沖縄法学　第35号　抜刷

研究ノート

路面電車導入による中心市街地の活性化

—沖縄への路面電車導入の検討—

照　屋　寛　之

沖縄国際大学法学会

2006年3月

研究ノート

路面電車導入による中心市街地の活性化

—沖縄への路面電車導入の検討—

照屋寛之

目　次

Ⅰ　はじめに
Ⅱ　路面電車の盛衰史
Ⅲ　路面電車導入の背景
Ⅳ　路面電車導入による中心市街地の活性化
Ⅴ　路面電車導入による中心市街地活性化の事例
Ⅵ　沖縄への路面電車導入の可能性
Ⅶ　あとがき

Ⅰ　はじめに

わが国では、かつて路面電車は東京、大阪を始めとする多くの街で市民の足であった。しかし、マイカーの普及と共に当時の路面電車は邪魔物となり、衰退せざるを得なかった。スピードが求められる時代には、路面電車は時代遅れの乗り物として、滅び行く宿命を持っているかのように思われた。しかし世界の流れが大きく変化した。この20年間で路面電車の建設が次々と進み、路面電車のある街は世界全体で2割以上も増えた。いったん、路面電車を廃止した街も、路面電車に縁のなかった街も、21世紀の都市交通は路面電車に大きな期待が集まっている。環境を重視するドイツやスイスはもちろん、車社会のアメリカ、都市交通の徹底的な規制緩和を行ったイギリスも、今や路面電車の建設を積極的に進めている。フランスは奇抜なデザインの電車を導入した。このように、現在、欧米の各都市で交通混雑の解消や中心市街地の活性化、高齢者にやさしいまちづくりといった都市政策の視

点から路面電車の復活・導入が検討されている(1)。

ところが、わが国では、この20年、路面電車が廃止された街はあっても、新しく建設された街はない。都市と交通という観点いえば、むしろ事態は悪化している。特に、地方都市では、郊外の道路整備が進む一方、鉄道やバスが不便になり、中心市街地の衰退が深刻である。シャッターの閉まったアーケード街が目立つようになった。特に、沖縄では「シャッター通り」といわれるように深刻である。だから路面電車が必要であるという理屈が単純に成り立つわけではないが、本論に見るように、最近の路面電車の有用性を考慮するならば、公共交通があまりにも貧弱な沖縄の現状を打破する交通政策を模索しなければならない。そのひとつが路面電車の導入である。

今日、全国的に中心市街地の衰退が大きな社会問題となっている。その要因はいろいろあるが、その一つに車の急増による都心部での交通渋滞によって買い物客などが中心市街地から遠のいたことが指摘されている。本稿では、中心市街地の活性化の方策として現在の車型社会を路面電車にシフトすることによって交通渋滞の緩和を図り、中心市街地に買い物客、高齢者、子供を呼び戻し、街を活性化・再生させることはできないかを、国内外の路面電車による街の活性化の事例を参考にしながら検討してみたい。

Ⅱ　路面電車の盛衰史

先ず、わが国における路面電車の歴史から振り返ってみたい。表１は日本と世界における路面電車とＬＲＴの主要な動向をまとめた年表である。わが国では、1895（明治28）年、京都の京都電気鉄道により営業が始まったのが最初である。パリやロンドンに先んじていたことは意外に知られていない。しかも、その動力は琵琶湖の疎水だったとい

(1) 宇都宮浄人『路面電車ルネッサンス』新潮社、１３～１４頁参照。

うから実に環境に優しいクリーンな乗り物であった[2]。その後、1932（昭和７）年、全国65都市、82事業者、延長約1,500kmが最盛期で、まだ車が少なかった時代に最盛期を迎えた。その後、1960年代初めぐらいから車が普及するにつれて、ある意味で路面電車は道路上の邪魔者扱いされるようになった。その中で、軌道敷への車両通行が可能になったため、路面電車は定時性、迅速性が非常に低下せざるを得なかった。その結果、利用者が減少、採算性の悪化、事業者への経営圧迫という悪循環により、全国の多くの都市で路面電車が廃止された経緯がある。特に東京、大阪の大都市は外縁化して、郊外から都心に向かう人が増えたので、迅速性が重要な課題になった。路面電車は地下鉄や郊外電車に比べて遅いということが嫌われた理由であった。もう一つ、需要が一つの路線に対して多くなっており、路面電車の運ぶ量では足りない時代もあった。特に大都市では地下鉄、あるいは郊外電車の方にその座を奪われて路面電車は衰退した。

現在では、長崎をはじめとして、北は札幌から南は鹿児島まで、全国19都市において20の事業者があるが、延長約240kmまで減っている。これは1932年（昭和７年）の1,500kmに比べると約６分の１である。そういう意味では、昭和30年代以降、路面電車は冬の時代を迎えてきた[3]。現在わが国で運行している路面電車は表２の通りである。

(2) 浅井康次『ローカル線に明日はあるか』交通新聞社、74頁参照。
(3) 水野紳志「今、なぜ路面電車なのか　～その可能性と今後～」（講演録）１頁参照。

表1.　路面電車の歴史

西暦	日本の歴史		世界の歴史
1880−			81年　独ベルリン郊外で営業運転開始
1890−	90年（明治23年）	東京上野の博覧会で路面電車走行	
	95年（明治28年）	京都で国内初の路面電車営業開始	
1900−	03年（明治36年）	東京、大阪で運行開始	03年　パリ・ロンドンで運転開始
1910−			19年　アメリカで路面電車ピークに
1930−	31年（昭和6年）	最盛期を迎える。67都市83業者・総延長1,479km	37年　パリで廃止
1940−			49年　ニューヨークで廃止
1950−			52年　ロンドンで廃止
	59年（昭和34年）	警視庁、都電軌道敷内に自動車の乗入許可	
1960−	66年（昭和41年）	マイカー元年	
	69年（昭和44年）	川崎、大阪で廃止	
1970−	72年（昭和47年）	都電、荒川線を除き全廃	72年　米交通省、路面電車の復活推進決定
	74年（昭和49年）	名古屋で廃止	
	76年（昭和51年）	仙台で廃止	
	78年（昭和53年）	京都で廃止	78年　カナダエドモントンでLRT開業
1980−			86年　米ポートランドで開業
			87年　仏グルノーブルで部分低床車登場
1990−			90年　ブレーメン他で100%超低床車登場
			92年　パリでLRTとして復活
			94年　仏ストラスブールで開業
	96年（平成8年）	建設省の補助制度創設	
	97年（平成9年）	岡山で路面電車サミット開催	
		熊本市交通局、独製超低床車導入	
		京都で地球温暖化国際会議開催	
	98年（平成10年）	豊橋鉄道市内線150m延伸	
	99年（平成11年）	名鉄美濃町線一部廃止（6km）、広島電鉄でＬＲＶグリーンムーバー運行開始	
2000−	00年（平成12年）	西鉄北九州線廃止（5km）	00年　フランスでLRT開業ブーム
	01年（平成13年）	技術研究組合による狭軌向け超低床化の開発（〜03年）	ロンドンでLRTとして復活
	02年（平成14年）	加越能鉄道、第三セクターの万葉線として再出発、国産ＬＲＶ、伊予鉄道、鹿児島市交通局、土佐電鉄に導入	03年　ロンドンで通行料制度導入
	03年（平成15年）	名鉄、岐阜市内線・美濃町線の廃止を発表、鉄道総研、架線レスの燃料電池車の走行実験に成功	
	04年（平成16年）	JR富山港線の路面電車化に向けて、第三セクターの富山ライトレール㈱設立	

