

## 特集2

# 宇都宮市創造都市研究センター 第6回 FD・SD 研修会 「LRT による宇都宮都市圏のまちづくり」



### …… 要 綱 ……

1. テーマ 「LRT による宇都宮都市圏のまちづくり」
2. 日 時 2022年2月28日（月）14：00～15：30
3. 会 場 宇都宮共和大学 宇都宮シティキャンパス，オンライン配信
4. 主 催 宇都宮市創造都市研究センター
5. 講 師 古池 弘隆（宇都宮共和大学シティライフ学部特任教授）

### ◆古池



皆さん、こんにちは。私が宇都宮に来たのは1985年です。ですから自分の人生で一番長く住んでいるのは、実は宇都宮なのです。これだけ長く住んでおられますと、日本中、世界中でもこんないいところはないというほどに宇都宮、栃木県が好きになっております。そういうことで、これだけいろいろとお世話になった私にとって本当に故郷なのですが、その宇都宮に何らかの恩返しができないかというのが、これまでずっとLRTを推進してきた次第です。

私の専門は都市交通計画ですが、今日のテーマは、新交通システムと言っております LRT についてです。どういうきっかけで導入することになったか。また、なぜこんなに建設までに時間がかかったかということです。これは、LRT が政治問題化したということなのです。この 20 年間に 5 回の知事選、市長選がありました。それと非常に密接に LRT が関わってきたということで、やはり政治の話は避けて通れません。

いろいろ紆余曲折がありましたけれども、もう多くの皆さんご承知のように、来年の春には、日本で初めての新設の LRT が開通する運びになっています。そういうお話をしていきたいと思えます。それからもう一つ、密接に関係するのが JR 宇都宮駅の東側の開発です。駅東のコンベンションセンターも今年の暮れにはオープンする予定です。これも私は 30 年関わってまいりましたので、併せてご紹介いたします。LRT の話と駅東の開発の話は一見関係がないようですが、実は非常に密接に関係しているということもお話したいと思えます。それから現在、あるいはこれからどういう方向に行くかという今後の課題についても時間があれば最後にお話したいと思っております。【スライド 3】

#### ◆自動車依存都市 宇都宮

宇都宮を知らない人にとっては、宇都宮はどこにあるのだろうという話になります。私自身、宇都宮に来るまではお恥ずかしい話なのですが、宇都宮がどこにあるか知りませんでした。九州で生まれて北海道で育って、大学は東京に来ましたけど、その後はアメリカとカナダにおりましたので、ほとんど宇都宮というところを知らなかった、ということでまず宇都宮の紹介から始めます。【スライド 4】

宇都宮は東京から新幹線で 50 分という適地にあります。人口は 52 万で、東京以北では札幌、仙台、新潟に次ぐ大都市です。内陸にあるために、非常に災害が少ない。関東平野の一番北で、地形的には平坦です。そのため、車の利用が多く、そのことがいろんな意味で問題になっています。それからご承知のように清原工業団地、芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地という日本でも有数の内陸型工業団地が、鬼怒川の左岸に位置している。そこに勤めている人も 3 万人ぐらいおります。その人たちが毎日ほとんど車で通っている。これが宇都宮の状況です。そのような背景で、宇都宮の場合、自動車の依存率は平成 4 年のパーソントリップ調査では約 55%、平成 26 年には 68%で、約 7 割が車に依存しているということです。その結果、バスの利用者数が非常に減ってきていますし、歩く人も減っているというような状況です。【スライド 5】

人口 1 人当たりの自家用車いわゆるマイカーの保有率では北関東 3 県が日本で最も多いのですが、その中でも宇都宮は全国 2 位です。ここに平成 14 年と書いてありますが、実は昨日調べてみたら相変わらず日本で 2 位です。ですからマイカー依存、自動車依存は全然変わってないということです。保有台数も増加傾向にあります。【スライド 5】

宇都宮がいかに自動車依存都市かということを次の図でお示しします。左側の図はピーター・ニューマンというオーストラリアの大学の先生が、1989 年に発表したものです。横軸が人口密度で、縦軸には 1 人当たり 1 年間に消費するガソリンの消費量を示したものです。それで世界中の

都市をプロットしてみますと、大体この辺はほとんどアメリカの都市です。アメリカ、オーストラリア、それからヨーロッパですね。東京はここに 있습니다。それから非常に人口密度が高くて車が使えない都市は、例えば香港。その中で、世界で最も自動車に依存している都市、すなわちガソリン消費量が多い都市がどこかという、アメリカのテキサス州のヒューストンです。ヒューストンがここです。それからあとはフェニックス、デトロイトで、ニューヨークもここに 있습니다。アメリカは自動車依存の国であるということです。【スライド6】

同じことを日本でやったらどうなるかということで、筑波大学の谷口先生が都市計画学会で発表されたのが、右の図です。なんと宇都宮は日本で最もガソリン消費量の多い都市なのです。ですから私はいろいろところで、宇都宮は日本のヒューストンであるというふうに言っているのです。それだけ自動車依存が多いということ、まず知っていただきたいと思います。その多い車のための道路ネットワークが整備されています。道路ネットワークが整備されて車を持つとどういうことが起こるかという、郊外に戸建ての家を造ってそこから車で通う、アメリカのような生活ができるようになってくる。その裏返しとして、中心市街地の空洞化という現象が起きるわけです。【スライド6】

まず道路については、宮環すなわち宇都宮環状道路ができたのが1996年です。全長が34.4キロで、ちょうど山手線1周とほぼ同じ長さです。宮環を含めて3つの環状道路と昔からの街道に由来する放射状道路、そういうものを合わせて3環状12放射というふうに呼んでいますけれども、そういう非常に模範的なネットワークを持っている都市なのです。宮環ができたときに、これで車の渋滞問題が解消されるようになって期待されていたのですが、結果的には渋滞がその後も続いているという状況です。【スライド7】

#### ◆居住・商業機能の郊外化の進展と交通問題

みんな車に乗るようになるのと何が起こるか。宇都宮では公共交通は電車とバスがありますけれども、電車はあまり利用者数は変わらないでほとんど横ばいです。一方、バスの利用者はずっと減り続けているのです。それは市内の移動は、昔はバスであったのが、車をみんな持つようになって、車で移動したほうが楽だということでバスのお客が減ってきたことを示しています。【スライド8】

次の地図は宇都宮市の公共交通の密度を表しています。このあたりの色が濃い所はバスの路線が来ている所です。可住地面積としては約4割の所にバスが来ていることになっています。一方自分の家から、250m以内にバス停がある所に住んでいる人口は、全体の約3分の2です。ということは残りの3分の1はバスに乗りたくても、バス路線が近所がないという公共交通空白地域に住んでいることになります。自動車保有者が増加していることもあり、バスの利用者はどんどん減る一方なのです。バスの利用者が減ると運賃を上げたり、本数を減らしたりという悪循環がずっと今までに続いてきました。モータリゼーションは公共交通の衰退に大きな影響を与えてきたわけです。【スライド9】

それからこれは宇都宮の夜間人口の推移です。ちょうど私が宇都宮に来た頃から約20年近く

にわたってどういうふうに変わってきたかを示しています。市全体としては人口増加が続いてきています。この黒い線がそうですね。ところが中心市街地、いわゆる都心部に住んでいる人口はこの赤い線です。昔は都心に大体4万人ぐらい住んでいたのが、今では半分になってしまっています。【スライド10】

ではその人たちはどこに行ったのか？それは次のスライドをご覧ください。1975年から2000年までの25年間の人口密度の変化です。ここに田川がありまして、われわれは今ここにいるのですが、都心ですね。青は人口減少。都心の人口はこうやってどんどん減ってきています。その人たちは、どこに行ったかというところ、この赤いところ。すなわち郊外のニュータウンですね。これは南団地ですけれども、そういう所に移っていきます。このような人口の郊外化、これをスプロールと呼んでいます。なぜ都市のスプロールが起こったかというところ、今までお話ししたように、みんな車を持っているからなのです。【スライド11】

次は私が宇都宮に来た当時撮影した1987年の時点のオリオン通りの写真です。ご覧になってわかるように、歩くのも難しいほど混んでいます。この当時宇都宮の街の中にはデパートが5つありました。福田屋、上野百貨店、西武、東武、ロビンソンですね。それがその後、東武は鉄道のターミナルですから残りましたが、他はすべて撤退あるいは移転しました。【スライド12】

それから30年後にどうなったか。これが2010年、いわゆる空洞化が一番ひどかった頃のオリオン通りです。ほとんどの店がシャッターを閉めている。夜は怖くて歩けないくらいの寂しい通りになったことがありました。【スライド13】

30年前にいた多くの買い物客はどこに行ってしまったのでしょうか。それが次のスライドでおわかりのように、皆さんここに来たわけですね。これはインターパークです。要するに郊外の大規模ショッピングセンター、インターパークであるとか、あるいはベルモール、そういうようなところにみんな車で行くわけ。ですから歩いて街の中に来る人はいなくなると、こういう状況が続いたわけ。この写真をネットで見つけたときには、最初はCGで作ったのかと思ったのですが、これは実際の航空写真です。FKDは福田屋ですね。お店がこの下にあるのですが、屋上も周りも全部駐車場になっています。少し離れた所も全部車でいっぱいですね。このあたりだけでも1万台以上の駐車能力があるわけ。それがこのようにいっぱいになるということなのです。これが宇都宮の都市の30年ぐらいにわたる大きな変化なのです。【スライド14】

