

25 日
講演 2

LRT国際ワークショップから得た 今後の公共交通のあり方

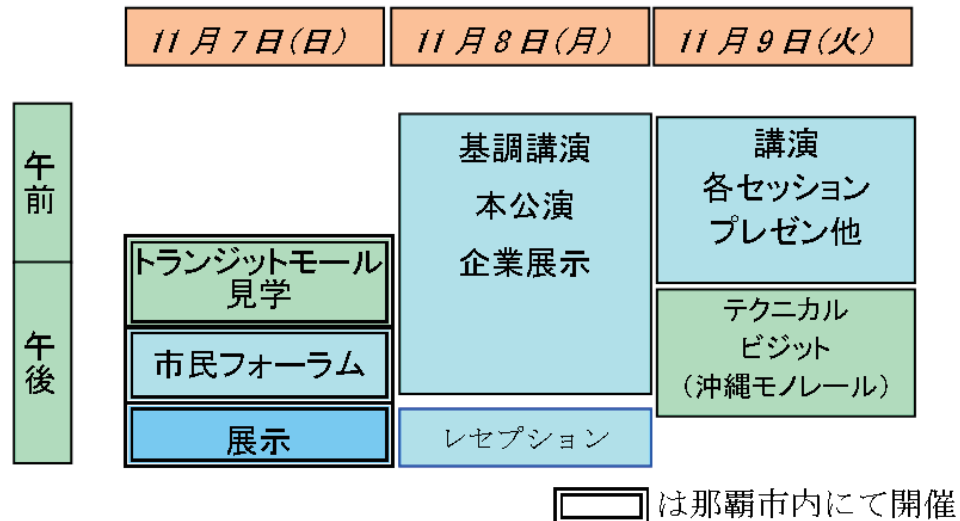
交通システム研究領域 主席研究員

大野 寛之

平成 22 年 11 月に沖縄県で開催した『第 4 回 L R T 国際ワークショップ』で得られた知見について報告する。沖縄県では鉄道網が戦争で破壊されて以来、65 年に渡り鉄軌道が存在しないまま都市開発が行われてきた（都市モノレールはのぞく）。その結果、自家用自動車及びレンタカーが交通手段の中心を占めている。こうした「自動車社会」の沖縄における軌道系を中心とした公共交通復活に向けた取り組みは、他の地域への波及効果が極めて大きいものと期待されている。

1. 第4回LRT国際ワークショップの概要

(2) プログラム概要



1

1. 第4回LRT国際ワークショップの概要

(3) プログラム詳細

○基調講演1

暮らしを支える路面電車 ゆたかはじめ氏(エッセイスト)

日本の鉄道 潮崎俊也氏(国土交通省鉄道局)

○基調講演2

ライトレール:スイスのライトレール Dr. Felix LAUBE スイスEmch & Berger社

クレルモンフェラン市におけるLRTの導入 Mr.Benoit RULLEAU フランス大使館商務官

○招待講演

LRTとまちづくり Prof. Eberhard HOHNECKER カールスルーエ工科大学(ドイツ)

新しい交通システム Dr.Gérard COQUERY フランス国立交通安全研究所(フランス)

韓国のLRTプロジェクト Prof. LEE Hi Sung ソウル産業大学(韓国)

公共交通活性化とコンパクトシティ 根塚 俊彦氏(富山ライトレール株式会社)

2

1. 第4回LRT国際ワークショップの概要

(3) プログラム詳細

○一般講演

沖縄の環境 堤純一郎教授(琉球大学)

地域づくりに役立つ地域公共交通をどのようにつくるか？ 加藤博和准教授(名古屋大学)

電気コミュニティバスの開発と富山市における実証実験 堂谷芳範氏(北陸電力㈱)

最新LRT技術動向(架線レストラム) 小笠正道氏(鉄道総合技術研究所)

ゴムタイヤ式LRTートランスロール 小山俊一氏(三井物産プラントシステム㈱)

LRT導入と低炭素化社会の実現 工藤希(交通安全環境研究所)

最新の鉄道技術 熊谷則道氏(鉄道総合技術研究所)

モビリティ・マネジメントを通じたLRTの利用促進 藤井聡教授(京都大学)

○PANEL DISCUSSION LRTの沖縄への導入を目指して

3

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(1) 沖縄鉄道史概要

路面電車

1914年 沖縄電気軌道 大門前 - 首里間(5.7km)開業

1917年 大門前 - 通堂間(1.2km)開業

1933年 休止

軽便鉄道(県営)

