

枝久保達也：鉄道ジャーナリスト

ダイヤモンドオンライン 2021.6.7 4:00



5月にお披露目された宇都宮ライトレール（筆者撮影）

宇都宮市東部は慢性的な渋滞

宇都宮市は5月31日、2023年春に開業を予定している宇都宮ライトレールで運行される低床式車両「ライトライン」のお披露目式を行った。

JR宇都宮駅東口から芳賀町の高根沢工業団地まで約14.6キロを結ぶ宇都宮ライトレールは、うち9.4キロが自動車と道路を共有する併用軌道区間で、5.1キロが鉄道の専用軌道区間だ。既存路線の延伸や改良ではなく、新規にLRTが建設されるのは日本初の事例となる。

総事業費は684億円。宇都宮市と芳賀町が軌道整備事業者として線路や車両を整備し、宇都宮市や芳賀町、地元経済界、交通事業者等が出資する宇都宮ライトレールが、これら設備を用いて鉄道を運行する、いわゆる公設型上下分離方式で整備される路線である。

なぜ、宇都宮に国内初の新設LRTが整備されることになったのか。

宇都宮市の清原工業団地にはキヤノンなど、芳賀町の高根沢工業団地には本田技研工業（ホンダ）など、数多くの工場や研究所が立地しており、例えば宇都宮駅東口から出発するキヤノンの社員専用通勤バスは朝6時台から7時台にかけて16本、ホンダの通勤バスは6時台から8時台にかけて24本が運行されている。

このほか、多くの市民が自家用車で通勤しており、宇都宮市東部は慢性的な渋滞に悩まされている。これらを緩和するとともに、少子高齢化が進む中で、車を運転できない人も市内を移動できる環境を整えるため、LRTを中心とする公共交通ネットワークを構築するというのがその整備目的だ。

2019年に行った需要予測では、平日1日当たりの利用者数を約1万6000人、うち9割近くが通勤・通学利用であると見込んでいる。

今回、搬入された「HU300型」車両は、軽量軌道交通を意味するLRT（ライトレールトランジット）と、雷が多いことから「雷都」と呼ばれる宇都宮の異名を掛け合わせて、愛称「ライトライン」と命名された。

何度もデザインを見直して「ワクワクして、見て、乗ってもらえるよう」にしたという流線形の前頭部は、稲光をイメージした鮮やかな黄色と、黄色を引き立てるダークグレーで彩られており、これまでの低床式車両には

ない個性的な車両となった。

設計にあたっては「快適な移動を全ての利用者に提供するデザイン」をコンセプトに、高いバリアフリー性を確保したほか、全ての利用者が快適に利用できるようユニバーサルデザインを採用した。

前述のように工場通勤者の長距離利用を見込んでいることから、車両長を軌道法が定める最大値である約 30 メートル、車体幅を国内低床式車両では最大となる 2650 ミリとし、低床式車両としては最多となる座席 50 席、定員 160 人を確保した。

座席はクッションを厚めにして、鉄道の通勤電車並みの座席幅として居住性を高めた。また 1 編成に 2 力所の車いすスペースと 1 力所のフリースペースを設置し、ベビーカーや自転車などの持ち込みにも対応する。

特徴は、全ての扉に IC カードリーダーが設置されていることだ。通常、路面電車ではバスと同様、運転席近くの扉で運賃を支払って降車するが、乗客が多いと降車に時間がかかり、速達性や定時制が損なわれる事態となっていた。



(筆者撮影)

一部の事業者では車掌を配置し、降車用の扉を増やす対応も行っているが、そうなると今度は人件費が増えてしまう。そこで、利用者が IC カードで適切に運賃を支払うことを「信用」し、全てのドアを開閉することで、迅速な乗降を可能にする信用乗車方式を国内で初めて全面的に導入する。

ライトラインでは乗車時と降車時にそれぞれタッチしやすいよう、各扉 2 力所のカードリーダーを設置した。乗車用のカードリーダーは車外側に、降車用のカードリーダーは車内側に傾けて設置しており、利用者が間違える心配はない。

