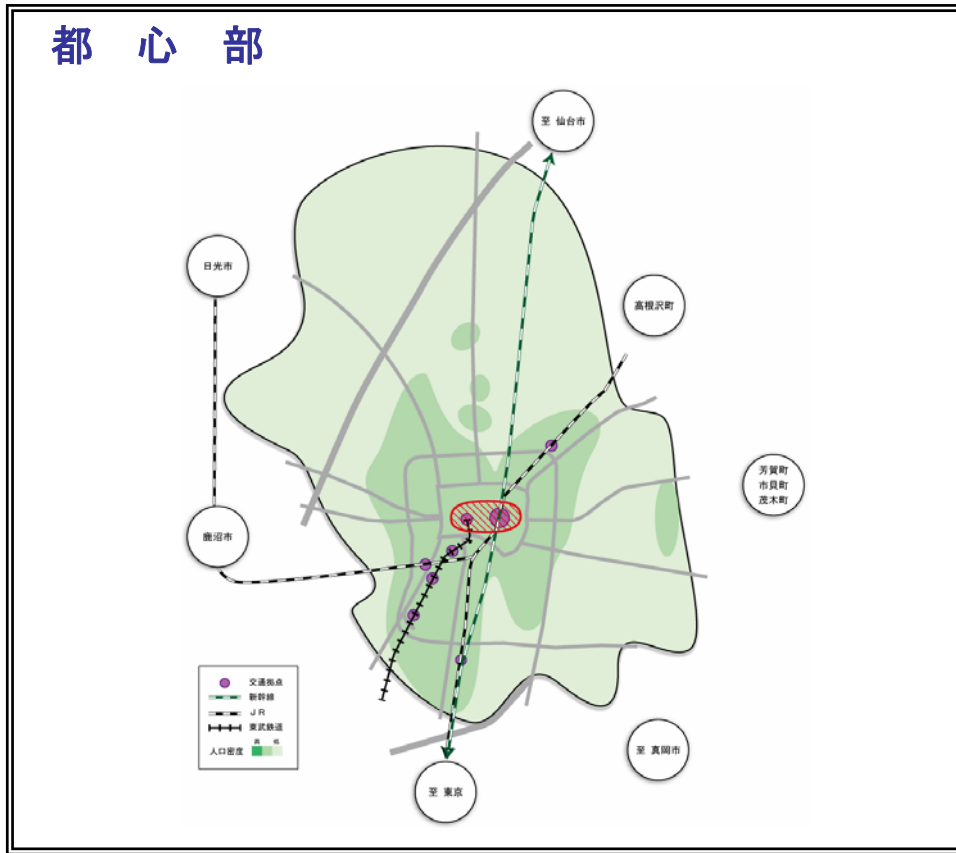


第2回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会【資料】

交通の現状と課題及び対応の方向



### 地域の概要

都心部に商業・業務機能が集積しており、栃木県の政治・経済・文化の中心として発展してきたが、中心商店街の活力低下や交通渋滞の発生などにより、都心部の機能が低下している。

このような状況に対し、都市再開発事業や中心商店街振興など各種施策・事業を総合的に展開することによって、中心市街地の活性化を図っている。

現在、大通り周辺地区におけるバンパ周辺の再開発事業等による賑わいの創出や都心居住の促進、JR 宇都宮駅東口周辺の区画整理事業、駅前広場整備による都市機能集積、高度化が進められている。

**JR 宇都宮駅・東武宇都宮駅を中心とした商業・業務施設の集積**

- JR 宇都宮駅・東武宇都宮駅を中心に、商業・業務施設が集積しており、ポテンシャルの高い地区である。

**低・未利用地の存在**

- 再開発事業などにより商業・宿泊・住機能など高度な土地利用が進められている。
- その一方で、平面駐車場等の低利用地や未利用地が点在している。

**人口密度の低下**

- 市街地の空洞化、外延化により、近年、夜間人口は減少傾向にある。

**中心市街地の活力低下**

- 大規模商業施設の撤退、郊外への移転が進み、都心部における商業施設の売り場面積は減少傾向にあり、活力が低下している。
- 商店街での歩行者通行量については、再開発事業などの都心部の回遊性向上の取組みにより 20 年ぶりに微増した。

