

イギリスのLRTプロジェクトに見るまちづくりとの関係性*

Relationship between LRT project and city planning in UK*

伊藤 雅**

By Tadashi ITO**

1. はじめに

我が国においてはLRT整備が望まれつつもなかなか進まない状況が続いているが、欧州においては今後も新規LRTの導入が数多く計画されている。

表1は、イギリスにおけるこれまでのLRT導入都市と今後の開業予定都市の一覧である。イギリスでは1980年代以降7都市においてLRTが整備されてきたが、1994年に開業したシェフィールドではバス交通との競合により、計画通り輸送人員が伸びないといった問題も起こり、2004年開業のノッティンガムを最後に新規開業が途切れていた。

しかしながら、現在2011年の開業を目指してスコットランドの首都であるエジンバラでは、路線の整備工事が急ピッチで進められているほか、マンチェスターでは開業以来17年を経過したところで軌道改修が行われるなど、インフラの拡充及び更新が積極的に行われている。

本稿では、このようなLRT整備の進展がイギリス各都市のまちづくりといかに関連させながら進められている

かについて、2009年秋に実施した現地調査及び資料調査をふまえて考察する。

2. 既存の導入都市の現状

(1) ブラックプール

イギリスでは唯一路面電車が廃止されずに存続している都市である。保養地を貫く形で運行されており、古い車両を保存し続けている路線としても有名であるが、リニューアルプロジェクトも進行中であり、近代的なLRTとして再生する予定となっている。

(2) ニューカッスル・アポン・タイン

イギリスで最初にライト・レールとして導入された路線である。旧鉄道ローカル線を転用した専用線として整備し直されたものであり、イギリスでは鉄道路線を転用する再整備がこの後各地で行われている。現在は77kmにまでネットワークが拡張されている。

(3) ロンドン・ドックランズ

ロンドン都市圏のドックランズの再開発に合わせて整備された無人運転の専用線タイプのライト・レールである。これも全線高架あるいは地下の専用線で整備された新交通システムである。ロンドンの地下鉄ネットワークを補完する形で路線の拡張は進められており、現在は26kmの路線延長となっている。

(4) マンチェスター

都市近郊の鉄道ローカル線を転用して整備するのに加え、都心部分を路面軌道により接続することによって、ライト・レールのタイプとトラムを組み合わせで整備した最初の事例となる。1992年の開業から17年を経て、都心部の路面軌道の再整備が行われており、バリアフリー化によりさらにアクセス機能を強化してリニューアル開業されることとなっている。

(5) シェフィールド

路面軌道を中心とした路線整備の最初の事例となる。自動車車両の乗り入れを許している併用軌道が多く、ま

表-1 イギリスのLRT導入都市一覧

	都市名	開業年	路線延長(km) [2009年現在]
1	Blackpool	1885/9/20	18
2	Newcastle /Tyne	1980/8/11	77
3	London (Docklands)	1987/7/30	26
4	Manchester	1992/4/6	37
5	Sheffield	1994/3/21	29
6	Birmingham	1999/5/31	20
7	London (Croydon)	2000/5/10	29
8	Nottingham	2004/3/8	14
	計		250
9	Edinburgh	2011(予定)	18

*キーワード：公共交通計画、都市計画、地域計画

**正員、博士（都市・地域計画）、広島工業大学工学部都市デザイン工学科（広島市佐伯区三宅2-1-1、TEL:082-921-5474、E-mail: t. itoh. sn@it-hiroshima. ac. jp）

たバス路線との競合が激しかったことから、輸送客が伸びず開業直後は失敗事例として紹介されることもあった都市である。その後、トラムの運営主体をStagecoach社に移管し、バスフィーダーと組み合わせたバス路線再編を行ったほか、電停や車両のリニューアルを通じて、輸送人員の増加を実現した。また、まちづくりとの連携を強く意識しており、郊外と中心市街地を結ぶだけでなく、郊外のショッピングセンターやP&Rによる自動車とのリンクの仕掛けを行っている。

(6) バーミンガム

鉄道路線を転用してライト・レールとして整備された路線である。郊外の終点ウォルバーハンプトン付近の2kmのみが路面軌道区間となっているものである。その後、路線の拡張が行われておらず、状況に変化は見られない。

(7) ロンドン・クロイドン

ロンドン外延部の環状方向の路線を補完する形でネットワークを形成している路線で、鉄道路線を転用している部分が主であるが、クロイドンの市街地では道路空間を再配分し、トラムとして軌道化を進めている路線である。イギリスでは、車掌を添乗させて運行するタイプが主流であるが、信用乗車方式を採用しており、フランス流に近いLRT整備を行っている路線である。

(8) ノッティンガム

クロイドンと同様に、フランスのLRT整備の影響を大きく受けている路線である。車両デザイン、都心の広場の景観デザイン、道路空間の再配分という共通点が感じられる路線である。一方で、自動車との併用区間や鉄道路線の転用区間も一部あり、イギリス流との混合タイプとなっている。

3. エジンバラのLRT導入計画

(1) LRT計画の概要

エジンバラは都市人口45万人の都市で、世界遺産に指定されている中心市街地とエジンバラ城が有名である。

この中心市街地と郊外の空港、そして港湾地区を結ぶ第1期24kmの路線が先行整備区間として整備が進められており、事業費5億4500万ポンド（約926億円）が見込まれている。費用負担はスコットランド政府が5億ポンド、民間資本4500万ポンドという構成となっている。

(2) 計画案作成のステップ

ここでは路線計画の確定と詳細デザインの立案のために3つの段階を経て行われた。まず、「①沿線関係者とのワークショップ」により、白紙の状態から路線案を作

り上げる初期段階、次に①の段階で出た案を「②事前デザイン案」として提示し、事前デザイン案に対する意見を反映させて、「③詳細デザイン」の作成に至るステップを踏んでいる。この計画案作成のために市域全体で36回の地域住民とのミーティングを重ねている。フランスの事例での百回オーダーのミーティングの数ほどではないものの、住民の意見を反映させるステップを着実に取っていることが伺える。

(3) 広報活動の重要性

住民に対する事前の説明においては、まちづくりの中でのLRT計画の位置づけを明らかにした上で積極的な広報活動に取り組んでいる。現段階では、LRT車両の実物模型（モックアップ）を市内各所を巡回しながら展示し、市民向けの広報を行っている。マスコミは、LRT計画に対して批判的な論調だということであるが、広報活動を地道に行って、プロジェクトに対する理解を得ようとしている。

4. おわりに

イギリスにおけるLRTプロジェクトは当初は鉄道路線の再整備という交通システムの改善という整備からスタートしてきたが、次第に都心の再生を目的とした道路空間の再配分による軌道整備へと内容がシフトしてきた流れを読み取ることができる。そして、近年ではまちづくりとの連携と市民参加によるプロジェクト推進が行われ、フランスにおけるLRT整備の流れを汲む形となっている。

日本において、本格的なLRT整備のためには、単なる交通システム整備という視点だけではなく、まちづくりといかに関連付けるかが重要であり、その観点が富山における成功と堺における失敗の明暗に表れていると思われる。

なお、エジンバラの現地ヒアリングに際しては、tieの広報マネージャーMike Connelly氏に多大なご協力をいただいた。また、本調査は、科学研究費補助金基盤研究(B)「環境的に持続可能な交通に向けたパッケージ型交通施策に関する研究」(研究代表者：青山吉隆)による支援を受けている。ここに記して謝意を表する。

参考文献

- 1) 山中英生・小谷通泰・新田保次：改訂版まちづくりのための交通戦略—パッケージアプローチのすすめ、学芸出版社、2010。