30年間あまり変化していないのは、次の図です。少し見にくいですが、これは宇都宮市の都心部で、ここにJR宇都宮駅があります。ここに鬼怒川が流れていて、模式的に描いてありますけれども、JRと新幹線、東武宇都宮線があります。先ほどお話しした3つの工業団地が全部鬼怒川の左岸（東側）にあります。そこに行くために渡れる橋が3本しかありません。3本目は比較的最近できたものです。ですから、3万人の人が毎朝毎晩通勤すると渋滞が起こるのは当たり前です。【スライド15】

これは鬼怒川に架かっている柳田大橋で、都心方向を見た写真です。手前方向には工業団地があります。普通の大都市ですと朝は都心に行く。それから夕方は都心から郊外に帰るという構図なのですが、ここでは両方向とも車でいっぱいですね。それは宇都宮の市内に住んでいる人が、

郊外の工業団地に車で行くからです。いわゆる宇都宮東部地域における交通問題の背景が、お分かりいただけたかなと思います。【スライド 16】

#### ◆ LRT 導入の背景と計画策定

これから私がこれまで関わってきたLRTの話に入りたいと思います。1992年に2年間にわたってパーソントリップ調査というのをやりました。これは日本中の大都市でやっているのですが、宇都宮では2回目でした。そして、その時私委員長としてお手伝いしたのですが、人の動き、車の動きがよく分かりました。その頃もう既に清原の工業団地はできていました。県と市で清原の工業団地を造ったのですが、当時の渡辺知事が工業団地に入居してくれる企業に対し、工業団地へ行く交通の渋滞解消のために、将来的には軌道系の交通システム、公共交通をつくるということを約束しました。その当時はモノレールとか、ゆりかもめのような新交通システムを入れるということだったのです。しかしながら今日に至るまで、その約束はまだ果たされていません。来年その約束は果たされることになりましたが。

その頃から渡辺知事から頼まれて、いろいろな研究会や委員会に私も関わってきました。とりわけ2001年に新交通システム導入基本計画策定調査委員会の委員長を私が仰せつかって、今のLRTの最初の計画を作ったのです。これは当時の下野新聞の論説ですが、ここに「県都に軌道系交通機関を」と書いてあります。1993年の記事ですね。もう30年近く前から、こういうものが必要だということがいわれてきたわけです。【スライド 17】

そのころいろいろ動きがありました。そのひとつが「LRTがまちを変える」というシンポジウムです。この時に基調講演にお呼びしたのが、今の宇都宮ライトレール株式会社の中尾正俊さんでした。中尾さんとは20年近くの昔からのご縁を感じています。【スライド 18】

2003年に新交通システム導入基本計画策定調査報告書が完成しました。この報告書の中では、宇都宮が抱えている問題として、モータリゼーションが進展し、みんな車を持つようになった。都市は郊外にスプロール化する。公共交通は衰退する。中心市街地はシャッター通りになってしまうということで、そういう問題を解決する手段として、LRTを軸とした総合的な交通システムの必要性をうたったわけです。この報告書は宇都宮市のホームページで公開されています。その後ずっと現在に至るまで、この報告書がいい意味でも悪い意味でも独り歩きをしました。特にその悪いほうは、採算性ということなのです。当時の制度の下では、後からお話ししますが、最初は赤字だけでもそのうち黒字になると試算されています。しかしこの報告書がずっとその後、反対派によってLRTは赤字だという根拠に使われてきたわけです。そういう意味では私自身は、委員長としてじくじたる思いがあるのです。それが歴史的な過去の事実といいますか、重荷になっています。【スライド 19】

その報告書で当時書かれた最初の基本計画はこれです。柳田大橋を通るというルートもありましたけれども、清原地区に工業団地があったので、最初の計画では、桜十文字から大通り、柳田街道、そして田んぼの中を通過して、鬼怒川を新しく架ける橋で渡って作新学院大学の横から工業団地の中を通過して宇都宮市内で終わるというルートでした。ただその後、さらに先に延びたり、

西側が遅れたりといろいろなことがあって現在に至っているわけです。【スライド 20】

#### ◆ LRT 導入に対する推進・反対の動き

これも非常に思い出深い話です。2003年にLRT（Light Rail Transit）の名付け親であるペンシルベニア大学のブーカン・ブチック先生が日本に来られた時に宇都宮にお招きしました。その当時の宇都宮市長、今の知事である福田富一氏を表敬訪問してもらいました。それから市と県の行政の皆さんを中心に「まちづくりと都市交通」という講演会を開催しました。このとき先生が言っておられたのはLRTとバスなどの公共交通の連携の重要性でした。20年間ずっといろんなことをやってきましたが、最初の頃から基本的な考え方はあまり変わっていません。【スライド 21】

LRTを早くつくろうという市民が中心となって、「雷都レールとちぎ」という市民団体ができたのもこの頃です。一番多い時には350人ぐらいの会員がいて、今の知事も市長も会員として入っています。2004年の11月に設立総会を開催し、私が市民参加の必要性についてお話させていただきました。【スライド 22】

翌2005年には宇都宮大学の工学部で第1回の「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」が開催されました。基調講演にお招きしたのは宇都宮の裁判所で判事をやられた、ゆたかはじめ氏で、今沖縄に住んでおられて、沖縄にLRTを入れようと頑張っておられます。雷都レールとちぎの代表は奥備一彦氏で、今のベルモールの場所にあった日本製鋼の社長でした。この全国大会は、その後、東京、京都をはじめ、各地で開催されて現在に至っています。【スライド 23】

それから2006年には宇都宮市の文化会館に3,000人が集まって、LRTの早期実現総決起集会が開催されました。この頃は本当に盛り上がっていました。【スライド 24】

もう一つ、2006年11月には二荒山神社の前の大通りで一般の車を通行禁止にして、バスをLRTに見立てて、ヨーロッパの街でよく見られるトランジットモールの社会実験を2日間にわたってやりました。宮の市と餃子祭り、ジャズ・フェスティバルをやっている期間でした。2日間で約6万人の参加者があり、大変に賑わいました。ここで、例えばヨーロッパの街では当たり前ですけども、ストリートカフェ、オープンカフェもやりました。その時行ったアンケート調査では、LRTとトランジットモールが非常にいいという結果が得られました。しかし、これからのいろいろと大変でした。次にLRTにかかわる政治の話をしたと思います。【スライド 25】

#### ◆ LRTの導入をめぐる首長選挙

栃木県知事と宇都宮市長の選挙は、2000年から2020年まで6回行われました。その6回ともある意味ではLRTが争点になってきたわけです。新交通システムの構想を最初に掲げられた渡辺文雄知事は1984年に県知事になりました。農水省の事務次官から出身地である栃木県の知事になられて、それから4回知事を務められました。5期目を目指した2000年の選挙で、当時今市の市長であった福田昭夫氏にわずか875票の差で落選したのです。一方、宇都宮市長選挙では、県会議員であった福田富一氏が初当選されました。ですから2000年からの4年間は宇都宮市長

が福田富一氏、そして栃木県知事が福田昭夫氏でした。こういう福田同士だったのですが、その後、福田富一市長が知事選に立候補されることになり、2004年の知事選では福田富一氏が12万票の大差で福田昭夫氏を破ったわけです。同じ年の市長選では佐藤栄一氏が、福田富一氏の後継者として宇都宮市長に当選しました。1期で落選した福田昭夫氏はその後衆議院に転じて、民主党から現在は立憲民主党として栃木2区から立っておられます。その後全部で5回選挙が行われましたが、福田富一、佐藤栄一両氏のコンビがずっと5回当選を続けてきたというのが、県と市の首長選挙の結果です。【スライド26】

実はその首長選挙に絡んで、LRTプロジェクトに関する紆余曲折がありました。まずは福田昭夫知事がLRTに反対の意向を表明されました。私が最初に委員長でやっていた頃は県が主導して、県と宇都宮市が一緒にやっていたはずなのですが、知事が変わってから県はLRTに関して2つの案を提示しました。A案はLRT計画を5年間凍結するというもの。B案は、市がやりたければ勝手におやりなさいという、表現は悪いのですが実質的にはそういうことでした。市としては、県と今までやってきたのだから、何とか一緒に続けていきたいという意向でしたが、結果的には当時の知事の方針で、県はこのLRT事業からある意味では撤退した形になりました。その後、現在に至るまで市が中心にLRTを東側で進めてきているという状況です。2004年には福田富一氏が知事になりましたが、県と市の関係がなかなかすぐにはまた元には戻っていないというのが実態です。【スライド27】

その後、2008年の選挙で市長選、知事選とも現職のお二人が再選されました。特に市長選では3人の対抗馬がLRT反対という立場で立候補されましたが、結果的にこの3人の得票数の合計よりも、現職のほうがかろうじて多かった。このような選挙の結果が、どうもその後のLRTの建設計画にいろんな意味で影響を及ぼしてきたと感じています。【スライド28】

