

地域鉄道フォーラム 2025 「LRTによるまちづくり」講演録

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2025 「LRTによるまちづくり」を2025年（令和7年）6月14日（土）東武博物館ホールで開催しました。

宇都宮市は、ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指し、将来に亘っての市民の有効な交通手段としてLRTを選択、芳賀町と共に整備事業を進め、2023年8月に宇都宮駅から芳賀・高根沢工業団地間14.6キロを開業しました。

宇都宮都市圏の東西交通軸として、しっかり市民に定着し、まちのにぎわいを創出するとともに、その走る姿はまちの大事な景観ともなっています。

導入構想から30年、プランニングから開業に至るまでの間、いくつもの課題を乗り越え、いまや欠くことの出来ない基幹交通としての地位を得たLRTは、今後宇都宮駅西口方面への延伸が計画されています。

そこで、まちづくりにLRTの果たす役割とは何か、地域の既存の鉄道を含めて、鉄道と都市との関係を共に考える機会とすべく、路面電車・LRTに関しまして大変造詣の深い方々にお集まりいただきました。

一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事の原潔より開会のあいさつの後、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の軽部努氏からご挨拶を頂戴し、続いて、関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏より「 ترامとまちづくり」と題して、宇都宮市副市長の東智徳氏より「LRTによるまちづくり～宇都宮市の取り組み」と題して、それぞれの方より基調講演をいただきました。

その後、宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって、「まちづくりに鉄道の果たす役割・可能性」をテーマに、東智徳氏、鉄道アーティストの小倉沙耶氏、宇都宮ライトレール株式会社顧問弁護士の小島好己氏によるトークセッションが繰り広げられました。

2025年6月14日(土)

13時～15時 12時30分開場



ホームページ

参加費:無料 ただし、東武博物館への入館料(大人210円)が必要です

参加申込み:ホームページから(<https://ecotran.or.jp/>)

プログラム

- ・開会あいさつ (一社)交通環境整備ネットワーク代表理事 原 潔
- ・来賓あいさつ 国土交通省鉄道局鉄道事業課長 軽部 努氏
- ・基調講演1 「 ترامとまちづくり」
関西大学経済学部教授 宇都宮浄人氏
- ・基調講演2 「LRTによるまちづくり～宇都宮市の取り組み」
宇都宮市副市長 東 智徳氏
- ・トークセッション 「まちづくりに鉄道の果たす役割・可能性」
コーディネーター/関西大学経済学部教授 宇都宮浄人氏
宇都宮市副市長 東 智徳氏
鉄道アーティスト 小倉沙耶氏
宇都宮ライトレール株式会社顧問弁護士 小島好己氏



軽部 努氏
鉄道局鉄道事業課長



東 智徳氏
宇都宮市副市長



宇都宮浄人氏
関西大学教授



小倉沙耶氏



小島好己氏

1. 開会あいさつ 一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事 原 潔

主催者を代表しまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、お忙しい中多数の皆様にお集まりいただき、ありがとうございます。

本フォーラムは、国土交通省鉄道局のご後援をいただいて毎年開催してきており、今回が16回目となります。

後ほど鉄道局鉄道事業課長の軽部様にはご挨拶を賜りますが、改めてこの場をお借りして御礼を申し上げます。

本日は、LRTとまちづくりと題して、お手元のプログラムのとおり、関西大学教授の宇都宮浄人先生からは「 ترامとまちづくり」、宇都宮市副市長の東智徳様からは「LRTによるまちづくり」と題してご講演を頂戴します。そのあと、鉄道アーティストの小倉沙耶様、宇都宮ライトレールの顧問弁護士の小島好己様に加わってのトークセッションを予定しております。

本日は、路面電車やまちづくりにご感心のある方々がお集まりいただいていると思いますが、私からはそれに関します図書をご紹介させていただきたいと思っております。

まず、はじめは、本日ご講演をいただく宇都宮先生のご著書で、『路面電車ルネッサンス』（新潮新書）です。発行はもう22年前の2003年の本ですが、「路面電車新時代」、「路面電車とまちづくり」等の章立てとなっており、ここでの提唱されていることが、まさに宇都宮ライトレールで具現化されたことがわかります。それから、宇都宮先生と、柴山先生の共著で、昨年10月発行された『持続可能なまちづくり』（ちくま新書）です。



この本のトップには「モビリティが支える豊かな生活」として宇都宮市のライトレールがもたらした変化について記述されています。この本でモビリティの大切さ、その評価方法について学ぶことができます。最後に、この6月発売された山中利之著『路面電車の神様、』（JTBパブリッシング）をご紹介します。

宇都宮ライトレールの常務取締役で安全統括管理者でもある中尾正俊氏の足跡を追いながら、路面電車の発達史と宇都宮ライトレールの開業に至るドキュメントで、私も一気に読んでしまいました。

本日のフォーラムと併せてお読みいただければとご紹介させていただきました。

2. 来賓あいさつ 国土交通省鉄道局 鉄道事業課長 軽部 努氏

本日は多くの方にお集まりいただきまして、フォーラムが開催できることにお慶び申し上げます。

国土交通省におきましては、現在、地域鉄道の再構築を重点課題のひとつとして取り組んでいるところです。令和5年に地域交通法の制度改正をして、新しい枠組みの中で、制度面、予算面での支援の充実強化を図りながら各地域の取り組みを応援しており、これまで、この新しい枠組みのもとで既に17件の鉄道事業再構築の取り組みを応援しています。

JR西日本の城端線・氷見線から、あいの風とやま鉄道への事業譲渡に対する取り組みが再構築認定の第一号ですが、ここにおいても新型車両の導入についてのデザインの案が最近公表される等、どんどんと動きが本格化しているところです。こうした中で、私どもとしても引き続き、制度面、予算面でしっかり支援できるように取り組んでいきたいと考えています。



他方で、地域鉄道を巡っては、新たにいろいろな課題が出てきています。特に、現在は人手不足があり、そうした課題はひとつの事業者だけではなかなか解決への取り組みが難しいということもあります。鉄道事業再構築は、それぞれの鉄道会社ごとに取り組んできているところですが、これからのひとつの検討の方向性としては、複数の事業者が連携した取り組み、例えば鉄道のメンテナンスを複数の事業者と一緒にできないのか、あるいは最近物価高騰で、車両もかなり大幅に上昇しており、共同購入をすることでのコストを削減するといった、そうした取り組みがこれからは必要になってくるのではないかと考えております。これまでのそれぞれの鉄道事業者の再構築の取り組みを応援しながら、今申し上げたような新しい形での複数の事業者が連携する取り組みも応援ができないかと考えているところです。

令和5年に再構築の新しい取り組みが始まって、これまでいろいろな事例が出て、実績も積み上がってきている一方で、様々な課題も出てきているというところであり、私どもとしては、これまでの取り組みをフォローアップしながら、鉄道を中心とした地域づくり、あるいは観光振興のような地域の取り組みをしっかりと応援、対応していきたいと考えています。

そうした取り組みを進めている中で、今回の地域鉄道フォーラムは「LRTとまちづくり」がテーマとして取り上げられていますが、このLRTも地域活性化、あるいは観光振興を進める上で、大きな役割を担うひとつだと考えています。LRTや路面電車は、その街の象徴的な存在でもあって、それを中心としたまちづくりを進めていくことが非常に重要であると思っています。

本日は、宇都宮の事例が中心になるかと思えますけれども、これから議論される内容が私どもの政策に反映できれば、そうした意味でも非常に楽しみにしております。これをきっかけに、こうした取り組みが全国的に広がっていくことを期待いたしています。(拍手)

プロフィール (敬称略)

軽部 努 Karube Tsutomu

国土交通省鉄道局鉄道事業課長

2000年旧運輸省入省。国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課企画調整官、同局国際物流課物流渉外官、観光庁総務課企画官、大臣官房総務課企画官(海事局)、大臣官房会計課企画官、鉄道局総務課貨物鉄道政策室長、観光庁参事官(外客受入担当)、鉄道・運輸機構経営自立推進・財務部長等を経て、2024年より現職。栃木県出身。

お話をする機会をいただき、大変ありがたく思っています。宇都宮ライトレールがテーマということで、名前からも縁も感じるわけではありますが、自己紹介をいたします。

私自身が宇都宮と関わりを持ったのは、2005年に一市民として「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 宇都宮」の大会に参加してからです。それ以来、この市民活動を続けています。

そのきっかけはというと、先ほど、原代表理事より紹介いただいた、2003年刊行の『路面電車ルネッサンス』（2003年新潮新書）になります。



平成9年度経済白書

私はイギリスのマンチェスターに留学していたことがあり、そこで LRT 建設に出会うという出来事がありました。その後私は 1995 年から 1997 年まで経済企画庁で課長補佐として経済白書を書くという仕事をしていたのですが、1997 年（平成 9 年）

の経済白書の 88 ページに「ライトレール」、「路面電車」という言葉を入れたのです。多分当時の多くの方は「ライトレール」という言葉もご存じなかったと思います。私は金融財政担当でしたが、財政課題を口実に、これからの公共事業について、当時運輸省と建設省が連携しているということで、これからの高齢化が進む中で、優しい街づくりが求められ、豊橋で路面電車の駅前整備のモデル事業が行われていることや、路面電車ですべてより高速、低騒音、低床式のライトレールと呼ばれる車両が出現し、見直しされてきていること、さらに TDM（交通需要マネジメント）まで、30 年前のことになりますが、書き込んでいます。

マンチェスター（イギリス）

私がマンチェスターに留学していた当時は、この市街地の写真にあるとおり、「Drug, gang, violence」、つまりかつては麻薬、ギャング、暴力を連想させる街でした。鉄道も昔の映画に出てくる馬車のよ

平成9年度経済白書 88頁

「公共事業における省庁間・事業間連携」の事例に関連して、「駅前整備」、「ライトレール」、「路面電車」「TDM」といった言葉を散りばめました・・・

(公共事業における省庁間・事業間連携—「駅内外歩行者快適化作戦」)

公共投資の一段の効率化を図るためには、省庁の枠を超えた事業の推進が必要である。特に、高齢化、あるいは自然環境に対する配慮等、公共事業に対する新たなニーズにこたえるためには、従来からの行政の「縦割り」では有効な事業効果が見込めない。そこで、ここでは身近な例として、駅を利用する歩行者のための「駅内外歩行者快適化作戦」をみよう。

この「作戦」は、簡単にいえば、駅舎内のエスカレーター・エレベーターの整備と併せて、駅周辺の歩道のバリアフリー化、ベデストリアンデッキの整備等を推進するものであり、運輸省と建設省の連携によって生まれた。高齢化が進むなど、やさしい街づくりが求められているなか、鉄道施設と道路の整備が一体となって行われる方が、駅を利用する歩行者にとってその便益が高まることは自明であろう。例えば、駅前で横断歩道の昇り降りがある場合に、駅構内にエレベーターを設置することの投資効果が低いこともあり得る。平成8年度に5つのモデル地区が指定され、すでに「作戦」は開始されている。

また、モデル地区の一つである豊橋市(愛知県)では、同じく建設省の新しい施策である路面電車に関連する補助事業を受けて、路面電車の駅前への延伸が「作戦」の一つに組み込まれた。欧米では、「ライトレール」と呼ばれる従来より高速、低騒音で乗降しやすい低床式の車両が開発されるなど路面電車が近年見直されつつあるが、我が国でもこうした新しい公共事業が、他の事業と連携しながら、より投資効率を上げる形で実施されているということも注目される。

なお、平成8年度には、公共事業の重点化・効率化等による投資の向上を図るため、国土庁、農林水産省、運輸省、建設省の間で「公共事業の実施に関する連絡会議」を設置・開催し、平成9年度に取り組みすべき連携施策として13の施策を推進することが決定されたほか、新しく調査費が創設され、省庁間連携事業として、「臨海部道路総合事業」(運輸省、建設省)、「交通需要マネジメント(TDM)施策」(警察庁、運輸省、建設省)、「FAZ関連整備事業」(大蔵省、通産省、厚生省、運輸省、建設省)等が企画されている。

国土交通省

マンチェスター(イギリス)



Children play on the street in Moss Side in 1972

Moss Side has long been associated with drugs, gangs and violence. But a collection of rarely seen images paint a very different picture of one of Manchester's most notorious neighbourhoods.

