

ネットワーク型コンパクトシティと 東西基幹公共交通プロジェクトについて

平成26年11月14日

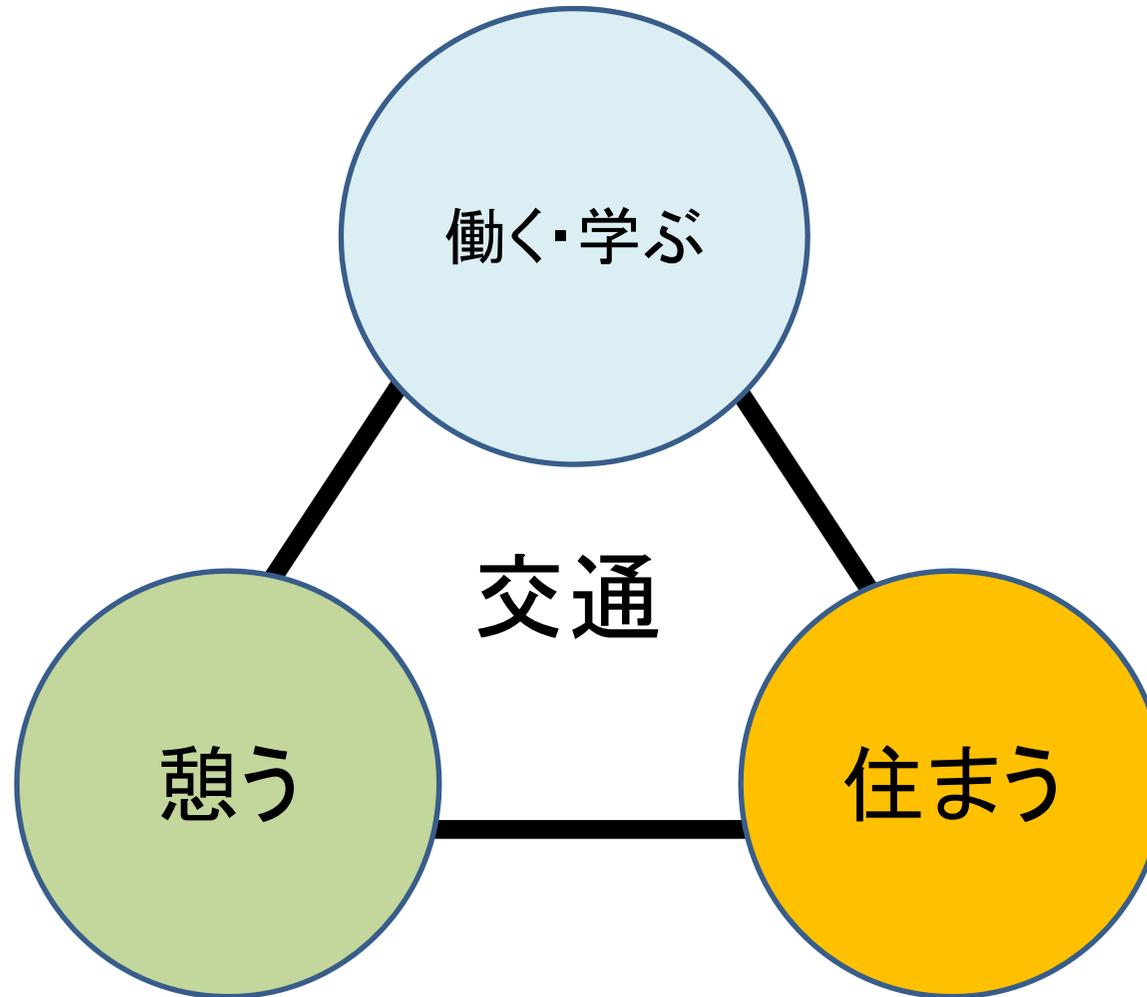
宇都宮市 副市長 荒川辰雄

本日、お話ししたいこと

- 1 ネットワーク型コンパクトシティ
- 2 東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針
- 3 従業者アンケート調査の結果
- 4 運輸事業としての採算性の見通し
- 5 設計段階における新たな課題
- 6 まとめ

