

1. 社会実験実施に至る背景

(1) 背景

宇都宮市の中心市街地は、モータリゼーションの進展や道路整備、消費者のライフスタイルの多様化、また、中心市街地の地価高騰等の影響を受け、人口の郊外部への転出やこれに伴う大規模小売店舗や商業施設・各種公益施設の郊外立地化が展開されるなど、都市機能が郊外に分散化している。

中心市街地の商店街においては、昭和30年代に建築した店舗が老朽化するとともに空き店舗の増加等に伴い魅力に乏しい商店街となりつつあり、総合的な活力の低下が見られる。

市ではこれまで、シンボルロードや釜川などの都市基盤の整備、アーケード設置への助成、商店街が実施するイベントや次代を担う若手後継者の人材育成事業をおこなってきたが、個々の商業集積、商店街における努力では解決が困難な課題が多く見られる。

一方、中心市街地の交通特性に目を向けてみると、大通りなど一部の道路へ自動車交通・バス路線が集中してしまうという都市構造上の問題により、朝夕ラッシュ時における交通混雑が発生するなど、車でのアクセスが困難なことが中心市街地の活性化が思うように進展しないことの一因となっている。同時に、高齢社会や地球環境問題への対応など持続可能な都市づくりに向け、誰もが安全・安心に移動できる交通手段の確保や環境負荷が少ない交通体系の確立が急務である。

市では、こうした中心市街地の状況や課題を踏まえた「中心市街地活性化基本計画」を平成11年3月に策定し、これに基づきながら様々な施策を講じており、中心市街地の活性化に向けては、商業、文化、教育、行政サービスなど多様な機能を活かした魅力づくりとあわせて、

- ・行政業務機能、アミューズメント機能などの複合化した機能集積
- ・都市景観や来て楽しくなるような道路や公園などの都市基盤の整備
- ・都心に人が住む都心居住
- ・都市観光やイベントによる集客
- ・中心市街地の中を自由に移動できる公共交通中心の交通体系の構築

などの推進を目指しているが、更に、都市経済、地域経済の活力増進と市街地環境の改善等を目指した一体的、総合的な取り組みが求められてもいる。

このような状況の中、市では、抜本的な市街地活性化施策の一つとして、市中心部を東西に結ぶ基幹公共交通としてLRTの導入検討を進めているところであり、LRTを活かした中心市街地のまちづくりや中心市街地などにおける今後の自動車交通と公共交通のあり方を探るため、今回、大通りの自動車交通を制限した場合の商店街や周辺道路への影響等を検証する社会実験を実施するものである。

【 平常時の宇都宮市大通り(平成18年10月30日(日)午後3時撮影)】



東進方向(本町交差点方面→大通り一丁目交差点方面)



西進方向(大通り一丁目交差点方面→本町交差点方面)

(2) 対象路線の位置

宇都宮市の中心市街地は、国道119号、主要地方道宇都宮烏山線による「大通り」を骨格に、県道宇都宮向田線、主要地方道藤原宇都宮線、同宇都宮結城線、同宇都宮真岡線その他、これらを補完する市道網により格子状のネットワークが構成されている。

宇都宮市の中心市街地を東西に横断する「大通り」は、JR宇都宮駅～二荒山神社～東武宇都宮駅～日光街道を結ぶ、まさに宇都宮市中心市街地の骨格として機能しているが、宇都宮市の都市機能が一点集中する中心部を横断すること、宇都宮城を中心とした城下町であるため中心市街地の周辺では丁字路が多く幅員が十分でないこと、さらには主要な道路が中心市街地から放射状に延びていることなどに起因して、特に朝夕ラッシュ時には都心部及びその周辺道路で慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

また、公共交通としては、関東バス、JRバス、東野バスの三社がバス交通を担っており、大通りには片方向で約1,000本/日以上路線バスが運行され、バス路線としても基軸となっている。

今回の社会実験は、このような機能・役割を有する「大通り」の一区分(本町交差点～大通り一丁目交差点間の約500m)を対象に実施するものであり、また、県庁前通り、中央通り、いちよう通り、東通り、今小路通り(全て通称)を「大通り」交通規制の受け皿(迂回路)として位置づける。

【 対象路線位置図 】