うな手動で扉がバラバラと開く車両がまだ走っていました。私は郊外の家に住み車に乗ってショッピングセンターに行く、こういう生活をしていました。ところが市内では路面電車を新たに作る工事を始めていました。日本の路面電車は、あちこちで廃止になるといった時期でした。それがその後出来上がったわけです。見ておわかりのとおり、路面電車と言いながら普通の鉄道線路にも走っています。マンチェスターの電車は路面を走りつつも、郊外にも走れるように床が高く作られており、これによってフレキシブルに街と郊外を結ぶ交通ネットワークが出来上がりました。

私が居た時に出来ていましたら、私も車に乗らずこの電車で大学に通ったと思います。しかし、当時新たな LRT が建設中という光景は、逆にとてもインパクトがありました。今は、街は賑わっていて、日本でもこのような街を実現したいという想いから『路面電車ルネッサンス』を書き、宇都宮の大会に参加し、市民活動を行っているうちに交通の世界にすっかりと足がはまり、銀行を辞めて、大学教員になるという人生を歩んでいます。

世界の LRT・トラムの新規開業実績

マンチェスターに電車(マンチェスター・メトロリンク)ができたのは1992年ですが、その後、富山市に富山ライトレールができた2006年には、世界ではもう100都市に達するまでLRTが増え、現在では200都市を超えています。これは新規に開業したものだけであり、この間、日本はというと、富山ライトレールを入れて、宇都宮ライトレールで2つ目という状況です。

世界的には1990年代から2000年代入ってヨーロッパ、北米で開業が進み、今日ではアジア、アフリカで増えている状況にあります。

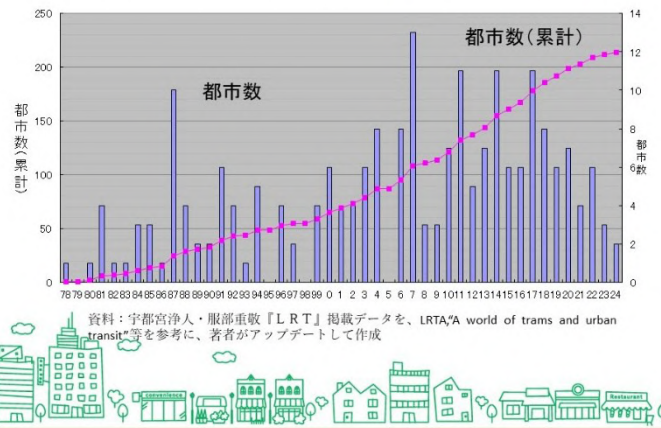
マンチェスター(イギリス)



マンチェスター(イギリス)



世界のLRT・トラムの新規開業実績



グラーツ市の公共交通

私は、2017年から1年間と2024年の半年、オーストリアのウィーン工科大学で研究をする機会がありました。オーストリアの規模は、神奈川県が北海道に住んでいる状態で、人口密度は山形県並み、そのような国ですが、豊かな国でとても居心地良いところです。その中でグラーツは小さな町で、人口29万人と宇都宮より一回り二回り小さい。つい最近、ここの学校での銃撃事件がニュースになり、びっくりしましたが、街には賑わいがあります。郊外には車で行けるショッピングセンターもありますが、そこまでトラムも延伸されていて、利用できるようになっています。もちろんトラムで全部はカバーできませんので、終点ではバスが接続してバスネットワークも発達しています。

宇都宮より一回り二回り小さい街ですが、一大交通ネットワークが整備されていて、しかも年間定期乗車券が368ユーロ、1日1ユーロでこのネットワークが乗り放題というサービスチケットが市民には提供されているのです。

グラーツはなぜこのようなことを行っているのでしょうか。街づくりとして、公共交通、自転車や徒歩の利用を増やして車利用を減らしたいというのがグラーツ市のモビリティ戦略です。車に乗る人がいても良いけれども新たにショッピングセンターを作るのであれば、300m以内に30分に1本以上の頻度で公共交通の停留所がなければ許可しません。それくらいまで、街、地域づくりを考えていて、その一つのツールがまさに今日話題になっているトラムなのです。そのモビリティ戦略の詳しい話は省略をしますが、路面電車を延伸し、バスを再編する、と言ったことがこまごまと書かれています。自動車を減らすことについては、市内の通過道路を減らし、狭くするとともに裏道への迂回を阻止するという、思いっきり車を排除して、それぐらいやって街を変えていこう、環境と人に優しい街にしようとしています。

SUMP（サンプ）とは

グラーツのモビリティ戦略は、2021年にこれまでの戦略を改定し、ここの後お話ししますが、「SUMP」として策定が開始されました。

このSUMPについては、拙著『持続可能なまちづくり』（2024年ちくま新書）に書いていますが、聞いたことない方がほとんどだと思います。そこで、SUMPとは、ということで、少しお話をしたいと思います。SUMPは、Sustainable Urban Mobility Planの略で、モビリティをどうするかということよりも、生活

グラーツ(オーストリア) -人口29万人・都市圏44万人-



グラーツ市の公共交通

【路線概要】

- 路面電車(LRT)：ルート計約67km、バスのルート合計で約340km
- 都市鉄道(Sバーン)：連邦鉄道等が運行

【運営形態】

- 路面電車、バスは公益事業会社の傘下の交通局(Graz Linien)が運営
- 2023年まで年間定期が€315
- 現在は、シュタイアマルク州全体の年間定期が€368(グラーツ市民に適用)



の質を向上するためにどのような移動を考
えるか、そのための計画をつくりましょ
うと、EU が示した指針です。今や EU だけ
ではなく全世界の指針となりつつありま
す。余談ですが、この間、某研究所の方
からの話では、モンゴルのウランバー
トルで仕事することとなった時、相手
からはいきなり「SUMP をベースに作
ってくれ」と言われたとのこと
です。それで SUMP とは何のことだと
調べたら、私の論考にたどりつた、とい
う話でした。もうモンゴルにおいても
SUMP です。

ご興味のある方は先程の『持続可能な
まちづくり』を読んでいただきたいと思
いますが、そのポイントは、「バックキャ
スティング」（「未来のあるべき姿」
を最初に描き、そこから逆算して「今、
何をすべきか」を考える思考法）です。
宇都宮市も「宇都宮都市交通戦略」を
策定して、バックキャスティングによ
ってライトレール作りしましたが、「都
市の目標は何ですか」、「どのような
街にしたいのですか」、「環境面でも
持続可能な街にするためにどうしたら
良いですか」、これらのポリシーギャ
ップを埋めるために策定するものが
SUMP なのです。

ここがポイントで、日本でも是非そう
ありたいのですが、実際にやっているこ
とは、やれ渋滞がひどいから道を作る、
一方で、利用客が減りましたので需要
に応じた適正なダイヤにいたしますと
して、どんどんバスや電車の本数が減
っていく。これは、目先の対応に他な
らなく、バックキャスティングによる
ものでは全くありません。

SUMP では「ビジョン」が大事で、「目
指す都市の未来像を決める」。そこ
から 20 年、30 年先を視野に入れた
モビリティ計画があるということです。

そのためにどうするかというと、交通
事業、交通モードという単位ではなく、
そこにどうアクセスできるか、クオリ
ティオブライフをどうするか、価格
はどうするか等を総合的な面で考
えていくものであり、

SUMP(サンフ)とは

持続可能な都市モビリティ計画

Sustainable Urban Mobility Plan(SUMP)

(定義)

生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画 (p.9)

- 2013年に欧州委員会で提示されたコンセプト
 - 同年、そのガイドラインが作成され、モビリティ計画の指針に。SUMPは、計画文書、プロセスの両方の意味で使われる。
 - 2019年、その後のMaaSの登場といった新たな動き、各都市の取り組みを踏まえ、第2版が公表された。
- * 第2版の邦訳は地域公共交通総合研究所のHPから全文DL可能
(<https://chikoken.org/information/sump/>)

SUMPの特徴

- 需要追随型の交通策定から、地域/まちづくりの観点からみたバックキャスティング型の計画へ
 - ビジョン、目的、目標値を決め、施策を策定

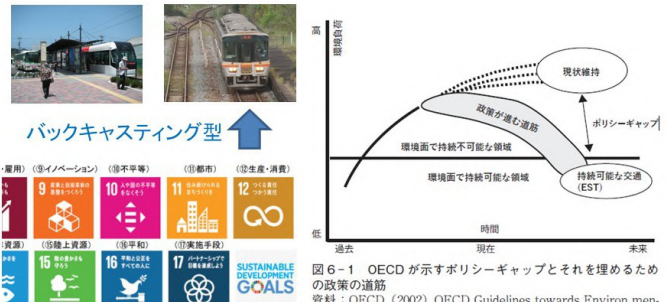


図 6-1 OECD が示すポリシーギャップとそれを埋めるための政策の道筋
資料：OECD (2002) OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport, Figure 2

SUMPの特徴

- 「人」に焦点をあてたモビリティ計画
 - 「目的」の設定にあたっては、交通や交通モードという狭い範囲ではなく、アクセシビリティとQoLを重視。インフラなどハード面とプライシングや規制などソフト面の両方を計画。
- 時間的な区切りを重視した計画
 - 目標値の具体的な設定にあたり、単に測定するだけではなく、いつまでという縛りを設定
- 施策は、関連する政策と整合性を取ったパッケージの選択肢から決定
 - 組織横断的、学際的な検討により、統合的な政策を実現
- モニタリングを重視
 - 事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導き出す循環型の計画

「人」に焦点を当てた計画とする。そして、「時間的な区切り」、施策としての「整合性」をとった「パッケージ」とすることが特徴となっています。

単に ترامも作ります、道路も作ります、駐車場も作りますとしたら結局何を行おうとしているかわからなくなる、そこ間の整合性を取らなければいけない、これを「統合的政策」と言い、それを実行するのです。

目標は何かと言うと、先ほどのグラーツのモビリティ戦略のように思いっきり車を減らしていくというのがあります。それによって交通手段分担率、つまり普段人が移動する時に、どのような交通手段をつかっていくかについて、SUMP のガイドラインに記載されています。ガイドラインには、交通手段分担率の目標値を置くことが持続可能な交通手段として非常に価値があるとあります。

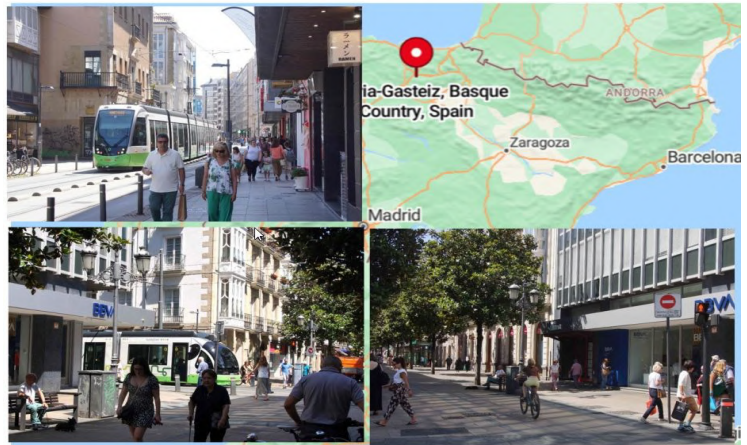
スウェーデンのエレブルーという町は、宇都宮市の 3 分の 1 くらいの小さな町ですが、ここの町の目標値には「自転車、徒歩、公共交通機関の交通手段分担率を全トリップの 60%に引き上げる」と書かれています。こういう目標値をバチッと立てる。できなかったらどうするか、議会に怒られてしまうというような話ではなく、まずはビジョンと目標を決めて、そこに向かって全力で進むのです。

例えばフィンランドにタンペレという町がありますが、ここにも ترامができました。その ترامに乗

ってもらうためには「モビリティマネジメント」が必要となります。つまり、車の交通だけに頼ってはいは将来困ることになる、 ترام等の公共交通という別の交通手段があることを個別にコミュニケーションを取りながら、人々の移動選択を変えていくというプログラムで、これを ترامの整備と一緒に行って初めて価値が生じるものであると、SUMP のグッドプラクティスとしてガイドラインに書いてあります。

そのほか、グッドプラクティスとしてはスペインのビトリア＝ガステイスにおける「スーパーブロック・モデル」がありますが、多分ご存じの方はいないと思います。このスーパーブロックとは、路面電車と歩行者だけが通るトランジットモールだけではなく、いくつかの街区、つまりブロックで車を遮断してしまうという手法です。バルセロナでも同様なことを行っていました。 ترامを街に入れると同時に、その周りも含めて街区全体に入る車を遮断してしまうものです。歩行者と共に ترامが走る街は、普通にヨーロッパ各地で見られます。通りにクロスする道も歩行者道路、クロスする反対側を見ても歩行者道路となっていて、街区全体がスーパーブロックとして歩行者道路となっています。もちろん、商用車とか荷捌きの車は入れますが、通常の通過する車は移動できない仕組みにしています。これによって、とにかく街を変えていこう、そして持続可能な街づくりをしようというのがこの SUMP の考えです。

ビトリア＝ガステイス（人口25万人）



持続可能性の 3 要素

「持続可能」という言葉はよく聞きますね。グローバルスタンダードで持続可能性とは、環境、社会、経済の 3 つの輪の交点なのです。日本では、単に事業が継続されるという意味でよく使われます。交通が

廃止されないことが持続可能な交通だと、でもそれは違います。

事業がちゃんと「経済」として回ることは重要ですが、社会全体が交通弱者も含めて皆が包摂される「社会」が次世代まで続くこと、「環境」面でも CO2 排出が少ない脱炭素に向かって皆が素敵な環境で暮らす。これらの交点が持続可能な状況と言われます。

まさに SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan)、持続可能な交通計画というのは、単に事業が継続するのではなくて、この持続可能な状況を実現しようとするものなのです。

