

## 路面公共交通の重要性 - 公共交通と中心市街地活性化 -

石黒和宏\*

中心市街地の再生を狙い、自治体が路面電車に注目しだした。広島や高知などの都市では、鉄道のターミナル駅に近づく形で、路面電車の路線を伸ばす。京都市や大阪府堺市などで新しい路線を検討する動きもある。主役はライトレールトランジット(LRT)と呼ばれる低床で低騒音の新型の路面電車だ。交差点に再び路面電車が登場すれば、中心市街地の衰退を食い止める一助にはなる。住民自らが使う鉄道という「マイレール意識」が乏しいと、活性化効果は乏しいだろう。

### The Importance of Surface Public Transportation : Public Transportation and the Revitalization of City Centers

Kazuhiro ISHIGURO\*

Local governments have begun to look at surface rail as a way to revitalize city centers. Cities such as Hiroshima and Kochi have extended surface rail lines, making them closer to terminal railway stations. New lines are being considered in places such as Kyoto as well as Sakai City in Osaka Prefecture. A new type of surface rail called Light Rail Transit (LRT), with low floors and low noise, plays a leading role. Should surface rail reappear in intersections it should help to stem the decline of city centers. However, its effectiveness in promoting revitalization will be limited unless local residents adopt it as their rail line of choice.

#### 1. はじめに

大阪市交通局が2003年7月に発行した記念誌『大阪市営交通創業100年』を見ると、交差点の主役の移り変わりが手に取るようにわかる。

1903年9月、市電が開業し、大阪市の交通事業が産声をあげる。当時の写真では路面電車の横を人力車がさっそうと走る。市電の路線拡大とともに、交差点には車が増え出す。

60年10月、大阪駅を中心に始まった10時間の交通マヒ。車にはさまれて身動きがとれない市電の姿が

痛々しい。69年、市電は姿を消し、名実ともに地下鉄の時代になった。最近のことが書かれたページを見ると、赤い車体のコミュニティーバスが交差点を走っている。

大阪市に代表されるように、かつて自治体は路面電車を交通渋滞の原因として追い出した。ただ地方を中心に路面電車の復権の兆しが出てきた。富山や高知などの事例をもとに、自治体の考えの変化を探っていきたい。

#### 2. 延びる路面電車

##### 2-1 富山ライトレール

富山市などは2004年4月、路面電車の運行会社、富山ライトレールの設立総会を開いた。2006年度には西日本旅客鉄道(JR西日本)の富山港線の運営を

\* 日本経済新聞社大阪本社編集局地方部記者  
Staff Writer, Regional News Dept., Editorial Bureau,  
Nihon Keizai Shimbun sha  
原稿受理 2004年8月3日

引き継ぐ。資本金は4億9,800万円で、富山市や富山県、富山商議所などが出資する第三セクターだ。

JR富山港線は富山駅と富山市北部の岩瀬浜を結ぶ全長8kmの単線電化の路線 (Fig.1)。大正13年に開業し、富山市北部にある工業地帯を支える動脈としての役割を果たした。ところが路線の経営環境は厳しい。利用客は最近5年間で25%減。沿線人口減に加え、顧客を車に奪われた。

そんな中、JR富山港線の扱いをめぐり、JR西日本と富山市との協議が始まった。JR富山駅は将来、北陸新幹線の開業後は高架になる。JR富山港線を同時に高架にするか、そのままにするかなどを多角的に話し合った。その結果、富山港線を高架にせず、路面電車として存続を図ることで双方がまとまった。富山ライトレールはJR西日本から富山港線を無償で譲り受ける。ただ富山駅寄りの約1kmの区間をルート変更し、道路の上に線路を敷く路面電車にする。JR線が路面電車化するの全国初のケースとなる。

富山ライトレールはその名のとおり、LRTが走ることを想定している。高齢者や障害者にも気軽に利用してもらう。富山駅の南側ですでに走る富山地方鉄道の路面電車とも相互乗り入れを検討中だ。北陸新幹線が開業する2010年ごろには、高架の上を新幹線と北陸線などのJR在来線、下に路面電車が行き交う姿が見れそうだ。

