

第2回 (仮称) 都心部まちづくりプラン策定懇談会

日時：令和4年11月22日(火)午後3時00分～
場所：宇都宮市保健センター研修室

次 第

- 1 開 会
 - 2 会長挨拶
 - 3 (仮称) 都心部まちづくりプランについて「前回懇談会の振り返りと今後の検討の見通し」資料1
 - 4 議 題
 - ・都心部における「街路空間の使い方」のイメージについて資料2
 - ・「街なかの空間」における現状分析・課題整理について資料3
 - 5 そ の 他
 - 6 閉 会
-

〔配布資料〕

次第・名簿

資料1 (仮称) 都心部まちづくりプランについて「前回懇談会の振り返りと今後の検討の見通し」

別紙1 (仮称) 都心部まちづくりプラン(概要版)【第1回策定懇談会終了時点版】

資料2 都心部における「街路空間の使い方」のイメージについて

参考資料1 都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の整理

参考資料2 街路特性の評価(現状)

別紙2 目指す「街路空間の使い方」(都心部まちづくりの基礎となる考え方)

参考資料3 目指す「街路空間の使い方」に向けた空間形成のイメージ

資料3 「街なかの空間」における現状分析・課題整理について

別紙3 現状分析・課題整理の結果

第2回 (仮称) 都心部まちづくりプラン策定懇談会 出席者名簿 (委員)

分野	所属／職名	氏名	出欠
学識経験者	宇都宮大学 教授	大森 宣暁	
	日本大学 客員教授	望月 明彦	
	足利大学教授	渡邊 美樹	欠
関係団体	宇都宮商工会議所 常務理事	小関 裕之	
	特定非営利活動法人 宇都宮まちづくり推進機構 事務局長	高橋 功	
	社会福祉法人 宇都宮市社会福祉協議会 常務理事兼事務局長	平手 義章	
	独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 まちづくり支援部 担当部長	小林 周	
	宇都宮市商店街連盟 会長	齋藤 高藏	欠
	宇都宮中心商店街 みやヒルズ活性化委員会 会長	竹川 哲夫	
	特定非営利活動法人 宇都宮中心商店街活性化委員会 理事長	齋藤 公則	
	中央地域まちづくり推進協議会 副会長	宮本 隆昌	欠
	築瀬地域まちづくり推進協議会 会長	栗原 伸一	
	錦地域まちづくり協議会 副会長	増田 良二	
	東地域まちづくり推進協議会 会長	小島 弘義	
	西地区まちづくり推進委員会 会長	松岡 明直	欠
	昭和地域まちづくり推進協議会 副会長	塚田 栄一	
	桜地域まちづくり推進協議会 会長	成澤 哲夫	
交通事業者	宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役	中尾 正俊	
	東武鉄道株式会社 経営企画本部 課長	越野 晴秀	
	関東自動車株式会社 代表取締役	吉田 元	
	一般社団法人 栃木県トラック協会 専務理事	近藤 基了	欠
	一般社団法人 栃木県タクシー協会 専務理事	鉢村 敏雄	
行政機関	栃木県 県土整備部交通政策課長	高山 誠	
	栃木県 県土整備部都市計画課長	笹沼 政行	
	栃木県 県土整備部道路保全課長	野澤 浩	
	栃木県警察本部 交通部交通規制課長	沼野 孝雄	
市民公募	—	高岡 耕子	
	—	手塚 美志子	
	—	佐藤 雅哉	

(仮称) 都心部まちづくりプランについて

～ 前回懇談会の振り返りと今後の見通し ～

【目 次】

- 1 第1回懇談会の振り返り
 - (1) 都市拠点形成のより一層推進に向けたビジョンとビジョン実現に向けたプラン策定について
 - (2) 計画の概要・・・別紙1
 - (計画の理念, 骨子イメージ, まちづくりの視点, 街路空間の望ましい状態)
 - ・街なかの空間イメージ と まちづくりの視点
 - ・計画の骨子イメージ
 - ・街なかの空間と街路空間
 - ・街路空間の望ましい状態

- 2 今後の検討の見通し
 - (1) LRT西側延伸と合わせた都心部のまちづくりの方針について
(令和4年8月公表)
 - (2) 本日の議題と今後の検討の見通し

令和4年11月22日(火) 宇都宮市

1 第1回懇談会の振り返り

(1) 都市拠点形成のより一層推進に向けたビジョンと
ビジョン実現に向けたプラン策定について

(1) 「都心部まちづくりビジョン」について

都心部まちづくりの方針

【全体方針】

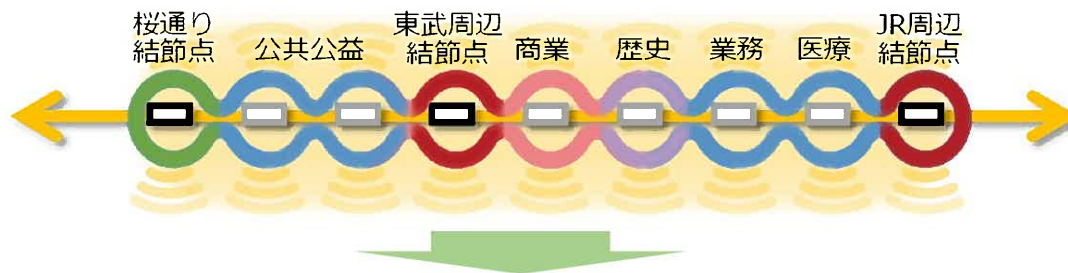
長い歴史や文化、自然など地域資源を活かした
『ストーリー性のあるまちづくり』

【3つの視点（方針）】

- ①ウォーカブルなまちづくり
- ②ICTなど先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり
- ③多様な主体が連携したにぎわいまちづくり

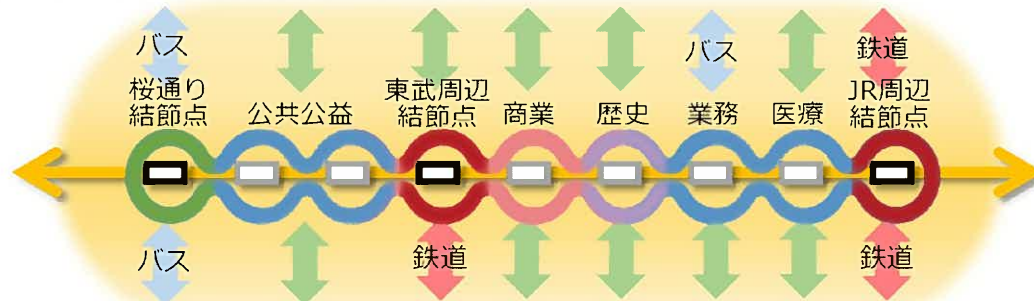
目指すまちづくりのイメージ

〔多様性のある一体的空間の形成〕



- ・沿線に訪れる人々の多様なニーズに応えるまちの機能を充実
- ・居心地が良く快適な歩行空間形成など、人の回遊やにぎわいを波及させ、都心部エリア全体の魅力と価値を向上

〔大通り沿線を軸とした都心部へのアクセス向上〕



- ・街なかの回遊性を高めるとともに、周辺地域からも充実した多様なまちの機能・魅力を楽しむ環境づくりを進めることで、都市全体の魅力を向上

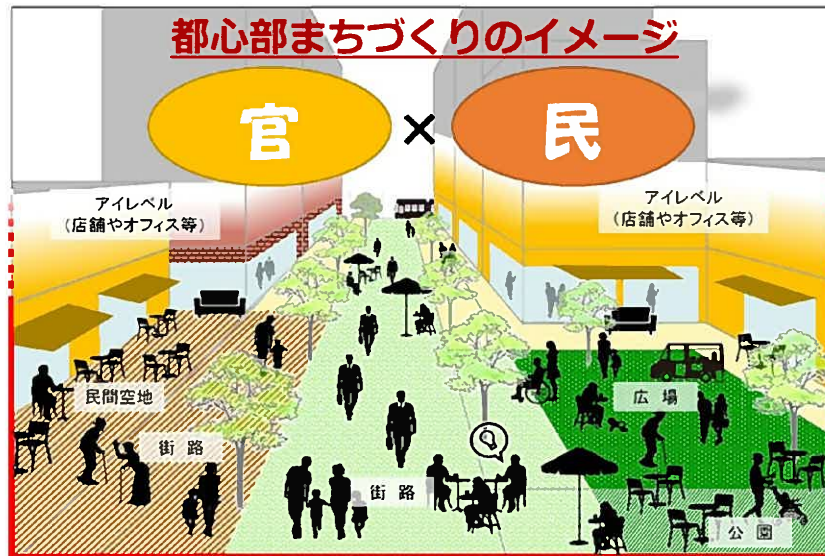
市民が自動車、公共交通、自転車など、多様な交通や充実したまちの機能を利用し、誰も豊かで便利に暮らすことができている都心部を目指している

(2) 「(仮称) 都心部まちづくりプラン」の目的

NCC形成において、市全体をけん引する「都市拠点」の形成促進が重要である中、NCC形成を一層推進するために取りまとめた「都心部まちづくり」ビジョンの具現化に向け「**街なかの空間を変えていきたい**」

【プランの目的】

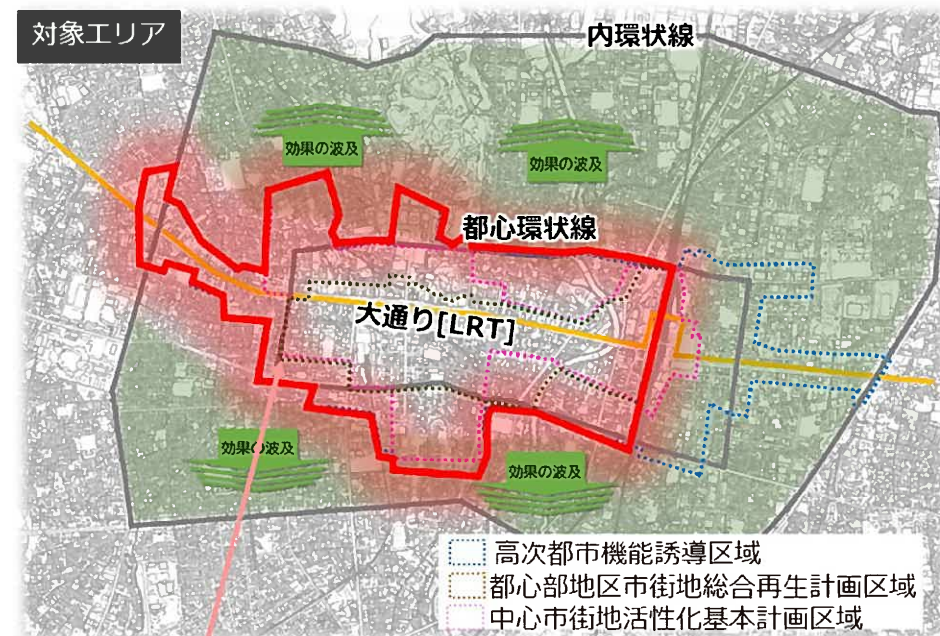
ビジョンの具現化に向け、「街なかの空間」を、**人と様々な交通が共存し、移動しやすく、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実し、人中心の居心地が良い空間に変えていく官民協働の都心部まちづくりを推進するため策定するもの。**



出典：国土交通省HP（一部加工）

【プランの対象エリア】

『**施策を重点的に展開する都市拠点内の
の枢要なエリア**』（下記赤枠）



『**施策を重点的に展開する都市拠点内の枢要なエリア**』

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

1 第1回懇談会の振り返り

(2) 計画の概要

(計画の理念, 骨子イメージ, まちづくりの視点 等)

プランの理念（行動理念）

ビジョンが描く市民の移動や生活を具現化していくには、
都心部の限りある空間を有効に活用し、
人と多様な交通が共存し、円滑に移動しながら、
街なかのにぎわいづくりにつなげていくことを基本に、
 まちづくりの土台となる

「街なかの空間」を、以下のような状態や機能などを備えたものに変えて
いくとともに、まちづくりの潮流や実効性を意識してまちづくりを推進

状態
や
機能

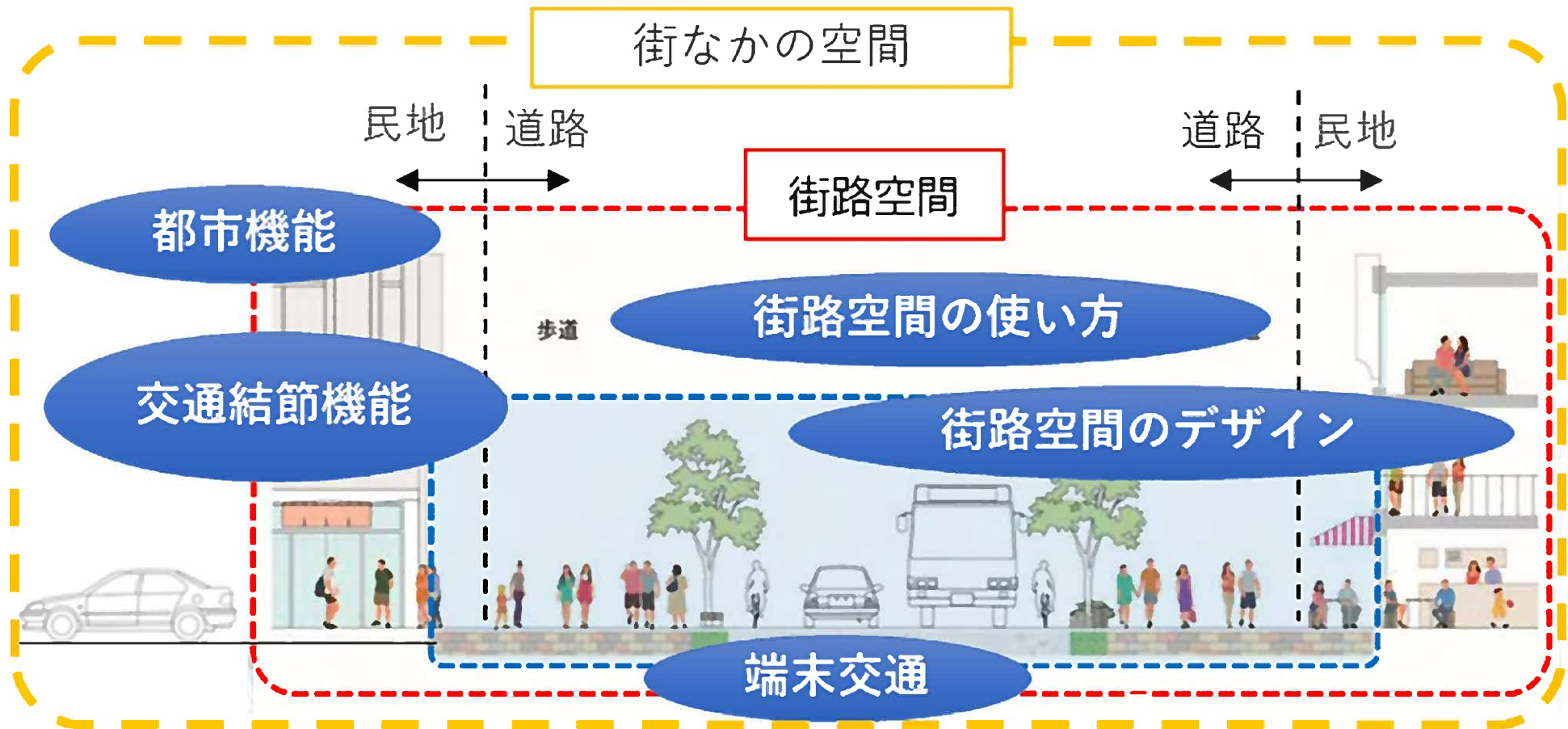
- 歩行者や自動車，公共交通などの円滑な移動
- 歩く人の目線から感じられる道路など公共空間の居心地の良さ
- 市民や来街者の多様なニーズに応えるまちの機能
- 公共交通がより利用しやすくなる交通結節機能（駐車場や端末交通の導入など）

