



雀宮地区市民説明会

# 宇都宮市が目指す将来の姿 「ネットワーク型コンパクトシティ」 具体化のための計画づくりについて

住めば  
愉快だ  
宇都宮

UTSUNOMIYA

平成28年9月27日(火)

都市整備部 市街地整備課  
都市計画課



市制120周年・市町合併10周年

120年の感謝と絆 ともに未来を考え  
いつまでも輝く うつのみや

UTSUNOMIYA CITY 2016

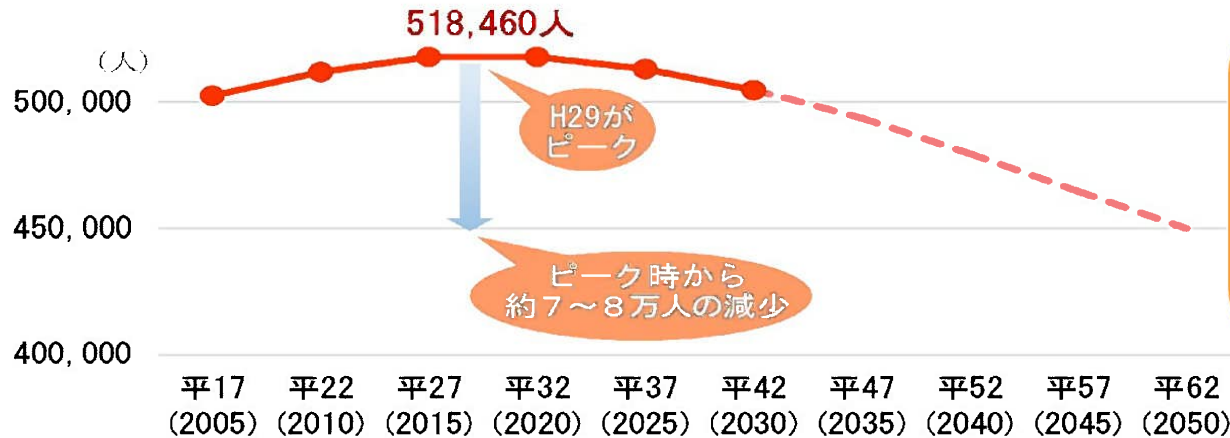
# <内 容>

- 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景
- 2 ネットワーク型コンパクトシティの概要
- 3 公共交通ネットワーク形成の取組
- 4 拠点形成（コンパクトシティ）の取組
- 5 今後の取組

# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

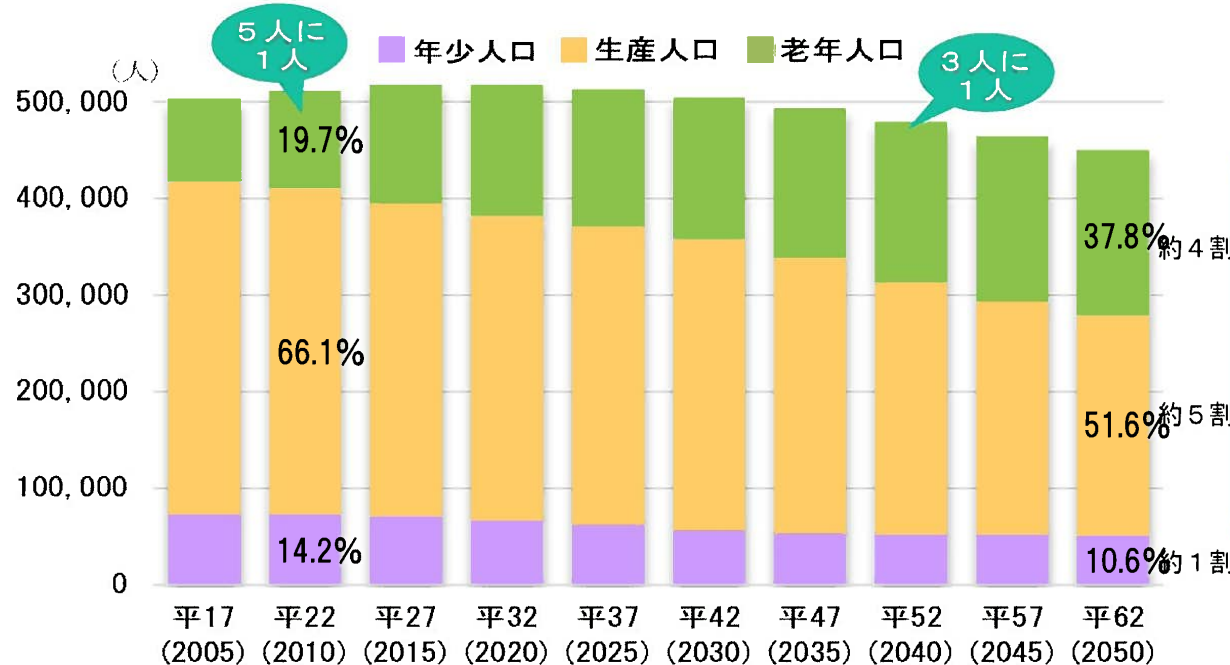
## ◆人口減少社会の到来と少子・高齢化の進展

【総人口の推移】市の推計による



平成29年(2017)にピークを迎え、**人口減少に転ずる**  
 ⇒2016年:約52万人  
 2050年:約45万人

【年齢別人口の推移】



高齢者の割合は高まる一方、子どもや現役世代の割合は低下  
 ⇒**高齢化率**  
 2016年:23.3%  
 2050年:37.8%

# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

## ◆自動車依存の高まりと公共交通利用者の減少

### 【交通利用手段の状況】

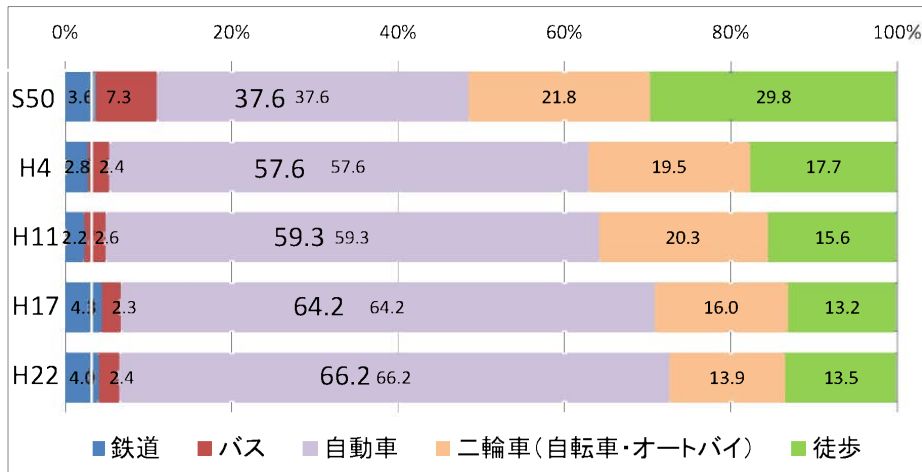


図 全目的の代表交通手段構成

(出典) S50, H4: 宇都宮都市圏PT調査 H11, H17, H22: 全国交通特性調査

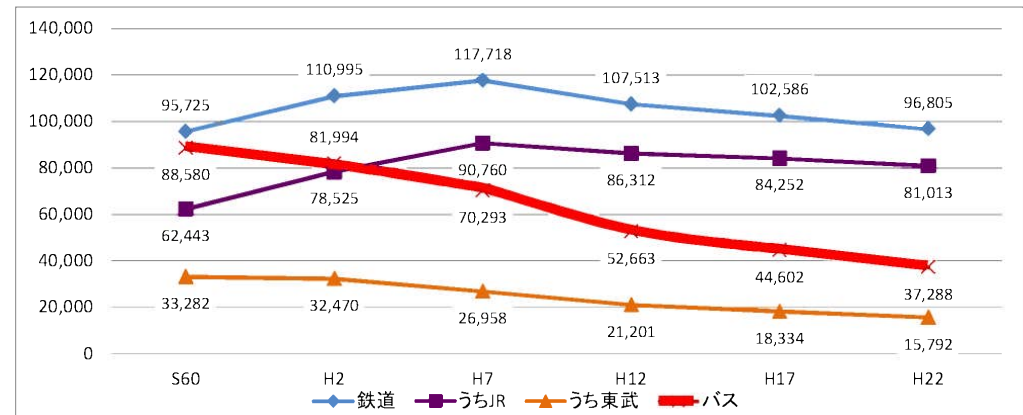


図 鉄道バス利用者推移

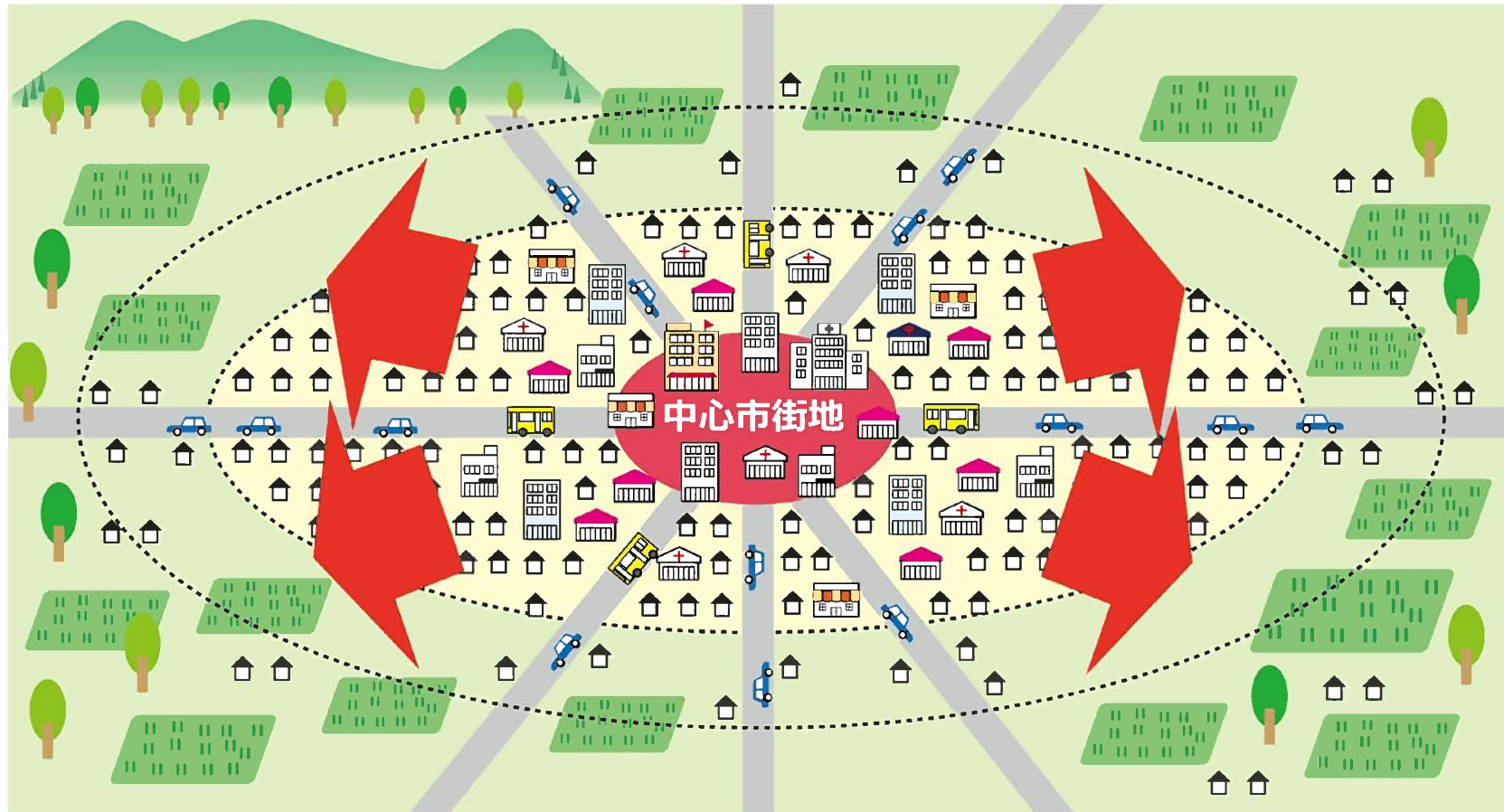
(出典) 鉄道(乗降客数): 宇都宮市統計書 バス(輸送人員): 宇都宮市の交通

市民の代表交通手段としては自動車への依存が強く(約7割)  
 また、鉄道やバスなど公共交通利用者の減少が顕著  
 ⇒鉄道や路線バスなどのサービス低下や、  
 自ら運転できなくなった高齢者等の外出等の困難化が懸念

# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

## ◆市街地の拡大と密度低下

これまでは人口増加やマイカーの普及に伴って郊外に市街地(商業や住宅など)が拡大



中心市街地の密度低下が顕著

郊外部までメリハリのない市街地が広がる

# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

## 【参考】宇都宮市における人口の見通しと懸念される問題

もし、このまま人口減少・少子超高齢化が進んだ場合、住んでいるまちはどうなるでしょうか。これからのまちづくりを担う市内の大学生と宇都宮の将来について意見交換を行いました。

地域に活気やにぎわいが無くなってしまおうのでは？

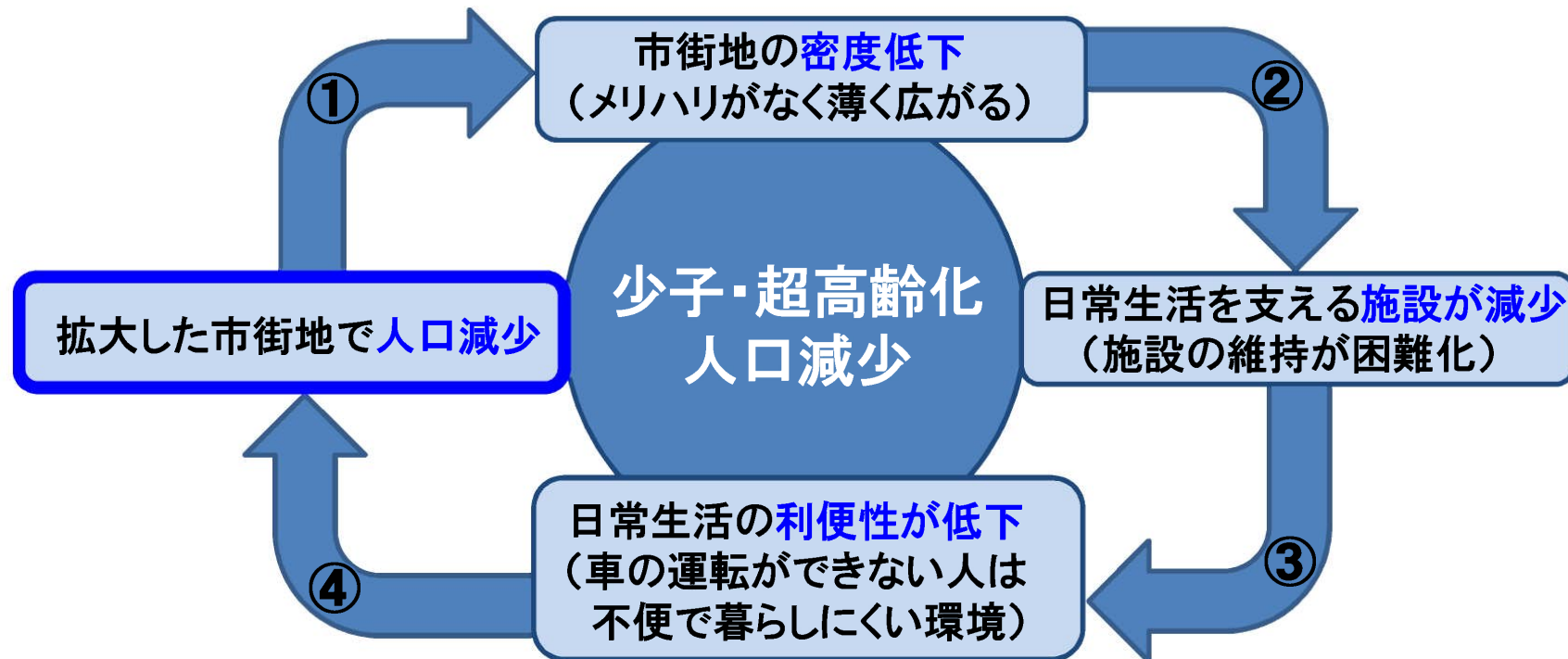


車を運転できない場合、病院や買い物に行けなくなってしまうのでは？



# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

## ◆ 「人口減少という悪い循環」に陥ることが懸念



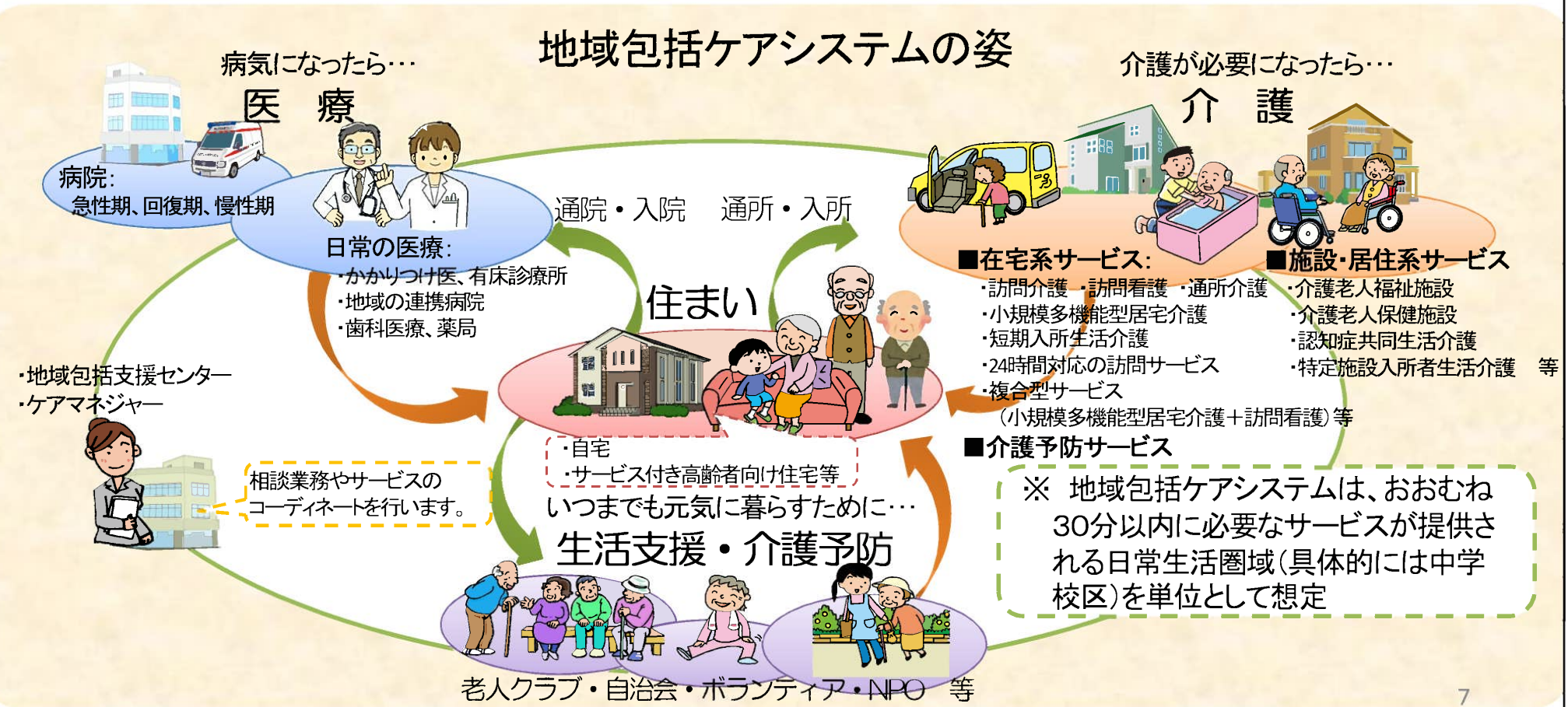
30年、50年の超長期を見通し、  
将来の人口や市民の活動に見合った  
『ネットワーク型コンパクトシティ』を理念とした  
持続可能なまちづくりを進めていく必要

将来にわたり  
公共交通と生活の  
利便性を維持・確保

# 1 ネットワーク型コンパクトシティを進める背景

## 【参考】地域包括ケアシステムの構築(国の資料より)

- 国においては、団塊の世代が75歳以上となる2025年を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で人生の最後まで自分らしい暮らしを続けることができる仕組みとして、**医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される「地域包括ケアシステム」の構築**を目指している。



