRTのトランジットセンター等の交通結節点の周辺やLRT沿線では、地域特性に応じて、市街地整備手法を通じた土地の集約化など多様な方策による魅力ある市街地形成に向けて取り組みます。

### 3) 土地区画整理事業等による安全で快適な市街地の形成

道路・公園をはじめとする公共施設が未整備であるなど、計画的な都市基盤整備が必要な市街地である小幡・清住地区、鶴田地区、宇都宮大学東南部地区、岡本駅西地区などにおいては、土地区画整理事業等の推進により、安全・安心で快適な居住環境の形成を図ります。

また、狭あい道路の存在など都市基盤が脆弱な密集市街地等では、土地区画整理事業や地区計画制度等の活用により、災害に強い安全な市街地の形成に計画的に取り組めます。

#### 4) 地域特性を活かした居住環境の整備

市街化区域内の農地等の低未利用地において、無秩序な市街化が進行する恐れのある地域では、「立地適正化計画」の居住誘導策との連携を図りながら、計画的で良好な都市基盤整備を図ります。

既存の住宅地や開発計画地では、住民主体により、建築物の整備や土地利用に関して地区にふさわしいきめ細かいルールを定める地区計画や景観計画を活用し、用途混在の防止、緑化の推進や魅力ある街並みの形成など、良好な居住環境の整備を促進します。

市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では、拠点や小学校を中心とした地域の活力やコミュニティ維持のため、周辺の自然環境、営農条件、景観などとの調和に配慮しながら、住宅や店舗の誘導を可能にする地区計画などを活用し、計画的な居住地形成を図ります。また、既存集落等の空き家など既存ストックを活用しながら、地域のコミュニティ維持を図ります。

### (6) 住宅政策の方針

人口減少、少子・超高齢社会の進行や、市民の住環境等に対するニーズの多様化など、社会情勢が大きく変化する中、誰もが安心して心豊かに暮らせる快適な住生活の実現に向け、長期的なまちづくりの方向性を踏まえながら、総合的な住宅施策を推進します。

#### 1) ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた総合的な居住推進策の展開

『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成に向け、市民がそれぞれの居住ニーズに応じた住まい方を選択し、快適に暮らせるよう、移住・定住の促進や少子・高齢化対策、空き家対策などの都市課題に対応しながら、鉄道駅周辺やLRT沿線等の居住誘導区域への良質な民間賃貸住宅等の供給促進や円滑な住み替え支援など、地域の特性に応じた総合的な居住推進策に取り組みます。

#### 2) 循環型社会にふさわしい安全で快適な住宅ストックの形成

住宅ストックが量的に充足し、住宅建設においても良質なものを長く大切に使うことが求められている中、住まいの省エネルギー化や長寿命化等を促進することにより、持続可能な循環型社会にふさわしい安全で快適な住宅ストックを形成するとともに、適切に維持管理された住宅ストックが、市場において循環利用される環境を整備するなど、住宅ストックの活用を促進します。

また、公営住宅等ストックは、老朽化の状況などを踏まえながら、高齢化の進行等に伴うバリアフリー化改修や計画的な修繕、長寿命化等による団地再生などに取り組みます。

## (7)「都市のスポンジ化」への対応の方針

人口減少社会では、土地需要の低下や事業者の開発意欲の減退などにより、都市内部で空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに散在・増加を続ける「都市のスポンジ化」の進行による生活利便性の低下や治安・景観の悪化等による地域の価値・魅力の低下などが懸念されることから、良好な都市環境や生活環境を確保するため、地域特性に応じた低未利用地の利用促進などに取り組みます。

### 1) 拠点等への都市機能等の誘導・集積の推進

都市拠点や地域拠点では、病院や買い物など様々な都市のサービスを受けやすくし、生活の質の向上を図るため、低未利用地の集約化や官民連携によるエリアマネジメントの導入などを検討しながら、「立地適正化計画」等の推進により、居住や日常生活に必要な利便施設等の立地を促進します。また、中心市街地で虫食い状に存在する小規模駐車場など低未利用地については、まちの賑わいや交流の場としての土地利用を促進するための取組を進めるとともに、将来的には土地の利用転換を通じた都市機能の集積促進につなげていきます。

郊外部の住宅団地等では、地域特性に応じて、拠点や幹線交通沿線等の利便性が高い場所への居住や生活利便施設等の誘導・集約を図った後の跡地などを活用したゆとりある居住環境の形成や、自然と調和した良好な生活環境を確保・保全するための仕組みや制度を検討するなど、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。

### 2) 空き家等のストックを活用した都市の再構築の推進

都市拠点や地域拠点等では、都市の賑わいづくりや魅力ある都市空間を形成するため、空き地や空き家等のストックを活用しながら、交流広場やコミュニティ広場等の身近な公共空間を創出するとともに、地域コミュニティやまちづくり団体による適正な管理等につながるよう、新たな仕組みや制度を検討します。

住宅ストックの余剰などの社会的変化を背景とした空き家等の増加は、都市や地域の価値・魅力の低下や居住環境の悪化につながるものが懸念されるため、その発生予防や適切な維持管理を促進します。また、地域や事業者等と連携を図りながら、様々なまちづくり分野での活用につながるよう、空き家等のマッチングなどにより、その利活用を促進することにより、良好な生活環境の創出に取り組みます。



## (8) 都市景観形成の方針

豊かな風土に育まれた美しい都市づくりに向けて、本市の景観を特徴づけている「緑」「河川」「歴史・文化」などの、本市ならではの景観資源を保全・活用していくとともに、それらと「街並み」「道路・広場」が調和のあるものとしていくなど、市民・事業者との協働により、地域特性を活かした魅力ある都市景観づくりを推進します。

### 1) やすらぎのある緑景観の形成

羽黒山や古賀志山、大谷景観公園周辺の岩肌など特徴ある景観を持つ丘陵地の緑を保全するとともに、市民が気軽に楽しめる緑空間としての活用を図ります。また、都市に憩いとやすらぎをもたらす市街地における緑の質・量を増やすとともに、それらを適切に維持管理し、都市の快適性の確保に努めます。

大谷地域では、持続可能な地域振興に向け、地域特性に応じたきめ細かな景観形成や大谷石建造物の保全・活用などにより、都市の風格・魅力の向上や、歴史文化を活かした観光・交流の促進につながるよう、景観まちづくりに重点的に取り組みます。

さらに、農村景観の保全を図り、市民にやすらぎを与える緑景観の形成に努め、自然と調和した都市を実感できるよう、遠景の確保に努めます。

### 2) 潤いのある水辺景観の形成

鬼怒川をはじめとする自然河川、都市河川の水辺空間や池沼周辺の保全・整備を図り、潤いのある水辺景観の形成に努めます。

また、水辺空間は、都市における憩いや潤いをもたらす重要な空間として、水資源を都市空間の中に活かし、水との関わりのある生活風景の再生に努めます。

特に、都心部における貴重な水辺空間である釜川周辺地区では、本市の顔となる「自然・歴史・文化」を活かした交流の場として、景観まちづくりに重点的に取り組みます。

### 3) 風格ある歴史文化景観の形成

二荒の森の風致や、商家・町家、石蔵などの歴史的建造物、さらには、城下町の風情の残る小幡・清住地区や、宿場町の趣が残る白沢宿、日光街道の並木など旧街道沿いなどにある街並みを保全するとともに、市内に点在している歴史的資源を活かした風格ある歴史文化景観の形成に努めます。

また、大谷石建築物などの歴史的建造物等の保全により、残された歴史・文化的資源を都市空間にとどめ、それらを活用することで新たな都市文化を創造し、調和のとれた景観形成を推進します。

#### 4) 調和のある街並み景観の形成

地域の特性に応じて、雀宮駅、岡本駅などの鉄道駅周辺における都市の顔づくり、大通りやその周辺などの都心部における賑わいのある商業空間や夜間景観の創出、緑豊かな住宅地や秩序ある工業団地の街並みづくりなど、調和のとれた良好な景観形成に努めます。

特に、本市の玄関口である JR 宇都宮駅周辺や、新たな交通軸となる L R T 沿線では、本市の都市文化を象徴する、魅力と風格ある新たな顔づくりに向け、未来のまちのシンボルとなる L R T と調和した景観形成を促進します。

また、公共施設のみならず、個々の建築物も含めて、地域の特性に応じた街並みの連続性や統一性などに配慮した整備を誘導するとともに、公開空地やオープンスペースの確保等により、良好な都市空間を形成します。さらに、電線等の架空線や電柱、屋外広告物などの景観を阻害する要因の改善に努めます。

#### 5) 快適な道路・広場景観の形成

道路は、「通り」の性格に応じた整備を行い、歩行者空間のネットワーク化と街路樹による緑のネットワーク化を推進します。

また、公園・広場は、市街地内のオープンスペースあるいは緑の拠点として、積極的に確保していくとともに、人々の出会いの場、憩いの場としての演出に努めます。

## (9) 災害に強いまちづくりの方針

本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成は、居住誘導による地域防災力の向上や、都市機能の誘導による医療や物資の効果的な供給・確保、総合的な交通ネットワークの構築による災害時の緊急輸送道路や避難路の確保、迅速な復旧・復興などにつながります。

そのため、市民の生命・財産を守ることを基本として、『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を見据えるとともに、ICT等の新技術の活用を図りながら、防災・減災対策や都市基盤の防災性の強化、ハザードマップ等を通じた市民の防災意識の向上などを図ることにより、災害に強い安全な都市づくりを推進します。

### 1) 震災や火災に強いまちづくり

大地震時における市民の安全を確保するため、避難場所となる都市公園、物資輸送や避難、救護活動のための道路・橋りょうの整備など都市防災化を計画的に進めます。

密集市街地など都市基盤の未整備地区では、土地区画整理事業や地区計画制度等の活用により、消防活動や避難路となる道路の整備や公園等のオープンスペースを確保するなど、防災環境の改善に努めるとともに、延焼を防止するため、建物の不燃化・共同化を促進し、防災性の向上を図ります。商業系用途地域が指定されている地域では、防火・準防火地域の指定による建築物の不燃化を促進します。

また、災害時の活動拠点や避難場所となる公共施設や大規模建築物、緊急輸送道路の沿道建築物や住宅などの耐震化を促進するとともに、自主防災会などの地域住民との連携を図りながら、地域の防災力向上に努めます。

さらに、ライフラインを強化するため、上下水道の耐震化を推進するとともに、電線類の地中化などを行い、震災時における被害軽減や安全性の確保に配慮した施設の整備を進めます。

### 2) 水害に強いまちづくり

自然が持っている保水機能を確保するため、水源涵養林などの森林や農地を保全します。

また、治水機能の向上を図るため、河川整備を計画的に進めるとともに、雨水貯留施設や浸透施設等の設置などにより、総合的な治水対策を推進します。

下水道事業においても、市街地における浸水被害を防ぐため、河川整備との連携を図りながら、公共下水道雨水幹線の整備を図るとともに、宅地内浸透ます等の普及など雨水の流出抑制に努めます。

## (10) 環境負荷の少ないまちづくりの方針

環境負荷の少ない低炭素型、循環型の都市づくりに向け、公共交通や徒歩、自転車の利用促進など、交通分野における環境負荷の低減に努めるとともに、エネルギー・資源の有効活用や健全な水循環の形成を図ります。

### 1) 環境にやさしい交通環境への転換

公共交通の利用促進や交通結節機能の強化を図り、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交通環境を創出します。合わせて、公共交通等への自発的な意識・利用変化を促す、モビリティマネジメント施策を推進し、自動車から、公共交通、徒歩・自転車利用への転換を促進します。

また、幹線道路網の整備や交差点改良などにより、交通渋滞緩和や走行性の向上を図り、自動車交通による環境への負荷の低減に努めるとともに、自動車交通の抑制に向け、公共交通網等の利便性・快適性の向上を促進します。

環境にやさしい交通手段である自転車の利用・活用を促進するため、自転車の走行空間の確保や駐輪場の整備を推進します。

### 2) 環境負荷に配慮した市街地の整備

都市の低炭素化を促進するため、都市拠点、地域拠点など公共交通の利便性の高い地域を中心に日常生活を支える商業・サービス機能、住居機能を誘導し、歩いて暮らせる市街地の形成を目指します。

また、屋上や壁面及びオープンスペースの緑化、省エネルギー設備の導入、再生可能エネルギーの活用等を誘導するなど環境負荷の低減に配慮した施設整備を促進します。

さらに、新たな交通軸となるLRT沿線における効果的な低炭素化の促進を図るため、トランジットセンターへの省エネ・再エネ設備の導入や周辺街区における面的なエネルギーの利用の高効率化・最適化などの低炭素化を図る事業の構築や他エリアへの展開に向けて取り組みます。

### 3) 健全な水循環の形成

森林の有する水源涵養機能を有効に発揮させるため、森林施業に伴う間伐や植林等の適正な維持管理を推進します。また、農地についても保水機能、地下水涵養などの公益的機能を維持するため、農業施策との連携のもと適切な農地の保全を図ります。

良好な自然が残る河川や池沼などの水辺を適切に保全するとともに、市街地における緑化や水面の確保を図ります。また、浸水被害の軽減を図るとともに、雨水を循環させるため、透水性舗装・雨水浸透ます等の整備を進めます。

## 4) エネルギーの地産地消の促進

二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減を図るため、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入を支援し、立地の適正を図りながら、その普及・拡大を促進するとともに、災害時に強く、効率的にエネルギー利用が可能な自立分散型エネルギーの普及に向け、地域新電力やコージェネレーションなど効率的にエネルギーを利用できる手法の活用により、市域内で生み出された再生可能エネルギーを市域内で消費するエネルギーの地産地消を促進し、地域活性化にも貢献しながら、都市の低炭素化を推進します。

### (11) 福祉のまちづくりの方針

高齢者や障がい者、子どもなど誰もが住み慣れた地域で安心して快適に暮らし続けることができるよう、やさしさや思いやりの心の醸成に取り組むとともに、地域共生社会を見据え、高齢者等を支えやすい『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成による都市構造の強みを活かしながら、医療や介護サービスと地域での支え合い等による「地域包括ケアシステム」の深化・推進などを図ることで、福祉のまちづくりを推進します。

#### 1) NCCが支える地域共生社会の形成

誰もが安心して身近な地域で生活できる体制を構築するため、地域の拠点等への医療・福祉施設の集積などのまちづくりとの連携を図りながら、介護予防や在宅医療・介護連携、認知症対策などが包括的に提供できる本市独自の「地域包括ケアシステム」の深化・推進に向けた取組などを進めていくことにより、市民の外出機会の創出による多世代交流の促進や、地域の見守り・支え合いの力を高めるコミュニティ活動の活性化を図るなど、『ネットワーク型コンパクトシティ』が支える地域共生社会の実現に取り組みます。

#### 2) 公共的施設・交通環境・居住空間のバリアフリーの推進

公共・公益施設など不特定多数が利用する施設は、誰もが安心して利用できるよう、バリアフリー環境の整備を推進します。

また、高齢者や障がい者などが安心して利用できるノンステップバスの導入促進や、鉄道駅やバス停、道路空間のバリアフリー化を推進し、誰もが移動しやすい環境を整備します。特に、乗降客数の多い JR 宇都宮駅、東武宇都宮駅及びこれらの駅を結ぶ大通り周辺においては、重点的なバリアフリー化を推進します。

さらに、公営住宅においては、計画的な修繕や団地再生にあたり、住戸内の段差解消などのバリアフリー化や福祉施策と連携した改修などを進め、高齢者や障がい者などが安心・自立して生活することができる居住空間を整備します。

