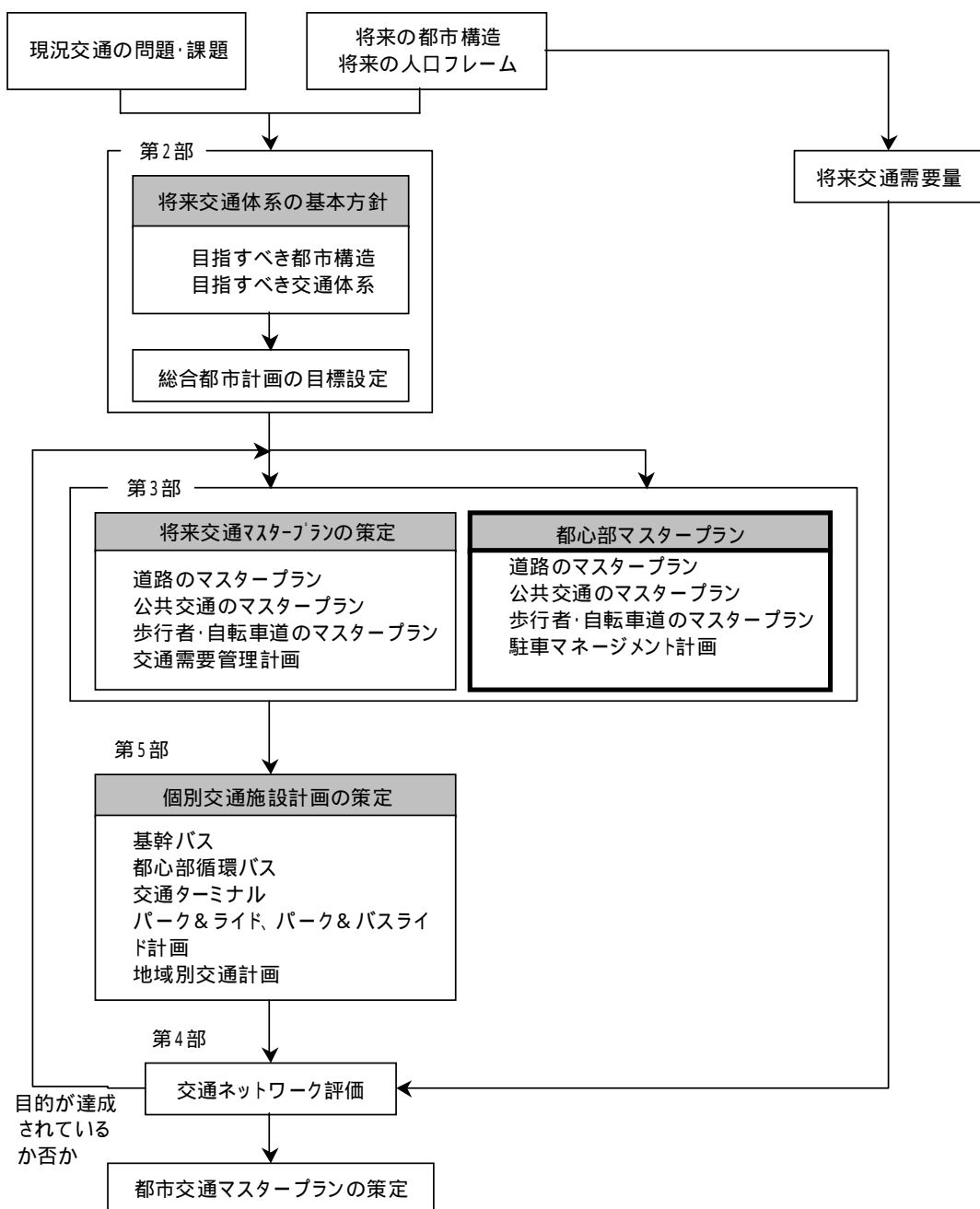


## 事例 10：宇都宮都市圏総合交通体系調査 (都心部交通計画の検討)

### < 本事例の特徴 >

施策提案：宇都宮都心部に着目した交通マスタープランを、道路ネットワーク、公共交通ネットワーク、歩行者・自転車ネットワーク、駐車マネージメントの4つのテーマに沿って策定している。

