

芳賀・宇都宮 L R T 事業について

令和7年8月1日

建設部	L R T 整備課
総合政策部	交通政策課
都市整備部	N C C 推進課, 市街地整備課

1 交通結節点等の検討状況について

- (1) J R宇都宮駅西側の交通ネットワークのイメージについて
- (2) バス路線の再編について
- (3) J R宇都宮駅西口駅前広場について
- (4) 東武宇都宮駅付近について

2 「軌道運送高度化実施計画」の策定に向けた取組について

- (1) 路線計画について
- (2) 施設計画について
- (3) 需要予測と整備効果について
- (4) 今後の取組について



1 交通結節点等の検討状況について

1(1) J R宇都宮駅西側の交通ネットワークのイメージについて

NCCの更なる促進に向けて、公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークを実現するため、ライトラインを基軸とし、鉄道やバス、自動車、自転車などの多様な交通手段を最適に組み合わせた交通ネットワークの構築を進めている。

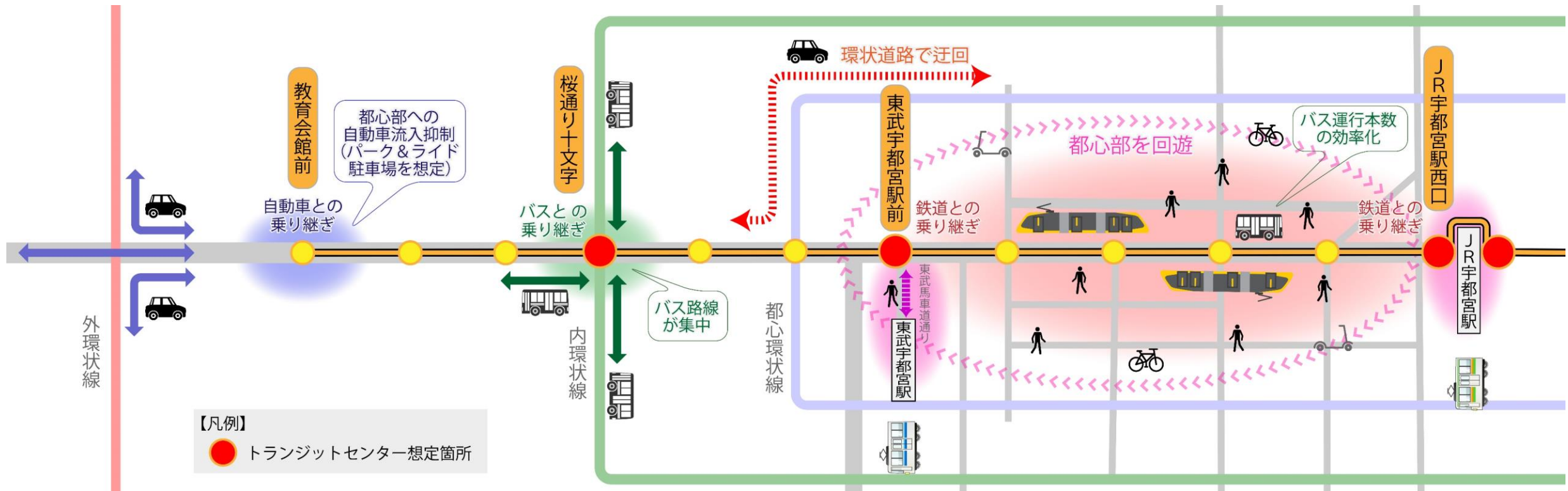


図 駅西側の交通ネットワークのイメージ

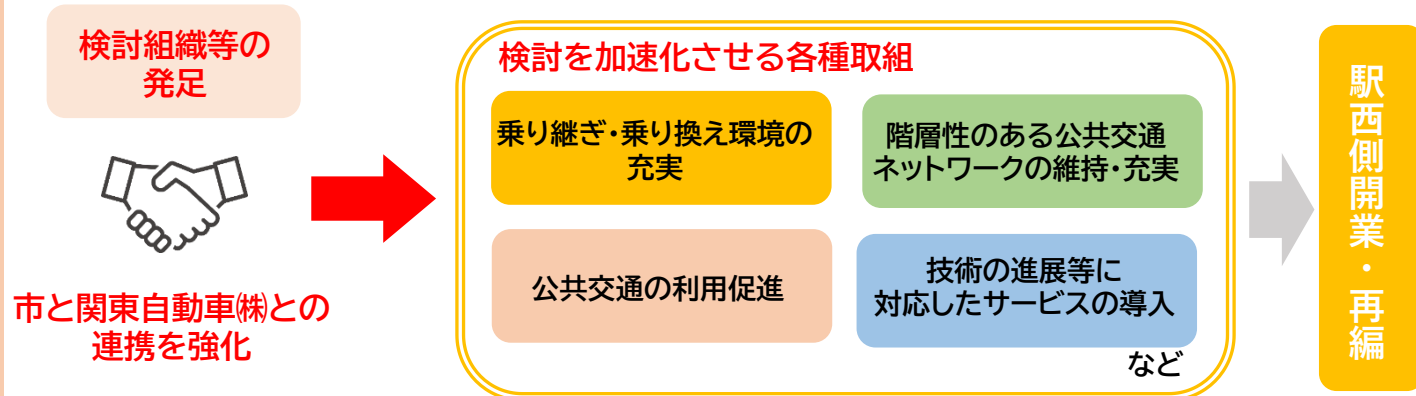
■ バス事業者との連携強化

大通りを運行する各方面のバス路線再編を効果的に実施するため、「乗り継ぎ・乗り換え環境の充実」や「階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実」など、利用者の利便性向上等に向けた各種取組について検討を進めており、さらに、その検討を加速化させていくため、**市と関東自動車(株)などによる検討組織等の設置**について協議を進めている。

