

平成 2 8 年度

ＬＲＴの導入、整備に関する研究報告書

地域経済の活性化を目指して

～ 栃木県の東西軸にＬＲＴを走らせよう ～

平成 2 9 年 3 月 1 5 日

栃木県ＬＲＴ研究会

宇都宮商工会議所東西基幹公共交通整備特別委員会

はじめに

「栃木県LRT研究会」は、栃木県のオール経済界により、LRT整備（宇都宮都市圏における東西基幹公共交通機関）について、地域経済の活性化に活用すべき方策及び事業運営会社のあり方等について研究して、共通認識を持って支援・協力することを目的に、平成26年7月に設立した組織であり、その研究成果について、平成27年3月に第1回（平成26年度）報告書（LRT整備の社会経済効果を検討）、平成28年3月に第2回（平成27年度）報告書（ICカード、JR宇都宮駅東側におけるトランジットセンター周辺整備等を検討）をとりまとめ、公表した。

一方、「宇都宮商工会議所東西基幹公共交通整備特別委員会」は、宇都宮商工会議所としてのLRT整備に関するこれまでの研究成果、関係機関への要望等の取り組みを深掘りし、政策提言を具体化させることを目的に、平成25年11月に設立した組織であり、平成27年度からは、栃木県LRT研究会作業部会との合同会議を重ね、平成28年3月に第2回（平成27年度）報告書としてとりまとめ、公表した。

両組織は、LRTに関する基本的な考え方として、今後の高齢化社会、ネットワーク型コンパクトシティ、持続可能な都市、地方創生等の課題を踏まえ、「LRTの導入は、様々な交通手段と組み合わせることによる移動手段の円滑化、市民生活や経済の活性化を通じたまちの創生、駅やLRT沿線上の昼間・夜間人口の集積などに効果がある」とするとともに、導入に当たっては、「LRT単体の運営収支ではなく、宇都宮都市圏全体への経済波及効果等で捉えるべき、という認識の共有化が大切」であると整理してきたところである。

平成28年度は、引き続きこうしたLRT整備に関する基本的な考え方を検討し、さらにJR宇都宮駅西側の延伸とその課題について研究を進め、以下の通りその結果をとりまとめた。

目 次

《本編》

- 1 宇都宮都市圏におけるL R T（東西基幹公共交通機関）整備の
基本的な考え方について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 L R TのJ R宇都宮駅西側延伸の必要性について・・・・・・・・・・ 3
- 3 L R TのJ R宇都宮駅西側延伸に係る諸課題の考え方について・・・・・・・・ 5
●
- 4 今後の活動について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

《資料》

- 平成28年度の栃木県L R T研究会・作業部会、宇都宮商工会議所東西基幹公共交通特別委員会の検討経過（P 11～P 12）
- 栃木県L R T研究会・作業部会、宇都宮商工会議所東西基幹公共交通特別委員会の構成メンバー（P 13～P 15）

