

JR宇都宮駅西側LRT整備の検討の進め方について

◎ 趣旨

LRT事業については、2022年の開業を目指し、優先整備区間であるJR宇都宮駅東側の工事を進めるとともに、駅西側については、2018年5月に一定条件の下で整備概要案をとりまとめ、同年10月には、JR宇都宮駅横断ルートについて、駅ビル商業施設の北側を通るルートを最適な駅横断ルートとしたところである。

今後、優先整備区間の開業や駅西側LRT整備の事業化に向けては、LRT導入を契機としたまちづくり施策を一体的に検討・実施していく必要があることから、その検討の進め方について協議するもの

1 検討を進める上での課題（別紙1参照）

- ・ LRTの整備効果を最大限に高め、本市の魅力あるまちづくりを推進するためには、LRTを契機とした各種まちづくり施策を一体的に展開していく必要がある。
- ・ 特に、JR宇都宮駅西側については、中心市街地の大通りへのLRT導入となるため、人や車の流れが大きく変化し、回遊性の向上や賑わいの創出などが期待できることから、LRT導入を契機とした中心市街地のまちづくりの方針を明確化し、まちづくりを担う多くの関係者と連携しながら、戦略的にまちづくりを進めていくことが必要である。
- ・ また、大通りの沿線においては、交通結節点の整備や市街地再開発事業等の新たなまちづくりが検討されていることから、LRTと複数のプロジェクトが連携して進められるよう、基盤整備に係る整備計画を具体化するとともに、地元まちづくり組織等の機運を高めながら官民一体となって取り組むことが必要である。

2 検討方針

(1) LRTまちづくりの推進

本市の目指すべき将来像を共有しながら、LRTと一体となって各種まちづくり施策が展開できるよう、交通やまちづくりの専門家に加え、まちづくり関係団体や地元まちづくり組織などを含めた幅広い関係者で構成する検討組織を新たに設置し、官民一体となってLRTまちづくりを推進していくための検討体制を整える。

(2) LRT導入を契機とした中心市街地のまちづくり方針の明確化

LRT導入を契機とした中心市街地の目指すべき将来像やLRTと一体で取り組む施策のパッケージ化、それを戦略的に進めるための整備シナリオなどについて、来年度に改定予定の「第3期宇都宮市中心市街地活性化基本計画」において明確化していくことを検討する。

(3) LRTや交通結節点等の整備計画の具体化

桜通り十字付近までの計画区間を基本として、大通りの道路空間再編や交通結節点などの複数のプロジェクトの基盤整備に係る計画を具体化し、スケジュールの整合を図りながら円滑に事業が進められるよう、技術的な検討を深めていくための検討体制を整える。

3 検討体制について（別紙2-1, 別紙2-2参照）

(1) 交通結節点等の基盤整備に関する検討

ア 主な検討事項

- ・ 交通結節点の検討（導入機能，施設規模，配置計画，整備手法等）
※ JR宇都宮駅西口周辺地区，東武宇都宮駅付近，桜通り十文字付近 等
- ・ LRT導入に伴う大通りの道路空間再編案の検討
（空間確保，交通円滑化対策，荷捌き対策等）
- ・ 勾配区間における停留場設置の検討 等

イ 検討体制

既存組織の「LRT駅交差部等基盤整備部会」を「（仮称）交通結節点等基盤整備部会」に再編し，基盤整備に係る技術的な検討を行っていく。

(2) LRTまちづくりに関する検討

ア 主な検討事項

- ・ 本市のまちづくり方針と整合したまちづくり施策の検討
（市街地再開発事業との連携，賑わい創出事業，歩行者の回遊性の向上策等）
- ・ LRT導入に伴う交通施策・環境施策等の検討
（駐車場施策，自動車流入抑制，公共交通利用促進策，低炭素化の促進，スマートシティ^{※1}等）