1914年 与那原線開通

1922年 嘉手納線開通

1923年 糸満線開通

1945年 沖縄戦により破壊される

都市モノレール

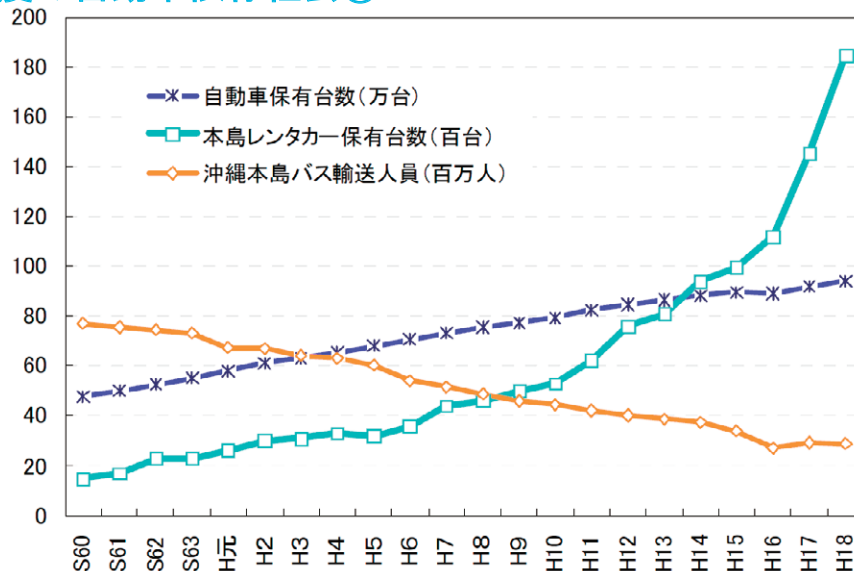
2003年 那覇空港 - 首里間 開業

**これまでに国による鉄道整備が行われたことがない。
日本の都道府県で唯一、普通鉄道が走っていない！**

4

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(2) 過度の自動車依存社会①

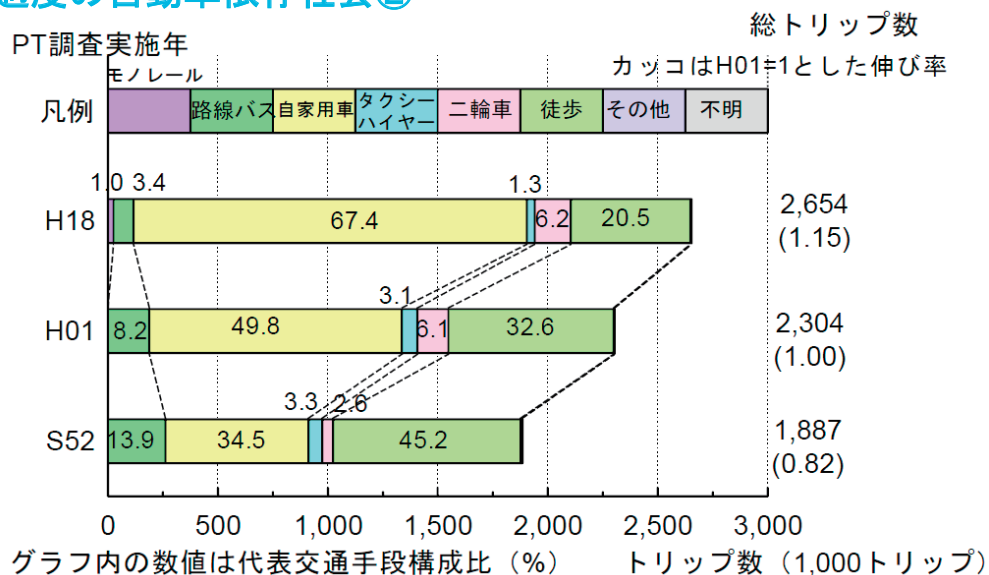


出展 『那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市 地域公共交通総合連携計画』
(平成21年3月 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市)

