

## 第2回 JR宇都宮駅西口周辺地区整備懇談会

### (1) 実施概要

**実施日**：平成24年11月29日 14時00分～16時00分

**実施場所**：宇都宮市役所本庁舎14A会議室

**参加者**：【委員】

学識経験者：山島会長（宇都宮共和大学教授）、森本委員（宇都宮大学大学院教授）、和田委員（宇都宮共和大学教授）

関係団体：市村委員（JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会）、柿沼委員（特定非営利活動法人 宇都宮まちづくり推進機構）、齋藤委員（JR宇都宮駅西口構内バス協議会）、中村委員（東日本旅客鉄道株式会社大宮支社企画室）、保坂委員（JR宇都宮駅西口構内タクシー協議会）、美野輪義光委員（築瀬地域まちづくり推進協議会）、山本委員（錦地域まちづくり協議会）、渡辺委員（宇都宮商工会議所）

行政機関：根岸委員（栃木県県土整備部都市計画課）、美野輪茂委員（栃木県総合政策部地域振興課）

公募委員：大島委員、河原委員

【事務局】宇都宮市：総合政策部（部長、次長）、地域政策室室長、中心市街地活性化推進室室長、他4名

**配布資料**：第2回JR宇都宮駅西口周辺地区整備懇談会 次第

JR宇都宮駅西口周辺地区整備懇談会委員 名簿

資料1 JR宇都宮駅西口周辺地区に関する市民アンケート調査結果概要

資料2 JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）概要版

資料3 JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）

参考資料 JR宇都宮駅西口周辺地区に関する市民アンケート調査結果

別紙 他都市駅前広場について

**次 第**：1 開会

2 あいさつ

3 報告事項

(1) 市民アンケート調査結果について

4 議事

(1) JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）について

5 その他

6 閉会

## (2) 議題

### 1) 市民アンケート調査結果【資料1, 参考資料】について

#### 〈山島会長〉

- ・委員の皆さんが感じていることがアンケート結果にも表れていると思う。

#### 〈中村委員〉

- ・当初は駅前広場の大きさが足りないという意見があり、その辺りが気になっていた。また利便性が悪いという意見があったが、具体的にどのようなことなのか、分かるのであれば教えていただきたい。

#### 〈山島会長〉

- ・利用者の立場から言うと、バスの乗り場が分かりづらい。表示板を探してバスにぎりぎり間に合ったということもある。デッキの下を歩くと、暗くて排気ガスがひどいと感じる。宇都宮は50万人都市であるので、もっとどうにかならないものかと思う。

#### 〈美野輪（茂）委員〉

- ・参考資料10ページ目の、「JR宇都宮駅または駅西口周辺を利用する」と回答した方の主な交通手段について、「自動車（駐車場を利用）」という回答が最も多くなっているが、そのように回答した人は車を置いて東京に通っているのか、それとも土日ラスクエア等に入るのに車を駅近辺に停めているということなのか。アンケート結果の中身について教えていただきたい。

#### 〈事務局〉

- ・詳細なデータはないが、9ページ下の、最終目的地に向かう際の主な目的について「買い物」と回答した人が多いことから考えると、駅周辺に買い物のために訪れ、駐車場を利用している人が多いと考えられる。

#### 〈山島会長〉

- ・同9ページ下のグラフより、「通勤」と回答した人のパーセントが低いことを考えると、通勤以外の人が相当数いることは確かである。

#### 〈山本委員〉

- ・アンケートの結果を見ると、駅前にはアクセスが悪いという回答があった。駅前広場の広さを考えると、バス、自家用車、タクシー、歩行者の空間を全て入れるのは難しいだろうと感じている。駅前広場が狭く役割を担っていないため、今回のようなアンケート結果となったのだろう。したがって交通に関しては、例えばタクシーやバスは地下に通すなど、地下利用の発想も必要だろう。このように開発の範囲を広げて考えないと、アクセスの問題は解決しないと考える。

