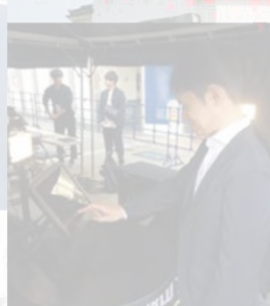




UTSUNOMIYA
SUPER SMART CITY.

SUPER
SMART
CITY.

宇都宮市都心部における駐車場施策について



宇都宮市 都市整備部 NCC推進課
令和6年1月30日

■ これまでの取組

昭和後期の急激な自動車社会の進展に伴う
路上駐車等に対応
(渋滞対策・駐車場確保)



「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」を制定(H3)

一定規模以上の建築物に対して駐車場附置義務を課し、適切に駐車場台数を確保
(対象地域:商業地域・近隣商業地域)

<参考:対象となる建物と基準>

- ◆ 銀行や百貨店などの**特定用途**の建物 : 1,000㎡を超える建物が対象 ⇒ 150㎡に1台
- ◆ 住宅などの**非特定用途**の建物 : 3,000㎡を超える建物が対象 ⇒ 450㎡に1台
- ◆ 混合用途の建物 : 特定用途の部分に非特定用途の部分の3分の1を合計した面積が1,000㎡を超えると対象



まちなかにおける附置義務駐車場 収容台数4,355台(令和4年4月現在)

- 各地域のコンパクトな拠点が公共交通でつながることで、持続的に発展できる「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」の形成に取り組んでいる。
 - NCC形成に向けた公共交通ネットワークの基軸としてLRTの整備を推進
- 
- 
- NCCをけん引する都市拠点へのLRT導入を契機とした将来を見据えたまちづくりに官民が協働で取り組む
 - LRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の将来像を市民・事業者とともに描いた「都心部まちづくりビジョン(R4.2)」を策定

■ LRT整備について

- ◆ R5.8にJR宇都宮駅東側LRT「ライトライン」開業(約15km)
- ◆ JR宇都宮駅西側について、NCCの効果を早期に発現するため、「JR宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近(教育会館付近)(延長約5km)」を整備区間と設定

【凡例】

【拠点】

- 都市拠点 (中心市街地320ha)
- 都市拠点圏域
- 地域拠点(市街地部)
- 地域拠点(郊外部)
- 産業拠点
- 観光拠点

【交通ネットワーク】

- 基幹公共交通(鉄道)
- 基幹公共交通(LRT)
- 幹線公共交通(路線バス)
- 幹線公共交通・地域内交通
- 高規格道路(高速道路)
- 道路ネットワーク (3環状12放射道路など)