※1 「スマートシティ」とは

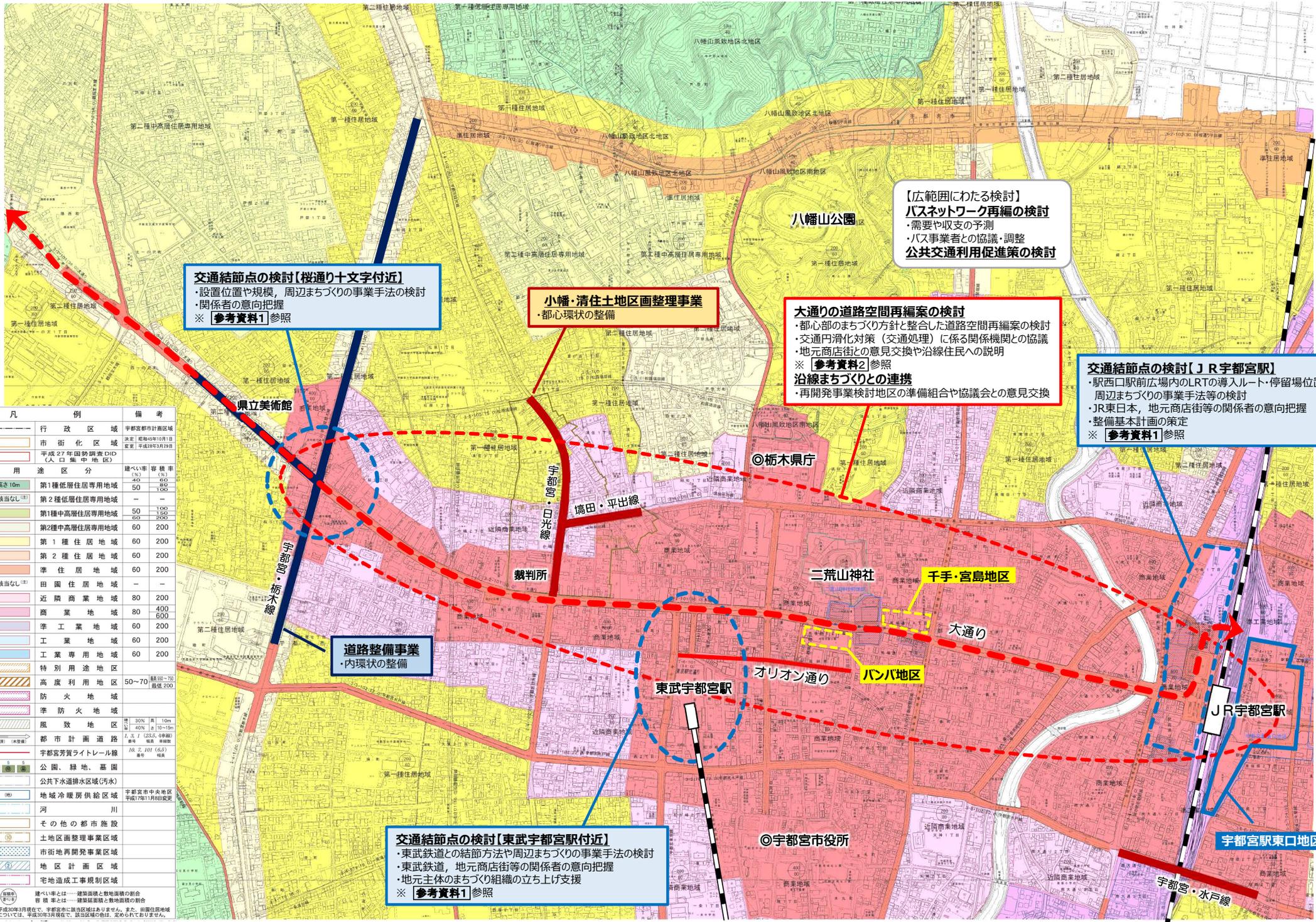
I o Tの先端技術を用いて，基礎インフラと生活インフラ・サービスを効率的に管理・運営し，環境に配慮しながら，人々の生活の質を高め，継続的な経済発展を目的とした新しい都市のこと

イ 検討体制

「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の下部組織に，交通やまちづくりに関する有識者，交通事業者，軌道運送事業者，まちづくり関係団体，地元まちづくり組織，行政などで構成する「（仮称）LRTまちづくり部会」を設置し，LRTと一体で取り組むまちづくり施策や交通施策等について検討を行っていく。

