

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第37号掲載記事
「LRT都市サミット2009広島」参加記

半沢一宣

2009年10月30・31（金・土）の両日、広島市で標記のサミットが開催され、筆者も参加してきた。

1990年代から開かれている「路面電車サミット」は路面電車が走る都市の市民が主体であるのに対し、今回のサミットは関係都市の首長の集まりである点が異なる。昨年、広島と富山の市長同士が別の席で出会ったとき「路面電車をLRT化し『都市の装置』と位置づけまちづくりに生かす」点で意気投合したのが、今回のサミット開催のきっかけとなった由である。

(1) 首長会議

30日午後には関係都市の市長（一部は副市長）が一堂に会し、各都市の路面電車の現状や課題を報告し合う会議が開かれた。

各市からの報告の要旨は以下のとおり（報告順、カッコ内は関係事業者名）[\(注1\)](#)。

札幌市（札幌市交通局）

年間降雪量が6.3mにも及ぶ都市を走る路面電車は世界的にも稀な存在。こうした気候を逆手に取り、バッテリー方式の路面電車の機能試験を続けている。札幌のような寒冷地でバッテリー電車が実用化できれば、世界中で導入できる。そうなれば架線設備が不要となるため、より低コストでの運営の道が開ける。

富山市（富山ライトレール、富山地方鉄道市内線）

新幹線開業後のJR富山駅をハブ（拠点）と位置づけ、公共交通機関を各集落（団子）を結ぶ串に見立てた「お団子と串」のまちづくりに取り組んでいる。

今年12月末には富山地方鉄道（地鉄）市内線が単線の新線を開業し、市中心部での環状運転（反時計回りのみ）を開始する。

また、富山駅高架化完成後には地鉄市内線と富山ライトレールとの直通運転を予定しているほか、南富山駅で接続している地鉄不二越線をLRT化し市内線と直通させる構想も出ている。

豊橋市（豊橋鉄道）

昨年、82年ぶりとなる新車を購入した。1067mm軌間への低床車の導入は全国初である。

京都市（京福電気鉄道嵐山線）

今出川通へのLRT導入を模索しており、その実証実験を計画している。

岡山市（岡山電気軌道）

新線建設により既存路線と合わせた環状線を形成する計画があるほか、JR吉備線をLRT化する構想が出ている。

松山市（伊予鉄道）

夏目漱石の小説に出てくるSL列車をイメージした「坊っちゃん列車」で活性化を図っている。

高知市（土佐電気鉄道）

JR高知駅の高架化に合わせ、駅の入口の前まで線路を延伸した。

長崎市（長崎電気軌道）

歩道橋を上り下りしないとアクセスできない電停がかつては13箇所あったが、このうち7箇所を横断歩道でアクセスできるよう改良した。

熊本市（熊本市交通局）

2011年春の新幹線開業に伴うJR熊本駅前広場整備に関連して、熊本駅前～田崎橋間570mをサイドリザベーション化（車が入れない軌道を道路の片側へ移設）する計画がある。

鹿児島市（鹿児島市交通局）

軌道敷内の緑化により、夏には路面の温度が最大24℃低下する効果が得られた。

シラス台地（桜島からの火山灰が堆積してできた地層）から無尽蔵に取れる岩板は芝の養生に適していることもわかり、他都市での導入も進んでいる。

広島市（広島電鉄）

広島電鉄は車両メーカーと共同で純国産の低床車「グリーンムーバーマックス」を開発・増備する（今後他社が導入すれば広電にもパテント料が入る!）など、公共交通のアウトソーシング化が進んでいる。

これらの報告を基に、同日夕方「サミット宣言」が発表された（注2）。

その要旨は、以下のとおり。

活力と魅力あるまちづくりを目指すLRT化を推進する。

環境に優しい公共交通を中心としたまちづくりを目指す。

LRT事業者の運営改善・技術力向上のための支援を行う。

路面電車のLRT化に向けた情報を各都市で共有する。

次回は2011年に富山市で開催する。

(2) 事例紹介

翌31日午前には、国土交通省の担当者による国内外のLRT化に関する事例・制度紹介と、パネルディスカッションが行われた。

下記の 松本 年弘（鉄道局財務課長）、 神田 昌幸（都市・地域整備局街路交通施設課街路事業調整官）からの報告である。

バッテリー電車が実用化されれば架線は不要となるが、トロリーコンタクターの利用もできなくなるため、GPSを利用して電車の位置を検知・管理するシステムの開発を進めている。

