

令和6年12月6日

上尾市議会議長 田中 一崇 様

総務常任委員会
委員長 原田 嘉明

総務常任委員会行政視察を行ったところ、その概要は下記のとおりでありますので、報告いたします。

記

- | | | |
|---|-------|--|
| 1 | 日 時 | 令和6年11月8日（金） |
| 2 | 視 察 地 | 栃木県宇都宮市 |
| 3 | 視察内容 | <ul style="list-style-type: none">● 防災減災の取り組みについて● L R Tについて● シェアリングモビリティの取り組みについて（資料提供のみ） |
| 4 | 参加議員 | 原田嘉明、平田通子、黒須喜美雄、斎藤哲雄、樋口敦、前島るり、井上茂 |
| 5 | 執 行 部 | 総務部長 関根郁夫
市民生活部長 畑健二 |
| 6 | 随 行 | 議事調査課長 中澤真治
議事調査課副主幹 小林克哉 |

● 栃木県宇都宮市

- 1 調査項目
 - 防災減災の取り組みについて
 - L R T について
 - シェアリングモビリティの取り組みについて（資料提供のみ）
- 2 調査期日 令和 6 年 1 1 月 8 日（金）
午前 1 1 時～午後 3 時 3 0 分
- 3 市の概要（令和 6 年 1 1 月 1 日現在）
人口 5 1 2, 1 5 3 人
面積 4 1 6. 8 5 km²
令和 6 年度一般会計当初予算額
2 2 9, 6 5 0, 0 0 0 千円
- 4 調査の目的

宇都宮市では、令和元年台風第 1 9 号の際に、人的被害はなかったものの、住家等において、全壊流失 2 件、半壊 4 2 9 件、一部損壊 6 9 1 件と大きな被害を受けている。市では、その後、様々な分野での復旧支援を図るとともに、新たな防災・減災の取り組みを進めている。

また、L R T（次世代型路面電車システム）を昨年 8 月より開業したが、L R T 各駅とバスや地域内交通、自転車などのさまざまな交通手段をつなぎ、市民等の移動をサポートしている。開業後 1 年を経過したが、その効果は様々な分野に及んでいる。また、L R T の各駅では、電動アシスト自転車等によるシェアリングモビリティ事業などのラストワンマイルの移動手段の充実にも取り組んでいる。

本市としては、宇都宮市における様々な防災・減災の施策や公共交通施策について参考とし、本市の施策をより一層推進することを目的に、先進地を視察するものである。

5 内 容

防災・減災の取り組みについて

- 災害用井戸の指定制度について（平成9年 制度創設）

「自分たちの地域は自分たちで守る」という共助の取り組みのひとつ・・・災害により断水の長期化が見込まれる場合などに、市民や事業者等が保有する井戸を地域の生活用水として有効活用する仕組み

市からの要請がなくても所有者の判断により自主的に開放をいただくこととしている。（井戸指定数・・・91件）

井戸所有者の公表に同意することが指定要件となっている。井戸情報の公表は、対象地区のみに限定しているとのこと。

井戸の場所や連絡先については、該当する自主防災会長へ情報提供をしている。
 - 防災ラジオについて（令和元年6月運用開始）

避難情報が発令されたときや大地震（震度5以上）発生時、土砂災害が発生するおそれがある時などに、電源をオフにしても自動的に立ち上がり緊急放送が流れる。

エフエム栃木に放送業務を委託。（年間委託料：4,184,400円）

運用開始に合わせて、普及促進を図るため、防災ラジオ購入費用の3/4を市で補助している。

〈販売価格 16,830円－補助金額 12,600円＝自己負担額 4,230円〉

〈補助対象者〉

 - ①携帯電話を持っていない人、又は「登録制防災情報メール」を使えない人
 - ②宇都宮市に住民登録があり、市税の滞納がない人

〈補助実績〉

2,267件（令和6年9月末現在）
 - 防災行政無線について
- 令和4年11月末をもって防災行政無線を廃止している。
- 廃止の理由は、老朽化が著しく修繕コストが増加傾向にあったこと、電波法に基づく無線設備規則の改正により、機器が使用不可となる見込みがあったことなど。
- 災害対応用スマートフォンの配備
- 緊急時の連絡体制を確保するため、災害対策本部の本部員や連絡員、応急対応の所管課、避難所などに、通信アプリをイン

ストールしたスマートフォンを配備（約320台）
〈通信アプリ〉

- ・LINEWORKS（LINEの有償版で、操作や機能はLINEと同様。グループトーク内の既読者の確認も可能。）
- ・スカイトランシーバー（スマホをランシーバーのように使用可能。全端末への一斉通信も可能。）

● 主な質疑応答

問 災害用井戸の指定制度について、指定要件は、「現在使用している又は使用できる状態にある」ということだが、水質検査をしてるか。

答 当初は4年に1回の水質検査を行っていたが、検査結果をお知らせするだけであった。この結果内容によって井戸に登録できないという要件にはしていなかった。最初は飲み水にも使用できるということで運用を開始した。令和に入ってから、検査経費や必要性の低下等から検査を止め、使用を生活用水に限定している。