### (1) 調査の全体構成



## (2) 実態調査の体系

域内居住者を対象とする家庭訪問調査以外に、域外居住者の域内居住者の域内関連トリップを把握するため、鉄道・自動車トリップの補完を行った。

自動車トリップの補完については、平成2年度の全国交通情勢調査結果を活用している。鉄道トリップの補完については、域外居住者の流入が多量と想定されるJR宇都宮駅及び東武宇都宮駅駅頭でのヒアリング調査を実施した。

以上の調査のほかに、自動車交通量の検定のための、スクリーンライン調査、および平日と異なる交通把握のため、休日交通調査を行う。

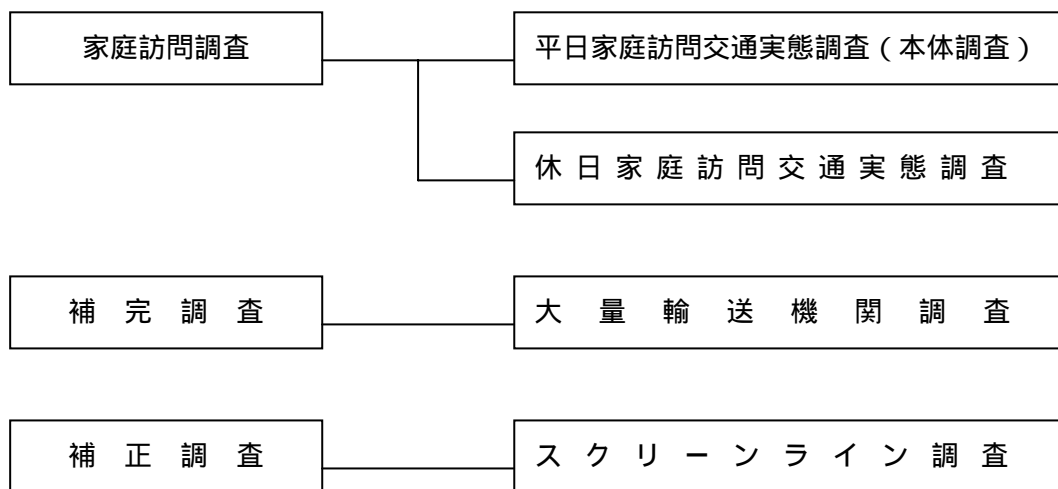


図 実態調査の体系

### (3) 現況都市交通の問題点と課題の整理(宇都宮都心部に関連する内容)

現況都市交通の問題点と課題として整理された内容のうち、宇都宮都心部に関連する内容は以下のとおりである。

表 問題点と課題の整理(その1)