1 宇都宮都市圏におけるLRT（東西基幹公共交通機関）整備の基本的な考え方について

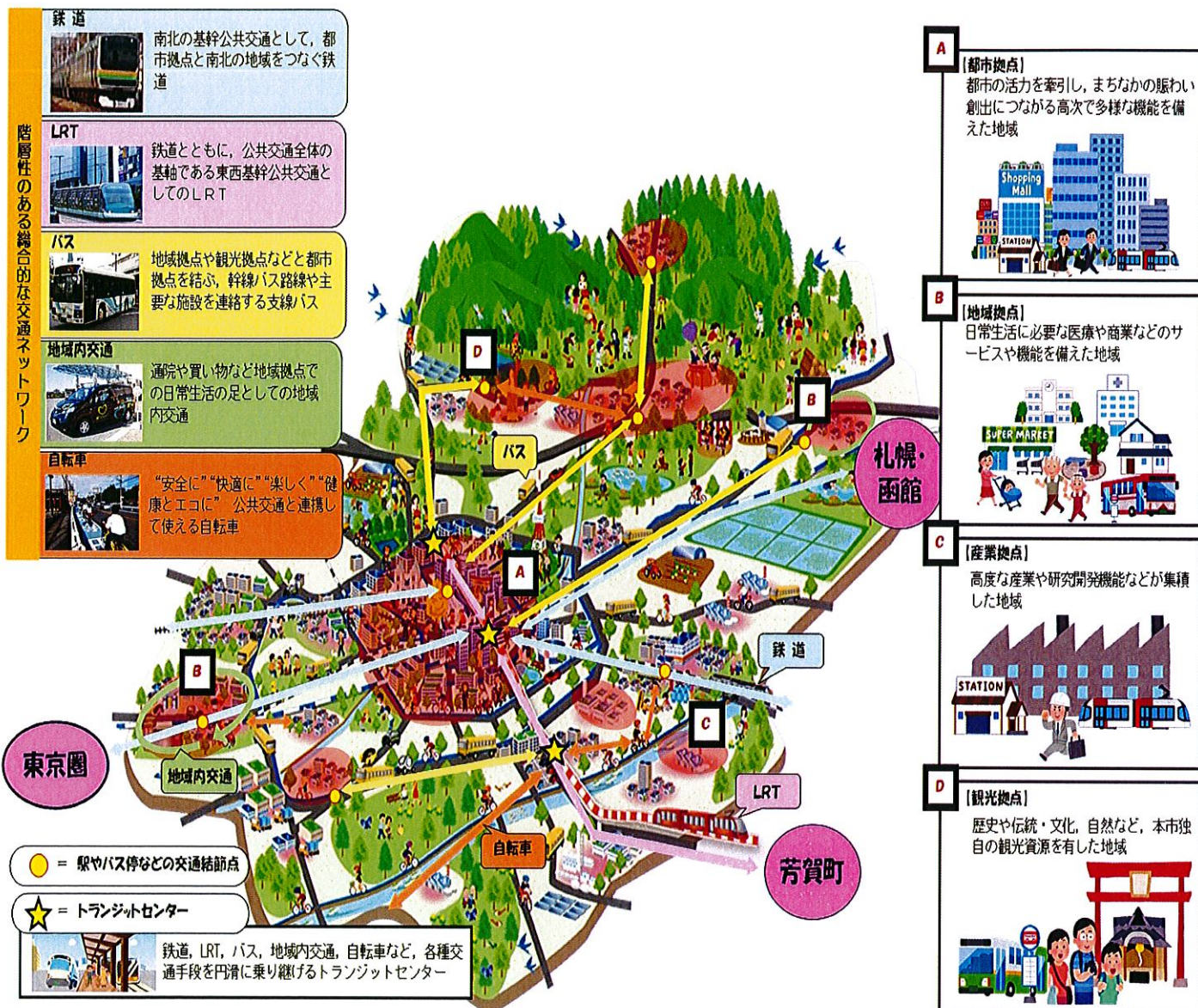
現在、多くの市民にとって、鉄道、バス、タクシー等は、単なる利益追求を目指す民間企業ではなく、公共交通機関の担い手として理解されている。同様に、水道、ガス、電気等はライフライン、道路、清掃工場等の環境施設や病院や老健施設等の医療・福祉施設も公共インフラとして理解、認識されている。

こうした認識を踏まえ、栃木県LRT研究会及び宇都宮商工会議所東西基幹公共交通整備特別委員会（以下「研究会」という。）としては、LRTも中長期的な持続可能なまちづくり施策の一環として、多くの市民や企業が生活、活動する都市における必須の装置であるばかりでなく、市民の移動確保や外出機会創出による健康増進や医療福祉の軽減、物流や情報の効率化等にもつながる快適性、利便性を持つ社会（公共）インフラとして捉えるべきものとする。西欧では、公共交通の運営費用に関し、運賃収入による自主財源は3割程度で残りの7割程度は行政が負担（補助）し、自主財源が3割を上回った場合には運賃を下げて市民に還元するなど、公共交通が社会インフラとして認識され、定着している。

また、公共交通と自動車は対立（競合）関係にあるのではなく、互いの特徴を生かした共存関係（自動車と共存できなければ社会インフラとして市民の理解は得られない）にあり、すべての市民や企業がライフサイクルや事業運営の中で選択的に利用しているところである。併せて、公共交通に関する施策は、バス、歩行者、自転車、自動車、鉄道、物流等に関する施策と連動し、相乗効果をもたらしている。

こうしたことから、JR宇都宮駅西側まで延伸し、東西に基幹となる公共交通機関の整備は、人口減少、高齢化社会、経済活性化などの課題に対応し、宇都宮都市圏の持続的発展における社会インフラとしてなくてはならないものとするべきである。

研究会としては、本来ならば国が法律等により公共交通に関する国民の権利を保障し、その整備促進に努めるとともに、公共交通の運営を支える現在の制度や補助等に関する負担の仕組みを再構築、見直すべきと考えるが、それを待つのではなく、交通未来都市を掲げる宇都宮市が全国に率先して市民の共通理解を図った上で、例えば、条例で移動権を保障するなど、地方創生の交通モデル都市として、公共交通機関に対する新たな枠組みや仕組みを構築することが必要であるとする。



