

# 餃子だけではなかった

## — 宇都宮ライトレール乗車記 —

八月二十六日、宇都宮駅前東口と芳賀町工業団地を結ぶ宇都宮ライトレール(以下LRT)が開業しました。路面電車としては七十五年ぶりの新路線、宇都宮では初めての路面電車で、特に乗り鉄ファン銭屋小金丸老に体験記をお願いしました。〈文責・編集係〉

### ■七十数年ぶりの路面電車

七十五年ぶりの路面電車と騒がしいが、LRTは昔のちんちん電車とは違う。全国各地で自動車のお邪魔虫と石もて追われた市電じゃが、今回は新設。仙台・横浜・名古屋・大坂と次々に市電(路面電車)がなくなり、華の都も荒川線と世田谷線だけじゃ。法規制としての「路面電車」と、市街地道路を鉄道が走る京都/京福電車・大津/京阪・福井市/福井鉄道とは違う。余も初めて堺/南海、岐阜/名鉄市内道路で長大な鉄道が走っているのを見てびっくり。逆に市電が郊外まで伸びている広電(宮島線)・土佐電では、様相は異なる。成功事例と言われる富山市は国鉄再生で、後に市南部の路面電車と繋がった。

### ■苦節三十年

宇都宮市はLRTを「次世代型路面電車」と豪語しちよるが、「低床式路面電車」。コンセプト開発はドイツ生まれで1984年初登場。独仏などの中小都市ではコンパクトシティ・バリアフリー・自動車排除といった色彩が強い。宇都宮が計画したのは1993年で「苦節三十年」。反対派も多く、投票では僅差だった。市街地西側への延伸計画があるが、いまだに反対派がお邪魔虫。「国家百年の計」長期ビジョンは難しいのう。路面電車は古臭いイメージで「幽霊の正体みたり枯れ尾花」。下野にはかつて日光町に路面電車があったが、市電は初めてだ。鉄にはよく分らんが、コンパクトシティって青森市はじめうまくいってない？

### ■総工費六百億円!!

三両編成のLRTは横幅二・六メートルで、富山市のものより一回り大きくゆったりとしている。

路線距離十四・六キロ(総工費六百億円)、一キロあたり四十一億円。うーん、それこそ金融系シンクタンクお得意の宣伝効果〇〇億円はどうじゃろ。宇都宮市にとって<図表1>のごとく六百億円という予算規模は小さくない。鉄道はメンテ費もかかりバス推進派の反対論も無下にはできない。なを下野国はとちおとめ、乳牛、日光・那須というイメージが強いが、基本的には工業県。また県都宇都宮市も北関東の中で唯一五十万都市じゃ。

### ■工業団地へゴー

八月三十一日宇都宮市を訪れ、念願のLRTに乗車。夏休みの最終日、開業六日目とあって子供連れ、撮り鉄マニア、素敵なアナログ一眼レフを下げた外人観光客が乗り込んだ。どこを走っていてもカメラ/スマホが市電に向けられる。余が一番前、運転手の後ろに陣取った<図表2>。

宇都宮市も東北本線・駅は城下町の外に建設された。半世紀前来た時は東側はしょぼい店が並んでいたが駅前再開発で整備。車内は満員ではないが、立

<図表1> 下野全体と宇都宮市のデータ比較

	下野全体	宇都宮市
人口	199.6万人	52.1万人
農業産出額	2,859億円	223.3億円
林業産出額	102.6億円	—
製造業出荷額	92,111億円	22,140.9億円
卸売業販売額	32,141億円	19,138.3億円
小売販売額	22,050億円	7,006億円
総生産(名目)	91,513億円	(算出総額 2185.7億円)
県民所得	66,792億円	(地方税額 930.8億円)

(東洋経済『都市データバック2021』を元に作成)

見客もいる混雑ぶり。スーッと滑るようにスタート。新しい路肩で専用軌道も多く実に静かでスムーズな走り。ガタガタと揺れる函館・長崎・富山南部の市電とは一味どころか三味ほど違う。女房と畳は、もとえ。畳と鉄は新しい方がいい。。料金は乗り降りでも色分けされワンタッチのICカードでわかりやすいが逆にICカードに慣れていない人は戸惑っていた。

## ■市街地・田園・工業団地

宇都宮駅前から四つ目の平石までは市街地でマンションやビジネスビルが林立した新興都市。そこに車両基地が設けられている。小学校・幼稚園・マンションに「LRT開業」という幕が飾られている。平石中央小学校を過ぎ、少し曲がると目の前に大きな橋が。「おお鉄天敵登り下り」。昔の都電だったら登れないよ。よく車掌さんが降りて砂を撒いていた。でもLRTは楽々。周りの風景は市街から田園に変わり小高い丘や田んぼの緑が目立つ。そして鬼怒川を渡ると正面南東に筑波山が黒く見える。標高が高く見晴らしが素晴らしい。川中には釣り人が十人以上。人によっては腰まで水があり、意外や深い。飛山城跡は鬼怒川東岸で宇都宮を守る城。戦国期には隣国佐竹氏がここまで進出してきたらしい。京王線の平山城祉公園や片倉城に似ている。

鬼怒川を過ぎると「せいりょう高校」。あの甲子園で有名な「星稜」と思ったら勘違いで「清陵高校」。なんのことはない作新学院だった。ここから高根沢・芳賀と二つの工業団地が続く。ここは日本有数の工業団地で、東北新幹線沿いではここと郡山だ。住友電工、住友ベークライト、キヤノン、ホンダ(研究センター)。かなり緑化されているが、高压電線が威圧的。終点手前のかしの森公園は榎の大木と桜が揃っ

ていた。春先はさぞ壮観じゃろう。足立舎人公園と似ているが木々ははるかに大きく立派。最終まで各駅で四十三分。

## ■地元民の声

来た電車でとんぼ帰り。座席に座って沿線を眺める。新開地典型的ロードサイド店。トヨタネッツ(ダイハツ兼用)、ホンダと軽販売店が目立つ。カインズ。ブックオフ、ダイソー、ヤマダ電機とおなじみのメンバー+大型パチンコ店。飲食店はラーメンと焼肉屋が多い、中にやよい軒を発見。

私の横に座った退職者風二人組が「この路線は相当迷った末のもの」と建設経緯を語る。どうも志賀とは違う計画もあったようだ。「せっかくの鬼怒川鉄橋が歩行者が通れない」という批判も。なるほどと思いながら北西を見たら、男体山・白根山をはじめ日光奥利根の山々が綺麗に見えた。市街地に入ると「餃子」の看板がかかった有名路面店を見て、「おじいさんの代は美味しかったが、孫の代で香辛料や味付けが変わってダメ」と話していた。そうかここ宇都宮は旧十四師団影響で餃子の街として知られ、西の浜松と並ぶ東西横綱。

志賀まで四十数分とは結構かかる。片道四百円は安い。コンパクトシティがスローガンだが、むしろ新しい郊外拡散とまらないかとも感じた。

都市交通はモノレール(北九州・千葉)は失敗で、地下鉄(仙台)の方が街は発展する。中規模都市では地下鉄は無理なので、環境に優しく省エネルギー/省人化のLRTは期待できる。

また帰ってから地図を見たら、すぐ隣には真岡鉄道が走っていた。でも多分結ばれることはないじゃろ。

※なを、訪問の翌日自動車が体当たりしたらしい。別段反対派ではないようだ。

＜図表2＞宇都宮ライトレール