もう一つの特徴が、拡張性だ。

宇都宮ライトレールは JR 宇都宮駅西口、東武宇都宮駅方面への延伸が検討されており、JR 宇都宮駅の高架線の下をくぐることができるよう、車両の高さを 3622 ミリとしている。さらに、将来的な JR 線や東武線への乗り入れも想定し、軌間は 1067 ミリの狭軌としている。

また、軌道法では路面電車の最高速度は時速 40 キロと定められているが、速度向上を見越して最高設計速度は時速 70 キロとした。開業時は最高速度時速 40 キロで運行するが、将来的には併用軌道では時速 50 キロ、専用軌道区間では時速 70 キロで走行できる特認を得る方針で、速度向上が実現した場合、所要時間は各駅停車

で 40 分、快速は約 33 分まで短縮される見込みだ。

だが、宇都宮ライトレールには課題も多い。コロナ禍の影響を受けて交渉が遅れたことで、一部で用地買収が完了しておらず、工事もまだ進んでいない個所が目立つ。今年 1 月に開業の 1 年延期が発表されているが、工事が予定通り終るかはまだ見通せない

開業後も懸念が残る。需要予測では利用者の 70%以上が自家用車からの転換と見込んでいるが、LRT を新設した前例がないだけに、想定通りに転換が進むかは不透明だ（JR 富山港線を LRT に転換した富山ライトレールの事例では、自家用車からの転換は一定数あるものの決して多くはない）。

自動車社会である宇都宮において、道路の一部を線路に転用し、自動車から鉄道への転換を目指す試みは挑戦的ではあるが、想定通りに利用の転換が進まなければ、かえって道路渋滞が悪化しかねない。

あわせてバス網を再編し、自家用車やフィーダーバス（幹線の鉄道に接続して支線の役割を果たす路線バス）とライトレールの乗り換え拠点となるトランジットセンターを整備する予定だが、これまで市街中心部まで直通していたバスが、乗り換えが必要になることで利便性が低下するとの懸念もある。

また、開業延期の発表と同時に事業費が当初予定の 458 億円から約 1.5 倍の 684 億円まで増加することが公表された。2001～2002 年に実施した調査では概算事業費を約 260 億円としており、20 年で 2.5 倍以上に膨らんだ計算になる。これにより、費用便益分析（B/C）が 1 を割り込む、つまり投資に対して便益が下回ることになった。

佐藤栄一宇都宮市長は昨年 11 月の市長選で「需要予測には買い物客などが含まれず相当絞っている」として、予測以上の利用者を獲得したいと強調していたが、コロナ禍の影響も見通せない。宇都宮市と芳賀町には、これまで以上に事業の意義と方向性について説明が求められることになるだろう。

なんて呼べばいいの？「宇都宮ライトレール」呼び名バラバラ…

**DIAMOND
online**

現地取材で見えた課題とは

枝久保達也：鉄道ジャーナリスト ダイヤモンドオンライン 2023.9.11 8:00



8 月 26 日、日本初の新設 LRT が宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地間 14.6 キロが開業した。当日は午前 11 時過ぎから開業式典が行われ、午後 3 時から営業運転を開始した。筆者は最初の平日ダイヤとなった 8 月 28 日と翌週 9 月 4 日の朝に宇都宮駅東口停留場を訪れて取材した。なお現地調査をもとに LRT を運営する

「宇都宮ライトレール」に取材を申し込んでいるが、開業後の業務に追われているようで実現していない。今回は速報という形でご容赦いただきたい。（鉄道ジャーナリスト 枝久保達也）

表記が混在する宇都宮ライトレール

本題に入る前にひとつ重要な問題がある。この路線、一体なんと呼ぶのが適切なのだろうか。事業主体となる宇都宮市が「芳賀・宇都宮 LRT」としているため、これに倣って呼称するマスコミが多いが、「宇都宮芳賀ライトレール線」（下野新聞）、「ライトライン」（TBS）などの呼称もあり、日経新聞は「芳賀・宇都宮 LRT（宇都宮 LRT）」と略している。

