

# 議員協議会

1

日 時 令和6年2月1日(木)  
13:00~  
場 所 議員協議会室

【案 件】

芳賀・宇都宮LRT事業について

## 1 駅東側について

- (1) ライトライン等の利用状況
- (2) 利便性向上の取組
- (3) 安全性を高める取組
- (4) 今後の取組

## 2 駅西側について

- (1) 駅西側の進め方
- (2) 現在の検討状況等
- (3) 今後の取組

# 1-(1) ライトライン等の利用状況

## ① ライトラインの利用状況

平日の通勤・通学に加え、休日にも多くの方にご利用いただき、総利用者数は、**開業から5か月で約190万人**（当初予測の約1.2倍）となるなど、**地域の移動手段として定着しつつある。**

⇒ **引き続き、より多くの方にご利用いただけるよう、更なる利用促進を図っていく。**

表 ライトライン利用者数（データ提供：宇都宮ライトレール株）

利用状況	1か月目 (8/26~9/25)	2か月目 (9/26~10/25)	3か月目 (10/26~11/25)	4か月目 (11/26~12/25)	5か月目 (12/26~1/25)	当初予測 (開業初年度)
利用者数 (1月当たり)	約420,000人	約380,000人	約390,000人	<b>約370,000人</b>	<b>約340,000人</b>	約312,400人
平日 (1日当たり)	約12,000~13,000人	約12,000~13,000人	約13,000人	<b>約13,000人</b>	<b>約12,000人</b>	約12,800人
土日祝 (1日当たり)	約15,000~16,000人	約11,000~12,000人	約11,000~12,000人	<b>約10,000人</b>	<b>約9,000人</b>	約4,400人

※ 視察件数は、全国各地の行政・民間企業等のほか、海外からもお越しいただき、**開業後5か月で、201件（約3,000人）**となっている。



写真 視察（車両基地）の様子



写真 視察（座学）の様子

# 1-(1) ライトライン等の利用状況

## ② 駅東側バス路線再編と新設バス路線の利用状況

駅東側バス路線再編については、平日1日当たり148本増便され、全体として利便性の向上が図られたところであるが、LRTと接続する新設バス路線については、平日1日当たりの平均利用者数は、「宇都宮大学陽東キャンパス停留場」発着の3系統で約360人、「清原地区市民センター前停留場」発着の4系統で約150人となっており、一般的に需要の定着に3年程度を要するとされていることから、現時点では目標水準に達していない。

⇒ 今後とも、**利用状況を調査・検証しながら、適宜、運行サービスの改善を図るとともに、定期利用者の確保に向けて、通学者を対象とした利用促進策などに取り組んでいく。**

表 新設バス路線の利用者数

起終点となるトランジットセンター	8/27~ 12/31	平均利用者数（実績）				目標水準(3年経過後) (1日当たり利用者数)	
		平日		休日		平日	休日
		1日当たり	1便当たり	1日当たり	1便当たり		
①宇都宮大学陽東キャンパス(3系統)	44,982人	364.3人	3.25人	330.4人	4.03人	590人	450人
②清原地区市民センター前(3系統)	14,735人	148.0人	2.77人	48.8人	3.15人	680人	420人
【参考】芳賀工業団地管理センター(4系統)	4,517人	37.8人	1.08人	30.9人	2.06人	440人	180人

※目標水準は、国・県補助の要件である収支率55%を満たすと見込まれる人数

## ③ 地域内交通とライトラインやバスとの乗継の利用状況

地域内交通と他の公共交通機関との乗継利用割合は、ライトライン開業前は地域内交通利用者数全体の2.5%程度であったが、開業後は4.5%程度となるなど、大幅に増加している。

⇒ **今後とも、地域運営組織と連携しながら、乗継利用の促進を図っていく。**

# 1-(1) ライトライン等の利用状況

## ④ 駐車場の利用状況

- ・ 駐車場増設後も、多くの方にご利用いただいている。
- ・ 駐車場利用者アンケートでは、「自動車からの転換が約8割」, 「目的地を宇都宮駅周辺（経由含む）とする人が約8割」となっており、**自動車からの転換促進や沿線外の利用者獲得, 都心部への自動車の流入抑制に寄与**しているものと推察

