

平成１８年度 第２回 新交通システム導入課題検討委員会次第

日時：平成１８年８月３０日（水）

１０：００～

場所：栃木県公館 大会議室

１．開 会

２．議 題

- (１) 検討内容の整理と今後の進め方について
- (２) 付属施設の設置等の考え方について
- (３) 今後の検討について
- (４) その他

３．閉 会

〔配布資料〕

- 次 第
- 席 次 表
- 新交通システム導入課題検討委員会設置要綱

資料１ 検討内容の整理と今後の進め方について

資料２ 付属施設の設置等の考え方について

資料３ 今後の検討について

参考資料１ 「まちづくりの視点」に関する検討について

参考資料２ 「事業・運営手法」に関する検討について

参考資料３ パンフレット及び「市民との連携」について

- 平成１８年度 第１回新交通システム導入課題検討委員会議事録
- 連絡票

検討内容の整理と今後の進め方について

先の５月末に開催した委員会において、今年度検討すべき内容等について整理したところであり、これを踏まえて作成した具体的な作業フローを以下に示す。

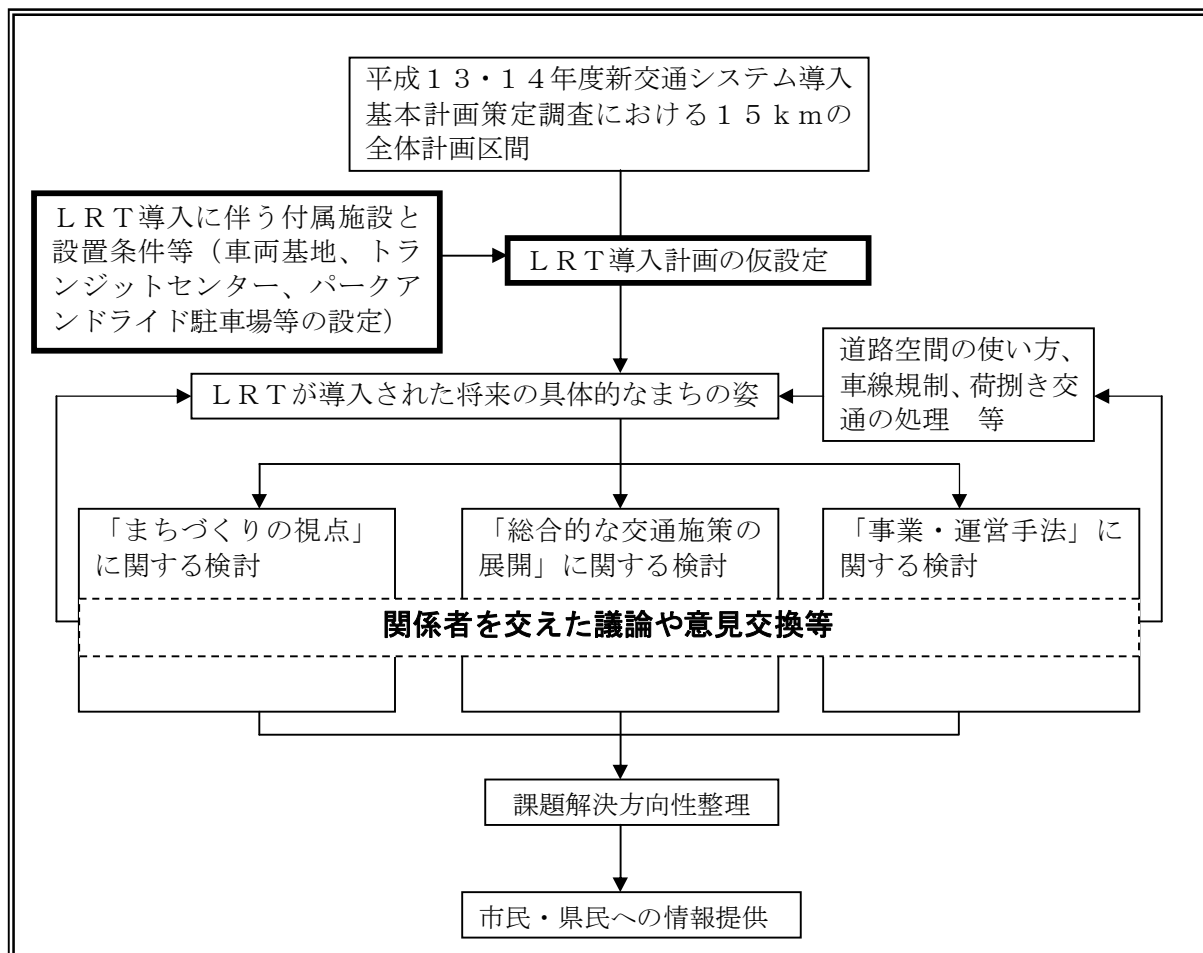
現在、作業部会においては、トランジットセンターやパークアンドライド駐車場等の付属施設について設置の考え方、具体的な配置等について検討を行っているところであり、その状況については、別紙資料２で説明を行う。

これらに加え、道路空間の使い方や車線規制のあり方等についても具体的な検討を行いつつ「ＬＲＴが導入された将来のまちの姿」を描きながら「まちづくりの視点」「総合的な交通施策の検討」「事業・運営手法」の３点について、公共交通事業者をはじめとする関係者の方々との議論を深め、本年度末を目途に課題解決の方向性を見出していく。