2008年には宇都宮市が第5次総合計画の中で、「ネットワーク型コンパクトシティ」という考え方を初めて打ち出しました。これもご説明しておく必要があります。自動車依存により郊外にスプロール化してしまった現代の都市においては、先ほど最初に申し上げたような様々な都市交通問題がどんどんひどくなっていきます。このままいくとドーナツ現象で、郊外に住宅も商店も広がっていき、都心はますます空洞化が進みます。それを何とかしなければというのが、このネットワーク型コンパクトシティなのです。昔に戻るわけではないのですけれども、自動車時代が始まる前のように、人々は歩いて街の中で生活できる、そういう都市拠点が幾つかあって、それらを公共交通で結ぶという考え方です。こういう考え方を2008年から宇都宮市は進めています。ついでに申し上げますと、このネットワーク型コンパクトシティの考え方は、宇都宮や富山から始まりまして、現在ではネットワーク&コンパクトとして国の政策となっています。【スライド29】

もう一つ、国のほうでも大きな動きがありました。2009年に政権交代で衆議院で自民党が下野して、当時の民主党が政権を取ったということがありました。この国の動きも、実は宇都宮のLRTに大きな影響を与えました。市長は前回の選挙での勝利を踏まえて、市民に対する説明会を予定していましたが、国の政権が変わったことで、自民系の議員会が市民への説明を先送りす

る要望書を市長に提出しました。これを受けて市長は2009年から始めることになった市民向けの説明会を先送りしたという経緯がありました。【スライド30】

これもうちょっと申し上げると、実は民主党はマニフェストでLRTを推進すると書いているのです。しかし栃木県においては、一種のねじれ現象でLRT反対という、党の県連としての方針を出していました。そんなことも影響して、全体としての計画が遅れ始めたわけです。ただ、市長としては何とかLRTを導入したいという思いをずっと持っておられて、ショッピングセンターなどで市役所の職員を常駐させて説明会をしていました。【スライド31】

#### ◆行政計画の加速化

2012年は一つの大きな転機になりました。2012年の市長選挙で現職の佐藤市長に対して、幸福実現党の河内氏が立って、LRT反対を表明されたけれども、10万票対4万票という大差で佐藤氏が勝ったわけです。これで佐藤氏もようやく意を強くして、当選後のインタビューでは、あと6年でLRTを仕上げると表明されました。その後LRTの建設の動きは一気に加速し始めました。【スライド32】

まずは2013年になって市のLRT関連予算が3倍になりました。この時初めて国交省から、荒川辰雄氏が宇都宮の副市長として赴任されました。その後ずっと副市長の1人は国から来るようになっていきます。

荒川副市長がまずやったのは、全体計画のうち、優先区間として駅の東側を先行させることを決めたことです。もう1つ大きいのは最初の計画は、宇都宮市内だけの計画だったのですが、荒川副市長は宇都宮市を超えて隣の芳賀町にある本田技研工業の北門までLRTを延伸することを決定しました。これは荒川副市長の最大の功績だと私は思っています。そういう動きに対して周辺の自治体、あるいは商工会議所や民間も動き始めました。【スライド33】

この会場におられる須賀学長は、この時商工会議所の副会長でした。東側からつくり始めているけれども、一刻も早く西側に延伸してもらいたいと商工会議所として市役所に要望を出しました。それからお隣の芳賀町も、町長や町議会が宇都宮市内だけではなく芳賀町までの延伸を要望しました。これは非常に大きな進展だったと思います。宇都宮市内だけでやると、宇都宮市という1つのまちの計画です。ところがLRTを芳賀町まで延ばすということは、県央地域の計画になるのです。これで一番喜んだのは知事なのではないかと思えます。知事は前宇都宮市長ですから、知事が一生懸命LRTを頑張るといふのは、自分のためというふうにとられかねないのですけれども、もし芳賀町まで入ると、これは県央地域全体の計画ということになります。これを受けてその後の本格的な導入に向けて「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」が早稲田大学の森本章倫教授を委員長として設置され、現在に至っています。【スライド34】

ただ一方で反対派の活動も盛んで、「民意なきLRT導入を阻止する会」が市民の署名を3万人余り集めました。そして住民投票条例の制定を市に請求しました。これを受けて市議会で審議することになり、2014年1月に委員会で住民投票をするかどうかという採決をして、結果的にはその条例制定は否決されました。これがもし通っていたら、おそらくLRTは実現しなかったか



もしれません。本会議でもこの住民投票条例の請求は否決されました。LRTの反対派が条例をつくって住民投票に持ち込もうとした動きは、私から言うと幸いにして実現しなかったわけです。  
【スライド 35】

一方、NPO法人の宇都宮まちづくり推進機構もLRTの西側への早期整備に加えて、将来的には東武とJRをつないで、将来的に東武宇都宮線へのLRTの乗り入れを要望しています。そういうわけで賛成派、推進派、それから反対派など、いろいろな動きがありました。【スライド 36】

#### ◆宇都宮ライトレール株式会社の設立と国による事業認定

LRTが本格的に動き始めたのは2014年からで、市としては予算を前年度の8倍に増額し、LRT専従の部署を作りました。

私がかねてからLRTに反対している大きなグループが3つあると言ってきました。その中のひとつがバス事業者です。関東バス、東野バスおよびJRバスの3つのバス会社は、LRTができたならバスの利用者が減少するのではないかとLRTに反対していました。ところがここに来て、関東自動車はJR宇都宮駅より東側についてはLRTの導入に異を唱えることはしないと表明しました。【スライド 37】

先ほどLRTに対する3つの反対派がいるとお話ししましたが、2番目は工業団地の企業でした。それは自動車のほうが移動に便利だということもありますし、LRTができると道路が混んで、渋滞がもっとひどくなるということもあります。

3番目のグループは、中心市街地の商店街の皆さんでした。あの当時は車で来るお客はいいお客、電車やバスで来るお客はあまりお金を持っていない、あまりいいお客ではないというふうに見なす風潮がありました。これらの3つの反対グループは政治的な反対とは別に、LRTに反対する風潮があったのですけれども、その1つであるバス会社が賛成に回ったのは非常に大きな変化でした。

以上は2014年の話ですが、2015年になりますと、いよいよLRTの運営を担う会社ができるわけです。これが2015年の暮れに設立された宇都宮ライトレール株式会社という新会社です。新聞記事の写真の3人のうち、社長が宇都宮市の元副市長の高井氏、副社長が芳賀町の元副町長の上野氏、そして実質的な取締役としては元広島電鉄常務取締役だった中尾正俊氏が安全統括管理者として新会社の運営にあたることになりました。【スライド 38】

新会社ができたときの出資構成を見ると面白いのですけれども、資本金の出資は宇都宮市が40.8%、芳賀町が10.2%で、これで51%ということになりまして、半分以上は官側が押さえています。一方でここに赤で書きましたけれども、関東自動車、東武鉄道、それから東野交通の3社が15%を出資しています。ですから昔はLRT反対だったはずの交通事業者が、今は積極的に参加しています。昨年totra（トトラ）というICカードが導入されたのも、いずれバスでもLRTでも使えるということを見込んでいるわけです。またSuicaも使えて、日本中に行けるICカードに変わったわけです。【スライド 39】

ということで会社もでき、動きはますます加速していきました。ただLRTを新規につくるこ

とについては行政的ないろいろな手続きがあります。大きく2つあるのですが、1つは、このLRTが通る場所の都市計画決定という手続きです。私も県と市の都市計画審議会の会長を務めましたので、こういうプロセスはよく分かっています。まずLRTをつくるためには道路を広げるなどのいろいろな変更を全て都市計画決定をしないとできません。2016年5月の都市計画審議会でこれらを決めました。【スライド40】

それからもう一つ。LRTは軌道ですから国交省の中の鉄道局の軌道運送高度化実施計画という免許を取らないといけないということで、その認可への一環として運輸審議会というものがありました。運輸審議会はもう何年も開かれていなかったのですが、2016年7月に栃木県庁の横の総合文化センターで、この運輸審議会の公聴会が開かれました。公述20人、須賀学長と私とあと賛成派が何人と反対派とで公述して、そしてその後の運輸審議会で、この計画は妥当であるという認定を2016年の秋にいただきました。【スライド41, 42】

運輸審議会からの答申を受けて、2016年9月26日に国がこのLRT事業を認定し、軌道事業の特許を取ることができたわけです。この頃になるとだいぶ盛り上がり、いよいよという形になっていきました。【スライド43】

#### ◆再度首長選挙の争点に

2016年11月20日に栃木県知事と宇都宮市長の同日選挙が行われました。知事選は大差で現職が再選されましたが、市長選は野党が連合してLRT反対という1点に絞って選挙運動が行われた結果、空前の大接戦となりました。

選挙の結果ですが、有権者42万人余りのうち40%を超える投票率で、現職の佐藤栄一氏が8万9千票。それに対して野党連合で立候補した金子達氏が8万3千票と、わずか6千票、率にして3.6%という僅差でかろうじて現職が再選されました。そのおかげでLRT事業は継続できたわけです。【スライド44】

この選挙から学ぶべき教訓は、以下の通りです。

NHKがやった出口調査によると、支持する政党は、自民党が約半分、民進党が12%、あとは無党派層でした。一方、LRTに賛成か反対かを尋ねたところ、賛成はわずか38%で62%の人がLRTに反対でした。しかも年齢別に見ると高齢者ほどLRTに反対だったのです。【スライド45】

