

# 行政視察報告書

|               |                                                                               |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 参加議員          | 都市建設常任委員会 副委員長 里村誠悦<br>委員 赤平勇人、中村美津緒、木戸喜美男、<br>工藤健、長谷川章悦                      |
| 調査期間          | 令和8年7月6日（月）～令和8年7月8日（水）                                                       |
| 調査先及び<br>調査事項 | ①神奈川県相模原市<br>「地域公共交通について」<br>②栃木県宇都宮市<br>「JR宇都宮駅西口周辺地区整備の促進と市街地再開発事業に<br>ついて」 |

## 視察概要

■ 調査先① 神奈川県相模原市

■ 調査事項 地域公共交通について

■ 調査内容

1 調査日

令和8年7月7日（火）

2 調査目的

相模原市の地域公共交通について調査し、本市の事業の参考とする。

3 対応者

相模原市都市建設局まちづくり推進部交通政策課 課長 長澤 孝  
相模原市都市建設局まちづくり推進部交通政策課 総括副主幹 吉田 良太  
相模原市都市建設局まちづくり推進部交通政策課 総括副主幹 山下 知宏  
相模原市都市建設局まちづくり推進部交通政策課 主任 柳井 拓也  
相模原市議会議会局政策調査課 総括主幹 金井 修  
相模原市議会議会局政策調査課 副主幹 岩永 知子

4 調査事項の説明

（1）説明概要

①相模原市の概要

東京都、山梨県に接した神奈川県北部に位置し、人口は約72万人、面積は約328平方キロメートルで緑区、中央区、南区と東西に長い地形であり、市の西部地区は中山間地域となっている。

②相模原市内の交通

市内の交通は大きく分けてバス、鉄道、コミュニティ交通、タクシーなどがあり、概要は次のとおりとなっている。

### ○バス

| 事業者別（Ｒ８．４．１） | 系統数（Ｒ７年度） | １日平均輸送人員<br>（Ｒ６年度） |
|--------------|-----------|--------------------|
| 神奈川中央交通      | 121       | 7万5274人            |
| 京王バス         | 2         | 721人               |
| 富士急バス        | 3         | 83人                |
| 3事業者         | 126       | 7万6078人            |

### ○鉄道

| 路線名     | 市内総延長      | 駅数 | １日平均乗降人員<br>（Ｒ６年度） |
|---------|------------|----|--------------------|
| J R横浜線  | 10.5キロメートル | 5  | 31万6200人           |
| J R相模線  | 12.9キロメートル | 6  | 3万2364人            |
| J R中央本線 | 9.6キロメートル  | 2  | 7136人              |
| 小田急小田原線 | 6.0キロメートル  | 3  | 19万431人            |
| 小田急江ノ島線 | 2.2キロメートル  |    |                    |
| 京王相模原線  | 2.2キロメートル  | 1  | 8万8419人            |
| 計5路線    | 41.2キロメートル | 17 | 63万4550人           |

※ J R橋本駅の駅数及び乗降人員は J R横浜線として算出

※ 乗降人員が非公表の駅（ J R相模線番田駅、下溝駅、相武台下駅）を含まない

### ○コミュニティ交通

| 種類（Ｒ８．４．１）     | 系統数等<br>（Ｒ７年度） | １日平均輸送人員<br>（Ｒ７年度） |
|----------------|----------------|--------------------|
| コミュニティバス       | 2系統            | 428人               |
| さがくる（乗り合いタクシー） | 5地区            | 38人                |

### ○タクシー

| 事業者数等（Ｒ８．４．１） | １日平均輸送人員（Ｒ６年度） |
|---------------|----------------|
| 市内15社及び個人タクシー | 1万690人         |

## ③相模原市総合都市交通計画

### 【計画の位置づけ、概要等】

市が目指す将来像と都市づくりの基本構想等を定めた相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープランを上位計画とし、将来都市構造の実現に交通分野から寄与するために身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図る将来の交通の姿と、その実現に向けた施策目標及び事業等の進め方を示すものである。

また、交通施策に係る個別計画として、第2次相模原市新道路整備計画、都市計画道路見直しの方針、相模原市自転車活用推進計画などがある。

相模原市総合都市交通計画は令和4年にパブリックコメントを経て策定したものであり、当初、令和4年度から令和13年度までの10年計画でスタートしたが、2024年問題の運転手不足など交通環境が様々変化していることから抜本的に計画を変える必要があり、令和7年12月に一部改訂した。

計画の基本理念は、1つに、『誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境』～移動に関する高い利便性と安全・安心～、2つに、『過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会』～環境配慮と持続可能性～、3つに、『賑わいあるまちづくりを支える交通体系』～交流の促進～となっている。

