

関西大学教授

宇都宮浄人氏に聞く

# LRTの経済効果を 冷静に考えよう！

## 本当に「不採算の大型事業」なのか？

LRT (Light Rail Transit) とは、近年、欧米を中心とする各都市において都市内の道路交通渋滞緩和と環境問題の解消を図るために導入が進められている新しい交通システムであり、諸外国においては従来の路面電車との違いを意識して、「路面のみならず地下、高架も走行でき、市街地では歩行者との共存、郊外では専用化された軌道を高速走行する近代的な高性能な車両を使用するシステムである。」とされている。(金沢市HPより)

### ●積極的な上下分離を！

——公共交通に独立採算を求める日本の交通政策は、世界的にみて例外に属すると聞きます。公共交通の経営についてどう考えればよいのでしょうか。

**宇都宮** 電車やバスを含む公共交通は、単に事業で収益を得るためにあるものではありません。公共交通は、ある種、「都市の装置」なのです。事業単体の収支ではなく、街全体として収支がいくらになるかを考える必要があるということ、これがポイントです。

——運賃収入だけで運行経費を賄わねばならないわけではない。

**宇都宮** 基本的にはそうです。ただ、建設費や維持管理費等については賄う必要はないと思いますが、経費も含めてその必要はないと最初から言ってしまうと、組織としてのディシプリン（規律）が保てなくなってしまう。金沢のような一定の人口の集積した都市であれば、人件費や動力費といった営業費用は、なるべく運賃収入で賄うくらいの目標をもっていいですし、それは可能だろうと思います。

——建設費などの初期コストに対し、法的に公的資金の投入が可能になったのはなぜでしょうか。

**宇都宮** インフラの整備費や維持管理のコストがあまりに高く、地方鉄道の経営が成り立たなくなりました。それらの費用を公的に支えることで何とか存続させようという動きが出てきたのです。いわゆる上

下分離の方式です。

日本でも、下の部分、つまりインフラは公的に支えながら、上の部分の運行サービスは、従来の鉄道会社、あるいは新しい鉄道会社が提供する、そういう考え方へと徐々に変わってきています。

ただ、現状では、地方鉄道を中心に、経営が苦しくなった会社に対し、ぎりぎりの選択肢として上下分離の適用がなされています。しかし、そうでなく、公共交通であって、しかもある程度、民間のビジネス感覚も取





ニース（フランス）（写真：服部重敏氏）

り入れようとするのなら、むしろ最初から上下分離を打ち出し、インフラの建設・維持管理と運行サービスを切り分けたほうが、結果的にはいいものが出来上がるのではないかと思います。

——そのためには、行政が公共交通に対し、当事者として積極的に関わっていく姿勢が重要ですね。

**宇都宮** そうです。公共交通は民間会社が単に儲けのために運営するものではなく、都市や地域にとって不可欠の装置です。まちづくりと一体で考えていくという意味で、行政がしっかりイニシアティブをとっていくことが必要です。

実際、2007年の「地域公共交通活性化再生法」はそのような考え方を採り入れました。2013年の「交通政策基本法」も、純粋に採算性を追求するのではなく、まちづくりをはじめとする諸施策と連携しながら交通政策を行っていくべきという理念を謳っています。

### ●建設費は本当に高いのか？

——宇都宮市の第1期区間の約450億円など、LRTは建設費が高く、現在の自治体の財政事情からみて導入は困難という声も聞かれます。

**宇都宮** 宇都宮市では、15kmの全線を新設します。しかも、途中に専用軌道の鉄橋を造り、その前後も専用軌道となるので用地買収に費用がかかります。また、沿線の工業団地の従業員だけで約3万人おり、かなりの乗客が見込めることから、大型の車両を、しかも頻繁に走らせ、快速運転用の待避線も造ることになり、当初の見積もりより工事費が膨らんだのです。

しかし、「小さく生んで大きく育てる」という方法もあるのではないかと思います。例えば金沢の場合、金沢駅から野町まで、用地買収もなく、既存の道路上に軌道を敷設するのであれば、3.5km程度ですから、たぶん100億円ほどで可能です。これは決して多額の資

金ではない。香林坊地下駐車場にいくら費用をかけたかといえば、100億円は軽く越していると思います。道路の整備や維持管理の費用と比較しても、決して高い投資ではないはずです。