利用者に身近な乗換案内サイトを見ても、駅探は「宇都宮芳賀ライトレール線」、NAVITIME と Yahoo! 乗換案内は「宇都宮ライトレール」、ジョルダンは「ライトライン」とバラバラだ。なおライトラインとは LRT で運行される車両「HU300 形」の愛称として 2021 年 4 月に決定したもので、路線の愛称ではない。ところが宇都宮市が設置したと思われる宇都宮駅連絡通路には「ライトラインのりば」との案内看板がある。

では宇都宮ライトレールの公式サイトはどうなのか見てみると、驚くべきことに「芳賀・宇都宮 LRT 開業！」「LIGHTLINE START」「宇都宮ライトレールでご利用いただける～」などの表記が混在しているではないか。これらは次第に集約されていくと思われるが、せっかくの新しい乗り物の名前が不確かでは利用者も戸惑うし、親しみも湧かない。当事者としてはどのように呼んでほしいのか宇都宮ライトレールに問い合わせ中だが、本稿では北総線、新京成線など 1 路線のみの私鉄が社名十線と表記されることに倣い「宇都宮ライトレール線」と称することにしよう。

宇都宮市が LRT 計画に乗り出した背景

そもそも表記ゆれを招くのは、「LRT」や「ライトレール」などの用語が一般的に認知されていないことも影響しているだろう。LRT (Light Rail Transit) なる用語は、ニュースで「次世代路面電車」と呼ばれることが多いが、必ずしも路面電車を指すものではない。

大都市における郊外と都心の連絡は、地下鉄を中心とする都市高速鉄道が担うが、中小規模の都市では輸送需要に対して建設費が過大だ。そこで路面電車より大きく鉄道よりは小さい車両を用い、必要に応じて路面も走ることで、郊外と都心を安価に結ぶ「軽量軌道交通」という思想のもと発展した交通機関が LRT だ。

人口約 50 万人の宇都宮市は東北新幹線、JR 宇都宮線、東武宇都宮線が南北に走っているが、東西の交通はバスと自家用車に頼っており、工業団地が立ち並ぶ東部の渋滞と、ロードサイト店舗化による都心の空洞化が問題になっていた。そこで宇都宮市は 1990 年代以降、東西基幹公共交通の検討に乗り出し、2000 年代に入るとヨーロッパの LRT ブームに影響される形で計画が具体化していった。

その後、隣接する芳賀町も計画に参加し、2013 年に自治体と国土交通省、鉄道・バス・タクシー会社が参加する「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」が設置された。2016 年に都市計画の決定と、軌道敷設の特許を取得するための「軌道運送高度化実施計画」が認定され、2019 年の開業に向けて整備に着手した。

しかし国内初の新設 LRT であり、協議や調整に時間を要したため、2022 年 3 月の開業を予定して着工。工事の遅れで 2 度の延期を経て今回の開業となったわけだが、その経緯については、すでにさまざまな記事で触れているため、本稿では省く。

宇都宮ライトレール線は 14.6 キロのうち、LRT のみが走る区間が約 5.1 キロ（平石停留場手前から清陵高校前停留場付近）で、自動車と路面を共用する区間が計 9.4 キロだが、この中には路面上を走りながら道路と線路が柵で分離された区間も多い。



道路の中心に配置された軌道（筆者撮影）

自動車と道路を共有する軌道、いわゆる路面電車の最高速度は時速 40 キロに制限されているが、宇都宮ライトレールは将来的に、安全が確保できる区間では特別な認可を得ることで、LRT 専用区間を時速 70 キロ、併用区間を時速 50 キロに向上させて時間短縮を図る計画だ。

