

地方都市の中心市街地における荷捌き駐車施設の
配置に関する研究

地方都市の中心市街地における荷捌き駐車施設の
配置に関する研究プロジェクト

2024年11月

公益社団法人日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印刷
に付して順次刊行するものである。
2. シリーズは A より E に至る 5 つの系列に分かれる。
シリーズ A は、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。
シリーズ B は、シリーズ A に対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、折
にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によってと
りまとめたものを収める。
シリーズ C は、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。
シリーズ D は、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。
シリーズ E は、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 令和 2 年度以前のシリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 山 内 弘 隆
同 原 田 昇

令和 2 年度以前のシリーズの入手をご希望の向きは系列番
号を明記の上、下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4 階

公益社団法人日本交通政策研究会

電話 (03) 3263-1945 (代表)

Fax (03) 3234-4593

E-Mail:office@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ A-907

令和5年度自主研究プロジェクト

「地方都市の中心市街地における荷捌き駐車施設の配置に関する研究」

刊行：2024年11月

地方都市の中心市街地における荷捌き駐車施設の配置に関する研究

Research on the actual layout of loading parking facilities in central areas of local cities

主査：長田 哲平（宇都宮大学）

Tepei OSADA

要 旨

本研究では、地方都市において過剰に供給されている路外駐車施設の集約や、荷捌き駐車場としての活用など、荷捌き活動に着目した駐車施設の地域ルールに検討できるように、地方都市の中心市街地の荷捌き駐車の実態と駐車施設の利用実態の関係を明らかにすることを目的とする。特に、①地方都市の中心市街地ならびに荷捌き駐車場の実態、駐車場条例や地域ルールなどの実態整理、②地方都市である栃木県宇都宮市を対象に駐車施設の利用実態と荷捌き活動の実態の比較を中心に行った。

地方都市として事例にあげる栃木県宇都宮市で進められている次世代型路面電車（LRT）プロジェクトの紹介ならびに宇都宮市で取り入れられる付置義務駐車台数緩和政策などの施策を整理し、現計画には、物流の視点が抜けていることを確認した。LRTが導入されている富山市とBRTが導入されている新潟市の各種計画や道路計画、交通規制状況などの比較から、各都市の交通政策において駐車政策が弱いことがわかった。路面電車が整備されている4都市（松山市、長崎市、熊本市、鹿児島市）の交通実態を比較した結果、荷捌き貨物車対策についての検討はほぼなされてないことがわかった。本研究では、地方都市においては駐車政策や荷捌き貨物車対策についての検討が弱いことを再認識した。また、宇都宮市の中心部に多くの路外駐車場が点在していることを定量的示すとともに、LRTが延伸されるにあたり荷捌き貨物車対策など改めて議論が必要であることなどの重要な知見を得ることができたと考える。

宇都宮市では、現状、路外駐車場や荷捌き駐車などが問題となっていない東側区間であることから課題となっていないが、今後延伸が検討されている西側区間では、路外駐車場、荷捌き貨物車対策などの議論が必要となると考える。加えて中心部における物流実態などを分析する必要があると考える。

キーワード：駐車施設、中心市街地

Keywords: Parking Facility, Center Area

目 次

1章	はじめに	1
1.1	本研究の背景と目的	1
1.2	研究の方法	1
2章	宇都宮市の現状	2
2.1	宇都宮市の概要	2
2.2	宇都宮市における交通と貨物自動車による都市内物流の状況	8
2.3	駅東側のLRT路線の導入とライトラインの利用状況について	14
2.4	駅西側の中心市街地へのライトラインの延伸計画	24
3章	基幹公共交通を導入した地方都市との比較	30
3.1	基幹公共交通導入都市の比較	30
3.2	基幹公共交通の沿線状況（ハード・ソフト面）と荷捌き駐車施策	44
4章	路面電車を有する都市の中心市街地における物流・駐車対策の現状分析	53
4.1	路面電車を有する3都市における交通状況の特徴	53
4.2	路面電車導入3都市の沿線状況（ハード・ソフト面より）と駐車施策	60
5章	各都市の駐車対策施策	66
5.1	駐車場整備地区・附置義務駐車場の状況	66
5.2	各都市における貨物自動車の荷さばき駐車施策	71
6章	宇都宮市の中心市街地における路外駐車場の現状整理	80
6.1	本章の目的	80
6.2	駐車場の分類と整備状況	80
6.3	宇都宮市における駐車場の概況	82
6.4	駐車場の転換前後の土地利用	87
6.5	宇都宮市の駐車場の状況	91
7章	おわりに	92

研究メンバーおよび執筆者（敬称略・順不同）

長田 哲平	宇都宮大学 准教授	（第1章～第7章）
小早川 悟	日本大学 教授	
高田 邦道	日本大学 名誉教授	
木戸 伴雄	交通アナリスト/一般社団法人交通工学研究会	技術顧問
佐野 可寸志	長岡技術科学大学 教授	
稲垣 具志	東京都市大学 准教授	
樋口 恵一	大同大学 准教授	
田部井 優也	福岡大学 助教	
椎名 啓雄	株式会社交通運用エンジニアリング	技監
大島 弘明	株式会社NX 総研	常務取締役
村松 賢吾	日本通運株式会社重機建設事業部/宇都宮大学大学院博士後期課程	

（第3章～第5章）

（2024年3月末時点）

1章 はじめに

1.1 本研究の背景と目的

宇都宮市は、JR 宇都宮駅東側における次世代型路面電車（LRT）の計画を進め、2023年8月26日にJR 宇都宮駅東口（宇都宮市）から芳賀・高根沢工業団地（芳賀町）までの約14.6kmのLRT路線（ライトライン）を開業した。

2024年現在、JR 宇都宮駅西側の宇都宮市中心部へのLRT路線の延伸が計画されている。西側区間の計画にあたっては、既存の道路空間を活用して整備を進める必要があり、そのためには既存の交通実態を把握しておく必要がある。

そういった中で、地方都市の中心市街地において貨物自動車による物流実態はあまり明らかになっていない現状にある。LRT導入に伴い今後はより一層に中心市街地においては荷さばき・搬入活動への施策検討や地域ルーツの策定など重要になっている。

本研究では、施策や地域ルール、道路空間の活用方法など検討していくために、地方都市の宇都宮市を中心に、複数都市の都市概要、まちづくりや公共交通、LRT導入計画等に関する既存施策について取りまとめる。

1.2 研究の方法

2章は、宇都宮市の現状を各種文献、データをもとに整理した。そして3章では、宇都宮市と同様に基幹交通としてLRT導入している富山市、BRTを導入している新潟市を調べた。また4章では、LRTに関連するものとして既存の路面電車を導入している都市を松山、長崎、熊本の3市をインターネット調査した。5章では、宇都宮市、富山市、新潟市、松山市、長崎市、熊本市の貨物自動車の駐車場施策を調査した。また、6章では、宇都宮市の中心部において駐車場がどのような実態にあるのか既存調査をもとに年次比較を行っている。

2章 宇都宮市の現状

2.1 宇都宮市の概要

2.1.1 都市構造と交通インフラの状況

宇都宮市は、東京から新幹線で1時間程度の距離に位置し（図 2.1）、栃木県の県庁所在地の中核市である。人口は、511,159 人（令和 6 年 4 月 1 日現在）、DID 人口は 24.6 万人となっている。

図 2.2 のような土地利用となっており、東西方向に約 24km、南北方向に約 30km と南北に広がっている。

宇都宮市は、以下のような特徴が挙げられる。

- ・ 関東平野の北方に位置し平坦な地形
- ・ 充実した道路環境
- ・ 日本有数の自動車依存都市
- ・ 日本有数の内陸型工業団地
- ・ スプロール化と交通渋滞
- ・ 中心市街地の衰退

宇都宮市の道路網は図 2.3 のように 3 環状 12 放射の幹線道路ネットワークが整備されている。西部には東北自動車道、南部には北関東自動車道が位置する。加えて、図 2.4 のように自動車保有率も高く、自動車依存な状況にある。

JR 宇都宮駅東側においては、新たに全線新設の芳賀・宇都宮 LRT（以降、ライトライン）が開業した。今後は JR 宇都宮駅西側における宇都宮市中心市街地へのライトライン延伸計画が計画されている。今後ライトラインの延伸が計画されている宇都宮駅西側の中心市街地³⁾である図 2.5 に示す範囲において、都心部における拠点形成に向けた重点的に施策検討する都市拠点内の枢要なエリアとして位置づけている。

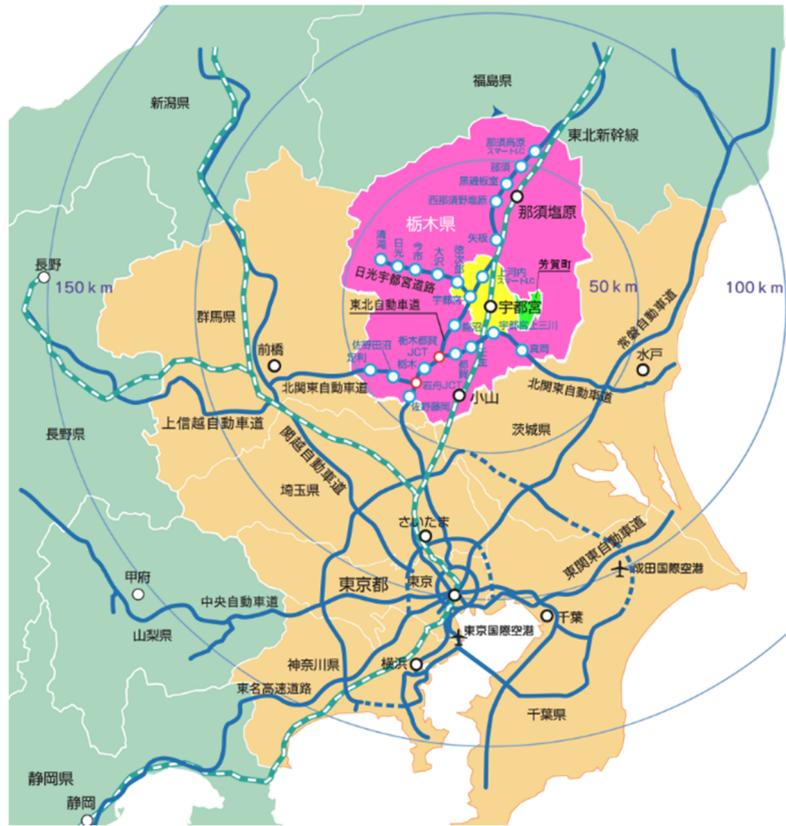


図 2.1 宇都宮市と芳賀町の立地

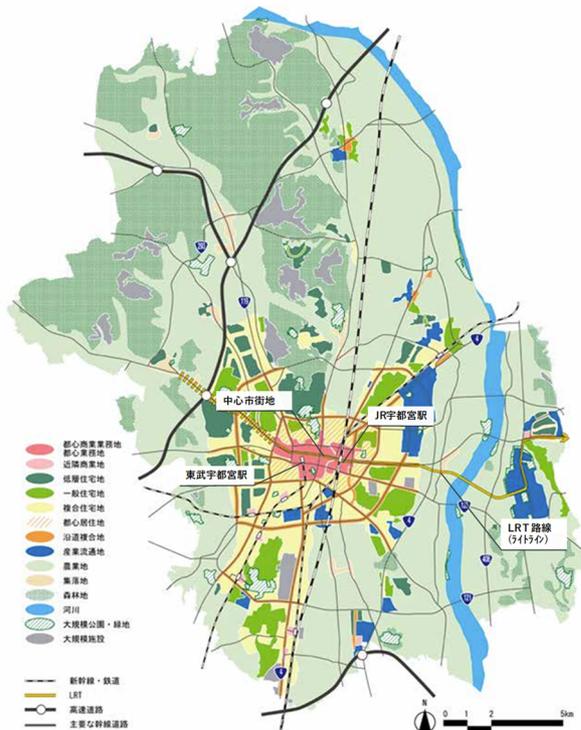
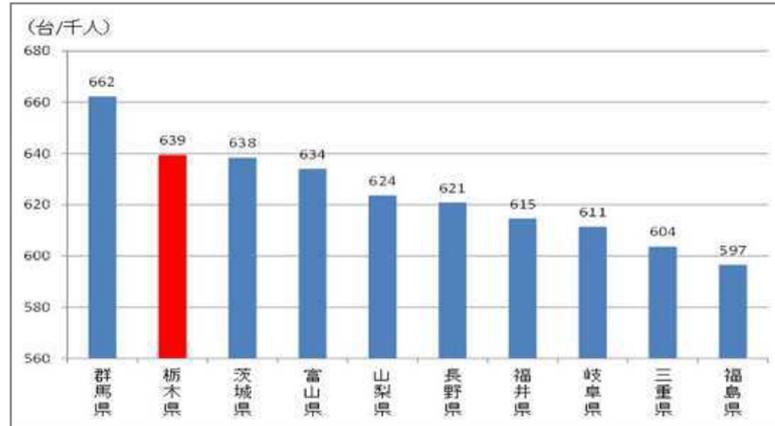


図 2.2 都市計画における土地利用区分¹⁾



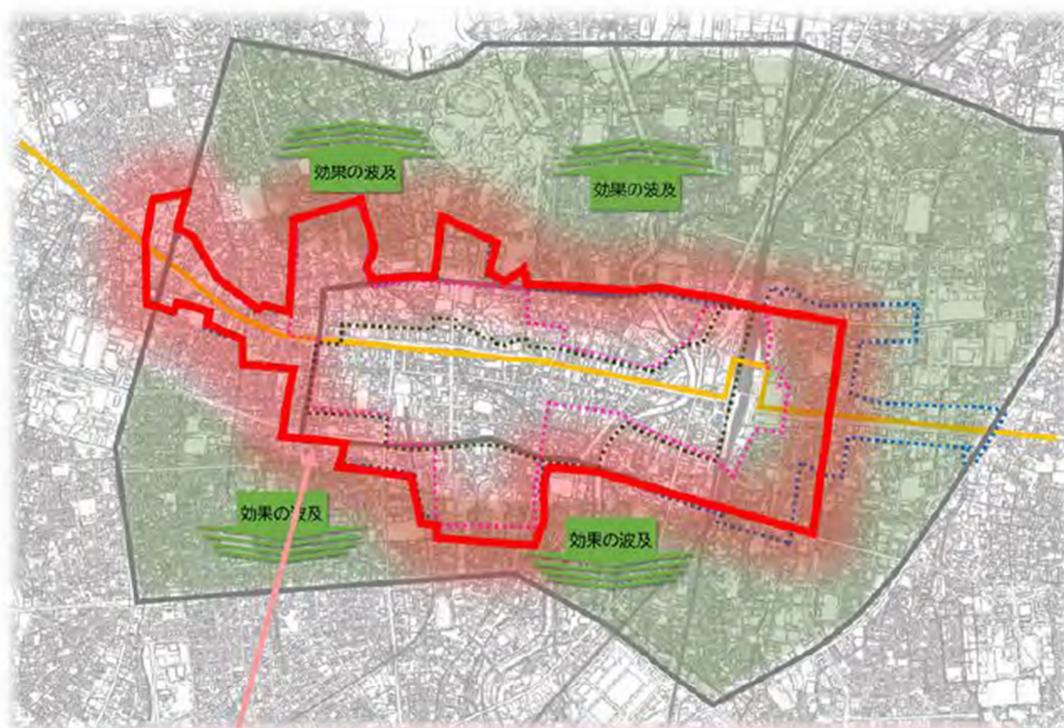
図 2.3 環状道路ネットワーク²⁾

【自動車保有台数】



資料：統計でみる都道府県の姿 2014

図 2.4 栃木県における人口当たりの自家用乗用車の保有台数



- 『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**

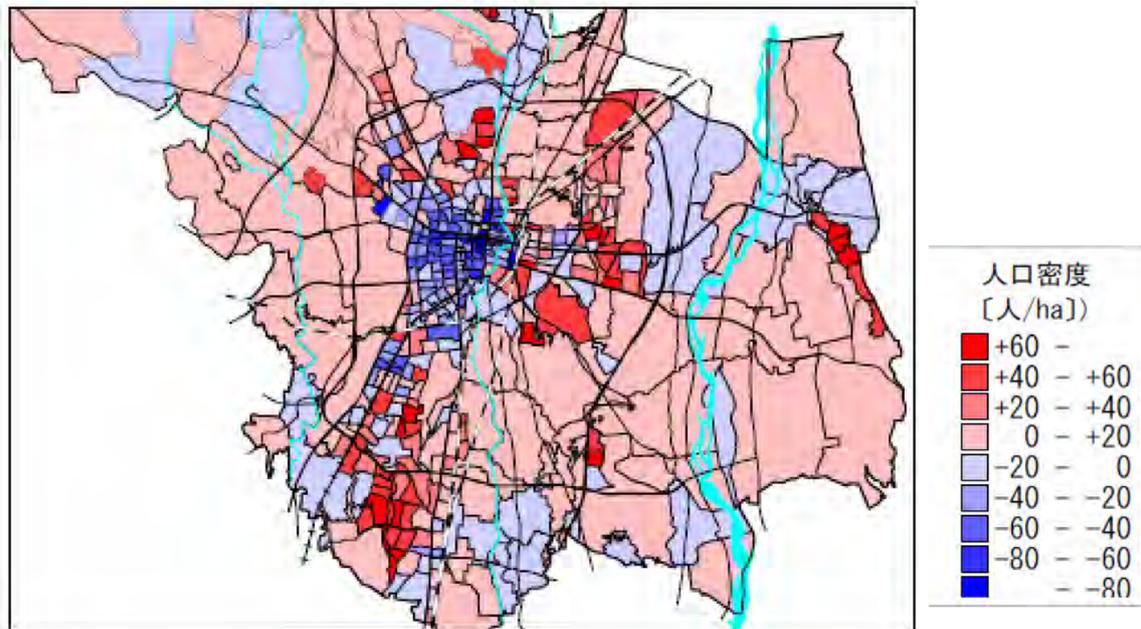
図 2.5 宇都宮市における中心市街地の位置づけ³⁾

表 2.1 宇都宮市におけるまちづくりの方針³⁾

	まちづくりの取組方針
街路空間の使い方	「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特性の強化・改良」
街路空間のデザイン	「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」
都市機能	「防災やバリアフリー化、脱炭素化などを踏まえた多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化による拠点形成」
交通機能	「街なかにおける人やモノの移動円滑化に向けた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端末交通の利用環境づくり」

2.1.2 宇都宮市の人口集中の変化

図 2.6 に、宇都宮市における 1975 年から 2000 年の人口密度の推移を表す。中心市街地は、青色を示しており人口密度が減少していることがわかる。一方で、宇都宮環状道路の周辺部の郊外においてはピンクから赤色を示しており、環状道路の整備や郊外の住宅開発によって人口密度が高まっている傾向にある。



出典：宇都宮市

図 2.6 宇都宮市における人口密度の推移（1975 年～2000 年）

2.1.3 高齢化率と分布

図 2.7 に、国土数値情報⁴⁾を用いて平成 27 年国勢調査の 2020 年時点の男女合計 65 歳以上の 500m メッシュの人口推計データを示す。

3 環状道路の最も外側の環状線である宇都宮環状線内において高齢者の分布が高い傾向に

ある。また 12 の放射道路に沿って人口分布が高い傾向にある。

図 2.8 は、推計人口から 2050 年の高齢化率を示したものである。高齢者の人口は、環状道路内のエリアが多い状況であったが、今後は宇都宮環状道路の外側において高齢化が進んでいくことが想定される。

中心市街地は人口減少が進んでいるが高齢化率は低い傾向になる。一方で、郊外部は人口密度が増加傾向にあり高齢化率も高い傾向にある。

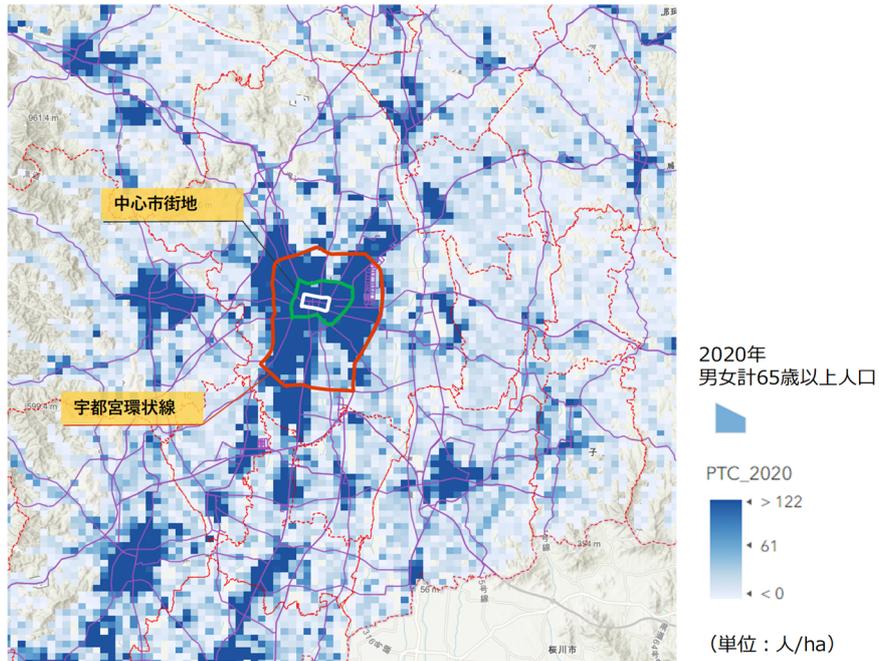


図 2.7 宇都宮市における高齢者の人口分布⁴⁾

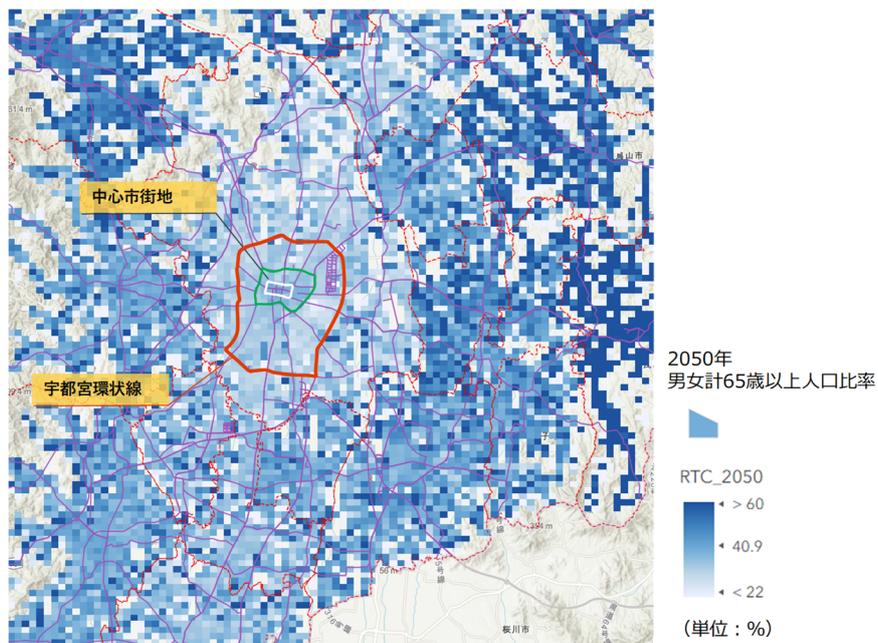


図 2.8 宇都宮市における高齢者の人口分布⁴⁾

2.1.4 中心市街地の衰退

図 2.9 は、宇都宮市の中心市街地における通行量の変化を示している。昭和 60 年ごろを境に毎年通行量が下がり続けている傾向にある。さらに、平成 17 年ごろまでは休日の通行量は平日に比べて多い傾向にあったが、それ以降は同程度となっている。

宇都宮市の中心市街地は休日の落ち込みが激しい状況にあり、近年は曜日による変化は少ない状況にある。

これらの要因として、郊外型のショッピングセンターが環状道路沿いに多く建設されるようになった。また、北関東自動車道の宇都宮上三川 IC 周辺のインターパーク地区のように、無料駐車場を備えた郊外型の商業施設に消費者は移り中心市街地の空洞化につながっているものと考えられる。中心市街地の利用者を増やすために、図 2.10 のように再開発事業が進められている。再開発が進むと住宅や商業が増え、これらへの荷さばき・搬出入活動を行う貨物自動車が増えることから、LRT 路線の延伸を見据えた整備が必要となる。

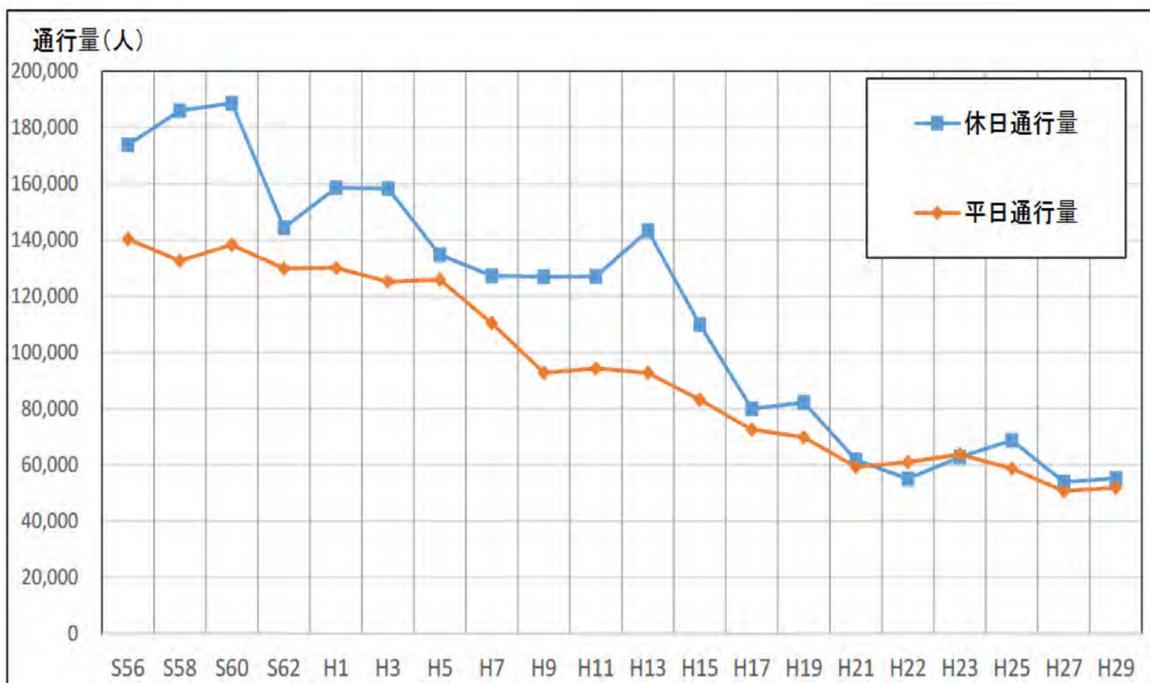


図 2.9 宇都宮市中心部における通行量の推移⁵⁾

宇都宮市の市街地再開発事業



図 2.10 市街地再開発事業位置図

2.2 宇都宮市における交通と貨物自動車による都市内物流の状況

2.2.1 宇都宮市における交通状況

図 2.11 に芳賀町と宇都宮東部地区における交通状況の課題を示す。

宇都宮市東部地区は、一級河川の鬼怒川を境に東西に分断されており、東側に工業集積地域が立地し、西側に人口密集している市街地が位置し、数少ない橋梁にて横断する必要がある。そのため、各道路橋がボトルネックになり、朝夕の通勤時間帯に深刻な渋滞が発生する状況であった。そこで、渋滞対策の一つとして LRT の導入計画が始まった。



図 2.11 芳賀・宇都宮東部地区の交通渋滞（出典：国土交通省）

2.2.2 宇都宮市における物流荷さばき調査の概要

地方都市における都市内物流の実態はあまり明らかにされてきていない現状にある。数少ない実態調査のなかで、第5回東京都市圏物資流動調査（平成26年）では、宇都宮市の中心市街地の一部が対象地区の1つとなり、端末物流調査などの4つの調査体系にて実施された（図2.12）。

最新の第6回東京都市圏物資流動調査は栃木県が対象外となっていることから、第5回のデータをもとに、物流荷さばき状況を整理していく。

調査の実施内容は、図2.12右上表の4分類9項目によって実施されている。ここでは「端末物流の実態調査」と「まちづくりに関連する主体意向調査」の結果より実態をまとめる。

調査範囲は、図2.13に示すようにオリオン通り商店街と大通りの一部含む東部宇都宮駅周辺の中心市街地である。調査対象面積は、約6haで事業所数は約150事業所が対象となっている。オリオン通り商店街は、朝6時から10時の時間帯のみ、荷さばき・搬入活動が可能となっている。

<調査内容>

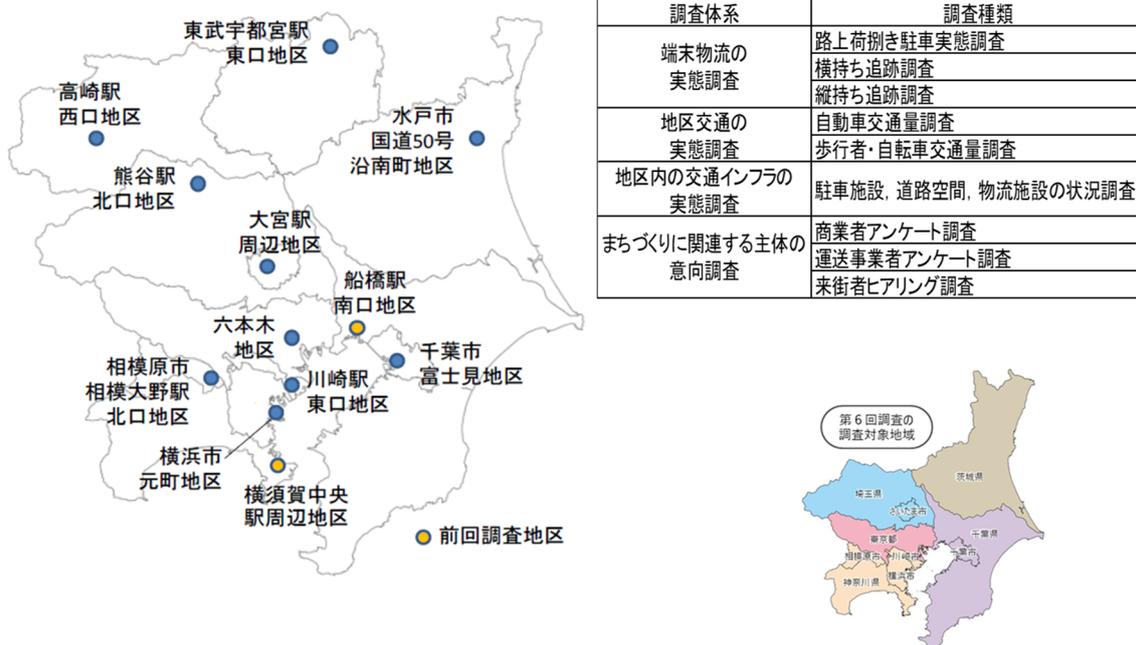


図 2.12 第 5 回東京都市圏物資流動調査の実施場所と調査内容⁸⁾

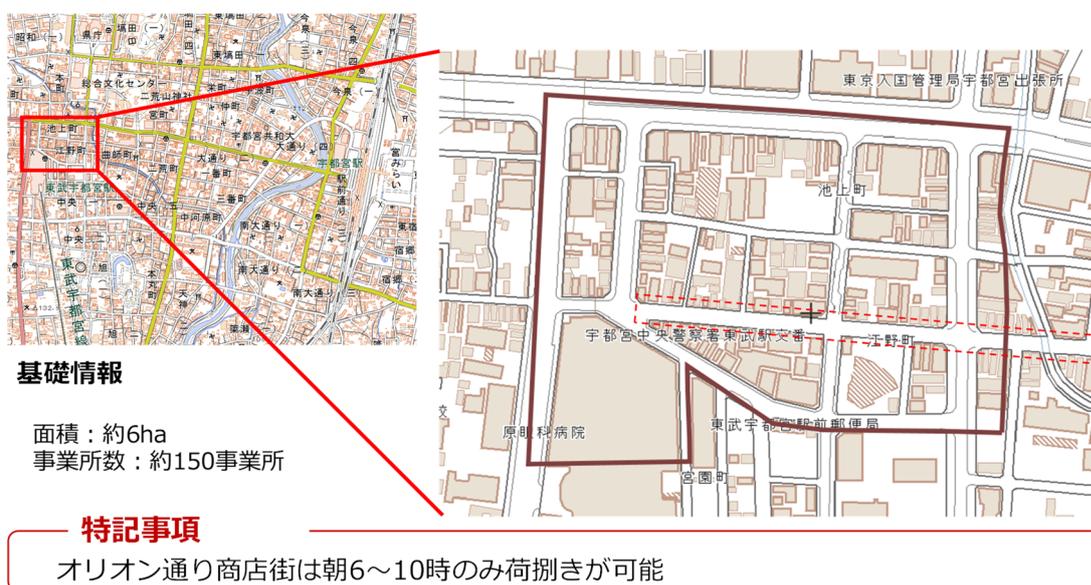


図 2.13 東京都市圏物資流動調査の実施場所（東武宇都宮駅東口地区）⁷⁾

2.2.3 時間帯別路上駐車・荷さばき時間

図 2.14 は、荷さばき・搬出入活動を行っている貨物自動車の時間帯別路上駐車時間を示している。時間帯別に以下の 3 点のような結果が明らかになった。

- ・ 7 時台, 8 時台→路上駐車時間の長い車両の割合が高い

- ・ 9 時台, 10 時台→路上駐車時間の短い車両が多くを占めている
- ・ 路上駐車車両の多い時間は路上駐車時間が短い車両が多い

図 2.15 は、荷さばき・搬出入活動を行っている貨物自動車の時間帯別横持ち時間を示している。傾向として、9~13 時台は、横持ち時間が 5 分以下の荷捌きが多く発生していること。15 時台以外は、横持ち時間が長い 31 分以上の荷さばきを行う貨物自動車は 1~3 件発生していることが明らかになった。

