

ゼロからの挑戦
まちの未来を
紡ぐLRT

LRT 都市サミット 宇都宮 2024



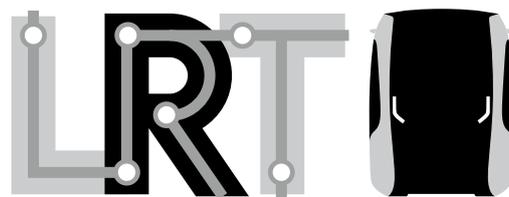
駅前交流広場
「宮みらいライトビル」

2024.1.26(金)27(土)

開催時間／〈26日〉14:00～17:15 〈27日〉10:00～11:45

開催場所／ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール ほか

報告書



LRT都市サミット宇都宮2024

目次 / contents

開催概要	001
LRT都市サミット宇都宮2024サミット宣言	002
プログラム	003
歓迎セレモニー	005
開会式	
主催者挨拶	006
来賓代表挨拶	007
LRTに関する事例・制度紹介	011
宇都宮市の取組紹介	021
首長会議	
論点説明	028
各都市における事例紹介	029
各都市代表による意見交換等	043
サミット宣言	055
記念講演	
中川家・礼二&鈴川絢子によるトークセッション	057
関連イベント	
パネル展示	083
ライトラインマルシェ	085
ライトラインスタンプラリー	087
広報	089
報道	101
発表資料	103

開催概要 / event outline

1 目的

路面電車のLRT化に取り組み、人と環境にやさしいまちづくりを目指す都市の代表者が集い、意見交換や記念イベントを通して、各都市の取り組みや魅力を全国に発信するとともに、一層の都市間連携を図る。

2 開催日

サミット / 2024年1月26日(金)
記念講演 / 2024年1月27日(土)

3 開催場所

ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール ほか

4 主催等

主催 / 宇都宮市
共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
後援 / 国土交通省・栃木県・路面公共交通研究会
全国路面軌道連絡協議会
(公社) 日本交通計画協会
(一社) 宇都宮観光コンベンション協会

5 概要

参加都市 / 札幌市・富山市・豊橋市・岡山市・広島市・松山市
長崎市・熊本市・鹿児島市・宇都宮市 (10都市)
来場者数 / 約3,000人 (2日延べ、関連イベント含む)
関連イベント / パネル展示

ライトラインマルシェ
ライトラインスタンプラリー (達成者: 約300人)





サミット宣言

本サミットが2009年に広島市で初めて開催されて以降、路面電車のLRT化に取り組む各都市の連携が深まり、ここ宇都宮の地において、LRTの普及に向けた関係各位の思いが結実し、昨年8月に全線新設路線として整備したライトラインの開業を迎えることができました。

現在、我が国は、これまで経験したことのない人口減少社会に突入しており、少子高齢化の進行や単身高齢世帯の大幅な増加など、人口構造の変化に対応したまちづくりが喫緊の課題となっています。

また、地球規模での環境問題が深刻化し、脱炭素社会の構築に対する世界的な要請が高まる中、国内においても、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の着実な推進が求められています。

私たちは、こうした時代潮流を的確に捉え、これまで培った経験を最大限活かしながら、まちの未来を紡ぐLRTの更なる普及に取り組むため、次のことを宣言します。

1

ここに集う各都市が連携・協力し、ノウハウを共有しながら、路面電車のLRT化・LRTの導入に取り組むとともに、市民、運行事業者、行政が協働し、様々な交通手段が連携した交通ネットワークの構築を図り、誰もが自分の力で自由にまちを移動できる環境の整備を進めます。

2

LRTの走るまちの魅力を市民と共有し、路面電車のLRT化・LRT導入の機運醸成を図るとともに、デジタル技術の活用を図りながら、まちづくりと一体となった整備を進め、魅力と活気あふれる都市空間の形成に取り組みます。

3

災害発生時において早期復旧が図られるよう、レジリエンスの強化に努めるほか、持続性の高い事業となるよう、運行事業者の技術力向上や安定的な経営基盤の強化に向けた取組を支援するとともに、国をはじめとする関係機関に対し、LRTに関する支援の継続・拡充の働きかけを進めます。

2024年1月26日

1.26_金

サミット

13:00 歓迎セレモニー

ジャズ演奏:スウィングハードオーケストラ

14:00 開会式

- 主催者挨拶
- 来賓代表挨拶
- LRTに関する事例・制度紹介
- 宇都宮市の取組紹介

休憩

15:15 首長会議

- コーディネーター 森本 章倫 氏
- 各都市における事例紹介
 - 首長による意見交換等

休憩

17:05 サミット宣言・記念撮影

17:15 終了

司会



佐竹 美希 氏 さたけ みき

生年月日:1992年9月12日
出身地:富山県
趣味:旅行、水族館巡り、エレクトーン演奏
特技:書道、理工学系の科目
(高専・大学の工学部出身)

コーディネーター



早稲田大学理工学術院 教授
森本 章倫 氏 もりもと あきのり

1964年、山口県生まれ。
早稲田大学大学院卒業。
博士(工学)、技術士(建設部門)
マサチューセッツ工科大学(MIT) 研究員、
宇都宮大学助教授、教授などを経て現職。
現在、日本都市計画学会会長、日本交通政策
研究会常務理事などを歴任

1.27_土

記念講演

10:00 オープニング

記念講演

- 中川家・礼二&鈴川絢子によるトークセッション
- クイズコーナー

11:45 閉会

司会



赤間 有華 氏 あかま ゆうか

2017年北陸放送にアナウンサーとして入社。以来、テレビ、ラジオでアナウンサー、キャスター業を務め、テレビ神奈川を経て、2022年4月BSよしもとへ移籍。BSよしもとでは平日の生放送番組の進行を担当。コーナーのコンセプトに応じた臨機応変な司会スタイルには定評がある。

中川家 礼二 氏
れいじ

生年月日:1972年1月19日
出身地:大阪府 守口市
趣味:鉄道・ラグビー・野球観戦
特技:ものまね
実の兄弟コンビ中川家のツッコミ担当。M-1GP初代チャンピオンの実績を持つ漫才師。鉄道好き芸人としても知られ、鉄道関連のイベント、メディアにも数多く出演する。



鈴川 絢子 氏

すずかわ あやこ

生年月日:1991年3月25日
出身地:千葉県習志野市
趣味:鉄道/エアトレイン/卓球
特技:エアトレイン(鉄道の音マネ)
よしもとぎっての鉄道好きタレント。
鉄道をメインに扱った自身のYouTubeチャンネルでは、登録者数103万人、総視聴回数は17億を超え、鉄道系インフルエンサーではトップクラスの人気を誇る。

参加都市



宇都宮市【栃木県】



宇都宮市は豊かな自然と利便性の高い都市機能を併せ持ち、産業のバランスが優れた持続性の高い都市であり、餃子やジャズに加え、バスケット・サッカー、自転車などのプロスポーツが盛んで、余暇を彩るコンテンツが充実した魅力あふれるまちです。



札幌市【北海道】



札幌は、暮らしやすい都市環境と豊かな自然との調和が、特徴であり魅力です。北国ならではの魅力的な観光スポット、たくさんの美味しい食べ物があ、季節ごとの美しい風景やイベントを楽しむことができます。



富山市【富山県】



富山市は、富山湾から北アルプス立山連峰にいたるまでの多様な地形を誇る、水と緑に恵まれた自然豊かな都市です。近年は本市の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に、国内外から注目をいただいております。



豊橋市【愛知県】



豊橋市は、日本のほぼ中央に位置しており、新幹線により東京・大阪から約80分でアクセスできます。豊橋駅から東部へ走る路面電車は、市民の足としてだけでなく、まちのシンボルとして「市電」の愛称で親しまれています。



岡山市【岡山県】



岡山市は、水と緑、温暖な気候に恵まれ、中四国のクロスポイントに位置する拠点都市です。商業や医療、福祉、教育などの高度な都市機能が整っており、日本三名園の一つである後楽園や桃太郎伝説に関する歴史・文化遺産も見どころです。



広島市【広島県】



広島市は、周囲を風光明媚な瀬戸内海と緑の山々に囲まれ、市街地に6本の川が流れる美しいまちであり、山海の食資産をはじめ、プロスポーツの観戦やプロオーケストラの鑑賞など、多彩な都市生活を楽しめるまちでもあります。



松山市【愛媛県】



松山市は、日本最古といわれる道後温泉や松山城、俳句など、世界に誇れる宝がたくさんあり、いろんな良さが絶妙に程よく混ざり合う四国最大の人口およそ50万人が暮らす愛媛県の県庁所在地です。



長崎市【長崎県】



「すり鉢」状の地形が生み出す坂の町と美しい夜景が特徴。著しい人口減少によるピンチをチャンスに変えるため、700年に1度のまちづくりに奮闘中。大きな変革期にある長崎市、ぜひ一度訪れてみてください。



熊本市【熊本県】



熊本市は、まちの中心部にそびえる勇壮な熊本城、清らかな地下水と豊かな緑、8月1日に開業100周年を迎える市のシンボルの一つである熊本市電など、歴史文化と自然の恵みにあふれたまちです。



鹿児島市【鹿児島県】



鹿児島市は、雄大な桜島と波静かな錦江湾に代表される多彩な自然、世界に誇りうる魅力ある歴史・文化など豊かな地域資源に恵まれ、商業・交通などの多彩な都市機能が集積する南九州の中核中核都市です。

歓迎セレモニー

LRT都市サミット宇都宮2024の開催に先立ち、サミット参加都市の方々をはじめ来賓の方に宇都宮市の魅力を体感いただけるジャズ演奏を行いサミット参加者を出迎えました。

ウェルカム演奏：スウィングングハードオーケストラ

演奏曲目：トゥナイト

虹の彼方に (Over the Rainbow)

ムーンリバー

上を向いて歩こう

A列車で行こう (Take the "A" Train)

デキシーマドレー

オール・ライト・オーケー・ユー・ウィン

グレンミラーメドレー

ビューティーアンドビースト (美女と野獣)

Sing Sing Sing

ワンオクロック ジャンプ



主催者挨拶

佐藤 栄一

宇都宮市長



皆様、こんにちは。ようこそ、宇都宮市にお越しくださいました。

「LRT都市サミット宇都宮2024」の開催に当たり、主催者を代表いたしまして、歓迎の御挨拶を申し上げます。

本日は、お忙しい中、国会議員の皆様、国土交通省の皆様、県関係者の皆様をはじめ、首長会議のコーディネーターをお願いしている森本先生、各都市のパネリストの皆様など、多くの御来賓の方々にご臨席賜りまして、誠にありがとうございます。

さて、本市におきましては、昨年8月26日に、芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」が開業いたしました。

LRTの整備につきましては、私自身が市長に就任した2004年以降、栃木県県央地域の公共交通ネットワークの要である「東西基幹公共交通」と位置づけ、多くの関係者の皆様のご理解とご協力をいただきながら、着実にその取組を進めてまいりました。

特に、路面電車の文化のない地域にゼロから創り上げる事業でありましたが、本サミットの参加自治体の皆様や、軌道事業者の皆様により、これまでの実績に基づいた様々な御助言や施設整備に対する技術的な支援をいただきながら、幾多の困難を乗り越え、成し得たものであり、本日、この場に立ってご挨拶できますことを誠に感慨深く思います。

本事業を進める上で、多大なる御支援を賜りました関係各位に、この場をお借りしまして、心より、厚く御礼申し上げます。

この地域に新たに生まれたLRTは、公共交通の利便性向上はもとより、環境負荷の低減や交流促進による沿線地域の活性化、さらには、雇用の促進や定

住人口の増加などの様々な効果が得られ、本地域の発展に大きく寄与するものであり、本市の目指すスマートシティを実現する上で、必要不可欠な都市の装置であります。

本日と明日の2日間、皆様と一緒に、各都市の取組や今後のLRT整備に向けた課題を共有し、意見交換をさせていただきますとともに、これらの取組を通じて、LRTの走るまちの魅力を全国に発信し、国内におけますLRTの普及・促進につなげてまいりたいと思います。

結びに、本日、このサミットを開催するに当たり、御協力いただきましたすべての方々へ心より感謝を申し上げますとともに、ここにお集まりの皆様のご健勝とご活躍をお祈り申し上げて、挨拶とさせていただきます。

2日間に渡り、どうぞよろしくお願いいたします。

主催者挨拶

馬上 剛

宇都宮市議会議長



皆さん、こんにちは。ただ今、ご紹介をいただきました。宇都宮市議会議長の馬上 剛でございます。

本日、「LRT都市サミット宇都宮2024」が開催されるにあたり、市議会を代表いたしまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

「LRT都市サミット宇都宮2024」が、このように、盛大に開催されますことを、心からお喜び申し上げますとともに、全国各地から多くの関係者の方々にご参加いただきましたことを、心から感謝申し上げます。

本市におきましては、待望のライトラインが昨年8月に開業し、LRTが走る都市の仲間入りを果たしたところではありますが、本市の公共交通の利便性を大きく向上させ、生活の足として市民の皆様にご利用されている様子を目の当たりにし、LRT整備の意義と効果を日々実感しているところであります。

更には、国内の路面電車としては75年ぶりの新規開業ということで大きな話題となり、全国からたくさんの方々に宇都宮に足を運んでいただくなど、本市の魅力の発信や認知度向上にも大きく寄与しているものと認識しております。

また、本市議会におきましても全国の議会の皆様からいただくライトラインに関連する行政視察の申し込みが例年に比べ大幅に増加しており、本市の取組に対する注目度の高さに身が引き締まる思いでございます。

皆様におかれましては、本日の「LRT都市サミット宇都宮2024」を契機に、全国のLRT、路面電車が走るまちの魅力を全国に発信するとともに、各都市の更なるまちづくりの推進に向け、より一層の都市間

の連携強化を図るため、今後ともお力添えを賜りますよう、お願いを申し上げます。

結びに、関係者の皆様には、改めて感謝を申し上げますとともに、本日お集まりの皆様方の、ますますのご健勝・ご活躍を、心からご祈念申し上げまして、ご挨拶といたします。

来賓挨拶

船田 元 様

衆議院議員



皆様こんにちは。私は地元宇都宮を選挙区としております衆議院議員の船田元でございます。あわせて、私は超党派の国会議員で作っておりますLRT推進議員連盟の顧問をやらせていただいております。会長が岡山の逢沢一郎先生であります。

その議員連盟におきましても、今回の宇都宮のLRT開通は大変大きな話題となっております。先日も逢沢会長を初め皆様にお越しをいただいて試乗をしていただいたというようなこともやらせていただきました。既に市長さん、議長さんからお話ありますようにこのLRTの構想が始まってから30年、具体的に検討が始まってからも20年という長い年月が経過をいたしました。

その間に、佐藤市長が、5回の選挙をやりまして5回とも、このLRTはか非かという争点で5回も突破をさせていただきました。市長さん、本当に粘り強いことでありました。改めてお礼を申し上げる次第でございます。このLRT議員連盟としましては、全国のLRTを導入したい、また既に路面電車を運営しておられて、そしてそれに新たにLRTを導入したいという、そういう皆様のお声をいろいろ取り上げさせていただきます。

そういう中で、やはり一つは上下分離方式ということ国土交通省において採用していただくということ。これが大きな後押しになったのかなと思っております。それともう一つはこのLRTを建設するにおきましては道路局、それから鉄道局、そして都市局、三つの局が関係をしているわけですが、それぞれに支援の制度も違っております。またタイミングも違ってきます。これは進めていく上で大変難航するのでは

ないかということで、窓口を1本に絞っていただく。そして、ワンストップでやっていただくということを議員連盟からお願いをいたしました。おかげさまで、宇都宮はその第1号の採用ということで、この方式に従って作っていただいたということで、改めて国土交通省の皆様にお礼を申し上げる次第であります。

そして、このLRTにつきましては、特に、富山市における富山ライトレールの皆様に大変ご指導いただきました。他の地域の皆様にもご指導いただき、特に運転手の研修ですね、各都市の皆様には大変なお力添えをいただいて、今、安全運転で頑張っている状況でございます。我々のこの経験を、ぜひ今度は皆様に還元をする、あるいは恩返しをする、そういう気持ちで今日私もこちらに参った次第でございます。

ぜひ宇都宮の事例を、また皆様でよく研究検討していただいて、皆様のそれぞれの地域において新たなLRT、あるいは既に路面電車が開通しているところにおきましては、LRTを導入するその一つの大きな一助となることを、私達は大変願っている状況でございます。本当にこれまでのご指導に心から感謝を申し上げます。そしてこれからもLRTを初めとする都市まちづくり、その大きな大きな装置、大変重要な道具としてこれを生かしながら、それぞれのまちづくりに邁進していければなと、そういう気持ちでいっぱいでございます。どうか、各都市の皆様の一層の発展、そしてLRTのスムーズな導入に心からご期待を申し上げながらお祝いの言葉にかえたいと思えます。誠におめでとうでございます。

来賓挨拶

菊池 雅彦 様

国土交通省大臣官房技術審議官（代読／都市局街路交通施設課長 服部卓也 様）



私は、技術審議官の代理として今日出席をさせていただいております。国土交通省都市局街路交通施設課長の服部と申します。

まず、1月1日に起こりました、石川県能登半島での地震にて大勢の方がお亡くなりになりました。まずはお悔やみを申し上げますとともに、多くの被災者の方にお見舞いを申し上げたいと思います。

本来であれば、菊池審議官がここに来てご挨拶を申し上げるところですけれども、現在能登半島の地震の対応というこちらに専念するという事で街路交通施設課長の私がこちらの方に来て挨拶を預かってきておりますので代読させていただきたいと思ます。

本日、LRT都市サミット宇都宮2024が開催されるにあたり、一言でご挨拶を申し上げます。ご臨席の皆様方におかれましては、平素より国土交通行政の推進に対しまして、特段のご支援とご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

このLRT都市サミットは2009年から今年、今回で9回目となり全国からLRT関係者の皆様が集まる非常に貴重な機会であると認識をしています。前回の長崎開催は新型コロナウイルスの影響でオンライン開催となりましたが、今回はここ宇都宮で現地開催が叶いましたこと、誠にありがとうございます。

さて、私ども国土交通省では、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを行うコンパクトプラスネットワークの取り組みを推進しています。この取り組みを推進する上で、LRTは都市の骨格となる公共交通軸の一つとして、非常に重要なものであると認識をしています。

皆様ご存知の通り、ここ宇都宮では昨年8月、国内では初となる全線新設のLRTが開業したところであり、LRTを軸としたバス路線の再編や、トランジットセンターの整備等に加え、今後は宇都宮駅の西側へのLRT延伸が検討されるなど、LRTを活用したまちづくりが大きく進んでいるところです。さらに本日で臨席の各都市におかれましても、低床式車両の導入や、軌道の延伸など、LRTを活用したまちづくりを進められているところと承知をしております。

国土交通省といたしましては、LRTなどの都市の骨格となる公共交通軸の整備に対して、引き続き助言や支援などのご協力をさせていただくとともに、本日のサミットを通じてLRTの重要性がより認識され、LRTの整備や活用の動きが全国で高まっていくことを期待しております。

結びになりますが、主催された佐藤宇都宮市長をはじめ、宇都宮市の皆様方に感謝を申し上げますとともに本サミットが実り多いものとなることを心からお祈り申し上げて私からの挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

令和6年1月26日、国土交通省大臣官房技術審議官菊池雅彦、代読でございます。

来賓挨拶

福田 富一様

栃木県知事（代読／県土整備部次長 谷英夫様）



皆様こんにちは。私は栃木県県土整備部次長の谷と申します。知事ですが今日あいにく公務が重なっております。出席が叶いませんので私の方からご挨拶をお預かりしましたので、代読させていただきます。

ご挨拶に当たり、まず、元日に発生した令和6年能登半島地震により亡くなられた方々に哀悼の意を表しますとともに、被災され困難な生活を余儀なくされている多くの方々に心よりお見舞い申し上げます。

さて、本日はLRT都市サミット宇都宮2024が多くの関係者の皆様のもと、盛大に開催されますことを心からお喜び申し上げます。また、ご臨席の皆様におかれましては、平素から、人と環境に優しいまちづくりにご尽力されていることに深く敬意を表す次第でございます。

今回のサミットは「ゼロからの挑戦、まちの未来を紡ぐLRT」との副題がございますが、昨年8月に、ここ宇都宮市に新たに誕生した芳賀宇都宮LRT、愛称ライトラインは全線新設でまさにゼロからのスタートであり、JR宇都宮駅東口の再開発と合わせてまちの様相を一変させました。

ライトラインと共存する地域空間や地域生活が生まれ、県民の行動変容が起こり、まちのあり方が変わりつつあると感じているところでございます。

本県では、目指すべき都市構造として、栃木のスマートプラスコンパクトシティを目標に掲げ、コンパクトプラスネットワークの都市づくりを推進しており、目標の実現に向け、公共交通と一体となったまちづくりを進める上で、ライトラインは大きなツールにな

るものと考えております。

また、ライトラインの開業により、県央地域の東西公共交通軸が強化され、既存公共交通と連携し、広域的な公共交通ネットワークが構築されることで、高齢者などが外出しやすくなり、健康増進が期待されることから、少子高齢化が進む今後の社会において、本県の地域課題の解決の一助にもなると考えております。

さらに、ライトラインは観光資源そのものでもあり、高いブランド力が、栃木県のイメージアップに繋がり、新たな来訪者が見込まれることから、周辺地域を含めた観光周遊や本県への移住定住の促進にも期待しております。

今般、全国各地で頻発、激甚化する自然災害、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う生活様式の変容、2050年カーボンニュートラルの実現など、本県を取り巻く社会情勢の変化に対応が緊要となっております。

今後はライトラインの様々な整備効果が県内全域に波及しまして持続可能な社会の実現に繋がるよう、オールとちぎにて引き続き取り組んでまいります。結びに、本日で臨席の皆様の益々のご健勝とご活躍をご祈念いたしましてお祝いの挨拶とさせていただきます。

令和6年1月26日、栃木県知事福田富一代読になります。

本日は誠にありがとうございます。

地域公共交通の「リ・デザイン」

寺島 陵太 様

国土交通省 総合政策局 地域交通課 課長補佐



ただいまご紹介いただきました、国土交通省、総合政策局地域交通課の寺島と申します。

本日はLRT都市サミット宇都宮2024の開催、誠にありがとうございます。またご説明の機会を頂戴しまして、ありがとうございます。私の方から、国土交通省で推進しております地域公共交通の「リ・デザイン」の取組についてご説明させていただきます。

皆様ご承知の通り、ローカル鉄道、路線バスなどの地域公共交通は、人口減少等による長期的な需要減に加えまして、新型コロナの影響によりその維持が非常に深刻な状況でございます。こうした状況を踏まえまして国土交通省では昨年より、地域公共交通の「リ・デザイン」を推進しております。

具体的には自動運転やMaaSを初めとしたデジタル技術を実装する交通DX、車両の電動化等による交通GX、またこれらをベースとして地域の関係者の連携と協働を図るべく、三つの共創（官と民との共創、交通事業者間の共創、医療や教育等の他分野との共創）を推進することにより、利便性、生産性、持続可能性の高い地域公共交通のネットワークの「リ・デザイン」（再構築）を図っていくこととしております。

そのために法制度の整備、政府による関係府省庁間の連携・協働の取組、またそれらを推進するための予算措置を講じているところでございます。まず、法制度の面で、地域交通法の改正について説明いたします。

まず、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしまして、地域公共交通計画がございまして、その中でLRTやBRTの整備といった実際に取り組む内容に応じました地

域公共交通特定事業を地域公共交通計画に盛り込んでいただきまして、その具体的な実施計画につきまして、国交大臣の認定を受けていただくことにより予算上、法律上の特例等を受けることができるということとしております。

地域交通法について、昨年、地域公共交通の「リ・デザイン」を推進するための改正がなされたところでございます。改正内容は記載のとおりでございますけれども、主な改正事項として3点ご説明させていただきます。

一点目は、目的規定に地域の関係者の連携と協働、こちらを追加いたしまして、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加いたしました。これはまさに地域公共交通の「リ・デザイン」を国として推進していくということを明記したということでございます。

二点目は、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設、拡充でございます。バスに限らず、ローカル鉄道も厳しい状況にある中で、今回、自治体または鉄道事業者からの要請に基づきまして、国が再構築協議会を組織し、必要な調査、実証事業等を支援する仕組みを構築いたしました。また、再構築協議会で作成されました再構築方針に基づいて、大臣認定を受けた事業によるインフラ整備に対しましては、社会資本整備総合交付金による支援を可能としてございます。

三点目はバス・タクシー等の再構築に関する仕組みのうち、自治体と交通事業者が一定の区域・期間について交通サービスの水準、費用負担等の協定を締結して行うエリア一括協定運行事業の創設でござ

います。

こちらは単年度主義である現行の予算制度の中で、協定締結時に複数年の支援総額を事前に明示するという仕組みになってございまして、サービスを請け負う事業者さんは収益改善の恩恵をそのまま受けられるということになりますので、より効率的、生産的な運行が期待できる制度となっております。

以上が法制度面でのリ・デザインの推進の内容となっております。

続きまして、政府による関係府省庁間の連携・協働の取り組みといたしまして、デジタル田園都市国家構想実現会議のもとに、国土交通大臣を議長としました地域の公共交通リ・デザイン実現会議を昨年9月に設置し、関係府省庁を構成員としてこれまでに3回開催してございます。

これまでの会議においては、人の移動実態に係るデータを取得・共有・利活用する仕組みの必要性や、主導する司令塔の必要性、また関係府省庁において具体的な方向性や指針を示すことが重要といったご意見をいただいております。今後は春頃の取りまとめに向けさらに議論を深めていく予定でございませ

す。最後にリ・デザインを促進する予算、こちらについてご紹介をさせていただきます。この資料は令和5年度補正予算と、現在審議中の令和6年度当初予算案と合わせて地域公共交通関係予算として一覧化したものでございます。

このうち、またポイントを絞って三つご紹介させていただければと思いますが、一つ目は、地域公共交通確保維持改善事業のうち地域公共交通のり・デザインの加速化、この中の共創・MaaS実証プロジェクトについてご紹介させていただきます。

二つ目は社会資本整備総合交付金、三つ目は訪日外国人受入環境整備、これらのポイントについてご説明させていただきます。まず一つ目の共創・MaaS実証プロジェクトです。

これは三つの事業で構成されておまして一つ目は冒頭でご説明いたしました三つの共創による取り組みに対しまして、地域をA・B・Cの3つの類型に

分け、具体的にはAは人口10万人未満の自治体、Bは人口10万人以上の自治体、Cは大都市と区分けをしておりまして、それぞれに適切な支援メニューを用意しまして、支援していくという形となっております。

本事業は本年度も実施しておりますけれども、地域による分けはなく実施しております。全国で77の事業に支援を行っているところでございます。他の分野などとの共創によって、交通事業者単体では生み出せない需要と供給を創出するなど新しい取り組みについて、このメニューで支援を行ってまいりたいと考えてございます。

二つ目は共創を主導するコーディネーターや地域交通のマネジメントを担う人材などのモビリティ人材の育成事業でございます。地域によっては交通の専門家が少なく、共創の取組を主導するような方がいらっしゃらないという課題もあると認識してございますので、そういった人材を育てていくようなプロジェクトをこちらのメニューで支援していきたいと考えてございます。

三つ目は日本版MaaSの推進ということで、データの連携・利活用等により様々な課題の解決に取り組む事業について支援をすることとしてございます。

続きまして社会資本整備総合交付金でございませ

す。昨年新たに基幹事業として創設されました地域公共交通再構築事業でございませ

す。要件のところはちょっと細かいので、この場では割愛させていただきますが、その趣旨としましては、地域公共交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設またはバス施設、こちらの整備に対しまして公共预算から支援できるという制度となっております。

施設の整備に合わせまして全体事業費の20%という制約がございませ

す。最後にLRTの導入に活用可能な予算としまして、訪日外国人旅行者受入環境整備事業をご紹介させていただきます。

こちらはインバウンドの受入環境整備のために多言語化やキャッシュレス、バリアフリー化等を推進す

る事業でございます。LRTシステムの整備についてもメニューとして措置しており、補助実績もございません。

このように国土交通省では厳しい状況に立たされている地域公共交通に対しまして、その交通ネットワークを再構築するリ・デザインの取り組みを推進してございます。

ただ今ご紹介しました通り、制度面、予算面で推進できるよう支援を行っておりますので、ぜひともご活用いただいて、地域に適した公共交通のネットワークの再構築にお役立ていただければと思っております。

以上、私からの説明とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

LRTに関する最近の話題

服部 卓也 様

国土交通省 都市局 街路交通施設課長



ただいまご紹介いただきました、街路交通施設課長の服部でございます。都市局の取り組みについて少しご紹介をさせていただきたいと思っております。

これは日本の路面電車LRTの全国の分布状況ということでございます。今まで長らく軌道事業者18社というところに、今年度から19番、宇都宮ライトレールがここに追加になって、何十年ぶりかの更新ということでございます。

ここから少しいくつか事例をちょっとご紹介します。会場にもブースがありました富山市の取り組みでございます。まず最初に北側のJRの区間が富山ライトレールとして路面電車化をして、今度は南側の環状化、そして連続立体交差事業がついに終わりましたので南北接続を行ったということで相当利便性が高くなって、先ほどのポスターでもその利用者の変化というのがありましたけれども、やっぱり相当大的な効果を得ているということだと思っております。

また、ここにはないですけれども、利便性を非常に高くしたということで、市内の特に中心部の地価が、全体として富山市の地価が下がっているところは下げ止まっている、もしくは、若干上向いているということで、税収をしっかりと確保できる、この投資によってかなり税収としての効果っていうのも見られると聞いてございます。

今度、宇都宮市のライトレールに関してもぜひそういう部分の分析をしてそれを発信していただければ、さらに各自自治体に対しての応援になると期待をしているところであります。

これはすいません、後ほど市長の方からか、説明あると思いますので私の方からは、後ほどの説明と

いうことで飛ばさせていただきます。

これは広島市の広電、これも先ほどのポスターのところにも貼ってありますけれども、今JRの駅ビルを建てかえて、その2階部分に広電を延長して、まさに駅ビルの中に入っていくという工事を今やっております。

令和7年度の供用に向けて工事を進めていると聞いておりますけれども、やはりJRから降りて、目の前に路面電車が待っていると、これも非常にインパクトの大きいこういう利便性が高まると同時に富山の森前市長の言葉を借りるとまさにこういうものがシックプライドみたいな、愛着とか誇りとかいうものに繋がっていくんじゃないかと思っております。まさにこの広島の実例も非常にいい取組だということで、都市局の方としてもご支援をさせていただいているという状況でございます。

これは岡山市の事例で、今岡山の駅前に路面電車を延伸をして、駅に近接させようという取り組みを行っております。今まで手前で降りて地下通路を歩かなきゃいけないという形態だったんですけども、駅前まで持ってくるということに取り組んでおります。

最近の記事では環状化をやろうかとかというような路面電車の更なる活用という意味での取り組みが進みつつあるんじゃないかと感じてございます。これはよく使うの支援スキームですけども、公共団体事業者向け、また地方公共団体向け事業者向けという形でこのような事業を組み合わせながら、国土交通省としてLRTの整備の支援を行っているというものでございます。

これは社会資本整備総合交付金で宇都宮のライト

LRTに関する事例・制度紹介 / case study & system

レールと全く一緒ですけれども、こういうような事業を組み合わせて、特に宇都宮市の場合も上下分離で、施設系は全て市の方で持ってますので、市が主体となって事業を行ったということでございます。

ここから少し都市計画基本問題小委員会ということで、都市計画全般について昨年議論をして一定の中間報告を得たということでございます。その結果アンダーラインしてありますけれども、公共軸の確保等まちづくりの取組を連携して進めることが重要と、一見なんか当たり前のことは書いてあるようだけれども、立地適正化計画を作った自治体にアンケートをとったところ、立地適正化計画にいわゆる公共交通のことをどれだけしっかり書いてますかっていうことを聞くようなアンケートを行ったところ、9割ぐらいの都市はちゃんとその公共交通に配慮してますというお答えがありました。ただし、しっかりと公共交通がどこを走っていてどういうサービスレベルで、そこまでしっかり書き込んでるっていうのは実は1割しか存在しなかったと。あと残りは公共交通頑張りますとか、地域公共交通計画があるのでそれをちゃんと採択してますとか、ある意味投げやりな自分ごとになってないっていうのがかなり明らかになって、都市局としてもまちづくりにおいて、公共交通というのは佐藤市長の挨拶にもありましたけど、都市局では公共交通とは都市の装置や都市を動かすために必要不可欠なものだという位置づけでずっと支援をしてるんですけれども、やはりそれをちゃんとこういうまちづくりの計画に入れていただこうということで取組みを少し強化をしていきたいと考えております。

これは、具体的にどういうところが交通公共交通と連携した立地適正化計画を作ってるのかという事例でこれは神奈川県厚木市の事例です。これはバスです。このように主要なバス路線を1日の本数とかで主要な軸を決めて停留所を明らかにして、そこをベースにまちづくりの様々な施設の配置を決める。こういうことにしっかりと取り組んでいただいている自治体も存在をしております。

我々としてはこういう立地適正化計画に交通をしっかり連携をさせたものに対してしっかり応援をしてい

きたいのでやっばこういう計画にしていきたいと思います。今日来られているのはどちらかというと公共交通サイドの方々かもしれませんが、やはり都市計画のまちづくりサイドも、交通のことを自分ごととして捉えるように、ぜひ各自治体の中でもそういう取り組みを行っていただきたいと、我々はそういう動きに対してしっかりと応援をしたいと思っております。

これは今回の宇都宮市でも使いましたけれども、都市地域交通戦略推進事業と社会資本整備総合交付金です。左上にあります通りこういう形で路面電車等に付随して必要となる例えば自由通路ですとか、駅前広場的なその交通結節性こういったものを総合的に支援する制度を都市局の方で用意をして支援をしております。

これはちょうど地域公共交通法を改正した時に、特にまちづくりとの連携というのがかなり強く言われ、総合政策局も独自の交付金は作りませんでしたけれども我々はこの地域交通戦略推進事業も拡充をしたということでございます。

一番右側のオレンジのところですが、まず基本的にこういう支援を使うには立地適正化計画を作っていないと駄目で、きちんと位置づけてくれたところに対してこういう拡充を適用をしましょうということです。一つは赤字の上の方ですが、社会資本整備総合交付金というのは基幹事業と関連事業と効果促進事業という三つで分類できるんですけれども、実はレールについては今まで関連事業でやってたっていう部分がありますけれども、今回、地域交通戦略推進事業の基幹事業ということにしっかりと位置づけをさせていただいたということでございます。

二つ目ですが、いわゆる軌道事業者が事業を行うときに対して、この交付金というのは基本的に自治体向けの支援制度なので、民間に直接交付するという制度はございません。ただし、間接補助という形で国と地方と事業者が3分の1ずつ負担して民間事業者が事業を行うと、こういう支援スキームはあります。そこに対して通常はその事業者の負担が3分の1出るんですけれども、今回の拡充では、国と地方だけで半々、国費の裏負担を持って事業者

