

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カブルな空間を形成
- 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

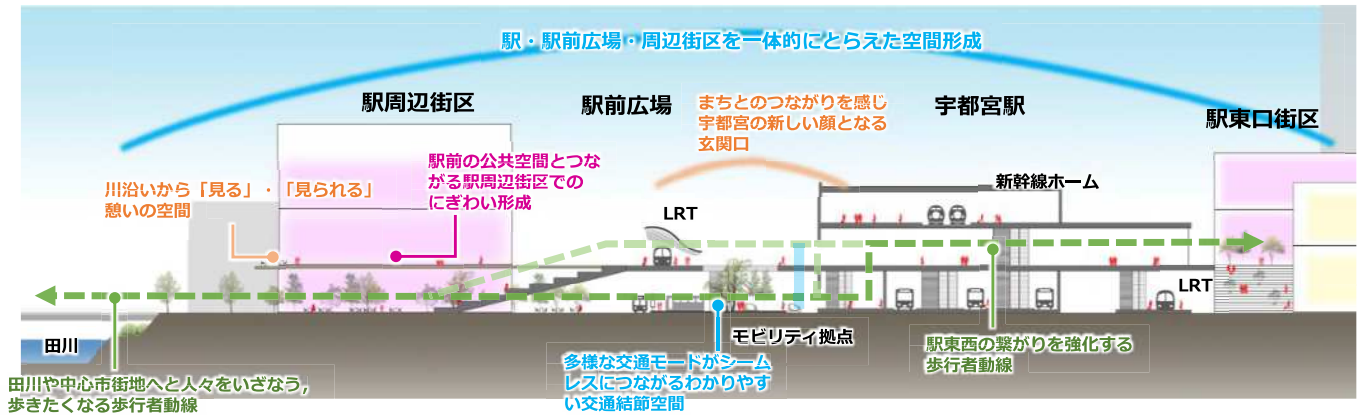


図4.1 駅・駅前広場・周辺街区におけるウォーカブルな空間イメージ

- 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、壁面後退や歩道沿い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。

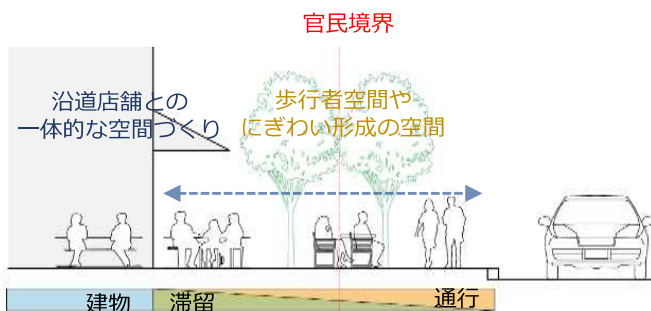


図4.2 低層部のにぎわい形成イメージ



図4.3 駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ

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」

○市民や来訪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る空間を創出します。



図4.4 柏駅前デッキ活用事業
出典：一般財団法人 柏市まちづくり公社



図4.5 姫路駅北にぎわい交流広場
姫路駅北にぎわい交流広場（キャスルガーデン）：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。



図4.6 対象とする「駅まち空間」の範囲
出典：国土交通省「駅まちデザイン検討会」

○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、ライトライン、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。