#### ④中山間地域の交通再編

##### 【バス路線の統廃合に向けた協議の申出と対応】

令和6年6月に神奈川中央交通株式会社から運転士不足を理由に、路線の統廃合や他の交通モードへの転換を含めた協議の申出があった。三ヶ木以西のバス路線については、令和8年度末までの統廃合を含めた地域交通の在り方の協議を行っており、三ヶ木以东のバス路線についても今後段階的に協議を行う予定である。

中山間地域においては当時、生活交通維持確保路線のほか、乗り合いタクシー、デマンドタクシーを運行していたが、公共交通の再編を行い、地域の移動手段を確保していくこととした。また、デマンドタクシーは交通再編の実証運行開始時に乗り合いタクシーに統合し、名称を令和8年7月にコミュニティバスさがくるに変更した。

##### 【交通再編の基本的な考え方】

- ・朝夕の移動が集中する時間帯（ピーク時間帯）にバス車両でないと乗車人数に対応できない路線についてはバスを維持する方向で調整する。
- ・ピーク時間帯の需要でバスによる大人数の輸送が必要ない路線については、現行の乗り合いタクシーのエリアを拡大して運行することを検討する。
- ・比較的運転士を確保しやすい普通自動車免許で対応できる車両を活用することで、地域交通の持続性を高める。
- ・従前から運行していたデマンドタクシーは乗り合いタクシーに統合する。
- ・乗り合いタクシーの運行エリアの拡大し、バス路線をカバーすることで、より多くの人が利用できるようになるなど、利便性の向上を図る。
- ・乗り合いタクシーの制度を充実し、従来の電話受付に加え、ウェブ予約も可能とするほか、AI（人工知能）システムを活用することで効率的な配車管理を目指す。停留所と運行ダイヤを定めて、予約に応じた運行が基本となり、時間帯によっては路線バスのような運行も組み合わせる。

##### 【運行パターン】

実証実験では、下記のような複数の運行パターンを組み合わせで運行する。

- ・定時定路線  
路線バスのような運行で予約不要、時刻表あり、速達性は早い。
- ・予約型定時運行  
現在の乗り合いタクシーの運行で予約必要、時刻表あり、速達性は普通。
- ・予約型随時運行  
デマンド運行で予約必要、時刻表なし、速達性はゆっくり。

##### 【予約システム（AIオンデマンド予約）】

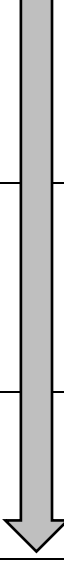
ウェブでの予約のほか、電話で予約することも可能となっており、電話予約の際はオペレーターが予約・キャンセルを受付し、利用者情報の登録・変更する予約代

行をしている。

利用者がウェブ予約をした情報やオペレーターが電話受付した運行情報がシステムサーバーに登録されると運行計画を自動生成し、リアルタイムに運行リストを運行事業者へ配信することができ、その内容を確認したドライバーが利用者を迎えに行く流れとなっている。

乗り合いタクシーの名称は地域住民から名称案を募集し決定したもので、コミュニティバスさがくるになった。また、車体のラッピングデザインは地域住民の投票により決定し、市が包括連携協定を締結している学校法人多摩美術大学の学生によってデザインされたものである。

#### ○今後のスケジュール

|                    | 路線バス                                                                               | 乗り合いタクシー<br>コミュニティバス<br>さがくる                                       | その他                                      |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| R 7. 10～<br>R 8. 3 | 段階的に減便・<br>休止等                                                                     | ・実証運行に係るアンケートの実施<br>・運行方法・停留所の設置、移設やダイヤの見直しについて検討<br>・運行範囲拡大について検討 | ・アンケート結果を踏まえた運行内容の検討と反映<br>・観光需要への対応策の検討 |
| 【第2段階】<br>R 8. 4   |  | 見直し、改善<br><div>2 か月間運賃無料<br/>キャンペーン</div>                          | ・スクールバスの運行拡大<br>・R 8. 5～観光登山バスの実証運行を開始   |
| 【第3段階】<br>R 8. 10～ |                                                                                    | 本格運行を見据えた実証運行の実施                                                   | ・スクールバスの空き時間を活用した公共ライドシェアの実施             |
| R 9. 4             | 三ヶ木～相模湖<br>駅間の2路線を<br>除き廃止予定                                                       | コミュニティバスさがくる本格運行開始                                                 |                                          |

