

芳賀・宇都宮LRT事業等について

1 趣旨

J R宇都宮駅東側におけるLRT事業の工事完了の見通し、開業時期等について、また、J R宇都宮駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進について説明するもの

2 駅東側の工事完了の見通し、開業時期等について

(1) 工事完了の見通しについて

- ・ LRT整備工事については、工事を受注している全ての事業者と市で構成する「工事連絡協議会」において、工事工程や安全対策等について協議・調整を図るなど、「野高谷町交差点区間」を含む全線の最終的な工事スケジュールの精査に取り組んできたところであり、その結果については、下表のとおりである。
- ・ 引き続き、事故等が発生しないよう、現場の安全管理を徹底し、道路交通への影響等に十分配慮しながら、安全を第一に各種工事に取り組んでいく。また、これまで提示してきた概算事業費の範囲内で取り組んでいく。

〔各区間の工事完了の見通し〕（別紙1参照）

各区間の工事完了の見通し
① J R宇都宮駅東口 ～ 平石区間（車両基地含む）⇒ <u>令和4年10月</u>
② 平石 ～ 清原工業団地区間 ⇒ <u>令和4年12月</u>
③ 野高谷町交差点区間 ⇒ <u>令和5年 3月</u> 軌道工事や電車線路工事などの工程を精査した結果、工事完了は「令和5年3月」になる見通しである。なお、現場における工事調整の円滑化に一層努めていく。
④ ゆいの杜区間 ⇒ <u>令和4年12月</u>
〔参考〕
⑤ 芳賀町区間 ⇒ <u>令和5年 3月</u> 軌道工事や電車線路工事、停留場工事などの工程を精査した結果、交差点部の軌道工事や停留場工事に必要となるコンクリート製品等の製造に時間を要していることなどから、「芳賀・高根沢工業団地停留場」の工事完了は「令和5年3月」に、それ以外の区間は「令和5年2月」になる見通しである。

(2) 開業時期について（別紙1参照）

- ・ 「野高谷町交差点区間」の工事完了の見通しを踏まえ、全線新設路線としての安全な輸送体制を構築することを第一に、国や県等の関係機関との協議・調整を行い、全線の開業時期については、「令和5年8月」とする。
- ・ 工事完了後の「保安上支障の有無の検査」については、区間ごとの工事完了時期に応じて行うこととし、全線の「試運転」については「令和5年4月」から、また、「習熟運転」については「令和5年5月」から着手していきたいと考えており、その後、「令和5年6月」に「運輸開始認可の手続き」を行う予定である。
- ・ なお、全線開業に先立ち、「J R宇都宮駅東口」から「平石」までの区間については、LRTに慣れていただけるよう、令和5年4月から土日等において、車両の乗車体験運行などを実施していきたいと考えており、今後、関係機関と協議・調整を図っていく。

【部分開業の検討結果について】

工事が先行して完了する区間の部分開業について、国や県等の関係機関と協議・調整等を行ったところであるが、部分開業を行う場合には、一部区間の営業運転と全線開業に向けた試運転や習熟運転、各種検査等を同一路線上で並行して行う必要があり、軌道の整備及び運行に関わる限られた人員体制の中で、十分な安全管理の下、これらを行うことは、試運転や習熟運転等の期間の長期化や全線開業時期の更なる遅れ等の影響が見込まれることから、部分開業は困難であると判断した。

(3) 宇都宮ライトレール株式会社の開業前経費について

今回の開業時期の延伸に伴い、「宇都宮ライトレール株式会社」においては、開業前経費が2億円程度増加する見込みであり、この費用については、軌道施設の整備の遅れに伴い生じるものであることから、本市及び芳賀町において負担することとし、令和5年度の当初予算に計上する。

(4) バス路線等の再編について（別紙2参照）

- ・ バス路線の再編については、LRTと運行経路が重複するバス路線を、LRTと接続する路線などに再編することで、公共交通ネットワーク全体の充実を図るものであることから、令和5年8月のLRTの全線開業とあわせて実施する。
- ・ 具体的には、トランジットセンターを起終点とする路線の新設や既存路線の経路変更とともに、LRTとの乗継ぎを考慮した運行ダイヤの編成を行う。
- ・ 再編の実施に向けては、バス事業者との協議や地域住民・企業と意見交換を重ねながら、「バス路線再編案」を取りまとめたところであり、今後とも、市民等の意見を聴取しながら、年内には「地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。
- ・ また、地域内交通についても、各地域の運営組織と連携を図りながら、LRTの全線開業とあわせて、最寄りのトランジットセンター等を目的施設として設定する。

3 駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進について

(1) NCCのまちづくりについて

本市では、人口減少・少子超高齢社会においても、市民がいつまでも安心して暮らし続けられるよう、都市の生活を支えるまちの機能を都心部や身近な地域拠点に誘導・充実する「拠点形成」と、東西の基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性を備えるLRTや幹線・支線からなるバス路線、身近な移動を支える地域内交通など総合的な「公共交通ネットワークの構築」を一体的に進めるNCCの形成により、誰もが、どこに住んでいても、過度に車に頼らずに公共交通を利用しながら、各拠点で充実した商業や医療、子育て支援など様々な都市のサービスを楽しむことができる、子育てしやすく、働きやすい、住みよいまちの実現を目指している。

