

1 調査名称：J R宇都宮駅西口交通円滑化に関わる調査

2 調査主体：宇都宮市

3 調査圏域：宇都宮都市圏

4 調査期間：平成20年度

5 調査概要：

宇都宮都市圏都市交通マスタープランに位置づけられた基幹公共交通の構築については、端末交通施策、結節点強化策、交通規制・運用等の道路の使い方も含めた、総合的で実効性の高い「都市交通戦略」の策定を行っているところである。

「宇都宮市都市・地域交通戦略」に基づく交通まちづくりの実現のためには、現在の宇都宮を取り巻く様々な課題解決や、宇都宮市が目指す将来の交通体系等の確立が必要であり、その中でJ R宇都宮駅西口は宇都宮市の玄関口として、また、交通結節点として重要であるにも関わらず、バス、タクシー、自家用車等の輻輳やバス案内が不十分である等課題が多い。

このことから、今年度進める「都市交通戦略」においては、J R宇都宮駅西口における課題を把握し再整理したうえで、次年度以降の対策案の検討をする。

＜調査成果＞

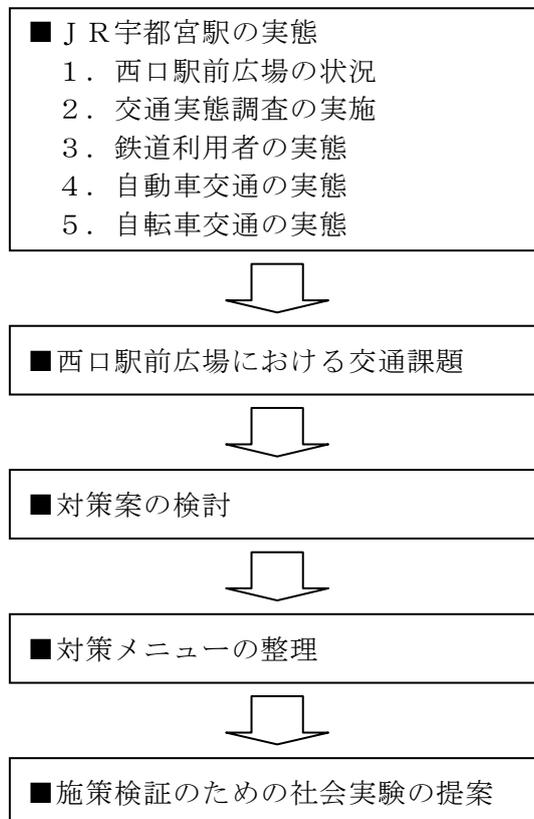
1 調査目的

平成7年度に策定された「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」においては、宇都宮都市圏の将来像を勘案し、住みやすく快適な都市づくりを進めていくため、道路ネットワーク整備や基幹公共交通の導入、交通需要マネジメント施策の検討などが提案され、これらの実現に向けた各種の取り組みがなされてきた。

しかし、近年の社会情勢の変化、モータリゼーションの予想以上の進展や、それに伴う中心市街地の空洞化と都市機能の郊外化、通勤時の交通渋滞問題、交通事故の増加、さらには少子高齢化の進展、環境負荷の増大への対応等、「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」策提示には想定できなかった都市問題がおこっている。

このようなことから、宇都宮市の現状の都市問題を見据えた将来のまちづくりに資する都市交通の実現をより具体化にするため、「宇都宮市都市・地域交通戦略」を策定している。本調査は、この交通戦略を基に実施していく施策について、より実効性のある効果的な施策とするための調査を行うものである。

2 調査フロー



4 調査成果

1. JR宇都宮駅西口の現状 西口駅前広場施設の状況

- JR宇都宮駅の乗降客数は平成8年(1996年)をピークに減少していたものの、平成17年(2005年)には若干増加に転じている。
- 西口発着のバス路線は142系統と非常に多く、タクシーについても、客待ちタクシーが駅前広場を逸脱して停車しているなど、駅前に多量の交通が集中している。
- 駅前広場はバスとタクシー・一般車の2つのゾーンに分けて交通を処理しているが、タクシー・一般車のゾーンの位置が改札口から遠く不便なため、バスゾーンへのタクシー・一般車の混入が見られる。
- 自転車については、駐車場が整備されていることもあり、路上の放置自転車が歩行者の移動を妨げるような状況には至っていない。