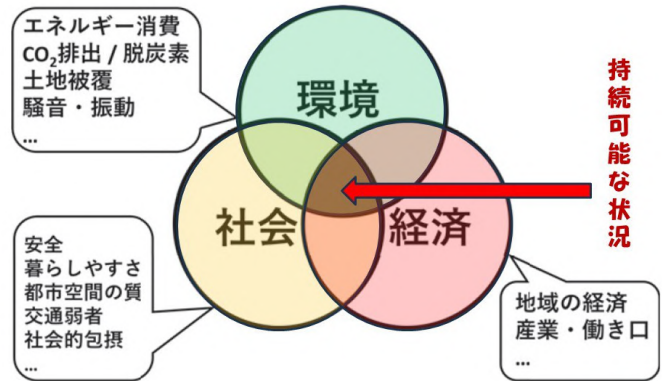
例えば環境に良いと言って、電気自動車があれば、それで持続可能でしょうか。自動運転になったら運転ができなくても大丈夫で素晴らしいでしょうか。この様な街をビジョンで描きますか。これは次のストラスブール多示した写真のパロディですね。

本当に必要なものは何かの説明になります。フランスのストラスブールは 1994 年にトラムを開通させて、LRT というものが世界ででき始めるきっかけを作った都市です。しかしこれを作ろうとした時は大反対がありました。こんなものを作ったら大渋滞が起ると沿線商店街の皆が反対する時にストラスブール市は、車なら 100 台、それをバスだったら 3 両、トラムだったら 1 編成で済み、この方が渋滞もせず、緊急に必要な人や、どうしても車を使いたい人は逆にスムーズに走れることになる、ということを説明したのです。この「公共交通によって道路もスムーズに」の絵は国土交通省の「まちづくりと一体となった LRT 導入計画ガイダンス」にも入っていて、私も使わせてもらっています。

トラムは、まさに街づくりとして非常に重要なのです。今日、バスは運転士不足が叫ばれていますが、そのバス 3 台、4 台分がトラムなら 1 人の運転士で運べます。そしてバリアフリーで全ての人の移動をサポートし、渋滞緩和に資するのです。

LRT は、フレキシビリティもあります。マンチェスターの LRT は床が高く、普通に鉄道線も走れます。

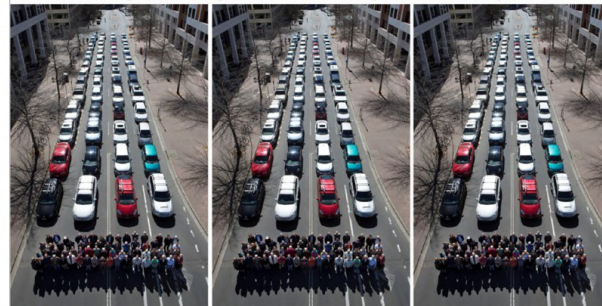
持続可能性の3要素



24

電気自動車や自動運転の議論は盛んだが

Space Required to Transport 48 People



Car

Electric Car
電気自動車

Autonomous Car
自動運転車

Source: Cycling Promotion Fund

出典) <https://voakl.files.wordpress.com/2018/02/vancouver-and-avs-with-transit-car.png?w=1024&h=666&crop=1>

✦ 電気自動車、自動運転車で目指す街ができるか



25

公共交通によって道路もスムーズに



出典) ストラスブール市資料 引用は国土交通省「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」

トラムの特徴を挙げれば

- ✦ 一人の運転士でバス3~4台を運ぶ中量輸送機関
- ✦ 完全バリアフリーで全ての人の移動をサポート
- ✦ 渋滞の激しい交差点等は、高架・地下等も可能
- ✦ 郊外の鉄道線を利用したネットワーク拡大も可能
- ✦ 明確な視認性があり、わかりやすく、街のシンボルに



26

街中は少しホームを高くすれば良くて、そうするとフレキシブルな交通ネットワークができる。これこそがLRTが街づくりに生かせるポイントなのではないでしょうか。

LRTは、明確性というか視認性というか、皆に分かりやすい存在でもあります。街にトラムがあると安心します。

MAFFIA と5つのE

私が作った言葉、MAFFIA（マフィア）は、『路面電車ルネッサンス』の本の帯にかきました。20何年前に書いた時、本の内容を分かりやすく示すため、MAFFIAと名付けました。

「Medium Capacity transit」バスと地下鉄の中間の輸送力を持つ

「Accessibility」バリアフリーで乗り降り簡単

「Frequency」ちゃんと地方都市でも待たずに乗れる

「Flexibility」乗り換えなしで郊外にも行ける

「Inexpensive」建設費はモノレールほど高くはない

「Amenity」そして街が良くなる

これを称してMAFFIAと称したのです。

これは私の思い付きでしたが、最近、Van der Bijl等が『Light Rail Transit』という本を書き、そこでは「5つのE」ということで整理しています。



『路面電車ルネッサンス』(2003年)発刊時の帯



トラムは持続可能なまちづくりのツール: 5×E

「Effective mobility」中量輸送としてしっかり機能し、有効である

「Efficient city」合理化、効率化という、日本では生産性が高いというようなイメージかもしれませんが、そうではなくて、空間がちゃんと効率よく配分されることを言っており、それにより渋滞もなくなる

「Economy」当然、ウェルビーイング、クオリティオブライフが上がる経済性で、移動範囲も拡大します

「Environment」環境で、二酸化炭素排出量を抑えます

「Equity」海外ではよく聞く言葉ですが、社会的な公正性で、まさに誰もが移動できるバリアフリーで、高齢の人もハンディを負った人も、移動で差別を生まない

この「5つのE」と言う言葉を紹介して私の話はこの辺で一旦終わりたいと思いますが、『路面電車ルネッサンス』の表帯には「進化したチンチン電車」と書いてあり、それにはちょっと裏話があります。

- モビリティとしての有効性
Effective mobility
⇒ 定時・明確・快適・効率的な中量輸送
- 都市空間の効率性
Efficient city
⇒ クルマ空間を再配分し、渋滞を解消
- 繁栄とウェルビーイングを実現する経済性
Economy
⇒ 移動範囲の拡大で生活も豊かに
- 地球環境 Environment
⇒ 自家用車からの転換を促進
- 社会的公正性 Equity
⇒ 移動で差別を生まない



Figure 4.1 Five essential domains of argumentation. (Graph designed by Rob van der Bijl and Niels van Oort.)
出典: Van der Bijl, R., Van Oort, N., Bukman, B. (2018), Light Rail Transit. 61 lessons in sustainable development. Elsevier.

実は私は「進化する LRT」と書きたかったのですが、出版社からは LRT なんという言葉は誰も知らないからと言われて「進化したチンチン電車」になりました。私は抵抗感がありましたが、それから 20 数年経って、LRT という言葉がこうして普及してきたので、まさにこれからは、もっと広がったら良いと思う次第です。ありがとうございました。(拍手)

プロフィール (敬称略)

宇都宮 浄人 Utsunomiya Kiyohito

関西大学経済学部教授

1984 年日本銀行に入行。2011 年より関西大学経済学部教授。2017 年、2024 年上期にはウイーン工科大学客員教授を兼任。著書に『地域公共交通の統合的政策』(東洋経済新報社・2020、日本交通学会賞、第 42 回国際交通安全学会賞受賞)、『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』(ちくま新書・2015、第 41 回交通図書賞受賞)、『鉄道復権―自動車社会からの「大逆流」―』(新潮選書・2012、第 38 回交通図書賞受賞)、『路面電車ルネサンス』(新潮新書・2003、第 29 回交通図書賞受賞)、『持続可能な交通まちづくり―欧州の実践に学ぶ』(ちくま新書・2024 共著、第 50 回交通図書賞受賞) など。



4. 基調講演2 「LRTによるまちづくり～宇都宮市の取り組み」 宇都宮市副市長 東 智徳氏

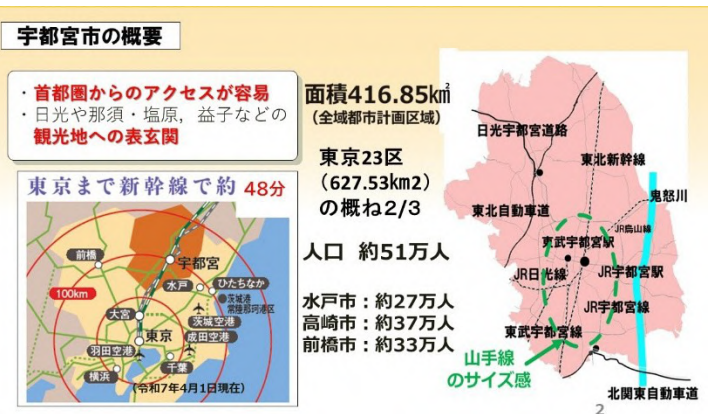
ただいま紹介をいただきました宇都宮市副市長の東です。今日は大変貴重な時間をいただき、本市のライトレールによるまちづくりに関する取り組みについて、20分ほどご紹介させていただきますと思います。

「HELLO, NEW CITY」と、2023年8月23日に宇都宮において初めてライトレールが開業しました。そのときのパレードには、本当に多くの市民の方に集まっていただいて、開業を祝福するイベントが行われました。市民から愛されて出発できたことを本当に嬉しく思っています。



宇都宮市の概要

宇都宮市は東京から新幹線で、48分で行くことのできるという便利さを有しております。市域は大きく400平方キロメートルを超え、東京23区の3分の2程度の広さとなっています。このうち山手線のサイズに相当する部分が、元々の古くからの宇都宮市で、その周りに昭和の合併、平成の合併を繰り返して、かなり大きな市域を抱えるに至っています。人口は50万人、北関東の3県の中では一番人口規模の大きい都市です。



宇都宮ライトレール（ライトライン）構想

宇都宮ライトレールがどのような形で議論が動き出したのかと言いますと、計画のスタートとしているものが「宇都宮市総合計画」です。20年ほど前になります。地方都市の抱える問題として、少子超高齢社会にどう対応していくのか、地域の活力低下にどう行政として対応していくのか、という中で、市の総合計画を改定した時に、30年、50年先を見据えた都市の空間形成として、「ネットワーク型コンパクトシティ」というものを打ち出しました。



今、国土交通省においては、「コンパクトプラスネットワーク」が提唱され、2014年には都市再生特別

措置法の改正がされていますが、それよりも早く、地方の現場の悩みとして、その5年ほど前から、このような姿をつくっていくということを、総合計画で明確にしたのが宇都宮市です。

将来の都市構造として具体化したのが、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」です。

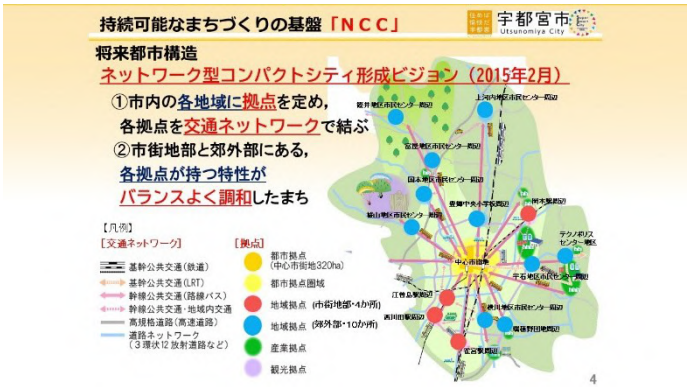
市域がかなり広いので、各地域に拠点を定めて、それを交通ネットワークで結ぶということが一つ、そしてその各拠点が、各地域の特徴を生かしてバランスよく調和したまちをつくるという形で、NCC (Network Compact City) と呼んでいます。こういうビジョンを土地利用と交通に関して示しました。交通は、階層性のある公共交通ネットワークの構築を行うというものです。

本市では、宇都宮線、東武線が南北に走っておりますが、東西方向には基幹的な交通がないので、まず東西に基幹的な交通としてのLRTを整備する。そして、LRTと重複する幹線バスについては、それと重複しない南北であるとか、より地域拠点とをつなぐ方向にバス路線を再編するというものです。

地域内交通は、各自治会ブロック内で地域運営のデマンド交通が走っており、最後のラストワンマイルをつなぐデマンド交通となっています。

それらの地域交通、そして幹線バス、ライトレールという三層性を持って、公共交通ネットワークを構築するというプランです。

ソフト面の連携ということで、乗り継ぎ利便性を高めるため、LRT、バス鉄道共通の交通系 IC カード、トトラ (totra) というカードを作っており、全ての地域交通を1枚のカードで乗ることができ、そのカードを使うと、モード間の乗り継ぎ割引も行うことで負担感を減らす、そのような取り組みを組み合わせ、全体としてネットワークに階層性をもたせるということを意識しています。



ライトラインの現状

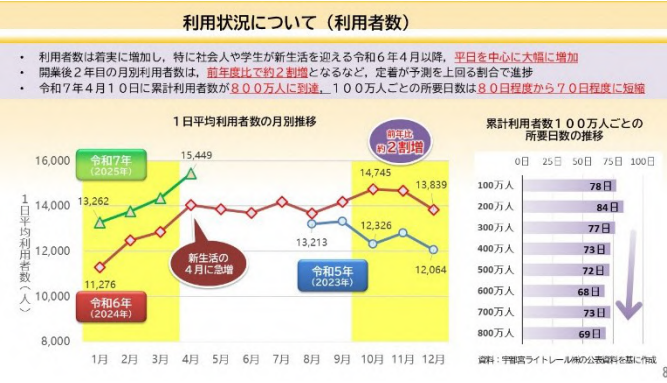
宇都宮ライトレールの走る東側の状況ですが、約15キロの間、市街化区域を4キロほど走ると車両基地があります。鬼怒川643mの橋をLRT専用として架けており、それを越えると約400ヘクタールほどの大きな工業団地が広がっています。30年前、1980年代の分譲の工業団地ですが、駅から向かう手段としては、車しかなかったということもあって、朝夕は道路渋滞が生じていたのが実情でした。そのため、何らかの輸送システムが欲しいということで、30年前から検討がスタートしていたのですが、先