まちづくりの
潮流など

- 新たなまちづくりへの要請に対応した新技術の活用や脱炭素化の推進
- まちづくりの進展や事業効果を意識したメリハリと実効性のある施策を重点的に推進

「街なかの空間」の捉え方（第1回懇談会の説明）

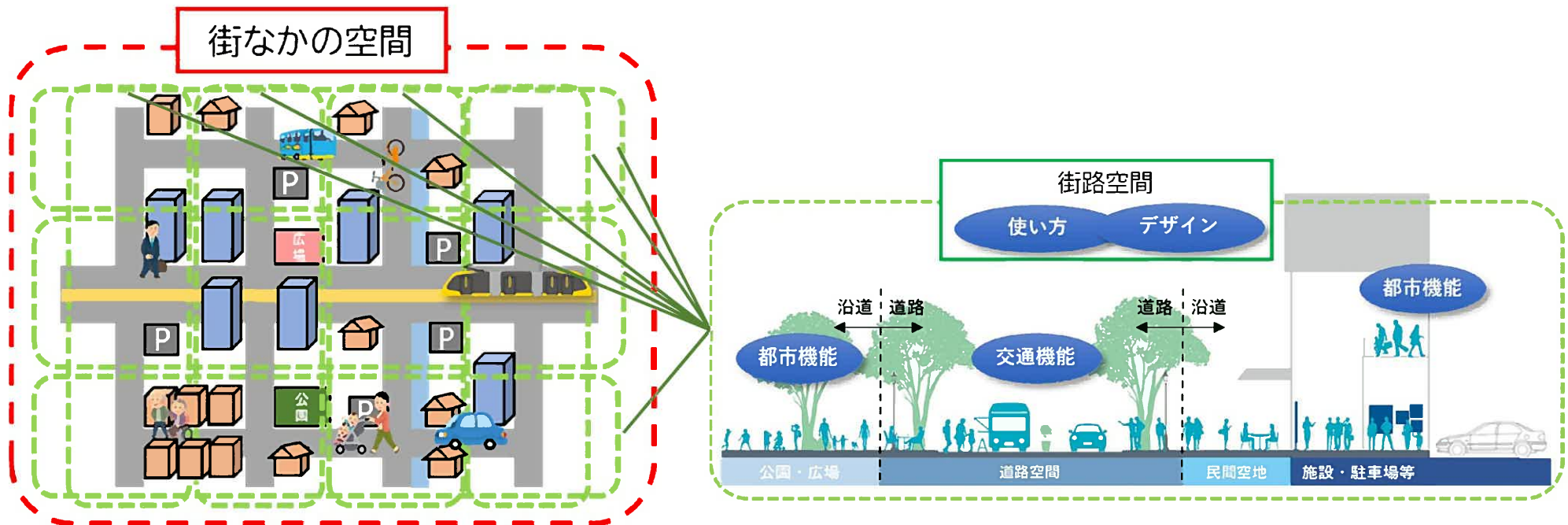
- 道路と沿道の土地，建物を一体的に捉えた空間を基本（下図）に，「街なかの空間」を構成する機能から「まちづくりの視点」を設定



- 大通りを中心とした「ビジョン」の実現に向けたプラン

「街なかの空間」の捉え方（補足を加えた説明）

「街なかの空間」は、道路と沿道の土地，建物を一体的に捉えた「街路空間」の集合体

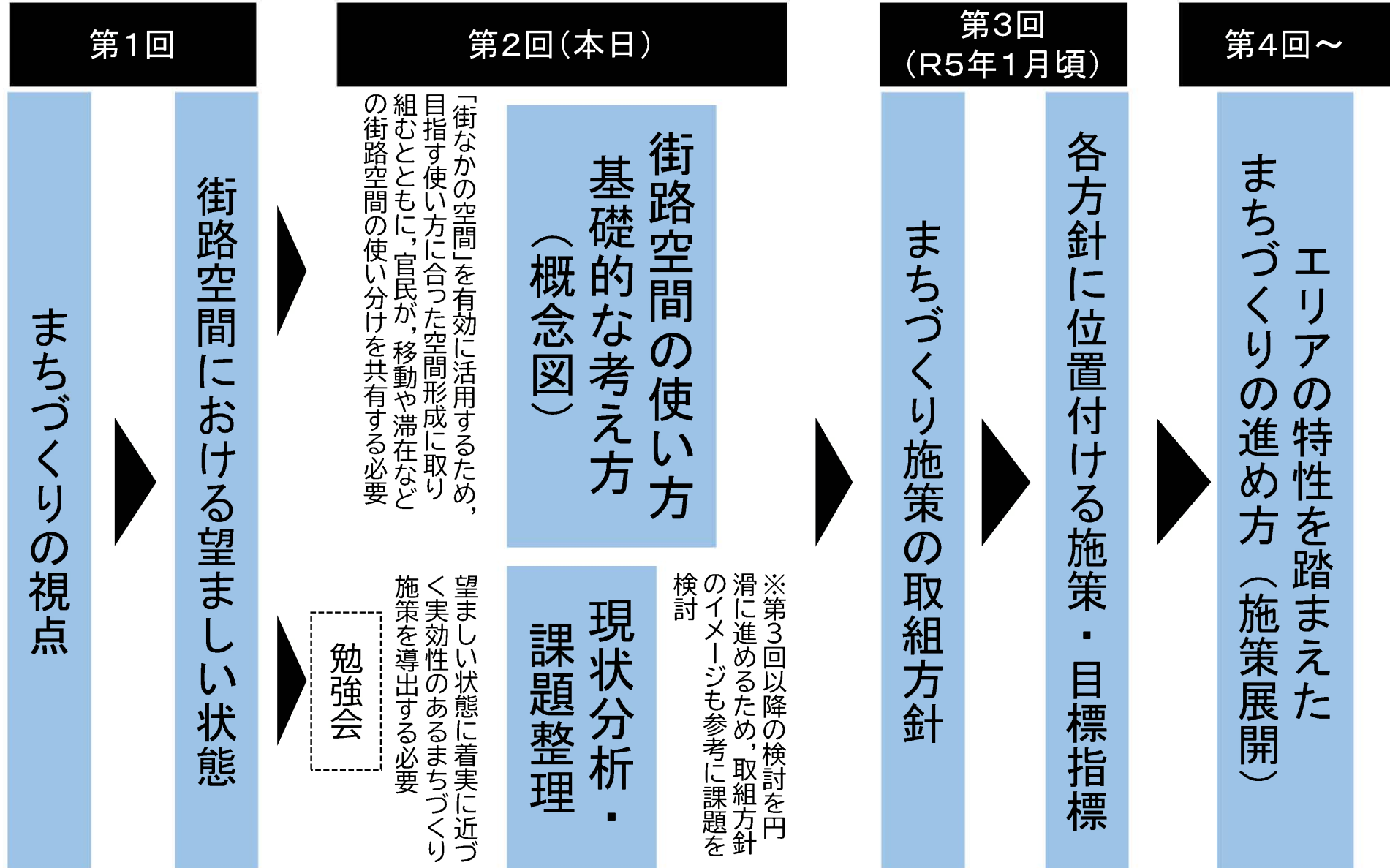


「街なかの空間」を望ましい状態に変えていくため、街なかで過ごす市民等の移動や生活に最も身近な空間となる「街路空間」について、「使い方」と使い方に応じた「デザイン」，「都市機能」や「交通機能」といった視点について、官民協働で空間形成に取り組む

プランの検討ステップイメージ（骨子）

計画の目的

「都心部まちづくりビジョン(令和4年2月策定)」が描くまちの姿を具現化するため、「街なかの空間」を、人と様々な交通が共存し、移動しやすく、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実し、人中心の居心地が良い空間に変えていく官民協働の都心部まちづくりを推進するもの



街路空間を構成するまちづくりの視点

参考：街路空間の構成と具体的な機能や設え

「街路空間」

- ①使い方：多様な交通手段や歩行者の移動，人の滞在や回遊(右のイメージ)，賑わいを創出するイベントやアクティビティ など
- ②デザイン：広さ，景観(沿道の外壁や路面，軒等)，植栽・緑地，附属物(ベンチ，照明等)などの空間の設え

「都市機能」

生活や都市活動に必要な 住居，商業施設(スーパー，コンビニ，ドラッグストア，百貨店 等)，業務施設(オフィス 等)，医療施設，娯楽施設，公共施設(公園，広場，河川含む)，公益施設 など

「交通機能」

- ・路外駐車場(コインパーキング，月極駐車場，附置義務駐車場)，路上駐車(荷さばき等)，駐輪場などの自動車，自転車，公共交通などと街なかを結節する機能
- ・街なかの移動利便性や回遊性を高める公共交通や，自転車，電動キックボード等の新たなモビリティなどが通行する機能



出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン(2.0)」

「街なかの空間」における目指す状態

- ・官民協働による空間形成の推進においては、官民共通の目標が必要
- ・街なかの空間を俯瞰的に見た目指す状態を整理

○都心部エリアにおいて、徒歩、自転車、自動車、公共交通等、多様な交通が移動に使う空間と人が歩いて楽しむ空間とにかしこく使い分け、限られた街路空間を安全で居心地が良く、歩きたくなる空間となっている。

○都心部エリアは、住む人・働く人・学ぶ人など、多様な人々が過ごす空間であることから、公共交通の基軸となるLRTが導入される大通りを中心に、人々のニーズに応える都市機能を充実させていくことで、街なかを使いやすく、安心して便利に、更に経済活動が活性化した状態となっている。

○路外駐車場の量や配置について、多様な交通が移動に使う空間と人が歩いて楽しむ空間など街路空間の使い方を踏まえながら、適切に配置することで、限りある道路や民地（土地・建物）などを有効に活用できている。

○モノの移動も活発な都心部では、経済活動を支える路上での荷さばきが効率的に行えている。

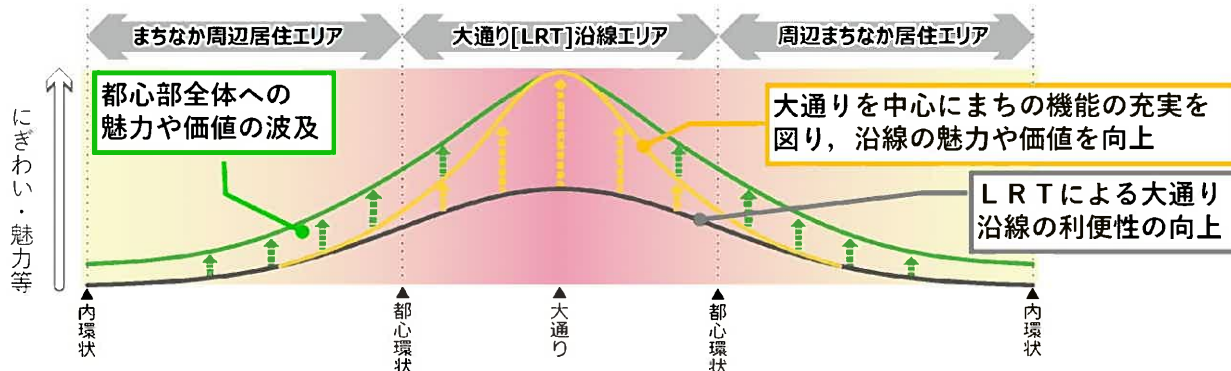
○LRTを基軸とした公共交通や自転車、シェアサイクルなどの新たな交通手段を充実させるとともに、結節機能を強化することで、公共交通を中心に多様な交通が連携し、人の移動を支えている。

地域代表委員による勉強会の開催

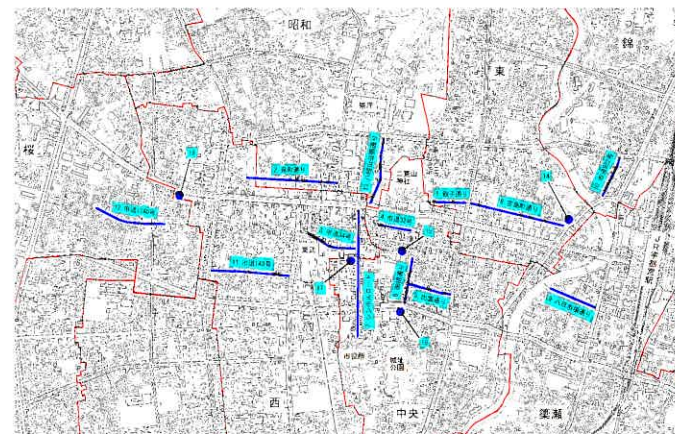
勉強会の趣旨

課題を的確に捉えたまちづくり施策を検討していくにあたり、「街なかの空間」を使い、まちづくりにも深く関わる地域代表委員と、市民等の移動や身近な生活の視点から整理した街路空間の「望ましい状態」について共有するために開催

