

第17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30年5月11日（金）午後1時30分～午後3時
- 場 所 栃木県総合文化センター3階 特別会議室
- 内 容
- 1 開 会
 - 2 あいさつ（森本委員長）
 - 3 設置要綱の一部改正について
 - 4 報 告
 - (1) 「LRT沿線の土地利用方針」の策定について
 - (2) JR宇都宮駅西側のLRT導入に向けた検討状況について
 - 5 議 題
 - ・ LRT車両外観デザインについて
 - 6 その他
 - 7 閉 会

【主な発言の要旨】

3 設置要綱の一部改正について

【事務局】

- ・ 資料1 説明

【各委員等，了承】

4 報告

- (1) 「LRT沿線の土地利用方針」の策定について・・・資料2

【事務局】

- ・ 資料2 説明

【委員長】

- ・ 報告事項であるが、皆様から意見等があればお願いします。

【内野委員】

- ・ 下平出停留場周辺については、地域全体が生活しやすくなるようスーパー等を誘導するというところだが、LRTという新しい事業を実施するので、これを機に、全国に発信できるような施設をぜひ検討していただきたい。

- ・ 現在、道の駅は、全国で約1,200あり、毎年100ずつぐらいの勢いで増えており、大変人気がある。皆様もご存知のように、宇都宮市では、ろまんちっく村の道の駅が有名である。平出地区は辰街道が通っており、高齢者や観光客はLRTで、若者は自動車で買い物等に来ると思うので、今後は、LRTと自動車の併存型の直売所施設を考えたら、たいへん面白いと経済の面から考えている。
- ・ 今まで、道の駅は、自動車が主導権をとっていたが、これを機に、LRTが主導権を握り、道の駅ならぬ駅の道のように名前を逆にして、全国に発信できるようなことを、行政としてそういう方向にもっていてもらいたい。
- ・ 平出地区は、ろまんちっく村に1日何回も農産物を届けに行っている活発なグループがある。ぜひ、その人たちの地元でもあるので、そのようなことを提案したい。

【中尾委員】

- ・ 運行事業者の立場として、今回、LRTを導入するにしても、導入しただけでは、将来の人口減少対策にとって何もできない。利用者が減少していくということなので、それをカバーしていくためには、こういったLRT沿線の土地利用を見直し、居住地域の誘導・促進など、いろいろやっていただくということについて、私は非常に期待しているところである。ただ、資料2の別紙1は、宇都宮市のエリアのみであるが、芳賀町のエリアがどうなるのか、伺いたい。

【上野委員】

- ・ 芳賀町のLRT沿線区間については、2つの工業団地が存在しており、一部間に調整区域もあるが、ほとんどが工業専用区域という中で、市街化が形成されている状況にある。しかしながら、町の都市計画マスタープランの中では、町の北西部のまちづくりの計画が具体化されており、2点程、LRT沿線に関連したまちづくりを計画している。
- ・ 1つ目は、産業拠点のまちづくりである。芳賀工業団地と芳賀・高根沢工業団地については、高度な産業研究や開発機能が集積している。引き続き、工業専用区域としての土地利用を実施したいという考えと同時に、新たに、芳賀・高根沢工業団地と芳賀工業団地の間に23ヘクタールの新しい産業団地を創造したいということで、現在、計画を進めており、産業拠点の充実、場所の拡充を考えている。
- ・ 2つ目は、生活拠点の拡充である。芳賀工業団地管理センターの付近にトランジットセンターを計画しているが、東側の隣接地に、芳賀工業団地が逆コの字型の形をしているその間に、住宅地と宅地介在、農振除外の白地の農業地が、約35ヘクタール程ある。まだ240戸ぐらいだが、そこに住居を誘導すれば、約400戸を超えるような区域になるので、地区計画等を利用して、歩いて、便利に暮らせるまちづくりをしていきたいと考えている。

