



**HELLO, NEW CITY.**  
新しいまちの暮らし  
スーパースマートシティうつのみや始動



「(仮称) 都心部まちづくりプラン」中間取りまとめについて

令和5年3月22日

**都心部の将来像の実現に向け、「(仮称) 都心部まちづくりプラン」  
の中間取りまとめを行いました！！**

～まちづくりの取組方針や進め方を市民・事業者と共有しながら推進～

「都心部まちづくりビジョン」の実現に向け、市民のニーズに応えるまちの機能充実や居心地が良く歩きたくなる空間形成を図り、『人中心のウォーカブルなまちづくり』などを総合的に推進するための「(仮称) 都心部まちづくりプラン (以下、「プラン」という。)」の策定に取り組んでおります。

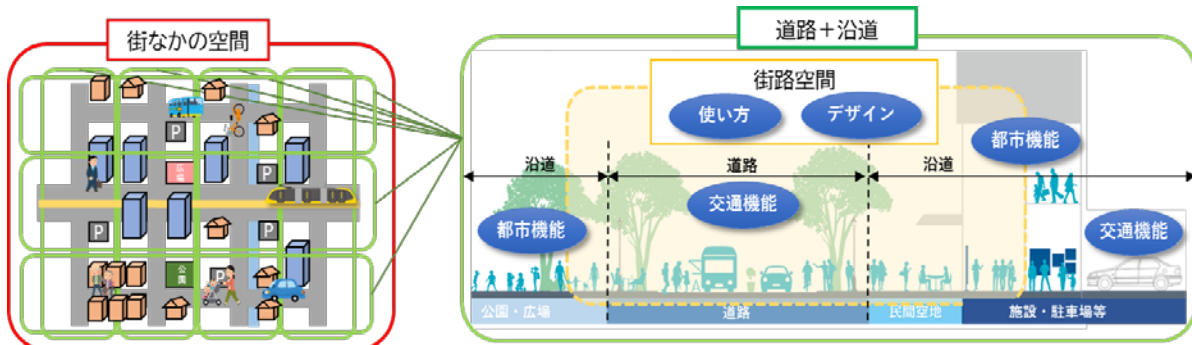
今回、まちづくりの取組方針や進め方を、市民・事業者と共有しながら、官民一体のまちづくりを推進できるよう、これまでの検討内容を中間的に取りまとめ、公表します。

**1 プランの特徴**

**(1) 本市が目指す「人中心のウォーカブルなまちの姿」を明示**

道路と道路沿いの敷地を一体的に捉えた空間 (以下、「街路空間」という。) の「使い方」や「デザイン」、更には「都市機能」、「交通機能」といった視点ごとに、「望ましい状態」を明示

【プランが着目する視点のイメージ】



【主な望ましい状態】

4つの視点	街路空間の使い方	生活に身近な道路や商店街などのにぎわいの軸となる道路に、通過するだけの自動車が入らない。
	街路空間のデザイン	ゆとりある、緑あふれる宇都宮らしい景観など、居心地が良く歩きたくなる街路空間の中で、多くの市民や来街者が、歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。
	都市機能	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。
	交通機能	街路空間の使い方に合わせて、街なかに来街する自動車が円滑に走行しているとともに、街なかの空間が有効に活用されている。

裏面あり

<問い合わせ先> 都市整備部 NCC推進課・市街地整備課再開発室



# HELLO, NEW CITY.

新しいまちの暮らし

スーパースマートシティうつのみや始動

住めば  
愉快だ  
宇都宮

UTSUNOMIYA

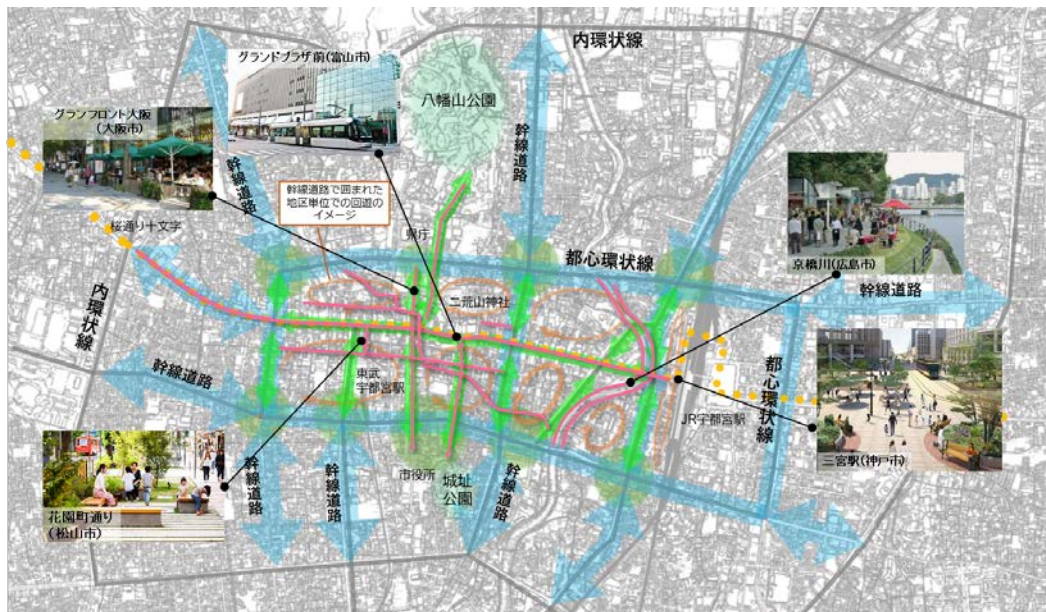
## (2) 街路ごとに将来的な使い方の方向性を明示

道路など限りある空間をかしこく使い分け、有効に活用するため、二荒山神社周辺や中心商店街など、地区の特性や現在の街路空間の使われ方を評価し、空間形成の様々な施策の土台となる「目指す街路空間の使い方」を明示

