

わが国にLRTの導入は可能か

平成15年10月24日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師 伊東 誠 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室長

2. コメンテーター 大田哲哉 広島電鉄株式会社代表取締役社長

3. 司会 中村英夫 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

講演の概要

1 はじめに

欧米の多くの都市で整備が進められてきたLRTに関する情報が、わが国に紹介されて20年以上が経過している。LRTの魅力について様々な人が情熱的に語り、全国の多くの都市で構想や計画は作成されたものの、実現したものはない。本日の講演の問題意識は、長期間にわたる関係者の人の努力にも関わらず何故整備が進まないか、ということである。私の報告、太田社長のコメントの後、どうしたら事業が具体化できるかについて、皆様と前向きな議論をしたい。

講演内容は以下の5点である。

- ・ LRTとはなにか
- ・ 路面電車の概況
- ・ 欧州の事例
- ・ 制度
- ・ わが国へのLRT導入の課題と対策



講師：伊東 誠

2 LRTとは

2.1 LRTの定義

LRTという用語は極めて頻繁に用いられているが、必ずしも共通のイメージがあるわけではない。米国連邦運輸調査局、ECMT、TRAM協会、日本の都市計画中央審議会等関係機関においてされているLRTに関する定義は、様々である。

これらを参考に、私なりに定義してみたい。狭義と広義の2つのLRTを定める。狭義のLRTは、

- ・ 路面電車あるいはトラムの一種で、それをグレードアップした軌道系交通機関である。
- ・ 段階的にグレードアップが可能。しかも各段階でシステムとして機能できる。
- ・ 路線の構造は多様である。
- ・ 見た目が素晴らしい、経済的で環境に優しい。

広義のLRTは、「この狭義のLRTを核とした、総合的交通施策とまちづくりのシステム」と定義する。なぜならば、欧米のLRTの整備には必ずこれらがセッ



コメンテーター：大田哲哉

トで、成功にはこのシステムが不可欠と考えるからである。

2.2 LRTの特性

このように定義したLRTには、交通サービス特性、他交通機関と連携しやすい特性、まちづくりを促進する特性、の3つの特性がある。

2.2.1 交通サービス特性

交通サービス特性の第1は、速達性、定時性である。日本でLRTの議論をする際まず問題となるのが「バスとどっちが早いの？」である。海外のLRTとわが国の路面電車、バスと比較すると、明らかにLRTの表定速度が大きいことがわかる。その理由は、専用軌道区間が長い、優先信号が徹底している、最高速度が大きいなどである。これらの方策は同時に、定時性をも担保している。

第2は、輸送力の拡張性である。多くのLRTは接続車両で、路面電車やバスに比べて大きな輸送力を有している。また、需要規模に応じて接続数や車両の組み合わせを変化させ輸送力を柔軟に拡張することも可能である。

第3は、快適性である。海外でLRTに乗車経験のある方はご記憶と思うが、乗り心地は快適で低床車両は乗り降りも容易である。この点に関しては、日本でLRVを導入している広島、熊本等でも同様である。

2.2.2 他交通機関と連携しやすい特性

欧米のLRTでは、鉄道、バス、自動車、自転車等、他交通機関と大変うまく連携

している。これが、整備の効果を一層高めている。

2.2.3 まちづくりの促進に関する特性

鉄道をはじめとする軌道系交通システムには、一般的に外部効果あるいは開発利益を発生しまちづくりを促進するという特性がある。LRTはこれに加えて、次ぎに示す特性により、まちづくりを促進することが可能である。

- ・まちと一体感のある乗り物である
- ・低床式車両の場合、乗客と利用者にとって一体感がある。
- ・駅間が短いのでまちを連続して演出できる
- ・車両、停留所、軌道がまちの風景となる