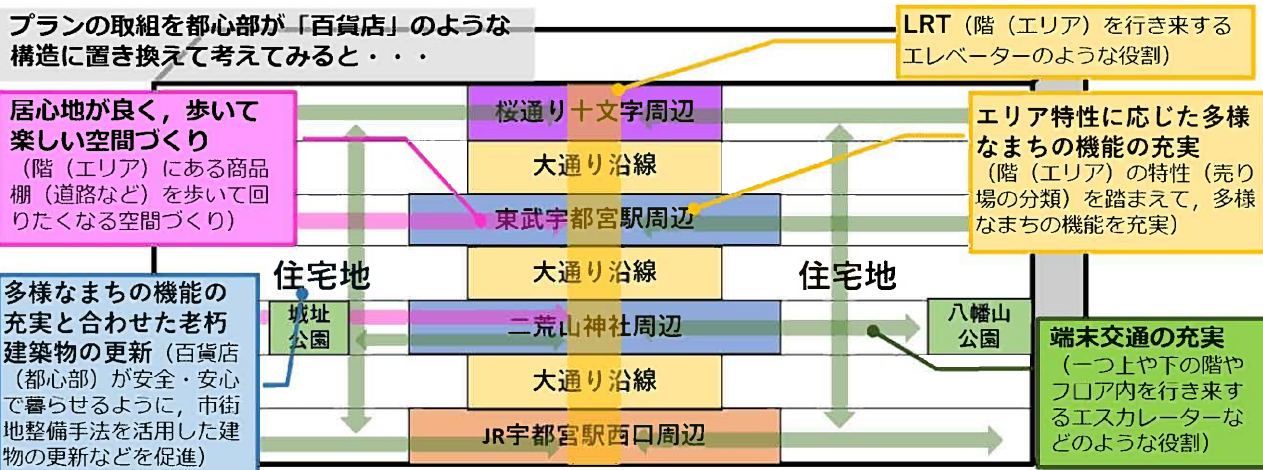
ビジョン具現化に向けた「街なかの空間形成」のねらい（波及効果）



「望ましい状態」について検討した路線



「街路空間」の状況（例）



街路空間の望ましい状態

	まちづくりの視点	望ましい状態（下線は、第1回懇談会や「地元代表委員による勉強会」での意見を参考）
街なかの空間 街路空間の集合体	①街路空間の使い方 (移動や滞在)	<ul style="list-style-type: none"> 生活に身近な道路やまちづくりの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。 幹線道路などの「自動車が広域的な移動や街なかを移動で使う空間」や商店街などの「人の通行や滞在・活動で使う空間」など、街路空間の使い方に合わせて街なかの空間を有効に活用している
	②街路空間のデザイン (居心地が良く、歩きたくなる空間)	<ul style="list-style-type: none"> 街路空間が道路と沿道の土地が一体となり「居心地が良く歩きたくなる空間」となっている。 歩く人や多様な市民活動（飲食、休憩、勉強、作業、待合など）に使えるゆとりある空間がある 建物の低層階が、街路から施設を利用する人の姿や商品が見える構造となっている。 身近に緑が感じられる空間が形成されている。 建物の造りに大谷石を活かすことや、エリアの成り立ち、特性など「宇都宮らしさ」が感じられる街並みとなっている。
	③都市機能 (住む、働く、学ぶ、遊ぶ、憩う)	<ul style="list-style-type: none"> 働く人、住む人、学ぶ人などの日常生活のニーズに応える買い物や食事、医療などの施設が、交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している。 仕事帰りや休日などに、安らぎや憩い楽しめる施設や、柔軟な働き方を可能にする施設など、暮らしの質を高める施設が充実している。 街なかの居住者が増加し、地域の経済が活性化している。 建物の更新が進み、災害などに強く、安心して活動できる空間が形成されている。 街なかの施設や住居が、高齢者や障がいのある人でも利用しやすくなっている。（バリアフリー） 都市の脱炭素化の推進に貢献する高い省エネ、創エネ、蓄エネ設備を備えた建物が増えている。 観光や街なかのお得なサービスなどの情報を手軽に取得でき、移動や生活の利便性向上に繋がるスマート技術が普及している。 低未利用な空間が有効に活用され、空き屋・空き地やコインパーキングなどが減っている。
	④交通機能 (結節機能（路外駐車場・路上駐車（荷さばき等）、駐輪場など）、通行機能)	<ul style="list-style-type: none"> 街路空間の使い方に合わせて駐車場が配置され、まちなか空間が有効に活用されている。 物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない。 末端交通と公共交通が円滑に乗り換えられ、便利で快適に目的地まで移動できている。 公共交通から誰でも利用できる末端交通に乗り換えて、八幡山公園や城址公園など都心部の目的施設まで回遊できる。（シェアサイクルや電動キックボードなど） 末端交通の走行環境が整い、安全・安心で快適に目的地にアクセスできる。

「街路空間」の集合体である「街なかの空間」が目指す状態に変化する

「街路空間」が望ましい状態に変化する

プランの推進による空間形成

2 今後の検討の見通し

(1) LRT西側延伸と合わせた 都心部のまちづくりの方針について (令和4年8月公表)

(1) LRT西側延伸と合わせた都心部のまちづくりの方針の概要

【令和4年8月公表資料の概要】

「JR宇都宮駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進」について
➔ 駅西側のLRT整備区間、交通結節機能の強化、**都市拠点の形成促進**などの方針を公表し、NCC形成に向けたまちづくりを更に加速化

【「都市拠点の形成促進」に関する方針に込めた意図】

駅西側のLRT整備区間の公表に合わせ、プラン策定を見据えた取組の柱となるものを「検討の方向性（市の方針）」として、積極的に市民や事業者が発信することで、官民協働のまちづくりに対する理解を深め、更なるまちづくりの推進につなげていく。

○都心部まちづくりの検討の方向性

NCC形成を一層推進するため取りまとめた「都心部まちづくりビジョン」の実現に向け、賑わいや活力を高める人中心のウォーカブルな街なか空間の形成に取り組むため、下記に関する検討の方向性と取組のイメージを示す。

- ・「都市機能の強化」
- ・「ウォーカブルなまちづくり」
- ・「過度な自動車の流入抑制」

■ 都市拠点の形成促進に向けた取組イメージ

ア 都市機能の強化

- ・まちの機能（買い物，食事，通院，子育て，働くなど）の誘導強化
- ・LRT・幹線バスの沿線への居住誘導
⇒立地適正化計画に基づく誘導策の充実
- ・都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保
⇒まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等

現状



将来

LRT・幹線バスの沿線への居住誘導

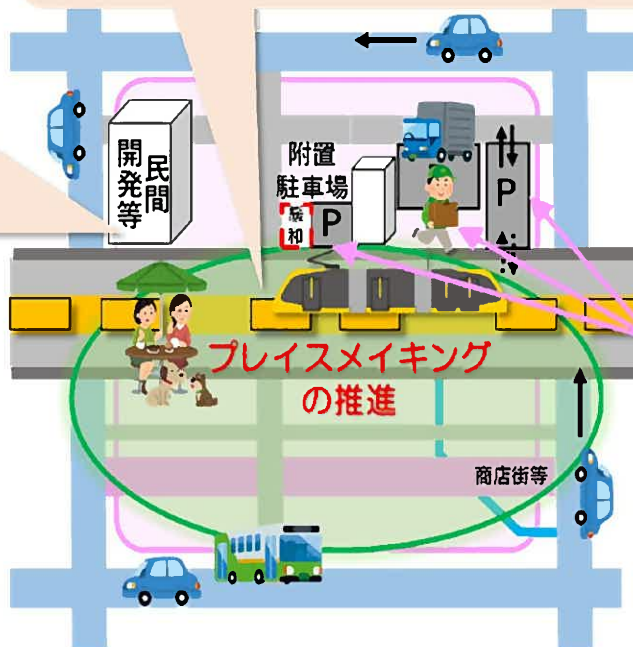
壁面後退による歩行空間の確保

多様なまちの機能の充実



イ ウォーカブルなまちづくり

- ・道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
⇒プレイスメイキングの推進



ウ 過度な自動車の流入抑制

- ・土地・駐車場など民有地の有効活用
⇒建築物に備える駐車台数を減らす取組，隔地により集約する取組
- ・公共交通の走行環境や歩きやすさの向上
⇒大通りからの沿道駐車場への出入り口の抑制，路上荷捌きのルールづくり

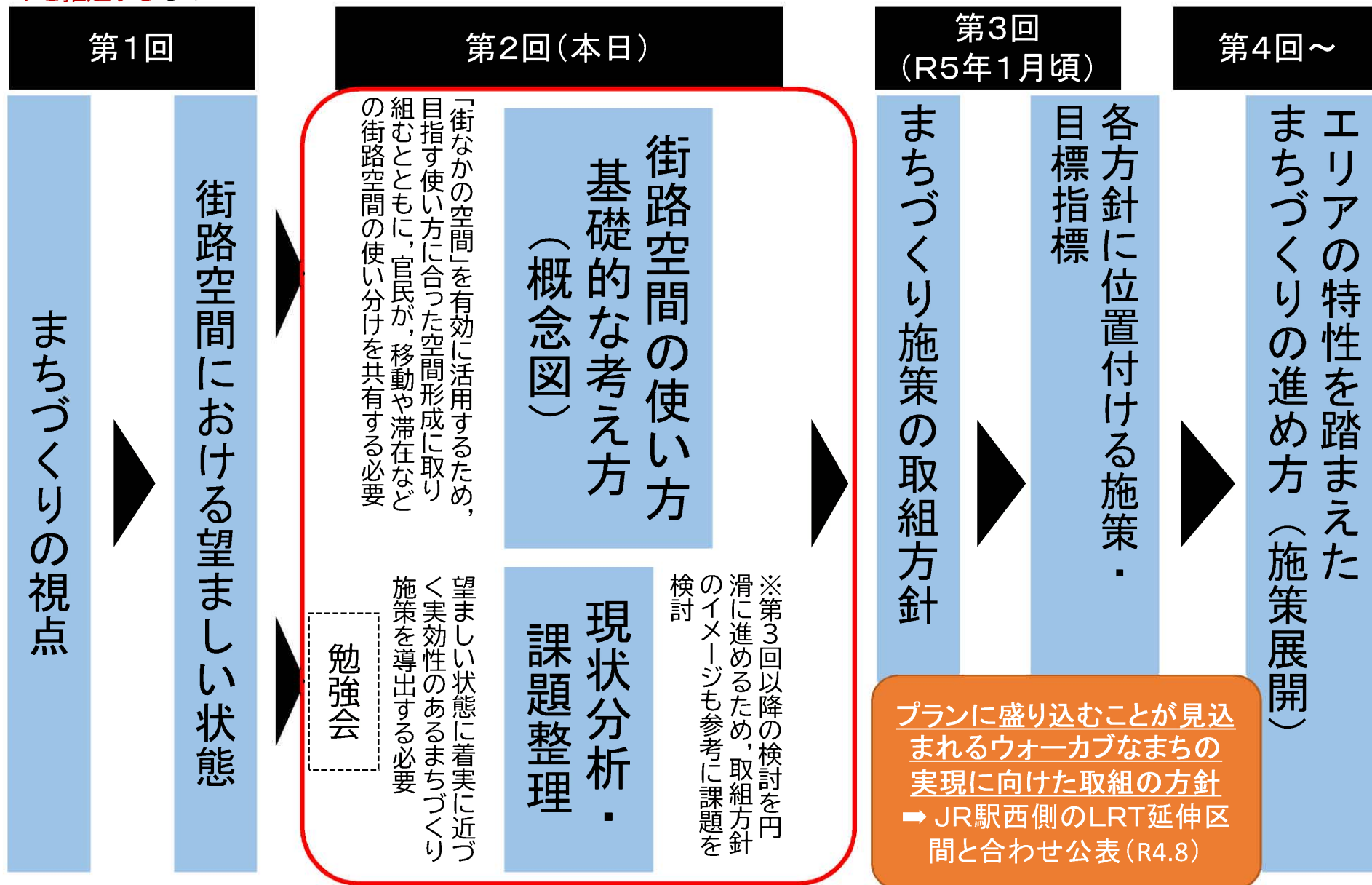
2 今後の検討の見通し

(2) 本日の議題と今後の検討の見通し

プランの検討ステップイメージ（骨子）

計画の目的

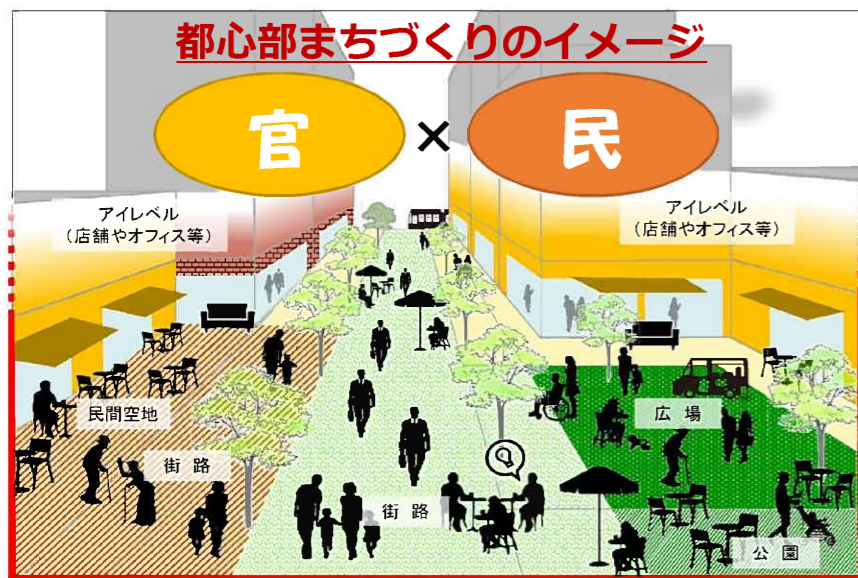
「都心部まちづくりビジョン(令和4年2月策定)」が描くまちの姿を具現化するため、「街なかの空間」を、人と様々な交通が共存し、移動しやすく、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実し、人中心の居心地が良い空間に変えていく官民協働の都心部まちづくりを推進するもの



第1章 プランの目的・位置づけ等

【目的】

本市が目指すNCCの形成において、市全体をけん引する「都市拠点」の形成促進が重要である中、NCCの形成をより一層推進するために取りまとめた「都心部まちづくりビジョン(令和4年2月策定)」が描くまちの姿を具現化するため、**「街なかの空間」を、人と様々な交通が共存し、移動しやすく、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実し、人中心の居心地が良い空間に変えていく官民協働の都心部まちづくりを推進するもの**



出典：国土交通省HP(一部加工)

【プランの位置づけ】

■ビジョン具現化に向けた「街なかの空間形成」の推進を図るため、道路のかしこい使い方や駐車場などの適正な配置、民間開発促進等の市街地整備などの指針となる計画

■「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」, 「宇都宮市立地適正化計画」, 「第2次宇都宮市都市交通戦略」などと整合を図りながら, 「スーパースマートシティ」の土台となるNCC形成をより一層推進し, スーパースマートシティが目指す3つの社会(「地域共生社会」「地域経済循環社会」「脱炭素社会」)の構築に貢献する計画

