

令和5年度全建賞 推 薦 調 書
インフラ整備の事業又は施策の部(インフラの部)

ふ り が な	はが・うつのみやえるあーるていーじぎょう
1. 事業(施策)の名称	芳賀・宇都宮LRT事業
2. 事業(施策)実施期間	平成30年 3月22日 ~ 令和 5年 8月31日
3. 事業費(工事費)	68,400 百万円
4. キーワード	LRT, 路面電車
5. 事業概要	<p>芳賀・宇都宮LRT事業は、宇都宮市東部地域と隣町の芳賀町の東西基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備に取り組んだ。</p>

6. アピールする事業又は施策の「手段」と「秀でた成果」		
ハード or ソフトの分類 :該当する方に○印	① ハード面 に秀でた事業	② ソフト面 に秀でた取組
アピールする 1)「手段」	(d)その他 () () ()	(a)住民参画(ワークショップ等) (b)行政と住民・企業・学識者等との協働 (c)情報発信 ()
アピールする 2)「秀でた成果」	(a)当該事業による本来目的の効果 (e)良好な景観形成の実現 (g)バリアフリー・ユニバーサルデザインの実現 (h)省エネルギー	(a)当該取組による本来目的の効果 (f)地域の活性化

7. 特にアピールしたい点
<p>LRTの特徴として、「定時制」や「速達性」、「環境負荷の低減」や「乗降性」などがあるが、芳賀・宇都宮LRTの需要は通勤・通学が多いことから、「速達性」は計画段階から重要な課題であった。</p> <p>「乗降性」を損なわないよう、極力停留場では道路と平面交差とする一方で、「定時制」や安全のため道路を横断する場所や、鬼怒川周辺の河岸段丘の区間では高架化することとしており、全区間14.6kmのうち3.9kmが高架区間となっている。</p> <p>用地取得や高架構造物、軌道や電気設備など、全て工程を平成30年6月から令和5年3月までの5カ年で整備するという、スピード感をもって事業を行った。</p>

8. 事業を代表する写真及びキャプション



9. 事業内容・添付資料

芳賀・宇都宮LRT事業の概要

芳賀・宇都宮LRT事業は、本地域の基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である高原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを選定し整備区間として整備に取り組みました。

事業概要

営業キロ	平野高力駅～フレール線 約14.6km(高根沢(宇都宮市域)12.1km、高根沢城2.5km) 宇都宮駅東口(宇都宮市域)～芳賀・高根沢(芳賀市域)
駅数/駅名	19箇所(宇都宮駅東口、15箇所、芳賀駅東口、4箇所)
沿線施設	1箇所(高根沢、高根沢、高根沢、高根沢)
営業時間	4箇所(宇都宮市域)3箇所、芳賀駅東口(高根沢)
追加駅名	2箇所(宇都宮市域、グリーンスタジアム前(高根沢))
駅区別/車両	17編成(3両体連乗)
営業方式	公営(上下分離方式)
事業費	684億円(宇都宮市域:603億円、芳賀市域:81億円)

運行計画

運行本数/日	6時台～23時台 各駅間の発着と乗降に合わせた運行本数
所要時間	約44分(快速運転の場合約37分～38分)
最高速度	40km/h
運行区間	ピーク時:6分間隔 オフピーク時:10分間隔
運賃	箱根150円～400円(距離別)
運行区別/方式	ワンマン運転(ICカード対応)

※「軌道運送高度化推進計画」に基づく運行計画

公設型上下分離方式の採用

芳賀・宇都宮LRT事業では、「施設公共化の活用及び用地に特約する法」を採用し、公設型上下分離方式を採用しました。



低床式車両の導入(17編成)

車両形式	1,067mm(低床)
車体	LC/2-GV(低床)
定員	159人(編成50両)
車内寸法	29.520m
車間寸法	2,650mm
車間高さ	3,625mm(パンタグラフ折りたたみ時)
車軸間隔	700mm/h

事業費と財源



走行空間に応じた軌道構造の採用