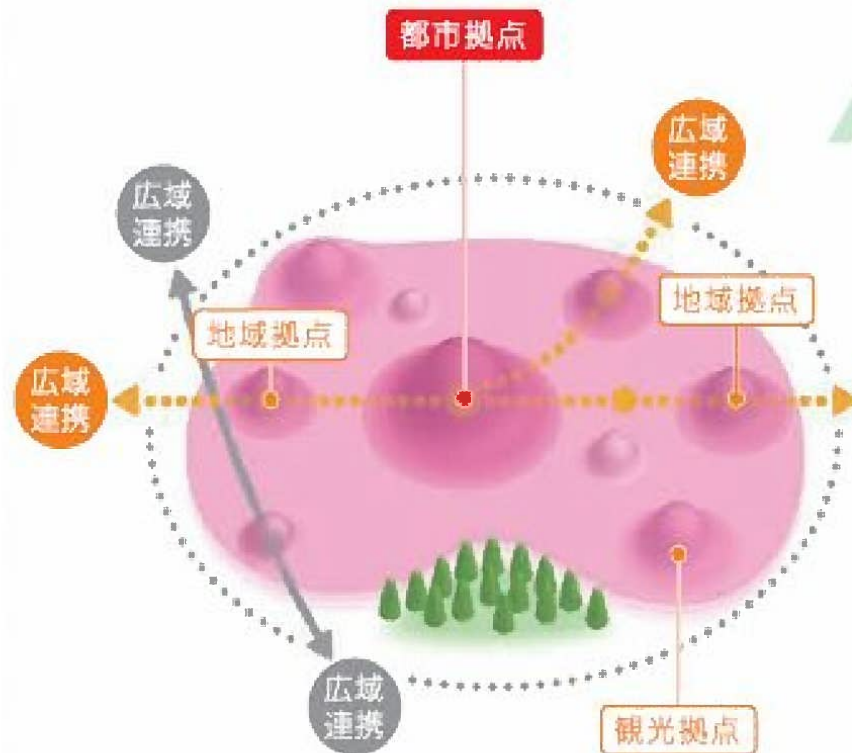


## 2 ネットワーク型コンパクトシティの概要

### ◆ 「ネットワーク型コンパクトシティ」のイメージ

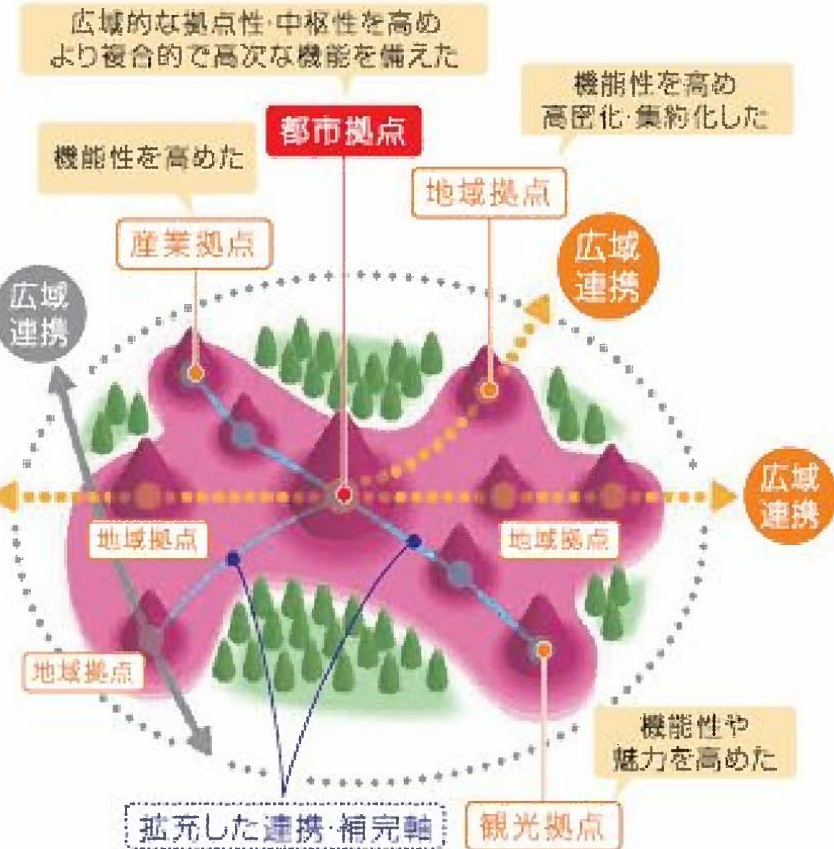
現在の都市の姿のイメージ

特徴やさかい目のはっきりしない  
うすく広がった都市



将来の都市の姿のイメージ

高い機能性とアメニティが共生した  
メリハリのある都市








## 2 ネットワーク型コンパクトシティの概要

### ◆ 将来の都市の姿のイメージ

- ・市内の各地域に拠点を定め、  
各拠点を交通ネットワークで結ぶ
- ・市街地部と郊外部にある、  
各拠点が持つ特性が  
バランスよく調和したまち

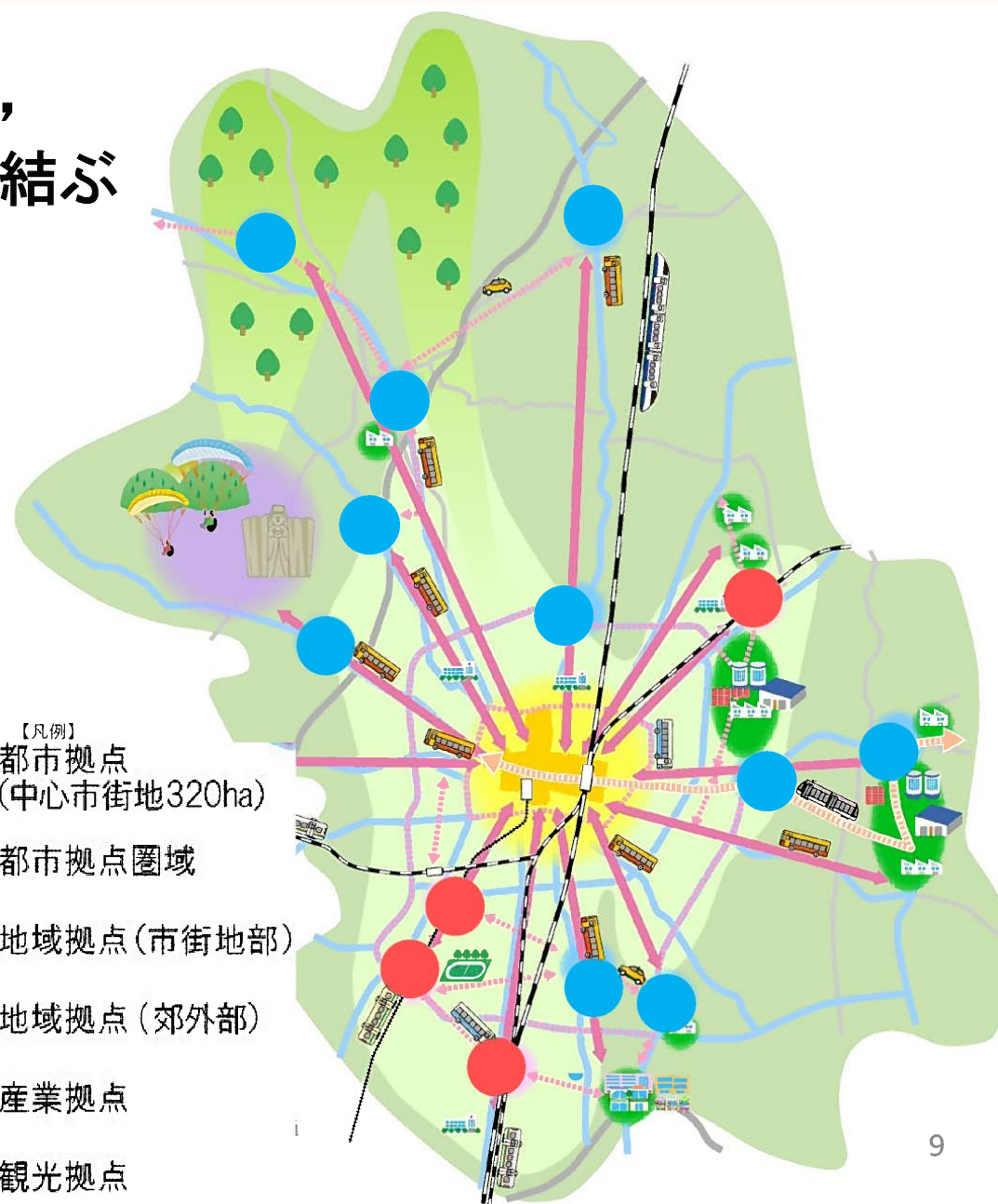
【凡例】

[交通ネットワーク]

-  基幹公共交通(鉄道)
-  基幹公共交通(LRT)
-  幹線公共交通(路線バス)
-  幹線公共交通・地域内交通
-  高規格道路(高速道路)
-  道路ネットワーク  
(3環状12放射道路など)

[拠点]

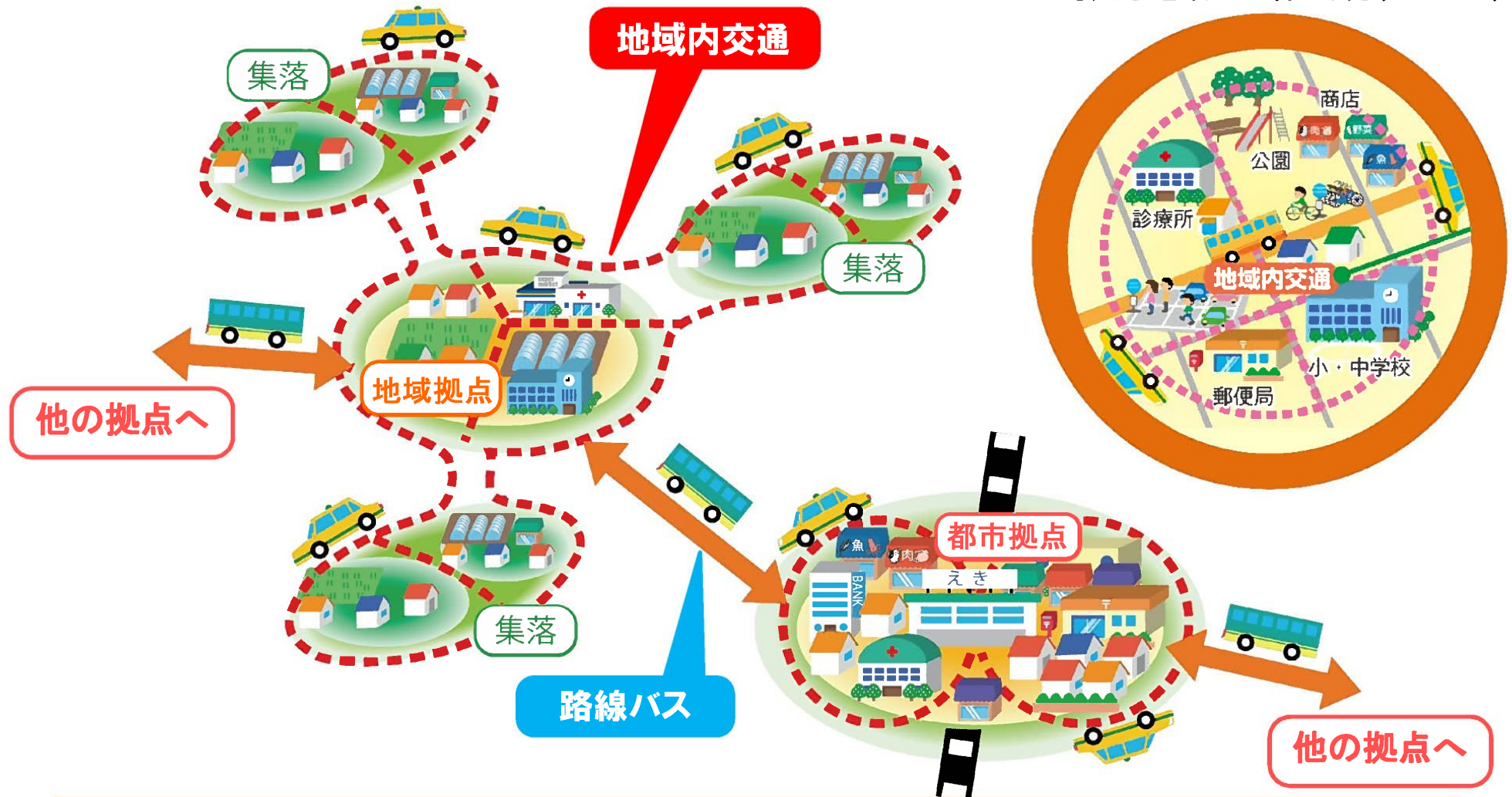
-  都市拠点  
(中心市街地320ha)
-  都市拠点圏域
-  地域拠点(市街地部)
-  地域拠点(郊外部)
-  産業拠点
-  観光拠点



## 2 ネットワーク型コンパクトシティの概要

### ◆拠点間や周辺部と拠点を結ぶ公共交通の連携(つながり)のイメージ

■身近な地域での暮らし方(イメージ)



拠点間を結ぶ鉄道やLRT, 路線バスと, 生活の足となる地域内交通などにより住み慣れた場所で安心して暮らし続けることができるまちを実現

# 3 公共交通ネットワーク形成の取組

全国から選ばれる「交通未来都市 うつのみや」を目指して

鉄道, LRT, バス, 地域内交通, 自転車などの多様な交通手段による総合的な交通ネットワークにより, 環境に優しく, 誰もが安全で快適に移動ができ, 外出によって健康が増進され, 都市の活動や交流が活性化されるまちの実現を目指す

2050年頃の交通未来都市うつのみやのイメージ



# 3 公共交通ネットワーク形成の取組

## 公共交通ネットワークによる連携の方向性

**拠点間を結ぶ軸としての放射状の基幹・幹線交通と地域を面的にカバーする公共交通などにより「公共交通ネットワーク」を形成**

拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークづくり

基幹公共交通

⇒高いサービス水準を提供

- 【南北方向】  
JR宇都宮線，東武宇都宮線
- 【東西方向】  
『LRT』を導入 ⇨ 別項で説明

幹線公共交通

⇒病院などの市民生活に必要な施設へのアクセスを支援し市民の利便性を向上

- 都市拠点と地域拠点間を結ぶ主要なバス路線 など

地域をカバーする公共交通ネットワークづくり

地域内交通や支線公共交通

⇒地域を面的にカバーする公共交通ネットワークの形成を支援

- 地域内交通 ⇨ 別項で説明  
(デマンド型，定時定路方式)
- 支線公共交通  
(一定の需要がある場合)

### 3 公共交通ネットワーク形成の取組

東西方向の基幹公共交通としてのLRT導入（事業概要）

#### ○全体計画区間

桜通り十文字付近～芳賀・高根沢工業団地付近 約18km

#### ○優先整備区間

JR宇都宮駅東側～芳賀・高根沢工業団地付近 約15km  
(宇都宮市域 約12km 芳賀町域 約3km)



