

令和5年度 経済建設委員会行政視察報告書



期 間： 令和5年11月7日(火)～9日(木)

視察先： 千葉県船橋市

【海老川上流地区のまちづくりの経緯について】

千葉県館山市

【リノベーションまちづくり推進事業について】

栃木県宇都宮市

【LRT(次世代型路面電車システム)について】

参加者： 議員 委員長 青山 繁、副委員長 中根文彦、
中村眞一、鈴木正章、神谷雅章、黒辺一彦、佐々木映美
随行 地域つながり課 手嶋雅美
議会事務局 小早川明子

海老川上流地区のまちづくりの経緯について

【日時】 令和5年11月7日 13時30分～15時

【場所】 船橋市役所

1. 視察地の概要

船橋市は千葉県の北西部、東京から20km圏内に位置し、海岸部は東京湾干潟の三番瀬、内陸部には工業地、商業地、農地とバランスの取れた市域である。平成15年(2003年)に中核市に移行し、現在中核市では、人口が一番大きな市へと成長している。市内には、9路線、35駅と鉄道網があり、東京駅まで25分、成田空港・羽田空港まで50分と鉄道網が東西方向に発達しており、移動のしやすさも大きな魅力である。

人口：646,322人

世帯数：298,572世帯

面積：85.62km² (令和2年国勢調査)



船橋市役所にて

2. 調査事項の概要

西尾市で策定した「西尾未来創造ビジョン」では、今後10年後の人口増加が見込まれ、その受け皿として上横須賀駅周辺を新生活拠点として位置づけている。この新生活拠点は、都市計画マスタープランで、住宅整備や商業施設等を目指す区域としている。現在の予定地域は、市街化調整区域を市街化に編入し、住宅用地として整備することとしている。一部の地権者による勉強会からスタートし、全地権者への説明会開催を経て、土地区画整理組合方式での事業開始を目指して動き出している。本市において市街化調整区域から市街化の意向について、地権者による土地区画整理組合による方式での事例がない。船橋市は「船橋市海老川上流地区の土地区画整理事業」が市街化調整区域から市街化区域に地権者による土地区画整理組合方式での事業展開が令和4年度より始まった。当初は海老川右岸、左岸を合わせた地域78.5haで検討されたが、約20年かけて地権者の準備委員会で事業開始に向けて取り組んだがうまくいかず、市が主導し地権者の意向調査を経て、海老川右岸(西側)を当面従来通り(市街化調整区域)左岸(東側)を土地区画整理事業予定区域と分けし、地権者の了解(平成29年10月)を経て土地区画整理事業予定区域(平成30年3月船橋市海老川上流地区土地区画整理組合設立準備会設立総会開催)の事業展開を進め、平成4年3月に組合設立認可を得て、区画整理事業に着手している。

取組の経緯や地区の見直し、事業進捗の手法、行政の関わりなど西尾市が進めようとしている先進事例として参考とする。

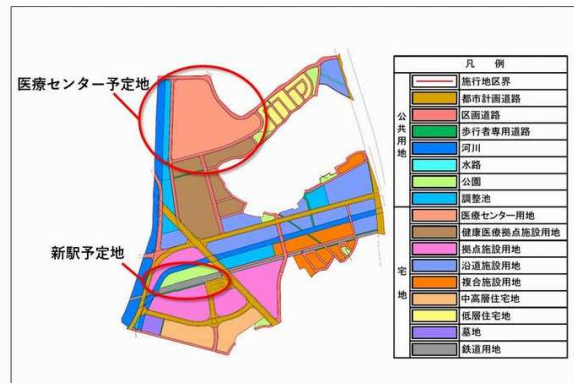
3. 主な質疑とその回答

問 海老川上流地区まちづくりのこれまでの取組の経緯はどのようなか。

答 海老川上流は船橋市の中央部に位置し、中心市街地に近い市街化調整区域である。東葉高速線（東葉高速鉄道）が東西に通っており、地権者主導で平成8年より土地区画整理事業の開始に向けた取り組みが進められたがうまくいかなかった。平成28年度の施政方針で、当地区北側にある市立医療センター（三次救急病院）の老朽化による建替え課題対応策として、海老川上流地区に市立医療センターを移設し、「メディカルタウン」として新たなまちづくりを表明する。そして、平成30年に、医療や健康をテーマとした新たなまちづくりの「ふなばしメディカルタウン構想」を取りまとめた。



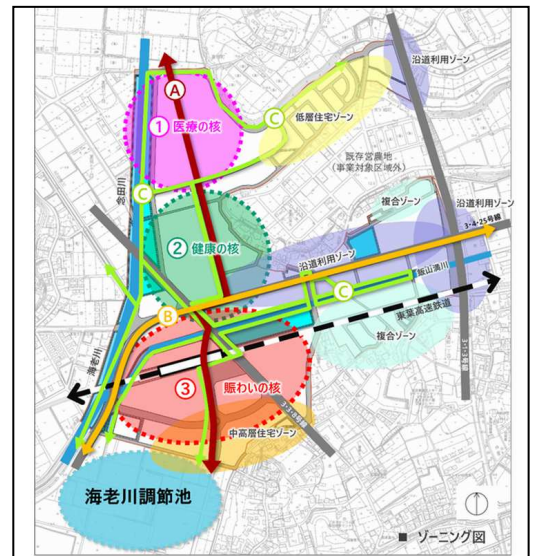
位置図



土地利用計画図

問 船橋駅隣接地の海老川上流地区まちづくりエリアが、市街化調整区域として継続した背景はどのようなか。

答 昭和57年度千葉県の都市計画で、都市高速鉄道第5号線（東葉高速線）が海老川地区を通る事が決定。また、市街地整備計画の具体化により新駅設置の可能性も付記された。これを受け平成2年度に当地区を土地区画整理事業で市街地形成を推進するとする、「船橋市新基本計画ふなばし未来2001」に位置付けた。これにより、平成8年に当地区エリアの地権者による組合設立準備委員会が発足し、設立に向け業務代行予定者、事業協力者により取り進めたが平成24年度までに2社とも撤退した。市としては準備委員会の動向を注視し推移を見守ってきたが、2社の撤退を契機に平成26年度、市において今後の事業実施方針の検討を開始した。平成28年度の施政方針として、当地区に市立医療センターを移築して「メディカルタウン」のようなまちづくりを進めると表明する。以降市がリードしたまちづくりが動き出す。



