

新交通システム検討委員会資料

施設計画の検討

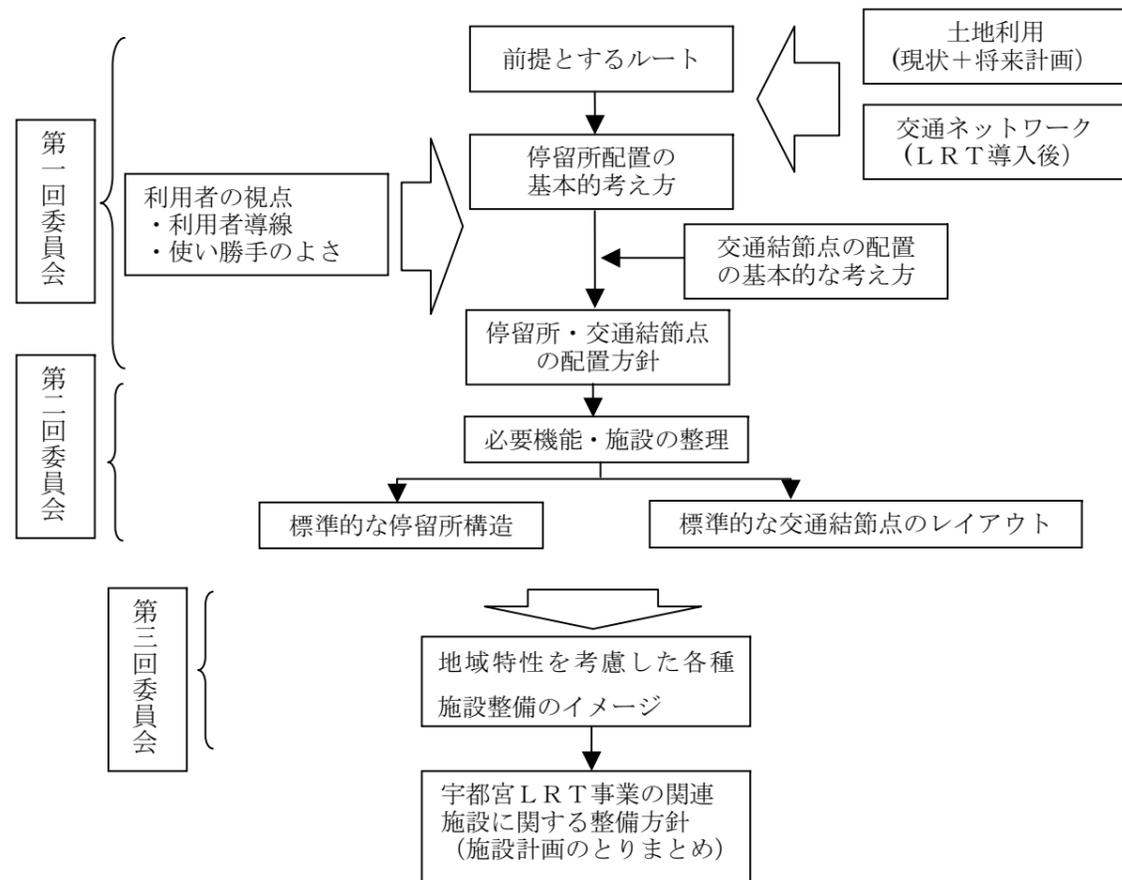
目次

1. 今回検討の範囲について	..... 1
2. 地域特性を考慮した施設整備について	
(1) 地域区分の基本的考え方	..... 1
(2) 区間別地域特性	..... 2
(3) 区間別整備イメージ	..... 3

## 1 今回検討の範囲について

この施設計画の検討においては、LRT整備を契機に市民・県民が都市交通を具体的にどのような形で利用するのかを示すことにあり、このため過去に検討した基本的な要素（ルート等）をベースとして利便性向上のために必要となる各種施設の整備イメージを明確にすることにある。