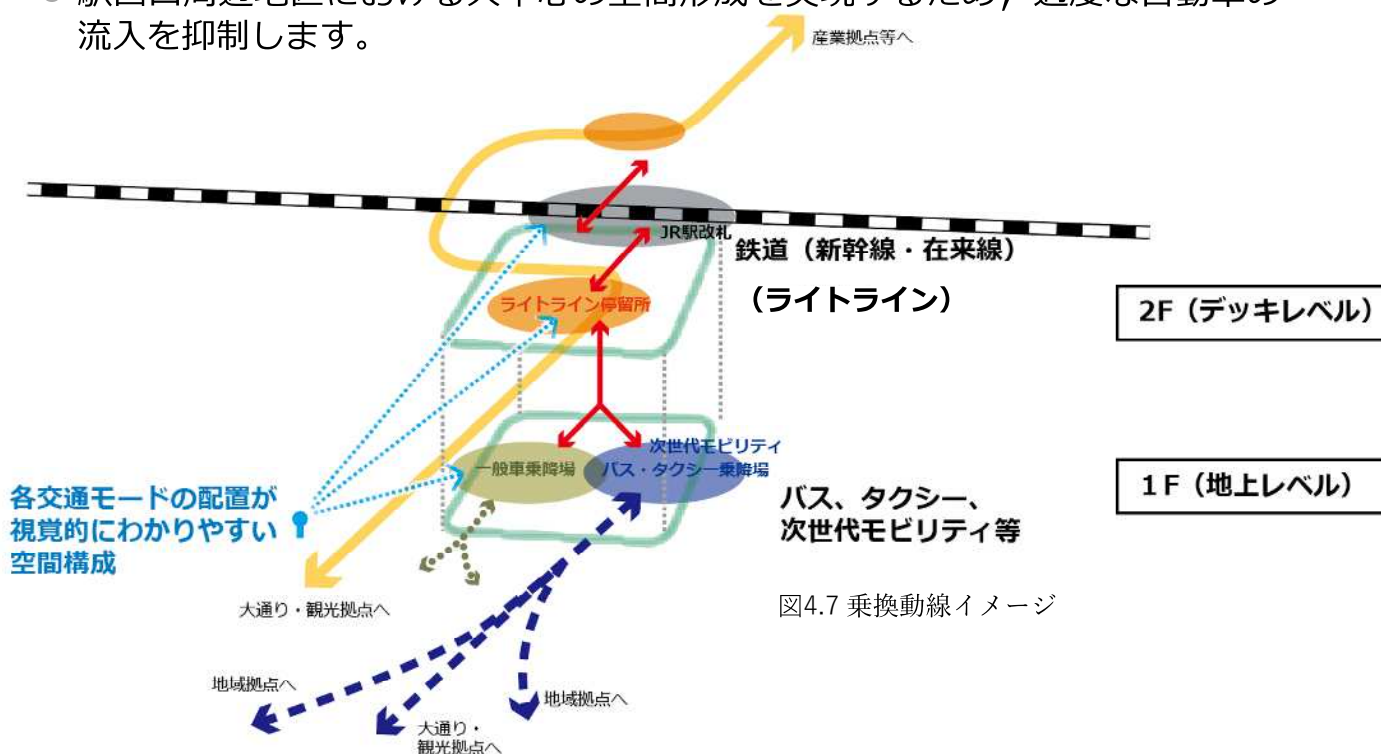


図4.7 乗換動線イメージ



図4.8 隔地による附置と駐車場の集約イメージ
出典：都心部まちづくりプラン

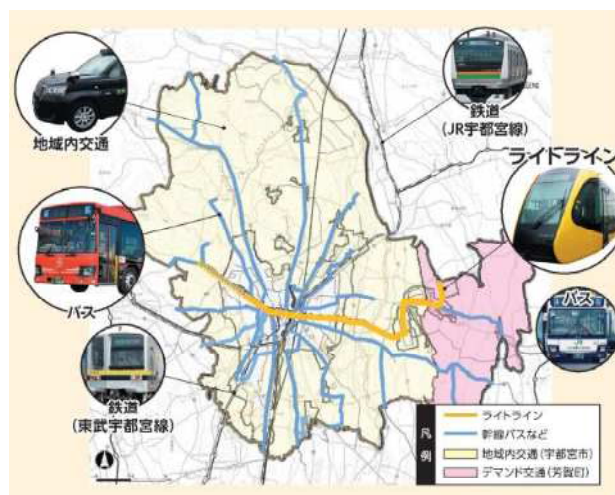


図4.9 宇都宮市の公共交通ネットワーク

○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。

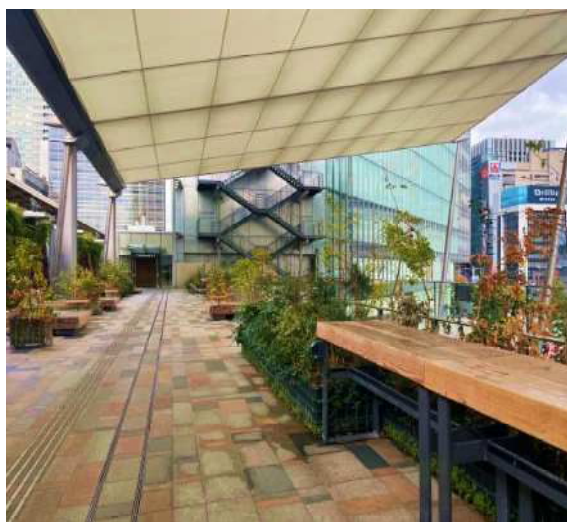


図4.10 東京駅 八重洲グランルーフ



図4.11 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・ライトライン・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。

Maas:地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス



図4.12 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」

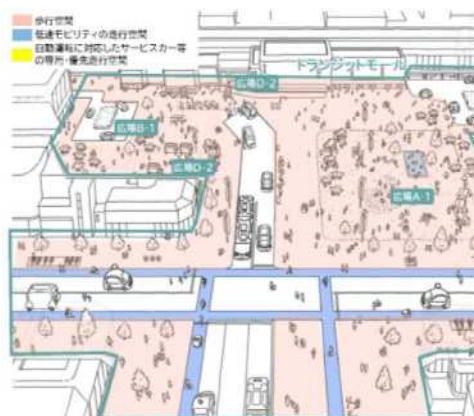


図4.13 自動運転実装後の駅前広場の空間イメージ
出典：国土交通省庁「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」

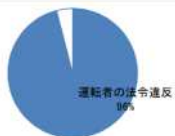
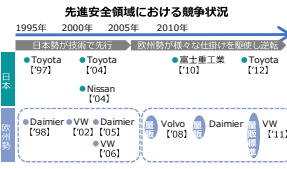
4-2 エリア全体の取組方針

◆ 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。

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96％は運転者に起因 法令違反別死亡事故発生件数（H25年）  官民ITS構想・ロードマップ2015 （平成27年6月IT戦略本部）より 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止	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  路線バスの1日あたり運行回数 （1970年を100とした指数） ・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足 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 先進安全領域における競争状況 1995年 2000年 2005年 2010年  日本勢は技術で先行したが、欧州勢が様々な仕掛けを整えて日本勢を追越す 期待される技術 ・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

