

次世代型路面電車LRT導入で「雷都を未来へ」 目指すは「スーパースマートシティ」 が 実現する世界のモデル都市

栃木県宇都宮市長 佐藤 栄一



さとう・えいいち

1961年10月、栃木県宇都宮市生まれ。栃木県立宇都宮南高等学校を経て明治大学法学部卒。1986年、北関東観光開発株式会社（新宇都宮カントリークラブ）代表取締役役に就任。1997年、社団法人宇都宮青年会議所理事長。2000年、社団法人日本青年会議所副会頭。2004年11月、宇都宮市長選で当選。2020年11月に5選。

2023年8月26日に全線開業した「芳賀・宇都宮LRT（ライトライン）」。宇都宮市と芳賀町間の約14.6kmを約48分で結ぶ次世代型路面電車だ。慢性的な交通渋滞の解消に向け1990年代から導入が検討されたが、具体化が進んだのは佐藤市長の就任後。公共交通事業の「公設型上下分離方式」で実現に漕ぎつけた。特徴的なのは地域由来の再生可能エネルギーで走行する世界でも類を見ない「ゼロカーボントランスポート」の試みや、他の地域内交通機関と連動させた新公共交通システムであること。ライトライン導入で「雷都を未来へ」「世界のモデル都市へ」と意気込む佐藤市長に、新時代の都市像を聞いた。

名物の餃子



ジャズのまち

宇都宮市の概要

宇都宮の歴史は古く、蝦夷平定に來た豊城入彦命が開祖とされ、これを祀った二荒山神社の門前町として栄えた。江戸時代には城下町として繁栄し、参勤交代や日光東照宮の造営などによる往来でも賑わった。明治維新後は栃木県庁が置かれて1896（明治29）年に市制施行。戦後の高度成長期に大規模な工業団地が造成され、1984（昭和59）年には、「宇都宮テクノポリス」の地域指定を受けて生産基地から頭脳基地への脱皮が図られた。1996（平成8）年、市制百周年を迎えて中核市となり、2007（平成19）年に1市2町の合併で50万都市となった。

構想実現まで約30年の
ライトライン

——もともと宇都宮市にとってライトラインを必要とした理由はどこにありましたか。

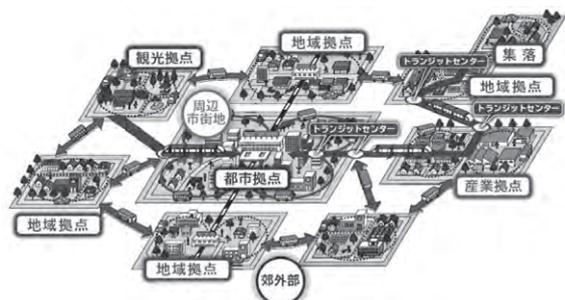
佐藤 約30年前に当時の栃木県知事がJR宇都宮駅東側の交通渋滞を懸念し、車に代わる公共交通を整備しようと「新交通システム」の導入を提唱されたのです。ただ、諸事情からその具体化はなかなか進まず、実際に動き出したのはここ20年ほどのことです。

相変わらず交通渋滞は解消できておらず、郊外の工業団地に通う方々の車の台数も多いまでした。そこで、新たな公共交通手段を導入しないと問題は解決しないということで、このLRT構想が動き出しました。

——もっとも、渋滞対策の対症療法ではなく、将来のまちづくりも視野に導入されましたね。

佐藤 思い描いたのが「ネットワーク型コンパクトシティ」です。これは交通渋滞よりも深刻な人口減少と超高齢化のなかで、地域社会をどう維持していくのかに着目した考え方です。新たな公共交通機関の設置と持続可能な社会づくりという課題の克服に向けて、今、手を打たないといけないと思ったのです。

そこで、人口減少の統計をとって、少ない人口でも維持し続けることができる都市づくりを構想しました。ネットワーク型コンパクトシティでは、「立地適正化計画」を策定し市内に複数のコンパクトなエリアをつくり、医療や商業など日常生活に必要な都市機能を集約して充実させ、居住の誘導を図っていきます。住民の方々には、行政サービスが行き届きにくいところからどんどんコンパクトなエリアに入ってきていただく。補助金等を



