

# J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想 (案)

平成 2 5 年 3 月

宇都宮市

## 目 次

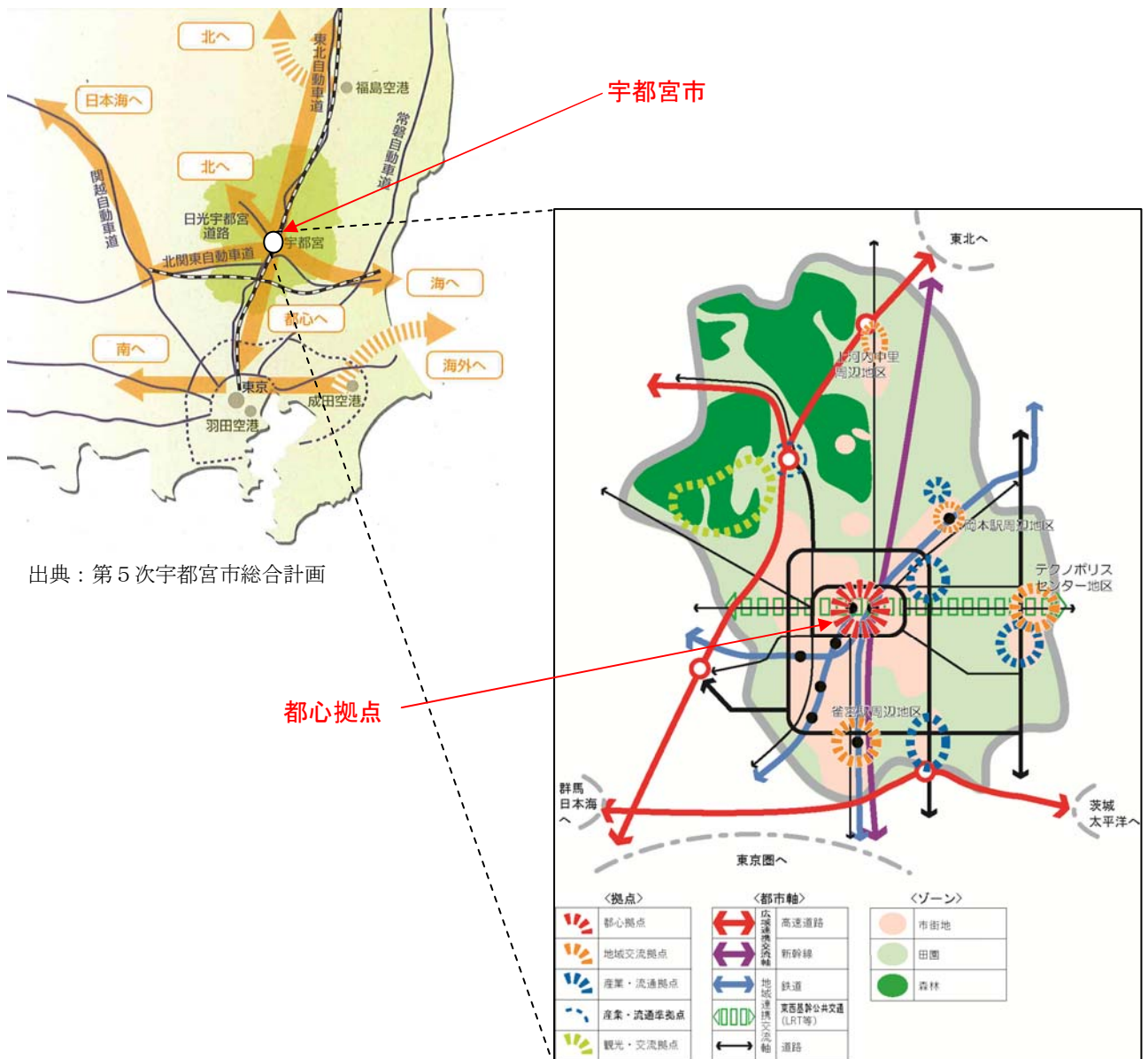
1	基本構想策定の趣旨	1
2	対象区域	2
3	駅西口周辺地区の概況	3
	(1) 駅西口周辺地区の位置付け	3
	(2) 駅西口周辺地区等の現況	4
	(3) 市民等のニーズ	5
	(4) 地区整備の課題	6
4	地区整備構想	8
	(1) まちづくりの目標	8
	(2) 整備に向けた基本方針	9
	(3) 土地利用構想	13
5	基本構想の実現に向けて	15

# 1 基本構想策定の趣旨

宇都宮市では、栃木県、さらには北関東の発展を牽引する中核都市として、100年後の都市の繁栄を目指し、「みんなが幸せに暮らせる」、「みんなに選ばれる」、「持続的に発展できる」まちづくりを進めている。

