



第3回 FCCサロン

スペシャルトーク「どうしてもできない！ LRT」

日 時：平成 15 年 10 月 10 日（金）18：30～20：00

会 場：大阪府立女性総合センター（ドーンセンター） 5 階 特別会議室

参加者： 123 名（パネリストを含む）

パネリスト：路面電車と都市の未来を考える会（RACDA）会長 岡 将男
都市交通研究家 服部 重敬

コーディネータ：兵庫県 県土整備部 交通政策課 主査 本田 豊

今や LRT は、人と環境にやさしくユニバーサルデザインの公共交通として再評価され、欧米を中心に「都市再生の切り札」として次々に導入されています。LRT 導入の結果、モータリゼーションで疲弊したまちには活気がよみがえり、世界中で人々の生活の質が大幅に向上したことが報告されています。一方で、日本でも 5 年ほど前から LRT の導入を柱としたまちづくりが全国各地で叫ばれるようになりましたが、残念ながらその必要性こそ議論されるものの、依然クルマ中心のまちづくりからの転換が進まず、本格的な LRT の事業化に繋がった都市はありません。



そこで第3回 FCCサロンでは、LRT 導入をめざして全国で活躍されている岡将男氏と服部重敬氏をお迎えして、どうしても日本で LRT ができないのか、どうすれば LRT ができるのかについて話題提供し、参加者の皆さまとともに考えてみました。

1. プログラム

第3回 FCCサロンは、下記プログラムで進められました。

- (1) 欧米を中心とした LRT の現状
- (2) 岡山を中心とした LRT 導入に向けた国内の取り組み
- (3) どうして LRT が導入できないのか
- (4) 国内で LRT 導入の可能性はあるのか

(1) 欧米を中心とした LRT の現状 : 服部重敬氏

まず国内の LRT 専門家の第一人者である服部さんより、欧米を中心とした LRT の現状について講義いただきました。

1) L R T (Light Rail Transit) とは

鉄道より小型のシステム（車体幅 2.65m 以下）である コストがかからず安価
導入空間を選ばない（地上，地下，高架）
駅などの地上設備が簡略化できる ヘビーレールに対し「L I G H T」(軽い，簡易)

2) L R T の特徴

利用者本位の交通システム

従来の公共交通が事業者本意で決められていたサービスレベル，運賃，利便性等に対し，いかにクルマから公共交通に乗り換えてもらえるかを考えた利用者本位のシステムである。

低コストで整備ができる，運営が安価でできる

既存の都市空間への導入が容易にできる

都市計画と連動して効果を発揮することができる

シームレス（乗換，運賃抵抗がない）：乗りやすさを追求したシステム

バスや自動車など異なる交通機関との連携による都市の基幹交通システムとして L R T を位置づけ，都市内の交通の役割分担を図っている。

3) 都市空間再配分の事例

アムステルダム（オランダ）は，トランジットモールを導入し都市空間の再配分を行ったことにより，人と公共交通にやさしいまちづくりを実現し，市街地の活性化を図った。（ちなみに，右側の写真中のクルマはパトカー。同じ場所で，18 年経っても電車だけは変わっていない。）



1981 年



1999 年

4) 世界の路面電車の現況

世界中で現在 350 都市において路面電車が運行されている。

そのうち，1978 年のカナダ・エドモントン以降，L R T は 70 数都市で導入されている。

初期段階ではアメリカ，そのあとヨーロッパで広がっている。

最近は特にストラスブール等フランスで積極的に導入されている。

5) 21世紀のLRT開業及び開業予定都市

いくつかの都市では、タイヤトラムの導入も始まった。

これから2005年までに、15都市のほどの開業が予定されている。

6) 海外でLRTによる都市活性化を可能にした背景

関係者の熱意・トップのリーダーシップ

今後は持続可能な発展をしていかなければならない中、LRTがベストの選択肢の一つであった。まちづくりにとってLRTを導入することが必要なのだということをいかに市民に説明して理解してもらうか、納得してもらったうえで利用してもらうかが大切。合意形成を図って利用してもらわないと、誰も利用しなくなってしまう。そのためには、住民投票のシステムなども含め、トップの積極的なリーダーシップが最も大きな理由だと思われる。

