

## 路面電車から見たまちづくり

寺 本 和 子

### 1. はじめに

現在、全国で19路線の路面電車が走っている。

そして豊橋にも路面電車が走っている。

来年（2005年）豊橋の路面電車は、走り始めてから80年目を迎えようとしている。このように長い間走り続けている路面電車なので、いつも路面電車を使っている人や昔使っていたという人はもちろん、あまり乗らない人でも豊橋市民であれば路面電車に大変親しみを持っている。路面電車を町のシンボリック的存在と感じている人も多い。

豊橋の路面電車は路面電車にノスタルジーを感じる年配者にはもちろん、若い人たちにも人気がある。毎年秋に開催される豊橋祭りで華やかな踊りを披露する若い「クイーン」と呼ばれる女性たちに、新聞紙上で豊橋の良いところ、好きなのところはどこかという質問がされる。「市電が走っている」との答えも多い。

豊橋で路面電車は「市電」と呼ばれている。

普通「市電」と言うと「市が経営している電車」という意味だが、豊橋の市電は「豊橋鉄道」という一企業が経営している。だ

から豊橋の「市電」は「豊橋市を走っている電車」、「豊橋市民の電車」などという意味合いを持っている。

「市営」でないのに「市電」と呼ばれている。このことから豊橋市民の市電への親しみが感じられる。

このように多くの市民から親しまれている豊橋の市電だが、その運営は決して楽なものではない。毎年数千万円の赤字が出ているようである。豊橋鉄道は従業員の給料をカットしたり赤字を少なくするように努力しているが、何しろ乗客が減ってしまって何ともしようがない。同じ豊橋鉄道が経営する渥美線が黒字であり、それで何とか埋め合わせをしている状態である。経営が苦しいということは路面電車だけでなく、公共交通全般に言えることである。豊橋鉄道は路線バスも運営しているが、バスは鉄道以上に赤字に苦しんでいるようだ。

全国的に見ると渥美線がそうであるように、黒字の公共交通もある。黒字になる理由は沿線に住宅地が多いとか、大きな商業地域や工業地域があるとか、多くの観光客が訪れる観光地があるなどというように、多くの乗客を確保できる状況が見られるということである。しかし一般的には、路線バスが廃止になったり電車が廃線になったりというニュースがしばしば流れることか

らもわかるように、公共交通は苦戦を強いられている。

そこで本文では、「路面電車から見たまちづくり」というテーマで次のような順序で路面電車を代表として、公共交通とそれを支える都市のあり方について考えていきたい。

まず第一に、公共交通はなぜ大切なのかということである。

「公共交通は大切だ」と多くの人たちは言う。しかし現代では多くの人たちは自家用車を持っており、公共交通を利用する人は少ない。そのため、たとえ公共交通が無くてもすぐ不便を感じる人は少ない。公共交通は有ったにこしたことは無いが、たとえば税金で公共交通を維持するというように、自分たちが新たな負担するよりは公共交通がなくなっても仕方が無いと考える人も多いかもしれない。

しかし本当に公共交通はなくなっても仕方が無いのだろうか。そこでまず、公共交通はなぜ大切なのかをあらためて考えてみたい。

第二には、路面電車に焦点を当てて路面電車が栄え、そして衰退していった歴史を振り返ってみたい。そのことによって路面電車が、そして公共交通がなぜ苦しい経営を強いられるようになったのかが見えてくる。

そして第三には、路面電車を代表とする公共交通を支えるために必要と考えられるまちづくりのあるべき姿について考えてみたい。

ところで日本は明治時代から海外の先進事例をお手本に、「追いつけ、追い越せ」

と近代化を進めてきた。そしてすでに日本は経済的に豊かになり、もう海外に学ぶべきものは無い、お手本が無いからどうしていいのかわからず混迷の時代を迎えている……というようなことが言われる。しかしこと路面電車については、まだ「海外の先進事例」が参考になる。私もこの文をまとめるにあたり、海外の先進事例を参考にした。

いったん廃止が相次いだ路面電車の良さが、世界中のあちらこちらで再び見直されてきている。現在世界中では約340都市で路面電車が走っているか、路面電車を走らせる計画を持っている。その中でも特に欧米を中心に、路面電車を復活したり新設する事例が増えている。

欧米では行過ぎた車社会の弊害や、公共交通、特にその中でも路面電車のメリットに気付き、まちづくりの中に取り入れていつている都市が多い。

ヨーロッパなどで見直されている路面電車は、いわゆる「ちんちん電車」という古いイメージの路面電車ではない。路面電車は「古くて新しい乗り物」といわれる。その言葉の抛って来るところは床が低く、郊外は高速で走り街中はゆっくりと走行する新型の路面電車である。

またバスには無い路面電車ならではの良さも事例から理解できる。そしてそのことがまちの賑わいを取り戻すことにもつながっていることも分かる。まちづくりと路面電車が連動し、賑わいのある中心市街地が作られている。

また路面電車を利用してもらうためには便利であるということが必要である。不便なのに「乗ってくれ」と頼むだけで乗客が増えるわけが無い。路面電車の乗客を増や

すためのいろいろな仕掛けも事例を参考にすることができた。

## 2. 公共交通はなぜ大切なのか？

### 1) 市民の足として大切

このことは公共交通の本来の目的であり、公共交通の大切な理由の中でも最も重要な点だろう。

現代は自動車を持っているのが当たり前に近い時代である。しかし自動車を前提とした街づくりが進んだために、自動車が無ければ不便な町が多くなってしまった。

現代でも少ないとは言え自動車を持っていない人がいる。自動車は安いものではない。税金や維持費も結構かかる。それなのに自動車を持つのが当たり前ということになれば、それは結構つらいことではないだろうか。

