

交通未来都市うつのみや

公共交通シンポジウム報告

平成29年9月22日

宇都宮市
副市長 吉田 信博





宇都宮市の
交通環境

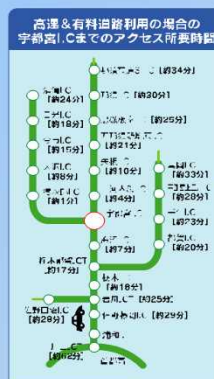
道路

東北自動車道で東京から62分

鐵道

東北新幹線で東京から48分

新宿湘南ラインで新宿から94分

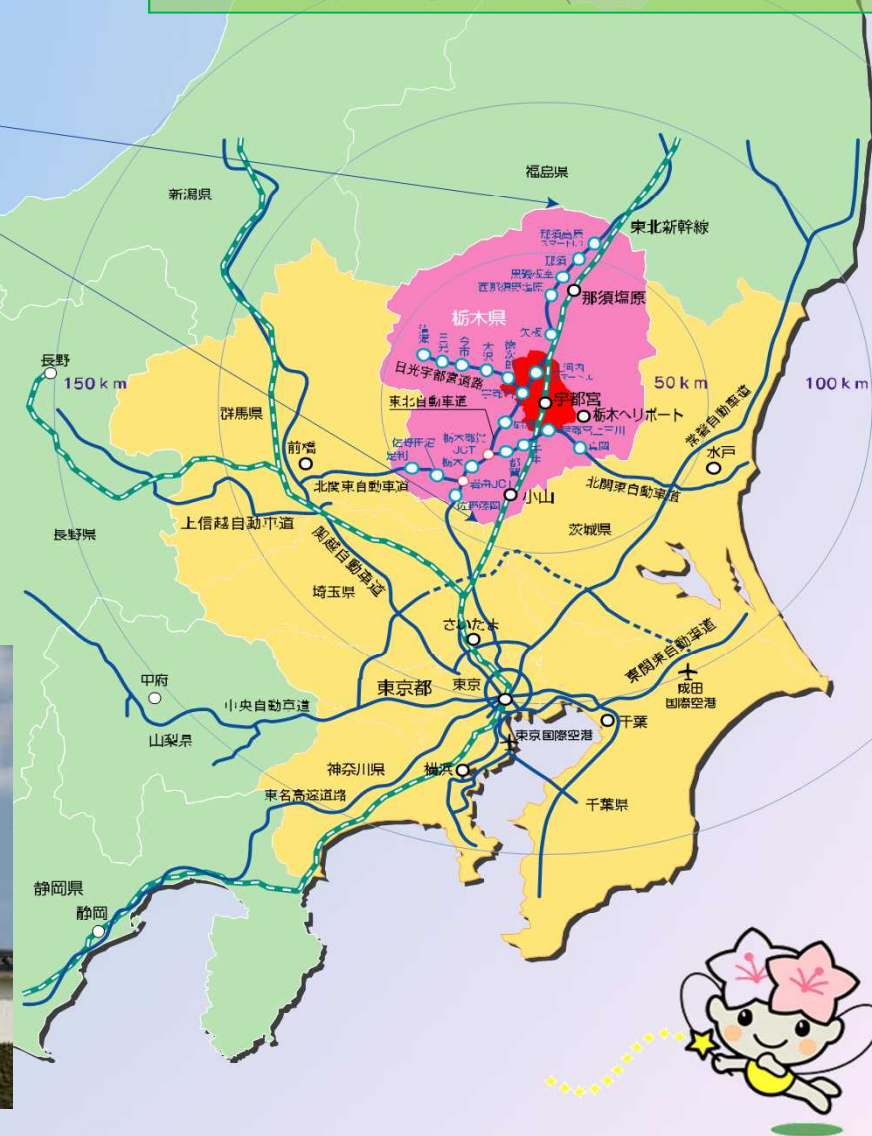


北関東最大の50万都市

• 面積 416.85 K m²

・人口518,200人

※平成27年5月1日現在



宇都宮と言えば！！

大谷石 Pierre d'Ōya



J A Z Z



宇都宮餃子 Gyōza



カクテル
Cocktail



宇都宮と言えば！！



*We will never forget you.
Danke schön, Fabian!*

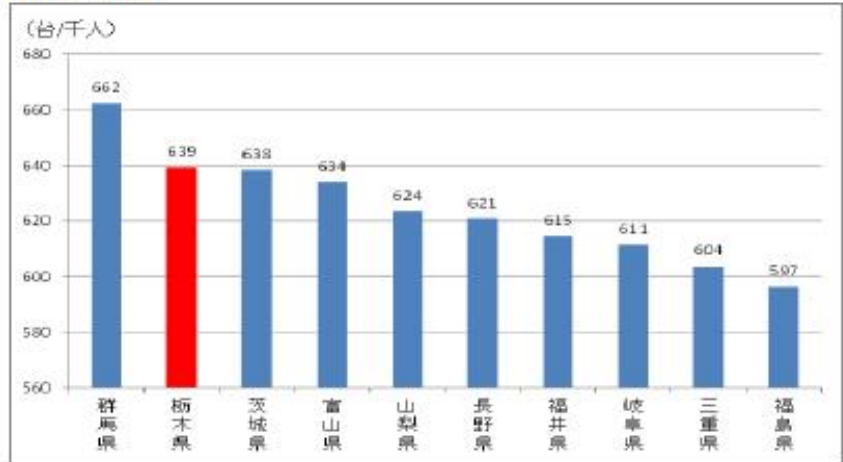
10.21 SAT 2017 JAPAN CUP CRITERIUM
2017ジャパンカップクリテリウム

10.22 SUN 2017 JAPAN CUP CYCLE ROAD RACE
2017ジャパンカップサイクルロードレース 宇都宮市森林公園周回コース

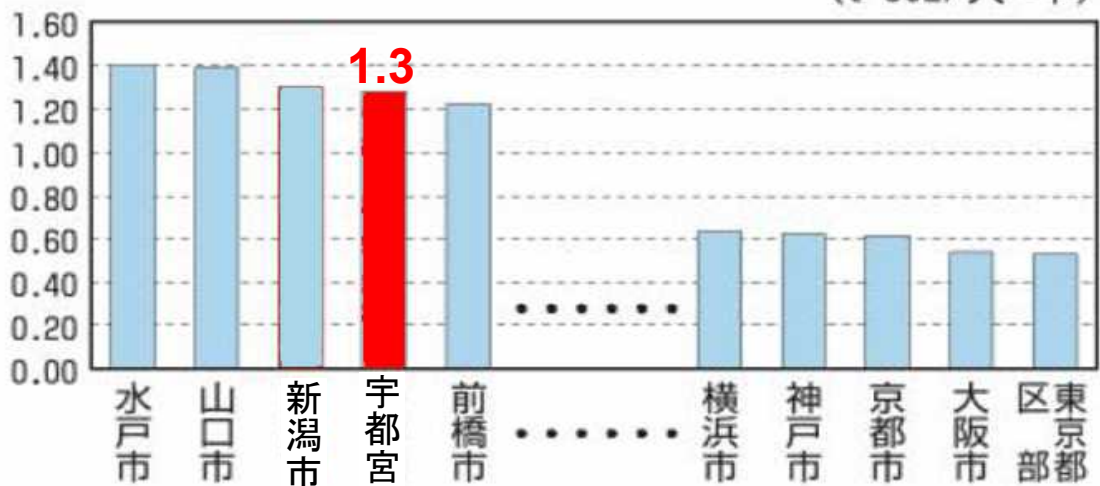
自動車（マイカー）に依存、公共交通の衰退

- 宇都宮市を中心とする栃木県では、自動車保有率が**全国2位**である。
- 宇都宮市の温室効果ガス排出量は、全体として減少傾向だが、**運輸部門におけるCO2排出量は、現在も増加傾向**にある。
- 移動手段として自動車を利用している市民が増加傾向となっている。

