

# 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」【概要版】

## 序章 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」の趣旨

・今後直面する少子・超高齢化、人口減少社会においても、市民の誰もが幸せに暮らせ、みんなに選ばれる、持続的に発展できるまちづくりを進めていく必要がある。

・そのため、21世紀半ばの2050年を見通した長期的な視点で、本市のこれまでの成り立ちを踏まえた上で、これからのまちづくりに求められる機能を備えた都市構造のイメージと、その実現のための具体的な推進方策を示した「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を策定し、まちづくりの方向性を市民と共有することで、将来にわたって市民生活の質を維持・向上していくことを目指す。

## 第Ⅰ章 本市を取り巻く環境

### 1 総人口・人口構造の見直し (2ページ)

・本市の総人口は、平成29年(2017年)にピークを迎えた後、人口減少に転ずると見込まれる。

・年齢別人口については、老年人口(65歳以上)構成比が高まる一方、年少人口(0歳～14歳)および生産年齢人口(15歳～64歳)は、それぞれ構成比が低下すると見込まれる。

### 2 このまま人口減少・少子超高齢化が進んだ場合に懸念される事項 (7ページ)



○身近な店の閉店やイベントなどがなくなることで、まちの魅力やにぎわいが失われる。



○住宅地など密度が低くなることで、近所との関わりが薄くなり、地域コミュニティのつながりが弱くなる。



○電車やバスの利用者が減り、運行本数が減ることで移動の選択肢が少なくなり、病院や店などに出かけることが不便になる。



○空き地・空き家の増加や、道路・橋などの維持が難しくなることで、安心・安全な日常生活が脅かされる。

## 第Ⅱ章 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿

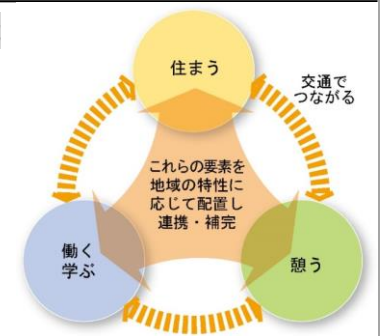
### 1 求められる都市の姿 (11ページ)

#### (1) 社会潮流の変化への対応

- ア 人口減少、少子・超高齢社会での、市民ニーズの変化や多様性に対応できるまちづくり  
⇒ **社会的に質の高い生活が享受できる都市づくり**
- イ 市民の日常生活なども深く関わる、地球温暖化など環境問題への対応強化  
⇒ **環境にやさしい都市づくり**
- ウ 産業やその担い手となる人材、にぎわいや活力を生み出す交流人口の増加  
⇒ **地域産業・経済の持続的な発展**
- これらの潮流は、都市が持続可能な発展をするために必要となる、**社会・環境・経済の3つの構成要素**であり、これらを前提にまちづくりを進めることが必要。

#### (2) これからのまちづくりに求められる機能

市民の日常生活の要素である、「住まう」、「働く・学ぶ」、「憩う」を充足させるために必要な各種の都市機能を集約し、それらを「交通」により**補完・連携**することが、これからのまちづくりに必要。

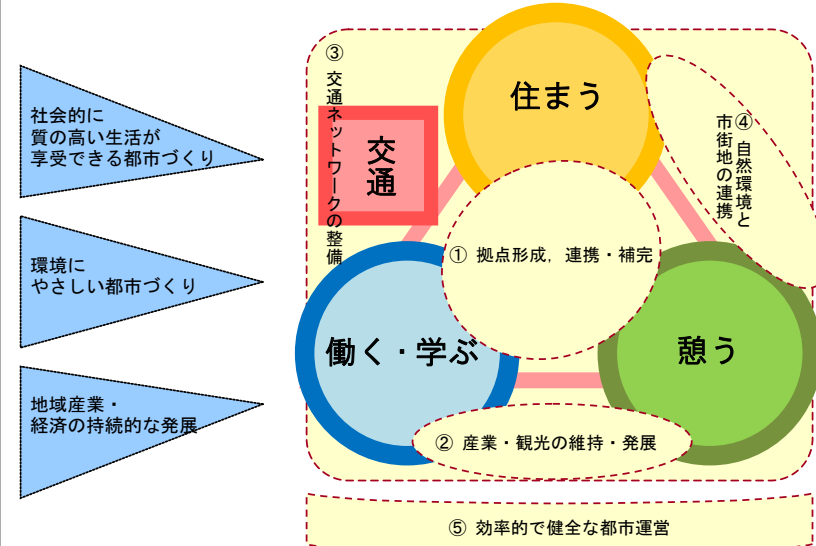


### 2 今後のまちづくりの理念 (14ページ)

本市が将来の都市像として掲げる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を着実に進めていくため、「形成ビジョン」では、2050年を見通した社会潮流や、都市に求められる機能を備えることのできる将来の都市形成の方針とその施策を示し、今後も持続的に発展し続けることのできるまちの実現に取り組む。

