

**（仮称）JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画
（素案）**

目次

第一章 整備基本計画の位置づけ・構成

1-1. 背景・目的	1
1-2. 対象範囲	2
1-3. 計画の位置づけと上位計画との関係	3
1-4. 計画の構成	12

第二章 駅西口周辺地区の現状と課題

2-1. エリアの変遷・特徴	13
2-2. 駅西口周辺地区に期待される役割	16
2-3. 地区の現状と課題	17

第三章 駅西口周辺地区の将来像・戦略・構造イメージ

3-1. 駅西口周辺地区の将来像と戦略	21
3-2. 駅西口周辺地区の構造イメージ	23

第四章 駅西口周辺地区の取組方針

4-1. 取組方針の目的と構成	27
4-2. エリア全体の取組方針	28

第五章 駅前広場の整備方針（整備の考え方）

5-1. 駅前広場における現状と課題	39
5-2. 将来の交通・広場空間と自動車動線計画	41
5-3. 歩行者の動線計画	43
5-4. 駅前広場の平面図（レイアウト案）	46

第六章 土地利用の方針

6-1. 現在の駅西口周辺地区における土地利用の状況	47
6-2. 駅西口周辺地区の目指す将来の土地利用の方向性	48
6-3. 将来像実現に向けた導入機能の考え方	51

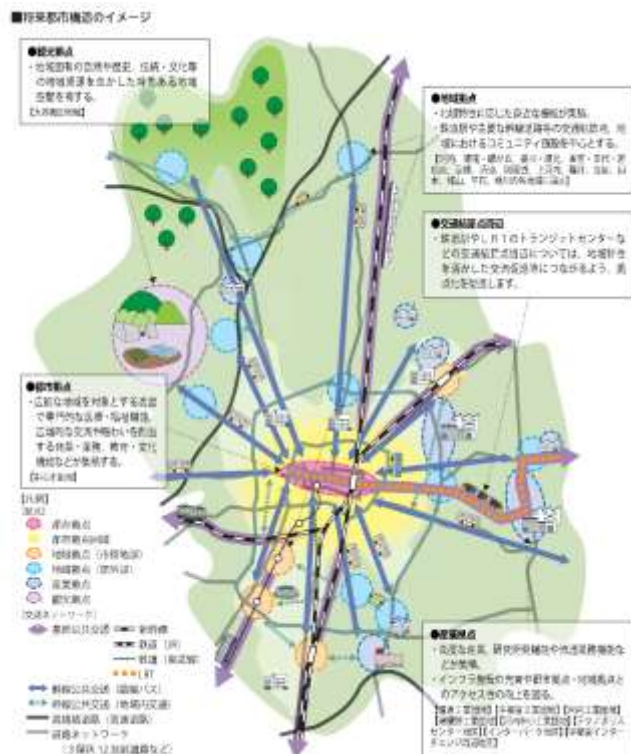
第七章 整備に向けた今後の取組イメージ

7-1. 駅西口周辺地区整備に向けたロードマップ	53
7-2. 事業推進に向けて	54
7-3. 駅西口周辺地区整備に向けた市民・事業者・行政の役割	55

1-1 背景・目的

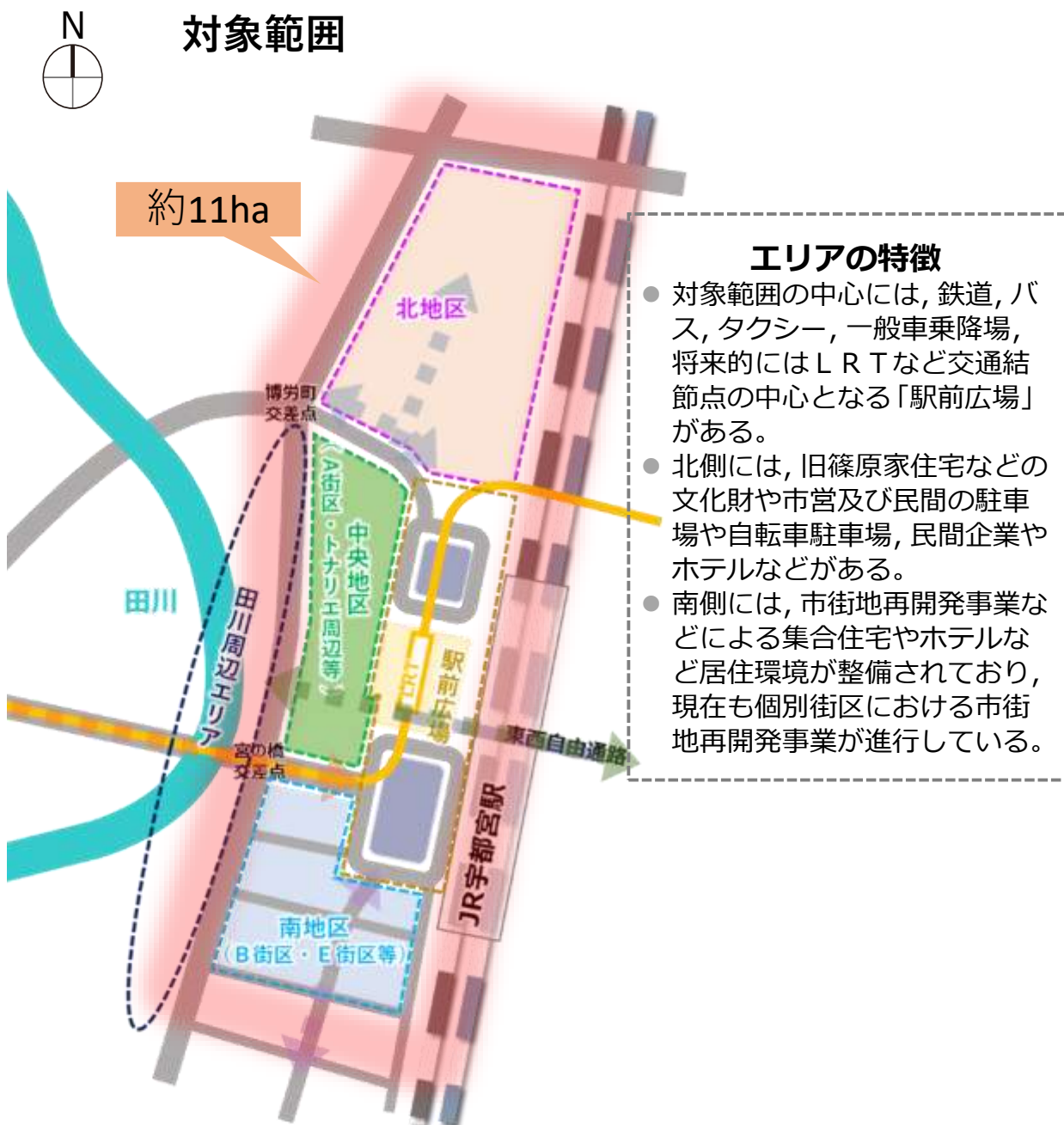
○「スーパースマートシティ」の実現に向けたNCCの形成

- 本市では、社会環境が急速に変化する中においても、時代潮流の変化を的確に捉えながら多様化・複雑化する課題に対応し「子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち『スーパースマートシティ』」の実現を目指しており、その実現に向けた持続可能なまちづくりの基盤となるNCCの形成に取り組んでいます。
- NCCの形成にあたっては、地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点形成する「コンパクト化」と、階層性を持った総合的な交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進める「ネットワーク化」、市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重した「土地利用の適正化」を一体的に進めることにより、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることのできる都市の実現を目指します。
- その中で、都心部は本市全体の活力をけん引する高次な商業・業務機能などの都市機能を集積する「都市拠点」に位置付けられており、特にJ R宇都宮駅西口周辺地区（以下「駅西口周辺地区」という。）は、県都の玄関口として、広域交通と域内交通の結節する交通の要衝であるとともに、本市の政治・経済・文化の中心として発展してきたことから、広域交流拠点にふさわしい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が重要です。
- そうしたことから、平成25年3月に策定した「J R宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想」における「まちづくりの目標」や「整備に向けた基本方針」、「土地利用構想」などを踏まえつつ、県都の玄関口にふさわしい、世界に誇れる駅前空間を創出していくため、行政・地域・事業者などまちづくりに関わる関係者で共有する駅西口周辺地区の将来像や整備方針、駅前広場の整備計画などをとりまとめた「J R宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」（以下「本計画」という。）を策定するものです。
- 県都都市機能のイメージ
-
- 都心部
・地域的・全国的な商業・文化等の機能を集積した都市空間を形成する。
[図1-1-1]
- 広域交流拠点
・大都市圏に属した広域交流拠点。県内各地域と広域交通の結節点となる。県内各地域と広域交通の結節点となる。県内各地域と広域交通の結節点となる。
[図1-1-2]
- 都市拠点
・広域交流拠点と市域交通の結節点となる。市域交通の結節点となる。市域交通の結節点となる。
[図1-1-3]
- 駅前広場
・駅前広場の整備計画。駅前広場の整備計画。駅前広場の整備計画。
[図1-1-4]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-5]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-6]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-7]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-8]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-9]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-10]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-11]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-12]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-13]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-14]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-15]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-16]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-17]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-18]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-19]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-20]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-21]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-22]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-23]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-24]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-25]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-26]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-27]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-28]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-29]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-30]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-31]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-32]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-33]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-34]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-35]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-36]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-37]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-38]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-39]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-40]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-41]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-42]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-43]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-44]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-45]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-46]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-47]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-48]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-49]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-50]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-51]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-52]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-53]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-54]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-55]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-56]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-57]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-58]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-59]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-60]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-61]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-62]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-63]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-64]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-65]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-66]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-67]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-68]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-69]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-70]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-71]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-72]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-73]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-74]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-75]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-76]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-77]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-78]
- 市域交通
・市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。市域交通の整備計画。
[図1-1-79]
- 広域交通
・広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。広域交通の整備計画。
[図1-1-80]
- 市域交通
・市域交通の整備



1-2 対象範囲

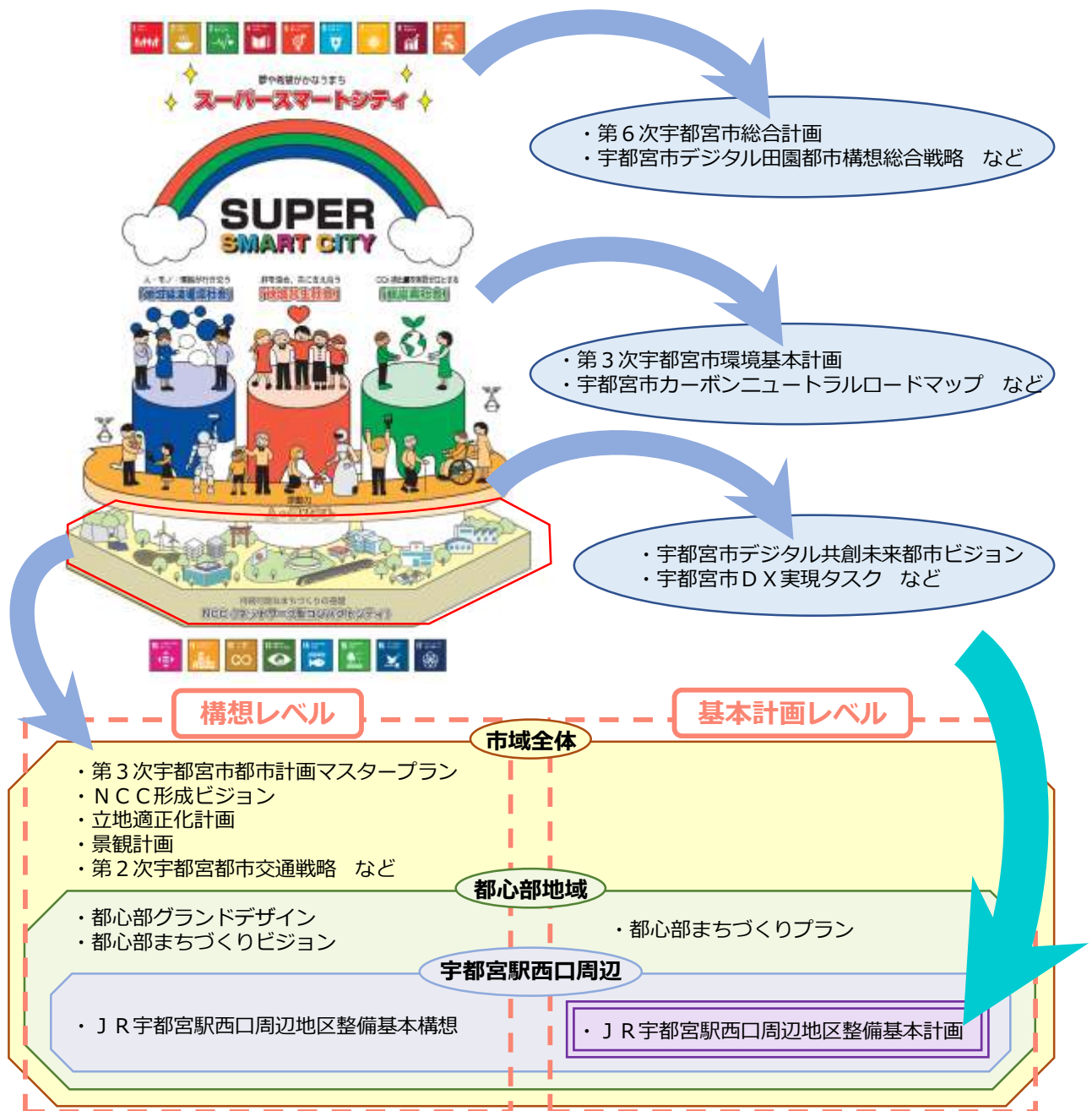
- 本計画の対象範囲は、平成25年3月に策定した「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想」における対象範囲を基本としつつ、土地利用状況や交通基盤の状況、地区内のまちづくりの動向などを踏まえて、駅前広場とその周辺の民間街区を中心としたエリアとします。



1-3 計画の位置づけと上位計画との関係

○計画の位置づけ

- 本計画は、本市が目指すスーパースマートシティの土台となるNCCの形成に向けて、重要な拠点である駅西口周辺地区を県都の玄関口にふさわしい風格と活力あるエリアとしていくため、駅前広場と周辺街区が一体となって再編を進めていくための実施手法を示す計画と位置づけます。



○上位・関連計画との関係

第6次宇都宮市総合計画

- 本市が将来にわたり持続的に発展していけるよう、都市の構成員が共に目指す「将来のうつのみや像」及び「都市空間の姿」を明らかにし、そのために必要な「まちづくりの基本方向」として、2050年の目指すべきまちの姿となる6つの「未来都市」の実現を目指しています。

将来のうつのみや像（都市像）



- 6つの「未来都市」の一つである「交通未来都市」の実現に向けて、本市の顔となる「都市拠点」へ多様で魅力的な都市機能の集積を図ることとしています。

1-3 計画の位置づけと上位計画との関係

宇都宮市デジタル共創未来都市ビジョン

- 官民の各主体が連携し、市民の誰もがデジタルの恩恵を享受できる環境を構築していくとともに、デジタルを通じてまちの新たな活力を創出するなど、本市のより良い未来を共創していくことを「デジタルの基本理念」として定めています。
- NCCに貢献するデジタル活用のポイントとして、市民が安全・安心に暮らせるまちづくりや、利便性や快適性の高い公共交通ネットワークの構築、データを活用したまちの最適化など、市民生活の質や都市としての価値・活力を高めるために、デジタルを効果的に活用していきます。

宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、本市全体で長期的なビジョンを共有し、市民・事業者・行政が一丸となって脱炭素化に取り組んでいくことを目的としています。
- カーボンニュートラルに向けた方向性を「脱炭素型ライフスタイルへの変革と一人ひとりの積極的・主体的な行動実践」「地域ポテンシャルを活かした再生可能エネルギーの積極的な創出・利用」「地域資源を活かし・育みながらの社会経済システムの変革」としており、各主体の着実な取組に加え、環境にやさしい都市基盤の確立と脱炭素型ライフ・ワークスタイルの定着、さらには革新的な技術等の実装などにより、2050年カーボンニュートラルを実現していくこととしています。

目指すまちの姿



ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン

- 2050年を見通した長期的な視点で、これからのまちづくりに求められる機能を備えた都市構造のイメージとその実現のための具体的な推進方策を示したものの。
- 市の中心部に配置・形成される「都市拠点」と、各地域に配置・形成する「地域拠点」の2層拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。
- 駅西口周辺地区を含む中心市街地を「都市拠点」とし、本市全体の活力をけん引する高次の商業・業務機能などの都市機能を高度に集積します。

〔拠点の都市空間形成のイメージ〕

都市拠点イメージ

- 駅前から商業・業務施設が高度に集積
- 居住・商業・福祉などの機能が複合的に集積した再開発ビルが林立
- 老朽建築物の一体的な更新がなされ、統一性のある都市景観が形成
- 歩行空間と調和の取れたLRT等の公共交通網が整備
- 高度な都市機能を集積した中心市街地にふさわしい風格のある街並みが形成
- にぎわいと潤いを創出するイベント・交流スペースが配置
- 生活の質を高める文化・芸術施設等が配置
- 交通結節機能の充実による高いアクセス性



第3次宇都宮市都市計画マスタープラン

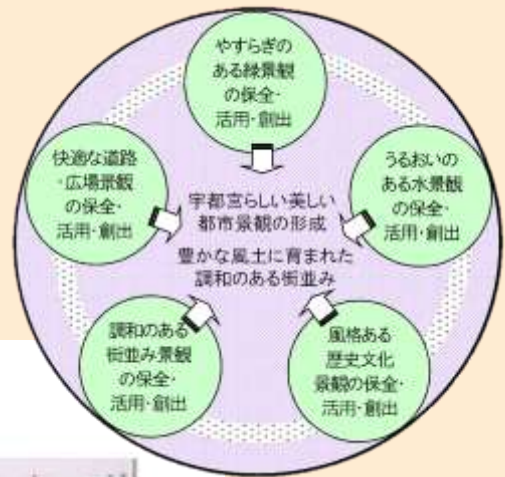
- これからのまちづくりに求められる機能（「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」）の充足や、それを支える公共交通網の形成、自然環境と融和した土地利用の促進、環境問題や都市の防災・減災、ICT等の新技術の進展などへの対応など、持続可能なまちづくりに取り組んでいくための都市づくりの目標を定めています。
- 駅西口周辺地区が位置づけられている「都市拠点」においては、県都にふさわしい高次の都市機能の集積や都市の顔としてのにぎわい創出を図るため、都市機能の更新や複合的で高度な土地利用を促進することとしており、駅西口地区では、魅力ある都市景観形成や市街地再開発事業等による都市機能の更新を推進するとしています。