また中には自動車の運転が嫌いな人もいるかもしれない。自動車事故に嫌気がさしているとか、ごく少数かもしれないが環境に悪いからといった信念で自動車を持たない人もいるかもしれない。その見返りが「不便を耐え忍ぶ」ということになるのだろうか。

免許を持たない子どもたちはどうなるのだろうか。

小さな子どもたちが一人でバスや電車に乗って出かけるということは少ないとしても、中学生や高校生になれば町の中心部の図書館や美術館に出かけたり映画を見に行ったりもすることもあるだろう。自転車で行ける距離ならまだしも、遠ければせっかくの町の財産も活用できない。

これからますます高齢社会になって行くわけだが、高齢者がいつまでも車を運転していることにも警告が發せられている。

老人が引き起こした事故の例を見ると、どう考えてもありえないような事故、たとえば止まっている車に追突して行くといった事故があるとのことである。自分では若いころと変わっていないように思えても、老いは必ずやって来ている。集中力や反射能力が衰えてゆく。中には高齢になり体調が悪く、頭がぼんやりした人が運転するということも考えられる。これからの時代、老人が被害者になる交通事故が増えることはもちろん、加害者になる事故も増えるのではないかと心配されている。

私たちは年をとったら、いずれ免許を返上することを勧められている。そうなればだれかに自動車に乗せてもらえばいいのだろうか。しかしいつも乗せてくれる人がいるとは限らない。

だったらタクシーに乗ればいいのだろうか。確かにタクシーも公共交通として分類されることもある。しかしタクシーの運賃は高い。経済状態の許す人、短距離で済む人は良いかもしれないが、片道数千円もかかるようでは外出する意欲も衰える。

私は創造大学の近くに住んでいるがタクシーを利用して、たとえば神野新田のコンサートホールに出かけるとする。音楽を聴くための入場券は6千円だったとしても、往復のタクシー代は7千円ぐらいかかる。これでは、気軽に、しばしばコンサートに出かけるというわけにはいかない。老人になって年金暮らしともなれば、経済的に楽ではない。

神野新田のコンサートホールは、あのような町はずれにあること自体が問題だとい

うこともある。しかしそれはさておき、こんなとき公共交通がしっかりしていれば気軽にコンサートに出かけられる。

ただし現在でもコンサートがある時には、しばしば臨時バスが運転される。そのことは評価されるべきである。しかし行きはともかく、帰りは真つ暗な中でバスを待っていると（バスに乗る人が少なくて）とても寂しくてやりきれないという声を聞く。せつかくのバスも、公共交通が無いことを前提とした生活に慣れた人々には、ほとんど利用されない。そしてたとえバスを使った人が駅前に着いたとしても、そこから家までの足の確保という事を考えると、やはり自家用車でないとコンサートへの足は遠のかざるをえない。

「交通弱者」という言葉がある。交通事故に遭いやすい老人や子どもという意味合いもあるが、主には自分が運転できなかったり、自家用車を持っていないので足の確保がしにくい人のことを指している。

今、車を運転し不自由の無い生活を送っている私たちも、子どもだった過去には交通弱者だったし、いずれは加齢と共に確実に交通弱者なる。

人は高齢になっても好奇心を持ち続けることが大切であり、いろいろな人と接することや新たな出会いも大切である。体を動かすことも大切である。しかし目的地までの足が無ければ行動範囲が狭くなり、閉じこもり勝ちになり、次第に精神的にも活力を失い老人がお荷物であるという社会を作り出す恐れがある。

わざわざ公共交通で外へ出かけなくても、ご近所づきあいをすれば良いというこ

とも考えられる。しかし最近では、ご近所の付き合いより趣味を同じくする人や、昔からの仲の良い友達などといった結びつきが強く、そのような人々がご近所だけで満たされることは少ない。それまで多くの人たちとの交流を楽しんできた人たちが、年をとってから急に行動範囲をご近所に限られた場合、やはり寂しいのではないだろうか。

このように考えてくると、いつまでも老人が心が生き活きた健康な生活を送り、結果として老人医療費や高齢福祉予算が低く抑えられるためには、公共交通の確保が欠かせないと思われる。

ところで交通事故についてもう一度考えてみると、高齢者に限らず日本では毎年万に迫る数の交通事故の死者がいる。

交通事故の死者として公式に発表されるのは、24時間以内に死んだ人の数だということである。それで24時間を過ぎてから亡くなった人も加えると、死者はもっと多くなる。

最近とうとうイラクで日本人ジャーナリストが殺されるという事件が起き連日テレビで報道された。このように一人か二人の人が死んだとしても大騒ぎする一方では、交通事故による大きな数の犠牲者については大騒ぎになっていない。

交通事故の問題は単に死んだ人の問題だけではない。その人の死によって影響を受け生活が一変してしまう家族、そして加害者とその家族の問題でもある。

これほど大きな苦しみと悲しみを多くの人に与えているはずの自動車が、一向に問題にされない。それどころか毎年のように新しいスタイルの自動車が発売されて、

華々しく宣伝される。トヨタ自動車は空前の儲け……というニュースが流れる。

このことはいったい何を意味しているのだろうか？

このことは自動車の便利さや、好きな時に好きな所に移動できるという楽しさは、万を数える犠牲者を、そして事故の関係者の悲しみをも帳消しにするぐらいの価値があるということを示している。

