

『LRTによる都市の再開発を』

札幌LRTの会 副会長 臼井 寛 (うすい・ひろし)



略歴:1934年北九州小倉市生まれ。1958年北大農学部卒、元北海道糖業(株)監査役。父の転勤によりハルビン、天津、岡崎、名古屋、広島に居住(居住地全てに市電あり)。1978年「英国 Light Rail Transit Association」入会、北海道のニュース送稿、来道会員案内交流などの活動を通じてLRTの情報を収集。1996年有志で「札幌LRTの会」を設立、1999年会の事業として「札幌・市電の走る街」(トンボ出版)、03年「札幌市電が走った街 今昔」(JTB出版)を発刊。同会副会長としてLRT推進に努力している。

※LRT: Light Rail Transit (近代的・高機能な路面電車/軌道交通システム)

札幌の市電延伸の議論は当会設立以来既に15年を経過し、ようやく来年度予算化されると聞いている。この間道の補助率は一時5割から3割に後退したものの、再び5割に戻った由で延伸が遅れて良かった面もある。

一方、この15年間に日本ではLRTの開業が06年の富山ライトレール、09年の富山地鉄環状線の開業のみであったのに対して欧米では90都市で開業した。欧米諸国がLRTに熱心なのは都心部へ人の流れを誘導する、都市再開発の切り札として使っているからである。当会も交通設備が整って初めて都市の再開発がある(TOD: Transit Oriented Developmentと言われている。)と主張している。

現在札幌市内の交通設備は、札幌駅一極集中が起きつつあり、この事に懸念を抱くものであるが、欧米ではLRTを拠点間をつなぐだけの単なる輸送機関ではなく、回遊性を増し軌道に面する通りを活性化するため(「面開発利用」)の道具として位置づけている。

人間工学によると300~350m歩くと苦痛を感じるようになると言われているが、低速でも走れるLRTの停留所をこの間隔で路面に置くと全ての店に苦も無く行くことが可能となる。欧米では、商店街に面する線は乗降を自由にするか、安くするか工夫されているのが普通である。わが国でも富山地鉄環状線では、欧米の先例事例をよく研究し、芸術活動などのイベントが冬でも開催できるよう沿線の一角に公共空間を設けている。

都市はやたらと拡散すれば偉大なる田舎になるだけである。コンパクトでそこに行けば何かが得られるといった核になるものが無ければ都市とは言えない。多様な教養や知識、趣味、芸術を持った人が集まる場所、何もなくても良いけれど安心してボケーとしていられる場所を提供できるのが都市の在り方であろう。また、その道具として使おうというわけだからその利益をお金に換算することは困難であるが、富山ではこの外部効果のうち計量できるものを採算計算に取り入れたという。

欧米では公共交通は財政学で言うところの非市場経済に組み込まれているので行政が供給するのが当然とされている。毎年世界中で6都市も新規開業を迎えているのは殆ど100%行政が資金を調達しているからである。一方、日本では何故か市場経済の中にあると思われているため事業者に負担を求めている。しかし、元来薄利事業なので経営的な余裕は無い。

札幌市は、幸い五大都市に入る大きさで財政規模も大きく、また周辺人口含めば250万人となり、需要にも不足は無い。しかも既存のLRT路線がありその施設を利用できる。こんな条件が揃っているところは他の都市には無く、次は札幌の市電延伸だと全国から熱い視線が送られている。

LRTは都市の顔になるので、欧米では、どの街も先頭車のデザイン、車体塗装、内装には気を使っており、モックアップ(実物大模型)を作って市民に公開し意見を聞くことも行われている。窓を大きく取り外が良く見えるようになると気になる店があれば降りたくなる。またスマートカード、ICカードの導入が進むと運賃回収や乗換が容易になるし、小さく安価になったカードリーダーを各ドアに取り付けると乗降速度も速くなる。

2013年からサピカとキタカ、スイカなどの相互乗り入れも決まったが、これは市電延伸完成時を想定しているのかと気を回してしまう。

札幌駅からススキノまでの地域を元気のある街に再生するために回遊性を増す、動くエスカレーターやエレベーターとして市電を使ってもらいたい。地下鉄は駅間を早く大量輸送する交通機関であってLRTとは目的が違う。しかも建設に巨額の費用がかかるので、これ以上借金を後世代に残すわけには行かない。東京では地下鉄建設で遂に1m1億円の費用がかかる所が出てきた。それに比べると費用の掛け方にもよるが、地下鉄の何十分の一かで出来るLRTは地下鉄を補完する線として近郊線に敷くことを検討する必要も出てくるであろう。その際、放射状に伸びる地下鉄を環状線LRTで補完しようとしているパリの例が参考になる。また、トラム・トレインという在来鉄道に乗り入れするLRTも欧米では実用化されている。例えば学園都市線の電化が完成すると石狩市内をLRTで走り、新琴似手前で合流して札幌駅へつながる案も想定できるのである。

LRTの活用で札幌市の再開発が進むことを強く期待している。