

LRT： 人と環境に優しい 交通システム

北村秀哉

きたむら ひでや 東京電力(株) 環境部
社会システムグループマネージャー

1. はじめに

次世代型の路面電車「LRT (Light Rail Transit)」の導入を望む市民、自治体が、最近、大変な増加傾向にある。昨年4月29日には、富山市で旧JR西日本富山港線を利用した、日本における本格的なLRT第1号となる「富山ライトレール(富山港線)」が開業、これに続く有力LRT新設都市として、宇都宮市や堺市が有望視されている。かつて、日本と同じように、自動車交通の妨げになるとして廃線になった、欧米の路面電車も、15年程前からデザイン性に優れたLRTとして50近くの都市で復活、街の新たなシンボルとして活躍していることを考えると、制度や文化の違いはあるにせよ、日本においても、人と環境に優しい交通システムとして、今後、普及が加速される可能性は少なくないと考えられる。



写真1 富山市のLRT

2. LRTの特徴

LRTの特徴を整理すると、以下のような点があげられよう。

- ① ホイールインモーターの採用により完全低床が可能であり、その結果、歩道や電停からの乗り降りは極めてスムーズであること
- ② 基本的に電力駆動であり、排ガスはゼロであること
- ③ バスよりも輸送力があり、基本的に専用空間を走行するため定時性に優れること
- ④ 鉄道や新交通システムよりも単位距離あたりの建設コストが低いこと

さらに、軌道や架線の存在により、来訪者にとっても、行き先が分かりやすいとか、デザイン性に優れた街中のシンボルとして存在感があることなども指摘できるだろう。

3. 街の活性化の起爆剤として活躍する欧米のLRT (フランス・ストラスブールの事例紹介)

ドイツとの国境に近いアルザス地方の州都ストラスブールはLRTの聖地とまで言われている人口約26万人(圏域人口約42万人)の美しい都市である。

この町にも、かつて路面電車が走った時期はあったが、1962年に廃止され、1989年には、人々の移動手段の約7割が自動車、公共交通機関の利用は約1割にしか過ぎず、市の中心部を南北に走る道路は1日5万台の車が走るといった具合で、慢性的な渋滞の発生、大気環境の悪化が問題となっていた。

当時は、欧州の多くの街において、行過ぎた車社会の進展が疑問視されてきた時代でもあり、89年の市長選では市内の公共交通機関の強化が選挙の争点となり僅差でLRT導入を唱えたトロットマン女史が勝利した。その後、LRTの導入に併せ、外環道路の導入により市内の車の通過交通を減らすとともに、市の中心部には原則として車の進入を禁止するトランジットモールを導入、郊外の電停には車の駐車スペースを確保(パークアンドライドの設置)するなど、一体的な交通政策がとられ、1994年には最初のLRTが開通された。欧州議会の所在地にちなんで「ユーロトラム」と名づけられた車両は、路面電車の持つ古いイメージを一新したもので、曲線を多用し、窓やドアを大きくとった斬新なデザインである。中心市街地には世界遺産にも登録されている壮大な大聖堂があり、古い町並みもよく残されているが、ユーロトラムの近代的なデザインは見事に街並みに融合している。流石である。