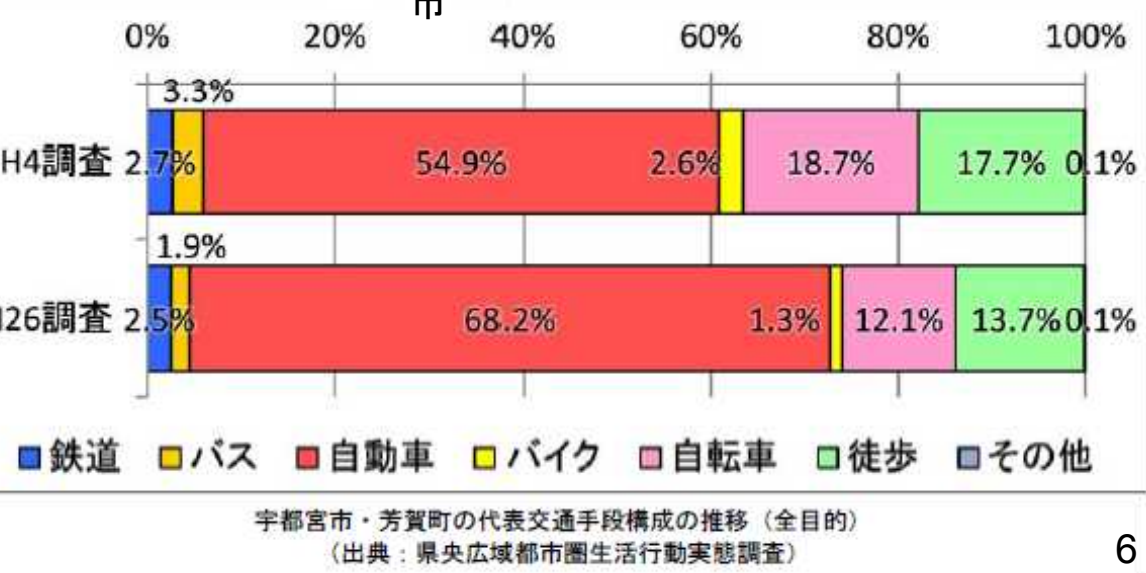
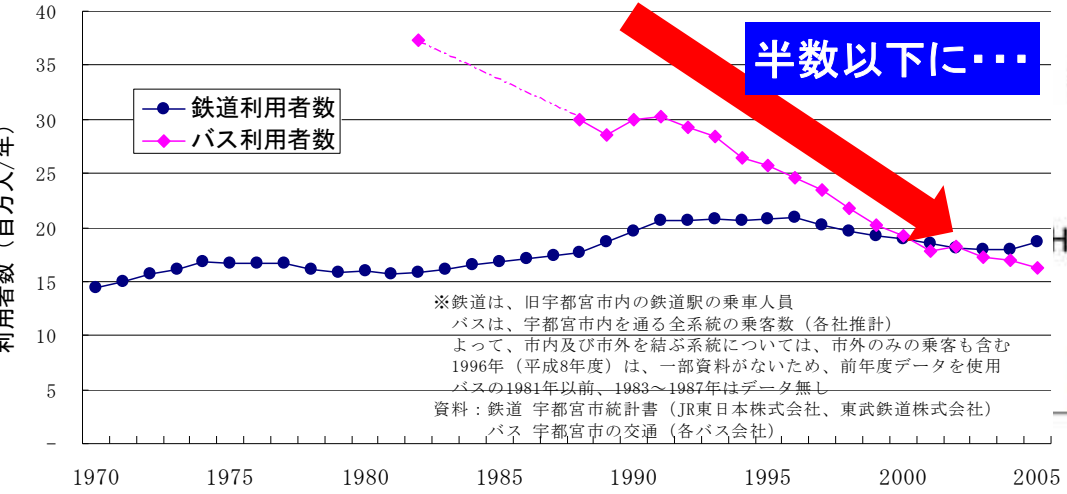
【自動車保有台数】