⇒ **引き続き, 利用状況の把握に努め, 必要に応じて利用環境の充実を図っていく。**

表 駐車場の利用状況(1/9~1/11に調査を実施)

停留場	駐車台数 (当初)	最大利用台数	1日平均利用台数
平石	46台※ (27台)	44台 (96%)	36台 (78%)
清原地区市民センター前	85台 (64台)	73台 (86%)	62台 (73%)
飛山城跡	45台 ( 8台)	26台 (58%)	21台 (47%)
【参考】芳賀町工業団地管理センター前	55台※ (55台)	31台 (56%)	26台 (47%)

※ 今後整備予定 (平石: 144台, 芳賀町工業団地管理センター前20台)



写真 平石停留場付近 駐車場 (増設)



写真 飛山城跡停留場付近 駐車場 (左上: 増設, 右下: 既存)



# 1-(1) ライトライン等の利用状況

## ⑤ 自動車交通量の動向（「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」の調査結果より）

栃木県，宇都宮市，芳賀町，宇都宮大学などにより構成される「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」の調査結果では，鬼怒通りにおける**令和5年度の交通量は令和3年度より少ない状況**

⇒ 今後，交通量の減少理由などの確認をするため，**より広域かつ継続的な調査分析を行っていくこと**としている。

表 昼間12時間自動車類交通量

観測日	上り (西進)	下り (東進)	合計
H27.10.29	12,258	11,276	23,534
R3.10.21	8,942	8,270	17,212
R5.9.14	7,712	7,892	15,604

表 昼間12時間自動車類交通量(西進方向)

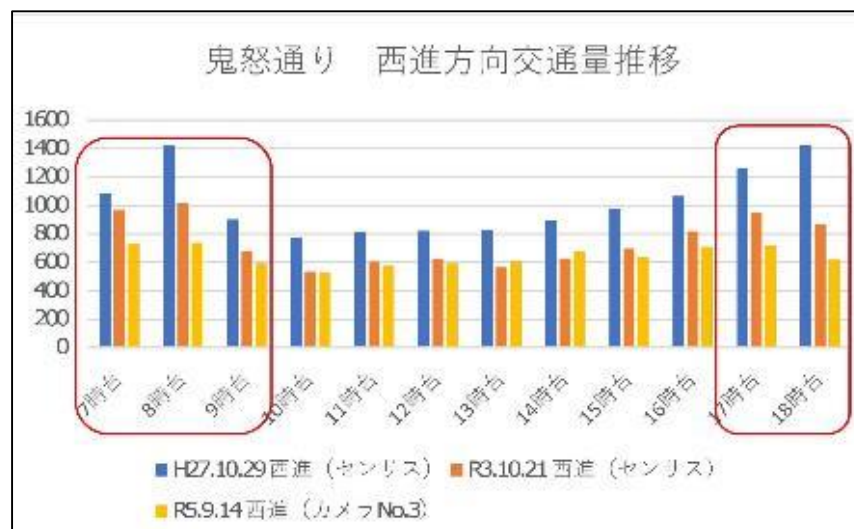
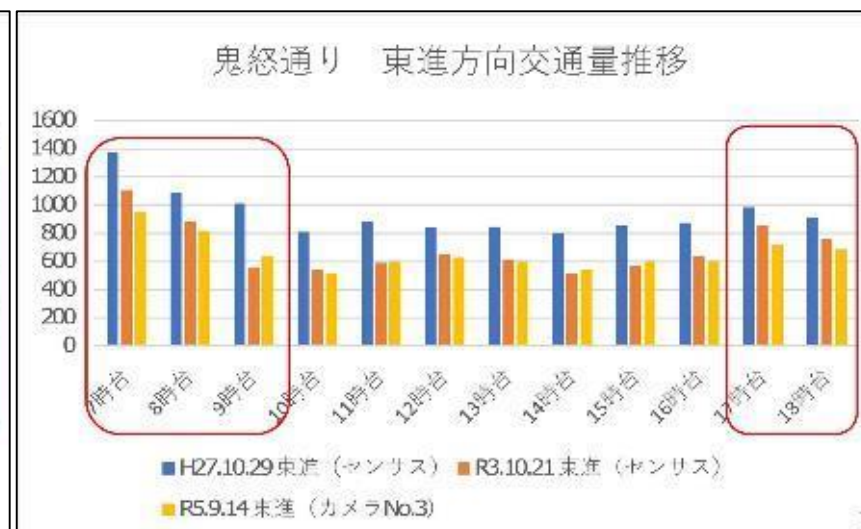