【望月委員】

- ・ 2点質問がある。この土地利用方針は、都市計画マスタープランあるいは立地適正化計画を踏まえてという話であったが、資料2の別紙1の「(仮称)平出町停留場周辺」と「(仮称)下平出町停留場周辺」について伺う。
- ・ 「(仮称)平出町停留場周辺」であるが、ここはトランジットセンターゾーンということで、道路系の幹線道路の交通利便性が高いところである。公共交通の利便性が高まり、ポテンシャルが高まるため、トランジットセンターが位置付けられていると思うが、現状は、田園地帯となっている。最終形として、そのようなポテンシャルを生かして、どのような地域づくりをしていくのが重要であるが、その順番が、今、書いてあるような順番で果たしていいのか、気になるところである。まず、非常にポテンシャルが高いので、LRT整備と一体的に交通結節拠点を作り、その周辺で、将来的なポテンシャルを生かした土地利用の検討を図る、と書いてあるが、これは逆で、非常にポテンシャルが高くなるので、その周辺で、どのような土地利用をするかということを考えないといけない。また、ポテンシャルが高くなることにより、乱開発を抑えることが大変大事である。その上で、その土地利用が決まり、具体的に整備をしていくときに、そのポテンシャルを生かせるよう、結節点機能をしっかり作っていくという順番で、プロジェクトを作っていかなければ、田んぼの中にただ結節拠点ができてしまうことになる。周辺のポテンシャルが上がる地域なので、どのように活用していくのかということをしっかり議論していただきたい。
- ・ 「(仮称)下平出町停留場周辺」であるが、先程、いろいろ活用していくという話があった。私も賛成だが、居住を誘導する、と書いてあり、ここだけを見ると、現在の調整区域のところで住宅をさらに広げるだけに見える。そこは、市としてはどのように考えているのか。そのようなこともあると思うが、もし、そうであれば、マスタープランの中で、現在、調整区域として開発をむしろ抑えているというエリアで、どのような土地利用をしていくのが、今の話だとよく分からない。
- ・ あと1点は、要望である。芳賀の地域も含め、このLRTができた沿線をどうするかは、大変重要な話だと思う。LRTそのものができるという効果よりも、その沿線が地域にとって、どのような開発がされて、地域にどのようなメリットがあるのかということをしっかり説明ができるかどうかである。このプロジェクト全体の評価にも繋がるぐらい重要であると思う。今、話があった土地利用方針ができ、次に、具体的にどのように実現していくのかということ、全体でマネジメントしながら、徐々に様々なプロジェクトを沿線で行い、LRTと合わせて、この地域がこのように変わったということを、対外的にPRしていただきたい。ぜひ、関係する団体の皆様をお願いしたい。

【事務局】

- ・ **資料2**の**別紙1**の「(仮称) 下平出停留場周辺」については、市街化区域の拠点だけでなく、市街化調整区域の拠点を設けている。宇都宮市は合併を繰り返しながら、現在の宇都宮市を形作ったため、市街化調整区域の合併前の町役場のようなところが、現在の地区市民センター、支所である。
- ・ 現在、市街化調整区域の生活拠点を7つ程設けており、その1つが、下平出停留場周辺の平石地区である。その市街化調整区域におけるコンパクト化をいかに進めていくかについて、昨年度、宇都宮市独自に「市街化調整区域の整備及び保全の方針」を策定した。その中で、各地域拠点のエリアを策定し、その地区の拠点として、その生活サービス機能を誘導していくことにより、その拠点の機能が、地区全体で利用できるように、例えば、地域内交通で、アクセスできるような環境を整え、そして、拠点内の利便機能が維持できるように一定程度の居住を維持・誘導する必要があるため、このような書き方をさせていただいた。
- ・ **資料2**の**別紙1**の「(仮称) 平出町停留場周辺」については、トランジットセンターゾーンの周辺ということで、先程、望月委員から言われた通り、全体像を明らかにした上で、整備する手法として、まずは、コアの部分から整備をしていきたいという考え方を方針の中に位置づけた。今年度、この広いエリアを一旦、調査をした上で、具体的にどういった機能をどう整備する必要があるのかを含めて整理する。その上でトランジットセンターの機能施設をまとめていきたいと考えている。