視点	問題点	課題点
市街地整備	<p>人口及び都市機能の郊外化と宇都宮都心部の空洞化</p> <p>夜間人口の郊外化が進展する中で、三次産業従業人口や業務施設が宇都宮東地区や都心周辺地区に分散しつつある。また、大規模小売店舗は宇都宮市郊外の幹線道路沿道への立地が急増するとともに、商業活動も宇都宮市郊外部で活発化しており、商業機能の郊外化が進展している。</p> <p>一方、宇都宮都心部では、依然として諸機能の集積が大きいものの、商業機能や業務機能が流出している。特に宇都宮市の郊外地域と比較して商業活動が相対的に低下しており、都心部の空洞化とともに、都市活力の減退がみられる。</p>	<p>都心部の高度利用と都心型居住の推進</p> <p>宇都宮都市圏の諸機能が集積する宇都宮都心部の活性化を促すために、土地利用の高度化を進めて公共空間の創出を図り、道路だけでなく歩行者空間を含めた交通基盤の整備を進めて、都心空間の快適性の向上を図ることが課題である。</p> <p>また、集合住宅の開発指導や公園・緑地等の整備により生活環境の改善を進めて、都心からの人口流出を防ぐことが課題である。</p>
自動車交通	<p>都心に流入する通過交通</p> <p>現在の道路では、その利用形態が十分に分化されておらず、特に、環状道路の整備の遅れから通過交通の一部が都心部に流入し、都心部の交通混雑に拍車をかけている。</p> <p>不十分な多車線ネットワーク</p> <p>多車線道路は、宇都宮都心を中心とした放射方向と環状方向で進んでいるものの、ネットワークとしては未だ不十分であり、車線数が減少する箇所では、交通流動のボトルネックとなり、円滑な自動車交通を阻害されている。</p>	<p>骨格的環状道路(リンクロード)の形成と道路の段階構成を考慮した道路計画・整備</p> <p>外環状道路を整備することにより都心部の通過交通を排除する必要がある。そのため、道路の利用形態を明確化し、道路の段階構成を考慮した道路計画・整備が必要である。</p> <p>自動車走行空間の質的改善</p> <p>自動車の走行性、快適性及び安全性を確保するため、幹線道路においては多車線化を図り自動車走行空間を改善する必要がある。</p>

表 問題点と課題の整理（その2）

視点	問題点	課題点
<p>駐車</p>	<p><b>道路容量を低減する路上駐車</b></p> <p>都市圏各地で多くの駐車が発生している中で、宇都宮都心では駐車密度が極めて高い。</p> <p>宇都宮都心部では、平日は私用と業務目的の路上駐車が多く、主に業務地区周辺で発生している。休日は買い物などの私事目的の路上駐車が多く、主に表通りを含めた商業地区周辺で発生している。</p> <p>長時間路上駐車も多く、道路容量の低下や安全性の低下をもたらしている。</p> <p><b>駐車場周辺の不十分な歩行者空間</b></p> <p>時間貸し駐車場と目的施設が必ずしも近接しておらず、更にもとの歩行者空間の整備も十分でないことが、路上駐車発生の一因となっている。</p>	<p><b>まちづくりと一体化した駐車整備</b></p> <p>まちづくりを進めるにあたっては、周辺部各方面からのアクセスを有効に受けとめられる位置に、適正な規模の駐車場を配置し、都心部では自動車に依存しないで歩いて回遊できる楽しいまちづくりが必要である。そのためには、歩行者交通ネットワークを形成するとともに、駐車場から目的地へ至る歩行空間の整備を図る必要がある。</p> <p><b>駐車場整備に連動した歩行者空間の整備</b></p> <p>適正量の駐車場を計画的に整備するとともに、貴重な土地空間の利用効率を向上させるため、通勤目的の長時間駐車場利用を減らし、業務や私事目的の短時間駐車を優先するとともに、代替手段としての公共交通の利便性の向上を図る。</p>
<p>歩行者・自転車交通</p>	<p><b>依然多くある放置自転車</b></p> <p>JR宇都宮駅の駐輪場では、3千台以上の自転車を収容できるが、依然、駅前に放置されている自転車は多くあり、街の玄関口となる駅前の景観を損ねるとともに、歩行者交通を阻害している。</p> <p><b>歩道上における自転車と歩行者の混合交通</b></p> <p>宇都宮都心部では、歩道の設置率が高くなっているが、歩行者・自転車交通量が多いため、歩道上における歩行者・自転車の混合交通が生じており、走行性、安全性が欠けている。</p>	<p><b>駐輪場整備</b></p> <p>都心部の鉄道駅や、中心商店街の放置自転車対策には、東京圏で実施されている自転車交通のサービス向上を図ったレンタサイクルの導入可能性を検討することも必要であろう。</p> <p><b>幹線自転車道ネットワークの構築</b></p> <p>幹線自転車道ネットワークを構築することにより、鉄道駅や中心市街地、及び教育施設等の公共交通施設を駐輪場と有機的に結節し、自転車交通を支援する。</p> <p><b>歩行者空間と自転車走行空間の分離</b></p> <p>都心部の歩行者や自転車が多い地区の道路では、歩行者道と自転車道を分離して歩行者の安全性と自転車の走行性を確保し、同一空間における混合交通を解消する。</p>

