

LRT
symposium

Light Rail Transit Symposium

“Community Development and LRT”

Wednesday 19.02.2014 14.00 – 16.30

– **Presentation**

“A case of Strasbourg that development
have introduced public transport”

Speaker : Yumi Fujii Vincent

– **Discussion**

“Future of Utsunomiya-city with LRT”

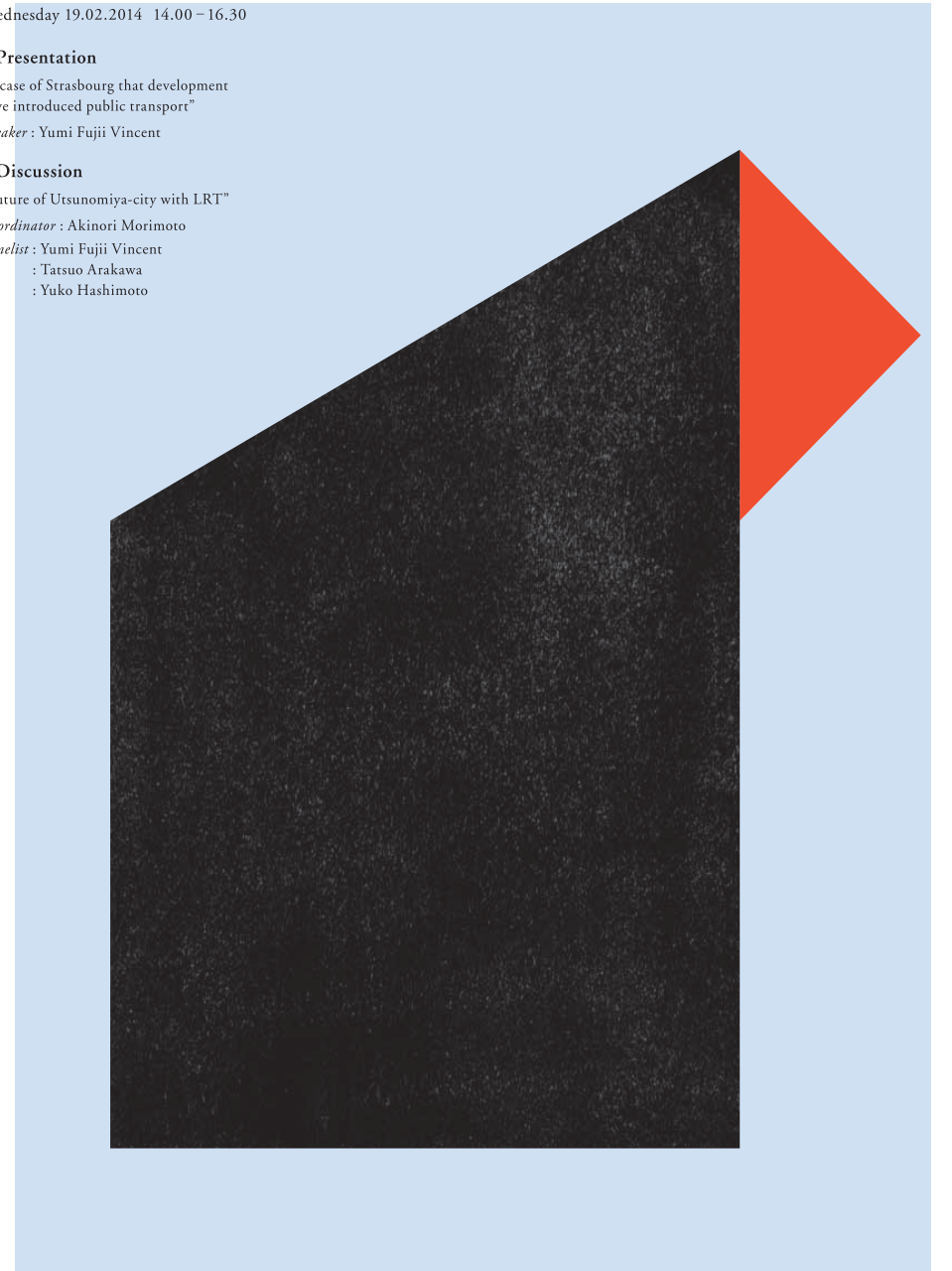
Coordinator : Akinori Morimoto

Panelist : Yumi Fujii Vincent

: Tatsuo Arakawa

: Yuko Hashimoto

LRT
symposium



LIGHT RAIL TRANSIT
SYMPOSIUM

はじめに

宇都宮市が、2013年3月に公表した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」の中で、新交通システムとしてLRTの導入を明確にしました。