駅利用の実態

1) 乗降客数の推移

- JR宇都宮駅は、在来線(東北本線、日光線、烏山線)と新幹線(東北新幹線、山形新幹線)が発着する駅であり、乗降客数は約3.6万人(H17)である。
- JR宇都宮駅の乗降客数は、平成8年(1996年)をピークに減少傾向を続けてきたが、平成17年に若干の増加に転じている。

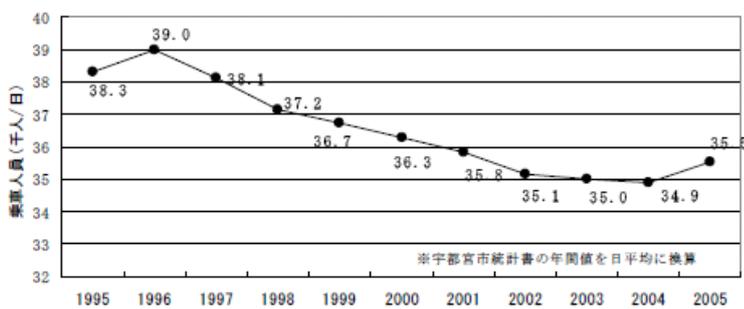


図 JR宇都宮駅の乗降客数の推移

2) 駅端末における交通手段利用

- 平成4年のパーソントリップ調査結果より、JR宇都宮駅の端末交通手段の構成を見ると、バス利用が最も多く約4割を占めている。
- 次いで、徒歩、二輪車、自動車の順となっている。

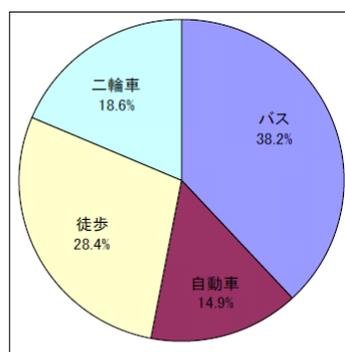


図 JR宇都宮駅の端末交通手段構成

西口駅前広場の現状

1) 交通広場の概要

① 交通広場

- ・西口広場は、1階レベルの駅前広場、2階レベルの人工地盤(ペDESTリアンデッキ)で構成されており、改札口と再開発によって整備された百貨店が2階レベルの歩行者動線につながっている。
- ・1階の駅前広場は、南側のバスロータリーのエリア、北側のタクシー及び一般車の乗降場及び駐車場で構成されるエリアの2つのエリアで構成されている。
- ・北側のタクシー及び一般車のエリアから大通りに出るには、バスロータリー内を走行する必要がある。

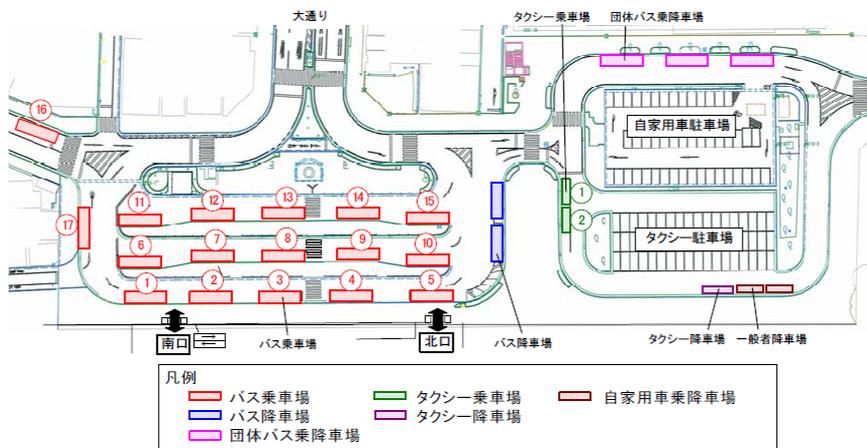


図 JR宇都宮駅西口の駅前広場

表 JR宇都宮駅西口の駅前広場の施設

施設		規模
バス	一般バス乗降場	17バース
	バス降車場	2バース
	団体バス乗降車場	3バース
タクシー	タクシー駐車場	54台
	タクシー乗車場	2バース
	タクシー降車場	1バース
自家用車	駐車場	48台
	乗降場	2バース

