



JIC/JSCA合同研修会



LRTによる宇都宮の 交通まちづくり

2022年11月17日

宇都宮共和大学
古池 弘隆

自己紹介

1964年 東京大学工学部土木工学科卒業

1970年 米国ワシントン大学大学院博士課程修了

1970～85年 カナダ・バンクーバー(UBC, BC Research)

1985年 宇都宮大学工学部建設学科教授

2006年 宇都宮共和大学シティライフ学部教授

栃木県および宇都宮市都市計画審議会会长(1991～2005)

新交通システム導入基本計画策定委員会委員長(2004～2005)

宇都宮市交通安全審議会会长(2005～)

宇都宮ブランド推進協議会会长(2009～)

宇都宮市自転車のまち推進協議会会长(2011～)

県央まちづくり協議会代表理事(2017～)

私の自転車とのかわり

- 1991年 朝日新聞社 「都市生活と自転車」
- 1999～ バイクロジー運動
- 2000 Amsterdamでの世界自転車会議に出席
 - アムステルダム市長に宇都宮市長の親書を
 - 「**自転車は未来を救う**」(NHK視点論点)
- 2001 全国自転車問題自治体連絡協議会総会にて講演
- 2003 Velo-city in Paris
- 2009 Velo-city in Brussels
- 2009 韓国での自転車に関する講演
- 2010 Velo-city in Copenhagen, Denmark
- 2012 Velo-city in Vancouver, Canada
- 2013 Velo-city in Vienna, Austria
- 2014 Velo-city in Adelaide, Australia
- 2015 Velo-city in Nantes, France
- 2016 Velo-city in Taipei, Taiwan
- 2019 Velo-city in Dublin, Ireland



宇大工学部
古池教授ら

アムステルダム市の世界会議

自転車活用策を発表

車に代わる交通機関に

【宇都宮】オランダ・アムステルダム市で六月に開催された「世界自転車会議2000」に、宇大工学部の古池弘隆教授(左)と平松本町(右)が参加した。古池教授は、同会議の中で「自転車利用促進方策」を発表したほか、オープニングセレモニーで福田富一市長からの親書をアムステルダム市のスヘルト・バティン市長に手渡して喜ばれた。古池教授は「両市の交流のきっかけになつたのでは」と話している。

会議は、自転車を生かし、同じく自転車を活用した街づくりの考察を狙いとしており、約二十カ国から六百六十人が出席。古池教授は、交通計画や都市計画研究の第一人者で、会議に世界自転車会議2000に参加した古池教授(写真中央)と須藤代表(写真左)

は、同じく自転車を活用した都市づくりを目指している。エコまちづくりフォーラム株式会社の須藤牧司代表は、古池教授は同会議の中で参加した。

古池教授は同会議の中で

「発展途上国では、自転車の次に車を求める。しかし環境破壊や高齢化が進む

解消には、駅西口にまで

中、車に取つて代わる交通機関である自転車の活用を探るのが先進国だ」と主張した。また、二人は自転車を積極的に活用した新しい概念の未来都市を「コミュニティーサイクルシティ2.1」と規定しているが、須藤さんは「こうした街づくりを目指す地方自治体は、マスター・プランづくりを始めることが現段階での課題」と意見述べた。

古池教授によると、オランダやドイツなどのヨーロッパ諸国では、車道と同じくらいの幅がある自転車専用道が整備されている。また障害者や高齢者でも、簡単に乗れる新しい形の路面電車LRT(ライト・レール・トランジット)の普及が目覚ましいという。

古池教授は現在、県と市が導入を検討している新交通システムについて「利便性だけでなく採算性の面からも、LRTと自転車を組み合わせた方法が最良」との持論を展開する。さらに「車だけの都市は衰退していく。中心市街地空洞化の

今日のおはなし

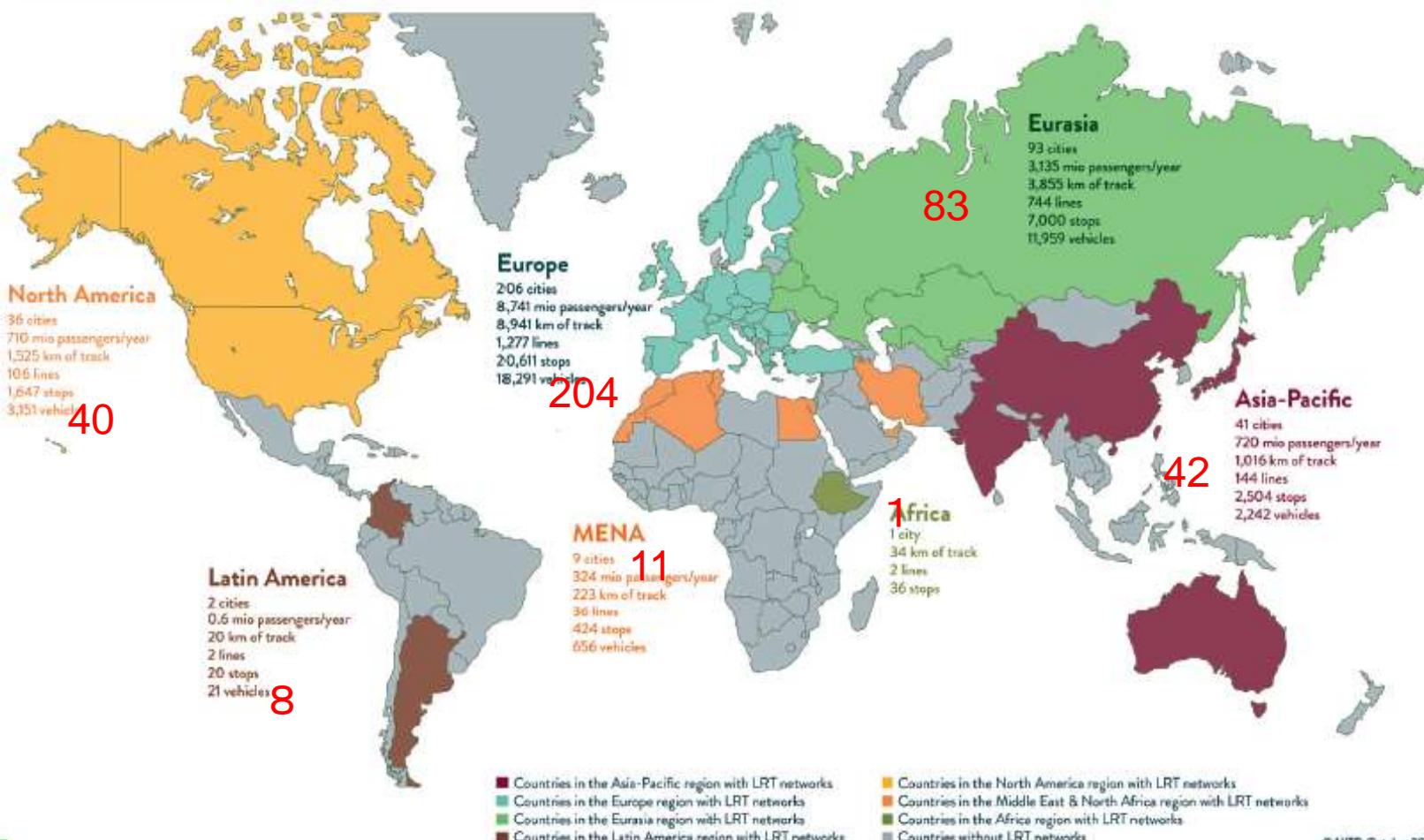
1. 世界と日本のLRTの状況
2. 宇都宮の都市交通問題
3. LRT導入から実現に向けて
4. 宇都宮の自転車政策
5. アメリカのシェアド・マイクロモビリティ
6. 都市ブランドとシビック・プライド

1. 世界と日本のLRTの状況

世界のLRTの状況

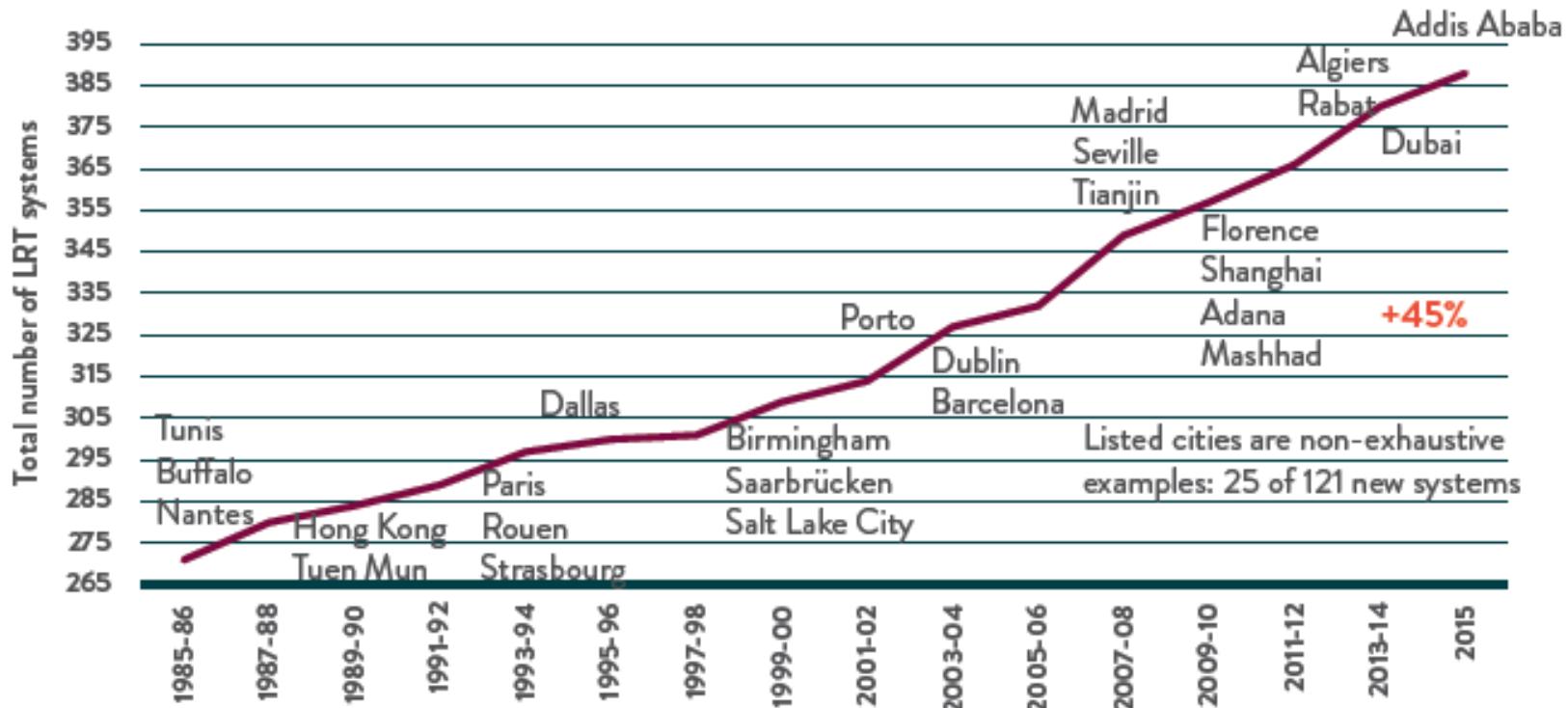
LIGHT RAIL TRANSIT AROUND THE WORLD

389都市(2018)



