

「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」について

1 策定の目的

本市が目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの基軸となる東西基幹公共交通の実現に向けた検討を進めていく上で、その基本となる考え方を示すもの

2 基本方針の内容

(1) 内容

東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針・・・・・・・・・・**別紙**

(2) 骨子

ア 導入システム

- ・ 東西基幹公共交通に求められる機能や役割、将来のまちづくりへの効果から、東西基幹公共交通に新たな交通システムとしてLRTを導入

イ 整備手順

- ・ 計画区間（桜通り十文字付近～宇都宮テクノポリスセンター地区 約15km）全体の整備には、一定期間を要すること、また、JR宇都宮駅の東側と西側では、公共交通の整備状況が大きく異なることから、整備の効果が早期に発揮される区間から段階的に整備していくこととし、JR宇都宮駅東側を優先的に整備

ウ 事業スキーム

- ・ 公共性を確保し、健全で持続可能な民間活力を生かした交通システムとするため、公共が走行空間などを整備・保有し、民間の営業主が運行・日常の維持管理を行う「公設型上下分離方式」を採用

3 今後のスケジュール

平成25年4月～ 基本方針に基づく具体的な調査・検討及び関係機関との協議・調整（導入ルート、整備区間、運行計画、関連バスネットワークの構築、事業費、利用者数等の精査）

「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」

～「円滑で利便性が高く 人や環境にやさしい 誰もが利用しやすい
公共交通ネットワーク」の構築を目指して ～

平成25年3月

宇都宮市

1 基本方針策定の目的

本基本方針は、「第5次宇都宮市総合計画」及び「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」に掲げた都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を支えるために、平成21年9月に策定した「宇都宮都市交通戦略」に基づき、「総合的な公共交通ネットワーク」の基軸となる東西基幹公共交通の実現に向けた検討を進めていく上で、その基本となる考え方を示すものです。

今後は、本基本方針を踏まえ、国や栃木県、交通事業者をはじめとした関係機関との協議・調整を行うとともに、市民の皆様のご理解とご協力をいただきながら検討を進めることにより、人や環境にやさしい、経済的な面でも持続可能で安全性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んでいきます。

〔総合的な公共交通ネットワークの構築により目指していくもの〕

都市拠点や地域拠点、産業拠点など、各拠点間を円滑につなぎ、都市の様々な活動を支える社会基盤として、鉄道や東西基幹公共交通、バス、タクシー、地域内交通など、地域の特性に応じた公共交通が機能的・効率的に連携する階層性のある「公共交通ネットワーク」の構築に取り組みます。

➤ **市民の誰もが活発に外出や交流ができ、来訪者にとっても便利な交通環境の創出**
地域経済の活性化や中心市街地の再生・活性化、高齢者の外出機会の増加による健康増進などを図るため、子どもから高齢者まで市民の誰もが活発に外出や交流ができ、宇都宮市への来訪者にとっても移動しやすい交通環境を創出します。

➤ **公共交通とクルマが共存できる社会への転換**

モータリゼーションの進展などにより、交通渋滞や高齢者ドライバーの事故の増加、公共交通利用者の減少、環境負荷の増大など様々な問題が発生しており、過度にクルマに依存する社会から公共交通とクルマが共存できる社会への転換を促します。

➤ **栃木県全体の発展につながる広域的ネットワーク形成の促進**

交流人口の増加や栃木県が目指している「人にやさしい県土60分構想」の実現に寄与するなど、県全体の発展につながる広域的なネットワークの形成を促進します。

2 実現に向けた基本的な考え方

南北方向の鉄道とともに、本市の公共交通ネットワークの東西方向の基軸となる東西基幹公共交通については、平成15年3月に栃木県と本市において取りまとめた「新交通システム導入基本計画策定調査」報告書に基づき、以下の考えのもと具現化に向けて取り組んでいきます。

(1) 導入システム

- 既存の鉄道やバス、タクシー、地域内交通など、様々な交通機関との円滑な連携を図るために、東西方向の基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性を備え、人や環境にやさしく、中心市街地をはじめとした沿線地域の活性化や産業の振興、更には、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる新たな交通システムとして、「LRT」を東西基幹公共交通に導入します。

(2) 計画区間

- 機能的な公共交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりとの連携や安定した需要の確保の観点から、JR宇都宮駅西側の中心市街地と、鬼怒川左岸の工業団地や大規模開発地区を結ぶ「桜通り十文字付近～東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区（約15km）」を計画区間とします。

〔計画区間のイメージ図〕



(3) 整備手順

- ・ 計画区間（約15km）全体を整備するには、一定期間を要すること、また、JR宇都宮駅の東側と西側では、公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、整備の効果が早期に発揮される区間から段階的に整備していきます。

① JR宇都宮駅東側（JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区間 約12km）

- ・ 喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消、慢性的な渋滞の緩和、また、道路整備や拠点整備との相乗効果を高めるために、LRTの整備に優先的に取り組みます。

② JR宇都宮駅西側（JR宇都宮駅～桜通り十文字付近間 約3km）

- ・ さらなるバスの定時性や利便性を確保するため、当面の間、ICカードによる運賃支払いシステムの導入や施設及び走行環境の整備など、既存バスネットワークの利便化・高度化に取り組みます。
- ・ LRTについては、移動需要の推移、道路整備や拠点整備の状況などを見極めながら検討します。

