

# 交通問題 第5回 勉強会だより

## 芳賀・宇都宮LRT開業

～持続可能なまちづくりへGo!～

芳賀・宇都宮LRTは「ライトライン」と名づけられ、栃木県宇都宮駅東口から芳賀町高根沢工業団地までの14.6kmを約48分で結ぶ。下の白黒写真ではわかりにくいですが、黄色と黒で枠取りされた3両編成の低床電車の車体はスマートでカッコいい!

私が乗車した9月10日(日) 午後は8月26日(土)の開業から間もないことと休日ということもあってか、乗車定員160人の車内は、「乗り鉄」「撮り鉄」らしき人々や地元の家連連れで満員だった。

クルマとLRT双方の道路空間共有への不慣れさ故か3回の接触事故があったとはいえ、順調に乗車人員を延ばしているようだ。



(写真1: 2023年9月12日 森田優己撮影)

### ① LRT導入の目的

宇都宮市のHPでは、LRTの導入目的をこう説明している。「LRTの整備は、宇都宮市東

部の交通渋滞緩和のためとされている方が多いかもしれませんが、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は、車が運転できなくても多くの方が市内を移動でき、健康で元気に生活していくための公共交通ネットワークを作ることが必要であると考えており、その重要な装置として、LRTを導入するものです」。

LRT整備構想から30年を経ての開業であり、長くかかったなあ!というのが正直な感想であるが、時代の変化や法律の改正を受けた長年の検討過程の中で、LRT整備の目的も渋滞解消から「まちづくり」へと変化していったようだ。主だった動きを見ておこう。

**【1993年】** 宇都宮市の東西を結ぶ公共交通として新交通システムを整備する構想が浮上

**【2011年】** 第5次宇都宮市総合計画に打ち出された「ネットワーク型コンパクトシティ」を支える交通戦略策定

**【2013年】** 宇都宮市の「東西基幹公共交通実現に向けた基本方針」を受けLRTの事業化へむけて検討委員会を設置、途中から芳賀町が参画し、現在は「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」として継続中。

「ネットワーク型コンパクトシティ」の背骨を形成するのがLRTであり、各拠点が串刺しされトランジットセンターと呼ばれる交通結節点で、再編されたバス路線網やその他交通手段と接続し魚の骨のように広がる公共交通網が広域な市域・町内地域を結ぶ構想だ。栃木県は千人あたり自動車保有台数が全国第2位(令和3年)。50万都市の宇都宮市の自動車分担率は77%(令和元年市民意識調査)であり、この地域が全国有数のクルマ社会であることがわかる。

当然、軌道確保のために道路幅を削減することには大きな抵抗があり、「大通りを塞いで自動車交通の邪魔をする」などと自動車ユーザーからの反対も大きかったという。粘り強い市民意識の変革と醸成が行われたようだ。

### ② 「公設民営上下分離方式」の採用

2021年現在の宇都宮市の財政力指数は0.98、

芳賀町は1.03と「豊か」であり、しかも、LRTの整備費は比較的安価であるとはいえ、地方公共団体が整備するにはハードルが高い。後押しするのは国による支援制度。国土交通省は、2005年に部局横断的な「LRTプロジェクト」を創設し、社会資本整備総合交付金等の地方自治体向け補助金や地域公共交通確保維持改善事業など事業者向け補助制度を用意しLRT整備の促進を図る。その目的は、LRT整備の取り組みを促進することによって、人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築、利用しやすく高質な公共交通ネットワーク整備、さらには、生き生きとした魅力ある都市の再生をはかること。

さらに、2007年の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の制定により軌道事業における上下分離方式が可能となり、事業展開しやすくなった（LRTは道路上の軌道を走るので軌道法の適用を受ける）。

2016年9月26日付で芳賀・宇都宮LRTの「軌道運送高度化実施計画」が国土交通大臣に認定され、宇都宮市と芳賀町が軌道整備事業者、2015年設立の宇都宮ライトレール（株）（宇都宮市40.80%、芳賀町10.20%、とちぎライトレール支援持株会22.8%、関東自動車11.0%などの割合で官民が出資する第三セクター会社）が軌道運送事業者として、上下分離方式で軌道事業を実施する特許を得たとみなされた。その後、2023年3月28日に同実施計画の変更が認定され2023年8月26日、全国初の全線新線のLRT開業にこぎつけた。

軌道施設及び車両を宇都宮市・芳賀町が所有し維持管理の責任を負い、運行と輸送の安全性確保や施設の正常な維持のための日常的な維持管理は宇都宮ライトレール（株）に委託し、同社は、軌道施設の使用料を支払うという仕組みだ。インフラ整備と運行を切り離れた上下分離方式には、軌道運送事業者が運送事業に特化して経営を行うことができるというメリットがあると言われている。

