

新しい公共交通システムLRTで

暮らしやすいヨコハマに！

新版 LRT Q&A



2025年10月

NPO法人 横浜にLRTを走らせる会

協力 横浜の公共交通活性化をめざす会

目次

| | |
|--|---------------------------|
| はじめに | 4 |
| 交通機関としてのLRTに期待される効果 | 5 |
| ■ LRT導入によって期待される効果 | 5 |
| Q1-1 : LRTとは何ですか? | 6 |
| Q1-2 : LRTの車両・施設面の特長は何ですか? | 7 |
| ■ 車両(LRV) | 7 |
| ■ LRVの性能 | 7 |
| ■ LRVの騒音・振動 | 7 |
| Q1-3 : 他の交通機関と比較してどうですか? | 8 |
| ■ 公共交通機関の比較表 (LRT・連節バス・バス・地下鉄・在来線) | 8 |
| Q1-4 : 世界ではどのように導入されていますか? | 9 |
| <i>世界のLRT1</i> | <i>撮影：小田部</i> 10 |
| Q1-5 : LRTの環境負荷はどの程度なのですか? | 11 |
| ■ CO ₂ 削減 | 11 |
| ■ 商業地域における走行環境 | 11 |
| Q1-6 : 他の交通機関との関係はどうなりますか? | 12 |
| ■ パークアンドライド(Park and Ride) | 12 |
| Q2-1 : 地下鉄が整備されるのを待ちますか? | 13 |
| Q2-2 : LRTは横浜のまちづくりに役立つのですか? | 14 |
| Q2-3: 財源はどうなりますか?どのくらい必要ですか? | 15 |
| Q2-4 ; 事業化は本当に可能なのですか? | 16 |
| <i>世界のLRT2</i> | <i>撮影：古川・小田部</i> 17 |
| Q2-5 : 既存のバスとの関係はどうなるのですか? | 18 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| ■ 市営バス路線の統廃合問題..... | 18 |
| Q2-6：LRTができると道路渋滞が発生しますか？ | 19 |
| ■ 軌道敷内の自動車通行..... | 19 |
| Q2-7：商店街への来客が減少するのでは？ | 20 |
| ■ トランジットモール..... | 20 |
| Q2-8：導入が考えられる路線や停留所はどこですか？ | 21 |
| ■ 提案 | 21 |
| ■ 路線イメージ図 | 22 |
| Q3-1：芳賀・宇都宮LRTの現状と整備効果はどうでしょうか？ | 23 |
| ■ 開業後の輸送実績 | 23 |
| ■ 社会的変化・まちづくりへの波及効果 | 23 |
| <新規会員募集> | 24 |

本冊子の作成メンバー：

芦川圭 伊藤宏樹 大沼安秀 小田部明人 柴田智洋 鈴木奏到 瀬川裕史 塚田俊洋
 廣瀬哲哉 藤村建一郎 古川洋 松川由実 山本芳寛 渡邊聡

表紙：フォトモンタージュ

撮影（車両）：小田部 ブザンソン（フランス）

合成作業：古川

はじめに

この冊子は、LRT（Light Rail Transit）とは何か、私たちの生活にどのような効果をもたらすのかを、一人でも多くの方に理解していただくことを目的としています。本冊子は、市民活動団体「横浜の公共交通活性化をめざす会」が2011年に作成した冊子を基に、同会の協力のもと最新の情報に更新し、同会の同意を得て、NPO法人「横浜にLRTを走らせる会」が『新版LRT Q&A』として編集・発行しました。

1972（昭和47）年3月31日をもって、横浜の街から市電の姿が消えました。当時の日本は高度成長期の真っただ中にあり、自動車交通量の著しい増大と、それに伴慢性的な道路渋滞が発生し、その元凶とされたのが路面電車でした。東京、名古屋、京都、大阪、神戸といった大都市では次々と路線が廃止され、横浜においても車両の老朽化、市営交通事業の財政悪化と相まって、1966（昭和41）年から毎年縮小され、全廃に至りました。以来50年が経過し、社会を取り巻く環境は大きく変わりました。超高齢社会が進行したために誰にとっても移動が容易で、かつ地球温暖化防止のため二酸化炭素(CO₂)の排出削減に資するカーボンフリーで魅力ある「人と環境にやさしい交通」の整備が求められています。

一方、2007年より「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が施行され、一定の条件を満たせば新たな公共交通の導入に対して国から支援が得られる道筋が開かれ、そうした支援を受けて2023年8月26日に、宇都宮市において日本初の本格的なLRT（次世代型路面電車）、芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」が開業しました。その利用者数は計画値を大きく上回り、移動の定時性、快適性、商業の活性化、住宅開発、自動車依存の減少など社会的変化とまちづくりへの波及効果を実証中です。

横浜都心臨海部においては、①昔から横浜の顔として発展してきた関内・伊勢佐木町を中心とした地域、②交通の要衝として、また商業の集積地として重要な役割を担う横浜駅周辺地域、③みなとみらい地域、とに分けられますが、それぞれが特徴ある魅力あるまちづくりを行っていく上で、誰でも気軽に利用できる公共交通手段の整備が強く求められています。

私たちは、「人と環境にやさしく」かつ「魅力あるまちづくり」に貢献する公共交通手段の答えが、次世代型路面電車と言われる新しい交通システム「LRT」であると考えます。皆様のご理解とご協力を通じて、LRTの導入を実現して横浜をより素敵で暮らしやすい街にしていきたいと思います。

2025年10月

NPO法人 横浜にLRTを走らせる会

交通機関としてのLRTに期待される効果

■ LRT導入によって期待される効果

1. 高齢者や交通弱者へのやさしい移動手段の提供

LRTはバリアフリーが前提となっており、ホームと車両の段差が極めて小さく、車いすやベビーカーでも安心して利用できます。横浜市のように高齢化が進む都市において、移動のバリアを取り除く交通インフラとして効果的です。