【委員長】

- ・ 極めて重要なご指摘である。**資料2**の**別紙1**の「(仮称) 平出町停留場周辺」と「(仮称) 下平出停留場周辺」は、調整区域でもあり、ここをどのようなまちづくりをしていくのかは、1つのカギになっている。一方で、市が立地適正化計画で居住の区域の場所を決めている最中であり、調整区域のまちづくりの在りかたというのも、これから市民にPRしていく段階である。事務局が説明したように、これから具体的に中身を詰めていくということなので、前向きに実施しながら、一定の進捗があれば、この場で報告いただきたい。

(2) JR宇都宮駅西側のLRT導入に向けた検討状況について・・・資料3

【事務局】

- ・ 資料3 説明

【委員長】

- ・ 報告事項であるが、皆様から意見等があれば願います。

【望月委員】

- ・ 質問を1点、意見を1点、述べたい。
- ・ 質問であるが、私の認識では、西側については、桜通り十文字交差点までをどうするのかということであり、具体化に向け、いろいろな検討を進める非常に難しいところなので、様々な調整、あるいは、まちづくりとの連携もあり、大変な作業なので、まずは、桜通り十文字まではやると思っていた。しかし、今日の説明を聞くと、資料3の7ページの(1)「LRT整備区間について」、いくつか提案がされていた。質問の趣旨は、例えば、いくつかの案の中で検討し、桜通り十文字交差点までではなく、他の案が一番良いと決まれば、それを具体化するための検討として、資料3の7ページの(2)「交通円滑化について」以降を進めていくのか。今後の検討の進め方を伺いたい。
- ・ 2点目の意見は、資料3の7ページの(6)「まちづくりとの連携について」である。西側は、東側と異なり、既成の市街地の中にLRTを作っていくので、沿線のまちづくりとの連携というのは、欠くことができない。道路空間の確保をどのようにしていくのか、また、どのような機能を持ち、どのような中心市街地として、LRTを中心とした街を作っていくのか、非常に重要である。先程、駅東側の土地利用の話もあったが、ぜひ、まちづくりとしっかり連携をとりながら、検討していただきたい。

【事務局】

- ・ 整備区間をどのように決めていくかであるが、道路の整備状況やまちづくりとの連携等を踏まえ、整備概要を検討していく。進め方については、様々な意見をいただきながら考えていきたいが、整備区間をある程度決めてから、検討を進めていくということではなく、他の検討項目も一定程度検討しながら、進めていきたいと思っている。

【委員長】

- ・ 私の認識も含めて質問をしたい。西側については、これまで、総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通戦略において、桜通り十文字までの3キロを基本的な路線ということで、東側の優先整備区間を含め検討してきた。望月委員が言っていること

は、桜通り十文字までは、今まで多くの議論をし、計画に位置づけてきた経緯があったが、桜通り十文字から先については、まだ十分な検討していないため、どのようなステップでやっていくのか、どういう位置づけになるのか、それを説明してほしいとの趣旨だと思うが、いかがか。

【望月委員】

- ・ 私の質問の趣旨は、桜通り十文字までは計画に位置づけられているが、それを具体化していくためには、検討項目がまだ十分に詰まっていない。だから、これをしっかりやっていかないと西側は伸びない。そのため、桜通り十文字から先までの整備区間を議論するのと、桜通り十文字までをどのように実現していくかの検討は、検討する中身が少し違うのではないかと思う。
- ・ 例えば、整備区間を桜通り十文字までではなく、もう少し延伸すると最終的に決まるとなれば、延伸する区間により、交通円滑化や他の事業者と検討する中身が全然違うのではないか。先程の説明だと、整備区間を決めてから、それに向けて具体化のために検討をしていくというふうにも聞こえたので、その点を伺いたい。

