

第 284 回 都市懇サロン レポ ー ト	「芳賀・宇都宮 LRT 『ライトライン』」の取組		
講 師	宇都宮市 建設部 LRT 整備課協働広報室 室長 安保 雅仁 氏	開催日	令和 6 年 10 月 8 日 (火) 18 : 00 ~ 20 : 00
講 師 プロフィール	1995 年に宇都宮市役所入庁。商工部（現経済部）商業観光課、主税課を経験後、2004 年から広報広聴課に異動し、主にシティプロモーションに注力。2018 年に国体推進課に配属となり、2022 年に栃木県で開催した「第 77 回国民体育大会・第 22 回全国障害者スポーツ大会」に、総務広報課主幹として大会全体の広報業務に従事。2023 年 4 月より、建設部 LRT 整備課協働広報室の室長として異動し、2023 年 8 月に開業した LRT（ライトライン）の開業記念事業を成功させるとともに、現在、多くの市民の更なる意識醸成や理解促進に取り組んでいる。	 <p data-bbox="987 633 1437 701">宇都宮市 建設部 LRT 整備課協働広報室 安保 雅仁 様</p>	
お話の概要	<p>①事業の位置付け（宇都宮市が目指すまちづくり） 地域拠点を公共交通で結ぶ「公共交通ネットワーク」を構築。基幹交通として東西を結ぶ基軸となるのがライトライン(LRT)である。(南北は JR 宇都宮線や東武線) また LRT の整備に伴い、これまで走っていたバス路線の再編等を行った。</p> <p>②事業のあゆみ JR 宇都宮駅は西側を中心に発展、東側は複数の工業団地がある。間に流れる鬼怒川を越えるための交通混雑を解消するため、新軌道交通の検討が始まった。2008 年に NCC を位置付け、2017 年 8 月に認可申請をして、5 年をかけて開業に至った。</p> <p>③ライトラインの事業概要（事業スキームや車両紹介等） 『LRT=ライトレールトランジット』専用空間を走るため定時性・速達性がある。快適性やバリアフリー面でも優れている。事業費の半分(326 億円)は国からの補助を受けている。「公設型上下分離方式」として行政が車両や軌道を整備・保有、民間が事業運営を担う。宇都宮市の伝統工芸を取り入れるなどデザインにも地域性を取り込み、支払いは suica 機能と地域独自サービスを兼ね備えた「totra」を導入した。</p> <p>④市民理解への取組 LRT に関して様々な方式で丁寧に説明を繰り返し、時には市長が説明会に参加をして数年かけて住民からの理解を得た。(必要性や安全対策など)</p> <p>⑤宇都宮市独自の取組（ゼロカーボントランスポート） LRT は地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する。また電気自動車等の導入支援や、電気バスの導入を予定するなど、LRT 以外にも公共交通全体での「脱炭素社会」を目指す。</p> <p>⑥開業後の状況（利用状況、公共交通の充実等） 利用者が当初予測の 1.2 倍となるなど地域の移動手段として定着しつつある。また停留所駐車スペースやバス路線、電動自転車などを設け、更なる地域内交通の充実を図っている。併せて自動車との接触事故や遅延などの課題対応も生じている。</p> <p>⑦整備効果 宇都宮市内の人口が減少する中、LRT 沿線は人口増と効果が見られ、沿線住民へのアンケートからも満足度が伺える。国外からの視察も多い。(JICA・駐日大使など)</p> <p>⑧駅西側への延伸の取組 西側は調整する事柄が多いが検討を進め、2030 年代前半の開業を目指す。</p>		
意見交換の概要	別紙記載		
記録者のひとこと	<p>宇都宮市を含む地方都市において人口減少や高齢化などが社会問題となる中で、ネットワーク型コンパクトシティの基幹交通となる LRT への取組みと、それがもたらす整備効果が、地方創生に寄与するものと感じた。</p> <p style="text-align: right;">《都市懇サロン運営部会 委員 林 夏帆》</p>		