定期利用が約 9 割の特異な路線

特許申請時に想定した運行計画は、ピーク時 6 分間隔（10 本/時）で、各駅停車と快速が 5 本ずつ。この快速運転が宇都宮ライトレールの最大の特徴だったが、利用者が慣れるまで定時運行に不安があることから、各駅停車のみピーク 1 時間あたり 8 本、所要時間に余裕を持たせた暫定ダイヤで開業した。

需要予測は利用が定着した開業 3 年後の、平日 1 日平均の利用者数は 1.6 万人。うち 79% が通勤、8% が通学で、定期利用が 9 割近くに達するとしている。

2019 年度鉄道統計年報によれば、事業者単位で定期利用率が 8 割を超えるのは熊本県のくま川鉄道（2020 年に被災で長期運休中）のみ。これ以外に 7 割を超える事業者は、169 事業者（貨物専用線と定期券の設定がない事業者を除く）中 16 事業者にすぎないことからみても、宇都宮ライトレール線はかなり特異な路線である。

では実態はどうなっているのだろうか。冒頭に記した通り、最初の平日である 8 月 28 日と翌週 9 月 4 日の午前 7 時から 7 時 30 分ごろまで、宇都宮駅東口停留場を発着する電車の乗降者数を確認し、その後、終点の芳賀・高根沢工業団地停留場まで乗車して利用状況を調査した。

2 週に分けて調査したのは、28 日については初日から定期券を切り替えた利用者がどの程度いるのか、また朝ラッシュ時間帯の初運行がスムーズにいくかの把握。4 日については沿線工業団地の企業バス（宇都宮駅から事業所まで直通する社員専用バス）が 8 月末に運行終了した後、どの程度 LRT 利用に切り替えたのか比較するためだ。

上り方面の利用者は

下り方面の半分程度

宇都宮駅東口停留場午前7時台発着列車

	下り方面		上り方面		
	宇都宮発	工業団地着	工業団地発	平石発	宇都宮着
B1	7:02	7:50	—	6:50	7:04
B2	7:10	7:58	6:23	6:55	7:11
B3	7:18	8:06	6:34	7:06	7:22
B4	7:27	8:15	—	7:17	7:31
B5	7:36	8:24	—	7:24	7:38
B6	7:44	8:32	6:58	7:30	7:46
B7	7:52	8:40	7:06	7:38	7:54
B8	7:59	8:47			

開業時暫定ダイヤ（列車の区別は筆者によるもの）

画像 1

画像 1 は 7 時台の発着列車を示したもので便宜上、宇都宮から出発する下り電車を B1～B8、宇都宮に到着する上り電車を A1～A7 としている。

まず宇都宮駅東口に到着する上り電車だが、こちらは芳賀・高根沢工業団地発の電車（A2、A3、A6、A7）

と、車庫のある平石から出発する電車（A1、A4、A5）の2種類がある。一般的に通勤路線はターミナルから離れるにつれて利用者は減少する。宇都宮ライトレール線の場合、平石の先で鬼怒川を渡るため、ここで一度市街地は途切れおり、宇都宮都心の求心力は減るはずだ。

だが興味深いことに、平石発の電車はほとんど乗客が乗っていない。具体的に言えば28日は10人、4日は20人程度だ（いずれも筆者の目算による、以下同）。一方、芳賀・高根沢工業団地発の電車は、28日は50～70人、4日は80～90人程度だった。

内訳としては高校生が多く、鬼怒川以東の通勤・通学客が早くも一定程度利用していることが分かる。ただ以下に述べる下り方面と比較すると利用者は半分程度であり、鬼怒川以西を含め都心方面への通勤・通学需要をどの程度掘り起こせるかが課題となる。

続いて下り方面だ。前述のように郊外に多くの工業団地を抱える宇都宮では、これまで駅と事業所を結ぶ企業バスが多数運行されていたが、8月末を以て運行を終了し、LRTへの転換を促している。