### 〈街路空間の使い方の分類〉

- ・ 郊外からの広域的な移動（青線）
- ・ 街なかの回遊や大通りへのアクセス（緑線）
- ・ 人の通行や滞在・活動場所（ピンク線）

### 【目指す街路空間の使い方】



## (3) 民間の取組を促進するための施策展開の方針などを明示

「望ましい状態」の具現化に向けた課題に対応するため、「支援や緩和」と「ルールや規制」の両面による、民間の取組を促す様々な施策展開の方針などを明示

### 〈「望ましい状態」の具現化に向けた課題〉

- ・ 街なかへの過度な自動車流入の抑制
- ・ 街路空間の居心地の良さの向上
- ・ 市民ニーズに応えるまちの機能の集積
- ・ 自動車を円滑に誘導する駐車場の量や配置の適正化 等

### 〈主な施策展開〉

- ・ ゆとりある歩行空間の確保や多様なまちの機能導入など、まちづくりに貢献する民間開発事業への支援
- ・ 過度な自動車の流入抑制や民有地の有効活用等に向けた附置義務駐車場の設置基準の緩和・見直し
- ・ 街路空間など公共的な空間を活用したプレイスメイキングの推進
- ・ 医療・福祉，子育て支援，商業，文化・交流施設等の立地を促進 等

＜問い合わせ先＞ 都市整備部 NCC推進課・市街地整備課再開発室

**HELLO, NEW CITY.**

新しいまちの暮らし

スーパースマートシティうつのみや始動

**住めば  
愉快だ  
宇都宮**  
UTSUNOMIYA

## 2 今後の進め方

今後は、都心部の将来像の実現に向け、官民一体のまちづくりをより一層加速化させるため、実効性の高い施策から展開していくとともに、オープンハウス等を通じて、市民や事業者と意見交換を重ね、各エリアの即地的な施策展開を検討していくなど、令和5年度中にプランを策定していく。

### 【スケジュール】

令和5年	3月	中間取りまとめ公表
	4月～	NCCまちづくりのオープンハウス等 民間のまちづくりを促進する施策を展開 プラン策定懇談会、パブリックコメント
令和5年度中		プラン策定

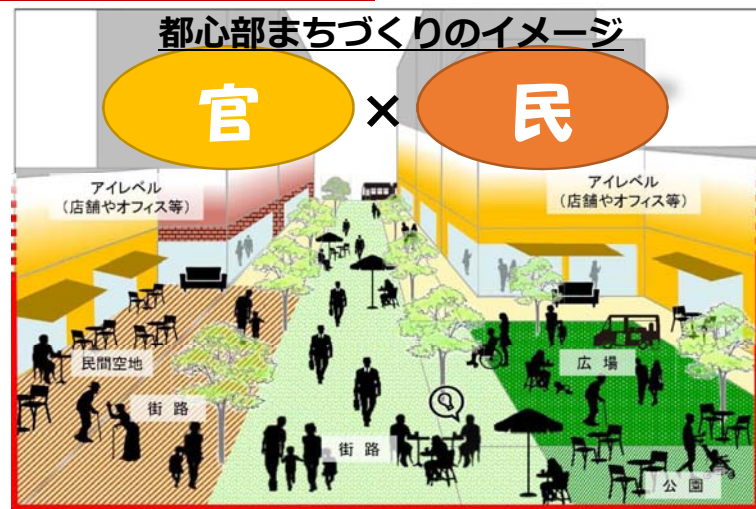
【中間取りまとめの目的】

本市のまちづくりの進展により、市民・事業者のまちづくりの動向が活発化している環境変化を踏まえ、官民協働のまちづくりをより一層加速化させるため、市民・事業者等へ今後のまちづくりの全体像を積極的に情報発信・共有を図るとともに、本プランが高い実効性を持つ計画となるよう、広く市民等から意見を伺い、内容を充実していくため、検討状況を中間的に取りまとめる。