ネットワーク型コンパクトシティイメージ

使って行政がその流れを誘導していき、各エリアにはデマンドタクシーなどの地域内交通を整備して、バス路線や鉄道に接続して乗り替えれば、高齢の方でも自分で楽に移動ができるようになります。スーパーでも、銀行でも、病院でも自分の意思で自由に行動できる街をつくるのがネットワーク型コンパクトシティで、公共交通のネットワーク化が重要なコンセプトとなるのです。

宇都宮市内の交通網は魚の骨の構造に例えることができます。ライトラインは東西に伸びる背骨で、そこから南北に出る小骨がバス路線ですね。これまで宇都宮の南北交通にはJR線があったのですが、東西はまったくなくてバスが交通手段を担っていたのです。ところが、東西の大通りにはバスが1日に約2,000本も通っていて効率が悪く、赤字路線も増えていました。したがって、経営も維持できない。その構造を解消するために定時性、速達性に優れた公共交通手段を考えたいのですが、鉄道・地下鉄・モノレールの設置は宇都宮市の財政上とても対応できません。そこで選んだのがライトラインという、財政的にも一番身の丈に合ったものでした。今後はバス路線を組み直し、さらに各地でライトラインとバス路線の隙間を埋めて各地域で走る地域内交通を充実させていく予定です。

——東西にライトラインという動脈を新たに通し、南北にはバス路線と地域内交通網を配すると。

佐藤 そうです。動脈・静脈をきちんと整備し、さらに毛細血管としての地域内交通がそれらをきちんと補完していくという構図です。

例えば、「清原地区市民センター前」停留場にはJRバスが接続し、駐輪場や駐車場、タクシー乗り場なども整備しています。そこは新しい交通システムの接続拠点になるトランジットセンターで



清原地区市民センター前トランジットセンター

ので、歯を食いしばってでもきちんとやっていると考えています。

ライトラインは
ゼロカーボントランスポート



ライトライン

——お話のとおり、ライトラインには環境面でも注目が集まっています、ごみ焼却施設から出るエネルギーを電源に活用し、世界でも類を見ない「ゼロカーボントランスポート」を実現していますね。

佐藤 実は最初は通常電力で賄う予定でした。宇都宮市は上下水道やごみの焼却施設で再生可能エネルギーをつくって電力として販売しています。それなら、それをライトラインにも使うべきだろうという議論になり、そこからいろんな施策を組み立てていきました。

そのなかの一つが、「宇都宮ライトパワー株式会社」という電力会社で、我々にはノウハウがないので民間に入ってもらって、行政と民間が一緒になってつくった会社です。ライトパワーは、市の公共施設であり、固定価格買取制度期間が終了したごみ焼却施設「クリーンパーク茂原」のバイオマス発電や市民の皆さんの家庭用の太陽光発電を買い取って、ライトラインや公共施設に供給しています。

市では他にも、下水道事業で汚泥からメタンガスが発生しますので、そこに水素を化合させると電気になる消化ガス発電があり、現在、これを他の電力会社に売電していますが、ゆくゆくはライトパワーで買い取らせていただき、それを市民の皆さんが利用する公共施設に使っていきたいのです。

こうした取り組みを通じて、市民の皆さんにも還元し、最終的に宇都宮市で使う電力はすべて再生可能エネルギーで賄えればいいと考えています。

——宇都宮市はSDGs未来都市に選定されてい

ますが、ライトラインのネーミングも自然エネルギー由来の「ライト=雷都」ですね。

佐藤 そうですね。宇都宮は昔から雷が多く、「雷の都」とされてきました。だからこの地の年配者は「雷さま」と呼びます。稲妻はまさに自然エネルギーが源で、雨を伴い、地域に恵みをもたらしてくれる大切なものなので、ライトラインの車体も黄色と無彩色、黄色は稲穂の実りにも通じる色だということです。

早くも生まれつつある好循環

——ライトラインは昨年8月26日にスタートしましたが、出足は好調ですね。

佐藤 マスコミの取材が開業1週間で633件あり、広告効果は約20億円と試算されました。肝心の乗客も予想を大きく上回る1.4倍、1か月で約42万人に上りました。そこで、運行会社である宇都宮ライトレール株式会社では、急ぎダイヤの改定を行いました。そのほか、市では移動時間短縮効果が約107万時間、交通事故（人身事故）の減少は年間約50件、環境面ではCO₂削減効果が年7000t-CO₂と試算しています。また、ライトラインが再生可能エネルギーを使うことで、1,600世帯分の電力を削減していることとなります。さらに、駅東側ライトライン整備事業規模と民間開発事業による市全体の経済波及効果は1次効果、2次効果まで入れると約

