

「宇都宮市のまちづくりー東西基幹公共交通 LRT に焦点をあててー」

国際学部国際社会学科 3 年

氏家祐太

1. 今後の宇都宮市の中核となり得る存在である LRT

近年宇都宮市は、LRT の導入およびネットワーク型コンパクトシティの形成などを第五
次宇都宮市総合計画のなかに組み込み、実現に向け力を入れている¹。そこで、このレポー
トではおもに LRT 導入が宇都宮市に、また、私達市民にどのような恩恵をもたらすのかと
いうこと、および LRT の導入によって必要なことを中心に論じていこうと思う。本来であ
れば LRT を導入するにあたっての問題点などにも触れなければならないと思うのだが、
そうした議論は専門家や委員会の方々などで、すでに行われてきていることであるため、
あえて私の方から問題点について深く触れるということはず、簡単に触れる程度で留め
ておくということをまず初めに断っておきたい。それでは以下で LRT が宇都宮市にどのよ
うな影響を与えるのかということを考えていきたい。

2. なぜ今 LRT について考えるのか

本論に入る前に、私がなぜ宇都宮のまちづくり、特に LRT に興味を持ったのかというこ
とを簡単に説明しておきたい。このテーマに興味をもった一番のきっかけは、昨年 8 月 27
日に行われた宇都宮市市民討議会に参加したということである。

市民討議会のテーマとしては「住みよい街づくりについて」と「災害対策について～安
心安全なまちづくりに～」という二つのテーマであった。私自身は、これらのテーマに特
に興味を持っていたというわけではなく、たまたま予定が空いていたということで軽い気
持ちで参加を決めた。その市民討議会で、老若男女様々な職業の方々や宇都宮のまちづく
りについて意見を交わし、その中でまだ若い自分では思いつきもしなかった視点からの意
見が多くあり、その中でも、車社会の宇都宮市では、老後の自動車の運転が心配だとい
う趣旨の意見が出されたことによって、年代によって住みやすいまちというものは異なる
のではないかと考えるようになったことがまちづくりおよび LRT に興味を持ったきっかけ
である。その後、宇都宮市のパンフレットなどを見たことで、LRT の存在を詳しく知り、そ
れによって商店街の活性化などが見込めるということを知ったことで、現在の宇都宮市
には LRT が不可欠だと考えるようになり、LRT について本格的に調べてみたいと思うよ
うになった。

3. 多くのメリットが見込まれている LRT

まず初めに LRT とはこういったものを簡単に説明しておきたい。LRT とは Light Rail Transit (あるいは Train) の省略であり、簡単に言ってしまうと、次世帯型路面電車である。日本では富山県富山市の「富山ライトレール」で 2006 年より運行を始めている²。また、海外では宇都宮市の姉妹都市であるフランスのオルレアン市など多くの都市でも導入されている³。LRT が導入されることで、車の運転が難しくなった高齢者の方や、障がい者の方でも簡単にまちなかを行き来する事ができるようになったり、排気ガス等による環境汚染の抑制が見込まれたりなどの数多くのメリットが見込まれている⁴。それらのメリットの中に、空洞化した中心市街地、商店街の活性化が見込まれているが、このことは今後の宇都宮市を考えていく上で非常に重要であると考えている。

現在、宇都宮市の商店街オリオン通りは、いわゆるシャッター通りと言っても良いほど空洞化が進んでいる。その原因として中心街には駐車場があまりなく、車での移動が不便であることや、郊外の大型ショッピングモールや娯楽施設などが一体になった大型複合施設などができたことで、わざわざ商店街にいかなくても、十分に買い物ができるようになったり、映画を見るなどで余暇を満喫できるようになったりした、ということなど様々な要因が考えられる。しかしながら、今後の宇都宮市を考えていく上で、中心街が空洞化しているということは、観光客を増加させることを考えていくうえなど様々な面で、大きな問題となってくるだろう。これらの問題を解決するためにも、宇都宮市には LRT が必要である。そして、なにより宇都宮で生まれ育った身としては、まちの中心街、とくにオリオン通りが寂れてしまっていることは残念だと感じるため、LRT の導入によって中心街が再び活性化するということが宇都宮市に住む一市民として純粋に嬉しいことである。そのため、私の考えとしては、LRT の導入を推し進めていくべきであるという意見である。