財政的な裏付け

低運賃政策で自動車から誘導

異なる交通機関の連携

目的実現のための制度の整備

公益性への判断（採算性だけの重視でいいのかどうか）

土地利用計画と交通計画の連携

官民パートナーシップ

7) 近年におけるLRTの動向

カースルーエモデルの躍進

郊外電車と市内電車の直通運転によるシームレス化：ケムニッツ（独）・コーダ（オランダ）などに導入されている。ストラスブールやグルノーブルでも計画。

システムカーへの集約

LRTVは海外で4種類（シーメンス社のコンビーノ、ボンバルディア（旧アドラント）社のシティランナー、アルストム社のシダディス、ブレダ社のシリオ）くらいに集約されてきている。

都市内路面電車の再登場

都市内の移動改善を図るLRTが導入され始めている。

車両の長大化

海外では車両が大型化してきている。現在、ストラスブールやフライブルクは43mの車両がある。2005年には、ブダペストで53m車が導入の予定。

(2) 岡山市におけるLRT導入に向けた取り組み：岡 将男氏

岡山市の路面電車を生かしたまちづくりの視点から市民活動を展開し、今や全国を股にかけて市民の立場からLRT導入を目指してご活躍の岡さんからは、RACDAの活動と、岡山市におけるLRT導入に向けた取り組みについて講義いただきました。

特に、わが国では導入に向けた活動が進んでいると位置づけられる岡山で、なぜなかなかLRTが導入できないのかについて、会場の皆さんに知ってもらうことが重要ということで、お話しいただきました。

1) MOMOのビデオ鑑賞

MOMOは水戸岡英治氏にボランティアでデザインをしてもらった。

MOMOショップを開設したが好評だった。

MOMOは内装を木目調に設計変更したため、当初 2.2 億円が 2.4 億円になった。岡山電気軌道が負担。

MOMOは岡山で、「きれい」「かわいい」「かっこいい」の3Kという人もいる。

ローレル賞、グッドデザイン賞を受賞。すばらしいデザインをしていただいた。

2) RACDAの特徴

日本は土建国家からの脱却が必要と考えている。現在の土建関係の従事者 600～700万人が 300万人くらいに落ち着かないと、日本の再生は難しいだろう。要するに、文化で飯が食っていける国家を作っていくにはどうしたらいいかが運動のテーマ。18年前から活動しており、前身は岡山未来デザイン委員会。

RACDAは、まちづくり市民グループと商工会議所により設立された。市民グループ側がアイデアと行動力を出し、商工会議所側が権威とお金と組織力を提供するという形でできたものである。

当初から政治力もあり、国レベルのロビー活動を展開しているが、県・市とは意外に対立的な関係にある特殊なグループである。一方で、「第二行政体」というものを目指して活動している。これまで役所に頼りすぎてきた。

会員は男女半数で、飲兵衛も学者も議員も共存しており、クラブ活動の乗りで活動している。継続していくには、やはり楽しく活動していかなければならない。

隔週 20名による幹部会を開催し、会員は全国の 200名から構成。

市民活動の全国ネットワーク形成に力を入れてきた 提案型市民運動としての政治意識を持って活動している。

3) RACDAの活動

市民へのアピール マスコミに対する毎月の話題づくりとして、イベントやシンポジウムの開催、バスマップの作成、超低床LRV「MOMO」のデザイン。

MOMO導入のための募金活動(500万円)を行い、10万人の署名集め等に携わる。当初はやる気のなかった行政(国土交通省、岡山県、岡山市)へのアプローチを行っている。