(2) 公共交通ネットワークの構築について

ア 公共交通ネットワークの充実

(7) 駅西側LRT

- ・ NCCの形成に向け、LRTについては、総合的な公共交通ネットワークの基軸として、本市全体の活力をけん引する高次な商業・業務・医療などの都市機能を高度に集積する「都市拠点」と東西の各拠点を繋ぎ、LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりを行うことを基本に、平成25年に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」に基づき、駅東側の優先整備に取り組むとともに、駅西側のLRTの検討区間等を整理してきた。
- ・ 駅西側のLRTについては、平成30年に大谷観光地付近までの5つの区間の整備概要案を公表した後、地域特性を踏まえたまちづくりの観点からの検討や折り返し運行のための施設配置の技術的な検討を行ってきたところである。

a L R Tの検討区間等（別紙3参照）

- ・ N C Cの形成においては、都市構造を更に強化することが重要であり、そのためには本市東部の地域拠点・産業拠点であるゆいの杜と西部の地域拠点である城山地区や観光拠点の中核である大谷観光地付近までの東西の拠点を繋ぐ公共交通の基軸を構築することが必要になることから、大谷観光地付近までをL R Tの検討区間とする。
- ・ また、N C Cの形成の効果を早期に発現させるため、駅西側エリアにおける地域特性を踏まえ、効果的な都市拠点の形成や広域的な交通ネットワークの構築、より安心して通勤・通学できる環境整備による利便性の向上等が期待でき、かつ、既存道路を活用した折り返し運行施設の確保が可能な区間として、L R Tの検討区間のうち、「J R宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近（教育会館付近）（延長約5 k m）」を整備区間とする。

b 整備区間の考え方

- ・ 主要な停留場は、公共交通の結節や拠点エリア、教育施設等の集積を踏まえ、J R宇都宮駅西口や二荒山神社付近、東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近、護国神社付近に配置する。その他の停留場については、民間開発等を踏まえて、引き続き検討を進める。
- ・ 大通りの道路空間については、円滑な交通の確保や、ウォークアブルなまちづくりとして、ゆとりある歩行空間の確保について検討を進める。
- ・ 1日当たりの利用者数としては、おおむね2万7千人と試算（平成30年公表の宇都宮環状線から芳賀・高根沢工業団地までの利用者数）しており、今後、通勤・通学の実態や利用意向を把握するためのアンケート調査等を実施し、将来推計の精度の向上を図る。
- ・ 駅西側の概算事業規模は、駅東側の整備における平均距離単価をもとに、駅西側特有の地下埋設物の状況等を一定考慮すると、約400億円程度と類推される。これらに関しては、今後、コスト面に留意しながら詳細設計において具体的な検討を行い、軌道事業の特許申請に向けて概算事業費の算出を行う。
- ・ 今後のスケジュールについては、軌道運送高度化実施計画の策定に必要な各種調査・検討や関係機関との協議・調整を迅速に進め、令和6年（2024年）内に軌道事業の特許申請、令和8年（2026年）内に工事着手、2030年代前半の開業を目指す。

(イ) バス路線の再編（別紙4参照）

- ・ N C Cの形成に向けて、L R Tの整備とあわせてバス路線を再編し、市内全体の公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・ 具体的には、バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら、L R Tと重複する大通りのバス路線の一部を再配置することで、郊外部の地域拠点から都市拠点へアクセスする幹線バス路線や都市拠点内の回遊性を高める循環バス路線の充実を図る。

(ウ) 地域内交通の充実

- ・ 地域内交通の導入済みの地区においては、公共交通の再編にあわせて、L R Tやバス路線との乗り継ぎポイントを適切に設定することで、公共交通間の連携強化を図る。
- ・ また、市街地部等の未導入地区においては、バス路線やタクシーなど、既存公共交通との役割分担を踏まえつつ、地域との意見交換を行いながら、導入を促進していく。

イ 交通結節機能の強化

- ・ 公共交通の乗り継ぎ、乗り換えが想定される東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近については、乗継等の円滑化や利便性の向上を図るための歩行環境やバス待ち施設等の充実を行う。また、東武宇都宮駅付近については、交通結節機能の高度化を図るため、周辺の民間開発等と連携した将来的な施設整備も視野に検討を進める。
- ・ また、地域内交通とバスの乗り継ぎ利便性を高めるため、乗継ポイントとなるバス停の待ち合い施設等の充実を行う。

ウ 運賃サービスの向上

L R Tやバス、地域内交通が連携した公共交通ネットワークがより利用しやすくなるよう、上限運賃制度や乗継割引制度の充実など、更なる運賃サービスの向上を検討する。

(3) 都市拠点の形成促進について（別紙4参照）

N C Cの形成において都心部は、持続的に発展できる本市全体をけん引する都市拠点であることから、N C Cの形成をより一層推進するために取りまとめた「都心部まちづくりビジョン」の実現に向け、賑わいや活力を高める人中心のウォーカブルな街なか空間の形成に取り組む。

ア 都市機能の強化

- ・ L R Tが通る大通りを中心に、「買い物」や「食事」、「通院」、「子育て」、「働く」など、都市活動を支えるまちの機能の誘導強化を図ることとし、立地適正化計画に基づく誘導策の充実、都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保など、まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等を検討する。
- ・ また、桜通り十文字付近から教育会館付近までのL R T沿線についても、便利で暮らしやすいエリアとして居住や、「買い物」、「食事」など、住む人や学ぶ人、施設を利用する人などの利便性向上につながる機能の立地誘導策の充実を図るとともに、幹線バス路線沿線についても沿線地域の特性に応じて、居住の誘導を促進していく。

イ ウォーカブルなまちづくり

都心部において、道路など公共的な空間と沿道の民有地などを一体的な空間と捉えながら、自由に滞在し、活動することができる居場所に変えていくため、空間に必要な機能や使い方、取組の進め方などを盛り込んだ方針をとりまとめ、官民協働でプレイスメイキングなどウォーカブルなまちづくりを推進する。