また、同年11月には宇都宮市と芳賀町が「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置し、事業化に向けた検討を始めています。そこでは、乗客の需要予測や採算見込み、停留場の箇所や所要時間の想定なども報告され、LRTの運行計画などについて具体的な姿が見えてきたところです。

LRTの導入は、宇都宮の将来の発展に大きく寄与することが期待できます。そこで今回、中心市街地の再生・活性化を目指す当機構として、市民の皆さまを始めとする多くの方々にLRTに関してご理解をいただくため、シンポジウム「まちづくりとLRT」を企画しました。公共交通関連はもちろん、まちづくり全体にも精通している講師・パネリストをお招きし、LRTを導入することのメリットや課題などについて講演・討論していただきます。

これをきっかけに、1人でも多くの方に、公共交通のあり方を含めた将来の宇都宮のまちづくりについて、考えていただければ幸いです。



須賀 英之 宇都宮まちづくり推進機構 理事長

日本興業銀行(現みずほ銀行)で、産業調査部主任部員、本店営業部・業務部副部長を歴任。現在は、学校法人須賀学園副理事長、宇都宮共和大学長、宇都宮短期大学長、同附属中学校長・同高等学校副校長、栃木県私学審議会委員、栃木県楽友協会会長、栃木県文化振興審議会会長、うつのみや産業振興協議会会長、宇都宮商工会議所副会頭などを務める。

東西基幹公共交通(LRT)の 基本方針

“The public transport of the east and west foundation”

宇都宮市が2013年3月に公表した 東西基幹公共交通の実現に向けた 基本方針の主な内容

1. 導入システム

東西基幹公共交通として求められる機能を備え、人や環境にやさしく、沿線地域の活性化や産業の振興、広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる新たな交通システムとして「LRT」を導入

2. 計画区間

機能的な公共交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりとの連携や安定した需要の観点から、「桜通り十文字付近～東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区(約15キロメートル)」を計画区間として設定



3. 整備手順

- ・喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消及び慢性的な渋滞の緩和を図るため、また、道路整備や拠点整備との相乗効果を高めるために、JR宇都宮駅東側を優先的に整備
- ・JR宇都宮駅西側については、更なるバスの定時性や利便性を確保するため、当面の間、ICカードによる運賃支払いシステムの導入や施設及び走行環境を整備

4. 事業スキーム

公共性・継続性を確保し、健全で持続的な民間活力を生かした交通システムとするため、公共により走行空間などを整備・保有し、民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行う「公設型上下分離方式」を採用

5. 関連施策

- ・LRTの整備とともに、機能的、効果的に連携するバスネットワークを構築
- ・LRTと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるようICカードや乗り継ぎ割引制度の導入、バリアフリーな交通結節点などを整備

6. 今後の進め方

関係機関との協力体制の構築や更なる市民理解の促進に向けた取組を実施

LRT(次世代型路面電車)の 事業推進と中心市街地への 早期乗り入れに関する提言書 [2014年2月]

東西基幹公共交通について、新交通システムとしてLRTの導入を明確にされたことを受け、宇都宮まちづくり推進機構では、宇都宮市長に対して提言書を提出しました。

提言内容(要旨)

- (1) 平成31年度(2019年度)までには、JR宇都宮駅西口までLRTを開通させること。
- (2) その後、早期に、JR宇都宮駅と東武宇都宮駅との結節を図り、将来は東武宇都宮線に乗り入れ、さらに真岡・鹿沼方面に延伸すること。
- (3) LRTのターミナル、トランジットセンターの機能的な整備や周辺の再開発を推進すること。
- (4) LRT整備と連動して、バス路線の面的な再編・拡充を行い、LRTとバスとの連携による、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を実現すること。
- (5) LRTの整備着手のため、事業主体組成の準備を開始すること。
- (6) LRT導入に関する市民の理解と関心を深め、迅速な事業化を図るため、産官学民の活動を盛り上げること。

No Image

公共交通を導入したまちづくり
ストラスブールの事例

"A case of Strasbourg that development
have introduced public transport"

講演 | ヴァンソン 藤井 由実

Speaker: Yumi Fujii Vincent

公共交通を導入したまちづくり ストラスブールの事例

LRTとは

本日はお集まりいただき、誠にありがとうございます。また、この場を設けていただいた宇都宮まちづくり推進機構さま、宇都宮市さま、そして諸先生方に心より御礼申し上げます。昨日、宇都宮駅を降りると、「LRTがまちを変える」という看板を目にしました。そこに、フランス・ストラスブール市のLRTの写真も載っていて。本日は、そのストラスブール市を例に、LRTを導入したまちづくりのお話ができればと思っています。

