

駅西側におけるLRT等による NCCの更なる推進について

令和4年8月23日(火)



宇都宮市

- ① 駅西側LRTの検討
- ② 駅西側エリアの地域特性
- ③ LRTの検討区間
- ④ 整備区間の抽出
- ⑤ 折り返し運行施設の確保
- ⑥ 整備区間
- ⑦ 停留場設置及び道路空間の考え方
- ⑧ 概算事業規模の考え方
- ⑨ スケジュールの考え方
- ⑩ バス路線再編, 地域内交通の充実
- ⑪ 交通結節機能の強化
- ⑫ 都市拠点の形成促進
- ⑬ まちづくりの効果試算



▶ ① 駅西側LRTの検討

- ・ NCCの形成に向け、LRTについては、総合的な公共交通ネットワークの基軸として、本市全体の活力をけん引する高次な商業・業務・医療などの都市機能を高度に集積する「都市拠点」と東西の各拠点を繋ぎ、LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりを行うことを基本
- ・ 平成25年に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」に基づき、駅東側の優先整備に取り組むとともに、駅西側のLRTの検討区間等を整理
- ・ 駅西側のLRTについては、平成30年に大谷観光地付近までの5つの区間の整備概要案を公表した後、地域特性を踏まえたまちづくりの観点からの検討や折り返し運行のための施設配置の技術的な検討を実施

【主な経緯】

- 平成25年3月 「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」策定
- 平成30年5月 整備概要案を公表
- 令和 2年～ 交通結節点等基盤整備部会で整備区間を検討
- 令和 4年2月 「都心部まちづくりビジョン」策定



② 駅西側エリアの地域特性

平成30年公表の整備概要案に示した5つの区間をもとに、駅西側エリアの地域特性を整理

区間	⑤ 東北自動車道から大谷観光地付近までの区間 【約1.5km】	④ 宇都宮環状線から東北自動車道までの区間 【約1.5km】	③ 護国神社から宇都宮環状線までの区間 【約1.3km】	② 桜通り十文字から護国神社までの区間 【約0.8km】	① JR宇都宮駅西口から桜通り十文字までの区間 【約2.9km】
地域特性					
拠点化の促進 (沿線土地利用の促進)	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点と地域拠点の連携強化による地域振興 観光拠点の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の宅地化による居住誘導の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部まちづくりにおける都市機能強化の取組との連携 「都心部まちづくりビジョン」の実現に向けたまちづくりの推進
交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> LRTと大谷地域のグリーンスローモビリティとの連携 大谷観光地へのアクセス性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)大谷SICの整備によるLRTと東北自動車道からの自動車との結節による広域的な交通ネットワークの構築 	<ul style="list-style-type: none"> LRTと宇都宮環状線からの自動車との結節による広域的な交通ネットワークの構築 	<ul style="list-style-type: none"> LRTと北・西方面の幹線バス路線との連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> LRTと北・西・南の各方面の幹線バス路線との連携による拠点間を繋ぐ交通ネットワークの構築
LRT利用が見込まれる人口の集積状況(※1)と自動車からの転換可能性(※2)	人口密度 573人/km ² 【沿線人口 859人】 自動車からの転換可能性 100トリップ	人口密度 3,826人/km ² 【沿線人口 5,739人】 自動車からの転換可能性 600トリップ	人口密度 5,366人/km ² 【沿線人口 6,976人】 自動車からの転換可能性 1,400トリップ	人口密度 4,125人/km ² 【沿線人口 3,300人】 自動車からの転換可能性 1,300トリップ	人口密度 6,533人/km ² 【沿線人口 18,945人】 自動車からの転換可能性 1,100トリップ
目的施設の立地状況	<ul style="list-style-type: none"> 城山地区市民センター 大谷資料館, 大谷寺, 大谷平和観音 (仮称)大谷観光周遊拠点施設 	<ul style="list-style-type: none"> とちぎ健康の森 	<ul style="list-style-type: none"> 教育会館, 青年会館, 青少年センター 教育施設 	<ul style="list-style-type: none"> 護国神社 多数の教育施設 	<ul style="list-style-type: none"> 県庁, 市役所, 二荒山神社, 商業施設, 事業所など 多数の教育施設

(注)「トリップ数」とは、人がある目的をもってある地点からある地点へと移動する単位。数値は、県央広域都市圏生活行動実態調査を基に算出。

▶ ③LRTの検討区間

- NCCの形成においては、都市構造を更に強化することが重要であり、そのためには本市東部の地域拠点・産業拠点であるゆいの杜と西部の地域拠点である城山地区や観光拠点の中核である大谷観光地付近までの東西の拠点を繋ぐ公共交通の基軸を構築することが必要

