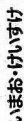
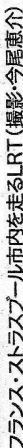


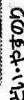
今尾恵介、岡将男、土居靖範



おか・まさお



よい・やすのり



1943年生まれ。立命館大学経営学部教授。専攻は交通政策論。交通権者会事務局長。著書『Q&Aとまち・交通』(つぎ出版)、『交通論を学ぶ』(共著・法律文化社)など。

その中でも路面電車は、財政的な負担

岡 LRTを利用すると、街でワイン

ドーショッピングができるようになる。これは商店街にとっても大きなメリットだし、同時にみんなが街を見ることで、街がきれいになります。

それから、LRTは駅をいくらかでもつくれる。駅の建設コストが限りなくゼロに近いんですね。これはモノレールや地下鉄ではできないことです。

もう一つ、LRTの大きな長所は、輸送力大きいことです。仮に道路の一車線を一時間使うとして、バスだと三〇〇〇人ぐらしか運べませんが、LRTなら一万五〇〇〇人は輸送可能です。

今尾 大江戸線のような小さな車両だと、ベタをすると輸送力では外国のLRTに負けてしまうくらいですね。

もう一つ意外なのは、スピードです。路面電車は遅いと思っている人が多いのですが、電車優先信号を導入したり、走行環境を整えれば、相当速くなる。

岡 表定速度二五キロまでは、十分に可能でしょうね。それにさっきの地下鉄の駅を昇ったり降りたりを考えたら、相対的にはかなり速い。

今尾 駅の間隔も短いので、目的地にも早く着けます。

土居 あと障害になるのは、車内での運賃の収受ですね。

今尾 ヨーロッパだと、三、四両連結している電車のドアが全部バースと開く。乗客の良心に任せる「信用乗車」というシステムなので、みんな一斉に乗り降りすることで停車時間が短くてすむ。日本は運転手がワンマンで、つり銭の面倒まで見なくてははいけない。

土居 プリペイドカード・システムを導入すれば、かなりスムーズになるんじゃないかな。

岡 東京ではJR東日本のSuica（出札時に使用するICカード）ができて、ずいぶん便利になった。そういう技術を使えば、信用乗車システムの採算性もずいぶん上がると思います。

土居 「交通権」保障の視点から言えば、LRTは低床の車両で、しかもできれば駅も歩道寄りにつくって歩道から乗れるようにしておけば、障害をもつ人や高齢者も自由に乗れる。移動の自由を保障す

る、人にやさしい交通機関です。

今尾 ドイツでは、LRTの終点にいろいろな方面行きのバスがたくさん接続している。それも段差なしで、電車からバスに乗り換えられるんですね。いまの日本の駅は、駅が橋の上にあたりして、高い階段をのぼって切符を買って、改札をくぐって、またホームに下りていかないといけない。これは、たいへんです。岡 ヨーロッパで一九八〇年代に低床車両が登場したことが、世界的なLRTブームをつくる大きな推進力になった。

お年寄りだけではなく、子どもや妊娠している女性など、交通弱者でも利用しやすいですよ。

今尾 JRだと四、五キロに一駅という間隔ですね。ドイツでも旧国鉄は同じで、小さな集落には駅がない。それが、LRTとの乗り入れを実現することで、たくさん駅をつくった。

小さな集落にも駅をつくる。スタジアムや学校があると駅をつくる。駅と駅の間隔が数百メートルというのも珍しくなくて、とても利用しやすい。これは路面

電車に限らず、日本のローカル線でもできるのではないのでしょうか。

岡 いま電車の加減速の性能がよくなっているの、技術的にも可能でしょうね。車両メーカーも、ビジネスとして路面電車に興味を持ちはじめている。

土居 実際にかつてのアルナ工機、いまはアルナ車両という名前ですが、松山の伊予鉄道や高知の土佐電鉄などへ、輸入車よりもかなり安い価格で新型車両を納入しています。

日本全国に広がる路面電車導入の動き

——路面電車の新設、あるいはすでに走っている都市でも延伸に向けた動きが広がっています。行政や地元財界が熱心なところも増えてきて、実現の可能性がかなり出てきたのではないのでしょうか。

岡 具体化の可能性という点では、やはり岡山が最も進んでいると思います。すでに電車事業者がいて、しかもこれが黒字であるということ、それから市民団体も一五年前から路面電車の延伸を提案していて実力がついてきた。商工会議所も、