特性を生かした、まちづくりの代表はトランジットモールである。欧米の多くの都市でLRTによるトランジットモールが整備され中心市街地の活性化に貢献している。

3 路面電車・LRTの概況

次に、欧米そしてわが国の路面電車、LRTの概況を紹介する。

3.1 欧米

3.1.1 軌道系交通機関を有する都市

欧州の都市人口20万人あるいは都市圏人口30万人以上の都市を対象に、地下鉄、新交通システムそしてLRT路面電車が整備されている都市の割合を見る。50万人以上の都市では、70%以上の都市が何らかの軌道系交通機関を有していることがわかる。30万から50万人程度の都市においても、40%程度が軌道系交通機関を有している。軌道系交通機関の整備が進んでいるドイツについて分析すると、30万人以上は全ての都市で軌道系交通機関を有しており、20~30万人の年でも60%以上有する、うらやましい状況である。わが国でも、もっと多くの都市で軌道系交通機関が整備されて良い。

3.1.2 LRT整備の経緯

LRTの整備は、1970年代後半、カナダのエドモントン市で始まった。80年代に入り、北米の多くの都市がそれに続き、欧州でも、フランス、オランダ等の都市で活発に導入された。同時に南米、アジアの都市においても導入が進んでいる。90年代に入ると、欧州、北米での整備が顕著で、2000年代には、引き続き欧州の諸都市で続々とLRTが開業している。その結果、現在では欧州の24都市がLRTを導入している(図1)。

3.1.3 都市別の輸送人員

営業キロ、縦軸に輸送人員を、欧州と日本の都市と比較する。日本の都市は営業キロも短く、輸送人員も少ない。日本の最大手の広島電鉄でも、ストラスブールの半分程度の輸送人員でしかない。しかし営業キロ当たりの輸送人員をみると、日本の都市は効率的な輸送をしていることがわかる。

3.2 日本

3.2.1 事業者数と営業キロの推移

わが国の路面電車の事業者数、営業キロ共に大幅に減少し、現在では最盛期の事業者数は30%、営業キロに至っては、10%強である。

3.2.2 ピーク時表定速度

日本の路面電車は表定速度が遅いのが問題である。事業者平均の表定速度はピーク時で15km、オフピークで16km程度である。

3.2.3 軌道

表定速度は遅い理由のひとつは、専用軌道が少ないことである。東急電鉄のように専用軌道がほぼ100%の路線もあるが、多くの路線では道路上に線路が敷設され、速度が制約されている。専用区間の比率と表定速度の関係をみると、当然のことながら専用区間が大きいほど速度が大きい。

3.2.4 LRT計画

LRT整備と計画の状況を見る。広島、熊本、松山、鹿児島等の都市で、最近LRVの導入が進められている。しかし、冒頭に定義したLRTからは、まだ遠い状況にある。また、路面電車の駅前広場への延伸も、豊橋、高知、広島で行われた。新たにLRTの導入を目指している都市は大変多いが、多くの都市は構想段階にとどまっている。