（出典）浅井康次『ローカル線に明日はあるか』交通新聞社　75頁

表2.日本の路面電車の詳細データ

都市名	事業者名 線　名	開業年月	距離(km) (内鉄道線)	軌間 (mm)	都市人口 (千人)	1日当り 輸送人員 (人)	運賃 (円)	運転間隔 (分)
札　幌	札幌市交通局 軌道線	1910.5.1	8.5	1067	1,800	24,180	均一制 170円	3～10
函　館	函館市交通局	1897.12.12	10.9	1372	300	22,780	対キロ区間制 200～250円	10
東　京	東京都交通局 荒川線	1882.6.25	12.2	1372	11,762	61,970	均一制 160円	2.5～5
東　京	東京急行電鉄 世田谷線	1907.3.6	5.1	1372	同上	47,820	均一制 130円	8
豊　橋	豊橋鉄道 東田本線	1925.7.14	5.4	1067	365	8,305	均一制 150円	5～7
岐　阜	名古屋鉄道 岐阜市内線 美濃町線・田神線	1911.2.11	3.7 20.2	1067	402	13,300 5,010	均一制170円 対キロ区間制160円～	10 15～30
富　山	富山地方鉄道 富山軌道線	1913.9.1	6.4	1067	322	13,990	均一制 200円	4～10
高　岡	加越能鉄道 万葉線	1948.4.10	12.8 (4.9)	1067	175	3,350	対キロ区間制 160～450円	15～30
福　井	福井鉄道 福武線	1933.10.15	21.4 (18.1)	1067	255	4,800	均一制180円 対キロ区間制	20
大　津	京阪電気鉄道 京津線・石山坂本線	1912.8.15	21.6	1435	285	48,110	対キロ区間制 160円～	15
京　都	京福電気鉄道 嵐山本線・北野線	1910.3.25	11.0	1435	1,458	25,970	区間制 180～230円	7～10
大阪・堺	阪堺電気軌道	1900.9.20	18.7	1435	3,404	32,000	区間制 200～290円	2.5～15
岡　山	岡山電気軌道	1912.5.5	4.7	1067	614	11,810	均一制 140円	3～10
広　島	広島電鉄 市内線 宮島線	1912.11.23 1922.8.22	18.8 0(16.1)	1435	1,109	122,940 56,770	均一制 150円 対キロ区間制 120～210円	5～10 6～7
松　山	伊予鉄道 市内線	1895.8.22	9.6 (2.7)	1067	467	22,960	均一制 170円	6～20
高　知	土佐電気鉄道	1904.5.2	25.3	1067	323	20,774	均一制180円 区間制	4～21
北九州	西日本鉄道 北九州線	1906.6.11	5.1	1435	1,020	22,390	区間制 160～210円	8
北九州	筑豊電気鉄道	1956.3.21	0(15.4)	1435		25,950	区間制 190～350円	7～8
長　崎	長崎電気軌道	1915.11.16	11.5	1435	433	58,860	均一制 100円	5～8
熊　本	熊本市交通局	1924.8.1	12.1	1435	657	29,320	対キロ区間制 130～200円	4～15
鹿児島	鹿児島市交通局	1914.7.3	13.1	1435	543	29,830	均一制 160円	6～8

（出典）路面電車と都市の未来を考える会編著『路面電車とまちづくり』学芸出版、107頁。

路面電車の衰退の事情は欧米でも同様であった。戦後、自動車交通の増大があり、路面電車が次々と廃止された歴史がある。しかし、1960年代以降、車依存型社会、都市交通システムに限界が見え始め、諸外国では路面電車など公共交通網を重視する政策が打ち出され、路面電車の復活が検討された(4)。その理由は、路面電車は道路交通の障害ということでいったん廃止したが、一向に道路渋滞が解消しなかったからである。当初期待していた交通渋滞の解消どころか、街全体が渋滞し、都心の機能が十分に発揮されなかった。その結果、都心部での商業が衰退していったということもあり、方針が転換されつつあった。その中で、1978年が路面電車にとって画期的な年になったのである。この年、カナダのエドモントンという都市で新線が建設された。以降、世界において路面電車の新線、あるいはいったん廃止した路線の復活が目立つようになった。現在、50都市以上が路面電車を新設あるいは復活という形で、新たに路面電車を導入した。その他50都市以上が新たに建設あるいは計画ということで現在動いており、恐らく近い将来、世界で100都市ぐらいが路面電車の新設あるいは復活が実現する可能性が高い。これらの新しい路面電車はライト・レール・トランジット（Ｌｉｇｈｔ　Ｒａｉｌ　Ｔｒａｎｓｉｔ＝ＬＲＴ：新世代路面電車）(5)と呼ばれるもので、従来の路面電車と少し違った形で復活した。システムとしては、車両の低床化、乗り心地の向上、高速化が可能になってきた。さらに、走行環境の改善という意味では、軌道を専用化したり、トランジットモールという新たな概念も含めてまちづくりの中で活かしてきた(6)。

(4)「読売新聞」2003年１月25日
(5) LRTは『従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた人と環境に優しく経済性に優れた公共交通システム』と定義されている例もあるが、LRTの定義は世界的におのおの異なっており、統一されたものの、共通項目的には『近代化された次世代型の路面電車システム』と呼ぶことができる。LRTの「近代化」の内容は、1路線の近代化、2車両の近代化、3運行の近代化、に分かれ（http: web.pref.hyogo.jp koutsu 1rt pdf 1rt-2.pdf）
(6) 水野・前掲講演録、１～２頁参照。

Ⅲ　路面電車導入の背景

1　自動車交通の非効率性

（1）交通渋滞による損失

今日、世界的な路面電車の復権の契機は、自動車の増加とともに生じた交通混雑の問題である。自動車に過度に依存した都市交通は、激しい渋滞を引き起こした。特に、沖縄県の場合、モノレールの走っている那覇市内の一部を除いて電車、路面電車などの鉄軌道としての公共交通がないので、都心部での交通渋滞は全国的にもかなり高い（表3参照）。道路渋滞による損失は全国で年間約38億時間にもなる。お金に換算すると約12兆円の損失になることが、国土交通省がまとめた調査で明らかになった。渋滞損失は交通量が多い大都市圏が目立つものの、一人当たりに換算すると、マイカーへの依存度が高い地方が多くなる傾向がある。都道府県別の年間損失額は、東京が1兆1729億円で最も多く、以下、愛知8419億円、大阪8163億円と3大都市圏が上位を占める。道路1km当たりでも、東京、大阪、神奈川、埼玉、愛知、千葉の順で、続いている。渋滞損失を一人当たりでみると、年間約30時間、約9.1万円になる。県別では、岐阜の17.8万円がトップで、宮城15.9万円、山梨14.1万円、静岡13.1万円、沖縄13.1万円などと、地方の拠点都市を抱える県が上位に並んでいる。損失には燃費や排ガスなどは考慮されていないが、車の速度が4分の1になると、燃費消費量は約2.5倍、排ガスなどの環境負荷は約2倍になる(7)。

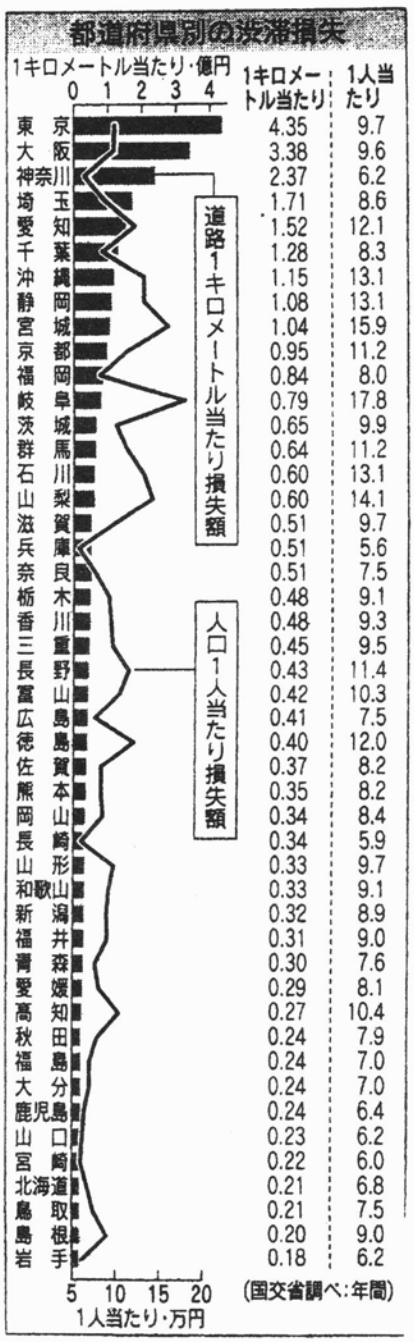
これまでわが国では、交通渋滞を緩和するための方策として道路需要に対応した道路の整備・供給であった。道路を建設すれば渋滞がなくなるというのは、短期的にはその通りである。ところが、渋滞が解消され道路が便利になれば、それ以前は車の利用を

(7)「日本経済新聞」２００３年１月２７日参照

控えていた潜在的な需要が掘り起こされることになり、再度渋滞が起こることはこれまで経験してきたことである。このような渋滞を引き起こす大きな要因は、自動車の占有面積である。空間を移動する場合、一定の限られた空間を移動手段のために利用する場合、一人当たり空間占有面積でみると、普通乗用車はバスの15倍ぐらいである。路面電車の場合、路線を自動車道路と分離するため、一見、空間利用として無駄が多いように見える。しかし、自動車に比べると一度に大量輸送が可能であることと、車線自体の幅が小さくてすむことから、単位面積あたりの輸送人員は、むしろ拡大する。さらに、車の場合、単に移動するだけでなく、都心部に駐車スペースを要するため、郊外に車庫スペースを確保できる路面電車とは異なる。そのため、ドイツ、フランスなどヨーロッパの国々でも路面電車が見直され注目されてきた[8]。