の負担がなくても、間接補助という形で事業者が事業をできる、そういうような拡充をさせていただきました。

また、これは地元の自治体のまさにやる気の世界ですけれども、事業者の負担なくともこういうことを支援できるというような拡充をさせていただきました。我々としてはこういう制度を使いながら、ぜひ今回の宇都宮市が契機になって、またいろんなところで様々な計画が少しでもまた動き出すんじゃないかという期待をしています。

最後に、またライトレールの写真ですけれども我々都市局また先ほどありました通り、総合政策局鉄道局、全力を挙げてしっかりと支援を行いたいと思いますので、ぜひ皆様方においても、様々な検討があつて何かあれば我々にご相談いただければというふうにも思っております。

雑駁ですけれども説明の方は以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

令和5年度の路面電車関係予算の概要

中田 勝久 様

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地方鉄道再構築推進室長



皆様こんにちは。本日はLRT都市サミット宇都宮2024にお呼びいただきまして誠にありがとうございます。そしてちょっと遅ればせながらなんですが、昨年のですねライトラインの開業につきまして、改めて、おめでとうございます。

本日、都市局様、総合政策局様から一通りご説明いただきましたけども、私どもの方も同じような説明になりますので、なるべく重ならないようにお話をさせていただきます。

まず私、国土交通省鉄道局鉄道事業課の地方鉄道再構築推進室と非常に長い名前になっております。こちらですね、昨年の地域交通法の法改正に合わせて、新たにできました室でございます。それまで地域鉄道支援室というような名前でもございました。それが法改正に合わせて、地方鉄道再構築推進室、実はこれ英語で言いますとローカルレールウェイリデザインングオフィスというような名前になっております。

実は基本的にこの名前だけでいいんですけど、LRTとは直接関係してないんですが、元々地域鉄道支援室の方でLRTの支援もしてございましたので、引き続き、お付き合いさせていただければということでございます。

基本的にはですね、私の室は4月から、地方の非常に経営の厳しいローカル線、今までは民間事業者が一生懸命頑張っていたところで、地域の支援、国の支援も合わせて安全に関して支援をしてきたところなんですけども、合わせて、地域のローカル鉄道、民間のローカル鉄道だけでなく、元々国鉄由来のですね地域、ローカル線につきましても、

非常に、利用者が減っているということもありまして、それらローカル鉄道の再構築を後押しするために、法改正をし、さらに室を作った次第でございます。

以後は資料に合わせてご説明させていただきます。

先ほど支援につきましての全体的な国土交通省の支援の説明を都市局様からいただきましたけども、そのうち事業者向けのポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業とこちらの方を当室で取り扱ってございます。基本的にこちらの予算につきましては、観光庁の予算をうちの方で要求し、つけているものでございます。

LRTシステム構築に不可欠な施設の整備に対して補助をしております。実はこちらはLRTだけではなく、路面電車の方にもこちらを使った支援を活用してございます。それ以外につきましては上の方については環境省の連携事業で車両等に対して補助をいただいておりますけども、今回のライトラインにつきましてもこちらを活用してございますし、走行区間の整備につきましては社会資本整備総合交付金を使っております。

こちらよく地域鉄道支援につきまして活用している資料でございます。元々、平成27年につきましては、交通系のですね総合的な支援であります鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、ないしは利用環境改善促進等事業ということで、予算を獲得してまいりました。その後、いろいろ予算的な措置を編成を終えまして現在一番右側の5年度におけます予算内容になってございます。このうちLRTにつきましては、右側下の方にございますけども、訪日外国人旅行者受入環境

整備緊急対策事業、ないしはですね国際観光税を使いました公共交通利用環境の革新等事業においてですね、支援を行っているところでございます。

これらを、利用目的に分けたものが次のものでございます。基本的に安全輸送の確保に向けまして、軌道整備や車両の更新等に対する支援、さらには利便性の向上、利用環境の改善のために行う支援、また3番におきましては利便性の向上で、新駅の整備や行き違い設備の新設に対しても支援と、これら三つの支援内容となっております。

こちらはですね、先ほど総合政策局の方からご説明いただきましたので、ちょっと割愛させていただきます。このうちLRTの支援につきましては下の方にございます快適性や利便性の向上に向けた取り組み支援という中の一部として支援をしてございます。

こちらが先ほど言いました、国際観光税を使いました支援でございまして、こちらの方でいろいろなですね、バリアフリーの設備に合わせまして車両購入したりといった事業に対しても支援を行ってございます。こちらも観光庁の方を経由して、予算の獲得に努めているところでございます。

続きまして地域鉄道に対する支援策でございますけれども、そのうち一番最後に記載がございます低床式車両に係る固定資産税の特例措置、こちらがLRVと呼ばれておりますけれどもこちらの固定資産税の標準課税を5年間3分の1に軽減ということでちょうど令和6年度末まで支援の対象になってございますので、来年度また延長の要望をいたしたいと考えております。

こちらからは先ほどご説明したいくつかの支援事業の細かいところございますので、後ほど皆さんご覧いただければと思います。

また、こちらは先ほどご説明しました観光庁の予算事業の中の交通システムの低炭素化と利用促進に向けた施設整備事業、赤い囲みがございましてけれどもこちらで宇都宮市さんのライトラインも含めまして車両の導入支援を環境省の方でやってございます。

また、重なってしまいますけれども、先ほど地域交通課の方でご説明いただいた中で、デジタルトラ

ンスフォーメーション、ないしは、グリーントランスフォーメーションの支援を行っているところでございます。

基本的にはこれをもちまして車両の導入とか、実証といった支援を行っているところでございます。

また、こちらも重なって大変申し訳ないんですけども、先ほど私の室の前言いましたけれども、そのうちローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設と拡充というものが新たに付け加えまして、地域の方ですね、交通の維持とか、交通をどうしていくとよいか、今まで地域だけで検討してましたけれども、それらにつきまして、さらに国の後押しを強化する、そういった法改正を新たに設けたわけでございます。

資料につきましては以上なんですけれども、先ほど、都市局の課長ないしは、市長からもございましたけれども、都市の装置だということでございます。実は鉄道といいますのは、最初に民間が設立しまして、なかなか経営が厳しいところございました。それに対しまして国としては安全性の向上に向けた支援をこれまで行ってきたところでございまして、また地域につきましても、国に合わせて支援をしていただきました。

ただそれ、そうは言ってもですね、なかなか経営が芳しくないということで、さらに、これからの人口減少時代なかなか鉄道事業者ないしは軌道事業者だけで交通を維持していくのは難しいということございまして、それらにつきまして、法改正で何とか地域の皆さんの後押しでもって公共交通をきちっとリデザインしようじゃないかということで、法改正も進めてございまして、国としてもより一層、地域の議論に参画しましてより良い公共交通を構築していきたいと考えてございます。

今回、宇都宮市で新規にできたLRT、ライトレールトランジット、でございますし、都市の装置だということでございますけれども、その装置を、より一層未来に向けて繋げていくには市民の皆さん、行政の皆さん、鉄道事業者の皆さん、また国の私どもも、合わせて繋げていくことが非常に重要でございますのでより一層、ライトレールを盛り上げていただくよ

LRTに関する事例・制度紹介 / case study & system

うにご協力をお願いいたしまして私の説明とさせていただきます。

ありがとうございました。

L R T C i t y S u m m i t U T S U N O M I Y A 2 0 2 4

LRT 都市サミット
宇都宮 2024

宇都宮市の取組紹介

宇都宮市の取組紹介

佐藤 栄一

宇都宮市長



それでは進めさせていただきます。「ゼロからの挑戦」ということで大変年数がかかりました。それを20分で話すということでございますので、足早に進めさせていただきますと思います。

宇都宮でありますけども、ご存知のとおり、東京から新幹線で48分、人口が51万というところでございます。そして皆さんご存知の餃子、餃子祭りには17万人が3日間来ていただきますけども、1年間に餃子を目的に宇都宮に来ていただく方は年間約150万人です。たかが餃子と言えなくなってきたということでもあります。

そしてその他、一番左下でありますけども、大谷石文化ということで、世界にここしかない大谷石の空間、掘った後の空間になりますが、人生においても1回は見ていただければと思いますので、ぜひ足を伸ばしていただきたいと思います。

一番右上、ジャパンカップサイクルロードレースでありますけども2日間で約13万人の方がお見えになります。経済効果は31億円ということで、ツール・ド・フランスと同じようにワンデイレースではアジア最高位の大会となっています。

宇都宮ブレイクス、これはバスケットボールでありますけども、比江島選手等の活躍で、今も良い成績を伸ばしているところでございます。

そしてここからでありますけども、ご存知のとおり日本の人口は減り続けています。いわゆる少子化の影響でございます。ところが世界の人口はこのようにどんどん伸びている。

2100年には103億人、100億人を突破いたします。当然のようなことですが、エネルギーと食料が

不足してくるのは当然のことだと思います。この原因はやはりアフリカあたりがどんどん人口が伸びてる、ナイジェリアにいたっては、今2億人の人口が2100年には5億人プラスとなって7億人となります。これは内紛戦争がなくなったというのが大きな影響だと思います。

そのような中、ご多分に漏れず、宇都宮市も今51万人の人口が2050年、一番グラフの右肩でありますけども、約10万人減って42万人となります。

これを何とかあらゆる施策を動員して、47万人、マイナス5万人で止めていこうというのが私達の考えであります。それでもこの宇都宮から5万人の消費が消えます。5万人の税収が消えます。今の行政サービスを維持していく上ではここをしっかりと捉えていかなくてはなりません。

そのためには、子育てしやすい環境とか、また結婚をどんどん推奨するとか、そしてもう一つは人が集まりすぎてる大きな都市圏、そこから人や企業を呼び込んでくる。そしてもう一つはそのような少ない人口でも、この宇都宮、日本を支えていくことができる都市の構造、都市の構造を変えてしまうこと、これが宇都宮が目指すスーパースマートシティというまちづくりであります。

まず最初の少子化対策でありますけども、子どもの出産前後に経済的な支援、また産前産後を専門職がカバーをして精神的に参らないようにという視点、また待機児童ゼロ、保育園にはいつでも行ける体制、また、保育料の無償化、そういうものを行っています。そして一番下になりますけども、高校3年生までの医療費の無料化、財布を持たないで病

院に行って、あるいは歯医者さんに行くことができる、お薬も一緒にもらってこれるとそういう体制をとって、何とか少子化に歯止めをかけようとしていますが、子どもができたら仕事はやめる、子どもが成長して、手がかからなくなったら再就職をしたいなという方が平成23年では52%いましたが、令和3年では9.4%まで、そして、子どもができて仕事は辞めない、仕事を続けながら子育てをすると回答した方が29.8%という数字になっています。確かに、宇都宮市が進めている少子化対策はきちんと効果は出るところでありますけれども、出生数は増えない、やはり結婚する方が少ないからだと思っています。外から来ていただく方には100万円の補助とかあらゆる手段を作っています。

また移住定住相談ができるよう、この隣の新しく開業した民間の「ウツノミヤテラス」の3階に「miyacomе (ミヤカム)」というのを作りました。これに対しまして相談件数が令和3年と比較をすると、443件まで伸びて実際に宇都宮に移住していただいた方は266人ということで増えています。相談件数また移住した数も令和5年本年度は12月末現在ですが、一番右の棒グラフに見られるように令和4年を越す勢いとなっています。効果は表れてるんだと思います。

先ほど申し上げた結婚する方が増えないのというところですけども、そこにも結婚支援センターの入会金をゼロにしたりということで、成婚件数が宇都宮では119人おりますので、効果は必ず出ると思います。こういう地道なことをやっていきたいと思っておりますが、その結果宇都宮市は子育てしやすい街ランキングでは第2位そして、Woman CHINTAIユーザーが選んだ街ランキングでは第4位ということでケンミンSHOWなんかでも、取り上げていただきました。

こういう中であっても、これから少ない人口でも支えやすいという都市構造に変えていくスーパースマートシティであります。どんなまちかというところ、この絵の一番下にありますが、ネットワーク型コンパクトシティ、これは、私が市長になる前のまちづくりを行ったときに作った私の造語でありますけれども、コンパクトプラスネットワークだと思っていただけ

ばと思います。こういう公共交通が縦横無尽に走って、ドアツードアで最寄りのJR線、東武線といった駅あるいはLRTの電停、そしてバス停、そういったところに行って乗り換えさえすれば、自分の意思で自分の力で移動ができるというまち、これがNCCでありまして、その上に三つの大きな紫赤緑の筒がありますけれども、これが脱炭素の社会とか地域経済循環の社会、また地域共生の社会、この三つを柱にして、デジタルや人の力を使ってまちを作っていく、それがスーパースマートシティというまちで、今を生きる市民だけでなく、次の世代の人たちのための街を今から作っちゃおう、少子化を見越して今から作っちゃおうというものであります。

そのNCCネットワーク型コンパクトシティの基幹的な公共交通がLRTとなりまして、そこにバス路線をどんどん追加をしていく、そしてその隙間を地域内交通というデマンドタクシー等がカバーをしていく、先ほど申し上げたように自分の力で移動ができるというまちを、今作っています。LRTにつきましては、14.6キロということで、停留所が19ヶ所そして追い越し施設が2ヶ所あります。また導入車両は17編成、1編成3両になっていますそれが17編成ということであり、車両定員は160人ということで、座席は50席用意をしています。最終下りは多分これ以上乗ってるんじゃないかなと思うほど、ぎゅうぎゅう詰めであります。

そしてLRTの事業費ですが全体では684億円、ここに芳賀町さんの分が含まれています。これを国の支援が326億円、そして市と町の負担は358億円でありましたが、宇都宮市の負担は313億円でございます。また栃木県からも補助をいただいたところでございます。これを20年間で宇都宮市の負担313億円を20年間で返していくことにはなりますが、これは元利均等ではありません。利息から始まってそこにだんだんと元利が含まれていって、大体10年目事業の折り返しの10年目で、一番返済額が多くなります。金額にして宇都宮であれば13億円、宇都宮市の一般会計は約2400億円ありますので、大体0.7%ぐらいです。全体の予算の中で0.7%の負担で済む、つま

宇都宮市の取組紹介 / utsunomiya city's initiative

りは宇都宮市の財政の身の丈の中でできるという事業になります。

そして時速は40kmということで、初乗りの運賃は150円から終点まで行っても400円という大変安価な状況になっています。通勤定期、通学定期そういったものを使っていただくとより安くなりますし、運転時間帯は午前4時からまた午前0時ということで、新幹線の発着に合わせています。

そして運行間隔としては、開業当初ということで、8分間隔これはピーク時であります、朝と夕方の通勤通学ラッシュ時間帯は8分間隔、そして日中は12分間隔です。計画では、6分間隔、10分間隔となります。そして、快速もこれから導入されることとなります。国内初の750ボルトということで、電線の太さを細くすることができて設備のコスト削減が可能とか、電力のコスト削減が可能ということでこういう調整もさせていただきました。

雷都を未来へということでこのようなコンセプトでございます。グッドデザイン賞の特別賞であるグッドフォーカス賞もいただきました。日経新聞の日経優秀製品サービス賞の最優秀賞、これも受賞いたしました。

新潟トランススさんにこの車両発注させていただきましたけども、当初はもっと頭の部分がほぼ平らでした。これを何とか鼻を伸ばせ伸ばせとお願いをいたしまして、もうこれ以上伸ばせないと何度もお願いをして、原型の形となったところでございます。

何度も言って、かっこよくなったなって自分では思っているところでございますけども、黄色のデザインは、これは雷都のまち、雷が多いということで、雷のライトになっています。雷は迷惑がられるものかもわかりませんが、栃木県にとっては稲穂が水を多く蓄えて、そして美味しいお米が採れる恵みの雨に繋がるということで、地元の方々「雷様(らいさま)」と、言っております。そういったところからこういうカラーリングにいたしました。

キャッシュレス乗車率、このICカードでありますけども、宇都宮の場合にはこのようなカード、これSuicaも入っています。全国からSuica等のICカード

で来ていただく方も乗ることができますが、このローカルのICカード、これは宇都宮市民の皆さんに使っていただくと、これによってポイントがつきますので、それが還元されるということと、70歳以上の方は1年間に1回1万ポイントを毎年差し上げてます。そして、今、中学生高校生にも全員にこのカードを配布させていただきました。そして今年はいよいよ小学校1年から6年生まで全員の児童にこれを差し上げていきたいと考えています。

キャッシュレスがどんどん進んでいけばいくほど、定時性が図られます。今のところ土日祝日は87%で、残りはやはり現金払いとなっています。ここがキャッシュレスになっていけばいくほど利便性が向上することになります。

これはトランジットセンターでありますけども、5ヶ所のトランジットセンターがありますがそこにはLRTが入ってくると、バス、タクシー、そして乗用車等の駐車場、そういうものがあるとともに、自転車の駐輪場、そんなものも含めて、LRT降りてすぐにバスに乗り換えることができるそういうトランジットセンターが5つございます。

そして、バス路線でありますけども、LRTだけを作っても全く意味がありません。LRTを背骨に例えばバス路線はその小骨、この小骨をどんどん増やして行って、その小骨と背骨の隙間を埋めていくのが、先ほど申し上げたデマンドタクシーで誰もが自分の力で移動ができるというまちになりますので、公共交通が脆弱であった宇都宮はこれからさらにバス路線を増やしてまいります。平日で、従前と比較すると、プラス148本新たにバス路線を、そして土日も祝日も含めて増やしているところであります。そしてさらに端末の交通として電動アシスト自転車、電動キックボードこれをシェアリングサービスを行って、そのポート数も47ヶ所となっています。

そして、平日の利用者数ですが、約1万3000人でありました。4ヶ月経ちましたけども4ヶ月連続で増加をしています。また土日祝日も約1万人ということで、当初の軌道運送高度化実施計画と比較し、約2倍から3倍の方が利用しています。来月で半年にな

りますが、まもなく利用者が200万人を達成することになります。

バスの利用者も増加、また車の交通量はこちらに乗り換えての方が多いため1割減少になっています。これからも利用が定着し、利用者数が増えていけば、車の交通量も減っていくということになって、ゼロカーボン社会、そういったものに着実に前進をしていきます。下の写真は一番左が平日7時頃の様子で、また右側が沿線のショッピングセンターに向かっていく休日のお客様であります。

ちょうどLRT宇都宮駅から発車しまして10分ぐらいのところにショッピングセンターがあります。そこに来る方が予想以上に多いということ。終点まで乗る方は、多分にLRTに乗ってみたいという方とか観光客の方だと思います。

そして開業後5ヶ月で、各地からの行政視察民間企業の視察の方々々が201件ということで、先ほど議長のご挨拶にもありましたが、今はお断りしている、とてもとても職員が対応できないような状況であります。そして海外からの視察、これは民間の方々また大使館を通しての依頼等が増えております。

海外にとってはLRT事業はそんな珍しくはないと思うのですが、宇都宮市の場合には再生可能エネルギー100%でこのLRTが走るということで、そこに興味があるようでございます。

そしてLRTの沿線におきましては、効果が大きく表れておりまして、左側は総人口が全然どんどん減っていきませんが、右側はLRTの沿線東側ですが、人口がプラス8%と増えています。そしてLRT沿線の高層建築物6階以上の建物を主にマンションであります。これも増加をしています。北関東の中で一番増加率が高いということ、そして地価であります。右側二つについては商業地の地価、これも駅東側だけはプラス4%、そして住宅地の地価もこれも駅東側だけはプラス8%という状況で土地の評価が上昇しています。先ほど申し上げた人口が8%増えていますので、当然子どもたちも増えて、既存の小学校がもうパンク状態でありましたので、ゆいの杜小学校というのを、建設をさせていただきました。1年か

ら6年生で合計845名ということで、宇都宮一番のマンモス校、多分北関東一番のマンモス校になっています。

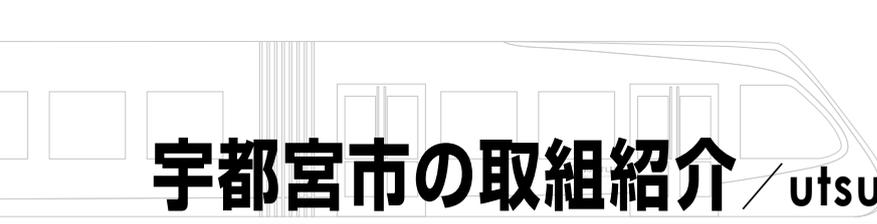
軌道運送高度化実施計画が認可をいただいた瞬間から、このあたりがどんどん人口が増えてきました。そして経済的な効果といたしましてはその他に603億円の事業のなか130億円のマンション等の建設があり、関連産業の需要増加として580億円の直接的な効果が生まれ、建設会社に当然お金が回り、そして建設会社が資材会社等に発注をいたします。その第一次効果が160億円、そしてそこから社員の所得が上がって消費に回ります。それが第二次効果として同じように160億円ということで、合計900億円の経済効果が既にありました。

この他にさらに利用者数を増やしていこうということで、車両基地のある平石駅前でありますけれども、東部総合公園を建設をするということで今、計画がスタートいたしました。パークPFIの手法を使いまして、アーバンスポーツの施設、毎年世界大会宇都宮で開催しています3x3の大会と、スケートボードBMXの国際大会ができる施設を全天候型として作るのと同時に、カフェレストラン、また地元の方々が大変張り切っておりまして、地元の農産物を直売したいということで、これも計画の中に入っています。

そして、これから進めていく駅西側の延伸でありますけれども、これはJR宇都宮駅の駅西側でございます。この再開業事業について今勉強会がスタートいたしまして、LRTと同時進行で西側について考えてまいりたいと思います。

先ほど申し上げたLRTは再生可能エネルギー100%で走ります。一番左側のクリーンパーク茂原というごみ焼却施設ですが、家庭から運ばれたごみを燃やしている施設ですが、ここでできたエネルギーを基にした電気、これを100%使ってLRTを運行するのが世界的にも宇都宮が初めてということでございます。

このようなことから大きな評価を今いただいておりますが、これも全て次の世代のため今からやっというのが私達の考えで、それが私達の責任と



宇都宮市の取組紹介 / utsunomiya city's initiative

義務だと思っています。

もちろん今を生きる市民の皆さんのための施策も展開をしていきますが、もう一つ次の世代のため、こうしたまちのための一つの装置がLRTということでございます。でもこのLRTがないと、本市が進めるスーパースマートシティはできません。

今回、国、そして県の皆様方、多くの関係者の方々に心から感謝を申し上げるとともに、宇都宮市の責任として、LRT化、LRTを新設する、そういう都市に少しでもお役に立ちたいと思っています。

どんなデータでも、また今まで行った経験も全てお話をしていきたいと思っておりますので、必要とあればお声をかけていただきたいと思います。

ありがとうございました。

LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024

LRT 都市サミット
宇都宮 2024

首長会議

パネリスト



佐藤 栄一
宇都宮市長



天野周治 様
札幌市副市長



深山 隆 様
富山市活力都市創造部長



森田康夫 様
豊橋市副市長



平澤重之 様
岡山市都市整備局長



荒神原政司 様
広島市副市長



石井朋紀 様
松山市開発・建築担当部長



赤倉史明 様
長崎市まちづくり部政策監



深水政彦 様
熊本市副市長



松枝岩根 様
鹿児島市副市長

コーディネーター



早稲田大学理工学術院 教授
森本章倫 様

早稲田大学大学院をご卒業後、
マサチューセッツ工科大学研究員、
宇都宮大学教授などを歴任、
現在は、早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
日本都市計画学会会長、日本交通政策研究会常務理事

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

皆様こんにちは。ただいま紹介いただきました早稲田大学の森本でございます。

それでは、ここから私が司会進行しながら、首長会議を進めていきたいと思っております。

最初に、今日の大きな主題である、「まちの未来を紡ぐLRT」というお話からさせていただきたいと思っております。

LRT都市サミットでございますが、皆さんよくご存知のように、路面電車のLRT化に取り組み、人と環境に優しいまちづくりをするということで作られている会合でございます。目的自身はですねLRTを作るというよりも、むしろ豊かな社会をつくる、元気な都市をつくる人々のウェルビーイングを上げると、こういったことが目的となっております。

そう考えると、このまちの未来を紡ぐという言葉の中には、新しい、そして持続可能な社会へ向けて我々が走り出すんだという思いが込められていると理解できると思います。

さて、新しい都市ですが、どういうふうに考えるか。これはいろいろなところでいろんなことを議論がありますが、今年の7月に、G7の都市大臣会合が日本で初めて行われました。そこで議論された先進7カ国の中で大きな三つの方針が示されたので、今日はこれを一つの鍵にして皆さんと議論をしていきたいと思っております。

一つ目がネットゼロレジリエンスと、脱炭素であったり災害に強いようなまちづくりを進めていく。それから二つ目が、誰1人取り残さず、多様なニーズに対応するインクルーシブ、そして最後は技術・デジタルというキーワードでございます。これを皆さんと一緒に共同で作っていくというのが、このコミュニケーションで示された大きな一つの方針でございます。これを、LRTを少し絡めてですね、私なりに理解をしたと



森本 章倫【早稲田大学理工学術院教授】

ころがこの図でございまして、LRTで未来を紡ぐ、こういったときに、おそらく三つ大きな視点があると、最初の視点はネットゼロレジデンスに関連するような交通のネットワークの構築でございます。人々が自由に移動できるような環境を作っていくこと。これはLRT化であったり、駅前の延伸であったりあるいは乗りかえ施設の利便性を上げるということ。

二つ目が、誰もが自分の力で移動できると、車を持つてただけが自由に移動できる社会という、これは大変魅力がないですね。そうではなくって、お年寄りも子どもも、障がいを持つてる方も移動できるという視点でまちづくりと一体となった整備をすると、先ほど佐藤市長の方からも、多くの事例が示されたと思います。決してLRTだけではなくてまちをどう変えていくのか、これが非常に重要であるということですね。

最後は新技術等を活用しながら、いかに持続可能な経営基盤を作っていくかと、ここが非常に重要になろうかなと思っております。

そういった意味で今日、各市の方々にお話をいただきますが、後半はですねこの三つの視点をベースにしながら議論させていただいて、最終的にこの場で宣言文を、考えていきたいと思っております。

それでは順番に9の都市の方からお話をいただきますが、大変恐縮なんです、素晴らしいパワーポイント作っていただいているんですが、時間が限られているよということで、一つの市、五分程度でお

話しいただけると、後半のディスカッションに繋がっていくと思っておりますので、ぜひご協力いただければと思っております。それでは札幌市様から、ご報告お願いできますでしょうか？

パネリスト

天野 周治

札幌市 副市長

皆さん、こんにちは。札幌市の天野でございます。私からは札幌市のまちづくりと路面電車と題してご説明をさせていただきます。

まず本題に入る前に札幌について紹介する画像を少し見ていただければと思います。これが札幌の風景でございます。そしてこちらが観光スポットや食事などを写したものでございます。ぜひ札幌市にもお越しいただければと思います。

それでは本題に入らせていただきます。まず札幌市のまちづくりについてご説明させていただきます。札幌市は令和4年8月に市制施行100周年を迎えました。そして同年10月には最上位の総合計画であります第2次まちづくり戦略ビジョンを策定いたしまして、次の100年に向けたまちづくりの一步をスタートしたところでございます。

次にまちを支える公共交通のネットワークについてご説明をいたします。札幌市では地下鉄・JRといった大量輸送機関を軸といたしまして、これらの駅にバスや、この赤い線で示しております路面電車を接続することによりまして交通ネットワークを形成をしております。

次に平成27年度に開業いたしました路面電車のループ化事業について説明をいたします。

この事業はこれまで軌道がなかった大通りとするきのの間の約400mを繋ぎまして、ループ上の環状の路線とするものでございます。新たな区間には、歩道側を走行し、歩道から直接乗降できるサイドリ

ザベーション方式を導入をしております。ループ化によりまして1日当たりの利用者が2000人増加。これまで2万人弱ぐらいの利用者がいましたけども、さらに2000人増加した他に、車椅子の利用者も約4倍になるなど、効果がございました。

続きまして現在の札幌の都心部の状況についてご説明をいたします。2030年度末に北海道新幹線の札幌延伸が予定をされております。新幹線の延伸を見据えて札幌の都心部では再開発が活発化するなど、まちのリニューアルが加速化しているところでございます。

こういった背景を踏まえまして札幌市の路面電車の役割を、このように整理をしております。

まず、路面電車は都心における移動を支える公共交通でございまして、観光客の足としても重要な役割を担っているものでございます。また、都心部以外の沿線にも様々な施設が点在していることから、それらがこの都心部のまちのリニューアルと相乗効果を発揮しまして、更なる賑わいの創出と活性化を期待しているところでございます。

ここで札幌の人口の推移について、少しご説明させていただきます。札幌市は一貫して市制施行以来人口増加でございましたが、2021年を境に人口減少の局面を、いよいよ迎えたところでございます。

そこで路面電車の今後の展開についてもこのことを踏まえることが必要であると考えております。路面電車につきましてはループ化後の展開として三つの



天野 周治【札幌市副市長】

地域への延伸を検討しておりました。令和4年度に検討結果の取りまとめを行いました。様々な課題を総合的に判断をいたしまして、延伸は残念ながら困難と整理をしたところでございます。

特に人口減少を踏まえた事業継続性を考慮した場合に、既存線の経営にも影響する可能性があることが重要な判断材料の一つとなったところでございます。そのため今後は既存線の維持活用を中心に進めて参ることにしております。

なお、延伸対象地域でございました創成川以東地域におきましては、現在新たな公共交通のシステムについても検討を進めているところでございます。

改めて既存線の利活用についてでございますが、四季折々の風景に溶け込むまちのシンボルとして、また都心の魅力を高めるものとして路面電車を引き続き都心の街作りに活用していきたいと考えてございます。

ここからは札幌市のLRT化に向けた取り組みについてご紹介させていただきます。

まず上段は車両との段差解消や、スロープ手すりなどの設置による停留場のバリアフリー化でございます。そして下段につきましては、走行時の振動を抑え、乗り心地を良くするためのレールの制振軌道化でございます。

そして次の取り組みは、バリアフリーでデザイン性が高い車両による街の魅力向上を目的といたしました低床車両の導入でございます。低床車両は、ご覧のように左側の単車タイプと右側の連接タイプの二つのタイプがございます。現時点で13両導入済みでございます。全36両の36%を占めております。今後も年1両ずつの入れ替えを予定しているところでございます。

最後に利用促進に向けた取り組みでございます。上段は観光客をターゲットとした24時間券と市電ファンをターゲットとした企画乗車券でございます。

また下段はポケモンGoなどとタイアップをいたしましたラッピング車両でございます。

以上、札幌の取り組みを紹介させていただきましたが、路面電車を維持存続させ後世に残していくた

めにも、引き続きLRT化や、利用促進策等に取り組んでまいりたいと考えております。

ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

天野さん、どうもありがとうございました。それでは続いて、富山市の深山さん、よろしくお願いいたします。

パネリスト

深山 隆

富山市 活力都市創造部長

富山市の深山と申します。よろしくお願いいたします。

富山市からは公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりということでお話をさせていただきます。

初めに本市の概要でございます。人口が約41万人余りの日本海側の中核市でございます。人口減少ですとか、少子高齢化、これがかなり以前から予測をされていたということで、今から約20年ほど前になりますけれども、こちらにありますお団子と串の都市構造ということで、コンパクトなまちづくりに取り組んでおります。

そのコンパクトシティを実現するための三本柱ということで最初にあります、公共交通の活性化、中でも、特にこのLRTを活用したまちづくりというのが、本市の大きな特徴ということでございます。

そのLRTのネットワークを形成するというので、こちらのシートにつきましては、先ほど国土交通省

様の方からちょっとお話がありましたので割愛させていただきますけれども、左下の2枚の写真にありません富山駅高架下での南北接続、こちらを詳しくご説明したいと思えます。

こちらがその地図でございます。事業としては2段階に分けておりまして、まず、富山駅の南側、第1期といたしまして新幹線の高架下に入り入れを行ったのが平成27年の3月。そして第2期で取り組みましたが、在来線の高架下に路面電車乗り入れて南側の線路と繋ぐというのが完成したのは令和2年の3月ということでございます。

こちらは整備後の様子でございます。ガラス細工の壁面ですとか門型の架線柱を連続的に配置するなど非常にデザインに凝ったものとしております。

こちらは整備後の停留場の状況でございます。新幹線と在来線の高架下、改札の目の前、距離にして約38mの場所に設置をしております。

整備前の状況がですね、この移動距離に約150mを要したということ、そして道路上にありましたので、雨や雪のときには強風にさらされながら大変つらい思いをして待っていたという状況を考えますと非常に利便性、快適性が向上したということでもあります。

こちらは接続後の運行形態でございます。ご覧のとおりですね、多様な運行ルートが乗り換えなしで実現できるようになったということでございます。そして料金の方も全区間均一ということで210円でどこにでも行けるようになったということでございます。

こうした様々な利便性向上策を施した結果、利用者数の方は大変増えているということでございます。南北接続の接続前の平成26年と接続後の令和4年、これはまだコロナの影響にある期間でございますが、利用者数でいくと16%の増加。中でも特に定期券利用者にいたっては31%の増加ということで、通勤・通学の方に非常に多く利用されるようになったということでございます。

こちらはですね、まちづくりの観点で少しアンケート調査をとったものでございます。

南北接続の前後で中心市街地を訪れる頻度はどうなったかということを利用者と沿線住民の方にお尋



深山 隆【富山市活力都市創造部長】

ねしたところ、増えたというふうに回答される方が一定程度いらっしゃるということで、この南北接続が中心市街地の賑わい形成にも繋がっているものと考えております。

こちらはですね、同じく賑わい形成という観点で取り組んでおります。ソフト政策の方になりますけれどもも環状線の一部を活用いたしましてトランジットモール化の社会実験にも取り組んでおります。ここは元々越中大手市場という歩道部のみを活用したマルシェが開催されておりましたが、これが月に1回、年22回あったんですけれども、このうちの年3、4回程度をトランジットモール化で行うというものでございます。

その状況ですね、ご覧のとおり本当にたくさん人が歩いていて賑わいが形成されております。歩行者通行量を調査しましたところ、この歩道部のみでのマルシェの越中大手市場と比較いたしますと、通行量は約2倍、マルシェの開催されていない通常の日曜日と比べると約4倍ということでございます。

こうしたLRTの整備やいろんな取組によりまして、コンパクトなまちづくりの方にも様々な効果が出ております。地図の真ん中、中央に青い部分があります。こちらは市内電車の環状線化ですとか、南北接続を行った中心地市街地の部分になりますけれども、人口の社会増減を調べてみましたところ平成20年度より、転入超過をずっと維持しております。

そしてその周りの赤い部分になります。これは富

山ライトレールの整備などを行いました、公共交通の沿線居住推進地区になりますけれども、当初は転出超過というふうな状況でございましたが、平成24年以降はずっと転入超過といった傾向を維持しております。

こちらは、民間投資の状況でございます。先ほどの、環状線などの公共投資が呼び水となりまして、その沿線におきまして市街地再開発事業ですとか優建といった民間投資が活発に行われているという状況が見て取れるかと思えます。