4 欧州の事例分析

欧州のLRTを概括すると、路線密度、運行方式(鉄道への直通運転の有無)、都心部の軌道構造(トランジットモール、

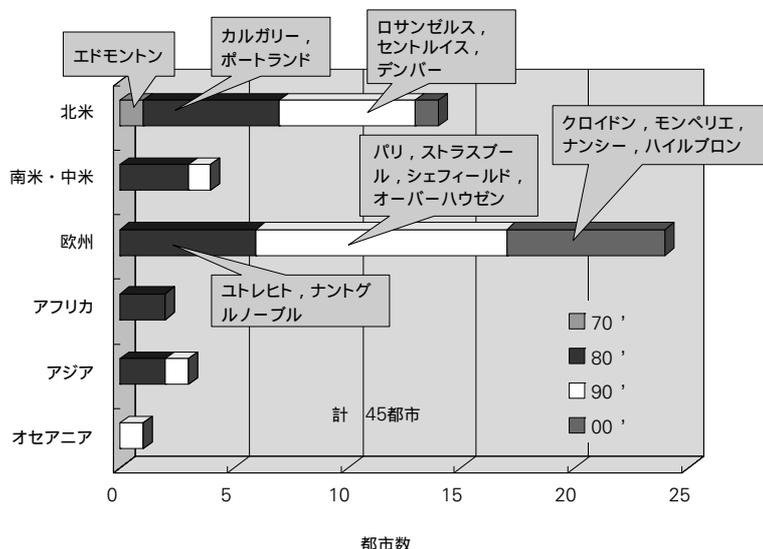


図1 LRT整備の経緯

地下化等)で、いくつかのタイプに分類できる。

この類型を念頭に起き、ストラスプールの、カールスルーエ、シュツットガルト、チューリッヒについて事例分析を行った。以下その概要を述べる

4.1 ストラスプールの

ストラスプールのアルザス地方の中心都市で、人口は市が25万人都市圏45万人の小さな都市である。ただEUの機関が設置されているなど多くの人を訪れる都市である。

路線は4路線、路線長は25kmで更に延伸の計画がある。輸送量は1日当たり20万人である。

このLRTは、1973年に最初の計画が立案されたが、当時は新交通システムもブームで、VALがライバルであった。市長が変わるたびに2つのシステムが交互に提案されたという。1989年によろやくLRTのA路線を決定したが、その後の事業化はスムーズで、5年間で開業した。

トラム計画に先立ち策定された交通計画は、ストラスプールの現在の交通システムと都市づくりに大きな意味を有している。この計画は計画目的に、公共交通の強化、都心部の交通体系の再構築と交通空間の再配分、公共交通空間の美化と生活環境の改善の3点を掲げた。これを受けたトラムの計画では、車より早い、他交通機関との連携で便利なサービスを実現(バスとの接続の円滑化、パークアンドライド等)、主要施設や団地をつなぐネットワーク、をトラムの整備方針としている。

整備前後で、公共交通の利用者は43%も増加、都心部の歩行者は20%も増加し、買い物客も36%増加した。これにより都心は活気にあふれている。

4.2 カールスルーエ

カールスルーエは、路面電車の鉄道

への直通運行の先駆的事例である。人口は市が27万人、都市圏64万人である。

トラム/LRTは13路線あり、路線長は、トラムが63.3km、直通運行区間は290kmである。都心部の路線網は非常に高密度で、直通運行は都心から30km以上の距離の地域まで、多方面に広がっている。

この直通運行はカールスルーエモデルと呼ばれているが、トラムトレインという呼び方もする。このトラムトレインは、いくつかの段階を踏んで技術的問題を解決し、徐々にステップアップしてきた。

最初は、住宅の外延化に伴い既存トラム路線を延伸したが、その後郊外鉄道のアルプタール鉄道を買収しその路線を使い都心から郊外まで直通列車を運行したのがカールスルーエモデルのはじめである。次の段階で、DB路線でLRVが運行をしたが、最初は列車本数の少ないところから始め、徐々に本数の多い区間で運行を行った。最後の段階では、周辺都市とをつなぐ長距離区間での運行を始めるとともに、長距離輸送に適した低床式2電圧対応の車両の開発を行った。

直通運行により、カールスルーエと都市圏内の周辺都市間の輸送量は大幅に増加している。

4.3 シュツットガルト

シュツットガルトは、人口は市が55万人、都市圏で230万人である。高密度な路線形態を維持しつつ路面電車を地下化して高速化したことが特徴である。現在、軌道系交通機関としてはSバーン、LRT(Stadtbahnと呼んでいる)、トラム、ラックレールがある。かつて、UITPの大会で、公共交通が最も優れた都市として表彰された、公共交通の整備が大変進んでいる都市である。現在20のLRT路線と、1つのトラム路線がある。

1962年に、路面電車のLRTへの切り替えの計画が策定された。道路交通渋滞の緩和と、盆地という地形的条件から特に大きな問題となった排気ガスによる大気汚染を解決するために公共交通へのシフトが必要であり、この計画が生まれた。ただ、この計画が具体化したのは10年後で、「地域交通助成法」による助成制度が創設されてからのことである。

LRTは軌間を1,435mmとしたので、1,000mmのトラムとしばらくは、3線軌条で運行をしたが、現在は殆どの路線で標準軌となっている。

シュツットガルトLRTの特徴は、徹底した高速化である。都心部は地下化し、郊外部では独立した走行空間を確保した。現在では、専用区間の比率は98%に達し、この結果、表定速度は大幅に増加している。世界有数の自動車メーカーであるベンツとボルシェ本社がある企業城下町でありながら、自動車を抑制し、公共交通を優先したことが特筆できる。