全国ネットワークの形成 1997年「第3回全国路面電車サミット」の誘致・開催に始まり、講師を呼んで勉強会の開催、インターネットの活用、LRTビデオ発売(全国で500本売れた)、「路面電車とまちづくり」(学芸出版社)の出版。

国へのロビー活動 国土交通省道路局及び鉄道局と常にコンタクトをとり、国会「LRT研究会」を応援している。国土交通省は人事異動が激しく、ちょっと油断すると知人が誰もいなくなる。

各種社会実験の企画・実施 トランジットモール実験、岡電東山車庫における電車とバスとの乗り継ぎ実験(実現していない)、市役所筋における車線規制の交通社会実験

4) MOMO導入の意義

いくらLRTがまちづくりのために必要と口で言っても理解してもらえない。交通実験をいくらやっても、実際の目に映らないLRTは理解してもらえないが、MOMOを体験してもらえば、理解してもらえるきっかけになる。

MOMO導入（広島のグリーンムーバー導入も同時）をきっかけに、国土交通省で車両購入補助制度ができた。

MOMO導入と同時に、電停改良制度ができた（道路構造令が改正され、電停が国の補助対象となった）。

市民からの募金によるLRVの導入ができた。

まちづくりのツールとしてのデザイン　　これまでの「運ぶ箱」から「街のシンボル」として、まちづくりのお洒落な道具として路面電車を考える。

岡電の制服等が全部変わった。水戸岡英治氏のMOMOに対する設計コンセプトは「MOMOはまちを楽しくする」。

JR線への乗り入れ前提で設計されている。

5) LRTを取り巻く岡山市の現状

本来、公共交通は行政がやるべきものだと思われるが、それが全然できていない。

岡山市はJR線が8方面に延びており、路面電車とJRとの軌道幅が同じ。また、バスの運営会社も多いことから、バスルートの再編も必要。路面電車は南北方向の郊外延伸が必要。

岡山駅から岡大医学部附属病院までの1.6km延伸について具体化すべく、交通社会実験を実施したが、市長、市議会がまだ延伸を決定できずにいる。

今いちばん力を入れているのは「RACDA 勝手にACTION5」　　市民合意とはいったい何か、本当の反対は実はこれから出てくる、なかなか市民にLRTのメリットが見えない、環境やバリアフリー、中心市街地活性化の数値化が必要

JR西日本が吉備線のLRT化を表明、将来の相互乗り入れに向けた協議開始

JR岡山駅前広場への乗り入れについては、岡山県さえ了解すれば実施できるところまで来ている（もう一步）

市役所筋のLRTは、歩道寄りに導入したいと考えているが、市は非常に消極的。導入を急ごうとすると、道路中央への導入に妥協せざるを得ない微妙なところ。

(3) どうしてLRTが導入できないのか

1) 日本における路面電車の現況と課題（服部重敬氏）

国内の路面電車を運営する19事業者について、昭和55年から平成14年までの輸送量の変遷をみると、3つのグループに分かれる。1つ目は、乗客が増えるか横ばい状態の事業者群で、東急世田谷線をはじめ、熊本市交通局、長崎電気軌道、広島電鉄。2つ目は、減ってはいるけれども、何とか運営をやっている事業者群で、札幌市交通局をはじめ、東京都、豊橋、京福、岡山、伊予、鹿児島。3つ目は、かなり大幅に減ってしまった事業者群で、函館、岐阜、高岡、富山、阪堺、京阪、土佐。

国内では、どこの事業者も相対的に年々利用者が減っており、LRTどころか、路面電車を残すのが精一杯というのが現状である。特に岐阜市では、名古屋鉄道が2005

年3月に撤退することを表明した。年間の赤字額は約17億円にもなる。これに対して、岐阜市の市民グループがシンポジウムなどを開催しながら、存続運動を展開している。多くのシンポジウムで欧州の公共交通優先化の事例を見せても、多くの住民の反応は「あれは欧州のことで自分たちには関係ない」という意識しか持っていない。現在のクルマ社会に何の疑いも持っていないため、どれだけ効果的なPRをしても、なかなか裾野が広がっていかない。