今回は、第1回～第2回の検討を踏まえて、地域特性に応じた施設整備のイメージを検討するものである。



## 2 地域特性を考慮した施設整備について

前回までに、「LRTを導入した場合の標準的な施設整備の考え方」を検討してきたが、より身近な施設として利用イメージを想定するためには、LRT導入の沿線地域や交通ネットワークの特性、将来のまちづくりの方向を踏まえた施設整備の検討を行う必要がある。

### (1) 地域区分の基本的考え方

LRTが計画されている約15kmの沿線は、多くの人が集まる中心市街地、緑豊かな田園地帯、栃木県の経済・産業を牽引する産業拠点等土地利用やまちづくり等の特性がそれぞれ異なっているため、地域特性等がわかりやすいよう沿線地域をいくつかの区間に区分別けし、その特性を整理することとした。

地域区分としては、「宇都宮市都市・地域交通戦略」において区分した大きな4つの地域の考え方をうけて整理し、加えて交通ネットワーク上の結節点としては、前回までに示した6か所（桜通り十文字、東武宇都宮駅、JR宇都宮駅、新4号バイパス、清原管理センター、テクノポリスセンター）があり、これらを踏まえた上で区分別けを行うこととした。

これらの区分の概念を示すと、次図のような形になる。

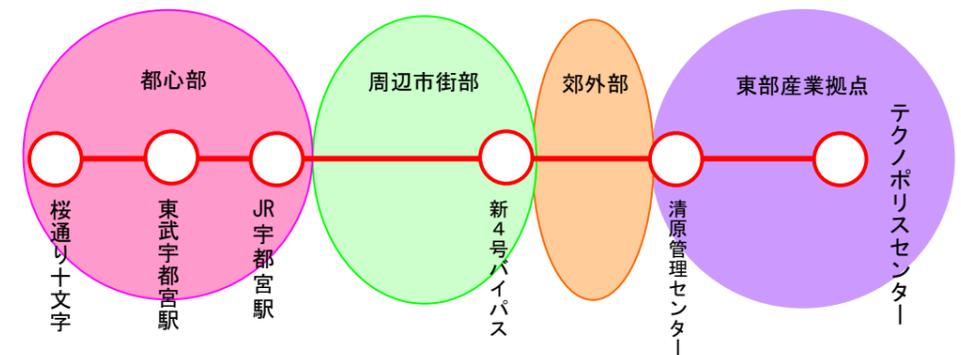


図 地域区分の概念図

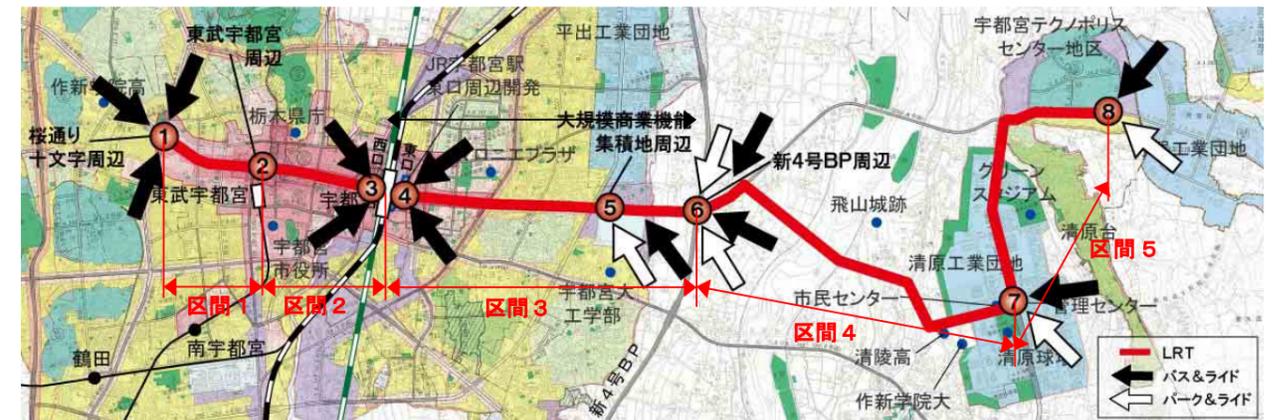


図 LRT沿線地域の地域区分

これらの点を総合し沿線地域の地域区分を次の5区間に分割した。

区間	区間延長	設定駅数
1 桜通り十文字付近～東武宇都宮駅前	約1.3km	6駅
2 東武宇都宮駅前～JR宇都宮駅西口	約1.8km	5駅
3 JR宇都宮駅東口～新4号BP交差部	約4.0km	6駅
4 新4号BP交差部～清原管理センター	約4.6km	4駅
5 清原管理センター～テクノポリスセンター地区	約3.5km	4駅

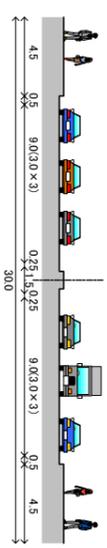
(2) 区間別地域特性

区間別の地域特性は下記に示すとおりである。

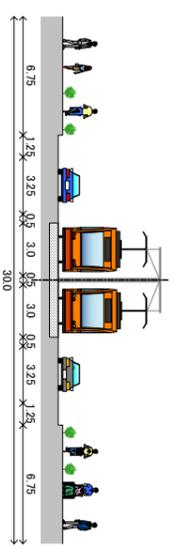
表 区間別地域特性

区間分割		区間 1 桜通り十文字付近～東武宇都宮駅前	区間 2 東武宇都宮駅前～JR 宇都宮駅西口	区間 3 JR 宇都宮駅東口～新 4 号 BP	区間 4 新 4 号 BP～清原管理センター	区間 5 清原管理センター～テクノポリスセンター地区
区間特性	区分	都心部	都心部	都心部・周辺市街地部	郊外部	東部産業拠点
