

**第2次宇都宮市都市計画マスタープラン  
(素案)**

**平成22年2月**

## 目 次

### 序 計画の策定にあたって

#### 第1章 都市計画マスタープランの役割等

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

#### 第2章 都市をめぐる社会展望

(1) 人口減少・超高齢社会の到来	4
(2) 地球環境問題の深刻化	4
(3) 市民の価値観の多様化	4
(4) 分権社会にふさわしい地方自治体制	4

#### 第3章 宇都宮市の現状と課題

1. 位置・地勢	5
2. 沿革	6
3. 都市計画の現状	7
4. 人口・世帯	8
(1) 人口	8
(2) 世帯	8
5. 産業	9
(1) 商業	9
(2) 製造業	10
(3) 農業	10
(4) 観光	11
6. 市街地の現状	12
(1) 人口集中地区の面積と密度	12
(2) DIDの変遷	12
(3) DID内の人口密度分布	13
7. 交通	14
(1) 幹線街路の整備状況	14
(2) 自動車分担率	14
(3) 鉄道・バス利用者数	14
(4) 公共交通の利用圏域と不便地域の状況	15
8. 都市基盤等	16
(1) 公園整備状況	16
(2) 公共下水道普及率	16

(3) 住宅建設の動向	16
(4) 土地区画整理事業の状況	17
(5) 市街地再開発事業の状況	17
9. 今後の社会経済の見通し	18
(1) 人口の見通し	18
(2) 経済の見通し	19
(3) 土地利用の見通し	20
10. 都市づくりの課題	21
(1) 低密度な市街地の拡大の抑制	21
(2) 多様なストックを活かした地域再生	21
(3) 多様な交通手段の最適・快適な組み合わせ	21

## 全体構想

### 第1章 都市づくりの基本的方向

1. 都市づくりの理念	22
2. 将来都市像	22
3. 都市づくりの目標	23
(1) 安心して快適に住み続けられる都市	23
(2) 活力・魅力を創造し続けられる都市	23
(3) 快適で安全に移動できる都市	23
(4) 環境と共生した都市	23
4. 将来都市構造	24
(1) ネットワーク型コンパクトシティの基本的な考え方	24
(2) 拠点と整備方向	27
(3) 都市軸と整備方向	28
(4) 環境軸と整備方向	28
(5) ゾーンと整備方向	29

### 第2章 土地利用の方針

1. 基本理念	31
2. 基本方針	31
3. 土地利用の区分・配置及び整備方針	32
(1) 商業系土地利用	32
(2) 住宅系土地利用	33
(3) 産業系土地利用	34
(4) 農業・自然系土地利用	34

### 第3章 都市整備の方針

1. 交通体系の整備方針	37
(1) 道路ネットワーク整備	37

(2) 公共交通ネットワーク整備-----	39
2. 緑のネットワークの方針-----	41
(1) 緑の保全・自然環境の保護-----	41
(2) 公園・緑地の整備-----	41
(3) 緑の育成・都市緑化の推進-----	41
3. 下水道・河川の整備方針-----	43
(1) 下水道の整備-----	43
(2) 河川の整備-----	43
4. その他の都市施設の整備方針-----	43
5. 市街地整備の方針-----	43
(1) 都心拠点の整備-----	43
(2) 地域交流拠点の整備-----	44
(3) 土地区画整理事業等による安全・安心で快適な居住環境整備-----	44
(4) 地域特性を活かした居住環境の整備-----	44
(5) 快適な住宅の供給と取得支援の充実-----	44
6. 都市景観形成の方針-----	45
(1) やすらぎのある緑景観の形成-----	45
(2) うるおいのある水辺景観の形成-----	45
(3) 風格ある歴史文化景観の形成-----	45
(4) 調和のある街並み景観の形成-----	45
(5) 快適な道路・広場景観の形成-----	45
7. 防災・防犯のまちづくりの方針-----	46
(1) 震災に強いまちづくり-----	46
(2) 火災に強いまちづくり-----	46
(3) 水害に強いまちづくり-----	46
(4) 防犯の充実したまちづくり-----	46
8. 環境負荷の少ないまちづくりの方針-----	47
(1) 環境にやさしい交通環境への転換-----	47
(2) 環境負荷に配慮した市街地の整備-----	47
(3) 健全な水循環の形成-----	47
(4) 自然エネルギーの導入推進-----	47
9. 福祉のまちづくりの方針-----	48
(1) 公共的施設のバリアフリーの推進-----	48
(2) 交通環境のバリアフリーの推進-----	48
(3) 居住空間のバリアフリーの推進-----	48
地域別構想	
<地域別構想の目的等>-----	49
北西部地域-----	50
1. 現状と課題-----	51

2. 地域整備の将来イメージ	51
3. 地域整備の主要方針	51
4. 分野別の地域整備方針	52
<b>中央地域</b>	<b>55</b>
1. 現状と課題	56
2. 地域整備の将来イメージ	56
3. 地域整備の主要方針	56
4. 分野別の地域整備方針	57
<b>東部地域</b>	<b>62</b>
1. 現状と課題	63
2. 地域整備の将来イメージ	63
3. 地域整備の主要方針	63
4. 分野別の地域整備方針	64
<b>南部地域</b>	<b>67</b>
1. 現状と課題	68
2. 地域整備の将来イメージ	68
3. 地域整備の主要方針	68
4. 分野別の地域整備方針	69
<b>北東部地域</b>	<b>72</b>
1. 現状と課題	73
2. 地域整備の将来イメージ	73
3. 地域整備の主要方針	73
4. 分野別の地域整備方針	74
<b>まちづくりと今後の展開</b>	
1. まちづくりの基本的な進め方	77
(1) 市民協働によるまちづくり	77
(2) 庁内体制の充実と関係機関との連携	77
(3) 都市計画マスタープランの進行管理と見直し	77
2. ネットワーク型コンパクトシティの実現方策	78
(1) 都市計画における諸制度の積極的な活用	78
(2) 骨格的な都市施設整備や市街地整備の推進	78
(3) 人口誘導と公共交通の活性化の推進方策の展開	78

## 序 計画の策定にあたって

## 第1章 都市計画マスタープランの役割等

### 1. 策定の趣旨・目的

本市は、平成19年3月の市町合併により北関東初の50万都市となり、北関東の中核都市としての地位を築いてきましたが、少子・超高齢、人口減少社会の到来が目前に迫るなど、都市を取り巻く環境が大きく変化し、都市・まちづくり行政上の岐路を迎えているところです。

このような社会情勢の変化を受け、平成20年3月には、今後のまちづくりの指針となる「第5次宇都宮市総合計画」を策定し、将来にわたり持続的に発展が可能な都市空間のあり方として「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すことといたしました。

この実現に向けた都市計画分野における役割は大きく、都市の将来像と整備の方向性をより明確に位置づけていくことが求められることから、平成12年に策定された「宇都宮市都市計画マスタープラン」を改定するものです。

### 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つつ定める「都市計画に関する基本的な方針」です。

都市計画マスタープランには、次のような役割があります。

都市全体と地域別の将来像を示し、市民や事業者のみなさんと共有するまちづくりの目標を設定します。 【将来像の明示】

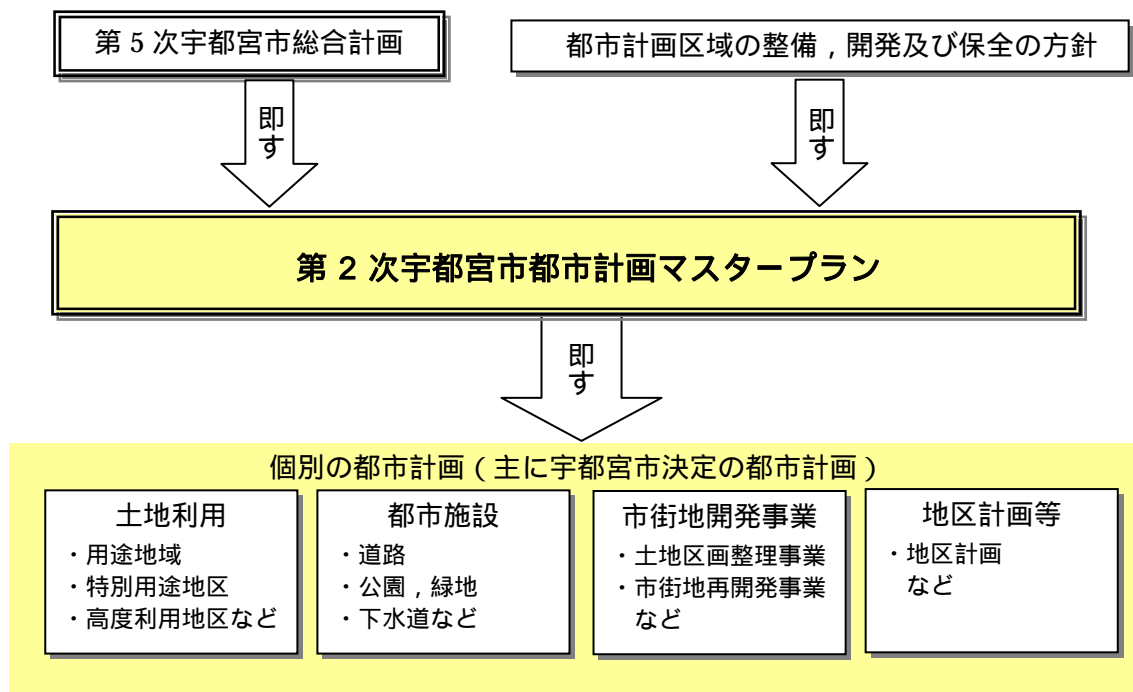
都市の将来像を具体的に実現していくため、本市の今後の都市計画策定に関する方向性や根拠を示します。 【市の都市計画の方針】

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】

市民や事業者のみなさんに、都市の課題や整備の方向性についての理解をいただき、具体の都市計画の決定・実現の円滑化を促進します。 【住民理解・合意形成】

### 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5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「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、宇都宮市の都市計画における方針を定めるものです。



「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）は、一体の都市としての整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全体を対象として、栃木県が一つの市町村を超える広域的な視点から、それぞれのまちの将来像を描いて、土地利用のあり方や道路、下水道、公園などの整備方針、自然的環境の整備保全の方針を定めるものです。

### 4. 目標年次

宇都宮市都市計画マスタープランは、第5次宇都宮市総合計画基本構想において示している平成34年（2022年）を目標年次とします。

5. 計画の範囲

宇都宮市都市計画マスタープランでは、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、都市全体から見て宇都宮市のまちづくりの方向性を定める全体構想と、市民から見てより具体的なまちづくりの方向性を示す地域別構想により構成します。

序

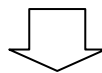
第1章 都市計画マスタープランの役割等

- |             |          |            |
|-------------|----------|------------|
| 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   |

第2章 都市をめぐる社会展望

第3章 宇都宮市の現状と課題

- |                |              |            |          |
|----------------|--------------|------------|----------|
| 1. 位置・地勢       | 2. 沿革        | 3. 都市計画の現状 | 4. 人口・世帯 |
| 5. 産業          | 6. 市街地の現状    | 7. 交通      | 8. 都市基盤等 |
| 9. 今後の社会経済の見通し | 10. 都市づくりの課題 |            |          |



全体構想

第1章 都市づくりの基本的方向

- |             |          |             |
|-------------|----------|-------------|
| 1. 都市づくりの理念 | 2. 将来都市像 | 3. 都市づくりの目標 |
| 4. 将来都市構造   |          |             |

第2章 土地利用の方針

- |         |         |                     |
|---------|---------|---------------------|
| 1. 基本理念 | 2. 基本方針 | 3. 土地利用の区分・配置及び整備方針 |
|---------|---------|---------------------|

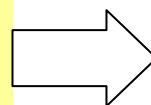
第3章 都市整備の方針

- |                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| 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. 都市景観形成の方針        |
| 7. 防災・防犯のまちづくりの方針 | 8. 環境負荷の少ないまちづくりの方針 |
| 9. 福祉のまちづくりの方針    |                     |



地域別構想

- |                |
|----------------|
| 1. 現状と課題       |
| 2. 地域整備の将来イメージ |
| 3. まちづくりの基本方針  |
| 4. 分野別の地域整備方針  |



まちづくりの今後と展開

- |                 |
|-----------------|
| 1. まちづくりの基本的考え方 |
| 2. 多様な取り組みの展開   |
| 3. 周辺市町との連携     |
| 4. 実現体制の整備など    |

## 第2章 都市をめぐる社会展望

### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

我が国の総人口は、平成17年に戦後初めて減少するなど、これまでに経験したことのない社会的局面を迎えています。また、年少人口及び生産年齢人口が減少し、高齢人口が増加するなど、今後も高齢化率は上昇を続けることが見込まれています。