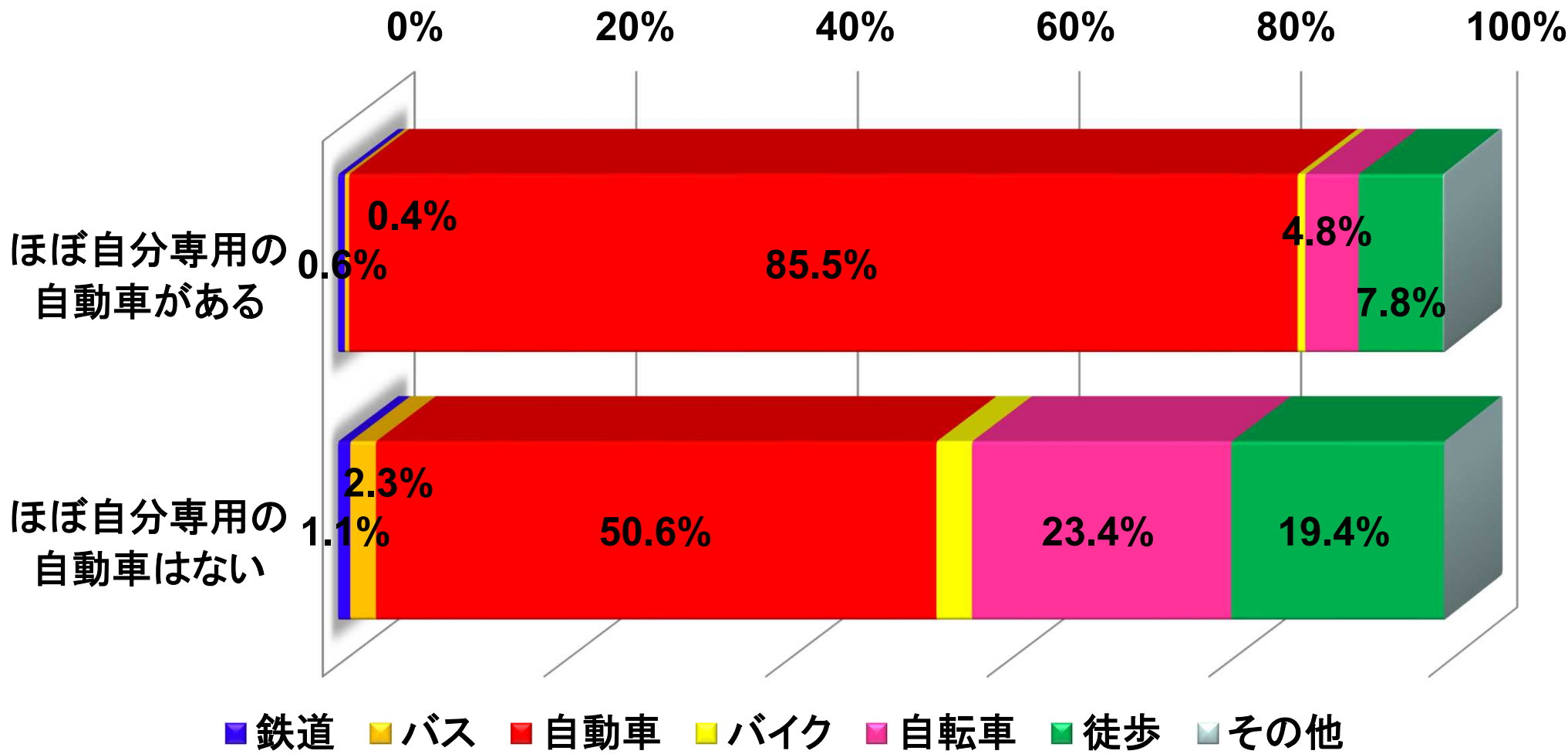
一人当たりのCO2排出量



資料：統計でみる都道府県の姿 2014
図 2-7 人口当たり家用乗用車トップ 10

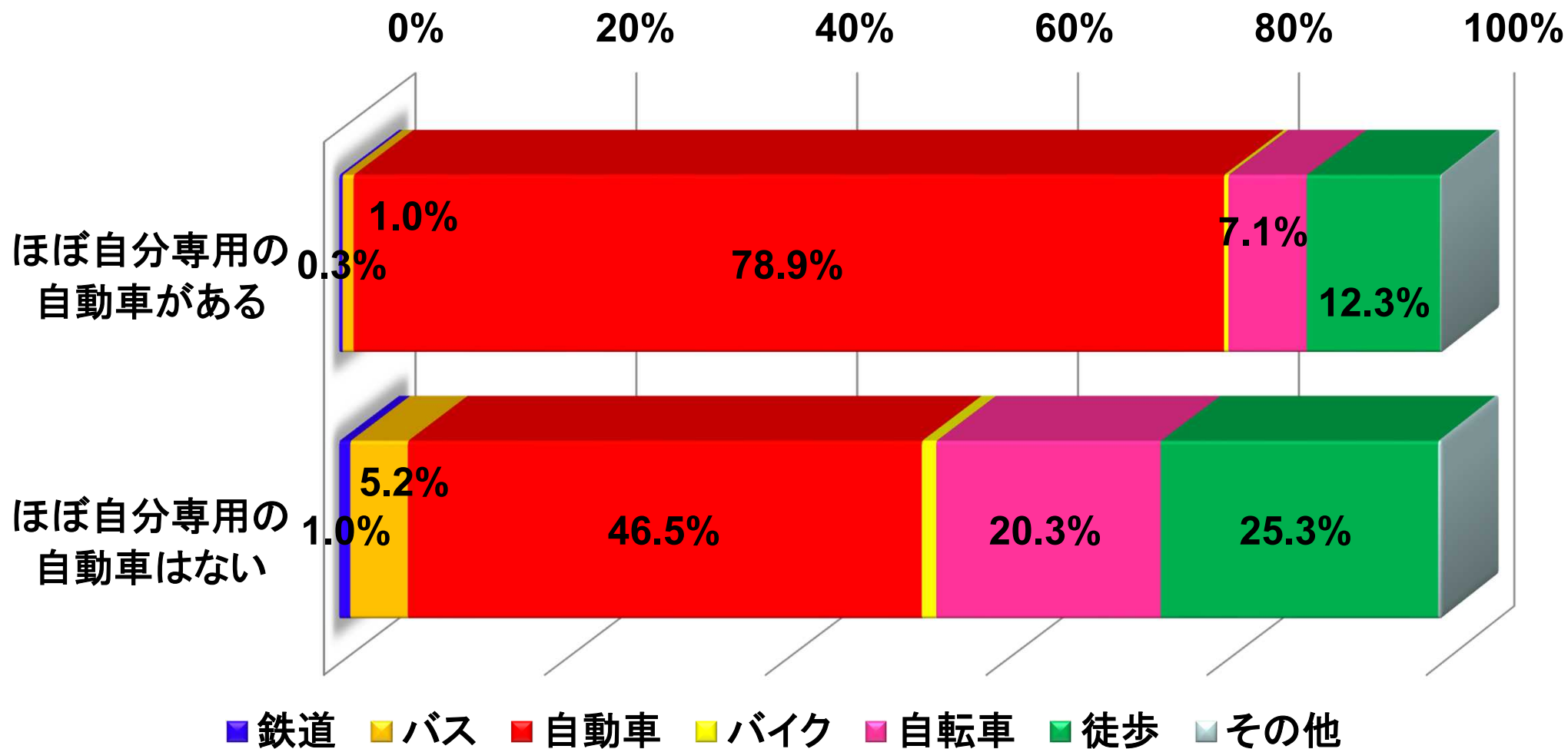


65～69歳の代表交通手段(自分専用の車のあり、なし別)



※パーソントリップ調査より、宇都宮市を発着する交通(宇都宮市内のみの移動+市外への流出+市外からの流入)を集計したもの。
代表交通手段について、不明・無回答のものは除く。
「ほぼ自分専用の自動車はない」は、自分専用の自動車の保有状況について「家族共有の自動車がある」「ない」と回答した者の合計。

75歳以上の代表交通手段(自分専用の車のあり、なし別)