図 2.16 は、荷さばき・搬出入活動を行っている貨物自動車の時間帯別横持ち時間を示している。その傾向として通り 8 は横持ち活動数が多く、横持ち時間の長い荷捌さばき時間も多い家以降にある。一方で、通り 1 と 5 は他の通りと比べ、横持ち活動数が多い傾向にある。

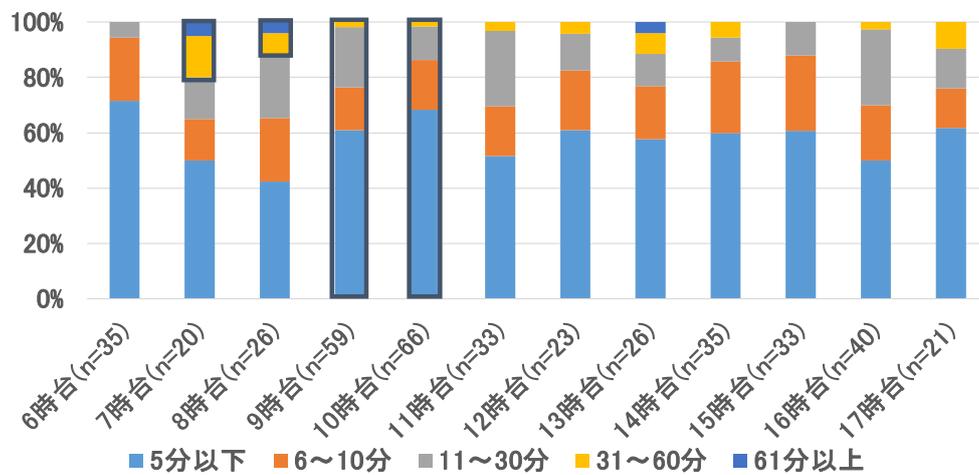


図 2.14 時間帯別路上駐車時間 (荷さばき有) 7)

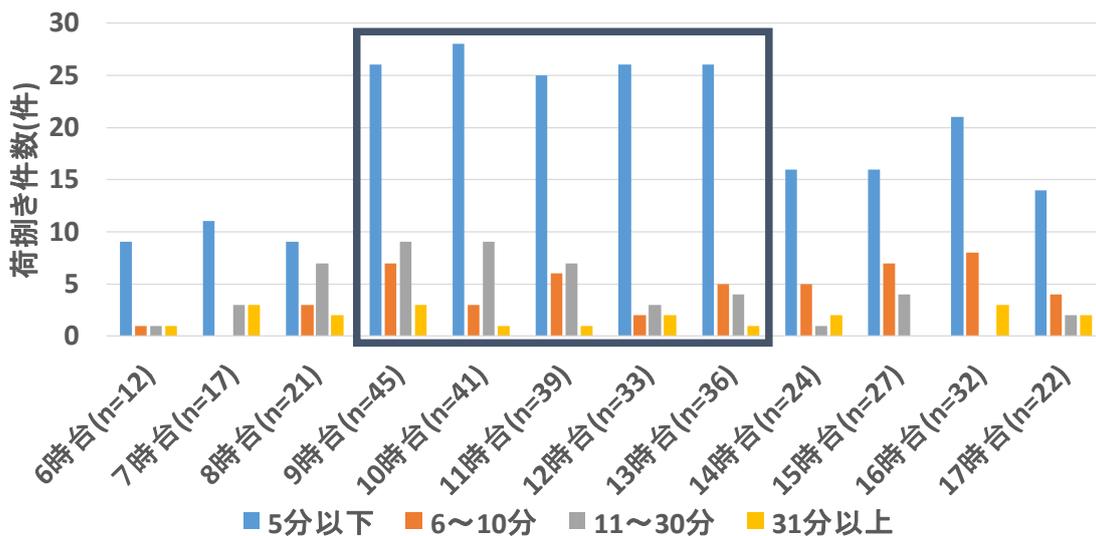


図 2.15 時間帯別横持ち時間 7)

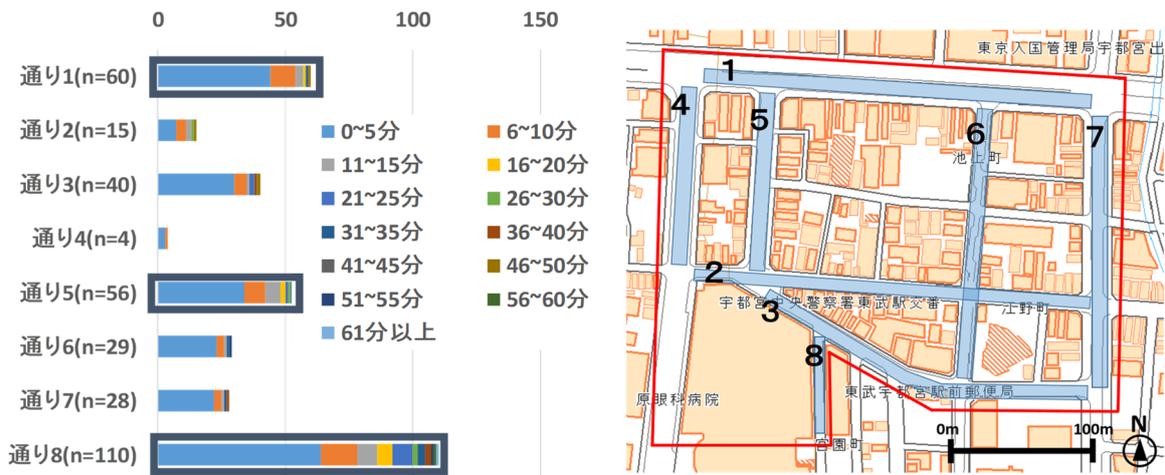


図 2.16 時間帯別横持ち時間⁷⁾

2.2.4 まちづくりに関連する主体意向調査

第5回東京都市圏物資流動調査のまちづくりに関連する主体意向調査より、商業者および来場者の荷さばきに対する意識について整理する。

図 2.17 は、商業者の荷さばきに対する意識について示しているが、31%の商業者が荷捌きに不都合を感じている結果となっている。さらに自動車等スムーズに走行できないという点が、最も不都合を感じている状況にある。

図 2.18 は、中心市街地を利用する来場者側より、荷さばきに対する意識について示しているが、歩きやすさ、安全性において約6割の来街者が歩きにくさを感じている状況にある。さらにまちの美観や環境について約5割の来街者が不満を感じていることが明らかになった。

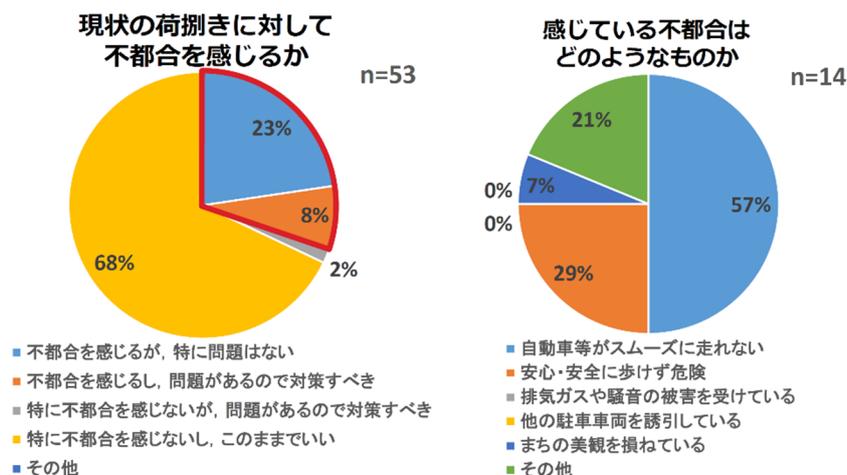


図 2.17 商業者の荷さばきに対する意識⁷⁾

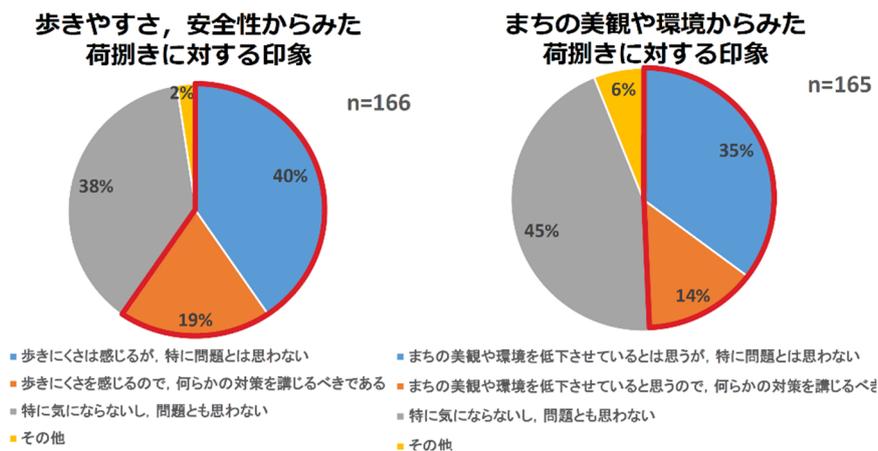


図 2.18 来場者の荷さばきに対する意識⁷⁾

2.2.5 「端末物流の実態調査」と「まちづくりに関連する主体意向調査」のまとめ

第5回東京都市圏物資流動調査の「端末物流の実態調査(路上駐車実態, 横持ち活動実態)」と「まちづくりに関連する主体意向調査(荷捌きに関する意識)」の結果について表 2.2 に整理した。

路上駐車は午前中の時間帯において荷さばき・搬出入活動の有無による駐車時間帯の変化は少ないことが明らかになった。横持ち活動については、横持距離が長く時間を要しているケースもあるが、横持ち活動が多い時間帯は5分以下の活動が多い傾向にあることが明らかになった。これは駐車とならない5分未満にて停車し、荷さばき・搬出入活動を行ったためと思われる。

荷さばき・搬出入活動について、利用者から歩行や安全性へ不都合を感じていることから課題として考えられ、今後の中心市街地における貨物自動車施策の検討が求められる。

これらのデータからは概略的な傾向であり、施策検討に向けては、詳細な中心市街地における駐車荷さばき・搬出入作業や状況の把握については限界があり、独自調査により明らかにしていく必要がある。

表 2.2 「端末物流の実態調査」と「まちづくりに関連する主体意向調査」の結果⁷⁾

路上駐車 実態	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き路上駐車車両が多い（9～10時台） ※路上駐車時間5分以下の車両が多くを占めている 非荷捌き車両は路上駐車時間の時間帯別の変化が少ない
	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が最も影響を受けている 荷捌き車両による影響が大きい
横持ち活動 実態	<ul style="list-style-type: none"> 横持ち活動が多く，距離の長い活動も発生（9～11時台） 横持ち活動が多い時間帯は，5分以下の活動が多い
	<ul style="list-style-type: none"> 通り8が最も多い（大規模商業施設への荷捌き） 通り1（大通り）と通り5も多い（自動車交通量少ない）
荷捌きに関 する意識	<ul style="list-style-type: none"> 31%の商業者が荷捌きに不都合を感じている 自動車の走行に関して最も不都合を感じている
	<ul style="list-style-type: none"> 歩行，安全性：59%の来街者が歩きにくさを感じている 美観や景観：49%の来街者が不満を感じている

2.3 駅東側のLRT路線の導入とライトラインの利用状況について

2.3.1 LRT路線の導入計画の経緯

LRT路線（ライトライン）は，JR宇都宮駅東口（宇都宮市）から芳賀・高根沢工業団地（芳賀町）までの全線14.6kmが，2023年8月26日に開業した。開業までの経緯と開業後の効果を踏まえて概略的に整理する。

前述の通り，宇都宮市東部地域の渋滞対策の一つとしてLRTの導入がある。

1993年1月『新交通システム研究会』にて，東側の渋滞対策の一つとして新交通システムの必要性が示され，その後検討が重ねられ，宇都宮市の総合計画，都市計画マスタープラン，交通戦略へと織り込まれてきた（図2.19）。

2003年には，新交通システム導入基本計画当初の候補ルート（図2.20）が示され，わが国におけるLRT導入のパイロットモデルとしての注目されてきた。

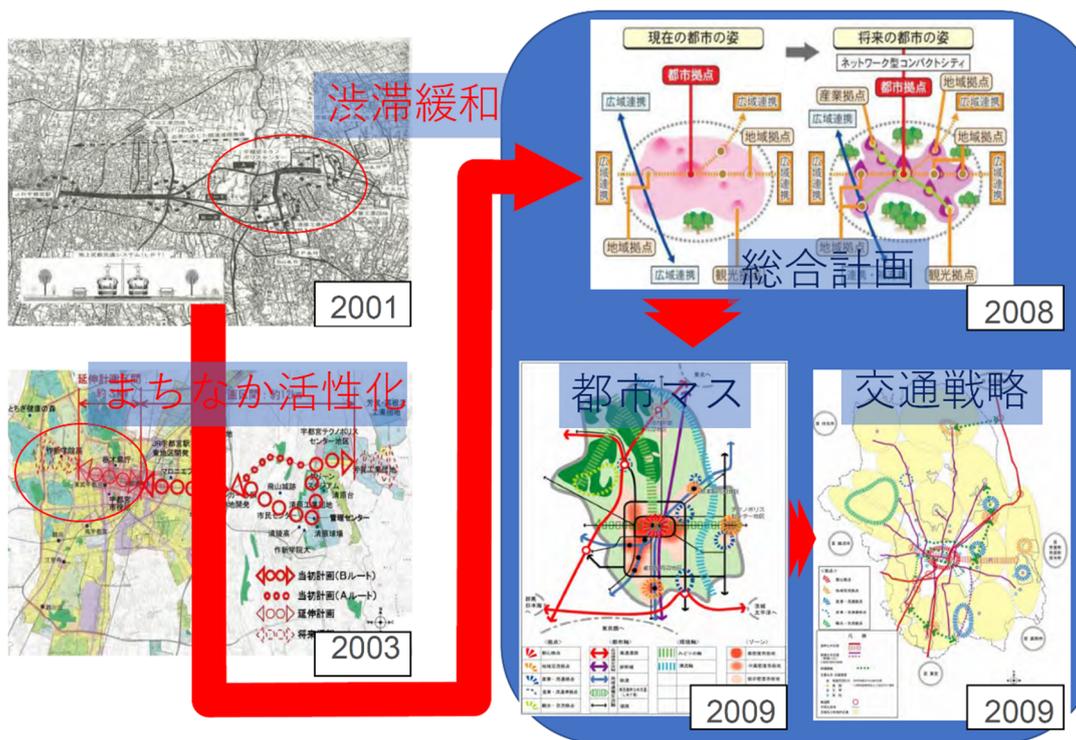


図 2.19 LRT の導入経緯

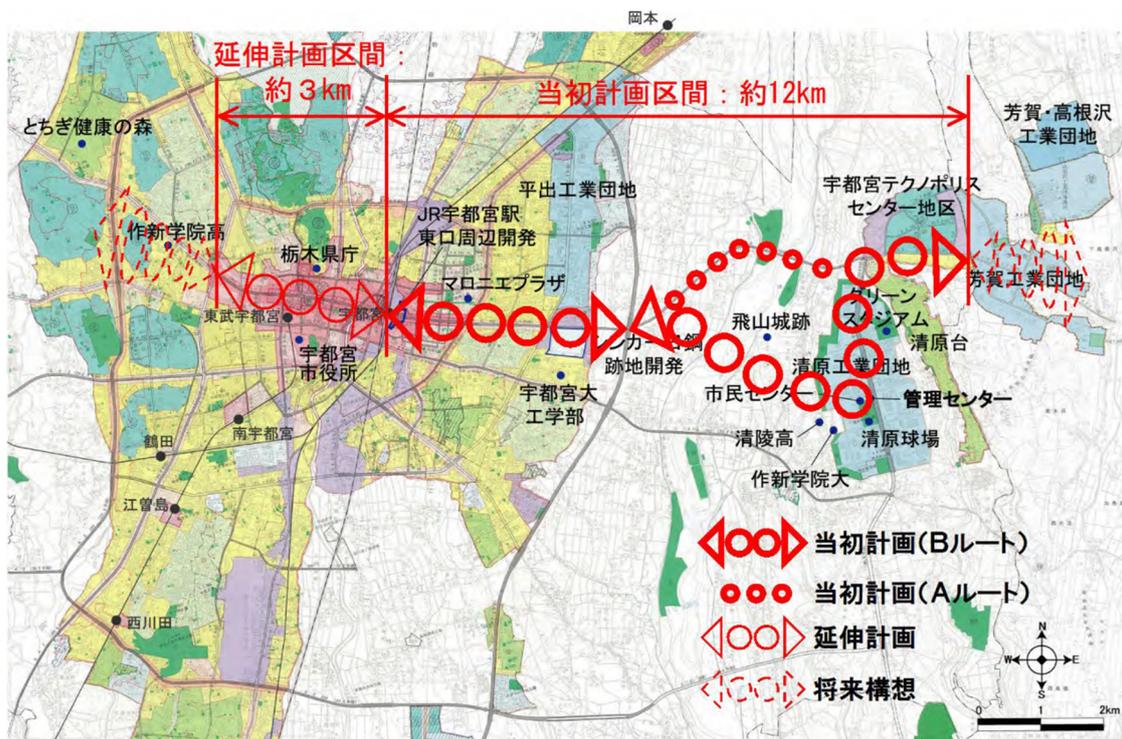


図 2.20 新交通システム導入基本計画当初の候補ルート (2003年, 出典: 宇都宮市)

2.3.2 基本方針決定から開業までの時系列整理

基本方針の決定から開業までを時系列にて表 2.3 に整理する。2013 年 3 月に JR 宇都宮駅東側区間を優先的に取り組む施策と位置付けられ、優先整備区間の基本方針が策定して約 10 年後の開業となった。わが国では新設の路面電車・LRT 路線の開業は 75 年ぶりと言われている。

図 2.21 に優先整備区間（駅東側区間）の事業概要を記載している。営業距離として、JR 宇都宮駅東口（宇都宮市）～芳賀・高根沢工業団地（芳賀町）までの 14.6km に及ぶ（図 2.22）。軌道整備主体と運営主体を分離する公設型上下分離方式が採用されている。軌道については、自動車との併用軌道区間と専用軌道区間の両方が存在しているのも特徴である。

停留所数として 19 か所存在する。各停留所とも 100%バリアフリー対応となっている。そのうち 5 つの停留所は、交通結節点のトランジットセンター等の機能を有する停留所である。

表 2.3 優先整備区間（JR 宇都宮駅東側区間）の事業計画の推移⁸⁾

年月日	内容
2013.3	「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を策定 ⇒ JR 宇都宮駅東側区間を優先的に取り組む
2015.11.9	宇都宮ライトレール株式会社設立
2016.1.22	「軌道運送高度化実施計画」の申請（特許申請）
2016.9.26	「軌道運送高度化実施計画」の認定（特許取得）
2017.8.9	「工事施行認可」の申請
2018.3.20	「工事施行認可」の取得
2018.5.28	起工式～用地取得・工事
2023.8.26	開業（優先整備区間：14.6km）

■ 優先整備区間（駅東側区間）の事業概要

事業概要		運行計画	
営業キロ	約14.6km〔複線〕 ※優先整備区間 宇都宮駅東口（宇都宮市）～芳賀・高根沢工業団地（芳賀町）	運転時間帯	6時台～23時台
停留場数	19箇所（100%バリアフリー）	所要時間	約44分（快速運行の場合 約37分～38分）
低床式車両（LRV）	17編成（3車体連接、全長：約30m、定員：約160人）	最高速度	40km/h
事業方式	公設型上下分離方式	需要予測（平日）	約16,300人/日（往復）
軌道運送事業者 （営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社（2015.11.9設立） ※宇都宮市、芳賀町、地元経済界、交通事業者等が 出資する官民連携による新会社	ピーク時最大断面	1,885人/時・片方向
軌道整備事業者 （整備主体：下）	宇都宮市、芳賀町	運行間隔	ピーク時：6分間隔（10本/時） オフピーク時：10分間隔（6本/時）
概算事業費	約684億円 （宇都宮市域：約603億円、芳賀町域：約81億円）	運賃	初乗り150円～400円（対距離制）
関連事業	・交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等） ・バスネットワークの再編、地域内交通の導入 ・ICカードの導入 など	運賃收受方法	ワンマン運転（ICカード主体）

LRT事業のシンボルマーク



LRT車両（ライトライン）走行イメージ

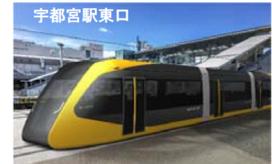


図 2.21 ライトラインの優先整備区間の事業概要⁸⁾



図 2.22 ライトラインの整備事業における路線図⁸⁾

2.3.3 ライトラインの特徴

交通結節点であるトランジットセンター（TC）の配置状況とライトライン沿線の公共交通ネットワークを図 2.23 に示す。

TCは「宇都宮駅東口停留所、宇都宮大学陽東キャンパス停留所、平石停留所、清原地区市民センター前停留所、芳賀町工業団地管理センター前停留所」の5箇所に整備されている。芳賀町工業団地管理センター前停留所、清原地区市民センター前停留所の2箇所にはフィーダーバスの乗り換え機能やパークアンドライド用の駐車場、駐輪場が整備されている（図 2.24）。トランジットセンターを起点としてその周辺部の地域拠点や産業拠点を結ぶフィーダーバスが9路線整備され、バス再編後の本数も平日で+148本と増加している（図 2.25）。

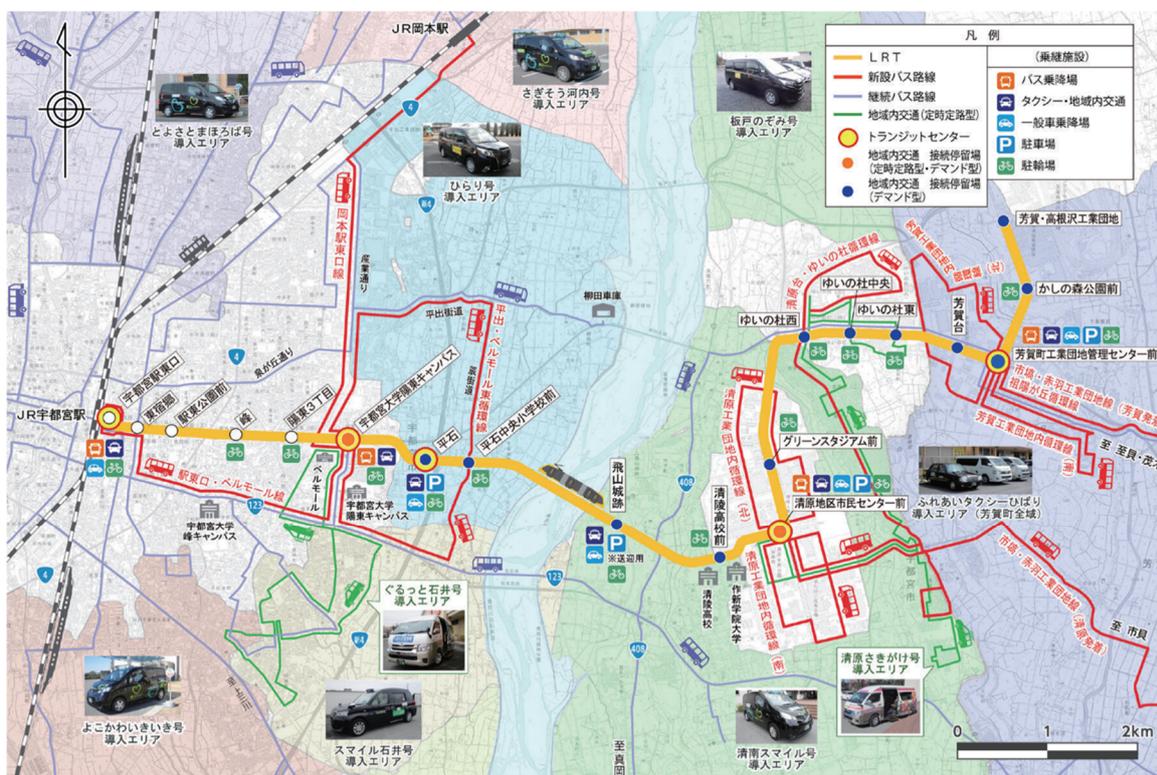
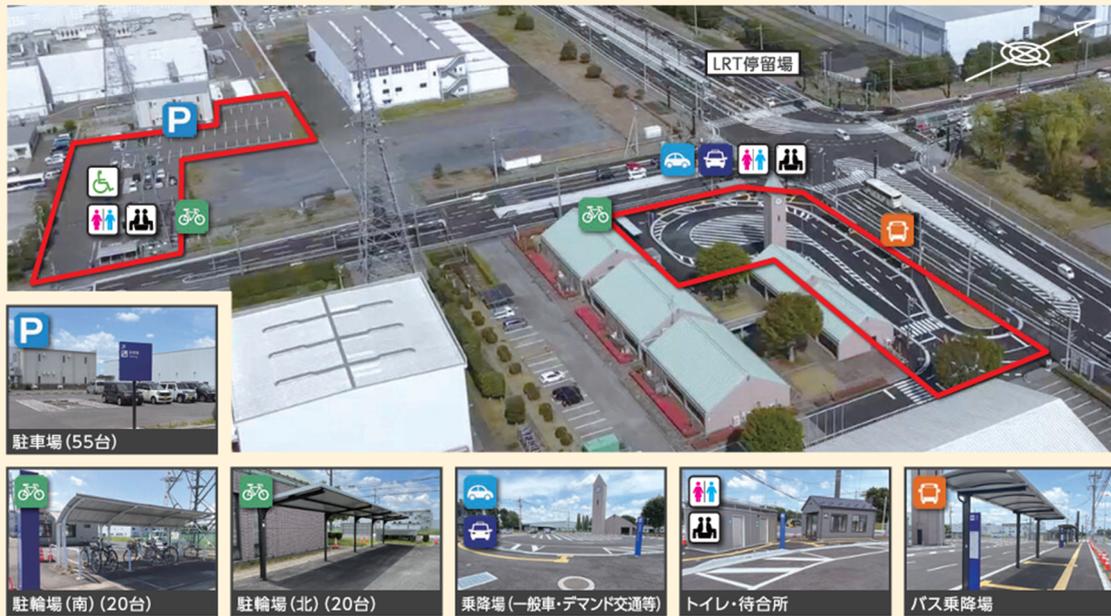


図 2.23 公共交通ネットワークとトランジットセンターの位置図⁸⁾

■ 芳賀工業団地トランジットセンター



■ 清原地区市民センター前トランジットセンター



図 2.24 ライトライン沿線のトランジットセンター⁸⁾

●新設路線

岡本駅東口線	市埜・赤羽工業団地線(清原発着)
駅東口・ベルモール線	市埜・赤羽工業団地線(芳賀発着)
平出・ベルモール東循環線	祖陽が丘循環線
清原工業団地内循環線	芳賀工業団地内循環線
清原台・ゆいの杜循環線	

●再編後のバスの運行本数

	現 状	再編後	増 減
平 日	506本	654本	+148本
土曜日	399本	414本	+15本
日曜日・祝日	320本	323本	+3本

図 2.25 フィーダーバスの運行本数⁸⁾

2.3.4 開業後のライトラインの利用状況

表 2.4 はライトラインの開業から 5 カ月目までの利用者数の推移を示している。当初予測として約 31.2 万人/月を見込んでいたが、開業月から毎月予測人員を超えている。

平日の通勤・通学に加え、休日にも多くの方に利用されている状況である。特に、土日祝日の利用者数が、予測人員より 2 倍以上に推移している状況にある。開業から 5 か月で約 190 万人と当初予測の約 1.2 倍となるなど、地域の移動手段として定着しつつある。開業から 162 日目に 200 万人、239 日目に 300 万人を達成している。

表 2.5 は、パークアンドライド用駐車場の開業後の利用者数の推移を示している。4 つの停留所に隣接する駐車場は、整備当初の台数を大幅に上回り、需要が高い状況にある。各駐車場とも増設後も利用率が高く、平石では最大 96% の利用率となっている。1 日の平均利用台数も平石や清原地区市民センター前では 7 割以上となっている。

駐車場利用者アンケート⁹⁾では、「自動車からの転換が約 8 割」、「目的地を宇都宮駅周辺(経由含む)とする人が約 8 割」となっており、自動車からの転換促進や沿線外の利用者獲得、都心部への自動車の流入抑制に寄与しているものと推察される。

表 2.4 ライトラインの開業後の利用者数の推移¹⁰⁾

利用状況	1か月目 (8/26~9/25)	2か月目 (9/26~10/25)	3か月目 (10/26~11/25)	4か月目 (11/26~12/25)	5か月目 (12/26~1/25)	当初予測 (開業初年度)
利用者数 (1月当たり)	約420,000人	約380,000人	約390,000人	約 370,000人	約 340,000人	約312,400人
平 日 (1日当たり)	約12,000~13,000人	約12,000~13,000人	約13,000人	約 13,000人	約 12,000人	約12,800人
土日祝 (1日当たり)	約15,000~16,000人	約11,000~12,000人	約11,000~12,000人	約 10,000人	約 9,000人	約 4,400人

表 2.5 パークアンドライド用駐車場の開業後の利用者数の推移 ¹⁰⁾

停留場	駐車台数 (当初)	最大利用台数	1日平均利用台数
平石	46台※ (27台)	44台 (96%)	36台 (78%)
清原地区市民センター前	85台 (64台)	73台 (86%)	62台 (73%)
飛山城跡	45台 (8台)	26台 (58%)	21台 (47%)
【参考】芳賀町工業団地管理センター前	55台※ (55台)	31台 (56%)	26台 (47%)

