

## エコツアー報告～宇都宮ライトレール見学～

11月17日(金)に栃木県宇都宮市で本年度のエコツアーを開催。会員、事務局併せて10名が参加しました。本号では参加者2名からの報告を紹介いたします。

### エコツアー宇都宮ライトレール(LRT)乗車体験報告

前田 紘志 (まえだ ひろし/環境文明21会員・茨城県在住)

宇都宮市は栃木県の県庁所在地であり、北関東の人口51万余人を擁する大都市である。首都圏の縁に当たり、東京にも新幹線で50分足らずの地であるためか知名度はやや低いようである。その宇都宮では今夏、75年ぶりという新設路面電車(LRT)を宇都宮駅東口、芳賀・高根沢工業団地間の14.6kmに開業し、世間の注目を浴びることになった。ちなみにLRTとはLight Rail Transitの略称で低床式車両の活用など乗降の容易性などで優れた特徴がある次世代の交通システムであり、従来型の路面電車(いわゆるチンチン電車)のイメージを一掃している。今回のエコツアーではこの構想から開業までの間に深く係わった古池弘隆宇都宮共和大学教授(前宇都宮大学教授、加藤顧問と大学時代同期)にご案内と講演をいただいたので、その概要を報告する。

#### ●LRT建設の経緯

1980年代宇都宮では郊外に大型店舗が次々と出店し、それに伴う中心市街地の衰退、郊外へ向かう車の渋滞及び少子高齢化も進行し、都市機能に危機感を抱くようになった。この解決のために持続可能なまちを土台としてネットワーク型コンパクトシティ(NCC)を作ることを目指し、その根幹を成すものとして、輸送力に優れ環境面にも秀でたLRTの建設をすることとした。しかし巨額な経費を要するため(最終的に684億円、うち国庫補助約2分の1、残りは市町県など)、

反対意見もあり、5回の県知事選挙は常にLRT建設の是非が最大の争点となった(推進派、反対派とも同姓の知事で県外者にはわかりにくい)。しかし2016年の市長選挙では推進派の現市長が再々選され、2018年5月に起工、ついに2023年8月26日開業に至った。

#### ●インフラの特徴

路面電車は20世紀初頭から都市の主要な交通機関であり、市民の移動には欠かせないものであった。しかし、1970年代には自動車交通の発達により、大都市(東京、大阪、名古屋、横浜)を走る公営電車の多くは車の邪魔になるとの理由で次々と廃止に追い込まれた。宇都宮LRTはこの事例から軌道と車道の完全分離を行い(一部は既存の道路車線を縮小してまで)電車のスムーズな運行を確保している。中でも新設された延長700m近い鬼怒川橋梁の景観は圧巻である。車両面では車椅子でも乗り易い低床式、片側4か所のドアのいずれからもICカードで乗降でき、車内の混雑を緩和している。また電力は全て再生可能エネルギーで、ごみ処理場からごみ発電および住宅の太陽光発電の電力を宇都宮ライトパワー(株)から供給を受け、ゼロカーボントランスポートを実現した。

#### ●LRT成功の秘訣と将来

宇都宮ライトレールは開業以来、好調な出足を見せている。これは単にLRTの路線で

はなく、沿線の市民と企業が協同して理解の促進に努めたこと、主要停留所を交通結節点（トランジットセンター）として整備し、新設もしくは変更により再編した、バス路線、デマンド交通、駐車場などでLRTを利用し易くしたことによる。特に終点付近に立地する大手自動車メーカーは、従業員利用促進のため、のべ30台の送迎バスを廃止したという。このようにして自動車の走行を減らし、

コンパクトシティに向けて着々と進行中だ。今後LRTは2030年代を目標として県庁や市役所のある西口への延長を予定している。さらにその先、世界遺産の日光や県南の真岡方面までの延伸も描いているようだ。宇都宮の事例は他のLRT活用を計画している都市にとって理想的な先行例となり、コンパクトシティ、脱炭素社会の実現に向かってほしい。