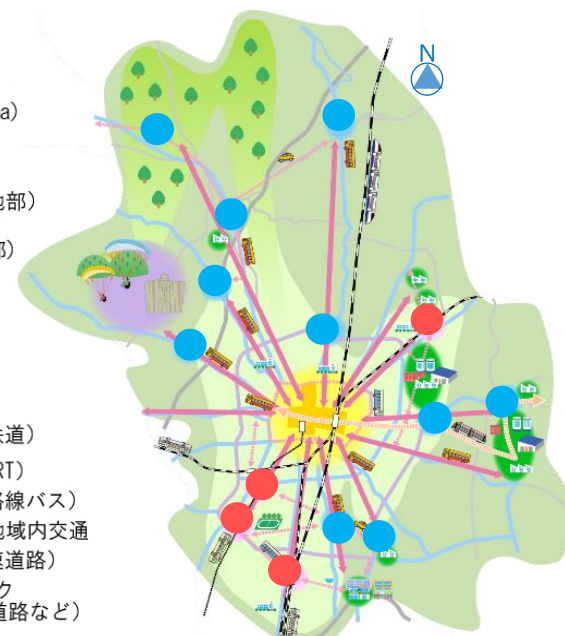


図 NCCの都市構造のイメージ

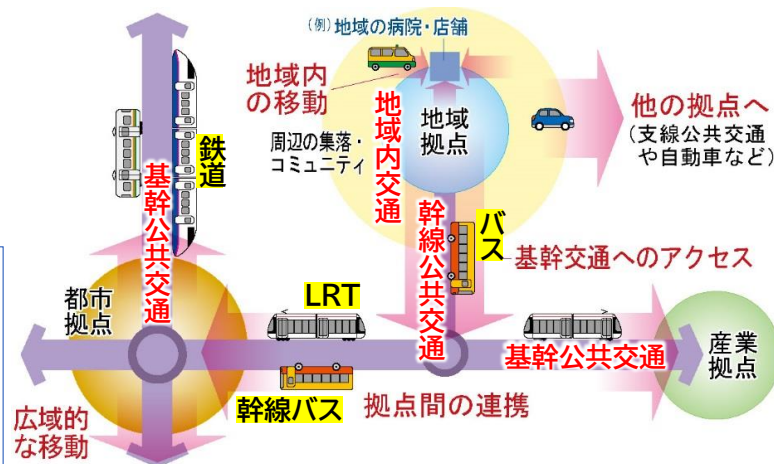
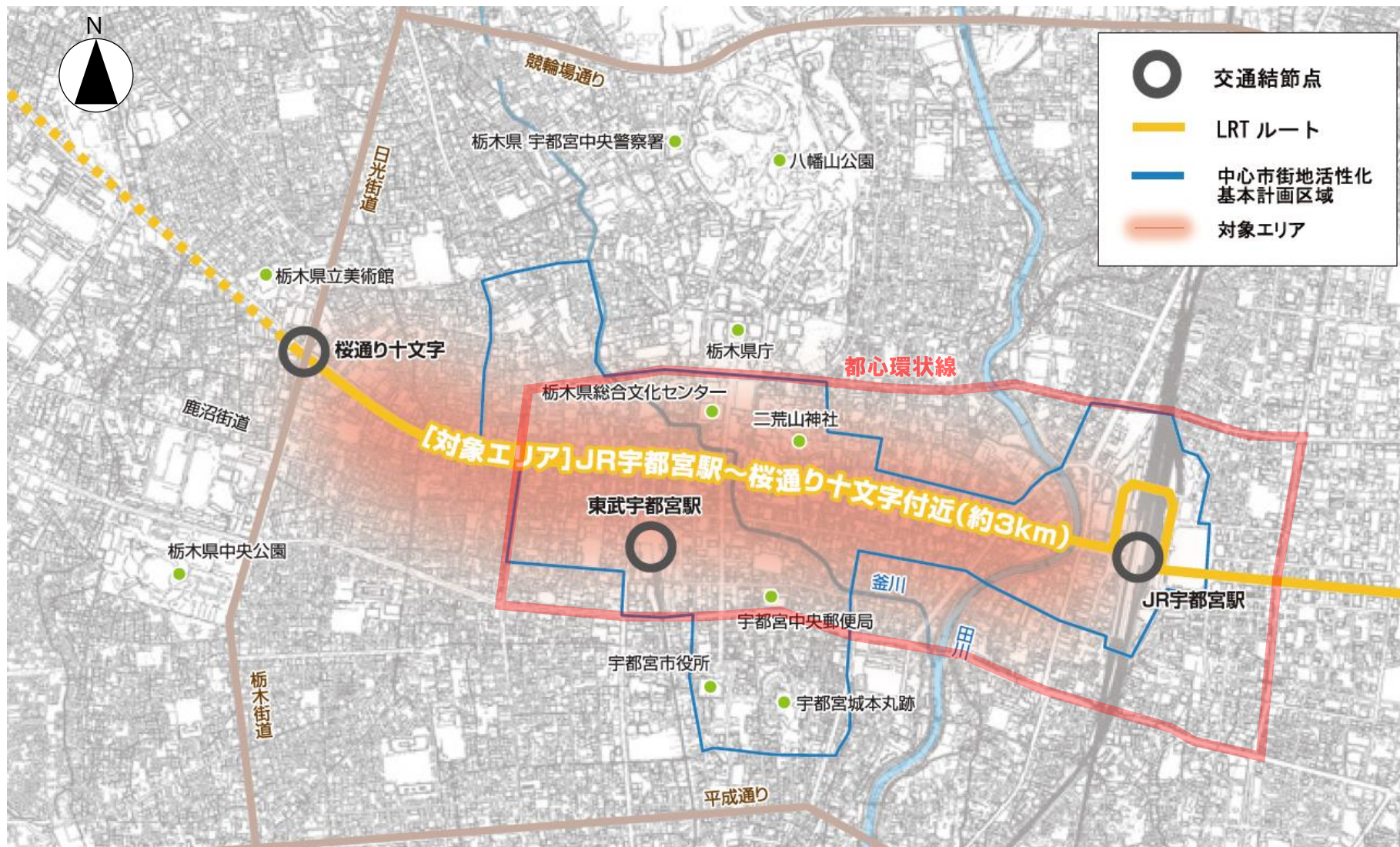


図 公共交通による拠点間の連携イメージ

- 県都・宇都宮の顔であり、持続的に発展できるNCCの核として、都市全体の発展をけん引する都心部の更なる活性化を図るため、中心市街地を中心としたLRTを計画する大通り沿線を対象エリア



「大通り」へのLRT導入により
車や人の流れが変化する…

【空間的な距離】 離れている



【時間的な距離(心理的な距離)】 短くなる



① 大通り沿線における時間的な距離(心理的な距離)が短縮

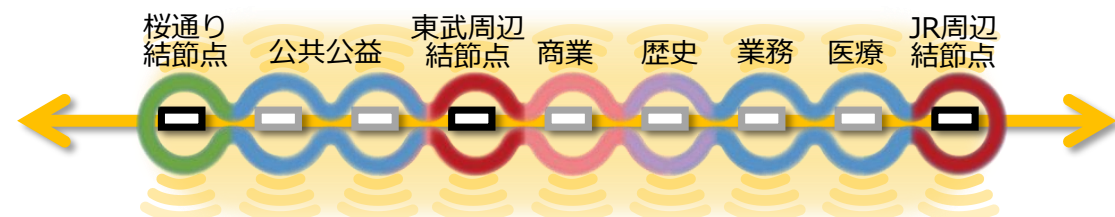
◆ 大通り沿線の一体的な空間形成が期待

② 多様性のある一体的空間の形成

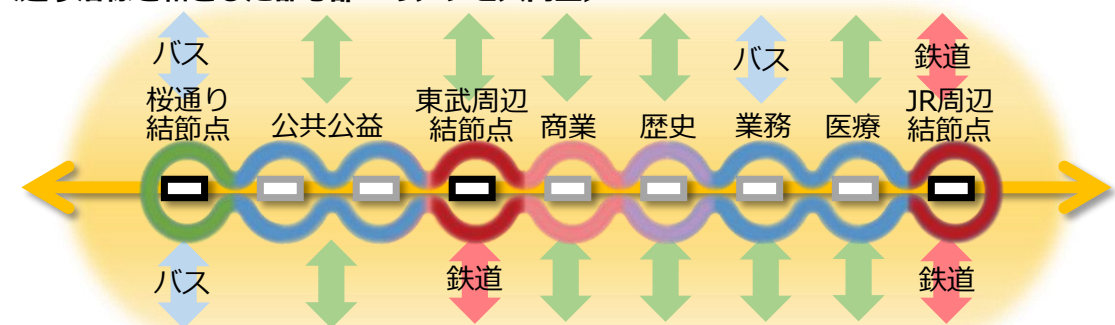
◆ 沿線に訪れる人々の多様なニーズ(買い物, 食事, 仕事, 医療, 娯楽など)に応えるまちの機能を充実