4.4 チューリッヒ

チューリッヒは、一時期地下鉄を建設への機運が盛り上がり、トンネルを一部区間建設した。しかし、その後、路線密度の高いトラムを中心とする総合的な公共交通体系の構築へと方針を変更した。この高密度で高質なLRTサービスを、チューリッヒモデルと呼んでいる。市民の96%以上が停留所の300m以内に居住しており、LRTの利便性は極めて高い。サービスを維持するために、自動車のレーン内進入を防ぐための各種の規制、路面電車を優先する総合的な信号管理システムの構築等を実施した。更にLRTのサービスが行き渡らない地域には時間貸しレンタカーのステーションを設置し、LRT停留所までこれを利用して行けるような工夫もしている。その他にも、マー

ケティングを徹底し、市民にLRTの良いイメージを浸透させる等の施策を講じている。

チューリッヒモデルの導入により、公共交通機関利用者は10年間で30%増加し、更に他の同程度の都市規模と比較し極めて公共交通機関利用者が多いなど大きな効果が発生している。

5 LRT整備を支える制度

次にLRT整備を支える事業制度について述べる。近年わが国でも、路面電車の整備に関し、いくつかの助成制度ができ、路線の延伸、停留所、電柱の整備が進んでいる。しかし、本格的にLRTの整備を進めるためには、計画、事業制度がまだ十分でない。まず、外国の制度を、ドイツとフランスを取り上げ紹介したい。

5.1 ドイツ

ドイツでは、1971年に地域交通改善助成法が制定され、これに基づき都市の公共交通に対する補助を行うこととなった。財源は鉱油税である。補助対象は、公共交通の建設改良、車両購入など多岐にわたっている。その後、1993年に地方分権化法が制定され、この中で公共近距離旅客交通の責任が連邦から州に移管され、それにあわせて鉱油税を原資とした資金が連邦から州に交付されることとなった。従来はインフラのみに充当されていた鉱油税が運営費にも充当することが可能となり、更に、使途を州の判断でできることとなった。これにより、LRTの整備は一気に加速した。1998年の地域交通改善助成法と、地域分権化法による投資額は、総額100億DM（約7,000億円）となっている。

5.2 フランス

1982年に制定された交通基本法(交通の方向付けの法律)では、大きく3つ

のことが謳われている。第1は交通権、第2は様々な選択ができなければならない、第3は地域交通計画の策定である。また大気汚染法も、公共交通の整備を促進する上で、重要な法律となっている。これらの法律に基づきLRTの整備が進められるが、財源は、公共交通の整備運営に対する財政支援を目的に、一定規模以上の事業所に負担を求める交通負担金制度(わが国には交通税、交通納付金なども紹介されている)により確保されている。

6 導入に向けての課題

最後に、わが国へのLRTの導入に向けての課題と方策を述べる。

6.1 LRTとして最低限の交通サービス特性を備えること

LRTを都市の基幹交通機関として位置づけるならば、LRTとして最低限の交通サービス特性を備えることである。それは何か、速達性である。速達性確保のためには、以下に述べる、方策が講じられねばならない。

走行空間の確保

走行空間を確保するには、まず、自動車の軌道内への進入規制が徹底されねばならない。日本でも警察の協力により規制が行われているが、現時点では、カラーリング、マーキングによるものが多く、完全には進入を防げていない。道路幅員の構成により、余裕がある区間では、物理的に進入を防止できる方策を講じたい。路上駐車規制を厳しくし走行車線を狭めないことも進入を防ぐ。走行空間確保のために一部区間の立体化も効果的な施策である。外国の都市では各所で取り入れられており、これにより交差点をスムーズに通過することができる。

優先信号

次は、優先信号である。日本でも多くの都市で路面電車に対する優先信号が

導入されるようになった。しかし、現状では信号の10%程度が優先化されているのにとどまっており、これでは大きな効果は期待できない。先程ご紹介したチューリッヒでは、トラムとバスに徹底的な優先信号を導入し、速達性を確保している。日本でも公共車両優先システムの整備が始められており、効果も検証されているので、是非、こういった取り組みを早急に拡大していただきたい。

車両性能の向上

次は、車両性能の向上、具体的には最高速度と加減速性能である。日本の路面電車の最高速度は道路上では40kmとされている。一方、外国の都市の最高速度は、走行空間の状態が異なるので単純な比較はできないが、かなり差がある。