はじめに、LRTについて。LRTとは、軽軌道輸送〔*Light Rail Transit*〕の略で、定時性・速達性に優れ、運行頻度が高く、揺れが少ない乗り心地の良い乗り物です。日本では、次世代型路面電車とも呼ばれています。大きな特徴は、完全低床車両であること。ベビーカーも車椅子も、乗組員の介助なしに乗車可能なバリアフリーの設計が施されています。

しかし、完全低床車両を導入しただけでLRTの完成、というわけではありません。車やバスなど、他の乗り物との乗り換えが容易であること。つまり、交通全体を考えた高機能な輸送システムをつくり出すことが、LRTには求められています。また、都市景観との一体化も、LRTの果たす役割。フランスでは、LRTの車両がまちの景観に合わせたデザインになっていて、道路やベンチなどのまちのデザインも、LRTに合わせて整備されています。車両を見ただけで、ボルドーのものかパリのものか、フランスの人たちはすぐにわかる。まちの顔として、LRTが活用されています。



ストラスブールの事例

世界では、約140の都市でLRTが導入されています。中でもフランスは、28都市（大半が人口50万人以下）でLRTが導入されました。宇都宮の人口以下の中小都市です。欧州では、LRTをトラムと呼ぶので、これから私もトラムという表現を使いたいと思います。

フランスは、日本より20年も前に、車社会になりました。今の日本と同様、深刻な交通渋滞や事故に悩まされ、ストラスブールも1970年代から、新しい公共交通を活用したまちづくりを模索します。その際の検討事項は、輸送能力、整備コスト、そして将来のまちづくりに役立つかという点で、長期間にわたって議論されました。89年、トラム導入を掲げた候補が市長に選出され、トラムを使ったまちづくりがスタート。選挙から5年後には、駐車スペース2線、車道2線のスペースを、9.8kmの歩行者専用空間とトラムの路線へ変えることに成功しています。95年の都市計画プランのトラム路線図は、現在とほぼ同じ。その頃から、先を見据えたトラムの活用方法を計画していたんですね。今日まで、市長も政党も行政の間人も代わってきています。それでも一貫性を持って、将来への交通づくりを進めてきた。ストラスブールは周辺自治体を含めて、東西15km、南北30km、経済人口は約48万人。宇都宮市と同程度です。現在は、トラムの専用軌道距離が40.2kmとなりました。1日のトラム利用は、32万トリップ。トラムが通っていない場所にはバスが走り、バスとトラムの利用は1日に40万トリップを達成しています。

中心地から車を少なくしたことで、オープンカフェや公園などの憩いの空間が、まちに創出されました。車は走っていても停まっても、スペースを使います。車に奪われた空間を、市民にお返しする。それが、トラム導入における大きな特徴です。加えて、注目すべき点は専用軌道の緑化。フランスはほとんど芝生軌道になっていて、公園の中をトラムが走ってるような美しい景観が生まれました。工事のため、どうしても伐採する必要がありますが、「3本切ったら5本植林」をモットーに、まちの緑化、景観整備をトラム導入と同時に進めています。

トラム導入後、ストラスブールはブランドの確立に成功しています。暗くて寒いイメージを持たれていたストラスブールですが、先進的な環境都市として認知され、人口が増えていきました。そのブランドイメージとともに、「トラムに乗ってマルシェに行こう」と観光キャンペーンを展開し、ホテルの閑散期であった冬に200万人もの観光客が来るほどに。トラムが、まちおこしの要因になっています。

利用を増やした5つの狙い

車を減らして、利活用空間を生み出さないことには、まちの活性化は望めない。フランスでのトラム導入は、まちの賑わいを求めての結果でした。しかし、かっこいいから、環境に配慮するから、という理由だけで、市民はトラムや公共交通機関を利用してくれません。そうなれば、賑わいをつくれなくなる。では、どのようにして、1日40万トリップの公共交通利用を生み出したのか。その理由を、5つに絞ってお話したいと思います。

1つ目は、歩いてまちを楽しむまちづくりを行いました。中心地は、歩いて40分ほどの広さ。車は走っておらず、駐車場もありません。まちの2/3を、歩行者専用空間にしました。2つ目は、便宜の高い交通システムの導入。改札が無い乗り降り、いわゆる信用乗車方式を取り入れて、速達性・定時性を確保しています。切符は駅のチケットキャンセルーを通して、1時間の間であれば全ての公共交通を乗り降り可能に。定期券にはICチップが搭載されているので、機械にタッチすると、そのタッチの量が制御室に伝わり、多い場合はどんどんトラムを走らせて運行管理を行っています。また、バスとの共通切符・定期券を販売することで、スムーズな乗り換えを実現しました。つまり、乗客が利用しやすい環境を、あらかじめ用意したということ。