こちら最後のシートになります。地価の状況でございます。富山県全体では地価は下落傾向ということでございますが、この環状線の沿線ですとか、南北が繋がった富山駅の北側、地区こうしたところではコロナの時期は一旦下がった時期もあったんですが、また地価の方は上昇傾向ということでございます。

私からの説明は以上でございます。

また今後もですな路面電車に関係する都市の皆様、そして国土交通省様のご支援ご指導いただきながら、しっかりとLRTによるまち作りを進めてまいりたいと考えております。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

深山さん、どうもありがとうございました。

最先端のですね事例たくさん紹介してきましたありがとうございました。

それでは続きまして豊橋市の森田副市長さんよろしく申し上げます。

パネリスト

森田 康夫

豊橋市 副市長

豊橋の森田でございます。

豊橋の路面電車を生かしたまちづくりについて紹介をさせていただきます。

表紙は、長年ライフワークとして路面電車のある風景を描き続けてくださっている画家の伊奈彦定さんという方の作品で、この後紹介する、「とよはし市電を愛する会」という民間市民団体を引っ張ってくださっており、象徴的なこういった風景をずっと描いています。

豊橋市は人口37万人の中核市、東京や大阪から新幹線で80分でアクセスできます。三河港や、豊川用水といったインフラの恩恵を受け工業・農業が盛んでロケの街としても有名です。

また、共働き子育てしやすい街として2年連続全国3位の評価を頂戴しております。都市計画のマスタープランの中で、路面電車を含めた公共交通をしっかりと位置づけ、また立地適正化計画においてこの路面電車の沿線を歩いて暮らせるまち区域として設定をし、その区域への移住促進を図っているところでございます。

市内の路面電車は豊橋鉄道株式会社が運営してま



森田 康夫【豊橋市副市長】

して、大正14年からほぼ100年の歴史を持っており、現在も市民の大切な足として活躍し、沿線には様々な施設が形成されております。

その中で今般、新しく多目的屋内施設新アリーナを、この路面電車の駅から数えて6番目付近にある公園の中に建設予定となっており、またこの路面電車の更なる活用が図られると考えてございます。

次に、路面電車の輸送人員ですけれども、利用促進を頑張っていますが、コロナ禍による減少から戻っていないという厳しい状況でございます。

そのような中で、路面電車の活性化のため、行政あるいは交通事業者または市民団体それぞれ活動をしてまいりました。

市の方では停留場のバリアフリー化、軌道敷の改修、こういったものに対して、事業者補助を行うほか、連携しながら各種の利用促進策を講じてきております。

去年の末から始めたホットな取り組みで絵本の駅というのを始めました。公共交通に乗車する子育て世代の不安を少しでも解消しようと、駅の改札などで絵本を無償で貸し出しているものであります。このラックや絵本はリサイクル用品を活用しています。

また、路面電車沿線の賑わいを創出するための様々なイベントを市、交通事業者・市民が一体となって実施をしているところです。

市民の取り組みとしてですが、本市には33年の歴史を持つ「とよはし市電を愛する会」という市民団体があります。

4月10日を市電の日と定め、市電を愛する会を中心に豊橋鉄道、本市が一体となってイベントを実施をしています。去年は私も参加させてもらって創立30周年記念式典を開催いたしました。

交通事業者である豊橋鉄道の取組では、夏の納涼ビール電車、冬のおでん車ということで様々な企画を展開しております。現在はおでん車が運行していますので、豊橋に来る機会があればぜひ利用してください。

その他にも、最近の例として、豊橋にキャンパスのある愛知大学のプロレス同好会が主催した日本初

の市電プロレス。交通事業者の豊橋鉄道が、地元の学生を応援したいということで実現をしました。また、農協と豊橋の農作物の宣伝ということで、路面電車ですPRしようと企画しているものであります。

最後です。このように、豊橋の路面電車というのは、街の風景に溶け込んでおりまして市民の生活に欠かせないものとなっております。行政・市民・事業者が一体となって支えまちづくりに生かしていきたいと思っております。

以上、ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

森田副市長、どうもありがとうございました。

大変魅力的な交通事業者の取り組みや市民等の「市電を愛する会」で大変良い試みをお話をいただきました。誠にありがとうございました。

それでは続いて、岡山市の平澤局長様よろしくお願いたします。



パネリスト

平澤 重之

岡山市 都市整備局長

岡山市の平澤と申します。よろしくお願いいたします。

岡山市は地形が平坦で、また温暖な気候で、晴れの日が多く、さらには中四国のクロスポイントであり、交通の要所であるため、大変便利で暮らしやすい都市です。72万人の人口がおります。岡山市総合交通計画におきまして、コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを目指すこととしております。

この中で、マスカットとフルーツが岡山有名ですので、それを踏まえてマスカット型都市構造と名前をつけているところでございます。

平成30年に岡山市総合交通計画、平成31年4月に都市計画マスタープランを改定し、このコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進めております。立地適正化計画も作っております。拠点として17、位置づけておりますけれども、その都心と拠点を結ぶバスが主にやっておりますけれども公共交通は幹線的なバスの沿線に居住誘導区域というふうにしていただいております。

それから、路面電車の岡山駅前広場乗り入れを進めております。岡山駅は岡山の一番の交通結節点でありますけれども、路面電車だけが駅前広場に入っていないので、路面電車を含め、駅前広場へ乗り入れるため、路面電車は100mほど延伸する計画としております。

岡山駅の下には地下街があります。地下街があつてこの地下街に対して梁と柱の補強をして、路面電車を乗り入れることにしているんですけども、20店舗ほど、2年間お休みをいただいて工事をしなくてはいけないので、ここの調整に非常に時間がかかったところでございます。

概ね話ができましたので、今年の8月ぐらいから本格的な工事が始まるところでございます。それか



平澤 重之【岡山市都市整備局長】

らまた、連動したまちづくりの取り組みといたしまして、中心市街地の魅力とか、回遊性の向上の取り組みを行っているところでございます。

先ほど見ていただいたものが、岡山駅前広場のイメージパースですね。この駅前の交差点の手前に電停があるため、JRとの乗り換え距離が長く地下を通っていくか、横断歩道を2回渡っていただかないといけないというところ、他の都市から来られた方、駅前広場に降り立っても電停が見えないというところが大きな課題だと思っております。これは、令和8年度末の完成を目指し事業を進めているところでございます。全体としては、岡山県には後樂園という全国の三名園というのがありますので、それに見立てたデザインで、交流空間、憩いの空間として再整備することとしております。

その他、路面電車につきましては、ネットワーク系を拡充するため、ネットワーク計画というものも策定し、ここでいう4としている区間を短期に位置づけ、令和3年に都市計画決定を行ったところでございます。

非常に路面電車の距離が短いんですけども、その上両方がそれぞれ放射状に行っておりますので、ここの区間を繋ぐと非常に便利で環状化すると便利になるのではないかと。それから、この環状化するところには新しい劇場を岡山市の方で作りましたので、ぜひ賑わいの創出に繋げていきたいということで、作っていくことにしております。それを検討したいということで来年度予算に今要求を上げているところでござ

ございます。

これについては、札幌さんなんかでやっている、サイドリザベーション方式を取り入れることですね。また、まちの装置という話がありましたけども、より良いところになりたいと思います。

吉備線もLRT化をやることにしておりますけれども今ちょっと非常に厳しいので中断しております。

その他ですね、様々な賑わい創出の政策をやっております。以上でございます。

ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

すいません。平澤さん、ぴったり合わせていただきました。ありがとうございました。

岡山の取り組みはマスカット形ということで、富山さんは串と団子形で宇都宮は先ほど市長がお話あったネットワーク型という同じような形の都市を目指しているということが共有できたというのと比較的、難しい事業を岡山さんはどんどんやっているというような印象を受けております。ありがとうございました。

それでは続いてですね、広島市の荒神原副市長様よろしく願いいたします。

パネリスト

荒神原 政司

広島市 副市長

広島市でございます。本市のLRTの取り組みについてご紹介をさせていただきます。

まず、本市におけます路面電車の位置づけです。

路面電車は、交通事業者であります広島電鉄株式会社様により運行されております。スライドの緑の線で表示しております路線は、市の中心部、「デルタ市街地」における主要な公共交通機関となっております。

また赤の線で表示いたしておりますのは、広島電鉄宮島線で鉄道線となっております。路線延長は全体で35.1km、1日当たりの利用者数は約12万人で、路線延長利用者数ともに日本一の規模となっております。

次に本市では、デルタ市街地内における公共交通の円滑化を図るとともに、都市の更なる魅力向上を図るため、超低床車両の導入やICカード利用者の全扉乗降方式の導入など、広島電鉄株式会社様と連携協力しながら、LRT化に取り組んでおります。

こうした中、本市では陸の玄関であります、広島駅の南口の周辺地区と中国地方最大の商業地であります紙屋町・八丁堀地区、この両地区を、都心の東西の核と位置づけて楕円形の都市づくりを進めております。

東の核であります広島駅周辺地区につきましては、市街地再開発事業、マツダスタジアムの建設、南北の自由通路の整備など多くの事業を進め、新たなまちの賑わいを生み出しているところでございます。

またですね、中四国地方の陸の玄関にふさわしいまちづくりを後ほどご説明させていただきます。

西の核であります紙屋町・八丁堀地区におきましては来月に新サッカースタジアム「エディオンピースウイング広島」が開業いたします。全国にも稀なまちなかスタジアムでございます。

このように楕円形の都心づくりを進めていく中で、更なる回遊性の向上を図るため、現在、路面電車の機能向上に向けた新たな運行ルートの整備に取り組んでおります。

この新たな運行ルートはスライドの紫の線で表示いたしておりますけれども、本市の中心部を環状に結ぶルートであり、既存路線を活用したものとなっております。都心の西の核である紙屋町・八丁堀地



荒神原 政司【広島市副市長】

区と平和記念公園などが環状で結ばれることで更なる賑わいの創出や回遊性の向上が大きく期待されているところでございます。

こちらは先ほどのスライドの拡大版になります。新たなルートである駅前大橋ルートを整備し広島駅と紙屋町・八丁堀地区の定時性の確保を行うとともに、同区間で約4分、駅と海、広島港を結ぶ比治山線で約5分短縮するなど、速達性向上にも努めてまいります。この新たなルートの整備に伴い黄色の部分は廃止をいたします。

こちらは先ほど申し上げました新駅ビル、JRの駅ビルと南口広場をほぼ正面から捉えた完成イメージとなっております。JRの中央改札口がある新駅ビル2階に路面電車が乗り入れることで、JRとの乗り継ぎが格段に向上いたします。

また、シンボリックなデザインにも配慮いたしまして大屋根を設けてゲート性を演出いたしております。こちらは駅南口広場の再整備完了後のレイアウトで2階平面図になります。

同レベルで歩行者ネットワークを構築することで賑わいの創出と回遊性の向上などを図りたいと考えております。

こちらは新駅ビル2階の路面電車の乗降場となっております。商業施設と広場が融合した賑わいのある空間として整備される予定です。

これは先ほどのスライドを横から捉えた完成イメージです。路面電車の停留場を大空間で覆い、ス

ライド右側の大きなガラス面から降り注ぐ太陽光あるいは風を感じられる空間となっております。

南口広場の再整備等に関する今後のスケジュールでございます。令和7年春、新駅ビル開業と路面電車の駅前大橋ルートと環状ルートの供用開始を予定いたしております。その約2年後に、令和8年度末には南口広場のバス、タクシー、マイカーエリアの完成を予定いたしております。

最後に、今後大きく生まれ変わります広島のまちにご期待いただきますとともに広島にお越しの際はぜひとも、路面電車にご乗車いただきますようお願い申し上げます。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

荒神原様、どうもありがとうございました。日本一の路面電車の街ということですね、宇都宮にとっても大変、広電さんも含めて、ご尽力いただいて、中尾さんという大変ですね素晴らしい方に来ていただいて仕組みを作ったと。

そういう意味では路面電車が繋がってるという感じが大変いたします。どうもありがとうございました。

続きまして松山の石井部長さんお願いできますでしょうか。



パネリスト

石井 朋紀

松山市 開発・建築担当部長

松山市です。それではまず、1ページ目。

この写真は、今ちょっと運休してるんですけども、観光列車でですね。坊っちゃん列車というのが走ってます。

なかなか3人乗務員で人が確保できないということで、今、運休はしてますけども、これは坊っちゃん列車と新型のLRVから松山城が見えるという写真です。

松山はですね、ここに来ている方は路面電車があるまちっていうのは知ってるんですけども、松山ってどこですかっていうことを聞かれることがよくあります。道後温泉があるところですよと云うとですね、そこは松山なんですってということで、道後温泉本館に観光で来られる方は結構多いんですけども、修復工事っていうのをしまして令和6年の7月から全館開館ということで今は一部、利用ですけども、それをしているのが道後温泉です。これも道後温泉の写真ですね。

路面電車はですね、先ほど言った松山城の周り、松山市駅、JR松山駅という交通結節点、それと道後を結ぶ路線で運行をしております。

これは新型の車両ですね。あるのは電車ですけども単車、伊予鉄道さんは連結は運行していませんので全てが単車ということになります。

最近のLRVについてはですね、デジタルサイネージがついていろんな宣伝とかをするんですけども、この旧のボギー車についてはですね、デジタルサイネージがついておりませんので、つり革にご当地のタルトとかですね、みかんとか、砥部焼ってこれは松山市ではないんですけども、郊外にある瀬戸内の有名なものをつけたりしてですね、走っているというのがこちらの写真になります。これはこれで結構人気があるものです。



石井 朋紀【松山市開発・建築担当部長】

伊予鉄道さんではですね、「みきゃんアプリ」というのをですね作ってまして、これは市内電車とかですね、乗るときに利用料金の5%分をポイントで還元するというので、乗ってる方もみきゃんアプリを使ってる方というのがよく見受けられるようになりました。

あとJR松山駅では鉄道高架事業をやっているんですけども、その高架事業に合わせて、この図面の右手ここが東側ですけども西側にですね、路面電車を延伸する計画がありまして、今道路を整備するための用地買収がもうほぼ終わりましたので、今後、沿道の利用状況とか、更なる延伸の計画がないとなかなかうまくいかないということで、そこの部分を念頭に入れてから都市計画決定をしていこうと考えております。

これがJR松山駅をですね、手前側が東側で延伸する道路がですね、奥側にちょっとパースで見えると思うんですけど、そういう延伸をしていくというイメージです。今さらに景観整備とか「バスタ事業」という話が入ってきたので、パース図はちょっと異なるようなものになるのかなと思ってます。

これは市駅前ですけども、こども路面電車から郊外線の電車と乗り継ぎ利便性を向上するということで今、二つの大きな結節点で同時に事業をしていくというのがこちらの図面になります。以上で終わります。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

石井様どうもありがとうございました。

松山は私の大好きな街の一つでございまして、昔から路面電車だけじゃなくて道路空間の再配分も含めてですね、極めて人と環境に優しいまちづくりをやっている自治体の一つでもございます。延伸計画大変楽しみにしております。それでは続きまして長崎市の赤倉さんお願いできますでしょうか。

パネリスト

赤倉 史明

長崎市 まちづくり部政策監

長崎市の赤倉です。私からはLRTと歩むまちづくりと題し、本市の取り組みをご紹介します。

本市の地勢は、九州の西端に位置し、周囲が海と山に含まれた特徴的な地形を有しています。この独特の景観は夜景の面でも評価されています。人口39万人、面積は約406平方キロの中核市です。

全国共通かと思いますが人口減少に伴う公共交通網の縮小が課題となっています。

長崎の交通公共交通網は、中心部の限られた平坦地で路面電車が運行され、その沿線を中心に、主な観光地や大型商業施設が立地しています。公共交通の当県人口カバー率は8割と高く、公共交通全体の利用者数は年間約6800万人に上ります。

長崎市の将来都市構造は、ネットワーク型コンパクトシティを目指してございまして、立地適正化計画と地域公共交通計画の連携が重要と考えています。

現在は100年に一度と称されるような大規模な開発が路面電車の沿線が進んでいます。2022年には

西九州新幹線が開業し、昨年は新市庁舎が開庁しました。そして今年の10月には、スタジアムやアリーナを核とした民間主導のプロジェクト、長崎スタジアムシティの開業を迎えます。

こうした事業は全て路面電車の沿線で進められ、路面電車は本市のまちづくりに重要な役割を果たしています。

本市の路面電車の役割を数値でおさらいしますと、路面電車は公共交通機関の分担率の約2割を占め、利用者数はコロナ前で年間約1600万人、1日当たり約4万4000人が利用されている重要な交通機関です。

ここからは路面電車の利便性向上策の事例をいくつかご紹介いたします。

まず、低床電車の導入を平成15年から手がけてございまして、15年から17年にかけて3編成、22年から30年にかけて同じく3編成、それから令和3年度と今年度に1両ずつ、運行事業者のご尽力のもとで国のご支援をいただきながら、導入車両数の拡大を図っています。

DX化の取り組みとして、主要な電停には接近表示システムを設置し、車両や低床車両の接近が一目でわかるようなシステムとなっています。

その他に運行管理用に用いていたロケーションシステムを一般の方に公開し、誰でも電車の位置を把握できるようになっています。

お聞きいたしますと、1日あたり4000件のアクセ



赤倉 史明【長崎市まちづくり部政策監】

スがあり、一昨日、長崎での積雪の際には3万件以上のアクセスが半日であったということで、非常に市民の方々が利用されている実態です。

車両自体のデザイン性やイベント性を上げるという取り組みの中で、左側にあります「みなと」という車両は鉄道デザイナーの水戸岡鋭治様にデザインをしていただいた車両です。また、真ん中の「あかり」は長崎の地場企業が整備をしたもので、おでん電車として運行しています。

それから、毎月第3日曜日を子供無料デーとして設定をしていただき、利用促進に取り組まれています。

私どもも、公共交通の利用喚起、利用需要の喚起をしていきたいという考えの中で、特に物価高騰による市民の負担の軽減、公共交通の利用促進といった観点で今年度、バス・路面電車運賃無料デーといったものを開催しています。近々では明後日の日曜日開催予定で、今年度7回の開催を予定しています。その結果、利用者数は1.8倍増加し、駅前での歩行者数も増えています。こういった形で公共交通の新たな需要の掘り起こしにも繋がっているものと考えられますので、路面電車を初め、まちづくりの軸となる公共交通の維持充実に向けて、今後も軌道事業者さんとお話をしながら取り組んでまいりたいと考えています。

長崎市の紹介は以上です。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

赤倉様、どうもありがとうございました。

100年に一度の開発等、路面電車LRT化も含めて、交通とまちづくりが合わせて進んでいるという状況を紹介いただきました。ありがとうございました。

それでは続いて、熊本市の深水副市長さんお願いいたします。

パネリスト

深水 政彦

熊本市 副市長

熊本市の副市長の深水でございます。私から熊本市の状況についてご説明申し上げます。熊本市には大正13年（1924年）に開通いたしました、市民が親しみを込めて「市電」と呼ぶ、路面電車が走っております。

この市電は、熊本市の公営企業であります交通局が運行管理を行っており、市の基幹交通であるとともにシンボルとなっており、ちょうど今年、令和6年には開業から100周年を迎えることとなります。

今日は、この市電を中心とした取組についてお話しさせていただきます。まずは、簡単に熊本市の概要をご紹介します。

熊本市は九州の中央に位置をしております、人口約74万人、九州で3番目、全国で20番目の政令指定都市でございます。日本三大名城の熊本城をはじめ、上水道の全てを地下水でまかなうなど、歴史、文化と自然に恵まれた都市でございます。

平成28年、熊本地震が起きまして、市全体が甚大な被害に見舞われたわけでございますが、実はこの本震発生から3日後には市電は一部運行を再開しておりまして、その翌日には全線が開通し、その後の復興を牽引してきました。

現在、熊本駅あるいは中心部で賑わい創出を目指した整備が着々と進んでおります。

熊本都市圏の公共交通の状況でございます。鉄軌道については、1日6万5000人、路線バスについては、1日約5万7500人が利用しております。市電の利用者、運賃収入の推移については、熊本地震で一時減少をいたしました。コロナ禍前までは



深水 政彦【熊本市副市長】

順調に増加をしていたところでございます。その後、コロナで利用が落ち込みましたが、今年度は年間を通すと、従前の93%ぐらいまでは回復をする見込みとなっております。

熊本市電は、交通の要衝でございます熊本駅や主要な観光地を結ぶ基幹交通公共交通となっております。概要は、そこにあるとおりですが、運賃は大人180円、小人90円の均一料金でございます。

ここからは市電の更なる利用促進に向けた最近の取組をご紹介します。

まず、キャッシュレス決済の拡大に力を入れております。全国共通の交通系ICカードに加えまして、クレジットカードでの決済、あるいはQR決済、またモバイル定期券などを今年度から導入いたしております。

昨年の12月からは、全国の軌道で初めて顔認証の実証実験も行っております。

また、車両の老朽化対策、あるいは輸送力の強化に向けまして、新型車両の導入も予定をしているところです。まずは、今年中をめどに2編成を導入し、今後も計画的に車両更新を進める予定でございます。

最初に申し上げましたが、今年は開業から100周年ということでございます。

様々なイベントを通して、機運醸成を図りながら、さらに市民に親しんでもらえる公共交通機関を目指してまいりたいと考えております。

さらに、本市の東部方面への延伸を計画しており、熊本市市民病院までの約1.5キロの延伸の検討を進めているところでございます。年間で約84万人の利用者を見込んでおりまして、自動車交通からの転換により、交通渋滞の解消を図りたいと考えております。

そして、新設の電停と周辺地域を結ぶ新たなコミュニティ交通の導入、あるいはパークアンドライド、サイクルアンドライドの導入により、地域の活性化を図りたいと考えております。最後になりますが、将来にわたって持続安定的に市電を運行していくために、現在、上下分離方式の導入を目指しているところでございます。

来年度には、運送事業者であります一般財団法人を新設いたしまして、上下分離に向けた準備を進めながら、令和7年度には上下分離方式への移行を予定しております。

私からの説明は以上でございます。ぜひ、熊本地震からの復興を遂げつつあります、熊本へお越しいただきますようお願いいたします。皆様のご来訪をお待ち申し上げております。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

深水副市長、どうもありがとうございました。

震災後の復旧が3日後ということで、まさにレジリエンスにも寄与する路面電車であるということと、今後の次の100年に向かってですね、ご努力されているということがよく理解できました。

それでは最後になりましたが鹿児島市の松枝副市長様よろしくお願いたします。

パネリスト

松枝 岩根

鹿児島市 副市長

鹿児島市の松枝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速、本市の路面電車について、ご紹介をさせていただきます。まずはじめに、鹿児島市についての紹介でございますが、本市は、桜島や錦江湾といった自然や焼酎等の多彩な食など、個性豊かな地域資源、観光資源に恵まれておりまして、ぜひ皆様方にもお越しいただければと思っております。

この街中を運行する路面電車の役割でございますが、本市としては大きな二つの役割があると考えております。

一つ目は、基幹交通としての役割でございます。路線のわかりやすさや高い運行頻度の特性を生かしまして、本市の基幹交通となっているところでございます。

こちらは軌道事業の営業収支でございます。令和元年度までは黒字になっておりましたけれども、令和2、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響で赤字になりましたが、4年度には何とか黒字に戻しているところでございます。

そして、もう一つの役割が、都市景観、観光資源としての役割でございます。軌道敷の緑化やデザイン性の高い車両の導入など、都市景観や観光資源の面から有効活用しております。

次に、沿線地域のまちづくりおよび路面電車に関する取り組みについてご紹介をいたします。

路面電車とJRやバスが接続している鹿児島中央駅、いづろ天文館地区、鹿児島駅の主要な交通結節点におきまして、市街地再開発事業や駅前広場整備、歩いて楽しめる環境整備等に取り組んでおりまして、それらの内容についてご説明を申し上げます。

まずは新幹線が発着する鹿児島中央駅周辺地区



松枝 岩根【鹿児島市副市長】

でございますが、駅前広場に路面電車が接続するなど、主要な交通結節拠点となっております。

中央駅の東口で実施されました再開発事業では、ワークラウンジやホール、駅ビル直結のペデストリアンデッキ等の整備を行いました。

こちらは鹿児島中央駅に近接する甲突川において実施しておりますリバーサイドフェスでございます。歩いて楽しめる環境整備として、毎月第4週末に開催しておりまして、SUP等の体験型コンテンツや飲食、雑貨の販売等を民間事業者の運営により実施をしているところでございます。

次に、商業・業務機能が集積しているいづろ天文館地区についてでございます。天文館通り電停前での市街地再開発事業では、観光案内所やイベント等に活用できる広場、図書館等の整備を行いました。こちらは商店街が取り組んでおりますアーケード整備に対して、市が支援を行っておりますけれども、1ヶ所は令和3年度に完成しており、残り1ヶ所は6年度の完成予定となっております。

下段は、令和4年に歩いて楽しめる環境整備の一環として、国道約270mの区間で歩行者天国社会実験を実施したものです。

道路上でのパフォーマンスや餃子フェス等を実施し、約6500名の方にご来場いただきました。歩行者天国につきましては、商店街が主体となり、現在も取組が継続されているところでございます。

次に、中心市街地の北部に位置する鹿児島駅周

辺についてでございます。駅前広場において歩行者用上屋や公衆トイレ、停留所、バス乗り場等の基盤整備を行いました。

また、駅前広場に隣接して今年度、再開発ビルが完成予定となっております。次に、路面電車に関する取り組みでございますが、まずは機能性やデザイン性のある車両の導入でございます。

左側の車両は、ユートラムIIIでバリアフリー等に配慮した超低床電車でございます。右側の車両は、ネクストラムキリコで伝統工芸品である薩摩切子をモチーフに、既存車両を改装した車両でございます。

また、姉妹都市をイメージして、ラッピング電車など、個性豊かな電車が街に彩りを添えているところでございます。その他、貸切電車を様々なイベントの場として活用しておりまして、こちらは貸切電車カフェラムの活用例でございます。

本市のシティプロモーションのシンボルでございますマグマシティの色に光る電車に乗り、PRキャラクターで装飾された車内で鹿児島産の4種類の焼き芋を食べ比べながら、ガイドとともに街を巡る体験型イベントでございます。SNSやテレビ等でも多数取り上げられたところでございます。

今年も2月に桜島大根をはじめ、様々なコラボ電

車の運行を予定しておりますので、ぜひ鹿児島にお越しの際はご体験いただければと思っております。お待ちしております。

以上で説明を終わりますが、今後とも、路面電車という地域資源を有効活用しながら、多彩な人材やまちの魅力が豊かな彩りとなる、人もまちも躍動する鹿児島市を作ってまいりたいと考えております。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター

森本 章倫

早稲田大学理工学術院 教授

松枝副市長、どうもありがとうございました。大変美しいまちの中にですね、緑化をしながらLRTいれているというですね、

それから新しい試みもご紹介いただきました。ありがとうございました。

私がですね冒頭急がせたせいもあって、なんと時間ができましたので、これからですね約30分ぐらい、ディスカッションの方に入りたいと思います。



ディスカッション



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

それではスライドを少し変えていただいて、意見交換の方には事前にですねスライドをいただいていたということもあって、少し用意させていただきました。非常に多岐の事をお話をいただいたんですが、先ほど冒頭お話したように少し3点に絞って、今からディスカッションさせていただきます。

まずは一つ目のテーマとしては、交通ネットワークの構築ということを少し議論していきたいなと思っております。

富山市さんが南北接続をしてまちづくりに大変大きな効果を出したというお話から岡山市さん広島さんは、今本当に駅前の乗り入れについて、計画をし、そして工事がスタートすると、そして松山市さんはそれに向けて延伸を今計画しているというですね、この辺が一つのキーワードになろうかなと思っておりますので、順番は、既に効果が出ている富山市さんからいきましようかね。大体1テーマ10分ぐらいで回しますから短くお返しいただければ、また2回目回します。まずは富山市さんから入りたいと思います。よろしく願いいたします。

では富山市でございます。南北接続の効果ということでございますが、直接的には、先ほど少しご紹介させていただきました、乗換がなくて良くなったとか、在来線からの移動距離が短くなった、そしてですね、高架下で快適に電車を待てるようになったというような利便性とか快適性の向上といったところが一つでございます。

そこから派生するものといまして、これも、先ほどグラフの方見ただけでございますけれども、定期利用者の方が31%増加ということでございます。定期利用者の方の内訳を申し上げますと、通勤・通学が約半々ぐらいでございますが、別のアンケート調査になりますけれど、やっぱり通勤の方というのは、ほとんどの方が以前は車を使っていた方、そういった方が今度は電車通勤になったと。通学の方もですね、自転車から当然転換したということもあるんですけど、結構、親御さんに送迎で車を使っていたんですけども、そこからですね、電車を利用するようになったという方も一定程度いらっしゃるということでありますので、車からの転換が、非常に多いといったところもわかっておりますのでそうしたところから、やはり、温室効果ガスの削減ですとか環境への影響というのも一つあるのかなと思えます。

それとあともう一つは、利便性・快適性が向上したところの派生するもの



深山 隆
富山市活力都市創造部長

として、アンケート調査の方、先ほど見ていただきましたけれども、ここでもですね中心市街地を訪れるという方も、やっぱり増えているということ。そしてもう一つ、トランジットモールの社会実験実際に歩行者通行量も増えているというデータもお示しいたしましたが、そういったところを見てもですね、やはり中心市街地の賑わいの創出、そして中心市街地のその拠点性を高めると中心市街地全体の活性化に繋がっているのではないかと。

LRTによる取り組みが副次的に、いろんな様々な効果を生み出しているのではないかというふうに考えております。



深山 隆
富山市活力都市創造部長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

ありがとうございます。皆さん富山に行かれるとおそらくそういう感じがされるんだと思うんですね。本当に街中に人が出てきて、人が歩いて動きが出ると。加えて車からの転換があると極めて大きな効果だと理解しております。ではこれから岡山市さん広島市さん駅前へ流入をすることによる効果とか期待される効果とかあるいは課題でも結構でございます岡山市さんから行きましょうか。

岡山市ではコンパクトプラスネットワーク化ということで、全国どの都市も頑張ってますけど、我々も頑張っているところでありまして、その中でも、特に、公共交通の維持拡充というところに注力しているところです。

その中でも、路面電車があまり長い距離を走っているわけではありませんけれども5キロ程度でございますけれども、岡山市には路面電車がある。その路面電車というのは経路が非常にわかりやすいということと、定時性が高いというところが、非常に優れておりまして、中心部においては非常に有効な公共交通だと考えております。

それをさらに、多くの市民に使ってもらいやすいようにしたいということで、まずは岡山駅前広場に、乗り入れる。先ほども少しお話ししましたがけれども、初めて来た方は、どこに電停があるのかわからないということがありますので。

それから、元々使われてる方も横断歩道2回を渡らないといけないとか地下街の中を通らないと岡山駅の鉄道に乗り換えができないとかいうことがありましたので、それを改善しようと、それから広場も一緒に整備することで岡山市の玄関口にふさわしいものに変えていこうというのが一つありました。

それからその乗り入れの波及効果をさらに広げていくためには、やっぱりさらに利便性を高めていく必要があろうということで、ネットワーク化の拡充



平澤重之
岡山市都市整備局長

を、延伸をしようということで、新しく劇場を作ったところの前をサイドリザベーション方式で通るミニ環状みたいに整備をしたいと今、考えているところでございます。



平澤重之
岡山市都市整備局長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

ありがとうございます。広島市さんいかがでしょうか。日本一の路面電車としてかなり拡充をしていくという案でございますが。

はい、ありがとうございます。先ほどご紹介いたしました本市の広島駅の南口広場の再整備でございますけれども、これはもちろん陸の玄関としてですね素晴らしいものにしたいということはもちろんでございますけれども、この具体的なビジョンを少し視点を変えまして、駅あるいは広場を利用される方、その対象者ごとにちょっとご紹介したいなと思います。

まず何よりも岡山市さんもおっしゃいましたけども、利用者の全ての方に共通することですけれども、JR、電車、バス、タクシーといった公共交通を利用しやすい環境にすると、これがまず一番ではないかなと思います。一例を申し上げますと、JRの改札口を出て2階レベルですぐに路面電車が見えると、さらに進めば1階レベルのバスやタクシーといった交通機関もすぐに確認できると。広島には大変多いインバウンドの方にとっても分かりやすい経路となります。

これらの施設は、雨の日でも濡れることなく移動できるようになります。高齢者の方に着目してみますと、上下の移動にはエレベーター、エスカレーターを設置し、移動しやすい環境を整えることにしております。

また、疲れた方が座って休めるようにペDESTリアンデッキなどにはベンチを設置して優しい環境に努めます。先ほど申し上げました観光客、あるいは外国の方々に対しましては、広島のイメージを印象づける一番最初のファーストインパクトのところでございますので、路面電車の乗降場の空間は、屋根の高さを高くしたり、先ほどもご紹介しましたように自然光が取り



荒神原政司
広島市副市長

入れられるような構造にしております。

全体として明るく爽やかな空間となるように配慮をさせていただいております。これはJR様、広島電鉄様のおかげでございます。こういったような広島駅がシンボリックな、先ほどご紹介した大屋根によってゲート性を演出して、これから広島を楽しむぞと、そういう期待感を持たせられて、紙屋町・八丁堀地区、あるいは広島電鉄さんでそのまま宮島まで行っていただくもよし、そういったようなことが期待できるものと、そのように考えております。以上でございます。



荒神原 政司
広島市副市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

ありがとうございます。お話を聞いていて、こういった交通ネットワークはどうしても、事業者の目線とか行政の目線でやりがちだという。だけど重要なのはやっぱり利用者の目線でどういうふうに見えるか、わかりやすさであったりシンボリック性であったり、そういったことを重要視されているというお話で私も本当にそのとおりでなと思いました。

では、こういった、先行的な自治体がある中でですね、松山市さん、さらに延伸をとということでございますが、課題やあるいは期待していることというのがあれば教えていただければと思います。

延伸ですけども、まず一つ目は延伸の前に環状線の線路を、JR松山駅の方に近づける電停がそこにできるというのが一点。

その駅から西側に向いて延伸をしていくわけなんですけど、計画はありますけれども、その延伸区間というのが住宅地だけしかないのと、距離が短いというのがあります。

もうちょっと都市機能みたいなものがあつた方が集客が見込めるのかなというのと、さらにもうちょっと長い距離を走つた方が利用者が増えるんじゃないかなということで、ちょっと中途半端なところもありますので、今後まず、環状線を駅に近づけた後に、軌道事業者とも協議をしないといけないんですが、どのぐらい将来伸ばしていくことを想定して都市計画決定に移っていくのかを考えていかないといけない。

やはり、都市計画決定を行うときにはですね、その採算性とかそういうの間かれることもあると思いますので、その辺をきっちり整理してから、延伸の都市計画決定を行うのかなと思ってます。



石井 朋紀
松山市開発・建築担当部長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございます。環状線の駅への近接後、延伸するという
ことで、先行する自治体のいろんな事例もありますので情報交流をしながら進
めていただければと思います。