国内におけるこのような事例と

表3



（出典）「日本経済新聞」2003年1月27日

(8) 宇都宮・前掲書、６１～６２参照。

して群馬県前橋市をあげることができる。前橋市の場合、「路面電車を廃止して、道路を新設・拡張したが、なかなか交通渋滞を抜本的に解消することはできなかった。都心部では相変わらず交通渋滞の解消が大きな課題となっている。このような、都心部の交通渋滞が解消されない中で郊外には次々と大型ショッピングセンターが誕生し、買い物客は都心部の交通渋滞を敬遠し、郊外の大型店へと流れ、都心部の商店街は衰退していった。そのような中で、車時代の本格的な到来とともに1954年、路面電車を廃止した群馬県前橋市が今、慢性的な交通渋滞解消と郊外店の進出で衰退した中心商店街の再興策としてＬＲＴの導入を検討している」[9] とのことである。

(2) 車の増加と自然環境の悪化

車の普及により便利にはなったが、年々台数が増加し排気ガスの排出量の増加による地球温暖化にも更なる拍車が掛かりかねない。それ故に、自動車交通の見直しが、世界各国で環境問題の深刻化から指摘されるようになった。地球温暖化効果があり大気も汚染する二酸化炭素（CO_2）や窒素酸化物（NOx）を排出する車が増えれば、当然のように、それに伴い排気ガスによる大気汚染が、特に都市部において深刻な社会問題となった。旅客輸送について、交通手段別に単位あたりの輸送に対する二酸化炭素の現在の排出量を比較すると、当然のことながら車が突出しており、路面電車をはじめとする軌道系の交通機関の排出量は少ない。つまり、車はエネルギーの消費に対し輸送量が少ないという意味でも、電車などに比べて効率性は低い。そのため、そこで路面電車に注目が集まってきた。路面電車は当然のことながら電気で稼動するために有害な物質を排出することはなく、環境に対して非常

(9)「毎日新聞」２０００年１０月２３日参照.

に優しいつくりになっている。特に、環境に関心の高いドイツ、フランスなどヨーロッパの国々で路面電車が注目されてきた(10)。

日本で最近、路面電車が脚光を浴びるようになった背景には、ドイツ、フランスでのＬＲＴという次世代路面電車の成功がある。「環境先進国」とされる独仏両国に共通するのは、電力による「環境にやさしい」公共交通機関の整備で環境負荷の大きい車を減らそうという考えからである(11)。

路面電車は、「排ガスが出ず、使用電力を発電のガスに転換しても乗用車やバスに比べ二酸化炭素も窒素酸化物も少ない」(12)ことが、導入の大きな理由でもある。環境で欧州の注目を集めているストラスブールでは、路面電車導入後、「中心街への車の乗り入れ数は一日20万台と、市電復活前より４万台減った。一酸化炭素、窒素酸化物など汚染数値が市電の開通とともに半減」(13)したと言われている。

特に今日、車依存から公共交通への転換が強く求められている背景として、1997年12月、京都市において、150ヵ国・地域以上のＮＧＯ（非政府組織）が参加して、「地球温暖化防止京都会議」が開かれた。そして、「京都議定書」において、2008年から2012年の間に、二酸化炭素などの温暖化ガスを、1990年との対比で日本は６％、アメリカ７％、ＥＵ８％と設定しているが、CO_2等の大きな排出減となっている車を中心とした交通システムの見直しが求められている。21世紀は人間の移動形態の根本的な検討が迫られており、その解決策としても交通手段の中で路面電車は環境への負荷が最も少ない乗り物であることが実証されている(14)。

(10) 水野・前掲講演録、３頁参照。
(11)「日本経済新聞」１９９９年６月２１日参照
(12)「毎日新聞」２０００年１０月２３日
(13)「毎日新聞」１９９７年１月１３日
(14) 長山泰久「ＬＲＴ（高速路面電車）の導入に向けて―枚方市における市民レベルでの運動―」『都市問題』２０００年１２月号、６８頁参照

一方、「増え続ける自動車のために整備した高速道路が環境問題を引き起こしたため、再び既存鉄道網の整備や公共交通の投資に切り替えたのがイギリスであり、ドイツ、アメリカである」[15]。「ＥＵ（欧州連合）では、1992年リオデジャネイロの『国連環境開発会議』で採択された『アジェンダ21』をしっかり受けとめ、第５次環境行動計画をまとめ、着実に実行している。特にＮＧＯなど市民レベルの参加を前提にしており、具体策として、路面電車の復活や都心部からのマイカーの排除、郊外の緑地を減らす大型ショッピングセンターの建設開発を厳しく規制している」[16]。「そもそも、欧米で路面電車が見直されたのは1970年代に始まったオイルショックがきっかけである。しかも、都市部では渋滞する自動車の排気ガスが社会問題になりつつある時期と重なっていた。そこで、欧米の環境保護団体の活動に弾みがつき、モータリゼーションで廃止されかかっていた路面電車は、復活へと向かうのである。マイカーの道路占有率がもたらす社会的損失を考えれば、今後の公共交通機関の整備にはエネルギー問題は最優先されるべきである」[17]。環境負荷が非常に大きい自動車交通から、路面電車のような公共交通に向かわせることが、現在の地球環境問題等を考えた場合、非常に有効ではないか。自動車に比べて路面電車はCO_2の排出では10分の1ぐらいではないかという試算もあり、そういう形では排ガスも出さない路面電車は環境にやさしいことが導入の理由である[18]。

その他にも高齢化社会の便利な乗り物として路面電車は欧米で注目されている。高齢者にとって駅の階段は移動の際にとても辛い障害であり、移動が面倒なところには近づかないようになってしまう。これではこれから先の高齢化社会でお年寄りが出掛けな

(15) ２１世紀都市交通国民会議編『路面電車の大逆襲』水曜社、８頁。
(16) 同上９頁。
(17) 同上１０頁。
(18) 水野・前掲講演録、３頁参照。

いようになり、鉄道の利用者の減少どころかその街自体の衰退にも繋がってしまう可能性がある。この問題を解決する手段として路面電車の特性が発揮されている。路面電車は通常の鉄道と駅の構造が異なり、ホームが歩道とほとんど変わらない高さにある。改札口からホームにたどり着くまでの階段などでの上下移動がなく、大半は歩道から横断歩道を渡り道路の真ん中にある電停（路面電車のホームのこと）に向かうだけなので階段を上り下りする必要は全くない。また車両の方もホームの高さに合わせて低くなっており乗り降りがしやすくなっている。また最近ではノンステップバスのように出入口と電停との間が全くなく、車内も全てがフラットになっている超低床の新型の車両を導入しているところも多数出てきている。このようなことを考えると、路面電車はまさしく高齢化社会の公共交通機関と言える。

Ⅳ　路面電車導入による中心市街地の活性化

1　中心市街地衰退の諸要因

大型店立地の郊外シフトの要因は、「中心市街地の地価が高いから」と説明されるが、それだけでは十分な説明にはならない。中心市街地の地価は、1975年以前も、バブル経済がはじけた90年代も郊外に比べて高い。それでも1975年以前は中心市街地に集中的に大型店の立地があった。それは、大型店にとって中心市街地のもつ「外部経済」（周辺の経済環境から得られる利益）が大きかったからである。まだまだ十分な商業集積があったし、公共交通機関もしっかり機能していた。病院や市役所などの公共機関も街の中にあった。従って、中心市街地に進出する大型店にとってまだまだ魅力的な「外部経済」になっていた。

ところが、その後、公共交通機関の間引き運転が始まった。郊外

でニュータウン開発が進み、バイパスの建設や公共機関の郊外への移転に拍車がかかった。その結果、大型店にとって今度は、郊外の「外部経済」が大きくなった。郊外が大型店を引き付けるようになった。さらに、郊外の地価が都心部に比べてかなり安く、大型店の郊外進出を大きく促進することになったといえる。

驚くべき程のスピードで車社会になったことが、地方都市の商業構造をゆがめ、中心市街地の空洞化・衰退を引き起こした。全国平均で世帯当たりの車の保有台数は、1979年には0.6台であったが、2000年には2.6倍の1.57台になっている。沖縄の場合、1972年に0.64台であったが2000年には1.77台となり、その伸び率は2.8倍である(19)。

沖縄県では、那覇の中心部に県民広場地下駐車場を建設した。車利用の消費者を中心市街地にもう一度呼び戻そうという狙いがあった。ところが200台分の地下駐車場を建設するために、約48億3600万円の建設費を要した。一台あたりの建設費に換算すると、2400万円という驚くべき額になる。だが、地下駐車場ができたからといって、郊外のショッピングセンターに奪われた買い物客を呼び戻すことはできず、那覇の国際通りを中心とする商店街は、観光客を中心とするショッピング街となってしまった。一方、郊外では、休耕地を実に安い借地料で借り上げ、車何百台も駐車できる大型駐車場のショッピングセンターが続々と進出した。現在、沖縄で郊外型ショッピングセンターが出店し、都心部では考えられない程の大型駐車場を設けている。郊外での駐車場確保は中心市街地と比べると格段に容易である。

