

土木学会関西支部 F C C サロン

# 「どうしてもできない！LRT」 の開催経緯

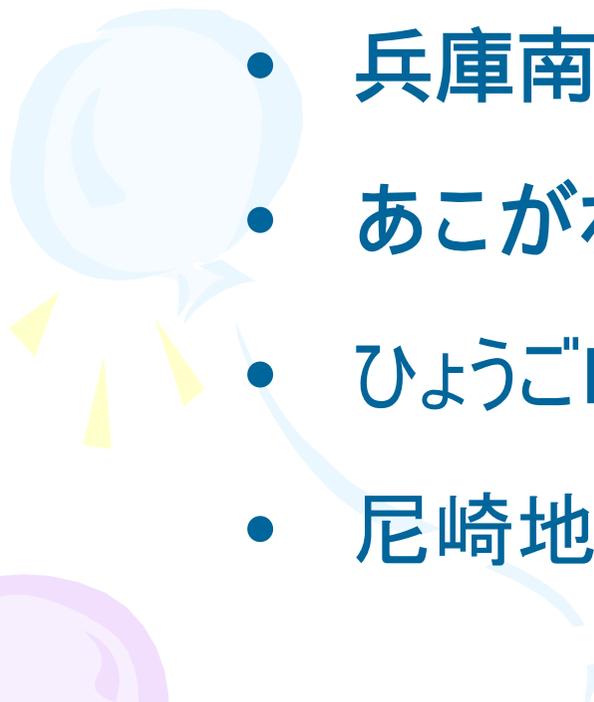
富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科  
(土木学会関西支部 F C C 委員)

本田 豊



# LRTとの出会い・関わり

## ■ 阪神・淡路大震災(1995.1.17)後の震災復興計画 とLRT構想

- 
- 兵庫南部広域都市圏の形成(1996.3)
  - あこがれのまちK O B E(1998.3)
  - ひょうごLRT整備基本構想(2000.3:兵庫県)
  - 尼崎地域LRT整備基本計画(2001.3:兵庫県)

# 震災復興に向けた 持続発展するまちKOBEのイメージ





出典：「あこがれのまちKOBE」（望ましい都市を考える研究会議，1998）

# ひょうごLRT整備基本構想

調査報告書概要版



人間の歩みのまちづくり

兵庫県



# LRTとの出会い・関わり

## ◆ 全国路面電車サミット

① 1997年5月30日～6月1日

「第3回路面電車サミット97 in 岡山」への参加

② 1999年6月3日～6日

「第4回路面電車サミット99 in 豊橋」への参加

③ 2001年10月24日～28日

「第5回路面電車サミット2001 in 熊本」への参加



# LRTとの出会い・関わり

## ◆ 土木学会関西支部 FCC(フォーラム・シビル・コスモス)

\* 21世紀の豊かな国土づくりを進めるために、土木界がいかにあるべきかを自由に議論できる場、また、それらに関する情報発信・受信基地となる場を提供することが設立の趣旨。

\* FCCの特徴は、土木学会関係者によらない自由な議論が可能となる委員構成となっていることであり、会員はもとより、市民との関わりを重視することを基本として活動している集まり。



# LRTとの出会い・関わり



## ◆ 土木学会関西支部 FCC(フォーラム・シビル・コスモス)

①2003年10月10日

第3回FCCサロン 「どうしてもできない！LRT」

②2004年1月23日

第5回FCCサロン 「どうしてもできない！LRT II」

③2006年2月10日



第14回FCCサロン 「どうしてもできない！LRT III」

# FCCサロンの概要

## ◆ 第3回FCCサロン

日時:2003年10月10日(金)18:30~20:30

参加者:123名(パネリストを含む)

パネリスト: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

## ◆ 第5回FCCサロン

日時:2004年1月23日(金)18:30~20:30

参加費:145名(パネリストを含む)

パネリスト:RACDA会長 岡 将男、都市交通研究家 服部 重敬

特別ゲスト:フランス・セマリー社 副社長(広報担当) ソフィー・ペリヤシャルラース

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

## ◆ 第14回FCCサロン

日時:2006年2月10日(金)18:30~20:30

参加者:88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:全国路面電車ネットワーク 制度・財源プロジェクト 本田 豊

# 「どうしてもできない！LRT」 における論点

どうしてもLRTが導入できないのか  
LRTを導入するには何が必要か



# 国内におけるLRTの動向

## ◆進行中

### ①富山市(JR西日本富山港線のLRT化)

2004年3月 富山市が新会社「富山ライトレール(株)」  
設立

2006年度 完成予定

### ②広島市(広島電鉄平和大通り線事業化)

(中国地方交通審議会広島県部会答申 2002.3)

