

## 第40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5月16日（金）午後3時30分～午後5時00分

○場 所 栃木県総合文化センター ギャラリー棟3階 第1会議室

○内 容 1 開 会

2 あいさつ（森本委員長）

3 議 題

- ・ JR宇都宮駅西側延伸に向けた検討状況について
- ・ ライトラインの整備効果について

4 そ の 他

5 閉 会

### 【会議結果】

3 議 題

- ・ JR宇都宮駅西側延伸に向けた検討状況について

【各委員，了承】

- ・ ライトラインの整備効果について

【各委員，了承】

## 【主な発言の要旨】

### 3 議 題

- ・ JR宇都宮駅西側延伸に向けた検討状況について・・・資料1

#### 【事務局】

- ・ 資料1説明

#### 【森本委員長】

- ・ 本日欠席の「交通結節点等基盤整備部会」の部会長である岸井委員からコメントをいただいているので、事務局から紹介をお願いします。

#### 【事務局】

- ・ 岸井委員から、コメントをいただいているので、紹介させていただく。
- ・ JR宇都宮駅西側延伸に係る「軌道運送高度化実施計画」策定に向けて、計画の根幹となる需要予測については、最新の移動データである「令和4年都市活動調査」や「ライトライン利用者調査」の結果を活用している。都市圏の移動量の減少や、ライトラインの利用傾向が反映されている点が大きなポイントであると考えている。
- ・ 今回は、速報値という形で、JR宇都宮駅の東西全体における利用者数の算出結果をお示した。現況再現性も確認できていることから、予測モデルの精度については、現時点で一定確保できていると考えられる。
- ・ 引き続き、今回の予測結果の精度向上に努めるとともに、事業採算性の確認、停留場や車両数などの施設規模の把握に係る検討を進めるため、幅を持ったケースで算出することとしている。
- ・ 今後も皆様のご意見をいただきながら、需要予測の取組を進めてまいりたい。

#### 【中尾委員】

- ・ 7ページのパーク&ライド駐車場の設置について、JR宇都宮駅西側においては住宅や営業店舗が密集する問題もある中、用地を確保いただくことは運行会社としてありがたい。
- ・ パーク&ライド駐車場は現在JR宇都宮駅東側で4か所あるが、ほとんどが満車の利用状況であり、JR宇都宮駅西側にも設置することはライトライン利用者増への大きな材料になると思い、感謝している。

- ・ また、13ページの需要予測の前提条件について、表定速度に関する記載があり、東西の比較が記載されている。JR宇都宮駅東側の20.5 km/hは欧米諸国の平均とほぼ同等であり、日本の道路事情の中で、表定速度が20 km/hを超えることは驚異的な対策の結果であり、同業他社にも誇るべき数値で、その手法について同業他社からの問い合わせも多い。
- ・ 栃木県警は、広島電鉄の信号状況を現地調査するなど非常に勉強していただいた。交差点での一時停止制約によるマイナスを極力少なくし、ライトラインを円滑に運行させることによって輸送力も増えていき渋滞も減るという非常に素晴らしい考え方のもとに速度向上に取り組んでいただいた。視察においても表定速度について必ず聞かれるが誇りを持って回答している状況であり、心から感謝申し上げる。
- ・ 6ページの交通結節点についてだが、東武宇都宮百貨店から大通りまで何メートルあるか。

#### 【事務局】

- ・ 約200メートルである。

#### 【中尾委員】

- ・ 将来的に東武馬車道通りにライトラインが通ることになった場合、どのような形態となるのか。また、地元関係者や荷捌き事業者へのヒアリングを実施しているとのことだが、どのような課題意識があるのか。
- ・ 東武馬車道通りは200メートルとのことだが、乗換えの距離としては長いと思う。交通結節点の考え方は「歩かせない」、「濡らさない」、「待たさない」の3点が重要である。
- ・ 二次交通へのダイヤが合わずに待ち時間が長くなったなどの声を清原でも聞く。ライトラインのダイヤと調整し、ライトラインを降りたらすぐにバスが待っている状況だと利便性が向上する。
- ・ 自動運転の巡回バスを運行させるのであれば、運転手不足による運行本数の削減という問題も解消できる。
- ・ 他の地域ではすでに自動運転バスが運用されている事例もあるので、新しい時代の取組を行い、二次交通の在り方について考えてほしい。
- ・ 東武馬車道通りについては、外国の例からしてみてもデパートと大通りの中間を結ぶ通りは、トランジットモールになる要素が非常に強いと思っている。