自動車の便利さや楽しさはそれほどまでに大きい。そしてこのことは交通弱者以外の人が自動車を捨てることは大変困難であり、強制でもされないかぎり無理であるということの意味しているのではないだろうか。

車は環境に悪いからとか公共交通を残すために車を捨ててバスや電車を利用してくれと言われて、はいそうですかと車を使わない人はいったいどのぐらいいるだろうか？

しばしば「乗って残そう公共交通」という言葉が使われる。しかしこのようなスローガンだけで、便利で楽しい自動車を捨てて公共交通を利用するようになると思えるのは甘いと言わざるを得ない。(気休めに言っているとしか思えない。)このような言葉だけの運動は少しでも人々の意識に「公共交通」というものの存在を上らせるためには効果があるかもしれないが、実際の効果が有るかどうかということになると焼け石に水といわざるを得ない。

週に1回とか月に1回など、ノーカーデーというのを設けているところもある。ノーカーデーには上司から強制されてしぶしぶ(いつもの何倍かの時間をかけて)公共交通で来ているか、便利なところまで家

族に車で送ってもらってそこから公共交通を利用するか(これでは真にノーカーデーとは言えない)、無視しているかである。ノーカーデーは全く効果がないというのは言いすぎかもしれないが、労あって効果少なしという感じである。

それではどのようにして公共交通を利用する人を増やしたらよいのだろうか。

本当に真剣に公共交通を利用する人を増やしたいと思うのなら、このように自動車が大好きでいつも自動車に乗っているような人たちでも、「自動車を捨てて代わりに乗ってみたいくなるような公共交通システム」を整備することが必要である。それは言ってみれば自家用車よりも便利なシステムであるか、または自家用車では不便な交通システムを作ることである。

## 2) 環境を守るために大切

なぜ公共交通が大切なのかという理由として「環境を守るために大切である」ということが言われる。例えば通勤の自家用車であれば1台に1人しか乗っていないことが多いが、それに比べて何人も一度に運べる公共交通は人を運ぶ為に必要とする1人当たりのエネルギーが小さい。

このことはバスや電車にある程度まとまった人数が乗っていれば本当のことである。しかし現在はそうではない。朝晩のラッシュ時はともかく、昼間や夜間にバスや電車がほとんど人を乗せずに走っているのを見ることが多い。このように実際人が乗っていなければ、エネルギーの無駄使いである。大きなバスや電車を走らせるには大きなエネルギーが必要であり、車より悪い。環境に良い公共交通を実現するために

は、前提として人が乗ってくれる公共交通システムができていることが必要である。

公共交通が環境に良いということの別の理由として、排気ガスが少ないということが言われる。多くの自家用車で渋滞した町には、排気ガスが充満する。

また町の中心部の渋滞を解消するというのも、公共交通を推進する理由として挙げられる。渋滞は排気ガスによる環境の問題であると同時に、燃料の無駄遣いであり、時間の無駄遣いの問題でもある。

しかしこと排気ガス対策という面では、自動車も大いに努力中である。ハイブリッドカーやクリーンな排出ガスをうたった自動車が販売されている。また燃料電池車を主なメーカーが揃って開発中である。いずれ自動車でも排出ガスの問題はクリアされるだろう。

また渋滞対策については、道幅を広げたり交差点に右折レーンを設けるような改良を行ったり、赤信号の時間を調節したりといろいろ手を尽くしている。また駐車場待ちによる渋滞や交通の妨げになる路上駐車を無くすために、官民協力して中心部の駐車場を莫大なお金をかけて整備している。

このように公共団体は、一方では公共交通を利用することを呼びかけておき、一方では自動車に便利のように町を整備する。このように矛盾したことを平気でやるのがお役所仕事である。車が多い、渋滞している、何とかしなければ……そして短絡的な整備に走る。これが実態である。

自治体などが公共交通の利用を勧めるために「公共交通を利用することは環境を守るために大切」という言葉を使う。しかし、この言葉も「乗って残そう……」の呼びか

けと同じく大変むなし。このような建前だけの呼びかけでは効果は無い。

そもそも環境に関する問題全般について、人々の自覚を求めるだけでは効果が少ないと言われている。たとえば政府は、私たちが温暖化防止のために家庭で取るべき行動の指針を示している。その中には夜はみんな一緒に一つの部屋で過ごしましょうとか、お風呂は次々に入りましょうなどといったことが記されている。しかし政府に呼びかけられたからといって、自分の生活を見直して変えたという人が多くいるとは思えない。

環境に良い行動を取ってもらうことを確実にしたいのなら、環境に良い行動を取るのが便利だったり、得したり、そのような行動を取るように強制されて必然的に環境に良い行動を取れるようなシステムを作ることが必要である。

環境税について議論が起こっている。本来に地球温暖化防止のために行動してもらいたいのなら、電気代やガス代を高くする必要がある。

また卑近な例だが私はジャスコやアピタなどのスーパーに買い物袋をしばしば持参するようにしている。しかし周りを見渡すとほとんど持ってきている人を見ない。しかし生協に行くと買い物袋を持参している人を多く見る。それはジャスコやアピタではレジで袋を無料でくれるが、生協では5円で買わなければならないからである。ジャスコでもスタンプを集めて、1枚の袋が5円に相当するようなサービスを提供しているが、1枚につき5円取られるというインパクトにはかなわない。買い物袋を