3つ目は、車との併用です。フランスと日本は、1000人に対しての車保有台数が、アメリカの800台に対してそれぞれ約600台。フランスも車社会です。けれども、フランスでは公共交通導入が進みました。それは、車利用者の目線に立った施策が、功を奏した結果です。まずは、車を持つ郊外の人に対して、最寄りのトラムの駅に大型駐車場を確保。その駐車場料金とトラム料金の合計額を、都心に車で行って駐車する料金よりも安く設定しています。また、中心地での車の進入は原則禁止ですが、地下駐車場や時間帯規制を設けながら、車利用者へ配慮した交通づくりを行いました。

4つ目は、景観整備。街灯やベンチ、ゴミ箱に至るまで、トラムと一体化するデザインを図っています。トラムが走ればまちが美しくなるという経験則を、市民に植え付けていったわけです。そして最後の秘訣は、トラムを補完する交通まちづくり。ストラスブール広域自治体圏450km²内には、570kmの自転車専用道路があります。1万本の駐輪用アーチを設けて、都心から農村地帯まで、サイクリングを楽しみながら出掛けることができる。宇都宮市も、自転車政策に力を入れていますね。20年前からジャパンカップサイクルロードが実施されて、集客効果がどんどん上がっている。自転車が走りやすいまちというのは、交通まちづくりに欠かせない要素だと思っています。

No Image

No Image

運営の仕組みと財源

今まで見てきたように、トラムを導入したストラスブール市は、様々なメリットを生み出すことに成功してきました。では、そんな交通まちづくりを可能にしたフランスの社会的背景は、どのようなものなのか。トラム運営の仕組みと財源、法整備、市民の合意形成の経緯や内容を辿りながら、その辺りについて触れていこうと思います。

トラムの路線や運賃を決めるのは、行政が担当します。フランスの場合、交通政策課が担当に。ただ日本と違うのは、行政が全てを抱える、あるいはコンサルに全て任せるということではなく、行政が主体となって、専門家たちを有期雇用するシステムを採用しています。行政と専門家たちが、トラムを完成させるという1つの目的に短期間で向かって行くので、政治的理由に左右されずに工事を進めることができました。

工事後は実際の運営に移っていくわけですが、フランスでは多くの自治体が「公設型上下分離」を採用しています。大まかに言ってしまうと、インフラと運営の主体組織・会計を分ける方式。インフラを行政、運営を事業者が請け負うのが一般的です。自治体側は、既存事業者が持つ高品質のサービスを、市民に提供することができる。そして事業者側のメリットとしては、初期投資や固定資産税を払う必要がなく、お互いがwin-winの関係を紡げます。宇都宮市のLRT計画でも、「公設型上下分離」を検討していますね。

宇都宮とストラスブールを比較すると、人口は51万人と48万人。都市財政は、1,530億円と1,825億円。ストラスブールは潤沢な資金があったからトラムを導入できた、というわけではありません。トラム導入のコストに関して、フランスは1kmあたり平均33億円です。ストラスブールの場合、その2割ほどを国の補助金で補うように。宇都宮も、1kmあたり約25億円、その半分を国からの支援で補助すると、いただいた資料に記載されていました。

次に、ストラスブールの運営財源の内訳を見ると、交通税が46%。交通税とは、従業員10人以上の事業者が払う給与全額の2%を上限として、徴収する税金です。そして、切符収入が23%ほど。残りは、自治体の税金での補填です。つまり、赤字路線。日本だと、即撤退を求められます。赤字の理由は、社会運賃制度というのが導入されているから。ストラスブールの公共交通定期券は約4,000円なのですが、収入が少ない人は1ヶ月たった約280円で定期券が買える。決して赤字でもいいと言っているわけではなく、フランスでは税金をどのように使用するかという社会哲学として、独立採算性よりも、全ての人に移動を保障することが求められています。

法整備

フランスでは公共交通を、水や電気と同様に、市民に保障すべきインフラと見なしています。いわゆる、交通権です。交通権は、82年の国内交通基本法で保障されました。そして、公共交通を維持する公金投与も、国民は了承している。日本も、2013年度に交通政策基本法が閣議決定し、これから公共交通を守る社会理念が形成されるでしょう。