	施設立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作新学院高校、文星大学附属高校、宇都宮短期大学附属高校などが集中する本市有数の文教地域</li> <li>・近年、沿線地域には、分譲型マンションが立地している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2つの鉄道駅の間は、県庁、市役所、大型店舗があり、栃木県の経済・産業・行政の中心的な役割を果たしている</li> <li>・近年、モータリゼーションの進展に伴う大型商業施設郊外立地により、ここ数年は、空き店舗も目立つ状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 駅東口周辺は、区画整理を中心としたまちづくりが積極的に進められた地域</li> <li>・業務施設やマンションが多く立地</li> <li>・JR 駅東口周辺地区においては、高度な都市機能の導入により宇都宮市の新たな都市拠点としての整備が進行中</li> <li>・宇都宮大学工学部がある陽東地区は、大型ショッピングセンターを中心にしたまちづくりが新たに進められた地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鬼怒川周辺部においては、農地整備が積極的に進められ、緑豊かな田園地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和 50 年代に内陸型工業団地で国内最大級の清原工業団地が造成され、国内外有力企業が立地</li> <li>・テクノポリスセンター地区の開発が進み、住居や産業施設が立地</li> <li>・グリーンスタジアムや清原球場などの集客施設が整備済み</li> <li>・作新学院大学、宇都宮清陵高校などの教育施設も立地</li> </ul>
まちづくりの現状・方向性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・本県有数の文教地域としての特性を活かしたまちづくり</li> <li>・中心市街地に最も近い住居環境を活かしたまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の賑わいを取り戻すための市街地再開発事業等をはじめとしたソフト・ハード事業により活性化を積極的に展開</li> <li>・本市の都市拠点にふさわしいまちづくりの推進</li> <li>・JR 西口にも再開発事業等に向けた動きもあり、東口とバランスの取れた整備が期待されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 