#### (4) 現況分析例 (都心部の交通関連)

(都心に流入する通過交通)

環状方向の道路の整備の遅れによって、宇都宮都心に流入する通過交通の割合が高くなっており、この通過交通が都心における交通混雑に拍車をかけている。

表 都心部道路のOD内訳

(単位：台、%)

路線名	都心関連	都心通過	合計
国道119号線	20,609 (44.9)	25,319 (55.1)	45,928 (100.0)
国道119号線	12,994 (44.6)	16,114 (55.4)	29,108 (100.0)
宇都宮烏山線(大通り)	36,978 (49.9)	37,188 (50.1)	74,166 (100.0)
上阿久津宇都宮線	12,395 (40.7)	18,073 (59.3)	30,468 (100.0)
国道123号線	11,587 (47.0)	13,056 (53.0)	24,643 (100.0)



図 OD内訳の抽出リンク

(目的施設に隣接していない駐車場)

平日には業務集中地区周辺で路上駐車が多く、一方、休日では表通りを含めた商業施設周辺道路で路上駐車が多くなっている。

時間貸駐車場と目的施設が必ずしも隣接しておらず、更にその間の歩行者空間の整備も十分でない。このような状況が路上駐車発生の一因となっている。

<平日>



<休日>



凡	例
	～ 24
	25 ～ 49
	50 ～ 99
	100 ～ 199
	200 ～
	(単位/Km)

1993年宇都宮市中央地区駐車場整備基本計画策定調査をもとに作成

図 平休日別宇都宮都心部の路線別ピーク時瞬間路上駐車密度

## (5) 都心部交通マスタープラン(施策の提案)

### 道路ネットワーク計画

- ・ 内環状線の4車線化
- ・ 都心環状線の全環状化・4車線化
- ・ 新たな南北幹線の提案
- ・ シンボルの道路の拡充

### 公共交通ネットワーク計画

- ・ 基幹バスの導入とセミ・トランジットモール化
- ・ トランジットセンターの整備
- ・ 都心循環バスの導入

### 歩行者・自転車ネットワーク計画

- ・ 需要密度の高い施設の連携
- ・ 十分な幅の確保
- ・ 交通運用による工夫

### 駐車マネジメント計画

- ・ 駐車管理の基本方針：通勤などの長時間駐車は極力、公共交通への転換を図り、買い物・業務などの中・短時間駐車については一定程度許容する。
- ・ 駐車時間に応じた駐車場の適性配置
- ・ 駐車政策と連動した快適な歩行環境の創出

