

令和5年度全建賞 推薦調書
インフラ整備の事業又は施策の部(インフラの部)

| | |
|---------------|---|
| ふりがな | はが・うつのみやえるあーるていーじぎょう |
| 1. 事業(施策)の名称 | 芳賀・宇都宮LRT事業 |
| 2. 事業(施策)実施期間 | 平成30年 3月22日 ~ 令和 5年 8月31日 |
| 3. 事業費(工事費) | 68,400 百万円 |
| 4. キーワード | LRT, 路面電車 |
| 5. 事業概要 | <p>芳賀・宇都宮LRT事業は、宇都宮市東部地域と隣町の芳賀町の東西基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備に取り組んだ。</p> |

| 6. アピールする事業又は施策の「手段」と「秀でた成果」 | | |
|------------------------------|--|---|
| ハード or ソフトの分類 :該当する方に○印 | ① ハード面 に秀でた事業 | ② ソフト面 に秀でた取組 |
| アピールする 1)「手段」 | (d)その他 () () () | (a)住民参画(ワークショップ等) (b)行政と住民・企業・学識者等との協働 (c)情報発信 () |
| アピールする 2)「秀でた成果」 | (a)当該事業による本来目的の効果 (e)良好な景観形成の実現 (g)バリアフリー・ユニバーサルデザインの実現 (h)省エネルギー | (a)当該取組による本来目的の効果 (f)地域の活性化 |

| 7. 特にアピールしたい点 |
|---|
| <p>LRTの特徴として、「定時制」や「速達性」、「環境負荷の低減」や「乗降性」などがあるが、芳賀・宇都宮LRTの需要は通勤・通学が多いことから、「速達性」は計画段階から重要な課題であった。</p> <p>「乗降性」を損なわないよう、極力停留場では道路と平面交差とする一方で、「定時制」や安全のため道路を横断する場所や、鬼怒川周辺の河岸段丘の区間では高架化することとしており、全区間14.6kmのうち3.9kmが高架区間となっている。</p> <p>用地取得や高架構造物、軌道や電気設備など、全て工程を平成30年6月から令和5年3月までの5カ年で整備するという、スピード感をもって事業を行った。</p> |

8. 事業を代表する写真及びキャプション



9. 事業内容・添付資料

芳賀・宇都宮LRT事業の概要

芳賀・宇都宮LRT事業は、本地域の基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である高原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを選定整備区間として整備に取り組みました。

事業概要

| | |
|--------|--|
| 営業キロ | 平野高力駅～フレール線 約14.6km(高根沢(宇都宮市域)12.1km、高根沢城2.5km) 宇都宮駅東口(宇都宮市域)～芳賀・高根沢(芳賀市域) |
| 駅数/駅名 | 19箇所(宇都宮駅東口、15箇所、芳賀駅東口、4箇所) |
| 沿線施設 | 1箇所(高根沢、高根沢、高根沢、高根沢) |
| 営業時間 | 4箇所(宇都宮市域)3箇所、芳賀駅東口(高根沢) |
| 追加駅名 | 2箇所(宇都宮市域、グリーンスタジアム前(高根沢)) |
| 駅区別/車両 | 17編成(3両体連乗) |
| 営業方式 | 公営(上下分離方式) |
| 事業費 | 684億円(宇都宮市域:603億円、芳賀市域:81億円) |

運行計画

| | |
|---------|-----------------------------------|
| 運行本数 | 6両編成～238本/日 高根沢の発着と高根沢に乗り換える列車 |
| 所要時間 | 約44分(快速運転の場合約37分～38分) |
| 最高速度 | 40km/h |
| 運行区間 | ピーク時:6分間隔 オフピーク時:10分間隔 |
| 運賃 | 箱根150円～400円(高根沢線) |
| 運行区別/方式 | ワンマン運転(ICカード対応) |

※「軌道運送高度化推進計画」に基づく運行計画

公設型上下分離方式の採用

芳賀・宇都宮LRT事業では、「施設公共化の活用及び用地に特約する法」を採用し、公設型上下分離方式を採用しました。



低床式車両の導入(17編成)

