

第3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25年1月28日 14時30分～16時10分

実施場所：宇都宮市役所本庁舎14C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）

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）、齋藤委員（JR宇都宮駅西口構内バス協議会）、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3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整備基本構想（素案）

資料2 第2回懇談会からの修正点等について

参考資料1 JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）概要版

参考資料2 JR宇都宮駅周辺地区整備調査特別委員会の中間報告について

次 第：1 開会

2 あいさつ

3 議事

JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（素案）について

4 その他

5 閉会

(2) 議事録

1) 第2回懇談会における意見【資料2】について

- ・特に意見なし。

2) JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想(素案)【資料1, 参考資料1】について

〈山島会長〉

- ・素案1ページ,「1 基本構想策定の趣旨」の6行目「中枢となる都市拠点の核」は,「一つの核」または,「一角」としないと,正しくない。6ページ「(4) 地区整備の課題」にある同じ箇所も,同様に修正していただきたい。
- ・パワーポイントで将来イメージ図を出していただいたので,だいぶイメージが湧きやすくなったと思う。宇都宮を県都の玄関口としてふさわしい空間にするために,どうしたらよいかということで全体の構想があると思う。

〈山島会長〉

- ・前回の懇談会で,「土地の有効活用のために地下駐車場を設けるとよいのでは」という意見が出たが,個人的には難しいと考えている。地下駐輪場であればよいが,地下駐車場というのは全く採算が取れないので,地下駐車場を駅前に造るのは現実的ではない。東京駅や川崎駅に地下駐車場があるが,それらは地下街(商店街)に併設している。国で「駐車場を併設した場合には,駐車場の面積以下の規模の地下街を造ってよい」という規制を行っていたため,地下街整備と一体的に,それ単独では採算が取れない地下駐車場を設けている。30年ほど前の話であり,現在では少し規制が変化しているかもしれないが,防災上の観点から地下街を全面禁止にしていた中で,それを緩和する理由として,地下駐車場を造る場合には地下街を造ってよいということであった。以上は例外であり,一般的に地下駐車場を単独で造ることは,赤字になるので現実的ではない。素案9ページに「費用対効果等を踏まえた」とあるが,もし造るのであれば駐輪場は地上に,駐輪場は駅に直結するということが地下に造るのが効果的ではないか。

〈渡辺委員〉

- ・昔,静岡辺りで,地下駐車場で爆発事故が起き,地下駐車場を造ることは望ましくないということになったという話を聞いたことがある。

〈根岸委員〉

- ・手元にある,都市計画区域で都市計画決定されている自動車駐車場・自転車駐車場の資料を見ると,計7つの駐車場のうち,自転車駐車場は,中央1丁目自転車駐車場,岡本駅西自転車駐車場,JR鹿沼駅前自転車駐車場,石橋町自転車駐車場,おもちゃのまち自転車駐車場,の5カ所となっている。

〈山島委員〉

- ・おもちゃのまちにある自転車駐車場は駅に直結していたように記憶している。あのような事例は他にもあるだろう。

〈根岸委員〉

- ・前述の都市計画決定されている5つの自転車駐車場は,重要な都市施設として位置付けられ,整備されている。

〈山本委員〉

- ・タクシーやバスの乗降場としても地下利用が考えられるのではないかと。バスやタクシーが地上で長

時間待機しているよりも、地下で待機させたほうがよいと思う。地下の有効利用というのは、駐車場だけの話ではないのではないか。

〈山島会長〉

- ・ご意見の通りだと思うが、一般的に、バスやタクシーを地下に入れるというのは相当コストがかかる。例えばホテルで、地下にタクシーを数台入れるという例はよくあるが、地下に車を停めるのは望ましくない。地下が非常に高いところを除いて、地下に車やタクシーの乗降場を設けるというのは一般的に難しい。

〈山本委員〉

- ・地上部の広さは限られているため、地下を有効活用できないか。2階部分のペデストリアンデッキは歩行者が利用し、1階は自家用車が優先的に利用することが望ましいと考え、バスやタクシーを地下に入れることを検討してもよいのではないかと思う。