実際の運用状況

- ・ショットガン方式によるタクシーの待ち行列の発生

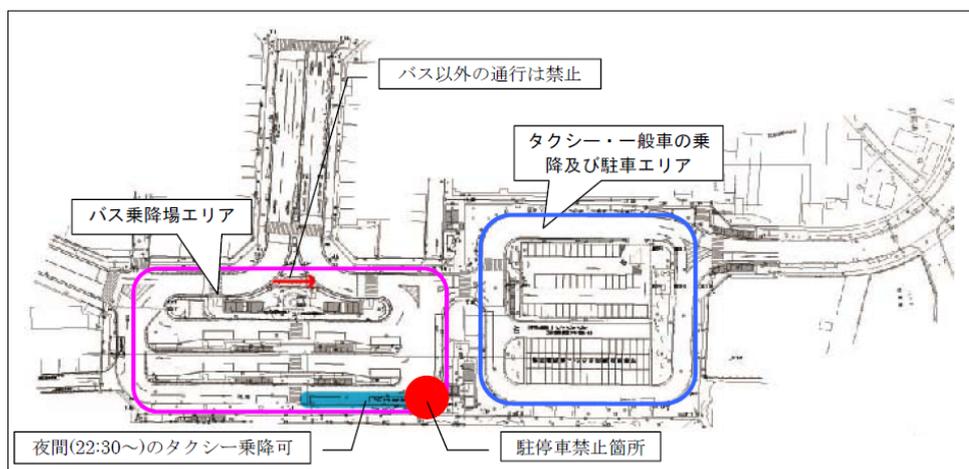
乗客待ちのタクシーはタクシープールで待機し必要に応じてタクシープールから移動するショットガン方式となっており、タクシー乗車バスから降車バス手前に行列になってタクシーが待っている状況がみられる。

- ・タクシーバスの運用

タクシー乗車場は本来3バス分確保されているが、実際には2バス分のみの運用となっている。また、22時30分以降については、バス乗降場におけるタクシー乗降が認められている。

- ・駐停車禁止箇所での日常的なタクシー・一般車の乗降

タクシー降車場及び一般車乗降場が改札口から離れていることもあり、駅前広場南側のバス乗り場内の駐停車禁止箇所、荷さばき車両の停車、タクシー及び一般車両の乗降が日常的に行われている。朝方には二重駐車による乗降の実態も見られる。



交通実態調査の実施

(1) 交通実態調査の概要

JR宇都宮駅西口の交通実態を把握するため、以下の6項目について調査を行った。

- ① JR宇都宮駅利用者に対するアンケート調査
- ② バス乗降場への流入交通量
- ③ タクシー乗降台数の計測
- ④ 一般車両の乗降台数の計測
- ⑤ 自転車利用者数の計測
- ⑥ タクシー専用駐車場駐車台数の計測

(2) アンケート調査内容

① アンケート調査の目的

- ・ 先に整理したようにJR宇都宮駅西口においては、バスの案内情報の不足や、駅前広場におけるバス・タクシー・一般車の輻輳等が問題点として挙げられる。
- ・ このため、こうした問題点に対する駅前広場利用者の意向を把握することを目的に、アンケート調査を実施した。

駅からの交通手段の選択理由

- ・ 駅から利用した交通手段の選択理由を利用交通手段別にみると、バス利用者については、「楽・便利」「安い」が過半数を占めている。
- ・ 一方で、タクシーや自動車利用者については、「早い」「楽・便利」との意見が多い。
- ・ また、タクシー利用者については、「他を知らない」から利用したとする人も40%存在していることから、これらの人々については、バス情報の提供等により利用交通手段の転換が生じる可能性が残されていると考えられる。