なお、この３つの観点に係わる検討の進め方については、別紙資料３で、現時点における考え方を示す。

これらについては、今後、本委員会で整理を行いつつ、市民・県民への情報提供も併せて行いながら、合意形成、理解促進に努めていく。

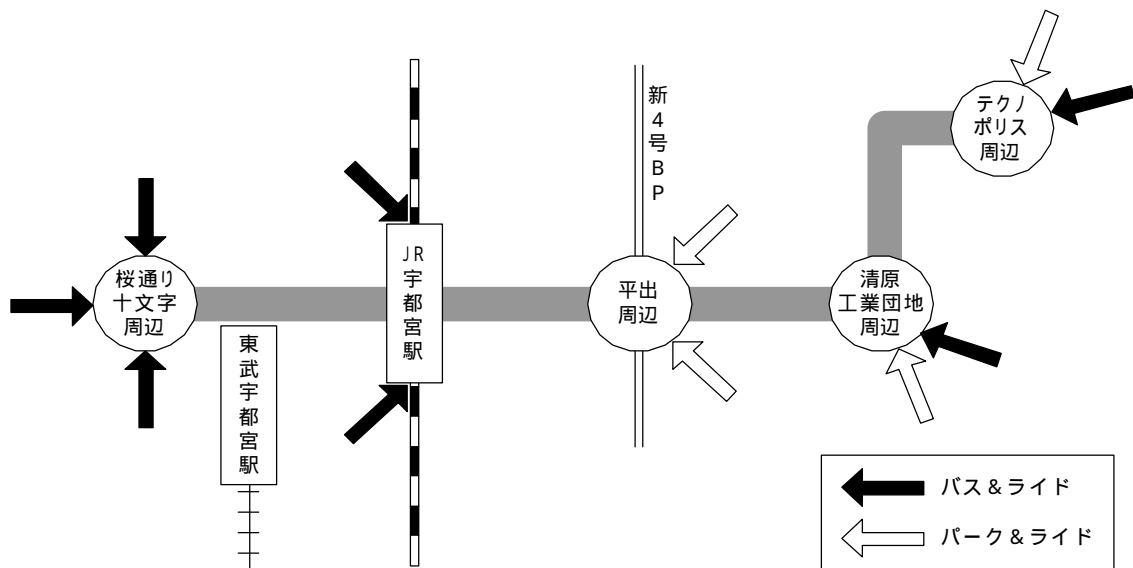
【図 平成１８年度本委員会における全体の作業イメージ】



付属施設の設置等の考え方について

これまでに進められてきた調査・検討においては、L R T導入予定区間の具体的なルートが明示されているものの、車両基地やトランジットセンター等の付属施設については、必要性等一般論のみで、設置すべき場所、事業費等については未整理の状態にある。

【参考：基本計画策定時点のイメージ図】



これらの施設は、交通ネットワークの拠点となるほか、土地利用にも多大な影響を与えるものであることから、沿線地域の土地利用や交通流動の現状を踏まえることはもとより、それぞれの施設の具体的な使い方をイメージし、より使いやすい配置とすることが極めて重要である。

また概算事業費等についても把握し、採算分析等にも反映させていく必要がある。したがって、以下の付属施設について、設置に際しての基本的な考え方の整理、効率的な配置計画の仮設定を行い、具体的な絵姿を描きながら、先の資料1にある検討作業を進めていくこととする。

作業部会では、以下の付属施設について、これまでの経過も検証し改めて整理・検討を行った。

- ・トランジットセンター
- ・パーク＆ライド駐車場
- ・車両基地

なお、それぞれの施設における規模、事業費については、今後、類似施設を参考に概算値を把握するものとする。（需要予測を踏まえた容量検討は、今回行わない）

	トランジット センター	車両基地	パーク＆ ライド駐車場	その他
桜通り十文字				
東武宇都宮駅				
J R 宇都宮駅				
新 4 号交差部				
清原工業団地				
テクノリスセンター				

表 付属施設の配置計画案

: 既往調査結果の検証

: 今回の作業部会における追加検討

桜通り十文字付近

現況の J R 宇都宮駅以西のバス網は、徳次郎方面、鹿沼方面、壬生方面からのバスが桜通り十文字付近に集約されており、この周辺にバスターミナルを整備し、バスとの乗り継ぎの利便性を確保するためのトランジットセンターを整備する必要がある。

特に位置については、既存のバス網の見直しに深く関係することから、今後交通事業者と協議を進めていく中で、バスとの円滑な乗り継ぎ方策などと共に引き続き検討していく。

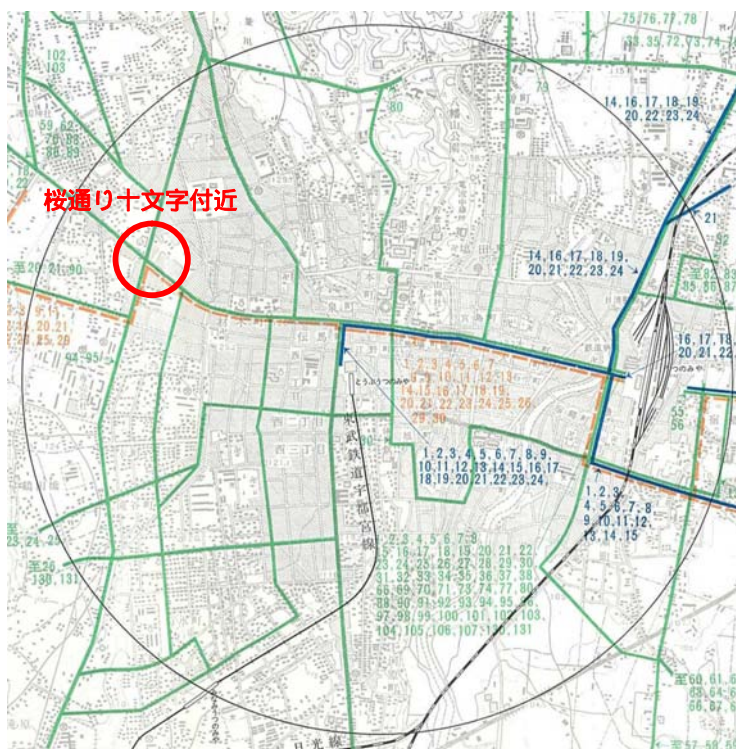


図 J R 宇都宮駅以西のバス網

東武宇都宮駅周辺

東武宇都宮駅周辺部については、現況の土地利用状況等を見ると制約条件が多く、施設整備が困難と考えられるが、ＬＲＴのポテンシャルを高めるためには、東武鉄道との連携は不可欠と考えられることから、今後とも、詳細な検討を進めていく必要がある。

ＪＲ宇都宮駅周辺

ＪＲ宇都宮駅周辺においては、現在、駅東口地区の整備が進められ、この中で交通結節機能の強化を図るため、ＬＲＴの導入を前提とした駅前広場の整備が進められている。今後は、駅東口地区の整備や駅西口地区における再開発事業などの動きを踏まえ、ＪＲ宇都宮駅で分断された市街地間の連携強化や中心市街地の活性化を図るといった観点からも、駅西口と駅東口が一体となったトランジットセンターのあり方について、検討を進めていく必要がある。

【鉄道結節について検討すべきポイント】

鉄道駅については、鉄道やバスとの円滑な乗り継ぎ施策や、駅前広場の配置計画の見直しも含め、鉄道事業者と協議を進めながら、具体的な検討を行っていく。

特にＪＲとＬＲＴとの交差方法や構造形式の検討は、本事業の成否に関わるものであることから、事業実施にあたっては、検討を行うべきである。

また、将来的な鉄道との相互乗り入れ等についても、検討を進めるべきである。

新４号交差部付近

当地域においては、パーク＆ライド駐車場の設置に加え、作業部会において、車両基地の設置を位置付けた。

車両基地は、効率的運行という視点からは、始終着駅付近や輸送段差があるところに設置するのが一般的である。

宇都宮ＬＲＴの場合、既成市街地や再開発等により整備が進むＪＲ宇都宮駅の西側は、都市的土地利用が成熟しつつあり、車両基地の設置は適さないと考えられる。また、宇都宮テクノポリスセンター地区付近についても、高度技術産業と住宅による複合開発地域であることから、車両基地の設置には適さないと考えられる。したがって、土地利用的には、鬼怒川兩岸の市街化調整区域内に設置することが望ましい。