2. 環境負荷の低減

LRTは電力によって駆動するため、直接排出ガスを出さず、騒音や振動も比較的小さいという特徴があります。自家用車利用の削減と併せて導入すれば、脱炭素化や都市の環境改善に貢献します。

3. 鉄道空白地域への柔軟な対応

既存の鉄道網や地下鉄がカバーしきれていない地域に対して、LRTは比較的低コストで導入可能な中量輸送手段として活用できます。特に、郊外部の住宅地や新興開発地域との連携において有効です。

4. 都市景観とまちづくりとの連動

LRTは都市空間の再編と親和性が高く、駅周辺の歩行者空間の整備や商業エリアの活性化と連動させることで、「交通+まちづくり」の相乗効果を生み出すことが可能です。これは、横浜駅～みなとみらい～関内・伊勢佐木町一帯の横浜都心臨海部の再整備とも調和しやすい利点です。

5. 他の交通機関との役割分担

バス、地下鉄、既存鉄道などのネットワークと運賃体系や乗り継ぎの利便性などを調整し、LRT単体としてではなく都市全体の交通戦略の中で整合性を持たせることによって、利用者にとってより便利となる公共交通ネットワークの構築に役立ちます。

6. 他分野にもたらす波及的なメリット（クロスセクター効果）

不動産価値の向上、民間投資の増加、コンパクトシティの形成、小売業・サービス業の売上増加、観光振興、雇用創出、健康増進、移動の選択肢の広がり、道路混雑緩和、都市再生、長期的な公共交通維持など、「交通改善」+「都市再生」+「環境対策」+「社会的包摂」が組み合わさった多面的な効果があります。

Q1-1 : LRT とは何ですか？

LRTは路面電車的一种ですが、いわゆるレトロなイメージの“チンチン電車”ではありません。英語のライト・レール・トランジット（Light Rail Transit）の頭文字で、ライトは軽い、レールは軌道、トランジットは交通システムのことです。海外ではしばしばトラムと呼ばれています。車両は、LRV（ライト・レール・ビークル）と呼ばれ、従来の路面電車の車両とは大きな違いがあります。

➤ LRT の特長

- ① 専用軌道や優先信号を活用して時刻表どおり運行する
- ② パークアンドライド（Q1-6）によりマイカーユーザーも利用しやすい
- ③ トランジットモール（Q2-7）で中心街を活性化できる
- ④ トータルデザインで独自色を出してまちのシンボルになる
- ⑤ 地下鉄・モノレールのような巨大な構造物は不要

➤ LRV の特長

- ① 床が低くバリアフリーで高齢者に優しく、ベビーカー・車椅子の乗降が楽
- ② 窓が大きく自然光で車内が明るく、まちの景色がよく見える
- ③ 連節車両なので乗車定員が多い。
- ③ 走行音が静かで振動も少ない
- ④ プレーキの性能が良くスピードも出せ、坂にも強い
- ⑥ 回転半径が小さく小回りが利く

海外ではLRTの導入により、まちの活性化が図られた事例は数多くあり、LRTをまちづくりの象徴として最大限演出しているパイオニア的な都市であるストラスブール（フランス）や、歩行者が自由に歩けるようトランジットモール化して都心臨海部の賑わいを復活させた都市フライブルク（ドイツ）、住宅地・郊外開発と連携して公共交通優先型の都市政策の先進事例となっているポートランド（アメリカ）等があります。

日本では、富山市、宇都宮市がLRTを導入しています。また、神戸、京都、岐阜など他の都市においてもLRTの導入の提案が行われています。また、既存の路面電車網があるその他の都市においては、LRTの良さを取り入れながら、国の補助金を活用した低床車両の導入や都市の主要駅への直接アクセス改善など、さまざまな手法で移動環境の改善をすすめています。

Q1-2：LRTの車両・施設面の特長は何ですか？

■ 車両(LRV)

海外の中規模都市でのLRVの編成長は30～50mが平均的で、利用者数や用途に応じて編成長が選択されています。国内の導入事例では、定員80～180人、編成長が20～30m、幅2.5m、高さ約4m程度が多く、編成長は、富山で18.4m、宇都宮では29.5mですが、広島では特別認可を取得して軌道法の制限である30mを越える車両も運行されています。LRVは低床構造のフルフラットでホームと車両に段差がなく乗降の際にバリアフリーです。国内の路面電車でも函館、札幌、富山、高岡、福井、豊橋、堺、岡山、広島、松山、高知、長崎、熊本、鹿児島等で低床車両の導入が進んでいます。国内では架線からの給電方法ですが、世界では都市景観に配慮して、路面からの集電、停留所でのバッテリー急速充電、燃料電池やハイブリッドな架線レスの車両も運用されています。（写真：P16 ニューカッスル、P24 ニース）

施設面では、専用軌道や優先信号を備え、デザイン性・機能性に優れた屋根のある停留所を備えていること、接近時間表示があること、路線バスなど他の交通機関との乗り換えが容易、歩行者のためのトランジットモールがあるなどの特長があります。

■ LRVの性能

最高速度は60km/h～120km/hとシステム性能としては高いですが、実際の運用としては、現行の軌道法による制限速度40km/hの規制もあり、実際のトランジットモール（Q2-7）や交差点等の走行空間により10 km/h～40km/hで走行します。鉄道線に乗り入れた時には周辺の環境に応じてより高速で走行することも可能です。LRVの登坂力は80%（千分率で表した勾配）程度を有しており、車両性能としては立体交差や丘陵地での活用が可能となっています。

