

21世紀の公共交通

提案

〜LRTを活用した まちなか再生と循環型社会の創造〜

1 注目を集めるLRT

地球温暖化、高齢化社会の到来、中心市街地の活力低下など、都市が抱える様々な課題の解決策として、路面電車の再評価が進んでおり、利用者にとっても地球環境にとっても優しい公共交通として次世代型の路面電車（LRT）の導入を検討する都市が増加している。そして、平成18年4月、富山市に「日本初の本格的LRT」と言われる富山ライトレールが開業した。

富山ライトレールの狙いは、質の高い公共交通を整備することで住みよいまちづくりを進めることにあり、輸送機関としての採算性よりも、まちづくりと一体となった整備効果に重点を置いている点が、これまでの鉄道整備に見られない特徴といえる。こうしたコン

セプトは欧米のLRTに共通してみられるものである。LRTの導入は、欧米、特にフランス・ドイツを中心とした大陸欧州で進んでいる。欧米においても、かつては日本と同様にモーターゼーションの波に押され、路面電車を始めたとした公共交通が衰退し、中心市街地が衰退した時期がある。しかし、環境意識への高まりから石油を使わない交通システムとしてLRTが導入され、それが結果的に、中心市街地の再生、地域の活性化、都市生活の質の向上につながったことで、各地で整備が進んでいる。

人口減少時代を迎えた日本でも、コンパクトシティの実現に向けて、まちづくり3法の改正とともに、LRT導入のための支援メニューが整備されてきている。環境意識の高まりと市街地再生の観点から、果たして日本においてもLRTの導入は進むだろうか。

2 LRTの概要

LRTとはライトレール・トランジット(Light Rail Transit)を略したものであり、1970年代初頭にアメリカで路面電車を都市交通システムとして再生させるにあたり、イメージチェンジを図るために戦略的に名づけられた言葉である。日本では、一般的に路面電車を近代化したものとして認識されているが、高性能な超低床車両を導入しただけで路面電車がLRTになるわけではない。その大きな違いは、都市交通としての位置づけにある。路面電車が単なる都市内の輸送機関であるのに対し、LRTは都市計画と結びつき、生活と一体化して利便性を兼ね備えることにより機能を発揮するよう、装置性を持って整備される都市交通システムである。

り心地を実現している。一般交通と分離した走行路の確保や電車優先信号の採用で定時性を高めるとともに、フィーダーバス(支線バス)など他の交通機関との連携システムの再構築によって都市交通全体の利便性を向上させ、都市の暮らしやすさを向上させる。

さらに地域のまちづくりと連携し、パークアンドライドの推進や都心部で自動車を遮断したトランジットモールを歩行者とともに走行して、賑やかな中心市街地を形成し、活性化に貢献する。また、都市の新しいランドマークとして都市ブランドを向上し、LRTそのものが集客装置となって集客交流を促進し、環境に優しい持続可能(sustainability)な社会も実現する。

3 導入にあたっての課題

中心市街地の衰退や環境問題など自動車に起因する都市問題の顕在化、高齢者や身体障害者が自由に移動できる活力ある成熟社会の形成など、都市の抱える様々な課題を、交通からアプローチによって解決するため、LRTではこれまで以上に交通機関としての質を重視し、使いやすさを追求している。車両は、誰にでも利用しやすいユニバーサルデザイン指向で、高性能で低騒音、低振動で快適な乗

LRTの導入には、まちづくりや交通など関連する分野が多方面にわたるため、解決すべき様々な課題があり、利害関係者の合意形成が必要とされる。その対象は行政と住民の間だけでなく、行政間や関係主体間にも存在し、市民・事業者・交通事業者・行政がまともに話し合う必要がある。また、LRTは公共交通としては非常に低コストで整備できるこ