——金沢の場合、バス路線の再編と併せて考えれば、有松や三日市まで延ばしたほうがよいとも考えられます。金沢駅から三日市までは9.3kmで、宇都宮の15kmに比べれば短い。

**宇都宮** 3分の2ですね。金沢では自動車の迂回路がすでに出来ているはずなので、関連費用もそれほどかからない。

しかも、いろいろな補助プランがあって、5割くらいは国費が出ます。自治体の負担は残りの半分です。若干なりとも地元の民間企業の出資を募れば、もう少し公費負担を減らすことも可能です。

### ●LRTも公共施設の一つ

——公営のスポーツ施設や美術館も、税金を使って建設し、安い料金でサービスが提供されています。公共交通も同じように考えていいのではないのでしょうか。

**宇都宮** 基本的にはそういう考え方でいいと思います。もちろん、公共交通もそれなりに効率性は追求しなければなりません、純粋な民間事業のように収支を合わせねばならないわけではない。

——鉄軌道の場合、例えば1本だけ路線を引いても、沿線の限られた人しか得をしないではないかという意見もあります。

**宇都宮** 公共交通ほど広範囲に利益をもたらすものは少ないと思います。そのようなご意見によれば、ある所に道路を敷くことに対して公費を投入しても、その道路の沿線の人や通行する人々以外はやはり関係ないことになります。ましてや車を運転しない人もいます。あらゆる公共事業について、100%、全員があまねく受益者になるわけではないのです。

ただ、LRTのような軸となる交通機関は、それを中心にして広範囲に街が発展していくわけですから、多くの人に利益をもたらすものになるでしょう。

——そういう意味では市民の合意を得やすいと。

**宇都宮** 何事も100%の合意を得ることは難しい。例えば音楽施設でも、全員が全員、そこに音楽を聴きに行くわけではない。行かない人がいても、多くの人の賛同が得られると思うから建設するのです。

「限られた人」という言い方をしますが、スポーツ施設や美術館、図書館などと、公共交通の年間利用者の数を比較すれば、圧倒的に公共交通のほうが多い。ですから、公共交通に公費を投じることについては、十

分納得してもらえるものと思います。

### ●強固な社会通念

——道路や地下駐車場については数百億円の莫大な投資がされていながら、それを知らない人すらいます。なぜLRTを造ろうというときに限って、コストに対する厳しい意見が出てくるのでしょうか。

**宇都宮** 社会には通念というものがあって、自分たちの常識として思い込んでしまいます。とって、その人たちが悪いのではなく、歴史的にそういう社会通念がどうしても出来てしまう。

日本の場合は幸い、戦前から戦後、高度成長期にかけて人口が増え、地価が上がり、街が発展してきた。その中で公共交通が収益事業として成り立ってきたという経緯があります。われわれは、このような歴史が可能にした社会通念の呪縛から、未だ解き放たれていないわけです。

ただし今後、人口が減り、社会構造は大きく変化していきます。頑張って社会通念を変えなければいけない時代になったのです。

ただ、それがすごく大変なことかという、そうではない。まさに交通政策基本法にみられるように、中央政府の考え方は切り替わり始めているわけです。世界中、どこをみてもすでに切り替わっています。日本の従来の通念がもはや非常識なのです。

——日本の場合、例えば富山市ではかなり明確に切り替わっていますが、すぐ隣の金沢市ではそうでないというように、発想の転換が広がっていきません。

**宇都宮** 社会通念の呪縛というのは、そう簡単にはほどけないものです。大げさな話、地動説か天動説か、いろいろ論争があったくらいですから。

ただ、努力は必要です。もっと多くの人が事実を知り、理解を深めてもらうよう、たくさんの機会を設け、語っていかねばなりません。海外でも、LRTが普及する過程では、今は非常識になったとはいえ、「LRTは車の邪魔になるのじゃないか」とか、さまざまな思い込みに基づく反対意見がありました。それに対し、いろいろな人が一生懸命、事実を語り、行政の人も説得を重ねていったのです。

——基本的な知識や考え方を知った上で、とことん議論していくに尽きるわけですね。

**宇都宮** はい。ただ、より多くの人を議論に巻き込むには、LRTに対し、直接に賛成か反対かと問うのではなく、将来、自分たちの街をどのようにしたいか、人口が減っていく中でどんな街の姿が描けるか、そこを見据えて話し合っていく必要があると思います。



