

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

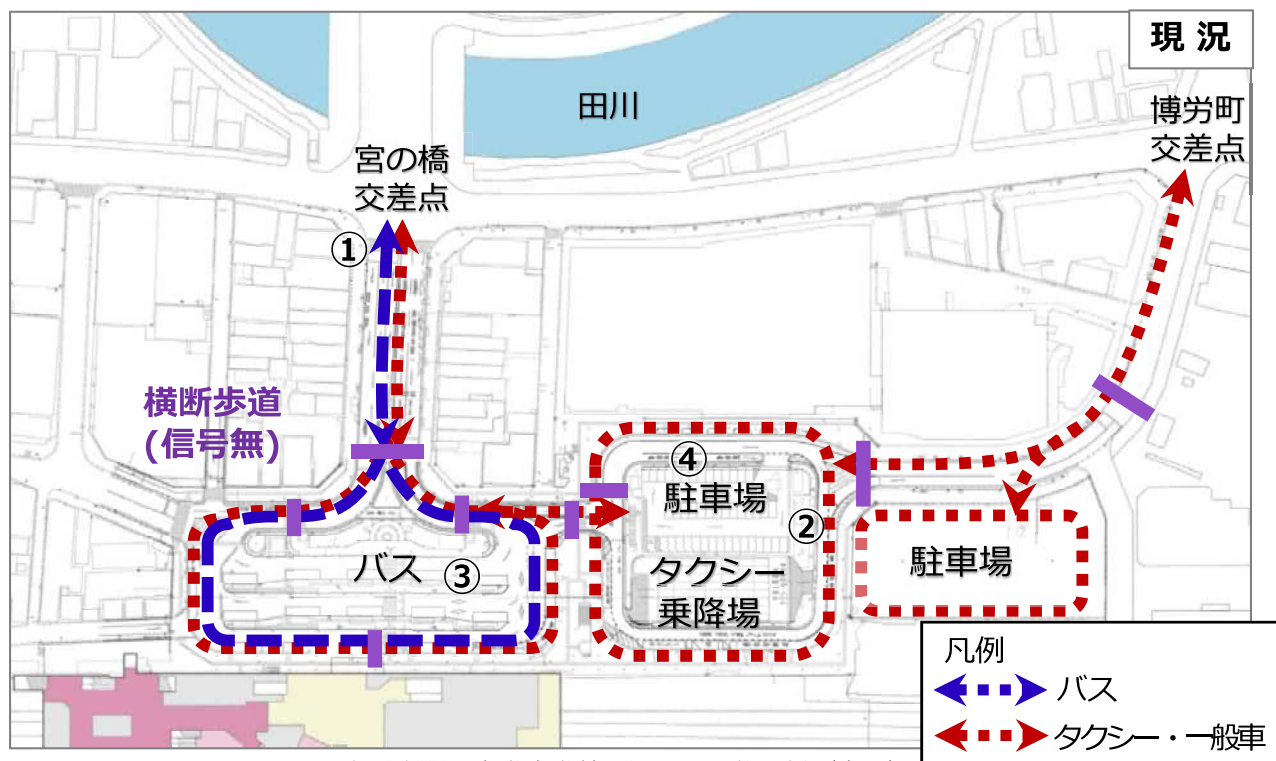


図5.1 交通空間と自動車動線に関する現状分析（車両）

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



図5.2 宮の橋交差点周辺の状況

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

図5.3 一般車乗降場周辺の状況

③歩行者の横断待ちにより、円滑な交通が阻害



図5.4 歩行者の横断による交通阻害

④路上停車や駐車場待ちの車両による車の滞留発生



図5.5 路上停車等による滞留の状況



図5.6 交通空間と自動車動線に関する現状分析（歩行者）

①人が滞留できる空間が少ない。
待合空間の不足



図5.7 駅地上部

②主要な歩行者動線が分かりにくい
(分散している)