持っていったほうが得するという感情は、大きく行動に影響する。

ところでドイツでは買い物袋を持参するという事は当たり前と皆が思っていると聞いた。そのように皆が環境意識が高ければ、損だ得だということは議論にならないかもしれない。しかし残念ながら日本は、まだその水準に達していない。

公共交通も環境問題と同様、公共交通を利用したほうが便利であったり得するという状況を作り出さなければ、なかなか建前だけでは超強力なライバルである自動車には勝てないだろう。

### 3) 公共交通は心の問題として大切

私が子どもの頃には学校から帰ってくると、家の近くの空き地で暗くなるまで遊んだり、ちょっと冒険して遠くの知らない場所へ足を伸ばしたり、とにかく外でよく遊んだ記憶がある。しかし今、外で遊んでいる子どもたちの姿を見かけることが本当に少なくなった。

子どもたちは外で遊ばず、ゲームなどをしながら家の中で遊んでいるのだろうか。家の中ではいろいろな友達と遊んでいるのだろうか。それとも勉強や習い事や塾で忙しく、友達と遊んだり外で遊ぶ暇が無いのだろうか。

現代は大人も子どもも引きこもりの傾向のある時代である。大人はともかく、これから育っていく子どもたちにとってこのことは大きな問題である。大人になるまでに学ばなければならない社会性が養われない心配がある。

最近では他人と接することが苦手な若者

が多いと感じる。中には全く他人とうまくやっていけない若者もいる。大学生になっても友達ができなかったり、友達との交流が苦痛だという理由で学校を止めてしまうようなケースもある。

また幸い友達がいる学生を見ていても、ごく親しい友人としか付き合えない学生が多い。親しいグループであれば何をやるのも一緒にしなければならない。私の経験したあるケースでは、二組の仲良しグループが私のゼミに所属していたのだが、毎週顔をあわせるにも関わらずそれぞれのグループは交流しようとしなかった。その社交性の無さにはがっかりした。

また先生である私が話しかけてもほとんど口をきかず、友達とも交流がほとんど無いような学生が、家族の人に様子を聞くと家では大変快活だと言う。家族のように限られた人としかうまく付き合えない傾向があるのだ。

小さいころから他人と遊ぶことが無かったり、少数の友達とだけ遊んでいれば、例えばけんかしたり弱い子をかばったりする経験もほとんどできないだろう。また自分が悲しかったり、我慢するという経験も少ないだろう。またごく少人数の家族など限られた人々に守られるように育ってきた子どもは、自己主張しなければならないという経験も少なかっただろう。

このように外の世界との接触が限られた中では周囲に気を配ることが少なく、人の気持ちを顧みる能力に欠け自己中心的で社交性に乏しい若者が多くなってしまいうなずける。

ところで以上のような傾向を車社会が助長していると考えられる。

自家用車は個室である。家族と出かける車の中では子どもは自由に振舞える。子どもは車の中で親などに守られながら、王様のように振舞える。

しかし公共交通の中ではそういうわけには行かない。公共交通を利用している時には他人に気を配る必要がある。

例えば公共交通の中で席を譲る経験はとても貴重な経験である。弱いものに対する思いやりを育てる。また行動するという勇気を必要とする経験をする。

また混んでいれば立って我慢する経験も大切である。子どもをしっかり育てようと考えている親なら、席を譲ることを教えるだろう。このようなことから他人を思いやる気持ちが育つ。

また公共交通の中で知っている人に会えば、ちょっと言葉を交わして挨拶するだろう。このようなことから社交性も養われる。

しかし最近では公共交通の中でのマナーも低下しているのが残念である。平気で電車やバスの中でお化粧する人もいるし、子どもが騒いでも注意もしない親も多い。また混んでいれば、座席を詰め合って座ることも必要だ。ところが堂々と何人分か席を独り占めして平気でいる人がいる。また大きな声で周囲を気にせずしゃべる人やパンや菓子などの袋を平気で捨てる若者など、公共交通のマナーは低下している。小さい頃に公共交通を利用してちゃんとマナーを教えられる機会が無かったのだろう。残念なことである。

小さい子どもの頃には電車やバスなど公共交通など全く利用したことが無いという子どもも増えているようである。そのよう

な子どもが学校に行くために急に電車やバスに乗って、自家用車の中でやっていたように振舞ったとしても不思議ではない。

公共交通は心の問題として重要ということの説明するのに、車を運転している人の心理についても触れたい。

車に乗ると気持ちが荒くなることは、ほとんどの人が経験しているのではないだろうか。ベテランのドライバーや気持ちの優しい思いやり深い人であれば、私はそんなことは無いと言うかもしれない。

しかし車に乗れば気持ちは知らず知らずハイになって行く。車はスピードが出る乗り物である。その車を自分が運転していると、気持ちがハイでなければそのスピードに付いてゆけない。そのような中で次のような心理状態に陥りやすい。

まずノロノロとした車に苛立つ。特に急いでいたりすると苛立ちも最高である。逆に乱暴な運転をしている車に出会うと腹が立つてくる。また自分が通ろうとしたタイミングで信号が赤に変わると、がっかりする。黄色は注意して止まる合図なのに、黄色は「加速して急いで通過せよ」という合図だと勘違いしている人が多い。中には赤になっても突っ込んでくる車が多いので、信号が青になってもすぐに飛び出すと危険である。