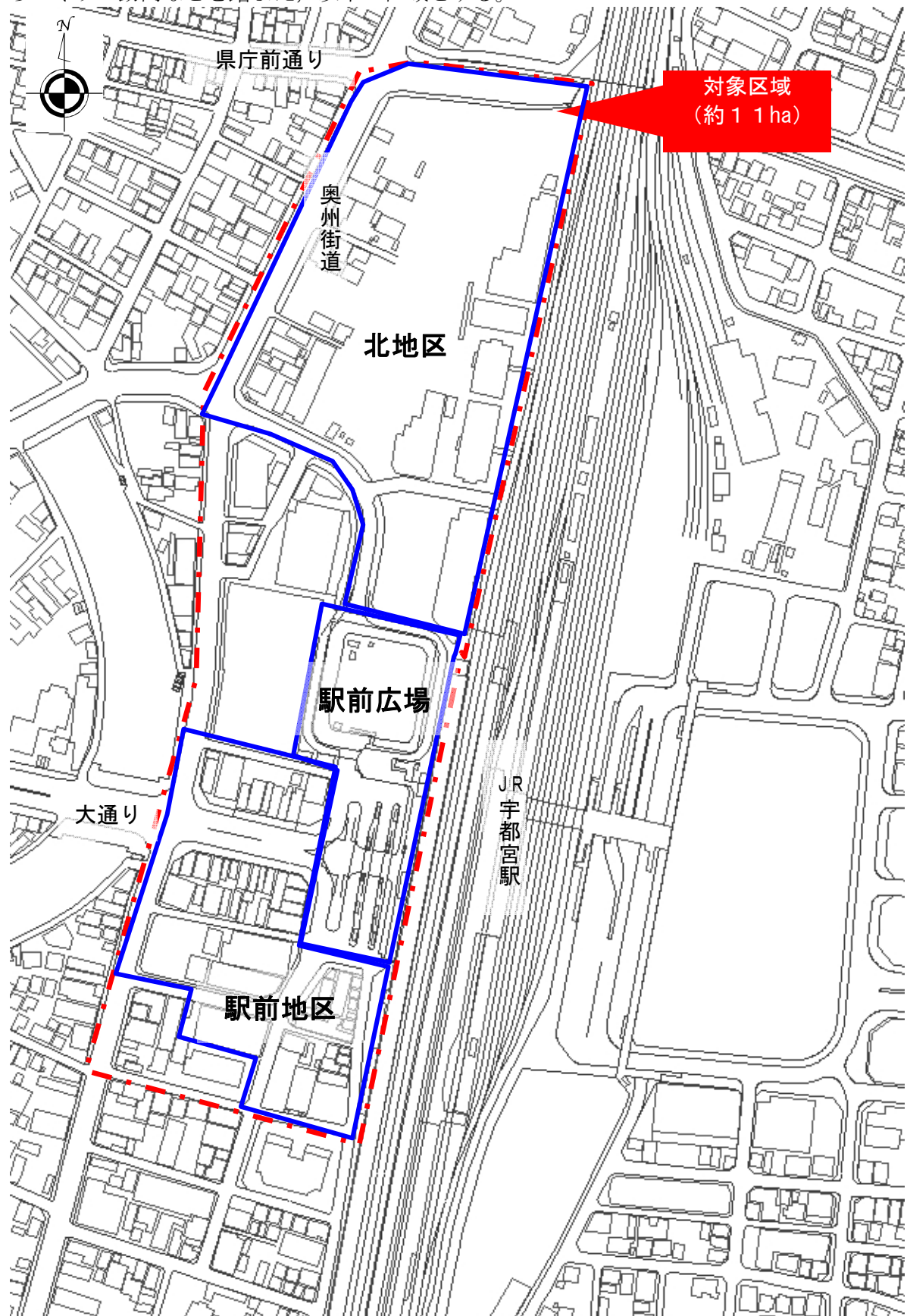
このような中、JR宇都宮駅西口周辺地区（以下、「駅西口周辺地区」という。）については、広域交通と域内交通の結節する交通の要衝に位置し、本市が目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ（連携・集約型都市）」の中核となる都心拠点の一つの核を成す地区であり、駅西口周辺地区において、広域交流拠点にふさわしい風格ある都市空間の創出や高次な都市機能の集積、交通結節機能の強化を図ることは、本市のさらなる発展・繁栄に欠かすことができない。

このため、駅西口周辺地区について、駅前広場の整備改善や駅前地区における市街地再開発事業の推進、北地区などに存在する低未利用地の活用等の地区整備を一体的かつ効果的に推進し、北関東の中核都市の玄関口にふさわしい活力と魅力あるまちづくりを実現するため、まちづくりの基本方針や土地利用構想などを示す「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想」（以下、「基本構想」という。）を策定するものである。



## 2 対象区域

基本構想の対象区域（赤枠で囲った区域）は、土地利用状況や交通基盤の状況，地区内のまちづくりの動向などを踏まえ，以下の区域とする。



※ 青枠で囲った地区については，p. 1「駅前広場の整備改善，駅前地区における市街地再開発事業の推進，北地区などに存在する低未利用地の活用等」との記載にある3つの地区の所在をわかりやすくお示したものです。

### 3 駅西口周辺地区の概況

#### (1) 駅西口周辺地区の位置付け

駅西口周辺地区は、「第5次宇都宮市総合計画」、「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」など、上位・関連計画において、以下のとおり位置付けられている。

本市では、今後のまちづくりの指針となる「第5次宇都宮市総合計画」において、将来にわたり持続的に発展が可能な都市空間のあり方として「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を掲げている。この実現に向け、都市の将来像と整備の方向性を示した「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を進めるために、「安心して快適に住み続けられる都市」、「活力・魅力を創造し続けられる都市」、「快適で安全に移動できる都市」、「環境と共生した都市」の4つを都市づくりの目標として設定している。