⇒ 大谷観光地付近までをLRTの検討区間と設定



※ 芳賀町区間（宇都宮テクノポリスセンター地区～芳賀・高根沢工業団地）

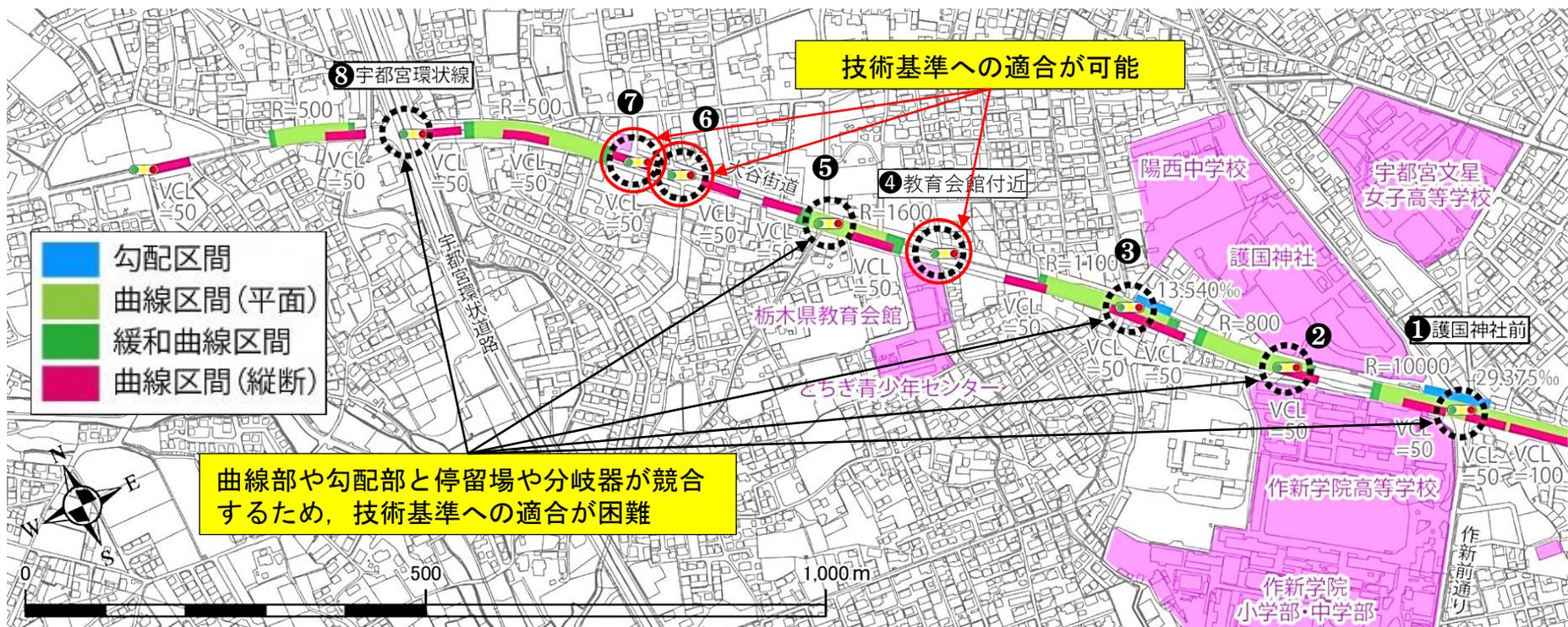
▶ ④整備区間の抽出

- ・ 「護国神社から宇都宮環状線まで」の区間は、高い人口密度がある「都市拠点圏域」であり、都市拠点圏域内の居住者も、LRTなどにより都市拠点内の高次な都市機能の利便性を享受できるとともに、こうした都市機能の利用が促進され、拠点内の機能の維持にも繋がる。
- ・ また、LRTと宇都宮環状線など本市の骨格を形成する幹線道路が連携することにより、安全で快適な誰もが移動しやすい「道路・公共交通ネットワーク」が確立される。
- ・ さらには、当該区間には教育施設などが多数立地していることから、町民・市民がより安心して通勤・通学できる環境整備による利便性の向上なども期待される。

