

平成 23 年 10 月 5 日

交通基本法制定後の課題様々  
LRT 推進に向けて

全国路面電車ネットワーク運営委員長  
NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)理事長  
岡 将男

はじめに

交通基本法がいよいよ次期臨時国会で審議入りしそうだ。私は 1997 年、フランスのストラスブールに RACDA 視察団として訪問した時、当時のローランドリース副市長に「できるだけ苦勞した話しを聞かせてください」とお願いした。数百回の市民説得工作にお金と労力を使った話しなどお聞きしたが、最後に

国レベルで地方分権が進んだこと

交通基本法ができたこと

交通税ができて財源確保できたこと

が大きいとおっしゃった。逢沢一郎議員にお願いして LRT 研究会、さらに議連を結成していただいたのも、いかに各地が頑張ろうとも、国レベルでの基本的枠組みづくりが絶対的に必要だと感じた。内田事務局長はこうした私の考え方を深く理解していただき、積極的に活動していただいて今回の制定にこぎつけたことは、まず大きな進歩といえよう。

さていよいよ交通基本法が制定されたとしても、様々な具体的課題を乗り越えていかなければならない。今日は時間がないので思い付くまま、列挙していきたいと思う。

### LRT 事業者モデルの必要性

全国路面電車ネットワーク結成時に、まず取り組んだのが岐阜の路面電車存続支援だった。その過程で岡山電気軌道が経営参画する話しが出てきたが、これは 1999 年以来、JR 岡山支社と岡山電気軌道の間で吉備線 LRT 化についての事業収支計画を共同研究していたことがベースにある。

1999 年 1 月、JR 西日本の当時の南谷社長から電話があり、RACDA と JR 西日本本社で LRT 化の意見交換を行ったが、この時岡山電気軌道の磯野専務に参加していただき、半年後吉備線 LRT 化の計画が策定された。両社からの報告では、吉備線の場合岡電の経営数値であれば、途中の備中高松駅までなら黒字になるとのことだった。最大の理由は一人あたりの人件費が JR は 700 万円に対して岡電は 500 万円だったことだ。この数値を元に JR は富山港線ライトレール化を富山市に提案したと聞いている。

岐阜市内線については、岡電が岐阜市と協議する過程で、名鉄が 130 人 800 万円のところを岡電なら 60 人 500 万円でやれることがわかった。そこで私も 9 回にわたり岐阜市に乗りこんでロビー活動を行ったが、存続はかなわなかった。この経験から岡山電気軌道は和歌山電鉄経営に乗り出すのである。

鉄道経営については、行政側も市民運動側も本当の経営数値を知らない場合が多い。結局その路線が赤字という場合でも、行政も議会も市民も数値に疎いため、いかに改善すればいいかを論議しないまま廃止に追い込まれることも多い。さらに LRT 建設コストや運営コストをはじく場合でも、行政側にはほとんど

数値的知識がないため、事業者やメーカーの言いなりになっている感がある。

たとえば2002年の岡山電気軌道のMOMO導入に際しては、RACDAもバックにいたため日本と欧州の5社に競合見積を出していただいた。結果的にはたった1輛しか購入しないにもかかわらず、独自の設計をしていただけた。しかし欧米の1編成当たりの価格に比べれば、ロットの違いは大きく、割高なのは間違いない。

そこで今後地方鉄道を存続し、あるいはLRT化、さらにLRT新設についての平均的コスト計算をモデル化しておく必要がある。たとえば

1. 人件費は一人当たり年間500～600万円
2. 過去の不明朗な労働協約のチェック
3. 収支計画に、過大な本社機能や関連企業の経費が入っていないかどうか
4. 車両費などは十分に精査され、競合させているかどうか

