

第4回 (仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画策定懇談会

# (仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画について

## <JR宇都宮駅西口周辺地区の整備方針と駅前広場の整備計画>

### 【趣 旨】

駅西口周辺地区の将来イメージの実現に向け、官民一体でまちづくりを進めていく上で共有する「整備方針」や「駅前広場の整備計画」などについて協議するもの

令和7年2月7日(金)

宇都宮市 都市整備部 市街地整備課

# 目次

## 1 第3回懇談会(JR宇都宮駅西口周辺地区の将来イメージ図)に対する主な意見

- (1) 将来イメージ図の概要
- (2) 主な意見

## 2 駅西口周辺地区の整備方針

- (1) 整備方針の目的と構成
- (2) 整備方針

## 3 整備方針に基づき目指す 駅西口周辺地区の導入機能(イメージ)

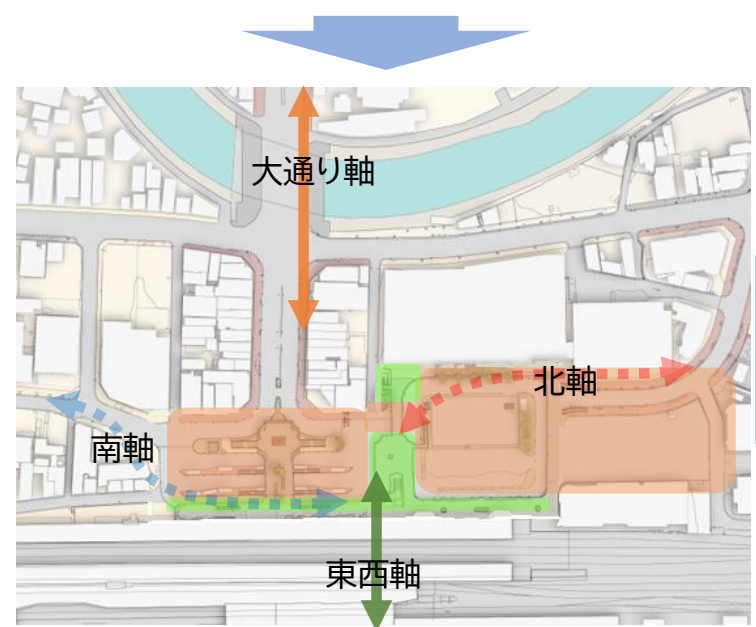
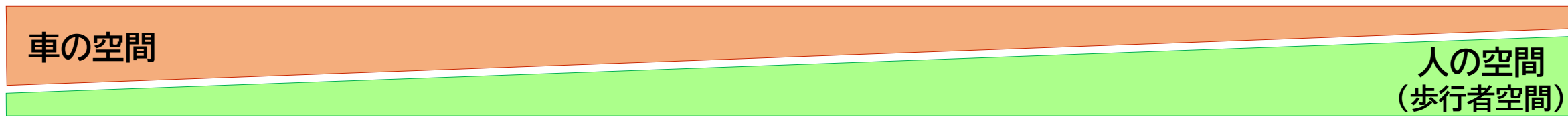
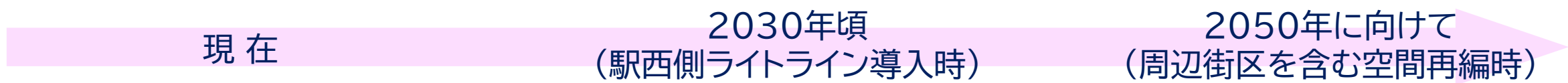
## 4 駅前広場の整備計画

- (1) 駅西口周辺地区における交通施設及び駐車場の適正配置の考え
- (2) 施設配置計画
- (3) 歩行者動線に関する交通計画

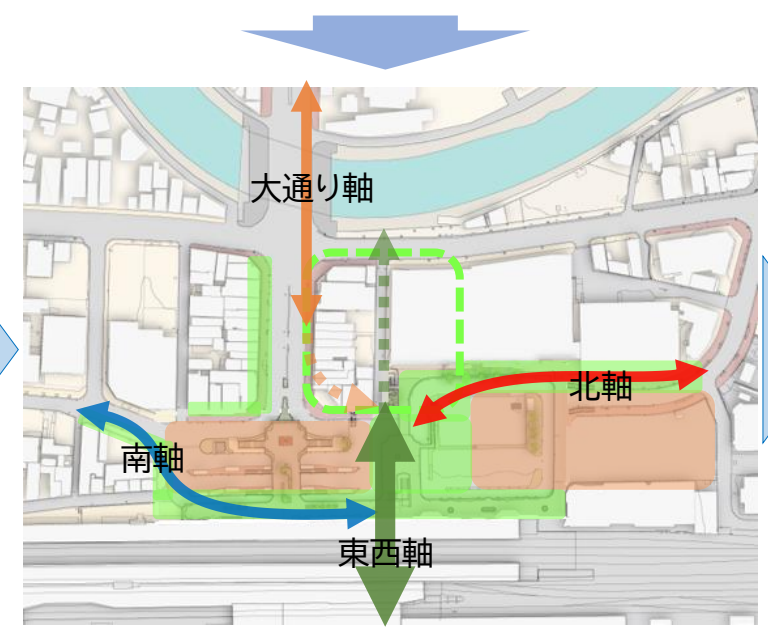
## 5 全体ゾーニング(交通機能配置や導入機能例など)