ほどお話した、階層性のある公共交通ネットワークというプランを策定し、20年ほど前からLRT事業が動き始めました。工業団地の先、北に行くといゆいの杜というUR都市機構が整備した住宅団地があり、計画人口は1万3000人。実態としては県内の住宅地地価上昇率ナンバーワンの地域となっています。

さらに進みますと宇都宮市の隣の芳賀町に入り、475ヘクタールのホンダの研究施設等々があり、かなり多くの方が働いています。沿線には、アジアのナンバーワンにもなりましたが、プロバスケットチーム宇都宮ブレックスの拠点のアリーナであるとか、清原球場、またグリーンスタジアム、ここには次期シーズンから、ホンダヒートというラグビーB1リーグの拠点も移すということですが、スポーツ施設も沿線にはいくつかあります。

LRTの車両は17編成で運行しており、特筆することは運行時間帯で、朝4時から午前0時まで運行している地域交通というのはなかなか無いのではと思います。

最近の利用状況ですが、開業した令和5年より年々利用者数が増えています。春を迎えるごとに新生活にLRT利用が定着してきて、定期利用も増えています。令和7年5月は、これまでの中で月間乗降客数が最大となり、今でもまだ伸びている状況です。乗客数が100万人ごとの達成日数を見ても、だいぶその日数も減ってきており、今年8月には開業2周年を迎えますが、その2周年を迎える前には1000万人を突破するのではないかと思います。今年8月には開業2周年を迎えますが、その2周年を迎える前には1000万人を突破するのではないかと思います。今年8月には開業2周年を迎えますが、その2周年を迎える前には1000万人を突破するのではないかと思います。



デザインづくりに当たって特徴的などころを紹介させていただきます。まず、デザインへのこだわりですが、「雷都を未来へ」のコンセプトで、これまで宇都宮は自動車中心の社会が基本となっていて、なかなか公共交通に対する親しみも少ないエリアであったと思いますが、そういう中で、かっこよくなければ乗ってくれないだろうという思いの中、デザインにも凝って、車両はもちろんのこと車両基地や運転士さんの制服を含めて、トータルデザインを行っています。

環境への配慮

先ほど宇都宮先生の話にもございましたが、脱炭素社会、環境への配慮を目指しています

宇都宮市では、ごみ焼却場でバイオマス発電を行っています。それと市内の太陽光発電を調達して、地域由来の電力、宇都宮市で生産された再生可能エネルギー100%で運行しているというのが大きな特徴です。



一体的なまちづくり

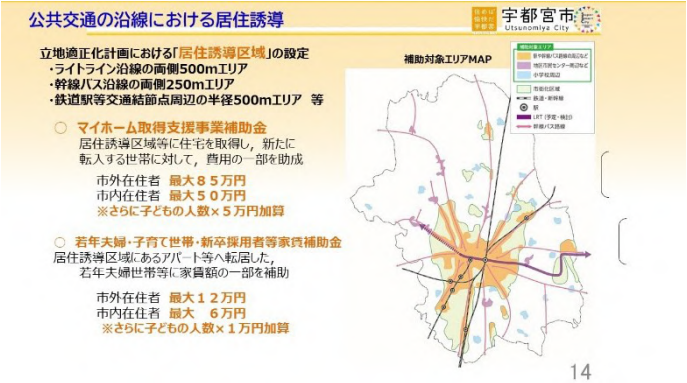
さらに、まちづくりとの一体的な相乗効果を生むため、駅東口前は7年ほど前には平場の駐車場と駐輪場等しかないという状況でしたが、一気に様変わりをしています。LRT停留所とライトキュー

宇都宮と呼んでいるコンベンション施設の間に広場を設け、商業施設、宿泊施設、医療施設等にかかる拠点形成を図りました。ライトキューブは2000人収容できる大きなホールも用意されており、市としてはこれを契機に、多くの人に来ていただき、またビジネスチャンスも広げていきたいと思っています。

さらに、沿線の魅力を高めたいということで、ライトライン平石停留所、平石の車両基地があるところの隣接地に、「アークタウン宇都宮」という複合公園を作っています。アーバンスポーツの国際大会もでき、全天候型のスケートパークも用意しており、2026年3月の開業を目指しています。子供たちもスケートボードを持ってライトラインに乗れば、ここで遊べるもので、多くの集客ができる施設になると期待をしています。

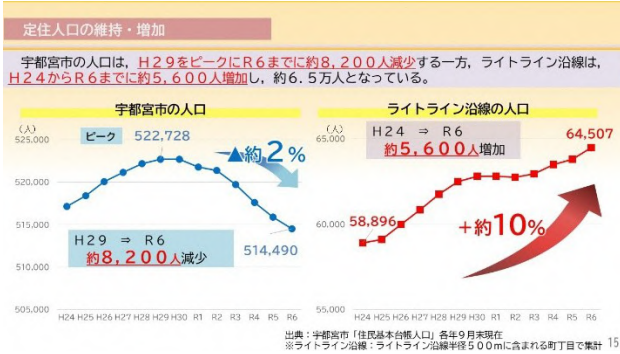
このような拠点づくりとは別に日常的に乗っていただくということが一番大切ですので、本市では、立地適正化計画の居住を誘導する区域について、ライトラインの沿線等を指定しています。

その指定しているエリアに住宅を新たに取得する方、市外から来る方に最大85万円の費用補助をします。お子さんがいれば、子供の人数かける5万円を青天井で助成することもやっています。若年の夫婦、子育て世帯等について、住宅の取得が難しい方に、賃貸であっても最大12万円、子供の人数として1万円加算する助成もしており、ライトライン沿線や幹線バスの沿線に、より多くの人に住んでいただくという取り組みをしているところです。



ライトラインの開業効果

このような取り組みの結果、市の人口全体としては減少傾向にありますが、ライトライン沿線については約1割の増加をみえています。地価についても、市全体では商業地、住宅地は近年やや上昇傾向にはありますが、それでもピークに比べてマイナスという中で、ライトライン沿線ではかなり高い上昇率で上回っているところです。



市民のライフスタイルにも、大きく変容が見られてきています。

ライトライン利用者調査によると、公共交通全体の利便性の向上では「満足、やや満足」という方が25%ほど増え、不満と感じる方が17%ぐらい減ってきています。ライトラインの不満足要因についても聞いていますが、「運行本数をもっと増やして欲しい」が増えており、嬉しい声ではありますが、今の課題

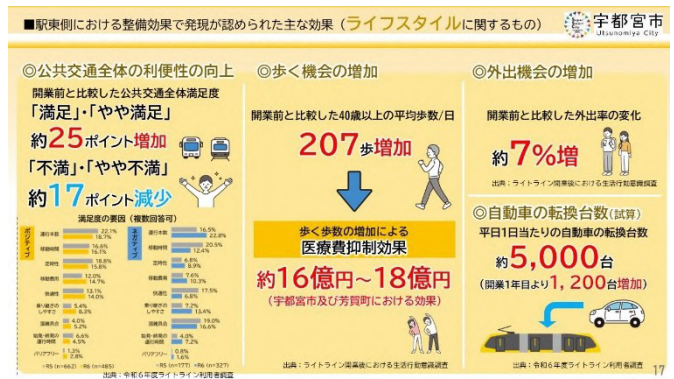
にもなっているというところです。

ライトライン開業を契機にして、歩く機会の増加ということもデータで押さえています。まだ 207 歩という状況ですが、これを沿線の 40 歳以上の方を対象に、医療費抑制効果という計算式に当てはめると、年間約 16 億から 18 億円の抑制効果があるのではないかとされています。さらに外出機会の増加ということで、これも交流機会が増える、また外での消費活動も増えるということで、地域への活力も高めることに繋がっているのかと思います。

自動車からの転換により、平日では約 5,000 台減るといことで、こちらも開業 1 年目より 2 割ほど効果が増えてきており、自動車からライトラインを含めた公共交通への転換が、少しずつ進んできている状況です。

東口についての建築物関係を見てもみますと高層建築物の建築確認申請が、増えてきています。

また、沿線の工業団地においても企業の設備投資も進んできておりまして、なかなか非公表の数字が多いのですが、公表されているものだけでも、設備投資総額約 1,100 億円となっているところです。このような形で東側に顕著な整備効果が出てきているということもあり、本市としては次の「ライトラインを西へ」ということで、西側の PR を兼ねたムービーをご覧いただきたいと思います。このムービーは YouTube でも公開をしています。



ライトラインの西側延伸に向けて

ライトラインは新幹線と在来線の間を2階を抜けて東から西へやってくるということで、西側駅は高架構造の駅を予定しています。街に向けて、ここからスタートしていきます。JRの駅の改札口が2階にあるものですから、そこから一番分かりやすい位置の2階に電停を設ける予定としていて、かなり広い広場空間、ライトラインと合わせた空間形成も図っていきたくと思っています。ここから駅を出て、大通りと呼んでいる市の中心の道路に入り、街に入る前に川がありますが、川を超え街に降り立つと、現在3車線道路になっているところを、1車線にするという形で、大胆に自動車の通過交通抑制を図っていきたくと思っています。1車線にすると、道路渋滞が発生するのではというご心配も多くいただいておりますが、バスについては全て停車帯を独立して取り、全ての交差点に右折レーンを取って、渋滞阻害などの要因を排除していくということも合わせて設計しています。交通管理者、道路管理者と交通ミクロシミュレーションも実施しており、現状と変わらない交通環境を確保できることを確認しています。商業地域で貨物車両もあることから荷さばきできる道路空間を所々に用意をします。



このような道路空間改変をすることによって、3車線を1車線にし、歩道も広げる方向で今検討を進めています。この西側延伸に向けて、年内に軌道高度化実施計画を作成して、国に申請をしていく予定にしています。

宇都宮のライトレールを用いたまちづくりに関する紹介をさせていただきました。皆様、是非、宇都宮に来ていただき、リアルなライトライン乗車を体験いただきたいと思います。ありがとうございました（拍手）。



プロフィール（敬称略）

東 智徳 Higashi Tomonori

宇都宮市副市長

1993年旧建設省入省。国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課長、奈良県土木部道路・交通環境課長、名古屋市住宅都市局参事、国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室長等を経て、2022年4月より現職。LRT整備事業、治水対策、「スーパースマートシティ」の実現に向けた取り組み等を担当。

*東 智徳氏は、2025年6月に宇都宮副市長を退任され、2025年7月より独立行政法人都市再生機構都市再生部次長として都市再生事業に携わる。

5. トークセッション

関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって、「まちづくりに鉄道の果たす役割・可能性」をテーマに、東智徳氏、鉄道アーティストの小倉沙耶氏、宇都宮ライトレール株式会社顧問弁護士の小島好己氏によるトークセッションが行われました。（以下、敬称略）

プロフィール

小倉沙耶 Kokura Saya

鉄道アーティスト

豊橋生れで子供の頃から路面電車の音を聞いて育ち、鉄道好きに。バスや船等の乗り物全般に深い造詣を深め、それが昂じて2002年より「鉄道アーティスト」として活動を開始。鉄道イベントの企画・司会や講演、執筆を行うとともにメディアスエフエムでは「小倉沙耶の鉄道物語」のパーソナリティを務める。モットーは、「鉄道に関わる全ての方が、笑顔でいられるためのお手伝い」。明知鉄道観光大使を務め、歌手としても活動。2024年には鉄道や沿線の観光、コミュニティバスにも触れた新曲「アケチで待ってるよ」をリリース。（一社）交通環境整備ネットワーク審議役

小島好己 Kojima Yoshiki

宇都宮ライトレール株式会社顧問弁護士

2000年東京弁護士会登録、よしき法律事務所、東京神谷町綜合法律事務所を経て翠光法律事務所を設立し、同事務所弁護士。千葉県後期高齢者医療連合情報公開・個人情報保護審査会委員、法曹レールファンクラブ企画担当車掌、東洋経済オンライン等において、鉄道に関する論評を行う。著書に『鉄道好きのための法律入門』（天夢人・2022）。栃木県在住。（一社）交通環境整備ネットワーク監事

【Session 1】路面電車との関わり

宇都宮浄人（コーディネーター）

関西大学の宇都宮でございます。本トークセッションの、モデレーター、コーディネーターということで私から、少しお話をさせていただこうと思います。

今日は「まちづくりと鉄道の果たす役割・可能性」をテーマにお話を進めていきたいと思います。最初はさわりの部分で、路面電車やトラム、これにどう関わってきたかを皆さんから伺おうと思います。

私は1960年代生まれで高度経済成長期に育った人間として、路面電車はなくなっていくものだと思っていましたので、マンチェスターに留学をして、トラムを建設している場面を見たのはショッキングな出来事でした。

