

JR宇都宮駅西側のLRT事業化に向けた検討状況と今後の進め方について

1 目的

JR宇都宮駅西側のLRTについては、平成30年5月の整備概要案の公表後、関係機関との協議や中心商店街との意見交換を行うとともに、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の専門部会として、「交通結節点等基盤整備部会」及び「LRTまちづくり部会」を設置し、事業化に向けた検討を行ってきたことから、検討状況について報告するとともに今後の進め方について検討を行うもの

【参考】主な検討経過

平成30年	5月	駅西側LRTの整備概要案を公表（ 参考資料 参照） ⇒ 交通ネットワークの形成やまちづくりへの効果などの視点から、桜通り十文字付近を含めた5つの整備区間を設定し、利用者数・概算事業費等を公表
	6月～	「LRT駅交差部等基盤整備部会」の設置（計3回開催） ⇒ JR宇都宮駅交差区間の横断ルートを決（10月） 宇都宮商工会議所などへ整備概要案を説明
	9月～	中心商店街との意見交換会の実施（計5回開催） ⇒ 整備概要案について意見交換を実施
令和元年	7月～	「交通結節点基盤整備部会」の設置（計5回開催） ⇒ 交通結節点や道路空間再編等について技術的な検討を実施
	9月～	「LRTまちづくり部会」の設置（計3回開催） ⇒ LRTとまちづくりとの連携について検討を実施

2 専門部会等における現在の検討状況と今後の取組

(1) 交通結節点等基盤整備部会

【参考】主な検討内容

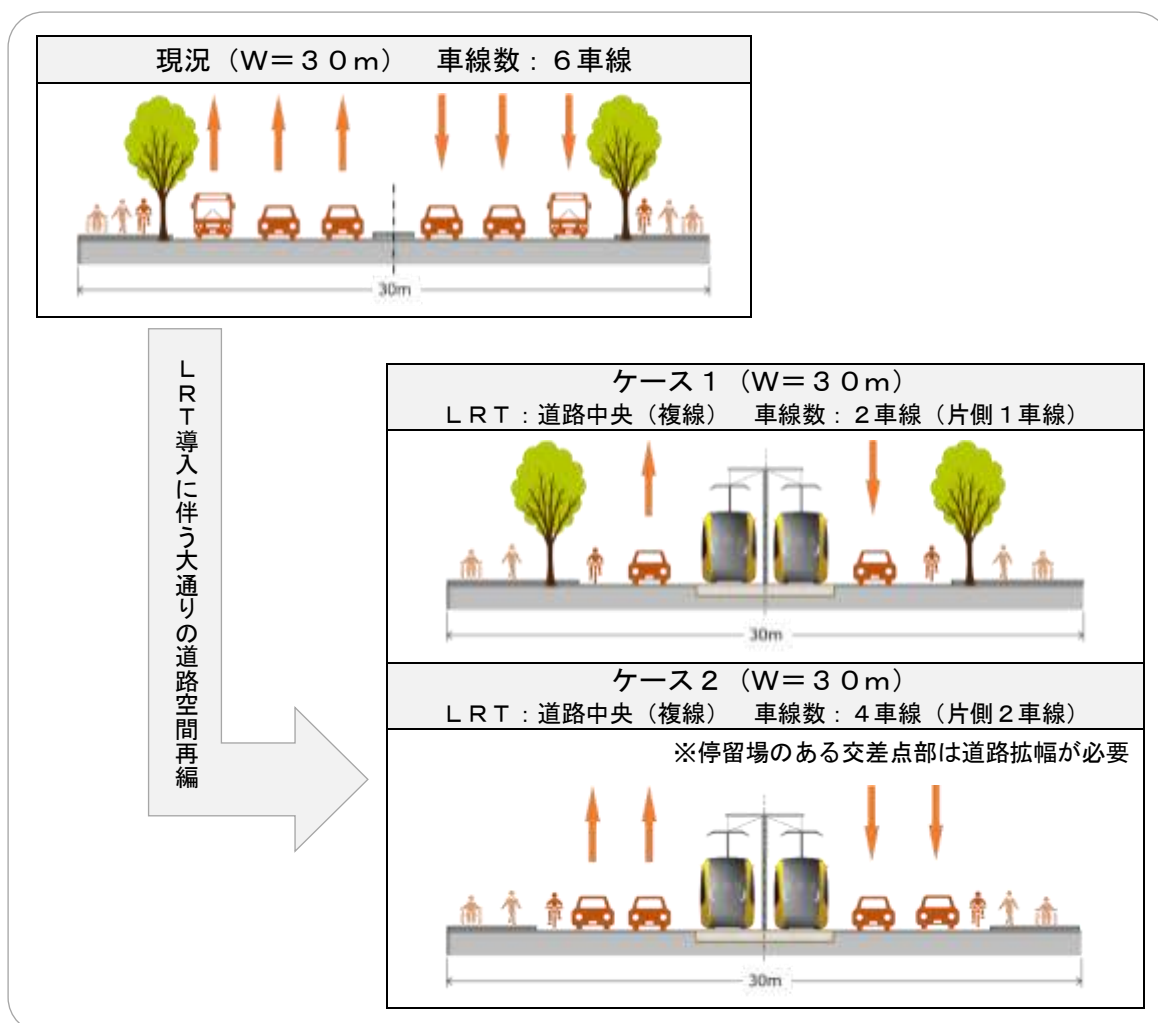
- ・ 大通りの道路空間再編について
（LRT導入後の断面構成、勾配区間における停留場の位置、交通処理など）
- ・ 交通結節点について
（JR宇都宮駅西口におけるLRTルート、東武鉄道との連携など）
- ・ 延伸検討区間（「桜通り十文字付近から大谷観光地付近」）における施設計画について
（「桜通り十文字付近」以西への延伸に伴い必要となる交通結節機能など）