◆ 居心地が良く快適な歩行空間形成などにより, 人の回遊やにぎわいを波及させ, 都心部エリア全体の魅力と価値を向上

【多様性のある一体的空間の形成】



【大通り沿線を軸とした都心部へのアクセス向上】



③ 都心部へのアクセス向上

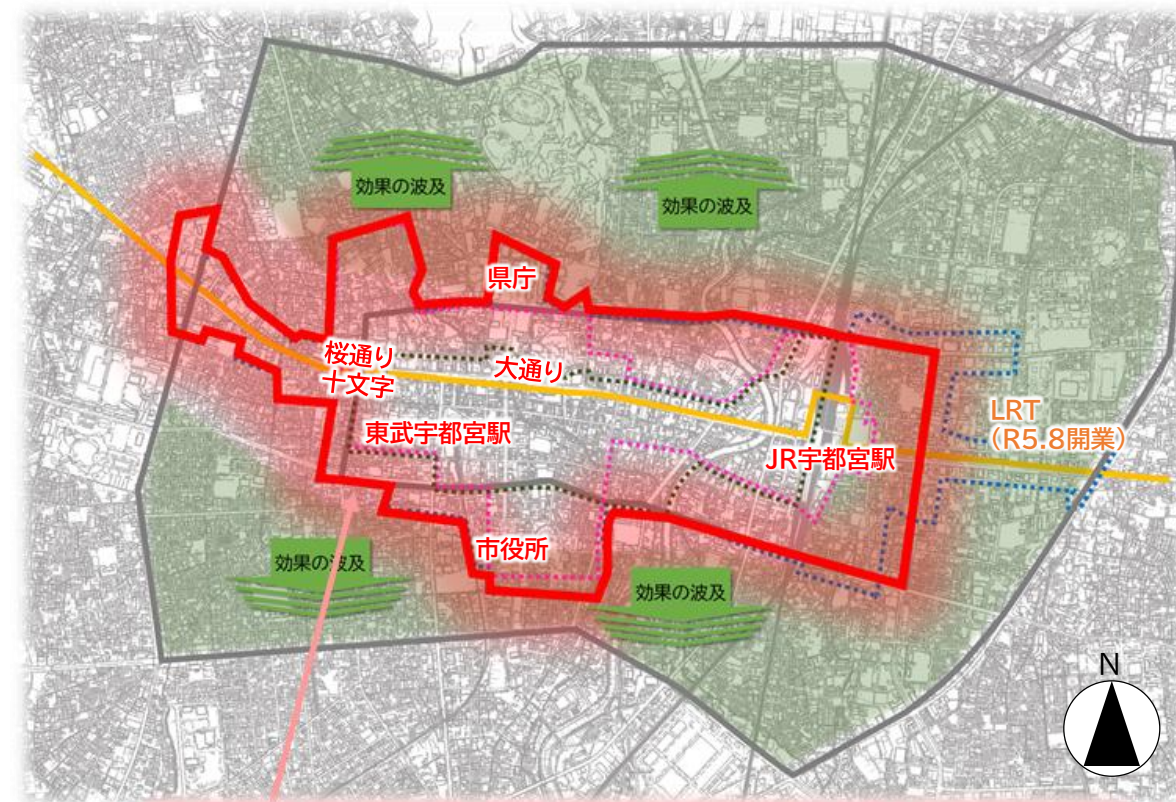
◆ 周辺地域からもバスなどで都心部にアクセスしやすくする取組により, 都心部の多様な機能・魅力が享受できる環境づくりを進めることで, 都市全体の魅力と価値を向上

LRTなど公共交通を中心に居心地の良い快適なウォーカブルなまちなか

● 「都心部まちづくりビジョン」の実現

- ◆ 市民のニーズに応えるまちの機能充実
- ◆ 居心地が良く歩きたくなる空間形成

- LRT等の公共交通や歩行者、自動車などが共存した『人中心のウォーカブルなまちづくり』などを総合的に推進するための『都心部まちづくりプラン』の策定に取り組んでいる。