LRTと並走するキヤノンの企業バス（8月28日）（筆者撮影）

最初に訪れた28日は、企業バスは一部を除き廃止前だったが、その中でも各電車50～60人が乗車していた。宇都宮ライトレール線のHU300形車両の定員は160人のうち座席定員が50人なので、一通り座席が埋まり、ドア付近に立っている人がちらほらいる感じだ。

企業バスは貸し切りバスの車両を用いており、全員着席が前提であったため、LRT転換を促進するには着席通勤がカギになる。平日初日はおおむね満たされていたわけだが、企業バスの運行が終了し、LRTを利用せざるを得なくなつた4になると光景は一変していた。

4日は、現地に到着早々出発した午前7時2分発（B1）が150人近く、つまりほぼ定員を満たす「満員電車」となった。これは午前8時始業の工場にちょうどいいためかもしれないが、始発の新幹線で訪れても午前7時着が限度なので、午前6時台の利用状況は把握できていない（後日、自動車で早朝に行ってみるつもりだ）。

続く午前7時10分発（B2）は80人程度と少なく、18分発（B3）は130人、27分発（B4）は100人程度と電車によってムラがあるのは興味深い。おそらく沿線工場、学校の始業時間に左右されるのだろう。

一方、座席を確保するため次の電車を待つ人も多く、狭いホーム上はかなりの人でひしめき合う。開業直後ということで社員とアルバイトによる旅客整理が行われているが、整列乗車の列を示すラインが急きょ、養生テープで示されていたことからも、ホーム上の混雑は想定以上のものだったかもしれない。



宇都宮駅東口停留場の整列乗車案内（筆者撮影）

客の大半は宇都宮から半数以上が終点まで下車せず

その後、午前7時台のピークと考えられる36分発（B5）に乗車し、終点まで利用と運行状況を調査した。

清陵高校前停留場に午前 7 時 58 分、清原工業団地のある清原地区市民センター前停留場に午前 8 時 1 分、終点の芳賀・高根沢工業団地停留場に午前 8 時 24 分に到着するこの電車は、通勤・通学需要が大きいようで 150 人近くが乗車していた。

車内で注目したのは「乗降者数」「IC カード利用率」「遅延時分」だ。印象的だったのはいくつかの停留場を除き人の動きがほとんど見られなかったことだ。宇都宮以外から乗る人はほとんどおらず、多くの停留場では下車する人も数人だった。

下車が多かったのは清陵高校前、清原地区市民センター前、かしの森公園前、芳賀・高根沢工業団地の 4 停留場で、特に最後 2 つの停留場が多い。かしの森公園前は 20~30 人、芳賀・高根沢工業団地では 60 人程度が下車した。利用者の半数以上が終点まで乗り通す通勤路線は非常に珍しい。



宇都宮市パンフレットを加工して作成

なお需要予測（ピーク 1 時間平均）では、宇都宮駅東口停留場発車時点で約 125 人、清陵高校前停留場までに、乗り換え拠点である宇都宮大学陽東キャンパス停留場からの約 40 人を含む約 60 人が乗車し、ピークは 188 人となる。

ここから下車が増え、宇都宮清陵高校、作新学院大学のある清陵高校前停留場で約 12 人、清原工業団地のある清原地区市民センター前、グリーンスタジアム前両停留場で計 70 人、芳賀工業団地のある芳賀台、芳賀町工業団地管理センター前両停留場で計 25 人、芳賀・高根沢工業団地のあるかしの森公園前、芳賀・高根沢工業団地両停留場で計 100 人が下りる計算だ（途中の乗車があるため合計値は 188 人にはならない）。

芳賀・高根沢工業団地の利用は想定に近いが、清原工業団地、芳賀工業団地はまだ追いついていない。これは各工業団地に立地する企業ごとに LRT への転換率が異なるからだろう。逆に言えば、現在の定期利用は、清陵高校のバス通学と芳賀・高根沢工業団地の本田技研工業（ホンダ）の企業バスが転移した結果といえる。