フランスの交通に関する法律の系譜を詳しく見ていくと、82年の交通基本法が通った際に、交通政策の企画実施権限が地方自治体に委譲されました。そして96年に大気法が制定され、人口が10万人以上の自治体は交通プラン(PDU)を策定しなければならない、と義務が課せられます。ストラスブールでは、ちょうど2025年のPDUができ上がりました。ますます歩きやすいまち、自動車の走行全距離の30%減、公共交通のさらなる充実化。この3つを目的に、交通づくりを始めようとしている段階です。

2000年、交通法の集大成と呼ばれる連帯都市再生法が定められました。この法律によって、持続可能な発展を都市に求める場合、交通計画との一貫性が必要であるという共通認識が形成されました。先述のストラスブールのPDUは、都市計画のマスタープラン(PLU)と併せて、議会の承認を得ようとしているところです。都市計画と交通計画の整合性を図りながら、実現性を高めていく。このような自治体の動きに呼応するかたちで、国からも多額の補助金支援が行われ、フランスのトラム導入が一挙に動き出しました。



市民への合意形成

法律のバックアップと、それに応える財源(税金)も確保されている。しかし、それだけでトラムを導入しても、市民に利用されるとは限りません。トラムのメリット説明や意見聴取などを、導入前に行う必要がある。そのため、導入政策立案後、道路管理者との内部調整を経て、市民の合意形成(コンセルタシオン)が始まります。フランスでは、合意形成のプロセスが法律で決まっています、例えば相反する意見を発表し合う場を必ず設けなければいけない、などのルールが定められている。ここからは合意形成に関して、より具体的なプロセスと手法をご紹介します。

はじめに、合意形成の入口である事前協議から。事前協議の内容は日本とほぼ同様で、周知活動、市民からの意見聴取、ワークショップなどを開催。この際に、路線に対する市民のお話・要望を受け付けます。また、配布した資料の後ろには必ず、合意形成の理由や、今後のプロセスが書かれたカレンダーが、きっちりと記載されている。そうすることで、行政も責任を負うわけです。

事前協議後、市民の意見を反映して、再度プロジェクトを練り直します。そして作り直したプロジェクトを、次は公的審査にかける。事前協議は市役所が主体でしたが、公的審査では行政裁判所が中立的な有識者を募り、その委員会が主体となって審査します。目的は、プロジェクトの公益性審査。例えば、市民からいただいた意見を調整した案や、駅毎に整備前後がわかるイメージ図、そして、まちの交通プランとどんな関わりがあるかということ、調査や資料で示していく。もちろん、経済調査なども同時に行いますが、最も重要視されるのは、やはり市民から出た意見と行政の対応です。よって、事前協議の段階から、市民との経緯は全て記録され、報告書に執筆者・責任者の名前が全て記載されるほど。でき上がった300ページほどの報告書は議会に提出され、その後知事の公益宣言が発令し、工事に移ることができます。

しかし、工事開始後も合意形成が続きます。1年に4回、ニュースレターを市民に配布したり、進捗状況説明会を開催したり。植林式や線路敷設式にも、住民を招待します。その中でも特徴的なのは、必ず議員さんと行政のスタッフがペアになって、住民へ説明を行うこと。そのペアで店舗を1つずつ訪れ、作成した資料などを渡しています。このような丁寧な合意形成が功を奏し、商店主対象のアンケートでは、「トラムが通って、消費者の行動が好ましいものになった」という声が大半を占める成果を得られました。

その日を目指して

日本では何年も前から、20近い自治体がトラムの導入計画を検討しています。でも、なかなか進められない。私なりに発見した課題は数点ありまして、まずは公設型上下分離が根付いていないこと。それに、もう1つ大きな問題として、運輸連合がなかなかつくりにくいこと。また財源の点では、公共交通は独立採算で赤字路線は認められないという風潮が、日本はまだ強いと思います。今までの公共交通は黒字路線が多かったため、むしろ赤字路線が認められない。赤字路線に対して、税金を投入してまで公共交通を守る意識が、十分に育っていません。

意識の面で言えば、日本は世界に類を見ない超高齢化社会に駆け足で近づいているのに、危機意識の共有化が成されていないという点も。宇都宮市も、20年後には人口の1/3が65歳以上になると言われています。何歳になっても運転できるとは、言い難い。フランスでは、福祉と環境をセットにして、まちづくりのために交通が示す役割は大切なんですと、国も行政も市民へアピールしてきました。その合意形成やPRの手法も、今後の課題になると思っています。