〈山島会長〉

- ・「費用対効果等を踏まえた」という文章の通り、検討していただければと思う。

〈河原委員〉

- ・前回懇談会の議事録で、一点訂正をお願いしたい箇所がある。「宇都宮の昔の交通機関は川であり」と発言したが、田川に河岸があったという事実はまだ確認できておらず、ここまで断定はできない。明治23年の絵図を見ると、宮の橋から一つ南に下った部分にある押切橋付近では、船が浮かんでおり、河岸のようなものがあるように見受けられる。このことは河川と都市の調和という面では重要な事項だと思う。交通・おもてなしゾーンが田川まで伸びているので、河川との関係について言及した。（→第2回懇談会議事録該当部を訂正）
- ・基本構想の中に、宇都宮が交通の要所であることと、田川など河川と宇都宮との関係を盛り込んでいただきたい。河川に関しては、ビルの合間から少し見えるというのではなく、もう少し積極的に表に出せないだろうか。また、篠原家住宅周辺の歴史的な景観は、宇都宮の質の高い伝統であり、もう少しスポットライトを当てたい。

〈山島会長〉

- ・宇都宮の人は、田川をあまり意識していない。宮の橋を横断する際にしか、田川を認識しないと思う。

〈渡辺委員〉

- ・宮の橋が拡張された時には、一時期、様々なイベントを行っていた。昔は宮の橋は今よりも狭かった。

〈山島会長〉

- ・JR宇都宮駅ができるまでは、川の向こう側には何もなかった。鉄道ができて、橋がかけられて、ようやく駅方面に街が形成された。

〈渡辺委員〉

- ・そのため、「川向」という町名が残っている。

〈山島会長〉

- ・駅を降りてすぐ、川と橋が見えるという景観は活かしたい。このことは、今回の基本構想にも盛り込まれている。

〈市村委員〉

- ・JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会で意見交換をした結果、道路について問題があるのではな

いかという意見が出た。地元では、コの字型道路を整備したとしても、渋滞は発生するのではないかと考えている。素案 14 ページの図で言うと、関東バスの車庫のある通りと川向銀座通りが T 字路になる。コの字型道路の T 字交差点と宮の橋交差点が近く、信号の新設が予想される。そうなること、現状でも西口広場を北上する車で渋滞しているのに、より一層の渋滞が発生するのではないかと。現在一方通行の道路を、一方通行ではなく変更し、郵便局前交差点まで両側通行で通り抜けができるようにすれば、渋滞の緩和につながるのではないかと。

〈山島会長〉

- ・指摘のあった部分の道路は、現状ではどのようにになっているのか。

〈事務局〉

- ・素案 2 ページの対象区域の図でご説明すると、駅前通り 3 丁目のチサンホテルと関東バスの車庫の間の道路と、その東の垂直（南北）の道路にコの字型道路を整備し、博労町交差点に抜けるようにすることを考えている。この辺りの地区は、再開発事業による一体的な開発も予想されており、それらに合わせての道路の整備を検討している。コの字型道路を整備する趣旨は、駅前広場を通る一般車やバス、タクシーの交通が入り混じっているため、分離を図るということである。地区で開発を進めていくに当たり、宮の橋交差点と博労町交差点の二つの交差点に交通が集中してしまっているが、今後地区のポテンシャルが上がっていき、自動車交通量が増えることも予想されるため、交通の流出所を 3 つに増やすことを考えている。
- ・J R 宇都宮駅西口地区まちづくり協議会でも、施設計画等について色々と検討がされている中で、駐車場の整備のことも考えて、図の位置にコの字型道路を整備することを検討している。（駐車場利用交通や地区内の生活道路など）地区内の基幹となる道路として位置付けており、全体的なネットワークを考えて検討していきたい。

〈山島会長〉

- ・市村委員の指摘にあった部分の道路は、現状のままなのか、それとも拡幅するのか、または別途新たなルートを設けるのか。

〈事務局〉

- ・開発に合わせて、道路の拡幅の検討も考えていきたい。これまでの調査、検討では、コの字型道路を整備することで、ある程度の交通を処理できるものと考えている。

〈森本委員〉

- ・私の認識では、基本構想とはあくまでビジョンを示すものだと思う。道路のネットワークについてよりも、基幹となる道路が必要であるということのみ基本構想で示し、今ご指摘のあったような交通の話については、後に交通の詳細な分析を行えばよい。インターパークや佐野アウトレットモールの計画の際に検討されているように、車を一台ずつ再現して、信号機の制限も全て再現をするなどシミュレーションを行い、本当に渋滞しないか、一つ一つチェックをしないと、ご指摘の点には答えられないと思う。基本構想策定の後に、きちんと交通の検討を行うという対応になると認識している。