また、重度身体障がい児（者）や高齢者への住宅改良支援や、賃貸住宅の供給などバリアフリー化された住宅の普及を促進します。



## 第2章 地域別構想





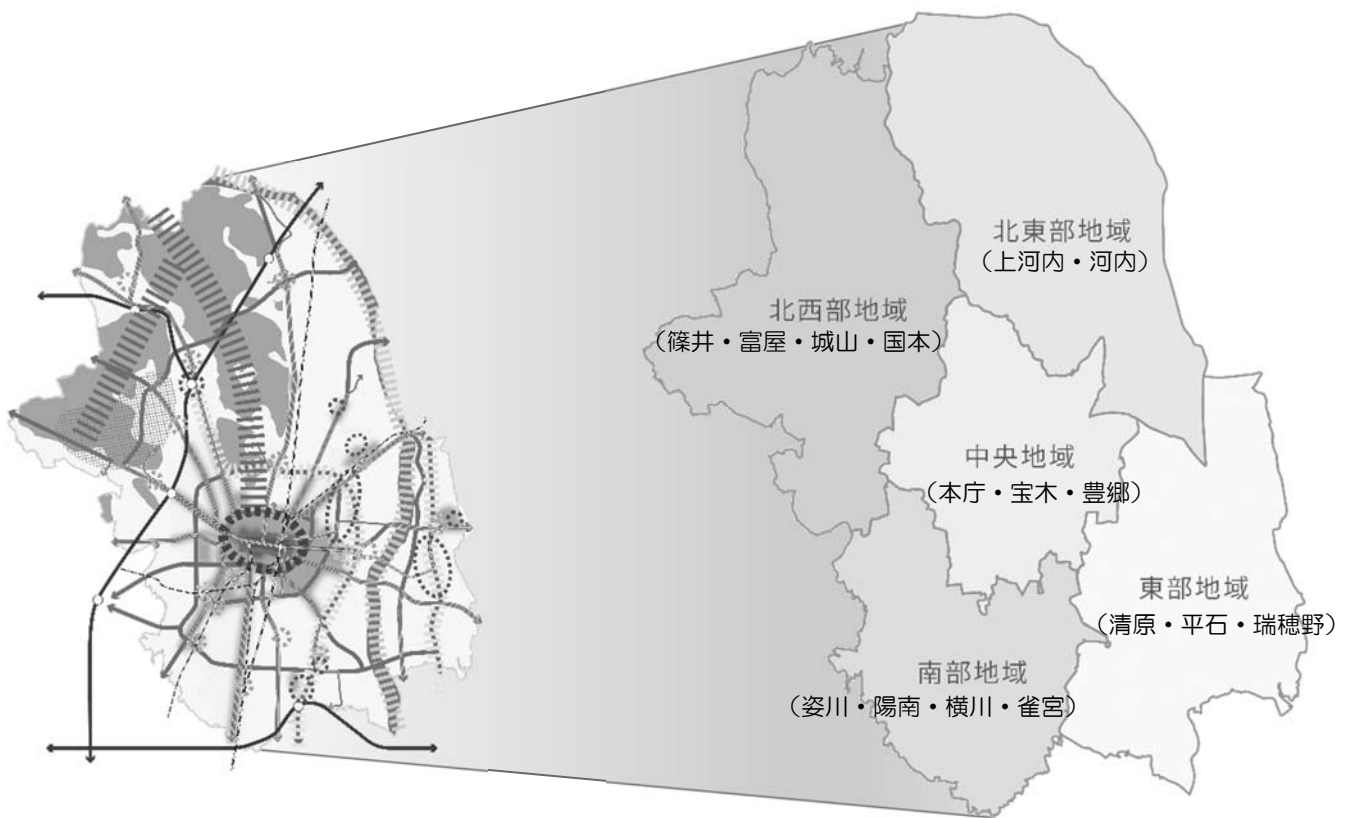
# 1 地域別構想の目的等

## (1) 地域別構想の目的

全体構想では、本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向け、都市計画に関する部門別の基本的な方針を総合的・体系的に示したところですが、その具現化のためには、地域ごとの具体的で様々な取組が必要となります。

そのため、地域別構想では、本市の都市の成り立ちや土地利用としてのまとまり、各地域の特色等を踏まえ、市域を5つの地域に区分し、全体構想で示した中長期的な視点に立った目指すべき将来都市構造や土地利用の方向性などと整合を図りながら、各地域の現状と課題を整理し、地域特性を踏まえた将来のまちづくりの方向を示すものとして策定します。

### ■ 全体構想と地域別構想の関係



#### 《全体構想》

ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて、目指すべき将来都市構造や土地利用の方向性、各部門別の方針を総合的・体系的に示す。

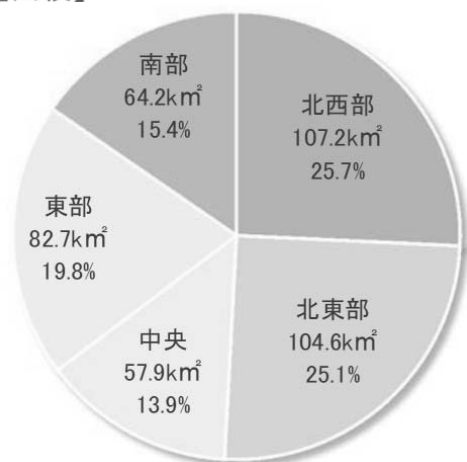
#### 《地域別構想》

市域を5つの地域に区分し、全体構想との整合を図りながら、各地域の現状や課題を整理し、地域特性を踏まえたまちづくりの将来方向を示す。

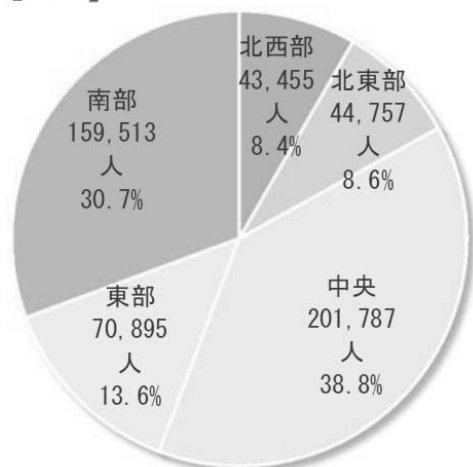
## (2) 地域別の現況

地域別の現況は、市街化調整区域が多くを占める北西部、北東部、東部地域で総面積の7割を超えていますが、人口では約3割となっています。一方で、市街化区域が多くを占める中央、南部地域は、総面積の約3割に対して人口では約7割を占めています。高齢化率は、北西部地域が最も高く、次いで北東部、南部地域が続いており、新市街地のテクノポリスセンター地区等が立地する東部地域は市平均より低くなっています。

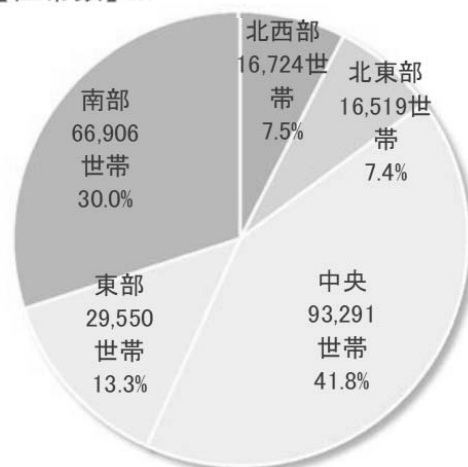
【面積】※総面積 416.85km<sup>2</sup>



【人口】※総人口 520,407 人 (H30.1.1 現在)

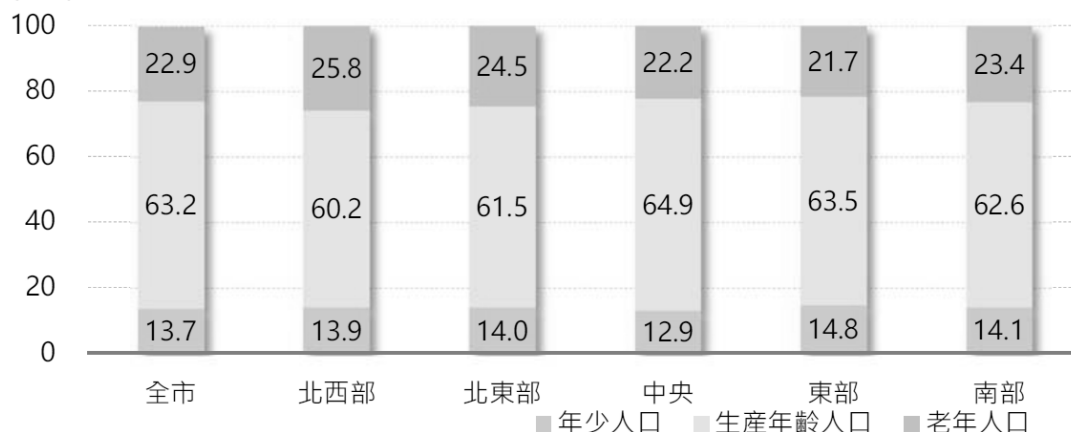


【世帯数】※総世帯数 222,990 世帯 (H30.1.1 現在)



【地域別年齢別人口構成】

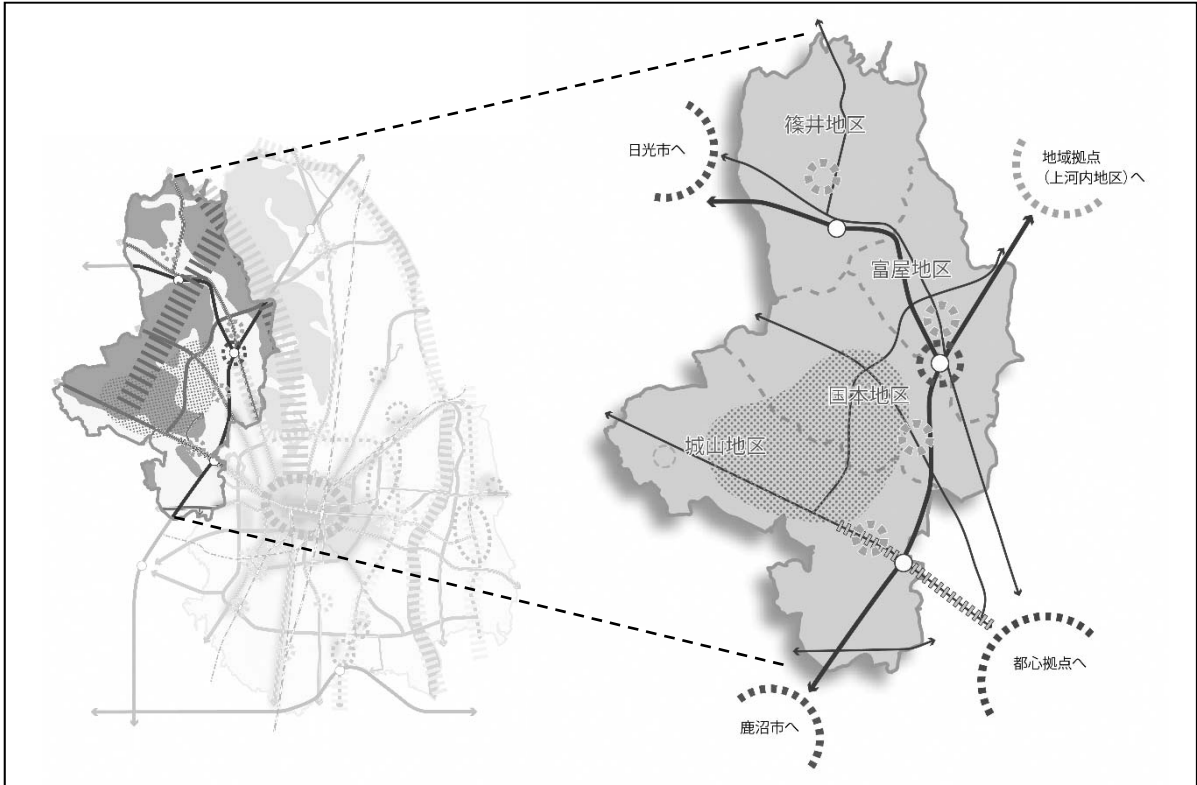
(%)



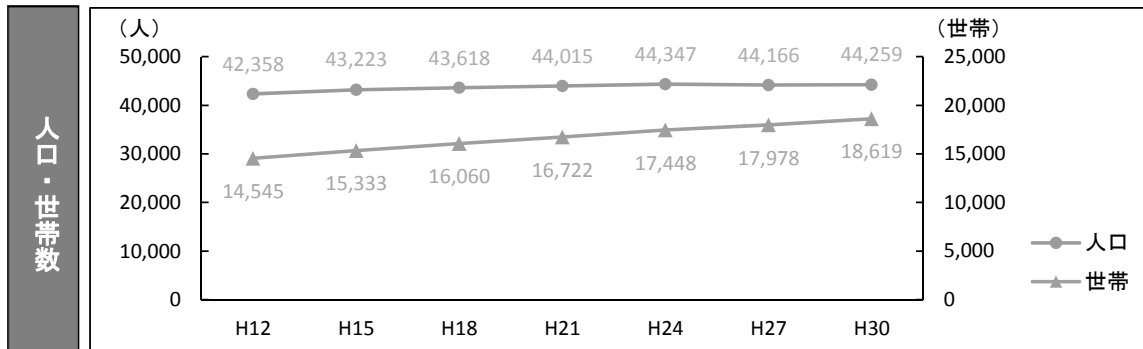
## 2 地域別構想

### 北西部地域

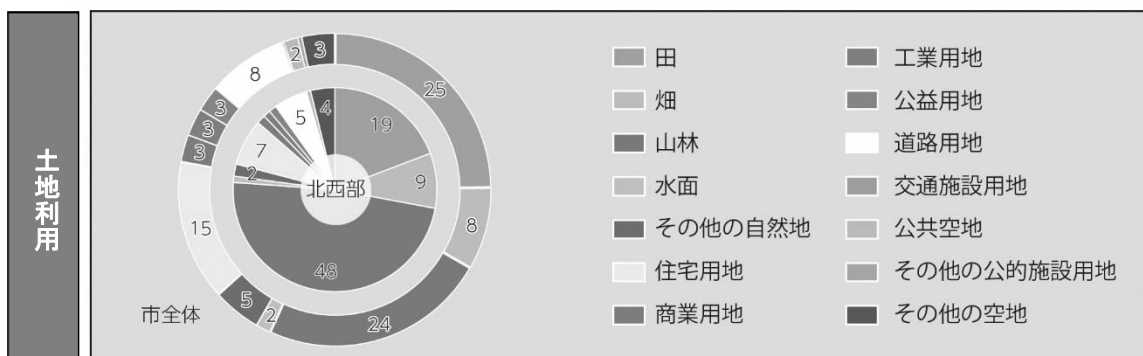
■将来都市構造における北西部地域の位置



■主要データ



出典：住民基本台帳（各年9月末）



## (1) 現状と課題

- ・本地域は、北西部の山並みや北部丘陵の豊かな自然など山林や農地が多く、また、自然岩による独特の自然景観や採取場跡地、大谷石建築物など本市ならではの魅力ある多様な地域資源を有する大谷地域、歴史と自然が魅力となっている多気地区、アウトドア施設等の自然体験機能が充実している古賀志地区、さらには、農林業の振興と地域の活性化を図る「農林公園ろまんちっく村」や、自然とのふれあいや体験活動等のレクリエーション拠点となっている「平成記念子どももり公園」など豊かな自然環境や観光・交流資源に恵まれています。
- ・これらの地域資源等を活かした北西部地域の活性化を図る上では、その保全・整備とともに、点在する観光・交流資源の有機的な連携や体験型・参加型観光の促進など、近年の観光ニーズの多様化等に対応していくことが課題となっています。
- ・地域の基幹産業である農林業は、観光農業や「農林公園ろまんちっく村」での直売など、都市と農村の交流による活性化の取組とともに、農林業の基盤となる優良な農地・森林などを適切に保全していく必要があります。また、これを支える良好な定住環境や市街化調整区域の地域拠点・小学校周辺を中心とした地域の活力、コミュニティの維持が課題となっています。
- ・公共交通は、中心部から放射状に伸びる国道・県道を通るバス路線網が形成されていますが、地域内に集落が点在していることから、今後の高齢化の進行などに対応した地域内交通の充実が課題となっています。
- ・産業拠点である宇都宮インターチェンジ周辺では、広域交通の結節点としての立地特性を活かした土地利用の誘導が求められています。

## (2) 地域整備の将来イメージ

### **「緑豊かな自然環境に恵まれた、ふれあいと交流・定住環境づくり」**

地域の特色である北西部の山並みや北部丘陵などの豊かな自然環境や観光・交流資源の活用や、観光と農林業との連携強化により、都市と農村の交流などを通じた地域の活性化を図るとともに、それらの地域資源を次世代に引き継げるよう、良好な定住環境を維持しながら、適切な整備・保全を図ります。