#### 【スクールバスを活用した公共ライドシェア】

##### ○事業背景・目的

中山間地域では、令和9年3月末に路線バスの撤退が見込まれており、交通空白が生じるおそれがある。交通空白を未然に防ぐため、路線バスの撤退に備え、コミュニティバスさがくるの運行エリア拡大等に取り組む一方で、ドライバーの勤務時間の制限等により、早朝時間等には必要供給量の確保が困難な状況である。コミュニティバスさがくるのドライバーのみでは、これ以上の増便が困難であることから、他分野の関係者の協力を得て地域資源をフル活用し、地域交通の確保を行うものである。

公共ライドシェアは、通常白ナンバーの自家用車を用いて旅客の輸送を行うこ

とはできないが、交通空白地等に限定して道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置を講じた上で、運行することが可能となる制度である。

#### ○事業概要

|        |                                                                                              |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 交通サービス | 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）                                                                          |
| 運行形態   | 路線定期運行（土休日は予約制を想定）                                                                           |
| 法的区分   | 道路運送法第 78 条第 2 号                                                                             |
| 運行頻度   | 平日 6 時台、土休日 8 時台～18 時台（年末年始除く）                                                               |
| 運送の対価  | コミュニティバスさがくると同水準に設定<br>登録市民 500 円（市民以外は 900 円）<br>※その他、障害者、小人等の割引制度あり                        |
| 実施内容   | 藤野地区公共ライドシェア運行協議会が運行主体となり、教育委員会が運行するスクールバスの遊休時間（平日早朝及び土休日）に当該車両を活用し、地域資源をフル活用した公共ライドシェアを運行する |

#### ⑤その他の取組

##### 【生活交通維持確保路線】

バス事業者が単独で維持することが困難な路線であって、市等が路線の運行費用を一部負担することにより運行を維持しているバス路線。継続基準は、ピーク時間帯の 1 便当たりの利用者数が 10 人以上及び運賃収入が運行経費の 27.5%以上となっている。

##### 【グリーンスローモビリティ（グリスロ）】

時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことで、環境への負荷が少なく狭い路地も運行が可能ことから、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する新たなモビリティとして期待されている。

交通不便地域の解消のため、民間バス路線への公費負担やコミュニティ交通の導入を進めてきたが、高齢化や地域特有の地理条件などから身近な移動に困難さを抱える地域は依然として多い。ファースト・ラストワンマイルの移動に関する課題解決策の一つとして、地域主体でのグリスロの導入を支援するもの。

環境省の事業である令和 4 年度グリスロの導入に係る調査・普及促進事業の導入可能性検証地域として、若葉台地区が全国 9 地域のうちの一つに選定された。当該事業では調査によって得た知見を全国の自治体で活用するための事前調査の方策ガイドとして取りまとめることを目的としているが、グリスロを活用した地域の移動手段確保の可能性を検証するため、2 つの地区において令和 5 年度及び令和 6 年度に実証運行を実施した。令和 7 年度には実証実験を行った両地区が本格運行に移行し、今後、他地域への展開を予定している。

##### 【自動運転実証運行】

自動運転技術は令和 5 年の道路交通法改正により自動運転レベル 4 の社会実装のための法的枠組みが整った。レベル 4 は、自動運転システムの作動可能な条件に

制約はあるものの人間の運転者を必要とせず、平常時の運行から非常時の緊急停止に至るまで全ての運転操作を自動運転システムが担う状態である。

政府は、レベル4移動サービスの実現について令和9年度までに100か所以上で実現し、全国に展開・実装することを目標としている。

市ではレベル4の自動運転に向けて、令和8年度に相模原駅北口エリアでレベル2の自動運転の実証運行を実施し、令和9年度以降は既存のバス路線ルートで実証運行を行う予定である。

#### ○R8実証運行（レベル2）概要

|       |                                               |
|-------|-----------------------------------------------|
| 運行日   | 土・日曜日、祝休日                                     |
| 運行時間  | 10時～16時の間に30分間隔で運行                            |
| 運行期間  | 1か月                                           |
| 運賃    | 1乗車100円<br>※中学生以下の利用者及びその同伴者は無料<br>（町田市民にも適用） |
| 運行事業者 | 交通事業者                                         |

#### ○（参考）R7プレ実証（レベル2）

|           |                     |
|-----------|---------------------|
| 主催        | 相模原市                |
| 実施主体      | JR東海、株式会社ティアフォー     |
| 運行日       | 令和8年3月7日（土）、3月8日（日） |
| 運行便数・利用者数 | 22便・193人            |
| 運賃        | 無料                  |
| 自動運転割合    | 約92%                |