グラーツ（オーストリア）

### ●費用便益分析の陥穽

——そうした議論の行方にも、いわゆる費用便益分析の結果が大きく関わってくると思います。LRTの費用と便益はどのように計られるのでしょうか。

**宇都宮** LRTも含め、公共的な投資をしようと思うと、やはり費用便益分析を行う必要があります。その場合、民間のような単純な費用と収益の計算ではなく、社会的な費用、社会的な便益を考慮しなければいけない。

便益は、鉄軌道が出来て便利になることだけではない。利用者以外の人にもメリットが及ぶのです。CO<sub>2</sub>の排出が減り、自動車事故が減れば、社会的費用を減らすこともできる。それらをすべて含めて、社会的な便益が社会的な費用を上回るかどうかを意識した分析であるべきです。

——公共的な投資にあたっては、社会的な観点から費用便益分析を捉えないといけいけませんね。

**宇都宮** はい。そのためのマニュアルもあります。問題は、費用便益分析自身に限界があるということです。LRTのような交通システムの場合、建設費用なり運行費用なりはある程度、予測がつきます。

それに対し社会的な便益は、間接的にしか計測できません。今のマニュアルで社会的便益として計られるもので、圧倒的な割合を占めるのは到達時間の短縮効果です。これは確かにLRTを投入することの大きなメリットですが、それだけではない。街に対し、もっと幅広い効果があるのではないかとと思われるのです。

例えば、LRTがその街に存在する、そして、いつでも利用できるということ。これが人々に安心感を与えます。外来の観光客にとってもわかりやすい。このような、LRTが存在することによってもたらされる便益は、現状のマニュアルでは計算されません。



ラバト（モロッコ）



セビリア（スペイン）（写真：服部重敬氏）

また、非常に便利なものが出来て、到達時間も早くなると、市内に事業所が移ってくるかもしれない。事業所が街なかに集中すれば、お互いのビジネス上のメリットが生じます。例えば富山では、ライトレールの沿線に保険のコールセンターが出来た。宇都宮では、スポーツ用品小売大手の会社が、LRT 沿線への本社機能の移転を考えています。

仮に商店の数が倍になったとすると、多様な商店が集積することで、倍以上の価値を街にもたらしめます。これを「集積効果」と呼びますが、現状の費用便益分析では語られていません。

LRT は、まさにそういう間接的な効果が他の交通手段に比べて大きいと思います。けれども、マニュアル通りの費用便益分析では、費用はほぼ明確に出るのに対し、本来、LRT がもっている特性を示す便益は十分に計測されない。現状のマニュアルでは、間接効果は含めないことになっているのです。

そういう意味で、費用便益分析だけで社会的便益が計れるという考えには、私は賛成しかねる部分があります。

## ● LRT の将来価値の計り方

**宇都宮** もう一つ、費用便益分析には大きな問題があります。

民間企業では、例えば 10 年後の収益をそのまま現在の価値としないで、その間の市場利子率などで割り引きます。それと同じく公共事業でも、将来の便益を現在価値に換算するために、ある程度割り引いて考えます。現状の費用便益分析マニュアルでは、年 4% の割引率が一律適用されることになっています。2000 年頃に決定された数値です。

年 4% という割引率が何を意味するかといえば、20 年後に得られる利益を今の価値に直すと半分になるということです。20 年経つと、そのものの価値は半減するというわけです。

私は 4% という数字は高いと思います。高いということは、将来の価値を低く見積もっているということです。つまり、4% であれば、1 年後に 104 の価値があって初めて現在は 100 の価値があるというわけです。2 年後では  $104 \times 1.04$  で、108.16 の価値になって初めて現在の価値は 100 であると考えなのです。

かつて国債の実質利回りが 4% くらいだったことが、この数字の一つの判断基準になりました。けれども、今、国債の金利は実質に換算してもほとんどゼロです。つまり、4% の割合でどんどん伸びていく社会というのは、もう考え難いのです。

とすると、現在の費用便益分析の 4% という数字には注意しなければいけない。例えば 3% で計算すると、数字はかなり変わってきます。

それから、鉄軌道のような公共交通は、けっこう長い間、便益をもたらします。それを、将来の何年分であるとみるか、20 年なのか 50 年なのか、はたまた 100 年なのか。それによっても計算の結果が全然違ってきます。

何が言いたいかということ、費用便益分析の便益計算は、厳しい仮定の下で行われるので、計算のプロセス次第によっては値が変わってくるということも十分考慮する必要があるということです。

