

古川 智美 「LRT 導入でまちを変える～宇都宮市中心街の活性化に向けて～」

はじめに

現在、宇都宮市は全国有数のクルマ依存型社会となっている。7・8年前のデータによると、栃木県は自動車普及率が 95,1 % (全国 2 位)、運転免許保有率が 64,9 % (全国 2 位)、県民千人あたりの自動車保有台数が 756 台/千人 (全国 4 位) などという結果も出ている¹。

このままクルマ依存型社会が進行してしまうと、次のような問題が生じると考えられる。一つ目は人の流れが郊外へと移ってしまうことである。宇都宮市の中心市街地は駅西と呼ばれる大通り沿い、オリオン通りのアーケード街周辺を指す。しかし、今となっては中心市街地とは離れた郊外に大型ショッピングセンターがいくつか建っている。いずれの場所もキャパシティのある駐車場が完備されており、中心市街地とは異なり、車で移動する買い物客を迎え入れる体制を作っている。これは、クルマ依存型社会が生み出した結果であろう。よって、中心市街地は活気付く郊外のショッピングセンターと反比例して、元気がなくなっているように思われる。

二つ目は、超高齢社会への対応である。高齢社会が進んでいる現在、高齢者による交通事故の増加や、車の運転に不安を持って免許を返納する高齢者が増えているなどの問題がある。高齢者に最適な交通手段は、バスなどの公共の乗り物ではないだろうか。

三つ目は環境問題につながることである。車が排出する二酸化炭素や二酸化窒素は地球温暖化や大気汚染につながる。他にも渋滞問題が挙げられる。

これらの問題点を解決するためにも、宇都宮市では、クルマ依存型社会を脱却し、鉄道・バス・タクシー・LRT の各種公共交通と、自動車や自転車を連携させた「公共交通ネットワーク」の整備を検討し²、発展させようとしている。主要な交通手段の対象となるのは、もちろん車ではなく、公共交通機関である。このネットワークの中で軸となるのが、新たな試みでもある LRT である。未だ LRT 導入が実現するか否かについては市でも検討中ではあるが、実際に実現に向けて調査、会議等は進行中である。そして LRT 導入の実現なしでは、この「公共交通ネットワーク」は成立しないと思われる。

自分が今住んでいる宇都宮市の中心市街地の活性化のためには何ができるのか、何が必要なのかを考えたとき、この LRT 導入が近い将来実現することで、中心市街地は大きく変わるのではないかと思った。そこで、宇都宮市を変えるターニングポイントともいえる LRT とは何であるのかから、宇都宮市で導入が実現した場合の将来のビジョンまで、LRT についていろいろと調べてみようと思う。

1、LRT とは何か

今回のターニングポイントである LRT とは「Light Rail Transit」の略称で、LRV(Light Rail

Vehicle) と呼ばれる未来型車両を中心とした次世代型の交通システムである。LRVは、見た目は従来の路面電車と似ているが、中身は全く違う。走行性能として、市街地の低速走行 (20 ~ 30km/h) から郊外の高速走行 (60 ~ 100km/h) までフレキシブルに対応し、自動車並の加速度性能を持つ。次に環境性能として、回生ブレーキによる省エネ走行をする。回生ブレーキとは減速時のブレーキ力をエネルギー (電力) として取り出すしくみのことである。他にも、ゴム挟み車輪による騒音低減や都市内での排気ガス削減といった効果を持つ。三つ目に快適性能として、超低床車両によるスムーズな乗降、静かで揺れない乗り心地、大きな窓による明るい車内といったものが挙げられる³。この快適性能は、高齢者の方々や障害者の方々、小さい子供に向けたバリアフリーの効果を持ち合わせているといえよう。さらに、都市の景観を作り出す高いデザイン性を持つ⁴。

交通システムとしてのLRTは、鉄道、バス、乗用車、自転車といった他の交通機関との有機的な連携を図る工夫が随所に盛り込まれている⁵。バス&ライドやパーク&ライドといった乗り継ぎ施設を設備することで、LRVを軸とする新たな交通網が敷かれる。つまり、郊外にある自宅からは自家用車や自転車、バスなどを利用して、最寄りのLRVの停留所まで行く。そしてそこからはLRVに乗り換えて中心街まで出る、というようなことである。バス&ライドはバスからLRVに乗り換える結節点のことであり、パーク&ライドは自家用車からLRVに乗り換える結節点のことであり、駐車場を隣接させた乗り継ぎ施設のことを指す。

最後にLRTの効果として、まちづくりへの寄与が挙げられる。トランジットモール等による中心市街地の活性化や、公共交通指向型都市開発⁶につながる。トランジットモールというのは、中心市街地等のメインストリートを、歩行者空間として整備するとともに、バスやLRT等の通行のみを認めるシステム⁷である。

