

宇都宮市の
公共交通ネットワークとLRT
(ライト・レール・トランジット)

本橋室長は、現在の課題について「公共交通空白地域の解消や、バス運行サービスのさらなる充実、それから私どもでは『魚の骨ネットワーク』と呼んでいるのですが、現在の公共交通ネットワークを役割に応じて再構築し、さまざまな公共交通機関を、その役割に応じて効率よく連携させることが必要であると考えています」と話します。そして、宇都宮市については、

では、宇都宮市での検討状況については、宇都宮市街地開発組合が平成5年度に設置した『新交通システム研究会』での検討がはじまりとなつています。その後、県や市により平成11年度から12年度に新交通システムを導入する基本方針を策定、平成13年度から14年度にかけて有識者などを交えて設置した新交通システム導入基本計画策定調査委員会において、さまざまなシステムを検討した結果、LRTが最もふさわしいシステムとの報告をいただきました。そして、整備についてのさまざまな検討や平成22年から開始した市民説明を経て、昨年12月には担当組織としてLRT整備推進室を設置し、いよいよ本格的に事業化に向けて取り組むこととしています」（本橋室長）

「宇都宮市はクルマ社会ですね。ほとんどの移動は自家用車に頼っている方が、多いのではないのでしょうか。それが交通渋滞の発生や、都市環境悪化などを招く一因となっていると思います。また、将来も持続可能なまちとして発展していくためには、現在の状況を変えていく必要があります。ただし、この問題を解決するには、個人の努力だけでは間に合いません。大きな政策として『公共交通ネットワーク』の構築が必要です。そのためには、東西を結ぶ新しい公共交通機関を導入し、さまざまな公共交通を効率よくつなぐことが重要なのです。その中心的役割を担うもの

がLRTです」（本橋室長）

LRTのメリットとは

LRTは、軌道走るスタイルの移動機関です。路面電車の発展型であり、「次世代型路面電車システム」とも呼ばれ、低床式車両を活用したり、軌道や停留所をより使いやすいように改良したりすることで、

- 乗降が容易
- 安全性が向上
- 定時性を確保

など、従来の路面電車よりも優れた特徴を持っています。何より、乗客の快適性や輸送力などで、大きく優位に立っています。「さらに、鉄道への乗り入れも可能ですので、既存の公共交通機関との連携が図りやすくなっています。人と環境に優しい乗り物と言っていると思います。

LRTの整備と合わせてパーク&ライド（郊外からクルマで来た人が駐車し、LRTに乗り換える）なども設備していけば、トータルなまちづくりが進んでいきます」（本橋室長）

市で想定しているルートは、図3のとおりです。桜通り十文字から中心市街地を通り、清原工業団地・宇都宮テクノポリスセンター地区などを結ぶ、全長約15キロのルートとなつています。

Light Rail Transit

新交通システム「LRT」の概要



各地で新交通システムの導入が進む

では、LRTとは、具体的にはどのようなものなのでしょうか。本橋室長にうかがいました。

「LRT（ライト・レール・トランジット）は『新交通システム』と呼ばれるものの一つです。

従来型の鉄道とバスとの中間の輸送力を持つ、線路などの軌道を走行するタイプの公共交通機関を総称して『新交通システム』と呼んでいます。具体的にはAGT（オー



〈写真1〉
ストラスブール市
（フランス）
のLRT

トメイトッド・ガイドウェイ・トランジット）やモノレール、BRT（バス高速輸送システム）、それにLRTなどがあり、日本だけでなく世界中で、その地域の特性に合った形態の新交通システムが導入されています」

LRTの導入実例としては、フランスのストラスブール市が有名です。

人口約25万人のストラスブール市では、LRTを平成6（1994）年に導入し、市民生活の足となっています。当初は「マイカーによる買い物客が減ってしまう」などの商店からの反対もありましたが、導入後は中心市街地への買い物客が約3割増加する結果となっています（写真1）。

他に、宇都宮市の姉妹都市であるフランス・オルレアン市（人口約12万人）でも、平成12（2000）年に導入され、まちづくりの一翼を担っています。パーク&バスライドやトランジットモールなど、交通結節機能を合わせて整備することによって、利便性の向上も図られています。

また、日本でも富山市のLRT「富山ライトレール」が平成18（2006）年から運行を開始しています（写真2）。

新交通システムとしては、東京都のモノレール「ゆりかもめ」や「千葉都市モノレール」、広島市のAGT「アストラムライン」など、約20の導入事例があります。

図3 宇都宮市が検討しているLRT導入ルート



〈写真2〉
富山市のLRT
「富山ライト
レール」

とおります。また、次ページでより詳しい内容をQ&A形式にまとめました。

LRTの特徴

1 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。

2 軌道（専用のレール）を走行するので時間に正確

専用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。

3 スムーズな乗降が可能

低床フロアにより停留所と車両が段差なく、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。

Light Rail Transit



ここが疑問! 公共交通ネットワークとLRT

ここまで、宇都宮市の構想の概要について説明してきましたが、いろいろな疑問があるのではないのでしょうか。代表的な疑問について、LRT整備推進室の本橋室長にQ&A形式でお答えいただきました。



清原工業団地のイメージ

LRTの疑問を解消!