また出かける前にだれかと喧嘩したり面白くないことがあったりすると、運転が荒くなる。

このように車は、人間性を荒っぽくする傾向がある。車に乗った人は「虎の威を借り」強者なのである。そして大方の歩行者は弱者である。

私は年取ってきて心が丸く優しくなって



きたので、車を運転している時に横断歩道を渡ろうとしている人を見ると、ほとんど止まるようになった。しかし他の車を見てみると止まらないものがほとんどである。ほとんどの運転手が弱者である歩行者を思いやるようなことはしていない。

またのろろと運転する車も弱者である。私は必要以上にスピードを出すことはしない。時に、そのような私の車の後ろにぴったりとくっついてくる車がある。特に運転手がオバサンと見ると、馬鹿にしてくっついてくる車があるような気がする。このように車を運転していると、人間の体力的、年齢的な強い、弱いといった関係が、まるで獣の世界のように映し出されたりする。

現代社会において車社会を全く否定することはできない。しかし車というものの持つ害について、交通事故といった現象面だけでなく人の心に及ぼす害についても充分認識し、公共交通が子どもの教育のためにも必要なのだということにも思いを致すことが大切だと思う。

公共交通は何よりも「心の問題として大切」なのである。

### 3. 路面電車から見たまちづくり。

次に路面電車から見たまちづくりについて話を進めてゆきたい。

#### 1) 路面電車の歴史

世界最初の電気で動く路面電車は1881年にドイツのベルリンに登場した。そしてヨーロッパでは、20世紀の初頭までには

ほとんどの都市で走り始めた。そしてイギリスでは、年間47億人もの乗客を数えるほどになった。

またアメリカでは路面電車を都市交通として積極的に導入し、1923年には1200の事業者が年間150億人もの人を運んだ。

しかし早くも1920年代の後半になると、路面電車の衰退が始まった。その原因は自動車の登場であった。まずバスが路面電車の乗客を奪い、次いで自家用車の増加が大きな影響を及ぼすようになった。

増え続ける自家用車によって、都市のスプロール化が進んだ。そのことによって人々は町のあちこちに分散して住むようになり、商業施設やオフィスや工場も分散した。そして従来の路面電車のネットワークではすべての住宅地や、商業、工業地域をカバーすることができなくなり、機能が十分に果たせなくなった。

また車が増加することによって道路の渋滞がひどくなり、線路敷内に車が乗り入れることによって路面電車の運行が阻害された。

このように町をカバーしきれなくなった路線や、運行スピードの低下による運行効率の低さによって、路面電車の採算性は悪化し事業者の経営を圧迫した。そして路面電車より自動車を重視した結果、交通混雑を緩和させるためにも路面電車の廃止が進められ、40年代から60年代の中ごろにかけて多くの都市から路面電車が姿を消した。

日本も例外ではなかった。

日本では1895年に京都で始めて路面電車が開業した。そして1932年にピークを迎え、当時は65都市で路面電車が走って

いた。

しかし海外の場合と同じ理由により1960年ごろを境に次第に経営が悪化してゆき、路線の縮小や廃止に追い込まれていくようになった。

そして現在は、わずか19路線を残すのみとなってしまった。

## 2) 良さが見直されてきた路面電車

ところが路面電車が今、見直されてきている。

その原因としては、まず一つには過度に自動車に依存する社会の問題点が浮き彫りになってきたということである。

前に書いたような車社会のいろいろな弊害からまちづくりのあり方が議論され、車に過度に依存してはならないという考え方の中、公共交通の大切さが改めて見直され路面電車も見直されてきたというわけである。

車社会の問題点の一つとして、これも前に書いたように車社会の結果としての都市のスプロール化ということがある。

都市のスプロール化は都市周辺に残された貴重な自然の残る地域を開発することにつながり、自然環境問題も起こってきた。

またスプロール化した町に交通、水道、下水など都市施設を整備することは非常に能率の悪いことである。スプロール化した街は、公共施設の整備にお金がかかる割には効果が少ない。

また都市のスプロール化は中心市街地の衰退につながる。

中心市街地の衰退については以前から問題にされているが、ここで根本的な疑問が

出てくる。それは、中心市街地がなぜ必要なのか？という基本的な疑問である。中心市街地など無くても生活に便利な施設が車で行ける範囲や歩いて行ける範囲にあれば、それらが散らばって存在していても良いのではないか？特に中心市街地に集中した場所が無くても良いのではないか？という疑問である。

しかし私は次のような理由から、中心市街地は必要だと思う。

中心市街地という場所はその町の歴史が古くから栄えていた場所である。今では車社会を前提に町のあちこちに商店ができたが、歴史のある商店街はやはり中心市街地である。

古くからあったということから、中心市街地には町の歴史が刻まれている。すでに衰退してしまった中心市街地では、その文化も残念ながら衰退してしまったところもあるかもしれない。

町の文化の衰退はその都市の歴史がそこで断絶してしまうということである。町の文化はその町の個性である。町の個性はその町に住む人の誇りである。中心市街地の衰退は町の個性の衰退、そしてその町に住む人の誇りの喪失につながる。そしてその町に対する愛着が失われ、町をもっと良くしたいという意欲も失われて行く。

中心市街地は町の顔であるという表現がされる。すでに失われてしまった町の個性を知らない人は、町に顔など無いと思えるかもしれない。しかし本来、町には顔があり、やはり中心市街地がその顔を示す場所だったのである。

