LRT新設、街づくりにどう生かす

グローカルインタビュー

宇都宮市長

佐藤 栄一氏

さとう・えいいち　1961年宇都宮市生まれ。85年明治大学法学部卒業。父親の死去に伴って84年、ゴルフ場経営の北関東観光開発取締役、86年社長。97年に宇都宮青年会議所理事長、2000年には日本青年会議所副会頭などを歴任している。04年に宇都宮市長に当選、現在は３期目。趣味は読書とボランティア活動。尊敬する人は父親（故人・実業家）で、座右の銘は「義をみてせざるは勇無きなり」。

コンパクトシティーを形成 生活者、企業にも利便性高く

宇都宮市はJR宇都宮駅を起点に、東西に15kmの区間にLRT（次世代型路面電車）の導入を計画している。2016年の着工、19年の運行開始を目指しており、運行と設備保有を切り分ける「上下分離方式」を採用する。公表しているスケジュール通りに進めるのであれば近く、運行を担う事業主体を選定しなければならない。ただ、自動車の普及率が高い宇都宮で需要はあるのかと慎重論も多い。計画作りが大詰めを迎えるなか、LRTを街づくりにどのように生かすか。佐藤栄一市長に聞いた。

Q 宇都宮市にとってなぜ今、LRTが必要なのか。今後、街づくりを進めるうえでどう生かすか。

A 人口減や高齢化と社会構造が変わることを見据えて100年後も宇都宮市が繁栄し続けるには、ネットワーク型コンパクトシティーの形成が欠かせない。コンパクトシティーというと特定の中心市街地に集約し、補助金などで定住を促す自治体もある。宇都宮の場合、市の80％以上が居住面積なので１カ所に集約するには人口が多すぎるうえに、中心部だけが栄えても意味がない。宇都宮では、今住んでいるところに病院やスーパー、行政の出先機関があるので生活には全く困らない。映画館や商業施設には公共交通を使って出かけていけるようにする。

それぞれ特長を持った小さな町どうしを公共交通でつなぐうえで、東西の軸となるのがLRTだ。南北にはJR線と東武宇都宮線が、JR宇都宮駅の西口には一日2000本のバスがすでに運行している。LRT、バス、鉄道が連携して公共交通を拡充していく。交通空白地帯を埋めるために新たな路線にバスを運行する社会実験を13年から始めており民間での運行に切り替えた路線もある。

市内の不採算路線などに国・県・市で毎年約１億円分の赤字補てんを続けている。近隣の小山

禁複製・無断転載

市のように一度バスが撤退すると、再度呼び込んだり行政で一から立て直したりすることは難しくなる。そうなる前にLRTで手を打つ。LRTと地元のバス会社にICカードを導入する。その際、高齢者や子ども向けの割引を導入したい。

Q 設備の保有と運行を切り離す「上下分離方式」の導入を決めている。行政にとって設備にかかる維持・更新費などの負担が重くなるとの懸念もあるなか、メリットは何か。運営主体を選ぶ上で重視することは何か。

A 事業者の負担が軽減されて運行に専念できるようになるので、経営のなかでもサービスに重点を置けるようになる点だ。利用者の視点にたって取り組めるので、サービス向上が期待できる。

事業主体については、まず安全性を重視する。自動車や歩行者と同じ道路上に運行するからだ。加えて、経営の持続性、バス会社など他の公共交通機関と連携できるかどうかを見る。

事業主体を14年度内に決める計画を立てていたが、参画に意欲を示してくれた数社の提示してくれた中身はどれも「帯に短し、たすきに長し」という状態で、決められなかった。関心を示してくれたことは非常にありがたいが、１社での経営に強くこだわっていたり、万が一利用者が少なかった場合の担保として行政と組みたがったりしていて、提示してきた条件はのめなかった。それぞれの特長を補完しあえるような形態がベストで、そのためには市も調整などで汗をかく。

LRT導入のイメージ

身の丈に合った事業、企業誘致にも

Q 400億円を超える巨額な投資をしても、自動車からの転換が進まず、見合うだけの効果が得られないのではないかとの指摘がある。どう払拭するか。

A 総額約400億円のうち200億円は国、残りの200億円を県と市で負担する。市の返済額は当初、年２億～３億円程度で、多い年でも13億円だ。鉄道やモノレールを敷設するほどの大型投資となると難しいが、この規模であれば十分に身の丈に合った事業といえる。

LRTは企業誘致にもつながる。スポーツ用品店のゼビオは14年、宇都宮に本社機能の一部を移転することを決めたが「LRTの開通が前提」だと明言してくれている。今後は他の業種も進出してくれると期待している。