富山市の調査報告書は路面電車化する理由を次のように示している。現在の富山港線の利用者数は1日3,400人程度。同じルートを鉄道のまま運行すると、2020年には3割減の2,500人に落ち込む。富山市の将来人口減に加え、車の利用率がさらに高まるのが影響する。

路面電車では新駅設置、30分の運行間隔を15分に短縮する攻めの戦略を描く。バスなどからの利用者の転換も期待し、開業時に4,200人、富山地方鉄道と相互直通運転した後はさらに増えると見込んでいる。

富山ライトレールの注目点は、道路に新たに路面電車の線路を敷くこと。かつて路面電車を追いだした自治体にとっては、正反対の施策だ。電車の存続が一つの目的ではあるが、中心市街地へのアクセス改善による集客効果も狙う。

路面電車化により、富山駅周辺の交通渋滞を招くことは否定できない。この富山市の取り組みがJRローカル線がある他の地域でも応用できるか、これから注目される。

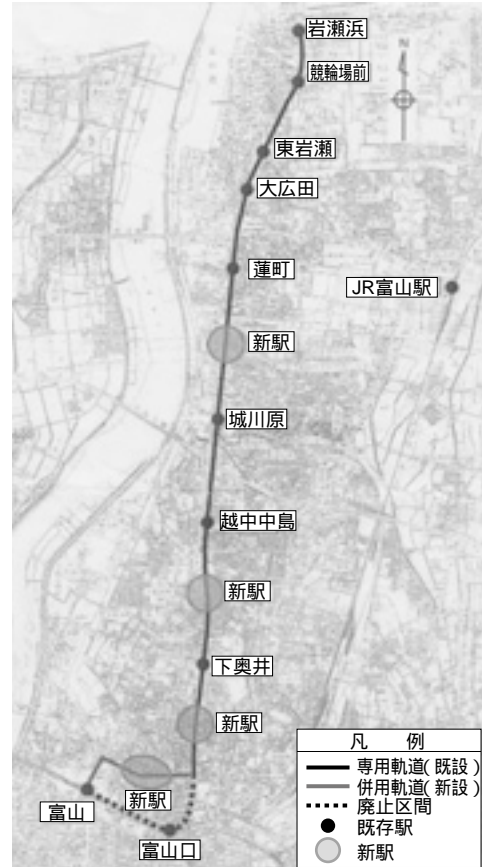


Fig. 1 富山港路面電車計画図



Fig. 2 JR高知駅前に乗り入れた土佐電の路面電車

## 2 - 2 鉄道駅前に路面電車を延伸

2001年、JR高知駅前の広場に土佐電気鉄道の路面電車が乗り入れた (Fig.2)。それまでJRから路面電車の停留所に行くには、駅前の歩道橋を使う必要があった。これで雨にぬれずに、JRから路面電車への乗り換えができるようになった。

高知駅はJR土讃本線の列車、土佐電気鉄道の路面電車、高速バス、タクシー、乗用車が頻りに行き来する交通の要衝だ。繁華街であるはりまや橋に行きやすくなれば、中心市街地への活性化の効果はあ

る。乗り入れ後、JR・路面電車の乗り換え客は増えたという。

今は安芸市方面から第三セクター、土佐くろしお鉄道の「ごめんなはり線」が高知駅まで乗り入れ。交通の結節点としての魅力が高まった。土佐電気鉄道の軌道部門の経営は厳しいものの、駅前乗り入れがなければさらに赤字が拡大した可能性が大きい。

2004年初め、鹿児島市交通局は3月の九州新幹線の開業を控え、停留所を新幹線の鹿児島中央駅前に近づく形で移した。「新幹線から路面電車への乗り継ぎをやすくして、観光客を呼び込む」作戦だ。広島電鉄も2003年、広島市のJR山陽本線の横川駅前に近づく形で停留所を移した。

鉄道駅に近づく動きは国が後押しした。旧建設省(現国土交通省)は1997年度に路面電車の乗り換え改善などを後押しする目的で、「路面電車走行空間改築事業」を創設。鹿児島市交通局の停留所移設などにも対象となった。50m程度の延伸でも、毎日の乗り換えともなれば利用者にとってはありがたい。

