

CONCEPT うつのみやの交通の現状

現状 人口減少社会の到来
本市の人口は平成29年(2017年)頃にピークを迎え、人口減少に転じると推計値からわかっています。

課題 消費を維持する仕組み作りを
人口が減少すると市内の消費が停滞し、地域サービスや企業活動が衰退してしまっています。人口が減っていく中でも消費を維持する仕組み作りが求められます。

総人口の推移【宇都宮市推計】
平成29年(2017)頃にピークを迎え、人口減少に転じます。
2016年:約52万人
2050年:約45万人

現状 超高齢化の進展に合わせた社会を
高齢者の割合は高まる一方、子どもや働き手となる世代の割合は低下しています。推計によると、高齢化率は2016年:23.3%→2050年:36.8%といわれています。

課題 増える高齢者も元気に暮らしてほしい
生産人口の減少を抑えながら、お年寄りが自立した生活が送れる社会を作り、全ての世代が安心して暮らせるまちにしなければなりません。

年齢別人口の推移【宇都宮市推計】
高齢者の割合は高まる一方、子どもや現役世代の割合は低下
高齢化率
2016年:23.3%
2050年:36.8%

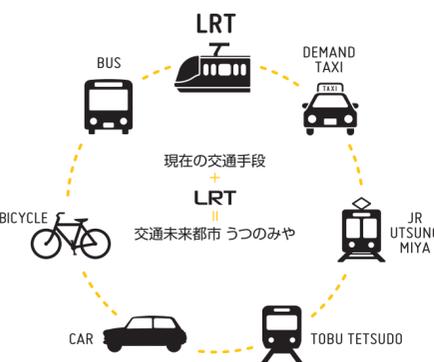
現状 過度な自動車依存がもたらす公共交通の衰退
市民の交通手段は自動車への依存が高く、鉄道・バスなどの公共交通利用者の減少が顕著になっています。

課題 誰でも自由に移動しやすいまちづくりを
車に頼った状態が進みすぎると、車を運転できない市民の移動(通学、買い物、通院など)が制限されて日常生活が不便になってしまい、暮らしにくいまちになっていきます。

自動車依存の高まりによる公共交通利用者の減少【交通利用手段の状況】
図:全目的の代表交通手段構成
S50 36.7% 37.6 21.8 19.5 29.8
H4 28.4 57.6 19.5 17.7
H11 22.6 59.3 20.3 15.6
H17 43.2 64.2 16.0 13.2
H22 40.2 66.2 13.9 13.5

人が移動しやすい交通環境を作り、暮らしを変えていきます

- ① 時間に正確で輸送力大きい「LRT」で、新しい人の流れを作ります。
- ② 地域にも交通手段を整備して、市民が移動しやすい仕組みを市全域で育てます。
- ③ 人が移動しやすい交通環境は、外出機会増による健康増進や消費促進などの経済効果を生み、宇都宮市を持続的に発展させる装置となります。



芳賀・宇都宮LRTトータルデザイン

LRTに関する施設や設備、利用者が接する全ての要素においてひとつのコンセプトに基づきデザインを行い、統一感をもたせることで明示性や魅力などを高めていきます

LRTトータルデザインコンセプト

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

芳賀・宇都宮は、豊かな風土を礎に交通の要衝として発展してきました。日光連山と関東平野の境界という立地と、まちを南北に流れる川や用水は、台地と低地が織りなす地形をつくり、土地を肥沃にし、物流や産業を支えてきたのです。この風土を象徴するのが、夏の日、夕立を知らせる「雷」です。「雷」とともに降る雨は、河川を豊かにし、「雷」は稲の実りをもたらす「恵みの象徴」として、人々は「雷」を崇拜し、「雷様」と呼ぶようになりました。古来、「雷」がこの地に恵みを与えてきたように、LRTは、人々に利便性や快適性、そして交流、地域に活力や豊かさという恵みを与える役割を担います。私たちは、このような意志と願いを込めて、雷の都、「雷都」を未来へ繋げます。

- シンボルカラー 黄色は、明示性が高く、雷(稲光)や雷を受け豊穣を実った稲をイメージさせる「黄色」を用いることとする。
- サブカラー 黒から白までの無彩色を用いることとする。



日本初の“路線新設型LRTモデル”を宇都宮から。
詳しくは
宇都宮市LRT整備室協働広報室 TEL 028-632-2305

MOVE NEXT

UTSUNOMIYA LRTから始める、次の暮らし

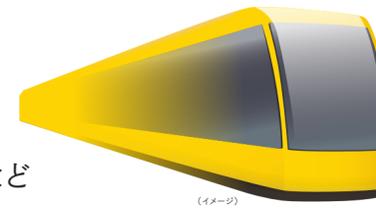
未来、はじめる。



WHAT'S LRT

次世代型路面電車システムLRTとは

LRTは、従来の路面電車と違い、高いデザイン性を備え、騒音や振動が少なく、快適な乗り心地など人と環境にやさしい乗り物です。



LRT(次世代型路面電車システム)とは、「Light Rail Transit(ライト・レール・トランジット)」の略称で、各種交通との連携や低床式車両(LRV)の活用、軌道・停留場の改良による乗降の容易性などの面で優れた特徴がある次世代の交通システムのことです。

輸送力に優れ、既存鉄道への乗り入れも可能
一度に多くの人を運ぶことができる輸送効率の高い乗り物です。混雑時の高頻度な運行や軌道系公共交通の特性を生かした既存鉄道への乗り入れも可能です。また、電気モーターで駆動するので、二酸化炭素(CO₂)などを車両から排出しません。