## ～エコツアー報告～宇都宮ライトレール見学に参加して

遠藤 瑞季（えんどう みずき／2023年度インターン生）

11月17日に栃木県宇都宮市で本年度のエコツアーが開催された。本年度のエコツアーの目的は、8月26日に開通した宇都宮LRTの見学と乗車、およびLRTに関する講話と意見交換である。宇都宮市のLRT導入の目的は、車が運転できなくても多くの人が市内を移動するための公共交通ネットワークを作ることとされている。ここでは、ライトラインの乗車の様子、講話・意見交換会の概要と、私自身の感想を述べる。

宇都宮駅で集合後、まず宇都宮駅東口トランジットセンターから芳賀に行くライトラインに乗車した。乗り心地としては、段差が低く乗り降りしやすく、乗車中の揺れも少ないと感じた。低床式車両の導入による、乗降の容易性・快適性といったLRTの優れた特徴

を実感することができた。途中、清原地区市民センター前にて下車し、トランジットの状況を視察したが、休憩所をはじめとする設備はどれも綺麗に管理されており、パークアンドライド（目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法）の目的で設置された駐車場には多くの車が停められていた。その一方で、バスの停留所には人はまばらで、かつ運用頻度も少なくバスとの連携の課題（後述）を感じた。

講話・意見交換会講師の古池弘隆先生は、交通計画の専門家としてプロジェクト推進の学識アドバイザーを務めてこられた方だ。そのため今回は、構想段階から一貫して関わってきた立場からのお話を伺うことができた。LRTとは何かから、つくるまでの苦労話や今後の展望、ライトラインの概要、ゼロカーボントランスポートとしての役割などについてお話された。

宇都宮市の特徴として自動車依存が高く、一人当たりのガソリン使用が多いという課題があった。また、人口密集市街地と工業集積地域相互の移動が多く、渋滞が多く発生していたようだ。そこで当時、海外でLRTが普



及し始めていたこともあり、宇都宮市におけるLRTの導入の検討がはじまった。1992年の調査からこれら課題が指摘され、その後研究会・協議会なども開催され、理解促進のために2004年からLRTに関するパンフレットなどの媒体を通じて情報発信を行った。建設が決まった後は、市民・町民・企業の参画を目的とした命名アンケートなどの取組も数多く行った。苦労話として、LRTは選挙の争点となり「誰が費用を負担するのか、その費用を他に使うべきではないか」といった反対意見が多かったそうだ。実現への方向性へ向かった転機としては、宇都宮市内だけではなく地域全体での運行を目標とすることで、「全ての町のため」という目的に変わったことが大きいとされている。高齢者の反対も強かったが、その要因として、古池先生は2016年時点ではLRTは名前だけの存在であり、未知のものに対する恐怖があったのではないかと指摘されていた。実際、高齢者の方もライトラインに乗車後は好印象を持っているようだ。

今後の展望は、地域交通の充実を図るためにバスとの連携をよくしていくこと、停車駅にいく動機をつくるための目的地の魅力化を図ることである。なお、LRTは家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する「ゼロカーボントランスポート」に取り組んでおり、環境にやさしい、公共交通の脱炭素化を行っているとのことだった。

私が特に印象に残ったのは、脱炭素化にむけた街づくりとしてのLRTの役割と、宇都宮市における地域分散型再生可能エネルギーの導入である。意見交換会において、古池先生は自動運転にも言及していたが、LRTや自動運転バスの充実と、それらの交通機関に適応したコンパクトシティの形成により、地

域内交通の利便化が実現することで、自動車の利用頻度が少なくなり、より脱炭素も進むのではないかと考えた。その一方で、自動車のいつでもどこでもいける手軽さという強みも存在するため、今後、自動車の利用頻度を減らすための地域内交通の充実を考慮していく必要があるのではないかと考えた。また、地域分散型再生可能エネルギーの導入について、LRTは前述の通り地域由来の再生可能エネルギー100%で運用されており、地域内で電力の需要を創出し、かつその電力を地域内の再エネで供給することで、地域分散型再生可能エネルギーの拡充はより加速するのではないかと感じた。

今回のエコツアーは、専門的な知識を得るだけでなく、地域社会との連携や持続可能な取組への理解を深める良い機会となった。今後も地域社会との協力といった視点も持ちつつ、より持続可能な社会の構築を考えていきたいと思う。

最後に、古池先生をはじめ、参加者の皆様にはエコツアーや懇親会の間に、沢山興味深いお話を伺うことができました。ありがとうございました。



「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」にて