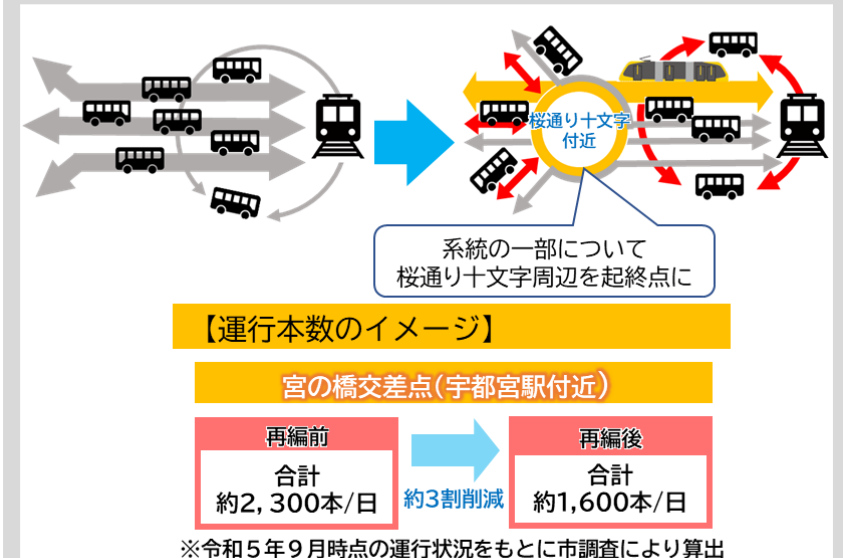
【参考】 バス路線再編の考え方

桜通り十文字を経由する系統の一部について、桜通り十文字付近を起終点とすることなどにより、大通りを運行するバス路線を約3割削減し、その分の車両や運転手を幹線バスや循環バスに振り分け、市内全域の公共交通ネットワークの充実を図ることとし、ライトライン開業2～3年前を目途に運行計画案を公表する。

【市と関東自動車(株)の今後の取組イメージ】



再編の考え方



これまでの議論を踏まえたライトライン開業時における交通空間の配置などの検討をより深度化するため、施設配置のたたき台として「駅前広場の平面図(イメージ)」を令和7年2月に公表し、関係者と意見交換を重ねてきた。

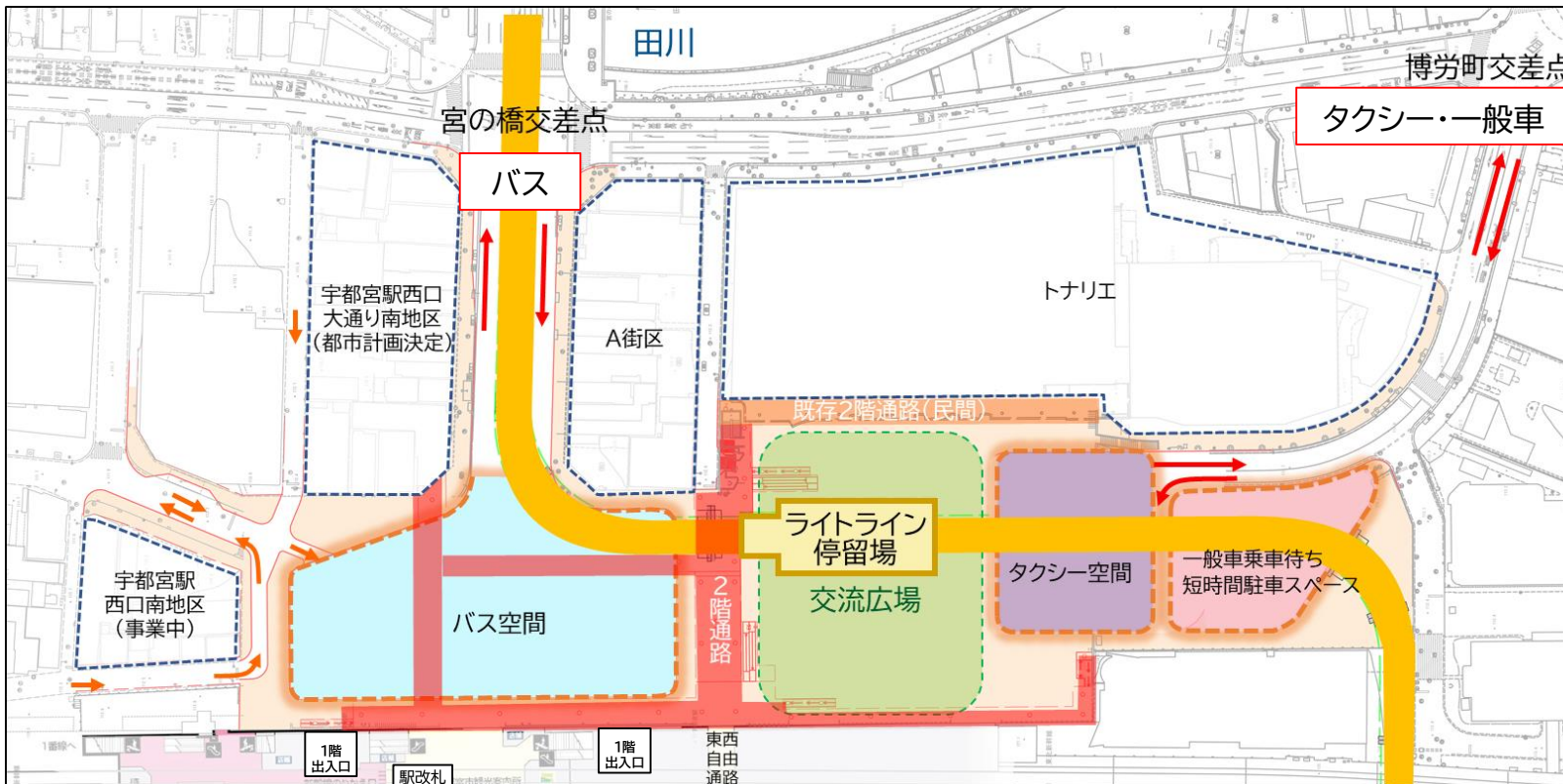


図 駅前広場の平面図(イメージ)※L R T開業時

関係者からの主な意見

■ 福祉や障害者団体など

高齢者や体の不自由な方にとって、現在のタクシー乗車位置は駅改札（交番前1階出入口）から遠くて利用しにくいいため、駅改札前に設置していただきたい。（①）

■ 構内タクシー組合

- ・ タクシー利用は、高齢者や体の不自由な方、荷物の多い方などが多いため、乗車位置を駅改札前に設置していただきたい。（①）
- ・ アクセス動線を一般車と共有するため、一般車の送迎ピーク時（混雑時）において、タクシーの円滑な運行への影響が懸念される。（②・③）