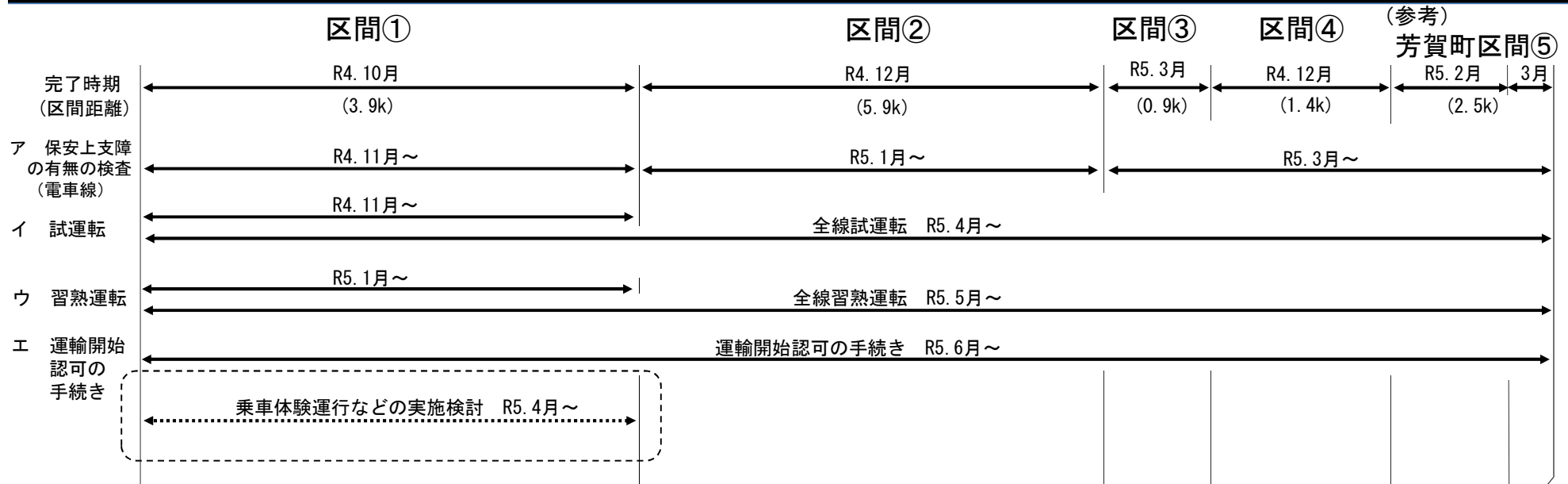
ウ 過度な自動車の流入抑制

- ・ 都心部への過度な自動車の流入を抑制するため、土地・駐車場など民有地の有効活用にもつながる、「建築物に備える駐車台数を減らす取組」や、まちなかから外れたエリアに駐車場を備える「隔地により集約する取組」などを検討する。
- ・ 公共交通の走行環境や歩きやすさの向上を図るため、大通りからの沿道駐車場への出入り口の抑制や路上荷捌きのルールづくりを検討する。

(4) まちづくりの効果について（別紙5参照）

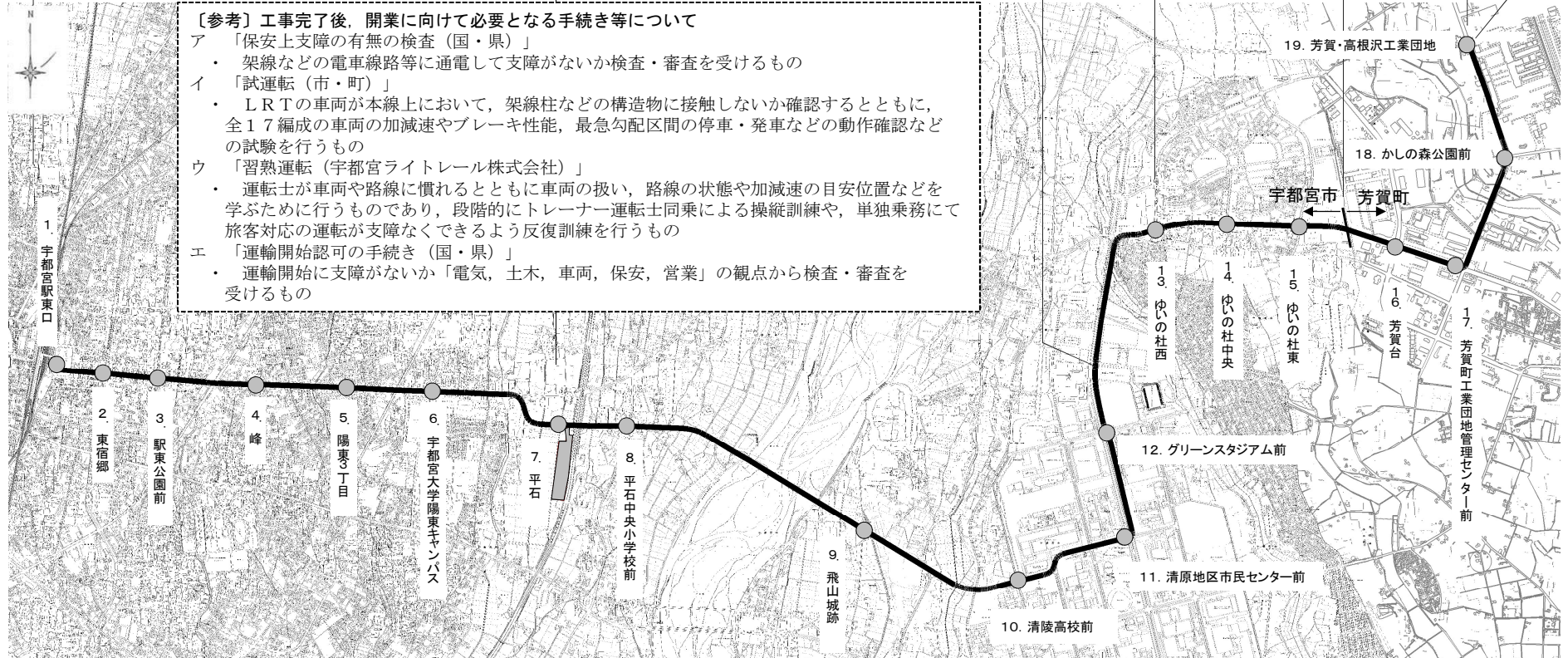
- ・ N C Cの形成に向けた取組の展開により、拠点や公共交通沿線等におけるまちの機能の充実や居住人口の増加、市民生活における交通利便性・安全性の向上、市民の健康増進、環境負荷の低減、住み慣れた地域でのコミュニティの維持など、様々な効果が期待されるとともに、市民や事業者のまちづくりへの期待が高まることにより、市内外の多くの人や企業から「選ばれる」まちの実現にもつながる。
- ・ こうした中、現在すでに駅東側のL R T事業の進展により、民間開発の増加による沿線の人口増加や地価の上昇などが効果として発現している。
- ・ さらに、今後の駅西側のL R T事業においても、L R Tの整備とL R Tの導入により見込まれる民間開発の増加傾向から、建設業への投資は全て市内の経済波及効果になると仮定し推計した場合、810億円程度の経済波及効果が得られると試算される。
- ・ このようなL R T整備による経済波及効果などは、N C Cの形成により期待される効果の一つであると認識しており、引き続き、税收効果などまちづくりへの効果について検討を深めるとともに、こうしたまちづくりへの効果をN C Cの実現に向けた様々な取組へ還元していくことで、市域全体でより大きな効果の発現につなげていく。