### 2) JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）【資料2, 資料3】について

#### 〈根岸委員〉

- ・資料2の2ページ目における、西口周辺地区の整備に向けた方針「【都市機能・土地利用の基本方針】③建物の機能更新などによる災害に強いまちづくり」の中で方針として掲げられているものは、建物の倒壊を防ぐというような予防的な内容になっている。しかし、例えば3.11の時、新宿駅などで電車が止まり、何万人もの人が押し寄せたように、災害の際に相当数の人が集まることを考えると、JR宇都宮駅西口で防災対策を行っているのであれば、東京都で対策の検討が行われている事例も踏まえ、防災機能の拡充といった点についても基本方針で触れる必要があるのではないか。

#### 〈事務局〉

- ・本市の防災計画の中での位置づけを再確認し、反映すべきか検討する。また、駅は有事の際に拠点としての機能が求められていると認識しているので、ご意見を踏まえ検討させていただく。

#### 〈根岸委員〉

- ・同方針「【都市機能・土地利用の基本方針】①土地の高度利用などによる高度な都市機能の集積」に、「商業・業務機能や文化・交流機能などの高次な都市機能の集積」という表現があるが、商業機能について、現状では小売業の売り場面積が減少しており、郊外型の商業施設の立地により、人の流れが減っているとの現況分析がされている。アンケート結果では商業機能のニーズがあるようだが、この地区に商業機能を充実させたとして、果たしてうまくいくのだろうか。現状で何が問題となっているのか、原因の解析をどのようにされているのか伺いたい。

#### 〈事務局〉

- ・小売りが減っている理由については、さまざまな要因があると思うが、以前民間事業者にヒアリングを行ったところ、商業機能の集積により集客効果が上がるのではないかという意見をいただいた。アクセスや公共交通ネットワークの向上により来街者が増えるのか否か、ご指摘を踏まえ、総合的な視点で分析を行いながら今後さらに検討していきたい。

#### 〈保坂委員〉

- ・乗降人員の確認をしたい。JR宇都宮駅の1日当たりの駅乗降人員が、資料2の1ページ目では約70,000人、JR東日本のホームページでは34,000人となっているのはどういうことなのか。仙台の事例も同様に、別添資料では1日当たりの駅乗降人員が約128,000人、JR東日本のホームページでは64,000人となっている。乗車人員を2倍した値が乗降人員だという理解でよいのか。

#### 〈中村委員〉

- ・ホームページで公開している情報は乗車人員である。乗車人員を2倍した値は乗降人員と必ずしも一致するわけではないが、概ね2倍でよいと思う。

#### 〈美野輪（茂）委員〉

- ・交通アクセスとの関係で、栃木県は車社会であり、駐車場がないと人が集まらない。今回の計画では、商業機能の充実を図ることだが、交通アクセスの改善にあわせて、駐車場が足りないというのであれば、駐車場を確保しなくてはならない。そのためには、土地を平面的に広げるか、立体的に利用する必要があるだろう。またはLRTを導入し、車でなくても駅にアクセスできるようにするなど、新交通と西口周辺地区の計画をセットで考えていかないと、難しいのではないか。

#### 〈中村委員〉

- ・資料2の2ページ目について、環境にやさしいということで、弊社でもLED照明の導入や中水※の利用推進等を行っているが、本構想の中では環境面については配慮されているのか。

※中水：上水として生活用水に使用した水を、下水に流すまでもう一度再利用するシステム

#### 〈事務局〉

- ・環境面での配慮という項目については、景観形成の基本方針はあるものの、言葉として不足していると思うので、社会情勢を踏まえて対応させていただきたい。

#### 〈中村委員〉

- ・「【都市機能・土地利用の基本方針】①土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」について、コンパクトシティというのはいいと思うが、どのようなイメージなのか。行政施設を集めることを想定しているのか。

#### 〈事務局〉

- ・ネットワーク型コンパクトシティについては、JR 宇都宮駅周辺地区を、宇都宮市都心部グランドデザインの中で JR コアと位置づけ、広域的な交通拠点、駅前の交流拠点としてふさわしい地区という位置づけにしている。そのような観点で本構想も詰めていきたいと考えている。

#### 〈山本委員〉

- ・【都市機能・土地利用の基本方針】について、商業施設を誘致する前に、アクセスの改善を行う必要がある。車が自由に行き来することが可能であれば、商売が成り立つと考える。西口周辺地区は狭い地区であるため、地下利用や立体利用により、駅前広場を 2 倍、3 倍と有効利用する必要がある。

