

日本国内での LRT の導入促進方策に関する研究

東京都市大学大学院 学生会員 ○野手 雄太
東京都市大学 正会員 高松 亨

1. はじめに

近年, LRT(Light Rail Transit)は環境面やバリアフリーなどの観点から注目を浴び, 海外の多くの都市で導入が進んでおり, 日本でも国土交通省が「次世代型路面電車システム」と訳し, 導入を支援している. しかし, 2009 年現在における日本での開業例は富山市のみで, 導入が進んでいないのが現状である. 本研究では, 日本国内での LRT 構想の現状を整理するとともに, その進捗状況や導入が進まない理由を整理・分析し, 今後の導入促進方策について考察する.

本研究では, 過去に整理が行なわれた LRT 構想の立案都市¹⁾における現時点での構想の進捗状況を, 自治体ウェブサイトを利用して整理する. 次に構想が進展しておらず, その理由を抽出し, LRT 構想推進上の課題を整理する. また, その課題をそれぞれについて取り組みの方向を考察し, 最後に得られた成果を取りまとめる.

2. LRT 構想の現状

(1) LRT の構想事例

青山・小谷他¹⁾によると, 2006 年現在の日本国内では, 既存の路面電車や鉄道を整備・活用した LRT 構想のある都市(以下, 改良型)が 23, 新規の LRT 構想のある都市(以下, 新規型)が 36, 改良型と新規型の重複を除いた合計 57 の都市や地域で存在する(図-1)とされている.

(2) 構想の現状調査

2009 年現在における上記 LRT 構想の進捗状況について, 自治体のウェブサイトには設置されている検索機能を利用し, 調査・分類を行なった. 分類は, 検索結果で表示された文書の内容から, 表-1 に示した 6 段階とした.

表-1 LRT 構想の進捗状況の分類とその考え方

非検出		検索結果が 0 件, または関連した文書がないと判断した場合
意見 レベル		市民等から導入の意見があるが, 自治体としての動きがない場合
検討 レベル		具体的な動きはないが, マスタープラン等で導入したい旨が記されている場合
具 体 的 検 討	停滞	具体的な報告や計画があるものの, 長期的構想と記されている, または停滞・中止が公言されている場合
	進行	具体的な報告や計画があり, 調査地点でそれが進行していると判断した場合
具体化 レベル		建設工事が進行中と判断, または既に開業している場合

(3) 構想の進捗度分類

表-2 LRT 計画の現状調査のまとめ

	非検出	意見	検討	具体的検討		具体化	合計
				停滞	進行		
改良	4	4	6	2	6	1	23
	17%	17%	26%	9%	26%	4%	100%
新規	5	14	12	4	1	0	36
	14%	39%	33%	11%	3%	0%	100%
合計	9	17※	18	5※	7	1	57※
	16%	30%	32%	9%	12%	2%	100%

※改良型と新規型の両方に属している都市が存在するため, 合計数は一致しない.

表-2 に改良型, 新規型, 両者の合計それぞれにおける計画進捗状況を整理した.

整理した結果から, 改良型と新規型で比較を行なうと, 相対的には改良型のほうが進捗度は高いといえる. これは既存路線の利用実績があることや, 既存のストックが存在する等の理由により, 地域が LRT を比較的受け入れやすい環境であるからだと考えられる.

また, 具体化している富山市以外でも, 路面電車の有無に関わらず, 市民や自治体の LRT に対する関心の高さがうかがえたものの, 多くの都市では具体的な動きが確認できず, 地域によっては話題にもなっていない現状が見受けられた.