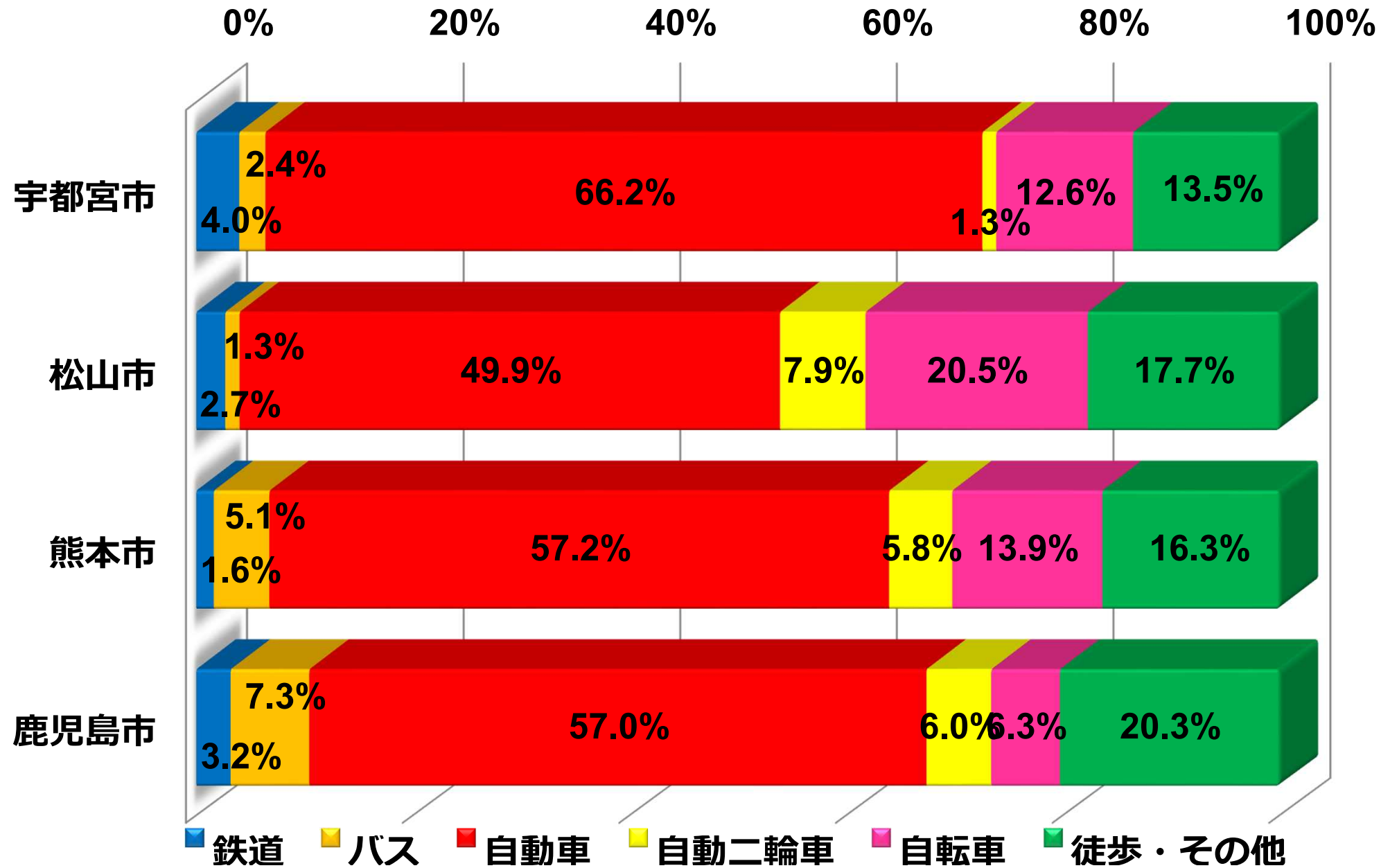


※パーソントリップ調査より、宇都宮市を発着する交通(宇都宮市内のみの移動+市外への流出+市外からの流入)を集計したもの。

代表交通手段について、不明・無回答のものは除く。

「ほぼ自分専用の自動車はない」は、自分専用の自動車の保有状況について「家族共有の自動車がある」「ない」と回答した者の合計。

宇都宮市と他都市の比較



バスはなぜ選択されない？



宇都宮市内の公共交通(=バス)の課題

- ・便数が少ない。便(路線)がない。
- ・時間がかかる。遅い。
- ・定時性がない。
- ・料金が低い。乗り継ぎ割引なども無い。
- ・路線がわかりにくい。(どこを走るか)
- ・バス停がわかりにくい。(どこで乗る・降りるか)

時間

待ち時間を短く
より速く

料金

より安く
乗り継ぎ割引引き

わかりやすく

路線
バス停等

交通未来都市うつのみや



地域内交通



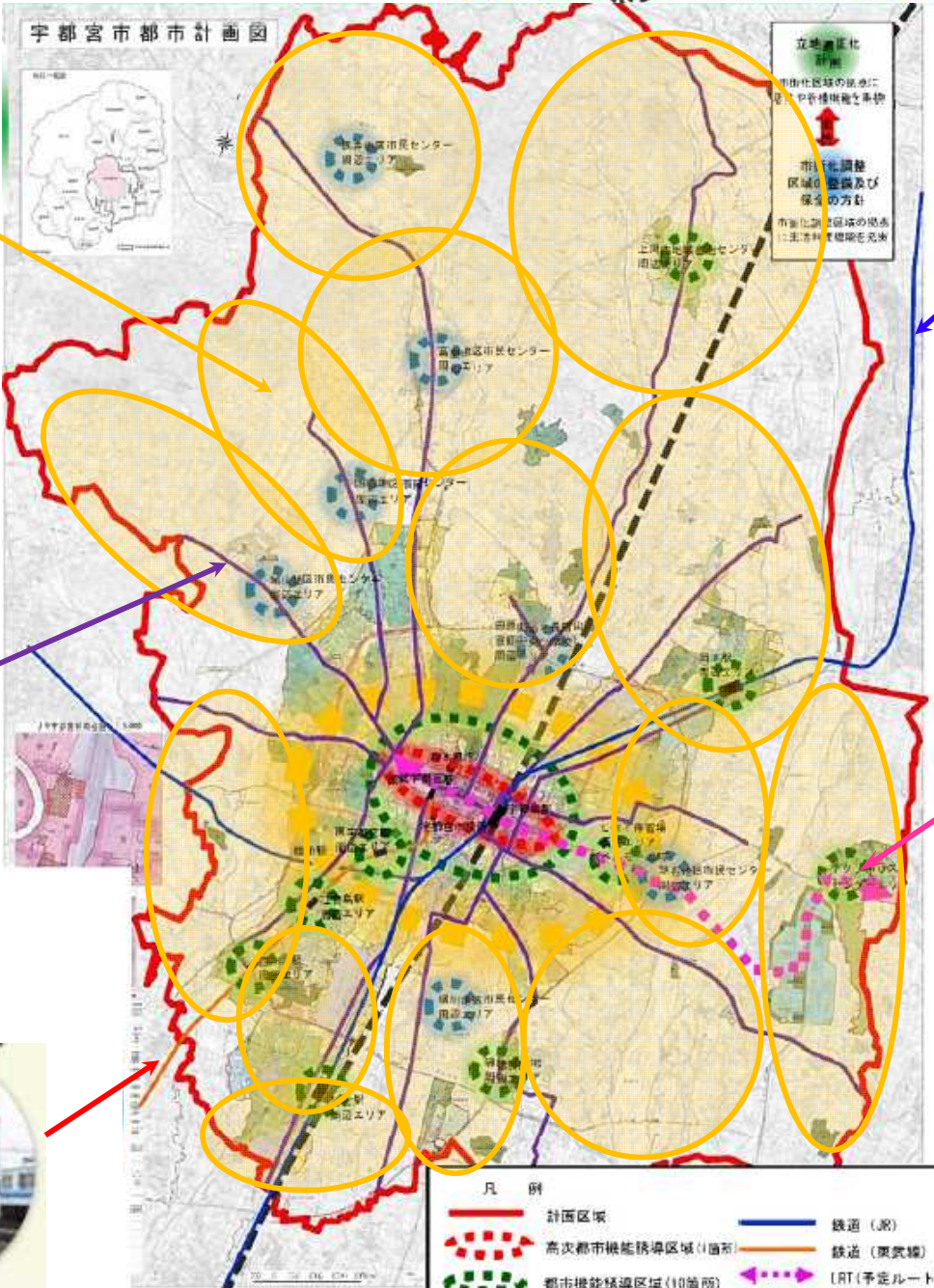
バス



自転車



東武鉄道



鉄道



LRT

ネットワーク型
コンパクトシティ



- 週に一回ぐらいは公共交通で街にでかけてみようと思えるまち。
- 飲み会がある日ぐらいは車でなく公共交通で通勤できるまち。
- 自動車だけが便利な交通ではなく、徒歩、自転車、公共交通も便利なまち。
- 公共交通も移動の選択肢として考えられるまち。

ネットワーク型コンパクトシティとはこういうまち
LRTの沿線だけでなく、宇都宮市全域をこんなまちにする
そのためのLRT
LRT整備だけでもできない！
バスや地域内交通も整備する！！