(仮称) ふなばしメディカルタウン実現方針整備イメージ【ゾーニング&ネットワーク】

問 市長が進める「海老川上流地区市民医療センター構想」による「メディカルタウン」まちづくりの取組の経緯はどのようなか。

答 平成 28 年度の施政方針で海老川上流地区に、市立医療センターを移転し、医療・福祉機能のまちを中核とする「メディカルタウン」のようなまちを作りたいと表明する。それを具現化した、医療と健康をテーマとした新しいまちづくりの考え方を示した「ふなばしメディカルタウン構想」を平成 30 年度に取りまとめた。さらに令和 4 年度に策定した「船橋市都市計画マスタープラン」において、当地を「医療サービスの充実と、健康に寄与するまちづくりの実現に向け、医療センターの移転・新駅誘致を核とした土地地区画整理事業で新市街地の形成を図る」地区と位置付けた。

目指すまちの姿	
1	健康意識の高揚
2	コミュニティ活動の活性化
3	医療の充実
4	自然との調和
5	公共交通利用環境の向上
6	身体活動の促進

ふなばしメディカルタウン
構想

問 海老川上流地区を、土地地区画整理事業予定区域と海老川上流西部地区に区分した状況はどのようなか。

答 平成 28 年度市として当地区のまちづくりの方向性を示す「まちづくり基本構想（素案）」を作成し、地権者に説明会・アンケートを実施した。その結果、海老川右岸（西側）で事業実施の反対者が多く、左岸（東側）は賛成者が多い、との結果から同一歩調での事業推進は難しいと判断し、平成 29 年 10 月の第 74 回組合設立準備委員会にて、事業区域を海老川左岸地区（東側）に縮小する承認を得る。そして準備委員会の解散を議決する。これにより右岸（西側）は従来通りの調整区域。左岸（東側）は土地地区画整理事業予定区域となる。

問 船橋市海老川上流地区土地地区画整理組合の設立に至った経緯はどのようなか。また、海老川上流地区をエリアとする、組合設立準備委員会との調整状況についてはどのようなか。

答 平成 29 年 10 月に第 74 回海老川地区組合設立準備委員会を開催し、海老川左岸（東側）を市街地開発地域とする事業縮小を承認する。それに伴い組合設立準備委員会の解散を決議する。

同年 11 月には海老川左岸（東側）地区を区域とする、準備会設立委員会を開催する（委員は旧準備会の委員、地区推薦、立候補等から選出）。平成 30 年 3 月に「海老川上流地区土地地区画整理組合設立準備会」を立ち上げた。

問 事業進捗には多様な意見が求められ、地元・地権者・関係者等との調整も重要と考えるが、船橋市ではどのような段取りで進めたか。

答 平成 30 年 3 月に「海老川上流地区土地地区画整理組合設立準備会」が設立され、勉強会、視察等を行った。市は引き続き各種設計・調査や事業計画（素案）の策定また組合設立準備会とともに権利者の仮同意取得を図った。平成 31 年 4 月に準備会と業務代行予定者で業務協定書が締結され、市も協力して専門業者の支援を受け組合設立準備会にて事業計画（案）を策定し、本同意の取得を図り令和 4 年 3 月に組合が発足、組合による造成工事等全般業務が動き出した。

問 区画整理事業を行うにあたり、地権者の同意は重要なポイントと考えるが、同意に至る手順（スケジュール）やそれを取り進めた組織体制についてはどのようなか。

答 平成 31 年 4 月に業務代行予定者として（株）フジタを準備会総会で決定した。（選定は地権者、学識経験者、市で構成した選定委員会で選ぶ） 本地域の土地利用計画は、平成 29 年度の説明会に提示した概略事業計画では 1/2500 の基本図での計画であったが、事業計画（素案）では 1/500 の現況測量図ベースでの設計により、精度を高くした。この現況測量図により、基本設計・建物補償調査・概略換地設計を行い、事業費を精査した。そして、市の素案を基に組合と市や（株）フジタと調整を図り、地権者一人一人の現地換地率を説明し理解促進を図った。その後、令和 4 年 3 月に組合が発足し土地区画整理事業が動き出した。

問 「ふなばしメディカルタウン構想」の事業進捗について、全体のスケジュール、役割分担及び組織体制はどのようなか。

答 ・事業概要：ふなばしメディカルタウン構想のコンセプトに基づく計画的なまちづくりを実施し、自然との調和や災害対策にも配慮した、良好な市街地を形成する。

施行面積：約 42.3ha

施行期間：令和 4 年 3 月 4 日～令和 15 年 3 月 31 日

事業費：約 193 億円（内一般会計負担分 約 56 億円）

年月日	内容
令和 4 年 3 月 4 日	船橋市海老川上流地区土地区画整理組合設立認可
令和 4 年 10 月	(仮称) ふなばしメディカルタウン実現方針策定
令和 5 年 10 月 13 日	第 1 回事業変更計画認可
令和 5 年度 (予定)	仮換地指定

・東葉高速線の新駅建設

開業時期：令和 10 年度末 (予定)

事業費：約 65 億円

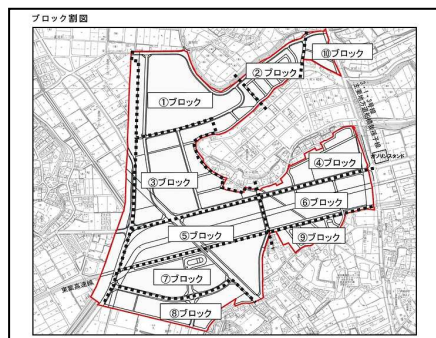
(全額を市の一般会計から支出※国庫補助見込み額約 10 億円を含む)

・船橋市医療センター建替え

開院時期：令和 9 年度中 (予定)

面積：4.4ha、500 床

事業費：約 697 億円 (公営企業会計から支出)



工区割図

基盤整備工事は施工エリアを 10 ブロックに分けて施工



工区別スケジュール

問 「ふなばしメディカルタウン構想」の事業費関係（総費用計画、費用分担計画）はどのようなか。また、当該事業で見込んでいる、国・県からの補助金の状況はどのようなか。

答 ・費用明細

区 分	事業費用	一般会計負担分
土地区画整理事業	約 193 億円	約 57 億円
新 駅 建 設	約 65 億円	約 57 億円
医療センター建替え	約 697 億円	約 417 億円
計	約 955 億円	約 531 億円

- ・国の補助金：新駅建設に約 10 億円
- ・県の補助金：都市計画道路（県道）に係る費用

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

- ・船橋市の事例は、当初は地権者による土地区画整理組合の設立を目指し専門業者を選定し計画したが、2社ともに地権者の土地減歩率（事業費捻出費用分担）で、千葉県平均の40～42%より高い43～45%の提示の為地権者の理解が得られず、約20年経過しても賛同が得られなかった。行政はその間地権者の取組を注視してきたが、2度目の専門業者の撤退を機に、市としての参画を判断した。船橋市立医療センターの老朽化による代替地確保が喫緊の課題、及び東葉高速線の新駅建設の可能性等により、市が主導し地権者による土地区画整理事業の取組を目指し、5年間で組合設立を実現した。この事業の背景は、対象エリアをアンケートにより可能地域に縮小し、全体地権者の承認をとった。行政ならではの対応である。また、行政施設（病院、鉄道駅舎）による減歩率の削減（減歩率41%）となり、早期の事業着手となった。