- ・ 周囲のおしゃれなまちなみも増えてきているので、フランスのまちなみのようにトランジットモール化されることを期待する。

#### 【事務局】

- ・ ご意見についてはしっかり受け止める。
- ・ 時間軸が異なるものもあるため、検討のステップを分けなければならないので、次の検討段階で活かしていけるよう、ご意見として受け止める。

#### 【森本委員長】

- ・ 貴重なご意見をいただいた、今後の検討課題としていく。
- ・ その他ご意見がなければ、原案にご了承いただいたということによろしいか。

#### 【各委員 了承】

- ・ ライトラインの整備効果について・・・資料2

#### 【事務局】

- ・ 資料2説明

#### 【森本委員長】

- ・ 委員の意見を伺う前にライトラインの整備効果については、「整備効果検討部会」の部会長である長田委員から補足等あればお願いします。

#### 【長田委員】

- ・ 事務局から説明のあったとおり、JR宇都宮駅東側で発現している効果や、今後JR宇都宮駅西側で発現されるだろう効果について部会において議論を行った。
- ・ JR宇都宮駅東側に関しては、現在も計測を行っているところであるが、引き続き、効果が出ていることを確認した。
- ・ 通勤・通学の利用を見ると、部会の中では市民・町民がライトラインを育てようとする意識が芽生えているのではないかと、生活の一部となっているのではないかと、また、ライトラインが真のシビックプライドになりつつあるのではないかとといった意見もあった。

- ・ 今後についても検討委員会で皆様のご意見をいただきながら、J R 宇都宮駅西側の整備効果の具体化に向けた取組と、J R 宇都宮駅東側の整備効果の取りまとめについても議論を進めてまいりたい。

**【森本委員長】**

- ・ 本日欠席の大森委員からコメントをいただいているので、事務局から紹介をお願いします。

**【事務局】**

- ・ 大森委員から、コメントをいただいているので、紹介させていただく。
- ・ 整備効果については、基本的に既に一定の効果が確認された項目について紹介しているが、その他の項目についても分析を進め、今後のJ R 宇都宮駅東側の運行における改善点や、J R 宇都宮駅西側の整備における留意点に関する知見が得られるとよい。

**【森本委員長】**

- ・ 委員の皆様からご意見があればお願いします。

**【行政アドバイザー】**

- ・ 今回の事業では、J R 宇都宮駅の東西を連結するという観点から、整備効果を駅東側・駅西側単独だけで見るのではなく、J R 宇都宮駅の東西における交流といったものも多々あると思うので、将来的に整備効果を検証する際には、J R 宇都宮駅の東西の交流が増えるといった効果なども検討いただきたい。

**【森本委員長】**

- ・ 大変重要な視点なので引き続き検討していただきたい。

**【行政アドバイザー】**

- ・ 整備効果が非常に高い事業であることが改めて分かった。
- ・ J R 宇都宮駅西側についても整備効果が期待されると思うが、資料1でも説明があったとおり、当初の概算事業費と現時点で想定される事業費があると思うが、後々事業費が膨れ上がることがないように精査いただくことが重要でないかと思う。

- ・ また、事業実施時には、工法の工夫や新技術の活用など、コスト縮減を意識した上で事業内容を検討いただきたい。

#### 【森本委員長】

- ・ 重要なお指摘であり、しっかり検討いただきたい。
- ・ 様々な効果が発現しており、特にまちづくりへの効果はかなり大きいですが、宇都宮市副市長・芳賀町副町長、ご説明することなどあればいかがか。