※ 今後整備予定 (平石：144台, 芳賀町工業団地管理センター前20台)

2.3.3 開業後の道路状況の変化

栃木県、宇都宮市、芳賀町、宇都宮大学などにより取りまとめられた「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」の調査結果では、鬼怒通り (図 2.26 の地点 A) における3時点の交通量の変化を、表 2.6、図 2.27 に示している。令和5年度の交通量は令和3年度より少ない状況であり、朝夕それぞれにピーク時間帯がある傾向にある。さらに H27, R3 は西進方向が東進方向より多い傾向となっている。

今後、交通量の減少理由などの精査するためには、より広域かつ継続的な調査分析を行っていくことや交通量のみならず密度や速度などに着目して、LRT 開通に伴う変化・効果を分析していくことが必要となる。



図 2.26 地点交通量の観測地図 ¹¹⁾

表 2.6 昼間 12 時間自動車類交通量の推移¹⁰⁾

観測日	上り (西進)	下り (東進)	合計
H27.10.29	12,258	11,276	23,534
R3.10.21	8,942	8,270	17,212
R5.9.14	7,712	7,892	15,604

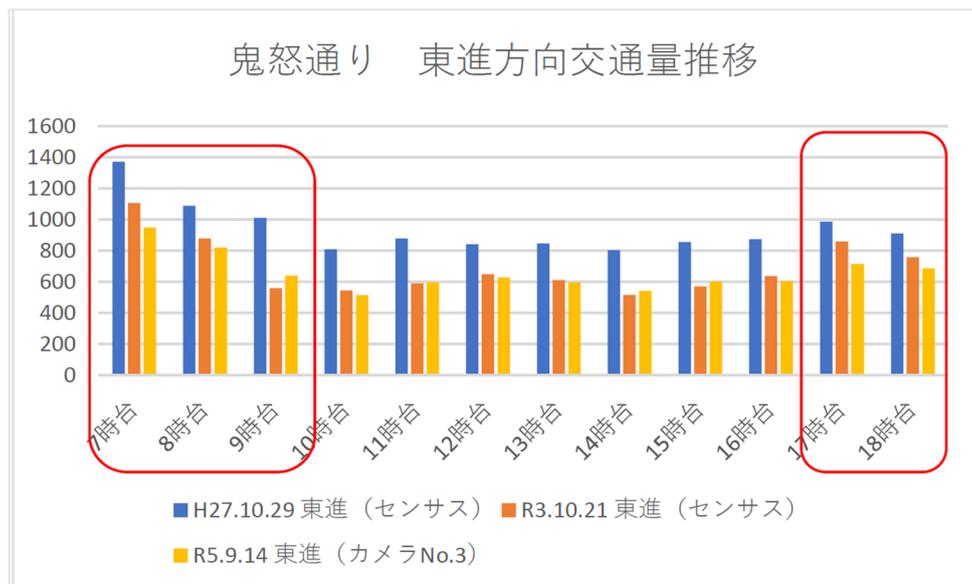
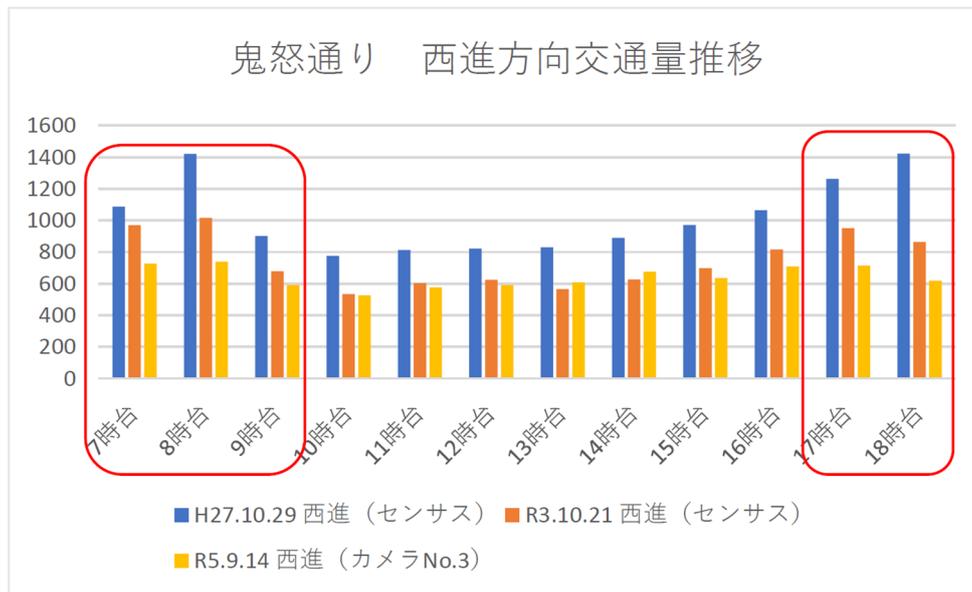


図 2.27 鬼怒通りにおける交通量の推移¹¹⁾

2.4 駅西側の中心市街地へのライトラインの延伸計画

2.4.1 LRT 路線の中心市街地への導入計画

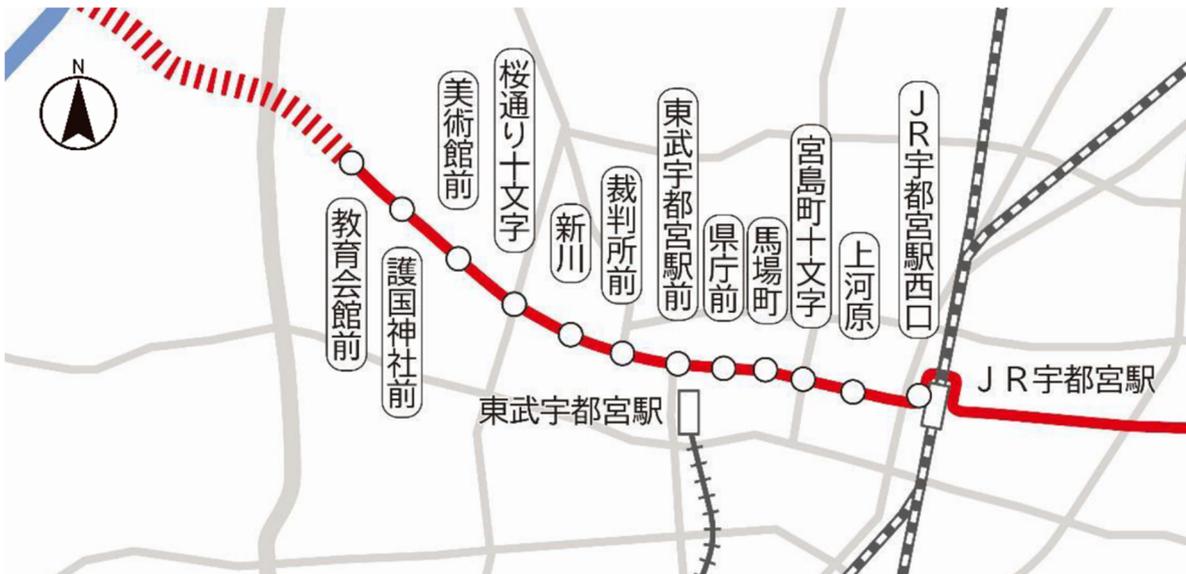
東側優先整備区間の事業実施と並行して、【西側区間】の JR 宇都宮駅～桜通り十文字付近および【延伸検討区間】桜通り十文字付近～大谷観光地付近について、表 2.7 に示すように計画が推移している。2024 年（令和 6 年）2 月 1 日の宇都宮市議員協議会で、図 2.28 のように駅西側の LRT 整備検討区間が示された。そして、図 2.29 に示すような具体的な停留場（案）が示された。停留場の配置を詳細検討していくためには、「大通りの沿道の土地利用や地形などの特性を踏まえるとともに、拠点性や停留場間隔などといった視点から大通りの道路空間再編の検討や需要予測を行いながら、停留場の位置・形式などを確定していく」必要があるとしている。特に、限られた道路空間を活用して、ライトラインを延伸することから、大通りの道路空間再編の検討が重要とされている。

表 2.7 西側区間・延伸検討区間（JR 宇都宮駅西側区間）の事業計画の推移^{8) 10)}

年月日	内容
2016 年～	導入課題の抽出・検討（整備区間，導入空間等） 「JR 宇都宮駅西側における LRT 導入後の将来の公共交通ネットワークイメージ」の公表
2018 年	一定の条件の下の概略的な整備概要案を公表 JR 宇都宮駅の LRT 横断ルート（北ルート）を公表
2020 年	JR 宇都宮駅西口の LRT ルート（高架構造）を公表
2024 年 2 月 1 日	議員協議会にて駅西側の LRT 整備検討区間について方針決定
2025 年度中	軌道事業の特許申請
2030 年代前半	西側区間の開業（予定）



図 2.28 駅西側ライトラインの検討区間，整備区間¹²⁾



※ 停留場位置は，今後詳細に検討．停留場名称は仮称

図 2.29 駅西側ライトラインの検討区間の停留場の配置イメージ¹⁰⁾

2.4.2 今後施策検討が必要な事項

宇都宮駅西側のライトライン延伸事業（駅西側 LRT 事業）を行うために，大通りの道路空間の再編計画が重要となる．いくつか検討すべき施策の方向性が宇都宮市より示されているため，交通や貨物自動車の荷さばき・搬入活動に関する内容を以下にまとめる．

(1) まちづくりの動向

駅西側 LRT 事業を見据えたまちづくりを進めていくため，図 2.30 のように中心市街地の整備に向けた政策の方向性が示されている．

- 1つ目として、都心部の将来像を実現するための「(仮称)都心部まちづくりプラン」や「(仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」((3)を参照)を策定して、まちづくりの進展を進めている。
- 2つ目として駅東側のライトラインの開業により、駅西側への早期延伸への期待や大通り沿線における市街地再開発事業等の民間開発の動きも活発化させる必要性を挙げている。そのためにも将来のまちづくりと一体となって、市民や事業者との意見交換を行っていきながら、大通りの道路空間再編や停留場など、駅西側LRT事業に係る施策・事業を進めていくことに言及している。

図2.31では、宇都宮の中心市街地におけるまちづくりプランのなかで、駐車場の量や配置の最適化について触れられている。主な施策として、公共交通利用促進に伴う附置義務駐車場の緩和や隔地の駐車場を附置義務扱い変更について記載されている。しかしながら、東京都圏物資流動調査のアンケート結果として利用者のニーズとしてあった荷さばき・搬出入活動を行う貨物自動車への対策については、民間開発の誘導の中で共同荷さばき場の整備については触れられている。しかしながら、具体的な対策方法や施策の方向性までには言及されておらず、今後実態分析にもとづいた施策検討が必要となる。

まちづくりの動向

- ・ 都心部の将来像を実現するための「(仮称)都心部まちづくりプラン」や「(仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」の策定に向けて取り組むなど、駅西側LRT導入を見据えた**まちづくりが進展**している。
 - ・ また、**駅東側のライトラインの開業**により、駅西側への早期延伸への期待や大通り沿線における市街地再開発事業等の民間開発の動きも活発化するなど、**市民や事業者の機運も高まり**を見せている。
- ⇒ 引き続き、こうした**将来のまちづくりと一体となって**、大通りの道路空間再編や停留場など、**LRT導入に係る各種検討を進めるとともに**、**まちの将来像を官民で共有し、各種施策・事業を総合的に推進するため**、**市民や事業者との意見交換を行っていく。**



図 目指す都心部のまちづくりの姿「(仮称)都心部まちづくりプラン(抜粋)」



写真 (仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画策定懇談会 (R5.12開催)

11

図 2.30 駅西側LRT事業に向けたまちづくりの動向¹⁰⁾



図 2.31 駅西側 LRT 事業に向けた駐車・荷さばき対策¹²⁾

(2) 大通りの道路空間再編

駅西側 LRT 事業を見据えた大通りの道路空間再編については、様々な再編案や交通への影響を検討していく必要性が述べられている。その一つとして図 2.32 に「仮称 都心部まちづくりプラン」における人中心のウォークアブルなまちづくりや都市の骨格となる 3 環状 12 放射道路を中心とした将来道路ネットワークの考え方などが挙げられる。

具体的には「道路空間再編案や交通円滑化対策の検討」、「市民生活に密接に関わる歩行空間や荷さばき」、「停留場などの道路空間の使い方」等について、今後施策検討が必要である項目として挙げられる。

大通りの道路空間再編について

大通りの道路空間再編については、「(仮称)都心部まちづくりプラン」における人中心のウォークアブルなまちづくりや都市の骨格となる 3 環状 12 放射道路を中心とした将来道路ネットワークの考え方などを踏まえながら、様々な再編案や交通への影響を検討し、関係機関と協議・調整を行うとともに、まちづくり関係団体や地元商店街と意見交換を実施
 ⇒ 引き続き、道路空間再編案や交通円滑化対策の検討を行い、関係機関との協議・調整を行うとともに、市民生活に密接に関わる歩行空間や荷捌き、停留場などの道路空間の使い方等について、まちづくり関係団体等に加え、LRT 沿線をはじめとする多くの関係者との意見交換を丁寧に行っていく。

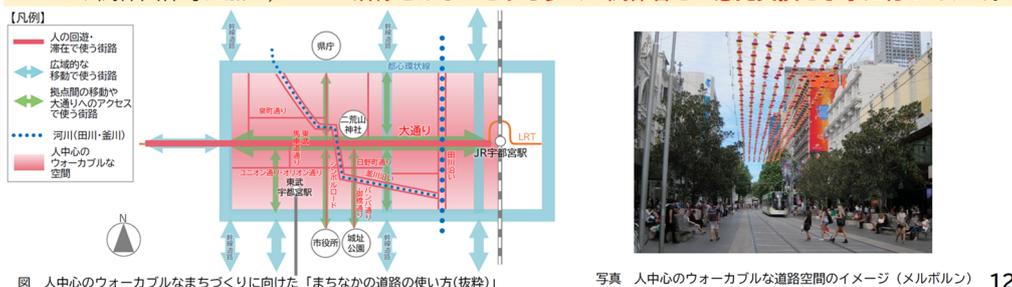


図 2.32 駅西側 LRT 事業に向けた大通りの道路空間の再編について¹⁰⁾

(3) 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画の策定

JR 宇都宮駅西口駅周辺地区の整備基本計画について政策の方向性が図 2.33 に示されている。ここでは駅前を3つの地区に切り分けそれぞれの問題点を整理している。交通に関する現状の課題のなかで、誰もが安全・安心に移動できる乗換環境を整備する必要があり、LRT 開業時（2030 年代前半）までに特に対応が必要な課題と位置付けている。

具体的には①駅前広場の自動車・歩行者の動線の錯綜、②駅西口のバスの集中とバスの待ち行列、③交通結節機能の強化等について今後施策検討が必要となっている。



図 2.33 駅西側 LRT 事業に向けた JR 宇都宮駅前のまちづくりに向けた現状の課題¹³⁾

(4) 公共交通ネットワークの再編

宇都宮駅西側 LRT 導入を見据えて、図 2.34 に「バス路線再編の方向性」にもとづきバス路線を再編し「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築を検討していく必要があることが示されている。

バス路線の再編の方向性として、バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら、LRT 路線と重複する「大通りのバス路線の一部」を再配置し、郊外部の地域拠点から都市拠点へアクセスする幹線バス路線や都市拠点内の回遊性を高める循環バス路線の充実を図るものと示されており、前記(3)の JR 宇都宮駅における路線バスが集中して錯綜している課題について解決できることが見込まれる。

階層性のある公共交通ネットワークの構築について（バス路線再編・地域内交通の導入等）

LRTの整備とあわせてバス路線再編に向けて、「バス路線再編の方向性（※）」に基づき、再編後のバス路線の運行内容等について検討するとともに、地域内交通について郊外部全地区に加え、市街地で2例目となる明保地区において運行を開始するなど、「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいる。

⇒ 今後とも、**バス事業者と意見交換**しながら、再編に向けた検討を進めるとともに、**地域と意見交換**しながら、地域内交通未導入地区への導入を促進するなど、引き続き、「**階層性のある公共交通ネットワーク**」の構築を推進していく。

※ バス路線再編の方向性（令和4年8月公表）

バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら、LRTと重複する大通りのバス路線の一部を再配置し、郊外部の地域拠点から都市拠点へアクセスする幹線バス路線や都市拠点内の回遊性を高める循環バス路線の充実を図る。

14

図 2.34 駅西側 LRT 事業に向けた交通ネットワークの施策検討¹⁰⁾

<参考文献>

- 1) 宇都宮市：都市計画マスタープラン 2019年3月，P.66
- 2) 宇都宮市：都市計画マスタープラン 2019年3月，P.67
- 3) 宇都宮市：（仮称）都心部まちづくりプラン」中間取りまとめと都心部における拠点形成に向けた施策展開について，第36回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料2
- 4) 国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）栃木県版
- 5) 宇都宮市：平成29年度商店街通行量実態調査
- 6) 商業システム研究所 C&C 通信第4号，2003，
<http://alphaplanning.blogzine.jp/gokigen/images/sp1030939.jpg>
- 7) 東京都市圏交通計画協議会：第5回東京都市圏物資流動調査
- 8) 宇都宮市・芳賀町：LRT 整備事業の概要
- 9) 宇都宮市・芳賀町：第36回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料（資料1），駅東側の取組状況について，令和5年3月24日
- 10) 宇都宮市：議員協議会資料：芳賀・宇都宮 LRT 事業について，R6年2月1日
- 11) 第5回宇都宮市東部地域渋滞対策協議会資料2：LRT 開業前後の交通状況について（交通量の状況）
- 12) 宇都宮市：宮の街ナカX（エキ）サイト，令和5年11月
- 13) 宇都宮市：第1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資料1，JR 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画の策定について，令和5年12月18日

3章 基幹公共交通を導入した地方都市との比較

3.1 基幹公共交通導入都市の比較

JR 宇都宮駅西側延伸計画を進めるにあたり、古くからの中心市街地であるエリアに LRT 路線を整備することになり、道路構造・断面の変更や各種地域ルールの方策などハード・ソフト面の検討が必要となる。特に、中心市街地における荷物を搬出入する貨物自動車の荷捌き駐車施設の配置や運用ルールについても欠かせないことから、同様に基幹公共交通が整備された地方都市の交通方策や駐車場などハード面・ソフト面の整備状況等の事例が参考になるものと考えた。

そこで、本章では、路面電車や BRT による基幹公共交通が整備されている都市を調査し、今後の地方都市における交通方策の検討や荷さばきを行う貨物自動車について駐車場方策に向けた知見を得ることを目的とする。

宇都宮市と同様に基幹公共交通網が路面電車（LRT）を基幹交通機関として構築された富山市、BRT を基幹交通機関として導入した新潟市を対象とする。

富山市は、元 JR 富山港線を活用し新たに再整備した富山港線（旧：富山ライトレール）が特徴である。これは、平成 18 年に、利用者の減少が続いていた JR 富山港線を公設民営の考えを導入し、併用軌道区間の新設し日本初の本格的な LRT システム¹⁾を築き上げた取り組みである。

新潟市は、鉄道軌道の整備ではなく、道路を活用した BRT(Bus Rapid Transit)が導入され JR 新潟駅周辺から中心市街地、官庁街へのアクセス網を構築している。そこで、富山市、新潟市を対象に宇都宮市と比較しながら整備状況と交通方策に着目して整理を行う。（表 3.1）

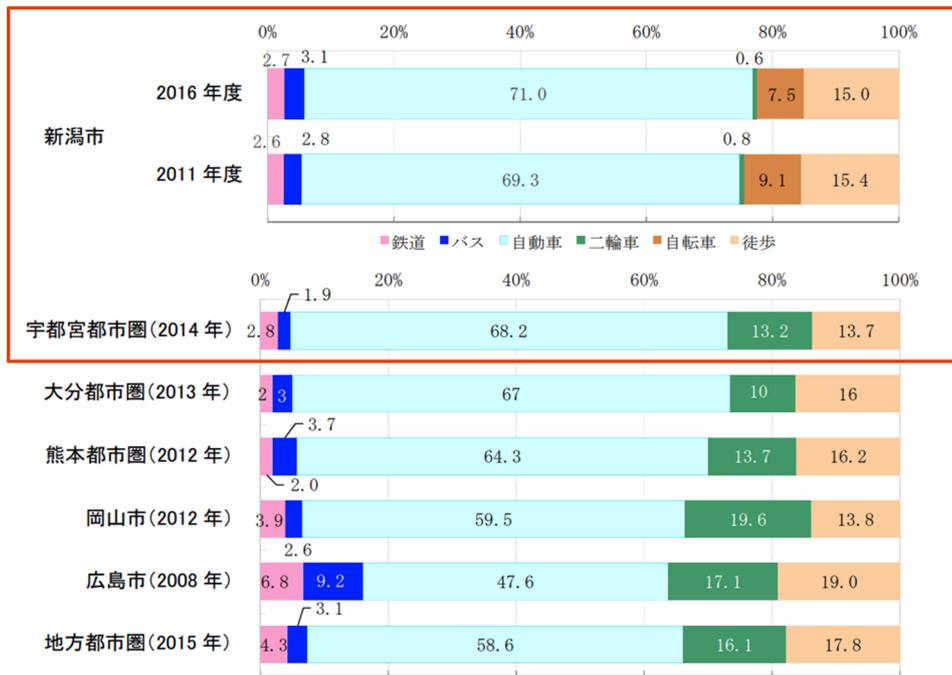
- 都市の人口は、富山市が 40 万人規模の都市であり、次いで宇都宮市が 50 万人規模、新潟市は 80 万人を少し下回る都市規模である。行政面積に対する人口密度で比較すると、宇都宮市（53.5 人/ha）と新潟市（53.5 人/ha）は同等規模の人口密度であり、富山市は 40.2 人/ha となっている。DID 人口の割合を見ると、宇都宮市および新潟市とも 75%以上を占めている現状にある。一方で、富山市の DID 人口の割合は 6 割程度と 2 都市と比べて低く、DID 域外の周辺地域にも人口が分布している。
- 宇都宮市と富山市は LRT が整備され、新潟市は BRT の 1 路線が整備されている。2024 年 3 月時点の整備状況は、富山市においては完了している。宇都宮市は駅東側の優先整備区間の整備が完了し、今後駅西側は延伸計画の段階である。新潟市は計画途中と

なっている。

- 3都市の利用交通手段の割合について図3.1と図3.2にて着目すると、3都市とも自動車の依存度が地方都市圏に比べ10%以上高い傾向にあることがわかる。また、新潟市と富山市においては、二輪車を利用する割合が低いことから降雪という地域性が表れているものと思われる。
- 自動車の保有台数について都道府県単位で比較すると、宇都宮市のある栃木県は全国5位の保有台数、富山県は2位、新潟県が10位と全国のなかでも3都市は自動車依存度が高い都市であることがわかる（図3.3参照）。また、中心市街地における駐車場整備・確保にむけては富山市と新潟市は駐車場整備地区を指定しているが、宇都宮市は特に指定されていない。

表 3.1 宇都宮市と2都市の行政規模と基幹公共交通網の整備状況

		宇都宮市	富山市	新潟市
行政規模	人口	51.5万人(R4年)	40.7万人	78.9万人
	DID人口(割合)	40.4万人(77.8%)	24.9万人(60.6%)	59.38万人(75.3%)
	面積	41,685ha	124,170ha	72,640ha
	DID面積	7,780ha	6,196ha	11,375ha
	人口密度	53.5人/ha	40.2人/ha	52.2人/ha
都市部の代表的な公共交通		LRT (東側のみ)	LRT (3方向+1環状線)	BRT (1路線)
運営主体		宇都宮ライトレール (株)	富山地鉄(株)	新潟交通(株)
基幹公共交通の整備状況		延伸計画途中	完了	計画途中
車両の保有台数		5位 (1.628台/世帯)	2位 (1.712台/世帯)	10位 (1.558台/世帯)
駐車場整備地区の有無		なし	あり	あり
駐車場整備地区の面積		—	291ha	202.7ha



・全国都市交通特性調査より参照
 ・他都市の代表交通手段構成における二輪車は、自転車と二輪車の合計値

図 3.1 宇都宮市と新潟市をはじめとした交通手段の利用割合²⁾

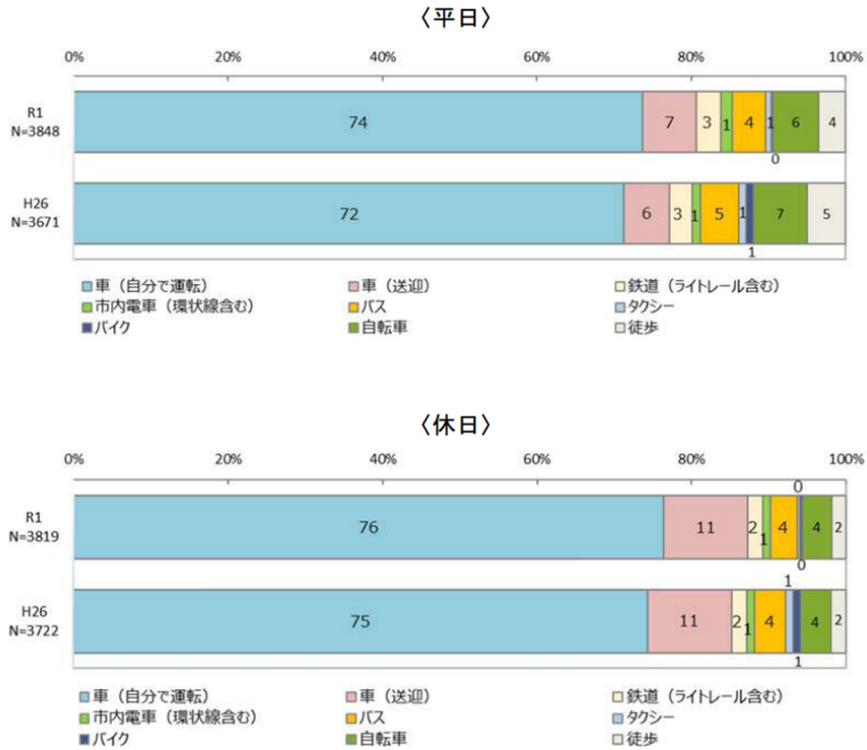


図 3.2 富山市の交通手段の利用割合³⁾

平成27年3月末現在

	順位	前年順位	都道府県	世帯当たり普及台数	保有台数	世帯数
	1	1	福 井	1.752	501,561	286,201
富山→	2	2	富 山	1.712	698,971	408,370
	3	3	山 形	1.678	685,919	408,771
	4	4	群 馬	1.655	1,349,671	815,489
宇都宮→	5	5	栃 木	1.628	1,303,748	800,853
	6	7	茨 城	1.608	1,924,997	1,197,415
	7	6	岐 阜	1.604	1,279,850	798,069
	8	8	長 野	1.588	1,351,728	851,059
	9	9	福 島	1.568	1,202,457	767,059
新潟→	10	10	新 潟	1.558	1,370,927	880,005

出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会

図 3.3 自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）⁴⁾

■ 貨物自動車の割合保有台数について栃木県の傾向

- ・ 図 3.4 より栃木県における営業用・自家用貨物自動車比率については、登録台数上では大きく変わらないものの、輸送トンベースでは全国平均に比べて自家用貨物車は 10 ポイントほど高い傾向にある。
- ・ 輸送トンキロでは全国平均は約 85%が営業用貨物自動車車両による輸送であるが、栃木県では 75%と、自家用貨物自動車での輸送割合が輸送トンと同様に 10 ポイントほど高い状況にあり特徴ともいえる。

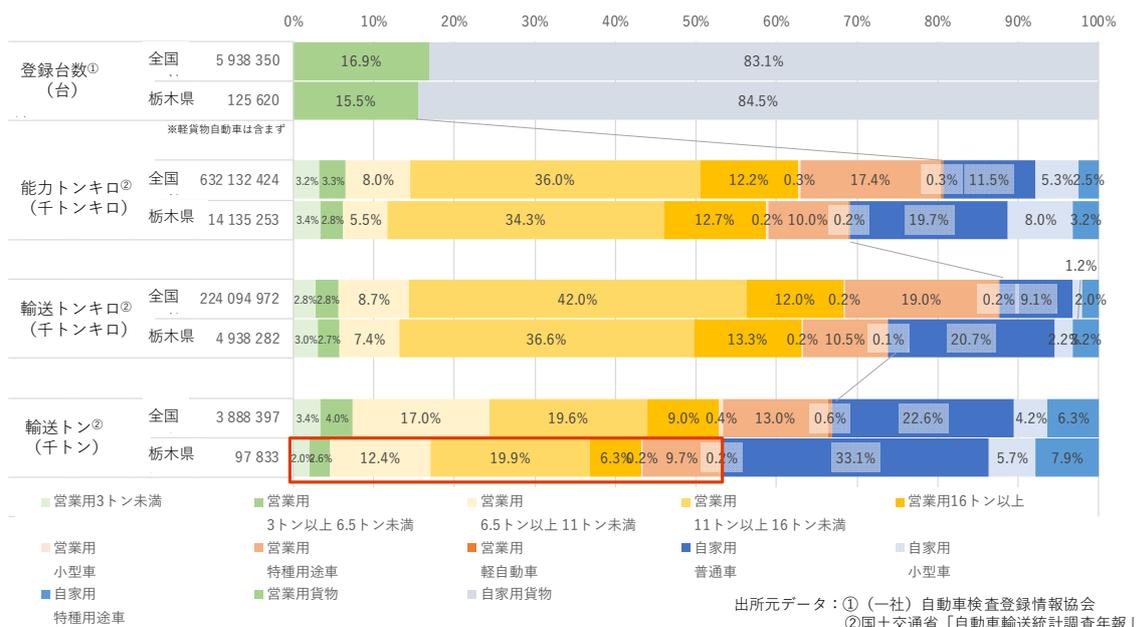


図 3.4 貨物自動車の普及台数（都道府県別）^{5) 6)}

3.1.1 宇都宮市

① 人口規模では、3都市の比較にて触れたが、51.8万人（DID人口は24.6万人）となっている。市政区域面積：124,170ha（DID面積：7150ha）である。

② 宇都宮市のLRT整備

鉄道網として、図3.5に示すように南北にJR東北新幹線とJR東北本線（宇都宮線）が貫き、日光線や烏山線がJR宇都宮駅に乗り入れる。

JR宇都宮駅から西側（駅西側）の東武宇都宮駅の間には中心市街地が広がっている。JR宇都宮駅から東側（駅東側）は、2章にて説明したLRT路線（ライトライン）が2023年8月26日にJR宇都宮駅東口（宇都宮市）から芳賀・高根沢工業団地（芳賀町）までの約14.6km開業した。令和6年2月1日には、議員協議会の中で、駅西側のLRT整備検討区間（図3.6の駅西側水色のライン）について方針が示された。延伸に伴い、宇都宮駅西口から中心市街地、東武宇都宮駅に向けた「大通り」を通行することになり大きく道路空間の変更が必要となる。そのため、「市民生活に密接にかかわる空間の整備」や「荷捌き施設の配置」、「停留場等設置にともなう道路空間の再編」の検討が重要となっている。

現在の基幹公共交通として、駅西側における路線バスの集中が宇都宮市の特徴として挙げられる。駅西側の東武宇都宮駅、中心市街地から宇都宮駅西口の大通りを通行する断面交通量にて約2,000台/日の路線バスが通行している。将来的には、駅西側のLRT路線の延伸に伴いこの区間のバス路線を東側同様に再編する計画となっている。

③ 宇都宮市の道路ネットワーク

道路網の整備状況として、2章にも記載したが3環状線12放射の幹線道路ネットワークが整備されている。これはわが国ではモデルケースとなりうる先行した道路網の整備状況であり、宇都宮市の特徴ともいえる。