このため、経済成長や人口の拡大への対応を中心としたこれまでの都市化社会から、地域の個性や魅力を活かした既存の都市施設や機能等の質を高めていく都市づくりへの転換を目指し、成熟した持続可能な社会を形成していく必要があります。また、「歩いて暮らせるまちづくり」などあらゆる世代が快適で魅力ある都市生活を送ることのできる都市づくりが求められます。

### (2) 地球環境問題の深刻化

20世紀の社会経済は、物質的な豊かさをもたらしましたが、温室効果ガスの大量排出による地球温暖化現象や異常気象など、地球規模で環境問題が深刻化しています。特に、地球温暖化問題においては、化石燃料の利用抑制などの低炭素型社会の構築が必要とされており、今後は、国際的な課題としてだけでなく、都市・地域レベルにおいても一層大きな課題となっていくと見込まれます。

このため、自然・地球環境との共生や環境に配慮した交通体系の確立など、環境負荷の少ない持続可能な都市づくりが求められます。

### (3) 市民の価値観の多様化

心の豊かさを重視する成熟社会においては、市民の価値観は多様化し、都市のあり方においてもこれまでの経済性・効率性の追求がもたらした画一的なまちづくりから、市民の「生活の質の向上」を基本として、潤いや景観、個性を重視する方向へと変化しています。また、災害や犯罪の増加などを背景に、「安全・安心」をはじめとした基礎的な価値がこれまで以上に重視されるようになってきています。

このため、地域固有の文化・歴史などの地域特性を活かし、都市の個性と魅力を創出するとともに、子どもから高齢者まで誰もが安全で安心して暮らせる都市づくりが求められます。

### (4) 分権社会にふさわしい地方自治体制

地方分権の進展に伴い、都市間競争が激化する中で、これまで以上に自主的・自立的なまちづくりを行うことが求められています。近年、市民によるまちづくりへの関心の高まりとともに、まちづくりに取り組むNPOやボランティアなどの活動が活発になっています。それぞれのまちづくりの主体とのパートナーシップにより、地域資源を活かした賑わいの創出や、産業の活性化などを通じた魅力あるまちづくりの実践が求められます。

また、道州制を見据えた高度な都市機能、広域的な拠点性・中枢性など、風格ある都市づくりや、健全で効率的な都市運営を可能とする計画的な都市基盤の整備や維持・管理などが重要になってきています。



## 2. 沿革

本市は、明治29年(1896年)、市域面積17.99k㎡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。

平成19年3月31日には、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上河内町、河内町と合併し、現在の市域となりました。

年月日	市域面積	事由
明治29年4月1日	17.990 k㎡	市制施行
昭和9年1月1日	18.466 k㎡	姿川村の一部を編入
昭和14年4月1日	19.345 k㎡	城山村の一部を編入
昭和17年7月1日	20.185 k㎡	平石村の一部を編入
昭和24年4月1日	21.300 k㎡	豊郷村の一部、横川村の一部を編入
昭和26年6月1日	22.360 k㎡	平石村の一部、豊郷村の一部を編入
昭和27年4月1日	24.699 k㎡	横川村の一部、姿川村の一部を編入
昭和27年6月1日	31.066 k㎡	国本村の一部を編入
昭和28年6月1日	31.187 k㎡	豊郷村の一部を編入
昭和29年8月1日	57.347 k㎡	平石村を編入
昭和29年8月10日	99.127 k㎡	清原村を編入
昭和29年9月25日	120.197 k㎡	横川村を編入
昭和29年10月1日	140.197 k㎡	瑞穂野村を編入
昭和29年11月1日	271.557 k㎡	城山村、豊郷村、国本村、富屋村、及び篠井村の一部を編入
昭和30年4月1日	312.857 k㎡	雀宮町、姿川村を編入
昭和32年4月1日	312.530 k㎡	古賀志町の一部を鹿沼市へ編入
平成元年11月10日	312.160 k㎡	建設省国土地理院による改訂
平成19年3月31日	416.840 k㎡	上河内町、河内町を編入

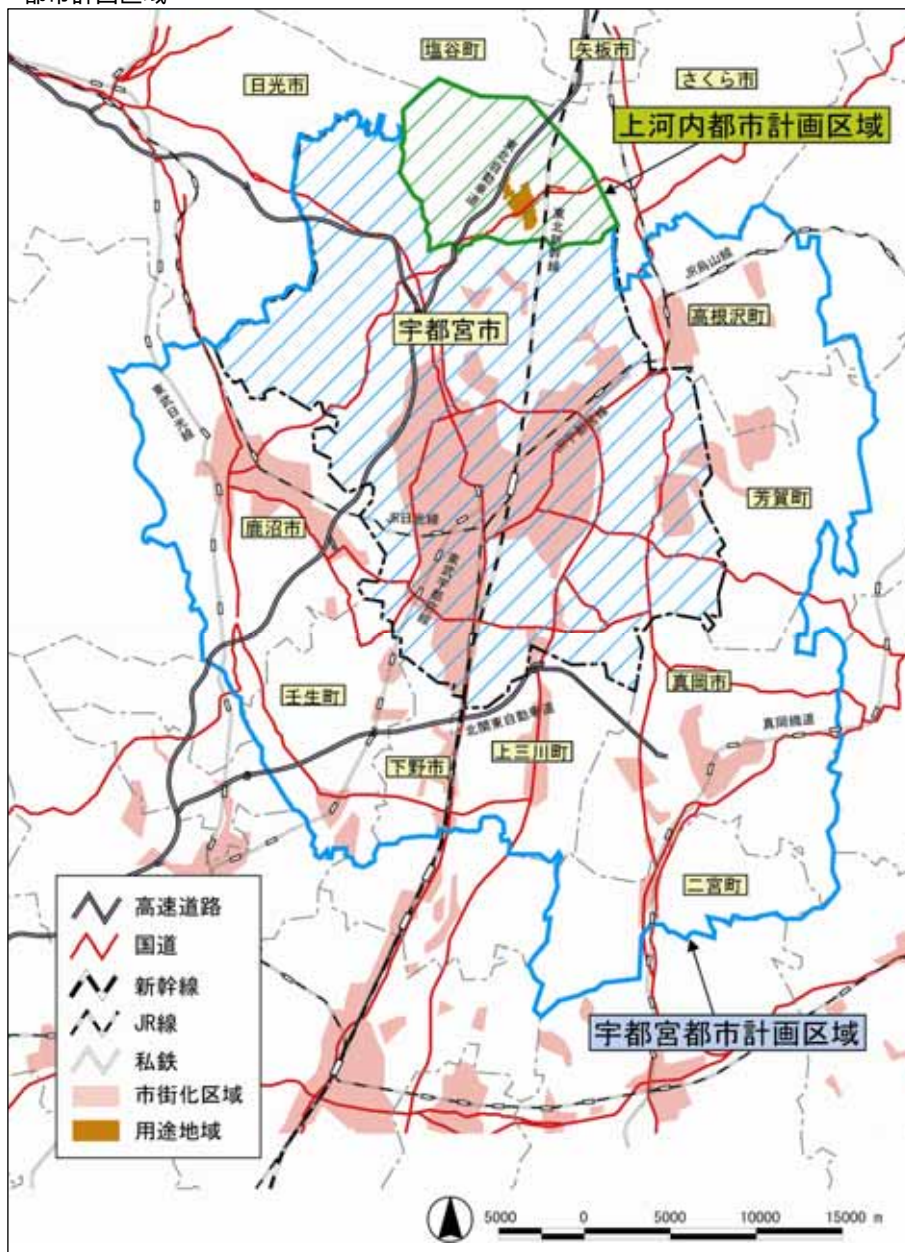
3. 都市計画の現状

「宇都宮都市計画区域」は、昭和45年に宇都宮市を中心とした旧河内町を含む市町により指定されました。その後、区域の拡大や、市町合併等の変遷を経て、現在の4市5町による構成となり、土地利用の誘導や、道路・市街地の整備などを着実に進め、広域的な都市圏を形成してきました。

また、旧上河内町域においては、平成10年に「上河内都市計画区域」が指定され、以後、用途地域や下水道の都市計画を定め、良好な生活環境の整備に努めてきました。平成16年には、都市計画法の改正を受け、『非線引き』の都市計画区域となっています。

このように、平成19年3月31日の市町合併以後、本市の行政区域内には、土地利用規制の異なる都市計画区域が併存しており、市域の一体的な都市づくりを進める上での課題となっています。

都市計画区域



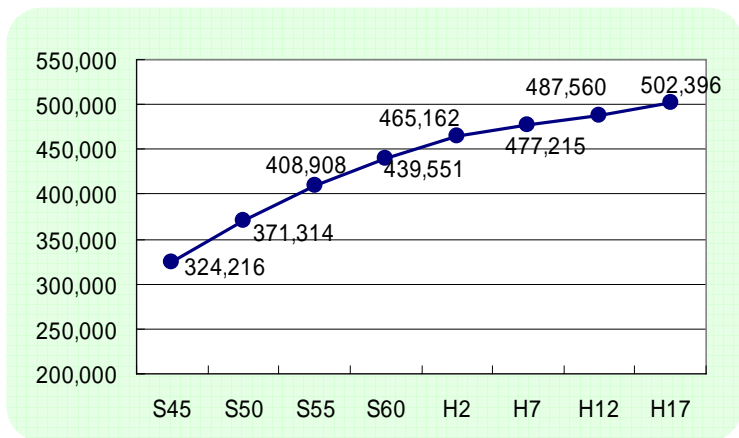
4. 人口・世帯

(1) 人口

本市の人口は、昭和45年の約32万4千人から平成17年には約50万2千人に増加しており、北関東唯一の50万人都市へと成長を遂げています。

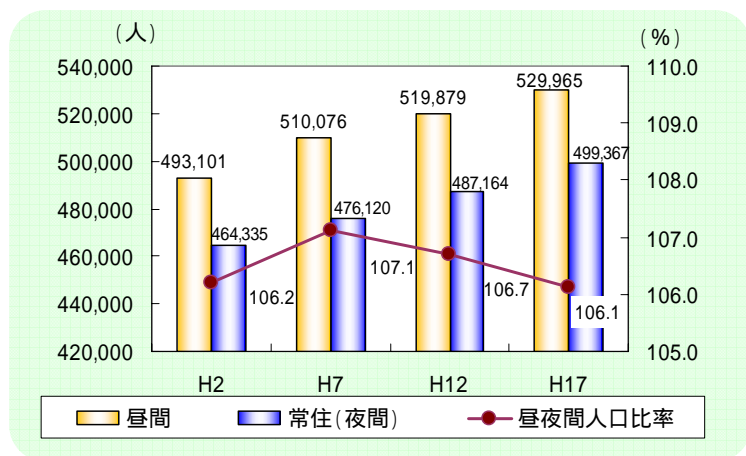
また、昼間人口は、増加を続けており、平成17年には約53万人になりましたが、昼夜間人口比率は減少傾向にあります。

人口の推移



注) データは、旧上河内町、河内町を含んでいる  
(出典) 国勢調査

昼夜間人口の推移

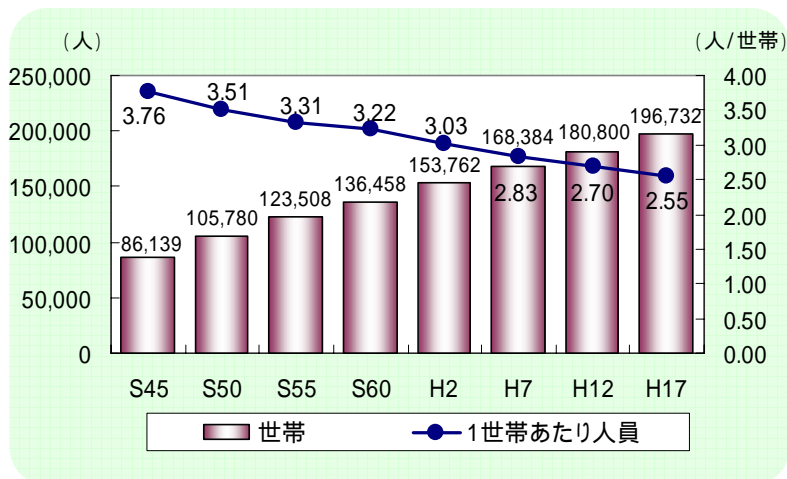


注) データは、旧上河内町、河内町を含んでいる  
(出典) 国勢調査

(2) 世帯

世帯数は、人口増加や核家族化の進行などにより、昭和45年の約8万6千世帯から、平成17年には、約19万7千世帯へと増加しています。一世帯あたりの人員は、昭和45年の3.76人/世帯から、平成17年の2.55人/世帯に減少しています。

