

第68回定例河川塾

日時：平成18年12月26日（火） 18：30～

場所：環境プラザ（大阪府環境情報センター1階）

テーマ：公共交通機関としてのLRTの可能性について

話題提供：石塚昌志氏（会員、堺市）

■経歴など

昭和55年建設省入省。北海道開発庁、建設省河川局治水課、建設省東北地方建設局湯沢工事事務所、リバーフロント整備センターなどを転任。建設省の川の担当者は、川に対する思い入れの強い人が多く、印象が良かった。のち地域振興整備公団、岡山市へ。岡山ではLRTを担当。しかしうまくいかなかった。のち国土交通省都市局、堺市勤務に至る。

■堺のこと

堺は殿様のいない自由都市。三国ヶ丘は摂津、河内、泉という3つの国の境にあることから名付けられた。昔は海岸線に沿って古墳が造られた。海外から来る人に国力を見せつけるという意図があったのだろう。大和川が付け替えられて土砂がたまり、それまでの港が使えなくなり堺旧港が造られた。阪堺線は明治44年開業。明治時代は大阪から南の方向に活性化の軸があった。しかし阪堺線はピーク時に比べて7分の1の乗降客。日本中の路面電車が減っている状況。昭和7（1932）年に1,500kmの路線延長があったのが2000年は250kmになった。阪堺線は「やめそこなった」というのが正直なところかも知れない。

■LRTの世界

低床式のものには地上約30cmの所に床がある。屋根や椅子に機器を入れたり、車軸を切るなど床を低くする工夫がある。ストラスブールなどでは、町の中で乗り易いように様々な工夫がされている。料金徴収はたまにしかチケットのチェックが無い信用乗車システム。改札も無い。但し見つかると約6,000円とられる。しかしただ乗りは3%しかいないとのこと。殆んどは定期券を購入。年間3万円程度で誰でも使えて、1枚あれば4人まで乗れるものもある。切符も1枚で12時間や24時間使え、時間内ならば何回でも乗車可能なものも。乗降口も沢山あり、車椅子も乗り易い。窓も低いなど、様々な工夫がされている。

堺市では大小路通りで導入を検討している。現在堺駅と堺東駅間のシャトルバスは210円。乗客の90%近くがこの2駅の間を乗り、途中で降りることが無い。

日本は大正10（1921）年にできた軌道法で、これまで道路の中央を走行することが原則であった。外国では歩道の横を走る所もあり、あたかも乗りながらウインドウショッピングをしているようだ。また夜には電車が店のショーウィンドウの様にも見える。色々な可能性を追求したい。運転手は一人。カールスルーエのトラムは全長100m近くもあるが、運転手は一人。ドアはタッチパネルで触れると開き、開閉は乗車する人に任せている。まるで横になったエレベーターのようだ。LRTの採算は運賃では賄えず、運行費の30%しか運賃で賄っていない所もある。残りの

70%は公共が負担している。交通税（事業所が払う）で施設整備と運行費等を賄っている所もある。企業は通勤手当を払っておらず、その分を税金で払っている感じ。我が国では、「チケットキャンセル」は株主に理解されないの今のところ民間の事業者では無理との話。

写真：トラムとバスが平行して乗り換え出来る。近くに無料駐車場・駐輪場。

写真：トランジットモール。車が入れない広場（歩行者の移動が中心）。

写真：ストラスブール：4万台もの車が通る道をLRTに変えた。広場機能と路面電車の通行の時間をシェアして、町中の歩行者の空間を広げることができた。200人近く乗れ、電車が通過してしまえば歩行者の空間になる。軌道に芝生が植栽されているものもある。架線レスで。電車が走る時だけ地上の電極から電気が流れるしくみのものもある。日本では難しいかも知れない。

堺は規格づくりが技術として発達した。鉄砲も種子島が入ってから約1年で大量生産できるようになった。これが刃物や自転車の技術になった。

通称“がちやてん”（天下茶屋で乗り換えて堺東～堺間を移動する人）、も多いが、LRTができれば、これが解消される可能性がある。

総延長は8.2km。総事費は547億円が地方交通審議会で位置付けられている。km当たり30億円程度の整備費と言われているが、高架構造物が多く、高めの算定になっている。堺～堺東間は1.7kmで、この間を早期開業区間としている。この間に効果構造物は無い。

■検討中事項など

軌道の配置は、外側、片側、中央の3種ある。外側は車の荷捌きが課題。今後は車両にも国の補助を得られるように要望したい。堺～堺東間のシャトルバスは堺で唯一の黒字路線。5,000人程度の日乗車がある。これがLRTに乗り換えれば運行は可能である。

運行する事業者の公募条件を検討中。昨年末にかけ企画提案を募り、現在結果を整理中。各社からの提案は、経営に関して1件。技術に関して28件。LRTは勾配8%程度まで登れるものもある。幅2.5m程度でバスと同じ。車が走れる空間があれば走れる。高さも3.2mでも走れるものがある。いわば車の通行を止めることを判断すれば走らせることは可能。二酸化炭素の排出量は車の8分の1。船は4分の1。因みに大阪環状線は1両を1km走らせるのに20円しかかかっていない。路面電車なら50円程度。

■採算性について

採算性の概念をどう考えるか。ヨーロッパは赤字が前提。まちを良くするために、移動手段をどう考えるか。普通、ビルのエレベーターの利用料は無料。それを横にすると考えれば良い。シースルーのエレベーターが通っているイメージ。その際フロアを美しくすることが大切。

今まではトンネルも橋も、公共施設は造れば良かったが、今後はいかに知恵を盛り込むかだ。ヨーロッパは「中心市街地は公共のもの」という意識が高い。

■日本でLRTが進まない理由。

LRTの導入に対する賛否の意見は半々。自動車を捨て切れない。発言力の強い人が車に乗っている。街の有力者も車が良い人が多い。都心は皆の財産だが、お金をかけるのはアンバランスと

いう人も多い。公共が一部の地区で良いものを造ることに市民の理解が得られにくい。

皆で一緒に取り組む意識が全体的に低いのだと思う。キャンペーンも必要だろう。岡山駅前の整備の時は市が事業を進めたら、皆が被害者だと言い出した。日本には一斉に被害者になる土壌がありそうだ。

(西河) 堺は環濠がオンリーワン。高速道路の地下化など考える時代が来る。

(石塚) ストラスブールでは LRT のデザイナーが「まちを美しくしたい」「リッチに乗る」ことを考えたと聞いている。毎年1路線ずつ追加している。今は6路線もできている。堺でも可能性を追求したい。

以上

(文責 久保田)