ベネッセ・コーポレーションの社長を中心に、路面電車に熱心でした。岡山では、最後にくっついてきたのが行政ですね。

逆に富山県高岡市の場合は、事業者は採算が合わなくて廃止しようとしたのを、行政が主導し、その後市民運動が立ち上がった、第三セクターで存続させた。官民協力のモデルの一つです。

しかし岡山の場合でも、市民の中には、自動車優先という意識がまだ根強くある。環境やバリアフリーなどへの関心も、大都市に比べれば、地方都市ではまだまだ低いです。政治家や市役所も、知識不足なので自信がない。市役所には道路をつくる担当者は山ほどいますが、鉄道をやった人はいないんです。道路をつくることだけが交通だと思われている。

もう一つ、日本では民営の路面電車事業者は、多くがその地域のコングロマリット化した企業グループのオーナー経営です。そうすると路面電車にお金を出すということは、その企業を助けることになる。これも地方の財界においては問題になることが多い。

今尾 そうなると、「一企業への援助だ」という反対も出てくるでしょうね。

土居 京都市ではこれまで地下鉄一辺倒の姿勢でしたが、路面電車復活の動きがかなり盛り上がってきています。

商工会議所が海外へ調査団を送ったり、タクシーやトラック、鉄道などをつくっている交通関係の労働組合の協議体もLRTの導入を言い出している。市の調査予算もついた。あと一押しなのでしょうが、ここからがなかなかむずかしい。

——今出川線（北野白梅町—出町柳）が第一候補のようですが、これができる、観光客にも便利でしょうね。

土居 京福電鉄（北野白梅町—嵐山）と叡山電鉄（出町柳—鞍馬）という既存事業者があり、相互乗り入れができる点も期待できます。

岡 岡山の場合は、バス会社が八社あって、これが一つのネックになっている。それぞれの路線が調整されずに競合しているので、単に路面電車を伸ばしても、有機的な結合ができないんです。

たとえば福岡ならバスは西鉄ぐら

かないから話が早い。あるいは伊予鉄道がバスを独占していて、路面電車も持っている松山。そういう条件のある都市ではLRT化しやすいでしょう。

ストラスブールの場合は、カトリクス・トロットマンという名物市長がいて、この人はかつてジャンヌ・ダルク像を引きずり降ろしたという過激な人ですが(笑)、その人がLRT導入を環境政策の目玉に掲げて当選した。そういうリーダーシップのある市長がいないと、自動車との戦いはむずかしいかもしれません。

日本の地方議会では、革新系の議員は環境やバリアフリーへの意識も高いので、路面電車に賛成の人が多いのですが、保守系の議員はそうでもない。とくに最近では、都心部より郊外出身の議員が多くて、自動車があれば十分だと思っている。しかし、市長が変われば議会も追随するということがありますからね。

いま市長が路面電車に積極的なのは、さいたま市、宇都宮市、奈良市といったところですね。ただゼロから出発して導入するだけの力は、まだないでしょうが。

しかし、現実には自分が取られるとなったらどうか。そのべんの意識が本当に変わるかがポイントでしょうね。

今尾 国土交通大臣が、東京外環道に反対している住民に向かって、「あなたたち、車に乗らないんですか。乗るでしょう。じゃあ反対する理由はないでしょう」みたいなことを言った。でも、あれはおかしい。

車には乗らない人だって、宅配便は使うわけで、そりゃ車の恩恵は受けていますよ。だけど、だから車を使い放題、道路をつくり放題でいいというわけではない。少しでも環境負荷を少なくする意識は必要だと思います。LRTを中心とした総合交通システムを地方に確立することで、それがやりやすくなるんです。

岡 もう一つ、路面電車は、コミュニティとか文化論の部分がある。

私は七〇年代後半に東京の下北沢にいて、千代田線と小田急線の相互乗り入れの工事を見ていた。地方都市でもこういうことができたなら、夜一時ぐらいまで飲んでも帰れるなど思ったのが、路面電車

土居 さいたま市は昨年合併してできた都市ですが、新しい市内にどういう形で交通ネットワークをつくるかを考えていく必要がある。LRTが各拠点を広域的に結べば、効果的ではないでしょうか。

岡 私がフランスのグルノーブルとストラスブールを見学したとき、公共交通運合を、その地域内で広く組んでいることがポイントなんだと思いました。

例えばグルノーブルは、市の中心人口は二〇万人ぐらいですが、周辺を含めると四〇万人の規模になる。周辺市町村を含めて公共交通運合をつくって、財源も確保する。九人以上の事業所から最大一・九%の交通税を取っていて、それが公共交通の赤字補填にも使えるわけです。今尾 その分、運賃は安いですね。