### (3) 地域整備の主要方針

#### 1) 市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上

地域コミュニティの核となる市街化調整区域の地域拠点（篠井・富屋・国本・城山の各地区市民センター周辺）や小学校周辺（国本西・城山西の各小学校周辺）では、周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

#### 2) 大谷地域を核とした魅力ある観光拠点の形成

大谷地域を核として、地域の歴史・文化、自然景観、農産物などの資源を活かした体験型・参加型観光の促進や、大谷周辺地域に分布する地域資源の連携による周遊を促進するなど、魅力ある観光拠点の形成を図ります。

#### 3) 宇都宮IC周辺における地域活性化等につながる産業拠点の形成

産業拠点である宇都宮インターチェンジ周辺では、周辺の良好な自然環境の保全や流通業務等の立地需要を踏まえながら、広域交通の利便性を活かした北西部地域の活性化等につながる計画的な土地利用を誘導します。

#### 4) 豊かな田園空間を活かした既存集落の定住環境の維持

集落地においては、地域の生活を支える道路など生活環境施設の充実、地域と行政等との協働による地域内交通の充実などにより、既存集落の定住環境の維持に努めます。また、豊かな田園をはじめとする農業地は、安定的な生産を確保するため、その保全を図ります。

#### 5) 貴重な自然環境・景観の保全・活用

本市における緑のネットワークの骨格であるとともに、自然と身近に触れ合うことができる地域資源である北部丘陵の豊かな自然環境と潤いある自然景観は、森林の適正な維持管理や環境と調和した活用により保全・継承を図ります。

## (4) 分野別の地域整備方針

### 1) 土地利用の方針

- ・地域南部の市街地では、主にゆとりある良好な低層住宅地を形成します。また、幹線道路沿道の市街地では、住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成など市街地環境の向上を図ります。
- ・集落地は、集落性や農業生産基盤など地域の状況を踏まえながら、生活道路など生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。特に、地域コミュニティの中心となる市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では、周辺の自然環境や営農条件、景観等との調和に配慮しながら、良好な居住地の形成を誘導するなど、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。篠井ニュータウン地区等では、地区計画などにより周辺の豊かな自然環境と調和した良好な住環境を維持・保全します。
- ・産業拠点である宇都宮インターチェンジ周辺では、良好な自然環境の保全に配慮しながら、広域交通の利便性などの立地特性を活かした流通業務機能のほか、地域活性化等に資する交流機能の配置など、計画的な土地利用を誘導します。
- ・田川、姿川流域の農業地は、その維持・保全を図るとともに、良好な営農環境の維持に努めます。
- ・観光拠点である大谷周辺地域では、良好な自然環境の保全に配慮しながら、地域活性化や交流人口増加につながる観光機能の立地誘導など土地利用を誘導します。
- ・県立自然公園をはじめとする森林地では、豊かな自然環境や景観の保全を図るとともに、自然を活かしたレクリエーション空間としての活用を図ります。

### 2) 交通体系の整備方針

- ・都市計画道路の整備をはじめ、観光拠点である大谷周辺地域に広く点在する地域資源の連携など地域の道路ネットワークの強化を図ります。
- ・広域連携交流軸である東北自動車道の利便性の向上や地域の振興を図るため、(仮称)大谷スマートインターチェンジの整備を推進するとともに、その周辺土地利用を検討します。
- ・拠点間を連絡する幹線的なバス路線のサービス水準の維持・向上や地域の日常生活を支える地域内交通の充実を図るとともに、東西基幹公共交通であるLRTのJR宇都宮駅西側延伸や観光振興とも連携した交通手段の導入を検討するなど、公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。

### 3) 緑のネットワークの方針

- ・本市における緑の軸であり、その骨格である北部丘陵の山林は、多様な生物の生息地として、また、環境負荷の少ない都市の形成のため、その保全・育成を図ります。
- ・緑の骨格と一体となって豊かな自然環境を形成している姿川・田川や地域全体に広がる田園を適正に保全します。
- ・釜川の水源となっている弁天沼周辺は、周辺の樹林地等も含めた一体的な自然環境の保全に努めます。
- ・多気山は、市指定文化財である社叢（社寺森）などの歴史性や自然環境を活かし、観光拠点における資源として保全・活用に努めます。
- ・自然とのふれあい拠点である森林公園や農林公園ろまんちっく村、平成記念子どものもり公園などは、自然との共生や体験型公園としての活用を図ります。

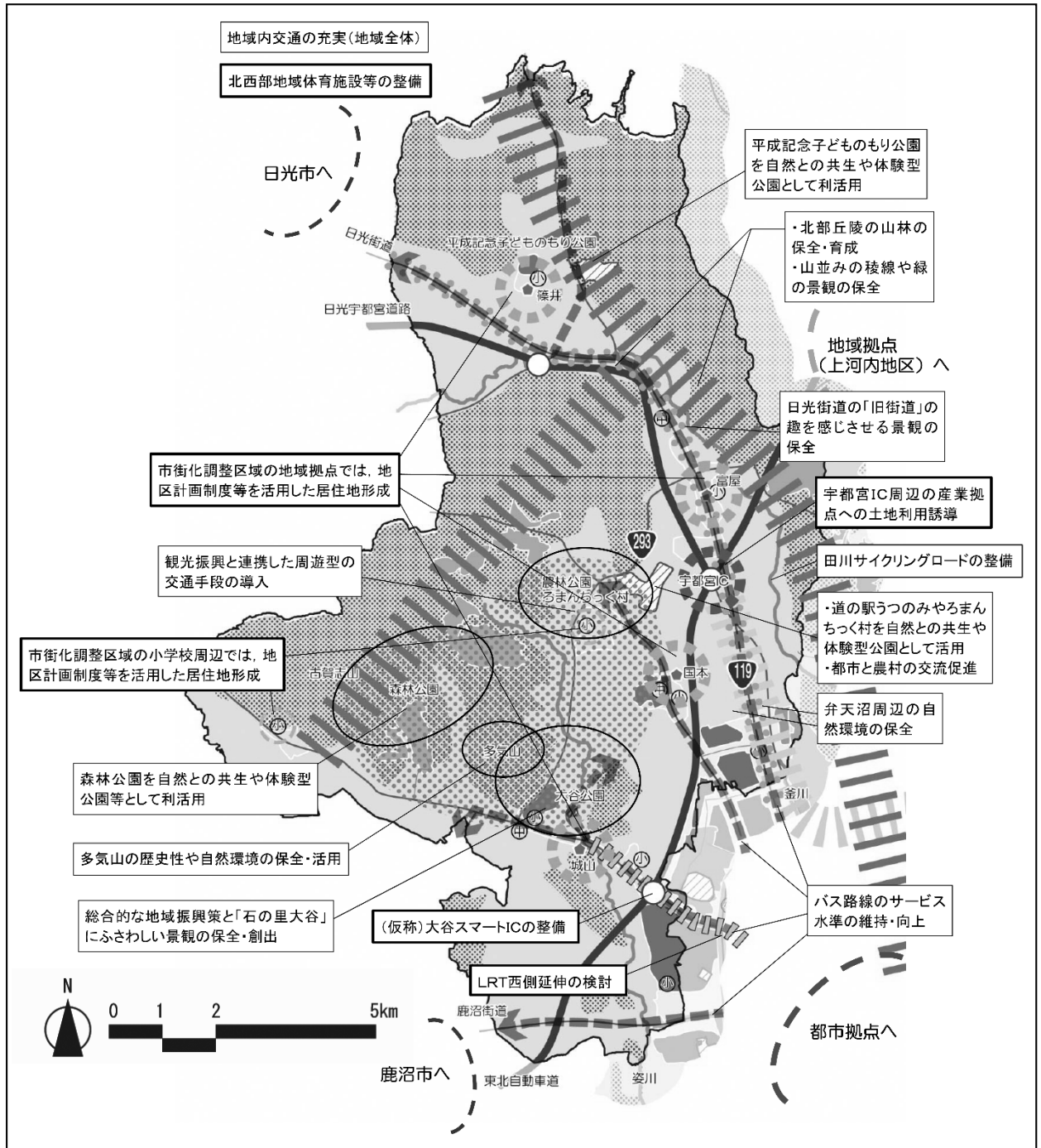
### 4) 景観形成の方針

- ・北部丘陵の山林がつくる山並みの稜線<sup>りょうせん</sup>や緑の景観、また、日光街道など「旧街道」の趣を感じさせる景観については、その保全に努めます。
- ・大谷地域では、地域振興、活性化を推進するための総合的な振興策を講じるとともに、大谷石建築物などの歴史的建造物等の保全・活用や、「石の里大谷」にふさわしい、特徴的な自然景観を活かした景観形成の誘導を図ります。

### 5) その他のまちづくりの方針

- ・「農林公園ろまんちっく村」を核として、農地を活用した農業体験や農産物の直売など、点在于る体験交流機会の有機的な連携により、都市と農村の交流を促進します。
- ・北西部地域における生涯スポーツの受け皿として、地域特性や立地環境等を踏まえながら、体育施設等の整備に取り組みます。
- ・篠井インターチェンジによる都市拠点等へのアクセス性などを活かしながら、地域の活性化や生活利便性の向上による定住環境の維持・向上に取り組みます。

# 地域整備方針図

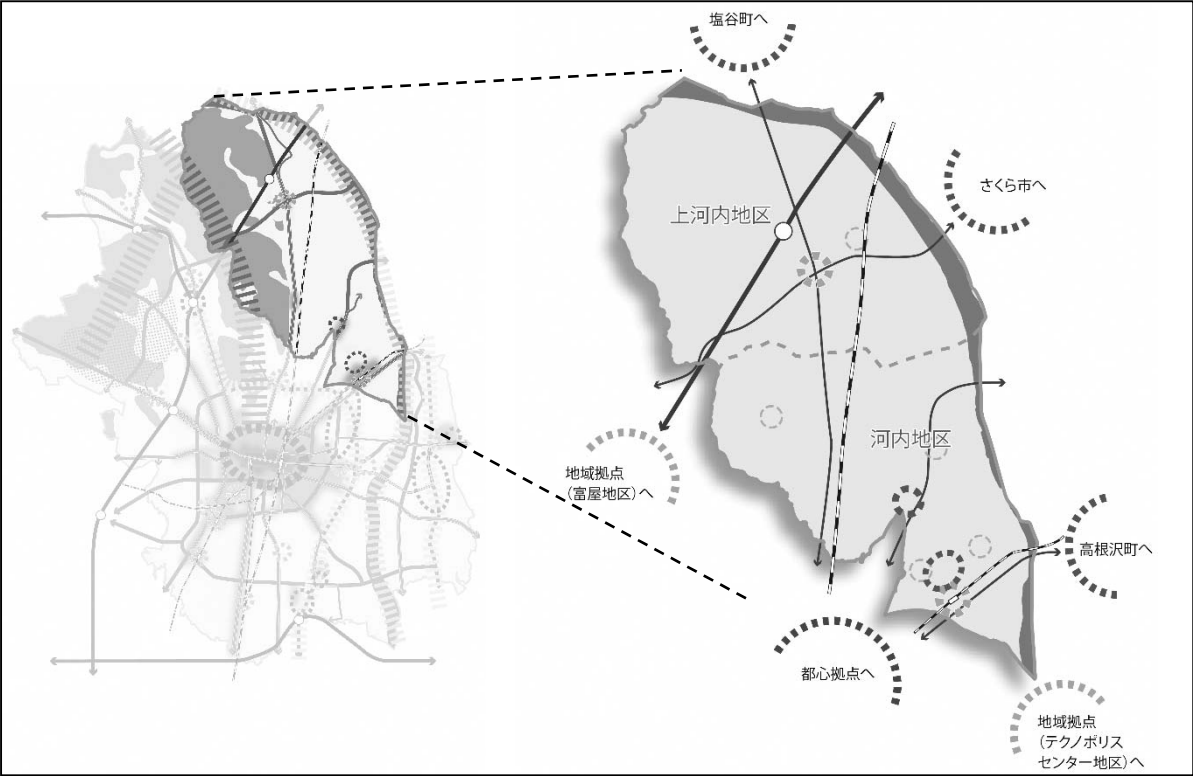


| 拠点            |          | 都市軸      |                       |          | 環境軸      |          |
|---------------|----------|----------|-----------------------|----------|----------|----------|
| 都市拠点          | 都市軸      | 広域連携交流軸  | 地域連携交流軸               | 産業軸      | みどりの軸    | 清流軸      |
| 地域拠点          | 都市軸      | 高速道路     | 基幹公共交通（鉄道）            | 産業軸      |          |          |
| 交通結節点周辺       | 都市軸      | 新幹線      | 基幹公共交通（LRT）           | 産業軸      |          |          |
| 産業拠点          | 都市軸      |          | 道路ネットワーク（3環状12放射道路など） | 産業軸      |          |          |
| 観光拠点          | 都市軸      |          |                       | 産業軸      |          |          |
| 地域コミュニティ維持エリア | 都市軸      |          |                       | 産業軸      |          |          |
| 土地利用          |          |          |                       |          |          |          |
| 都市商業業務地       | 都市商業業務地  | 都市商業業務地  | 都市商業業務地               | 都市商業業務地  | 都市商業業務地  | 都市商業業務地  |
| 都市業務地         | 都市業務地    | 都市業務地    | 都市業務地                 | 都市業務地    | 都市業務地    | 都市業務地    |
| 近隣商業地         | 近隣商業地    | 近隣商業地    | 近隣商業地                 | 近隣商業地    | 近隣商業地    | 近隣商業地    |
| 低層住宅地         | 低層住宅地    | 低層住宅地    | 低層住宅地                 | 低層住宅地    | 低層住宅地    | 低層住宅地    |
| 一般住宅地         | 一般住宅地    | 一般住宅地    | 一般住宅地                 | 一般住宅地    | 一般住宅地    | 一般住宅地    |
| 複合住宅地         | 複合住宅地    | 複合住宅地    | 複合住宅地                 | 複合住宅地    | 複合住宅地    | 複合住宅地    |
|               | 都市居住地    | 都市居住地    | 都市居住地                 | 都市居住地    | 都市居住地    | 都市居住地    |
|               | 沿道複合地    | 沿道複合地    | 沿道複合地                 | 沿道複合地    | 沿道複合地    | 沿道複合地    |
|               | 産業流通地    | 産業流通地    | 産業流通地                 | 産業流通地    | 産業流通地    | 産業流通地    |
|               | 農業地      | 農業地      | 農業地                   | 農業地      | 農業地      | 農業地      |
|               | 集落地      | 集落地      | 集落地                   | 集落地      | 集落地      | 集落地      |
|               | 森林地      | 森林地      | 森林地                   | 森林地      | 森林地      | 森林地      |
|               | 河川       | 河川       | 河川                    | 河川       | 河川       | 河川       |
|               | 大規模公園・緑地 | 大規模公園・緑地 | 大規模公園・緑地              | 大規模公園・緑地 | 大規模公園・緑地 | 大規模公園・緑地 |
|               | 大規模施設    | 大規模施設    | 大規模施設                 | 大規模施設    | 大規模施設    | 大規模施設    |
| 主要施設          |          |          |                       |          |          |          |
|               | 小学校      | 小学校      | 小学校                   | 小学校      | 小学校      | 小学校      |
|               | 中学校      | 中学校      | 中学校                   | 中学校      | 中学校      | 中学校      |
|               | 市役所      | 市役所      | 市役所                   | 市役所      | 市役所      | 市役所      |
|               | 地区市民センター | 地区市民センター | 地区市民センター              | 地区市民センター | 地区市民センター | 地区市民センター |