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】

- 「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

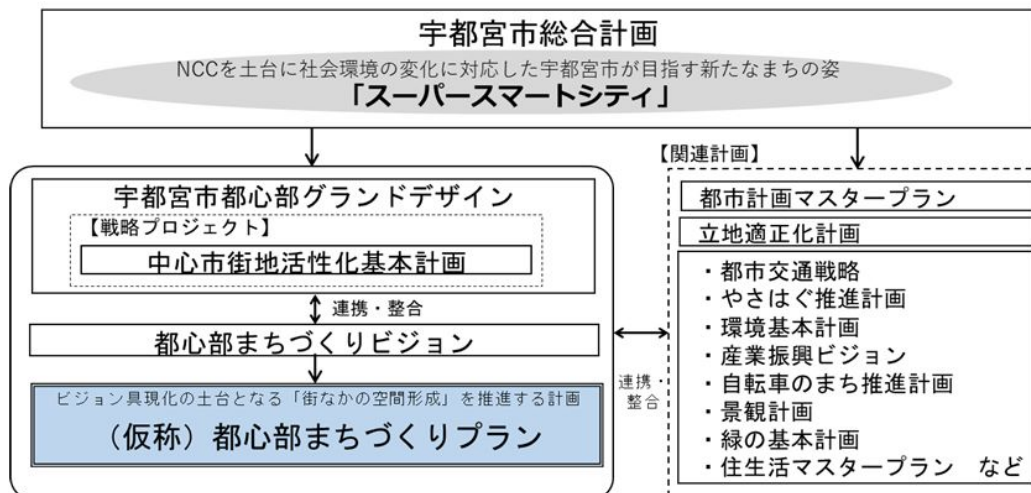


図 計画の位置付け

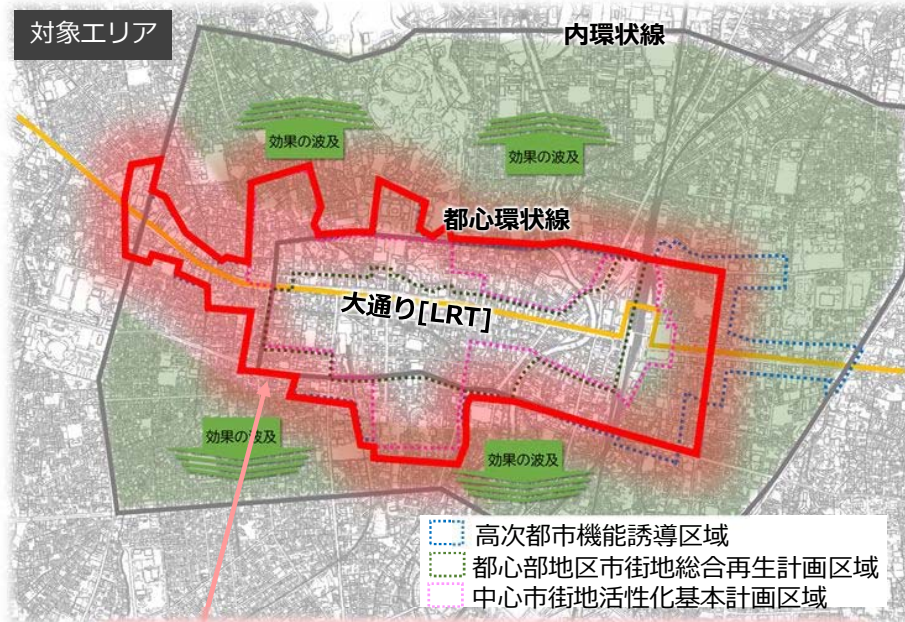
【目標年次】

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】

本プランは、「都市拠点」の形成促進による拠点全体の魅力と価値を向上させるため、ビジョンが対象とする「**駅西側の大通り沿線**」を中心に、将来の人や交通の流れを見据えながら、自動車交通ネットワークの骨格となる「**都心環状線**」や、高次な都市機能を誘導する「**高次都市機能誘導区域**」、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枢要なエリア**」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枢要なエリア**』
- 都心部まちづくりビジョン対象エリア(大通り沿線)
  - 都心環状線内
  - 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**

【都心部まちづくりの骨格となる都市構造】

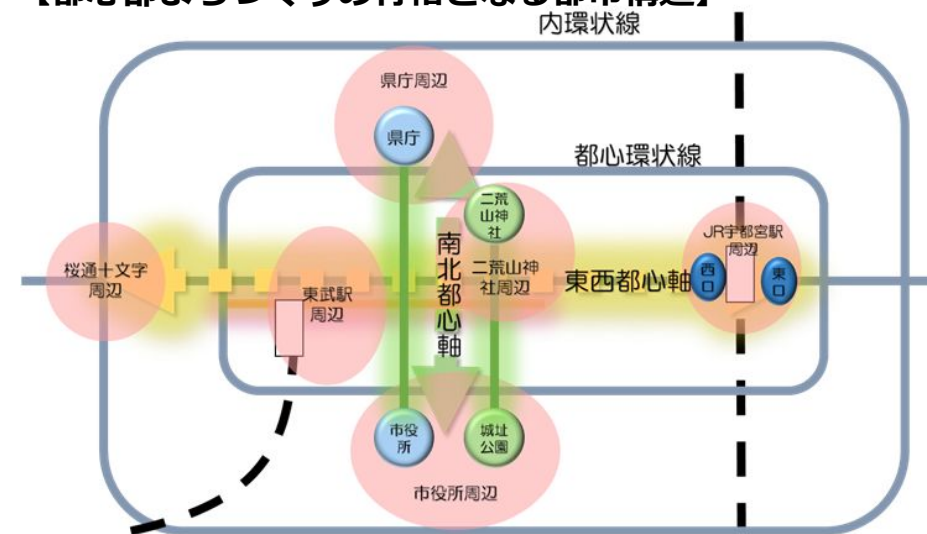


図 都心部グランドデザイン、再生計画、ビジョンなどを踏まえた都市構造 ※なお、都市構造については、プランを策定しながら、精査していく

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空間の使い方

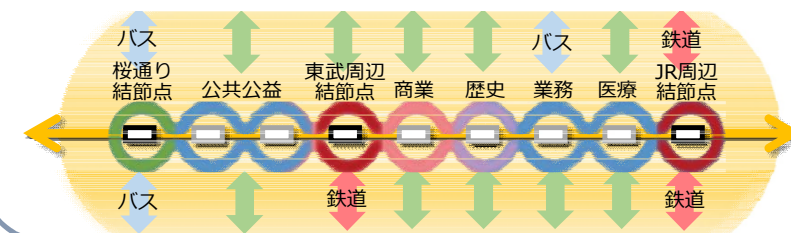
(参考)「都心部まちづくりビジョン」の概要

【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】  
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、以下に示す様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する。

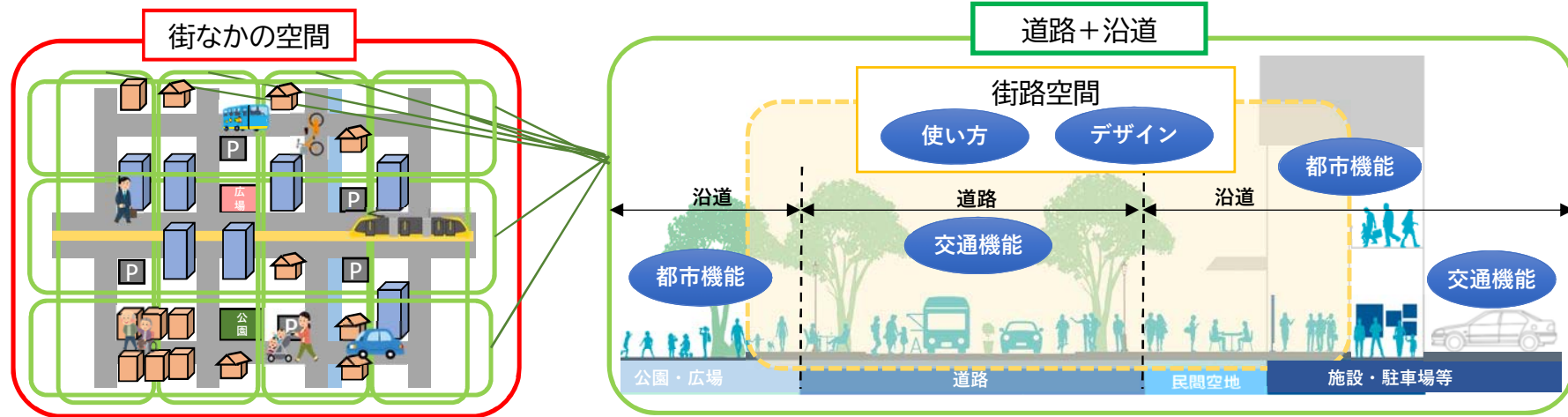
- 歩行者や自動車、公共交通などの円滑な移動
- 歩く人の目線から感じられる道路など公共空間の居心地の良さ
- 市民や来街者の多様なニーズに応えるまちの機能
- 公共交通がより利用しやすくなる交通結節機能(公共交通と一体となった駐車場の適正配置や端末交通の導入など)
- 新たなまちづくりへの要請に対応した新技術の活用や脱炭素化の推進
- まちづくりの進展や事業効果を意識したメリハリと実効性のある施策を重点的に推進