4 今後のスケジュール

2019年 4月～ 「（仮称）LRTまちづくり部会」及び
「（仮称）交通結節点等基盤整備部会」の設置，検討開始



交通結節点の検討【桜通り十字付近】
 ・設置位置や規模、周辺まちづくりの事業手法の検討
 ・関係者の意向把握
 ※【参考資料1】参照

小幡・清住土地区画整理事業
 ・都心環状の整備

大通りの道路空間再編案の検討
 ・都心部のまちづくり方針と整合した道路空間再編案の検討
 ・交通円滑化対策（交通処理）に係る関係機関との協議
 ・地元商店街との意見交換や沿線住民への説明
 ※【参考資料2】参照
沿線まちづくりとの連携
 ・再開発事業検討地区の準備組合や協議会との意見交換

交通結節点の検討【JR宇都宮駅】
 ・駅西口駅前広場内のLRTの導入ルート・停留場位置、周辺まちづくりの事業手法等の検討
 ・JR東日本、地元商店街等の関係者の意向把握
 ・整備基本計画の策定
 ※【参考資料1】参照

道路整備事業
 ・内環状の整備

交通結節点の検討【東武宇都宮駅付近】
 ・東武鉄道との結節方法や周辺まちづくりの事業手法の検討
 ・東武鉄道、地元商店街等の関係者の意向把握
 ・地元主体のまちづくり組織の立ち上げ支援
 ※【参考資料1】参照

凡	例	備考	
—	行政区域	宇都宮都市計画区域 適用 昭和44年10月1日 平成27年国勢調査DID (人口集中地区)	
■	市街化区域	平成27年国勢調査DID (人口集中地区)	
用途区分	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	
■	高さ10m	50	50
■	該当なし	50	100
■	第1種低層住居専用地域	50	100
■	第2種低層住居専用地域	50	100
■	第1種中高層住居専用地域	60	200
■	第2種中高層住居専用地域	60	200
■	第1種住居地域	60	200
■	第2種住居地域	60	200
■	準住居地域	60	200
■	該当なし	—	—
■	田園住居地域	—	—
■	近隣商業地域	80	200
■	商業地域	80	400
■	準工業地域	60	200
■	工業地域	60	200
■	工業専用地域	60	200
■	特別用途地区	—	—
■	高度利用地区	50~70	100
■	防火地域	—	—
■	準防火地域	—	—
■	風致地区	—	—
■	都市計画道路	—	—
■	宇都宮芳賀ライトレール線	—	—
■	公園、緑地、墓園	—	—
■	公共下水道排水区域(汚水)	—	—
■	地域冷暖房供給区域	—	—
■	河川	—	—
■	その他の都市施設	—	—
■	土地区画整理事業区域	—	—
■	市街地再開発事業区域	—	—
■	地区計画区域	—	—
■	宅地造成工事規制区域	—	—

建ぺい率とは…建築面積と敷地面積の割合
容積率とは…建築面積と敷地面積の割合
(注)平成20年1月現在で、宇都宮内に施行区域はありません。また、旧市街区域については、平成30年1月現在で、該当区域の色は、定められておりません。

第 6 次宇都宮市総合計画 (2018.3)

即す

【主な関連計画】

第 3 次宇都宮市都市計画マスタープラン (2019.3)
宇都宮市立地適正化計画 (2017.3)
第 2 次宇都宮都市交通戦略 (2019.3)



第 3 期宇都宮市
中心市街地活性化基本計画

(内容案)
・中心市街地のまちづくり方針
・L R T と一体で取り組む施策のパッケージ化
・整備シナリオ



宇都宮市中心市街地活性化協議会

L R T 事業に係る庁内検討組織

L R T を活用したまちづくり推進委員会

- ・宇都宮商工会議所
- ・特定非営利活動法人 宇都宮まちづくり推進機構
- ・有識者
- ・地元商店街
- ・各市街地再開発準備組合 理事長
- ・交通事業者
- ・行政 (栃木県, 宇都宮市)



L R T 事業に係る庁外検討組織

芳賀・宇都宮
基幹公共交通検討委員会

- 【構成】
- ・有識者
 - ・行政
 - ・軌道運送事業者
 - ・行政アドバイザー (国, 県)
 - ・オブザーバー (周辺市町, 交通事業者等)