宇都宮市の世帯及び1世帯あたり人員の推移



注) データは、旧上河内町、河内町を含んでいる  
(出典) 国勢調査

5. 産業

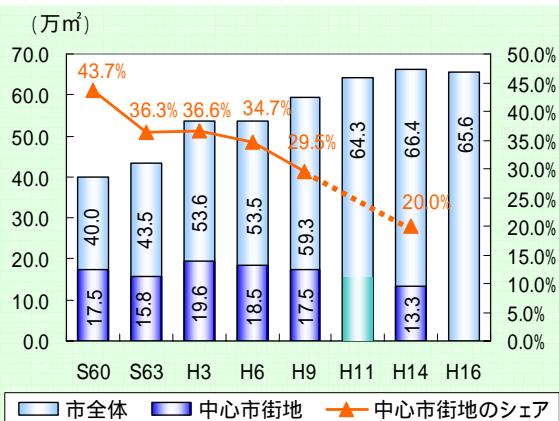
(1) 商業

1) 売場面積と年間商品販売額

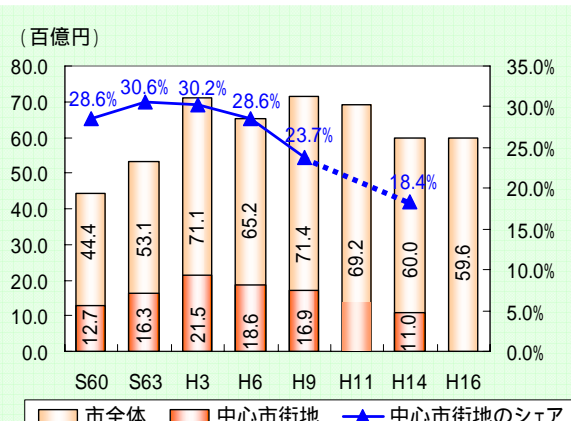
本市における小売業の売場面積は、平成11年以降、約65万㎡前後とほぼ横ばいの傾向にあり、年間商品販売額は、平成9年ごろをピークに減少に転じています。

また、中心市街地においては、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低下しています。

小売業売場面積



年間商品販売額推移



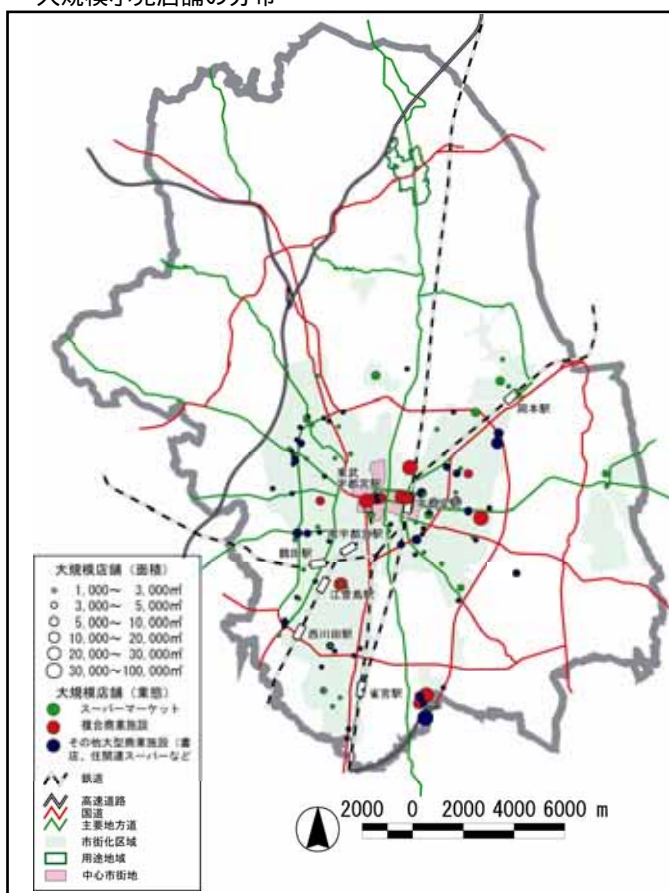
注) H11 と H16 の商業統計が簡易調査のため、市全体のみ掲載

(出典) 宇都宮市統計書

2) 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

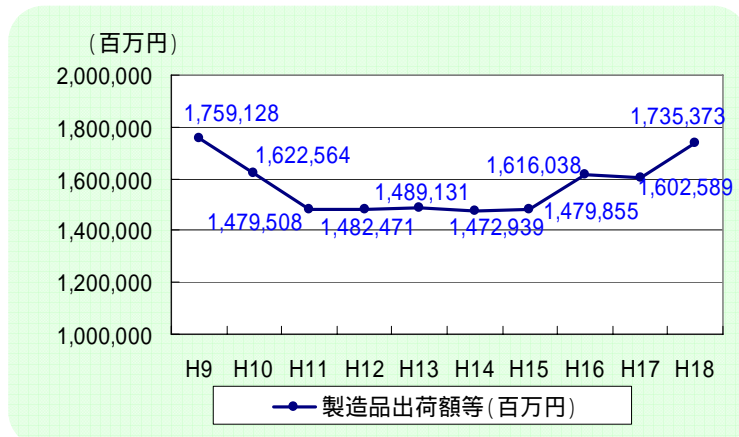


(出典) 平成18年度都市計画基礎調査

(2) 製造業

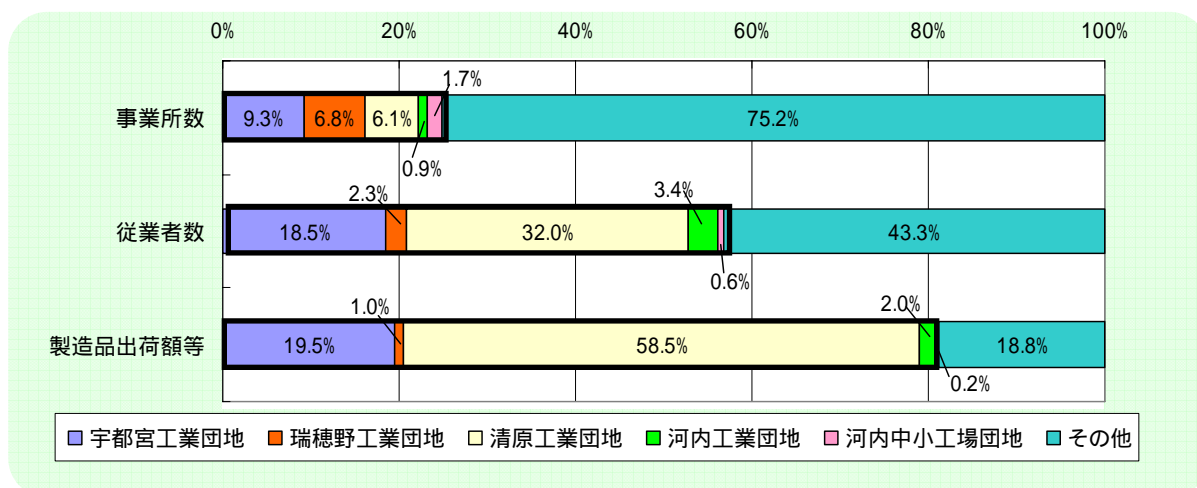
本市の製造業は高度成長期以来、一貫した発展を見せており、過去10年間の製造品出荷額等は、1兆5千億円前後で推移しています。また、市内にある5つの工業団地で、本市の製造品出荷額等の8割以上を占めており、これらの工業団地が宇都宮の製造業を支えています。

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) 工業統計表

工業全体に占める各工業団地の割合 (平成17年)

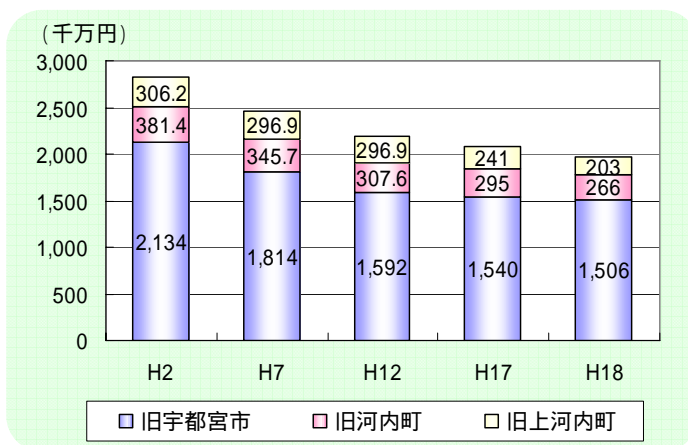


注) 事業所数、従業者数、製造品出荷額等は、従業員数4人以上の事業所を対象  
(出典) 宇都宮市統計書

(3) 農業

本市の農業産出額は、年々減少しており、平成18年では、約197億5千万円となっています。

農業産出額

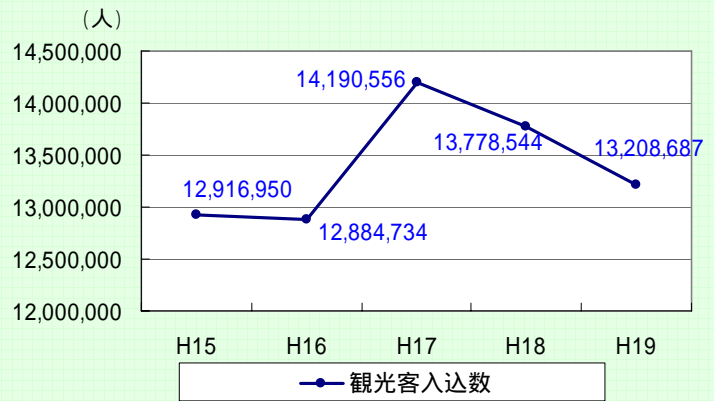


(4) 観光

本市の観光客入込数は、過去5年間は、約1,300万人前後で推移しています。

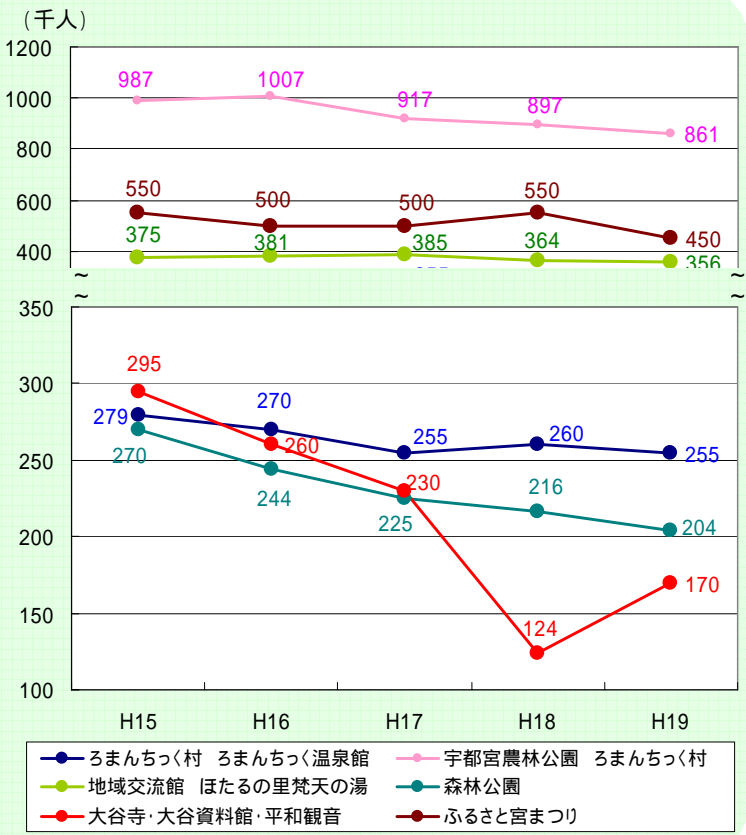
市内の主要施設では、「ろまんちっく村」への入込数が年間80万人以上、「ふるさと宮まつり」が50万人前後、「地域交流館ほたるの里梵天の湯」に30万人前後の入込数があります。

