

全国路面電車サミット2015 鹿児島大会 課題提起

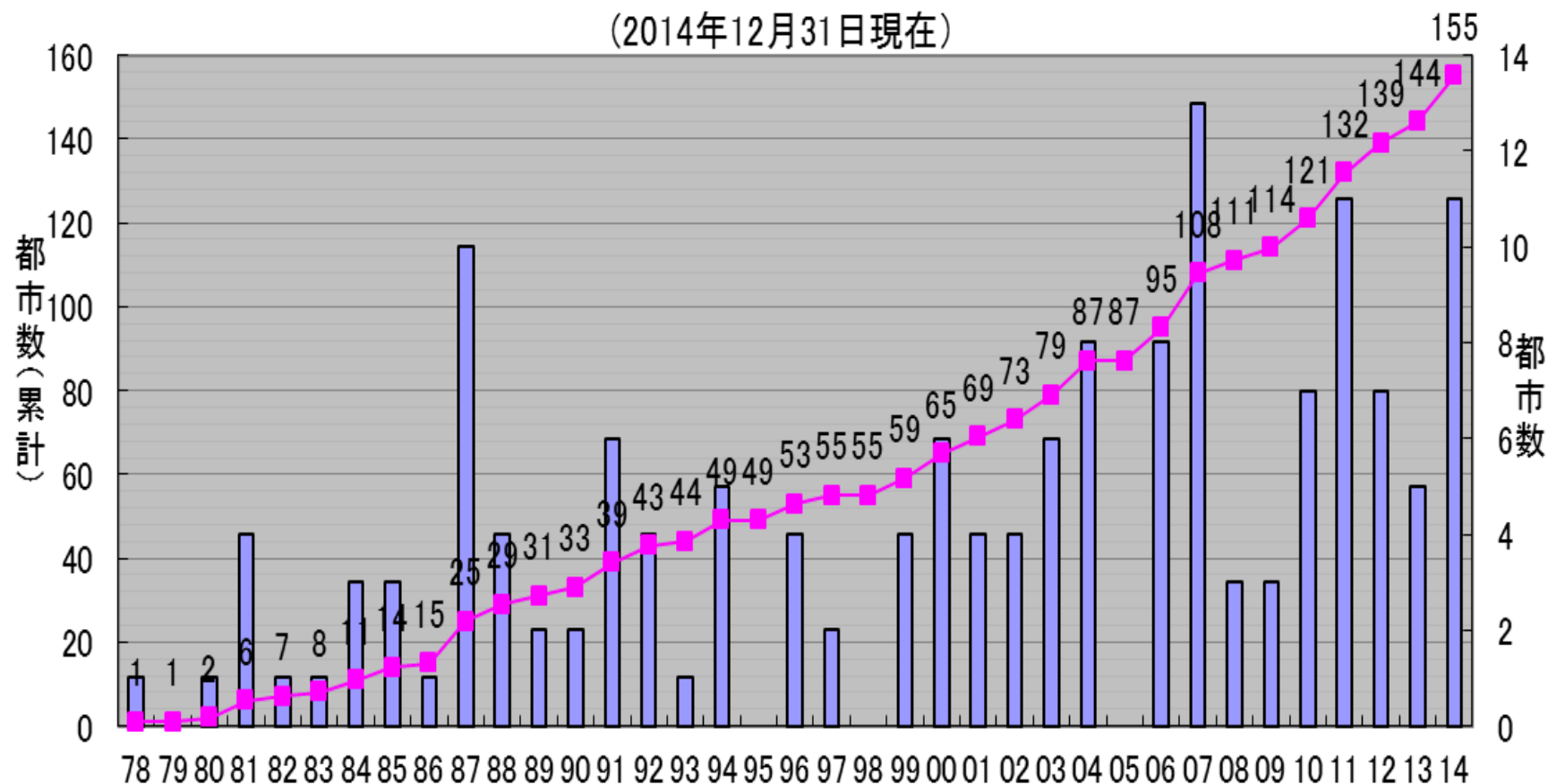
平成27年10月25日

一般財団法人 地域公共交通総合研究所
研究員 服部重敬

1978年以降のLRT新規開業都市数

1978年以降のLRT開業都市数

(2014年12月31日現在)



2014年の新規開業都市

国	都市名	開業日	距離	システム
英国	エジンバラ	2014.5.31	13.5	LRT
オーストラリア	ゴールドコースト	2014.7.21	13	LRT
アメリカ	ツーソン	2014.7.25	6.2	SC
スペイン	マラガ	2014.7.30	6.7	ライト・メトロ
中国	南京(加西)	2014.8.1	7.8	LRT
フランス	ブザンソン	2014.8.30	14.5	LRT
	オーバーニュ	2014.9.1	2.7	SC
中国	蘇州	2014.10.26	18.1	LRT
UAE	ドバイ	2014.11.11	10.6	LRT
アメリカ	アトランタ	2014.12.30	4.3	SC
中国	広州(海珠)	2014.12.31	7.7	LRT