#### 【社会潮流】

#### 【まちづくりに求められる機能】



### 実現するための都市の姿

### 『ネットワーク型コンパクトシティ』

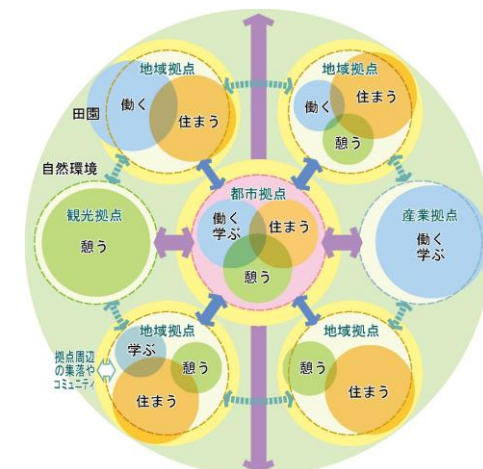
#### 【『ネットワーク型コンパクトシティ』実現のための5つの柱】

- ① **拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市**
- ② **本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市**
- ③ **交通ネットワークが整備された利便性の高い都市**
- ④ **自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市**
- ⑤ **効率的で健全な都市運営を実現する都市**

### 3 『ネットワーク型コンパクトシティ』の考え方 (15ページ)

- ・本市のこれまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型の都市のかたちとして、『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成
- ・中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに、**地域の特性を踏まえ**、市民の日常生活に必要な各種の**都市機能が集積した拠点**を形成
- ・市全体の活力をけん引する、産業・観光に関する都市機能を備えた拠点を形成
- ・本市の骨格となる交通から、日常生活に身近な移動を支える交通まで、**階層性を持った交通ネットワーク**を構築し、**拠点間を連携・補完**
- ・これらの「拠点化」「ネットワーク化」により、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足でき、市民生活の質や都市の価値・活力を維持・向上

【『ネットワーク型コンパクトシティ』の概念図】



### 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の特徴

#### 〔拠点化の促進〕

- ・『**都市拠点**』:市中部に形成し、高次性・広域性を備えた全ての都市機能を集積
- ・『**地域拠点**』:各地域に形成し、市民の日常生活を支える「住」に関連する都市機能の集積、地域特性に応じた「働・学」「憩」に関する都市機能を配置
- ・『**都市拠点**』と『**地域拠点**』の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足
- ・『**産業拠点**』:高次の「働・学」に関連する都市機能を配置
- ・『**観光拠点**』:高次の「憩」に関する都市機能を配置
- ・拠点の周縁部や郊外部において、農地や里山林などの緑豊かな自然を維持・保全

#### 〔ネットワーク化の促進〕

- ・『**交通ネットワーク**』:都市拠点と各拠点間を結ぶ、階層性を有する「公共交通」や「道路」のネットワークを構築
- ・各拠点間も地域特性に応じた交通ネットワークで結び、役割を補完
- ・全ての市民が拠点の都市機能・施設に便利で快適にアクセスできる移動環境を形成



# 第三章 将来の都市形成の方針

## 1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市 (18ページ)

### (1) 都市拠点の形成

- 中心市街地(約320ha)を「都市拠点」として設定
- 日常生活に密着した都市機能に加え、行政機関やサービス産業、医療・福祉、金融、高度な商業・業務機能など高次の都市機能を集積
- 教育、文化・芸術、情報、娯楽など全市的・広域的な都市機能を集積
- 公共交通の輸送効率、円滑な乗り継ぎ利便性が確保され、人・モノが活発に交流する多様な交通結節点を整備
- 人口の集約を図り、本市の顔にふさわしい人口規模を確保
- 都市拠点と連担している「昭和・東・錦・西・中央・今泉・西原・築瀬・城東・宝木・細谷・戸祭・桜・富士見・明保・宮の原・陽東・峰・石井・泉が丘・御幸・御幸が原」の各地域は、「都市拠点圏域」と位置付け、都市拠点と役割分担を図りながら日常生活に必要な各種の機能を配置

