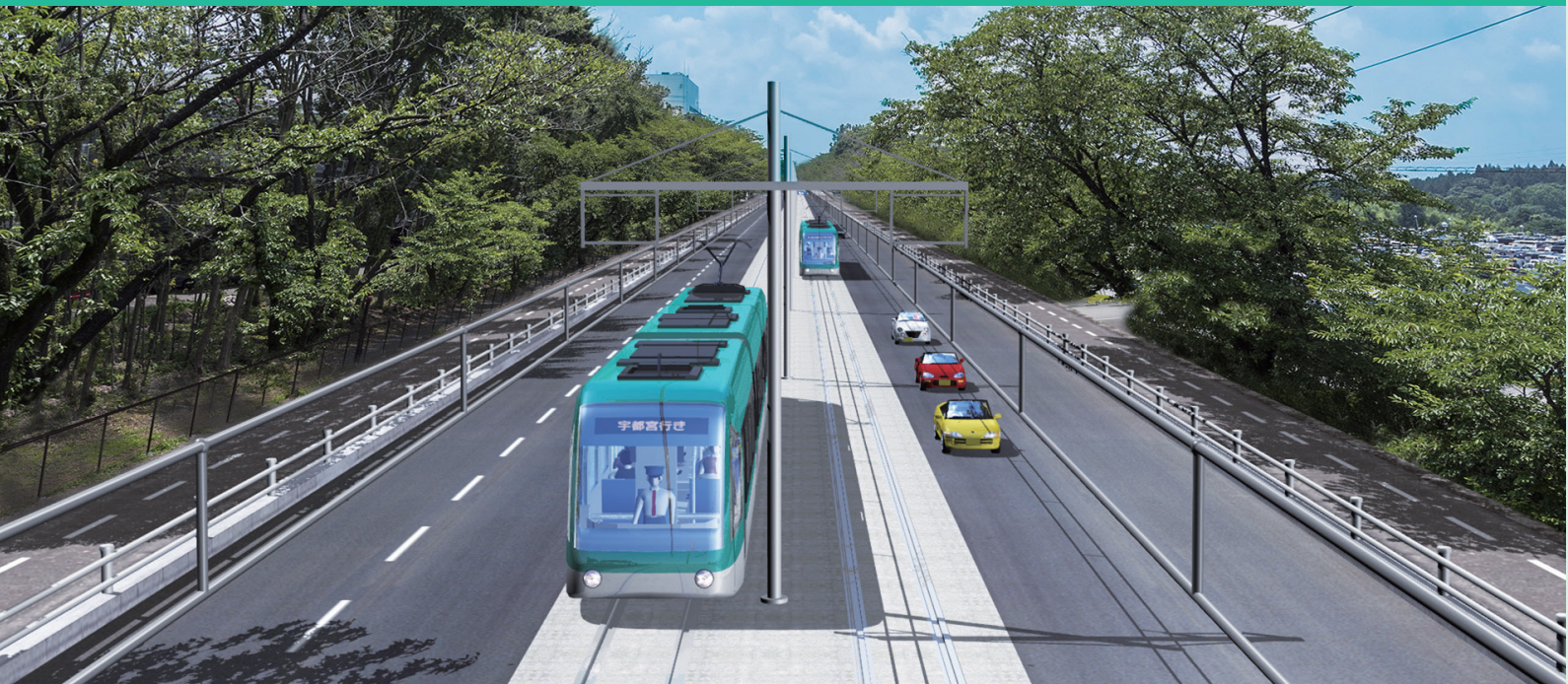
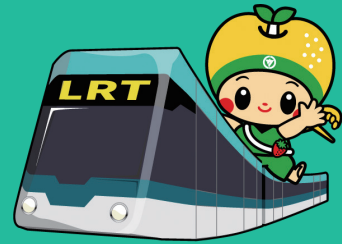


# LRT

Light Rail Transit

躍動する芳賀の町  
未来につなげよう



LRTのイメージ動画  
「躍動する芳賀の町 未来につなげよう Light Rail Transit」  
LRT事業の概要や富山市の事例、利用イメージについてCG  
映像も交えて紹介しており、LRT導入後の町の姿をイメージ  
しやすい動画となっています。