### 交通の現状と課題

道路、公共交通のサービス水準は比較的高いものの、駅の交通結節機能や、輸送機関としてのバスの効率性、市外からの来訪者に対する分かりやすさに課題がある。

**自動車**

**比較的高い道路整備水準**

- 幹線道路の整備水準は比較的高いが、環状道路などの一部未整備により大通り等の中心部に通過交通が流入している。
- 細街路において歩行者と自動車が混在して危険な箇所がある。

**バス**

**高いバスサービス水準**

- 大通りには、多くのバス路線が集中しており、運行頻度は高い。
- バスの均一料金エリア内であり、地区内での移動は大部分が 150 円以内、一部区間が 100 円と安価である。
- 都心部内の商業施設・公益施設などをつなぐ循環バスが運行されている。

**わかりにくいバス路線体系・運行情報**

- 目的地・経由地別にバス路線が細分化されているため、様々な方面への利用が可能であるが、その一方で、選択肢が多くわかりづらい面がある。
- (例)
  - JR 宇都宮駅から東武宇都宮駅方面へ向かう場合、一番早く出発するバスが不明確。
  - 複数の同名バス停が離れて設置されており、それぞれの行き先が異なる。(県庁前、馬場町)

**バス路線が集中した区間の存在**

- 多くの路線バスが大通り・JR 宇都宮駅西口に集中しており、ピーク時や雨天時には、バス交通の輻輳や一般車両との混在により定時性が確保されていない。
- JR 宇都宮駅西口にバス発着機能が偏り、駅東口が有効利用されていない。

**一定の水準が確保された鉄道サービス**

- JR 宇都宮線、日光線、東武宇都宮線の 3 線があり、JR 日光線を除けば、オフピークにも 1 時間 2 本以上の運行頻度が確保されている。
- 最終電車が他都市と比較して早い。

**JR と東武鉄道との連携が不十分**

- JR 宇都宮駅と東武宇都宮駅の間が約 2 km 離れており、鉄道相互利用の利便性が確保されていない。

**駅の交通結節機能等が十分発揮されていない**

- ペDESTリアンデッキと駅周辺との接続が不十分で、円滑な歩行者動線が確保されていない。
- 駅前広場において、バスと一般車両が輻輳するなど、交通動線が複雑で、円滑な交通処理となっていない。
- 駅前におけるタクシーバースに許容量を超える台数が集中し、円滑な交通の妨げとなっている。

**徒歩等**

**快適な歩行・自転車走行空間が不十分**

- 自転車走行量が多いわりには、走行空間が確保されていないため、歩行者と自転車が歩道上で交錯している。

### 対応の方向

県都である本市の中心地としてふさわしい集積を高めるため、歩行者、自転車と公共交通を中心とした交通体系を目指す。

**①中心市街地の活性化に向けた歩行者中心のまちづくり**

- 歩行者を中心とした回遊性の高い交通環境の整備
- 歩行者・自転車の安全性等を高める道路空間の整備
- 自動車交通の適正誘導
  - 例) 歩道のバリアフリー化の推進
  - 循環バスの充実
  - 自転車専用レーンの整備