それは何を物語っているかという、選挙運動中に野党連合が主張していた「LRTにお金を使うよりも、教育、福祉、医療、介護に使いましょう」という反対派の言い分に同調したということだと思います。しかしこれは正しくないということは、多分お分かりいただけると思います。LRT建設費用の半分は国から来るのだけれども、これはLRTを造るための予算であって、他の目的には一切使えないのです。しかし反対派はそれを言っていないから、高齢者はだまされたというか、正しくない情報に乗せられてしまったというわけです。この選挙結果から市民に対する説明が十分ではなかったということが明らかになりました。市長はことあるごとに説明したということですが、結局は一般市民に対しての説明は十分ではなかったということがいえるのではないかと思います。幸いにして僅差でも勝つことができたのでLRTプロジェクトは現在まで続

いているわけです。【スライド 46】

#### ◆公設民営型上下分離方式の導入

次に宇都宮の LRT 計画が政治問題化した採算性についてお話ししたいと思います。私が委員長として最初に計画を作った時に行った試算で赤字になった背景はこういうことです。その当時の制度では交通事業者は借金をして、そしてその借金を返していかなければならない。だから運賃収入だけだと、どうしてもこの分が赤字になりますよというのがそれまでの考え方でした。2003 年の報告書でもそういうことを書きました。【スライド 47】

ところがその後 2007 年に国の政策が大きく変わりまして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」ができ、ここで公共、すなわち国や県、行政がインフラ部分、例えばレール、車両、停留所、こういうものは税金で公共が負担するということになりました。ただ、LRT の運営だけは企業、民間でやるようになっていきます。こういう営業主体と整備主体を分けるという、これを「上下分離」というのですが、公設型の上下分離方式が初めて導入されたわけです。そこで言っていることは、インフラ部分は公共、すなわち国や地方自治体が費用負担を行うということです。【スライド 48】

そのスキームに従って、もう一回ここで同じことを言いますと、上下分離方式で営業主体はどうなるかという話です。運賃収入はこれだけあったとします。人件費やいろいろな経費が支出としてかかります。それから LRT のインフラ部分は国・県・市などの行政が建設しそれを民間が運営をするわけですけれども、借りるために払うお金、使用料ですね。こういうものを含んでも、うまくすると最初から黒字になるというのが今の収支構造なのです。ただこれを反対派に説明しても、残念ながら聞く耳を持たない。おまえは昔ああいうこと言ったではないかということで、その後こういうふうに制度が変わったということをやなかなか理解してもらえません。【スライド 49】

#### ◆LRT 開通へ向けて

辛勝した 2016 年 11 月の選挙の結果を踏まえて、市は 2017 年に LRT の開業に向けた予定を市議会に提示しました。それによると 2017 年 8 月に国に工事施工認可の申請を行い、2018 年に着工、2022 年の 3 月に開業するという計画でした。当初は今年の 3 月に開通するという話だったのですが、ちょうど 1 年前にコロナがあったり、それから建設コストの大幅な超過があったりして、開通が 1 年遅れることになりました。予定通り開通できなかった一番大きな理由は、用地買収がうまくいかなかったということだそうです。そういうことで開通は 1 年遅れて 2023 年の春ということになりました。【スライド 50】

市では選挙の出口調査の結果で市民の理解が不十分であったという反省に立って、遅ればせながら 2017 年の 1 月から、全戸配布の広報誌「広報うつのみや」を「LRT 未来、はじまる。」という表紙でかざり、選挙の争点となった採算性を含め市民に対してわかりやすい説明記事を毎月掲載しています。【スライド 51 ~ 52】

それからこの動きを応援すべく 2017 年 9 月 2 日には、500 以上の LRT 事業推進に賛同する団体や企業が中心となって栃木県総合文化センターで 3000 人以上が参加して「LRT の早期着工を目指す市民大会」が開催されました。知事や市長、町長、県選出の国会議員に加えて、衆参両議院の超党派の議員連盟の逢沢一郎会長も出席され、大いに盛り上がりました。【スライド 53】

市からの申請を受けて、2018 年 3 月、ちょうど 2017 年度の最後のところで国土交通大臣により LRT の工事施工が認可されました。そして 2018 年 5 月 28 日に優先整備区間の起点となる JR 宇都宮駅東口で宇都宮市長、芳賀町長、栃木県知事、県選出の国会議員など関係者 200 人が出席して起工式が開催されました。【スライド 54～55】

建設工事は 6 月からの柳田街道の中央分離帯の撤去から始まり、鬼怒川に架かる橋梁や車両基地の造成、トランジットセンターの建設などが並行して進められています。車両基地が設置される平出地区での工事も完了し LRT 車両の受け入れ準備が整っています。

鬼怒川を渡る 643m の LRT 専用架橋工事も 2019 年から工事が始まり、3 年後の昨年暮れには全部出来上がって、現在レールが敷設されつつあります。また、清原工業団地内では停留場を含めた軌道敷設工事もほぼ完成しています。清原のグリーンスタジアム前の駅もレールも出来上がっている段階です。【スライド 56～59】

LRT の車両については市民の関心が大きいことから、市民に対して車両デザインアンケート調査を実施することになりました。宇都宮市のモチーフである雷の色を表す黄色いシンボルカラーとそれを引き立たせる白から黒までの無彩色のサブカラーによる A・B・C の 3 つの車両デザインを示して住民投票によるアンケート調査を実施しました。【スライド 60】

住民投票の結果 16,804 票の回答があり、7,449 票を獲得した A 案に決定しました。過去に他都市で行われた類似のアンケート調査に比べると芳賀・宇都宮 LRT のアンケート調査に応募した住民の数は多数に上り、住民参加の効果があったといえると思います。【スライド 61】

1 号車両が昨年の 5 月の末に入り、5 月 31 日にはお披露目式が開催されました。その後一般市民に対する見学会が毎週のように行われ、抽選になるほどの人気で、市民の期待の大きさを物語っています。現在既にもう 11 編成が納入されました。全部で 17 編成入る予定ですが、おそらく近々全部そろうと思います。【スライド 62～63】

LRT の停留場の名前もこれまでは仮称だったのですが、2019 年 11 月に地域住民の代表者や有識者委員からなる「芳賀・宇都宮 LRT 停留場名称検討委員会」が設置され、19 ある停留場の名称候補の選定基準、選定のすすめ方、住民参加の方法などを議論しました。名称選定に係る基本的な考え方として、利用者に対してその場所をわかりやすく示す明示性、公共施設としての公平性、長期間継続的に使用していく上での永続性が求められました。特に議論になったのは仮称として長く用いられてきた商業施設名や私立学校名などの取り扱いでした。特定の個人や法人の名称は避けることとなりましたが、芳賀町・宇都宮市では停留場名にネーミングライツを導入することを考えています。そこでこの委員会では本来の選定基準に合致する主停留場名とネーミングライツで導入できる副停留場名を採用することとなりました。主停留場名はあらかじめ選定された名称候補案を沿線住民の投票によって決定し、2021 年 4 月に公表しました。【スライド 64】

## ◆宇都宮駅東口地区の開発について

最後に JR 宇都宮駅の東口地区の開発についてお話したいと思います。

芳賀・宇都宮 LRT の優先区間の起点となる JR 宇都宮駅東口一帯の地区は、県都の玄関口としてその開発が長年の課題となっていました。1987 年の国鉄分割民営化に伴い、それまであった操車場の跡地が国鉄清算事業団の管轄下に入ったもので、市や東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）等が所有する約 7.3ha の区域です。私は 1988 年の宇都宮駅東口周辺地域整備検討委員会の委員となって以来、この地域の開発に関するいくつかの委員会や懇談会にかかわってきました。

【スライド 65～67】

中でも 2003 年～2004 年に行われた「JR 宇都宮駅東地区整備に関わる提案競技」においては審査委員長として 6 つのグループからの提案を審査し、清水建設を代表とする「グループ七七八」が提案したコンベンション機能を中心とした新たな都市施設を選定しました。このデザインは隈研吾氏によるものです。しかしその後起こったリーマン・ショックで計画は実現せず、長く駅前の一等地が空き地として放置される結果となってしまいました。【スライド 68～69】

2009 年に宇都宮駅東口地区整備推進懇談会が組織され、2012 年に「宇都宮駅東口地区のまちづくりについて」と題する提言書をまとめて市長に提出しました。この提言にもとづいて 2013 年には市が事業への参加意向のある民間事業者を対象に「対話型市場調査」を行いました。そして 2017 年に宇都宮駅東口地区整備方針が策定され、整備事業への公募が行われました。4 つのグループから応募があり、私が委員長を務めた事業者選定委員会での審査の結果、野村不動産を代表とする「うつのみやシンフォニー」が優先交渉権者として選定されました。今回のデザインも隈研吾氏によるもので、地元特産の大谷石をイメージしています。【スライド 70～72】

この提案は 2000 人収容の大ホールや 700 人の中ホールなどからなるコンベンション施設を中心に、2 つのホテルや高度医療施設、商業・業務施設等からなっています。コロナ禍の影響で進出を予定していたラグジュアリータイプのホテルが出店を見合わせましたが、それ以外の施設はすでに工事は始まっており、高度医療施設であるシンフォニー病院は昨年暮れに開業し、本体のコンベンションセンターと周辺のオフィスや商業施設も 2022 年末には開業する予定です。

新たにできる宇都宮駅東口交流拠点施設は、新幹線の駅に直結した利便性とシンボル性、それになによりも LRT との一体化による TOD（公共交通指向型開発）が大きな特徴となっています。