5

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(2) 過度の自動車依存社会②

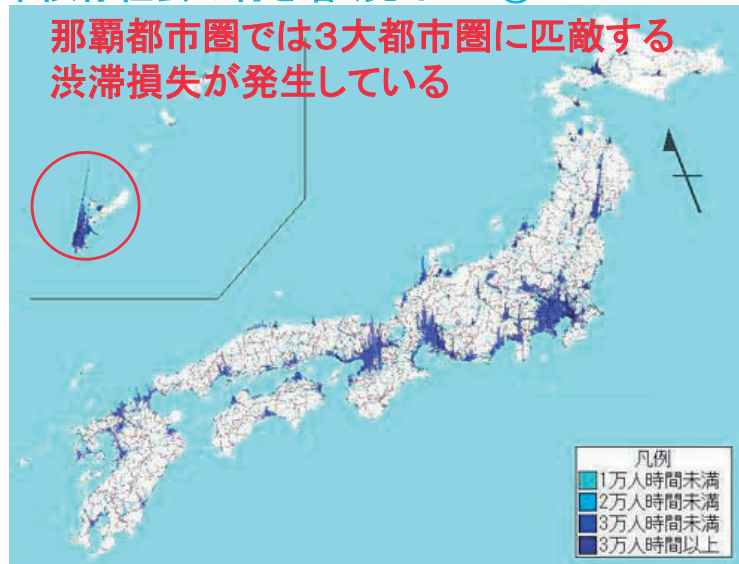


出展 パーソントリップ調査 (H18年 沖縄県)