駅（東口）に近接した地域は、都市拠点整備と合わせ、業務系施設の立地促進</li> <li>・住居系のポテンシャルも高いことから、業務・住居のバランスの取れたまちづくりを推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性的な交通渋滞がまちづくりにも深刻な影響を与えている</li> <li>・鬼怒川の豊かな自然環境の適切な保全と調和を図りながら土地利用等の規制と誘導を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テクノポリスセンター地区では、産・学・住・遊の機能が融合した新たなまちづくりが積極的に進められている</li> <li>・積極的な産業支援による企業誘致を推進</li> </ul>
現状における交通ネットワークの特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・桜通り十文字以東は、郊外からのバス系統が集中する状況</li> <li>・郊外から都心部に向かう通勤等の自動車交通の流入による渋滞が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外からの東武鉄道（東武宇都宮駅）、JR 線（JR 宇都宮駅）利用者が通勤通学により集中</li> <li>・バス路線が集中し、1日2,000本のバスが大通りを走行</li> <li>・鉄道からバスなどへの乗換えや駅に集中するバス、タクシー利用者が集中し上記鉄道駅が混雑</li> <li>・日曜日などには、百貨店駐車場への入庫待ちで渋滞が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脆弱な公共交通により車移動が中心、タクシー利用者も多い</li> <li>・JR 宇都宮駅東口整備により、バス、タクシー、自家用車等の導線が分離され利便性が向上</li> <li>・バス路線は、ルート南側の国道123号に集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脆弱な公共交通により車移動が中心</li> <li>・通勤時間帯における交通渋滞が顕在化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脆弱な公共交通により車移動が中心</li> <li>・通勤時間帯における交通渋滞が顕在化</li> <li>・宇都宮市で初めて「地域内交通」の運行が開始</li> </ul>
駅勢圏人口（人）	夜間人口	14,600	25,300	26,800	1,300	1,600
	従業人口	13,600	79,200	36,700	2,900	2,500
推定需要量（人/日）		7,800	14,600	15,100	2,300	5,100 (合計 44,900)
1Kmあたりの需要量（人/Km）		6,000	8,100	3,800	500	1,500