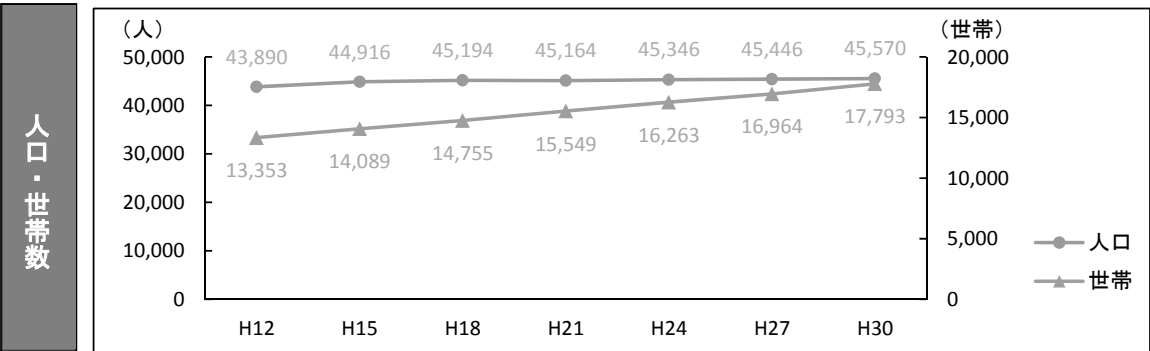


# 北東部地域

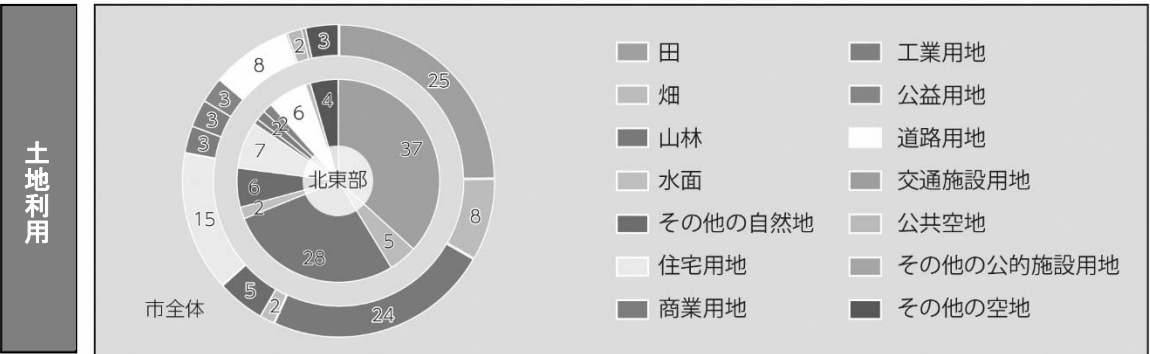
## ■将来都市構造における北東部地域の位置



## ■主要データ



出典：住民基本台帳（各年9月末）



出典：平成 28 年都市計画基礎調査

## (1) 現状と課題

- ・本地域は、上河内地区の象徴的な存在である羽黒山を起点として西部に山々が連なるとともに、鬼怒川などの流域に肥沃な田園が広がるなど、豊かな水と緑の自然環境と良好な居住環境が調和した地域となっています。
- ・鬼怒川流域に広がる田園地帯では、「日本の里 100 選」に選ばれた「西下ヶ橋地区」、宿場町の趣が残る「白沢宿」、集落の屋敷林など誇れる田園・集落環境が残っており、これら貴重な資源を守り、次世代に引き継いでいく必要があります。
- ・また、古くから人々の信仰を集めてきた羽黒山や鬼怒川河川敷の緑水公園を含む一帯は、自然や歴史文化的資源に恵まれており、その有効活用にあたっては、点在する資源を有機的に連携させることが課題となります。
- ・市街地は、岡本駅周辺や国道 293 号と主要地方道藤原宇都宮線が交差する中里原地区などに形成されています。
- ・岡本駅周辺では、駅西口地区においてスプロール化した市街地の改善を図るとともに、都市計画道路等の整備による交通結節機能の強化などを図るため、土地区画整理事業を進めています。
- ・上河内スマートインターチェンジ等による広域交通の利便性や豊かな地域資源を活かした地域の活性化が求められています。
- ・地域の農業振興や農村地域の活性化のため、その基盤となる優良な農地の適切な保全や、これを支える良好な定住環境、市街化調整区域の地域拠点・小学校周辺を中心とした地域の活力、コミュニティを維持していく必要があります。
- ・公共交通は、JR 宇都宮線や、中心部と地域拠点などを結ぶバス路線が幹線的な役割を果たしています。今後の高齢化の進行などに対応するため、幹線的な公共交通やそれを補完する路線バス、地域内交通などの充実が必要になっています。

## (2) 地域整備の将来イメージ

### 「身近な田園と共生する. 潤いの空間とゆとりのある居住環境づくり」

恵まれた自然や豊かな田園環境、その中で培われた風景、歴史文化資源を活かした地域の活性化を図るとともに、ゆとりや潤いを感じることができる良好な居住環境の形成を図ります。

### **(3) 地域整備の主要方針**

#### **1) 岡本駅周辺の交通結節機能の充実に合わせた良好な居住環境の形成**

地域拠点である岡本駅周辺では、駅西地区における都市計画道路等の整備など土地区画整理事業の推進による交通結節機能の強化などと合わせて、日常的な生活サービスを提供する身近な都市機能等を誘導し、良好な居住環境の形成を図ります。

#### **2) 中里原地区における田園環境と調和した良好な居住環境の形成**

地域拠点である中里原地区では、周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、既存の都市基盤を活用しながら、日常的な生活サービスを提供する身近な都市機能等を誘導し、良好な居住環境の形成を図ります。

#### **3) 市街化調整区域の小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上**

地域コミュニティの核となる市街化調整区域の小学校周辺（上河内東・白沢・岡本西・岡本北・田原西の各小学校周辺）では、周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

#### **4) 地域資源を活かした産業や観光などの機能強化による地域活性化**

上河内スマートインターチェンジによる広域交通の利便性を活かしながら、羽黒山などを核とした自然・景観、歴史文化、農産物等の多様な地域資源の有機的な連携を図るとともに、産業や観光・交流等の促進による地域の活性化を図ります。

#### **5) 豊かな田園環境・景観の保全・継承**

清流軸である鬼怒川や周辺の田園風景、屋敷林など水と緑が一体となった豊かな自然環境とそれらが織り成す景観は、次代に継承すべき貴重な地域の資源として、その維持・保全を図ります。

## （４）分野別の地域整備方針

### １）土地利用の方針

- ・地域拠点である岡本駅周辺では、日常生活を支える商業地として、商業・業務・サービス機能等の集積を図るとともに、周辺の市街地では、日常生活の利便性と快適性を兼ね備えた住宅地を形成します。
- ・地域拠点である中里原地区では、国道 293 号と主要地方道藤原宇都宮線が交差する地域において、日常生活を支える生活利便施設等の誘導を図るとともに、周辺の自然環境と調和したゆとりある居住環境の形成を図ります。
- ・奈坪ニュータウンやグリーンタウンなどの良好な住環境が形成されている住宅地は、ゆとりある低層住宅地としての環境を維持・保全します。また、幹線道路沿道の市街地では、住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成など市街地環境の向上を図ります。
- ・河内工業団地、河内中小工場団地及びそれらの周辺の産業集積地では、良好な産業地としての生産環境を維持・強化します。
- ・鬼怒川流域などに広がる農業地は、その維持・保全を図るなど、良好な営農環境の維持に努めます。また、集落地は、集落性や農業生産基盤など地域の状況を踏まえながら、生活道路など生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。特に、地域コミュニティの中心となる市街化調整区域の小学校周辺では、周辺の自然環境や営農条件、景観等との調和に配慮しながら、良好な居住地の形成を誘導するなど、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。
- ・丘陵地の森林や鬼怒川沿いの緑地、平野部に分布する平地林など、豊かな自然環境や景観の保全を図ります。

### ２）交通体系の整備方針

- ・岡本駅周辺では、都市計画道路等の整備や鉄道・バスとの連携など交通結節機能の充実を図ります。
- ・中心部や拠点間を結ぶ主要道路の整備や、拠点間を連絡する幹線的なバス路線のサービス水準の維持・向上とともに、主要な公共公益施設や鉄道駅などを連絡する新たなバス路線を検討します。また、合わせて、日常生活を支える地域内交通の充実を図ります。

### ３）緑のネットワークの方針

- ・鬼怒川や周辺の樹林地とその周囲に広がる水田や屋敷林の保全に努めます。
- ・本市における緑のネットワークの骨格である北部丘陵の山林は、多様な生物の生息地として、また、環境負荷の少ない都市の形成のため、その保全・育成を図ります。
- ・上河内緑水公園は、周辺のキャンプ施設等の自然体験機能などを活かし、レクリエーション拠点として活用を図ります。
- ・上河内地区のシンボルである羽黒山は、歴史性や自然環境を活かし、保全・活用に努めます。
- ・地域拠点である岡本駅周辺地区や中里原地区、産業拠点である河内工業団地などにおいて、快適な都市環境の維持や潤いある景観形成のため、緑化を推進します。

#### 4) 市街地整備の方針

- ・岡本駅周辺地区は、駅西地区での土地区画整理事業により、都市計画道路などの都市基盤の整備を推進するとともに、居住環境の整備改善を進めます。

#### 5) 景観形成の方針

- ・本市北東部地域の玄関口であり、地域拠点でもある岡本駅周辺では、駅舎や駅前広場等の周辺施設の景観を保全・活用しながら、それらと調和した賑わいと駅東西のつながりが感じられる良好な駅前景観の形成を進めます。
- ・かつて奥州街道の宿場町として栄えた白沢宿の面影を残す集落では、「歴史・自然・文化」が一体となった景観を「ふるさとの記憶」として伝承していくため、その街並み保全など地域の景観形成を図ります。

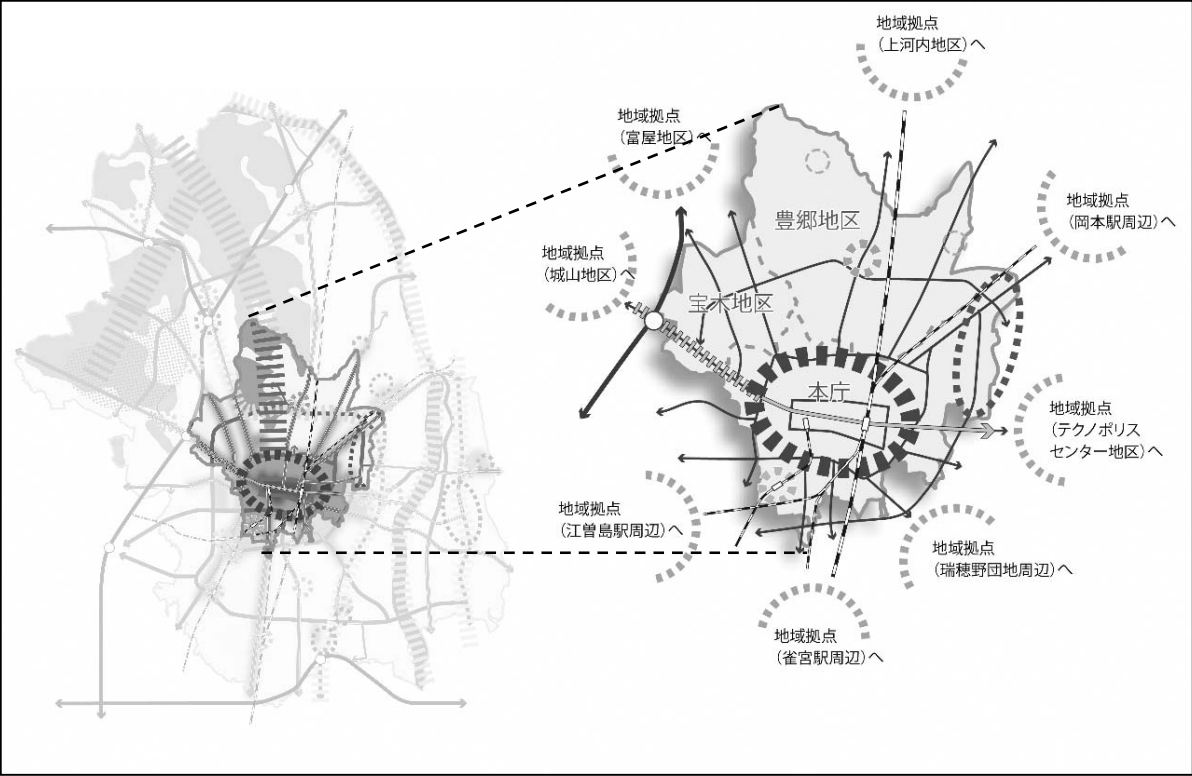
#### 6) その他のまちづくりの方針

- ・快適な生活環境の確保や公共用水域の水質保全を図るため、公共下水道の整備を推進します。
- ・羽黒山周辺など貴重な自然環境や地域資源を活用するため、関連する道路やサイクリングロードの整備を推進します。
- ・温泉施設と農林業交流施設からなる上河内地域交流館（梵天の湯）を核として、地域の遊休農地を活用した農業体験など都市と農村の交流を促進します。

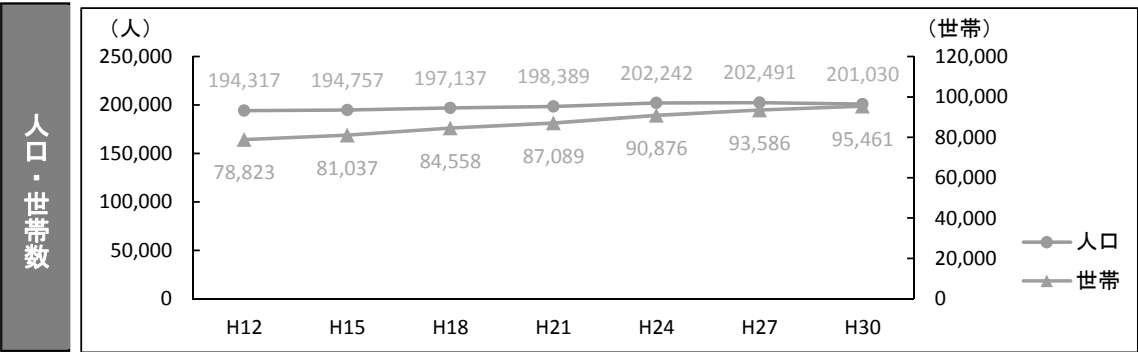


# 中央地域

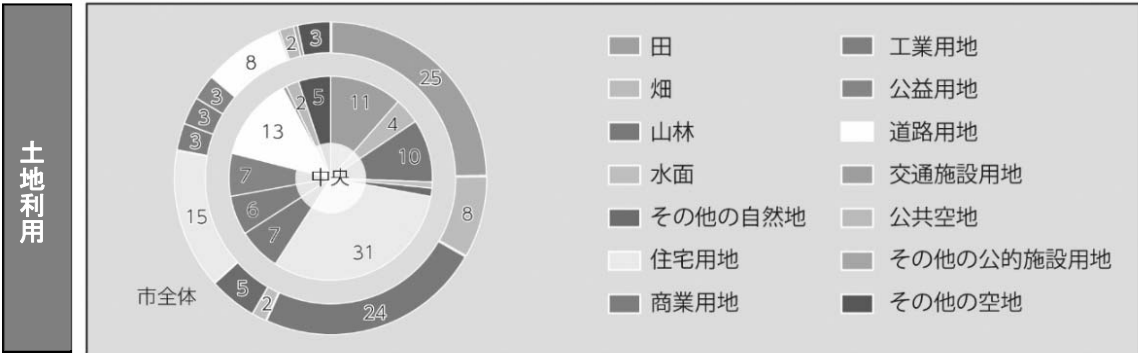
## ■将来都市構造における中央地域の位置



## ■主要データ



出典：住民基本台帳（各年9月末）



出典：平成 28 年都市計画基礎調査

## (1) 現状と課題

- ・本地域は、栃木県の政治・行政・経済・文化の中心として、本市だけではなく広域都市圏の発展をけん引する商業・業務機能などの多様な都市機能が集積する都心地区とその周辺の住宅地域、田園地域からなっています。
- ・地域の多くを市街地が占めていますが、北部には丘陵地などの自然環境や田園空間が広がっており、特に、長岡周辺の丘陵地は、市街地に残る貴重な自然となっています。また、地域内には、田川や釜川など良好な自然・景観資源となる河川が貫流しています。
- ・都心地区では、広域都市圏の中核となる地域として市街地再開発事業や広場の創出など継続的な取組を進めていますが、小売業販売額や居住人口の減少など活力、魅力の低下が課題となっています。
- ・L R Tの整備を見据え、都心地区への多様な都市機能集約や交通結節機能の強化、低未利用地の有効活用等による賑わい創出などにより、市内外の交流人口増加や都市全体の活性化・魅力向上につながるまちづくりが求められています。
- ・北部の田園地域では、農業振興や農村地域の活性化のため、その基盤となる優良な農地の適切な保全や、これを支える良好な定住環境、市街化調整区域の地域拠点・小学校周辺を中心とした地域の活力、コミュニティを維持していく必要があります。
- ・都市基盤については、都心地区において戦災復興土地区画整理事業や駅東土地区画整理事業等により道路網が形成されています。また、小幡・清住地区や宇都宮大学周辺などでは道路・公園等の公共施設の充実を図るため、土地区画整理事業を進めています。
- ・内環状線、都心環状線等の都市の骨格となる道路網が一部未整備であるほか、地域の幹線となる都市計画道路等の都市基盤の整備が課題となっています。
- ・公共交通は、JR 宇都宮駅東口を起点に清原工業団地やテクノポリスセンター地区などを結ぶL R Tの整備が進められています。今後の高齢化の進行への対応や、中心市街地のポテンシャル向上、来街者の増加など賑わい創出などを図るためには、JR 宇都宮駅西側へのL R T導入や基幹的な公共交通を補完するバス路線などの充実が必要になっています。