このことから土地区画整理での大きな課題は、事業費捻出の土地の減歩率と換地に伴う税負担対策である。船橋市では土地の減歩率は行政負担の用地確保等で41%であった。税負担対策は組合設立を短期間にできる対応で地権者の軽減をはかるなど、西尾市の横須賀地区の取組事例の参考とすべきである。

- ・「ふなばしメディカルタウン構想」を打ち出し、新たなまちづくり方針として、当初の事業検討区域の約78.5haの内、河川を境に「土地区画整理事業予定区域」と「まちづくり手法検討区域」に分けて事業が進められた。

土地区画整理予定区域」約42.3haにおいては、地権者の仮同意を81.3%取得し区画整理組合を設置され、核となる「医療センター」「新駅・駅前広場」「地域拠点商業ゾーン」と位置づけ区画整理が進められ、下流河川への洪水対策としても、事業の地形も考え6つの調整池の設置計画に取り入れ事業が進められている。

西尾市においても、「名鉄上横須賀駅周辺区画整理事業」が進められている。今後大きく問題となる地権者との減歩問題を始め核となる施設の選定と自然災害に強い地域としての調整池の設置などについて、多くの方たちに理解していただくことが不可欠と考える。新たなまちづくり「まちの姿」を目指し、素晴らしい区画整理事業を行わなければならないと思った。

- まちづくりの経緯を見ると、出だしは昭和46年に開催された、国の都市交通審議会の中で東西線延伸が位置付けられたことから始まり、それからなんと半世紀の紆余曲折を経て動き出している。市長が平成28年度市政執行方針において、今後のまちづくりの方針を示した影響は大きい。

私が驚いたのは、単なる宅地化を進める土地区画整理事業でなく、老朽化・狭隘化した船橋市立医療センターの移転新築を掲げた「ふなばしメディカルタウン」が盛り込まれたことである。このことにより、「医療と健康をテーマとした新たなまち



視察の様子

づくり」の考え方がまとめられ、市民アンケートも実施され、賛同を得た。令和4年から具体的スケジュールが生まれ、令和15年までの施行事業期間で進められていく。

西尾市について考えた場合、2040年問題(団塊ジュニアが高齢者)に対応できるよう、市民病院が新築され、新たな医療体制が必要になると思う。それこそ土地区画整理事業との合わせ技で医療と健康をテーマとした「にしおしメディカルタウン」ができないであろうか。

- 土地区画整理事業の中に、ふなばしメディカルタウン構想に基づき、老朽化、狭隘化した船橋市立医療センター移転や新駅誘致を核とした地区計画等による新たなまちづくりである。

開発地となる海老川上流地区は市の中央部に位置し、中心市街地に近く、東葉高速線が東西に走るという地理的利点がある一方、休耕地が増え、宅地や墓地、資材置き場、作業場等が混在した市街化調整地区であり、開発しなければならない地域であった。今後の課題として、乱開発された市街化に食込む形状で残った調整区域をどうするかが大きな課題として残ってしまった。

西尾市においても、これまで乱開発により狭小道路が拡幅できない状況となっている地区が多く見受けられるなか、生産緑地制度の終了により、市街化区域内の区画整理が始まっているが、船橋市のような新駅や病院の移転は莫大な金額と立地的な問題があり、船橋市のようにはいかないと思われるが、市街化区域内の開発は積極的に実施しなければならない。ただ、開発地区を計画的に行わなければ、現矢田地区のように学校の教室不足の問題が生じることを注意しなければならない。

- 船橋駅の隣接地に市街化調整区域があり海老名川上流地域まで調整区域が続いていたが、開発がなかなか進まない状態であった。船橋市は平成30年に「ふなばしメディカルタウン構想」をとりまとめ、令和4年度に船橋市都市計画マスタープランにふなばしメディカルタウン構想に基づき、土地区画整理組合を設立し区画整理を開始した。区画整理地区内には宅地の地権者、農地の地権者がおり交渉が難航したが海老川の東側には宅地の地権者が居ないことで区画整理地域を区切り開発を進めて行った。西尾市においても上横須賀駅周辺の開発のため区画整理事業を行う準備をしているが、多くの地権者への丁寧な説明や交渉を進めるなど地道な活動が必要と感じた。行政の意見を強制することなく地権者の意見も聞きながら良い落としどころを見つけ事業を進めていく必要がある。

- 船橋市の「海老川上流地区のまちづくりの経緯」について視察をさせていただき、医療や健康をテーマとした新たなまちづくりを基に、市民が元気に暮らせるような「進化し続けるまち」の実現に向けて躍進されていることが理解できた。
船橋市は、都内にも近く人口 64 万人以上の都市であるが、市の中心地からも近い地域に、海老川上流に広大な市街化調整区域が存在するといった珍しいまちと言える。
市の地域医療及び高度医療を担う船橋市立医療センターの老朽化など、課題を解消のために海老川上流地区への移設を中心としたまちづくりが検討され、市としては将来のために必ずやりとげなければいけない課題解決と考え、進めてきたと理解した。
また、市民への説明会をしっかりと実施し、理解してもらうように努められた経緯を聞き、本当に市民のことを考えたまちづくりだと感じた。
西尾市への反映としては、大企業である(株)デンソーの建設に伴い、上横須賀駅周辺の新たなまちづくりが計画されているが、市民に対しての丁寧な説明や対応を行い、転居されてこられた方が、将来もずっと住み続けたいくなるよう取り組まなければならない。
- 船橋市においては、メディカルタウン構想というまちづくりのコンセプトを実現するために、土地利用計画が進められた経緯であった。未来を見据えた土地利用という観点では、西尾市に活かしていきたいが、船橋市の事情は西尾市とは違い、土地区画整理事業として市街化区域の土地利用が十分に行われていなかったことが事業の推進に寄与していると考ええる。市街化調整区域を整備することには、大きな障壁が多く、難しいと感じた。しかしながら、メディカルタウン構想など本市でも同様の課題とまちづくりの方向性は必要であると考えため、今後も船橋市のまちづくりを注視していきたい。

リノベーションまちづくり推進事業について

【日時】令和5年1月12日 10時～11時30分

【場所】sPARK tateyama 及び館山駅周辺

1. 視察地の概要

千葉県館山市は、東京の中心地から100km圏内の場所で、年間平均気温16度以上の「千葉県房総半島」南部に位置し、温暖な気候に恵まれており、1月にはポピーやストック、菜の花が咲き誇る、花のまちである。

