

「わが国へのLRT導入の課題と展望」 特集にあたって

森本章倫*

1. LRTとは

新たな公共交通システムとしてLRT（次世代型路面電車システム）の導入の必要性が叫ばれて久しいが、わが国においていまだにその整備は遅々として進んでいない。その背景にはわが国の法制度上の問題がある一方で、事業者や行政上の課題または市民の意識高揚など、地域固有の問題も多く存在する。ここでは、わが国の都市が抱える共通の問題点を浮き彫りにすると同時に、導入予定の各地域が抱える課題をさまざまな視点から捉え、公共交通再生に向けての将来展望を得ることを企画趣旨とする。

企画全体は総論と事例の二部で構成され、総論としてわが国の現状や法制度における問題あるいは海外の先進事例から見た課題などに焦点をあてる。次に事例紹介として、LRT導入を検討している都市の実例を挙げて、何が課題となっているのかを官・民・学やNPOなどさまざまな立場から検討する。対象都市としては路面電車のある都市でLRV化を行った都市と、新規路線の導入を検討している都市を挙げて、各地域固有の問題を探る。

なお、この企画で登場するLRTであるが、正確な定義は各国によって異なるが、ここでは概ね次のような意味で用いられている。

LRTはLight Rail Transitの略語で、主として都市間交通を担う鉄道(Heavy Rail)に対して、都市内交通を担う軽量軌道(Light Rail)として注目されており、わが国では「次世代型路面電車システム」と訳されている。特徴としては、従来の路面電車の性能を向上させ、他の交通手段との連携強化を図り、総合的な都市交通システムとして、まちづくりに貢献しているものを指す。1978年にエドモントン市(カナダ)で整備されたLRTが最初とされる。なお、

* 宇都宮大学大学院工学研究科准教授
Associate Professor, Utsunomiya University

LRV(Light Rail Vehicle)とはこれに用いる車両のことを示す。そのため単に従来の路面電車を最新の超低床車両に置き換えたものは、LRV導入として記述される。この定義に従うとわが国のLRTは富山のみで、他都市のLRVと区別されている。

2. なぜわが国にLRTが必要か

LRT導入の目的はひと言で言うと「持続可能な都市づくり」にあるといっても過言でない。行きすぎた車社会をもう一度、人と環境にやさしい社会に戻すための都市の装置の一つとして期待されている。海外の諸都市ではすでにその取り組みがスタートし、LRT導入都市は年々増え続けている。

一方でわが国では、LRTは単なる移動手段として見られることが多く、そのためLRT事業は「運賃収入で採算性をとるべきだ」との認識から脱却できていない。まず総論として、青山氏から、LRT導入の目的は「過度な自動車社会の変革にあるのに、わが国はいまだに事業採算性を求めている」ことを指摘いただいた。その上で、パラダイム転換への理解不足の問題や、LRTが及ぼす社会的便益の計測が困難であるなど課題を整理していただいた。

次に阪井氏、神田氏にはLRT導入におけるわが国の制度上の問題を指摘いただいた。特に阪井氏には先進4か国と日本との違いを明示していただき、神田氏には日本の路面電車およびLRT関連施策の変遷および制度の発展経緯について解説していただいた。

LRTを導入する都市は世界中で増え続け、今や87都市(2005年時点)にも上る。増え続ける海外のLRTと一向に進まない日本の現状、まずはどんな都市でLRTが増えているのかを把握するため、宇都宮氏に海外のLRT導入の最新事例を紹介いただいた。その中で、近年の特徴として導入する都市規模、技術発展、運行形態などさまざまな要素が多様

化し始めていることが指摘された。

一方で、脱温暖化社会の実現がますます重要課題となる中で、LRTの果たすべき役割について松橋氏に示唆いただいた。その中で2050年での大幅なCO₂排出量削減のために各種施策と、LRTを軸とした都市内公共交通の充実や集約型都市構造の必要性が説明された。