交通というのが、自分たちの都市の問題、あるいは生活の問題なのに、あまり危機感を持っていないという日本人の公共交通に対する意識の低さが非常に大きな課題になっている。

岐阜市では、路面電車の存続をかけて、10月中旬から11月初旬にかけて、トランジットモールをはじめとする交通社会実験を市の主導で実施することになっている。これにより、市民に路面電車の良さを見直してもらおうとしているとは思うのだが、全然市民にPRされていないのは一番の問題点だと感じている。路面電車を見直すためには、今度の実験の目的を明確にして、住民との合意形成を図っていく必要があるのに、全然市民にPRしないままに、トランジットモール実験によりクルマを都心から閉め出すとどうなるかは、火を見るより明らか。市民だけでなく、マスコミがどう反応するのか。

当初、岐阜市はもっと壮大な社会実験を検討していたようだが、いろいろな関係者から邪魔が入って、このような現状になっているとのことであるが、実験の失敗により一気に路面電車廃止の世論を醸成してしまうのではないかと懸念している。特に、マスコミの反応が怖い。

2) 岡山市におけるLRT化に対する課題(岡将男氏)

実は、岐阜市からMOMOを社会実験で貸してくれという依頼があり、岡山ではそのつもりをしていたが、最後に取りやめになったと聞いている。

岡山市長は、市役所筋へのLRT導入に対して3つの条件を出した。大きな反対運動が起これないこと、大きな交通渋滞が起これないこと、初期投資は市が出したとしてもあとの運営費は一切払わないことの3点である。また、市職員は市長が本気でないために動いてくれない。

結局、市長選挙時に裏でRACDAが政策立案し、市長の公約に入れさせたが、市長がLRT導入を公約に掲げても実行されないのが日本の姿。市長公約という点では、奈良市もさいたま市も同じ。市長の公約はあてにならない。

今まで道路しかやっていない市の職員にとって、政治力のある交通事業者に対しては、あまり関わりたくないという意識から、なかなか動いてくれない。また、今までバスも鉄道も仕事でやったことがないから、わからないというのが現状。

市の中で、LRT導入に関する意思決定がどこでされているのかがよくわからないところがある。

岡山では、まず警察がネックになっている。岡電東山車庫で、路面電車とバスの同一ホーム乗り継ぎという交通実験を行おうとしたが、全国に前例がないということで許可を出してくれなかった。また、岡山市役所筋の交通社会実験の時も、前例がないと

ということから「工事」という名目で車線を規制した。国土交通省など中央官庁間での連携がないため、交通実験一つまともにできない。日本は国家警察になっているが、交通に限っては欧米のように市が本来管轄すべきものだと思っている。市役所の職員が警察対応に追われ摩耗している。

岡山では、交通関係の委員会に警察がなかなか出てこない。市議会に警察関係者が出席していない。

岡山市の姉妹都市の米・サンノゼ市が 60 編成の LRV を一気に導入したのに対し、岡山市ではやっとのことで MOMO が 1 編成だけ。岡山市では MOMO を 1 編成購入するのに市民募金までしなければならない。ちなみに、サンノゼ市に導入された LRV は、日本の近畿車輛製である。

事業者である岡山電気軌道の経営状況から考えると、MOMO はせいぜい 3 年に 1 編成がやっとである。つまり、20 編成を MOMO に入れ替えるのに 60 年かかる計算である。いくら市民募金で導入されるのが画期的だといっても、こんなバカな話はない。公共交通に対する環境が欧米と日本とではまるで違うことが大きな障壁。

市議会議員の多くが市の郊外に住んでいるため、中心市街地における LRT 導入に理解が得られない。都心の必要性さえ感じていない議員が大多数。自分の家の前まで導入してくれるのなら賛成だというのが、それこそ膨大な建設費になる。