## 6 今後のスケジュール

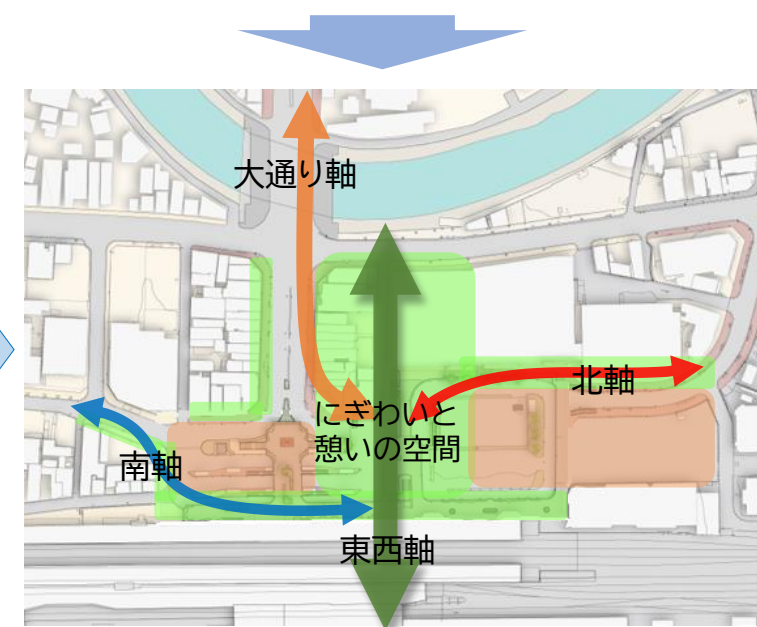
# 【参考】 駅西口周辺地区整備の時間軸



- 道路や駐車場など車のための空間が、大半となっている

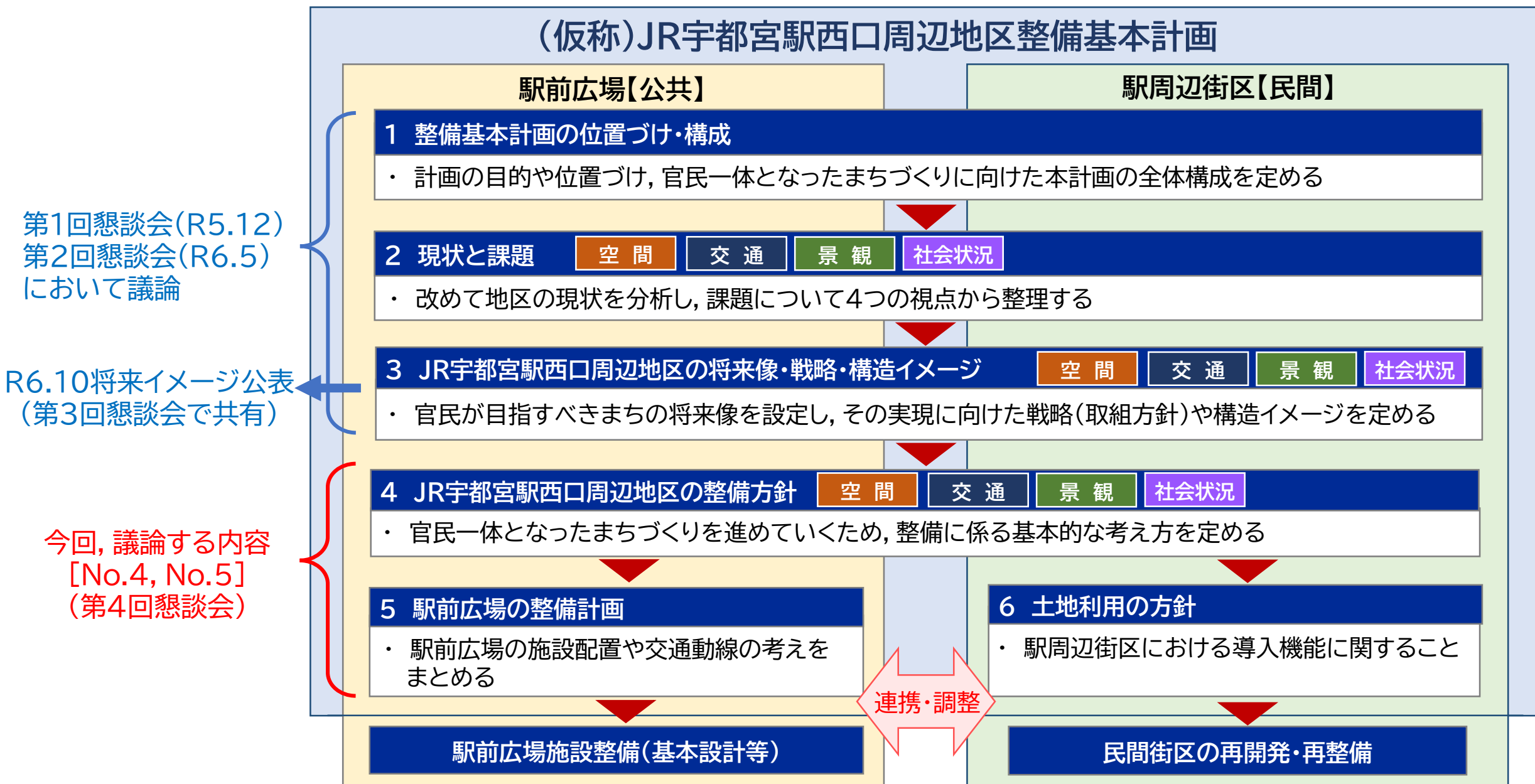


- ライトライン導入と合わせて、交通機能を再配置
- 周辺民間街区の整備と合わせて段階的に歩行者空間を拡張
- 人々の回遊を生み出す軸の形成と、その起点となるにぎわいと憩いの空間の創出



- 民間街区と一体となりながら人中心の「駅まち空間」に改変
- 将来的な次世代モビリティ導入や需要の変化などに応じた機能の再配置
- 人中心の「駅まち空間」に改変

# 【参考】整備基本計画の構成



## (1) 将来イメージ図の概要

まちなかと駅をつなぐ、人とライトラインやバス、タクシーなど各交通モードと共存した人中心のウォークラブルな空間

ライトライン、鉄道、バス、タクシーなどの各交通モードの利用者が行き交う新たな駅前の顔となる空間



まちなかと駅をつなぐ周辺民間街区と一体となった緑あふれる人中心の居心地の良い空間



※ このイメージ図は、JR宇都宮駅西口周辺地区の整備に向けた検討を深めていくために、これまで懇談会で議論してきた内容を基に作成したものであり、LRTの構造や駅前広場、周辺開発、交通動線などについて確定したものではありません

## (2) 主な意見

### 将来イメージ図(将来像)に関する意見

- ・これまで議論してきた人と各交通モードが共存した人中心の駅前空間のイメージが良く分かり、今後、より一層議論の深度化が期待できる。
- ・大通り北側(A街区・トナリエ等)を一体的にとらえて、人中心の空間を生み出すことは地区の価値を高める県都の玄関口にふさわしい開発になるため、その早期の実現に向けて検討を加速化させていきたい。
- ・駅前の光景は宇都宮市自体の印象と結びつくため、印象的な景観づくりや移住者を呼び込む視点が重要である。
- ・駅前の資源である田川を活かしていくため、基本構想のエリアにとらわれず、周辺地とも連携したまちづくりを検討した方が良い。
- ・将来イメージのポイントやメリットを効果的に説明するためにも、他市事例をベンチマークとして引用するなど工夫すると良い。
- ・機能を詰め込みすぎることなく、交通結節機能を基本として、中心市街地との連携や、ライトライン西側延伸などにより変わりゆく将来の姿を考えた検討が必要
- ・駅と一体となった駅前空間の創出を考える中で、長期的には駅舎などの意匠や景観についても考えてほしい。

### 自動車・歩行者動線に関する意見

- ・駅前広場の安全性を確保するため、人と車、バスと一般車が交錯しないようにしてほしい。また、公共交通利用者や観光客などのために回遊性の高い動線も必要であるため、2階レベルの動線も含めて検討を深めていきたい。
- ・乗り継ぎ利用者などを濡らさない工夫など、雨や日差しを避けながら快適に移動ができる居心地の良い空間としてほしい。
- ・高齢者や身体の不自由な人など誰もがスムーズに往来できる動線整備や、ベンチなど休憩できる空間を多く設けるなどの配慮が必要
- ・駅前広場の自動車動線については、地域と連携して検討を進めてほしい。
- ・北地区を含む駅西口全体の交通政策の検討をお願いしたい。
- ・現在の駅前広場と同等の1階レベルの歩行者の回遊性は確保してほしい。

### 滞留空間に関する意見

- ・駅前の一体的な広場空間は、市民の憩いや来訪者のおもてなし空間となるため、空間を活用していく「使い方」や管理運営のあり方なども今後検討した方が良い。
- ・誰が何の目的にこの空間を利用するのか、利用者像をより明確にした方が良い。

## (1) 整備方針の目的と構成

### ○ 整備方針の目的

- 「整備方針」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
- まちづくりに携わる関係者が同じ将来像を見据え、整備方針を共有・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できる。

### ○ 整備方針の構成

- 整備方針は、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る。

テーマ	戦略	整備方針
空間	人中心の新たな「駅まち空間」	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 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</li> <li>➢ 駅周辺の立地特性を活かした、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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 回遊性が高く、安全安心な歩行空間の形成</li> <li>➢ 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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観の形成</li> <li>➢ 宇都宮の文化を感じられる景観の形成</li> <li>➢ 誰もが快適に感じられる景観の形成</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 誰一人取り残さないインクルーシブなまちづくり</li> <li>➢ 脱炭素社会の実現に向けた取組</li> <li>➢ 自然災害に強くしなやかな環境形成</li> <li>➢ 空間の質を担保する仕組みづくり</li> </ul>

## 空間 戦略① 人中心の新たな「駅まち空間」

### (2) 整備方針

#### ○ 駅・駅前広場・周辺街区が一体となった人中心のウォークブルな空間を形成

- 駅とまちが密接に繋がることで、にぎわいの連続した新たな駅前の空間を創出
- 広場空間とそこに面する建物及びその地先の利用など、官民の垣根を超えて互いに空間を共有することで、沿道のにぎわい空間を創出
- 壁面後退や歩道状空地を活用し、ゆとりある開放的な歩行空間を創出

#### ○ 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

- 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
- 地域の高齢世代や子育て世代などがゆったりと過ごすことのできる空間を確保
- 田川や広場空間を活かしたイベントの開催など、人々が交流できる空間の創出