——仮定が厳しくなったのは、一時期、公共事業のムダがマスコミ等で連日騒がれたことの結果でもあるのでしょうか。

**宇都宮** 確かにそれもあるかもしれませんが。公共事業を厳しく査定するためには将来価値を下げたほうが良いという発想はあるでしょう。緩くすればするほど、将来も価値があるのだからやったほうが良い、ということになりますから。

## ●都市経営の視点

— 将来の価値の一つとして、LRTを導入すると、しない場合に比べ都市経営にとってメリットが大きいと思います。まず地価が上がりますね。

**宇都宮** それも集積効果の一つです。今は金沢でさえ、街なかに空き地ができています。郊外型ショッピングセンターに店舗が移れば、街なかに空きテナントができます。こうなると、本来、そこから得られたはずの固定資産税などをみすみす失ってしまうわけです。地価が高い都心が活性化すれば、都市の税収にもプラスの影響を与えていくことは間違いないです。

— LRTやバス路線の整備で外出の機会が増えれば、街なかに歩く人が増えます。歩けば健康にもプラスです。

**宇都宮** そうですね。特に高齢者であれば、健康寿命をより長く保てる可能性があります。外出の効果はすごく大きいのです。結果的に医療費、介護費等の社会保障費を削減する効果も十分考えられます。

— 富山ライトレールでも、これまで外出しなかった高齢者がライトレールに乗って外出するようになったそうですね。投資額の大きさをばかり指摘するのは不公平で、このような効果も考えないといけな。

**宇都宮** そうですね。長い目で見れば都市経営にとってもプラスになります。

## ●自動車の社会的費用

— 地方都市では車での移動が基本で、公共交通はその補助手段にすぎないという社会通念が存在します。しかし、自動車ゆえの不経済もあるわけですね。

**宇都宮** はい。渋滞、騒音、大気汚染、事故など、自動車の社会的な費用は大きいと思います。それらを除去することも公共交通の社会的便益に計算されます。

現に大きな問題になっているのは、高齢者の交通事故の増加です。交通事故の死者数自体はこのところ減り続けていますが、それでも年間4,000人以上の人が亡くなっている。うち半数が65歳以上の高齢者です。これは国際的に比較しても、際だった特徴です。

— 中心市街地の空洞化が地方都市で問題になっています。その一つの大きな原因が、自動車がどんどん街なかに流れ込んでくることです。路面にレールを敷くLRTなら効果的に通過交通を排除し、道路交通の円滑化に寄与し、渋滞を緩和します。

**宇都宮** そうです。まず、都心にはなるべく車で来ないようにしてもらい必要がある。

ただし、そのためには車のユーザーが快適と思えるような公共交通を提供しないとイケない。となると、



ポートランド（アメリカ）（写真：服部重敬氏）  
路面電車の導入前（上）と導入後（下）で街は大きく変わった。（パール地区）

ある程度輸送力があって、時間的にも定時性が維持できる路面電車やLRTが重要になってくるのではないかと思います。

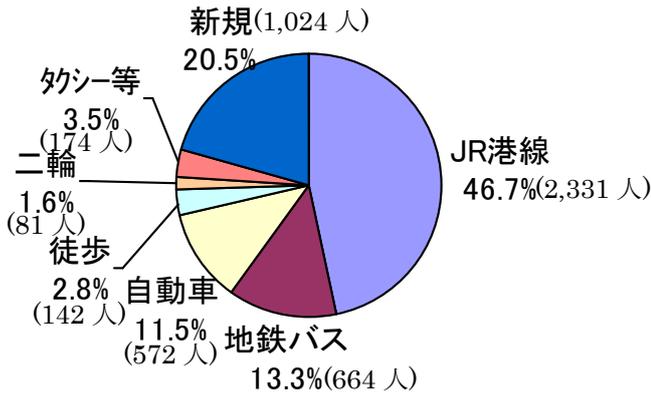
## ●バスとの価値の差

**宇都宮** LRTは、バスに比べて明らかに魅力的な交通手段です。だからこそ海外では普及してきたわけです。「バスでもいいよ」と言う人は、だいたいバスにも乗っていない人がほとんどです。とすれば、バスと電車をしっかり比べて、どちらがいいかを冷静に考えてみる必要があります。

実をいうと、私は今年、富山市と共同調査を行っています。その中で、こういうアンケート調査をしました。バスのほうが若干なりとも運行経費が安くつくことを考え、ディスカウント（割引）してあげますよという前提で、「もし富山ライトレールがバスであったとしたら、どれくらいの割引ならば乗りますか」と。