工事完了の見通しと開業に向けた手続き等



【参考】工事完了後、開業に向けて必要となる手続き等について

- ア 「保安上支障の有無の検査(国・県)」
 - ・ 架線などの電車線路等に通电して支障がないか検査・審査を受けるもの
- イ 「試運転(市・町)」
 - ・ LRTの車両が本線上において、架線柱などの構造物に接触しないか確認するとともに、全17編成の車両の加減速やブレーキ性能、最急勾配区間の停車・発車などの動作確認などの試験を行うもの
- ウ 「習熟運転(宇都宮ライトレール株式会社)」
 - ・ 運転士が車両や路線に慣れるとともに車両の扱い、路線の状態や加減速の目安位置などを学ぶために行うものであり、段階的にトレーナー運転士同乗による操縦訓練や、単独乗務にて旅客対応の運転が支障なくできるよう反復訓練を行うもの
- エ 「運輸開始認可の手続き(国・県)」
 - ・ 運輸開始に支障がないか「電気、土木、車両、保安、営業」の観点から検査・審査を受けるもの



【参考】芳賀TC発着のバス路線

広域バス路線、工業団地内循環線を接続

⑦ 市中心部と芳賀方面を結ぶ路線
 (ゆいの杜内のLRT重複経路
 →ゆいの杜北部経路に経路変更)

⑧ 芳賀工業団地内の循環線の新設



■ベルモールTC発着のバス路線

国道123号や平出工業団地、辰街道を結ぶ路線を接続

① JR宇都宮駅とベルモールを結ぶ路線
 (鬼怒通り等のLRT重複経路
 →国道123号宇都宮大学峰キャンパス経由に経路変更)

② 駅東側循環線(辰街道・産業通り等経路)の新設

③ JR宇都宮駅とJR岡本駅を結ぶ路線
 (JR宇都宮駅接続→ベルモールTC接続に経路変更)

■清原TC発着のバス路線

広域バス路線、工業団地内循環線を接続

④ 清原工業団地内循環線の新設

⑤ 市中心部と清原台・ゆいの杜を結ぶ路線
 (JR宇都宮駅接続→清原TC接続に経路変更)