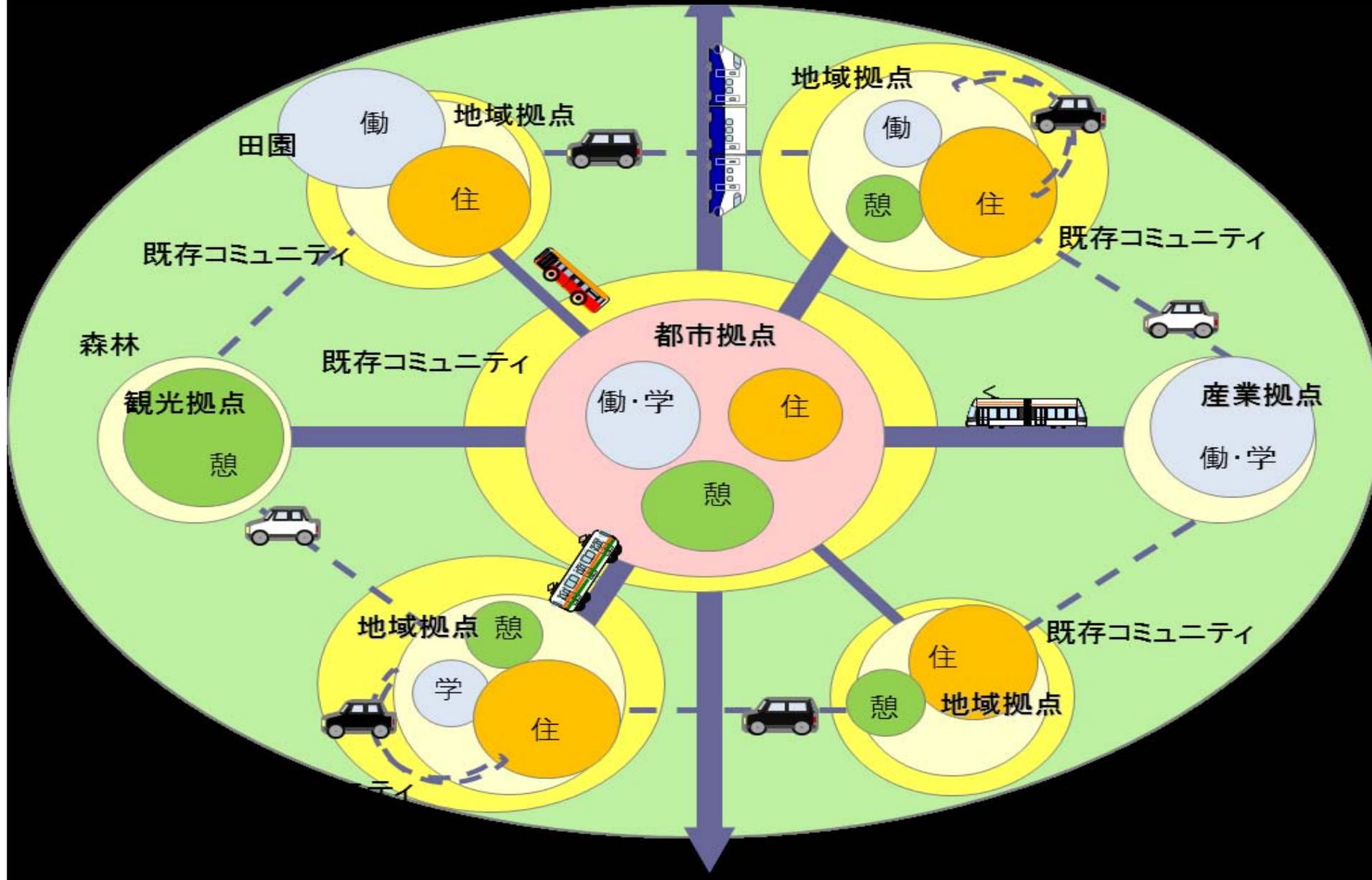
1 ネットワーク型コンパクトシティ

都市の基本的機能



「アテネ憲章（1933年）」より

宇都宮市におけるネットワーク型コンパクトシティ 概念図



都市構造のイメージ

【凡 例】

[拠点]