#### ○都市部でのミニバス実験運行

民間バス路線との競合や狭い道が多いという道路環境から、コミュニティバスの要望があっても導入が困難だった地域で、令和8年度にミニバン型の車両を使用して行うもの。

実験運行をするに当たり、令和7年12月に相模原市総合都市交通計画の一部を改定し、小型バス車両に限定していたコミュニティバスの車両要件を撤廃することにより、狭い道での運行や普通自動車運転免許でも運転ができるワゴン型やミニバン車両の使用もできるように見直した。また、名称はコミュニティバスのミニ版の乗り物のため「ミニバス」とした。

|       |                                 |
|-------|---------------------------------|
| 運行形態  | 停留所、運行ダイヤ、路線（経路）を定めて運行          |
| 利用対象者 | 地域から募った実験モニター100人など             |
| 運行時間帯 | 8時～17時頃                         |
| メンバー料 | 月額7200円で乗り放題<br>※実験モニターは月額5000円 |
| 運行期間  | 令和8年6月16日～7月15日                 |
| 運行事業者 | タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）         |

### 【シェアサイクル事業】

運転士不足によるバス減便などが続く中、公共交通の機能の補完・代替、地域の活性化等に資する新たな都市の交通システムとしてのシェアサイクルの有効性及び課題を検証するため、令和4年6月から民間の運営事業者と協定を締結し、協働して実証実験を行っている。まちなかに設置されたサイクルポートで自転車を借り、借りた以外の場所にも自由に返却することができるサービスで、シェアサイクルサービスのHELLO CYCLINGを活用した事業を実施している。

シェアサイクルの主な使用動機は、日常の移動手段、最短距離での移動が可能などである。

また、利用促進や認知拡大に向けた施策として、スポーツの試合がある日に、試合会場に設置しているステーション台数増設キャンペーンを実施したところ、2日間で当該施設の月間利用が約2倍になる結果となった。

### ○市内の利用実績

|          | 令和4年6月   | 令和6年9月   | 令和8年3月    |
|----------|----------|----------|-----------|
| ステーション数  | 23ステーション | 60ステーション | 130ステーション |
| 利用回数     | 2,591回   | 16,128回  | 21,566回   |
| 利用者数     | 1,205人   | 5,718人   | 7,880人    |
| ・利用時間中央値 | 28分      | 20分      | 17分       |

### (2) 主な質疑応答

問 コミュニティバスさがくるの運行は神奈川中央交通株式会社以外の別の事業者が行っているのか。

答 市内のスクールバスなども運行している貸切りバス事業者や、民間企業の送迎バスなどを運行している事業者がメインとなっている。その他、地域のタクシー会社にもお願いしている。

問 委託する上での経費や補助金の考え方について伺いたい。

答 委託は神奈川中央交通株式会社に対して赤字補填をしていた金額以上の経費がかかっており、市としては赤字補填をしてでも既存のバス路線継続のほうが予算的には無理がない状況だった。しかし、地域の交通をしっかりと守るという市長の強い思いがあり、予算をかけて取り組んでいる。予算額は、これまでの約7000万円から倍近い1億数千万円ほどになってしまう可能性があるが、地域交通を維持するために予算をかけて事業を進める方針である。

問 グリーンスローモビリティは運行計画の策定なども含め、町内会などの組織が主体となって行っているのか。

答 イメージとしては、自治会などをメインとしている。自治会の会長などが中心となり、ドライバーだけでなく、予約を受けるオペレーターなども集めている。また、介助者が必要な高齢者を支えるボランティアも地域で集めて、地域自立型の交通として取り組んでおり、市は車両のリース代、保険料、電気代を負担している。

問 グリーンスローモビリティの車両は1台あたりいくらするのか。

答 車両は5年リースで約1300万円である。

問 車両を自治会等に預けるのは思い切った取り組みだと思うがどうか。

答 時速 20 キロメートル未満であれば、道路運送車両法の規制が緩和される。ドアやシートベルトがなくてもよいタイプの車両であるため、地域の交通ツールとして有効かどうかを確認するために提供しており、単に車両を貸し出すのではなく、地域自立型の交通として取り組んでいただくことで事業を進めている。

問 スクールバスの活用は早朝の時間帯だけで、通学時間以降の利用はないのか。

答 平日の朝に使用できるよう教育委員会にお願いしているが、日中に課外活動などでスクールバスを使用するため、なかなか貸してもらえないのが実情である。夕方はコミュニティバスで対応できることから、現在は土日に活用できるよう調整しているが、スクールバスの運転手は土日が休みであるため、新たに手配が必要となり、人手が確保できていない状況であることが課題となっている。

問 コミュニティバスの経費分担について、利用者の運賃収入と市、運行事業者の負担割合はどのようになっているのか。

答 事業者は市の委託を受けている立場であるため、事業者の経費負担はない。利用者の運賃収入は運行経費の 5 % に満たない程度であり、95 % 以上を市が公費で負担している状況である。