【別紙 意見交換の概要】

Q 1	他公共交通機関との乗り換えによる割引が便利だと感じた。ライトラインとバス、バス同士、どちらの乗り換えにも割引制度は適用されるのか？
A 1	ライトラインとバスの乗り換え上限が 400 円、バス同士の上限が 500 円とどちらにも割引制度が設けられている。範囲内の料金の場合は 2%分の交通ポイントが付与される。
Q 2	料金の支払いについて、Suica 機能を搭載した独自の IC カードを導入しているとのことだが、世界的に主流であるクレジットカード決済を採用しなかった理由はあるのか？
A 2	宇都宮地域においては、ライトライン開業前から地域連携 IC カード (totra) を導入した独自サービス (交通ポイント・福祉ポイント・上限運賃等) を展開しており、決済システムを二重に設置することはコスト的に現実的ではないため、採用をしなかった。
Q 3	各停留所において、ホームドアや防風雨壁を設置しなかった (ボックスタイプにしなかった) ことに理由はあるのか？
A 3	軌道では、鉄道と比較して空走距離・停止距離が短いため、ホームドアの設置ではなく、運転士の目視確認によって乗降客の安全を確保している。 また防風雨壁の設置に関しては乗車ホーム反対側にデザイン個性化シートを貼った壁面があり、風が抜けない構造となっている。
Q 4	トランジットセンターに設置した駐車場は今後も増設していくのか、もしくは何か他の方策を検討しているのか？
A 4	トランジットセンター周辺に市有地・残地等があれば活用して増設する。例えば「清原地区市民センター前」などは残地が無いとため、物理的に増設が難しい。ニーズに応じて様子を見つつ増設する予定である。また「平石」では駐車場利用者が増えているが余裕があること、更に周辺に活用できる土地があることから「平石」で調整をしていくことが考えられる。
Q 5	学生が通学として利用する中でライトラインからバスに乗り換える場合、開業前と比較して通学費の変化はあるのか？
A 5	「清原 宇都宮清陵高校」はライトラインの停留所から目の前にあるため、徒歩で通学している。また「清原 星野森学園」は少し離れたところにあるため、停留所から学校までのスクールバスを出している。料金は公共交通バスよりも安いとため、バスのみ利用と比べると抑えられている。
Q 6	自転車と併用しての利用者は多いか？
A 6	高校生の自転車利用は特に多い。学生に限らず、停留所に自転車を置いてライトラインを利用する人は多く見られる。

Q 7	<p>関連事業のデザインの高度化や一体感の創出など全体的なデザインコントロールはどのような方法を採用したのか？</p>
A 7	<p>ワークショップ形式で各停留所付近の自治会や住民の意見を聞いたうえで、地元美術館の学芸員やプロデザイナーからアドバイスを頂き、トータルデザインを行った。</p>
Q 8	<p>整備効果について、ライトライン沿線へ西側からの住み替えや子世代の移転が多いのか、市外からの転入者が多いのか？また東側はニュータウン的な年代構成なのか？</p>
A 8	<p>丁町別に人口動態は調査しているが、年齢や家族構成までの分析は行っていない。(中には東京圏から移住してきたという声もある。)</p>
Q 9	<p>西側については既成市街地のため調整事項が多いと考えられる。開業目標の2030年代前半というのは、東側の経験を踏まえての時期なのか？</p>
A 9	<p>軌道運送高度化実施計画の認可時期による。認可が下りれば、東側よりも権利者数が少ないため用地取得等に時間は要さないと思われる。関係機関として国交省や県の道路管理者、県警や地元自治体等の意見を踏まえる必要がある。 東側の成功を見て、西側への開通を望む応援の声が多いと実感している。</p>
Q 10	<p>LRT と合わせて利用する端末交通には傾向等があるのか？</p>
A 10	<p>LUUP（電動アシスト自転車と電動キックボードのシェアリングサービス）について、まちなかのポート（電動キックボードなどの貸し出しと返却を行う場所）の回転率は良いが、工業団地では朝ポートから乗って出社し、仕事を終えて乗って帰るといった利用傾向があるため、回転率が悪く普及が難しい状況である。</p>
Q 11	<p>LRT 導入による市内の交通分担率に変化はあったか？</p>
A 11	<p>現在のところ分担率の調査は実施していない。</p>