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(道路と道路から見える沿道の一部)**」について、「**使い方**」と、使い方に応じた「**デザイン**」、そして、道路や沿道にある「**都市機能**」や「**交通機能**」といった視点(右下図)から、官民協働で空間形成に取り組む。



### 参考 「街なかの空間」の構成と具体的な機能や設えの例

#### 「街なかの空間」

##### ① 街路空間の使い方

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 街路空間のデザイン

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、交通や人・モノが街なかにアクセス・滞留する機能  
 ・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」を俯瞰的に見た目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「**望ましい状態**」を導出した。

#### ■ 「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、限りある街路空間が徒歩、自転車、自動車、公共交通など**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**、安全で居心地が良く、歩きたくなる空間となっている。

○歩きやすい、歩きたくなる街路空間の形成により、街なかで良好な地域コミュニティが形成されるとともに、**公共交通を積極的に利用しながら健康的に歩いて暮らせる**ライフスタイルが実践できている。

○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、**経済活動を支える荷さばきが効率的に行っている**。

○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**。

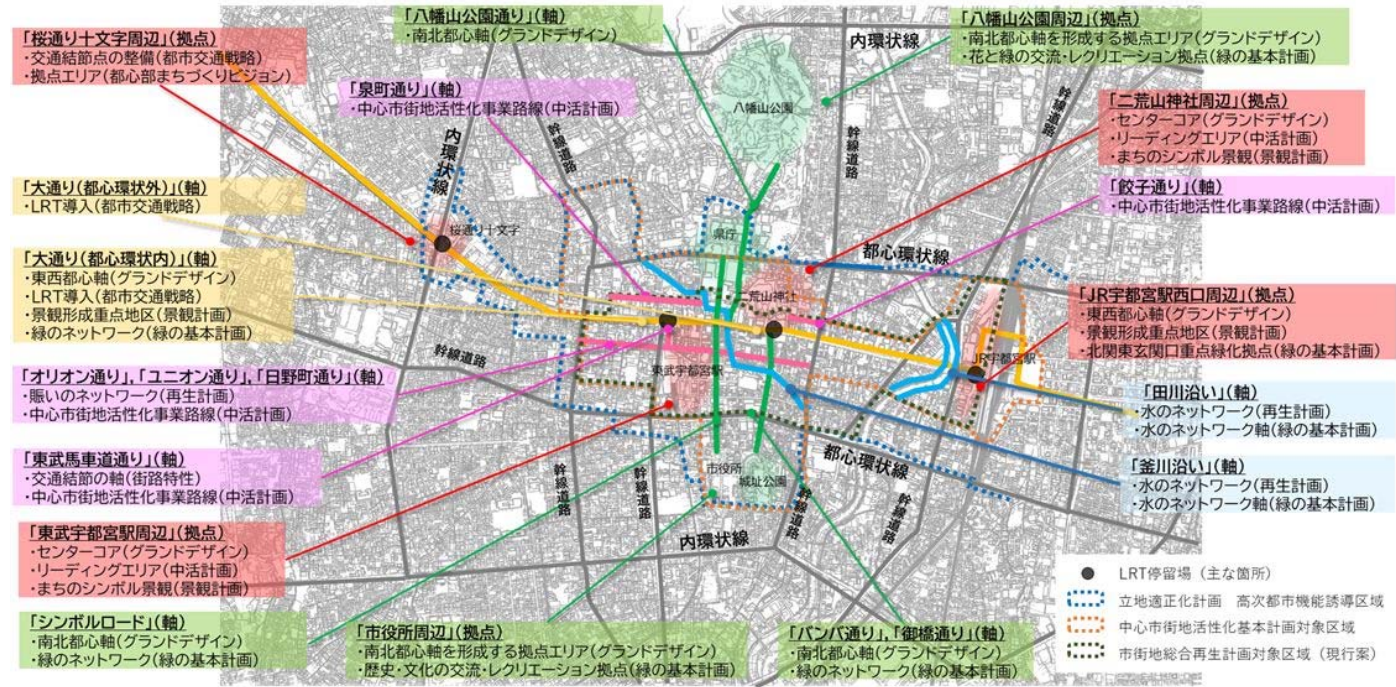
#### 街なかの空間

	まちづくりの視点	望ましい状態
街なかの空間	①街路空間の使い方 (多様な交通の移動や人の滞在・活動)	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活に身近な道路や賑わいの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。</li> <li>自動車交通の骨格となる道路や、沿道に商店街が立地する道路など、街路ごとの使い方に応じて、街なかの空間を有効に活用している。</li> </ul>
	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"> <li>道路と沿道の土地が一体で「居心地が良く歩きたくなる空間」を形成し、多くの市民や来街者が、歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>身近に緑が感じられる空間が形成されている。</li> <li>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。</li> </ul>
	③都市機能 (住む、働く、学ぶ、子育て、遊ぶ、憩うなどの多様なまちの機能)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、交通結节点など交通の利便性が高い場所に充実している。</li> <li>仕事帰りや休日などで訪れる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。</li> <li>街なかの住む人・働く人などが増加し、地域のコミュニティ・経済が活性化している。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	④交通機能 (車や自転車、人・モノなどのアクセス・滞留機能や通行機能)	<ul style="list-style-type: none"> <li>街路空間の使い方に合わせて、駐車場を使う自動車が円滑に走行しているとともに、街なかの空間が有効に活用されている。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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)</li> <li>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。</li> </ul>