観光客入込数



(出典) 平成19(2007)年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

主要施設の入込数



(出典) 平成19(2007)年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

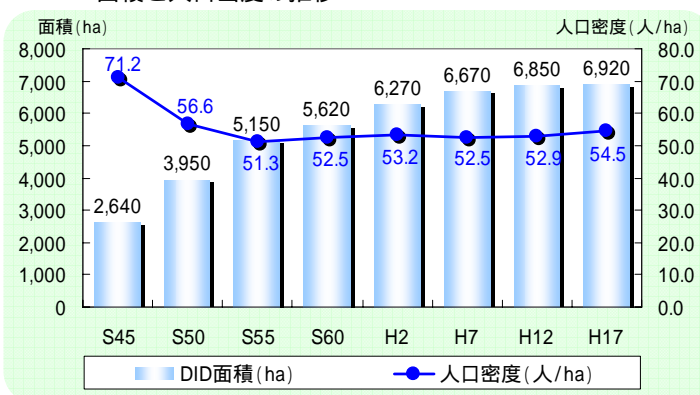
6. 市街地の現状

(1) 人口集中地区(DID)の面積と密度

人口集中地区(以下,DID)の面積は,昭和45年から平成17年にかけて約2.6倍に拡大しています。

その一方で,DID人口密度は,昭和45年から昭和55年の10年間で約3割減少し,その後は,約50人/ha台で推移していることから,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

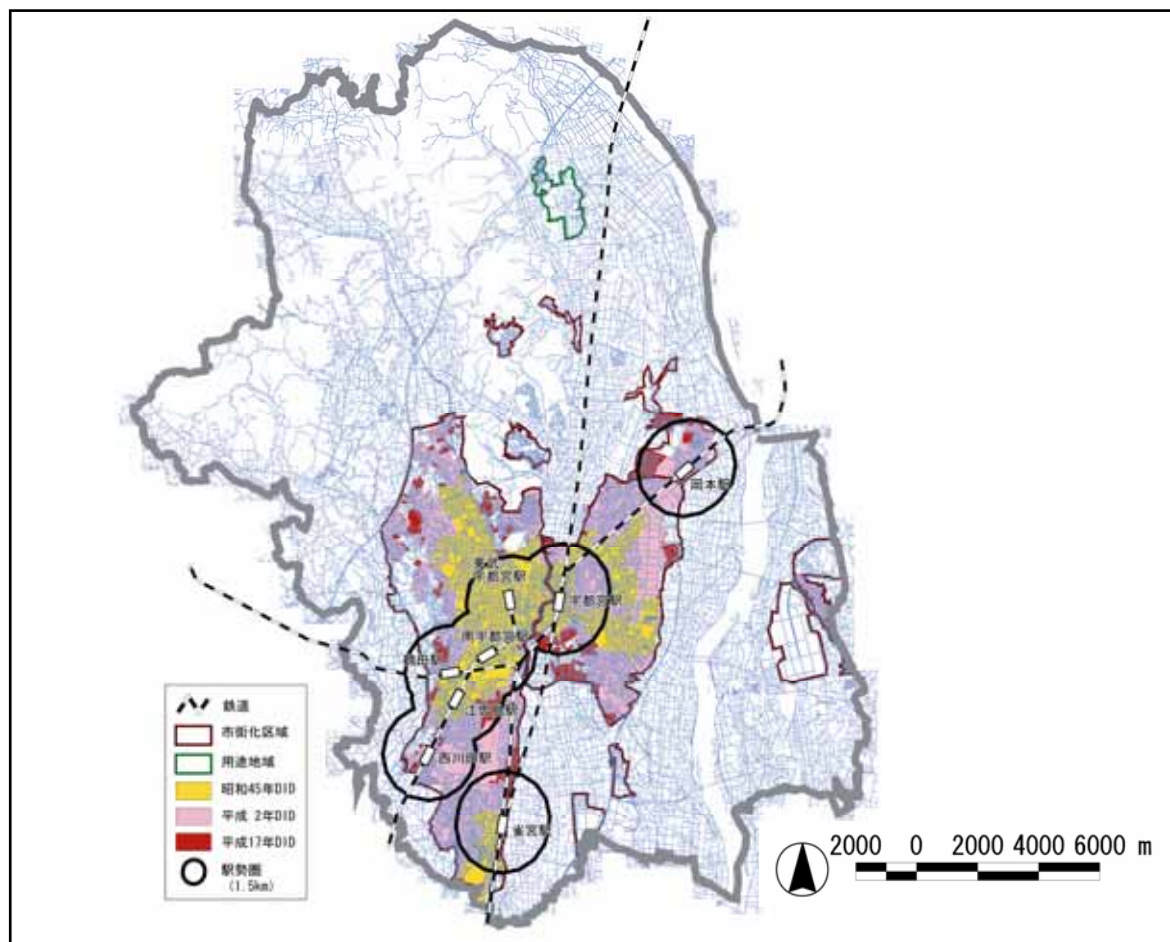


(2) DIDの変遷

(出典) 国勢調査

DIDは,昭和45年当時,駅を中心にコンパクトにまとまっていたが,現在は駅勢圏外にまで広がっています。

DIDの変遷



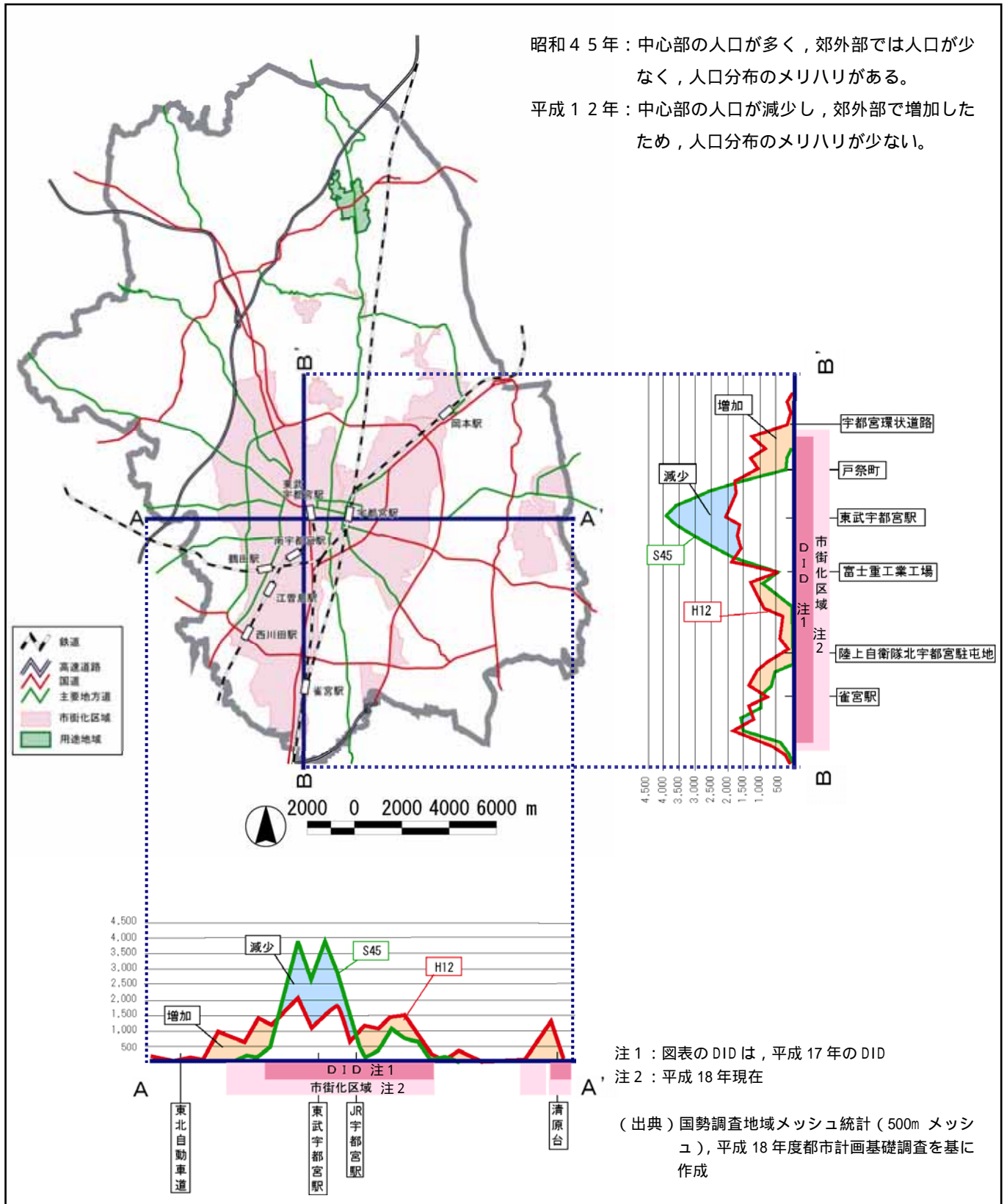
(出典) 国勢調査

DID (Densely Inhabited District) とは,人口集中地区のことであり,国勢調査区を基礎単位地区として,人口密度が40人/ha以上の調査区が隣接して5,000人以上を有する地域をさします。

(3) DID 区域内・人口の密度分布

DID の密度分布は、中心市街地の密度低下が顕著であり、中心市街地を頂上とする「山」型の分布から、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 (H12 / S45)



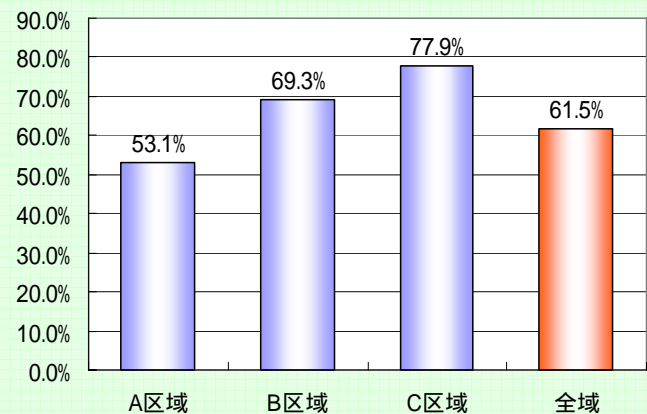
7. 交通

(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61.5%であるのに対し、市街地であるA区域は53.1%となっており、整備率が低い状況にあります。

**A区域**：市街化区域内で人口集中地区内  
**B区域**：市街化区域内で人口集中地区外  
**C区域**：市街化調整区域

区域別都市計画街路整備率（幹線街路のみ）

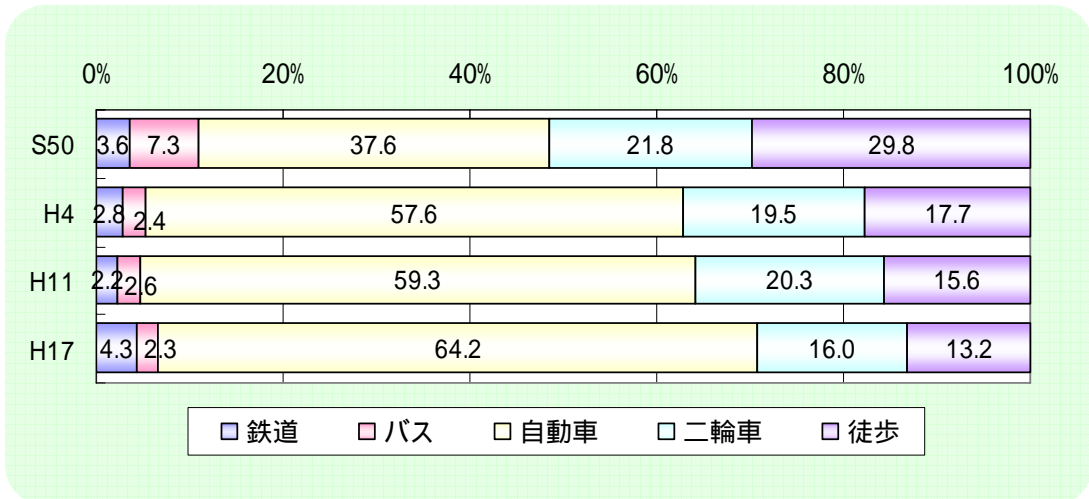


出典：平成19年都市計画年報(H19.3.31現在)