そういった中で、環状道路の利用実態をETC2.0のプローブデータを用いて分析した研究（後藤ら）⁸⁾の中では、中心市街地の通過を避けて環状道路を使用しているかは、環状道路を利用する際の距離増や所要時間短縮の程度が異なり、それに経路分担率が左右される可能性が高いことが示されている。特に駅西側の南北を通行する自動車のうち51%が中心市街地を通過する車両が確認されている。環状道路が整備されている中で、中心市街地を通過する自動車も一定量おり、今後の対策が必要になるものと考えられる。

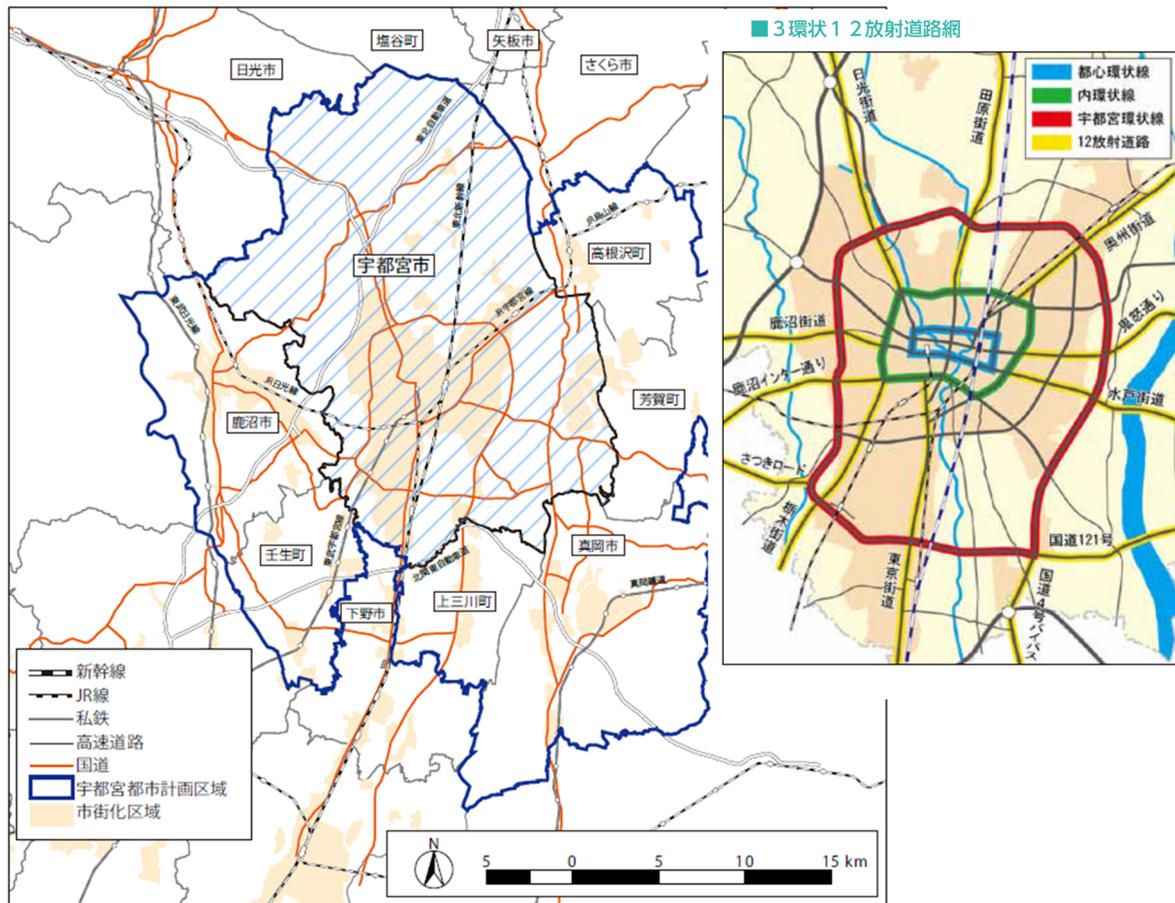
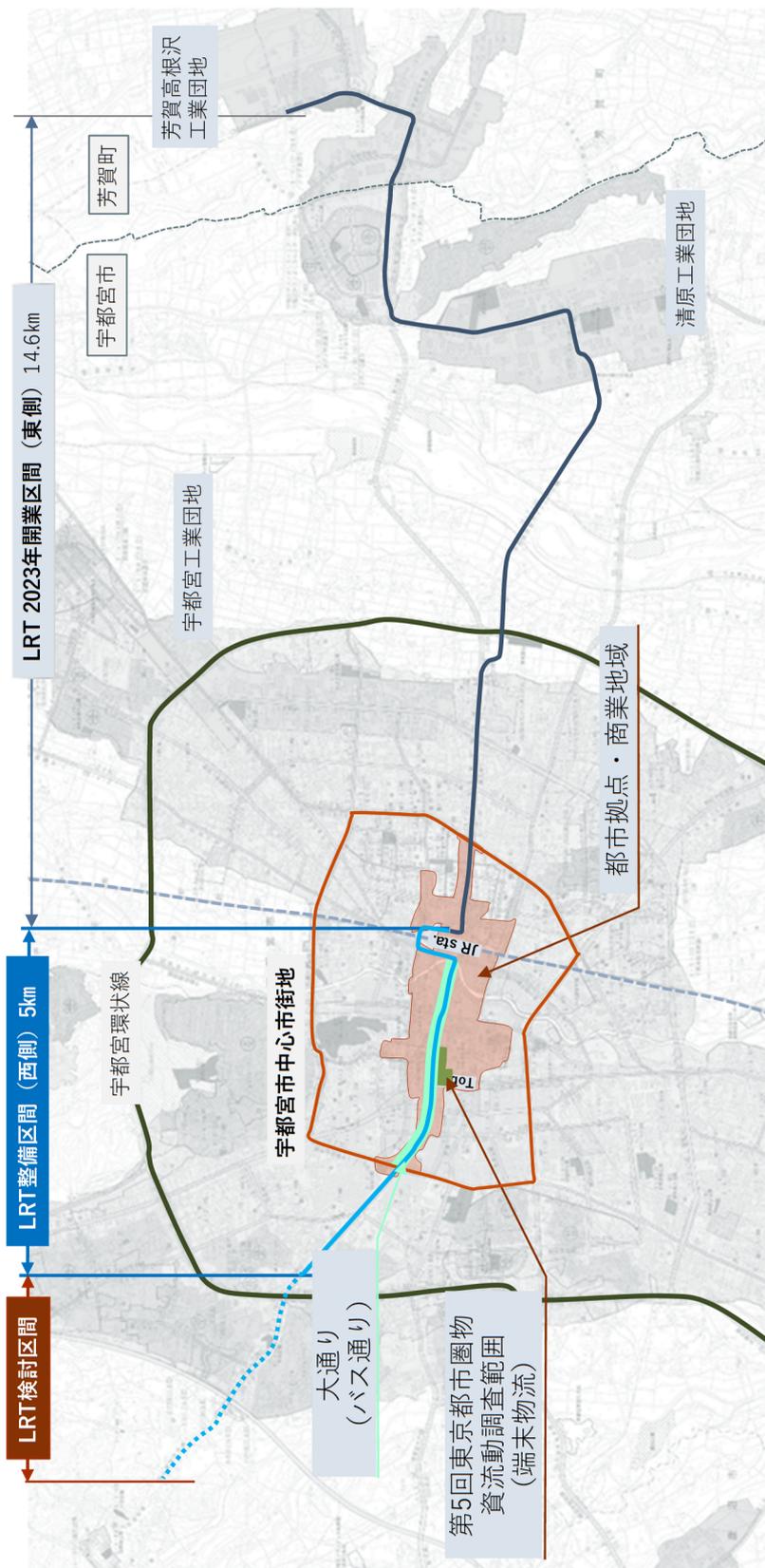


図 3.5 宇都宮市における鉄道ネットワークと環状道路ネットワーク⁷⁾



出典) 宇都宮市都市計画図, 2022年 / 宇都宮の都市計画 ネットワーク型コンパクトシティ2022

図 3.6 宇都宮市における LRT 路線と中心市街地との位置関係^{9) 10)}

3.1.2 富山市

① 富山市の人口規模は、40.7万人（DID人口は24.6万人）となっている。市政区域面積：124,170ha（DID面積6,196ha）である。

② 富山市のLRTと総合交通戦略

富山市におけるLRTは、既存の富山地铁の市内軌道2路線に加えて、図3.7の富山港線（旧：富山ライトレール）が開業されLRTネットワークを構築している。宇都宮市のライトラインとの違いは全区間が新設路線に対して、富山のケースは中心市街地の区間は新たに併用軌道を設置し、元JR富山港線は既存線路を併用して整備された路線となる。

都市交通施策は、「富山市中心市街地活性化基本計画」のなかで、徒歩や公共交通を骨格とする富山型「コンパクトなまちづくり」を進めている。富山市中心市街地は、都市機能を集積するとともに、生活利便施設も集積し徒歩圏で活動できることを目的とし、中心市街地の区域（約436ha）を取り組む施策に位置付けている。

総合交通戦略においては、拠点集中型の「コンパクトなまちづくり」の実現するため、交通事業とまちづくりが連携し、過度に自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等が連携し適切な役割分担のもと、交通施策に係る関係者が相互に協力させる仕組みづくりが進められている。

利用者の減少が続いていたJR富山港線（鉄道）を公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的LRTシステムに蘇らせた取り組み

<路線概要>

- 開業日：平成18年4月29日
- 延長：7.6km
(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- 電停数：13
- 車両数：7編成(2両1編成)
- 所要時間：約25分(富山駅北ー岩瀬浜)

<運行サービスの向上等>

運行間隔の改善、新駅の設置、低床車両の導入、バリアフリー化、ICカードの採用、アテンダントの配置等

日本初の本格的LRTとして再生



▲旧JR富山港線



▲富山ライトレール（愛称ポートルム）



図3.7 富山ライトレール（旧JR富山港線）のLRT整備化

③ LRT 路線のネットワークの形成に向けた事業の詳細

1) 市内路面電車環状線化事業

- ・ (概要) 市内電車の環状運転化ができるネットワークの構築を行った。新たに約 940m が新設され、それぞれ異なる断面にて道路空間を再編している。基本的には車線数は1つを削減するか確保しつつ、ゆとりのある歩道断面を使用して、併用軌道に配分している。
- ・ (事業手法) 事業の実施は、公設民営の考えにより、軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道(株)が行う上下分離方式を採用(図3.8)している。

2) 路面電車南北接続事業

- ・ (概要) 公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりを推進する中で、JR 富山駅の高架化工事に合わせて、富山港線と市内電車を南北に接続している。これにより、都心地区と北部地区とのアクセス強化や利便性向上などの公共交通活性化を図っている。JR 富山駅では、高架下の空間を活用して JR 線とクロスする形で設置配線され、高架下に新停留場設置し新幹線、在来線からの乗り換え利便性向上させている。軌道を約 250m 延伸し、富山地方鉄道富山軌道線と富山ライトレール富山港線とを接続させている。
- ・ (事業手法) 軌道の整備は富山市、運行は富山地方鉄道株式会社(旧富山ライトレール株式会社も含む)が行う上下分離方式を採用している。

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸

・日本初の上下分離方式の導入

・魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備

<路線概要>

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約0.9km(環状線区間約3.4km※)
- 停留場：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入

※現在は約3.7km

富山駅高架下で接続
(令和2年3月21日)

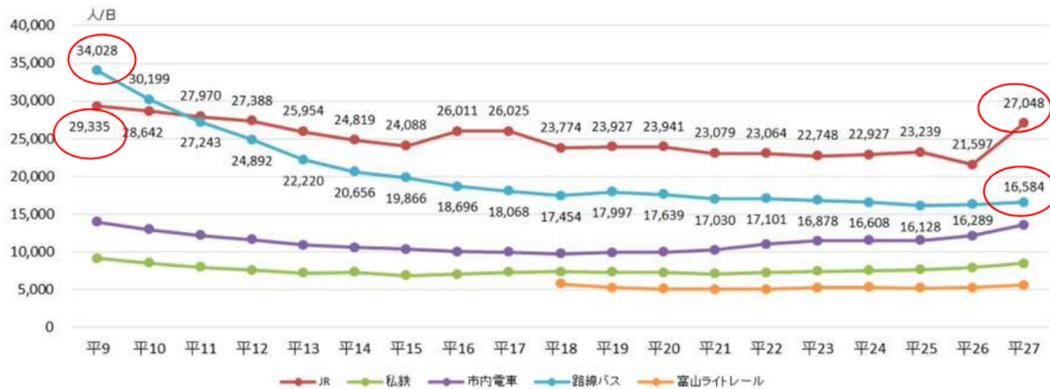


▲市内電車環状線(愛称:セントラム)

図 3.8 ① 市内電車環状線化事業による環状線整備概要¹⁴⁾

④ 富山市における利用交通手段の構成

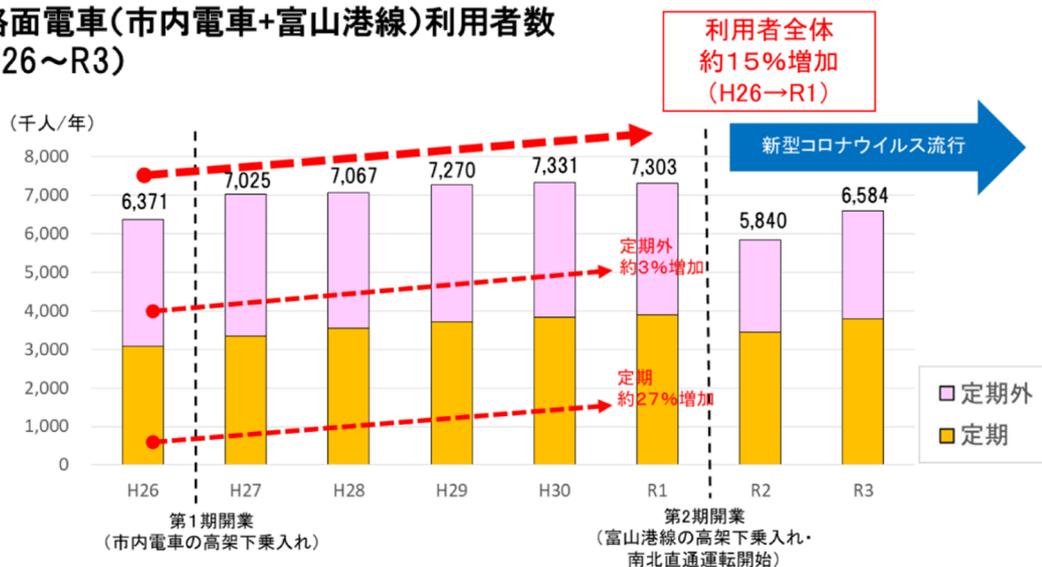
図 3.9 で利用者数の変化を見ると、路線バスの減少が大きく見られ、約 20 年間で、半分となっている、また、鉄道の利用者数は変わらないか増加傾向にあることがわかる。路面電車の利用者数の推移は、図 3.10 ようにコロナ過を除いて増加傾向にある。



※JRに関しては、平成 27 年 3 月 14 日以降のあいの風とやま鉄道利用者数を含む
出典: 富山市統計書

図 3.9 富山市の基幹公共交通の利用者数の推移¹⁸⁾

■路面電車(市内電車+富山港線)利用者数 (H26~R3)



令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の流行から利用者数が低迷しているが、南北接続による利便性の向上により、今後利用が増加していく事が予想される。

※令和2年度以降の数値は、南北直通移動者に対して補正を行った値

図 3.10 富山市の市内電車の利用者数の推移¹⁹⁾

3.1.3 新潟市

① 新潟市の人口規模は、78.9万人（DID人口は59.4万人）となっている。市政区域面積：7.3万ha（DID面積11.375ha）であり、宇都宮市に比べ、1.5倍程度の規模となっている。人口密度はほぼ同程度となっている。

② BRTと交通戦略（にいがた交通戦略プラン）

2008年からの「にいがた交通戦略プラン」では、都市マスタープランと同格となる計画であり、新潟市総合計画が上位計画にあたる。下位計画の「新潟市地域公共交通網形成計画」において、新潟市BRT第1期導入計画が位置づけられている。図3.11と図3.12でBRT導入と路線バスの再編による利便性向上に向けて各種施策が実施されてきた。

最新の「にいがた都市交通戦略プラン2019」のなかで、10年後の目指す姿として、①都心アクセスの強化、②広域交通との連携強化、③都心部での移動円滑化、④生活交通の確保維持・強化、⑤市民や関係者の協働を掲げている。その中では新潟駅の高架化に伴う、BRT等のバス路線と鉄道路線の利便性向上・拠点強化のための施策が含まれている。

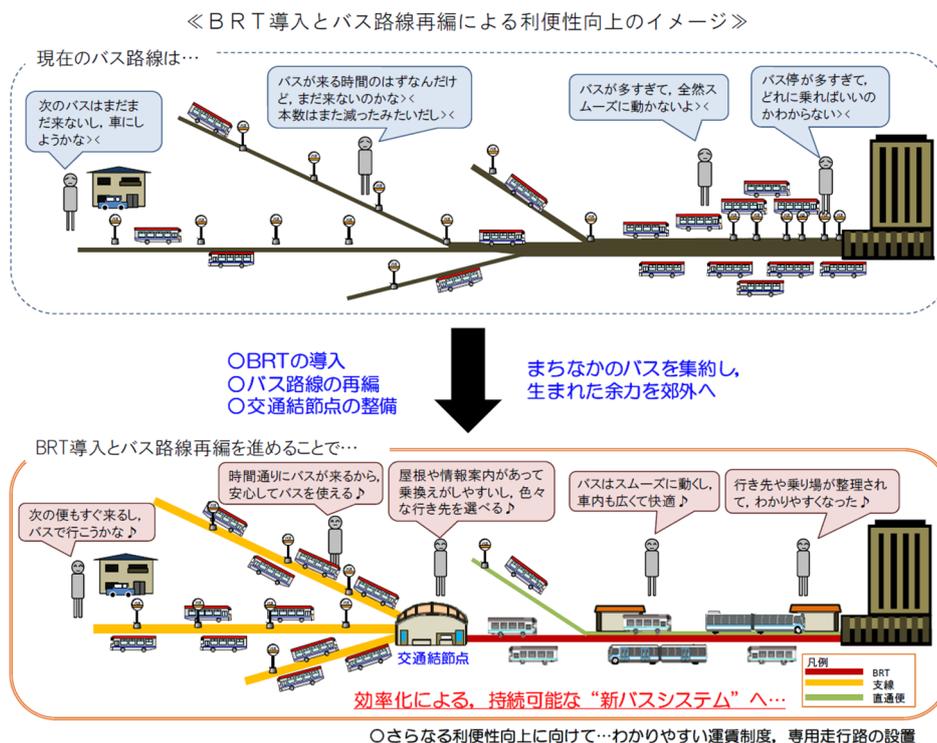


図 3.11 新潟市の BRT 導入とバス路線再編イメージ²⁰⁾



図 3.12 新潟市の基幹公共軸と BRT 導入区間²¹⁾

③ BRT 路線の導入

BRT 路線の導入に関して以下のような特徴が挙げられる。

- 新潟市の持続的な“新バスシステム”の構築として、平成 24 年（2012 年）2 月に公表した「新たな交通システム導入基本方針」に基づき検討を進めてきた BRT(Bus Rapid Transit)の導入がなされた。BRT は、連接タイプの車両が導入されている。
- BRT の導入計画は 2 段階で検討されてきた。第 1 期の暫定型として平成 27 年（2015 年 9 月より）に BRT 萬代ラインの開業した。図 3.13 のように新潟駅から中心市街地の古町・本町地区を通り青山地区のショッピングセンターを結ぶルート（萬代ライン）が設定された。新潟駅や市役所等は BRT に合わせて交通結節点を整備している。走行空間は、現行通りのバスレーン（左側の走行帯を走行し、専用走行路、島式ホームの設置を行わない）を走行する方法が採用されている。
- 第 1 期の完成型として、平成 31 年度を目標として、図 3.14 下部のように道路中央部の専用走行路（専用走行路）による BRT の本格運用のための実証実験が行われた。しかしながら、実証実験のみの実施にとどまり今日までも通常の道路通行帯を通行している。

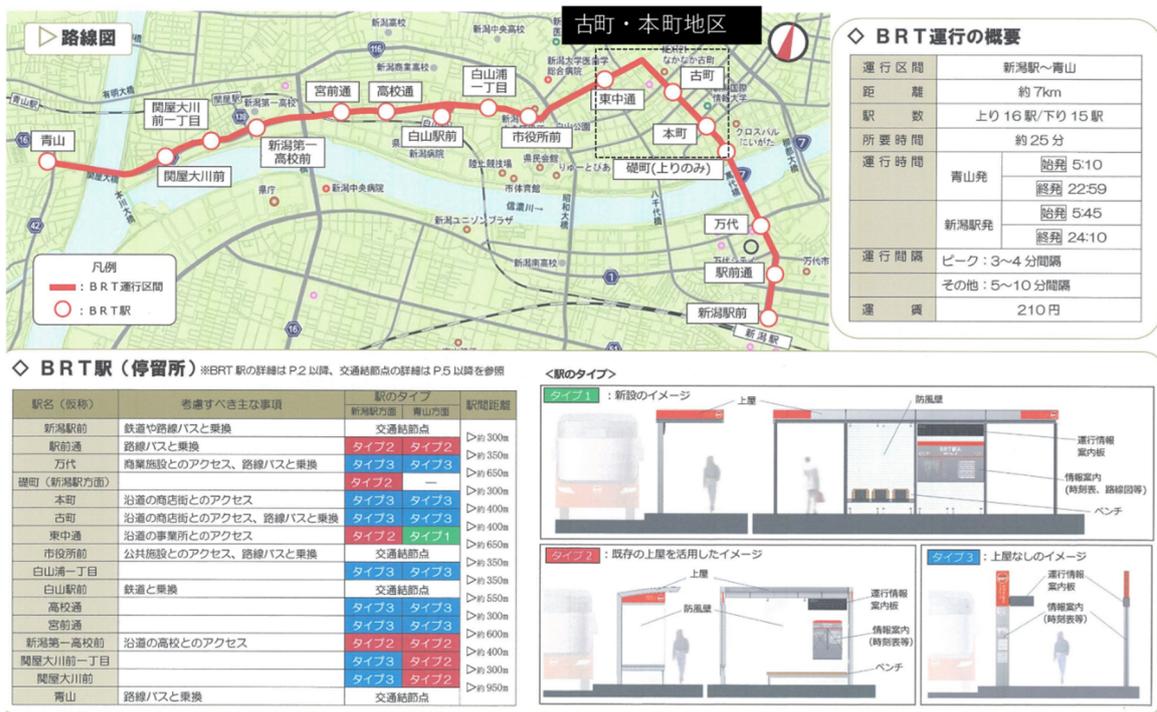


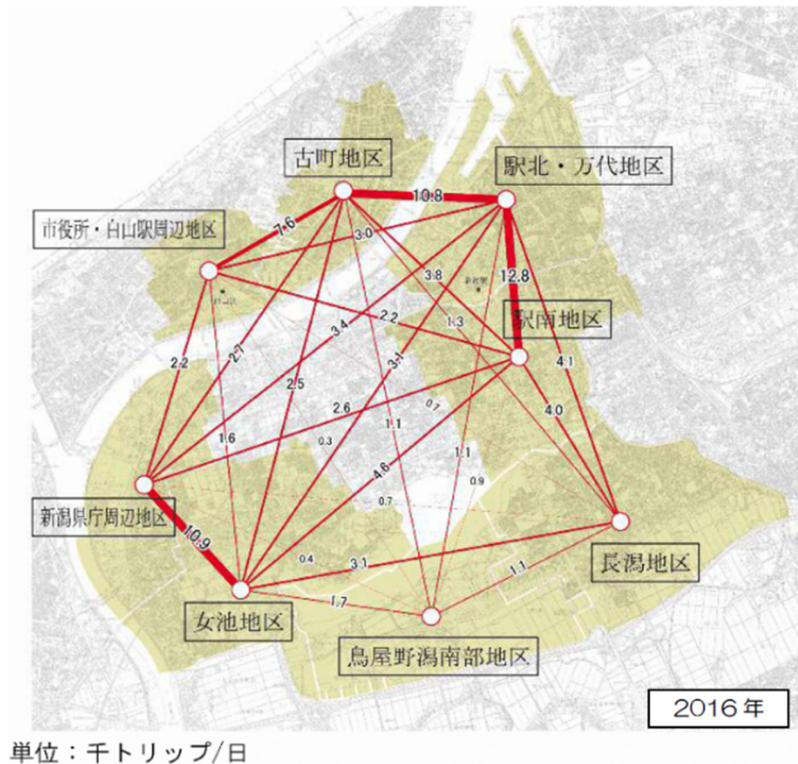
図 3.13 新潟市 BRT (萬代ライン) の詳細路線図と運行概要 ²²⁾ ²³⁾



図 3.14 新潟市 BRT (萬代ライン) 専用走行空間の構想 ²³⁾

④ 新潟市における利用交通手段の構成

図 3.15 の都心部の人の動きを見ると、駅周辺から駅北・万代地区～古町地区のトリップ数が高いことがわかる。その区間を結ぶ形で基幹公共交通網の BRT 路線が設定されている。交通手段をみると基幹公共交通沿線においては、市全体に比べてバス利用者の割合が高く、自動車依存の傾向に比べて少ない傾向にある。



単位：千トリップ/日

図 都心部（基幹公共交通軸沿線）における人の動き（全手段・全目的）

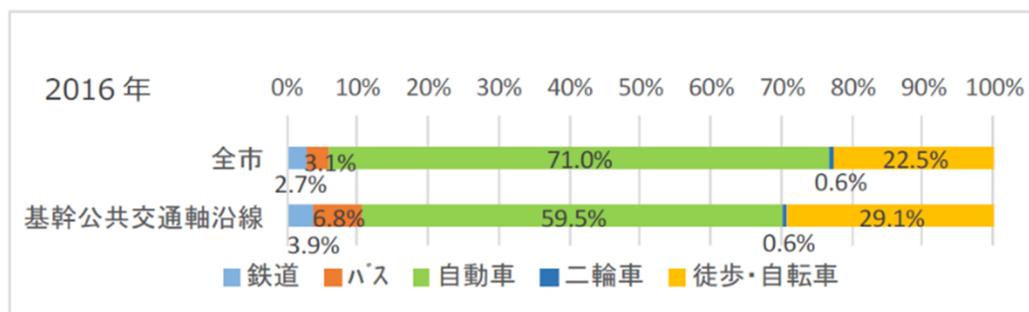


図 3.15 新潟市の基幹公共交通の利用者数の推移²⁷⁾

3.2 基幹公共交通の沿線状況（ハード・ソフト面）と荷捌き駐車施策

3.2.1 宇都宮市

停留所から半径約 500m を対象に，道路規制，主な従道路，荷さばき施設の設置状況を調査した．合わせて物流・貨物自動車に関する特筆すべき事項について整理する．宇都宮市の中心市街としてアーケード付き商店街（オリオン通り商店街）が隣接する大通り付近を対象として，Google Street View を用いた机上調査により明らかになった現状と物流・貨物自動車対策の特徴を整理する．

宇都宮市の中心市街地は，東西にオリオン通りというアーケードを有する商店街が立地している．周辺部では特徴的な物流・貨物自動車対策等は見られなかったが，以下のような点が挙げられる．

- ・ LRT の導入が予定される大通りは図 3.16 と図 3.17 の地点 101 のように宇都宮駅から東武宇都宮駅までの区間において片側 3 車線の道路断面である．路線バスの通行のため両側 1 車線をバス専用レーン又は優先レーンとしての運用を行っている．
- ・ 大通りにおける荷さばき・搬出入活動をする貨物自動車への対策は見られない現状にある．日中時間の駐停車が禁止（人の乗降は除く）となっており，荷さばきする貨物自動車は停車や駐車することはできない状況にある．
- ・ 商店周辺における荷さばき・搬出入活動をする貨物自動車への対策では，オリオン通り①の一部区間（図 3.17 の地点 105）やオリオン通り②側（図 3.18 の地点 106）は，6—10 時の貨物の集配中を貨物自動車の駐車規制が緩和されている．オリオン通りに交差する地点 108 の写真（図 3.18）では，駐車禁止区間ではあるが，荷さばき・搬出入活動する貨物自動車は，駐車規制が緩和され，荷さばき車両を誘導する施策がなされている．
- ・ 図 3.17 の地点 104 のように宇都宮駅東側（開業した LRT 路線側）の鬼怒通りでは片側 2 車線と併用軌道にて構成されている．道路交通センサスの 12 時間交通量を見る（図 3.19）と，地点 A①において，1.2 万台の交通量のうち大型車混入率が 12%となっている．中心市街地における大型車混入率は他の観測地点よりも高い．他の地方都市の中心市街地の大型車混入率と比較しても高く，貨物自動車のみならず路線バスの通過により大型車の通行量が多いものと想定される．

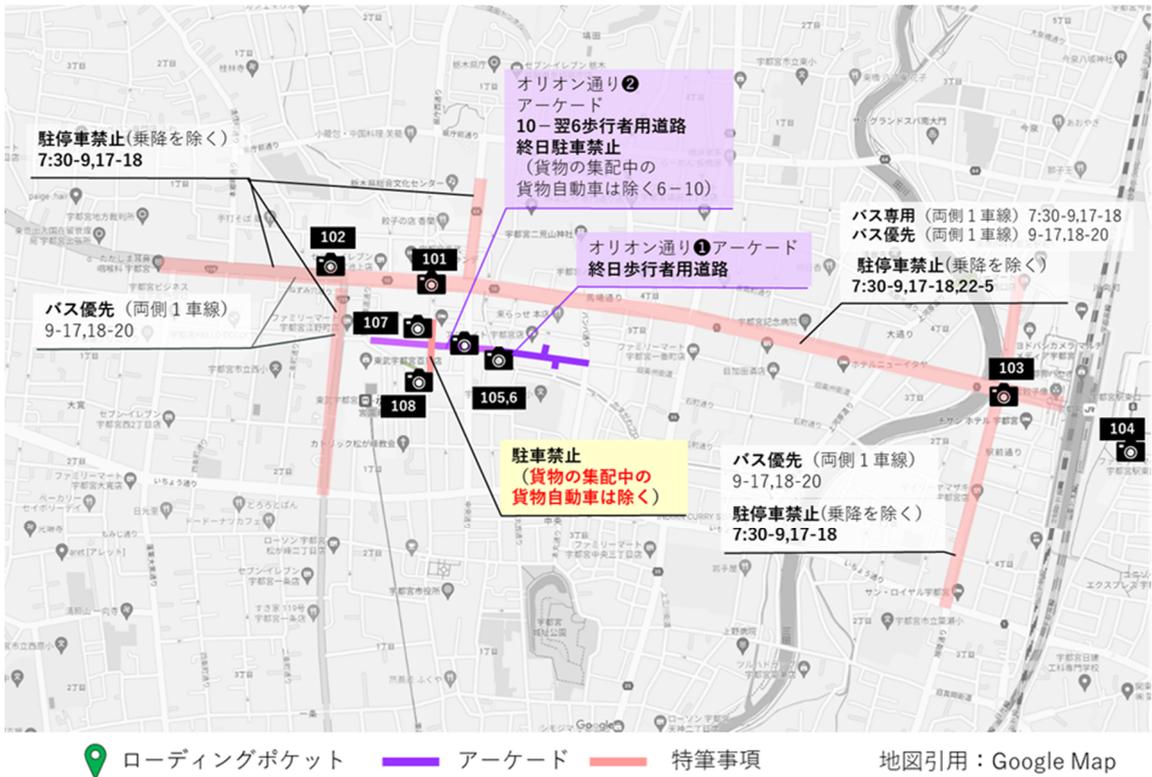


図 3.16 宇都宮市の中心市街地周辺における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき物流対策