1-3 計画の位置づけと上位計画との関係

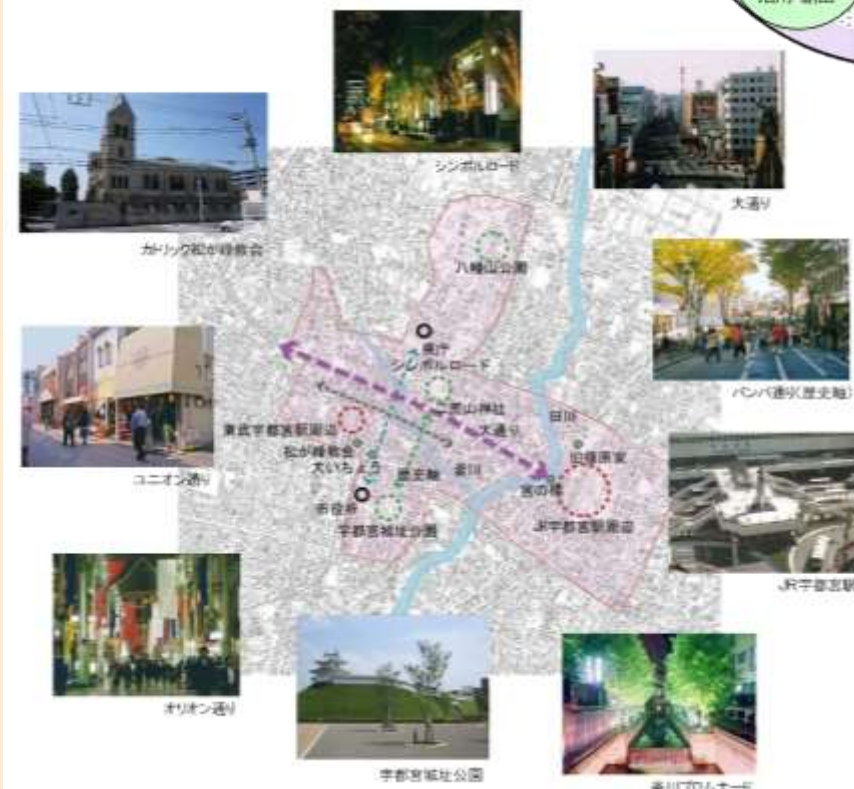
宇都宮市景観計画

- 本市独自の景観を保全、活用、創出することで、市民同士の連帯感や郷土への愛着を育み、保全と調和に配慮した良好な景観形成を推進し、市民や訪れる人々に宇都宮の魅力と誇りを感じてもらい、後世に継承すべき美しい宇都宮の形成を資することを目的とします。
- 豊かな風土に育まれたうつくしの都（美しい宇都宮）づくりに向けては、本市の景観を特徴づけている「緑」「水辺」「歴史・文化」を保全・活用していくとともに「街並み」「道路・広場」を調和のあるものとしていくことが必要です。
- 都心景観ゾーンに位置付けられる
J R宇都宮駅西口周辺地区の景観形成の方向性については、県都の玄関口としてふさわしい良好な駅前景観を形成していくこととしています。



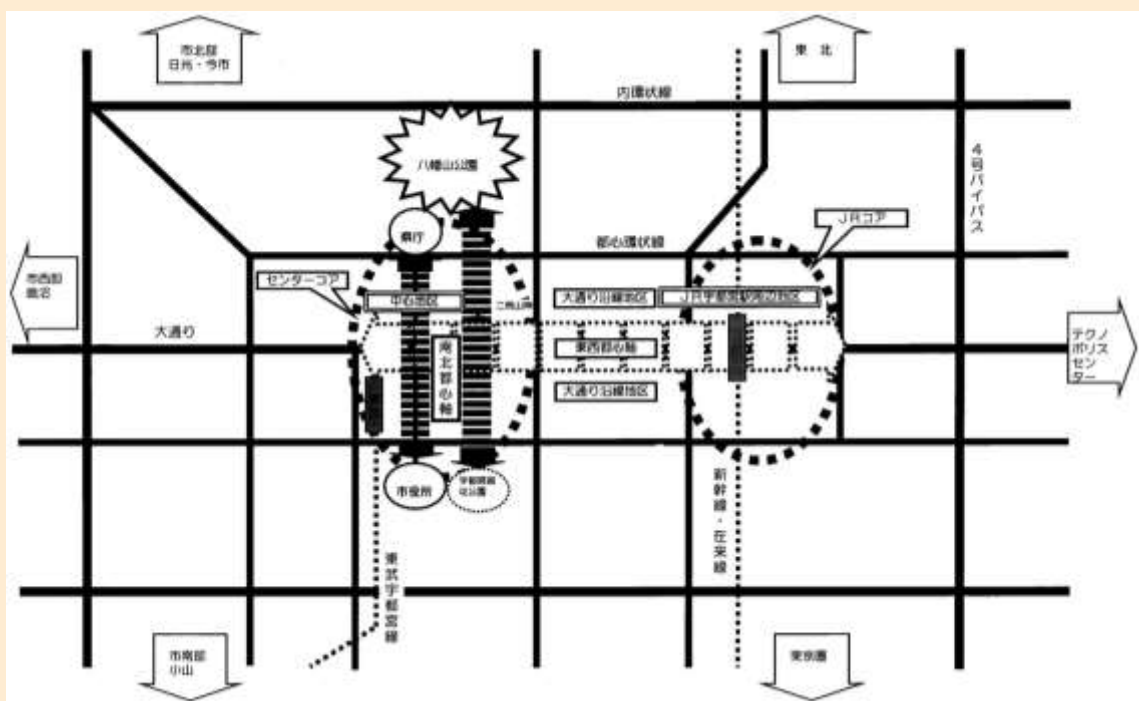
都市景観形成概念図

景観形成重点地区候補地域（まちのシンボル景観）



宇都宮市都心部グランドデザイン

- 「中核都市宇都宮にふさわしいにぎわいと高次な都市機能を備えた多様性のあるまち」の実現に向け、センターコア及びJRコアを「都心核」と位置づけ、都心核を結ぶ大通り沿線地区及び八幡山公園と宇都宮城址公園を結ぶ軸を「都心軸」と位置づけ、2つの拠点と2つの軸が連携し、都心部全体の一体的な発展を図ることとしました。
- 駅西口周辺地区は、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拠点とするため、駅前広場の創出や市有地・低未利用地の有効活用等を整備方針としています。



1-3 計画の位置づけと上位計画との関係

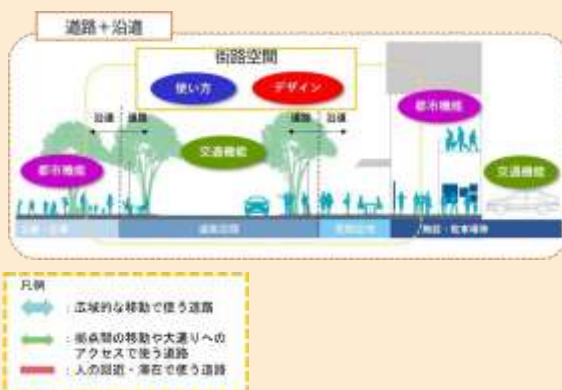
都心部まちづくりビジョン

- 宇都宮の顔である都心部は、二荒山神社をはじめとした歴史資源や、オリオン通りなどの商店街、田川・釜川などの自然資源、ＪＲと東武の鉄道駅、さらには様々な祭りやイベントなどの行事とそれを担う人が総体となって「宇都宮らしさ」を形成していることから、その宇都宮らしさを受け継ぎ、より高めるため、交通結節点など各エリアで地域資源を活かしたストーリー性のあるまちづくりを推進していきます。
- その実現に向けては「ウォーカブルなまちづくり」「ＩＣＴなど先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり」「多様な主体が連携したにぎわいまちづくり」の３つの視点を持って、都心部の魅力あるまちづくりを進めます。
- ＪＲ宇都宮駅西口周辺については、交通の要衝であり、多くの人が行き交う街の中心であることから「県都の玄関口として、都市と水・緑が調和した、にぎわい・豊かさ・風格が感じられるエリア」の実現に向け、ＪＲ宇都宮駅・ＬＲＴ・大通り・田川の親水空間等が一体的な空間として感じられ、ヒト・モノ・情報が集まる広域的な交流拠点の形成を目指すこととしています。



都心部まちづくりプラン

- 「都心部まちづくりビジョン」が描くまちの姿の実現に向け「街なかの空間」を、市民等の都市活動を支える多様なまちの機能が充実するとともに、人と様々な交通が共存し、移動しやすく、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間に変えていく、官民協働の都心部のまちづくりを推進していきます。
- まちづくりプランでは官民で共有する宇都宮市ならではのまちの姿を街路空間の「使い方」や「デザイン」、更には「都市機能」「交通機能」の視点ごとに「望ましい状態」を明示しています。
- JR宇都宮駅西口周辺地区においては、県都の玄関口として、都市と水、緑が調和し、ヒト・モノ・情報が集まる広域的な交流拠点にふさわしい空間の形成に向け、駅前広場の再整備と民間の市街地再開発事業等が連携しながら、人中心の居心地の良いにぎわいのある空間の創出や多様な交通の結節機能の強化に取り組むこととしています。



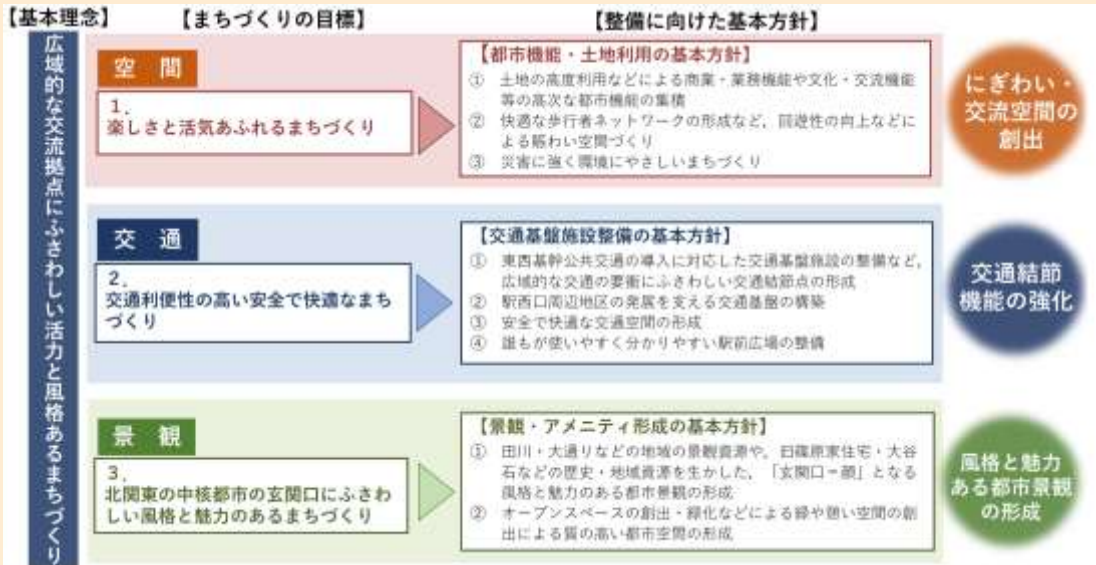
4つの視点ごとに望ましい状態を達成することは、街なかの移動や生活など様々な場面で、以下のまちの姿を目指します



1-3 計画の位置づけと上位計画との関係

JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想

- 駅西口周辺地区については、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「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」を基本理念のもと、以下の目標を掲げ、まちづくりを推進していくこととしています。



【土地利用構想図】

活力創出ゾーン

- ・ 高次な都市機能を戦略的に誘導
- ・ 低未利用地の有効活用を図る

賑わい・交流ゾーン

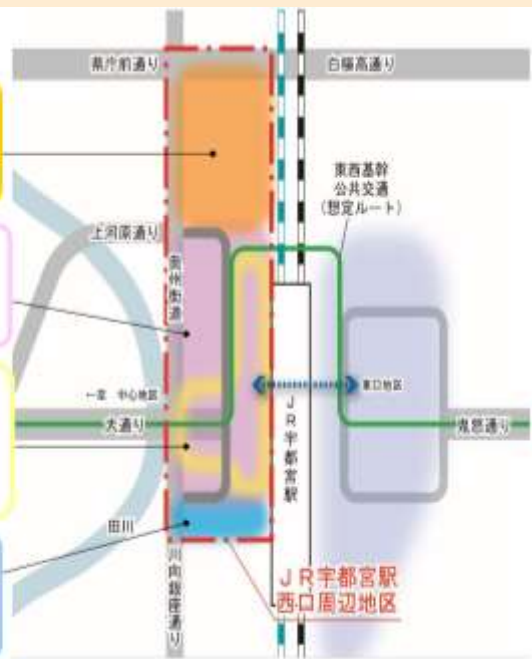
- ・ 広域的な交流拠点として人々を引き込む
- ・ 賑わいを創出する魅力的な都市空間を形成

交通・おもてなしゾーン

- ・ 本市への来訪者を迎える玄関口にふさわしい空間を形成
- ・ 交通結節点として機能を強化

暮らし・くつろぎゾーン

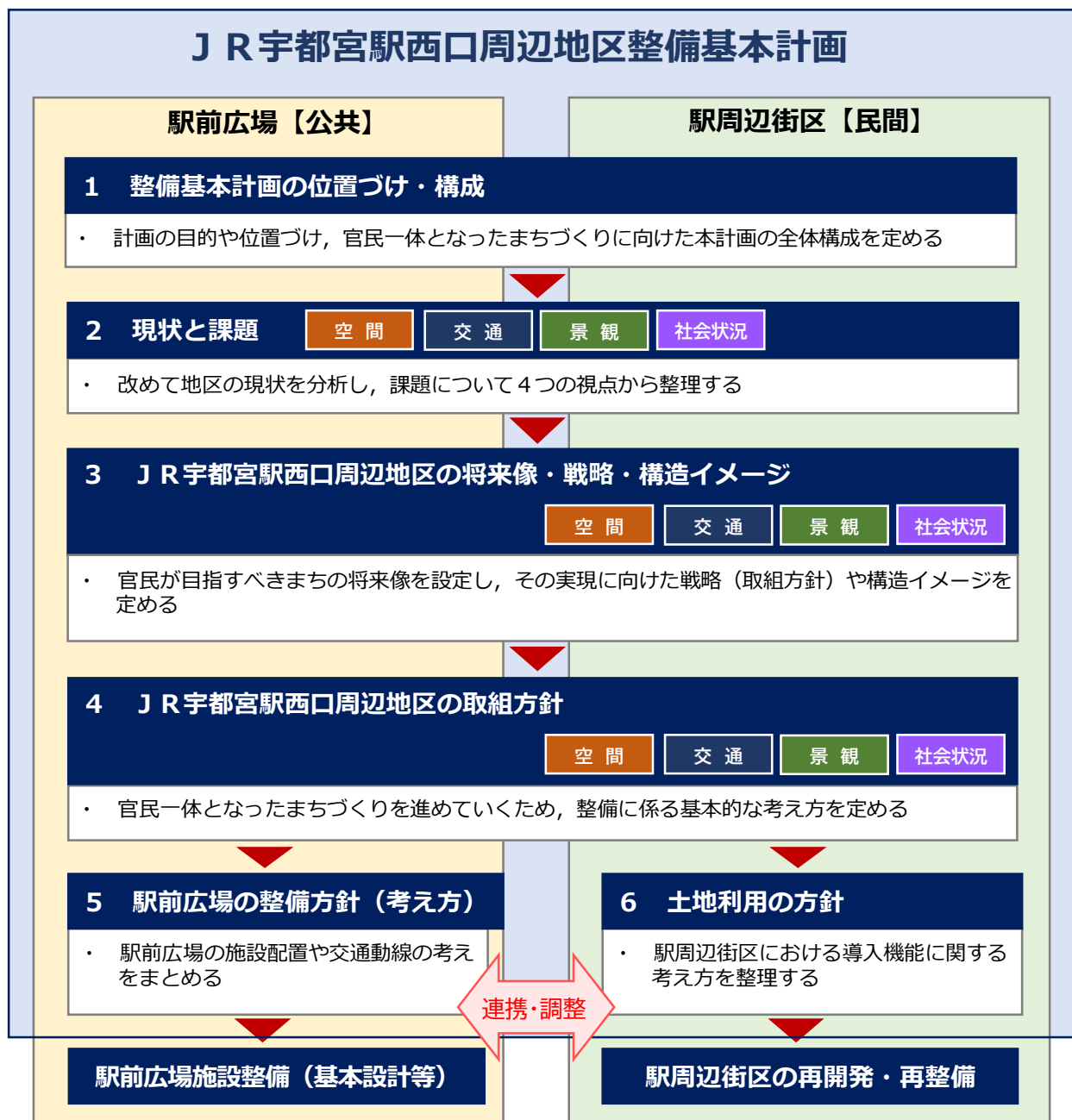
- ・ 人々が生活し、憩いへと繋がる空間づくり
- ・ まちなか居住推進や生活利便性の向上



1-4 計画の構成

○計画の構成

- 駅西口周辺地区における官民が連携した一体的なまちづくりに向けて、将来像や整備方針をまちづくりに携わる関係者と共有することで、公共・民間それぞれの整備時期が異なったとしても最終的には一体的なまちが出来上がることを期待して以下のような構成とします。
- また、駅前空間の中心となる駅前広場については、整備方針を踏まえた上で整備計画を作成いたします。



2-1 エリアの変遷・特徴

都市骨格の変遷

- 宇都宮市は、二荒山神社を中心とした門前町からその後宇都宮城の城下町として栄えました。近代に入り宇都宮県が合併を経て栃木県が設置された後は県庁の誘致が追い風となり、県庁通りや大通りをはじめとする基盤整備が行われました。
- 宇都宮の水と緑を代表する鬼怒川、田川、釜川の3本の川筋の間に形成された宇都宮丘陵は、宇都宮市民生活の場として安定し、人・物・情報が行き交い大きく発展しました。
- その後の鉄道整備の発達により現在の宇都宮市の都市骨格が構築され、人・物・情報の更なる交流により発展してきています。