軌道法では加減速性能に関する規定はないが、日本は安全性重視からか外国に比べ加減速度が小さい。安全面での配慮は当然が必要だが、機能向上も望まれるところである。

乗降時間の短縮

乗降時間の短縮も、表定速度を上げる重要な方策である。そのためには、低床、広ドア車両の導入、電停の拡張、チケットキャンセルシステムの導入等ハード、ソフトの両面からたくさんの方策が可能である。

6.2 総合的な交通マネジメント

総合交通マネジメントも、LRTのシステムを構成する重要な施策である。これについては3つの視点からのマネジメントがある。

(ア) 鉄道との乗り継ぎの円滑化

第1は、鉄道との乗り継ぎの円滑化である。具体的には、最近広島電鉄がJR横川駅で行った駅前広場内停留所の設置、ダイヤの調整、情報提供、可能であればカールスルーエモデル、あるいは広電宮島線のような、直通運転が望まれる。

(イ)バスとの乗り継ぎの円滑化

バスとの連携も重要である。バスとLRTが同一ホームを使用すれば、利用者の移動の抵抗は極端に小さくなる。

(ウ)自動車・自転車との連携

自動車、自転車との連携も重要である。郊外駅でのパークアンドライド、日本でも、小規模でも良いから多くの駅に配置する等の工夫はできないものであろうか。その際に、特に、地方都市では、都心部の駐車規制、進入規制を併せて実施することが不可欠である。

6.3 まちづくりとの連携

LRTにはまちづくりを促進する特性がある。この特性を生かし、併せてまちづくり事業を実施することが、LRTの成功をより確実なものにする。

6.4 車両の低廉化

LRTの車両価格は、バスと比較すると非常に高い。LRTの整備を進めるためには低価格化への努力が必要である。例えば、各都市の導入車両を規格化する事でコストダウンを図るなどである。車両を構成する機器のメーカー個々の低廉化に向けての努力をお願いしたい。価格の低下がLRV市場を大きくする。

6.5 財源の確保

日本でLRT整備がなかなか進まない大きな理由は、採算性の問題である。LRTの整備を促進するためには、現在の補助制度の更なる拡充が必要であ

る。レール敷設、車両基地、変電所、立体化、道路空間以外の線路新設への補助対象の拡大、補助金総額の拡大等が課題となる。また、専用軌道と併用軌道で根拠法が異なることが、新路線を整備を複雑にしているため、鉄道事業法と軌道法の一体化も検討されるべきである。

6.6 合意形成

事業を進めるためには、当然のことながら関係者間の合意形成を円滑に進めることが求められる。社会実験は合意形成にとり有効な手法であり、多くの都市でLRT具体化のために実施されている。ただ、社会実験そのものが目的化されている嫌いがないわけでもない。実験だけで終わらずに更に前進できるための工夫が必要である。そのためには、数日間の実験でなく期間を長くし、市民にLRTの良さや重要性を十分に議論してもらうことが必要である。また、市長のリーダーシップがこの種のプロジェクトにとり重要であることは言うまでもない。

7 おわりにーモデル都市

最後に、「LRTモデル都市」の提案をしたい。全国から2~3都市を選定し、先に定義した広義のLRTを実現する。具体的には、図2に示す観点からモデル都市を構築する。

以上、LRTについての私見を述べた。これを材料にして、整備促進に向けての幅広い議論をお願いしたい。

質疑応答

Q 速度向上のために優先信号を設置するのが有効だということも分かるが、一方で電停間隔が300mと短く、その状態が市街地の端まで続いているので、電停の数を減らして間隔を長くしたらどうか。

A 都心地区等では、トランジットモールのような形で停留場を密にしてサービスを回り、都心を外れたところでは、停留場設置の考え方を変えて速達性を重視するということがあってもいいと考える。ストラスブルやカールスブルでもゆっくり走っているのはほんの一部であって、都心を少し離れたところでは速度が大きい。

A 広島では100mに満たない電停間隔があるので、廃止しようかと思いましたがマスコミ発表したら、一週間も立たないうちにたくさんの廃止反対の陳情書が来た。よって電停廃止は難しい。速達性に関しては、広島でも優先信号を五箇所を設置している。しかし広島では幹線道路からクランクで住宅地に入る箇所が多く、その狭い道路から幹線に出るときに信号時間が短くなかなか出られないのが問題である。基本的には路線をまっすぐにして交通信号と共に走るのが一番重要である。信号待ちに時間を取られている一番大きな原因はそこである。