900億円です。沿線住宅地・商業地の地価も住宅が約8%、商



出発式

業地が約4%上がり、それに伴って駅東側人口は8%増えています。

街並みも大きく変わりました。住民が増えていますから小学校の児童も増え、増設校舎で対応したり、ライトライン沿線の「ゆいの杜」近くには新たな小学校もつくりました。市としても更なる市税の増収を見込んでいるところです。

ライトライン沿線の工業団地のなかでは既に、複数の企業において100億円を超える大規模な設備投資計画が進められています。また、ライトラインの開業と合わせて従業員の通勤用バスを廃止する企業もあります。従業員が公共交通で来られるようになれば大きな駐車場は必要なくなりますから、そこに更なる設備投資が行われることを大いに期待しております。

——すでに好循環が生まれていますが、開業までもっとも苦勞されたことはなんですか。

佐藤 ライトラインは国土交通省、環境省、総務省の後押しもあって、通常の施策よりもスムーズに実現できたと思います。しかし、根強い反対運動もありました。

これまで地方の空港や鉄道等の公共事業では失敗が繰り返されてきたので、これも同じように見られたと思います。でも、それでもやらなければと思ったのは、繰り返しますが、やはり将来のまちづくりが念頭にあったからです。税収も落ちてくるでしょうし、今のうちに次世代に合ったまちの姿に変えていく。その一つの装置として必要なのが公共交通であり、ライトラインだと確信していました。

これをやりきらないと、ネットワーク型コンパクトシティは実現できません。ですから、市民の皆さんにご理解いただけるようにと、職員一丸となって努力したという点ではたいへん苦勞しました。説明会は私が出席した分だけでも1,000回を超えています。それでも開業してみれば、市民もたいへん喜んでくれていますから、嬉しさもひとしおです。

——ライトラインはJR宇都宮駅西口方面への延伸が計画されています。

佐藤 すでに地域の自治会や団体等から「早く西側への延伸を」という要望をいただいていますから、議会にご理解を得たうえで着実に前に進めていこうと思います。

ただ、ライトラインは通すだけでは意味がありません。東側同様に、西側でもネットワーク型コンパクトシティのまちづくりをどう進めていくのか、地元の皆さんや企業とどう一緒に進めていくのか。これから、いろいろな協議をさせていただきたいと思っています。

また、まずは「軌道運送高度化実施計画」を策定して国土交通省の特許を取得しないと工事に入れませんから、その申請手続を行う必要があります。許可が得られれば着工できますので、なんとか2030年代前半くらいには開通させたいと思っています。

最終的には大谷地域まで延ばす計画です。大谷は市内きっての観光地域ですから、その資源を生かすには公共交通が必要です。現在はバスがありますが、安定して大量輸送ができて定時性に優れるLRTをそこまでもっていきたいのです。今回発表した計画では、まずその手前のJR宇都宮駅東口から駅西側5km地点までを延伸させたいと思っています。

経済の好循環で

「住めば愉快だ 宇都宮」も実現

——ところで宇都宮市は、「子育てしやすいまち」「住みやすさ」「財政健全度」等のランキングで全国自治体の上位にいます。市民満足度とまちづくりの関係をどう捉えていますか。

佐藤 財政改革は市長に就任したときから始めました。まずは市債残高を減らしていこうということでした。目標水準は掲げていましたが、財政を引き締めていくだけでは意味をなしません。行政は直接商売をできませんから、市全体の「売上」と「利益」を上げるためには民間の事業者が利益を上げ、雇用を安定させてもらう必要があります。それによって税収も上がりますから、市はそのなかで積極的な投資をしてリターンを稼いでいくことを心がけるわけです。