# 3 公共交通ネットワーク形成の取組

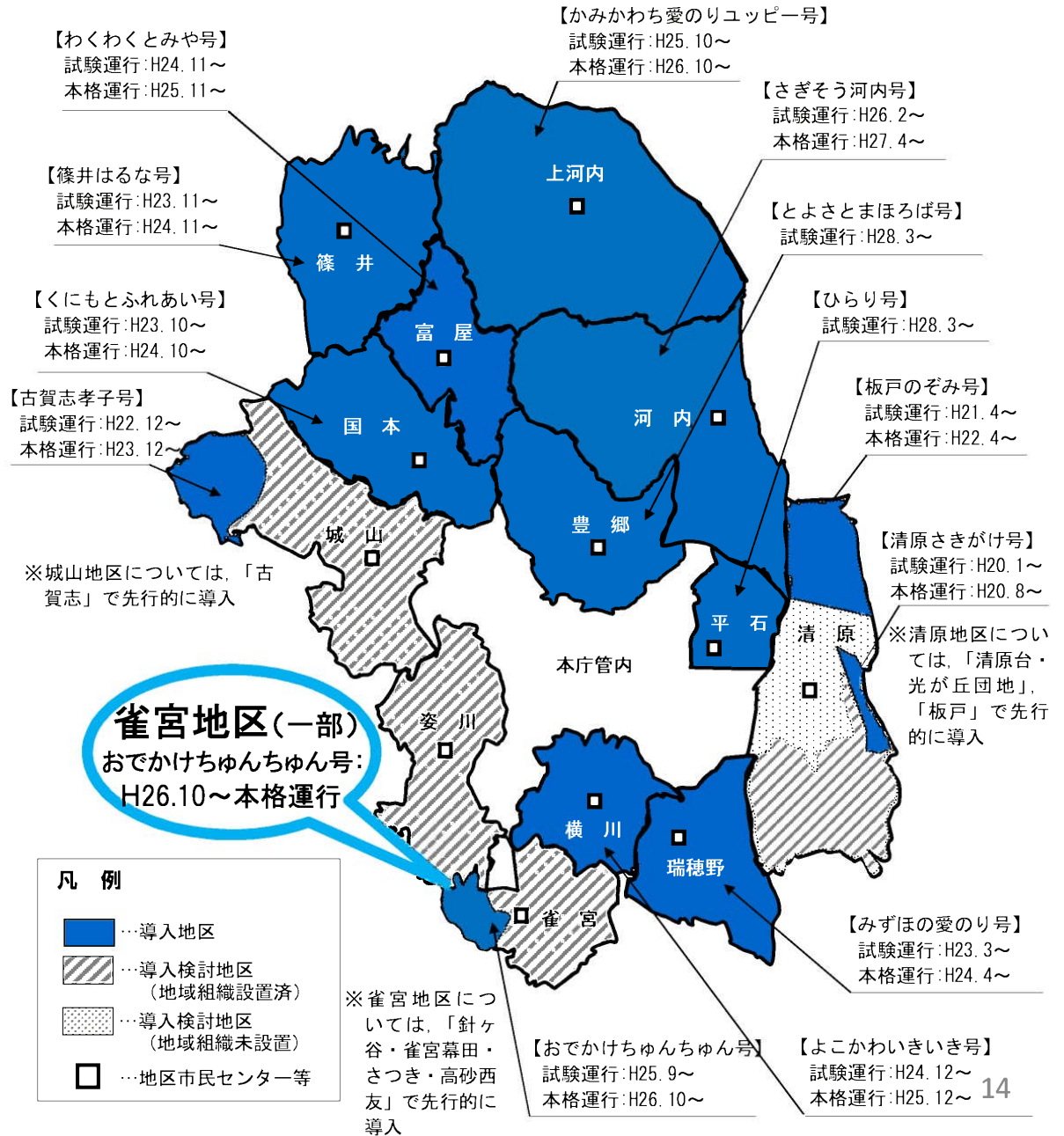
## 地域内交通の導入状況

・ 郊外部の日常生活の移動手段を確保するため、地域内交通の導入に向けて地域主体の取組みを支援

郊外部など13地区で導入推進  
⇒ **12地区13路線**で  
運行開始



■ おでかけちゅんちゅん号

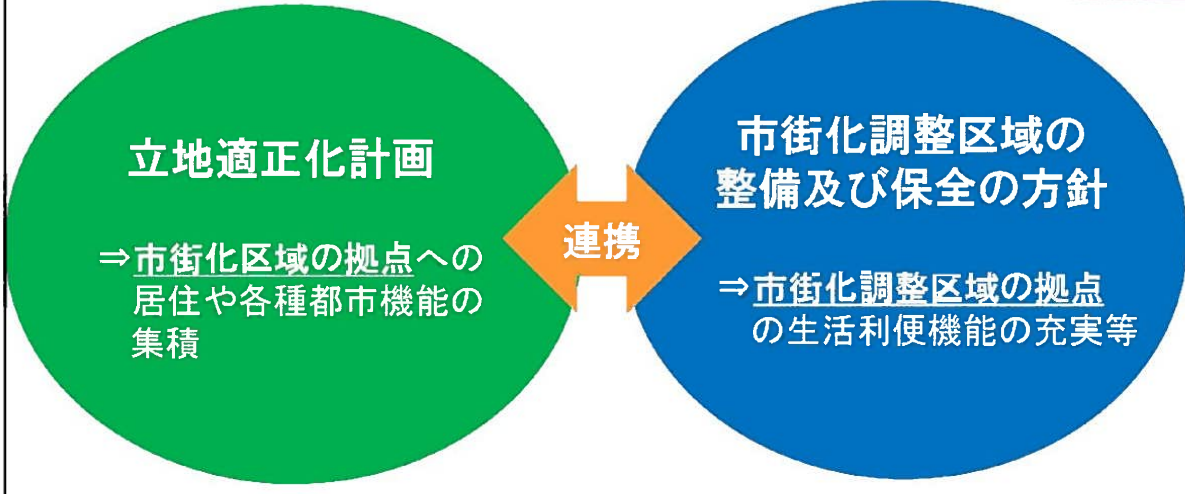
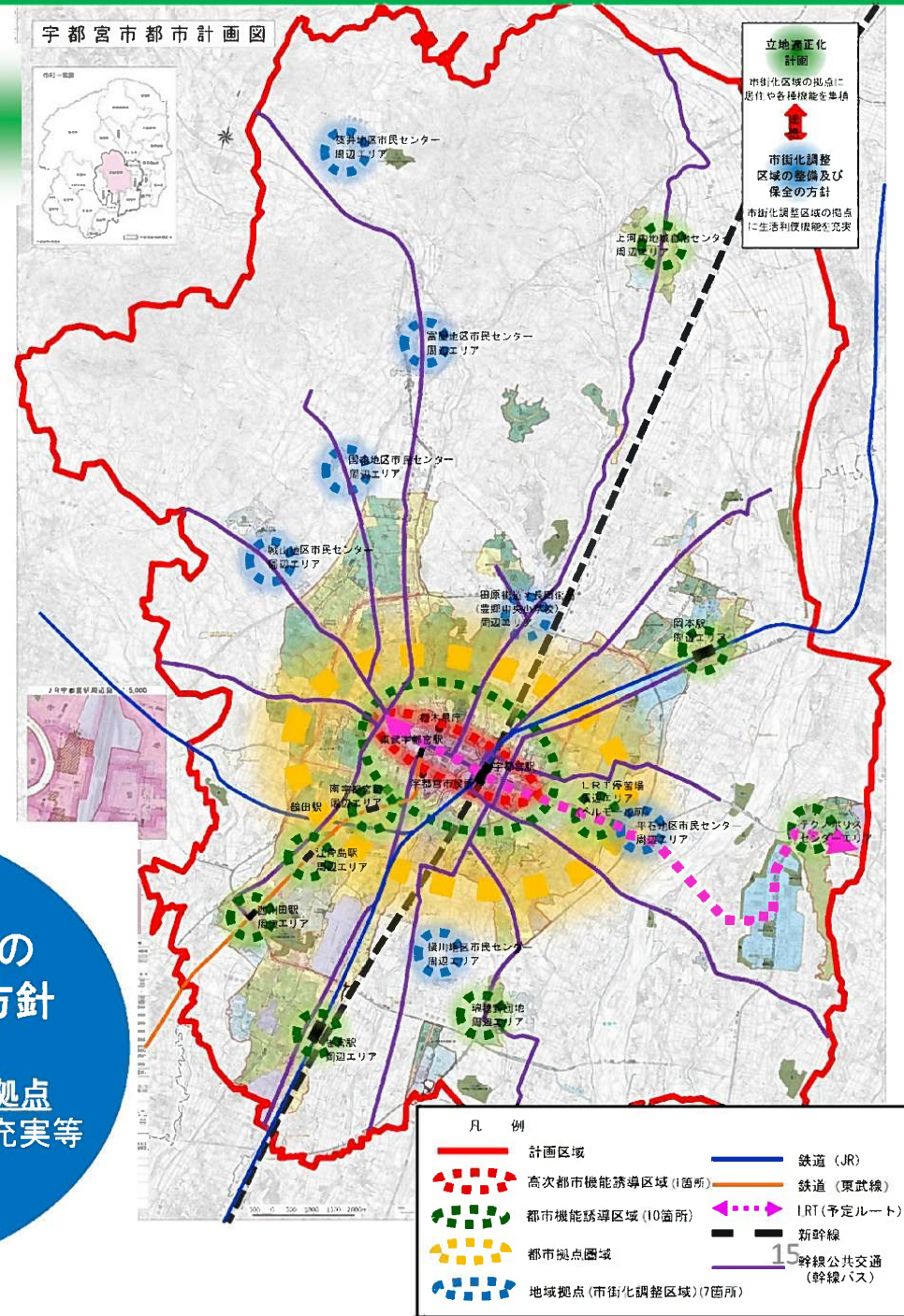


# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

◆ 郊外部の拠点の維持・発展も  
目指したまちづくり

「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現には都市全体を見渡した都市づくりが重要

⇒ 主に市街化区域を対象とする「立地適正化計画」と合わせて、「市街化調整区域の整備及び保全の方針」を作成し、周辺部を含めた拠点形成や居住環境の維持・向上などに一体的に取り組む





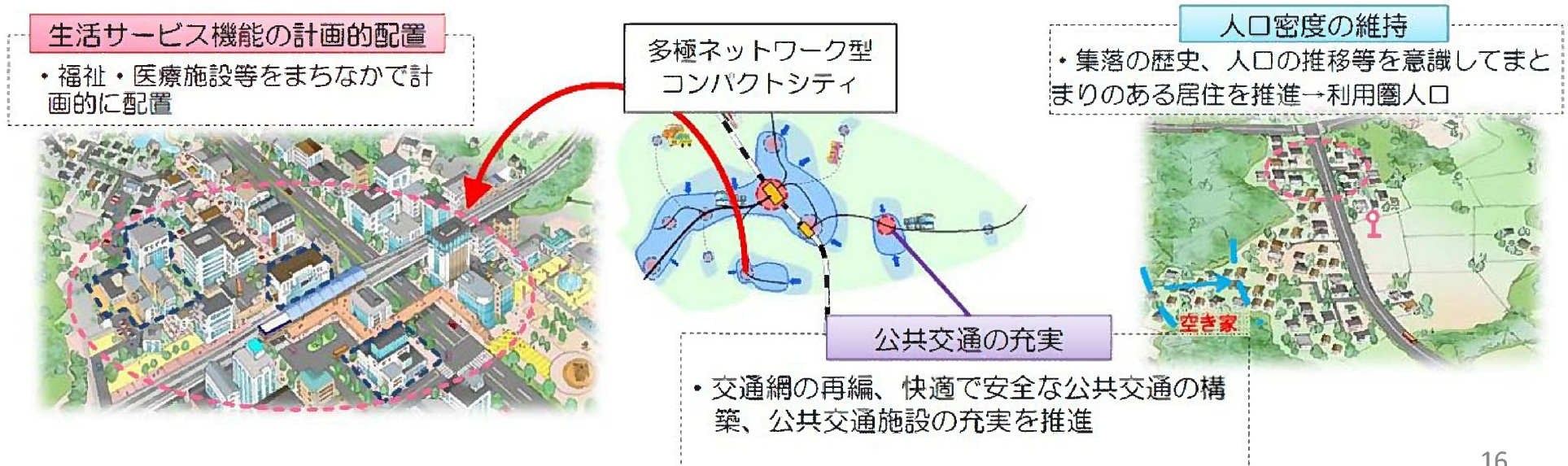
# 【参考】立地適正化計画の概要(主に市街化区域)

## 【都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度】

### 多極ネットワーク型コンパクトシティ

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する

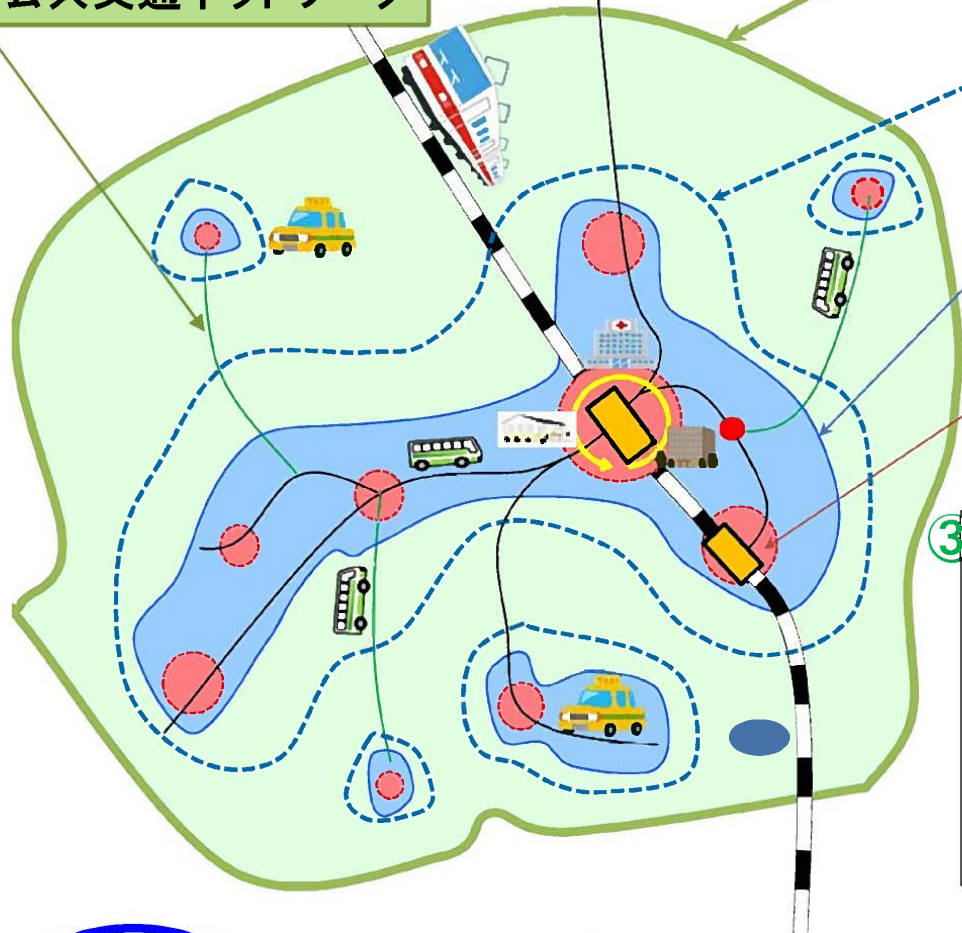
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。