Q 日本でLRTは可能かというテーマに関して、可能とする内容がたくさんあった。これまでうまくいかなかったことを改善するために、LRT特区のようなモデル都市を作るという提案には大賛成である。優先信号を作れば速く走れるし、停留場で運賃を払うときにかかっている時間を改善すれば速く走れる。速く走るためにはこの二つが大変有効であるというのは確かだと思う。しかし、優先信号



- ・特定の都市をモデルとし広義のLRTを実現(1or2都市)
- ・LRTを実現するための施策パッケージを集中的に実施
- ・LRTを身近に評価=良いものを見せる
- ・施策を試行錯誤する。
- ・自動車抑制に対する理解を全国に広める
- ・全国に広めるという観点から国が積極的に支援

図 2

は理屈ではうまくいくことが言われているが、広島の実態を見てみると広電の紙屋町あたりでは、電車自体が次々にやってきて、電車を優先的に通すことが本当にできるのか疑問である。また、道路管理者としての県と交通管理者としての警察がなかなか事業者サイドに立ってくれないというのが各地共通の問題で、計画の早い段階から味方に立ってもらうことが重要である。また、車両の中で現金を支払うことが事実上ないヨーロッパと日本とでは、運賃支払い制度がまるで違う。また、日本独特の内容として、トランジットモールおよび歩行者天国にある線路敷を自由に歩行者が歩けるようにすると、ある確率で交通事故が起きると思う。日本では歩行者と鉄道(軌道)車両をできるだけ分離しようとして長年やってきた。日本の安全文化の中でどうなるか心配である。

A 事業者としてチケットキャンセル方式について述べると、ヨーロッパで不正乗車が4~5%ぐらいで、それは交通税をチケットの中にあらかじめ含めて、利用者数分の料金を後で事業者がもらうそうで、非常に割り切った考え方がなされている。これは民営の発想ではなく、基本的に市民は「交通権」を持っているというヨーロッパらしい考え方があるから出来るのであり、日本社会では無理だと思う。また広島の場合、県警の理解度は大きく、優先信号化はどんどんやっていただけの状態である。次々に来る車両を青信号時に一気に出られるようホームを長くすることが必要だが、交差点があるとそれも出来ない。ホームを延ばして、交差点で車は左折しかできないというような一方通行方式にすれば解決できるし、県警はそれに対して理解を示してくれている。電車が団子運転になるような箇所につ

いては積極的に改善をしていこうと協議を進めているところである。運賃の一本化については、広島の場合、市内バス、広電電車、新交通アストラムラインがすべて共通カードで乗れる。早期に導入したためプリペイドカードが機械式なので、早くIC化したいが二重投資になる。助成策があれば、広島は早くIC化に取り組むことができる。トランジットモールについては、実験してうまくいくものではなく、都市計画の中できちんとやらないと人が集まらないと思う。都市におけるその空間の計画をどうするのかということが重要であると考えます。

A 不正乗車についてヨーロッパでは、罰金の金額を非常に精密に設計して、不正をすると損になるような仕組みを取っていると聞く。日本人よりヨーロッパの方がモラルが高いから不正しないのではないと理解している。一回限りの運賃、不正乗車比率、罰金の金額だけから計算すると不正乗車をした方が一見得なような数字であるが、地元の住民はもともと割引があるので地元住民が不正すると損になる。検札する人は、プロなので誰を調べればいいのかは見ていれば分かるそうである。地元の住民は不正をするはずがないので、ちょっとでも怪しいと思った人を集中的に狙い撃ちをして、不正乗車が引き合わないような制度にしているそうである。

Q 不正乗車時の罰金については、運賃の三倍までしか取れないという法律に基づいているそうだが、法律を変えることは出来ないのだろうか。

A 三倍の増し運賃制度は、鉄道営業法で明治33年に出来た法律に載っている。鉄道営業法には色々なことが書き込んであり、ある時期は組合問題も絡んで運輸省は手をつけられなかった。そこには運送約款に基づく