L R T デザイン部会

L R T 車両部会

(仮称)
交通結節点等
基盤整備部会

(仮称)
L R T まちづくり部会

- 【構成】
- ・有識者
 - ・軌道運送事業者
 - ・利用者
 - ・行政

- 【構成】
- ・有識者
 - ・軌道運送事業者
 - ・行政

- 【構成 (案)】
- ・有識者
 - ・交通事業者
 - ・軌道運送事業者
 - ・行政

- 【構成 (案)】
- ・有識者
 - ・交通事業者
 - ・軌道運送事業者
 - ・まちづくり関係団体
 - ・まちづくり組織
 - ・行政

※ 駅交差部等基盤整備部会の再編

「L R Tを活用したまちづくり推進委員会」について

1 目的

L R Tをはじめとする公共交通のさらなる利用促進を図るとともに、L R T整備による産業活動や経済の活性化、交流人口の増加などの効果を最大限に高め、本市の魅力あるまちづくりに資するよう、L R Tの整備に伴う施策・事業について、行政分野の横断的、多角的な検討を行う組織として、平成28年3月に設置。

2 活動内容

- (1) 本市まちづくりに資するL R Tの整備に伴う施策・事業の検討
- (2) その他必要と認められる事項 など

3 検討分野

- (1) 「健康・福祉・安心」「コミュニティ」分野
- (2) 「教育・学習・文化」「環境」分野
- (3) 「産業・経済・観光」「都市基盤」分野 など

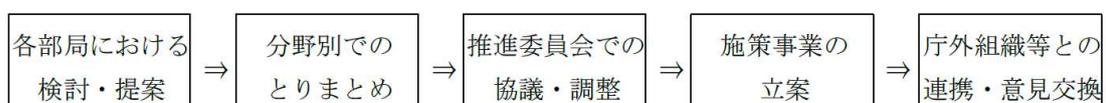
4 主な検討内容の例

- ・ 中心市街地の活性化
- ・ 沿線土地利用の高度化
- ・ 産業集積の促進
- ・ 高齢者等の外出機会の創出
- ・ 地域資源を活用した観光の振興に資する施策 など