表 昼間12時間自動車類交通量(東進方向)



出典：第5回宇都宮市東部地域渋滞対策協議会資料より一部抜粋

# 1 - (2) 利便性向上の取組

## ① ダイヤ改正（宇都宮ライトレール(株)の取組）

開業直後においては、運賃収受に時間を要し、ダイヤに大幅な遅れが生じていたものの、停留場での案内放送や広報紙等の様々な媒体を通じた周知により、**乗り方の定着やICカードの利用率が向上し、概ね定刻通りに運行**

⇒ **現在の利用状況などを踏まえ、更なるサービス向上を図るため、ダイヤ改正を実施**

**ポイント1** 宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地間の**所要時間を最短「約44分」に短縮**

**ポイント2** 通勤・通学需要に対応した**増便等**

**ポイント3** 通勤・通学利用者及び長距離利用者の利便性向上を目的とした**快速運行の実施**（※朝ピーク時間帯）

## ② 車両の追加導入

ライトラインの運行については、宇都宮ライトレール(株)、芳賀町と連携し、安定運行の確保に努めている中、小中学校の社会科見学等における**貸切運行の需要の高まり**や、今後、サイクルトレインといった**観光目的での利活用なども見込まれる状況**

⇒ 車両（2編成）を追加導入することで、**様々なニーズに対応するとともに、不測の事態が重なった場合においても、安定した運行を確保**するなど、**ライトラインの更なる利便性向上**を図る。

（令和8年度までに導入予定）

# 1-(2) 利便性向上の取組

## ③ 新たな運賃負担軽減策等

これまで、ライトライン～バス～地域内交通の乗継割引や、バスの上限運賃制度などを実施  
⇒ **更なる利便性向上策として、新たな運賃負担軽減策等の施策を実施**

### ○「バスとバスの乗継割引制度」（令和6年度に実施予定）

市内におけるバスの乗継利用者（t o t r a利用者）を対象に、既存のライトライン～バス～地域内交通の乗継割引制度に加え、バスとバスを乗り継いだ際に2乗車目の運賃を割り引く制度を実施

### ○小学生へのt o t r a配付事業（令和6年3月頃から配付開始予定）

若年層（小学生世代）に対するマイルール意識、シビックプライドの醸成や、公共交通のスムーズな乗降、運賃支払いの簡素化などを図るため、市内在住の全小学生（約27,000人）を対象に配付

### ○通学者を対象とした「ライトライン～バスの連絡定期券」購入支援制度（令和6年度に実施予定）

ライトライン～バス通学の連絡定期券の購入者を対象に、定期券購入額の一定額を補助し、若年層の乗継文化の醸成、更なる公共交通利用の促進を図る。

### ○その他交通事業者の取組

同伴幼児の無賃範囲を拡大し、大人または小児1人につき、同伴する幼児3人までを無賃となるよう、実施時期等を含め、調整中

（関東自動車株・宇都宮ライトレール株）

幼児が1人で乗った場合	小児1人分運賃
小学生が幼児2人を同伴する場合	小児1人分運賃 無賃 無賃
大人1人が幼児2人を同伴する場合	大人1人分運賃 無賃 無賃
大人1人が幼児3人を同伴する場合	大人1人分運賃 小児1人分運賃 無賃 無賃

 大人  
中学生以上

 小児  
小学生

 幼児  
未就学児(1才～小学生未満)