■ J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画策定懇談会

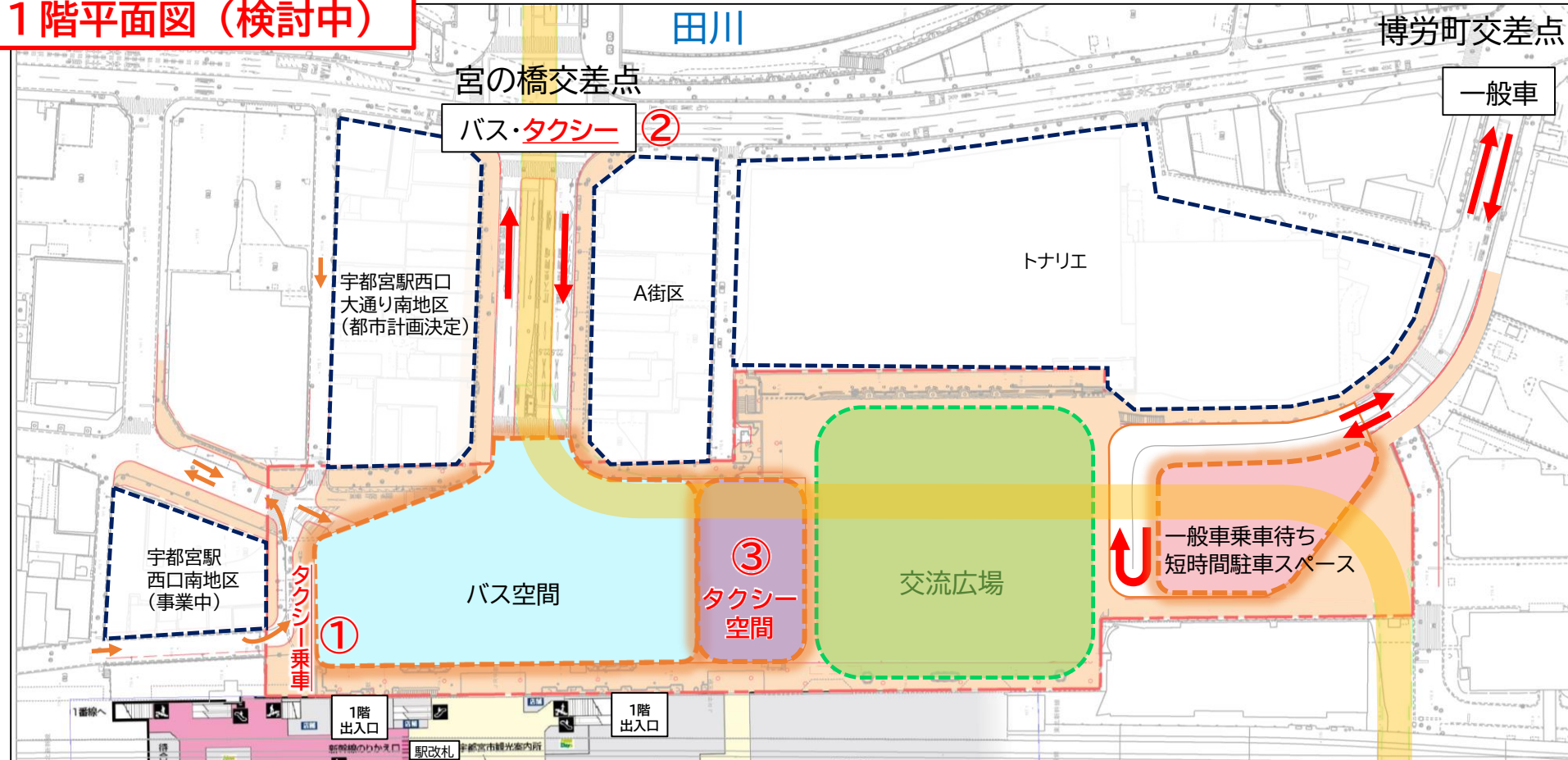
来訪者が本市の顔として最初に感じる2階レベルの空間に、交流広場の配置や歩行者動線を検討していただきたい。（④・⑤）

1 (3) J R 宇都宮駅西口駅前広場の検討状況

修正の方向性

- ① 駅改札付近にタクシー乗車場の配置を検討（一般車乗降空間においても福祉車両の乗降場所に配慮していく）
- ② 宮の橋交差点から駅西口駅前広場へのタクシーのアクセスを検討
- ③ バス空間とタクシー空間を集約し効率的な施設配置を検討