〈山島会長〉

- ・市村委員からの交通流動に関する今の意見に対しては、今後の方向として、素案 15 ページ、「5 基本構想の実現に向けて」の部分に、「交通が適切に流れるかどうか、具体的な計画の中で今後検討していく」という趣旨の一文を入れるとよいのではないかと。

〈齋藤委員〉

- ・今の話と関連して、交通について、コの字型道路だけで本当に大丈夫なのか、また現状の道路の拡幅だけで大丈夫なのか、新しい道路も整備するのか、新設する場合コの字型になるのか否か、そのようなことを考えて今後検討していただきたい。また、車両動線をどうするか、市村委員の発言の通り、コの字型道路を整備したとして渋滞が発生しないのか、通勤・通学の時間帯に、場合によっては動線を変えても交通がうまく処理できない可能性があるということ等について、考えていただきたい。
- ・駅前広場内の土地の所有は、現状と同じままで、駅前広場の整備を進めていくのか。

〈事務局〉

- ・土地の所有や割合等については、現況を踏まえて考えていく予定である。ただし駅前広場の面積については、別途検討が必要だと考えている。

〈齋藤委員〉

- ・以前懇談会で、第5次宇都宮市総合計画に盛り込まれていることもあり、LRTの導入を前提に基本構想を考えていくという話があったが、説明資料のパワーポイントの中に、LRTは表記されているのか。

〈事務局〉

- ・素案14ページの土地利用構想図の中で、緑色の線で東西基幹公共交通の想定ルートを示している。

〈齋藤委員〉

- ・事務局の説明につきましては了解しました。

〈山島会長〉

- ・駅前面の道路に屈曲部が多いままでは地区内の交通処理がうまくいかないの、コの字型道路のように道路を真っ直ぐにするということだろう。コの字型道路の具体的な幅員などより詳しい項目は、森本先生の発言の通り、詳細な交通の調査を行わないと結論が出せない。今後検討していくことになるだろう。
- ・例えば、現在、市東部地域から西に行くバスは、水戸街道等を経由し、一度大通りを経由してから西口広場に入り、それから再度外に出ていくというルートである。バスが高速バス乗降場辺りで乗降できるようにすればスムーズだろうと思う。全てのバスが大通りを通行しないで済むようにすれば、西口広場周辺の交通渋滞はだいぶ緩和されるのではないか。このようなことは、今後シミュレーションをして十分詰めていただきたい。

〈保坂委員〉

- ・道路を拡幅するに当たって、用地買収等の周辺への対応については考えているのか。例えば、先ほどパワーポイントで提示された将来イメージ図では、宮の橋から駅までの道路が拡幅されていたが、両脇の店には移転をしてもらうなどの対応を考えているのか。
- ・道路を拡幅し、交通を流れるようにするというのはよいと思うが、道路の拡幅に当たり、現況のバスプール、タクシープールが狭くなってしまうのではないか。現状の面積よりも狭くならないように配慮していただきたい。
- ・パワーポイントのイメージ図の中で、バスやタクシーの将来想定される動きが示されていたが、具体的な動線を考えるに当たっては、タクシー事業者やバス事業者も含めて検討していただきたい。例えば、タクシーの導線が変わってしまうと到着時刻の変更などが発生してしまう。特にタクシーは回り方が一つ変わるだけで、料金が変わってくるので、遠回りする場合には、理由をお客様に説

明する必要が出てくる。どのようにタクシーを回せば、利用者の金銭的な負担にならずに済むのかなど、一緒に検討していきたい。

〈山島会長〉

- ・具体的な交通の計画を立てるときには、事業者の意見を取り入れ、調査を行い、問題のないように計画を行っていくという内容を、「5 基本構想の実現に向けて」の部分にぜひ盛り込んでいただきたい。
- ・道路の拡幅については、拡幅した部分を道路としなくても、公開空地として、その箇所には建物を建てないという方法もある。どのような手法を採るかは具体的な計画を検討する際に決めることとなる。