一方、需要予測の結果によると、新４号バイパスを境に東側の地域では輸送量が減少すると見込まれていることから、オフピーク時には新４号バイパス付近で折り返し運行するケースも想定される。

以上のことから、新４号交差部付近の市街化調整区域内に車両基地を設置することを基本とする。

設置位置案としては、以下の案が考えられる。

- ・環状線（新４号バイパス）外側案
- ・環状線（新４号バイパス）内側案

この中でも、作業部会においては、以下の理由から「環状線（新４号バイパス）内側」での整備が優位であるとした。

- ・新4号バイパス付近までのオフピーク時折り返し運行にも対応可能となる。
- ・車両基地の整備と合わせてP & R駐車場の併設をした場合、新4号バイパスからのアクセス利便性が高い。
- ・一定の商業施設等の集積や将来の土地利用転換を計画的に進めるうえでは、現在の市街化区域に近接していることが望ましい。



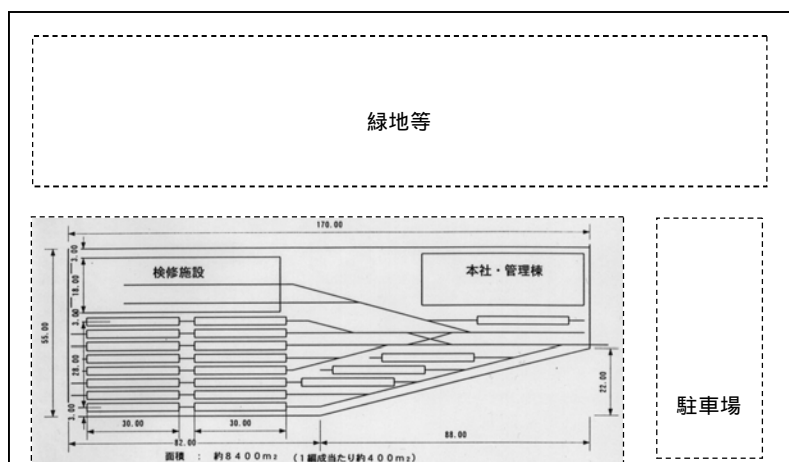
(参考：車両基地について)

車両基地の規模は配置車両数によって決まり、配置車両数は運行計画に基づき算定される。運行計画によると、必要車両編成数は20編成となっている。

これに対し、1編成30m、約20編成の車両基地をモデルとして、車両基地の規模及を概算すると、軌道、検査棟、管理棟といった施設で約8,400㎡を要する。これに、駐車場、緑地等の空間を考慮し、約1.5～2haの規模を想定する。なお、駐車場、緑地等の空間は、将来的に需要規模が増えた場合の車両増に対するバッファ的役割も担う。

既往調査では全長20mのLRVを想定しているが、将来的な需要増による増結に対応できるよう全長30mを前提として車両基地の規模を想定した。

図 約20編成の車両基地のモデル図(約1.5～2ha)

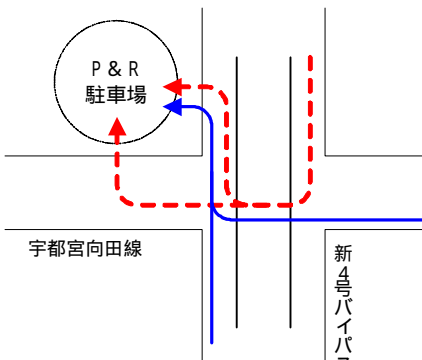
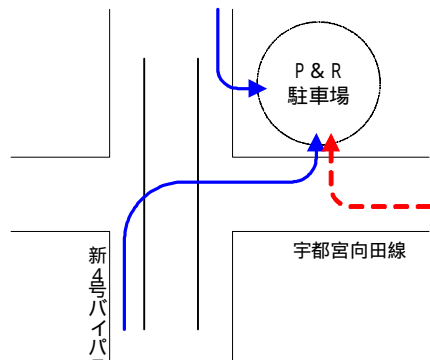
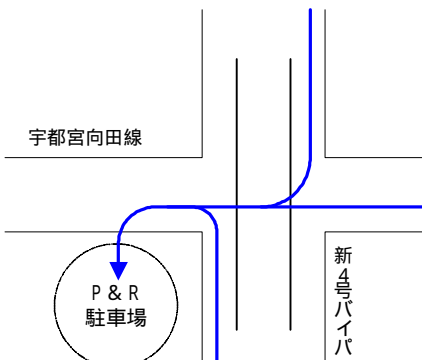
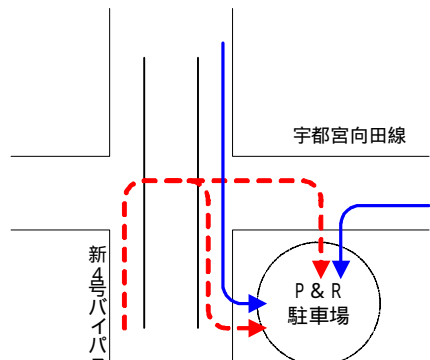


また、効率的な土地利用を図るとともに、当該地域は既存の道路ネットワークが整備されていることから、車両基地とパーク＆ライド駐車場を併設することも有効と考えられる。

利用形態にあっては、休日では、都心部に公共交通により人を呼び込むことを基本とした場合、都心方面が主となる利用形態になり、平日では、通勤や交通渋滞を考慮した場合、郊外の工業団地方面が主となる利用形態が考えられる。

例えば、都心方面が主となる利用形態を基本とした場合では、その入庫動線を考慮すると、新4号バイパス内側で宇都宮向田線南側での設置が望ましいと考えられる。(下図参照)

表 都心方面への交通の入庫動線

	新4号バイパス内側	新4号バイパス外側
宇都宮向田線北側	<p>・一部の動線で右折入庫あるいはUターンが生じる</p> 	<p>・一部の動線で右折入庫あるいはUターンが生じる</p> 
宇都宮向田線南側	<p>・各方面からのアクセス利便性が高い。</p> 	<p>・一部の動線で右折入庫あるいはUターンが生じる</p> 