世界のLRT都市の推移

NEW SYSTEMS IN OPERATION 1985-2015



出典：UITP, 2019

ストラスブールの都心駅

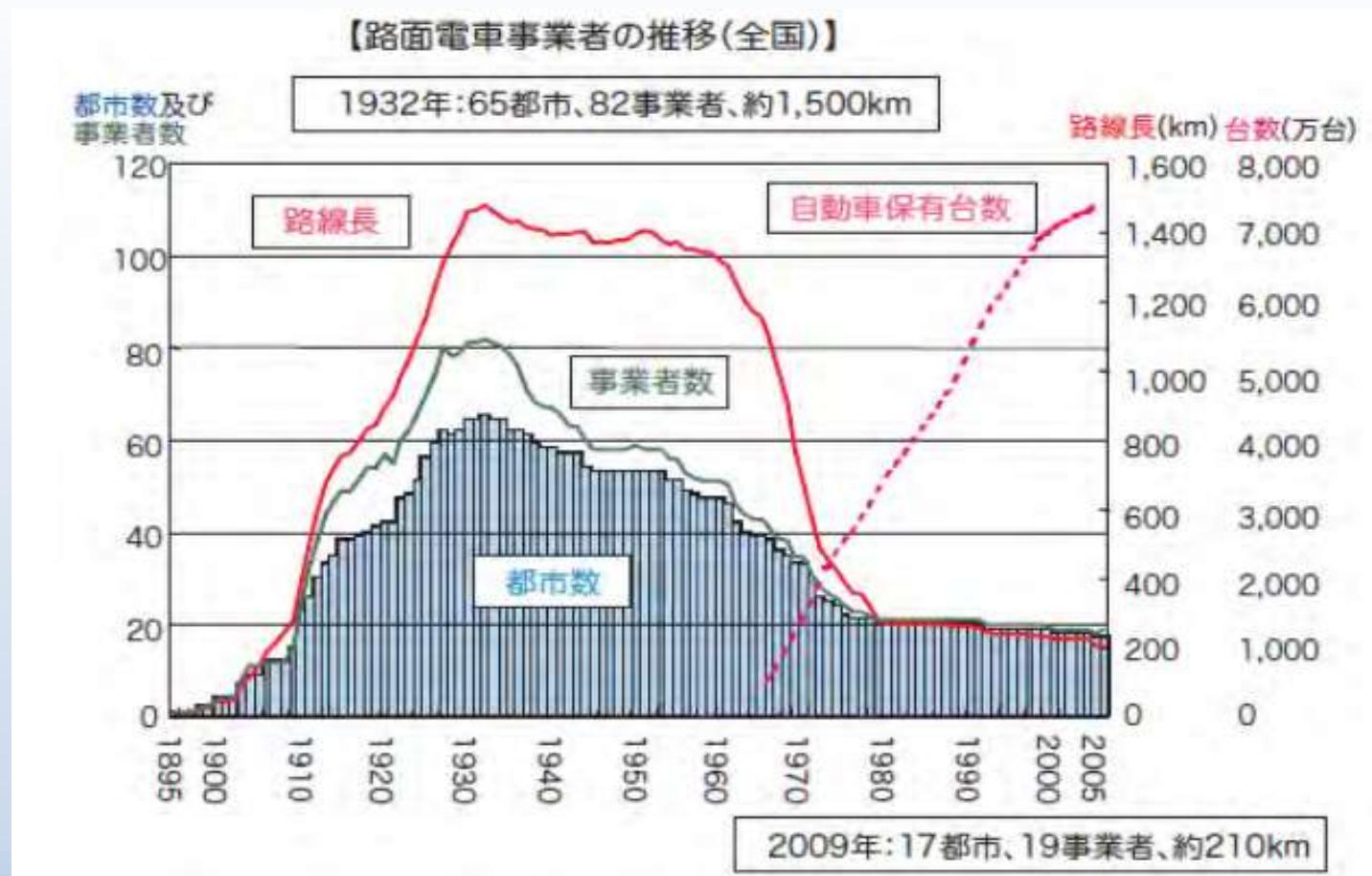


オルレアンのトランジット・モール



日本の自動車の伸びと路面電車の衰退

戦前は65都市にあった路面電車は自動車の増加とともに減少しつづけ、現在はわずか17都市に残っているのみ。総距離数も7分の1に減少。



出典: 国土交通省

都電の路線変遷図

昭和36年(1961) 41系統, 213km



昭和42年(1967)の銀座通り 12月に廃止される



<https://www.pinterest.jp/pin/778911698027308341/>



<https://www.sankei.com/photo/story/news/160414/sty1604140001-n1.html>

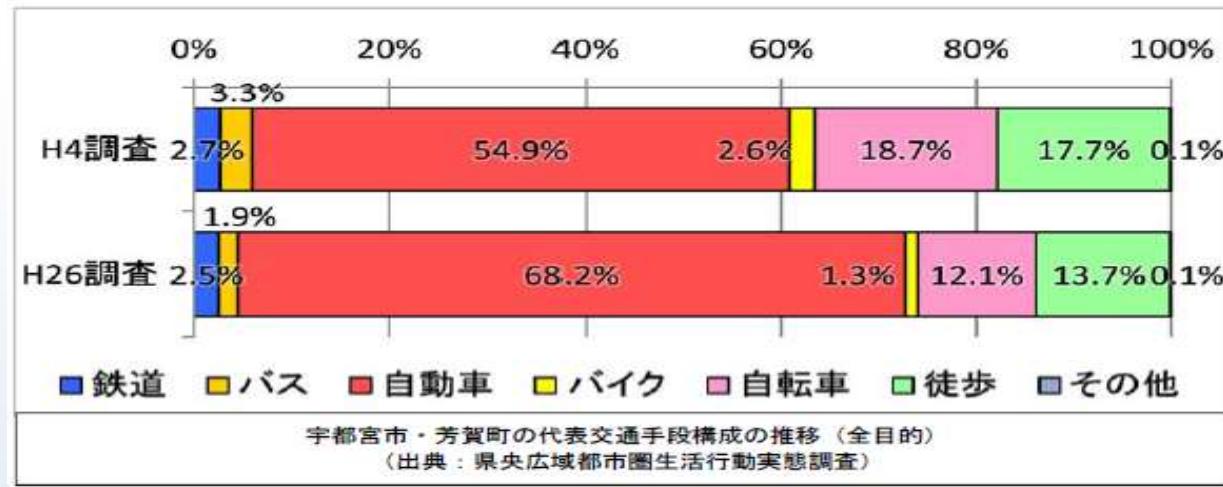
2. 宇都宮の都市交通問題

宇都宮について



- ・ 東京から北に100km
- ・ 人口 52万人
- ・ 災害が少ない
- ・ 市街地を中心に広がる平坦地
- ・ 充実した道路環境の整備
- ・ **日本有数の自動車依存都市**
- ・ **日本有数の内陸型工業団地**
- ・ スプロール化と交通渋滞
- ・ 中心市街地の空洞化

