

第16回全国路面電車サミット 2024 宇都宮

サミット宣言

1993年に札幌で始まった全国路面電車サミットも、今回で16回目を迎えました。全国からの参加者の皆様に、新設のLRT「ライトライン」が走る宇都宮にお越し頂き、LRTが変えた街の様子をご覧いただくことができました。

さて、札幌での第1回開催時には、世界でLRTを新設していた都市は40か所程度でした。約30年を経て、国内で75年ぶりの軌道の新設都市となる宇都宮は、世界では214都市目の新設LRTとなります。

交通まちづくりの軸となるLRT導入が、日本においてここまで遅れたのは、大都市圏で我が国の公共交通が民営中心で成り立って来ている、世界的にも希少な事例があり、その一方で高度成長期以降、自動車工業が成長産業として国家の成長を担い、爆発的な自動車利用の拡大を招いた副作用ともいえます。

討議の中でも、LRTを整備するどころか、バスさえも減便が進み、都市公共交通の計画や投資自体が停滞していることが、指摘されています。コロナ禍でますます進みつつある公共交通のサービスレベルの低下が、さらなる地方都市の衰退を招く恐れもあります。

その一方で、新交通軸の形成に30年もの時間をかけた宇都宮の苦闘の歴史が、市民団体からも語られました。路面電車・LRTは都市計画に基づいた道路事業の一環でもあり、行政や警察、市民の広範な合意を必要としながら、「軌道に乗せる」という経験を積みました。街の姿が大きく変わり、「LRTのある宇都宮うらやましい」との報道もある今、公共交通に投資するというこれからのまちづくりの一つの方向性を示しています。LRTを含む都市公共交通への投資こそが、渋滞解消、市街地の活性化、定住促進などの都市機能の向上、ひいては国力の向上、カーボンニュートラルに繋がると、私たちは宇都宮の例から改めて実感しています。

宇都宮だけでなく、コンパクトシティ政策を進めている富山、従来の路面電車や地方鉄道を改善してLRTレベルに高めた広島や福井、熊本なども含めた各地の取組みを、全国に伝えていくことが、日本全体にとっても有益だと、私たちは考えます。

路面電車サミットの開催を機に宇都宮に集った私たちは、人口減が進む全国の地方都市において、公共交通を活かした持続可能なまちづくりを進めるため、医療・福祉・教育・環境など様々なセクターとの関連性を踏まえ、財源・法制度の確立に向け今後も各地で活動を続けて行きます。

2024年1月28日

全国路面電車サミット 2024 宇都宮 参加者一同