

第4回「(仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」策定懇談会 議事録

1 日時 令和7年2月7日(金) 10:30~12:00

2 場所 ライトキューブ宇都宮 2階 大会議室201

3 出席委員

学識経験者

森本 章倫 会長 中井 祐 委員

関係団体

市村 耕三 委員 近野 泰 委員 庄司 元康 委員 村上 龍也 委員

栗原 伸一 委員 増田 良二 委員 宮前 俊哉 委員 小関 裕之 委員

鈴木 孝弘 委員 稲葉 浩幸 氏(坂本 守弥 委員代理)

箕輪 泰典 氏(寺澤 悦夫 委員代理)

交通事業者

吉田 元 委員 中尾 正俊 委員 毛木 昭司(荒井 勝 委員代理)

行政機関

石崎 浩 委員 日原 順 委員 金子 智紀 氏(若林 勝也 委員代理)

事務局

都市整備部 野澤次長

都市整備部 市街地整備課 上田課長 山崎課長補佐 安田係長 手塚総括

平野主任 植木主任主事 日下田主任技師

4 会議経過

(1) 開会

(2) あいさつ

森本会長

前回皆さんと議論してからしばらく時間が経っておりますが、その間にLRTの西側延伸に関する具体的な内容についても少しずつ明らかになっております。

そうした中で、この駅西口周辺地区整備基本計画というものは、LRT西側延伸に向けて大きなポイントになると思っておりますし、是非とも世界に誇れるような駅西口周辺地区を目指して、委員の皆さまと一緒にご検討していきたいと思っております。

限られた時間ですが本日もどうぞよろしくお願いいたします。

(3) 会議の公開について

本会議は公開として決定

(4) (仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画について

- ・ 「芳賀・宇都宮LRT 駅西側への延伸イメージ」のVR動画を上映
- ・ 事務局から資料1に基づき説明
- ・ 国土交通省「第2回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」の資料(抜粋)を参考資料として説明

森本会長	「都市交通における自動運転技術の活用方策」について、私から若干補足をさせていただきます。 こちらは、2017年から国交省の都市局を中心に、まちづくりと自動運転というフレームの中で検討を続けているものでございます。来年度早々にはこれまでの検討内容を取りまとめてポイント集という形で公表していく予定でして、最終的には少し内容も変わってくることをご理解ください。 まず一つ目として、自動運転社会になるからといって、宇都宮駅に来る人がすべて自動運転でやってくるという社会を想定しているわけではないということです。人中心のウォーカブルなまちづくりという考えが大前提であり、そこに自動運転がどういう役割を果たすことができるのかという視点で作られていますので、まさしく我々が今議論をしているものと同じ方向性であるということです。 それともう一つ、我々の検討の目標年次が2030年とかあるいは2050年という議論しておりますが、自動運転技術は非常に早いスピードで進んでおりまして、特にアメリカや中国などは既にレベル4の自動運転の社会実装が始まっており、ロボットタクシーも動き始めています。 日本政府としても待ったなしの状態になっているので、2030年を迎える頃には自動運転の社会実装がある程度進んでいくということを想定していた方がいいと思います。そのため、この計画の中にもロボットタクシーなどを含めた自動運転をある程度見込んで作らないと、出来上がったものが既に陳腐化しているという可能性があるということです。 それと、せっかく私もお手伝いをしているので、日本で一番最初に自動運転に対応した駅前広場を作りたいというのが、実は私の本心でもあります。委員の皆さんと最先端の議論を行いながら、より良い形にしていきたいと考えております。
------	---

森本会長	まずは、本日ご欠席の長田副会長より事前にご意見をいただいているとのことですので、事務局からご説明をお願いします。
事務局 (長田副会長意見 代読)	資料全体につきましては具体的な議論ができるようなものになってきたという印象を受けます。その上でP24 全体ゾーニングのうち、土地利用の方針についてですが、鉄道駅等の公共交通拠点周辺の「開発」につい