⇒ 「護国神社から宇都宮環状線まで」の区間を抽出

▶ ⑤折り返し運行施設の確保

- 「護国神社から宇都宮環状線まで」の区間において、既存道路を活用した折り返し運行施設の確保について、信号のある交差点を対象に分岐器や停留場の設置などに関する省令に定める技術基準への適合について検討
 - ⇒ 交差点④, ⑥, ⑦を抽出
- さらに、柔軟な運行計画を担保するための分岐器と停留場の施設配置や安全性の観点から車両の一時待避等のための留置線の設置について検討
 - ⇒ 交差点④を抽出



⑥整備区間

- ・ NCCの形成の効果をも早期に発現させるため、駅西側エリアにおける地域特性を踏まえ、効果的な都市拠点の形成や広域的な交通ネットワークの構築、より安心して通勤・通学できる環境整備による利便性の向上等が期待でき、かつ、既存道路を活用した折り返し運行施設の確保が可能な区間

⇒ 「JR宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近(教育会館付近)(延長約5km)」を整備区間と設定



※ 芳賀町区間 (宇都宮テクノポリスセンター地区～芳賀・高根沢工業団地)

⑦ 停留場設置及び道路空間の考え方

停留場の設置

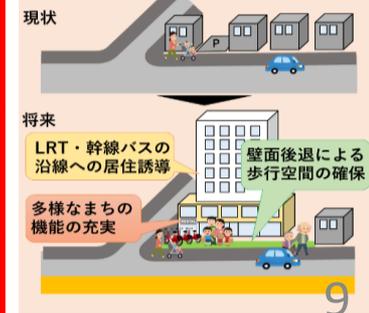
- ⇒ 公共交通の結節や拠点エリア, 教育施設等の集積状況により, JR宇都宮駅西口, 二荒山神社付近, 東武宇都宮駅付近, 桜通り十文字付近, 護国神社付近に配置
- ⇒ その他の停留場については, 民間開発等を踏まえて, 引き続き検討を進める。

大通りの道路空間

- ⇒ 円滑な交通の確保や, ウォーカブルなまちづくりとして, ゆとりある歩行空間の確保について検討を進める。



壁面後退による歩行空間の確保



▶ ⑧概算事業規模の考え方

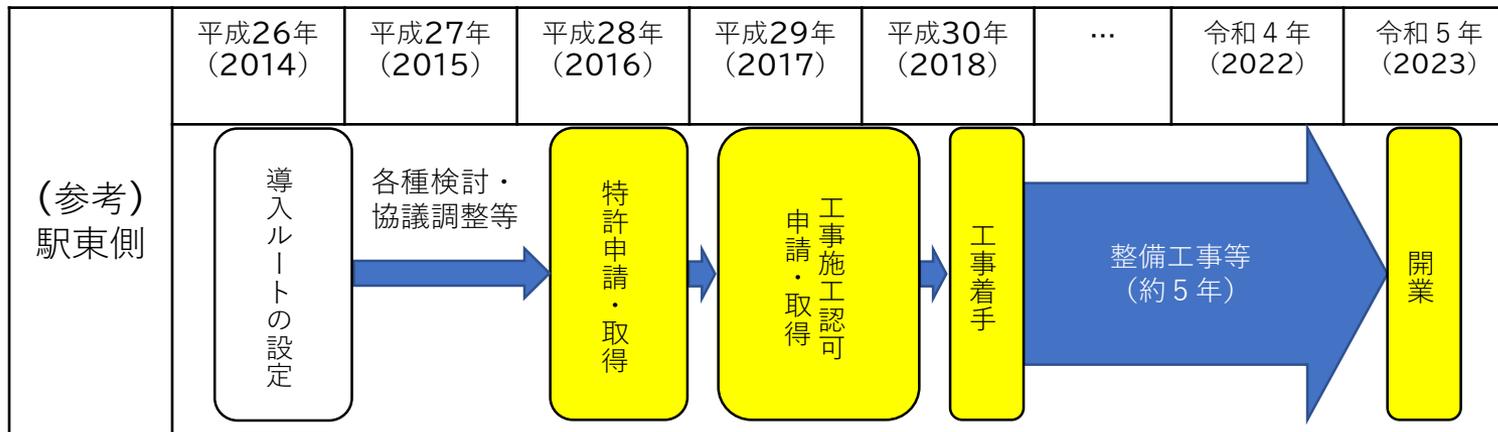
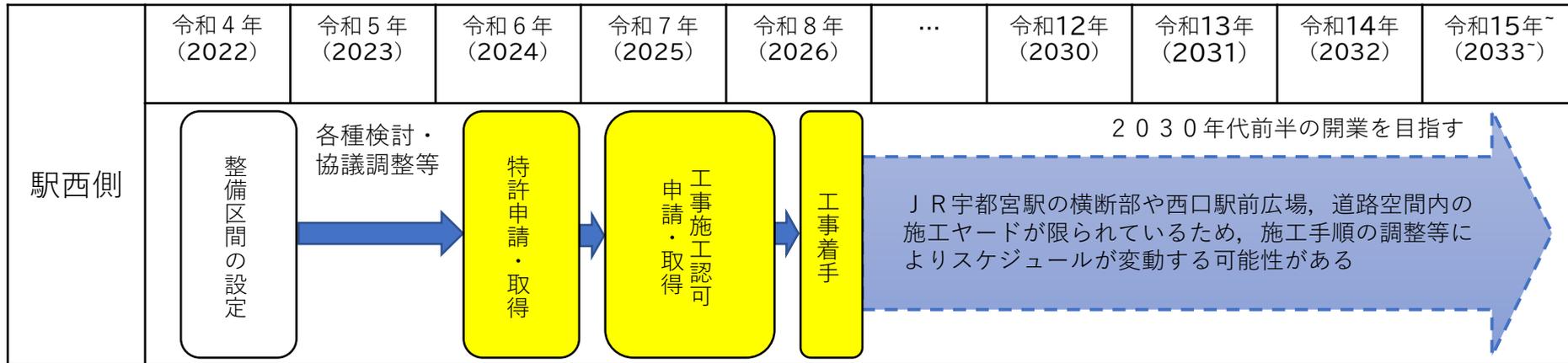
- ・ 駅西側の概算事業規模は、駅東側の整備の平均距離単価をもとに、駅西側特有の地下埋設物の状況等を一定考慮し、約400億円程度と類推
- ・ 今後、コスト面に留意しながら詳細設計において具体的な検討を行い、軌道事業の特許申請に向けて概算事業費の算出