すいません、駆け足ですが次の方の話題に入りたいと思います。次はま
ちづくりとの関係性ということで、DXあるいは都市づくり、まちづくりとい
う点で、特に沿線まちづくりという視点でお話をしていきたいと思ってい
ますが、ここではこの順番でいきましょうか。

佐藤市長にまず沿線まちづくりというような視点でですね、もう少しお話を
いただけますでしょうか？

はい。LRTを通しただけでは駄目であってというお話をいたしました。そ
こにはバス路線や、あるいは地域内交通、そしてトランジットセンターにお
いては、バスやタクシー、自転車、自家用車そういうものが有機的に繋がっ
ていって、誰もが移動ができるというまちづくりをするとともに、人が移動が
できるわけでありますので、それぞれの駅ごとに電停ごとに、新しいまちを
つくっていく。

つまりは、その電停に住む人たちの歴史とか、あるいは想いとか、そう
いうものを主体にしてまちをつくって、どこを切っても同じ金太郎の顔のよ
うなまちづくりではなくて、それぞれ異なったまちをつくって、駅がそれぞ
れを磁石のように吸い上げていって、その地域一つ一つが持続できる、維持
ができるというものになってくるんだと思います。

この駅、電停は一つの装置であると思いますし、それをそれぞれの地域
の方々の想いで作っていくこと、これがこれから宇都宮市が手がけていく電
停ごとのまちづくりということになります。

その一つとして先ほど説明をさせていただきましたが、ライトラインの平
石駅前にパークPFIを使って整備する東部総合公園、ここに地域の方々が自
ら直売所を作って、地元で採れた生鮮食品をそこで売りたいということで、
大変張り切っています。

そういうまちづくりをしていきたいと思えますし、飛山城跡駅の近くにあ
る飛山城跡を地元の方々が指定管理者として管理をしていただけてますけど
も、そのように地域ごとにまちづくりに繋がっていくような、開発をしてい
く、それを誘導していく、それを我々行政がお手伝いをしていくというのが必要
だと思います。

立地適正化計画を作って、公共交通を基本に居住とか都市の機能を誘導
する区域をつくっていますが、まさしくLRTの電停というのは拠点になってい
きますので、そういうまちづくり、そして公共交通利用の仕方の拡大とい
うのを宇都宮市は考えています。



佐藤栄一
宇都宮市長



森本章倫

早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございます。駅を中心としたまちづくり、海外ではTODという言い方をしております。国土交通省では駅街デザインというような形で駅と駅周辺を一体的に整備をしていくと。ぜひそういった形で、宇都宮のがまちづくりを進めばいいなと思いましたが、では、続いて同じようなテーマですが長崎市様お願いいたします。

はい。先ほど沿線まちづくりという点で長崎駅周辺整備とスタジアムアリーナの整備、拠点整備についてご紹介したところですが、これに加えて都心部で何かできないかということで、令和3年3月に移住・定住促進に向けた容積率の緩和を実施いたしました。それを事例としてご紹介いたします。

長崎市ですけれども、人口転出超過数が2年連続でワースト日本一位という杞憂な記録をし、特に若い世代の流出が深刻な状況です。

今でもまだ全国の上位という状況ですので、公共交通の利便性が高いところでは、もっと土地の有効活用ができないかという観点で、路面電車の沿線など幹線道路から一步入った背後地を中心に、立適で定めた都市機能誘導区域では2倍、それから居住誘導区域では1.5倍に容積率を緩和し、床の供給量を増やすことによって、居住誘導を図るような施策を実施しております。

3年が経過をしたわけでございますけれども、徐々にではありますが、緩和した容積を使った建物の更新が進みつつあります。公共交通の維持、サービス向上には、日常どれぐらいの方が利用されるかということが重要かと思っております。それを増やしていくことが重要と考えていますので、今後も立適によるまちづくりと連携した公共交通の施策に取り組んでまいりたいと考えています。



赤倉史明

長崎市まちづくり部政策監

はい、ありがとうございます。国土交通省からも立適をどう活用するのかという話が先ほどありましたが、具体的にこういう事例があって実際にそれが使われているのを見るとですね、少し未来に向けて、明るい話題かなという気がしております。では、同じ話題ですけれども鹿児島市さんいかがでしょうか？



森本章倫

早稲田大学理工学術院教授

はい。鹿児島市です。先ほども若干触れさせていただきましたけれども、私どもとしましては、路面電車は都市景観、観光資源として重要な役割を果たしていると考えておりまして、これまで30年前ぐらいから取り組んでおり、最初は空の景観が架線に遮られていたものですから、これを解消するセンターポール化事業を行ってまいりましたし、また都市の潤いをつくるという観点で軌道敷の緑化を推し進めて参りました。

当初は冬場にはこの芝が枯れてたんですけど、改良のおかげで一年中青々としておりまして、観光客の方や市民の方々にも非常に好評を得ているところでございます。

また、デザイン性の高い車両の導入に取り組んでおりまして、路面電車が走る景色や車窓から眺める景色は私どもの魅力の一つなのかなと思っております。なお、この市電の軌道敷緑化につきましては別の効果もございまして、ヒートアイランド現象の緩和につながり、地表温度が軌道敷緑化内で17、8度低くなっておりまして、また騒音に関しましても、4デシベル小さくなっているところでございます。

また、市民の方々のアンケートをとりましても非常に街並みが美しいといったような高評価を得ているところでございます。

また、私どもの路面電車は、中心市街地を南北に縦断しておりまして、主要な交通結節拠点とか、商業施設、繁華街を縦断しておりまして、沿線地域には、徒歩圏内で西郷隆盛像とか大久保利通像、もしくは維新ふるさと館、水族館、桜島フェリーへのアクセスなど、電停からいろんなところで身近に、徒歩圏内で観光スポットに行けるという優位性がございまして、観光客の方々にとりましても、均一料金で非常にわかりやすいと好評を得ております。外国の方は、1日乗車券でいろんな電停で降りて、それぞれの観光スポットを巡っては乗り、巡っては乗りみたいな形でうまく路面電車が活用されているようでございます。

こんな形で私どもとして非常に稼ぐ観光を標榜しておりますけれども、その大きな一翼を路面電車が担っているものと考えております。以上でございます。



松枝岩根
鹿児島市副市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございます。観光資源を繋ぐというのは大変、重要なキーワードだと思っております。やっぱり路面電車ができて長く時間がかかってくると、十分その観光資源が沿線沿いにあるんだと思うんですね。

もう一度、宇都宮市の佐藤市長にお聞きしたいんですけど、新しく作ったところには多くの方が見に来ていただいて、よくね終点まで行ってそのまま帰るみたいな方いらっしゃるんですけど、本当なら先ほど言った飛山城跡ですとか、そういうところを降りて、まちなかあるいは自然も見ていただきながらと、そういう場をつくることは本当に重要ですね。



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

何かもう少しコメントがあれば。

そうですね、途中の目的地で降りる方っていうのもいらっしゃるんですが、市外から来た方のほとんどはLRTにまず乗ってみたいということで、終点まで行ってまた戻ってこられるんですね。

800円で1時間半ぐらい遊べるということで、こんな安いものはないって喜んでいただいているそうなんですけども、やはり先ほど申し上げたように沿線の開発っていうのもやっていかなくてはならないので、それぞれ何か目的性を持たせて、そこで楽しんでいただく、鬼怒川もありますし、先ほどの飛山城跡もありますし、また工業団地などには、視察の受け入れをしていただいて、例えばカルビーさんが今やっていただけてますけども、工場の工程なんかを拝見させていただけて、あんまり言っちゃ駄目なんでしょうけどポテトチップスとかお土産いただけるんですね。そういうのが大変好評でそういうことを生かして、宇都宮の良さを知っていただくということも必要だと思いますし、それをやっていかないと、ただの移動手段の路面電車ということになってしまいますので、そういうことをこれから行政が責任持ってやっていかなくちゃいけないと思ってます。



佐藤栄一
宇都宮市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

ありがとうございます。ぜひ、リーダーシップをとってやっていただければと思います。ありがとうございます。時間がだいぶ来ておりますので、最後の話題の方に入りたいと思います。

最後はですね、持続性という、大変悩ましい話題でございます。どんなに良いものも持続性が担保できなければ続いていけないということで、様々な自治体が努力をされております。

札幌市さんもですね、今ある路面電車をどう使っていくのか、あるいは豊橋さんの試み等々ありますので、これもこの順番でお聞きをしていきたいと思えます。

少し工夫されてること、あと悩みも共有できればと思いますので、お願いできればと思います。

札幌市でございます。先ほど、令和4年に市政施行100周年を迎えたとお話しましたが、実はその4年前に市電が100周年を迎えております。そういう歴史がある乗り物でございます。

ただ、札幌市は基幹交通として、地下鉄を整備してまいりましたので、路面電車も縮小してきた背景がございます。今の路線も過去には廃止というような、そういった議論もされてた時代があります。

ただ、やはり札幌の街には路面電車が必要だということで今の路線を存続をさせてきたということでもあります。

存続をさせていくためにはやはり何と云っても、利用されるということがまず大事なと思います。そのことが市民の皆さんにとっても電車の価値をわかっただけ、そういったことになるのかなと思います。

そのようなことで時代に合わせてバリアフリー化をする、あるいは低床車両を入れる。そして利便性を高めるためにループ化をする。などの努力をしているところでございます。

それと持続していくためやはり経営の安定化というのが非常に大事ななと思っております。車両についてももちろんお金がかかりますし、その他、車両基地も増設をしたりだとか変電所を新たに設けたりだとか、そんなことも必要になってきております。この路面電車は、やはりまちづくりにとって必要不可欠なものということで、行政としてしっかり経営を支えていくということで、そういう基幹の部分については軌道事業ではなくて行政の方で、国のご支援もいただきながら、しっかり予算を確保して対応しているところでございます。

さらにはループ化を実施した後、令和2年からは上下分離の運営もしております、そういった形で経営を安定させるように努めながら努力をしているところでございます。以上でございます。



天野 周治
札幌市副市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございました。上下分離の努力ですとか様々な努力をされているということで、ちょっと順番を変えてですね、上下分離が出てきたので、熊本市さんの方にちょっと投げたいんですけども、先ほどの上下分離の話もそうですし、顔認証の社会実験も様々な試みをされているんですが、少しこの持続性についてもう少しお話をいただけますでしょうか？

はい、熊本市でございます。今の熊本市電でございますが、これは地方の公営企業ということでございまして、一番の課題としましてはどうしても行政の枠がかかってしまう、行政の制約がかかるという点で一例を申し上げますと、職員の運転手の採用も自由にはできない。

結果的に今、正職員ではなくて、会計年度任用職員が運転手を担っているというところでございまして、こういった職員の処遇あたりにももう影響が出ている状況、こういった状況をどうにかしなくてはならないということで、上物をですね、経営形態を変えまして、機動性を持たせる財団にしていこう。そして、下物を公営企業として行政がしっかり支えていく、そういった形で次の100年に向けて事業の継続性を確保しようということで今取り組んでおります。令和7年4月の上下分離移行に向けて今取り組んでいるところでございます。以上でございます。



深水 政彦
熊本市副市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございます。なかなか難しい中での舵切りをありがとうございます。

最後にですね、技術の話があり制度の話があり、豊橋さんはですね、先ほど話を聞いてると、市電を愛する会という会がございまして、市民に愛される、ここが多分鍵じゃないか、何とか私も実はそう思っているんですけども、最後になりましたが、いかがでしょう持続性についてお話しいただけますでしょうか？

はい、ありがとうございます。本市の場合、先ほど説明しました行政、交通事業者そして市民の連携といったことで、利用促進策を展開しながら運行を続け、100年の歴史があります。過去に遡ると豊橋市も戦中の大空襲で焼け野原になり、そこからもう一度、路面電車を引き直して、モータリゼーションで非常に厳しい状況の中でも、何とか東海地方で唯一残っている路面電車ということで、市民の愛着があり、残したいという気持ちが根底にあると思います。

また学校の教科書の副読本でも路面電車が出てくるなど、そのような教育もあると聞いています。市営の電車ではなく、豊橋鉄道による民間の事業者ですが、それを市民みんなが「市電」と呼んでいます。そういう愛着や思い出などを残したいという気持ちがあると思います。

これまで、昭和の後半から平成の頭にかけて延伸をしたり、あるいは駅に直接乗り入れられるように直結させたり、行政ではハード面で支援をしています。その頃から交通事業者は納涼ビール電車を始めており、先ほどのとよはし市電を愛する会ができたのも平成2年となり、機運が高まる中で路面電



森田 康夫
豊橋市副市長

車が生かされてきました。

さらに平成20年代に入り、LRVを購入するのも、市と交通事業者だけではなく、市民も愛する会が中心となって募金を集め、基金を作って購入しており、また本市にも都市交通課という課を作り、シティプロモーションの中で市電をシンボルとして売り込みながら支援をしてくれています。

このように三者連携の歴史があり、その市電に対する市民の愛着がすごく大きいと思います。そういう思いを我々の世代もしっかりと引き継いで、行政も中心となって、この交通システムとしての市電を残し続けられるよう努力してまいりたいと考えています。



森田 康夫
豊橋市副市長



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

はい、ありがとうございます。今話を聞いていて、おそらく今日の議論のですね、多分中心的な議論かなという気がするんですね。

単なる移動手段であった交通手段が市民から愛されて愛着を持たれて、みんなでこれを何とか残したいって言ってね、それが誇りに繋がり、それがシティセールスに繋がっていくって、多分この部分の流れが本当は一番重要であるかなっていうのを話を聞いてですね、もう1回再認識をした次第でございます。

今日はですね、盛りだくさんの内容をしていて、実を言うと、この意見交換は若干お時間あるんですけど全体スケジュールがちょっと押しているので、一応この段階で意見交換を締めたいと思います。短い時間ですがありがとうございました。

最後についてですね、ちょっと2、3分だけいただいて、今日のお話と、この後の宣言にちょっと繋がる話を私の方から総括という形で簡単にご説明をさせていただきます。それぞれのお話をもう1回繰り返すつもりはございません。

都市間の連携とか協働、脱炭素、移動というネットワークの話、それから、空間やまちづくり、情報発信という話、まちづくりとの連携、この辺がそもそもその目的であると。一方で継続するということを考えてですね、現在の仕組みの中でまだ十分でないかもしれないと、国交省さんは、先ほどお話ありましたようにいろんな仕組みも作って、国としても支援をしようと言っている、ぜひ我々も、少しお力を借りながら、ただ、本当にまちづくりをやるのは地域住民であり、地域の事業者であり、地域の基礎自治体やはり責任を持ってやるということが重要なことだと思っております。

こういった中身を、ちょっと強引かもしれませんが、サミット宣言の骨子という形で、少し私の方から提案をさせていただきます。

一つ目がですね、交通ネットワークの構築を図り、誰もが自分の力で、この自分の力でってのが重要ですね。ここ、自分の力で自由にまちを移動でき



森本章倫
早稲田大学理工学術院教授

とこういうまち作りをしていきたい、そのためのネットワーク整備が重要だという話、それから技術をぜひふんだんに使いながら、目的となっているまちづくりと一体となって魅力的で、そして活気にあふれたまちをつくっていくと、これが重要でしょうという話。

そして最後は、当然災害に強いレジデンスの強化を図りながら、事業者、行政等と、そして最終的には市民を巻き込んで安定的な経営基盤を強化をします。おそらくこの三つに要約できるのかなと思っておりますが、皆さんよろしいでしょうか。

はい。すいません。ありがとうございます。

宇都宮市も入れて10の自治体で今まで議論をしてまいりました。これを基盤にしなが、少し別室で文面を練って最終的な形でここでご披露をするという形を取らせていただければと思っております。

長時間にわたりまして首長会議にご参加いただきましてありがとうございます。私の司会を終わりにしたいと思います。



サミット宣言

- | | | |
|-------------------|---------------------|----------------|
| ○佐藤 栄一 宇都宮市市長 | ○平澤 重之 岡山市都市整備局長 | ○深水 政彦 熊本市副市長 |
| ○天野 周治 札幌市副市長 | ○荒神原政司 広島市副市長 | ○松枝 岩根 鹿児島市副市長 |
| ○深山 隆 富山市活力都市創造部長 | ○石井 朋紀 松山市開発・建築担当部長 | |
| ○森田 康夫 豊橋市副市長 | ○赤倉 史明 長崎市まちづくり部政策監 | |

本サミットが2009年に広島市で初めて開催されて以降、路面電車のLRT化に取り組む各都市の連携が深まり、ここ宇都宮の地において、LRTの普及に向けた関係各位の思いが結実し、昨年8月に全線新設路線として整備したライトラインの開業を迎えることができました。

現在、我が国は、これまで経験したことのない人口減少社会に突入しており、少子高齢化の進行や単身高齢世帯の大幅な増加など、人口構造の変化に対応したまちづくりが喫緊の課題となっています。

また、地球規模での環境問題が深刻化し、脱炭素社会の構築に対する世界的な要請が高まる中、国内においても、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の着実な推進が求められています。

私たちは、こうした時代潮流を的確に捉え、これまで培った経験を最大限活かしながら、まちの未来を紡ぐLRTの更なる普及に取り組むため、次のことを宣言します。

一つ、ここに集う各都市が連携・協力し、ノウハウを共有しながら、路面電車のLRT化・LRTの導入に取り組むとともに、市民、運行事業者、行政が協働し、様々な交通手段が連携した交通ネットワークの構築を図り、誰もが自分の力で自由にまちを移動できる環境の整備を進めます。

二つ、LRTの走るまちの魅力を市民と共有し、路面電車のLRT化・LRT導入の機運醸成を図るとともに、デジタル技術の活用を図りながら、まちづくりと一体となった整備を進め、魅力と活気あふれる都市空間の形成に取り組みます。

三つ、災害発生時において早期復旧が図られるよう、レジリエンスの強化に努めるほか、持続性の高い事業となるよう、運行事業者の技術力向上や安定的な経営基盤の強化に向けた取組を支援するとともに、国をはじめとする関係機関に対し、LRTに関する支援の継続・拡充の働きかけを進めます。

2024年1月26日

LRT都市サミット宇都宮2024 参加都市一同



L R T C i t y S u m m i t U T S U N O M I Y A 2 0 2 4

LRT 都市サミット
宇都宮 **2024**

記念講演

記念講演

1/27(土)

10:00 オープニング
記念講演

- 中川家・礼二&鈴川絢子によるトークセッション
- クイズ大会

11:45 閉会

司会



赤間 有華 氏

あかまゆうか

2017年北陸放送にアナウンサーとして入社。以来、テレビ、ラジオでアナウンサー、キャスター業を務め、テレビ神奈川を経て、2022年4月BSよしもとへ移籍。BSよしもとでは平日の生放送番組の進行を担当。コーナーのコンセプトに応じた臨機応変な司会スタイルには定評がある。

ゲスト

中川家 礼二 氏

れいじ

生年月日:1972年1月19日

出身地:大阪府守口市

趣味:鉄道・ラグビー・野球観戦

特技:ものまね

実の兄弟コンビ中川家のツッコミ担当。M-1GP初代チャンピオンの実績を持つ漫才師。鉄道好き芸人としても知られ、鉄道関連のイベント、メディアにも数多く出演する。



鈴川 絢子 氏

すずかわ あやこ

生年月日:1991年3月25日

出身地:千葉県習志野市

趣味:鉄道/エアトレイン/卓球

特技:エアトレイン(鉄道の音マネ)

よしもとぎっての鉄道好きタレント。鉄道をメインに扱った自身のYouTubeチャンネルでは、登録者数103万人、総視聴回数は17億を超え、鉄道系インフルエンサーではトップクラスの人気を誇る。

赤間 有華

改めまして、BSよしもとアナウンサーの赤間有華と申します。今日はよろしくお願ひいたします。さて昨日から開催されております「LRT都市サミット宇都宮2024」は宇都宮市において、路面電車のLRT化に取り組む、人と環境にやさしいまちづくりを目指す都市の代表が参加し、各都市の取組や魅力を全国に発信するイベントとなっております。そしてこのお時間は、鉄道大好きなお二人に登場していただきます。どんなお話が聞けるのか楽しみです。それでは早速お呼びしたいと思います。鉄道好きといえばやっぱりこの方、中川家の礼二さんです。

中川家 礼二

はい。よろしくお願ひします。

赤間 有華

早速なんです。礼二さんは昨年8月26日に開業したライトラインは乗車されたんですね？

中川家 礼二

えーとね、実はついてない。18日の日、昼間に1人で乗りに来ました。帰り餃子も食べずに帰りました。ライトラインがもうメインで、そういう旅というかね、もう朝、子どもをも連れて行こうと思ったんですが保育園がありましたので、保育園に放り込んでから、その足でそのまま宇都宮に来て、ライトライン乗りました。素晴らしいですね。一番感動したのがね、平日の昼間の乗車率の良さ。すごいっすよね。ほんまに。あとホームでの拡声器を持ったおじさん、まさかのおじさん。「電車が来ますのでー」とかっていう拡声器もってるっていうのが何ともいい雰囲気ですね。あと、綺麗でしょ。電停というんですか。停留場もきれいで良かったです。

赤間 有華

はい、続きましてですね、こちら鉄道好きタレ

ントで、自身配信登録者数は105万人と幅広く活動しています。鈴川絢子さんです。

鈴川 絢子

よろしくお願ひいたします。

私も先月、実際に乗車させていただいて、平石にある基地の方も、見学させていただいて、ちょっとお写真も交えながらですね、いろいろと感じた魅力などをお話させていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

赤間 有華

この後のお話も楽しみにさせていただきます。

さらにですね、このLRT都市サミット宇都宮2024には宇都宮市をはじめ、札幌、富山、豊橋、岡山、広島、松山、長崎、熊本、鹿児島との10都市参加していただいています。礼二さんと鈴川さんはこの10都市を走る路面列車で、思い出のある、またはこれから乗ってみたいという路面電車はなにかありますか？

中川家 礼二

僕はね、熊本と鹿児島だけ、乗ったことがない。あとは何かロケとかで乗ったことあるんですけど、一番覚えてるのは豊橋で、実際車庫の中で実際に運転させてもらうことありますね。

意外と難しいっていうのが結構思い出残ってますよね。



記念講演 / memorial lecture

鈴川 絢子

わ～、羨ましい～！
路面電車って運転する感じってどんな感じでしたか？

中川家 礼二

すっごい、すぐ前にガラスがあって。もうそれがすごく怖くて。体感とかもやっぱりスピードもスピードも。

鈴川 絢子

私は「ICカード鉄」っていうので、日本各地のICカード、Suicaとか、富山ライトレールさんの「パスカ」ですとか、熊本電鉄さんの「でんでんnimoca」はデザインがですね、停留所の駅名標と同じ配色になっていて、一緒に写真撮ったりして見比べると、素敵な感じのICカードになっていて。

中川家 礼二

そっち熊本？くまモンも入ってるの？

鈴川 絢子

くまモンは別のICカードでだされています。これを集めるために乗りに行ったりと旅をしています。

赤間 有華

このLRT都市サミット宇都宮2024には宇都宮をはじめ札幌、富山、豊橋、岡山、広島、松山、長崎、熊本、鹿児島10都市にご参加をいただいておりますが、礼二さんと鈴川さんはこの10都市を走る路面電車ですごい思い出のある、またはこれから乗ってみたいという路面電車はありますか？

中川家 礼二

豊橋ですね。もう1回乗ってみたいと思いますね。

鈴川 絢子

私は、伊予鉄道さんとかですかね。
ここには、軌道線が垂直に交わるダイヤモンドクロスがあるんです。

以前にももちろん乗ったことあるんですけど、やっぱりあそこは何度見てもダイナミックで車両もすごくカッコいいですし、また乗りに行きたいと思っています。

中川家 礼二

あと、ちょっと前に無くなってしまったんですかね。坊っちゃん列車。もうみんなこんな顔で乗ってるのよね。

鈴川 絢子

楽しいんですね。コンパクトでね。運転手台のところがかう人力で回して。

中川家 礼二

そうそうそう、人力で回してね。で、伊予鉄道の松山市駅はターンテーブルがないので、不思議な作りなんですわ。

鈴川 絢子

ちなみに、伊予鉄道さんも「い～カード」っていうのがありますね。

中川家 礼二

それも持ってんの？すごいですね、ほんまに。

赤間 有華

それでは早速、ここから先月、ライトラインを乗車してきたという鈴川さんから。乗ってみたいの感想、それからライトラインのすごいところなどお話を聞きたいと思います。

鈴川 絢子

まずは、なんといっても素敵なカラーリング。北



欧のちょっと雰囲気もありつつですね、今日実は私ちょっとライトラインイメージのお洋服を着てきたんですが、(拍手) ありがとうございます。

宇都宮は「雷都」と呼ばれていて、雷の都と書いて「ライト」というんですが、車両の形状も流線型で黄色でかっこいい色使いで。やっぱりライトラインって、まちなかを走っているとということで、これから、宇都宮のまちの象徴的な、車両も含めて、これが宇都宮っていうものになっていくと思うので、まさにそれにぴったりの車両だと思っていました。

それから、やっぱりお子さんにもすごく人気になっていて、私も実際に子ども2人いるんですが、実は先々月にちょっと写真だけ子どもを連れて、撮りに来たことがあって、はい、その時もとても多くの方が乗車されていて、子どもたちと乗るのを諦めて、写真だけ撮ったんですけど、まわりのお子さんたちもすごい笑顔で。

そして、乗ってみると本当に窓が大きくて、景色を楽しむことができるんですね。

この写真でもわかるように窓がですね、とにかく大きくて、座席に座ってもそうですし、ドアところも



かなりガラス部分が多くなっているので、小さなお子様も座りながらゆったりと宇都宮の街を左右にダイナミックに楽しめるような車内になっています。

あとは車内には紙の広告がなく、すっきりしていて、サイネージを使った広告が流れているんですね。地元の紹介の映像などもあったので、観光客が来て初めて乗って、車内で宇都宮の沿線であたりまちの魅力を知ることができて、とても良いなと思いました。



それと、つり革もかなり特徴的で、かなり珍しい四角のデザインで。すごく握りやすくて上の部分、ちょっと縦の部分、あちらには木材が使用されていたので、すごく握りやすい。どっちのパターンも。



中川家 礼二

そうね、これね。うちの地域にも欲しいなっていう。

全国のいろんなまちね、ちょっと鉄道が不便なところっていうのはね、いろいろね、経済的にも大変やと思いますけど、これやっぱり通した方がいいよね。

鈴川 絢子

そうですね。やっぱり今、路面電車でやられてい

記念講演 / memorial lecture

るところもこれからはLRTにしていこうとするところも増えていけばいいなと思います。

中川家 礼二

座席の感じとかいかがですか？

鈴川 絢子

座席も結構1人の席がかなりワイドというかゆったりと。長時間座っていても疲れのないような感じですね。



鈴川 絢子

礼二さんはどちらの区間をご乗車されたんですか？

中川家 礼二

僕はね、ゆいの杜中央まで行きました。なんかね、途中のとこ降りて、ポツンとしたかったですよ。

沿線がね、大学のキャンパスぐらいまではまちで、そっからぐっと上がって、平石から先がちょっと田園風景みたなってる。

あと、グリーンスタジアムでしたっけ、急に工場地帯があるというね、短い区間でいろんな車窓が楽しめるっていうね、すごいねこれね、特徴がね、すごいあるなと思いましたね。

1からやもんね。ここは。とてつもない坂を登ったり、大きな橋もあって。すごいすよ。ほんまに。

また、このカーブは。やっぱり普通の鉄道ではありえない小回りがきく。



あと、平石の車庫ね。ぐいっと曲がって車庫っていうのが。

このあいだ1人で見に行つて。そうとう怪しかったと思いますよ、ほんまに。

もう。ちょっとこの辺までして、ずーっとこうしてますからね。

鈴川 絢子

あれ、礼二さんだったんだって、今ね気づかれた方もいるかも知れないですね。

中川家 礼二

いろんな店チェックしたりとか、こんなんあんねんなどかね。

あと工場地帯が走ってるってやっぱりさすがに寂しかったですね。そこだけあまりにも人が全然おれんくなって。雰囲気は全然変わってね、面白いなと思いました。





赤間 有華

走行時の音とかはいかがですか。

中川家 礼二

静かやなー。静かですね、本当に。

鈴川 絢子

こう、やっぱり低床式で安定性もあって、本当にすごく勾配もある中でも、やっぱり乗り心地が安定しているっていうのは、すごいと思います。

中川家 礼二

そう。カーブなんかでも、そんな昔の路面電車みたいに揺れることないんだよね。

難しいと思いますよこれは、運転士さん。やっぱりすごい加速減速をを繰り返しますんで。でも車両の性能がいいのでね。

赤間 有華

ということで、ここからは、ゲストの方をお招きしてのトークセッションを行いと思いますので、皆さんはあちらの席にご着席ください。

実際にライトラインに携わって働く方達に登場いただき、色々お話を聞いてみたいと思います。

それでは早速ご登場いただきたいと思います。

ライトラインの運転士の武井宏祐さん、宇都宮市LRT管理課の清水崇寛さんです。どうぞよろしくお願

いたします。

まずはライトライン運転士の武井宏祐さんです。お願いします。

武井 宏祐 氏

みなさん、はじめましてライトラインの運行を管理している宇都宮ライトレール株式会社より参りました。運転士の武井宏祐です。どうぞよろしくお願いたします。



武井 宏祐【宇都宮ライトレール株式会社】

中川家 礼二

武井さん、まだお若いですか？

武井 宏祐

もう40歳手前になりますね。

中川家 礼二

そうですか、ええ、若すぎず老いすぎず。

赤間 有華

はい、続きましてですね、LRT管理課の清水崇寛さんです。お願いします。

清水 崇寛 氏

線路を管理している宇都宮市のLRT管理課というと

記念講演 / memorial lecture

ここに勤めております。清水崇寛です。よろしくお願いします。



清水 崇寛【宇都宮市LRT管理課】

中川家 礼二

年齢は？

清水 崇寛

39です。

中川家 礼二

39。でも一緒ぐらいですよ。同い年ぐらいで、なるほど。若すぎず老いすぎず、一番良いときですね。

赤間 有華

はい。ここです。礼二さんと鈴川さんにクイズです。武井さんは、実は、ただ運転士さんではないんです。一体どんな運転士さんだと思いますか？

中川家 礼二

普通の運転士さんではない。
農家もやって兼業で運転してる。

武井 宏祐

いや、兼業はしてませんね。副業禁止ですので。



中川家 礼二

そうですね。吉本もそうなんです。いろいろありますからね。副業はいいんですけど、闇の方にいったらいけないっていうね。

鈴川 絢子

何を食べても、お腹を壊さない？すごくやっぱり運転士さんがすごく気を使いところ。それってすごくプラスになるんじゃないかな。胃腸が強い。

武井 宏祐

間違いじゃないんですけど、確かに運転士としてプラスにはなるんですが、ちょっと違うんですよ。

中川家 礼二

視力がもう5.0ぐらいあるっていう。

武井 宏祐

本日コンタクトで。

中川家 礼二

違うんや、難しいね

鈴川 絢子

お客さんにも聞いてみてくださいということでね、いかがですか？

会場のお客さん

指導運転士。

武井 宏祐

指導運転士もちょっとだけやるんですけども、今回の答えとはちょっと違います。

鈴川 絢子

答えはまたちょっと違ういう、いい線いってるっていうことですかね。

会場のお客さん

歌がうまい。

中川家 礼二

はい、なるほど。歌うまいか。いかがでしょうか？

武井 宏祐

ちょっと音痴でして。ふだん、マイクではなくハンドルを握っているのです。

会場のお客さん

ダイアグラムを作ってる。

武井 宏祐

違います。

会場のお客さん

開業日の一番列車を運転した。

鈴川 絢子

武井さんいかがですか。



武井 宏祐

はい。よくご存知ですね。正解です。私は開業一番電車の運転士を担当しました。

鈴川 絢子

とても名誉な、責任感も重要な。

武井 宏祐

当日はものすごく緊張しましたね。また出発進行っていう号令に合わせて動かさなくてはいけないという大役をいただいたので、ものすごく緊張したんですけど、ただ当日は電車を運転するという業務に専念させていただきました。

沿線で地域の住民の方であったり、そういった方々の声援とかお手振りとか拍手とかで歓迎ムードの中で運転をすることができたので、だんだん緊張がほぐれて、本当に嬉しい、楽しい、そしてもう地域の皆様には感謝の気持ちいっぱいでした。

中川家 礼二

一番列車ですから、この映像はもうずーっと残っていくわけですからね。

鈴川 絢子

そうですね、後世につなぐ記念すべき一番電車ということで。

中川家 礼二

ほんでもうおじいちゃんぐらになって、孫に言うんですよ。これ、わしがやったんやでって。いや、言えるぐらいますごい値打ちのあることですよ。

赤間 有華

最初お話を聞いたときは、どんな印象でした？

武井 宏祐

本当に75年ぶりの開業ということで、その大役を



担う本当に想定をしていなかったということで、私で本当にいいのか、務まるのかってところもありますけれども。本当に一番偉い方から、ぜひやっていただきたいっていう声をかけていただいたので、身を引き締める思いで、ハンドルを当日は握らせていただきました。

鈴川 絢子

運転士さんは何名ぐらいいらっしゃるんでしょうか？

武井 宏祐

弊社は大体約50名ほどで営業しております。

中川家 礼二

前の日寝れました？

武井 宏祐

前の日は正直寝れなかったですね。12時とかその日が終わって、だんだん近づいてくるなというところで、緊張しましたがしっかり寝てから開業の運転に臨みました。

赤間 有華

そういうことで、一番電車の運転士さんの方でした。

そして、なんと実は、清水さんも、ただの職員さんではございません。

ヒントをいいます。ライトライン開業に当たり、あ

るものを作った方なんですが、一体何を作ったと思いますか？

中川家 礼二

あるものを作った？めっちゃ難しいですね、これ。もう、子どもが手を上げてる。いいよ、そのまま。

会場のお客さん

ライトラインの色を決めた人。

鈴川 絢子

なるほど。デザインを考えられたとかですかね。

清水 崇寛

私はセンスがないんで、それは違いますね。

鈴川 絢子

作ったといっても、あまりセンスっていうものは必要ないってことですか。

清水 崇寛

車両系ではないです。

鈴川 絢子

なるほど。まだ手を上げてくれている方はいらっしゃいますか。

会場のお客さん

スジを作った人。



清水 崇寛

ダイヤではないです。

会場のお客さん

駅。

清水 崇寛

おいしい。駅ではないですが施設の一部です。

会場のお客さん

餃子。

中川家 礼二

絶対、正解だと思うよ。

鈴川 絢子

作ってますよね。餃子もね、お家でね。

清水 崇寛

はい。作ります。

中川家 礼二

こんなん、もう正解やん。
いいボケしてくれて。

鈴川 絢子

宇都宮名物も飛び出しましたが。



中川家 礼二

ごめんね。おっちゃんらが、そんなん言わなあかんかったのに。

会場のお客さん

踏切を作った人。

清水 崇寛

惜しいですけどライトラインには、踏切がないんです。

でも、踏切は惜しいというか、必要なものでもあります。走るうえでは必要なものです。

会場のお客さん

信号。

清水 崇寛

信号は警察がつけてくれるかと。

会場のお客さん

ルール。

清水 崇寛

はい。正解です。

中川家 礼二

正式にはルールと餃子が正解という。

記念講演 / memorial lecture

清水 崇寛

そうですね。

赤間 有華

清水さん、線路作りに苦労されたことって何かありますか？

清水 崇寛

私、10年ぐらい携わってるんですけど、来たときはですね、狭軌と標準軌の違いもわからないで。

鈴木 絢子

特に鉄道を好きであったりとか専門というわけじゃなくて。

清水 崇寛

そうですね。ど素人だったんですけど。そこからいろんな事業者の方に教えてもらって勉強しながらやってました。

中川家 礼二

そうですね、全くそういうところじゃなく。

清水 崇寛

全然知らないところからですね。

中川家 礼二

すごい、ね、ほんまに1からという感じますね。



赤間 有華

出来上がったときの喜びというのは？

清水 崇寛

そうですね。開業日も、はい、涙の一つもも出るかなと思ったんですけど、そのときにちょうどエスカレーターの開閉作業やってまして、知らないうちに一番電車が走ってまして。