図5.8 不明瞭な歩行者動線

③信号がない横断歩道で、人と車の交錯が生じている。



図5.9 人と車の交錯

都心部全体

● 都心環状線内における駐車場の適正化

⇒集約駐車施設（公共，民間）の整備，大通りににおける駐車場新規立地（出入口設置含む）の抑制

⇒路外駐車場を設置する際の技術基準の運用 など

● 公共交通による街なかへの来街の促進

⇒公共交通運賃負担の軽減，公共交通を活用した街なか周遊企画，エコ通勤の普及促進 など

● 道路の使い方を踏まえた街なかの自動車の誘導と環状線や幹線道路の通行機能強化

⇒内環状線や都心環状線の4車線化など都市計画道路の整備，通過交通に対する幹線道路利用促進のPR活動，自動車の走行を誘導する案内看板の設置 など

大通り

● 人中心の街路空間形成に向けた道路空間の再編

⇒ライトライン導入を見据えた道路空間再編の方針を策定

⇒道路景観整備事業や道路バリアフリー化等による道路空間の再整備（歩道拡幅やモール化等）

JR宇都宮駅西口周辺

● 街なかの細街路を通過する自動車交通の抑制

⇒通過抑制の案内看板の設置

⇒ゾーン30+，一方通行化等の交通規制，ライジングボラードなどによる物理的な進入抑制，スピードハンプなどによる速度抑制など

● 公共交通の充実に合わせた交通結節機能の強化

⇒交通結節点における交通広場整備の検討

⇒優良建築物等整備事業や市街地再開発事業などによる民間開発への事業費支援（シェアモビリティポートの整備）

- 「都心部まちづくりプラン」では、人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した「街路空間の使い方」の強化・改良 ・「街路空間の使い方」を踏まえ、都心部全体において、街なかを通過する自動車や街なかへに目的を持って来街する自動車に向けて、道路の使い方を誘導するとともに、街なかへの来街に公共交通の利用を促すなど、街なかへの過度な自動車流入を抑制し、ウォーカブルなまちの素地となる安全・安心な交通環境づくりに取り組む方針が示されています。



図5.10 都心部の交通計画

5-3 将来の交通・広場空間と自動車動線計画

○バス空間の考え方

- 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。

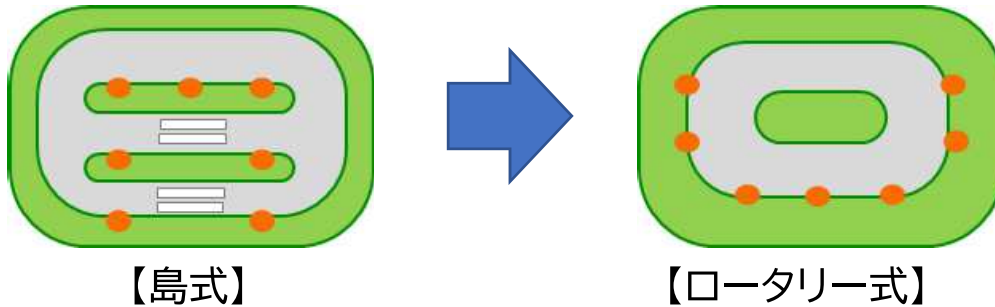


図5.11 バス空間の再編イメージ

- 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できる適正な規模について検討を行います。

○タクシー空間の考え方

- 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や配置については、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。

○一般車空間の考え方

- 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を確保するとともに、乗車待ちの需要に対応する短時間待機スペース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。
- 障がい者や高齢者、妊産婦など外出時に配慮が必要となる方が利用する乗降場については、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方