ては、公共交通の「乗換空間」と「乗換空間の周囲」に都市機能や都市型住宅を集約し、徒歩圏域の拡大や公共交通と周辺開発の相乗効果を図るといったTOD（公共交通指向型都市開発）と呼ばれる都市づくりの考え方があります。

そのような都市づくりの考え方や、県都の駅前という立地特性を踏まえた上で、今回の整備計画区域において「土地利用」を検討するにあたっては、特に集合住宅など居住空間の配置に関して、駐車場の規模配置について一体で検討していく必要があります、整備した高度な「乗換空間」への過度な一般車の流入を抑制していくためにも、居住機能の配置と入居者の車両動線などに関する考えをしっかりと整理しておく必要があるとのご意見をいただいております。

事務局

長田副会長からのご意見を受けまして、事務局といたしましては、まず、駅周辺のまちづくりの大きな方向性を再認識するとともに、駅周辺の「土地利用の検討」につきましては、自動車動線の議論と切り離せないものであると考えております。

今後、土地利用について検討を進める上では、都心環状線に隣接する「北地区」や、駅前広場に隣接し市街地再開発事業などが取り組まれている地区や検討されている地区など、地域・地区の特性を考慮しながら、商業施設などの多く方が来訪される施設の駐車場の配置や導線の検討を行うとともに、さらに集合住宅などの居住空間の配置（土地利用）に関しては、可能なかぎり、「車庫」への動線の考え方なども合わせて整備基本計画へ記載することを検討する必要があると考えているところであります。

また、本編資料にありましたとおり、駅周辺への過度な自動車流入の抑制につながる集約駐車場の配置などについて検討するなど、駅周辺の交通の円滑化についても、あわせて検討してまいります。

森本会長

それでは、皆様よりご質問やご意見を伺いたいと思います。

中尾委員

LRTについては想定以上に利用者が増加しており、全国的にも非常に注目されております。そういった東側のLRT計画や実際の事例を踏まえながら、西側の検討も進めていかなければなりません。

全国的にも公共交通の利用者の割合を考えると相変わらず低迷している状況にあります。その理由は乗継時間が想定以上にかかることや、バリアフリーの問題など様々な要因があると思います。そのため、駅周辺においては特に、利便性が高く障がい者にも優しいバリアフリーな移動交通というものを考える必要があります。

そうした中で、昔からよく言われている交通結節点における3つの要素があります。「歩かせない」「濡らさない」「待たせない」というもの

	ですが、なかなかこれを満足するような、駅周辺の形式というのは少ないです。 1つ目の「歩かせない」とは、公共交通間の乗り継ぎの距離のことです。これが長い場合、公共交通を乗り継がないで目的地まで行ってしまいます。2つ目の「濡らさない」ですが、特に観光客の方々は両手に荷物を持っており、簡単に傘をさせる状況ではないため、数十メートルの距離であっても濡れて歩かざるを得ないことで、せっかくの旅行が非常に不快な旅になってしまいます。3つ目の「待たせない」とは、せっかく東京から宇都宮まで新幹線を使って48分で着いたのに、バスに乗ろうと思ったら何十分も待たないといけない。これでは公共交通の利用者は増えていかない。そこで、利用者の立場に立った交通結節のあり方をしっかり考えていかなければと思います。 次に、一般車の降車レーンに関する部分ですが、今のような縦列駐車を想定したレーンでは車をあまり置くことができないため、斜めに駐車 of 差し込みをつくるなどすればもっと入ると思いますので、そのあたりの形状などは工夫していただければと思います。
中井委員	1つ確認ですが、今回の整備基本計画の対象範囲といたしますか、この計画が影響する範囲が少し曖昧な感じになっていますが、そのあたりの考えをお聞きしていいですか。
事務局	P24の赤い破線が上位計画にあたる「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（平成25年3月策定）」の対象範囲であり、基本的にはこの区域内における整備の方向性や施設整備の内容などを計画に盛り込んでいきたいと考えておりますが、明確に対象範囲を定めずにエリアの外側に滲み出すような表現にしているのは、この区域の外側とも相乗効果を発揮させるようなまちづくりの取組や活動などについても一部、計画に盛り込んでいきたいと考えているためです。
中井委員	この計画は2050年という長期スパンをにらんだ計画になっているので、目指していく将来像を見ると、田川の左岸あたりも一緒に検討できるとより良い計画になると思います。
栗原委員	整備方針や駅前広場の整備計画については、地域としても非常に素晴らしい案だと思います。駅前の利用状況などをしっかり分析して、改善していただきたいと思います。
稲葉氏 (坂本委員代理)	A街区では、これまで単独で再開発を進めていこうと検討していましたが、こうして市が目指す将来像などが見えてきましたので、現在は、トナリエなどと一体的に整備を進めていく方向で、権利者の方々のご賛