信号待ち停車で到着に遅れ

車内で運賃精算が完結する LRT において、タッチだけで完結する IC カード利用と、運転席後ろまで移動し、運賃箱で両替・運賃支払いの必要がある現金利用は運行に与える影響が大きく異なる。

宇都宮ライトレールは IC 利用を推進しているが、Suica・PASMO 利用圏内の宇都宮では元々、IC カードを保有している人が多く、加えて宇都宮ライトレール開業に先立って 2021 年にサービスを開始した、県内バス事業者でも利用できる IC カード「totra」も普及しているようだ。なお JR や私鉄では IC カードの新規発行を制限しているが、totra については在庫があり、発行が可能とのこと。

ただ土休日は事情が異なる。開業翌日（実質的な開業初日）は現金払いの乗客が 1 割いたため、最大で 40 分程度の遅れが生じた。翌週の土日も遅れがひどかったようで、新しい乗り物を一目見ようと、普段鉄道に乗り慣れていない乗客が多く押し寄せたとしても今後の定時運行に不安が残る。

平日のラッシュ時間帯は筆者が先頭車両で観察していた限り、終点まで現金精算した乗客は数人で、ほぼ全てが IC カード利用だった。28 日と 4 日の両日を見ても、最も対応に時間がかかったのは IC カードにエラーが発生した旅客と、目的地と IC カードの利用に不安を感じた外国人旅客にそれぞれ 30 秒を要した程度で、朝ラッ

シユにおいては現金払いに起因する遅れはほとんどないように見えた。

しかし終点の芳賀・高根沢工業団地に到着時、28日は約5分30秒、4日は3分30秒程度遅延した。4日に乗車した電車は、ゆいの杜中央停留場までほぼ定時だったが、発車時点で1分30秒の遅延。また芳賀町工業団地管理センター前停留場で遅延が3分まで拡大した。どちらも信号待ちで1分強停車したことが影響している。

28日の電車でも芳賀町工業団地管理センター前停留場の先にある、芳賀バイパスとかしの森公園通りの交差点の長時間停車で遅延が2分ほど増えている。宇都宮ライトレール線では主要交差点でLRTを優先するPTPS（公共交通システム）が導入されているが、時間にゆとりを持たせた暫定ダイヤでも遅れが生じるとなると、来年春を予定している本格運行に影響しかねない。遅延改善のためさらなる対応が求められるだろう。

日本初の新設LRTの成否は、今後の地方都市の交通政策に大きな影響を及ぼす。特に自動車社会の宇都宮においてLRTが成功すれば、他都市で検討されているLRT計画を促進することになるだろう。

宇都宮ライトレール線の成功には、これまで述べた通勤輸送の円滑化に加えてLRT転移の促進が不可欠だ。需要予測で最低限の値として見積もった1割程度の定期外利用をどの程度増やすか、具体的には宇都宮駅前または鬼怒川以東から沿線商業施設のベルモールへの移動などを増やすなど、需要拡大の取り組みを強化する必要があるだろう。

以上、本稿で記した疑問は宇都宮ライトレールに問い合わせ中だ。取材ができ次第、続報をお届けする。

蓋を開ければ絶好調「宇都宮ライトレール」なぜあんなに反対されたのか 延伸めぐり「政争」再び また市民を置き去りに?

乗り物ニュース 2023.12.18 枝久保達也（鉄道ライター・都市交通史研究家）

開業3か月を迎えた宇都宮ライトレール「ラインライナー」が好調です。利用者数は開業1か月目が約42万人、2か月目が38万人、3か月目が39万人で開業82日目の2023年11月15日に利用者数が100万人に到達しました。

通勤・通学メインの平日は需要予測と同等の1日あたり1万3000人をキープ。土休日は開業効果が落ち着いて1か月目の1万5000～1万6000人から1万1000～1万2000人へと減少していますが、需要予測の4400人を大きく上回っており、記念乗車で終わらず日常の交通手段として定着しつつあることがうかがえます。