：左折入庫による円滑な動線

：右折入庫やUターンを強いられる動線

この整備にあたっては、以下の 清原工業団地 テクノポリスセンター地区の容量や整備方針も含めた総合的な検討が必要と考えられる。

清原工業団地

鬼怒川左岸部においては、広範な地域からのＬＲＴ利用需要の喚起を図る必要があることから、バスや自動車、自転車からの乗り継ぎ利便性を高める施設の整備が重要であり、特に清原工業団地内の管理センター付近は、

- ・ 清原工業団地のほぼ中央に位置している
- ・ 清原台からのアクセスが容易
- ・ 清原中央公園や管理センターなど集客施設が存在する
- ・ 広域的に見て周辺地域からアクセスしやすい地理的条件にある

以上のことから、トランジットセンター、パーク＆ライド駐車場の整備適所と考えられる。

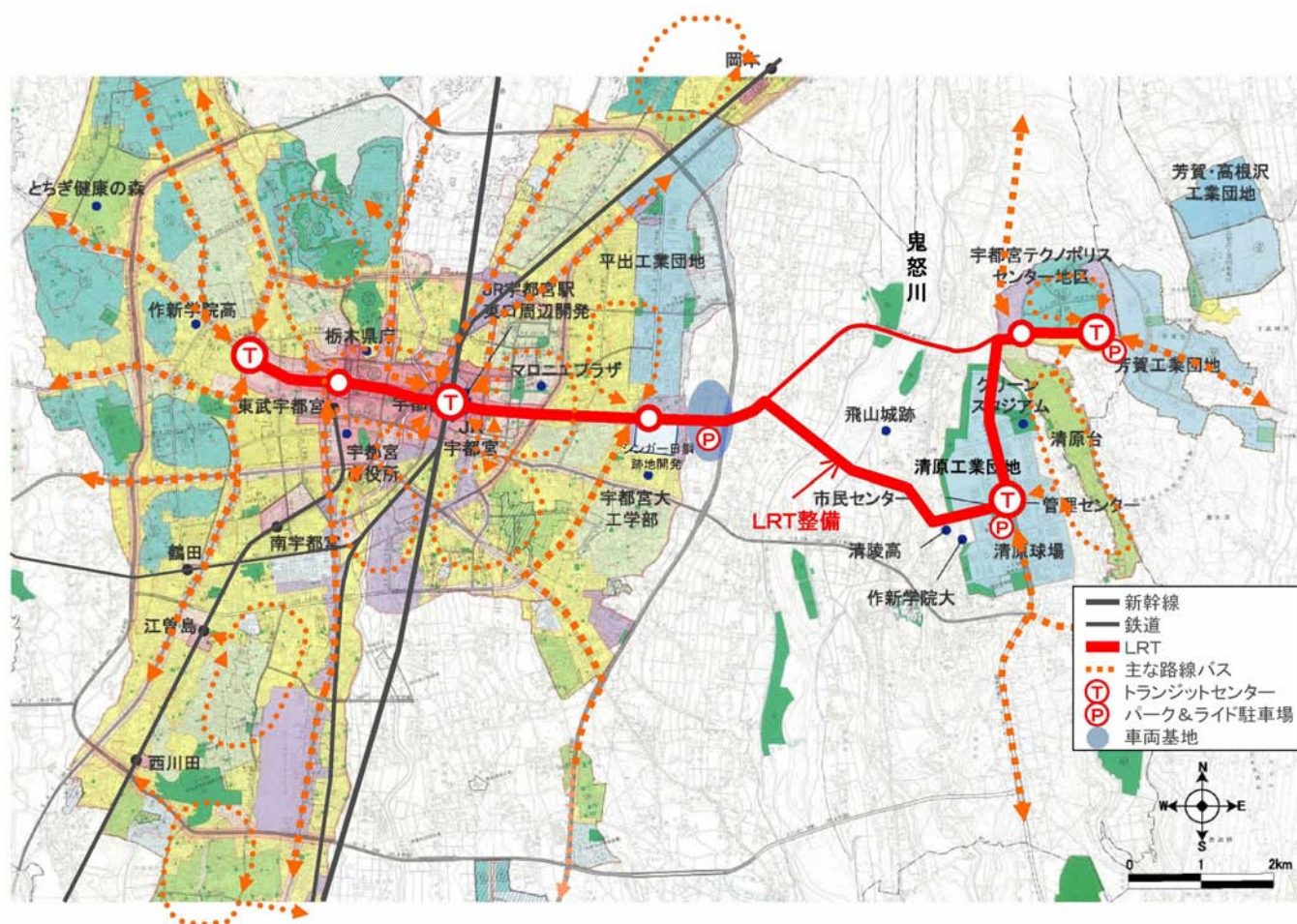
テクノポリスセンター地区

芳賀地区など栃木県東部地域からのＬＲＴ利用需要を考慮すると、ＬＲＴの１５ｋｍの全体区間における最東端に位置し、栃木県東部地域からアクセスしやすいテクノポリスセンター地区東部にトランジットセンター、パーク＆ライド駐車場を整備することが望ましい。

清原工業団地 テクノポリスセンター地区における具体的な位置や規模の検討にあたっては、テクノポリスセンター地区の整備計画や、周辺の関係者や企業との調整を要する。

宇都宮 L R T 導入計画の仮設定案

平成13・14年度に策定された「新交通システム導入基本計画」における15kmの全体計画区間のルートに「L R T 導入に伴う付属施設と設置条件」の検討を踏まえた「宇都宮 L R T 導入計画の仮設定」を以下の通りとする。



図：宇都宮 L R T 導入計画の仮設定

この仮設定は、「新交通システム導入課題検討委員会」における検討を深めるために設定するものである。

バスネットワークについては、考えられるイメージを示したものである

今後の検討について

資料2による整理等を踏まえ「L R Tが導入された将来のまちの姿」を描いた上で、「まちづくりの視点」「総合的な交通施策の展開」「事業・運営手法」について、それぞれの関係者との議論や意見交換を行いながら、より詳細な検討を行う。そのポイントは以下のとおり。

(1)「まちづくりの視点」に関する検討について

既往調査では、まちづくりとL R Tとの関係については、「L R Tを導入した将来のまちづくりビジョン」が必要とされた。

また昨年度の本委員会の検討において、東部地域の工業団地や中心市街地の関係者等との意見交換を行い、L R T導入によって、例えば中心市街地においては、実際の日常生活や商業活動がどのような影響を受けるのか等、不安や問題点が数多く出された。

そのため、これらの問題点等に対して、具体的に答えることが必要であり、L R Tに関する検討は、単に交通問題としての議論にとどまらず、今後の宇都宮のまちづくりをどうしていくかという視点が重要であることから、以下の検討を行う。

