



視点 市電の可能性

田村 明(たむら あきら、1926年12月 - 2010年1月25日)

日本の地域政策プランナーで法政大学法学部名誉教授であった。「まちづくり」という言葉を広めた。横浜市技監なども務めた。(ウィキペディア)

各都市で街の路面を走っている市街電車の姿をみるのは本当に珍しくなった。市街電車を見ると、なにかほっとした懐かしさを感じる人々が多いだろう。それが、都市の個性にもなっている。広島では、各地の昔の市電や外国の市電まで走っているのはうれしい。いまや市電は広島顔の一つだし、風物詩にもなっている。

高度成長期に、全国の市電は、急激なモータリゼーションの波にもまれ、邪魔者扱いされ、経営も成り立たなくなり次々と姿を消していった。

ここでいう市電とは、市街地の路面を人や車と共存して走る電車である。それには、文字どおり都市が経営する公営企業としての市電と、私鉄が経営するものとの2種がある。つい20年ほど前までは、大都市にはすべて第1の意味の市電があった。自治体経営のなかで市民の足としての市電を経営することは、自治体の重要な責務であった。それが今日の指定都市とよばれる大都市ではこのような市営の市電はすべて消滅した。東京にひとつ残されている都電は、もとは王子電軌鉄道という私鉄であっ

たものを戦争中に強引に都営にさせたものだが、わずかの部分を除き路面ではなく、専用の線を走っているのも、厳密にはここでいう市電ではない。広島の場合は私鉄の経営であるが、市街地の主要道路を回る市街電車としての市電である。

車社会は市街電車の経営を難しくしたが、都市自治体によるものは、公営企業法の制約があり、融通がきかず、一層経営が難しい。そのため、大都市ではいち早くバスや地下鉄へと転換せざるをえなかった。

今日残されたわずかの市電もつねに、車の側からの撤廃論にさらされている。しかし、都市が大きくなればなるほど、すべての都市内交通を車だけでさばくことは物理的に不可能である。高架鉄道、地下鉄、モノレール、さらに新交通システムと呼ばれるガイドラインで誘導する小型の簡易高架鉄道が登場してきた。これらはいずれも、道路はできるだけ車に開放し、大量交通手段としては地下や空中を利用しようというものである。新交通機関といっても、高架を支える柱や駅へ登る階段のスペースは地上に必要になる。高架構造物

が道路を覆ってしまうのは、都市景観からいって好ましいことではない。エスカレーターでもつけないと、高齢者などの弱者にとっては厳しい乗り物になるだろう。またせっかく道路を広げても、駐車違反で実際使えるスペースが狭くなっては意味がない。

いったい路面をすべて車に占拠させていいのだろうか。そんなことはあるまい。車に占拠されていた道路を、いま歩行者つまり人間に開放する動きがはじまった。都心の商店街や住宅地のなかには、歩行者専用の道路が設けられ、車を優先させるために、歩行者に負担を負わせてきた歩道橋や地下の横断歩道にも反省が加えられている。歩行弱者も市街地に生活できるように配慮することは、人間的な都市としての当然の条件になってきた。

そうなってくると、道路の路面を走る市街電車も、もう一度見直されてもいいのではなからうか。それは、単に郷愁や都市の風物詩としてだけではなく、案外に未来の都市のなかで、最も人間に近い乗り物になる可能性がある。市電は階段をえっちらおっちら上り下りする必要もないし、路線も安定

していて分かりやすい。それに視線も高くスピードも遅いから、市街地の主なところを見物するにも格好な乗り物だし、街の様子を見ながら、下りたいところで降りられる。近ごろ、名古屋で道路の真ん中をバスの専用レーンにして、かなりの好評を得ているが、これも考え方は以前の市電の思想なのである。

市電は電車というよりも、都市のなかの高速の「動く歩道」と考えていいのかもしれない。最近、各地で設けられる「動く歩道」は、本来はそこに乗ると止まるのではなく、歩いたままの歩行者を助けて加速させる機能をもつものだが、多くの人々は、「動く歩道」に乗るとすぐに止まってしまう。それなら、市電は路面からすぐに乗れる「動く歩道」だと見ることが出来る。乗って歩行者が立ち止まっているうちに必要な所へ運び、必要な所で下ろしてくれるのだから、最も新式で高速の動く歩道である。げんに、ジュネーブやメルボルンでは車をシャットアウトした歩行者専用道のなかに市電だけが入っているが、それはまさに市電は車ではなく、歩行者専用道のなかの動く歩道だからだと見ることが出来る。また、外国では歩行者が車の走る道路を横断しないで市電に乗れるように、道路の中心部で

はなく、歩道に接して線路が引かれている所もある。

車中心の都心では歩行者が追いやられ、歩く人々のいない都市の活気は失われる。都心を生き生きしたものにしてゆくには、人間が歩いて活動できる範囲を広げることである。それには、歩行者のモールや広場とともに、これらをつなげるために、いまの動く歩道よりはもう少し高速の歩行者専用のネットワークがあってもいいはずである。ということは、いまの市電を、その目で見直してもいい。

市電が動く歩道ということになれば、現在たまに見られるような市電の乗降場にゆくために、わざわざ歩道橋を渡らせるような非人間的な扱いはありえない。それは市電の意味と機能に対してまったく無理解だからであろう。今よりももっと歩行者が乗りやすくするために、歩道からじかに乗れたり、床を低く高齢者でも乗りやすくするなどの工夫が必要になろうし、デザインも市民に親しまれる歩道的なものになってよい。市電の存続や設置には、採算性の観点だけではなく、都市全体からみた必然性が問題になる。歩道では料金はとれない。もちろん市電を無料にする必要はないかもしれないが、それが経営採算上の料金である必要もない。そこで、道路建設のよ

うな公共資金の投入が求められる。新交通システムのインフラには、すでに道路資金が投入されているが、それなら、既設の市電を維持するためにこそ、公共資金が投下されるべきかもしれない。

すでに市電がなくなった所で復活するというのは大変難しいが、現在まだ存続している都市では、公営企業法という狭い枠のなかで固定的に扱い、存続を不可能にさせたり、あるいは一私企業の都合だけで扱いがきめられてしまうのではなく、総合的な地域経営の視点から、市電のありかたを考え直すべきときであろう。もちろん、市電のありかたを考えるには、都市構造や都心居住、道路建設の規格や交通規制、根本的には土地政策から総合的に扱うべき課題である。それらを一挙に解決することは出来ないにしても、市電から総合的な未来の都市を考えるきっかけにすることもできる。

数少ない市営市電がいまだに現存している熊本では、市電を残す方針であるという。単に情緒的に残すのではなく、これを機会に制度的な改革を含め、フィジカルにも経営的にも良い実例を示し、未来へ向けての問題提起をしてもらいたいものである。