

# イギリスの運輸10年計画の破棄とその後のライトレール計画

伊藤 雅  
ITO, Tadashi

和歌山工業高等専門学校准教授

## 1—はじめに

2006年4月に富山ライトレールが開業し、日本でもようやく新たなLRTと呼べる交通システムが導入された。欧米では1980年代以降、LRTとされる路面公共交通機関が多くの都市で導入されてきた。LRTA (Light Rail Transit Association) 発行の雑誌記事<sup>1)</sup>によれば、1978年以降に新規にLRTを導入した都市数(2006年4月現在)は、アメリカ16都市、フランス11都市、イギリス7都市、スペイン6都市、オランダ4都市、イタリア3都市、ドイツ3都市などとなっており、アメリカおよび西ヨーロッパ諸国で盛んに導入が進んでいる。1960年代においては、モータリゼーションの進展により、従来の路面電車が廃止され、街路はクルマのために多くのスペースを割かれてきたものの、次第に中心市街地の衰退や都市内の環境悪化が深刻になってきた。そのため、過度なクルマ依存から脱却して、持続可能なコンパクトシティを目指すべく、路面軌道交通機関を都市に復活させて新たなまちづくりを目指してきたわけである。このような流れを見てきた日本の専門家たちは90年代から盛んに欧米の事例を紹介し、LRTの普及を目指してきたものの、なかなか実現に至らず、前述のようにようやく富山で日の目を見たところである。

欧米諸国では、順調にLRTの導入が進んでいるかのようにみられる向きもあるが、実現に至らなかった都市や導入したものの思うように実績を上げることができない都市も少なからず存在している。本稿では、思うように成果を上げることができていない方の事例として、イギリスにおけるライトレールに関わる「運輸10年計画」の破棄とその後の計画の変遷について考察しているKnowlesの論文<sup>2), 3)</sup>を紹介していくことにする。

## 2—「運輸10年計画2000」とその実績

2000年にイギリス政府が打ち出した「運輸10年計画」において、ライトレールはイギリスの各都市圏における個人のアクセシビリティとモビリティの向上のための重要な構成要素とし

て位置づけられた。そして、ライトレールの利用者(2000年度統計で年間1億2,400万人の利用者数)を2010年までに倍増させるべく、25の新規路線を26億ポンド(約6,000億円)の投資によって実現しようという方針を示した。

しかしながら、その4年後の利用者数の推移をみると、1億5,900万人と28%増のペースにとどまっており、10年後に倍増を目指すとした場合の4年後で40%増の1億7,400万人に届いていない実情であった。

## 3—2002年にすでに限界に来ていたライトレール計画

早くも2002年にはイギリス政府はライトレール利用者を10年後に倍増という計画を破棄してしまっていた。

当初のもくろみとして、ライトレールの利用者を倍増させることによって、ライトレールおよびバスを合わせて2010年までに12%の増加を目指すこともうたっていたが、ライトレール整備によるバス利用増加の相乗効果が見られず、ライトレール計画が早くも見直されることとなった。また、建設コストが膨らんでいることも一因となって2003年にはライトレールへの投資が絞られることとなった。

さらに会計検査院による2004年の決算検査報告がライトレール計画の見直しに追い打ちをかけた。これによると、①鉄道(ヘビーレール)並みの過度な基準の適用による高いコスト、②需要予測の甘さによる投資の非効率性、③混雑税等の導入によるライトレール利用の促進方策の必要性、④計画から実現までの時間がかかりすぎている点、⑤地方行政組織の不十分な意思疎通、の5つの点を指摘した。

これを受けて政府は2004年7月にライトレール政策を大きく変え、2002年にライトレール利用者の倍増を断念したのに加えて、鉄道利用者を1.5倍にし、道路混雑を5%削減するという方針も破棄した。そして、ライトレールが都市交通改善の「最適な解決策である」という立場は変えることはなかったものの、混雑税の導入による財源調達やバスの独占市場の緩和による公共交通サービスの質の確保を目指すこととした。その結果、ライトレール計画は絞られて、マンチェスター、リー

ズ、ポーツマス、リバプールのライトレール計画は中止され、ロンドンのドックランドライトレールの延伸のみに投資することとなった。

#### 4—ライトレール計画の再評価

ところが、2004年12月に予期せぬ計画の見直しが起こった。それは、同年7月にいったん中止するとしてマンチェスターのライトレール延伸計画の復活で、5億2,000万ポンド(約1,200億円)の投資計画で実行するというものであった。

この計画の建設費用の見積もりは、2000年7月時点の5億1,300万ポンド(約1,180億円)から2003年10月時点の7億6,400万ポンド(約1,760億円)と膨らみ続ける一方で、民間による投資額が2000年7月時点の3億2,400万ポンド(約745億円)から2003年10月の1億1,900万ポンド(約274億円)に減少したことが、公的支出の増大につながっていた。

そこで需要予測の見直しによる費用便益分析とマンチェスター都市圏への経済効果の再評価、さらに建設費用の見直しによって、1億3,000万ポンド(約300億円)の地方負担と3億9,000万ポンド(約900億円)の政府負担により実現する見通しをつけた。

#### 5—今後のイギリスのライトレール計画の展望

その後、2005年にイギリス議会の運輸委員会が出した報告書は、政府のライトレール計画を痛烈に批判する内容であった。会計検査院の報告と同様に、①他の欧州諸国に比べてコストが1.6倍以上になっている点、②計画から実現の期間が長すぎる点(例えば、イギリスのシェフィールドでは15年かかっている一方で、フランスのリヨンでは3年半で実現にこぎつけている)、③バスの規制緩和が公共交通の統合を阻害している点、などを指摘した。

これに対して2005年10月に政府が出した答えは、ライトレールが交通混雑の解決のために有効に機能するよう共通

運賃やクオリティコントロールを含めた公共交通の統合をTIF(運輸イノベーションファンド)を活用して推進していくことやライトレール導入ガイダンスを地方行政向けに出版することを約束した。

なお、今後のライトレール計画は現時点では、前述のロンドン(ドックランド)とマンチェスターの延伸のみとなっており、他の欧州諸国並みにコストを低減できないと新たな計画の進展は見込めない状況にあるようである。

#### 6—おわりに

イギリスにおける近年のライトレール計画が二転三転してきた流れを紹介したが、紹介論文でも指摘されているように、ライトレール計画が進展しない最も大きな要因はコストが大きくなる点と多大なコストを賄う財源をいかに調達するかという点にある。これらの解決策としてフランスなどの欧州諸国でいかにコストダウンを図っているかということと、財源調達の様々な方法についても本論文でレビューがなされているので参照されたい。

また、ライトレールが成功するための鍵としては、単にライトレールを整備するだけではだめで、それと同時に、自動車の抑制策の実行、バスとの連携による公共交通サービスレベルの向上をパッケージとして実行することが重要であることが指摘されている。LRT後発国の日本であるが、先行諸国の重要な教訓をしっかりと学びとって実行することが、これからの日本のLRT計画の実現と本当に便利で使ってもらえる公共交通の実現のために必要であろう。

#### 参考文献

- 1) Taplin, M. [2006], "The 100th new tramway - Where will it be?", *TRAMWAYS & URBAN TRANSIT*, p.147.
- 2) Knowles, R.D. [2007], "What Future for light rail in the UK after Ten Year Transport Plan targets are scrapped?", *Transport Policy*, Vol.14, pp.81-93.
- 3) Knowles, R.D. [2007], Erratum to "What Future for light rail in the UK after Ten Year Transport Plan targets are scrapped?", *Transport Policy*, Vol.14, p.268.