 乳児  
1才未満

図 同伴幼児の無賃範囲の拡大イメージ



# 1-(3) 安全性を高める取組

## ① 利用状況に応じた改善策（対策工事の実施等）

栃木県警察をはじめとした関係者と、適宜「交通事故防止対策会議」を開催し、交通ルールについて、SNS, 広報紙, チラシの配布などの啓発活動を継続して実施

⇒ 今後、自動車の軌道への誤進入を防止するため、車道と軌道の境界を明確にする工事（ゼブラゾーン区間約5.8km（芳賀町含む））を実施

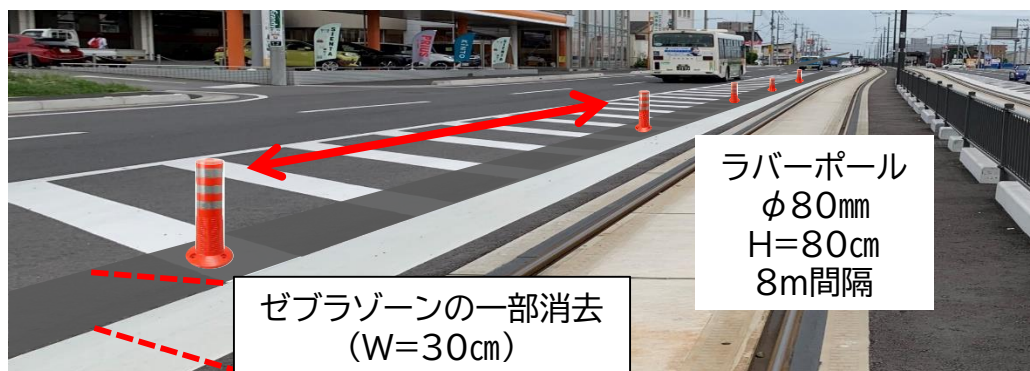


図 陽東5丁目区間対策工事のイメージ【今年度完成】

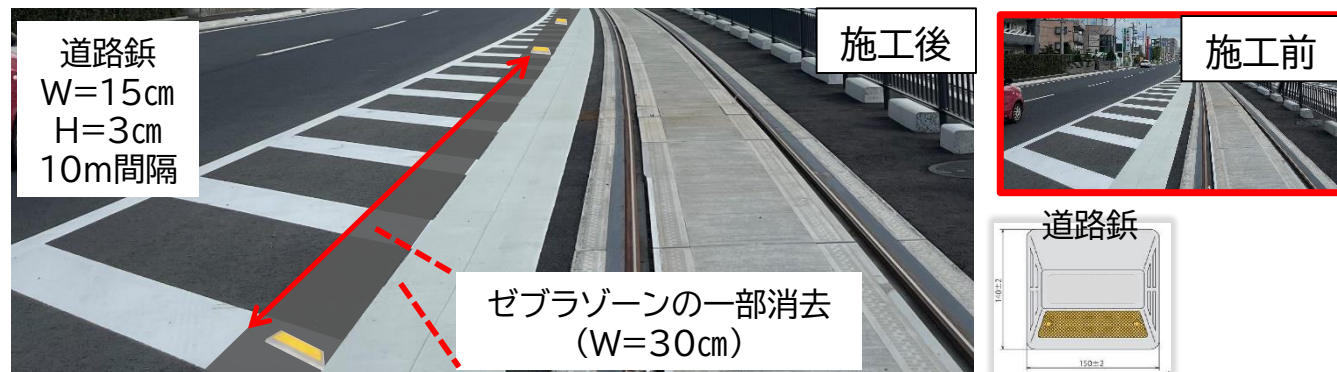


図 全線における対策工事のイメージ【令和6年度夏頃完成】

## ② 「ライトラインの維持向上に係る有識者会議」の設置

軌道施設等の維持管理については、日々の点検に加え、適宜、車輪やレールの摩耗状況等のモニタリングを実施しており、安全・安心な運行を行っている。

⇒ 今後、モニタリングしている車輪やレールの摩耗状況等について、有識者から評価をいただき、より安全で効率的な維持管理手法を確立

## 1 - (4) 今後の取組

- ・ ライトラインについては、開業後、**地域の移動手段として定着しつつあり**，引き続き，より多くの方にご利用いただけるよう，**ダイヤ改正や車両の追加導入等に取り組むなど**，芳賀町，宇都宮ライトレール(株)と連携しながら，**更なる利便性の向上や安定運行の確保**に努めていく。
- ・ また，公共交通の利用促進に向けては，**ライトラインやバス，地域内交通の連携を強化するなど**，**更なる利便性向上に取り組んでいく**。