6

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(3) 自動車依存社会の行き着く先は・・・①

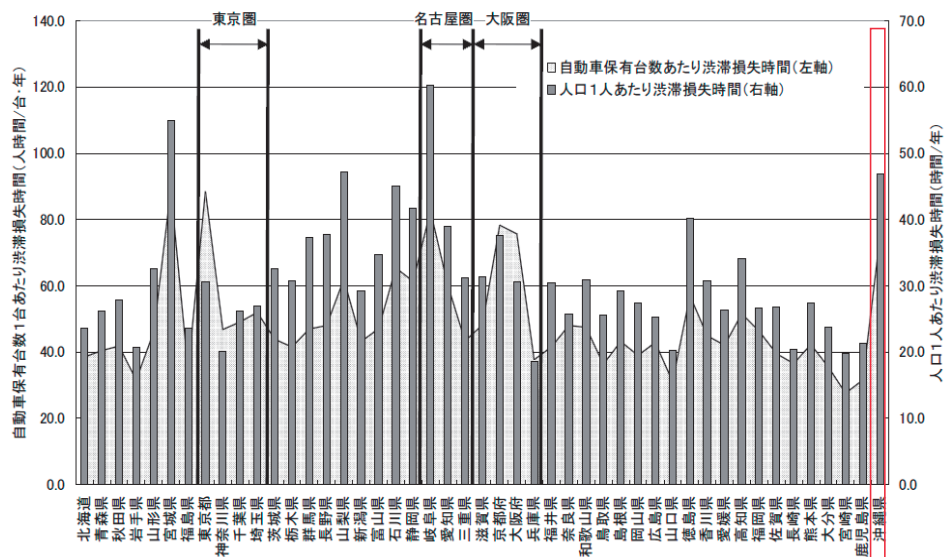


「渋滞損失3Dマップ」 出展 国土交通省HP

7

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(3) 自動車依存社会の行き着く先は・・・②

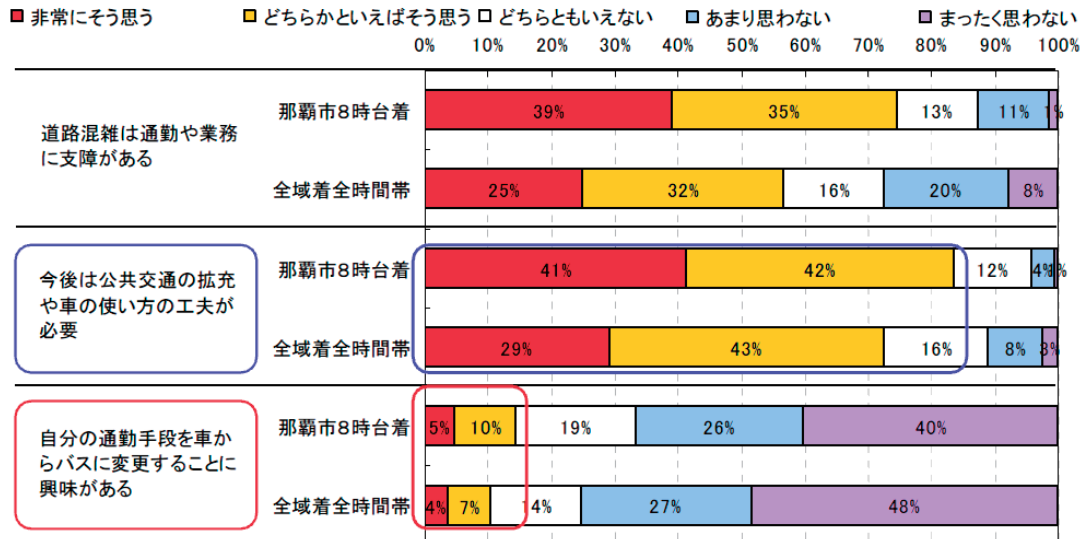


出展 国土交通省HP

8

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(3)問題意識と解決行動の乖離

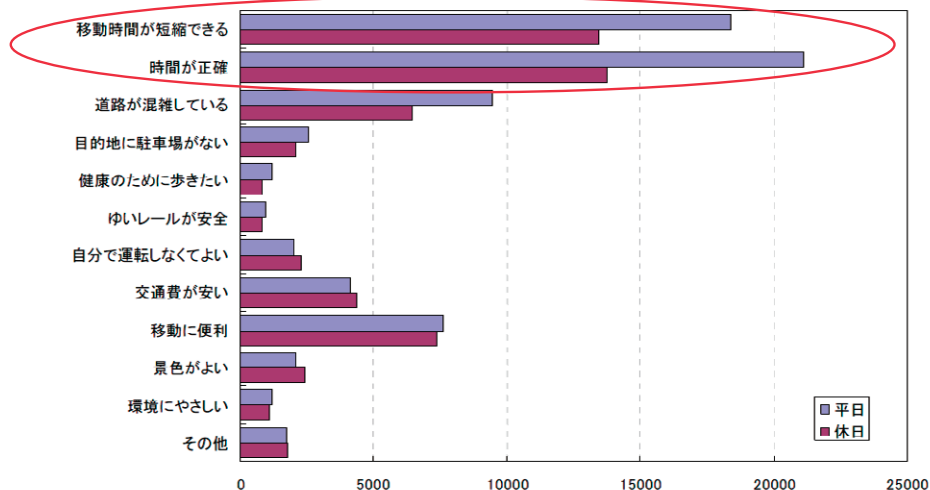


出展 パーソントリップ調査（H18年 沖縄県）

9

2. なぜ沖縄で「LRT国際ワークショップ」なのか？

(4)軌道系交通機関の強み(定時性)への高い評価



モノレールを利用する理由(平日・休日) ※複数回答可

出展 「ゆいレールの整備効果と需要喚起アクションプログラムについて」(沖縄県)

10

3. LRTワークショップ沖縄開催の成果

○鉄軌道「復活」実現へ向け、幅広い層へ理解が広がる

自治体：沖縄県(2010年)

『中南部都市圏に於ける新たな公共交通システム可能性調査』

与那原町制60周年記念シンポジウム(2009年)

『公共交通でまちづくりを考える』

ETC.

経済界：沖縄経済同友会による提言(2009年)

『公共交通の活性化に向けて(LRT等次世代型公共交通機関の導入)』

沖縄商工会議所による経済活性化シンポジウム(2010年)

『鉄軌道導入による街づくり戦略』

ETC.

市民：トラムへ未来を作る会(2010年)

『LRT基本導入計画(案)』

ETC.

こうした各界の関係者に加え、一般市民も多数集まり議論・意見交換が行われた。
また、富山市の経験、海外の経験から、公共交通への理解が深まった。

11

4. ワークショップから得た今後の公共交通のあり方

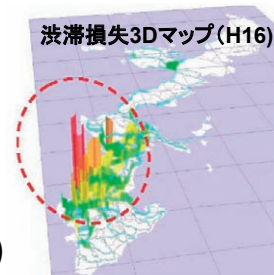
○人口集積地域に軌道系交通機関の導入がなかったために、過度の自動車依存社会が生まれ、渋滞損失が拡大した

○渋滞状況下にあっては、路線バスへの乗り換え意向は低い(モーダルシフトは進まない)

○車社会の限界を感じることから、公共交通への期待が高まりつつあり、中でも定時性のある軌道系交通は評価が高い

○富山市の経験に見られるようにLRTは解決の一手段であり、他の公共交通との接続やコンパクトシティ化の組合せが有効

○軌道系公共交通導入への期待が高まる一方で、整備財源をどのように確保するか議論が必用



12