#### ○ 駅周辺の立地特性を活かした、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

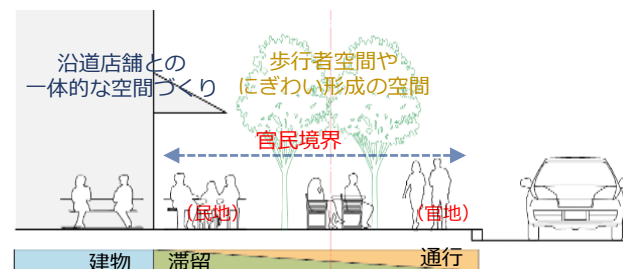
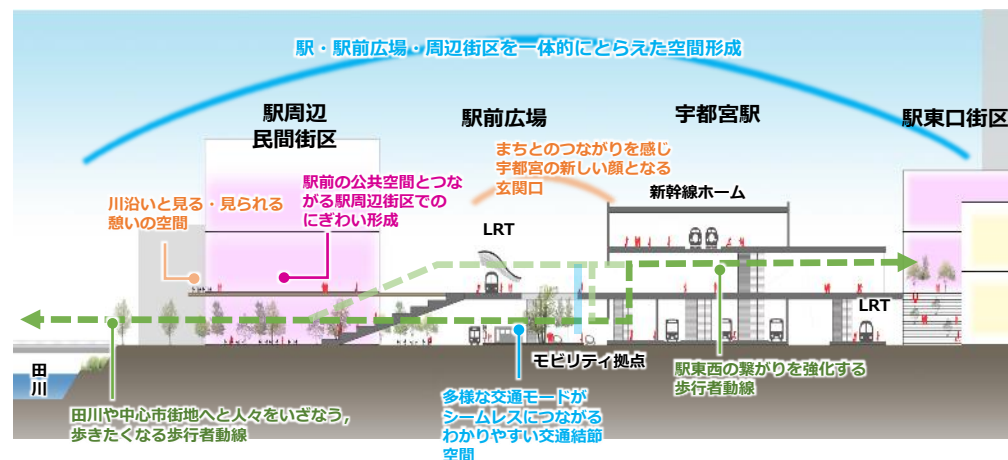
- 駅前の空間を中心に、北地区などの周辺街区と一体で駅周辺にふさわしい機能や規模、効果的な配置を検討
- 公共交通の利用客だけでなく、駅西口周辺地区を目的として人々が集まるように、沿道建物低層部ににぎわいを生む機能を配置
- 駅西口周辺を訪れた人々がふらっと立ち寄りたくなるような空間形成



八戸ブックセンター



子育てなんでもセンター（オアシス高崎）



歩道-歩道沿い空地-建築低層部が一体となった沿道のにぎわい形成



花園町通り（松山市）



国交省 駅まちデザインの手引き



姫路駅北にぎわい交流広場（キャッスルガーデン）



## 交通 戦略② 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

### (2) 整備方針

#### ○ 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、LRT、バス、タクシー、一般車など、多様な交通モード間におけるスムーズな乗換動線の整備
- 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
- 送迎、買い物、通勤、旅行など目的に応じた使い分けのできる駐車施設の適正配置と、過度な自動車流入の抑制

#### ○ 回遊性が高く、安全・安心・快適な歩行空間の形成

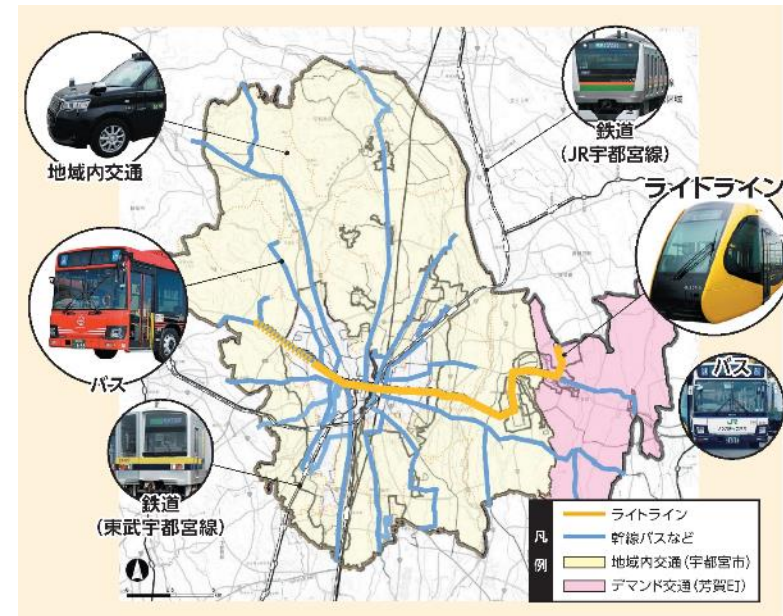
- 誰もが安全・安心・快適に利用できるように、主要な歩行者動線におけるバリアフリーや、公共交通の乗継動線におけるシェルター（屋根）などの環境整備
- 地上部における人中心の空間（滞留空間）を重視するとともに、官民で連携を図りながら必要となる2階レベルの歩行空間を整備

#### ○ 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

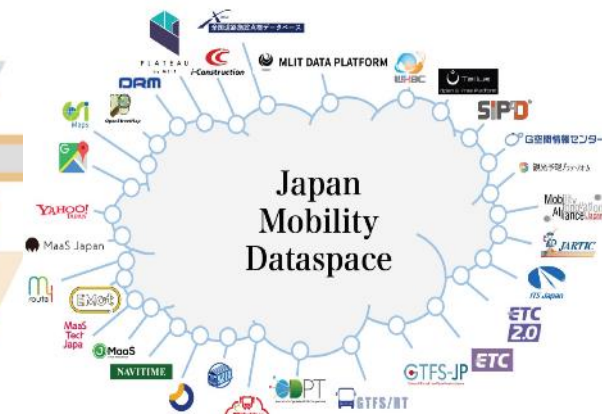
- 駅西口周辺地区は多様な交通機能が集積した交通の要衝であることから、より一層の乗継環境向上のため、デジタル技術などを積極的に活用
- 自動運転技術の進展など、将来的な次世代モビリティ導入や需要の変化などにも対応できるような可変性のある空間配置を考慮した検討



東京駅 八重洲グランルーフ



隔地による附置と駐車場の集約イメージ  
 (都心部まちづくりプラン)



スマートモビリティとデジタル基盤  
 (デジタル庁「e-リテ・ロード」マップのありかたに関する研究会)

## 景観

## 戦略③ 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

## (2) 整備方針

## ○ 水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観の形成

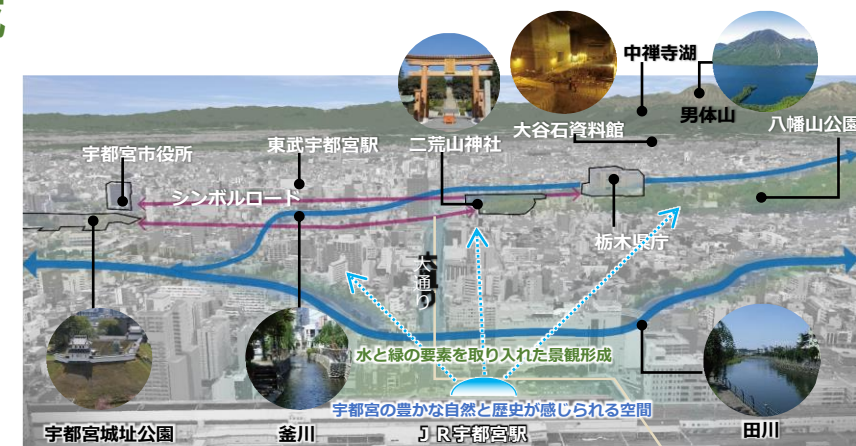
- 駅前に近接する田川を活かした まちに潤いや安らぎを感じられる景観の形成
- 都市の魅力や価値を高め、まちに潤いを与える身近な緑のある景観の形成

## ○ 宇都宮の文化を感じられる景観の形成

- 大谷石をはじめとする地場産材や旧篠原家住宅などの地域資源を活用し、宇都宮らしさを感じられる景観の形成
- 宇都宮のシンボルであるライトラインと沿線の街並みが調和した景観の形成

## ○ 魅力を感じられる景観の形成

- 歩行者の目線に配慮した、人々が歩きたくなるような魅力的な空間の形成
- にぎわいを演出する夜間景観の形成



柏の葉アクアテラス (柏市)



丸の内仲通り (東京都)

## 社会状況 戦略④ 社会変化に対応できる人と環境に優しいまちなか

## (2) 整備方針

## ○ 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, 社会環境が変化しニーズが多様化する中にも老若男女問わず誰にとっても居心地の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の推進