自動車に依存する市民の増加

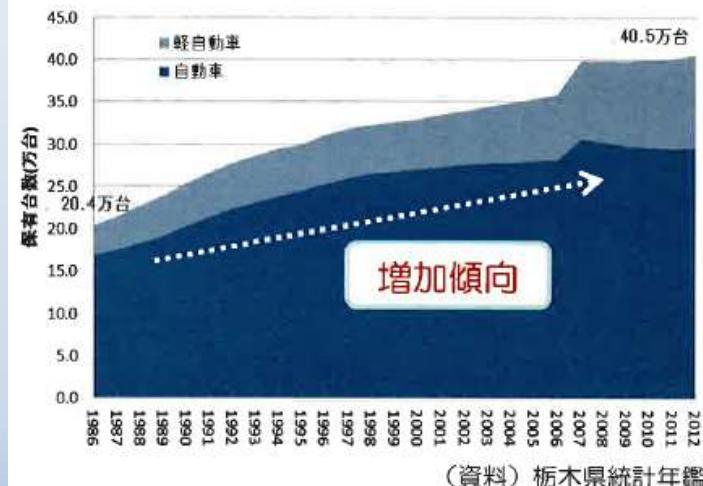


人口当たり自家用乗用車トップ10

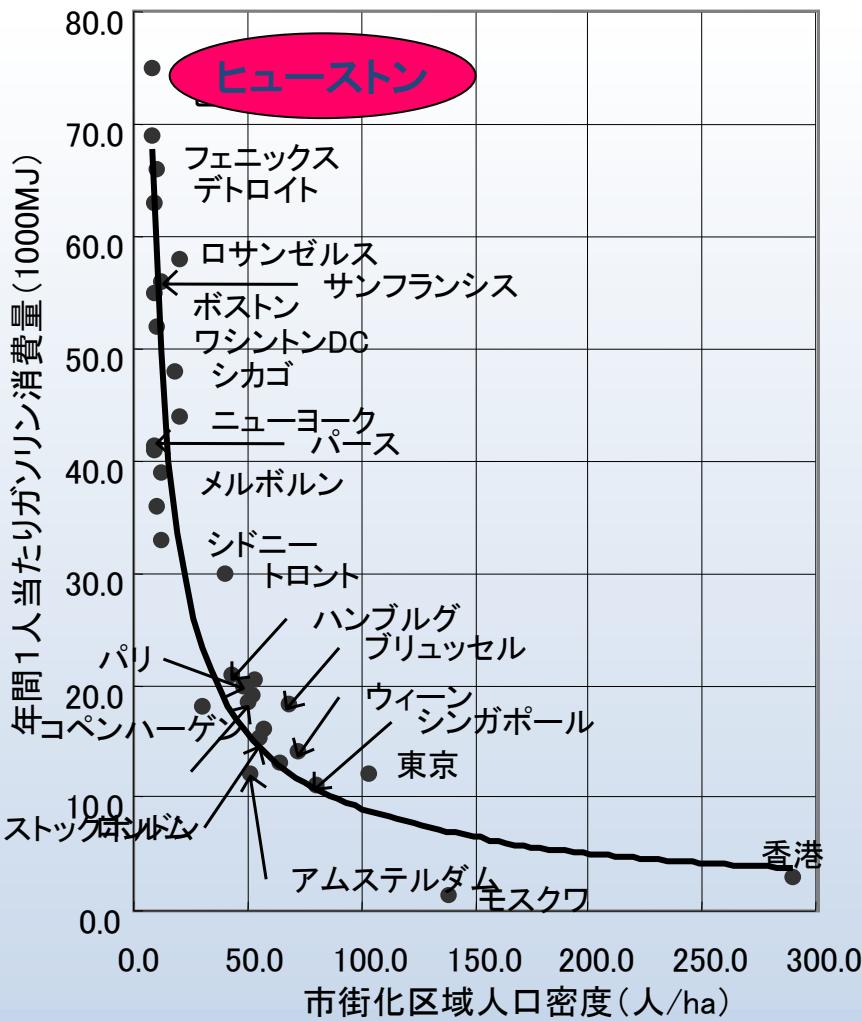


(資料) 統計で見る都道府県の姿2014

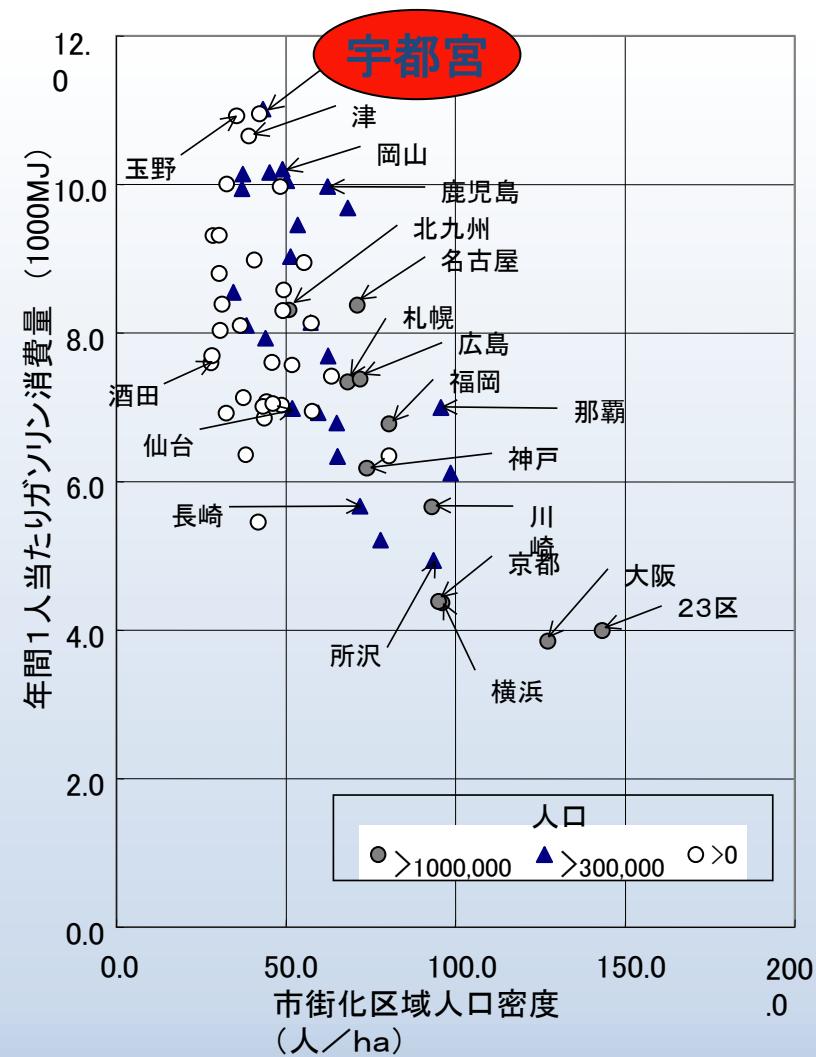
宇都宮・芳賀町の自動車保有台数の推移



一人当たりのガソリン消費量と人口密度

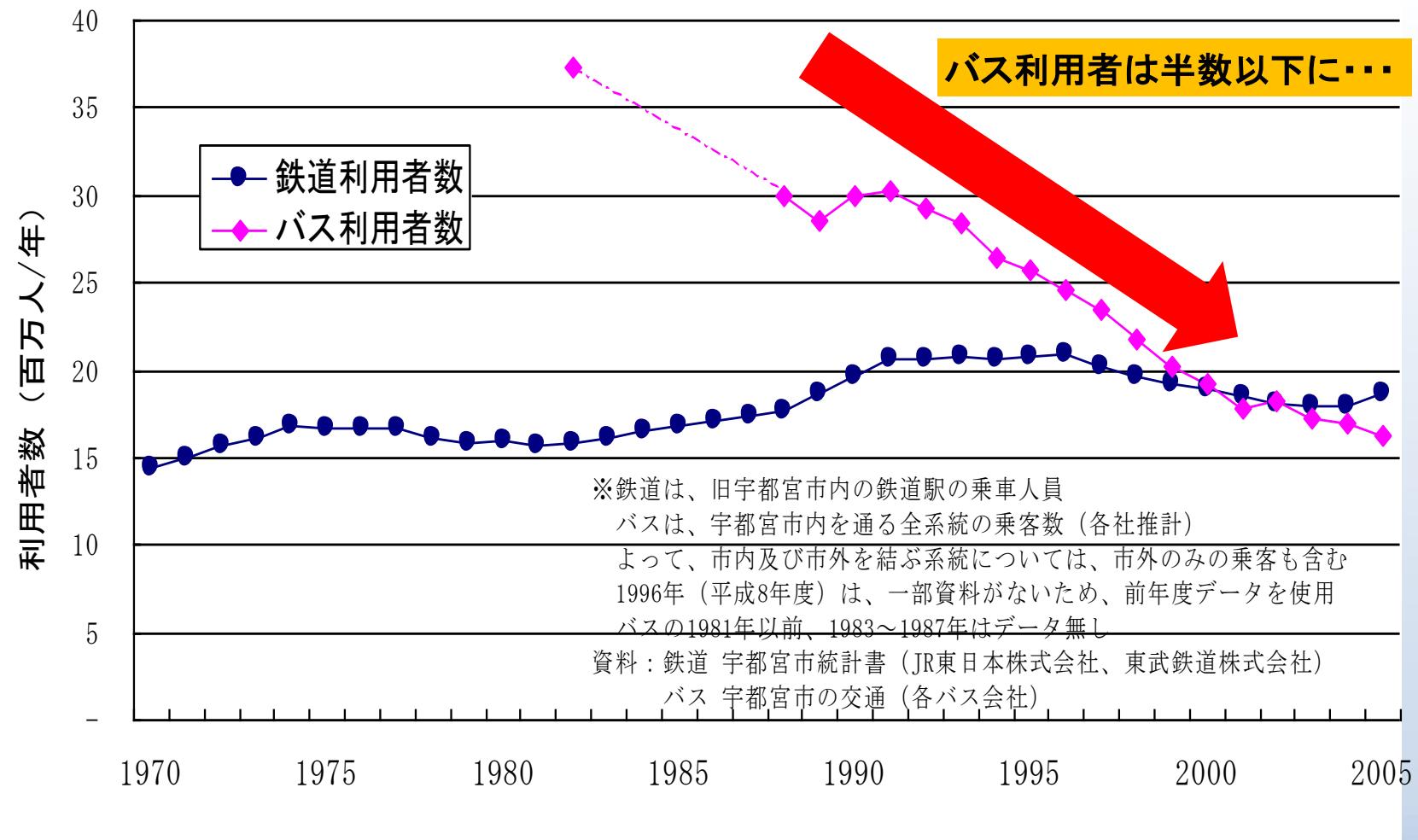


(Kenworthy and Newman, 1989)



(谷口・村川・森田 都論34、1999)

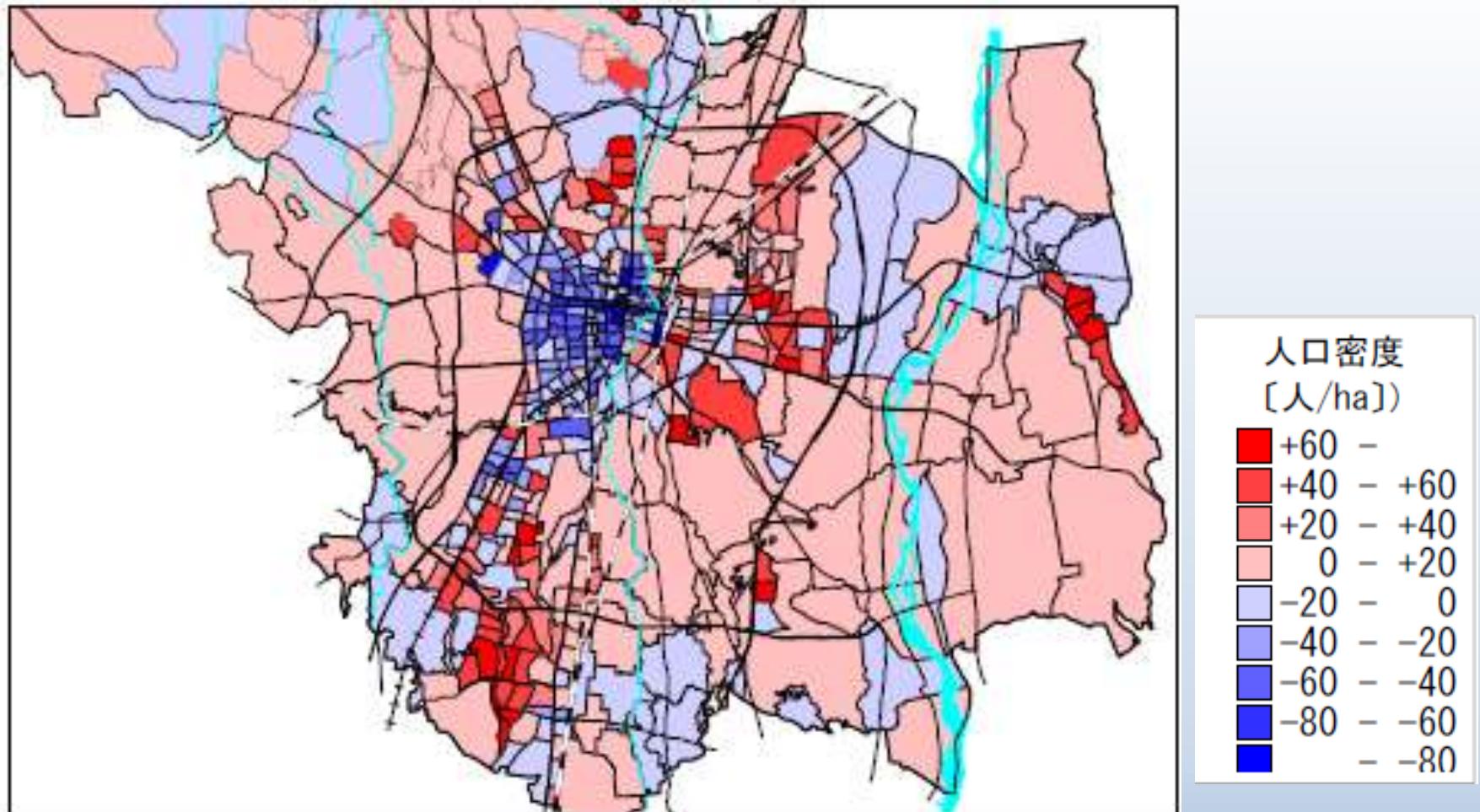
宇都宮の公共交通の衰退



出典：宇都宮市

人口密度の推移

(1975年～2000年)