**②質の高い公共交通サービスの提供**

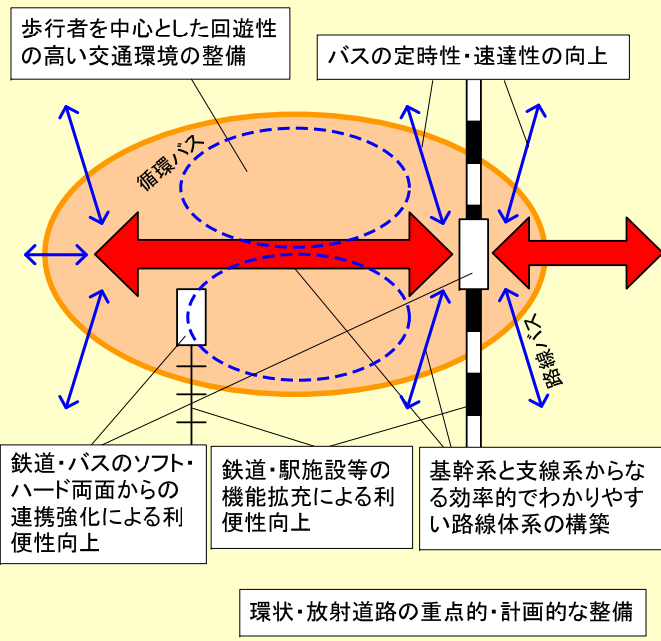
- 鉄道・バスのソフト・ハード両面からの連携強化による利便性向上
- 鉄道・駅施設等の機能拡充による利便性向上
- バス乗降・乗り継ぎ環境の整備
- バスの定時性・速達性の向上
  - 例) 運行時間帯の拡大(始発・終発、バス・鉄道ダイヤの連携)
  - 駅前広場の再整備
  - 情報機能装備のハイグレードバス停の整備
  - 幹線バス路線への P T P S (公共車両優先システム) の拡充

**③効率のよい公共交通システムの構築**

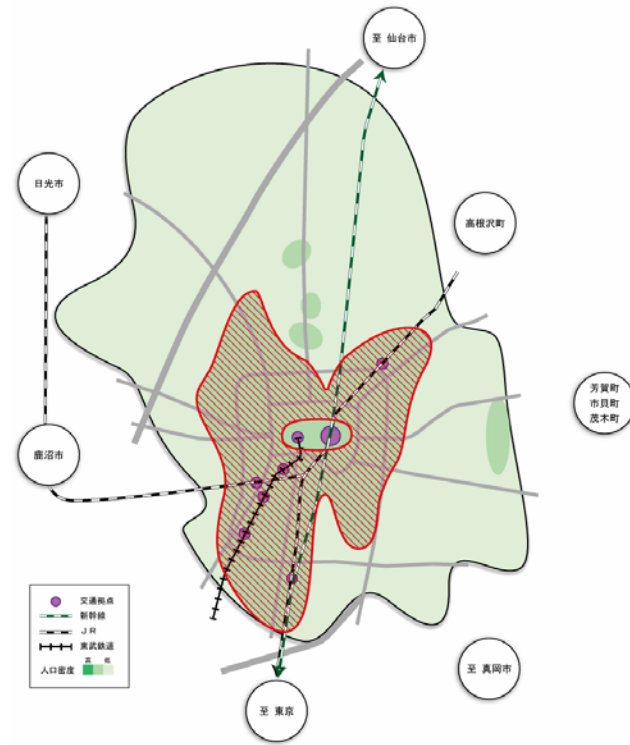
- 基幹系と支線系からなる効率的でわかりやすい路線体系の構築
- 公共交通相互に連携したネットワークの形成

**④道路ネットワークの整備**

- 環状・放射道路の重点的・計画的な整備
- バス等の定時性・速達性向上のための道路空間の整備



## 周辺市街地部



## 地域の概要

都心部周辺や交通の要衝に既成市街地が広がっていたが、モータリゼーションの進展と相まって、その周辺に新市街地が広がった二重構造をなしている。

### 既成市街地と新市街地の存在

- ・宇都宮市の市街地は、都心部に近い旧来から存在する既成市街地とモータリゼーションの進展期に広がった新市街地が混在している。
- ・新市街地の形成とともに人口集中地区も広がったが、人口密度は低下している。