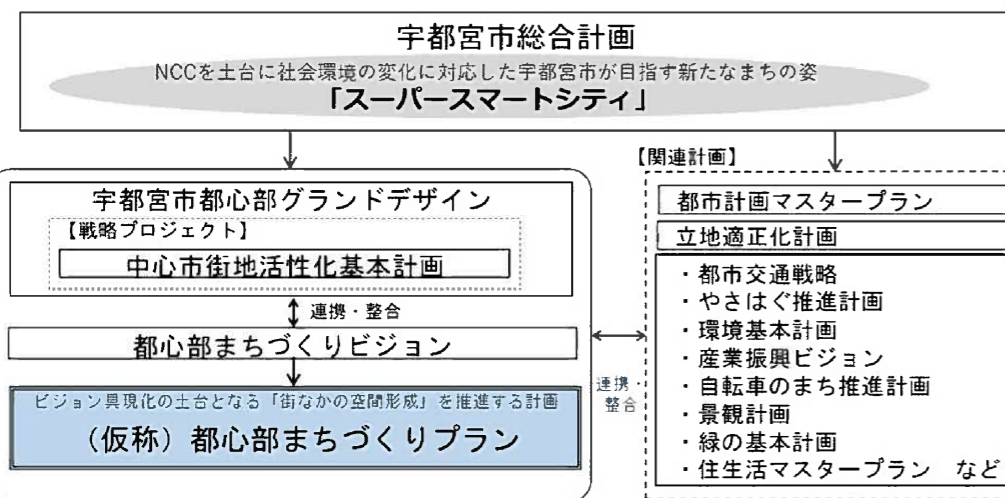
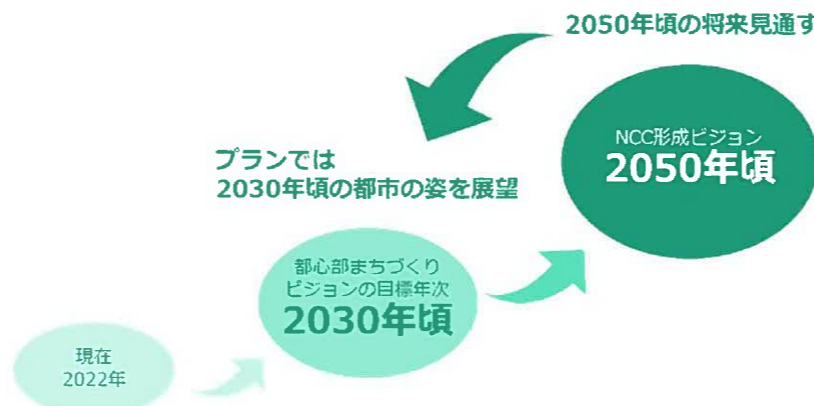


図 計画の位置付け

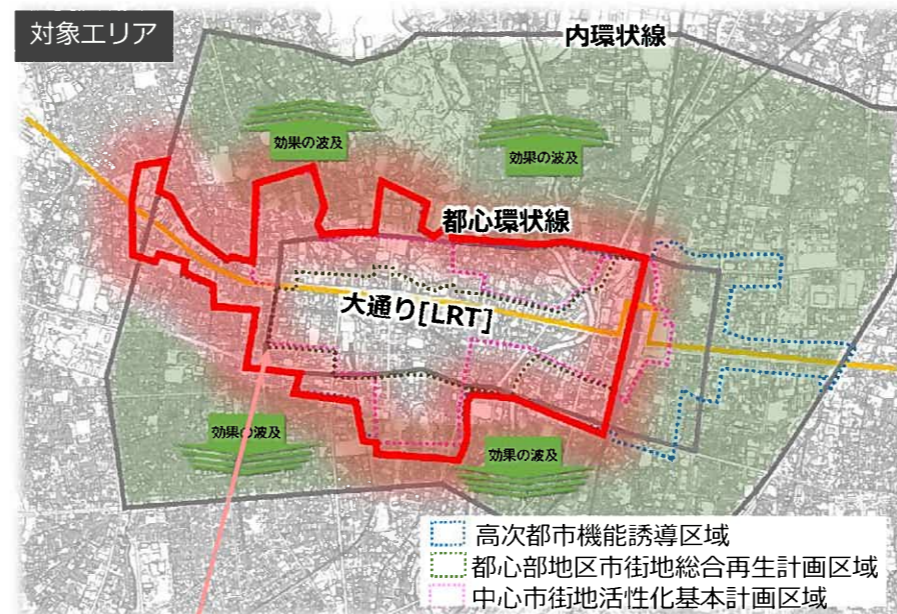
【目標年次】

ビジョンが目指す概ね10年先(2030年頃)の都市の姿を展望するとともに、NCCの形成を目指す「NCC形成ビジョン」が見通す2050年を見据えた計画



【プランの対象エリア】

本プランが、NCCをけん引する「都市拠点」の形成促進を図る計画であることから、自動車交通ネットワークの骨格となる「都心環状線」, 「都心部まちづくりビジョン」が対象とする「**駅西側の大通り沿線**」, 高次な都市機能を誘導する「**高次都市機能誘導区域**」やこれまで都心部における市街地整備の指針としてきた「**都心部地区市街地総合再生計画の区域**」などを考慮し、**『施策を重点的に展開する都市拠点内の重要なエリア』をプランの「対象エリア」とし、その施策の効果を都市拠点全体(内環状線付近)まで波及させることを目指す。**(なお、施策の適用範囲は、別途施策ごとに検討)



- 『**施策を重点的に展開する都市拠点内の重要なエリア**』
- 都心環状線内
 - 都心部まちづくりビジョン対象エリア(大通り沿線)
 - 高次都市機能誘導区域
 - 都心部地区市街地総合再生計画の区域
- プランの対象エリア**

第2章 計画の理念とビジョン実現に向けたまちづくりの視点と課題の整理

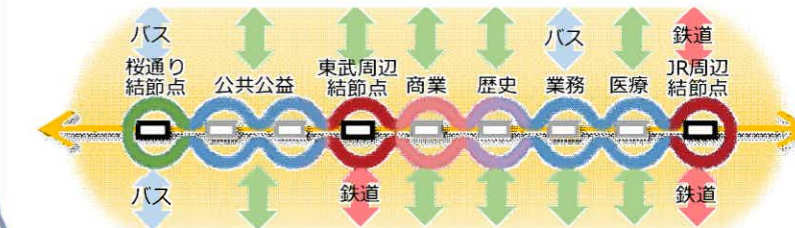
(参考) 「都心部まちづくりビジョン」の概要

【目指すまちの姿】
うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか

【まちづくりの全体方針】
長い歴史や文化、自然など地域資源を活かした『ストーリー性のあるまちづくり』

- 【3つの視点(方針)】
- ①ウォークラブルなまちづくり
 - ②ICTなど先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり
 - ③多様な主体が連携したにぎわいまちづくり

【目指すまちづくりのイメージ】
大通り沿線を軸とした多様性のある一体的な空間形成と、周辺から大通りへのアクセス向上



ビジョンが目指すまちを実現するためには・・・

1 計画の理念

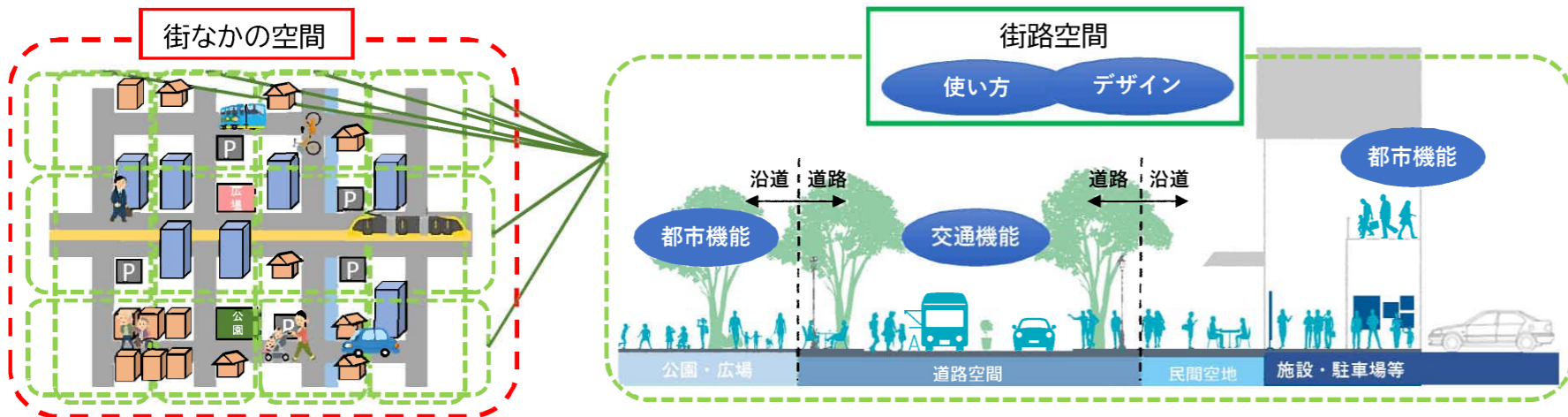
- 都心部の限りある空間を有効に活用し、人と多様な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのにぎわいづくりにつなげていくことを基本に、まちづくりの土台となる「街なかの空間」を、以下のような状態や機能などを備えたものに変えていくとともに、まちづくりの潮流や実効性を意識してまちづくりを推進。
- 歩行者や自動車、公共交通などの円滑な移動
 - 歩く人の目線から感じられる道路など公共空間の居心地の良さ
 - 市民や来街者の多様なニーズに応えるまちの機能
 - 公共交通がより利用しやすくなる交通結節機能(駐車場や端末交通の導入など)
 - 新たなまちづくりへの要請に対応した新技術の活用や脱炭素化の推進
 - まちづくりの進展や事業効果を意識したメリハリと実効性のある施策を重点的に推進

上記の理念に基づき課題の整理や施策を体系化するため、「街なかの空間」の中で、ビジョン実現に向けて着目するまちづくりの視点と目指す状態などを明確化(裏面参照)

2 ビジョン実現に向けた「まちづくりの視点」と目標とする空間の状態

【まちづくりの視点】

・「街なかの空間」は、**道路と沿道の土地、建物を一体的に捉えた「街路空間」の集合体**（左下図）であり、ビジョン実現に向けては、街なかで過ごす市民等の移動や生活に最も身近な空間となる「街路空間」について「**使い方**」と、使い方に応じた「**デザイン**」、空間を構成する「**都市機能**」や「**交通機能**」といった視点（右下図）について、官民協働で空間形成に取り組む。



参考：街路空間の構成と具体的な機能や設えの例

「街路空間」

① 使い方

歩行者や多様な交通手段の移動、人の滞在や回遊、賑わいを創出するイベントやアクティビティ など

② デザイン

広さ、景観（沿道の外壁や路面、軒 等）、植栽・緑地、附属物（ベンチ、看板、照明 等）などの空間の設え

③ 「都市機能」

・生活や都市活動に必要な住居、商業施設（スーパー、コンビニ、ドラッグストア、百貨店 等）、業務施設（オフィス 等）、医療施設、娯楽施設、公共施設（公園、広場、河川含む）、公益施設など

④ 「交通機能」

・路外駐車場（コインパーキング、月極駐車場、附置義務駐車場）、路上駐車（荷さばき等）、駐輪場などの自動車、自転車、公共交通などと街なかを結節する機能
・街なかの移動利便性や回遊性を高める公共交通や、自転車、電動キックボード等の新たなモビリティなどが通行する機能

【プランにおける官民が目標とする空間の状態】

・官民協働による空間形成の推進においては、官民共通の目標が必要なことから、「街なかの空間」を俯瞰的に見た且指す状態を整理した上で、市民等の移動や身近な生活などの視点から**街路空間における「望ましい状態」**を導出

■ 「街なかの空間」における目指す状態

○都心部エリアにおいて、徒歩、自転車、自動車、公共交通等、**多様な交通が移動に使う空間と人が歩いて楽しむ空間とにかしこく使い分け**、限られた街路空間を安全で居心地が良く、歩きたくなる空間となっている。

○都心部エリアは、住む人・働く人・学ぶ人など、多様な人々が過ごす空間であることから、**公共交通の基軸となるLRTが導入される大通りを中心に、人々のニーズに答える都市機能を充実させていく**ことで、街なかを使いやすく、安心して便利に、更に経済活動が活性化した状態となっている。

○路外駐車場の量や配置について、多様な交通が移動に使う空間と人が歩いて楽しむ空間など**街路空間の使い方を踏まえながら、適切に配置することで、限りある道路や民地（土地・建物）などを有効に活用**できている。

○モノの移動も活発な都心部では、**経済活動を支える路上での荷さばきが効率的に行えている**。

○LRTを基軸とした公共交通や自転車、シェアサイクルなどの新たな交通手段を充実させるとともに、結節機能を強化することで、**公共交通を中心に多様な交通が連携し、人の移動を支えている**。

まちづくりの視点	望ましい状態（下線は、第1回懇談会や「地元代表委員による勉強会」での意見を参考）
①街路空間の使い方（移動や滞在）	・生活に身近な道路やまちづくりの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。 ・幹線道路などの「自動車が広域的な移動や街なかを移動で使う空間」や商店街などの「人の通行や滞在・活動で使う空間」など、街路空間の使い方に合わせて街なかの空間を有効に活用している。
②街路空間のデザイン（居心地が良く、歩きたくなる空間）	・街路空間が道路と沿道の土地が一体となり「居心地が良く歩きたくなる空間」となっている。 ・歩く人や多様な市民活動（飲食、休憩、勉強、作業、待合など）に使えるゆとりある空間がある ・建物の低層階が、街路から施設を利用する人の姿や商品が見える構造となっている。 ・身近に緑が感じられる空間が形成されている。 ・建物の造りに大谷石を活かすことや、エリアの成り立ち、特性など「宇都宮らしさ」が感じられる街並みとなっている。
③都市機能（住む、働く、学ぶ、遊ぶ、憩う）	・働く人、住む人、学ぶ人などの日常生活のニーズに応える買い物や食事、医療などの施設が、交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している。 ・仕事帰りや休日などに、安らぎや憩い楽しめる施設や、柔軟な働き方を可能にする施設など、暮らしの質を高める施設が充実している。 ・街なかの居住者が増加し、地域の経済が活性化している。 ・建物の更新が進み、災害などに強く、安心して活動できる空間が形成されている。 ・街なかの施設や住居が、高齢者や障がいのある人でも利用しやすくなっている。（バリアフリー） ・都市の脱炭素化の推進に貢献する高い省エネ、創エネ、蓄エネ設備を備えた建物が増えている。 ・観光や街なかのお得なサービスなどの情報を手軽に取得でき、移動や生活の利便性向上に繋がるスマート技術が普及している。 ・低未利用な空間が有効に活用され、空き屋・空き地やコインパーキングなどが減っている。
④交通機能（結節機能（路外駐車場・路上駐車（荷さばき等）、駐輪場など）、通行機能）	・街路空間の使い方に合わせて駐車場が配置され、まちなか空間が有効に活用されている。 ・物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない。 ・端末交通と公共交通が円滑に乗り換えられ、便利で快適に目的地まで移動できている。 ・公共交通から誰でも利用できる端末交通に乗り換えて、八幡山公園や城址公園など都心部の目的施設まで回遊できる。（シェアサイクルや電動キックボードなど） ・端末交通の走行環境が整い、安全・安心で快適に目的地にアクセスできる。