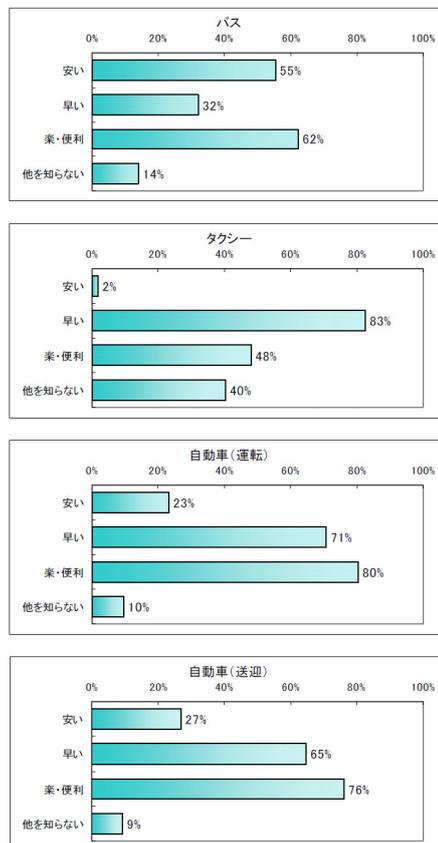


図 JR宇都宮駅利用者の駅からの利用交通手段選択理由

バスを利用しなかった理由

- ・タクシー、自動車利用者のうち、これまでに同じ目的地までバスを利用したことのある人はタクシー利用者が約40%、自動車利用者が約70%存在しており、この結果からは、バスを利用する余地がある人も少なからず存在しているものと考えられる。

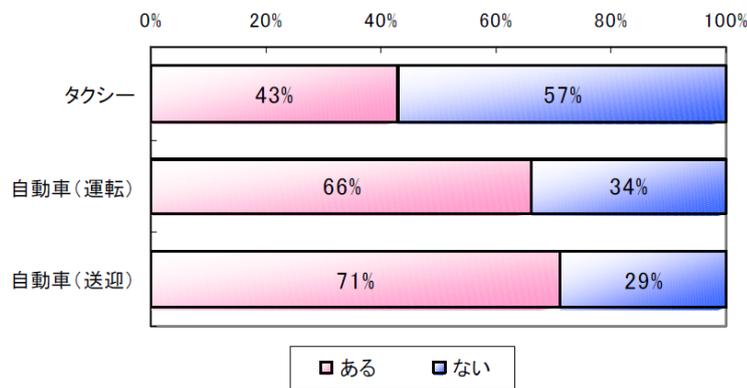


図 同一目的地へのバス移動の経験の有無

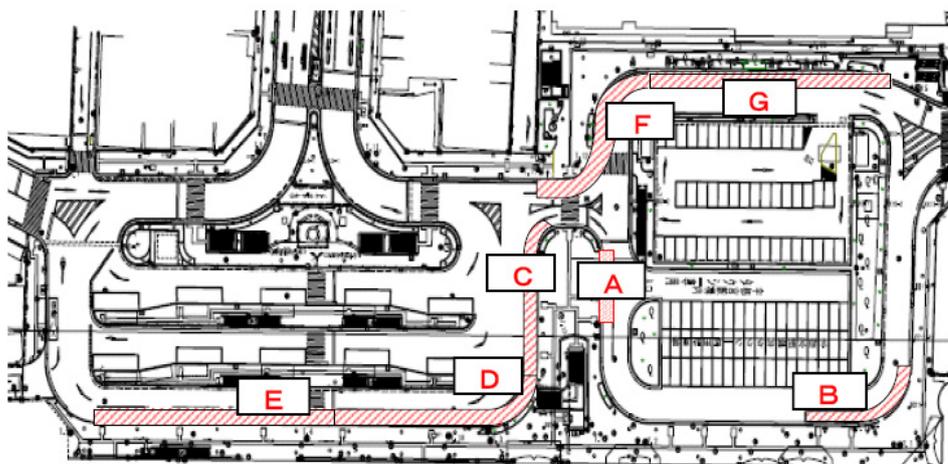
- ・今回バスを利用しなかった理由としては、同一目的地へのバス移動の経験がある人については、「運行本数が少ない」、「時間がかかる」といった回答が多く、バスサービスの改善がバス利用促進に結びつく可能性があると考えられる。
- ・一方で、同一目的地へのバス移動の経験がない人は「どのバスに乗ればいいのかわからない」との意見が最も多く、バス情報の提供が課題であると考えられる。

自動車交通の実態

- ・西口広場内においては、バスロータリー内への一般車・タクシーの流入が多く見られ、特に駅構内に最も近接している駐停車禁止箇所（下図D）において乗降が最も多くなっている。
- ・バスロータリーへの流入路は4つあり、そのうち大通り方面から流入する台数が最も多い。車種の内訳をみると、バスの流入台数約1,900台/19hの2倍以上にあたる約4,200台/19hの一般車の流入がみられる。
- ・タクシープールでは10時～12時台、14時台、20時～22時台に収容台数を上回る駐車がみられ、ピーク時にはタクシープール外で停車する車両は27台にのぼっている。