【駅東側の整備における平均距離単価について】

- ・ 駅東側の整備費用について、併用軌道として整備しているところを標準部(40億円/km程度)、鬼怒川橋梁等の構造物を伴うところを立体部(100億円/km程度)として、それぞれまとめたもの

⑨スケジュールの考え方

- 軌道運送高度化実施計画の策定に必要な各種調査・検討や関係機関との協議・調整を迅速に進め、令和6年(2024年)内に軌道事業の特許申請、令和8年(2026年)内に工事着手、2030年代前半の開業を目指す。



※ 駅東側の特許申請以降の実績を勘案し、駅西側のスケジュールを設定
 なお、関係機関との協議・調整等によりスケジュールが変動する可能性がある。

▶ ⑩バス路線再編, 地域内交通の充実 (別紙1参照)



バス路線の再編

・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、幹線バス路線や都心拠点内の循環バス路線の充実を図る。

地域内交通の充実

・地域との意見交換を行いながら、未導入地区への導入を促進していく。

・公共交通の再編に合わせてLRTやバス路線との乗り継ぎポイントを適切に設定し、公共交通間の連携強化を図る。

⑪交通結節機能の強化(別紙1参照)

・公共交通の乗り継ぎ, 乗り換えが想定される以下の停留場付近においては, 乗り継ぎ等の円滑化や利便性向上を図る取組を実施

【②桜通り十文字付近】

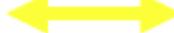
- ・LRTとの乗り継ぎを踏まえたバスの待合環境の向上

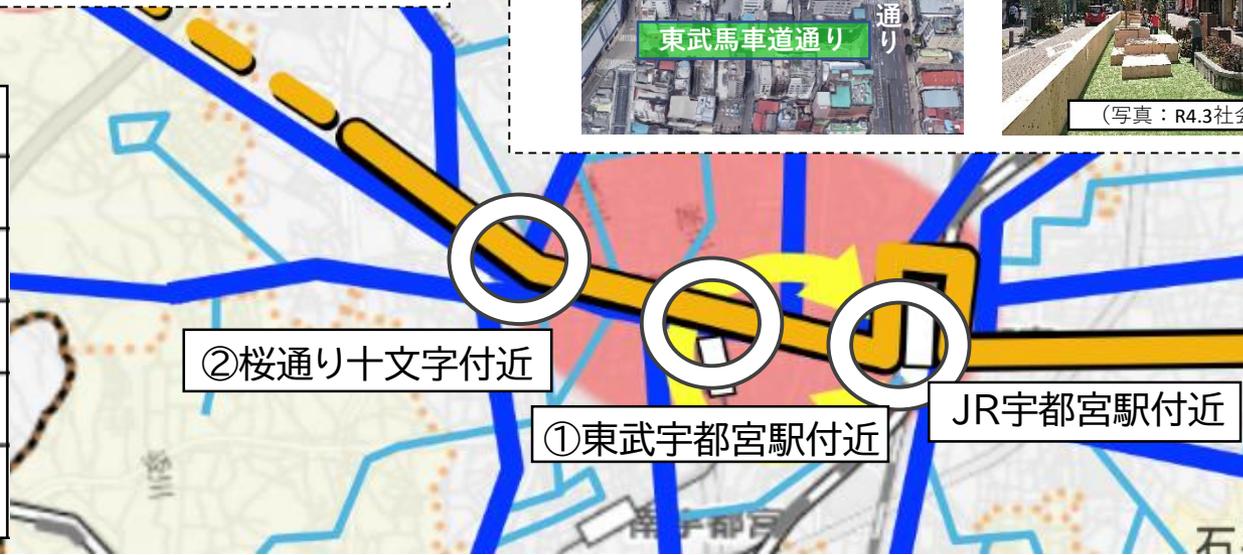


【①東武宇都宮駅付近】

- ・LRT整備と併せた歩行環境の向上
- ・交通結節機能の高度化に向けた, 周辺の民間開発等との連携による将来的な施設整備についても検討



	LRT
	幹線バス
	支線バス
	循環バス
	地域内交通
	交通結節点



12 都市拠点の形成促進 (別紙1参照)

ア 都市機能の強化

- ・まちの機能（買い物，食事，通院，子育て，働くなど）の誘導強化
 - ・LRT・幹線バスの沿線への居住誘導
- ⇒立地適正化計画に基づく誘導策の充実
- ・都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保
- ⇒まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等