③ JR宇都宮駅交差区間

- ・ 東西における公共交通ネットワークの結節や中心部との連携強化、利便性向上による利用促進の観点から、早期整備に向けて取り組みます。

(4) 事業スキーム

ア 事業方式

- ・ 公共性・継続性の確保、効率性の向上など、健全で持続的な民間活力を生かした交通システムとするため、公共が走行空間や交通結節点・停留場などを整備・保有し、民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行う、官民の役割分担を明確にした「公設型上下分離方式」を採用します。

イ 営業主体

- ・ 本市にふさわしい営業主体のあり方を明らかにするとともに、参入機会の公平性・公正性の確保や安全で良質なサービスの提供、公共交通事業運営の実績、LRT周辺の公共交通ネットワークとのスムーズな連携などの観点から、決定に向けて取り組んでいきます。

(5) 関連施策

ア 関連バス網の構築

- ・ L R Tの整備とともに、L R Tから離れた市街地やL R T終端駅の隣接町への幹線・支線バスを整備するなど、L R Tとバスが機能的、効果的に連携するネットワークの構築に向けて取り組みます。

イ 他の交通手段との連携

- ・ L R Tと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるよう、I Cカードや乗り継ぎ割引制度の導入、運行時間帯の設定、バリアフリーな交通結節点の整備など、公共交通が利用しやすい環境の整備に向けて取り組みます。

ウ 周辺道路の整備

- ・ 円滑な都市交通の確保に向けて、クルマから公共交通利用への転換を促すとともに、公共交通へのアクセス性の向上を図るため、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できるよう周辺道路の空間整備などに取り組みます。

3 今後の進め方

- ・ 本基本方針に基づき、具体的な調査・検討を進め、事業実施に必要となる「地域公共交通総合連携計画」等を策定するなど、円滑な軌道事業の特許取得や都市計画決定に向けて取り組んでいきます。
- ・ 交通事業者や道路・交通管理者など、関係機関との協議の場を設置し、協力体制を構築するとともに、国の支援制度の最大限の活用や特定財源の確保、事業費の縮減に努めるなど、本市の財政力に見合った整備に向けて取り組んでいきます。
- ・ 事業の進捗状況に応じて、継続的な情報提供に努めるとともに、市民の参画や公共交通全体の利用促進につながる取組を実施するなど、さらなる市民理解の促進に向けて取り組んでいきます。

東西基幹公共交通へのLRT導入の取組について

1 本市の取組経過

平成5年度	<ul style="list-style-type: none"> 「新交通システム研究会」の設置（宇都宮市街地開発組合） 新交通システムの検討開始
平成7年度	<ul style="list-style-type: none"> 「宇都宮都市圏交通マスタープラン」の策定 将来の交通需要を踏まえ道路・公共交通ネットワークの整備の在り方を検討
平成13～14年度	<ul style="list-style-type: none"> 「新交通システム導入基本計画策定調査」の実施
平成19～20年度	<ul style="list-style-type: none"> 「事業・運営手法」と「施設計画」に関する調査の実施
平成21年度	<ul style="list-style-type: none"> 「宇都宮都市交通戦略」の策定
平成22年度～	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと公共交通に関する市民説明の開始 パンフレットの全戸配布、オープンハウスや市民フォーラムの実施
平成24年度	<ul style="list-style-type: none"> 「東部地域交通円滑化方策調査」の実施 交通渋滞調査や将来交通量推計の実施、道路整備状況を踏まえた交通円滑化方策の検討 「新交通システム事業運営に関する調査」の実施 行政と民間の詳細な役割分担、営業主体の在り方や選定手法の検討 「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」の策定

2 導入計画の概要（新交通システム導入基本計画策定調査 H15.3）

- (1) 導入区間 桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区間 約1.5km
 当初計画区間（JR宇都宮駅東側） 約1.2km
 延伸計画区間（JR宇都宮駅西側） 約 0.3km
- (2) 概算事業費 約35.5億円
- (3) 利用者数 44,900人/日
- (4) 停留場 24箇所
- (5) 運賃 100円～400円の料金帯で設定
- (6) ダイヤ 新幹線の始発から終電まで対応できるダイヤを想定（400本/日）
 ピーク時4分間隔（15本/時間）オフピーク時6分間隔（10本/時間）

【導入ルート図】



3 整備・運営手法と関連施設（新交通システム検討委員会報告 H21.3）

(1) 整備・運営手法

- ・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「公設型上下分離方式」を想定
→ 道路や橋などの公共施設と同様に、駅（停留場）や軌道などを公共が整備し、民間が効率的に運営
→ 民間は、整備にかかる費用負担が減少することで、円滑な事業運営が可能

(2) 関連施設（交通結節点）

- ・ 各種交通機関との連携を図る交通結節点の位置や規模について検討し、整備に要する費用約28億円を試算
→ 想定箇所 桜通り十文字付近，東武宇都宮駅周辺，JR宇都宮駅西口・東口，大規模商業機能集積地周辺，新4号バイパス周辺，清原工業団地，宇都宮テクノポリスセンター地区

■ L R T の整備に向けた事務フロー