-  都市拠点
(中心市街地320ha)
-  都市拠点圏域
-  地域拠点(14ヶ所)
-  産業拠点
-  観光拠点

[交通ネットワーク]

-  基幹公共交通(鉄道)
-  基幹公共交通(LRT)
-  幹線公共交通(路線バス)
-  幹線公共交通・地域内交通
-  高規格道路(高速道路)
-  道路ネットワーク
(3環状12放射道路など)



2 東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針 LRT計画ルートと芳賀町延伸区間



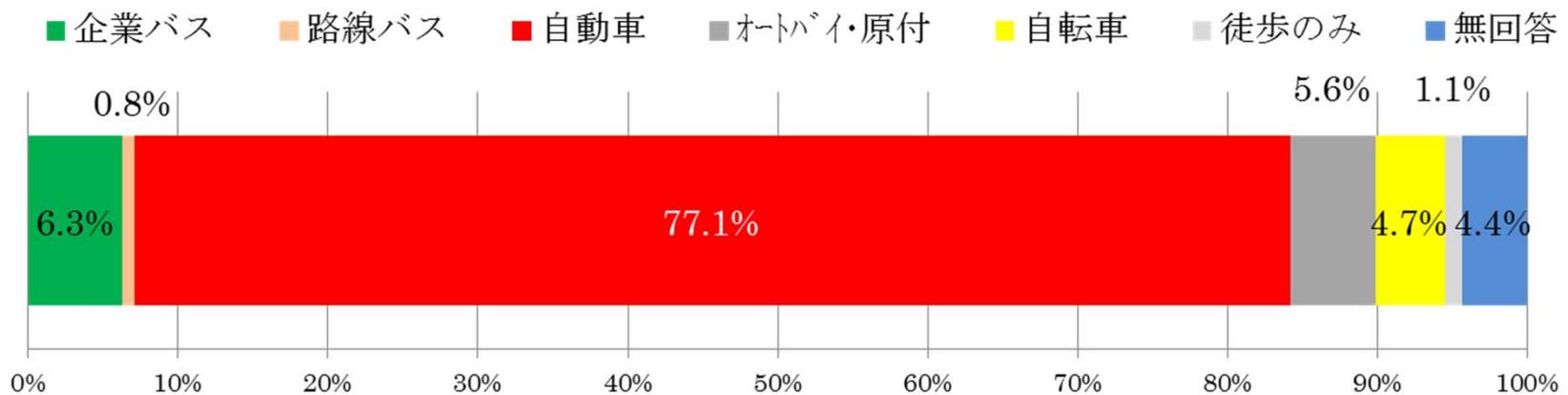
3 従業者アンケート調査の結果

1 アンケートの回答状況

単位:人

ブロック 項目	清原工業団地	ベルモール	芳賀・芳賀 高根沢工業 団地	合計
配付済数(a)	11,359	1,405	20,201	32,965
回答数(b)	3,301	237	8,860	12,398
回収率(b÷a)	29.1%	16.9%	43.9%	37.6%