2024年春には快速運転の開始が予定されているほか、運賃収受や信号待ちで遅れがちの運行も徐々に改善していくと予想され、利用者はまだまだ増加するでしょう。当面の目標は開業3年後の需要予測1万6000人です。

しかし、宇都宮ライトレールは当初から、このような歓迎ムードで計画が進められたわけではありませんでした。

市長選挙での「連勝」が開通の決め手

宇都宮市に東西軌道系交通を整備しようという議論は約30年前に始まりますが、構想には常に反対論がついて回りました。

2016年に行われた宇都宮市長選挙では、推進を掲げる佐藤栄一市長に対し、「LRT 反対」の“一点突破”を狙った野党系候補が6000票差まで肉薄。佐藤市長はからくも再選を果たします。

つづく 2020 年 11 月に行われた直近の宇都宮市長選挙でも再び LRT 整備が争点となり、推進を掲げる佐藤栄一市長に対して、反対を掲げた新人の須藤博氏が挑みましたが、5 万票以上の大差で推進派の現職が当選しました。

しかし直後の 2021 年 1 月、開業の延期と、事業費の約 400 億円から約 600 億円への「1.5 倍増額」を発表。用地取得の遅れと工法・設計の変更が理由でしたが、事業費の増額は 2018 年頃には判明していたことが分かり、選挙に不利な情報を伏せていたと批判されました。

しかもこの増額で、公共事業の判断基準である「費用対効果 (B/C)」は 1.07 から 0.73 に低下、つまり計算上、投下する費用より効果が少ない、割に合わない事業になってしまふという重大な結果を招いたのです。

コロナ禍の行動変容で鉄道利用が大幅に減少し、LRT の需要・収支予想にも疑念の眼が向けられていた時期であり、計画に否定的な声はここにきて大きくなつたかもしれません。市長は 2016 年市長選で反対派に肉薄されたトラウマから、説明を尽くすのではなく“情報を伏せる”選択をしたのです。これは政策の正統性を揺るがす悪手ともいえます。

「共に汗を流す」ことより「野党の役割」を重視？

さて、自民党・公明党の支援する福田富一・栃木県知事と佐藤栄一市長が LRT を推進してきたのに対し、LRT 反対の立場に立ってきたのが立憲民主党と共産党です。

しかし国政レベルで見ると立憲民主党と共産党はむしろ LRT に好意的で、古くは政権交代を実現した 2009 年民主党のマニフェストには「自動車中心の街づくり政策を転換し、路線バスや軌道系交通（鉄道、路面電車、LRT 等）を充実」するとありました。また共産党も直近の政策集で、自動車優先・道路偏重の交通政策を転換し、「地方の鉄道、公営バス、コミュニティバス、LRT、離島航路・フェリーなど、生活に欠かせない地域公共交通を維持」するとしています。

2023 年 8 月に開業した宇都宮ライトレール（画像：写真 AC）。

2023 年 8 月に開業した宇都宮ライトレール（画像：写真 AC）。

◎ 乗りものニュース 提供

また LRT 整備の前提となる「ネットワーク型コンパクトシティ構想」について、共産党は「上からの選択と集中」であるとして否定的ですが、立憲民主党はコンパクトシティ形成により利便性向上と中心市街地活性化を図りたいとしています。少なくとも栃木県と宇都宮市、立憲民主党（民主党）の間に根本的な違いはなさそうです。

反対派の主張は矛盾していると言いたくなりますが、問題はそう単純ではありません。目的は LRT を作ることではなく、地域社会・経済を再生、活性化することです。LRT は選択肢のひとつでしかなく、また LRT を整備するにしても、どのように設計するか考え方は様々です。そしてこれらの疑問、指摘に回答する責任は、計画を遂行する行政にあるのですから、反対派を批判するのは筋違いでしょう。