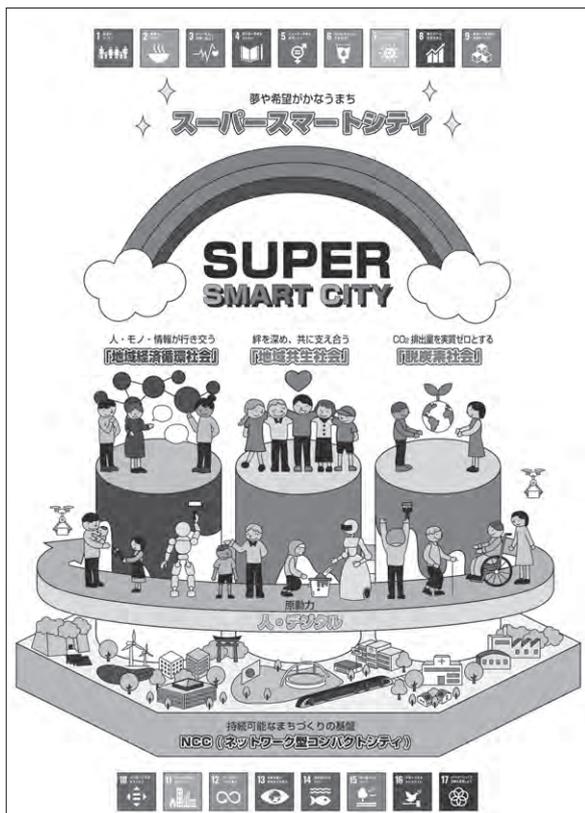
つまり、行政も情報やモノが循環して経済が回っていくという、経済の循環社会に向けて動かなければいけません。そのために財政を整え、今回ライトラインを導入できたことで、リターンとしての利益が上がっていく流れをつくることができました。

その結果、いまでは財政力指数（0.972・2022年）や公債費負担比率（9.7%・2022年）も、全国のなかでは総じて良い状況ですし、民間が行う財政健全度調査でも全国第2位という評価をいただいています。

——**財政の好転によって市民サービスも充実し、市のキャッチフレーズ「住めば愉快だ 宇都宮」に向けた人口増への誘因条件も整いました。**

佐藤 やはり稼がないとそうした施策にお金を使えません。ただ、私は県内や人口減少地域から人を引っ張るつもりはありません。東京圏には人や企業が集まりすぎているから、そこから少し来ていただくという趣旨で、東京圏に通う学生やサラリーマンの方に新幹線の定期代として月1万円を補助したり、東京23区から移住していただいた方には1世帯100万円、お子さんがいれば1人につき100万円、また家を建てる時には別途1軒85万円といった補助制度を充実させています。

そのためにも、ネットワーク型コンパクトシティという土台をしっかりと築き、そこに「地域共生型社会」や「経済循環社会」、「脱炭素社会」などを施策の柱に据え、人やデジタルの力でこれらをどんどん育てていきたいのです。それが「スーパースマートシティ」ですし、目指すべき「世界のモデル都市」の姿だと考えています。



スーパースマートシティ概念図

持続可能な地域社会づくりに 不可欠な住民意思

——最後に読者へのメッセージをお願いします。

佐藤 地方都市がこれからどう生き残っていくかと言えば、人口減少時代においても維持できる社会に変えていくことが必要です。宇都宮のような社会実験は、他の地方都市でも必ずできます。国の補助が充実し、支援制度もあります。地方は公共交通を含め、持続できる構造に変えていかないとやっていけないということは国もわかっています。

ただし、宇都宮スタイルが他市でもパッケージでやれるかと言えば難しさもあるでしょう。それぞれの実情に合ったオーダーが必要だと思います。宇都宮の場合はライトラインの存在が目立つものの、ライトラインによってバスの再編と地域内交通の整備に目途が立ったことが今回の成功のミソだったと思います。

特に地域内交通は各地域でつくっていますから、私たちはまず地元に入り、地域内交通が必要かどうかから意見を聞きました。そして、地元の皆さんが必要だと意見がまとまったら、「じゃあ進めましょう」と。最初から行政が「こういう地域内交通をつくります」「まちづくりはこうします」とやってしまうと、おそらくうまくいかないと思います。

自分たちで決めてつくれば責任感も出るし、なんとか維持しようという気にもなると思います。地域の公共交通は、絵に描いたような黒字にはならないでしょうが、持続させるためには地元にも本気になってもらう。そこを行政が支援する。やみくもに行政がつくって、毎年赤字でどうしようもないとなるよりはいいと思うのです。

——**黒字化が目的ではなく、サステナブルな地域社会をつくるのが目的だ。**

佐藤 持続できればいいのです。だから、各家庭が大切な子どもを守っていくなかでは、子育て支援も教育も大事ですが、安全・安心も必要です。登下校や習い事の際などに事故に遭わないようにするためにも、この地域内交通で送り迎えできるようにしてほしいと思いますし、そういう形に交通体系を育てていきたいと考えているわけです。

——ありがとうございました。