

## 第25回 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

○日時 令和2年2月17日（月）午後2時25分～午後3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 報 告

・ L R T沿線の土地利用等の動向について

4 議 題

(1) 停留場のサインを含めた仕様等について

(2) J R宇都宮駅西側のL R T事業化に向けた検討状況と今後の進め方について

5 そ の 他

6 閉 会

### 【主な発言の要旨】

#### 3 報告

(1) L R T沿線の土地利用等の動向について・・・資料1

#### 【事務局】

・ 資料1 説明

#### 【委員長】

・ 皆様から意見等があればお願いします。

#### 【内野委員】

- ・ 前回の検討委員会において、L R T沿線の動向についての整理をお願いしたところであり、早速、整理していただき感謝申し上げます。
- ・ 事務局から報告いただいたとおり、L R T沿線においては、宇都宮駅東口整備事業を始めとした大規模な新規開発プロジェクトがいろいろ動いており、民間の動きも活発化するなど、すでに好循環が生まれていることが分かった。
- ・ 例えば、マンション販売においても、これまでは、宇都宮駅東口から20分～30分と記載のあった広告が、最近では、L R Tの整備に伴い、L R Tの停留場から数分という記載の広告になっており、マンション販売がしやすくなっていたり、建設が増えたりするのではないか。
- ・ これは、L R T事業への期待感の現れであり、今後も開業に向けて、ますます事業効果が波及していくことが期待されるのではないかと考えている。

**【委員長】**

- ・ ご指摘のとおり，L R T沿線の土地利用については，これから大きく変貌することが予想される。**資料1**のデータを見る限り，非常に良い形で動いていると感じているところである。
- ・ 2022年のL R T開業に向けて，また，開業後を見据えて，土地の動向を随時，我々も確認しながら，進めて行く必要があると考えている。
- ・ このようなことから，今後，調査・検討をしていただき，検討委員会の中で報告してもよいのではないかと考えるがどうか。

**【事務局】**

- ・ ご指摘のとおり，事務局としても，L R T沿線の土地利用について，引き続き，調査・検討を行っていくことを考えている。

**【委員長】**

- ・ 宇都宮駅東口整備事業などによって，周辺の交通環境も変わることが予想されるため，L R Tの利用者数も変わるのではないかと考えられる。このような点も含めて，検討していただくことでよろしいか。

**【各委員，了承】**

#### 4 議題

##### (2) 停留場のサインを含めた仕様等について・・・資料2

###### 【事務局】

- ・ 資料2 説明

###### 【委員長】

- ・ LRTデザイン部会の部会長である鎌田委員より補足をいただきたい。

###### 【鎌田委員】

- ・ LRT事業のデザインについては、検討委員会の専門組織であるデザイン部会での検討を経ながら、「トータルデザイン」の手法を用いて統一感、独自性のある施設等の作り込みを進めてきたところである。
- ・ そのような中で、停留場については、これまで、デザインの検討状況などを検討委員会でも何度か報告させていただいたが、今回は、いよいよ令和2年度からの工事着手を予定していることから、サインを含めた停留場の全体概要について、委員の皆様を確認いただきたい。
- ・ また、停留場については、車両と同じく利用者が接する重要な施設であり、市民・町民が誇れる施設を作り上げていきたいと考えているので、委員の皆様からご意見をいただきたいので、よろしくお願ひしたい。

###### 【岸井委員】

- ・ 別紙1に「総合案内」の記載がある。「総合案内」のサインの内容について、例えば、宇都宮東口整備事業における施設や宇都宮駅の施設、商店街などとはどのような連携をとっているのか。もし連携をとっていないのであれば連携をとった方が良いと考える。

###### 【事務局】

- ・ 「総合案内」については、利用者に必要な情報として、「運賃表」、「利用方法」、「路線図」、「時刻表」、「周辺地区」などを表示する予定である。
- ・ 詳細な記載内容については、軌道運送事業者である宇都宮ライトレール株式会社などと調整を図りながら確定させていく。