■ LRVの騒音・振動

現在は、技術革新が進んでいて走行時の音や振動で問題になることはほとんどありません。また芝生軌道が採用されている都市も多くあります



Q1-3：他の交通機関と比較してどうですか？

他の交通機関を比較すると次のような特徴があります。

■ 公共交通機関の比較表（LRT・連節バス・バス・地下鉄・在来線）

| 比較項目 | LRT | 連節バス | バス | 地下鉄 | 在来線 (都市間鉄道) |
|----------|----------------------------------|----------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|
| 輸送対応力 | 中量（1編成200～300人程度） | 中量（120～140人程度） | 小～中量（30～80人程度） | 大量（1編成1,000人以上） | 大量（1編成500～1,000人以上） |
| 建設費 | 中程度（約20～50億円/1km） | 低額（道路、停留所整備） | 低額（道路利用、設備不要） | 高額（約200～500億円/1km） | 非常に高額（用地買収・整備費含む） |
| 環境負荷 | 低（電気駆動、CO ₂ 排出極少、騒音少） | 中（ディーゼル車中心、EV化進行中） | | 低（電気駆動、地下で騒音も少） | 低（電気駆動が主流） |
| 利用者の利便性 | 高（道路からアクセスが容易・バリアフリー・定時性） | 高（道路からアクセスが容易） 中（渋滞の影響を受けやすい） | | 低（地下アクセスが不便） 高（速達性・天候の影響なし） | 中～高（速達性は高いが停車駅少） |
| 運行の柔軟性 | 中（専用軌道が必要） | 高（路線変更・増便・減便が容易） | | 低（路線変更不可） | 低（線路が固定、柔軟性なし） |
| 都市景観との調和 | 高（デザイン性あり、街と調和） | 中（デザイン性が考慮されることが少ない） | | 低（地下で不可視） | 中（高架・地上構造で存在感大） |

このようにLRTは、輸送力・コスト・環境性能・利便性のバランスが良く、地域間の中距離移動や都市再生エリアへの導入に最適な乗り物です。特に高齢者にもやさしい公共交通機関として、持続可能でやさしい都市づくりを支える存在となり得ます。

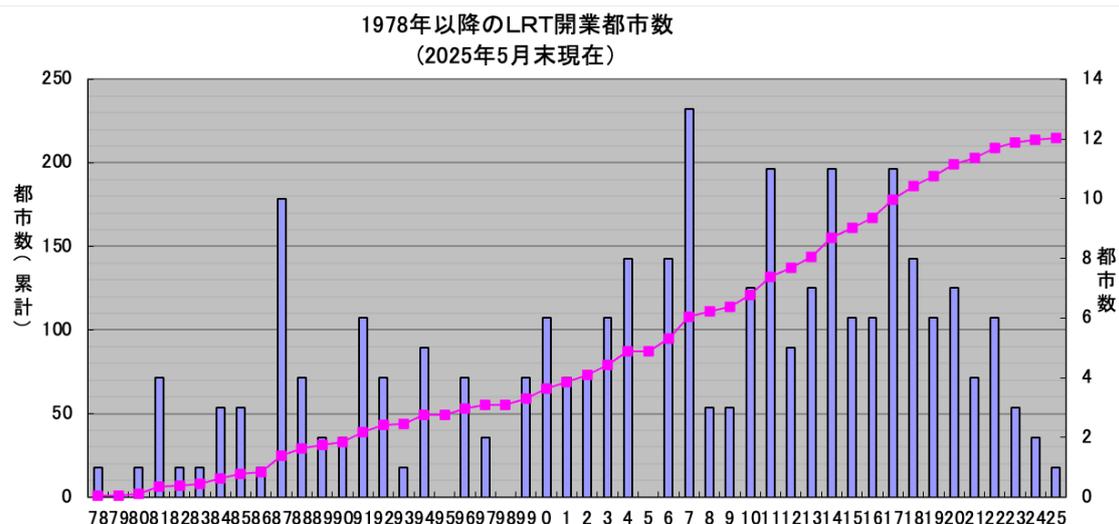
LRT導入は、都市の課題の「すべてを解決する万能策」ではありませんが、高齢者、乳幼児連れ、ベビーカーの移動支援、環境への配慮、鉄道交通空白地域の補完、まちづくりとの連携といった観点から、一定の社会的・都市的課題に対して有効なソリューションとなり得ます。

特に、既存の公共交通ではカバーしきれないニーズや、新たな都市再生プロジェクトと連動する形で導入すれば、その価値は大きくなります。将来的な都市交通の一翼として、LRTは十分に検討に値する選択肢のひとつであると言えるでしょう。

Q1-4：世界ではどのように導入されていますか？

海外では、フランスの人口5万人弱のオーバーニュから大都市にいたるまで、人口10万人台の都市であれば、幅広くLRTが導入されています。特に環境問題に敏感なヨーロッパでは、市街地の道路の使い方を見直し都心への自動車の乗り入れを制限するなど、公共交通を中心とした交通政策、まちづくりが盛んで、その手段としてLRTが積極的に採用されています。また自動車中心社会のアメリカにあっても、LRTを導入する都市が増えています。

以下は、一般財団法人地域公共交通総合研究所の服部重敬氏より提供していただいた1978年から2025年5月末までの新規LRT開業都市数のグラフで、2025年4月26日のベルギーのリエージュで開通したLRTを最新としています。全世界で累計215都市、その内訳は、欧州102都市、北米35都市、その他地域が75都市となっています。日本からは富山市と宇都宮市の2都市が入っています。