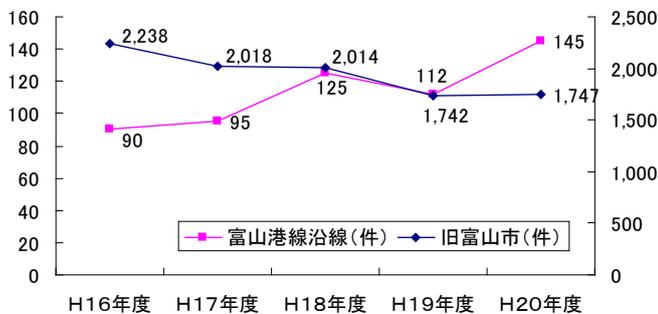
471世帯から回答があったので、信頼すべき統計だと思いますが、16.6%の差が出た。しかも、アンケートの対象は、富山ライトレール沿線に従前から住んでいた人たちです。つまり、かつての（ライトレールに転

◆富山ライトレールの平日利用者の以前的手段（合計）



自動車からの転換が11.5%、新規が20.5%で、車での外出を控えるようになった人、新たに外出するようになった人が3割を占める。

◆富山ライトレール沿線の住宅着工件数



ライトレールは沿線の住宅開発を活性化した。

換前の) JR 富山港線なりバスなりで移動していた時代と、今の富山ライトレールが使える時代の両方を知っている人たちに聞いた結果、16.6%くらいは割引にならないとバスには乗らないということがわかったのです。

これはまさに、バスとライトレールの目に見えない価値の差をアンケート調査によって数値化したものです。

——逆にいえば、バスより16%くらい運賃が高くてライトレールに乗るといことですね。

**宇都宮** そういことです。

——新しく交通システムを整備するときに、LRTと並んでBRT（バス高速輸送システム）がよく候補に挙げられます。

**宇都宮** 富山のアンケート調査では、BRTとの比較もしています。「富山ライトレールの専用軌道をそのまま使って、輸送力もライトレールと全く同じものをBRTと呼ぶ」と定義した上で、バスの場合と同じように聞きました。その結果は、平均して14.6%。通常の

バスとライトレールの比較で16.6%ですから、若干、通常のバスより差は小さいですが、あまり変わらないですね。

BRTについてよく理解されている方が少なかったかもしれないので、結果は単純には鵜呑みにできないかもしれませんが、それでも、バス・BRTとライトレールとの間には、15%前後のプレミアム価値としての差はあるのだと思います。

●BRTは魅力的か

——ただ金沢でも、軌道を敷かなくてよく、初期投資も小さいBRTのほうが現実的であるという意見があります。東京の銀座にBRTとして導入予定のバスも、最新の技術を使って、しかもかっこいいようです。

**宇都宮** 単にかっこいいバスが走ればBRTであるというのは間違いです。

BRTも一つの考え方だとは思いますが。けれども、まさに普通のドライバーが、これなら安心して使えるよね、と思えるには、全線、専用レーンにして、電車と同じように交通渋滞に巻き込まれないようにしないとイケない。また、外来の客のためには、通常のバスとは完全に区分して、はっきり見えるわかりやすさが求められます。

BRTの魅力として、よく柔軟性が挙げられます。けれども、柔軟性があるということは、逆にいえば定時性や視覚性が曖昧になってしまうことでもある。パーク&ライドの駐車場に車を置いたが、予定通りバスが来ないということが起こってしまえば、それだけで信頼をなくすわけです。例えば富山ライトレールであれば、5分の接続時間で確実に乗り換えられます。乗り降りも、バスより電車のほうがスムーズです。

——柔軟にルートの設定ができて、郊外区間で渋滞に巻き込まれたりすれば、結局、軸の区間で遅れが生じるわけですね。

**宇都宮** はい。私は、金沢くらいの人口規模と人出の多さを考えれば、輸送力の点からも、BRTよりもLRTのほうが有効であろうと思います。

それから、富山のアンケートでは、「富山ライトレールの魅力は何ですか」とも聞いています。定時性を選んだ人が全体の83%。それに加え比較的多かったのが、乗り心地です。42%の人が挙げ、特に70代の高齢者になると48%に上ります。

