

## 第15回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

- 日 時 平成29年3月21日（火）午後1時30分～午後2時30分
- 場 所 栃木県総合文化センター 特別会議室（3階）
- 内 容
- 1 開 会
  - 2 あいさつ（森本委員長）
  - 3 報 告
    - (1) LRTデザイン部会の検討状況について
    - (2) LRT車両部会の検討状況について
  - 4 議 題
    - ・ LRTの乗り継ぎ施設の検討状況について
  - 5 その他
  - 6 閉 会

### 【主な発言の要旨】

#### 3 報告

- (1) LRTデザイン部会の検討状況について

#### 【吉田委員】

- ・ デザイン部会は昨年10月から議論を重ねてきた。
- ・ 宇都宮市・芳賀町の気候や風土、産業、地形、名産、歴史、文化を照らし合わせて検討を進め、デザインコンセプトに求められる普遍性や特需性などを検討した結果、古来より、雷がこの地に恵みを与えてきたということから、LRTも同じように恵みを与える役割を担うようにという願いを込めて、『『雷都を未来へ』LRTによる未来のモビリティ都市の創造』というデザインコンセプトを決定した。
- ・ 今後は、車両や施設、トランジットセンターなどにデザインを具体化していきたい。デザイン自体を具体化していくにあたり、住民参加を得て一緒にやって行きたいと考えており、市民に愛されるLRTになるよう、「自分達のLRTだ」と思っていただけのようにしたいと考えている。住民参加の取組案については、車両のデザインや衣装などについて、是非、住民の皆様に参加頂きながら選定をしていきたい。シンボルマーク、路線の愛称なども是非決めていきたいと考えており、具体的には参加手法自体もデザイン部会の中で議論しながら進めていきたいと考えている。適宜、検討委員会の中でご報告させて頂く。

## (2) L R T車両部会の検討状況について

### 【望月委員】

- ・ 車両部会では、私を含め6名の委員、2名の行政アドバイザーで構成され、主に車両の設計に必要な事項に関することについて検討をしてきた。
- ・ 芳賀・宇都宮L R Tの軌道の線形図を示しているが、この軌道線形から、車両設計上の制約条件としては、まず宇都宮駅東口付近の25mの曲線半径、峰町立体区間での曲線半径900mであるが、この最も厳しい条件でも運行出来ること、芳賀町の管理センター前からかしの森公園間の窪地区間や、作新学院北電停付近の段丘での60%という縦断勾配、将来J R宇都宮駅西側に延伸するということを考慮し、軌道建設規程で定める最急勾配の67%でも運行出来るということを条件として考えている。
- ・ さらに、既存の峰町道路橋の上を車両が走るということで、橋の構造に影響がない設計荷重にするということも設計条件として考えている。その他に、宇都宮ではこれまで道路上を路面電車が走行する経験がないので、特に安全性の高い車両にする必要があるのではないかと考えている。
- ・ 通勤・通学利用割合が全体の9割と高いため、ピーク時利用に対応した輸送力を要する車両でなければならない。
- ・ 運賃収受方法としては、現在I Cカードを主体として信用乗車方式の採用を検討しており、この方式に対応した車両であるということが求められている性能であると考えている。レールの幅については将来的に軌道運転施設への乗り入れの可能性も担保するために、1,067mmとしている。また定員については、ピーク時の輸送需要に対応できるよう、国内の30m級の低床車両で最大の輸送力を持つ車両と同等の155人、また利用者の快適性を図るために座席数を極力確保することを求めている。車両は、長さ30m以内、幅は車内空間を広くして輸送力を確保するために国内の30m級の低床車両の中で最大輸送力を持つ車両と同等の2,650mm、車両の高さはJ R宇都宮駅横断を考慮し、パンタグラフを畳んだ状態で高さ3,625mm以下で考えている。
- ・ 軸重最小曲線半径、最小縦曲線半径、最急勾配については、軌道線形の制約をクリアする資料として数字を掲げている。
- ・ 運転最高速度については、将来的な高速運転にも対応できるよう、時速70km以上を求め、加減速の能力については衝突事故の防止、速達性の向上を図るために、国内の30m級低床車両と同程度の数値を確保しようとしている。
- ・ 常用及び非常ブレーキ装置が故障した際に走行中の車両を停止することができる保安ブレーキを搭載する。また、運転士の不注意やトラブルがあった場合にも制限速度の超過を防止することができる速度リミッターを設置すること、安全性確保等のために必要な条件に適する車両であることを求めている。