軌道(専用のレール)を走行するので時間に正確
専用のレールを走行するため、時間に正確です。また、バス停留所などと連携することで、乗り継ぎが便利になり、時間通りに移動することができます。

スムーズな乗降が可能
低床フロアにより停留場と車両に段差がなく、高齢者や車いすの方もスムーズに乗り降りすることができます。また、振動・騒音が少なく、乗り心地に優れています。

国内外でも多くの運行事例
フランスのストラスブールや、アメリカのヒューストンなど欧米の数多くの都市で運行されています。また国内でも富山市などで運行されています。

車両はイメージです

SERVICE LRT事業計画

トランジットセンター

主要な5カ所の乗り場には、乗り換え施設(トランジットセンター)を設けることで、バスや地域内交通、自動車、自転車などのさまざまな交通手段からスムーズにLRTを利用することができます。



※イメージバスのため、車両・施設配置などについては変更の可能性があります。 出典：15回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料

交通ICカード導入

LRTやバスで共通で使える交通ICカードを導入します。タッチするだけで支払いが簡単にでき、またLRTと鉄道、バスなどのスムーズな乗り継ぎが可能です。



交通ICカードの導入例【広島電鉄(株)】

運転時間帯	6時台～23時台	ピーク時最大断面	1,885人(1時間あたり・片方向)
所要時間	始点から終点まで 約44分(快速運行の場合 約37分～38分)	運行間隔	ピーク時 6分間隔(10本・1時間当たり) オフピーク時 10分間隔(6本・1時間当たり)
運転最高速度	時速40キロメートル	運賃	初乗り150円～400円(対距離制)
需要予測(平日)	1日当たり約16,300人	運賃収受方法	交通ICカードシステム導入(ワンマン運転)

LRTの整備によって他の公共交通とのつながりはどうなるの？

基幹公共交通の役割を担うLRTの整備に合わせて、芳賀・宇都宮東部地域のバスネットワーク再編に取り組みます。LRTとルートが並行するバス路線はLRTを補完し、東西方向の移動を支える幹線バスへ、ルートが重なるバス路線はLRTと接続する支線バスへの再編を検討します。こうしたバスネットワーク再編などと合わせて、さまざまな交通機関が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの主要な停留場付近には、乗り継ぎがしやすい施設として、バスやタクシーなどの乗降場・駐車場・駐輪場などを設けたトランジットセンターを整備します。



芳賀・宇都宮東部地域の公共交通ネットワークイメージ (出典 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)

LRT 優先整備区間

停留場と地域をつなぐ公共交通を導入していきます。



優先整備区間 約15km
普通電車(各停留場に停車)で約44分

停留場(名称は仮称)
トランジットセンター(想定)

整備に向け調査中

整備計画

営業キロ	約15キロメートル(複線)	停留場数	19箇所(100%バリアフリー)	車両定員	155人(最大輸送力232人)	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など)バスネットワークの再編、地域内交通の導入、交通ICカードの導入 など
※事業方式	公設型上下分離方式	トランジットセンター想定箇所	5箇所	運行間隔	ピーク時 6分間隔(10本・1時間当たり) オフピーク時 10分間隔(6本・1時間当たり)	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)
※営業主体：上 整備主体：下	宇都宮ライトレール株式会社 宇都宮市、芳賀町	導入車両	低床式車両(LRV)17編成 (車両の長さ約30メートル)	運賃収受方法	交通ICカードシステム導入(ワンマン運転)		

※事業方式などについては、Q&Aを参照

Q&A

LRTに寄せられる主な質問

Q LRT整備は、市の財政で大丈夫なの？

A 単年度で約1,200億円を自主的に収入できる宇都宮市なら十分に対応できます。

JR宇都宮駅東側のLRT整備費は約458億円



芳賀町区間 約23億円

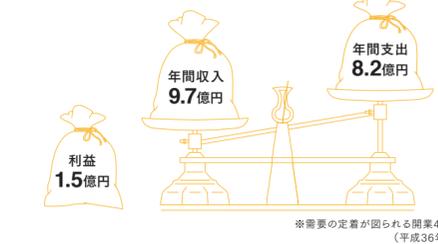
約206億円を20年に分けて支出し、単年度では最大13億円となります。歳入に占める財源イメージ



平成29年度 一般会計予算額 2,015億円

Q LRTの運営は、赤字にならないの？

A 芳賀・宇都宮LRTは運営と整備を分けて事業を実施します。LRTの運営は、人口減少社会を織り込んだ利用者数見込みや、人件費・物価の上昇、民間の路面電車事業者の実績などを反映した収支計画から見積もって年間約1.5億円の黒字です。



※必要な定着が図られる開業4年目(平成36年度)

Q LRTの利用者数見込みはどうやって推計したの？

A 段階的な調査を重ねながら、全国の鉄道やバス路線などの整備で用いる「パーソントリップ調査」を基に推計しました。

Q LRTは誰が運営するの？

A 芳賀・宇都宮LRTは、地方の公共交通の充実・強化を図るために国が設けた制度である「公設型上下分離方式」を採用します。

「公設型上下分離方式」のイメージ図



Q JR宇都宮駅西側のLRT整備は？

A JR宇都宮駅西側延伸に向けた基礎調査(実施中)を踏まえ、LRTの導入区間(桜通り十文字付近からの更なる延伸を含む)、大通りの交通処理、大通りにおけるLRTとバスとの役割分担、トランジットセンターの位置・規模などについて検討を進めていきます。