1 階平面図（検討中）



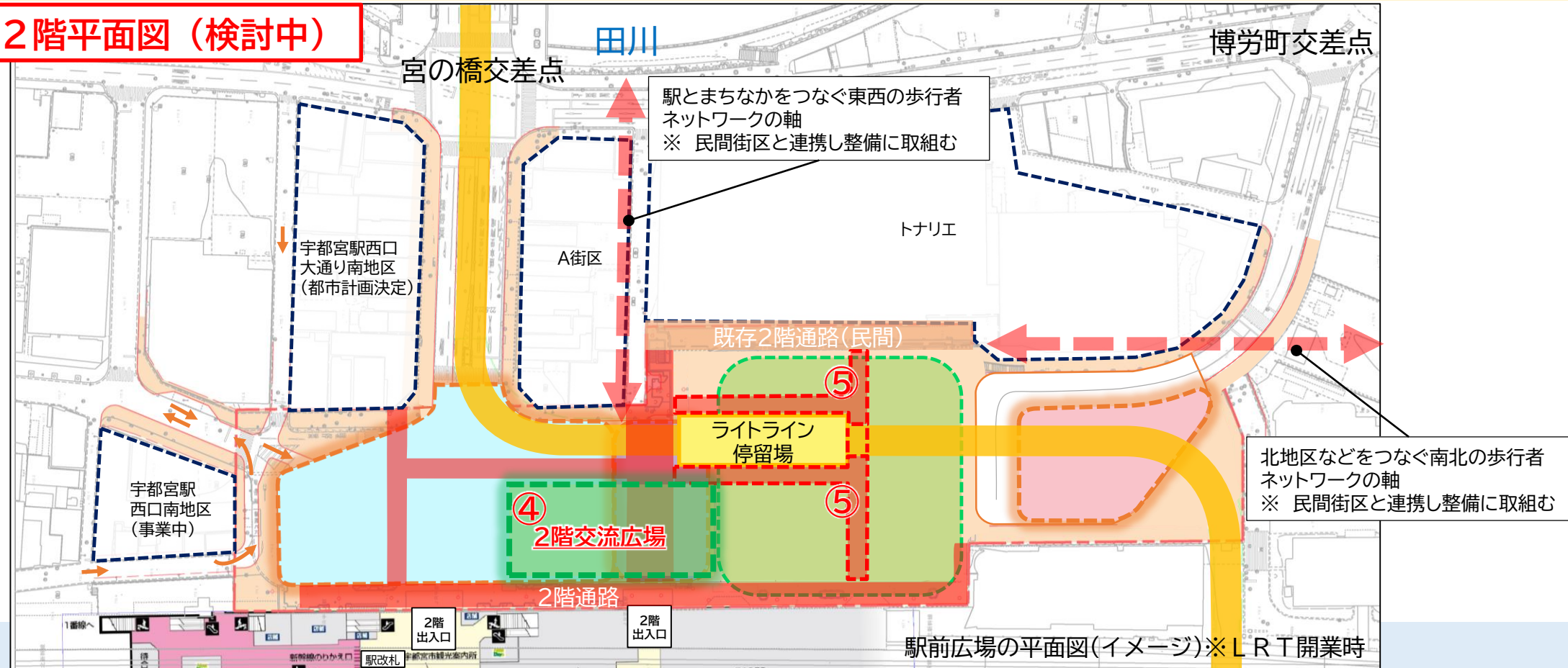
駅前広場の平面図(イメージ)※ L R T 開業時

1(3) JR宇都宮駅西口駅前広場の検討状況

修正の方向性

- ④ 本市の象徴となるライトラインと一体となった2階レベルの空間（交流広場）の配置を検討
⑤ 駅と周辺民間街区や、どこからでもライトラインにアクセスできる歩行者ネットワークの追加配置などを検討

2階平面図（検討中）



今後の予定

- ・引き続き懇談会などにおいて関係者と議論を深め、将来的な交通需要の変化にも対応できる可変性のある空間配置も考慮しながら、公共交通利用者が利用しやすい空間配置の検討を深め、**年内を目途に交通施設を具体的に示す「基本平面図」を作成し、都市計画手続きを進める。**
 - ・「基本平面図」を基に施設設計を進め、**年度内を目途に交通施設の配置や規模を決定する基本設計をとりまとめる。**
- 16

1(4) 東武宇都宮駅付近

東武馬車道通りにおける検討状況

地元商店街などの関係者とともに、雨に濡れない機能の確保や、通勤・通学する人などが滞在できる空間の創出、周辺店舗の営業に配慮した交通規制の実施、安全・安心に荷さばきできる空間の確保など、整備内容を検討している。