- ・ 将来目指すべきまちの姿とそれを支える都市交通ネットワークとの関係整理
- ・ 15kmの全体計画区間を沿線の地域特性等を考慮し、地域毎のまちづくりとの連携の検討（具体的な効果の整理や課題解決策の検討）

今後の検討のポイント

- ・ 宇都宮中心市街地やJ R宇都宮駅東側市街地、清原工業団地など、15kmのそれぞれの地域における現状や課題を踏まえ、その地域特性に応じた、将来のまちづくりと都市交通ネットワークの方向性を検討する。
- ・ 「将来のまち」を支える公共交通について、地区ごとに、利用者から見た望ましい運賃や運行間隔等のサービスレベルの検討を行い、交通手段とその配置を検討する。
- ・ その配置に基づき、L R T導入を想定した場合の、大通りの車線の使い方や、面的な交通規制のあり方、沿道施設への円滑なアクセスや荷捌き対策等のあり方について検討する。

（２）「総合的な交通施策の展開」に関する検討について

既往調査では、乗り継ぎ拠点の整備や機能的な関連バス網の構築といった端末交通手段との連携施策が重要であり、また、関連する道路整備などと併せて面的な交通対策が必要とされた。昨年度はこれらのことを踏まえ関係者との意見交換を行ってきたところである。

その結果、ＬＲＴ単体ではなく、鉄道・バス・タクシー等の既存公共交通機関、さらには自家用車を含め、都市全体を効率的にネットワークする交通網を構築する必要があることから、以下の検討を行う。

- ・ ＬＲＴとバス・タクシー等の既存公共交通との連携や役割分担による効率的な公共交通網の充実に向けたしくみづくりについての検討
- ・ 既存の路線バスについて、運行形態の見直しやフィーダーバス路線の新設等のバス網の再編についての検討
- ・ 鉄道との乗り継ぎがスムーズに行えるような停留場の整備やバス、タクシーとの乗り継ぎ施設（トランジットセンター）の整備など、結節機能の強化策についての検討
- ・ 将来の望ましい交通網としてのＬＲＴの導入と、これに伴う道路網のあり方の検討
- ・ ＬＲＴ導入を想定した交通規制のあり方の検討（中心市街地の大通りの使い方等）

今後の検討のポイント

- ・ 既存交通機関の、路線、運賃や運行間隔等のサービスレベル、利用者数等の現状を考慮した上で、（１）で検討する地区ごとの交通手段と配置とリンクさせながら、バス路線網の再編と、各路線のサービスレベル（運賃、運行間隔）の検討を行う。
- ・ トランジットセンター等交通結節点の規模や具体的な施設配置を検討する。その際、利便性向上のためのソフト的施策も併せて検討する。
- ・ 上記２点より整理された現況と将来の公共交通体系について比較・評価を行う。
- ・ ＬＲＴを導入した場合における、今後の周辺道路整備のあり方について分析・評価する。
- ・ 分析・評価結果を踏まえ、交差点における具体的な交通処理あり方、優先信号方式や流入規制の交通規制等の検討を行う。
- ・ （１）での「まちづくりの方向性」での検討も含め、道路空間の使い方を整理する。

(3)「事業・運営手法」に関する検討について

既往調査においては、初期投資への公共関与・事業者負担の軽減や運営主体についてのさらなる検討が必要とされた。

昨今の社会・経済状況の変化, 公共交通事業, 公営事業を取り巻く環境の変化、「L R Tシステム整備費補助」の創設、「公設民営方式」による富山ライトレールの開業などを踏まえ以下のような検討を行う。

- ・ 他先進事例（富山ライトレール株式会社等）を踏まえた第3セクター以外の事業運営スキームの具体的検討
- ・ 「どこまでを公的に整備し、どこまでを利用者が負担すべきか」等、事業者の負担軽減と安定経営の視点からの具体的な検討
- ・ 整備財源確保や採算性確保等の観点から、より具体的な複数のシミュレーションを実施

今後の検討のポイント

- ・ 初期投資軽減策としての「公設民営方式」を採用したケースを含めた事業採算分析のケーススタディと、公共性の観点も含めた事業の評価手法について検討を行う。
- ・ その際、区間別の実態把握を併せて行う。
- ・ 公共性の確保や、利用者の利便性、効率的な運営等の観点から運営主体の検討を行う。
- ・ 上記を総合的に評価した上で、行政が関与することの意義を整理する。

「まちづくりの視点」に関する検討について

中心市街地における考え方

- 中心市街地の活性化のためには、都市軸に沿ったコンパクトシティの形成とともに、郊外部とは異なる都心の魅力を創造していくことが重要である。
- このため、中心市街地全体で職・住・遊のバランスの取れた都市空間にリノベーションをはかり、都市イメージを向上させることが求められる。また、地区全体での回遊性を高めるための都市の装置として、あるいは都市イメージを向上させるためのツールとして、LRTを大通りに導入するとともに、それを活かしたまちづくりを進めることが重要である。
- ・「職」：核的空店舗の再生、LRT沿道商店の再生、飲食・交流機能の充実
- ・「住」：都心居住の推進、生活機能施設（食料品店、医療施設・薬局等）の立地
- ・「遊」：交流空間の整備（シンボル広場等）、LRT沿線のファサード整備