(1) 広場内乗降の実態

- ・駅前広場内での乗降にともなう停車は、タクシーについては乗車は、北側広場内の乗車スペース（図中A）での乗車が大半となっているが、一部、南側広場内の駐停車禁止箇所（図中D）での乗車もみられる。一方、降車については、大半が南側広場内の駐停車禁止箇所（図中D）で行われている状況にある。
- ・一般車については、南側広場も含む駅前広場内各所で乗降が行われている状況にあり、その中でもタクシーと同様に南側広場内の駐停車禁止箇所（図中D）での降車が最も多い。
- ・時間帯別にみると、7時台の乗降台数が最も多く、南側広場内だけでも1時間あたり200台を超える乗降がみられる。
- ・また、荷さばき車については、台数は少ないものの、荷物の搬入を行っているため、占有時間が長く、かつ歩行者用のエレベーターを使用している実態も見られた。



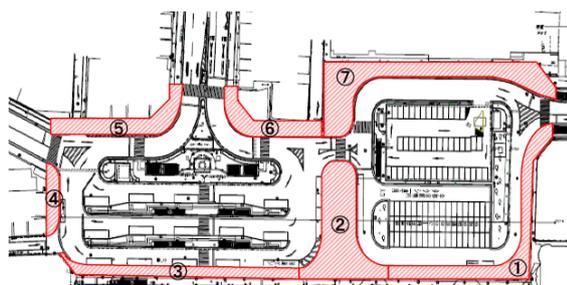
客待ちタクシーの停車実態

- ・客待ちタクシーについては、タクシープールの駐車マス 54 台に対し、タクシープールの駐車台数は 19 時間平均で 45 台/h であり、10 時～12 時台、14 時台、20 時～22 時台については、収容台数を上回る駐車がみられる。
- ・このようなこともあり、タクシープール外に停車する車両も 19 時間平均で 11 台/時あり、最大の 12 時台には 27 台にも上っている。

自転車交通の実態

- ・西口においては、自転車駐車場の整備が進んでいることもあり、一部広場内に路上駐輪が見られるものの、歩行者の妨げになる等の問題は生じていない。

- ・駅前広場内において路上駐輪が多く見られたのは、駅舎側ではない下図の⑦のエリアであるが、これらはラクスエア等の商業施設利用者による駐輪も含まれていると考えられる。
- ・一方、駅舎側のエリア（下図の①～③）においては、市営駐輪場、歩道上のコインパーキングなど駐輪場の整備が進んだこともあり、歩行者の妨げ等の問題が生じるような路上駐輪はほとんど見られない。



2. 西口駅前広場における交通課題

課題①：バスの案内情報不足

○西口においては、約3千本/日ものバスが発着しており、路線バスの乗車バースが17バース、降車専用バースが2バース、団体バス乗降バースが3バースあり、非常に複雑となっている。

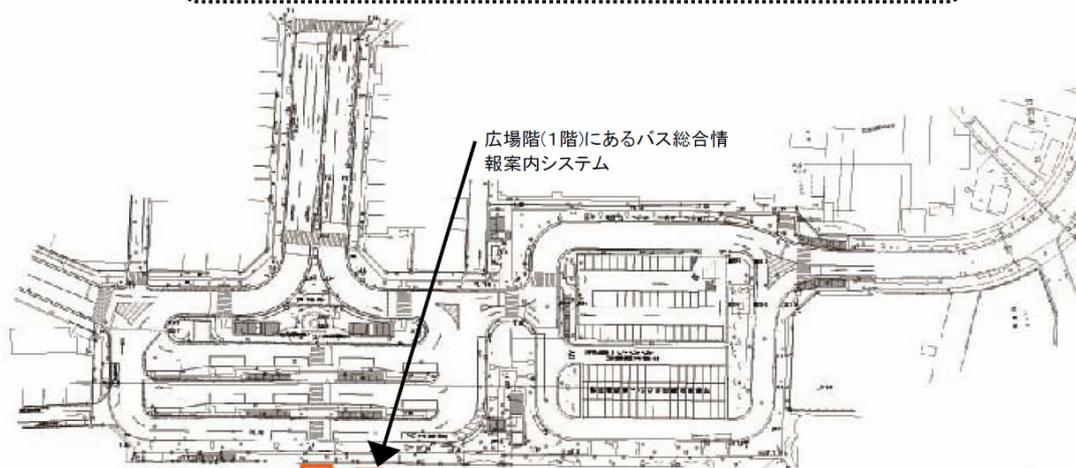
○こうした状況に対して、駅前広場にはバスの総合案内システムが設置されており、また、観光案内所もあるものの、アンケート結果においても、