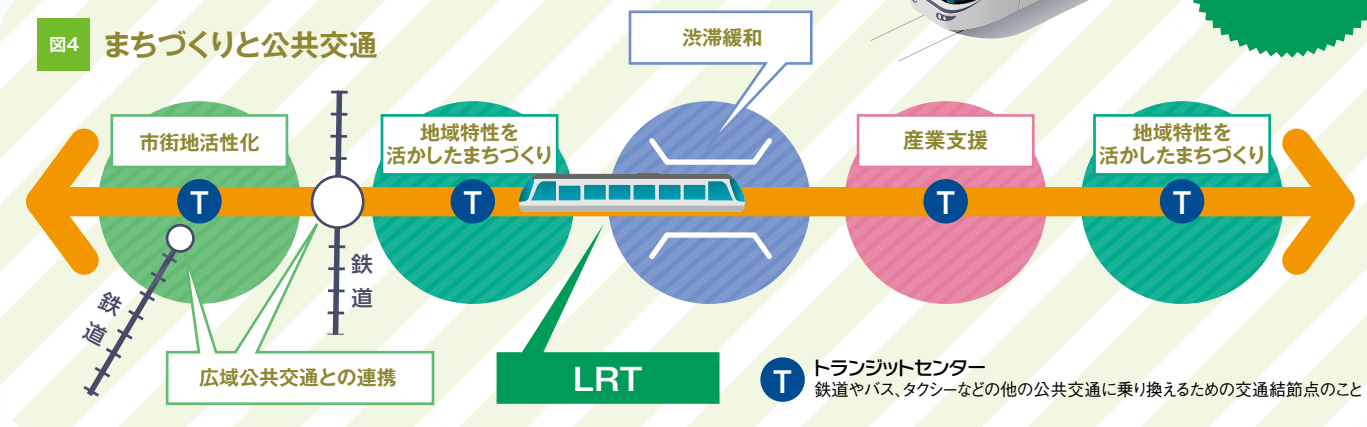
Q 新しい公共交通ネットワークを構築するメリットは何でしょうか。

A 公共交通機関の利用が増えれば、自家用車中心の現在と比べて、地球環境への負荷ははるかに小さくなります。また道路渋滞が軽減されますから、自家用車を使う場合でも、余裕をもった運転が可能で、予定時間通りに移動することもできます。事業者にとっても、大きなメリットでしょう。

また、待たずに電車やバスに乗れますから、時刻表を気にせずに利用することができます。

乗り継ぎも便利になります。共通で利用できるICカードも検討していますから、これが実現されればさまざまな公共交通をカード1枚で乗り継ぎできるようになります。

図4 まちづくりと公共交通



こうした取り組みによって、仕事のやり方や日常生活の過ごし方にも、プラスの変化が期待でき、クルマに過度に依存した社会からの転換が図られます。

また、公共交通ネットワークの基軸であるLRTの沿線では、中心市街地の活性化や工業団地などの産業支援、地域特性を活かしたまちづくりにも効果があると考えています。(図4)

Q LRT整備費用はどのくらいかかるのですか?

A 整備費用の総額は、約383億円と試算しています。LRTそのものの整備に約355億円、LRTと他の公共交通機関の結節に必要なトランジットセンターの整備に、約28億円を試算しています。

ただし、これが全額、宇都宮市の負担になるわけではありません。国の補助制度により、整備費の約2分の1が国庫補助の対象となる見込みです。ですから、地方の負担額は約190億円となり、道路や公園、文化施設などと同様に、公共施設を整備する費用の中で十分に対応することが可能です。

参考に、県が整備した宇都宮北道路(約5キロ)の整備費は、約440億円でした。LRTの整備費は約383億円(約15キロ)であり、市の財政力の範囲で十分に整備することが可能です。

Q LRTのルート案はどのように決められたのですか?