宇都宮の歴史とのつながり

北部の山地から伸びる丘の先端部に二荒山神社が位置し門前町が形成されました。東北へ向かう主要道の通過点として近世には日光街道と奥州街道の追分の地となり、現代の都市骨格に受け継がれています。



宇都宮の豊かな水と緑がおりなす自然環境

宇都宮丘陵を形成した一級河川の田川は、宇都宮駅前の特徴的な景観を生み出しています。二荒山神社や八幡山公園周辺には、まとまった緑が存在しているなど、駅西側には緑豊かな環境が形成されています。



宇都宮の発展を牽引してきた宇都宮駅と鉄道

明治18年(1885年)国鉄宇都宮駅の開業から現在に至るまで、鉄道整備の発達に合わせて駅前広場や大通り等の都市骨格が構築されてきました。県内・県外を結ぶ広域交通の拠点として、発展を牽引しています。



3代目駅舎使用開始時の駅前広場

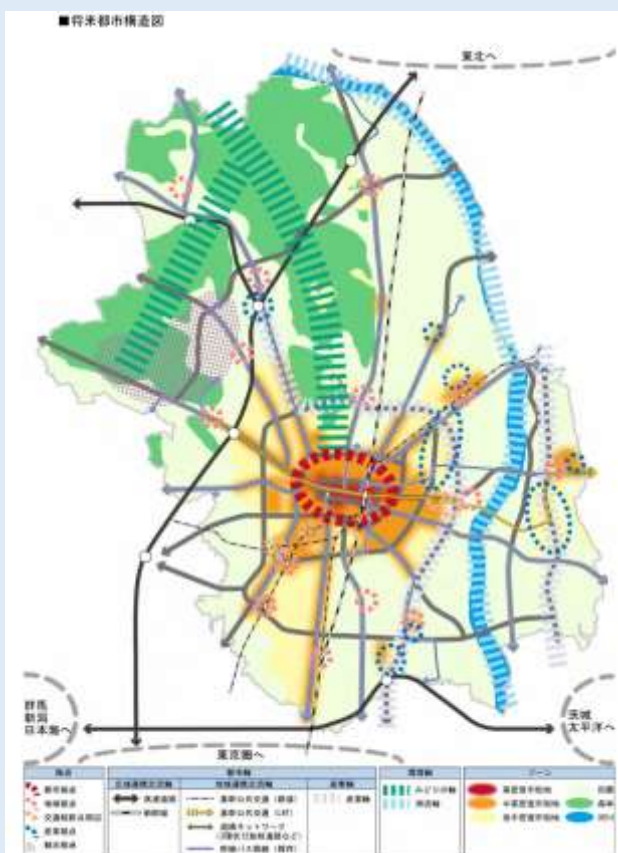


中心市街地の都市骨格が形成されるまで



現在の宇都宮市の都市骨格

- 宇都宮市の都市骨格として、「基幹公共交通」と「幹線公共交通」、3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークを「交通軸」として位置づけ、都市拠点を中心に放射状に広がる交通ネットワークを構築しています。
- 駅東側はテクノポリスセンター地区などの産業拠点がおり、その玄関口となる駅東口整備が令和4年11月に完了し、駅と産業拠点を繋ぐ「基幹公共交通」としてLRTが開通するなど、より一層のNCC形成が図られています。
- 駅西側は古くからまちの中心として栄えてきた中心市街地であり、二荒山神社や宇都宮城址公園などの宇都宮らしい地域資源があります。さらにその先には大谷地域などの観光拠点がおり、今後、駅西側のLRT整備により、都心部全体でより一層の一体的な発展が見込まれます。



2-1 エリアの変遷・特徴

歴史とともに宇都宮が育んできた地域資源

歴史資源

- 城下町・門前町として発展した宇都宮のシンボルである二荒山神社や宇都宮城址公園，駅前には国の重要文化財に指定されている旧篠原家住宅など数多くの歴史的資源が駅西側に存在します。
- 平成30年に日本遺産に認定された大谷石文化にあるように，宇都宮には古くから石と共に暮らしてきた歴史があり，明治以降本格化した採石産業は，近代化する日本の都市づくりの礎となりました。宇都宮の市街地では二荒山神社の石垣をはじめ，カトリック松が峰教会，旧篠原家住宅の石蔵など用途を問わず大谷石が活用されています。



二荒山神社

カトリック
松が峰教会

旧篠原家住宅

自然資源

- 都心部には一級河川の田川や釜川が貫流しており，駅に近接した田川は特徴的な地形を生み出しており，遊歩道では枝垂れ桜が約2kmに渡り植樹されており，春には桜の名所として市民に親しまれています。
- 駅西側には八幡山公園や宇都宮城址公園などまとまった緑が分布しており，市民の憩いの場として広く利用されています。



田川



釜川



八幡山公園



宇都宮城址公園

LRTなど新たな資源

- 令和5年8月に「ライトライン」が開業し，本市の重要な移動手段として定着しています。
- 令和4年11月に駅東口の交流拠点施設が開業し，MICE等の誘致強化など交流人口の拡大により，賑わいが創出されています。



2-2 駅西口周辺地区に期待される役割

○NCC形成に向け、都心部や駅西口周辺地区に期待される役割

- NCCの形成において、都心部は都市全体の発展をけん引する都市拠点であり、新たな基幹公共交通であるLRTが整備される大通りを都市構造の基軸と捉え、大通り沿線を重点的に、人中心のウォーカブルな空間形成を進めていくことが求められます。
- その中で駅西口周辺地区は、JRコアからセンターコアへと繋がる起点として、公共交通と人が中心の都心部まちづくりを先導する役割が期待されます。

将来都市構造のイメージ

出典：ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン



都市拠点における目指す都市構造のイメージ



○駅東西の特徴から駅西口周辺地区に期待される役割

- 駅東口地区は、産業拠点の玄関口に位置しており、大規模な面積を有する敷地を活かしてコンベンション施設や交流広場の整備を行い、今後は全国・国際的な催事開催により都市の魅力向上等に資する都市拠点の形成を目指していきます。
- 駅西口周辺地区は、古くから本市の玄関口として栄え大規模施設等が集積してきました。宇都宮の中心部であるセンターコアや、その先の観光拠点である大谷地域への玄関口でもあります。こうした歴史・賑わい・自然という駅西側の立地の特徴を活かした駅まち空間を創出し、さらには駅の東西をつなぎ、賑わいを広げていく役割を担うことが求められます。

駅西口周辺地区の計画に必要な視点

駅西口周辺地区の特徴

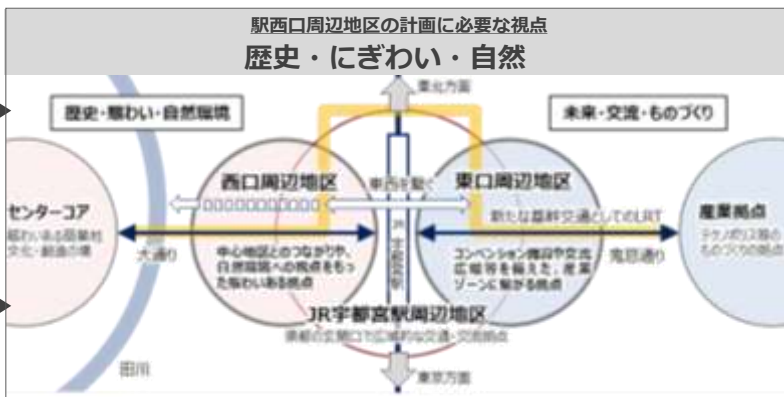
市街地形成の経緯と現状
玄関口として古くから栄え、商業施設等が集積しにぎわいの中心であった

立地上的特徴
大通り西側のセンターコアの玄関口にあたり、田川にも近接する

駅東口地区の特徴

市街地形成の経緯と現状
昔は貨物ターミナル等があり、現在はコンベンション施設等の整備が進む

立地上的特徴
テクノポリス等の東側にある産業拠点の玄関口に位置する



2-3 地区の現状と課題

- 基本構想では「空間（都市機能・土地利用）」「交通（交通結節機能）」「景観（景観・アメニティ）」という3つの視点で課題整理を行いました。本計画ではこれらに「社会状況（環境の変化）」を加えた4つの視点から現状分析と課題整理を行います。

◆空間に関する現状と課題

①建築物の老朽化

- 周辺街区において建築物の老朽化が進んでいます。

②大規模な低未利用地

- エリア内に平面駐車場など低未利用地が多く存在しています。



③再開発事業等の促進

- 市街地再開発事業などにより、高層マンション等の住宅が増加しています。



④居心地の良い滞留空間の不足

- 地上部は自動車中心のレイアウトであるなど、人が滞留する空間が少なく、歩行者にとって居心地の良い空間が形成されていません。



⑤ゆとりある歩行者空間の不足

- 道路などの公共空間と周辺の民間街区の区域がはっきり分かれており、ゆとりある歩行者空間や賑わい空間が形成されていません。



将来整備に向けた課題

- 低未利用地の有効活用・高度利用を行うことで、より一層の地区の活力や魅力向上を図っていく必要があります。
- 建築物の更新等を進めるとともに、NCCの形成に向け、良好な生活環境によるさらなる街なか居住を推進する必要があります。
- 東口のまちびらき、ライトライン開業などの人の流れを西側へ繋げ、さらにはまちなかまで繋がる官民一体的な土地利用を検討し、ゆとりある歩行者空間や賑わい空間を創出する必要があります。

◆交通に関する現状と課題

①自動車・歩行者動線の錯綜

- 駅前において歩行者・バス・一般車等の動線が錯綜しており、広場内では送迎目的の一般車が長時間路上駐車することによる交通渋滞が発生しています。



②バス待ち列や乗降場への動線

- 朝の通勤・通学時間帯などに、バス待ち列がデッキ上まで続いています。バス・タクシーの各乗降場までのわかりやすいアクセス動線の整備が期待されます。



③交通結節機能の強化

- 鉄道（新幹線，在来線）や路線バスなど広域交通と域内交通の結節する交通の要衝であり、さらには駅西側のライトライン延伸が計画されており、さらなる交通結節機能の強化が期待されます。



④交通分野におけるデジタル化

- デジタル技術の効果的な活用や自動運転技術の進展などによって、交通需要に即応したモビリティ利用や乗換利便性の向上などが期待されます。



将来整備に向けた課題

- ライトライン駅西側延伸を見据えた自動車動線・歩行者動線を整理するとともに、誰もが安全・安心に移動できる乗換環境を整備する必要があります。
（ライトライン駅西側延伸時までに対処が必要な課題）
- 自動運転技術をはじめとしたデジタル技術の進展等、交通環境の変化に合わせた可変性のある空間づくりを進める必要があります。

2-3 地区の現状と課題

◆景観に関する現状と課題

①地域資源との繋がりの不足

- 駅西口周辺地区に近接する田川や、宇都宮の地場産材である大谷石などの地域資源が存在しますが、それらの資源との繋がりが感じにくい状態にあります。



②統一感に欠けた景観

- 多種多様な看板が乱雑に立ち並ぶなど、景観のまとまりが不足しています。



③緑を感じられる空間の不足

- 地区内で緑を感じられる空間が不足しています。



④駅西側 L R T 整備の検討

- ライトラインの駅西側延伸が計画されており、景観が大きく変わることが想定されます。



将来整備に向けた課題

- 田川や大谷石など地域資源を活かした景観形成に取り組む必要があります。
- 建築物や看板は形態・意匠に配慮し統一感を持たせるとともに、道路や沿道敷地内の緑化を進めることで潤いある景観を形成していく必要があります。
- 宇都宮のシンボルであるライトラインと沿線景観などが調和の取れたまちなみを実現していく必要があります。

◆社会状況に関する現状と課題

①多様化するニーズへの対応

- 高齢者の増加やグローバル化の進展など、多様化するニーズへの対応に重点を置き、誰一人取り残さないインクルーシブ社会の実現に取り組むことが求められています。
- 新型コロナウイルス感染症を契機とするリモートワークなどデジタル化が進展しています。

【本市の目指す福祉のまちの姿のイメージ図】



第5次宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進計画

②脱炭素社会の構築

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、温室効果ガスの削減や緑化による吸収量の増加への対応が求められています。



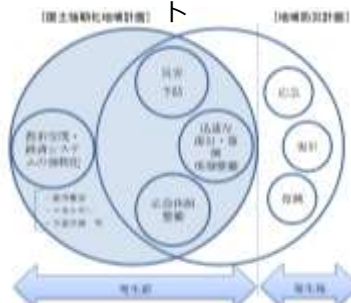
出典：環境省「脱炭素ポータル」ホームページ

③自然災害に強くしなやかな環境形成

- 近年、気候変動の影響により、台風の大規模化や局所的な大雨などの自然災害が発生しています。



出典：内閣官房 国土強靭化パンフレット



出典：第2次宇都宮市国土強靭化地域計画



出典：環境省 地域脱炭素ロードマップ

将来整備に向けた課題

- バリアフリー化やサインデザインの工夫等による多様化するニーズへの対応や、将来変化に柔軟に対応できるまちづくりを進めていく必要があります。
- 車から人中心のまちづくりによる排出ガス削減や建築物の省エネ化・緑化など、本市が取り組むゼロカーボンシティ実現に向けたまちづくりを推進していく必要があります。
- 円滑な避難路の確保や備蓄倉庫の設置、豪雨時の浸水対策など、防災の視点を考慮した自然災害に強いまちづくりを進める必要があります。

3-1 駅西口周辺地区の将来像（2050年代）

県都の玄関口にふさわしい
「交通」と「まち・水・緑」が調和

- 駅前広場だけでなく、周辺の民間街区の再整備も含めた将来像を共有するため、将来像は、約30年後の**2050年代**とする。
- 「空間」「交通」「景観」「社会状況」の4つの視点から整理した課題を解消し、県都の玄関口にふさわしい風格を備えた駅前空間を創出していくための「将来像」を以下のとおりとし、将来像の実現に向けて4つの戦略を掲げる。

