

## 宇都宮市東部地域の交通量の推移について

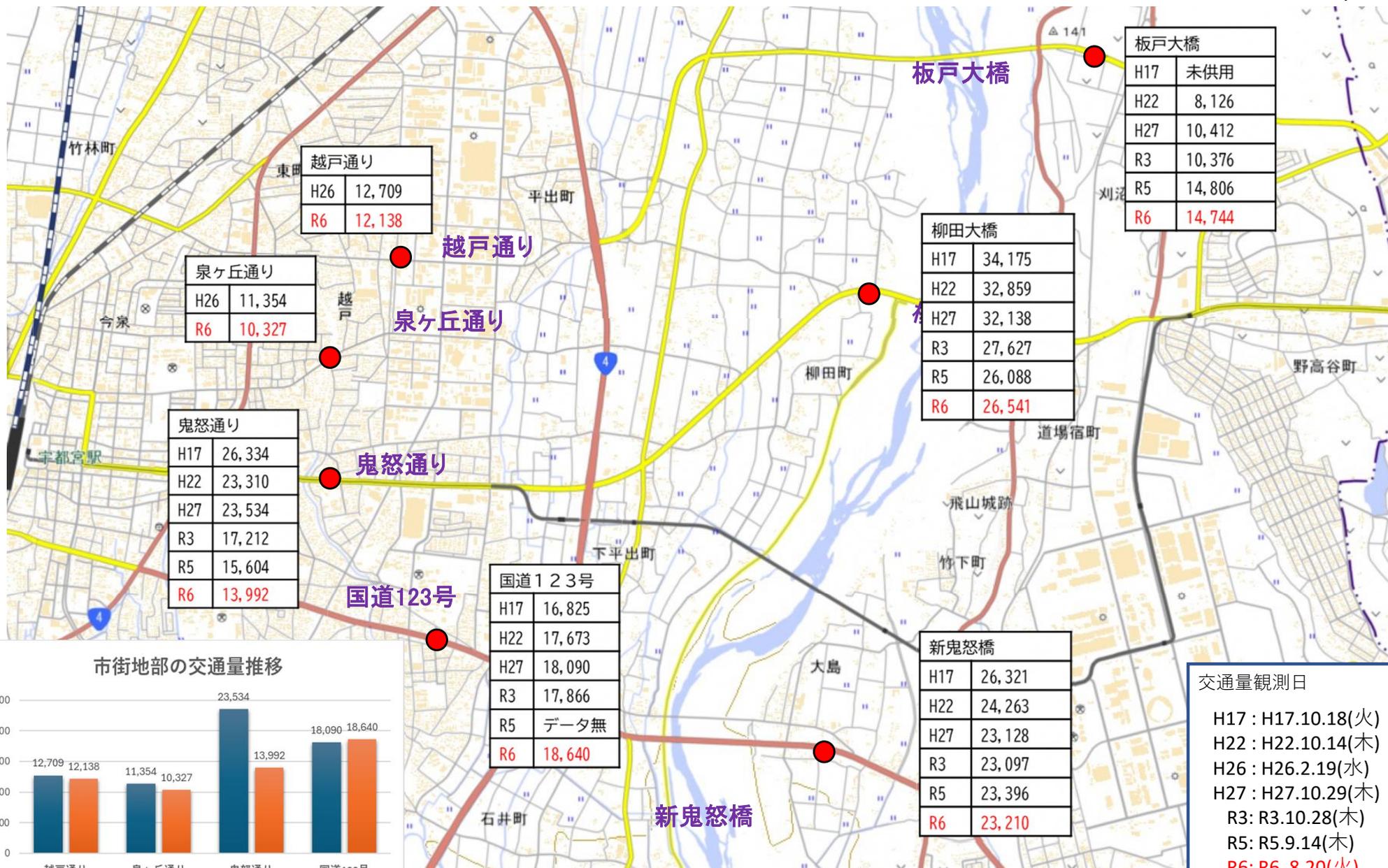
1. 年度別交通量の比較
2. 鬼怒通りにおける交通量の比較
3. まとめ

# 1 年度別交通量の比較 (昼間12時間自動車類交通量)

【速報値】