## 2-(1) 駅西側の進め方

- NCCの形成に向け、東西の拠点をつなぐ公共交通の基軸を構築していくため、駅西側のLRT整備については、「大谷観光地付近」までを検討区間とし、そのうち、NCC形成の一層の推進とその効果が早期に発現できるよう、「宇都宮駅東口停留場から宝木町1丁目・駒生1丁目（教育会館付近）」までを整備区間としたところである。
- 事業化に向けては、**まちづくりと一体となって取り組むとともに、駅東側の開業後の様々な状況を的確に捉えながら**、東西の基軸となる公共交通として、市民の皆様にご親しまれ、より多くの方にご利用いただけるよう、検討を進める必要がある。



図 駅西側のLRTの検討区間、整備区間



## 2-(2) 現在の検討状況等

### ① まちづくりの動向

- 都心部の将来像を実現するための「(仮称)都心部まちづくりプラン」や「(仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」の策定に向けて取り組むなど、駅西側LRT導入を見据えた**まちづくりが進展**している。
  - また、**駅東側のライトラインの開業**により、駅西側への早期延伸への期待や大通り沿線における市街地再開発事業等の民間開発の動きも活発化するなど、**市民や事業者の機運も高まり**を見せている。
- ⇒ 引き続き、こうした**将来のまちづくりと一体となって**、大通りの道路空間再編や停留場など、**LRT導入に係る各種検討を進めるとともに**、まちの将来像を官民で共有し、**各種施策・事業を総合的に推進するため**、市民や事業者との**意見交換を行っていく**。

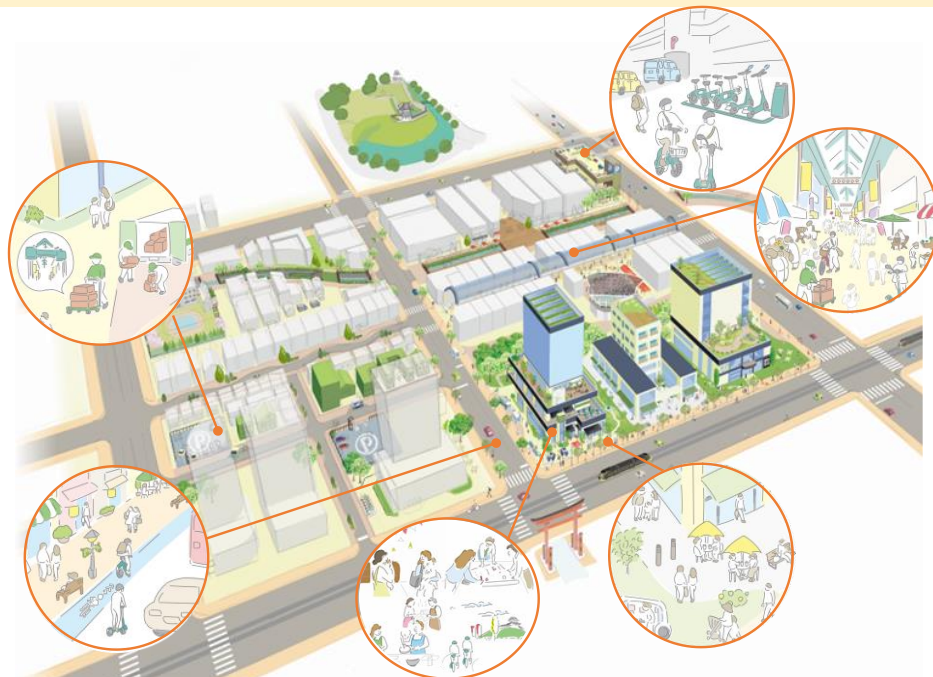


写真 (仮称)JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画策定懇談会  
(R5.12開催)