空間

人中心の新たな「駅まち空間」

交通

誰もが安全・安心に移動でき、多様なモビリティが連携した交通空間

景観

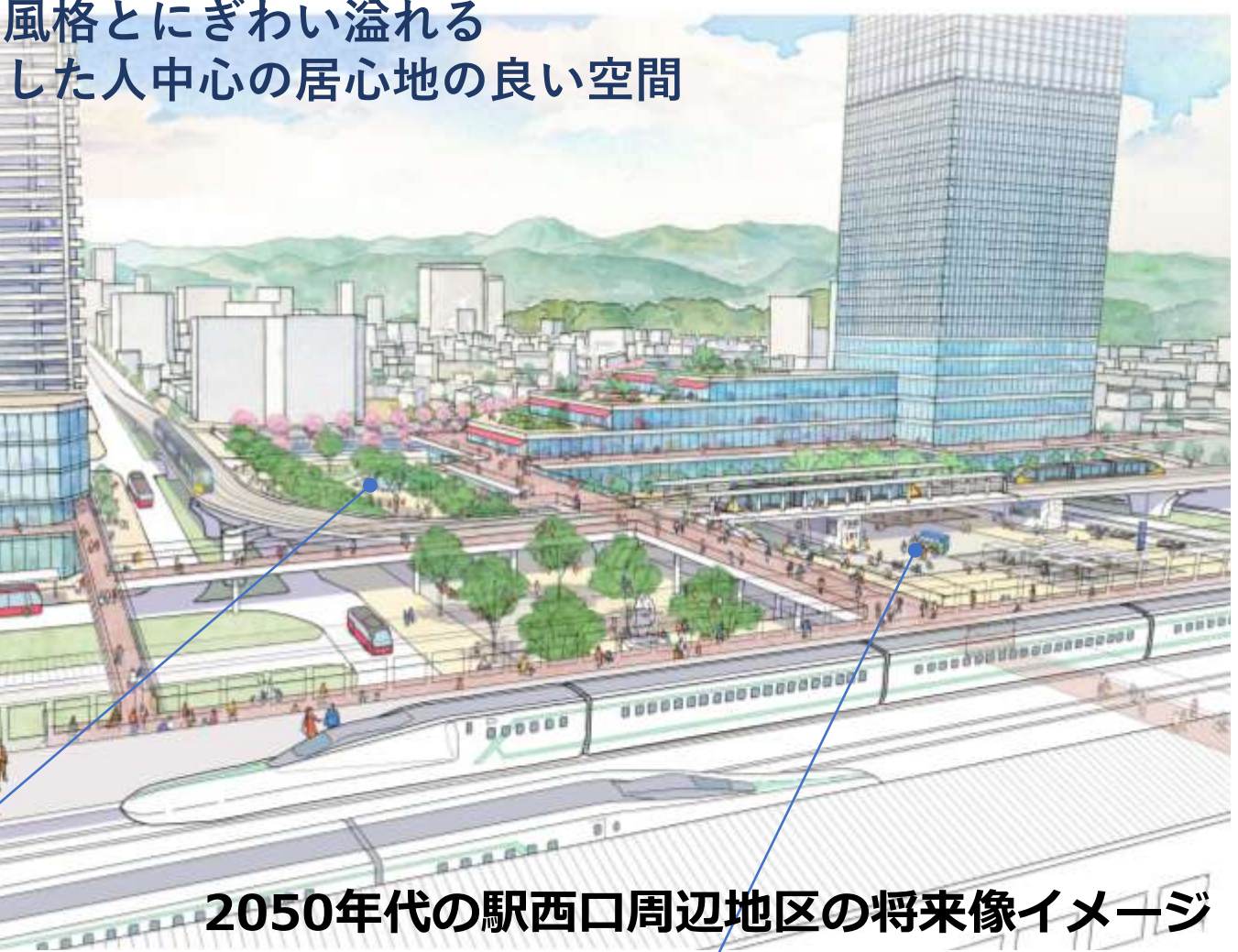
水と緑を活かした統一感のある景観形成

社会状況

社会変化に対応できる、人と環境に優しいまちなか



風格とにぎわい溢れる
した人中心の居心地の良い空間



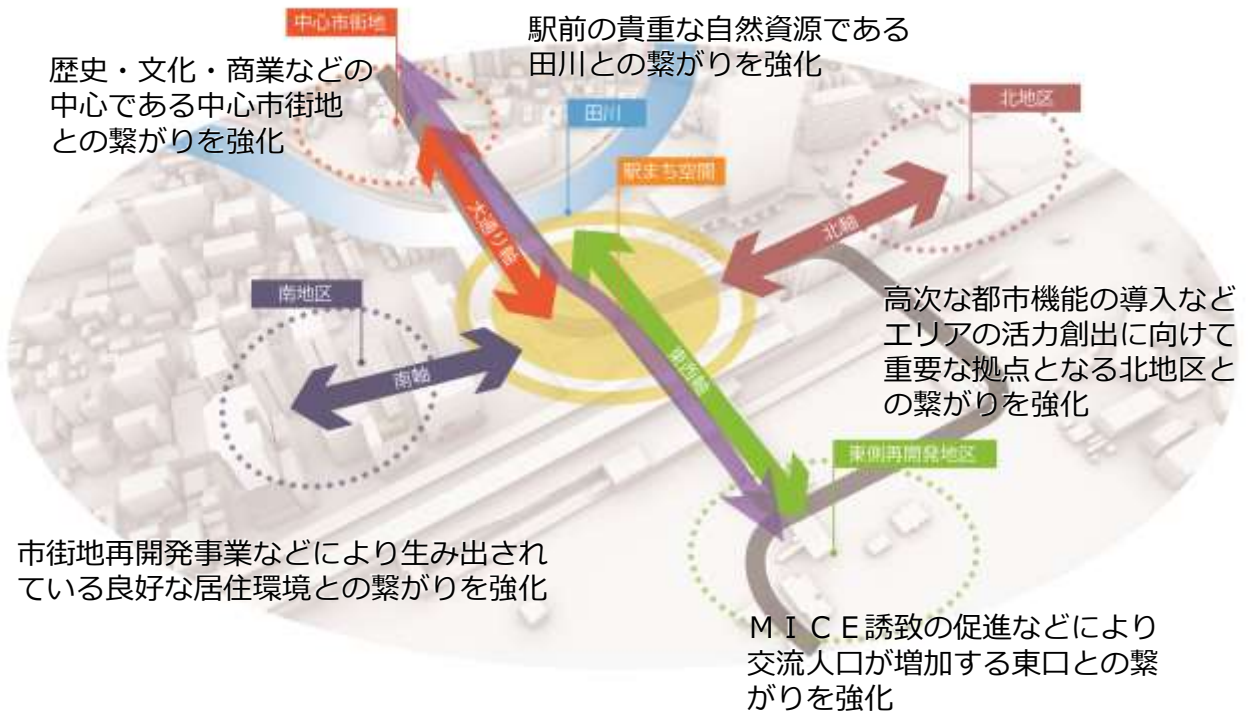
2050年代の駅西口周辺地区の将来像イメージ



3-2 駅西口周辺地区の構造イメージ

○駅まち空間を中心とした4つの軸

- 将来像を実現するため、駅や駅前広場と周辺街区を一体的に捉えながら、駅前広場などの「駅まち空間」を中心に、周辺街区との繋がりを強化するため「大通り軸」「東西軸」「南北軸」を形成していく



駅まち空間

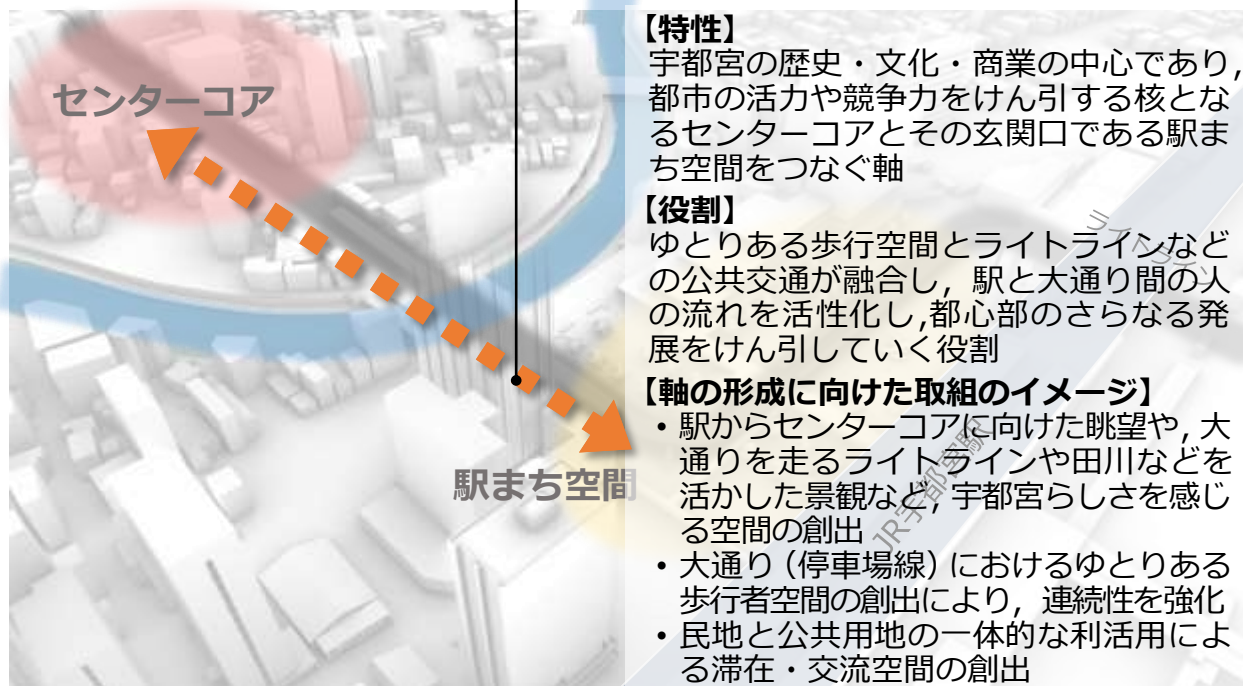
【特性】

様々な交通モードが集中する重要な交通結節点であるとともに、多くの人々が行き交う広域的な交流拠点

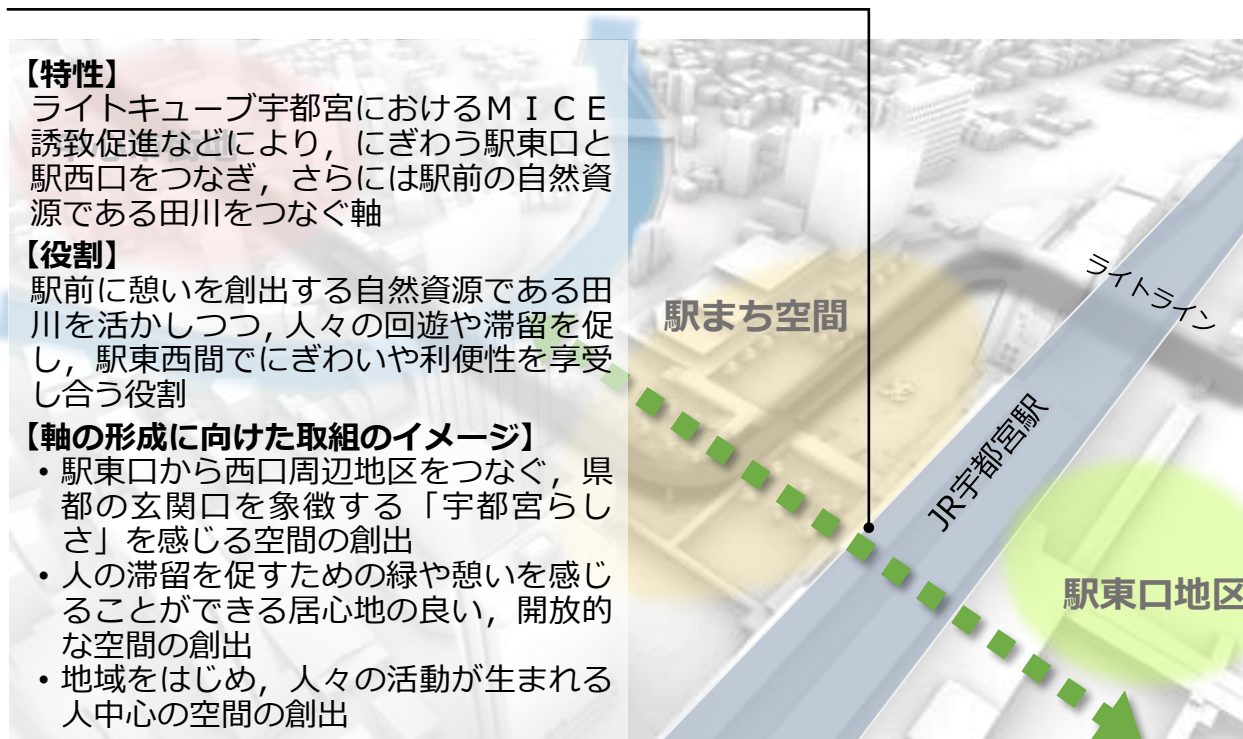
【役割】

駅まち空間を中心に東西南北に伸びる「4つの軸」を意識した再編を進めることで、周辺街区との繋がりを強化し、人々の交流とより一層のにぎわいの創出、さらには周囲へその効果が波及するような空間を創出

大通り軸



東西軸



3-2 駅西口周辺地区の構造イメージ

北軸

【特性】

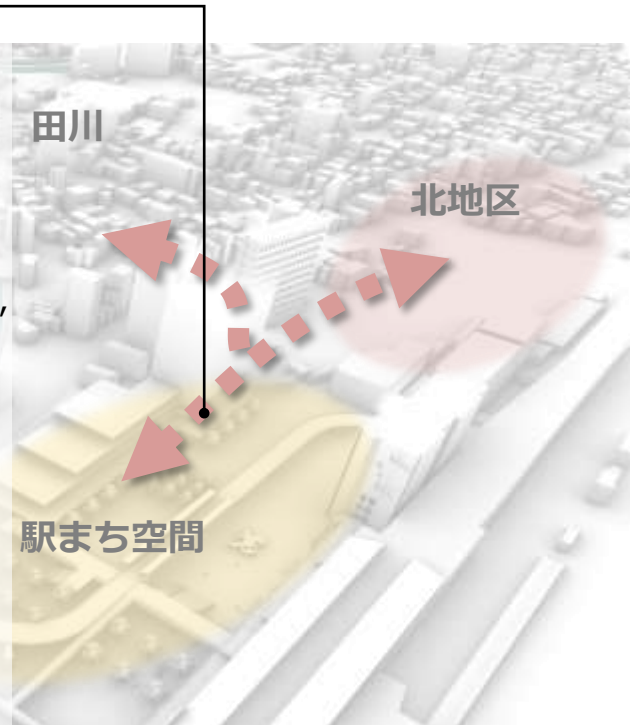
高次の都市機能の導入など駅西口周辺地区の活力創出に向けて、北地区と駅とのつながりを強化するための軸

【役割】

エリアの魅力向上に向けて重要な拠点である北地区とのつながりを強化するため、ゆとりある歩行空間の確保などにより、人の流れを活性化し、賑わいを創出する役割

【軸の形成に向けた取組のイメージ】

- ・ 民地と公共用地の一体的な利活用による連続性とゆとりある歩行者空間の創出
- ・ 駅まち空間における自動車の流入抑制に資する駐車場の適正化
- ・ エリアの活力創出に向けた低未利用地の利活用



南軸

【特性】

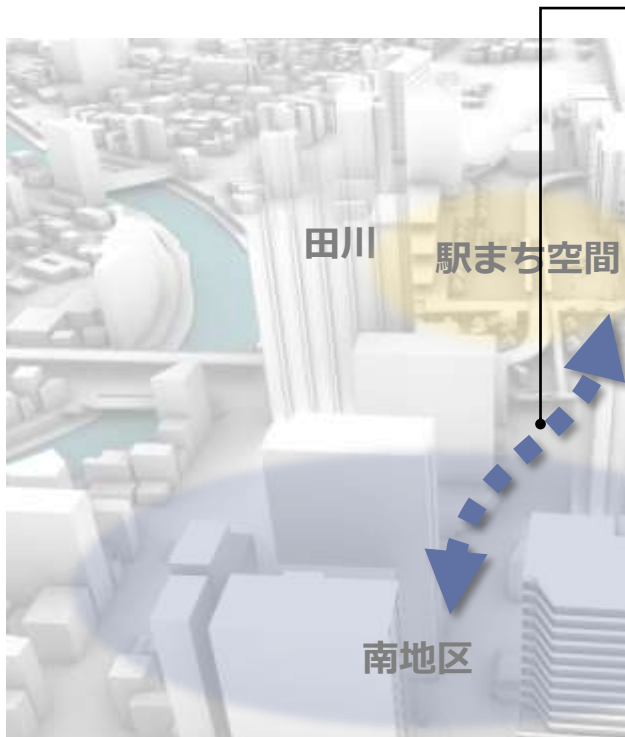
市街地再開発事業などによって生み出されたゆとりある歩行空間や緑を感じる沿道などによって、住宅や宿泊施設などの居住空間と駅をつなぐ生活空間となる軸

【役割】

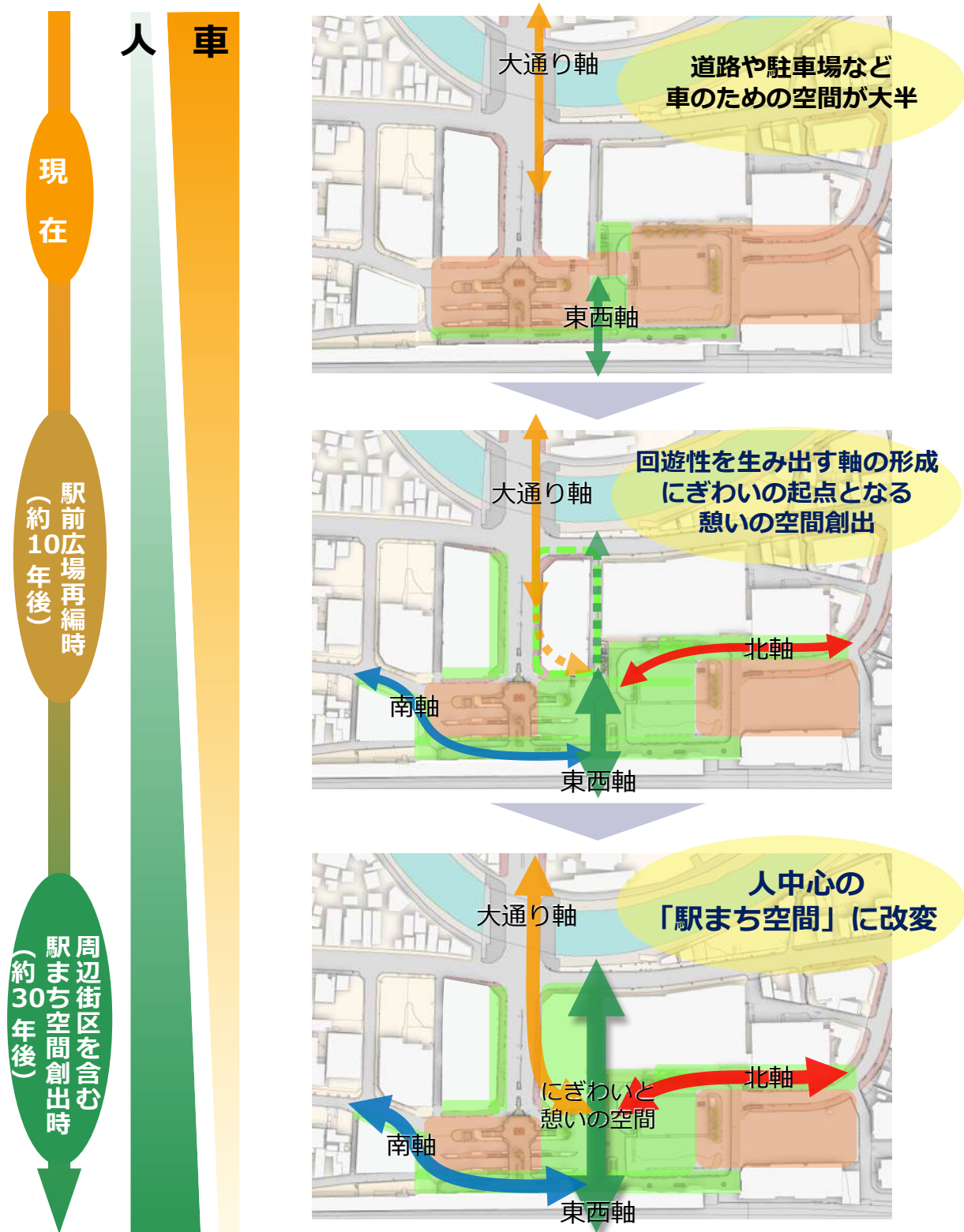
民間空地や共用スペースを有効活用した豊かな生活空間を創出するなど、街路空間を活用しながら居住環境を整えつつ、自動車に依存しないライフスタイルの実現など、まちなか居住を推進する役割

【軸の形成に向けた取組のイメージ】

- ・ 民地と公共用地の一体的な利活用による滞在・交流空間の創出
- ・ 周辺の市街地再開発事業等による統一感のある景観の形成
- ・ 道路の特性を踏まえて、交通空間と歩行空間が共存した空間活用（荷捌き、防災、地域コミュニティなど）



○ 官民一体で進める人中心の「駅まち空間」形成の流れ



4-1 取組方針の目的と構成

○取組方針の目的

- 「取組方針」とは駅西口周辺地区の将来像の実現に向けて、官民が一体となって整備を進めていく際の方向性を取りまとめたものです。
- まちづくりに携わる関係者が同じ将来像を見据え、取組方針を共有・順守することで、それぞれの整備時期が異なったとしても一体感のある駅西口周辺地区を創出することが可能となります。

○取組方針の構成

- 取組方針は、一体感のある駅西口周辺地区を創出することを目的としているため、エリア全体を対象としたものとし、将来像の実現に向けた基本方針である「空間」「交通」「景観」「社会状況」の4つのテーマごとに取りまとめます。