このうち、中心市街地については、商業業務機能や行政機能、交流機能をはじめとした諸機能が集積する「都心拠点」として位置付け、複合的で高度な土地利用を促進し、歴史・文化を踏まえた風格と魅力ある空間形成や、人と環境に優しい交通環境の整備、多様なニーズに応じた生活環境の形成などにより、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を進めている。

この中心市街地の発展を支える「都心核」として、「センターコア」と「JRコア」の2つの核を据えており、「JRコア」であるJR宇都宮駅周辺地区については、以下のとおり位置付けられている。

#### JR宇都宮駅周辺地区

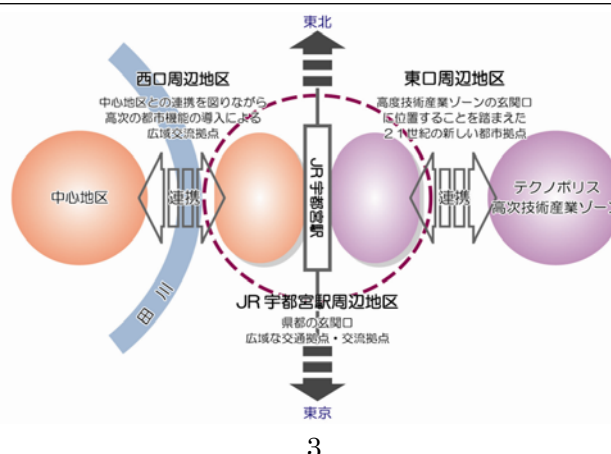
宇都宮の産業や生活文化の発展を支える都心部の核として位置付けられ、駅東西の連携に配慮しながら、広域的な産業、業務、生活、文化などの交流を促進する都市拠点の形成を目指す。

##### 駅西口地区

関東北部さらには全国と中心地区との接点に位置する条件を踏まえ、広域に対応した本市の玄関口として中心地区との連携を図りながら、広範な地域を対象とする質の高い高次な都市機能の導入により、広域交流拠点の形成を目指す。

##### 駅東口地区

テクノポリス等の高度技術産業ゾーンの玄関口に位置することを踏まえ、国際、全国的な中枢機能として、宇都宮さらには関東北部地域で創造された「もの・技術・情報」を全国・海外に発信するとともに、21世紀における新しい都市拠点の形成を目指す。



## (2) 駅西口周辺地区等の現況

駅西口周辺地区の現況は、以下のとおりである。

### ア 都市機能・土地利用

#### 【都市機能の集積】

- ・ 市街地再開発事業による大規模商業施設の整備など、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している。
- ・ 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にあり、従業者数及び年間商品販売額についても減少傾向にある。
- ・ オフィス等の業務の事業所数は近年ほぼ横ばい、従業者数は減少している。
- ・ 市街地再開発事業におけるマンションの建設等により、人口及び世帯数は微増傾向にあるが、高齢化率は20%を超えている。

#### 【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っている。

#### 【賑わいの低下】

- ・ 歩行者通行量は減少傾向であり、平日はピーク時（昭和55年）の約61%、休日はピーク時（昭和44年）の54%となっている。

#### 【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している。

#### 【低層の小規模老朽建築物の密集】

- ・ 大通り沿道などの一部に、老朽化し耐震性が懸念される建築物が密集している。

### イ 交通結節機能

#### 【交通の要衝としての高いポテンシャル】

- ・ JR宇都宮駅は、東北新幹線や東北本線、日光線が乗り入れ、約7万人/日が乗降しており、東北本線の大宮駅より北では、仙台駅、久喜駅に次ぐ規模である。
- ・ 駅前広場において、路線バス142系統や市内循環バス「きぶな」、高速バスが発着するなど、バス路線が集中している。

#### 【交通渋滞の発生】

- ・ 沿道施設への駐車待ちや交差点での交通渋滞が発生しており、さらに交通渋滞が駅前広場まで延伸し、駅前広場などの通行に影響を与えている。

#### 【駅前広場などでのバスと一般車両の錯綜】

- ・ バス乗り場への一般車両の流入などにより、バスと一般車両の錯綜が発生している。
- ・ 歩行者動線と車両動線の交錯する箇所が存在している。
- ・ ペDESTリアンデッキ<sup>(※)</sup>とバス乗り場や周辺街区との移動にあたり、主に階段での昇り降りが必要となっている。

※ ペDESTリアンデッキ：歩行者と自動車の動線を分離するために設置した高架になっている歩行者専用の通路

#### 【違法駐車、歩行者の乱横断など利用マナーの欠如】

- ・ 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。（平成23年度）
- ・ 横断歩道以外での歩行者の乱横断が発生している。