問 自動車の避難場所について、本市では自動車の避難場所となる公共施設は少なく、遠くて不便などの声がある。近くの民間スーパーなどとの協定を結んでいるのか。

答 近所のスーパーやパチンコ店と協定を締結し、駐車場を開放してもらっている。3830台分確保している。

問 防災無線を廃止する際に、繰り返し丁寧に地域に説明し理解を得たということだが、どのような市民の声があったのか。また、廃止した後に困ったということはないのか。

答 なくなってからの災害時の影響というのは聞こえてこない。長く親しんだミュージックチャイムを残してほしいという声はあった。残すために3億円をかけるのは難しいという判断だった。

問 防災無線は旧の宇都宮市にはなかったのか。

答 なかったが、地域（自主防災会など）で独自に設置しているものはあった。

問 防災ラジオの避難情報の発令は原稿を渡して読んでもらうということだが、タイムラグはどれくらいあるのか。

答 制度開始の頃は、長くて30分くらいあった。今は警報が

出たらFM放送のアナウンサーも参集することになっており、直近で10分から15分で放送されている。

問 井戸を使った地域の方の訓練とか、井戸があることのお知らせとセットで行っているのか。増やす取組を考えているのか。

答 井戸を登録してくださいという案内は市では特段行っていない。地域の方が井戸を使って訓練を行っているということは聞いていない。市としては案内をするだけだが、地域の自主防災会が、自分の地域に防災井戸が少ないことから、自主的に探して登録をしたケースがある。

問 防災訓練について、劇場型から実践型へ変更したということだが、年を追って順番にやっていくのか、年内に全ての地域を行うのか。どのように行っているのか。

答 総合防災訓練は、宇都宮市39地区あり、北・南・東・西・中央のブロックで分けており、持ち回りで行っている。選ばれたブロックの中で1、2地区に絞り順番に回っている。その地区以外の方も参加できるが、メインを担当の地区にお願いしている。

LR Tについて

- L R T（次世代型路面電車システム）とは
「Light Rail Transit（ライトレール・トランジット）」の略称で、各種交通との連携や低床式車両（LRV）の活用、軌道・駐車場の改良による乗降の容易性などの面で優れた特徴がある次世代の交通システムのこと。
L R Tは、従来の路面電車とは違い、高いデザイン性を備え、騒音や振動が少なく、快適な乗り心地など人と環境にやさしい乗り物。
- ①時間に正確
自動車が進入できない専用のレールを走行するため、渋滞にまきこまれることなく時間に正確。
また、専用のレールがあることで、どこを走っていて、どこで降りたらいいのかわかりやすい乗り物。
- ②スムーズに乗降ができる
停留場と車両に段差がなく、高齢者や車いすの方、ベビーカ

一でもスムーズに乗り降りすることができる。

また、振動・騒音が少なく、乗り心地も快適。

③環境に優しい

自動車や路線バスと比較して、一度に多くの人を運ぶことができる。

電気モーターで駆動するので、二酸化炭素（CO₂）などの排気ガスを車両から排出しない。

④国内外でも多くの運行事例

ヨーロッパの各国やアメリカ、アラブ首長国連邦、アルゼンチン、オーストラリア、中国など世界各国の都市で運行されている。国内では富山市などで運行されている。（宇都宮市では富山市を参考にしている。）

優れたデザインの乗り物で多くのまちでシンボルになっている。

● L R T の概要

○運転時間 午前6時台～午後11時台（J R 宇都宮線の新幹線の始発・終電に対応）

○運転間隔 ピーク時 6分間隔（1時間当たり10分）
オフピーク時 10分（1時間当たり6本）

○所要時間(起終点間)普通電車(各停留場に停車)約44分
快速電車 約37～38分

○J R 宇都宮駅東口から主な停留場までの所要時間

- ・宇都宮大学陽東キャンパスまで 約11分
- ・グリーンスタジアム前まで 約27分
- ・芳賀・高根沢工業団地まで 約44分(快速37分)

○料金について

L R T の運賃は、初乗りで150円。乗った距離に応じて運賃が決まる対距離制を導入。

- ・運賃：初乗り 150円～400円（対距離制）
- ・運賃計算の目安・乗車から3kmまで 150円均一
3km～7kmまで 2kmごとに50円加算
7kmから 3kmごとに50円加算

○交通 IC カードを導入

L R T やバスで交通 IC カードが使えて便利。タッチするだけで支払いが簡単。

○ L R T と鉄道やバスなどとの乗り継ぎもスムーズに

L R T の乗り方・乗り換え方：主要な5ヵ所の乗り場に設ける乗り換え施設（トランジットセンター）は、場所の特徴に応じてL R T とバスや地域内交通、自転車などのさまざまな交通手段をつなぎ、移動をサポートしている。