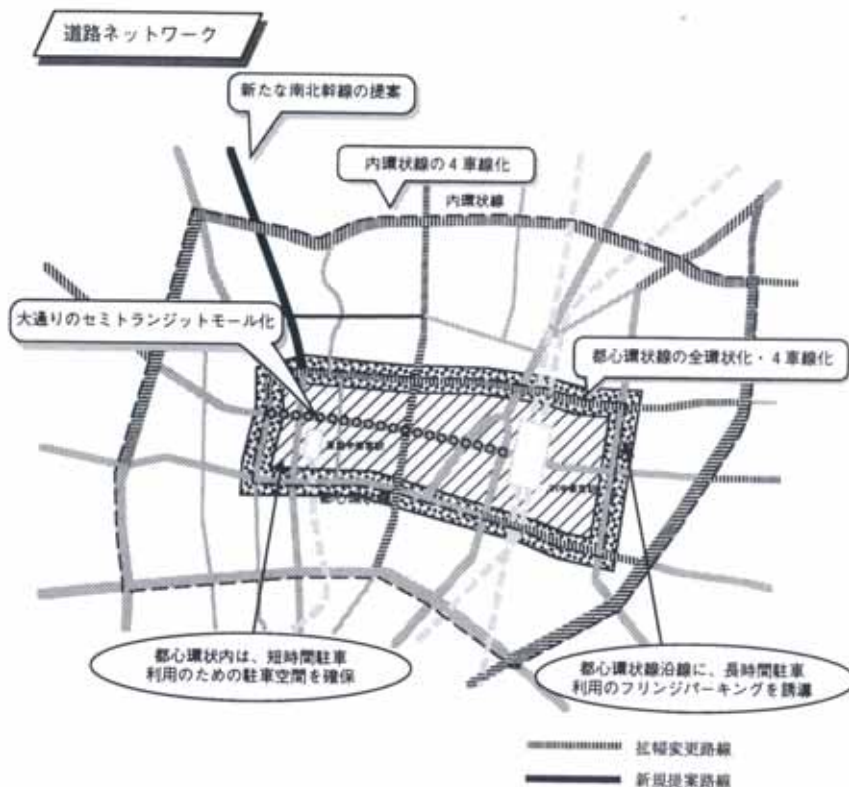


図 道路交通ネットワーク

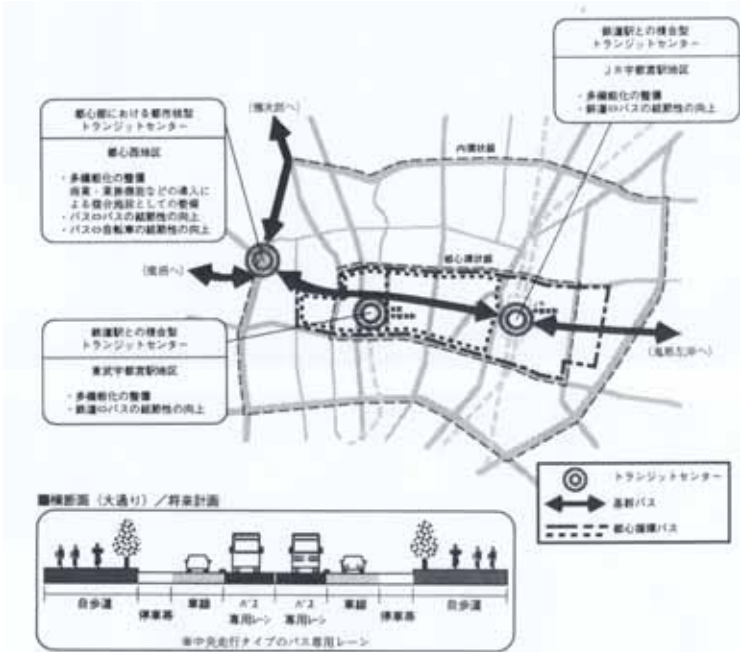


図 公共交通ネットワーク



図 歩行者・自転車ネットワーク

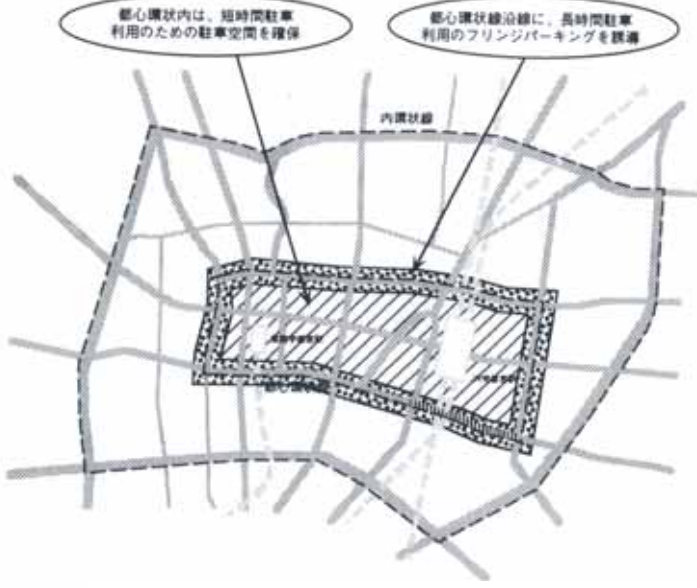


図 駐車マネージメント計画



## (6) 施策の評価

都心部交通に関する定量的な評価を、通過交通の排除（下表の網掛け部分）という観点から行っている。

評価の視点	評価項目	評価指標	評価の対象		評価基準
将来交通需要に対応した供給量の確保	適正な需給バランスの確保	断面混雑度	道路	都心環状、内環状 外環状、ハト断面	・混雑度が概ね 1.00 以下を目標
		面混雑度	道路	中ゾーン	・混雑度が概ね 1.00 以下を目標
		路線別混雑度	道路	各リンク	・混雑度が概ね 1.00 以下を目標
	適正な分担関係の確保	目的種別手段分担構成	計画基本ゾーン 市町		・適正な機関分担となっているか（通勤目的の分担構成は現況とほぼ同等かそれ以下か）
望ましい都市構造を誘導するネットワークの形成	3ハート構想の実現	各ハートの時間カバー圏域	道路 公共交通	30、60分圏内	・概ね同心円になっているか
		各ハートの相互間の移動性	道路 公共交通	30分圏内	・概ね 30 分以内での連絡
		自立度	ウエハート、イーストハート		・各ハートの自立性が高まっているか否か