キーワード: 都市交通, 路面電車, 鉄道

連絡先: 〒158-8557 東京都世田谷区玉堤 1-28-1 東京都市大学計画マネジメント研究室 TEL 03-5707-0104

(4) LRT 構想推進上の課題

前述の調査において、意見レベルまたは具体的検討（停滞）レベルと判断した構想のうち、11 の自治体で凍結等の理由を公表しており、それに関して整理を行なった。その結果を表-3 に示す。

表-3 LRT 導入への主な課題

課題の種類	認識自治体数
需要や採算性での課題	8/11
道路幅員等、導入空間の確保	6/11
渋滞の発生等、交通混雑に対する課題	4/11
建設費等の初期投資	3/11
市民の反対による、合意形成の失敗	2/11

需要・採算性・建設費といった財源面での課題が多く、導入空間・交通混雑といった都市内での交通問題の課題認識が続く。これらは、既存の文献において、日本で LRT 導入が進まない理由として、導入空間や財源の確保が課題²⁾として挙げられていることと一致する。また、周辺住民との合意形成が進まないとする例も見られ、本問題の複雑さを示している。

3. LRT 導入促進方策の考察

2-4.で述べたとおり、LRT の導入にあたっての課題は、[1] 基盤施設の整備や運営に係わる財源問題、[2] LRT を導入する空間の確保や自動車交通との問題等、都市交通問題、[3] 導入にあたっての市民合意問題の 3 つに大別できる。これらについて、以下に考察する。

[1]の財源問題については、運営主体の安定性を確保するためには欧米と比べ公的支援のレベルが低い現状を改善させる必要性は極めて高いと考える。行政もいくつかの支援制度を打ち出しているが、この効果を見極める必要があるといえる。

[2]の都市交通問題については、都市計画全体の議論が必要で簡単ではないが、少なくとも、現役の路面電車の改良型などではこの問題は小さく、これらのストックのある都市での LRT 等の導入促進が望まれる。

[3]の市民合意の問題は、導入済みの富山市と計画凍結状態の京都市を例として比較した表-4 に示したように、新規型と改良型、利用者と沿線住民間における市民の意識が大きく異なることが問題を複雑にしている。しかし、こうしたプロジェクトの市民合意は不可欠な条件であり、行政当局の努力が必要だと考えられる。

表-4 京都市と富山市の意識の違いについて

	利用者全体の意識	沿線住民の意識
京都※ ³⁾	7～8 割が賛成寄りの意見を表明	沿線住民の約半数、沿道商業者は約 7 割が反対寄りの意見を表明
富山	富山港線の JR 時代と LRT 化後の乗車人員を比べると、平日が 2.2 倍、休日が 5.5 倍に増加 ⁴⁾ しており、好評であると判断	富山港線の LRT 化前に検討委員会が調査した結果、8 割の住民が賛成寄りの意見を表明 ⁵⁾

※京都市の内容は 2007 年 1 月の社会実験時に市が実施したアンケート調査の結果による。実験の乗車モニターおよび展示ブースの来場者を利用者全体とし、沿線住民には沿道商業者のデータも含める。

個々の課題の取り組みの方向は前述のとおりであるが、[3]の反対意見を個々に見ると前述の[1],[2]に迫り着くものも多く、財源、交通問題、市民合意問題を一体のものとしてとらえ、行政・市民の協力で問題を解決していくことが特に重要と考えられる。

4. まとめ

現段階において得られた知見などについて以下にまとめる。

- ・ 日本国内には数十にも及ぶ LRT 構想が確認できたが、その現況を整理すると、既存路線のある改良型の構想が比較的進捗している傾向にあることと、大半の構想は抽象的な状況に留まっている状況だといえることがわかった。
- ・ LRT 構想が進捗しない理由として、財政面、交通面、市民合意の 3 つに大別できるが、行政と市民が協力して現状の課題を認識し、それらを解決できるように努力していくことが必要だと考えられる。

参考文献

1) 青山・小谷他「LRT と持続可能なまちづくり」, 学芸出版社, 2008 年
2) 宇都宮 浄人「海外の LRT の現状とわが国の課題」『国際交通安全学会誌』Vol.34,2009 年 8 月
3) 京都市 HP「新しい公共交通システム」今出川通における LRT 交通社会実験実施結果の概要,2007 年 3 月
4) 富山市 市長定例記者会見 記者発表資料-1, 2007 年 1 月
5) 富山港線路面電車化検討委員会「富山港線路面電車化に関する検討報告書」, 2006 年 2 月