### (2) 地域拠点の形成

- 「鉄道駅」や「これまでの集落の成り立ち等を踏まえた場所」を中心の目安に市内14か所に「地域拠点」を配置し、都市拠点間や拠点相互に役割を補完しながら、地域特性に応じた都市機能を集約

		地域拠点の中心の目安	関連する地域
市街地部	公共交通結節点	岡本駅	河内
		江曾島駅	陽南・緑が丘
		西川田駅	姿川・陽光
		雀宮駅	雀宮・五代若松原
郊外部	地域におけるコミュニティ施設	田原街道×長岡街道	豊郷
		鬼怒通り×清原中央通り	清原
		新4号国道×みずほの団地入口付近	瑞穂野
		上河内地域自治センター	上河内
		藤井地区市民センター	藤井
		富屋地区市民センター	富屋
		国本地区市民センター	国本
		城山地区市民センター	城山
		平石地区市民センター	平石
		横川地区市民センター	横川

- 拠点は、中心目安から概ね半径500mの範囲を基本に設定
- 鉄道駅を核とする拠点には、商業などサービス機能を配置
- 市街化調整区域の拠点には、コミュニティ支援施設など地域の

- 交流促進や、農業振興に資する機能などを配置
- 行政サービスをはじめ、「食料品・日用品を買う」「入出金・振込をする」「医者にかかる」に関するものを全ての拠点で享受できるサービスとして配置
- 上記のうち大規模なものや、その他の都市機能は、拠点間の公共交通アクセス向上により補完・充足

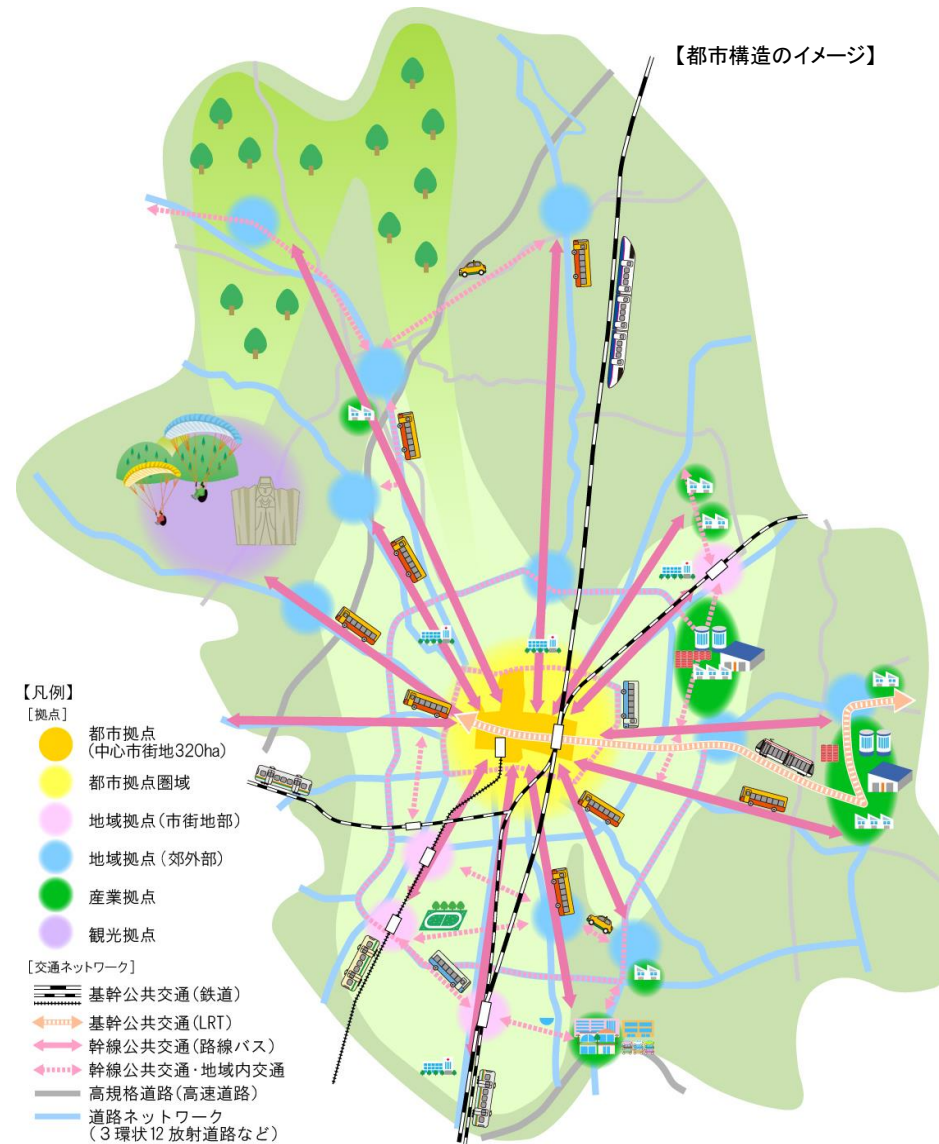
## 2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市 (23ページ)