交通社会実験時に、地元のマスコミの取り上げ方が世論に大きな影響を与えるため、合意形成の点では、マスコミに対する配慮が必要だと感じた。新聞社が実験に反対の論調になったため、実際にはほとんど交通渋滞など起こらなかったのに、新聞には「渋滞」の文字が出た。これを見た反対派の議員からも大きな批判を受ける目に遭った。とにかく、欧州の話と違って、日本では意思決定がいい加減と感じている。

商工会議所もいざとなるとあてにならない。LRT を PR するための交通社会実験をやることにより、初めて本当の反対者（タクシー事業者、バス事業者）が出てくる。環境団体やバリアフリー関係団体がほとんど動いてくれない。世界的に見ても公共交通を重視することが環境にいいという運動そのものであることを理解してもらわなければならない。

市民は、MOMO が導入されても、環境にいいとかバリアフリーということでは、なかなか動いてくれない。公共交通の良さはうまく数値化できないということから、RACDA では「ACTION 5」を作って、数値目標を掲げていく必要があると考えている。

3) 欧州の視点から見た日本の課題（仏・セマリー社 CEO フィリップ・ヴュアイヤ氏）

全世界で LRT 52 路線の実現に関わっているフランスのエンジニアリング会社の SEMALY 社 CEO であるフィリップ・ヴュアイヤ氏より、本日のテーマ「日本でどうして LRT が導入できないのか」に対する貴重なスペシャルコメントをいただき、日本代表の高田氏よりご披露いただきました。ヴュアイヤ氏によれば、日本の課題は次の 5 点に集約されます。

制度面の裏付け（交通基本法）がある指導理念に基づく総合的な交通改革

フランスでは、都心部の過疎化防止、排気ガス削減による環境改善、交通弱者に優しい利便性の高い高速交通システム整備を、人口 10 万人以上の都市の首長は義務づけ

られている。日本でも、都市開発と一体となり、制度面の裏付けがある指導理念を確立し、それに基づいて総合的な交通改革を行うことが必要ではないか。

公営・民営を含めた公共交通の経営の一元化による費用対効果の改善

日本では複数の公営、民営公共交通が競合しており、総合的な公共交通改革は困難である。公共交通の経営を一元化し、費用対効果を改善するというような抜本的な手段が必要ではないか。また、縦割り行政、剛直的な法制度も新しいシステムを採択するのに大きな障害になっている。例えば、周辺の市町村を含むLRT特区というようなことも考える必要があるのではないか。

LRTの運営に対する補助制度の新設（採算性をとることは難しい）

初期投資に補助金が得られ、費用対効果の改善があっても、運営に対する補助なしにLRTの採算を採ることは難しいのではないかと思う。日本でも、ドイツにおける揮発油税の一部使用、フランスの交通税を主体とする複合的な補助制度のような措置を打ち出すことが必要ではないか。

LRT導入までの意思形成プロセスの透明性確保

フランスでは、意思形成の透明性が非常に高く、計画立案は自治体が、公開入札によって、関係業界と利害関係がないエンジニアリング会社を選定して行っているが、日本でもこのようなプロセスが必要ではないか。LRTは地下鉄、モノレール等と比べてインフラ投資額が桁違いに低いので、建設業界が喜ばないこともLRT採択を困難にする一因ではないかとの指摘も聞いている。

LRT導入ノウハウ・技術を持つ海外の会社に対する閉鎖性の除去

事業主体である自治体と、SEMALY社のような外国の会社が直接対話を行い、欧州における実例等を交えて説明すれば理解が得られることが多いと考えているが、ほとんどの事業主体は外国会社との直接接触を避け、日本の会社のフィルターを通してのコンタクトになっているのが現状である。LRT導入の計画は、社会的、文化的、政策的な要素を含む極めて複合的なものであり、それらを総合して組み立てることにこそ我々のノウハウがあるにも関わらず、求められるのは断片的な技術的要素の切り売りでしかない。日本のLRT導入のためには、できるだけ海外に対する閉鎖的な面をなくしていくことが必要なのではないか。