※1 平成26年実績、警察庁調べ

図4.14 自動運転技術の普及により想定されるメリット
出典：「自動運転戦略本部（第1回会合）」資料2（国土交通省）を元に作成

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。

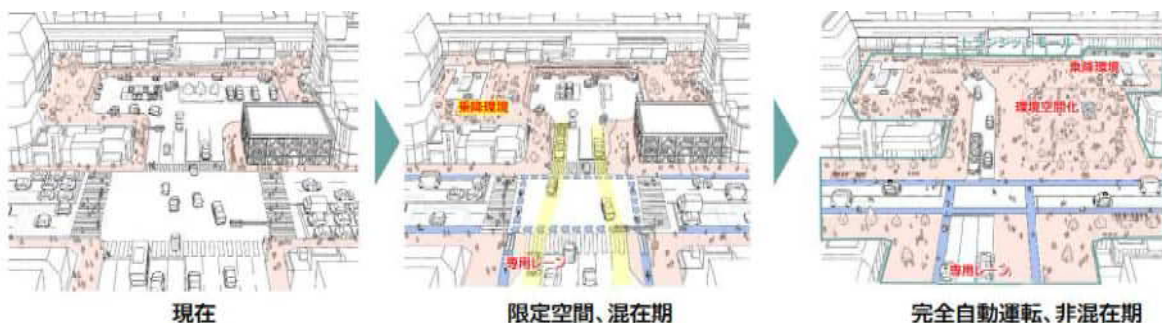


図4.15 自動運転技術のまちづくりへの段階的な活用イメージ（駅前広場）

出典：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」

駅前広場周辺においては、ウォークラ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。

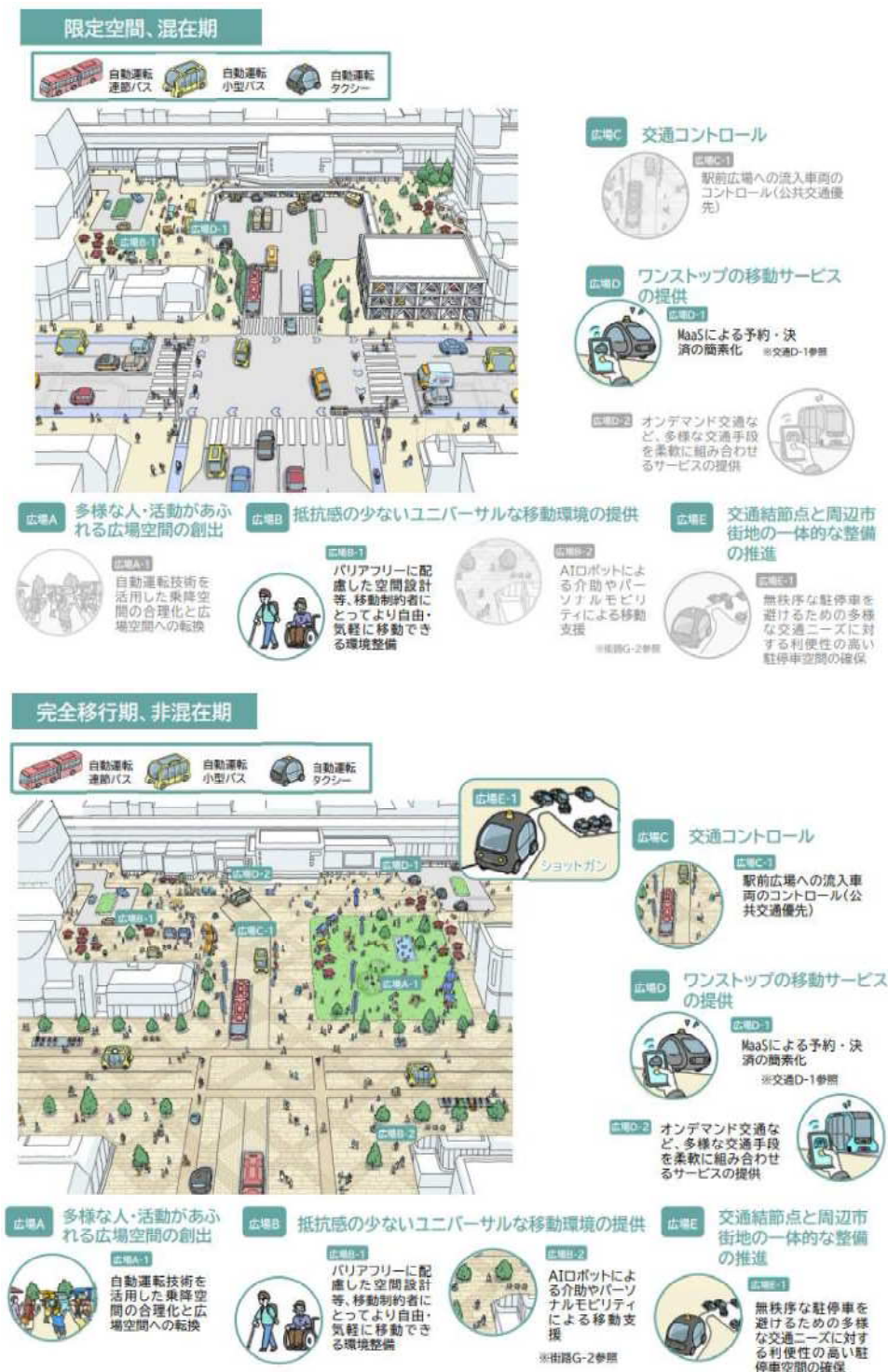


図4.16 望ましい都市像実現に向けた対応策

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。



図4.17 宇都宮の駅前にふさわしい景観形成イメージ

- 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。



図4.18 田川の桜並木



図4.19 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



図4.20 官民連携の緑道（東京都：丸の内仲通り）



図4.21 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。



図4.22 旧篠原家住宅（大谷石造りの石蔵）

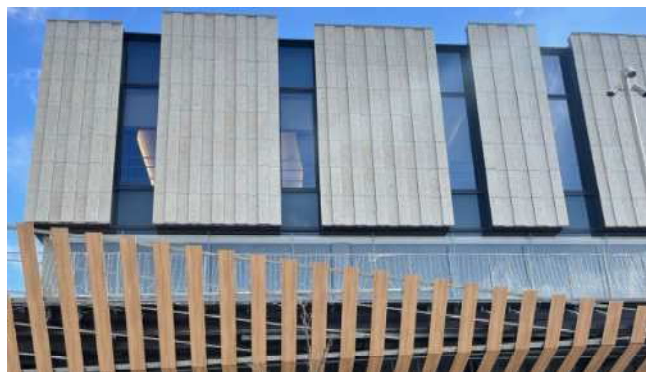


図4.23 ライトキューブ宇都宮（大谷石を活用したファサード）

- 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。