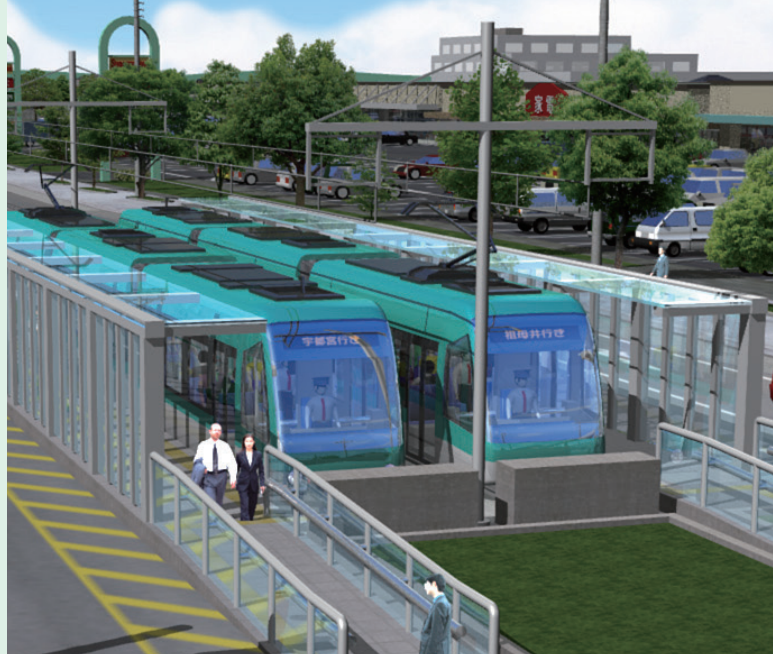
※画像はイメージです。

# LRTとは?

LRTは、Light Rail Transitの略で、次世代型路面電車システムのことです。

従来の路面電車と比べ、デザイン性に優れ、車両は乗り降りがしやすい低床式で、騒音や振動も少ないなどの特徴を備えた、人や環境に優しい乗り物です。

町は、宇都宮市とともに、全国で初めての取り組みとなる全線を新設してのLRT導入を進めています。



## ■段差が少なく、スムーズな乗降

床の低い低床式車両の採用により停留場と車両に段差が少なく、車いすの方やベビーカーを押した方でも楽に乗り降りできます。



▲段差のない車内の床面(広島電鉄)



▲車いすでのスムーズな乗り降り(富山ライトレール)

## ■専用のレールを走るので時間に正確

主に道路の中央に設けられた軌道と呼ばれる専用のレールを走行するため、渋滞などの影響を受けることが少なく、時間通りに運行することができます。



▲富山ライトレールPORTRAM

## ■国内外でも多くの運行事例

フランスのストラスブールや、アメリカのヒューストンなど欧米の数多くの都市で運行されています。また国内でも富山市や広島市、福井市などで運行されています。



▲ストラスブール(仏)のLRT



▲福井鉄道FUKURAM

LRTの整備は、交通の利便性を大きく向上させることはもちろん、芳賀町への新しい人の流れをつくり、産業、経済活動の活性化や、定住人口や交流人口の増加など、町の魅力を高め、まちづくりに多くの効果をもたらすものとして期待が寄せられています。

## 計画での位置づけ

LRT事業は、芳賀町都市交通マスタープラン及び芳賀町都市・地域総合交通戦略において、路線バスやデマンド交通などと連携した階層性のある公共交通ネットワークの要として位置づけられています。

第6次芳賀町振興計画  
【平成27年度策定】  
(地方自治法第2条第4項)

芳賀町都市計画マスタープラン  
【平成27年度策定】  
(都市計画法第18条の2)

芳賀町都市交通マスタープラン  
【平成28年度策定】  
(※自治体任意計画)

芳賀町都市地域総合交通戦略  
【平成28年度策定】  
(※自治体任意計画)