図 3.17 宇都宮市の中心市街地周辺における現況写真その1



図 3.18 宇都宮市の中心市街地周辺における現況写真その 2

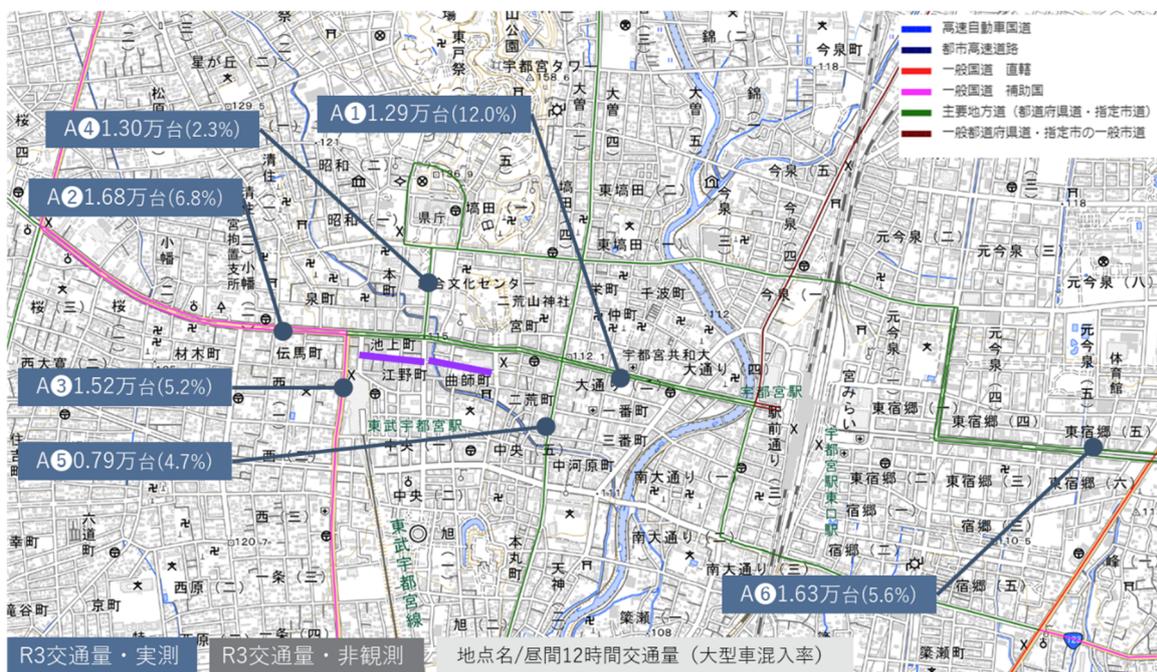


図 3.19 宇都宮市の中心市街地周辺における交通量 (道路交通センサス令和 3 年) ²⁸⁾

3.2.2 富山市

富山市の中心市街としてアーケード付き商店街（総曲輪通り商店街，中町電停付近）に隣接する総曲輪地区・大手地区を対象として，Google Street View を用いた机上調査により明らかになった物流・貨物自動車対策の特徴を整理する。

富山市の中心市街地である大手地区と総曲輪地区は，3.1.2 に取り上げているが富山地铁市内電車の環状線化に伴い新たに併用軌道が新設されたエリアでもある。特徴として以下のようない点が挙げられる。

- ・ 中町電停付近の図 3.20 の地点 201 のように南北に路面電車区間が整備されている。この区間は，道路断面は片側 1 車線道路に軌道 2 線となる。このエリアでは 12 時から 18 時までの間は，駐停車禁止となっているが，バスの乗降，貨物の積卸しのための停車は除外されている。貨物自動車が路上に駐車して荷さばきすることで，片側 1 車線にともない通行する車両は併用軌道側に避けて通行する必要がある。これは路面電車と自動車が錯綜する状況が想定される。
- ・ 総曲輪地区・大手地区の外周道路の一部の地点 201 や地点 207，208 番（図 3.20～図 3.22）においては，18 時から翌 9 時の間は大型貨物車の通行禁止となっており，大型貨物車による搬入は日中時間帯（9 時～18 時）での実施が求められる。図 3.23 の道路交通センサス（令和 3 年度）の昼間 12 時間交通量（上下合計）で見ると，地点 B④では，2.02 万台であり大型車混入率は 5.3%となる。地点 B①の大型車混入率は 3.8%と低めの傾向になっている。一方で通行規制のない地点 B③では大型車混入率は 12.7%となっており，併用軌道区間を大型車両が避ける施策の効果と想定される。
- ・ さらに大型貨物車の通行規制により搬入は日中時間帯となり，一般的に他都市等での貨物自動車の搬出入時間が早朝から午前中であり，早朝のニーズに沿っていない可能性や小・中型車による輸送が求められる。また大手地区では，終日駐車禁止の規制がなされており，併用軌道区間は大型貨物車の通行禁止とする規制がなされている。
- ・ 総曲輪通り商店街は 11 時から 22 時は歩行者専用時間帯となるが，それ以外の時間帯自動車の通行は可能となっている。しかし駐車禁止の規制がされており，他都市のように荷さばき・搬出入活動をする貨物自動車は緩和されていない状況にある。
- ・ ローディングポケットを地区外に 2 か所配置され，地点 206 に 2 枠，地点 207 と 8 に 1 枠ずつ設けるような施策が実施されている。これらは，9 時から 20 時において使用可能となっている。しかし，商業施設や店舗が密集する地域から 200m 程度離れた地域に設定され，横持距離が長くなる状況にある。このように中心市街地から離れた位置に配置されたローディングポケットの配置施策は，実際に有効的に活用できているかは調査し利用実態の分析が望まれる。

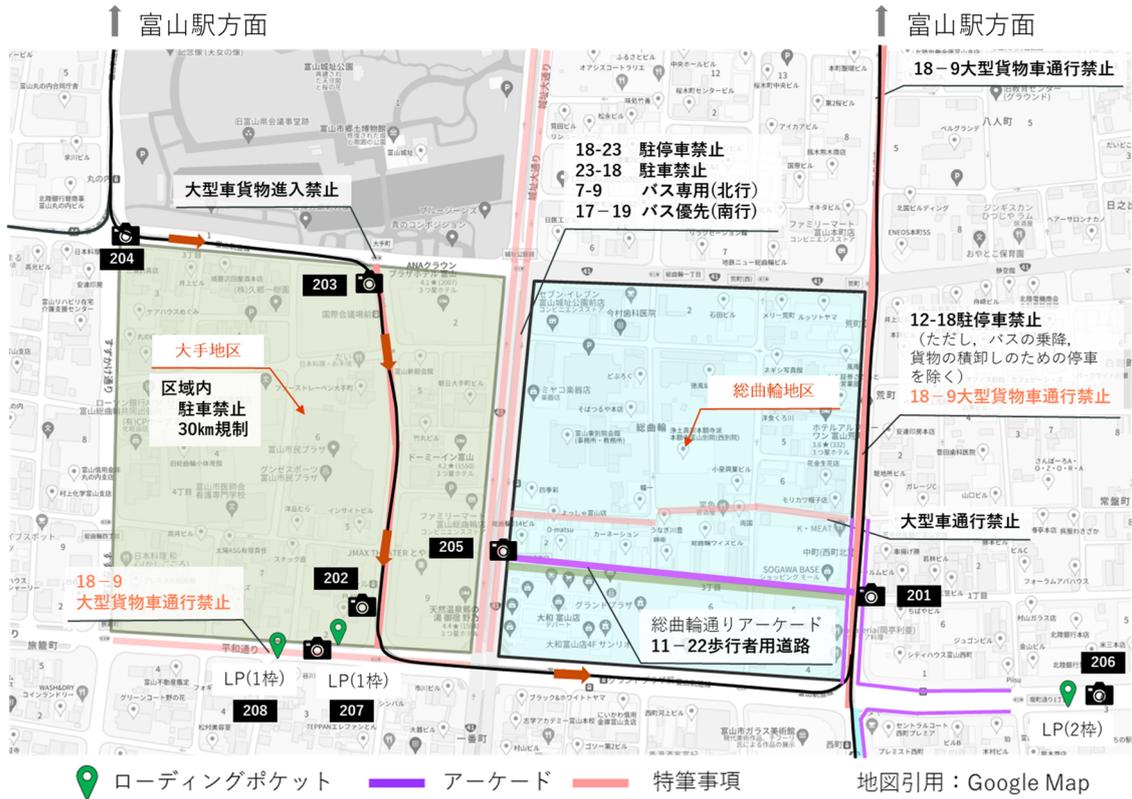


図 3.20 富山市の中心市街地周辺における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき物流対策



図 3.21 富山市の中心市街地周辺における現況写真その 1



写真引用：Google Steet View（閲覧日：2023年9月）

図 3.22 富山市の中心市街地周辺における現況写真その 2



図 3.23 富山市の中心市街地周辺における交通量（道路交通センサ令和3年）²⁸⁾

3.2.3 新潟市

新潟市の中心市街としてアーケード付き商店街に隣接する古町・本町を対象として、Google Street View を用いた机上調査により明らかになった物流・貨物自動車対策の特徴を整理する。

新潟市の古町・本町地区では、路線バスが優先される交通規制がなされ、荷さばきする貨物自動車のため、周弁部に別途時間限定の中でローディングポケットなどの荷さばきスペースが確保されている。特徴として以下のような点が挙げられる。

- ・ ふるまちモールやふらっと本町などアーケード付きの商店街が南北に存在する。これら商店街は BRT 路線の国道 289 号線に接する形で立地している。図 3.24 と図 3.25 の地点 301 の本町や古町のバス停付近は、片側 3 車線となっており、そのうち 1 車線は 7時から 19 時はバス優先レーンとなっている。さらに 7時から 9 時、17 時から 18 時は駐停車禁止とされている。人の乗降は認められているものの、貨物の積卸しのための停車は除外されておらず。路線バスを優先することから貨物自動車が路上に駐車して荷さばき・搬出入活動をするには基本的にはできない運用にある。
- ・ BRT 路線上での荷さばき駐車が難しいこともあり、地点 303 の古町通りのアーケード内においては、商業施設や店舗から近いところに複数個所の荷さばきする貨物自動車向けにローディングスペースが確保されている。さらには地点 304 においては古町・本町地区の北側に路上のタクシーベイに併設する形でローディングポケットが 1 台分設置されている。
- ・ 万代橋（地点 302）から古町・本町地区周辺部は 12 時から 19 時にかけて大型貨物車通行禁止となっており、地区全体で外周道路が大型貨物車の時間帯規制がなされている。したがって、大型貨物車による搬入は午前中や深夜帯の時間帯での実施が求められる。図 3.26 の道路交通センサス（令和 3 年度）の昼間 12 時間交通量（上下合計）でみると、地点 C②では、1.64 万台であり大型車混入率は 8.0%となる。地点 C④の大型車混入率は 2.9%と低めの傾向になっている。さらには、C③では 0.92 万台となっており、中心市街地の古町・本町地区においては通行量が比較的少ない傾向にある。

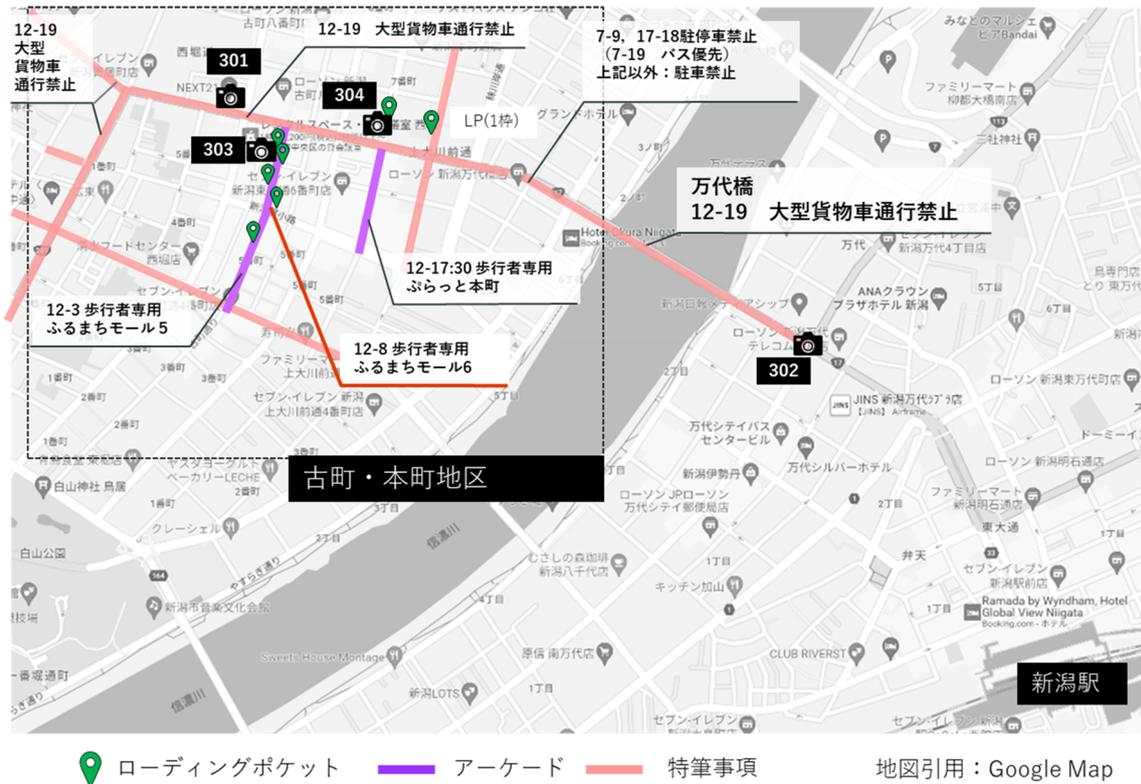


図 3.24 新潟市の中心市街地周辺における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき物流対策

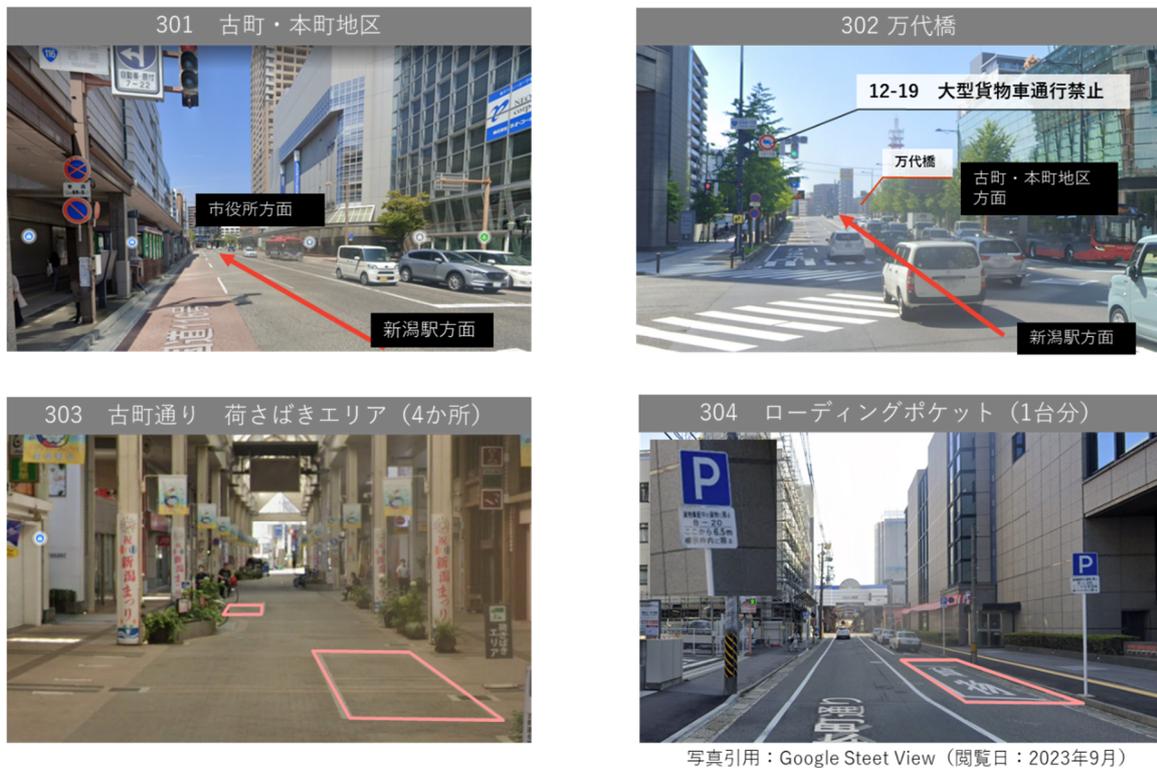


図 3.25 新潟市の中心市街地周辺における現況写真

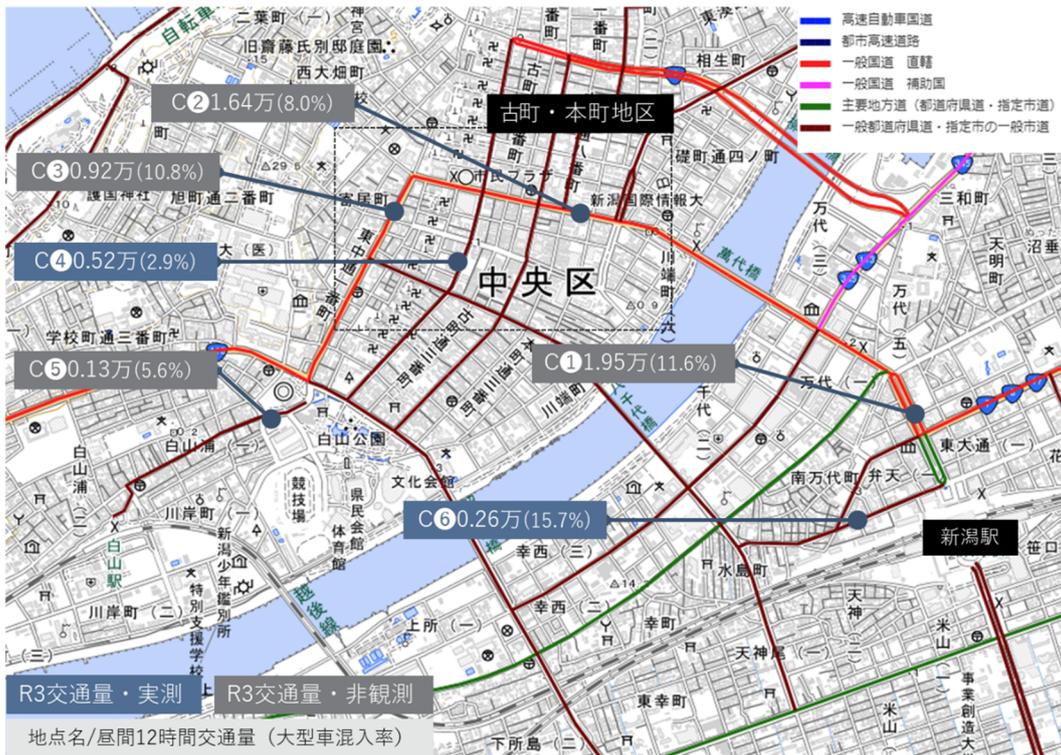


図 3.26 新潟市の中心市街地周辺における交通量 (道路交通センサ令和 3 年)²⁸⁾

4章 路面電車を有する都市の中心市街地における

物流・駐車対策の現状分析

4.1 路面電車を有する3都市における交通状況の特徴

本節では、宇都宮市との比較検証に参考になる古くから路面電車が導入されている地方都市にあり人口規模も近い松山市、長崎市、熊本市の3つの都市を対象とする。物流・駐車対策の知見を得るために調査し、各比較分析を行う。

3つの地方都市を対象に行政規模や基幹公共交通網について、表4.1に整理し特徴を以下にまとめる。各都市の主な特徴については、4.1.1から4.1.3で記載する。

- 都市の人口は、宇都宮市は表3.1より50万人規模で人口密度は53.5人/haあった。長崎市は富山市と同じく40万人規模の都市であり、松山市は50万人都市規模であり、熊本市が新潟市と同様に80万人を少し下回る都市規模である。行政面積に対する人口密度で比較すると、各都市とも宇都宮市(53.5人/ha)より高い傾向にある。DID地区でみると松山市は80%以上を占めている現状にある。宇都宮市と近い人口密度は、長崎市、熊本市、新潟市となっている傾向がわかる。(3.1を参照)
- 基幹公共交通網については、宇都宮市は3.1.1にて触れたが2023年8月にLRT路線が開通し、今後、一方で3都市とも整備状況は基本的に完了している状況にあり、松山市は駅前の再開発に合わせて延伸計画がある。交通施策の参考になりうるものと考えられる。
- 交通手段の利用割合について図4.1で比較すると、宇都宮市は自動車を選択している割合が69.3%と自動車の依存度が高い傾向にあり、同じく路面電車がある地方都市圏に比べ10~20%ほど高い傾向にあることがわかる。自動車の依存割合が50%以下の長崎市は、バス利用率や徒歩を選択する方が多い傾向にある。これは地形上に起因するものとも考えられる。同じく自動車の依存度が低い松山市は自転車の割合が高い傾向にある。どの都市においても鉄道の利用率は3%前後となっている。
- 自動車の保有台数について図3.4に上位10都道府県がまとめられているが、3つの都市(松山市、長崎市、熊本市)はいずれもランクしていない。比較的自動車利用が高く都市内にて渋滞が頻繁に発生する熊本県は24番目であり、他の長崎県、愛媛県の2都市はいずれも30番代であった。より宇都宮の自動車依存度の高さがうかがえる。

表 4.1 路面電車が導入されている3都市の行政規模と基幹公共交通網の整備状況

		松山市	長崎市	熊本市
行政規模	人口	51.1万人 (R2年)	43.0万人 (H27年)	78.9万人(R5年)
	DID人口 (割合)	42.7万人(83.3%)	31.4万人(73.0%)	59.38万人(75.3%)
	面積	42,9350ha	40,590ha	72,640ha
	DID面積	7,061ha (16.4%)	4,469ha(11.0%)	8,880ha(12.2%)
	人口密度	60.5人/ha	70.3人/ha	66.2人/ha
都市部の代表的な公共交通		LRT (3路線)	LRT (5路線)	LRT (2路線)
運営主体		伊予鉄道(株) 市内電車	長崎電気軌道(株)	熊本市交通局
基幹公共交通の整備状況		延伸計画あり	完了	完了
車両の保有台数		34位 (1.135台/世帯)	36位 (1.104台/世帯)	24位 (1.305台/世帯)
駐車場整備地区の有無		あり	あり	あり
駐車場整備地区の面積		205ha	341ha	143.9ha

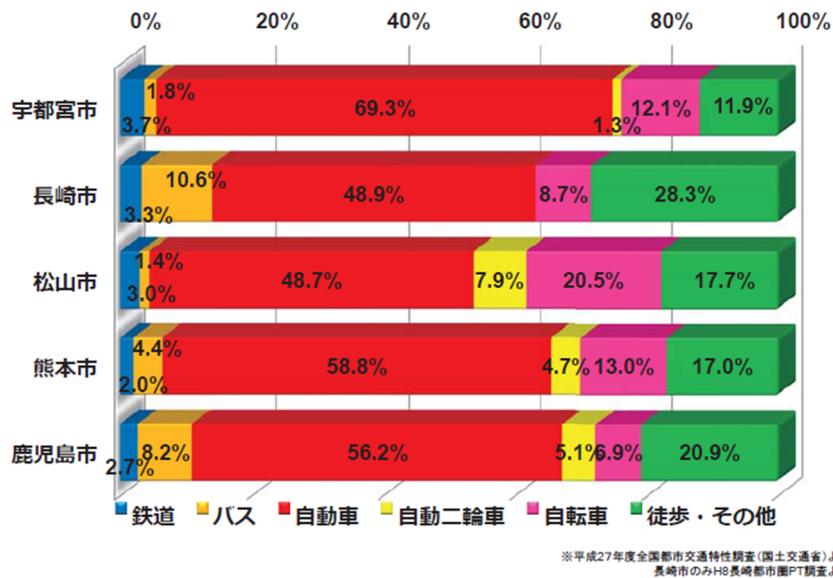


図 4.1 宇都宮市と4都市の移動交通手段の比較 ²⁹⁾

4.1.1 松山市

① 松山市における交通施策の特徴

松山市の道路交通計画（自動車交通関連）の計画の中では、図 4.2 のように、フリンジ駐車場の整備や中心市街地（二番街）におけるトランジットモールや道路空間の再編が挙げられる。また、具体的な施策はないが駐車場面においては、民間支援にも触れられている。フリンジ駐車場とは、中心市街地周辺部への駐車場を示し、新たな施策の整備・導入することにより、中心市街地への車の流入を抑制するとともに特定道路への駐車場出入口の抑制や、駐車場の集約など実現を目指している。

公共交通計画のなかでは、低床型の LRT 導入を目指していることと、路面電車の一部区間の新設（勝山・中之川通り）や、図 4.3 のように交通結節点の再編となる JR 松山駅の立体交差による乗り入れなどのビジョンが示されている。

② 松山市における利用交通手段の構成

松山市の人々の利用交通手段別の実態として、図 4.1 にあるように自動車依存度が低く、公共交通や自転車、徒歩の利用割合が多い傾向にある。

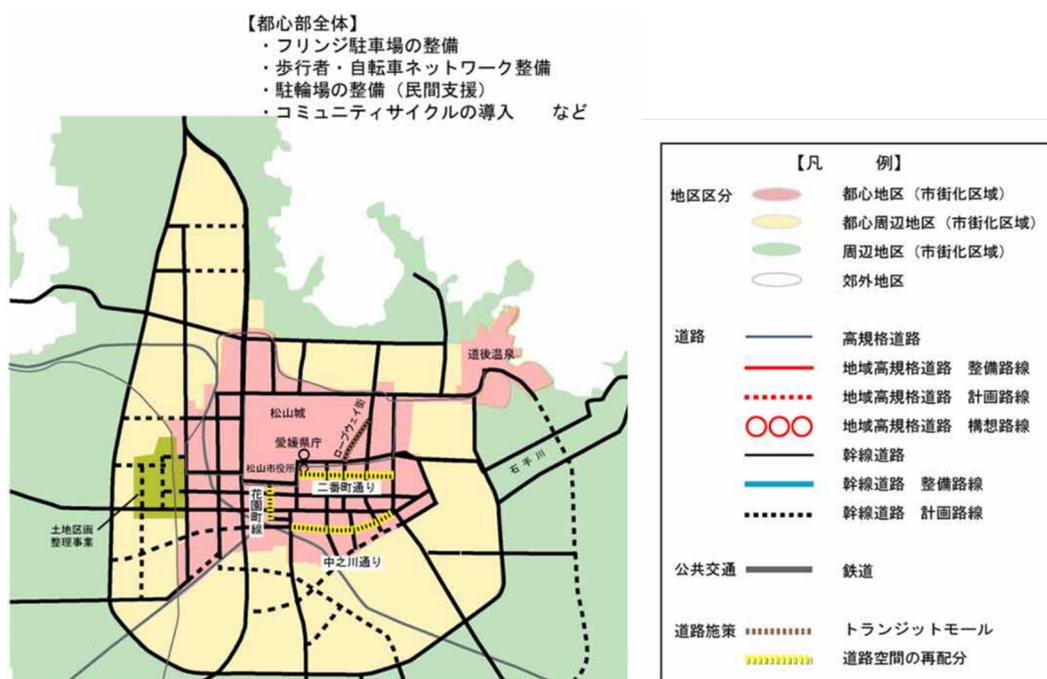


図 4.2 松山市における交通計画³⁰⁾

施策2 交通結節点の機能強化

- 郊外の主要駅における乗り換え利便性の向上や施設のバリアフリー化、フィーダーバスの導入など、公共交通機関の利便性を高め、利用を促進する。

現状と課題

①主要交通網の立体交差化によって、スムーズな移動を確保し、鉄道高架事業と併せた軌道延伸・土地区画整理事業により、広域交通拠点を整備する必要がある。

②交通結節点の整備を行うことにより、利用者の増加（効果）が見込まれることから、交通結節機能を強化し、地域住民や移動制約者の生活の足を確保する必要がある。

具体的な取り組みと取り組み概要

◆ JR松山駅付近連続立体交差事業

- 松山駅周辺土地区画整理事業と合わせて、魅力的で快適なまちづくりを実現するため、JR予讃線松山駅を中心とする約2.4km間を高架化し、東西市街地の分断や、交通渋滞を解消するものJR松山駅付近連続立体交差事業を推進する。



図 6.2.7 JR松山駅付近連続立体交差事業（イメージ）

◆ 松山駅周辺土地区画整理事業及び路面電車の延伸

- 松山駅周辺土地区画整理事業において、JR松山駅東側広場の拡張及び再整備を行うとともに、西側広場を新設し、拠点性や機能性を高めることが位置付けられ、事業化に向けて検討を進める。



図 6.2.8 路面電車の延伸（イメージ）

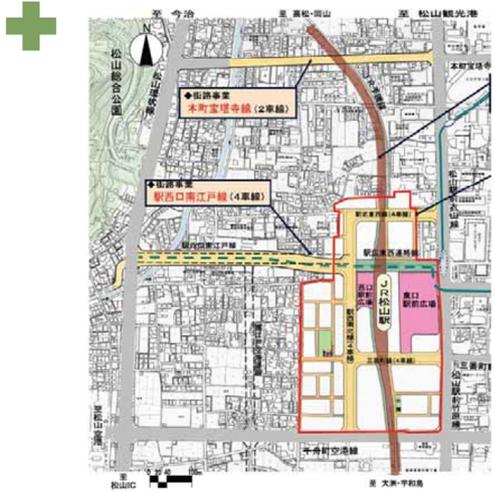


図 4.3 松山市における立体交差と路面電車の延伸³¹⁾

4.1.2 長崎市

① 長崎市における交通施策の特徴

長崎市は、西九州新幹線の一部が2022年9月開業し長崎駅へ乗り入れ、今後はさらに全線開通することで関西方面からのアクセス性が向上するものと想定される。

市内交通のアクセス網は、図4.4のように南北に広がり地域拠点（3つの地域）から中心部までのアクセス時間は30分程度を結ぶ公共交通サービスを提供している。生活地区から地域拠点までのアクセス時間も30分～60分程度と、生活サービス施設の利用などに負担が少ない交通ネットワーク拠点が構築されている³³⁾。また、他の都市には少なく、離島と結ぶ航路も設定されている。

路線バス及び路面電車の利用しやすさは全国の標準値を上回っており、公共交通を利用しやすい環境にあることが示されている。一方で、鉄道は特定エリアのみを運行していることもあり、利用のしやすさは全国の標準値を下回っている状況にある。路線バスや路面

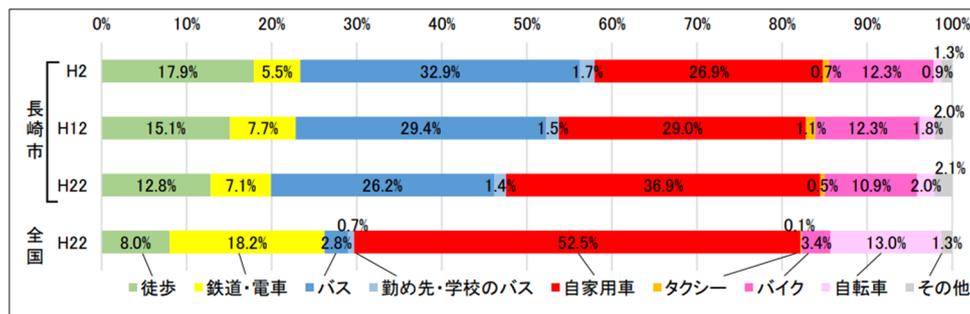
電車の利用しやすいことにより、サービスの総合アクセシビリティも全国の平均的なサービス水準を示す基準回帰線よりも大幅に高いことが示されている。したがって、公共交通が利用しやすい交通施策となっていることが言える。一方で、道路施策においては本報告書に関する部分にて特筆すべき事項は見当たらなかった。