- 利用者の目的（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

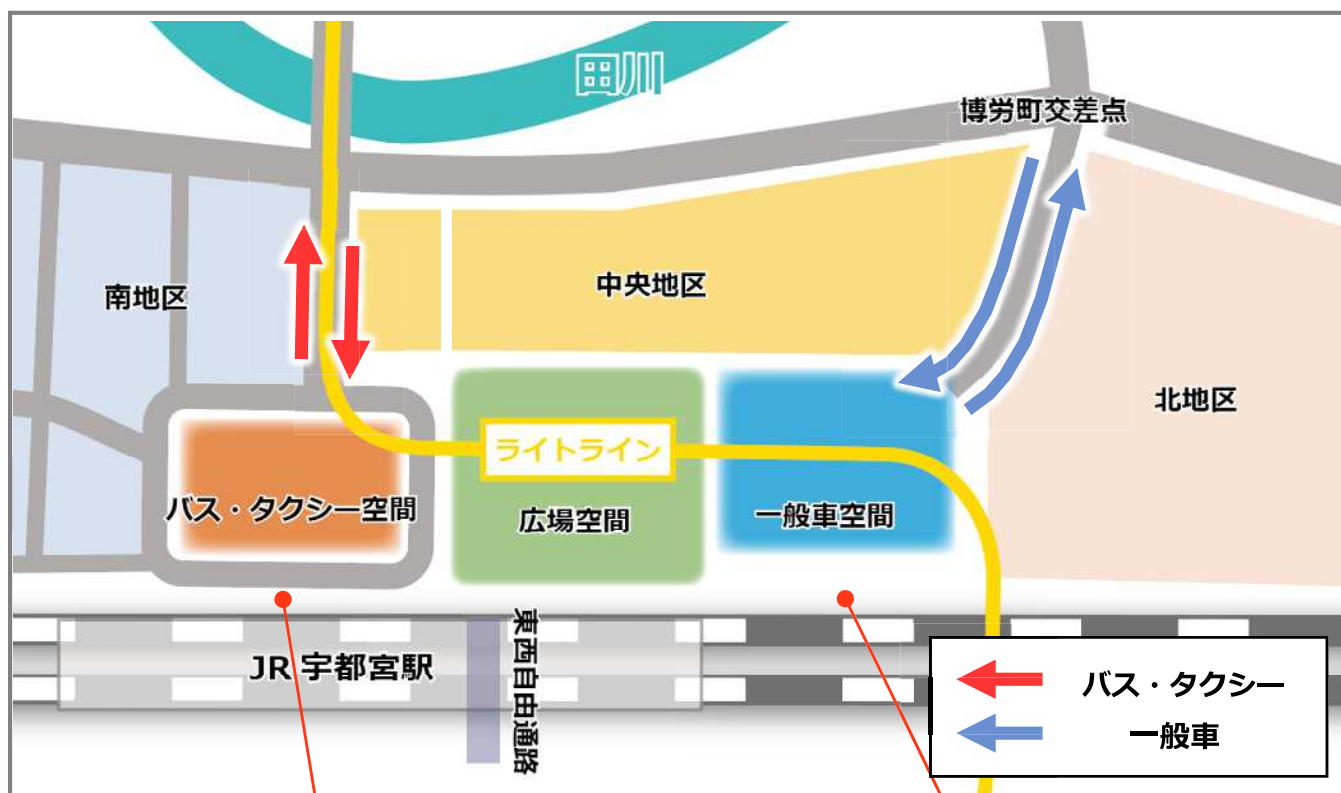


図5.12 交通空間のアクセス路と空間配置図

※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バスの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2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）：50台程度