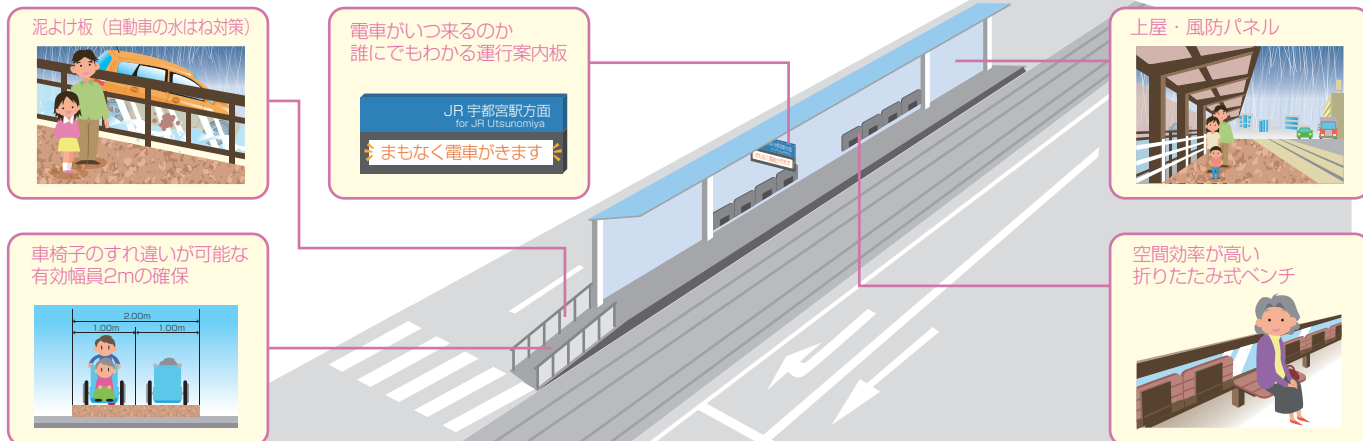
# 芳賀・宇都宮のLRT事業計画

芳賀町、宇都宮市が進めているLRT事業の全体計画区間は、JR宇都宮駅西側の桜通り十文字付近から、芳賀・高根沢工業団地までの延長約18kmです。

そのうち、JR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの延長14.6km、停留場全19箇所を優先整備区間とし、先行して整備を進めています。

## 停留場

芳賀町区間には4箇所の停留場を整備します。停留場には、分かりやすい運行案内板や雨風を防ぐ上屋、折りたたみ式ベンチなどを整備し、利用しやすい施設整備を目指していきます。



※導入後の道路空間は、導入例です。道路空間の活用については、関係者と協議・調整のうえ決定します。

## トランジットセンター

JR宇都宮駅東口、ベルモール前、平出町、清原管理センター前、管理センター前、それぞれの停留場周辺に、他の交通手段からの乗り換え施設として「トランジットセンター」の整備を予定しています。

管理センター前のトランジットセンターでは、路線バス、デマンド交通、自動車、自転車などを利用してLRTに乗り換えることができます。



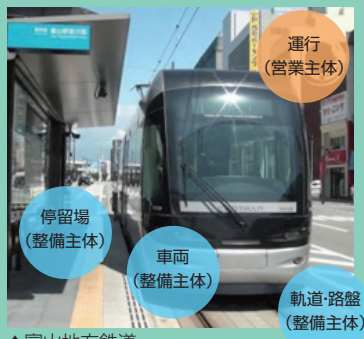
▲トランジットセンターのイメージ

## 宇都宮ライトレール株式会社の設立

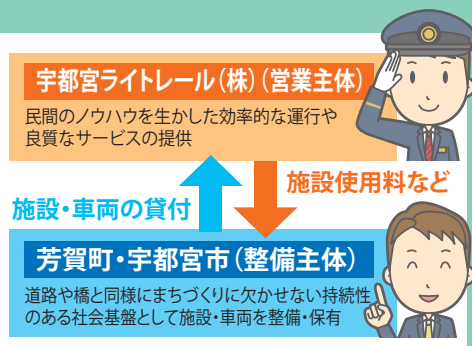
LRT事業の運営を担う「宇都宮ライトレール株式会社」が平成27年11月に設立されました。

この会社は、行政とともに地元の経済界や公共交通事業者、金融機関の出資により設立された官民連携の会社です。

芳賀町・宇都宮市のLRT事業は「公設型上下分離方式」を採用し、町と市が整備主体となり、道路や橋と同じ社会基盤として、レールや停留場、車両などを整備・保有し、宇都宮ライトレール株式会社が営業主体として運営を担います。



▲富山地方鉄道



# LRTの優先整備区間の概要と停留場などの想定箇所



凡例	
	自動車交通との併用区間
	LRTの専用走行区間
	停留場
	トランジットセンター想定箇所
※停留場や高架橋、橋りょう等の名称は仮称	

## 優先整備区間 計画概要

営業キロ	14.6キロメートル（複線） （うち芳賀町区間2.5キロメートル）	導入車両	低床式車両（LRV）17編成 （車両長約30メートル）	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）	運賃	初乗り150円～400円（対距離制）
事業方式	公設型上下分離方式	車両定員	155人（最大輸送力232人）	運行間隔	▽朝夕ピーク時 6分間隔（1時間あたり10本） ▽オフピーク時 10分間隔（1時間あたり6本）	JR宇都宮駅東口から主な停留場までの所要時間・運賃 ▽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	
営業主体（上） 整備主体（下）	宇都宮ライトレール株式会社 芳賀町、宇都宮市	運転最高速度	時速40キロメートル	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		
停留場数	19カ所（うち芳賀町区間4カ所）	需要予測	平日1日当たり16,318人（往復）	運賃收受方法	交通ICカードシステム導入 （ワンマン運転）		
トランジットセンター想定箇所	5カ所（うち芳賀町区間1カ所）						

