

政策決定のプロセス

ー LRTは新しい時代に適応するための「改革」

(1) ライフスタイルの変化

車ばかりに頼らなくてもよい交通環境を整える

(2) まちづくりの新たなきっかけ

車を減らす、歩行者を増やす、投資を促す

悪いところを直す「改善」であればバスのまま(BRT)で何とかなる

例) 都心軸の速達性を良くするだけなら優先レーンを徹底すればよい (ポールや柵を設置)

二まちのマネジメントのリーダーである首長が決断

陳情事業ではなく、自然発生的に機運が高まるものではない

都心軸への危機感があるなら今がその決断をする時でないだろうか

I. コミュニケーションで大切なのは「相手目線」

自分の言いたいことを言っただけでは理解も共感も得られない(菅)

市民への問いかけ

1. 時と場合によって使い分けしやすくなったらいいなと思いませんか

通勤、買物、飲食は公共交通、私用はマイカー

賢く使い分けすれば混雑を回避できるとし、駐車しなくてよい

2. 乗り継ぎ抵抗を和らげるメリットはある

① 待ち時間が減るのでトータルとして早く着く

例) 現在バス20分間隔 → LRT3分間隔 + バス10分間隔 (折り返しなどで増便)

大和の前で特定のバスを待ち続ける光景はなくなる

② バスより乗り心地が格段によくなる

経済界への働きかけ

1. 「車の妨げ」は古い思い込みではないでしょうか

① 市民アンケート(約1800人)では6割もの人が条件次第で切り替えは可能とのことである

② 車線が絞られても通過交通は経路変更しやすくなっている

2. 車偏重が空洞化を招いてきた

郊外の大規模店にはない「歩いて楽しい街」をつくりませんか

[宇都宮]

県内の研究会(事務局・商工会議所)が産業振興などに与える効果を評価し、運営にも行政の関与(ミセフ)を求めている(2015年)

中心商店街は市街地側への早期延伸を要望している(2016年)

北鉄の懸念を払拭

1. 自動車交通との共存

転換と迂回で車は減るので難しいことではない

3. ミセフ以外の公財支援

運転士の確保など開業前の経費

郊外に振り分けられたバスへの補填(上限は設ける)

県との連携は重要

1. 県都のまちづくり(中央公園の活用など)

2. 石川線の維持(近江鉄道では公有民営化(2024年度)を県が主導)

注) 走行空間の確保についての勘違いを正す必要がある

残る2車線で処理できる交通量を実態ではなく道路をつくる際の標準値(1万2千台)で仮定しているため2万台も減らすのは無理と勘違いしている

実態は青信号時間が長いこともあり中央2車線にはその2倍近くは流れているKOKUYO

Ⅱ 「なぜか」を具体的に言う(データや画像)

1. 走行空間の確保は困難ではなくなっている

① 減らす必要のある交通量は意外と少ない

バスの代わりに走るのだからその車線の交通量を減らせばよい

道路の広い狭いは関係がないのである

車は日中でもバス停のある車線は避けているので目測だが全体の1/4程度しかいない

② 例えば「転換10%、迂回15%」で可能である

LRTの利便性とバス路線の再編によりこれくらい転換することは十分考えられる

(宇都宮 郊外の工業団地従業員3.3万人へのアンケートで19%)

周辺の道路整備が大きく進み、通過交通(半分以上)が迂回しやすくなっている

2. バスとの本質的な違い

① 安心感

「鉄の道」がずっとつながっており明確でわかりやすく、地図にも載る

② 信頼性

路線は容易に改廃されないため将来を見通した投資を決断させる

3. びらくりする程高くはない

例) 金沢駅~有松(5.2km) C=約160億円

1km当たり約30億円(50~60億円かかるというのは間違っている)

地元負担 約75億円(21世紀美術館 約113億円)