## (2) 地域整備の将来イメージ

**「都市の顔として魅力・風格、多様な機能を備えた賑わいある都心づくりと  
その周辺を囲む緑豊かな居住環境づくり」**

広域都市圏の中核都市としてふさわしい魅力と風格ある地域となるよう、中心市街地において商業・業務・文化等の高次で多様な都市機能の集積を図りながら、賑わいと多様性のある都心の形成を図るとともに、その周辺では緑豊かで快適な居住環境を形成します。



### (3) 地域整備の主要方針

#### 1) JR 宇都宮駅周辺などの交通結節機能の向上と合わせた広域交流拠点の形成

JR 宇都宮駅周辺地区では、L R Tや駅前広場、歩行者デッキ等の基盤施設整備による交通結節機能の強化や、市街地再開発事業等の促進による商業・業務・生活・文化などの高次で多様な機能の集積、L R Tと一体となった魅力・風格ある景観形成などを進めることにより、本市の玄関口にふさわしい広域交流拠点の形成を図ります。

また、大通りを中心とする二荒山神社周辺や東武宇都宮駅周辺では、商業・業務・住居など多様な都市機能の集積を図るための再開発等を促進します。

#### 2) 公共交通の利便性や都市機能などのストックを活かしたまちなか居住の推進

L R Tに合わせた交通基盤施設等の整備や公共交通の利用環境向上等による利便性の向上や、商業、医療をはじめとした生活関連機能の充実など、居住環境の魅力を高めるとともに、再開発等による良質な住宅ストックの形成や公的な賃貸住宅等の供給促進、住宅取得の支援などにより、まちなか居住の推進を図ります。

また、小幡・清住地区では、土地区画整理事業の推進により、都市計画道路など都市基盤の充実を図り、まちなか居住を促進する安全で快適な居住環境を形成します。

#### 3) 市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上

地域コミュニティの核となる市街化調整区域の地域拠点（豊郷中央小学校周辺）や小学校周辺（豊郷北・海道の各小学校周辺）では、周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

#### 4) 中心市街地における賑わい創出と歩いて楽しい交流・回遊空間づくり

中心市街地では、市街地再開発事業等による商業・業務など多様な都市機能の集積や、中心商店街の活性化、回遊性を高める公共交通の充実、歩行者・自転車の安全で快適な通行空間の確保等により、暮らしやすく、活力と賑わいあふれる、歩いて楽しい交流・回遊空間づくりを進めます。

#### 5) 水・緑や歴史文化資源を活かした個性と潤いある都市空間の形成

水と緑の自然・景観資源である田川や釜川を活かした水辺・散策空間の形成や、八幡山公園、宇都宮城址公園を活かした緑豊かな憩いの拠点づくり、市街地再開発事業等によるオープンスペースの創出、歴史文化資源や公園・広場を結ぶ街路の緑化、大通りを中心とした沿道景観の創出などにより、個性と潤いのある都心空間の形成を図ります。

また、戸祭山緑地、長岡樹林地など市街地とその外延部に残る貴重な緑や丘陵地を適切に保全し、良好でゆとりある市街地空間の形成に努めます。

## (4) 分野別の地域整備方針

### 1) 土地利用の方針

- ・都市拠点である中心市街地では、JR 宇都宮駅や大通りの二荒山神社周辺での土地の高度利用を図りながら、多様な都市機能の集積を誘導するとともに、都心環状線周辺では業務機能や都市型住宅等の立地を誘導します。また、南宇都宮駅周辺では、商業・業務・サービス機能や中低層住宅の立地誘導など、複合的な土地利用を進め、地域の日常生活を支える商業地の形成を図ります。
- ・内環状線内側の都心居住地では、比較的密度が高い中高層住宅等を誘導しながら、良好な都心居住環境の形成を図ります。
- ・内環状線外側では、地域の特性に応じた多様な居住地の形成を図ります。北部の丘陵地帯の住宅地では、周辺の自然環境と調和した良好な低層住宅地の形成を誘導します。また、幹線道路沿道の市街地では、住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成など市街地環境の向上を図ります。
- ・産業拠点である宇都宮工業団地は、周辺環境との調和に配慮しながら、良好な産業地としての生産環境を維持・強化します。
- ・市街地北部の田川流域などに広がる農業地は、その維持・保全を図るなど、良好な営農環境の維持に努めます。また、集落地は、集落性や農業生産基盤など地域の状況を踏まえながら、生活道路など生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。特に、地域コミュニティの中心となる市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では、周辺の自然環境や営農条件、景観等との調和に配慮しながら、良好な居住地の形成を誘導するなど、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。
- ・また、北部の丘陵地帯の森林地は、豊かな自然環境や景観の保全を図るとともに、身近に憩い、自然と触れ合うことができる空間として活用を図ります。

### 2) 交通体系の整備方針

- ・都心部やその周辺における交通渋滞の緩和など円滑な移動が図れるよう、本市の骨格道路である都心環状線・内環状線の4車線化や主要な放射状道路等の整備を推進します。
- ・都心部では、市民や来街者が便利に回遊できる環境を確保するため、東西基幹公共交通であるLRTのJR 宇都宮駅東側の整備と駅西側への導入に向けた検討を進めるとともに、都心循環バス（きぶな号）の充実など公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。また、歩行者の回遊性を高める安全・快適な歩行空間の整備や、自転車を快適に利用できるシェアサイクル、駐輪場等の駐輪環境の充実などを図ります。
- ・また、郊外部等では、拠点間を連絡する幹線的なバス路線のサービス水準の維持・向上や地域の日常生活を支える地域内交通の充実を図るなど、公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。

### 3) 緑のネットワークの方針

- ・北部丘陵から市街地に<sup>くさび</sup>楔状に入り込む緑の軸であり、山林や丘陵部の冷涼な空気を市街地に送り込む「風の道」としての役割を担う宇都宮丘陵では、長岡公園、戸祭山緑地、八幡山公園等の適切な整備・保全を図るとともに、民有地の緑の保全、中心市街地の連続性のある緑化を図ります。
- ・戸祭山緑地や長岡公園は、身近な緑とのふれあい拠点として、市民協働による森づくりなどにより緑の保全・育成を図ります。
- ・二荒山神社や宇都宮城址公園、八幡山公園は、都心部における貴重な緑空間、オープンスペースであることを踏まえつつ、都市防災や歴史文化、広域的な交流の拠点として形成を図ります。
- ・都心部では、個性と潤いのある都心空間の形成、魅力ある都市景観の形成のため、公共施設や民有地内の緑化を進めます。
- ・地域を貫く田川や釜川、御用川を活かした魅力ある緑のネットワークの形成を図ります。
- ・緑豊かな都市環境の形成や都市における貴重な緑空間の保全・創出等のため、都市農地を保全・活用するための仕組みや制度を検討します。

### 4) 市街地整備の方針

- ・JR宇都宮駅西口地区では、L R Tや駅前広場等の交通基盤施設の整備による交通結節機能の強化や賑わい空間の創出、市街地再開発事業等による高次で多様な都市機能の導入など、本市の玄関口にふさわしい広域交流拠点の形成を推進します。
- ・JR宇都宮駅東口地区では、交流広場等の整備と合わせて、コンベンション施設や商業施設等の整備により、広域的な交流・賑わいの創出を図ります。
- ・大通りを中心とする中心商店街周辺や東武宇都宮駅周辺では、市街地再開発事業等による都市機能の更新を推進するとともに、土地の高度利用と合わせたオープンスペースの創出を図ります。
- ・中心市街地で虫食い状に存在する小規模駐車場など低未利用地は、まちの賑わいや交流の場の創出につながる土地利用を促進するとともに、将来的には市街地整備手法等による土地利用転換を通じた都市機能の集積促進につなげていきます。
- ・低層密集市街地や低未利用地等が残されている小幡・清住地区では、土地区画整理事業の推進などにより、良好な居住環境の形成や都心環状線の整備による市街地交通の円滑化を図ります。また、宇都宮大学東南部地区等では、土地区画整理事業の推進などにより、安全・安心で快適な居住環境の形成を図ります。
- ・都市の低炭素化の効果的な促進を図るため、新たな交通軸となるL R T沿線をモデルエリアとして、L R Tのトランジットセンターへの省エネ・再エネ設備の導入や周辺街区も含めたエネルギーの効率的な利活用、端末交通における低炭素化などの事業の構築に取り組みます。

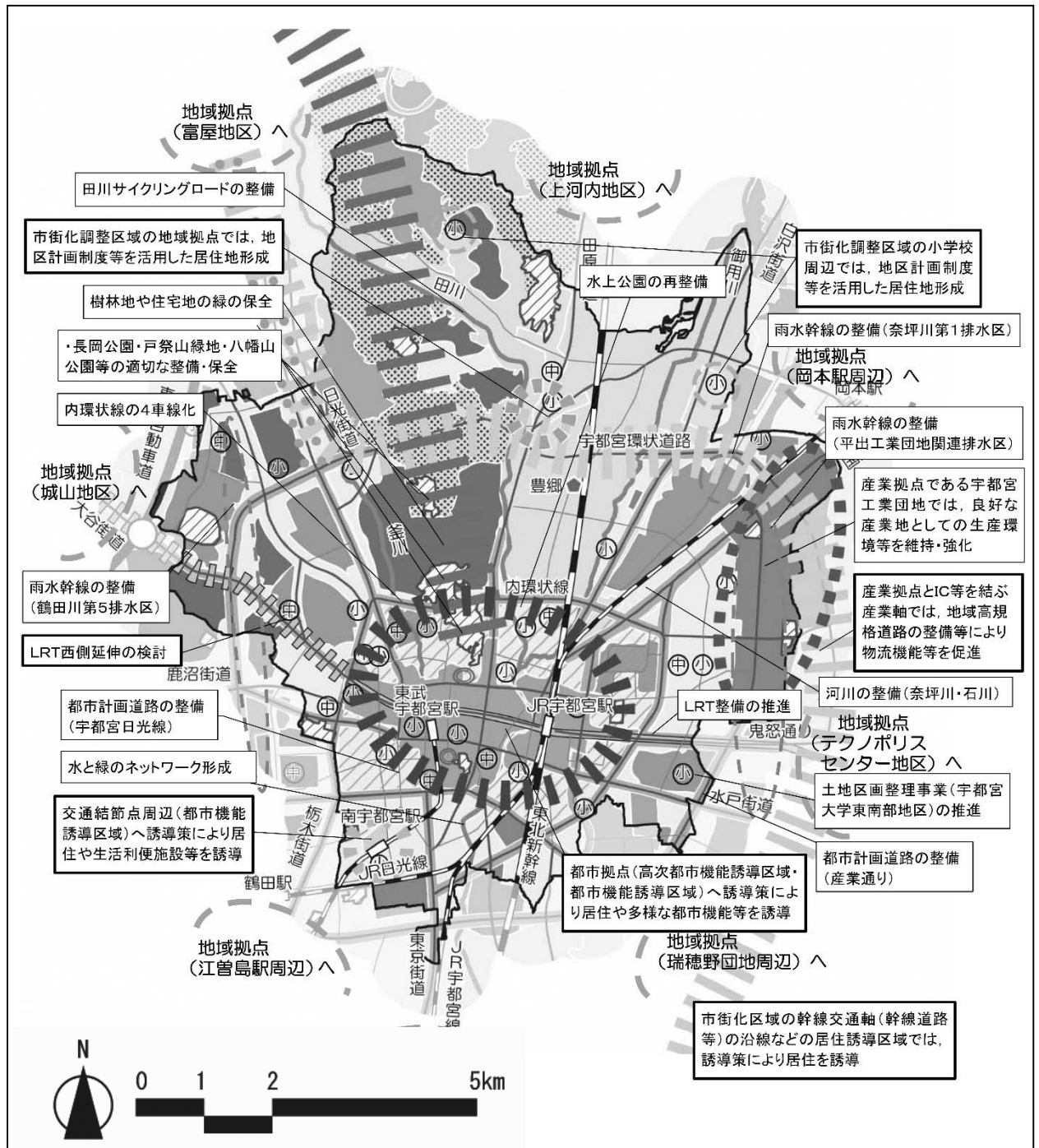
## 5) 景観形成の方針

- ・魅力と風格ある都心景観の形成を図るため、本市の玄関口である JR 宇都宮駅周辺地区や、目抜き通りである大通り地区では、二荒山神社等の歴史文化景観との調和を図りながら、個々の建築物も含めて、地域の特性に応じた街並みの連続性や統一性などに配慮した整備を誘導するとともに、広告物の形態・色彩等の誘導を進めます。また、道路景観の整備やライトアップ等による空間演出を行います。
- ・都心部における貴重な水辺空間である釜川の魅力を活かした景観まちづくりにより、市民・来街者が憩い・集い・行き交う街並み景観の創出を図ります。
- ・城下町の風情の残る小幡・清住地区では、旧日光街道沿いの歴史的資源などを活かした、歴史と伝統が感じられる風格ある歴史文化景観の形成を図ります。
- ・未来のまちのシンボルとなる L R T や、その沿線まちづくりとの連携を図りながら、L R T が走る姿や L R T からの眺望をより魅力的なものとするため、L R T 沿線の魅力・風格ある景観づくりを推進します。