○街なかの街路空間を望ましい状態に変えていくため、**限りある空間の中で、街路空間を『歩行者、自動車、公共交通、自転車などの端末交通などが移動する空間』と、『街なかの目的地の一つとして人が滞在・活動する空間』などに、かしこく使い分け**る必要

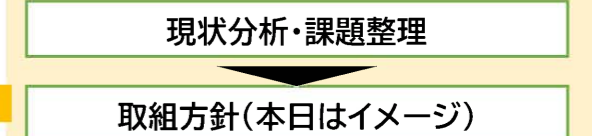
○街路空間は、道路などの公共空間と沿道の民地を一体的に捉えた空間であることから、官民協働で空間形成に取り組みにあたり、街路空間の使い分けを共有する必要

➔「**都心部の限りある空間を有効に活用していく**」ことを基本に、**都心部まちづくりの基礎的な考え方となる「街路空間の使い方」を設定**

目指す「街路空間の使い方」
本市都心部におけるまちづくりの重要な「拠点」や「軸」の位置づけを関連計画等から整理するとともに、現在の街路空間の特性を評価（街路の性格付け）した上で、目指す使い方を検討

○目指す街路空間の使い方を踏まえながら、街なかの空間を**目指す状態に変えていくため、課題を的確に把握**する必要

➔街路空間の望ましい状態ごとに「**現状分析・課題整理**」
➔課題を踏まえた**まちづくり施策の体系化の枠組みとなる「取組方針」を設定**



「街路空間」の集合体である「街なかの空間」が**目指す状態に変化する**

「街路空間」が**望ましい状態に変化する**

プランの推進による空間形成

都心部における「街路空間の使い方」のイメージについて

1 「街路空間の使い方」の必要性

- ・ 本プランは、街なかの「街路空間」を人と多様な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのにぎわいづくりにつなげていくことを基本に、市民の生活や多様な都市活動の視点から整理した望ましい状態に変えていくまちづくりを推進するもの。
 - ・ 街路空間を望ましい状態に変えていくためには、限りある空間の中で、街路空間を『歩行者、自動車、公共交通、自転車などの端末交通などが移動する空間』と、『街なかの目的地の一つとして人が滞在・活動する空間』などに、かしこく使い分ける「目指す使い方」を整理する必要がある。
 - ・ また、街路空間は、道路などの公共空間と沿道の民地を一体的に捉えた空間であることから、官民協働で空間形成を推進するにあたり、目指す使い方を官民で共有する必要がある。
- ➡ プランの理念として掲げた都心部の限りある空間を有効に活用していくことを基本に、都心部まちづくりの基礎的な考え方となる「街路空間の使い方」を設定

2 目指す「街路空間の使い方」のイメージ

(1) 都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の整理・・・参考資料 1

- ・ 目指す「街路空間の使い方」を設定するにあたり、円滑な自動車交通の処理に向けた「3環状12放射」を中心とした道路ネットワーク構築に加え、人中心のウォークアブルなまちづくりを推進する上で重要なエリアや軸の位置付けが必要
- ➡ 「都心部まちづくりビジョン」をはじめ、「都心部グランドデザイン」や「中心市街地活性化基本計画」、「都心部地区市街地総合再生計画」など、関連計画における拠点や街路空間に係る位置付けを整理

(2) 現在の街路空間の特性評価・・・参考資料 2

- ・ 「街路空間の使い方」を設定するにあたり、多様な交通手段や歩行者の道路の「移動しやすさ」や、街路空間における人の「滞在しやすさ」について、現在の街路空間の特性を踏まえながら、目指す使い方を設定していく必要
- ➡ 道路における『自動車』、『公共交通』、『自転車』、『歩道等』の通行機能（リンク機能）と、道路と沿道における人が滞在する機能（プレイス機能）の両面から、現在の街路空間の特性を客観的に評価

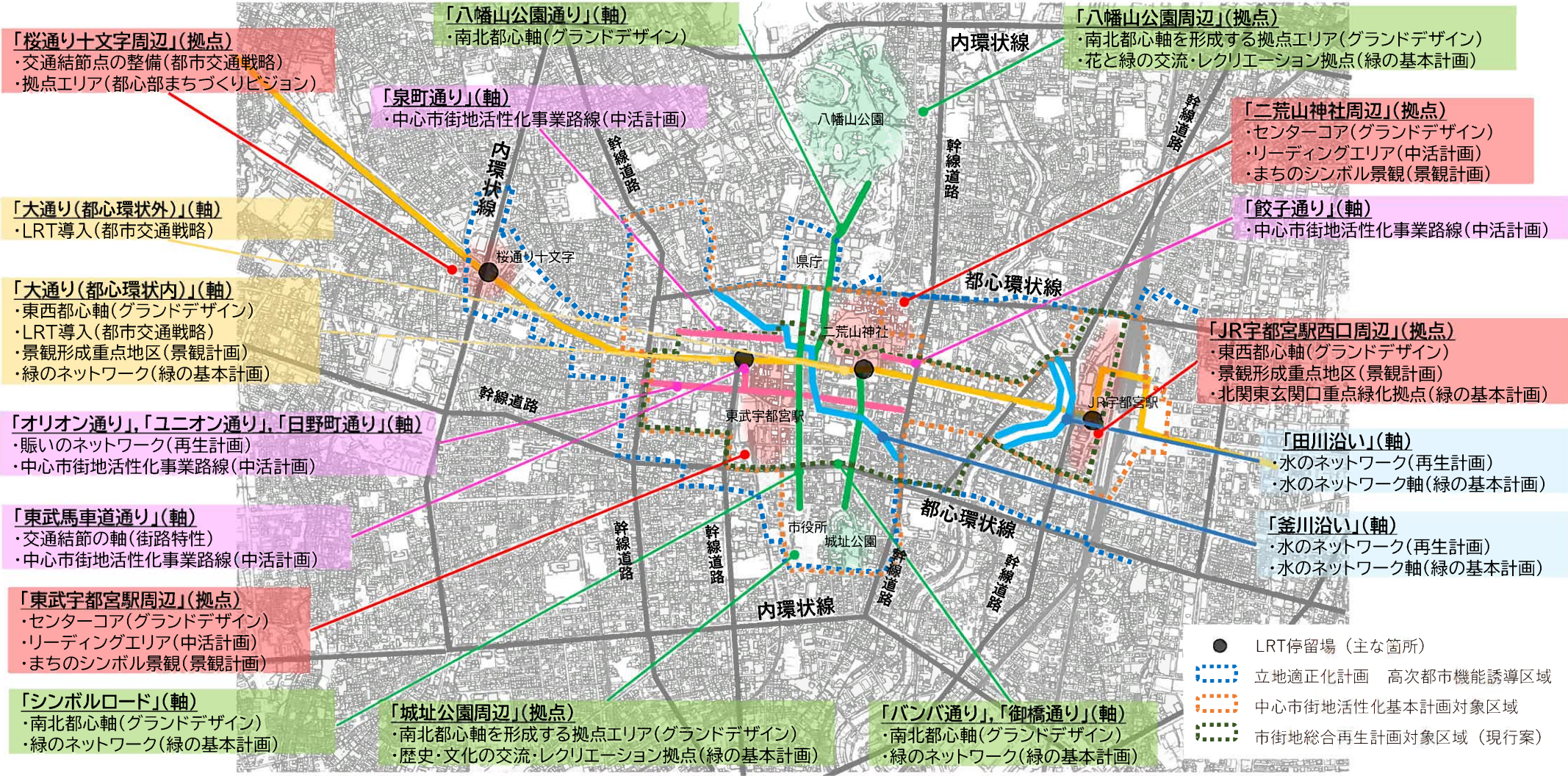
(3) 街路空間の使い方

- ・ 道路ネットワークや都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の位置付け、現在の街路空間の特性評価を踏まえ、都心部の主な街路空間について、LRTを基軸とした公共交通と共存しながら『自動車が広域的な移動や街なかの移動で使う空間』、『街なかを回遊する端末交通などが移動で使う空間』、『人の通行や滞在・活動で使う空間』を示した目指す使い方を設定・・・別紙 2

※ 現在の街路空間の特性について、目指す「街路空間の使い方」に向けた今後の空間形成の方向性イメージ・・・参考資料 3

都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の整理

参考資料 1

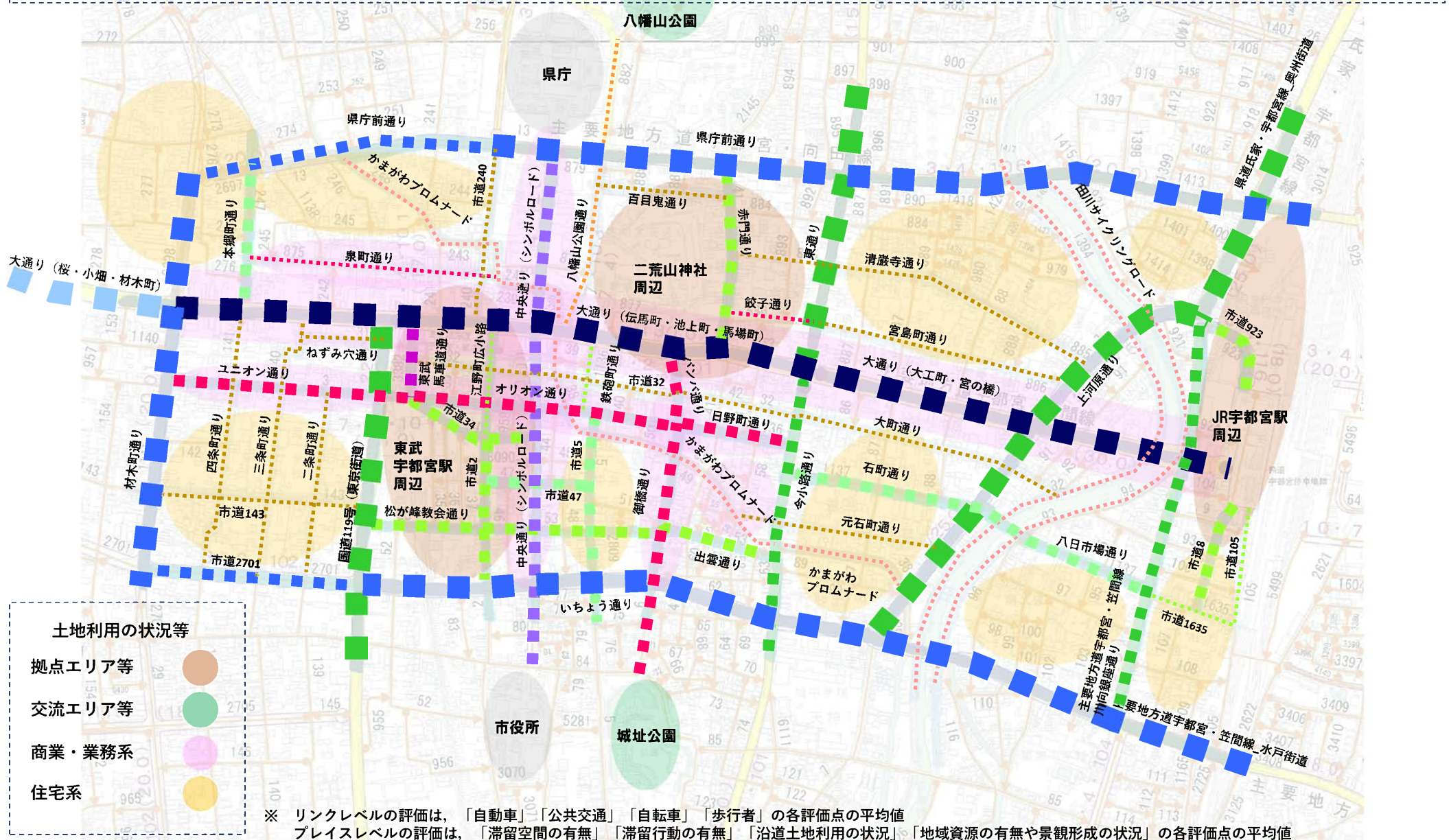


街路特性の評価（現状）

（配色）青系統：リンク機能が高い傾向 ピンク系統：プレイス機能が高い傾向 （線の太さ）太い：リンクレベル3，中間：リンクレベル2，細い：リンクレベル1

参考資料2

- | | | | | | |
|-------------------------|-------|-----------------------------|-------|----------------------|-------|
| パターン①：身近な生活空間 | ■ ■ ■ | パターン⑤：環状線から大通り軸への移動空間 | ■ ■ ■ | パターン⑨：都心部のにぎわい・交流の空間 | ■ ■ ■ |
| パターン②：住宅地や施設へのアクセス空間 | ■ ■ ■ | パターン⑥：街なかの東西移動と交流の空間 | ■ ■ ■ | パターン⑩：交通結節の軸 | ■ ■ ■ |
| パターン③：環状線間をつなぐ移動空間 | ■ ■ ■ | パターン⑦：街なかの南北移動と交流の空間 | ■ ■ ■ | パターン⑪：交流拠点へのアクセス空間 | ■ ■ ■ |
| パターン④：都心部の移動を支える空間（環状線） | ■ ■ ■ | パターン⑧：拠点エリアへのアクセスやエリア内の回遊空間 | ■ ■ ■ | パターン⑫：水辺と親しめる空間 | ■ ■ ■ |



- 土地利用の状況等
- 拠点エリア等 ●
 - 交流エリア等 ●
 - 商業・業務系 ●
 - 住宅系 ●

※ リンクレベルの評価は、「自動車」「公共交通」「自転車」「歩行者」の各評価点の平均値
 プレイスレベルの評価は、「滞留空間の有無」「滞留行動の有無」「沿道土地利用の状況」「地域資源の有無や景観形成の状況」の各評価点の平均値