エリア全体の取組方針

空間

人中心の新たな「駅まち空間」

- 駅・駅前広場・周辺街区が一体となった人中心のウォークアブルな空間を形成
- 市民や来街者にとって居心地の良い、憩いや交流の場所となる空間形成
- にぎわいと魅力向上につながる都市機能の導入と効果的な配置

交通

誰もが安全・安心に移動でき、
多様なモビリティが連携した交通空間

- 誰にとってもスムーズな乗継利便性の高い交通空間の形成
- 回遊性が高く、安全安心な歩行空間の形成
- デジタル技術の積極的な活用と需要の変化に応じた柔軟な対応

景観

県都の玄関口にふさわしい
潤いと風格のある景観の形成

- 水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観の形成
- 宇都宮の文化を感じられる景観の形成
- 誰もが快適に感じられる景観の形成

社会状況

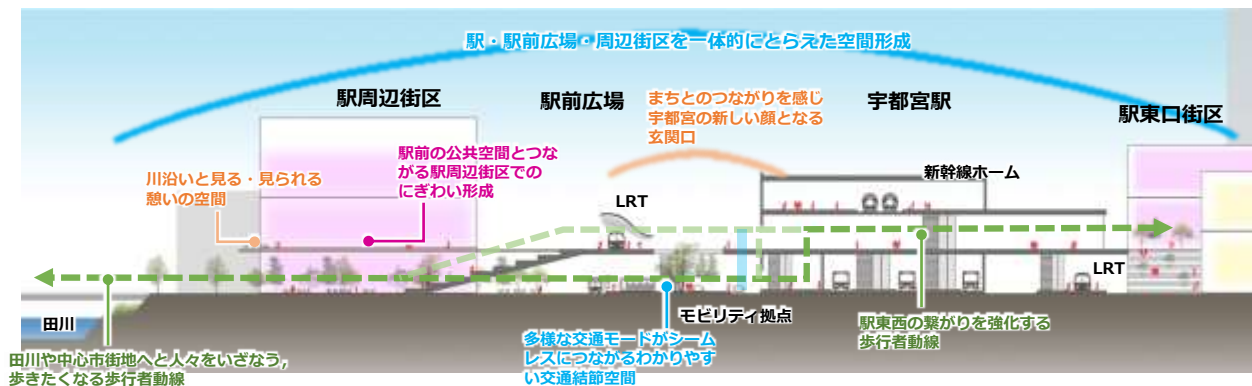
社会変化に対応できる、
人と環境に優しいまちなか

- 誰一人取り残さないインクルーシブなまちづくり
- 脱炭素社会の実現に向けた取組
- 自然災害に強くしなやかな環境形成
- 空間の質を担保する仕組みづくり

4-2 エリア全体の取組方針

◆ 空間 人中心の新たな「駅まち空間」

○ 駅・駅前広場・周辺街区が一体となった人中心のウォーカブルな空間を形成



- 駅・駅前広場・駅周辺街区が、官民の垣根を超えて互いに空間を共有し、機能を連携するなど駅とまちが密接に繋がることで、多くの人々が集まり、出会いや交流が生まれる、にぎわいの連続した新たな駅前空間を実現します。
- 特に、駅東西の繋がりをより一層強化し、M I C E 誘致などによる駅東口のにぎわいを駅西口、さらにはセンターコアへと繋げていきます。
- 駅前広場をはじめとした広場空間と、そこに面する建物及びその地先などにオープンスペースを確保し、一体的な空間づくりを官民が連携して行うことにより、沿道のにぎわい空間を形成していきます。
- 居心地がよく、歩きたくなる空間とするため、壁面後退や歩道状空地を活用したゆとりある歩行空間の確保や、地上部の空間を重視した開放的な空間創出などに官民一体となって取り組みます。



出典：国交省 駅まちデザインの手引き

4-2 エリア全体の取組方針

◆ 空間 人中心の新たな「駅まち空間」

○市民や来街者にとって居心地の良い、憩いや交流の場所となる空間形成

- 学生やビジネスパーソン、旅行者などが公共交通の待ち時間など乗り継ぎの合間に気軽に休憩できる空間を確保します。
- 車中心から人中心の空間へ転換し、地域の高齢世代や子育て世代などが安心してゆったりと過ごすことのできる憩いの空間を創出します。
- 広場空間を活用してイベントを開催するなど、人々が交流できる空間の創出
- 地上部を意識した低層部分のオープン化などを通じて、沿道ににぎわいが滲み出す空間形成を行うとともに、2階レベルには来訪者をおもてなしする、本市の新たな象徴となるライトラインを身近に感じることができ空間を創出します。
- 滞留空間を活用したイベントの開催など、人々が交流できる空間活用を促進します。



出典：一般財団法人 柏市まちづくり公社 柏駅前デッキ



姫路駅北にぎわい交流広場(キャッスルガーデン)：撮影@shuntaro

○にぎわいと魅力向上につながる都市機能の導入と効果的な配置

- 駅前の空間を中心に、北地区などの周辺街区と一体で駅周辺にふさわしい機能や規模、効果的な配置を検討します。
- 公共交通の利用客だけでなく、駅西口周辺地区を目的として人々が集まるように、沿道建物低層部ににぎわいを生む機能を配置します。
- 通勤・通学などの駅利用者がふらっと立ち寄りたくなるような、様々なシーンに合わせた機能の導入を進めます。

コラム 駅まち空間への視点

国土交通省が事務局を務める「駅まちデザイン検討会」において、「駅まち空間」を形成するための一連のプロセスに関する考え方や進め方等を「駅まちデザインの手引き」として取りまとめられました。

○駅まちデザインとは

- 駅まちデザインとは、課題やニーズの把握、機能配置・空間設計の検討、合意形成、役割分担、維持管理に至るまで、関係者が連携して、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」を形成するための、一連のプロセスに関する考え方や進め方を指します。

○駅まち空間とは

- 駅まち空間とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間であり、駅空間（改札内＋改札外）と駅前空間（駅前広場＋駅広隣接地区）から構成されます。
- 駅まち空間は、多くの人々が集まり・出会い・交流が生まれる場所で、駅まち空間をこれからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえることが必要です。



○駅まちデザインの5原則

原則1 多様な主体の連携	駅まち空間に係る多様な主体が連携する体制づくり
原則2 ビジョンの共有	多種多様な関係者とイメージを共有して進める
原則3 空間の共有	駅まち空間全体を移動・滞在・活用しやすい環境に
原則4 機能の連携	ハード整備だけでなくソフト面(サービス連携)を考慮する
原則5 一体的で柔軟な運営	ユーザーの目線で、管理区分を超えた一体的な管理・運営

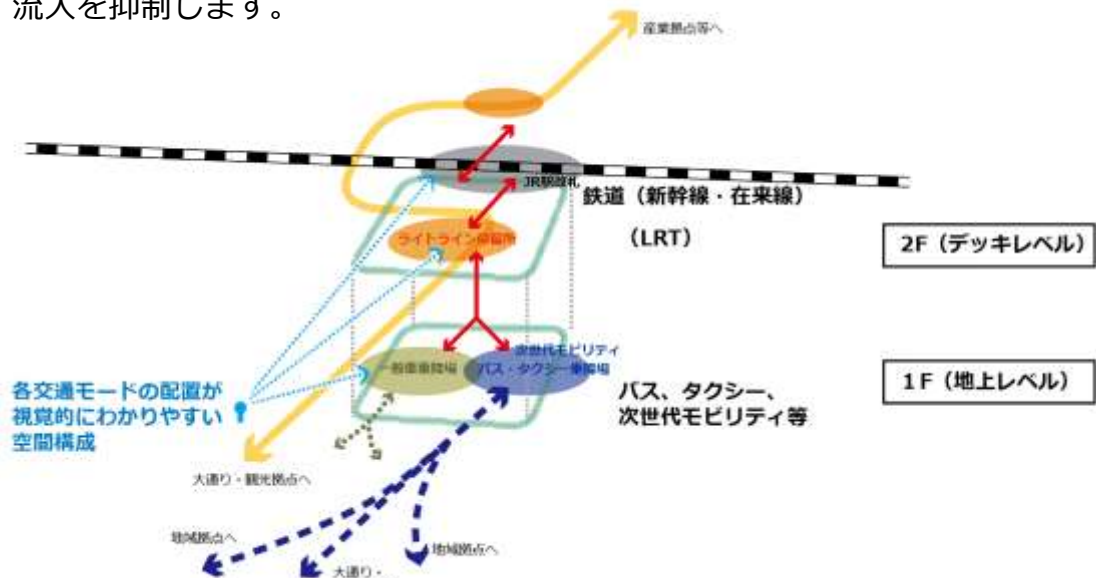
- 「空間の共有」と「機能の連携」は駅まち空間の特性に応じて、機能や空間の配置を柔軟に行うことが重要であり、その中でも駅広隣接地区は駅前広場の延長としての活用や周辺市街地との接続や駅まち空間との連携の役割を担っています。

4-2 エリア全体の取組方針

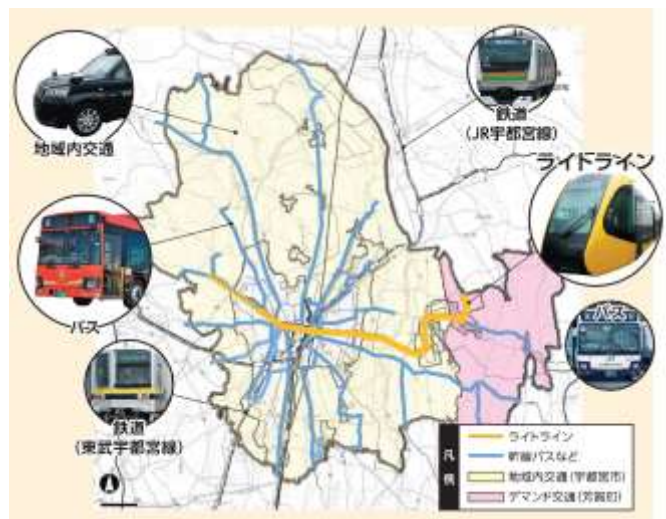
◆ 交通 誰もが安全・安心に移動でき、多様なモビリティが連携した交通空間

○誰にとってもスムーズな乗継利便性の高い交通空間の形成

- 鉄道，LRT，バス，タクシー，一般車など，多様な交通モード間において，スムーズで分かりやすい乗換動線を整備します。
- 公共交通が積極的に利用されるように，各交通モードの配置場所が視覚的に分かりやすい空間配置やサインデザインとなるようにします。
- 一般車の駐車施設においては，送迎，買い物，通勤，旅行など目的に応じた使い分けが出来るように適正な規模や配置場所の検討をします。
- 駅西口周辺地区における人中心の空間形成を実現するため，過度な自動車の流入を抑制します。



隔地による附置と駐車場の集約イメージ
(都心部まちづくりプラン)



○回遊性が高く、安全・安心・快適な歩行者空間の形成

- 誰もが安全・安心・快適に利用できるように、バリアフリーやアンブレラフリーの動線を整備します。
- 官民で連携を図りながら、各交通モードや駅前広場から周辺民間街区などへの回遊性を高める2階レベルの歩行者動線を整備します。



東京駅 八重洲グランルーフ



三茶パティオ

○デジタル技術の積極的な活用と需要の変化に応じた柔軟な対応

- 駅西口周辺地区は鉄道・LRT・バス・タクシーなど多様な交通機能が集積した交通の要衝であることから、より一層の乗継環境向上のため、MaaSなどデジタル技術を積極的に活用します。
- 自動運転技術の進展など、将来的な次世代モビリティ導入や需要の変化などにも対応できるような可変性のある空間配置を考慮した検討をします。



スマートモビリティとデジタル基盤

(出典:デジタル庁「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会)



自動運転実装後の駅前広場の空間イメージ

(国土交通省庁「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」)

4-2 エリア全体の取組方針

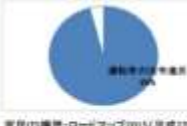
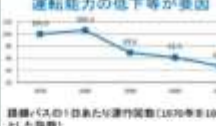
◆ **交通** 誰もが安全・安心に移動でき、多様なモビリティが連携した交通空間

コラム 自動運転技術の活用

国土交通省が事務局を務める「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」において、自動運転の普及により都市交通にもたらされる影響を抽出・整理し、都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方の検討が進められています。

完全自動運転時のまちの姿を見据えながらも、手動運転車両と自動運転車両が混在しつつ空間的にも限定的に導入される混在期を想定した都市政策のポイントを中心に整理したものです。

自動運転技術の普及により想定されるメリット

交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化
現在の課題 交通事故により年間4,000人超が死亡(※1) → 交通事故の90%は運転者に起因 (※1)国土交通省「交通事故発生状況(2022年)」  期待される技術 ・自動ブレーキ ・安全な速度管理 ・車線の維持 など 効果 運転者のミスに起因する事故の防止	現在の課題 渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等 → 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因  期待される技術 ・安全な車間距離の維持 ・適切な速度管理(急な加減速の防止) など 効果 渋滞につながる運転の抑制	現在の課題 地方部を中心として高齢者の移動手段が減少 → 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因  期待される技術 ・公共交通から目的地までの数km程度の自動運転 ・高速道路での隊列走行 など 効果 ・高齢者の移動手段の確保(公共交通の補完) ・ドライバーの負担軽減 ・生産性の向上	現在の課題 日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化 → 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要  期待される取組 ・我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定 ・自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化 効果 技術・ノウハウに基づく国際展開

出典:「自動運転戦略本部(第1回会議)資料2(国土交通省) 平成28年12月

駅前広場

○対象とする空間の課題と望ましい都市像

現状課題

- ・滞留・賑わいのための空間が不足。
- ・複雑な移動経路や支払いに係る手間等の乗換課題が存在。

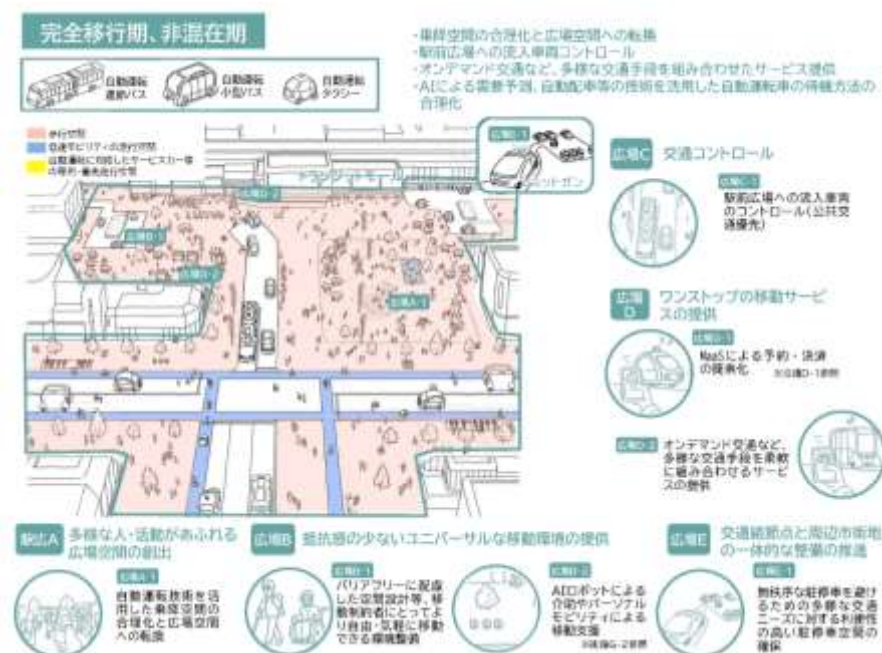
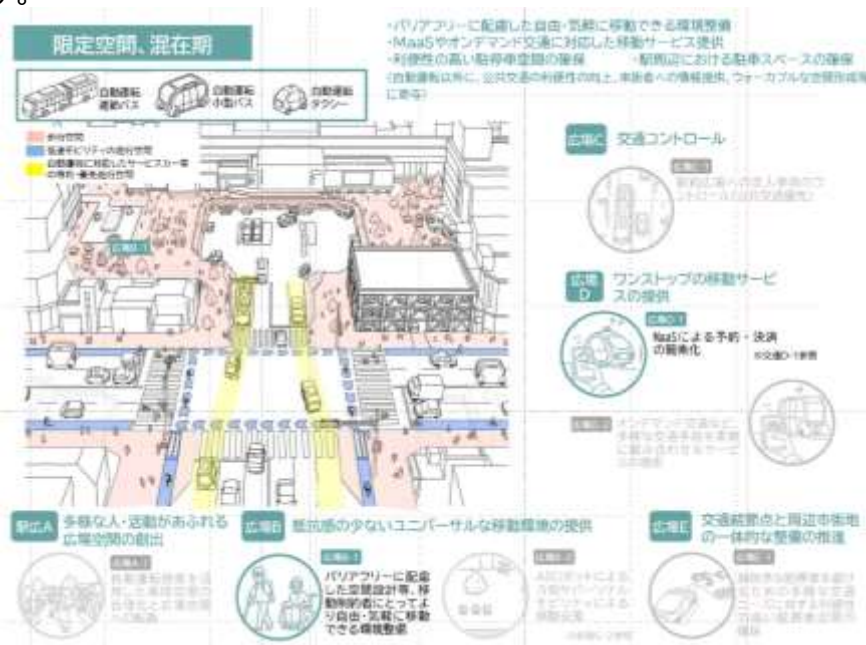
望ましい都市像

- Ⅰ. 駅と周辺のまちが一体となり、人にとって居心地の良い空間や魅力ある景観が形成されている。
- Ⅱ. 公共交通が優先されたスムーズな移動や乗り換え空間が形成されている。
- Ⅲ. 自家用車等を適切に利用できる乗換環境が整備されている。

自動運転技術のまちづくりへの段階的な活用イメージ(駅前広場)



駅前広場周辺においては、ウォークブルな空間への転換が想定されており、多様な人・活動があふれる広場空間の創出、抵抗感の少ないユニバーサルな移動環境の提供、交通量の最適化、ワンストップ移動サービス等の実現が期待されています。