さらに、今日のように、中心市街地の衰退が一気に進んだ背景には、急激な商業保護政策の方向転換も大きくかかわっている。特に、大店法に代表される商業保護政策の転換は大きな影響を与えた。車の普及

(19) 矢作　弘『地方都市再生への条件』岩波ブックレットNo．479、17～18ページ参照

による郊外への工場や営業所の進出は高度経済成長期から進んだわけであるが、大店法が大規模商業施設の郊外での立地をかなり厳しく抑制していた。ところが、平成２年の大店法の運用緩和と、平成４年の改正大店法の施行が行われ、商業をとりまく状況は大きな転換期を迎えることになった。出店に対する規制緩和は、地価が高騰し車による混雑や駐車場不足で機能低下した都心を諦めさせ、地価が安く大規模な施設や駐車場が確保できる郊外型の大型ショッピングセンター全盛時代をもたらした。既に郊外エリアには住宅団地や事業所の開発が進んでいるため、ある程度のマーケットが確保されていることや、車というアクセス手段を活用することで広域からの集客が可能であり、今や、郊外型ショッピングセンターが全国的に繁盛している。しかし、中心市街地の衰退が進行していており、その対策は行政の大きな課題となっている[20]。

結局のところ、根本的な中心市街地対策は、郊外開発を規制しながら「モビリティ（移動性）の管理」をしなければ、中心市街地を活性化することは困難である。今や、車を持ったことで消費者は移動の自由を得た。しかし、車社会は、一方で都市の中心部を衰退させた。中心市街地を蘇られる有効な手段は、諸外国の事例からも総合的な「モビリティの管理」政策に取り組むことである。路面電車の復活・延伸などの公共交通機関の強化、トランジットモール（バス、路面電車などを除いて車交通を禁止する）の導入を真剣に考えなければならない[21]。特に、公共交通の貧弱な沖縄の場合、他府県以上に真剣に路面電車などの公共交通体系を考えなければ、中心市街地の活性化は極めて難しいのではないだろうか。単に衰退した中心市街地を再開発してもこれまでの公共交通のあり方を根本的に改革しなければ真の活性化にはつながらないことに留意すべきである。

(20) 牧野浩志「路面電車を活用した21世紀のまちづくりについて」『建設物価』2001年3月号、224頁参照。
(21) 矢作・前掲書19頁参照。

2　中心市街地活性化の方策

人間の生活の3要素である「衣食住」とならんで、今日では人の移動なくしては生活が成り立たない。したがって、「衣食住・移動」の四大要素を充実したものにする必要がある。すなわち、生活の重要な要素であるモビリティの確保と、それを可能にする新しい「まちづくり」が求められている。欧米のＬＲＴの現状をみると、ＬＲＴの導入により、都市の中心地に人が戻り、まち全体が活性化されている。それは移動に当たっての抵抗感が減少し、市民のモビリティを高めることによって潜在的需要者を喚起することによると言われている[22]。

良く言われてきたことであるが、路面電車の費用対効果を考える議論を行う際には、「路面電車による街づくりが実際に経済的効果をもたらすのかについては、海外でも当初、多くの疑問が投げかけられた。その最大の理由は、人々が車の生活に慣れてしまったので、路面電車を建設しても、街に戻らないと考えたからである。排ガスを出さないという意味で環境に優しいとしても、路面電車を建設すると、街中での自動車交通が不便になる。そのため、商店街からも人々がますます遠のくのではないかという懸念は商店主を中心に根強かった。しかし、路面電車の導入が中心市街地の商業にとってプラスであったか、マイナスであったか、答えは今や明確になった。車を使って郊外に行っていた人が新しくできた路面電車で街に戻り、商店街が生き返ったのである。郊外型ショッピングセンターに規制のあるドイツ、フランスだけではない。アメリカやイギリスでも、路面電車の建設を機会に中心街の再開発が始まった。人々が中心部に戻れば、そこに新たなビジネスが生まれる。そこでデベロッパーもまた新たな開発を手がける。街が衰退したときとは、逆の循環が

(22) 長山・前掲論文、６７頁参照

生まれる」[23]ことになったのである。

路面電車によるまちづくりは、これまでのところ、ヨーロッパではほとんどのところで成功しているようである。わが国での今後の路面電車の導入を検討する際に大いに参考にすべきである。数字でみても、新たな路面電車は開業時以降、ほとんど例外なく乗客が増えている。1980年以降に開業した新しい路面電車では、21都市のうち19都市で乗客が増加しているのである。新しい路面電車が人を惹きつけ、街を活性化するという因果関係を単純に一般化することはできない。ただ、路面電車が移動手段として便利だというだけではなく、これからの新しいまちづくり、つまり自動車の氾濫を管理しつつ、公園や緑地の整備と合わせて街をつくりあげることに、有効な都市交通であるというのは確かであろう[24]。

国内でおそらく最も路面電車の利用率が高い長崎の場合、「マイカー時代の今日、郊外大型店などの影響で全国どこでも青息吐息だが、長崎は元気がいい。大小さまざま、個性的な店のならぶ商店街に活気があるので町歩きがとても楽しい。路面電車が沿線から買い物客をどんどん運んできてくれるからだ」「都心に活気のない町はつまらない。文化活動も振わず、若い人が居つかないから地域全体が落ち込んでしまう。今や『ダウンタウン（下町）の再生』は世界的な課題だが、そのキーワードはマイカー減らしとその対案としての路面電車との意見は多い」[25]との指摘にみるように、路面電車は中心市街地の活性化の有効手段になる可能性は高い。「地方都市では大型店の郊外進出などで中心市街地の商店街衰退が深刻。歩行者専用にした商店街に路面電車を走らせる『トランジットモール』に特に期待が大きい」[26]といわれている。海外ではこのトランジットモールを街の活性化に成功

(23) 宇都宮・前掲書、８２頁参照。
(24) 同上、１００～１０１頁参照。
(25)「朝日新聞」１９９５年４月３０日。
(26)「毎日新聞」２０００年１０月２３日。

した事例は多い。特に交通渋滞の厳しい沖縄ではその必要性が痛感されるところである。「もともと商店街と車は、まことに相性が悪い。一般に、車は商店街を素通りしてしまうから、町が賑わいを取り戻すには車を何とかしなければならない。一方通行にすれば、車はもっと素通りしてしまう。一つ一つの店を見たり、立ち止まったりしながらゆっくりと歩き、疲れたら木陰やベンチで休み、道の向こう側の店にどこからでも渡れるというのが商店街の良さなのだが、車が通るとそれができない。商店街が生き残るためには、国際通りに車を入れないで、ヨーロッパのドランジットモールのような、歩行者中心の商店街にするしかない」「私たちはいつも、デパートや高層ビルの乗り降りには、エレベーターのお世話になっている。高い建物を垂直に移動するのに、いまではもう欠かせないものになった。そしてこれを利用するのに、いちいちお金を支払ったりすることはない。商店街を歩くお客さんにとって、もし水平に、横に動くエレベーターがあったら、どんなに便利であろうか。新しくハイテク路面電車のトラムは、まさに街なかにある水平エレベーターである。街角の停留所のどこからでも、気軽に乗り降りできるのが特色で、電車はまちづくりの中に取り込まれるようになってきた」[27]。現在、わが国では各省庁が中心市街地の活性化のためにいろいろな政策を打ち出しているが、なかなかその活性化につながったという報告は聞かない。これまでの活性化策は残念ながら有効打にはなっていない。中心市街地の衰退の主要な原因に公共交通の問題があることをもっと真剣に考えるべきである。

3　公共交通の整備の必要性

衰退した中心市街地がかつての元気を取り戻すためには、人の集まる魅力ある賑わいの「場の創造」と人を集める「都市の装置」を

(27) ゆたかはじめ「沖縄に電車が走る日」ニライ社、152、153頁。

整備するという視点から検討しなければならない。「人が街に集まる、賑わいを作り出す」ことを考え出さなければならない。つまり、中心市街地に元気を取り戻すためには、人の集まる魅力ある「賑わいの場の創造」と人を集める「都市の装置」作りという両面からの検討が必要である。そのように考えると、交通問題は人を集める都市の装置をどのように構築するかという問題にほかならない。

