

〈1〉ライトラインのある風景 ～「笑門雷福」の「千客万雷」～

宇都宮ライトレール株式会社
代表取締役社長 高井 徹

1 はじめに

(1) “西部屋”の“半歩先”

市政研究センター設立20周年、誠におめでとうございます。筆者は、創設時の副所長を務めたが、庁舎の会議室を転用し急遽事務室を作った“西部屋”で、建物の陰になり年中寒く、備品も他課の不用品を戴いて集めたことなど思い出深い。初の調査研究組織であったことから、研究テーマ、方法などを模索しながらのスタートであった。二歩も三歩も先の課題より、まずは職員が薄々気づき課題となりつつある“半歩先”の課題研究から始めること、庁内職員の現場感覚や知恵を生かした共同研究方式を活用すること、フィールドワークや社会調査など基礎的研究技法を普及していくことなどに特に留意した。平成の大合併時の政令指定都市（特例）制度に関する基礎的、実態的調査研究を庁内部局横断の若手職員による共同研究により探った『大都市制度に関する調査研究』などが、そうした例である。

2 ライトライン開業

(1) “むこう”の“みらい”

1885年7月16日に開業した東北本線宇都宮駅は、鉄道忌避（実証がなく伝説であるとの論考もある）のためか、日光街道や奥州街道のある中心部、台地でなく田川の氾濫原である湿地帯、「川向（かわ“むこう”）町」に設けられた。そして138年後の2023年8月26日、ライトラインは開業

した。ライトラインの正式路線名「宇都宮芳賀ライトレール線」の起点のある宇都宮駅東口停留場の地番は、駅東地区の整備事業に伴い、宇都宮市「宮“みらい”1番1」となった。宇都宮市の未来の都市作りを牽引するライトラインのスタート地点として、象徴的で相応しい地番である。

(2) “ランドセル”の“200万人”

開業間もない頃、私は宇都宮駅東口停留場で朝のピーク時間帯の乗降の様子を観察していたが、混雑する停留場に、2人の小学生の男の子がやってきた。「これから乗るの？」と尋ねると「ううん、友達が来るので待ってるの、いいよね、LRTで通学してるんだから」と。上り線で停留場に入ってくるライトラインを見ると、なんと先頭車両の運転士の脇に“ランドセル”を背負った小学生が立っている。通勤通学者が多いのは予想していたが、もう小学生が利用しているのだと驚き、うれしくなった。

開業後のご利用は事前の予測を大きく上回り、開業78日目の2023年11月11日にはお客様累計100万人に、162日目の2024年2月3日には“200万人”を達成した。ご愛顧いただき、心から感謝申し上げます。



写真1 200万人の式典

出典：宇都宮ライトレール株式会社

乗客数がこのまま堅調に推移すれば、年間では400万人台のご利用が見込まれるが、国土交通省の「鉄道統計年報」から他社線の乗客数を一部抜粋した(表1)。宇都宮芳賀のLRT整備は、富山ライトレールを大いに手本にし、また、路面電車の全面新設は万葉線以来75年ぶりとなるが、単純に乗客数で比較すれば、宇都宮芳賀ライトレール線はこれらを大いに上回る見込みである。

国土交通省「鉄道統計年報」より集計
(全国鉄軌道会社の一部抜粋) (単位:千人)

所在地	事業者名	2020年度	2019年度	2018年度
全国	広島電鉄(広島市内軌道線)	25,923	37,835	38,484
	長崎電気軌道	10,617	16,357	16,976
	函館市	3,339	5,447	5,439
	富山地方鉄道(富山市内軌道線)	5,548	5,426	5,329
	宇都宮ライトレール	開業から1年間の想定 4,000千人台	
	豊橋鉄道(豊橋市内軌道線)	2,159	3,063	3,069
	福井鉄道	1,590	1,988	2,044
	富山ライトレール※	-	1,836	2,001
	万葉線	804	1,136	1,192

※ 富山ライトレールは2019年度に富山地方鉄道に吸収合併

表1 鉄軌道事業者別の乗客数

国土交通省「鉄道統計年報」から筆者作成

(3) “風”の“頼り”