LRTの事業概要及び運行計画



事業概要

営業キロ	約14.6km〔複線〕 ※全体計画における優先整備区間 JR宇都宮駅東口～本田技研北門 【自動車交通との併用区間】 約9.4km 【LRVのみが走行する専用区間】 約5.1km
停留場数	19箇所（100%バリアフリー）
低床式車両	17編成 - 全長：約30m - 定員：155人
事業方式	公設型上下分離方式
軌道運送事業者 （営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社
軌道整備事業者 （整備主体：下）	宇都宮市、芳賀町
概算事業費	約458億円 宇都宮市域：約412億円 芳賀町域：約46億円
関連事業	- 交通結節機能の強化 （トランジットセンターの整備等） - バスネットワークの再編 - 地域内交通の導入 - ICカードの導入 など

運行計画

運転最高速度	全線 時速40km																		
需要予測	1日当たりの利用者数見込み <table><tr><th>区 分</th><th>平 日</th><th>休 日</th></tr><tr><td>通 勤</td><td>13,357人</td><td>2,671人</td></tr><tr><td>通 学</td><td>1,305人</td><td>131人</td></tr><tr><td>業 務</td><td>274人</td><td>82人</td></tr><tr><td>私 事</td><td>1,382人</td><td>2,764人</td></tr><tr><td>合 計</td><td>16,318人</td><td>5,648人</td></tr></table> 第11回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料より	区 分	平 日	休 日	通 勤	13,357人	2,671人	通 学	1,305人	131人	業 務	274人	82人	私 事	1,382人	2,764人	合 計	16,318人	5,648人
区 分	平 日	休 日																	
通 勤	13,357人	2,671人																	
通 学	1,305人	131人																	
業 務	274人	82人																	
私 事	1,382人	2,764人																	
合 計	16,318人	5,648人																	
運転時間帯	午前6時台～午後11時台 （JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応）																		
運行間隔	▽ピーク時 6分間隔（1時間当たり10本） ▽オフピーク時 10分間隔（1時間当たり6本）																		
所要時間 （起終点間）	▽普通電車（各停留場に停車） 約44分 ▽快速電車（一部停留場を通過） 約37～38分																		
運賃	初乗り150円～400円（対距離制）																		
起点から主な停留場までの所要時間・運賃	普通電車を利用した場合 ▽ベルモール前 約11分 150円 ▽清原工業団地北 約27分 300円 ▽本田技研北門 約44分 400円																		
運賃収受方法	ICカードシステムを導入																		

LRTの事業スキーム

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（H19施行）に基づき施設の整備・保有を公共が担い、事業運営を別の主体（民間等）が行う「**公設型上下分離方式**」により事業を実施

- 宇都宮市・芳賀町（下）が、公共施設として軌道（レール）等を整備・保有し、宇都宮ライトレール(株)（上）は、軌道施設等を借り受け、運賃収入を得て運行を行う。
- 宇都宮市・芳賀町は、宇都宮ライトレール(株)から施設使用料を得て、維持管理に充当。



▲上下分離のイメージ図

宇都宮ライトレール株式会社の会社概要

会社概要	代表取締役社長 高井 徹 会社設立日 平成27年11月9日
事業内容	LRTの運行に関する事業及びそれに伴う運輸事業、 広告業、小売業等
出資団体	・行政（宇都宮市，芳賀町） ・地元経済界（宇都宮商工会議所，芳賀町商工会， とちぎライトレール支援持株会），地元交通事業者 等
出資構成	・会社設立時 資本金1億5,000万円 （会社設立後，約3年間に必要となる額）

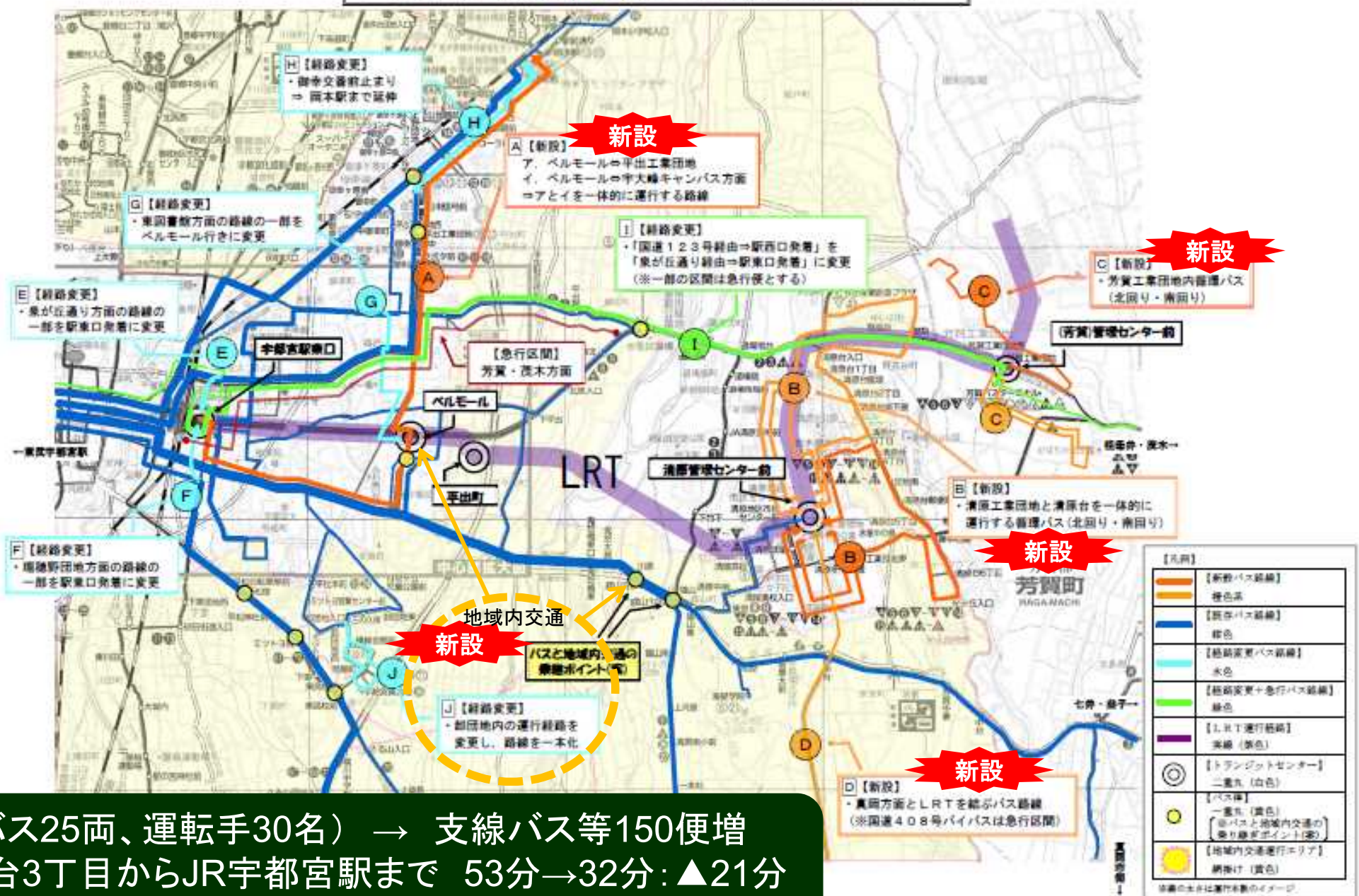
行政	民間
7,650万円(51.0%)	7,350万円
宇都宮市 6,120万円(40.8%)	(49.0%)
芳賀町 1,530万円(10.2%)	