図 目指す都心部のまちづくりの姿「(仮称)都心部まちづくりプラン(抜粋)」

## 2-(2) 現在の検討状況等

### ② 大通りの道路空間再編について

大通りの道路空間再編については、「(仮称)都心部まちづくりプラン」における**人中心のウォーカブルなまちづくり**や都市の骨格となる**3環状12放射道路を中心とした将来道路ネットワークの考え方**などを踏まえながら、様々な再編案や交通への影響を検討し、関係機関と協議・調整を行うとともに、まちづくり関係団体や地元商店街と意見交換を実施

⇒ 引き続き、道路空間再編案や交通円滑化対策の検討を行い、**関係機関との協議・調整を行う**とともに、市民生活に密接に関わる歩行空間や荷捌き、停留場などの**道路空間の使い方**等について、まちづくり関係団体等に加え、**LRT沿線をはじめとする多くの関係者との意見交換を丁寧に行っていく**。

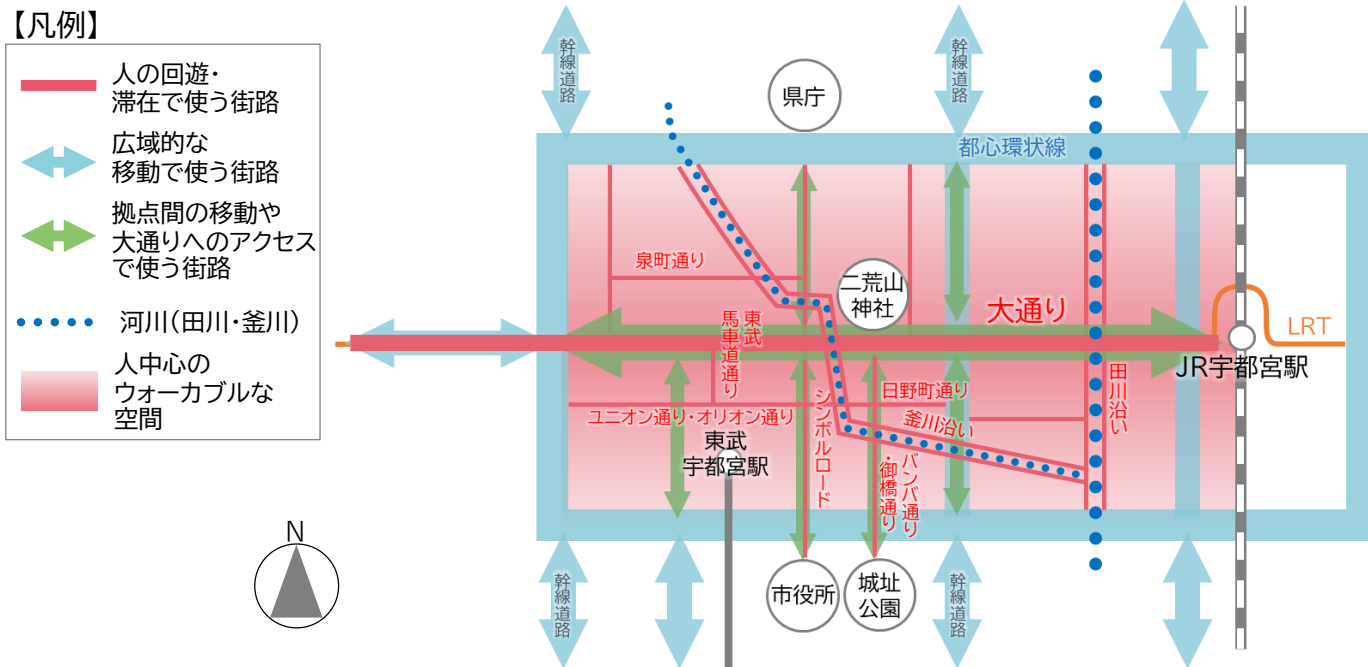


図 人中心のウォーカブルなまちづくりに向けた「まちなかの道路の使い方(抜粋)」

写真 人中心のウォーカブルな道路空間のイメージ (メルボルン) 12



## 2-(2) 現在の検討状況等

### ② 大通りの道路空間再編について

停留場については、大通りの沿道の土地利用や地形などの特性を踏まえるとともに、拠点性や停留場間隔などといった視点から**停留場の配置について検討**

⇒ 今後、この配置イメージをもとに、まちづくりと一体となって取組を推進するため、**市民や事業者との意見交換を行う**とともに、大通りの道路空間再編の検討や需要予測を行いながら、**停留場の位置・形式などを確定していく。**