【スライド 73】

また、LRT を基幹公共交通として、バスや地域内交通、自転車などさまざまな交通手段を組み合わせてネットワーク型コンパクトシティを実現すべく、交通未来都市うつのみやを目指しています【スライド 74】

## ◆宇都宮の挑戦

最初に述べたように宇都宮は人口の規模に比べると、全国的な知名度はあまり高くありませんでした。ブランド総合研究所の調査では宇都宮の認知度は 2008 年に 111 位でした。そこで 2009 年から宇都宮市は都市ブランド推進協議会を設立し、私はその会長を仰せつかって現在に至って

おります。「住めば愉快だ宇都宮」を旗印に最初の3文字を変えた愉快ロゴを募集し、2019年には1000件を超えました。【スライド75】

ブランド戦略の結果、宇都宮市の認知度、魅力度、情報接触度のランキングはご覧いただきますように順調に順位が上がってきています。LRTが開業する来年は間違いなくもっと上がると思います。というのはLRTができれば、日本中からこれを見に来るからです。【スライド76】

宇都宮がこれから目指すまちづくりは、口先や掛け声だけではなくて本当の意味で住めば愉快なまちになることです。そうすればよそからは憧れを持って見られ、それによって宇都宮市民も自分のまちに誇りを持てるのではないのでしょうか。宇都宮のLRTやTODが都市間競争にこれから勝っていくうえで強力な推進力になることを信じてやみません。ご清聴ありがとうございます。【スライド77】

## による宇都宮都市圏のまちづくり

年 月 日

宇都宮共和国  
古池弘隆

(1)

## 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院博士課程修了  
1970～85年 カナダ・バンクーバーに居住(UBC, BCResearch)  
1985年 宇都宮大学工学部建設学科教授  
2006年 宇都宮共和国シティアライフ学部教授  
栃木県および宇都宮市都市計画審議会会長(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長(2005～)  
宇都宮ブランド推進協議会会長(2009～)  
宇都宮市自転車のまち推進協議会会長(2011～)  
県央まちづくり協議会代表理事(2017～)

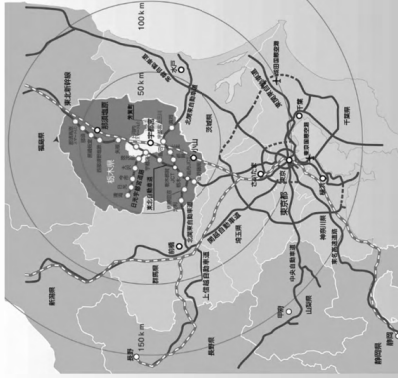
(2)

## 今日のおはなし

宇都宮の都市交通問題  
新交通システム導入への動き  
LRTの政治問題化による混乱  
実現に向けた動きの加速化  
TOD-公共交通指向型のまちづくり  
今後の課題

(3)

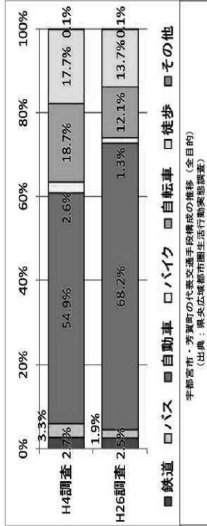
## 宇都宮について



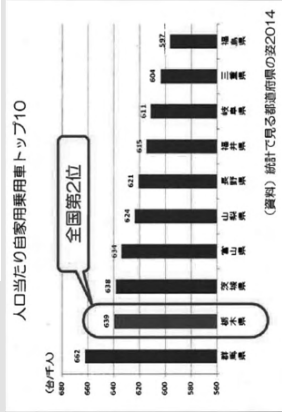
東京から北に100km  
人口 52万人  
災害が少ない  
市街地を中心に広がる平坦地  
充実した道路環境の整備  
日本有数の自動車依存都市  
日本有数の内陸型工業団地  
スプロール化と交通渋滞  
中心市街地の空洞化

(4)

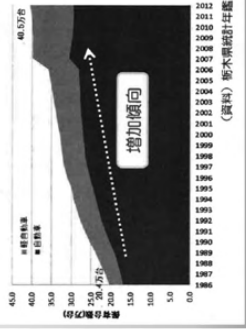
# 自動車に依存する市民の増加



宇都宮市・芳賀町の自動車依存率の推移 (全目的)



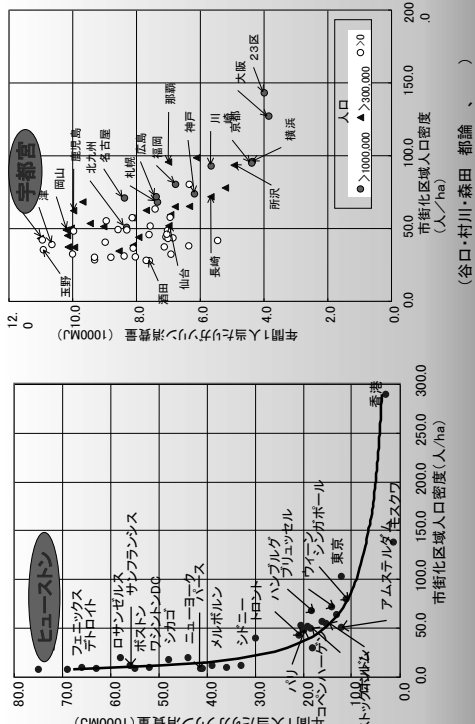
宇都宮・芳賀町の自動車依存率の推移 (資料) 栃木県統計年報



出典：宇都宮市HP

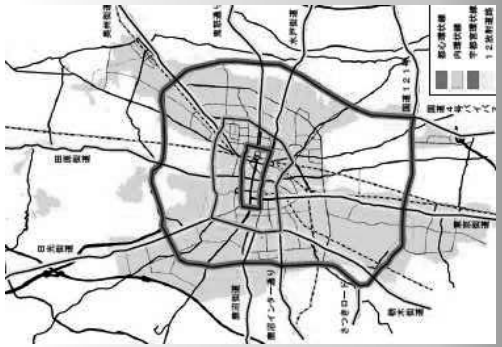
(5)

# 一人当たりのガソリン消費量と人口密度



(6)

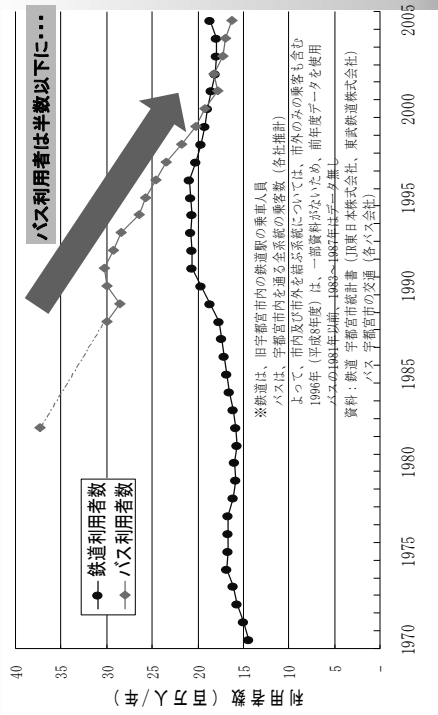
# 宇都宮の環状放射幹線道路ネットワーク



年間開通 全長34.4km



# 宇都宮の公共交通の衰退

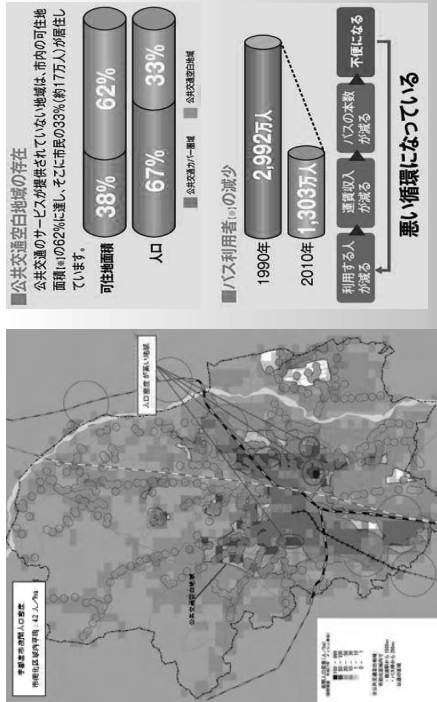


(7)

(8)



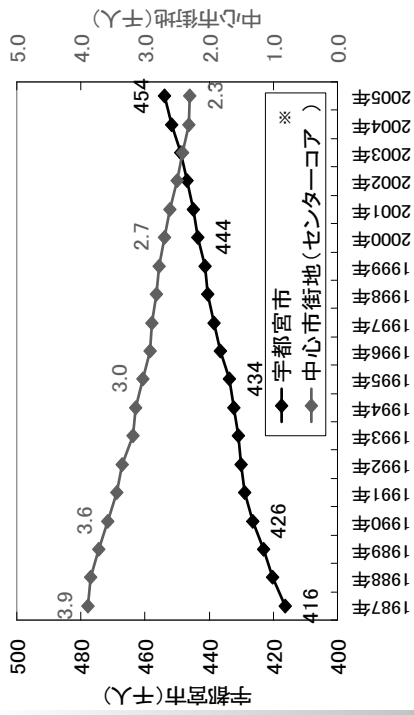
# 公共交通（バス）の現状と課題



出典：宇都宮市HP

(9)