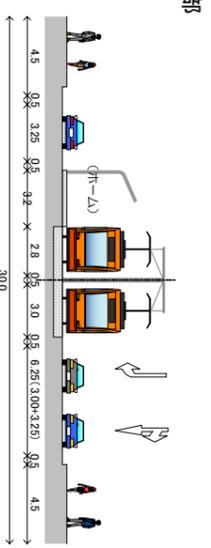
区間1 桜通り十文字付近～東武宇都宮駅前		区間2 東武宇都宮駅前～JR宇都宮駅西口	
<p><b>基本方針</b></p>	<p>①<b>鉄道・バスとの結節</b> この区間は比較的鉄道・バス路線網が充実していることから、これら施設を利用したアクセスを受け止める結節機能の充実を図る。基幹交通と循環バスの組み合わせを図り公共交通の利便性を高める。</p> <p>②<b>自転車との結節</b> 中心市街地の低炭素型のモビリティを高める自転車利用の促進を図るため、自転車との結節性の充実を図る。</p>	<p>③<b>既存駐車場の活用</b> 中心市街地への自動車による直接流入を抑制するため、既存商業施設の駐車場の活用を図りつつ、これら駐車場とLRT停留場との2次的交通手段（シヤトルバス等）の充実を図る。</p>	<p>④<b>既存駐車場の活用</b> 中心市街地への自動車による直接流入を抑制するため、既存商業施設の駐車場の活用を図りつつ、これら駐車場とLRT停留場との2次的交通手段（シヤトルバス等）の充実を図る。</p>
<p><b>LR Tの導入形態(代表断面)</b></p>	<p>●本区間の沿道では既に土地利用が進んでおり、また、今後とも中心市街地の活性化に向けて商業施設等の立地促進を図っていくことが必要である。</p> <p>●こうした沿道土地利用を支えるうえで、荷捌き等の沿道サービス機能を確保することも重要であり、地元関係者とも調整しながら、荷捌き場所、荷捌き可能時間の制限等の整序化を図ることを前提として、引き続き機能を確保する。このため、LRTは沿道サービスへの影響の少ない車道中央部への導入を考える。</p> <p>●中心市街地活性化の観点から、多くの人々が集い、溜まり、回遊スペースとして、また、各種イベント時においては、賑わいの場を提供する空間を創出するため、可能な限り広い歩行空間を確保する。特に区間2においては、再開発事業等の中心市街地活性化事業の進展にあわせ、官民協働で歩行者中心のまちづくりを進める。</p> <p>●また、自動車交通に対しては、フリッジ駐車場の確保等による中心市街地への直接流入の抑制、環状道路利用誘導による通過交通の排除等を図っていくものとし、車道2車線としてLRTを導入することを基本とする。</p> <p>●停留場幅員は需要予測値等を勘案し「ゆとりある空間」として有効幅員3mを確保する。</p>	<p>●中心市街地への自動車利用を抑制し、人・自転車のモビリティを高めるため、街なかにも可能な限り駐輪施設を確保し、回遊性を高め、「歩いて楽しいまちづくり」を積極的に進める。ただし、中心市街地においては、新たな路外駐輪場を整備するための用地確保が難しいため、既存ストックの有効活用を図る。</p> <p>●既に土地利用密度の高い当該地域において、新たな駐車場用地の確保は困難であり、既存駐車場の活用を図る。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>
<p><b>他の公共交通との結節</b></p>	<p>①<b>桜通り十文字付近(バスとの結節)</b> JR宇都宮駅西口へアクセスするバス路線網が集中するため、南・北・西方向からのバス路線網とLRTが連携するための交通結節拠点として整備する。また、バスとLRT間の乗換え抵抗の軽減に向けた利便性の高い乗換え施設の整備を行う。</p>	<p>①<b>東武宇都宮駅(鉄道・バスとの結節)</b> 「鉄道(東武宇都宮駅)及び駅西口へアクセスするバス路線」とLRTが連携するための交通結節拠点として整備する。現状ではLRT路線と東武宇都宮駅との間が離れているため、その間の移動抵抗を軽減するための工夫(快適な歩道空間の整備等)を行う。</p> <p>②<b>JR宇都宮駅西口(鉄道・バス・タクシーとの結節)</b> 「鉄道、JR宇都宮駅へ南・北からアクセスするバス路線及び駅前広場に集まるタクシー」とLRTが連携するための交通結節拠点として整備する。各種交通機関の乗り継ぎがスムーズとなる工夫を行い、宇都宮市の玄関口としてふさわしい利便性を確保する。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>
<p><b>自動車との結節</b></p>	<p>①<b>既存駐輪場・低未利用地の活用</b> 「既存商業施設の駐輪施設の活用」、LRT利用圏内に点在する低未利用地(月極め駐車場等)の活用」等により、分散型小規模駐輪場の整備を図る。</p> <p>②<b>道路空間活用型駐輪施設の整備</b> 広幅員の歩道空間やLRT導入に伴う道路の余剰空間等を有効に活用した道路空間活用型の駐輪施設の整備を図る。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>
<p><b>自転車との結節</b></p>	<p>①<b>既存駐輪場・低未利用地の活用</b> 「既存商業施設の駐輪施設の活用」、LRT利用圏内に点在する低未利用地(月極め駐車場等)の活用」等により、分散型小規模駐輪場の整備を図る。</p> <p>②<b>道路空間活用型駐輪施設の整備</b> 広幅員の歩道空間やLRT導入に伴う道路の余剰空間等を有効に活用した道路空間活用型の駐輪施設の整備を図る。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>	<p>●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。</p>