今後の検討

引き続き、地元関係者や道路管理者、交通管理者などと協議・調整を行い、整備内容を具体化していく。

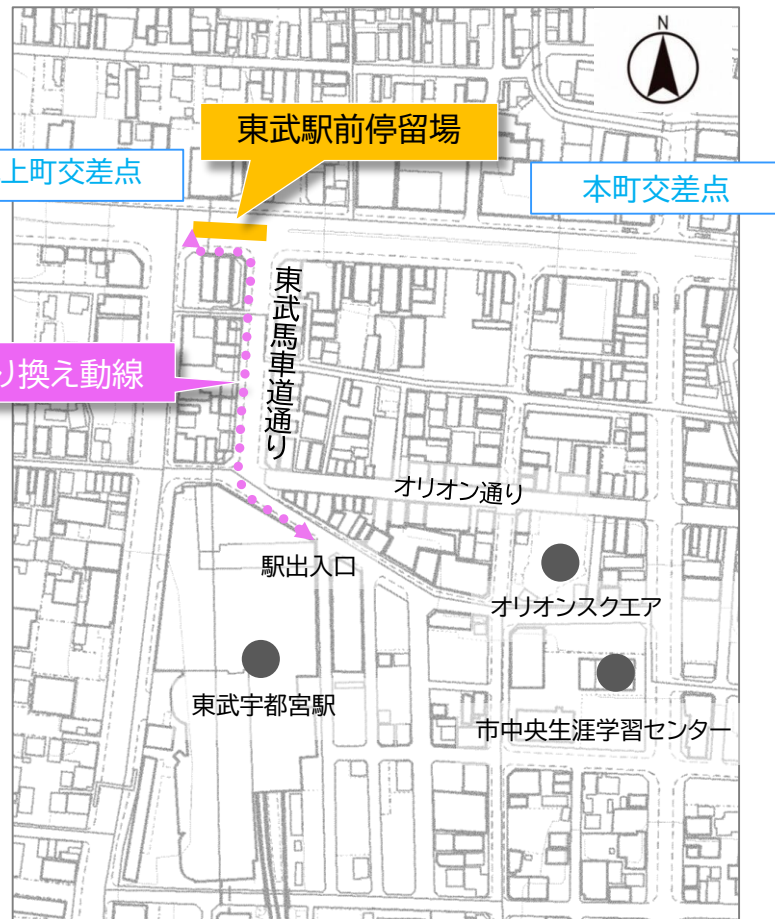


図 東武宇都宮駅との乗り換え動線



雨に濡れない機能（シェルター設置）
（事例：奈良県橿原（かしはら）市）



滞在空間の創出（ベンチ・テーブル等の設置）
交通規制の実施（一方通行化）
（令和4年度東武馬車道通りにおける社会実験の様子）



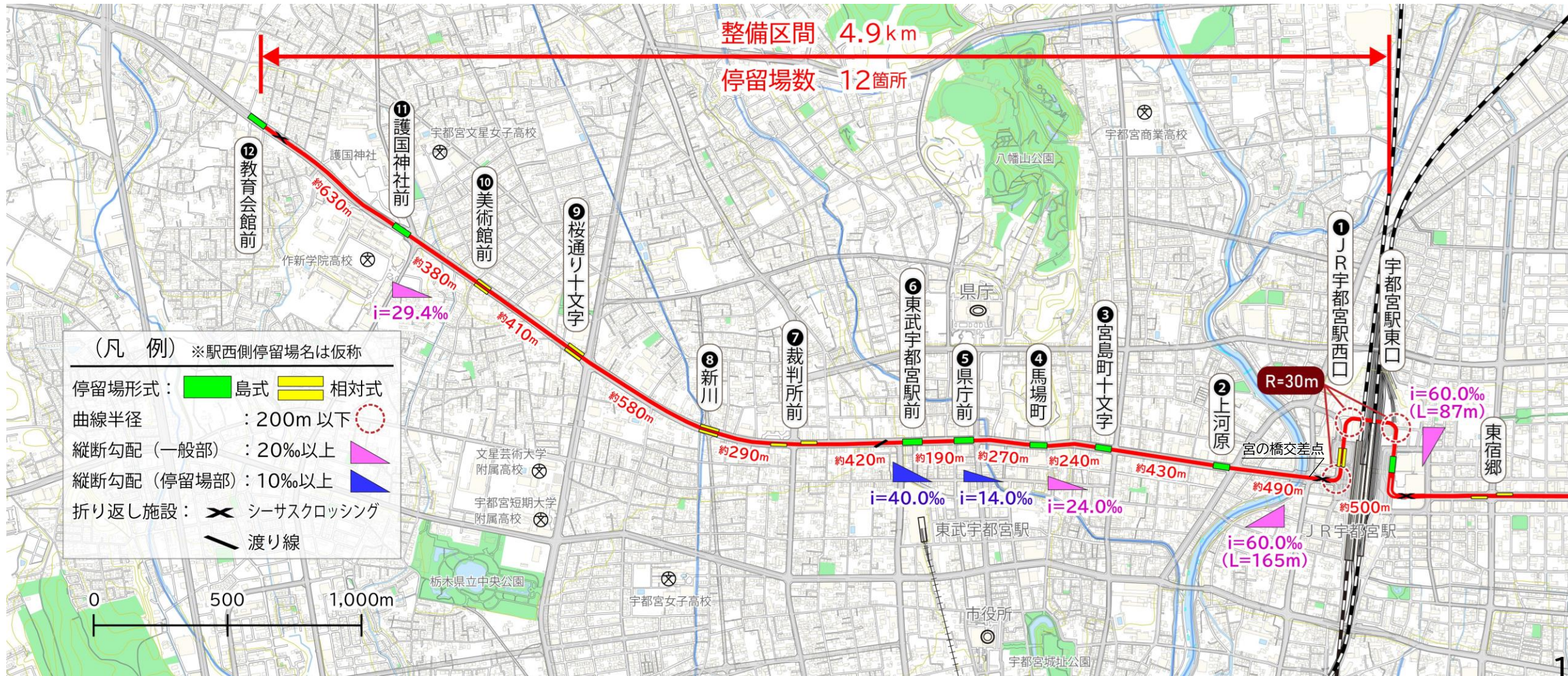
荷さばきできる空間の確保（事例：JR宇都宮駅西口周辺）



2 「軌道運送高度化実施計画」の 策定に向けた取組について

① 線形計画

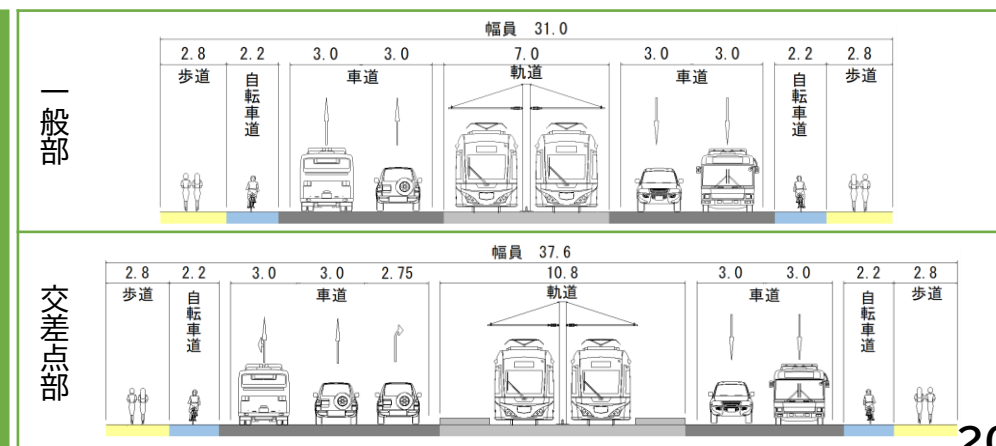
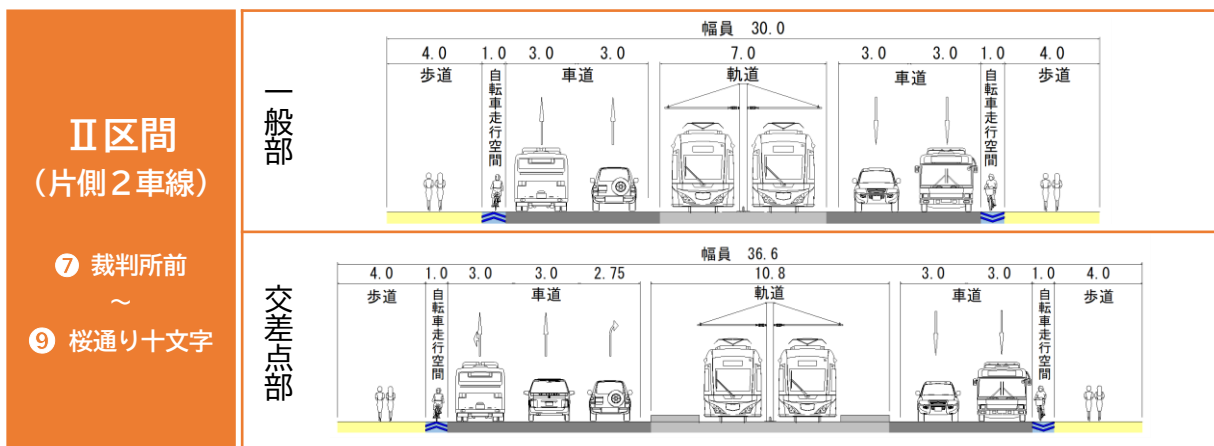
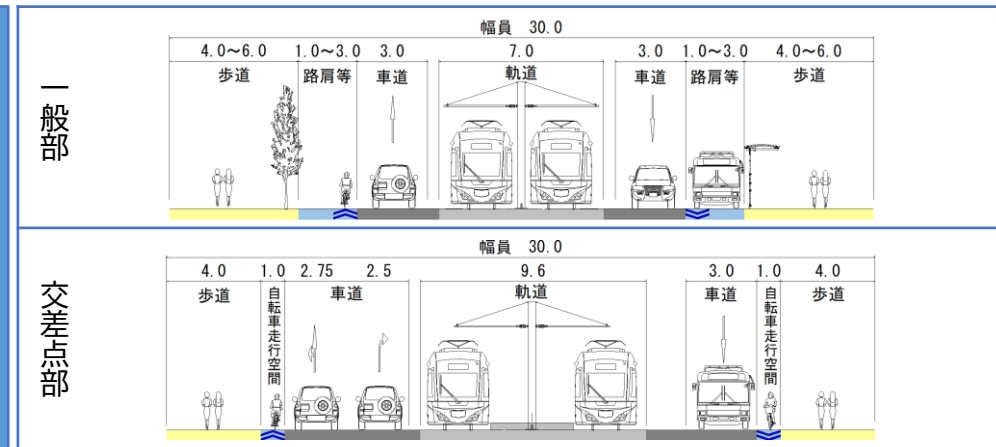
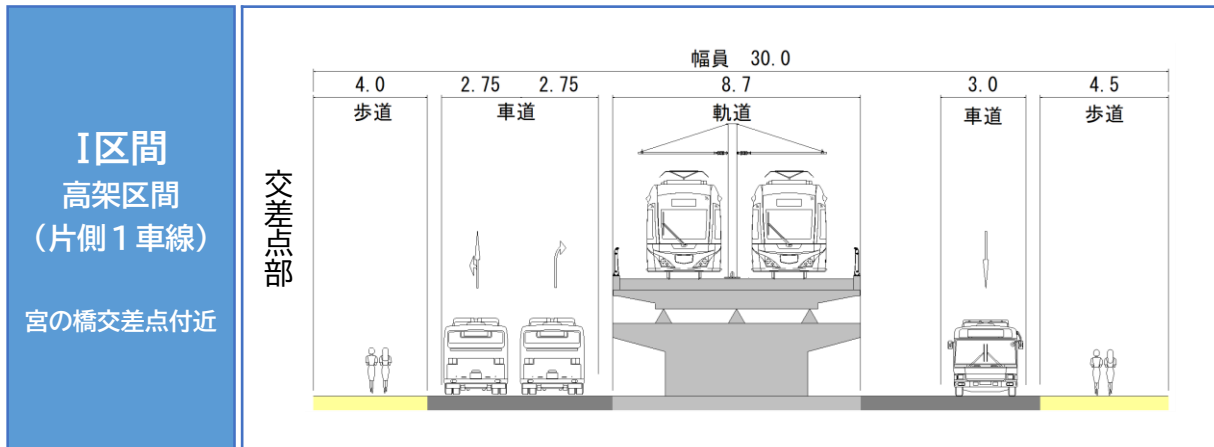
- 軌道の平面縦断線形等について、地形条件やＪＲの交差条件を踏まえ、安全性や速達性などに配慮し、**駅東側と同等またはそれ以下に抑えた平面曲線，縦断勾配**となるよう計画した。
- その結果，駅西側区間の**最小曲線半径はＪＲ横断部付近の３０ｍ**，**最急縦断勾配はＪＲ横断部付近の６０％**となった。



2(1) 路線計画について

② 大通りの導入空間