中川家 礼二

仕事してて？

清水 崇寛

仕事してましたね。

鈴木 絢子

繋がったときはときはいかがでしたか。これで完成ってなったときは。

清水 崇寛

そうですね、やっぱり10年ぐらい前はできるか想像できなかったの、やっぱりできたときはすごい嬉しかったですね。

中川家 礼二

いやだからその10年前と、はい、あの写真も一緒に見てみたいです。見比べてみたいです。

清水 崇寛

ストリートビューとかで、一点だけ昔の写真が残ってたりするそうです。

中川家 礼二

レールでたいへんやった区間ってあったんですか？

清水 崇寛

そうですね。ちょうど宇都宮駅東口から1キロぐらい行ったところに国道超えていく区間があります。あそこはちょっと特殊なレールを使っている。普通の施工の仕方だとちょっと難しくですね、そこは非常に苦労しました。

中川家 礼二

カーブとかどうですか？あれ、大変じゃないかあと思うんですよ。結構多いですね。

清水 崇寛

そうですね。普通の電車に比べて急なカーブが多いので、そういうところはそのレールとレールの間の距離を気をつけたりしてですね、慎重に施工しました。

鈴川 絢子

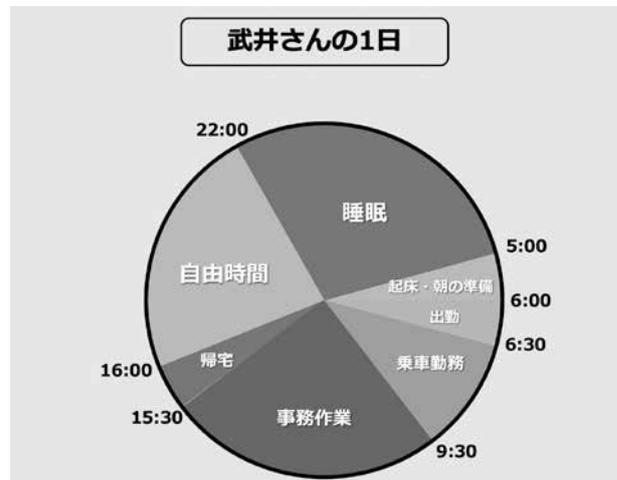
貴重なお話をね。

中川家 礼二

本当に1からやもん。

赤間 有華

では、ここからはですね、お二人は毎日どんなお仕事をしているのか。1日のお仕事のサイクルをグラフにしてみましたので見ていききたいと思います。まずは武井さんの1日のスケジュールを見ていきましょう。こちらです。



中川家 礼二

なるほど。朝5時起床。

武井 宏祐

はい。そうですね、本当に乗っている、担当している電車っていろいろあるので、本当にこれは私の常務の一例です。

中川家 礼二

事務作業ってありますけど。

武井 宏祐

はい。私は基本的に運転士もやってるんですけども、事務職としても働いているので運転士の採用のスケジュールを決めたりとか。

あとは面接をやったり、採用試験をやったり、あと当社の場合は、運転士になるために全国の路面電車の事業者のもとに出向して訓練しておりますので、そういった今も出向をして免許取得に向けて教育訓練をしている運転士とWebでミーティングをやったりとか運転以外の業務にも携わらせていただいております。

鈴川 絢子

事務作業をされない運転士さんというのもしらっしゃるんですか。

記念講演 / memorial lecture

武井 宏祐

います。なので、多分私と同じような時間帯に出てきたら、同じ15時30分まで乗務をやってるちょっと特殊なスケジュールになっています。

鈴川 絢子

今日も会場にお客様お子さんいらっしゃいますので、今後ぜひライトレールさんに入って運転士さんになりたいお子さんもいると思います。

朝のラッシュ時間等はとても多くのお客さんが乗車されているんですね。

武井 宏祐

はい。特にこの時間帯は朝の勤務出勤とか通学で多くの方にご利用されるので、やはり朝の1秒って皆さん大切だと思うので、そういう意味でも安全に運行して時間内には目的地まで到着するという心をかけて運転しております。

中川家 礼二

毎日、毎回緊張してですね。

武井 宏祐

そうですね。はい。

鈴川 絢子

しかも、ワンマンで走らせていて。私、基地の方でいろいろ見せていただいたとき、運転台もちょっ



と見学させていただいて、やっぱり独特のというか、カメラが独特だったりミラーが重かったりとか、ありますよね。

運転には特に気を使いますよね。

武井 宏祐

本当に緊張の連続なんですけども、自宅に帰った後は、まずゆっくりお風呂に入って、おいしいものを食べて、動画観たり、YouTube見たりするの好きなので、それぞれ鈴川さんとか礼二さんの動画を見て、次の日に備えてみるようにしています。

中川家 礼二

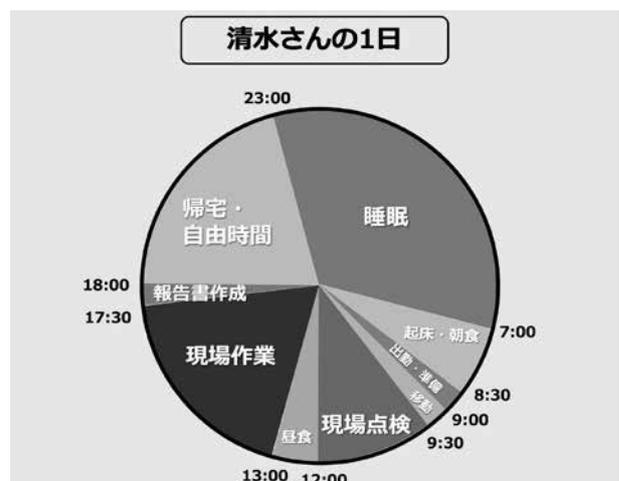
なるほど。

鈴川 絢子

元々鉄道はお好きだったんですか。

武井 宏祐

そうですね。私もそうなんですけど、一緒に働いてる運転士たちもやっぱり全然違う職種、バスの運転手から運転士になった者もいますし、多彩なバックグラウンドを持つ社員と一緒に仕事をしています。



中川家 礼二

7時に起きて。

で、現場点検があって、午前中はほぼ。

清水 崇寛

はい。毎日じゃないんですけど、曲線区間ってレールに負担がかかるので、レーザーで形状測定する機械があってですね、それを当てて摩耗とか変形がしてないかっていうの点検してます。

鈴木 絢子

基本的には現場に出られてた作業であったりとか点検しているのがお仕事ということですね。

この時期は寒いので大変ですよ。

清水 崇寛

そうですね、手がかじかんで。

中川家 礼二

夏と冬どっちが嫌いですか？

清水 崇寛

夏の方がちょっと。

鈴木 絢子

レールも歪みが出たりとか。

清水 崇寛

レールの熱も出たりするので。

中川家 礼二

なるほど。



鈴木 絢子

何名ぐらいで作業っていうのは、やられてるんですか？

清水 崇寛

そうですね。5人ぐらいが一組になって作業しています。

中川家 礼二

なるほど、なるほど、レールの点検とそのパーツの作業と。結構ずっと10時ぐらいからほぼ外に。

清水 崇寛

そうですね。

中川家 礼二

それで、自由時間。自由時間は何してるんですか？

清水 崇寛

このぐらいの時間に帰った日は、3歳の娘がいるので娘と遊んで、娘が寝たらYouTubeを見ながらビールを飲むっていう。

中川家 礼二

なるほどー。何をつまみにしてビールを飲むんですか？

清水 崇寛

餃子です。

鈴川 絢子

さすがー。

中川家 礼二

なるほどねー。作業してる人とね、そういうスケジュールもなかなか知ることは出来ないんでね。貴重なお話ですね。

赤間 有華

はい、ありがとうございました。続いてはライトラインを知り尽くしたお二人が思うライトラインのすごいところをあげていただきたいと思います。まずは清水さんからお願いします。

清水 崇寛

レールがですね、騒音とか振動を抑える特殊な樹脂になってまして、レールとレールの継ぎ目も溶接でくっついてるので、あの電車得意のガタンゴトンっていうのはしないですね。乗り心地が良いです。

中川家 礼二

確かにとてもスムーズにスーッと動いていましたね。

赤間 有華

武井さんは。



武井 宏祐

ライトラインにはとても多くのカメラがついています。運転席側と、あとは車内と車外の33個のカメラがあるんですけれど。

中川家 礼二

33個もあるんですか。

鈴川 絢子

ちょっとでも気付かないですよ。探しても。車外もちろんあるっていうし。

武井 宏祐

それが本当に他の路面電車とちがうところで、すごいなところですね。

中川家 礼二

でも33のカメラありますけど、もちろん目視もあるわけですよ。

武井 宏祐

目視でやっぱり見なきゃいけないところもちろんあります。正面なんかはそうなんですけど。

2つ目は、芳賀と宇都宮の地形に合わせて急勾配なところも一気にパワー上げて走れるところとか、カーブで小回りが効くというところがすごいなって思いますね。

3つ目が、運転士目線で恐縮なんですけど、交差点の車の交通信号とLRTの進行が直進と右折が分離しているので、運行を交差点でスムーズにできるようになっているのが、実は地味なんですけれども、ほかの都市とは違うところで、運転していてすごいなって思います。

鈴川 絢子

確かに完全に分かれてますね。この前、お話伺ったら結構他社さんから羨ましがられるってお聞きしました。

中川家 礼二

なるほど。もう車と同じような感覚ですね、なるほど。

赤間 有華

運転士さん目線でありありがとうございます。さらに今日、制服を着て、来ていただきますけど、デザインもこだわりがあると。

武井 宏祐

はい。ライトラインのコンセプトが本体デザインですが、やはり「雷都」というところで芳賀・宇都宮の豊かな風土を生み出している稲妻や稲穂をイメージしてるデザインがされています。

マークのところですね、ここにシンボルマークのものだったりとか稲穂の刺繍が入っています。ライトラインの制服でしかない仕立てになっています。



赤間 有華

続いてはお二人だからから知っている、ライトラインから見える絶景ポイントを教えていただきたいと思います。まずは清水さんからお願いします。

清水 崇寛

はい、私がおすすめる絶景ポイントは、飛山城跡と清陵高校前にライトラインの下を道路がくぐっていく区間があるんですけど、そこから撮る写真が、後ろに男体山っていう山がありますが、ここから綺麗に撮れるんですけど、開業前の日と当日は撮り鉄の方がですね、何十人といらっしゃいまして。結構のXとかでは綺麗に撮ってる写真が上がっているのでぜひご覧いただきたいと思います。



赤間 有華

はい。どうもありがとうございます。続いて武井さんのライトラインが見える絶景ポイントを教えてください。

武井 宏祐

LRTが専用で走る鬼怒川の橋梁ですね。もう周りに建物もないので、絶景かなと思いました。

中川家 礼二

普通の鉄道はこういう風景ありますけれども、路面の電車でのこの風景というのは、あまりないよね。

記念講演 / memorial lecture



武井 宏祐

宇都宮でしか見えないと思います。

中川家 礼二

すごいですよ、これは。

赤間 有華

さて最後に、お二人から礼二さんをお願いがあるそうなのですが、武井さんそのお願いとはなんですか？

武井 宏祐

中川家さんの番組をよく見させていただいて、新幹線のトイレのモノマネを生で見たいなという。

鈴川 絢子

すごーい、あのモノマネを生で。

中川家 礼二

すみません、トイレごとに拍手をいただくなんて申し訳ない。じゃ行かせていただきます。

「シュー、シュー、ポンツ」

鈴川 絢子

いかがですか、生で。

武井 宏祐

生トイレはさすがですね。

中川家 礼二

ありがとうございます。ありがとうございます。

赤間 有華

清水さんはどうですか？

清水 崇寛

私は結構ラグビーが好きなんで、はい。ノックオンをぜひ。

中川家 礼二

「ピツ、ノックオン。帝京ボール。スクラム。ポイントここ！」

ありがとうございます、ほんまにね。よく観ていただいているということですね。

赤間 有華

はい。それではここからはですね、ライトライン



に関する質問をいくつかいただいておりますので、武井さんと清水さんにお答えいただきたいと思います。まず最初の質問はこちらです。

「ライトラインの運転士になるにはどうすればいいですか？」

武井 宏祐

はい。そうですね、まず電車の運転士になるには、やはり免許を取らなければいけないので、免許の条件が20歳以上なので、まずは元気に健康に、20歳を迎えていただくことだと思ってます。もう一つワンマン運転なので運転だけではなくて、接客も必要です。サービスマンなのでお客様の立場になって行動できて、かつコミュニケーションできるように、意識をしていただければ、ライトラインの運転士に一步近づけるんじゃないかと思えます。

赤間 有華

それでは続いての質問はこちらです。

「全国でココだけ」というものはありますか。

これは清水さんに答えていただきたいと思います。

清水 崇寛

ライトラインでは、一部区間で「薄型レール」を使っています。この薄型レールっていうのはですね、JR宇都宮駅から1キロ先の上がっていくところで、元々は道路橋だったんですね。そこに普通のレールを入れようとすると、頭がはみ出してしまうので、薄型のレールっを入れていきます。これ実は日本で宇都宮し

か入ってないものです。

中川家 礼二

初めてのことばかりで、大変だったでしょ。

清水 崇寛

はい、全くわからないような状況で、大変なことも多いですけど、最後に開業するとですね、皆さん非常に喜んでいただけているので、それはもう頑張つて必死にやってきて良かったなと思ってます。

中川家 礼二

いや、本当すごいでしょ。そして、乗車率もすごいいね。

鈴川 絢子

やっぱり最初は通勤需要ということで計画されたと思うんですけど、平日の日中もそうですし、特にお休みの日は、あのホームにすごく人が常に待っているぐらい。観光で県外からいらっしゃる方もすごく多くいらっしゃってますよね。

中川家 礼二

ライトラインが旅の目的の一つになってるところがありますよね。これはでもなかなかないんですよ。

鈴川 絢子

できないんですよ。宇都宮のまちとしても完成していたところに新たに作って、それを新たに呼び込むっていうのは、素晴らしいですよ。

中川家 礼二

本当に素晴らしいね。

赤間 有華

ありがとうございます。それではですね、ここで会場みなさんからもちょっと質問をお受けしたいと思います。



会場のお客さん

松山市の出身の運転士さんがいるはずなんですが、伊予鉄道って知ってますか。

武井 宏祐

私が松山市出身です。伊予鉄道、よくご存知ですね。

会場のお客さん

なぜ、路面電車を作ろうと思ったのですか？

赤間 有華

かなり、こう、確信に迫るといいますか。

中川家 礼二

市長を呼んでももらわないと。

清水 崇寛

はい。宇都宮は「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指しています。その中でネットワークの拠点と拠点を太い公共交通で結ぶという考え方がありまして、その太い公共交通を作ろうということでLRTを作ることになりました。

鈴川 絢子

いろんなね、選択としてBRTですとかがある中でも、やっぱりLRTを選ばれたっていうのがね、宇都宮市の魅力にも繋がっていきだなって思いますよね。



中川家 礼二

以前、バスやったじゃないですか。皆さん、移動手段というのは。

鈴川 絢子

あの乗車率はほんとに素晴らしいですよ。

中川家 礼二

すごいよね。ものすごい風穴開けましたね。

清水 崇寛

そうですね。西はバスが結構走っているので、まずはその空白である東側を先に作ろうということで。

会場のお客さん

LRTのプロジェクトっていつ頃から始まったんですか。





清水 崇寛

大体ですね、その構想ができたのが平成5年ぐらいです。30年ぐらい前の構想から始まって最終的にLRTと決まったのが平成25年なので10年前ですね。

中川家 礼二

そんな前からよ。だから生まれる前から計画して、去年の夏ですよ。時間がかかる。物事そんなスムーズにいかへん。

焦ってもしょうがないから、ゆっくりね。勉強も自分のペースでね、うん。テスト60点ぐらい取つといてちょうどええ。じっくり時間をかけてください。

赤間 有華

ということで、質問コーナーは以上となります。

ここで武井さんと清水さんはお別れとなります。最後に武井さん、清水さんイベントの感想を伺いたいと思います。お二人、参加してみていかがだったでしょうか。

武井 宏祐

はい。LRTっていうものをご縁にこういうイベントが出来て、皆さんとご一緒出来て本当に楽しかったです。短い時間だったんですけど本当にありがとうございました。

清水 崇寛

私も楽しくお話出来てよかったです。はい。早くう

ちに帰って餃子を作ります。

赤間 有華

武井さん清水さんお話ありがとうございました。礼二さん鈴川さんも2人の話を聞いてみていかがですか。

中川家 礼二

今度餃子食べに行きますね。はい。いろいろ貴重な話を聞かしていただき、ありがとうございました。

鈴川 絢子

今日聞かせて頂いた貴重なお話をふまえて、また家族で乗りに来たいと思います。ありがとうございました。

赤間 有華

それでは武井さん、清水さん本日はイベントにご参加いただきありがとうございました。皆さん拍手でお見送りください。

さてここからは皆さん、参加型のこちらのコーナーに参りたいと思います。

これからライトラインにまつわるクイズを出題します。見事正解した方には素敵な景品をプレゼントしたいと思います。

気になる景品は本日ご参加いただいております企業様からのご協賛いただいております。

それでは一つずつ景品をご紹介しますと思います。



記念講演 / memorial lecture

- HondaCars栃木中央ゆいの杜賞「ホンダグッズ詰め合わせ」
- 小籠包Garden大地賞「小籠包・炒飯」
- パティスリーぐるまん賞「ライトラインクッキー」
- アトリエドゥメテオール賞「ライトラインマドレーヌ」
- 宇都宮酒造賞「日本酒ライトランデザイン缶」
- ライトレール賞「ライトライングッズ詰め合わせ」
- 道の駅うつのみやろまんちっく村賞「道の駅うつのみやろまんちっく村商品詰め合わせ」
- えにかいたもち賞「立ち団子セット」
- 横倉本店賞「日本酒詰め合わせ」
- ベルテラシェ大谷（オオヤ）賞「大谷おかき6種」
- チーズガーデン賞「クッキーセット」
- たまき賞「グッズ詰め合わせ」
- がんばるベーカ大越米菓店「せんべい詰め合わせ」
- 中川家・礼二さん、鈴川さんの寄せ書きサイン色紙。

以上の景品のいずれかを正解者にはプレゼントさせていただきます。ぜひ皆さん、チャレンジしてみてくださいね。

第1問：「ライトラインの駅は全部で何駅あるでしょうか？」

□正解：19駅

第2問：「ライトラインのドアの数はいくつ？」

□正解：4つ（片側）

第3問：「ライトラインの路線距離はどのくらい？」

□正解：14.6km

第4問：「ライトラインの停車駅で一番短い駅名は？」

□正解：峰（みね）駅

第5問：「ライトラインのシンボルマークはどれ？」



□正解：②

第6問：「ライトラインの車両の長さ次のうちどれ？」

①：29.520m ②：30.520m ③：31.520m

□正解：①

第7問：「日本で初めてLRTは何県でしょうか？」

①：滋賀県 ②：富山県 ③：福岡県

□正解：②





【補足】「富山ライトレール」は利用者の減少が著しかったJR富山港線が走っていた路線の大半を引き継いで誕生した日本初の本格的LRTです。」

第8問：「ライトラインの開業を記念し300個限定で発売され駅弁の名前は？」

- ①:舞-Mai- ②:愛-Ai- ③:結-Yui-

□正解：③

【補足】こちらのお弁当「結-Yui-」は宇都宮駅弁・松廼家（まつのや）と宇都宮共和大学シティライフ学部の学生の皆さんによる共同開発で生まれ開業記念イベントで300個限定販売され好評を博しました。

赤間 有華

9問目、中川家の礼二さんが鉄道好きになったきっかけの電車は？

- ①:京阪電車 ②:阪急電車 ③:南海電車

会場のお客さん

1番

中川家 礼二

1番ですね。僕が地元の、実家のところで京阪電車っていう私鉄が走ってまして、そこで初めて先頭車両でかぶりついてみて、小学校2年ときに鉄道が好きになったと、はい。正解は一番の京阪電車でございます。



赤間 有華

はい。最後は鈴川さんに関するするクイズでございます。10問目、こちらです。次のうち鈴川さんのお子さんじゃないのは？

- ①:ときわ ②:ひたち ③:つばさ

会場のお客さん

3番



記念講演 / memorial lecture

鈴川 絢子

すごーい。よくご存知で。
ありがとうございます。

赤間 有華

以上で、クイズの出題はすべて終了いたしました。
正解された方々、おめでとうございます。

それでは会場の皆さんとともに楽しい時間を過ごしてまいりましたが、本日のプログラムはこれで最後となりました。

本日はライトラインの魅力を知っていただくこと、
礼二さんと鈴川さんがデザインされた1日乗車券を制作しました。

紐付きの乗車券のため、首からかけて乗車が可能です。
1月27日限定のデザインで、この1枚で沿線どこに何回乗っても大丈夫です。ぜひこちらでライトラインを乗車して楽しんでいただければと思います。



鈴川 絢子

私たちがこう描かれたということですかね。なかなか乗車券で自分の顔が入るっていうことは。

中川家 礼二

めちゃくちゃ嬉しいですよ。

鈴川 絢子

嬉しいですよね。

中川家 礼二

限定やで、今日だけの。

鈴川 絢子

ほんとに今日だけのものなので。

中川家 礼二

もうね、もう明日からも大事に持ってくださいね。
なんかいややもんね、宇都宮駅のどっかにかかってたりしたらいやや。

鈴川 絢子 氏

落ちてたりしたらいやですね。

中川家 礼二

こんな辛いことないんで、一つよろしくお願ひします。

赤間 有華

記念として持って行ってください。

そしてさらにですね、クラフトビールで有名なファーマーズ・フォレストろまんちっく村ブルワリーの協力で中川家・礼二さんと鈴川絢子さんとコラボしたクラフトビールが発売されます。こちらのビールはこの日限定で、外のイベント会場ライトラインマルシェでもファーマーズ・フォレストろまんちっく村ブルワリーのブースで販売しています。礼二さんと鈴川さんの赤のデザインと黄色のLRTをポップにデザ





インした2種類になります。価格は600円となっております。ぜひ皆さん、お買い求めください。

さて最後に礼二さん、鈴川さんイベントに参加してみているかがあったでしょうか？

中川家 礼二

いや、すごいですね。もうこれだけお客さんが来ていただいて、これだけ盛り上がるというのは、多分次来る時はですね、このライトラインが西側に開通したときに、これの倍のお客さんが来てくれる願いながらね。

本当に素晴らしかったです。ありがとうございました。

赤間 有華

鈴川さんはいかがでしたでしょうか？

鈴川 絢子

私も、やっぱり実際に前回乗車させていただいて、今日いろいろお話も聞かせていただき、ますますこの宇都宮のLRTの魅力とかですね、今後もすごく楽しみだなんていう気持ちももっと強く、思ったので、またこれからも私も乗ったり、あの動画をちょっと撮らせていただけたら撮ったりして、自分なりに応援していきたいと思いますので、ぜひ、宇都宮の皆さんもLRTとともにですね、新たな宇都宮のまちを作っていっていただきたいなと思いました。本日はありがとうございました。

赤間 有華

ありがとうございました。それでは以上をもちましてLRT都市サミット宇都宮2024を終了いたします。皆さん本日はご来場誠にありがとうございました。

L R T C i t y S u m m i t U T S U N O M I Y A 2 0 2 4

LRT 都市サミット
宇都宮 2024

関連イベント

サミット参加都市パネル展示

サミット参加都市の取組や街の魅力をPRするパネル展示を実施。

- 開催場所 / 1月26日(金)：ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール
1月27日(土)：ライトキューブ宇都宮 2F 大会議室201



サミット会場



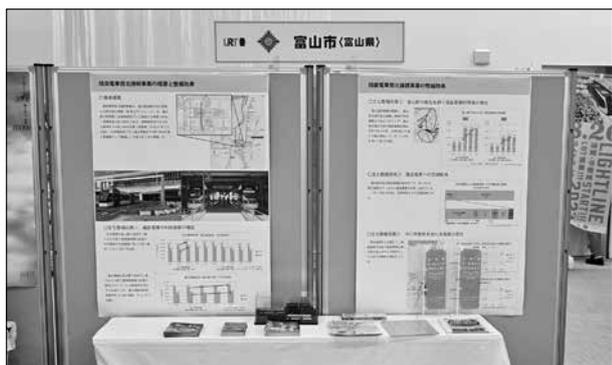
サミット会場



宇都宮市



札幌市



富士市



豊橋市



岡山市



広島市



松山市



長崎市



熊本市



鹿児島市



大会議室201



大会議室201

ライトラインマルシェ・スタンプラリー

サミット来場者やショッピング・観光などで本市を訪れる方々にライトライン沿線事業者などの魅力ある商品やサービスなどを紹介・提供し「LRTが走るまちの魅力」をPRする「マルシェ」や「スタンプラリー」を開催。

ライトラインマルシェ

- 開催日時 / 1月27日(土) 11:00～19:00
- 開催場所 / 宮みらいライトヒル 1F「水のプラザ」ほか
- 出店店舗 / 芳賀温泉口マンの湯 / えにかいたもち / 小籠包Garden大地 / わく・わくショップU
社会福祉法人同愛会コミュニティサポートセンター ひかり / 生活協同組合バルシステム
宇都宮酒造株式会社 / ファーマーズ・フォレスト / ろまんちっく村ブルワリー
Atelier de Meteore(アトリエドゥメテオール) / 宇都宮餃子会(香蘭)
HondCaars 栃木中央ゆいの杜店 / 宇都宮ライトレール株式会社
栃木県立宇都宮工業高等学校



ステージイベント

○開催日時/1月27日(土)

13:00 ~ 【記念講演アフタートーク】 出演: 鈴川絢子 & ベリー大坪

15:00 ~ 【川音希さんライブ】 進行: ベリー大坪

○開催場所/宮みらいライトヒル 1F 「水のプラザ」 ほか

○出演者/ベリー大坪 (会場MC)

鈴川絢子

川音希



ライトラインマルシェ・スタンプラリー

ライトラインマルシェ

- 開催日時 / 1月27日 (土) 11:00 ~ 19:00
- 開催場所 / 宮みらいライトヒル 1F 「水のプラザ」ほか
- 参加店舗 / えにかいたもち祠誼駅東公園前店

Atelier de Meteore
小籠包Garden大地
Honda Cars 栃木中央ゆいの杜店
社のパティスリーぐるまん

■参加店舗用パネル (A1サイズ)



■スタンプラリー台紙 (A5サイズ・二つ折り)



表面



中面



L R T C i t y S u m m i t U T S U N O M I Y A 2 0 2 4

LRT 都市サミット
宇都宮 2024

広 報

■告知用ポスター（B2サイズ）

ゼロからの挑戦
まちの未来を
紡ぐLRT

LRT

都市サミット 宇都宮 2024

2024. **1.26** 金 **27** 土

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
開催場所 / ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール
※中川家・礼二氏、鈴川絢子氏の出演は1月27日の記念講演のみです。

鉄道大好き
中川家・礼二&鈴川絢子
がやってくる!

無料
要事前申込

1.26 金

サミット

14:00~ 開会
LRT事例紹介
15:15~ 首長会議・
サミット宣言
17:15 終了

参加無料
お申し込みは
こちらから!



市定費を納入する申込があった場合、抽選となる場合があります。

有料
チケット販売中

1.27 土

講演会

9:00~ 受付開始
10:00~ 記念講演
中川家・礼二&鈴川絢子による
トークセッション
クイズ大会
11:45 閉会

お申し込みはこちらから!

FANY Ticket

大人 1,000円
子ども(小学生以下) 500円

サミット開催記念
一日乗車券つき!






中川家・礼二氏
©YOSHIMOTO KOGYO CO.,LTD

鈴川絢子氏

同時開催
参加無料

1.27 土 時間:11:00~19:00
場所:宮みらいライトビル 1F「水のプラザ」ほか

**魅力体感
イベント**

- ライトラインマルシェ
- ライトライン沿線スタンプラリー



●主催 / 宇都宮市 ●共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
●後援 / 国土交通省・栃木県・路面公共交通研究会・全国路面軌道連絡協議会・(公社)日本交通計画協会・(一社)宇都宮観光コンベンション協会
●問い合わせ先 / 「LRT都市サミット宇都宮2024」係 Email : lrt.summit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用ポスター (B2サイズ)

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

ゼロからの挑戦
まちの未来を
紡ぐLRT

駅前交遊広場「宮みらいライトヒル」

2024.1.26(金)27(土)

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
 開催場所 / ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール
※中川家・礼二氏、鈴川絢子氏の出演は1月27日の記念講演のみです。

無料
要事前申込

1.26(金)

サミット

14:00~ 開会
LRT事例紹介
15:15~ 首長会議・サミット宣言
17:15 終了

参加無料
お申し込みはこちらから!



市定費を払入る申込があった場合、抽選となる場合があります。

有料
チケット販売中

1.27(土)

講演会

9:00~ 受付開始
10:00~ 記念講演
中川家・礼二&鈴川絢子による
トークセッション
クイズ大会
11:45 閉会

お申し込みはこちらから!

FANY Ticket

大人 1,000円
子ども(小学生以下) 500円

**サミット開催記念
一日乗車券つき!**



**鉄道大好き
中川家・礼二&鈴川絢子
がやってくる!**



中川家・礼二氏
@YOSHIMOTO KOGYO CO.,LTD



鈴川絢子氏
@YOSHIMOTO KOGYO CO.,LTD

同時開催 **1.27(土)** 時間:11:00~19:00
 場所:宮みらいライトヒル 1F「水のプラザ」ほか

参加無料 **魅力体感イベント**

- ライトラインマルシェ
- ライトライン沿線スタンプラリー



LRT都市サミット宇都宮2024

●主催 / 宇都宮市 ●共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
 ●後援 / 国土交通省・栃木県・路面公共交通研究会・全国路面軌道連絡協議会・(公社)日本交通計画協会・(一社)宇都宮観光コンベンション協会
 ●問い合わせ先 / 「LRT都市サミット宇都宮2024」係 Email : lrt.summit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用チラシ (A4サイズ) 表面

LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

2024.1.26(金)・27(土) **ゼロからの挑戦 まちの未来を紡ぐ LRT**

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
開催場所 / ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール

鉄道大好き 中川家・礼二&鈴川絢子 がやってくる!

1.27 10:00~
中川家・礼二&鈴川絢子による トークセッション

1.26 **無料** 長年申込 **サミット**
14:00~ 開会
LRT事例紹介
15:15~ 首長会議・サミット宣言
17:15 終了

1.27 **有料** チケット販売中 **講演会**
9:00~ 受付開始
10:00~ 記念講演
中川家・礼二&鈴川絢子による トークセッション
クイズ大会
11:45 閉会

大人 1,000円 / 子ども(小学生以下) 500円
サミット開催記念一日乗車券つき!

1.27 **同時開催 参加無料**
時間: 11:00~19:00
場所: 宮みらいビル 1F「水のプロザ」ほか

【魅力体感イベント】
●ライトラインマルシェ ●ライトライン沿線スタンプラリー

お申し込みについての詳細は裏面をご確認ください

主催 / 宇都宮市 ●共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
後援 / 国土交通省・栃木県・群馬県公共交通研究会・全国路線軌道連絡協議会
(公社)日本交通計画協会(一社)宇都宮観光コンベンション協会
●問い合わせ先 / LRT都市サミット宇都宮2024事務局 Email: lrtsummit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用チラシ (A4サイズ) 裏面

1.26。式典観覧【参加無料】

※当日の中川家・礼二氏、鈴川絢子氏の出演はございません。

参加お申し込み

お申し込み方法 ①お名前(フリガナ) ②住所 ③電話番号
④メールアドレス ⑤生年月日 ⑥年齢
●上記を明記の上、郵送(ハガキ等)、FAX、WEBでお申し込みください。

お申し込み期限 **2024年1月10日(水)到着締切**
※超過多数の場合は締切をさせていただきます。参加の希望は到着までお申し込みください。なおメールでのお申し込みの場合は届いた日とさせていただきます。

参加お申し込み先(運営事務局)
〒160-0022 東京都新宿区新宿5-18-21
【1月10日到着締切】 LRT都市サミット宇都宮2024事務局
FAX: 03-3209-8564 WEB: 右記お申し込み専用Googleフォームより

1/26式典観覧参加申込書

フリガナ	氏名	電話番号
住所	生年月日	西暦 年 月 日(才)
メールアドレス	フリガナ	氏名
フリガナ	氏名	フリガナ
フリガナ	氏名	フリガナ
フリガナ	氏名	フリガナ

観覧者様代表者様以外

●代表者を含め最大6名までお申し込みいただけます。

FAX番号 03-3209-8564 ※お掛け間違いのないよう、ご注意ください。

1.27。記念講演【参加有料】

●右記FANY(QRコード)またはファミリーマートでチケット購入いただけます。
大人 1,000円 / 子ども(小学生以下) 500円

チケット販売 **12月20日(水) 10:00~**

お問い合わせ先: LRT都市サミット宇都宮2024事務局 Email: lrtsummit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用新聞広告 (W189mm x H169mm)

LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

2024.1.26(金)・1.27(土) **鉄道大好き 中川家・礼二&鈴川絢子 がやってくる!**

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
開催場所 / ライトキューブ宇都宮 大ホール

1.26 **無料** 長年申込 **サミット**
14:00~ 開会式
LRT事例紹介
15:15~ 首長会議・サミット宣言
17:15 終了

1.27 **有料** チケット販売中 **講演会**
9:00~ 受付開始
10:00~ 記念講演
中川家・礼二&鈴川絢子による トークセッション
クイズ大会
11:45 閉会

大人 1,000円 / 子ども(小学生以下) 500円
ライトライン一日乗車券 (1月27日乗車券デザイン)つき
チケット購入はコチラ!