#### 〈山島会長〉

- ・JR の駅前へ自家用車で集まることを前提としてしまうと、駅前の特徴がなくなってしまうのではないかと。

#### 〈山本委員〉

- ・車に限らず、バスにしてもタクシーにしても、四方のアクセスがよくなることが重要だと考えている。立体駐車場を造るという話ではない。

#### 〈山島会長〉

- ・駅前の大事な場所に、駐車場を多く造るというのは、紹介のあった他都市駅前広場の事例でもないようである。これまでに、全国の駅前の様子を何カ所か見ているが、金沢にしても高松にしても、駅前に広大な土地を有しており、魅力的な空間となっている。山本委員の意見にあったアクセスの良さと、駅前に来た時に魅力的な空間があることが、駅前には大事である。しかし残念ながら現状の JR 宇都宮駅の駅前には、賑わいをもたらす空間や、イベントができるような空間がない。イベントができるような空間に公共交通でアプローチできるとよいと思うが、どこまで実現できるだろうか。

#### 〈森本委員〉

- ・アクセスの良さというのは、自動車だけでなく、バス、自転車、歩行者全てにおいて検討する必要がある。ただ、現状では宇都宮は車に依存しており、駐車場の需要があるため、駐車場ゼロというわけにはいかない。私は今泉パーキングで車を停車し、鉄道を利用したとき、便利だと感じた。
- ・今ある空間を暫定的に駐車場として利用して、段階的に使い方を発展させていく方法もある。例えばアメリカのサンフランシスコには、まず土地を平面駐車場として利用し、その後、街に人が集まるようになると、土地の半分を商業など宅地として利用し、残りの駐車場は立体駐車場として利用するという段階的整備の事例がある。車社会から公共交通を利用するような社会に少しずつ切り替えていく際に、種地を使い、今ある需要をうまく使いながら、次の需要につなげていくというシナリオを描くことができれば、より面白い計画になるのではないかと。

#### 〈山島会長〉

- ・【都市機能・土地利用の基本方針】に、「①土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」とあるが、これを実現するためには種地が必要であると思う。LRT が入ることも踏まえて、段階的整備の考え方を盛り込めるとよい。

#### 〈柿沼委員〉

- ・駅前の道路の拡幅は考えているのか。これだけの構想を実現させるためには、現状の道路では狭すぎると感じている。

#### 〈事務局〉

- ・ 駅前の渋滞が起きている道路についてのご指摘なのだと思うが、資料2の3ページ目の図にある、コの字型道路を必要な幅員を取って整備していく予定である。渋滞の大きな原因として、博労町の交差点に右折レーンはあるものの、区間延長が短いなどが挙げられる。将来の交通量を踏まえて、今後の整備計画の中で交通についても考えていきたい。

#### 〈柿沼委員〉

- ・ LRT をぜひやっていただきたいが、現状の駅前広場では難しいと思う。できれば構想の中に盛り込んでいただきたい。
- ・ 前回の懇談会でも申し上げたが、駅前景観について、宇都宮駅は県都の玄関口なので、景観を立派にしないといけないと思う。他都市事例として挙げられた姫路や金沢と宇都宮とでは、駅前の景観の様子が全く異なる。
- ・ せっかく宇都宮には大谷石というオンリーワンの資源があるのだから、うまく活用していただきたい。

#### 〈山島会長〉

- ・ たしかに現状の駅前広場のままではLRTの導入は厳しいと思うが、先ほどの森本先生の話にあったように、土地利用構想の「③活力創出ゾーン」の土地をうまく使いながら、全体的として段階的に整備していければよいと思う。

#### 〈大島委員〉

- ・ 宇都宮にふさわしい駅づくりという話だが、宇都宮の特徴がよく分からない。高度利用というと、都会の高層ビル群を思い浮かべてしまうが、個人的にはそういった空間はあまり好きではない。宇都宮は自然が豊かで、山があり、駅前に田川が流れている。そういったものを活かしてほしい。
- ・ 基本構想の方向性、コンセプトがよく分からない。