# LRTに関するQ&Aのコーナー

## よくある質問にお答えします!

**Q** 優先整備区間の整備費はどれくらいかかるの?

**A** レールや停留場、車両などを合わせて約458億円と試算しています。

このうち、芳賀町区間の整備費は約46億円と見込んでいます。これらの整備には、整備費の約1/2の支援を受けられる国の補助制度を活用して、財政負担の軽減を図っていきます。



**Q** LRTの利用者数と運営収支の見込みはどれくらいなの?

**A** 平日1日当たり1万6318人(往復)の利用、開業2年目からの単年度黒字を見込んでいます。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果などから試算しています。こうした試算から、需要の定着が図られる開業4年目の運営収支は約1.3億円の黒字となり、開業前経費によって生じた累積損失は開業9年目で解消する見込みです。

1日当たりの目的別利用者数 (人)

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

運営収支見込み(開業4年目)

収入 年間約9.8億円(運賃、雑収入等)

支出 年間約8.5億円(人件費、経費、租税公課等)

**Q** 運賃や運行ダイヤはどうなるの?

**A** 初乗り150円～最大400円まで、JR宇都宮駅の新幹線の始発から終電まで対応できる時間帯に運行する予定です。

距離に応じた金額を設定します。運行頻度は、朝と夕方のピーク時は6分間隔、それ以外の時間帯は10分間隔を想定しています。

**Q** 運賃の支払いはどうやってするの?

**A** 主に交通ICカードによる支払いを検討しています。

交通ICカードとは、LRTやバスなどの乗車券や定期券としての機能を備えたカードであり、LRTやバスなどの公共交通をスムーズに乗り継ぐことができるようになります。

今後は、乗り継ぎ割引などのサービスの提供に向け、検討を進めていきます。

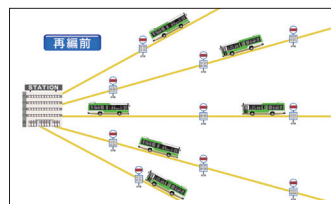


▲交通ICカードの利用イメージ

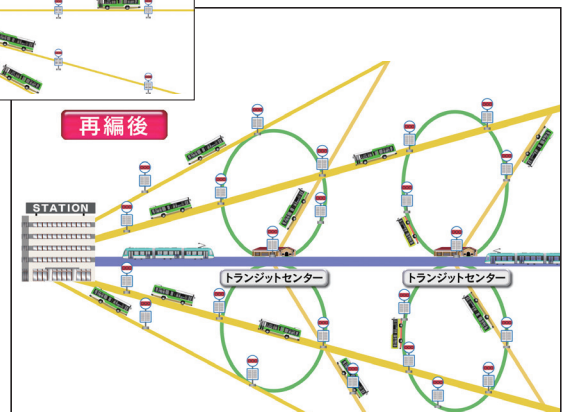
**Q** バスは今まで通りに運行するの?

**A** LRTの運行開始に向けて、現在のバス路線を見直し、再編する取り組みを進めています。

JR宇都宮駅東側を運行しているバス路線のうち、LRTと同じところを走っている路線を、新たにLRTに接続するバス路線の新設や、既存のバス路線の増便などに置き換える取り組みをバス事業者と協議しています。この再編により、LRTと連携のとれた利便性の高い公共交通ネットワークを確立していきます。



バスネットワーク再編のイメージ



# LRTを軸にした将来の公共交通ネットワークづくり

以下の事業をLRTの整備とあわせて行うことで、町の将来の公共交通ネットワークを作ります。

## 1. トランジットセンターの整備

管理センター前停留場周辺に、他の交通手段からの乗り換え施設として「トランジットセンター」を整備します。路線バス、デマンド交通、自動車、自転車などを利用してLRTに乗り換えることができます。