###### 【岸井委員】

- ・ 先程、資料1で「LRT沿線の土地利用等の動向について」の説明があったが、都市の様々な状況は変わってくることから、サインに何を表示するか、それをどのようなタイミングで更新をするのか、誰がその情報を作るのかなどを決めておく必要がある

る。

- ・ 街中でさまざまな開発を行っていったときに、同じようなサインを使いたいということであれば、そのデータを提供し、その中で、使っていくことも考える必要がある。例えば、新宿区においては、マップに掲載する情報の更新を新宿区が実施しており、更新したデータを各事業者提供している。また、渋谷区ではエリアマネジメント組織を作っている。施設内のボードの張り替えは各管理者で行うが、データを各管理者に提供し、同じサインを使用するようにしている。
- ・ サインを統一しないと、上から修正テープが張られたりするなどして、見苦しいものになりかねないので、これを機に、街との連携をとれるようなサインシステムを考えていただきたい。

#### 【事務局】

- ・ ご指摘を参考に検討させていただく。

#### 【委員長】

- ・ デジタルサイネージのように頻繁に変えられるような仕組みがどんどん増えていくのではないかと考えられる。宇都宮市はスマートシティにも取り組んでおり、併せて検討していただきたい。
- ・ また、東京の地下鉄などでは、例えば、「T1」、「T2」のようにアルファベットと数字の組み合わせで表記しているケースがある。世界的に見ても分かりやすい方法だと考えられるので、今回のサイン計画の中で検討はされているのか。

#### 【事務局】

- ・ 駅ナンバリングについては、西側区間を含めた運行計画との関係性などを踏まえて、検討する必要があり、当面は、少なくとも番号表記に対応できる余地を残してサイン計画を進めたいと考えている。

#### 【委員長】

- ・ **別紙1**では、ローマ字表記をしているが、例えば、「(仮称)東宿郷」は初めて海外からの来訪者には、おそらく読めないし、例え読めたとしてもほとんど分かりにくいと考えられる。事務局の方でいろいろな検討をしていただくことでよろしいか。

#### 【各委員，了承】

### (3) JR宇都宮駅西側のLRT事業化に向けた検討状況と今後の進め方について・・・資料3

#### 【事務局】

- ・ 資料3 説明

#### 【委員長】

- ・ 皆様から意見等があればお願いします。

#### 【望月委員】

- ・ 全線新設するのは宇都宮市が珍しいケースである。JR宇都宮駅西側のLRT整備をなぜ取り組むのかということについては、LRTを整備するために行っている訳ではなく、全国的に言われている地方都市をこれから50年発展させるために、どのようにしたらよいかという視点からこの事業の必要性が打ち出されていると考えられる。
- ・ 先程、JR宇都宮駅西側のLRT事業化に向けた今後の進め方についての説明があり、大通りの道路空間再編をどのようにするか、沿線のまちづくりをどのようにするか。あるいは、将来的にLRTが通るところは、現在、バスが走っていることから、バスとの連携をどのようにするかなどいくつか課題がある。淡々と個別に進めるのではなく、全てが連携をしていると考えられるので、既存の仕組みの中で、これらを進めると何となくLRTが整備され、停留場の周辺に再開発がいくつかでき、郊外部にマンションが建ってしまう一般的な事業になってしまうと考えられる。
- ・ せっかく全線新設でLRTを整備するので、すぐにはできないと考えるが、宇都宮市をどのような街にしていきたいのかということをつとめて考えないといけない。具体的に言うと、LRTが整備されたとして、停留場の前や周辺は再開発と併せてできるが、どこに停留場を整備するかという話しは、停留場の拠点のまちづくりをどのようにするかと非常に密接に関わっている。従来の進め方だと線の方がスピード感が早いので、地元でいろいろと取り組んでいるが、停留場の位置が始めに出てしまうと、停留場の前の地権者が突然、開発に協力的でなくなるのが往々にして起こる可能性がある。
- ・ 例えば、できるかできないかは分からないが、物理的にできる場所を押さえた上で、停留場の位置はなるべく固定をせず、周辺のまちづくりと併せて、地元の取り組みが進んだところの近くに停留場を整備するとか。あるいは、将来的には、停留場を整備するが、その開発が進むまでは停留場の供用をしないとか。まちづくりの開発進んだところがLRTと結びついた仕組みを導入するなどである。
- ・ まちづくり部会で議論をしているが、LRTが導入されたら何が違うのか。これだけの高頻度で定時性のある交通システムがあると、停留場間の距離が縮まる。そこに来る人が拠点のサービスをLRTを使って、いろいろなサービスを受けられることが可能になる。それが、LRTを導入する導入しないことの根本的な違いで、それをべ