その手法として今でも「大型駐車場の整備」をという考え方がある。しかし、人口30万以上の都市では、中心市街地に行く全ての人が車を利用した場合、必要な駐車場の確保はかなり厳しい現状を考慮しなければならない。これを岡山市の事例で考えてみると、現在、休日には約13万人の来客があるが、半数が車の利用であり、これを、約１万３千台の駐車場で賄っている。この駐車場の面積は25万平米であり、平面で換算すると中心市街地１ｋｍスクエアの４分の１を占めることになる。さらに、車利用者のニーズに応じて駐車場を建設すれば、現在以上に、都心部での交通混雑を引き起こすことになる。このように考えると、駐車場整備の促進は、逆に都心での混雑に拍車をかけることになりかねないことになり、潜在的な来客需要があるのにみすみすそれらを失ってしまうという悪循環に陥ってしまう可能性さえある。また、車利用による都心へのアクセスは、貴重な都心の一等地を駐車場にすることになり、結果的に人間中心のオープンスペースやにぎわいの空間として土地を有効に活用できないことになる(28)。沖縄でも中心都市地は同様な事情である。特に国際通りの商店街では、「車はこれからも増えるばかりで、国際通り周辺に駐車場をいくら作っても、郊外型大型店舗にはとてもかないっこない。駐車場を無理して作れば、商店街に穴があく。街を挙げて活性化を図ろうとしても、いまのままでは限界で、個人商店の死活

(28) 牧野・前掲論文２００１年３月号、２６頁参照

問題どころか、街全体がどうなるか、というところまできてしまっている」[29]との指摘もあり、駐車場建設以外の方策を検討すべきである。

そこで現時点で考えられる方法の一つは、車の利用と公共交通機関のバランスを考慮し、21世紀に相応しい新たな公共交通体系を組み立てることが急務である。基本的な考え方としては、中心市街地は歩いて楽しい歩行空間の整備を検討し、トランジットモールを主体とした歩行者、自転車、公共交通機関による交通体系を確立することを前提にすべきであろう。中心市街地の活性化を考える場合、まず、人をまちに向かわせることである。人が賑わう空間ができれば自ずと商店街も元気になり活気づく。元気な商店街は人をさらに集めるという好循環につながっていく。人を集めるためには、まず、公共交通の整備が必要であることは当然である。バリアフリーに配慮しながら公共交通機関のサービスを向上することは、特に公共交通への依存度の高い高齢者や小中高生の中心市街地へのアクセスを容易にし、結果的に、多様な人々が集う賑わいの創造につながる。とりわけ、路面電車は都市内における水平エレベーター的な役割を果たし、平面的な商店街に一つのデパートのように一体感をもたせることとなり、衰退した中心市街地の活性化に大いに貢献するのではないだろうか[30]。

4　路面電車導入の利点

現在、多くの買い物客を磁力のように引き付けている郊外における大型ショッピングセンターの客をもう一度、市街地に引き戻すためには、買い物客に便利さを実感させるハイ・クォーリティーな公共交通機関の整備が必要であることは言うまでもない。そこで最近世界的に注目を集めているのが、路面電車であり、衰退している中心市街地の活性化引いては地域活性化に大きく貢献することが期待

(29) ゆたかはじめ・前掲書、151頁。
(30) 路面電車と都市の未来を考える会編著『路面電車とまちづくり』学芸出版社、176～177頁参照。

されている。その路面電車の利点についてまとめておこう。

（1）　輸送力の飛躍的向上

かつての路面電車は、規模的に小さく、速度も遅く、そのため輸送力もなく前述したように、邪魔者扱いされたこともあった。さらに、電車には冷房はなく、快適な乗り物とはいえなかった。しかし、現在の路面電車はかなり向上し快適な乗り物になったといえる。しかも大量輸送も可能になり、新規に建設された路面電車は、車体長、速度、車内設備とも、一般にイメージされる従来の「ちんちん電車」とは全く別の乗り物である。例えば、岡山で導入された「MOMO」や広島の「GREEN　MOVER」は路面電車のイメージを一新させるものである。特に、わが国では、都市人口が多いこともあり、表4に見るように、路面電車が運行されている路線のキロ当たりの乗客数は世界でもトップクラスである。

表4　営業1kmあたりの乗客数

国	都市名	距離(km)	kmあたり乗客数(人／km日)
フィリピン	マニラ	14	28,571
中国	香港	16.3	21,010
日本	東京(世田谷線)	5	10,045
中国	香港(新界)	31.8	9,822
スイス	チューリッヒ	109	7,440
スイス	バーゼル	51.5	6,437
日本	広島	18.8	5,808
フランス	ストラスブール	12.6	5,001
日本	長崎	11.5	4,789
日本	東京(荒川線)	12.2	4,646
ドイツ	フライブルク	24.1	4,493
日本	大津(京津・石山坂本線)	21.6	3,815
ドイツ	カールスルーエ	57	3,557
オーストリア	ウィーン	183.1	3,171
日本	札幌	8.5	2,699
オランダ	アムステルダム	138	2,660
日本	熊本	12.1	2,470
ドイツ	デュッセルドルフ	146	2,466
アメリカ	サンフランシスコ	42	2,414
カナダ	カルガリー	29	2,267
日本	岡山	4.7	2,167
日本	松山(伊予)	9.6	2,112
日本	鹿児島	13.1	2,104

（出典）服部重敬「路面電車を考える会例会　講演録31」3頁

（2） 乗り降りの容易さ

乗り降りの容易さ、アクセシビリティは、今日、バリアフリーという観点から注目されている。わが国でも高齢化が急速に進み、バリアフリーについての認識がやっと深まってきた。そのような中で路面電車については、低床車と呼ばれる床の低い新しい車両を開発することで、バリアフリーに対応し、成果を挙げている。わが国でも低床式の路面電車が広島、岡山などで導入されている。低床式は高齢者や車椅子の人でも公共交通機関を容易に利用できるという点で、彼らの「交通権」を確保することになり、外出の自由を保障し、寝たきりになることを防いだり、社会参加への道を開くということにもなる。「車いすでも一人で乗り降りできるので、自宅に閉じこもりがちだった高齢者や身体障害者が外出する機会が増えている」(31)と、高齢者らの自立支援を促す活動をしている特定非営利活動法人「きっかけづくりの会」（広島市）の奥田信春理事長は、広島鉄道が導入している次世代型路面電車をこのように評価している。

低床式は一般の利用者にもメリットがある。例えば、ベビーカーを引いたままでの乗車が容易である。さらに、低床式は乗降をスムーズにするため停車時間を短縮し、電車を早く走らせることにも繋がる。一般に超低床電車は、従来の高床の電車と比べて乗降に要する時間が乗客一人当たり一秒短いと言われており、乗降客が多い電車では、効果が大きくなる。路面電車の運行時間のうち約15%は乗降時間と言われているので、乗降時間の短縮は所要時間短縮に直結し、路面電車の利便性を高めるとともにマイカーからの乗り換えを促進するためにも重要である。このよう点でも乗り降りの容易さに付随するメリットは多い(32)。

(31)「沖縄タイムス」２００４年１１月２２日
(32) 田栗雄一・宮川浩一『長崎のチンチン電車』１５２～１５３頁参照。

（3）本数増加による利便性の向上

路面電車は運行頻度の高さによる利便性を発揮することができる。岡山、広島、鹿児島、長崎の路面電車を実際に試乗してみたが、通勤時間帯を考慮し本数がかなりあり、利用者にとって便利な乗り物となっている。勿論、人件費なども含めて単純な比較はできないが、路面電車は続行運転も行うわけで、各系統が集まる市街地の中心では、ほとんど「待たずに乗れる」というところが多い。これは、小回りが利く路面電車のメリットである。例えば、広島電鉄では、1986年に宮島線直通電車は日中15分間隔から12分に縮めるダイヤ改正を行い、さらに89年には6～7分にまで縮めて大幅な増発をした。その結果、市内線の利用者数は毎年2～3パーセントずつ増加し、1991年には23年ぶりに年間4500万人台を突破した[33]。利用者が本数増加をいかに重視しているかが検証された。沖縄のように、バスは唯一の公共交通ではあるが、定時定則性はなく、運行頻度も少なく、運賃は高く利用者にとって不便な乗り物であることに比べると路面電車は実に快適で便利な乗り物であることを実感した。

（4）建設費の安さ

路面電車の建設コストは、道路を掘ったり、地下鉄やモノレールのような道路上に構造物を作る必要がなく、また、道路上にレールを敷設するため用地買収もほとんどない分かなり安い費用で済む。因みに、わが国では、地下鉄の建設コストは、仙台や東京都心、名古屋で１ｋｍあたり300億円。モノレールの建設コストは、千葉県や東京都心、神奈川県の大船市などで、１ｋｍあたり100億円、路面電車は１ｋｍあたり20億円で建設できる[34]。沖縄都市モノレールは１ｋ