【事務局】

- ・ 桜通り十文字までの整備区間については、平成13、14年の「新交通システム導入基本計画策定調査」で検討され、その後、平成25年の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」の中で、全体15キロとして位置づけられたところである。
- ・ しかしながら、昨今、例えば、大谷スマートインターチェンジの建設や交通状況の変化、社会情勢の変化もあり、果たして桜通り十文字まででいいのか、また、さらに延伸させた方がいいのか、そういったことも社会情勢として一緒に検討すべき課題となった。このような状況の中で、今回、様々な条件のもとに検討し、現在の状況を報告させていただいたところである。指摘があった検討の手順については、これから詰めていく点が多々あると認識している。
- ・ 我々としては、皆様の意見も踏まえ、これから、その検討の手法を検討させていただき、次の委員会あたりで、どういう内容で、どういう形で詰めていくかということも、話ができればと考えている。

【委員長】

- ・ いくつかのパターンを見て、現在どのような状態になっているのかの資料にすぎない。逆に言うと、これを叩き台にしながら将来のまちづくりについて、議論をしていくと理解する。

【中尾委員】

- ・ **資料3**の**参考資料1**だが、導入路線の検討で、オリオン通り経由案がある。その中で、オリオン通り経由は、東武宇都宮駅近傍を通過し、結節性が高いと、比較評価されている。結論から考えると、東武宇都宮駅は動かしづらいから、L R Tがオリオン通りを経由して東武宇都宮駅の交通結節性を高める案で検討したと捉えられると思うが、それをやるならば、本末転倒のような気がする。
- ・ まずは、東武宇都宮百貨店周辺は、以前から再開発が懸案事項として残っている区域であるので、この東武宇都宮駅・百貨店をどうするのかという大きなテーマを検討した後に、オリオン通り経由案について、検討しても遅くないのではないかと思っている。今の時点で、このオリオン通りにL R Tを通すというのは非常にいかがなものかなという気がしている。検討していただきたい。

【委員長】

- ・ オリオン通り経由というのも1つのパターンとして設定したとの位置づけだと私は思ったが、実際に相当な検討が必要だと思うが、いかがか。

【事務局】

- ・ **資料3**の**参考資料1**のオリオン通り経由案については、委員長が言われたように、あくまで、検討の対象として載せたというところであり、検討の比較評価をしたところである。今回、このような比較の中で、大通りからさらなる延伸の方向性が望ましいという整理をした。

【事務局】

- ・ オリオン通り経由については、一定程度の段階で検討しておかないといけない。
- ・ 東武宇都宮駅周辺の結節性の点では、もしオリオン通りにL R Tが通る場合といっても一度検討しておく必要があるということで、検討した結果、やはり、30メートルの空間がある大通りを通じたほうが良いだろうと比較検討の見解であるので、オリオン通りを通すという方針ではなく、大通りに通すという評価をした。

【行政アドバイザー】

- ・ 東側については、いよいよこれからだということであるが、L R Tの利便性を高めるために、駅西側のあり方についても、市が早めに具体的な検討を進めていくことに関しては、方向性として、県としても異論はないところである。
- ・ このような検討状況を対外的に示すことにより、例えば、概算事業費とか利用者の需用予測や採算性等の数値が独り歩きしてしまう懸念があるが、今回の内容は、計画を決定したものではなく、これから、検討・調整を進めるにあたってのたたき台また

は選択肢をお示しいただいたという理解の中で、早い段階で検討状況を開示し、今後、市民や関係機関等も含めて議論いただく題材を提供していくという観点からは、一定の評価ができると考えている。

- ・ 整備にあたっては、大通りや周辺道路の県道に関して、また、将来的に事業を支援させていただくことを検討していくという県の立場として、市から具体的に説明があったが、解決すべき課題が非常に多いと感じている。
- ・ 大通りや大谷街道等、限られた道路空間の中にL R Tを整備することによる周辺道路の影響や需要予測や採算性等の確認、J R横断部分についても、どのような構造で、どれくらいの事業費がかかるのか不確定なところもある。また、環状線から先の、市で整備している大谷スマートインターチェンジにおける、自動車交通とL R Tの共存等、思いつくだけでも課題が多い。
- ・ 今後、検討項目も多いことから、今回の説明の内容をスタートラインとして、これから始まる、県を含めた道路管理者や警察、バス等の交通事業者との関係機関との協議や沿線、商店街、市民との意見交換を十分に行いながら、検討を進めていただければと考えている。
- ・ 県としては、市の検討に、技術的な助言を差し上げたり、理解促進のための助言、取組を引き続き行っていきたい。