『施策を重点的に展開する都市拠点内の枢要なエリア』

- 都心部まちづくりビジョン対象エリア（大通り沿線）
- 都心環状線内
- 高次都市機能誘導区域
- 都心部地区市街地総合再生計画の区域

➡プランの対象エリア

図 都心部まちづくりプランの対象エリア

- 道路と道路沿いの敷地を一体的に捉えた空間の「使い方」や「デザイン」、「都市機能」、「交通機能」といった視点ごとに「望ましい状態」を明示

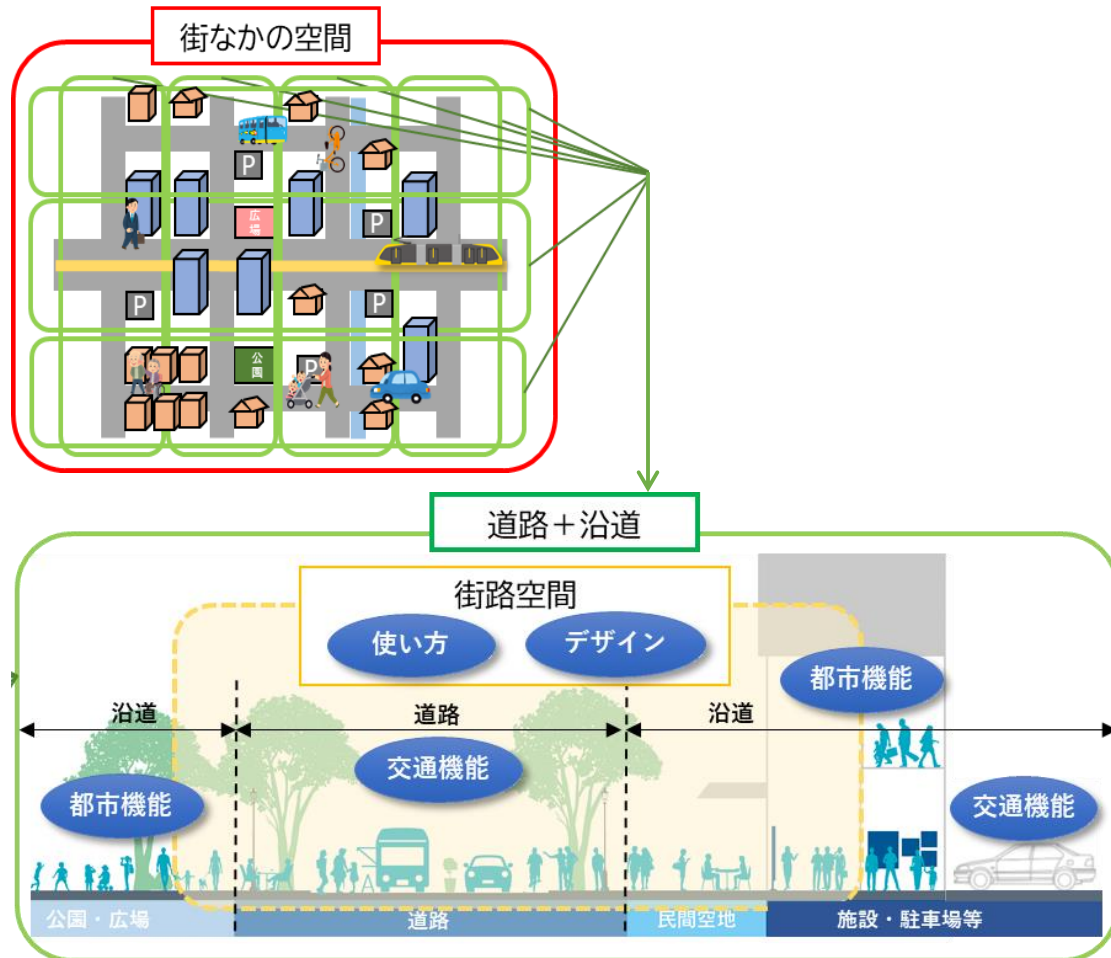


図 街なかの空間におけるまちづくりの視点のイメージ

	視点	望ましい状態
街なかの空間	①街路空間の使い方	・生活に身近な道路や商店街などのにぎわいの軸となる道路に、 <u>通過するだけの自動車が入らない</u> 。等
	②街路空間のデザイン	・ゆとりある、緑あふれる宇都宮らしい景観など、 <u>居心地が良く歩きたくなる街路空間</u> の中で、多くの市民や来街者が歩いてまちの魅力やにぎわいに触れている。等
	③都市機能	・働く人、住む人、学ぶ人などの <u>日常生活のニーズに応える</u> 買い物や食事、医療などの施設が、 <u>交通結節点など交通の利便性が高い場所に充実している</u> 。 ・仕事帰りや休日などで訪れる安らぎや憩い楽しめる施設や、柔軟な働き方を可能にする施設など、 <u>暮らしの質を高める施設が充実している</u> 。等
	④交通機能	・街路空間の使い方に合わせて、駐車場を使う <u>自動車が円滑に走行している</u> とともに、 <u>街なかの空間が有効に活用されている</u> 。 ・物流活動が効率的に行われているとともに、交通への影響や人との錯綜がない。等

- 道路など限りある空間をかしこく使い分け, 有効に活用するため, 地区の特性や現在の街路空間の使われ方を評価し, 空間形成の様々な施策の土台となる「**目指す街路空間の使い方**」を明示