LRTの新規開業実績 (地域別)

| 地域 | 年 | ~1990 | 1991~2000 | 2001~2010 | 2011~2020 | 2021~2024 | 合計 |
|---------|---|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----|
| アジア | | 0 | 7 | 7 | 30 | 9 | 53 |
| アフリカ | | 3 | 0 | 0 | 11 | 1 | 15 |
| ヨーロッパ | | 13 | 15 | 36 | 20 | 3 | 87 |
| 北アメリカ | | 10 | 6 | 11 | 9 | 0 | 36 |
| ラテンアメリカ | | 3 | 2 | 1 | 7 | 1 | 14 |
| オセアニア | | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| ソ連・ロシア | | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | 32 | 32 | 55 | 79 | 15 | 213 |

資料：宇都宮浄人・服部重敬「LRT」掲載データを同著者がアップデートした表を加工

世界の LRT 1

撮影：小田部



シドニー（オーストラリア）



ポートランド（アメリカ）



リヨン（フランス）



パリ（フランス）



ダルムシュタット（ドイツ）



ルクセンブルク



カールスルーエ（ドイツ）

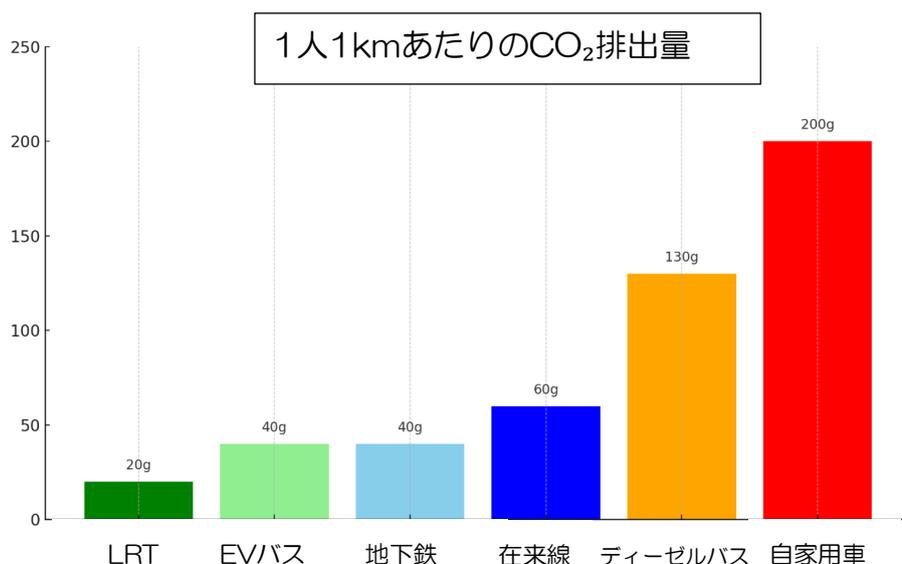


アムステルダム（オランダ）

Q1-5：LRT の環境負荷はどの程度なのですか？

■ CO₂削減

電気駆動のため大気に対する影響は他の交通機関と比較して、CO₂や大気汚染物質の発生が少ないことが理解できます。下記の図表は、交通手段ごとの「1人1kmあたりのCO₂排出量」を比較したもので、他の交通機関と比べて圧倒的に環境負荷が低いことが一目で分かります。



各交通手段の1人あたり1kmあたりのCO₂排出量（単位：g-CO₂/人km）

| 交通手段 | CO ₂ 排出量 | 出典機関 |
|----------------|---------------------|------------|
| LRT・路面電車 | 20～30 | 国土交通省/JARI |
| バス（ディーゼル） | 100～150 | 国土交通省 |
| 自家用車（平均乗車1.3人） | 130～180 | JARI・環境省 |
| 鉄道（都市間） | 15～30 | 国土交通省 |
| 航空機（国内線） | 250～300 | 環境省・IEA |

参考出典：国土交通省「環境負荷の小さい都市交通システムに関する資料」、環境省「日本の温室効果ガス排出量 年次報告」、交通安全環境研究所（JARI）報告書、IEA（国際エネルギー機関）統計資料

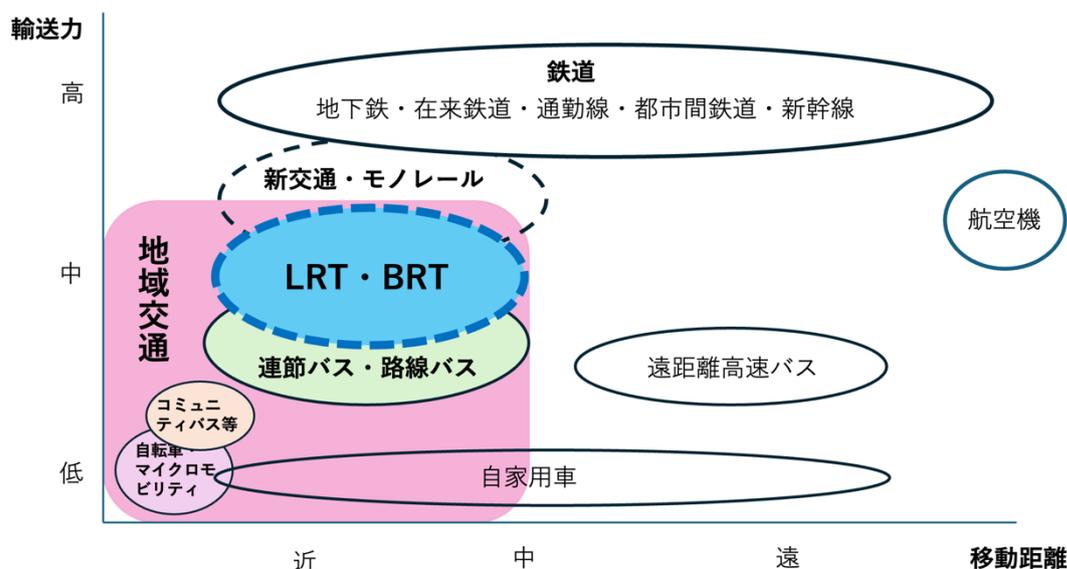
■ 商業地域における走行環境

LRVは軌道上を移動するため走行空間は一定しています。また、商店街の沿道も比較的静かに走行することができるため、トランジットモールとして歩行者中心の空間が実現でき、しばしば軌道のすぐ隣にオープンカフェが見られます。