※ 規模イメージは、それぞれの空間における規模感をつかむために記載したものであり、確定したものではありません。

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。

ライトライン・バス・タクシー空間

- 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、ライトラインとの接続性に配慮します。

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。

5-4 歩行者の動線計画

○将来の歩行者動線の考え

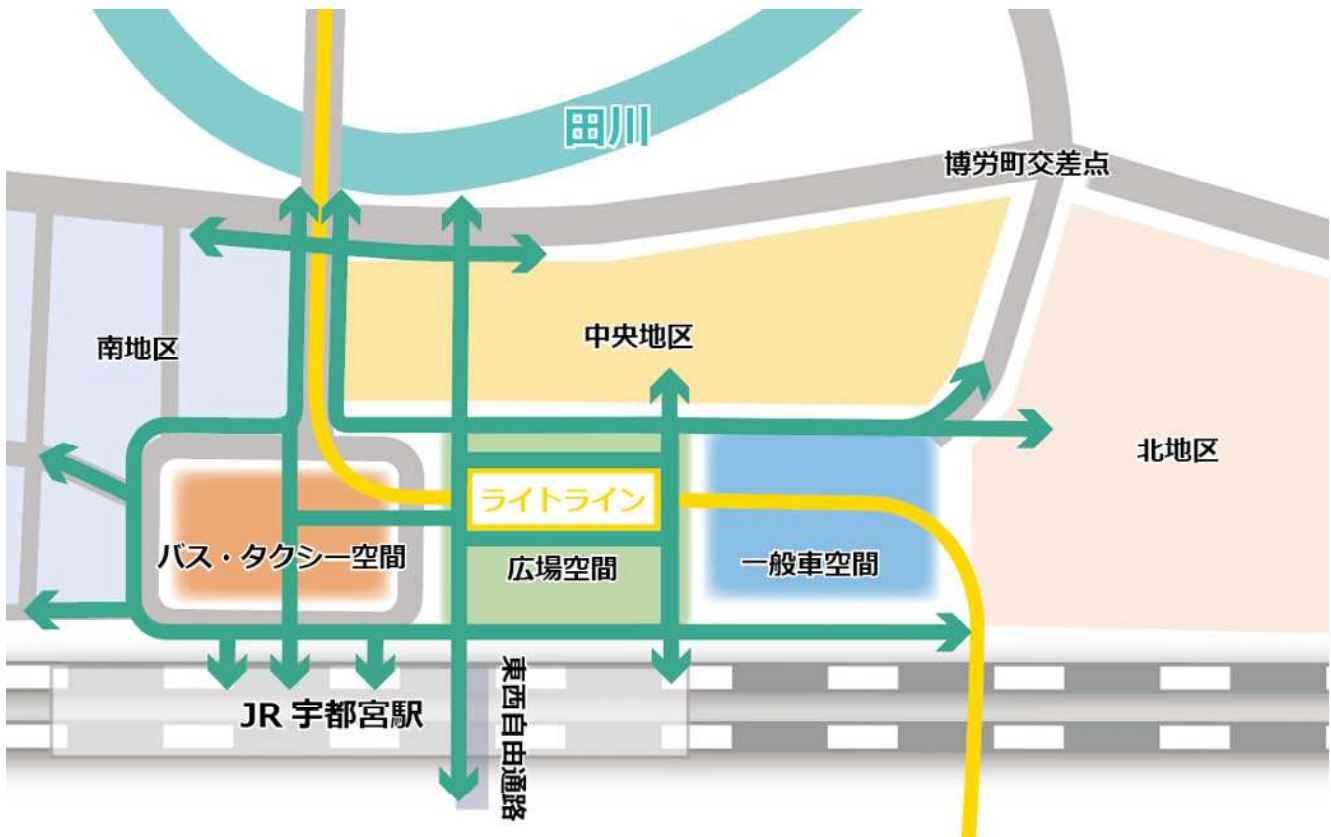


図5.13 将来の歩行者動線の考え

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・ライトライン・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階レベルの通路も活用しながら、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。