## ○ 脱炭素社会の実現に向けた取組

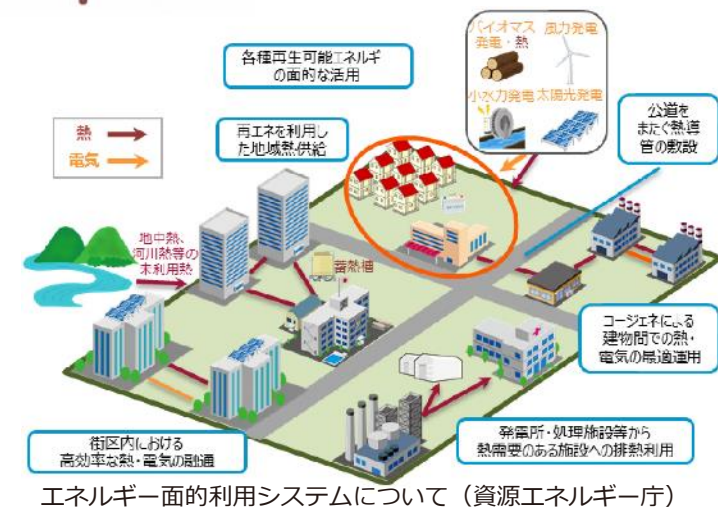
- 電気や熱などのエネルギーを施設や建物間で共同利用するエネルギーの面的利用など効率的なエネルギー利用による省エネ化
- エネルギーの地産地消の推進や再生可能エネルギーの積極的な導入による創エネ化
- 積極的な緑化の推進

## ○ 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や駅西口周辺地区の浸水想定区域などを踏まえて, 地震や豪雨, 猛暑などの自然災害に備えた施設の導入・配置
- 帰宅困難者の滞留空間や備蓄倉庫, 一時避難場所などの整備

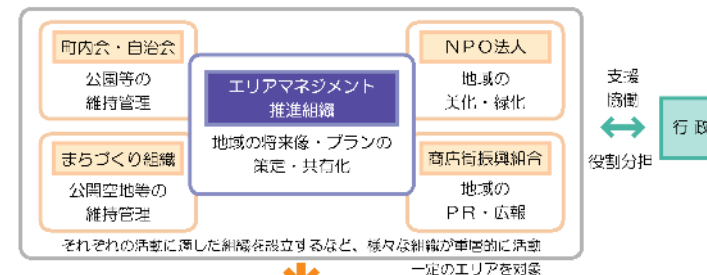
## ○ 空間の質を担保する仕組みづくり

- 滞留空間や田川など空間の質を維持・向上させていくためのエリアマネジメントに取り組む



宇都宮市洪水ハザードマップ (地図情報サービス)

## エリアマネジメントのイメージ



## 価値ある地域の形成・活性化

エリアマネジメントのすすめ (国土交通省)

## 行政・民間が一体となって取り組む 駅周辺の立地特性を活かした魅力的な機能導入についてのイメージ

テーマ	空間	空間	空間
整備方針	交流・にぎわいの空間	休憩・憩い・自然と親しむ空間	にぎわい・魅力向上
目的	イベントなど駅前のにぎわいつくり	誰もが憩う居心地の良い空間づくり	観光客へ宇都宮市のPRなど
利用者	市民(特に若年世帯)・来街者	市民(特に子育て世帯や高齢世帯)	来街者
駅周辺における事例	姫路駅北にぎわい交流広場(姫路市) キャッスルガーデン 	虎溪用水広場(多治見市) テラス 	浜通りアンテナショップRinka(いわき市) ショップ 
	芝生広場 	水路 	特産品 

テーマ	空間	空間	空間
整備方針	駅周辺の立地を活かした魅力的な機能	駅周辺の立地を活かした魅力的な機能	駅周辺の立地を活かした魅力的な機能
目的	教育・学習環境の充実	子育て支援や子どもの健康増進	健康増進・多世代交流・居場所づくり
利用者	学生・ビジネスパーソンなど	子育て世帯	市民(子どもから高齢者まで)
駅周辺 における 事例	米百俵プレイスマライエ長岡(長岡市) 図書・読書スペース 	子育てなんでもセンター(高崎市) プレイルーム 	立山町元気交流ステーション(富山県立山町) くつろぎ交流室 
	イノベーションサロン 	託児ルーム 	幼老交流サロン 

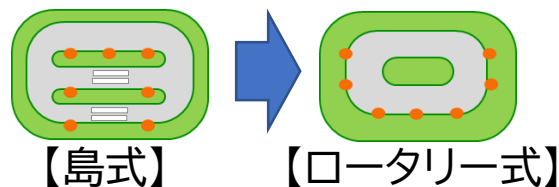
テーマ	空間	交通	交通
整備方針	駅周辺の立地を活かした魅力的な機能	駐車施設の適正配置	乗継環境の向上
目的	身近な健康づくり	駅前広場内への過度な自動車の流入抑制	さらなる交通環境の充実
利用者	市民(特に壮年・高齢世帯)	市民・来街者	市民・来街者
駅周辺における事例	TOYAMA TOWN TREKKING SITE(富山市) ジム 	ウエストパーク1000(高崎市) 集約駐車場 	ENEOSマルチビリティステーション(世田谷区) 
	カフェスペース 		グリーン・マルチビリティハブステーション(横浜市) 

テーマ	景観	社会状況	社会状況
整備方針	身近な緑のある魅力的な景観	効率的なエネルギー利用	自然災害に強いまちづくり
目的	良好な景観形成	脱炭素社会の実現	災害への備え
利用者	市民・来街者	—	市民・来街者
駅周辺における事例	花園町通り(松山市) 花園町東通りの建物景観  植栽やベンチ 	EV充電スタンド  道の駅うつのみや ろまんちっく村 既存の地域冷暖房共同溝を活用した 自営線マイクログリッドの構築(つくば市) 筑波研究学園都市の地域冷暖房共同溝 	東京駅周辺再開発(三菱地所)における取組 非常用発電機  非常食等の備蓄  総合防災訓練 

## (1) 駅西口周辺地区における交通施設及び駐車場の適正配置の考え

## バス空間の考え

- 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」を基本とする。



- 乗車・降車バスの数については、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う。
- 待機スペースについては、バスの効率的な運行を確保するために必要な規模について検討を行う。

## タクシー空間の考え

- 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する。
- 乗車場及び降車場の数については、公共交通結節の維持・強化に向け、現在と同規模(各3台程度)のスペースを確保する。
- タクシープールについては、利用状況などを踏まえながら効率化に向けた検討を行う。

## 一般車空間の考え

- 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(降車バス)を確保するとともに、乗車待ちの需要に対応する短時間駐車場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する。
- 障がい者用の乗降場(乗降バス)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する。