- ・どのバスに乗ればよいか分からない
- ・バスの出る順番や行き先が分かりにくい

といった問題が多く指摘されており、バス案内の充実が求められる。

バス総合情報案内システム

- ◇運用開始 平成5年1月19日
- ◇設置・管理者 社団法人栃木県バス協会
- ◇稼働時間 午前7時～午後8時
- ◇案内情報
 - ・運行案内、発車時刻案内
 - ・乗り場案内
 - ・主な公共施設
 - ・停留所案内運賃
 - 及び下車停留所案内 等



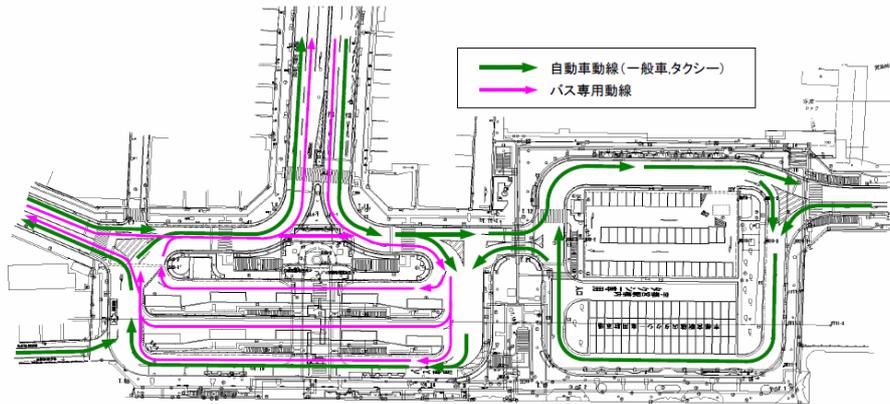
観光案内所

改札階(2階)に設置されている
乗り場案内図・路線案内図



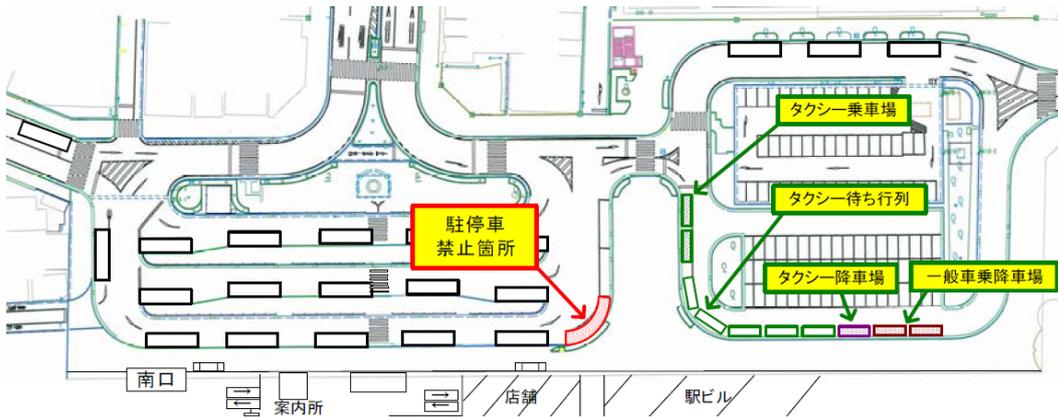
課題②：一般車両とバス車両の輻輳による交通機能の低下

- 西口駅前広場は、北側はタクシー及び一般車両の乗降場及び駐車場、南側はバスロータリーと2つのゾーンに機能を区分しているが、北側のゾーンから駅前大通りに出るには、バスロータリー内を走行する必要がある。
- また、タクシーや一般車両の乗降ゾーンは改札から遠いため、バスロータリー内にはバスの2倍以上の一般車の流入が見られる。さらに、バスバースや駐停車禁止箇所等での乗降台数は、タクシー・一般車あわせて19時間で約2,300台であり、これは1分あたり約2台に相当する。また、朝方においては二重駐車で動かなくなるなど危険な状況でもある。
- さらには、バスバースにおいては、駅構内への荷物を搬入する荷さばき車両の停車もみられ、台数は少ないものの、占有時間が長く、歩行者エレベーターを使用している状況にある。