図5.14 1階の歩行者動線

○ 2階の歩行者動線

- 鉄道改札とライトライン停留場といった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。

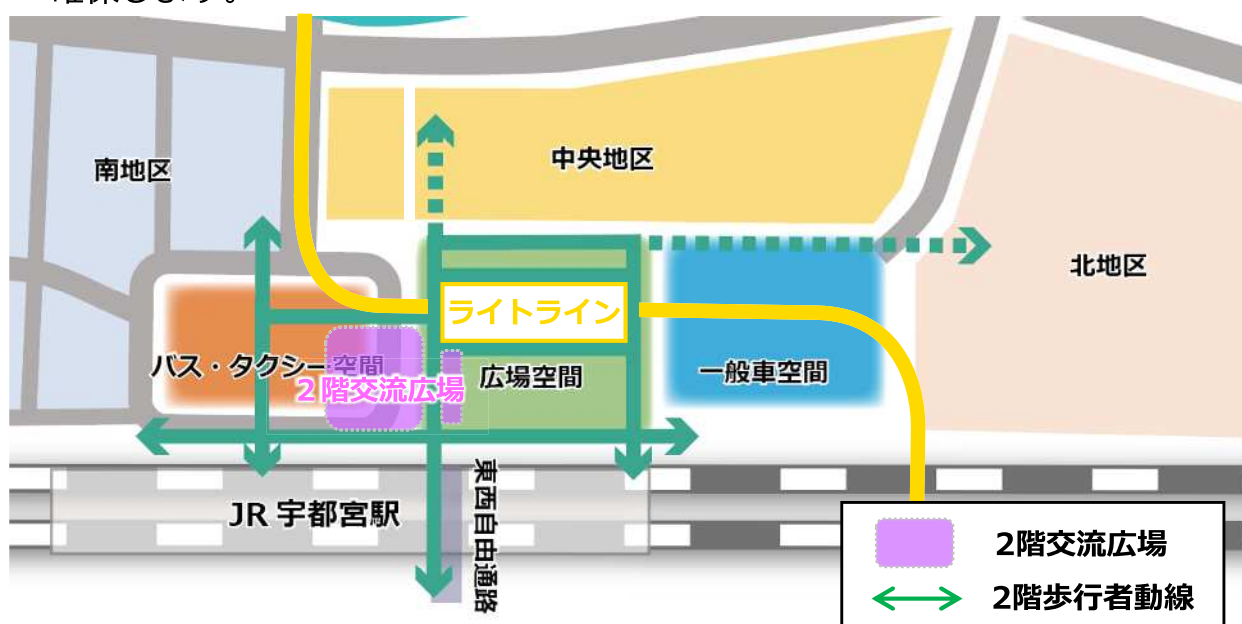


図5.15 2階の歩行者動線

5-4 歩行者の動線計画

○歩行者動線イメージ

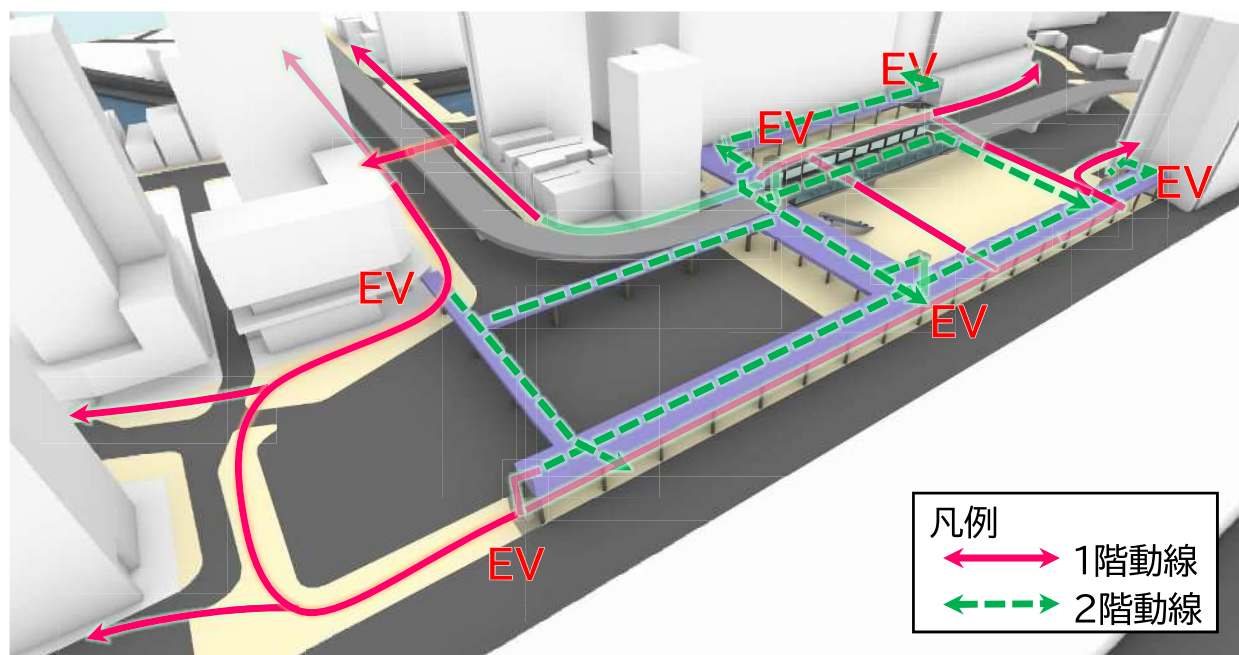


図5.16 歩行者動線イメージ

※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やシェルター(屋根)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、ライトライン、バス、タクシーなどの乗り継ぎがスムーズな動線