それでも問題意識を共有していたはずの両者は、宇都宮市の未来のために「共に汗を流す」ことはできなかつたのでしょうか。反対派は行政が情報を隠し、民意を無視していると批判しましたが、彼らもまた市民に“限られた情報”を提示して「民意」を作ろうとしていました。それが“野党の役割”と言ってしまえばそれまでの話ですが、結局のところ推進派と反対派どちらも市民を置き去りにしていたと言わざるを得ません。

実際に LRT を体験した市民は、推進派・反対派の両方に対して「聞いていた話と違う」と感じたことでしょう。推進派の予測は正しかったのか、反対派の指摘は正しかったのか、どちらもすぐに答えが出るものではありません。だからこそ政治には「正統性」が重要なのです。

宇都宮市は間髪入れずに「宇都宮駅西側への延伸事業」を具体化する構えですが、東口とは比べ物にならないほど多いバス路線との調整や、工事、物価・人件費高騰が続く中での事業費の膨張の懸念など、ハードルは少なくありません。正々堂々と情報を開示しながら、市民の理解を得ることはできるでしょうか。

いっぽう反対派も早速、延伸反対運動を繰り広げています。下野新聞によるとその主張は「路線バスの街の道路機能を犠牲にした」「宇都宮は路線バスの街、LRT は必要ない」といったものですが、LRT によって人々の暮らしが実際に変わりつつある中、この認識で共感は得られるのでしょうか。

LRT をめぐる政治的対立はまだまだ終わりません。両者が“やるべきこと”をやっているか、今後も注目して行かなければなりません。

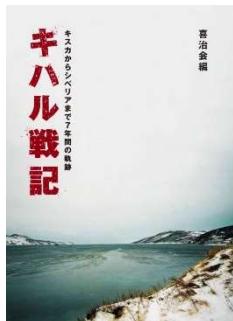
次の記事も面白いです。

※ 東洋経済 online 宇都宮 LRT、新幹線…「新線工事」はなぜ遅れるか

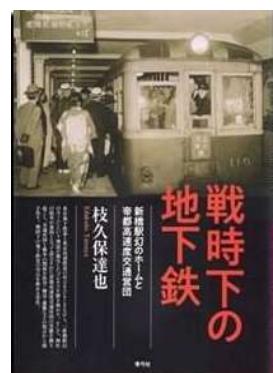
延期は仕方ないが、問題は「その後の対応」だ 枝久保 達也： 2021/02/06 5:10

Writer: 枝久保達也（鉄道ライター・都市交通史研究家）

鉄道ジャーナリストとして執筆活動とメディア対応を行う傍ら、都市交通史研究家として首都圏を中心とした鉄道史を研究する。著書『戦時下の地下鉄 新橋駅幻のホームと帝都高速度交通営団』（2021年 青弓社）で第47回交通図書賞歴史部門受賞。



『キハル戦記』B5判 本文92ページ（モノクロ）データ形式 PDF
枝久保達也 電子書籍販売所



内容紹介 太平洋戦争の転換点となったミッドウェー海戦の陽動作戦として計画されたアリューシャン列島攻略作戦。その先端に位置するアメリカ領アツ島・キスカ島には約8650名の防衛隊が送り込まれた。しかし1943年に入って加速度的に戦局が悪化する中で、5月にアツ島守備隊は全滅。キスカ島に残る約6000名の兵士の処遇が問題となった。陸軍は海軍と連携して救出に乗り出し、奇跡と称される「キスカ撤退作戦」を成功させるが、以降は救出は断念され各地の守備隊は「玉碎」を強いられることになった。

筆者の祖父、喜治（キハル）はキスカ島から撤収した兵士のひとりであり、帰還した千島列島でソ連に抑留された「シベリア抑留者」のひとりでもあった。

埼玉の農家に生まれた青年が、なぜ北の最果てに送られることになったのか。そしてなぜ生き延びることができたのか。キスカ撤収作戦をめぐる運命のいたずらと、それに人生を翻弄された、ひとりの青年の足跡を辿る。