問 子育て応援バスについて、実証運行の際は中学生以下の子どもであれば無料になるのか。

答 子どもであれば無料で乗車できるようにしたいと考えている。

問 マイカーへの依存率が高まっていると感じるがどうか。

答 過度に車に依存することのないよう、モビリティ・マネジメントなどの取組で公共交通の利用を呼びかけている。ただ、中山間地域では民間バスの減便が続いており、マイカーに頼っている部分も多いと考えている。自動車保有台数は、平成 30 年から令和 6 年にかけてほぼ横ばいの約 30 万台となっているが、特に中山間地域などでは、バスがないから車で送ってもらう生活スタイルに変わってきているのではないかと、というのが今の実感である。

問 青森市の一部でもデマンド交通が始まっているが、タクシーの運転手の稼働率や保有台数が下がっており、なかなかタクシーが捕まらないといった課題がある。相模原市では、このような代替手段がうまく機能しているのか。

答 タクシー車両は若干減少しているが、大きく変わってはいない。ただ、最近はスマートフォンの配車アプリによる呼び出しが非常に増えたため、駅で待機している車両が減っている傾向があるようだ。そのため、これまで駅に行けばタクシーに乗れると思っていた客がタクシーを捕まえにくくなっているという実感はあるかと思う。

問 地域に新しい交通手段を導入する際、既存のタクシー事業者との調整はどのように進めたのか。

答 地域のタクシー事業者との調整は非常に大事であると考えており、特に公共ライドシェアなどに取り組んでいる地区に限っては、地元のタクシー会社にコミュニティバスさがくるの運行をお願いしている。タクシー事業者としては、既存のタクシー客

を奪われる一方で、自らがコミュニティバスさがくるを運行するというジレンマのような状況もあるが、行政としては地域の事業者を支援するという立場で取り組んでいる。今後、中心部で自動運転などの新しい交通を導入する際も、タクシー客の切り替えといった調整は避けて通れない課題であると認識している。

問 スクールバスはスムーズに活用できているのか。

答 教育委員会と市長が協定を結び、朝の時間帯だけスクールバスを借りて運行し、午前7時頃に教育委員会に返す運用を行っている。スクールバスと同じ貸切りバス事業者のドライバーが担当しているため、ドライバーの交代は発生せず、道路運送法の特例を活用した公共ライドシェアの制度により実施できている。

問 利用者の満足度やアンケート調査などは行っているのか。

答 特に中山間地域でコミュニティバスさがくるを導入した際は、既存のバス路線が完全になくなることへのショックが非常に大きく、何度も住民説明会を開催した。説明会にはバス会社の担当者も同席し、厳しい御意見を多くいただいた。市としてバスを存続させてほしい、市営バスを走らせてほしいとの声もあったが、現在は乗り合いタクシーのエリアを広げたコミュニティバスさがくるとして、本格運行に向けて準備を進めている。

問 コミュニティバスの将来的な都市部への導入の可能性について、判断基準はあるのか。

答 現在、中山間地域ではコミュニティバスさがくるが5台走っており、このエリアの人口は約4万人である一方、残りの約68万人の市民は都市部に居住している。コミュニティバスさがくるで約68万人全てをカバーするのは現実的には難しいと考えているため、今年度は実験的に1カ月間、ミニバン型のタクシー車両を用いた実証運行を非常に狭い範囲で実施したが、まだ明確な答えは見えておらず、市にとっても大きな悩みどころである。今後、民間バスが大幅に減便された際にどのようなコミュニティ交通を提供できるのか、現時点では検討段階である。

## 視 察 概 要

■ 調査先② 栃木県宇都宮市

■ 調査事項 JR宇都宮駅西口周辺地区整備の促進と市街地再開発事業について

■ 調査内容

### 1 調査日

令和8年7月8日（水）

### 2 調査目的

宇都宮市のJR宇都宮駅西口周辺地区整備の促進と市街地再開発事業について調査し、本市の事業の参考とする。

### 3 対応者

宇都宮市議会副議長 内藤 良弘

宇都宮市都市整備部市街地整備課 課長 上田 英夫

宇都宮市都市整備部市街地整備課 主任技師 嶋村 魁太

宇都宮市都市整備部市街地整備課 主任 赤羽 正光

宇都宮市議会事務局政策調査課 係長 望月 旭子

### 4 調査事項の説明

#### （１）説明概要

##### ①目指すまちの姿

スーパースマートシティとは、持続可能な都市構造であるNCC（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を掲げており、平成20年から全国に先駆けてネットワーク型コンパクトシティをまちづくりの方針として掲げている。

