

## 第28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12月2日（水）午後4時30分～午後5時10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 議 題

・ JR宇都宮駅西口におけるLRTルート of 構造について

4 そ の 他

5 閉 会

### 【主な発言の要旨】

#### 3 議題

(1) JR宇都宮駅西口におけるLRTルート of 構造について・・・資料1

#### 【委員長】

- ・ 本来であれば、当委員会の専門部会である「交通結節点等基盤整備部会」の岸井部会長から、駅西口LRTルート of 構造に係る「議論の経過」や「判断のポイント」を、ご報告いただくところであるが、本日所用により、出席できないため、岸井部会長からコメントをいただいているので、ご報告させていただきます。
- ・ 駅西口LRTルート of 構造については、これまで6回の部会での議論を重ね、停留場を西口駅前広場の地上に設置する「地上案」と、2階レベルに設置する「高架案」を設定し、その案について様々な視点から比較評価を行ってきた。
- ・ 議論を進めていく過程で、設定した評価項目のうち、「交通影響」や「まちづくり」については、より突っ込んだ検討が必要ではないかとの意見をいただき検討を深めてきた。
- ・ 検討の詳細については、事務局から説明があるのでお聞きいただきたい。
- ・ 岸井部会長からのコメントは以上である。それでは、事務局より説明をお願いします。

#### 【事務局】

- ・ 資料1 説明

#### 【委員長】

- ・ 岸井部会長から検討のポイントに関するコメントをいただいているので、事務局より説明をお願いします。

## 【事務局】

- ・ 岸井部会長からのコメントを報告させていただく。
- ・ 駅西口LRTルート of 構造を検討するに当たっては、特に、「交通影響」や「まちづくり」の視点からの検討を十分に行った。
- ・ まず、「交通影響」の評価については、「地上案」にLRTを入れた場合の交通処理を評価し、駅前広場正面におけるLRTとバス等の平面交差により、宮の橋交差点以西までバス等が滞留し、周辺交差点にも大きな影響を及ぼすことから、自動車交通を捌くことが困難となることが確認された。仮に、「地上案」を成立させるため、費用や時間をかけて道路空間を広くすることも考えられるが、交差点拡幅を行う場合、いくつもの堅牢建築物を移転する必要があるなど、現実的ではないとの評価を行った。
- ・ 次に、「まちづくり」の評価については、もう一つの部会の「LRTまちづくり部会」や市街地再開発事業を検討する駅前の地元のまちづくり団体、景観に関する有識者などからの意見を聴取し、評価の中に反映した。
- ・ こうした検討を踏まえ、景観面での工夫が必要となるものの、「円滑で安全性の高い自動車交通が確保できる」ことを「地上案」との決定的な差として、「高架案」を選択した。
- ・ 今後、「高架案」の場合の課題として、景観面での指摘も受けていることから、駅前広場の再整備や市街地再開発事業と一体となって、駅前の玄関口にふさわしい空間が創出できるよう、議論を進めていただきたいと考えている。

## 【委員長】

- ・ 皆様から意見等があればお願いします。

## 【望月委員】

- ・ 全体的な検討結果の評価は良いが、2点質問させていただく。
- ・ 1点目については、「地上案」と「高架案」の決定的な選択の根拠として、交通処理という話が事務局からあった。特にバスとLRTの交差でいろいろ課題があったということだが、検討の前提になっているバスの運行本数は現況の本数と伺っている。LRTができた段階で、バスとLRTの交通というのはある程度整理をすることで、駅前広場に流入してくるバスの本数は、現在よりも少なくなるのが想定されるが、今回の検討の中で、どのような分析したのか確認したい。
- ・ 2点目については、駅前広場周辺で再開発を検討されているということだが、この再開発により、現況の駅前広場の形状を大きく変えることを想定しているのか。あるいは、基本的に現況の駅前広場を前提にしての再開発を想定しているのか確認したい。

### 【事務局】

- ・ 1点目のバスの条件について、バス路線は、公共交通空白・不便地域の解消や中心市街地の多様な移動需要に対応するため、大通りのバスの本数の一部を大通りと並行する「県庁前通り」や「いちょう前通り」に振り分けるという考え方を宇都宮市として示している。「県庁前通り」や「いちょう前通り」に振り分けるバスについては、JR宇都宮駅西口に戻ってくると考えており、バスの本数については、現況とそれほど変わらないのではないかと考えている。そのため、バスについては、現況と同じ条件を設定し、LRTについては、ピーク時片方向1時間あたり10本運行するという想定を、今回の検討をしたところである。
- ・ 2点目の再開発については、基本、現況の駅前広場をベースとしながらも、停車場線の北・南にある街区も含め、段階的に作り込みを深めていきたいと考えている。今後は、交通基盤施設等の具体的な配置、駅前広場の作り込みを進めていきたいと考えている。

### 【望月委員】

- ・ 将来的にもバスの本数は変わらないということか。

### 【委員長】

- ・ 将来的には、LRTも含めた最適な公共交通ネットワークを構築するため、合理的なネットワークを交通事業者と進める中で、適切なバスの本数をこれから出していくべきと考えている。
- ・ ただ、今回の「地上案」、「高架案」を議論するとき、安全をもって、仮に、バスの本数が変わらないと設定した場合、このような結果になったと説明されただけで、将来のバスの本数が変わらないということをここで言っているわけではないという理解でよろしいか。