② 長崎市における利用交通手段の構成

長崎市の特徴として、交通施策による効果もあり、図 4.5 で長崎市の人々の利用交通手段別を見ると他都市と比べて公共交通の利用率が高いことわかる。特に利便性が高いとされるバスの利用率が高いが、年々シェアが下がっている傾向にある。



図 4.4 長崎市における交通計画・ネットワーク³²⁾



出典：H22 国勢調査

図 4.5 長崎市の通勤・通学者（15歳以上）交通手段³⁵⁾

4.1.3 熊本市

① 松山市における交通施策の特徴

松山市における道路整備状況の特徴として、図 4.6 のように環状線の規模（2 環状）に違いもあるものの宇都宮市と同様に環状道路と放射道路が整備されている。

熊本市によると熊本市及び嘉島町における大型商業施設の立地状況によると、平成 8 年以降中心市街地から離れたエリアへの大型商業施設の立地が進んでおり、郊外の大規模商業施設等の立地により、中心市街地への私用利用率の低下している傾向にある。この点も宇都宮市に置かれている状況と類似している状況にある。

② 熊本市における利用交通手段の構成

熊本市における人々の利用交通手段別の実態として、自動車依存度が増加しており、昭和 59 年には 4 割程度であったものが 64.3% と高い傾向にある。一方で、徒歩や自転車移動のみならず、バス利用者の減少傾向であることも確認できる。

●熊本都市圏の骨格をなす道路（2環状1放射道路網）

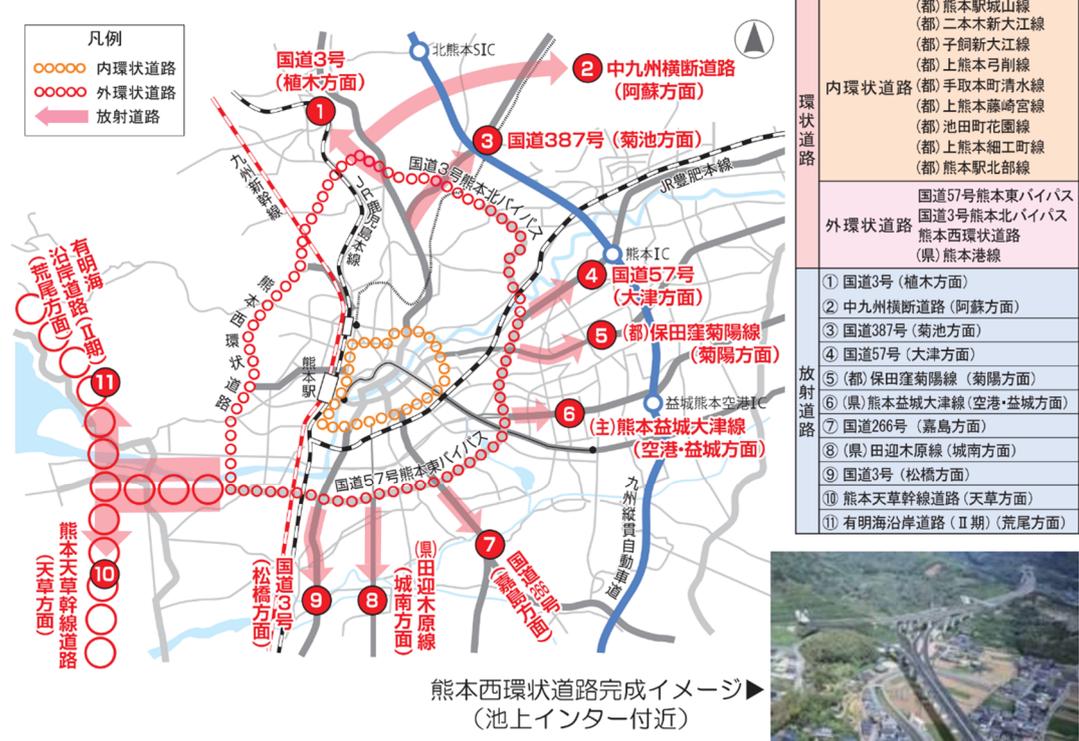
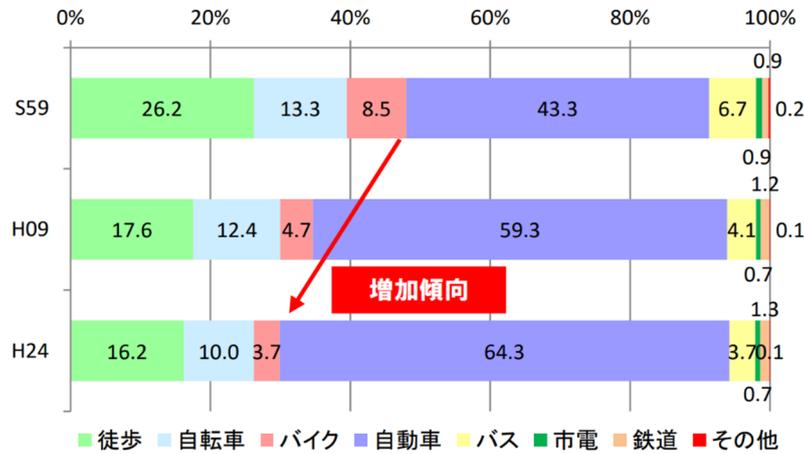


図 4.6 熊本市における道路整備状況の特徴³⁶⁾



資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

図 4.7 熊本市の交通手段割合の変化³⁸⁾

4.2 路面電車導入 3 都市の沿線状況（ハード・ソフト面より）と駐車施策

中心市街地の道路構造の机上調査をについて 3 つの都市にて行う。この時、商店街が隣接する中心市街地の電停半径から 500m を対象に、道路規制、主な従道路、荷さばき施設の設置状況を Google Street View や自治体等のホームページにて公開されている情報をもとに調査した。物流・貨物自動車対策の各種計画における有無の調査・特筆すべき事項について、3 つの都市ごとに整理する。

4.2.1 松山市

松山市の中心市街として多くのアーケード付き商店街が隣接する大街道電停付近を対象として、Google Street View を用いた机上調査により明らかになった物流・貨物自動車対策の特徴を整理する。

松山市の中心市街地の特徴として、図 4.8 のように大街道電停を中心に南にアーケードを有する大街道商店街が立地している。本都市において物流・貨物自動車対策はあまり進んでいる対策等は見られなかったが、特徴として以下のような点が挙げられる。

- ・ 富山市と同様に、民間が運営する路面電車となっている。道路断面は片側 2 車線道路に軌道 2 線となる。大街道電停周辺部の併用軌道区間は、人の乗降を除き終日駐停車禁止となっている。したがって、併用軌道区間において、荷さばき・搬出入活動をする貨物自動車は停車や駐車することはできない状況にある。
- ・ 大道通商店街は、大街道電停の南側に位置し終日歩行者専用（図 4.9 地点 A-2）となっている。そのため、地点 A-3 のように従道路側より搬出入する必要があるが、路上荷さばきスペース（ローディングポケット）などは、周辺部には見当たらない状況にある。
- ・ 一方で、大街道電停の北側に位置する松山ロープウェー商店街（地点 A-4）においては、ロープウェーの駅までの区間において、一方通行の道路に一部歩道幅が減らし 4 か所の路上荷さばきスペース（ローディングポケット）が設置されている。



図 4.8 松山市の中心市街地における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき状況

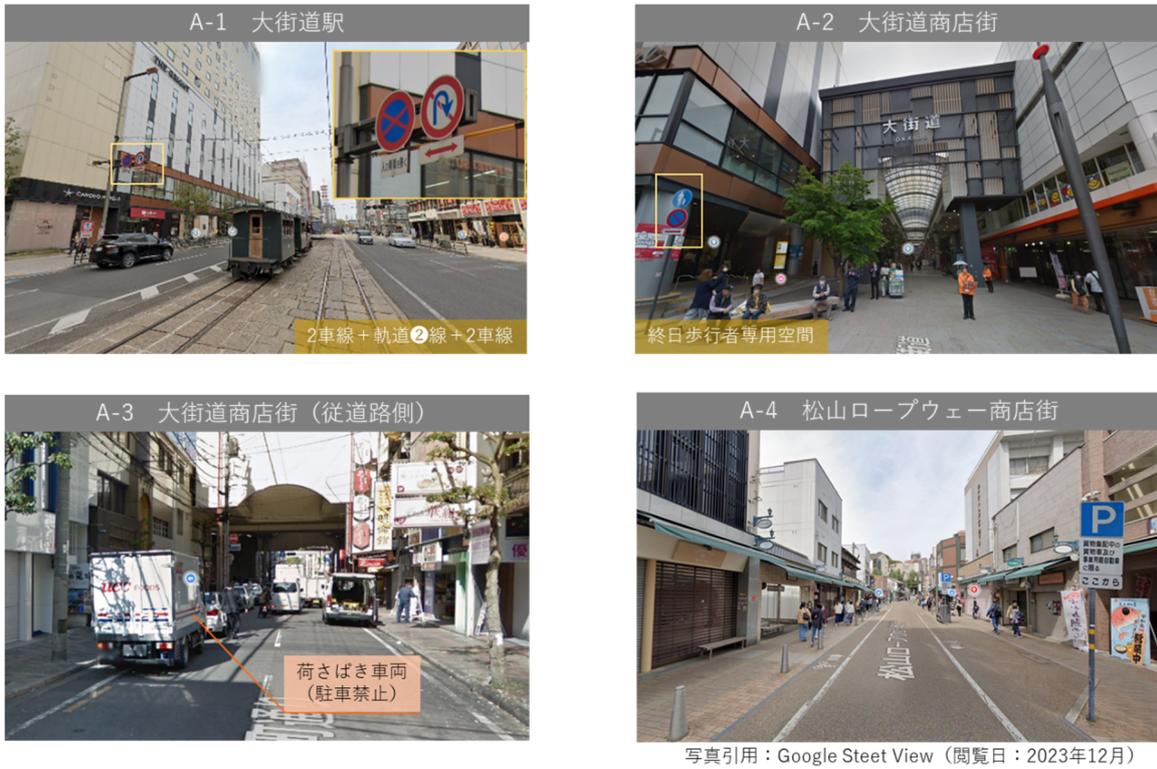


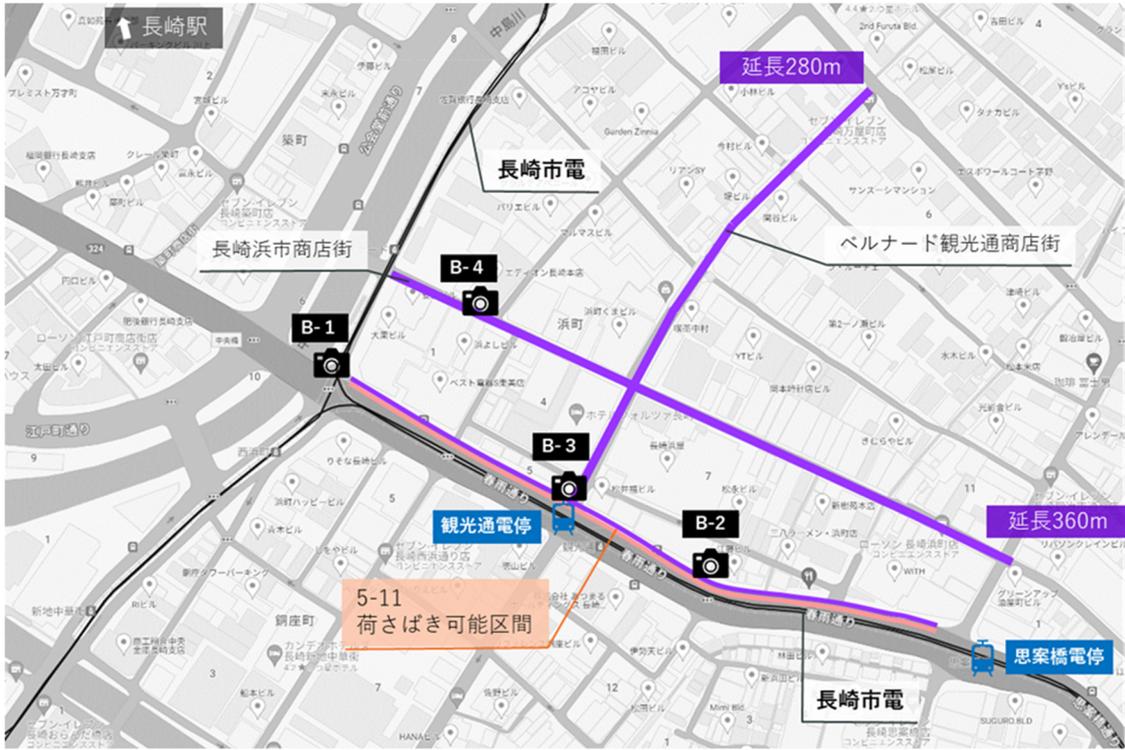
図 4.9 松山市の中心市街地周辺における現況写真

4.2.2 長崎市

長崎市の中心市街として多くのアーケード付き商店街が隣接する観光通電停付近から思案橋電停付近を対象として、Google Street View を用いた机上調査により明らかになった物流・貨物自動車対策の特徴を整理する。

長崎市の物流・貨物自動車対策の特徴として、以下のような点が挙げられる。

- ・ 図 4.10 と図 4.11 の地点 B-1 観光通電停付近から～地点 B-2 思案橋電停付近までの(国道 324 号線) 併用軌道の区間においては、路上での貨物自動車の荷さばき・搬出入活動を可とする交通規制の緩和がなされている。朝 5 時から 11 時にかけて適応され Google Street View においても、貨物自動車が荷さばき・搬出入活動をしている様子が捉えられている。この付近は、長崎市の中心市街地となり、ベルナード観光通商店街や長崎浜市商店街など存在しており、多くの貨物自動車が荷さばき・搬出入活動をなされているものと思われる。さらにベルナード観光通商店街や長崎浜市商店街においては、他都市の商店街と同様に午前中(詳細な時間帯は 5 時から 10 時)は荷さばき・搬出入活動を行う貨物自動車の緩和がなされている。
- ・ 路上荷さばきが緩和されている区間について、図 3.52 の道路交通センサス(令和 3 年度)の昼間 12 時間交通量(上下合計)に着目すると、7796 台である。大型車に絞ると 324 台となっており、昼間 12 時間大型車混入率は 4.2%となる。宇都宮市の大通りの昼間 12 時間交通量は 12963 台(うち大型車は 1770 台、大型車混入率 12%)と比較して、交通量としても半数程度となっている。



ローディングポケット アーケード 特筆事項 地図引用：Google Map

図 4.10 長崎市を中心市街地における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき状況



写真引用：Google Steet View（閲覧日：2023年12月）

図 4.11 長崎市を中心市街地周辺における現況写真

4.2.3 熊本市

熊本市の中心市街として多くのアーケード付き商店街や百貨店が隣接する通町筋電停付近を対象として、Google Street View を用いた机上調査により明らかになった物流・貨物自動車対策の特徴を整理する。

熊本市の物流・貨物自動車対策の特徴として、以下のような点が挙げられる。

- 図 4.12 の地点 C-1 に見られるように、片側 3 車線道路で併用軌道（軌道 2 線）の区間において、左レーンはバス専用レーン（6時から 23 時）となっていることや駐停車禁止（6時から 23 時）の運用のため、貨物自動車が路上にて荷さばき・搬出入活動を規制上できない状況としている。
- 地点 C-3 や C-4 地点においては、道路空間上に路上荷さばきを可能とする荷さばきスペースの設置がなされている。地点 C-3 においては 2 マスであり、時間指定（平日は 7-12 時および 13-17 時、休日は 7-12 時および 13-15 時）により提供されている。地点 C-4 においては 2 マス分設けられ、時間指定（7-12 時および 13-17 時）の運用となっている。特徴として、午後の時間帯についても荷さばき・搬出入活動する車両への供用がなされている。
- 地点 C-3 や C-4 地点のどちらの荷さばきスペースとも対象となる貨物自動車は、最大積載量にて 1.5t 以上かつ 3t 以下に限定されている。軽貨物自動車やワンボックス車、4t 貨物自動車などは対象外となっている。そのため、該当しない貨物自動車は荷さばき・搬出入活動のため路外の駐車場等を活用する必要がある。この中心市街地にて荷さばき・搬入活動を行う貨物自動車すべてが対象とはなっていないため、限定的であり使いやすい環境とは言いづらい現状にある。



図 4.12 熊本市の中心市街地における基幹公共交通周辺の沿線状況と荷さばき状況



図 4.13 熊本市の中心市街地周辺における現況写真

5章 各都市の駐車対策施策

本節では、前節まで対象とした地方都市における駐車場整備地区・付置義務駐車場について整理する。本章では、宇都宮市と5都市（富山市、新潟市、松山市、熊本市、長崎市）を比較する。

5.1 駐車場整備地区・付置義務駐車場の状況

駐車場法にて「構造及び設置の基準」の適用を受けるものは「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」に適用され、自動車（道路交通法第二条第1項第9号に規定する自動車）が対象となっている。本報告書では、主として図5.1の中から一般公共に供する駐車場に関して、駐車場整備地区と付置義務駐車場に着目して各都市の特徴を分析していく。

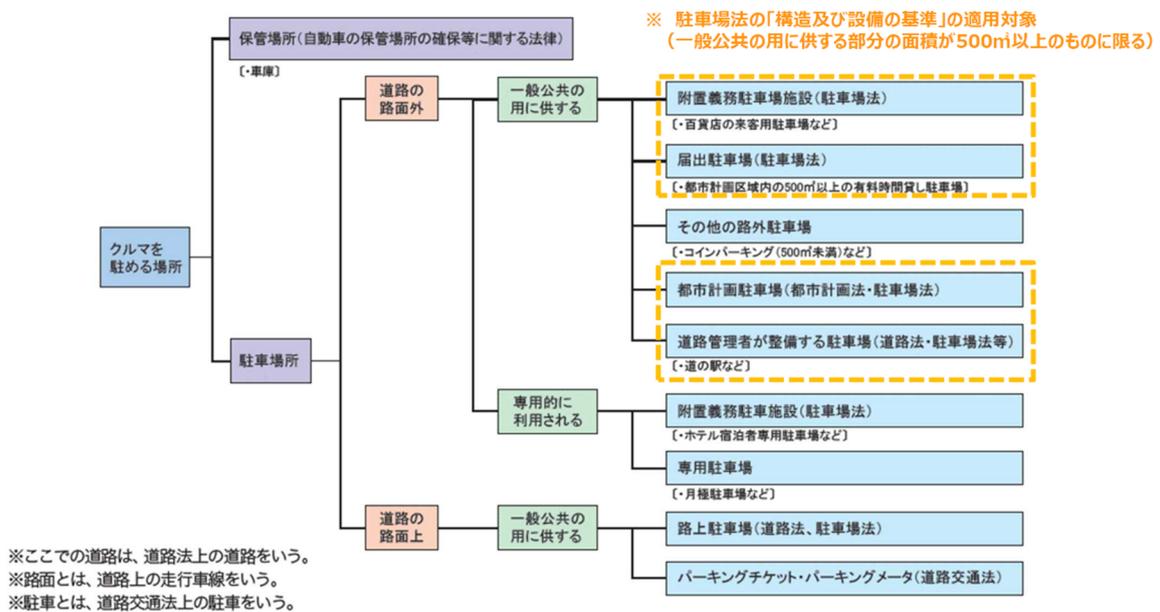


図 5.1 駐車場の区分 ⁴⁰⁾

5.1.1 駐車場整備地区の定義

駐車場整備地区とは、その対象とする駐車需要が広く一般の公共の用に供すべき基幹的なもので、かつ、その位置に永続的に確保すべきものである場合に、都市計画に定められる路外駐車場を示している。令和2年3月末現在、130都市170地区で指定されている。設置

主体としては公共団体、公社、公団、第3セクター、民間等とされている。⁴⁰⁾

具体的には駐車場整備地区は、駐車場法の第二章のなかで示されており、第三章では「都市計画法の商業地域や近隣商業地域内などにおいて、自動車交通が著しく輻輳する地区または該当地区内の周辺地域内において道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる」と記載されている。この考えにより、地方公共団体は駐車場整備計画を策定し、路上駐車場の整備、駐車場需要に応じるために必要な路外駐車場を整備することとなる。これらは自治体が主導して設置する駐車場となる。

駐車場整備計画の策定には、市町村が設定し、以下の主な5項目⁴²⁾が定められている。

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する方針
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次および目標量
- ③ 目標量を達成するために必要な路上駐車場および路外駐車場の整備に関する施策
- ④ 地方公共団体が設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たさない自動車の駐車需要に応じるための必要なものの配置および規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画概要

5.1.2 附置義務駐車場の定義

附置義務駐車施設とは、駐車場法にもとづく地方公共団体の条例(附置義務条例)を定め、一定の地区内において、一定規模以上の建築物を新設等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設のことである。附置義務駐車条例適応都市は全国で197都市(図5.2)に設定されている。

標準的な附置義務駐車台数の台数は、表5.1のような原単位⁴⁴⁾が設けられている。対象地域と建築物の規模については、以下のように指針が示され、標準的な附置義務台数について国が示している。

- ① 都市計画に定められた駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
 - ・ 延べ床面積が2000㎡以上で条例で定める規模
 - ・ 延べ床面積が2000㎡未満であるが特定用途(駐車場法施行令第18条)の延べ床面積が条例で定める規模
- ② これらの周辺地域または自動車交通がふくそうすることが想定される地域内で条例で定める地域
 - ・ 特定用途の延べ床面積が、2000㎡以上で条例で定める規模

■北海道		■関東		■中部		■近畿		■中国																
都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村	都道府県	市区町村															
北海道	札幌市	茨城県	水戸市	東京都	東京都	岐阜市	津市	岡山県	松江市															
	函館市		取手市				千代田区		新潟市	大垣市	岡山市													
	小樽市		つくば市				中央区		富山市	高山市	津山市													
	旭川市		守谷市				港区		高岡市	多治見市	広島市													
	釧路市		筑西市				新宿区		上市町	中津川市	呉市													
帯広市	宇都宮市	文京区	金沢市	瑞浪市	福山市																			
■東北	都道府県	市区町村	東京都	東京都	静岡県	愛知県	兵庫県	奈良県	和歌山県															
										青森県	青森市	品川区	富山県	石川県	福井県	長野県	徳島県	香川県	愛媛県	高知県				
	弘前市	さいたま市								目黒区	新潟市	七尾市	尾浜氏	尾道市	姫路市	徳島市	高松市	丸亀市	松山市	今治市	宇和島市	四国中央市	高知市	
	八戸市	川越市								目黒区	越前市	福井市	大野市	大野市	瀬戸市	瀬戸市	高松市	丸亀市	松山市	今治市	宇和島市	四国中央市	高知市	
	盛岡市	熊谷市								大田区	長野市	上田市	岡谷市	飯田市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
	北上市	千原市								世田谷区	上田市	岡谷市	飯田市	飯田市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
	一関市	船橋市								渋谷区	東村山市	岡谷市	飯田市	飯田市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
	釜石市	木更津市								中野区	国分寺市	飯田市	飯田市	飯田市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
	仙台市	松戸市								杉並区	狛江市	須賀市	須賀市	須賀市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
	塩竈市	柏市								北区	東大和市	須賀市	須賀市	須賀市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市
秋田市	君津市	荒川区	清瀬市	須賀市	須賀市	須賀市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
山形市	横浜市	板橋区	東久留米市	須賀市	須賀市	須賀市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
天童市	川崎市	練馬区	武蔵村山市	茅野市	茅野市	茅野市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	相模原市	足立区	多摩市	塩尻市	塩尻市	塩尻市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	鎌倉市	葛飾区	稲城市	羽村市	羽村市	羽村市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	小田原市	江戸川区	羽村市	あきる野市	あきる野市	あきる野市	春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	厚木市		西東京市				春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	大和市						春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								
	伊勢原市						春日井市	豊田市	安城市	小牧市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市	豊明市								

※東京都駐車場条例は区部(23区)・市部(26市)で適用

■九州・沖縄

都道府県	市区町村
福岡県	北九州市
	福岡市
	大牟田市
	久留米市
長崎県	長崎市
熊本県	熊本市
大分県	大分市
宮崎県	宮崎市
	都城市
鹿児島県	鹿児島市
	奄美市
沖縄県	那覇市

■四国

都道府県	市区町村
徳島県	徳島市
香川県	高松市
	丸亀市
	松山市
愛媛県	今治市
	宇和島市
高知県	四国中央市
	高知市

■東北

都道府県	市区町村
青森県	青森市
岩手県	盛岡市
宮城県	仙台市
秋田県	秋田市
山形県	山形市
	天童市

図 5.2 全国の附置義務駐車条例適応都市⁴³⁾

表 5.1 附置義務駐車条例の標準的な原単位指針⁴⁴⁾

地区	建築用途	延べ床面積	駐車施設1台の整備を要する建築床面積(原単位)			
			人口がおおむね100万人以上の都市	人口がおおむね50万人以上100万人未満の都市	人口がおおむね50万人未満の都市	
駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域	特定用途に供する部分	条例で定める規模以上 (標準駐車場条例では、人口規模が50万人以上の都市は1500㎡、人口50万人未満の都市は1000㎡)	百貨店その他の店舗の用途に供する部分	200㎡	150㎡	150㎡
			事務所の用途に供する部分	250㎡	200㎡	200㎡
			特定用途(百貨店その他の店舗及び事務所を除く。)に供する部分	250㎡	200㎡	200㎡
	非特定用途に供する部分	2000㎡以上の条例で定める規模以上	450㎡	450㎡	450㎡	
上記の周辺地域又は自動車ふくそう地区のうち条例で定める地区	特定用途に供する部分	2000㎡以上の条例で定める規模以上	250㎡	200㎡	200㎡	

5.1.3 各都市における駐車場整備地区・附置義務駐車場の比較

表 5.2 は、宇都宮市と 5 都市において、駐車場整備地区の設定の有無と、附置義務駐車場の原単位を整理・比較したものである。これにより自治体が駐車車両の需要に対して傾向を把握することができるものとする。

駐車場整備地区は、宇都宮市以外の都市 5 都市においては設定されている状況にある。各都市とも中心市街地を含む商業地域等を設定している傾向にある。

附置義務駐車場の原単位を比較することで、地域ごとの中心市街地における自動車の駐車

需要を把握する。標準値に対しても6都市ごと駐車場台数の原単位が異なる状況にある。自動車の依存率が低い長崎市は国の標準値である1台/150㎡と高い原単位を採用している。一方で宇都宮市より自動車利用率が高い富山市や新潟市では、1台/300㎡~400㎡と自治体独自の低めの原単位を用いている。さらに自動車依存度が高い熊本市は緩和傾向であり、6都市では最も高い1台/600㎡されている。熊本市の中心市街地の駐車場需要がそこまで高くないことからこのような設定値に影響していることが考えられる。

そういった中で宇都宮市では、2023年4月より、標準的な原単位から特定の中心市街地内（都心環状線区域は、付置義務等を緩和できるエリア）を対象として、附置義務台数の緩和を行われ、新潟市や松山市と同様な原単位を採用している。

以上のことから、地方都市ごとにそれぞれ特性に合わせた附置義務駐車場の原単位を採用されている。

表 5.2 野中環状線地区・附置義務駐車場の比較

	宇都宮市	富山市	新潟市	松山市	長崎市	熊本市
駐車場整備地区の有無	なし	あり	あり	あり	あり	あり
駐車場整備地区の面積	—	291ha	202.7ha	205ha	341ha	143.9ha
付置義務条例との数値的違い	—	なし	なし	—	なし	なし
都市・交通施策上において荷さばき貨物車対策への記載	—	○	(記載なし)	○	○	○
対象地域	商業地域、 近隣商業地域、 都心環状線区域※1	商業地域のみ (=駐車場整備地区)	駐車場整備地区、 商業地域、 近隣商業地域内	駐車場整備地区、 商業地域、 近隣商業地域内	駐車場整備地区、 商業地域、 近隣商業地域内	駐車場整備地区
①特定用途	延床面積 1000㎡以上	延床面積 2000㎡以上	延床面積 2000㎡以上	延べ床面積 2000㎡以上	延床面積1000㎡以上 (周辺地域2000㎡以上)	延床面積 (2000㎡以上)
設置台数	1台/150㎡ (300㎡※1)	1台/400㎡	1台/300㎡	1台/300㎡ (周辺地 域1台/300㎡)	1台/150㎡ (周辺地 域1台/250㎡)	1台/600㎡※4
②非特定用途	延べ床面積 3000㎡以上	延べ床面積 3000㎡以上	延べ床面積 3000㎡以上	延べ床面積 2000㎡以上	明示なし	延べ床面積 3000㎡以上
設置台数	1台/450㎡	1台/600㎡	1台/450㎡	1台/450㎡	1台/400㎡	1台/900㎡※3
③複合用途	特定 + 非特定の延べ床 面積2/3の合計が1000 ㎡以上	特定 + 非特定の延べ床 面積2/3の合計が2000 ㎡以上	—	—	—	—
設置台数	条件付きエリア内 ※1	1台/400㎡	—	—	—	—
敷地外の配置	条件付き ※1	特に記載なし	条件付き 200㎡以内	条件付き 200㎡以内	隔地に設置することを 認められている	条件付き 500㎡以内

※1 : 都心環状線区域は、付置義務等を緩和できるエリア (2023年4月～)
 ※2 : 6,000㎡以下の建築物や10,000㎡を超える事務所は、緩和措置があり
 ※3 : 都市計画法第7条第2項に規定する市街化区域内の地区
 ※4 : 改定に伴い付置義務台数を1/2に緩和 (R4年)
 ※5 : 百貨店、その他の店舗及び事務所

5.2 各都市における貨物自動車の荷さばき駐車施策

5.2.1 宇都宮市

宇都宮市では駐車場整備地区の設定はされていない。令和5年4月に附置義務駐車条例を一部改訂（附置義務台数の緩和）と令和5年10月に敷地外附置（隔地）の隔地距離の見直しがなされた。図5.3に示すように、3環状線の最も内側で中心市街地を含む都心環状線内区域内において、原単位の見直しがなされた。加えて従業員のエコ通勤など公共交通促進による附置義務台数の緩和の取組による緩和率（表5.3）も示された。

敷地内で附置義務駐車場を確保している場合、図5.4に示すように、敷地内から離れた遠都心環状線周辺（大通りを中心とした中心市街地を囲む範囲）の隔地の駐車施設を適応され（令和5年10月1日施行：対象は「特定用途」及び「非特定用途」）附置義務対象施設の駐車台数の緩和できる。これらは附置義務台数を少なくすることができる施策となっている。なお、これらの施策は、貨物自動車に関する附置義務駐車等は触れられていない状況にある。



図 5.3 宇都宮市附置義務駐車条例の緩和対象範囲⁴⁵⁾

表 5.3 宇都宮市附置義務駐車条例の原単位変化⁴⁵⁾

対象区域	用途	改正前	改正後
商業地域又は近隣地域	特定用途	150㎡/台	変更なし
	非特定用途	450㎡/台	変更なし
都心環状線区域	特定用途	150㎡/台	300㎡/台
	非特定用途	450㎡/台	変更なし