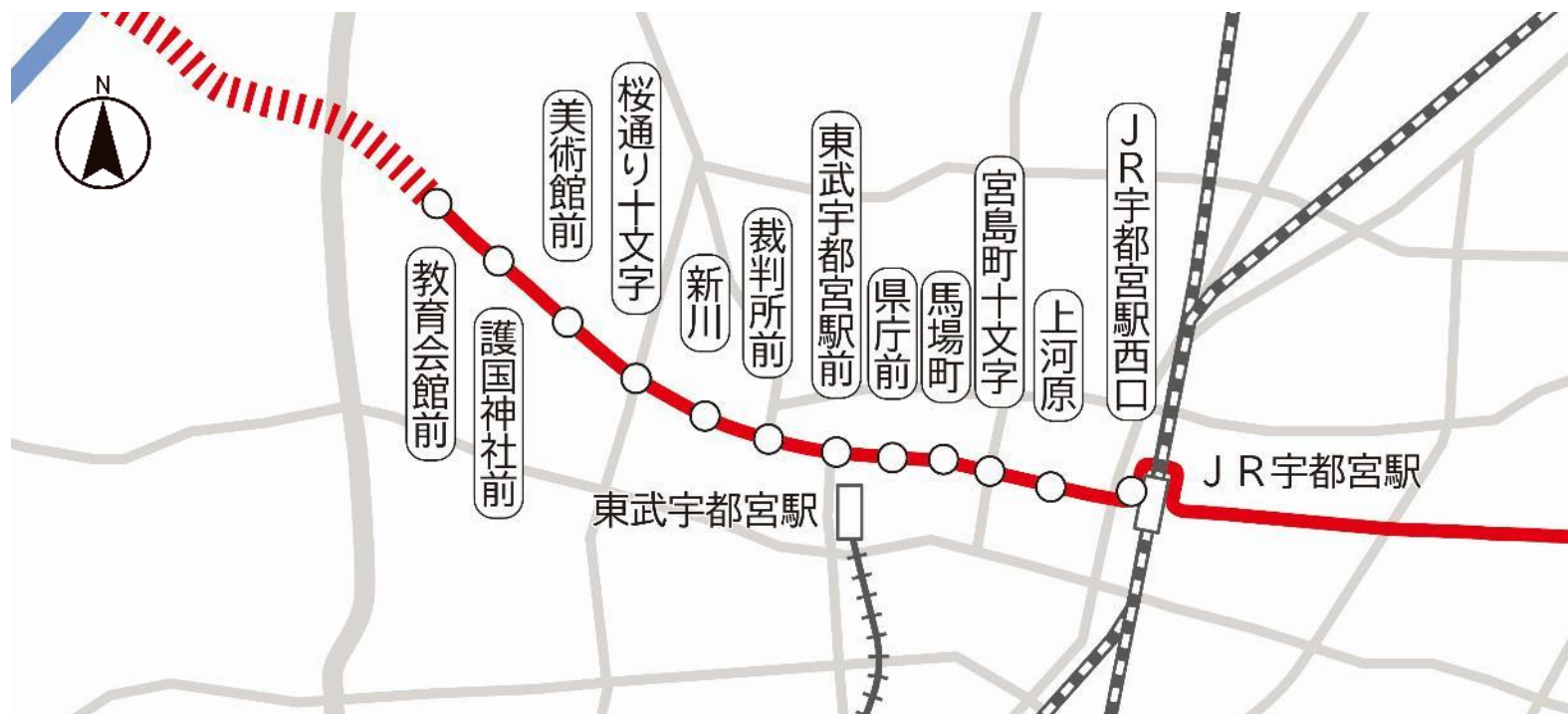


図 停留場の配置イメージ  
 (※停留場位置は、今後詳細に検討。停留場名称は仮称)

