

第39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7年2月12日（水）午後3時00分～午後4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 議題

- ・ 芳賀・宇都宮LRT事業について

4 そ の 他

- ・ 仮称）JR 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画 の進捗状況について

- ・ 東部総合公園の愛称決定について

5 閉 会

【会議結果】

3 芳賀・宇都宮LRT事業について

【各委員，了承】

【主な発言の要旨】

3 議 題

- ・ 芳賀・宇都宮LRT事業について・・・資料1

【事務局】

- ・ 資料1説明

【オブザーバー】

- ・ 現在大通りにはタクシー乗り場があるが、今後どのようなようになるか教えてほしい。

【事務局】

- ・ タクシー乗り場についても協会と協議させていただきながら進めていきたいと考えている。現在タクシーの乗降場が設置されているのは、時間限定で、二荒山神社前の南北方向などに配置されていると思うが調整を進めさせていただきたい。

【中尾委員】

- ・ 停留場の形式について、お願いをしたい。現在、JR宇都宮駅東口やベルモールは需要が想定以上で混雑が激しい。そのような実績を踏まえ、駅西口の停留場や馬場町、交通結節点の乗り換えが予想される東武宇都宮駅などについては、停留場の幅員等をよく検討していただければと思う。

【事務局】

- ・ 滞留空間についてもしっかり検討をしていきたいと考えている。今後需要予測を行っていくなかで停留場のピーク時の利用者数を把握し、必要な滞留空間を確保していく。
- ・ 駅東側でいえば、ベルモール前については幅員を広く取らせていただいているが西側についても、同様に幅員をとれるのか、取れない場合には延長を長くするなど詳細に検討していく。

【岸井委員】

- ・ 宇都宮市の広域的な自動車交通の機能をしっかりと確保することはもちろん、これまで議論されてきた「人を中心にしたウォーカブルな中心市街地」を意識し、各区间で車線数や車の取り扱いなどについて検討してきた。

- ・ また、様々なイベントが行われている中で、その継続開催についても検討をおこなってきた。
- ・ 西側延伸は多くの期待があるので引き続き意見を交わしながら詳細を詰めていきたいと考えている。
- ・ また、西口の駅前の取り扱いについては、色々な意見をいただくなかで、高架案を前提に議論を重ねてきた。駅前には宇都宮市の顔であるので、下の広場や建物、河川も含めて計画し、デザインの調整を行って、宇都宮らしい風景を提供することができるよう検討を重ねていきたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 今後、市民の皆様にもご理解いただくためにも駅交差部について、これまでどのようにルートの比較検討を行ってきたのか、経緯を改めて説明してほしい。

【事務局】

- ・ ルート選定の経緯については、これまでの検討委員会で議論してきたところであり、中央・南・北ルート案など、構造的に可能であろうというところの候補案をいくつか挙げて検討してきたところである。
- ・ その中で、鉄道施設への影響や堅牢建築物への影響などを総合的に比較・検討し結果的に北ルートが最も望ましいとして選定したところである。
- ・ その後、駅西口の高架案と地上案について、広場の計画も踏まえながら検討させていただき、現在に至ったという状況である。

【行政アドバイザー】

- ・ 駅を直進できないのは、既存の構造物があるからということか。

【事務局】

- ・ そういった要因もあるが、当時、駅東口については、既に開発が出来上がっている状況にあり、そのような周辺施設への影響や鉄道施設への支障などを総合的に勘案して、北ルートを設定したところである。

【森本委員長】

- ・ 中央のルート案については、歩行者交通が多く、真ん中を抜いた場合に2階レベルで南北方向の歩行者の円滑な移動を大きく阻害し、待ち時間を作ってしまうことから、相対的に評価としては高くなかったと記憶している。

【大森委員】

- ・ 1点目、自転車の走行空間について、西側の1区間と2区間は車両混在で矢羽根をつけられて、3区間は専用道があるということで、ハードの整備についてはこれでよいと思うが、現在の西側大通りは歩道を自転車が多く走行しており、高校生の帰宅時間などは歩道が狭くなり危険なところもある。
- ・ ライトライン導入をきっかけに大通りの車線を減らして、歩道を広げられるわけだが、自転車が歩道を走らないように、車道の方へ誘導し、さらには、Ⅰ・Ⅱ区間については、できるだけ大通りに自転車を通さず迂回をさせるなど、自転車利用者への情報提供や教育の方もしっかりとやっていただくとウォークアブルなまちづくりに寄与するのではないかと考える。
- ・ 2点目、駅西側の整備費用について、概算事業規模は駅東側よりも距離単価が高くなっていると考えられ、そのような点については、市民の方も気になるころだと思うので、内訳などもよく精査して公表したほうが良いのではないかと。

【事務局】

- ・ 事業費については、概算事業規模を令和4年に公表させていただいた際に、地下埋設物が多いなど西側の特性も考慮し規模として示したところであり、JRの横断部や今回示した導入空間などを基に、費用を算出していきたいと考えている。
- ・ 自転車についても、先ほどご指摘いただいた様に、ルールの周知であるとか、大通りを迂回するような路線の設定などについても、全体として検討していくので、引き続き、ご指導を頂きたい。

【森本委員長】

- ・ 先ほど質問があった、駅交差部のルートについては、平成30年10月に開催した第20回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会において、いくつかの案で評価を行った資料を掲載しているので、後ほど宇都宮市のホームページでご参照いただきたい。
- ・ そのほかにご意見がなければ、今回、各委員からいただいた意見の対応に留意しながら進めていくということで、議案を了承してよろしいか。