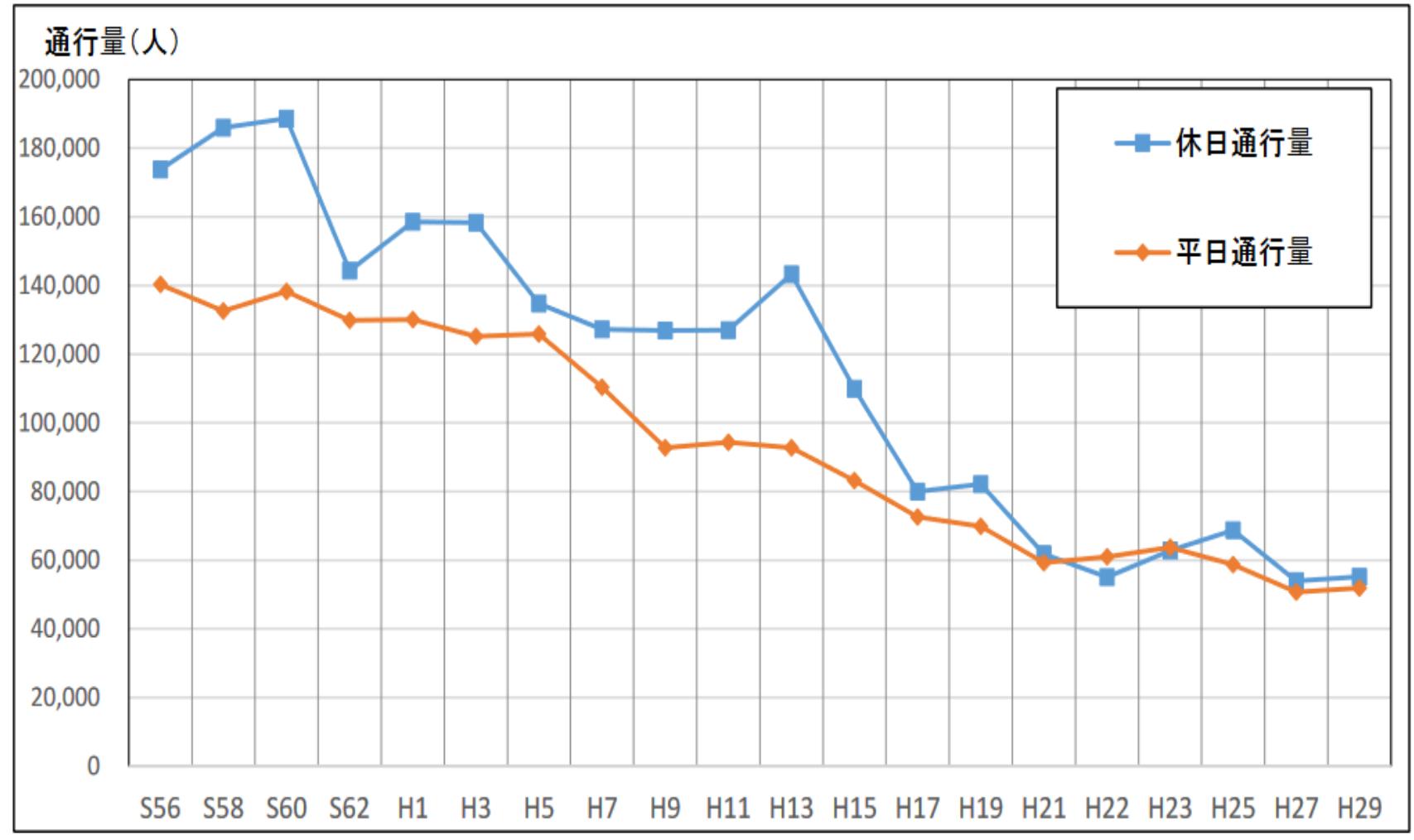
出典:宇都宮市

宇都宮のオリオン通り商店街(1987)



FUJICOLOR 87

中心部通行量の推移



出典:宇都宮市「平成29年度商店街通行量実態調査」

宇都宮のオリオン通り商店街(2010)



郊外のショッピングセンター(2003)

インターパーク南宇都宮



出典:商業システム研究所C&C通信第4号(2003年)

Source: <http://alphaplanning.blogzine.jp/gokigen/images/sp1030939.jpg>

芳賀・宇都宮東部地域の交通渋滞

- 鬼怒川で東西に分断
- 工業集積地域が河川の東部に立地
- 人口密集市街地が河川の西部に立地
- 河川を横断する公共交通が脆弱
- 橋の数が少ない

朝夕の通勤時間帯に
深刻な渋滞が発生

駐車場に入るための渋滞



慢性的な交通渋滞



3. LRT導入から実現に向けて

新交通システムの導入に向けて

下 雜 新 聞

开始17年使用

1993年(平成5年)1月27日(水曜日)

(日刊)

県都の新 交通システム

具体化へ本格調査

新交通システムの導入で、
は採算性が大きな問題。既
に全国部の調べによると、運
賃を1割減らすには地下鉄で
約1億円、一括改修で、都市
モノレールで6億、地下鉄で10億
円用意され、デュアルモードで
15億円の費用が内閣に
計上される。一方で、運賃を1割
減らすには地下鉄で約3億円、
モノレールで約3億、地下鉄で4億
円、バスで約3億、地下鉄で4億
円などといふ。

「10年、20年先の発展を考えれば必要と思う」

「どれだけ乗るかの不安もあるが勉強したい」

小型モノレールを軸にした
新交通システムの具体化へ
本格的な調査に乗り出す意
向を示す。

新都市への10キロ想定

那珂川河川整備点湯津上に施設建設



第四部分

新規市街地計画は、新規市街地開拓のためのもので、既存市街地の開拓は、既存市街地開拓のためのものである。従つて、新規市街地開拓は、既存市街地開拓のためのものである。

下堅新聞

見行所
宇都宮市昭和1丁目8番11号
(郵便番号320)
下野新聞社
電話代表 0286-811111
郵便振替口座、宇都宮5-407
© 下野新聞社 1993

下野新聞 (1993.1.27)

新交通システム導入の検討開始

- 1992-94 第2回宇都宮パーソントリップ調査
- 1993.1 宇都宮市街地開発組合議会で渡辺
知事が新交通システムの必要性を明言
- 1993.4 新交通システム研究会(県・市・県議
会)設立
- 1996 宇都宮都市交通マスター プランを発表
- 1997.6 新交通システム検討委員会(県)
- 2001.8 新交通システム導入推進協議会
(県・市・開発組合、上野泰男会長)
- 2001.10 新交通システム導入基本計画策
定調査委員会(古池弘隆委員長)



下野新聞 (1993.4.20)

新交通システムはLRTを視野に

下野新聞 1994年(明治17年)創刊 2001年(平成13年)4月18日(水曜)

次世代路面電車

LRT導入を視野に

新交通システム検討委員会が導入の調査・検討
を始めた地上式のLRT(路面はフランス・ス
トラスブル市の中古車両)



賛成の市民団体も候補者

県と宇都宮市、同市街開発組合、バス・鉄道事業者で
つくる新交通システム検討委員会(会長・田嶋進企画部

長)は十七日までに、鬼怒川左岸地域とJR宇都宮駅を結

ぶ新システムの路線を三ルートに絞り、地上式の次世代路
面電車(ライト・レール・トランジエット「LRT」)の
導入について調査・検討していく方針を決めた。導入され
れば国内では初めて。

3ルートで調査へ

来年度に基本計画策定

同日の協議会・常任委員会で県企画部が明らかに
した事業検討面でも、「
一定の条件であれば運賃費
用、長期的な資金収支を
賄える可能性がある」と
見通した。
導入ルートについては、

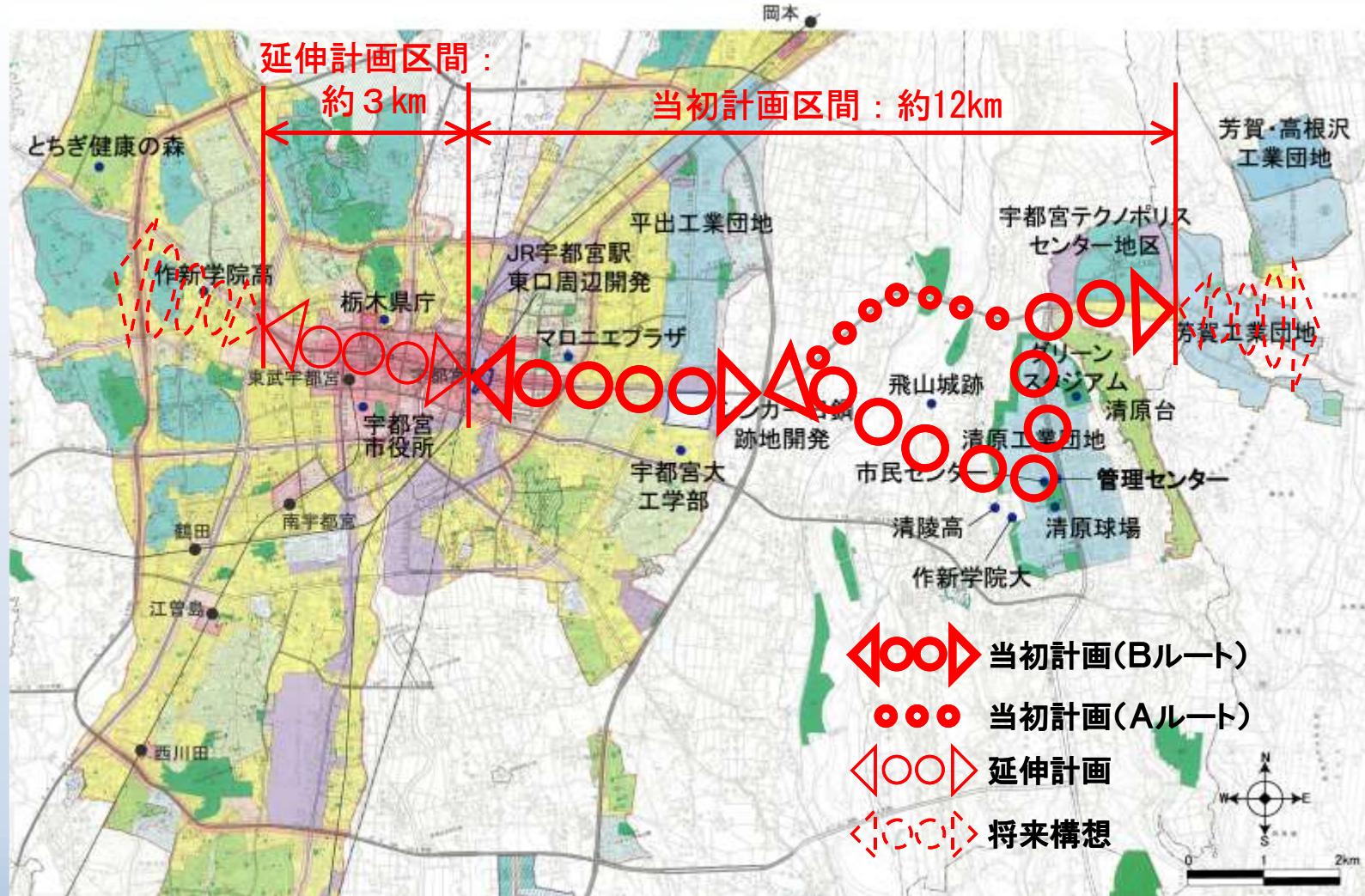
二〇〇〇年度に、それま
での十四ルートから六ル
ートに抽出し今回、平
都河原田線から柳田大
橋、宇都宮一茂木線を経
由して宇都宮テクノボリ
センターに至る九・八

宇都宮の新交通システム

新交通システム導入基本計画 策定調査報告書(2003年3月)

- モータリゼーションの進展、都市のスプロール化、公共交通の衰退、中心市街地の空洞化など宇都宮の抱える問題を列挙した。
- LRTを軸とした総合的な交通システムの必要性を初めて明記し、具体的なルートやまちづくりとの連携方針、需要予測や整備効果を検討した。
- しかし、採算性の見通しについては当初は赤字になると試算され、それがその後の反対運動の根拠となつたことは否めない。