2050年頃の交通未来都市うつのみやのイメージ（宇都宮市提供）

2 LRTのJ R宇都宮駅西側延伸の必要性について（東西基幹公共交通機関としての役割発揮）

北関東自動車道や圏央道が東北自動車道と結節したことによって、首都圏と北関東を結ぶ東西や環状の自動車道の利便性は飛躍的に向上した。一方、鉄軌道においては、県都である宇都宮市には東西の路線がなく（平成 28 年 9 月、国から J R 宇都宮駅東側の 15 キロが L R T の事業認定を受けた）、J R（宇都宮線・湘南新宿・上野東京ライン、東北新幹線）と東武鉄道（宇都宮線）の駅も結節していない。J R 宇都宮駅を境に東西間の地域は、バスでしか結ばれておらず、東西間の人的・物的交流が極めて弱い状況にある。

研究会としては、L R T は、まずは宇都宮市の東西区間を優先し、次には早急に東武宇都宮駅と結節し、将来的には既存の鉄軌道、東方面（真岡鉄道）と西方面（J R、東武鉄道の鹿沼駅）を結ぶことで東西基幹公共交通機関、広域交流や経済の促進手段として本来の役割が期待されると考える。

そして、トランジットセンター整備により各方面に放射状に運行されている路線バスと結節し、更には自転車・自家用車やバス・タクシー等のデマンド交通などともスムーズな乗換を実現することにより、高齢社会への対応や地域環境の改善、東京圏からの人口流入といった地域課題にも対応した持続可能なまちづくりや宇都宮市・栃木県のブランド力アップになるものと認識している。

さて、J R 宇都宮駅西側に位置する中心市街地においては、宮まつり、ジャパンカップ等の大型イベント実施やオリオンスクエア広場整備等による賑わいづくりが実施されているが、大型店の郊外進出等により、現在、1 日の通行量がピーク時（平成 19 年）の 4 割、消費額が 5 割、滞在時間の短縮化など厳しい状況にある。また、来街者の交通手段として自動車の増加が著しい。こうした状況を打破するには、民間商業ベース（個店、商店街）だけの努力では限界がある。更には、L R T の J R 宇都宮駅東側優先整備により、買物客等の西側から東側へのストロー現象も懸念される。今後、東西のバランスある発展を図り、ネットワーク型コンパクトシティを形成する上で、L R T の西側への早期の延伸は必須であり、都市拠点である中心市街地の活性化を図る上でも効果的である。

現在、西側延伸の期待感もあり、大通り沿い・J R 宇都宮駅西口における再開発事業（1 か所が整備中、3 か所が検討中）が進んでいる状況にある。また、中心市街地においては、今後、居住人口が減少する中であっても、二荒山神社を中心に古くからある歴史・文化・伝統といった多くの守るべき資産や資源を有しており、市民や商店街等のコミュニティを維持し、後世につないでいくという責任もある。その意味でも西側への延伸は早急に必要となるものである。

そのため、研究会としては、L R T の J R 宇都宮駅西側延伸に当たり、下表に示すように宇都宮市の東側と西側の現状やまちの特性の違いを踏まえて、課題（論点）の整理や解決の方向性の検討を行った。

項目	概要	【ＪＲ宇都宮線西地区】	【ＪＲ宇都宮線東地区】
1.面積（GIS 上の面積）		3 0 3 km ²	1 1 3 km ²
2.人口	平成 28 年 2 月	約 360,000 人	約 161,000 人
3.人口密度	住民基本台帳	約 1,200 人／km ²	約 1,400 人／km ²
4.世帯数		約 156,000 世帯	約 72,000 世帯
5.事業所数	平成 26 年経済セン	約 15,000 事業所	約 7,000 事業所
6.従業者数	サス基礎調査	約 152,000 人	約 97,000 人
7.学校数（小・中・高・大学・短期大学）		9 0 校	3 5 校
8.生徒数		約 52,000 人	約 18,000 人
9.指定文化財の状況		約 4 5 0 箇所	約 4 0 箇所
10.バスの運行本数 （ＪＲ西側・東側 1 日）	平成 28 年調査	約 2, 0 0 0 本	約 7 0 0 本
11.地域内交通導入 状況	平成 28 年度現在	8 路線	5 路線

(各種統計を基に研究会の独自推計)



3 LRTのJR宇都宮駅西側延伸に係る諸課題の考え方について

(1) 公共交通機関相互間の調整について

現在、JR宇都宮駅西側地域には、多くの居住人口や学校等があり、バスを中心（大通りでは1日 2,000 本）に移動手段が確保されているが、特に混雑する朝夕のピーク時には、利用者のすべてをLRTの輸送力だけでカバーすることは困難と考えられるため、バスとLRTのダブルトラック（並走）や、自家用車とのトリプルトラックによる混雑が予想される。更には、乗り継ぎに係る場所や便数の工夫等も必要である。