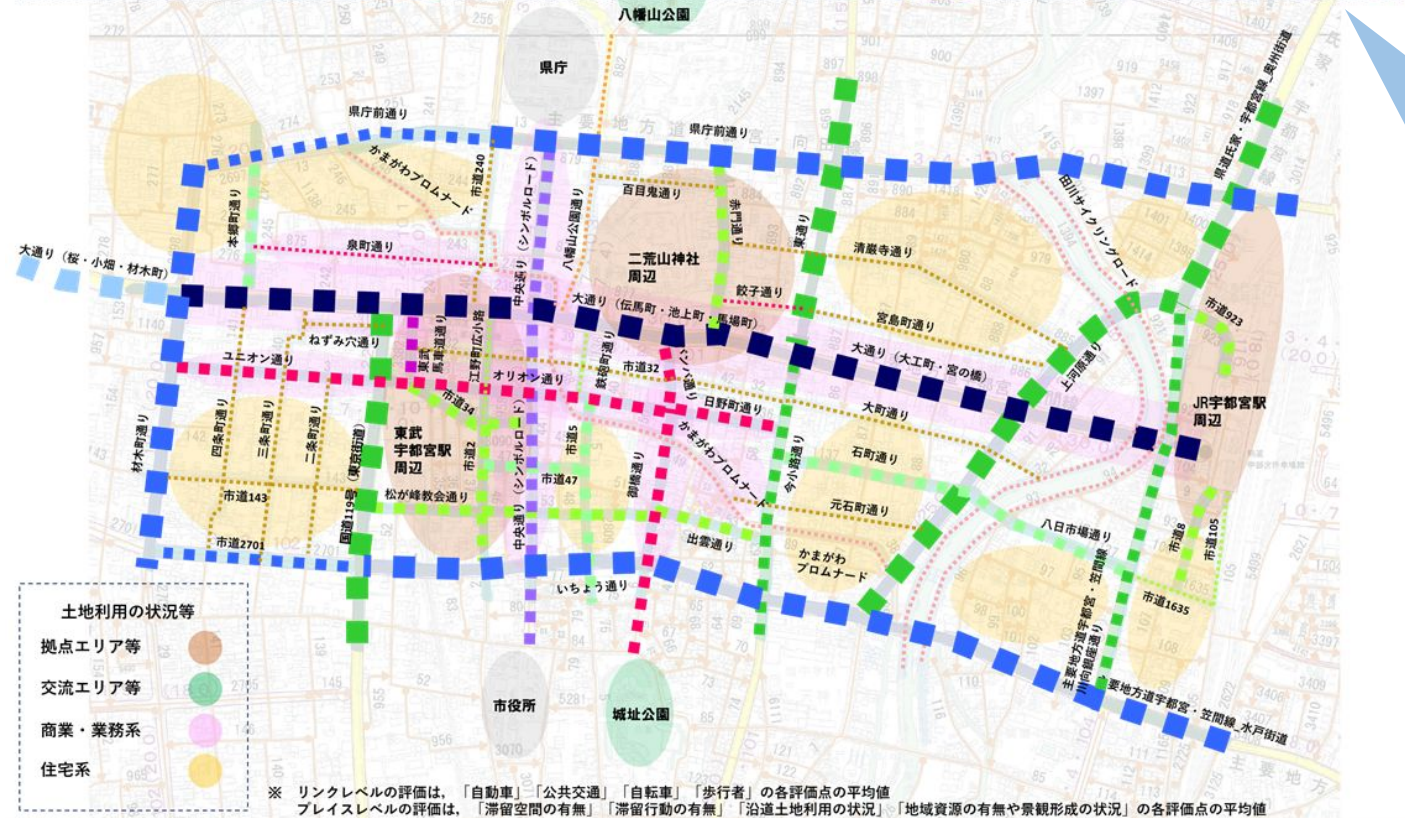
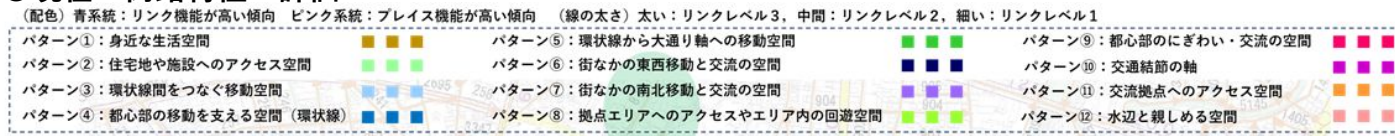
### 3 官民が共有する目指す街路空間の使い方(都心部まちづくりの基礎となる考え方)

- ・街なかの空間を「望ましい状態」に変えていくには、限りある街なかの空間において、街路空間を『人や多様な交通手段が移動する空間』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、かきこく使い分ける必要がある。
- ・人中心のウォーカブルな街なかの空間の形成に向け、官民協働で空間形成に取り組むにあたり、都心部まちづくりの基礎となる考え方として「目指す街路空間の使い方」を整理
- ・都心部においては、目指す街路空間の使い方を土台に、使い方に応じた空間のデザインや、都市機能・交通機能の配置など、空間形成を推進していく。