また、34.3kmの海岸線を持ち、スキューバダイビングをはじめとしたマリンスポーツや海水浴の適地でもある。さらには、サンゴやウミホタルの生息地として、多様性に満ちた貴重な海資源を有する、海のまちでもある。

そして、曲亭馬琴作の「南総里見八犬伝」の舞台にもなったこの地には、今でも里見氏の史跡の数々や八犬伝のロマンが香る史跡が残されている。

人口：45,153人

世帯数：20,272世帯

面積：110.05km²（令和2年国勢調査）



館山駅前にて

2. 調査事項の概要

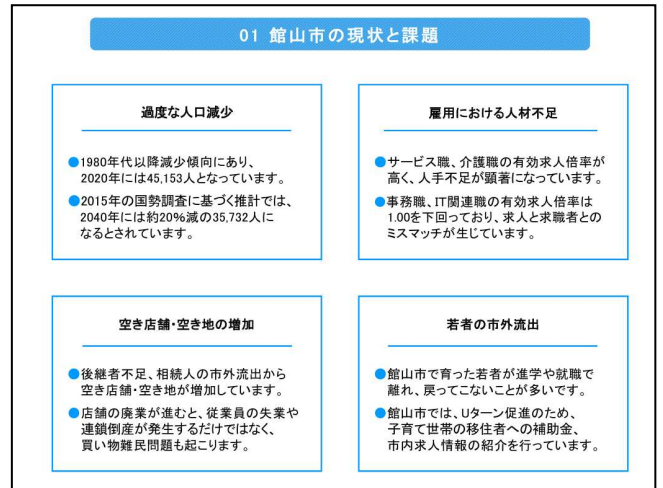
館山市は、東京から車で約80分という場所にあるが、その距離ゆえに、若者がまちから出て行ってしまい、後継者不足や相続人の市外流出で空き店舗・空き地が増加している。駅前を中心地においても空き店舗が多く、まちの活性化のためにも若者やまちづくりにやる気のある市民を巻き込んでリノベーションまちづくり推進事業に取り組んでいる。



3. 主な質疑とその回答

問 リノベーションを通して、まちづくりに取り組んだきっかけはどのようか。

答 地方都市では、中心市街地の商店街が衰退し、空き店舗や空地等の増加による空洞化、働く場の減少、コミュニティの崩壊などが喫緊の課題となり、館山市も駅東口エリアは中心市街地でありながら、空き店舗も多く活気がない状況であった。そのような中でも、空き店舗を活用して起業している民間プレイヤーが現れ、リノベーションまちづくり講演会を実施したところ、200人を超える方が集まった。そして、民間プレイヤーが中心となり、リノベーションまちづくり実行委員会を組織し、館山市が事務局として入り、公民連携で進めることとなった。



問 これまでの相談件数はどれほどか。

答 起業についての相談は、令和3年度は14件、令和4年度は10件であった。その中から、空き店舗を活用した新規開業が1件と、移転開業が1件実現した。

問 成功及び上手くいかなかった事例はどのようか。

答 令和元年度及び令和2年度に開催したリノベーションスクールや、令和3年度以降、館山ならではのリノベーションまちづくりの取組を実施したことにより、受講生や事業に携わった方々による企業や開業が相次ぎ、まちづくり会社が2社起業し、飲食店が10店舗開業、民泊施設やIT関連企業が9件起業するなど、まちが変わる兆しが現れている。



その一方で、駅前の駐輪場跡地の利活用で、流れ着いた流木をオブジェとして暫定的に飾ったが賛否両論あり、一部を残して撤去した。

問 実際に空き家・空き店舗はどれくらい減ったのか。

答 統計データを取っていないので増減は分からないが、リノベーションまちづくり推進事業の取組みで、20件以上の起業や開業があった。

問 リノベーションまちづくり推進事業を通して、若者が直接まちづくりに参画するためにどのような周知や取組を行ったか。

答 講演会のテーマを「高校生」や「若者」にし、実際に高校生や若者に講師としての登壇や、パネラーとして登壇いただき交流会の中でディスカッションをした。周知については、地方新聞やSNS、市公式LINEなどで広報し、また実際に高校にも説明に行った。

問 まちづくりの担い手となる人材の輩出のためにに行っている講演会や交流会ではどのようなことを行っているか。

答 講演会では毎回テーマを決め、そのテーマに沿ったゲストに講演してもらい、交流会ではパネラー3～4名とディスカッションを行った。
テーマは「高校生」「事業承継」「家族と福祉」「子供と遊び」「古材とアップサイクル」「若者」「食」「新しい働き方」などがあつた。

04 リノベーションまちづくり構想策定会議			
04-3 構想策定スケジュール			
●リノベーションまちづくり構想を策定するために、構想策定委員及び関係者とのワークショップを計4回開催し、一般の方も参加できるリノベーションまちづくり講演会を計3回開催しました。			
会議	日時	参加人数	内容
第1回構想策定懇談会	令和4年8月3日	17人	ワークショップ:館山市の現状と課題
第1回講演会	令和4年8月3日	57人	館山市の「まち」の未来を考える
第2回構想策定懇談会	令和4年9月14日	25人	ワークショップ:公共施設の利活用について
第2回講演会	令和4年9月14日	35人	新たな公共のあり方
第3回構想策定懇談会	令和4年10月19日	19人	ワークショップ:公民連携の必要性について
第3回講演会	令和4年10月19日	31人	公民連携とは ～公民連携を考える～
第4回構想策定懇談会	令和5年1月25日	17人	ワークショップ:リノベーションまちづくりを継続するためには



問 リノベーションまちづくり推進事業は自治体が主導なのか、民間委託なのか。また、なぜその手法なのか。

答 令和元年度から令和3年度は、館山リノベーションまちづくり実行委員会へ委託した。令和4年度は(株)館山家守舎へ委託した。リノベーションまちづくりの目的は、新たなまちづくり人材の輩出及び遊休不動産の利活用であった。どちらも市が進めていかなければいけない施策なので、民間事業委託者に委託し、公民連携で取り組んだ。

問 リノベーションまちづくり推進事業を通して、将来に期待する事、また可能性はどのようか。

答 令和4年度に策定した「館山リノベーションまちづくり構想」に基づき、令和5年度においては、顔の見える経済循環マルシェを定期的で開催し、高校生にまちづくり活動や、空き店舗活用ワークショップ等の活動を通じて、新たなまちづくり人材の輩出や遊休不動産の利活用を行政と民間が連携して推進していく。また、これまでに館山駅周辺に開業した各店舗と館山銀座振興会を始めとした地元事業者等とのネットワークづくりを行い、駅周辺にアンカーとして打たれた、点と点が面となり広がっていくように、更に、地元町内会や商店会・館山商工会議所にご理解とご協力をいただきながら、地域経済の活性化、関係人口の創出を図り、リノベーションまちづくり構想で掲げる「若者が戻ってきたくなるまち」の実現を目指していく。