従来の軌道法は上下一体型の運営を前提としているが「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により上下分離が可能となる。

富山ライトレールでの輸送人員増加分（JR富山港線時代と比較して）を分析すると、11.5%がマイカーからの転移で、20%が新規の利用者である。つまり、今まで外出しなかった人（主に高齢者）が街へ出るようになった効果をもたらしている。

路面電車を廃止した都市の市民1人当たりのCO₂排出量は、路面電車が残っている都市と比べると、約15%高い。

(3) パネルディスカッション

引き続き行われたパネルディスカッションに参加したパネリストと発言の要旨は、以下のとおり（順不同、敬称略）。

森雅志（富山市長）

新線建設で、軌道を入れるために車道を減らそうとしても、市民の理解を得るのは極めて困難なのが現実。そのあたりのことを市民にどう説明し、合意を得られるようにするかが課題。

佐原光一（豊橋市長）

広島駅前には広大な地下広場があり羨ましい。ここへLRTを乗り入れさせてはどうか。

森博幸（鹿児島市長）

芝生にはたばこの吸殻などのごみが滞留しやすく目立つことから、軌道敷内緑化は市民の美化意識の向上にも役立っている。

大田哲哉（広島電鉄社長）

現在、路面電車の車体長は30m以内と定められているが、この条項が規制緩和で撤廃されたとしても、前後を横断歩道にはさまれて有効長を延ばせない電停が1箇所でもあれば、意味がない。LRTの機能向上は、まちづくりと一体で考える必要がある。

トランジットモール化で商店街が活性化すると、不動産賃料が上がるため、高級品主体の（市民生活に密着しない）商店街になってしまう懸念がある。

部谷京子（広島出身の映画美術監督）

幼い頃、兄の中学へ運動会を見に行き迷子になったとき、広島駅行きの電車の行先を確かめながら、軌道沿いに歩いて帰宅できた経験がある。

山根政則（路面電車を考える会（広島の市民団体）会員）

日本に「交通権」という概念がないのは問題だ。

国民は健康な人でも保険料を支払うことで、病気になったときでも「医療権」が保障される制度が整っている。同じような考え方で、国民の税金で公共交通を整備・維持する仕組みを設けるべきだ。

秋葉忠利（広島市長）

路面電車をLRT化すると、スピードアップ、定時性の向上、輸送力の増強、バリアフリー化、快適性アップ、環境負荷の低減など、様々なメリットが生じる。

将来エネルギー価格が高騰すれば、超高層ビルのエレベーターが有料となる時代が来るかもしれない。

藤原章正（コーディネーター、広島大学教授）

LRTは人間に近い乗り物だということが、今回のサミットで明らかにされたと思う。

2年後の富山大会は、各市が今回のサミットで得た成果を発表し合える場になってほしい。

筆者が参加して気になったのは、既存の「路面電車サミット」と今回の「LRT都市サミット」との関係性をどう位置づけるかである。路面電車のLRT化を、市民と行政との協働によってより確実に推進して行くには、市民と行政が情報を共有するためにも、将来的には2つのサミットを統合するのが、望ましいのではなからうか。

今回のサミットが、これからLRT新線の建設を目指す都市をも巻き込みながら、今後ますます発展してゆくことを期待したい。

注1 今回不参加の都市と関係事業者名は、以下のとおり。

函館市（函館市交通局） 東京都荒川区・北区・豊島区・新宿区（東京都交通局荒川線） 東京都世田谷区（東京急行電鉄世田谷線） 高岡市・射水市（万葉線） 福井市・鯖江市・越前市（福井鉄道） 大津市（京阪電気鉄道大津線） 大阪市・堺市（阪堺電気軌道）

なお、筑豊電鉄が全国路面軌道連絡協議会に加盟していない関係かどうか、北九州市と直方市は今回のサミットにはエントリーされていない。

注2 宣言の全文その他の関係資料は、広島市のホームページに掲載されている。

<http://www.city.hiroshima.jp/www/contents/00000000000000/1240898005823/index.html>

（2009年11月22日・記）