Q1-6：他の交通機関との関係はどうなりますか？

LRTは、バスに比べ多くの乗客を運べる、時刻表どおりの運行ができるなどの優れた特徴があります。路線バス、「おでかけシャトル」等の小型のモビリティを組み合わせることで、地域の公共交通ネットワークを構築することで、より利便性が高まります。LRTを導入するにあたり、他の交通機関と上手く連携を図り、パークアンドライドや同一ホームでのバス等への乗換えなどを活用すればシームレスなサービスが可能となります。また、LRTの車両が近郊の鉄道路線に直接乗り入れて、より利用者の利便が図られるトラム・トレインというシステムも普及してきています。下の図に示すように、それぞれの交通機関は棲み分けがなされることで、必ずしも競合しません。目的や条件に応じた最適な公共交通手段を選択する必要があります。



作成：横浜の公共交通活性化をめざす会

■ パークアンドライド (Park and Ride)

最寄りの地点（鉄道駅、LRTやバスの停留所など）まで自家用車を使い、指定駐車場に車を止め（パーク）、公共交通に乗り換えて（ライド）目的地まで移動するシステムのことです。車を使用する時間と距離が減るため、環境面に貢献し、渋滞の緩和にも役立つこととなります。



Q2-1：地下鉄が整備されるのを待ちますか？

地下鉄とLRTでは交通手段としての適用範囲が異なります。地下鉄は大量輸送、LRTは中量輸送と分類されています。輸送能力、駅間距離、移動の目的に明確な差があります。また、建設費ベースで比較するとLRTは地下鉄の約10分の1です。LRTで輸送能力が十分な場合は、大きな財政負担を強いられる地下鉄を作る必要はありません。

横浜市では都心臨海部を除いて市域の大部分が住宅地となっています。そのため住民の移動のためにLRT、路線バス、「おでかけシャトル」等を組み合わせ、地下鉄との相乗効果を考え、既存バス路線を再編しながらそれぞれの地域に適した公共交通網を作り上げる必要があります。

右図は横浜市のホームページにある鉄道計画地図です。直近では2019年、2023年に新たな鉄道路線として黒色実線で示されている相鉄・JR直通線および相鉄・東急直通線が開通しま

した。さらに今後は2030年に開業予定とされている運輸政策審議会答申に基づく地下鉄ブルーラインの延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）があります。しかし、横浜環状鉄道計画においては図の赤色破線の新設部分（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）が残っていますが、大規模工事のため巨額の財政負担が必要となります。



Q2-2：LRTは横浜のまちづくりに役立つのですか？

私たちが自分の住むまちを選ぶとき、何を基準にするでしょうか？

都市（まち）に住む人々にとって、水や大気のような環境面や犯罪発生状況などの治安面の問題と並んで、交通が円滑に機能しているかは、生活の質、都市の活力を左右する大事な要素です。このため、「まちづくり」と交通政策、特に公共交通の整備が一体となって推進されることが不可欠であり、いかにして高品質な交通サービスが提供され、また利便性の高い地域間ネットワーク（※）が図られているかは都市の価値を大きく決定付けます。



JR広島駅改札口近くに乗り入れた
広島電鉄軌道線（2025年8月）

従って、「まちづくり」における土地利用および都市計画の策定にあたっては、移動手段としての公共交通をどのように配置し、いかにして利便性のあるサービスを提供するか等も含めて総合的に検討する必要がありますが、その際は公共交通の輸送力の適正化、運行の効率化を目指す一方で、高齢者、障がい者、子育て世代、子ども等の移動に制約のある人々にとって「やさしい交通」が提供されなければなりません。

また当然のことながら、環境に配慮した取り組みが求められ、そこに住む人々および利用者の意識（車に依存することなく自らが環境を守る）の変革が必要となります。

LRTの導入により、人々がより容易に移動することができ、人の流れが活発化し“まちの賑わい”が増すことが考えられます。また横浜の都心臨海部には、「みなとみらい」や「山下公園」「中華街」といった観光スポットが点在していますが、これらを結ぶことで外部から来られたお客さんの利便性が格段に向上すると共に、まちのシンボルにも成り得ます。

LRTを単なる交通手段としてではなく、持続可能な都市への転換のため、コンパクトシティの実現を支援し、沿線開発と地域活性化を促す都市計画の一部として捉え、路線、車両の性能・デザイン、停留所の配置やデザイン、軌道の設置場所、運賃システムといったあらゆる面で総合的に検討され整備されることで、より効果的で魅力ある存在となります。

Q2-3: 財源はどうなりますか？どのくらい必要ですか？

LRTの事業費は、1km当たり20～50億円といわれていますが、直近の芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」の実績では大型構造物部分を除くと約40億円となっています。また、総整備費は、概ね国1/3、宇都宮市1/3、芳賀町1/10、栃木県1/5という負担割合でした。仮に横浜市での路線延長を7kmとすると整備費の総額は240億円～300億円と予想されます。すると横浜市からの支出は1/2から1/3と想定されるので、80億円～150億円の間になると思われます。他方、相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線からなる「神奈川東部方面線」事業において横浜市の支出（自治体負担分）は約894億円で、市民税が財源となっています。

財源については、事業者の構成次第ですが、国（国土交通省）は、従来から道路上の軌道を走行する路面電車に対してはハード部分の改良に補助金を適用し、LRT事業はプロジェクトと捉えて一体的な支援を行っています。現在では公的資金によって整備費の約半分をまかなうことができます。残りの部分については運営を担当する自治体や第三セクターなど交通事業者による資金手当が必要となります。海外では、政府や自治体からの補助金に加え、鉱油税（ドイツ）、交通税や事業所税（フランス）などを適用し整備のみならず事業運営の財源も確保しています。

