

宇都宮市における LRT 新設の是非と必要性

(1) 宇都宮市の交通の現状と LRT

宇都宮市に長年在住し、日常生活を送る中で、宇都宮の特に中心市街地の交通網に不備な点が多いと日ごろから感じている。特に早朝と夕方の時間の渋滞が多く、目的地に着くまでに空いているときの倍以上の時間を要することもしばしばである。私は通学にバスを利用しているのだが、渋滞の影響でバスが時間通りに運行しておらず、不便に感じることが多い。これは、宇都宮の道路が複雑であることや、交通整備不良など様々な理由が考えられるが、一番は宇都宮が車社会であるということが大きな要因であると考えられる。

宇都宮市の調査によると、栃木県の自家用車保有率は全国 2 位で、保有台数は一貫して増加しており、ここ 20 年で 1.5 倍になるなど、自動車への依存度が高くなり続けている¹。それが、環境問題や高齢ドライバーの増加、都市の肥大化などの問題にも派生している。これらの解決策として宇都宮市では LRT(Light Rail Transit)の新設を掲げている。LRT とは、軽快電車、ライトレールともいわれる次世代型路面電車のことで、新技術導入により小型軽量化した車両を使用する。路面から 20~30cm と超低床型の車両が多く、高齢者や体の不自由な人でも乗り降りが容易なのが特徴である。欧米では、低振動・低騒音で輸送力に優れ、バスと地下鉄の中間に位置する交通システムとして数多く導入されている。モータリゼーションによる都心空洞化の対策としても効果が期待される。建設コストは地下鉄に比べると格段に安く、環境にも配慮した都市型交通として、日本でも路面電車が残っている長崎市や広島市を中心に導入が進められている²。

宇都宮市のホームページによると、LRT の新設によって、宇都宮市東部の交通渋滞の緩和はもちろんのこと、宇都宮市が、少子高齢化に人口減少が加わる厳しい社会を生き抜くために必要な、人が動きやすくなるための公共交通ネットワークの構築を目指しているとある³。確かに、これからの高齢社会に適した交通のネットワーク形成を考えていかなければならない局面において、LRT は画期的で有用な装置のように思われる。しかしながら、この LRT の新設には賛否が分かれている。新設にはコスト面での負担が大きく、採算がとれるのかという疑問も多い。さらに、初めの着工ルートが宇都宮駅の東口であることからその必要性が疑問視されている。このような反対意見が存在するなかでも新設の話は進められており、石井啓一国土交通相は 2018 年 3 月 20 日、宇都宮市と栃木県芳賀町が計画する LRT の軌道敷設の工事施行を認可した。栃木県も同月 22 日に都市計画事業認可を行い、工事に必要な法定条件が整った。開業予定は、2022 年 3 月である⁴。

2018 年 5 月 28 日、LRT の起工式が J R 宇都宮駅前で行われた。起工式には、市や国土交通省の関係者ら約 200 人が出席し、佐藤栄一市長は「LRT の整備により、新たな都市の価値や魅力を高めていけると考えている」とあいさつした⁵。

このような動きがある中で私は、LRT が本当に必要な装置であるのかを、費用対効果、運行ルート、利便性といった側面から検証し、自分なりの見解を述べたいと思う。

(2) LRT に期待される効果

まず、LRT のメリットとして、上記にも述べたように高齢社会に適した公共交通ネットワークの形成に適した装置になり得ることが挙げられる。LRT 自体が高齢者の移動手段として機能するのはもちろんのことだが、大通りに LRT ができることによってバスなどの他の公共交通機関が郊外に分散し、より公共交通を充実させることができる。

また、宇都宮市のホームページによると、LRT の特徴として以下が挙げられている⁶。

- 特徴 1 LRT の車両は、騒音や振動が少なく快適な心地
- 特徴 2 車両の床が低く平らで、ホーム（乗り場）との間に段差や隙間がほとんどない
- 特徴 3 専用レールを走るため、時間に正確な運行が可能
- 特徴 4 洗練されたデザインは、「まちのシンボル」になる
- 特徴 5 道路上を走るのので、ほかの交通手段との連携がスムーズ

特徴 2 からバリアフリーにも適していることがわかる。また、特徴 4 から、LRT ができることによって観光面での効果も期待できることがわかる。

さらに、LRT の新設によって宇都宮市が目指していることは、ネットワーク型コンパクトシティの形成である。宇都宮市の HP によると、ネットワーク型コンパクトシティの考え方とは、以下の通りである。

- ① 本市のこれまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型の都市のかたちとして、「ネットワーク型コンパクトシティ」を形成
- ② 中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに、地域の特性を踏まえ、市民の日常生活に必要な各種の都市機能が集積した拠点を形成
- ③ 市全体の活力をけん引する、産業・観光に関する都市機能を備えた拠点を形成
- ④ 本市の骨格となる交通から、日常生活に身近な移動を支える交通まで、階層性を持った交通ネットワークを構築し、拠点間を連携・補完
- ⑤ これらの「拠点化」「ネットワーク化」により、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足でき、市民生活の質や都市の価値・活力を維持・向上⁷