## 6) その他のまちづくりの方針

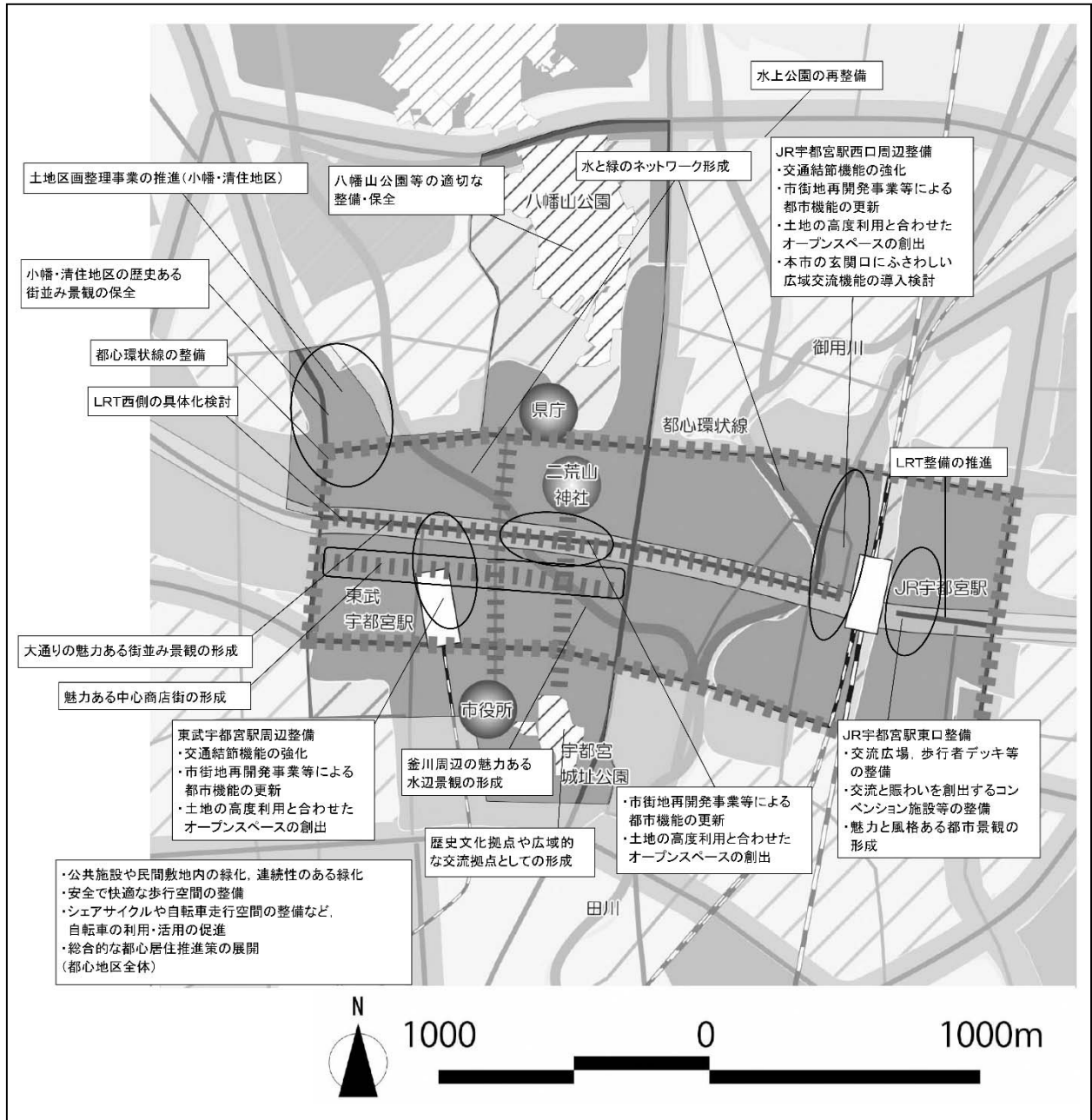
- ・魅力と賑わいあふれる中心商店街づくりを推進するため、空き店舗の活用や商店街の魅力向上に対する支援、官民連携でのオープンカフェの実施などにより、市民・来街者のアメニティの向上や都心部の回遊性向上を図ります。また、釜川プロムナードや二荒山神社と宇都宮城址公園を結ぶ歴史軸など地域の資源・特徴を活かした散策空間の形成を図ります。

# 地域整備方針図



| 拠点      |               | 都市軸     |                       |          | 環境軸   |          |
|---------|---------------|---------|-----------------------|----------|-------|----------|
| 都市拠点    | 地域拠点          | 広域連携交流軸 | 地域連携交流軸               | 産業軸      | みどりの軸 | 清流軸      |
| 交通結節点周辺 | 産業拠点          | 高速道路    | 基幹公共交通（鉄道）            | 産業軸      |       |          |
| 観光拠点    | 地域コミュニティ維持エリア | 新幹線     | 基幹公共交通（LRT）           |          |       |          |
|         |               |         | 道路ネットワーク（3環状12放射道路など） |          |       |          |
| 土地利用    |               |         |                       |          |       |          |
| 都市商業業務地 | 都市商業業務地       | 都市居住地   | 沿道複合地                 | 森林地      | 河川    | 主要施設     |
| 近隣商業地   | 低層住宅地         | 産業流通地   | 農業地                   | 大規模公園・緑地 | 大規模施設 |          |
| 一般住宅地   | 複合住宅地         | 集落地     |                       |          |       |          |
|         |               |         |                       |          |       |          |
|         |               |         |                       |          |       |          |
|         |               |         |                       |          |       | ① 小学校    |
|         |               |         |                       |          |       | ② 中学校    |
|         |               |         |                       |          |       | 市役所      |
|         |               |         |                       |          |       | 地区市民センター |

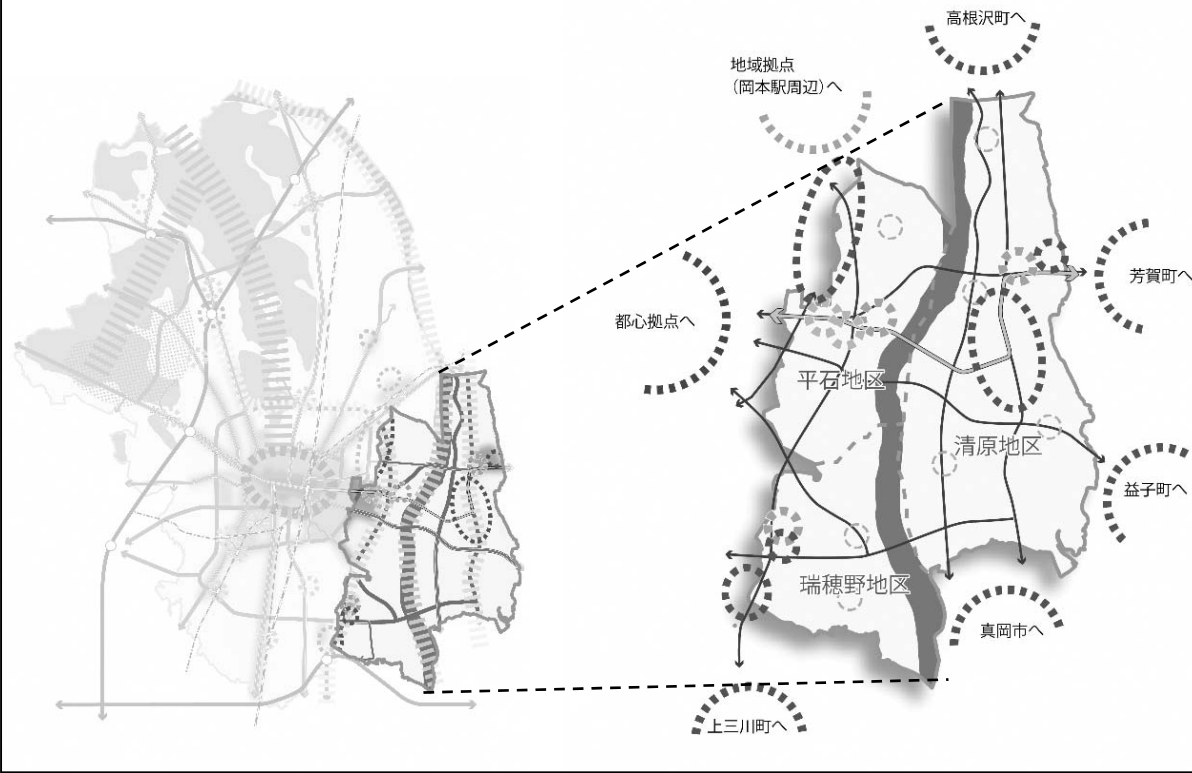
# 地域整備方針図(都心地区)



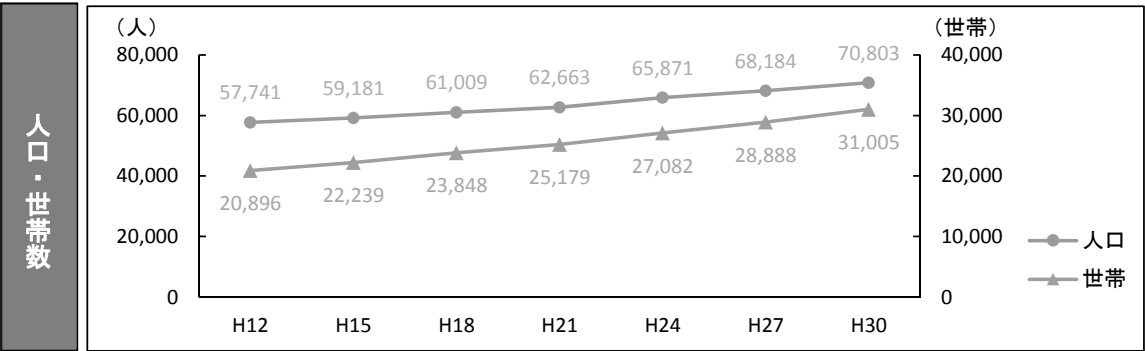
| 拠点   | 都市軸                                   |  |                                   | 環境軸                        |
|--|---------------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>地域拠点</li> <li>交通結節点周辺</li> <li>産業拠点</li> <li>観光拠点</li> <li>地域コミュニティ維持エリア</li> </ul> | <b>広域連携交流軸</b><br>高速道路<br>新幹線         | <b>地域連携交流軸</b><br>基幹公共交通(鉄道)<br>基幹公共交通(LRT)<br>道路ネットワーク(3環状12放射道路など) | <b>産業軸</b><br>産業軸                 | <b>環境軸</b><br>みどりの軸<br>清流軸 |
| <b>土地利用</b>  |                                       |  |                                   | <b>主要施設</b>                |
| 都心商業業務地<br>都心業務地<br>近隣商業地<br>低層住宅地<br>一般住宅地<br>複合住宅地   | 都心居住地<br>沿道複合地<br>産業流通地<br>農業地<br>集落地 | 森林地<br>河川<br>大規模公園・緑地<br>大規模施設                                       | ① 小学校<br>② 中学校<br>市役所<br>地区市民センター |                            |

# 東部地域

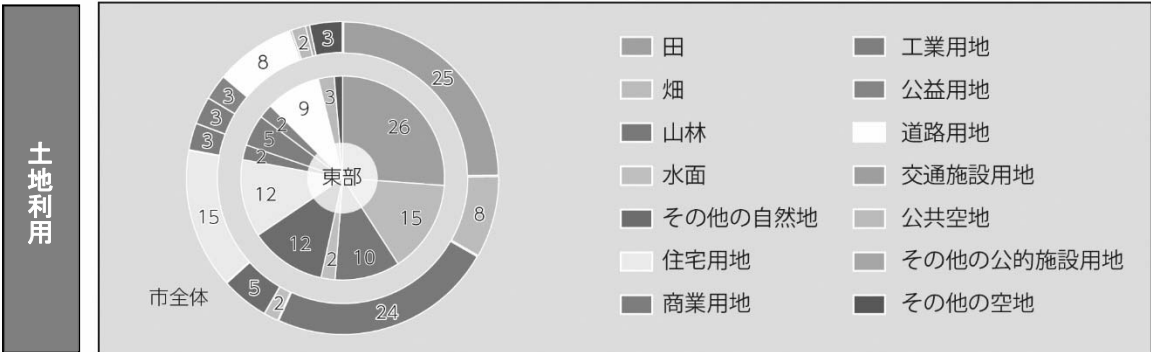
## ■将来都市構造における東部地域の位置



## ■主要データ



出典：住民基本台帳（各年9月末）



出典：平成 28 年都市計画基礎調査

## (1) 現状と課題

- ・本地域は、鬼怒川流域に肥沃な土地と豊かな水資源に恵まれた田園地帯が広がり、また、鬼怒川左岸台地の畑作地帯では、野菜・果樹などの園芸農業が盛んであるなど、農業地域となっています。
- ・これらの自然的土地利用が多くを占めているとともに、清流軸である鬼怒川が地域内を貫流しており、身近な自然と親しみ、ふれあうことができる地域となっています。
- ・また、内陸型工業団地として国内最大規模の清原工業団地や、瑞穂野工業団地が立地しているほか、工業団地に近接した住宅地域となっています。
- ・地域拠点かつ産業拠点であるテクノポリスセンター地区、瑞穂野団地周辺では、広域交通の利便性などを活かしながら、居住や生活利便機能、産業機能が調和した居住地、産業地の維持・形成が求められます。
- ・また、清原工業団地等の工業団地では、良好な産業地等としての生産環境等の維持・強化が求められます。
- ・地域の農業振興や農村地域の活性化のため、その基盤となる優良な農地の適切な保全や、これを支える良好な定住環境、市街化調整区域の地域拠点・小学校周辺を中心とした地域の活力、コミュニティを維持していく必要があります。
- ・地域の道路網は、産業軸である鬼怒テクノ通りや、みずほの通りなどの整備により、交通円滑化や広域的な交流促進や物流機能等の強化が求められます。
- ・公共交通は、東西基幹公共交通として、中心部と清原工業団地、テクノポリスセンター地区などを結ぶLRTの整備が進められています。今後の高齢化の進行などに対応するため、基幹的な公共交通などを補完するバス路線や地域内交通の充実が必要になっています。
- ・LRT整備を契機として、その沿線の立地ポテンシャルを活かしながら、地域特性に応じた土地利用を促進し、目指す都市構造の強化や経済活動の活性化、交流人口の拡大など、本市の更なる発展につなげていくことが求められます。

## (2) 地域整備の将来イメージ

**「豊かな自然・水・産業が調和した、活力・魅力あふれる都市環境づくり」**

清流が流れる鬼怒川の適切な保全・活用や、その流域の田園環境等の維持・保全に努めるとともに、それらの豊かな自然と産・学・住・遊の機能が調和し、新たな交通軸であるLRTで中心部などと結ばれた活力と魅力あふれる都市の形成を図ります。



### **(3) 地域整備の主要方針**

#### **1) L R T沿線などの地域特性に応じた利便性の高い拠点の形成**

L R T整備を契機として、トランジットセンターや停留場周辺などの各地域の特性に応じた利便性の高い拠点の形成を図るなど、L R T沿線のまちづくりを促進します。

テクノポリスセンター地区では、鬼怒左岸地域の発展の核として、日常的な生活サービスを提供する身近な都市機能等の誘導や地域コミュニティの核となる新設小学校の整備とともに、周辺に展開する工業団地の職住近接等の受け皿となるゆとりと質の高い生活空間を備えた良好な市街地の形成を図ります。

L R Tの(仮称)ベルモール前停留場周辺等では、交通の利便性や既存の都市基盤等を活用しながら、日常的な生活サービスを提供する身近な都市機能等を誘導し、良好な居住環境の形成を図ります。また、(仮称)下平出停留場周辺では、平石地区の地域拠点として周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、食料品・日用品を買う店舗や身近な医療施設等の誘導や、地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより、地域の活力やコミュニティの維持を図ります。

L R T等の新たな交通結節点となる(仮称)平出町停留場周辺のトランジットセンターゾーンでは、停留場や駅前広場、駐車場等と一体となって、L R T利用者のための利便機能や交通結節拠点にふさわしい交流機能などの導入を進めます。また、トランジットセンターゾーンの周辺では、本市の更なる発展につながる立地のポテンシャルを活かした将来的な土地利用を検討するなど、交通結節拠点の形成に取り組みます。

#### **2) 市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上**

地域コミュニティの核となる市街化調整区域の地域拠点(平石地区市民センター周辺)や小学校周辺(平石北・清原中央・清原南・清原北・清原東・瑞穂野北・瑞穂野南の各小学校周辺)では、周辺の自然・田園環境等と調和しつつ、地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより、地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

#### **3) 広域交通の利便性を活かした本市産業活動をけん引する産業拠点の形成**

清原工業団地、テクノポリスセンター地区や、瑞穂野工業団地を中心に、広域的な道路交通の利便性など立地の優位性を活かしながら、産業・流通機能等の維持・強化や誘導を図るなど産業拠点の形成を図ります。

#### **4) L R T・バス等の公共交通の連携によるネットワークの充実・強化**

中心部と東部地域などを連絡する東西基幹公共交通として、L R T整備を推進するとともに、幹線バス路線の再編や地域内交通を充実し、それらの公共交通の連携を強化することにより、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。

## 5) 鬼怒川や周辺の自然環境の保全・活用

清流軸である鬼怒川や周辺の田園地帯と集落の屋敷林など、水と緑が一体となった豊かな自然環境を保全するとともに、鬼怒川の広大な水辺空間を活かした市民の憩いと安らぎやスポーツ・レクリエーションの場として活用を図ります。

