

路面電車がまわる

清水希容子

財団法人日本経済研究所 地域未来研究センター 上席主任研究員

路面電車というと、昭和のまちを走る箱型のレトロな乗り物を想像するかもしれない。いま、おしゃれな“LRT”（Light Rail Transit、低床、無騒音、無振動）へと進化して、機能的で将来性のある“地域の足”として、再び世界的に見直されている。

昭和初期には、日本各地の街中を、チンチン、ガタゴトと音をたてながら走りまわり、最盛期には約80の路線があった。その後の高度経済成長とともに、マイカーの普及やバス輸送への転換から、道路は「軌道」から「車道」に主役を交代し急速に衰退した。生き残っていた地方の大都市でも、政令市を機に「地下鉄」に置き換えられ、次々と姿を消した。1960年から20年間で30路線が廃止され、現在街中にはわずか21都市にしか残っていない（地図参照）。

一方、世界に目を向けると、環境負荷が低く、輸送効率に比べ投資負担の軽いLRTは、車社会と共存しながら各国で復活している。米国では80年代からLRTの導入が始まり、石油の町：ヒューストンですら2004年に11kmの軌道が敷かれた。フランスでもナント（1985）を皮切りに全国20都市以上で最新鋭のLRT新設が相次いでいる。

路面電車を市内交通網の柱としてきたドイツでは、最寄駅に無料駐車場を整備したパーク&ライドシステムにより、周辺各都市から車両を複数連結して直接DB（ドイツ鉄道）の軌道に乗り入れるカールスルーエ・モデルが導入され、中心市街地活性化にも一役買っている。また、人口20万人のフライブルクでは、ゾーン制チケットや各種定期券を創設、街中には車乗り入れ禁止区域を設けるなど、利用客は20年間で30百万人から倍以上に増えた。CO₂を排

出せず、高齢者や体の不自由な人に配慮した、車と共存した真の地域公共交通として再整備され、誰もが安心して歩いて生活できるまちづくりが実現した。

広島市は、政令市ながら路面電車の道を貫いた。市内を網の目のようにまわるLRTは、8系統で毎日11万人を運び、約18万人を運ぶ市内バスとともに大事な地域の足となっている。

昨年末、富山市に駅と中心街をつなぐ約1 kmスクエアのLRT環状線化が実現した。一周20分で街の中心をまわる環状線はわが国では珍しい。実際に乗ってみると、歩く人と同じ高さに乗降ステップがある。荷物を持った買い物帰りのお年寄りには楽である。眺めの良い城址公園を芋虫のようにカーブすると、ホテルと国際会議場にはさまれた落ち着いた石畳の路がひらけ、広めの歩道にはカフェが登場し、歩行者中心の空間が広がる。

歴史を感じさせるアーケード街の横、求心力を取り戻した老舗デパートの前、新幹線延伸で高架化予定の富山駅をぐるりとまわる姿は、まちの日常風景に見事に溶け込む。富山市路面電車推進室の谷口室長は、「路面電車が走るこんな素敵なまちに住んでいるんだと、誇りに思えるようにしたい」と抱負を語ってくれた。

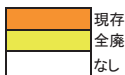
日本の各地で、路面電車を見直す声が聞かれはじめた。富山と良く似たつくりの岡山市でも、かつて福武総一郎氏らの提案した1 kmスクエア環状線化構想の実現が待たなしである。