- 大通りの導入空間については、本年2月に公表した基本方針をもとに、道路構造令等に基づく断面構成や道路及び軌道の線形などを検討し、道路管理者や交通管理者などと協議してきた結果、**道路幅や拡幅範囲が概ね確定**した。
- その結果、裁判所前からの西側区間（Ⅱ・Ⅲ区間）においては、**当初見込みより多くの用地補償が必要**となり、その中には、**マンションなどの共同住宅が複数含まれる**ことが明らかになった。
- また、地下埋設物については、最新の断面構成を提示しながら占用事業者と協議を進めているところであり、**幹線管路の電線共同溝については、駅東側の7倍程度の延長が埋設されていることを確認し、その半分程度の移設**が見込まれている。



- ・ 停留場については、需要予測結果や沿線の企業や学校等の立地状況を勘案し、十分な滞留空間を確保とした形態とする。
- ・ 「JR宇都宮駅西口」「東武宇都宮駅前」「桜通り十文字」「護国神社前」の停留場については、需要予想の結果から、ピーク時に滞留空間の不足が見込まれることから、**ホーム長を従来の30mから40mに延長**するとともに、「馬場町」「県庁前」の停留場については、周辺の商業施設等の立地状況から、休日に多くの利用が想定されるため、**ホーム長を40mに延長**する。
- ・ また、「東武宇都宮駅前停留場」付近は、道路の縦断勾配が40%程度となっており、軌道建設規程では停留場部の縦断勾配は10%以下とされていることから、軌道の縦断勾配を緩和するため、**道路と分離した軌道構造を検討**する。