# 【参考】立地適正化計画の概要(主に市街化区域)

○都市全体を見渡して…

公共交通ネットワーク



立地適正化計画区域  
= 都市計画区域

市街化区域等

居住誘導区域

① 都市機能誘導区域

③ 誘導策(例)

- ・税制支援
- ・金融支援
- ・補助金
- ・都市計画の規制緩和
- ・誘導区域外に立地する場合の事前届出

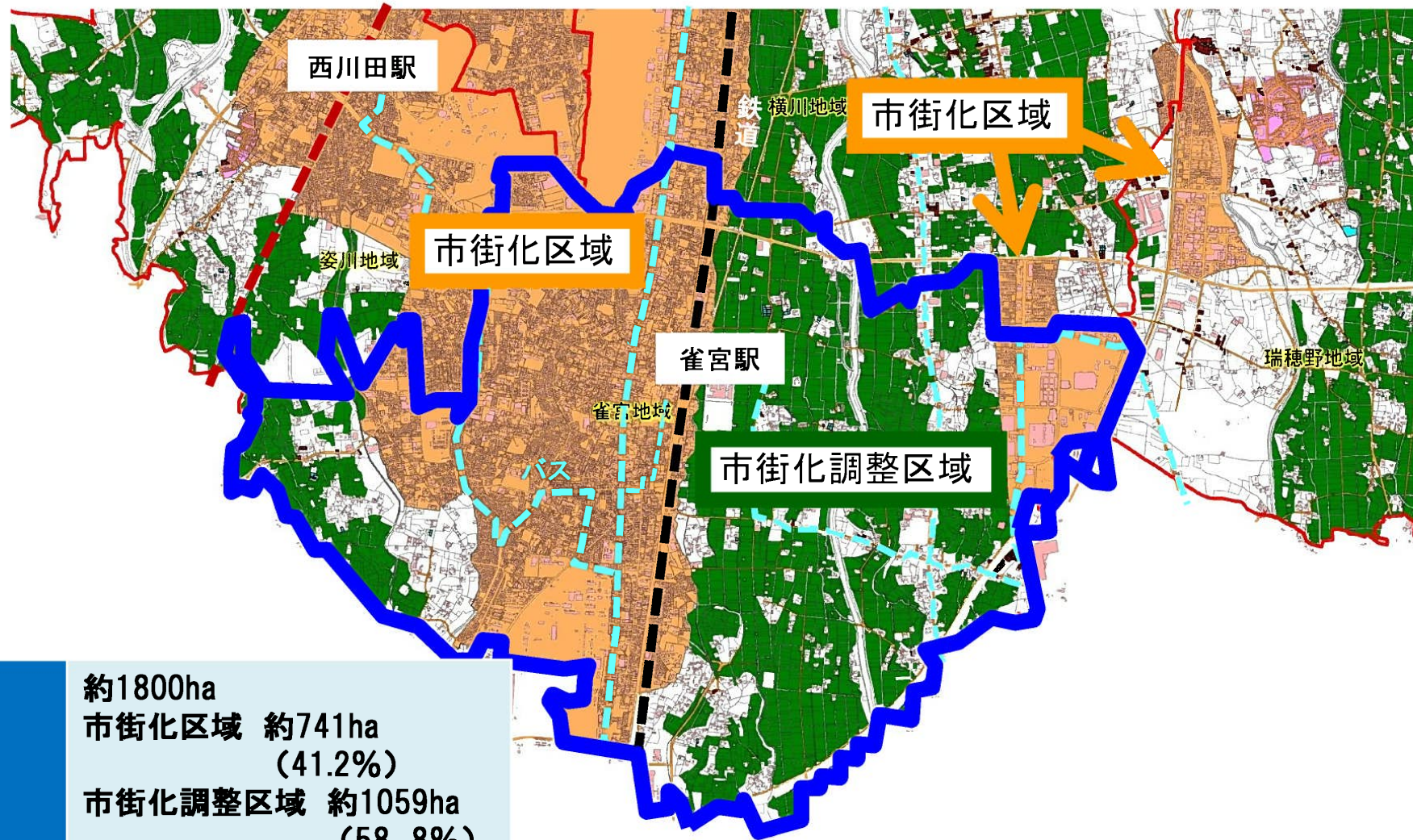
- ①「都市機能誘導区域」と
- ②「誘導施設」,
- ③「誘導策(支援策)」を  
合わせて定める(H28)

※居住誘導区域はH30

② 誘導施設として定めることが想定される施設

- 高齢化の中で必要性の高まる・・・病院・診療所、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター 等
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる・・・幼稚園や保育所、小学校 等
- 集客力がありまちの賑わいを生み出す・・・図書館、博物館 等  
・・・スーパーマーケット 等
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

# 【参考】雀宮地区の状況



## 面積

約1800ha  
市街化区域 約741ha  
(41.2%)  
市街化調整区域 約1059ha  
(58.8%)

## 市街化調整区域

田 560ha(約53%)  
畑 179ha(約17%)  
住宅 99ha(約9%)

# 【参考】立地適正化計画の概要(主に市街化区域)

## ◆都市機能誘導区域と誘導施設の設定の意義

- **「立地適正化計画」は、計画と支援措置が一体となった制度であり、**  
**「都市機能誘導区域」及び「誘導施設」を計画に位置付けることにより、**  
**誘導区域の内側での「誘導施設」の整備等に対して、国が創設した**  
**「税制・金融・都市計画などの支援措置」が受けられる**
- 誘導区域の外側の立地に対しては施設整備などの動きを把握する  
ための**「事前届出」**が必要

# 【参考】立地適正化計画の概要(主に市街化区域)

## コンパクトシティをめぐる誤解

①

### 一極集中

市町村内の、最も主要な拠点(大きなターミナル駅周辺等)1カ所に、全てを集約させる

### 多極型

中心的な拠点だけではなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す

②

### 全ての人口の集約

全ての居住者(住宅)を一定のエリアに集約させることを目指す

### 全ての人口の集約を図るものではない

たとえば農業等の従事者が農村部に居住することは当然。  
(集約で一定エリアの人口密度を維持)

③

### 強制的な集約

居住者や住宅を強制的に短期間で移転させる

### 誘導による集約

インセンティブを講じながら、時間をかけながら居住の集約化を推進

# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## ◆都市機能誘導区域の配置の考え方(H28に設定)

- ① 市街化区域の拠点(中心市街地や, 身近な地域の拠点)
- ② 鉄道駅やLRT停留場など**基幹公共交通の結節点**

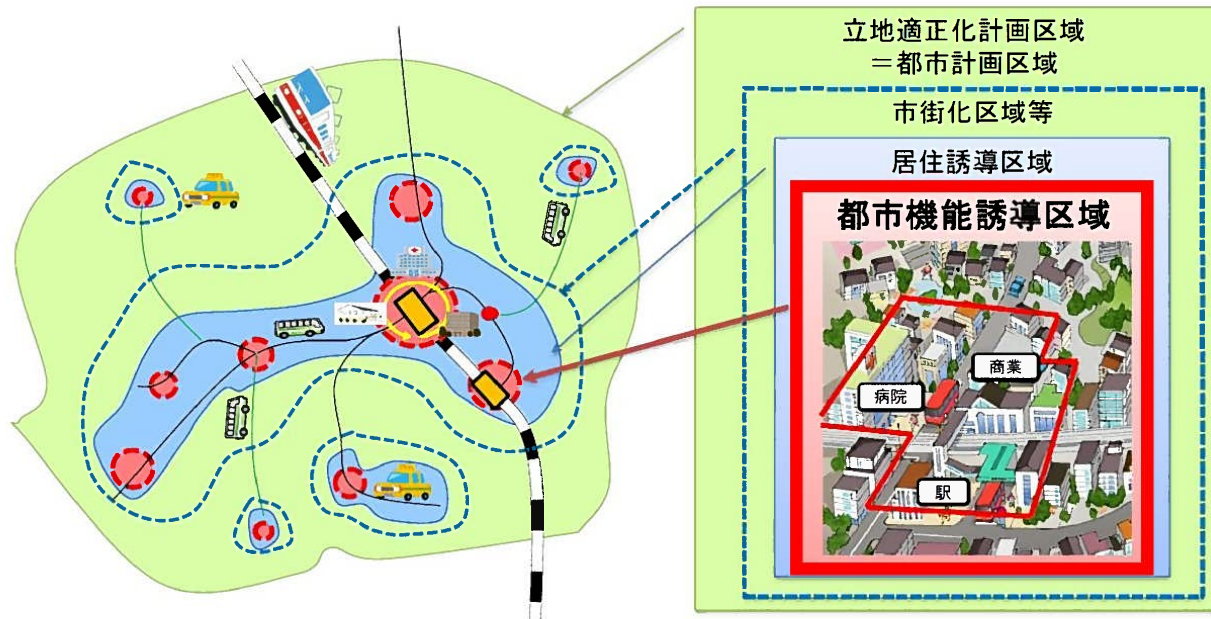
区分	配置するエリア	拠点の中心の目安
都市拠点	①都市拠点エリア	中心市街地
都市拠点圏域	(内環状線の内側)	
	②南宇都宮駅周辺エリア	南宇都宮駅
	③LRT停留場周辺エリア(ベルモール前)	LRT停留場(ベルモール前)
地域拠点 (市街化区域)	④岡本駅周辺エリア	岡本駅
	⑤江曾島駅周辺エリア	江曾島駅
	⑥西川田駅周辺エリア	西川田駅
	⑦雀宮駅周辺エリア	雀宮駅
	⑧テクノポリスセンターエリア	鬼怒通り×清原中央通り付近
	⑨瑞穂野団地周辺エリア	新4号国道×みずほの団地入口付近
	⑩上河内地域自治センター周辺エリア	上河内地域自治センター

# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## ◆都市機能誘導区域の設定の考え方(H28に設定)

【都市機能誘導区域とは】

医療・福祉・商業などの都市機能(施設)を, 身近な地域の拠点などに誘導・集約することにより, これらの生活サービスの効率的な提供を図る区域



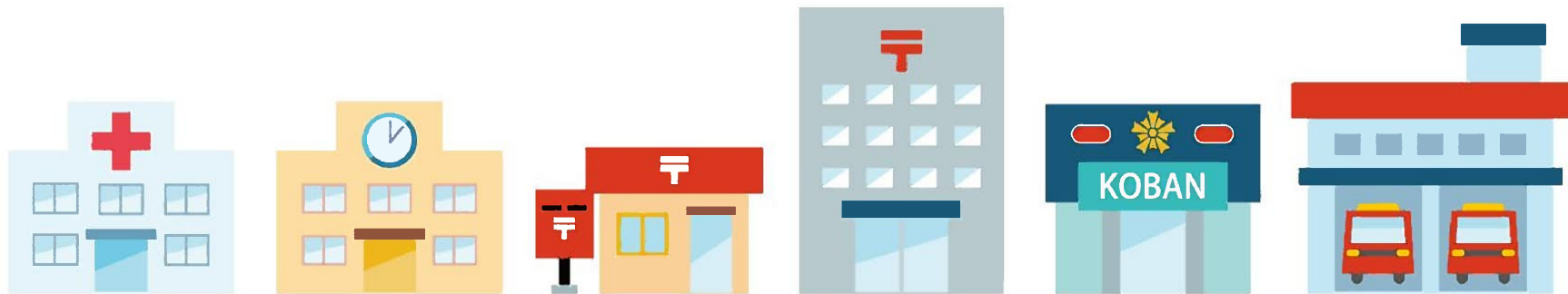
- 鉄道駅周辺等の交通利便性が高く,  
一定の都市機能(施設)や都市基盤(インフラ)が充実している場所など  
において, 徒歩等で容易に移動できる範囲を基本に設定