	ともいただきながら検討を進めているところです。 まだ具体的な内容までは固まっていますが、建築費用の高騰などの影響もあり、予算内に理想のものができるのかということを皆さん心配しております。そのあたりも含め今後検討を深めていこうと思います。
市村委員	今回の駅前広場の整備計画について、A B街区間の横断歩道を廃止して2階レベルで結ぶという案ですが、そのための上下移動はエレベーターを想定しているようですが、エスカレーターのように待たずに乗り降りできるような設備の検討もお願いしたいと思います。 また、E街区前の空間についても、もう少しオープンスペースにして回遊性のある空間にしていきたいと思います。 現在、周辺街区における再開発の検討が進んでいるエリアもありますので、行政と一体となって今後も検討を進めていきたいと思います。
事務局	まずエスカレーターの設置についてですが、駅前周辺における歩行者動線につきましては、駅と駅周辺の民間街区における回遊性の実現に向け、2階レベルの通路も活用した整備を検討することとしております。 合わせてP21にあるとおり、主要な乗継動線や歩行者動線については、エレベーターの配置と合わせて、より歩行者の利便性の向上が見込めるエスカレーターについて、必要性や配置などについて検討していきます。 また、オープンスペースの設置についてですが、現在、事業や検討が進められているE街区・B街区の周辺につきましても、壁面後退用地と歩道が一体となったウォークアブルな空間の創出について、組合の皆様などと検討を進めるとともに、「周辺街区から駅前広場への自動車動線の検討」や「バス空間の規模検討」と調整を図りながら、さらなる駅前広場側のオープンスペースの創出についても検討していきます。
中尾委員	事務局には、エスカレーターとエレベーターの使い分けをしっかりと整理していただきたいと思います。 車いすやベビーカーはエスカレーターに乗ることができないので、エレベーターがどうしても必要になります。エスカレーターとエレベーターそれぞれの需要がどの程度あるのか。どこに設置すると使い勝手がいいのか。こうしたことをよく検討いただいて、「宇都宮駅西口は人にやさしい便利なまちになったな」と思われるような検討をしていただきたいと思います。
事務局	P21の歩行者動線の考えですが、車いすやベビーカーの方など、全ての人が移動できる動線ということで、まずはエレベーターの配置案を示しております。一方でエスカレーターにつきましては、主要な歩行者動