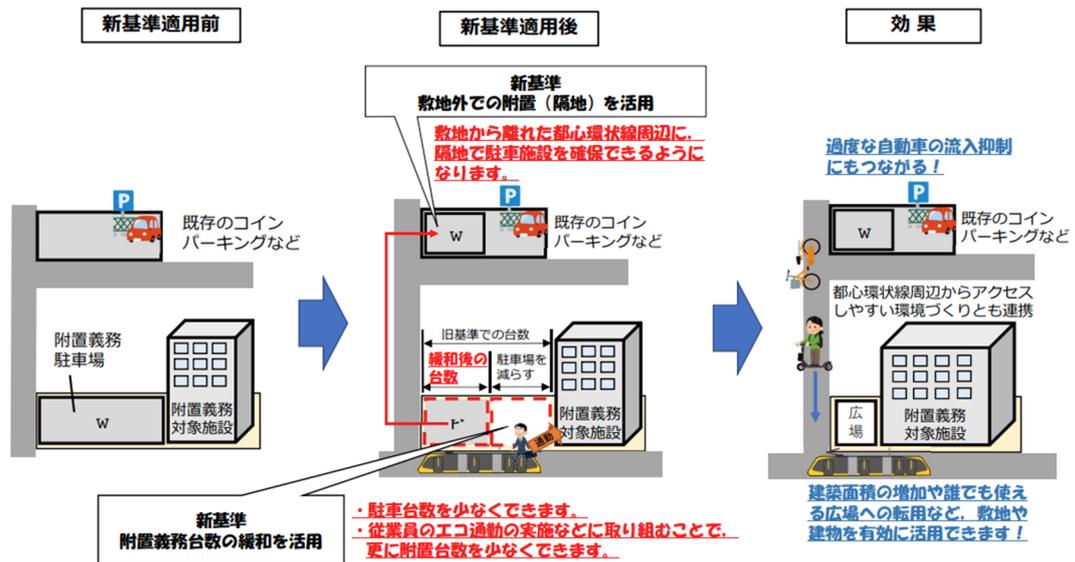


図 5.4 宇都宮市 附置義務駐車の新基準における敷地外活用⁴⁵⁾

5.2.2 富山市

富山市の中心市街地の総曲輪地区・大手地区において、図 5.5 に示すように貨物集配中の車両等に係る駐車規制の見直しがなされて、ローディングポケットが配置した施策が取り組まれている。これは一般交通の安全と円滑を確保し、場所と時間を限定して貨物集配中の貨物自動車等に配慮し駐車できるようにされている。

貨物集配中の車両等に係る駐車規制の見直し

交通の安全と円滑を確保しつつ、貨物集配中の貨物車等に配慮した、よきよき細かな駐車規制の見直しを推進しており、場所と時間帯を限定して駐車ができるようにしています。

◆ 実施イメージ

◆ 駐車規制の見直し場所等について

場所	駐車可能車両	駐車枠数
① 富山市埋町 埋町通り1丁目交差点～2丁目交差点間	バス・貨物集配中の貨物	2枠
② 富山市旗籠町・越前町 旗籠町交差点～越前町交差点間	貨物集配中の貨物	2枠

◆ 駐車できる車両について

- 「駐車表示枠内(バス・貨物集配中の貨物車に限る)の場合」 「バス」及び「現在」に貨物の集配を行っている貨物車
- 「駐車表示枠内(貨物集配中の貨物車に限る)の場合」 「現在」に貨物の集配を行っている貨物車

※ 「貨物車」とは自動車番号牌(ナンバープレート)の「種別及び用途」が1、4、6のもの(8の貨物を含みます。)

◆ 注意事項

- 貨物車であっても、貨物集配以外(食事や休憩)のご利用はできません。
- 駐車枠をはみ出して駐車することはできません。
- 枠内であっても、1枠内に2台の駐車はできません。
- 1台でも多くの貨物車が利用できるよう30分以内の駐車にご協力いたします。

図 5.5 富山市における路上荷さばきスペース（ローディングポケット）の設置施策⁴⁶⁾

5.2.3 新潟市

新潟市の駐車場整備地区は、商業地域・近隣商業地域などで自動車交通が著しくふくそうする地区において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため定める地区と記載されている。

そういった中で、自治体のプレスリリースやホームページにて公開されている資料のなかで、駐車場整備計画に関する内容は公開されていない。また特筆すべき駐車施策は示されていない状況にある。

5.2.4 松山市

図 5.6 のように松山市駐車場整備計画（2013 年 2 月版）においては、荷さばきスペースの確保に向けては努力義務としている。荷さばき・搬入活動を行う貨物自動車への対応を図るため、附置義務条例化について検討を進めると明記されている。さらには、道路空間の再配分による荷さばきスペースの確保を検討することにも言及されている。

(1) 荷捌き車両対策

1) 路外対策

原因者負担の原則の考え方にに基づき、各施設で荷捌きスペースを確保することが望ましいが、小規模建物が集中する地域では、各施設で荷捌きスペースを確保することが困難である。

荷捌き車両の路上駐車対策に対する喫緊の取組みとして、商店街組合や商工関係団体と連携を図り、努力義務によって荷捌きスペースの確保を進めるとともに、将来的な都市形成の観点から、荷捌き車両への附置義務条例化についても、引き続き検討を行う。

貨物車両も駐車可能な既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保や、共同集配や時間配送を推進する。

2) 路上対策

荷捌き行為は都市活動の不可欠であるが、原因者負担による施設整備には時間を要するため、短期的な取組みとして、自動車交通量や歩行者・自転車交通量等を考慮し、一定のルールのもとに、道路空間の再配分による荷捌きスペース確保を検討す

図 5.6 松山市における物流・貨物自動車対策にむけた施策⁴⁷⁾

5.2.5 長崎市

長崎市は、駐車場整備計画を図 5.7 のように明確に示しており、設定している駐車場必要台数より、供給台数が上回る状況にある。

本報告書にて対象とする中心市街地のエリア（観光通電停）と設置場所は異なるが、整備計画の基本方針の中で（図 5.8）、道路空間を活用した荷さばきスペースの施策として、貨物

自動車のスペースとタクシーベイと兼用してケースも挙げられる。これは、荷さばき車両の路上駐車が目立ち、タクシーの客待ちや観光客案内などによる路上駐車が課題となっていたことから、幅員が確保された箇所にローディングポケットを設けている。運用上、荷さばき車両を午前中（6時から12時）、タクシーはそれ以外の時間帯（12時から翌朝6時）で分けて、運用することで道路空間を有効的に活用している。

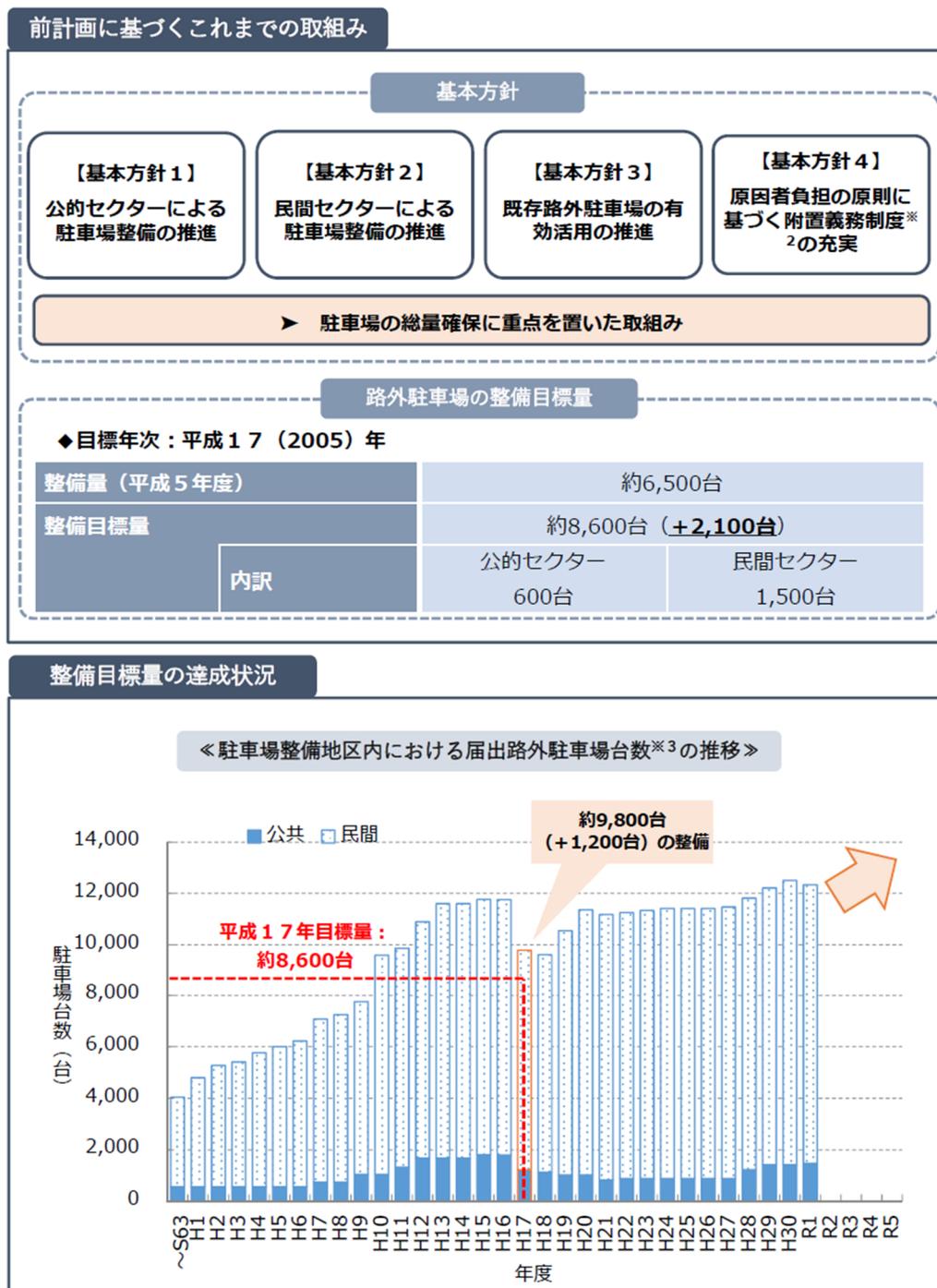


図 5.7 長崎市における駐車場整備計画⁴⁸⁾



図 5.8 長崎市における物流・貨物自動車対策にむけた施策⁴⁹⁾

5.2.6 熊本市

熊本市では、図 5.9 のまちなか駐車場適正化計画中で、駐車場の活用施策の方針⁵⁰⁾を示している。現在の実施内容として、共同荷さばきスペース等を確保することでの容積率の割増が設定されている。検討段階の短期的な施策については、小規模駐車場の構造を整理することを目的として、荷さばき駐車場や障がい者等専用駐車場の促進を図るため、一定規模以上の路外駐車場については確保を働きかける施策の策定（都市再生整備計画の策定）を進めている。さらには、附置義務条例の改正の中で、荷さばき駐車場および障がい者等専用駐車場の整備の義務付けるとともに、敷地内のみならず近傍に設置を可能とする処置の検討も進めている。中期的には、エリアごとに荷主、トラック運送事業者間の意向も踏まえた集配方法や集配時間等の調整を行い、荷さばき等のルール化（場所・時間限定等）の推進を検討している。

【基本方針③】

駐車場等の多様性を「活かす」

～駐車場として今までにない使い方を進め、誰もが安心して訪れられる環境を形成する～

G 既存の駐車スペース等の使い方を変える

1 (再掲) 滞在快適性等向上区域を設定し、小規模駐車場の構造を整理化する【都市再生整備計画の策定】

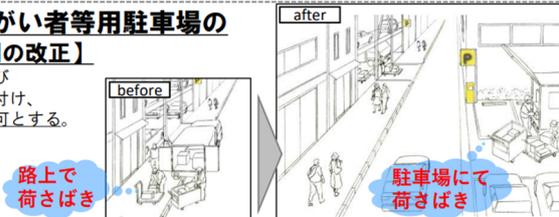
検討(短期)

※ 一定規模以上の路外駐車場について、設置等の届出に際して、荷さばき駐車場や障がい者等用駐車場、自動二輪車駐車の確保を働きかける。

2 荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場の整備促進【附置義務条例の改正】

検討(短期)

※ 附置義務条例に荷さばき駐車場及び障がい者等用駐車場の整備を義務付け、敷地内のみならず近傍への設置も可とする。



3 共同荷さばき駐車場、障がい者等用駐車場、自動二輪車駐車場、観光バス等乗降場を整備することで容積率を割り増す【まちなか再生プロジェクトと連携】

実施

H それでも残る路上駐車等については、別途受け入れ環境を整備する

1 荷さばき等のルール化(場所・時間限定等)の推進

検討(中期)

※ エリアごとに荷主・トラック運送事業者間の意向も踏まえた、集配方法や集配時間等の調整が必要。

2 銀座通り等における観光バス乗降場の整備

検討(中期)

※ まちなかの空間を歩行者へ開放する(道路空間の再配分等)にあたり、観光バスの一時乗降場についても一体的に検討する。

(凡例) 実施: 本計画策定までに実施されている施策 検討(短期): 概ね5年後までに、施策を具体化する施策 検討(中期): 今後、方向性を調整する施策 研究: 先進事例等を調査し、導入可能性を研究する施策

図 5.9 熊本市における物流・貨物自動車対策にむけた施策⁵⁰⁾

5.2.7 宇都宮市と各都市における貨物自動車の荷捌き駐車実態と対策のまとめ

本章では、基幹公共交通機関が導入されている地方都市に着目して、各都市の物流・交通政策の取組状況や中心市街地における交通施策について机上調査により特徴を分析してきた。明らかになった中心市街地にて荷さばき・搬入活動を行う貨物自動車の対策と施策について以下にまとめる。

(1) 中心市街地における荷さばき実態

① 中心市街地の基幹交通が通行する道路上における荷さばき対策

- ・ 富山市では、路面電車の併用軌道区間においては、駐停車禁止となっているが、バスの乗降、貨物の積卸しのための停車は除外されている。中心市街地においては大型貨物車の通行規制を行っており、搬入は日中時間帯(9時-18時)での制限をするなど行っていた。
- ・ 新潟市や松山市、熊本市では基本的に基幹公共交通が通行する道路上では荷さばき活動はできない運用となっている。
- ・ 長崎市は、午前中の時間帯においては、路面電車の併用軌道区間で貨物自動車の路

上荷さばき・搬入活動を許容する交通規制がなされており特徴的である。道路交通センサスの交通量をみると宇都宮などと比べて少ないことから設定できているものと思われる。このような運用を他都市において行うためには、貨物自動車の利用実態や一般の交通実態を調査して施策検討を行うことが求められる。

② ローディングポケット等の設置状況

- ・ 富山市や松山市、熊本市では、路上にローディングポケットの設置がされている。これらの都市は、駐車施策にも明記されている。ただし、富山市や熊本市では中心市街地の商業施設が立ち並ぶところから離れた場所にローディングポケットが設けられている傾向にある。今後は効果的な施策となっているか、配置基準として適切な距離等について実態調査により明らかにすることが求められる。

③ アーケード付き商店街における貨物自動車の荷さばき対策

- ・ 新潟市、長崎市と熊本市においては、午前中の時間帯制約があるもののアーケードを持つ商店街内での貨物の搬出入活動のための停車は緩和されている状況にある。
- ・ 新潟市のふるまちモールでは、アーケード商店街のなかにローディングポケットを設けるなどの対策が実施されている。

(2) 駐車場整備地区・付置義務駐車条例

駐車場整備地区は、宇都宮市以外の都市 5 都市において設定されている。松山市や長崎市、熊本市では駐車場整備計画に荷さばき貨物自動車について何らかの施策が明記されている。駐車場整備地区や商業地域等を対象にして附置義務駐車場の設置基準が定められているが、対象の 6 都市においては、附置義務駐車台数の原単位が異なる状況にあることがわかった。自動車の依存率が低い長崎市は標準値と同じく 1 台/150 m²と高い傾向であった。路面電車はあるが自動車利用率の高い熊本市は 1 台/600 m²と低めの設定値となっている。

これらに対して、自動車依存度の高い宇都宮市は 2023 年 4 月より、特定の中心市街地内（都心環状線区域）を対象に附置義務台数の緩和がなされている。今後中心市街地への LRT の乗り入れされているため LRT 導入により公共交通の利用率が高まると推定される。長崎市などは標準値とされていることから原単位を低く設定するだけでなく、利用実態をはじめとして、他都市が設定している原単位や交通施策も参考に駐車施策の検討を行う必要があるものと考えられる。

(3) 荷さばき車両対策

荷さばき・搬出入活動を行う貨物自動車への対策として、各都市の施策の中ではあまり触れられていない状況にある。富山市、松山市、長崎市、熊本市においては施策について明記

されている。これらは主にローディングポケットの設置が主であるが、熊本市では路外の荷さばきスペースの促進に向けてインセンティブを付与する施策方針が示されている。

- ・ 宇都宮市：特になし、
- ・ 富山市：中心部に2か所(計4台分)のローディングポケットの設置がなされている。
- ・ 新潟市：特になし。
- ・ 松山市：駐車場整備計画に荷さばき車両対策について明記あり。
- ・ 長崎市：路上のローディングポケットによる対策。
- ・ 熊本市：路外の荷さばきスペースの促進（インセンティブの付与）。

以上のより、安心・安全な交通まちづくりを進めていく上で、利用実態や駐車場需要に沿った原単位の設定や民間の路外駐車場を含めて活用した駐車場施策を進める必要があるものと考えられる。中心市街地における駐車場の整備計画や施策の検討においては、一般車の駐車施策のみならず、比較対象にした地方都市等を参考にしながら荷さばき・搬出入活動を行う貨物自動車の物流実態に沿った施策検討、荷さばきスペースの確保や地域ルールの策定を行っていくことが求められる。

<参考文献>

- 1) 富山県：富山市の目指すコンパクトシティ，2022年11月10日
- 2) 新潟市：地域公共交通網形成計画，2019年（R1年）7月，P.22
- 3) 富山市：地域公共交通形成計画，R3年3月，P.66
- 4) 富山市：地域公共交通形成計画，R3年3月，P.12
- 5) 一般社団法人自動車検査登録情報協会：都道府県別・車種別保有台数表，2022年3月
- 6) 国土交通省：自動車輸送統計調査年報，2021年度
- 7) 宇都宮市：宇都宮市都市計画マスタープラン，2019年3月
- 8) 後藤梓ら：地方中核都市における環状道路の機能と通過交通の実態分析土木学会論文集 D3，Vol.75，No.5，P.P.681-691，2019年
- 9) 宇都宮市：宇都宮市都市計画図，2022年
- 10) 宇都宮市：宇都宮の都市計画 ネットワーク型コンパクトシティ 2022
- 11) 富山市：地域公共交通形成計画，R3年3月，P.18
- 12) 富山県：富山市の目指すコンパクトシティ，2022年11月10日
- 13) 富山市：富山市総合交通戦略（平成25年1月改訂）報告書，P.94（一部筆者編集）
- 14) 富山県：富山市の目指すコンパクトシティ，2022年11月10日
- 15) 全国街路事業促進協議会：全国街路コンクール応募資料（市内電車環状線化事業，富山師都市整備部），H23年2月
- 16) 富山市：富山市総合交通戦略（H25年1月改定）報告書，P.106～108

- 17) 富山県：富山市の目指すコンパクトシティ，2022年11月10日
- 18) 富山市：地域公共交通形成計画，R3年3月，P.13
- 19) 富山県：富山市の目指すコンパクトシティ，2022年11月10日
- 20) 新潟市：新潟市BRT第1期導入計画，2013年（H25年）2月，P.3
- 21) 新潟市：新潟市BRT第1期導入計画，2013年（H25年）2月，P.2
- 22) 新潟市HP：BRT乗り換え拠点（交通結節点）・車両について（閲覧日：2023年8月27日）
- 23) 新潟市：新潟市BRT第1期導入計画，2013年（H25年）2月，P.7
- 24) 新潟市HP：新バスシステム運行計画（交通結節点）（閲覧日：2023年8月27日）
- 25) 新潟市HP：BRT乗り換え拠点（交通結節点）・車両について（閲覧日：2023年8月27日）
- 26) 国土交通省北陸地方整備局：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画（概要），2020（R2）年3月
- 27) 新潟市：地域公共交通網形成計画，2019年（R1年）7月，P.24
- 28) 国土交通省：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）
- 29) 交通未来都市うつのみや，宇都宮市副市長吉田信博，H30年3月13日
- 30) 松山市：松山市総合交通戦略（2010），P.5-1
- 31) 松山市：松山市総合交通戦略（2010），P.6-5
- 32) 長崎市：長崎市地域公共交通計画（2021年8月），P.27
- 33) 長崎市：都市計画マスタープラン概略版（平成28年12月改定），P.18
- 34) 長崎市：長崎市公共交通総合計画（2020年6月），P.24
- 35) 長崎市：長崎市地域公共交通の計画（2021年8月），P.36
- 36) 熊本市：熊本市道路整備プログラム（2019年度～2029年度），P.6
- 37) 熊本市：熊本地域公共交通計画（2021年3月）P.25
- 38) 熊本市：熊本地域公共交通計画（2021年3月）P.19
- 39) 出典）熊本地域公共交通計画（2021年3月）P.57
- 40) 国土交通省都市局街路交通施設課：これまでの駐車場施策と今後のあり方について，2022年10月5日
- 41) 長崎県HP：<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/machidukuri/toshikeikaku-kokudoriyo/toshikei-seido/188974.html>
- 42) 国土交通省都市局：これまでの駐車場施策と今後のあり方について，令和4年10月5日，P.7
- 43) 国土交通省都市局：これまでの駐車場施策と今後のあり方について，令和4年10月5日，P.86
- 44) 国土交通省都市局：これまでの駐車場施策と今後のあり方について，令和4年10月5日，P.11
- 45) 宇都宮市：駐車場の附置義務を一部緩和しました（令和5年4月改正）
- 46) 富山県警HP：<https://police.pref.toyama.jp/6122/anzen/koutsuuanzen/rule/kj00021824.html>
- 47) 松山市：松山市駐車場整備計画（2013年2月），P.9
- 48) 長崎市：長崎市駐車場整備計画（令和3年11月改訂）【概要版】，P.1
- 49) 長崎市：長崎市駐車場整備計画（令和3年11月改訂）【概要版】，P.7
- 50) 熊本市：熊本市まちなか駐車場適正化計画【概要版】

6章 宇都宮市の中心市街地における路外駐車場の 現状整理

6.1 本章の目的

宇都宮市は、附置義務駐車場の一部を緩和することで、駐車場の適正化を図ろうとしている。加えて、宇都宮市は、2030年代前半に駅西側のLRT開業を目指しており、駅西の中心市街地の交通戦略として駐車場の整備が早急に必要と考えられる。そこで本研究では、宇都宮市の中心市街地における駐車場の実態を把握することを目的とする。

6.2 駐車場の分類と整備状況

6.2.1 駐車場の分類

駐車場の分類を図 6.1 に示す。車を駐める場所として車庫のような保管場所と駐車場所に分類される。駐車場所は、道路の路面外か路面上かで分けられ、路面外の駐車場は一般公共の用に供するものと専用的に利用されるかで分類される。一般公共の用に供する駐車場は、百貨店の来客用駐車場といった附置義務駐車場施設、都市計画区域内で設置される500m²以上の時間貸し駐車場といった届出駐車場、500m²未満のコインパーキングなどのその他の駐車場、都市計画上必要な駐車場などの都市計画駐車場、道の駅などの道路管理会社が整備する駐車場に分類される。専用的に利用される駐車場は、ホテル宿泊者専用の駐車場といった附置義務駐車施設や、月極駐車場などの専用駐車場に分類される。路面上の駐車場は、路上駐車場とパーキングチケット・パーキングメーターに分類される。路上駐車場は、駐車場整備計画が定められた場合において、地方公共団体が設置するものだが置箇所はさほど多くない。パーキングチケット・パーキングメーターは都市部で見られ、長時間駐車できるコインパーキングと違って、短時間の駐車のために設置しており、駐車時間が60分を過ぎると違法駐車になってしまう。また、駐車できる時間が決まっており、いつでも利用できるというわけではない。

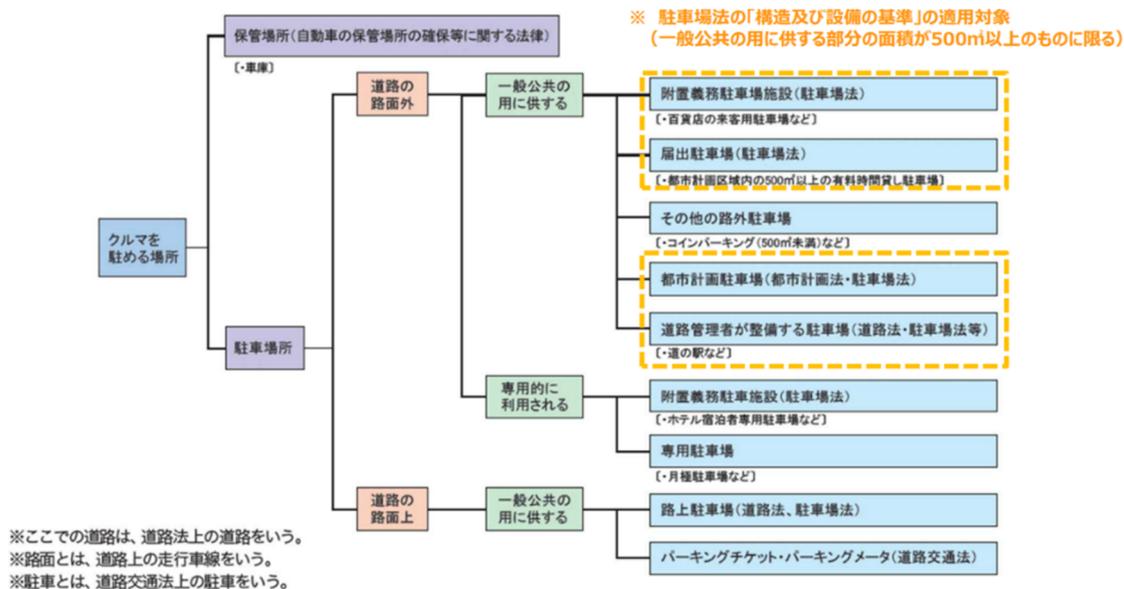
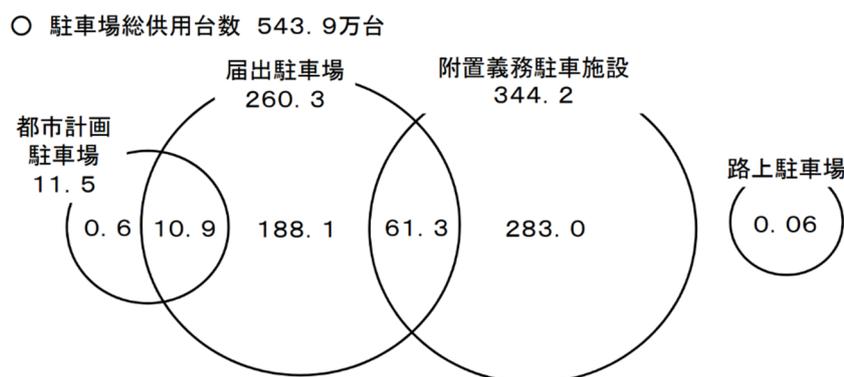


図 6.1 駐車場の分類¹⁾

6.2.2 駐車場の整備状況

令和 2 年度末の分類別駐車場総供用台数の整備状況を図 6.2 に示す。駐車場総供用台数は 543.9 万台となっており、その中には駐車面積が 500m² 未満のコインパーキングや、特定の人が利用する駐車場は含まれていない。日本経済新聞によると²⁾、パーク 24 の推計では、500m² 未満のコインパーキングや特定の人が利用するような月極駐車場を含めた総供用台数は約 700 万台あるといわれている。このことから考えると、150 万台近くの駐車面積が 500m² 未満のコインパーキングや、特定の人が利用する駐車場が存在していると考えられる。



※ 駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

図 6.2 分類別駐車場総供用台数¹⁾

6.3 宇都宮市における駐車場の概況

6.3.1 対象とする駐車場

本研究では、対象とする駐車場を時間貸し（コインパーキング）と月極め駐車場の2種類とする。駐車場法の適用外となる500m²未満のコインパーキングや月極め駐車場を経営するには特別な資格や届出等もする必要が無く、比較的簡単に駐車場を整備することができる。そのため、必要以上の駐車場を供給している恐れがある。宇都宮市の中心市街地の駐車場実態に関する研究³⁾では、宇都宮市の中心市街地を対象に、平成28年6月に直接現地確認しながら駐車場の実態把握を行っている（図6.3）。その結果、駐車場の箇所数うち90%近くが時間貸し駐車場と月極め駐車場が占めていることから、これら2つの駐車場を対象とする。

駐車場の種類	箇所数 (*1)	同比率	駐車可能台数	同比率	平均台数
コインパーキング（時間貸し）	316 (319)	24.8%	7,255	33.4%	22.96
月極め駐車場	809 (825)	63.6%	9,575	44.1%	11.84
施設の附帯駐車場	72 (82)	5.7%	3,556	16.4%	49.39
企業等の契約駐車場	66 (67)	5.2%	999	4.6%	15.14
複合レンタカー置場等 (*2)	9 (15)	0.7%	337	1.6%	37.44
合計	1,272 (1,308)		21,722		17.08

*1：箇所数のカッコ書きは台数が確認できない駐車場を含む全数である。
 *2：月極めの一部に時間貸しがあるなど2種類複合しているもの及びレンタカー置場。レンタカー置場は通常の駐車場と違い車が密着して駐車するようになっているため駐車可能台数の把握が難しい。

図 6.3 駐車場の種類と駐車可能台数³⁾

6.3.2 研究対象範囲の概要

本研究では、栃木県宇都宮市の中心市街地を研究対象とし、範囲を図6.4に示す。対象範囲の中央を東西に貫く大通りに、LRT延伸が計画されている。なお、H29年に行われた中心市街地における土地の有効活用に向けた基礎調査（平成28年度）とR4年に行われたJR宇都宮駅西側LRT事業化計画策定調査＜駐車場利用台数等交通実態調査＞とが重なる範囲を研究対象範囲とした。

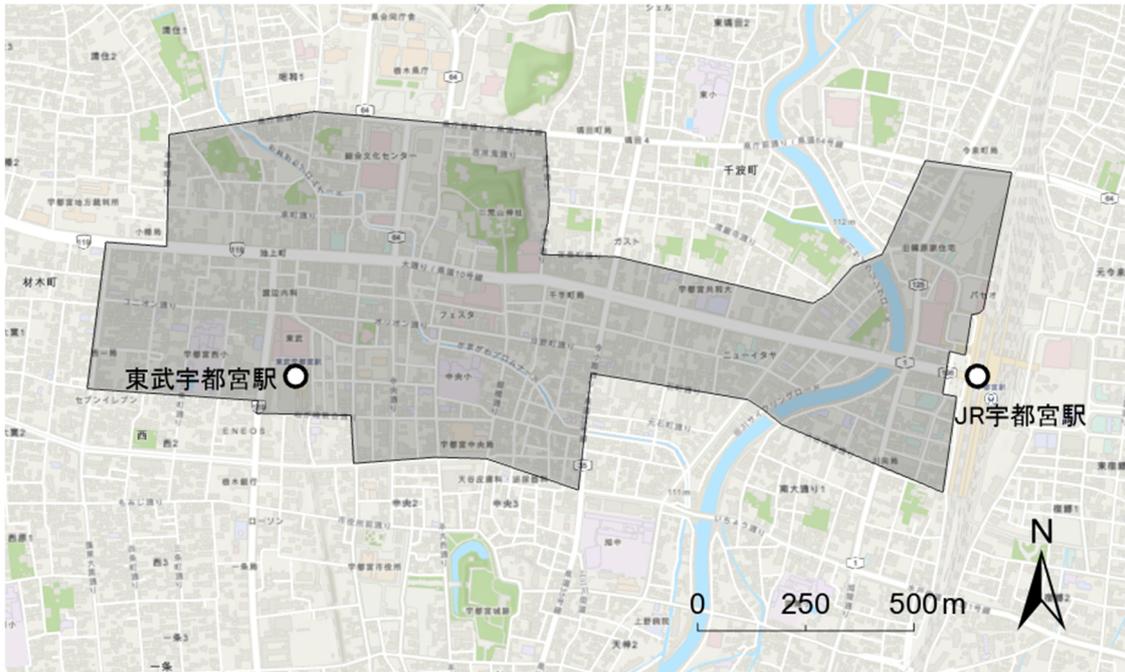


図 6.4 研究対象範囲

6.3.3 建物用途の変化

建物用途の変化を図 6.5 に示す。H29 年は 2664 軒であったのに対し、R4 年は 2497 軒と建物は減少している。内訳で見ると H29 年から R4 年にかけて、商業施設と業務施設が減少し、店舗等併用住宅と商業系用途複合施設は増加していたことが分かった。