# 夜間人口の推移



出典：宇都宮市HP

(10)

# 人口密度の推移 (1975年～2000年)



出典：宇都宮市HP

(11)

# 宇都宮のオリオン通り商店街(1987)



(12)

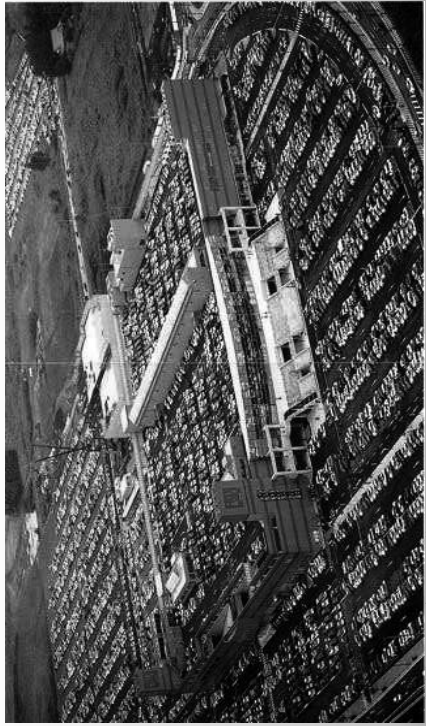
## 宇都宮のオリオン通り商店街(2010)



(13)

## 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

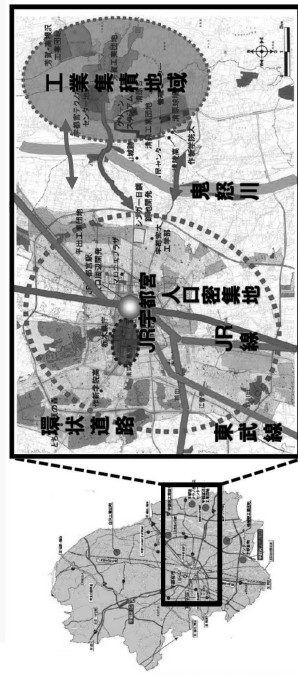


出典：商業システム研究所 通信第 号 年)

(14)

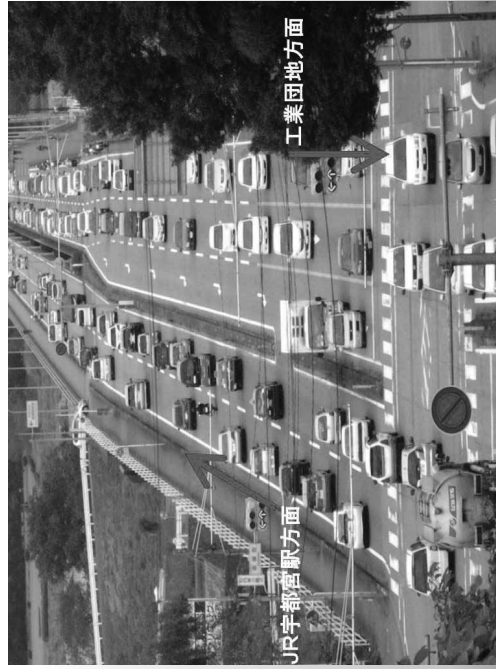
## 交通に関わる宇都宮東部地域の現状

- ・鬼怒川により東西に分断されている
- ・工業集積地域が河川の東部に立地(通勤等で自動車を多数利用)
- ・人口密集地が河川の西部(JR宇都宮駅側)に立地
- ・河川を横断する公共交通が脆弱である  
(東西方向で公共交通の整備状況が異なる)



(15)

## 東部地域における慢性的な通勤渋滞



(16)

## 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

17

(17)

## 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。

を軸とした総合的な新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。

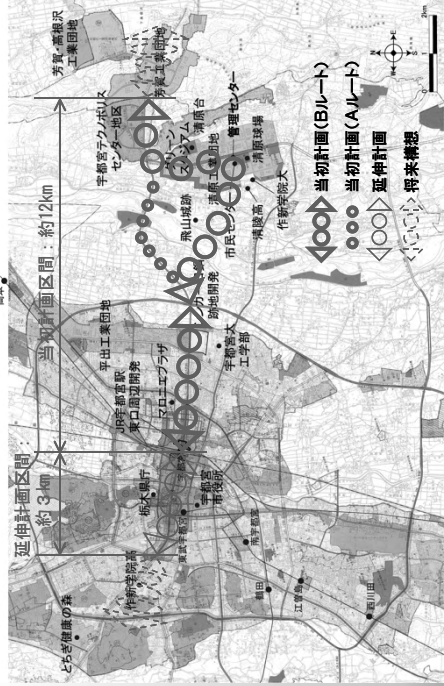
しかし、採算性の見通しについては当初は赤字になると試算され、それがその後の反対運動の根拠となったことは否めない。

(19)

## を活かしたまちづくりシンポジウム (2002年1月)

(18)

## 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HP

(20)



## トランジット・モールの社会実験 (2006年11月)



写真提供：宇都宮大学大学院 竹田理恵さん

(25)

## 県と市のねじれ構造と政治問題

2003.9 県が宇都宮市に今後の対応方針を提示

A案：今後5年間程度凍結、当面する課題の整理  
B案：市が主体となり実施、県は支援

2003.12 まちづくりと交通に関する懇談会(宇都宮市)  
2004.3 宇都宮市から回答：県・市一体の取り組みを要望  
2004.8 新交通システム導入方策調査検討委員会(宇都宮市)

宇都宮市が主体に検討を継続



2004.11 栃木県知事選で新知事(元宇都宮市長)誕生

2005.6 新交通システム導入課題検討委員会(県・市)

県と市が再び連携を始める

27

(27)

## 県と市の首長選挙の経緯

- 1984.11 渡辺文雄氏が栃木県知事に初当選
- 1999.11 宇都宮市長選でLRT推進の福田富一氏当選
- 2000.11 5期目を目指した渡辺知事が、福田昭夫今市市長にわずか875票の差で敗退
- 2004.11 栃木県知事選で福田富一宇都宮市長が福田昭夫知事を12万票の差で破って当選
- 2004.11 宇都宮市長選に佐藤栄一氏初当選
- 2005 福田昭夫氏衆議院選で落選したが比例区で当選、以後民主党議員として党県連の代表を務める
- 2008,12,16,20 福田富一知事と佐藤栄一市長は再選を重ねて現在5期目

(26)

## 持続可能な都市に向けての検討

2007.3 新交通システム導入課題の検討結果報告書(知事、市長に提出)

2007.4 バス事業者が検討委員会への参加に難色

3つの委員会が立ち上がる



現職：LRT両論  
新人：LRT反対

2007.12 宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会(宇都宮市)  
2008.2 新交通システム検討委員会  
2008.4 バスシステム検討委員会

宇都宮市長選開票結果  
当 80529 佐藤栄一 無現  
41166 今井恭男 無新  
23589 山本直由 無新  
15250 浅野薫子 無新

2008.11 宇都宮市長・栃木県知事選挙：  
現職の再選

2009.5 3検討委員会の報告書を市長に提出

28

(28)



## 行政計画の加速化(2013年)

2013年2月15日(産経ニュース)

**LRT予算3倍に 宇都宮市当初案「具体化へ一歩」**

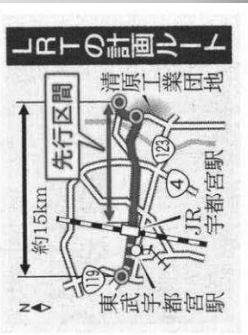
宇都宮市は14日、平成25年度当初予算案を発表し、LRTを軸とする公共交通ネットワークの整備を推進するため、調査費など1億3488万円を計上する方針を示した。同事業に対する前年度当初予算から約3倍になった。

**宇都宮市議会、反対陳情すべて不採択 関連で総務常任委**

年月日(下野新聞)

2013年3月20日(下野新聞)

**副市長に国交省・荒川氏 宇都宮市長、議会で説明 宇都宮LRT、駅東整備先行 市長、議会に基本方針**



(33)

## 商工業関係者と周辺自治体の動き

**宇都宮市商工会議所**

2013年9月17日、LRT事業推進に向けた要望書を市に提出  
市民や交通事業者への丁寧な説明や合意形成を早急に図ること  
JR宇都宮駅西側の早期整備なども要望



下野新聞 朝刊

**芳賀町**

2013年10月23日、町長と議会が芳賀工業団地まで延伸を求める要望書を宇都宮市長に提出

**芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会**

年月日に設置

宇都宮市と芳賀町、県や国土交通省、鉄道・バス・タクシー会社の関係者、有識者鹿沼市や真岡市など  
周辺8市町:オブザーバー参加

県央エリアの基幹公共交通へ

(34)

## 行政計画の加速化(2013年)

2013年2月15日(産経ニュース)

**LRT予算3倍に 宇都宮市当初案「具体化へ一歩」**

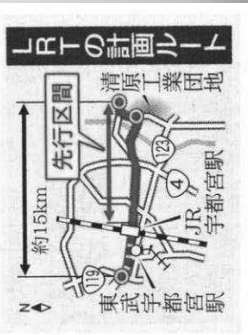
宇都宮市は14日、平成25年度当初予算案を発表し、LRTを軸とする公共交通ネットワークの整備を推進するため、調査費など1億3488万円を計上する方針を示した。同事業に対する前年度当初予算から約3倍になった。