- ・ 今後の取組として、当部会では引き続き車両の設計の必要な事項について専門的な観点から検討を進めていきたいと考えている。

#### 4 議 題

- ・ L R Tの乗り継ぎ施設の検討状況について

##### 【事務局】

- ・ 資料3 説明

##### 【行政アドバイザー】

- ・ 資料3の5ページであるが、図6の表において、停留場別の機能の整備の部分であるが、平出町停留場の機能として、バスに○がついていないが、ここは土地利用等を勘案して、バスの需要が無いのでバスの結節を考えていないということか。
- ・ 提案であるが、道路であれば道の駅があるが、そういった休憩施設を設けてもよいのではないか。

##### 【事務局】

- ・ バスとの結節については、資料3の3ページの図中で整理させていただいており、バスについてはベルモール前停留場で担っていく。平出町停留場については、自動車交通が便利な場所であり、ベルモール前停留場と近接しているので、役割分担させている。
- ・ ご提案の休憩施設については、大変有効だと考えているので、庁内、関係機関と検討をしていきたいと考えている。

##### 【行政アドバイザー】

- ・ 資料3の4ページ図5であるが、各トランジットセンターにおけるパークアンドライドのそれぞれの発着のイメージが記載されているが、宇都宮駅東口についても、パークアンドライド等を整備することになると思う。今後、具体的なサービスレベルや案内、料金の設定等により、パークアンドライドが上手く検討されると思うが、J R宇都宮駅東口の結節の考えを伺う
- ・ また、ベルモールや平出町J R宇都宮駅が近接しているので、東口に集中してしまうのではないか。

##### 【事務局】

- ・ J R宇都宮駅東口のパークアンドライドについては、既存の民間駐車場を有効に活用していく。市・町が整備していくパークアンドライド駐車場については、平出町、清原工業団地、芳賀町管理センターの3ヶ所を考えている。

- ・ 広域交通との結節点であるので、広域交通に対してのパークアンドライドやキスアンドライドも多くあることから、そういったものについても検討していく。

#### 【委員長】

- ・ パークアンドライド駐車場については、他の事例でも上手に料金政策をとっている。JR宇都宮駅東口のところは民間の施設を利用することだが、公的に作るのであれば、料金を低く抑えて、電車で行って、乗り換えても車で行くより安いなど、全体の効率を上げる工夫を今後していただきたいと思う。

#### 【望月委員】

- ・ 全体の方針については賛成である。
- ・ しかし、具体的にどういった物を作っていくかということについては、若干疑問がある。資料3の7ページであるが、目標設定型、課題対応型の2つのアプローチ方法があり、「設定にあたっては、需要予測等で見込まれる施設規模については含むものとする。」とあるが、需要予測をしっかりと、どれぐらいの需要があるのかを見極めた上で施設を考えていかなければならない。これまでLRTというシステムが無い中で、新しくLRTが導入されるので、市民の行動パターンも変わる。
- ・ 今の説明であると、LRTというシステムの理念に基づいて、需要とは関係なく作ると言っている様に聞こえてしまったので、施設の必要性をしっかりと検証した上で、作らなければ作っても誰も利用しないという状況になる可能性がある。
- ・ 一般の人に理解して頂くには、具体的にどう利用するのかについて、いくつか利用イメージを出していく必要があり、その上で、どこに施設を作っていくかを検討すべきである。
- ・ LRTがJR宇都宮駅東口で止まるのか、西口まで抜けるのかでLRTの位置づけが変わるので、整備の段階も踏まえながら、長期的な視点での検討が必要である。
- ・ 例えば、新4号にパークアンドライド施設を作ることだが、宇都宮市の東部の市街地の人は近くの停留場からLRTに乗ると思うが、わざわざパークアンドライド施設に車を停めてLRTに乗るというのはどういう利用目的なのか示して頂かないと、実際に利用するのかわからないし、仮に利用があるならば、それがどのくらいあるのかを示していかなければならない。
- ・ また、他の委員の意見にもあったが、他の乗り換え施設との関係をどうするのか、しっかりと検討した上で、結節施設の役割や規模を議論するべきと考える。