### (1) 産業拠点の形成

- 「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」、「テクノポリスセンター地区」、「インターパーク地区」、「宇都宮インターチェンジ周辺地区」を産業拠点とし、高度な産業・研究開発機能や流通業務機能などが集積した機能性の高い産業空間の形成に向け、インフラや施設の充実を図るとともに、基幹・幹線交通によるネットワークを構築
- 新たな事業者の誘導を図るとともに、既存事業者の撤退を抑制
- 低利用となっている「宇都宮インターチェンジ周辺地区」は、広域道路交通の結節性や、観光拠点との近接性などの立地特性を十分に活用し、交通結節機能と公共交通ネットワークの充実を図るとともに、流通業務機能や生産機能のほか、周辺環境も勘案しながら、交流人口の増加に繋がる機能を誘導

### (2) 観光拠点の形成

- 市北西部の「古賀志地域」や「道の駅うつのみやろまんちっく村」を含む、「大谷周辺地域」を「観光拠点」とし、地域資源、歴史や伝統・文化を生かした特色ある地域空間を創出
- 公共交通の利便性を確保するとともに、インターチェンジなどによる自動車でのアクセス性に優れた拠点を形成



## 3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市 (24ページ)

### (1) 公共交通ネットワークの形成

- 拠点間を結節する軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通による、階層性のある公共交通ネットワークを構築

#### ○拠点間を結節する公共交通ネットワークの構築

- 都市拠点を中心に、その他の拠点を基幹・幹線公共交通からなるネットワークで結び、拠点間の連携を強化

【基幹公共交通】:都市拠点から南北・東西方向の軸で都市拠点と各拠点間をつなぎ、幹線・支線の乗継機能を担う高いサービス水準を提供

【南北】JR宇都宮線、東武宇都宮線 【東西】LRTを導入

【幹線公共交通】:基幹公共交通と連携し、都市拠点と各拠点間を結ぶ主要バス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する公共交通で、沿線の特性に応じサービス水準を維持・向上  
特に、二次救急医療施設へのアクセスは、公共交通ネットワークを確保、高運行頻度化

#### ○面的な公共交通ネットワークの整備

- 地域内を面的にカバーする地域内交通を整備
- 隣接する拠点との連結も進め、一定の需要が見込まれる場合は、支線公共交通を検討

### (2) 道路ネットワークの形成

- 3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークによって、道路交通の混雑解消や交通の円滑化などを通じた公共交通サービス向上や、観光や物流などを通じた経済活性化を促進

### (3) 交通結節機能の強化

- 複数の交通手段が接続する場所では、円滑な乗り換え実現に向けた施設・設備の整備とともに、公共交通沿線の土地利用を検証しながら、住民の生活利便性向上等に資する都市機能の誘導を可能とする土地利用を促進

## 4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市 (27ページ)

### (1) 良好な住宅地の形成

#### ○居住誘導エリアの設定

- 人口減少局面でも一定の人口密度を維持するため、既に都市基盤整備の整っている場所を基本に居住誘導を図るエリアを設定し、市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら、空き家等の既存ストックを活用し時間をかけて緩やかに居住の移転を図り、適正な住宅地を形成
- 将来的に居住の集積・集約を図っていくエリアを以下のように設定