【オブザーバー】

- ・ 本日は東野交通が欠席しているので、東野交通の立場も含めてバス事業者として意見を述べさせていただく。
- ・ 私たちバス事業者としては、関係者ととともにぜひ、交通未来都市うつのみやの実現を目指していきたいと思っており、尽力していくので、その前提で申し上げたい。
- ・ **資料3**の7ページの(4)「バス路線再編について」、課題の補足として、バスが長年に渡って駅西側の大通りを走ってきたのは、やはり、それなりの理由があり、移動需要の高い駅西側の大通りを通ることを通じて、内部補助の原理によって、大通りを含めたバスネットワーク全体を維持していく側面がある。
- ・ 移動需要の高い大通りの輸送が、L R Tに一部シフトし、**資料3**の4ページに需要予測、算定条件等が挙げられているが、仮に1 / 3程度のバスを県庁前通りやいちょう通り郊外部の公共交通空白地域に振り分けるとすれば、L R Tは別として、バス事業単体の収支が悪化することは十分見込まれるため、L R Tと結節するバス路線ネットワーク全体の維持には課題があると考えている。この点については、大きな課題と認識しているので、関係者にはよく理解していただきたい。交通未来都市うつのみやの実現に向けて、乗り越えていく必要があると考えているので、よろしく願いしたい。

【事務局】

- ・ 公共交通事業者の皆様とこれから十分に議論を深めていきたい。
- ・ 課題である交通円滑化等については、充分に関係機関の方と相談しながら段階的な検討、段階的な整備検討に移っていきたい。
- ・ 今後とも、支援、協力の程よろしくをお願いしたい。

【事務局】

- ・ バス路線については、これまでも県や国と協議しながら赤字バス路線の維持・存続に努めてきた。また、バス事業者と連携しながら市内のバス路線の充実を進めてきたところである。
- ・ 特に、私共が目指しているネットワーク型コンパクトシティのネットワーク化を進めるにあたって、公共交通事業者は、大変重要なパートナーであると認識している。そのようなことから、バス路線の再編についても、一路線一路線のコストあるいは、必要性などの検証を進めながら、市民の利便性の向上あるいは、バス事業者の健全な事業運営、継続を確保するため、市としても必要な措置を適切に講じたいと考えている。

【委員長】

- ・ 道路のネットワークは、つながっているので、国、県、市・町という道路ネットワークを上手に整備していただきたい。
- ・ 公共交通全体の利用者の底上げがトータルの目的であり、限られたパイの配分という話ではなく、どうすれば、全体的なパイが増えるのか、共通の目標をもち、お互いにウィンウィンの関係になるように、ぜひ知恵を絞っていただければと思っている。
- ・ 本日欠席の岸井委員から何かコメントを頂いていたら紹介願いたい。

【事務局】

- ・ 岸井委員からのコメントを報告させていただく。
- ・ 駅西側のLRT整備は宇都宮市中心部の都市空間や交通環境を大きく変える極めて重要なまちづくりプロジェクトである。
- ・ 関係者との十分な協議、関連プロジェクトとの緊密な連携を図って展開していくことが重要である。
- ・ 今回は議論のスタートとして一定の条件設定の下での需要見込みや概算事業費などが示されたと理解している。
- ・ 今後は宇都宮市の将来の都市構造を見据え、LRTと一体となった魅力ある都市づくりを実現すべく、関係者がこれまで以上に協力して検討を深めてほしい。