## ウ 景観・アメニティ

### 【良好な景観形成への影響】

- ・ 周辺建築物の不調和、多種多様な看板の設置など、景観の統一感が不足している。

### 【滞留空間や交流空間の不足】

- ・ オープンスペース、イベントや休息ができる広場空間などが少ない。

## (3) 市民等のニーズ

基本構想の策定にあたり、広く市民等の意見やニーズを反映するために実施したアンケート結果は、以下のとおりである。

### ア 市民アンケート結果（H24. 9実施）

宇都宮市民を対象に、駅西口周辺地区の現況の評価や必要な都市機能などを把握するために、平成24年9月にアンケート（郵送で配布し、郵送で回収）を実施

… 回収数：1,047件

#### ① 駅西口周辺地区の評価等について

##### 【都市機能・土地利用】（複数回答含む）

- ・ 都市機能のうち、「宿泊機能」に関する充実度は他の機能に比べて高い（高い・やや高いが36%、やや低い・低い19%）。
- ・ 「商業機能」が必要だという回答が60%と多く、次いで「交流機能（39%）」、「公共公益サービス機能（30%）」、「医療福祉機能（26%）」、「娯楽機能（22%）」、「情報発信機能（22%）」となっている。

##### 【交通結節機能】

- ・ 駅前広場等の利用においては、全般的に「安全性」、「円滑性」、「快適性」、「分かりやすさ」、「アクセス性」への評価が低い。
- ・ タクシー利用においては、「乗り場の分かりやすさ」と「乗り場までのアクセス性」は評価が高い。

##### 【景観】

- ・ 現状に満足していないとの回答が多く、特に「悪い」・「やや悪い」が半数を超えた項目として、「街路樹などの緑（55%）」、「看板（51%）」が挙げられる。

#### ② 駅西口周辺地区の将来像について

##### 【望ましいまちの姿】（複数回答）

- ・ 「交通利便性の高いまち（39%）」、「歩いて楽しく回遊できるまち（38%）」、「様々な都市機能が集積するまち（35%）」、「便利で快適な暮らしやすいまち（34%）」、「様々な人々が集う賑わいあるまち（31%）」、「魅力的で美しい景観のあるまち（31%）」という回答が多い。

##### 【駅前広場の改善点】（複数回答）

- ・ 「駐車場の利用しやすさ（38%）」、「駅前広場・道路の円滑性（36%）」、「利用するバスの分かりやすさ（30%）」、「駅前広場・道路の安全性（29%）」を改善すべきという回答が多い。



### 【景観の将来像】

- ・ 「地域の特色を感じさせる景観（29%）」が最も多く、次いで「統一感のある景観（20%）」、「緑豊かな景観（18%）」、「賑やかさを感じさせる景観（15%）」、「開放感のある景観（12%）」となっている。

### イ 駅利用者（市内、市外を含む）アンケート結果【H20. 11実施】

駅利用者を対象に必要な都市機能に対する評価等を把握するために、平成20年11月にアンケート（直接配布し、郵送で回収）を実施

・・・ 回収数：119件

### 【駅西口周辺地区に必要な都市機能（施設）】

- ・ 「商業施設（44.5%）」が最も多く、次いで「文化施設」、「交流施設」の順に回答が多くなっている。

### 【これからの駅前広場で特に配慮が必要な点】（複数回答）

- ・ 「バス、タクシーの利用しやすい駅前広場（23.1%）」が最も多く、次いで「歩行者の安全性・快適性に配慮した駅前広場」、「バリアフリーなどユニバーサルデザインに配慮した駅前広場」の順に回答が多くなっている。

## (4) 地区整備の課題

駅西口周辺地区の位置付けや現況、市民等ニーズなどを踏まえ、地区整備の課題を以下のとおり整理する。

### ア 都市機能・土地利用

#### ・ 広域的な交流拠点にふさわしい高次な都市機能の集積

→ 駅西口周辺地区は、広域的な交流拠点に位置するものの、地区内では商業や業務機能の低下などにより、歩行者通行量の減少等に見られるように賑わいが低下している状況にあることなどから、高次な都市機能の集積等、地区のポテンシャルを生かした地域活性化の起爆剤となるまちづくりを進める必要がある。

#### ・ 良好な生活環境の形成等による街なか居住の推進

→ 駅西口周辺地区には高層マンション等の住宅が立地するなど、市民の生活の場となっていることから、生活利便性や快適性、安全性の向上を図るなど、暮らしやすいまちづくりを進めながら、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向け、より一層の街なか居住を推進する必要がある。

#### ・ 低未利用地の有効活用・高度利用

→ 駅西口周辺地区は、都心拠点の一つの核を成す重要な地区であるが、北地区等到大規模な低未利用地が存在するなどしており、こうした低未利用地の有効活用・高度利用により、地区の活力や魅力の向上を図っていく必要がある。

#### ・ 老朽建築物の更新等による都市防災性の向上

→ 駅西口周辺地区には老朽化し、耐震性が懸念される建築物が密集している箇所があることから、これらの更新等により、市民や来訪者が安全・安心に生活・往来できる環境づくりに取り組んでいく必要がある。



## イ 交通結節機能

- ・ **交通の要衝にふさわしい交通結節機能の強化**

→ 広域交通と域内交通の結節する交通の要衝であることから、公共交通の利便性の向上など、交通結節機能の強化を図る必要がある。

- ・ **駅前広場や道路における交通渋滞の解消**

→ 駅前広場では、バス路線の集中や、地区内施設利用交通の流入などにより交通渋滞が発生しており、その解消に向けた車両動線の見直しなど、交通の円滑化を図る必要がある。