### 幹線道路沿いにロードサイド店舗が増加

- ・道路整備やモータリゼーションの進展と相まって、幹線道路沿線に自動車利用を前提としたロードサイド店舗が増加し、商業施設の郊外化、分散が進んだ。

### 道路が狭隘な住宅地

- ・都心部に近い立地条件を求め、住宅が密集した結果、道路が狭隘となっている。
- ・一部地域では、無秩序な住宅開発が進められる一方で、依然として狭隘な道路が残されている。

## 交通の現状と課題

公共交通の利便性が比較的高い地域と低い地域が混在している。利便性の低い地域は、総じてモータリゼーションの進展期に開発された新市街地であり、居住者は、ほぼ自動車利用を前提とした生活となっている。

### 自動車

#### 環状道路と放射道路による概ね良好な道路整備水準

- ・環状道路と放射道路が整備されており、幹線道路の整備水準は高い。

#### 環状道路等での慢性的な交通渋滞の発生

- ・外環状道路・内環状道路の一部交差点等において、慢性的な交通渋滞が発生している。

#### 渋滞回避車両の生活道路への進入

- ・自動車が住宅地に入り込み危険な状態が発生している。

### バス

#### 乗り継ぎにくいバスネットワーク

- ・バス網は、都心を中心とした放射状となっており、その他の移動にはバスからバスへの乗り継ぎが必要となるが、乗り継ぎを考慮したダイヤ、料金体系、施設となっていない。
- ・都心部以外の鉄道駅に接続するバス路線が少なく、鉄道との乗り継ぎが不便である。

#### 地域により異なる公共交通サービス水準

- ・都心部に近い既成市街地の主な幹線道路においては1時間に2便程度の運行頻度が確保されている。
- ・一部の幹線道路の走行において交通渋滞等の影響でピーク時の定時性・速達性が確保できていない。
- ・市街地外縁部においては、バスの運行頻度が低く、料金も対距離制であるなど、都心部に比べて割高感がある。
- ・一部地域では、狭隘な区間を有するバス路線があり、運行に支障をきたしている。
- ・バス路線が放射状に形成されている一方で、その路線間をつなぐサービスが不十分である。

### 鉄道・駅

#### 鉄道駅勢圏においては一定の鉄道サービス水準

- ・JR宇都宮線、日光線、東武宇都宮線の3線があり、JR日光線を除けば、オフピークにも1時間2本以上の運行頻度が確保されている。
- ・最終電車が他都市に比較して早い。

#### 十分に活かされていない鉄道・駅の機能

- ・東武宇都宮線を除くと、駅間距離が5km以上と長く、徒歩、自転車に対する駅勢圏は限定的である。
- ・交通結節機能が十分でないことにより、徒歩以外の自転車、自動車、その他の公共交通による利便性は高くなく、利用可能な圏域が限られている。
- ・バリアフリーへの対応が不十分である。

## 対応の方向

既存の鉄道やバスを活用するとともに、これらを補完する公共交通を配置し、一定のサービス提供を目指す。

### ①面的な公共交通ネットワークへの転換

- ・バス路線同士やバス・鉄道間の連携を補完するサービスの展開
- ・乗り継ぎサービスの向上  
例) ・放射道路のバス路線間をつなぐ循環バス等の新設
- ・乗り継ぎしやすいダイヤ設定、待合環境、乗り継ぎ料金の改善