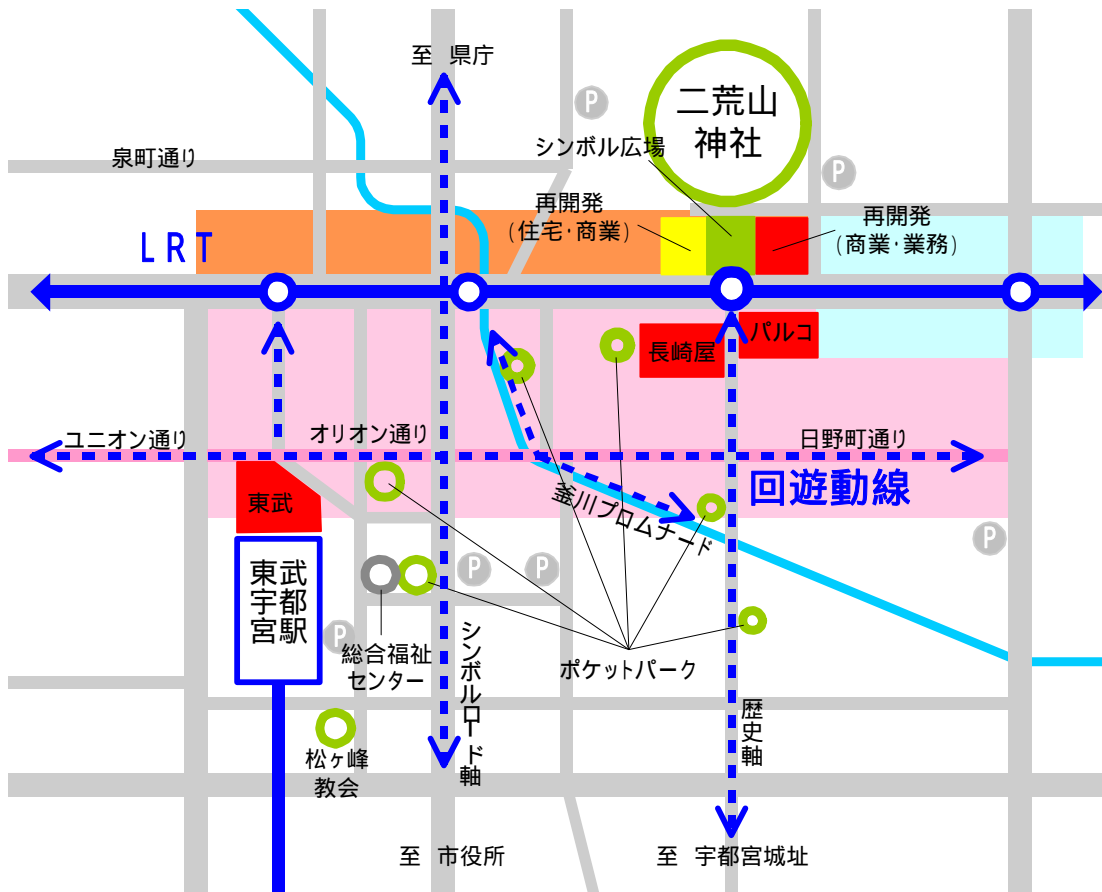


図 宇都宮市中心部における都市機能配置及び回遊動線のイメージ

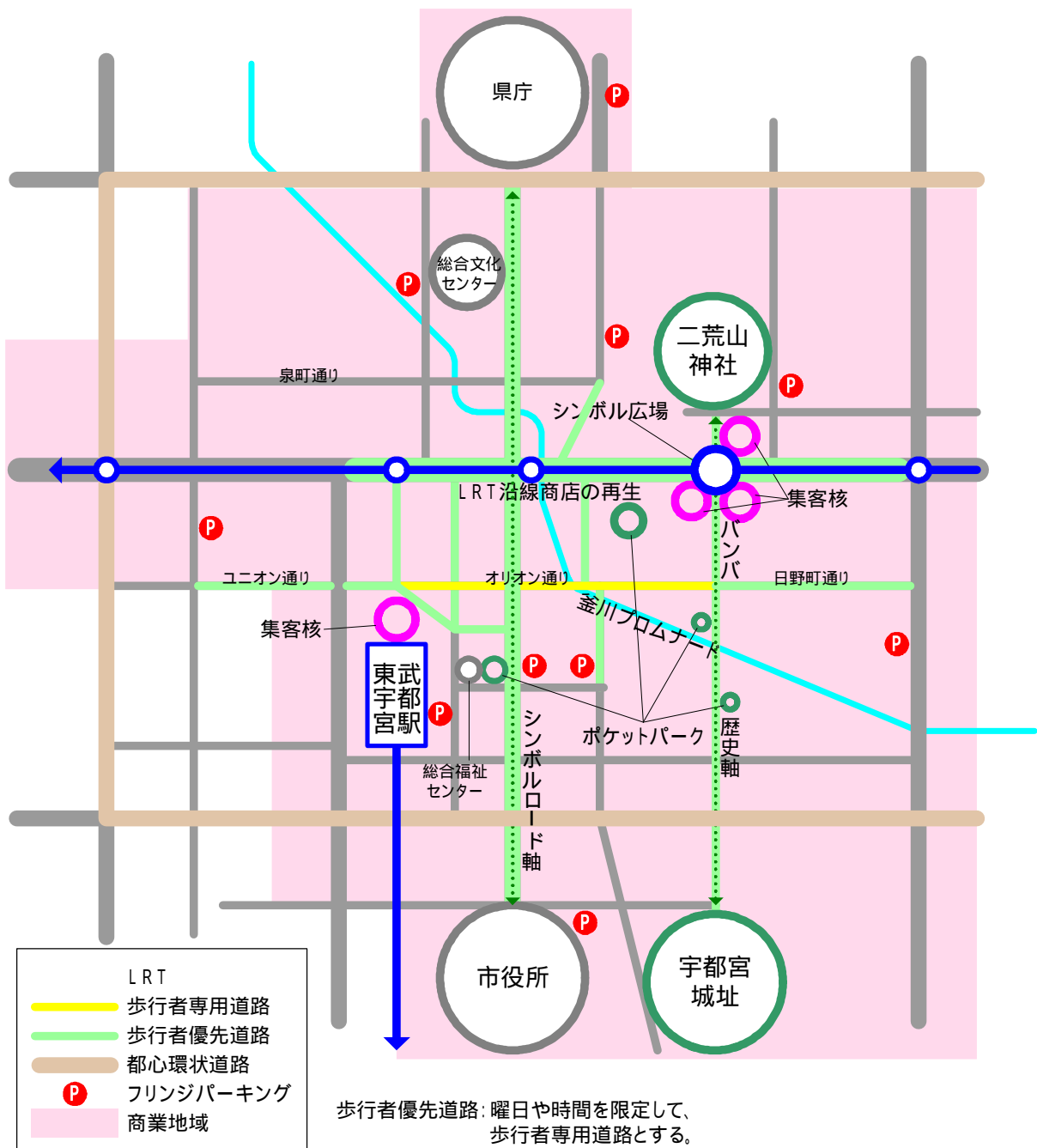


図 宇都宮市中心部における面的な交通対策の考え方

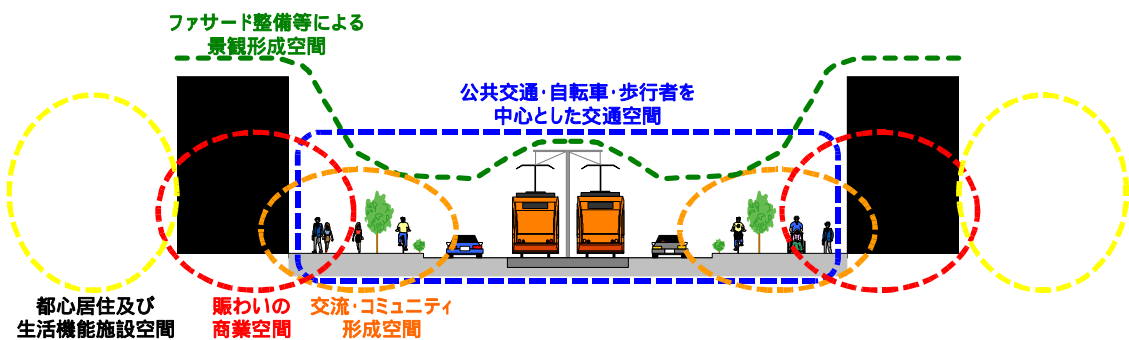







図 大通りの空間構成のイメージ

(参考) L R Tを軸とした交通まちづくりの具体例

L R Tを軸とした公共交通と歩行者・自転車中心の交通環境の整備

<p>歩行者・自転車環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L R Tを導入する大通りは、オリオン通りや釜川プロムナードと一体的な歩行者・自転車空間として整備する。併せて、歴史軸（二荒山神社～宇都宮城址公園）シンボルロード軸（県庁～市役所）の街路空間整備を行い、中心市街地における回遊性を高める。 • 空地等を活用したポケットパークやパティオ等、ゆとり空間の整備についても検討する。 <div data-bbox="523 584 831 640"> <p>L R T導入と一体的に整備した広場 (モンペリエ(仏))</p> </div>  <div data-bbox="975 584 1374 685"> <p>トランジットモールから回遊できる河川沿いのプロムナード(ストラスブール(仏))</p> </div>  <div data-bbox="523 999 794 1055"> <p>L R T導入路と直行する商店街 (ポルドー(仏))</p> </div>  <div data-bbox="975 999 1326 1055"> <p>L R T導入と一体的に整備した自転車道 (ストラスブール(仏))</p> </div> 
<p>公共交通の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L R Tと連携し、各拠点施設を結ぶ循環バスを整備する。 <div data-bbox="959 1346 1262 1402"> <p>L R Tと一体的に機能する循環バス (リヨン(仏))</p> </div> 

自動車交通の抑制

- 中心商業地区は、歩行者専用道路や一方通行道路等を組合せて通過交通の抑制を図るとともに、ゾーン 3 0 等により面的に自動車利用を規制する。一方で、抑制した通過交通の受け皿となる都心環状道路の早期整備を行う。
- 中心商業地区内では、隔地附置等の措置により駐車場供給量のコントロールを行う。また、駐車料金についても、都心部の負荷を大きくし、自動車利用に一定の抑制をかける。一方で中心商業地区外縁部にはフリッジパーキングを整備し、必要に応じて自動車アクセスを認めるなど自動車交通との共存にも配慮する。

LRT導入とゾーン30の連携(ナント(仏))



フリッジパーキング(ストラスブール(仏))



L R Tを活かした中心市街地の活性化

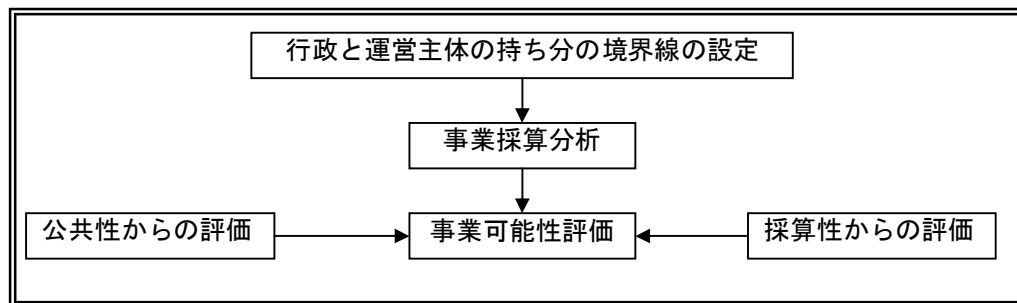