図4.24 ライトライン



図4.25 ストラスブールLRT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。



図4.26 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」



図4.27 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。そうした中に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。



図4.28 インクルーシブ社会のイメージ

○脱炭素社会の実現に向けた取り組み

- 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。



図4.29 分散型エネルギーモデルの構成要素

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)

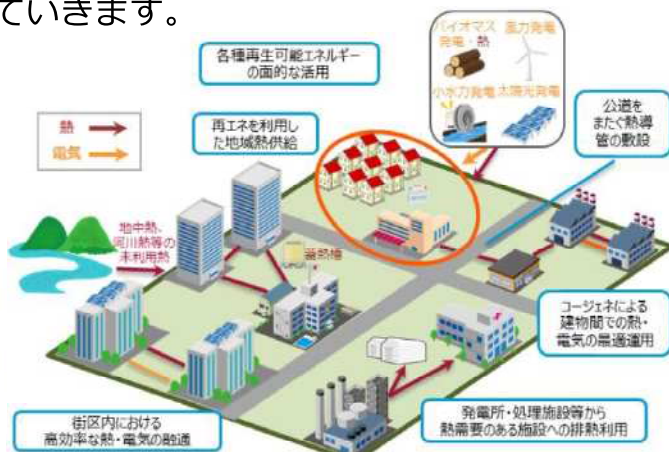


図4.30 エネルギー面的利用システムイメージ

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。



図4.31 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



図4.32 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、駅前広場の整備に向けた検討及び整備段階においてデザイン等を調整し、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。

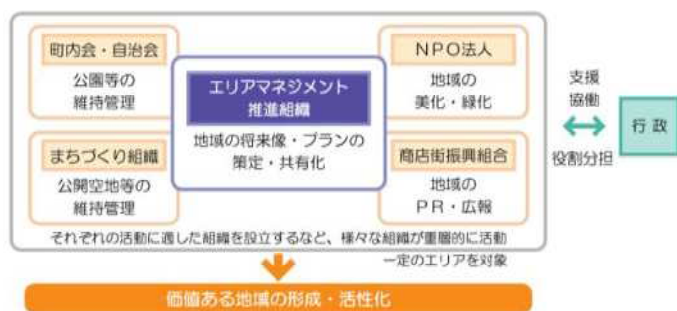


図4.33 エリアマネジメントのイメージ
参照：国土交通省（エリアマネジメントのすすめ）



図4.34 ミズベリング