<現況>



<LRT導入後>  
単路部

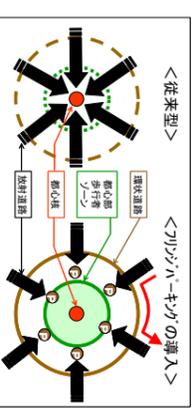


交差点部

①東武宇都宮駅(鉄道・バスとの結節)

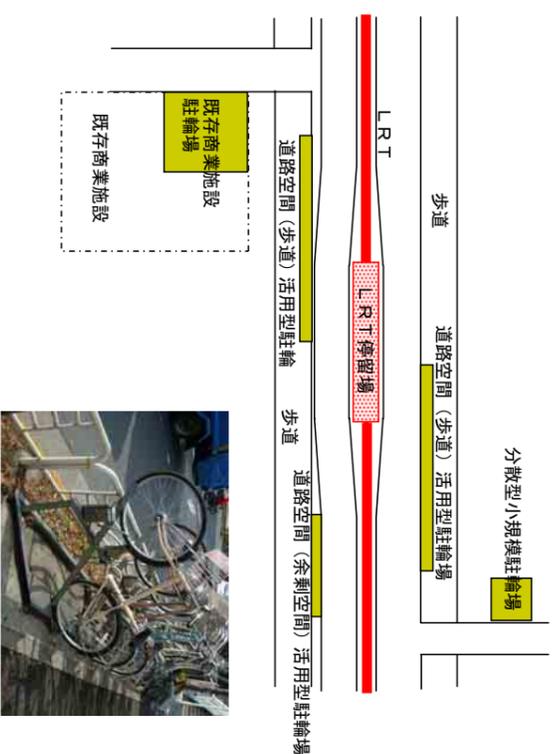
「鉄道(東武宇都宮駅)及び駅西口へアクセスするバス路線」とLRTが連携するための交通結節拠点として整備する。現状ではLRT路線と東武宇都宮駅との間が離れているため、その間の移動抵抗を軽減するための工夫(快適な歩道空間の整備等)を行う。

②JR宇都宮駅西口(鉄道・バス・タクシーとの結節)  
「鉄道、JR宇都宮駅へ南・北からアクセスするバス路線及び駅前広場に集まるタクシー」とLRTが連携するための交通結節拠点として整備する。各種交通機関の乗り継ぎがスムーズとなる工夫を行い、宇都宮市の玄関口としてふさわしい利便性を確保する。



●既に土地利用密度の高い当該地域において、新たな駐車場用地の確保は困難であり、既存駐車場の活用を図る。

●中心市街地のLRT利用圏への自動車の流入は抑制し、その縁辺部のフリッジ駐車場に駐車させその後の移動はLRTを利用する。



JR宇都宮駅東口～鬼怒川周辺(清原管理センター)

区間3 JR宇都宮駅東口～新4号BP

区間4 新4号BP～清原管理センター

- LRT導入・バス網再編による公共交通サービス充実
- 自転車による広域アクセスとの連携・共存

- 自転車との連携による駅勢圏の拡大

①バスとの結節

地域のバスネットワークは脆弱であるが、LRT整備に伴うバス網の再編に合わせて新しいバスネットワークとの結節性を強化する。

②自動車との結節

地域の移動の多くが自動車である現実を踏まえ、既存大規模商業施設の大規模駐車場を活用や車両基地の有効活用などにより、南北方向からの広域的な自動車アクセスとの結節機能を強化する。

これにより、自動車利用の利便性を確保（自動車との共存）するとともに、中心市街地への自動車交通の流入抑制を図る。

③自転車との結節

沿線地域南北方向からの徒歩圏外からの自転車によるアクセスを高めるため、自転車との結節性の充実を図る。

①自転車との結節重視

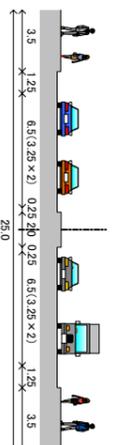
沿線の人口密度は低く、それに伴い公共交通ネットワークも脆弱な状況にある。

そのため、より広範囲に対してのサービス提供に向け、沿線地域南北方向からの徒歩圏外からの自転車によるアクセス性向上のため、LRTと自転車の結節性の充実を図る。

基本方針

LRTの導入形態(代表断面)

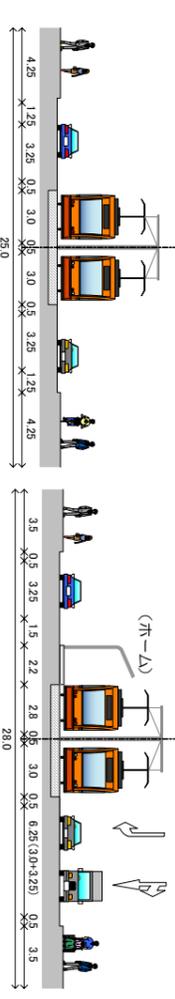
- 沿道に点在する自動車利用を前提とした郊外店舗への沿道サービス(自動車の出入り等)の確保が必要であり、基本的な道路中央へのLRT導入が想定される。