#### 【市街地部の居住誘導エリア】

- (ア) 都市拠点(約320ヘクタール)
- (イ) 市街化区域の地域拠点および公共交通利便エリア
  - 対象範囲:①市街化区域の地域拠点
  - ②市街化区域の公共交通利便エリア:概ね鉄道の駅から半径500m、運行頻度の高いバス路線のバス停から半径250mのエリア

#### 【郊外部の居住誘導エリア】

- (ア) 市街化調整区域の地域拠点  
本市農業の発展や生活環境の維持、郊外部地域の持続性を高めるため、定住環境の維持・向上を図りながら、地域拠点への居住集約を促進
- (イ) 既存集落等  
コミュニティの維持を図るため、地域拠点以外の地区計画、大規模な住宅団地や既存集落を活用し、地域内の居住集約を促進

#### ○居住誘導エリア外の土地利用

- 居住誘導エリア外においては、居住集約を図った後の土地の緑地等への転換などによる付加価値の向上や、自然と調和した生活環境の確保など、市民の多様なライフスタイルに応じた居住選択が可能な土地利用を促進

### (2) 農地・森林などの自然環境の維持

- 農作物や木材などの生産の基盤であり、水資源の涵養機能や防災機能、保健休養機能、大気保全機能などの公益的機能が適切に確保できる農用地、森林を保全

## 5 効率的で健全な都市運営を実現する都市 (29ページ)

- 人口減少局面を迎える中、民間活力による拠点の形成やネットワークの構築など社会資本の集積を進めるとともに、公共施設の適正配置を図るなど、市民・事業者・行政が一体となって効率的で健全な都市運営を促進
- 公共交通の充実など広域的な検討が必要なものについては、県や周辺自治体と連携・調整を実施



**1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市**

(1) 都市拠点を形成するための施策・事業 (30ページ)

都市機能の集積・集約のため	
広域的な求心性・中枢性を高める高次都市機能の集積	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模集客施設の立地誘導</li> <li>東武宇都宮駅周辺の整備促進</li> <li>文化・生涯学習機能の充実</li> <li>市街地再開発の促進</li> </ul>	など
高度な商業・業務機能の集積	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模公有地の利活用推進</li> <li>優良建築物等の整備促進</li> </ul>	など
都市の顔となりうる付加価値の付与	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>交流・情報発信等の場の整備充実</li> <li>都市緑化の推進</li> </ul>	など
計画的な都市機能の誘導	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>『立地適正化計画』と合わせた規制・誘導方策の構築</li> </ul>	など
交通結節点の整備のため	
都市拠点における円滑な乗り継ぎ利便性の確保	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクル&amp;ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進</li> <li>公共交通同士での乗り継ぎ利便性の向上</li> </ul>	など
ひと・モノの活発な交流を図る交通結節機能の整備	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>J R宇都宮駅周辺地区整備の推進 (西口周辺地区の整備, 東口整備事業)</li> </ul>	など

(2) 地域拠点を形成するための施策・事業

都市機能の集積・集約のため	
市民の日常生活に必要なサービスを提供する都市機能の立地・維持	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点への医療・福祉施設, 子育て支援施設等の誘導促進</li> <li>公共施設への生活必需機能の付加</li> </ul>	など
交通結節点の整備のため	
地域拠点における円滑な乗り継ぎ利便性の確保	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>パーク&amp;ライド, サイクル&amp;ライド等の乗り継ぎ施設の整備促進</li> </ul>	など

**2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市**

(1) 産業拠点を形成するための施策・事業 (32ページ)

経済基盤の充実強化	
新たな企業の立地誘導	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>研究機関等の立地誘導の促進</li> <li>エネルギーセキュリティを高める自立分散型エネルギーの確保</li> </ul>	など
産業イノベーションの創出支援	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティビジネスの取組への支援</li> <li>新たな産業の創出支援</li> <li>ベンチャー企業の育成</li> <li>大学連携の推進</li> </ul>	など
本市に立地する企業の維持	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>産業拠点等の魅力の向上や支援制度の充実</li> </ul>	など
交通結節点の地理的特性を十分に活かすため	
交通結節点を活用した新たな事業者の立地誘導	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>高度な交通結節点周辺における流通業務機能などの整備促進</li> <li>公共交通結節点での都市開発 (公共交通指向型開発TOD) の促進</li> </ul>	など