今日は宇都宮の話題で、私は宇都宮ですけど、(笑)、私はお隣の水戸で育ちました。この水戸では私が5歳か6歳の時に路面電車がなくなり、私が記憶しているのは軌道が剥がされているシーンでした。最近休刊となって話題になりました『鉄道ジャーナル』という雑誌があり、そこに私が高校時代に、「路面電車再発見」という連載が載ったのです。「おっ、路面電車はまだ結構全国にあり、そこでは頑張っているらしい」という知識は持ちましたが、でも日本ではなかなか難しいと思っていたところでマンチェスターのトラム建設を見て衝撃を覚えたという思い出があります。今日は鉄道ジャーナル誌副編集長も来られおり、そのようなことを思い出しましたが、皆さんは直接的にあるいは間接的に路面電車となんらか関わってらっしゃると思いますので、伺いたいと思います。小倉さん、いかがでしょうか。



小倉沙耶

今は兵庫県の伊丹市に住んでいるのですが、自分の母が長崎出身で父が函館出身、そして私が豊橋に生まれ、その後大阪に住みましたが、それらの都市では全部に路面電車があり、非常に思い入れが深くなっています。路面電車の話がでると、なんとなく自分が褒められているような、そんな気がしてくすぐったいという思いがします。

豊橋に住んでいると、路面電車が当たり前で、路面電車があることが市民の誇りというのが昔から醸成されております。先ほど宇都宮先生のご講演の中でライトレールという言葉が経済白書に載っているというお話の中で、そのモデル都市になったのが豊橋市という一文がありました。多くの都市で路面電車がたくさん無くなっていく中で、豊橋市では1998年に延伸を果たしました。延伸に伴いペDESTリアンデッキが整備され、自由に移動でき、バスの使い方も非常に使いやすくなりました。それを豊橋市民は非常に誇りに思っております。

2023年に宇都宮ライトレールが開業し、これはまさに豊橋で夢見ていた都市と同じではないかというふうに豊橋生まれとしては思います。宇都宮駅からデッキがあって、その下に路面電車があって、路面電車が目抜き通りを走っていく。路面電車がいつも見えていて、パークアンドライドできる駐車場もありで、この景色こそが夢に見た街のあるべき姿なのではないでしょうか。



路面電車が新しくでき、延びる喜びは、なんて嬉しいことでしょう。西側への延伸計画を聞きながら嬉しさが込み上げてきました。

宇都宮浄人

ありがとうございます。私が育った水戸は県庁所在地ですけれども、豊橋より少し小さいかもしれません。路面電車がある街で育たれた小倉さんを羨ましいと思いながらお聞きしていました。小島様はいかがでしょう。

小島好己

路面電車との関わりと言いますと、現在宇都宮ライトレールの顧問弁護士やっているので、それは外せないところではあります。

路面電車との思い出には、都電と札幌と広島の3つあります。

都電の終点が早稲田ですが、私は早稲田大学に通っていて、暇な時間には鉄道好きの友人と「ちょっと都電でも乗ってくるか」と三ノ輪橋まで行ってみたいやしていました。当時は上野から夜行列車が沢山出ており早稲田大学のキャンパスで時間調整をして、そこから都電で大塚とか王子まで行って、上野から夜行列車に乗る、そんなような楽しみ方もして都電はなじみがあります。都電に関しては、早稲田大学に入る前に、中学の時に早稲田中学校を受験しましたが、落ちました。その落ちた後に乗ったのが、路面電車の初乗車という記憶です（笑）。

札幌に関しては、私が司法試験に受かって弁護士の見習い司法修習生を札幌の裁判所でやりましたが、札幌の裁判所のところには、中央区役所前という電停があり、当時はまだ循環線はありませんでしたが、すすきのまで行ってみようと、乗るのを楽しんでいました。

広島については、私広島カープ大好きで、毎年1回はマツダスタジアムに野球を見に行っており、この間も、5月23日に負け試合を見に行ったのですが、行くたびに広島電鉄に乗っています。ご承知の通り広島駅の2階のところに入る新しい軌道を作っていますが、それに伴い猿猴橋町電停という知る人ぞ知る、細くて危険なところの電停が無くなるというので、乗り納めをしてきました。

宇都宮ライトレールについては、ライトレールが開業する前からお声がけをいただいて顧問弁護士をさせていただいています。開業前にあった批判も一度乗ることにより皆さんの理解が進んできていると実感している次第です。

宇都宮浄人

ありがとうございました。「暇になったら路面電車でふらっと出かける」。多分そういう機能がどこかありますね。これは路面電車に限らないのかもしれませんが、路面電車は特に身近な存在としてそれがあります。ヨーロッパのトラムのある街は、グラーツにしても賑わっています。トラムに乗っている人の皆が学校と会社に通う人と病院に行く人だけではないと思います。かなりの人がふらっと乗っては、街でちょっとコーヒーを飲んだり、夜だったらお酒を飲んだり、それが街の賑わいにつながる、それを媒介しているのが路面電車だろうと、海外の都市を見ていて思うわけです。それと比べると日本の街はそれが無く、街に人もおらずという事で、寂しい地方都市が数多くありますが、そういう中で宇都宮市を変え



てきたのが、隣の東さんなのですが、そのあたりお仕事という立場もおありでしょうが、路面電車に関わってみていかがでしたでしょうか。

東 智徳

私はもともと生まれ育ちが千葉県の市川市で、かつ武蔵野線の沿線ということで、路面電車とは全く縁もゆかりもなく育っておりました。ただ、30数年前に就職し、最初の勤務地が岐阜市内でして、初めて街の中に路面電車が走っている暮らしというのを体験いたしました。

当時はまだ若かったこともあって、柳ヶ瀬という飲み屋街があるものですから、便利に利用していました。行き先もバスだとよくわからないところがありますが、路面電車は必ず同じところへ行って、また帰ってこられるというので、よく利用していました。

宇都宮に来て、仕事でいろいろな路面電車を見る機会も増えました。ライトラインは、国内で75年ぶりに新設されたライトレールですが、75年前に開業したのは富山県高岡市だったという事で、高岡の路面電車、万葉線に乗りに行ったことがございます。

75年も経つと路面電車も進化するのだというのを実感しましたし、古くからの車両が今でも元気に動いているのを目の当たりにして、すごいシステムであると実感しているところです。



宇都宮浄人

岐阜でお仕事されたことは初めてお聞きしました。岐阜の飲み屋街はまだありますか。

東 智徳

柳ヶ瀬の街は当時よりはかなり綺麗になっています。昔の居酒屋は大分なくなっているかもしれませんが。

【Session 2】 地方都市におけるまちづくり

宇都宮浄人

柳ヶ瀬はシャッター街になっている感じがあります。残念ながら日本中の地方都市がシャッター街と化していて、岐阜はまさにその一つのきっかけが路面電車の廃止だったと言うと、そうではないという専門家もおり、単純ではありません。ただ中心市街地が寂しくなっていく、路面電車もなくなっていく、この間に結びつきがあるのは確かなのではないか。この因果関係を証明するのは我々交通研究者としては、しっかりやらなければなりません。

路面電車や公共交通が街の賑わいに関わっているであろうことは間違いないし、だからこそ自分たちの夢のあるまちづくりのためにはモビリティが欠かせない。「サスティナブル・アーバン・モビリティ・プラン」がまちづくりの核になるのであって、国土交通省がまちづくりのための法改正をして、まさに努力義務化をして各地域で地域公共交通計画を立てる、これも別に交通を何とかするだけでなく、広い意味でのまちづくりという意図があるということだろうと思うわけです。

本格的に、まちづくりをしようとする時に、ヨーロッパとの比較で私が一番気になるのは、この地方都市の元気のなさです。グラーツの話をしました、宇都宮より一回りも二回りも小さい街がものすごく賑わっている。この差は何であろうか。そこにモビリティが関わっていると私は思うわけです。

ということで、改めて地方都市のまちづくりという関係について、鉄道、軌道に限らないですが、どのように整理していったら良いのでしょうか。

東 智徳

先ほどの宇都宮先生のご講演の中に「5つのE」という話があって、その最後に「エクイティ、移動に差別を生まない」という話がありました。これは宇都宮市の佐藤市長が「いくつになっても自分の足でしっかりと移動して、好きなところに行ける、そういう街を作りたい」ということを常々述べておられて、車社会だけではどこかに限界が来る、誰かに負担も来るという事もあり、ライトラインをひとつの街の装置として、さらに幹線バス、また地域の交通を組み合わせ、好きな時に行きたい所に自分の力で行けるような街を作っていくことが、人が集まり、高齢者福祉にもつながることとなります。都市には活力が必須ですので、その下支えとしての交通インフラが今求められていると思います。極論を言いますと、佐藤市長も、交通は福祉の世界に入ってきている、だから市でやらなければいけないとまで述べています。ライトラインを作る時は相当叩かれました。「こんなもの作っても空気を運ぶだけだろう、誰が乗るのだ」という指摘もあったと聞いています。それが今このような形で利用者の皆さんに恵まれて、地域の移動手段として本当に親しまれるようになったという結果が出ましたので、この取り組みは、国内各地方都市に広げていけたら良いと思っています。

宇都宮 浄人

建設には相当にお金がかかったわけですね。今は市民の足としてたくさんの人が乗るようになりましてたけれども、そのかけたお金分に対して、こう、それを超えるだけの十分な価値を生んだと思われていますか。

東 智徳

これまでの事業費は約680億円かかり、いわゆるB/Cは0.73でした。もともとスタートする時点では1.0を超えていたのですが、途中で事業費が1.5倍ほど増えて、それで、B/Cが0.73という形になっています。

そうではありますが、先ほどお見せした発車時のにぎわいの風景を見ていただくと、これが本当にB/Cが1を下回る事業なのか？とお感じになったと思います。多額の投資をしましたけれど、それによる市民のLRTに対する喜び、また市民が、市に持っていただくシビックプライドと申しましょうか、その高まりというのを楽しんでいると思っています。

経済面でも、公共投資のみならず民間投資でも、工業団地内にタワークレーンが建って、増設されているという風景は、リアルな経済も回っているという事です。確かに初期投資は大きくなりましたけれども、それが人々の活力にもなり、地域の雇用、経済、そして税収増にも繋がり、貨幣換算での判定はなかなか難しいですが、多くの効果をもたらしているのが実感です。

宇都宮 浄人

そうですね、実際に地価がだいぶ上がっている事であれば、固定資産税とか市民税とか、当然市税の収入は増えるはずですが、それでもB/Cはどうなのだと、私は某新聞社の取材を受け、「本当にこのB/Cで大丈夫なのか」と聞かれた時、「B/Cはそれが1を超えるか超えないかが問題ではありません。国土交通省のマニュアル見てください。そのマニュアルには、Bという、「便益、ベネフィット」、社会的な便益というものは測れるものは、極めて限られた範囲のものであり、国土交通省は慎重ですから、当然それが学術的にも、計算が成り立っている範囲でしか測れませんと、実は明確に書いています。B/Cが、1かどうかで判断するっていうのは誤っています、となります。そういうことを皆さん知らずに、なんとなくメディアも含めて、1を超えなくては、みたいなこと言われて突っ込まれることがあります。こうなってしまうのは非常に残念だと思います。宇都宮市に限らず、今後このトラムとまちづくりの議論が広がっていくと、出てくるのがB/Cがどうなのかで、B（ベネフィット）というものはそういうものではないという事を、まさに宇都宮の例を見ていただいて、B/Cが0.7前後、それぐらいの数値が、このような結果を生み出しているということを見ていただく必要があると思います。

高齢者が増えて医療費が十何億とかになる、という話もありますが、富山ライトレールの調査結果では、かけた事業費の8倍返しぐらいで医療介護費用が減少されたと、京都大学との共同研究で発表されています。そのようなこともぜひ皆さんの頭の中に据えておいていただければと思います。少し固めの話になりましたのが、小倉さんから、まちづくりと鉄道に関して、何かご提案ありませんか。

小倉 沙耶

先ほど東様よりシビックプライドの醸成という話が出ましたけれども、2023年8月の宇都宮ライトレールの開業記念パレードの周りにたくさんの人たちがいて本当に嬉しい光景を見て、やはり宇都宮という街を愛するためのひとつの装置としてしっかり機能していると感じました。

私も、「市電の走る町豊橋」が豊橋市民のシビックプライドの醸成に本当に大きく寄与していると思っております。

というのも、豊橋では毎年秋にお祭りを開催しています。そのお祭りに合わせて豊橋鉄道市内電車には花電車が彩ります。その時期が来ると本当に豊橋市民は、「ああ、お祭りの季節がやってきたね」というのを肌で感じる事ができるのです。都市の季節の移ろいとか、お祭りがあるというのを市電が伝えてくれる。そういった形で何十年も地元根付いているのです。

私は今兵庫県の伊丹市というところに住んでいます。伊丹は小さくて、大体5km四方ぐらいの町で正方形に近いような形であって、海も山もありません。川には挟まれています、非常に平らな土地なので、その5km四方の中を阪神バスや阪急バスも走っていますが、多くの市民の足として機能しているのは伊丹市営バスです。関西圏では市営バスは大分減ってきていて、高槻市営バスはありますが、尼崎市営バスはなくなってしまいました。そのような中で、伊丹の市営バスは優等生だと言われています。ちゃんと市民が乗っているし、市としてまんべんなく交通サービスを提供できているのも5km四方の町の成り立ちだから成立していると個人的には感じています。地域が広がったり、山間部があったり、あまり人が住んでいないところがあると、どうしても乗車率が悪くなりがちでしょうが、この5km四方というのを念頭に置くと、交通サービスとして機能するのに適した広さと思えます。