多くのお客様にご利用いただいているのは、何より市・町の大変なご尽力により、デザイン性の高い新型車両の導入や乗り継ぎのための駐車場・駐輪場の整備、公共交通網の再編や拡充、運賃負担軽減策が導入されたことなどの取組のおかげである。会社としては、JRの新幹線との接続を図るため、早朝は4時台から深夜24時台まで、朝夕のピーク時間帯は8分間隔、その他時間帯は12分間隔で高頻度運行を行っており、停留場で待たずに乗れて好評である。開業当初は大盛況で、遅延が発生しご迷惑をおかけしたが、現在では、雨の日も、“風”の日も、心配された雪の日も定時で安定運行しており、お客様の“頼り”になる交通手段になってきている。

3 いくつかの物語

ここからは、編集者の意向から外れるかも知れないが、ライトラインに関して、会社の創業経過や地域の歴史なども交えながら、一民間人の私見、時に仮説として、少々読み物風に述べることをご容赦願いたい。

(1) “1丁目1番1号”の“一三”

宇都宮ライトレール株式会社は、整備予定のLRTの運行会社として2015年11月に設立された。当時、事務所は、東武宇都宮駅やオリオン通りに近い集合ビルの1室50㎡の小さな貸事務所で、住所は中央“1丁目1番1号”。常勤は広島から招聘した常務1人と追って市からの出向社員が1名のみ。当時、日本経済新聞の「私の履歴書」にオリエンタルランドの会長加賀見俊夫氏が、ディズニーランド開業に携わった自身の半生を振り返り、「東京・上野の京成本社に間借りするちっぽけな事務所から出発して・・・いつもリスクが付きまとい、何度も危機があった。応援してくれる方々がいる一方で揶揄や冷笑を浴びた。」とあったが、胸に滲みた。そんな折、事務所開所にあたり支援者から書の書かれた額を寄贈いただいた。「乗客は軌道が創造する」、阪急電鉄の創業者、小林“一三”(いちぞう)の有名な言葉に倣ったもので、鉄道と沿線開発(不動産事業、流通事業、観光事業など)を一体的に行う私鉄経営モデルを表す言葉である。小さな事務室であったが、創業当時の社員一同大いに励まされてきた。

それから8年、ライトラインは開業し、社員は約100人となった。

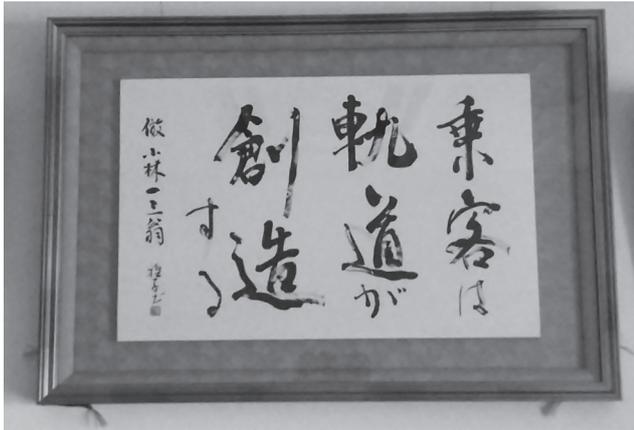


写真2 寄贈された書

出典：宇都宮ライトレール株式会社

(2) “長州ファイブ”の“托卵”

1872年、日本の初めての鉄道が、横浜、新橋間で開業し、2022年で150年となった。鉄道敷設については、幕末から列強諸国の強力な売り込みがあったが、明治政府は自前で整備を行う方針を決定。技術や資金（借款）などを英国の支援を得て、多くの英国人技術者や運転士が来日し、計画や設計、運行にあたった。また、日本の「鉄道の父」と言われる井上勝は、後に“長州ファイブ”といわれる伊藤博文など5人で幕末に長州藩を脱藩、英国留学し、西洋近代制度や技術を学び、帰国後は日本の近代化に技術者、行政官として活躍した。

同じように、LRTの整備に当たっても、よい意味で「よそ者」や「助っ人」たちが宇都宮に参集し、開業へ向けて大いに尽力していただいた。当社の社員は、コロナ禍、人手不足の厳しい環境の中でも、公募により全国から参集してくれた。鉄軌道業界や関係会社経験者を中心に、北は北海道から南は九州まで、社員の6割は県外からの移住者で、その他の2割はUターン、2割は県内在住の転職者である。また、75年ぶりの路面電車の全面新設であり、幹部級の社員には、全国の軌道事業者から経験豊富な人材を招聘し、広島