ースにして、どのような街を作るかが大事な話しである。

- それを具体化しようとする、L R Tの利用の方法やチケットの売り方なども一回一回乗るのではなく、例えば、1日乗り放題にするとかなど、いろいろな方法があると考えられる。さらに、広域の方々に利用していただくためには、バスとの乗り継ぎの料金をどうするのかや停留場の近くの様々なサービスを受けられるような交通サービスにしていく必要がある。それはまさに、L R Tと連携した利便性の高いバス路線再編に関連する議論だと思う。それが解決しないと、大通りの道路空間の車線構成をどのようにするかなどにも関わってくる。
- それぞれが関連するものであり、まずは、どのような街の姿をL R Tを導入することで実現したいのかという話しをしっかりと議論していただき、それを実現していくために必要な運賃体系やバスとの乗り継ぎをどうするのか、大通りの道路空間をどのように再編していくのか、停留場をどのように整備していくのかなど、それを基にどのようなまちづくりをしていくのかである。
- 連携させるような仕組みをどのように中に入れていくのか。従来やったことのないような取り組みを、ぜひ、宇都宮市では取り組んでいただき、L R Tが導入されたことによって、50年、100年後も発展する宇都宮市の中心部ができるような姿を作っていただきたいし、このようなことができる可能性があるエリアであることから、今後の進め方を総合的に進めていただきたい。

#### 【事務局】

- J R宇都宮駅西側のL R Tについては、本市の中心部を通るので、街の構造や人の動きなどが大きく変わってくるものだと考えている。このようなことから、特にJ R宇都宮駅西側のL R Tについては、まちづくりと一体的にL R Tの整備に取り組んでいきたいと考えている。
- J R宇都宮駅西側のL R Tについては、各部会を設置しながら進めていくものであり、今後、望月委員ご指摘のとおり、総合的な進め方というのを考えながら、取り組みを進めていきたいと考えている。

#### 【委員長】

- J R宇都宮駅西側のL R Tについては、将来のまちづくりとの連携が非常にカギとなると思う。L R T沿線のまちづくりの具体的なイメージを皆様と共有することが大切である。
- J R宇都宮駅西側の進め方にあたっては、提案型のまちづくりをしてもよいし、「アーバンデザインセンター」や「エリアマネジメント」と言われているような組織体制を基盤として、停留場周辺のまちづくりをどのようにするのかを皆さんと議論していく方法もあるのではないかと。元々は、まちづくりが主体であるので、まちづくりを主