- ・ **駅前広場や道路の安全性の向上**

→ バスと一般車両の錯綜、歩行者動線と車両動線の交錯などが発生しており、駅利用者などの来訪者が安全・安心に乗り換え、移動できる環境を創出する必要がある。

- ・ **ユニバーサルデザインに対応したまちづくり**

→ 歩行者の安全性・快適性に配慮した駅前広場やバス・タクシー乗降場など、高齢者や障がい者をはじめ誰もが円滑に移動できる空間を創出する必要がある。

- ・ **公共交通の利用促進等の新たな交通体系に対応した基盤整備**

→ 公共交通の利用促進など、地球環境問題や高齢社会の進展を見据えた、新たな交通体系に対応した基盤整備を図っていく必要がある。

## ウ 景観・アメニティ (※)

- ・ **北関東の中核都市の玄関口にふさわしい風格と魅力ある景観の形成**

→ 駅西口周辺地区は、北関東の中核都市である本市の玄関口でありながら、多種多様な看板が設置されているなど、景観の統一感が不足しており、駅前景観に対する市民の満足度も低い。また、大通りを軸とした「みやワンマイル」の起終点として、田川や宮の橋に向けた開放感のある空間づくりが求められている。こうしたことから、「宇都宮の顔」として、本市を印象付ける場所にふさわしい景観形成を図る必要がある。

- ・ **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**

→ 駅西口周辺地区は、多くの人が行き交う拠点でありながら、イベントや休息ができる広場空間が少ないなど、アメニティの面で充実度が低く、市民アンケートにおいても市民の約半数が空間の開放感が悪い・やや悪いと評価している。こうしたことから、市民が親しみと愛着を感じられる美しいまちづくりを進める必要がある。

※ アメニティ：環境などの快適さ。特に都市計画で、建物・風景などの快適さ。

## 4 地区整備構想

### (1) まちづくりの目標

#### 基本理念

### 「広域的な交流拠点にふさわしい活力と風格あるまちづくり」

駅西口周辺地区については、広域交通と域内交通が結節する交通の要衝に位置するとともに、本市さらには栃木県の政治・経済・文化の中心として発展してきた中心地区への玄関口であり、本市のさらなる発展に欠かすことのできない重要な地区である。しかしながら、当地区については、低未利用地の存在や交通渋滞の発生、景観の統一感の不足などの課題を抱えている。こうしたことから、「広域的な交流拠点にふさわしい活力と風格あるまちづくり」との基本理念のもと、以下の目標を掲げ、まちづくりを推進していくこととする。

#### (1) 楽しさと活気あふれるまちづくり

広域的な交流拠点として、商業・業務機能や文化・交流機能などの高次な都市機能を集積させるとともに、街なか居住の推進を図るなど、楽しさと活気あふれる拠点づくりを進める。

#### (2) 交通利便性の高い、安全で快適なまちづくり

広域交通と域内交通が結節する交通の要衝として、本市の100年先の繁栄の礎となる交通ネットワークを支える拠点にふさわしい、交通利便性や安全性、快適性の高い基盤づくりを進める。

#### (3) 北関東の中核都市の玄関口にふさわしい風格と魅力のあるまちづくり

JRコアとセンターコアを結ぶ大通りや中心市街地のうるおい空間である田川・宮の橋との空間的連続性の強化等、統一感や開放感のある街並みの整序を図り、北関東の中核都市である本市の「玄関口＝“顔”」にふさわしい風格とともに、市民が親しみと愛着を感じることができる都市空間・景観を形成する。

## (2) 整備に向けた基本方針

まちづくりの目標を踏まえ、交通の要衝である地区の特性を生かしながら、駅西口周辺地区のポテンシャルを最大限に発揮できるよう、都市機能・土地利用と交通基盤施設の総合的な連携を図るとともに、本市の特性を生かした風格と魅力ある景観の形成に向け、整備に向けた基本方針を以下のとおり設定する。

### ア 都市機能・土地利用の基本方針

#### ① 土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積

本市の発展を支える広域的な交通拠点・交流拠点の形成を目指し、駅西口周辺地区のポテンシャルを生かした土地の高度利用・複合的な利用を図ることとし、費用対効果等を踏まえた地下の有効活用等も検討しながら、商業・業務機能や文化・交流機能などの高次な都市機能の集積、「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けた街なか居住の推進を図る。

##### 【整備イメージ】

- ・ 市街地再開発事業や北地区等の低未利用地の活用による商業・業務施設等の整備など高次な都市機能の導入
- ・ 街なか居住の推進や便利で快適な生活支援機能、情報発信機能などの充実強化

#### ② 回遊性の向上などによる賑わい空間づくり

広域的な交通拠点・交流拠点としてのまちの活力創出等に向け、各施設を結ぶ快適な歩行者ネットワークを形成するとともに、大通りや中心地区へ向けた動線の確保など、中心地区への回遊の起点となるまちづくりを進める。

また、建物低層部の賑わい機能と道路・広場などの公共空間との連携を図ることにより、人々が滞留し、様々な市民の活動を誘発する魅力を持った空間づくりを進める。

##### 【整備イメージ】

- ・ 駅前広場・道路と沿道施設との動線の確保
- ・ 地区内のエリア特性などを踏まえた回遊性を高める機能配置や円滑な動線確保
- ・ イベント開催など、来訪者が集い、憩える、賑わい・交流空間の創出
- ・ サイクルステーション<sup>(※)</sup>など自転車利用の拠点性の向上