## 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

### ◆誘導する都市機能(誘導施設)の設定の考え方(H28に設定)

- 都市機能誘導区域ごとの地域特性や、施設の状況、市民ニーズ、関連分野の施策の方向性などを踏まえて誘導区域ごとに必要な施設を定める

※施設の新設だけでなく既存施設の維持(建替え等)も対象

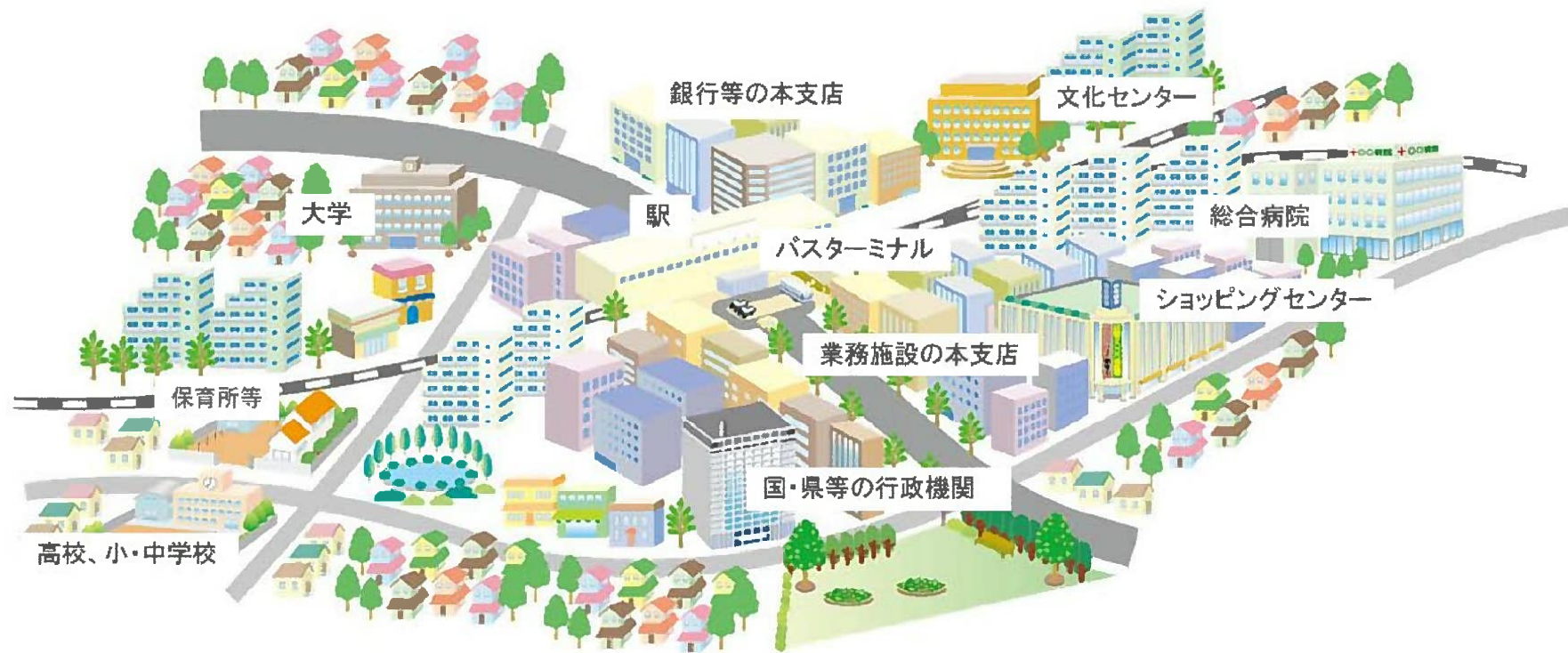




# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## ■都市拠点のイメージ(中心市街地)

本市全体かつ広域都市圏の中心拠点として、広域的な公共交通の結節点が存在し、既に多様な都市機能が集積しているエリア



### ◇ 誘導施設（都市機能）の例

総合病院，ショッピングセンター，銀行等の本支店，大学，高校，小・中学校，保育所等，文化センター，国・県等の行政機関，市役所 など

⇒「立地適正化計画」への「高次都市機能誘導区域」の設定などを通して土地利用を誘導 24

# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## 都市拠点エリア

【高次都市機能誘導区域】  
中心市街地活性化基本計画区域  
+  
用途地域(商業地域)

## 【地区の概況(高次都市機能誘導区域)】

- ・JR宇都宮駅と東武宇都宮駅を中心とした市街地
- ・区域内のほぼ全域で土地区画整理事業による基盤整備済
- ・JR駅西側の大通りと東側の鬼怒通りにLRTが計画

【高次都市機能誘導区域面積:約325ha】

【都市機能誘導区域面積:約1,110ha】



## 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

### ■市街化区域の地域拠点のイメージ(鉄道駅・LRT停留場(公共交通結節点)周辺など)

地域の中心拠点として、鉄道駅周辺などに都市機能が既に一定程度集積し、日常的なサービスを効率的に提供できるエリア



#### ◇ 誘導施設(都市機能)の例

病院, スーパーマーケット, 銀行等の支店・出張所, 小・中学校, 保育所等, 市役所支所・出張所 など

⇒「立地適正化計画」への「都市機能誘導区域」の設定などを通して土地利用を誘導 26

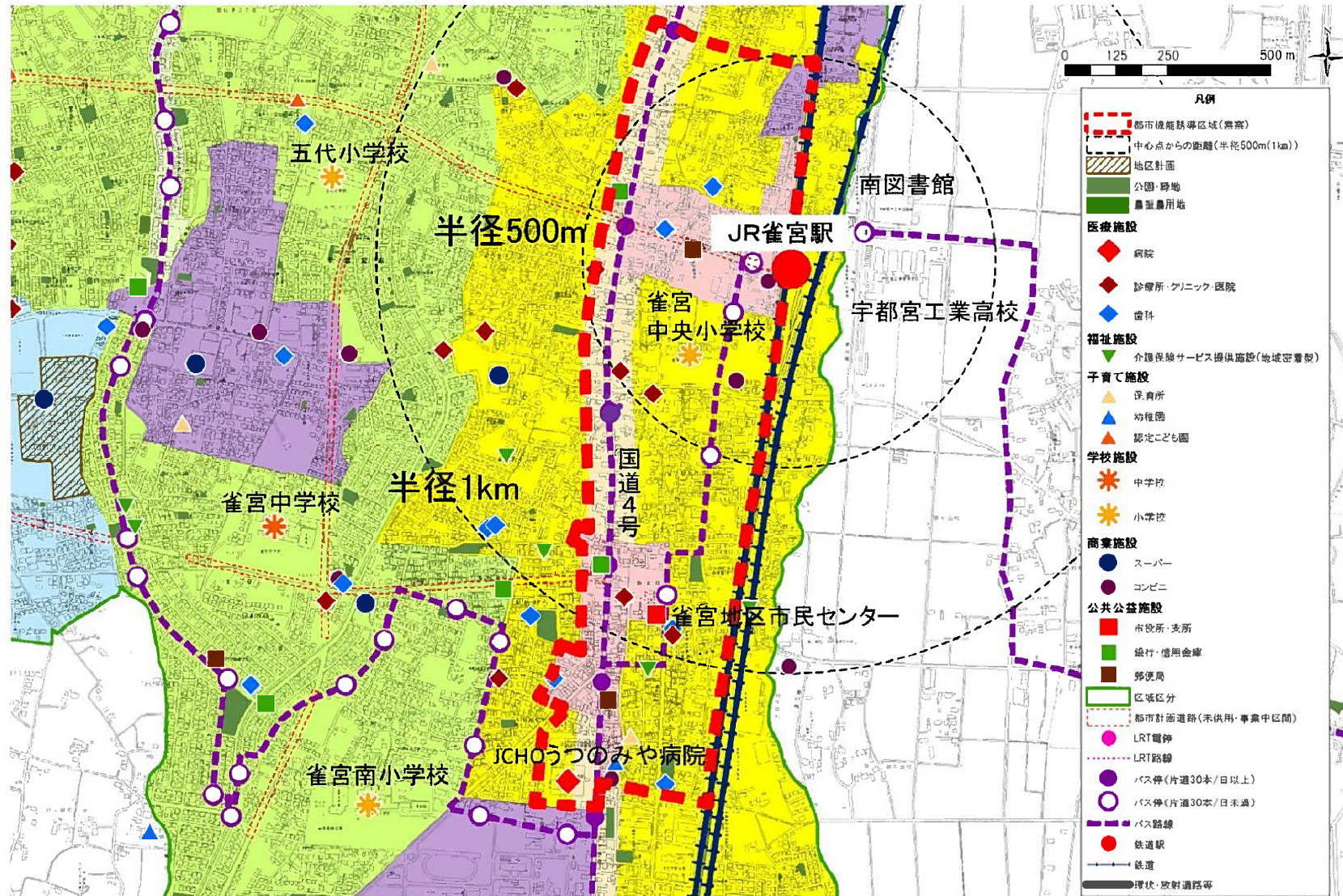
# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## 雀宮駅周辺エリア

【区域面積:約78ha】

### 【地区の概況】

- ・JR雀宮駅周辺と雀宮地区市民センター周辺の近隣商業地域の2核の都市構造(南北を通る国道4号沿線に商業地が形成)
- ・駅東側の市街化調整区域に南図書館, 県立宇都宮工業高校が立地
- ・東西の駅前広場やアクセス道路等が整備

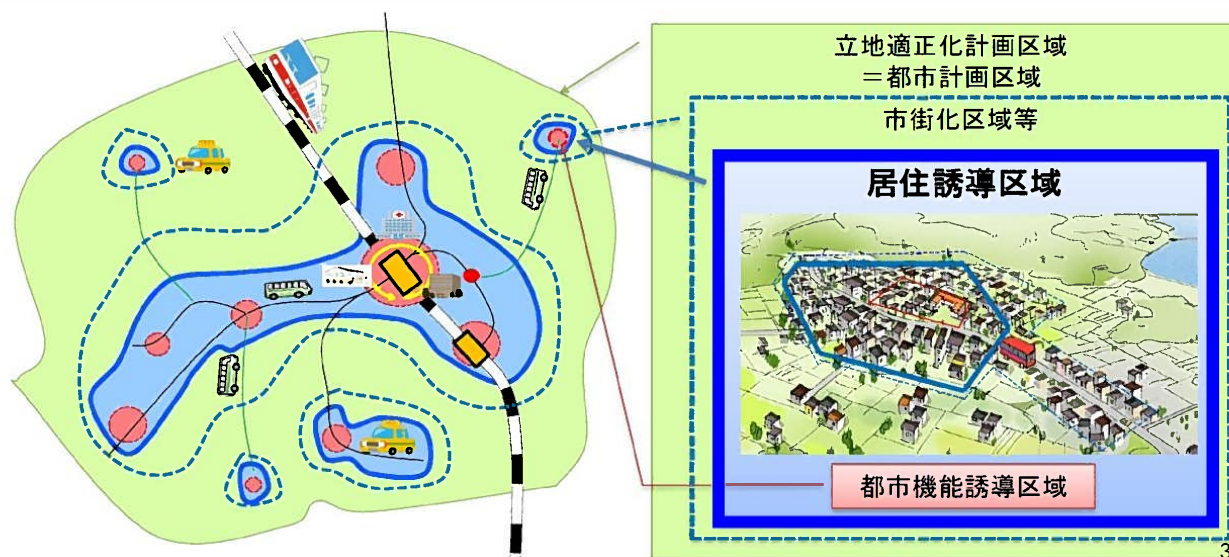


# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## ◆ 居住誘導区域の設定の考え方(H30までに設定)

### 【居住誘導区域とは】

人口減少が進んでも、人口密度を維持することにより、日常生活に必要な機能(施設)や地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導するエリア



- ① **拠点と交通結節点(都市機能誘導区域)**や、
- ② **軸となる公共交通沿線(公共交通が便利な場所)**、
- ③ **一定の都市基盤が整備されている場所**などにおいて、  
**徒歩等で容易に移動できる範囲**を基本に設定

