

# 交通 評論



民間事業者に任せられている。

過去30年、日本も世界も「官から民へ」という大きな流れがあった。効率的により良いサービスを提供するためには、なるべく民間に任せ方がよい。交通分野も、民間の力を有効に発揮させるべく、過去30年余り、規制緩和、自由化という政策が採られてきた。

もっとも、イギリスのバス市場の自由化は、頻繁な参入退出、ダイヤ変更等による混乱から、結果的にサービス低下につながった。その後、事業者が徐々に集約され、市場は落ち着いてきたが、同国では今もバスの路線設定や運賃は、基本的に

民間事業者に任せられている。これに対し、ロンドンのバスは、単純な参入自由化は取られなかつた。ロンドン市が交通計画や運賃を策定し、その下で系統ごとに運行事業者の入札を行い、契約するフラッシュチャイプ制を採用した。入札で事業者間の競争を促すしくみである。

交通局は、10の基礎自治体からなる都市圏の交通を管轄し、これまで旧国鉄線を活用した高床LRTを都市圏に導入し、交通網を整備してきた。こちらは交通局が計画等を策定し、民間事業者が運行を行うフラッシュチャイプ制である。これに

## 民から公へ

宇都宮 浄 人

マンチェスターのバス運営を、この9月から部分的にフラッシュチャイプ制に切り替えた。ロンドン以外では初の試みで、2025年1月までにフラッシュチャイプ制に全面移行する計画であるという。

は、2038年までに脱炭素の達成を掲げており、自家用車の交通手段分担率を、現在の61%から2040年に50%に引き下げる目標を立てている。また、住民のQOLの向上と社会的包摂を図るため、高水準のサービスを提供するが、交通局はピーネットワークという名の下、事業者ごとに異なるバスの色を、トラムと同じイエローに統一していくという。ドイツなど欧州大陸では、地方自治体直営の都市交通を、入札で契約を結ぶ運行形態に切り替えてきた。これに対し、マンチェスター都市圏は、一旦（いったん）運営全般を民間に委ねたバス事業において、路線策定や運賃設定などの役割を公に移管する。欧州大陸ではみられないユニークなものである。その意味で、民間の商業輸送が基本の日本の公共交通で、今後、収益性にとらわれず高水準の公共サービスとして提供しようとする場合、参考になるケースと云える。入札制によるフラッシュチャイプ契約で事業者間の競争を求めつつ、公共交通をまちづくりのツールとして活用することができる。重要なことは、公共交通を規制緩和前の「官」に戻すということではない。民間事業者ならではの良さを活かしつつ、脱炭素、社会的包摂など、自家用車に過度に依存しない持続可能なまちづくりを実現しようというものである。イギリスの交通研究者も、こうしたパブリック主導について、公共交通を時の政府の管理に戻すのではなく、独立した公的組織の下で、広く社会が支えるというしくみだと言っていた。「民から公へ」。日本にも求められる方向性ではないだろうか。（関西大学教授）

2023年8月、芳賀たメッセージもあるとい  
・宇都宮LRTが開業しう。LRTという新たな  
た。JR宇都宮駅から中 交通手段は、まちづくり  
心市街地とは反対の東の 一つのシンボルとなっ  
側、隣接する芳賀町まで た。

LRTの建設が決まる  
た場所に、一からLRTと、沿線の人気も沸騰し  
を新設した最初の事例と た。「LRT停留場徒歩  
なる。 1分1」というマンショ

宇都宮市で新交通シス  
テムの検討が始まって30 T沿いに事務所を移す事  
年、途中紆余曲折(うよ 業者も現れた。沿線で開  
きよくせつ)はあった 発されたゆい杜の住宅  
が、この10年は、市長自 地は、若い家族が増え、  
らの丁寧な説明のほか、 宇都宮市にとって26年ぶ  
さまざまな市民参加の仕 りの小学校新設というこ  
掛け、開業に導いた。 とまで起きた。LRTが  
例えは、LRTの車両デ 人を呼び込んでいた。

2020年には、宇都  
前は市民の投票で決まっ  
た。

「ライトライン」とい  
う愛称は、雷の多い宇都  
宮市「雷都」に、LRT 現象も起こった。ちなみ  
のライトを掛け、さらに  
「光」「明るい」という  
意味もこめてラインと組  
み合わせたものだ。「未  
来への光の道筋」といっ

が行われ、隈研吾氏がデ  
ザインした東口交流拠点  
施設の広場で、市民がゆ  
つたりと憩う。

開業後3カ月の利用者  
数は、今のところ平日は  
見込み通り1日1・3万  
人、土日祝日は見込みの  
2倍以上の1・1万1  
乗車)方式を全面的に採  
用したが、多扉の乗降は  
停車時間の短縮に寄与し  
ている。パークアンドラ

沿線の道路の交通量  
も減ったようだ。  
ライトラインでは、日  
本で初めてICカード利  
用者のセルフ乗降(信用  
乗車)方式を全面的に採  
用したが、多扉の乗降は  
停車時間の短縮に寄与し  
ている。パークアンドラ

### 特別寄稿

# LRTが街を変える

関西大学教授 宇都宮 浄人

・2万人で、順調に推移  
している。沿線の事業者  
の中には、これまでの送  
迎バスを廃止したところ  
もあり、LRTによる通  
勤が着実に浸透してい  
る。沿線の学校も清陵高  
校では4分の1、星の杜  
中高では、3分の1がL  
R Tでの通学であるとい  
ある。立派な専用軌道を

のろろ走るようでは、  
LRTの良さが発揮でき  
ない。時速50の特認を  
求めているというが、も  
っと速度を上げてもし  
いことである。海外のL  
R Tでは当たり前前の電車  
をかなり整備したことは  
確かだが、接続するバス  
の情報などがもっと提示  
されていい。芳賀町に行  
けば、逆に中心市街地の衰  
退を加速しかねない。迅  
速な対応が望まれる。  
開業式で印象的だった  
のは、多くの家族連れが  
イフスタイルを提供して  
いることは確かである。



新たな街のシンボルとなっている「芳賀・宇都宮LRT」