

土木の魅力探求「話す」「聞く」「考える」 LRTへの転換と バスの再編の今を聞く

学生委員がチームを組み、土木についてそれぞれの興味を持っていることを探究した。本企画は3部構成になっており、「話す」では、主担当が興味を持った理由や取材前の気持ちを率直に伝え、「聞く」では疑問に思ったことを当事者に伺い、「考える」では取材後に学んだことを踏まえて感じたことをチームで共有した。今回はLRTとバスの関係を、バス事業者の視点から深掘りする。

話す Discussion

松永——なぜLRTとバスに注目したのでしょうか。

七里——公共交通機関に興味があり「交通」をキーワードに、取材したい内容を固めていきました。街づくりやコンパクトシティが推進されている昨今の状況を踏まえて、2023年8月に開業した芳賀・宇都宮LRT（以下、LRT）を選びました。

松永——LRTのどのような部分に

ついて聞いていきたいですか。

七里——LRTとバスの関係に注目しようと考えました。LRTが開業することで、採算の取れているバス路線がLRTに転換され、収入が減少することがバス会社にとって、不利益になるのではないかと思いましたが。そこからバスの方に関心が向き、LRTの推進に当たってバスを運営する側がどう考えていたのかについて、興味を持ちました。

上田——LRTについては開業前から沿線が盛り上がっています。LRTがもたらした沿線への効果につい

ても聞いてみる方が良いのではないのでしょうか。

七里——地方の都市機能の維持が課題である今、沿線への効果や輸送の効率化もまちづくりに関わるはずだと思います。そこについても聞ければと思います。バス会社の視点からLRTをどう捉えているか、沿線への効果を中心に聞いていきましょう。

聞く Interview

社長になるまでの「みちのり」

「取材協力者」

吉田 元氏

関東自動車 株 代表取締役社長

福島 崇文氏

関東自動車 株 路線バス部部长

——吉田さんの経歴や関東自動車（株）に入ってから取り組んだ変革についてお話しください。

吉田——最初は銀行員として、東京三菱銀行（現在の三菱UFJ銀行）に入行しました。営業現場などを経験し、本社の企画部門にもいました。銀行を退職した後にハイテクベンチャーを経て、経営共創基盤（IGPI）に参画し、東日本大震災の後ではバスのプロジェクトを担当していました。震災時点では、みちのりホールディングスの傘下には岩手県北バス・福島交通・茨城交通の3社がありました。その後、みちのりホールディングスが関東自動車の株式の100%を投資ファンドから譲



写真1 LRTの停留所での担当学生編集委員（左から松永葵、七里蒼、上田晴斗）

り受け、子会社化したのが2012年4月です。私はこのタイミングで関東自動車に入りました。そして、2021年の6月末に社長になっていきます。

バス会社の経営とLRT建設までの「みちのり」

——バス事業など開業前の経営はどのような状態だったのでしょうか。

吉田——栃木県のバスの利用者数は、1965年頃をピークに長年減少が続きましたが、10年ぐらいい前にようやく下げ止まり、COVID-



写真2 関東自動車(株)での取材(左側奥から吉田元氏、福島崇文氏)

19の感染が拡大する前は少しプラスに転じました。

2008年ぐらいいまでは採算が合わないことを理由にバス路線を減らしていましたが、みちのりグループになってからは、今ほど運転士不足の問題が厳しくなかつたこともあり、逆にバス路線を積極的に増やしていきました。主力路線に関しては増便をすれば、それに比例してお客さまが増えるという状況でした。さまざまな施策を併せて実施することにより、バス利用者が下げ止まるだけでなく、プラスに転じる状況を作り出したと考えています。

それでも、高速バスや貸切バスなどの他の事業が黒字で、その利益で内部補助をして路線バスを維持しているのが実態です。経営者としては、内部補助で赤字の路線を維持するというのは本来あるべき姿ではないと思っています。