3. 各都市でのLRT導入の試み

ここではLRT導入を実現あるいは検討中の国内の七つの都市を事例として紹介する。

まずは、既存の路面電車をLRT化しようと努力している都市として、広島市、熊本市、鹿児島市を取り上げた。広島市は日本最大の路面電車ネットワークを有し、1971年に全国で初めて「軌道敷内諸車乗り入れ禁止」を復活させた。その後一貫して路面電車の機能拡張に取り組み、国産初のLRV車輛の開発などを実現させた。一方、1997年にわが国で最初にLRVが導入されたのが熊本市である。日本における路面電車の技術革新の経緯や、最近の熊電LRT化計画の概要と立ち止まっている理由、そして実現のための課題が提示された。また、街づくりの観点で注目すべきは鹿児島市である。コンパクトな街としても注目されている鹿児島では、2008年に全区間2,800mにも及ぶわが国初の本格的な芝生軌道や、併用軌道全区間のセンターポール化など、都市景観の形成にも大きな力を入れている。

次に紹介するのは近年、新規路線としてLRT導入を試みている富山市、堺市、宇都宮市、池袋である。まず、わが国で唯一本格的なLRTが実現している富山市で、その導入経緯が示された。LRT化が難航する都市が多い中で、なぜ富山で短期間にLRT導入が可能であったのか、その理由を七つの基本事項として整理していただいた。富山市に続く候補として最も近いのが堺市である。2010年度末開業を目指す堺市であるが、計画が具体化してくると市民からの異論も出始めている。これらの過程を踏まえ、わが国でLRT開通のための五つの条件が指摘された。その中には先述の富山と同じものもあるが、道路空間の再配分といった地域独自の課題も挙げられている。既存の道路空間をどのように用いるかは、車依存社会との対比の中で越えなければならぬ、重要な課題と言える。

長年にわたりLRT導入議論をしてきた都市としては宇都宮市が挙げられる。過去にも路面電車がな

かった自動車依存都市での新設LRTは、地方自治体が中心となり時間をかけて検討されたはずであるが、いまだに市民理解が進まない。その背景を政治や既存事業者との関連も含めて説明いただき、今後のとるべき戦略についてうかがった。

最後は大都市東京の事例である。世界最大の都市東京はかつて路面電車の街だった。新たな時代に向けて、池袋を事例にLRT実現の試案を展開いただき、将来の池袋副都心のあり方を提示していただいた。

4. LRT導入にむけて

戦後の自動車保有台数の急激な伸びに加えて、制度的にも軌道敷内の自動車進入を認めるなどの自動車優遇策がとられ、次第に姿を消した都市内の軌道系ネットワーク。かつては日本中で見られた路面電車が、半世紀経って今新たにLRTとして復活しようとしている。しかし一旦、車型社会に転換したものを、もとに戻すのは大変な難産となっている。その理由は本特集の中で各論者から多岐にわたり指摘されているが、その中心的な課題を三つ挙げると次のようになる。

(1) 財源確保の課題

市場の中で成立できず撤退した公共交通を公的な目的のため再生するためには、公的な財源が必要である。公設民営・上下分離など都市インフラとしての整備が不可欠である。

(2) 既存事業者との課題

消えたあるいは存在しない軌道の周辺には、既存事業者がこれまでサービスを提供してきた。LRT導入は市場シェアを変えるため、既存事業者との十分な調整が必要となる。

(3) 市民合意の課題

車型社会に慣れ親しんだ市民の意識改善が不可欠である。市民にとって急にライフスタイルを変えることは困難である。LRTがまちづくりに及ぼす影響をきちんと説明し、時間をかけて合意を取る必要がある。

これらの解決に至る糸口の一つは「見せる効果」にあると思われる。海外でLRTを体験した旅行客は大半の方が、こんな乗り物が自分の街にもほしいと感じる。このような素朴な夢の実現を、「できることからする」と考えて、走り出してもよいのではなかろうか。