5 検討組織 **裏面参照**

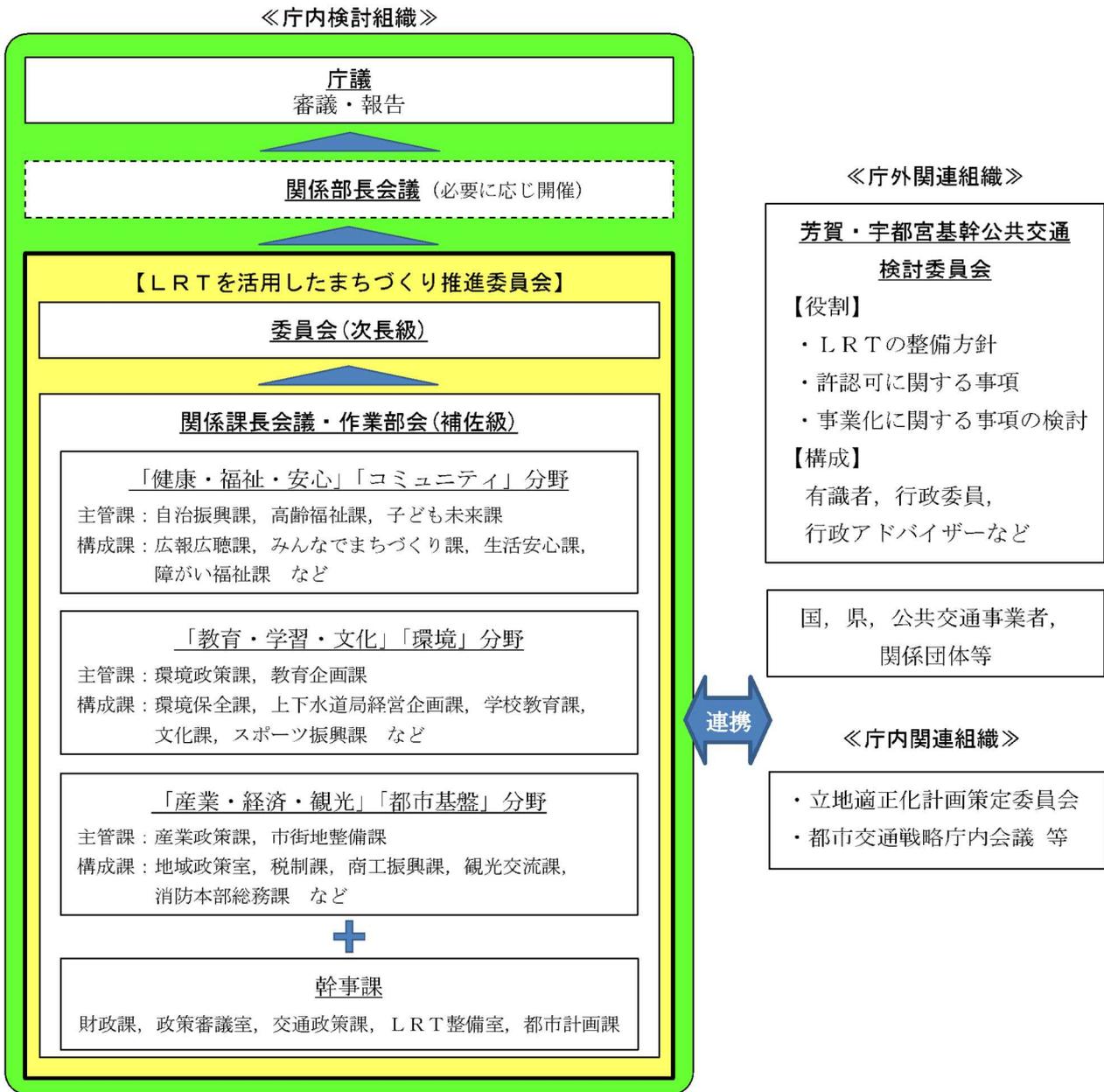
「L R Tを活用したまちづくり推進委員会」は、各部の次長級で構成する委員会を代表とし、その構成組織として関係課長会議を置き、運営を幹事課が担うとともに、各施策の分野別に作業部会を置くことにより、全体的な議論を整理して取りまとめることとする。

6 検討の流れ



L R T を活用したまちづくりの庁内検討組織

- 【活動内容】**
- ・ 本市まちづくりに資するL R Tの整備に伴う施策・事業の検討
 - ・ その他必要と認められる事項 など



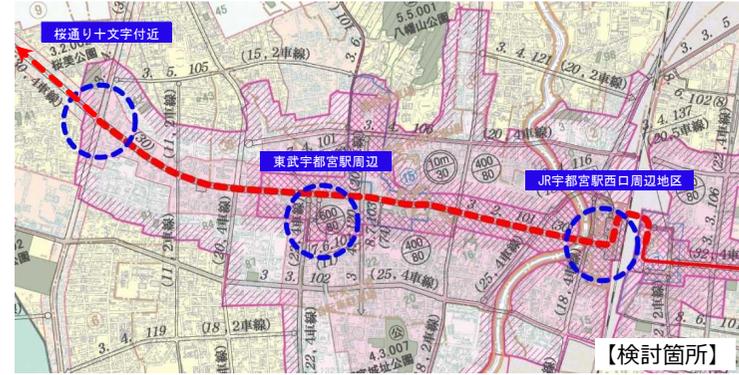
（平成28年3月時点）

交通結節点の検討

交通結節点の検討については、乗り継ぎ利便性や周辺道路の交通処理、安全な歩行者動線の確保のほか、周辺のまちづくりへの影響等の観点から検討を行い、交通管理者や道路管理者などの関係機関と協議・調整、及び交通事業者や地元権利者など関係権利者と意見交換を行いながら進めていく。

【今後の主な検討項目】

- 【交通基盤施設について】
 - 交通の要衝にふさわしい交通結節点の形成（停留場など交通基盤施設の配置について、乗り換え利便性や周辺道路への影響などの観点から検討）
- 【まちづくりについて】
 - 回遊性の向上などによる賑わい空間づくり（安全性、快適性の高い歩行者動線の検討）
 - 周辺土地利用の促進（交通結節点周辺における効果的な土地活用方策の検討）