<p>L R T 沿道の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> 上野百貨店といった核的空店舗の再生を中心に、L R T 沿線商店の活用・再生を図る。その際、沿道施設のファサードの統一、パブリック・アートの設置、沿道の緑化、夜間のライトアップ等、L R T と一体となった沿道景観の整備を行うことが望ましい。 二荒山神社前等において、L R T 停留場と一体的にシンボル広場の整備を行うとともに、オープンスペースを活用したイベント等を開催する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>L R T 沿道の夜間のライトアップ (ストラスブール(仏))</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>L R T 停留場と一体となったシンボル広場 (ストラスブール(仏))</p>  </div> </div>
<p>商店街等と公共交通の連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> 買い物割引乗車券やI C カードを利用した多機能乗車券など、商店街等と公共交通の連携を図る。 まちの回遊性を高める情報提供システムを整備する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>買い物割引乗車券(琴平電鉄)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅に付帯する情報適用システム(名古屋)</p>  </div> </div>
<p>都心居住</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業等を契機に、都心居住型の住宅施設を整備する。 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 60%;"> <p>L R T 導入と一体的に整備した住宅 (オルレアン(仏))</p>  </div> </div>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> J R 宇都宮駅東口開発との連携し、適切な機能分担を図る。 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 60%;"> <p>都心部再開発と一体的に導入したL R T (モンペリエ(仏))</p>  </div> </div>

「事業・運営手法」に関する検討について

具体的な作業としては、先ず初期投資軽減策として、事業における行政と運営主体の持ち分の境界線の設定が重要となる。これらの検討を考慮し、「公設民営方式」を採用したケースを含めた事業採算分析を行う。

その後、それを踏まえて事業採算分析を行い「公共性からの評価」の観点を含めた事業可能性の評価を行う。

【検討スキーム】



行政と運営主体の持ち分の境界線設定についての参考資料

① 現行補助制度について

(参考 1) 現行補助制度

LRTの導入等に関する国による助成制度は、平成9年度より基盤施設を中心に整備されてきたが、平成17年度の「LRTシステム整備費補助」においては運営施設に対しても充実が図られつつある。また、「LRT総合整備事業」により各助成制度の同時採択による一体的・総合的支援が可能となっている。

表 LRT導入等に関する国の助成制度

補助制度	補助対象	国の助成割合
路面電車走行空間改築事業	路面電車の整備のために必要となる走行路面、路盤、停留場等の改築費（レール、車両、架線柱等は対象外）	1/2 等
都市再生交通拠点整備事業	架線柱、シェルター、停留場	1/3
LRTシステム整備費補助 （平成17年度新規）	低床式車両（LRV）、停留施設、レール（制振軌道）、変電所の増強、車庫の増備、ICカードシステム	1/4
補助無し	電車線等（電車線・通信設備）、車庫等の用地	—