	線などにサービス機能として配置することで、より魅力ある駅前にしていきたいと考えております。 こうした昇降施設の必要数や設置場所などにつきましては、今後行政の駅前広場だけでなく、民間建物と一緒に検討していきたいと考えております。
近野委員	コンセプトの大事なポイントとしては、ヒューマンセントリックなまちづくりということ。今回の内容で人の流れというものは分かってきたが、これから開発へと進んでいく中では、どんな年齢の人がどんな目的でこの場所に集まるのかという部分を皆で考えていく必要があると思います。そうした中で、この拠点の目的について、例えばスポーツ観戦や産業立地、開発など、どんな人が交流する場所なのかという中身が入ってくると良い。 あとこれはアイデアベースですが、ミニモビリティとしてゴム製のカプセルのようなもので子どもからお年寄りまで移動できるようなものがあるなど、街の中にモビリティ空間のようなものができる、モビリティ産業の事業者が集まりやすかったりするので、そうした空間も面白いと思う。
森本会長	色々な視点でアイデアを出していただければと思います。市もスポーツのまちづくりにかなり力を入れておりますので、特に若い方がここで滞留したり楽しんだりするというような、魅力を高めるような施策も併せて考えていただきたいなと思います。
増田委員	自動車動線についてですが、一般車のアクセス路が博労町交差点になるため、周辺の交通影響についてはよく検討していただき、必要な駐車場対策や道路拡幅などについて対策を考えていただきたいと思います。
事務局	駅周辺における駐車場につきましては、目的ごとの駐車需要や必要な駐車場の規模、集約化やアクセス路などの検討を行い、その上でどのような対策が必要か検討していきたいと考えております。
森本会長	車社会ですから駐車需要についても高いとは思いますが、ただ闇雲に駐車場を作ってしまうと、駅前広場内の動線が狂ってしまいますので、こういった場所に集約駐車場をどの程度で作ればいいのかという点についてもご議論いただきたいなと思っています。
村上委員	概念的な話ですが、P4の計画の構成にあるとおり、これまで議論してきた駅西口周辺地区の将来イメージから、これからは駅前広場の整備計画と民間街区の動きにとそれぞれ分かれて検討していく部分になるの

だと思います。

そうした中で、民間の動きはかなり速いと思いますので、連携・調整の部分が非常にこれから重要になってくると思います。

民間が好き勝手に整備を進めるのも問題ですし、一方で整備基本計画が土地利用の方針を含め、民間開発を阻害するようなことになってしまわずいと思います。それぞれの整備時期にタイムラグが生じるという前提のもと、駅西口周辺地区全体では、どういう方向に向かうのかということをしつかりと共有し、お互いに意思疎通や方向性の調整などを進められるように、こういう機会を活用していければと思います。

森本会長

大変重要なご指摘をいただいたというふうに私も思っております。行政計画は理想論をかくので、時間軸がかなり中長期的になってしまいます。一方で民間は、極めて短期的に一定の利潤を確保しながらこれを進めなければならないので、このバランスをどうやって取っていくのかということは大変重要となっております。

鈴木委員

駅前広場についてはこれから設計段階となるため、周辺街区の方とは細かい調整が必要になってくると思います。

例えば導入機能がマンションか商業・業務かによって、そこを出入りする人の数が違ってきますので、そうしたことを踏まえながら、どのくらいの規模の動線が必要かについて行政側で調整を進めていって、最終的にどの程度の広さがあれば十分かとまとめていく作業になると思います。URとしても一緒にお手伝いさせていただきたいと思います。

今回の計画では1階と2階に公共空間が分かれることが大きなポイントだと思います。歩行者動線についてはP21, P22でイメージを掴みやすいですが、広場空間については1階と2階でどんな空間になるのか分かりにくいので、P5の将来イメージをうまく活用しながら市民理解に取り組むと良いと思いました。

また、2階についてですが、歩行者が通過するだけのスペースというのは少しもったいない気がするので、立ち止まって1階の交流広場を眺められるようなスペースを用意するのもいいと思います。1階の交流広場に人を呼び込むために、2階のツールをどう作るのか、今後設計を進めていく中で考えていければと思います。

事務局

ありがとうございます。我々もその視点は重要だと感じておりまして、P5の将来イメージの中では、2階通路から1階の交流広場に向かって大階段を設置して、1階に人が流れていくような空間イメージを表現しております。今後は、1階と2階の関係性や移動のしやすさ、空間の調和などについて検討してまいります。