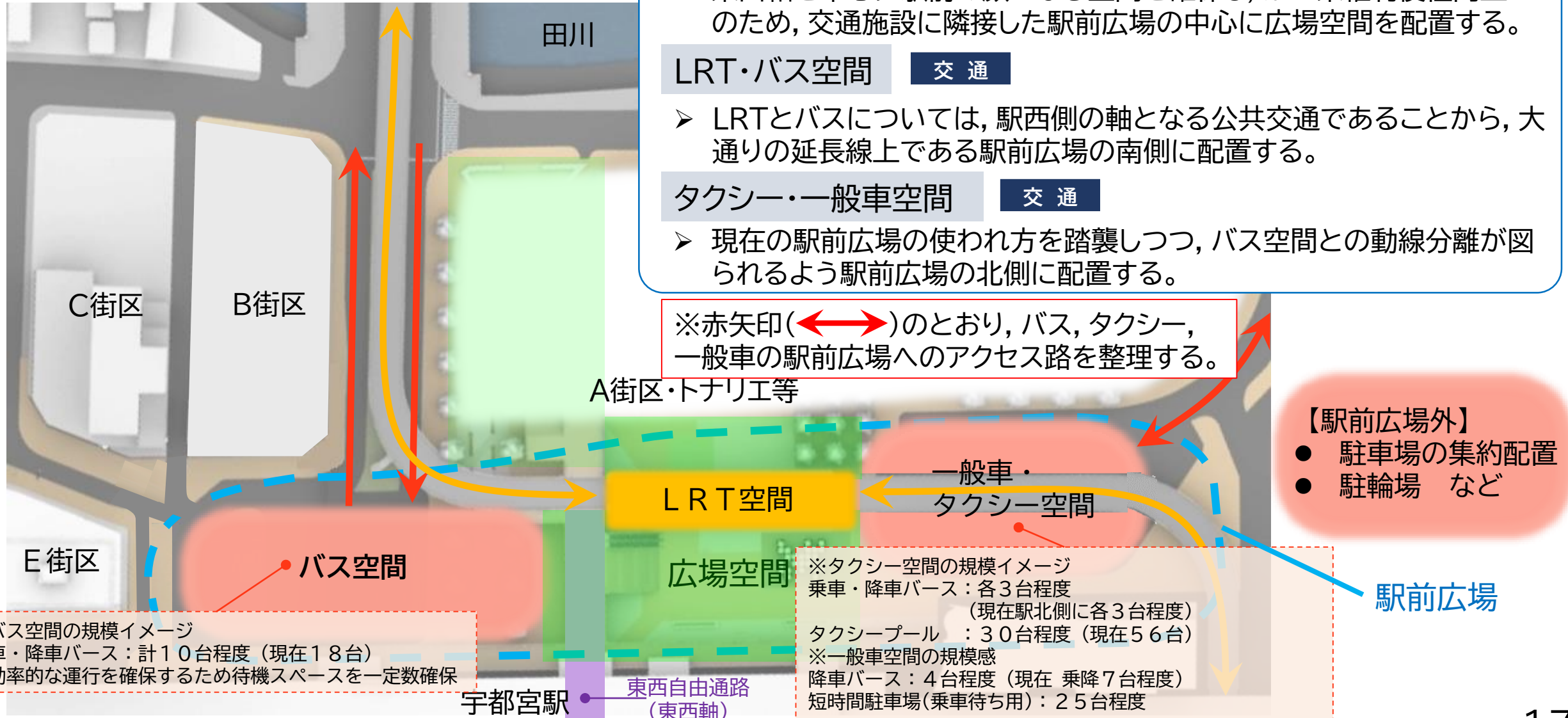
## 駐車場の適正配置の考え

- ◆ 一般車の目的(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・配置を行う。
- 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(一部)については、周辺エリアに集約配置する。

※ バス・タクシー空間については、需要の変化に柔軟に対応できる可変性のある空間とする



## (2) 施設配置計画



## 広場空間

空間

景観

- 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する。

## LRT・バス空間

交通

- LRTとバスについては、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する。

## タクシー・一般車空間

交通

- 現在の駅前広場の使われ方を踏襲しつつ、バス空間との動線分離が図られるよう駅前広場の北側に配置する。

※赤矢印(↔)のとおり、バス、タクシー、一般車の駅前広場へのアクセス路を整理する。

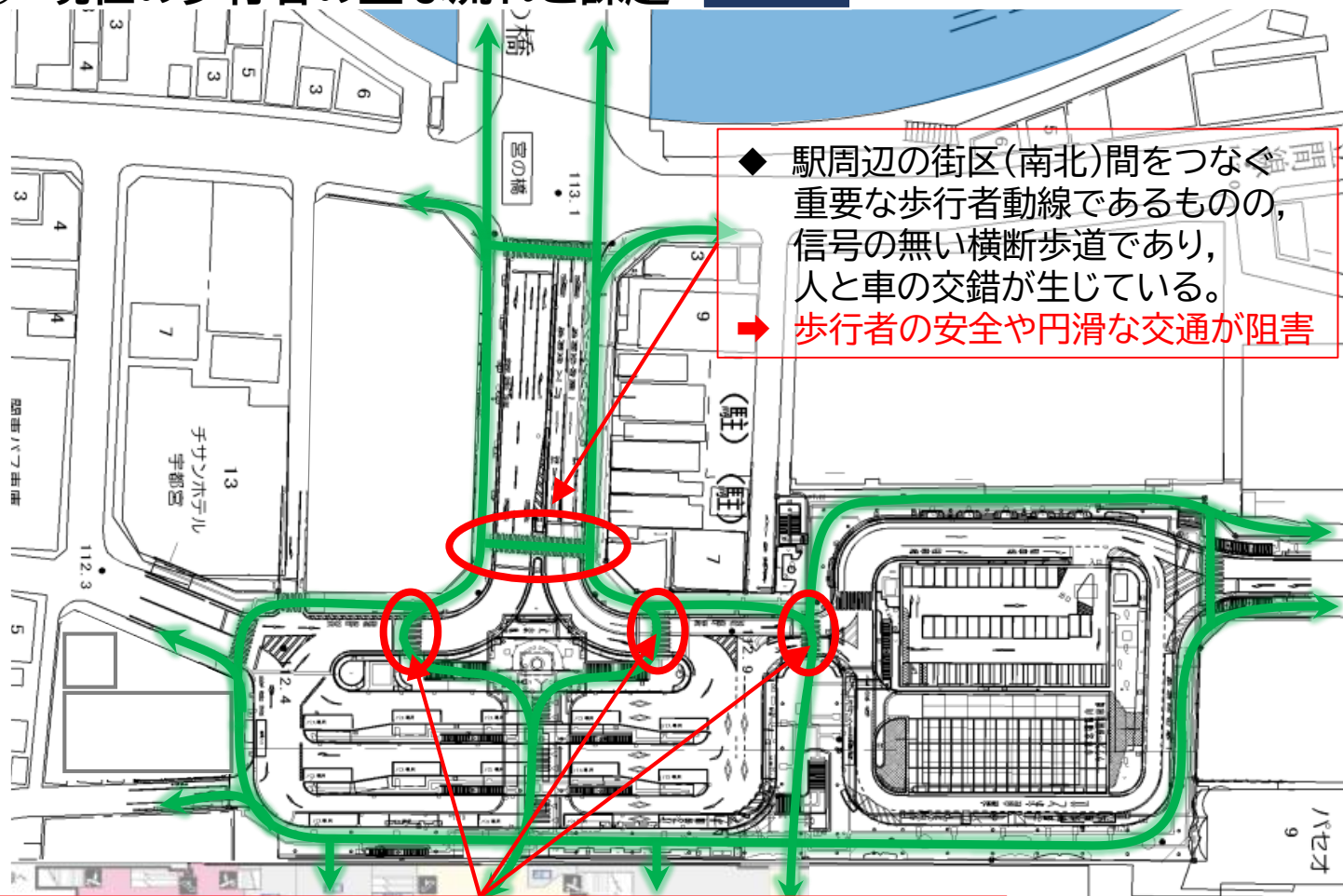
## 【駅前広場外】

- 駐車場の集約配置
- 駐輪場 など

## (3) 歩行者動線に関する交通計画

## ① 現在の歩行者の主な流れと課題

交通



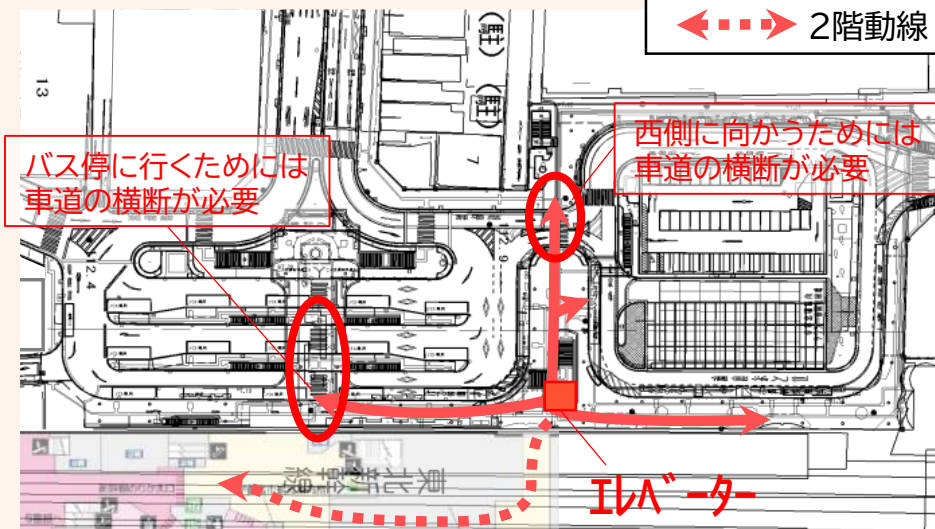
◆ 駅周辺の街区(南北)間をつなぐ重要な歩行者動線であるものの、信号の無い横断歩道であり、人と車の交錯が生じている。  
➡ 歩行者の安全や円滑な交通が阻害

