

コンパクトシティと LRT 活用による低炭素都市化

地球環境ユニット 浅田芳宏

去る 2009 年 10 月 5 日、横浜において「低炭素都市推進国際会議 2009」が開催された。本会議では国内外の自治体から様々な先駆的取り組みが紹介され、議論が交わされた。気候変動問題においては国連気候変動枠組条約の交渉や枠組策定など、国家レベルでの取り組みが主流である。しかしながら著しく増加する業務・民生・運輸部門の温室効果ガス削減においては、より一般消費者に近い存在である自治体が果たす役割も大きいと思われる。本稿ではコンパクトシティとそれを支える LRT (Light Rail Transit : 次世代型路面電車システム) に焦点を当て、米国ポートランド都市圏行政府と富山市の取り組みについて紹介したい。

まずポートランドの取り組みについてであるが、スプロール化現象の歯止めを目的とした「都市成長境界線」を 1979 年に設定、また公共交通機関や自転車道・歩道を整備して都市集中型のコンパクトな発展形態を志向していることが紹介された。これらの施策により都市空間の有効活用と共に、自動車からの温室効果ガス排出量の削減をもたらしていることが説明された。

次に富山市の取り組みについてであるが、過度にマイカーに依存する都市構造から公共交通の活性化によるコンパクト化をポートランドと同じく志向しており、それが実現したのが「富山ライトレール」であることが紹介された。これは既存鉄道路線の JR 富山港線を 2006 年に LRT 化したもので、運行間隔は 10~15 分と富山港線時代の 4 倍近くになったほか、超低床車両が導入されてバリアフリーにも配慮されている。

地方における公共交通インフラは貧弱で、マイカーに依存せざるを得ない地域がほとんどである。そのため、いわゆる「交通弱者」にとっては必ずしも暮らしやすいとは言えなくなっているのが現状である。また、マイカー依存型の社会がロードサイド型の店舗など郊外へのスプロール化を引き起こす一方で、駐車スペースの確保できない中心市街地がシャッター通り化する一因ともなっている。都市空間の有効活用と移動距離の減少による温室効果ガス削減のみならず、「交通弱者」救済や秩序ある都市開発の意味でも、コンパクトシティに公共交通機関の整備を組み込むことは注目に値する概念であると思われる。

その際の交通インフラとして、LRT の果たす役割は大きい。LRT は、とりわけ地下鉄では採算が取りづらいとされる人口 100 万人以下の中規模都市に適した形態であり、地下鉄に比べて圧倒的に建設費用や工期の短縮ができるうえに、小規模かつ高頻度のこまめな輸送が可能である。また、例えば同一ホーム上に LRT とバスを並べて同時発着させることで、高需要路線は LRT、低需要路線は小型バスというように接続を容易にしつつ需要に応じて使い分けることも可能である。モータリゼーションで一度は隅に追いやられた路面電車であるが、日本でもまだ 17 都市 19 箇所で開催であり、そのうち実に 13 箇所が人口 100 万人以下の都市での運用である。日本には、路面電車の LRT 化を活用したコンパクトシティ形成の原石が、十分に埋まっていると言えよう。

お問い合わせ : report@tky.ieej.or.jp