様々な課題はありますが、皆さまにお伝えしたかったのは、理想を叶えるのに必要なのは「人」だということ。ストラスブールの、暴力を受けながらもトラム導入のまちをつくった初代の市長さん、次にそれを大きく前進させた2代目の市長さん。そして、そういったリーダーを支えてきた行政や研究者の熱意を伝えたいと思い、私は本を書きました。

宇都宮市のLRT計画の資料をたくさん拝読しましたが、想定路線も採算性調査なども、全てが充分なぐらいでき上がっています。おそらく、本LRT計画には、日本中の研究者、専門者の知見と経験と熱意が凝縮されて、この宇都宮に蓄積されていくはず。あとは、実現させるだけです。遠くないその日を、楽しみにしています。



講演者 / ヴァンソン 藤井 由実 ビジネスコンサルタント

大阪外国語大学(現大阪大学)フランス語科在学中に渡仏し、「外国人へのフランス語教諭資格」を取得。1980年代より、パリ、マルセイユ、ロンドンに移住し、通訳として活動する。2003年からフランス政府労働局公認の社員教育講師として、民間企業や公的機関で「日仏マネジメント研修」を企画。著書に『ストラスブールのまちづくり(学芸出版社)』(土木学会出版文化賞)。

LRTのある宇都宮の未来

宇都宮のLRTと、交通づくり

森本 本日はたくさんのご来場、大変嬉しく思います。ストラスブルのような住み心地良いまちになるために、宇都宮はどうすべきか。ここからは、3名のパネリストと議論していきたいと思います。それでは早速、荒川さんから、宇都宮市のLRT計画についてお聞かせください。

荒川 宇都宮市副市長の荒川でございます。1993年に始まった本計画は、一度凍結致しましたが、2012年から再び実現に向けて進めて参りました。市も、改めて「東西基幹交通の実現に向けた基本方針」を作成し、桜通り十文字から宇都宮テクノ・ゆいの杜の15kmまでを計画区間として、そのうち駅東の12km区間を優先整備していく予定です。

森本 進捗状況はいかがでしょう？

荒川 2013年当初、多くの需要が見込める清原、芳賀、高根沢の工業団地の各企業に、ヒアリングを行いました。結果、本区間の採算性の見通しが立ちまして。その情報を、芳賀町長さんと町議会にご提供すると、「同時に整備を進めたい」と申し入れを承りました。昨年、芳賀・宇都宮東西基幹公共交通」ということで、検討中です。今後は、東部地域の自動車交通量調査や、LRT予定路線の沿線企業団体へのアンケートを実施して、需要予測などの精度を高めていこうと。本年度以降は、住民への説明、詳細な調査・測量・設計を。それらを踏まえ、工事・施行に向かう予定です。

森本 開通予定は、いつ頃に？

荒川 正式決定ではございませんが、佐藤市長から「2016年度までに着工。2019年度までに

開通を目指す」と、指示を受けまして。東京オリンピック、そして栃木国体に向けて、計画を策定しております。

森本 荒川さん、ありがとうございました。短い時間で、簡潔にお話しいただいて。続いて橋本さんに、デザインの専門家として、LRT導入について伺います。

橋本 ご紹介いただいた、宇都宮美術館の橋本と申します。私はデザインという観点から、交通についてのお話を。はじめに、人の生活というのを考えてみると、衣食住は欠かせない要素です。そして、その要素を得るために、私たちは買い物に行ったり、情報を得たりする。つまり、常に移動を行っています。無人島にいても、衣食住を満たすために移動しますよね。移動は、生活の中で非常に大事な行為です。その手段は多様で、ベビーカーから自動車まで含むパーソナルモビリティや、公共交通、緊急時に活躍する特殊交通など。これら全てがあるから、私たちは生活ができています。なので、LRTを導入する際、他交通との共存方策が大切だと思います。そのためには、デザインの思考が必要で。

森本 皆さまも、「都市のグランドデザイン」という言葉を聞くとと思いますが、デザインとは何なのか、改めてお聞きしてもよろしいですか？

橋本 美術館で子どもたちとデザインについて話す時は、「デザインは解決する手段」と教えています。目的があって、何かをつくる。そして、使ってくれる人がいる。LRTのエンドユーザーは、乗客です。誰のための交通か。そのために、

どんなものをつくれればいいか。使うとどうなるか。ニーズを吸い上げて、制約や条件とバランスを図りながら最適解を導く。それが、デザイン。色やカタチだけではなく、問題を解決するアプローチそのものがデザインです。先ほど出た「都市のグランドデザイン」における交通づくりは、様々なモビリティの共存に加え、文化や景観などの地域色と一体化したものが望ましい。そして、100年後でも遜色がないものです。宇都宮のLRT計画並びに交通体系も、長いスパンを視野に入れて取り組んでもらえたらと思っています。