東京都交通局は都電荒川線の終点の三ノ輪橋と早稲田が鉄道駅との接続が悪いことから、延伸構想を温める。三ノ輪橋と地下鉄日比谷線三ノ輪駅へ、早稲田の手前から分岐し、JR高田馬場方面などに伸ばすのも夢ではない。

路面電車の料金収入から延伸事業費をねん出するのは不可能。その際、自治体からの税金収入による一般財源を投入せざるを得ない。住民らとの合意形成は必要だ。

### 2 - 3 富山・高岡市ではLRT投入

富山県高岡市の第三セクターが運営する万葉線では2004年1月、LRTが登場した。新型車両は斬新なデザインから沿線のイメージ向上にも寄与。この車両を見るために、鉄道ファンや観光客も訪れるようになったという。

万葉線は民間の加越能鉄道の経営では困難となり、



Fig. 3 廃止のおそれがある阪堺電鉄の堺市内線

2002年、全国初の第三セクター路面電車に切り替わった路線。2002年度は輸送人員が100万人を回復。国土交通省のホームページでも「ベストプラクティス集」として、鉄道再生の優良事例として紹介されている。

広島市の広島電鉄ではLRT車両の「グリーンムパー」が主力の宮島線では2本に1本のペースで走る。6分間隔の便利な電車ダイヤもあわさり、市民への浸透度も高い。

古い車両が走る路線も味があっていい。ただLRTという新車が入ると、まだその路線が存続できるという安心感を沿線に与える。LRTはそんな心理効果も期待できそうだ。

## 3 . LRTの新線構想

### 3 - 1 大阪府堺市のLRT構想

路面電車の廃止の動きが表面化した大阪府堺市で、LRT構想が浮上している。大阪市と堺市を南北につなぐ路面電車を運行する南海電鉄系の阪堺電気軌道が赤字の堺市内線の廃止を検討(Fig.3)。堺市は再開発が進む臨海部と中心市街地を東西に結ぶLRTを検討中だ。

大阪市に隣接する堺市。難波など大阪市中心部とつなぐ南北方向の鉄道網は充実している。大阪市の天王寺駅とはJR阪和線、難波駅とは南海本線と南海高野線でそれぞれ直結。電車が頻繁に走る。堺市内で大阪府立大学にも近い「なかもず駅」は南海高野線のほか、大阪市営地下鉄の御堂筋線も通る。

一方、廃止が浮上している路面電車も大阪市とつなぐ南北方向の鉄道の一つ。堺市の中心街の衰退とともに利用客が減少。堺市内の区間の1日乗降客は1965年の54,000人が現在は10,000人を割り込む。運営会社は2003年春、廃止を含めた協議を堺市に申し

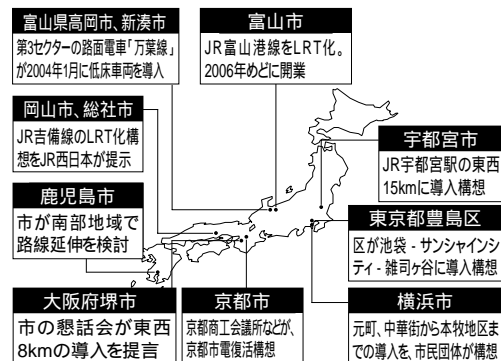


Fig. 4 LRT導入をめぐる主な動き

入れた。

堺市は2004年初め、バスに頼った東西方向のLRTを検討する意向を表明した。大リーガー、野茂英雄が在籍した新日本製鉄がある臨海部から南海堺駅、市役所がある堺東駅を通過して、JR堺市駅に向かう延長8kmのルートが有力だ。

市民の意見は分かれている。ホームページに紹介された意見を見ると、「政令市を目指すために重要」「都心部の自動車交通の制限も必要」などLRTの必要性の意見もある。一方、「現行のバスで十分」「赤字経営になることも目に見えている」「不自由していないのに導入する必要はない」など否定的な声も相次いでいる。