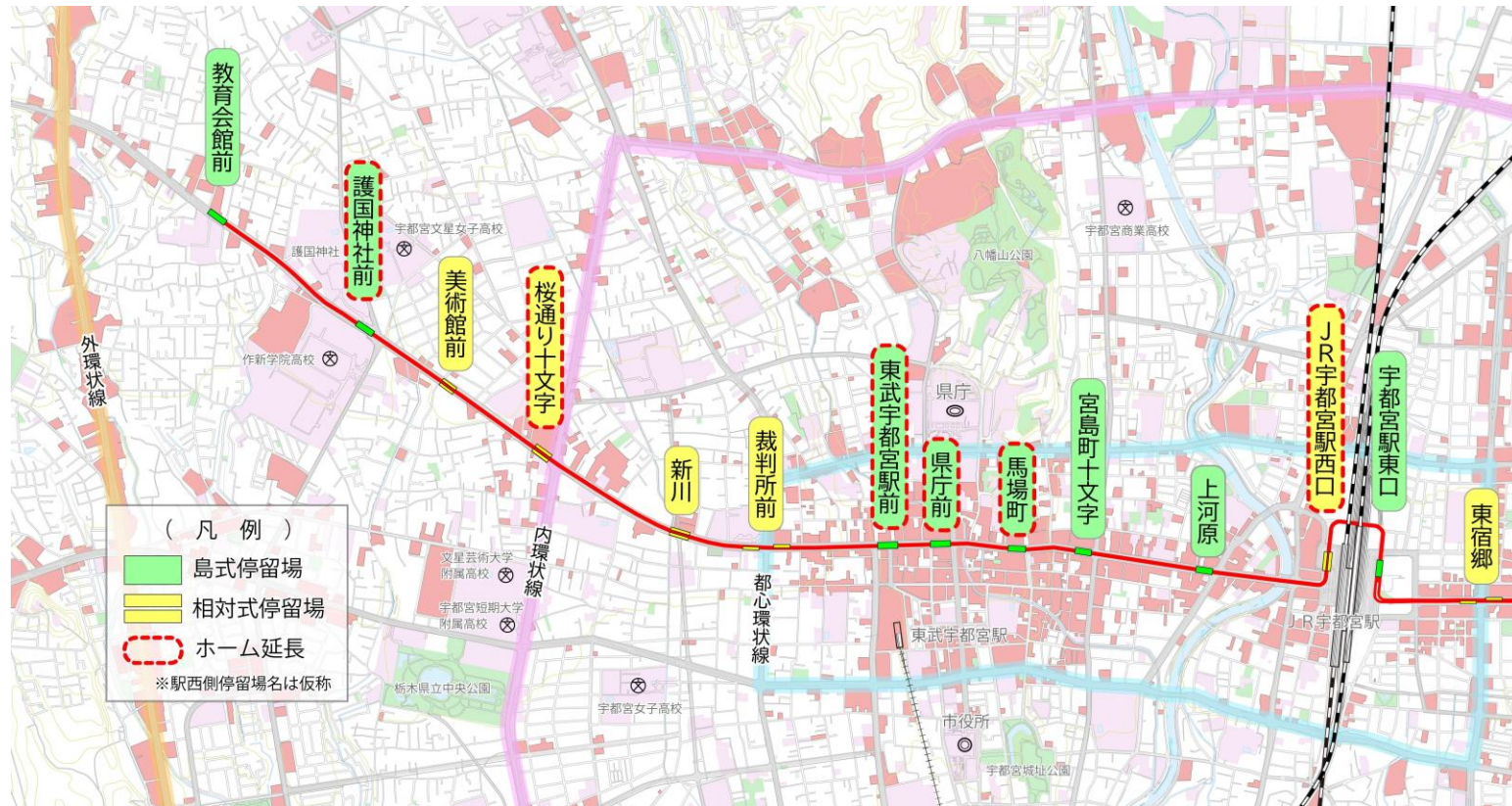
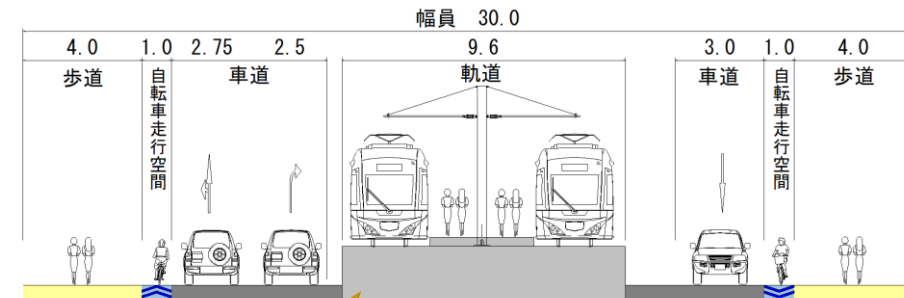


図 停留場の整備計画



道路面と軌道敷に段差を設けることで軌道の縦断勾配を緩和

※ 基準を上回る勾配となる場合、軌道建設規程に基づく特別認可の手続きを行っていく。

図 東武宇都宮駅前停留場の断面イメージ

留置施設の考え方

駅西側延伸時の車両留置については、当初、駅東側の車両基地内で対応することを想定していたが、整備区間が、当初計画よりも更に西側に延伸したことに伴うピーク時等の輸送需要への対応や、異常時、イベント時などにおける安全で持続的な運行サービスを提供するため、既存の車両基地内での車両留置を基本としつつ、**補完的な位置付けとして留置施設を整備**する。