4. LRT によって宇都宮市がどう変わるのか⁵

LRT が導入されることで、多くのメリットが見込まれているということは前述の通りであるが、ここではより具体的に LRT が宇都宮市にどのような変化をもたらすのかということ、主に富山ライトレールの例を参考にしながら考察していこうと思う。

富山ライトレールは前述の通り、2006 年より運行を始めている。もともとは JR の赤字ローカル線であった富山港線を LRT として再生したものであり、低床車両の全面的な採用、電停での端末バスサービスの充実や駐輪場の整備、沿線地域のまちづくりとの連携などのユニークな試みが行われている。また、公設民営方式の採用や地元企業や市民からの支援を募るなど多くのアイディアが込められている。こうした LRT の整備を契機とし、公共交通を軸としたまちづくりのビジョンが掲げられていることは特筆すべき点である。

このように富山ライトレールの例を見てみると、LRT をまちづくりの中核に置き、企業や住民などと連携しながら一体となってまちづくりを行なっているということがわかる。また富山ライトレールは、現在「市民の足」として利用されているだけでなく「観光客の足」としても活用されている。富山ライトレールの例を参考にし、利用することで、宇都宮市のまちおこしの中心として LRT を中核に据えることができ、市民の生活便利になるだけでなく、観光客の増加を見込めると思う。たとえば、オリオン通りや大通り商店街と LRT とで、LRT 利用者には商店街での買い物に割引制度を作ったり、なにかしらのサービスが得られたりするなどのタイアップをすることで、LRT を利用して中心街へと足を伸ばして買い物をしようとする人が増加すると思う。

また、全国的に知名度が高いとは言えない宇都宮市で、最もよく知られているものとして餃子がある。浜松市と並んで宇都宮市は餃子が全国的に有名であるが、この餃子と LRT とを組み合わせることで、まちおこしとしてより一層効果が期待できると私は考えている。例えば、LRT を利用し餃子店をめぐる、餃子スタンプラリーを開催することや LRT のマスコットキャラを餃子と関係を持たせたり、一部のトランジットセンターなどを餃子の形にさせたりなど、多少奇抜とも思えるようなものであっても、かえって注目を集める良い存在となり、結果として観光客が行ってみたいと思えるようなまちになっていくと思う。

LRT を導入することで、上記のように、現在空洞化が進んでいる中心街の活気を取り戻すための第一歩となるはずである。また、LRT の導入に伴って、バスなどの公共交通を整備することで、私達市民だけでなく、他県などからの観光客なども中心街を行き来しやすい交通網を作ることができ、宇都宮市への観光客アップへの一助に確実になるだろう。

ところで、LRT は東西基幹公共交通としての役割を担っており、導入計画の経路図を見ると、東西基幹公共交通というその名前のおり、宇都宮市を西へ東へ横切るように導入されることが予定されている。現在宇都宮市の LRT の導入計画区間としては、桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区までの約 15km となっており、この区域をさらに 5 つの地域区分に分けている。LRT の予定されている経路に含まれている桜通りや柳田街道といった中心街へと繋がる道路では、朝夕の通勤時間帯などは非常に混雑している。これらの道路は、路線バスの運行区域にもなっているため、渋滞によってスムーズな移動ができないということが大きな問題になっている。また、高齢化社会の進行や、ガソリン価格の高騰によって、いままでのように車を所持し続けることが困難になってきた際に、LRT のような公共交通機関がなければ、まちなかを行き来することが不便となってしまうだけでなく、買い物などの日常生活をおくることも難しくなってしまうだろう。

もし LRT が導入されたならば、LRT は専用路線を走行するため、渋滞が発生していたとしてもそれほど影響を受けることはない。また、LRT を通勤や通学などで使用する人が増加し、その結果、自動車を利用して通勤や通学するという人が減少するため、交通渋滞が解消されることが見込まれている。これによって、朝夕の移動がスムーズに行えるようになり、余裕のある時間の使い方ができるようになるとともに、自動車の利用者が減少する

ため、排気ガスにふくまれる二酸化炭素などによる環境破壊も軽減することが出来る。その上、LRT は床が低い作りとなっているため、自動車の運転が困難になった高齢者や足の不自由な人でも簡単に乗り降りすることができ、自由にまちなかを行き来することができたり、買い物などの日常生活に LRT を利用したりすることができ、日頃の生活をおくる上で便利になるはずだ。