◆ 都心部と駅、駅東側をつなぐ重要な歩行者動線であるものの、信号の無い横断歩道であり、人と車の交錯が生じている。  
➡ 歩行者の安全や円滑な交通が阻害

## 現在のバリアフリー動線と課題

凡例

 1階動線

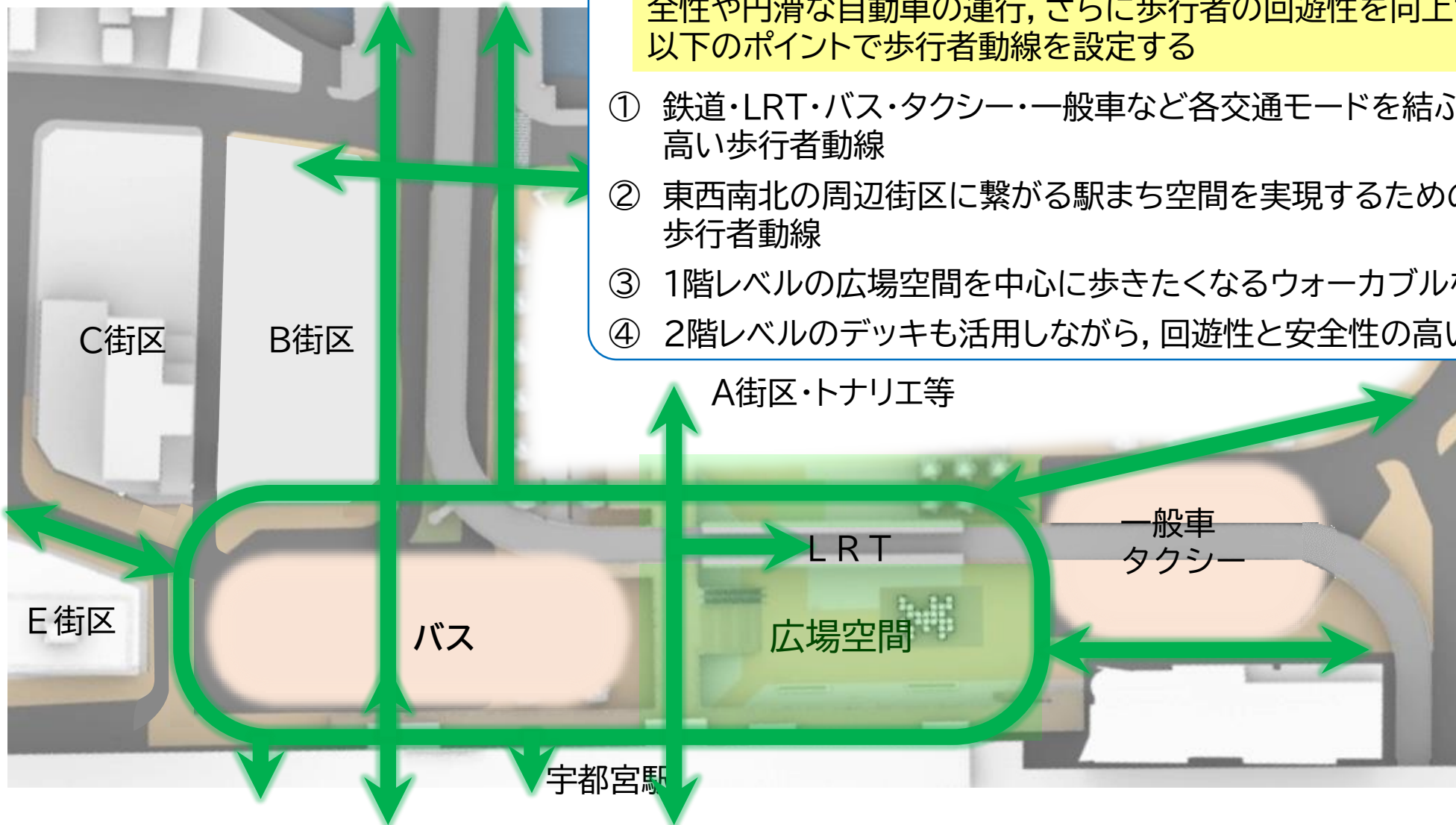
 2階動線


## (3) 歩行者動線に関する交通計画

## ② 将来の歩行者動線の考え

交通

景観



## 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する

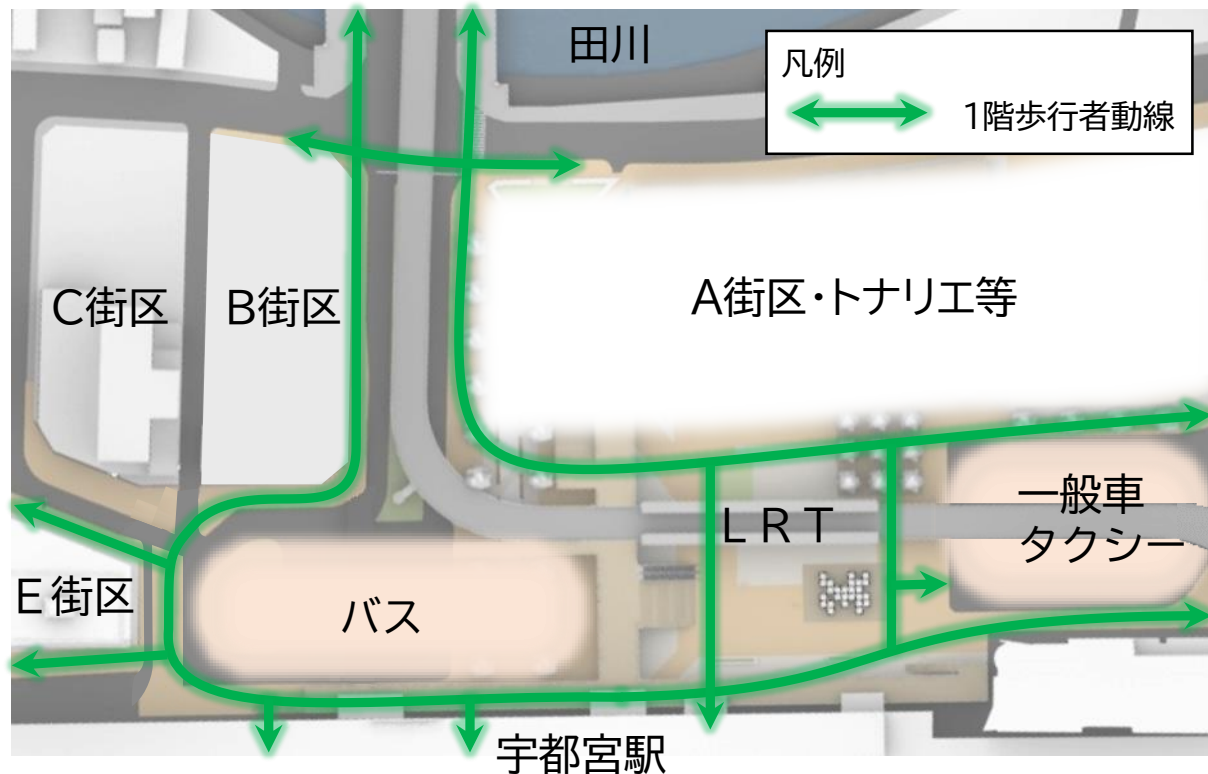
- ① 鉄道・LRT・バス・タクシー・一般車など各交通モードを結ぶ乗継利便性の高い歩行者動線
- ② 東西南北の周辺街区に繋がる駅まち空間を実現するための回遊性の高い歩行者動線
- ③ 1階レベルの広場空間を中心に歩きたくなるウォーカブルな歩行者動線
- ④ 2階レベルのデッキも活用しながら、回遊性と安全性の高い歩行者動線