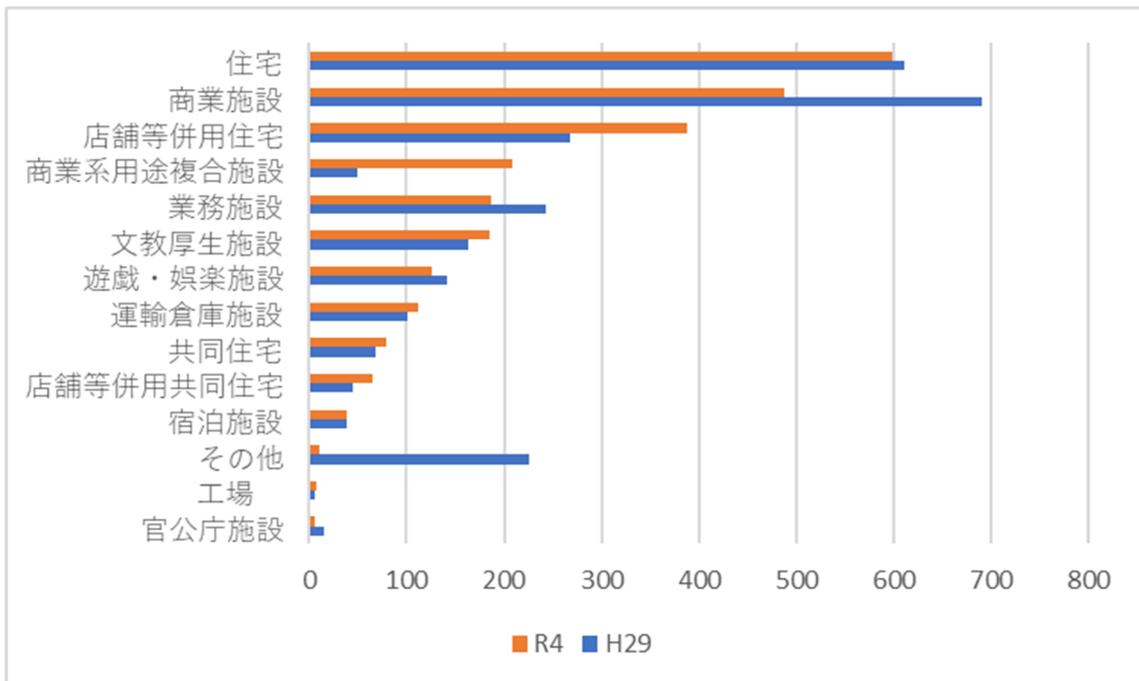


図 6.5 全体の土地利用の変化

6.3.4 駐車場の変化

本研究では H29 年と R4 年の駐車場データを用いるが、H29 年と R4 年の駐車場データの両方にあるものを「変化なし」、H29 年にはなく R4 年の駐車場データにあるものを「新設」、H29 年にあるものに R4 年で形が変わり大きくなった駐車場データを「増設」、H29 年にはあり R4 年にはない駐車場データを「廃止」と表す。変化状況を図 6.6 に示す。また全体での形態別集計結果を表 6.1 に示す。H29 年から R4 年にかけて駐車場箇所数は、時間貸し駐車場は 35 箇所、時間貸し月極併用駐車場は 1 箇所増加し、月極駐車場は 11 箇所減少し、合計で 25 箇所増加していたことが分かった。駐車場面積は、時間貸し駐車場は 24806m²、時間貸し月極駐車場は 278m² 増加し、月極駐車場は 4213m² 減少し、合計で 20871m² 増加していることが分かった。駐車収容台数は、時間貸し駐車場は 1681 台、時間貸し月極併用駐車場は 13 台増加し、月極駐車場は 100 台減少し、合計で 1594 台増加していることが分かった。利用率は、時間貸し駐車場、時間貸し月極併用駐車場は午前よりも午後の方が高く、月極駐車場は変わらなかったことが分かった。

全体での面積別駐車場箇所数の変化を図 6.7 に示す。H29 年から R4 年にかけて、0～200m² の駐車場は減少し、200～400m²、400～600m²、600～800m²、800～1000m²、1000～1500m²、1500～2000m²、2000m²～の駐車場は増加していることが分かった。

H29 年と R4 年の種類別全体の面積別駐車場箇所数を図 6.8、図 6.9 に示す。H29 年においては 0～200m² の駐車場は時間貸し駐車場より月極駐車場の方が多かったが、R4 年において月極駐車場より時間貸し駐車場の方が多くなっており、0～200m² の駐車場が減少したのは、H29 年から R4 年にかけて月極駐車場の箇所数の減少数が時間貸し駐車場の箇所数の増加数を上回ったことであることが分かった。

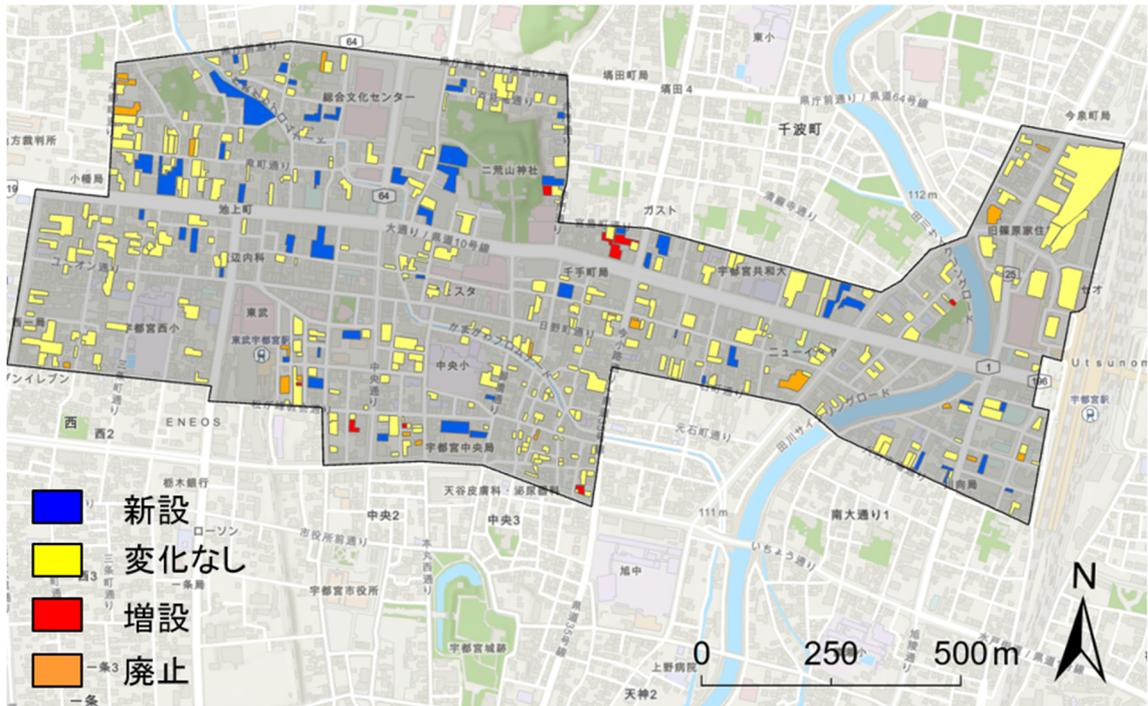


図 6.6 駐車場の变化状況

表 6.1 全体の形態別集計結果

	駐車場箇所数		駐車場面積(m ²)	
	H29	R4	H29	R4
時間貸し	184	219	68378	93184
月極	148	137	38926	34713
時間貸し月極併用	6	7	13637	13915
合計	338	363	120941	141812

	駐車収容台数		R4駐車利用率	
	H29	R4	AM	PM
時間貸し	3485	5166	49%	63%
月極	1566	1466	44%	44%
時間貸し月極併用	540	553	48%	58%
合計	5591	7185		

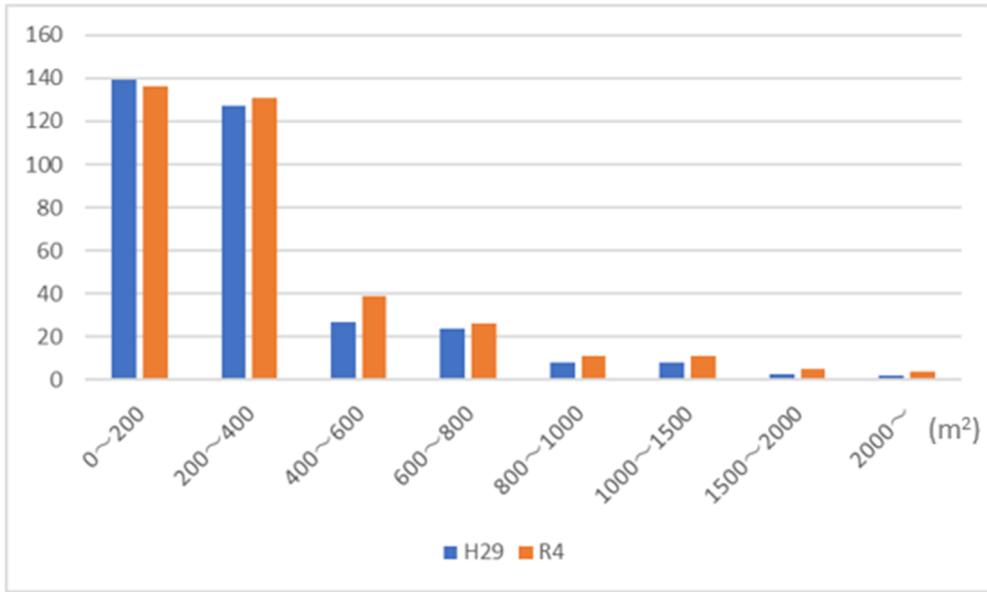


図 6.7 全体の面積別駐車場箇所数の変化

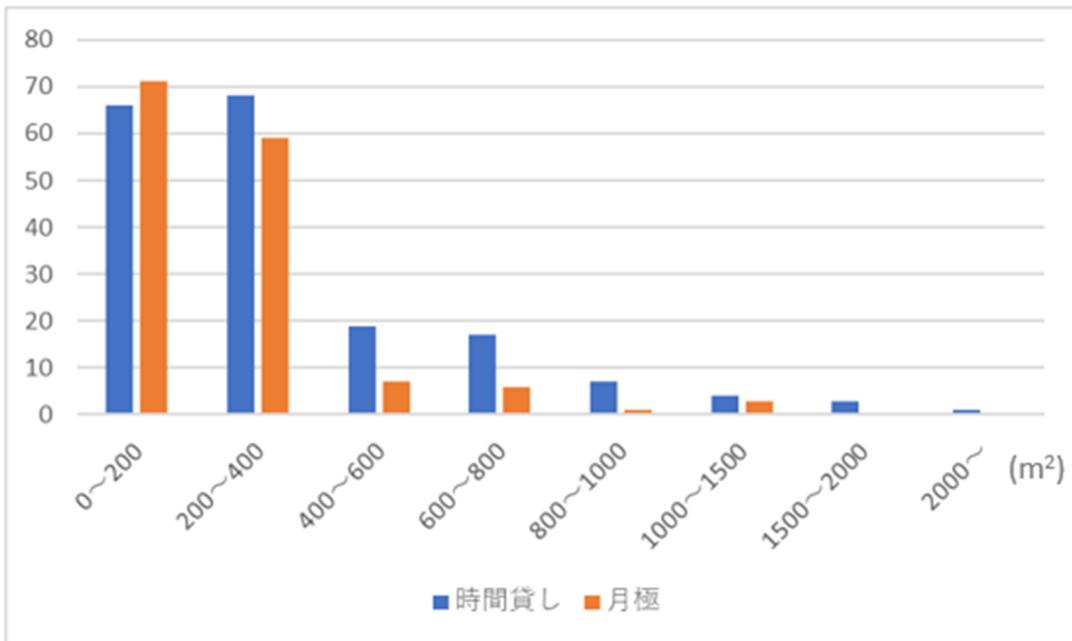


図 6.8 H29 年種別全体の面積別駐車場箇所数

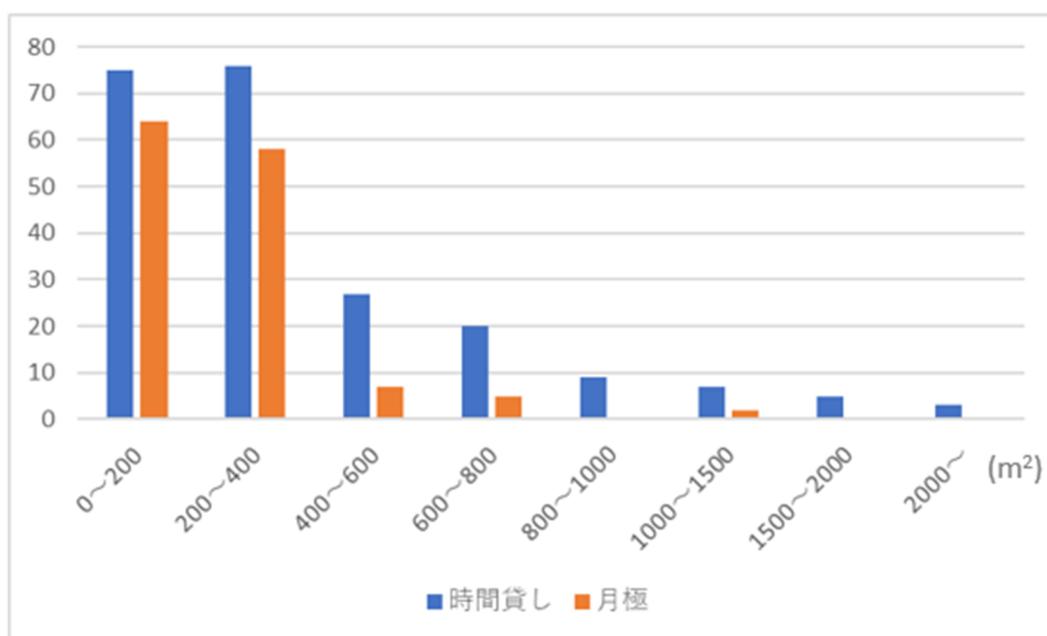


図 6.9 R4 年種類別全体の面積別駐車場箇所数

6.4 駐車場の転換前後の土地利用

本節では、駐車場へと転換する前の土地利用と、駐車場から転換した後の土地利用を明らかにする。転換する前の土地利用に関しては、新設した駐車場のデータと平成 28 年度の宇都宮市都市計画基礎調査の建物利用現況のデータが重なった建物用途を駐車場への転換前の建物とした。新設した駐車場のデータと平成 28 年度の宇都宮市都市計画基礎調査の建物利用現況のデータがないところに重なった場合に関しては「空地」から転換したこととする。新設した駐車場の分布を図 6.10、平成 28 年度の宇都宮市都市計画基礎調査の建物利用現況の分布を図 6.11 に示す。転換した後の土地利用に関しては、廃止された駐車場のデータの位置に実際に行き、目視で確認した。また、土地利用が分からない際には、令和 3 年度の宇都宮市都市計画基礎調査の建物利用現況のデータを用いた。廃止した駐車場の分布を図 6.12、令和 3 年度の宇都宮市都市計画基礎調査の建物利用現況の分布を図 6.13 に示す。

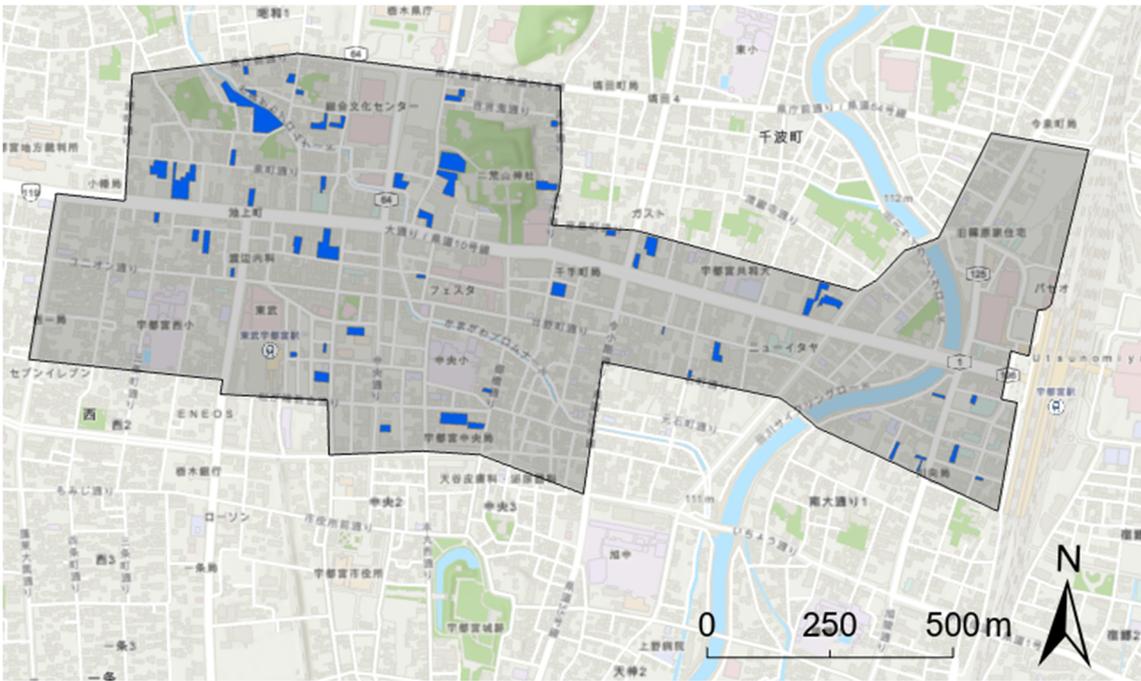


図 6.10 新設した駐車場の分布

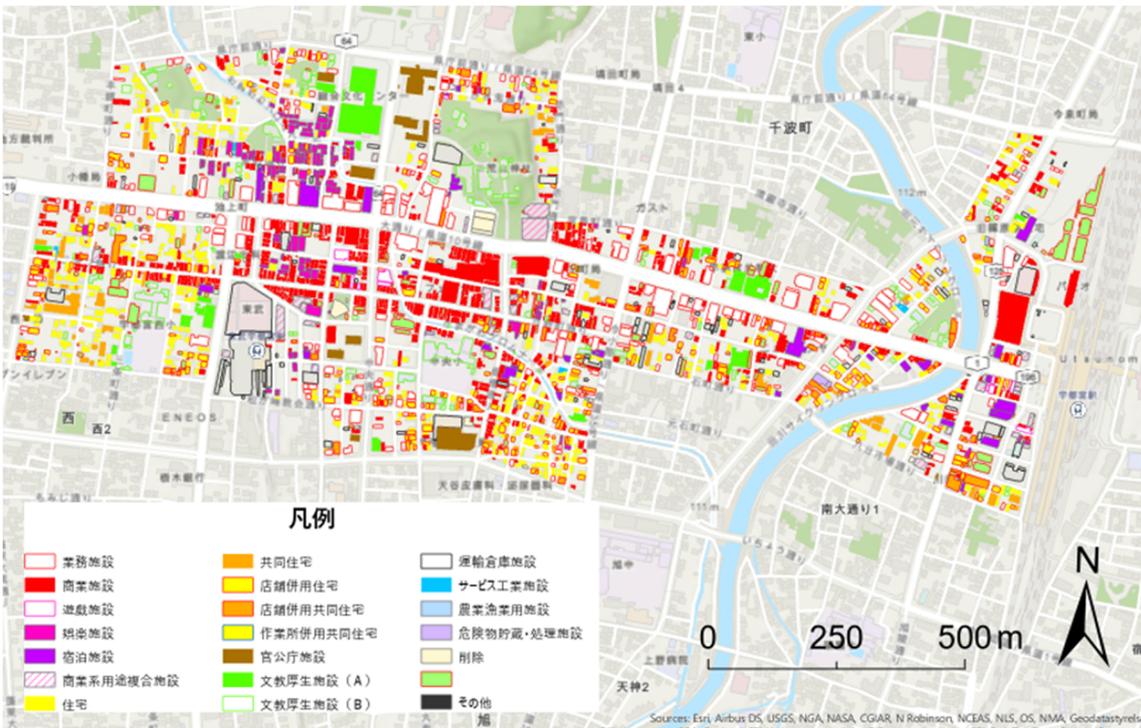


図 6.11 建物利用現況（平成 28 年度）の分布

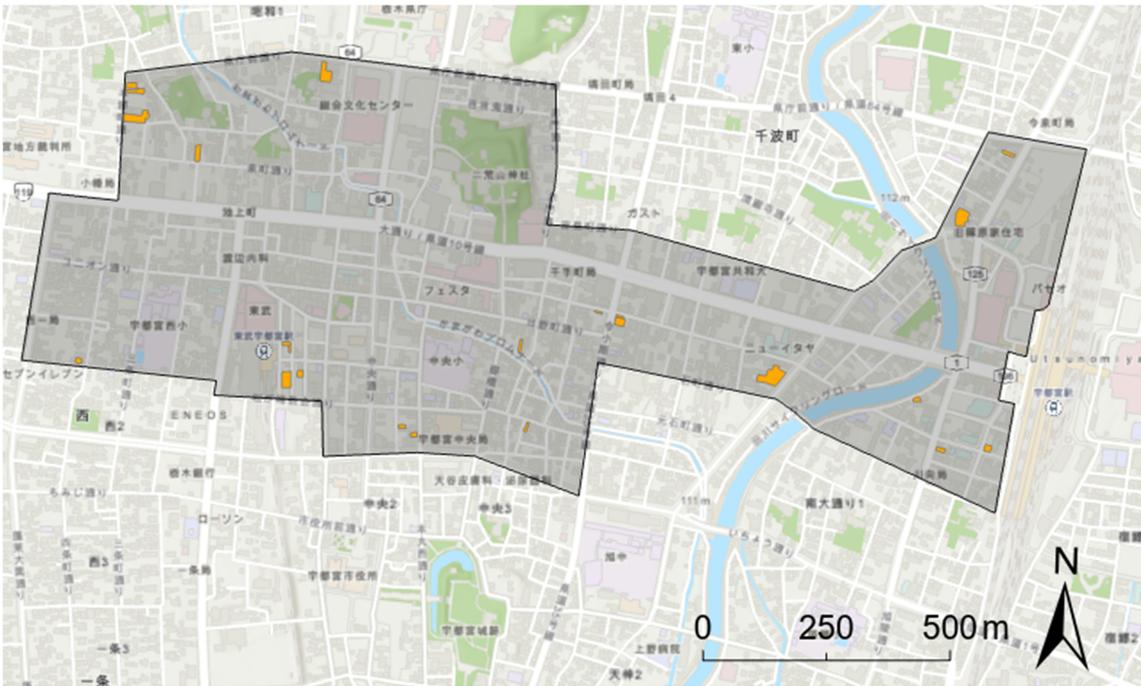


図 6.12 廃止した駐車場の分布

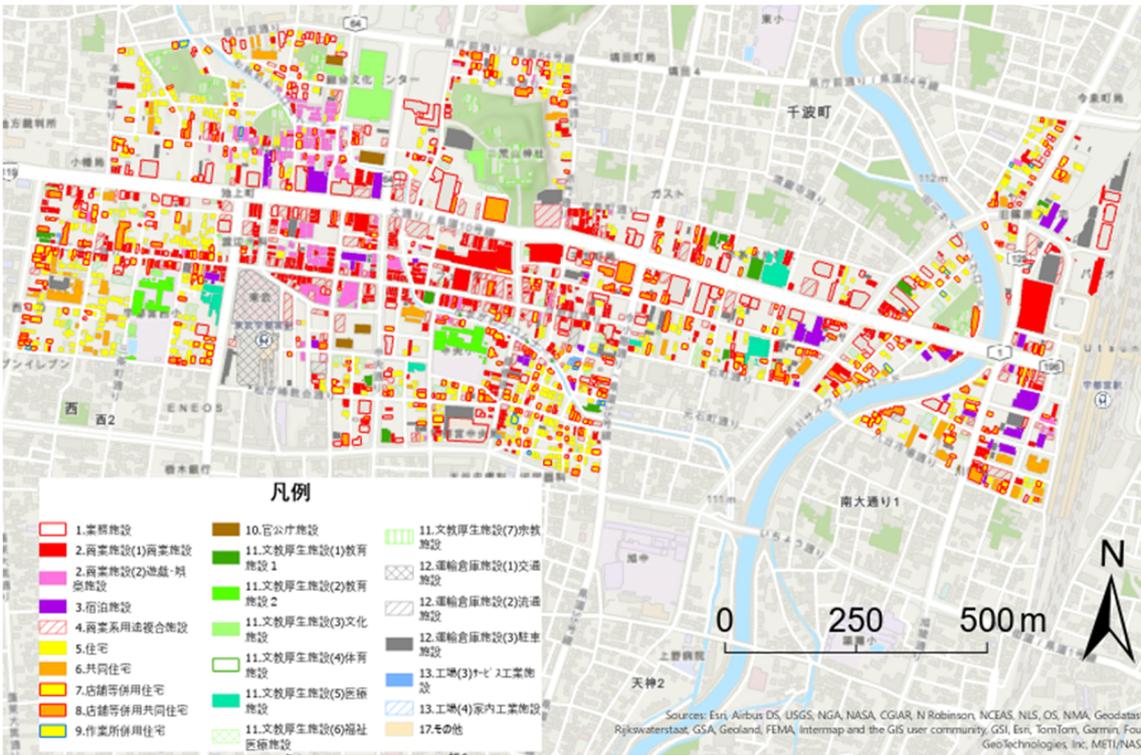


図 6.13 建物利用現況（令和 3 年度）の分布

6.4.1 駐車場転換前

駐車場へ転換前の土地利用を図 6.14 に示す。最も転換前の土地利用として多かったのは空地であった。次に多かったのは商業施設と運輸倉庫施設であった。また、比較的大きな新設の駐車場は、複数の土地利用から駐車場へと転換しているところがみられた。

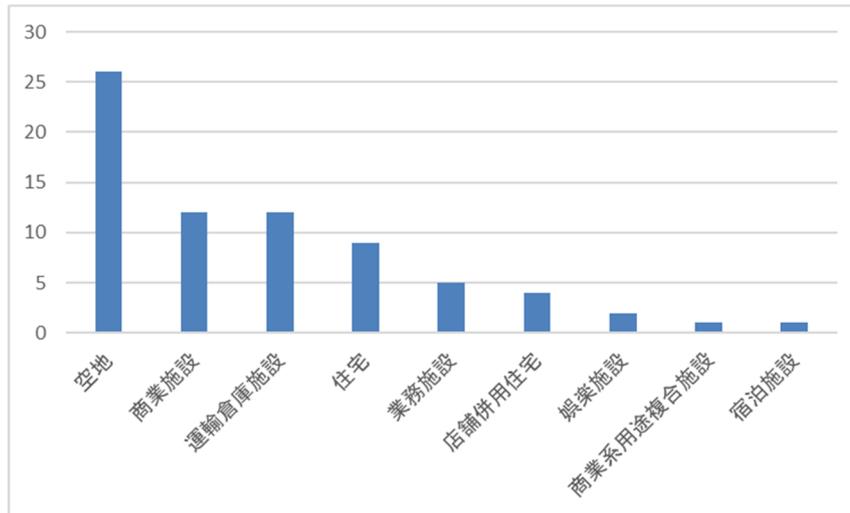


図 6.14 駐車場への転換前の土地利用

6.4.2 駐車場転換後

駐車場から転換後の土地利用を図 6.15 に示す。最も転換後の土地利用として多かったのは月極駐車場閉鎖であった。これは、月極駐車場だったのが今は、使われていないという状況で、今後何かしらの建物を建てようとしており、そのために閉鎖したのではないかと考えられる。次に多かったのは空地で、これも今後何かしらの建物を建てると考えているため、駐車場から空地へと転換したのではないかと考えられる。

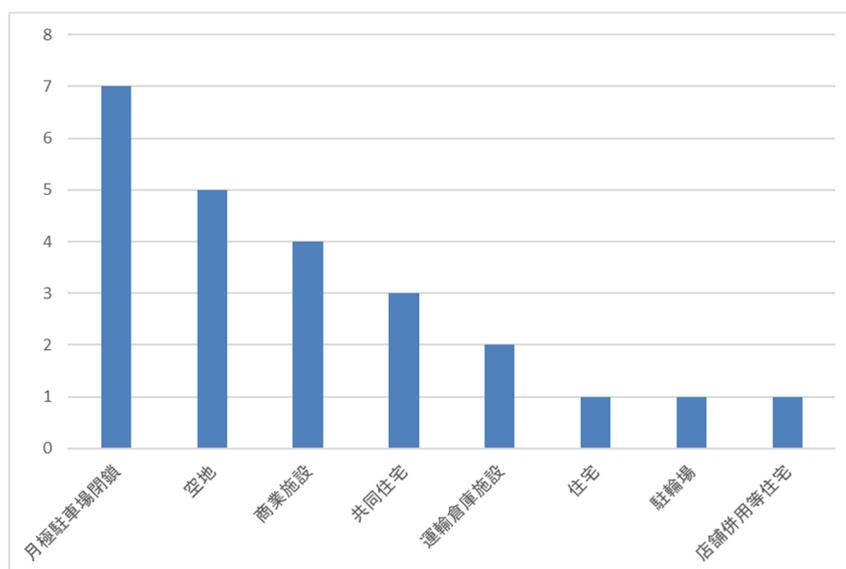


図 6.15 駐車場から転換後の土地利用

6.5 宇都宮市の駐車場の状況

- ・ 駐車場箇所数は増加傾向であることが分かり、時間貸し駐車場は増加、月極駐車場は減少傾向であることを示せた。
- ・ 新設された時間貸し駐車場のうち 0~600m²の駐車場が約 7 割と比較的小さな時間貸し駐車場が新設したことが明らかとなった。
- ・ 廃止された駐車場のうち 0~200m²の駐車場が約 6 割と比較的小さな月極駐車場が廃止されたことが明らかとなった。
- ・ H29 年から R4 年にかけて時間貸し駐車場の駐車収容台数は 1500 台以上増加しており、全体の駐車収容台数は増加していることが明らかとなった。
- ・ H29 年において商業施設が最も多かったが、R4 年にかけて住宅が最も多い土地利用となった

<参考文献>

- 1) 国土交通省 都市局 街路交通施設課：これまでの駐車場施策と今後のあり方について，令和 4 年 10 月 5 日
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001577435.pdf>
- 2) 日本経済新聞：駐車場運営，(2024 年 1 月 13 日調査)
https://www.nikkei.com/compass/industry_s/0479
- 3) 山島哲夫，宇都宮中心市街地の駐車場化の実態に関する研究，宇都宮共和大学 シティライフ学論業，2017，18 巻 p1-17，

7章 おわりに

本研究では、地方都市においては駐車政策や荷捌き貨物車対策についての検討が弱いことを再認識した。また、宇都宮市の中心部に多くの路外駐車場が点在していることを定量的示すとともに、LRTが延伸されるにあたり荷捌き貨物車対策など改めて議論が必要であることなどの重要な知見を得ることができたと考える。

宇都宮市では、現状、路外駐車場や荷捌き駐車などが問題となっていない東側区間であることから現状では課題となっていないが、今後延伸が検討されている西側区間では、路外駐車場、荷捌き貨物車対策などの議論が必要となると考える。加えて中心部における物流実態などを分析する必要があると考える。

日交研シリーズ目録は、日交研ホームページ

http://www.nikkoken.or.jp/publication_A.html を参照してください

A-907 地方都市の中心市街地における荷捌き
駐車施設の配置に関する研究

地方都市の中心市街地における荷捌き駐車施設の
配置に関する研究プロジェクト

2024年11月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会