このようにして、芳賀・宇都宮LRTの総事業費約684億円うち半分は、前記社会資本整

備総合交付金等の補助金で賄われている。残りは宇都宮市と芳賀町が負担し、栃木県からも80億円ほどの支援を得ていると報じられている。芳賀・宇都宮LRTは一地方の公共交通整備事業ではなく、国をあげての「社会実験」と言ってもいい位置づけをもっていると思われる。

### ③ LRTとしての特徴は？

LRT (Light Rail Transit) は次世代型路面電車と言われる。次世代型というのは、環境負荷を低減し、乗り換えのスムーズさなど交通円滑化が図れ、移動や乗降がバリアフリーな交通システムのことだ。

そのLRTにとって、低床で停留所ホームと段差なく乗り降りできる車両の利用はもちろん重要な特徴だが、交通システムとしてみると、ヨーロッパなどで導入されているような「信用乗車方式」、「優先信号方式」、「専用軌道の走行」の3つが主要な特徴であるように思う。

芳賀・宇都宮LRTではどうであろうか？  
まず、利用者が切符を自己管理し運転士が運賃収受にかかわらないのが「信用乗車方式」であるが、当該LRTでは、150円から400円の対距離運賃制の運賃を各扉につけられた読み取り機（乗るときと降りるときで異なる読み取り機にタッチする）でICカード処理をするのみでなく、ワンマン電車の運転士が現金でも収受する。開業当初の運行の遅れは現金支払いの乗車が多く、手間取ったためだと言われている。

次に、路面電車の進行に合わせて交差点での信号が自動的にかわり信号待ちせずスムーズに運行できる「優先信号方式」は採用されていない。クルマ社会との共存ゆえであろうか？

最後に、「専用軌道の走行」に関しては、郊外部では一部「専用軌道」が設けられているが、宇都宮市の中心部では道路に軌道が敷かれた併用軌道であり、「専用軌道」以外ではスピードアップは難しい。

芳賀・宇都宮LRTの特徴は、技術的な面は

ともかくとして、運行時間帯の幅広さにあるように思う。宇都宮発東京行きの東北新幹線の始発6時27分・最終22時54分に十分間に合う時間帯にまで運行している。運行間隔は時間帯によって異なるが6～10分前後。沿線にある宇都宮市内の大規模工業団地や芳賀町の工業団地の従業員の通勤に配慮した設定となっている。

工業団地に立地する大手企業も送迎バスの廃止や自動車通勤からLRTへの転換を誘導するなど協力的であるという。また、沿線には国立大学や私立大学、高等学校、そして大型ショッピングモールも立地しており、通勤通学需要を基本に中量輸送手段としての需要確保は順調なように思われる。

これでは、「上下分離」をすることによって「上」部分の経営主体に高度成長期のバスなどのビジネスモデルをあてはめているのと同じではないかと思うのは私だけだろうか？

そのうち、独立採算制のどツボにはまりはしないだろうか？ と心配でもある。

このようながった見方はほどほどにして、今後に期待したいものである。LRTはあくまでも交通手段であり、まちづくりの一つの契機に過ぎない。今後、LRTを軸とした公共交通網整備をもとにして「ネットワーク型コンパクトシティ」がいかに形成されていくか、そして、脱炭素社会へむけての転換がどのように進んでいくのか、とりわけ、LRT運行のエネルギー供給を地域の再生エネルギーによって行うとの計画もあり、今後を興味深く見守っていきたいものである。

この文章を作成中に、ふと、ストラスブールのLRTを思い出した。私も2005年に現地を視察。中心部の駅のデザインはとても洗練されていると言われているが、私の第一印象は「なぜ、シャンプーハット？」だった。私は、まったくもってセンスがない！？

ストラスブールのLRTの中央駅には地下駐車場があり、市中心部へ自動車交通が流入しないようにしている。郊外部ではLRTの停留所近くにP&Rの看板がたち広大な駐車場が整

備されていた。

LRTに乗りし運転席と客席を仕切るガラスに張り付いて中をのぞいていたら、運転手さんが“Madam, come in”と運転席に招き入れてくれた。もちろん、違反！ その時、彼は、「世界各地から視察に来るけど他の国では同じようにはできないよ」とか「LRTの運転手になりたくて最初はバスの運転手をして試験をうけて合格した」「優先信号のボタンはこれ」などと楽しそうに、そして、誇らしげに話してくれたのだった。

違反はもう時効かな？ きっと！



(写真2：2005年2月8日 森田優己撮影)

(文責：森田優己)