駅前広場整備の事例

姫路駅北駅前広場

■基本コンセプト
「県城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」

○空間デザインの考え方
① 便利で安全な歩行者空間の確保
② シンボル景観と姫路らしい空間の演出
③ くつろぎ・にぎわい空間の創出

○施設デザインの考え方
「城を感じる優美な現代和風」

人にやさしい交通環境づくり
◆ 歩行者、公共交通を優先
◆ 安全で快適な歩行環境
◆ 通過交通の流入抑制

【整備前】 【整備後】

【歩行者にやさしい北駅前広場】

整備前 環境空間: 26%

整備後 環境空間: 67%

自動車 歩行者 その他

整備後の効果
JR姫路駅乗客数(人/年) 1,676万人【H17】→1,887万人【H27】
姫路駅前の歩行者交通量(人/日) 65,000人【H23】→73,000人【H27】
駅周辺の歩行・環境空間の創出 歩行・環境空間比率 26% → 67%

交通規制により一般車と公共交通を分離
一般車乗降場を東西2箇所に配置
まとまった歩行者空間を確保（環境空間が2.5倍に増加）

【整備完了図】

福井駅西口駅前広場

■基本コンセプト
「県都の玄関口にふさわしい『賑わい交流拠点』の形成を図る」

○空間デザインの考え方
① 都市機能を明快かつ有機的に結びつける空間の創出
② みどりと水をイメージさせる「ふくいの都市の庭」
③ 福井にふさわしい新時代のランドマークの創出

ループ状のコリドール（回廊）空間
◆ 全ての交通結節点をつなぐ
◆ 人の回遊性を増強

【整備前】 【整備後】

【空間構成の方針イメージ】

整備後の効果
福井駅西口中央における歩行者交通量(人/日) 8,600人【H22】→11,600人【H27】

【屋根付き広場の整備】

【整備完了図】

連続したシェルターによる快適な空間の確保
回遊性のある歩行者動線の確保

道路空間再編に当たっては、中心市街地のまちづくりと整合した道路空間再編のあり方や交通円滑化対策などの検討を行い、道路管理者や交通管理者、地元商店街など、多くの関係者と協議・調整を行いながら進めていく。

【今後の主な検討項目】

- 中心市街地のまちづくりの方針と整合した道路空間再編のあり方（歩行者、自動車、LRT、自転車等の空間配分の検討）
- LRT導入に伴う交通環境への影響やその対応（自動車の交通円滑化対策、歩行者・自転車動線、公共交通利用転換策、荷捌き対策等の検討）
- 沿線のまちづくりとの連携（市街地再開発事業による公共的空間の確保等）
- 道路空間の利活用（大通りのイベント等による賑わい創出等）

道路空間再編の事例

（官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 平成30年3月 国土交通省資料を基に作成）

京都府京都市（四条通）

「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業

【取組データ】

- ・事業主体：京都市
- ・路線名称：四条通
- ・路線幅員：22m（4車線→2車線）
- ・取組延長：1,120m
- ・取組期間：平成18年～平成27年

【取組推進に寄与した最大の要因】

- 地元からの要望
- 京都市における位置付けの明確化と体制強化
- 関係者との緊密な意見交換・合意形成

【取組概要】

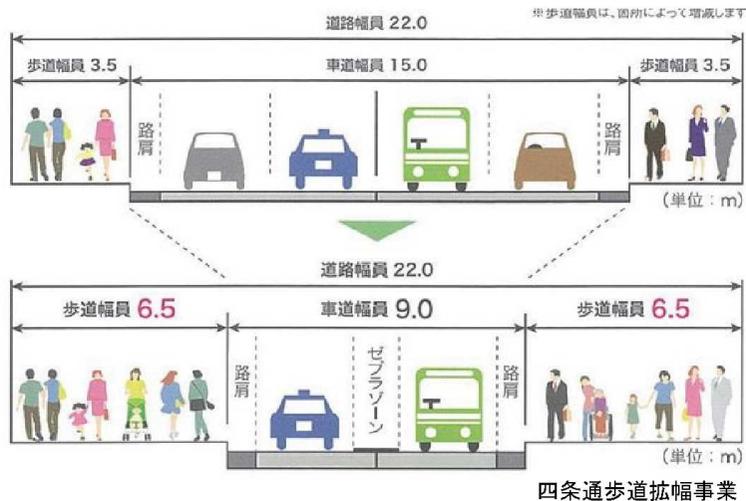
- ①用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅（3.5m→6.5m）
- ②街路空間を交通結節点（ターミナル）として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能を向上（バス停の集約16箇所→4箇所、バス停の集約16箇所→4箇所、タクシー乗場の設置2箇所）