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

- ・ 館山市の現状と課題が「過度な人口減少」「雇用における人材不足」「空き店舗・空き地の増加」「若者の市外流出」である。これを打破するために「リノベーションまちづくり」が進められている。

西尾市においても空き家・空き店舗が多く課題となっている。館山市のように、民間と行政が連携し、同じ方向へ進むためにリノベーションまちづくり構想の策定をし、まちづくり構想策定委員会などの設置を行い、問題解決と新たなまちづくりに向けて取り組むべきと考える。また、今回の視察で感じたことは、リノベーションされた施設が市内に点在しており、館山市においては、一定の地域に集結し多くの誘客に向けての取り組みが必要と感じた。

- ・ 現地集合、現地解散という、リノベーションまちづくりの現地・現物に重点を置いた視察スケジュールであった。集合場所は、s P A R K t a t e y a m a。ここは、館山駅東口エリアのリノベーションまちづくりのキーテーションのようだ。駅前の空き店舗を有効活用し、1階は古着屋など多様なお店と共に、10人程度の打合せスペースがある。私たちは、その場所に集合した。市役所の会議室よりは、リノベーションの臨場感がある。



視察中の様子（sPARK tateyama）

市の担当者の方から、リノベーションへの強い意気込みを感じた。実際に空き店舗を活用して事業展開しているケースも見受けられたが、私には、まちなかエリアにおける活気は感じられなかった。まだまだ取組途上のような。館山市のネットなどへの発信力は強力であるが、そのエリアで際立った特色がないと、集客賑わいは生み出せないだろう。例えば、高山市の朝市・古い町並み、女城主の里岩村などは特色あり。改めて点が線にならないと難しいと認識した。館山市のビジョンはしっかりしており、今後を注視したい。西尾市も、同様にまちなか賑わい創出社会実験に取り組んでおり、不透明な部分もあるが、今後の取組みを見守りたい。

- ・ 館山市は、遊休不動産の有効活用や、まちづくりに関わる人材の育成などを目的として、令和元年度から館山駅東口エリアのリノベーションまちづくり事業を実施してきた。事業目的や取り組み方について民間と行政が連携し、同じ方向に進むためにリノベーションまちづくり構想を策定するための原案作成のために多方面で活躍している若手事業者を集め、構想策定懇談会を4回、講演会を3回開催。これにより、開業した飲食店が3店舗、創業したまちづくり会社が2社、その他に館山駅東口エリアでは、コロナ禍にもかかわらず開業が相次いでいる。

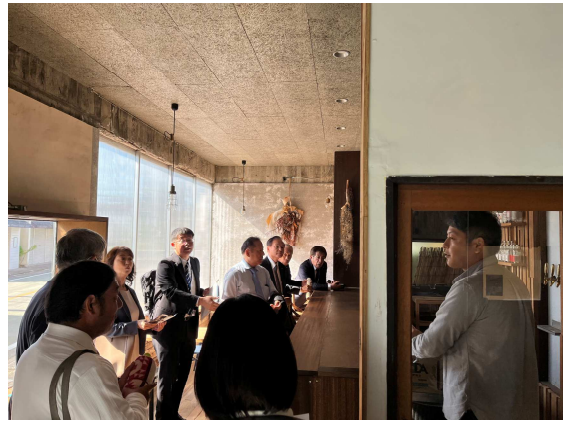
今後のリノベーションまちづくり事業は、経済循環マルシェの開催や高校生によるまちづくり活動、空き店舗活用ワークショップ等の活動により「若者が戻ってきたくなるまち」の実現を推進していくとのことだった。

西尾市においても、空き店舗が見られる商店街が出てきている。

中心市街地の活性化として、駅前を中心に実施しているが、空き店舗地区を活性化させなければならぬし、この問題は短期に解決できる問題ではないので、長期に計画する必要があるのではないかとと思われる。

- ・ 館山市では昼間の市外からの流入人口が多いことから「拠点性の高いまち」という部分は西尾市とは大きく違う点であると感じた。若者が戻ってきたくなるまちづくりを目指して、駅前を中心とした空き家・空き店舗の活用をしているところは注目するべく点であった。その中で強く感じたことは「リノベーションまちづくり構想策定会議」を組織する委員の方のマンパワーが重要であることである。事業の展開には行政の関りは必要であるが、行動できる人材が何よりも重要であると感じた。西尾市においてもどのように地域の中でまとまれるかが課題になるのだろうと感じた。

- ・ 館山市の「リノベーションまちづくり推進事業」は、若者のアイデアを取り入れ巻き込みながら駅周辺の活性化を行い、将来戻って住み続けたいくなるようなまちづくりに取り組んでおり、固定観念にとらわれないユニークな考えだと感じた。人口は西尾市よりも少ないが、東京から車で 80 分という場所に位置し、館山駅前には空き店舗が多くあるビルがたくさんあり、合併を重ねた本市とは少し街並みが違った。



リノベーションを行い開業した酒類蒸留所を視察

館山市が行ったリノベーションまちづくり推進事業は、講演会やワークショップを何度も行い、市民の声や想いを形にしているなど感じた。館山市のように、まちづくりを自分事に感じてもらうことが活性化への近道だと考える。

空き店舗を利用して、新規開業や移転が 20 件以上もあったことは素晴らしいと思う。ただ、その店舗が点在しており、集中させることで活気がでるのではないかと感じた。

西尾市においては、現在まちづくり団体が 1 つしかないので、まちづくりに興味のある若者や、西尾市が大好きな人たちが、他にも団体を作って切磋琢磨してやっていくことがベストだと考える。また、駅周辺活性化や若者の市街への流出は、多くの自治体が抱えており、取り組むべき課題である。地元の住民の声をしっかり聴き、若者を巻き込みながら、空き店舗を減らせるように、駅周辺が活性化するように取り組まなければならない。

- ・ 使われなくなった建物、施設等の利活用の（リノベーション）状況を視察した。若者が中心となって行政の支援を得ながら取り組んだ多くの実態や話を聞いた。

視察で感じたのは、個々の取組は個性があり頑張っている状況を確認できる。しかし、一つのまとまりとして、他地域からの集客が図れるかと考えると、厳しいと感じた。

リノベーションの取組目標をどこに置くのか、地域限定・広域、あるいは特定業態・・・と狙いによりおのずと目指すところが違う。どんなまちにするのか狙いをしっかり定め、事業の中身とそれを取り巻くまちの環境整備（道路、歩道、駐車場、街路、公共施設等）が鍵だと感じた。

- ・ 館山市は 1980 年代以降人口が減少傾向にあり、2020 年には 45,153 人となっている。このような状況の中で「雇用における人材不足」「空き店舗・空地の増加」「若者の市外流出」がみられる。