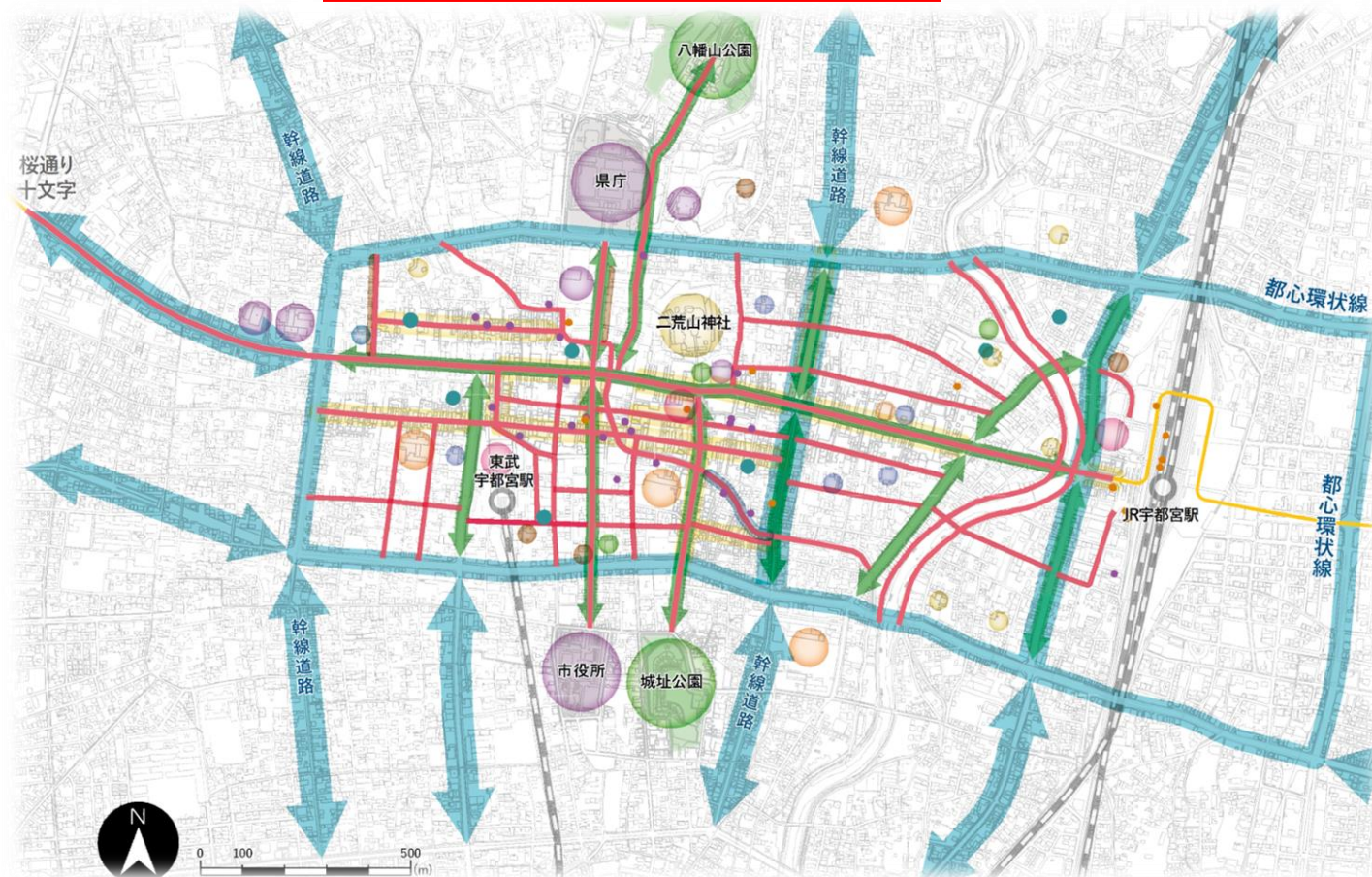
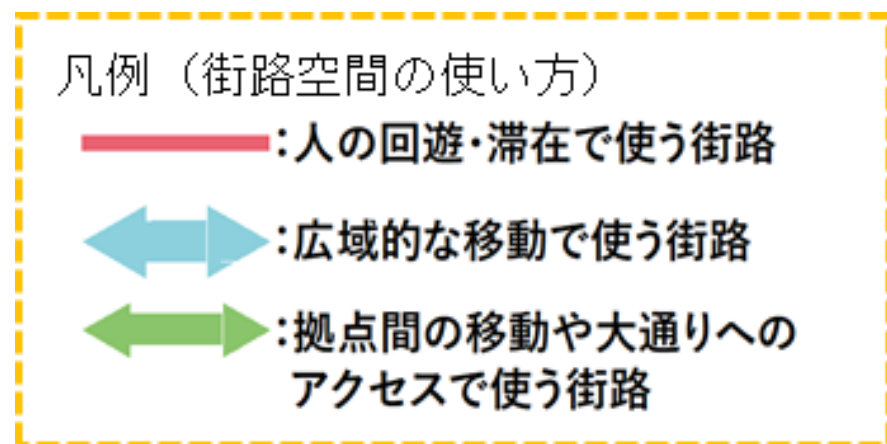