日本の街はどこへ行っても同じような顔で面白くないと言われて久しい。中心市街地が、そしてその町の古くからある文化が

失われた町は、面白みの無い活気の無い町になった。

全国的に、個性があることで魅力を保っている町、そしてそのことによって観光客をもひきつける町、たとえば京都、金沢、高山といった町は、古くからの中心市街地が保たれ、従ってその町の歴史が保たれた町である。

そして今、中心市街地が衰退したことによって公共交通も痛手を受けている。路面電車が衰退したことの理由にも有ったように、都市のスプロール化は公共交通を成り立たせなくしてしまった。人々が集まってくる目的地を持たない町で公共交通を成り立たせることは困難である。

中心市街地をもう一度活気ある場所にしなければならない、そのような話の中で、公共交通も、そして路面電車も見直されてきた。

ところで中心市街地の場所は、そのまちの玄関としての駅前（ターミナル駅）にあるケースが多い。しかし必ずしもそうである必要は無い。ターミナル駅は町の外から、また町の外への玄関口であり、中心市街地は別のところでも良い。ただターミナル駅から中心市街地への交通手段は必要である。いずれにしても中心市街地は、多くの人が集まるのが便利のように公共交通の結節点であることが必要である。

ここで間違えてはならないのは、公共交通さえ発達すれば中心市街地が活性化するわけではないということである。公共交通も中心市街地も、自動車を前提としたまちの形態の変化の影響を受けて衰退してきたものである。そういう意味では中心市街地

も公共交通も、両方とも車社会の犠牲者である。しかし順序としては、まず中心市街地が衰退することによって目的地を失った公共交通が衰退したと考えるべきである。

したがって公共交通があれば中心市街地が活性化するのではなく、中心市街地が活性化することによって公共交通が成り立つようになるという順序になる。

ただ今後、町を作り直していくに当たっては、公共交通を中心市街地が活性化するのを待つて整備していくということではなく、中心市街地の活性化の歩みの中で同時並行的に整備を進め、中心市街地の活性化と公共交通の整備とが互いに力を合わせて、共に成長していくということが必要だろう。

中心市街地が本当に中心市街地で在りえた時代の繁栄の記憶を、そのまま引きずっている商店街の努力不足がしばしば指摘される。確かに昔のまま何も努力しなくても人が集まってくると錯覚している商店も見かける。また後継者も無く、どうせ店をたたむのだからこのままでよいと、全くやる気の無い商店主も見かける。そのような努力不足の商店主たちには、町の中心市街地の役割というものを知ってもらい、まちづくりのために力を貸してもらうようになることが望まれる。人を惹き付ける魅力を持った店にするための工夫をしてもらいたい。

しかし中心市街地が再び活性化するには、町の構造そのものを変えることが必要である。これは中心市街地の店主の努力だけではできない。町の構造まで変えるには、やはり行政を中心とした将来ビジョンをしっかり持ったリードが無ければ不可能

である。

私はかつて中心市街地の活性化について、市役所と町の商店主との話し合いの場にいた経験がある。その時、市役所の職員は「街の商店主は「市は何をやってくれるんだね。」と言ってくる。自分たちが街の活性化の主役であるということがわかってない。」と嘆いていた。確かに役所が何とかしてくれるというのではなくて、商店主たちも努力しなければならないことは当然である。しかし、まちづくりというような都市計画にかかわるようなことは、いくら商店主でも主体的にはできない。役所の役割は、そのような都市計画にかかわるような部分でリードすることである。ところが市役所はそのことが分かっていなかったと思う。要するに双方が自分たちの役割を良く認識できていないということである。

ところで公共交通の手段として、特にバスではなく路面電車の良さが指摘されることがある。また、他の都市の新交通システム、例えば地下鉄とかモノレールというものよりも路面電車が優れていると指摘される。それはどうしてだろうか。

新交通との比較で言えば路線の敷設費が安いということである。非常に大雑把に、地下鉄の1/100、モノレールの1/10と表現されたりする。

また路面電車は道路から直接乗れるというのもメリットである。地下鉄やモノレールのようにプラットフォームまで上下に移動する必要がない。

この乗りやすいという路面電車の特性は低床電車の導入によって、より強調されるようになった。老人や小さな子どもにとって乗り降りが楽なのはもちろん、乳母車、

車椅子もそのまま乗り込める。

次にバスとの比較で言えば、一つには路面電車のほうが環境に良いという点である。路面電車は現在のバスのように排気ガスを出さない。また前にも書いたように、運ぶ人一人当たりのエネルギー消費が少ない。ざっと路面電車：バス：車＝1：3：9と言われている。（ただし、人が乗っていないければならないことは前に書いた通りである。）

また路面電車はバスよりも定時制に優れている。バスレーンを設けてバスが渋滞に巻き込まれないようにする例もあるが、もともと専用の軌道のある路面電車の様には行かない。

豊橋では路面電車の線路内での車の通行が禁止されている。このことによって路面電車の定時性が守られている。ちょっと待つだけで必ず電車が来るという信頼感は、公共交通にとって大変重要な点である。ところが岐阜市では路面電車の線路内に車が入ることが許可されている。従って電車であっても渋滞に巻き込まれる。このことは岐阜の路面電車が、現在存続の瀬戸際に立たされていることの一つの理由でもある。