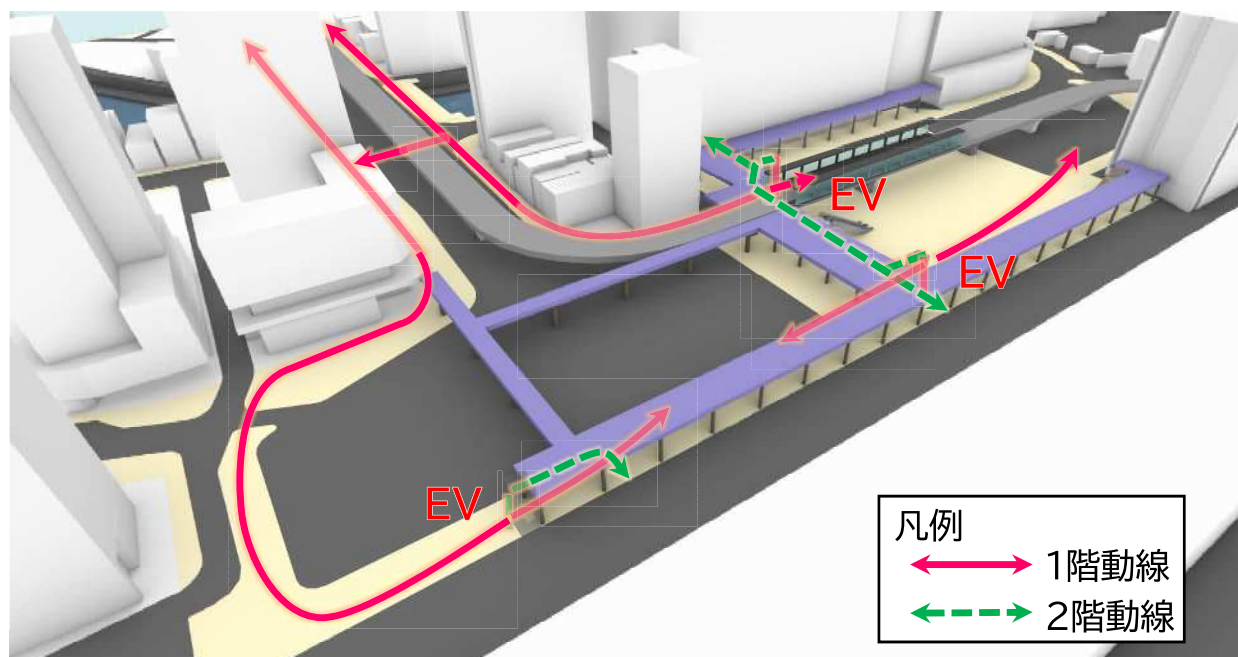


図5.17 バリアフリー動線の考え

※公共で整備を予定する施設に基づくバリアフリー動線を示したものの。

5-5 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。