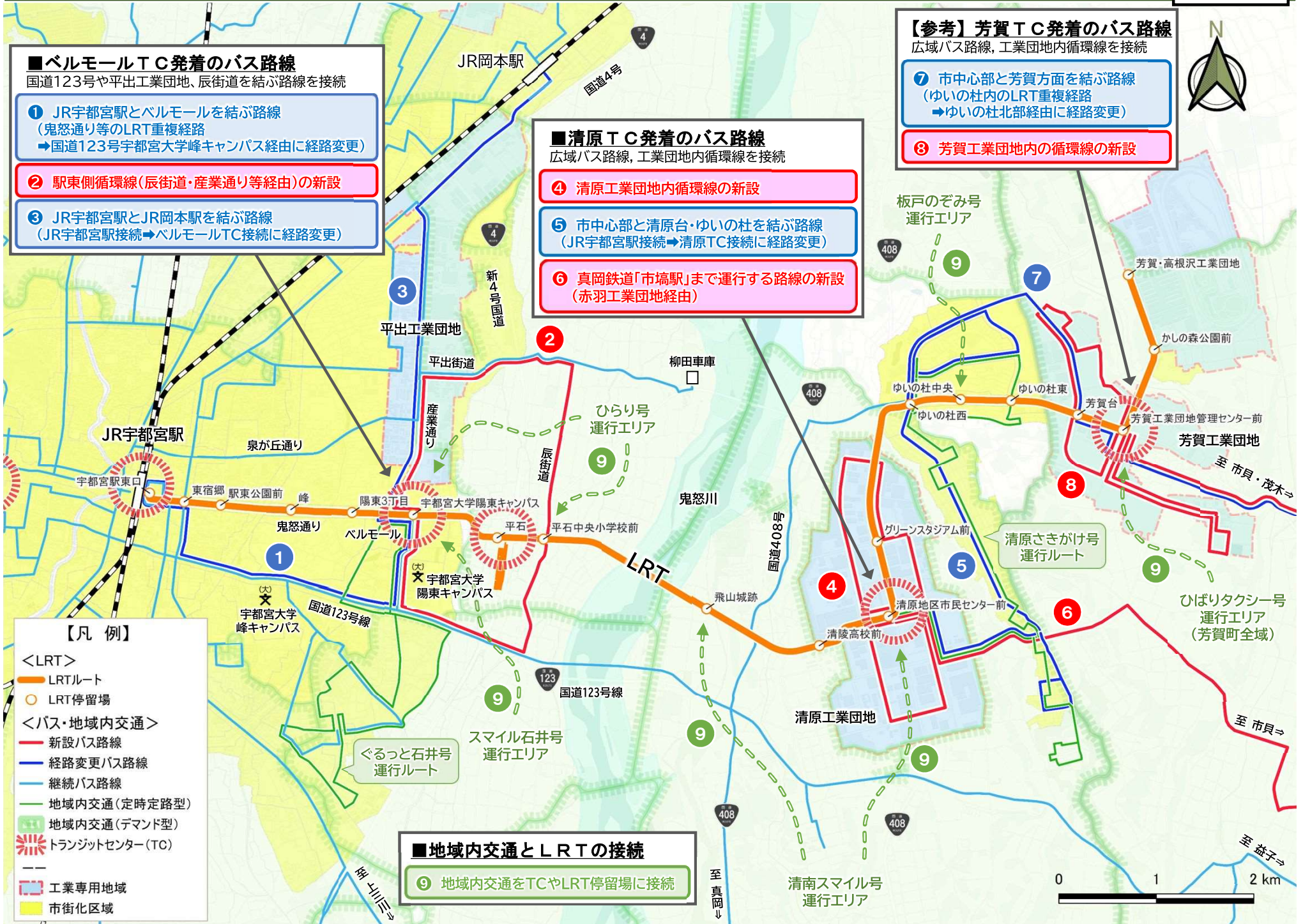
⑥ 真岡鉄道「市塙駅」まで運行する路線の新設
 (赤羽工業団地経由)

■地域内交通とLRTの接続

⑨ 地域内交通をTCやLRT停留場に接続

【凡例】

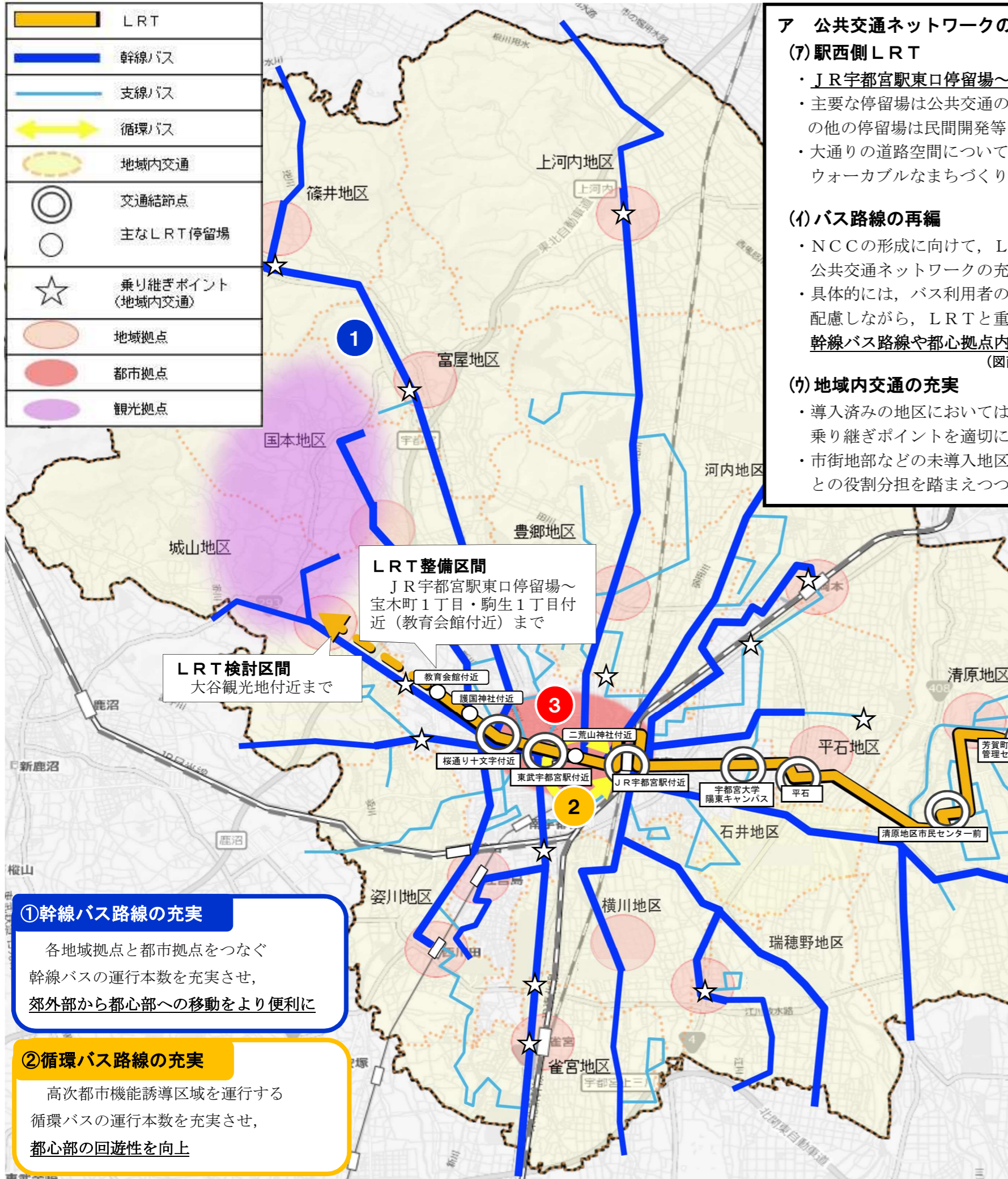
- <LRT>
- LRTルート
- LRT停留場
- <バス・地域内交通>
- 新設バス路線
- 経路変更バス路線
- 継続バス路線
- 地域内交通(定時定路型)
- 地域内交通(デマンド型)
- ☼ トランジットセンター(TC)
- 工業専用地域
- 市街化区域