### ②アクセス機能の拡充による公共交通利用圏域の拡大

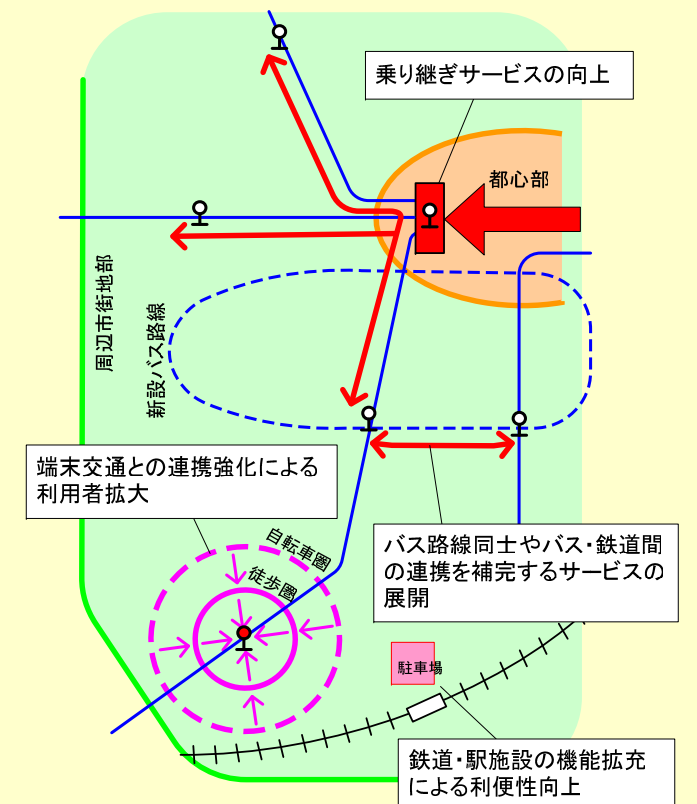
- ・端末交通手段との連携強化による利用者拡大  
例) ・バス停留所への駐輪場の設置

### ③既存鉄道の有効活用

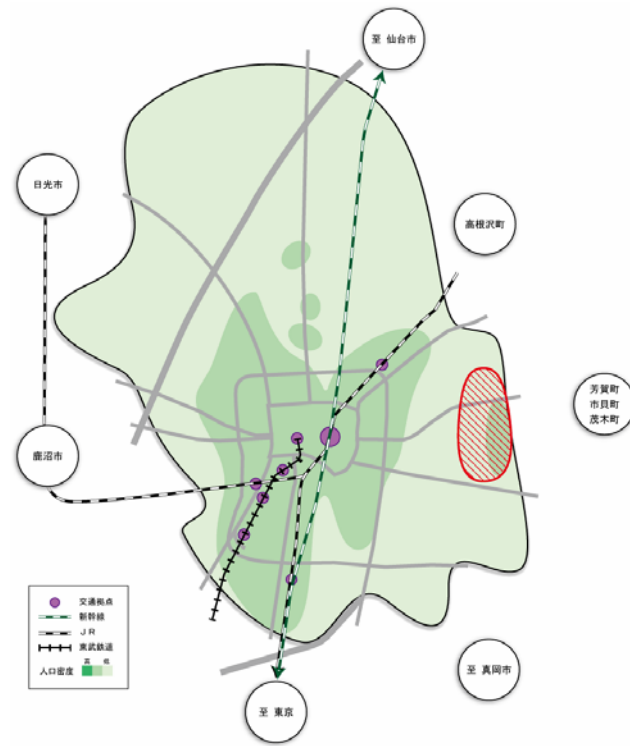
- ・鉄道・駅施設の機能拡充による利便性向上  
例) ・運行頻度や運行時間帯の拡大
- ・駅施設(駐輪場、駐車場、駅前広場等)の拡充
- ・新駅の設置

### ④良好な道路空間の整備

- ・公共交通の定時性・速達性向上のための道路空間の整備
- ・鉄道へのアクセスを強化する道路の整備
- ・生活道路における安全な徒歩・自転車走行空間の整備
- ・ボトルネックとなっている交差点や区間の解消



## 東部産業拠点



## 地域の概要

内陸型工業団地として我が国最大規模の清原工業団地が整備されており、テクノポリス計画の進展に伴い、産・学・住・遊の機能が融合した新都市としての発展が期待されており、市全体の産業を牽引する拠点としての役割が求められている。