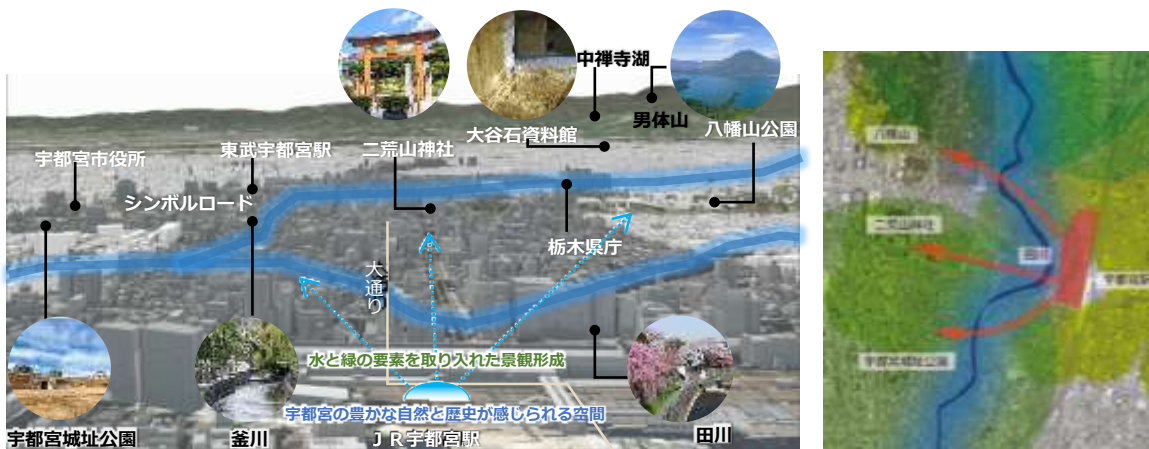
出典：都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（案）
 （国土交通省庁「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」）

4-2 エリア全体の取組方針

◆ 景観 県都の玄関口にふさわしい潤いと風格のある景観の形成

○水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観の形成

- 駅西側遠景には男体山など日光連山を背景とした個性ある稜線を望むことができ、また中景・近景では市街地に楔状に張り出す丘陵地の緑や駅に近接する田川など、水と緑豊かな景色が存在していることから、これらを活かしたまちに潤いや安らぎを感じられる景観を形成していきます。



- 都市の魅力や価値を高める緑視効果を意識した緑化推進など、まちに潤いを与える身近な緑のある景観を形成していきます。



田川の桜並木



緑のある景観のイメージ
(出典：第3次宇都宮市緑の基本計画)



官民連携の緑道（東京都：丸の内仲通り）



官民連携の緑道（東京都千代田区）

○宇都宮の文化を感じられる景観の形成

- 地場産材である大谷石や地区内に立地する旧篠原家住宅などの地域資源を活用しながら、宇都宮らしさや愛着を感じられる景観を形成していきます。



旧篠原家住宅（大谷石造りの石蔵）



ライトキューブ宇都宮（大谷石を活用したファサード）

- 県都の玄関口である駅まち空間における象徴性を高めるため、宇都宮のシンボルであるライトラインと沿道のまちなみが調和した景観を形成していきます。



ストラスブルール R T 停留場付近の景観

○誰もが快適に感じられる景観の形成

- 楽しく歩きたくなるような魅力的な空間を創出するため、歩行者の目線に配慮した景観を形成していきます。
- にぎわいを演出する魅力的な夜間景観を形成していきます。



花園町通り（松山市） 出典：国土交通省
「居心地がよく歩きたくなるグランドレベルデザイン」



水辺のオープンカフェ（広島市）
出典：広島公式観光サイト

4-2 エリア全体の取組方針

◆【社会状況】社会変化に対応できる人と環境に優しいまちなか

○誰一人取り残さないインクルーシブ※なまちづくり

- 人口減少・少子高齢化，グローバル化の進展など，社会環境が変化する中で駅まち空間に求められる役割は変化し，ニーズも多様化しております。そうした中であっても老若男女問わず誰にとっても居心地が良い空間を実現するため，より一層，バリアフリーやユニバーサルデザインに取り組んだまちづくりを進めていきます。

※インクルーシブとはすべてを包み込む，包摂という言葉で，障がいの有無や国籍・年齢・性別などに関係なく，違いを認め合い，共生していくことを目指す社会を「インクルーシブ社会」と言います。



○脱炭素社会の実現へ向けた取り組み

- 電気や熱などのエネルギーを施設や建物間で共同利用するエネルギーの面的利用など効率的なエネルギー利用による省エネ化や，再生可能エネルギーの積極的な導入による創エネ化，積極的な緑化の推進など官民が連携して脱炭素社会の実現に向けた取組を進めていきます。



出典：資源エネルギー庁ウェブサイト
(分散型エネルギープラットフォームシンポジウム資料)



出典：資源エネルギー庁ウェブサイト
(エネルギー面的利用システムについて)

○自然災害に強くしなやかな環境形成

- 近年の気候変動や大規模自然災害の発生状況などを踏まえ、地震や豪雨、猛暑などの自然災害に備えた施設計画を検討します。
- 帰宅困難者の滞留空間や備蓄倉庫、一時避難場所の整備に官民一体で取り組みます。



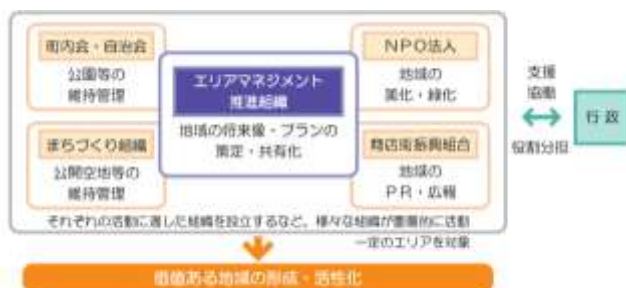
宇都宮市浸水想定区域（想定最大規模）
出典：国土地理院・国土数値情報より作成



非常用発電機

○空間の質を担保する仕組みづくり

- 整備方針で整理してきた空間形成の考え方を実現していくため、事業の検討及び実施段階においてデザインなどを調整していくため、景観形成重点地区の指定などの仕組みづくりについて検討していきます。
- 施設整備後の広場空間の活用や田川など自然資源を活かした取り組みなど、魅力的な空間を維持・向上させていくためのエリアマネジメントに取り組みます。



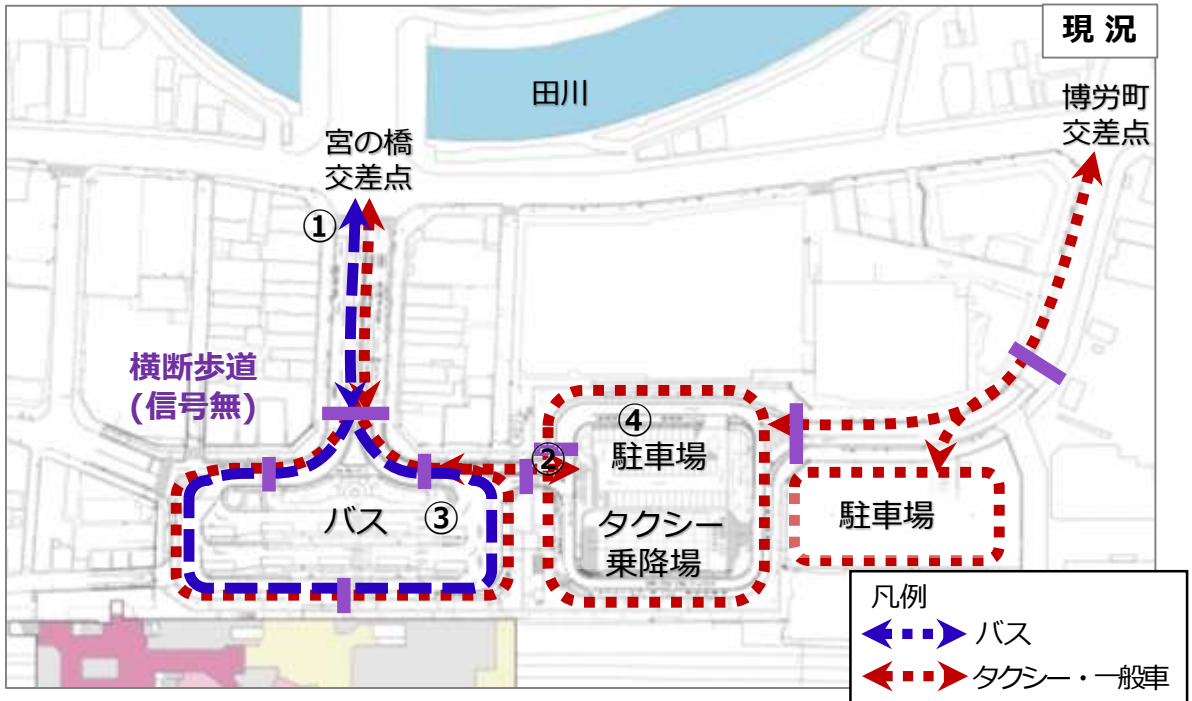
エリアマネジメントのイメージ
参照：国土交通省（エリアマネジメントのすすめ）



ミズベリング

5-1 駅前広場における現状と課題

○交通空間と自動車動線に関する現状分析と課題



① バス・タクシー・一般車のアクセス路が宮の橋交差点の集中



② 一般車乗降場における交通渋滞の発生
駅前広場における車の滞留



③ 歩行者の横断待ちにより、円滑な交通が阻害



④ 路上停車や駐車場待ちの車両による車の滞留発生



○交通空間と自動車動線に関する現状分析と課題



①人が滞留できる空間が少ない。
待合空間の不足



②主要な歩行者動線が分かりにくい
(分散している)



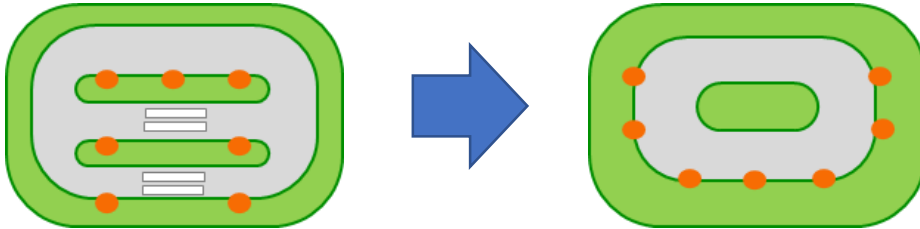
③信号がない横断歩道で、人と車の交錯が生じている。



5-2 将来の交通・広場空間と自動車動線計画

○バス空間の考え

- 空間の形状については、バスと歩行者動線の分離や、利用者の待ちスペースの効率的な確保など安全面を考慮し「ロータリー式」を基本とします。



【島式】

【ロータリー式】

- 乗車・降車バス数については、将来需要やバスネットワーク再編を踏まえながら効率化に向けた検討を行います。
- 待機スペースについては、バスの効率的な運行を確保するために必要な規模について検討を行います。

○タクシー空間の考え

- 空間の形状については、タクシー利用者の動線に配慮した乗車・降車場の配置とし、また、タクシープールと乗車場間のスムーズな動線が確保できるようにします。
- 乗車場及び降車場の数については、現在と同規模（各2台程度）のスペースを確保するものとします。
- タクシープールの規模については、利用状況などを踏まえながら効率化に向けた検討を行います。

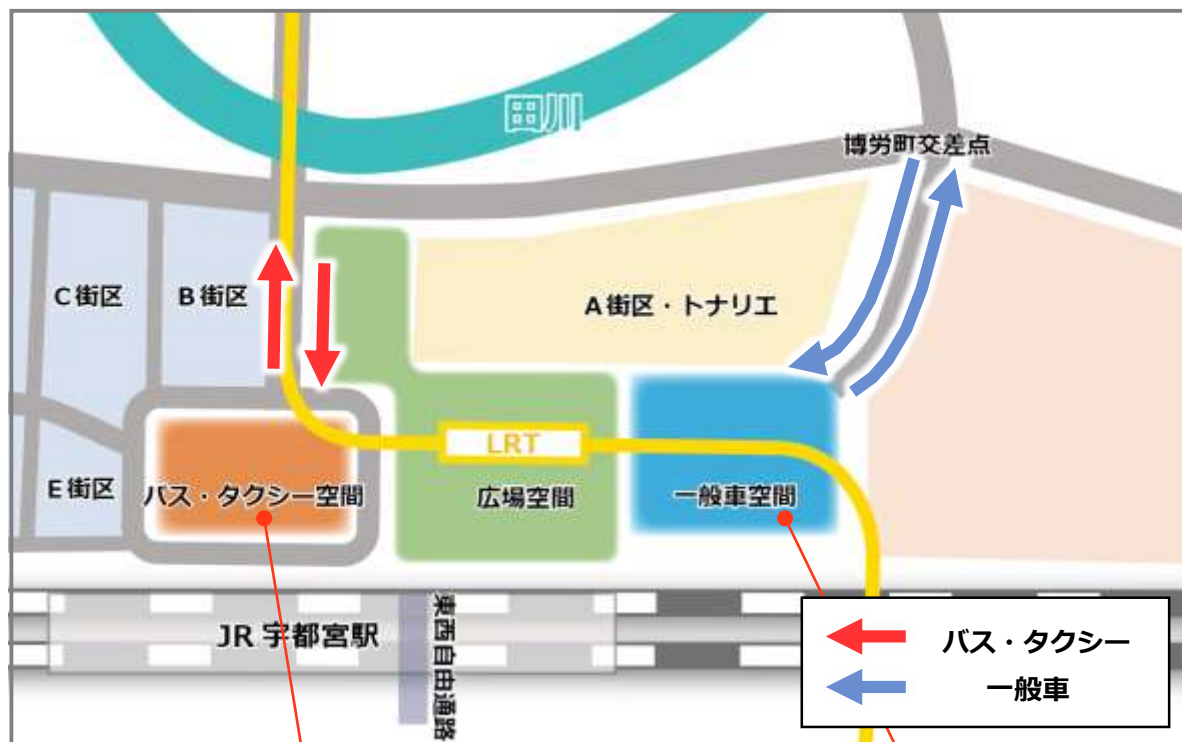
○一般車空間の考え

- 一般車による鉄道利用者等の送迎に関しては、駅前広場内に降車場(降車バス)を確保するとともに、乗車待ちの需要に対応する短時間駐車場を確保することにより、路上における駐停車が発生しない円滑な交通を確保します。
- 障がい者用の乗降場(乗降バス)については、バリアフリーに配慮した動線を確保しながら、可能な限り駅舎に近い位置とします。

○駐車場の適正配置の考え

- 一般車の目的（乗車待ち、買い物、通勤・旅行など）に応じた適正な駐車場の規模・配置を行います。
- 通勤・旅行などを目的とした鉄道利用や都心部への買い物など来訪目的に応じた長時間利用の駐車場や、駅周辺の商業施設の附置義務駐車場の一部については、周辺エリアに集約配置します。

○交通空間のアクセス路と空間配置図



※バス空間の規模イメージ

乗車・降車バス：計10台程度(現在18台)
・効率的な運行を確保するため待機スペースを一定数確保

※タクシー空間の規模イメージ

乗車・降車バス：各3台程度
(現在駅北側に各3台程度)
タクシープール：30台程度
(現在56台)

※一般車空間の規模感

降車バス：4台程度
(現在 乗降7台程度)
短時間駐車場(乗車待ち用)：25台程度

広場空間

- 東西軸を中心に駅前の顔となる空間を確保し、かつ乗継利便性向上のため、交通施設に隣接した駅前広場の中心に広場空間を配置します。

LRT・バス・タクシー空間

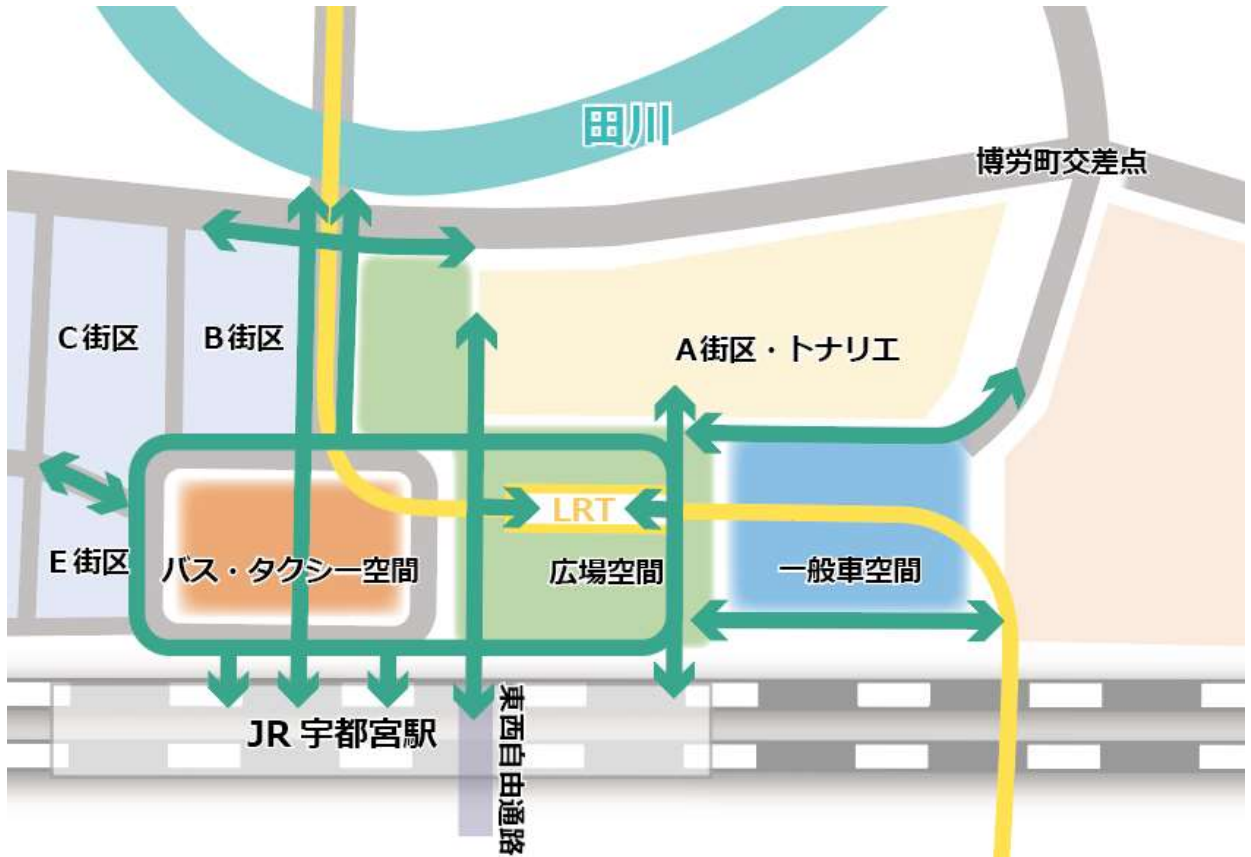
- LRTとバス・タクシーについては、駅西側の軸となる公共交通であることから、大通りの延長線上である駅前広場の南側に配置します。