※ サイクルステーション：自転車の魅力を発信し、利用を促進するとともに、自転車の特性を生かした快適な移動手段及び休憩場所を提供する施設

### ③ 災害に強く環境にやさしいまちづくり

東日本大震災を契機とした防災・減災意識や環境問題への意識の高まりなどを踏まえ、地域防災計画などと整合も図りながら安全性・防災性の向上を推進するとともに、環境にやさしいまちづくりを進める。

#### 【整備イメージ】

- ・ 市街地再開発事業などによる小規模建築物の集約化や耐震化，壁面後退によるオープンスペースの確保
- ・ 再生可能エネルギー<sup>(※)</sup>の活用などによる低炭素・循環型社会<sup>(※)</sup>に対応した施設整備
- ・ 発災時における鉄道事業者・バス事業者と連携した避難場所への誘導や帰宅困難者への支援，延焼防止等を考慮した道路幅員の確保

※再生可能エネルギー：太陽光，風力，水力，地熱，空気熱，バイオマス（木材・廃棄物等）など，自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出す，枯渇しないエネルギー

※低炭素・循環型社会：主な温室効果ガスである二酸化炭素を減らし，廃棄物などの発生の抑制や資源・エネルギーの循環的な利用，適正な処分を進める社会

## イ 交通基盤施設整備の基本方針

### ① 広域的な交通の要衝にふさわしい交通結節点の形成

北関東最大のターミナル駅として，バス，タクシー，自動車，自転車など，多様な交通が乗り入れる交通の要衝であることから，これらの交通利便性の向上を図るとともに，今後の超高齢社会や環境問題への対応を見据え，東西基幹公共交通や路線バスなどで構成する公共交通ネットワークの機能強化を重視した交通結節点の形成を図る。

#### 【整備イメージ】

- ・ 東西基幹公共交通の導入に対応した交通基盤施設の整備
- ・ 各交通手段の乗り換え利便性の高い効率的な乗降場の配置
- ・ 駐車場や自転車駐車場の適正で効率的な配置
- ・ バスの利便性向上に向けた乗降場の再編

## ② 駅西口周辺地区の発展を支える交通基盤の構築

JRコアとしての拠点性の向上に向け、駅前広場や道路など、骨格として必要となる交通基盤の形成を図るとともに、バス・タクシー等の公共交通や周辺施設の利用交通など、目的に応じた交通の分離を行うことで、駅西口周辺地区の交通の円滑化、整流化を図る。

また、駅前広場と周辺開発との連携・一体となった適切な土地利用を図ることにより、駅前広場と周辺施設等を結ぶ歩行者ネットワークを構築するとともに、交通の要衝にふさわしい駅前広場空間を創出する。

### 【整備イメージ】

- ・ 駅前広場利用交通と周辺施設利用交通の分離等を図るための地区の基幹となる道路の整備
- ・ 市街地再開発事業などと連携した歩行者動線の確保や駅前広場空間の整備

## ③ 安全で快適な交通空間の形成

駅利用者などの来訪者が安全に移動や乗り換えができる歩行者動線の確保や、各交通手段の錯綜の解消など、安全で快適な交通空間を形成する。

### 【整備イメージ】

- ・ ペDESTリアンデッキなどによる自動車動線と歩行者動線の分離
- ・ バスとタクシー、一般車両などの動線分離による錯綜の改善
- ・ 自転車が安全に通行できる走行空間の整備

## ④ 誰もが使いやすく分かりやすい駅前広場の整備

急速に進む高齢化の進展や国際化への対応などを踏まえ、高齢者や障がい者等が移動しやすい環境づくりなど、誰もが使いやすく、分かりやすい駅前広場を整備する。

### 【整備イメージ】

- ・ 各交通手段への乗り換えや周辺施設への円滑な移動に役立つ案内板の設置など、分かりやすい案内誘導システムの構築
- ・ エレベーターの適切な配置や安全な歩道の整備など、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間等の整備

## ウ 景観・アメニティ形成の基本方針

### ① 風格と魅力のある都市景観の形成

駅利用者などの来訪者にとって、「玄関口＝顔」である駅西口周辺地区において、田川や大通りなど、水や緑あふれる地域の景観資源や旧篠原家住宅等の歴史資源・地域資源を生かし、個性と魅力を備えた都市景観の形成を図る。

#### 【整備イメージ】

- ・ 周辺開発との連携・一体的な土地利用等による駅前広場から田川や宮の橋，大通りへの空間的連続性の確保など，地域の景観資源を生かした景観整備
- ・ 旧篠原家住宅や大谷石等の地場産材を生かすなどした本市ならではの地域資源を利用した景観整備
- ・ 周辺建築物との調和や多種多様な看板の規制など，景観の統一感の確保
- ・ 歩道の並木の形成などによる緑のネットワークの形成

### ② 緑や憩い空間の創出による質の高い都市空間の形成

駅利用者などの来訪者が行き交う場所として，安らぎを感じられるような緑豊かで，人々が憩い・集う空間を創出する。

#### 【整備イメージ】

- ・ 駅前広場整備や市街地再開発事業によるオープンスペースの創出
- ・ オープンスペースの緑化やベンチ設置による休息空間の創出

### (3) 土地利用構想

整備に向けた基本方針に基づき、エリアの特性や既存の都市機能の集積状況などを踏まえ、以下のとおり土地利用構想を設定する。

#### 【ゾーン設定の考え方】

広域的な交通拠点・交流拠点としてふさわしいまちづくりの形成を目指し、既存の都市機能集積を生かしながら、各街区の立地条件や特性を踏まえ、以下の4つのゾーンを設定する。