### 我が国最大の内陸型工業団地

- ・清原工業団地は約 1.2 万人の従業者がおり、宇都宮市の製造品出荷額の 6 割を占める。
- ・周辺の芳賀、芳賀・高根沢工業団地を含めると、従業者が約 3 万人となる一大工業地域である。
- ・産業構造の転換に対応するための研究開発機能や産業支援施設の充実が進められている。

### 工業団地と隣接した低・中高層住宅地

- ・工業団地に近接して、約 1 万人が居住する住宅地域が広がる。
- ・テクノポリスセンター地区では、産業活動を支える都市基盤の整備が進められており、計画人口 1.3 万人の住宅地域が整備されている。

## 交通の現状と課題

モータリゼーションの進展期に計画、造成された地域で、主要な移動手段は自動車であり、公共交通の整備に対する要望が高い地域である。

### 自動車

#### 工業団地周辺道路における慢性的な渋滞の発生

- ・地域内は、計画的に開発されたこともあり、広幅員な道路が整備されている。
- ・周辺道路では、ピーク時において慢性的な渋滞が発生している。
- ・このような状況に対して、現在、県や周辺市町と協力しながら重点的に道路整備を進めている。
- ・一部の企業において、二輪車の利用促進や時差通勤などの渋滞対策に取り組んでおり、渋滞緩和に一定効果を挙げている。

### バス

#### 低いバスサービス水準

- ・住宅団地と都心部を結ぶバス路線があるものの、オフピーク時には運行されない時間帯があるなど、運行頻度が低い。
- ・都心部までの直線距離約 10km に対して 400 円～600 円台の料金となっている。

#### 通勤利用等における公共交通ニーズの存在

- ・工業団地従業者の通勤のために、企業が専用バスを走行させており、公共交通に対するニーズは高い。

### その他

#### 地域内交通の運行開始

- ・近接する住宅団地においては、住民と行政が連携し、乗合タクシーを活用した地域主体の地域内交通を整備した。

## 対応の方向

本市の産業を牽引する拠点として、企業や交通事業者などの連携により、朝夕の通勤や地域住民の日常生活に対応した交通体系を目指す。

### ①質の高い公共交通サービスの提供

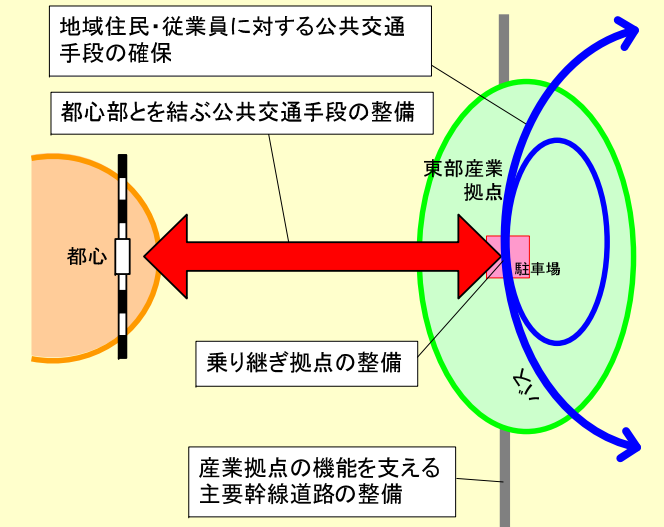
- ・地域住民・従業者に対する公共交通手段の確保
- ・都心部とを結ぶ公共交通手段の整備
- ・乗り継ぎ拠点の整備  
例) ・利用しやすい運行ダイヤの設定  
・トランジットセンター・P&R駐車場の整備