体として、それにLRTがついてくる。その原点に立ち戻った取り組みをぜひ進めていただきたい。

### 【中尾委員】

- ・ LRTがJR宇都宮駅を横断する際は、利便性が良くなることから、利用が増えると考えられる。利用者の利便性が上がるかどうかによって、収支が左右されてくることから、利便性が良くなり、利用が増える形態になるような仕組みをいろいろと検討していただきたいことから、軌道運送事業者の立場として2つ要望がある。
- ・ 1つ目の要望は、資料3の3ページに記載があるとおり、JR宇都宮駅西側のLRT停留場が2階レベルの「高架案」になるのか、「地上案」になるのかにより、どちらがLRT利用者やバス利用者などにとって、便利な動線になるのかを丁寧に検討していただきたい。将来的には、チューリップ方式のようにLRT利用が増えるような仕組みを構築していただきたい。
- ・ 2つ目の要望は、大通りの停留場の位置についてである。資料3の2ページには、大通りの交差点における縦断勾配の記載があるとおり、停留場位置については、10%以下という勾配の制約がある。全国の軌道事業者を調査してみると、道路事情によっては、10%以上の勾配があるところでも特別認可をいただき、停留場を整備しているところもある。利用等の増減に関わってくることなので、軌道建設規程の10%以下で停留場を決めていくのではなく、特別認可をいただくことも視野に入れながら、利用が増える適正な位置に停留場を整備できるよう、しっかり議論をしていただきたい。

### 【事務局】

- ・ ご指摘については、非常に重要なものと考えており、交通結節点等基盤整備部会の中でも議論を重ねているところである。
- ・ 1つ目の要望のJR宇都宮駅西口のLRT停留場については、LRTと宇都宮駅の鉄道との乗り継ぎ利便性や自動車交通への影響もあることから、このような点と併せて、丁寧に比較評価をし、地元や関係機関の意見も伺いながら、取り組みを進めたいと考えている。
- ・ 2つ目の要望の大通りの交差点における縦断勾配については、特別認可をいただいて停留場を整備しているという他都市の情報も把握しているところである。大通りの交差点における縦断勾配についても今後、しっかり議論しながら、停留場の位置を確定していきたい。

### 【委員長】

- ・ 先程、事務局から報告いただいた「LRT沿線の土地利用等の動向について」にあ

ったように、東側のL R T沿線の状況が、ここ数年変化しており、大変良いことである。

- ・ J R宇都宮駅西側のL R Tを検討する際も、東側が変われば、西側の需要についても変わると思うので、東側の需要の変化も併せて、J R宇都宮駅西側のL R Tを推計する際には、同時に検討していき、東西通してのプロジェクトでもあることから、そのような視点で検討していただきたい。

**【事務局】**

- ・ ご指摘のとおり、東側のL R T沿線の状況変化をしっかりと捉えながら、西側の検討を行っていきたい。

**【各委員，了承】**

## 5 その他

### 【委員長】

- ・ 本日の内容について、行政委員から意見等があればお願いします。

### 【鎌田委員】

- ・ デザインについてもこれまで議論をしてきたが、周辺のサインも含めて考える必要があることから、今後、さらに検討を深めていきたい。また、委員からのご指摘にあったように、トータルで考えるというのは、このようなプロジェクトを実施する機会がないとイメージがわきにくい部分もある。まず、まちづくりがあって、そのために、LRTがついてくるので、両方をトータルで考え、まちづくりと交通サービス、停留場の位置、停留場からさらにその周りの交通利便性を上げていくことは、LRT単独ではできないことから、まちづくりの中で、いろいろな連携を行わなくてはならない。非常に難しい課題ではあるが、宇都宮市が始めて取り組むためにあたっての叱咤激励と受け止め、総合的に検討を深めていきたい。

### 【古谷委員】

- ・ 先日の新聞報道等にあったように、芳賀町の20年度予算案では約101億を計上しているところであり、過去最高となる予算規模となっている。主にLRT整備費や芳賀第2工業団地の造成費に関する2つが大きな事業となっている。今後、LRTの適切な工事施工に向けて進めていくので、皆様からのご指導ご鞭撻をお願いしたい。

### 【委員長】

- ・ 最後に事務局から連絡事項等があればお願いします。

### 【事務局】

- ・ 次回の検討委員会については、後日、改めて案内させていただく。
- ・ 以上で、本日の会議を終了する。

以上