目指す「街路空間の使い方」に向けた空間形成のイメージ

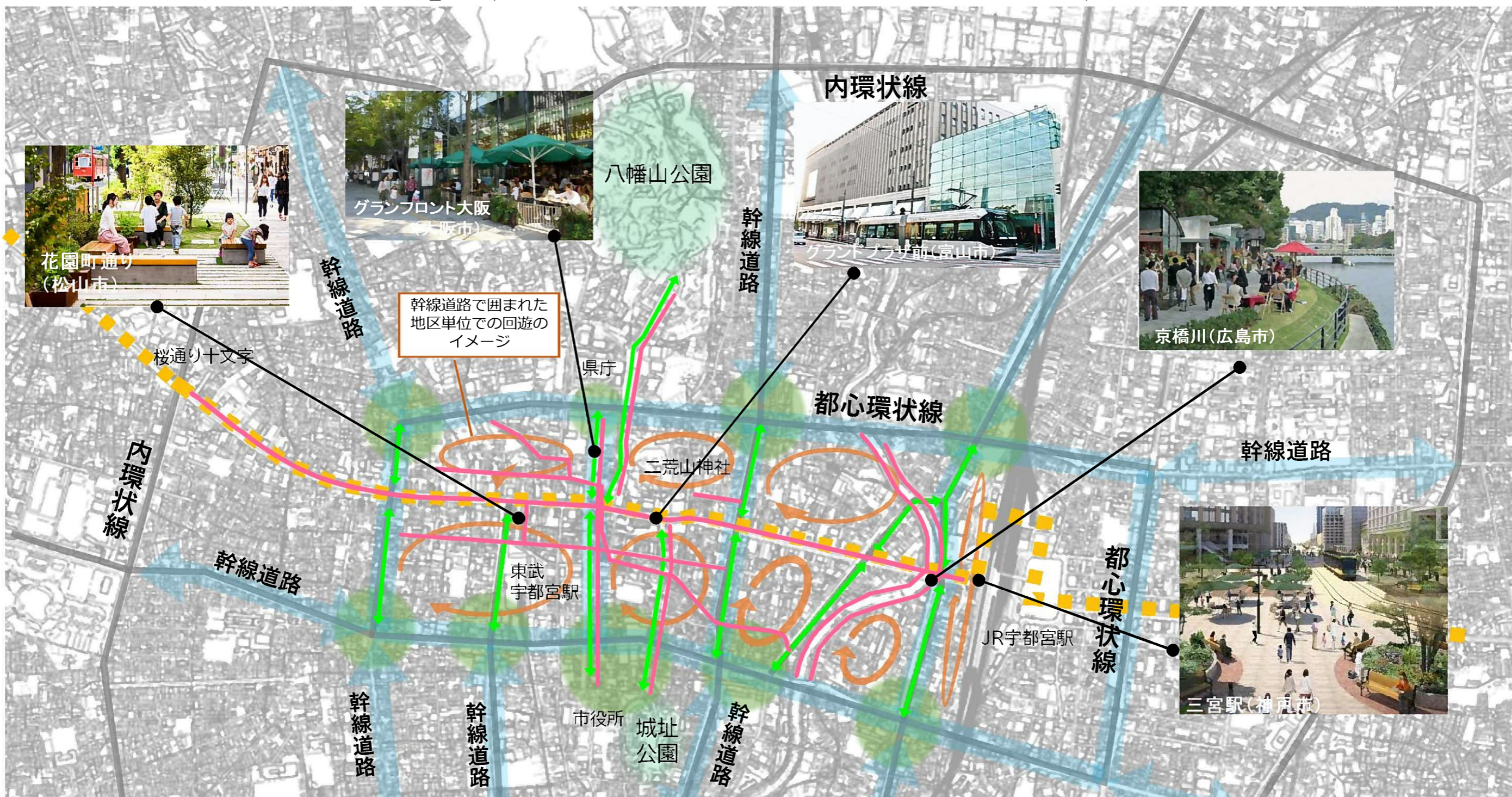


低

プレイス機能のレベル

高

目指す「街路空間の使い方」 (都心部まちづくりの基礎となる考え方)



街路空間の使い方	凡例	主な路線
自動車が広域的な移動や街なかの移動で使う空間	⇔	都心環状線や内環状線内の幹線道路
街なかを回遊する端末交通などが移動で使う空間	→	上河原通り, 今小路通り, 東京街道, 環状線の一部, シンボルロード など
人の通行や滞在・活動で使う空間 (都心東西・南北軸, 商業・にぎわい軸, 交通結節軸, 歴史・交流軸, 自然軸 など)	—	大通り, シンボルロード オリオン通り, ユニオン通り, 日野町通り 餃子通り, 泉町通り 東武馬車道通り パンバ通り, 御橋通り, 八幡山公園通り 田川沿い, 釜川沿い

※上記以外の道路については、周辺の街路空間の使い方や鉄道駅、公共施設等の立地状況を勘案した使い方の連携や空間形成を個別に検討

【使い方に応じた「都市機能」と「交通結節機能」の配置の考え方】

「都市機能」

- ①LRT停留場周辺等には、多様な都市活動を支えるまちの機能を配置
- ②「人の通行や滞在・活動で使う空間」には、「飲食」や「買い物」、「遊び」などの機能を配置
- ③街路空間の使い方と併せて、ビジョンで設定したエリア特性を活かした都市機能を配置

「交通結節機能」

- ①使い方が変わる交差点付近には、乗換機能を配置
例:「自動車が広域的な移動や街なかの移動で使う空間」と「街なかを回遊する端末交通などが使う空間」の交わる交差点周辺(図上緑の円)
➡ 自動車の駐車場とシェアモビリティポートを配置
- ②都心環状線内の駐車場は、なるべく「自動車が広域的な移動や街なかの移動で使う空間」の沿道に配置
- ③端末交通(自転車や電動キックボードなど)の結節機能は、公共交通の停留場や「人の滞在と通行や滞在・活動で使う空間」の起終点付近に配置

「街なかの空間」における現状分析・課題整理について

1 実効性のあるまちづくり施策の導出に向けた課題整理の手順

- ・ 「「限りある街なかの空間を有効に活用することを基本」とする本プランの理念に基づき、本市都心部において、『歩行者、自動車、公共交通、自転車などの端末交通などが移動する空間』と、『街なかの目的地の一つとして人が滞在・活動する空間』などに、かしこく使い分けた目指す「街路空間の使い方」を設定
- ・ 目指す街路空間の使い方や、その使い方を踏まえ、「街路空間」の集合体である「街なかの空間」を目指す状態に変えていく空間形成を着実に推進していくため、課題を的確に把握する必要がある。
- ➔ 課題を的確に捉えた実効性のあるまちづくり施策を位置付けていくため、「街路空間」の望ましい状態ごとに現状分析及び課題整理を行った。

2 現状分析・課題整理の結果・・・別紙3及び現状分析個票参照

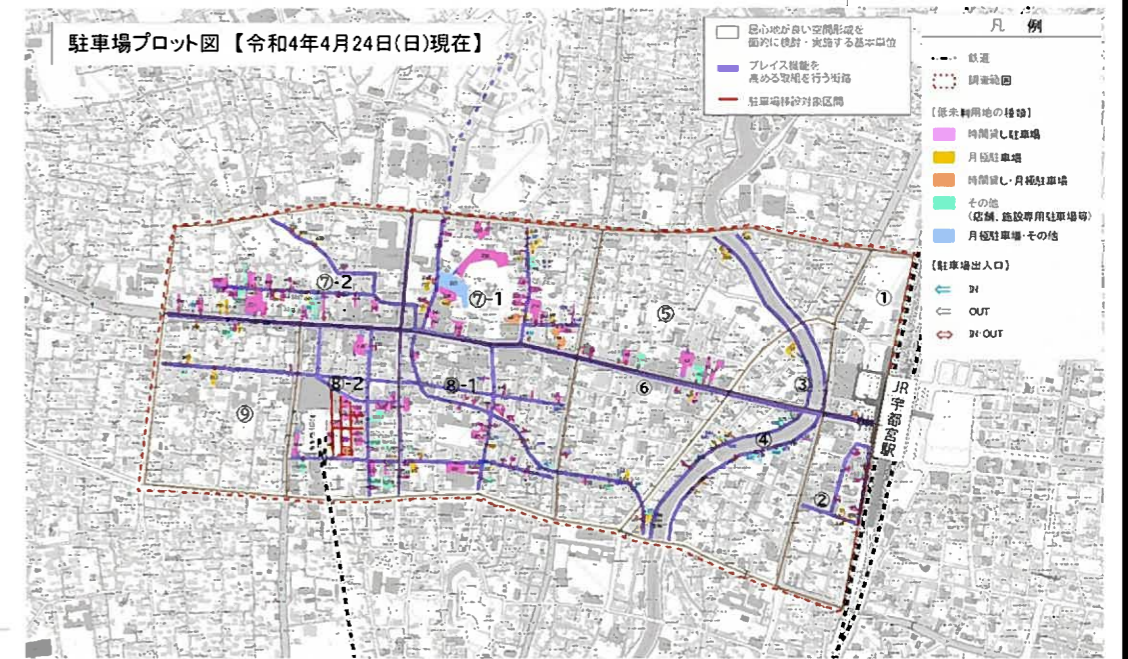
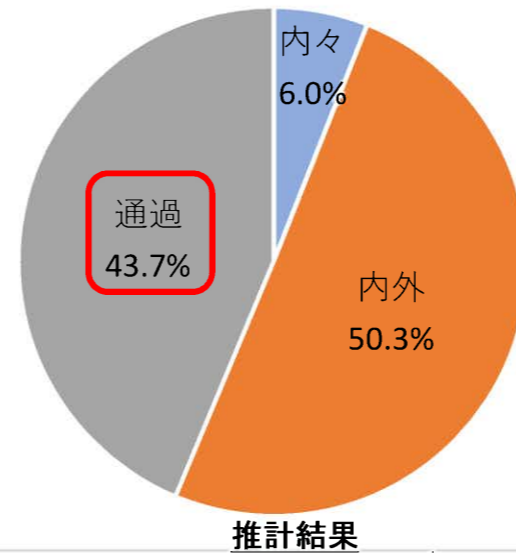
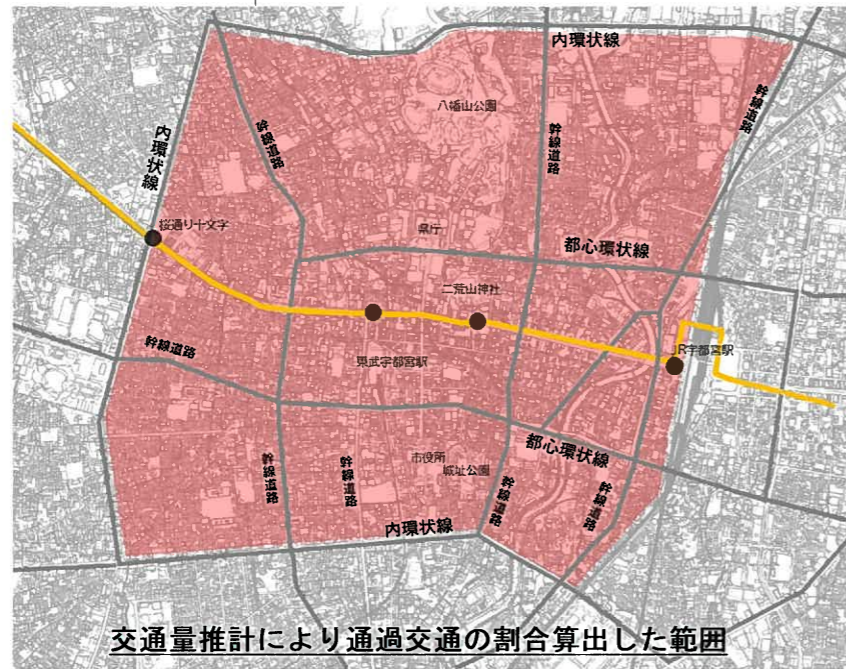
- ・ 現状分析の結果を踏まえ、下記16項目の課題を整理

まちづくりの視点	課題	参考：取組方針のイメージ
街路空間の使い方	①大通りやまちづくりの軸への過度な自動車流入の抑制	「人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した街路空間の特性の強化・改良」 都心部まちづくりの基礎的な考え方となる「街路空間の使い方」を踏まえ、自動車での過度な街なかへの来街抑制や街なかの空間の有効活用につながるよう、道路整備や交通誘導、沿道と一体となった賑わいづくりなど、ハード・ソフト両面から効果的に、街路空間のリンク機能やプレイス機能の強化・改良に取り組んでいく。
	②自動車交通の変化やまちづくりの進展に合わせたリンク・プレイス機能の強化・改良	
街路空間のデザイン	③街路空間の総合的な居心地の良さ向上に向けた地域主体のまちづくりの推進	「地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地が良い街路空間の形成」 大通りやまちづくり軸等において、街路空間の「ゆとり」や「滞在性」、「壁面の透過性」、「緑や景観」などの要素を、総合的に高める空間形成に、地元や民間事業者が中心となり、官民が協働して取り組んでいく。
	④街路空間における歩行や多様な市民活動の場の確保	
	⑤沿道施設低層階の物理的・視覚的な透過性の向上	
	⑥身近な目線で感じられる街なかの緑の充実	
都市機能	⑦大谷石文化や地域資源を活かした「宇都宮らしい景観」の形成	「防災やバリアフリー化、脱炭素化などを踏まえた多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化による拠点形成」 「買い物」や「食事」、「通院」、「子育て」、「働く」、「学ぶ」、「遊ぶ」、「憩う」など、多様な都市活動を支えるまちの機能や都心部の居住機能の誘導強化を図るとともに、機能誘導と合わせ、「防災」や「バリアフリー」、「脱炭素」、「スマート技術」などの視点からエリアの価値向上につながる施設性能の高度化を、官民協働で取り組んでいく。
	⑧交通結節点周辺などにおける多様な都市機能集積と街なかの公共施設等の機能強化	
	⑨都心部経済の好循環化や地域コミュニティの活性化につながる更なる都心居住の推進	
	⑩多様な都市機能の誘導や居住の推進と合わせたエリアの価値向上に資する防災性や建物性能（バリアフリー、脱炭素、スマート技術など）の向上	
交通機能	⑪低未利用な空間を有効に活用した都市機能誘導・交流空間の創出	街なかにおける人やモノの移動円滑化に向けたまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な端末交通の利用環境づくり 公共交通の進展に伴う将来の駐車場需要を見据えながら、まちづくりと連携した路外駐車場の台数と配置の適正化や、必要な駐車場におけるEV自動車の充電スポットの充実・荷さばき駐車場への転用などの高質化の誘導、都心部の経済を支える物流活動が、円滑で安全・安心にできる環境づくりに官民協働で取り組んでいく。 また、街なかの快適な回遊性向上に向け、公共交通と連携したシェアモビリティなどの新たな交通手段の充実や、路肩などを活用した端末交通の走行環境づくりに取り組んでいく。
	⑫公共交通の充実と連携した駐車場の適正配置	
	⑬官民協働による効率的で、より安全・安心な荷さばき環境づくり	
	⑭大通り軸上などにおける自転車などの端末交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実	
	⑮公共交通ネットワークの一部とした誰でも気軽に使えるシェアサイクルなどのマイクロモビリティの充実	
	⑯歩行者や市民活動にも配慮した自転車など端末交通のかしこい使い方の誘導	