	アクセシビリティの確保	高速交通拠点	道路	高速 IC、新幹線	・高速 IC へ都市圏内のどこからでも概ね 20 分以内 ・新幹線駅へ都市圏内のどこからでも概ね 30 分以内
		宇都宮都心部への移動性（カバー圏域、カバー人口）	道路 公共交通	001 ゾーン	・宇都宮都心へ都市圏内のどこからでも概ね 30 分以内 ・カバー人口が増加しているか
	環境に負荷の小さいネットワークの形成	走行性の確保	ゾーン別平均走行速度	道路	中ゾーン
整流化・円滑化		道路種別トリップ長分布、平均トリップ長	道路	主要幹線 幹線	・適正な機能分担となっているか
		特定リンクに OD 内訳	道路	主要幹線道路 環状道路	・現況に対して適正な機能分担となっているか
快適性の確保		道路種別走行台キロ、台時	道路	中ゾーン	・適正な機能分担となっているか
		混雑度ランク別道路延長構成比	道路	全域	・現況に対して混雑区間の延長構成が低下しているか
公共交通利用の促進		鉄道沿線の公共交通利用者数、分担率	公共交通（鉄道）	JR、東武	・現況に対して機関分担率が高くなっているか。利用者数が増加しているか
	都心方面へのバス利用者数、分担率（通勤目的）	公共交通（バス）	バス路線沿線	・機関分担率が高くなっているか。利用者数が増加しているか	



対象リンク図

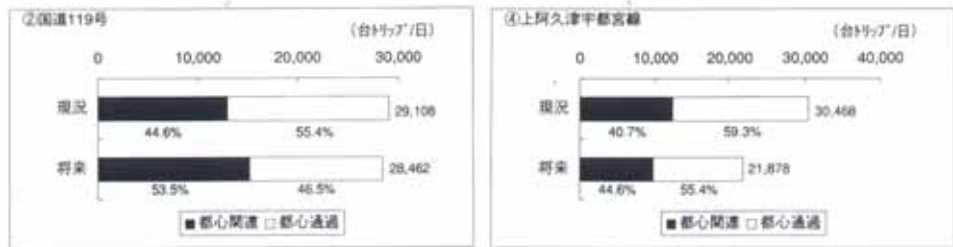
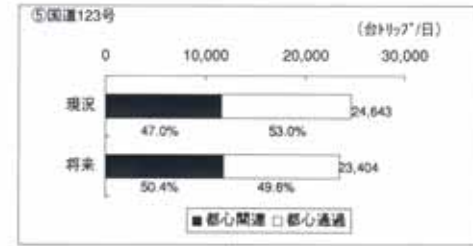


図 特定道路のOD内訳の変化(その1)



対象リンク図



図 特定道路のOD内訳の変化(その2)