平成30年公表の整備概要案に示した5区間を基に、駅西側エリアの地域特性を整理したもの

地域特性	区間		⑤ 東北自動車道から大谷観光地付近までの区間 【約1.5km】		④ 宇都宮環状線から東北自動車道までの区間 【約1.5km】		③ 護国神社から宇都宮環状線までの区間 【約1.3km】		② 桜通り十文字から護国神社までの区間 【約0.8km】		① JR宇都宮駅西口から桜通り十文字までの区間 【約2.9km】	
拠点化の促進 (沿線土地利用の促進)	・都市拠点と地域拠点の連携強化による地域振興 ・観光拠点の促進	◎	・沿線の宅地化による居住誘導の促進	○	・都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携	○	・都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携	○	・都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携	○	・都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携	◎
交通ネットワークの構築	・LRTと大谷地域のグリーンズローモビリティとの連携 ・大谷観光地へのアクセス性の向上	○	・(仮称)大谷SICの整備によるLRTと東北自動車道からの自動車との結節による広域的な交通ネットワークの構築	○	・LRTと宇都宮環状線からの自動車との結節による広域的な交通ネットワークの構築	○	・LRTと北・西方面の幹線バス路線との連携強化	○	・LRTと北・西・南の各方面の幹線バス路線との連携による拠点間を繋ぐ交通ネットワークの構築	○	◎	
LRT利用が見込まれる人口の集積状況(※1)と自動車からの転換可能性(※2)	人口密度573人/km ² 【沿線人口859人】 自動車からの転換可能性100トリップ	△	人口密度3,826人/km ² 【沿線人口5,739人】 自動車からの転換可能性600トリップ	○	人口密度5,366人/km ² 【沿線人口6,976人】 自動車からの転換可能性1,400トリップ	◎	人口密度4,125人/km ² 【沿線人口3,300人】 自動車からの転換可能性1,300トリップ	◎	人口密度6,533人/km ² 【沿線人口18,945人】 自動車からの転換可能性1,100トリップ	◎	◎	
目的施設の立地状況	・城山地区市民センター ・大谷資料館, 大谷寺, 大谷平和観音 ・(仮称)大谷観光周遊拠点施設	◎	・とちぎ健康の森	○	・教育会館, 青年会館, 青少年センター ・教育施設	◎	・護国神社 ・多数の教育施設	◎	・県庁, 市役所, 二荒山神社, 商業施設, 事業所など ・多数の教育施設	◎	◎	

(注) 「トリップ数」とは、人がある目的をもってある地点からある地点へと移動する単位。数値は、県央広域都市圏生活行動実態調査を基に算出。



	LRT
	幹線バス
	支線バス
	循環バス
	地域内交通
	交通結節点
	主なLRT停留場
	乗り継ぎポイント (地域内交通)
	地域拠点
	都市拠点
	観光拠点

① 幹線バス路線の充実
各地域拠点と都市拠点をつなぐ幹線バスの運行本数を充実させ、郊外部から都心部への移動をより便利に

② 循環バス路線の充実
高次都市機能誘導区域を運行する循環バスの運行本数を充実させ、都心部の回遊性を向上

ア 公共交通ネットワークの充実 (本編資料 2～3 ページ)

(7) 駅西側 LRT

- ・ JR 宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近 (教育会館付近) までを整備区間とする。
- ・ 主要な停留場は公共交通の結節点や拠点エリア，教育施設の集積を踏まえ配置し，他の停留場は民間開発等を踏まえて引き続き検討を進める。
- ・ 大通りの道路空間については，円滑な自動車交通の確保を図るとともに，ウォーカブルなまちづくりとしてゆとりある歩行空間の確保について検討を進める。

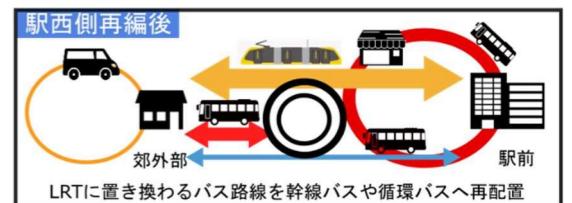
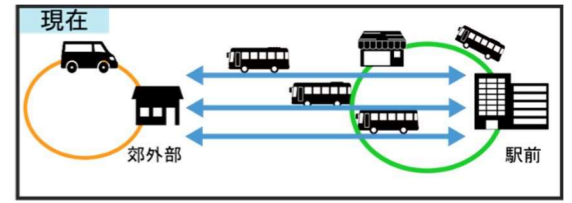
(イ) バス路線の再編