■ 国土交通省によるLRT導入支援策

LRTプロジェクト

LRTプロジェクト推進協議会の設置

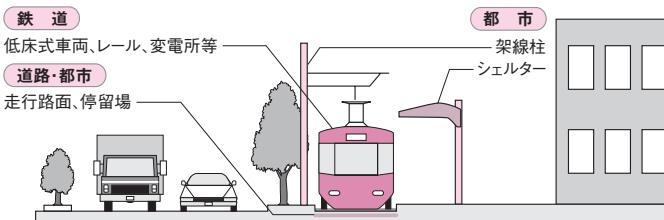
事業者 自治体 有識者・NPO等

国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成とLRT整備計画策定

LRT総合整備事業

等により関係部局が連携し一体的・総合的に支援



国土交通省では、LRT整備を支援するためLRT総合整備事業を創設。ここでも、地域の合意形成をもとに、LRT整備計画を策定することになっている(国土交通省HPより)



車両〜ホーム〜周辺には昇降差がほとんどなく、ユニバーサルデザインが徹底されている



フィーダーバスとの連携により利便性を向上

富山ライトレールは車両も洗練され、旧来の路面電車のイメージを払拭。1日あたり約5,000人が利用している



とも大きな利点であるが、それでも1kmあたり10億〜30億円程度が必要とされており、採算性と財源の問題は大きな課題である。しかし、需要予測・効率性の検討は重要であるが、LRTは公共インフラであり、その整備により、都市の魅力向上や環境対策といった採算性では計り知れない社会的便益がある。そのため、欧米では整備費にガソリン税などを充当することが多い。整備にあたっては、行政だけでなく、地元の経済界も一体となった支援体制を組織し、第3セクター方式やPFI手法の活用など、官民一体となった効率的な取組みが望まれる。

4 LRT導入案

様々な魅力を持つLRTを、三重県内で導入することは可能だろうか。候補としては、県下最大の都市であり、JRと近鉄の駅が離れその間に中心市街地や行政機関を抱える四日市市や、伊勢神宮の参拝客を中心に年間を通して多くの観光客が訪れ、かつては路面電車が走っていた伊勢市などでも、導入を検討することが可能だと考えられる。

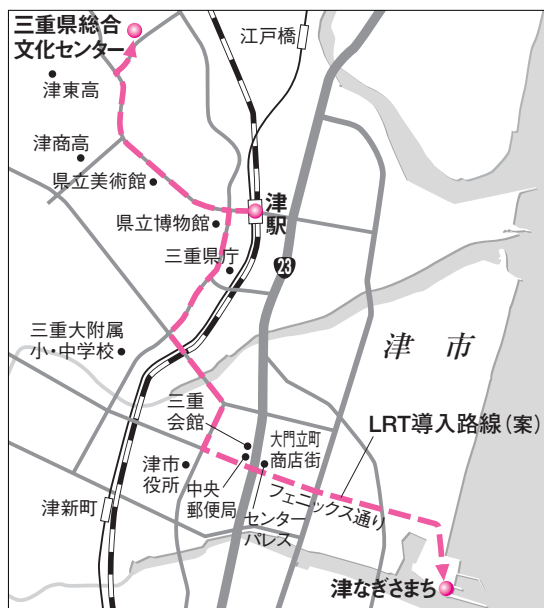
しかし、ここでは、県都である津市中心部において、LRT導入の可能性について検討

したい。津市には、セントレア開港にあわせて、新たな海の玄関口として津なぎさまちが整備された。この津なぎさまちと三重県総合文化センターの間には、JR・近鉄・伊勢鉄道が乗り入れる津駅があり、さらには三重県立美術館や三重県庁、津市役所、センターパレス、大門立町商店街等が点在している。この約6kmの道のりをLRTで結ぶことで、中心市街地の活性化を図るとともに、海上アクセスから市中心部への利便性の向上、県庁・市役所の駐車場不足の解消、公共施設へのアクセス性の向上、中心部の渋滞緩和などが可能になると考えられる。また、三重県総合文化センターの大規模な駐車場はパークアンドライドの基地として活用が可能である。

もちろん、導入にあたっては詳細な検証が必要であるが、このように様々なメリットが考えられることから、県都「津」の新たな街の魅力としてLRTの導入を検討してはどうだろうか。

文Ⅱ地域調査部 梶本 健太郎

■LRT導入路線図(案)



参考文献

市川嘉一「交通まちづくりの時代―魅力的な公共交通 創造と都市再生戦略」ぎょうせい
服部重敬「路面電車新時代 LRTへの軌跡」山海堂