市街地4地点と鬼怒川渡河部3地点で交通量調査を実施

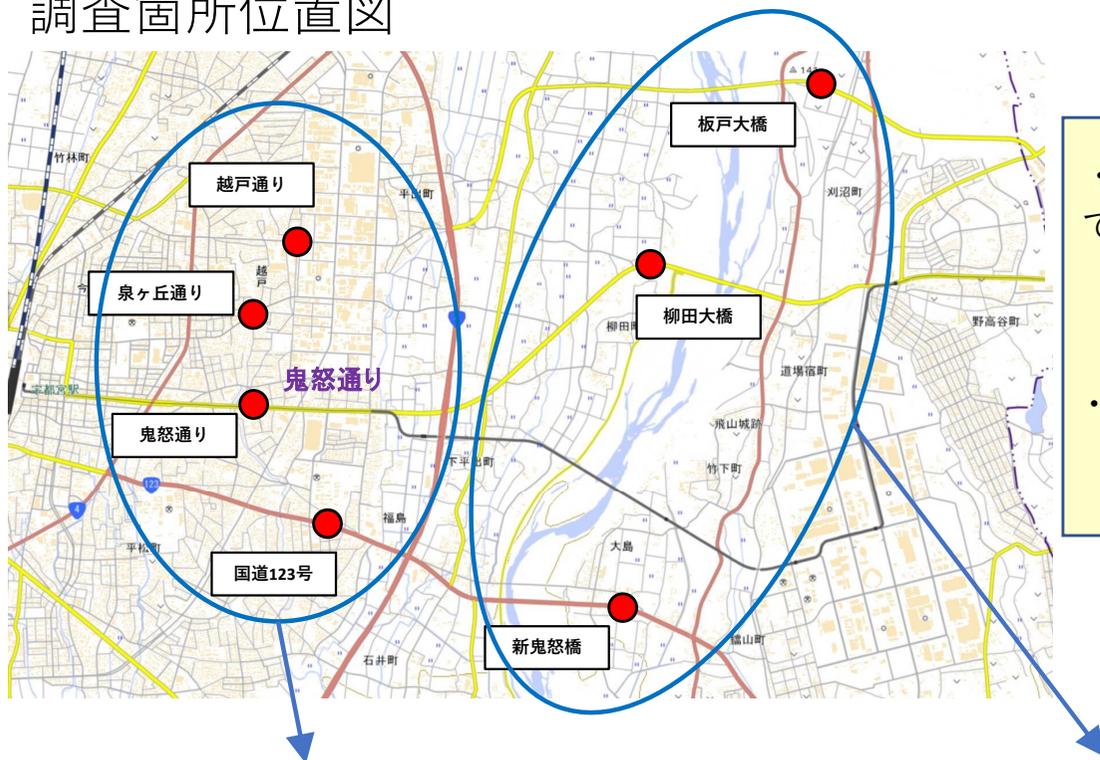
(台/12h)



H17:板戸大橋供用前、H22:板戸大橋供用後、H26,H27:LRT関連工事なし、R3:コロナ禍、鬼怒通り車線規制前、R5:LRT開業直後、R6:LRT開業1年後