図 西側留置施設の位置づけ

留置施設の候補地

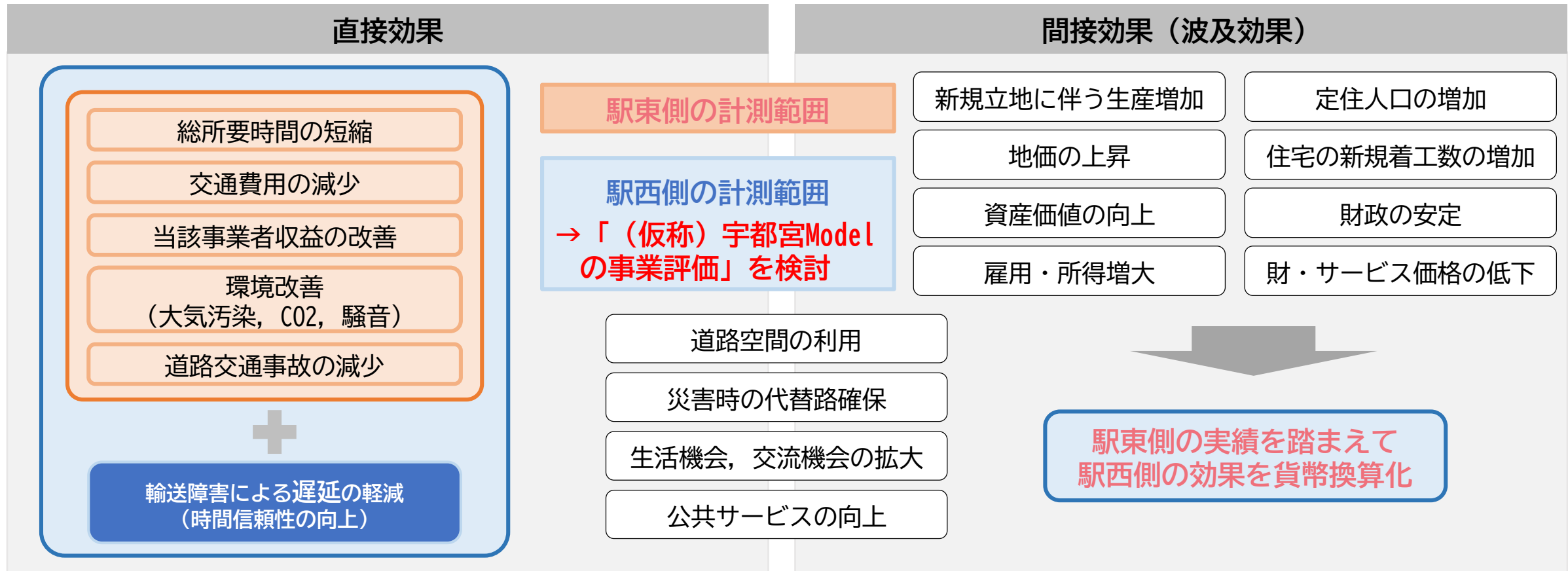
留置施設の位置については、車両の回送運転のロスが少なく、ピーク時等における運用効率の高い末端付近が適しており、その末端付近で、5～6編成程度の車両留置の設置やパークアンドライド施設等との併用が可能な敷地を確保でき、本線に隣接して入出庫がしやすい**教育会館前停留場に近接した県有地を候補地の一つ**として、栃木県を始めとする関係者と調整を進めていく。

- ・ 需要予測の算定ケースについては、実現性が十分に見込まれ、特許申請に使用する「**特許申請ケース**」のほか、事業成立性を確認するための「**最小需要ケース**」，必要な輸送能力や施設規模を把握するための「**最大需要ケース**」の3ケースで実施した。
- ・ 東西合わせた平日1日当たりの利用者数については，「**特許申請ケース**」で約3万1,500人，「最小需要ケース」で約2万8,600人，「最大需要ケース」で約3万4,000人と算定した。

表 前提条件及びケース別利用者数

			最小需要ケース	特許申請ケース	最大需要ケース
目的			事業成立性の確認	特許申請用	輸送力・施設規模等の算定
人口フレーム	将来総人口		国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計（令和5年12月推計）		
	社会経済状況による人口変化		沿線の工業団地の従業者減少	沿線の工業団地の従業者トレンド推移	沿線の工業団地の従業者増加
LRTサービス水準	運賃		駅東側ライトラインと同様の運賃水準（150円～500円）		
	所要時間（宇都宮駅西口～教育会館）		上り方面：約20分 下り方面：約22分		
	運行頻度		・ピーク時：8分間隔 ・オフピーク時：12分間隔	・ピーク時：6分間隔 ・オフピーク時：10分間隔	・ピーク時：4分間隔 ・オフピーク時：10分間隔
平日1日当たり利用者数（人／日）	合計		28,645	31,512	33,990
	目的別内訳	通勤	14,454	16,734	18,956
		通学	3,665	3,694	3,785
		業務	1,244	1,306	1,368
		私事	9,197	9,778	9,882

- ・ 駅西側の費用便益分析については、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」に基づき、駅東側特許時に対象とした所要時間の短縮などの効果に加え、**「輸送障害による遅延の軽減」（時間信頼性の向上）の効果項目を追加**して、需要予測の結果等を用いて直接効果の便益額を計測していく。
- ・ また、駅東側において、ライフスタイルの変化やまちづくりへの好影響など、様々な**間接効果の発現を確認し、貨幣換算化**も行ってきたことから、このような実績を踏まえ、**直接効果に間接効果を加えた「（仮称）宇都宮Modelの事業評価」を検討**する。



【スケジュールについて】

- 軌道事業の特許申請時期については、2025年（令和7年）10月を目途とし、事業を円滑に進めるため、今後、沿線関係者などを対象とした事業説明会を開催し、具体的な図面を活用して事業計画を説明するなど、市民理解の促進に取り組んでいく。
- 工事着手時期については、軌道事業の特許取得後、軌道施設の詳細設計や軌道法等の法定手続きを経て、2028年（令和10年）内を目指す。
- 開業予定時期については、用地買収に伴う交渉期間や地下埋設物の移設を含む軌道等の工事期間などを踏まえて工程計画の精査を進めているところであり、2030年（令和12年）の開業は厳しい見込みである。

【事業費について】

引き続き、交差点形状や地下埋設物等に関して関係機関などとの協議を行うとともに、需要予測の結果をもとに運行計画等の検討を深めながら施設計画や車両編成数を固めるなど、本年5月にお示しした「概算事業費の試算値」の精査を進めていく。

上記のスケジュールや事業費などの検討結果については、特許申請前に議員協議会を開催し、「軌道運送高度化実施計画」（案）を説明する中でお示しする。