

After コロナ With コロナと市民活動 ～横浜に LRT を走らせる会の活動を振り返り～

横浜に LRT を走らせる会 理事・事務局長 芦川 圭

<http://lrt.cocolog-nifty.com/>

yokohama-lrt@nifty.com

はじめに

NPO 法人横浜に LRT を走らせる会（以下、当会）は 2003 年に活動を開始し（NPO 法人格は 2004 年取得）、今年で 20 年を迎えました。現在約 20 名の正会員と約 70 名のサポーター会員で、交通の専門家を含む幅広い立場の人が参加しています。昨年、理事長の栗原正明が急逝し、現在空席となっております（原稿執筆時点）。

1. コロナ禍対応（With コロナ）

2019 年末に発生した COVID-19（新型コロナウイルス感染症。以下、コロナ）により、当会も 2020 年に入り従前とは同じような活動ができなくなりました。

毎月 1 回理事会を開いていましたが、密集はよくないと言う判断で、2020 年 3 月理事会は中止、4 月理事会は書面（メール）での表決となりました。5 月に通常総会を開催し、当初書面表決での開催とし会場には最低限の 4 名のみ参加としましたが、直前でオンラインを併用（当会は Zoom を使用）することになり 5 名がオンラインで参加しました。

このオンラインでの総会が滞りなく開催できたことがきっかけとなり、翌 6 月から定例の理事会はオンラインで開催することになりました。コロナ禍以前に、定款に理事会・総会の電磁的方法での表決を盛り込んでおり、開催にあたり制度上の問題はありませんでした。また、理事の多くが比較的パソコンに慣れている、一部の理事の ICT スキルが高い、全理事の通信環境に問題がなかったことなどが幸いし、比較的順調

にオンラインでの開催に移行できました。

2. コロナの終結（After コロナ）

2023 年に入り、少しずつコロナが落ち着き、皆が集まってイベントが開催できるようになりました（リアル開催）。しかし、感染症対策のため会場施設の制約が多くなり、会場確保に苦劳しました。とくに、理事会会場として利用していた神奈川県施設の制約は大きな影響がありました。一方、オンライン会議は会場までの往復の手間がないだけでなく、画面共有などむしろ使い勝手のよい機能もあり、これはこれでありだという意見も多く、理事会についてはリアル開催とオンライン開催を交互におこなうことにしました。

3. コロナ禍の活動

前述の通り、理事会はコロナ禍によりオンライン開催となったものの、概ね順調に開催を続けられました。しかし、当会がそれまでおこなってきた活動の多くは開催が困難になりました。

当会は、これまで毎年夏に LRT フォーラムを主催するほか、冬には横浜の公共交通活性化をめざす会主催の公共交通フォーラムに共催として参加してきました。しかし、コロナ禍のため 2020 年 2 月の公共交通フォーラムをкаろうじて開催できたものの、以降 2020 年夏、2021 年冬、2021 年夏の 3 回のフォーラムが密集を回避するなどの理由で開催できませんでした。また、2022 年 2 月開催の冬の公共交通フォーラムは当初リアル開催を予定していたものの、まん延防

止等重点措置発出のため、オンラインでの開催となりました。2022 年夏はコロナの影響や準備期間が足りず、開催を断念しました。2023 年 2 月開催の公共交通フォーラムは 3 年ぶりのリアル開催となりました。また、2023 年 8 月にはオンラインを併用して LRT フォーラムを開催し、オンラインでは横浜以外の各地からも視聴していただきました。ただし、オンライン開催あるいは併用の場合、メリットがある一方で、資料代の請求の難しさなど今後検討が必要な事項が多数あります。

そのほか、当会では従前より LRT の普及啓発のために写真パネルの展示を野毛山動物園や横浜市電保存館などでおこなってきましたが、コロナに伴う会場の都合により開催できませんでした。また、視察・まち歩きを不定期で実施しておりましたが、コロナ禍では横浜市沿岸部に 2020 年に導入された連節バス「ベイサイドブルー」の試乗とグリーンスローモビリティの IKEBUS の視察など一部に限られました。

コロナ禍でもブログや Facebook による発信をつづけ、会報の LRT News は継続して年 2 回発行を続けました。また、全国規模の交通関連会議や大会が開催されれば出席しました。

4. 市政とのかかわり

当会では、理事が横浜市設置の委員会へ市民委員として参加しております。

- 交通政策推進協議会および同協議会のモビリティマネジメント推進部会
- 横浜市地域公共交通会議

本年度 1 月末現在でそれぞれ 2 回開催されています。

また、横浜市の交通政策担当部局や交通局との意見交換会を従前実施してきましたが、コロナ禍以降開催できていません。

横浜市では、コロナ禍のみならず、市長交代による混乱もあり、残念ながらここ数年交通政

策での進展がほぼみられません。

当初沿岸部に LRT の導入が議論されましたが、連節バス「ベイサイドブルー」が導入されました。これでもって政策は完了したととれる雰囲気、当会としては残念な結果となりました。モードとして何がふさわしいかの議論はあるかと思いますが、我々としては都市規模や輸送規模（トリップ数）などを考えれば LRT が適切と考え活動しております。

また、沿岸部のみならず、郊外の住宅地においても鉄軌道が必要と考えます。横浜においても、河川に沿った放射状の鉄道はあるものの、それらを結ぶ環状の鉄軌道がほとんどありません。環状の交通機関については輸送規模や導入空間を考えると LRT が適切と考え活動しております。なお、郊外部の米軍上瀬谷通信施設跡地で 2027 年に国際園芸博覧会（花博）が開かれます。これに際し、行政では AGT の導入を検討しましたが事業者が受け入れず頓挫しました。

おわりに

コロナ禍であっても、一部活動に制限はありましたが、全くなにもできなくなったわけでもなく、活動を継続することができました。また、Zoom をはじめとしたオンライン会議が一般的になり、距離の壁を越えた議論が簡単にできるようになったというメリットもありました。RACDA（岡山）の定例会議を発端として、毎週全国各地の関係者や学識経験者が集まるミーティングがおこなわれ、本年 1 月に開催された全国路面電車サミット 2024 宇都宮においても、当会を含め全国各地の団体から実行委員としてこの会議で運営準備をおこない、開催にこぎつけました。

当会では、コロナ禍前後の経験を踏まえ、今後も委員会活動や広報に努め、よりよい交通とまちづくりを目指します。