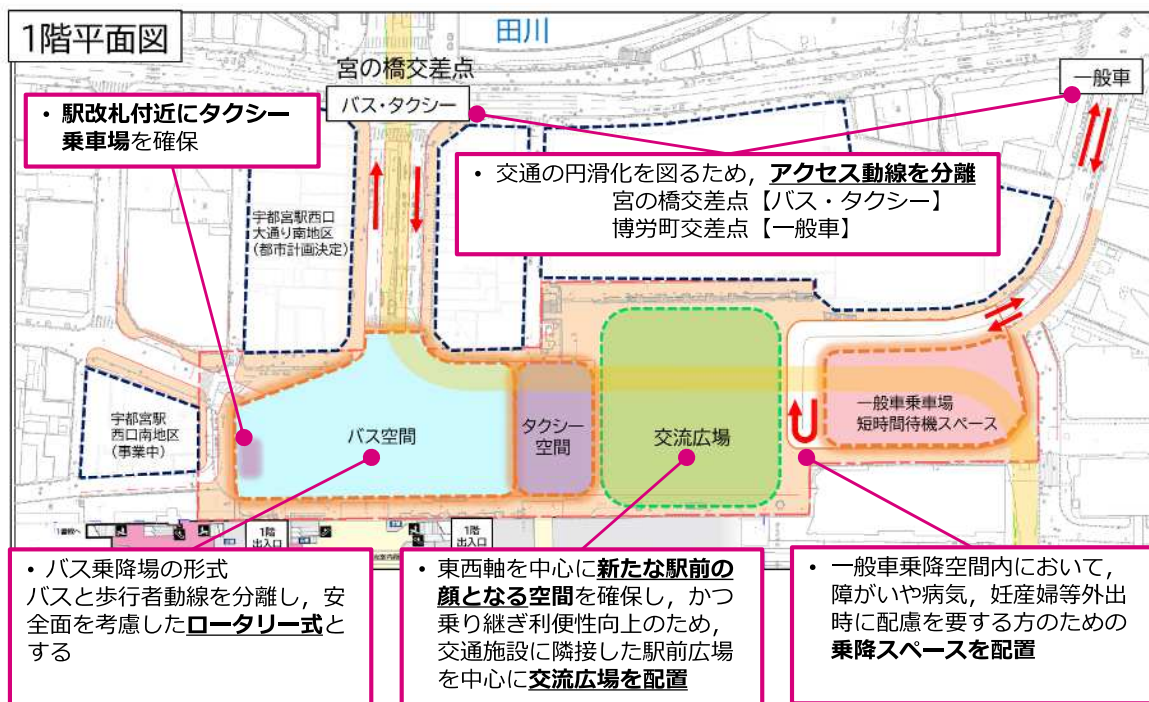


図5.18 駅前広場の1階平面図 (イメージ)

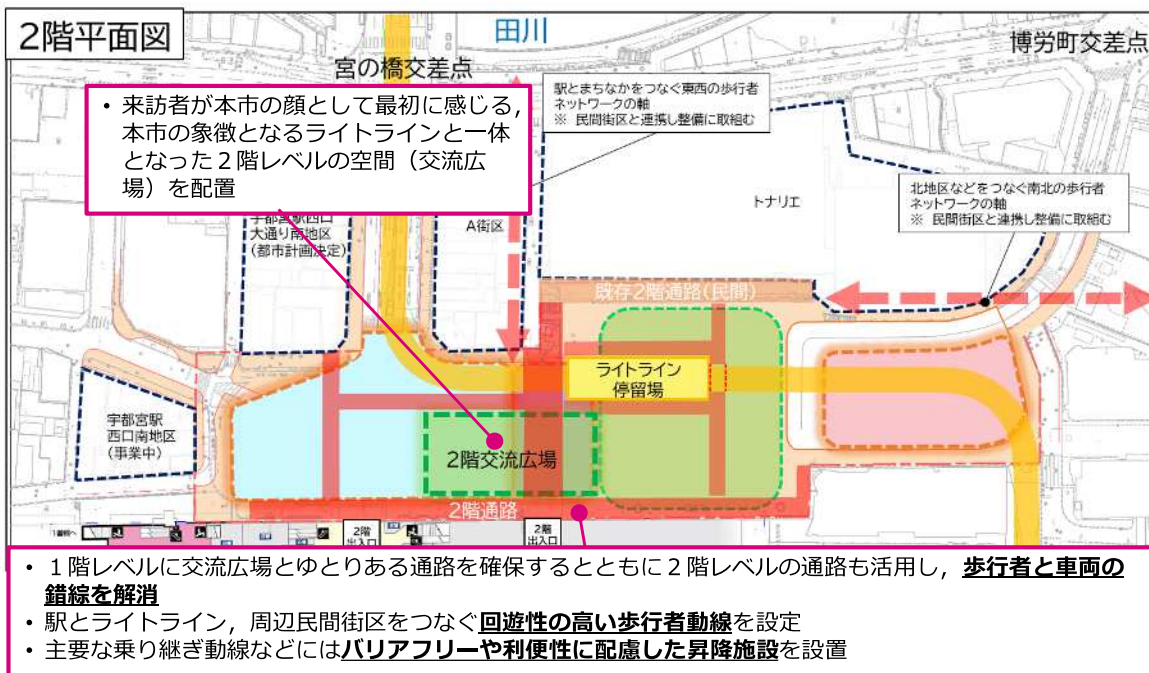


図5.19 駅前広場の2階平面図（イメージ）

※ 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。