から、函館から、長崎などから駆けつけてくれた。また、国家資格である運転士の運転免許取得や養成には、最低でも1年から2年を要するが、自社養成ができないため、全国8つの軌道事業者に出向させ、まるで“托卵”するかのようにならされた。さらに、車両や保線の技術者も長期出張させノウハウを学ばせていただくなど、同業の全国軌道事業者の絶大なご支援があったからこそ、社の体制が構築できたのであり、感謝に堪えない。

(3) “ロマン”の“英断”

乗客数が堅調なのは、平日の通勤客が底堅い需要を支えているからといえる。停留場ごとの乗客数の分析などから、特に宇都宮駅東口停留場から芳賀町の工業団地、次いで清原工業団地へ通う従業員や出張客が多い。宇都宮市を母都市、生活や教育の拠点としてお住まいの方が多く、また宇都宮駅に結節する広域的な人流が加わり、行政境を超えた通勤通学者が多く、この人流の特性、実態に即した合理的路線計画と運行が実現できたといえる。その意味で、まさに、LRT整備事業に隣接の芳賀町が参画したこと、その“英断”のおかげである。

歴史を振り返れば、芳賀地域には鉄軌道を敷設する計画があった。東北本線の路線付け替えによって1899年に宝積寺駅が開業すると、宝積寺駅から北高根沢、南高根沢を経て祖母井に達する「宝積寺人車鉄道」が、また、1920年には真岡線が茂木まで開通すると、市塙駅から祖母井を経て東北本線宝積寺駅まで結ぶ「市宝線」がそれぞれ構想、計画され、一部工事もされたが、実現することができなかった。130年前の芳賀地域の鉄道整備構想は潰えてしまったが、そこに脈々とある「鉄道のない町」の悲願、（明治浪漫派を代表する洋画家青木繁と町出身の福田たねの悲恋にちなむ）“ロマン”と“英断”があったのだと思う。

(4) “タバコ1箱”の“長征”

英断といえ、清原地区は東側整備の推進力、地域内交通の先進地域であるが、実は昭和の大合併時代、県庁が示した合併組み合わせ案では、鬼怒川左岸の清原村は芳賀地域に合併するものであった。しかし、清原村は、宇都宮市への合併を希求、選択して協議を離脱し、宇都宮に合併となった。清原地区は地区一丸となって東側路線整備を牽引してきたが、さらに芳賀町へとつなぐ結節エリアとなったのだと思う。

LRT整備は、起工式から5年で開業し、大型の公共事業としては驚くべき速さで、市、町の方々の総力戦、卓抜のプロジェクトマネジメント力が発揮された。しかし新交通システム構想からは、開業まで約30年かかったと言われる。

一方、その間、宇都宮市は公共交通空白地域、交通過疎に悩む地域にデマンドタクシーなどの地域内交通の導入を時間かけて粘り強く進めてきたことを忘れてはならない。これはまるで中国史の“長征”，大行軍のようだと思われている。

2008年、清原さきがけ号（定時定路方式）が市内第1号の地域内交通としてスタートした。地元運営協議会を訪問してお話を伺ったり、運営協議会が作ったDVDを拝見したが、導入に至るまでには大変な議論があった。なぜ、公共交通を行政でなく地域が担うのか、なぜ地域も費用負担するのかなど。最終的には、「うちのばあさんが、たまに息子や嫁に気兼ねすることなく好きに買い物に行くのに、年に500円，“タバコ1箱”（今の時代、この例えは不適切だが）くらい負担しようじゃないか」と。

地域内交通は、今や15地区18路線まで拡大し、事業の立ち上げや展開、その過程で、大変なご苦労をしながら公共交通のあり方を皆で考え、運営にも参画してきた蓄積、まるで社会運動のような歴史があった。交通至便の中心市街地から遠く公共交通が全くないかわずかな周縁地区にこそ、課

題最先端であるがゆえに、持続可能な公共交通を切り拓く「さきがけ」、未来があった。

(5) “桂梅太郎”の“疾風”