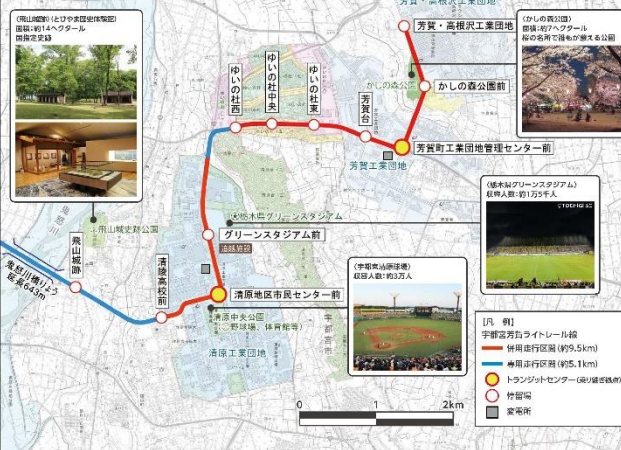
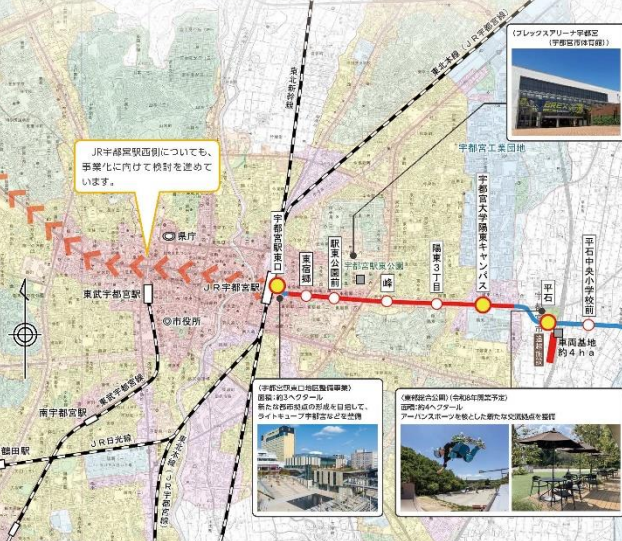
| | | |
|------|----|-----------------------|
| 車両種別 | 車体 | 1,067mm(低床) |
| | 車体 | 1000mm(低床) |
| | 車体 | 159人(編成50両) |
| | 車体 | 29.520m |
| | 車体 | 2,650mm |
| | 車体 | 3,625mm(パンタグラフ折りたたみ時) |
| | 車体 | 70km/h |

事業費と財源

| | |
|--------------------|-------------|
| LRTの事業費 684億円(建設費) | |
| 国補助約1/2 326億円 | 市町負担率 358億円 |
| 国補助率 47% | 市町負担率 52% |
| 国補助率 47% | 市町負担率 52% |
| 国補助率 47% | 市町負担率 52% |

走行空間に応じた軌道構造の採用

| | |
|----------|----------|
| ● 複線固定軌道 | ● バラスト軌道 |
| 複線固定軌道 | バラスト軌道 |
| 複線固定軌道 | バラスト軌道 |
| 複線固定軌道 | バラスト軌道 |



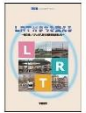
市民・町民・企業との協働

理解促進

本事業では、自動車中心の生活に加え、駅前集いの文化がないことから、公共交通ネットワーク構築の必要性や、その東西両側公共交通となるLRTの役割等について、パンフレットなどの媒体を通じて情報発信を行うとともに、事業の進捗状況に応じながら、オープンハウスや説明会、LRT車庫や工場の見学会を開催するなど、理解促進の取組を実施してきました。

2004年～

LRTに関するパンフレットを配布するとともに、交通まちづくり説明会やオープンハウスを開催しました。



2011年

「まちづくりと公共交通ネットワーク」パンフレットを市内全戸に配布しました。



2012年

「公共交通ネットワークの構築と東西両側公共交通」パンフレットを市内全戸に配布しました。



パンフレットの配布にあわせて、市振と互換意見交換を行う、オープンハウスや市民フォーラムを開催するとともに、2013年からは、正虎39連合自治会連合会やLRT沿線地区説明会を開催しました。



2017年8月

「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」開設

神奈川の情報発信拠点として、LRT事業の情報をパネルや映像で分かりやすく紹介するとともに、LRT沿線のゾラマや、VR（バーチャルリアリティ）によりLRTの疑似体験ができる施設を開設しました。