### 【事務局】

- ・ ご認識のとおりである。

### 【委員長】

- ・ 特にJR宇都宮駅の西側については、交通事業者も含め、全体の公共交通ネットワークの中で、どのようにしていくのかの議論を進めないと答えがでないと考える。
- ・ もう一つは、先程、事務局から説明があったが、仮に、バスの本数が少なくなったとしても、6割程度までバスの本数が少なくならなければ、課題が発生し続けるということで、それを改善するために、道路ネットワークの拡幅というのもあるが、それを行うと、相当の時間と費用がかかるので、現時点での判断としては、妥当ではないと事務局から説明があったということよろしいか。

### 【事務局】

- ・ ご認識のとおりである。

### 【委員長】

- ・ これから、公共交通の再編も含め、LRTとの適切な役割分担により、ぜひ相乗効果が得られるようにしていただき、バスとLRTが需要を取り合い、全体的なサービス水準が下がることがないように、配慮していただきたい。
- ・ その他、皆様から意見等があればお願いします。

### 【行政アドバイザー】

- ・ 1点目については、6割程度までバスの本数を減らなければ課題があることを考えると、資料の中で見てしっかり分かるようにしていただきたい。一般論的に考えると、検討の過程がどのようになっているのかというときに、市民の方からすると開示してほしいと思う。事務局から説明を受ければ内容が分かるが、資料を見て分かるようにしていただきたいと思っている。
- ・ 2点目については、別紙3の評価項目における交通結節機能で、乗継時間をベースに検討されている。「高架案」では約1分33秒。対して、「地上案」になると1.4倍となっている。利用者の立場から見ると、「地上案」はそれだけ時間がかかるため、利便性が優れている「高架案」を評価したと思うが、LRTの上りと下りの両方が一面にあるとすると、一般的には、JR宇都宮駅西口に進行する方が、左側通行になると思うが、JR宇都宮駅西側からLRT利用者を乗せてきて、JR宇都宮駅西口のLRT停留場に到着し、そこで降りたLRT利用者が、鉄道改札口に向かうとなると、レールをまたがないと鉄道改札口には行けないと思う。そうすると、例えば、足の不自由な方、歩くのが遅い方、車椅子の方、ベビーカーを押している方々が、でこぼこのレールの上を通るので、安全面はどのように考えているのか確認したい。別紙3では、LRT接近表示器の設置の記載はあるが、朝のラッシュ時などを考えると、朝タバタしている方々が、いきなりドアが開いたことによって、一目散に鉄道改札口に

向かうと危険であると思う。安全・安心を考えると、危険な部分は排除していかねなければならないが、そのような視点はどうなっているのか。

**【事務局】**

- ・ 1点目の資料の記載については、検討させていただく。
- ・ 2点目のLRT停留場を降りたときに、安全に鉄道改札口の方に歩いていくことの検討については、今後、バリアフリーの観点、移動円滑化の観点から、十分に検討していきたいと考えている。

**【委員長】**

- ・ 確認だが、LRT車両のドアは右側と左側のどちらに設置されるのか。

**【事務局】**

- ・ LRT車両のドアについては、両側に設置される。

**【委員長】**

- ・ 場合によっては、LRT停留場で車両からの乗降が多い場合には、両方のドアを開けて、両側からICカードでタッチして乗降することにより、レールをまたがなくても移動することが考えられないか。

**【事務局】**

- ・ LRT利用者をどちらに降ろすかについての運用については、今後、検討していきたいと考えている。
- ・ 基本的にJR宇都宮駅西口のLRT停留場のホームの構造については、島式にしたいと考えている。真ん中で、進行方向に向かって、右側のドアが開くようになる。レールをまたぐことに関しては、溝型レールを使用し、段差が少ないような形で渡らせるバリアフリーの構造とすることを考えている。最近では、富山市で南北接続があり、駅の中を電車が通過する構造になっているが、かなり段差が少なく、電車が低速で走行しているのと、接近表示器で音と光で電車の接近を分からせるような形で安全面をかなり確保している。
- ・ そのような事例を参考にしながら、ご指摘いただいた安全面については、今後、作り込む段階でしっかり検討させていただきたい。

### 【委員長】

- ・ 安全面は第一であることから、利便性とあわせて、十分に検討していただきたい。
- ・ その他、皆様からご意見等あればお願いします。

### 【大森委員】

- ・ 先程の質問に関連するが、歩行者がレールを横断することは、JR宇都宮駅西口のLRT停留場に関わらず、JR宇都宮駅東側も含め、全ての停留場に関係してくる。
- ・ 事務局からの回答にあったように、できるだけ、ベビーカー、車椅子利用者が横断しやすいようなバリアフリーの構造をお願いしたい。
- ・ 資料に記載はないが、JR宇都宮駅西口の歩行者動線、ネットワークをどのように作っていくのかを今後、具体的に検討していくと思うが、ペDESTリアンデッキも含め、歩行者のネットワーク、LRT停留場へのアクセス、駅や周辺の再開発についても検討を進めていただきたい。

### 【事務局】

- ・ 歩行者動線については、地元の市街地再開発事業の検討地区からも「LRTの構造が「地上案」か「高架案」に関わらず、駅前広場の再整備を検討する中で、利便性を高めてもらいたい」と意見をいただいていることから、今後、駅前広場の再整備を検討する際には、地上レベル、高架レベルともに、各街区への最適な動線を確保できるよう作り込みをしていきたいと考えている。

### 【委員長】

- ・ 様々な意見をいただいたので、それを今後、しっかり検討していくということで、委員会としては、交通結節点等基盤整備部会として選定した「高架案」を了承するというところでよろしいか。

### 【各委員，了承】

#### 4 その他

##### 【委員長】

- ・ 「停留場名称に関するアンケートの実施について」事務局から説明をお願いします。

##### 【事務局】

- ・ 情報提供資料 説明

##### 【委員長】

- ・ 皆様から意見等があればお願いします。
- ・ 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