吉田委員	P16のバス空間の考え方についてですが、現在のバス空間の中には横断歩道が多くありまして、特に朝の通勤通学の時間帯では、歩行者の横断待ちに5分程度かかるようなこともあります。そうするとバスの時刻も遅れてしまいますし、運転手は歩行者の横断に大変気をつけている状態です。また、横断歩道以外のところから歩行者が飛び出してくることも多く、かつては不幸な事故が発生したこともありました。そのため、ロータリー式への改変については、私としては非常に歓迎したいと思っています。 歩行者とバスが交差しないということで、非常に安全性が保たれますので、この中には人が入らないという設計に是非していただきたいと思っています。加えてこの中の空間についてですが、バスの場合は発着が前後にずれることがありますので、それを調整するための待機スペースについても、バス再編計画を考えていく中で必要十分なスペースを確保していただきたいと考えております。 あとこの空間の法的な位置付けですが、だいたい「その他道路」という扱いでして、その場合、万が一人と接触ないしは何かと接触した場合には全てバス側の責任になるというところがありますので、バス専用空間ということであれば、バスの運転者を守ることが出来るような法的な位置付けにできないのか、ご検討いただきたいと思います。
森本会長	特に安全性については一番重要な視点でございますので、安全性を損なうことがないような設計をぜひご検討いただきたいと思います。
毛木氏 (荒井委員代理)	この駅西口の計画は、非常に良いと思います。ただタクシー事業者の立場としての懸念ですが、現状でも博労町交差点が混雑している中で、将来的に一般車とタクシーの動線をそこに集中させてしまって、渋滞が発生しないのかという部分です。博労町交差点から入った車両は博労町交差点から出る動線しかないので、入口と出口両方で渋滞が発生しないのか、そうした場合に、例えば道路を拡幅するとか、タクシーの降車に限定してバス空間でもお客様を降ろすことが出来るようにするなど、何か対策案があればと思いました。
森本会長	私も交通解析をやっている専門家として、ここの部分についてはミクロ交通シミュレーションでかなり色々なパターンでの検証をしております。こうした検証を引き続き行っていただいて、公共交通であるタクシーが大きな渋滞に巻き込まれないようにしていただきたいと思います。あとは一般車の乗降問題、キスアンドライドの考えですが、駅前広場内で一般車の渋滞が発生しないような対策について、規制も含めた対応を検討していただきたいと思います。

村上委員	P19の歩行者動線の考えですが、広場空間と一般車・タクシー空間の間の部分に東西を結ぶ矢印を是非とも入れていただきたい。そうすることでJRの駅ビルとトナリエを結ぶ歩行者動線が強化され、にぎわいや回遊性の向上にも繋がると思います。 あと最近駅周辺に若い人たちが増えているような感じがします。まちなかは特に夜の活気が出ていて若い人たちが集まっていますが、そうした人たちが日中から駅周辺に集まって時間を使っている感じがします。そこで、LRTで東口まで行った人が、今度は西口からまちなかへ向かってもう一回乗りやすくするような仕掛けなどがあると良いと思います。
事務局	駅ビルとトナリエを結ぶ歩行者動線の強化については、回遊性の向上にもつながりますので、ご指摘のとおり東西を結ぶ矢印について追記いたします。 また、将来的には駅を挟んだ東西間や、駅西口と都心部との連携を強化する取組についても引き続き検討していければと思います。
中井先生	今回の内容についてはよくまとまっていると思いますので、これを実現するにあたってという観点で意見させていただければと思います。 良い設計をするためには設計条件を整えていく必要がありますが、公共事業ではこの過程が欠けてしまうことが多いと感じます。単純に一番安いところに発注して、設計業者にすべて任せてしまうと当初想定したものと全く違うものが出来上がってしまう。私の経験上ですが、駅前空間は非常に多くの利害関係者との調整が必要であり、設計条件を整えていくのが本当に難しいと感じます。そのため、実務的でかつ専門的な調整をしっかりと行える体制を作る必要があります。具体的に言うと、どういう体制で設計を発注し、設計内容について議論・コントロールしていくかという部分になります。こういった体制についても今のうちから検討していく必要があると思います。
森本会長	今は整備基本計画という形で議論しておりますが、今後、将来像を実現していくにあたっての基本的な部分をご指摘いただきましたので、留意事項という形で気を付けていただきたいと思います。 以上で本日の議事は終了します。

(5) その他

(6) 閉会