**宇都宮市議会、反対陳情すべて不採択 関連で総務常任委**

年月日(下野新聞)

2013年3月20日(下野新聞)

**副市長に国交省・荒川氏 宇都宮市長、議会で説明 宇都宮LRT、駅東整備先行 市長、議会に基本方針**



(33)

## LRT反対派の活動(2014年)

**市民団体「民意なきLRT導入を阻止する会」が3万512人の署名を集めて住民投票条例制定を請求。**

宇都宮市議会の臨時会は28日、総務常任委員会を開き、同市が計画する次世代型路面電車(LRT)の導入の是非を問う住民投票を行うための条例制定を否決した。

下野新聞(2014年1月29日朝刊)

日の宇都宮市議会本会議では、次世代型路面電車(LRT)導入の是非を問う住民投票条例制定をめぐって市議員が、賛否それぞれの立場から白熱した討論を繰り広げた。約百人の傍聴者は息をのんで見守ったが、約1時間後の採決では、反対多数で否決。

東京新聞(年月日)



(35)

## LRT推進を求める提言書(2014年)

**宇都宮まちづくり推進機構**

2019年度までには、JR宇都宮駅西口までLRTを開通させる  
その後、早期にJR宇都宮駅と東武宇都宮駅との結節を図り、将来は東武宇都宮線に乗り入れ、さらに真岡・鹿沼方面に延伸する  
など6項目を提言(年月日)

LRT(次世代型路面電車)の事業推進と中心市街地への早期乗り入れに関する提言書

一歩踏み出すための提言による中心市街地の活性化と、繋がらぬ街並みの形成のために

次世代型路面電車(LRT)の啓蒙などに取り組むNPO法人「宇都宮まちづくり推進機構」の須賀英之理事長らは18日、市役所を訪れ、「LRTの事業推進と中心市街地への早期乗り入れに関する提言書」を荒川辰雄副市長に手渡した。  
提言書は、LRTの導入が中心市街地の活性化や市民の利便性に大きな効果をもたらすととして、早急な整備を求めている。

下野新聞(2014年2月19日朝刊)



(36)

## 導入計画の本格化(2014年)

### 宇都宮市の予算増額

### 交通事業者の変化

「LRT営業主体担う責務」  
 関東自動車、導入を肯定

宇都宮市予算案 LRT事業本格化  
 30年度の開業を目指すLRTをめぐっては、交通実態調査や環境影響調査に加えて初めて測量・設計業務にかかる費用も盛り込み、25年度の8倍近い10億2千万円の関連予算を計上。本格整備に向けた一歩を踏み出す。

産経ニュース

県内バス最大手の関東自動車は4日、下野新聞社の取材に応じ、宇都宮市が計画している次世代型路面電車(LRT)のうちJR宇都宮駅東側について、公共交通ネットワーク(導入)に異を唱えることはしない「営業主体を担うことが当社の責務」などとすとの方針を明らかにした。

下野新聞

(37)

## LRT運営を担う新会社の設立

### 年月日 新会社の設立総会

宇都宮ライトレール株式会社  
 役員

代表取締役社長 宇都宮市副市長 高井氏  
 取締役副社長 芳賀町副町長 上野氏  
 取締役(常勤) 中尾氏(元広島電鉄常務)

設立時の出資額:1億5000万円

宇都宮市 40.8% 芳賀町 10.2%  
 とちぎライトレール支援助持株式会社 22.8%  
 関東自動車 10% 東武鉄道 4% 東野交通 1%  
 足利銀行 5% 栃木銀行 5%  
 宇都宮市商工会議所 1% 芳賀町商工会 0.2%

(39)

## 運営を担う新会社の設立

### 年月日 宇都宮ライトレール株式会社 設立



下野新聞

(38)

## 都市計画決定に向けての動き(2016年)

### 走行ルート:都市計画決定の手続きへ

1月17日:LRT事業に伴う都市計画素案の説明会



月日(火)まで:都市計画素案の縦覧を実施

月日(日):公聴会を実施  
 →都市計画案を作成

月中旬:都市計画案の縦覧実施



年月日 都市計画決定の告示 (月日 都計審)

【宇都宮市】は、日、一般住民を対象に、次世代型路面電車(LRT)事業に伴う都市計画素案の説明会を市役所で開いた。

都市計画課やLRT整備室、交通政策課の職員が説明員として出席。JR宇都宮駅東口(宮みらい)から市境(ゆいの杜)8丁目までの約1キロについて、路面電車道や停留場、力所、車両基地1カ所を建設する特殊街路のほか、幹線道路の一部区間拡幅や一部交差点形状の変更を行う案を説明した。

住民118人が参加。約分の説明に続く質疑応答では、人が発言した。下野新聞

年月日 下野新聞

(40)



# 計画決定に向けての流れ(2016年)

芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会

第 回「軌道運送高度化実施計画」(案)  
( 年 月 日開催)

<軌道運送高度化事業>

認定申請を受けた国交相は運輸審議会に諮問

年月日 運輸審議会の公聴会

年月日 運輸審議会の答申

認定することが適当である

年月日 国交省の認定

運輸審議会がLRT計画で公聴会  
宇都宮

宇都宮市などが国に認定申請した次世代型路面電車(LRT)事業の軌道運送高度化実施計画について、国土交通省から諮問を受けた運輸審議会(鷹野有宇素(たかの はしゆつし)会長)は 日、原綜合文化センターで公聴会を開いた。

申請者である同市などが申請内容や理由を説明し、一般公述人(4人)がそれぞれ賛成(6人)、反対(4人)の意見を述べた。終了後、鷹野会長は「有益な意見があった。今後の審議の中で十分もんでいきたい」と述べた。

下野新聞 月 日

(41)

# 宇都宮LRT事業 国が「認定」 【軌道事業の特許取得】

2016年 9月26日

出典：下野新聞

(43)

# 運輸審議会答申 LRT計画「妥当」

(2016年 9月8日)

出典：下野新聞

(42)

# 宇都宮市長選挙の結果 (2016.11.20)

有権者数 423,863人 投票率 41.53%  
佐藤栄一 89,840票 (51.8%) 現職...当選  
金子 達 83,634票 (48.2%) 新人



%の僅差で4選が確定し、  
事業の継続へ



特定地域の大規模公共事業に対して、市民の理解不足など、大きな課題を残す

(44)

## NHKの出口調査でのLRTへの賛否

1868人中1400人が回答(75%)

普段支持する政党

自民党 49% 民進党 12%

無党派層 28%

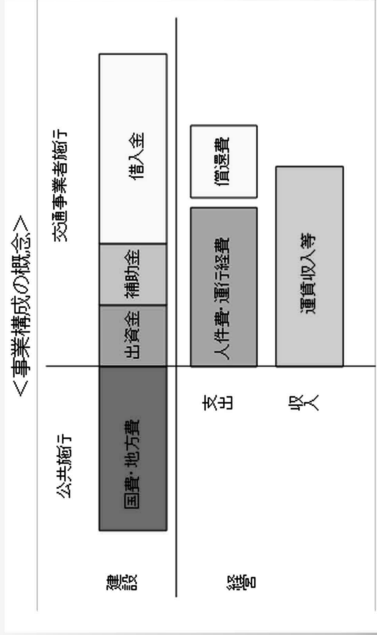
LRTに賛成 38% 反対 62%

賛成と答えた人のうち90%余りが佐藤に投票  
反対と答えた人のうち80%近くが金子に投票  
年齢層別にみると、高齢者層ほど反対が多かった。

(45)

## 採算性の問題

2003年の新交通システム導入基本計画では、当初赤字となると試算された。



出典：宇都宮市HP

(47)

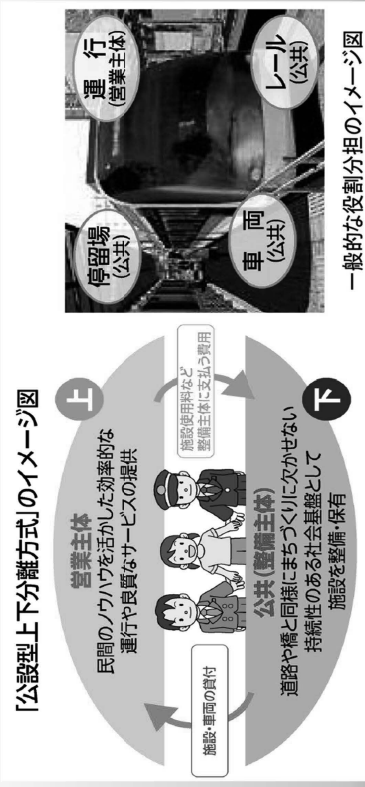
## 今回の選挙からの教訓

市民に対する十分な説明が必要  
市長は1200回以上説明会を行った  
市の広報誌にも繰り返し特集号を出した  
オープンハウスや出前講座を行った  
しかし多くの市民にそれらの情報が伝わっていない  
反対派はLRT中止のみに絞って選挙運動を展開した  
宇都宮では今後も一層市民理解の促進が必要  
これから宇都宮に続いてLRT導入を目指している都市  
に参考にしてほしい

(46)

