

平成28年 7 月 4 日

運輸審議会

会長 鷹箸 有宇壽 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号 平28第4001号

事案の種類 軌道運送高度化実施計画の認定

事案の申請者 宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな) (こいけ ひろたか)

氏 名 古池 弘 隆

(郵便番号) 〒 [REDACTED]

住 所 [REDACTED]

職 業 大学教授

年 令 75 歳

3 事案に対する賛否

賛 成

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

自宅: [REDACTED]

勤務先: [REDACTED]



平成28年7月4日  
宇都宮共和大学教授  
宇都宮大学名誉教授  
古池弘隆

## 宇都宮のLRTへの期待

筆者は長年にわたり、都市交通計画を専門として教育・研究に携わってきた。平成4年に行われた宇都宮都市圏総合都市交通体系調査(パーソン・トリップ調査)に関わって宇都宮における都市交通の実態及び課題を研究した。また平成13年10月からは「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」の委員長として、宇都宮におけるLRT導入計画を策定し、その実現に向けて今日まで様々な場で必要性や意義を訴えてきた。その間欧米をはじめ世界の多くの都市における都市と交通の実態を視察してきた。

本日はそのような立場から、世界及び日本における近年のLRTの動向を踏まえて、計画に賛成の意見を述べるものである。

我が国は急激な少子高齢化が進み、世界に先駆けて人口減少時代に突入している。これまでの人口増加と世界第二の経済大国という右肩上がりの傾向から一転して、いわゆる縮退社会の時代が始まった。モータリゼーションの進展に伴って広く低密度にスプロール化した都市構造の弊害がますます顕著になってきている。住宅地の郊外化に続いて商業・業務機能の郊外化により、中心市街地では空洞化が進行し、かつて賑わっていた街なかの商店街はシャッター通りと化してしまっている。地方都市における人口の過疎化は、モータリゼーションによる公共交通の衰退をさらに加速させた。高齢化の進行により、それまで自動車に依存してきた多くの人びとにとって自動車を使い続ける生活は次第に困難になってきている。平成23年以降65歳以上の高齢者の交通事故が全体の半数を超え、さらに増加が続いている。身体的あるいは精神的な能力の衰えにより運転ができなくなった高齢者にとって、自動車に代わる移動手段であるはずの公共交通は存在せず、交通弱者となった高齢者は病院や買い物に行くこともできず、不自由な生活を強いられることになる。このようなわが国の高齢化、人口減少、経済の停滞などの現状を、英国のエコノミスト誌はJapan Syndromeと名づけたが、わが国が現在経験しているこのような状況は、今後世界中がいずれは直面する問題であり、日本がそれにどう対処できるかを、世界が注目しているといっても過言ではない。

本公聴会の主題である都市交通について言えば、近年、欧米の都市を中心にLRTを導入して基幹的な公共交通サービスを提供しようとする動きが広まっている。かつて20世紀の前半には、欧米をはじめわが国でも路面電車が広く普及していたが、戦後急速に進んだモータリゼーションの波に押されて衰退の一途をたどった。我が国でも戦前は65の都市に路面電車があったが、現在ではわずか17都市に減少している。しかし、過度に増加した自動車に依存する都市交通は、交通渋滞や交通事故、さらには環境負荷の悪化など、そのマイナス面が顕著となってきた。

このような過度の自動車依存の弊害を克服すべく、欧米をはじめ世界の多くの都市で自動車から公共交通や自転車への転換が進行している。フランスのストラスブールやドイツのカールスルーエ、フライブルグ、あるいはアメリカのポートランドなどに代表されるLRTによるまちづくりの成功事例はよく知られているところである。

宇都宮市は、52万人の人口を有する中核市として発展をつづけてきた。関東平野の北部に位置しているため可住地面積が大きく、昭和30年代から始まったモータリゼーションの進展により、住宅地の郊外へのスプロール化が進んだ。それに伴い、バスを中心とした公共交通の利用者の減少が続いており、昭和57年度のピークに比べると現在の輸送人員は4割以下に落ち込んでいる。また、平成12年度からの大規模小売店舗立地法の施行により、郊外への大規模店舗の出店が相次ぎ、中心市街地にはシャッターを下ろした空き店舗が目立つようになり、都心部の空洞化が進んでいる。都心部に5つあった百貨店も鉄道のターミナル駅となっている1つを残して、全て移転や撤退あるいは廃業に追い込まれた。都心部の歩行者数も昭和62年をピークに、現在では4分の1にまで減少している。一方、市の東部地域には内陸最大規模の工業団地をかかえ、朝夕の通勤による交通渋滞が大きな問題になっている。平成8年に完成した宇都宮外郭環状道路(通称：宮環)は、全長34kmの日本で最初の4車線の完全な環状道路として交通渋滞の解消が期待されたが、結果として渋滞は解消できず、かえって都心部にあった商業機能の郊外化を招き、都心の空洞化や自動車依存社会を促進する結果となったことは否めない。自動車依存といえば、宇都宮市は一世帯当たりの乗用車保有台数や一人当たりの年間ガソリン消費量、CO<sub>2</sub>の排出量が全国でもトップクラスである。