将来のまちの姿として、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や都市の価値・活力を高める都市空間を形成する。特徴としては、都市機能や人口を集積した拠点形成（コンパクト化）し、各拠点間を結ぶ公共交通網や道路網を整備（ネットワーク化）している。

ネットワーク化については、公共交通ネットワーク構築に向けた取組として、1つに、東西の基幹公共交通として輸送力等に優れたLRT（ライトライン）を整備、2つに、公共交通空白地域の解消や拠点間の連携強化を図るため、LRTと重複するバス路線を振り分けるなどバス路線を再編、3つに、郊外部全域に地域内交通を整備し、地区内の移動手段を確保、4つに、公共交通等の連携強化として、LRT、バス、地域内交通、自転車等の乗り継ぎ施設を整備し、各公共交通で共通して使える交通系ICカードを導入することとしている。

##### ②JR宇都宮駅西口周辺地区整備

現在の駅舎は6代目の駅舎で、昭和55年の国民体育大会、昭和57年の新幹線開業に備えて昭和55年に完成したものであり、土地利用状況や交通基盤の状況、地区内のまちづくりの動向を踏まえ、駅前広場と田川周辺エリアを含む周辺の民間街区を中心としたエリアである。

平成 25 年 3 月に J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想を策定、令和 7 年 10 月に J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画を策定した。本計画は、市が目指すスマートシティの土台となる N C C を牽引する都市部の重要な拠点である駅西口周辺地区における駅前広場と周辺街区が一体となって再編を進めていくための整備方針を示す計画である。

庁内検討体制として、市の関係課が計画の検討を行うワーキング、計画素案の作成を行う策定委員会があり、庁外検討体制として、公開の場である J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画策定懇談会がある。懇談会は、計画の策定に当たり、官民が一体となって検討を進めることが重要であるため、まちづくりの関係団体や学識経験者、交通事業者などから意見を聴取するものであり、学識経験者、地元権利者、まちづくり関係団体、交通事業者、道路管理者、関係行政機関等が委員となっている。

計画の構成は、官民一体となったまちづくりを進めていくため、本計画は駅前広場と駅周辺民間街区の整備方針を一体的に取りまとめる。公共の駅前広場と民間の駅周辺街区は、1 つに、整備基本計画の位置づけ・構成、2 つに、現状と課題、3 つに、J R 宇都宮駅西口周辺地区の将来像・戦略・構造イメージ、4 つに、J R 宇都宮駅西口周辺地区の将来像実現に向けた取組方針を一体的に進め、公共部分である駅前広場の整備方針と民間の土地利用の方針については、双方が連携・調整を図り駅前広場施設整備（基本設計等）と民間街区の再開発・再整備を進めていく。

宇都宮駅西口周辺地区は、歩行者と自動車の動線が錯綜していること、駅前空間における交通渋滞が発生していること、居心地のよい対流空間の不足、統一感に欠けた景観などから誰もが安全・安心・快適に利用できる駅前空間の形成が必要である。

将来像を「県都の玄関口にふさわしい風格とにぎわい溢れる『交通』と『まち・水・緑』が調和した人中心の居心地の良い空間」としており、駅周辺地区の将来像を「人とライトライン、バスなどが共存した人中心のウォーカブルな駅前空間へ！」とし、まちなかと駅をつなぐラ T やバス、タクシーなど、各交通モードと共存した人中心のウォーカブルな空間、まちなかと駅をつなぐ周辺民間街区と一体となった緑あふれる人中心の居心地のいい空間を目指している。

エリア全体の取組方針は、1 つに、空間として、人中心の新たな駅まち空間で駅・駅前広場・周辺街区を一体的にとらえた空間形成をし、2036 年頃のライトライン西側開業以降、周辺街区を含む駅まち空間創出、2 つに、交通として、誰もが安全・安心に移動でき、多様なモビリティが連携した交通空間、3 つに、景観として、県都の玄関口にふさわしい潤いと風格ある景観の形成、4 つに、社会状況として、社会変化に対応できる、人と環境に優しいまちなかとしている。

駅前広場の現況は、バス、タクシー、駐車場が混在しており、人と車の動線が錯綜している状況にあるが、今後、交通事業者などの意見を聞きながら駅前広場の再編を進めることとしている。

駅西口周辺地区の土地利用方針は駅前広場、中央地区、南地区、北地区、田川周辺エリアの特徴に合わせて掲げている。

今後の取組イメージは、2050 年の目指すまちの姿を見据えながら、2036 年開業に向けた駅西側ラ T 整備と一体となって駅西口周辺地区の将来像を実現していくため、基本方針を踏まえながら、駅前広場の整備について、交通事業者や交通管理者、県などの関係機関と十分に連携・調整を図りながら取り組むとともに、周辺街区における市街地再開発事業などについて、地元権利者の合意形成や民間事業者との密な連携・調整の下、取り組んでいく。また、実施に当たっては、引き続き外部懇談会な