LRT の効果によって、このようなネットワーク型コンパクトシティの形成を目指しているのである。もし、本当にこれが実現するのであれば、LRT はこれからの少子高齢化社会に適した画期的なシステムになるのではないだろうか。

(3) LRT の問題点

以上の LRT の効果に対して、問題点が存在し、有権者や市民からも批判が上がっていることも否めない。

まず、一つの問題点は LRT にかかる膨大な費用である。LRT を導入するのに必要な整備費用は約 458 億円で、宇都宮市の負担は約 206 億円、芳賀町の負担は約 23 億円、国の支援が約 229 億円である。国の支援が半分を占めてはいるものの、宇都宮市は、年あたり最大で 13 億円を 20 年ローンで負担しなければならないことになる⁸。宇都宮市の HP によれば、1 年当たりの支払金額（最大約 13 億円）は、歳出全体の「約 0.7 パーセント」で、宇都宮市の道路や公園などに使われる費用の「約 5 パーセント」程度の金額であり、宇都宮市の財政を圧迫するものにはならないとしているが、LRT の採算がとれなかった場合、果たして市民に追加の負担がのしかかることはないのかどうか疑問が残る。LRT を敷設しているところは、長崎市や広島市にもあるが、それはもともと路面電車の線路だったものを活用して導入している。路線を一から作るという前例がない点においても、費用面での負担の大きさがうかがえる。

また、LRT の運行ルートにも疑問点がある。始めに着工される運行ルートは、JR 宇都宮駅の東口から東に進み、鬼怒川を越えて、ホンダやキャノン、カルビーなどの大企業の工場が建ち並ぶ工業団地までの 14.6 キロメートルを結ぶ⁹。ここでの疑問点は、なぜ中心街である西口ではなく、東口に作るのかという点である。将来的には、西口にも敷設する予定だそうだが、必要性の高いほうを優先すべきなのではないか。確かに、芳賀・高根沢工業団地には、町外から約 2.3 万人が通勤しており、アンケートの需要予測によると一日当たり平日で約 1 万 6300 人の利用者が見込まれている。この数字なら採算はとれるだろうが、公共事業の場合は事前の予測と実際の数字に乖離があることが多い。さらに、宇都宮市が車社会であることを考えると、公共交通機関の利用者が少ないことから、必要性が危ぶまれる。

(4) LRT の賛否

以上のように、LRT の費用対効果が疑問視されるなかで、市民の賛否の声も分かれている。そこで私は、長年宇都宮市内の交通関係の会社にお勤めされており、LRT を含め、宇都宮の交通事情に詳しいと思われるお二方にお話を頂いた。

一人目に、K 株式会社の元従業員である、Y 氏にお話を聞いた¹⁰。Y 氏は、LRT には全体的に反対意見が多かった。

まず一つ目のご指摘としては、LRT とバスの乗り継ぎの面倒さである。確かに、LRT が通るのは、大通りであるため、LRT 利用者は発着所までバスや自転車などで乗り継がなければならない。もし、バスを利用するのであれば、乗り継ぎに時間がかかる場合もあるし、面倒である。また、自転車を利用する場合、駐輪場を設けられる場所があるかどうかなどの設備の面の問題もある。

また、費用が莫大であるということから、LRT の採算がとれなかったときの市民の負担が大きいというご意見もあった。確かに、市民の声として、税金の無駄遣いだとか、LRT の費用を福祉や教育まわしたほうが良いというような意見も多い。このような意見が多い中で、着工が始まってしまうというのは、市政が強行しているように思える。

さらに、西口より先に東口に敷設することへの疑問を Y 氏に投げかけたところ、西口にはバスの路線が多いが、東口は比較的に少ないため、バス会社の反対が少ないということと、東口の芳賀・高根沢工業団地の賛成が大きいということが大きく関係しているのではないかという意見を頂いた。LRT を東口から先に新設するには、そういった背景が考えられるということを知り、様々な会社の利害関係が絡み合っているのだなと感じた。

次に、A 株式会社の現従業員で執行役員である T 氏にお話を頂いた¹¹。T 氏の LRT の見解としては、LRT とバスが互いに共存共栄していければいいというものであった。T 氏によると、「LRT は速達性があり、定時運行が可能であるため、利用者の利便は良い。バスは LRT の運行ルート以外の細かな地域を運行することができる。これらのそれぞれの良さを活かしていれば一番良い。LRT ができても、バスは細かな交通や郡部線などの需要あるから、バス事業が衰退することはないと考えている。」ということだった。確かに、LRT ができることによって、バスの路線が分散し、より地方に公共交通が行き届かせることができるだろう。そういった点では、これからの高齢社会に適応したシステムと言えるのではないか。