〈事務局〉

- ・保坂委員からご指摘いただいた点については、道路や施設の配置等については交通事業者と調整しているということで、素案 15 ページ「(3) 地元権利者の合意形成や関係機関等との連携・調整」の部分に「交通事業者」と記載している。

〈山島会長〉

- ・先ほどの市村委員の道路の発言も踏まえ、「調査を行い、交通に支障のないようにしていく」という趣旨をもう少し素案に盛り込んでほしい。

〈保坂委員〉

- ・あまりにも簡潔に書かれていると思うので、もう少し書いていただきたい。

〈美野輪（義）委員〉

- ・宮の橋の南の道路で、部分的にしか整備されていない箇所があるので、その部分について重点的に整備していただきたい。
- ・チサンホテルの前が高速バスの停留所になっているが、停車しているバスのため他の車の流れが滞ってしまうことがある。また、その南は関東バスの車庫が位置している。これがあの付近の渋滞の一因にもなっていると思う。
- ・東口方面からのバスがなぜ西口駅前広場を通過して大通りに出ていくのか疑問である。バスの経路を整理すれば、渋滞は解消されるのではないかと。東武バス、東野バス、JRバス、全てが西口広場に入ってくるため混雑している。

〈山島委員〉

- ・交通の課題は委員の皆様も感じているところだろう。それをどのように解消していくのかについては、今後、より具体的な計画を考える際に検討していくことになる。全体の交通動線も今後考えていくものだろう。

〈大島委員〉

- ・イメージ図を本日はじめて見て、事務局の考えが少し理解できた。他の委員の意見を聞き、駅前が狭いことが改めて分かった。実際は、イメージ図よりも車の数が多いだろう。さらに、様々な機能が集積すると、混雑することになるのではないかと思う。駅から建物に直接、人が行き来できるようになっているのはよいと思う。
- ・例えば、ペDESTリアンデッキをオリオン通りの辺りまでさらに延伸することで、賑わい・交流ゾーンを拡張できれば、西口広場で交通スペースを設けやすくなるのではないかと思う。

〈山島委員〉

- ・本日示された将来イメージ図はあくまでイメージであり確定ではないということは、ご注意いただ

きたい。今回の絵は、コの字型道路の整備による交通の流れの改善、駅前広場内の交通施設のゾーニング、ペDESTリアンデッキの周辺施設への接続、駅から大通りへの眺望の確保、というコンセプトを元に描かれたものであり、これ以外の絵も描くことはできる。

〈美野輪（茂）委員〉

- 素案の中では、15 ページが最も重要だと思う。基本構想で概念をまとめ、基本計画、事業計画とブレイクダウンしていくのだろう。私は時間軸が気になる。1, 2 年で済む話ではなく、長い時間をかけて整備していくと思うが、どれくらいの時間をかけて整備を行っていくのか。
- 地区の限られたスペースの中で多様な機能を盛り込むのは簡単なことではなく、L R T 等の導入も踏まえて一体的にうまく交通処理を行わないと、スペースを有効活用することは難しいと思う。今後具体的な計画の中で検討していただきたい。

〈根岸委員〉

- 基本構想を元にパブリックコメントを実施し、今後具体的な基本計画、事業計画へ移行すると聞いている。イメージが独り歩きすると困るが、パブリックコメントを実施した際に、基本構想の文章だけでイメージが伝わるのだろうか。イメージの出し方には工夫が必要であり、具体的な場所が特定できるような絵は出せないだろうが、どのような空間が広がっているのかなど、何かしらビジュアルで見せることはできないだろうか。より具体的に、分かりやすいイメージを資料に盛り込むか、パブリックコメントの実施の際に出す資料を検討するかをしていただきたい。分かりやすい構想となるように検討していただきたい。
- 素案 15 ページの「5 基本構想の実現に向けて」について、今後、基本構想策定後、パブリックコメントを実施し、提出された意見を反映しながら、基本計画、事業計画が策定されるとある。事業計画については、私は西口周辺地区全体ではなく、個別の街区で事業計画を作成していくことをイメージしている。基本計画はいつ頃策定する予定なのかなど、当面の計画策定スケジュールを教えてください。