課題③：一般車両とタクシーの輻輳による交通機能の低下

- 客待ちタクシーの車両は、タクシープールに納まりきらず、ピーク時には 30 台近い車両がタクシープール外に停車しているなど、一般車両との動線が輻輳している状況が見られる。特に、夜間においては行列が広場内にも収まりきれない状況が生じている。
- またタクシープールでは、54 台の収容台数に対してピーク時には 64 台の駐車が見られるなど容量が不足している状況にある。



3. 対策案の検討

◇対策案の考え方

- ・JR宇都宮駅西口に関しては、「JR宇都宮駅西口周辺地区整備方策検討調査(宇都宮市)」にて、長期的な計画を現在検討中であるため、本調査においては、現状の課題に向けて短期的に実施可能な対策を検討する。
- ・短期で実現性の高い対策案とするため、構造物の改変を伴うような大幅な施設量の変更は行わず、現状施設の利用・運用の工夫などを基本とする。

4. 対策メニューの整理

改善ポイント	対策メニュー		概要	実現にあたっての課題	関係機関
交通流の輻輳の解消	①-1 交通動線の分離（1）	○南側広場流入部の規制	・大通りから南側広場への流入する車線をバス専用とし、タクシー・一般車は北側広場方面への流入のみ可とする。	・規制の遵守（取締りの強化、誘導員の配置、P Rの徹底）	・栃木県 ・栃木県警 ・バス事業者 ・タクシー事業者
		○北側広場流出部の規制（タクシー専用通路・乗降場設置）	・北側広場から南側広場へ向かうタクシー専用通路・乗降場を設け、タクシーのみ流出可とする。	・規制の遵守（取締りの強化、誘導員の配置、P Rの徹底） ・バス降車バス移設およびバス乗車バス集約の検討	・栃木県警 ・タクシー事業者 ・バス事業者
	①-2 交通動線の分離（2）	○南側広場流入部の規制	・大通りから南側広場への流入をバスのみ可とし、タクシー・一般車は北側広場方面への流入のみ可とする。	・規制の遵守（取締りの強化、誘導員の配置、P Rの徹底） ・大通り（片側3車線）からロータリー流入部（1車線）へ絞り込み部の安全性等の検討 ・バスの右折用滞留部設置の可否の検討	・栃木県 ・栃木県警 ・バス事業者 ・タクシー事業者
		○新たな動線の確保	・北側広場から流出するタクシー・一般車に対し、南側広場内を経由せず直接大通りへ流出可能な新たな動線を確保する。	・既設構造物（ペDESTリアデッキ橋脚等）をふまえた実現可能性の検討 ・北向きバス動線との交錯箇所の安全性確保の検討	・栃木県 ・栃木県警 ・タクシー事業者
	②交通動線の誘導の工夫	○わかりやすい標識の設置	・標識・マーキング等の工夫により、運転者に自転車の動線を認識させ、交通動線の分離を明確にする。	・標識・マーキング方法・内容の具体化	・栃木県 ・栃木県警
		○路面マーキング			
一般車のアクセス性の確保	③タクシープールの方向変更による一般車用バスの移動	○タクシープールの向きの変更	・北側広場外周部に客待ちタクシーが並ばないよう、タクシープールの向きを90°回転し、出入り箇所を変更する。	・タクシープール→乗車バスへの安全な誘導 ・タクシープール満車時の待機場所の確保	・栃木県警 ・タクシー事業者
		○一般車降車バスの移設	・タクシープールの向きの変更にともない、一般車の乗降バスを改札口に近い位置へ移設する。		
	④タクシープールの収容台数の拡大	○タクシープールの収容台数の拡大	・タクシープールの向きの変更にあわせ、収容台数を拡大する。		
わかりやすいバス案内情報の提供	⑤バス情報の整理	○系統番号の整理	・3社それぞれで設定しているバスの系統番号を統一し、利用者に分かりやすい行き先表示とする。	・利用者ニーズをふまえたシステム設計	・バス事業者
		○バス総合案内システムの改善	・乗り場、行き先、時間等が容易に把握できる分かりやすいシステムに改善する。		
	⑥バス情報の提供	○バスロケーションシステム及び鉄道乗換え情報等の提供	・バスロケーションシステムや車内情報システム、MOCOSなどを導入しバス運行情報を提供する。	・導入箇所・路線等の検討 ・利用者ニーズをふまえたシステム設計	・バス事業者
		○サインシステムの改善	・停留所や案内板などについても、色分けをするなど分かりやすいものに改善する	・効果的なサインシステムの検討	・バス事業者