現状



将来

LRT・幹線バスの沿線への居住誘導

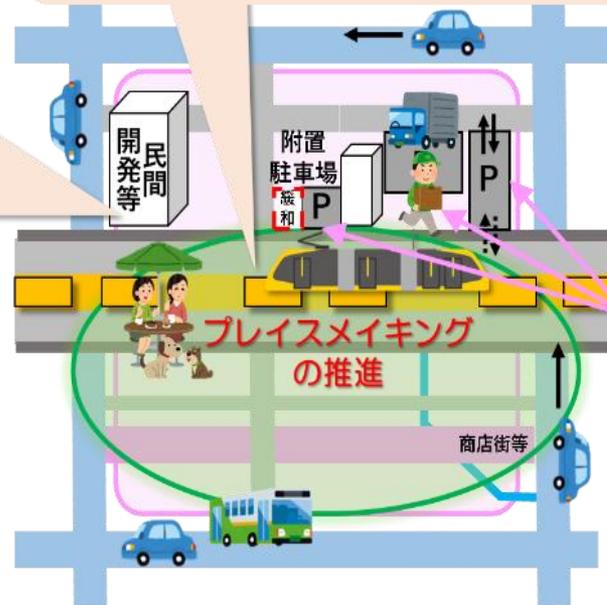
壁面後退による歩行空間の確保

多様なまちの機能の充実



イ ウォーカブルなまちづくり

- ・道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
- ⇒プレイスメイキングの推進



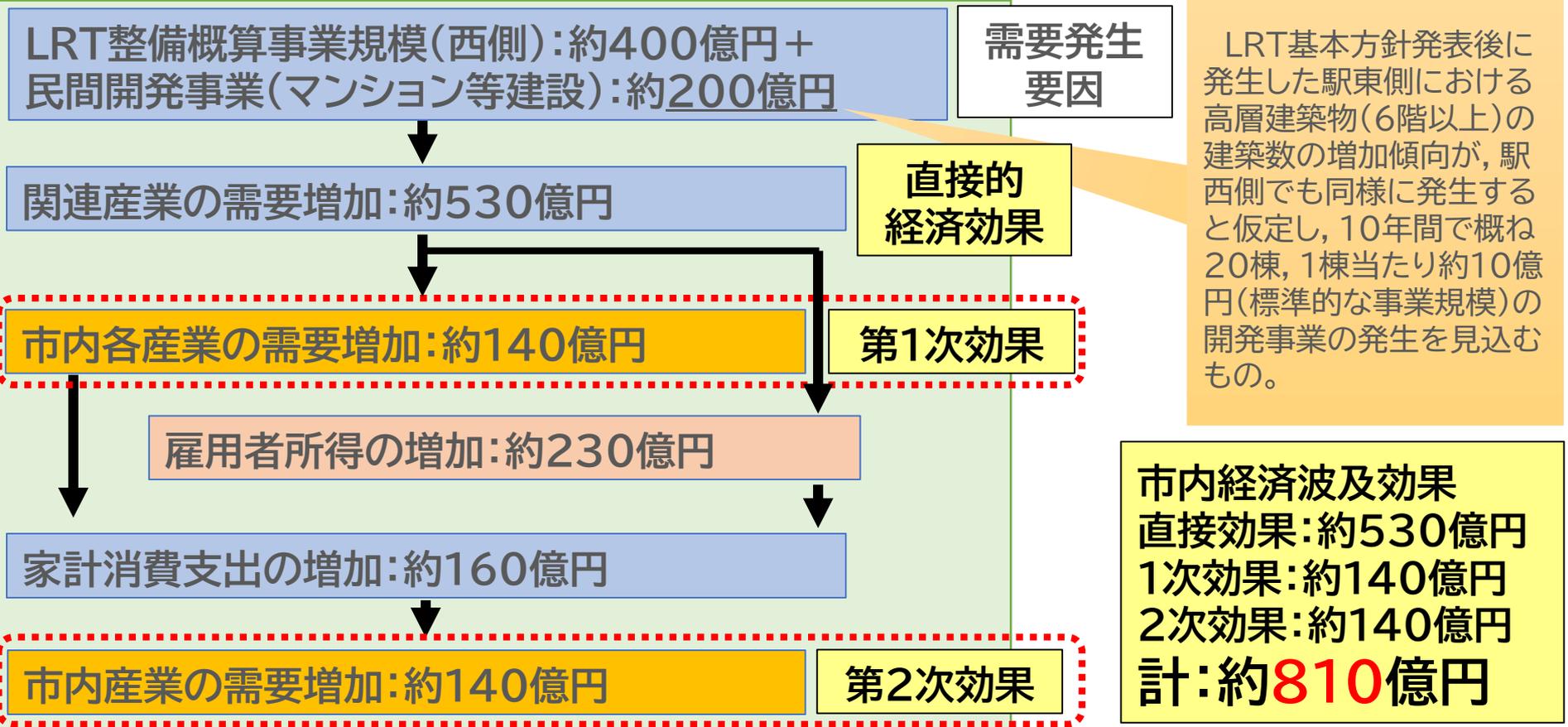
ウ 過度な自動車の流入抑制

- ・土地・駐車場など民有地の有効活用
- ⇒建築物に備える駐車台数を減らす取組，隔地により集約する取組
- ・公共交通の走行環境や歩きやすさの向上
- ⇒大通りからの沿道駐車場への出入り口の抑制，路上荷捌きのルールづくり

▶ ⑬まちづくりの効果試算(駅西側)

- ・まちづくりの効果の試算は、「栃木県産業連関表」に準拠し作成した、「宇都宮市の産業連関表(令和4年1月作成)」を用いて試算したもの(産業連関表の経済状況は平成28年経済センサス時のデータ)
- ・「栃木県産業連関表報告書」をもとに、建設業への投資は全て域内の経済波及効果になるものと仮定し試算

○ 産業連関表による経済波及効果算出イメージ



出展:「平成27年宇都宮市産業連関表(令和4年1月作成)」により算出

▶ 参考:まちづくりの効果試算(駅東側)

- ・駅東側のまちづくりの効果の試算は、駅西側のまちづくりの効果を評価するために確立した推計方法に、駅東側の現在の状況を当てはめ「参考値」として試算したもの
- ・西側同様、まちづくりの効果の試算は、「栃木県産業連関表」に準拠し作成した、「宇都宮市の産業連関表(令和4年1月作成)」を用いて試算