【歩道の拡幅】

既存の道路空間を再配分することで、誰もが安心して、快適に歩ける歩行空間を確保

【整備効果】 ※京都市HPより

- ・歩行者交通量（1か月あたり）は **約1割増加**
23,148人【H26.10月】
↓
25,774人【H27.10月】
- ・自動車交通量（平日12時間）は **約4割減少**
14,445台【H18】
↓
8,556台【H27】



愛媛県松山市（花園町通り）

賑わいと交流を育む「広場を備えた道路」

【取組データ】

- ・事業主体：松山市
- ・路線名称：市道花園町線（都）花園町線
- ・路線幅員：約40m（2車線）
- ・取組延長：250m
- ・取組期間：平成23年～平成29年

【取組推進に寄与した最大の要因】

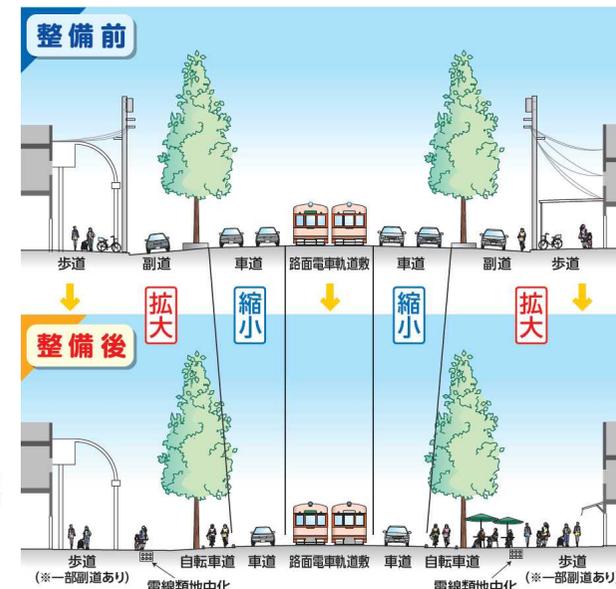
- 社会実験による地元との合意形成
- 東通りのアーケード撤去、ファサード整備の支援

【取組概要】

- 歩行者・自転車への配慮
- 建物・道路が一体となった景観の形成
- 歴史と文化を感じる空間
- 自然素材の使用
- 人の活動の促進

【整備効果】 ※松山市HPより

- ・歩行者交通量（平日12時間）は **約5割増加**
2,955人【H20】→5,512人【H29】
- ・自動車交通量（平日24時間）は **約1割減少**
8,500台【H20】→7,460台【H29】

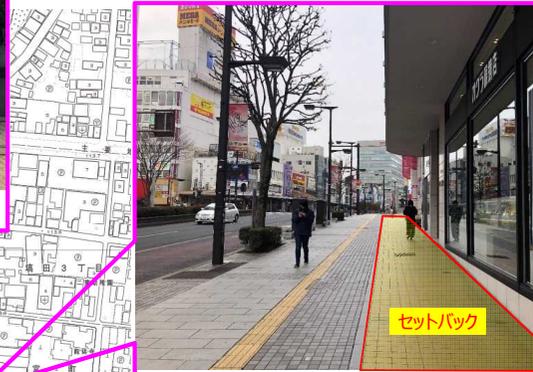


大通り沿道には市街地再開発事業によるまちづくりも検討されており、事業の中でセットバックして公共的空間を確保するなど、LRT導入を契機として地元まちづくり組織等の機運を高めながら、官民一体となって取り組みを進めていく。