## 2-(2) 現在の検討状況等

### ③ 階層性のある公共交通ネットワークの構築について（バス路線再編・地域内交通の導入等）

LRTの整備とあわせたバス路線再編に向けて、「バス路線再編の方向性（※）」に基づき、再編後のバス路線の運行内容等について検討するとともに、地域内交通について郊外部全地区に加え、市街地で2例目となる明保地区において運行を開始するなど、「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいる。

⇒ 今後とも、**バス事業者と意見交換**しながら、再編に向けた検討を進めるとともに、**地域と意見交換**しながら、地域内交通未導入地区への導入を促進するなど、引き続き、**「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築を推進していく。**

#### ※ バス路線再編の方向性（令和4年8月公表）

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し、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。

## 2-(2) 現在の検討状況等

### ④ 交通結節機能の強化

公共交通間の乗り継ぎ，乗り換えが想定されるＪＲ宇都宮駅西口付近，桜通り十文字付近などについて，ＬＲＴと効率的に連携するバス路線の再編などの検討とあわせ，交通結節点の機能や施設規模等について検討

⇒ **ＬＲＴとバスの乗り換えが多く見込まれる駅西側の特性，さらには，駅東側の駐車場などの乗継施設の利用実態を踏まえると，乗継利便性の確保が重要**であることから，今後，ＬＲＴとバスや自動車を含む多様な交通手段が円滑に乗り継げる施設整備のあり方について検討を進めていく。

### ⑤ 需要予測

**駅東側のライトライン開業後の移動実態を反映した予測手法**について，有識者の意見を伺いながら，**より精度の高い需要予測の実施**に向けた取組を進めている。

⇒ 今後，需要予測の前提条件を整理し，駅東側でも採用した「四段階推計法」により，事業採算性を確認するための「最小需要ケース」や施設規模を把握するための「最大需要ケース」など，幅を持たせた需要予測を行っていく。

## 2-(2) 現在の検討状況等

### ⑥ 市民理解の促進

- ・ LRTを基軸としたNCCのまちづくりについて、「NCCまちづくりのオープンハウス」や「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」において、情報発信や意見交換を行うなど、理解促進に取り組んでいる。
  - ・ 特に、駅西側の沿線地区等を対象に実施している「ライトライン体験会・意見交換会」において、**参加者からは、LRT導入後のまちづくりへの期待の声を多くいただいている。**
- ⇒ 引き続き、事業の進捗状況に応じて、広報紙など様々な媒体を活用し、正確かつ最新の情報を提供するとともに、意見交換会などの双方向の取組を拡充するなど、**あらゆる機会を通じて機運を高めながら、更なる市民理解の促進を図っていく。**



写真 「ライトライン体験会・意見交換会」の様子



## 2-(3) 今後の取組

- ・ 令和6年度については、本市の発展を牽引してきた県都の顔である駅西側において「(仮称)都心部まちづくりプラン」などに基づき、**ウォーカブルな空間づくり**等に向け、市民・事業者など多くの関係者と、より丁寧に**都心部のまちづくりの議論を深めていく**。
- ・ また、LRTを基軸とした「階層性のある公共交通ネットワーク」の実現に向け、**駅西側のバス路線再編**に向けた検討、**地域内交通未導入地区への導入を推進**していく。
- ・ 特に、LRTの導入については、LRTの**整備効果を最大限に発揮**し、円滑に事業を推進できるように、**駅東側の開業後に得られた様々な知見を活用**しながら、各種検討を綿密に進めるとともに、道路管理者や交通管理者などの関係機関との協議・調整や、市民の皆様をはじめとする多くの関係者との**意見交換をより丁寧に行っていく**。
- ・ これらの取組を十分に積み重ね、それを踏まえた駅西側のLRT整備を図ることが必要と考えることから、軌道事業の特許申請については、**令和7(2025年)年度**、開業については、**2030年代前半を目指していく**。
- ・ 今後とも、**「ライトラインをフル活用」**しながら、子どもから高齢者まで、誰もが便利に安心して暮らすことができる**「スーパースマートシティ」**の実現に向けて**取り組んでいく**。