(5) LRT 効果の再検討

これまで、LRT 新設における効果、問題点、賛否の声について述べてきた。ここで私が注目すべき点は、費用対効果であると考えます。新設には莫大な費用がかかるが、それに見合った利便性、観光収益、経済活性化、福祉的效果といったものを生むのであろうか。効果があるとしても、負の影響がそれを打ち消してしまうようなことがあれば、元も子もない。LRT の効果は上記した通りであるが、それが市民にとって、膨大な税金を費やしてまで求められていることなのであろうか。それを再検討してみたいと思う。

先日、宇都宮大学近くの石井地区で、「石井地区地域内公共交通検討委員会」が開かれた。そこでは、住民の交通に関するアンケートの結果を分析し、これからの地域内公共交通のあり方が検討されていた。

住民からのアンケートによると、移動手段として自動車を利用している人が 8 割近くを占めており、その中でも自分で運転している人は 66.6%、家族等に同乗している人は 16.6%であった。また、バスを利用している人は 1.4%、タクシーは 0.4%であった。この結果から、やはり自動車の利用率がかなり高いことがわかる。また、家族等に同乗しているという人の割合も高いことから、高齢者の送迎が必要であるという現状があることがわかる。さらに、バスの利用率が低いことがわかる。これには、様々な理由があるのではないかと思うが、バスは時間が不正確であったり、本数や路線が少なかったりすることから、移動に自由の利く自動車に需要が流れているのではないかと考える。

次に、生活交通の必要性という項目では、必要であると答えた人が 37.3%、将来必要であると答えた人が 22.9%であり、合計すると 60.2%の住民が必要と答えた。この結果から、地域内で高齢化が進む中で、自動車にとって代わる地域内公共交通の需要が高まっていることがうかがえる。

これらの結果より、基本的に住民の交通手段は自動車であるが、地域の高齢化に適した公共交通が求められていることがわかる。よって、LRT はこういった住民のデマンドに合った新たな公共交通機関になり得るのではないか。あくまでもこのアンケートは石井地区での結果であるが、自動車利用が多いという点では宇都宮市全体としてもあり得る結果であると思う。住民のこうした需要に合わせた公共交通のあり方が確立されれば、より宇都宮が住みやすい街になるであろう。

今回の LRT の費用対効果の検証では、市内全体の意見や、効果を細かく分析して、LRT の是非を断言するようなことはできなかったが、市内には新たな交通ネットワークのデマンドが存在し、LRT がそのデマンドに適した装置となり得る可能性があるのは確かであることがわかった。よって、着工が決まったからには、LRT の可能性を信じ、これからの動きを見守っていかうという結論に至った。

そして、これから LRT が新設されるにあたって、敷設がスムーズに行われるためには、市内の交通関係の会社や組織、団体との協力が不可欠である。よって、宇都宮市は、芳賀町はもちろんのこと、他のステークホルダーとの連携のもと、LRT 事業を順調に進めていくことが求められる。

最後に、LRT には着工が始まった現在でも賛成、反対の声が上がっているが、市は、そういった住民の声に対して、LRT のメリットとデメリットを明確に示し、様々なことを考慮した上での新設の必要性と、莫大な費用に対する効果を市民に理解させる必要があるのではないだろうか。

-
- ¹ 宇都宮市 HP, 「第 2 章 宇都宮市の交通の現状と課題」, P.13, (2018 年 5 月現在。)
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/020/03_chapter2.pdf
- ² ブリタニカ国際大百科事典 電子版より。
- ³ 宇都宮市 HP, 建設部 LRT 企画課協働広報室, 「何のために LRT?」, (2018 年 5 月現在。)
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1013030.html>
- ⁴ 日本経済新聞 HP, 「22 年開業へ月内着工 宇都宮 L R T 工事認可を発表」 2018/03/21,
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO28380870Q8A320C1L60000/>, (2018 年 5 月現在。)
- ⁵ 産経ニュース HP, 「宇都宮の L R T が起工式 初の軌道新設」 2018/05/28,
<https://www.sankei.com/politics/news/180528/pl1805280022-n1.html>, (2018 年 6 月現在。)
- ⁶ 宇都宮市 HP, 建設部 LRT 企画課協働広報室, 「LRT ってなに? 路面電車?」, (2018 年 6 月現在。) <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1013030.html>
- ⁷ 宇都宮市 HP, 総合政策部政策審議室計画行政グループ, 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」, (2018 年 6 月現在。)
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/007/653/visiongaiyou.pdf, 下線筆者。
- ⁸ 宇都宮市 HP, 建設部 LRT 企画課協働広報室, 「整備費は? 市民の負担は?」, (2018 年 6 月現在。) www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1014331.html
- ⁹ 宇都宮市 HP, 建設部 LRT 企画課協働広報室, 「LRT の運行ルート」, (2018 年 6 月現在。) www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1013029.html
- ¹⁰ 2018 年 5 月 19 日におけるかつて宇都宮市内の交通関係の会社に勤めていた Y 氏へのインタビュー。
- ¹¹ 2018 年 6 月 6 日における交通関係の会社の現執行役員である T 氏へのインタビュー。