など、我々全国路面電車ネットワークとしても把握しておく必要がある。現在廃止が決まりつつある長野電鉄屋代線などでも、きっちりした経営数値は示されておらず、市役所などはあえてそれを追求せず、市民団体も追及することさえ思い付かない状態である。安易な税金投入をする前に、まずはたとえ市民団体であっても、存続や新設を運動するなら、こうした標準的鉄道経営コストを知っておく必要がある。そうでないとせっかくの交通基本法と財源獲得が、無駄に使われてしまう可能性がある。

その上で地域への貢献とか、文化面とか、あるいは夢を語るコストを付加して経営計画を立案していかなければならない。RACDAでは今回、「クリーンモバイル研究所」を開設し、こうしたLRT経営コストの標準化について研究する予定だ。

#### ダイヤ情報とダイヤ改正の適正化

岐阜市内線の存続運動をやっていると感じたのは、沿線の高校に鉄道廃止で通にくくなるということだ。日立電鉄では高校生が中心となった存続運動がおこったが、どこも大きく社会を動かせるところまではいかなかった。しかし地方都市においては事業採算性だけで、2002年の交通部門の規制緩和以来、多くの鉄道路線が廃止され、バスルートは廃止減便されていった。車を運転できない高校生はいつも泣き寝入りしてきた。

昨日のRACDA幹部会でも議論したのだが、JRは毎年3月中頃にダイヤ改正を行う。ほとんどのバス会社はそれを見て毎年4月1日にダイヤ改正を行う。JRはまず新幹線とL特急のダイヤを1月末に確定、続いて3月1日の時刻表発売をもってダイヤ改正を確定するのである。地方のバス会社にダイヤ情報が入るのは2月中頃だと思われる。

丁度この頃は高校の受験のシーズンにあたる。高校に通うため現状のダイヤを参考に受験を決めるはずだが、入試の時にはダイヤ改正の情報はほとんどない、そして入学式の時にはダイヤは変わっているか、下手すると路線そのものがなくなっている。鉄道の場合は廃止まで一年はあるが、それでも入学時にあった路線が途中でなくなることは多い。こうした問題は東京、大阪、名古屋の民間事業者が黒字である地域にはあまり生じないが、地方都市では毎年のように生じている。私はこれは教育権の重大な侵害なのではないかと思っている。元岡山朝日高校PTA会長として、高校のPTA連合会も組織として取り組むべき問題なのではないか。また当然交通基本法制定後の課題だとも思う。

とはいうものの、日本のダイヤ改正がJRの新幹線を最優先にして行われるという特殊事情は考慮され

なければならない。まずはJRができるだけ早く情報をだし、地方ローカル線のダイヤとバスのダイヤの調整をできるシステムを作る必要がある。元鉄道省としてのJRグループの見識に期待したい。ともかくダイヤがまばらになるほどこうした作業は必要になるが、十分な財源が確保されて増便できるのならば、問題は解決する場合もある。

#### 公共交通マップの義務化へ

RACDA では1997年のヨーロッパ視察のおり、どの都市でも公共交通マップがただでもらえるのを見て、1998年にバスマップを作成し配布、販売した。その後講演のたびに市民運動としてすぐできるバスマップ作成を呼び掛け、2003年の岡山バスマップサミット以来毎年各地のバスマップ作成の情報交換を行った。今では全国で20ほどの市民バスマップが登場するとともに、地域公共交通活性化再生法の制定に伴い、各地のバスマップ支援制度もできて100以上のバスマップが作成されようとしている。

私は本来、地域の公共交通のバスマップ配布は、行政の義務だと思う。またバス停ではほとんどの場合、ダイヤしか掲載されていないが、ルート図、料金表も事業者にも義務づけられるべきと思う。というのは今の状態は、たとえばスーパーで売っている商品に、値段が無い、品質表示がないに等しいのではないか。こんな業界は他にはありえないのだが、運輸業界は平気でこんなことをやっている。