2020年2月～

工事現場・ライトライン見学会の開催

LRT建設の進捗に応じて、見学会やライトラインの工事現場見学会のほか、LRT車庫「ライトライン」の見学会を開催しました。



2023年5月～

ライトライン乗り方教室の開催

安全な利用方法の周知及び利用促進を目的として、ICカードを利用した乗り方や停留場への安全な出入りの仕方、最近表示器の見方などを視覚的に説明する乗り方教室を開催しました。



市民・町民・企業の参画

LRTが将来にわたり、地域に愛され、支えられていく効率的な公共交通となるよう、市民・町民・企業参画の取組を実施してきました。

2018年5月～6月

車両デザインの選定

車両デザインアンケート(4案から選定)を実施し、「伸びやすく見えやすい」「コンセプトをよく表している」などの理由から最多得票の車両デザイン「ライトライン」を選定しました。

2020年1月

車両愛称「ライトライン」の選定

車両愛称アンケート(4案から選定)を実施し、「伸びやすく見えやすい」「コンセプトをよく表している」などの理由から最多得票の車両愛称「ライトライン」を選定しました。

2020年12月

停留場名称の選定

「LRT停留場名称検討委員会」で選定した名称候補について、LRT沿線地区を対象としてアンケートを実施し、利用者や地域から末永く親しまれる停留場名称を選定しました。

2020年 LRT停留場壁面個性化デザインの選定

LRT沿線6地区においてワークショップを行い、「結束デザイン委員会」の選定を得ながら、地域との密着により停留場壁面のデザインを選定しました。



2022年8月

停留場名称ネーミングライツの募集

停留場名称に命名権(ネーミングライツ)を導入し、法人の社会貢献を促すとともに、停留場サイン等に命名権名称(法人名)を表示しました。

| 停留場名称 | 命名権者 |
|------------|----------------|
| 宇治野原駅 | ライトニューブ宇治野原 |
| 駒宮駅 | 駒宮製作所(宇治野原) |
| 鹿瀬3丁目 | シーピーピー(宇治野原) |
| 守野駅 | リハビリセンター(宇治野原) |
| 守野駅大宮駅前 | ベルモビル |
| 鹿瀬駅 | アトナ |
| 鹿瀬駅前 | 宇治野原駅前 |
| グリーンスタジアム前 | キョウノ |
| ゆいの杜西 | 同久建設 |
| ゆいの杜東 | ユングラーズ(宇治野原) |
| 芳賀町工業団地 | リアコ(宇治野原) |
| 立野センター前 | 結束デザイン |

2022年9月

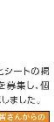
停留場ペンタドネーションの募集

停留場ペンタドネーションの募集費用を寄附するパートナーを募集し、停留場ペンタに寄附者の氏名やメッセージを刻んだプレートを設置しました。

2022年12月

停留場個性化壁面ドネーションの募集

地域と協働で作成した個性化壁面の開発費用を寄附するパートナーを募集し、個性化壁面に法人名等を表示しました。



公共交通ネットワークの充実

子どもから高齢者まで、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を促進するとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、駅周辺と連携しながら周辺道路の整備にも取り組まれました。

公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRTの導入とあわせてバス路線の新設や駅周辺と連携した道路の整備、確保バス(電動アシスト自転車、電動キックボード)の公共交通ネットワークの構築に取り組みするとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、交通拠点(トランジットセンター)の整備を行いました。また、自動販売機と連携しながら周辺道路の整備にも取り組まれました。

バス路線の新設

交通拠点(トランジットセンター)を核として、その周辺の集約エリアや商業施設等が所在するバス路線を新設しました。

| 路線 | 往 | 日 | 往 | 日 |
|---------|-----|-----|-----|-----|
| 芳賀町工業団地 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 |
| 立野センター前 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 |
| 鹿瀬駅前 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 |
| 守野駅前 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 |
| 宇治野原駅前 | 10分 | 10分 | 10分 | 10分 |

地域内交通・デマンド交通の接続

駅周辺において、LRTやバスのほか、自転車や徒歩、タクシーや乗用車との接続を促進するとともに、LRTと連携した道路の整備にも取り組まれました。



端末交通の充実

LRTやバスなどの公共交通機関とあわせて、自転車や徒歩、タクシーや乗用車との接続を促進するとともに、LRTと連携した道路の整備にも取り組まれました。



交通結節点(トランジットセンター)の整備

駅周辺において、LRTやバスのほか、自転車や徒歩、タクシーや乗用車との接続を促進するとともに、LRTと連携した道路の整備にも取り組まれました。