世界各地の例を見ると線路内への車の立ち入り禁止はもちろんのこと、路面電車のための優先信号のある都市もある。

さらに路面電車がバスより勝っている点として次のようなことが挙げられる。

路面電車は決まった軌道を走るのに比べバスは（他の自動車にも言えることだが）道路の車線の幅の中で、どっち寄りに走るか決まっていないということである。

また路面電車は急に加速するということはほとんど考えられない（できない）のに

比べ、バスは急に加速することも考えられるという点である。

またバスの近づく音に比べて路面電車の近づく音は大きいから、路面電車が来たことをいち早く察知できる。

またバスに比べて路面電車は大きく目に入りやすいということでも、いち早くその存在に気付くことができる。

私たちは、歩道が無いのに車の通行量の多い道では、いつ車が来るか、どのようなスピードで来るのか、道の中の自分寄りに走ってくるのか、それとも離れたところを走ってくれるかということが気になり、落ち着いて歩けないという経験をしている。

しかしその存在をしっかりと知らせながら、決まった軌道を安定したスピードで走るとい路面電車が持つ特性は私たちに安心感を与える。

商店街で公共交通だけが入ることができる歩行者天国のような通りを、トランジットモールと言う。トランジットモールにどのような公共交通を持ってくるかということを考えるとき、路面電車の方が優れているということができる。トランジットモールにバスが走るより路面電車が走ったほうが安心感あり、ゆっくりと落ち着いて歩きながら、あちらこちら眺めながら買い物ができる。安心してゆったりと買い物ができるということによって、結果的に歩行者が増え中心市街地の活性化につながるのである。

路面電車は地下鉄などに比べて敷設費が安いとは言っても、道路さえあれば走れるバスに比べれば車両も高い初期投資が大きい。しかし例えば豊橋のような中核都市以上の規模を持った町であれば、路面電車

は本来、最も適した公共交通であるはずなのである。バスに対する優位性を考え、長い目で見た初期投資が必要である。

### 3) 日本の現状は？

ヨーロッパやアメリカなどでは、路面電車を使ったトランジットモールが多くあり中心市街地が賑わっている。しかしそのような町でも、はじめから皆の意見が一致していたわけではない。商店主たちは、車で乗り付けられないような商店街ではお客がいなくなってしまうのではないかと反対だった。

ヨーロッパの事例を見ると市役所などが中心となって、このままでは町が死んでしまうという信念の下、商店主たちを粘り強く説得し、結果、以前よりも商店街に賑わいをもたらすことができています。

日本でも、もしトランジットモールを作るとい話が出れば反対する商店主は多いだろう。

日本では車に便利でないとお客が来ないと思込んでいる中心市街地の商店主たちが多くいる。豊橋でも市が営業する駐車場を無料にせよというような声も聞かれる。

しかし車を前提とした中心市街地を作るのでは、郊外の商店に結局太刀打ちできないと思われる。郊外の方が敷地が広く駐車場を作るにも有利である。

一方、現在の車社会を前提としたまちづくりを容認しつつ、相対的に車に不便な中心市街地として郊外には無い形の店を目指すことも考えられる。郊外の店には無いような珍しいもの、面白いもの、文化の香りのするものを提供するという努力も必要である。しかし、あちらこちらの中心市街地では、このような努力をすでにしているも

苦戦しているというのが現状である。

商店街の努力不足を完全には否めないとしても、町自体が中心市街地には不利な形態になってしまっているということは確かである。

日本ではあらゆることに規制が強く、競争を阻害し発展を拒んでいると言われている。しかし逆に、規制すべきことを規制していないということも言える。

日本では車社会の進展に何らの手も打たず、郊外の無秩序な開発を赦してきた。それでも首都圏は人口が多く車だけに頼ることは不可能であり、鉄道と郊外の実開発が一体となって行われてきた。しかし地方の都市では、車を前提とした郊外の実開発に伴って公共交通が成り立たなくなっていく。

郊外の実開発に伴って都市近郊の自然も失われていった。いくらかの緑地が都市の中の孤島のように残されたが、開発に便利なところは開発の力に押されてどんどん緑が失われていった。休日に自然と触れ合いたいと思っても、電車や車に乗って遠くまで出かけなければならないようになってしまった。

一方、郊外への出店の許可が簡単に下るので、車を前提とした大規模なショッピングセンターが当たり前のように建っていく。そして中心市街地が衰退し、人々が集まる町の中心部という場所がなくなり、人々はだだっ広いまちのあちらこちらにできたショッピングセンターや遠方の行楽地に分散して集まるようになった。集中して人が集まるという場所、すなわち目的地を失って、公共交通がなりたたなくなった。

ショッピングセンターだけではなく、今ではオフィスも郊外へ出て行っている。また県庁や市役所までもが郊外へ出て行っている。豊橋では市民病院、コンサートホール、教育会館、女性会館といったものが郊外へ行ってしまった。公共施設そのものが車を前提とした町づくりに何の疑問も持たず、どのような支障があるのかも考えず、町のスプロール化に手を貸した。そのような役所が、郊外の実開発を簡単に許可しても不思議ではない。しかし役所は今ではやっと町のスプロール化の弊害に気付いてきて、中心市街地に近いところに公共施設を作ることを考えるようになってきた。

以上のように、商業施設や公共施設などの町の中心となる機能が分散してしまった町では、公共交通はなりたたなくなる。現在、公共交通が赤字で苦しんでいる例が多いわけだが、それはまちづくりの失敗が大きな原因である。まちづくりの失敗から、車を持たない人には暮らしにくいまちへ変化してしまった。そして弱いものに対する思いやりが欠ける町へ変化してしまった。