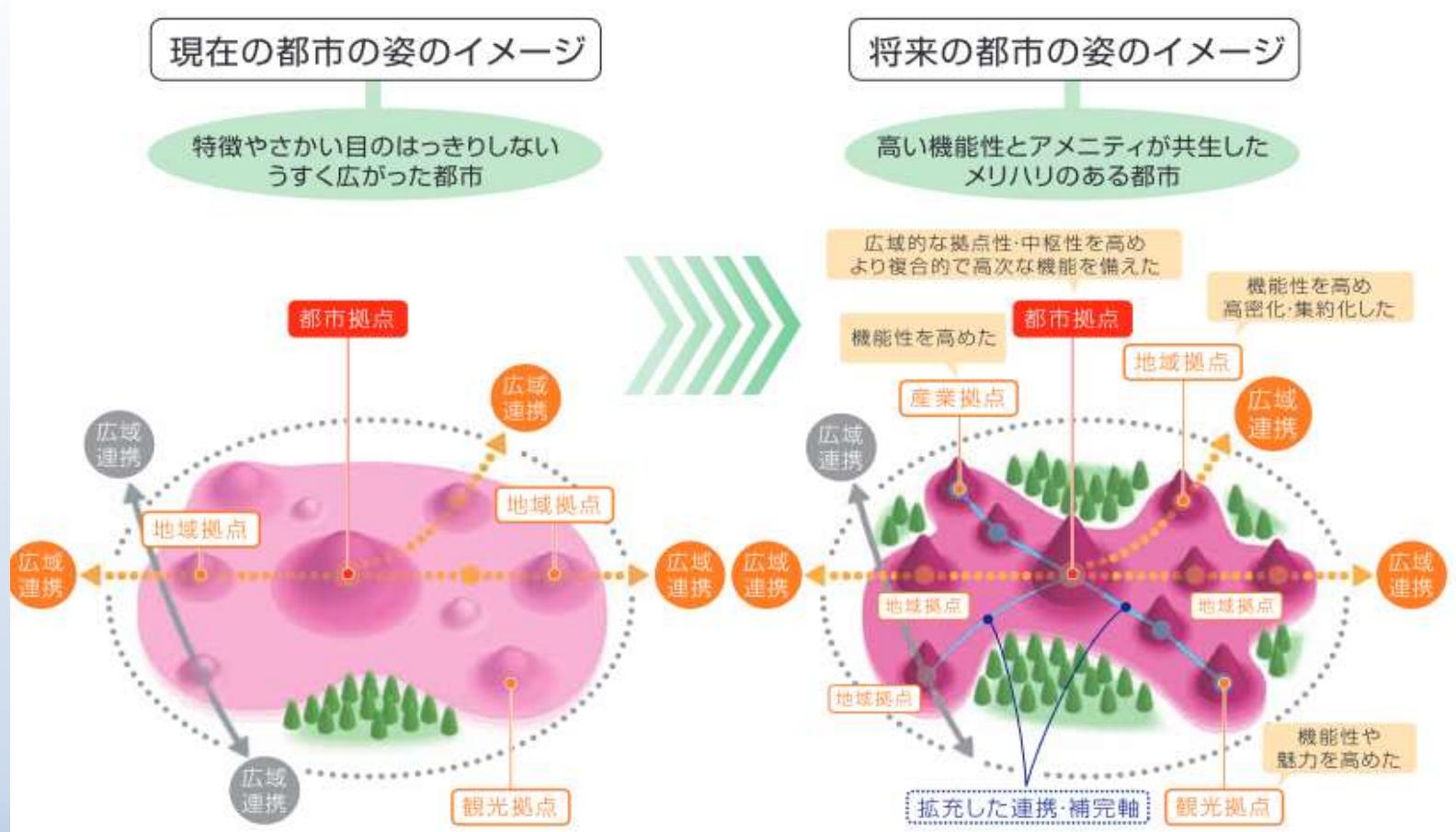
新交通システム導入基本計画 当初の候補ルート(2003)



出典:宇都宮市 31

ネットワーク型コンパクトシティ (NCC) (連携・集約型都市)

第5次宇都宮市総合計画 (2008)



出典: 宇都宮市

渋滞対策からまちづくりへ

人口減少時代 ⇒ 魅力ある都市づくりで人を呼び込む

超高齢社会 ⇒ 運転できなくても安心して移動できるまち

中心市街地の空洞化 ⇒ まちを再び活性化させる

NCC ⇒ 拠点への集積、拠点間のネットワーク

⇒ ネットワークを構成する公共交通の一つがLRT

⇒ 他の交通機関との連携が重要

LRT運営を担う新会社の設立

2015年11月6日 宇都宮ライトレール株式会社 設立

26日晚3個廣播節目

下

七

三

四

1873年《新舊約全書》翻刊

2015年(平成27年)11月7日(土曜)



宇都宮市と芳賀町が地盤の次世代型路面電車（BRT）事業の運営主体となる新会社「宇都宮アーバンホール株式会社」（資本半々総額千四百万円）が近日、宇都宮市で設立説明会を開いた。設立説明会の説明役はこのたび取締役会長に宇都宮市長の森井敬司市長、取締役副社長に芳賀町の上野哲哉町長が就任した。事業の運営は現行の運営母体である市道下りの広島電鉄宇都宮支店社長氏が取締役に選ばれた。年内の都市計画決定を期して軌道事業の特許権等を取得。来年度竣工予定している。（飯田博） 3、5面に開通記念式典に出席された豊田市長の行進と、宇都宮市市長、豊田市長の出発式が出席者が出席する。式典では、宇都宮市、若狭町議会、関東自動車、東武鉄道、定義堂本店、取締役会長の

官主導、19年度開業へ

LRT新会社設立

卷之三



開業を申請す中でいくつものヤマが予想される。まず年度内に予定する都市計画決定と市の特許取

問われる

唯一の常勤取締役で、安室進行と事業部長を兼務する。これに在る中間比率、野村證券の取引に対し、「日本に譲れる新しいJ-REIT」した

下野新聞 (2015.11.7)

宇都宮LRT事業 国が「認定」

軌道事業の特許取得(2016.9.26)

下野新聞 1878年(明治11年)創刊 2016年(平成28年)9月27日(火曜日)

宇都宮芳賀ライフル線

※停留場名は仮称
JR宇都宮駅東口(同市
官みらい)、芳賀・高根沢
工業団地(同町下高根沢)
宿郷町 今泉町 阳東 平出町 下平出
作新学院北 清原工業団地 清原工業団地北
清原工場地北 清原管理センター前
下竹下 芳賀台 芳賀工業団地
テクノポリス西 テクノポリス中央 テクノポリス東
ベルモール前 東宿郷
N

(沿尾歩) 3面に解説

計画区間=14.6km
路面電車(LRT)事業を巡り、石井啓一(国土交通相)
は26日、軌道事業の特許を取得するため両市町などが申請した宇都宮芳賀ライフル線の「軌道運送高度化実施計画」を認定した。全線新設されるLRT事業の認定は国内初。今後は規定の手続きを進め、2019年12月の開業を目指す。

までの14・6kmに軌道を敷設し、19の停留場を設置する計画。両市町が整備を行ない、運行を第三セクター「宇都宮ライフル」が担当する。
新設される路面電車として上下分離方式。整備費用は約458億円で、ピック時は6分間隔で運行させる。
全線新設での特許取得はLRTとしては初めてで、新設される路面電車としては1944年の万葉線(富山県高岡市)以来、約70年ぶりとなる。

特許取得を受け、佐藤栄一市長は「交通未来都市うつのみやの実現の後押しとなる。引き続き、全国のモデルとなるよう、LRTの早期実現に向け、地域住民への丁寧な説明などに取り組みたい」とコメントした。
市LRT整備室によると現在、道路と軌道の詳細設計を進めており、年内に着工を目指す。

福田富二 知事の話
事業着手に向けて大きな弾みとなるもので、これまでの関係者の努力に敬意を表したい。宇都宮市と芳賀町には沿線の安否対策に万全を期すとともに、引き続き地域住民や地権者等への丁寧な説明に努めていただきたいた。

事業着手へ弾み

LRT事業 国が認定

国内初 19年開業へ進展

計画を進めている。今後、工事着手に必要な工事施行認可と都市計画事業認可を、国と県にそれぞれ申請する。本年度中に認可されれば、年内の着工が可能。地権者などへの説明や用地交渉にも入っていくといふ。
同計画は、両市町と宇都宮ライフルの3者が1月に申請した。国交省は妥当性について判断するため、運輸審議会に諮問。今月8日に「申請通り認定することが適当」と石井国交相に答申していた。

者などへの説明や用地交渉にも入っていくといふ。
同計画は、両市町と宇都宮ライフルの3者が1月に申請した。国交省は妥当性について判断するため、運輸審議会に諮問。今月8日に「申請通り認定することが適當」と石井国交相に答申していた。

事業着手に向けて大きな弾みとなるもので、これまでの関係者の努力に敬意を表したい。宇都宮市と芳賀町には沿線の安否対策に万全を期すとともに、引き続き地域住民や地権者等への丁寧な説明に努めていただきたいた。

LRTの早期着工を目指す市民大会

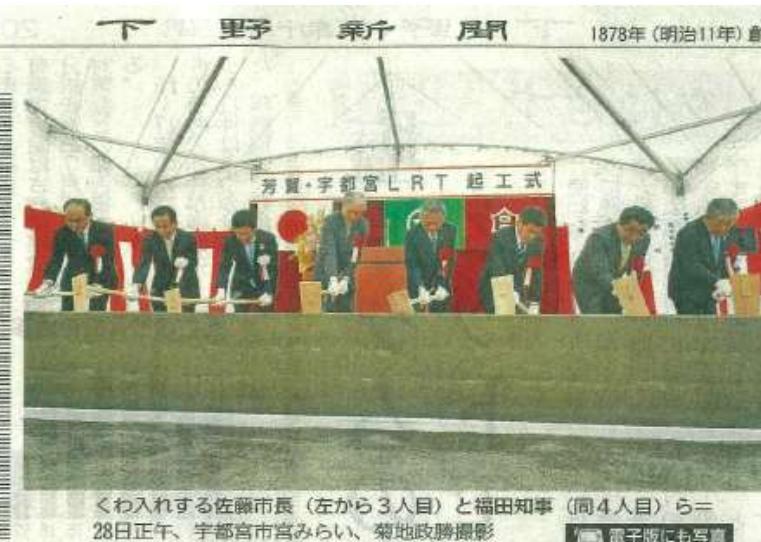
(2017. 9. 2)



LRT事業推進に賛同する団体・企業等数：500団体以上
市民大会の参加者数：3,000人以上

芳賀・宇都宮LRTの起工式 (2018.5.28)

下野新聞 1878年(明治11年)創刊 2018年(平成30年)5月29日(火曜日)



くわ入れする佐藤市長(左から3人目)と福田知事(同4人目)ら=28日正午、宇都宮市宮みらい、菊地政勝撮影

電子版にも写真

式には、宇都宮市の佐藤一市長や芳賀町の見田匡町長をはじめ、福田富一知事や県選出の国會議員、沿線自治会の関係者らが出席した。

佐藤市長はあいさつで、LRTについて「新たな都市の価値や魅力を高めていくことができる」とした上で、整備工事にあたっては「日常生活への影響を最小限に抑え、万全の安全対策を講じる」などと語った。

福田知事は、「全国初の全線新設によるLRT事業が動き出すという、歴史的な場に立ち会うことができて非常に感慨深い。一日も早く開業が迎えられるよう期待する」などと短辞を述べた。見田町長は式の終了後、報道陣の取材に、「計画が進み、着工の運びになつたのは感無量」と話した。市によると、今年3月20日に国の工事施行認可を受けた後、用地測量に向けたルート周辺の現地調査などを

宇都宮市や芳賀町などが進める次世代型路面電車(LRT)事業の起工式が28日、優先整備区間の発着点となるJR宇都宮駅東口(同市宮みらい)であった。関係者約200人が出席し、くわ入れなどをして始動を宣言した。全国初となる全線新設のLRT整備は6月に着工し、2022年3月の開業を目指す。

LRT全線新設始動 宇都宮で起工式に200人

小池卓太(3面に連記事)
に着手していた。工事は6月4日、LRTが走る鬼怒通りの中央分離帯の撤去から始める予定。その後、鬼怒川を渡る橋や同市下平出町の車両基地を優先的に整備し、4年後の開業を目指すとしている。

芳賀・宇都宮LRTの優先整備区間は、同駅東口から芳賀町下高根沢の芳賀・高根沢工業団地までの約14・6kmで、総事業費は約458億円。

一方、同駅西側については、市が今月10日導入に向けた検討状況を公表。終点を従来の「接続り十文字付近とする最短の案から、「大谷観光地付近」とする最長の案まで計5案を設定し、関係機関と協議しながら検討を進めることとした。概算事業費は約150億円(約400億円と見込んでいたのが、区間の決定や着工、開業時期などについては現時点ではいずれも未定)としている。

22年3月開業

LRT車両デザイン候補



A

「流れるような先頭のかたち」
L字型の特徴的な色使い



B

「コンパクトな先頭のかたち」
スピード感のある色使い



C

「シンプルな先頭のかたち」
水平基調の色使い



LRT車両デザイン決定

(2018.7.10)



芳賀・宇都宮
LRT車両デザイン決定!