<LRT導入後>

単路部

交差点部 (道路拡幅の場合)



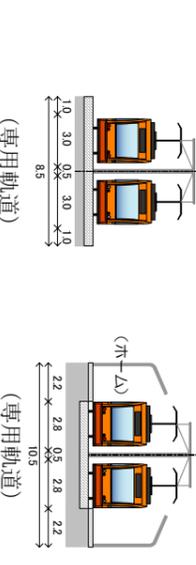
- 駅間距離が長い特徴があり、この特徴を最大限活用して、清原工業団地、テクノポリスセンター地区と都心との所要時間短縮を図るため、新道軌道の専用線として整備することが考えられる。

<現況> (道路なし)

<LRT導入後>

単路部

交差点部



(専用軌道)

(専用軌道)

- 現状ではバス路線の集中は少ないが、LRTの整備に合わせてバス幹線路線等を再編し、バスとの交通結節機能を高める。その候補地点としては以下の箇所を想定する。

① JR宇都宮駅東口(鉄道・バス・タクシーとの結節)

JR宇都宮駅東口開発に対応したJR東側のバス路線網の再編に合わせ、結節性の充実を図る。

他の公共交通との結節

② ベルモール前(バスとの結節)

大規模商業集積を有する「ベルモール前」のLRTの停留場と、既存のベルモール内バス停留所施設の連携により、バスとの結節性の充実を図る。

③ 新4号BP周辺の車両基地用地(バスとの結節)

過去の検討において、新4号BP付近で車両基地の整備を想定している。LRTの段階整備を考えた場合、車両留置空間の一部が未活用となることが想定される。また、用地確保の際に残地が生じることも考えられる。このような未活用用地、残地を活用し、新4号バイパスを利用する南北方向のバス路線との結節性の充実を図る。

沿道周辺及び背後圏の現状の移動手段は自動車利用が中心である。新4号BP付近の南北方向からの自動車アクセス利便性という利点を活かし、広域的な自動車でのアクセスとの結節機能を強化し、LRTと自動車交通との連携・共存を図る。

そのため、以下のようなP&R用の駐車場の活用・充実を行う。

① ベルモールの既存駐車場の活用

沿道の大規模商業施設であるベルモールと連携した既設駐車場の活用策の検討を行う。

② 新4号BP周辺の車両基地用地(未活用・残地)や隣接地域でのP&R駐車場整備

車両基地用地整備における未活用・残地を活用し、P&R駐車場を確保する。

- 利用圏域を拡大するため自転車の施設規模は、LRTの短い駅間距離の特性を反映し、可能な限り適正規模の駐輪場を整備する。

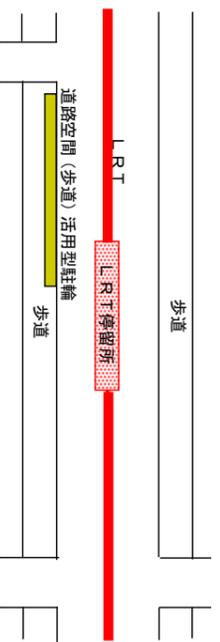
① 道路空間活用型の駐輪施設

LRTが通る柳田街道の歩道空間を活用し道路空間活用型の駐輪施設の整備を図る。

② 空き地が確保された場合の小規模分散型駐輪施設

LRT利用圏に点在する低未利用地(月極め駐車場等)を活用し、駐輪場の整備を図る。

自転車との結節



- LRT停車場付近において、自転車駐輪場の整備を行い、駅勢圏の拡大により利用促進を図る。

## 区間5 清原管理センター ～ テクノポリスセンター地区

- バスや自動車による広域アクセスとの連携・共存
- 東部産業拠点の交通利便性向上に資する交通システムの導入

### ①バスとの結節

東部の周辺都市（真岡市、茂木町等）との広域的な連携強化のため、都市間を連絡するバスとLRTの結節性を強化する。  
また、地区内交通として新しい「清原さきがけ号」等のバスネットワークとの結節性を強化することにより、東部産業拠点における公共交通利便性の向上を図る。