この課題に対して、次の二つの観点について検討した。

ア 計画調整組織を設置する

平成 27 年度の研究会の中間報告書において、LRTとバスとの接続、バス同士の接続（ダイヤ調整）・再編（支線調整）を円滑に図るための組織として、計画調整組織（欧州では運輸連合方式と称する）の設置を検討した。今回は、その具体的内容等について整理した。

LRTに関する現計画では、LRT（宇都宮ライトレール）とバス（民間事業者）は別々の事業体により運営され、それぞれが営業所等を構えるため、運営に係る人材や情報等の共有が難しく、社会（市民）全体に余分な負担（運営費用、待ち時間、利用料金等）を生じさせることが懸念される。また、現在は、バス会社にとって朝夕の通勤通学時の運行や大通りを中心とした運行が収益源となっており、その利益の補てんもあって赤字のフィーダー線（支線）が維持運営されている。

西側延伸に当たっては、行政がリーダーシップをとり調整役となって、関係者間における時間調整（円滑な乗継、乗継場所等）、便数・支線数調整（効率的運行等）、乗継料金調整（割引料金、一定距離料金等）、料金支払方法調整（ICカード等）などの全体調整を図り、市民利益の最大化と行政コスト軽減を目的とする計画調整組織を速やかに設置していくことを提案する。

イ 最適な資源配分の見直し

1の「宇都宮都市圏におけるLRT（東西基幹公共交通機関）整備の基本的考え方」において、公共交通は社会インフラとして捉えるべきと示したが、この考え方により、アで示した計画調整組織で検討すべき課題として、行政・民間事業者間における公共交通の最適な資源配分の在り方を整理した。

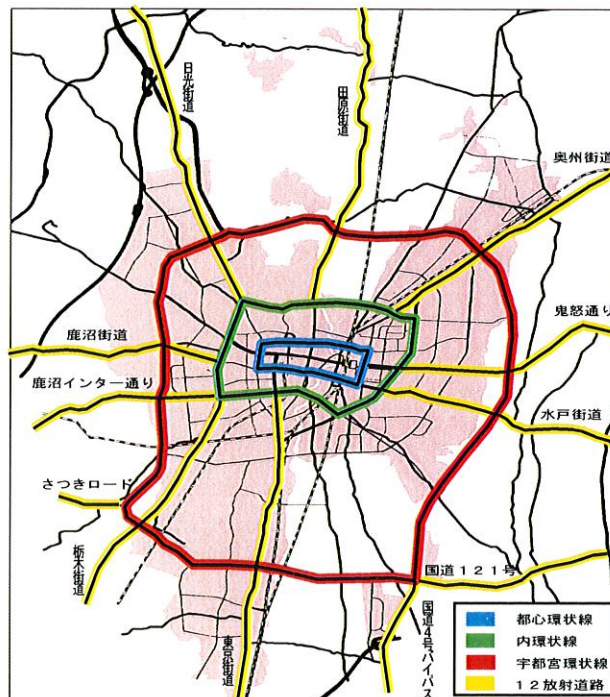
① L R Tとバスの役割分担に基づく便数等調整

⇒ L R Tの最大のメリットは、軌道線としての優位性を生かした「大量輸送、定時性の確保」にある。特に、朝夕の通勤通学時には最もその効果が発揮される。そのためには、市民の移動量が最も多い大通りにL R Tを導入、整備することが最も効果的である。一方、バスの最大のメリットは、各地域間を面や線で結ぶことにある。そのため、大通りを走るL R Tを軸として、現在の大通りを走行するバス便数調整を図り、円滑な地域路線との接続、地域路線の増発により市民の利便性を高めるとともに、両者の適切な役割分担により大通り等の交通渋滞が緩和されることが期待される。

② 道路網を踏まえた効率的な交通手段の分担

⇒ 宇都宮市全域の道路体系は、中心市街地を中心に、3環状、12放射線状に整備されている。このことは、車等の利便性が高い反面、大通りの交通渋滞を招く一因となっている。一方、この道路形態は、車社会における中心市街地衰退の一要因にもなっている。そのため、中心市街地内は、基本的にL R Tを中心に走行し、外部（郊外等）から中心市街地への進入に当たっては、時間帯による一定の進入制限（この対策で荷捌き時間帯の混雑も緩和され则认为る）、中心市街地周辺への大型駐車場（フリンジ駐車場）の整備などにより、効果的な移動手段を確保し、歩いて楽しい中心市街地を形成すべき考える。

3環状12放射道路網



宇都宮市都市計画マスタープラン（H22年4月）

③ 支線バス運行に係る行政支援の調整

⇒ LRTにより市民の移動手段の利便性向上を図るためには、バスとの適切な共存により効果が発揮される。そのためには、大通りを走るバス便を縮小するとともに、支線（フィーダー）においては、トランジットセンター等を発着地として、便数増加に対する支援を従来以上に充実させていく必要がある。

