

## 第3章 計画の実現に向けて



## 1 まちづくりの基本的な進め方

本市の都市計画は、『ネットワーク型コンパクトシティ』によって目指す将来都市構造や土地利用の方向性などを明らかにする「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」を基本方針として推進していきます。また、各種まちづくりの指針として、その活用を図るとともに、社会経済環境の変化等に的確に対応しながら、中長期的な視点に立ったまちづくりを総合的かつ一体的に進めていきます。

### (1) 市民参画によるまちづくり

- ・『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、市民や事業者などの身近な取組や理解促進が欠かせないことから、多様な主体の参画をいただきながら、まちづくりを進めていく必要があります。
- ・都市計画マスタープランや、それを具現化する都市計画制度等について、市ホームページや広報紙、パンフレットの配布、出前講座等の開催など様々な手法を通して、市民や事業者への情報提供や理解促進を図ります。
- ・都市計画に関する市民参加の促進を図るため、計画素案の構想段階から説明会や公聴会を実施し、市民の意見を反映していきます。
- ・都市計画提案制度等の活用により、市民や事業者など多様な担い手の参画による協働のまちづくりを促進します。

### (2) 分野間連携の推進と関係機関等との連携・調整

- ・『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現に向けた総合的なまちづくりを推進するため、交通や産業・環境、福祉など関連する部門との連携や調整を図りながら、個別の計画策定や施策事業を推進します。
- ・広域的な公共交通ネットワークの形成など、市域を超えて取り組むことが必要な施策については、県や関係市町等と連携・調整を図りながら、まちづくりを展開していきます。
- ・人口減少等に伴い、都市が直面する新たな課題などに対応した施策事業の推進や、『ネットワーク型コンパクトシティ』によって目指す土地利用を実現する上で必要な制度の創設・改正、地域の実情に応じた柔軟な制度運用等について、国や県への働きかけを行うなど、その実現に向けて取り組みます。

## 2 都市計画マスタープランの進行管理等

### (1) 計画の進行管理と見直し

- ・本マスタープランを推進するため、都市計画に関する基礎調査等の有効活用や「宇都宮市立地適正化計画」の評価等との連携を図りながら、『ネットワーク型コンパクトシティ』に向けた都市形成の動きや施策事業の進捗状況などの調査・分析等を行います。また、その結果等について、「都市計画審議会」などからご意見を伺いながら、都市計画制度等の運用改善につなげるなど、効率的・効果的なまちづくりの推進に取り組みます。
- ・社会経済環境の変化や、「総合計画」、県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」など上位計画の改定等により、都市計画マスタープランの内容に見直しの必要が生じた場合は、計画の見直しを行います。

### (2) ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた評価

- ・本マスタープランで目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を着実に進めるため、居住や都市機能の誘導などに係る施策の進捗状況等の定量的な把握・評価や、その評価等を踏まえた施策の見直しなどに資するため、参考として以下に「宇都宮市立地適正化計画」等で定めた評価指標を示し、定期的にその評価を行います。

#### 1) 居住誘導に関する評価

幹線交通軸（幹線道路等）沿線などの利便性が高い場所（居住誘導区域）において、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していく考えから、評価指標を示します。

評価指標		基準値	目標値		
			2027	2037	2050
人口割合	都市機能誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	17.5% (2016)	18.7%	19.8%	21.2%
			漸増(徐々に増加)を目指す		
人口割合	居住誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	46.5% (2016)	49.2%	51.7%	54.9%
			漸増(徐々に増加)を目指す		
人口密度	高次都市機能誘導区域の人口密度	66人/ha (2016)	70人/ha以上*		
			※高密度市街地(概ね60人/ha以上)の中でもより高密度を目指す		
	空き家率(市平均と居住誘導区域の比較)	—	市内平均以下の確保を目指す		
	地価変動率(市内平均との比較)	—	市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

#### 2) 都市機能誘導に関する評価

周辺地域からのアクセス性が高い拠点（都市機能誘導区域）において、生活利便施設や人口の誘導・集積による効率的で安定的なサービス提供などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していく考えから、評価指標を示します。

評価指標	基準値	目標値		
		2027	2037	2050
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合(市全体に占める割合)	34% (2016)	35.2%	36.4%	38%
		漸増(徐々に増加)を目指す		
高次都市機能誘導区域内に立地する事業所の割合(市全体に占める割合)	19.7% (2014)	21.0%以上		
		漸増(徐々に増加)を目指す		
地価変動率(市内平均との比較)	—	市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

### 3) 公共交通に関する評価

「立地適正化計画」等による都市機能や居住誘導の取組などとの連携を図りながら、将来にわたり誰もが円滑に移動できる持続可能な公共交通ネットワークを形成していく考えから、評価指標を示します。