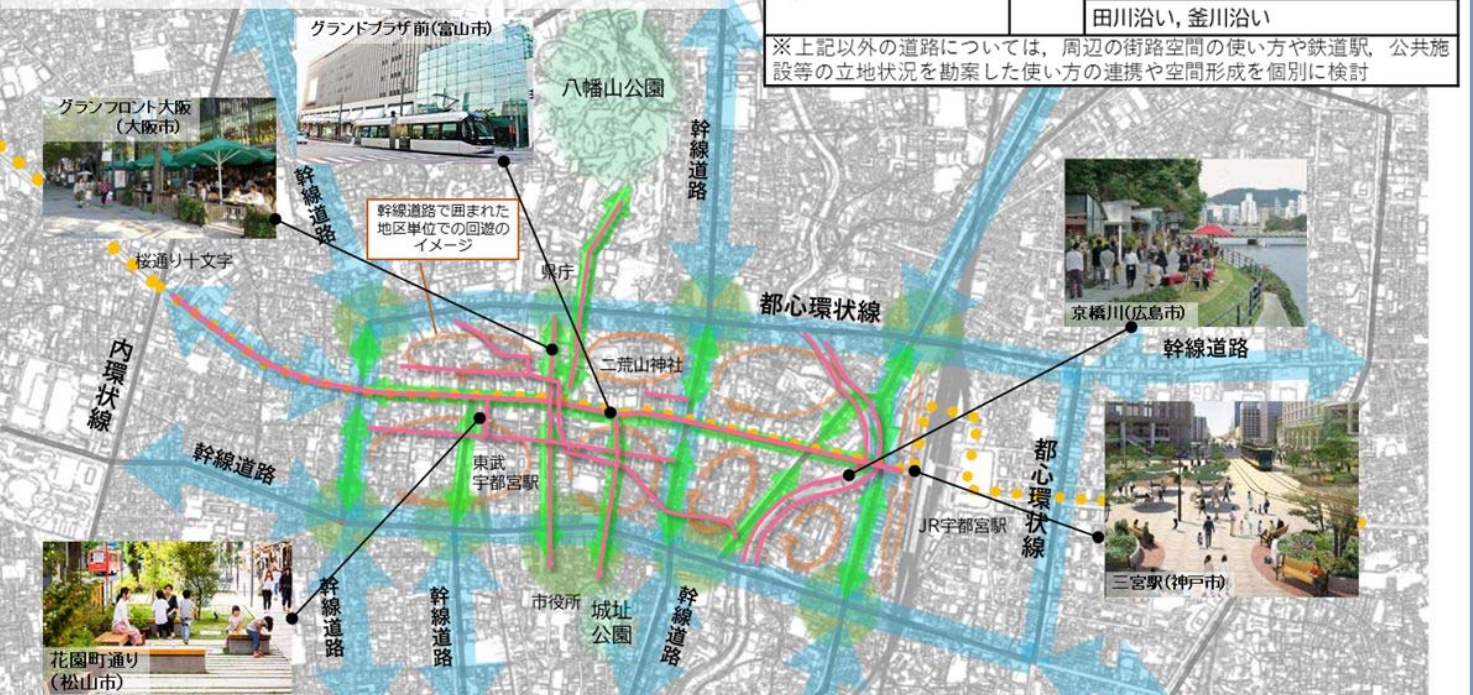
#### ○都心部まちづくりにおける「拠点」や「軸」の整理



#### ○現在の街路特性の評価



【目指す街路空間の使い方】  
**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(左上)、現在の街路空間の特性評価(左下)などを踏まえ、都心部の街路空間について、LRTを基軸とした公共交通と共存しながら『広域的な移動で使う空間』や、都心環状線内において『街なかの回遊や大通りへのアクセスで使う空間』、『人の通行や滞在・活動で使う空間』を設定**



街路空間の使い方	凡例	主な路線
広域的な移動で使う空間	←→	都心環状線や内環状線内の幹線道路
街なかの回遊や大通りへのアクセスで使う空間	↔	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 バンパ通り, 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

- 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: 図緑の円の付近に駐車場や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で使う空間」の沿道に配置**
  - ③末端交通(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「人の通行や滞在・活動で使う空間」の起終点付近に配置

#### (参考)目指す街路空間の使い方に向けた空間形成のイメージ

上記の使い方を官民が共有しながら、実現に向けた空間形成に取り組んでいくことで、現在の街路特性(「リンクレベル」、「プレイスレベル」)が表のように変化していくこと想定



第3章 課題を踏まえた取組方針等

1 課題を踏まえた取組方針と施策展開の考え方

- 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「望ましい状態」に着実に変えていくためには、まちづくりの視点ごとに多様な人々の移動や生活のシーンにおける課題を的確に捉えながら効果的な施策を検討・展開していく必要がある。
- 街なかの空間の「望ましい状態」ごとに、都心部エリアの状況や市民等のニーズ、ウォークラブルなまちづくりに向けた国の動向などを踏まえ、都心部エリアの現状を分析・・・**参考資料** 参照
- 現状分析から得られた17の課題に対応するため、まちづくりの視点ごとに官民協働で取り組む「まちづくりの取組方針」を設定するとともに、取組方針を踏まえた「施策展開の考え方」を整理。

まちづくりの視点	課題	まちづくりの取組方針	施策展開の考え方
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	<b>方針Ⅰ「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」</b> 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。	4つの取組方針を踏まえ、以下の考え方を基本に施策を展開する <b>【対象エリア等】</b> ・「都心環状線」や「高次都市機能誘導区域」などを中心に、多様なまちの機能の充実や人中心のウォークラブルなまちづくりに取り組むことを基本に、「目指す街路空間の使い方」を土台にしながら、大通り沿線や拠点エリア、老朽建築物が密集する地区など、各エリアの課題に対応した施策展開する。 ※今後プラン策定において、各エリアごとに即地的な施策展開を検討していく。
	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	<b>方針Ⅱ「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」</b> 大通りなど『人の滞在や活動で使う空間』となる道路を基本に、街路空間の「ゆとり」や「滞在性」、「沿道施設低層階の透過性」、「緑や景観」など、居心地の良さに関わる要素を総合的に高める空間形成に、街路やエリア、地区ごとのルールづくりや民間の取組に行政が支援するなど、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		
	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		
都市機能	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	<b>方針Ⅲ「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」</b> 「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。 また、都心部の老朽化した木造建築物が立地するエリアにおいて、災害に強い建物への機能更新に取り組んでいく。	
	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		
	⑪老朽建築物の立地する地域における災害に強い安全・安心な居住・商業・業務地の形成		
	⑫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		
交通機能	⑬公共交通の充実と連携した駐車場の量・配置の適正化及び質の向上	<b>方針Ⅳ「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末端交通の利用環境づくり」</b> 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末端交通の走行環境づくりに取り組んでいく。	
	⑭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		
	⑮大通り軸上などにおける自転車などの末端交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実		
	⑯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		
	⑰歩行者や市民活動にも配慮した自転車など末端交通のかしこい使い方の誘導		

【まちづくりの取組方針に位置付ける中心施策（※プラン策定に向け、更に精査・充実）】

- ・プラン中間取りまとめにおいては、「まちづくりの取組方針」、「施策展開の考え方」に加え、計画推進に向けてどのようなことに取り組んでいくか、官民で共有するため、各取組方針の中心となる施策を下記のとおり整理。
- ・施策展開に当たっては、街なかの情報通信やエネルギーの効率利用などに繋がる、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などの視点を持って、まちづくりに取り組んでいく。
- ・今後はプラン策定に向け、官民が協働で取り組む施策を更に充実させていくとともに、エリアの課題や目指す街路空間の使い方に応じて、特定のエリアでの即地的な施策展開を検討していく。