費用便益分析でバスとライトレールを比較する場合、バリアフリーも含め、乗り心地の差は考慮されません。騒音の差もそうです。街をぶらぶらするとき、騒音を出すバスが横を走るのか、静かな電車が走るのかでは、

その街の雰囲気は大きく変わってくるわけです。

このように、われわれは費用便益分析では語れないLRTの魅力について、しっかり理解する必要があると思います。

### ●街なかを歩く楽しみ

——街をぶらぶらというと、駅と中心市街地との間に、ライトレールのような信頼性の高い、乗り心地のいい乗り物が走っていれば、行ったり来たりするのが楽しくなります。

**宇都宮** バスとは全然、違いますよね。海外で街の中心部に電車を入れているのもそのためです。

——金沢くらいの集積密度のある都市であれば。

**宇都宮** 金沢より小さくても十分大丈夫だとは思いますがけれどもね。

——富山ライトレールの効果が確かめられているのですから、より沿線人口の多い北鉄石川線が都心につながれば、沿線の住宅地に暮らす人も富山と同じように便利になります。

**宇都宮** そうお感じになると思いますよ。

——街を歩く人が増えると商店街も活性化します。

**宇都宮** 富山の場合、セントラム（路面電車の環状線）の開業後、電車の利用者のほうが車の利用者よりも、中心市街地への外出機会が多く、滞在時間も長く、しかも消費金額が大きいということが実証されています。

さらにいえば、セントラムが出来たことが、中心市街地に家を買うきっかけになったという人も少なくないことが、富山市の調査でわかっています。

——LRTの整備が富山市のめざすコンパクトシティに深く関わっているのですね。

**宇都宮** はい。

### ●中心街の活性化は必要か

——一方、今はネットで買い物できるし、スマホで交流もできる、だからわざわざ中心市街地に行く必要を感じないという人もいます。情報化が進み、交通技術もどんどん進歩しているのに、今さら路面電車に行政が多額の費用をかける必要があるのかという意見もあります。

**宇都宮** 私は、そういう多様な声があってもいいと思うし、人々の嗜好はどんどん多様になっていると思います。

けれども、これまでのまちづくりは、実は多様な嗜好に沿っていません。中心市街地に来て面白くない、だから、「ネットがあるからいいじゃない、郊外にショッピングセンターがあればいいじゃない」となる。ある種、

### ◆富山市内電車・環状線開業の中心市街地への効果

#### 【買物・飲食の際の平均滞在時間（分/日）】

| 平日  |      | 休日   |      |
|-----|------|------|------|
| 自動車 | 環状線  | 自動車  | 環状線  |
| 96分 | 101分 | 113分 | 145分 |

#### 【中心部への来街頻度と消費金額】

##### 買物目的の平均来街頻度（回/月）

| 平日   |      | 休日   |      |
|------|------|------|------|
| 自動車  | 環状線  | 自動車  | 環状線  |
| 2.5回 | 5.6回 | 1.8回 | 6.4回 |

##### 平均消費金額（円/日・人）

| 平日      |         | 休日     |         |
|---------|---------|--------|---------|
| 自動車     | 環状線     | 自動車    | 環状線     |
| ¥11,489 | ¥12,533 | ¥9,207 | ¥14,994 |

2009年開業の環状線（セントラム）の利用者は、自動車利用者に比べ、市街地滞在時間、来街回数、消費金額がともに大きい。

（自動車はH22、環状線はH23市内電車利用者へのアンケート調査より。出典：富山市資料）

イチゼロの思考なのですね。

われわれがこれからめざす豊かな社会とは、多様な選択肢がある社会ではないでしょうか。ネットで買い物をするけれど、街なかで酒を飲みたくなる時もある。そのような選択がしやすい街が人を惹きつける。だからこそ、公共交通網の発達した東京や関西の街は魅力的なわけです。

とすれば、LRTは莫大な投資ではない上に、それによって街の魅力を高めていくことができるのですから、投資効果は非常に大きいと思います。

金沢についていえば、片町はまだ賑わっているほうですし、そんな賑わいが好きな人も少なくないと思います。そういう人たちに対し、公共交通を介して多様な選択肢を提供できるまちづくりが必要なのではないでしょうか。

——そういう意味で社会の成熟にお金をかけるべき時代になったのでしょうか。車に過度に依存せず、街や移動そのものを存分に楽しむために、ライトレールこそ、まさに「都市の装置」としてこれからの社会にふさわしいインフラではないかと思えます。