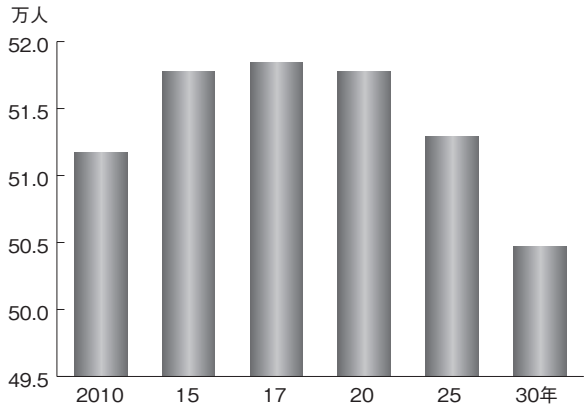
宇都宮に進出してくれた企業の利便性を高める必要がある。宇都宮では自動車通勤が一般的。朝の通勤ラッシュ時には工業団地の集積する東口では特に深刻で、JR宇都宮駅からLRTの終着駅となるホンダグループの集積する芳賀町の工業団地まで１時間以上と通常の２倍程度時間がかかることもある。このように交通渋滞を招いてしまい、よく「渋滞をここまで放っておいた責任は重い」と言われる。現状、年間に数億円かけてバスをチャーターして自社で運行している企業もある。これからは企業に残ってもらわなければならず、生産・研究といった活動に専念できるようにと恩返しをしていく必要がある。

免許を返上した高齢者が外出するようになるので健康になり、医療費の削減につながる。周辺の土地の価値が高まって税収が増える。こうした経済効果も期待できる。

観光といった意味でもLRTの果たす役割は大きい。年に約100万人がギョーザを食べに宇都宮を訪れる。だが、どこにギョーザ店があるかがどうしても分かりづらく、どのバスに乗って行けばいいのか分からないという声もある。その点、

禁複製・無断転載

図　宇都宮市では2017年をピークに総人口が減少する見通し



LRTは駅がどこにあるのかがわかりやすいため、観光客の利便性が高まる。ギョーザを食べられる企画乗車券を作成すると観光客に楽しんでもらえるのではないか。将来、大谷石資料館まで延伸できればギョーザを食べて終わりではなく観光振興にも結びつく。

また将来の話だが、沿線の芳賀町では真岡鉄道に結節する構想があり、実現すれば栃木県全体で公共交通が利用しやすくなる。栃木は日光・鬼怒川と観光資源を多く持つが、観光客がせっかく訪れてくれても他の観光地に帰ってくるパターンが多い。ICカードを導入すれば日光市などと提携でき、県全体で広域的なつながりを深められる可能性がある。

駅西側延伸時に東武の協力も

Q JR宇都宮駅東口も合わせて再開発する計画を打ち出しているが、LRTとはどのような相乗効果があるか。また宇都宮市内に鉄道、百貨店やホテルを持っており、関わりの深い東武鉄道とはどのように連携するのか。

A 宇都宮市に人が来てお金を落としてくれるようにするためには滞在時間を長くする必要があり、コンベンション施設を造りたい。最近のトレンドでは150人程度収容できる会議室が6～7個あるような施設が必要で、栃木には対応できるような施設がなく、大きな会議があっても誘致できなくなっている。医師会の学会で、1億7000万円の経済効果があるものもあり、宇都宮に誘致していきたい。

コンベンション施設以外の機能については、商業、高度医療などが考えられるが、再開発に関心のある事業者に自由に絵を描いてもらいたい。県庁所在地としての宇都宮にはまだまだポテンシャルがあり、土地の面積にだけ合わせて希望する企業にだけ再開発をしてもらう、という形だけは取りたくない。最大の効果が生み出せるように、決めていく。

国内外から宇都宮に人が来てLRTに乗って移動できるようになるので、沿線にあるスーパーや商店街にも効果はある。今でも外から視察に訪れる議員は多く、実際に開通したらもっと来てくれるようになるだろう。

東口を先行開業するので西口に延伸するのはもう少し先だ。東武鉄道には西口への延伸の最初の段階から協力してもらいたい。いろんな形があると思うが、東武宇都宮駅の利用客の増加につながったり、同駅近辺の百貨店でも集客力が高まったりするので、効果は大きいだろう。「協力できることは何でもするので遠慮なく言ってほしい」といわれているので、期待している。

質問を終えて▶▶

LRTの構想は各地で生まれている。富山市では廃止論も出たJRの路線を利用して導入したことで、利用者数が休日で約4倍になる、外出する高齢者が増えるなどの効果が生まれた。宇都宮市の例が難しいとされるのは一からの敷設を前提としているためだ。「市の発展には公共交通の拡充が欠かせない」との賛成意見もあるが、「投資に見合う効果が得られない」などと反対意見も多い。

宇都宮駅西口では2000年から03年にかけて、百貨店の撤退が相次いだ。現在も商圏を首都圏に奪われており、いまひとつ活気に欠ける。JR宇都宮駅東口の再開発などと合わせ、LRTを活性化の起爆剤とできるか。正念場を迎えている。

（宇都宮支局　**スタッブシンシア由美子**）

禁複製・無断転載