・会社設立後3～4年目
資本金10億円に増資を予定
（社員の採用や運転士の養成など，運営体制の構築
が本格化に伴い必要となる額）

行政	民間
4億9,000万円	5億1,000万円
(49.0%)	(51.0%)

ＪＲ宇都宮駅東側におけるバス路線再編案（素案）



(バス25両、運転手30名) → 支線バス等150便増
清原台3丁目からJR宇都宮駅まで 53分→32分:▲21分
芳賀町役場からJR宇都宮駅まで 73分→45分:▲28分

LRT専用走行空間を生み出す

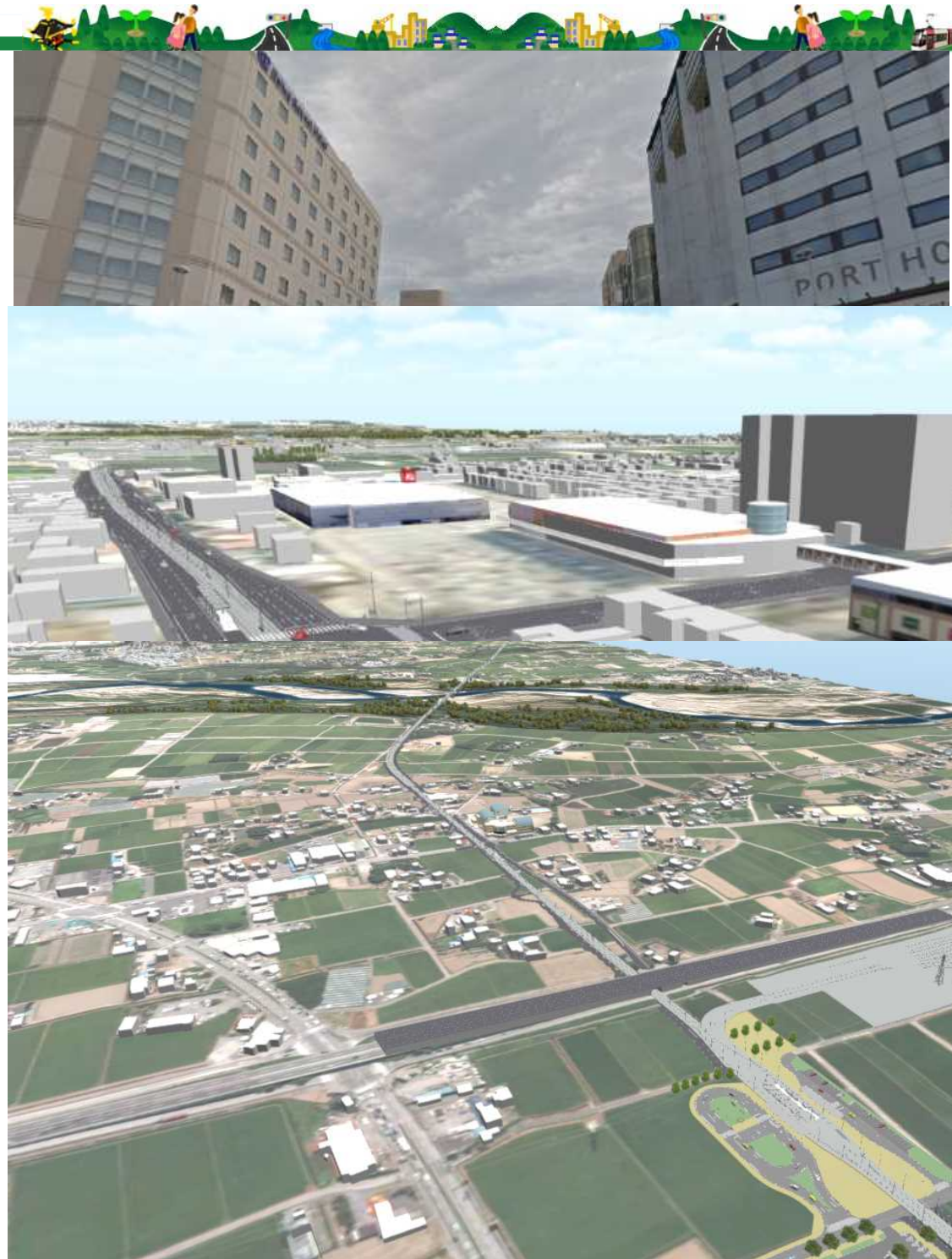
柳田大橋の交通渋滞（朝通勤時）

至JR宇都宮駅方面



至芳賀町方面

2017.09 鉄道ジャーナルより





反対の方のチラシ

第1弾

路面電車・LRTの実態



その1

大通りを路線バスは走れない!

大通りまで来たバスから一度降りて、LRTに乗り換えなければなりません。これまでのように乗り換えせずに目的地には行けません。運賃もバスとLRTは別料金ですから、当然今より上がるでしょう。

その2

LRTの駅まで行く方法がない!

LRTの駅から離れている人はどうやって利用すればいいのでしょうか。車で行こうにも駐車場はありません。バスの運行路線が増えるわけでもありません。つまり、LRT路線沿いに住む市民しか利用できないのです。

その3

車での移動は渋滞覚悟!

LRTが走ることで、現在の2~3車線ある大通りは1車線になります。大通りの大渋滞はもちろんのこと、近隣道路の渋滞も必至です。

その4

ほ、なんと1,000億円以上!?

JR宇都宮駅東側だけで、導入費は458億円以上。西側も入れたら1,000億円は下らないでしょう。この費用は全て皆さんの税金が使われます。

誤解

誤解

誤解

誤解

広報戦略・・・広く伝えandわかりやすく伝える工夫が必要

渋滞、赤字、乗らない、
バスがなくなる、
運賃が倍になる

・・・わかりやすい

過度に車に依存、公共交通は大切、
LRTだけではなくバスや地域内交通と連携、
公共交通はみんなで支えることが必要

・・・わかりにく、理解に時間がかかる

【広報戦略骨子】

- ①チラシ等の紙媒体だけではなく、CM、テレビ番組、ラジオ番組を制作し、活用。
- ②LRTだけではなく公共交通全般をPR。
- ③過度に車に依存したライフスタイルよりも、車と公共交通が適度に役割分担するライフスタイルの方が豊かで良い等、イメージ戦略にも重点。
- ④賛同する事業者・飲食店における店頭映像放映やポスター掲示によるPR。
- ⑤賛同する個人がロコミ活動ができるようなコンテンツを作成して配布。
- ⑥常設展示コーナー・オープンハウスの設置。
- ⑦SNS等の活用。