#### ① 賑わい・交流ゾーン ～広域的な交通拠点・交流拠点としての賑わい空間～

J R宇都宮駅の正面は、駅西口周辺地区の中核を成すゾーンとして、本市中心地区への来訪者が行き交い、賑わいと交流を創出する「賑わい・交流ゾーン」に設定する。

- ・ 広域的な交通拠点・交流拠点として、「交通・おもてなしゾーン」で滞留する人々を引き込む賑わい空間を形成する。
- ・ 市街地再開発事業などによる建築物の共同化や既存商業・業務施設の活用を図りながら、魅力的な都市空間を形成する。
- ・ 商業・業務機能や宿泊機能、広場などの交流機能などを導入し、複合的な土地利用を図る。

#### ② 交通・おもてなしゾーン ～本市への来訪者を迎える北関東の中核都市の玄関口～

「賑わい・交流ゾーン」のエリアの中の駅前広場と大通りは、初めに来訪者が足を踏み入れる場所であり、本市への来訪者を迎える場所として「交通・おもてなしゾーン」に設定する。

- ・ 広域的な交通結節点として機能の強化を図り、安全で快適な空間づくりを進める。
- ・ 北関東の中核都市の玄関口にふさわしいシンボリックな空間の形成や、田川や中心地区へつなげる開放的な空間づくりを進める。
- ・ 商業・文化・情報等の機能整備を進める中心地区（センターコア）や産業・情報拠点等としての機能充実を進める駅東口地区との連携を図る。

#### ③ 活力創出ゾーン ～広域的な交通拠点・交流拠点にふさわしい高次な都市機能の集積～

区域の北側は、旧篠原家住宅などの文化財や大規模な低未利用地があるエリアであり、広域交流拠点として求められる高次な都市機能を戦略的に誘導し、土地の有効活用を図る「活力創出ゾーン」に設定する。

- ・ 「賑わい・交流ゾーン」の北側に隣接する地区として、広域的な交通拠点・交流拠点にふさわしい高次な都市機能を戦略的に誘導する。
- ・ 低未利用地などの有効活用を図り、賑わい機能や業務機能、文化・交流機能などの高次な都市機能の導入を図る。



#### ④ 暮らし・くつろぎゾーン ～賑わい・交流ゾーンの都心機能を支援・強化～

区域の南側は住宅や宿泊施設が集中しており、市街地再開発事業等による街なか居住の推進など、生活利便性の向上を図る地区として「暮らし・くつろぎゾーン」に設定する

- ・ 住宅や宿泊施設などが集中し、駅へのアクセス性も高い地区の南側に、人々が生活・滞留し、憩いへとつながる空間づくりを進める。
- ・ 市街地再開発事業などによる建築物の共同化を推進し、宿泊機能や居住機能などの都市機能の導入を図る。

#### 土地利用構想図

##### ①賑わい・交流ゾーン

- ・ 広域的な交通拠点・交流拠点として、「交通・おもてなしゾーン」で滞留する人々を引き込む賑わい空間を形成する。
- ・ 市街地再開発事業などによる共同化や既存商業・業務施設の活用を図りながら、魅力的な都市空間を形成する。
- ・ 商業・業務機能や宿泊機能、広場などの交流機能などを導入し、複合的な土地利用を図る。

##### ②交通・おもてなしゾーン

- ・ 広域的な交通結節点として機能の強化を図り、安全で快適な空間づくりを進める。
- ・ 北関東の中核都市の玄関口にふさわしいシンボリックな空間の形成や、田川や中心地区へつなげる開放的な空間づくりを進める。