(2) 自動車分担率

移動における自動車の分担率を見ると、平成17年における全目的の自動車分担率は、約64%となっており、昭和50年に比べ自動車利用の割合が大きく増加しています。

全目的の代表交通手段構成

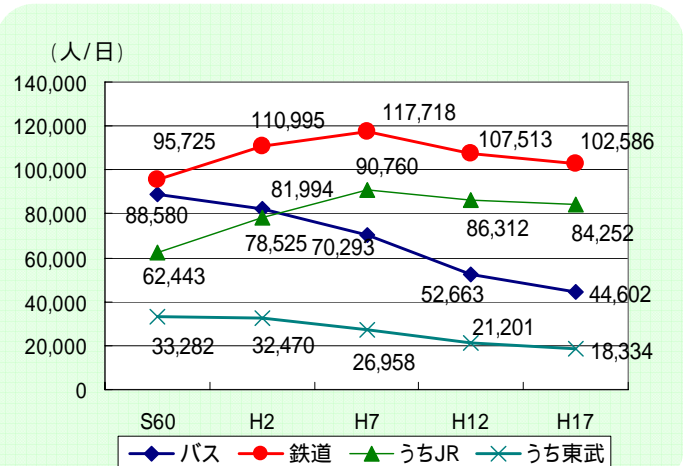


(出典) S50, H4：宇都宮都市圏パーソントリップ調査  
 H11, H17：全国交通特性調査

(3) 鉄道・バス利用者数

自動車利用が多い一方で、鉄道やバス等の公共交通の利用者は減少傾向にあり、特に、身近な交通手段であるバスの利用者は、昭和60年から平成17年の20年間で約50%も減少しています。

鉄道バス利用者推移

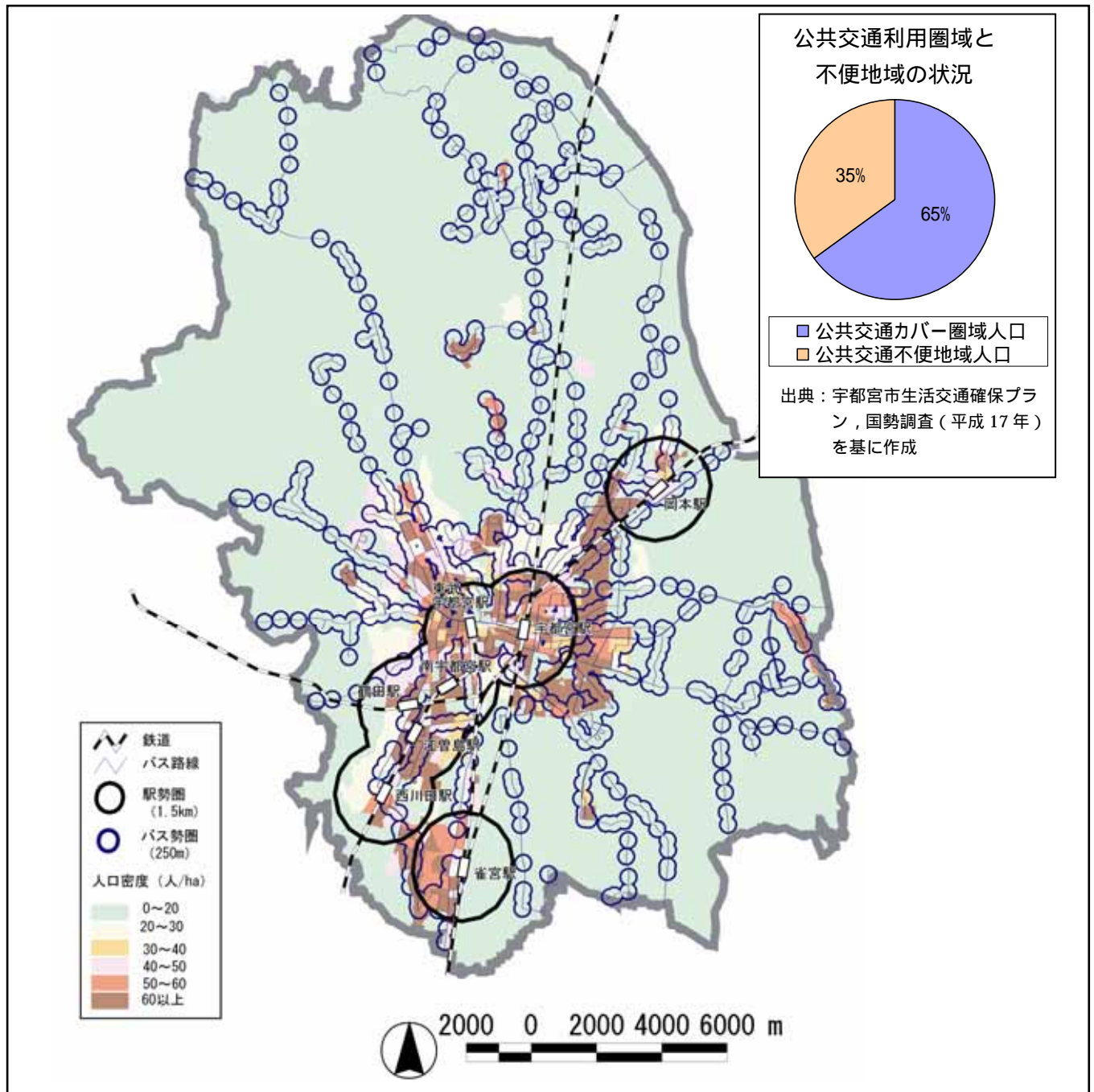


(出典) 鉄道(乗降客数)は宇都宮市統計書(岡本駅は都市計画年報)  
 バス(輸送人員)は宇都宮市の交通

(4) 公共交通の利用圏域と不便地域の状況

バスを含めた公共交通がカバーしない公共交通不便地域が存在し，そこには市民の約 35%が居住しています。また，人口密度の高い地域においても，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



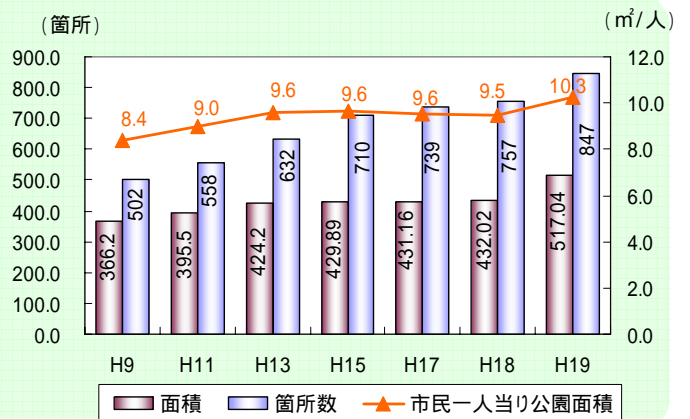
(出典) 国勢調査(平成17年), 都市計画基礎調査, 第1回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会(参考資料)

8. 都市基盤等

(1) 公園整備状況

都市公園法施行令では、一人あたりの公園面積の標準を 10 m<sup>2</sup>以上と定めていますが、宇都宮市では 10.3 m<sup>2</sup>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

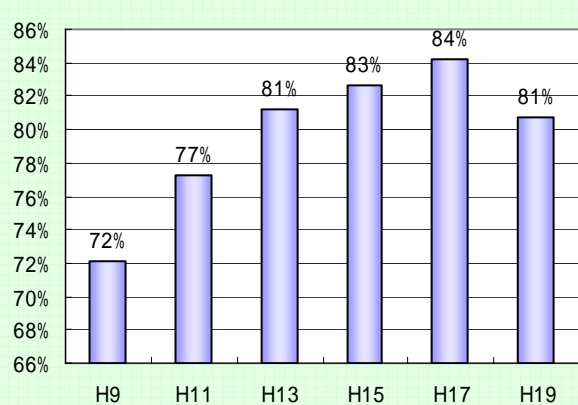


(出典) 宇都宮市統計書  
H19は合併後データ

(2) 公共下水道普及率

本市の下水道は、着実に普及が進み 80%を超えているものの、平成 19 年度末の合併による普及率の低下が見られます。

下水道の普及率

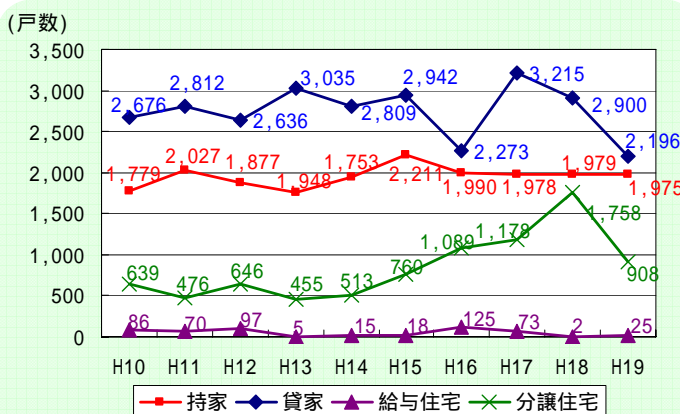


(出典) 宇都宮市上下水道事業財政構造改革計画(案)  
H19は合併後データ

(3) 住宅建設の動向

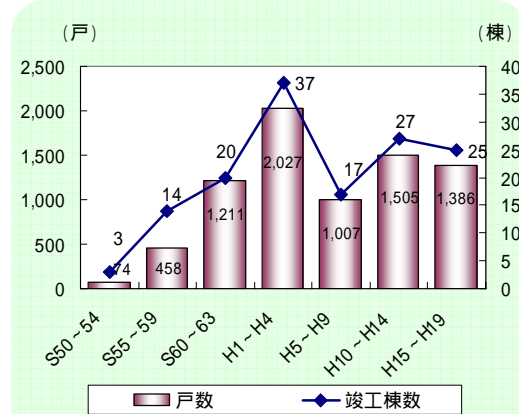
本市の分譲住宅の新築着工戸数は、平成 14 年以降 5 年間で約 3 倍に増加しています。中高層マンションの建築数は、バブル崩壊後に減少しましたが、近年は増加傾向にあります。

新築着工住宅戸数の推移



(出典) 宇都宮市統計書

中高層マンション建築の推移

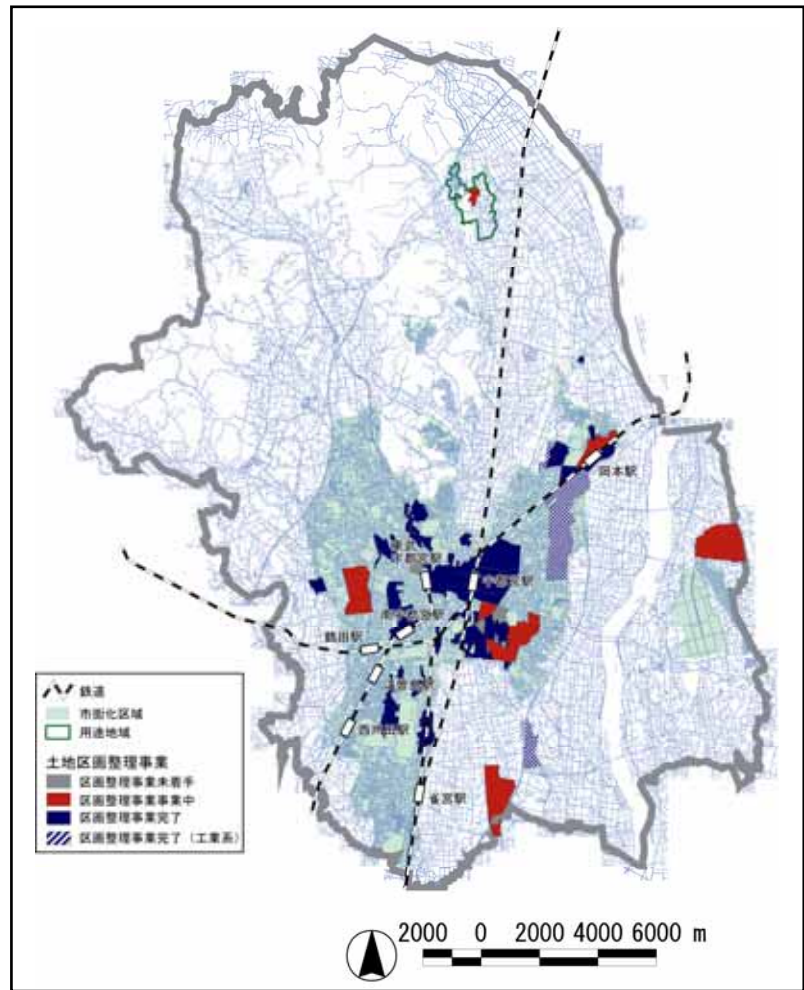


(出典) 平成 18 年度都市計画基礎調査

(4) 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、これまで約 1,346ha 施行しており、現在施行中のものが約 686ha となっており、市街化区域面積全体の約 14%を占めています。