上記のように、宇都宮市のまちおこしや交通渋滞緩和などの面から宇都宮市における LRT の必要性を考えてみると、LRT は今後の宇都宮を考えていく上で、欠かせない存在であるといえるだろう。

6. LRT 導入をめぐる反対意見の根拠

私の周囲の反応を見ると、LRT に反対する声も非常に多く、実際に前回の宇都宮市市長選では、LRT の導入を最大の焦点とし、推進派である現市長の佐藤市長と反対派である山本氏、浅野氏、今井氏の三名の候補との争いとなった⁶。LRT 導入に反対している人の理由としては、おそらく LRT を導入することで本当にまちが活性化するのかといったことや生活が良い方に変化していくのだろうかといったような LRT に対しての半信半疑な意見が多いと考えられる。実際に私の家族や社会人として働いている先輩に LRT についてどのように考えているかきいてみたところ、「どうせ効果がないのだからやるだけ無駄だ」や「大きな看板があるけど、実際必要ない」と言っており、あまり LRT に期待はしていないようであった。

また、最も大きな反対意見として、LRT を導入資金のもとを取ることが出来るのか、税金の無駄使いではないかという、黒字化する見込みに対しての疑問があると考えられる。自治体が建設した施設等が全国の至るところで赤字運営となり、売却されるという事態が珍しくない昨今では、こうした考えを持つことは当然であり、どうしても LRT の運営が赤字運営にならないか、黒字転換できるのかということに半信半疑になってしまうのだろう。宇都宮市の見解によると、平成 19 年に創設された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用することで、以前まで望ましいとされていた「第三セクター方式」ではなく「公設型上下分離方式」が可能となり、これによって 40 年以内に黒字転換できる可能性が確認されたとある⁷。運営方式が変わったことで黒字転換できる可能性が出てきたようだが、実を言うと、私も LRT が黒字転換できるかどうかは半信半疑である。その理由として、試算の際に一日あたりの利用者数を 44900 人と見込んでおり、果たしてそれほどの人数が利用するのかわからないということと、開業前の準備期間内に発生されると予想される各種費用は試算から除いているということがあり、簡単に宇都宮市の見解を受け取る事ができないと考えているためである⁸。

しかし私は、LRT が赤字運営となってしまう、結果として黒字転換することができなく

でも良いのではないかと考えている。なぜならば、LRT の運営が赤字であっても、宇都宮市にもたらされるメリットと赤字とでは、赤字の程度にもよるが、莫大な赤字で無い限り LRT によってもたらされるメリットのほうが非常に大きいと私は考えているためである。

筑波大学の教授である谷口守氏は、LRT だけで黒字化することは難しい。無理に黒字化を目指すとうち地方路線バスが陥ったような路線の削減を行うなど運行本数の低下などのサービスの削減を招き、結果として利用者が減る。その結果またサービスがされる悪循環にはまってしまつて黒字化は遠くなるという趣旨のことを新聞記事で述べている⁹。また谷口氏は、LRT だけで黒字化することは難しいし、そうする必要もない。街全体で黒字化すればいいのだ、という意見を同記事内で述べており、この「街全体で黒字化すればいい」という考え方は、私にとっては盲点であったが、非常に素晴らしい考え方であると思つたとともに、この考え方は、宇都宮市が LRT の導入を進めていく上で非常に有効な考え方であると思うため、是非宇都宮市にはこの考え方を活かした LRT の導入推進を行なってもらいたい。

7. LRT 導入に向けた克服すべき課題

ここまでで LRT について意見を展開してきたが、LRT は宇都宮市の今後を考える上で欠かせない存在であり、導入されれば宇都宮市の未来はより明るいものになるはずだ。そこで総括として、今後宇都宮市が LRT の導入を実現していく上で必要なことを考えていこうと思う。

LRT を導入するにあたって、なりよりも市民の理解を得ることが非常に重要になってくる。どんなに優れたメリットがあるものであつても、市民の不安や心配などを解消することができずに、支持や協力を得られなければ導入を実現することは難しいだろう。しかし、パンフレットや広報誌などによる、一方的な情報発信では限界があるように感じる。市民の理解を得るためにも、パンフレットや広報誌、看板等で情報を発信するのではなく、市民が直接参加でき、意見交換できる場を多く設けて、LRT の適切な説明をより一層市民に向けて発信していくことが求められていると思う。