ブザンソン(仏)



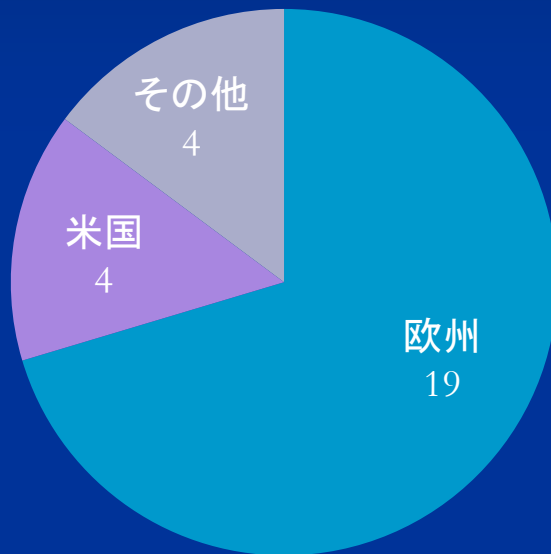
南京(中)



ドバイ(UAE)

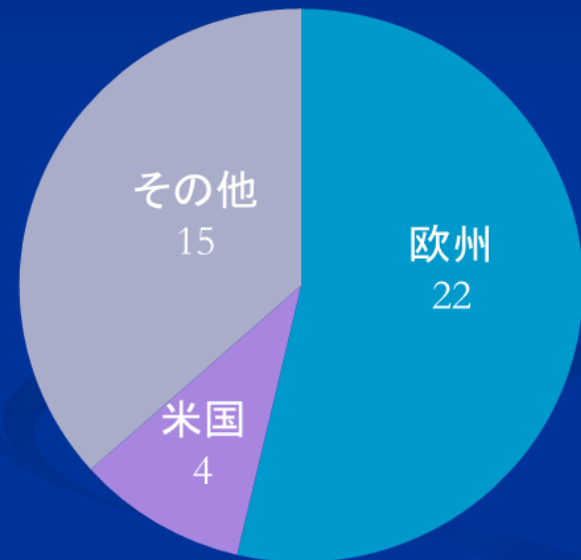
新規開業都市の分布

2005～09年開業都市の分布



開業都市数
27

2010～14年開業都市の分布



開業都市数
41

中国、アフリカ(モロッコ、アルジェリア)、
中東(エルサレム、ドバイ)などで
開業が相次ぐ

今後予定される新規開業都市

2015年(19都市)

欧州	米国	南米	中国	その他
パレルモ(伊)	ワシントンDC	サンパウロ(ブラジル)	北京	アジスアベバ (エチオピア)
	カンザスシティ	リオデジャネイロ(ブラジル)	青島	ドーハ(カタール)
	シャーロット(2)	クイアバ(ブラジル)	深圳	高雄(台湾)
	シアトル(2)	サントス(ブラジル)	成都	
		メデジン(コロンビア)	珠海	
			徐州	
			合肥	
			淮安	

海外と比較した日本の動向

- 周回遅れから、さらに2周回遅れになった
- 中国、台湾、韓国などアジア諸国からも大幅な遅れ



欧米並みに使いこなせるかどうか要注視

なぜ、日本ではLRTの整備が進まないのか (中規模都市の場合)

- ・鉄道ネットワーク・サービスが貧弱であった
- ・自動車の急激な増加に対応するための交通政策の中で、路面公共交通の位置づけが不当に低く扱われてきた
- ・大都市と比べ、都市集積度が低いため、道路整備がしやすかった
- ・公共交通事業が収益事業として位置づけられ、まちづくりとの関連が乏しかった



急激なモータリゼーション

路面公共交通整備の海外との比較

- ・欧州は、もともと都市がコンパクトであり、路上市場の存在など、郊外型店舗と差別化した中心市街地の魅力がある欧州の都市では、路面公共交通を整備しやすかった
- ・米国は、福祉対策やラッシュ時の渋滞対策として路面公共交通を整備し、国の予算も拡充した
- ・日本では利用者減少に伴う路線廃止や本数減少で公共交通ネットワーク崩壊の危機に陥った



中心市街地の衰退、高齢化社会の到来などで自治体に危機感
国も交通政策基本法を制定



富山ライトレール、新潟BRTなど整備事例も

問題提起としての新潟BRT

■ 運行開始: 2015年9月5日(土)