## 2. バス路線の再編

バス事業者と協力し、LRTと連携のとれた利便性の高い公共交通ネットワークを確立するため、バス路線を再編します。

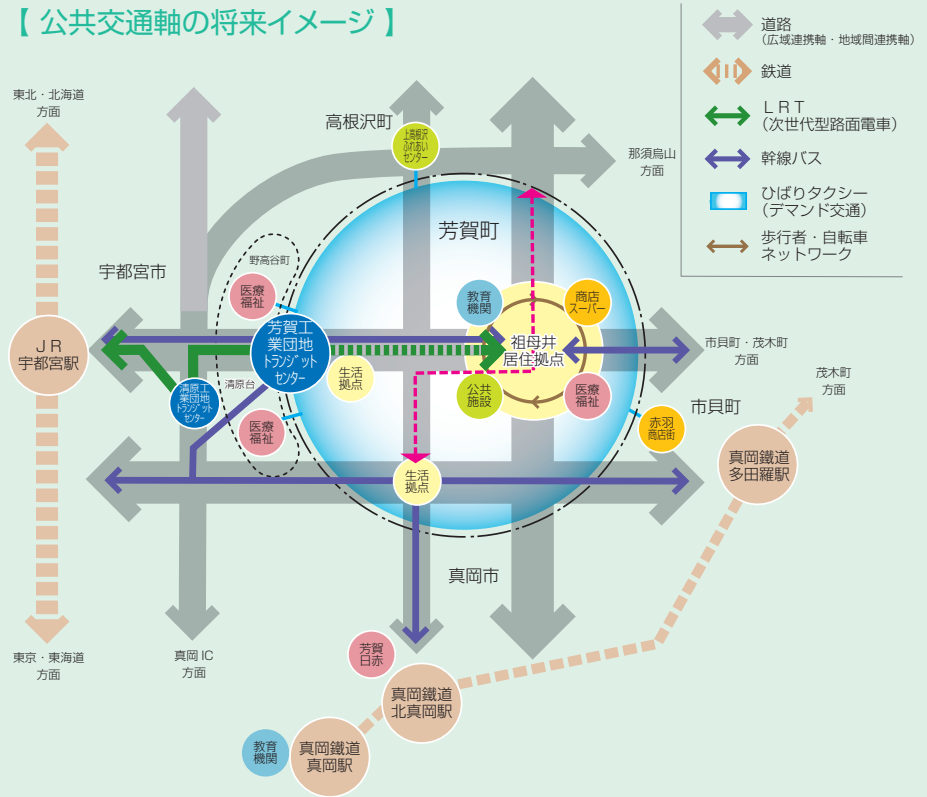
## 3. デマンド交通の維持・推進

町内全域を運行している「ふれあいタクシーひばり」の継続的な運営支援、LRTやバスとの連携の強化を行います。

## 4. 南北方向軸の公共交通の確保

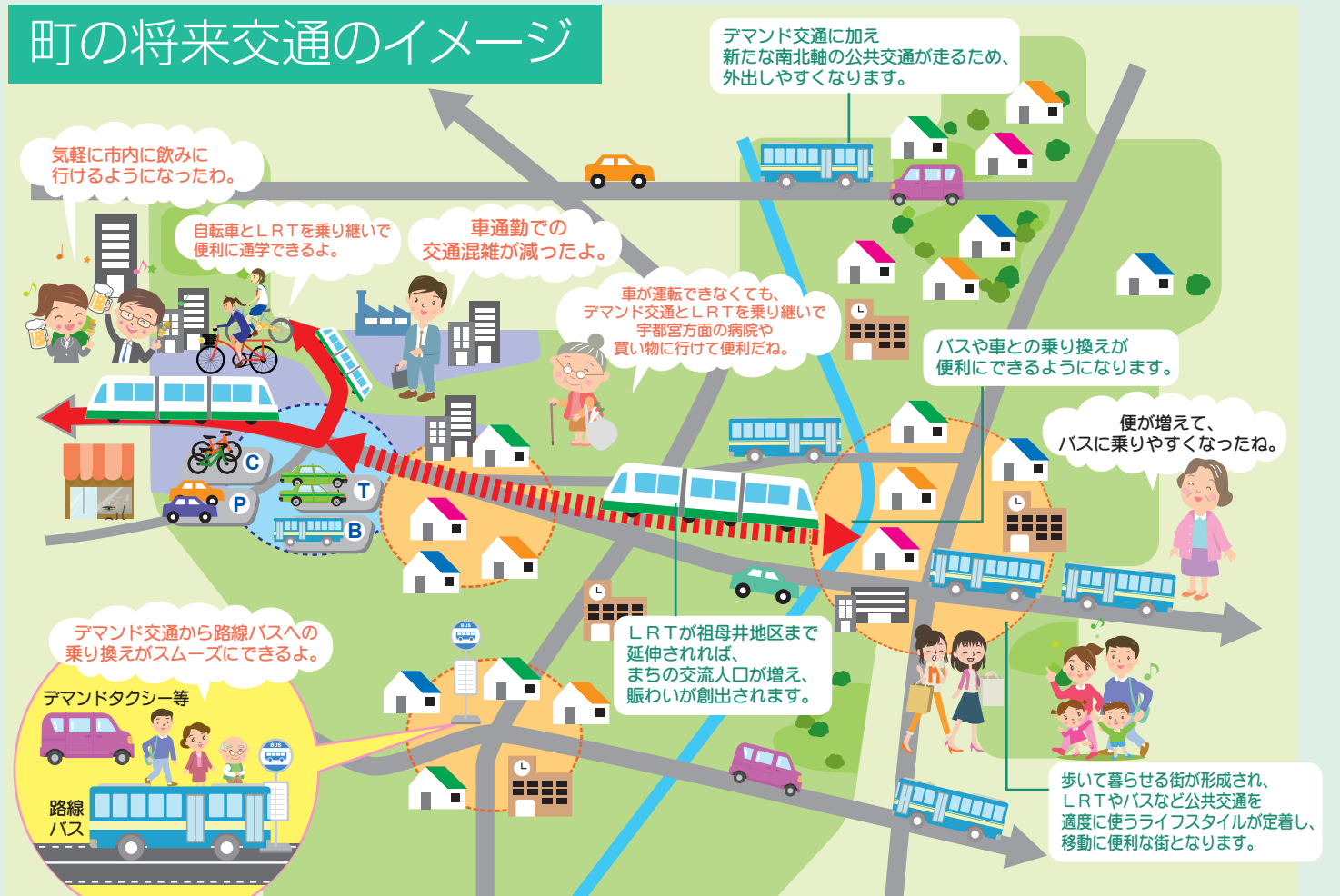
今まで手薄であった、南北方向の公共交通軸を確保します。フィーダーバスなどの方法を検討していきます。

## 【公共交通軸の将来イメージ】



さらに、町中心部である祖母井へのLRTの延伸の効果や可能性についても検討を進めています。

## 町の将来交通のイメージ



# 芳賀・宇都宮LRTのデザインコンセプト

芳賀・宇都宮独自のLRTとしての魅力を高めるため、車両や各種施設、設備などについて一つのコンセプトに基づきデザインする、トータルデザインの取組を進めています。その基本的な考え方となるデザインコンセプト※を下記のように設定しました。

※デザインコンセプト

トータルデザインの取組において、視覚的な統一感を持たせるための色や形を具現化し、デザインを展開していく上での基本的な考え方となるもの