どを設置し、学識経験者や地元住民の代表者などの意見も伺いながら、これまで以上に官民一体となって取り組んでいく。

### ③宇都宮市の市街地再開発事業について

これまで8地区で事業が完了、4地区で事業が実施中であり、中でも特徴的な地区は次のとおりである。

- ・宇都宮駅西口第一地区（現トナリエ）

新幹線の開業と駅前広場の整備に合わせて実施した本市で初の市街地再開発事業である。平成2年に百貨店としてオープンし、百貨店撤退後は他の会社が建物を取得し、現在も商業施設として営業している。

- ・宇都宮駅西口南地区

駅前広場整備と連携しながら事業を進めている地区である。令和8年8月に竣工する事業で、1階から3階は商業施設となり、駅前の新たなにぎわいに寄与する。

- ・宇都宮駅西口大通り南地区

令和6年7月に都市計画決定、令和7年8月に組合設立認可し、令和8年7月から解体工事着工している。本体工事着工は令和9年4月、本体工事竣工は令和12年9月を予定している。

- ・相生地区（事業完了地区）

再開発で整備した建物が民間活力により当初とは違った形で活用を検討されている。当初はキーテナントとしてパルコが床の運営を行ってきたが、令和元年5月にパルコが撤退した後、空きビル状態が約6年間続いた。令和7年1月にゼビオホールディングスがビルを取得し、本社機能移転やスポーツを生かした地域活性化の拠点として利活用する方針が打ち出されており、小売店やシェアオフィスの導入を目指している。

- ・馬場通り中央地区・西地区（事業完了地区）

再開発で整備した建物が民間活力により、当初とは違った形で活用を検討されている。多様な活動を支える機能として公共施設を導入した。

馬場通り中央地区・西地区の再開発事業に合わせて神社参道側に広場をイベントなどを開催できる空間を創出。ゆとりを持った広場を整備したことで日常的な憩いやにぎわいの空間利用に加え、3人制バスケットボールの国際大会の開幕戦であるオープナーの会場として平成28年から利用されている。

- ・宇都宮バンバ地区

平成23年に準備組合が設立され、長きにわたって検討が行われてきた。駅西側へのLRT延伸を契機に事業が本格化した。建築物の多くが昭和30～40年代であることから、再開発事業に寄る安心・安全なゆとりのある空間を創出するとともに、当該地区の歴史や文化を受け継ぎつつ中心部の活性化に寄与する。

- ・池上町地区

市で1件目の優良建築物等整備事業として、市独自の要件を盛り込んだ事業を実施している。LRTの駅西側延伸を見据えながら、大通り沿線で事業を推進している地区で、令和7年3月に建築協定認可、令和7年4月に解体工事着手、令和7年5月に都市計画決定、令和8年7月に工事着工予定、令和10年10月に工事竣工予定である。

(2) 主な質疑応答

問 大規模な再開発が同時並行で進んでいるが、市の財政負担として、これら全ての事業を並行して進めていくことは可能なのか。

答 L R Tの整備に 2036 年までに約 698 億円を見込んでいて、市の財政計画の中で十分に検討していることから、対応可能な範囲内であると考えている。また、宇都宮駅西口の駅前広場整備や各地区の再開発事業についても、それぞれの事業のピークが重ならないよう調整したり、年度ごとの投資額を平準化したり、工夫をしている。あわせて、国からの社会資本整備総合交付金などを最大限に活用し、市の負担を軽減できるよう努めている。

問 大規模な再開発が多く場所で進んでいるが、事業が急に動き出したきっかけはあったのか。

答 地権者が中心となった組合施行を基本として進めてきており、市は初動期における助言や専門的な知識を持つコンサルタントの派遣などを通じて技術的な支援を行っている。事業が急激に動き出した要因については、L R Tの宇都宮駅東側開業と西側延伸の具体化が極めて大きいと考えている。これを契機に民間デベロッパーの参画が活発化し、複数の地区が同時に動くという、これまでにないスピード感につながったと受け止めている。

問 まちづくりや中心市街地活性化において、目標とする具体的な数値や指標などは設定しているのか。

答 中心市街地活性化基本計画などにおいて、歩行者通行量や居住人口の増加などの指標を定めている。また、立地適正化計画の中でも都市全体の人口が減少する中で、都市部に居住する人口の割合を維持・向上させることを重要な指標として掲げている。直近の中間評価では大きな変化は見られないが、単身世帯や高齢者世帯の増加といった傾向を踏まえ、引き続き効果の検証を行っていく。

