



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和元(2019)年7月 No.5

第34回評議員会・第33回定時総会・記念講演会報告

◆第34回評議員会報告

去る6月18日の14時30分から、地下研の第34回評議員会がTKP市ヶ谷カンファレンスセンター8階バンケットルーム8Cにおいて開催されました。当日は、お忙しい中12名の評議員のうち、12名(委任状による出席を含む)のご出席をいただきました。

冒頭、岸井隆幸会長、および久保田尚会長代行からご挨拶をいただいた後、会議は平成30年度事業報告及び収支決算(案)、令和元年度事業計画及び収支予算(案)の審議が続き、異動に伴う変更による役員を選任等(案)について起案があり、いずれも原案どおり定時総会に付議することが承認されました。



評議員会 会場の様子

◆第33回定時総会報告

同日の15時5分から地下研の第33回定時総会がTKP市ヶ谷カンファレンスセンター7階カンファレンスルーム7Cにおいて開催されました。当日は、お忙しい中57名の会員のうち、52名(委任状による出席を含む)のご出席をいただきました。また、来賓には国土交通省都市局都市計画課の筒井祐治施設計画調整官のご臨席を賜りました。

総会では第1号議案平成30年度事業報告及び収支決算(案)、第2号議案令和元年度事業計画及び収支予算(案)、第3号議案役員を選任等(案)が、いずれも評議員会からの付議どおり全員一致で承認されました。また、会員から地下マスタープランの研究に関し事例の取り上げ方や調査の意気込みについて質問があり意見交換がなされました。



定時総会 会場の様子



筒井施設計画調整官のご挨拶

◆記念講演会の開催

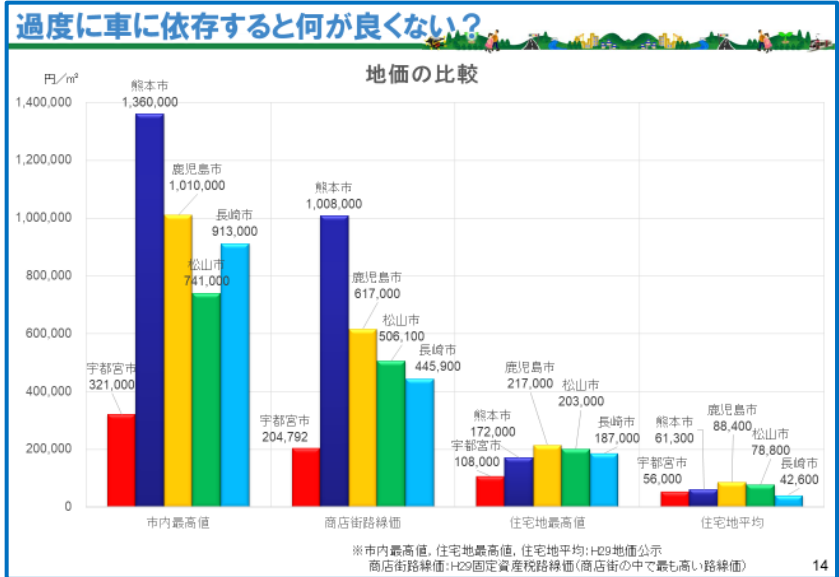
引き続き、定時総会の後、当研究会とアーバンインフラ・テクノロジー推進会議と共催で記念講演会が開催されました。今回は宇都宮市副市長の吉田信博様より「宇都宮 LRT の進捗状況と今後の展開」と題して、LRT、バス、デマンドバスを組み合わせせた交通まちづくりと低炭素な沿線まちづくりについて紹介がありました。