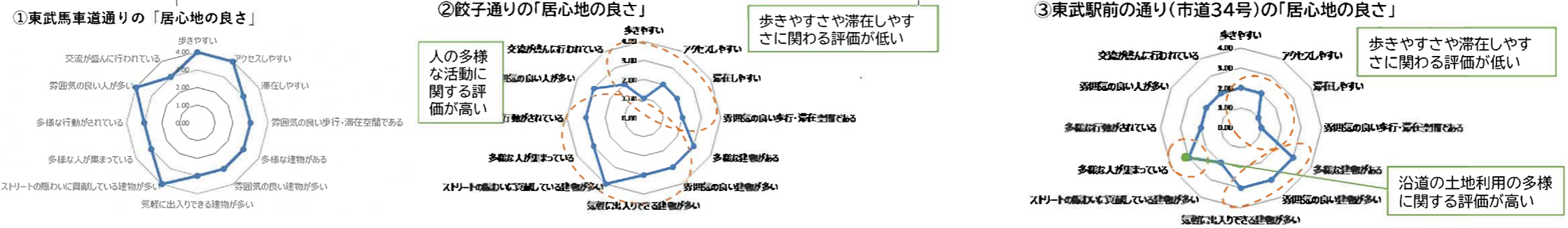
※ 上記の課題について、今後のまちづくり施策に関する検討を見据えて意見をいただくにあたり「取組方針」と「施策」のイメージを提示…[会場画面表示](#)

現状分析・課題整理の結果 ※第2回策定懇談会では、太枠内を説明

視点	A 望ましい状態	B 分析結果		C 課題
		分析のねらい	現状値等	
街路空間の使い方	内環状線内や都心環状線内における自動車の移動状況を把握 【個票①参照】	<p>(内環状線内 (JR 駅西側) における通過交通)</p> <p>→ エリア内を走行する自動車全体の約 4 割 (交通量推計により把握)</p> <p>(大通りにおける通過交通)</p> <p>→ 大通りを走行する自動車全体の約 2 割 (現地調査により把握)</p> <p>(駐車場の立地状況)</p> <p>→ 都心部にコインパーキングなど駐車場が散在しているとともに、増加傾向にある中、街なかへの自動車での来訪を助長していると思われる。</p>	<p>内環状線内における自動車は「県庁前通り」や「いちょう通り」などへ適切に誘導されている一方で、大通りを走行する自動車の約 2 割が通過交通であり、都心環状線内を通過目的で走行する車両が一定程度見られることから、人中心のウォークラブルなまちづくりの推進に向け、公共交通の充実と併せ、広域的に移動する自動車が過度に都心環状線内へ流入することを抑制していくため、目指す「街路空間の使い方」を市民・事業者・行政で共有していく必要があるとともに、都心環状線の整備などによる通過交通の更なる円滑化が求められる。</p>	① 大通りやまちづくりの軸への過度な自動車流入の抑制
	生活に身近な道路やまちづくりの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない	<p>「街路空間の使い方」に対する現在の街路空間の特性 (リンクレベル・プレイスレベル) との差異を抽出 【個票②参照】</p> <p>(「自動車が広域的な移動で使う道路」の自動車のリンクレベル)</p> <p>→ 都心環状線などで最大値の『3』</p> <p>(「人が滞在や回遊に使う道路」の道路と沿道のプレイスレベル)</p> <p>→ ・オリオン通りなどで最大値の『3』</p> <p>・一方、餃子通りなど、沿道に市内外からの来訪者を呼び込む店舗 (飲食店など) が多いものの、道路及び沿道の歩きやすさや滞在しやすさが低く、プレイスレベルが『1~2』となっている。</p>	<p>都心環状線などの幹線道路は、路線全体では必要なリンクレベルを備えていると言えるが、今後の自動車交通量の変化やまちづくりの進展を見極めなら、交差点などの部分的なリンクレベルの向上について検討する必要があるとともに、「人の通行や滞在・活動に使う空間」となる街路空間の一部では、街路の特性や地域の特徴を踏まえながら、道路と沿道が一体となったプレイスレベルの向上が求められている。</p>	② 自動車交通の変化やまちづくりの進展に合わせたリンク・プレイス機能の強化・改良



視点	A 望ましい状態	B 分析結果		C 課題	
		分析のねらい	現状値等		結果
街路空間のデザイン	街路空間が道路と沿道の土地が一体となり「居心地が良く歩きたくなる空間」となっている	現在の街路空間の「居心地の良さ」を定量的に算出 【個票③参照】	<p>(定量的に評価した街路空間の居心地の良さ)</p> <p>→・東武馬車道通り：各要素がバランス良く高い評価 (40点/48点)</p> <p>・餃子通り：人の活動の多様性が高く評価される一方で、「歩きやすさ」や「滞在しやすさ」が低い評価 (31点/48点)</p> <p>・市道34号(東武宇都宮駅前)：「多様な人が集まっている」状況や沿道の土地利用の多様性が高く評価される一方で、「滞在しやすさ」が低い評価 (26点/48点)</p>	居心地の良さの定量的な評価から、街路空間を居心地が良く歩きたくなる空間にしていくためには、「多様な活動に使える空間のゆとりや滞在性」、「建物低層部の透過性」、「雰囲気の良い(景観・緑)」などの評価を総合的に高めていく取組と、ビジョンを踏まえエリアごとの特色を活かした空間形成に取組が必要があり、こうした取組は道路における歩きやすさの向上と地域主体の沿道の滞在性向上が一体となって取り組んでいくことが求められる。	③街路空間の総合的な居心地の良さ向上に向けた地域主体のまちづくりの推進
	歩く人や多様な市民活動(飲食、休憩、勉強、作業、待合など)に使えるゆとりある空間がある	「ゆとりある空間」の確保状況を把握 【個票④、⑤参照】	<p>(道路などの公共空間や民地を活用した広場や空地の分布)</p> <p>→歩行者の通行に必要な歩道幅員は一定確保 オリオンスクエアやバンバ広場、釜川沿いなど公共の広場空間などが一定確保</p> <p>(休憩等に使える施設(ベンチなど)の分布)</p> <p>→駅前周辺や商業施設周辺に集積</p> <p>(休憩等に使える施設(ベンチなど)の市民ニーズ)</p> <p>→「まちなかで気軽に休憩でき、憩える空間が十分にある」と感じる市民が少ない。(市民アンケート回答者の5.2%)</p>	人中心のウォークブルなまちづくりにおいては、既存の公園や広場を有効に活用した居場所づくりに加え、多様な市民活動に活用できる空間として、壁面の後退やオープンスペースの確保などによる民地の空地などを増やしていくとともに、特定のエリアに集積する滞在や休憩する施設などを街なか全体に拡充し、多様な市民活動に使えるゆとりある空間を更に増やしていく必要がある。	④街路空間における歩行や多様な市民活動の場の確保
	建物の低層階が、街路から施設を利用する人の姿や商品が見える構造となっている。	沿道宅地の低層部の透過性を算出 【個票⑥参照】	<p>(沿道の透過率(一定区間における透過性がある沿道間口の比率))</p> <p>→大通りの透過率：約55%</p> <p>オリオン通りの透過率：約75%</p>	道路上から沿道施設内の人の活動や商品などが見える街路空間は、ウォークブルで居心地が良い空間であることから、「人の通行や滞在・活動で使う空間」となる道路の沿道宅地において、透過率を最大限に高める取組を誘導していく必要がある。	⑤沿道施設低層階の物理的・視覚的な透過性の向上
	身近に緑が感じられる空間が形成されている	街なかの緑の確保状況と市民ニーズを把握 【個票⑦参照】	<p>(街なかの緑被率)</p> <p>→以前に比べ上昇(H20年：10.1%→R2年：15.2%)しているが、多くは八幡山公園や二荒山神社、宇都宮城址公園などのまとまった緑地であり、多くの人が行き交う街なかでは身近な緑が少ない傾向</p> <p>(街なかの緑に対する市民ニーズ)</p> <p>→「良好な景観の形成に緑が重要」と考える市民が増加。(市民アンケート回答者の割合 H21年：22.9%，R3年：35.8%)</p>	街なかの公園や緑地などまとまった緑の保全・活用を引き続き推進していくとともに、ウォークブルなまちづくりにおいては、多くの市民と協力した緑化活動(街路樹の配置、公共空間やオープンスペースを利用したプランターの配置など)による身近な空間の緑化が求められている。	⑥身近な目線で感じられる街なかの緑の充実
建物の造りに大谷石を活かすことやエリアの成り立ち、特性が感じられるなど、「宇都宮らしさ」が感じられる街並みとなっている	街なかの大谷石活用状況と市民ニーズを把握 【個票⑧参照】	<p>(街なかにおける保全・活用の対象となる大谷石建築物数)</p> <p>→大谷石建築物が102棟(東武宇都宮駅周辺などに、文化財である「カトリック松が峰教会」や大谷石蔵をイノベーションした「おしゃらく」などの、重要な大谷石建築物が集積)</p> <p>(大谷石文化や景観に対する市民ニーズ)</p> <p>→・「大谷石文化を誇りとして感じる」市民が多い。(市民アンケート回答者の65.5%)</p> <p>・宇都宮らしい景観として「都市の中に歴史が感じられる二荒山神社周辺の景観」を挙げる市民が多い。(市民アンケート回答者の42.7%)</p>	市民が誇りに感じる「大谷石文化」が薫る現在の街並みを活かしながら、都心部への来訪者が大谷石に触れる機会を創出による大谷石文化の周知や市民の郷土愛の醸成にもつながる、身近な街路空間における大谷石を活用した景観形成が必要であるとともに、二荒山神社周辺などエリアの特性を踏まえた景観形成を推進していく必要がある。	⑦大谷石文化や地域資源を活かした「宇都宮らしい景観」の形成	



視点	A 望ましい状態	B 分析結果		C 課題																																			
		分析の方向性	現状値等		結果																																		
都市機能 (1/2)	働く人、住む人、学ぶ人などの日常生活のニーズに応える買い物や食事、医療などの施設が、交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している	街なかの都市機能などの立地状況と市民ニーズを把握 【個票⑨、⑩参照】	<p>(都市機能(教育・保育施設、医療施設、福祉施設、生活利便施設(コンビニ、スーパー、金融機関、郵便局))立地状況、街なかと郊外の大規模商業施設や「娯楽施設」の立地状況)</p> <p>→市民の日常生活を支える機能について、「医療」や「金融」は街なかに広く立地するも、「スーパー」などは不足している。</p> <p>・余暇が過ごせる施設の一つとして「大規模商業施設」や「娯楽施設」は街なかに一定程度立地しているが、それ以上に郊外(特に北西・南西)に多く立地している。</p> <p>・街なかのまとまった憩える空間として二荒山神社や城址公園などが立地している。</p> <p>(中心市街地の機能や施設に対する市民ニーズ)</p> <p>→中心市街地により訪れたいための機能や施設として「商業」や「文化・芸術施設」のニーズが高い。(市民アンケート回答者48.4%が「商業」、44.7%が「文化・芸術施設」、18.4%が「公共」(複数回答可))</p> <p>(コワーキングスペース等の分布)</p> <p>→近年、コワーキングスペースや貸し会議室などが街なかに増えていることから、柔軟な働き方に対応した施設(コワーキングスペース等)を求める社会的ニーズがある。</p> <p>■街なかのシェアオフィス、コワーキングスペース、貸し会議室の分布</p> 	<p>NCCにおける都市拠点の形成をより一層推進するため、LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりにより、来街者が利用しやすい公共交通の結節点周辺などに都市機能を集積していく必要がある。また、街なかの公園などの公共施設においても、市民生活の質の向上に資するよう、機能の向上や付加について検討していく必要がある。</p> <p style="text-align: center;">中心市街地の機能や施設に対する市民の意向</p>  <table border="1"> <caption>中心市街地の機能や施設に対する市民の意向</caption> <thead> <tr> <th>機能・施設</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>文化・芸術 (図書館、博物館、美術館、劇場、ホール、映画館など)</td> <td>44.7%</td> </tr> <tr> <td>福祉 (保健・福祉センターなど)</td> <td>3.9%</td> </tr> <tr> <td>医療 (病院など)</td> <td>11.8%</td> </tr> <tr> <td>高齢者・障がい者支援 (介護保険サービス、障がい者支援サービスなど)</td> <td>6.6%</td> </tr> <tr> <td>教育・学習支援 (学習塾、予備校、語学学校、習い事など)</td> <td>3.9%</td> </tr> <tr> <td>子育て支援 (保育所・幼稚園など)</td> <td>3.9%</td> </tr> <tr> <td>教育 (小学校、中学校、高等学校、大学など)</td> <td>1.8%</td> </tr> <tr> <td>情報・交流機能 (コンベンション施設など)</td> <td>7.9%</td> </tr> <tr> <td>金融 (銀行・支店等)</td> <td>4.2%</td> </tr> <tr> <td>スポーツ (運動場など)</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>商業 (大規模商業施設、スーパー、ドラッグストアなど)</td> <td>48.4%</td> </tr> <tr> <td>業務 (オフィスなど)</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td>公共 (行政施設、公園など)</td> <td>18.4%</td> </tr> <tr> <td>休憩スペース (広場、ベンチなど)</td> <td>15.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>11.6%</td> </tr> <tr> <td>(無回答)</td> <td>6.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">n=380</p>	機能・施設	割合	文化・芸術 (図書館、博物館、美術館、劇場、ホール、映画館など)	44.7%	福祉 (保健・福祉センターなど)	3.9%	医療 (病院など)	11.8%	高齢者・障がい者支援 (介護保険サービス、障がい者支援サービスなど)	6.6%	教育・学習支援 (学習塾、予備校、語学学校、習い事など)	3.9%	子育て支援 (保育所・幼稚園など)	3.9%	教育 (小学校、中学校、高等学校、大学など)	1.8%	情報・交流機能 (コンベンション施設など)	7.9%	金融 (銀行・支店等)	4.2%	スポーツ (運動場など)	10.0%	商業 (大規模商業施設、スーパー、ドラッグストアなど)	48.4%	業務 (オフィスなど)	0.5%	公共 (行政施設、公園など)	18.4%	休憩スペース (広場、ベンチなど)	15.0%	その他	11.6%	(無回答)	6.1%	⑧ 交通結節点周辺などにおける多様な都市機能集積と街なかの公共施設等の機能強化
	機能・施設	割合																																					
文化・芸術 (図書館、博物館、美術館、劇場、ホール、映画館など)	44.7%																																						
福祉 (保健・福祉センターなど)	3.9%																																						
医療 (病院など)	11.8%																																						
高齢者・障がい者支援 (介護保険サービス、障がい者支援サービスなど)	6.6%																																						
教育・学習支援 (学習塾、予備校、語学学校、習い事など)	3.9%																																						
子育て支援 (保育所・幼稚園など)	3.9%																																						
教育 (小学校、中学校、高等学校、大学など)	1.8%																																						
情報・交流機能 (コンベンション施設など)	7.9%																																						
金融 (銀行・支店等)	4.2%																																						
スポーツ (運動場など)	10.0%																																						
商業 (大規模商業施設、スーパー、ドラッグストアなど)	48.4%																																						
業務 (オフィスなど)	0.5%																																						
公共 (行政施設、公園など)	18.4%																																						
休憩スペース (広場、ベンチなど)	15.0%																																						
その他	11.6%																																						
(無回答)	6.1%																																						
仕事帰りや休日などに、安らぎや憩い楽しめる施設や、柔軟な働き方を可能にする施設など、暮らしの質を高める施設が充実している	都心居住と経済動向を把握 【個票⑪参照】	<p>(街なかの人口推移)</p> <p>→横ばい傾向 (H23を基準年(100%)とし H30:約98%→R2:約99%)</p> <p>(卸売業・小売業の従業者数の推移)</p> <p>→減少傾向 (H21:7,522人→H26:7,308人)</p>	<p>街なかでの買い物やサービスを受ける都心部の居住者が増加することで、新たな企業の進出や多様な市民の交流により、経済の好循環化にも繋がることから、街なかへの居住や事業所の誘導を推進していく必要がある。</p>	⑨ 都心部経済の好循環化や地域コミュニティの活性化につながる更なる都心居住の推進																																			