土地区画整理事業の状況

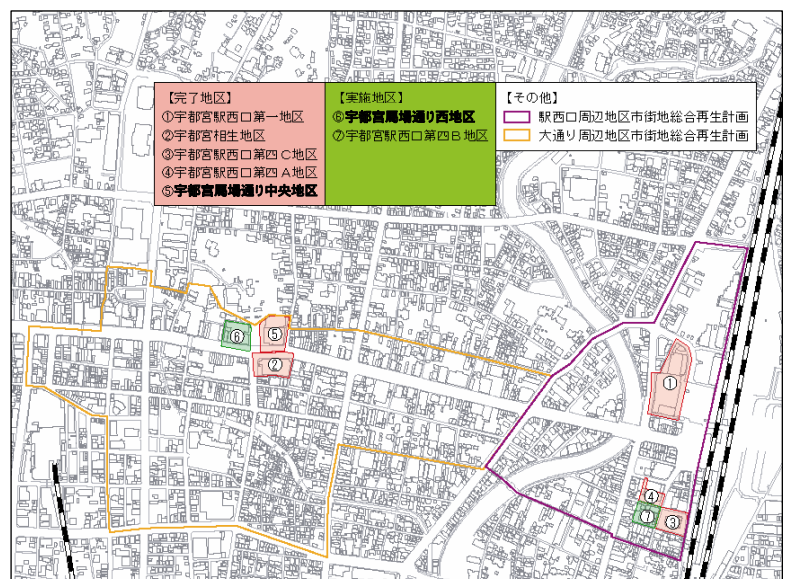


(出典) 平成 18 年度都市計画基礎調査

(5) 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 5 地区、約 3.5ha が施行されており、現在では、「宇都宮馬場通り西地区」、「宇都宮駅西口第四 B 地区」の 2 地区が事業中です。

市街地再開発事業の実施状況 (平成 21 年 2 月現在)



9. 今後の社会経済の見通し

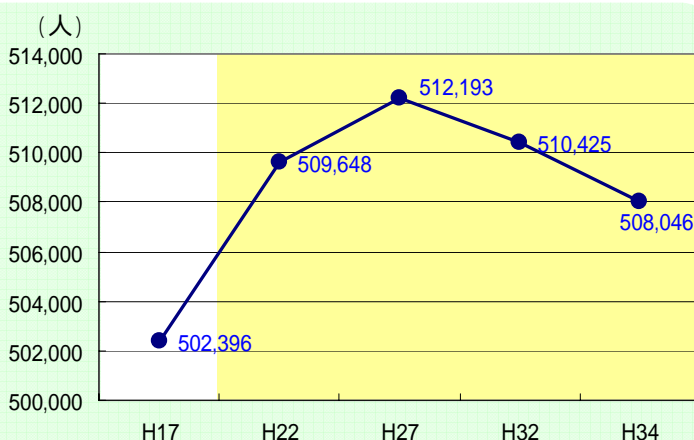
(1) 人口の見通し

1) 総人口

宇都宮市の総人口は、わが国や栃木県の総人口が既に減少に転じているなかで、今後も当面、緩やかに人口増加を続けます。

しかし、平成27年に、約51万2千人でピークを迎えた後は、人口減少に転ずることが見込まれます。

人口の見通し

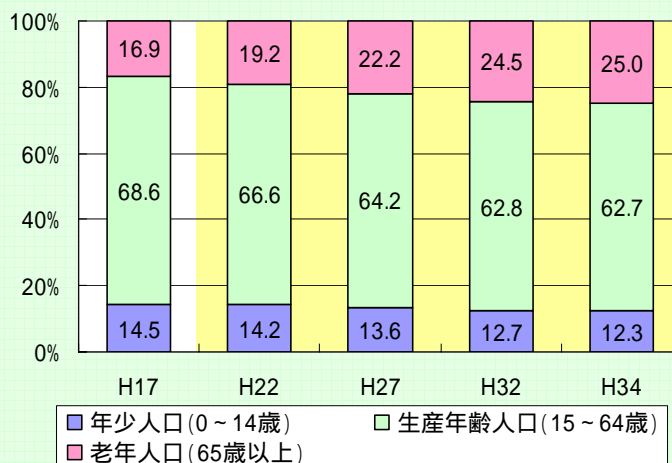


(出典)実績値は国勢調査、推計値は第5次宇都宮市総合計画の人口見通し

2) 年齢別人口

人口のピークである平成27年から平成34年にかけて、老年人口の構成比は22.2%から25.0%となり、4人に1人が高齢者になる見込みです。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

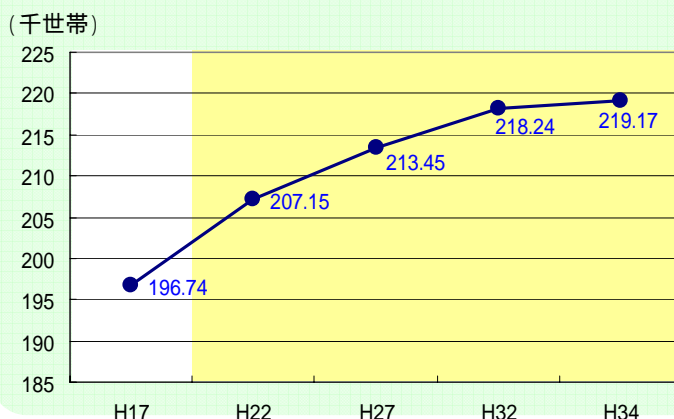


(出典)実績値は国勢調査、推計値は第5次宇都宮市総合計画の人口見通し

3) 世帯

世帯数は、平成17年の約19万6千世帯から、平成34年には、約21万9千世帯まで増加すると見込まれます。

世帯数の推移



(出典)実績値は国勢調査、推計値は第5次宇都宮市総合計画の世帯数の見通し

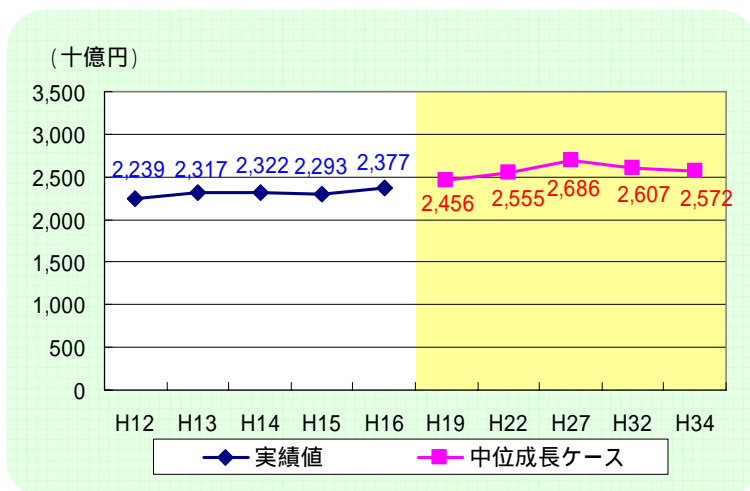
(2) 経済の見通し

1) 市内総生産

市内総生産は、平成 19 年には約 2 兆 4,560 億円、平成 27 年には約 2 兆 6,800 億円でピークとなり、平成 34 年には 2 兆 5,720 億円の経済規模になることが見込まれます。

経済成長率は、平成 19 年から平成 34 年までの間、年平均約 0.31% で推移することが見込まれます。

市内総生産の推移



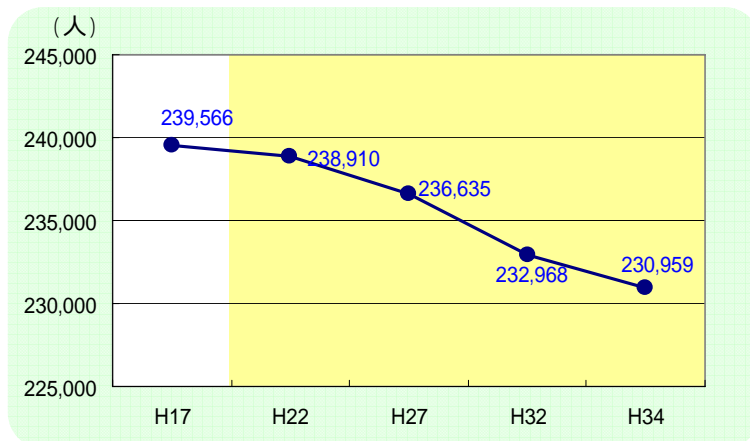
(出典) 第5次宇都宮市総合計画

2) 就業人口

就業人口は、平成 34 年には、約 23 万 1 千人と減少傾向が見込まれます。

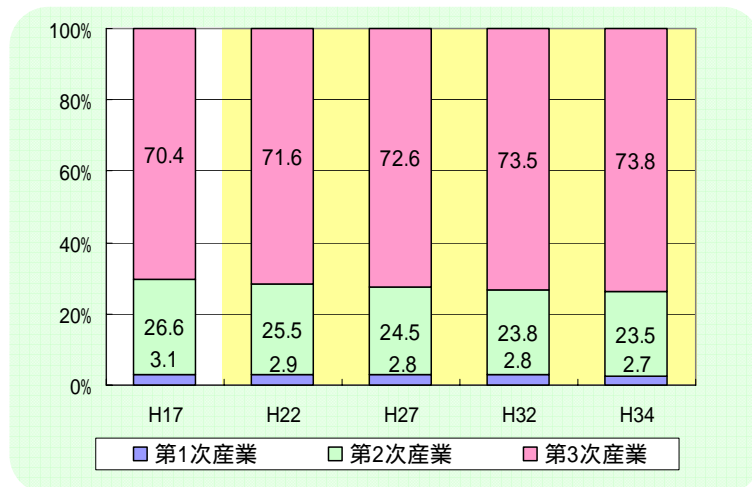
産業別構成比では、平成 17 年と平成 34 年では、第一次産業が 3.1% から 2.7% へ、第二次産業が 26.6% から 23.5% へと減少する一方、第三次産業が 70.4% から 73.8% へと増加することが見込まれます。

就業人口の推移



(出典) 実績値は国勢調査、推計値は第5次宇都宮市総合計画の就業人口の見通し

就業人口構成比の推移



(出典) 実績値は国勢調査、推計値は第5次宇都宮市総合計画の就業人口の見通し

(3) 土地利用の見通し

1) 宅地

住宅地は，居住環境の整備と長期的な需給見通しを踏まえた計画的な宅地供給の促進や市街地における低・未利用地の有効活用により，平成19年の61.38k㎡から，平成34年には66.85k㎡へと増加することが見込まれます。

工業用地は，環境の保全等に配慮し，工場の再配置を進めるとともに，社会経済のボーダーレス化や情報化の進展などによる工業の高度化などを踏まえつつ，必要な用地を確保するなど，適正な土地利用と，工場移転や業種転換などに伴い生じる工場跡地の有効活用により，その面積は，平成19年の12.01k㎡から，平成34年には11.67k㎡へと若干減少することが見込まれます。

商業用地は，中心商業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，また，地域の特性や周辺環境，景観などと調和のとれた，適正な土地利用により，その面積は，平成19年の10.18k㎡から，平成34年には11.67k㎡へと若干増加することが見込まれます。

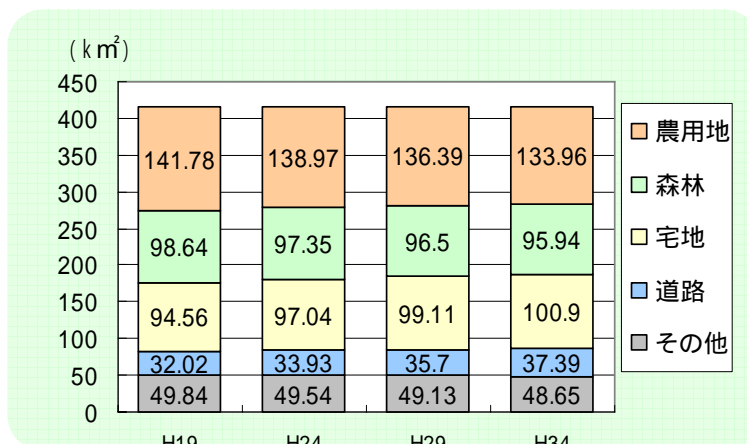
2) 農用地

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，平成19年の141.78k㎡から，平成34年には133.96k㎡へと減少することが見込まれます。

3) 森林

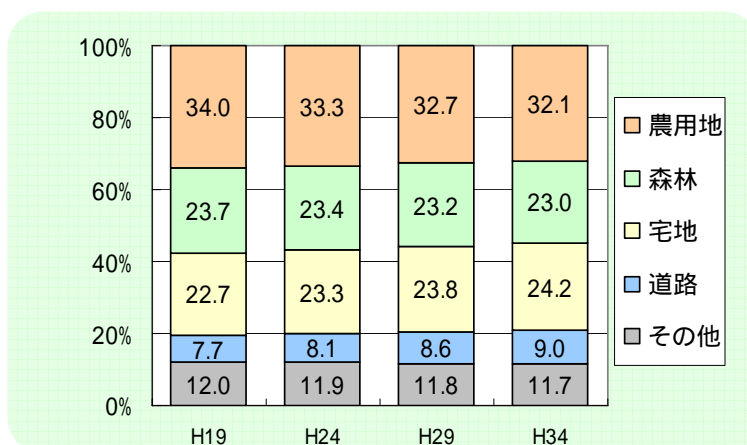
森林は，良質な林産物の安定的な供給を行うとともに，その公益的機能を発揮できるよう，適正な土地利用を図ることが必要となります。その面積は，平成19年の98.64k㎡から，平成34年には95.94k㎡へと減少することが見込まれます。