車寅次郎の実家、東京・柴又の団子屋の裏の朝日印刷の通称タコ社長，“桂梅太郎”は、いつも金策に走り回っている。当社は資本金10億円のいわゆる「大会社」であるが、私は常々中小零細企業であると社員に言い聞かせてきた、寅さん映画の朝日印刷と同じなんだと。そんな会社の社員にとって、二度の開業延伸は試練であったと思う。社員はLRTの開業に関わりたく、ライトラインを運転したいという思いで、全国から移住、転職してきた社員たちである。これを乗り越えることができたのは社員の真っ直ぐな志のおかげであったが、次のように社員達を励ましてきた。「凧は、向かい風の時に高く揚がる、順風の時ではない」（英首相チャーチル）と。また、「“疾風”に勁草を知る」（中国故事）を紹介し、厳しい環境の時にこそ人の真価が試され、また強くたくましく成長できるのだと、だから頑張っていこう、と。今から思えば、まるでタコ社長の「疾風」談義であった。

(6) “疾風”の“軍都”

疾風（しっぷう）は疾風（はやて）。昭和一桁生まれの私の母は、女学校時代、勤労奉仕で中島飛行機に通い飛行機を作っていたと、まるで昨日のこのように生き生きと語ることがあった。少年工と二人組で機体に鋸を打っていたと。笑いながら聞いていたが、後で調べると「陸軍四式戦闘機“疾風”（はやて）」であることがわかった。かつて宇都宮は“軍都”といわれていた。日露戦争後新設された陸軍第14師団は、誘致運動もあり1907年9月宇都宮が衛戍地に決まった。宇都宮、水戸、高崎、松本の各連隊司令部を統括する師団司令部が宇都宮に置かれた。約40万坪余の

広大な軍用地の多くは、県民からの寄付であったという。宇都宮や合併前の隣接の町村を含む西部一帯には、各部隊の駐屯地や演習場が配置、東部の清原地区には広大な宇都宮陸軍飛行場があった。先の大戦では、関東工業、日本精鋼、中島飛行機宇都宮製作所など軍需工場が作られ、商都・軽工業中心の宇都宮の重工業化の走りとなったと言われている。そして、戦後。宇都宮の東西に展開していた広大な軍用地は、当時の師団施設配置図と現在の地図と見比べると分かるが、国や県の行政機関や病院、中高等学校などの教育施設、公園や道路などの公共施設、工場や工業団地、住宅団地やショッピングセンター等へと、長い時を経て利用転換していった。本市の人口増加や都市の発展の基盤となって、東西を行き来する人流や物流をより太くしてきたのだと思う。ライトラインは、こうした宇都宮のいわば「土地の歴史」を東西に、横に、しっかりと結ぶのである。

(7) “横綱”の“踏ん張り”

J R宇都宮駅東口に“横綱”が現れた。J R宇都宮駅西口の餃子像は有名だが、宇都宮駅東口交流広場（宮みらいライトヒル）整備の際に、駅東口停留場の軌道敷を背に、宇都宮市出身で大相撲初代“横綱”の明石志賀之助の像が設置された。身長七尺三寸（2 m21cm）の白い巨像で、ライトラインに乗車すると広場を背景に力士のたくましい背中や腰を見ながらの発車となる。

さて、皆さんは宇都宮市教育委員会の「宮っ子の誓い」をご存じだろうか、その前文がなかなか良い。「わたしたちは、北関東のまん中にふんばる『宇都宮っ子』、ともに輝く未来に向かって進みます」。解説によると、宇都宮市は、北関東の歴史や文化をリードする中心的役割を担ってきたこと、「ふんばる宇都宮っ子」には、その誇りを常に心に置き、課題に直面しても、そのことをしっかりと受け止め、粘り強く解決する力を、さらに

伸ばしていくという願いが込められているという。

よく東京へ向かう鉄軌道は栄えるが、横に伸びる地域内、地域間をつなぐ路線は廃れやすいといわれている。県内の河川が南へ南へと流れ下るように、人も、物も、お金も東京へ東京圏へと流れていく。県内で子育てをしても高校を出ると東京圏へ進学、就職したまま県内に戻らないことが多く、転出超過、人口減少の要因の一つとなっている。東京圏への吸引力に抗う地域の経済循環や地方創生の鍵は横、横の地域間ネットワーク、人口のダム、北関東においては東西の軸づくりにあるだろう。明石志賀之助には、南、つまり東京に背を向け、たくましい胸を北に開き、大きな両手を広げ、両足を東西に踏ん張って立っていて欲しい。ライトラインも県央地域を横につなぐ公共交通機関として、横綱のように“踏ん張り”、北関東のまん中で踏ん張って行きたいと思う。