一般車空間

- 現在の駅前広場の使われ方を踏襲しつつ、公共交通と動線を分けるために駅前広場の北側に配置します。

5-3 歩行者の動線計画

○将来の歩行者動線の考え



歩行者動線設定のポイント

自動車と歩行者が錯綜している1階レベルの動線について、歩行者の安全性や円滑な自動車の運行、さらに歩行者の回遊性を向上させるため、以下のポイントで歩行者動線を設定します。

- ① 鉄道・LRT・バス・タクシー・一般車など各交通モードを結ぶ乗継利便性の高い歩行者動線
- ② 東西南北の周辺街区に繋がる駅まち空間を実現するための回遊性の高い歩行者動線
- ③ 1階レベルの広場空間を中心に歩きたくなるウォーカブルな歩行者動線
- ④ 2階レベルのデッキも活用しながら、回遊性と安全性の高い歩行者動線

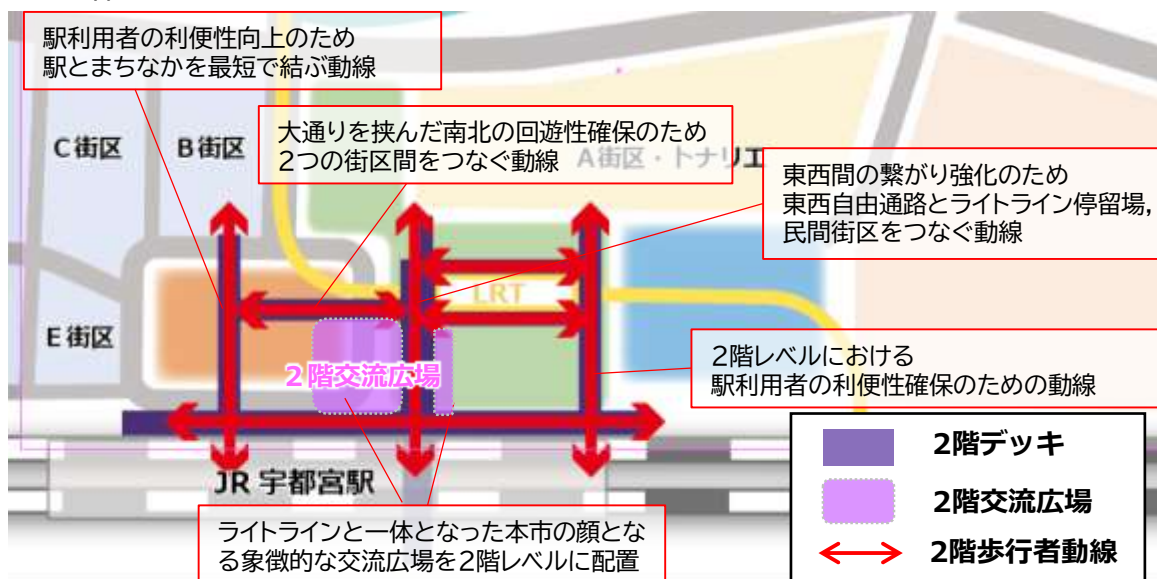
○ 1 階の歩行者動線

- 鉄道（駅舎）、バス、タクシー、一般車など 1 階にある交通空間をつなぎ、乗継利便性の高い歩行者動線を確保します。
- 1 階の駅前広場（広場空間）と周辺民間街区をつなぐことで、人々の回遊性とにぎわいを生む歩行者動線を確保します。



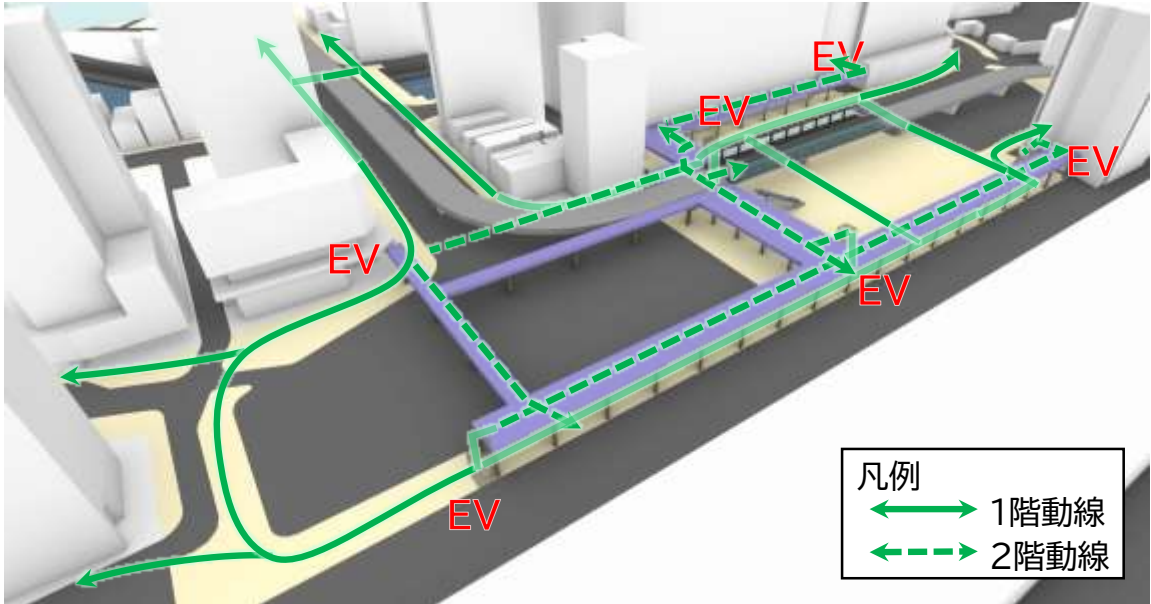
○ 2 階の歩行者動線

- 鉄道改札と L R T 停留場といった 2 階にある交通空間をつなぐため、2 階レベルに必要な歩行者動線を確保するとともに、ライトラインと一体となった本市の顔となる象徴的な交流広場もあわせて整備します。
- 東西自由通路から西側・街区間のつながりや安全性を考慮した歩行者動線を確保します。



5-3 歩行者の動線計画

○歩行者動線イメージ

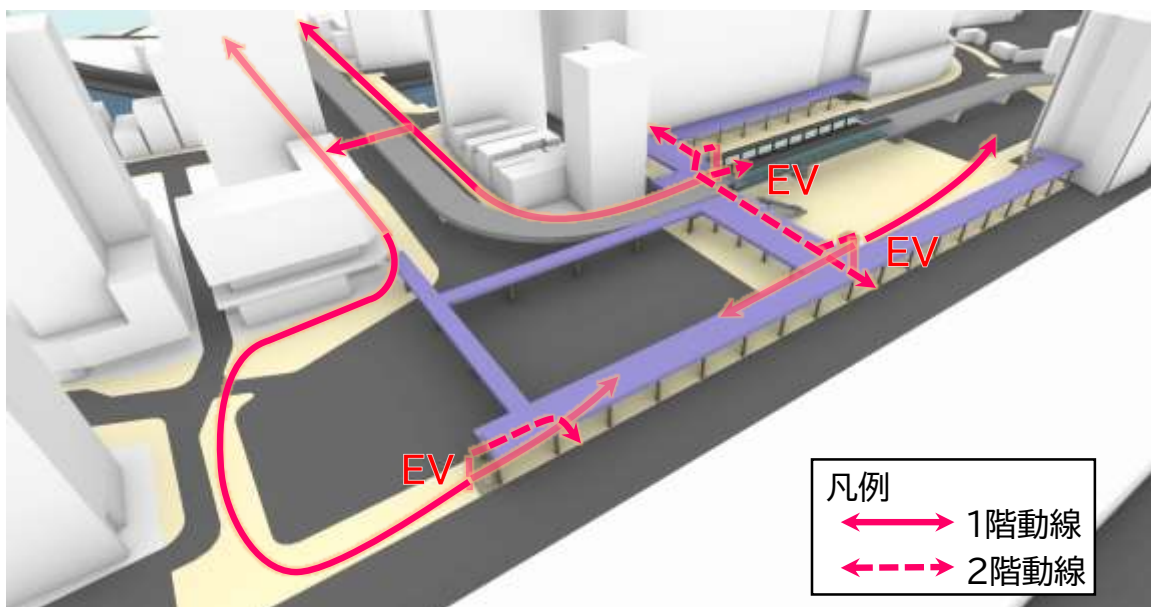


※2階レベル動線の端部には利便性向上のため、官民で昇降施設を設置します。

※主要な乗継動線などには交通結節機能強化や利便性向上のため、エレベーターやエスカレーターなどの昇降施設を設置します。

○バリアフリー動線の考え

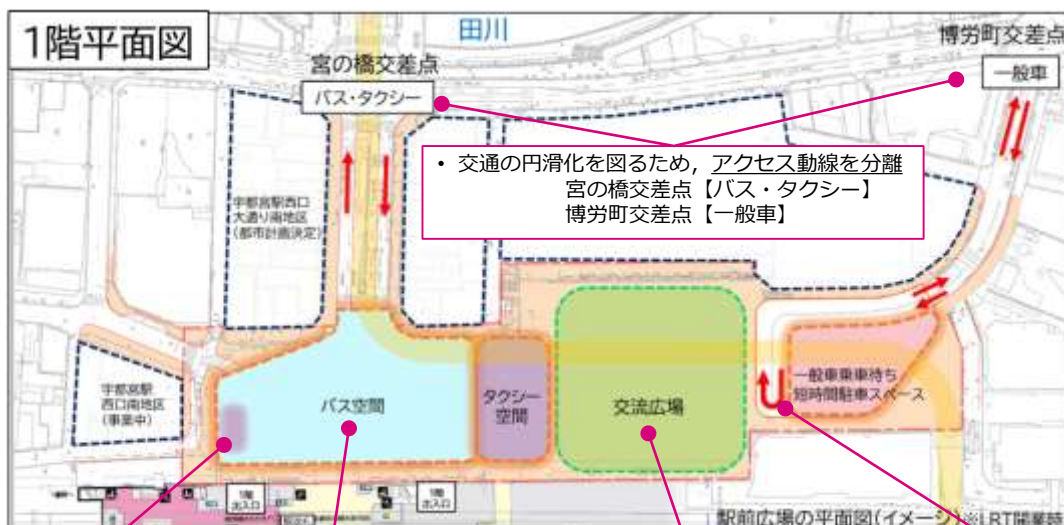
1. 主要な歩行者動線を障がいの有無に関わらず移動しやすい動線
2. 車道を可能な限り横断することなく駅とまちなかを行き来できる動線
3. 鉄道、L R T、バス、タクシーなどの乗り継ぎがスムーズな動線



5-4 駅前広場の平面図イメージ

○駅前広場の整備の考え方（駅西側ライトライン開業時）

- 駅前広場への過度な自動車の流入抑制や歩行者と自動車の錯綜を解消していくことを基本に、限られた駅前空間を活用した各交通モードの特性を踏まえた効率的な交通施設等の配置や駅前へのアクセス動線の設定、1階と2階レベルにおける階層性のある歩行空間や広場を配置していきます。



- 駅改札付近にタクシー乗車場を確保
※タクシー乗車場の円滑な運用を検討

- バス乗降場の形式
バスと歩行者動線を分離し、安全面を考慮したロータリー式とする

- 東西軸を中心に新たな駅前の顔となる空間を確保し、かつ乗り継ぎ利便性向上のため、交通施設に隣接した駅前広場を中心に交流広場を配置

- 一般車乗降空間内において、障がいや病氣、妊産婦等外出時に配慮を要する方のための乗降スペースを配置



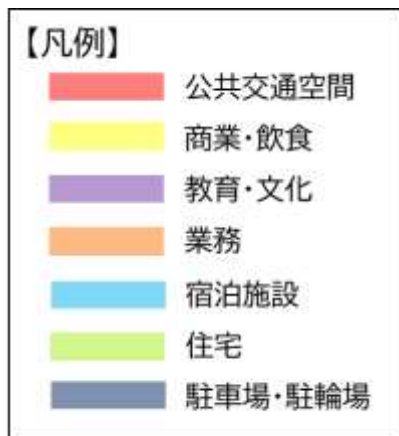
- 1階レベルに交流広場とゆとりある通路を確保するとともに2階レベルの通路も活用し、歩行者と車両の錯綜を解消
- 駅とライトライン、周辺民間街区をつなぐ回遊性の高い歩行者動線を設定
- 主要な乗り継ぎ動線などにはバリアフリーや利便性に配慮した昇降施設を設置

- 来訪者が本市の顔として最初を感じる、本市の象徴となるライトラインと一体となった2階レベルの空間（交流広場）を配置

※ 駅前広場については、将来のさらなる技術の進展や交通需要の変化などにも対応しながら、人中心の空間に転換できる、可変性のある空間配置としていきます。

6-1 現在の駅西口周辺地区における土地利用の状況

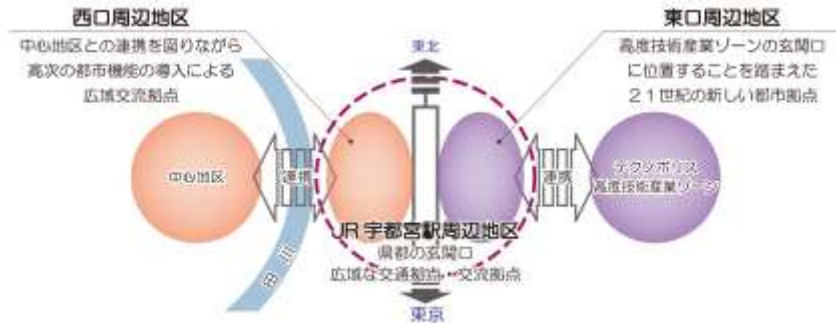
- 駅正面は商業・飲食施設が多く、多くの人が行き交っているが、人が滞留できる空間が少ない。
- 駅北側は駐車場が広く分布しており、賑わいに繋がる機能が少ない。
- 駅南側は市街地再開発事業の推進などにより、住宅・宿泊施設が多い。



6-2 駅西口周辺地区の目指す将来の土地利用の方向性

J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（H25.3）における位置づけ

①駅東西の役割



②西口周辺地区の土地利用構想（ゾーニング）

活力創出ゾーン

- 賑わい・交流ゾーンに隣接するエリアとして、広域的な交通・交流拠点にふさわしい高次な都市機能の集積
- 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・交流機能などの導入を図る

賑わい・交流ゾーン

- 交通・おもてなしゾーンに集まる人を引き込むエリア
- 広域的な交通・交流拠点としての賑わい空間
- 商業・業務・宿泊・広場など賑わいや交流に関する機能などを導入し、複合的な土地利用を図る

交通・おもてなしゾーン

- 来訪者を迎える玄関口となるエリア
- 交通結節点としての機能強化、安全・快適な空間づくり
- 田川や都心部へとつなげる開放的な空間づくり
- 東口や都心部との連携強化につながる機能導入

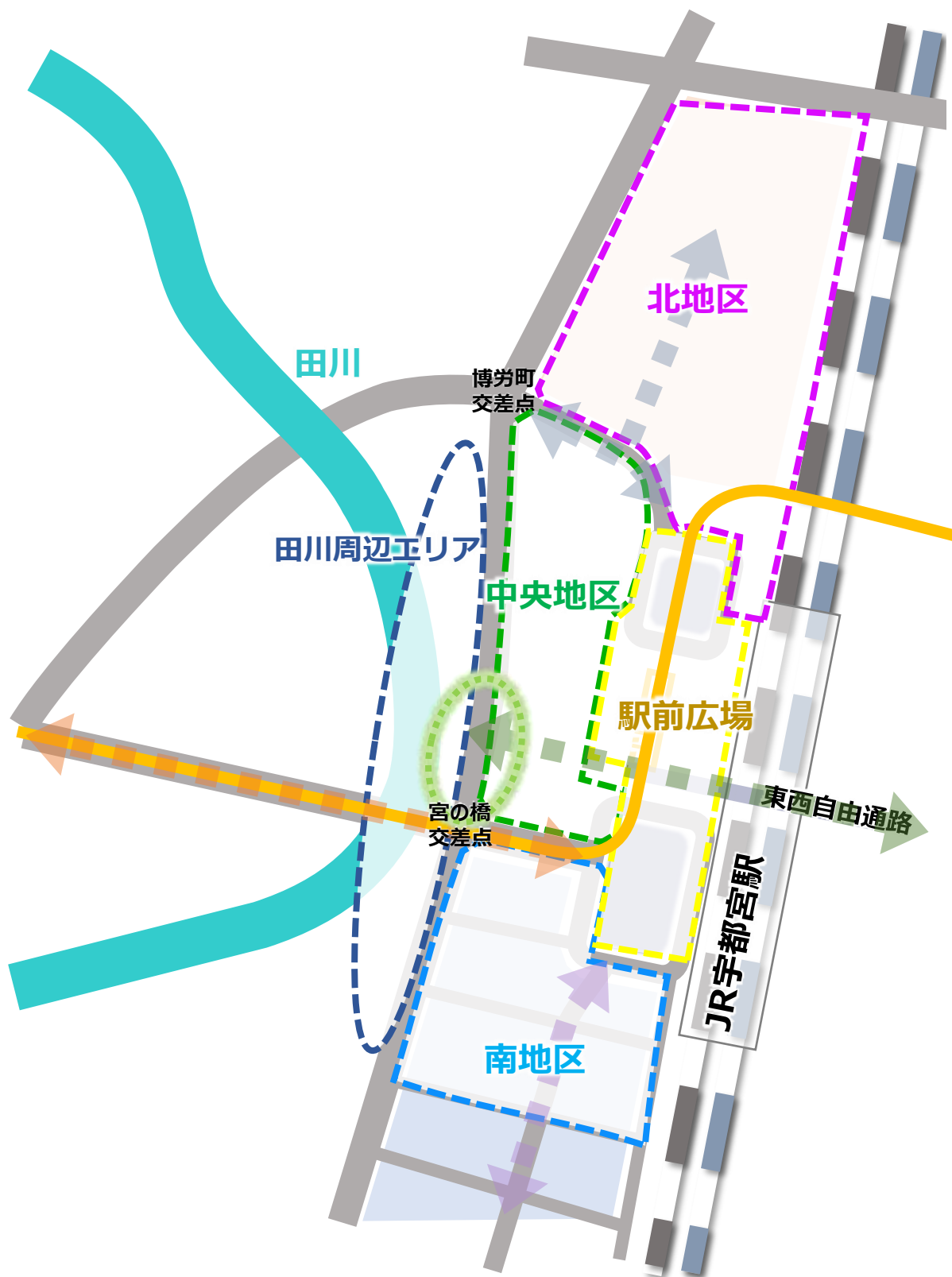
暮らし・くつろぎゾーン

- 賑わい・交流ゾーンの機能を支援・強化
- 生活利便性の向上を図るエリア
- 人々が生活・滞留し、憩いへとつながる空間づくり
- 宿泊機能や居住機能などの都市機能の導入