土地利用の見通し



(出典) 第5次宇都宮市総合計画の土地利用の見通し

土地利用の見通し(構成比)



(出典) 第5次宇都宮市総合計画の土地利用の見通し

## 10. 都市づくりの課題

都市をめぐる社会展望や都市の特性から、都市づくりにおいて、次のような課題に取り組む必要があります。

### (1) 低密度な市街地の拡大の抑制

現在の市街地は、かつて、駅を中心にコンパクトにまとまっていたものから、中心部と郊外部とで密度にメリハリのないかたちに変容し、市街地内に低未利用地を抱えたまま徐々に拡大しています。

今後、人口減少と当面の世帯増が見込まれており、現状のままでは、低密度な市街地の拡大が懸念されます。

また、低密度な市街地の拡大は、自動車などの移動距離の増加を招き、結果としてCO2排出量が増加するため、環境負荷の軽減を図るうえでも、適切な規模と密度の市街地を整備していく必要があります。

### (2) 多様なストックを活かした地域再生

これからの都市づくりでは、都市基盤が一定程度整備され都市機能が集積している中心市街地をはじめとする市街地について、ストックとして活用していくことが重要です。

商業や医療等の都市機能は、モータリゼーションの進展を背景に、郊外・分散立地していますが、現状では、市民の日常生活を支えている面もあり、既存のストックとして選択的に活用する視点も必要です。

さらに郊外部や農村部において、一定の人口集積により地域の個性や文化、自然等が守られているような地域では、これら良好な郊外の居住環境や自然環境等の空間等もストックとする視点も必要です。

### (3) 多様な交通手段の最適・快適な組み合わせ

現在の交通体系は、自動車の依存が強い一方で、公共交通の利用者減少が顕著になっています。

利便性の高い交通環境の向上を図るうえでは、公共交通に関する選択肢を確保しながら、「自動車の賢い利用」を誘導し、過度な自動車依存を是正していくことが必要です。

このためには、公共交通の活性化や、徒歩・自転車との役割分担も含め、多様な交通手段の最適・快適な組み合わせが重要になるほか、ソフト施策も含めた環境整備に取り組むことも必要です。



. 全体構想

# 第1章 都市づくりの基本的方向

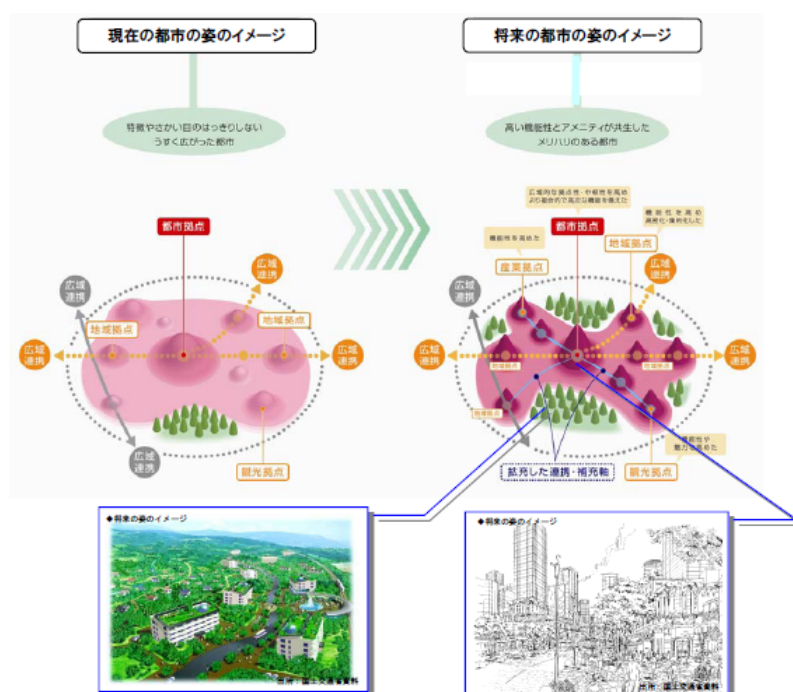
## 1. 都市づくりの理念

「第5次宇都宮市総合計画」基本構想では、今後の本市の都市空間の姿として、市街地の無秩序な拡大を抑制し、土地利用の適正化を図ることにより、都市的機能と自然環境が調和する土地利用を目指しています。

また、中心市街地の活性化を図るとともに、全市的なバランスに配慮しつつ、都市機能の集積している既存の拠点の有効に活用し、それぞれの拠点にふさわしい性格や、機能、広がりなどを踏まえた「拠点化」の促進を目指しています。

こうした土地利用の適正化と拠点化の促進により、都市のコンパクト化（集約化）を図るとともに、拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携交流のための軸を形成・強化するなど、「ネットワーク化」(連携)を促進し、本市の都市の成り立ちを踏まえた、これからの人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ(連携・集約型都市)」の形成を目指しています。

都市計画マスタープランでは、「第5次宇都宮市総合計画」基本構想に掲げられた「ネットワーク型コンパクトシティ(連携・集約型都市)」の実現を目指します。



## 2. 将来都市像

宇都宮らしいネットワーク型コンパクトシティの実現による  
暮らしやすさ・集いやすさが持続できる都市

宇都宮らしいネットワーク型コンパクトシティの実現により、人々が集い、賑わい、憩うことのできる環境や、人々が暮らしつづけることのできる環境が将来にわたって持続可能である都市を目指します。

### 3. 都市づくりの目標

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成のためには、市民の暮らし、都市の活力・魅力、地域環境が持続可能であること、さらには、暮らしや活力を支えるモビリティが確保されていることが重要であることから、次の4つを都市づくりの目標に設定します。

#### (1) 安心して快適に住み続けられる都市

「街なか」、「郊外」、「農村」それぞれの地域において、次代のストックとなる良好で安全・安心な居住環境を形成するとともに、各地域にあった多様な暮らしやすさの充実と地域が相互に支えあい、共生することのできるまちづくりを目指します。

#### (2) 活力・魅力を創造し続けられる都市

東北自動車道や北関東自動車道のクロスポイントであることをはじめとする広域交通基盤の優位性や、50万都市としての機能集積を活かした地域産業の活性化と、都市・農村双方の魅力を活かした観光・交流の推進により、持続的に発展が可能なまちづくりを目指します。

#### (3) 快適で安全に移動できる都市

公共交通の活性化を図るとともに、「歩いて暮らせる」、「歩いて楽しい」まちづくりを進め、また、自動車と公共交通が共存した交通体系を構築し、利便性の向上や多様な交流が可能となるよう、住んでいる人、訪れる人誰もが快適で安全に移動できるまちづくりを目指します。

#### (4) 環境と共生した都市

市街地の無秩序な拡大の抑制による都市と自然との調和や、農村の定住維持を通じた自然環境の保全、過度な自動車利用の是正による交通環境負荷の削減、自然エネルギーの活用促進により、環境と共生したまちづくりを目指します。

## 4. 将来都市構造

将来都市構造とは、都市づくりの理念、将来都市像、都市づくりの目標を踏まえ、将来あるべき本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」、都市活動を支える主要な交通体系である「都市軸」、保全すべき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」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) 拠点配置 ～ 一極集中ではなく、中心市街地を核とした拠点連携 ～

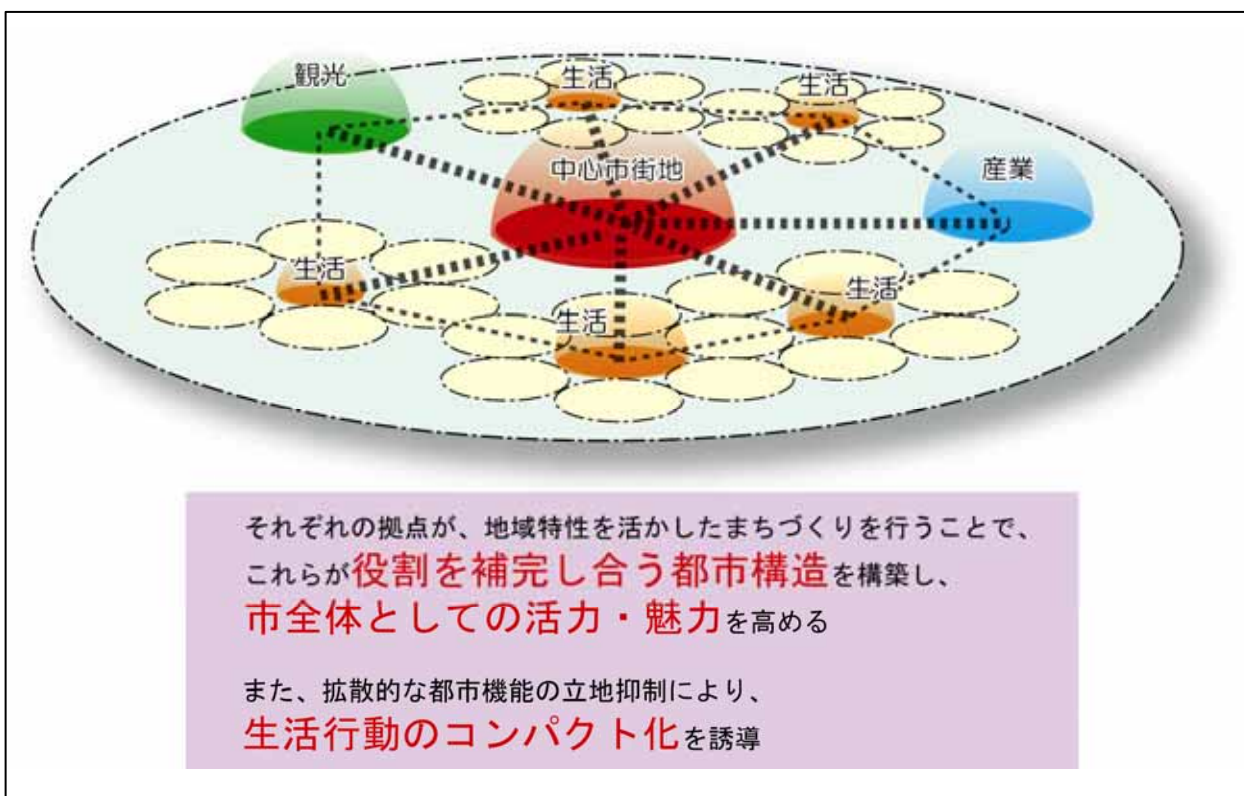
市民の生活を中心に考えたコンパクトシティを目指すうえで、商業や居住など日常生活に対応する都市機能を確保することが重要であり、そのためにも市民の日常生活を支える身近な拠点を形成する必要があります。

また、50万都市としての競争力、活力・魅力の向上を図るという視点も重要であることから、中心市街地に人口や諸機能の集約を目指す一極集中型の都市構造ではなく、中心市街地を核としつつ、各地域のそれぞれにおいて、地域特性に応じた都市機能を集積し、これらが役割を補完し合う都市構造を構築する必要があります。

都市機能の配置にあたっては、都市の競争力をけん引する広域的な機能と地域の生活を支える機能を集積し、それぞれの地域特性に応じて整備・充実を図ります。

これにより、それぞれの拠点が、地域特性を活かしたまちづくりを行うことで市全体としての活力・魅力を高めるとともに、自動車利用を前提とした拡散的な都市機能の立地を抑制し、生活行動のコンパクト化を誘導します。