富山地铁の市内電車環状線（セントラム）のように、「上下分離方式」を採り入れ、事業者は建設費用を負担することなく開業した事例もあります。富山市では富山港線路面電車事業助成基金が設立され市民・企業からの寄付があり、同様に高岡市でも万葉線に対して市民からの寄付（1.5億円）があるなど一定の役割を果たしています。このように地域の公共交通を利用者みんなで支えるという姿勢が大切です。



Q2-4；事業化は本当に可能なのですか？

人口減少・高齢化が着実に進む中で、国では2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、地域公共交通と連携して高齢者にも暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進めていくことを掲げています。横浜市でも総人口は減少傾向にあり、高齢化率も徐々に高まってきています。これからの都市経営においては、定住人口を基本にしつつも、交流やインバウンドを含めたヒト、モノ、コトに関わる“移動”が増加することによって新たな“活動・需要”を生み出していく波及効果スパイラルをより高めていくことが重要になってくると思われます。

富山市や宇都宮市ではLRTを導入し、広島市では路面電車のJR広島駅への乗り入れを実施することで、“まちの活力を高める装置”として中長期視点からの“攻め”のコンパクト+ネットワークに取り組んでいます。富山市と宇都宮市はLRTを導入できましたが、都市としての運営予算は人口370万人の横浜市と比べて大きくありません。しかし、両都市共に市長の強力なリーダーシップと行政努力によって合意形成が進み、多くの個人と団体が協力してLRTの実現を成し遂げました。たとえ中小都市であっても応援団がいれば日本でもLRTの実現が可能なのだということが証明されています。

我が国では、公共交通は事業者の運賃収入で賄う「独立採算制」が基本となっていますが、LRT事業の採算は30～40年の長期で評価すべきものと考えられています。横浜の市内には暮らしを支える生活関連施設はもちろん、多種多様な歴史資産、観光資源等に恵まれています。市街地でのLRTの導入によって移動のシームレス化を進めることで、高齢者や様々な世代の外出機会の増加、沿線の賑わい、イベント・観光振興等の波及効果は非常に大きいと予想されます。

LRTを導入して、国際都市YOKOHAMAからのスマートシティづくりをみんなで取り組んでいきましょう。



世界のLRT 2

撮影：古川・小田部



提供：竹内佑一氏

新北市（台湾）



提供：竹内佑一氏

上海松江区松江大学城（中国）



チュニス（チュニジア）



ラバト（モロッコ）



ウィーン（オーストリア）



ダブリン（アイルランド）



ストックホルム（スウェーデン）



ヘルシンキ（フィンランド）

Q2-5：既存のバスとの関係はどうなるのですか？

LRTは、①バスよりも多くの乗客を運べる②時刻表どおりの運行ができるなどの優れた特徴がありますが、地域全体の交通システムを総合的に考える中で、路線バスや横浜市により運行されている「おでかけシャトル」等の小型モビリティと適切に連携させることで利用者の利便性をより高めることができます。

一方で、LRTが導入される地域は、基本的に既存のバス利用が多い地域といえます。LRTが走ることで並行するバス路線が再編されるかもしれませんが、その場合、以下のようなメリットが考えられます。

- バス路線の集約によってバス運転手の確保ができる
- バスの排ガスが減ることで環境が改善される
- バスが減少することで道路渋滞が緩和される
- LRTに替わることで移動のスピードアップ、定時性の向上
- バス停が電停に変わること案内がしやすくなる（旅行ガイド等でバス停を起点とした案内はあまり見かけませんが電停起点の案内は多い）

■ 市営バス路線の統廃合問題

横浜市では、路線バスの運営を見直し、一部路線の統廃合、民間事業者への移譲が進んでいます。バス運転手の不足が問題となっている現在、現行のバス路線によってはバスより少ない人員でより多くの人々を運べるLRTを投入した方が効率的と考えられる区間もあります。

市営バスの一部減便（保土ヶ谷営業所運行系統）について

市営バスでは、乗務員不足により運行の確保が困難になったため、保土ヶ谷営業所が運行する一部の系統で、平日の日中から夜間を中心に減便いたします。対象の系統をご利用のお客様は、予め減便後の時刻表をご確認いただき、ご利用くださいますようお願い申し上げます。お客様にはご迷惑をお掛けして大変申し訳ございませんが、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

最終更新日 2024年4月12日

[印刷する](#)

■ 減便を実施する系統

・25系統 ・32系統 ・79系統 ・92系統 ・101系統 ・125系統 ・127系統
・210系統 ・212系統 ・214系統 ・248系統 ・260系統

改正後の時刻表については、[乗換・時刻表検索 | 横浜市交通局（外部サイト）](#) をご覧ください。

横浜市交通局ホームページより

Q2-6：LRT ができると道路渋滞が発生しますか？

LRTを導入した場合の道路渋滞の発生原因は色々ありますが、歩道側での荷捌き作業の車や、駐車車両による車線の占有や減少などが考えられます。一方、LRT側から見ると交差点における右折車による進路妨害のケースが起きています。

道路にLRT用の軌道を設ける場合には、交通量、道路信号機の制御条件、荷捌き専用のスペースを確保するなど渋滞が起こらないような配慮や、パークアンドライドの普及、通過交通の調整策など予め地域全体で総合的に行うことが必要です。

芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」では、専用軌道による移動時間短縮、運行頻度を高めて利便性を確保、運賃割引制度を導入して自家用車から公共交通への転換を図るなどさまざまな施策によって開業前に比べ渋滞が減少しています。