#### 〈山島会長〉

- ・ JR宇都宮駅の側には田川があるが、駅の側にこのような立派な川があるのは珍しい。宇都宮駅東口地区や大通り沿いの池上町地区では景観形成重点地区に指定されている。そこに含まれていない宮の橋から駅までを、景観形成重点地区に指定してもよいのではないかと。そうすれば、より詳細に看板等も規制できる。
- ・ 宇都宮の駅前は、超高層が並ぶイメージではない。個人的には、宮の橋、田川までが緑でつながるとよいと思う。

#### 〈美野輪（義）委員〉

- ・ 以前オリオン通りに造った地下駐輪場（中央小北側）は失敗であったと思う。そのため、大部分の事業者がオリオン通りから撤退した。地下から地上に自転車を上げるのに時間がかかるため、オリオン通りに買い物に行く近隣のお客が減ってしまい、シャッター通りになってしまった。地下駐輪場を造ってもよいが、どこからでもすぐ地上に上がることができるようにしなくてはならない。
- ・ ララスクエアのところの道路も、毎週見ているがいつも渋滞している。本当に良い整備を行ってほしい。

#### 〈齋藤委員〉

- ・ バススペースが少し足りないと思う。現状のスペースで3社100数系統を入れるのは難しいと感じる。
- ・ バス乗り場の安全と案内の対策については、JRの駅を出たところに電光掲示板を設置し、1階にも

人間を立たせて対応しているが、高齢者にとってはある程度わかりやすくなったとはいえ、まだ分かりにくいという話を聞く。宇都宮市の交通政策課とも、改善のためのやり取りを進めている。

- ・整備を行う際に、資料で挙げられた課題をどのように解消していくのか、実践していくのか青写真が見えない。
- ・土地の利用について、JR宇都宮駅西口周辺地区の区域は、南北に長い区域となっている。そのような限られた形状の区域の中で、行政や市民がいかに知恵を絞っていくか。平面だけでは済まず、ある程度立体利用も必要だろうが、いかに宇都宮らしさを見せていくかが大事だと思う。
- ・駅を出たところで、看板やネオンはもちろんだが、まず目に入るのがぐちゃぐちゃとしたバス、タクシー、一般乗用車であり、いかななものかと思う。景観は、環境面だけでなく交通にも関係していると思う。このことをいかに課題として取り上げ、構想の中でまとめていくのが大事だと思う。

#### 〈山島会長〉

- ・バス系統は、それほどにも多く必要なのか。同じ方向に複数のバスが走っていると思うが。

#### 〈齋藤委員〉

- ・バスが100数系統あるのは、歴史的な経緯もあり、やむを得ない部分があると思う。街の構造がドーナツ型に広がってきたなかで東武宇都宮とJR宇都宮を通る路線が求められてきたので、不便なところ、便利なところがある。歴史的な経緯と、変化してきた部分がある。それを今後どのように扱っていくのかは課題であると思う。

#### 〈市村委員〉

- ・スーパーのような、地元で生活するために必要な施設が宇都宮の駅前にはない。賑わいを生むような商業施設も大事だが、物販などの生活に密着した商業施設を駅前に入れたい。
- ・JR宇都宮駅の駅前、金沢の駅前と比べると狭いと感じる。金沢のように、車や駐車場を地下に入れることも考えられる。
- ・計画を早く実現していただきたい。景観の面でも駅前に老朽化した店舗が多いと思うので、地元としては、早く再開発事業を進めたい。

#### 〈山島会長〉

- ・駅前広場の地下に駐車場を設けるといのは大きな話である。駐車場であれば西口ではなく東口で2、3層の地下駐車場を造るというアプローチの仕方もあるのではないかと。地下駐車場については、西口だけで議論するのは難しい。本構想では東口が検討区域に含まれていないため、今後東口も含めた交通の議論が必要である。西口に地下駐車場を設けるのは、構造的にも金銭的にも厳しいのではないかと考える。