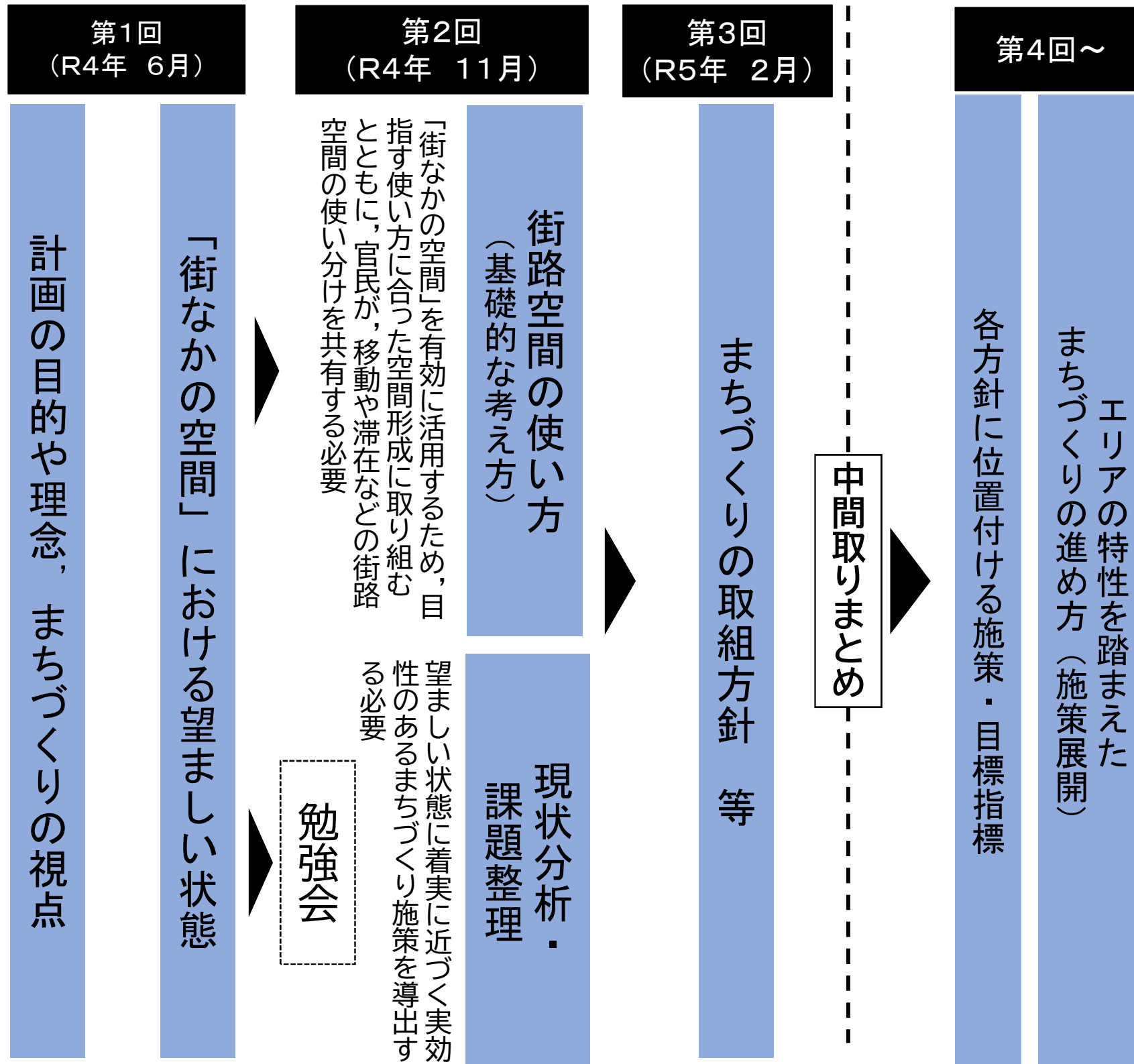
視点	取組方針	中心施策（カッコ内は主な構成事業）	
		都心部エリア全体へ広く展開する施策	(参考) 特定のエリアに即地的に展開する施策イメージ
街路空間の使い方	【方針Ⅰ】 人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した街路空間の特性の強化・改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路への通過交通誘導(通過交通に対する幹線道路利用促進のPR活動 など)</li> <li>・都心環状線内における駐車場の配置適正化(附置義務駐車場台数の緩和、都心環状線沿線へ駐車場を集約するための隔地による附置の特例見直し など)</li> <li>・公共交通利用や歩きでの来街促進(公共交通運賃負担の軽減、バスなどの公共交通を活用した街なか周遊の企画、エコ通勤の普及促進)</li> <li>・まちづくりにおける民間団体の参画促進(「都市再生推進法人制度」の導入 など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路における自動車通行機能の向上(内環状線や都心環状線の早期4車線化など都市計画道路の整備、幹線道路等の交差点改良 など)</li> <li>・街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制(住宅地等における通過抑制の案内看板の設置やゾーン30+, 一方通行化等の交通規制強化、商店街等におけるライジングボラードなどの設置による物理的な抑制 など)</li> <li>・人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編(LRT導入を見据えた大通り空間の再編、公共交通の停留場と目的施設をつなぐ街路やにぎわいづくりに取り組む街路における道路空間のバリアフリー化や道路景観整備の推進 など)</li> <li>・街路空間など公共的な空間を活用した新たな居場所づくり(東武馬車道通り等における道路空間を活用した社会実験、街路空間や身近な公園、広場などにおけるプレイスメイキングの推進 など)</li> </ul>
街路空間のデザイン	【方針Ⅱ】 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりにおける民間団体の参画促進【再掲】</li> <li>・エリアや街路空間の特性に応じた沿道空間デザインの誘導(大規模な建築物等に対する協議制度など都市デザインを誘導する実効性の高い仕組みづくり など)</li> <li>・まちづくりと連動した緑化促進(市街地における緑化推進のための仕組みの充実(緑化促進のためのガイドライン等) など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が主体となったまちづくりルール等の策定(空間形成に関する基準を盛り込んだ地区計画や建築協定、地域まちづくり協定(紳士協定)の策定支援 など)</li> <li>・地域が主体となった居心地が良い街路空間の維持管理(歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用促進、エリアマネジメント組織の設立支援 など)</li> <li>・まちづくりに貢献する民間開発事業への支援(大通りを中心とした優良な建築物等の開発に対するまちづくりへの貢献度に応じたメリハリある事業費支援や容積率の緩和(取組の例:壁面の後退やオープンスペースの創出、休憩施設の整備、建物低層部の非住居用途導入、敷地内の空地や建物の壁面などの緑化、道路から見える範囲の外構や外壁・内壁等に大谷石を活用 など))</li> <li>・既存建物の景観形成に向けた支援(ファサードの統一に向けた検討や整備への支援 など)</li> <li>・目に映るみどりの充実(自治会や商店街、企業等と連携したプランター、ハンギングバスケット、壁面緑化、花壇等の設置の推進、緑の充実 など)</li> <li>・街路空間など公共的な空間を活用した新たな居場所づくり【再掲】</li> </ul>
都市機能	【方針Ⅲ】 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充実による拠点形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な都市活動を支えるまちの機能の立地誘導(立地適正化計画に基づく都市機能誘導施設立地補助金(施設整備費への支援及び支援対象の拡充(誘導施設のテナント立地への支援、対象施設の拡大)、オフィスを新・増設した場合の賃貸料や改修費等の支援 など)</li> <li>・都心居住の誘導(住宅取得への支援及び支援の拡充、サービス付き高齢者向け住宅整備促進 など)</li> <li>・街なかのストック空間活用の促進(空き家等活用促進、空き店舗出店補助、市街地整備手法(土地の交換分合など利用ニーズに対応する小規模な区画整理や共同建て替え)を活用した土地活用支援 など)</li> <li>・都心環状線内における駐車場の配置適正化【再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な都市活動を支えるまちの機能の立地誘導(立地適正化計画に基づく『休憩』、『交流』、『学び』、『情報発信』、『仕事』、『まちづくり活動』などの多様な用途に活用できる施設への立地支援)</li> <li>・まちづくりに貢献する民間開発事業への支援(大通りを中心とした優良な建築物等の開発に対するまちづくりへの貢献度に応じたメリハリある事業費支援や容積率の緩和(取組の例:低層階への非住居系用途導入、防災施設の整備、バリアフリー化、脱炭素化、スマート技術導入 など))</li> <li>・にぎわい創出につながる街なかの公共施設(公園、広場、河川等)の新たな機能充実(城址公園やバンバ広場、オリオンスクエア、田川・釜川、その他公共施設における多様な市民活動での利活用 など)</li> </ul>
交通機能	【方針Ⅳ】 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末端交通の利用環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心環状線内における駐車場の配置適正化【再掲】</li> <li>・多様な交通手段の充実(シェアモビリティ導入に向けた社会実験 など)</li> <li>・公共交通利用や歩きでの来街の促進【再掲】</li> <li>・環状道路への通過交通誘導【再掲】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心環状線内における駐車場の配置適正化(大通りやまちづくりの軸となる道路における駐車場新規立地(出入口設置含む)の届出義務化、路外駐車場設置する際の技術基準の運用 など)</li> <li>・まちづくりに貢献する民間開発事業への支援(大通りを中心とした優良な建築物等の開発に対するまちづくりへの貢献度に応じたメリハリある事業費支援や容積率の緩和(取組の例:駐車場施設の削減や出入口位置の配慮、共同荷さばき場整備、端末交通と公共交通の乗換機能の整備 など)</li> <li>・荷さばきの効率化(特定のエリアにおける商店街などと連携した荷さばきルール策定(路外における荷さばき場の確保や路上荷さばき箇所の指定など)、荷さばき動線となる道路環境整備 など)</li> <li>・街路空間の使い方を踏まえた通過自転車の誘導(人の滞在や活動で使う空間となる大通りや商店街などを走行する際のルールづくりや注意喚起 など)</li> </ul>