視点	A 望ましい状態	B 分析結果		C 課題	
		分析の方向性	現状値等		結果
都市機能 (2/2)	建物の更新が進み、災害などに強く、安心して活動できる空間が形成されている	街なかにおける防災対策（耐震化や浸水対策）の動向を把握【個票⑫参照】	（建物築年数の分布と割合） →築年数が40年以上（旧耐震基準）の建物は、これまでの市街地整備の推進により減少傾向にあるものの、未だ約6割存在している。 （台風19号（R元年）による街なかの浸水被害状況） →高次都市機能誘導区域を中心に、都市拠点内で約150haが浸水（宇都宮市ハザードマップより）。	街なかの防災性については、引き続き老朽建築物の更新による防災性の向上に取り組むとともに、近年多発する浸水被害に対し、総合治水に基づき「宇都宮市立地適正化計画」の推進による建物への浸水対策の誘導に取り組むなど、更なる地域の防災性向上が求められている。	⑩多様な都市機能の誘導や居住の推進と合わせたエリアの価値向上に資する防災性や建物性能（バリアフリー、脱炭素、スマート技術など）の向上
	街なかの施設や住居が、高齢者や障がいのある人でも利用しやすくなっている（バリアフリー）	街なかにおけるバリアフリー化の動向を把握【個票⑬参照】	（バリアフリー化に関する意識） →「バリアフリー基準（市条例）に適合」と回答した施設は約2割 「宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり公共施設整備費補助金」の認知度が約2割 （施設等に対する障がい者等の意向） →障がいの有無によって、気軽に行ける居場所としての施設への感じ方に差が生じている。（障がいがない人：「商業施設」、障害を持つ人：「ない」と答える方が多い）	ウォークラブルな街なかの空間形成においては、誰もが気軽に訪れることができ、楽しめる空間となるよう、身体的・物理的バリアなどを解消するバリアフリー化の推進が求められている。	
	都市の脱炭素化の推進に貢献する高い省エネ、創エネ、蓄エネ設備を備えた建物が増えている	街なかにおける脱炭素化の動向を把握【個票⑭参照】	（都心部における共同住宅の省エネ性能（BEI値）の傾向） →・都心部に建てられた共同住宅は、ほぼすべてがBEI値「1.0未満（省エネ基準）」を満たしている（過去5年間） ・更に高い基準（「0.9以下（誘導基準）」や「0.8以下（ZEH基準）」など）を満たしている建物の割合は少ない。 （EV自動車充電施設の分布） →全国的にEV自動車の普及促進が図れている中、街なかの充電スタンドの設置が増えている。	・令和3年9月に「ゼロカーボンシティ」を宣言し、「宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ」に基づいて脱炭素化を推進する中、今後、建築物省エネ法においてBEI値「1.0未満（省エネ基準）」への適合義務付けに併せ、街なかの施設に対し、更なる脱炭素化につながる誘導基準以上の省エネ性能を満たすための設備導入を誘導していく必要がある。 ・また、まちづくりと連携した駐車場の高質化に関する取組の一つとして、脱炭素化に向けたEV自動車の更なる普及に合わせた街なかの駐車場への充電スタンドの普及も求められている。	
	観光や街なかのお得なサービスなどの情報を手軽に取得でき、移動や生活の利便性向上に繋がるスマート技術が普及している	街なかにおけるスマート技術普及の動向を把握【個票⑮参照】	（「スマートシティモデル推進計画」における市の方向性・デジタルサイネージ活用に関する社会実験結果） →デジタルサイネージ活用の社会実験で、リアルタイムデータ（人流や店舗混雑度等）の活用や店舗利用クーポンの提供などについて、技術的な実現性が確認されている。	街なかのDX化に資する、民間施設のスマート設備導入や官民協働によるスマート技術活用の仕組みづくりを推進していく必要がある。	
	低未利用な空間が有効に活用され、空き屋・空き地やコインパーキングなどが減っている。	街なかにおける低未利用地の活用動向を把握【個票⑯参照】	（街なかにおける空き家・空き店舗） →・全国的にも空き家が増加傾向にある中、本市の「空き家数」は全国5位（44,050件） ・街なかの空き家も増加傾向にある（H25からH29で7%増） （コインパーキング数の経年変化） →全国的にコインパーキングが増加傾向にある中、街なかのコインパーキング化が進展（S63：44カ所→H18：175カ所→H28：188カ所） （街なかの人口推移）【再掲】 →横ばい傾向（H23を基準年（100%）としH30：約98%→R2：約99%）	国において、中心市街地など一定のエリア内での重点的な空き家対策強化に向けた検討に着手する動向があることから、これまでも課題とされてきた街なかに散在する空き屋・空き地、コインパーキングなどの増加に対し、増加抑制にもつながるよう、多様な用途への転換など、低未利用地を官民が連携して有効に活用していく必要がある。	

視点	A 望ましい状態	B 分析結果		C 課題																													
		分析の方向性	現状値等		結果																												
交通機能	街路空間の使い方に合わせて駐車場が配置され、まちなか空間が有効に活用されている	街なかにおける現在の駐車場の立地状況と今後の需要と供給の動向を把握 【個票⑰参照】	<p>(施設利用者のための駐車場(附置義務駐車場)の届出件数)</p> <p>→本市条例に基づき、十分に台数が確保 (R3 時点の累計届出台数: 約 12,000 台)</p> <p>(コインパーキング数の経年変化) 【再掲】</p> <p>→全国的にコインパーキングが増加傾向にある中、街なかのコインパーキング化が進展 (S63: 44 カ所→H18: 175 カ所→H28: 188 カ所)</p> <p>(駐車場瞬間利用台数(稼働率))</p> <p>→附置義務駐車場やコインパーキングの稼働率は5割程度</p> <p>(街なかにおける駐車台数密度)</p> <p>→・本市街なかにおける「駐車台数密度」は、現在約 100 台/ha</p> <p>・全国的な水準(約 60~70 台/ha)や公共交通が充実した都市の水準(60 台/ha)と比べても、供給過多</p>	<p>LRT 導入など公共交通の充実により、更に駐車場の需要が低下していくことも予測される中、国の動向として、街路空間の使い方などウォーカブルなまちづくりと連携した駐車場施策の必要性が示されており、将来の重要に見合った「量」と、都市空間の魅力減退、市街地の空洞化や機械式駐車場の老朽化に対する駐車場配置や構造など「質」に関する適正化が必要である。</p> <p>都心環状線内における駐車場の稼働率 (R4年時点)</p> <table border="1"> <caption>都心環状線内における駐車場の稼働率 (R4年時点)</caption> <thead> <tr> <th>日付</th> <th>コイン (台)</th> <th>月極 (台)</th> <th>その他 (台)</th> <th>コイン稼働率 (%)</th> <th>月極稼働率 (%)</th> <th>その他稼働率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【令和3年12月24日(金)】</td> <td>4,366</td> <td>1,886</td> <td>50</td> <td>48%</td> <td>63%</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>【令和4年4月22日(金)】</td> <td>4,134</td> <td>2,620</td> <td>1,284</td> <td>35%</td> <td>47%</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>【令和4年4月24日(日)】</td> <td>3,908</td> <td>1,922</td> <td>1,024</td> <td>28%</td> <td>35%</td> <td>45%</td> </tr> </tbody> </table>	日付	コイン (台)	月極 (台)	その他 (台)	コイン稼働率 (%)	月極稼働率 (%)	その他稼働率 (%)	【令和3年12月24日(金)】	4,366	1,886	50	48%	63%	71%	【令和4年4月22日(金)】	4,134	2,620	1,284	35%	47%	51%	【令和4年4月24日(日)】	3,908	1,922	1,024	28%	35%	45%	⑫ 公共交通の充実と連携した駐車場の量及び質の適正化
	日付	コイン (台)	月極 (台)	その他 (台)	コイン稼働率 (%)	月極稼働率 (%)	その他稼働率 (%)																										
	【令和3年12月24日(金)】	4,366	1,886	50	48%	63%	71%																										
	【令和4年4月22日(金)】	4,134	2,620	1,284	35%	47%	51%																										
	【令和4年4月24日(日)】	3,908	1,922	1,024	28%	35%	45%																										
物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない	街なかにおける端末配送の需要と実施状況を把握 【個票⑱参照】	<p>(全国的な宅配便数の傾向)</p> <p>→全国的なEコマース(電子取引)や新たな生活様式の普及に伴い、宅配便取扱個数が増加傾向</p> <p>(路上荷さばきの集中箇所や頻度(現地観測))</p> <p>→・商業施設や業務施設が集積しているエリアにおいて、路上荷さばきが多く見られる</p> <p>・現在の路上荷さばきは、配送先に近接した場所で行うことが重視され、段差のある路肩や歩行者・自動車の交通量が多い道路上など、荷物が運搬しづらく、周辺の交通に影響を及ぼす場所で多く見られる。</p>	<p>宅配便取扱個数の増加傾向より、端末配送は市民生活や経済活動を支える重要な都市活動であることから、ウォーカブルなまちづくりと合わせて、効率的な荷捌き空間の確保や環境整備が必要である。</p>	⑬ 官民協働による効率的で、より安全・安心な荷さばき環境づくり																													
端末交通と公共交通が円滑に乗り換えられ、便利で快適に目的地まで移動できている	街なかにおける自転車利用と結節機能の配置状況を把握 【個票⑲参照】	<p>(駐輪場とバス停の分布)</p> <p>→鉄道駅などの交通結節拠点や、街なかの中心部に設置</p> <p>(街なかにおける交通手段別の利用率)</p> <p>→自転車利用者は2割(H26生活行動実態調査)であるが、近年、新たな生活様式の普及に伴い自転車利用者が増加傾向</p>	<p>ウォーカブルな街なか空間の形成に向け、公共交通の停留場周辺における自転車などの端末交通の結節機能の充実が必要である。</p>	⑭ 大通り軸上などにおける自転車などの端末交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実																													
公共交通から誰でも利用できる端末交通に乗り換えて、八幡山公園や城址公園など都心部の目的施設まで回遊できる(シェアサイクルや電動キックボードなど)	端末交通に関する本市及び社会的なニーズを把握 【個票⑳参照】	<p>(新たな交通手段導入に係る全国的な動向(電動キックボードに関する法改正など))</p> <p>→・全国的にシェアサイクル実施都市数が増加傾向(R2:170都市)</p> <p>・本市においてもシェアモビリティなどマイクロモビリティ導入に関する社会実験を実施。</p> <p>(街なかにおける交通手段別の利用率) 【再掲】</p> <p>→自転車利用者は2割(H26生活行動実態調査)であるが、近年、新たな生活様式の普及に伴い自転車利用者が増加傾向</p>	<p>都心部の便利で移動しやすい交通環境の形成に向け、公共交通と連携する多様な端末交通を充実していく必要がある。</p>	⑮ 公共交通ネットワークの一部として誰でも気軽に使えるシェアサイクルなどのマイクロモビリティの充実																													
端末交通の走行環境が整い、安全・安心で快適に目的地にアクセスできる	街なかにおける端末交通の走行環境確保の動向を把握 【個票㉑参照】	<p>(自転車走行空間の整備状況)</p> <p>→自転車ネットワークに位置付けられている道路には、順次自転車走行空間(路面標示等)が整備(自転車のまち推進計画より)</p> <p>(街なかにおける交通手段別の利用率) 【再掲】</p> <p>→自転車利用者は2割(H26生活行動実態調査)であるが、近年、新たな生活様式の普及に伴い自転車利用者が増加傾向</p>	<p>・自転車等の端末交通が安全・安心に移動できる空間づくりとして、引き続き、路肩等を活用した走行空間の整備を推進していくとともに、自転車等の端末交通に対しても、街路空間の使い方に応じた歩行者や市民活動への配慮が求められる。</p> <p>・また、街なかにおいては、自転車の利用しやすい環境づくりにもつながるウォーカブルなまちづくりにおける、自動車の過度な流入抑制や荷捌き対策などが求められる。</p>	⑯ 歩行者や市民活動にも配慮した自転車など端末交通のかしこい使い方の誘導																													