図: 目指す街路空間の使い方

都心部まちづくりにおいては, 街路空間の使い方に応じて, 街路空間のデザインや都市機能の誘導, 交通機能の配置など都心部に相応しい空間形成を推進

- 「望ましい状態」の具体化に向けた課題に対応するため、「支援や緩和」と「ルールや規制」の両面による、民間の取組を促す様々な施策展開の方針を明示

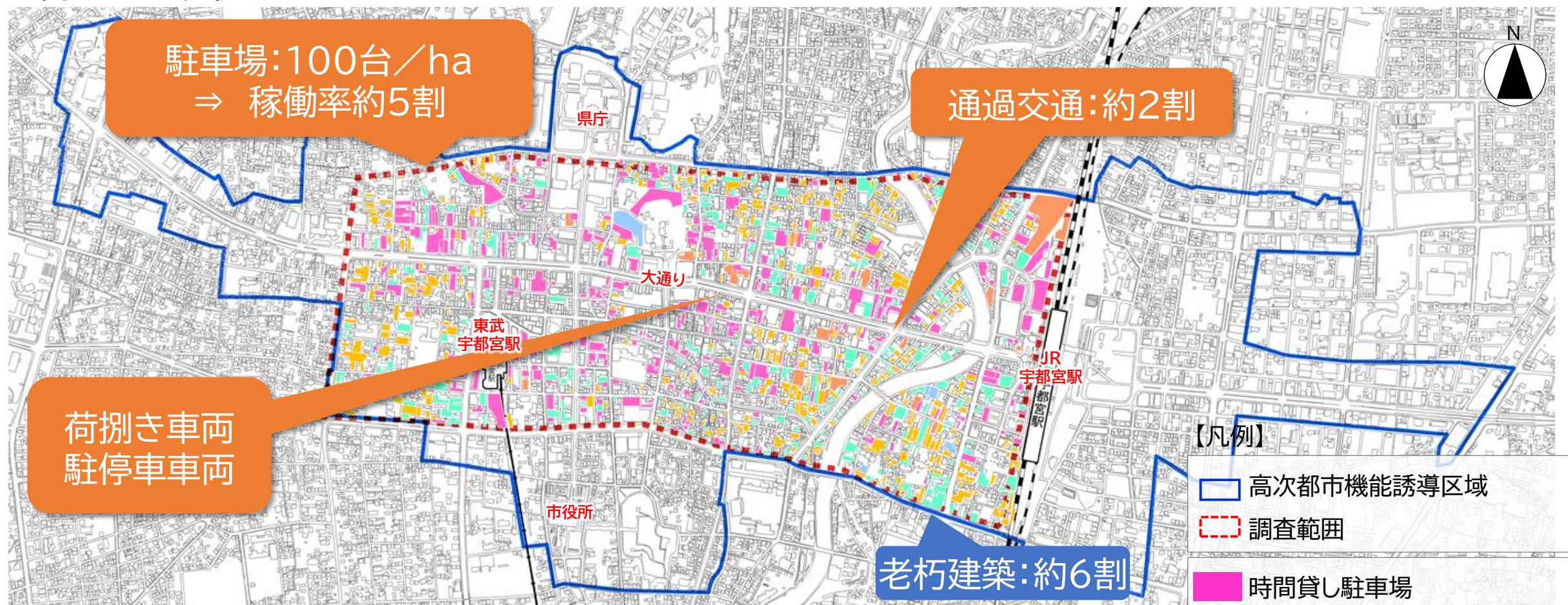
視点	課 題	まちづくりの取組方針
視点①： 街路空間の 使い方	①道路の特性を踏まえた都心部への過度な自動車流入の抑制	方針Ⅰ 人と自転車、自動車、公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した「街路空間の使い方」の強化・改良
	②自動車交通の変化やまちづくりの進展に合わせた通行(リンク)・滞在(プレイス)機能の強化・改良	
視点②： 街路空間の デザイン	③街なかの居心地の良さ向上に向けた地域主体のまちづくりの推進	方針Ⅱ 地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地が良い街路空間の形成
	④街路空間における歩行や多様な市民活動の場の確保	
	⑤沿道施設低層階の物理的・視覚的な透過性の向上	
	⑥身近な目線で感じられる街なかの緑の充実	
	⑦大谷石文化や地域資源を活かした「宇都宮らしい景観」の形成	
視点③： 都市機能	⑧都心部に訪れる人々の多様なニーズへの対応や都心部経済の好循環化につながる多様な都市機能の集積	方針Ⅲ 地域経済循環や地域共生、脱炭素化、防災など都市全体の課題に対応した多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化
	⑨まち全体や地域コミュニティの活性化などにつながる更なる都心居住の推進	
	⑩多様な都市機能や居住の誘導に合わせた防災性や建物性能(バリアフリー、脱炭素、スマート技術など)の向上	
	⑪老朽建築物が多く立地する地域における災害に強い安全・安心な居住・商業・業務地の形成	
	⑫回遊・滞在の拠点等における低未利用な空間を有効に活用した滞在・交流空間の創出と街なかの公園や広場など公共施設等の機能強化	
視点④： 交通機能	⑬公共交通の充実と連携した駐車場の量・配置及び質の適正化	方針Ⅳ 街なかにおける人やモノの移動を円滑にするまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な末端交通の利用環境づくり
	⑭まちづくりと連携した配送活動の共存	
	⑮回遊・滞在の拠点や大通り軸上などにおける自転車などの末端交通と公共交通ネットワークとの結節機能の充実	
	⑯街なかの回遊性を高める誰でも気軽に使えるマイクロモビリティ等の充実	
	⑰歩行者や市民活動にも配慮した自転車など末端交通のかしこい使い方の誘導	

街なかへの過度な自動車流入の抑制や街路空間の居心地の良さの向上、市民ニーズに応えるまちの機能の集積、自動車を円滑に誘導する駐車場の量や配置の適正化に取り組む

4 都心部まちづくり(取組の柱)



街なかの現状



課題

- ・「住む」、「働く」、「学ぶ」など多くの人が行き交う大通り沿線における多様なまちの機能の充実
- ・過度な自動車の流入抑制
- ・災害に強い安全・安心なまちの形成 等

4 都心部まちづくり(取組の柱)

ウォーカブルなまちづくりにより目指す駐車場の状態

● 目指す状態①

- ◆ 街なかの駐車場台数(量)が適切な台数となっており、街なかの空間が有効に活用されている。

● 目指す状態②

- ◆ 街なかの駐車場が都心環状線沿線に集約され、自動車が円滑に誘導されている。

● 目指す状態③

- ◆ 集約された駐車場から端末交通や公共交通で大通りを中心とした目的地まで便利で快適に移動できる。

● 目指す状態④

- ◆ 特に自動車の流入を抑制したい大通り沿線については、LRTにより公共交通の利便性が高まるため、駐車場の隔地による確保が進み、駐車場の量が減少しているとともに、出入口についても少なくなっている。

目指す状態に向けた駐車場施策イメージ

● 附置義務条例の緩和・見直し

- ◆ 原単位の緩和や敷地外での附置の誘導, みなし附置など

● 土地利用転換の促進

- ◆ 低未利用地(駐車場)の有効な土地利用(開発誘導)

● 路上荷捌きのルールづくり

- ◆ プレイスメイキングなどを通じた商店街等におけるルールづくり
- ◆ 民間開発に合わせた街区単位当でのまちづくりルールの検討

● 駐車場の新規設置(変更)の把握と配置適正化

- ◆ 駐車場配置適正化区域の指定
- ◆ 届出における行政指導・出入口位置の誘導

● 集約駐車場の整備・誘導

- ◆ 既存駐車場を集約駐車場に指定すること, また, 新規に集約駐車場の整備誘導を図り附置を誘導

● 隔地先から施設までのアクセス性向上

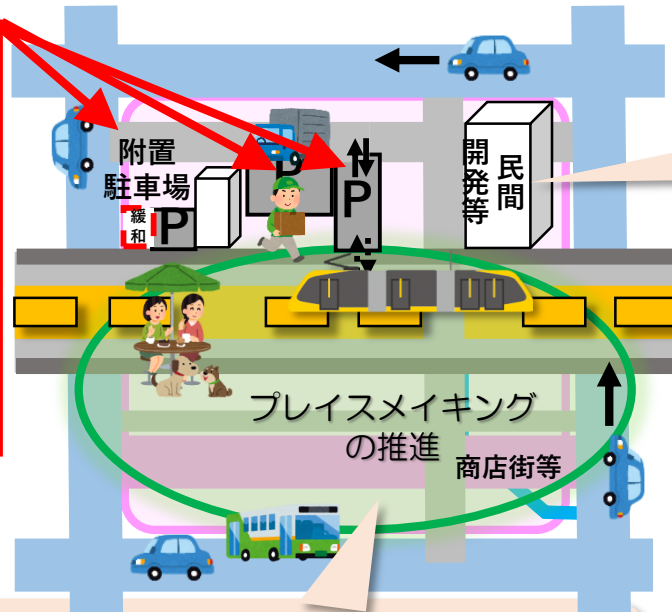
- ◆ 既存隔地附置・集約駐車場への端末交通ポートの整備誘導

4 都心部まちづくり(取組の柱)