- ・ NCCの形成に向けて，LRT整備とあわせてバス路線を再編し，市内全体の公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・ 具体的には，バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら，LRTと重複する大通りのバス路線の一部を再配置することで，**幹線バス路線や都心拠点内の循環バス路線の充実**を図る。

(図面左下「①幹線バス路線の充実」，「②循環バス路線の充実」参照)

(ウ) 地域内交通の充実

- ・ 導入済みの地区においては，公共交通の再編に合わせてLRTやバス路線との乗り継ぎポイントを適切に設定することで公共交通間の連携強化を図る。
- ・ 市街地部などの未導入地区においては，バス路線やタクシーなど既存公共交通との役割分担を踏まえつつ，地域との意見交換を行いながら導入を促進していく。



図：駅西側LRT導入後の再編イメージ

イ 交通結節機能の強化 (本編資料 3 ページ)

公共交通等の乗り継ぎ，乗り換えが想定される東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近の交通結節点や路線バスと地域内交通との乗り継ぎポイントについては，乗り継ぎの円滑化や利便性の向上を図るための歩行環境やバス待ち施設等の充実を行う。

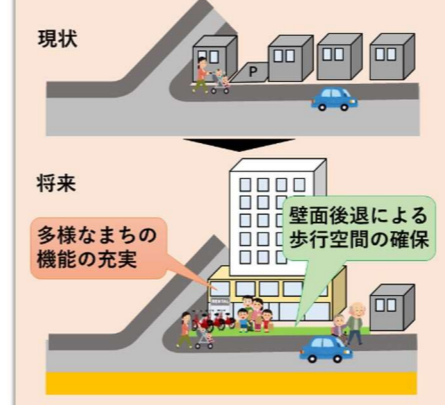
ウ 運賃サービスの向上 (本編資料 4 ページ)

LRTやバス，地域内交通が連携した公共交通ネットワークがより利用しやすくなるよう，上限運賃制度や乗継割引制度の充実など，更なる運賃サービスの向上を検討

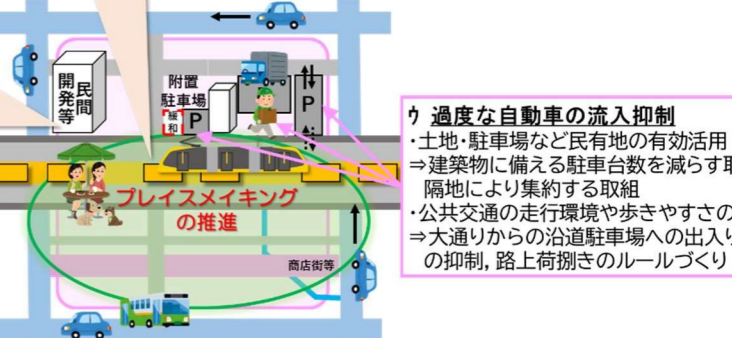


③ 都市拠点の形成促進 (本編資料 4 ページ)

7 都市機能の強化
・ まちの機能(買い物，食事，通院，子育て，働くなど)の誘導強化
⇒ 立地適正化計画に基づく誘導策の充実
・ 都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保
⇒ まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等

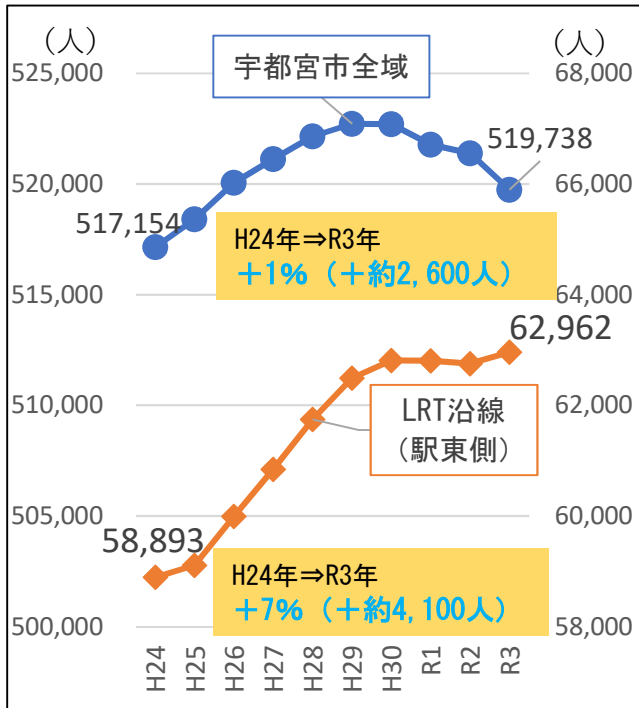


イ ウォーカブルなまちづくり
・ 道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
⇒ プレイスメイキングの推進