#### 【東副市長】

- ・ ご指摘があったように、JR宇都宮駅西側の延伸にあたっては、多くの事業費を要するため、引き続き事業の精査をして、コスト縮減を進めていきたいと思う。
- ・ 貨幣換算だけでは評価できないものも多いので、整備効果を市民や業者に丁寧に説明を行いながら、事業に対する理解を進め、年内には軌道高度化実施計画を策定できるように取り組んでいく。

#### 【菱沼副町長】

- ・ 芳賀町では、ライトラインが走っていることによる（シビック）プライド的な賑わいが出てきている中で、まちづくりにいかにライトラインを活かせるかが重要と考えている。
- ・ 下原地区の人口増の話などもでているほか、工業団地周辺の住宅地の整備も計画しているところ。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ 1点情報共有したい。資料の24ページで、鬼怒通りの交通量が2,000台減少したという話があったが、鬼怒通りのほかに、周辺道路の産業通りや新4号国道などでも交通量増加が多少見られており、開業後にほかの道路に転換されたという可能性もあり、どのくらいがライトラインからの転換かというのは、もう少し精査する必要がある。
- ・ ライトラインの効果が非常に高いというのは承知しているが、ETC2.0のプローブデータも活用し、面的な交通流動の変化などをこれから宇都宮国道事務所と一緒に分析する予定であるため、結果が出次第、共有させていただく。

### 【森本委員長】

- ・ 長年、道路行政マネジメントというような形で、国道事務所・県とともに検討会を開きながらE T C 2. 0のプローブデータを使って、交通の変化をかなり緻密にとっている。
- ・ そういったデータも併せてどういう波及効果があったのかというのを、鬼怒川の断面だけでなく、周辺の道路ネットワークに与える影響も重要な視点であるので、引き続き、モニタリングしながら分かったことがあれば、この場でご紹介いただければと思う。
- ・ その他ご意見がなければ、原案にご了承いただいたということによろしいか。

### 【各委員 了承】

### 【森本委員長】

- ・ 最後に、委員長として3点発言させてもらう。
- ・ 1点目、将来シミュレーションについて、いくつかの話があったが、将来のシナリオについてはいくつかのケースについて考えて欲しい。
- ・ テレワークも含めてライフスタイルが大きく変化しており、事業者と住民の数は変わらない場合でも、交通トリップ数は減少し始めている。
- ・ こういった状況も併せて、将来何が起きるかを想定しながら、複数のシナリオでシミュレーションし、需要推計についても、幅を持たせたかたちで検討をお願いしたい。
- ・ 2点目、ライトラインのJ R宇都宮駅西側の延伸に向けての事業評価に関して、従来の費用便益分析は時間短縮便益が主なものとなっているが、これをベースにしまうと、本日、議論したものがほとんど反映されなくなってしまう。
- ・ J R宇都宮駅東側の開業がなければ信頼性のある数値とならないが、J R宇都宮駅東側で確実なデータが出ているので、宇都宮市は自信を持って効果を打ち出せるはず。
- ・ これをもって国に申請していただいて、国全体で行っている事業評価の方法を宇都宮方式で変えていく位の勢いで進めていただきたい。
- ・ 最後に、J R宇都宮駅西側の延伸に向けて、開業までにはもう少し時間がかかるが、ライトラインの整備効果は発現してきており、これを閉ざしてしまうと、J R宇都宮駅西側の連続的なまちづくりはできない。

- ・ 特に、J R宇都宮駅西側の中心市街地については、既に、マンション需要が上がってきたりしていることから、都心再生は引き続き、やっていただきたいと思っている。
- ・ まちづくりの機運があるところは、積極的に進めていただいて、J R宇都宮駅西側開業までの道筋を作っていただきたい。

#### **4 その他**

##### **【森本委員長】**

- ・ 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】**

- ・ 進行を事務局にお返しする。

##### **【事務局】**

- ・ 以上で、本日の会議を終了する。