——LRTの構想はバス会社を運営する方々から見るとどのように映りましたか。かつてはこの構想に反対の立場であったかと…。

吉田——私は2012年4月以前のことは分かりません。

ただ、投資ファンドというのは通常数年ぐらいいしか経営に関与しませんが、LRTはもっと長い時間軸で事業が行われます。本来、投資ファンドは長期の不確実性というリスクを取りたくなく、ましてやLRTが建設されるのはバス路線の中でも基幹部分となる黒字路線であり、そこを取られたくはない。LRTに変わるときに、投資ファンドが短期的な視点で意思決定しなければならぬ状況にあるとすれば、反対の立場となるのは、ある意味で自然なことだと思います。

しかし、当社を含むみちのりグループは交通事業をあくまでも事業として行っており、ファンドではありません。よって、長期的な視点で、どうあるべきかについて検討できる状況にあるわけです。地域の声を丁寧に聞いていくと、もちろん反対している方もいましたけれど、多くの方々はこの地域が発展する方向を望んでいました。現状維持で良いとは誰も思っておらず、何か大きな仕掛けがあって、街を発展させるきっかけになればいいと考えている方々が大多数でした。

地域全体の発展が、この地域で交通事業を営む当社にとっても、長い目で見ると、当社の経営としての持続性確保につながるのではないかと考えました。もちろん短期的に失う部分もありますが、官民連携によって、例えば行政から受託してバスを走らせるというやり方もあるわけです。

——LRTではなくて、他の政策を進めていたら、ここまで活気づかなかったと思いますか。

吉田——それは分かりませんが、LRT開業によってこの地域が変わったことは事実だと思います。

LRT開業に合わせて運行している再編路線は、まだ利用者がさほど定着していませんが、全体ではLRT開業前後でバスの利用者は増えています。これがLRTの効果なのか、COVID-19の感染拡大の収束に伴って時間がたっている効果のどちらであるかは分かりませんが…。

——LRTから枝路線に乗り換える部分の工夫には、どのようなことがありますか。

吉田——理想は、LRTが駅に着いたらライダー(枝路線)のバスが



写真3 LRT (奥) とバス (手前) の停留所

常に接続するという状態です。ただし、現実には費用対効果や運転士のリソースも考慮する必要があります。

現在運行している再編路線は、宇都宮市と協議の上で運行しており、バスからLRTやJRとの接続も一定程度、考慮してダイヤを設定しています。

——LRTを作ることには、沿線への効果や生活の足など、まちづくり的な観点からの効果があると思います。宇都宮にLRTを作ったことによる効果の特徴はありますか？

吉田——間違いなく効果はあると思

います。沿線開発が進んだことが特徴ではないでしょうか。ハイブランドとも呼ばれる高価格帯のマンションも建ち始め、LRT沿線の住宅地には小学校が新設されました。

——沿線に住む人が多くなるようですが、その人たちは買い物に際しての交通手段としてLRTを使うことはありますか？

吉田——使うことはあるでしょう。宇都宮はまだ車の利用も多いですが、LRTを使う機会は増えると思います。LRTの利用が増える要因としては、定時性や路線がシンプルで、分かりやすいという点に加えて、LRTの運賃がバスよりも安いという点もあるかもしれません。このため、バスとLRTの利用に偏りが出ないように、将来的には調整していく必要があると思います。特に西側に延伸する場合には、料金体系の整合性を考えていかなければならないと思っています。

LRT共存への意気込み

——新しくバス路線を増やすなどの方策があると思いますが、会社の経

実際にLRTに乗ってみる。

乗客も多く、市街地中心部で乗り降りが頻繁にある。予想した以上に日中に利用されていると感じた。宇都宮駅東口の停留所には、大勢の乗車を待つ人がおり、車内から外を見ると人でごった返しているようにも見え圧巻だ。トランジットセンターにも足を伸ばしたが、インタビューで伺った通り、バスは1時間に1本だった。何度か接続のバスを見る機会があったが、あまり人が乗っていないことも事実であった。一方で、駐車場が完備されている方のトランジットセンターには、自動車がたくさん止まっていた。公共交通機関の乗り方も変わっていくのかもしれない。