館山市で育った若者が進学や就職で離れ、戻ってこないことが多いと聞く。館山市では、Uターン促進のため子育て世帯の移住者への補助金、市内求人情報の紹介を行っている。今回、空き店舗のリノベーション状況を確認させてもらったが、館山駅前の一等地でも空き店舗が目立っていたことと、リノベーション物件が分散していて一軒一軒は良いお店になっているが、一度に多くの物件に行くのは難しいと思った。西尾市で空き店舗のリノベーションを行う場合は、可能であればまとまった地区で一度に来店できるような環境を整えた方がよいと思った。

L R T (次世代型路面電車システム) について

【日時】令和5年11月9日 10時00分～11時30分

【場所】宇都宮市役所

1. 視察地の概要

宇都宮市は東京から北へ100km、栃木県のほぼ中央に位置している。北西に遠く日光連峰を望み、多くは大谷、古賀志、鞍掛の丘陵が伸び、東に鬼怒川の清流、中央に田川、東南には関東平野が開け、美しい自然に恵まれている。

東北自動車道(昭和47年)や東北新幹線(昭和57年)の開通、宇都宮テクノポリスの地域指定(昭和59年)、さらに市制100周年を迎えた平成8年には、関東地方で唯一「中核市」の指定を受けた。平成19年3月31

日には、上河内町、河内町と合併し、北関東初の50万都市となった。また、平成23年には北関東横断自動車道が全線開通し、恵まれた土地条件や交通条件、各種都市機能の集積などにより、栃木県の政治・経済・文化の中心地であると同時に、都市圏の北の拠点都市として発展をしている。

人口：518,757人

世帯数：230,536世帯

面積：416.85km² (令和2年国勢調査)



宇都宮市役所にて

2. 調査事項の概要

令和5年8月26日に芳賀・宇都宮LRTが開業した。

- (1) 宇都宮市及び芳賀町は、日常生活に必要な都市機能を拠点間で相互に補完するため、誰もが拠点間を移動しやすいよう、鉄道やLRT、バス、地域内交通、デマンド交通が連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいる。
- (2) 芳賀・宇都宮LRT事業は、本地域の東西基幹公共交通として、都市拠点である中心市街地のJR宇都宮東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを優先整備区間として整備に取り組んだ。
- (3) 目指すべき未来を担う公共交通システムとして、将来のイメージを牽引する「まちの顔」となるものであることから、明示性や魅力を高め、末永く親しんでいただけるよう、LRT車両や各施設、サインなど関連するデザインについては、一つのコンセプトに基づき、統一感のあるデザインとするトータルデザインの手法を用いて整備を行った。
- (4) LRTが将来にわたり、地域に愛され、支えられていく魅力的な公共交通となるよう、市民・町民・企業参画の取組を実施した。
- (5) 子どもから高齢者まで、誰もが公共交通を利用して自由に移動ができるよう、LRTの導入とあわせてバス路線の新設や地域内交通の接続、端末交通(電動アシスト自転車等)の充実を図るなど、階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組むとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、交通結節点の整備を行った。また、自動車交通の円滑化を図るため、栃

木県と連携しながら周辺道路の整備にも取り組んだ。

(6) 公共交通の運賃支払いの簡略化や、定時性・速達性の向上、乗り継ぎの円滑化など、公共交通の利便性向上を図るため、全国相互利用カードであるSuicaの機能に加え、地域独自サービスを利用できる全国初の地域連携ICカード「totra(トトラ)」を導入した。

(7) 家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する世界に類を見ないゼロカーボントランスポートの実現に取り組んだ。

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成により、どこに住んでいても、過度に自動車に頼らずに、各拠点で充実した商業や医療、子育て支援など様々なサービスを楽しむことができる、住みよい全国のモデルとなるまちを目指している。

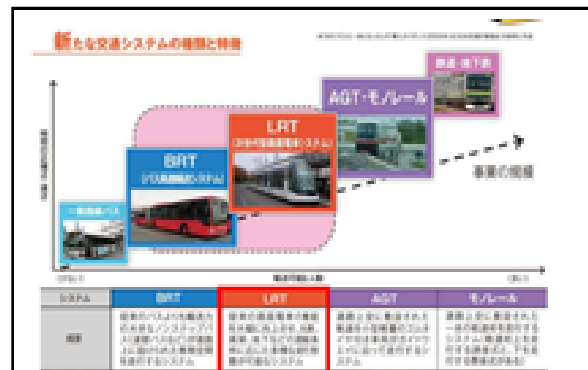
3. 主な質疑とその回答

問 運行開始までの経緯はどのようなか。また、LRT以外に提案はあったか。

答 当初は宇都宮駅から市街地（ホンダの工場）へ向かう渋滞緩和を狙っていた。

- ・平成5年度 新交通システム研究会の設置（宇都宮市街地開発組合）
- ・平成7年度 宇都宮都市圏都市交通マスタープランの策定

LRT以外の交通システムとしてBRT、AGT、モノレールなどを検討したが、従来の路面電車の機能を大幅に向上させ、路線条件に応じた多彩な走行形態が可能なシステムのLRTを採用。



問 計画作成までの流れと計画策定中に苦労した点はどのようなことがあったか。

答 路面電車の文化のない中、正確な情報を伝えること。これについては、様々な媒体を活用するとともに、あらゆる機会を通じて市民説明を行った。

問 市議会、市民への説明はどのように行われたか。また、計画公表後にどのような声が上がったか。

答 説明は、常設型情報発信拠点での紹介やLRT車両や工場現場の見学会を実施した。また、車両愛称アンケートを実施したり、地域との協働を踏まえ各停留場の壁面に表現するデザインの決定をしたりした。「計画公表後にどのような声が上がったか」については、様々な意見があり、これに対しては議会と執行部の間で十分に議論をするとともに、オープンハウスやまちづくり団体との意見交換等において市民の皆様の疑問や意見を伺い一つ一つお答えしていく双方向の取組を行いながら進めている。

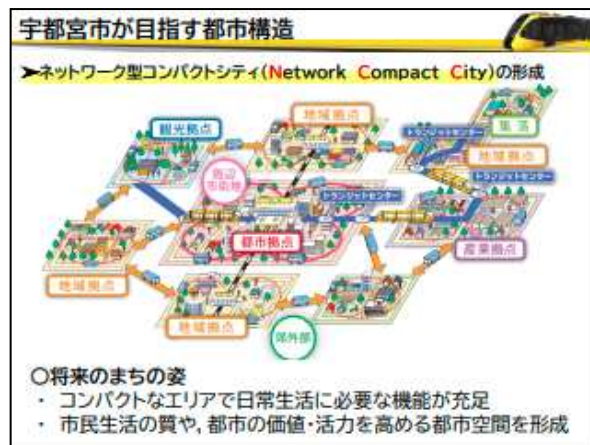


問 LRT整備の狙いはどのようなか。また、採算と今後の計画はどのようなか。

答 人口増加やマイカーの普及に伴って郊外に市街地（商業や住宅など）が拡大により、生活に身近な施設が拡散したまちは、人口減少・超高齢社会では利便性・効率性の低下につながる。