**宇都宮** 衰えたとはいえ、日本は世界有数の GDP の規模をもつ先進国です。諸外国で LRT が続々誕生している中で、日本の都市が導入できないはずはないのです。

——しかし、日本の都市では、金沢もそうですが、道が狭いなどの「できない理由」がまず語られてしまいます。

**宇都宮** 先ほど申し上げたように、極めて強固な社会通念が出来てしまっていて、まだ解きほぐせていないのだと思います。

金沢が他都市と違う点があるとすれば、まだ危機感が薄いということでしょうね。何となく豊かであると感じているのかもしれませんが、今は豊かであっても、10年後、20年後もこの社会のままでよいのか。例えば、郊外にショッピングセンターが出来ればみんな喜ぶ。けれども、そのショッピングセンターが30年後にそこにまだあるだろうか。そもそも30年後に自分は車を運転できるのだろうか。そのようなことを含め、将来の都市像を本気で考える必要があります。

これまでは何とかなったものだから、そこまで思い至っていない人が多いのではないかという気がします。

● LRT は 10 年単位の事業か

——将来のことを考えれば、可能な限り早い導入がよいと思いますが、日本の都市の場合、時間がかかりすぎます。何段階もの交通実験を経て、まずは BRT を導入して様子を見て、その次の段階で LRT を導入すればよいだろう、というようにです。

LRT とは、本当に 10 年も 20 年も先にならないと実現しないプロジェクトなのでしょう。

**宇都宮** そうではないですね。むしろ、そんなに時間をかけること自体が、お金のムダになっています。社会実験なり審議会なりが 10 年も続くことに伴う支

出がいくらになるか、そちらも計測したほうがいいですね。それに携わるお役人の数やその年収を考えれば、もっと効率的にお金を使うべきでしょう。社会実験にも国の補助が出ますが、それも税金です。

そんなに悠長に構えている場合でなく、高齢社会はもう始まっているのですから、次々と手を打っていく必要があるのではないかと思います。

——金沢の場合、10 年後でなく、例えば、新幹線が敦賀に延伸する 8 年後を目標にしても、決して早いとはいえないのではないのでしょうか。

**宇都宮** 早くはないでしょうね。というより、8 年もかけること自体、相当な時間のロスだと思います。民間事業であれば、8 年後のために今から準備を始めては、それだけでもすごいムダが生じます。その間に得られたであろう利益を失っていくわけですから。

もちろん、無茶苦茶やればよいとはいいいませんが、精力的に進めていくべきことではないかと思います。道路については、土地収用の専門家がいくらもいて、多大のカネとパワーをかけて造っているわけです。その何分の一かを公共交通に回すだけで、だいぶ変わってくるのではないのでしょうか。(了)

宇都宮 浄人 Utsunomiya Kiyohito

1960 年、兵庫県生まれ。京都大学経済学部卒業。1984 年、日本銀行に入行。金沢支店にも勤務する。2011 年、関西大学経済学部教授に就任。著書に『路面電車ルネッサンス』（新潮新書、第 29 回交通図書賞受賞）、『鉄道復権 自動車社会からの「大逆流」』（新潮選書）、共著に『経済統計の活用と論点』（東洋経済新報社）、『世界の LRT』（JTB パブリッシング）、『LRT 次世代型路面電車とまちづくり』など。最新刊に、『地域再生の戦略 「交通まちづくり」というアプローチ』（ちくま新書）。

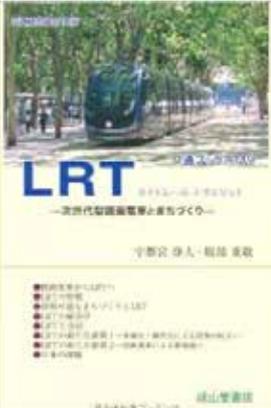
2015 年 6 月発行

取材・編集責任 毛利千香志

本誌についてのお問い合わせは、金沢・LRT と暮らしを考える会 Web サイト (<http://kanazawa-lrt.com/>) からお願いします。







● 著書の紹介

『地域再生の戦略』は、公共交通がまちの姿や人々のライフスタイルを変えうることを、豊富な事例を交えて説く 2015 年 6 月刊行の新著。『鉄道復権』『LRT』は、経済やビジネス、そしてまちづくりの観点から鉄道や LRT の価値を考えるための必読書。本誌の内容についてもっとよく知りたいと思われた方は、ぜひご購入を！