(2) 観光拠点を形成するための施策・事業

交流人口を増加させるため	
地域資源や歴史・文化の活用	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>着地型観光の推進</li> <li>歴史・文化施設の整備と各施設の有効活用及びネットワーク化の推進など</li> </ul>	など
アクセス性の向上	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>スマートインターチェンジの有効活用</li> <li>観光誘客に向けたバス駐車場の整備促進</li> </ul>	など
情報発信の強化	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光で来訪する外国人への情報発信の促進</li> <li>宇都宮ブランド戦略の推進</li> </ul>	など

**3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市** (34ページ)

(1) 公共交通ネットワークによる連携を強化するための施策・事業

拠点間を結節する公共交通ネットワーク構築のため	
都市の骨格となる基幹公共交通の充実	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>東北新幹線のJR宇都宮駅停車本数の増加による広域移動の充実</li> <li>LRTの導入</li> </ul>	など
基幹公共交通と連携し, 市民生活を支える幹線公共交通の充実	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共・公益施設へのアクセス性の向上</li> <li>都市拠点と各拠点間を結ぶ公共交通の運行本数の増加</li> <li>LRTの導入にあわせたバス路線の新設</li> <li>バスネットワークの再編促進</li> </ul>	など
面的な公共交通ネットワークの整備のため	
居住地から身近な乗り換え場所までの公共交通の確保	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接する拠点間を結ぶ公共交通の確保</li> <li>地域内交通の導入促進</li> <li>新設バス路線の導入促進</li> </ul>	など
公共交通を利用しやすい環境づくりのため	
公共交通の円滑な乗り継ぎの確保	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードの導入による乗り継ぎ料金の軽減や乗継利便性の向上</li> <li>自転車から公共交通への乗り継ぎ利便性の向上</li> </ul>	など
誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の接近表示システムの導入促進</li> <li>各種割引制度の導入促進</li> <li>モビリティ・マネジメントの推進</li> <li>公共交通施設・車両のバリアフリー化の促進</li> </ul>	など

(2) 自転車利活用を促進するための施策・事業

自転車を利用した移動を増加させるため	
自転車で快適に移動できる環境整備	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間の整備充実</li> <li>サイクリングロードの整備充実</li> <li>「自転車の駅」の設置の拡大</li> </ul>	など
自転車利活用の促進	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティサイクルの導入促進</li> <li>レンタサイクルの充実</li> <li>モビリティ・マネジメントの推進</li> </ul>	など

(3) 道路ネットワークによる連携を強化するための施策・事業

市街地交通の円滑化や経済の活性化のため	
道路ネットワークの充実	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>総合スポーツゾーン周辺道路整備の推進</li> <li>都市計画道路整備の推進など</li> </ul>	など
道路インフラの長寿命化	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な道路の適切な維持管理の推進</li> <li>橋梁の長寿命化の推進</li> </ul>	など

**4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市** (36ページ)

(1) 快適な居住環境形成のための施策・事業

各拠点等における居住集積のため	
居住を集約すべきエリアへの誘導	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>『立地適正化計画』を踏まえた優遇制度の構築</li> <li>空き家への居住誘導の促進</li> <li>住宅施策の推進 (住宅取得補助等) など</li> </ul>	など
地域の特性に応じた居住の誘導	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな「市街地調整区域の土地利用方針」の策定</li> <li>二地域生活の推進</li> <li>大規模既存集落等の有効活用による都市機能の誘導</li> </ul>	など
居住環境の充実のため	
良好な住宅地の形成	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点・居住地の都市基盤を活用した安心・安全の確保充実</li> <li>低炭素型の小型モビリティの導入促進</li> </ul>	など
地域コミュニティ活動の活性化	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会への加入促進</li> <li>地域防災体制の充実強化</li> </ul>	など

(2) 農地・森林などの自然環境保全のための施策・事業

豊かな自然と共存する農業の維持・発展のため	
豊かな農業基盤の整備	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>6次産業化の促進</li> <li>集落営農の組織化の支援</li> </ul>	など
自然環境を維持・保全するため	
里山・森林などの自然環境の保全や, 緑の拠点の維持・管理	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>生物多様性保全の推進</li> <li>緑地保全の推進</li> <li>農林環境の保全促進</li> </ul>	など
居住集約後の土地の利活用	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅の跡地等の適正管理・有効活用の促進</li> </ul>	など