森本 デザインの手法を、まちづくりにもっと活かすべきですね。橋本さん、ありがとうございました。さて、講演していただいた藤井さん。LRT計画の現場を見て回られたということで、率直な感想をお願いしますか？

藤井 宇都宮は、道路が非常に広いですね。それと、大きな雇用を抱えるテクノポリスがあって。軌道敷設から始める、日本初のLRT企画が実現できる条件が整っている。将来、基幹交通を導入することで、さらなるまちの発展が望めると思います。駅前で「住めば愉快だ」というロゴを見ました。フランスは日本よりも流通や利便性に乏しいのですが、住みやすく楽しいまちが多いように思います。宇都宮もLRT導入とともに、日本を代表する住んで楽しいまちを、つくってもらえたら願っています。

森本 宇都宮の道路は、広さと本数が特徴的です。その道路空間の再分配が、過ごしやすいまちに生まれ変わる要素ですね。

LRTのある宇都宮の未来

“Future of Utsunomiya-city with LRT”

コーディネーター | 森本 章倫
パネリスト | ヴァンソン藤井 由実 /
荒川 辰雄 / 橋本 優子

Coordinator : Akinori Morimoto
Panelist : Yumi Fujii Vincent /
Tatsuo Arakawa / Yuko Hashimoto

都市間競争に向けた、魅力あるまち

森本 LRTが走ると生活がいかに変わるか、なかなか想像しづらいかもしれません。橋本さんのお考えは？

橋本 出掛ける目的に付随して、いろんな楽しみが増えると思いますね。

森本 と、いいますと？

橋本 例えば、服装を選ぶ楽しみ。車だと周りの視線から隠れられるので、極端に言えばパジャマ姿でも大丈夫ですよね。けれど公共交通は、皆が使います。だから、オシャレをして出掛ける。LRTによって、車じゃなくても出掛けやすい場所が増えたら、服を選ぶ楽しみも増えるかなと。

森本 面白い視点ですね。乗車以外の楽しみも増える。では、そのようなまちになるためにLRT新設を目指す現段階において、藤井さんから宇都宮市へ何か進言はありますか？

藤井 フランスの場合、多くの都市が隣接しているので、都市間競争が起こっています。日本も人口減少から、同様の事態が起こるでしょう。そのときに、どうやって人を集めるのか。宇都宮市が計画する、魅力ある施設や機能を置き、それを交通で結ぶコンパクトシティは、競争に勝つ大きな要素です。今の宇都宮には、LRTの英知が集っているので、あとは実現するだけ。だからこそ、ビジネスフレームや事業組織を早急に立案することが、現在の課題かなと思っています。

森本 荒川さん。藤井さんがおっしゃった事業主体について、今後はどうお考えなのでしょうか？

荒川 ご指摘の通り、事業主体の設立が目下の課題です。LRTを導入した富山市では、下の基盤は富山市役所が所有し、「富山ライトレール株式会社」が運行事業主体に。幸運にも、富山地方鉄道があったので、そこから人材を呼び入れた。私たちが公設民営を検討中なので、全国の軌道事業者の運営方式を、調査・研究しているところでございます。近々、その成果を整理して、発表できたらと。

森本 開通まで短い期間なので、議論を詰めるのに大変かと思いますが、楽しみに待っております。実際のデータによると、都市内交通があるまちは、人口が落ちにくいらしいです。交通体系をつくり、まちの魅力を繋げる。都市間競争へ突入する前に、準備しておかなければいけませんね。

宇都宮が行うべきこと

荒川 藤井さんの書籍の内容について、お聞きしたいことが3つございまして。LRTをフランスで導入する際、市民の直接投票を行ううえで注意すべきことがあると。まずは、その辺りを詳しくお聞きできますか？

藤井 「直接投票を行うと、企画自体が成り立たなくなる」というのが、フランスの通説です。その理由は、LRT計画とは関係のない、現政権への不満票も集まってしまうから。そして賛成の人は、わざわざ投票に行くことはない。それが問題と指摘されていて。

荒川 そういう経緯があるのですね。ありがとうございます。次に合意形成について、フランスと日本の比較などをお伺いしたいなと。

藤井 フランスでは、合意形成の過程が法律で決まっていますが、その内容は各自自治体に任せられています。都市ごとに交通・都市計画は異なるので、裁量を委ねる。その点が、マニュアル型の日本との大きな違い。ただし、公的審査や市民への情報公開といったストッパーも掛け、合意形成の内容をより強固にしています。