## (3) 歩行者動線に関する交通計画

## ③ 1階と2階レベルにおける歩行者動線 交通

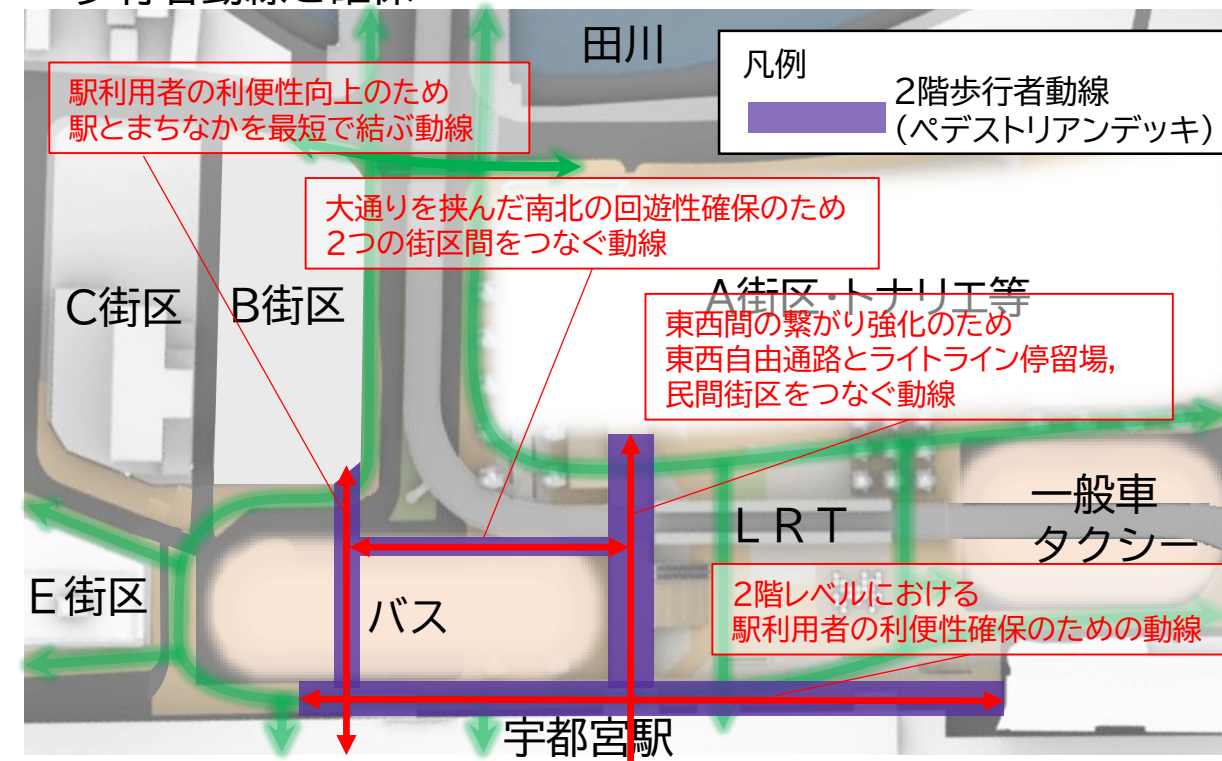
## 1階の歩行者動線

- 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
- 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



## 2階の歩行者動線(ペDESTリアンデッキ案)

- 鉄道改札とLRT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
- 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



※ 今回の案は2階の歩行者動線案を示したものであり, ペDESTリアンデッキの形状や幅などについては今後調整していく

## (3) 歩行者動線に関する交通計画

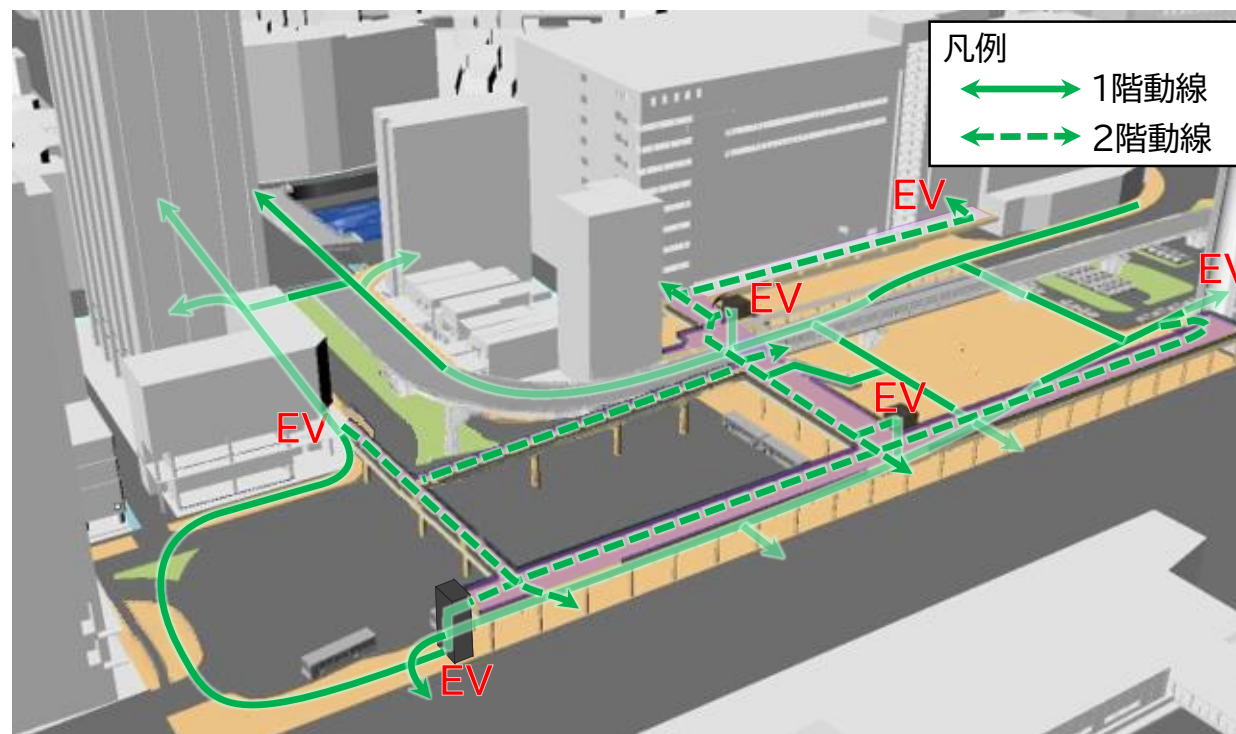
## ③ 1階と2階レベルにおける歩行者動線 交通

【参考】歩行者動線の平面・立体イメージ

## 平面イメージ



## 立体イメージ



※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する  
 ※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を設置する