中心市街地を核とした拠点連携のイメージ



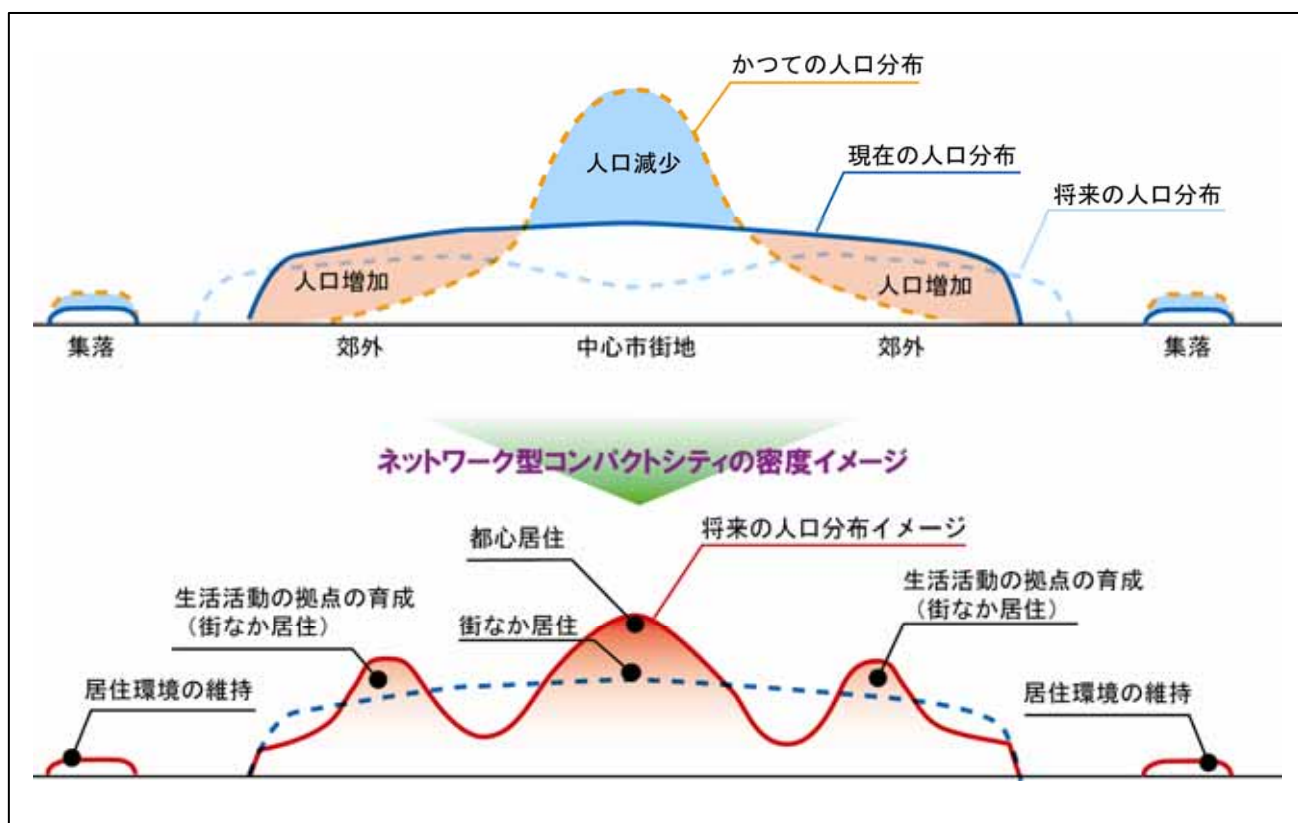
2) 市街地密度 ~ 高密度だけでなく、高密度、中密度、低密度のメリハリ ~

本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」は、市街地の形態をコンパクト（高密度）にすることだけではなく、「街なか」、「郊外」、「農村」のそれぞれが役割を補完し合いながら、都市全体として、持続可能であることを目指すものであり、そのために、それぞれの特性に応じた拠点を配置することとします。

今後、人口減少社会を迎えるなかで、「街なか」、「郊外」、「農村」それぞれが持続可能であるためには、ライフスタイルやライフステージに応じて住み替えが容易であるなど、循環的な居住を促進することも重要です。このことから、市街地の密度が高い「街なか」居住だけでなく、子育て世代の郊外居住や地域資源を活かした田園・自然居住など、市街地のコンパクト化を図る中にも、中密度、低密度の居住の場も形成することで、多様な暮らし方が選択できるまちづくりを目指します。

中長期的には、既存のストックのある「街なか」や、「郊外」でも比較的都市基盤水準が高いエリアにおいては、居住環境の向上を図り、宇都宮の自然の維持・保全を担う「農村」集落においては、居住環境を維持できるよう、それぞれの地域特性に応じた居住環境を形成します。

密度配置と暮らし方のイメージ



3) 市街地・拠点間のネットワーク

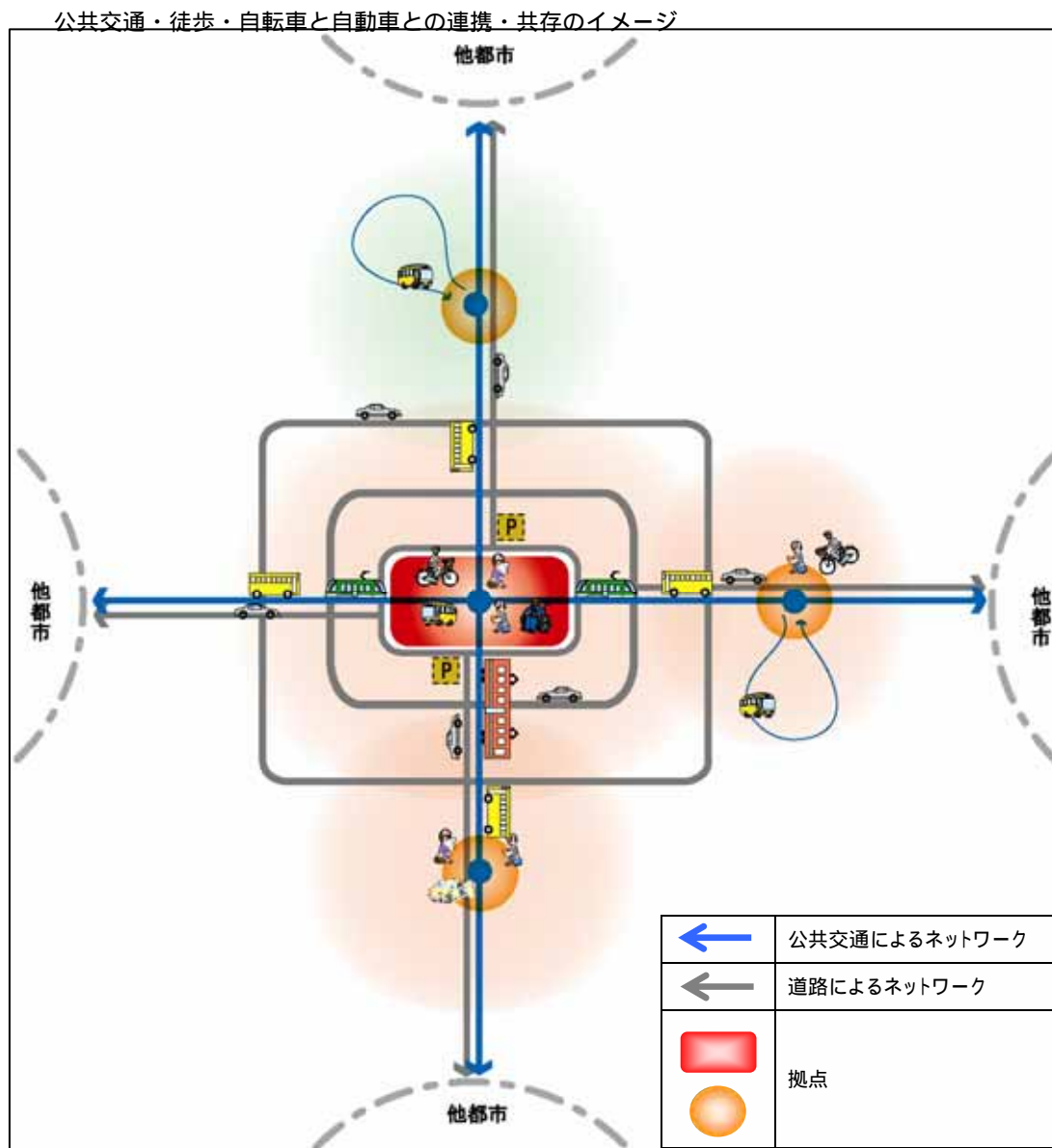
～ 自動車だけでなく、公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存した都市構造 ～

公共交通と自動車は、ともに都市活動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。

誰もが市街地や拠点間を安心して移動でき、活動できるよう、これまで衰退傾向が顕著であった公共交通の活性化を図ります。また、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します。

市街地や拠点間においては、公共交通と自動車の2つのネットワークにより、移動手段の選択肢を確保し、市街地密度が低い地域においては、地域特性に応じた生活交通手段の確保を目指します。

また、中心市街地での歩いて楽しいまちづくり、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します。



## (2) 拠点と整備方向

### 1) 都心拠点

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が集積する中心市街地を、広域都市圏の中核となる「都心拠点」として位置付けます。

都心拠点では、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空間形成や、人と環境に優しい交通環境の整備、多様なニーズに応じた生活環境の形成などにより、広域的に人、もの、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) 地域交流拠点

地域交流拠点は、地域の特性に応じた暮らしや活力などの都市活動を支える機能の集約や交通の利便性を高めるなど、自立性の高い地域の「顔」となる拠点として整備し、ネットワーク型コンパクトシティの機能性をより高められるよう配置することとし、テクノポリスセンター地区、雀宮駅周辺地区、岡本駅周辺地区、上河内中里周辺地区を位置付けます。

#### テクノポリスセンター地区

テクノポリスセンター地区は、土地区画整理事業による職住近接や郊外居住ニーズの受け皿となる居住環境整備、及び商業等生活利便施設の立地誘導を図るとともに、産業機能と生活空間とが調和したまちづくりを行います。また、都心地区と連絡する東西基幹公共交通(LRT等)の導入を検討します。

#### 雀宮駅周辺地区

雀宮駅周辺地区は、JR 雀宮駅の交通結節機能の強化と併せた駅周辺の居住環境整備、及び商業等生活利便施設の立地誘導を図るとともに、図書館や科学技術高校といった教育・文化関連施設を核としたまちづくりを行います。また、駅周辺の道路等の基盤整備による駅へのアクセス性の向上やバスとの連携、駅関連施設整備による利用圏の拡大を図ります。

#### 岡本駅周辺地区

岡本駅周辺地区は、JR 岡本駅の交通結節機能の強化と併せた駅周辺の居住環境整備、及び商業等生活利便施設の立地誘導を図るとともに、駅西地区土地区画整理事業を中心としたまちづくりを行います。また、バスとの連携、駅関連施設整備による利用圏の拡大を図ります。

#### 上河内中里周辺地区

上河内中里周辺地区は、中里原土地区画整理事業による田園環境と調和した居住環境整備、及び生活利便施設の立地誘導を図るとともに、上河内スマートインターチェンジの立地を活かした産業や観光等の都市機能の導入をはじめとしたまちづくりを行います。また、宇都宮中心市街地を結ぶ主要道路の整備促進やバス路線のサービス水準の確保などアクセス性の向上を図ります。

### 3) 産業・流通拠点

既存の工業団地である清原工業団地，宇都宮工業団地，河内工業団地，瑞穂野工業団地，河内中小工場団地や，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を，本市の産業活動をけん引する「産業・流通拠点」として位置付けます。

既存の工業団地は，周辺環境との調和に配慮しながら，その機能の維持強化を図るとともに，テクノポリスセンター地区，インターパーク地区は，産業支援機能や流通業務機能，商業機能など高付加価値型の機能の整備を図ります。また，これら拠点の機能を補完する交通基盤を強化するとともに，アクセス性の高い交通ネットワークを形成します。

東北自動車道宇都宮インターチェンジ周辺は，「産業・流通準拠点」として，中長期的な観点も含め，新たな流通業務機能等の立地需要に対応しながら，良好な環境の保全に配慮していきます。

### 4) 観光・交流拠点

本市北西部には，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ます。特に，城山地区は，自然岩による独特の自然景観を有し，周辺には歴史・文化資源やレクリエーション施設が点在しています。このようなことから，大谷公園周辺地域を本市の代表する「観光・交流拠点」と位置づけ，その歴史，文化や自然景観，農産物などの地域資源を活かすとともに，北西部地域と一体となった回遊性の向上による周遊活動の促進を図るなど，魅力ある観光エリアとして整備します。

## (3) 都市軸と整備方向

### 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JR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東北本線，東武宇都宮線，JR日光線，及び主要なバス路線，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放射道路を「地域連携交流軸」として位置付けます。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。

## (4) 環境軸と整備方向

### 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

地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) ゾーンと整備方向

### 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て、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、コンパクト化を図る中にも、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：都心拠点及びその周辺は、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：地域交流拠点や鉄道駅等の周辺は、中低層の住宅や商業・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50～60人/ha】

低中密度市街地：戸建住宅や低層の集合住宅を主体とし、ゆとりと潤いの感じられ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

市北西部につらなる山並みを「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