#### 〈和田委員〉

- ・東口と西口との構想の位置付けをどのように考えるのか。小さな区域について経済のことを述べるのは難しいが、最大の効果を上げるためには、西口と東口の開発を同じ構想で行っていかねばならないと思う。それは、上位関連計画の都市の将来像にある、ネットワーク型コンパクトシティをなぜ宇都宮が実現しなくてはならなかったのかという話に起因している。人口が減少し、高齢化が進むことに対する宇都宮市の答えがネットワーク型コンパクトシティの実現であると思うが、その成功のためには、西口の本構想の成功が必要である。本構想が、卒自動車社会を作り、公共交通で人々が暮らしを立てられるような長期スパンの考え方の核になるべきである。
- ・森本委員の話にもあったが、議論を進めるためには、段階的に考える必要があるだろう。この段階では難しいが、この段階では大丈夫だというような構想の作り方をしてほしい。

- ・後で貧相な計画であったとならないように、今が本構想にとって大事な時であると心得てほしい。

#### 〈山島委員〉

- ・資料2の3ページ目の図に、LRTの想定ルートが描かれており、将来的に駅の位置を決めていくことになるだろうが、これは構想であり、最終的な計画が決まっているわけではない。都市計画は経済とは異なり長期的に考えていく必要がある。森本委員、和田委員の意見にあったように、本構想を受けて、最終的な方向を見据えながら段階的に、10、20年後のことを考え、それを短期的にどのように成立させていくのかという話だろう。

#### 〈渡辺委員〉

- ・商業、業務、文化・交流と、全ての機能について資料に書かれているので、今後事業を実施するに当たっては、これ以上の具体化をしていけばよいと思う。
- ・段階的な整備というが、西口の駅前広場は狭いだろう。
- ・現状の駅前ではイベントを行うことができないということだが、資料2の3ページ目、土地利用構想の、「③活力創出ゾーン」、「④暮らし・くつろぎゾーン」でイベント機能を担ってもらうことはできないか。
- ・コの字型道路の位置づけが出てきたのは、今回の懇談会が初めてだと思う。構想の中にコの字型道路を位置づけるのであれば、コの字型道路の必要性や、交差点やLRTなどの関連の中での位置づけを、次回懇談会で提示していただきたい。

#### 〈山島会長〉

- ・デッキをどうするのか、田川まで駅前広場を広げるのかどうか。この場にいる委員の方々は、他都市と比べてJR宇都宮駅の駅前広場の広さは不十分だと考えている。もちろん、どの部分を駅前広場や道路用地にするのかなどは別の話であり、この場で結論が出るわけではないと思う。

#### 〈山本委員〉

- ・LRTの導入が決まったわけではないと思うが、LRTありきで西口の位置づけを決めるということなのか。

#### 〈山島会長〉

- ・LRTを5年以内に整備するという事は、市の公式の基本構想の中に盛り込まれおり、現在検討が進められている。しかし具体的なルートなどはこれからの話である。LRTが導入された際に、どう入り得るのかを考えて街の計画を作る必要がある。

#### 〈山本委員〉

- ・東西を一体として捉えるという発想は、LRTを導入しない場合でも可能である。例えば駅東西を大通りを抜いてつなげればよいのではないか。LRTの導入を前提と考えている様子であるが、LRT以外の発想というのはないのだろうか。

#### 〈山島会長〉

- ・LRTと東西を一体に考えるというのは別の話である。LRTの検討は現在進められているため、本構想を考える際には、LRTを導入する場合に支障のないような計画にすべきである。LRT導入の際には、当然ながら計画を修正する必要があるだろうが、いざ導入というときに、導入できないとなると困るので、導入できることを前提に計画を進めている。この場でLRTを導入するか否か決めるという話ではない。

#### 〈美野輪（茂）委員〉

- ・LRTのルートは、地上から2階に上げる必要があるのであれば、どこからどのように上げていくの

か、建物のどの辺りを通るのかなど、検討する必要がある。

〈山島会長〉

- ・その辺りは検討していると思う。

〈保坂委員〉

- ・客の動線は非常に重要である。動線が少し変わっただけで、周辺の商業施設の売り上げが大きく変わる。然るべき時期に商業的な観点での動線調査を行うべきである。駐車場利用が多くなっており、それが鉄道利用のためなのか商業施設利用のためなのか分からないということだが、駐車場の利用目的についてもある程度詳細に詰めておかないと、良かれと思って計画したことが動線とずれてしまうこともあるだろう。
- ・資料2の3ページ目の「土地利用構想」のゾーニングについて、「③活力創出ゾーン」は、実際に歩いてみると駅からかなり遠く離れている。この辺りを知っている人は、この場所に店舗を出さないだろう。本当に商業施設を出すのか。出すとしたら、どのような商業施設をどのような動線を出すのか。例えば動く歩道を設けるなどのアクセスの向上策について、考えておく必要があるだろう。