以上のような背景のもとに、平成13年から2ヵ年にわたって「新交通システム導入基本計画策定調査」が栃木県と宇都宮市によって行われ、平成15年5月にその報告書が公表された。この中で今後考慮すべき課題として、「都市軸の強化」、「都心再生と拠点開発の連携」、「過度に自動車に依存しないライフスタイルの推進」の3つをあげ、まちづくりの方向性として、「需要対応型の道路整備」、「既存公共交通の強化」、および「新たな基幹公共交通の整備」という3つのシナリオを作成した。そして、中心市街地の活性化、交通サービスの向上、高齢者等への対応および環境改善のそれぞれの観点から、これら3つのシナリオを検討した。その結果、宇都宮地域の抱える問題点および都市政策上の課題を解決するためには、まちづくりや総合的な交通政策と一体化した新たな基幹公共交通を導入するシナリオが最も望ましいという結論となった。この背景には、当時すでに欧州の諸都市でLRTの復権による都心の活性化の成功事例が出現しはじめており、計画策定に係わった関係者のストラスブールや宇都宮市の姉妹都市であるオルレアンなどの視察を踏まえて、今後の交通まちづくりのあり方を考慮に入れた結果でもあった。

こうして策定された基本計画においては、基幹公共交通の導入に際し、都市景観やシンボル性などのまちづくり上の効果に加え、高齢者や身障者あるいは子供等の交通弱者に対するバリアフリーなモビリティの確保、在来鉄道との相互乗り入れの可能性などから、導入する基幹交通システムとしてはLRTが最適なものとして選択された。そして、LRTを軸として機能的・効率的に連携するバスネットワークの構築や地域内交通との結節、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライド、トランジット・センターなど乗り継ぎの利便性の向上を図った。また、まちづくりとの連携の観点からは、中心市街地活性化や商業活性化策などを考慮し、TOD(公共交通指向型の開発計画)を目指している。

「新交通システム導入基本計画策定調査報告書」において最も大きな課題となっていたのは事業の採算性であり、それが政治問題化してしまったことが宇都宮のLRT計画を大幅に

遅らせる結果となった。この点については、その後の国の制度が平成 19 年度に大幅に拡充され、平成 13 年度当時とは大きく変化している。その骨格をなすのは公設民営方式（上下分離）の導入である。すなわち、近年の社会・経済情勢の変化に伴って公共交通の重要性が再認識され、行政が施設整備を行ない民間が運営を行なう公共交通事業に対し、包括的に支援する制度が創設された。この制度を活用することにより、事業者の負担が大幅に軽減され、採算性の改善が可能となった。しかしながら、宇都宮においては平成 15 年の報告書で行なった試算の数字が一人歩きを続けており、LRT イコール赤字というイメージを払拭できないでいるのが現状である。このことについては、当時この計画を策定した者として大変遺憾に思っている。

20世紀後半から始まったモータリゼーションだが、交通渋滞の悪化、高齢化、健康や環境問題への関心などから、消費者の車離れが進み、車に代わる公共交通機関への回帰が先進国を中心に始まっている。いまや自動車中心社会から歩行者・自転車・公共交通による人間中心の社会へのパラダイムシフトが求められている。また、都市財政の悪化に伴い、道路中心の社会資本整備から、都心再居住や中心市街地の活性化を目指したコンパクトシティへの動きが各地で進行し始めている。このような時代に宇都宮でLRTを導入することの意義を改めて強調することが重要である。筆者は宇都宮を日本のヒューストンと名づけたが、その真意は一人当たりのガソリン消費量が世界一多いヒューストンでさえ、2004年にLRTを導入して都市の活性化に成功していることへの羨望の思いからであった。わが国ではこれまでのところ同様な導入事例はほとんどなかったが、10年前の富山ライトレールの成功により、ようやくわが国でもLRT導入のきざしが見えはじめ、多くの都市で導入に向けた検討が始まっている。戦前戦後を通じて路面電車が走っていなかった、日本で最も自動車に依存している都市宇都宮で、日本で初めての新規のLRTの導入に成功すれば、高齢化や中心市街地の空洞化などに悩んでいる多くの地方都市が抱えている問題の解決に寄与するところが大きくなるであろうことを信じてやまない。