その手段としては、公共交通がインフラ整備であるとの基本認識に立ち、行政からバス運行会社への運営補助方式や公共サービス（インフラ）としての指定管理（管理運営委託）方式等が考えられるが、いずれの方式であっても、官民の合算経費が必要以上に多くなったり、LRT導入により以前より不便になり交通渋滞が増したなどという副作用は生じないと考える。

（２） 鉄道との結節、バス・自動車との結節点（トランジットセンター）の確保について

LRTの西側延伸に当たり、最も重要なのがLRTと既存の軌道駅（JR宇都宮駅と東武鉄道宇都宮駅）との結節と、新たに整備しなければならないバスとの結節点における使いやすさと乗り換えの円滑化である。全国状況を見ると、公共交通機関同士が結節する路線では利用者の減少がなく、当該結節場所は賑わっている。

したがって、LRTが鉄道やトランジットセンターとの円滑な結節ができれば、交通結節点としての賑わいが創出され、利用者の利便性が一層向上（特に、交通弱者にとっての利便性）し、引いては交流人口や定住人口の増加にも結び付くことが期待される。これらを踏まえ、次の三つの観点について検討した。

① 東武鉄道との結節、西川田総合スポーツゾーンへのアクセス

⇒ 東武鉄道とLRTとの結節については、「LRTの東武鉄道宇都宮線への直接乗り入れ」、「東武宇都宮駅から西川田駅までLRTによる乗り入れ」と、「東武鉄道宇都宮駅近辺での停留所による結節」とが選択肢として考えられる。研究会としては、LRTが直接東武線に乗り入れし、少なくとも総合スポーツゾーンが計画されている最寄りの西川田駅までの運行が最も望ましいと考える。総合スポーツゾーンは、県内最大の総合運動場として、各種の県内大会や全国大会が開催（平成27年度実績は、4,905件で、249,805人が利用）され、公共交通に頼らざるを得ない中高校生にとってLRTと東武鉄道の結節（アクセス）は極めて便利になるところである。

一方、結節に当たっては、技術面、費用面、松が峰地区の再開発などのまちづくり全体からの課題もあり、現段階ではその方向性を見出すことは困難である。そのため、まずは、東武宇都宮駅近辺での停留所（大通りから馬車道通りに左折）による結節を実現することが必要だと考える。

② J R宇都宮駅との結節、西口駅前再整備

⇒ L R Tを西側に延伸する場合、L R T走行により J R宇都宮駅西口前のロータリーやペデストリアンデッキ等の駅前広場の再整備やL R Tと鉄道を交差させるための工事の調整が必要となる。

また、バスやタクシーとの結節場所の調整など、ハード・ソフト両面からの検討が必要である。今後、宇都宮市・芳賀町において西側への具体的な導入ルートや、再開発等を含む駅前再整備の在り方やその方法等が検討されるが、利用者の安全性や利便性を考慮しつつ、駅前という県都の玄関口であることや、シンボル（L R Tが走るまち）としての集いや賑わいを生かした機能が最大限に発揮できるよう早急に検討すべきである。

③ バス・自動車との結節点（トランジットセンター）

⇒ L R Tとバス・自動車の結節点であるトランジットセンターは、J R宇都宮駅西側においても必要である。東西間のネットワークを構築する上で必要な場所（L R T事業用地、代替地等）として、J R宇都宮駅前広場近辺、一条中学校跡地、桜通り交差点近辺が適当であると考えられる。これらの場所は、現在も鉄道や多方面バスとの結節地点であり、多くの交通量や利用者数をはじめ、行政機関、金融機関、歴史文化観光施設等のある場所であり、乗り換え等に利便性の高い場所（地域）である。なお、中心市街地近辺（一条中学校跡地）におけるトランジットセンターは、中心市街地内は可能な限り車を排除し、歩いて楽しい空間とすべきであるとの考えから、単なる乗り換えばかりでなく中心市街地に自家用車で訪れる人も利用できるトランジットセンターとしての整備が望ましい。このことにより現在、中心市街地に点在する小規模駐車場の新たな活用法も求められる。なお、これらトランジットセンターの管理運営は、地元の商店街等に委託することにより商店街の賑わいと連携が密になるものとする。