将来にわたって持続的に発展できるまちを目指して、ネットワーク型コンパクトシティ（暮らしをコンパクトに密度を高めて、地域を公共交通で繋ぐまちの形）の形成を考えた。

宇都宮ライトレールの採算性については、開業1年目から黒字である。また、開業9年目では累積損失を解消する見込みである。



問 地価、住宅事情、交通、人口（増加）などLRT沿線での変化はあったか。

答 (1) 沿線人口の増加

- ・ゆいの杜地区の人口が5年で1.5倍となった。
- ・ゆいの杜小学校が2021年4月開校（30年ぶり）となった。

(2) 高層ビルの増加

- ・LRT沿線（駅東側）の高層建築物が増加となった。

(3) 路線価の上昇

- ・2020年に駅東口前が初めて県内首位となった。
- ・上昇率13.7%は北関東3県最大であった。
- ・2020年～2022年連続1位であり、3年連続上昇中である。

問 安全面など、LRT事業での課題は何か。

答 開業1カ月が経過し、自動車との接触事故の発生や土休日における電車遅延の発生などの問題が生じている。

(1) 自動車との接触事案の発生

- ・開業以降、普通自動車とLRTの接触事案が3回発生している。
- ・いずれの事案も、LRTの乗客・乗務員、自動車の運転手にケガ人は出ていない。

対応・栃木県警察と宇都宮ライトレール（株）・市において「緊急対策会議」を開催し、事故防止に向けた対応を協議した。

- ・栃木県警察・市・宇都宮ライトレール(株)において、合同広報活動を実施した。

(2) 運賃収受に時間を要していることに起因する電車遅延が発生した。

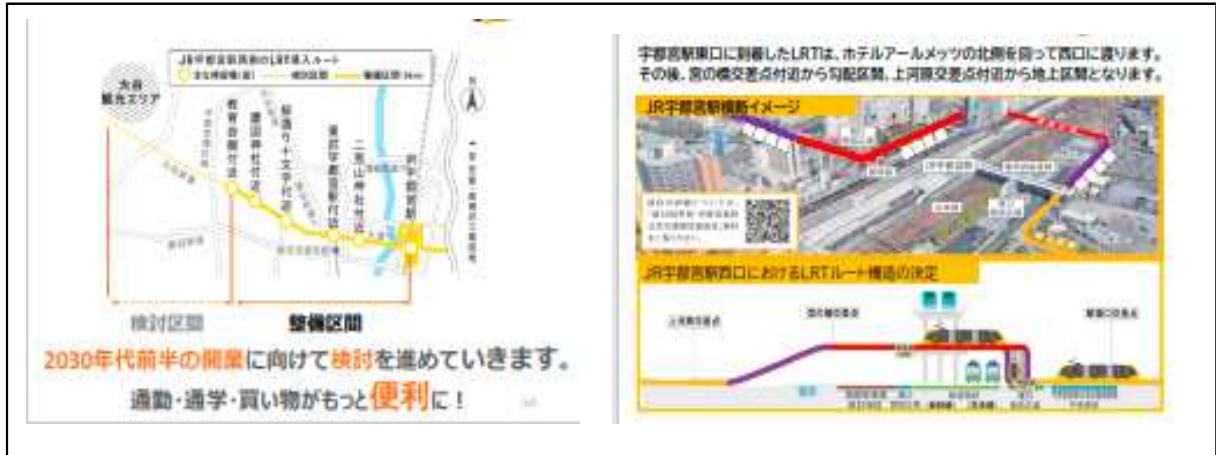
- ・現金利用者が多い土日祝を中心に現金による運賃支払いや、ICカードの複数人払いに起因するダイヤの乱れが発生した。

対応・ICカードの利用促進や現金客への事前両替などの車内放送等の呼びかけを実施した。

- ・臨時便の運行することでダイヤ乱れを解消し、等間隔運行を確保した。

問 今後の事業の展開をどこまで見据えているか。

答 J R宇都宮駅西側へのL R T導入を検討しており、2030年代前半の開業に向けて検討を進めている。通勤・通学買い物がもっと便利となる。

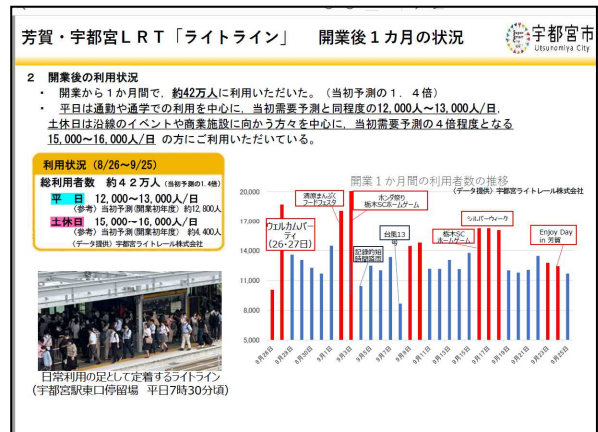


問 開業から2カ月が過ぎたが、当初想定していた事業内容とのギャップはあるか。

答 開業から1カ月間で約42万人が利用した。
(当初予測1.4倍)

平日は通勤や通学での利用を中心に、当初需要予測と同程度の1日12,000人～13,000人の利用がある。

土休日は沿線のイベントや商業施設に向かう方々を中心に、当初需要予測の4倍程度となる1日15,000～16,000人の利用がある。



問 宇都宮ライトパワー(株)に芳賀町は入っているか。

答 入っていない。

宇都宮ライトパワー株式会社への出資は次のとおり。

宇都宮市：51.0%、NTTアノードエネルギー：19.5%、
東京ガス：19.5%、足利銀行：5.0%、栃木銀行：5.0%

問 宇都宮テクノポリスセンター(ゆいの杜付近の区画整理事業)では学校が新設されたが、当初の区画整理事業で想定していたのか。

答 当初、地区内に教育施設用地を確保していたが、土地利用が進まないことから必要性がなくなり、確保した用地を教育施設用地から公益施設用地としたがL R T構想の発表による土地利用促進に伴い、小学校用地の必要性が再浮上したことから取得したものである。

4. 所見・西尾市政への反映に向けた課題

- ・ 宇都宮駅周辺では市街地へ向かう道路で交通渋滞が発生しており、ホンダ自動車の方達もバイクの免許を持っている人はバイク通勤にするなどの渋滞緩和策がとられていた。しかし、交通環境はなかなか良くならず、平成5年に度に「新交通システム研究会」が設立され、平成7年度に「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」が策定された。正式には平成13、14年度に新交通システム導入基本計画調査から30年でLRT開業にこぎつけた。当初、渋滞緩和が目的であったが人にやさしい、高齢者にやさしい環境も考慮して、「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指した。