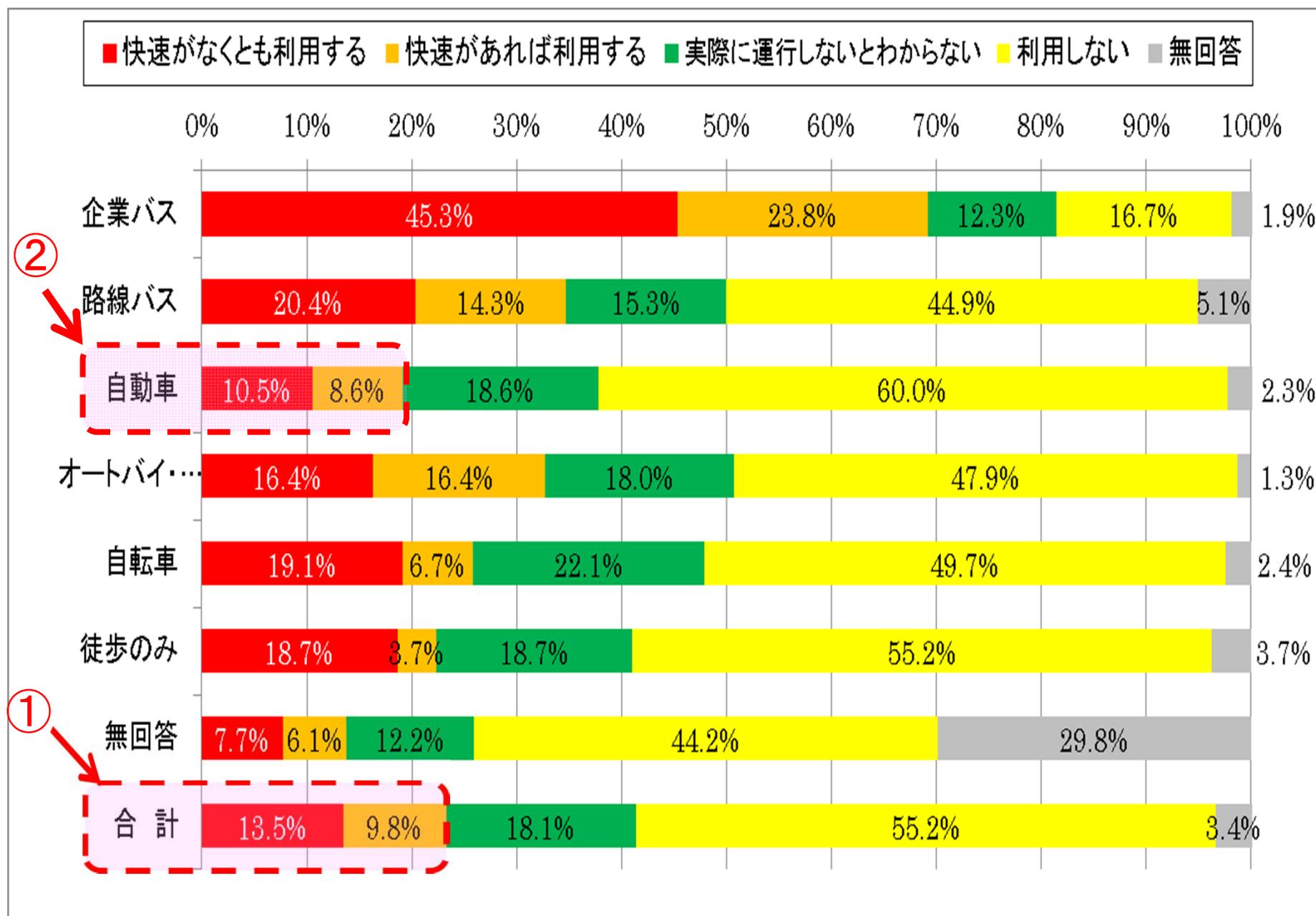
回答者の現在の通勤交通手段



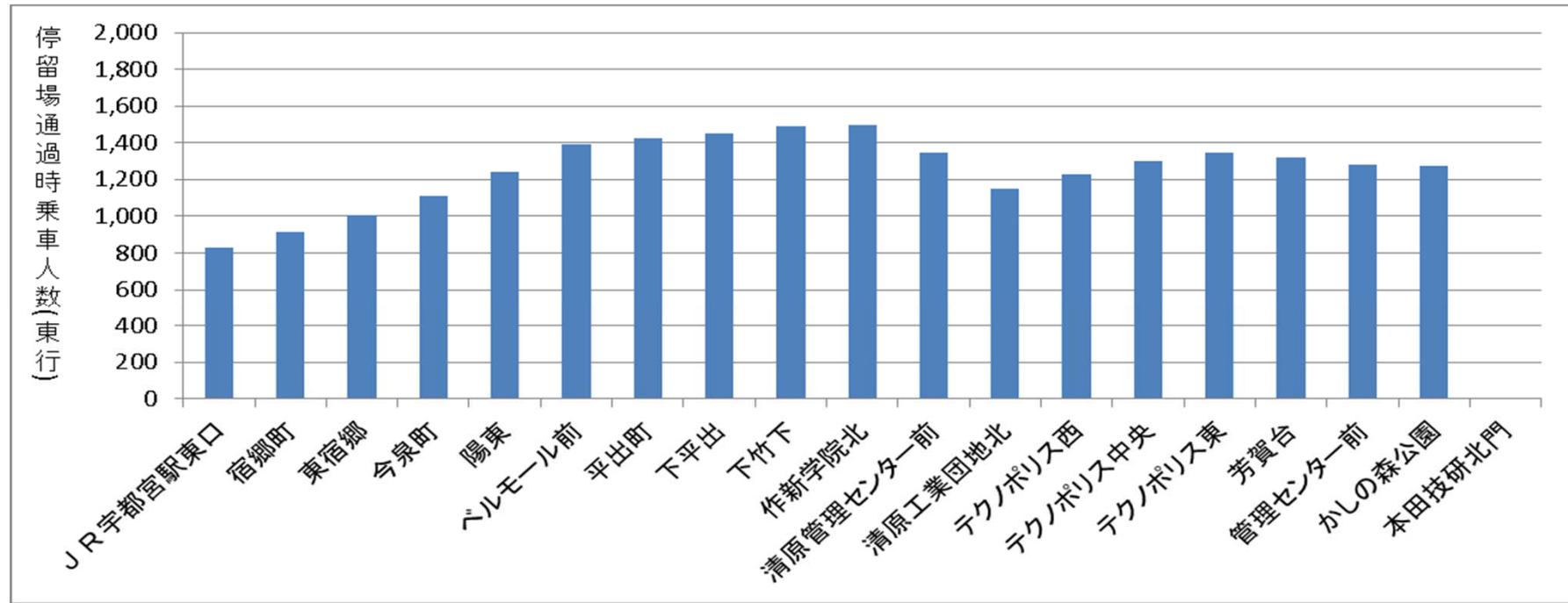
現在の通勤交通手段別のL R T利用意向

通勤交通手段 (アクセス最終手段)	L R T利用意向					計
	快速がなくとも利用する	快速があれば利用する	実際に運行しないとわからない	利用しない	無回答	
企業バス	354 (45.3%)	186 (23.8%)	96 (12.3%)	130 (16.7%)	15 (1.9%)	781 (100.0%)
路線バス	20 (20.4%)	14 (14.3%)	15 (15.3%)	44 (44.9%)	5 (5.1%)	98 (100.0%)
自動車	1,007 (10.5%)	822 (8.6%)	1,780 (18.6%)	5,736 (60.0%)	214 (2.3%)	9,559 (100.0%)
オートバイ・原付	115 (16.4%)	115 (16.4%)	127 (18.0%)	337 (47.9%)	9 (1.3%)	703 (100.0%)
自転車	111 (19.1%)	39 (6.7%)	128 (22.1%)	288 (49.7%)	14 (2.4%)	580 (100.0%)
徒歩のみ	25 (18.7%)	5 (3.7%)	25 (18.7%)	74 (55.2%)	5 (3.7%)	134 (100.0%)
無回答	42 (7.7%)	33 (6.1%)	66 (12.2%)	240 (44.2%)	162 (29.8%)	543 (100.0%)
合計	1,674 (13.5%)	1,214 (9.8%)	2,237 (18.1%)	6,849 (55.2%)	424 (3.4%)	12,398 (100.0%)