LRT車両デザイン
アンケートへのご参加
ありがとうございました!

アンケート総数
16,804票

最多得票となったアンケート結果を踏まえ、有識者等の委員会から推奨された「**A案**」を芳賀・宇都宮LRTの車両デザインに決定しました。
今後は、詳細な車両設計にデザインを反映し、必要な認可を得て2022年の開業を目指していきます。

芳賀・宇都宮の未来の「まちのシンボル」にご期待ください。



お問い合わせ

LRT企画課協働広報室

028-632-2305

出典:宇都宮市 39

LRTの内部



出典:宇都宮市 40

工事の進捗状況(2021.11.13)



出典:宇都宮市 41

野高谷の交差点立体交差工事



出典：下野新聞

工事が進むLRT グリーンスタジアム前停留場



出典：宇都宮市

LRT車両のお披露目（2021.5.31）



出典：宇都宮市HP

LRTの停留場の正式名称決定 (2021.4.23)



出典: 宇都宮市

運行ダイヤ・運賃

運転時間帯	午前6時台～午後11時台
所要時間	約44分 (快速運行の場合 約37分～38分)
最高速度	時速40キロメートル
需要予測 (平日)	1日当たり約16,300人
ピーク時最大断面	1,885人 (1時間あたり・片方向)
運行間隔	ピーク時：6分間隔 (10本・1時間当たり) オフピーク時：10分間隔 (6本・1時間当たり)
運賃	初乗り150円～400円 (対距離制)
運賃収受方法	ワンマン運転 (ICカード主体)

事業全体の概要

営業キロ	14.6キロメートル（複線） 全体計画における優先整備区間JR宇都宮駅東口（宇都宮市）から本田技研北門（芳賀町） 自動車交通との併用区間：約9.4キロメートル LRVのみが走行する専用区間：約5.1キロメートル
停留場数	19箇所（100パーセントバリアフリー）
低床式車両（LRV）	17編成（3車体連接、全長：29.52メートル、定員：160人）
事業方式	公設型上下分離方式
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（平成27年11月9日設立） (宇都宮市、芳賀町、地元経済界、交通事業者等が出資する官民連携による新会社）
軌道整備事業者 (整備主体：下)	宇都宮市、芳賀町
概算事業費	約684億円（宇都宮市域：約603億円、芳賀町域：約81億円）
関連事業	<ul style="list-style-type: none">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

LRT沿線に小学校新設

宇都宮市
清原地区

LRT沿線小学校新設へ

人口増見越し30年ぶり

少子化で統廃合を迫られる小学校が全国的に相次ぐ中、宇都宮市が東部の新興分譲地テクノボリスセンタ同地区は市が進める次世代型新しい村(地区)に小学校を新設する方向で検討していることが10日、分かった。

「いのむら地区に小学生を新設する方向で検討していることが昨日分かった。同地区は市が進める次世代型路面電車（LRT）事業の計画ルート上にあり、さらなる人口増を見込んでいる。そこで、今秋に開設する関係者によると、今秋にも設計に着手できれば、2021年度ごろに開設できる見通しだった。実現すれば、市の内の小学校新設は約30年ぶりとなる。

先月末に市などが都市計画を決定したLRTの導入ルートは、同地区的県道を経由して芳賀町の終点へと向かって、地区内には3ヶ所の留場所を設置する予定だ。宅地造成が進んだ同地区は近年、人口の急増と共に、スーパーなど商業施設が集積し、LRTが開通すれば、人口はさらに増加すると予測されている。

地区的消磨中央小は児童数が急増しており、昨年度は1、2年生の割合が同地区の児童だった。学校までの距離は3.4km程度と比較的遠く、将来的には教室不足も懸念される。このため、地元の自治会連合会などは3月、小学校の新設を求める要望

卷之三



ゆいの杜小開校式

26年ぶり、宇都宮市新設

宇都宮市が26年ぶりに新設した小学校「ゆいの杜小」

(同市ゆいの杜3丁目) の
開校式が8日、同校体育館

い」と決意を語った。
(多里まりな)

開校式は8日午前10時40分、宇都宮市ゆいの杜小、柴田大輔撮影

■ SOON 電子版に動画

で行われた。

(20面に関連記事)

清原中央小の児童増に伴
い2016年度に分離が決
まり、田原西小以来の新設
校となつた。

開校式には2～6年生と
教職員ら約600人が出席。児童は真新しい校旗を
前に、清原中の生徒が演奏
・録音した校歌に耳を傾け、新たな学校生活の始ま
りに胸を高鳴らせた。

佐藤栄一市長は「多くの
仲間とともに充実した学校
生活を送り、新しい伝統を
築いてほしい」とあいさつ。
6年新井深月さん(11)は
児童を代表し「校歌にある

下野新聞 (2021.4.9)

下野新聞 (2016.6.11)

宇都宮駅東口の路線価上昇

税務署	基準地価額場の所在地	2020年分の県内税務署別最高路線価		割増率(%)
		2019年分	2020年分	
宇都宮	宇都宮市宮みらい 宇都宮駅東口新南ロータリー	290	255	13.7
板木	小山市中央町3丁目 小山駅西口ロータリー	125	125	0.0
足利	足利市朝倉町 国道293号線	63	64	1.6
大田原	那須塩原市大原町西1丁目 那須塩原駅西口ロータリー	62	53	-11.9
氏家	坂戸大町宝石台3丁目 土香地方道宇都宮若狭鳥山線	48	48	0.0
佐野	佐野市浅沼町 主要地方道佐野古河線	47	47	0.0
鹿沼	鹿沼市西陵邑2丁目 鹿沼駅西通り	46	47	2.1
真岡	真岡市大谷本町 市道236号線	36	37	2.7
当1に当たり、単位は千円。▲はマイナス				

平均下落幅、2年連続縮小

LRTなど背景、13%上昇
宇都宮駅東口初の最高

関東圏最高額は宇都宮駅東口で、2020年1月1日時点の路線価を公表した。県内約4500地点ある標準地価のうち、宇都宮駅東口（1平方m当たり）の路線価は宇都宮市が最も高くなり、千葉の大通りから、四市宮ある宇都宮駅東口ロータリーに入れ替わった。次世代型路面電車へ移す事業など、不動産取引が活発化している宇都宮駅東口は路線価も伸びた。前年比13.7%となり、急激に上昇した。宇都宮市の大通りは、記録が残る20年以來、21年間県内最高額を維持していた。

今回の最高額について、JR東日本宇都宮支社の鈴木健司会長は「開業大さく、期待されており、地価相場は高い一方、供給が限られるため、需要が高いため、需要が高い」と分析した。

現地は同市が進めるJR東日本宇都宮駅東口地区整備事業エリアに接する。2012年3月開業予定の「LRT」が進む。JR東日本は、「LRT」の建設費用として、その他の施設整備費が大きくなると見込んでいる。

大通りにも投資案件が進む。JR東日本は、JR東日本宇都宮駅東口地区整備事業の「LRT」の建設費用として、その他の施設整備費が大きくなると見込んでいる。



①地図上昇率が拡大しているJR宇都宮駅東口
=18午前、宇都宮市

全国平均では全角並んで、が27年ぶりに下落から上昇へ転じ、商業地は上昇基調を強めている。宇都宮市商業地の下落地点なしも27年ぶり、東京都の大手不動産会社の担当者は「エボックメーニング（西側的）な」

事業への期待が高まっている。JR宇都宮駅東口エリアは、今後もJR東日本が運営する「駅ナカ」の開発事業が予定され、JR東日本の「工事も着工した。同社が担当する「商業の中心地として今後も人気が高くなる」と期待している。

JR宇都宮駅東口は、「LRT」事業への期待が高まっている。JR宇都宮駅東口エリアは、今後もJR東日本が運営する「駅ナカ」の開発事業が予定され、JR東日本の「工事も着工した。同社が担当する「商業の中心地として今後も人気が高くなる」と期待している。

JR宇都宮駅東口は、「LRT」事業への期待が高まっている。JR宇都宮駅東口エリアは、今後もJR東日本が運営する「駅ナカ」の開発事業が予定され、JR東日本の「工事も着工した。同社が担当する「商業の中心地として今後も人気が高くなる」と期待している。

LRT事業への期待感

JR宇都宮駅東口伸び顯著

る可能性がある」とみていい。一方、都部の商業地は「有効需要がない」「離街化で下落率は住宅地よりも大きい」等、商業的には日

本の「離街化による大型店舗化や後継者不足、大型

店舗への顧客誘出などを背景に、都市部と都部の「離

化」はますます進んでいく。

都筑区「路線価は、年々下落してきましたが、JR宇都宮駅東口の開発によって、地価は上昇する」と考

えている」と回答。JR宇都宮駅東口の開発によって、地価は上昇する」と考

えている。「駅ナカ」は、JR宇都宮駅東口の開発によって、地価は上昇する」と考

えている。JR宇都宮駅東口の開発によって、地価は上昇する」と考

下野新聞 (2020.7.2)

下野新聞 (2018.9.19)

LRT来年8月全線開業

駅東側の開業時期を巡っては、宇都宮市野高谷町の県道と国道の交差点架橋工事が予定の工期より遅れたため、市は5月、予定していた来年3月の開業が数ヶ月遅れる見通しとなったことを明らかにした。当初の開業予定は2022年3月で、開業延期の公表は2度目だった。

工事の遅れに伴う追加の負担増はない」とされており、延期に伴う開業時期がいつになるのかが焦点となっていた。市は工事が完了している区間だけでも部分開業できないかを含めて検討してきたが、共同事業者の町との関係や費用対効果などを総合的に考慮し、約5カ月遅れても全線開業するのが妥当と判断した。

同駅東側のLRT整備事業は、駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの14・6kmで工事が進められている。野高谷町交差点以外に

駅東側の開業時期を巡っては、宇都宮市野高谷町の県道と国道の交差点架橋工事が予定の工期より遅れたため、市は5月、予定していた来年3月の開業が数ヶ月遅れる見通しとなったことを明らかにした。当初の開業予定は2022年3月で、開業延期の公表は2度目だった。

工事の遅れに伴う追加の負担増はない」とされており、延期に伴う開業時期がいつになるのかが焦点となっていた。市は工事が完了している区間だけでも部分開業できないかを含めて検討してきたが、共同事業者の町との関係や費用対効果などを総合的に考慮し、約5カ月遅れても全線開業するのが妥当と判断した。

同駅東側のLRT整備事業は、駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの14・6kmで工事が進められている。野高谷町交差点以外に