(33) 今尾恵介『路面電車－未来型都市交通への提言－』ちくま新書、80頁参照。
(34) www.nca.ac.jp nc334003 kosuto-down.html
(35) 浅井・前掲書、８０頁参照。

mあたり87億円[35]である。因みに、全体の事業費は1,128億円である。

例えば、モノレールをつくる場合には100億円 kmというお金がかかり、地方の中核都市、人口40万人、あるいは50万人、そういった都市では需要が合わない。あるいは採算が取れないということで、なかなか導入が難しい状況である。そういった中で路面電車は安く建設できる。そういう意味で、都市モノレールから路面電車に視野を向けて、こういったものの支援をしていくことが、車交通を公共交通に転換するという観点での道路交通混雑の解消の一つの大きな手段になるのではないかといわれている[36]。

5　路面電車導入と行政の支援策

路面電車の効果を関係行政機関も十分理解されるようになっており、そのため平成９年度から「路面電車走行空間改築事業」を始めた。そういう意味では、昭和49年に始めた都市モノレールから20年以上遅れたが、路面電車への行政の支援体制ができてきた。路面電車走行空間改築事業は、交差点改良、あるいは駅前広場の乗り入れ等の道路の改築に伴って実施される路面電車の走行路面等の整備に対して補助し、まだまだ事例は少ないが、平成10年2月には豊橋市内を走る豊橋鉄道市内線で、わずか150メートルほどであったが、この補助を受けて路線延長が実現したのであった。さらに岡山をはじめ多くの都市で路面電車の延伸や廃線の復活が検討されているところである。現在もいろいろなところで検討されており、仙台、静岡、神戸、岐阜、鳥取各市など全国約40地域で延伸や導入が検討されており、市民団体などが深く関わっている[37]。そういう意味では、この事業はこれからさらに伸びていくであろう。

(36) 水野・前掲講演録、３頁参照
(37)「毎日新聞」２０００年１０月２３日

そのほかに、停車場、ポール、シェルターといった利用促進施設の整備についても、平成７年から事業を実施している。長崎でも平成10年、11年、この補助により停留所の施設やセンターポールの整備を実施した。そういう意味ではこの事業は好評である。広島でのグリーンムーバー導入にあたって広島電鉄は運輸省（現・国土交通省）や広島県、広島市をはじめ宮島線沿線の自治体から補助金を得ている。市内線は黒字であるので制度上補助を受けることはできないので、赤字を出している宮島線のための車両という解釈で補助を受けることができた。実際には、「グリーンムーバー」はすべて宮島線へ乗り入れている。価格は一編成が３億４千万円で、そのうち１億円を補助金でまかなった(38)。今後の道路交通を考えた場合、路面電車の展開というのは、非常に大きな政策課題の一つである。路面電車の振興についていろいろ施策が検討されている。特に、現在検討されているのは、これまで停留所というのは基本的には鉄道事業者、路面電車の事業者の方で整備したが、停留所を道路の一部として位置づけることにより、道路管理者が積極的に道路として位置づけて、道路を新たに建設するとか、道路を拡張するとか、道路の中を改造するとか、そういうところに合わせて既存の停留所を広げたり、きれいに整備したり、新たな電停の建設が行われている(39)。

一方、従来、運輸省の方でも路面電車の低床車両の購入、情報提供システムの導入に関して新たな補助制度を検討した。そういう意味では、国を挙げて路面電車の支援を行う姿勢である。最近、既存路線の改良、あるいは新設ということが各地区で起きているが、構想まで含めると全国で40都市ほど新たに路面電車の導入を考えている都市がある。これが実現すると、現在の３倍になる。全国的にかなり路面電車に対する関心の高まりがある。特に、熊本市においては、非常に革新的・積極的であ

(38) 今尾・前掲書、８３頁参照。
(39) 水野・前掲講演録、４頁参照。

り、既にいろいろなことを実施しており、駐車場を設けてパーク＆ライドをして都心に車を入れないとか、あるいは、トランジットモールを新たに計画しようということで、非常に革新的な動きをしている街もあり、これから路面電車についてはかなり大きく動いてくるのではないかと思われる。路面電車はこれからの都市交通を考える上で可能性が高い乗り物であることはフランス、ドイツなどの諸外国の事例を見ても明らかである。

今までのわが国における交通網整備はあまりにも道路偏重で進んできた。また地下鉄・モノレールの建設には補助制度があっても、路面電車は時代遅れの乗り物扱いされ、その新線建設については公的補助制度は全く無いといってもよいほどであった。まさにこれまでの道路行政は車をいかに円滑に流すかという観点から主に考えられたが、少し発想を転換をして公共交通機関とどう共存するか、あるいは自転車、歩行者がどうやってうまく通行できるようにするかということも道路行政の一つの大きな柱になってきている。

しかし、フランス・ストラスブールなど海外での路面電車の成功事例が広く知られるようになった数年前から、日本でも路面電車が見直されるようになり、建設省（現国土交通省）も平成９年度に路面電車走行空間改良事業（道路整備特別会計）を創設した(40)。

全国的にも路面電車の利用が注目されている長崎でも、最近の路面電車見直しの動きを受けて、行政（建設省・県・市）も施設改良事業に積極的に補助を始めた。特に電停改良が急速に進んでいる。電停のホームを嵩上げしたり、横断歩道との接続部分のスロープ化、上屋の改良、歩道橋の撤去などである(41)。

都市公共交通が専門の新谷洋二日本大学教授は、「路面電車が車と対抗できるようにならなければだめ。欧米では行政が運営費の半分以上

(40) 路面電車と都市の未来を考える会・前掲書、121参照。
(41) 田栗・宮沢・前掲書、４１頁参照。

を補助する例もある。日本でも建設費への投資が少ない分、技術の粋を集めた車両費などに財源をまわすことも考えていいのではないか」と、行政の支援を必要を語っている[41]。

V　路面電車導入による中心市街地活性化の事例

1　国内の事例

（1）広島の路面電車

①　概要

広島に最初の路面電車が開通したのは1912（大正元年）で、今年で92周年を迎える。乗り換え制度を導入しており、安い運賃で乗り継ぎができる。前述したように、かつて日本の路面電車は、最盛期に全国65の都市で82の事業者により営業が行われていたが、多くが繁栄と衰退を経験し、現在では19まで減少した。そのような中で広島の路面電車は現在わが国で最大規模である。広島市内線の全線合計18.8キロ（市内線が乗り入れる宮島線を加えれば34.9キロ）となり、現在まで生き残っている都市の中では年間利用者数の約4321万人（1998年）という数字は他を圧倒しており、長崎の約2倍、熊本の4倍、岡山の10倍に当たる（159頁表2参照）。一日あたり11.8万人もの利用者がいることになる。そして、この数字は最盛期の1966年（昭和41年）の5372万人のわずか2割減にとどまっている。これは全国の路面電車の乗客数の減少の下り坂を転げるようなグラフを見慣れた目には驚くべき路面電車の健在振りである。その証拠に路線変更などを除けば路線の廃止は一つもない。これは長崎の路面電車と同様に珍しいケースである。さらに、広島の路面電車で興味深いのは、各地の都市で廃線となった路面電車を再利用しており、全国各地の路面電車が走っており、「電車の博物館」と呼ばれている。この

(42)「朝日新聞」１９９７年３月２８日

ことは経営面でも大いにプラスになったようである。業績好調だった80年代から続々と新しい路面電車を導入した。最も注目されたのが、1999年に登場した100パーセント低床車の「グリーンムーバー」であった[43]。

② 都心部乗り入れで街が活性化

特にまちの活性化との関連で注目されたのは、広島市中心部へのＪＲ駅からの接続駅の一つ、一路線だけの折り返し駅であった横川駅が大きく変貌でしたことである。ＪＲ横川駅周辺は、ＪＲ山陽本線・可部線・路面電車・路線バスなどが集中する昔からの交通の要衝であったが、路面電車の横川駅前電停はＪＲ駅から遠く離れ、横断歩道を渡らなければならないなど、利用者にとって便利とは言えなかった。

これらの問題を解消するため、平成14年度に「ＪＲ横川駅前交通結節点改善事業」が行われ、駅前広場の改築・電停移設・交差点改良などが、国土交通省、広島市がタイアップすることで実施された。当初、ＪＲ横川駅構内への電停移設については、商店街の一部から「人の流れが変わり死活問題だ」との反対意見もあったようであるが、「駅前広場に移設すれば利便性が 向上し利用者も増え、横川地域全体の活性化にもつながる」との広島市の説得に理解が得られ、横川駅前の再開発が進められていった。電停移設に伴い、市内中心部へ直接乗り入れる新たな都心線の運行が決まると、今度は逆に地元商店街から、新路線の運行は新たな「街おこし」につながると熱烈な歓迎を受けることになり、運行が開始された。このように計画段階では商店街の関係者は消極的であるが、実際に建設してみるとまちの活性化につながったという事例が特に外国に多い。わが国では、まだまだ車依存型であり路面電車をまちの活性化につなげた事例は