現在の通勤交通手段別のLRT利用意向



「ピーク時最大断面の利用者数」の算出



	駅東口	宿郷町	東宿郷	今泉	陽東	ベル	平出町	下平出	下竹下	作新北	清原	清原北	テク西	テク中	テク東	芳賀台	管理前	かし森	本田北	
乗車	834	80	95	103	130	193	33	28	34	40	10	40	84	78	49	7	4	12		1,854
降車	0	0	0	0	0	38	0	2	0	32	158	239	7	0	5	35	42	18	1,278	1,854
区間需要	834	914	1,009	1,112	1,242	1,397	1,430	1,456	1,490	1,498	1,350	1,151	1,228	1,306	1,350	1,322	1,284	1,278	0	



需要見込みの考え方

① ケース1 基本ケース

「快速がなくとも利用する」の需要のみを見込んだケース
快速が運行されない可能性を考慮し、「快速があれば利用する」,
「運行してみないとわからない」との回答の需要は一切見込まず,
採算性等営業上のリスクも一定考慮した、**基礎的な通勤需要**として
検討する

② ケース2 速達性向上が図られた場合のケース

ケース1に加え、「快速があれば利用する」との回答を需要と
して考慮するケース

快速の運行や線形の改良などにより速達性が向上した場合には、そ
の度合いに応じて、「ケース2」の需要の全部または一部を「ケース
1」に加えて、運行計画や営業主体の要員数等を検討する

4 運輸事業としての採算性の見通し

ケース	収入	支出（運営費）
【従来】 自動車からの転換率3.6%	7.44億円+ α	7.16億円 ~ 9.24億円
【ケース1】 基礎的な需要 自動車からの転換率10.5% 全体の転換率13.5%	7.84億円+ α	8.20億円 ~ 10.49億円
【ケース2】 速達性の達成に応じた需要 自動車からの転換率19.1% 全体の転換率23.3%	12.55億円+ α	

5 設計段階における新たな課題

従業員アンケートの結果、快速があれば利用するとの意向を示した9.8%の人を利用者として取り込むためには、宇都宮駅と芳賀・高根沢工業団地の間を30分台で結ぶ必要がある。

これを実現するためには、

- (1) 国内に例のない追越し施設の設置
- (2) 軌道法による最高速度制限（時速40km）の緩和が必要となる。

速達性が向上すると、需要が大幅に伸びる。

需要増に対応して車両編成数を増加させると、さらに多くの運転要員を確保する必要に迫られるが、短期間での運転要員の育成には限界がある。

運転要員数を抑制して輸送効率を上げるためには、軌道法の運用による編成長制限（30m以内）の緩和が必要となる。

今後、安全性の検証を行いながら、このような技術的課題に積極的に取り組む予定。

6 まとめ

宇都宮市にとって、新たな交通システムの導入はまちづくりの目的ではなく、あくまでも手段としての位置づけ。

本来の目的は、人と企業に選ばれる便利で魅力あるまちを作り上げていくことにあり、それを実現するためにネットワーク型コンパクトシティの形成を目指すこと。

(参考) 「ゼビオ」、宇都宮駅前の土地取得を発表 (2014年9月26日付け 読売新聞)

東証1部上場で、スポーツ用品店を展開するゼビオ(福島県郡山市)は24日、JR宇都宮駅西口の日清製粉工場跡地(約1万平方メートル)を取得したと正式発表した。

同社は、次世代型路面電車(LRT)計画で宇都宮市の経済発展が見込めることと、スポーツを通じた街づくりが盛んなことが投資の理由だと説明。開発にあたり、市と連携する考えも強調した。市側の意向が注目される。

諸橋友良社長は同日、読売新聞の取材に対し、「西口の土地は、駅の東西をつなぐ拠点などとして、市のLRT計画に有用だと考えている。市と連携して街づくりや地域活性化に貢献したい」と述べた。

また、本社機能を郡山市から宇都宮市に移転する構想も認め、駅東口側のLRT予定ルート沿線を含めて、複数の場所を本社機能の拠点として検討していることを明らかにした。