6-2

駅西口周辺地区の目指す将来の土地利用の方向性



○土地利用に対する考え方

- 駅西口周辺地区の目指す将来像実現に向け、現在の土地利用（既存の都市機能など）やアクセス動線などの交通計画を考慮し、駅前広場周辺における市街地再開発事業などによる土地利用の方向性を整理します。その上で、各地区の特性も考慮しながら導入機能を整理します。
- 周辺民間街区の再編に向けては、土地利用の方向性や導入機能を明示し、官民で一層連携を深めながら取り組みを加速化させていきます。

※目指す土地利用に合わせた用途地域の適正化や都市計画制度の運用（地区計画など）を検討

※駅東口におけるM I C E誘致の促進などによる交流人口増加の受け皿となる機能の導入を検討

※水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観形成に向けたルールづくりや、脱炭素や防災機能の強化を図る施設の導入を検討

○土地利用の方向性（目指す空間）

駅前広場（交流広場等）

交流広場を中心に、まちなかと駅をつなぐ、人とライトラインやバス、タクシーなど各交通モードが共存した人中心のウォークブルな空間を形成

中央地区

駅前広場に隣接し、働く人や学ぶ人、住む人など多くの人が行き交う拠点として、様々なニーズに対応できる機能が集積した広域的な交流と賑わいの空間を形成

南地区

市街地再開発事業などによって生み出されてきたゆとりある歩行空間や緑を感じる沿道を活かした、憩いへとつながる生活空間を形成

北地区

駅西口周辺地区の活力創出やエリアの魅力向上に向けた重要な拠点として、基盤整備により低未利用地を利活用し、都市機能の導入など賑わい空間を形成

田川周辺エリア

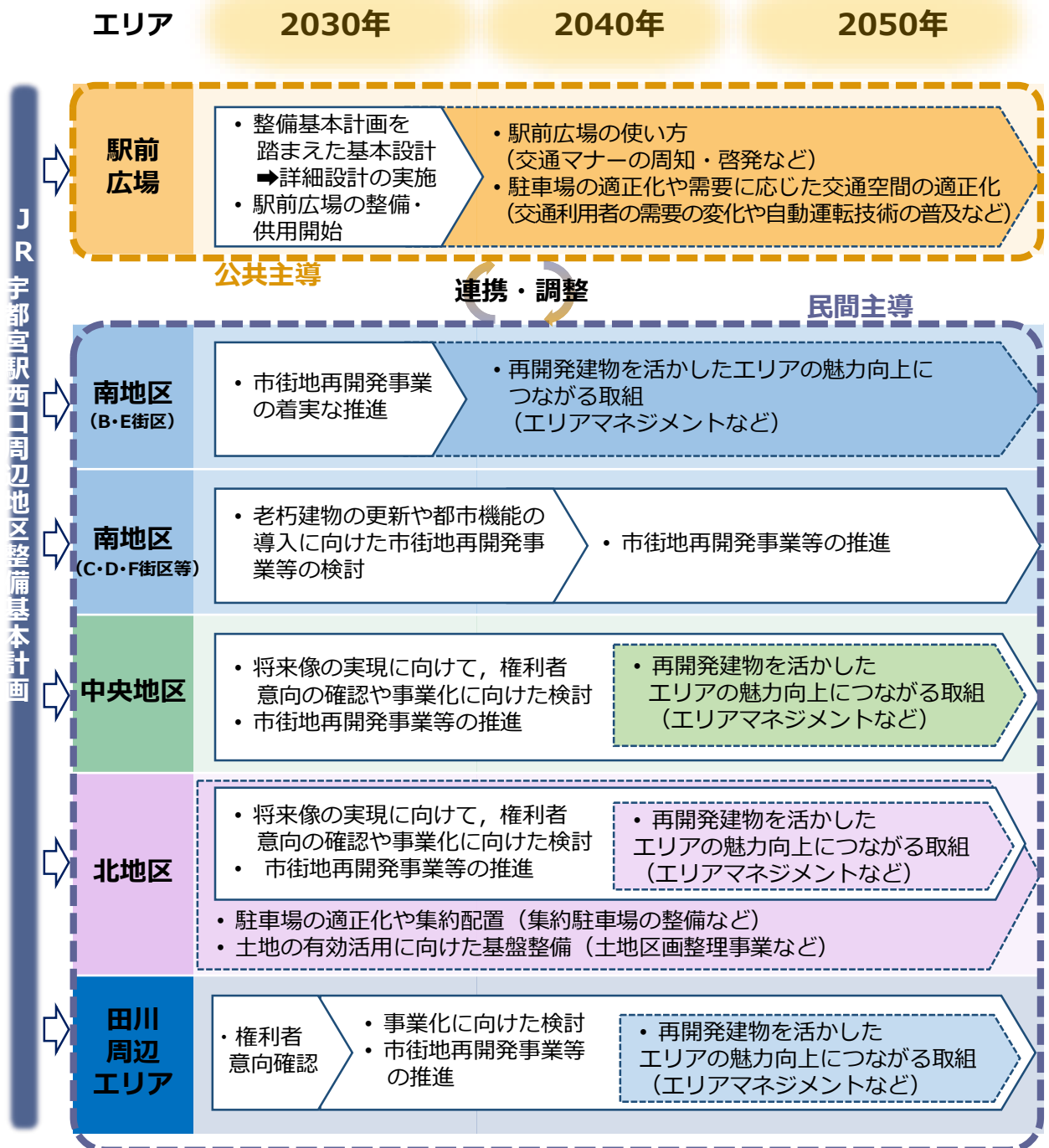
中央地区・南地区などと連携を図りながら、田川などの地域資源を活かした、水や緑を感じられる賑わい空間を形成

6-3 導入機能の方向性

	導入機能の考え方	導入機能
駅前広場	◆ ライトライン、鉄道、バス、タクシーなどの各交通モードの利用者が行き交う新たな駅前の顔となる空間	◆ 交流広場 ⇒ 乗継の合間に休憩や飲食など気軽に来訪者が空間を利用したり、多彩なイベントの開催など階層的な賑わい空間として利用できる機能を備えていく
	◆ 市民や来訪者（公共交通利用者）の利便性向上につながる機能	◆ 交通利便機能 ⇒ チケットセンター、情報発信機能、ベンチ、トイレなど
中央地区	◆ 多様な目的を持った多くの人が行き交う駅前の立地特性を踏まえ、立地適正化計画に基づく都市機能など、様々なニーズに対応できる複合的な機能	◆ 商業 ⇒ スーパーやドラッグストア、家電・衣料などの専門店、飲食など ◆ 医療・健康 ⇒ 来訪者ニーズに対応する様々な科目の診療所や健康増進施設 ◆ 教育・文化 ⇒ 図書・読書・学習スペースなど ◆ 業務 ⇒ オフィス、コワーキングスペースなど ◆ 宿泊 ⇒ ホテル ◆ 子育て支援 ⇒ 一時預かり施設、送迎保育、遊び場など ◆ 多世代交流 ⇒ 会議室、多目的室など など
		◆ 広場 ⇒ まちなかと駅をつなぐ人中心の居心地の良い空間として利用できる機能を備えていく
		◆ 駐車場・駐輪場
		◆ 歩行者動線（2階デッキ）
南地区	◆ 公共交通の強みを活かした居住機能 ◆ アフターコンベンションや観光など来訪者の多様なニーズに応えられる機能	◆ 居住 ⇒ 都市型住宅 ◆ 宿泊 ⇒ ホテル ◆ 商業 ⇒ 飲食・物販・サービスなど ◆ 業務 ⇒ オフィス、コワーキングスペースなど
	◆ 利便性向上につながる交通基盤施設	◆ 駐車場・駐輪場
北地区	◆ まちなか居住の推進に向けた立地適正化計画に基づく都市機能 ◆ 人の流れを誘発し賑わいの創出につながる機能 ◆ 生活に潤いをもたらす文化・芸術に触れることができる機能	◆ 商業 ⇒ スーパーやドラッグストア、飲食、サービス ◆ 医療 ⇒ 診療所 ◆ 教育・文化 ⇒ 専門学校など ◆ 業務 ⇒ オフィス・コワーキングスペースなど ◆ 居住 ⇒ 都市型住宅 ◆ 宿泊 ⇒ ホテルなど
	◆ 駅利用者や周辺街区の駐車需要に応える機能	◆ 駐車場・駐輪場
田川周辺	◆ 公共交通の強みを活かした居住機能 ◆ 田川を活かした回遊性や賑わいを高める機能 ◆ 中央地区・南地区などと相乗効果を図りながら利便性を高めるまちの機能	◆ 居住 ⇒ 都市型住宅 ◆ 宿泊 ⇒ ホテル ◆ 商業 ⇒ 飲食・物販・サービスなど
		◆ 駐車場・駐輪場

留意点
✓ 多様なニーズにも対応できるよう、使い勝手の良く可変性のある空間を検討 ✓ 民間街区の低層階における飲食・物販などの賑わい機能との一体感の醸成など相乗効果を図る ✓ 広場を利用するまちづくりの担い手の意見を伺いながら、施設配置や設備を検討 ✓ 多くの人が集い楽しく憩える潤いのある空間（緑など）を検討
✓ <u>L R Tの桁下空間の有効活用も検討</u>
✓ 商業機能は、広場空間に隣接して配置（3階レベルまで）することで、移動の合間の利用や広場との一体感の醸成など相乗効果を図る ✓ 交流広場を中心に開放的な空間を形成するため、広場に面する部分には低層棟（3～5階程度）を配置し、高層棟の配置を避ける ✓ 業務機能はワークライフバランスなど社会状況の変化をとらえた機能を検討 ✓ 宿泊機能は利用者の多様なニーズへ対応できる機能を検討 ✓ 子育て支援機能は、通勤等における駅利用や通院・買い物等の様々なシーンに合わせた機能を検討 ✓ 市有地（床）の有効活用も検討
✓ 多くの人が楽しく歩いたり集い憩える空間（水辺・緑など）を検討 ✓ 広場を利用するまちづくりの担い手の意見を伺いながら、施設配置や設備を検討
✓ 民間開発で整備する駐車場については、台数の適正化を図るとともに、駅前広場への過度な自動車の流入を抑制できるよう調整を図っていく ✓ 商業施設等の附置義務駐車場の一部については隔地による集約駐車場等への設置を検討
✓ 駅と都心部や北地区などをつなぐ東西軸・南北軸の回遊性を高めていく
✓ 宿泊機能は利用者の多様なニーズへ対応できる機能を検討 ✓ 商業機能は広場空間に面する優位性を活かした機能を導入し、広場との一体感の醸成など相乗効果を図る ✓ 業務機能はワークライフバランスなど社会状況の変化をとらえた機能を検討
✓ 民間開発で整備する駐車場については、台数の適正化を図るとともに、駅前広場への過度な自動車の流入を抑制できるよう調整を図っていく
✓ 駅南側におけるタクシー利用者などの降車ニーズに対応できるよう、道路空間も含めた停車スペースを検討 ✓ 公共交通利用者の駐車場を適正な規模で検討
✓ 医療・商業などの都市機能や飲食・物販などのまちの機能は、建物の低層階（2階レベルまで）への配置を検討 ✓ 教育・文化機能の導入に当たっては、旧篠原家住宅などの歴史文化施設を活かせる機能を検討 ✓ 業務機能はワークライフバランスなど社会状況の変化をとらえた機能を検討 ✓ 宿泊機能は利用者の多様なニーズへ対応できる機能を検討
✓ 民間開発で整備する駐車場については、台数の適正化を図るとともに、駅前広場への過度な自動車の流入を抑制できるよう調整を図っていく
✓ 集約駐車場は、公共交通利用者の長時間駐車や商業施設等の附置義務駐車場の一部を担うとともに、まちなかへの来訪者などの受け皿として適正な規模を検討 また、民間貸切車両（バス等）の送迎用の駐車機能も検討
✓ 宿泊機能は利用者の多様なニーズへ対応できる機能を検討 ✓ 地域資源である田川に隣接する強みを活かした飲食施設などの配置を検討
✓ 民間開発で整備する駐車場については、台数の適正化を図るとともに、まちなかへの過度な自動車の流入を抑制できるよう調整を図っていく

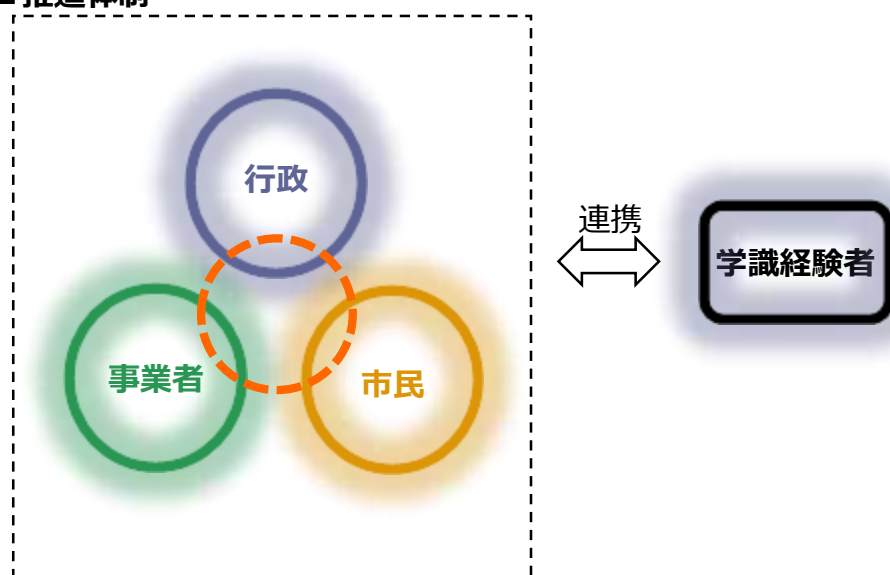
7-1 駅西口周辺地区整備に向けた進め方



7-2 事業推進に向けて

- 官民が一体となって将来像を実現していくため、基本計画を踏まえながら、ライトラインと一体となった駅前広場の施設配置や動線計画などについて、交通事業者や交通管理者、栃木県などの関係機関と十分に連携・調整を図りながら取り組むとともに、周辺街区における市街地再開発事業などについて、地元権利者の合意形成や民間事業者との密な連携・調整のもと取り組んでいきます。
- 実施に当たっては、官民が同じ方向を向いて整備を推進していく必要があるため、引き続き外部懇談会などを設置し、学識経験者や地元住民の代表者などの意見も伺いながら、これまで以上に官民一体となって取り組んでいきます。
- 駅西口周辺地区は既存市街地において、市街地再開発事業や交通基盤施設整備などを行うものであり、長期的な視点も必要であることから、広場整備や民間開発などの各事業の進捗状況や社会状況の進展などを踏まえながら、まちづくりに取り組んでいきます。

■ 推進体制



7-3 駅西口周辺地区整備に向けた市民・事業者・行政の役割

- ▶ 市民・事業者・行政が相互の信頼関係や協力関係の下、お互いの特性や能力を発揮しながら、それぞれの役割を担い合い、連携・協力して主体的にまちづくりに取り組んでいくことで、本整備計画の実現およびJR宇都宮駅西口周辺地区の更なる活性化を目指します。

行政

役割① 基盤を作る

- ・ 駅前における公共交通の利便性を高める交通結節拠点の基盤整備
- ・ 人々が集い、憩えるとともににぎわいを生む駅前広場と周辺街区へつながる歩道者動線の整備

役割② ルールをつくる

- ・ 県都の玄関口にふさわしい駅西口周辺地区における景観形成に資するルールの策定
- ・ 駐車場適正配置の誘導・推進
- ・ 都市計画制度等の規制誘導手法を活用したまちの機能誘導や公共空間の利活用の推進

役割③ 事業者を支える

- ・ 駅と民間街区の連携した整備を推進する民間開発事業に対する支援
- ・ 駅周辺の価値向上に向けたエリアマネジメント組織などの設立支援

事業者

役割① まちをつくる
(主にデベロッパーなど)

- ・ 地区に適した手法（再開発等）による、駅周辺にふさわしい機能導入、機能集積につながる事業の提案・実施
- ・ 公共空間と連携した豊かなオープンスペースの創出と県都の玄関口にふさわしい景観形成の実現

役割② サービスをつくる
・ アップデートする
(交通事業者、各種サービス事業者)

- ・ 鉄道、バス、タクシー、LRT事業者等が協力し、交通結節拠点における円滑でシームレスな公共交通サービスの提供
- ・ ICT等の新技術の導入などを通じた新たなサービスの提案・創出、合わせて更なる空間の有効活用による段階的な人中心のまちづくりへの協力

市民

役割① まちをつくる
(主に地権者など)

- ・ 将来像に応じて、にぎわい、憩い、交流空間創出等への協力と、統一感のある景観の創出、建て替え時等におけるオープンスペースの確保
- ・ 開発による新たな住民コミュニティとの融合

役割② まちを使う・育てる
(主に居住者・就業者・学生など)

- ・ 駅前広場等の新たな公共空間の積極的な活用やにぎわいづくりへの参画
- ・ LRT、バス、タクシーなどの公共交通の積極的な利用