10年以内に完成

# 国内におけるLRTの動向

## ◆動きあり

### ①熊本市

市内線延伸・車庫移転、熊本電鉄との直通運転計画

### ②堺市

平成16年1月 堺市公共交通懇話会答申

東西線臨海部～堺駅～堺東駅～堺市駅約8km

(平成26年度完成目標)

### ③京都市：京都駅－四条河原町・三条京阪など7路線調査

### ④鹿児島市

谷山延伸ルートを市民にアンケート、年度内結論

### ⑤豊島区：池袋地区活性化LRT計画

# 国内におけるLRTの動向

## ◆停滞中

### ①宇都宮市(東西交通軸新交通システムの導入)

JR宇都宮駅東口～宇都宮テクノポリスセンター間約  
12km(年度内決定)

### ②岡山市(岡山電気軌道市役所筋延伸)

岡山駅～岡山大学付属病院間1.6km(2000.2発表)

### ③岡山市(JR西日本吉備線LRT化) (2003.2発表)

### ④札幌市(市内線環状化) (2001.4答申／2001.12の交通事業改革プランで事業存続を年度内決定)

### ⑤長崎市(路面電車北部延伸検討協議会 赤迫～滑石間:平成14年度)



# 国内におけるLRTの動向

## ◆中止・延期

### ①江東区(越中島貨物線LRT化)

JR亀戸～新木場 6.3km (2003.12 事業中止決定)

### ②奈良市(大宮通りほか環状化) (2003.6 中止発表)

### ③尼崎市(尼崎臨海西部地域)

阪急塚口駅～JR尼崎駅～阪神尼崎駅～尼崎21世紀の森  
約12.3km (2001.3計画)

### ④金沢市

新金沢市総合交通計画 (2001.4策定)



# 国内におけるLRTの動向

## ◆路線廃止

### ①岐阜市

名古屋鉄道岐阜市内線・美濃町線(23.9km)

→2005年3月撤退

### ②堺市

阪堺電気軌道(大阪市内除く 約8km)

→2003年3月撤退表明

# LRT導入検討都市の事例(関西)

## ◆滋賀県

JR石山～びわこ文化公園都市～JR南草津

JR石山～びわこ文化公園都市～新幹線新駅・栗東～JR栗東

青山～若草～JR南草津

京阪石山寺～田上～青山～JR南草津

JR守山～琵琶湖大橋～JR堅田

◆京都市 : 市内全域を対象に検討(7路線)

◆堺市 : 堺第2区～堺～堺東～堺市

◆尼崎市 : 阪急塚口～JR尼崎～阪神尼崎～21世紀の森

◆神戸市 : 神戸市中央区～灘区臨海部

# どうしてLRTが導入できないのか

- ◆合意形成 宇都宮市、岡山市、吉備線
- ◆導入空間の確保 江東区、岡山市、金沢市、長崎市
- ◆採算性・財源 江東区、尼崎市、金沢市
- ◆バスとの比較 金沢市、宇都宮市

などが理由として挙げられているが…



なぜLRTが必要なのか、LRTを導入することにより  
ライフスタイルをどのように変えていく必要があるのか  
その理由を明確に説明しきれていない

# どうしてLRTが導入できないのか

## ◆関係者の勉強不足

説明する側がLRTを理解できているかどうか  
LRTの整備効果より採算性重視の思いこみ

## ◆行政サイドの問題点

上下分離以外のLRT導入は地方都市では考えられない  
まだまだ自動車社会を変えようとはしていない  
市長の公約に入れるだけではできない

# どうしてLRTが導入できないのか

## ◆日本でLRTができない理由

合意形成ができない

→ TDM、自動車交通の抑制

総合的な交通計画が存在しない

→ 地域交通計画の策定

LRTにかかる法制度が不十分

→ 交通基本法、道路交通法、軌道法 など

地域に交通財源がない

→ 特に運営への財源制度

# LRTを導入するには何が必要か

## ◆合意形成

- 持続可能な都市再生、公共交通のあり方等の交通政策を示す
- 自動車抑制に対する交通管理者の理解を得る

## ◆制度の整備

- 公共交通の整備・運営財源を確保する
- 交通分野の地方分権を推進する
- 「LRTの整備促進に関する法律」の創設、上下分離の実現

## ◆モデル事業の必要性

- モデル事業として、国内の1都市1路線でもインパクトのある本格的なLRTを整備する

# 「公」を意識した「市民生活の質」の向上と 持続可能なまちづくり

行政中心から市民と行政が連携した  
持続可能なまちづくり

自動車に占領された都市ににぎわいは生まれない  
にぎわい創出のためには歩行者にやさしい空間が必要

LRTの導入

私的空間となってしまった道路の一部を公的空間に取り戻す