LRT新線について、堺市は「走るルートが異なり、東西方向の需要はある」と話す。LRTの新線ができれば初。事業費などの問題はあつたものの、「夢があるプロジェクト」の市民の期待の声が目立つのも事実だ。

### 3-2 全国で広がるLRT構想 (Fig.4)

京都市内でもLRTの構想が浮上している。京都市は京都駅から四条河原町を経て京阪三条、京都駅から銀閣寺に至るなど七路線を検討中だ。「採算性で課題はあるが、低騒音や低公害のLRTはバスに代わる新しい交通」と注目する。

既存路線に新駅を設ける動きもある。阪急電鉄は2003年3月、京都線に洛西口(西京区)を開業。西日本旅客鉄道は2006年度にJR東海道線の西大路 向日町間の麒麟ビール工場跡地近くに新駅をつくる。

JRは阪急、京阪とほぼ並行し、相互に車両の乗り心地や速度で熾烈なサービス競争を展開中だ。新駅誕生でさらに鉄道網が充実し、経済効果も大きい。

## 4. 駅の構造と街のにぎわい

### 4-1 大阪のキタとミナミ

大阪市内では大阪駅周辺の「キタ」が、難波を中心とする「ミナミ」より元気があると言われる。大阪駅前では2001年秋、梅田の貨物駅跡地にヨドバシカメラが開業。三越の出店計画もある。これに比べ、ミナミは2003年秋に専門店「なんばパークス」が開業したものの苦戦気味だ。鉄道の便利さは市街地のにぎわいにも影響する。

大阪駅周辺はJRの東海道線と大阪環状線、東西線、阪急電鉄の神戸線、京都線、宝塚線、阪神電鉄、大阪市営地下鉄の御堂筋線、谷町線、四つ橋線がある。1日平均乗車人員(2000年度)はJR大阪駅42万

人、阪急梅田駅35万人、阪神梅田駅10万人、大阪市営地下鉄梅田駅22万人。この交通の結節点こそがにぎわいの素だ。

ここで注目すべきは駅の構造だ。JR大阪駅と阪急梅田駅は地上駅。阪神梅田駅と大阪市営地下鉄の梅田駅(西梅田、東梅田含む)、JR東西線の北新地駅が地下駅だ。地下深い北新地駅を除けば比較的浅い地下駅で、地上に出るまでの不便さはそれほど感じない。

対する難波駅。南海電車、大阪市営地下鉄(御堂筋線、四つ橋線、千日前線)近鉄、JRが集まる。1日平均乗車人員(2000年度)は南海難波が16万人、大阪市営地下鉄14万人、近鉄難波が12万人。大阪・梅田駅に比べた場合の乗車人員の少なさがにぎわいにもつなげる。駅構造は南海が地上駅である以外は地下構造だ。

地上駅の強みは駅に着いた時に駅前にある繁華街が見えることだ。大阪駅前にヨドバシカメラが開業した時、「商圏は姫路から滋賀県まで」と発表することがあった。JR東海道線は15分間隔で新快速が走る。最高時速130kmと在来線では国内有数。1時間で姫路にも滋賀県内にも行ける。

実際、JRで大阪駅に着くとヨドバシカメラが目に入る。そのわかりやすさが買い物客に安心感を与える。大阪駅北側に広がる梅田貨物駅の移転後にさらに商業、住宅、オフィスなどができるだろう。地上駅の大阪駅や阪急梅田駅から見えることも開発を後押しする。

難波の場合、南海電車に乗らない限り、なんばパークスの建物が見えない。阪神の西大阪線が難波まで延伸する工事を進めており、神戸方面から難波まで直通し、集客増にも期待できる。ただこの難波駅は近鉄の地下駅を使うため、視覚的に難波について実感が乏しい面がある。

同じ本数の電車が走るのであれば地上駅であるほうが、地下駅より街のにぎわいには有効だ。これは、LRTを含む路面電車が街のにぎわいづくりにつなげる可能性を示している。