駅西 県教育会館まで延伸 計画

宇都宮市方針

宇都宮市と芳賀町が進めるJR宇都宮駅東側の次世代型路面電車（LRT）で、両市町は来年8月中

に全線開業することで合意したことが12日、関係者への取材で分かった。市は同駅西側のLRT計画を同市駒生一丁目の県教育会館まで延伸する方針も固めた。

（宗像信如）

目立った工事の遅れはない。LRTの車両は全17編成が車両基地に納入済み。一方、市は駅西側のLRT計画について18年5月、

同駅から①桜通り十文字②護国神社③宇都宮環状道路地ーの付近までとする5案を公表。22年3月策定の「都を定めていた。

（4）東北自動車道⑤大谷観光心部の活性化を進める方針



出典:宇都宮市 51

JR宇都宮駅東口地区の開発

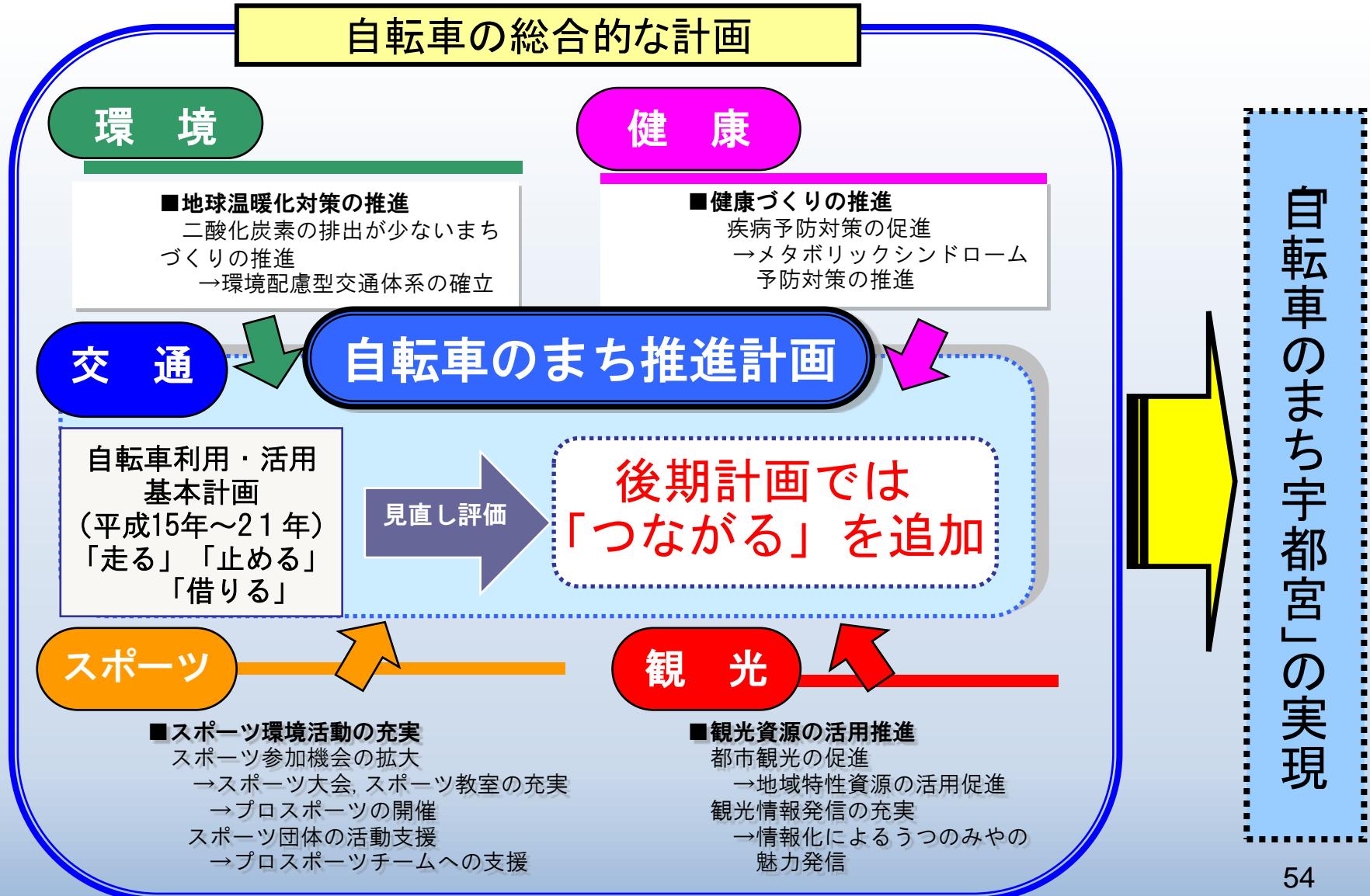
令和4年11月 地区全体まちびらき



出典:宇都宮市
52

4. 宇都宮の自転車政策

自転車利用・活用基本計画(平成15年～21年) 自転車のまち推進計画(平成23年度～令和2年度)



自転車スポーツが盛んなまち

ジャパンカップサイクルロードレース

世界トップクラスの選手が一堂に会する、
アジア最高位の自転車ロードレースの開催地
平成4年(1992)から開催

平成22年度から大通りで
開催している「クリテリウム」



出典:宇都宮市
55

国道4号線の矢羽根(2013年)

車道に自転車の走行位置を明示します

実施期間：平成25年2月上旬～3月中旬

実施区間：国道4号（泉が丘交差点～宇都宮東警察署付近までの約1km）
宇都宮市道（今泉新町交差点～今泉町までの約0.6km）

自転車は車両です。車道の左側を通行するのが原則です。

自転車が車道を走行するときの安全性・快適性を向上させるため、自転車レーンの設置を進めてきていますが、十分な幅員が確保できない場合は、自転車の走行位置の目安として、車道に青い矢印を明示します。

沿線並びに、利用者の皆様にはご理解、ご協力のほどよろしくお願いします。

■青い矢印を明示するイメージ



実施主体 宇都宮国道事務所、宇都宮市、栃木県、栃木県警察本部

■お問い合わせ

国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所

〒321-0931 栃木県宇都宮市平松町 504 TEL:028638-2181(代) URL: <http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/> 宇都宮国道事務所

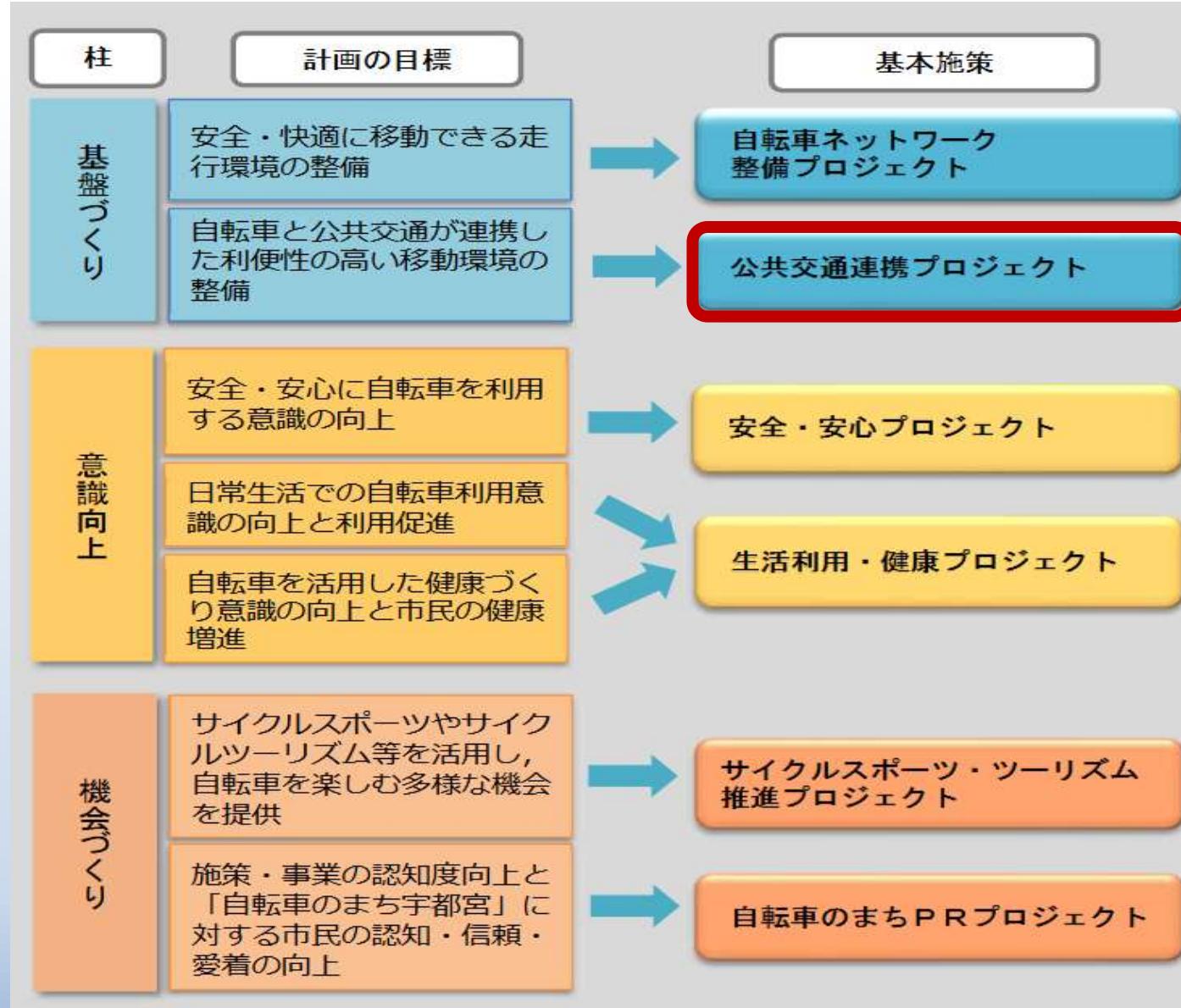


「自転車のまち」宇都宮の実績

- ・ 人口10万人当たり自動車事故死傷者数 (2007～2012,ITARDA)
 - 石川県 103.5人→57.1人 削減率 **44.8%**
 - 栃木県 110.5人→65.2人 削減率 **41.0%**
- ・ 都道府県別の自転車レーンの総延長(毎日新聞 2014.3.6)
 - 栃木県 **115.0km** 神奈川県 36.3km 東京都 14.0km
(2012年度末、警察庁調べ)
- ・ 自転車ツーキニスト=疋田智氏のブログ(2009.4.14)
 - 事故4割減！宇都宮市に登場した“安全な”自転車レーン**
- ・ 自転車ヘルメット着用
 - 中学生 全校で義務化**
 - 高齢者 7年間に5千個を無料配布
- ・ 自転車購入額日本一(総務省家計調査)



第2次自転車のまち推進計画(令和3年度からの10年間)



サイクル・アンド・バスライド用駐輪場



現在34か所の
バス停に設置

トランジットセンター（乗り換え施設）



出典 : <https://u-movenext.net/future/>

5. アメリカのシェアド・マイクロモビリティ

e-Scooter (電動キックボード)の急増

アメリカでは2018年から



ワシントンDCで見たe-Scooter (2019.9)



ワシントンDCの自転車専用レーン (2019.9)



ワシントンDCの自転車専用レーン (2019.9)



NACTOの2019年版の報告書の表紙

Shared Micromobility in the U.S.: 2019

NACTO Bike Share and Shared Micromobility Initiative >

**136 MILLION
SHARED MICROMOBILITY
TRIPS IN 2019**

In 2019, people took 136 million trips on shared bikes and scooters, a 60% increase from 2018.

出典: NACTO: Shared Micromobility in the U.S.: 2019

シェアド・マイクロモビリティとは？

What is Shared Micromobility?

Shared Micromobility encompasses all shared-use fleets of small, fully or partially human-powered vehicles such as bikes, e-bikes, and e-scooters.