■ 都市拠点の形成促進

ア 過度な自動車の流入抑制

- ・土地・駐車場など
民有地の有効活用
⇒建築物に備える駐車台数を減らす取組、
隔地により集約する取組
- ・公共交通の走行環境
や歩きやすさの向上
⇒大通りからの沿道駐車場への出入り口
の抑制, 荷さばきのルールづくり



ウ ウォーカブルなまちづくり

- ・道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
⇒プレイスメイキングの推進



東武馬車道通りにおける社会実験



釜川河川敷地の商業利用

イ 都市機能の強化

- ・都市機能の誘導や壁面後退による歩行 空間の確保
⇒まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費
支援等
- ・まちの機能(買い物, 食事, 通院, 子育て,
働くなど)の誘導強化
⇒立地適正化計画に基づく誘導策の充実

現状

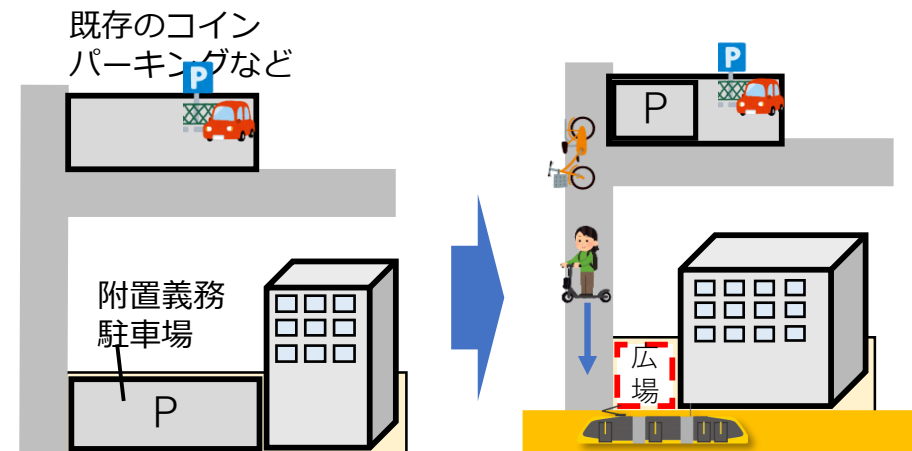
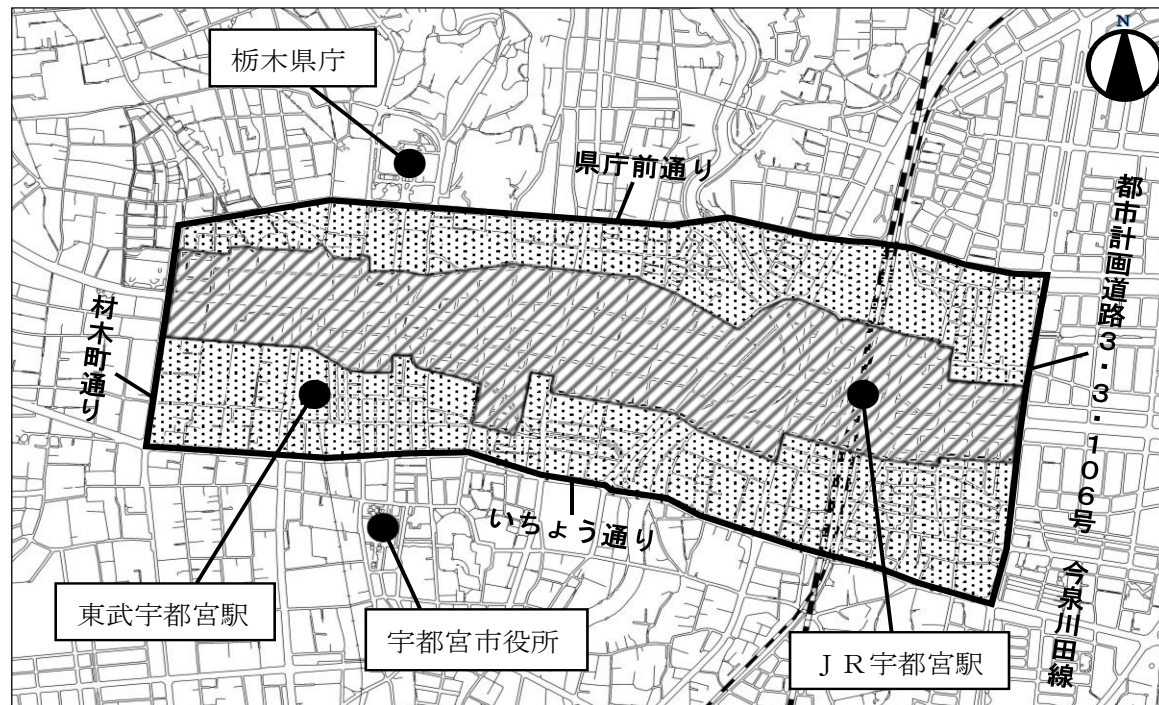


将来



4 都心部まちづくり(駐車場施策)

■ 附置義務駐車場の設置基準の緩和・見直し(先行的に実施)