### (4) 分野別の地域整備方針

#### 1) 土地利用の方針

- ・地域拠点、産業拠点であるテクノポリスセンター地区では、戸建住宅を中心としたゆとりある良好な住宅地などの生活空間との調和を図りながら、商業系用地における商業・業務・サービス機能等の立地誘導など地域の日常生活を支える商業地の形成や、業務系用地における生産機能等の立地誘導を図ります。
- ・地域拠点である瑞穂野団地周辺では、中心部と地域内を連絡する幹線バス路線などの利便性を活かしながら、日常的な生活サービスを提供する機能の立地誘導を図ります。
- ・LRTのトランジットセンターを整備する（仮称）平出町停留場周辺では、新たな交通結節点としての立地ポテンシャルを活かした新たな土地利用を検討するなど、交通結節拠点の形成に取り組みます。
- ・産業拠点である清原工業団地等は、JR宇都宮駅へのLRTによる公共交通のアクセスや広域的な道路交通の利便性を生かしながら、良好な産業地等としての生産環境等を維持・強化します。
- ・地域西部の市街地や清原台においては、戸建住宅や集合住宅等が調和した住宅地の形成を図ります。また、幹線道路沿道の市街地では、住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成など市街地環境の向上を図ります。
- ・集落地は、集落性や農業生産基盤など地域の状況を踏まえながら、生活道路など生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。特に、LRTの（仮称）下平出停留場を含む平石地区の地域拠点や、市街化調整区域の小学校周辺では、地域コミュニティの中心として、周辺の自然環境や営農条件、景観等との調和に配慮しながら、良好な居住地の形成を誘導するなど、地域の活力やコミュニティの維持を図ります。
- ・（仮称）下竹下停留場周辺は、鬼怒川の豊かな自然環境や飛山城跡など貴重な地域資源を有していることから、これらの魅力向上に取り組むとともに、LRTと連携しながら、地域資源を活かした交流を促進します。
- ・鬼怒川流域の水田地帯や畑作地帯は、農業地としての維持・保全を図るなど、良好な営農環境の維持に努めます。また、地域の特徴である谷戸や段丘の斜面緑地、平地林などの良好な自然環境を保全します。

## 2) 交通体系の整備方針

- ・都市間・地域間の広域的な連携や交流の促進、産業活動の活性化などに資する道路ネットワーク強化のため、都市計画道路等の広域幹線道路の整備を推進します。
- ・中心部をはじめとした各拠点・地域との連携強化のためLRTの整備を推進します。また、合わせてバス路線の再編を進めるとともに、基幹・幹線公共交通を補完する地域内交通の充実を図るなど、公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。

## 3) 緑のネットワークの方針

- ・清流軸の鬼怒川は、緑のネットワークとして保全を図り、良好な河川環境の維持・保全に努めるとともに、周辺環境との調和を図りながら、サイクリングロードや公園・緑地などスポーツ・レクリエーションの場、市民の憩いの場としての活用や機能の充実を図ります。
- ・みずほの自然の森公園や鬼怒川緑地運動公園、国指定史跡の「飛山城跡」など大規模公園や緑の拠点の活用を図ります。
- ・ふるさとの原風景ともいえる緑豊かな景観を形成する鬼怒川流域の田園地帯や屋敷林の保全に努めます。
- ・テクノポリスセンター地区や清原工業団地等において、快適な都市環境の維持や潤いある景観形成のため、緑化を推進します。

## 4) 市街地整備の方針

- ・宇都宮大学東南部地区等では、土地区画整理事業などの推進などにより、安全・安心で快適な居住環境の形成を図ります。
- ・市街化区域における、LRTのトランジットセンターや停留場周辺等では、地域特性に応じて、市街地整備手法など多様な方策による魅力ある市街地形成や都市機能や居住の誘導などに取り組みます。
- ・都市の低炭素化の効果的な促進を図るため、新たな交通軸となるLRT沿線をモデルエリアとして、LRTのトランジットセンターへの省エネ・再エネ設備の導入や周辺街区も含めたエネルギーの効率的な利活用、端末交通における低炭素化などの事業の構築に取り組みます。

## 5) 景観形成の方針

- ・未来のまちのシンボルとなるLRTや、その沿線まちづくりとの連携を図りながら、LRTが走る姿やLRTからの眺望をより魅力的なものとするため、LRT沿線の魅力・風格ある景観づくりを推進します。

## 6) その他のまちづくりの方針

- ・飛山城跡など歴史・文化的資源の保全・活用を図ります。
- ・園芸農業を活かし、野菜や果樹の直売など都市と農村の交流を促進します。
- ・テクノポリスセンター地区における快適な教育環境の確保や地域コミュニティの核として、地区内の公益施設用地を活用し小学校を新設します。

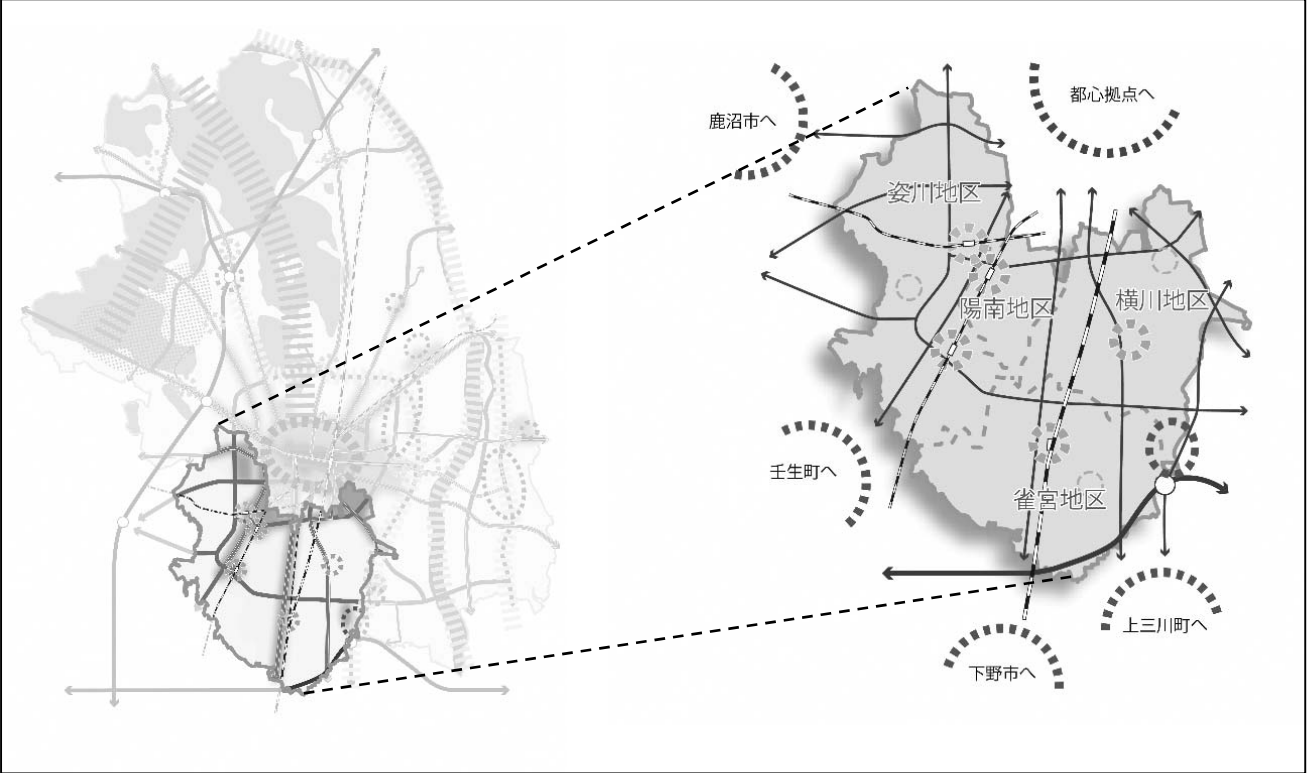
# 地域整備方針図



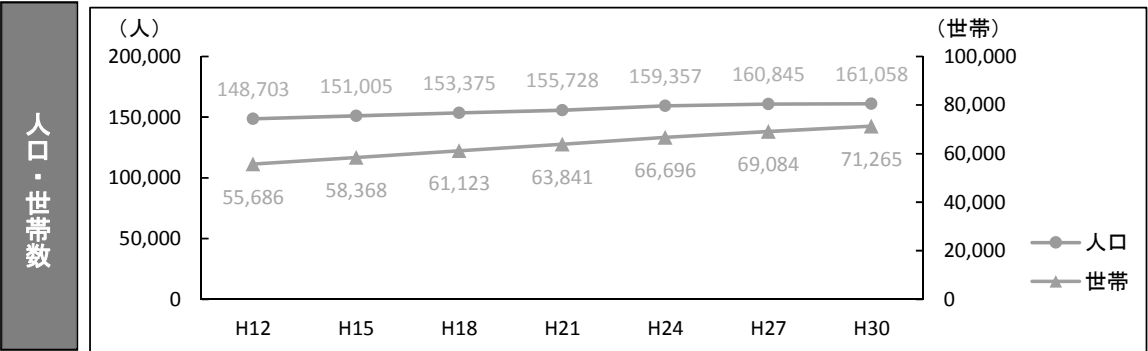
| 拠点   | 都市軸                                   |  |  | 環境軸                 |
|--|---------------------------------------|--|--|---------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>地域拠点</li> <li>交通結節点周辺</li> <li>産業拠点</li> <li>観光拠点</li> <li>地域コミュニティ維持エリア</li> </ul> | <b>広域連携交流軸</b><br>高速道路<br>新幹線         | <b>地域連携交流軸</b><br>基幹公共交通(鉄道)<br>基幹公共交通(LRT)<br>道路ネットワーク(3環状12放射道路など) | <b>産業軸</b><br>産業軸                                    | <b>みどりの軸</b><br>清流軸 |
| <b>土地利用</b>  |                                       |  |  |                     |
| 都心商業業務地<br>都心業務地<br>近隣商業地<br>低層住宅地<br>一般住宅地<br>複合住宅地   | 都心居住地<br>沿道複合地<br>産業流通地<br>農用地<br>集落地 | 森林地<br>河川<br>大規模公園・緑地<br>大規模施設                                       | <b>主要施設</b><br>① 小学校<br>② 中学校<br>● 市役所<br>● 地区市民センター |                     |

# 南部地域

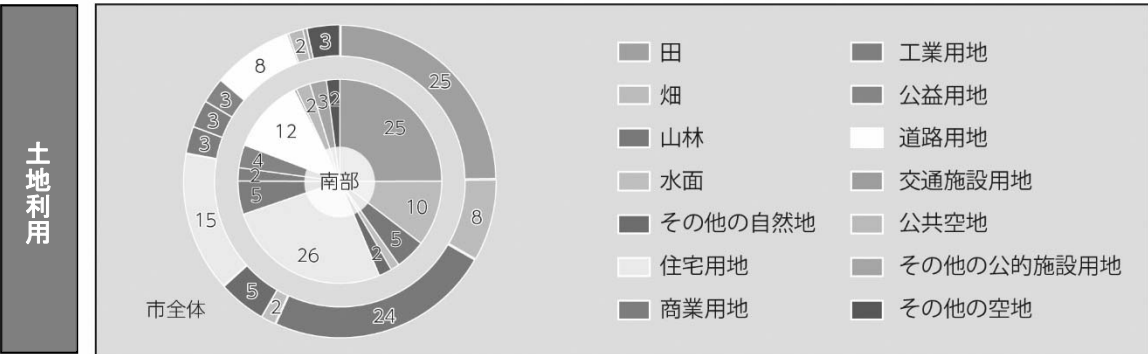
## ■将来都市構造における南部地域の位置



## ■主要データ



出典：住民基本台帳（各年9月末）



出典：平成 28 年都市計画基礎調査

## (1) 現状と課題

- ・本地域は、JR 宇都宮線や東武宇都宮線、国道 4 号、主要地方道宇都宮栃木線沿いを中心に、市街地が形成され、その周辺には田川・姿川流域を中心とした田園地帯が広がっています。
- ・雀宮駅西側は、古くから市街地が形成され、また、市街化が急激に進行したこともあり、地域の骨格となる都市計画道路等の都市基盤の整備が課題となっています。
- ・鶴田地区では、スプロール化した市街地の改善を図るとともに、道路・公園等の都市基盤の整備により市街地環境を改善するため、土地区画整理事業を進めています。
- ・鶴田沼周辺は、まとまった身近な樹林地、谷戸があるなど、市街化区域内に残る貴重で豊かな自然環境となっています。また、聖山公園内には縄文時代の前期の集落跡である国指定史跡の「根古谷台遺跡」があり、自然と歴史的環境の調和が図られた公園となっています。
- ・宇都宮上三川インターチェンジ周辺のインターパーク地区では、広域交通の利便性などを活かしながら、居住や生活利便機能、産業機能が調和した居住地、産業地の維持・形成が求められます。
- ・栃木県総合運動公園とその周辺では、スポーツ・レクリエーション活動の拠点施設等の整備が進められています。
- ・地域の農業振興や農村地域の活性化のため、その基盤となる優良な農地の適切な保全や、これを支える良好な定住環境、市街化調整区域の地域拠点・小学校周辺を中心とした地域の活力、コミュニティを維持していく必要があります。
- ・公共交通は、JR 宇都宮線・東武宇都宮線や、中心部と地域拠点などを結ぶバス路線が幹線的な役割を果たしています。今後の高齢化の進行などに対応するため、幹線的な公共交通やそれを補完する路線バス、地域内交通などの充実が必要になっています。

## (2) 地域整備の将来イメージ

### 「ひと・ものが交流する、活力ある市街地と快適な居住環境づくり」

鉄道駅周辺や幹線交通沿線などの交通利便性や人口集積を活かし、商業、工業、文化、交流等の都市機能の充実を図るとともに、農業の振興に努め、人やものの活発な交流と活力ある都市活動、多様なライフスタイルを支える市街地と快適な居住環境の形成を図ります。

### **(3) 地域整備の主要方針**

#### **1) 雀宮駅や鶴田駅周辺及び東武宇都宮線の各駅周辺での生活利便機能の充実**

交通結節点である雀宮駅や鶴田駅，東武宇都宮線の各駅周辺では，地域の特性に応じて駅へのアクセス性など利便性向上を図るとともに，日常的な生活サービスを提供する身近な都市機能等を誘導し，良好な居住環境の形成を図ります。

#### **2) 市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上**

地域コミュニティの核となる市街化調整区域の地域拠点（横川地区市民センター周辺）や小学校周辺（横川東・姿川中央・雀宮東の各小学校周辺）では，周辺の自然・田園環境等と調和しつつ，地域が主体となった良好な居住地形成を促進することなどにより，地域の活力やコミュニティの維持・向上を図ります。

#### **3) 広域交通の利便性を活かした産業・流通機能等の充実**

北関東自動車道や新4号国道など広域交通の結節点であるインターパーク地区を中心に，広域的な道路交通の利便性など立地の優位性を活かしながら，産業・流通機能等の維持・強化や，その誘導を図るとともに，生活利便性が高い郊外型のゆとりある良好な住宅地としての環境を維持・形成します。

#### **4) 総合運動公園におけるスポーツ・レクリエーション拠点の形成**

西川田地区の栃木県総合運動公園では，総合スポーツゾーンの整備促進など新たな地域の顔となるスポーツ・レクリエーション拠点の形成を図ります。

#### **5) 田川・姿川や周辺の自然環境の保全・活用**

田川・姿川や，その流域の田園地帯，樹林地，屋敷林など水と緑が一体となった豊かな自然環境の保全を図ります。

## （４）分野別の地域整備方針

### １）土地利用の方針

- ・交通結節点である雀宮駅や鶴田駅，東武宇都宮線の江曾島駅，西川田駅の各周辺では，商業・業務・サービス機能等の誘導を図り，日常生活を支える商業地の形成を図ります。
- ・産業拠点であるインターパーク地区は，広域交通の結節点としての立地特性を活かした産業や流通業務機能など，本市の活力を持続的に創出する機能の誘導を図るとともに，南部地域の生活利便性の向上や近隣都市との交流促進に寄与する商業地を配置します。
- ・鶴田駅周辺から鹿沼街道周辺にかけての市街地では，主に戸建住宅を中心としたゆとりある良好な低層住宅地の形成を誘導します。また，江曾島駅周辺地域以南の市街地では，住宅を主体としつつも，集合住宅や中小規模の店舗等が調和した良好な住宅地の形成を図ります。幹線道路沿道の市街地では，住宅と住宅以外の用途が調和した住宅地の形成など市街地環境の向上を図ります。
- ・田川，姿川流域に広がる農業地は，その維持・保全を図るなど，良好な営農環境の維持に努めます。また，集落地は，集落性や農業生産基盤など地域の状況を踏まえながら，生活道路など生活環境施設の充実など定住環境の維持に努めます。特に，地域コミュニティの中心となる市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺では，周辺の自然環境や営農条件，景観等との調和に配慮しながら，良好な居住地の形成を誘導するなど，地域の活力やコミュニティの維持を図ります。