現在では後に事例としても挙げるが、ヨーロッパの各都市やアメリカの都市でも導入されている。日本国内では富山市が初のLRT導入を遂げている。大阪府堺市でも導入に向けて取り組んでいるようである。

2、宇都宮市の今までの取り組み

宇都宮市のLRT導入の主なねらいは、中心市街地の活性化、街のシンボル化、超高齢型社会への対応、環境問題への対応といった主に4つのものと考えられる⁸。

栃木県・宇都宮市は平成9年度に「新交通システム検討委員会」を設置した。以降、検討委員会において、基本方針を策定し、調査の実施に取り組み始めた。宇都宮市は平成15年度には市民の方々と意見交換を交えた「まちづくりと交通に関する懇談会」を開催した。以後も市民の方々と懇談会を幾度も行ってきた。平成17年度には、栃木県・宇都宮市と共同で「新交通システム導入課題検討委員会」を設置し、各種課題の解決策を検討し、宇都宮市が主体となり平成19年度から、LRT導入における実現性・成立性を検討する「新交通システム検討委員会」を設置した⁹。LRTの整備費用には、355,1億円費やされるようである。その内地方の負担金は225,7億円 (H19予算案における財源別内訳) となる¹⁰。

平成17年度に市民の代表や交通事業者などによる懇談会を設置し、市民の日常生活に必要な移動手段の確保について検討を行い、「生活交通確保プラン」を策定した。このプランでは、生活交通の確保に向けて、市民・交通事業者・行政それぞれの連携を図りながら、既存のバス路線の維持存続や地域に応じた交通（地域内交通）を導入し、市民の移動手段の確保を図ることとしている。市内には165路線のバスが運行されているが、市中心部から放射線状に運行されているため、特に郊外部において、バスを利用できない、または、利用しにくい地域（不便地域）が存在している。市では、このような不便地域を解消するため、地域住民・交通事業者・行政の三者が連携しながら、地域の実情に応じた、利便性の高い地域内交通を確保していく¹¹との意思を示している。

導入区間は、宇都宮テクノポリスセンター地区から桜通り十文字付近の計約15kmである。柳田街道や大通りといった既設の道路への導入を基本としているが、鬼怒川横断部については利用者の利便性等を考慮して、橋梁を新設するルートが有力と考えている。LRTが導入した場合、中心市街地の大通りは車道が片側一車線になる場合と、LRVの路線と歩道だけのトランジットモールになる場合などがイメージされている¹²。実際二年前の11月に行われた「大通りにぎわいまつり」では、トランジットモールが試行された。

停留所は24箇所の設置を予定しており、停留所設置を考慮すべき主な拠点・地区として、居住地であるテクノポリスセンター、就業・従業地であるテクノポリスセンター、陽西町周辺、東武宇都宮駅周辺、県庁、清原工業団地（管理センター）、集客拠点である馬場町周辺、JR宇都宮駅、ベルモール等、交通結節点であるJR宇都宮駅、東武宇都宮駅が挙げられている。交通結節点は、駅前広場やバスターミナルなど各種交通機関（鉄道・バス・LRT・タクシー等）相互の乗り換えを行う施設であり、宇都宮の公共交通ネットワークを利用者にとって使いやすいものにするためには、次のような視点に立った施設設備・機能充実が必要である。一つ目はLRTを含めた各種公共交通をより利用しやすいものとすることである。交通手段としてのみならず、まちづくりのツールとして、その機能を十分に活かすためには、各種公共交通機関相互の乗り換え利便性を充実させることが必要である。二つ目は、まちの移動手段として各種交通機関の共生・連携が図られていることである。環境にやさしく、効率的なまちの移動手段として機能していくために、公共交通とマイカーや自転車等の交通機関が役割分担を踏まえ、連携を図ることが必要である。三つ目は、まちづくりの機能を有することであり、新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を有することが必要である。なお、検討にあたっては、交通事業者と十分な調整等を行う¹³。

3、宇都宮市の今後の課題

ここまで、委員会で検討し調査も行ってきたようであるが、未だ導入実現が未決定の段階にあるのは、多くの課題や問題点があるからであろう。今後取り組むべきこととして、主に3つのことが挙げられる。

一つ目は市民・県民との合意形成である。まちづくりの方向性について、市民・県民の人々との対話を積み重ねる中で、合意形成を図っていき、過度のクルマ依存から脱却す

るためにも、市民・県民一人ひとりの意識改革も重要である。その一環として、市役所では今までも市民の人々との懇談会を開き、現在では市役所で行っている事業やLRTについても説明する出前講座を行っている。どちらに関しても、市民側からの積極的に話を聞こう、しようとする意識がなければ意味がない。市役所側からは、広報紙でLRTについて紹介をしたり、イベントなどにおいてLRTに関するブースを設けたりして、市民の人々に理解を深めてもらうためにPR活動を行っているようだ。