#### バス停にベンチと屋根の設置を義務化

鉄道が廃止され、バス化されたとたん、次第にお客が減る原因は、定時性の無さやバスの路線の解りにくさにあると言われるが、島原鉄道の一部路線廃止の時に現地にお邪魔して感じたのは、鉄道駅では当然にあるベンチと屋根、トイレがないことが原因の重要な要素だということだ。RACDAでは「全国のバス停にベンチと屋根を」をスローガンに「バス停アダプト運動」を提唱しているが、本来道路設置者とバス事業者は協調してこれらを実現するべきである。

LRTを成功させる条件は、フィーダーとしてのバスの充実がポイントなのだから、LRTを推進する団体はこれらのバス活性化にもっと注力するべきではないか。LRTは決して万能ではない。

#### LRVの標準化と価格の引き下げ

新幹線車両でも1億円というのに、日本のLRVの高コストもLRT導入の大きな足かせとなっている。日本の路面電車事業者は「独自性」をうたって1輛ずつ導入するケースが多いが、車輛が工業製品である限り、ロットは重要である。もちろん国家的プロジェクトとしてまだ位置付けられていないからロットも出ないのであるが、次項のバックキャストिंग的手法で国家全体としてのLRT導入目標を立てて、日本型LRVのコストダウンをはからなければならない。ヨーロッパの例を見れば、3連節30m級のLRVでは2億円程度まで引き下げることが可能なのではないか。またそういう目標も設定して技術開発を促進しなければならない。

#### 公共交通分担率のバックキャストिंग的目標設定

以上のすべてにかかわるのが、公共交通分担率の目標設定である。地球温暖化対策と今回の原発事故による脱原発というエネルギー危機を両方解決するためには、少なくとも地方都市での自動車分担率を2050年までに現状の70%程度から50%程度まで落とす必要がある。この場合公共交通分担率は現状の5%

程度から 15%程度まで増やす必要があり、徒歩自転車小型モビリティも 25%から 35%までのバス必要がある。

こうした目標設定をしたのち、バックキャスト的にロードマップを作っていく必要がある。ともかくまずは目標設定をしなければ交通改革は進まない。これはまず大きく国家が目標設定し、地方自治体が詳細な計画を作るべきである。

雑駁なさきほどの数値目標を想定すれば、地方都市においては自転車道の整備、自転車道を走れる小型電動モビリティ、電気自動車の開発普及などが必要であることがわかる。「公共の交通」を便利にするためには「公共交通」を便利にするだけでは駄目なのである。

#### 年間予算 2000 億円を獲得

一昨年までの地方への鉄道バスフェリーへの国の予算は 193 億円だったが、去年は 215 億円、交通基本法制定を前提として今年度は 306 億円であった。これをまず年間 500 億円程度まで伸ばし、その中で LRT 関連も年間 50-100 億円を確保しなければ、LRT の新規建設等はよほど冒険的市長が出現しないかぎりできない。富山の森市長は大胆かつ綿密に LRT を推進されたが、そんな市長はそう出るものではなく、むしろ「ヘタレ市長」でも LRT を作れる制度と財源が必要なのである。

最終的には私は 1997 年の岡山路面電車サミット以来言い続けているが、日本で LRT100 都市、1 都市 25km で合計 2500km。1km20 億円として 5 兆円。LRV は 1 都市 50 編成として 1 編成 2 億円で 1 兆円。合わせて 6 兆円を 30 年でやれば毎年 2000 億円である。フランスやドイツ並みに整備しようとするれば、この程度の規模になる。これだけの仕事、売り上げが出てくるということであり、これならメーカーも少しは潤うが、それでも自動車産業に比べれば微々たるもの。逆に言えばこれだけのお金で交通大改革のきっかけとする事が出来る。だからまず毎年 100 億円くらいからチャレンジしていくとしても、道はまだ遠い。

#### おわりに

この文章は、全国路面電車ネットワークの会合が明日あるというので、あわてて書いたものである。まずは私の思い、夢ということで、みなさんの積極的議論のおつまみとしていただければ幸いである。