■ 目的

行政の関与によるバスのサービスレベルの維持

- ・公共交通の機能強化による都心アクセスの改善
- ・多数あるバス路線の整理と効率化→BRT(基幹交通)+乗り継ぎ
- ・バスネットワーク・本数の維持→再編路線における平成26年の年間走行キロを平成32年3月まで維持
 - * バスの利用者が平成12年と比べて40%以上減少、バス便も20%減少
 - * BRTに4台の接続バスを導入すれば、郊外に474本の増便と新規路線を3路線220本設定



■ 基幹交通システムの検討

LRT、小型モノレールと比較してBRTに

* LRTは将来の社会環境を考慮して判断

新潟BRTシステムの概要

- 路線 新潟駅～青山間 約7km
- 車両 連接バス 4両 一般バス 20両(連接バスは市負担)
- 運行間隔 朝 3分 昼間・土休日 10分 夕 5分
- 所要時間 朝ラッシュ時 28分 昼間帯 26分(新潟駅方面)
- 結節点 新潟駅、市役所前、白山駅、青山(市が整備)
- 運賃制度 ICカード「りゅーと」、新潟市発行の「のりかえ現金カード」を使って指定停留場で乗り換えた場合、2乗車目の運賃から割引(「まち割60」制度)



新潟・接続バスと結節点



接続バス

結節点
市役所前



新潟BRTで気になった点

■速度の遅さ

表定速度 約15km/h

→各駅停車(9/26から接続バスは快速運転)
専用走行路なし、優先信号なし、運賃收受方式、運行間隔

■利用者が本当に必要とする情報が掲示されていない

→実際に乗り継ぎできるか、所要時間、路線図、利用案内の有無

■交通機関としての存在感、乗りたくなる魅力の乏しさ

→BRTのカラーリングは接続バスのみ

海外と比較した新潟BRTの課題・・・1

■ 専用走行路の確保

平成31年度ごろまでに、新潟駅-古町間の道路中央部を運行



BRTを機に一番肝心な
都心部の自動車削減に取り組まない
→行政の本気度に疑問



BRTの議論と魅力訴求が接続バスに集約

* BRT＝接続バスという説明方法、三陸BRTのイメージにも問題

海外と比較した新潟BRTの課題・・・2

■ 設備の段階的整備

- ・ 接続バス8台の計画に初年度は4台のみ投入
- ・ 運賃収受方式は既存のまま踏襲



中途半端なシステム改善では、公共交通の魅力向上と
市民の意識変革は無理

どこまで本気でやるか、中途半端にやるから無駄使いになる(政争の具)、
これは便利、誰もが使う気になる公共交通整備の必要性

* その他 事業者の能力(ICカード設定のまずさ、乗客への案内などソフト面の対応不足)にも疑問

海外では都市空間内での専用走行路の確保が 路面公共交通整備の鍵



オルレアン(仏)



イスタンブール(トルコ)

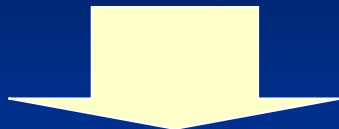


ルーアン(仏)