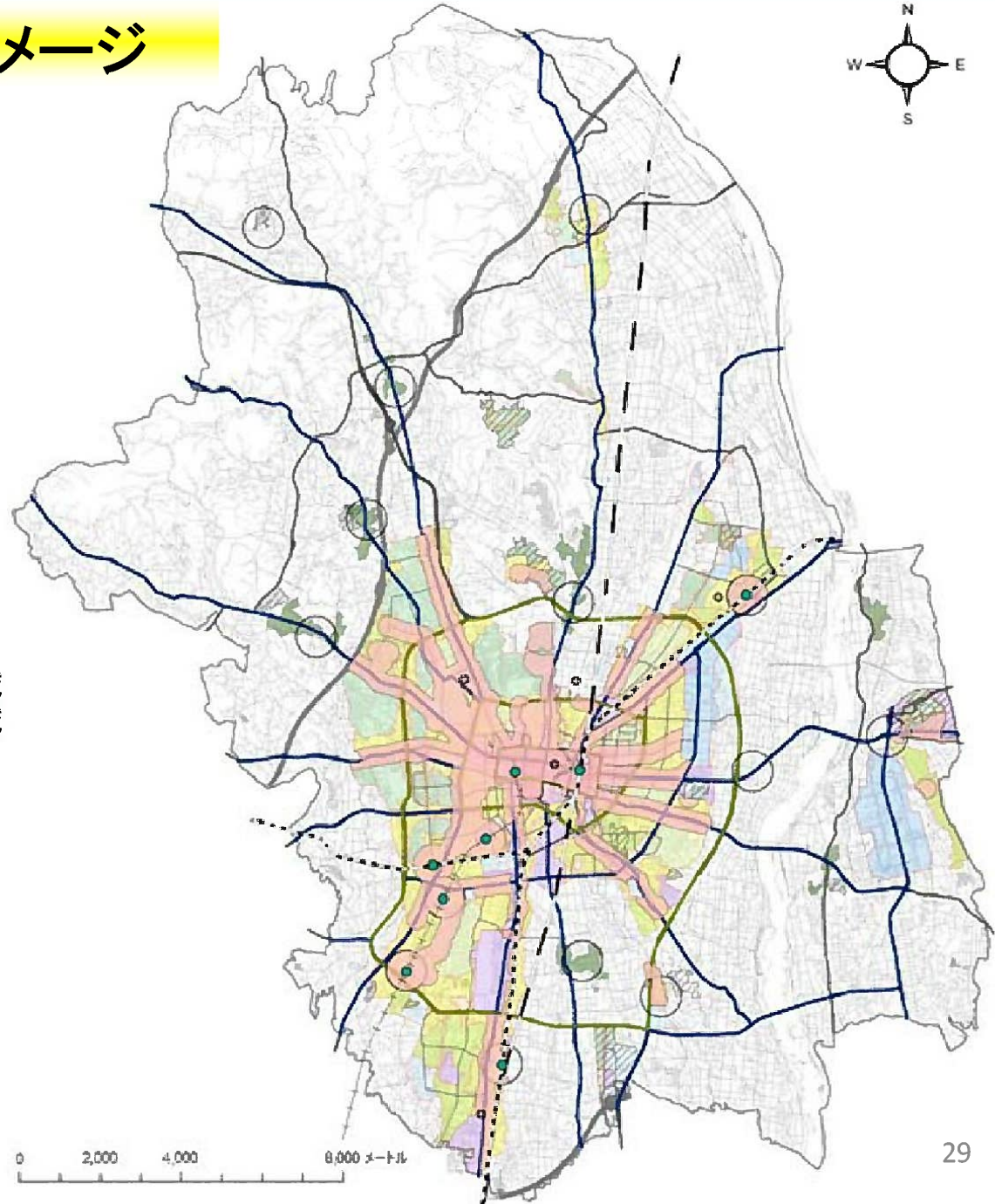
※居住に適さない災害リスクが高い場所や工業団地等は除く

# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## 【参考】居住誘導エリアのイメージ

凡例

- 地域拠点
- 居住誘導エリア
- 駅
- ⊕ 二次救急医療機関
- 用途地域等
  - 第一種低層住居専用地域
  - 第二種低層住居専用地域
  - 第一種中高層住居専用地域
  - 第二種中高層住居専用地域
  - 第一種住居地域
  - 第二種住居地域
  - 準居住地域
  - 近隣商業地域
  - 商業地域
  - 準工業地域
  - 工業地域
  - 工業専用地域
  - 地区計画区域
  - 大規模既存集落



# 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

## ◆ライフスタイルに応じた住み替えのイメージ

**自然豊かな住まい方を求める人や  
マイカーで移動が可能な若い世代などは  
郊外のゆとりある環境で居住**

**(子どもや運転ができない高齢者などにとって  
公共交通は重要な移動手段)**

**高齢者や生活が便利な場所への居住を望む人  
はまちなかや公共交通の沿線など  
への居住を促していく**

⇒ 「**居住誘導区域**」は市民生活に密接に  
関連するため、丁寧な説明を行いながら  
定める(H30までに設定)



## 4 拠点形成(コンパクトシティ)の取組

### □市街化調整区域の土地利用

#### ・地域特性に応じた土地利用方針検討

⇒路線バスや地域内交通により地域拠点との連携による

市街化調整区域の**既存集落等のコミュニティ維持**

⇒貴重な**自然環境**や田・畑, 山林など**農業生産基盤の保全**



**「地域拠点」を中心とした持続性の高いまちづくり**

地域特性に応じた郊外部地域の土地利用方針を検討  
**市街化調整区域の整備及び保全の方針改定**

#### 【市街化調整区域の整備及び保全の方針とは】

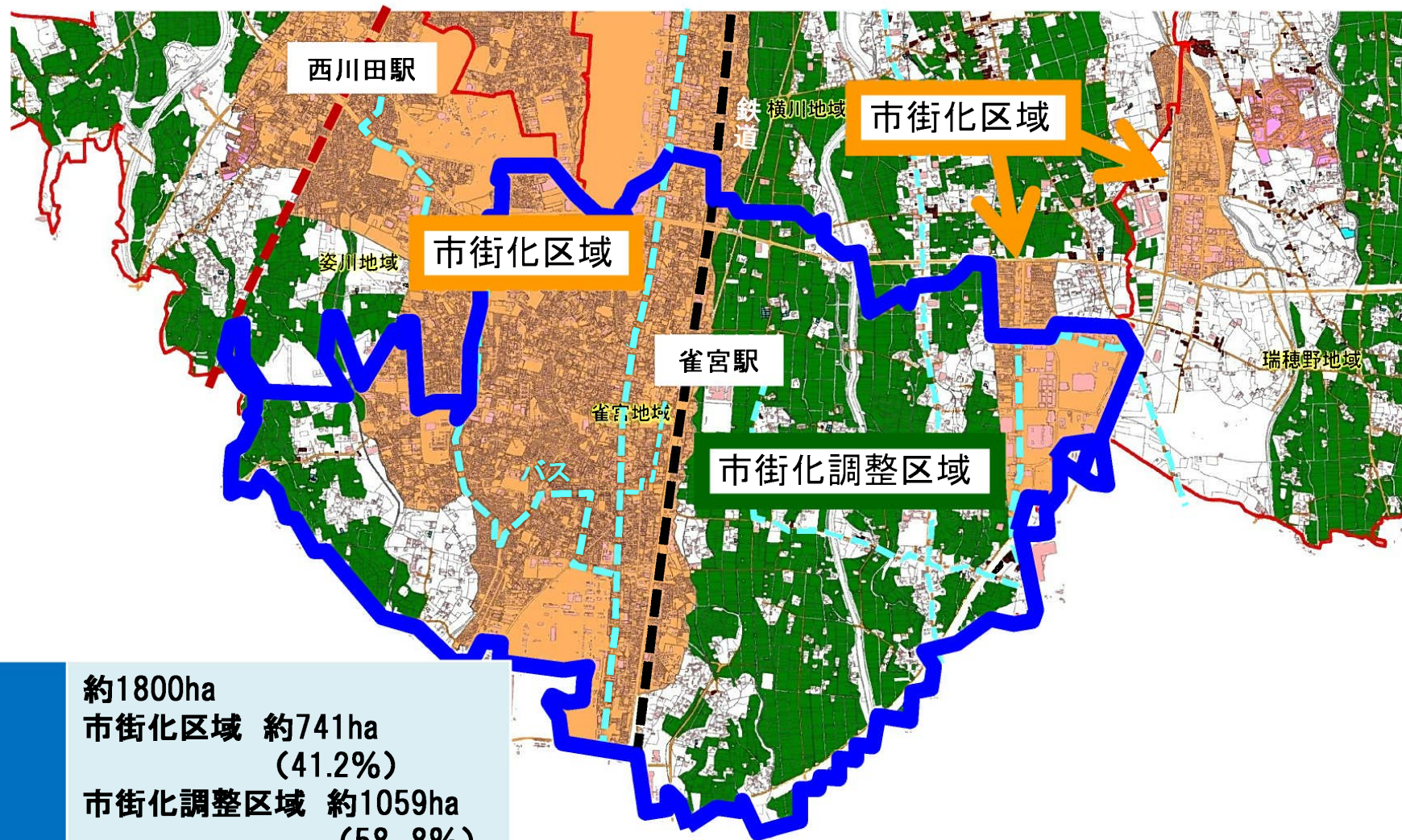
- 平成15年に市街化調整区域の自然環境等の保全・創出を図るため, 将来の土地利用方針を明らかにしたもの
- 方針を踏まえ都市計画制度(開発許可など)を適正運用

#### 【市街化調整区域とは】

貴重な自然や農業生産基盤(田・畑など)の保全・創出を図る区域として, 無秩序な土地利用の転換(開発)を抑制する区域



# 【参考】雀宮地区の状況



## 面積

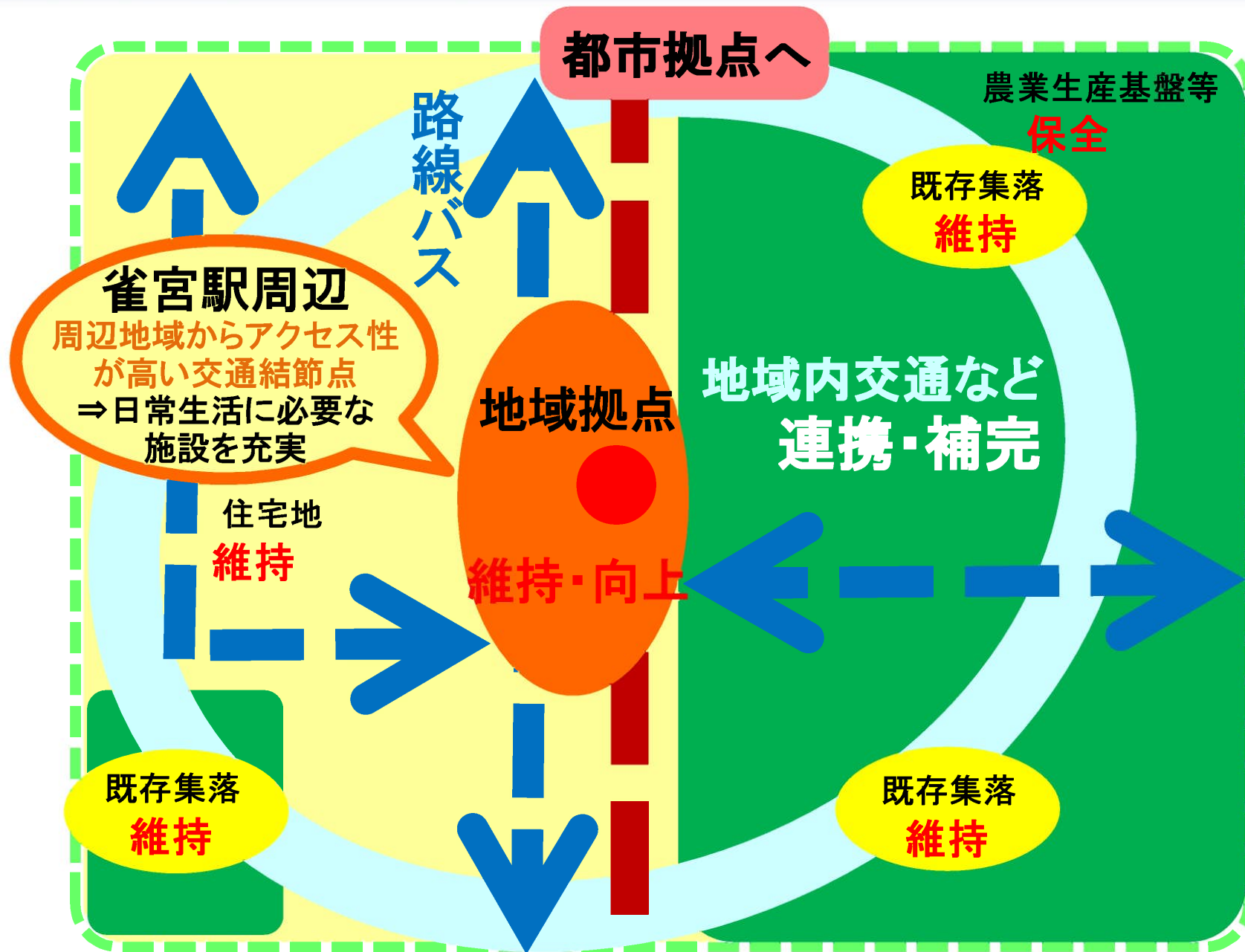
約1800ha  
市街化区域 約741ha  
(41.2%)  
市街化調整区域 約1059ha  
(58.8%)

## 市街化調整区域

田 560ha(約53%)  
畑 179ha(約17%)  
住宅 99ha(約9%)