(4) 国内でLRT導入の可能性はあるのか : 本田 豊

時間的な制約から、最後にコーディネータの本田より、国と地方との役割分担を中心に、LRT導入の可能性に対する提案を行いました。

1) 国に求めるべきこと

国は、地方に対して交通政策をはっきり示すことが不可欠である。欧米でLRTの導入が盛んになったのは、その国が交通政策をはっきり示してきたからであり、公共交通に対する明確なビジョンを示すことが絶対に必要である。

具体的には「制度の確立」(交通基本法の制定)

都市計画・交通計画・道路計画の一体的位置づけ

道路特定財源を一般財源化するのではなく、交通体系の転換つまり自動車から公共交通への転換を図るために使うべき(交通がいかに都市構造に影響を与えるか)

2) 地方から動き出すこと

一方で、地方は、自治体と住民との協働により合意形成に努力することが不可欠である。その中には、行政と住民との合意形成だけでなく、行政内部の合意形成、住民同士の合意形成も含まれる。

そのときに大切なのは、具体的に公共交通とは何なのか、LRTの必要性について、一般市民に対するわかりやすいPRをする努力が重要（例：市民にイメージしてもらえるLRTに代わることは：LRTのイメージとして例えば「コミュニティ・トレイン」など）。

3) LRTを導入するための合意形成

合意形成のキーワードは「TDM」。単に路面電車を導入するのではなく、自動車交通の抑制が必須となっている。

特区制度を拡充した「公共交通特区」の導入実現を提案したい。特区では、下記の規制緩和を図るべき。

公共交通や歩行者、自転車に優先権を与える

自動車の乗り入れを規制すること

トランジットモールの導入をスムーズに進めるために必要となる道路法ならびに道路交通法の規制緩和措置も実現すべき

事業者に対する税の優遇措置を導入する

道路特定財源（ガソリン税）の充当、国から地方への大幅な税源委譲の適用

2. 会場からの意見

会場の参加者からは、次のような意見、感想等がありました。

和歌山市でLRT導入が検討できないかと活動を始めたが、これまでに一度廃止されたところで、LRTが導入された都市はあるか教えていただきたい。国内にはないが、海外にはたくさんの事例がある。（服部氏）

市民団体の一員として岐阜市の社会実験に関わってきたが、我々が実験に求めることと、市の担当者がとりあえずやらなければいけないと考えていることの間、だんだん開きが大きくなってきたことが事実。したがって、11月1~3日のトランジットモール実験は、非常に怖いと感じている。市は実験の利害関係者に対し、オープンに議論を持って行かなかったように聞いている。全体の場で協力要請したのではなく、個別に関係者にお願いに回った結果、その関係者から多くの注文が出てきて、結果的にそれらに対応するために、当初の内容の変更を余儀なくされたと伝え聞いている。市の担当者が住民合意のプロセスを間違わずに、財源不足や年金問題から生じている行政不信を乗り越え、さらに交通問題に取り組むということは、正直無理なのではないかと感じている。

交通事業者や自動車会社は、もっと意識を変える必要があるのではないかと。事業者は、競争することばかり考えているが、もっと協調していく必要があるし、自動車会社は、ここまでクルマ社会になってしまった弊害について考える必要があるだろう。

時間的な制約から仕方がなかったが、問題のありかがわかっているのだから、もう少し突っ込んだ議論をしてほしかった。

3. おわりに

今回のサロンは90分という時間制約の中、テーマの「どうしてもできない！LRT」については、多少なりとも議論できたものの、では「どうすればLRTの導入ができるのか」について議論するところまではいきませんでした。

サロンの後、場所を移して懇親会も盛大に行われ、約50名の参加があり、この中でも参加者から、ぜひ今回の続きを企画してほしいという意見が相次ぎました。

これを受け、年明けの1月23日に、もう一度「どうしてもできない！LRT」パートを開催することになりました。現在、企画立案作業を行っているところです。



以上