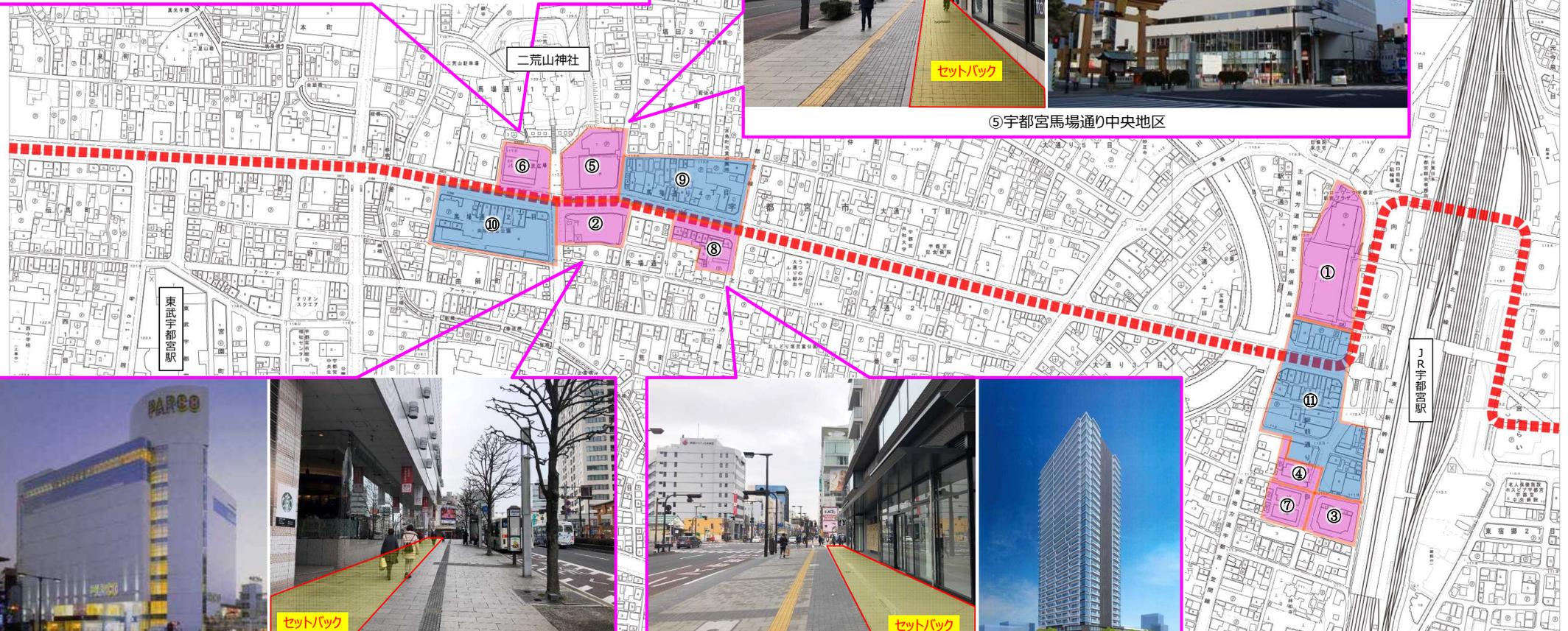
本市の市街地再開発事業でセットバックしてゆとりある歩行空間を創出している事例



⑥宇都宮馬場通り西地区



⑤宇都宮馬場通り中央地区



②宇都宮相生地区



⑧宇都宮大手地区

○市街地再開発事業地区一覧

	地区名	面	備考
完了地区	① 宇都宮駅西口第一地区	1.7ha	H2.10完成
	② 宇都宮相生地区	0.54ha	H9.3完成
	③ 宇都宮駅西口第四C地区	0.4ha	H12.10完成
	④ 宇都宮駅西口第四A地区	0.21ha	H17.6完成
	⑤ 宇都宮馬場通り中央地区	0.66ha	H19.7完成
	⑥ 宇都宮馬場通り西地区	0.43ha	H22.10完成
	⑦ 宇都宮駅西口第四B地区	0.3ha	H23.2完成
	⑧ 宇都宮大手地区	0.4ha	H31.1竣工
事業検討地区	⑨ 千手・宮島地区	1.0ha	H18.7準備組合設立
	⑩ バンバ地区	1.28ha	H23.4準備組合設立
	⑪ 宇都宮駅西口地区	2.2ha	H24.1協議会設立