# 1 年度別交通量の比較 (昼間12時間自動車類交通量)

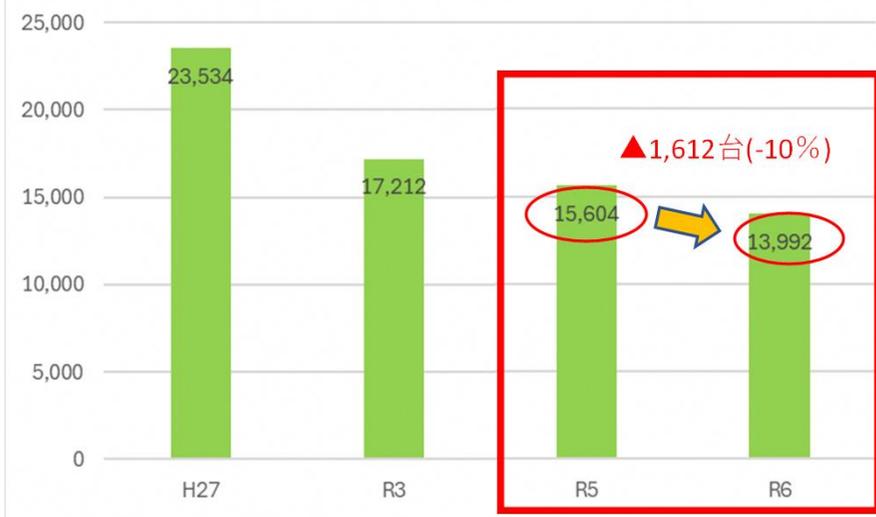
## 調査箇所位置図



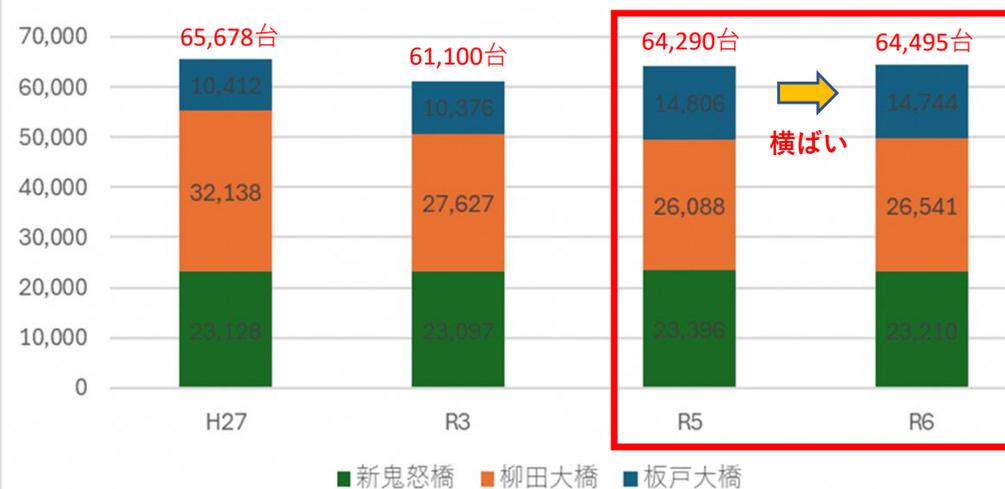
・ 鬼怒川渡河断面の合計交通量は、H27より減少しており、LRT開業後1年間においてもその状態を**維持**

・ 市中心部における鬼怒通りの交通量は、LRT開業後の1年間で**約10%減少**

市中心部の交通量推移 (鬼怒通り)