■ 軌道敷内の自動車通行

道路幅も交差点も広く、右折や左折車用のスペースが確保できるような場合には、車両の乗り入れを行わない専用軌道化が可能です。しかし、道路幅がさほど広くない場所では、周辺住民や店舗の自動車利用など軌道内への進入禁止が無理な場合もあります。こうした場合には、鉄道とは異なり臨機応変な対応が可能です。



リスボン（ポルトガル） 撮影：古川

● 商品の荷捌き作業への影響

現在の荷捌きや商品搬入の方法には多くの改善点があり、LRTの導入の有無にかかわらず対応が必要です。道路上での駐車による積み下ろしや、周辺にあるスペースを十分に活用していないことが課題です。予め時間帯やエリアを分けた配送調整、共同配送や集約物流などを検討し、元町で導入されている荷捌き専用のスペースのように地域全体で適切な荷捌きスペースを確保・運用すれば、輸送する側にとっても店舗にとっても仕事の効率化が図られることとなります。

Q2-7：商店街への来客が減少するのでは？

LRTは「人を乗せて通り過ぎる交通」ではなく、まちを歩き、商店街を訪れ、地域に滞在してもらう交通です。LRTが商店街近くに乗り入れると、自家用車での直接の来店は難しくなるかも知れません。実際は、LRT導入によって沿線や周辺の商店街が衰退するどころか、むしろ「来街者が増えて活性化した」という事例が国内外で数多く報告されており、富山市のセントラムでも開業以降、LRT利用者の市街地における平均消費額は、自家用車利用者よりも高いというデータが示されています。

LRT導入の際には、自家用車利用者のためのパークアンドライドや「おでかけシャトル」などを含む小型モビリティ・路線バス・鉄道など他の公共交通との連携強化を図り、道路空間のトランジットモール化などの新たな街の整備（快適な歩行空間、緑の植樹帯、整備された公共交通乗降場などの展開）を行うことで、安心して歩きやすい空間を作れば、自然に来街者が増えて、訪れる多くの人々の好感を得て、街の魅力が増すことに繋がります。

■ トランジットモール

市街地の中心において、自家用車などの一般車両の通行を制限し、歩行者や自転車および公共交通機関（バス、路面電車等）のみが通行できる街路のことです。ここでは歩行者の安全と快適性が高まり、また公共交通の利便性が向上することで、人々の回遊性が高まり街の活性化が見込まれます。

すでに欧米の各地で標準的に導入されており、わが国においてもLRTではありませんが、金沢市や前橋市などのバス路線の一部で実施されています。また、富山市や那覇市など土日祭日など特定の日に Rowe 行われており、すでに実証実験が行われて整備計画が進められている都市もあります。下の写真はトランジットモール化されたメインストリートを走るLRVで利用者にとっての便利な足として活躍しています



Q2-8：導入が考えられる路線や停留所はどこですか？

横浜市全体として、将来どのような交通網が望ましいか基本的な考え方については行政側でも検討されていますが、その中で私たちは超高齢社会に最もやさしい公共交通として注目されているLRTが採用されるよう活動しています。

海外先進国の事例を参考にすると、横浜市では、都心地区、臨海部や郊外の団地など多くの地域でLRTの特性を発揮できる路線があると考えますが、LRTの素晴らしさをアピールするためにも、そのような路線を提案したいと考えています。

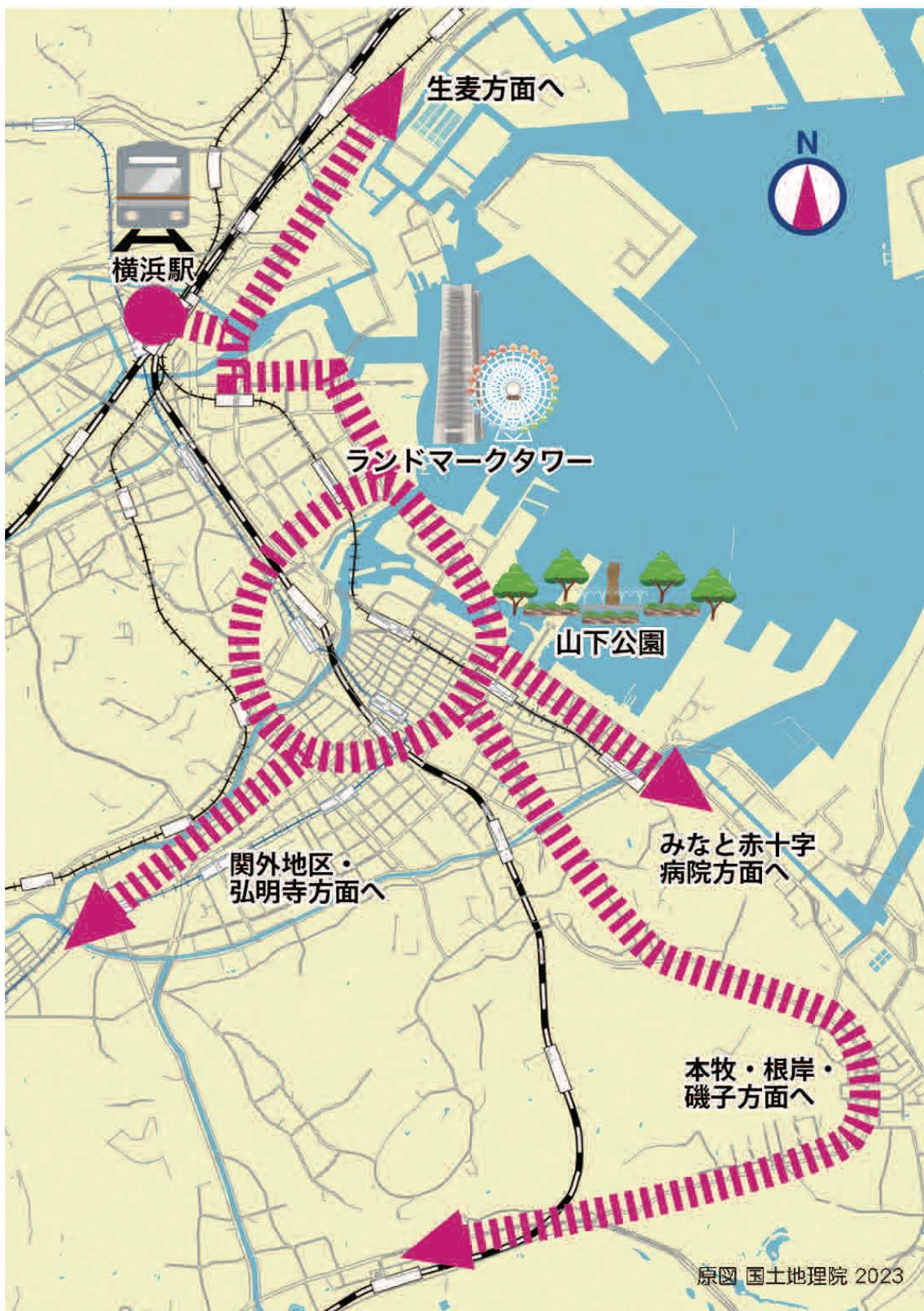
もとより路線の計画は、関係する地域の合意形成、行政による支援無くしては成立しませんので、以下の提案をたたき台にして多くの関係者に検討していただきたいと考えています。