専用走行路の確保にはTDMが不可欠
専用走行路(+優先信号)が公共交通のサービスレベルを高める

海外のまちづくりの要点

都市活性化の鍵は「歩いて楽しい町」をいかにつくるか



まちづくりの基本は、歩行者＞自転車＞公共交通＞自動車

ハード面

- ・まちづくりの目標である上位計画との連携
- ・都市計画、土地利用計画との整合性

ソフト面

- ・都市の魅力の向上（楽しく過ごせる街）
- ・モビリティ・マネジメント（情報やコミュニケーションによって市民に交通行動の変化を促すこと）



路面公共交通の整備は、
都市を歩行者本位に改造するための契機



交通のあり方を変えることで街を変えていく→交通まちづくり

交通まちづくりとは

- 土地利用と公共交通ネットワークの統合
- 歩行者本位
- 自動車の機能を代替し、快適・便利・経済的に移動できる魅力ある公共交通の整備



まちづくり支援機能を持つ公共交通

低コストで運行・整備・保守が可能な公共交通

都市の顔となるデザインに優れた公共交通



欧米における路面公共交通の整備

路面公共交通をまちづくりに機能させる要点

- 望ましいサービスレベル(運転間隔、定時性、表定速度など)の確保
- 歩行者、他の交通システムとの連続性
- 使いやすい(抵抗のない)運賃システム



採算性の呪縛からの脱却とTDM(交通需要管理)が不可欠



住民の意識転換(合意形成)への
首長の覚悟とそれを推進するスタッフが必要

日本での交通まちづくりの課題

誰が交通まちづくりを真剣に考えるか

行政か？

市民か？

TDMに自動車の利用になれた住民は反対

住民が望むからと道路ばかり造って良いのか？

行政には道路屋はいるが、公共交通の専門家は不在
人事ローテーションからも長期間の同ポジションは無理



行政の本気度が問われる

市民の支援が必要

公共交通の運行は誰の責任？

事業者か？

行政か？

海外では行政サービスのひとつ
フランスでは移動権を法律で明記



日本でも交通政策基本法で自治体の関与を明記

採算性の議論
政争の具になる危惧



マスコミはどの程度まで理解しているか

費用便益分析で算定できない間接的なまちづくりへの
便益をどのように織り込んでいくか、が課題

2015年 交通政策白書

交通政策基本法の規定に基づき報告 初の白書

■ 第Ⅱ部 地方創生を支える地域公共交通の再構築 小括

人口減少による利用者減がサービス低下や路線廃止につながり、それが更なる利用者の減少を招くという負の連鎖を断ち切り、地域公共交通が本来の機能を発揮するためには

- ① 自治体を中心となった「まちづくり」と一体による地域公共交通ネットワークの再構築
- ② LRT、BRT、デマンド交通等、地域の課題に対応した多様なサービスの提供による公共交通の利便性と魅力の向上が必要になる

採算性の呪縛からの脱却とTDMに踏み込むことができるのは何時か？

人間らしい生活を支える交通サービスの提供→財源をどう確保するか

では、我々のできることは なんだろうか？

対 行政(市長、議会、担当者、国)

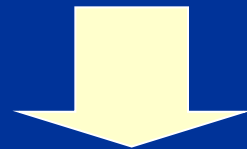
対 市民(反対派、サイレント・マジョリティ)

対 事業者

対 マスコミ



まず、できることは？



LRTがあれば街が活性化するわけではない
交通まちづくりにもっとも適した交通システムがLRT

ご清聴 ありがとうございました

交通まちづくりにおける 市民グループの役割

交通政策基本法

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

■進めたいこと

- ・行政と市民の橋渡し
→交通まちづくりの意識啓蒙に向け、マスコミと一般市民に向けた意見発信
- ・評論家としてではなく、一緒に問題解決を考える有識者的な存在

■注意したいこと

- ・賛成派と反対派の対立
→マスコミがおもしろおかしく報道
- ・行政、一般市民との対立
→行政にとっては諸刃の剣
→先進的すぎると一般市民から遊離

* 宇都宮LRT計画の反省

- ・市民の反対運動
- ・バス事業者の反対(経営難)
- ・政治的な思惑(選挙に負けた候補者が反対派に。地方政党のスタンス)
- ・マスコミの報道

クルマの乗り入れができない姫路駅前

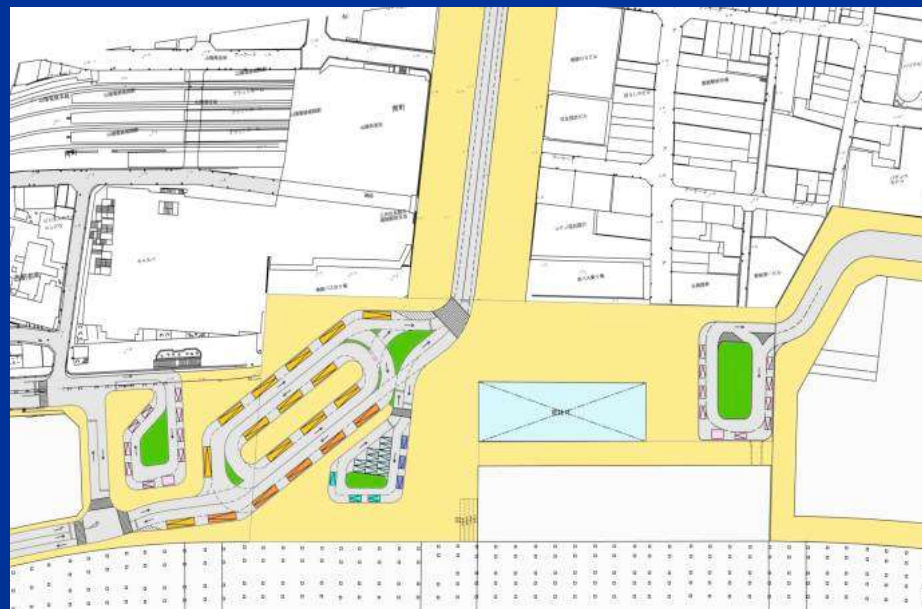


姫路市のJR姫路駅北駅前広場の整備に際し、NPO法人スローソサエティ協会が一般市民や姫路駅周辺整備に関係する諸団体の意見集約をコーディネート、平成21年度に学識経験者を招いた3回の勉強会や4回のセミナー、10回の市民ワークショップの開催などを経て、最後に市民フォーラムを開催し、駅前広場の方向づけを行い、当初計画の変更につながった。

一般社団法人ひとネットワークひめじに発展



平成19年12月 姫路市素案



平成21年8月 最終レイアウト案