

【視察調査報告書】

会 派 名	八王子市議会公明党
参 加 議 員	【議員】9 名 村松徹、中島正寿、美濃部弥生、渡口禎、富永純子 久保井博美、日下部広志、森重博正、古里幸太郎
日 程	令和6年（2024年）4月15日（月）
詳 細	
視察日及び視察先	4月15日（月曜） 栃木県宇都宮市
視 察 内 容	芳賀・宇都宮LRT事業について
概 要	【目的】 路面電車としては全国で75年ぶりの新規開業となった芳賀・宇都宮LRTの事業着想、結果、今後の展望について調査し、本市における鉄道系交通体系（ex. 多摩都市モノレール）導入可能性について所見を得ること。
所 感 等 （意見・課題・ 本市への反映など）	別紙
視察の様子	
 	
LRT車両基地（平石）にて	うつのみやオープンスクエア（宇都宮駅西口）にて 事業のレクチャーを受ける

「芳賀・宇都宮LRT事業」視察報告

2024年4月15日実施

【芳賀・宇都宮LRT(Linght Rail Transit)事業概要】

- ・スケジュール＝2018年(平成30年)5月着工。2023年8月26日開業。
- ・路線＝宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地の14.6km区間。
- ・停留所数＝合計19箇所。5つの停留所にトランジット・センター(「宇都宮大学陽東キャンパス」など)を設置。
- ・事業方式＝公設型上下分離整備方式。軌道施設や車両の整備・保有・維持管理を宇都宮市と芳賀町が担い、宇都宮ライトレール株式会社が運送業を実施。
- ・総事業費＝684億円(うち国補助326億円、県補助83億円)

宇都宮市、芳賀町の面積比(9:1)で負担額を調整。宇都宮市分は282億円

- ・車両＝IHI(石川島播磨重工)の子会社で製作。3両連結で17編成。1編成の製作費は約4.7億円。
- ・乗車実績＝開業後6カ月で延べ227万人の乗車を記録。単純計算では1日約1万2,000人が乗車。当初見通しの1.2倍の実績。
- ※開通3年後の需要予測＝平日16,318人、休日5,468人
- ・その他＝国内外問わず視察が殺到し、過去6カ月で284件、5,044人乗車。

【鉄軌道整備にLRTを採用した理由】

- ・全路線新設によるLRT開通は全国でも初。路面電車の新規開業という観点からも、国内で実に75年ぶりとなる。
- ・宇都宮市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向け、その機軸となる基幹公共交通については当初、LRT一択ではなく、モノレールを含めたあらゆる手法を検討した。しかし、モノレールは建設費の大きさがネックとなった。最終的には、1日の乗降客数1万6,000人という目標に対する事業規模、工期、そしてターミナルセンター整備と考え合わせ、LRTを選択することになった。

・LRTの特徴＝①時間に正確②騒音・振動が少ない③ホームとの隙間や高低差が少なく、乗り降りしやすい④高さが同じなので他の乗り物(バス)に乗るときもスムーズ④車両が町のシンボルになっている——など。

【芳賀・宇都宮 LRT の特徴】

・世界初のゼロカーボン・トランスポートの実現＝動力源は家庭ゴミ焼却や家庭用太陽光などで発電した地域由来の再生可能エネルギーのみ。これは世界に類例のない環境配慮の取り組みである。

・MAASの整備＝トランジット・センター(交通結節点)5箇所の整備などにより、LRT各停留所を起点にし、そこからの枝となる各種交通網の整備を平行して実施している。これがかなり積極的に取り組まれ、バス路線の増設(平日はプラス148本)、地域内交通・デマンド交通の接続、端末交通(電動アシスト自転車と電動キックボードシェアリングサービス)、駐車場の整備(沿線150台でスタートし、今年度100台増設。無料)など合わせて実施している。

・関連事業＝運賃支払いの簡略化や、乗り継ぎ円滑化などを目標に、SUICA機能に加え、地域独自のサービスを利用できる地域連携ICカード「TOTRA」(トトラ)を導入。交通ポイント(運賃の2%)、福祉ポイント(高齢者外出支援で1万円相当、障がい者紙支援で1万2,000円相当)を付与。このほか、LRT／バス／地域内交通など公共交通の乗り継ぎ割引も実施している。

【LRT事業化のターニングポイント】

2016年11月の宇都宮市長選挙において、宇都宮市の目指すまちづくりとして「ネットワーク型コンパクトシティ」の構築を掲げ、そのためのLRT整備を公約として4期目に挑戦する佐藤栄一市長が、LRT反対派の候補と約6,000票という僅差で当選を果たした。佐藤市長は当選の際、改めて市民に丁寧な説明を心がける意向を示しながらも、LRT開通を争点にした選挙戦で4期目を制したことで勢いが加速した。