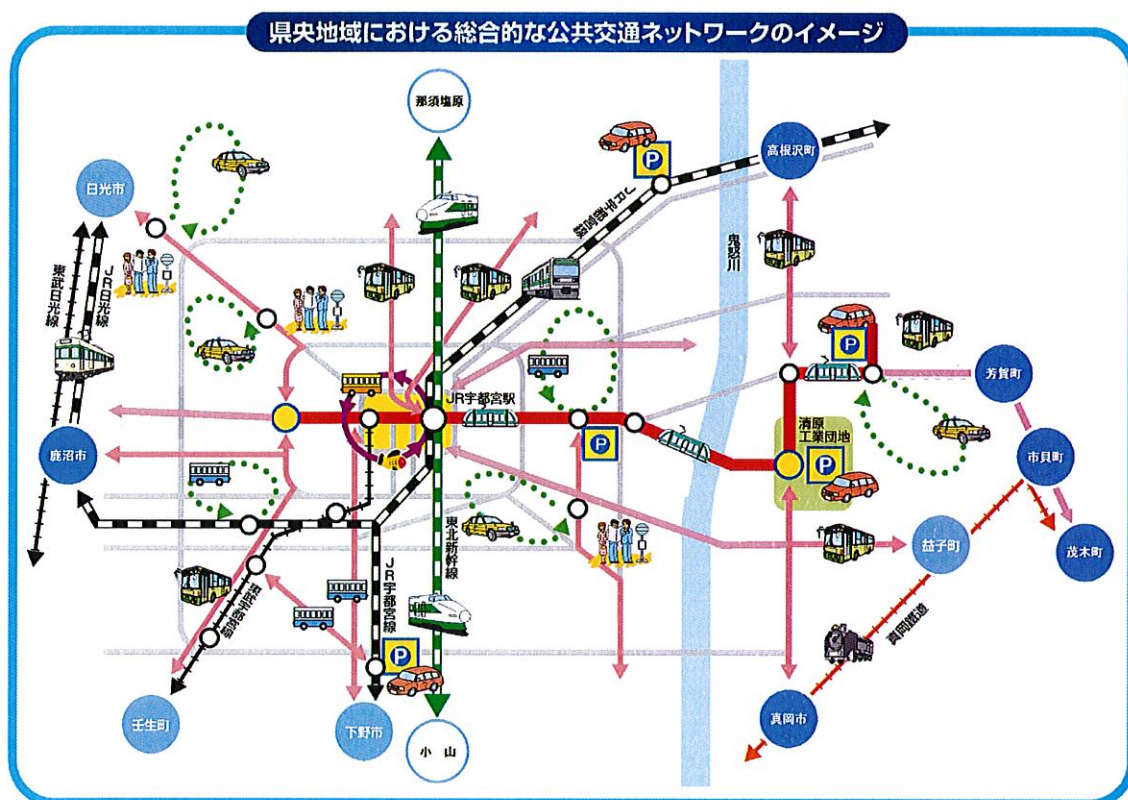
（３）うつのみや交通まちづくり活性化プランの策定について

L R Tの J R宇都宮駅西口延伸に当たり、L R T整備を契機とした交通まちづくりの活性化プラン（例えば、第 1 期、第 2 期など段階的）を描くべきだと考える。この活性化プランは、ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指し、総合計画を頂点とする既存又は策定中の各計画を基に、T O D（公共交通指向型の開発計画）としての J R宇都宮駅東口・西口再開発や東武宇都宮駅周辺再開発、賑わう中心市街地の再整備、観光拠点としての大谷地区開発（研究会としては、L R Tは少なくとも大谷地域までの延伸が必要と考える）、大通りやトランジットセンター周辺等の沿線開発など大きな視点で将来の交通とまちのあり様を示すべきである。

活性化プラン策定に当たっては、L R Tの更なる延伸（市内・市外を貫く東西、南北）とともに、「パンドラ計画（注1）」、「トチギの未来夢計画（注2）」等も参考にしながら、産業・観光振興による経済の活性化、中心市街地の再生と歩く空間の創出、教育・文化環境の充実、高齢者・障がい者にやさしい環境整備、広域から人を呼べる魅力あるまちとなるよう、産学官民が一体となり、オール栃木体制でのプラン作成が必要と考える。

（注1）「パンドラ計画」とは、昭和62年に宇都宮商工会議所が策定したもので、車に依存しない輸送機関充実策として、既存の鉄道を活用し、新たな鉄道や地下鉄などを敷設し、宇都宮市を中心に「8」の字形185本の鉄道交通網を実現させようとするもの

（注2）「トチギの未来夢計画」とは、栃木県経済同友会が、少子高齢化やとちぎ創生15戦略等を踏まえ、地域振興の観点から、生活の場としての栃木の魅力向上等を中心に議論し作成したもの



（宇都宮市提供）

（4） その他の諸課題について

① 停留場の設置間隔

⇒ L R Tの停留場は、J R宇都宮駅東側は、土地利用実態に応じ概ね500メートルから700メートル間隔で計画されているが、J R宇都宮駅西側は、東側に比べ、人口、事業所、