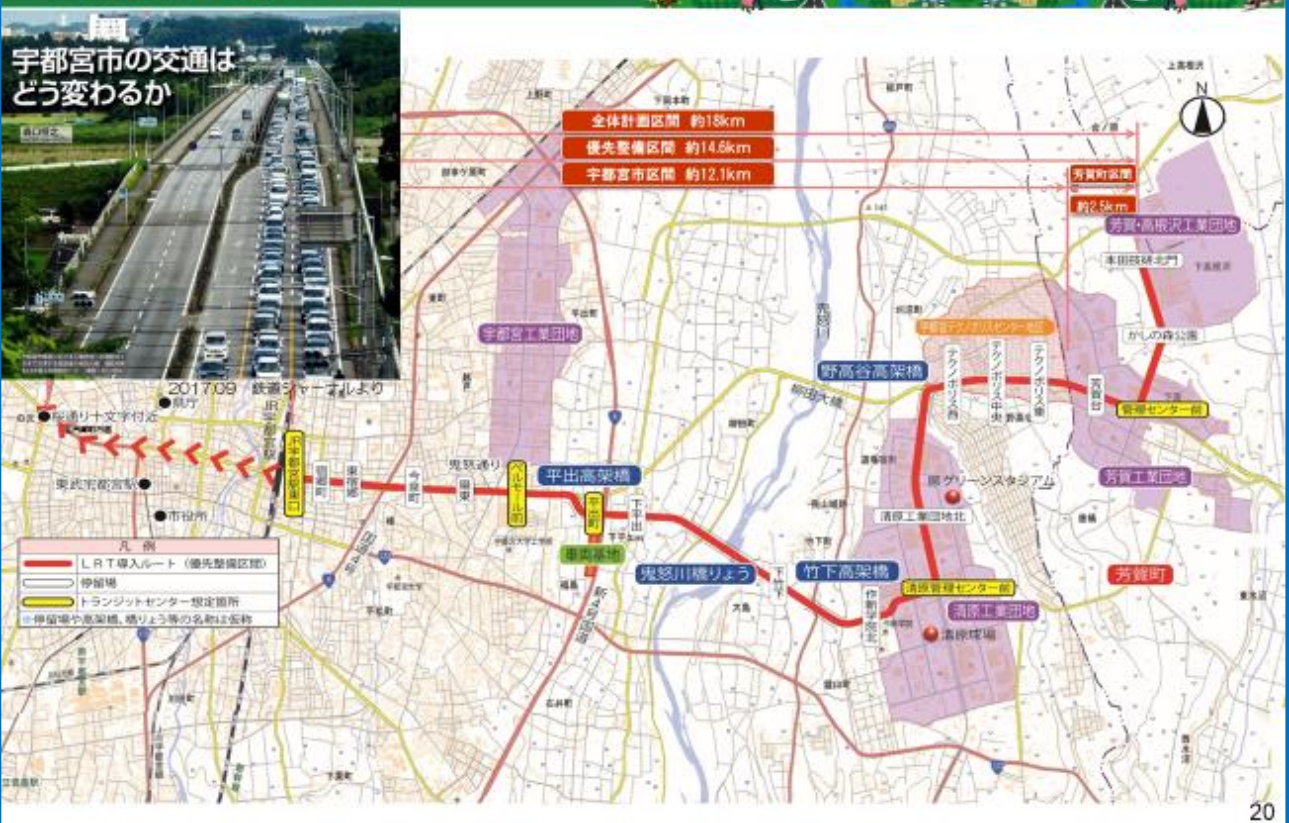
吉田副市長

■過度な車社会から公共交通を選択できる都市に

宇都宮市を中心とする栃木県は、自動車保有率が全国 2 位で、車による移動が 7 割に近く、特に 65 歳から 69 歳を中心とした高齢者の車利用が顕著な状況です。同規模の他都市と比べると、分散した都市構造に起因して市内中心商業地の地価水準が低く、また栃木県民の肥満度も全国ワースト 3 位となっています。このため宇都宮市は自動車分担率を 60% 台前半に抑えることを目標に、公共交通の利用促進を進めてきました。