先ほど岐阜の柳ヶ瀬の話も出ましたけれども、そこでも5km四方をきちんとカバーする交通があれば

もう少し賑わうのではないのでしょうか。私も昔柳ヶ瀬あたりで飲んだり遊んだりしていましたが、ドンキホーテも無くなり、街がちょっと暗くなった感じです。私の大好きだった鉄道模型のお店も無くなってしまって寂しい限りです。けれども、そういった 5km 四方を念頭において交通まちづくりを進めていくと、豊橋も本来は多分もう少し狭かったかもしれませんが、新たに 2km ぐらいは広がって、街として機能しているところが増えていると思います。それを作り出しているのが路面電車だと思いますし、その路面電車を活かすための市の取り組みもあると思います。路面電車があるところにはなるべくバスを走らせないようにして、基本的には路面電車にお乗りくださいという形になっており、それがうまいことに都市の装置として機能していることになっていると思います。

宇都宮浄人

東さんの話も小倉さんの話も、やはりバスと鉄道をうまくフィーダーミックスさせながら、しっかりその 5km 四方というのを、その町の中心エリアとしたコンパクトな、宇都宮市の場合だとネットワーク型コンパクトシティというのでしょうか、そのようにやっていくことが重要だろうと思いました。

そのことによってシビックプライドが高まるということは良いことです。そのシビックプライドは貨幣価値では幾らでしょうか、答えられません。でもすごく重要なことです。小倉さんの話を聞いていてもそう思うし、外国へ行っても大体町の自慢話をしています。「うちの町は・・・」とか言って、けれども、それは幾らの価値とは言えません。例えばお城がある町。お城のベネフィットって幾らでしょうか。多分答えられないと思います。観光収入があるから入城料 500 円掛ける何人、だけの価値ではないですね。

「存在」というところが、路面電車に限らないのでしょうかけれども、交通というものがしっかりしているか、しっかりしていないかということにもあると思った次第です。ちなみに宇都宮市には、「宇都宮羨ましい」という言葉が寄せられているとのこと、そういうことも思いながら聞いていた次第です。それでは、小島様はどうでしょうか

小島好己

まちづくりは、私は全く専門外ではあるのですが、今のお話を伺っていて、宇都宮市の西口方面は、これからライトレールが伸びていくと思いますが、今そこでバスを利用しようとするの大変です。宇都宮駅の西口を降りていって、バスの乗り場があるのですが、駅に直結したところにまず乗り場がいくつかあり、そこから横断歩道、ペDESTリアンデッキで繋がっている島が真ん中の乗り場があり、もうひとつ向こう側にも乗り場がある、そのような構造になっています。私は宇都宮駅で降りて裁判所までよく行くのですが、歩くと大変な距離で、バスを使うことになるのですが、裁判所までは、いくつも系統が重複していて、何度使っても、どれに乗ったら良いか分からず、いつも作新学院前行きというバスを狙って乗っています。路線図を見ると、このバスも裁判所前行くのかもしれないと思ってそっちに行くと、いつものバスがいつの間にか発車してしまっているというような、そんなことがあります。人間の体で例えると、いきなり駅という心臓からバスという毛細血管がいくつも出ている、そのような感じを受けるのです。心臓からいきなり毛細血管に血液を流すと破裂すると思うので、それと同じで動脈を通して、そこから分かれていく毛細血管を作ることが必要なのではないかと思います。その西口の動脈づくりが、宇都宮市の目指している計画だと思っています。

現在ライトレールの通っている東側の方でも、ちょっと苦い思い出があります。何年前、まだライト

レールが開業する前ですが、宇都宮市に清原球場があって、巨人と広島戦が行われるという事で広島ファンの友人と2人で行きました。宇都宮駅の東口降りましたが、バスは長蛇の列で、これはとても乗れないという事になり、タクシーを使いました。片道で6,000円。負けて帰ってきて1万2,000円。(笑) 往復1人6,000円もかかって、ライトレールが通ってさえいれば、たとえ負けても1人数百円の負担で済んだのに。(笑) やはりある程度の輸送需要、流動量があるところには動脈となる交通手段が絶対必要であると感じました。

宇都宮 浄人

そういう苦い思い出は、人間の新たな行動の活力になったりするものですね。本当に動脈というのは非常に重要な概念であり、宇都宮市の方は、「魚の背骨」に例えて言うておりましたでしょうか、何かコンセプトをお持ちでしょうか。

東 智徳

そうですね、魚の背骨構造を作る。ライトラインを基軸として幹線バスをそこから繋ぐ、東西方向に魚の背骨を造り、そこを南北にバスを繋ぎましょう。そしてその先を地域内交通でつなぐという地域の交通と都市構造の関係を少しでも分かりやすくするように、説明で使っております。

宇都宮 浄人

先ほど宇都宮市長も、エクイティ、イコール福祉ということをおっしゃっているとお聞きしました。そのとおりですけれども、最近気になるのは、福祉という言葉を使った瞬間、実は背骨のところを無視したままで、本当の端っここのところの高齢者の足とかに向けられてしまいがちで、もちろんそれも重要なのですが、国の政策あるいは、世の中の目がそちらだけに向けられてしまっている気もいたしています。我々が議論しているのは、日本の都市交通政策であって、なるほど東京のような大都市圏はしっかり鉄道交通が生きていて、一方で確かに病院に通えない人に対してバスはどうするのだという問題もあるのは確かなことだけれども、実を言うと、まさに地方都市、豊橋しかり、宇都宮、水戸等で、ここをどうするのか、地方都市の魚の背骨をどうするのが課題であるのに、それに対して大都市と同じように民間事業者に任せてやっています。その結果何が起こっているかということ、多くの地方都市ではバスが細々と行っている。その結果、どうなるのか。減便、運転士もいなくなる。長野市は県庁所在地で、グレートより大きい市でありながら、日曜にはバスがなくなるなど普通ではありえないことが起きています。ですから、私は福祉という言葉には、ちょっと気をつけなければと思っています。

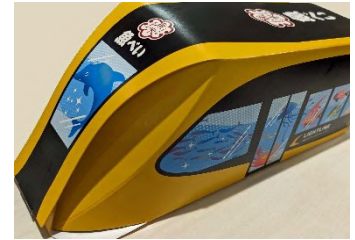
今日は都市においてはまさに動脈が重要、都市交通が重要だ、という話をいたしました。(一財)運輸総合研究所においても、大都市圏交通と、いわゆる福祉部分の間の交通政策がないということで、現在は民間がとりあえず行っているけれども、ほとんど機能してない、それを持続可能な、利便性の高いものにするため、「地域交通革新」と称して、これからちゃんとやっっていこう、ということの提言(令和5年9月14日地域交通産業の基盤強化・事業刷新に関する検討委員会提言)が出されていることを付け加えておきたいと思います。

その意味で豊橋の背骨はちゃんと機能しているのでしょうか。

小倉沙耶

背骨は出来ている方だと思います。背骨がうまく機能するためには、行政、そして実際に運営する交通事業者、そして市民全部が同じ方向を向いていることが大前提だと思います。これができないと、どの公共交通も上手くいかないと思います。悲しいかな岐阜の路面電車廃止の一件があったからこそ、豊橋では皆が同じ方向に向いたのではないかと考えています。路面電車がなくなるとどうなるかを実際に見たことで、それを危惧した市などが路面電車は街にとって大切なものということをも市民に育んでいったからこそ今の形になっています。

先ほど言い忘れたことがありました。「宇都宮羨ましい」の話なのですが、関西にもある寿司屋の「魚べい」でお子様セットを頼みますと、なんと宇都宮ライトレールを描いた容器に入れて持ってきてくれるのです。日本全国の魚べいの店で、子供たちはみんなこのライトレールの箱持っているのです。「この電車はどこなの」と、お父さん、お母さんに聞いて、これ宇都宮にある新しい路面電車らしいとなると、「うわあ、乗りに行きたい」「うん、いつか行こうね」みたいな話をされているのです。このようなところからもライトレールファンを育てているなんてとても素晴らしいなと思いますし、子供たち、未来の利用者を増やし、路面電車の大切さを知るので、ちょっと羨ましいと感じました。



宇都宮浄人

それは宇都宮市がお金を出している訳ではなく、勝手に応援してくれているわけですね。そのような形で応援いただくとは良いことですが、小島さんは何かそういう応援的なことをご存知でしょうか。

小島好己

今出たお話でその応援団を育てるってということに関係するのかもしれませんが、路面電車ネイティブを育てるということは必要と思っています。小さい頃に既にパソコンがあった子供たちをデジタルネイティブのような言い方をされていますが、我々の世代では路面電車はどちらかというと郷愁の対象、ノスタルジックな存在で、古い電車を今も見ることができるとい、イメージがありました。ところが今、特に宇都宮ライトレールが通る所で若いお母さん、お父さんが連れてくるお子さんは、生まれた時には既にこの新しい LRT が走っていて、路面電車の町で普通に暮らしているところからスタートしている訳ですから、その小さいお子さんを連れてきた若い家族を、いかに利用者に取り込んでいくか、公共交通機関にみんなで頑張って乗りましようと言ったところで長続きはしないと思いますから。昔、赤字国鉄で、赤字ローカル線の廃止が課題になった時に、「乗って残しましょう」みたいなことがありましたが、何の用事もないのに、とりあえず頑張って乗る、そういうことでは全然長続きしないと思います。やはり気負わずに、良い意味で空気のような存在で、普通に何も考えずに乗る、乗れてしまう雰囲気づくり、社会づくりが必要なのではと、小倉さんの豊橋のお話を聞きながら思いました。

宇都宮浄人

そうですね、確かにいわゆる「乗って残そう」だけではダメですね。私は経済学者ですが、やはり人々が自然な選択肢として公共交通を選べる仕組みにしないと、無理に乗ってください、環境に良いから乗

るべきですと言っても誰も乗らないでしょう。そういうことになってしまわないように、その意味で宇都宮ライトレールは、開業の時もその後も大変沢山のお子さんが乗っていましたが、今でも結構多いのではないのでしょうか。

東 智徳

外から乗りに来る方は、ゴールデンウィークは別として、普段は大分落ち着いてきた感じはいたしておりますが、やはり通学での利用や、近くに商業施設もあって、そこに子供たちだけで行くということが見られます。先ほど清原球場のお話があり、6000円掛けて出かけたとのお話でしたが、子供達は、今は150円でそこまで行くことができ、高校野球の夏季大会とかでは、中学生、小学生もすごく集まり、去年の野球大会もそれで大層賑わっています。ライトラインによって、そのような効果も生まれていると感じています。

宇都宮浄人

それは良いことです。私も新聞で拝見しましたが、LRTができて、子供たちだけで自由に遊びに行けるようになったわけです。言い換えると、それが無い時は、子供たちは自由に動けなかったのです。実際にいろいろな地域で調査をすると、親の送迎がないと子どもは動けないというケースが、日本の地方都市ではどんどん生まれています。

私は大学の教員なので、推薦入試の面接をする事がありますが、中には変わったスポーツをやっている人がいて、どうしてこのスポーツを選んだか聞きました。すると「野球やサッカーもやりたかったけれど、それだと平日の練習が遅くなり、すると親が迎えに来れないので、諦めて土日中心に行えるこのスポーツにしたのです」と。このような話、実情はまさにこの通学手段の有り無しで遅い時間には部活もできない、学校選択も変わってきます。LRTができたことにより、宇都宮市内の学校選択の自由が増えたとお聞きしていますがいかがでしょうか。

東 智徳

ライトラインの沿線で児童数が少ない小学校がございまして、そこでは通学をライトイラン利用でも良いとしましたら、現在10数人増えました。環境豊かな小学校でもあるものですから、そのようなところにライトイランで安心して通えるのだったら行かせたいというご父兄もおおり、その面でも効果が上がってきていると思います。

【Session3】成熟社会における鉄道とまちづくり、課題への対処

宇都宮浄人

沿線にある高校などには、この間お聞きしましたら西側、東側の子があちこちから通っているとおっしゃっていましたがけれども、そういう意味でもいろいろな選択肢が広がっているのは良いことです。

これからの日本を考えていくと、高齢化も進むし、経済が右肩上がりではなくなってきている中で、この宇都宮市の成功事例なり、トラムなりを生かしたまちづくりを、これからどうやって考えていけば良いのか、今後の課題も含めて議論をいたしたいと思います。

小島さんは、弁護士のお立場からも課題があるのではと思いますが、いかがですか。

小島好己

ライトレールの仕事上の案件は、ここでは喋れないですけども。ライトレールについては、開業する前は、宇都宮市民のみならず栃木県民の多くが、路面電車って何なの、得体のしれないもののイメージをお持ちでして、路面電車、LRT の話をすると、どちらかというとな否定的な声が返ってくる。私がライトレールの顧問弁護士をやっていますと言うとな否定的な言葉を平気で返してくる、そのような人たちが大勢おりました。やはりライトレールが開業して、これからの先はまだ分かりませんが、今のところ順調に進んできており、皆さんがその利便性とか、それが持つ魅力に気づき始めています。東側延伸で 680 億円ぐらいでしょうか、それくらい建設費が投入されるということで負担感はあるにしても、それは行政サービスの一つであるという理解も出てきたと思っています。

