宇都宮市視察報告書

令和6年2月5日

森田　洋一

1. 視察の概要

・視察予定日：令和6年2月5日月曜日　14：00－15：00　日帰り視察
・視察地：宇都宮市役所　都市建設部 LRT 整備課　協働広報室
・視察項目：LRT 導入の経緯と現状の成果
・目的：政策研究

2. 事前の質問項目：下記の通り

①現状のルートはどう決めたのか、特にこっちも通してほしいと
　いった多岐に渡る要望をどう整理したか。
②住民合意を進めるうえで大変だったことは何か。
③既存の公共交通とのすみわけをどう位置付けていったのか。
　反対する企業などはなかったのか。
④予算をどう獲得したのか。
⑤開通してみてわかった問題点や課題はあったのか。
⑥利用目的と利用者層、例えば、買い物利用の主婦、免許返納者の
　　移動手段、学生の通学、近場の通勤など
⑦コンパクトシティの形成の中で、どのような役割を果たしているのか。
⑧そもそも、なぜ LRT だったのか。

3. 説明のアウトライン

①計画から実現まで、30年以上を要した。
　ゼロから、路面電車のことを研究して、カタチにした。
　街全体を考える、あきらめずに進める、ゼロスタートだから壁があって当たり前。
②総事業費は、690億円で、国と市債が半分ずつ。市は、20年ローン。
　900億円近くの経済効果があった。予想の1．2倍の乗車。
　それでも、モノレールよりは、事業コストは抑えられる。
　公設民営で、第3セクターが運営。設備投資部分と実際の運営は切り離しのため
　会社自体は、事業の運営に集中できるメリットがある。
③東西のラインでひとつの軸を作る。西側への延伸の構想もある。
　8－12分間隔、40キロ、時間に正確、安全、環境への負荷が少ない。

スイカと連動するカードの普及。利便性が高い。

4. 本市に役立つこととして

①必ず、その地域に合った手法があるので、マネをせず、創造、模索が大切。

②LRT の考え方は、応用できる。確かに、南北で路面電車、本市に走らせれば
交通問題結構クリアできるものの、費用対効果が課題で、別の方法がよい。

③外出の機会提供、市内雇用、交流人口増加といった主目的は、本市と共通する。

④第3セクター方式の場合、設備投資部分の返却まで背負わされると、借金スタート
で士気が低下しやすい。事業の運営に集中できる環境、ツーリズムデザインにも
一部考え方を応用できるのではと考える。

以上