LRT 推進のための財源分析

－富山市と宇都宮市の比較事例から－

帝京大学　経済学部地域経済学科　准教授　宋宇

＜概　要＞

日本の地方都市では、1960 年代以降のモータリゼーションの進展により公共交通の衰退と都市の拡散が進行し、少子高齢化と相まって持続可能な都市構造の構築が喫緊の課題となっている。国土交通省の統計によれば、地方都市における公共交通利用者は 1970 年代をピークに減少を続け、2020 年には当時の約 3 分の 1 まで落ち込んでいる。一方、自動車分担率は地方都市において 70～80％に達し、高齢者の移動手段の確保、中心市街地の空洞化、環境負荷の増大等、多様な都市問題を引き起こしている。

こうした状況の中、LRT（Light Rail Transit）を核とした交通まちづくりが注目を集めている。フランスのストラスブール、ドイツのフライブルク、アメリカのポートランド等、欧米の先進都市では LRT 導入が中心市街地の再生、歩行者空間の創出、地域経済の活性化といった多面的な都市再生効果を生み出している。日本においても、富山市が 2006 年に日本初の LRT を開業し、宇都宮市が 2023 年に日本初となる鉄軌道のない地域への新設 LRT「芳賀・宇都宮ライトレール（LRT）」を開業させた。

しかし、LRT 導入の実現における最大の障壁は財源問題である。地方財政が逼迫する現実の中で、自主財源のみによる LRT 事業の遂行は不可能であり、国の補助金制度の活用、新たな財源スキームの構築、官民連携による資金調達手法の確立が不可欠となる。

先行研究の多くは、LRT 導入後の交通効果、経済効果、社会効果といった導入効果の分析に重点を置いてきた（深山・加藤・城山 2007；望月・中川・笠原 2007）。しかし、そもそも LRT 建設を財政的に可能にした条件、すなわち如何なる財源配分の下で事業が成立したのか、どのような補助金制度がその裏側を支えていたのか、そして LRT 建設の前後において地方都市の財政構造がいかに変容したのかという問いは、十分に検討されてこなかった。

LRT の効果を論じる前に、まずその実現可能性を支えた財政メカニズムを解明することこそが、今後 LRT 導入を検討する地方都市にとって実践的かつ不可欠な知見となる。本研究は、富山市の既存路線転換を起点とする段階的ネットワーク整備型 LRT と、宇都宮市・

芳賀町の全線新設型 LRT という日本の先行事例を比較分析し、LRT 整備における財源構造の検討を通じて、地方都市における持続可能な交通まちづくりの財政的基盤を明らかにすることを目的とする。

まず、一般的に日本初の LRT 事業として知られているのは、2006 年に開業した富山港線である。しかし、富山 LRT ネットワークの形成は、旧富山港線の路面電車化にとどまらない。その後、市内電車環状線化と南北接続事業も順次行われ、これら 3 段階の整備によって富山 LRT ネットワークが形成された。

各段階の総事業費は、第 1 段階の富山港線路面電車化事業が 58 億円、第 2 段階の市内電車環状線化事業が約 30 億円、第 3 段階の路面電車南北接続事業が約 40 億円であり、3 段階合計で約 128 億円となっている。

詳細な財源構成について、第 1 段階の富山港線路面電車化事業では、連続立体交差事業からの負担金 33 億円、LRT システム整備費補助 7 億円、路面電車走行空間改築事業による国費 7 億円、乗り換え円滑化補助事業の国費 0.2 億円が充当された。

第 2 段階の市内電車環状線化事業では、都市交通システム整備事業約 14 億円に国費率 3 分の 1、路面電車走行空間改築事業約 8 億円に国費率 2 分の 1、地域公共交通活性化再生総合事業約 8 億円に国費率 2 分の 1 が適用された。

第 3 段階の路面電車南北接続事業では、第 1 期の対象事業費約 19 億円に対する国費相当額は約 7.7 億円、第 2 期の対象事業費約 21 億円に対する国費相当額は約 10.5 億円となる。両期の対象事業費の合計は約 40 億円であり、国費相当額は約 18.2 億円である。