まちづくりは、人が移動できてこそ、なんぼというところがありますでしょうし、人が家の中にずっと籠もっているようでは、街に発展はないので、人の流動を促す、そういったきっかけを作るという意味での行政サービスとして位置付けられ、それにみんなの理解が得られてきていると感じます。鉄道、軌道の初期投資はかかります。一私企業に全部任せていたら到底利益取れないところには手は出さないし、昔の鉱山鉄道みたいに「不要になったら剥がしましょう」は、企業なので当然といえば当然であり、利益が取れないところは撤退していく。だけれども、人の流動を確保するということではなんとしても確保しないといけない。それを私企業に任せてばかりはいられないと思います。国鉄分割民営化の時は、鉄道を民間の活力でサービス向上を図るべき、公の金は極力出さないという意識だったと思いますが、最近になってその意識も変わってきて、それは良いことと思っています。

この間、会社の決算の発表がありましたけれども、公設の上下分離なのでライトレールの会社自体ではさほどその初期投資は掛かってないはずではあるのですが、それでもやはり 6 億円程の累積損失があって、2024 年度で 1 億 9,000 万円の利益が出ているのですが、累積がやっぱりまだ 5 億円近く残っています。それくらいお金が掛かるということであり、そこはやはり一民間企業だけに任せるのではなく、行政サービスの一環として位置付け、市民に理解をしていただく、そういう意識付けも必要なのかと思っています。

宇都宮浄人

行政サービスに位置付けるという話で、今、ライトレールでは黒字が出ていることが話題になっておりますが、私は黒字が出たから良かったと言っていること自体に問題があるのではないかと考えていて、黒字を出すぐらいでしたら、次の車両を早く買って増備しなくてはと思います。要するに日本はまだ黒字が出て嬉しいというところがありますが、行政サービスは違います。道路を作って黒字が出て嬉しいとは誰も言っていません。黒字が出て嬉しいというその発想自体から変えていかないとはいけません。むしろこれから車両増備とか、いろいろな消耗品調達にもお金がかかり更新費用も高くなっていく、そういった課題が想定される中で、「黒字で良かった」、という議論はやめたい。むしろまさに行政サービスとして、どうあるべきかみたいな議論が必要だと思います。

そこで東さんに振る前に、小倉さんは明知鉄道の観光大使として、ある意味で黒字が出ない鉄道の中で、どうやって地域と共存していくか、いろんな活動されていると思いますが、その辺の話を聞かせてい

ただけますか。

小倉沙耶

緩衝材の小倉でございます。明知鉄道の観光大使を 2009 年から務めておりまして非常に苦しい台所事情、その明知鉄道さんもそうですし、明知鉄道の大部分を占める岐阜県恵那市さんの懐事情と、岐阜県さんからもいろいろ伺っている中で、でも明知鉄道は絶対に地域にとって必要な交通なのだということが、全体できちんと統一が取れているのが特徴です。

昨今廃線に向けて夕張もそうでしたけれども、積極的廃線のような言われ方をしたこともありました。逆に明知鉄道ではどれだけ赤字でも積極的にこれは必要なものだから、それこそ先ほどもお話にありましたけれども、この地域の背骨として動脈として残していくのだという覚悟を決めた市町村はやはり強いなと思いました。恵那市さんとして、交通 MaaS もきちんと策定をされている中で、やっぱりその基幹として機能するのが明知鉄道と位置付け、明知鉄道ありきで公共交通、そして人の動きをどうするかというのをきちんと考えている。それがもし、ぶれるようなことがあって、鉄道を本当に利用しなくちゃいけないのか、残しといた方がいいのか、どうなのかと患っていたら多分マスタープランが作れなかったのではと思います。背骨として人が移動する装置として、町がきちんと認識しているのが非常に大きいことだと思います。今日は、宇都宮先生がお話になるかなと思いつつ、まだ出てきていないので、まるで私の言葉のように話してしまいますけれども、「路面公共交通は水平のエレベーターである」と宇都宮先生が常日頃おっしゃっています。これはまさしくそうであり、どの地方の公共交通も水平移動のできるエレベーターなのです。そこに利益が生じる、生じないというのは関係がなく必要なものなのです、と言うと、なるほどという事で腑に落ちる方が多いと思っています。

まちづくりの観点で申し上げますと、私は、2021 年に子供を出産しましたが、妊娠している時、そして子供が絶対にベビーカーが必要な時、そして歩き始めた時と 3 回宇都宮の町を歩いています。東側も西側も歩きました。歩いて気がついたことがあります。東側はライトレールができるということで、街が大分整備されて、障害となる段差がすごく減ったのです。歩行者専用の道から車も来るような道のところに出る段差が大分減りました。ベビーカーを押しているから感じることなのです。それこそ小さな径のベビーカーを押しているから感じたもので、このことは多分シニアカーご利用の方も同じに感じておられると思います。そういったものを利用している方は多くはありませんので、声はなかなか上がっていないと思いましたので、お話をいたしました。子供が歩き始めてからも歩きましたが、使いやすくなっているのを実感しました。これから整備を進める東武の宇都宮駅側の方は、まだガタガタで通りにくい部分がありましたが、きっとここも整備されたら使いやすいものになるのだろうという期待があります。そのようなことが積み積もってこの町に住みたいと思えることにつながっていく。特に若いこれから子供を持つ方や、小さな子供を持っている方が、宇都宮に住もうと思ってもらえることにもつながる結構大事なことだと思いますので、そういったことも活かしたまちづくりをお願いしたいと思っています。

宇都宮浄人

明知鉄道とその交通を恵那市みんなが意識を持って高めたということは、小倉さんの話を聞いてとても説得力がありました。

私が水平のエレベーターの話をする、また言っていると云われてしまいますが、小倉さんが言うとな

んか説得力があるのですね、聞いていてそう感じました。念のため一応水平のエレベーターについては何回か申し上げているので既に聞いた人はいらっしやるとは思いますけど、例えばデパートにはエレベーターがありますが、そこでは運賃は支払いませぬよね。けれどデパートのエレベーターも当然電気代もかかれば、今エレベーターは安全のための監視をしていて、結構な費用がかかっています。ではデパートとして運賃払ってもらった方が良いのでは、だめならエレベーターを廃止して「経済効率を考えた社会の模範となるデパートです」と言っても、誰もお客は来ませぬよね。

今の町がそうなのです。うちは赤字を削り財政を整えるために鉄道を廃止しました。鉄道がなくなってもバスがあると言うのですね。2 時間に 1 本ありますが、とかそういうことになっていないでしょうか。やはり水平のエレベーター的な考え方というのは多くの人にもっと理解していただく必要があると思います。エレベーターまでいかななくても、例えば私は大阪ですけれども、御堂筋の道路はタダで通れるわけですから、そういう道路と同じのインフラとして考えていく必要があるのでしょうか。それを本当に行政サービスとして理解していただくには、日本の現状だとまだまだで、赤字とか、B/C が 1 とかの議論で終わってしまいがちで、そこをどう打破するかとなります。小倉さんはどうでしょうか、明知鉄道に関しては何かそこで秘策はあったのでしょうか。

小倉沙耶

秘策はないです。明知鉄道は 2、3 年前から明知鉄道の 1 日フリーパスでバスも乗れるようになっていきます。そこで改めてコミュニティバスがどんどこを走っているのか知る方も多かったみたいで、バスの価値の方にスポットライトを照らすきっかけを、明知鉄道側が作り出したというのが面白い事例であったと思います。公共交通のまちづくりプランを作った時に、上手に明知鉄道と組んで、バスも乗れるようになったもので、めでたし、めでたしと、うまいことに持って行けたことが大きいと思われま。秘策とまではいきませぬが。

宇都宮浄人

運賃共通化のスタンスで、交通チケットを使ったわけではないのですね。

小倉沙耶

既存のフリーパスを使ってです。明知鉄道の日フリーパスで、バスも乗れるという付加価値を高めたものです。

宇都宮浄人

ありがとうございました。では東さん、先ほどの西口延伸も含めて、いろいろ課題もあろうかと思いますが、そのあたりの思いも含めて、今後の課題についてお考えでしょうか。

東 智徳

先ほど西口延伸の計画ムービーをご覧いただきましたが、西口延伸計画はまさに中心市街地、宇都宮の都市部の計画でして、今その環状線となる都心環状線という道路を作っていて、それが 2026 年の 3 月に開通します。それによって、宇都宮市には 3 本の環状道路が整備されることとなります。これによって都

心部を通る通過交通の大分を排除できるようになります。西口に延伸の際に道路を大胆に三車線から一車線に減らすというのは、まさにその道路整備とも一緒になっておりまして、ライトラインを導入して、車の車線は一車線だけにし、歩道空間を広げていきます。そうして都心部のウォークアブルなまちづくりをやっていきたいと思っています。そういう意味では、先生がおっしゃる先ほどの水平のエレベーターはまさにそのとおりに思っています、ライトラインというエレベーターを降りてからもちゃんと歩きやすい空間を作って、この街に多くの人に集まっていただける空間づくりをしっかりとやっていきたいというのが西口延伸計画です。ただ、やはり事業費が大きくて、おっしゃるとおり B/C みたいな議論もあるのですが、そこは市としてもいろいろな効果があることを丁寧に説明して、しっかり発信して進めていきたいと思っています。また、東武線との接続については、今日東武の方もいらしていますが、東武線との将来の接続というのも栃木県が打ち出しておりますので、宇都宮市としてもしっかりと取り組んでいきたいと思っています。

宇都宮浄人

東武線の接続は進展しそうですか。

東 智徳

知事が進めていらっしゃると思いますので、ぜひにと思っています。

宇都宮浄人

東武鉄道さんには私からもよろしくお願いをいたします。

ということで、だいぶ時間も過ぎたようで宇都宮に限らず、フォーラムではずっと鉄道、軌道も含めて、それとこれからのまちづくりを考えてきたわけですが、最後に皆さんの今後の成熟社会における交通とまちづくりに対する、期待とか、思いとか、こうすべきとか、最後に語っていただければと思います。小島さんからいかがでしょうか。

小島好己

弁護士なので、法律の事に若干引っ掛けてお話をしようかと思っています。鉄軌道に関する法令を見るとそれは当然なのですが、ある意味、私企業を基準にして作られている、そのような法体系になっています。ようやく少し前のことですが、地域公共交通の活性化再生法ができて、ようやく公共的な側面が入り、それまでのガチガチの鉄軌道法令に変容が加えられてきました。鉄道事業法にしても軌道法にしても、そのままではありますけれどもそこを運用するにあたって、地域公共交通のその関連の法令で徐々に公的な側面が位置付けられ義務付けもされてきたというふうに思っています。

軌道に関して言うと、皆さんご承知の通り軌道に関する規則があって、例えば車両の長さとか、最高速度とかに制限がされています。路面電車が道路交



通の補助機関という側面から始まっているっていうところもあって、他の自動車交通と混走しますし、自動車はゴムタイヤですけど、路面電車は鉄輪ですから、当然制動距離も違うところも有り、道路には人も入ってくるというところで、ある程度規制は厳しくなっているというのは、それは仕方がないと思うのですが、ただいわゆる専用軌道の所は、人は入ってこないし、車も入ってこない。だけれども宇都宮ライトレールに関して、その専用軌道部分も市道扱いになっていて、道路に位置付けられて、一般道路上とおなじくそのまま40kmの速度制限が掛かっています。そういったところは変えていって、使いやすく、より早い、その鉄軌道の特性を活かせるようなものにしないといけないと思います。速度緩和や車体長に関しては、特認という制度がありますが、ただ特例というのは良くわかりませんね。なので、やはりもう少し使いやすくできるような法例が整備されていくことを私は期待したいと思っております。例えば鬼怒川の橋梁なんかは40kmでとろとろとろとろ走っているところではありませんし、全長14.6kmを所要時間50分弱ってというのはいかにも遅い。ライトレールの悪口は言いたくはないのですが、実際に乗ってみると、列車の動き自体はすごくスムーズで騒音も少なく、振動も少なく、乗りやすいのですが、私個人の印象では座席が若干座り心地が悪い。4人向かい合わせの席がありますが両隅2人乗ると、さらにそこに2人はなかなか心理的に入りづらい。長い時間乗車していると、ちょっと辛いと思う時があります。