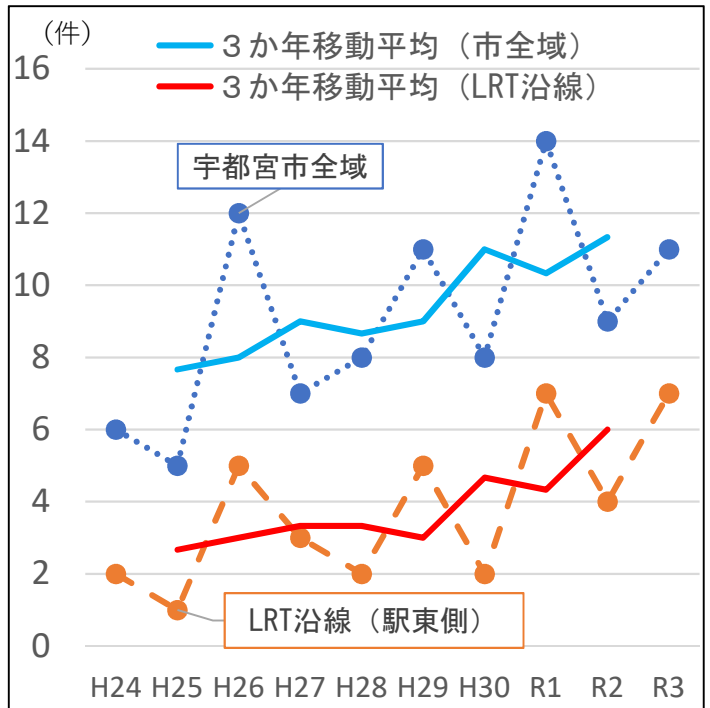


ウ 過度な自動車の流入抑制
・ 土地・駐車場など民有地の有効活用
⇒ 建築物に備える駐車台数を減らす取組，隔地により集約する取組
・ 公共交通の走行環境や歩きやすさの向上
⇒ 大通りからの沿道駐車場への出入りの抑制，路上荷捌きのルールづくり

LRT沿線の総人口（駅東側）

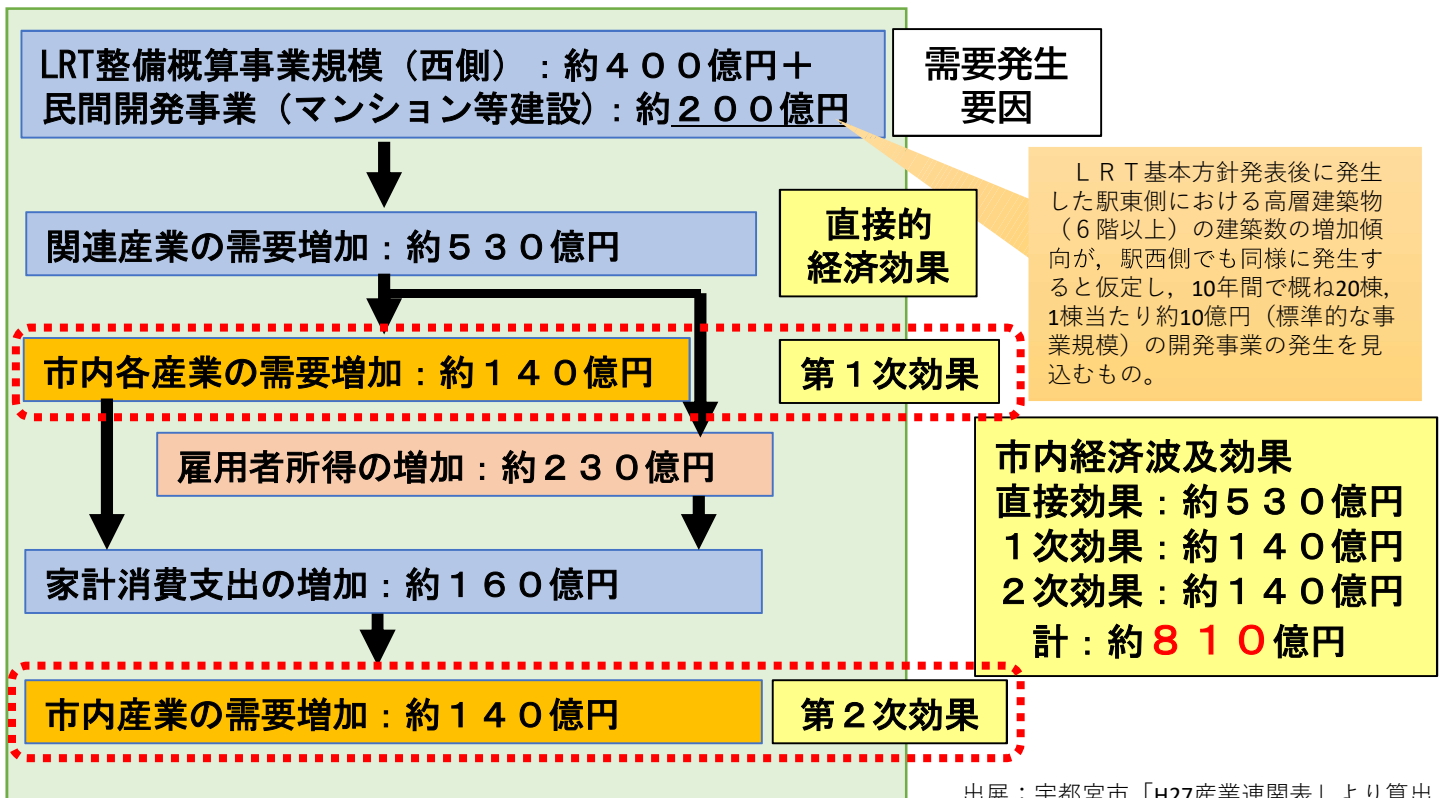


高層建築物の建築確認申請件数



出展：【人口】宇都宮市「住民基本台帳人口」（各年9月末現在）
 【高層建築物】宇都宮市「建築確認申請件数」6階建て以上の高層建築物を集計
 ※LRT沿線：それぞれLRT沿線半径500mに含まれる町丁目で集計している。

産業連関表による経済波及効果算出イメージ*



出展：宇都宮市「H27産業連関表」より算出

※ 本市「産業連関表」は、「栃木県産業連関表」に準拠し作成しており、「平成27年栃木県産業連関表報告書」において、「域内で発生した建設業の経済波及効果を算出する場合、建設業への投資は全て域内の経済波及効果になると仮定し推計するもの」とされていることから、これに準じた推計を行っている。