富山市の財源構成の特徴は、既存路線の活用による建設費の抑制に加え、連続立体交差事業からの公費負担金と、各整備段階で利用可能な国庫補助金や助成金を組み合わせた点にある。

次に、宇都宮市 LRT の正式名称は、芳賀・宇都宮ライトレールである。これは、宇都宮市と芳賀町が連携して実現した日本初の全線新設型 LRT である。その総事業費は 684 億円で、うち補助金が 326 億円と、ほぼ半分を占めている。宇都宮市と芳賀町の負担については、国費補助を受けた後の地方負担額や県支援の扱いにより整理の仕方が異なるが、地方負担の相当部分が地方債によって賄われる計画である。また、栃木県からは建設時に 25 億円、地方債償還時に 58 億円、合計 83 億円の県補助支援金を受けられる。

補助金の内訳として特筆すべきは、社会資本整備総合交付金に加え、環境省の「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」33 億円が含まれている点である。これは、公共交通シ

ステムの CO_2排出削減に資する設備整備を対象とする環境省の補助制度を活用したものであり、環境政策との連携による財源確保という点で注目される。

宇都宮市が負担する地方債の償還計画は、償還期間を 20 年間と設定しており、2043 年の完済を予定している。年間の元利償還額は最大で約 13 億円に達し、2027 年から 2028 年にかけてピークを迎える見込みである。この最大償還額は 2024 年度の市予算規模 2,297 億円の約 0.6%に相当し、財政運営上、管理可能な水準とみられる。

本研究における主な結論は、以下のようにまとめられる。

第 1 に、LRT 事業の実現において国庫補助制度の活用が不可欠であることが確認された。富山市においては、日本初の本格的 LRT として位置づけられる第 1 段階の旧富山港線転換事業において、北陸新幹線整備に伴う連続立体交差事業からの負担金が財源確保の重要な役割を果たした。当時は、LRT 整備を直接支援する国の補助制度が十分に整備されておらず、活用可能な補助メニューは限られていた。しかし、第 2 段階の市内電車環状線化および第 3 段階の南北接続事業においては、国の補助金制度を活用した財源構成が確立された。

宇都宮市においては、鉄軌道のない地域への全線新設型 LRT という前例のない事業に対して、新たな財源スキームを構築し、国、県、市・町、民間が役割を分担する重層的な資金調達体制を形成した。両事例に共通するのは、自主財源のみによる事業遂行が現実的には困難であるという制約を直視し、制度的・財政的な創意工夫を積み重ねてきた点である。

第 2 に、国の補助金制度そのものが、地方公共団体による LRT 建設の実践によって後押しされてきたという制度的連鎖が確認された。先行研究が指摘したように、日本の LRT 補助制度の整備の遅れが、海外と比較した LRT 普及の遅延をもたらしてきた（宇都宮 2020；森ほか 2022）。しかし、富山市 LRT において生まれた「公設民営」のアプローチは、その後の法制度改正において「上下分離方式」として制度化された。また、既存の鉄軌道を持たない宇都宮市における大規模な財政需要を背景として、補助率の引き上げという制度改正につながった。

すなわち、国の制度は地方公共団体による LRT 建設の経験によって段階的に整備・拡充されてきたのであり、地方の実践が国の制度形成を牽引するという双方向的な関係が存在することである。

第 3 に、LRT 整備は、単なる交通インフラの整備にとどまらず、都市構造の再編や地域経済の活性化と結びつく可能性を有している。富山市では、コンパクトシティ政策との相乗効果により、中心市街地への都市機能や居住の集約が進められてきた。宇都宮市では、

LRT 沿線において大規模な産業投資が相次いでいる。これらは、固定資産税や市民税等の税収基盤に影響を及ぼす可能性を示しており、LRT 整備への公的投資が中長期的に地域財政へ還流し得ることを示唆している。