LRTを軸とした公共交通ネットワーク構築や宇都宮市独自の交通系地域連携ICカード「t o t r a (トトラ)」の発行に伴い、宇都宮市福祉ポイントサービスを連携することにより行政サービスの充実を図っている。西尾市においても中心市街地から郊外に向かう交通網や高齢者福祉での交通系ICカード連携サービスなど参考に今後の「まちづくり」に活かしていきたい。



あいさつをする委員長

- ・ 将来のまちづくりと公共交通ネットワークの構築に向けて、LRT次世代型路面電車システムの導入により移住定住の促進に結びつき、また、福祉・産業面のまちづくりの起爆剤にもなり、宇都宮市の「ゆいの杜」地区においては、計画が進むにつれて、人口も1.5倍、新たな小学校も開校するなど、新たなまちが生まれたと感じ、西尾市においても、交通弱者の方たちを始め多くの市民の方たちが、乗車しやすい(利用しやすい)公共交通としてのフレンドバス・くるりんバスなどの経路を見直し、停留所の追加や名鉄電車・バスなどの公共交通機関との連携を図り、多くの方が利用しやすい環境づくりとなるよう再度見直しが必要と考える。

今後、移住定住の促進を始め、安全で生活しやすい新たなまちづくりを今回の視察で得たことを取り入り検討すべきではないかと考える。

- ・ LRTは宇都宮駅東口を起点に、市東部の大学キャンパス(2校)サッカー場、大型企業団地(2社)住宅団地等を結んだ14.6kmの令和5年度開通した次世代型の路面電車である。県道を中心に専用用地の確保など、開通には大変な努力が必要であった。19駅中の5駅にトランジェットセンターを設け、他の交通手段との連携を図っている。またライトラインの駅を中心に地域内交通、支援バス、デマンド交通等との結合により、地域の移動をサポートする仕組みも、地域の推進協議会主導で進められている。宇都宮市は宇都宮駅の西側が県庁・市庁舎・城跡等旧市街地、東側が新しく開かれた市街地となっている。今後、西側エリアへの路線延長も計画している。当市への次世代交通の参考内容として検討すべき事項は、西尾・蒲郡線の各駅に宇都宮市のように、地域交通・支援バス・デマンド交通等の地域の足を駅と連動して、住民の移動を円滑にする取り組みは、西尾市も導入すべき仕組みである。

- ・ 市内の渋滞緩和のために30年かけて検討され導入されたということだが、近年の人口減少、少子高齢化社会や脱炭素社会を見据えた公共交通ネットワークの軸となり、将来の発展に大きく寄与することが確実な公共交通インフラだと感じた。また、地域連携ICカード「t o t r a (トトラ)」と連携され、地域独自の交通ポイントサービスや、宇都宮市に限るが福祉ポイントのサービスがあり、高齢者にも積極的に利用してもらえるような取組まで考えられており、感銘を受けた。ただ、この取組は人口54万人という宇都宮市だから実現できたことであり、西尾市のような規模の自治体を取り入れようとする、簡単ではないことだと感じた。

西尾市において反映できることは、公共交通ネットワークの構築や連携、また公共交通ポイントサービスなどの仕組みについては検討できると考える。超高齢化社会になることが想定されている昨今、交通弱者を減らし、障害者の方や、高齢者が免許証を返納しても安心して暮らせるまちになるように考えていかなければならないと思う。

- ・ L R Tの運航開始前後は、テレビやネットで大きく取り上げられており、私も「どんな乗り物だろうか」と、興味が湧いていたところ、今回の視察で実際に乗車する機会を得た。平日の正午少し前であったが、満席で立っている人も多く見受けられた。乗客は比較的高齢者世代が多く、またベビーカーを引いた若いお母さんが何の問題もなく乗り降りをされていた。

今は身体とも元気で、車でどこでも自由に行くことができるが、やがて高齢化とともに、自動車免許を返納しなければならない時が誰にでもやってくるはずである。

手押し車で歩行が可能であれば、L R Tを利用すればこれまでの近所の散歩から、安全で安心して街中へと飛躍的に行動範囲が大きく広がる。

西尾市に宇都宮のL R Tを走らせることは、夢物語であるが、人に優しく地球にも優しいL R Tは、私たちに「未来の公共交通はこうあるべきだ」と示唆してくれているように思う。

- ・ 30年の構想をかけて実現されたL R Tはデザイン性や低床式車両による快適性など、実際に乗車してとても良いと感じることができた。また、地元大企業や工業地帯の人員を搬送することで、必要性や継続性を強く感じることができた。

しかしながら、西尾市に置き換えた場合、路面電車を選択する理由、条件は整っておらず、導入には至らないのではないかと感じることもできた。公共交通については、利便性と継続可能性などまちづくりにおいては重要な観点であるため、今後も研究を深めることが重要であると考えさせてもらった。



視察の様子

- 2023年8月26日に高いデザイン性、騒音や振動が少ない快適な乗り心地と人にやさしい乗り物として路面電車では75年ぶりに全線新設LRTとしては国内初となる「芳賀・宇都宮LRT」が宇都宮駅から大学、市民センター、サッカー競技場、芳賀町の工業団地を結ぶ14.6kmである。19箇所の停留場があり、運転最高速度は時速40kmで、運行間隔は、ピーク時は8分ピッチ、オフピーク時は12分ピッチ（今年度）で運行している。総事業費684億円（宇都宮区間：約603億円、芳賀町区間：約81億円負担）である。特色としては、高いデザイン性、騒音や振動が少ない快適な乗り心地と人にやさしい乗り物以外には、低床式、時間に正確などであり、利用者見込みも1日平均平日16,318人、休日5,648人であったが、平日12,000人強、休日15,000人強であり、利用者も多い状況である。

実際に乗車したが、乗り心地等はPRどおりのやさしい乗り物で、満足するものであった。また、12分間隔の運行だが、待たされているといった感覚はなく、まさに都心の交通手段であった。そして、動力の電気も電力会社からの購入でなく、三セクにより設置した新会社から供給しているとは驚きであった。

今後の課題は、マイカーとLRTを組み合わせたパークアイランドの利用が好調と聞くため主要駅の利用者のための駐車場確保とJR宇都宮駅西側へのLRT導入に向けての検討を進めることが急務と思われる。

西尾市では、これだけの大規模な設備は困難であり、路面電車は大都市でないとできないことを痛感したが、どのような形であれLRTを軸にし、公共交通機関と自動車、自転車等との連携は参考とする価値があると思った。



芳賀・宇都宮LRT開業 2023.8.26 START!!!