1.27 **同時開催 参加無料**
時間: 11:00~19:00
場所: 宮みらいビル 1F「水のプロザ」ほか

【魅力体感イベント】
●ライトラインマルシェ ●ライトライン沿線スタンプラリー

お申し込みについての詳細は裏面をご確認ください

主催 / 宇都宮市 ●共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
後援 / 国土交通省・栃木県・群馬県公共交通研究会・全国路線軌道連絡協議会
(公社)日本交通計画協会(一社)宇都宮観光コンベンション協会
●問い合わせ先 / LRT都市サミット宇都宮2024事務局 Email: lrtsummit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用新聞広告 (W189mm x H169mm)

LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

2024.1.26(金)・1.27(土) **ゼロからの挑戦 まちの未来を紡ぐ LRT**

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
開催場所 / ライトキューブ宇都宮 大ホール

1.26 **無料** 長年申込 **サミット**
14:00~ 開会式
LRT事例紹介
15:15~ 首長会議・サミット宣言
17:15 終了

1.27 **有料** チケット販売中 **講演会**
9:00~ 受付開始
10:00~ 記念講演
中川家・礼二&鈴川絢子による トークセッション
クイズ大会
11:45 閉会

大人 1,000円 / 子ども(小学生以下) 500円
ライトライン一日乗車券 (1月27日乗車券デザイン)つき
チケット購入はコチラ!

1.27 **同時開催 参加無料**
時間: 11:00~19:00
場所: 宮みらいビル 1F「水のプロザ」ほか

【魅力体感イベント】
●ライトラインマルシェ ●ライトライン沿線スタンプラリー

開会式・サミット観覧には事前申込が必要です。参加無料 27日申し込み
サミット観覧申込みは1.10まで!

サミット観覧お問合せ先 / 宮本興業(受託業者) TEL:03-3209-8054

お問い合わせ先: LRT都市サミット宇都宮2024事務局 Email: lrtsummit2024@yoshimoto.co.jp

■告知用新聞広告 (W189mm x H66mm)



LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024
LRT 都市サミット 宇都宮 2024
 開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
 開催場所 / ライトキューブ宇都宮 大ホール

1.26 無料 サミット
 14:00~ 開会式
 14:00~ LRT事例紹介
 15:15~ 首長会議・サミット宣言
 17:15 終了

1.27 有料 講演会
 9:00~ 受付開始
 10:00~ 記念講演
 中川家・礼二と鈴川絢子によるトークセッション
 クイズ大会
 11:45 閉会

1.27 ライトラインマルシェ
 ライトライン沿線スタンプラリー
 時間 / 11:00~19:00
 場所 / 聖みらいライトビル1F「水のプラザ」ほか

マルシェで美味しいフードやスイーツを食べて、スタンプラリーで沿線散策を楽しんじゃおう！鈴川絢子さんの記念講演アフタートークや川音希さんのミニライブもあるよ！

13:00~ 鈴川絢子さん アフタートーク
 15:00~ 川音希さん ミニライブ

LRT都市サミット宇都宮の詳しい情報はコチラから▶

LRT
 ●主催 / 宇都宮市 ●共催 / 芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社
 ●後援 / 国土交通省・栃木県・関東公共交通研究会・全国鉄道軌道運輸協議会・(公社)日本交通計画協会・(一社)宇都宮観光コンベンション協会
 ●問い合わせ先 / サミット▶E-mail: lrtsummit2024@yoshimoto.co.jp 記念講演▶FANYチケット TEL: 0570-550-100(10:00~19:00)

■告知用テレビCM




LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024
LRT 都市サミット 宇都宮 2024
 開催場所 / ライトキューブ宇都宮 大ホール

2024. 1.26 無料 サミット
 14:00~ 開会式・LRT事例紹介
 15:15~ 首長会議・サミット宣言
 17:15~ 終了

2024. 1.27 有料 講演会
 9:00~ 受付開始
 10:00~ 記念講演
 トークセッション
 クイズ大会
 11:45~ 閉会



LRT 宇都宮 2024

鉄道大好き
中川家・礼二 & 鈴川絢子
 がやってくる!

1.27 10:00~
 中川家・礼二と鈴川絢子による
 トークセッション

中川家・礼二氏
 鈴川絢子氏



1.27 記念講演 **有料**
 チケット販売中

大人 1,000円 / 小学生以下 500円

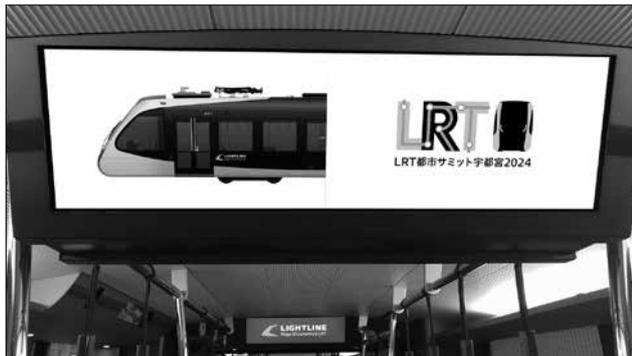
チケットはFANYチケット、ファミリーマートで絶賛発売中!!

FANY チケットで検索!!



LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024
LRT 都市サミット 宇都宮 2024
 開催場所 / ライトキューブ宇都宮 大ホール

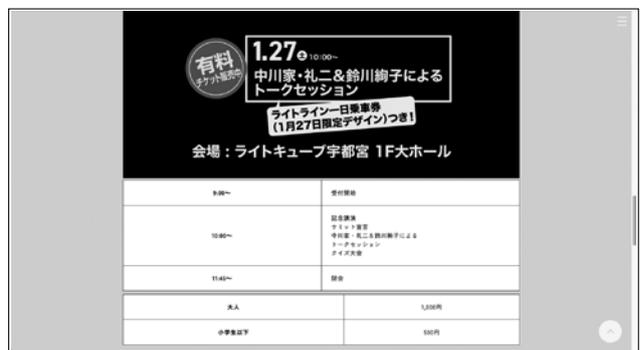
■告知用ライトライン車両内動画



■告知用大通りビジョン動画



■告知用ホームページ



■プログラム (A3サイズ・二つ折り)

ゼロからの挑戦 まちの未来を紡ぐLRT

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

ゼロからの挑戦 まちの未来を紡ぐLRT

LRT 都市サミット 宇都宮 2024

2024.1.26金 27土

開催時間 / (26日)14:00~17:15 (27日)10:00~11:45
開催場所 / ライトキューブ宇都宮 1F 大ホール

※開催日・26日・27日の両日とも入場料は無料となります。

1.27 同時開催 参加無料

時間: 11:00~19:00
場所: 宇都宮ライオンビル 1F 18のプラザ10号

ライトライン沿線 スタンプラリー

シールを集めて台紙に貼ろう!
スポットは全6箇所!
6箇所のうち3箇所をシールを集めると素敵なプレゼントを連発!

スタンプラリースポット

- 1 ライトキューブ宇都宮
- 2 水たかひともち 宇都宮駅前店
- 3 Atelier de Meteore
- 4 小園吉 Garden 大池
- 5 Honda Cars 宇都宮中央 伊しの社
- 6 社のパティスリー ぐるま

スタンプラリーの詳細は台紙をご覧ください。

ライトラインマルシェ

水たかひともち 宇都宮駅前店

1 先見屋のロマンの道
2 及つかひともち
3 小園吉 Garden 大池
4 わく わくショップ
5 社会福祉法人東都宮
ユニバーシティサポートセンター
6 生活協同組合パルシステム
7 宇都宮食品株式会社
8 フォーアーズ フォーアーズ
5まんちくパン工房
9 Atelier de Meteore (アトリエ・メテオール)
10 宇都宮女子会(青組)
11 Honda Cars 宇都宮中央 伊しの社
12 宇都宮ライオンビル株式会社
13 宇都宮県立宇都宮工業高等学校

ステージイベント

13:00 記念講演アフタートーク 出演: 川崎 隆子 & ベルー大輝
15:00 川崎 隆子ライブ 進行: ベルー大輝

当日プログラム

●主催 / 宇都宮市 ●後援 / 宇都宮市 宇都宮ライトレール株式会社
●協賛 / 宇都宮市
●協賛 / 宇都宮市
●協賛 / 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市 宇都宮市

LRT 都市サミット 宇都宮 2024 ゼロからの挑戦 まちの未来を紡ぐLRT

市長あいさつ



宇都宮市長 佐藤 栄一

LRT都市サミットは、路面電車のLRT化に取り組み、人環境にやさしいまちづくりを目指す本市が一堂に会し、サミット記念講演などを通じて、各都市の取組や魅力について、全国に発信するとともに、一層の都市間連携を促すことを目的として、毎年で開催しているものであり、昨年8月に「ライトライン」が開業した本市において、初めて開催される運びとなりました。

ライトラインの開業に当たりましては、本サミットの参加自治体の皆様や鉄道事業者の皆様により、これまでの支離に基いた様々な御助言や施設整備に対する技術的な支援をいただき、誠にありがとうございました。また、本サミットは、関係各位の多様な御支援、御協力の賜り感謝申し上げます。

我が国では、これまで以上に人口減少社会に突進しており、少子高齢化の進行や単身高齢世帯の増加など、人口構造の変化に対応したまちづくりが喫緊の課題となっています。また、気候変動により激甚化する自然災害をはじめ、地球規模で環境問題が深刻化する中で、脱炭素社会構築に向けた社会的要請が日々高まっており、脱炭素社会にふさわしいまちづくりが求められています。

本市では、こうした時代潮流を的確に捉え、都市機能や居住の誘導によるまちの拠点化と、拠点間の交通ネットワーク化を図る「ネットワーク型コンパクトシティ」を基盤としながら、「地域共生」「地域経済循環」「脱炭素」の3つの社会を構築し、「人」と「デジタル」を軸とした発展を続けられるまち(スーパースマートシティ)の実現を目指し、各種施策に取り組んでいます。

ライトラインは、人々の移動や活動を支える「都市の装置」として、本市の持続可能なまちづくりにおいて重要な役割を果たすことにもつながり、家庭ごみの処理等により変化した土地利用の再活用も本サミットの一環として進め、世界でも類を見ない「ゼロカーボンシティ」を実現したことで、脱炭素に向けたまちづくりの具体的な存在でもあります。

今後、本市におけるライトラインの整備で培われたノウハウについても多くの自治体と共有し、国内におけるLRTの普及促進に向けて、協力できる方々に期待しています。

結びに、本日、この宇都宮に集う各都市において、LRTに関する様々な事例の共有、意見交換を行った上、「サミット宣言」を採択し、人や環境にやさしい路面電車のLRT化・LRTの導入に向けた決意を新たにするのと、LRTの定まる魅力の魅力を全国に発信することにより、各都市の取組を推進する気運の更なる醸成が図られ、LRTの普及促進につながることを祈念いたします。

LRTサミット参加市のご紹介

会場にて、各都市のパネル展示コーナーを設置します。

<h4>宇都宮市 (栃木県)</h4> <p>宇都宮市は、首都圏と利便性の高い、都市機能と自然環境が調ったまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>	<h4>札幌市 (北海道)</h4> <p>札幌は、暮らしやすい都市環境と豊かな自然環境を兼ね備えたまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>
<h4>富山市 (富山県)</h4> <p>富山市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>	<h4>豊橋市 (愛知県)</h4> <p>豊橋市は、日本の鉄道百年史に位置づけられ、鉄道文化の中心地として、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>
<h4>岡山市 (岡山県)</h4> <p>岡山市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>	<h4>広島市 (広島県)</h4> <p>広島市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>
<h4>松山市 (愛媛県)</h4> <p>松山市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>	<h4>長崎市 (長崎県)</h4> <p>長崎市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>
<h4>熊本市 (熊本県)</h4> <p>熊本市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>	<h4>鹿児島市 (鹿児島県)</h4> <p>鹿児島市は、山間部からエリア拡大を推進しているまちとして、LRT化に向けた取組を進めています。また、LRT化によるまちづくりの推進を目的として、LRT化に向けた取組を進めています。</p>

1.26 サミット

13:00 歓迎セレモニー
ジャズ演奏: スウィングキングハードオーケストラ

14:00 開会式
主催者挨拶
来賓代表あいさつ
LRTに関する事例・制度紹介
宇都宮市の取組紹介

休憩

15:15 首長会議
コーディネーター 森本 章倫 氏
各都市における事例紹介
首長による意見交換等

休憩

17:05 サミット宣言・記念撮影
17:15 終了

1.27 講演会

10:00 オープニング

記念講演
中川家 礼二と鈴川 隆子によるトークセッション
鈴川 隆子 LRT 体験トーク
LRT で働く人についてみよう
「運転士を目指すから見る LRT のすてい」と「LRT 組むも！」
質問コーナー
クイズ大会
LRT にまつわるクイズを出題!
正解には景品がー!

主催者挨拶
11:45 閉会

司会

佐竹 美希 宇都宮市 市民生活部長
1992年生まれ。2013年、宇都宮市役所に入局。2017年、市民生活部長に就任。2022年、宇都宮市役所を退職し、フリーランスとして活動中。

コーディネーター

森本 章倫 氏 宇都宮市 市民生活部長
1964年生まれ。1986年、宇都宮市役所に入局。2017年、市民生活部長に就任。2022年、宇都宮市役所を退職し、フリーランスとして活動中。

司会

森岡 有華 氏 宇都宮市 市民生活部長
1978年生まれ。2000年、宇都宮市役所に入局。2017年、市民生活部長に就任。2022年、宇都宮市役所を退職し、フリーランスとして活動中。

中川家 礼二 氏

生年月日: 1972年1月19日
出身: 大阪府宇治市
職: 宇都宮市役所 市民生活部長
宇都宮市役所 市民生活部長として、LRT化に向けた取組を進めています。

鈴川 隆子 氏

生年月日: 1991年3月25日
出身: 埼玉県川口市
職: 宇都宮市役所 市民生活部長
宇都宮市役所 市民生活部長として、LRT化に向けた取組を進めています。

■配布物（来賓）



記念トートバッグ



記念クラフトビール



首掛けPASS

■配布物（一般参加者）



- 当日プログラム
- ライトライン開業パンフレット
- ライトライン開業ステッカー
- 各種ガイドブック

■記念乗車券（大人用）



■記念乗車券（子ども用）



L R T C i t y S u m m i t U T S U N O M I Y A 2 0 2 4

LRT 都市サミット
宇都宮 **2024**

報 道

サミット開催前報道

- 9月18日：下野新聞【開催報道】
- 12月21日：下野新聞【鈴木絢子・開催報道】
- 12月26日：朝日新聞【開催記事報道】
- 1月23日：下野新聞【マルシェ・スタンプラリー実施報道】
- 1月24日：毎日新聞【開催報道】
- 1月24日：日本経済新聞【開催報道】
- 1月25日：とちぎテレビ【開催報道】

サミット開催後報道

- 1月26日：NHK宇都宮【開催報道】
- 1月26日：とちぎテレビ【開催報道】
- 1月27日：下野新聞【サミット採択報道】
- 1月27日：朝日新聞【サミット採択報道】
- 1月28日：下野新聞【記念講演報道】
- 1月28日：東京新聞【記念講演報道】
- 1月28日：朝日新聞【記念講演報道】

PRTIMES

- 12月20日：開催案内【プレスリリース】
- 1月23日：マルシェ・スタンプラリー開催案内【プレスリリース】

報道件数

サミット開催前：9件

サミット開催後：8件



LRT City Summit UTSUNOMIYA 2024

LRT 都市サミット
宇都宮 2024

発表資料

地域公共交通関係予算一覧 (令和5年度補正予算・令和6年度予算)

国土交通省

地域公共交通維持交付金 (令和5年度補正:279億円、令和6年度:208億円)

1. 地域公共交通の活性化

- 共同・MaaSプラットフォーム
 - ・MaaSプラットフォームの活用により多様な事業者 (医療・介護、教育・スポーツ、農業・林業、観光等) が共同により交通手段の連携や新たなサービス提供 (A・B・C) により交通手段の活用を促進
 - ・MaaSプラットフォームの活用により、高齢者・障害者・子育て世代の移動手段の確保
- ローカル鉄道の再構築支援
 - ・国・自治体によるローカル鉄道の再構築に向けた設備の整備、調査、実証事業を支援
- 自動運転社会実装推進事業
 - ・2027年度(1000台以上)以降に開始する自動運転の社会実装に向けた実証事業を支援

2. 地方の公共交通事業者の人手不足対策

- 公共交通事業者の人手確保
 - ・2 地方自治体、関係団体等、人材確保のために行う支援事業
 - ・地方自治体・関係団体等による人材確保の支援 (人材確保のための研修等)
- 交通DX-GXによる若人化、経営改善支援
 - ・地方自治体・関係団体等による交通DX-GXによる若人化支援 (若人化支援のための研修等)
 - ・地方自治体・関係団体等による交通DX-GXによる経営改善支援 (経営改善のための研修等)

3. 地方の公共交通に対する支援

- 地方の公共交通に対する支援
 - ・地方自治体・関係団体等による公共交通の活性化
 - ・地方自治体・関係団体等による公共交通の活性化

地域交通の安全対策 (令和5年度補正:66億円の内訳、令和6年度:45億円の内訳)

防犯対策 (令和5年度補正:244億円の内訳、令和6年度:14億円の内訳)

社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関係)

財政投融資 (令和6年度:102億円)

7

「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)について

国土交通省

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者が連携して行う「共創型交通」のプロジェクトのほか、地域の公共交通のデザインを加速化する「モビリティ支援人材の育成・確保」や「地域交通DXの推進」を支援。

1. 共創モデル実証進行事業

- デジタル技術も活用し、官民共創 (自治体・交通事業者間の連携・協働)、交通事業者間共創 (複数事業者・モード間の連携・協働)、産官学共創 (医療・教育・エネルギーなど交通以外の分野との連携を越えた連携・協働) により取り組む事業や共創を支える仕組みづくりを支援

2. モビリティ人材育成事業

- 地域公共交通のデザインを推進するため、モビリティ人材 (地域交通と他分野の連携を推進するコーディネート人材、地域交通のネットワーク人材、デジタル活用等による地域交通を支援する人材など) の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業に対する支援

3. 日本版MaaS推進・支援事業

- 複数の交通モードにおけるサービスをつなぐサービスとして、デジタルを活用して提供し、データの連携・活用等により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業に対する支援

補助額・補助上限額

公募期間

8

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

国土交通省

地域交通の活性化として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要となるインフラ整備に重点的に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が地域公共交通計画の策定・実施に必要となるもの(ハード・ソフト)において中長期的に必要なネットワーク(鉄道、バス路線)を位置付けた場合に、交付金交付による策定・実施に重点的に取り組む地域交通整備

【交付金事業】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】

地域公共交通再構築事業の策定・実施に向けた、持続可能性・利便性・効率性の向上を図る施設整備

● 地域公共交通活性化促進策(バス、ローカル鉄道)に係る公共交通再構築計画(鉄道、バス路線)の策定・実施

● 鉄道施設 (駅舎、踏切、信号機、電柱等)の整備

● バス施設 (停留所、車庫、充电站、EV充電設備 (充電・蓄電・充電) 等)の整備

※上記に別添付の、効果促進事業 (地方自治体等が実施する社会資本整備総合交付金交付金交付事業全体の20%を限度)で、

● 鉄道・バス施設の導入支援 (地方自治体等が実施する社会資本整備総合交付金交付金交付事業全体の20%を限度)

【地方財政措置】

● 鉄道施設: 地方負担分について、地方負担率100%、58.45%について交付税措置

● バス施設: 地方負担分について、特別交付税措置80%

9

防犯外国人旅行者受入環境整備事業 補助対象メニュー

国土交通省

防犯外国人旅行者受入環境整備事業に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるスマートフォンで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の案内、無料Wi-Fiサービスの提供、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する様々な取組を支援する。

交通サービスインフラ対応支援事業

多言語対応(案内、公共情報等を含む)

無料Wi-Fiサービス

キャッシュレス決済対応

バリアフリー化

公共交通事業者等

多言語対応(案内、公共情報等を含む)

無料Wi-Fiサービス

キャッシュレス決済対応

バリアフリー化

公共交通事業者等

多言語対応(案内、公共情報等を含む)

無料Wi-Fiサービス

キャッシュレス決済対応

バリアフリー化

公共交通事業者等

10

LRTに関する最近の話題

服部 卓也様 国土交通省 都市局 街路交通施設課長

LRTに関する最近の話題

令和6年1月26日
国土交通省 都市局 街路交通施設課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1

路面電車・LRTの全国分布状況

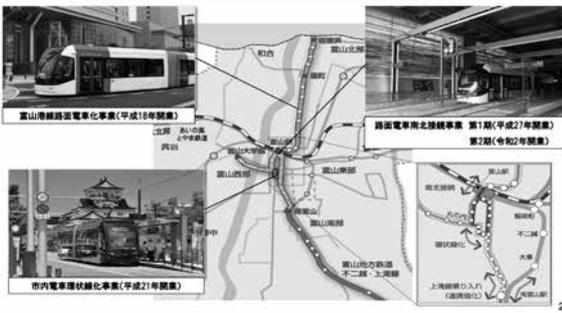


国土交通省

2

富山市のLRTネットワークの形成

- 富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、富山港線路面電車化や市内電車環状線化によりLRTを整備。
- 路面電車南北線格によって、既存路面電車路線を含む富山駅を中心とした全長約15.2kmのLRTネットワークが完成。



国土交通省

3

芳賀・宇都宮LRT

- 宇都宮市及び芳賀市では、総合的な公共交通ネットワークを構築し、公共交通の充実・強化、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減を図るため、基幹公共交通として、国内初となる全線新線での本格的なLRTを導入。
- 令和5年8月26日、JR宇都宮駅東側区間L=14.6kmが開通し、市町を跨ぐ公共交通ネットワークが完成。

路線概要 (JR宇都宮駅東側区間)

- 区間: 宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地
- 延長: L=14.6km
- 事業費: 約684億円
- 開業日: 令和5年8月26日
- 事業主体: 宇都宮市、芳賀市、宇都宮ライトレール
- 運行主体: 宇都宮ライトレール

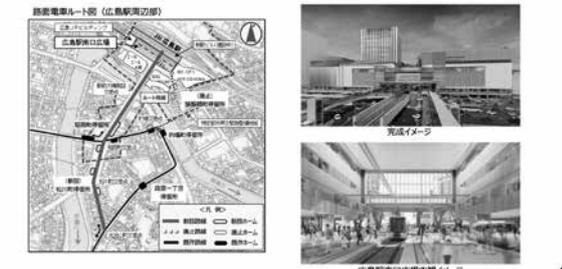


国土交通省

4

広島電鉄駅前大橋ルート等整備

- JR西日本が実施している駅ビルの建て替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階レベルへ高架で導入させる駅前大橋ルートを新設するとともに、市内中心部を環状で結ぶ環状ルートを整備。
- 広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区のアクセシビリティを向上させ、路面電車の定時性や速達性を確保するとともに、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図る。

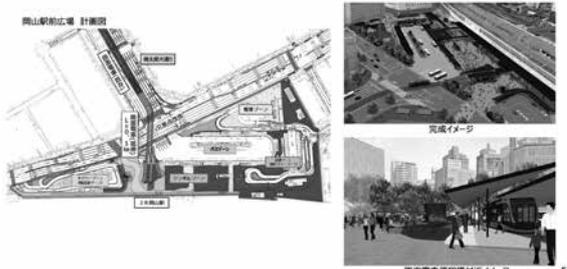


国土交通省

5

岡山駅前広場への路面電車乗り入れ整備

- 岡山駅は、現在の路面電車電停から離れており、来街者や観光客にとってわかりづらく、乗り換えの利便性が低い状況。
- 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ及び岡山駅前広場の一体的な整備を行い、岡山駅の交通結核機能を強化することで、乗り換え利便性、安全性の向上を図る。
- 路面電車の延伸と合わせて、人が主役の空間を確保した駅前広場の整備を行い、にぎわい拠点の形成を図る。



国土交通省

6

LRTに関する最近の話題

服部 卓也様 国土交通省 都市局 街路交通施設課長

都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金・補助金) 国土交通省

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共の空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

○ 補助対象者^{※1}：地方公共団体、法定協議会^{※2}、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域まちづくり推進協議会、認定地域まちづくり推進協議会
 ※1 交付金については、地方公共団体の補助金を受け、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 ※2 法定協議会とは、国土交通省と協働して、認定地域まちづくり推進協議会

○ 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置づけられた事業、導行促進等向上区域へのアクセス等に資する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた導行促進等向上区域等で行われる事業、駅前先行地域において実施する事業）

※3 インフラ整備と一体的に大規模なため、商業促進事業において支援可能 ※4 事業化促進補助金（ICM）は、商業施設やサービス業の集積を促す効果があり、まちづくりの推進に貢献する。また、まちづくりの推進に貢献する。また、まちづくりの推進に貢献する。

13

都市・地域交通戦略推進事業の制度拡充(R5当初予算) 国土交通省

○ 持続可能な多様連携型のまちづくりの実現には、都市の中心部や地域生活拠点の充実に加え、拠点間の接続都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要
 ○ 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を念頭にまちづくりの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民連携等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

内閣府の調査と連携し、持続可能な都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自転車、自動車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

【補助対象者】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受け、民間事業者等も事業実施可能
 【補助率】 1/3（ただし、立地適正化計画に位置づけられた事業等は1/2にかき上げ）

【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【制度拡充内容】

【既存制度】
 多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援

【制度拡充内容】
 まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる公共交通を立地適正化計画等に明確に位置づけられた場合に、
 ● 鉄道・LRT・BRT等の公共交通の整備（ICM）の整備等）の整備を支援する
 ● 持続可能な有軌・無軌の公共交通ネットワークの構築を促す観点から、立地適正化計画等に位置づけられた公共交通の整備に必要な交通戦略等について、交通事業者が主体となる連携型まちづくり（1/3→1/2）※ インフラ整備と一体的に事業として、効果促進事業において支援

14

国土交通省

持続可能な都市の実現に向け、交通とまちづくりの連携を推進してまいります。

ご静聴ありがとうございました。

15

令和5年度の路面電車関係予算の概要

中田 勝久様 国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地方鉄道再構築推進室長

令和5年度路面電車関係予算の概要

令和6年1月26日

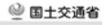
国土交通省鉄道局鉄道事業課
地方鉄道再構築推進室



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1

LRTの整備等に対する総合的な支援スキーム



地方公共団体、事業者等向け

地域の公共交通と脱炭素化移行促進事業(環境省連携事業)

LRTシステムの整備に伴う車両の導入等に対して補助

補助率: 国 1/2

【交付対象者】地方公共団体、民間企業等

地方公共団体等向け (※公募部分 ※事業者への間接補助等)

社会資本整備総合交付金等

LRTの走行空間(走行路面、停留場等)、施設等の整備

に対し総合的に支援

補助率: 国 1/2 等

【交付対象者】地方公共団体等

事業者向け

ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業等

(交通サービス利便向上促進事業)

LRTシステムの構築に不可欠な施設(車両、停留施設等)の整備

に対して補助

補助率: 国 1/3 等

【補助対象者】鉄道事業者

2

地域鉄道に対する補助制度の変更 [H27→R5]



平成27年度	平成28年度	平成29~30年度	令和元~5年度
<p>地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p> <p>○ 地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)</p>

3

地域鉄道等に対する支援の概要



- 安全輸送の確保**
 - 鉄道施設安全対策事業補助金(国共)
 - 地域公共交通確保維持改善事業補助金(国共)
 - 安全な輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に対する設備の更新等に対し、支援を行う。
 - 1. 補助対象設備 レール、マッド、集電装置設備、ATS、列車無線設備、防犯設備 等
 - 2. 補助率 国: 1/3 国または 1/2 国
- 移動の利便性向上・利用環境の改善**
 - 【非公共】旅行日外国人旅行者受入環境整備促進対策事業補助金 (R5新設)
 - 【R5新設】ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金
 - 【非公共】公共交通利用環境の基盤等(非公共) ※R5新設
 - 旅行日外国人旅行者等の増加にともなう利便性の向上や利用環境の改善を促進するために、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄道車両設備の更新等に対し、支援を行う。
 - 1. 補助対象設備 車内(インワード対応のもの)、車内案内表示、乗降設備、ICカードの導入、ローテーションシステム 等
 - 2. 補助率 国: 1/3 国等
- 利便性の向上**
 - 【非公共】地域公共交通確保維持改善事業補助金(国共)
 - 現在の利便性向上ニーズが大きい地方公共団体やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を促すための施設の整備等に対し、支援を行う。
 - 1. 補助対象設備 乗降スペースに合わせた駅、路線の再配置、サイン等、乗客等に必要な施設の整備 等
 - 2. 補助率 国: 1/3 国、地方: 1/3 国

4

地域公共交通確保維持改善事業の概要



地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省)

- **地域間幹線バス交通・地域内ユーザー交通の運行**
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・地域内幹線のミニバス、デマンドタクシー、自家所有乗合バス等の運行や車両購入、乗客混雑の解消を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのワンライズリング等の取組を支援
- **離島航路・離島航空路線の運航**
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路線の運航等を支援
- **エリア一括運送運行**
 - ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行(エリア一括運送運行)する場合における長期定型的な交通

地域公共交通確保促進事業 (国土交通省)

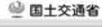
- バリアフリー化のためのステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における方格付歩道橋の整備
- 経営基盤の脆弱な地域の鉄道の施設・車両の更新
- 乗客専用ICカードの導入、等

地域公共交通調査等事業 (国土交通省)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- ローカル鉄道に替る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査等、施設更新等を支援(地域公共交通再構築調査事業)

5

ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業



ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業

- ポストコロナを見据え、観光地・宿泊施設・公共交通機関の各場面において、ストレスフリーで快適な旅行を確保できる環境及び災害など非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を行うとともに、オーバーツーリズムの防止等により、地域・旅行者の双方がメリットを享受できる環境づくりを促進し、持続可能な観光地域づくりに資する環境整備の促進を図る。

- 持続可能な観光の促進に向けた受入環境整備の取組を支援
 - 自然環境、文化等の地域資源の保護・活用
 - ・ 有料トイレの整備
 - ・ 入域料の徴収のためのシステム整備
 - ・ 自然環境、文化等の地域資源の保護・活用
 - ・ 観光客の利便性向上のためのシステム整備
 - オーバーツーリズムの未然防止
 - ・ 混雑回避のためのシステム(混雑回避の可視化)の整備
 - ・ マナー啓発に必要な備品、施設等の整備
 - ・ パークアンドライド交通のための駐車場の整備
- 観光施設等における危機管理対応能力強化・訪日外国人患者の受入機能強化に向けた取組を支援
 - 危機管理対応能力強化
 - ・ 避難所機能強化
 - ・ 災害時の多言語対応強化
 - ・ 衛生環境強化
 - 訪日外国人患者の受入機能強化
 - ・ 翻訳機等の整備
 - ・ 多言語対応の取組
 - 災害時における観光危機管理計画の策定及び訓練の実施を支援
- 滞在・移動空間の快適性や利便性等の向上に向けた取組を支援
 - ストレスフリー・バリアフリーな宿泊環境整備
 - ・ 非接触チェックイン
 - ・ キーレスシステム等の導入、バリアフリー化 等
 - 交通サービスの受入環境整備
 - ・ 段差解消 (エレベーター)
 - ・ Uターンタクシー、誘導型タクシー、観光列車 等

【補助率】 1/2、1/3 等

6

令和5年度の路面電車関係予算の概要

中田 勝久様 国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地方鉄道再構築推進室長

公共交通利用環境の革新等

国土交通省

地方部への訪日外国人旅行者の鉄道の増加に伴い、駅構内のゲートウェイとなる交差・乗降から訪日外国人旅行者の乗降が特に多い駅や路線に集中する等々の現状の公共交通利用環境について、鉄道事業者と協議を促し、訪日外国人旅行者のニーズに高い歩道幅の無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応の促進を一歩前進させる。あわせて、次交通について、多様な移動手段に対応する新たな交通サービスの創出を促進し、訪日外国人旅行者の移動手段の多様性を充実させることにより、訪日外国人旅行者の鉄道利用の利便性を向上させることに取り組む。

①～③のうちいずれかを実施済の場合は、1/3

公共交通事業者、旅客施設の設置事業者等

7

地域鉄道に対する支援策(固定資産税の特例措置)

国土交通省

鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置

■ 特例措置の対象 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上に資する償却資産

■ 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減
適用期限：令和7年3月31日まで

車庫の更新

鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

■ 特例措置の対象 鉄道事業再構築事業を実施する事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)に係る補助の交付を受けて取得した償却資産・家屋

■ 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減
適用期限：令和7年3月31日まで

低床式車両に係る固定資産税の特例措置

■ 特例措置の対象 低床式車両(LRV)

■ 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減
適用期限：令和7年3月31日まで

低床式車両

8

利用環境の改善(LRTシステム整備への支援)

国土交通省

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金(交通サービス利便向上促進事業)
※令和5年度より「バス・タクシーを見据えた受入環境整備促進事業補助金」
観光振興事業費補助金(公共交通利用環境の革新等事業)
地域公共交通確保維持改善事業費補助金(利用環境改善促進事業)
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、公共交通の利用環境改善(LRT導入)を支援

- 補助対象事業者 鉄道事業者
- 補助率 国：1/3以内
- 補助対象設備 LRT整備計画に基づき実施されるLRTシステムの整備に要する経費(低床式車両(LRV)、停留施設、制振軌道等)

低床式車両(LRV)の導入 停留施設の整備 レールの利便性の向上

年度	2補正	3	3補正	4	4補正	5	5補正
予算額(百万円)	4,997(内訳)	4,623(内訳)	9,986(内訳)	2,706(内訳)	38,272(内訳)	1,643(内訳)	24,355(内訳)

※令和5年度(当初)は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等の予算額。

9

全国相互利用可能なICカードの導入等

国土交通省

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金(交通サービス利便向上促進事業)
※令和5年度より「バス・タクシーを見据えた受入環境整備促進事業補助金」
観光振興事業費補助金(公共交通利用環境の革新等事業)
訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上の促進を図るため、ICカードの導入等を支援

- 補助対象事業者 鉄道事業者
- 補助率 国：1/3以内
- 補助対象設備 ICカード(全国相互利用可能なもの(※1)に限る。)の利用を可能とするシステム、ロケーションシステム(訪日外国人旅行者が移動を円滑に行うために必要な情報の多量な読取等を行うものに限る。)等

全国相互利用可能なICカード ロケーションシステム

年度	2補正	3	3補正	4	4補正	5	5補正
予算額(百万円)	4,997(内訳)	4,623(内訳)	9,986(内訳)	2,706(内訳)	38,272(内訳)	1,643(内訳)	24,355(内訳)

※1 Kitaca, Suica, PASMO, TOICA, manaca, ICOCA, PiTaPa, SUGOCA、はやかけん及びnimocaの全国主要エリアで利用可能な10種類のカードを指す。
※2 令和5年度(当初)は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業及び公共交通利用環境の革新等の予算額。
(留意事項) ※本事業については、訪日外国人旅行者における移動の円滑化のため、車庫内においての停車中に限り、多量読取の機能提供を行うことが望ましい。

10

地域鉄道の安全輸送の確保

国土交通省

鉄道施設総合安全対策事業費補助(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)(公共)
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

- 補助対象事業者 鉄道事業者
- 補助率 国：1/3以内または1/2以内(※1)
- 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備等