### ②自動車との結節

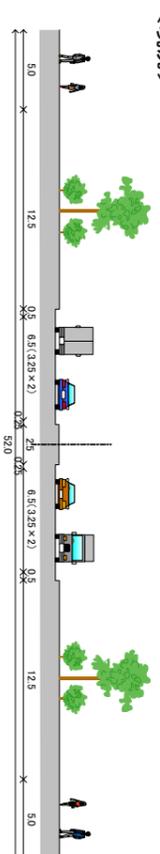
地域の移動の多くが自動車である現実を踏まえ、可能な範囲で南北東方向からの広域的な自動車アクセスとの結節機能を強化する。  
これにより、自動車利用の利便性を確保（自動車との共存）するとともに、中心市街地への自動車交通の流入抑制を図る。

### ③自転車との結節

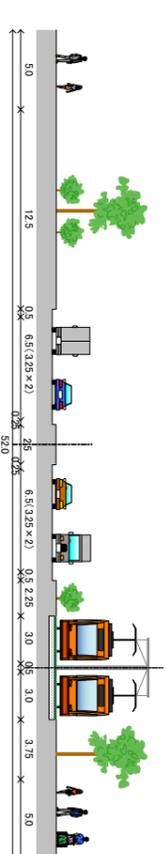
沿線地域の徒歩圏外からの自転車によるアクセスを高めるため、自転車との結節性の充実に図る。

- 清原工業団地内の道路には、環境施設帯等の広幅員な植樹空間が確保されており、この空間を活用した片寄せ等のLRTの導入が考えられる。  
【清原中央通り】

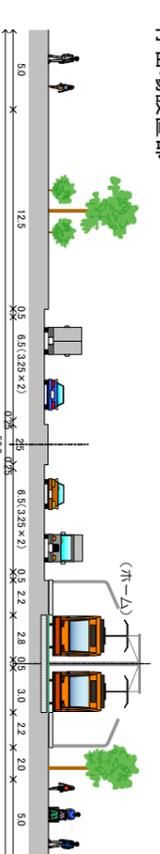
<現況>



<LRT導入後>  
単路部



停留場設置部



### ①清原工業団地「管理センター前」(バス・地域内交通との結節)

### ②テクノポリスセンター地区(バス・地域内交通との結節)

- 東部地域の都市間との連携強化に向け、都市間を連絡するバスとの結節施設の整備を図る。
- また、地域に運行されている既存バス路線、並びに清原工業団地・清原台団地・テクノポリスセンター地区間を運行し始めたコミュニティバス「清原さきがけ号」とを結節する施設を整備する。



### 自動車との結節

- 沿線地域住民の自動車によるアクセスを受け止めるパークアンドライドの駐車場の整備を図る。その結果、地域のモビリティ面で自動車とLRTとの共存を図る。
- ①清原工業団地（管理センター前）  
バスとの結節も図る地域であり、周辺に一定程度駐車用地についても確保し、バス結節と一体型の駐車場の整備を図る。
- ②テクノポリスセンター地区  
地区東側からのバスとの結節を図り、可能な範囲において駐車場の整備を図る。



- この地域は広域的な範囲から自転車でのアクセスが期待される地域であり、沿線での駐輪場整備の積極的な促進を図る。

- ①各停留所付きの小規模駐輪場整備  
沿線の各停留所には小規模分散型の駐輪施設の整備を図る。
- ②トラジャンットセンターの駐輪場整備  
清原管理センター前、テクノポリス東はバス及び自動車のアクセスを良好にする施設が整備されることが想定される地区であり、一体的に可能な範囲の駐輪場を配置する。

### 自転車との結節