【副次的効果】

LRTが呼び水となって、民間事業者による大規模マンション建設が連続し、申請も増加している。沿線住民の増加率は8%となった。特に「ゆいの杜」地域は5年間で人口が1.5倍に増加し、宇都宮市内の小中学校の廃校が進む中、30年ぶりに新設の小学校が開校し、そして同校が市内最大のマンモス校になっている。また、JR宇都宮駅周辺の街づくりは、古くから西側地域が発展してきたが、LRT整備効果により2020年、宇都宮駅東側の地価が西側地域を逆転した。

【今後の展開】

宇都宮市は、JR宇都宮駅西側地域にLRT路線を延伸する計画を検討している。整備区間は延長約5km。東武宇都宮駅付近、教育会館付近などに停留場設置が決まっており、その先の大谷観光エリアまでの検討区間も含めると合計12の停留場を設置する計画となっている。開業は2030年代前半を予定。

【考察:主に八王子市の導入可能性について】

八王子市にとって、今後整備が期待される交通軌道の一つが「多摩都市モノレール・八王子ルート」。多摩都市モノレールは2000年(平成12年)1月、上北台～立川～多摩センター区間が開通した後、国土交通省・交通政策審議会(前身は運輸省・運輸政策審議会)が次期整備路線に優先順位を設定、上北台～箱根ヶ崎(北部ルート)、多摩センター駅～町田駅(町田ルート、約7km)、多摩センター駅～八王子駅(八王子ルート、約17km<八王子市内区間は約12km>)——の順で整備することとした。

現時点で北部ルートは10年後、町田ルートは20年後などというように開通時期が予想されているもよう。それも順調に進んだ場合であり、八王子ルート開業はその先、一体何年かかるのか、今現在では予想できないのが現状だ。

モノレールは東京都の事業であり、あくまで都が事業の主体者であるが、初期投資が巨額かつ工期が長いのがネック。そして八王子ルートが3ルート中3番手であることを考え合わせ、LRT整備の優位性も検討すべきでは、との認識を持ってきた。

今回、路面電車では75年ぶりの全線開業というエポックな取り組みになった芳賀・宇都宮 LRT について現地視察を行うことで、本市に導入する場合の有効性について一定程度的手応えを感じることができた。適正な投資額、工期の短さ、見込まれる経済波及効果の大きさ、市主導によるゼロカーボンシティ構築などの面で有効性が認

められる。

ちなみに総工費に関し、多摩都市モノレールは2000年(平成12年)1月、上北台～立川～多摩センターの16km区間を全線開通した際、約1,100億円を投じている。1km当たりの工事費は約69億円となる。これに対し、芳賀・宇都宮LRTは47億円弱。近年の資材価格、人件費高騰を加味する考慮すると、工事単価における競争力は圧倒的である。

多摩都市モノレールの運営会社は2024年7月23日、北部コースへの延伸を巡って国交相に軌道法に基づく特許を申請した。上北台～箱根ヶ崎の約7.0km、7駅の整備で総工費は1,290億円(内訳は支柱、桁、駅舎などインフラ部が約900億円。車両、電車線、券売機などのインフラ外部が約358億円)と見積もっている。単純に計算すると、北部コースの1km当たり工費は184億円に上る。

多摩都市モノレール北部コースと芳賀・宇都宮LRTの工事単価をもとに、あくまで参考程度の数字でしかないが、多摩都市モノレール八王子ルート総延長17kmを乗じた場合、それぞれの総工費試算は以下ようになる。

モノレール＝3,128億円

LRT＝799億円

もちろん、市負担金額を表わした数字ではないが、それでも投資額には余りにも大きな格差がある。さらに工費の優位性だけでなく、工期がどうなるかも重要だ。宇都宮市の佐藤市長は「街づくりには旬の時期がある」とし、LRTの早期開業に市の命運をかけた。多摩都市モノレール・八王子ルートの整備に関しても、いつかは順番が回ってくると、いつまでも時間をかけて検討していい「ゆとり」時代は過ぎたのではないか。みなみ野シティには招来のモノレール開通を見込んで、街開き当初から幅8mの中央分離帯がなんの利用価値もないまま置き去りにされている。スピードが大事だ。

多摩都市モノレールの導入を推進しつつも、起工から開業までの基幹がわずか5年強というLRTのメリットを具体的に調査・研究し、本市が今後取り組むべき方向性を早期に見いだす必要があると思われる。

【感想】

視察では、「宇都宮駅東」～「平石」間を乗車し、平石にある車両基地も遠くから見る事ができた。静かで振動の少ないLRTに驚きながら、車中で市の担当者と様々話したが、その際、明確な自信と誇りを持って対応していることに気づいた。将来取り組

む LRT の西側延伸についても、1mmたりとも懐疑的な様子はみえなかった。県庁所在地と言っても地方都市は軒並み少子・高齢、人口減の大波を受けている。ややもすれば縮小均衡のトレンドに流されそうになる中、LRT 導入という大型投資に踏み切り、これを基軸として「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現していくという「攻め」の市政は、大逆転の成果を生み出す可能性がある。大変興味深く、そして参考になった。

(文責:村松徹)