増し運賃をいただき、原券を取り上げさせていただくということしか書かれていない。今の御時世からいくと変更の余地はある。

A 不正をした場合、罰金が運賃の40倍になる、50倍になるとしたとき、誰が取り締まるのかを考えると、事業者が取り締まることはできないと考える。警察権力で取り締まり、罰金は国庫に収め、その後不正の割合によって、事業者に還付するという方法でないと、事業者がチェックすることは出来ないと考える。

A 個々の事業者が個々に運賃をいただくのではなく、事業者連合体がまとめてもらって、後で事業者に配分するというやり方にすればヨーロッパ方式に近づき、その連合体が警察権限をいただければ、かなり現実的ではないかと考える。

Q いま浜松では、市民を中心に勉強会を行っており、「路面電車を導入する市民の会」を立ち上げる計画を立てている。路面電車導入にあたっては、景観問題を考慮し、お祭りのときに架線が引かからないように燃料電池車を走らせたいと思っている。路面電車がうまく実現しても7,8年先だろうから、燃料電池車の導入も夢ではないので何か情報を提供していただきたい。

A 今すぐに実現は難しいのではないかと考えている。9月にリチウムイオン電池で架線なしで走らせるトラムの実験を始めたところである。

Q LRTの車両費が1編成あたり3億3,000万円もすると、償還を考えたとき中小民鉄が導入するのは難しいのではないかと考えている。LRTの導入効果を期待するのであれば数編成入れる必要があると思う。結果的にコストが高くなってしまいが、導入できたらいいなとも思う。広電ではどういう経営判断を

されたのか教えていただきたい。

A 広電で今12編成導入しているのは、1編成あたり3億4,000万円、ストラスブルでは、3億3,000万円～4,000万円ぐらいの車両である。従来のステップがある電車を作ると2億円である。その差の1億4,000万円を移動円滑化補助としていただいている。移動円滑化補助も国が5割、県市町村が5割負担ということで、国と地方に補助をいただくという点で苦労している。現在、国産のLRVについて開発をしていただいているが、これは3億円を切る形のものが出来ないうかが研究をしていただいているところである。

Q LRTに対して行政の無関心すなわち地方自治体を含む行政関係者の感度が非常に鈍いという点が、日本ではなかなか普及しない大きな原因であると考えている。行政だけでなく、住民、市民の関心も薄いのが原因だと思う。最近、フランスのある街では歴史的な都心の風致地区において架

線を張りたくないというフランスで総理大臣もやったことのある市長さんの強い希望で、架線を廃止して、電車が走るときだけ地中から給電するシステムを考えて、何ヶ所かで具体化するための試験を行っている。日本では行政の長の関心が低いのが残念である。もう少し盛り上がるためには、どうしたらいいのか。

A 富山県高岡市の万葉線と、富山港線のお手伝いをしているが、富山市と高岡市と富山県の関係は非常にうまく行っていると思う。富山港線では将来、富山地鉄との直通運行まで想定して富山駅の大改良を行おうとしている。都市の骨格を形成する都市のエレベーターという位置づけで積極的に検討されている。富山市を中心に、富山県、県警、JR西日本、富山地鉄も入った公の検討会ができていますので半年以内にはかなりしっかりしたもう少し具体的な内容がまとまるだろうし、多分10年後には富山地鉄と直通運行したLRTになるのではないかと

と考えている。

A 「路面電車ネットワーク」が今年の6月15日に発足した。現在各地域で路面電車の普及に取り組んでいる団体が57あり、そのうちの28の団体が集まり、ネットワーク組織ができた。現在の目的は相互の情報交換である。一番大きな問題は、地域の合意形成をどう確保していくかということである。車社会に浸りきっている人達をどう路面電車の方向へ意識を変えていけるかが問題である。もう一つの問題は、郊外へ商業集積が移動して来ており、都心に人を惹きつけられる魅力がなくなっていることである。LRTを通じて都心を復活できるかということも大きな課題になっている。技術的な問題の改善も重要だが、都市構造そのものが変わりつつあり、意識そのものが車社会に浸りきっている。こういう状態の中でどう合意を確保するかといった問題に対しても色々な角度から検討や議論が必要であると