通勤通学者、公共施設等が多く、多くの利用者が見込まれるため、現在のバス停留場を基本に、概ね 300 ｍ程度の間隔で停留場を設置することが望ましいと考える。

② 市民理解の更なる促進

⇒ L R Tの先進都市であるフランスのストラスブールでは、行政が様々な機会に根気強く市民に説明することで理解を促したとのことである。宇都宮の中心商店街にも以前はL R Tの西側延伸に対して、商環境の変化、人の流れの変化の懸念から反対の商店主が多数いたが、L R Tに対する理解が深まったことで、現在は大部分が賛成となった経過がある。

今後、行政は、常設のオープンハウスの設置など様々な目に見える手法で、また、あらゆる機会を活用して、L R Tの効果やまちづくり全体のあり様についていねいかつ正確な説明、情報発信を行い、市民の理解を得ていく必要がある。また、次世代の宇都宮を担う小中学校や高校等にも出向き、子供たちに説明を行うことによりL R Tに関する価値の共有や、卒業後も住んでみたい・住み続けたい・働いてみたいといった愛着や誇りが得られるものとする。

(オープンハウスのイメージ)



(宇都宮市提供)

4 今後の活動について

今後、研究会は、L R Tの西側延伸・東西鉄軌道との連結についての早期整備推進と
そのための県の強力な支援（経済振興、沿線開発、財政負担等）等について、近隣市町、
商業関係者、鉄道・バス関係者等と連携して提言・要望活動の展開をはじめ、県民に積
極的に情報発信をするとともに、引き続き、残された諸課題や解決方策についても研究
していく所存である。

平成28年度の栃木県LRT研究会、東西基幹公共交通整備特別委員会等の検討経過

○「作業部会・特別委員会」合同会議の開催

平成28年9月30日（金）第1回会議

<内容>

- ・栃木県LRT研究会「検討テーマ」及び「平成28年度LRT検討スケジュール」の説明
- ・宇都宮市建設部LRT整備室担当者、都市整備部市街地整備課担当者、総合政策部交通政策課担当者から、LRTの西側延伸の状況について説明と質疑応答
- ・LRTの西側延伸等についての意見交換

平成28年11月8日（火）第2回会議

<内容>

- ・斎藤公則特定非営利活動法人宇都宮中心商店街活性化委員会理事長、沢根伸一宇都宮中心商店街みやヒルズ活性化委員会会長から中心市街地の商店街の考え方について、佐瀬敦株式会社東武宇都宮百貨店代表取締役社長から大型店の考え方について説明と質疑応答
- ・LRTの西側延伸等についての意見交換

平成28年12月9日（金）第3回会議

<内容>

- ・村上龍也公益社団法人栃木県経済同友会監事・地域振興委員会委員長から、「トチギの未来・夢計画」について説明
- ・小宮正夫東日本旅客鉄道株式会社宇都宮駅駅長、岩澤貞裕東武鉄道株式会社経営企画部課長、吉田元関東自動車株式会社取締役・専務執行役員からそれぞれ、LRTの西側延伸に伴う公共交通機関の考え方について説明と質疑応答
- ・LRTの西側延伸等についての意見交換

平成29年1月20日（金）第4回会議

<内容>

- ・LRTの導入、整備に関する平成28年度研究報告書（案）の協議

○「栃木県LRT研究会」の開催

平成29年3月15日（水）第1回会議

<内容>

- ・LRTの導入、整備に関する平成28年度研究報告書（案）の協議

○「宇都宮商工会議所常議員会」の開催

平成29年3月27日（月）

＜内容＞

・L R Tの導入、整備に関する平成28年度研究報告書について

○「交通まちづくりシンポジウム」

平成29年3月27日（月）

テーマ 「宇都宮都市圏におけるL R T整備への期待」

ー フランスの地方都市には、なぜシャッター通りがないのか ー

講演 ヴァンソン藤井由美 氏

パネルディスカッション ヴァンソン藤井由美 氏、森本章倫 氏、山島哲夫 氏

（参考）

平成26年度の「L R Tの導入、整備に関する報告書」

- 1 研究会の目的
- 2 L R T導入の考え方と必要性
- 3 富山市の事例
- 4 整備に係る社会経済効果の試算
- 5 今後、研究会で検討する事項

平成27年度の「L R Tの導入、整備に関する報告書」

- 1 今年度の検討テーマについて
- 2 I Cカードについて
- 3 トランジットセンター・周辺整備について
- 4 集客ソフトについて
- 5 西側延伸の早期着手の必要性について