#### 4) これからの町づくりに求められること

これからの町づくりに求められることは、まちには中心市街地が必要だということを念頭に置き、スプロール化していない、できるだけコンパクトな都市を目指すべきだということである。そして目的地としての中心市街地に多くの人が集まってくるようなまちづくりが必要である。

都市のスプロール化の弊害は何度も指摘されているが、スプロール化を防ぐための規制を厳しく行うべきである。

今まででも市街化調整区域が設けられて

きたが、郊外の開発の歯止めにはなっていない。それぞれの規制の内容が緩すぎるのである。

スプロール化しており中心市街地の無い町は、その後のあらゆる都市の利便性にとってマイナスである。

都市の交通システムは次のような考え方に基づくことが必要と考える。

郊外の人口密度の低い場所をカバーするのは自家用車（または、福祉施策と割り切った小型のバス）、そして、もう少し密度が高い部分はバス、そして、密度の高い近郊を路面電車というように、それぞれの交通手段で役割分担をする。また、それぞれの結節点にはパーク＆ライドを整備したり、ホームを同じくして乗り換えやすくするといったように、人々が公共交通を利用しやすくする戦略が必要である。また中心市街地には車を入れないことを前提に、路面電車のトランジットモールにする。以上のように都市の交通をシステムとして成り立たせるためには、各種の交通施設を成り行き任せでは無く計画的に整備していくことが必要である。

まちづくりは大きなそして長い視野を持って計画を立てることが必要である。住民としての市民は素人であり、しばしば長い目と大きな視野を持てなかつたり（総論賛成、各論反対のように）、間違っただけの判断や主張をしても仕方が無い面がある。しかし行政の立場で都市計画を担当する人たちは、まちづくりのプロである。プロとしてまちづくりに対して長い目と広い視野を持ち、住民をリードし説得する必要がある。行政を行う立場の人たちはしばしば「住民

の意見を聞くことが大切である。」と言う。このことは大切なことである。意見を聞くことはもちろん必要である。しかしそのことは、住民の意見に従えということではない。高度なプロとしての見識を必要とする都市計画のような場面には、プロとしての行政の立場が重要である。

名古屋には平和公園という大規模な墓地公園がある。この公園づくりを実行するに当たって住民からいろいろと反対の声が上がったのに対して、当時の都市計画担当者は「都市計画というものは、目先の利益だけにこだわってはいけぬ。50年先、100年先のことを考えて行うべきなのだ。」と自分の信ずるところに従って、熱心に住民を説得したということである。このような長い目と広い視野も持ちあわせた都市計画の担当者があるような町は幸せである。

よく人は何かをやりすぎて、間違っただけのことをして責められる。しかし何もやらずに手をこまねいていて結果が悪くならなかつたり、悪くなつたりしても責められるべきである。要するに不作為の罪ということである。これはやりすぎるよりは目立たないだけに、たちの悪い罪である。

三菱扶桑のトラックの虚偽報告によって何人かの犠牲者まで出た事件は、三菱扶桑の会社の責任が大きく報道された。しかし行政監察庁は旧運輸省に対して、それほどまでに事故が続いているのに虚偽報告を見破ることもできず、なぜそのような事故が続いているのかを調べなかったという不作為に対して警告した。このことは大きなニュースにはならなかつたが、実は重要な指摘であると思う。

現代の都市計画のプロには、町には中心

市街地が必要なこと、そして公共交通の重要性を理解した上で、まちづくりを進めていってほしいと思う。現代の車を中心としたまちづくりの弊害、公共交通の苦境を知りながら何の手も打てないでいる。このことをこのまま見過ごすとすれば、これも無作為の罪になると思う。

また、日本の都市計画の性格を言い当てる言葉として使われる言葉に、「日本には都市計画が無いのではない、都市計画はあっても実行しないのだ」というものがある。

その一つの例は、東京の都市計画である。東京には戦後の焼け野原になった後の復興計画として、大変緑の多い風格のある首都としてまちづくりを行うというすばらしい計画があった。しかしこの計画は、目先の予算の使い道に押され、実行されずじまいになった。それで東京はあのようにわずかに一部の場所を除いて、コンクリート砂漠のような首都になった。もしこの都市計画が実行されていたら、東京はどんなに世界に誇れるすばらしい町になったかと思うと残念である。

しばしば海外の都市から指摘されることは、日本からはやたらに視察が多いが一向に実行したという話は聞きませんねということである。日本の都市計画の現状は海外

からも皮肉られている。

都市計画を実行しようとしても総論賛成、各論反対に苦しめられるということも良く分かる。日本では肝心なところで個人の権利（エゴ）が守られすぎている。都市計画は50年先、100年先を見つめて行われるべきである。目先の利益だけを追うことは都市計画の失敗につながる。都市計画に関して言えば、個人のエゴを守るよりも、もっと公共の利益を強める法律が必要である。

現在の混沌とした日本の都市の構造を短期間に良くすることは困難であろう。しかし50年、100年かかっても秩序ある住みよい町にしていくべきである。そこでは中心市街地には賑わいがあり、公共交通が発達しているであろう。中心市街地には誰もが集まることができ、人と人との触れ合いがあり、子どもたちが元気で思いやりのある人間として成長してゆくであろう。そして町には活気があり、文化が栄え、人々は自分たちの町を誇りに思っていることだろう。

2004年度市民大学トラム『豊橋市教育委員会連携講座』講義録

講義日 2004. 6. 26

#### (参考文献)

「路面電車とまちづくり」RACDA岡山編著