

## 令和元年度さいたま市地域公共交通協議会 第2回東西交通専門部会

## 開催結果

開催日時	令和2年2月27日（木）10時00分～11時30分
開催場所	さいたま市役所 消防庁舎 関係課会議室
出席者名	大沢 昌玄 委員、山田 徹 委員、市川 善一 委員、 中村 浩幸 委員、藤田 貢 委員、松本 敏雄 委員、 北村 伸彦 委員、戸村 順子 委員、土屋 愛自 委員
欠席者名	鶴岡 洋 委員、坂本 真一 委員、高坂 祐一 委員、 吉田 雅幸 委員、村上 孔 委員
公開又は非公開の別	公開
傍聴者の数	5名
議題及び審議結果	(1) LRTの国内先行事例について (2) さいたま市の環境と公共システム研究会からの 研究紹介 (3) 交通政策審議会答申に係る検討等について
報告事項	



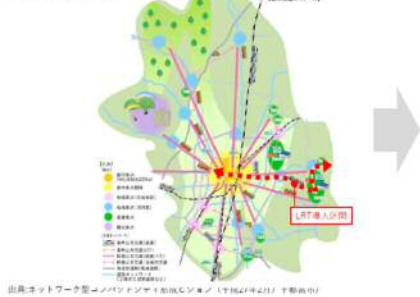
## 芳賀・宇都宮LRT

### ●宇都宮市が目指すネットワーク型コンパクトシティの特徴

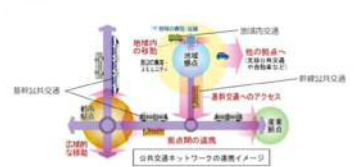
中心部に高次機能を集積した「都市拠点」、周辺部に「住」に関連する都市機能を集積した「地域拠点」、高次の街・学・憩に関する「産業拠点、観光拠点」を形成する。  
都市拠点と各拠点間を連携・補完する、階層性を有する公共交通や道路の「ネットワークの構築」と「交通結節機能の強化」により、今後も持続的に発展し続けることができるまちの実現に取り組んでいる。  
出典:ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン(平成27年2月)宇都宮市

- 目指すもの
- ✓ 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手段の創出
  - ✓ 公共交通とクルマが共存できる社会への転換
  - ✓ 都本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
- 出典:東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針(平成25年3月)宇都宮市

### ●都市構造のイメージ



### ●公共交通ネットワークの連携イメージ



### ●東西基幹公共交通の計画区間

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「板通り十文字付近～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)」



## 芳賀・宇都宮LRT

### ●概要

開業	令和4(2022)年開業予定
営業キロ	JR宇都宮駅東口～本田社ビル前(芳賀町)約14.6km(複線)
軌道区間	自動車交通と併用区間:約9.4km LRVのみが走行する専用区間:約5.1km
駅数	19駅
運転時間帯	6時台～23時台
ピーク時	16分間隔(10本/時) オフピーク時:10分間隔(6本/時)
所要時間	普通電車 約44分、快速電車 約37～38分
運賃	初乗り150円～400円(対距離制)
運営	宇都宮ライトレール㈱(官民比率51:49) (宇都宮市、芳賀町、宇都宮県工業団地、ちちぶテクノポリス共同出資、宇都宮県工業団地、宇都宮自動車道、東武鉄道、湘南銀行、湘南銀行)
運行システム	ICカードの採用、停乗率は100%を77%、LRTを利用しやすくなるよう駐輪場を整備

### ●路線図



### ●LRT事業概要



### ●JR宇都宮駅東口 停留場イメージ



### ●清所工業団地 走行イメージ



## 芳賀・宇都宮LRT

### ●検討から開業までの経緯



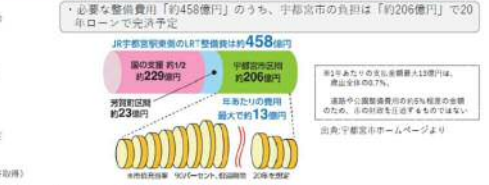
### ●1日あたりの目的別利用者数の見込み

・1日あたり約1万6,000人が利用すると想定

	平日(人/日)	休日(人/日)
通勤	13,357	2,671
通学	1,305	131
業務	274	82
私事	1,382	2,764
合計	16,318	5,648

出典:宇都宮市ホームページより

### ●事業費構成イメージ



### ●参考

#### 軌道運送高度化事業の収支計画

##### 収支の試算結果

項目	結果
単年度 赤字転換年	令和5(平成35)年
単年度 黒字転換年	令和11(平成41)年
収入	営業収益(30年目) 1,109.4百万円(約11億円)

##### 収支の推移 (単位:百万円)

	H27- R2 1年目	R3 2年目	R4 3年目	R5 4年目	R6 5年目	R7 6年目	R8 7年目	R9 8年目	R10 9年目	R11 10年目	R12 11年目	R13 12年目	R14 13年目
収入	0	64	763	854	945	940	926	921	829	829	829	829	829
支出	0	20	23	26	28	28	28	28	28	28	28	28	28
収入計	0	66	786	880	973	968	954	949	855	855	855	855	855
経費	214	426	527	529	530	532	537	538	573	573	573	573	573
支出計	214	496	553	555	558	560	565	566	601	601	601	601	601
法人税等	23	7	13	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14
単年度	-	-493	-4	-73	-150	-144	-127	-121	-2	-2	-2	-2	-2
累計	-	-339	-832	-837	-763	-614	-469	-72	50	1,109	1,109	1,109	1,109

※令和4年3月開業とし、令和3年度の収入および支出は計画(令和4年10月)を仮定  
 ※収入は計画(令和4年)に基づく見込み ※経費は計画(令和4年)を一時的に見込み  
 出典:軌道運送高度化事業計画書(宇都宮市) 2017.10

## 交通政策審議会答申に係る検討等について

### 交通政策審議会第 198 号答申に係る検討



図 選定されたモデルルートと沿線の施設

(1) 路線計画

ルート (案)	考え方
I 速達性に優れたルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心～副都心間を結ぶ速達性に優れたルートを設定</li> <li>・ 既存道路や高速道路高架下を通過する場合は、それらを活用</li> </ul>
II 需要確保が見込まれるルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口の多いルートを設定</li> <li>・ 既存道路を通過する場合は、既存道路を活用</li> </ul>
III 高速道路高架下活用ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都高速埼玉新都心線の延伸区間として想定されている区間の高架下を活用するルートを設定</li> </ul>
IV 既存道路を活用したルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存道路のみを活用するルートを設定</li> </ul>

(2) 概算事業費の試算条件

- ・ 既存の路面電車や計画中の LRT の実績等を参考に概略的に算定

(3) 需要予測の前提条件

- ・ 将来の人口減少も考慮し、鉄道の需要予測で用いられるモデルを用いて予測

(4) 費用対効果の条件

- ・ 国土交通省鉄道局の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル (2012 年改訂版)」に基づき、東西交通大宮ルート開業後 30 年間に発生する便益、経費等を計上して算定