栃木県L R T研究会構成員名簿

【会長】

一般社団法人栃木県商工会議所連合会	会 長	北 村 光 弘
-------------------	-----	---------

【経済団体】

一般社団法人栃木県商工会議所連合会	会 長	北 村 光 弘
栃木県商工会連合会	会 長	福 田 徳 一
栃木県中小企業団体中央会	会 長	渡 邊 秀 夫
公益社団法人栃木県経済同友会	筆頭代表理事	小 林 辰 興
一般社団法人栃木県経営者協会	会 長	青 木 勲
宇都宮商工会議所	副 会 頭	増 淵 正 二

【学識経験者】

東京大学大学院工学系研究科都市交通研究室	教 授	原 田 昇
早稲田大学理工学術院社会環境工学科	教 授	森 本 章 倫

【作業部会代表】

特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構	理事長	須 賀 英 之
-----------------------	-----	---------

【オブザーバー】

特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構	事務局長	大 木 雄一朗
-----------------------	------	---------

【事務局】

宇都宮商工会議所	専務理事	佐 藤 佳 正
	常務理事	刑 部 郁 夫
	理事・事務局長	金 子 敏
	地域振興部部長	阿 部 訓 久
	地域振興部次長代理	松 本 泰 宏

㈱あしぎん総合研究所	チーフエコノミスト	豊 田 晃
	産業調査部副部長	今 井 一 洋

栃木県LRT研究会作業部会構成員名簿

【部会長】

特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構	理事長	須賀英之
-----------------------	-----	------

【経済団体】

一般社団法人栃木県商工会議所連合会	政策委員会委員	中里 滋
	常務理事	黒川 辰美
栃木県商工会連合会	組織を強くする委員会委員	佐藤 政二
	専務理事	稲葉 光二
栃木県中小企業団体中央会	副会長	長島 俊夫
	専務理事	加藤 征史
公益社団法人栃木県経済同友会	幹事・地域振興委員会委員長	村上 龍也
	専務理事	五家 真佐江
一般社団法人栃木県経営者協会	常任幹事会社専務取締役	黒内 和男
	専務理事	石塚 洋史
宇都宮商工会議所	副会頭	増淵 正二
	専務理事	佐藤 佳正

【学識経験者】

早稲田大学理工学術院社会環境工学科	教授	森本章倫
-------------------	----	------

【各地域関係機関】

栃木県商店街振興組合連合会	副理事長	松本 宗樹
栃木県工業団地管理連絡協議会	理事長	藤井 昌一
公益社団法人栃木県観光物産協会	副会長兼専務理事	坂東 哲夫
栃木県農業協同組合中央会	副会長	大島 幸雄
特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構	理事長	須賀英之

【オブザーバー】

特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構	事務局長	大木 雄一朗
-----------------------	------	--------

【事務局】

宇都宮商工会議所	常務理事	刑部 郁夫
	理事・事務局長	金子 敏
	地域振興部部長	阿部 訓久
	地域振興部次長代理	松本 泰宏

(株)あしぎん総合研究所	チーフエコノミスト	豊田 晃
	産業調査部副部長	今井 一洋

宇都宮商工会議所東西基幹公共交通整備特別委員会構成員名簿

【委員長】

宇都宮商工会議所 副会頭	増 渕 正 二
--------------	---------

【10部会：部会長】

部会名	現任者	前任者
商業小売部会	斎 藤 高 藏	柿 沼 賢
商業卸売部会	赤 塚 博 実	藤 井 昌 一
金属工業部会	加 治 康 正	加 治 康 正
一般工業部会	谷田部 峻	谷田部 峻
食品工業部会	青 木 直 樹	青 木 直 樹
建設部会	増 渕 薫	酒 井 淳
金融部会	荒 井 卓	荒 井 卓
交通運輸部会	喜 谷 辰 夫	喜 谷 辰 夫
環境衛生部会	福 田 治 雄	福 田 治 雄
情報・サービス部会	里 村 佳 行	里 村 佳 行

【6委員会：委員長】

委員会名	現任者	前任者
総務企画委員会	中 津 正 修	中 津 正 修
企業経営委員会	増 田 武 見	村 上 芳 弘
産業振興委員会	増 山 郁 夫	増 田 仲 夫
まちづくり委員会	安 藤 英 夫	宇佐美 修
地域活性化委員会	村 上 芳 弘	若 月 章 男
環境・福祉委員会	深 澤 雄 一	仲 田 俊 夫

【オブザーバー】

特定非営利活動法人宇都宮まちづくり推進機構 理事長	須 賀 英 之
---------------------------	---------

【事務局】

宇都宮商工会議所	専務理事	佐 藤 佳 正
	常務理事	刑 部 郁 夫
	理事・事務局長	金 子 敏
中小企業相談所長・経営支援部長		大 町 純 一
	総務部長	手 塚 忠 之
	地域振興部長	阿 部 訓 久
	地域振興部次長代理	松 本 泰 宏
	地域振興部主事	佐 川 拓 也