森本 その精査スキームも、経験から何度も練り直されたものなのでしょうね。では荒川さん、3つ目の質問を。

荒川 本の中で私が特に目を引いたのが、市民の挑戦です。市民自らが、意識や生活スタイルを変えていったらしくて。そのような意識改革への助言を、お聞かせ願えればと。

藤井 若い人は労働時間が長く、ワークショップに参加する時間があまり取れませんよね。

幸い、団塊の世代の人がこれから時間を確保できますので、市民活動などに参加してもらえます。市民の挑戦とは、今自分が少しでも我慢して、持続可能な発展ができるまちを、次世代に残すことです。

橋本 私も藤井さんに、ストラスブールと宇都宮の文化的背景の違いをどう乗り越えるか、お聞きしたくて。

藤井 日本の公共交通に対する愛着度や信頼度は、フランスより高い。清潔で定時性のある公共交通に、良いイメージを持っていますよね。そのイメージを上手に活用して、域内交通をアピールしてもらいたいと思っています。

荒川 未来を見ると言えば、先ほど橋本さんがおっしゃった、デザイン。パリの地下鉄にはデザインマネージャーがいて、問題発生時に首長・技術部隊・市民それぞれの意向をマネジメントしています。このデザインマネージャーという考え方は、日本でも導入できるのかなと。

橋本 導入は必要ですね。本当に良いデザインは問題を想定していて、問題時のマニュアルも作成します。その運用を、デザインマネージャーが担っていて。100年後に設計者がいなくても、代々のデザインマネージャーが運用を行っている。長期間の運用・管理に、デザインマネージャーは非常に有効だと思いますよ。

森本 パネリストの皆さま、ご意見ありがとうございました。LRT導入に向けての議論、そして次世代の宇都宮についての議論が、これからどんどん深まっていくことを願っています。

コーディネーター・パネリストの紹介

パネリスト



荒川 辰雄 宇都宮市副市長

1989年、旧建設省に入る。都市設備の知識と経験を培い、2011年から国土交通省都市局街路交通施設課街路事業調整官に就任。鉄道や駅、バスターミナルなどの公共交通結節点を活用した、地方都市の再生や活性化に向けた支援に取り組む。地方自治体での実務経験もあり、高知県土木部都市計画課長時代は、JR高知駅前広場の整備などに尽力。2013年4月より現職。



橋本 優子 宇都宮美術館主任学芸員

京都工芸繊維大学大学院修了(工学修士)。専門は、近現代の建築・デザイン史、デザイン教育、交通・環境デザイン研究。展覧会に、「フィンランドのくらしとデザイン」、「北欧モダン デザイン&クラフト」、「リーフェルトのイスと家」、「クリムト 黄金の騎士をめぐる物語」ほか。主な共著は、『デザイン史を学ぶクリティカル・ワークズ』、『近代デザイン史』、『ヴェルナー・パントン作品集』など。

コーディネーター



森本 章倫 早稲田大学理工学術院教授

早稲田大学大学院を卒業後、同大学助手、マサチューセッツ工科大学研究員、宇都宮大学大学院・工研究科教授などを経て、2014年4月より現職。日本都市計画学会、日本交通政策研究会の常務理事も務める。交通エネルギーを低減した環境に優しい都市づくり、自動車・公共交通が利用しやすい都市の姿、LRT、居住者・来訪者に魅力的な中心市街地のあり方などを研究中。

おわりに

宇都宮市は、現在、激化する都市間競争の中、「選ばれる都市」となるため、宇都宮の街が持つ価値や魅力を高める施策を全市一丸となって取り組んでいます。

LRTは、鉄道やバス・自動車・自転車など、他の交通との円滑な連携を図る快適な移動手段としてだけでなく、都市の価値や魅力を大きく高めるまちのシンボルとなるものです。また、中心市街地をはじめとした沿線地域の活性化に貢献するほか、その高いデザイン性、騒音・振動が少ない快適な乗り心地など、人と環境にやさしい、さまざまな効果が期待できる都市の装置だと考えます。

いま、宇都宮は日本で最もLRT新設に近い都市といわれ、関係者のみならず、全国から注目されています。当機構としても、この宇都宮の魅力を発信するまたとない機会ととらえ、市内外へのPRの一翼を担い、「住みやすくて楽しいまちづくり」と一体化したLRT整備に向けてのサポートを行っていきたいと考えています。