Station-based bike share
(including e-bikes)



Dockless bike share
(including e-bikes)



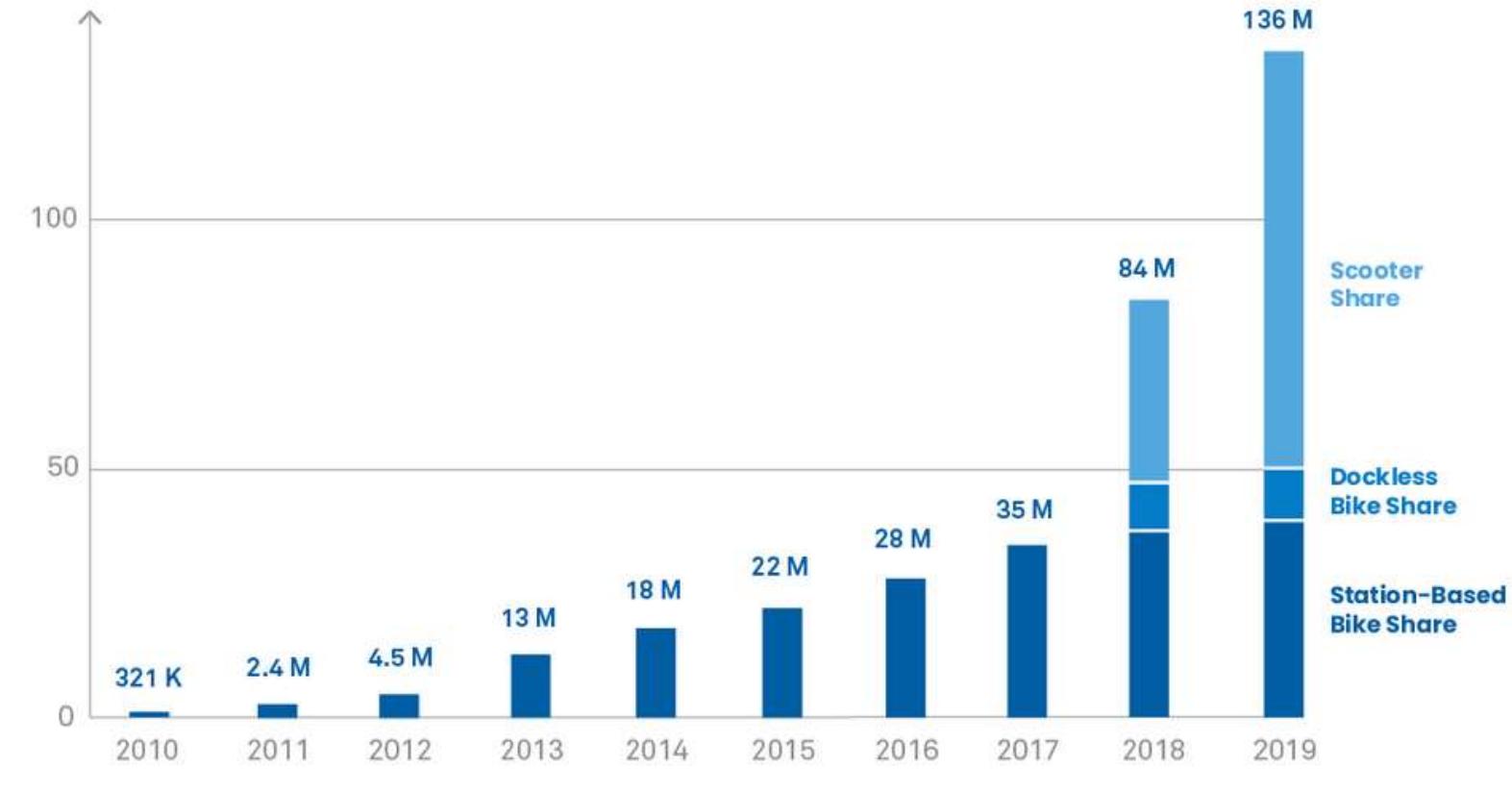
Scooter share

Source: NACTO

シェアド・マイクロモビリティ利用回数の推移

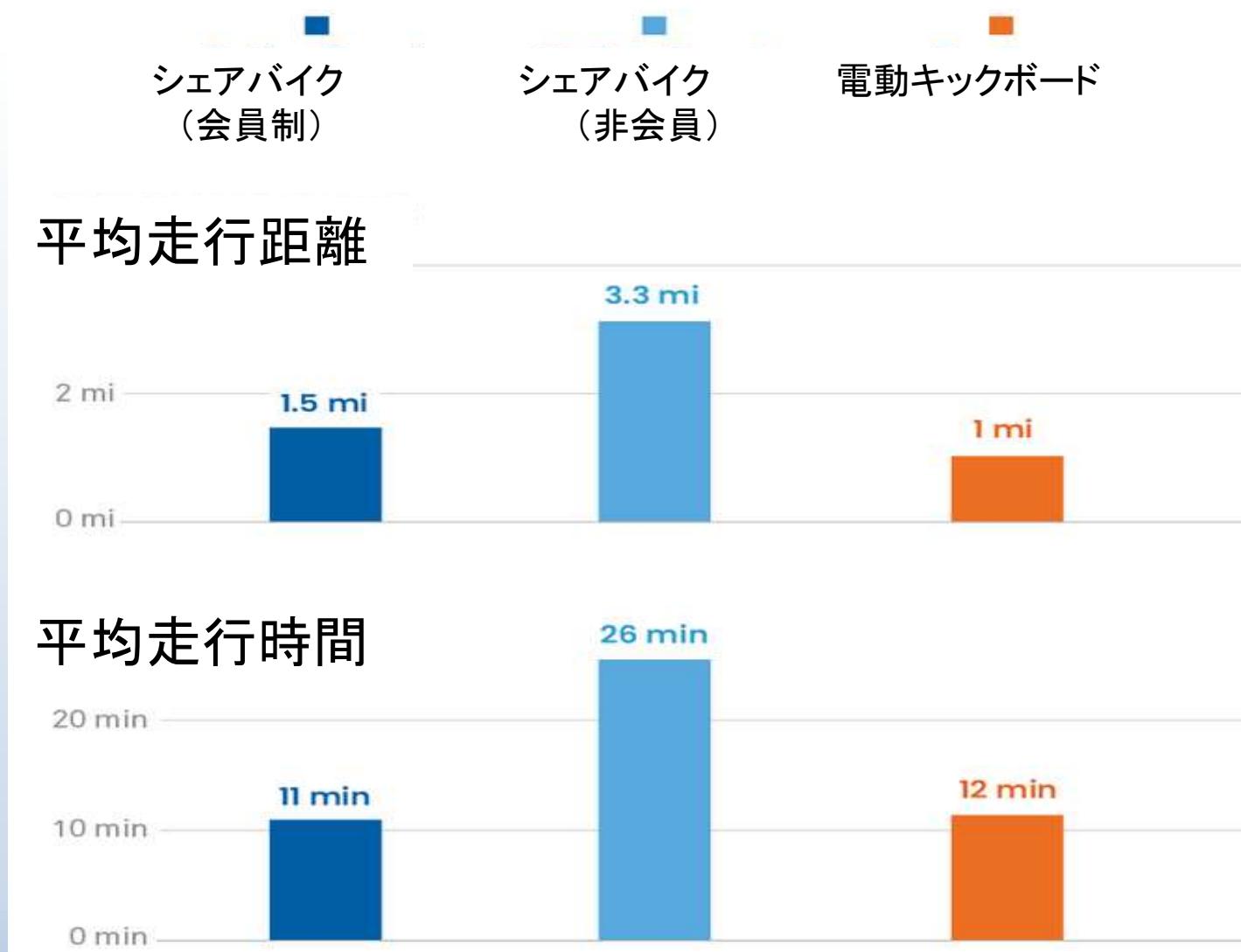
SHARED MICROMOBILITY RIDERSHIP GROWTH FROM 2010–2019,
IN MILLIONS OF TRIPS

Source: NACTO



出典: NACTO: Shared Micromobility in the U.S.: 2019

2019年のシェアド・マイクロモビリティの利用内訳



出典: NACTO: Shared Micromobility in the U.S.: 2019 69

交通未来都市うつのみや



地域内交通



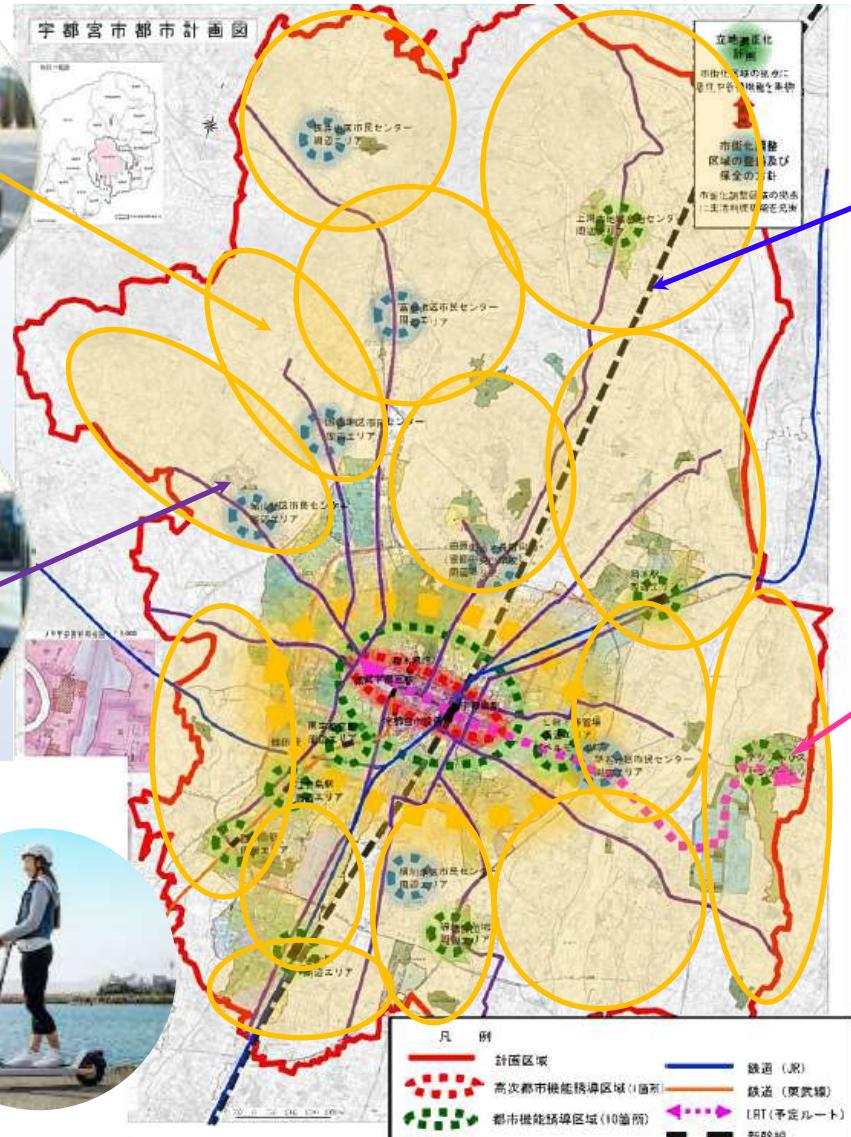
バス



自転車



電動キックボード



鉄道



LRT

ネットワーク型
コンパクトシティ

6. 都市ブランドとシビック・プライド

愉快口ゴ1000件達成 (2019.7.25)



飲めば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

学べば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

仕事が
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

洗えば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

創れば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

塗れば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

日野町
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

泊れば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

宇都宮のブランド ランキング

宇都宮市の認知度 **111位** (2008)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
認知度	80位	59位	42位	31位	28位	25位
魅力度	221位	173位	150位	112位	106位	125位
情報接觸度	71位	68位	52位	29位	43位	30位

宇都宮の認知度と魅力度の格差の理由は？

出典:ブランド総合研究所 2022

宇都宮の挑戦

- 都市ブランドを上げる最良の方法は、その都市の魅力そのものを改善し続けることである。

(J. Hildreth, Saffron Brand Consultant, 2008)

- すなわち、本当の意味での住めば愉快なまちづくりを進めていかなければならない。
- それによって初めて、市民の誇りと外からの憧れが実現できる（シビック・プライド）。



ご清聴ありがとうございました