今のスピードのことは一例ですけども、さらにさらに、もう少しいろいろな設計にあたって、使いやすく、利用しやすいものが出来上がっていくと良いと思っています。

宇都宮 浄人

今日のフォーラムは、国土交通省鉄道局ご後援ということですので、ぜひこの軌道法の規則の40km制限はやめていただきたいと思う次第です。

さて、小倉さんお願いします。

小倉 沙耶

日本の鉄道ができて150年以上経ったわけですけども、120、130年ぐらい前に、横浜にいらした女性が日本人女性で初めて世界旅行をしたとのことで、本にもなっているのですが、その方が、ヨーロッパに行った時に、乗り方がよく分からない。よく分からないけど、路面電車があるので運転士さんにお金を見せる。そうしたら、乗れと言われるので乗って、お前ここで降りろと言われる。その金額の分乗れたということだと知って、また同じお金を反対方向の電車の運転士さんに見せて、無事に最初に乗ったホテルの最寄り駅まで戻ることができたという記述があります。要するに、路面電車というのは、万人に優しい乗り物であると思います。特にLRTは段差も無くベビーカーを使ってでも乗りやすいですし、多少その地域の言葉が分からなくても、割と楽に乗れる乗り物です。これがバスだったとしたらそうはいきません。バスは四方八方どこにでも行くことができますが、路面電車は軌道であるがゆえ、違うところには行かないという安心感があります。路面電車はバスとは違ってその町の魅力づくりにも寄与しているというのは、その本を読んでも昔からそうであったと感じました。そうだからこそ路面電車を無くしてはいけないなと思いますし2023年に宇都宮市で新しく開業したことってというのが、こんなに嬉しいことだという、その気持ちにも繋がっていると感じています。

宇都宮浄人

やはりちゃんと沿線に投資ができる、投資を呼び込むっていうのは、しっかりそれがあるからですね。いつなくなってしまうか分からないような交通機関だと、そこに投資もできないし、住むこともできない。多分その意味は大きいだろうと思いました。では、東さんお願いします。

東 智徳

お話を聞いていて、スピード制限の話、座席の話、そういうひとつひとつのちょっとずつでも不満が溜まってくると、どこかのタイミングで「なんだ」となってしまうかもしれないという不安感は常に持っており、ちゃんと取り入れるべきものを対応していかなければいけないと思っています。もっと遅くまで走ってほしいという要望や本数も増やしてほしいという要望も出てきていますので、市としても丁寧に対応していかないと本当にどこかで嫌われてしまうと思っている次第です。

安心感の話もございましたけど、ご承知のとおりライトラインは試運転2日目に脱線しましたので、もうその瞬間、結構その場は凍りついたのですけれども、その時に市民も支えてくれまして、試運転だから仕方がないのではとの声もいただけたので、それを契機に本当に安全対策を徹底してやりました。誰に聞かれても安全安心ですと言える環境を作り出すことにもなったと、そこは自負をいたしているところです。

今いろいろな方に多く乗っていただいて、確かに赤字より黒字の方がいいかなとは思いますが、それに慢心することなく、地域にとって、本当にそれがあってしかるべきもの、安心感与えるものとなっていくようにしっかり、これからもやっていきたいと思っています。西側に延伸になりますと、本当に大きく街が変わっていく。ライトラインはまちづくりの装置の一つではありますが、やはりそのインパクトというのは本当に大きいというのは見ていて強く感じておりますので、皆様、大きく変わっていく宇都宮に期待をして見守っていただきたいと思っています。



宇都宮浄人

ありがとうございました。縮めの言葉をいただいた感じもあるのですが、先ほど楽屋で、国土交通省の軽部鉄道事業課長は実は宇都宮の高校に通っていたとお聞きしました。その変貌ぶりにもびっくりしているという事で、今のお話に対していきなりですけれども、ちょっとそのまちづくりへの思いをお伺いしたいと思います。

軽部 努（鉄道事業課長）

私は高校時代、宇都宮の学校に通ってまして、もう30年ほど前のことですが、まさに先ほどの説明にあった東口に、東口の自由通路を降りると餃子の像が立っていて、駐輪場があってそこに学校の行きと帰りに通っておりました。昨年帰省した際にライトレールに乗りに行き、実際車窓から見ましてこ

んなにも変わったのかと、30年経ってLRTが出来、すごく町が変わることを実感いたしました。私は冒頭の挨拶の際に申し上げたとおりにローカル鉄道を担当してしまして、今ある鉄道を、どうやって持続可能なものにしていくか、そのようなことを行っておりますが、この宇都宮の事例というのは、そうした既設されている路線をどうしていくかではなくて、全くなかったところに新しく路線を引いて、そこを、まちづくりをして持続可能な町に発展させるという一つの可能性を、まさに具現化したという事で、これは非常に大きなことだと思っています。今、地域公共交通は地方都市のバス交通を含めて総合的に考えていかなければいけないという事ではありますけれども、その一つの選択肢として、LRTというものを活用するという可能性を他の都市にも示しているのではないかと思います。他地域への普及、発展が非常に期待されると思いますし、ただ単に路線を引くだけではなく、やはりまちづくりと一緒にやるということが重要になると考えています。先ほどの話ではありませんが、「乗って残そう」というような議論ではなくて、その需要を創出すること、路線を引いて、例えばそこに公共施設を建設したり、集客施設を誘致したりとか、まちづくりと総合的にやっていくことが成功する鍵になるのではないかと考えていますので、地域の方でいろいろご検討いただき、やっていただくのだと思いますけれども、国土交通省としても、LRTを中心としたまちづくりにしっかりと足並みを揃えて一緒に取り組んでいくとともに、鉄道を中心とした、地域活性化にも、しっかりと取り組んでいきたいと思っています。まさに今回いろいろな話を聞いてその思いを新たにしたいところなんです。



宇都宮浄人

すみません、突然の振りでしたけれども、思いを新たにさせていただき、さらにサポートをいただけると大変ありがたいです。

それでは、もう時間も来ましたので、最後の私からの締めとなりますが、こんな機会はなかなか無いので私からは宇都宮市のご協力をいただいて、ライトレールの出来る前と出来た後行った意識調査のデータをお示しします。

外出行動の変化ですが、開業前回答された方で、その方々は開業後に外出行動が増えるでしょうか。開業前と言っても既にライトレールの試験運転がされていた段階なので、買い物行くとかいろいろ答えてくれましたが、その中で開業後一番外出が増えたのが「気分転換」なのです。先ほど小島さんが、ふらっと早稲田から路面電車に乗ったとおっしゃいましたが、まさにそれですね。通勤通学、もちろんお年寄りの通院も重要でそういうのもありますけど、

外出行動の変化:「増える/た」+「少し増える/た」という回答

	サンプル計		子ども(中学以下)と同層		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
a.通勤通学	8.1	5.3	10.5	8.6	14.6	6.5	3.3	5.2
b.買い物	31.8	25.6	29.1	16.3	30.1	16.7	34.1	34.1
c.通院・デイケア	3.1	4.4	4.7	0.0	4.9	1.8	2.0	7.2
d.買い物・クラブ	3.3	3.4	4.7	2.2	4.4	1.0	2.4	7.6
e.地域の活動	3.3	2.9	5.8	0.0	4.0	1.9	2.8	7.8
f.気分転換	16.1	30.8	22.1	21.7	15.5	27.2	17.5	34.1
g.観劇・スポーツ・映画・芸術鑑賞・音楽	17.1	20.0	14.0	21.7	21.7	16.2	13.8	26.8
h.食事	25.0	24.9	27.9	22.2	30.1	21.0	22.4	25.8
i.送迎	3.3	4.5	4.7	8.7	4.0	2.7	3.3	9.2
j.社交	6.5	8.0	11.6	6.7	10.2	9.3	4.1	7.8
k.家族・親戚の訪問	4.1	5.6	11.6	6.7	5.8	6.5	3.3	1.5
a-kのいずれか	53.6	36.0	55.8	39.2	58.4	33.1	51.2	37.6

開業前は回答者全体に対する構成比・開業後は当該項目の回答者に対する構成比:%

資料:宇都宮浄人・長田哲平(2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932

- ・開業前は16%の回答に止まっていた「気分転換」という人が30%超に(65歳以上の回答者では37%の人が選択)
- ・買い物、食事の増加は全体で25%程度。ただし、開業前比ではやや減少

LRTに対するイメージ(回答者全体に対する構成比:%)

	サンプル計		子ども(中学以下)と同層		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
1. 時間が正確	51.7	48.0	50.0	49.0	54.0	46.8	54.1	54.7
2. 渋滞を減らすことができる	30.1	28.1	27.9	29.4	31.9	28.6	31.3	32.6
3. 乗り心地が良い	24.4	39.0	19.8	35.3	19.0	39.0	30.9	45.3
4. 行先がわかりやすい	23.8	28.4	25.6	37.3	23.0	27.9	26.4	31.5
5. 街のシンボルになっている	43.0	59.6	60.5	72.5	45.6	63.6	45.5	63.0
6. 環境にやさしい	26.9	33.7	25.6	23.5	21.7	28.6	33.3	44.2
7. ノンステップバスよりもバリアフリー	15.5	21.6	14.0	17.6	14.2	18.8	18.3	28.2
8. 騒音が小さい	18.5	31.7	17.4	21.6	16.4	29.2	22.4	38.7
9. 沿線外から人が来る(あるいは住む)ようになり、地域が活性化しそう	25.1	41.6	29.1	51.0	21.2	48.1	30.9	41.4

気分転換に出かける。観劇やスポーツ観戦もありますが、それらを含めて私はこれらの数字を強調したいと思います。まさに人々が幸せになって、美味しいお酒を飲んで、美味しいお茶を飲んで、おしゃれをして、こうした結果が、この前後調査の結果に表れています。

もう一つはLRTに対するイメージ。まさにこれはもう先程来、出来ているということでしたが、開業前のイメージはやはり「時間が正確」が高いのですが、開業後になると「街のシンボルとなっている」、これが6割で、1.5倍になっているのです。子供がいる家庭は、7割以上の人がそうであると答えている。シビックプライドが生まれたこと、これはB/Cでは測れないわけです。けれども国土交通省のマニュアルには地域鉄道の便益としては、こういうシンボリックな効果も必要だとも書かれていて、まさにこのことを答えてくれて、ぐっと増えたということです。

そして、実はネガティブな方についても聞いています。

するとできる前は、「道路交通の邪魔になっている」、「交通事故の危険が多い」は、35%、子供と同居の家庭の「交通事故の危険が多い」は36%で、3人に1人以上は、交通事故が怖いって思っていました。ところが出来てみたら、6%までに減っています。小学校で反対したとかあったようですが、それぐらい乗車経験することで変わるものです。言い換えればこういった事実関係をもとに次の展望を考えていく必要があるのではないか。

最後にもう一つ、結局地域全体のプラスになりましたかということ、なんと子供と同居の方の95%が満足、少し満足と答えており、全体でも85%で、一方で期待してなかった人は不満かということ、もはやそこはぐっと減ってしまっています。もちろん今後もいろいろご苦勞はあると思いますが、私は20年前にこの宇都宮で、LRTの導入に向けての大会に一市民として参加し、マンチェスターの例を出してアピールしてなんとか実現させたい、そういう思いがしていました。そして、先ほど小倉さんは夢がかなったのではないかとおっしゃいました。

最後は、私の言葉ではなく、吉田松陰先生の言葉で締めたいと思います。

「夢なき者に理想なし、理想なき者に計画なし、計画なき者に実行なし、実行なき者に成功なし。故に、夢なき者に成功なし。」

夢を持ってやれば、20年、あるいは当初計画からですと30年掛かったのですが、こうやって出来上がり、人々の生活を、日本を変えていく。そのような力が鉄道、軌道にあるという思いをこめて、本日のトークセッションを締めることにしたいと思います。長い時間どうもありがとうございました。(拍手)

LRTに対するイメージ(回答者全体に対する構成比:%)

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
10. 道路通行の邪魔になっている	35.0	16.9	25.6	17.6	36.7	15.6	37.4	18.8
11. 交通事故の危険が大きい	35.0	11.2	36.0	5.9	37.6	9.1	35.4	13.3
12. お金の浪費だった	17.3	6.2	11.6	2.0	15.0	5.8	21.1	7.2
13. 景観が悪くなった	2.9	2.0	0.0	0.0	3.1	1.9	3.3	2.8
14. 騒音が大きい	6.5	1.7	5.8	0.0	6.2	1.9	7.3	1.7
15. 乗換えが増えて不便になった	6.5	2.8	0.0	0.0	4.0	2.6	8.9	2.8

- 全体では「時間が正確」、「街のシンボル」というイメージが高いが、開業後は街のシンボルというイメージが拡大
- 子どもと同居の場合、開業前は3分の1以上の人が「道路通行の邪魔」、「交通事故の危険」というイメージ
- 一方、開業後は、そうしたネガティブな回答は大きく減少

資料：宇都宮浄入・長田哲平(2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932

総じてLRTが自分の地域にプラスの効果をもたらす/したか

当該項目の回答者数に対する構成比:%

	サンプル計		子ども(中学以下)と同居		会社員等		自営・無職等	
	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後	開業前	開業後
期待/満足	36.1	46.8	40.7	41.7	35.3	43.4	37.2	48.1
少し期待/少し満足	30.9	38.2	34.9	54.2	34.4	44.8	27.7	34.0
わからない/どちらでもない	6.0	10.3	5.8	4.2	5.8	9.0	6.2	12.2
あまり期待しない/少し不満	13.3	2.7	15.1	0.0	12.5	1.4	14.0	3.2
期待しない/不満	13.7	2.0	3.5	0.0	12.1	1.4	14.9	2.6

- LRTによるサービス水準の改善は、移動手段としての満足感だけではなく、地域全体に対する効果への満足感も実感
- 子どもと同居の場合、96%が「満足/少し満足」

資料：宇都宮浄入・長田哲平(2024)「公共交通サービス改善の沿線住民への影響」『運輸と経済』No.932