都心環状線区域 :	
隔地先に指定できる区域 :	
隔地先に指定できない区域 :	

○過度な自動車の流入抑制につながる
○建築面積の増加や広場への転用など、
敷地や建物を有効に活用

ア 商業施設や病院など「特定用途」の台数を緩和【令和5年4月1日～】

150㎡/台 → 1/2 → 300㎡/台

※ 公共交通利用促進PRや、従業員のエコ通勤の実施など、「公共交通利用促進」に関する取組を実施することで、更に台数を緩和

イ 敷地外での附置(隔地)できる距離等を見直し【令和5年10月1日～】

都心環状線周辺に、隔地による附置義務駐車場の誘導を図るため、**広く隔地先を選択できるよう隔地距離を拡大**
さらに、ウォーカブルの中心となるエリアについては、**隔地先に指定できない区域を設定**

※ 大通りや商店街が集積するエリア(上図の斜線部分)を除く

4 都心部まちづくり(駐車場施策)

今後の取組

■ 駐車場の新規設置(変更)の把握と配置適正化

- ◆ 駐車場配置適正化区域の指定
- ◆ 届出における行政指導・出入口位置の誘導

■ 集約駐車場の整備・誘導

- ◆ 既存駐車場を集約駐車場に指定すること, また, 新規に集約駐車場の整備誘導を図り附置を誘導

■ 隔地先から施設までのアクセス性向上

- ◆ 既存隔地附置・集約駐車場への端末交通ポートの整備誘導

■ 路上荷捌きのルールづくり

- ◆ プレイスメイキングなどを通じた商店街等におけるルールづくり
- ◆ 民間開発に合わせた街区単位当でのまちづくりルールの検討

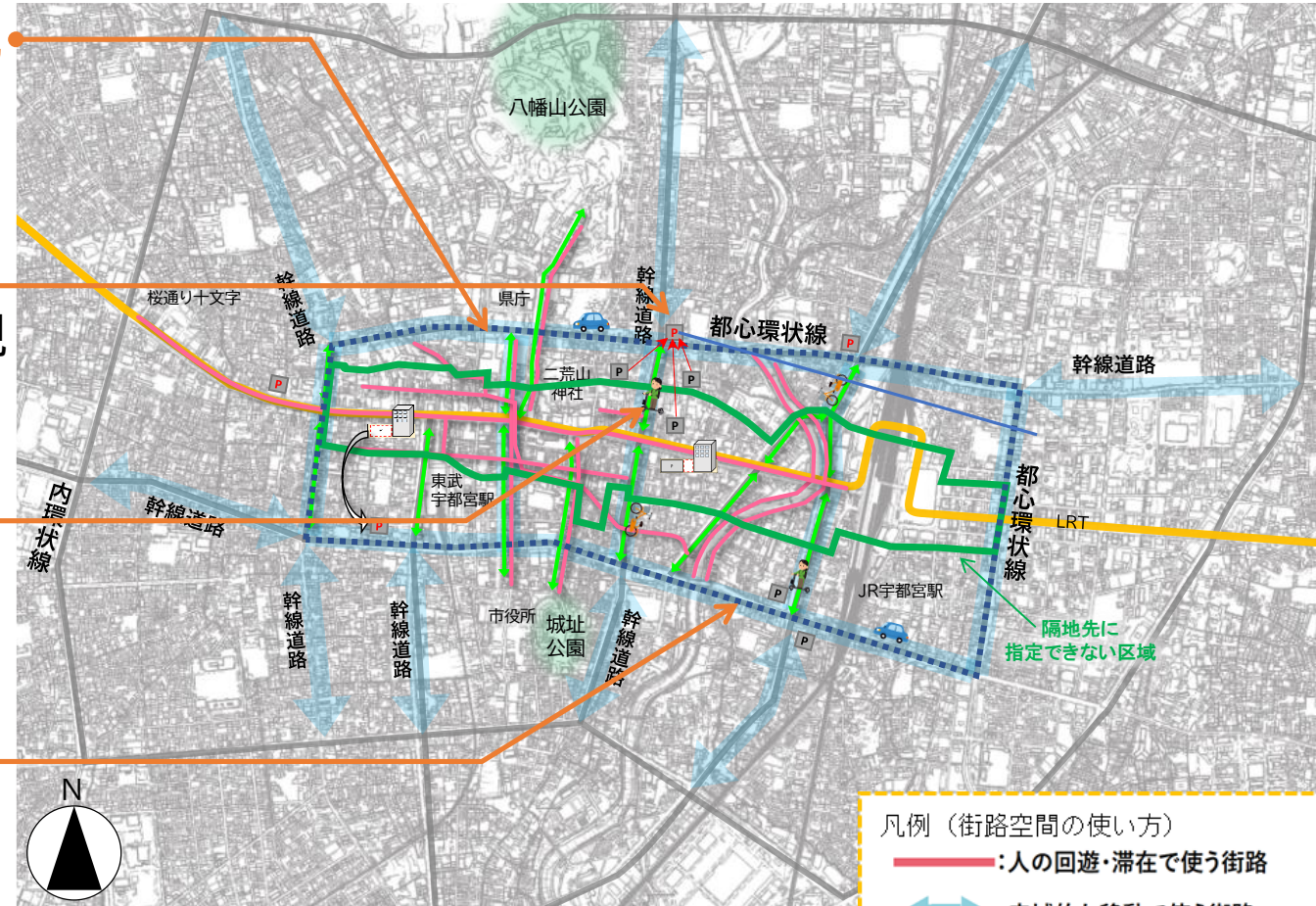


図: 今後の取組イメージ

- 凡例 (街路空間の使い方)
- : 人の回遊・滞在で使う街路
 - : 広域的な移動で使う街路
 - : 拠点間の移動や大通りへのアクセスで使う街路