〈山島会長〉

- 一点目のイメージについては、盛り込むと確かに分かりやすくなるが、イメージ図は可能性のある案の 1 つの例であり、このイメージ図にこだわって議論が行なわれることは本末転倒である。全体のイメージではなく、川が多少見えるというような、部分的な絵であれば示せるかもしれないが、スケジュールの関係上難しい。パブリックコメントには、素案 14 ページにある土地利用構想図を出せるのではないか。今後基本構想を策定した段階で、例えば、「川が見えるというのはこのようなイメージがある」、「人が渡りやすくするためにはこのようなイメージがある」、「道路はこのようなイメージがある」というような、部分的にいくつか絵を示すことであればできるだろう。根岸委員の意見の通りイメージ全体を出してしまうと、構想自体が動かなくなる可能性もある。

〈事務局〉

- スケジュールについては、今後策定する基本計画で、整備手法や街区構成等、具体的な内容と合わせて検討することになる。現在、地元の再開発に向けた、事業の熟度や、北地区の地権者との協議も踏まえて決めていきたい。具体的なスケジュールは現時点では示しづらいが、早期の実現に向けて取り組んでいきたい。

〈山島会長〉

- 市長が 6 年以内に L R T を実現したいと宣言していた。

〈事務局〉

- ・交通基盤関係についても、交通事業者と協議をしながら計画を進めていきたい。

〈山本委員〉

- ・基本構想が確定してから説明を行うと、不満が出る可能性もあるので、できれば2月中に、地元で説明に来ていただきたい。

〈森本先生〉

- ・交通の現状について皆さん不満を抱いているようであり、それに対して我々は一つの方向性を示す必要がある。しかし、バス、タクシー、LRT、歩行者動線など、この地区の空間に全てを盛り込んだとして、良い空間になるかどうかが問題である。重要なのは、交通の優先順位を決めておくことである。例えば、先ほどの交通のイメージ図で、タクシーと一般車が駅前広場の同じ場所に入っていてよいのだろうか。東口の状況を見ると、タクシーと一般車は分かれているが、キス・アンド・ライドと言っても、送迎車が一定時間待機しているのが現状であり、タクシーがコの字型道路から右折して駅前広場に入ることができるのか疑問だ。このようなことを考えると、例えばタクシー優先で、一般車は離れた場所に停めてもらうなどの、公共交通優先の対応が場合によっては必要になるのではと考えている。
- ・以上の公共交通優先の考え方は、例えば素案10ページ、「イ 交通基盤施設整備の基本方針」に、「公共交通ネットワークの構築に資する交通結節点の形成を図る」とあるが、「公共交通ネットワークを優先させた交通結節点」など、自家用車よりも公共交通を優先させるという言葉をどこかに入れていただきたい。そうすれば、交通の輻輳の問題が出た場合に、「基本概念は人と公共交通である」として、計画につながっていくと思う。

〈山島会長〉

- ・「優先」とすると語気が強いので、「公共交通を重視した」としたらどうか。また、「公共交通ネットワークの構築に資する」という言い回しが不適切だと感じる。森本委員の意見を踏まえて、文言を事務局に修正していただきたい。

〈渡辺委員〉

- ・基本計画レベルで議論をしないと、不満がどうしても出てきてしまうだろう。
- ・道路の問題については、北地区の開発が進めば、その場所にも当然道路が必要になってくるだろう。そのことも踏まえて、南の奥州街道に出る部分をどこにするのかは今後の検討事項になるだろう。
- ・地区の土地が狭いからこそ、北の「③ 活力創出ゾーン」をうまく活用していかないと、イベントスペースの確保なども難しくなるだろう。

〈山島会長〉

- ・森本委員、市村委員、齋藤委員、保坂委員の意見にあったように、交通について、基本計画での話となるが、交通動線など地元の意見を踏まえながら整備を進めていくというように、事務局に文章を追加・修正していただきたい。
- ・全体像を見せるのは難しいだろうが、イメージの出し方についても、併せて検討していただきたい。

(3) 連絡事項、次回開催予定

〈事務局〉

- ・修正した資料を山島会長に確認していただいた後に、2月4日から22日まで、約3週間にわたってパブリックコメントを実施する予定である。

- 会議録は事務局で作成後、各委員に送付する。修正がある場合には、事務局にご連絡いただきたい。
- 本日配布した資料は会議録と併せてホームページに公表する。
- 次回懇談会は、3月13日（水）15時30分から、宇都宮市役所14C会議室にて、と予定させていただきたい。

以上