〈山島会長〉

- ・具体的にどのような施設を入れるのかということは、整備計画で考えていくことになる。「活力創出ゾーン」については、段階的に使える土地であり、段階的に整備を行い活用していくという捉え方もあるだろう。

〈河原委員〉

- ・JR宇都宮駅周辺を歩いてきたのだが、宇都宮は素晴らしいところだと実感した。例えば篠原家住宅は宇都宮にしかない貴重な歴史的住宅である。宇都宮の昔の交通機関は川であり、当時篠原家住宅は他にも数件の家と軒を連ねていた。このような歴史的経緯を踏まえ、鉄道よりもむしろ田川を中心とした視点を持ち整備を行うと、素晴らしい景観になるのではないかと。
- ・宇都宮の駅前にある宮サイクルステーションや、宇都宮から大宮までつづくサイクルロードを見たのだが、素晴らしいと思った。
- ・JRの西口から東口が、24時間通り抜けできるようになるとよいと思う。自動車を通そうとするから難しいのであり、自転車、手押しのワゴン等が通るような200~300メートル程度のトンネルを通せば、東西がつながると思う。それを田川までつなげるとよいと思う。
- ・和田委員の意見にもあった、脱自動車社会に宇都宮がどのように対応するのが重要である。5年先を見据えて、構想をまとめる必要がある。

〈山島会長〉

- ・金沢駅にしても高松駅にしても、乗降客数がJR宇都宮駅の半分であるのにも関わらず、あのような広さの駅前広場を有しており、街の顔になっている。
- ・駅前に田川というこれだけ立派な川があるのでうまく利用できればよいと思う。
- ・より具体的な絵、イメージがあると分かりやすくなる。最終的に結論を出すというのではなく、このような場合であればこのような絵があり得るといったような、イメージが湧くような絵を描いてほしい。例えば道路をどのように整備したらよいか、カエルと餃子のモニュメントが並んでいてよいか、現状のデッキのままでLRTを入れることが可能かどうかなど、検討できるような絵を出していただきたい。

〈森本委員〉

- ・JR宇都宮駅西口周辺地区は、宇都宮の広域交流拠点で、ネットワーク型コンパクトシティにとって



最も重要な場所である。県央地域をどうするのかというくらいの意識で考えなければいけない。この場所で失敗すると、ネットワーク型コンパクトシティの実現全体が失敗してしまいかねない。

- ・資料2の3ページ目の土地利用構想の図について、「基幹となる道路」というのは、今回新たに出てきた話である。交通量は先でよいので、道路の機能をどうするのかについて次回懇談会で示していただきたい。
- ・他の街に負けないようなものを造りたい。シンボリックな景観が素晴らしい宇都宮にするためには何が重要であるのか。売りになるようなものがキーワード程度でも出せるとよいと思う。

#### 〈山島会長〉

- ・構想なので、夢を描くようにしないと、引っ張っていけないと思う。描けるところまで描いていただいて、次回議論につなげたい。

#### 〈河原委員〉

- ・(土地利用構想の図を) 3Dにしてプレゼンできないか。

#### 〈渡辺委員〉

- ・図の区域が狭くて苦しく見える。もう少し、大きくした図をもとに議論したい。

#### 〈中村委員〉

- ・LRT のルートについて、分かる範囲で教えていただきたい。新幹線と在来線の上下の間を抜くとするとコストもかかるので、どのような形で入るのか気になる。

### (3) 連絡事項、次回開催予定

#### 〈事務局〉

- ・会議録は事務局で作成後、後日委員に配布する。修正がある場合には事務局にご連絡いただきたい。その後、本日配布した資料と併せてホームページに公表する。
- ・2月にパブリックコメントの実施を予定している。
- ・次回懇談会は、2013年1月28日(月)14:30を予定したい。

以上