(43) 今尾恵介『路面電車―未来型都市交通への提言』ちくま新書、７３頁参照

少ない。このような中で横川駅乗り入れは、路面電車が地域活性化・街づくりに役立った事例と言えるだろう。

広島市内中心部への交通乗り換えの改善策として、今後、路面電車のＬＲＴ化に向け、新たな二つのルートプランの実現が待たれている。一つは路面電車の広島 駅前大橋短絡ルート案、二つ目は平和大通り線への路線付け替え江波線接続ルート案である。二つのプランは広島市が平成11年に策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」で、路面電車のアクセス改善として位置付けられ、さらに14年の中国地方交通審議会においても、路面電車の改善施策として検討が盛り込まれている。いずれも、市中心部への電車の右左折回数を少なくし、大幅な時間短縮を図ろうとするもので、分かりやすく便利な交通ネットワークをつくるものと期待される。

また、街の活性化に有効とされ、欧米各都市でその成功例が報告されている、「トランジットモール」も広島市内二ヵ所で検討されている。

トランジットモールは車の流入を規制しＬＲＴなどの公共交通機関と歩行者のみの道路空間を作るもので、交通処理の問題など課題は多いが、広島でＬＲＴ車両と調和したモールの実現に向け、研究を進めることが路面電車を公共交通としてさらに発展させるためには必要であろう(44)。

広島電鉄では、路面電車が「都市の装置」として利用されるように、車両、施設改善や新規路線などについて関係機関と協議して、「路面電車からＬＲＴ」への転換を進め、広島の街づくりの活性化に寄与したい意向である(45)。

今後、中心市街地にトランジットモールが誕生すれば、さらに、

(44) www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp book monthly 0307 html t07.html
(45) 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 宇都宮実行委員会編『「路面電車の未来にむけて」第３集』７２頁参照。

路面電車がまちの活性化に有効であるかを実証できるのではないだろうか。

（2）長崎の路面電車と中心市街地の賑わい

全国どこの地方都市でも従来からの商店街の衰退が急速に進んでいる。中心部の商店街ですら、半数近くがシャッターを降ろしているところが少なくない、主な原因はマイカーの普及と郊外型ショッピングセンターや幹線道沿いのロードサイド店の進出である。これらに買い物客を奪われ、この傾向に郊外に延びる宅地開発の波が中心部の居住人口を減少させ、人口ドーナツ化を加速する。長崎市も中心部の人口が急速に減少しているが、その割には中心部の浜町商店街になかなか活気がある。運賃が安く便利な路面電車が買い物客を運んでくることも、大いに寄与している[46]。

長崎電気軌道の電車は、1915（大正４）年の開業以来、長崎市民の足となっている。長崎電気軌道は長らく路面電車の「優等生」の地位を保持いてきた。これは数字の上から明らかである。1997年の一日平均利用者数は5.9万人と、東京都電（6.2万人）のようにほとんど専用軌道を走るものを除けば「路面電車」で広島（市内線のみで12.5万人）に次ぐ数字である。長崎と人口的にほぼ同規模である熊本（2.8万人）や鹿児島（3.0万人）、松山（2.5万人）などに比べるとその輸送人員の多さが目立っている。そして、なんといっても目玉は全国的にも注目を集めている料金の安さである。全線均一大人100円、子供はその半額の50円である。1984年以降22年間も値上げせず、日本一の安い運賃を誇っている。この運賃の安さは市民が利用しやすく、街に出かけやすく、街の賑わいにもつながっている。もちろん観光客の移動手段にも大いに役立っている。

---

(46) 田栗・宮沢・前掲書、３５頁参照

開業時には12停留場であったが、その後軌道を延ばし続け、現在が1.5キロメートルになっている。

長崎の路面電車の特徴についてみてみよう。まず、創業以来、廃止路線が一つもないことである。これは長崎の路面電車の特徴といえるのではないか。他の都市ではモータリゼーションの波に押されて廃止、ないしは廃線になっていった路面電車もあったが、創業以来１メートルといえども廃止された路線はない。もう一つの特徴は、長崎の路面電車が「電車の博物館」と呼ばれていることである。長崎には全国各地の古い車両が集まっている。旧箱根登山鉄道、旧熊本市電、旧仙台市電などが今でも走っている。このことは新車を導入する時の費用がかからないので、経営面では大いにプラスになり、結果的にこれまで22年間も運賃を値上げせずに済んだことにもつながっている。消費税導入後時も値上げせずに乗り切ってきた。もちろん、会社は現在も黒字経営を続けている。消費税導入後も値上げしないということは、実質的のは値下げに等しい。

さらに、他の都市に比べて観光客の利用者数が目立って多いのも長崎の路面電車の特徴である。観光都市・長崎の観光スポットは路面電車の沿線にうまく配置されている。修学旅行生のおよそ半分は路面電車を利用して市内を移動している。全区間500円で乗り放題の一日乗車券は観光客には好評である。その発行枚数は年間13～14万枚にのぼるという大きな数字である。観光立県とはいいながらも公共交通の整備がなく観光客がレンタカーを利用している沖縄とは大きな違いがある。

長崎ではなぜこのように路面電車が公共交通の主役を担っているのかを考えてみたい。まず、長崎の地形的条件がある。長崎は平地はごくわずかで、かなり急峻な丘陵地に街がひらけ、人々は坂を上へ上へと登りつめ、宅地を造成していった。長崎は「坂の街」とし

ても知られているように、平地が少なく、急峻な登り坂は自転車ではなかなか登れない。同様に、救急車や消防車の入れない道が多い。したがって、あまり大きな道路を建設する余裕がない。幹線道路が少なく、バス・タクシーなどの特性であるドア・ツー・ドアの威力が発揮いにくい。長崎にもモータリゼーションの波は押し寄せてきたが、マイカーの保有台数は全国の都市の中で下から9番目という低さである。このような地理的条件のため、どうしても公共交通機関への依存が高くならざるを得ない。車や路線バスと路面電車がほぼ同じ地形的な条件に制約され、大型輸送機関としての路面電車の優位性が発揮されたのである[47]。

（3）鹿児島の路面電車

1912年（大正元年）の運行開始以来、94年が経ち市民の足としての役割を果たしており、今ではすっかり鹿児島の都市景観の一部になっていることから、観光資源としても積極的な活用を図られている。

①路面電車の再評価：新幹線開業に合わせ鹿児島中央駅に電停を移設し、格段に利便性が高くなった。現在、都心部の主要な交通手段として利用されている。また、定時性に優れ、低料金（160円均一）で、アミュプラザ鹿児島の開業に合わせた増便や、運転系統・電車の位置などを文字や音声で知らせる新・運行情報システムの導入、バリアフリーに対応した超低床電車の導入など、利便性向上への評価などからこれまで減少傾向にあった利用者は、平成16年度には対前年度比で4％近く利用者が増えた。

②超低床電車・ＩＣカード導入による利便性の向上：平成14年に導入された国産初の超低床電車3両は、愛称ユートラムと名づけられ、平成15，16年度にも3両ずつ導入された。ユートラムは世界初の電

(47) 小川裕夫編著『日本全国路面電車の旅』平凡社新書、１８７～１８８頁参照、今尾・前掲書、１０９～１１０頁参照、田栗・宮川・前掲書、19頁参照

動ばねブレーキが採用され、従来の車両より静かな運行が可能で、国産初のフルフラットの車体構造を実現し先進技術が惜しみなく投入されているといえる。また、平成17年度からは、全国にも数少ない取り組みとして、路面電車・市バスと民間バスに共通ＩＣカードを導入し、利用者の利便性の向上が図られている(48)。

③乗客増への取り組み：特に定期券利用者への特色ある制度が目立っている。市バスの定期券は、並行する区間の路面電車にも乗車が可能であるほか、持参人式定期券（ファミリー定期券）や区間外あるいは同行者が割引で利用できる環境定期券、月曜日から金曜日までに限り利用できる利用日限定通勤定期券、片道だけ利用できる片道定期券など、さまざまな趣向を凝らした定期券制度を設けて、公共交通の利用を促進している。特に、環境定期券制度は、券面区間外に加え、バス・電車相互間も券面区間外扱いとして、土・日・祝日、年末年始には同伴家族５人までが大人100円、子供50円の割引運賃で乗車できる仕組みで、自家用車の利用を抑えようと試みている。

④今後の交通政策と路面電車：鹿児島市では、これからの公共交通の整備について、都心へ一点集中型となっている公共交通体系を、相互補完的なバス路線の再編、路面電車・鉄道との結節を踏まえた路線再編など交通体系のネットワーク化による機能強化を進め、乗客の利便性の向上を図るとともに、効率的な交通体系を促進していくことに努めている。鹿児島市の路面電車は設備面で充実しているだけでなく、路線延伸を含め、今後も積極的な投資が計画されている。路面電車とバスの結節改善による運行体制の効率化とそれによる経費節減は、平成１５年度から交通事業の収支均衡を目指して７年計画で進められている「鹿児島市交通事業　新・経営改善計画」でも基本方針として打ち出されている。今後、路面電車とバス、それぞ