ア 大通りの道路空間再編について

LRT導入後の大通りの道路空間再編について、「片側1車線」（ケース1）、「片側2車線」（ケース2）の両ケースで断面構成や交通影響などの検討を行っている。

⇒ LRT整備計画の前提条件となる整備区間やバス路線再編の検討を深めた上で、交通円滑化対策に関する関係機関との協議を進めていく。

図1. LRT導入空間イメージ



イ 大通りの停留場について

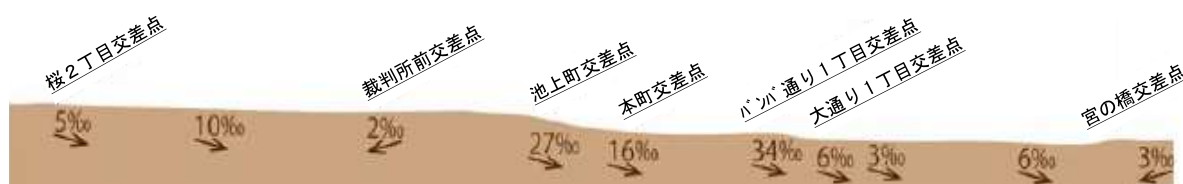
LRT停留場の位置の確定に向け、勾配区間における停留場の対応策について検討を行っている。

【停留場位置の技術的な要件】

軌道建設規程第十六条において、停留場部の軌道線形として、「停留場に於ける本路線の勾配は1%以下とする」と定められている。

⇒ 停留場の形式などについて検討を深め、関係機関と協議を行いながら、停留場の位置を確定していく。

図2. 大通りの交差点における縦断勾配



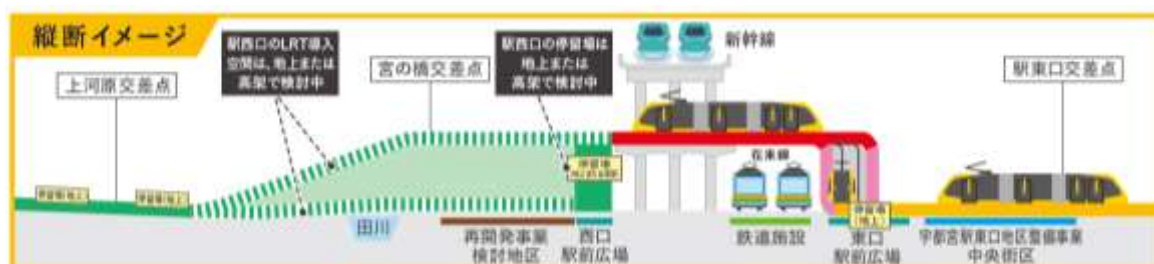
ウ 交通結節点（JR宇都宮駅西口周辺地区、東武宇都宮駅周辺）について

① JR宇都宮駅西口周辺地区

LRT停留場の「地上案」及び2階レベルの「高架案」について、軌道的设计条件や周辺まちづくりとの連携を含めた検討を行っている。

⇒ JR宇都宮駅西口周辺地区については、乗継利便性や自動車交通への影響などの観点から比較評価を行うとともに、地元権利者との意見交換などを実施しながら、停留場の位置を決定していく。