土居 運賃収入での経費補填はおおよそ四〇〜五〇%で、残りは公共の支出です。

岡 インフラ整備を行政がやれば、事業として成り立つ場合もかなりあります。

いま日本では市町村合併がさかんに行われようとしています。こういった公共交通やゴミ処理など、スケールメリッ

の延長運動の純粹なきつけです(笑)。

つまりこれからは、建設投資や自動車でお金を回すのではなく、地域の文化、ソフト面で経済を回していく時代ではないか。そのためには人が集まりやすく、騒ぎやすい街をつくるべきだし、そのための環境を交通面でもつくるべきではないか、と考えたんです。

まもなく導入される岡山の低床車両は、車両デザイナーの水戸岡鋭治さんにデザインしていただきました。JR九州の「ソニック」や「つばめ」などの特急電車をデザインした方で、JR九州はこれに採算性がすいぶん上がった。デザインがいいと自動車売れるように、電車もデザインがよければ乗ってくれる。「あ、おしやれ」っていう感じで。車内も単なる「運ぶ箱」じゃなくて、いつでもディスコやバーになる。

単に便利、安い、バリアフリーというだけではなく、車両にもこういう遊び心がないといけないと思います。

今尾 都心部で酒を飲むというのは、冗談ではなく大事なことですよね。

トがあるものについてだけ広域運合をつくらなければいけないのであって、必ずしも市町村合併するのがよいとは思いません。

人と人が出会うのが街

今尾 LRT取材していて思ったのは、「こうでなければならぬ」という倫理では、人は引く張れないということです。いくら環境によくないと言ったって、雨が降っていて、荷物がいっぱいあつたら、やっぱり車を使うでしょう。

その意味では、車より電車のほうが便利ないようにシステムをつくって、そちらへ誘導するしかないと思います。

岡 理想は理想として、一方で人間の欲望に対して冷徹に見ていかないとけない。便利であれば人は乗る、乗るから採算がよくなる、ということですね。

——しかし戦後の日本は、車がいちばん便利ないように社会をつくってきた。それを変えるには、相当な力が必要ですね。

土居 最近の意向調査では、環境問題を重視して、車から混雑税などを取ることに賛成と考えている人は増えています。

車社会が築達した結果、大駐車場のあつて、大規模ショッピングセンターが郊外にできて、地方都市の都心部は完全に空洞化しています。そうすると、人と人が出会わなくなる。知らない人同士の付き合いが、街にとって大事なことになるのに、車社会が究極化してしまうと、それが全部失われてしまうわけです。

岡 『千と千尋の神隠し』の中で、千もが車の後ろの席でひっくり返ってお行儀が悪い。それが別の世界に行ったら、電車に乗ってお行儀よくかしまっている。あれって象徴的で、公共交通は公共のものだから、教育的にも意味がある。

公共交通がきちんと保障された町は、そういう意味でモラルが高まるし、同時におしやれにもなると思います。

土居 空洞化してしまつて、お店も閉まつて真っ暗になった都心部を明るく電車走れば、賑わいをとり戻せて、治安の面でもよい効果があるかもしれませんね。

岡 結局、交通のインフラ整備には、まちづくりの視点が重要なんですよ。

私たちのRACDA(路面電車と都市の未来を考える会)という団体も、もともとまちづくりグループからきている。しかも途中で、岡山出身の内田昌閑に関する事業など、文化にも寄り道したものですから、芸術家が結構多い。それとメンバーが男女半数です。これも、これからの市民運動のポイントです。

高校時代のクラブ活動のノリで、楽しく、おしゃれにやらなくちゃいけないといつも言っています。インターネット時代になっても、最後には人と会わなければ何も起らない。そういう意味で、お酒が飲める環境ができると、みんなが街で楽しく交流できるわけです。

本当の「公共交通」にするために

——「まちづくり」という視点は非常に大事ですね。公共事業の問題では、「公共事業」と言いながら、実は公共性がなかったのではないかということが問われている。路面電車についても、公共性をどう担保するかが問われてくると思います。