二つ目は行政上の課題のクリアである。健全な事業経営のためには、現行制度の枠を越えた財政支援や、運営主体のあり方等について検討する必要がある。さらにLRTの性能を発揮するためには、現行法制度の柔軟な運用や一部見直しについて検討が必要である。まちづくりを踏まえた段階的整備の検討や、総合的な交通対策との連携方策の検討も重要である。市民側から事業費について非難する声も上がっているようである。事業採算性については、当初計画の場合、単年度の運賃収入が人件費・運行経費を上回るが、初期投資に要する借入金の返済については困難と見通されている。全体計画の場合、大幅に需要が伸びることから、当初計画よりも安定した運営が可能になるが、借入金の返済については、現行制度のもとでは、なお困難と見通されている。だが、「H19年10月施行の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、整備側・運営側がみなしで特許取得が可能となる上下分離方式が施行され、営業主体の借入金等を大幅に軽減することが可能となっている¹⁴。

三つ目に公共、運営主体、市民・県民の連携・協働である。LRT導入の合意が得られた際には、公共、運営主体、市民・県民がそれぞれの立場から事業・運営に参画していくことが重要である。市民は意識改革、市民団体等の設立、運営主体は整備の効率化、効率的な運営に働きかける。そして公共はまちづくり・交通連携施策に働きかけることで、三者の連携・協働に向けて、リーダーシップを発揮する¹⁵。

他にも、LRTが中心市街地を活性化させることによって、逆に郊外の大型ショッピングセンターが廃れてしまうのではないかという意見もあるようだが、郊外と中心市街地を結ぶ役割を果たすのがLRTである。ゆえに、交通ネットワークが広がることで、中心市街地にも郊外のショッピングセンターにも公共交通機関を利用して出かけやすくなるのではないかと、自分は思う。

4、富山市・オルレアン市（フランス）における事例

日本国内で初めてLRTを導入したのが、富山県富山市である。2006年4月にLRTを導入し、それを基幹とした公共交通ネットワークの整備に取り組んでいる。既存の軌道事業者によるLRVの導入であれば、1997年に熊本市における新型低床車両の導入がはじめとされ、続いて、広島、鹿児島、岡山などにもLRVが導入されている。しかし新たな交通システムとしてLRTを新設したのは、富山市が初である¹⁶。宇都宮市と同様に富山市はクルマ中心の社会で、同じような課題を抱えていた中、年々利用者が減少し、存続が危ぶまれていた「旧JR富山港線」を、北陸新幹線の整備計画をきっかけにLRT化することを決定した。LRT化にあたり運行本数や乗り継ぎ方法など、利用者への利便性を最優先に考えながら整

備した結果、今では、予想以上の人が利用している。また、ネットワーク化することでまちとまちがつながり、移動しやすくなったため、市民の外出の機会が増え、さらに観光客なども増えたことから、まちににぎわいが戻ってきている。

富山市も行政が積極的に取り組んだ事例の一つであるが、さらに、地元の皆さん自らも、富山市が設置した基金への寄付や、記念プレートの購入など、積極的に事業を支援し、市民・交通事業者・行政の三者がうまく連携している事例としても注目されている¹⁷。

現在では、車両の愛称を「PORTRAM」とし、シンボルマークやネコの応援キャラクターなども作り、市民の人々に親しみを感じさせる存在となっているようだ¹⁸。

次に宇都宮市の姉妹都市でもあるフランスのオルレアン市の事例を挙げる。工業都市としても成長を続ける同市の目標は、「サステイナブル（持続可能）なコンパクトシティ」であり、この目標実現の一環として、2000年にLRTが導入された。LRT導入のおおきなねらいは中心部の再生にあり、単なる交通対策ではなくまちづくりの一環として導入されているのが特徴である。LRT沿線の大規模開発や住宅地整備など、公共交通指向型開発（TOD, Transit Oriented Development）にも取り組んでいる。

LRTのルートは、オルレアン市北部郊外から中心部を通り、南の隣接市とを結ぶ延長約18kmになる。郊外部ではパーク&ライド駐車場を6か所設け、LRTの切符を購入すれば無料にするなど、利用しやすい工夫がされている。一方、中心市街地では、駐車場整備を抑制し、トランジットモール（約400m）を整備するなど自動車の利用の仕方を変えてもらう考えである。また、芝生を植えた軌道や植樹など、周辺景観にも配慮しており、LRTがまちづくりのシンボルとしても期待されている。