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき(鉄道事業再構築事業を実施する事業者のうち鉄道施設(保安力施設等)の新しい地方公共団体が実施する費用負担分について、補助率1/2等)
※2 車庫以外の設備整備等については、鉄道事業再構築事業計画に基づき行われる場合を除き、当該設備の補修を行う場合に限る

軌道改良 法面固定 ATSの整備

年度	2補正	3	3補正	4	4補正	5	5補正
予算額(百万円)	5,960(内訳)	4,308(内訳)	5,620(内訳)	4,586(内訳)	5,319(内訳)	5,035(内訳)	6,597(内訳)

10

地域鉄道の安全輸送の確保

国土交通省

地域公共交通確保維持改善事業費補助金(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)(非公共)
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援

- 補助対象事業者 鉄道事業者等
- 補助率 国：1/3以内または1/2以内(※1)
- 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、車庫等(※2)

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき(鉄道事業再構築事業を実施する事業者のうち鉄道施設(保安力施設等)の新しい地方公共団体が実施する費用負担分について、補助率1/2等)
※2 車庫以外の設備整備等については、鉄道事業再構築事業計画に基づき行われる場合を除き、当該設備の補修を行う場合に限る

軌道改良 法面固定 ATSの整備 車庫の更新

年度	2補正	3	3補正	4	4補正	5	5補正
予算額(百万円)	30,497(内訳)	20,630(内訳)	28,503(内訳)	20,733(内訳)	25,000(内訳)	20,662(内訳)	31,864(内訳)

11

宇都宮市の取組紹介

佐藤 栄一 宇都宮市長



1

宇都宮市の概要

立地特性

- ・首都圏からのアクセスが容易
- ・日光や那須・塩原、益子などの観光地への表玄関
- ・北関東横断自動車道が全線開通 ⇒北関東地域の中心都市へ

人口
51万3,264人

世帯数
23万5,188世帯
(令和5年4月1日現在)

面積416.85km²
(全域都市計画区域)
・合併を繰り返した大きくなった自治体
・平野であり、居住可能地区が広い

東京まで新幹線で48分

東京23区 (627.53km²) の概ね2/3の広さ

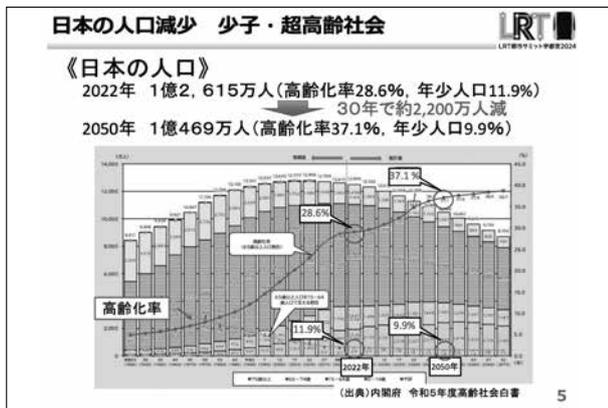
2



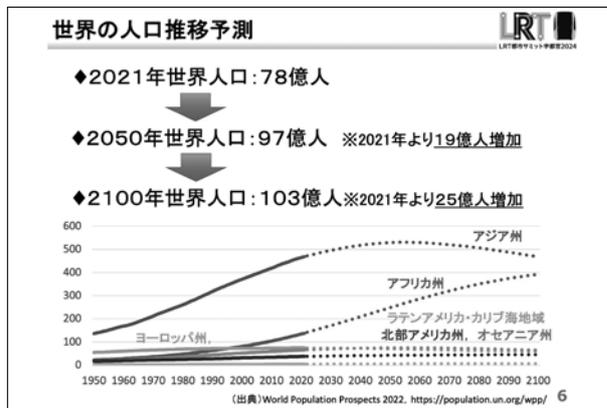
3



4



5



6

世界各国の人口推移予測



⇒食料・エネルギー確保が必要

7

宇都宮市の人口の現状と懸念される課題



希望する人が結婚や子育てをしやすい環境をつくることとともに、移住定住の促進に取り組み、人口減少スピードを緩やかにし、2050年においても一定の人口を維持

8

宇都宮市の少子化対策

妊娠・出産

- 子どもを望む夫婦を応援！ 不妊治療費助成制度
 - ・不妊治療の保険適用化に伴い市独自に治療費を助成
- 出産前後に経済的な支援！
 - ・妊産婦医療助成：ママが分娩やケガなどで治療を受けた場合の負担額を助成 ※助成期間を県の制度である出産の「翌月まで」から市独自に「翌々月まで」に延長
 - ・うつのみや出産応援金：妊娠届提出後に5万円支給
 - ・もうすぐ38っ子応援金：妊娠8か月の妊婦等に3万円を支給
 - ・うつのみや子育て応援金：出産後に5万円支給
- 出産一時金が42万円⇒50万円に増額
- 産前・産後を専門職が支援！
 - ・母子健康手帳交付時に助産師・保健師による妊婦への全数面接 ※平日だけでなく土日でも母子健康手帳の交付を実施
 - ・産後4か月以内で産後うつの疑いがある人などに産後ケアを実施

9

宇都宮市の少子化対策

子育て（乳幼児期）

- 7年連続年度当初待機児童ゼロ！（H29～R5）
 - 教育・保育の供給体制の充実
 - ・J R宇都宮駅東口における「送迎保育ステーション事業」の実施（R4.7～）
- 子育てを経済的にサポート！ 保育料の減免
 - ・0～2歳児の保育料の軽減
 - ・3～5歳児や第3子以降の保育料の無償化
 - ※保育料軽減率は中核市トップクラス！
 - ・第3子以降などの副食費等の軽減や一時預かり事業利用料の無償化
- 保育所等におけるおむつ処分に係る保護者の負担軽減！
 - ・おむつの園処分に対する補助制度（施設補助）を開始（R5.2～）
- 子育てを専門家がサポート！ こんにちには赤ちゃん事業
 - ・生後4か月までの乳児期に訪問指導員が全戸訪問
 - ・子育ての情報提供やアドバイスを実施

10

宇都宮市の少子化対策

子育て（乳幼児期・学齢期以降）

- お子さんの成長をサポート！ 医療的ケア児支援の充実
 - ・在宅レスパイト事業の実施
 - ・若菜園・かすが園の開園時間の延長
 - ・医療的ケア児を受入れる保育所等への助成
 - ・医療的ケア児等福祉手当の支給
- 地域みんなで子育て！ 宮っこの居場所の充実
 - ・「親と子どもの居場所」を5か所開設
 - ・子ども食堂などの地域や民間主体の「子どもの居場所」に対する支援の拡充
 - ※令和5年8月末時点で35か所が子どもの居場所に登録
 - ・子どもの居場所運営者と支援者をコーディネートする「官民連携による仕組み「宮っこの居場所」応援連絡会議」の設置
- 高校3年生相当まで医療費無料！ こども医療費助成
 - 高校3年生相当までのお子さんが病気やケガで治療を受けた場合の医療費を助成

11

市民意識調査等の結果から

「女性が職業をもつことへの考え方」について

「子どもができてから辞め、子どもが成長したら再就職を希望」と回答した女性が大きく減少

平成23年：52.2% ⇒ 令和3年：9.4%

「子どもができて職業を続ける方が良い」と回答した女性が

令和3年：29.8%



12

宇都宮市の取組紹介

佐藤 栄一 宇都宮市長

拠点形成の促進や定住人口の増加等を図る施策

1 移住支援金
東京圏からの移住に対し
100万円を補助（子ども1人あたり100万円加算！）
※単身世帯は60万円
※「東京23区に5年以上在住」や「移住支援金対象企業への就職」などの要件を満たすことが必要

2 フレッシュマン・若年夫婦・子育て世帯等家賃補助金
本市の居住誘導区域の賃貸住宅に居住する「子育て世帯」「新卒採用者」等に対し
家賃額の一部を助成
令和5年度～補助額を拡充！

市外転入者 最大12万円+子ども一人につき1万円加算
市内転居者 最大6万円+子ども一人につき1万円加算

13

拠点形成の促進や定住人口の増加等を図る施策

1 宇都宮市移住定住相談窓口「miya come」
ミヤカム
・令和4年11月ウツノミヤテラス3階に開設
・本市への移住を検討している方をはじめ、出張や観光などで訪れた方、既にお住まいの方など、宇都宮市とつながる全ての方を歓迎し、暮らしの魅力を知っていただく窓口

2 東京圏通勤・通学支援補助金
東京圏へ通勤・通学する「移住者」「新卒者」「学生等」に対し、新幹線定期券購入費を補助【最大1万円/月】
令和5年度～補助を新設！
小中学生を含めた通学支援は全国初！

14

拠点形成の促進や定住人口の増加等を図る施策

移住相談件数の推移

年度	市窓口	miyacom
R2	55件	-
R3	166件	-
R4	305件	143件
R5(12月末現在)	191件	228件

移住者数の推移(移住相談を行い移住を確認できた人数)

年度	移住者数
R2	26人
R3	124人
R4	266人
R5(12月末現在)	225人

15

拠点形成の促進や定住人口の増加等を図る施策

1 とちぎ結婚支援センター入会登録料補助
新たな出会いの機会を提供している「とちぎ結婚支援センター」へ入会する際の登録料を補助【最大100%（1万円）】
令和4年度～補助を新設！

(1) **カップリング数**

年度	令和3年度3月末	令和4年度3月末	令和5年度11月末
カップリング数	2,056組	2,755組	3,277組

(2) **成婚件数**

年度	令和3年度3月末	令和4年度3月末	令和5年度11月末
マッチング会員同士	112組(224名)	159組(318名)	248組(496名)
マッチング会員と非会員同士	162名	204名	239名

(3) **宇都宮市民成婚件数(令和4年度までの実績)**
119人

16

拠点形成の促進や定住人口の増加等を図る施策

2 宇都宮市結婚新生活支援事業
結婚に伴う住宅取得費用又は住宅賃借費用等の一部を一世帯あたり最大60万円補助
令和4年度～補助額を拡充！

3 マイホーム取得支援事業補助金
本市の居住誘導区域等に新たに住宅を取得し、居住する世帯に対し、住宅取得費用の一部を助成
市外転入者 最大85万円+子ども一人につき5万円加算
市内転居者 最大50万円+子ども一人につき5万円加算
令和5年度～補助額を拡充！

※各制度、収入基準などの要件あり。詳細については事前にお問い合わせください。

17

宇都宮市の評価

妊娠・出産・子育てへの切れ目のない支援の取組が評価され、「共働き子育てしやすい街ランキング2023」において

宇都宮市は **第2位** を獲得！

「Woman.CHINTAIユーザーが選んだ住みたい街ランキング2023 首都圏版」において、

宇都宮市は **第4位** を獲得！

18

「スーパースマートシティ」の実現を目指して

「スーパースマートシティ」とは？

子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち



NCC

19

「スーパースマートシティ」のイメージ



持続可能な都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を基盤としながら、「地域共生社会(社会)」「地域経済循環社会(経済)」「脱炭素社会(環境)」の3つの構成要素が融合し、「人」と「デジタル」を原動力に発展を続けられるまち

土台 = ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)

NCC x SDGsの3側面 → SDGsの達成にも貢献 20

R5.8.26開業！ライトライン

事業概要

着工・開業	2016(平成28)年 1月22日 「軌道運送高度化実施計画」の申請 9月26日 「軌道運送高度化実施計画」の認定 2017(平成29)年 8月 9日 「工事施行認可」の申請 2018(平成30)年 3月20日 「工事施行認可」の取得 5月28日 起工式 以降、用地取得・工事の実施 2023(令和5)年 8月17日 運輸開始認可取得 8月26日 開業
営業キロ	宇都宮芳貴ライトレール線 約14.6キロメートル(複線 宇都宮市域12.1km)
停留場数	19ヶ所(100%バリアフリー 宇都宮市域15カ所)
追越施設	2ヶ所(平石、グリーンスタジアム前)

21

R5.8.26開業！ライトライン

事業費

LRTの事業費 684億円(金額は税込)

国補助 約1/2 326億円 市町負担^{※1,2} 358億円

※1.宇都宮市:313億円、芳貴町:45億円
※2.栃木県から83億円(税込)の補助を受けております。(建設時:25億円、地方債償還時58億円)

【内訳】

軌道関係 611億円		車両関係 73億円	
社会資本整備 総合交付金 都市構造再編 集中支援事業費補助 289億円	国補助 約1/2 (47%) 市町負担 ^{※3} 約1/2 (53%) 322億円	二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 30億円	国補助 1/2 (50%) 市町負担 ^{※3} 1/2 (50%) 36.5億円 36.5億円
	社会資本整備 総合交付金 6.5億円		

※3.市町負担については、地方債を活用しており、その一部は国から交付税措置(地方債発行額の約2割)を受けております。

22

R5.8.26開業！ライトライン

運行計画

運転最高速度	時速40キロメートル(軌道法)
運賃	初乗り150円~400円(対距離制) 通勤定期 約4割引、通学定期 約5割引
運転時間帯	午前4時台~午前0時台 JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応
運行間隔・所要時間	(平日) ピーク時6分間隔、オフピーク時10分間隔 計256本 約4.4分(軌道運送高度化実施計画) ※ 開業当初 ピーク時8分間隔、オフピーク時12分間隔



開業当日の様子

23

R5.8.26開業！ライトライン

軌道専用的高架区間を整備 → 安全性、速達性などの向上



国内初750Vを採用(全国初)

- 路面電車で一般的な600Vと比較し、電線に流れる電流値が低減。⇒ 電線の太さを細くすることができ、設備のコスト削減が可能
- ⇒ 電気的な損失が少ないため、電力のコスト削減が可能



電線の電圧 750V

24

宇都宮市の取組紹介

佐藤 栄一 宇都宮市長

トータルデザインの取組

LRTデザインコンセプト (2016年10月)

らいと みらい

雷都を未来へ

LRTによる未来のモビリティ都市の創造



25

トータルデザインの取組

停留場

シンボルとなる車両を引き立てるシンプルなデザインとし、風土を象徴する珪藻土材である大谷石をベンチに活用しました。また、路線沿線の歴史や風土などを未来へ継承するため、停留場のガラス壁面に沿線地域の個性を表現する個性化スペースを設けました。

サイン

JR 宇都宮駅東口
for JR Utsunomiya Higashi-guchi

2

停留場名 番号・行先

路線案内図

☆ 2023年度グッドデザイン賞
特別賞 グッドフォーカス賞 受賞

☆ 日経優秀製品・サービス賞2023
最優秀賞 受賞

26

信用乗車方式の導入

地域連携ICカードの導入

全国相互利用カードである「Suica」の機能を持ちながら、地域独自のサービスも提供できる新たな交通系ICカードを導入

ドア 交通系ICカードで乗り降りできます。

キャッシュレス乗車率

平日 約97%

土日祝日 約87%

27

トランジットセンターの整備

様々な公共交通機関をつなぎ、利用しやすくするための乗り換え施設を整備



清原地区市民センター前トランジットセンター

平石TCの駐車場

清原TCの駐車場

パーク＆ライド駐車場の利用が多く、満車の状態が恒常化したため、駐車スペースを増設 (11月)

28

公共交通ネットワークの充実

バス路線の新設

交通結節点(トランジットセンター)を起点として、その周辺の地域拠点や産業拠点等を結ぶ9系統のバス路線を新設

再編後のバスの運行本数 (9系統も新設)

	従前	再編後	増減
平日	506本	654本	+148本
土曜日	399本	414本	+15本
日曜日・祝日	320本	323本	+3本

地域内交通の充実

定時定路型 交通結節点(トランジットセンター)に地域内交通の停留所を設置

デマンド型 付近のLRT停留場を地域内・デマンド交通の目的施設に追加

端末交通の整備

電動アシスト自転車と電動キックボードのシェアリングサービスの導入

駐車場・駐輪場の整備 駐車場約150台、駐輪場約500台を新設

LRTを一つの装置として、バスや地域内交通が縦横無尽に走り、誰もが自分の力で移動できる持続発展可能なまちへ

29

ライトラインの利用状況

○平日平均

➡ 約13,000人 (4か月連続増加)

○土日・祝日平均

➡ 約10,000人 (計画の約2~3倍)

まもなく利用者200万人を達成!

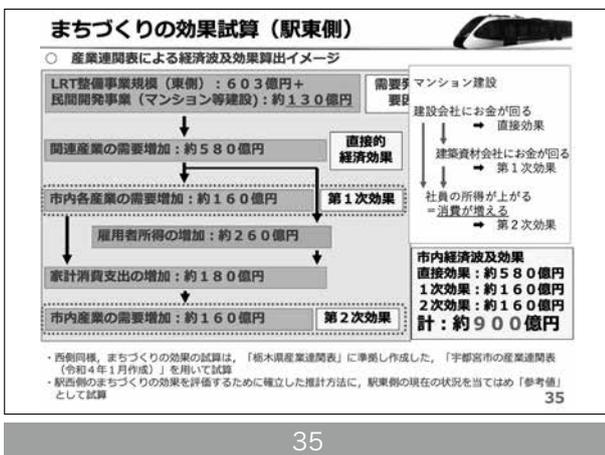
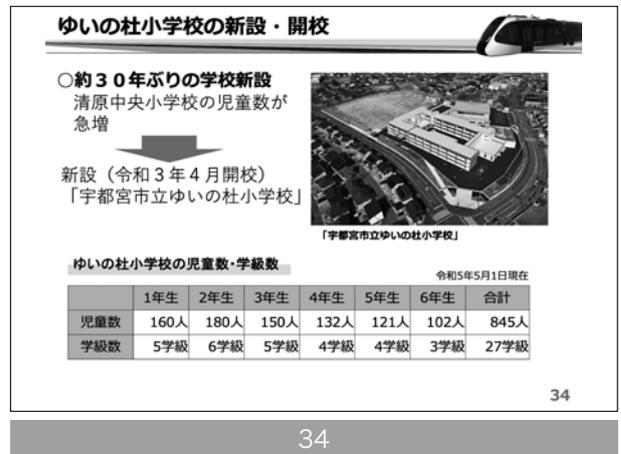
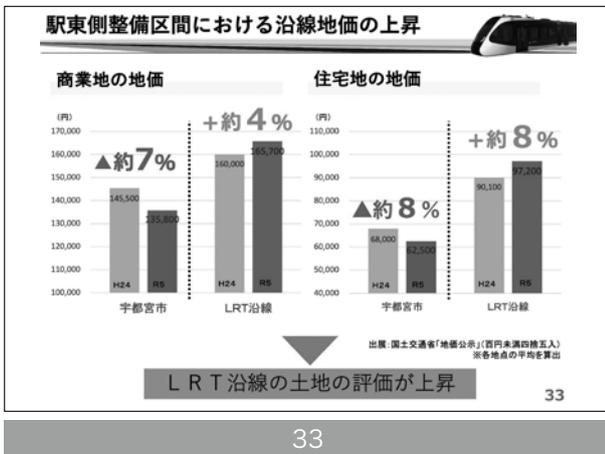
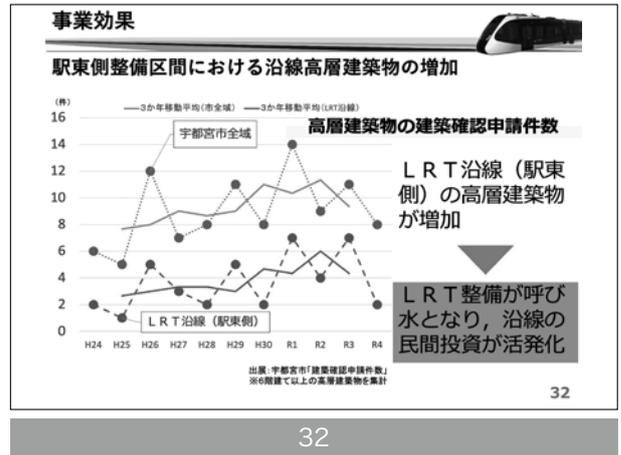
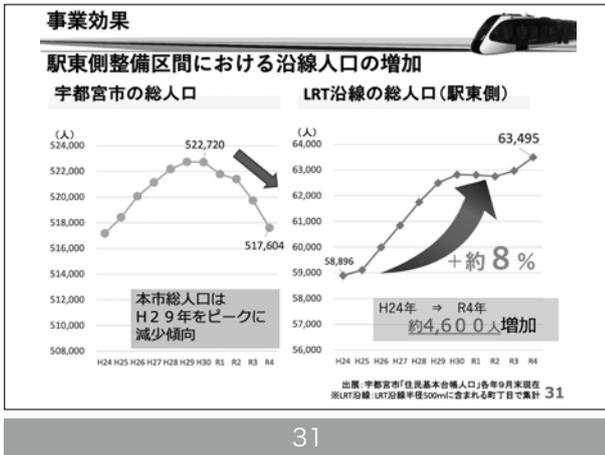
✓バスの利用者は増加 ✓車の交通量は1割減少



宇都宮駅東口停留場 平日 7時頃

沿線のショッピングセンターへ向かう利用者 休日 15時頃 30

30



宇都宮市の取組紹介

佐藤 栄一 宇都宮市長

J R宇都宮駅西口周辺地区の概要

JR宇都宮駅西口周辺地区(約11ha)

目的
 県都の玄関口にふさわしい活力と風格あるまちづくりに向け、駅前広場の再整備や市街地再開発事業、駅北側の低未利用地の利活用などを一体的かつ効果的に推進する

特徴：対象範囲に民有地と市有地が点在
 民有地：再開発検討地区、大規模駐車場など
 市有地：駅前広場、市営駐車場

※ 現在、将来像や整備方針などについて、行政・地域・事業者と連携を図りながら検討中



37

持続可能なまちづくりの基盤「NCC」

◆ 東部総合公園の整備内容等 (令和8年3月完成予定)

東部総合公園

交流と賑わいを創出する機能 ※公共施設
 ■アーバンスポーツ施設 (3x3, スケートボード, BMX等)

地域の振興につながる機能 ※民間収益施設
 ■飲食店 (カフェ, レストラン)
 ■地元農産物の直売 など

公園機能 ※公共施設
 ■芝生広場, 園路, 植栽, ベンチ 駐車場など



38

宇都宮市の評価

共働き子育てしやすい街 2位
 財政健全度 2位
 住みよさ度 3位

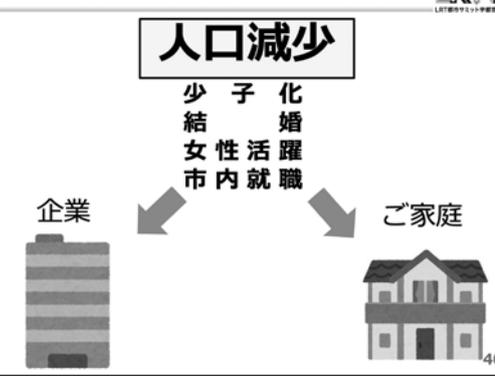



39

人口減少

少子化
 結婚
 女性活躍
 市内就職

企業 → ご家庭



40

住めば 愉快だ 宇都宮

Super Smart City

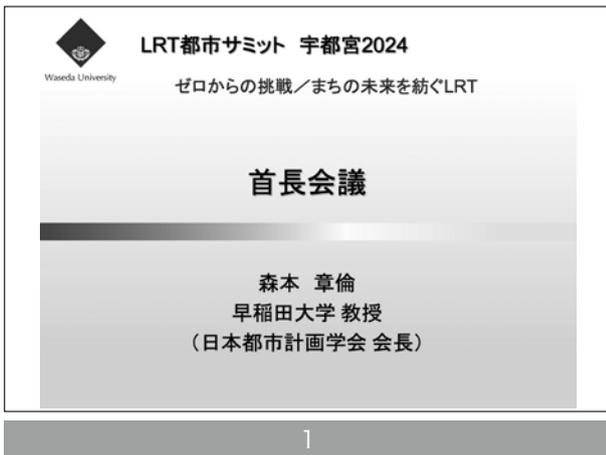
ご清聴ありがとうございました。



41

首長会議【コーディネーター】

森本 章倫 様 早稲田大学理工学術院 教授



Waseda University
LRT都市サミット 宇都宮2024
ゼロからの挑戦／まちの未来を紡ぐLRT

首長会議

森本 章倫
早稲田大学 教授
(日本都市計画学会 会長)

1



Waseda University
1. まちの未来を紡ぐLRTとは

LRT都市サミットでは、路面電車のLRT化に取り組み、人と環境にやさしいまちづくりを目指す都市が参加

まちの未来とは G7都市大臣会合(2023年7月)のコミュニケ
テーマ：『持続可能な都市の発展に向けた協働』

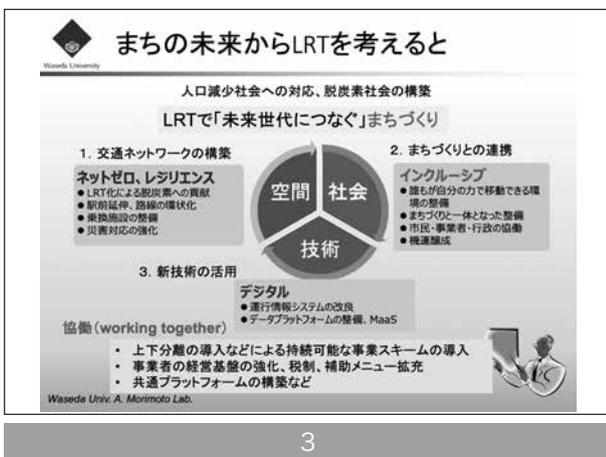
3つのキーワードを議論

- ネットゼロ、レジリエンス**
気候変動への対応や災害に強いまちづくり等に向けて、ネットゼロでレジリエントな都市
- インクルーシブ**
誰一人取り残さず、多様なニーズを考慮した都市の実現
- デジタル**
都市の課題に対応するため、デジタル技術の活用方策

「協働 (working together)」の考え方が重要であることを提示。

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

2



Waseda University
まちの未来からLRTを考えると

人口減少社会への対応、脱炭素社会の構築
LRTで「未来世代につなぐ」まちづくり

1. 交通ネットワークの構築
ネットゼロ、レジリエンス
● LRT化による脱炭素への貢献
● 駅前延伸、路線の環状化
● 乗換施設の整備
● 災害対応の強化

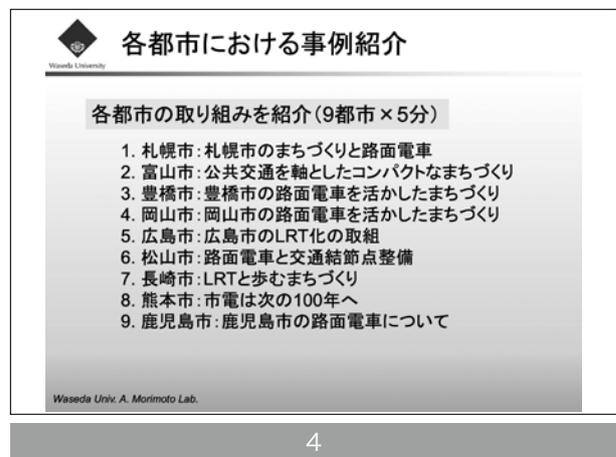
2. まちづくりとの連携
インクルーシブ
● 誰もが自分の力で移動できる環境の整備
● まちづくりと一体となった整備
● 市民・事業者・行政の協働
● 機運醸成

3. 新技術の活用
デジタル
● 運行情報システムの改良
● テータプラットフォームの整備、MaaS

協働 (working together)
● 上下分離の導入などによる持続可能な事業スキームの導入
● 事業者の経営基盤の強化、税制、補助メニュー拡充
● 共通プラットフォームの構築など

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

3



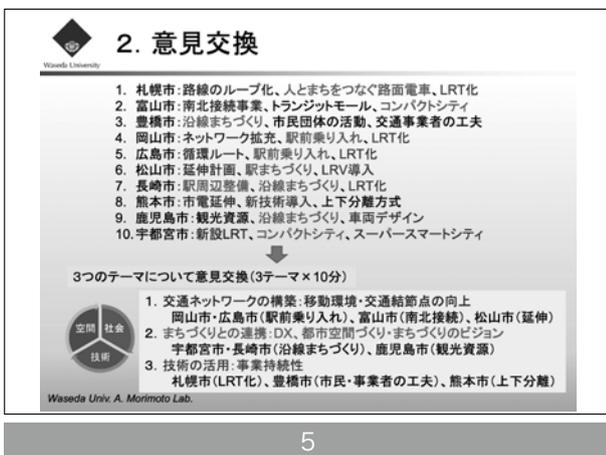
Waseda University
各都市における事例紹介

各都市の取り組みを紹介(9都市×5分)

1. 札幌市：札幌市のまちづくりと路面電車
2. 富山市：公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
3. 豊橋市：豊橋市の路面電車を活かしたまちづくり
4. 岡山市：岡山市の路面電車を活かしたまちづくり
5. 広島市：広島市のLRT化の取組
6. 松山市：路面電車と交通結節点整備
7. 長崎市：LRTと歩むまちづくり
8. 熊本市：市電は次の100年へ
9. 鹿児島市：鹿児島市の路面電車について

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

4



Waseda University
2. 意見交換

1. 札幌市：路線のループ化、人とまちをつなぐ路面電車、LRT化
2. 富山市：南北接続事業、トランジットモール、コンパクトシティ
3. 豊橋市：沿線まちづくり、市民団体の活動、交通事業者の工夫
4. 岡山市：ネットワーク拡充、駅前乗り入れ、LRT化
5. 広島市：循環ルート、駅前乗り入れ、LRT化
6. 松山市：延伸計画、駅まちづくり、LRV導入
7. 長崎市：駅周辺整備、沿線まちづくり、LRT化
8. 熊本市：市電延伸、新技術導入、上下分離方式
9. 鹿児島市：観光資源、沿線まちづくり、車両デザイン
10. 宇都宮市：新設LRT、コンパクトシティ、スーパースマートシティ

3つのテーマについて意見交換(3テーマ×10分)

1. 交通ネットワークの構築：移動環境・交通結節点の向上
岡山市・広島市(駅前乗り入れ)、富山市(南北接続)、松山市(延伸)
2. まちづくりとの連携：DX、都市空間づくり・まちづくりのビジョン
宇都宮市・長崎市(沿線まちづくり)、鹿児島市(観光資源)
3. 技術の活用：事業持続性
札幌市(LRT化)、豊橋市(市民・事業者の工夫)、熊本市(上下分離)

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

5

首長会議【札幌市】

天野 周治様 札幌市 副市長

LRT都市サミット宇都宮2024

札幌市のまちづくりと路面電車

令和6年1月26日
札幌市副市長 天野 周治



1

札幌市の魅力 SAPPORO 1



2

札幌市の魅力 SAPPORO 2



3

札幌市のまちづくり SAPPORO 3

札幌市制100周年
令和4年8月1日
札幌市 市制100周年

札幌市 まちづくり計画体系

計画体系

第2次まちづくり戦略ビジョン (R4年10月)

ビジョン編

戦略編

アクションプラン 2023 (R5年12月)

- 目指すべき都市像
「ひと」「ゆき」「みどり」の織りなす輝きが、豊かな暮らしと新たな価値を生む、持続可能な世界都市・さっぽろ
- 分野横断的に取り組むプロジェクトの設定
・ユニバーサル（共生）プロジェクト
・ウェルネス（健康）プロジェクト
・スマート（快適・先端）プロジェクト
・人口減少緩和 プロジェクト
- まちづくりの分野ごとの事業
・第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンを實現するための中期的な実施計画
・計画期間（2023年度～2027年度の5年間）

4

札幌市の公共交通ネットワーク SAPPORO 4

札幌市の公共交通ネットワーク図



(参考) R4年度人口 約197万人

交通機関	1日あたりの利用者数	路線延長 (駅数)
JR	約18万2千人	50.6km (26駅)
地下鉄	約55万2千人	48km (49駅)
路面電車	約2万1千人 (24箇所)	8.9km
バス	約23万5千人	

※R4 (2022) 年度実績

5

路線のループ化 SAPPORO 5

ループ化事業概要

平成27年(2015年)12月20日
ループ化路線 開業



■ループ化の効果

■1日あたり利用者数	
ループ前 (R25-26)	ループ後 (R28-29)
22,117人/日	24,555人/日
+2,438人 (1.1倍)	

■車イス利用者数	
ループ前 (R25-26)	ループ後 (R28-29)
55件/年	215件/年
+160件 (3.9倍)	

6

札幌市の都心周辺部の開発状況 SAPP_09 6

北海道新幹線開業を見据えた周辺の開発状況

2030年度末(予定) 北海道新幹線 札幌延伸

凡例
■ 整備済
■ 整備中・計画中 (2025年9月時点)

7

札幌市における路面電車の役割 SAPP_09 7

■ 路面電車の役割

都心の公共交通

- 高い需要密度に対応 (特に冬期)
- 誰でも乗降しやすい
- 観光客の足

沿線施設 とまちのリニューアルの相乗効果

8

札幌市の人口(総数) SAPP_09 8

札幌市の総人口及び年齢階層別割合の推移

※現在の市域に前替えた人口
※2025年度以降は推計人口

政令指定都市移行 (1972.4.1) 冬季オリンピック開催
市制施行 (1922.8.1) 一貫して人口が増加
市制施行 100周年 (2022.8.1)
人口減少
高齢人口 (65歳以上)
生産年齢人口 (15~64歳)
年少人口 (0~14歳)

9

路面電車の今後の展開(延伸検討) SAPP_09 9

■ 延伸検討

より多くの賑わいを創出するため、路面電車とJR駅を結ぶ「都心地域」「南成川以東地域」「森園地域」の3地域への延伸を検討

【検討結果概要】

- 物理的な課題の検討
 - 沿線土地利用の制限解除は困難
 - 道路交通や経済活動に大きな影響
- コスト面の検討
 - 全ての検討ルートにおいて延伸初年度から赤字が継続する見通し
 - 既存線の経営にも影響する可能性

総合的に判断
延伸は極めて困難

既存線の維持活用 新たな公共交通システムの検討

10

路面電車の今後の展開(維持活用) SAPP_09 10

■ 既存線の維持活用

まちのシンボル

北海道神宮 神輿運行
サザナミ電車

都心の魅力向上

モエグ倫 AGAOラッピング
モエグラッピング(2023年7月開始)
札幌市、都心本線AGAO・長瀬マシソン等一帯にわたる共同ラッピング

コロナ用(たまきの交差点)
コロナスズメ(2023年11月開始)
員乗降、乗降区、乗降区、乗降区一帯にわたる共同ラッピング

都心のまちづくりに活用

人とまちをつなぐ路面電車
人の交流、賑わいの場として「まちの顔」

札幌駅前通(サイドリノベーション)