#### 【事務局】

- ・ 貴重なご意見であるので、今後の参考にさせていただく。

- ・ **資料3**の7ページの後段「設定にあたっては、需要予測等で見込まれる施設規模については含むものとする。」との記載であるが、目標を掲げる上では、需要予測を確認した上で、それを上回る形で設計しようと考えている。
- ・ 需要予測をベースにした上で、どんな利用が見込まれるのかを含めて施設を設計していきたいと考えている。

#### 【委員長】

- ・ **資料3**の7ページで、事務局から提案のあった2つの設計であるが、専門用語で言うと、課題対応型はフォアキャスト型であり、最低限必要になってくるという数字である。これは最低限の台数を考えているものであり、目標設定型はバックキャスト型で、未来の想定を含め、将来にわたって活用できるよう、未来の数値を含めるものである。
- ・ 将来の西側への拡張性や、人口が集まった中で捌けるのか等のバランスをとっていくのは難しいところではあるが、今後も議論を重ねた上で必要な規模を算出し、進めていただきたい。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ **資料3**の6ページの基本的要素であるが、朝夕の混雑時に車が集中することが想定される中で、駐車場へのアクセス待ちと、中に入ったあとの駐車待ちの渋滞対策について考えがあれば伺いたい。
- ・ **資料3**の9ページのベルモール前のトランジットセンターについては、交通需要予測でも懸案になったかと思うが、アクセスルートを南側からも想定するなど、もう少し広げた方が利用しやすい形になるのではないか。

#### 【事務局】

- ・ 入構時の渋滞や駐車するための渋滞が朝夕発生することが懸念されるが、様々なシミュレーションを行った上で、できるだけ待ち時間が発生しないようにしたい。
- ・ 周辺のアクセスであるが、大きな施設を作ることになるので、現況の道路になるべく影響を与えない形で検討し、今後明らかにしていきたいと考えている。

#### 【委員長】

- ・ 本日ご欠席の岸井委員からコメントをいただければご紹介願いたい。

#### 【事務局】

- ・ 岸井委員からのコメントをご紹介させていただく。

- ・ 「トランジットセンターの整備にあたっては、交通結節機能の強化はもちろんのこと、待ち時間を快適に過ごせる待ち合い環境の充実や、日常生活に必要な買い物・子育てができるサービス施設の誘導など、利用者の利便性を高めることが重要である。その際、公共だけではなく、民間との連携による取組が必要である。」とのご意見をいただいている。

#### 【事務局】

- ・ 昨年度、庁内で、部局横断的なL R T利活用プロジェクトチームを立ち上げ、その議論の中でもトランジットセンターが話題になっており、岸井委員からのコメントにあった部分についても議論を進めている。
- ・ 今後、その議論も含め、施設の作り込みに活かしていきたい。

#### 【委員長】

- ・ 通常、駅を作る場合であれば交通空間の他に環境空間を作ってバランスをとっていく。
- ・ 折角、魅力的な施設を作るので、現在は、交通空間をどうしていくかという話为中心になっているが、是非、環境空間やその周辺の土地利用も含めて総合的な議論をしていただきたい。
- ・ 住民参加という提案もあったので、各停留場を整備していく際には、地元に入って、皆さんの意見を聞きながら進めていただきたい。

## 5 その他

#### 【事務局】

- ・ **次第**の「5 その他」について、ご連絡する。
- ・ 次回の検討委員会については、後日、改めてご案内させていただく。
- ・ 以上で、本日の会議を終了する。

以上