

気候市民会議つくばにおける LRT に関する提言

国立環境研究所 松橋啓介

matuhasi@nies.go.jp

はじめに

気候市民会議つくばを 2023 年に実施した。LRT に関する施策は、最後の投票で支持がわずかに足りず、提言には採択されなかった。

1. 気候市民会議

気候市民会議は、年齢層等が国や市の縮図となるように抽選された参加者（ミニ・パブリックス）が、情報提供と熟慮と投票等を経て気候変動対策を提言する取り組みである。2020 年頃から欧州各国で広がり、日本国内でも 2020 年に札幌、2021 年に川崎、2022 年に武蔵野、所沢で自治体レベルの会議が実施されてきた。国レベルの供給側の技術的対策だけでなく行動変容等の需要側対策を示し、ゼロカーボンシティ宣言を行った自治体に取り組むべき脱炭素施策を示すことが期待される。

2. 気候市民会議つくば

「気候市民会議つくば」は、つくば市と産業技術総合研究所、国立環境研究所、筑波大学の 4 者からなる実行委員会が実施主体となり、2023 年の 9 月から 12 月、日曜日の 13 時から 17 時まで 4 時間の会合を 6 回開催した。「2050 年にゼロカーボンで住みよいつくば市を実現するために、市と市民には、どのような取り組みや施策が必要となるか」を明らかにすることを目的に定めた。

16 歳以上 5,000 人の市民に案内状を送り、569 人の参加希望を得た。他地域の 2～3% に比較すると、11.4% と高い割合であった。謝礼が 1 回 2,000～3,000 円の共通ギフトカードであったものを 6,000 円の現金としたこと、提言を

地球温暖化対策地方公共団体実行計画に反映させる約束をしたことが主な理由と考えられる。

多くの参加希望者が得られたことで、性別、年齢層別、居住地域別の人口構成を市の縮図に近い 50 人を抽出することができた。さらに、気候変動に対する関心の割合を、案内状に同封したアンケートで回答された 1,146 名の関心の割合に近づけることもできた。具体的には、参加希望者は関心が高い人の割合が 45% と高かったが、回答者での 31% に近い 15 人分を関心の高い人に割り当てる調整を行った。

3. LRT 関連の提言の検討過程

全 6 回のうち、第 2～4 回には、移動・まちづくり、住まい・建物、消費・生活の 3 つのテーマ別に、情報提供、ビジョン、取組と施策のアイデアと意向表明を行った。

第 2 回の移動とまちづくりのゼロカーボン施策について、約 12 分間の情報提供をした。公共交通といろいろな手段の組合せによるコンパクトシティ＋ネットワーク型のまちづくりをすることにより、ゼロカーボンが実現しやすくなることをイラストで提示した。つくば市内の路面電車の可能性について質問があり、宇都宮で新たに「公設型上下分離方式」が導入されたことから、20 万人都市のつくば市でも可能性はあると回答した。また、旧来の新交通システム構想について質問があり、LRT/BRT での検討がされたが具体的な導入検討に至っていないことが市から紹介された。一定数以上の賛意（「いいね」シール）が得られた意見「路面電車導入のために市民もしくは鉄道会社が路面電車への意見をまとめる」、「LRT で街中とつくば山地域

を結ぶ」、「通学に使いやすいルートを設定する（LRT）」を素材として、提言アイデア「路面電車導入のために、市民または鉄道会社は、路面電車整備への意見をまとめる」、「公共交通を利用しやすくするために、LRT で街中と学校と筑波山地域を結ぶ」をまとめた。

第5回では、提言アイデアの修正を検討し、LRT に「(Light Rail Transit)」を追記した。また、各提言アイデアについて、賛成、反対、保留の予備投票を行った。「路面電車導入のために、市民または鉄道会社は、路面電車整備への意見をまとめる」は、賛成 17、保留（分からない・棄権）14、反対 8 となり、賛成と保留の合計が 79%と基準とした 80%をわずかながら下回ったことから、「不掲載」となった。「公共交通を利用しやすくするために、LRT (Light Rail Transit) で街中と学校と筑波山地域を結ぶ」は、賛成 12、保留（修正案を盛り込みたい・分からない・棄権）24、反対 3 となり、賛成と保留の合計が 92%と高いものの、賛成が 31%と基準とした 50%を下回ることから、「改善を前提に掲載」となった。

第6回に提言案の確定と投票、提出を行った。9 グループ中 8 グループが支持した「公共交通を利用しやすくするために、LRT (Light Rail Transit) で市内各地を結ぶ」が提言案となった。投票は、強く同意する（3 点）、同意する（2 点）、いくつか疑問があるが同意する（1 点）、以降いずれも 0 点で、多くの疑問がある、やや同意できない、同意できない、まったく同意できないの 7 段階とした。0 点を除く 3 段階を支持とし、平均点を支持強度とした。支持率 80%以上かつ支持強度 1.75 以上を採択の基準とした。投票の結果、提言案「公共交通を利用しやすくするために、LRT (Light Rail Transit) で市内各地を結ぶ」は、支持率 77%、支持強度 1.74 と基準をわずかに下回り、提言としては不採択となった。なお、移動・まちづ

くりでは、31 件中 26 件が採択、5 件が不採択であった。全体では 87 件中 74 件が採択され、その場で市長に提出された。市長は、いずれの提言についても、ロードマップを作成し、必要なものは予算要求を行うとしており、政策としての具体化が大いに期待される。

4. LRT に関する提言を生かす方法

途中で不掲載となった提言アイデアや採択されなかった提言案は、提言書には掲載されない。LRT に関する提言アイデアは、いずれもわずかに基準に届かず、残らなかった。

今回、具体的な経由地が示されると各個人の利用可能性で意見が分かれた。反対に、全面的整備となると実現可能性に疑問が生じた。ゼロカーボンで住みよいまちづくりの装置としての LRT について、総論としての賛意を得られる提言とする工夫が必要であった。

たとえば、「鉄道と LRT 等を組み合わせた公共交通ネットワークにより市域全体のアクセシビリティを向上させる（公共交通手段分担率を x 倍にする）」とし、LRT 導入の効果は、沿線や停留所近傍に限らず、都市全体に波及することを示すことが有効と考えられる。

なお、今後数年内にゼロカーボンの要請がさらに強まる場合には、基準に達しなかった提言アイデアも参考として、市が主体的に政策化することに期待したい。

おわりに

ゼロカーボンと住みよさを両立させる 2050 年の地域の実現策を描く気候市民会議には大きな可能性がある。ミニ・パブリックスの場で支持を得られやすい LRT 関連の提言をつくる工夫について引き続き考えたい。

なお、市民会議の設計・運営にあたり、ユニベルシタスつくば徳田太郎氏、環境政策対話研究所村上千里氏の両氏にもご尽力いただいた。