### ２）交通体系の整備方針

- ・東西交通の円滑化や交通渋滞の緩和が図れるよう，骨格的な道路網である産業通りの整備を推進するとともに，鉄道駅へのアクセス向上や地域内の円滑な交通を確保するため，雀宮駅前線などの都市計画道路等の整備を推進します。
- ・拠点間を連絡する幹線的なバス路線のサービス水準の維持・向上や地域の日常生活を支える地域内交通の充実を図るなど，公共交通ネットワークの充実・強化を図ります。

### ３）緑のネットワークの方針

- ・田川・姿川や周辺の樹林地とその周囲に広がる水田や屋敷林の保全に努めます。
- ・鶴田沼緑地は，市民が身近にふれあうことのできる都市における貴重な緑空間として，保全・整備を推進し，活用を図ります。
- ・宮原運動公園は，老朽化した運動施設の再整備とともに，市民の健康づくり，憩いの場としての整備や防災機能の強化など公園機能の充実を図ります。
- ・栃木県総合運動公園は，スポーツ・レクリエーション拠点としての整備を促進します。
- ・雀宮駅周辺地区やインターパーク地区では，快適な都市環境の維持や潤いある景観形成のため，緑化を推進します。



#### 4) 市街地整備の方針

- ・鶴田地区等では、土地区画整理事業により、道路や公園等の都市基盤を整備し、良好な都市環境を有する市街地形成を推進します。

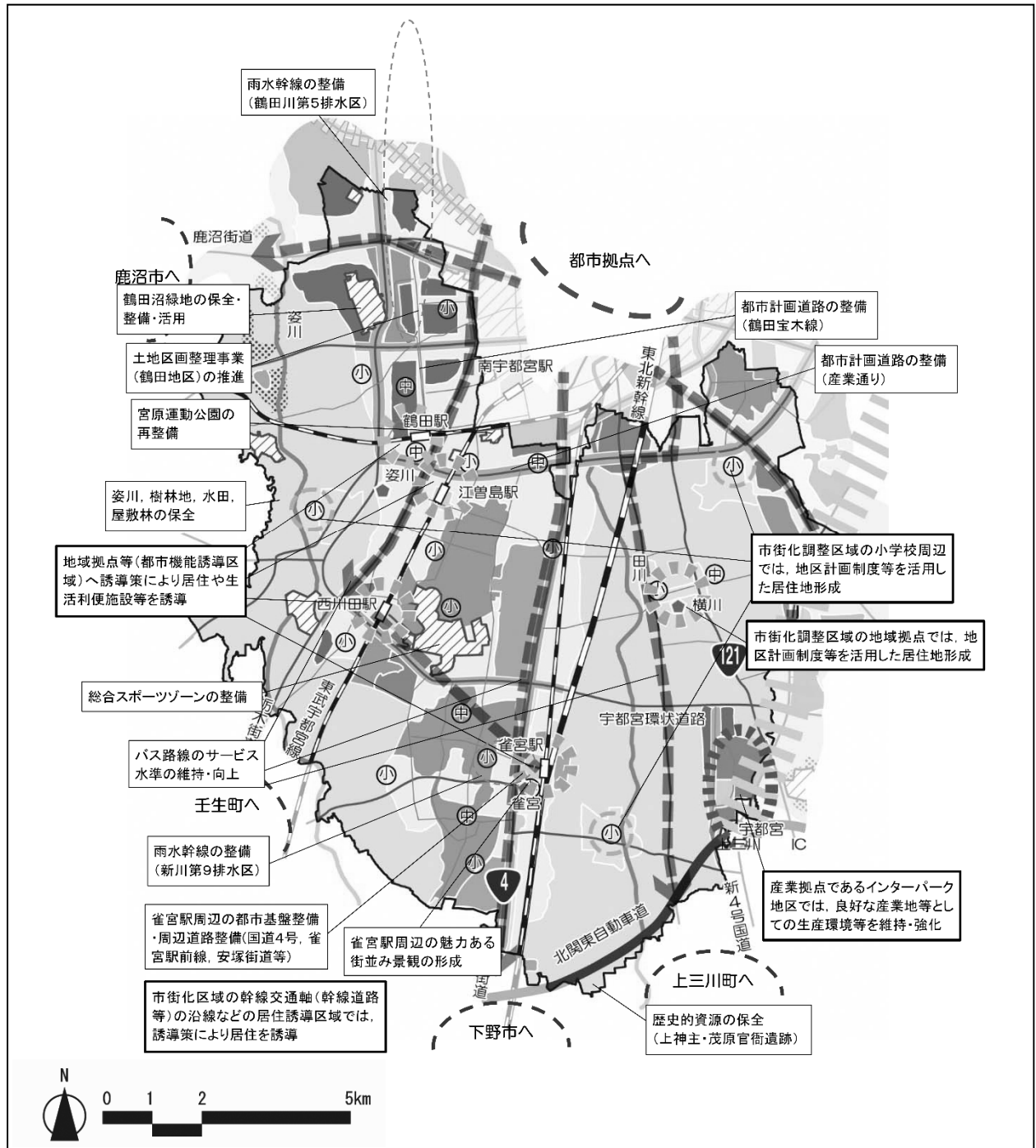
#### 5) 景観形成の方針

- ・本市南部地域の玄関口であり、地域拠点である雀宮駅周辺では、駅舎や駅前広場、文教施設等の周辺の公共施設の景観を保全・活用しながら、それらと調和した安らぎと賑わいが感じられる良好な駅前景観の形成を進めます。

#### 6) その他のまちづくりの方針

- ・国指定史跡の「かみこうぬし上神主・かんが茂原官衙遺跡」など歴史的資源の保全を図ります。

# 地域整備方針図



| 拠点   | 都市軸                                   |  |                                       | 環境軸                 |
|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|---------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>地域拠点</li> <li>交通結節点周辺</li> <li>産業拠点</li> <li>観光拠点</li> <li>地域コミュニティ維持エリア</li> </ul> | <b>広域連携交流軸</b><br>高速道路<br>新幹線         | <b>地域連携交流軸</b><br>基幹公共交通(鉄道)<br>基幹公共交通(LRT)<br>道路ネットワーク(3環状12放射道路など) | <b>産業軸</b><br>産業軸                     | <b>みどりの軸</b><br>清流軸 |
| <b>土地利用</b>  |                                       |  |                                       | <b>主要施設</b>         |
| 都心商業業務地<br>都心業務地<br>近隣商業地<br>低層住宅地<br>一般住宅地<br>複合住宅地   | 都心居住地<br>沿道複合地<br>産業流通地<br>農業地<br>集落地 | 森林地<br>河川<br>大規模公園・緑地<br>大規模施設                                       | ① 小学校<br>② 中学校<br>● 市役所<br>● 地区市民センター |                     |

## 第3章 計画の実現に向けて



## 1 まちづくりの基本的な進め方

本市の都市計画は、『ネットワーク型コンパクトシティ』によって目指す将来都市構造や土地利用の方向性などを明らかにする「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」を基本方針として推進していきます。また、各種まちづくりの指針として、その活用を図るとともに、社会経済環境の変化等に的確に対応しながら、中長期的な視点に立ったまちづくりを総合的かつ一体的に進めていきます。

### (1) 市民参画によるまちづくり

- ・『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身近な取組や理解促進が欠かせないことから、多様な主体の参画をいただきながら、まちづくりを進めていく必要があります。
- ・都市計画マスタープランや、それを具現化する都市計画制度等について、市ホームページや広報紙、パンフレットの配布、出前講座等の開催など様々な手法を通して、市民や事業者への情報提供や理解促進を図ります。
- ・都市計画に関する市民参加の促進を図るため、計画素案の構想段階から説明会や公聴会を実施し、市民の意見を反映していきます。
- ・都市計画提案制度等の活用により、市民や事業者など多様な担い手の参画による協働のまちづくりを促進します。

### (2) 分野間連携の推進と関係機関等との連携・調整

- ・『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向けた総合的なまちづくりを推進するため、交通や産業・環境、福祉など関連する部門との連携や調整を図りながら、個別の計画策定や施策事業を推進します。
- ・広域的な公共交通ネットワークの形成など、市域を超えて取り組むことが必要な施策については、県や関係市町等と連携・調整を図りながら、まちづくりを展開していきます。
- ・人口減少等に伴い、都市が直面する新たな課題などに対応した施策事業の推進や、『ネットワーク型コンパクトシティ』によって目指す土地利用を実現する上で必要な制度の創設・改正、地域の実情に応じた柔軟な制度運用等について、国や県への働きかけを行うなど、その実現に向けて取り組みます。

## 2 都市計画マスタープランの進行管理等

### (1) 計画の進行管理と見直し

- ・本マスタープランを推進するため、都市計画に関する基礎調査等の有効活用や「宇都宮市立地適正化計画」の評価等との連携を図りながら、『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事業の進捗状況などの調査・分析等を行います。また、その結果等について、「都市計画審議会」などからご意見を伺いながら、都市計画制度等の運用改善につなげるなど、効率的・効果的なまちづくりの推進に取り組みます。
- ・社会経済環境の変化や、「総合計画」、県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」など上位計画の改定等により、都市計画マスタープランの内容に見直しの必要が生じた場合は、計画の見直しを行います。

### (2) ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた評価

- ・本マスタープランで目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を着実に進めるため、居住や都市機能の誘導などに係る施策の進捗状況等の定量的な把握・評価や、その評価等を踏まえた施策の見直しなどに資するため、参考として以下に「宇都宮市立地適正化計画」等で定めた評価指標を示し、定期的にその評価を行います。

#### 1) 居住誘導に関する評価

幹線交通軸（幹線道路等）沿線などの利便性が高い場所（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考えから、評価指標を示します。

| 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<br>(総人口に占める割合) | 17.5%<br>(2016)  | 18.7%                            | 19.8% | 21.2% |
|                     |                              |                  | 漸増(徐々に増加)を目指す                    |       |       |
| 人口割合                | 居住誘導区域の人口割合<br>(総人口に占める割合)   | 46.5%<br>(2016)  | 49.2%                            | 51.7% | 54.9% |
|                     |                              |                  | 漸増(徐々に増加)を目指す                    |       |       |
| 人口密度                | 高次都市機能誘導区域の人口密度              | 66人/ha<br>(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) |                              | —                | 市内平均以下の確保を目指す                    |       |       |
| 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) 都市機能誘導に関する評価

周辺地域からのアクセス性が高い拠点（都市機能誘導区域）において、生活利便施設や人口の誘導・集積による効率的で安定的なサービス提供などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していく考えから、評価指標を示します。

| 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)  | 34%<br>(2016)   | 35.2%                     | 36.4% | 38%  |
|                                   |                 | 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%<br>(2014) | 21.0%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 |       |      |

### 3) 公共交通に関する評価

「立地適正化計画」等による都市機能や居住誘導の取組などとの連携を図りながら、将来にわたり誰もが円滑に移動できる持続可能な公共交通ネットワークを形成していく考えから、評価指標を示します。

| 評価指標                          | 基準値                 | 目標値                  |      |      |
|-------------------------------|---------------------|----------------------|------|------|
|                               |                     | 2027                 | 2037 | 2050 |
| 交通分担率における公共交通の割合              | 4.6%<br>(2014)      | 漸増(徐々に増加)を目指す        |      |      |
| 公共交通の年間利用者数                   | 3,351 万人<br>(2017)  | 3,600 万人<br>(2028)   |      |      |
| 【参考】芳賀・宇都宮東部地域<br>(公共交通網形成計画) | 15,570 千人<br>(2013) | 20,370 千人<br>(2024)  |      |      |
| 公共交通夜間人口カバー率                  | 89.8%<br>(2017)     | 100%<br>(2028)       |      |      |
| 都心部と各拠点間の公共交通による移動時間          | 平均 47 分<br>(2017)   | 平均 31 分<br>(2028)    |      |      |
| 都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担            | 最大 800 円<br>(2017)  | 最大 500 円以下<br>(2028) |      |      |

#### (参考) 関連分野との連携施策に関する評価

『ネットワーク型コンパクトシティ』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が連携を図りながら、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が直面する諸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、「宇都宮市立地適正化計画」等で定めた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参考指標を示します。

| 参考指標        |   | 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%<br>(2011)                    | 86.3%<br>(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%<br>(2014)                     | 10.6%<br>(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<br>※ 公共施設等マネジメント(長寿命化や複合化等)の推進効果 | —                                  | 約 2,527 億円<br>(23.6%)縮減<br><br>(2015~2054の40年間の総額)  | 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<br>(2012)                | 2,576 事業所<br>(2019)   | うつのみや街なか活性化プラン<br>(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<br>(2014)                    | 47 店舗<br>(2019)   |   |                     |
|             | 歩行者・自転車通行量<br>【28 地点】                             | 平日                                 | 99,428 人<br>(2013)  |   | 107,400 人<br>(2019) |
|             |   | 休日                                 | 116,189 人<br>(2013)   |   | 130,000 人<br>(2019) |
| 居住人口(中心市街地) | 8,358 人<br>(2014)                                 | 8,550 人<br>(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 <sub>2</sub><br>(2013) | 326.4 万t-CO <sub>2</sub><br>(2030)<br><br>(2013 対比 27%<br>(120.8 万t-CO <sub>2</sub> )<br>の削減) | 宇都宮市地球温暖化対策実行計画<br>(区域施策編)                  |                     |

### 3 ネットワーク型コンパクトシティの推進方策

本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成に向け、「土地利用の適正化」や「拠点化の促進」、「ネットワーク化の促進」を着実に進めるため、次のような取組を推進し、人口減少社会にあっても持続的に発展できる魅力と活力ある都市を構築していきます。

#### (1) 都市計画における諸制度の積極的な活用

- ・都市計画マスタープランで示す将来都市構造の位置づけや土地利用の方針に即し、拠点や幹線交通沿線等への居住や都市機能の集積、周辺環境と調和した良好な都市環境の形成を促進するため、必要に応じて用途地域等の見直しの検討を行うとともに、特別用途地区や地区計画など様々な都市計画制度を積極的に活用していきます。
- ・また、市街化調整区域の基本的性格を踏まえながら、拠点機能の強化や集落における活力維持の観点から地区計画制度や開発許可制度の適正な運用を図ります。

#### (2) 骨格的な都市施設整備等の推進

- ・都市の骨格となる道路網や、公共交通ネットワークの基軸となるLRT等の都市施設の整備、中心市街地や利便性の高い既成市街地の再整備など、『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成する上で効果的な事業を重点的に推進します。
- ・都市計画決定から相当の年月を経過している未着手の都市計画道路などの都市施設等については、社会経済環境の変化等を考慮しつつ、持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』のまちづくりの観点から、その見直しの検討を行います。

#### (3) 居住や都市機能誘導と総合的な交通ネットワーク等の連携・推進

- ・人口減少社会の進行を見据えた『ネットワーク型コンパクトシティ』に向け、地域特性に応じた居住の適正な配置を誘導するため、「宇都宮市立地適正化計画」等との連携を図りながら、目指す将来都市構造における拠点や幹線交通沿線等の利便性が高い場所への居住や都市機能誘導に取り組みます。
- ・徒歩・自転車、自動車と、拠点間をネットワークする鉄道・LRT・バス路線や、地域内交通などがシームレスにつながり、それらが便利で快適に乗り継ぎできる総合的な交通ネットワークの構築に向け、引き続き、地域・事業者・行政が連携しながら、取り組んでいきます。
- ・『ネットワーク型コンパクトシティ』を実現する上で、居住や都市機能の誘導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、その一体的な推進を図るなど、将来にわたって持続的に発展し続けることができる都市形成に向け着実に取り組めます。