LRT事業の概要



LRTの事業概要及び運行計画

事業概要		運行計画																			
営業キロ	約14.6km〔複線〕 ※全体計画における優先整備区間 JR宇都宮駅東口～本田技研北門 【自動車交通との併用区間】 約9.4km 【LRVのみが走行する専用区間】 約5.1km	運転最高速度	全線 時速40km																		
停留場数	19箇所（100%バリアフリー）	需要予測	1日当たりの利用者数見込み <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>平日</th> <th>休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤</td> <td>13,357人</td> <td>2,671人</td> </tr> <tr> <td>通学</td> <td>1,305人</td> <td>131人</td> </tr> <tr> <td>業務</td> <td>274人</td> <td>82人</td> </tr> <tr> <td>私事</td> <td>1,382人</td> <td>2,764人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>16,318人</td> <td>5,648人</td> </tr> </tbody> </table> <small>第11回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料より</small>	区分	平日	休日	通勤	13,357人	2,671人	通学	1,305人	131人	業務	274人	82人	私事	1,382人	2,764人	合計	16,318人	5,648人
区分	平日	休日																			
通勤	13,357人	2,671人																			
通学	1,305人	131人																			
業務	274人	82人																			
私事	1,382人	2,764人																			
合計	16,318人	5,648人																			
低床式車両	17編成 ・全長：約30m ・定員：155人	運転時間帯	午前6時台～午後11時台 （JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応）																		
事業方式	公設型上下分離方式	運行間隔	▽ピーク時 6分間隔（1時間当たり10本） ▽オフピーク時 10分間隔（1時間当たり6本）																		
軌道運送事業者 （営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社	所要時間 （起終点間）	▽普通電車（各停留場に停車） 約44分 ▽快速電車（一部停留場を通過） 約37～38分																		
軌道整備事業者 （整備主体：下）	宇都宮市、芳賀町	運賃	初乗り150円～400円（対距離制）																		
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	起点から主な停留場までの所要時間・運賃	普通電車を利用した場合 ▽ベルモール前 約11分 150円 ▽清原工業団地北 約27分 300円 ▽本田技研北門 約44分 400円																		
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等） ・バスネットワークの再編 ・地域内交通の導入 ・ICカードの導入 など	運賃収受方法	ICカードシステムを導入																		

21

宇都宮市は東西に貫くLRTと13の幹線バス路線を骨格とし、地域内交通と路線バスの乗り継ぎ拠点を「地域拠点」とするネットワーク型コンパクトシティを整備しています。LRT事業は鬼怒川を超える東西交通のあい路打開を端緒とし、平成5年から構想がスタートしました。当初は在来のバス事業者から「LRTが整備されるとバス事業が立ち行かなくなる」と反対キャンペーンがあり理解が得られませんでした。長年の努力と後述する双方向の取り組みが功を奏して、平成28年に都市計画決定に至りました。延長14.6km、停留所19箇所、公設型上下分離方式を採用し、軌道整備事業(車両保有も含む)を宇都宮市と芳賀町が、軌道運送事業を宇都宮ライトレール(株)（資本金4.9億円、出資割合 行政51%、民間49%）が担当しています。

■LRT沿線の低炭素まちづくり

宇都宮市はLRT沿線をモデルエリアとして「低炭素化」をコンセプトに様々な施策の事業化検討を実施しています。既に清原工業団地では3万kwのガスコジェネレーションシステムを導入して7事業所に電力と熱の効率的な供給を行っています。地域の乗り換え拠点となるトランジットセンターではパーク＆ライド駐車場を整備し、発電施設や熱施設の



効率化を図る地域新電力会社の設立も進めています。更に先般国交省が募集した「スマートシティモデル事業」にも宇都宮市は採択されました。

■片方向から行政と市民双方向の取り組みへ

LRT 構想は当初、誤解から様々な反対がありました。「大通りを路線バスは走れない」「LRT の駅まで行く方法がない」「車で移動は渋滞覚悟」「なんと 1000 億円以上」。いずれも誤解からなのですが、宇都宮市は一つひとつ丁寧に説明をして誤解を解いてきました。例えば、東側の優先区間の整備費 458 億円のうち、国が半分の約 230 億円、市街地開発組合基金が約 120 億円、残りの約 110 億円を県・市・町が負担し、宇都宮市は約 90 億円の負担になりますという具合にです。説明は広報誌、メディア、SNS などを使った片方向のものよりも、

富山市への事例見学会や、オープンハウスでの来場者への直接説明、市内 39 の連合自治会全てで実施した説明会のような双方向の説明が大変効果的でした。

JR 宇都宮駅東口では LRT と一体になったシンボリックな空間整備を再開発事業として進めています。LRT の JR 横断箇所やその方法もほぼ決まり、今後西側への延伸構想を具体化させます。LRT の建設自体が目的ではないので、宇都宮市が目指す「まち」がどのようなものなのか、常に問いかけながら取り組みを進めてまいります。