LRT

Light Rail Transit

未来、はじまる。



新春特集
防災
うつのみやの魅力

宇都宮の生活情報満載の行政情報誌

うつのみや

平成29年(2017年)
No.1689

LRT

Light Rail Transit

未来、はじまる。



LRTの特集

歴史文化
税の申告

宇都宮の生活情報満載の行政情報誌

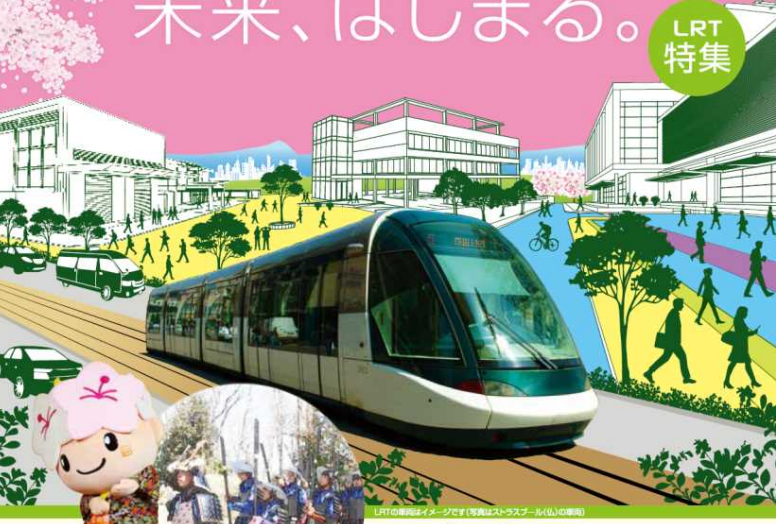
うつのみや

平成29年(2017年)
No.1690

LRT

Light Rail Transit

未来、はじまる。



LRTの特集

プロスポーツ
ユニバーサルデザイン
市税に関するQ&A(質問と答え)