図3. JR宇都宮駅西口LRTの縦断イメージ



② 東武宇都宮駅周辺

東武宇都宮駅との乗継利便性の向上策について検討を行っている。

⇒ 東武宇都宮駅周辺については、関係機関との協議や中心商店街との意見交換を行いながら、LRTと連携した乗継利便性の高い交通結節点の検討を進めていく。

(2) LRTまちづくり部会

【参考】主な検討内容

- ・ LRT沿線のまちづくり方針について
(交通結節点周辺や二荒山神社周辺のシンボル空間などのエリア別の将来像，居心地がよく歩きたくなるウォーカブルなまちづくりやスマートシティ等の新技術の活用などの視点を取り入れたまちづくりの方針など)
- ・ LRTや交通結節点等の基盤整備と一体となったまちづくり施策・事業について
(再開発手法や地区計画等による規制誘導，建物景観（ファサード）の統一化など)

LRT導入後の将来ビジョンである「LRTまちづくり方針」策定に向けて検討を行っている。

⇒ 官民で「将来ビジョン」を共有し、LRTと一体的に取り組んでいくべき施策・事業の熟度を高めていく。

(3) バス路線再編について

平成29年7月に公表した駅西側における「LRT導入後の将来の公共交通ネットワークイメージ」を基に、交通結節点におけるバス乗降場の必要な規模等の検討を行っている。

⇒ バス事業者と協議を行いながら、LRTと連携した利便性の高いバス路線再編の検討を進めていく。

(4) 需要予測について

事業化に向けて、LRTへの転換意向や転換の条件を直接把握するための調査について検討を行っている。

⇒ LRT沿線の従業者や学生、来街者などに対して「利用意向調査」を実施していく。

3 基本的な考え方（別紙1参照）

- ・ 今後は、道路空間再編や交通結節点、バス路線再編などの検討を深めていくため、その前提となる「L R Tの整備区間」について、令和2年度の可能な限り早い時期に決定し、公表していく。
- ・ 事業化に向けた各種調査・検討を進めるとともに、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」や専門部会における議論を踏まえ、特許申請に必要な「軌道運送高度化実施計画」の素案を取りまとめていく。
- ・ 駅東側の開業後、早期に駅西側の整備に着手できるよう取り組んでいく。

4 L R Tの整備区間の検討の進め方

今後、有識者や鉄軌道事業者、行政等で構成する「交通結節点等基盤整備部会」において、交通結節機能のほか、留置線等の車両運行上必要となる施設の技術的な検討や、これらの施設計画の検討に必要な需要予測や導入効果などを含め、L R Tの整備区間に係る検討を行うこととする。

JR宇都宮駅西側LRT整備に関する検討結果のまとめ

参考資料

平成30年5月
議員説明会資料

1 概算事業費の主な算定条件

- ・ 車線数については、「JR宇都宮駅から池上町交差点まで」の区間及び「宇都宮環状線付近から大谷観光地付近まで」の区間を2車線、その他の区間を4車線として設定
- ・ 宇都宮環状線以西については、単線案と複線案の両方で算定
- ・ JR宇都宮駅の交差部及び交通結節点（JR宇都宮駅、東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近）の整備、地下埋設物等の移設に係る費用は含まない。
- ※ 今後の事業化に向けた設計等を行う中で、事業費は増減する可能性がある。