第 4 に、LRT 整備は、税収面だけでなく、医療費抑制など社会保障財政への波及可能性も有している。富山市の「おでかけ定期券」に関するデータでは、公共交通の利用促進が高齢者の外出頻度や身体活動量の向上を促し、医療費抑制につながる可能性が示されている。宇都宮市においても、LRT 開業後の歩数増加に基づく医療費抑制効果が推計されている。すなわち、交通インフラ投資が社会保障財政の持続可能性にも寄与し得る可能性が示唆される。このクロスセクター・ベネフィット効果について、両市ともある程度みられている（宋 2026)。ただし、これらは LRT 単独の因果効果や自治体財政上の直接的な節減額を示すものではなく、今後さらに検証が必要である。

上記を踏まえれば、LRT 整備は単なる財政支出ではなく、都市の持続可能性を高める社会的投資として位置づけることができる。ただし、その評価にあたっては、税収増、医療費抑制、社会保障費削減等の多面的な便益を長期的視点から総合的に捉えるとともに、LRT 単独の効果と他の都市政策の効果を区別して検証する必要がある。

ただし、両市の比較を通じて、LRT 建設が地方財政構造に与える影響の大きさは、各都市の固有条件によって異なることが示唆される。富山市の場合、2005 年の市町村合併により市域が大幅に拡大したため、LRT 建設による都市構造や財政構造への影響を純粋に抽出することには限界がある。それに対して宇都宮市では、人口増加や地方税収増等といった歳入面の拡大と、民生費増等の歳出面の増加が同時に進行しており、LRT 沿線の商業集積や企業投資の拡大も相まって、LRT 建設が財政構造全体に与えた影響はより顕著であると考えられる。

さらに、宇都宮市の場合、LRT 計画や沿線開発が進む中で、ゆいの杜地区では人口増加が進み、26 年ぶりとなる新設小学校が開校したことは、少子高齢化の現在では稀有な事例として注目に値する。

しかしながら、この小学校新設は、地域の持続可能性を見据えた先行的な人への投資というよりも、LRT 計画や住宅開発等を背景に進んだ人口増加により、既存の学校施設による受け入れが困難となったことへの対応として位置づけられる面もある。交通インフラへの投資と教育・子育て環境への投資を有機的に連動させた総合的なまちづくりの視点が、今後の地方都市計画においてより一層求められる。

現在、日本各地の地方都市でLRT建設の検討が広がりつつある。本研究の知見を踏まえれば、LRT建設は先行事例の単純な模倣ではなく、各地方公共団体の財政事情、都市構造、まちづくりのビジョンと連動させた形で構想される必要がある。

補助金制度の整備が進んだ現在においても、補助金の存在を事業推進の目的とするのではなく、地域の実情に根差した地方自治的な政策判断の下で活用されることが肝要である。

LRT 整備が地方都市の持続可能性に寄与するためには、財源の確保という手段的課題を超えて、いかなるまちをつくるのかという本質的な問いに向き合い続けることが不可欠である。まちは、人によって成り立つものであり、交通インフラへの投資は、究極的には人への投資であるという認識を、LRT整備の議論の根底に据えることが求められよう。

参考文献：

宇都宮浄人（2020）『地域公共交通の統合的政策－日欧比較からみえる新時代－』東洋経済新報社。

フォークス、アンドリー＝フィリップ・オクスレー＝ブライアン・ヘイザー（2004）『移動の制約の解消が社会を変える－誰もが利用しやすい公共交通がもたらすクロスセクター・ベネフィット』関口陽一・関口みのり訳、近代文芸社。

深山剛・中川大・松中亮治・大庭哲治（2007）「富山ライトレール開業による交通行動変化に関する研究」『土木計画学研究・論文集』24（2）、pp. 449-458。

宋宇（2026）「宇都宮LRT交通整備のまちづくりとその財源分析」『財政研究』有斐閣、第22巻、pp. 151-180。

望月明彦・中川大・笠原勤（2007）「富山ライトレールが地域交通にもたらした効果に関する実証分析」『都市計画論文集』No. 42-3、pp. 949-954。