

コンパクトシティ内での基幹公共交通システムの検討ーLRT と BRT を対象としてー

片岡 洸(岡山大学大学院環境学研究科社会基盤環境学専攻)

環境問題や公共交通の衰退, 中心市街地の空洞化などの都心問題の解決策としてコンパクトシティの概念が示され, 都市計画の分野では既に浸透してきている。しかし, コンパクトシティ内でどのような交通体系を実現すべきか, という点においては, まだ議論が必要とされており, 特に都市内の基幹的な役割を果たす公共交通機関の選定については, 都市の将来を左右する重要な課題であると考えられる。

欧米各国においては, 基幹公共交通機関として LRT (Light Rail Transit) と呼ばれる次世代型の路面電車が, 都市再生の切り札として導入されつつあり, これらの事例を参考に, わが国の多くの都市において, 都市再生だけでなく高齢者などの交通弱者のモビリティ確保などの観点からも LRT の導入が検討され, 2006 年 4 月に国内最初の整備事例として富山市で供用された。一方, バスをベースとした BRT (Bus Rapid Transit) と呼ばれるシステムも提案されており, 比較的安価に基幹公共交通システムが構築できる可能性も示されている。

そこで本研究では, わが国の都市におけるコンパクトシティ政策下での基幹公共交通システムの選定の際に重要となる LRT 及び BRT の特性について明らかにすることを目的とし, まずは, 既存研究および資料を収集し, 各種評価基準について整理・考察した。その結果, 地理的条件への対応力や整備・計画の柔軟性, イニシャルコストなどの面ではバス系の交通機関の方が, 輸送力の面では軌道系の交通機関の方が有利であることが明らかとなっただけでなく, LRT に比べ BRT に関する情報は少なく, 中でも特に合意形成などで貴重な資料となる, 住民の意識に着目したものはまだ見受けられないことなどが分かった。そこで, 住民の意識に着目した新たな知見を得るために, 基幹公共交通システムとして LRT および BRT を候補として挙げるができる地方中心都市として, 岡山市および浜松市をピックアップし, 現地踏査およびアンケート調査を実施した。このアンケート調査等の結果をもとに, 基幹公共交通システムの選定意識や利用意向など, 居住者の意識に着目した分析を行った。その結果, システムの制定意識においては両都市で LRT と BRT では有意な差が見られないこと, 岡山市においては公共交通中心のまちづくりを推進する人は, 公共交通に対して利便性だけでなく存在感やデザインといった非利用価値をも求め, LRT を支持するといった, 新たな知見を得ることができた。