2 検討結果のまとめ

- ・ LRT整備区間ごとの導入効果、LRT利用者数や概算事業費、事業採算性をまとめたもの

整備区間終点	JR宇都宮駅～ 本田技研北門 【約15km】	①桜通り十文字付近 【約18km】	②護国神社付近 【約19km】	③宇都宮環状線付近 【約20km】	④東北自動車道付近 【約21.5km】	⑤大谷観光地付近 【約23km】
整備区間終点付近の 主な施設		足利銀行, 宇都宮地方合同庁舎	護国神社, 作新学院, 宇都宮文星女子高	宇都宮環状線	大谷スマートIC(事業中)	大谷観光拠点 (大谷観音, 大谷資料館)
整備区間概要図	<div data-bbox="2279 715 2585 1421" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>停留場設置予定箇所 (名称は仮称)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① JR宇都宮駅西口 ② 上河原 ③ 宮島町十文字 ④ 馬場町 ⑤ 県庁前 ⑥ 東武宇都宮駅前 ⑦ 裁判所前 ⑧ 新川 ⑨ 桜通り十文字 ⑩ 美術館前 ⑪ 護国神社前 ⑫ 教育会館前 ⑬ 駒生町 ⑭ 中丸公園前 ⑮ 郵便局前 ⑯ 大谷SIC ⑰ 城山 ⑱ 大谷 </div>					
導入による効果		・ 多方面の幹線バス路線との結節強化 ・ 中心市街地の回遊性向上	大量の通学需要への対応	自動車交通との結節強化	広域的な自動車交通との結節強化	・ 観光需要への対応 ・ 観光拠点へのアクセシビリティ向上
LRTの利用者数(平日1日) [当該整備区間～本田技研北門]	約16.3千人/日	約23.4千人/日 (基準)	約26.0千人/日 (+2.6千人/日)	約27.2千人/日 (+3.8千人/日)	約28.8千人/日 (+5.4千人/日)	約29.1千人/日 (+5.7千人/日)
概算事業費(税抜き) [当該整備区間～JR宇都宮駅]	約458億円	約150億円 (基準額)	約180億円 (+30億円)	約210億円 (+60億円)	複線: 約330億円 単線: 約280億円 (+130～180億円)	複線: 約400億円 単線: 約330億円 (+180～250億円)
事業採算性: 収支予測(年) [当該整備区間～本田技研北門]	+約1.5億円/年※1	+約1.6億円/年 (基準額)	+約2.0億円/年 (+0.4億円/年)	+約2.0億円/年 (+0.4億円/年)	+約2.1億円/年 (+0.5億円/年)	+約1.6億円/年 (±0億円/年)

※1 「JR宇都宮駅～本田技研北門」の事業採算性: 収支予測については、需要の定着が図られる年次における予測値(平成36年度)

■ L R T の整備に向けた今後の取組

軌道事業認定関係の事務フロー

事業化に向けた検討

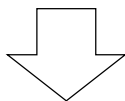
～令和元年度

令和2年度～

地域公共交通網形成計画・軌道運送高度化実施計画の策定

■地域公共交通網形成計画・軌道運送高度化実施計画の素案（事業化計画）作成

- ・ バス路線再編案（素案）の検討
⇒ 交通事業者との連携
- ・ L R T の運行計画，施設計画，需要予測等の概要検討



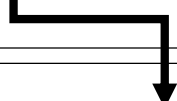
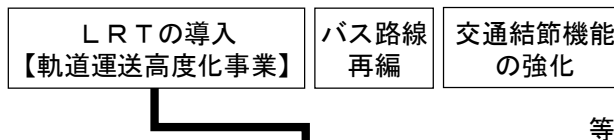
【協議会の設置及び構成】
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定

【法定協議会の設置・運営】
（構成）

市，県，国，交通事業者（鉄道，バス，タクシー），事業を実施すると見込まれる者，公安委員会，道路管理者，学識経験者，公共交通の利用者等

【地域公共交通網形成計画の策定・届出】

- （項目）
- 方針
 - 区域・目標，計画期間
 - 実施事業・実施主体



【軌道運送高度化実施計画の策定】

（項目）区間，内容，予定期間，建設費，資金の調達方法，整備効果，収支に関する事項等

軌道運送高度化実施計画の認定申請（国土交通省）

国土交通大臣の認定
（軌道整備事業・軌道運送事業の特許取得）

工事施行認可の申請

工事施行認可の取得

事業着手

関連事務

◆関係機関との協議

- ・ 県との協議
⇒ 県道の占用に関する事項
⇒ 都市計画決定に関する事項
- ・ 県警との協議
⇒ 交通規制等に関する事項
- ・ 国土交通省との協議
⇒ 軌道特許，工事施行認可に関する事項
- ・ J R 東日本との協議
⇒ J R 駅交差部に関する事項
- ・ バス事業者との協議
⇒ バス路線再編に関する事項

◆会議の運営

- ・ 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会
（専門部会）
- ・ 交通結節点等基盤整備部会
- ・ L R T まちづくり部会
- ・ L R T 車両部会
- ・ L R T デザイン部会

【市民理解促進の取組の実施】

【都市計画】

事前協議
（国・県）
↓
案作成，縦覧
↓
決定，公示
↓
認可申請
↓
事業認可

【測量・設計】

測量
↓
各種基本設計
↓
各種詳細設計
↓
工事