

上位・関連計画

**【都市の将来像】**

- ネットワーク型コンパクトシティ(連携・集約型都市)の形成(出典:A,B)

**【都市づくりの目標】**

- 安心して快適に住み続けられる都市(出典:B)
- 活力・魅力を創造し続けられる都市(出典:B)
- 快適で安全に移動できる都市(出典:B)
- 環境と共生した都市(出典:B)

↓

**【中心市街地の位置付け】**

- 広域的に人、もの、情報が集積・交流する本市の顔となるまちづくり(出典:A)
- 中核都市宇都宮にふさわしい賑わいと高次な都市機能を備えた多様性のあるまち(出典:B)
- 産業が活発に交流し、活気ある都心づくり(出典:B)
- 市民が豊かに生活し、交流し合う賑わいのある都心づくり(出典:B)

↓

**【JR宇都宮駅周辺地区の位置付け】**

- 宇都宮市の玄関口にふさわしい土地の高度利用と景観形成を進め、広域的な商業・業務・生活・文化などの交流を促進する拠点形成(出典:B)
- 駅西口地区での交通結節機能の強化や、駅東口地区での駅前広場や交流広場、歩行者デッキ等の基盤施設整備、東西基幹公共交通軸の形成(出典:B)
- 北関東、更には全国的なネットワークの拠点としての役割を担うJR宇都宮駅周辺地区=JRコア(出典:C)

これまでの取組

**【西口】**

- 宇都宮駅西口第一地区市街地再開発事業(商業、公共公益等)(H2)
- 宇都宮駅西口第四C地区市街地再開発事業(住宅)(H12)
- 宇都宮駅西口第四A地区市街地再開発事業(ホテル)(H17)
- 宇都宮駅西口第四B地区市街地再開発事業(住宅、ホテル等)(H22(ホテル棟), H23(住宅棟))
- JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会設立(H24)
- 宮サイクルステーションの設置(H22)

**【東口】**

- 宇都宮駅東口土地区画整理事業
- 拠点施設立地に向けた検討

**【西口】**

- 現駅前広場整備(S58)
- ペDESTリアンデッキ整備(S58, H2)
- 駐車場整備(S58)
- 駐輪場整備(H5)
- 駅前広場バリアフリー化(エレベーター設置、段差解消等)(H16~18)
- バス乗り場案内板(H15)や案内システム(H23)設置
- タクシープール、降車場の拡充(H21)
- 一般車乗降場の拡充(H21)

**【東口】**

- 駅東口駅前広場の整備
- 基幹道路(駅東口広場通り等)の整備
- 宇都宮駅東口自転車駐車場の整備

**【西口】**

- 景観計画の策定(H19)
- 大通りに関する風格と魅力ある景観づくりに向けた取組(H20~)

**【東口】**

- 宇都宮駅東口地区地区計画の決定(H18)
- 景観形成重点地区の指定(H20)

西口周辺地区等の現況

**■都市機能の集積**

- 再開発事業による大規模商業施設など、商業施設の立地が図られてきたが、近年、小売業売場面積は減少[図表1]
- オフィス等の業務の事業所数は、近年ほぼ横ばい、従業者数は減少[図表2,3]
- オフィス等の業務施設の空室率は、近年13%前後で推移するなど高止まりの傾向[図表4]
- 小売業の事業所数は、一部の地域を除き、ほぼ横ばいから減少傾向、従業者数及び年間商品販売額についても減少傾向[図表5,6,7]
- 再開発事業等によるホテルの立地が進んでいるものの、市全体での観光客千人あたりの客室数は低水準(40中核市で31位)[図表8]
- 再開発事業によるマンションの住宅建設等により、人口及び世帯数は微増傾向だが、高齢化率は20%を超過[図表9,10]

**■賑わいの低下**

- 歩行者通行量は減少傾向(ピーク時の約1/2)[図表11,12]

**■市街地の拡大**

- 大規模集客施設や住宅の郊外立地などにより、人の流れは郊外に移る[図表13,14,15]

**■低・未利用地の存在**

- 平面駐車場としての土地利用など、北地区等に大規模な低・未利用地が存在[図表16,17]

**■低層の小規模老朽建築物の集積**

- 大通り沿道等に、老朽化し耐震性が懸念される建築物が集積[図表18]

**■交通の要衝としての高いポテンシャル**

- JR宇都宮駅は、東北新幹線、東北本線や日光線が乗り入れ、約7万人が乗降しており、東北本線の大宮以北では、仙台駅、久喜駅に続く規模[図表19]
- 駅前広場において、路線バス142系統や市内循環バス「きびな」、シャトルバス等が発着するなど、バス路線が集中[図表20]
- 駅前広場に、平日1万1千台/15時間、休日1万3千台を超えるバスやタクシー、一般車両等が流入[図表21]

**■交通渋滞の発生**

- 沿道駐車場への駐車待ち車両や交差点の渋滞車両が発生、さらに駅前広場まで延伸し、駅前広場等の通行車両に影響を与えている[図表22,23]

**■駅前広場等の構造・交通運用による実態**

- バス乗り場への一般車両等の流入などにより、バスと一般車両の交錯が発生[図表24,25]
- 沿道施設等への駐車場の出入り交通など、駅前広場の利用を目的としない車両が駅前広場を通過[図表24,25]
- 歩行者動線と車両動線の交錯する箇所が存在[図表24,25]
- ペDESTリアンデッキとバス乗り場や周辺街区への移動にあたり、階段による上下移動が必要[図表24]

**■利用マナーの欠如**

- 駅前広場内の駐停車禁止区域において、平日430台、休日540台の送迎車両等が、駐停車や乗降を行っている[図表26,27]
- 横断歩道以外での歩行者の乱横断が発生[図表24,25]

**■自動車依存の進展**

- バスやタクシーの利用者は減少し、自動車利用が増加[図表28,29,30,31,32]

**■良好な景観形成への影響**

- 周辺建築物との不調和、多種多様な看板の設置など、景観の統一感が不足[図表33]

**■滞留空間や交流空間**

- オープンスペース、イベントや休息ができる環境空間は少ない[図表33,34]

西口周辺地区のまちづくりの課題

- 広域的な交流拠点にふさわしい高次な都市機能の集積
- 生活利便性の向上
- 低・未利用地の有効活用・高度利用
- 都市防災性の向上
- 交通の要衝にふさわしい交通結節機能の強化
- 駅前広場・道路における交通渋滞の解消
- 駅前広場・道路の安全性の向上
- ユニバーサルデザインへの対応
- 県都の玄関口にふさわしい風格と魅力ある景観の形成
- 都市の顔にふさわしいオープンスペースやアメニティの創出

A: 第5次宇都宮市総合計画(平成20年3月)  
 B: 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン(平成22年3月)  
 C: 宇都宮市都心部ランドデザイン(平成14年8月)

※「西口周辺地区等の現況」の[ ]内は資料1-1の記載図表番号