評価指標	基準値	目標値		
		2027	2037	2050
交通分担率における公共交通の割合	4.6% (2014)	漸増(徐々に増加)を目指す		
公共交通の年間利用者数	3,351 万人 (2017)	3,600 万人 (2028)		
【参考】芳賀・宇都宮東部地域 (公共交通網形成計画)	15,570 千人 (2013)	20,370 千人 (2024)		
公共交通夜間人口カバー率	89.8% (2017)	100% (2028)		
都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均 47 分 (2017)	平均 31 分 (2028)		
都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担	最大 800 円 (2017)	最大 500 円以下 (2028)		

### (参考) 関連分野との連携施策に関する評価

『ネットワーク型コンパクトシティ』を推進する上では、健康増進や公共施設再編、中心市街地活性化、低炭素まちづくり等の関係施策が連携を図りながら、市民の外出機会の創出による健康寿命延伸や、持続可能で効率性の高い都市運営、密度の経済による消費・需要の拡大、まちなかの賑わい創出、更には、環境負荷の少ない都市構造への転換等の都市が直面する諸課題に対応した総合的な施策展開を図っていくことが重要であることから、「宇都宮市立地適正化計画」等で定めた評価指標を補完する指標として、関連分野との相乗効果等を考慮した連携施策に係る参考指標を示します。

参考指標		基準値	目標値	引用元(出典)	
健康増進	介護認定を受けていない高齢者の割合	85.1% (2011)	86.3% (2017)	第3次宇都宮市やさしさをはぐむ福祉のまちづくり推進計画	
	地域の担い手として活躍する高齢者の割合	9.1% (2014)	10.6% (2017)	にっこり安心プラン(第7次宇都宮市高齢者保健福祉計画・第6期宇都宮市介護保険事業計画)	
公共施設再編	公共建築物・インフラの維持更新費 ※ 公共施設等マネジメント(長寿命化や複合化等)の推進効果	—	約 2,527 億円 (23.6%)縮減  (2015~2054の40年間の総額)	宇都宮市公共施設等総合管理計画	
中心市街地活性化	事業所数(中心市街地)	2,548 事業所 (2012)	2,576 事業所 (2019)	うつのみや街なか活性化プラン (第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画)	
	空き店舗数(中心市街地)	75 店舗 (2014)	47 店舗 (2019)		
	歩行者・自転車通行量 【28 地点】	平日	99,428 人 (2013)		107,400 人 (2019)
		休日	116,189 人 (2013)		130,000 人 (2019)
居住人口(中心市街地)	8,358 人 (2014)	8,550 人 (2019)			
低炭素まちづくり	温室効果ガス総排出量(市域)	447.2 万t-CO <sub>2</sub> (2013)	326.4 万t-CO <sub>2</sub> (2030)  (2013 対比 27% (120.8 万t-CO <sub>2</sub> ) の削減)	宇都宮市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)	

### 3 ネットワーク型コンパクトシティの推進方策

本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成に向け、「土地利用の適正化」や「拠点化の促進」、「ネットワーク化の促進」を着実に進めるため、次のような取組を推進し、人口減少社会にあっても持続的に発展できる魅力と活力ある都市を構築していきます。

#### (1) 都市計画における諸制度の積極的な活用

- ・都市計画マスタープランで示す将来都市構造の位置づけや土地利用の方針に即し、拠点や幹線交通沿線等への居住や都市機能の集積、周辺環境と調和した良好な都市環境の形成を促進するため、必要に応じて用途地域等の見直しの検討を行うとともに、特別用途地区や地区計画など様々な都市計画制度を積極的に活用していきます。
- ・また、市街化調整区域の基本的性格を踏まえながら、拠点機能の強化や集落における活力維持の観点から地区計画制度や開発許可制度の適正な運用を図ります。

#### (2) 骨格的な都市施設整備等の推進

- ・都市の骨格となる道路網や、公共交通ネットワークの基軸となるLRT等の都市施設の整備、中心市街地や利便性の高い既成市街地の再整備など、『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成する上で効果的な事業を重点的に推進します。
- ・都市計画決定から相当の年月を経過している未着手の都市計画道路などの都市施設等については、社会経済環境の変化等を考慮しつつ、持続可能な『ネットワーク型コンパクトシティ』のまちづくりの観点から、その見直しの検討を行います。

#### (3) 居住や都市機能誘導と総合的な交通ネットワーク等の連携・推進

- ・人口減少社会の進行を見据えた『ネットワーク型コンパクトシティ』に向け、地域特性に応じた居住の適正な配置を誘導するため、「宇都宮市立地適正化計画」等との連携を図りながら、目指す将来都市構造における拠点や幹線交通沿線等の利便性が高い場所への居住や都市機能誘導に取り組みます。
- ・徒歩・自転車、自動車と、拠点間をネットワークする鉄道・LRT・バス路線や、地域内交通などがシームレスにつながり、それらが便利で快適に乗り継ぎできる総合的な交通ネットワークの構築に向け、引き続き、地域・事業者・行政が連携しながら、取り組んでいきます。
- ・『ネットワーク型コンパクトシティ』を実現する上で、居住や都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの形成は車の両輪であることから、その一体的な推進を図るなど、将来にわたって持続的に発展し続けることができる都市形成に向け着実に取り組みます。