写真4
利用者で混雑するLRT車内

営やLRTの発展での今後の展開について教えてください。

吉田——LRTの導入によって、街は大きく変わりましたし、私たちの路線バスも同様に大きく変わりました。これから西側延伸の議論が進めば、より一層大きな変化が見込まれます。中長期的にこの地域が発展していくことが重要です。そして私たちは、地域の発展に合わせて自らがカメレオンのように変わっていくことによって、トータルとしては経営

の長期持続性を高めることができると考えていますが、今のところ、それは間違っていないと思っています。変化に対しては柔軟でいえない。

街が発展していくことを誰もが望んでいます。その中で交通事業者としての私たちがどのように役割を果たしていくかということを常に考えながら、会社を経営する必要があると思っています。

(聞き手…上田・七里・松永)

反対意見と沿線への効果

七里——LRTの開通後にバス利用者数が下げ止まっているということに驚きました。50万人都市である宇都宮には、ポテンシャルがあった

ということだと思います。そして、投資を知る吉田氏の話を知ると、仮に、短期的な視点で意思決定しなければならぬ状況であれば、利益のある路線をLRTに奪われてしまうという観点から意思決定者が、反対する立場になるのは自然なことであると感じました。

上田——株式会社という性質上、株を保有する株主の意向によっても対応の仕方が左右されるという視点が、自分たちには抜けていました。不安要素があるので株を買ってもられません。リスクはありますが、株主にとっても将来に価値があるようにならなくてはならないという視点が、自分たちには必要であると思いました。

松永——土木で利益といえば「公共の利益」を指すと思います。「利益」には、これ以外にも、会社や投資ファンドなどの利益という個々を対象とする意味など、さまざまな意味が含まれていることを改めて実感しました。また、交通事業者としての視点では、街全体の維持をするためにLRT建設にかけようとする流れは自然ですね。

七里——実際に、小学校が新設されていることやブランドマンションが建つことなどの目に見える効果があるのは、うれしいことです。期待感という言葉を実に表しているなと思いました。部外者であるわれわれでも実感できるという意味では成り功しているのだと思います。

LRTとバスの連携

上田——バスとの連携について、LRTにつながるバス路線の利用者はまだあまりないのが現状です。吉田さんはLRTとバスの運賃の整合性やネットワーク全体を考える必要性などの課題を挙げていました。沿線住民の増加など沿線への効果は見

込まれるものの、LRTとバスの連携などにおける地域全体のネットワークの向上は難しい課題ですね。

七里——民間だけの運営では経営体力がなく、公だけではコストという概念が十分ではありません。両者が協力してこそそれぞれの長所が生かせます。建設には行政が関わらなくて、政策への理解や姿勢が大きく事業に対して影響します。事業者や市民がこのことを理解することが、政策の成功への鍵になるのだとも感じました。

松永——日常の利用を支える公共交通機関を運営する会社が、市町村とともに地域全体での交通の維持を担おうとする考え方は、今後、社会に浸透するかどうかも含め、大きな意義を持つのではないのでしょうか。

土木の魅力

七里——今回、LRTの導入された地域におけるバス事業について取材しました。バス事業者の視点として、公共交通機関としての役割と、本来、バスはどうあるべきかという理想を語っていただきました。街を動かし、

変えていくことの変化の役割を土木は担っていると感じています。

松永——マスタープランなどは、市町村の街づくりにとって不可欠であり、地域の特色づける要素や方向性を示します。この中でも、交通の要素は重要な役割を担う。ましてやLRTの新規建設は、目新しく大規模です。LRTの検討委員会が設置され、さまざまな方々の関わりがあるという意味では、大規模さや建設に向けての意見交換・調整は、一つの魅力といえるかもしれない。

上田——今回の取材を通して、LRTとバスの連携の重要性や、LRTとまちづくりの関係について話していただくことができました。

土木分野の計画の要素として「交通計画」「地域計画」がありますが、公共交通はそれらを組み立てる上で重要なものです。今回の取材対象であった「LRT」など、交通の発展でまちづくりを支えることは、土木の仕事の魅力の一つであると思います。

(学生編集委員…上田晴斗、七里蒼、松永葵)