# 【参考】市街化調整区域の整備及び保全の方針

## ◆市街化調整区域の土地利用イメージ



## 5 今後の取組

### ◆まちづくりへの理解促進

「ネットワーク型コンパクトシティ」形成と、その具体化のための計画づくりの必要性などについて理解促進を図るとともに、市民等の意見を幅広く聴取

- ① 地域別説明会(意見交換会)の実施
- ② 関係団体へのヒアリング
- ③ パブリックコメント など

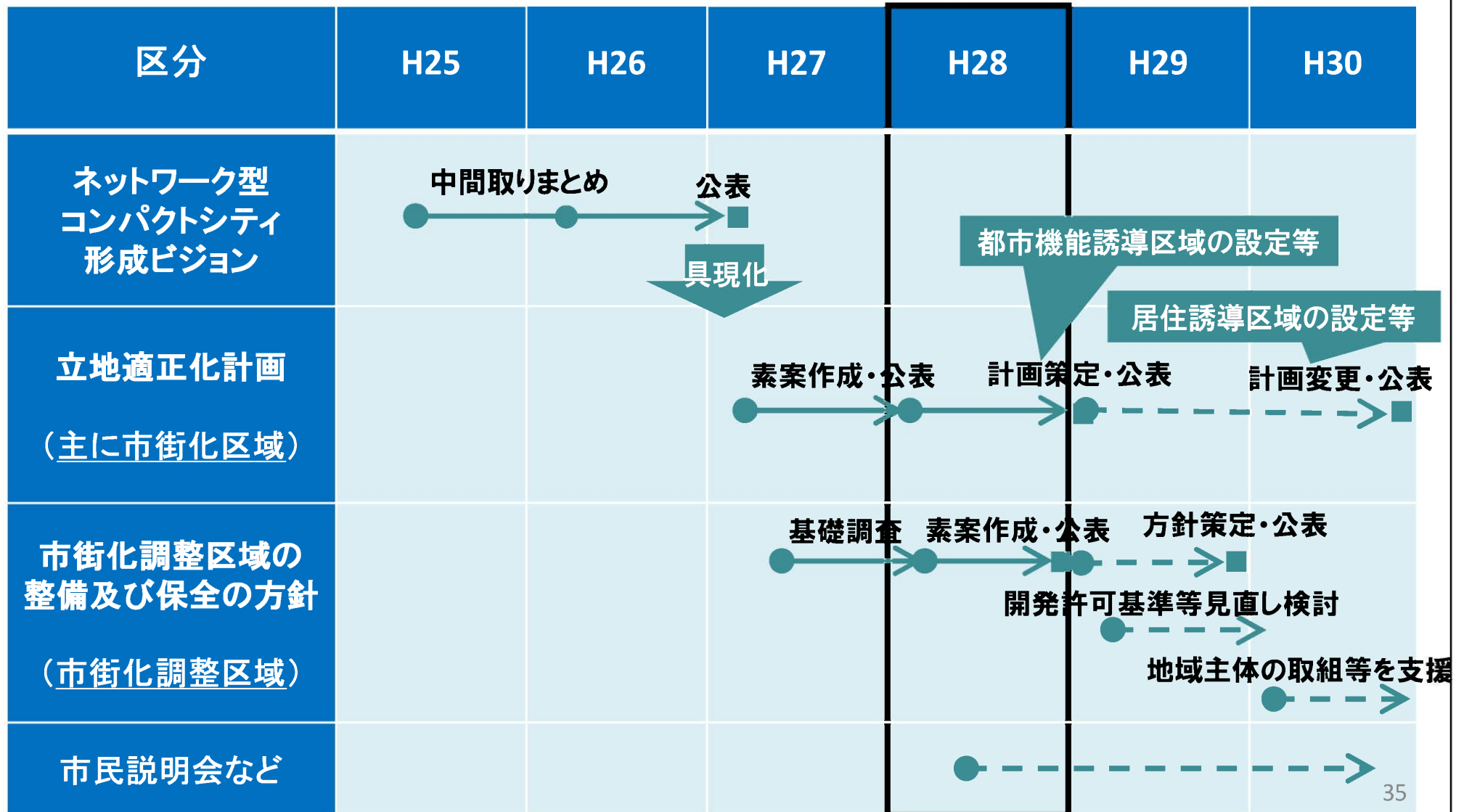
【形成ビジョン策定における出前講座とワークショップの様子】



# 5 今後の取組

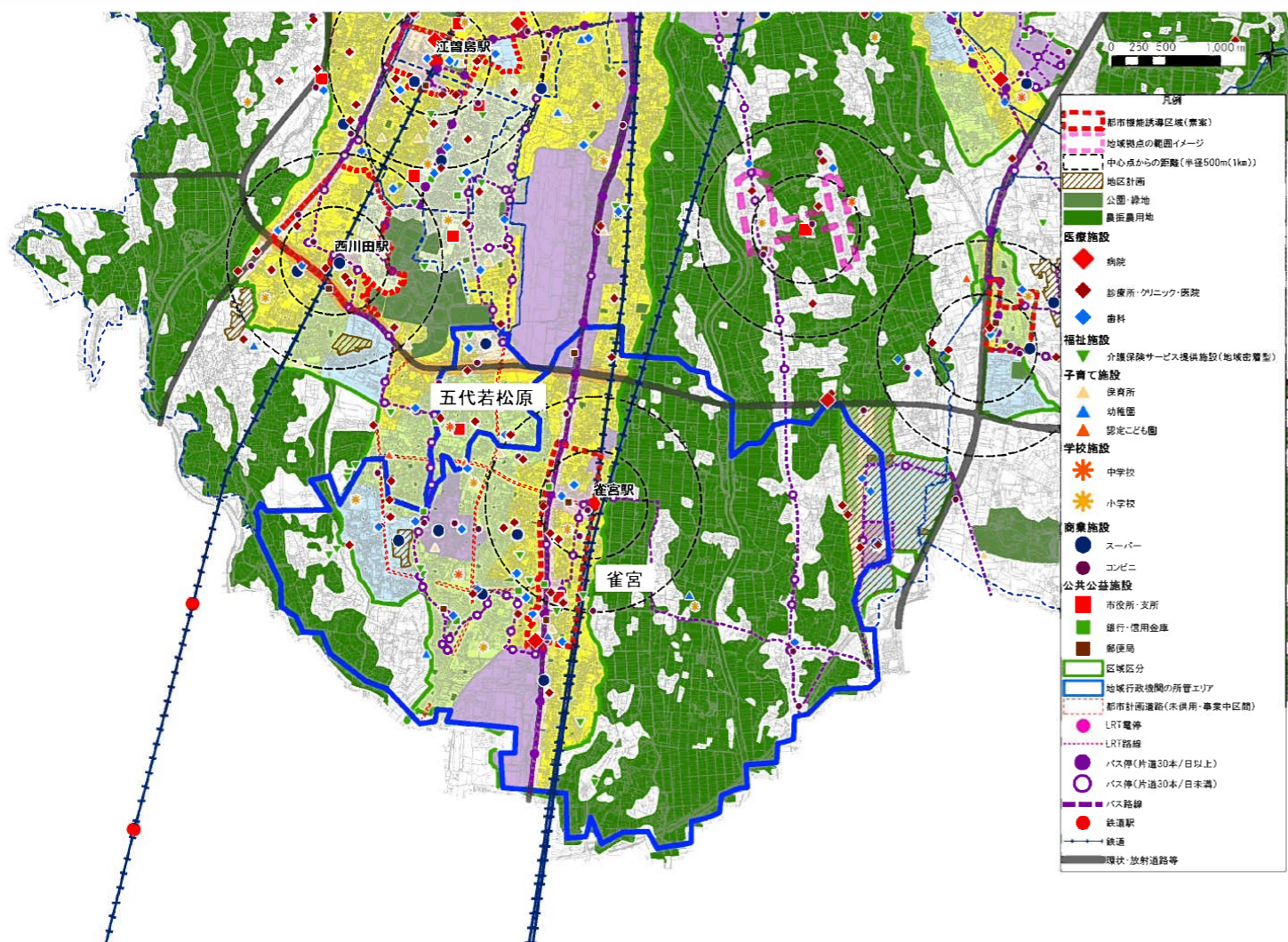
## ◆全体スケジュール

市民説明会などを通して丁寧な説明を行い理解を得ながら**段階的に策定**



# ■ 雀宮・五代若松原地域

## 全域



## 基礎データ

【面積】 17,803 km<sup>2</sup>  
 【人口】 41,882人  
 【人口密度】 2,353人/km<sup>2</sup>  
 【世帯数】 16,872世帯

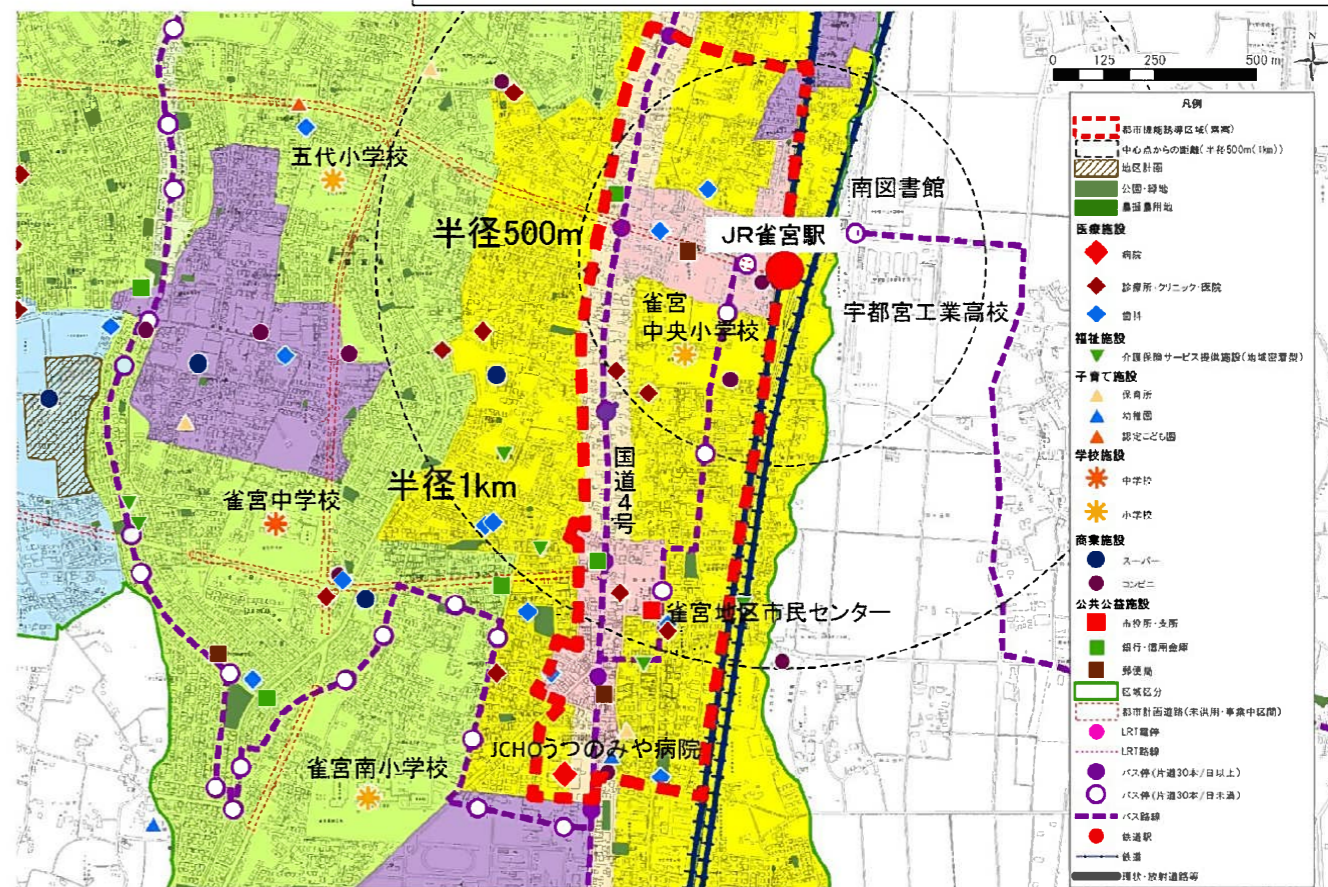
## 都市機能誘導区域 (素案)

### 雀宮駅周辺エリア

【区域面積：約78ha】

### 【地区の概況】

- ・JR雀宮駅周辺と雀宮地区市民センター周辺の近隣商業地域の2核の都市構造(南北を通る国道4号沿線に商業地が形成)
- ・駅東側の市街化調整区域に南図書館、県立宇都宮工業高校が立地
- ・東西の駅前広場やアクセス道路等が整備



## 誘導する都市機能 (誘導施設) (案)

### 【誘導施設の考え方】

日常的な生活サービスの内、より基礎的なサービスが概ね充足できる都市機能を誘導(維持)  
 → [医療] 病院(専門医療)：■ (既存施設として「JCHO うつのみや病院」が立地)  
 [商業] スーパー・ドラッグストア(店舗面積1,000 m<sup>2</sup>を超え10,000 m<sup>2</sup>以下のもの)：■ (既存施設なし)

### 【凡例】

- ：誘導施設
- ：補完施設

都市機能誘導区域	ア 高次都市機能	誘導施設等(案)							
		イ 身近な都市機能					ウ 少子・超高齢社会に対応した都市機能		
		医療 病院等 ※2	診療所等	商業 スーパー・ドラッグストア 1,000 m <sup>2</sup> 超 10,000 m <sup>2</sup> 以下	金融 銀行等	教育 中学校 小学校	公共 窓口等	高齢者支援 介護保険サービス (地域密着型) ※2	子育て支援 教育・保育施設等 ※2
雀宮駅周辺	■ (病院(専門医療))	■	■	■	■	□※1	■	■	■

※1 教育施設(小・中学校)と公共施設(窓口等)は、都市機能誘導区域とアクセスしやすい周辺の居住誘導区域(H30)などの既存施設を含めて機能を確保(「補完施設」)に位置付け

※2 「宇都宮医療圏」における基準病床数や、地域包括ケアシステムの「日常生活圏域」と「教育・保育提供区域」における施設確保の考え方と整合を図りながら位置付け