### 4-2 東京・臨海副都心のケース

フジテレビがある臨海副都心。都心とを結ぶ鉄道アクセスには「ゆりかもめ」と東京臨海高速鉄道がある。ただ知名度と利用はゆりかもめに軍配が上がるだろう。ゆりかもめはJRとの乗換駅、新橋を出ると、レインボーブリッジをとおり、臨海副都心のお台場、有明方面へ。臨海高速鉄道は大崎、大井町ま

たは新木場から臨海副都心で入るが大半が地下。駅に着いてフジテレビが見えるか、見えないかで慣れない人の安心感が異なる。

1995年秋、ゆりかもめが開業した時、「空気を運ぶだけ。乗る人はいない」との報道も相次いだ。ふたをあけてみれば観光名所となったフジテレビやお台場に、眺めがいいゆりかもめが符合する形で人気スポットになった。臨海副都心へのアクセスが臨海高速鉄道だけであれば、今のにぎわいは実現できなかったらう。

#### 4 - 3 野球場と鉄道アクセス

合併・新球団問題に揺れたプロ野球。その本拠地の球場と交通アクセスの関係を見てみよう。読売ジャイアンツの東京ドーム(東京)がJR水道橋駅と地下鉄後楽園駅。水道橋駅と丸ノ内線の後楽園駅は地上駅で、東京ドームがよく見える。

ヤクルトスワローズの本拠地、神宮球場(東京)の最寄り駅は地下鉄銀座線の外苑前。駅についても球場は見えない。横浜ベイスターズの横浜スタジアム(横浜市)はJR関内駅と地下鉄関内駅でこれも地上と地下。中日ドラゴンズのナゴヤドーム(名古屋市)は地下鉄ナゴヤドーム前矢田駅またはJRと名古屋鉄道の大曽根駅で、地下と地上。

阪神タイガースの本拠地、甲子園球場(兵庫県西宮市)は阪神の甲子園駅前、広島東洋カープの広島市民球場(広島市)は広島電鉄の路面電車の停留所前でいずれも地上。神宮球場だけが最寄り駅から球場が見えない。銀座線が頻りに走り利便性はあるものの、気分が盛り上がりにくいにも事実だ。

2004年、オリックスと合併した大阪近鉄バファローズの本拠地、大阪ドーム(大阪市)はJR大正駅にも近いが、最寄り駅は地下鉄長堀鶴見緑地線の大阪ドーム前千代崎駅。かなり深い地下駅で、ホームからドームを拝めない。オリックスが使ったスカイマークスタジアム(神戸市)。神戸市営地下鉄の総合運動公園駅は地上駅だ。

近鉄は近鉄藤井寺駅前の藤井寺球場にあった時のほうが高い人気だったともいわれる。近鉄沿線でない大阪ドームに移り、リーグ優勝した2001年は盛り上がったものの、その後は低迷気味。地上駅でない点がある程度影響したかもしれない。

### 5 . まとめ

#### 5 - 1 路面電車の現状評価

路面電車の長所は地上を走ること、市街地との

一体感を確保できる点にある。それは地下鉄にはない特徴だ。逆に短所はスピードのなさ、同じ道路を走る自動車の渋滞の可能性があげられるだろう。

2005年1月に愛媛県松山市を訪ねた。JR松山駅から繁華街、道後温泉方面には数分おきに路面電車が出発していく。観光客のほか、地元の買い物客らで電車はにぎわっていた。繁華街と共存共栄している好事例だ。

路面電車や鉄道の健全性を見るキーワードはサラリーマンとOLだ。彼らが利用していれば、まず廃止の心配はない。逆に利用者が高齢者と高校生ばかりのところは廃止の可能性があるだろう。このような路線では、経営合理化のために本数を減らす。そして乗客がさらに減少。そしてまた列車を減らすの悪循環で、廃止に向かう。

大阪府堺市の阪堺電車や大津市の京阪電鉄など廃止や第三セクター化など、現状での存続が困難になってきた路線が増えている。これらの路線で共通しているのはサラリーマンやOLの利用客比率が少ないことにある。