おわりに

宇都宮市の中心市街地が活性化するためには、今の雰囲気をはらりと変える必要があると思う。2年前に宇都宮市に初めて足を踏み入れたとき、正直地元の八戸市とあまり変わらないという印象を受けた。仙台市や盛岡市、高松市や松山市に降り立ったときのような感動を味わうことはなかった。自分がいる2年間、街の表情が変わったようには思えない。とても残念なことである。この状況を打破するために、揮発剤としてLRT導入はぜひ実現してほしいと思っていた。自分はまちづくりの視点からLRTに取り掛かってみたが、LRT導入は高齢型社会への対応でもあり、クルマ依存型社会である栃木県だからこそ、率先して対応していかなければならない環境問題への対応にも効果があるということを知って、LRTの存在が宇都宮市には必要だということを確認した。

LRT導入推進室の方のインタビューのお話のなかで、LRTを導入することで柳田街道の渋滞解消の効果や、大通り・オリオン通りなどの商店街との連携を図ることで相乗効果も生まれるといったような効果も見込まれるという内容も聞くことができた。

そして私案として将来的には、市内の各地域をLRTがネットワークで結び、さらに市域を超えて広がることにより、例えば、既存鉄道に乗り入れるなどして鹿沼市や日光市まで行ったり、ツインリンクもてぎに来た人が帰りに宇都宮に餃子を食べに来たりするなど、

夢のある移動が可能になる¹⁹ というような考えもできる。

財政上の問題や市民・県民の人々の理解を得ることなど、様々な課題はあるが、富山市のような成功例に習って、地道に実現に向けて歩み続けてほしい。LRT導入に反対の声を上げている人々には、しっかりと現在の宇都宮市を見つめ直し、自分が住むまちの理想を抱いてほしい。そうすればまた違った考えが生まれるのではないかと思う。

まちづくりは、そのまちに住む人々がどのようなまちに住みたいのかという理想を抱くことから始まるのではないだろうか。LRT導入は数多くあるまちの理想の中の一つである。しかし、この一つが実現することを皮切りに、中心市街地だけでなく人々の生活がきらきらとしたものになり、他の理想も実現するのではないかと自分は思うのである。宇都宮市が新しく生まれ変わるかどうかは、LRT導入の実現にかかっているといえよう。

- ¹ 栃木県県土整備部交通政策課・宇都宮市総合政策部 LRT 導入推進室、『LRT がまちを変える～魅力ある 21 世紀のまちづくりをめざして～』 pp.1 より
- ² 宇都宮市総合政策部 広報広聴課、『広報うつのみや 特集号 第 1555 号』(2006,12,15 発行、pp2 より)
- ³ 前掲、『LRT がまちを変える～魅力ある 21 世紀のまちづくりをめざして～』 pp.2 より
- ⁴ LRT TopPage、「LRV がこれまでの路面電車のイメージを一変させます」http://www.jtpa.or.jp/contents/lrt/05_lrv.htm
- ⁵ 前掲、『LRT がまちを変える～魅力ある 21 世紀のまちづくりをめざして～』 pp.2
- ⁶ 同、pp.2 より
- ⁷ 同、pp.7
- ⁸ 2008 年 5 月 16 日における宇都宮市役所総合政策部 LRT 導入推進室の方とのインタビューより
- ⁹ 宇都宮市、「新交通システム導入に向けた取り組み」
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/torikumi/index.html>
- ¹⁰ http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/lrtseibihi.pdf
- ¹¹ 前掲、『広報うつのみや 特集号 第 1555 号』、pp.3
- ¹² 宇都宮市、『LRT がまちを変える～新交通システム導入基本計画策定調査より～』
- ¹³ 平成 19 年度第 1 回新交通システム検討委員会(2008,2,21)、『資料 3 (施設計画について)』
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/LRTdounyusuishin/dai1_sinkoutuu_sekkeikeikakunituite.pdf
- ¹⁴ 2008 年 5 月 16 日における宇都宮市役所総合政策部 LRT 導入推進室の方とのインタビューより
- ¹⁵ 前掲、『LRT がまちを変える～新交通システム導入基本計画策定調査より～』
- ¹⁶ 前掲、『LRT がまちを変える～魅力ある 21 世紀のまちづくりをめざして～』 pp.4 より
- ¹⁷ 前掲、『広報うつのみや 特集号 第 1555 号』、pp.5
- ¹⁸ 富山ライトレール株式会社、「富山ライトレールについて」
<http://www.t-lr.co.jp/outline/index.html>
「応援キャラクター」<http://www.t-lr.co.jp/goods/index2.html>
- ¹⁹ 前掲、『広報うつのみや 特集号 第 1555 号』、pp.4