【各委員 了承】

4 その他

- ・ 仮称) J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画 の進捗状況について

・・・ **情報提供 1**

【事務局】

- ・ **情報提供 1** 説明

【中尾委員】

- ・ 9スライドについては、「誰もが安全・安心に移動でき、多様なモビリティが連携した交通空間」のあり方が述べられているが、公共交通事業者からすると、1次交通である在来線や新幹線から、バス、タクシー、自転車等の2次交通に乗り換えて目的地に行くが、その2次交通については、「歩かせない」、「濡らさない」、「待たせない」という3大要素がある。
- ・ 1つ目の「歩かせない」については、全く歩かせないということではなく、できるだけ短距離で2次交通に乗り換えができるようにするという考えである。
- ・ 2つ目の「濡らさない」については、1つ目の短距離で乗り換えができて上屋がなく濡れてしまっただけでは意味がないので、交通結節点には上屋があることが重要であるという考えである。
- ・ バリアフリーについてもよく検討してもらいたいと思う。最近では、お年寄りや障がい者も社会参加をする時代になり、ライトラインについても段差が少なく自分で乗れることから、多くの車いす、ベビーカーの利用者に御利用頂いている。そのような視点も交通結節点の要素として検討して欲しい。
- ・ また、バリアフリーを充実させても、乗り換えまでに時間がかかってしまっただけでは意味がないので、3つの要素を主に交通結節点のいろいろなあり方についてぜひ検討を深めて欲しい。
- ・ それから、広場の図面が出ていたが、素晴らしい広場ができることを楽しみにしている。東側の広場も好評であるが、いろいろなイベント等を行う中で、もう少し広場に木陰ができる樹木が欲しい、ベンチやパラソルなどが欲しいとの声も聴いているところなので、西口広場の在り方についてもそのような点を配慮して欲しいと思う。

【オブザーバー】

- ・ 先日駅東側に行った際、タクシーと自家用車が分離されており、自家用車を使用する側の視点としては安心感があった。しかし、駅西口はタクシーと一般車が混在

しており危ないというイメージがあるので、駅西口についてもタクシーと一般車を分離したほうがよいと思うがどうか。

【事務局】

- ・ タクシーと一般車の北側（博労町交差点）からの駅への動線は同一となるものの、お示ししている図面をたたき台としながら、動線の幅員や車線構成、タクシー空間の中での乗降車場の配置、形状について、引き続き、関係者の皆様と議論を深め、最適な施設の作りこみに向け検討を進めていきたい。

・ **東部総合公園の愛称決定について** ・ ・ ・ **情報提供 2**

【事務局】

- ・ **情報提供 2** 説明

【大森委員】

- ・ 東部総合公園の敷地内の配置について、エントランスは停留場に近い南側にあるが、飲食店や管理棟、駐車場が停留場とは逆の北側にあり、来訪者の主な交通手段はL R Tではなく車を想定しているように思われる。
- ・ 停留場付近に飲食店などの施設があるのが良いと思うが、考え方はあるか。

【事務局】

- ・ 施設のどこからでもライトラインが身近に感じられるコンセプトで、芝生広場を囲む形で施設を配置している。
- ・ また、ライトラインからの動線を意識しており、停留場のある南側から入場し、すべての施設を見て回れるように設計をしたところである。
- ・ 南側に大屋根のエントランスがあると思うが、ライトライン利用者が使いやすいような位置に配置するなど、ライトラインの利用者の利便性を考慮して配置したところである。

【森本委員長】

- ・ 公園にどのようなコンセプトがあるかなど、今後市民にPRしてもらえればと思う。
- ・ 最後に、事務局から連絡事項など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。

【森本委員長】

- ・ 以上で、本日の議事は全て終了したが、最後に東副市長にコメントをお願いしたい。

【東副市長】

- ・ ライトラインだが、東側については先ほど報告があった通り先月末で700万人を超える利用をいただいている、順調にいくと今年の2周年記念には1,000万人に到達する見込みであり、市民に定着しつつある。
- ・ 安全・安心な運行は当然やっていかなければならないが、速達性や定時性の向上などに努めていき、アークタウン宇都宮など目的地づくりもしっかり進めていきたいと思う。
- ・ 西側の延伸については、本日ご了承いただいた整備方針に基づいて基本設計を進めていくが、地域の方・市民の方・関係者への説明・ご理解いただくことが一番大切である。
- ・ VRを見ていただきながら、宇都宮市としてやっていきたい駅前の再整備、都心部の機能強化、幹線バスのネットワークの充実といったNCCのまちづくりの全体を説明しながら、市民の理解を深めていきたい。
- ・ 引き続き、ご支援をお願いしたい。

【森本委員長】

- ・ 西側延伸に向けて、「3環状12放射」と呼ばれている中心部分の道路ネットワークについて、片側3車線を1車線・2車線といった形で車の機能を落としていく代わりに、人と公共交通に大きく振るという大きな決断を本日したと理解している。
- ・ 道路ネットワークの役割から3つの空間に分けて、それぞれの機能に特化した形で整備を進めていくということで、皆さんのご協力が不可欠だと思っている。
- ・ 計画では2030年に開業を目指すということだが、できるだけ早めに設計条件等は固めていかないと次のステップに移行できないので、そういった意味で今日の判断は前に進める上での第一歩になったと思われる。
- ・ 長期的な目で見ると社会的な変化は当然起きるので、自動運転も含めて柔軟な対応をしながら、早急に宇都宮市の顔となる西口の整備に注力してほしい。

- ・ 検討委員会を39回続けていて、今回は多くのイメージ図や3次元CGなどわかりやすい動画を作っていただいております、今後もこのような資料は市民や関係者との合意形成を図る上で特に重要だと思っている。
- ・ こういうCGをどんどん作って合意形成できるところはどんどん先に進めていただきたいと思っており、関係機関との調整についてこれからも大変だと思うが、引き続きよろしくお願いしたい。
- ・ 以上で、本日の会議を終了する。