路面電車は、賑わいを街中に呼びもどし、人々の生活文化を発信しながら、まわりつづける。



富山市内の環状線のLRT

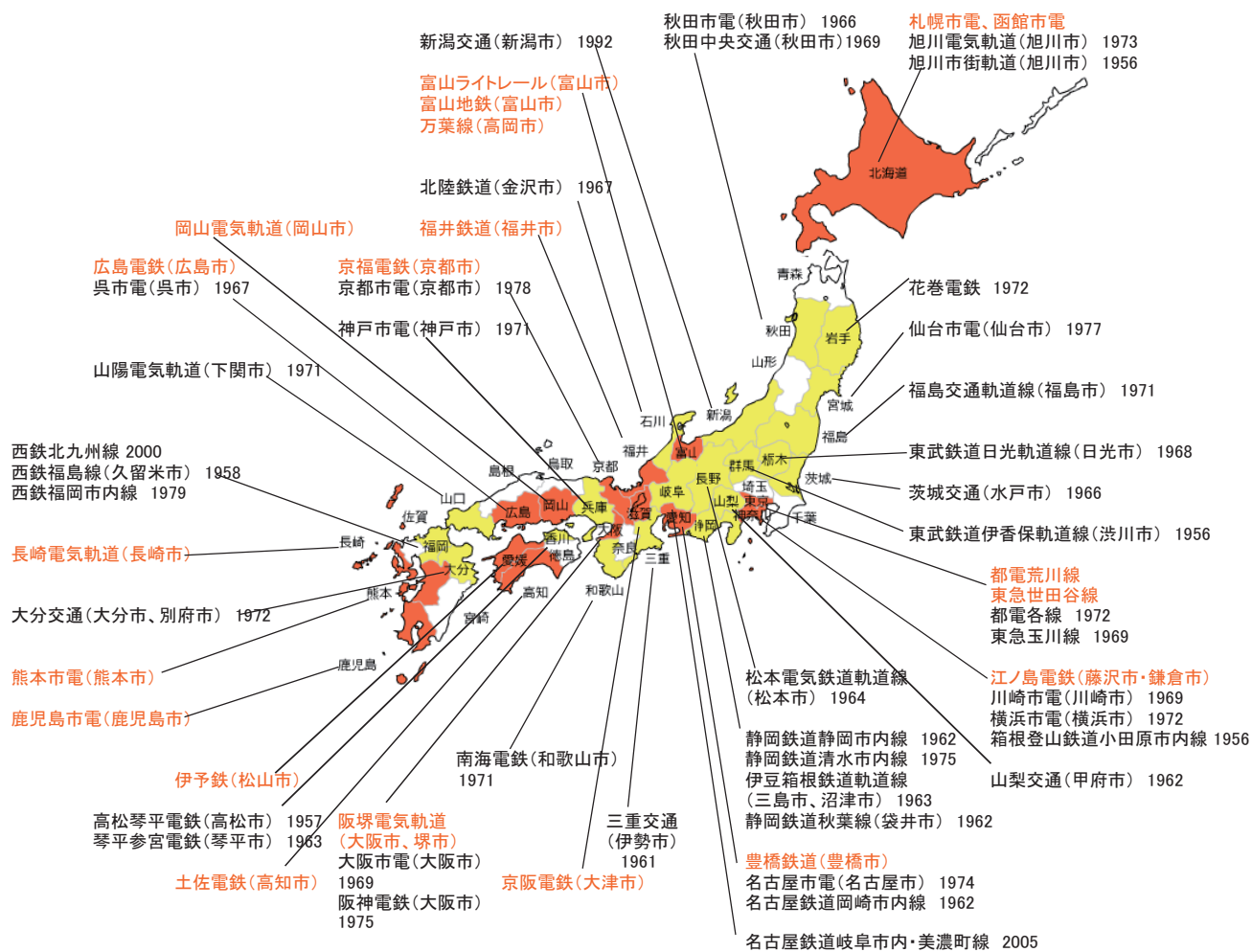
路面電車のまち 今昔



オレンジは現存
数字は廃止年



オランダ・アムステルダム市の市電



* 国土交通省資料等をもとに(財)日本経済研究所にて作成。1950年以降。
* 当地図は、地域未来研究センター「地域データ図書館」のホームページで拡大してご覧になれます。



岡山市内を走るLRT「MOMO」
(写真提供：両備グループ)