5 議題

- ・ L R T 車両外観デザインについて・・・資料 4

【事務局】

- ・ 資料 4 説明

【委員長】

- ・ 皆様から意見等をいただきたいが、まずは、L R T デザイン部会の部会長である吉田委員から補足をいただきたい。

【吉田委員】

- ・ 今説明があったように、参考資料にこれまでの復習的なことが書いてあるので、見ていただければと思うが、デザインコンセプト全体を「雷都を未来へ」という形で、黄色をベースにしたところである。このようなカラーにして、資料 4 の別紙 1 のとおり、3つの案について、デザイン部会で検討して出させていただいた。どの案も、かなり个性的で特徴もあって良い案ができていないかと思っている。
- ・ 可能な限り多くの方々に選んでいただけたらと思っており、今回、資料 4 の別紙 2 の暫定版があるが、このようなアンケートを実施する。なるべく広く投票していただこうと思っており、裏面を見ていただければ、宇都宮市あるいは芳賀町だけではなく、県内全体、あるいは、県外から通っている方もいるので、栃木県外の人にも、ぜひ投票していただきたいと思っている。
- ・ 若い方にも投票していただきたいと思っており、工夫をし、実施したいと考えている。

【委員長】

- ・ 今月から2、3週間の期間で、アンケートを実施し、6月中の部会でおおむねの中身を議論し、7月には決定するという、かなりタイトな期間である。事前周知の時間が限られているが、先程の説明の中で、多様な方法を実施していくとのことなので、よろしく願いしたい。
- ・ 今日、マスコミも来ているので、皆様にPRをお願いしたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 今回の3案の中で、基本的にこのアンケートの中で1番多かったのを採用するということによろしいか。
- ・ それに関連して、こういったアンケートについて、二重投票についてはどうお考えなのか。

【事務局】

- ・ アンケートの結果については、十分に尊重していきたいと考えている。
- ・ 二重投票については、名前などを書くものではないので、これについては、全部受け入れると考えている。

【委員長】

- ・ 市民に意見をいただくというのは、非常に重要である。一方で、やはりデザイン部会があるので、デザイン部会の中で、専門的な観点から、きちんと議論していただいたときに、尊重するというぐらいの形でやっていただいたほうがよい。
- ・ 意見で1番を決めてしまうとなれば、LRTデザイン部会の存在そのものの意味があまりない。単純に1番総投票数が多いものが、1番良いとは思えない。むしろ、子どもたちから、あるいは大人たちから、男性から女性から、どのような属性から、どのような意見が出たのか、中身をよく吟味していただいて、市民に説明するときには、しっかりと選定理由を明記いただいて、こういう理由で選んだ、と言っていただくのが、1番よろしいかと思う。

【吉田委員】

- ・ LRTデザイン部会の中で議論しており、委員長からも説明があったように、総投票数で決めるというわけではない。投票の中身を含めて、それらを尊重し、デザイン部会を踏まえながら、最終的には、価格等も含め、両市町で決めていくという形でやっていきたいと思う。
- ・ 年齢についても様々な意見があり、若い人の意見を尊重した方が良いのではないかな等の意見もあったので、デザイン部会で議論していきたいと思っている。
- ・ 二重投票についても議論をした。名前を書かせたら等、意見もあったが、基本的には良心に訴え、二重投票はしないしてほしい、ということで、幅広く投票していただく方向である。

【委員長】

- ・ 本日欠席の岸井委員から何かコメントを頂いていたら紹介したい。

【事務局】

- ・ 岸井委員からのコメントを報告させていただく。
- ・ 車両外観デザインについては、トータルデザインのコンセプトに基づき各案が作成されており、いずれも芳賀・宇都宮LRTにふさわしい案になっていると思う。
- ・ アンケートについては様々な工夫が施されているが、周知を十分に行い、子どもたちを含めた幅広い方々の参画を得ながら取り組んでいただきたい。

【委員長】

- ・ 限られた期間での周知になるが，積極的にやっていただいて，後ほど，L R Tデザイン部会から報告を受けたいと思うので，よろしく願いしたい。
- ・ 最後に事務局から連絡事項等あればお願いする。

6 その他

【事務局】

- ・ 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