鬼怒川渡河部の交通量推移



■ 新鬼怒橋 ■ 柳田大橋 ■ 板戸大橋

# 2 鬼怒通りにおける交通量の比較

## □ H27・R3・R5・R6年度交通量の比較

H27：LRT関連工事なし

R3：コロナ禍、鬼怒通り車線規制前

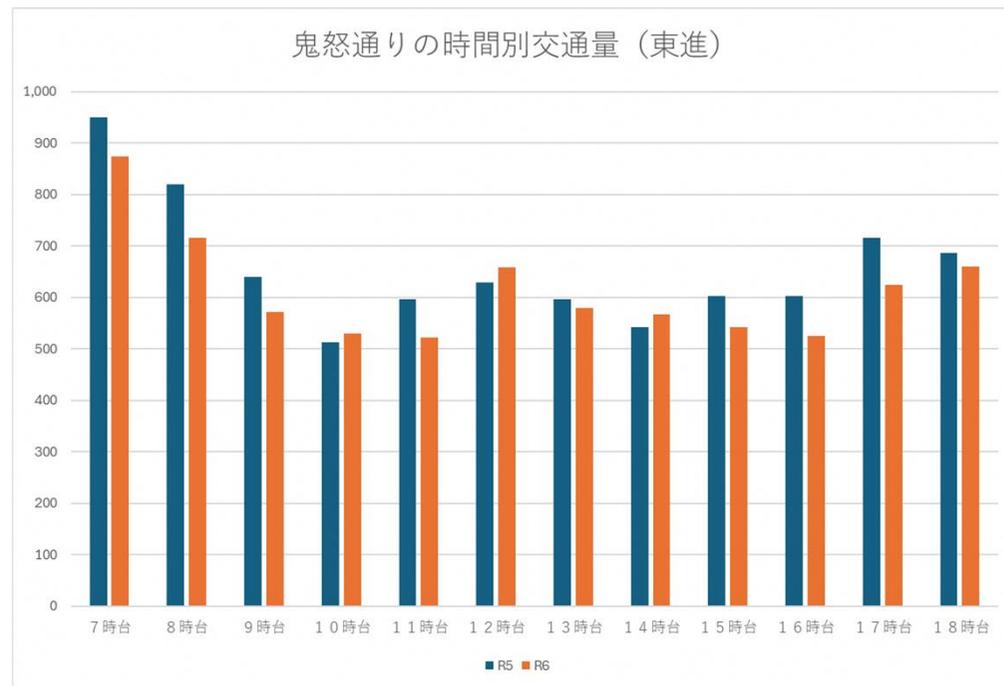
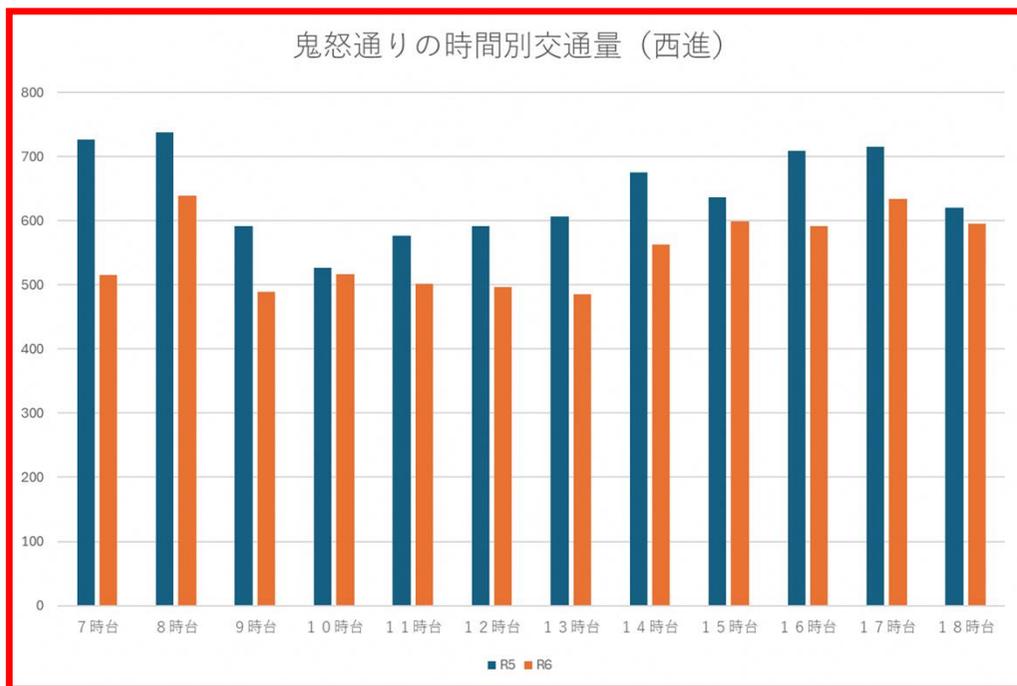
R5：LRT開業直後

R6：LRT開業1年後

### ▽ 昼間12時間自動車類交通量

観測日	西進	東進	合計	西進－東進
H27.10.9	12,258	11,276	23,534	982
R3.10.21	8,942	8,270	17,212	672
R5.9.14	7,712	7,892	15,604	-180
R6.8.20	6,625	7,367	13,992	-1,111

- H27から交通量は**減少傾向**
- LRT開業後の1年間でさらに交通量が**減少**
- 特に西進の交通量が**減少**



# 3 まとめ

## 鬼怒川渡河部の交通量変化のまとめ

	板戸大橋付近	柳田大橋付近	新鬼怒橋付近	鬼怒川渡河部全体
H27→R3	・交通量変化は少ない	・交通量が減少	・交通量変化は少ない	・交通量が減少
R3→R5	・交通量が増加	・交通量が減少	・交通量変化は少ない	・交通量が増加するが、 H27より減少
R5→R6	・交通量変化は少ない	・交通量変化は少ない	・交通量変化は少ない	・交通量を維持

## 市街地部の交通量変化のまとめ

	鬼怒通り	備考
H27→R3	・交通量が減少	・ H27から交通量は減少傾向 ・ LRT開業後の1年間でさらに交通量が減少 ・ 特に西進の交通量が減少
R3→R5	・交通量が減少	
R5→R6	・交通量が減少	

H27:LRT関連工事なし  
R3:コロナ禍、鬼怒通り車線規制前  
R5:LRT開業直後  
R6:LRT開業1年後

①鬼怒川渡河部：自動車交通量は、コロナ禍前より減少しており、LRT開業後の1年間においてもその状態が維持されている。

②市街地部：鬼怒通りにおいて、特に西進の交通量が減少した。



宇都宮市東部地域における交通量の推移やLRT利用者の交通手段転換状況を確認するため、継続的に、調査・分析を行う。