## プラン策定に向けた今後の進め方

- 本プランが、ビジョン実現に向けた官民が一体となった取組の実行計画となるよう、今後は、NCCまちづくりのオープンハウス等を通じた市民等との双方向での意見交換により、まちづくりの目標や考え方、取組方針などの共有を図るとともに、頂いた御意見を参考にしながら計画の充実につなげていく。

## (仮称)都心部まちづくりプラン策定懇談会におけるプラン検討ステップイメージ



## (参考) 「(仮称)都心部まちづくりプラン策定懇談会名簿」

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
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
	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	斎藤 公則
	中央地域まちづくり推進協議会	副会長	宮本 隆昌
	築瀬地区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
	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)	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
行政機関	一般社団法人 栃木県タクシー協会	専務理事	鉢村 敏雄
	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
市民公募	栃木県警察本部	交通部交通規制課長	沼野 孝雄
	-	-	高岡 耕子
	-	-	手塚 美志子
			佐藤 雅哉

「街なかの空間」の「望ましい状態」ごとの現状分析・課題整理の結果

視点	A 望ましい状態	B 分析結果	C 課題
街路空間の使い方	生活に身近な道路や、にぎわいの軸となる道路に、通過目的の自動車が入らない。	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、人中心のウォーカ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。	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
	自動車交通の骨格となる道路や、沿道に商店街が立地する道路など、街路ごとの使い方に応じて、街なかの空間を有効に活用している。	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色を踏まえながら、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。	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	道路と沿道の土地が一体で「居心地が良く歩きたくなる空間」を形成し、多くの市民や来街者が、歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。	居心地の良さを定量的な評価から、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り組む必要があり、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。	人中心のウォーカ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。	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、ウォーカ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、ウォーカ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、特性など「宇都宮らしさ」が感じられる街並みとなっている。	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
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。	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。	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
	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。		
	街なかの住む人・働く人などが増加し、地域のコミュニティ・経済が活性化している。		

視点	A 望ましい状態	B 分析結果	C 課題
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。	ウォーカ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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	⑪老朽建築物の立地する地域における災害に強い安全・安心な居住・商業・業務地の形成
	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。	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。	⑫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
交通機能	駐車場を使う自動車が円滑に走行しているとともに、街なかの空間が有効に活用されている。	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。	⑬公共交通の充実と連携した駐車場の量・配置の適正化及び質の向上
	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。	宅配便取扱個数の増加傾向より、末端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。	⑭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
	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。	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末端交通の結節機能の充実が必要である。	⑮大通り軸上などにおける自転車などの末端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）	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末端交通を充実していく必要がある。	⑯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
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車等の末端交通が安全・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、自転車等の末端交通に対しても、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。</li> <li>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。</li> </ul>	⑰歩行者や市民活動にも配慮した自転車など末端交通のかしこい使い方の誘導