(8) “グッドデザイン”の“表情”

ライトラインは、2023年度“グッドデザイン”賞、日経優秀製品・サービス賞の最優秀賞、栃木県産業協議会イメージアップ貢献賞などを受賞した。ライトラインの車両HU300形はトータルデザインの一環でデザインされ、近未来的、美しいスタイルが好評である。開業前、深夜帯に走行試験をした折には多くの方が見学に来られ取り囲んでいたが、前照灯がつり目だからか、撮影していたユーチューバーが「怒ったイモムシみたい」と思わずつぶやいた。それを言うなら白状しよう、昭和世代の筆者にとっては「モスラ」だ。HU300形のライトラインは、いわば「機械顔」だが、時に色々な“表情”を見せてくれる。脚色を加えて点描すれば、まちがまだ寝静まっている頃いつも通り車両基地から走り出す時、多くの通勤客を乗せてあたかも急ぎ足でまちを走り抜けていく時、清陵高校前停留場で様々な制服姿の学生達を車両から送り出す時、色づいた街路樹の間を

まるで背をかがめてくぐり抜けるように走る時、遠足にきた幼稚園児達の歓声に車内が包まれてうれしそうに走る時、雪が降る中をまるで用心しながら気合いを入れて走っていく時、元旦の初日の出の陽光を浴びてうっとりとする時など、時々表情があるように思う。モスラは、ザ・ピーナッツ演じる双子の妖精を救うため南の島の守り神として現れた。1961年11月映画公開のモスラは、人間でいえば還暦を過ぎた（モスラの蛇足だが、ビキニ環礁の水爆実験で蘇ったゴジラも2024年11月に古希を迎える）が、LRTの守り神として、雨の日も風の日も雪の日も、毎日頑張っていると思うと、愛おしくならぬだろうか。

4 結びに

(1) “ライトライン”の“風景”

先日の夕方、帰宅のため平石停留所から上り電車に乗ると、車内では、下校の女子高生たちが接続部のスペースで、スマホを鏡代わりに、前髪やまつげを整えたり、リップを塗り直したりしている光景が見られた。宇都宮駅やウツノミヤテラス周辺は、毎日、下校の高校生たちが沢山集まって時を過ごしている姿が見られる。朝の下り線は通勤客で混雑して皆押し黙ってスマホを睨んでいるのだが、若い高校生たちは、もうすっかりライトラインに馴染んでしまっている。

私は、“ライトライン”が“風景”のようになっていて欲しいと願っている。市民のライフスタイルを支える「新しい暮らしの風景」として、また、ネットワーク型コンパクトシティを支える「新しいまちの風景」として。そして芳賀・宇都宮の先人たちの歴史や思いをそっと包み、いつもそこにある「風景」になりたいと思う。

(2) “笑門雷福”の“千客万雷”

今年の社の年賀状には社員一同の遠景集合写真

を使った。そして、写真の左右に“笑門雷福”と“千客万雷”と記した2本の旗を入れ込んだ。「来」に代えて「雷」とした。雷は豊かさ、実りの象徴で、ライトラインのトータルデザインの中核概念だ。「千客万雷」は、日々の客商売、日銭を稼ぐ商売会社として、毎日沢山のお客様が来ますように、千人のお客様がいらして評判になり万人のお客様を連れて来て下さいますようにと願い、その努力を誓うものだ。そのためには、「笑門雷福」の会社づくりだ。安全運行のための規律や訓練を重んじながらも笑顔で誠実、助け合う朗らかな職場を作り、お客様への感謝とおもてなしの心を忘れない社員でありたい。「笑門雷福」の「千客万雷」を社の経営方針、合言葉として、社員一同邁進してまいりたい。皆様にはライトラインを末永くご愛顧くださいますよう、お願い申し上げます。



写真3 社員の集合写真

出典：宇都宮ライトレール株式会社

主な参考文献

- 大町雅美, 2004, 『郷愁の野州鉄道—栃木県鉄道秘話』随想舎
- 芳賀町, 2003, 『芳賀町史 通史編 近現代』
- 江田郁夫・山口耕一, 2020, 『戦乱でみるとちぎの歴史』随想舎