

第20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10月29日（月）午後1時30分～午後2時20分

○場 所 宇都宮市役所 14階 大会議室

○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 議 題

・ LRTのJR宇都宮駅交差区間の駅横断ルートについて

5 そ の 他

6 閉 会

【主な発言の要旨】

3 設置要綱の一部改正について・・・資料1

【事務局】

- ・ 資料1 説明

【各委員，了承】

4 議題

- ・ LRTのJR宇都宮駅交差区間の駅横断ルートについて・・・資料2

【事務局】

- ・ 資料2 説明

【委員長】

- ・ LRT駅交差部等基盤整備部会の部会長である岸井委員から補足をいただきたい。

【岸井委員】

- ・ 別紙（概要版）の駅横断ルートの設定をする上では，JR宇都宮駅東口の交差点は，地上で通過するしかないのでここが地上部の出発となる。鉄道を横断する部分は，前後に駅の施設があることから，それを避けて通れるのは，ルートA，E，G，Iの4箇所である。JR宇都宮駅西側の方は，宮の橋交差点を中途半端に降りていくことができないため，交通の妨げにならないように高架にするか，あるいは，地上になるようにという選択肢しかない。
- ・ それを踏まえ，中央部の「③ルートE」や「④ルートG」は距離が短いことから，勾配の関係上，駅東口交差点を過ぎたところから上がらないと登れない。さらに，こ

の先のJR宇都宮駅西側の方は、宮の橋交差点までに降りることができないことから、高架になって西側へ進むことになる。また、「③ルートE案」と「④ルートG案」は駅の施設があることから、補償関係で費用がかかることや歩行者の安全性で問題が生じる。

- それに対して、「①ルートA案」は少し遠回りであるが、途中までは地上で安全性も高く、折り返し運転も可能である。また、JR宇都宮駅西側については、地上で降りることも可能になるし、停留場を高架にすることもできることから、総合的に勘案したときには「①ルートA案」が望ましい。
- 「②ルートA案」については、駅東口の停留場を高架にする案もあるが、現在の東西自由通路とバッティングすることから、平面で折り返し運転もできる地上案を選択した。
- しかし、西口駅前広場の詳細はこれからなので、「①ルートA案」を選択したとしても、どのような西口駅前広場にするとしてもより詳細な検討が必要である。
- また、なるべく勾配は緩い方が良いので、今回は「①ルートA案」を選択したとしても、安全性を高める検討をしていきたいと考えている。

【望月委員】

- 運行計画について1点確認と2点質問がある。
- まず、1点目は確認である。別紙（概要版）に（3）ウ〔JR宇都宮駅を横断する運転本数〕【平日】往復256本、【休日】往復216本と記載があるが、先程の件の説明では、JR宇都宮駅で降りて、LRTを利用のため東側に行く利用者、西側に行く利用者が多いことから、JR宇都宮駅を通過して、例えば、東側から西側に行くお客様は、比較的少ないと見込まれるということで、運行としては、JR宇都宮駅を通過して東西に運行するというのではなく、JR宇都宮駅の西側で、折り返したり、JR宇都宮駅の東側で折り返したりという運行も想定をし、今回の停留場の設置の妥当性を検討したとのことであり、そのような理解でよろしいか。別紙（概要版）では、【平日】往復256本、【休日】216本が東西を運行することを前提に検討したと見えるので確認したい。
- 次に、1点目の質問だが、私も「①ルートA案」が良いと思うが、JR宇都宮駅西側の方が高架ではなく地上にしたときに、今の駅前広場のデッキがクリアできる高さが確保できているか、あるいは、地上にした場合に、デッキを改修することもあるのか。もし、改修とした場合には、概算事業費約80億の中に含まれているのか。
- 2点目の質問は中尾委員にお聞きしたい。ルート（案）②以降についても分岐器の位置が記載されているが、この位置は現実的ではないと思う。この手前の分岐器で逆走するのは、ありえないのではないか。逆に言うと、分岐器が入れられないので、ルート（案）②以降は、折り返し運転ができない構造になっている。結論としては同じ

であるが、検討の中身は、この位置に分岐器を入れて折り返すという説明はそれでいいのかというのが質問である。

【事務局】

- ・ まず、運行に係る確認についてであるが、**別紙**（概要版）について、今回の東西の需要予測を推計する際に、このような本数での推計をしているので、前提条件の1つとして【平日】、【休日】の本数をこのような内容で記載しているところである。しかしながら、その結果から、駅東西を乗り通す利用者が比較的少なく、また、JR宇都宮駅での乗換需要が多いということから、今後、折り返し運転が必要となるということで記載をしているところである。
- ・ 続いて、1点目の質問事項であるが、JR宇都宮駅西口側の地上のデッキがクリアできる高さかどうかと改修の必要性についてであるが、やはり、地上案にしても、現在のデッキが支障となる位置関係にあることから、デッキの一部を改修することになる。その補償費については、今回示した概算事業費の中に含まれている。

【中尾委員】

- ・ 質問事項の2点目であるが、分岐器の位置についてはご指摘のとおりである。運行管理面では、ルート（案）②、③、④、⑤は非常に不都合な位置にある。その理由は、分岐器で上り線と下り線の車両の入れ替えを行い、LRTが停留場に入っていくわけであるが、既に停留場に停車している車両がある場合、次に停留場に停車する車両は分岐器の手前で待つ必要があり、停留場を出発した車両が分岐器を通り抜けた後に停留場に進入していくことになる。この車両を入れ替えするための分岐器と停留場の設置距離が長ければ長いほど、時間をロスすることになるからである。

【委員長】

- ・ あくまで、これはイメージのような形で捉えていただければと思う。
- ・ 望月委員からのご指摘は非常に大切である。現時点で、我々が議論しなくてはならないのは、このような前提条件から議論する中で、あくまで、未来に向けて、多少の柔軟性を勘案した中で、議論しなくてはならない。特にJR宇都宮駅西側については、現時点において、不確定要素が多いのとバスの再編計画によって需要がどの程度、どう割り振るか、あるいは、JR宇都宮駅西側については、どこまで延伸するのかによって、駅の横断部で一体どれくらいの利用者がいるのか。その辺を少し、実データが上がってきてから再検討する必要がある。あくまで現時点での情報の中で、「①ルートA案」が1番妥当であるという結論に至った。
- ・ 事務局からは「①ルートA案」が最適であると説明があり、極めて大きな決断であるが、各委員はこの結論でよろしいか。

【各委員，了承】

5 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