11

LRT化に向けた取組① SAPP_09 11

■ 利便性向上: 停留場バリアフリー化

改修前

- 車両との段差解消
- スロープ、手摺りの設置
- 停留場の幅確保

改修後

■ 乗り心地向上: 制振軌道化

工事概要

本線レールの内側にガードレールを設置し、その間にゴムシートを張り、振動を抑える

軌道断面

車両通過時の振動を低減

改修後

12

首長会議【札幌市】

天野 周治様 札幌市 副市長

LRT化に向けた取組② SAPP_RO 12

■バリアフリー化、まちの魅力向上：低床車両の導入

シリウス（単車タイプ）



ポラリス（3連接タイプ）



GOOD DESIGN AWARD 2013

ポラリス（内装）

低床車両13両 + 在来車両23両
= 全36両
※ R6年1月時点

13

利用促進に向けた取組 SAPP_RO 13

■利用促進：企画乗車券、電車コンテンツ化

札幌市電24時間乗車券
2023.6.14 発売開始！
大人 780 / こども 390



モバイル
対応



ポケモンGOラッピング (R4)



雪ミク電車 (R5)



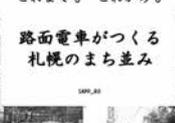
14





これまでも これからも
路面電車がつくる
札幌のまち並み

SAPP_03


ご清聴ありがとうございました

15

首長会議【富山市】

深山 隆様 富山市 活力都市創造部長

LRT都市サミット宇都宮2024



公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
～富山市のLRTをはじめとした公共交通活性化の取組



富山市
活力都市創造部長
深山 隆

TOYAMA CITY

1

富山市の概要

- ・ 海拔0m（富山湾）から2,986m（水晶岳）までの多様な地形
- ・ 人口は、富山県全体の約4割（413,938人 R2国勢調査）
- ・ 面積は、富山県全体の約3割（1,241.70km²）
- ・ 令和5年度一般会計予算額 約1,673億円




立山あおく待尊彦 富山市

TOYAMA CITY

2

富山市のまちづくりの基本方針 ～コンパクトなまちづくり～

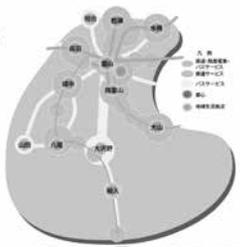
鉄道を軸とする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

<概念図>
富山市が目指すお団子と串の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子：車で結ばれた徒歩圏

<実現するための3本柱>

- ①公共交通の活性化
- ②公共交通沿線地区への居住推進
- ③中心市街地の活性化



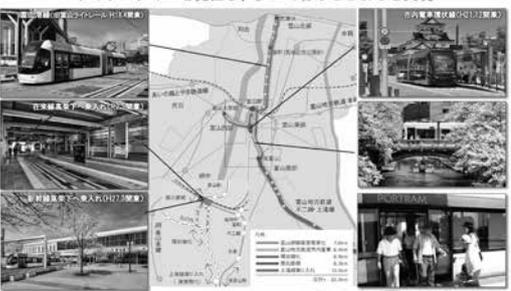
TOYAMA CITY

2

3

公共交通の活性化 ～LRTネットワークの形成～

LRTネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちを実現



TOYAMA CITY

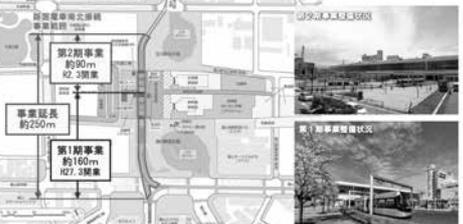
3

4

路面電車南北接続事業 ～事業概要～

北陸新幹線整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山港線を富山駅高架下で接続し、LRTネットワークの形成を図る

- ・ 第1期事業：北陸新幹線開業に合わせて新幹線高架下へ市内電車を導入
- ・ 第2期事業：在来線高架化に合わせて市内電車と富山港線を接続



TOYAMA CITY

4

5

路面電車の南北接続事業 ～軌道空間整備状況～



TOYAMA CITY

5

6

首長会議【富山市】

深山 隆様 富山市 活力都市創造部長

鉄道との乗継利便性の向上

新幹線高架下（新幹線改札口の前）に路面電車停留場を設置（全国初）



南北接続後の見守り状況

TOYAMA CITY

7

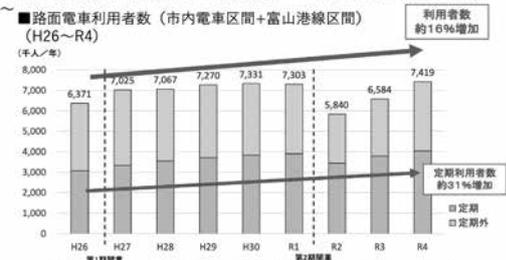
路面電車南北接続後の運行



TOYAMA CITY

8

路面電車南北接続の整備効果 ～路面電車利用者数の増加

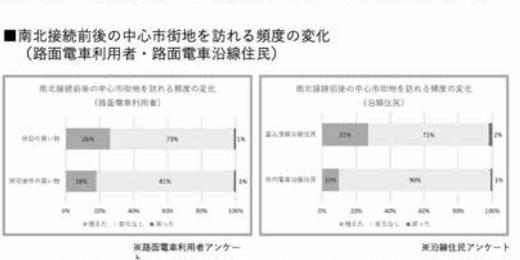


南北接続を契機に、路面電車利用者数が大きく増加。新型コロナウイルス感染症の流行により落ち込んだ利用も回復している。

TOYAMA CITY

9

路面電車南北接続の整備効果～中心市街地を訪れる頻度の変化～



路面電車利用者、路面電車沿線住民のいずれにおいても、南北接続後は中心市街地を訪れる機会が増加している。

TOYAMA CITY

10

トランジットモール社会実験 ～環状線区間の一部を活用～

道路空間を活用した賑わい創出を目的として、“越中大手市場”等と連携し、多様なイベントを実施するトランジットモール社会実験を実施（週1回開催）

<実施概要>

場 所:市道大手線(延長約150m)
※愛称「大手モール」

<路面電車運行概要>

- 市内電車環状線が10分間隔で運行
- 全便を低床車両で運行

パブリックアート

(歩道) (車道) (軌道) (車道) (歩道)

<安全対策概要>

- パブリックアートを配置 ※横断防止機能、デザイン性の両面を配慮
- 横断箇所を設置し、誘導員を配置

TOYAMA CITY

11

トランジットモール社会実験

歩行者通行量 (富山市民プラザ前)

“越中大手市場”開催時の約2倍

通常日曜日の約4倍

TOYAMA CITY

12

LRT整備を始めた公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの効果 ～転入人口の増加～

【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入-転出)の推移】
・都心地区では、平成20年から転入超過を維持している。

【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入-転出)の推移】
・平成24年の転入超過以降、転入超過の傾向にある。

12 TOYAMA CITY

13

LRT整備を始めた公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの効果

～中心市街地において活発化する民間投資～
公共投資が呼び水となり市街地再開発事業など民間投資が活発化

13 TOYAMA CITY

14

LRT整備を始めた公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの効果 ～地価公示(R5年1月1日)結果～

■県全体の地価平均は、平成5年以降(31年連続)下落 平均▲0.1%(全用途平均)
■富山市では、2年連続となる0.8%上昇(全用途平均) ※R2年まで6年連続で上昇
■商業地は富山駅周辺や環状線沿線を中心に22地点で上昇(前年より10地点増加)
■住宅地は市内33地点で上昇(前年より4地点増加)
<上昇の要因>
商業地：富山駅周辺の商業施設の増加や、今後もオフィスビルの建設が予定されるなどの機運の高まり
住宅地：中心市街地周辺での利便性、まちなか居住・公共交通沿線居住推進政策の進展

【参考】富山県地価調査(R4年7月1日)で、全用途平均の基準地価が9年連続で上昇

14 TOYAMA CITY

15

首長会議【豊橋市】

森田 康夫様 豊橋市 副市長

LRT都市サミット宇都宮2024
豊橋市の路面電車を活かしたまちづくり



豊橋市副市長 森田 康夫

1

豊橋市の紹介

- 人口 約37万人
- 主な産業
 - ・生産量NO.1 (うずら・大葉・胡蝶蘭等)
 - ・国際貿易港の三河港 (輸入自動車台数、金額共に30年連続日本一)
- 本市の伝統・名産
 - ・手筒花火・豊橋鬼祭・豊橋筆・ちくわ
- 最近のトピックス
 - ・ロケのまち (連続テレビ小説エール、VIVANT、TOKYO MERなど)
 - ・共働き子育てのしやすい街 (2年連続全国3位 日経xwoman(クロスウーマン)調べ)

新幹線で東京から、大阪から、約80分



2

路面電車の概要 (位置づけ)

豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030
【将来都市構造図】

公共交通は市民の生活などを支える「軸」として、拠点を中心とした集約型都市構造を目指している

豊橋市立地適正化計画【歩いて暮らせるまち区域】



3

路面電車の概要 (沿線施設)



- ◆開業：大正14年
- ◆車間：1.6間
- ◆運行時間(保原駅)：始発5時45分～終電23時50分 7～8分間隔で運行
- ◆路線延長：5.4km
- ◆停留場(電停)：14箇所

4

路面電車の概要 (沿線施設)

⑦新アリーナ建設計画 ※イメージ画像



- アリーナ (※画像は仮設アリーナ)
- メインアリーナ
- プロスポーツ観戦
- 市民スポーツの拠点
- 企業による展示会
- コンサート
- eスポーツ大会
- 格闘技イベント
- 子ども広場など

・武道場やテニスコート、多目的広場や子ども広場などの整備

5



これまでの路面電車に関する取組み

- ① 停留場のバリアフリー化
礼木・市役所前・豊橋公園前・運動公園前・前畑
- ② 低床車両（LRV「ほつらム」）の導入
- ③ サイクル&ライド駐輪場の整備 井原・競輪場前
- ④ 軌道緑化の整備
- ⑤ ふるさと寄附金返礼品での運転体験
- ⑥ おはなしてんの運行【R3年度】 ※絵本の読み聞かせイベント



⑤ 体験型返礼品の運転体験



⑥ おはなしてんの運行



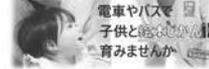
7

最近の路面電車に関する取組み

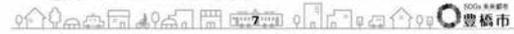
子供が騒ぐ不安を解消！
絵本の駅 ～電車やバスで子供と絵本じかんを育もう～



- ・子育て世代の公共交通利用促進
- ・駅やバスセンターで絵本の貸出
- ・絵本は図書館の除籍本や家庭で使われなくなったもの
- ・本棚は粗大ごみからのリサイクル品



電車やバスで子供と絵本じかんを育みませんか？



8

路面電車沿線の賑わい



まちなか歩行者天国

カーフリーデー



炎の祭典



【MasS特券】
・路面電車、鉄道、路線バスのモバイルチケット（1日周遊券）の販売
・様々なアプリで購入可能
・MasSアプリでタクシー配車も可能



9

市民団体の路面電車に関する取組み

市電を活かしたまちづくりを目的とした市民団体「とよはし市電を愛する会」

毎年4月10日 ※写真は令和5年度
市電の日イベントの開催

令和4年度
創立30周年記念展の開催



- ・ウォーキングイベント
- ・小児運賃無料
- ・記念展テープカット
- ・鉄道グッズ販売
- ・市電の絵画や動画上映 など
- ・市電に関する資料展示



10

交通事業者の路面電車に関する取組み



納涼ビール電車

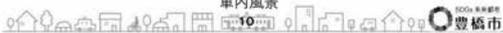
【平成5年度運行開始】
運行日数：6/16～9/18のうち8日間
運行便数：88便
乗車人数：1,579名



車内風景

おでんしゃ

【平成19年度運行開始】
令和5年度の運行予定
11/10～2/25毎日運行



11

その他の路面電車に関する取組み

日本初！市電プロレス「愛知大学プロレス同好会」

路面電車を利用した地元農協の農産物PR



プロレスの様子



※PRイメージ
(3月開催予定)



12

首長会議【豊橋市】

森田 康夫様 豊橋市 副市長



13

首長会議【広島市】

荒神原 政司 様 広島市 副市長

1

2

3

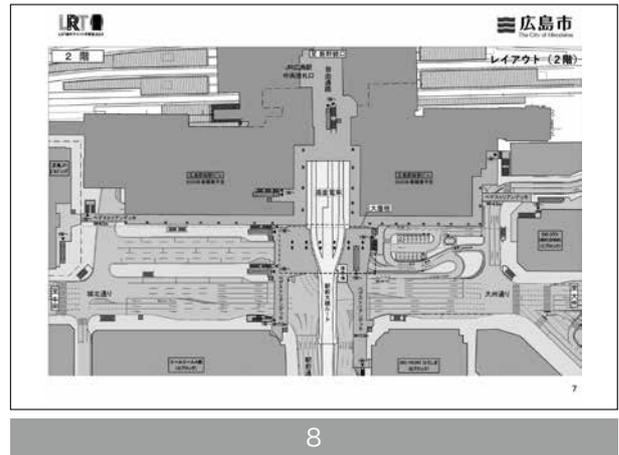
4

5

6

首長会議【広島市】

荒神原 政司 様 広島市 副市長



首長会議【松山市】

石井 朋紀様 松山市 開発・建築担当部長

LRT都市サミット宇都宮2024

路面電車と交通結節点整備

愛媛県 松山市

1

松山市の紹介

道後温泉本館

松山城

併句ポスト

1

松山市の紹介

道後温泉本館

道後温泉別館 飛鳥乃湯泉

2

3

松山市の路面電車

3

4

新型LRVの導入

4

5

路面電車に関する取り組み

ご当地電車

5

6

首長会議【松山市】

石井 朋紀様 松山市 開発・建築担当部長

路面電車に関する取り組み

みきゃんアプリ

愛媛をまるごとキャッシュレス!

<p>5%!</p> <p>ポイント</p> <p>10%還元</p>	<p>500ポイント</p> <p>プレゼント!</p> <p>1,000ポイントに!</p>	<p>アプリの「おチャージ」でも</p> <p>もちろん毎日ポイント!</p> <p>おチャージ</p>	<p>初回チャージで</p> <p>500ポイント</p> <p>プレゼント!</p>
-------------------------------------	---	--	---

7

松山駅周辺整備事業（路面電車の延伸）

新しい「まちづくり」を実現するまちづくり

JR松山駅前広場整備イメージ

コンパウンドなまちづくり

8

松山駅周辺整備事業（路面電車の延伸）

JR松山駅周辺整備イメージ

新たな「駅まちづくり」

- 乗り換え・乗り継ぎを便利に
- 快適な待合空間
- 次世代モビリティに対応
- 防災機能確保

9

松山市駅前広場整備事業

松山市駅前広場イメージ

西側（花園町通り）に
タクシー乗降場や
送迎用のスペースを整備

電停の北側に
交流広場を整備

市内電車を
郊外電車に近づけ
乗り継ぎの利便性を向上

東側（御天街方面）に
バス乗降場を集約

10

首長会議【長崎市】

赤倉 史明様 長崎市まちづくり部政策監

LRTと歩む
まちづくり

長崎市

1

長崎市の地勢

海と山に囲まれ
住宅が丘陵を這う独特の景観

九州西端 長崎県南部

特徴的な地形が生み出す対岸景

2

長崎市の概要

人口：393,112人
面積：406.35km²

《特徴》
異国情緒を交えた独特の都市景観
被爆都市として平和を訴える国際平和都市
2つの世界遺産を有する国際観光都市

《課題》
加速する人口減少
人口減少等に起因する財政難
利用者減少や運転手不足による公共交通網の縮小

3

長崎市の公共交通網

- 市内の山岳地以外のほぼ全域で路線バスが運行
- 市中心部の限られた平坦地で路面電車が運行
- 路面電車の路線沿線に主な観光地や大型商業施設が立地
- 中心部から離れた縁辺部や、路線バスが入れない一部の地域でコミュニティバスや乗合タクシーが運行
- 2つの有人離島に航路が運航
- 公共交通の徒歩圏人口カバー率：80%
- 公共交通の利用者数：年間約6,800万人

4

長崎市の都市将来像

ネットワーク型コンパクトシティ長崎

立地適正化計画
×
地域公共交通計画

5

100年に1度のまちづくり

ピンチをチャンスに
路面電車沿線では100年に1度の大規模開発が進行中

2022 西九州新幹線開業

2023 新市役所開庁

2024 スタジアムシティ開業予定

2025 長崎駅周辺整備完了予定

松ヶ枝国際観光地帯 2バス化構想

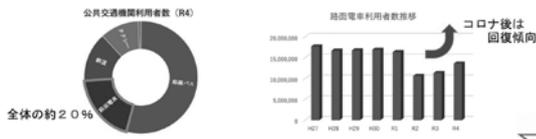
6

首長会議【長崎市】

赤倉 史明様 長崎市まちづくり部政策監

長崎市における路面電車の役割

- 都心部の市民・観光客の回遊性向上のための移動手段
- 今後のまちづくりにおいても重要な役割を担う



7

路面電車の利便性向上 (LRT整備)

低床車両の導入



8

路面電車の利便性向上 (LRT整備)

ロケーションシステム等DX化



9

路面電車の利便性向上 (LRT整備)

デザイン・イベント車両 利用促進 (子ども無料の日)



10

公共交通利用促進の取り組み

長崎市内バス・路面電車運賃無料デー

実施日: 令和5年 6/25・7/23・9/10・10/22・12/10

令和6年 1/28 (予定)・3/10 (予定) 計7日間

対象路線: 長崎市内を運行する路線バス、路面電車及びコミュニティバスの路線

集計方法: バス⇒整理券 路面電車⇒車内人数カウント



新たな需要振り起こし

日頃公共交通を利用しない人約2割のうち、今後公共交通を使うようにしたいと回答した人約6割

約6千人

1月1日復利用で年間14万回増

11

ご清聴ありがとうございました



12

令和3年3月 定住促進に向けて容積率を緩和しました！

1. 深刻な人口減少、特に若い世代

- 人口増加促進→促進策は3点
- 特に、若年→増加促進が中心

【令和3年度】 上野村・津市への転出

2. “高い住宅費”が主要因

- 容積率緩和は9棟1区
- 周辺大都市圏との競争力の強化

地区	面積	戸数
01	1,150㎡	2431
02	1,441	4431
03	1,441	4431
04	4,414	11721
05	2,492	7431

計1.5区

3. 容積率緩和 ⇒ 定住促進！

- 近隣市町から若年層の人口増加、進学
- 家族の移住（子育て・定住促進）
- 長期定住（人口増）、移住誘導（安全）

容積率UP
+約30.0%
+約6.0%

容積率緩和による
実態も増加

都市機能
環境改善
自然環境
その他
の価値

4. 駅近地風度利用と新都市機能整備

- 駅近地だけでは居住は不足
- 駅近地の活用（商業・娯楽・福祉）
- 生活した住環境改善も重要！

○駅近の整備事業

○駅近の整備事業

駅近の整備事業

駅近の整備事業

駅近の整備事業

駅近の整備事業

駅近の整備事業

首長会議【熊本市】

深水 政彦様 熊本市 副市長

市電は次の100年へ
~もっと身近で便利な市電に~

令和6年(2024年)1月26日
熊本市 副市長 深水 政彦

1

1. 熊本市の紹介

- ◆人口は約74万人
- ◆九州で3番目 全国で20番目の政令指定都市

熊本市前周辺整備
R3年4月 熊本駅白川口駅前広場供用開始、熊本駅ビル開業

熊本市と市電

明野バスターミナル・花畑広場
R元年9月 商業施設・バスターミナル開業
R3年11月 花畑広場全面供用開始

1

2. 熊本都市圏公共交通の状況

- 鉄軌道利用者数
- 路線バス利用者数

計 65,000人/日 (2,373万人/年) 計 57,500人/日 (2,097万人/年)

▲市電乗車人員の推移

2

3

3. 熊本市電概要

現行の路線図

営業キロ：12.1km (S38年最大25km)

車両数：45編成

運転士・車掌：100名

運賃：大人180円/小人90円均一

.....：市電嵐大時（S38年当時）の路線

4

3

4. 熊本市電の取組 ~さらなる利用促進に向けて~

キャッシュレス決済の拡大

新たなキャッシュレス決済の推進

- ▲全国共通の交通系ICカード「Suica,nimoca」(R24年度~)
- ▲R5年度より「クレジットカード決済・QR決済」全車に導入

泉車券・定期券・回数券のモバイル化

顔認証の実証実験開始！(R5.12~)

- <多乗車 モバイル定期券の場合>
 - アプリ「QUICKRIDE」
 - 一部乗車に顔認証導入
- <多乗車 顔認証決済(BANKIT)の場合>
 - アプリ「BANKIT @nimoca」
 - 一部乗車に顔認証導入
 - 一部乗車にモバイル決済

モバイル定期券、1日券に加え、R5.6からはモバイル回数券、24h券を導入

一部車両にて、実証実験を開始(43編成中10編成)

4

5

4. 熊本市電の取組 ~さらなる利用促進に向けて~

○多両編成車両の導入 ※R6年度以降順次導入予定

新車の特徴

- 1 旅行車両の平均長さ7.2mに対し、約1.5倍の長設計
- 2 案内で乗りやすいロングシートを全面採用
- 3 車体線をモチーフにしたシンプルデザイン

○市電100周年へ(令和6年8月1日)

- ・100周年記念式典の開催
- ・100周年記念グッズの販売
- ・記念誌の発行
- ・子ども向けイベントの実施 など

5

6

4. 熊本市電の取組 ～さらなる利用促進に向けて～

○ 熊本市電の延伸

■ 市電延伸位置図

- ・利用者見込：約84万人/年（約2,300人/日）
- ・約2,000台/日の自動車減少による渋滞緩和
- ・自動車から市電への転換による温室効果ガス削減
- ・既存電停の混雑解消を図り、安全性を確保
- ・新設電停と周辺地域を結ぶコミュニティ交通等の導入

▼ 市民病院前電停 将来イメージ

■ 地域公共交通再構築（将来イメージ）

6

7

4. 熊本市電の取り組み ～持続安定的な運営に向けて～

○ 上下分離方式の導入

人材確保・育成や技術の継承等、交通局が抱える諸課題を解決し、将来にわたって持続安定的に市電を運行していくため、上下分離方式を導入を目指すもの。

<p>【現行】</p> <p>【公益企業】 ○運転・運行管理 ○施設・車両の維持管理 ○施設・車両の保有整備</p>	<p>【上下分離後】</p> <p>【公益企業】 ○運転・運行管理 ○施設・車両の維持管理 ○施設・車両の保有整備</p>	<p>新たに財団法人の設立</p> <p>上 利用者が負担 運賃収入で人員費や施設、車両の維持管理費用を賄う</p> <p>下 施設整備料と駅舎に負担 運賃収入で人員費や施設、車両の維持管理費用を賄う また、土地の取得・車両を賄うことで賄われる施設使用料でも工済</p>
--	---	---

【スケジュール】
令和6年度：運送事業者である一般財団法人を新設、上下分離に向けた準備
令和7年度：上下分離方式に移行し、運送事業者による運行開始

7

8

熊本市 皆様の笑顔（らいゆう）をお待ちしております！！

9

首長会議【鹿児島市】

松枝 岩根様 鹿児島市 副市長

LRT都市サミット宇都宮2024

「鹿児島市の路面電車について」

鹿児島市副市長 松枝 岩根

マクマシティ 鹿児島市

マグマシティPRキャラクター 火山の妖精 マグニョン

リキニョン マカニョン メカニョン ベビニョン

1

鹿児島市の紹介

2

路面電車の役割①

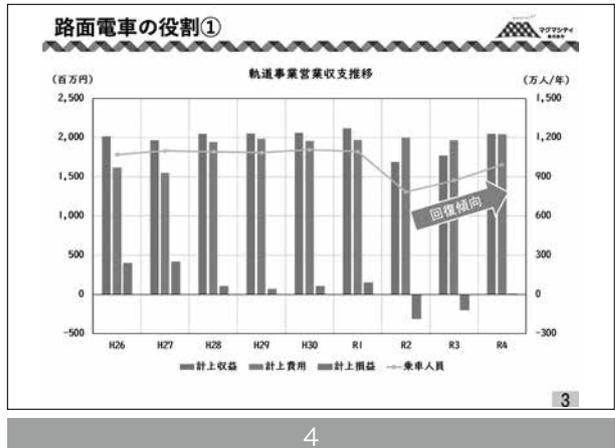
基幹交通

- ・路線のわかりやすさ
- ・高い運行頻度（日中1時間当たり8～10本）

- ◎軌道延長 13.1km
- ◎停留所数 35か所
- ◎系統数 2系統
- ◎車両数 55両（うち超低床17両）

2

3



路面電車の役割②

都市景観・観光資源

- ・都市景観や観光資源の面からの有効活用

H20 緑の都市賞国土交通大臣賞

H24 アジア観光大使賞

軌道数緑化

カフェトラム

4

5

沿線地域のまちづくり及び路面電車に関する取り組み

6

沿線地域のまちづくり

●主要な交通結節点の取組（歩いて楽しめる環境整備）

鹿児島中央駅東口南側 再開発 (中央町19・20番街区)
鹿児島中央駅
JR(新幹線、在来線)
照国表参道 歩行者天国社会実験
鹿児島駅周辺の整備 (停留場、駅前広場、自由通路等)
いづる 天文館地区
旧カブラ跡地 再開発 (千日町1・4番街区)
甲突川 Riverside Fes

7

沿線地域のまちづくり（鹿児島中央駅周辺地区）

●中央町19・20番街区市街地再開発事業

ワークラウンジ
ホール
ペDESTリアンデッキ

8

沿線地域のまちづくり（鹿児島中央駅周辺地区）

●甲突川 Riverside Fes

体験型コンテンツ
キャッチャー

9

沿線地域のまちづくり（いづる・天文館地区）

●千日町1・4番街区市街地再開発事業

観光案内所
広場
図書館

10

沿線地域のまちづくり（いづる・天文館地区）

●アーケード整備支援

kanafuアーケード(R3.1完 成)
天文館電停前アーケード (R6年度完成予定)

●照国表参道歩行者天国社会実験

パフォーマンス
餃子フェス

11

沿線地域のまちづくり（鹿児島駅周辺）

●鹿児島駅周辺の整備

歩行者用上屋・公衆トイレ
停留場
バスのりば

12

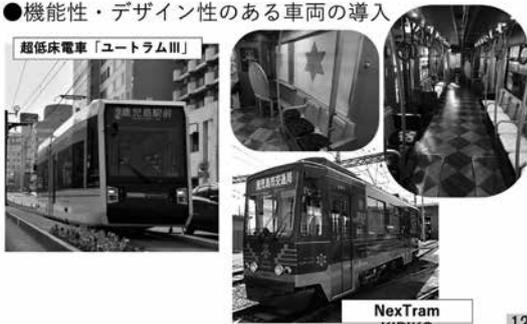
首長会議【鹿児島市】

松枝 岩根様 鹿児島市 副市長

路面電車に関する取り組み

●機能性・デザイン性のある車両の導入

超低床電車「ユートラムIII」



NexTram
ユートラム

12

13

路面電車に関する取り組み

●ラッピング電車



ストラスブール号

ナボリ・長沙号

13

14

路面電車に関する取り組み

●貸切車両を活用したイベント

マグマシティと
マグニオンを活用した
「マグマやきいも電車」

4種類の焼き芋を食べながら
まちを巡る体験型路面電車

SNS総リアクション数 20,202 (R4実)

メディア露出の広告換算 (R4実績)

媒体	件数	換算額
TV	15件	¥50,291,334
新聞・雑誌	5件	¥6,505,230
WEB	169件	¥28,180,695
合計	189件	¥84,977,259



14

15

ご清聴ありがとうございました



15

16

首長会議【コーディネーター】

森本 章倫様 早稲田大学理工学術院 教授

参考資料(1):意見交換

1. 移動環境・交通結節点の向上について各都市の取組と課題について
岡山市・広島市(駅前乗り入れ)、富山市(南北接続)、松山市(延伸)
(想定される結論):市民・事業者・行政が協働し、交通ネットワークの構築を図ることで、誰もが移動できる環境を整備していく

2. 都市空間づくり・まちづくりのビジョンについて
宇都宮市・長崎市(沿線まちづくり)、鹿児島市(観光資源)
(想定される結論):新たな技術(DX等)を活用するなど、まちづくりと一体となって、魅力あふれる都市空間の形成を進める

3. 事業持続性について
札幌市(LRT化)、豊橋市(市民・事業者の工夫)、熊本市(上下分離)
(想定される結論):持続的な運営ができるように、技術力向上や安定的な経営基盤強化を進める

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

1

参考資料(2):サミット宣言(案)

サミット宣言(案)について

このサミット宣言は、移動・環境問題に関する①取組、②都市空間・まちづくり、③事業持続性・協働の観点から、各都市間の取組・課題を踏まえ、共通の課題を抽出し、本宣言として協働の取組を促すこととする。各都市は自治体として、各都市の取組を進め、宣言の取組を推進する。

サミット宣言(案)

本サミットが2009年に広島市で初めて開催されて以降、路面電車のLRT化に関する各都市の取組が深まり、この取組の場において、LRTの普及に向けた関係各位の思いが結集し、昨年8月に開催されたサミットで、LRTの普及に向けた取組が実現することができた。

現在、我が国は、これまで経験したことのない人口減少社会に突入しており、少子高齢化の進行や単身高齢者等の大幅な増加など、人口構造の変化に対応したまちづくりが喫緊の課題となっています。また、地球規模での環境問題が深刻化し、脱炭素社会の構築に対する世界的な要請が高まる中、国においても、カーボンニュートラルの実現に向けた関係各位の取組が求められています。

私たちは、こうした時代背景を踏まえ、これまで培った経験をもとに、各都市の取組を踏まえ、LRTの普及に向けた取組を進め、次のことを宣言します。

- ここに集った各都市が連携・協力し、ノウハウを共有しながら、路面電車のLRT化・LRTの導入に取組むこととし、市民、事業者、行政が協働し、様々な交通手段が連携した交通ネットワークの構築を図り、誰もが自分たちで自由にまたぎを移動できる環境を整備を進めます。
- LRTの取組のまちづくりを市民と共有し、路面電車のLRT化・LRT導入の取組を進めるとともに、デジタル技術の活用を促すなど、まちづくりと一体となった取組を進め、魅力と元気あふれる都市空間の形成を図ります。
- 実証実験等を通じて課題が明らかになるよう、レジリエンスの強化に向けた取組、持続性の高い事業となるよう、運行事業者の技術力向上や安定的な経営基盤の強化に向けた取組を支援するとともに、国をはじめとする関係機関に対し、LRTに関する取組の継続・拡充を働きかけを進めます。

各都市の取組状況 ①取組進捗状況
②取組進捗状況 ③取組進捗状況
④取組進捗状況 ⑤取組進捗状況
⑥取組進捗状況 ⑦取組進捗状況
⑧取組進捗状況 ⑨取組進捗状況
⑩取組進捗状況 ⑪取組進捗状況
⑫取組進捗状況 ⑬取組進捗状況
⑭取組進捗状況 ⑮取組進捗状況
⑯取組進捗状況 ⑰取組進捗状況
⑱取組進捗状況 ⑲取組進捗状況
⑳取組進捗状況 ㉑取組進捗状況
㉒取組進捗状況 ㉓取組進捗状況
㉔取組進捗状況 ㉕取組進捗状況
㉖取組進捗状況 ㉗取組進捗状況
㉘取組進捗状況 ㉙取組進捗状況
㉚取組進捗状況 ㉛取組進捗状況
㉜取組進捗状況 ㉝取組進捗状況
㉞取組進捗状況 ㉟取組進捗状況
㊱取組進捗状況 ㊲取組進捗状況
㊳取組進捗状況 ㊴取組進捗状況
㊵取組進捗状況 ㊶取組進捗状況
㊷取組進捗状況 ㊸取組進捗状況
㊹取組進捗状況 ㊺取組進捗状況
㊻取組進捗状況 ㊼取組進捗状況
㊽取組進捗状況 ㊾取組進捗状況
㊿取組進捗状況

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

2

参考資料(3):G7香川・高松都市大臣会合

G7都市大臣コメンタリー

全体
● 温室効果ガスのネットゼロ、カーボンニュートラルは都市を作るための、グリーン社会を目指す重要な移行が必要
● 移行に伴う痛みやコストの負担を軽減するため、インクルーシブな移行を進めることが必要
● 移行を円滑に進め、人間中心のまちづくりを実現するためデジタル技術の活用が有効
● 移行のために、官民双方の取組への投資の重要性を認識 ● 協働のためには、国々の役割が重要 等

ネットゼロ、レジリエンス
● ネットゼロの実現に向け、都市の緑地の確保が重要、そのほか、緑地の確保に民間投資が不可欠なため、民間投資の重要性を認識
● 都市政策と交通政策を組み合わせた都市構造の再編やウォークアブル空間の創出が重要
● 都市におけるエネルギー利用の効率化や再生可能エネルギーの導入の促進
● 事業防災の推進等によるレジリエンス強化 等

インクルーシブ
● 女性や高齢者を含む、誰もが暮らしやすい都市の形成を推進
● 地方都市・大都市が協力的に成長することの重要性を認識
● 防災事例の共有等により、自治体の政策形成を支援 等

デジタル
● データの取組更新・標準化・オープン化の重要性を認識
● デジタル技術の有効性を示すため、ユースケース開発の重要性を認識
● 誰もがデジタル化の恩恵を受けられるよう、特に中小自治体の人材育成を推進
● G7以外の国際社会への知見の共有 等

クライマ
● G7広域都市圏コメンタリーにおけるクライマに関する部分の取組を認識 ● 国々のインフラの整備、建設・運用を支援するための共同努力の推進 等

香川・高松取組
共同声明の実現のため、多様な主体との協働のあり方をまとめた「香川・高松取組」を公表。
① 地方公共団体との協働：地方公共団体の取組を促進し、支援することによる政策ツールの強化
② 市民社会や民間との協働：技術革新や投資等での民間の参加を促す取組を推進
③ G7以外を含む国際社会との協働：国際協力の強化や、新興国・途上国等への知見の共有

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

3

参考資料(4):中核市サミット2023

中核市サミット宇都宮宣言2023

テーマ:「未来世代への責任と実践
～夢や希望がかなう中核市を目指して～」

2023年11月1日(水) ライトキューブ宇都宮

- 人口減少・人口構造の変化が進む中、将来にわたって活力ある社会・経済を維持していくため、子育てしやすい環境づくりや、子どもの健全育成、子どもの権利の保障などの取組により、「子どもを守り」未来世代につなぐ「まちづくり」を推進
- 気候変動による自然災害をはじめ地球規模で環境問題が深刻化する中、日常生活や社会経済活動等における脱炭素化を進めるため、環境・エネルギー問題に対応した取組などにより、「脱炭素化で未来世代につなぐ」まちづくりを推進

Waseda Univ. A. Morimoto Lab.

4

発行日／令和6年3月

編集／宇都宮市 建設部 LRT管理課管理グループ

〒320-8540 宇都宮市旭1丁目1-5

TEL：028-632-2277



宇都宮市



広島市



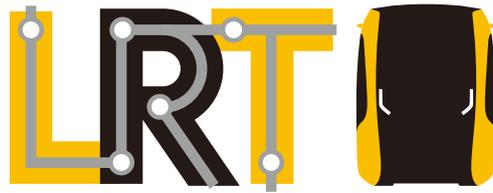
札幌市



松山市



富山市



LRT都市サミット宇都宮2024

報告書



長崎市



豊橋市



熊本市



岡山市



鹿児島市