**5 効率的で健全な都市運営を実現する都市** (38ページ)

効率的で健全な都市運営を行うため	
公共施設の適正配置や有効活用	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設等総合管理計画の策定</li> <li>公共施設における効率的なエネルギー・マネジメントの推進</li> </ul>	など
近隣自治体等との連携の推進	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>栃木県央地域における市町との広域連携の強化</li> <li>北関東における中核都市との連携の強化</li> </ul>	など
地域における情報化の促進	など
<ul style="list-style-type: none"> <li>医療介護・教育・産業・地域交通・防災等の各分野でのICT活用の促進</li> </ul>	など

## 第V章 今後の推進に当たって

### 1 評価指標の考え方と進捗の確認 (39ページ)

○評価指標は、本市の目指すネットワーク型コンパクトシティの特色や独自性(市街化調整区域を含む各地域への拠点の設定 など)を十分に踏まえたものとし、以下のような考え方により設定

- ・ 評価指標の設定については、主に都市の持続性をどのように維持していくかという観点から、ビジョンの施策体系ごとに、
  - ①ネットワーク型コンパクトシティの目指す都市の状況を表すもの
  - ②ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた各種施策の進捗を定量的に評価できるものを設定
- ・ 指標の具体的な選定については、本市市政研究センターと宇都宮大学都市計画研究室の共同研究「コンパクトで持続可能なまちづくりの推進に向けた調査研究」(平成26年3月)や、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省都市局)」で示されている指標などを参考に設定
- ・ 評価指標数については、都市形成の動きを総合的に把握できるよう、ビジョンの施策体系ごとのバランスに配慮して設定

施策の体系	評価指標 【凡例】 ▶ NCCの目指す都市の状況を表す指標 ● 施策の進捗を表す指標
<b>1 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市</b> (1) 都市拠点を形成するための施策・事業  (2) 地域拠点を形成するための施策・事業	▶ 都心居住地人口密度 ▶ 市内人口に占める都市拠点、地域拠点の人口の割合 ● 市内に立地する事業所本店、支店のうち都市拠点内に立地する割合 ● 拠点内の日常生活サービス施設の立地状況・充足率
<b>2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市</b> (1) 産業拠点を形成するための施策・事業  (2) 観光拠点を形成するための施策・事業	▶ 市内工業製品出荷額 ▶ 市内工業製品出荷額に占める産業拠点出荷額の割合 ▶ 観光客入込数
<b>3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市</b> (1) 公共交通ネットワークによる連携を強化するための施策・事業 (2) 自転車利活用を促進するための施策・事業 (3) 道路ネットワークによる連携を強化するための施策・事業	▶ 交通分担率における公共交通の割合 ● 都市拠点から各地域拠点へのバス運行本数 ● 自転車通行帯等の整備延長 ● 道路ネットワークを形成する主要な路線の整備率
<b>4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市</b> (1) 快適な居住環境形成のための施策・事業 (2) 農地・森林などの自然環境保全のための施策・事業	▶ 市内人口に占める居住誘導区域人口の割合 ● 空き家率(市全体と居住誘導区域の空き家率の比較) ● 経営耕地面積 ● 現況森林面積と管理状況
<b>5 効率的で健全な都市運営を実現する都市</b>	▶ 地価変動率(市内平均と各拠点、居住誘導区域の変動率の比較) ● 市民一人あたりの都市基盤維持管理に係る支出 ● 災害危険性の少ない地域の居住人口割合

- ・ 評価指標による都市形成の全体の進捗確認は、総合計画の改定に合わせて実施
- ・ 具体的な数値の捕捉にあたっては、関連する個別分野別計画に掲げている指標との整合を図りながら実施
- ・ 上記の進捗確認を補完するため、「総合計画実施計画」の改定や、関連する個別分野別計画等の進捗確認の中で、適宜、経年の動きを把握

### 2 推進体制 (41ページ)

- ・ 「形成ビジョン」で提示した取組の具体化に当たっては、主に市街化区域を対象とした「立地適正化計画」と市街化調整区域を対象とした新たな「土地利用方針」を策定し着実に推進
- ・ また、関連する各分野の計画を策定し、計画期間において重点的に取り組む施策・事業を再構成しながら、“選択と集中”や政策連携を図ることで、効果的・戦略的に推進
- ・ 『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成には、行政だけでなく、市民・事業者による取組も重要であることから、「形成ビジョン」の内容を広く周知するとともに、市民・事業者・行政が連携しながらビジョンの実現に向け取組を推進