● 聴き取り内容

・宇都宮市は、人口減少や少子・超高齢社会の進行など、社会環境が大きく変化する中であっても、「子どもから高齢者まで誰もが安心して便利に暮らすことができ、夢や希望がかなうまち」スーパースマートシティを、目指すまちの姿として掲げている。この100年先も持続的に発展し続けられるまちづくりの土台として、ネットワーク型コンパクトシティ（N C C）を目指している。

・N C C の形成により、市内のどこに住んでいても過度に自動車に頼らず、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享受できる、住みよい全国のモデルとなるまちを目指している。この基幹公共交通がL R T である。

・市内には東西の基軸がこれまでなかった。L R T の前はバス路線が走っており、L R T 導入と同時にバス路線を再編した。その際、車両や運転手を2次交通に振り分けした。

バス停の無い地域は、地域内交通やデマンド交通を導入していた。

・駅東側の鬼怒川を渡る3つの橋が朝のボトルネックになっており渋滞が著しかったことから、新しい交通システムがないかというのが議論の始まりであった。（30年ちょっと前）具体的に動き出したのが20年くらい前。2008年にN C C を総合計画の中に盛り込んだ。

・当初は宇都宮市内のみの予定であったが、芳賀町より延伸してほしいとの要望を受け、予定を変更した。

・様々な手続きの後、2018年に着工し5年で完成した。

・新交通システム導入に当たっては、モノレールや基幹バス、ガイドウェイバスなどを比較したが、宇都宮の財政力や輸送力等を考慮しL R T となった。

・鬼怒川付近は専用区間、それ以外は幹線道路との併用区間となっている。東側は工業団地のほか、野球場やサッカー場など

の集客施設もある。人口増が著しい地域もある。

・ 17編成購入、長さ約30m（規制ぎりぎりのサイズ）、最高速度40キロ（スペックとしては70キロ出るとのこと。国交省と調整中）

・ 事業費は684億円、国の補助が1/2の326億円、市町負担が358億円となっている。市債（20年償還）の年負担最大13億円（巨額な費用ではあるが、皆さん思うほどではない。）

・ 2007年の法施行により、上下分離方式が認められ、インシヤルコストは自治体負担、運営主体が借りて運営することが可能になった。（線路、施設、車両を自治体が事業者に貸付け、事業者は線路使用料、車両使用料を支払う）

・ 運営主体が身軽な運営ができるということでこの方式を採用した。

● 主な質疑応答

問 工業地帯付近の駅周辺にある駐車場が無料とのことだが、車の無い人への対応は。

答 バスを2次交通のほうに振り分けたり、郊外は全地区で地域内交通を実施している。

問 地域内交通とはどのようなものか。

答 地域の自治会等が中心となって運営している。自分たちで立ち上げ運営している。

地域内交通には2つあり、時間、路線が決まっている、定時定路型と必要に応じて走行するデマンド型の2種類ある。

問 LRTを国の補助を受けて整備したとのことだが、そのメニューは。

答 社会整備総合交付金：国交省の所管する補助金、鉄道だと1/3だが、軌道（道路局）だと1/2になる。

問 地域内交通について2種あり、運営する自治会に対し市の補助があるとのことだが、実際に車両を運行するのはバス会社なのかタクシー会社なのか、そこに委託をしながら最低限の利用者数、利用金額を設定したうえで運営しているということではどうか。

答 そのとおりである。地元のタクシー会社等がやっている。

問 契約も自治会単位ということか。

答 もちろん交通政策課がアドバイスをしているが、契約の主体はあくまでも自治会等である。

問 L R Tに先ほど乗車してきたが、道路がかなり広い。L R Tを導入するために用地買収をしたのか。

答 市街地（併用走行区間：冊子P 5・6の赤線）についてはほとんどしていない。一部停留所をつくるために買収した。青いところ（専用走行区間：鬼怒川周辺）は何もなかったところなので買収した。

問 ということは、もともと広い道路だったということか。

答 そうである。片側3車線を2車線にしている。道路事情は埼玉とは違う。

問 モノレールとかは考えなかったのか。

答 B R Tやモノレールがあるが、宇都宮というまちの規模に応じたかたち、輸送力とお金のバランスで決定した。輸送力だけでいえば地下鉄やモノレールになると思う。

問 そのままの導入の目的であった、渋滞解消は達成したのか。

答 東側の大通りに流入する自動車は10%減ったというデータはある。しかし、車線が減少したから入ってこれなくなっただけでもいえる。清原地区に自動車に通う自分の家族は、鬼怒川の橋付近の渋滞は以前と変わっていないと言っている。

問 西側はやることが決定しているのか。

答 現在、計画を国交省に認可を受けるため審査中である。クリアできるように取り組んでいる。計画が通れば、事業の進行は早い。

問 西側の整備は市民の要望なのか。

答 東の時は反対、賛成が選挙の争点になっていた。今は東側がうまくいっているので、西側に延伸してほしいという声は多い。

(栃木県宇都宮市)



・シェアリングモビリティの取り組み
(LRT 宇都宮大学陽東キャンパス駅周辺)



・防災・減災の取り組みについて (宇都宮市役所)



・ LRT について（宇都宮市役所）



・ 宇都宮市議会 議場