A 現在の計画ルートである桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセン

都宮駅があります。また文教施設や公共公益施設、大型ショッピングセンター、工業団地などもあります。

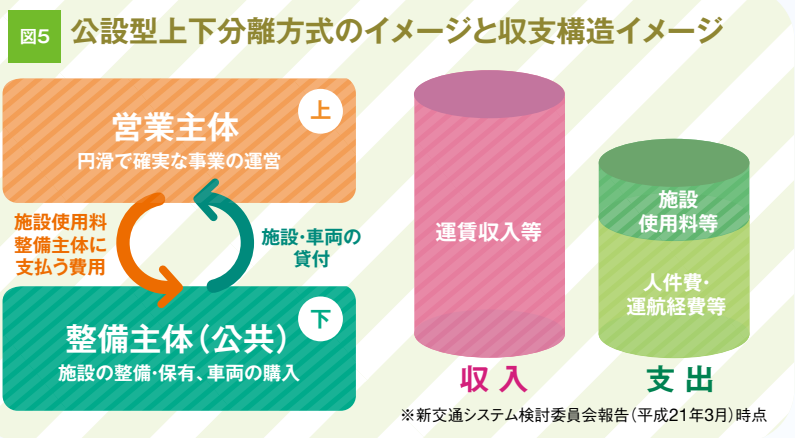
ですから、LRTの整備とあわせて、他の公共交通機関と連携するトランジットセンターの整備や、路線バスの充実など、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することで、大勢の利用者が見込めると考えています。

また、商工会議所からJR宇都宮駅東口地区整備の要望書をいただいておりますが、公共交通の再構築に合わせたさまざまな民間の動きも、今後活発になってくると思います。積極的に活用するアイデアが生まれてくることで、より大きな効果が期待できると思います。

Q LRT導入により、例えば現在の大通りなど、道路混雑が増えるのではないのでしょうか?

A LRT導入の際には自動車車の車線を規制することになりますから、事前に市民の皆様にお知らせし、混雑しないようにすることが必要です。周辺道路への影響も十分に検討し、路線バスの充実などを合わせて実施するなど、円滑な自動車交通を維持するための適切な対策を講じていきます。

しかし、もっとも大切なのは、公共交通指向型社会への転換です。皆様がマイカーと公共交通をバランスよく利用していただければ、道路の混雑を抑制することができただけでなく、まちのにぎわいや活性化につながります。ぜひご理解・ご協力をお願いします。



※新交通システム検討委員会報告(平成21年3月)時点

A 現時点では「公設型上下分離方式」がいいと考えられます。これは、整備を行政が行い、運営は民間に任せるものです。

このメリットは、運営する民間にとっては、整備にかかる費用負担が減少しますから、円滑で確実な事業運営ができるという点でしょう。主な収入は運賃で、主な支出は人件費・運行経費・施設使用料などです。安定した経営が可能になると考えています。(図5)

Q 1日の利用客が約4万5千人ですが、これは可能な数字なのでしょうか?

A 需要予測は、平成32年の宇都宮市(合併前)の人口を45万人と推計し、沿線住民や従業者に対する交通機関利用者意識調査(アンケート)結果に基づいて行ったものです。

現在検討しているルートの周辺には、多くの住民が居住していると共に、公共交通機関の拠点となるJR宇都宮駅や東武宇

宇都宮市の新交通システム導入に向けた取り組み

平成5年度
新交通システム研究会
(事務局:宇都宮市街地開発組合)の設置

平成7年度
「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」において、東西交通軸の強化を図るため、新たな公共交通システムの必要性を提案

平成9年度
新交通システム検討委員会
(県、市、市街地開発組合、交通事業者等)の設置

平成11~12年度
新交通システム導入基本方針の策定

平成13~14年度
「導入基本計画策定調査」を実施

平成16年度
課題解決のための方策検討
新交通システム導入に対する
広報啓発の推進、気運の醸成
関係地域住民との懇談会、企業への説明会、
出前講座、シンポジウム等、実施

平成17~18年度
「新交通システム導入
課題検討委員会」を設置
(宇都宮市・栃木県)

平成19~20年度
「宇都宮市都市・地域交通戦略
策定協議会」の設置
将来交通ネットワーク構築に向けた検討を実施
あわせて「新交通システム検討委員会」を設置し、
LRTの成立性・実現性の検討を実施

平成22年度
「うつのみやが目指すまちづくりと
公共交通ネットワーク」
パンフレットの配布(2月)

平成23年度
オープンハウスの実施
(平成23年8月22日~10月26日)
※地区市民センター等 21会場 延べ69日間
来場者数4,463人

平成24年度
「公共交通ネットワークの
構築と東西基幹公共交通」の
パンフレットの配布(6月9日)

オープンハウス、市民フォーラムを実施
(平成24年6月11日~8月25日)
※地区市民センター等 14会場 延べ49日間
来場者数3,972人
(平成25年2月1日現在)

問合せ／ 宇都宮市総合政策部LRT整備推進室 ☎632-2301
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/>