問 市として特に懸念している災害などはあるか。

答 直近では、令和元年の東日本台風の際に宇都宮駅西側を流れる田川が氾濫し、中心市街地が大きく浸水し、150 件ほどの浸水被害が発生したという苦い経験がある。これを受け、現在は流域治水の考え方にに基づき、当時の台風と同等の降雨があっても浸水しないようなまちづくりを最優先課題として進めている。一方で、地震による甚大な被害の記録は今のところないが、浸水対策については万全を期している。

問 景観について、看板の乱立などの課題があるとのことだったが、条例などによる規制はあるのか。

答 市全域を対象とした景観計画に加え、L R Tが走る大通り沿いなどは景観形成重点地区に指定し、看板のサイズや色彩などに関する詳細なルールを定めている。宇都宮駅西口周辺の再編エリアについても現在、地権者と新たなルールづくりに向けた勉強会を行っている。

問 宇都宮駅西口南地区のタワーマンションに対し、どの程度の公費を投入しているのか。

答 市街地再開発事業の補助金の仕組みとしては、共同施設整備費や既存建物の解体、

移転補償にかかる費用などの補助対象経費に対し、国が3分の1、市が3分の1、合わせて3分の2を支援している。具体的には、再開発組合の事業計画に基づき支援を行っているが、この地区については通常の再開発補助金のほかに、国からの直接補助である優良建築物等整備事業などのメニューも活用しており、国と市の合計でおおむね5億円から6億円程度の補助を行っている。

問 宇都宮駅西口南地区のタワーマンションに入居するのは市内中心部からの転居なのか、それとも市外・県外からの流入など、どのような層を想定しているのか。

答 利便性の高いまちなかであるため、市内はもちろん、県外からも移住してほしいという思いで進めている。直近の傾向を見ると、入居者の割合はおおむね市内5割、市外・県外5割となっており、駅から少し離れた物件では市内6割、市外4割といった傾向も見られる。

問 多くのタワーマンションが建つ中で、売れ残りは発生していないのか。

答 これまでの分譲物件については、全て完売している。

問 多くの再開発事業やLRT整備を並行して進める中で、年度ごとの投資額をどのようにコントロールしているのか。単年度の負担が過大にならないような工夫があれば教えてほしい。

答 投資額の調整については、中期的な財政計画の中で全庁的な投資的経費を集計・管理している。再開発事業や駅前広場整備については、LRTの延伸時期に合わせる必要があるものもあるが、3年ごとに計画をローリングし、実施時期を分散させることで負担の平準化を図っている。また、国からの社会資本整備総合交付金の活用に当たっては、庁内で優先順位を議論する場を設け、補助金を効率的に獲得できるよう工夫している。

問 通行量の増加や居住人口の推移など、再開発による効果をどのように測定し、評価しているのか。

答 立地適正化計画や中心市街地活性化基本計画の中で評価を行っており、まちなかの通行量や路線価の上昇、都市部に居住する人口の割合などを指標として設定している。直近の中間評価では、都市部へのマンション供給により若年世帯や高齢世帯の居住が進んでいることを確認している一方で、自然増減の影響もあり、人口割合の劇的な向上までには至っていないのが現状である。

問 資材高騰が要因で事業が停滞する懸念があると思うが、地権者やデベロッパーに対し、どのような指導や支援を行っているのか。

答 非常に大きな課題だと認識しており、過去の事例では、収支が悪化した際に国からの追加支援を仰いだり、デベロッパーが組合から買い取る保留床の単価を調整したりすることで乗り切った地区もある。現在進行中の地区に対しては、初期段階からゼネコンを参画させる特定業務代行の方式を採用し、施工のしやすさを考慮した設計を行うことでコスト抑制を図っている。また、事業計画の策定に際しては、あらかじめ余裕を持った予備費を計上するよう指導している。

問 ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）について、中心市街地の再開発が進む

一方で、郊外部の利便性を維持するための具体的な手立てはあるのか。

答 郊外部の方への対応は、NCCを実現する上で極めて重要である。まず、都市計画上の工夫として、市街化調整区域であっても旧町村の中心地などを拠点に指定し、約1000平方メートルまでのスーパーやドラッグストアを立地できるよう規制を緩和しており、身近な買物環境の維持を図っている。また、LRTの導入に合わせてバス路線を再編し、余力を郊外部の路線維持や増便に振り向けている。中心部へのアクセスを強化することで市全体としての利便性を高め、市民の理解を得られるよう努めている。