土居 最近の高速道路建設などは、使う

ことよりも、建設すること自体が目的で進められてきたと言っても過言ではないと重います。二一世紀の交通手段として有効なものをつくっていかないといけないですね。

岡 LRTは、初期投資はそれなりに必要ですが、文化面や環境面を考えると、乗数効果はかなり高いと思います。高速道路をつくるよりも、はるかに高い。

今尾さんが著書(ちくま新書『路面電車』)の中で、「路面電車は民主主義の学校ではないか」と書いていらつしやる。これはいい言葉だと思います。自動車は二〇世紀最大の文明の利器です。それによってわれわれは一見豊かになったけれども、失ったものもある。それを転換していくのは民主主義そのものの問題です。

例えば合意とは何か。いままでの公共事業には合意なんかありません。議会を通過しているというけど、実質的に住民は合意なんかしてない。

だから路面電車については回り道をして、いねいに合意をつくりましようということにしている。最終的にみんなが

合意しないと、乗ってくれないですから。

「日本には市民がない」とよく言われますが、私たちが岡山でやっている路面電車の運動は、「市民づくり」の過程でもあると思っています。

今尾 一つ押さえておかないといけないと思うのは、日本全国をひとくくりにはできないということです。地方へ行けば現実に九〇%以上の人が車で通勤している。一方、東京近郊では、車で都心へ通勤している人はほとんどいません。構造が違う地域があるということを、押さえた上で議論しないといけない。

岡 違はずなのに、東京、大阪で路面電車を廃止して地下鉄にしたものだから、他の地方都市も「右へならえ」で廃止してしまった。京都なんて、いま路面電車が残っていたらすくいい街ですよ。

小泉政権は中心市街地活性化をうたっていますが、「都市再生のポイント」として、「交通結節点における具体的な課題の取り組み」を積極的にやれと言っている。これはいいことだと思います。ただ、財源がないからなかなか進まない。

それに、事業主体である市と県とのパイが詰まっている。県と国の間も同様ですね。その上、各省が対立している状況もある。国土交通省でも、道路局と鉄道局とではまだまだ風通しが悪い。それから警察ですね。岡山市議会でも路面電車の議論をしていますが、その場に警察の担当はいない。これではどうにもなりません。いくら交通実験をやろうとしても、警察がノーと言ったらできない。

県警本部はともかく、所轄署クラスではまだまだ自動車優先の警察です。公共交通重視ということをもっときめ細かく末端まで伝えていただく必要がある。土居 広島では、昭和四〇年代に軌道敷内の自動車の通行を認めたため、路面電車が存続の危機に立たされたことがある。このときは県警が軌道内に自動車を入れさせない措置をとったために、路面電車が渋滞に巻き込まれることがなくなり、存続できた経過があります。

路面電車については、大正二〇(一九二一)年にできた「軌道法」という古い法律がまだ生きていて、それがLRTを導入

入する上で桎梏(しごく)になっています。

「交通権」を守るという意味では、一つには「交通基本法」のような法律が必要で、いま民主党が提案していますが、それだけだと画に描いた餅で終わってしまうおそれがある。同時に、公共交通を整備促進するための各論的な法律が必要でしょう。一九七二年に「都市モノレールの整備促進に関する法律」というのがつくられて、これでモノレールがかなり整備された。同じように、「LRT法」をつくる必要があると思います。

岡 昨年五月に超党派の議員で「LRT研究会」が発足しました。ただ、まだ盛り上がりつつあるとは言えない状況です。票にならないせいか、国会議員の認識も低い。市民グループのネットワークのほうは一段と広がっているのですが。

道路財源を一般財源化するのではなく、公共交通のために使うことが欧米ではよくあります。日本でもLRTの財源については、「路面電車走行空間改築事業」として、モノレールのように道路財源からもつてくるのが、すでに九七年に認

められています。車の邪魔者扱いしてきた路面電車にガソリン税を使うのは、実は国の大きな政策転換だったと思います。ただ、その意味が、地方には十分に伝わっていないところがある。

今尾 例えば国道の場合、国が全部つくった上に、除雪まで負担する。しかし、鉄道なら当然、自前で除雪しなければいけない。鉄道と道路は、はじめから対等な競争関係にないのです。鉄道に手厚くしろとは言いませんが、少なくとも対等にはすべきです。

電車、バスに、貨物輸送まで含めて、総合的な交通政策をつくっていかないといけない。もって地方分権が進まないと動きにくいかもしれませんが、そのときに市民の参加は大事だと思います。

土居 地球温暖化防止の京都議定書を実体化していく法的枠組みが整備されてくれば、LRTを導入しないと実現できないようなことも当然出てくるでしょう。政策的にはそこが一つのポイントではないかと思っています。

(同会・編集部・三輪英樹)