### ②企業との連携による自動車利用の抑制

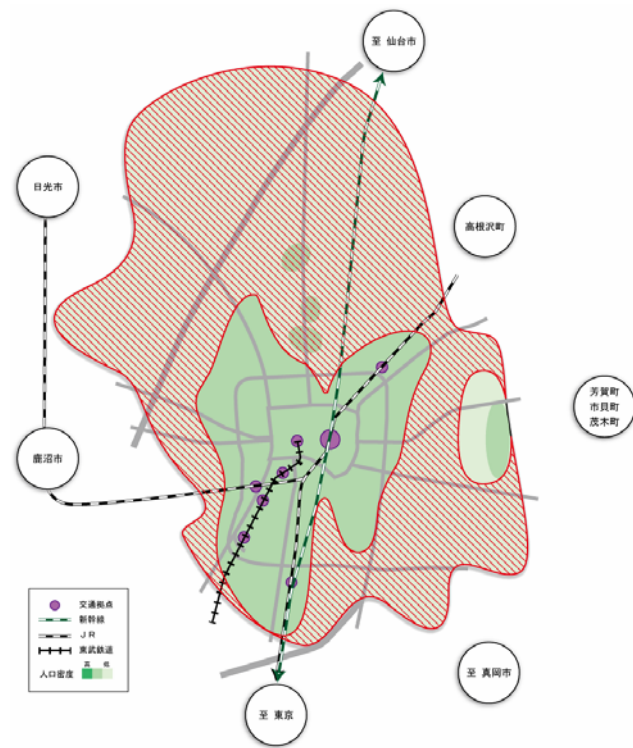
- ・関係者の連携によるTDM施策の展開
- ・従業者への公共交通利用の普及啓発  
例) ・P&R  
・時差通勤

### ③周辺道路網の整備

- ・産業拠点の機能を支える主要幹線道路の整備
- ・周辺地域の生活を支える生活道路の整備



# 郊外部



## 地域の概要

過度な市街地のスプロールを抑制するとともに、市民が身近に楽しめる自然環境や地域資源として、その保全・活用と併せて地域振興を目指す地域である。

### 農林業を中心とした土地利用

- 農林業を中心とした土地利用が広がっており、その大部分は、森林法、農振法の適用を受ける地域である。

### 集落の点在

- 幹線道路沿線等を中心として集落が形成されているほか、区画整理・宅地造成等により、中小規模の住宅地が点在しているが、総じて低密度な土地利用となっている。

## 交通の現状と課題

住民の移動手段は自動車为中心であり、主要幹線道路では一定のバスサービスが提供されているものの、その地域は限定されている。

### 自動車

#### 通勤時等における局所的な交通混雑の発生

- 都市間を結ぶ主要幹線道路の整備が進められている。
- 通勤時は、都心部・周辺市街地部などへ向かう車両等により、局所的な交通渋滞が発生している。

### バス

#### 主要幹線道路においては一定のバスサービス水準を確保

- 都市間を結ぶ主要な幹線道路においては、バス路線があり、一定のサービス水準が確保されている。

#### 点在する集落に対して低いバスサービス水準

- 主要な幹線道路から離れて点在する団地・集落等といった周辺部における公共交通のサービス水準は総じて低い。

### その他

#### 地域内交通の確保

- 地域の日常生活に必要な交通手段が確保されていない公共交通不便地域が存在する。
- 一部地域においては、地域が主体となった取組みに向けた勉強会が開始されている。

## 対応の方向

自動車と公共交通の適正な役割分担により地域住民の移動手段の確保を目指す。

### ①主要な幹線道路の整備推進

- バスの円滑な走行を確保するために必要な道路整備の推進
- 生活拠点と都心部を結ぶ幹線道路の整備
- 集落と生活拠点を結ぶ道路の整備

### ②点在する集落への適切な交通サービスの提供

- 現状の都市間を結ぶバス路線の維持
- 乗り継ぎ拠点の整備  
例) 駐輪場、P & R 駐車場整備

### ③地域内交通の確保

- 地域主体による地域の実情に合った生活交通の確保