最近では、6月28日に河内生涯学習センターで初めての公共交通に関する市民フォーラムが開催され、佐藤市長と市民とが LRT について意見交換を行った¹⁰。こうした場を今後より多く設けていくことで、双方向的な意見のやり取りができるようになり、宇都宮市と市民とが一体となつて、LRT の導入に向けて協力しあう事ができる体制を作っていくことが可能になるだろう。しかし、LRT の説明の際には、ただ LRT の良い面だけを説明するだけでなく、懸念されている問題点をしっかりと列挙した上で、それに対する安全性あるいは改善案などを市民にもわかりやすく、きちんと伝えていくべきである。

まだ LRT 導入は計画段階であり、もし導入したならばどれほどの利益が出るのかといったことや、渋滞はどれほど緩和されるのか、中心街は本当に活性化するのかなど、私達の

生活がどう変化していくかということは、いざ導入されてからでないと実際にはわからないことなのかもしれない。しかし、現状を維持していただだけでは、よりよいまちにはなっていないだろうし、よりよい生活がおくることが出来るようにはならないだろう。もし LRT の導入によっての運営が黒字化することが難しいという試算が今後出されたとしても、LRT の近未来的なデザインは、必ずまちのシンボルとなり、宇都宮市の景観に大きなインパクトを与えるだけでなく、全国各地の注目を浴びることになるはずである。また、宇都宮市が LRT を導入したならば、既存の路線を利用していない導入例としては全国初の試みとなり、全国の市町村の注目を集め、今後導入を検討している市町村の手本として大きな存在となるだろう。そのため、宇都宮市は「街全体で黒字化すれば良い」という考え方を活かして LRT の導入を大胆に進めていくべきである。

-
- 1 「宇都宮、新パンフレットで LRT など紹介」(2012 年 6 月 9 日付 下野新聞 soon)
<http://www.shimotsuke.co.jp/news/tochigi/top/news/20120608/801721> (2012 年 6 月現在)
 - 2 富山ライトレール株式会社 HP 「富山ライトレールについて」
<http://www.t-lr.co.jp/about/index.html> (2012 年 6 月現在)
 - 3 三浦幹男・服部重敬・宇都宮浄人 『世界の LRT 環境都市に復権した次世代交通』(JTB パブリック、2008 年)
 - 4 宇都宮市 HP 「新交通システム (LRT) はなぜ必要なのでしょう」
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/003476.html> (2012 年 6 月現在)
 - 5 青山吉隆・小谷通泰編著『LRT と持続可能なまちづくり 都市アメニティの向上と環境負荷の低減を目指して』(学芸出版社、2008 年)、 RACDA 編『路面電車とまちづくり 人と環境にやさしいトランジット都市を目指して』(学芸出版社、2001 年)、 宇都宮市 HP 「宇都宮市内バス路線マップ」
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/004874.html> (2012 年 6 月現在)
宇都宮市 HP 「新交通システム導入に向けた取り組み」『第 3 回新交通システム検討委員会資料』
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/LRTdounyusuishin/siryousisetu.pdf (2012 年 6 月現在)、 所長の暴言・暴論? 「日本で進まない、路面電車建設問題」<http://www.uraken.net/tsurezure/index.html> (2012 年 7 月現在) より作成。
 - 6 「宇都宮市長選 4 氏が立候補」(2008 年 11 月 9 日付下野新聞)
<http://www.shimotsuke.co.jp/hensyu/gogai/pdf/081109utsunomiya2.pdf> (2012 年 6 月現在)
 - 7 宇都宮市 HP 「新交通システムについて Q&A」 「第三セクター方式」と「上下分離方式」
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/LRTdounyusuishin/2010.2.16.5-saisan-bunri.pdf (2012 年 6 月現在)
 - 8 宇都宮市 HP 「新交通システムについて Q&A」 「第三セクター方式」と「上下分離方式」
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/LRTdounyusuishin/2010.2.16.5-saisan-bunri.pdf (2012 年 6 月現在)
 - 9 「郷土再生 県都の交通 8」(2012 年 6 月 6 日付 読売新聞朝刊)
 - 10 「LRT 導入 市長明言」(2012 年 6 月 29 日付 下野新聞朝刊)