■ 提案

- 都心地区関内を中心に臨海部と結び、域内の回遊性向上と地域活性化に寄与する路線、および横浜を訪れる観光客が気軽に利用できる移動手段として横浜駅からみなとみらい／臨海地区を結ぶ路線案を提案します。
- 車両基地は例えば赤レンガ地区に設け、公園の施設として市民が見学できる公開型車庫とするなどのアイディアもあります。
- 横浜市の郊外部には公共交通不便地域が残っています。LRTを導入することにより郊外部の市民の移動の利便性を向上させることもできます。
- さらに、路線バスの運行本数が多く利用者数も多い横浜中心部から本牧・根岸方面への路線も検討したいと考えています。
- 停留所については、バス停なみの200～400mごとに設け、速達性よりも利便性・アクセス性を重視するべきと考えています。



■ 路線イメージ図



Q3-1：芳賀・宇都宮 LRT の現状と整備効果はどうでしょうか？

芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」は、2018年に着工し、2023年8月26日に日本初の本格的な新設LRT（次世代型路面電車）として宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地間（総延長14.6km、全19駅）が開業しました。このプロジェクトは単なる交通整備にとどまらず、「まちづくり」と「地域活性化」を一体で進めた地方中核都市における先進的LRTモデルとして注目されています。

■ 開業後の輸送実績

開業後ほぼ2年、2025年8月19日で利用者数が予想より6ヶ月早く1000万人を超え、1日平均の想定1万人を超えて約1.38万人/日となっています。利用者は、平日朝は通勤・通学需要、週末は買い物・イベント・観光利用が目立っています。利用者には高齢者やベビーカー利用者の姿も多く、バリアフリー効果が顕著です。

■ 社会的変化・まちづくりへの波及効果

1. 交通利便性・アクセス改善：バスに比べて専用軌道を走行するため、道路交通の影響を受けにくく通勤・通学の定時性が向上、道路渋滞も減少し、鉄道利用者や自動車通勤者の利便性が高まり、バリアフリー設計により高齢者や障がい者にとっても利用しやすい。
2. 都市構造・まちづくり効果：駅周辺や沿線での再開発や住宅供給が進み、人口定住や商業活性化につながり、市街地が活性化して都市ブランドが向上している。
3. 経済・産業への波及：通勤環境が改善され、人材確保・企業誘致に効果、LRTが新しい観光資源となり、宇都宮駅を起点とする回遊性の高い観光が促進され、交流人口が拡大し、沿線地域での商業活性化が期待されている。
4. 環境・社会的効果：自家用車利用から公共交通への転換によりCO₂排出量を削減、自動車交通の削減により交通事故リスクの低減、都市中心部と郊外をつなぐことで、住民の交流や地域コミュニティの強化につながる。（令和7年5月16日第40回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料：ライトラインの整備効果について（概要版）を元に作成）



芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」 撮影：小田部



<新規会員募集>

NPO法人横浜にLRTを走らせる会では、当会の活動に協賛し、ご支援いただける会員を募集しています。



■ 年会費

正会員：個人 10,000円、団体 30,000円

サポーター会員：個人 1,000円

■ 会員特典（サポーター会員含む）

会報「LRT NEWS」送付（概ね年に2回発行）

会のメーリングリストに登録いたします。

会が主催、共催するイベントの開催案内などを送付します。

正会員は、総会（年に1回開催）議決権があります。

■ 入会を希望される場合

当会宛に会費を郵便振込にてお支払い下さい。

（振込料はご本人負担でお願いします）

郵便振込口座番号：00220-1-42853

郵便振込口座名：横浜にLRTを走らせる会

会の連絡は主にメールで行なっていますので、メールアドレスをお持ちの方は、郵便振替用紙の通信欄にご記入下さい。

■ 入会に関するお問合せ先・案内

横浜にLRTを走らせる会事務局 yokohama-lrt@nifty.com

案内 <http://lrt.cocolog-nifty.com/yokohama/admission.html>

Facebook



NPO法人 横浜にLRTを走らせる会

電話：090-3801-6142

Eメール：yokohama-lrt@nifty.com

ブログ：<http://lrt.cocolog-nifty.com/yokohama/>

Facebook：<https://www.facebook.com/YOKOHAMA.LRT/>

ブログ