出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（平成17年3月、国土交通省）



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（平成17年3月、国土交通省）

図 LRT導入等に関する国の助成制度

② 富山ライトレールにおける支援制度

○公的支援の基本方針

- ・富山港線の路面電車化にあたって、将来とも安定的な経営を継続していくためには、公的支援が必要である。
- ・基本的な事業構造と「公設民営方式」とし、建設に係る費用はすべて公共側で負担し、運営を第三セクターである富山ライトレール㈱が行う。ただ、需要予測からの収支計画から判断すると、運賃収入のみで運営コストをすべて養うことが見通せないことから、以下の方法によって開業後も施設の維持、管理及び改良について支援を行う。

(公的支援の方法)

- ・事業にあたっての具体的役割分担
 - 市：施設の整備を行い、その維持、管理、更新及び改良について責任を持つ。
 - 新会社：鉄軌道施設を運営し、市民に公共交通サービスを提供することに責任を持つ。
- ・新会社の経営については、その経営責任を明確にする意味から、自助努力で路面電車の運営を行っていくこととし、赤字補填的な新支援は行わない。

○富山市富山港線路面電車事業助成基金条例（H16.5.1 施行）

- ・富山港線路面電車事業への公的助成については、既に基金条例を定め、施行している。
- ・基金で富山ライトレール㈱に毎年の修繕・維持費及び施設・車両等の更新に要する費用の一部を支援する。

○富山市富山港線路面電車整備事業等補助金交付要綱

【整備事業補助金】

- ・富山港線路面電車整備事業に係る費用のうち、設計、本工事、資産購入、付帯工事、補償、調査、事務に要する経費

【運行事業補助金】

- ・富山港線路面電車運行事業に係る費用のうち、施設の更新及び改良に要する経費及び鉄道事業会計規則（昭和 62 年運輸省令第 7 号）別表第 1 費用の表に規定する修繕費（経常経費の運送費に係るものに限る。）

③ 上下分離方式における官民連携による支援事例

参考表 上下分離方式における官民連携による支援事例

事例	初期投資		運営費	
	整備主体	整備・支援方法	運営主体	運営・支援方法
京阪中之島新線	第三セクター（車両除く）	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体、民間による出資 ・国、地方自治体による補助 	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運営主体が整備主体に線路使用料を支払う
えちぜん鉄道(株)	第三セクター	(既存事業者から取得) <ul style="list-style-type: none"> ・取得に対し地方自治体が補助 	整備主体と同じ	<ul style="list-style-type: none"> ・改良、更新及び欠損は地方自治体が補助
富山ライトレール(株)	第三セクター	(既存事業者から取得) <ul style="list-style-type: none"> ・取得に対し地方自治体が補助 	整備主体と同じ	<ul style="list-style-type: none"> ・維持、修繕、改良、更新は地方自治体が必要に応じて補助
青い森鉄道(株)	地方自治体（車両除く）	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体が既存事業者から取得 	第三セクター（運行及び車両の維持、修繕、改良、更新）	<ul style="list-style-type: none"> ・運営主体が整備主体に線路使用料を支払う ・車両を除く施設の維持、修繕、改良、更新は地方自治体を実施

「市民との連携」について

～市民の理解促進を図るための取組～

○ L R T看板の設置

より多くの市民が、「L R Tが導入された具体的なまちの姿」をイメージできるよう、宇都宮市馬場町及び宇都宮駅東口開発区域に、看板を設置することとした。

なお、8月1日より、馬場町に設置した看板は、以下の通り

- ・ 設置場所 宇都宮馬場通り中央地区市街地再開発事業の
工事現場仮囲い（旧上野百貨店跡地）
- ・ 寸法 12. 1 m × 2. 4 m（実物寸法の約60%）
（詳細資料については、別紙の通り）

近日中に宇都宮駅東口開発区域にも同様の看板を設置予定

○ 出前講座の実施

市民や自治会、企業等の要望に応じて、市職員が市民等の設定した会場に直接出向き講座を実施する「L R T出前講座」を行っている。

平成18年6月広報誌（宇都宮市内全戸配布）に掲載し、募集を開始しており、市役所ホームページにも別紙案内をアップしている。

8月末日までの実績：3カ所、延べ人数：約100人

今後は、市内各地区の市民センター（11カ所）、地域コミュニティセンター（25カ所）に配布、各自治会回覧にて周知を徹底して、多くの市民が講座を受講できる環境を整える。

○ その他

・ 各種イベントへの参加

「フェスタmy うつのみや」（4/9実施）「はなみずきフェスタ」（4/29実施）「よ一元気まつり」（5/27実施）に市民団体と協働で参加。今後も各イベントに際し、市民団体等と協働で積極的に参加し、PRに努める。

・ 「市民懇談会」の実施

市長自らが出席し、「L R Tを含めた公共交通全般の課題」をテーマに、市民と直接意見交換を行う。

宇都宮市域を数カ所に分け、本委員会の経過を踏まえ、11月以降を想定。

・ 政策広報誌の発行

宇都宮市では、特定のテーマについて、年間4回程度「政策広報」（全戸配布）を発行しており、今年度中に「L R T導入」をテーマに発行。

イメージ図

＜馬場通り中央地区市街地 再開発事業工事現場＞

仮囲い

LRTがまちを変える！

A1サイズ

馬場の約10%

2.42m

12.1m

LRTってなに？

現在、栃木県と宇都宮市では共同で新交通システム(LRT)の導入に向けた検討を行っています。

LRTは、「Light Rail Transit(ライト・レール・トランジット)」の略称で、従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた、公共交通システムです。

車両は、専用軌道により、静かで快適な乗り心地、走行性が良いといった特長を持ち車両と停留場の間に段差がないので、お年寄りや車椅子、ベビーカーでも乗り降りしやすく、地球温暖化の原因となっている二酸化炭素(Co2)の削減にもつながるなど、人と環境にやさしい新しい乗物です。



床が低く乗降がスムーズ



芝生軌道で静かで快適

LRTは欧米を中心に世界各地で普及が進んでおり、日本国内では平成18年4月に富山市で導入されました。

写真の車両は、宇都宮市の姉妹都市オルレアン(フランス)で走っている車両です。

・LRTの一般的な車両仕様

定員	80～120人
車両寸法	幅2.5m高さ3.6m長さ約20m
車両床面高さ	300～350mm
最高速度	70～80km/h (通常、平均速度30km/h以下で運行します。)

(お問い合わせ先)

宇都宮市総合政策部LRT導入推進室 028-632-2304

LRTに関する「出前講座」を実施しておりますのでお気軽にご利用ください。

← 大通り →