○ 産業連関表による経済波及効果算出イメージ

LRT整備事業規模(東側):603億円+
民間開発事業(マンション等建設):約130億円

需要発生
要因

関連産業の需要増加:約580億円

直接的
経済効果

市内各産業の需要増加:約160億円

第1次効果

雇用者所得の増加:約260億円

家計消費支出の増加:約180億円

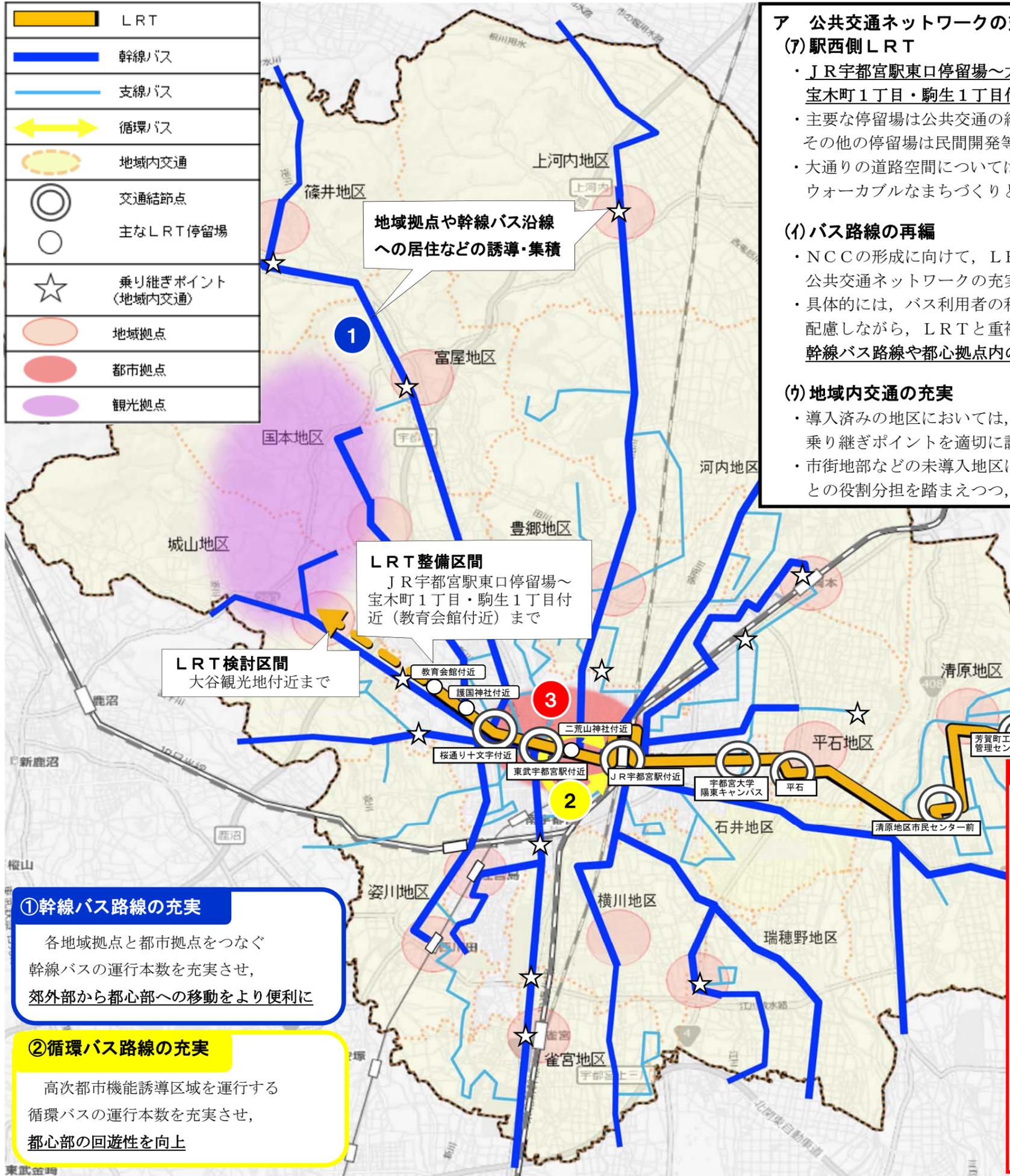
市内産業の需要増加:約160億円

第2次効果

LRT基本方針発表後に発生した駅東側における高層建築物(6階以上)の建築数について、整備効果によって概ね13棟純増し、1棟当たり約10億円(標準的な事業規模)の開発事業費の発生があったものと仮定した。

市内経済波及効果
直接効果:約580億円
1次効果:約160億円
2次効果:約160億円
計:約**900**億円

	LRT
	幹線バス
	支線バス
	循環バス
	地域内交通
	交通結節点
	主なLRT停留場
	乗り継ぎポイント (地域内交通)
	地域拠点
	都市拠点
	観光拠点