## 公設民営型上下分離方式の導入

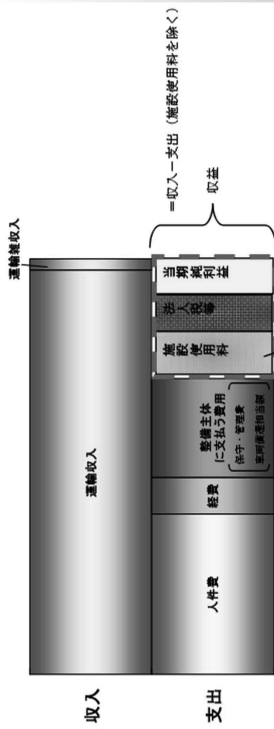
2007年10月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」



出典：宇都宮市

(48)

# 上下分離方式による営業主体の収支構造



営業主体に予想される収支の範囲内で、事前の契約に基づき一定期間経過後ごとに算出しを行う。施設使用料を徴定し、下(公民)へ支払うことが想定される(図は施設使用料の想定イメージ)

図 施設使用料を考慮した収支構造のイメージ

出典：宇都宮市HP

(49)

# 市の広報誌で連載



出典：宇都宮市HP

(51)

# 2022年3月にLRT開業：市が議会に提示



宇都宮市は、市が進めるLRTのJR宇都宮駅から東側の約 1kmについて、来年3月までの着工、2022年3月の開業を目指す方針を示した。国への工事施行認可を8月に申請し、9月に関連議案を市議会に提出、議決を求める考え。

昨年9月に国土交通省から軌道事業の特別取得した市は当初、今年 月の開業を予定していたが、全国初の新設軌道のため事業の協議や調整に時間がかかっているとして、昨年 月に延期を表明していた。

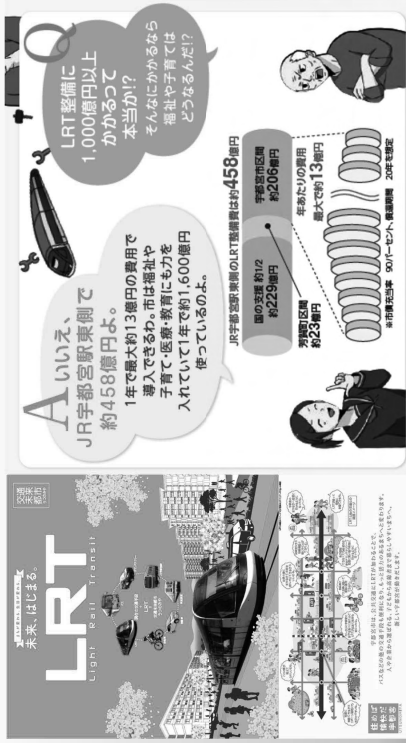
開業時期が遅れた理由に、市は工事施行認可申請に必要な設計図や書類の作成に時間がかかったことや、大規模な鬼怒川の架橋工事のため、湯水期( 月～ 月)を三期確保する必要があったことを挙げた。

東京新聞 版

(50)

# 行政機関からの市民広報

## 全戸配布(2017年3月27日)の折り込みチラシ



出典：宇都宮市HP

(52)

# LRTの早期着工を目指す市民大会 ( 年 月 日)



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

(53)

# 芳賀・宇都宮LRT「起工式」 (2018年5月28日)



●主催：宇都宮市、芳賀町 ●会場：宇都宮市宮みらい1地内 出典：下野新聞

(55)

# LRT工事施行認可(2018年3月20日)



(54)

# 工事スタート(2018年6月)



平成30年度の予算措置：152億円  
既に発注額した事業費：61億円  
(注：18月16日現在)

(56)

## 工事の進捗状況(2019年1月23日)



出典：下野新聞

(57)

## 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HP

(59)

## 工事の進捗状況(2021年11月13日)



(58)

## LRT車両デザイン候補



出典：宇都宮市HP

(60)



## 宇都宮駅東口地区の開発

TOD (Transit Oriented Development)  
=公共交通指向型開発

当初：宇都宮市、国鉄清算事業団の所有地

1994～99：宇都宮市による開発区域の確定

2003：JR宇都宮駅東口地区整備事業に関わる提案

コンペ → リーマンショックにより開発事業中断

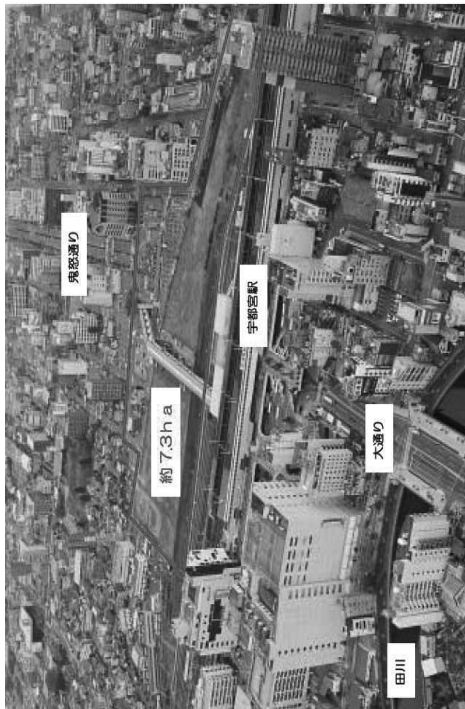
2016：LRT 軌道運送高度化実施計画の認定

2018：提案コンペ再実施 「うつのみやシンフォニー」 が選定

2019～：工事開始

(65)

## 宇都宮駅東口地区



出典：宇都宮市

(67)

## 宇都宮駅東口地区(1970年代)



出典：宇都宮市

(66)

## グループ七七七八の案(2004)



出典：宇都宮市HP

(68)

# 交流広場イメージ図



出典：宇都宮市HP

(69)

# うつのみやシンフォニーの案 (2018)



出典：宇都宮市HP

(70)

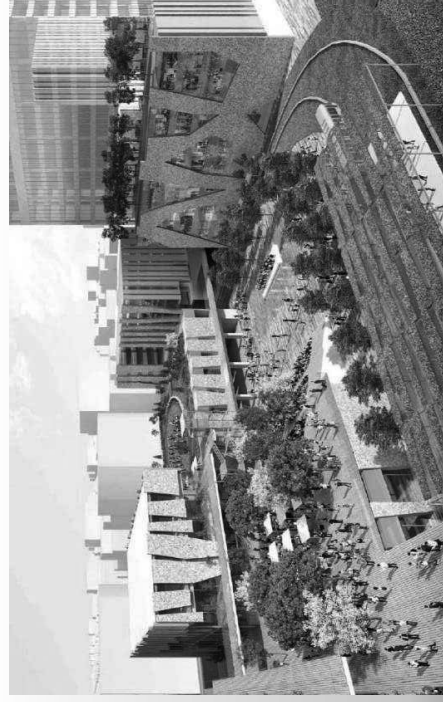
# うつのみやシンフォニーの案 (2018)



出典：宇都宮市HP

(71)

# うつのみやシンフォニーの案 (2018)



出典：宇都宮市HP

(72)



## 宇都宮駅東口交流拠点施設



宇都宮駅東口交流拠点施設  
2022.11 OPEN

出典: 宇都宮市HP

(73)

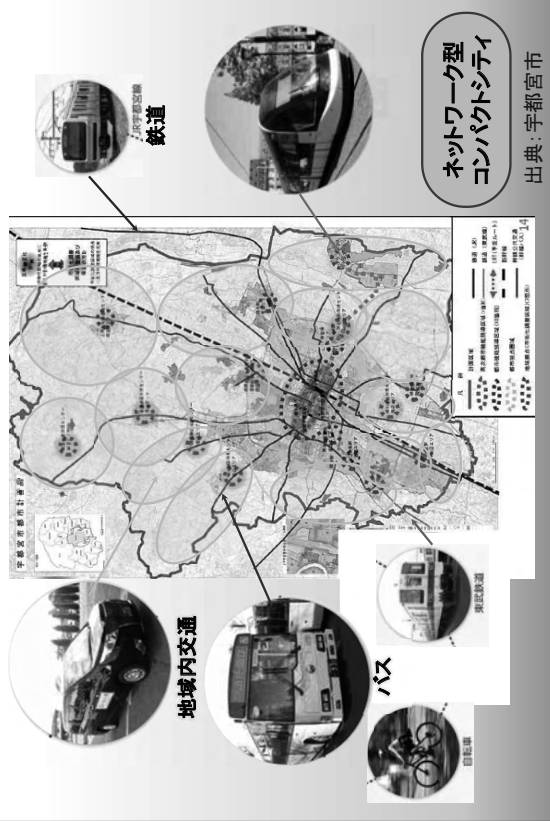
## 宇都宮ブランド戦略

愉快ロゴ1000件達成 (2019.7.25)



(75)

## 交通未来都市うつのみや



ネットワーク型  
コンパクトシティ

出典: 宇都宮市

(74)

## 宇都宮のブランドランキング

宇都宮市の認知度 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
情報接触度	71位	68位	52位	29位	43位	30位

ブランド総合研究所

(76)

## 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、本来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。

宇都宮のLRTとTODはその推進力となりうる。

(77)



MOVE  
NEXT

UTSUNOMIYA  
LRTからはじめ、次の暮らし

ご清聴ありがとうございました

住めば  
愉快だ  
宇都宮  
UTSUNOMIYA

乗れば  
愉快だ  
宇都宮  
UTSUNOMIYA

交通で  
愉快だ  
宇都宮  
UTSUNOMIYA

(78)