これからはさらに乗客減を覚悟する必要がある。マイカー普及はもちろん、最近では情報化の進んだことが利用客を減らしている。東京都交通局の幹部はかつて「昼間の切符を買うお客様が減っている。どうも情報化が関係している。設計図面を入れた筒をもったOLさんが地下鉄に乗らなくなった」と話したことがあった。

情報化によって人の動きはにぶっている。設計図面のデータはパソコン間のやりとりですむようになった。大阪府など電子入札の導入で、役所に行く必要性も減っている。買い物もインターネットですませる人も増えるかもしれない。少子化を考えると、高校生の利用客減も考えねばならない。このままでは路面電車の減ることはほぼ確実だ。

#### 5 - 2 交差点と公共交通

市街化活性化のポイントは交差点周辺のにぎわいづくりだ。そのためには地上の鉄道アクセスで大量に人を送りこむことが有効だ。鉄道の建設は莫大な投資が必要で、LRTや路面電車が現実的な選択肢といえる。

連日、若者らでごった返す東京・渋谷駅前の交差点。JR山手線と埼京線と地下鉄銀座線の駅が地上にある。東急東横線も地上駅だ。特に原宿から渋谷に向かう山手線から交差点のにぎわいを見ることができ、街の活気を見出すことができる。

交差点に人を集めるには車と鉄道のバランスが大切だ。車のみ優先させると、市街地は衰退しかねない。車の渋滞にも配慮しながら路面電車を存続させたほうがまだにぎわいは残る。

にぎわっている駅には二種類ある。その駅周辺に用事がある場合と単なる乗換えでやむなくにぎわっている駅だ。前者の代表例が東京や新宿。後者はかつての上野だ。東京のオフィスや新宿の買い物で用事がある。そんな駅は利用客が減らないし、駅前交差点はにぎわっている。上野は東北、常磐、高崎各線の起点駅でにぎわった。東北上越新幹線の東京駅延伸後はどうもにぎわいが減った。上野の街自体に用事がある人が東京ほどは多くないことを意味する。

### 5 - 3 路面電車や鉄道の将来

路面電車が廃止になることも地域の選択の一つだ。車に乗って不自由しないのに、「路面電車を残せ」といっても通用しない。経営の受け皿になる可能性が大きい自治体の財政はひっばくしている。赤字が負担できない地域では路面電車が廃止となる。

和歌山県にある南海電鉄の貴志川線が県など自治体の支援によって経営が切りかわることで、存続する方向となった。南海は経営から手を引くが、公募を経て、岡山市で路面電車を経営する岡山電気鉄道が2006年4月から経営する。

この線に実際乗ってみたが、鉄道にそって住宅が集まらず沿線人口が増えそうにない。始発駅の和歌山駅周辺の商業地のにぎわいも低下している。経営者がかわってもかなり苦戦が予想されると感じた。

地元が鉄道を育てる「マイレール意識」がないと、

いくら自治体が財政支援しても地域活性化の実はない。鉄道が廃止になると、その地域のイメージが低下することへのあせりだけでは鉄道はもたない。

東京や大阪、京都などで新しい地下鉄建設が進む。地下鉄ができれば地域が活性化する保障はない。ここでも「マイレール意識」が必要だ。地下鉄が開通した後はマイカーから地下鉄に切り替えるという行動変化が起こらない限り、経営は厳しくなる可能性が高い。

地下鉄がいいのか、路面電車をつくるのか、鉄道廃止がいいのか。地域でそれぞれ判断することが必要だ。そのためには都道府県など広域的な自治体为主导的になって、市民にあるべき交通体系の選択肢を示すことが必要だ。これには市民の負担もあわせて提示する。

答えは地域によって異なることはかまわない。路面電車をつくる地域があってもいいし、鉄道廃止を受け入れてもいい。安易な行政任せはいけぬ。交通関係に携わる学識経験者やマスコミなどが交通問題に関心をもってもらい、不断の努力が必要になっている。

### 参考文献

- 1) 富山市『富山港線路面電車化検討委員会報告書』2004年
- 2) 国土交通省監修『数字でみる鉄道2003』
- 3) 堺市公共交通懇話会『東西鉄軌道の実現に向けて』2004年