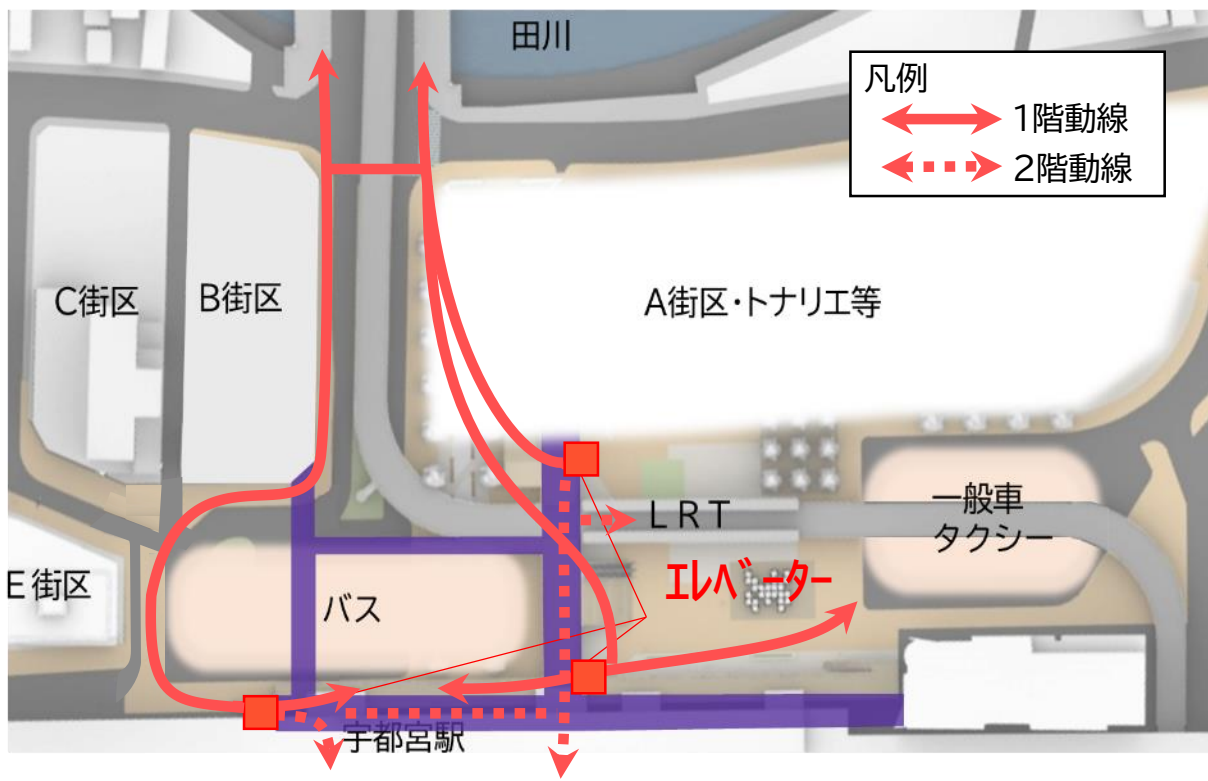
## (3) 歩行者動線に関する交通計画

④ バリアフリー動線の考え 社会状況

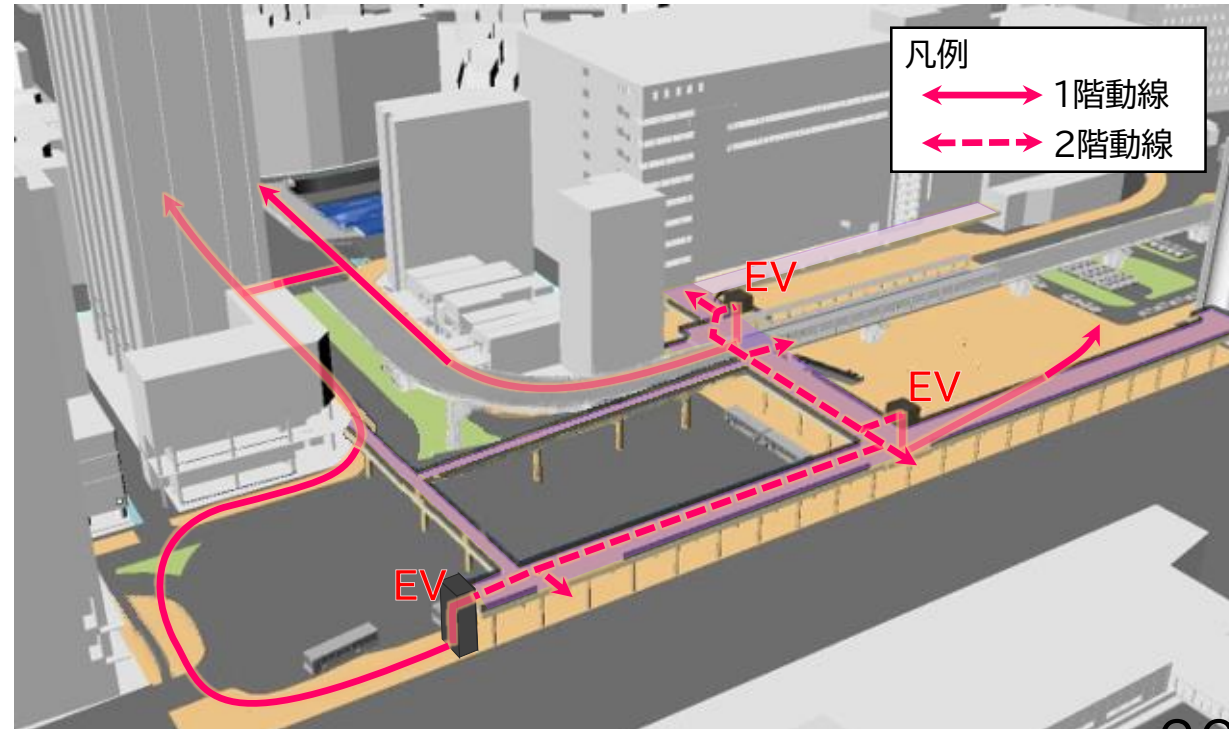
1. 主要な歩行者動線を障がいの有無に関わらず移動しやすい動線
2. 車道を可能な限り横断することなく駅とまちなかを行き来できる動線
3. 鉄道, LRT, バス, タクシーなどの乗り継ぎがスムーズな動線

## 【参考】バリアフリー動線の平面・立体イメージ

## 平面イメージ

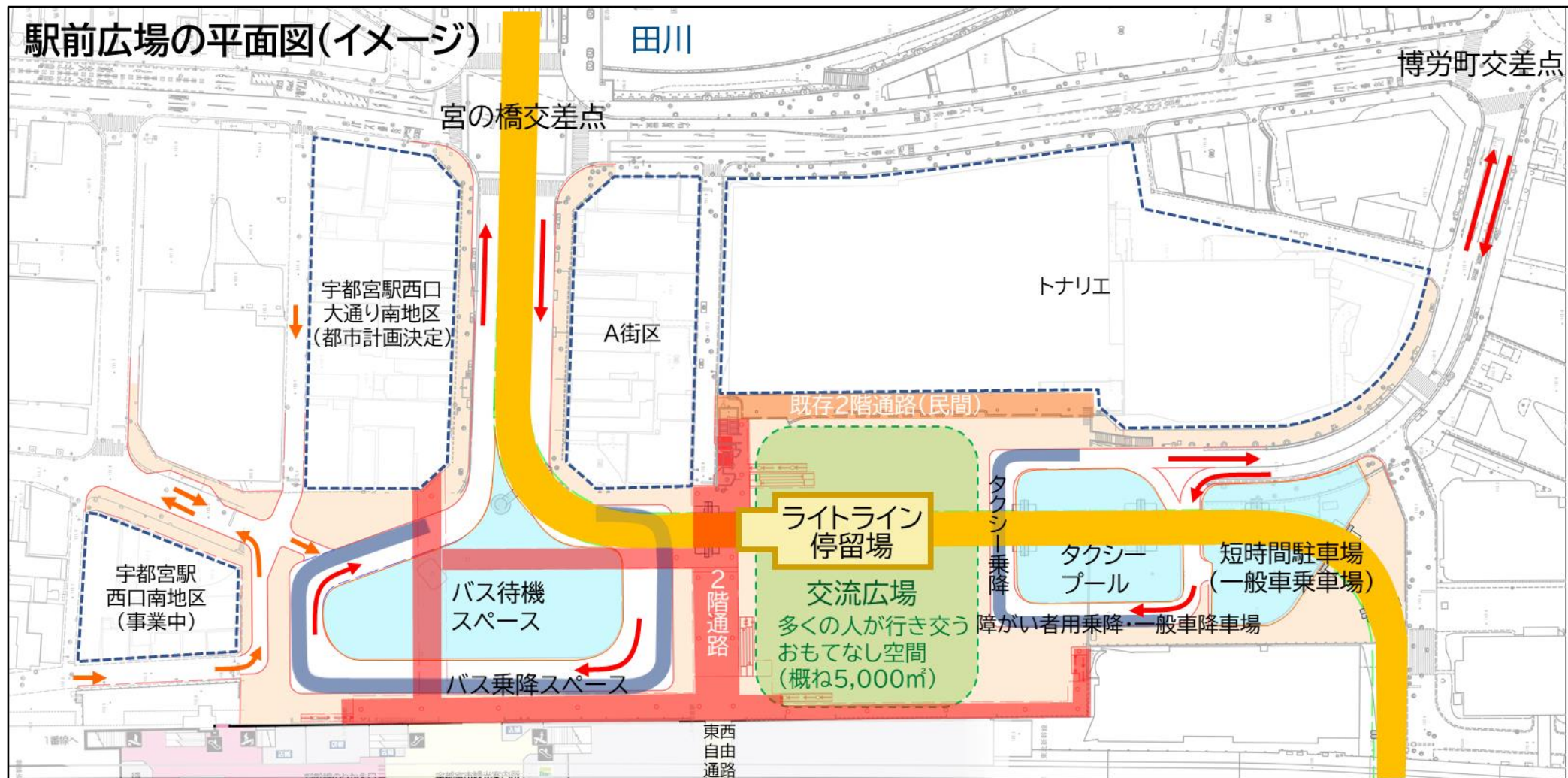


## 立体イメージ



**【参考】 駅前広場の平面図(イメージ)**

※ これまでの議論を踏まえたLRT開業時における駅前広場の施設配置の「たたき台」として、本計画策定後、基本設計において関係者と意見交換を重ねながら、検討を深度化していく







令和7年 2月 7日 第4回懇談会

3月 以降 第5回懇談会

➤ 整備基本計画の取りまとめ

JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画の策定