##### 地区の基幹となる道路

- ・ 駅前広場利用交通と周辺施設利用交通の分離等による円滑性・安全性の向上など、地区の発展を支える基幹となる道路を整備する。

##### ③活力創出ゾーン

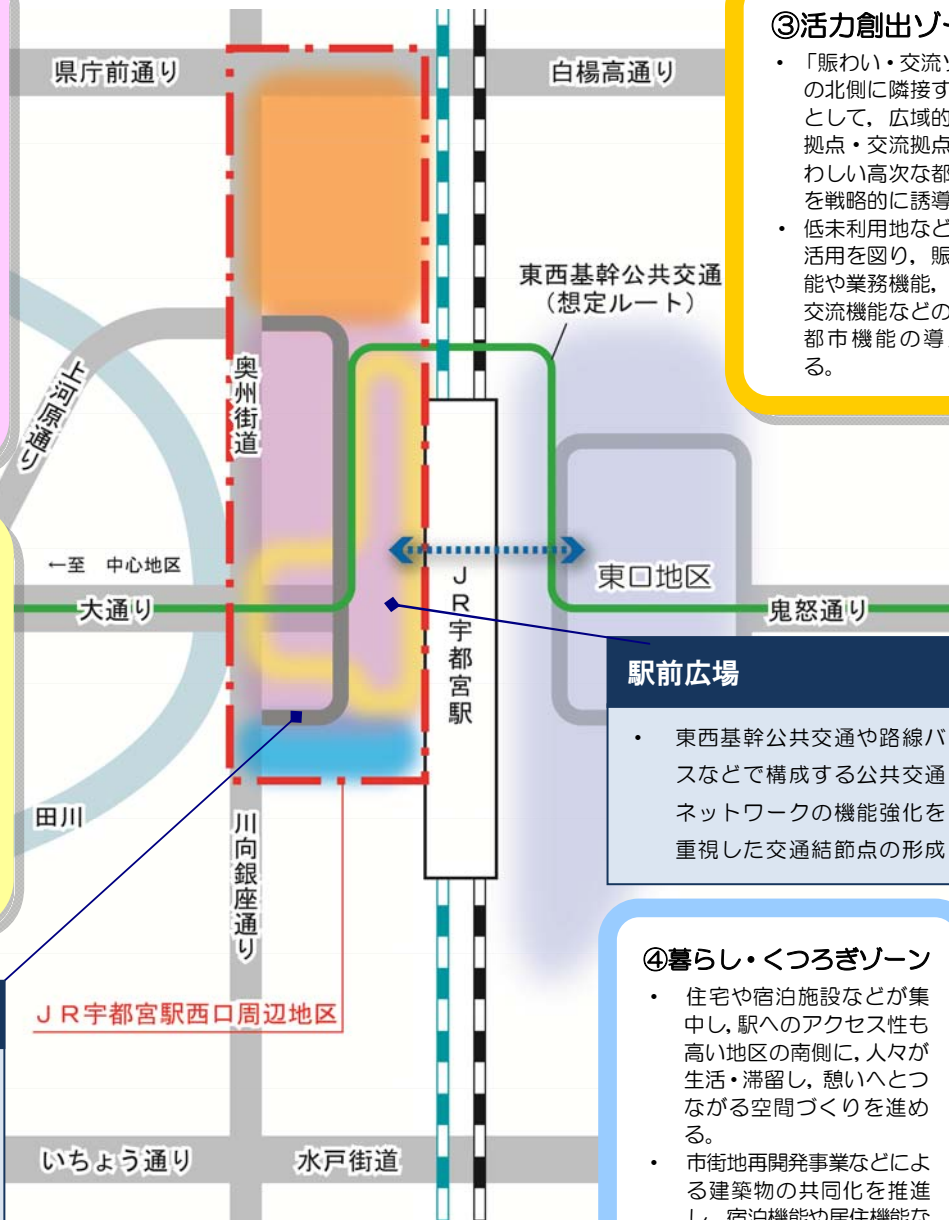
- ・ 「賑わい・交流ゾーン」の北側に隣接する地区として、広域的な交通拠点・交流拠点にふさわしい高次の都市機能を戦略的に誘導する。
- ・ 低未利用地などの有効活用を図り、賑わい機能や業務機能、文化・交流機能などの高次の都市機能の導入を図る。

##### 駅前広場

- ・ 東西基幹公共交通や路線バスなどで構成する公共交通ネットワークの機能強化を重視した交通結節点の形成

##### ④暮らし・くつろぎゾーン

- ・ 住宅や宿泊施設などが集中し、駅へのアクセス性も高い地区の南側に、人々が生活・滞留し、憩いへとつながる空間づくりを進める。
- ・ 市街地再開発事業などによる建築物の共同化を推進し、宿泊機能や居住機能などの都市機能の導入を図る。



## 5 基本構想の実現に向けて

本構想については、駅西口周辺地区整備の推進に向け、まちづくりの基本方針や土地利用構想など、まちづくりの基本的な考え方を示したものである。

今後、この基本構想を踏まえ、下記事項に留意したうえで、具体的な整備手法やスケジュール等を示した「基本計画」の策定、さらには、具体的な施設計画等を内容とする「事業計画」の策定などを行い、地区整備を推進していくこととする。

### (1) 関連事業との整合の確保

本市では、東西基幹公共交通の導入など、公共交通ネットワークの再構築に向けた検討等が進められており、駅西口周辺地区についても地区内に停留場所としての位置付けが想定されていることなどを踏まえ、こうした関連事業と整合を図りながら、地区整備を進める必要がある。

### (2) 段階的な整備の検討

駅西口周辺地区の整備については、人口減少や少子高齢化の急速な進展、公共交通ネットワークの再構築による交通実態の変化をはじめ、本市を取り巻く様々な社会経済状況の変化に的確・柔軟に対応しながら取り組んでいく必要がある。

こうした中、駅西口周辺地区については、既存市街地において市街地再開発事業等による都市機能の集積や交通基盤施設整備などを行うものであり、地区整備が長期にわたることも想定されることから、各事業の進捗状況等を勘案しつつ、段階的な整備についても検討を行う。

### (3) 地元権利者の合意形成や関係機関等との連携・調整

基本構想を踏まえ、地区整備を円滑かつ着実に推進するため、地元権利者の合意形成や民間事業者との連携を図るとともに、駅前広場の施設配置や動線計画，施設立地に伴う交通計画，地区周辺等における道路整備・改良など，地区整備に向けた各種事業について，交通事業者や栃木県等の関係機関などと十分に連携・調整を図っていく必要がある。