## らいと                      みらい 雷都を未来へ LRTによる未来のモビリティ都市の創造

芳賀・宇都宮は、豊かな風土を礎に交通の要衝として発展してきました。

日光連山と関東平野の境界という立地と、まちを南北に流れる川や用水は、台地と低地が織りなす地形をつくり、土地を肥沃にし、物流や産業を支えてきたのです。



道場宿



日光街道

この風土を象徴するのが、夏の日、夕立を知らせる「雷」です。

「雷」とともに降る雨は、河川を豊かにし、「雷」は稲の実りをもたらす「恵みの象徴」として、人々は「雷」を崇拜し、「雷様」と呼ぶようになりました。



雷神



稲妻

古来、「雷」がこの地に恵みを与えてきたように、LRTは、人々に利便性や快適性、そして交流、地域に活力や豊かさという恵みを与える役割を担います。

私たちは、このような意志と願いを込めて、雷の都、「雷都」を未来へ繋げます。



Google Map を元に加筆

このデザインコンセプトを基に、車両や停留場など各種施設のデザインの検討を進めるとともに、LRTに対する親しみを持っていただけるよう、住民参加の取組を積極的に進めてまいります。  
(右のQRコードより、芳賀町ホームページのコンセプト動画をご覧いただけます。)



# 芳賀町

建設産業部都市計画課

芳賀町

検索

栃木県芳賀郡芳賀町大字祖母井1020番地 TEL.028-677-6161