ア 公共交通ネットワークの充実

(7) 駅西側LRT

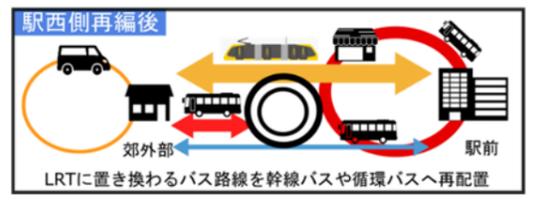
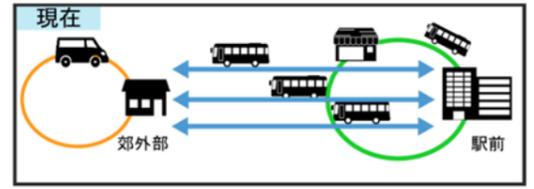
- ・JR宇都宮駅東口停留場～大谷観光地付近までを検討区間とし、宝木町1丁目・駒生1丁目付近（教育会館付近）までを整備区間とする。
- ・主要な停留場は公共交通の結節や拠点エリア，教育施設の集積を踏まえ配置し，その他の停留場は民間開発等を踏まえて引き続き検討を進める。
- ・大通りの道路空間については，円滑な自動車交通の確保を図るとともに，ウォーカブルなまちづくりとしてゆとりある歩行空間の確保について検討を進める。

(イ) バス路線の再編

- ・NCCの形成に向けて，LRT整備とあわせてバス路線を再編し，市内全体の公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・具体的には，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することで，**幹線バス路線や都心拠点内の循環バス路線の充実を図る。**

(ウ) 地域内交通の充実

- ・導入済みの地区においては，公共交通の再編に合わせてLRTやバス路線との乗り継ぎポイントを適切に設定することで公共交通間の連携強化を図る。
- ・市街地部などの未導入地区においては，バス路線やタクシーなど既存公共交通との役割分担を踏まえつつ，地域との意見交換を行いながら導入を促進していく。



図：駅西側LRT導入後の再編イメージ

イ 交通結節機能の強化

公共交通等の乗り継ぎ，乗り換えが想定される東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近の交通結節点や路線バスと地域内交通との乗り継ぎポイントについては，乗り継ぎの円滑化や利便性の向上を図るための歩行環境やバス待ち施設等の充実を行う。



ウ 運賃サービスの向上

LRTやバス，地域内交通が連携した公共交通ネットワークがより利用しやすくなるよう，上限運賃制度や乗継割引制度の充実など，更なる運賃サービスの向上を検討

① 幹線バス路線の充実

各地域拠点と都市拠点をつなぐ幹線バスの運行本数を充実させ，郊外部から都心部への移動をより便利に

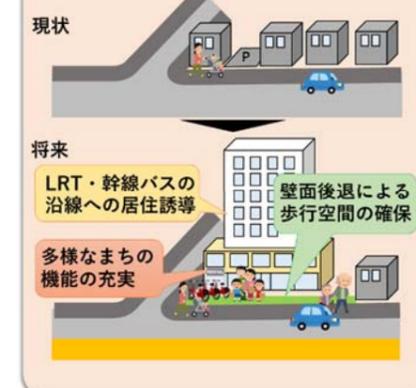
② 循環バス路線の充実

高次都市機能誘導区域を運行する循環バスの運行本数を充実させ，都心部の回遊性を向上

③ 都市拠点の形成促進

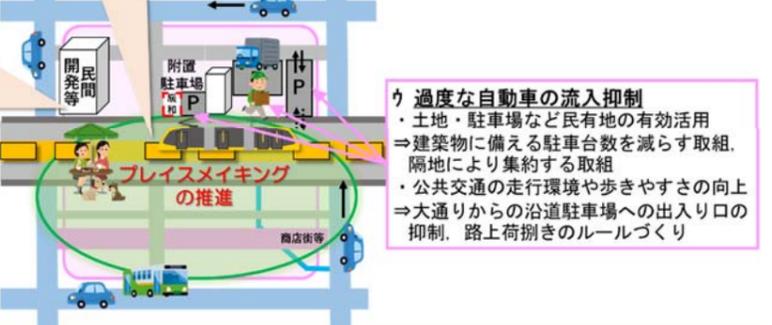
7 都市機能の強化

- ・まちの機能（買い物，食事，通院，子育て，働くなど）の誘導強化
- ・LRT・幹線バスの沿線への居住誘導
- ⇒立地適正化計画に基づく誘導策の充実
- ・都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保
- ⇒まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等



イ ウォーカブルなまちづくり

- ・道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
- ⇒プレイスメイキングの推進



ウ 過度な自動車の流入抑制

- ・土地・駐車場など民有地の有効活用
- ⇒建築物に備える駐車台数を減らす取組，隔地により集約する取組
- ・公共交通の走行環境や歩きやすさの向上
- ⇒大通りからの沿道駐車場への出入り口の抑制，路上荷捌きのルールづくり