宇都宮の生活情報満載の行政情報誌

うつのみや

平成29年(2017年)
No.1691

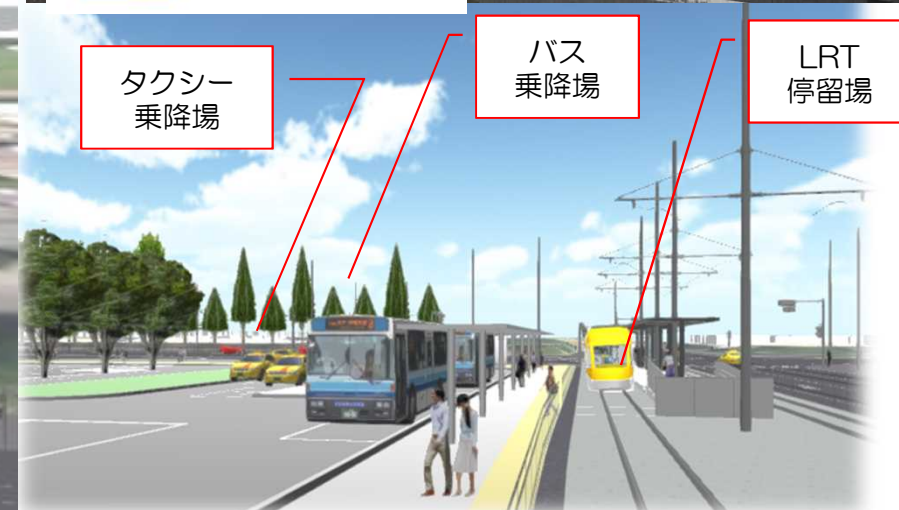
常設展示、オープンハウスの開設



**「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」
平成29年8月29日オープン！**



交通結節点の整備



JR宇都宮駅との結節点



トータルデザイン

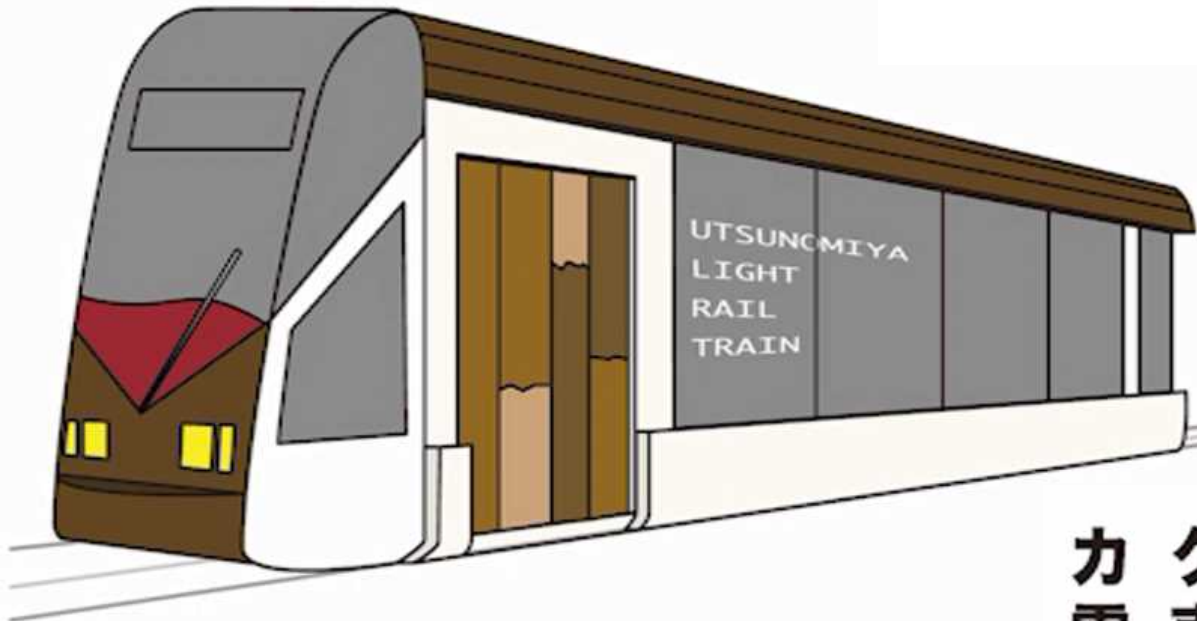


らいと みらい

雷都を未来へ

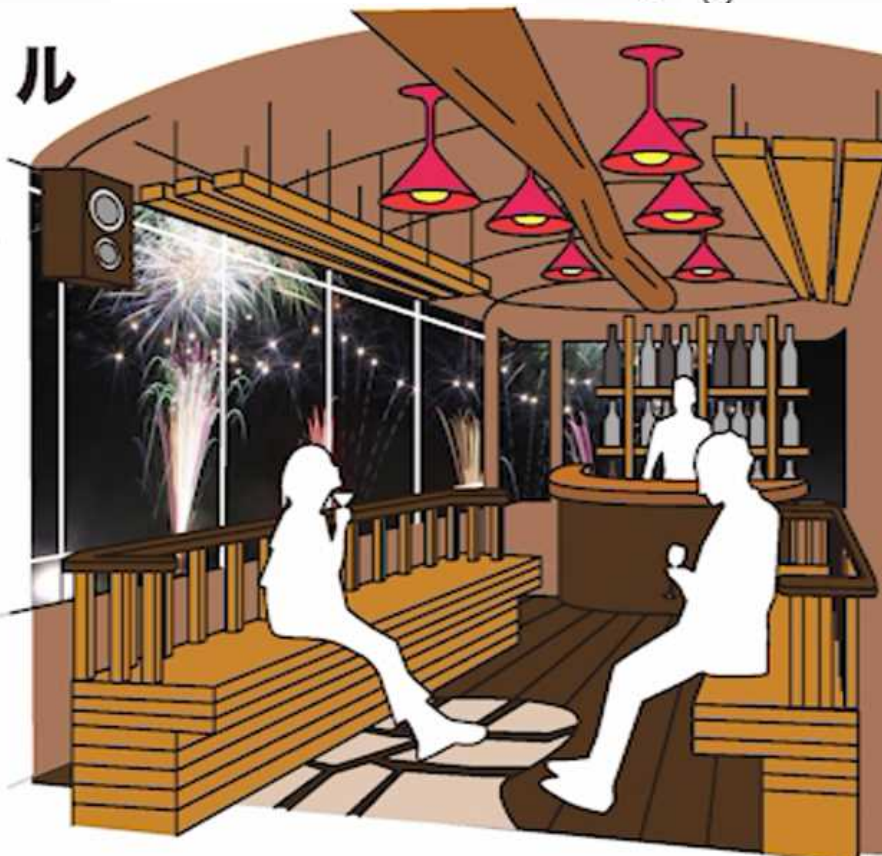
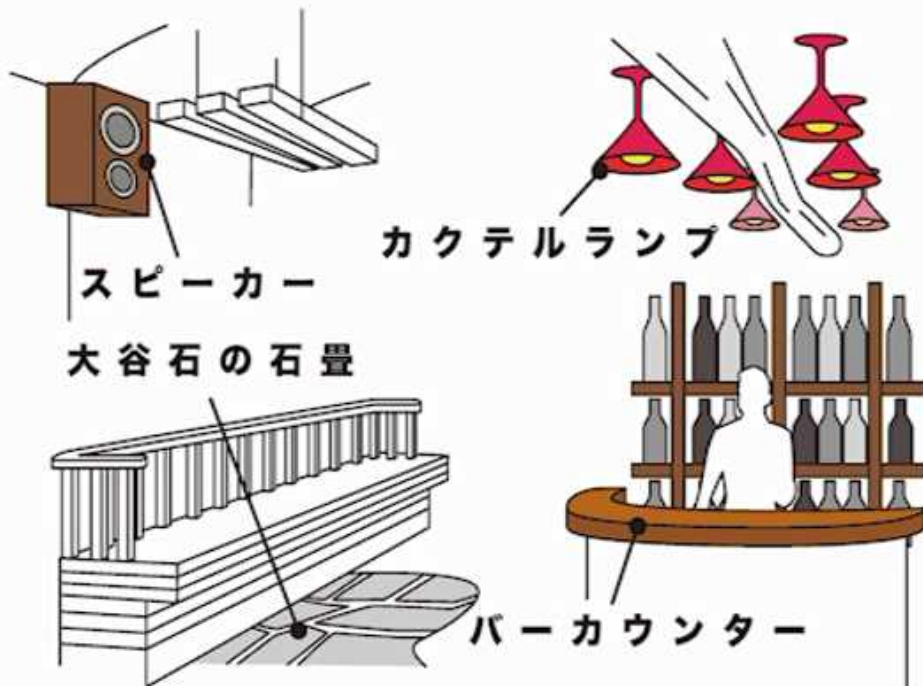
LRTによる未来のモビリティ都市の創造

デザイン学校の学生提案



カクテル 電車

JAZZ が流れる

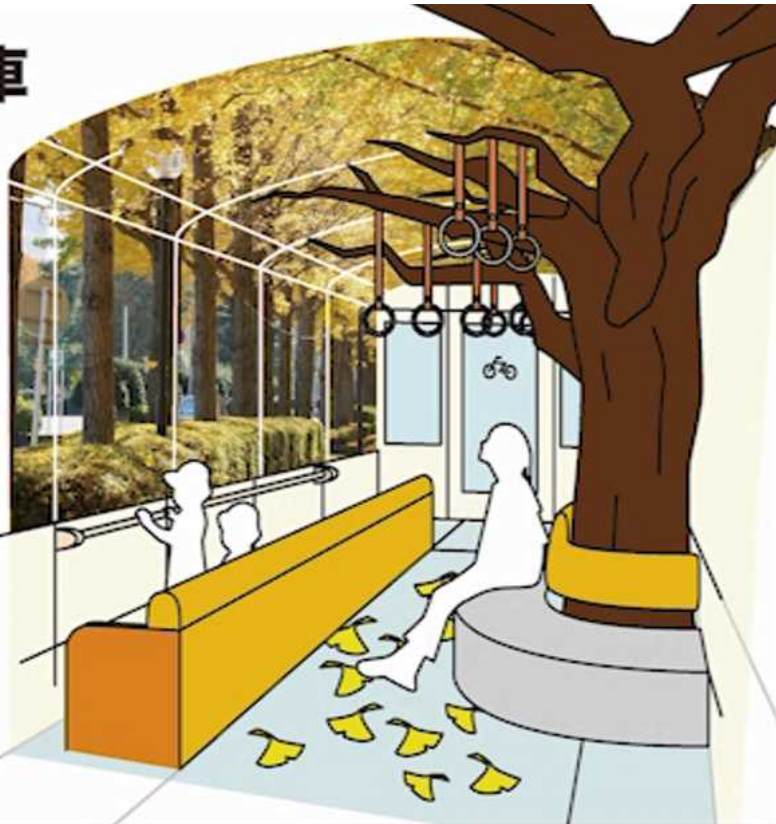


デザイン学校の学生提案

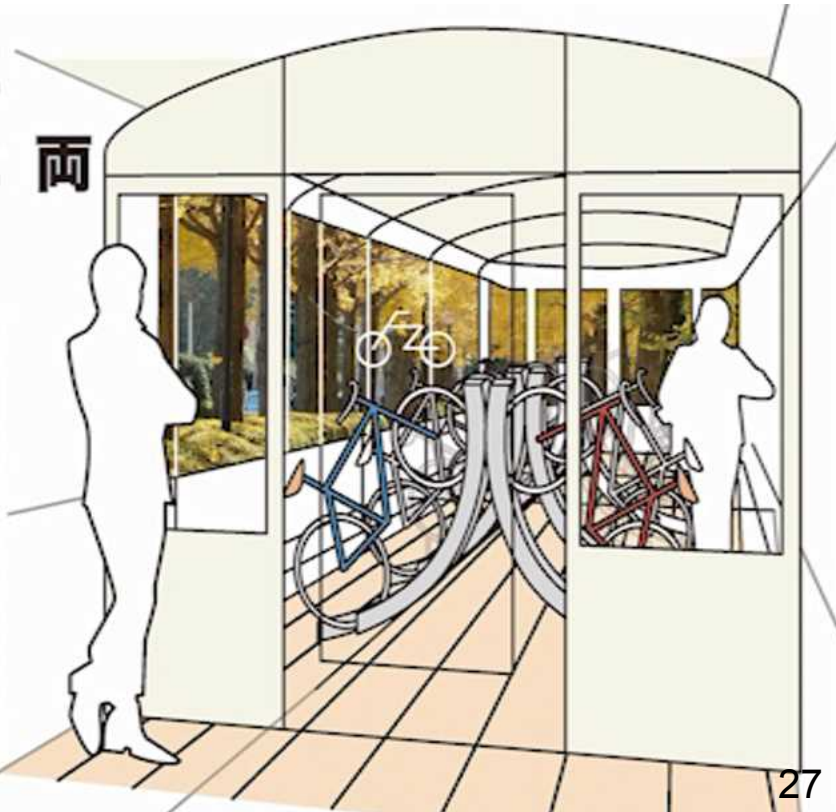


青空電車

こどもも楽しめる



自転車専用車両





瑞穂野学童クラブ