(48) 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 宇都宮実行委員会編・前掲書、７６頁参照。

れの役割や機能を基に、さらなる連携策も具体化されるであろう。

公共交通が崩壊し、中心市街地の衰退が進んでいる地方都市が多い中で、鹿児島市のように、中心市街地に活力があり、かつ公共交通も利便性を維持している都市であれば、これからの都市交通政策いかんで環境負荷を減らし、欧米のような持続可能な発展を進めることもできるであろう。そのためには、交通需要を管理することにより、自動車利用を公共交通に誘導する施策が重要となる。全国平均より低い車保有率が高まるこれからの都市交通政策が、鹿児島市のまちづくりにおける正念場になるであろうといわれている(49)。

2 海外の事例

(1) フランス

現在、ヨーロッパでは次々と路面電車が復活している。中でもフランスにおいては世界でも突出するほどの導入である。新しいカテゴリーの路面電車「トラム」が豊かな都市生活を支え、街の賑わい、都市文化の再生の道具になると期待されている。驚くべきことに、フランスは、日本以上に車中心の都市整備を推進してきた国である。70路線もの路面電車が走っていたにもかかわらず、戦後たったの3都市しか残されなかった。そのような国で、1985年に現代的な車両の路面電車トラムが復活したのである(50)。

フランスの場合、自動車中心の都市作りのため、路面電車は次々と廃止されていった。しかし、マイカーが公共交通機関の40～50倍もの公共空間を占拠しているとのデータもあり、社会的損失があまりにも大きすぎると市民や行政の指導者たちは感じていた。それでも、いっ

(49) 服部重敬「トップレベルの設備を誇る、わが国最南端の路面電車」『鉄道ファン』２００４年８月号、１５６～１５８頁参照。
(50) ヨーロッパカーフリーデー日本担当オフィス作成資料「生活の足を支える交通政策～ストラスブールの路面電車導入を中心に～」(【アラン・メネトー講演会資料】２００５年７月２０日沖縄市で開催)

たん廃止された路面電車の再導入はすんなりとは行かず、市民の対応は冷ややかであったという。しかし、市当局は根強い反対や工事妨害に対して粘り強く説明を続け、工事中には補償金も支払っている。フランスでは、都市計画は最初の各段階から、市民に対する徹底した情報公開と広報活動が義務付けられている。路面電車導入の場合も賛否を問う論議をマスコミを使って積極的に展開し、結果的に反対者の85%が導入賛成に転じた(51)。欧米各都市で導入された路面電車は、「高速、軽快、低騒音、低振動、低床などを特徴とする２～５両編成の高性能電車によって地下鉄とバスの中間的な需要を担う新しい都市交通システム」(52)である。以下、フランスのいくつかの都市における導入例を見てみたい。

①ナント：フランスで先駆けとなったのは、「公共交通都市」とも称されるナントであった。ナントでは58年に路面電車がいったん廃止された。しかし、交通渋滞などによる公害が深刻になったことを背景に85年に復活した。第三セクターの運営で３路線の約30キロを走り、都心と郊外を結ぶ。市の中心街を訪れる人はトラムの普及で90年代の10年間に20%増えたというデータもある。ナントが取り組んだのはトラムの整備だけではない。郊外の数箇所のトラム停留所に無料駐車場を設け、停留所まで車で来て、電車に乗り継ぐ「パーク・アンド・ライド」を推進している。公共交通の普及に積極的な都市として知られるナントであるが、それでも車の利用は約60%で、しかも最近は増加傾向にある。トラムの延長やパーク・アンド・ライドの拡充を検討するなど「公共交通都市」の維持に懸命である(53)。

沖縄でモノレールも乗客をさらに増やしえていくためには、パーク・アンド・ライドができるようにモノレールの駅周辺に駐車場を

(51) 21世紀都市交通国民会議編・前掲書、７９頁参照
(52)「日本経済新聞」２０００年２月１２日
(53)「朝日新聞」２０００年12月９日参照

確保しなければならない。マイカーへの依存が圧倒的である沖縄で車から公共交通の利用に切り替えることは容易ではないが、交通渋滞を考えると、モノレールのさらなる活用と同時に路面電車の導入を検討すべきである。費用面では路面電車は実現可能性が高い。

②ストラスブール：中心市街地の活性化で見事に蘇った事例として広く紹介されているのがストラスブールである。ストラスブールは工業衰退で経済低迷に悩んでいた。これに対して、当時の市長（緑の党）は市内への車の乗り入れを制限し、ＬＲＴの導入も含めた公共交通への転換を促す一連の都市交通政策で対処した。フランスでは大半の都市が1960年代までに路面電車を廃止した。しかし、ストラスブールは94年に路面電車を復活させた。同市は中心市街地から車を締め出す代わりに、歩行者の足としてＬＲＴを導入した。歩行者と自転車、公共交通だけの「トランジットモール」にした。一日に２万５千台～３万台の車が市街地を通過し、排ガスによる健康被害や建築物の傷みや激しかった。超低床で高齢者にも乗降しやすく、斬新なデザインのＬＲＴが市街地をうねるように走る様は、まさしく「都市の水平エレベーター」と形容された(54)。その導入は市長の「美しく魅力的でなければ都市とはいえない」という堅い信念からあった。その結果は予想以上の「まちの変化」であった。導入された路面電車は過去のイメージを完全に払拭する斬新なデザインで、流線型の車体で大きな窓と大きなドア、静かな走行と100%低床式で乗降にやさしいことに市民は驚嘆した。導入反対派は開通直前まで強固に抵抗し、工事中の妨害もあった。ところが、ＬＲＴが開通すると商店街に人が溢れるようになり、反対派はいなくなったという(55)。

(54)「日本経済新聞」2004年2月12日。
(55) 21世紀都市交通国民会議編・前掲書、81頁参照。

（2）　スイス

ジュネーブでは、今世紀の初めには延べ約150kmの線路、約10路線あった「トラム」と呼ばれる路面電車が1960年頃まで市街交通の中心だったが、その後、自動車優先の交通政策で相次いで廃止され、90年には1路線を残すだけになった。しかし、大気汚染や道路の渋滞といった都市問題が深刻化し、環境問題への関心が高まるに連れて路面電車の価値が見直されるようになり、まず1路線が復活した。さらに2004年までに新たに2路線を新設するなど、ここにきて本格的な復活機運が高まっている。新線の1本は市街地と国連欧州本部を結ぶ約2ｋｍ、もう1本は南郊に向かう約3ｋｍの路線で、両路線で約84億円が投じられる計画である。

これに対してチューリヒは過去に1路線をトロリーバスに切り替えただけで、現在も13路線の路面電車が運行されている。路線バスなどを含む公共交通機関の利用率は市の中心部では約80%に達し世界でもトップクラスの公共交通先進都市だが、同市でも今後5年から10年かけて市街地と北郊および西郊を結ぶ3路線をさらに建設することを決めている。市の中心部を走る環状線の運賃を無料にすることも検討中で、現在スポンサーを探しているが広告効果が評価されて企業の応募が相次いでいるという。

チューリヒが世界有数の公共交通利用率を誇るのは、自家用車の利用を抑え路面電車などの公共交通の利用を半ば強制的に促す政策を採ってきたからである。例えば、マイカー通勤をする場合、公共交通機関を使うのと比べて1時間以上短縮にならない限りガソリン代を納税時の必要経費として認めない。またここ10年ほど、新しいビルを建てる際に駐車場の数を厳しく制限するとともに、路上駐車の規制を強化してきた。予定されている新線建設や運賃無料化はますます路面電車を初めとする公共交通への期待を高めることになりそうである[56]。

(56)　www.h2.dion.ne.jp ^eco_cat vol.15-sentence.hml

Ⅵ　沖縄への路面電車導入の可能性

これまで見てきたように、交通渋滞の解消、環境保護、高齢化社会の視点から、今や、欧米ではいったん廃止した路面電車を復活・導入に積極的に取り組んでいる。また、わが国でも路面電車はかつての「ちんちん電車」のイメージを払拭し、今日の利用者のニーズに応える、新たな公共交通として見直されつつある。現在、沖縄では、モノレールの延線を求める声が強い。しかし、前述したように、モノレールの建設費用は路面電車の約10倍であることを考えると、モノレールの延線よりも路面電車の接続を考える方が現実的である。仮に、人口規模から考えても那覇市を中心とした沿線に建設することによって交通渋滞の解消を図ることは可能であろう。採算制の点では、わが国で運営されている路面電車の経営状態は、長崎、広島、岡山などは採算性が取れているが、前述したように、わが国では採算が取れず路面電車は次々と廃止されてきたことを考えると、那覇市以外では人口規模の点からもその導入はかなり厳しいものがある。

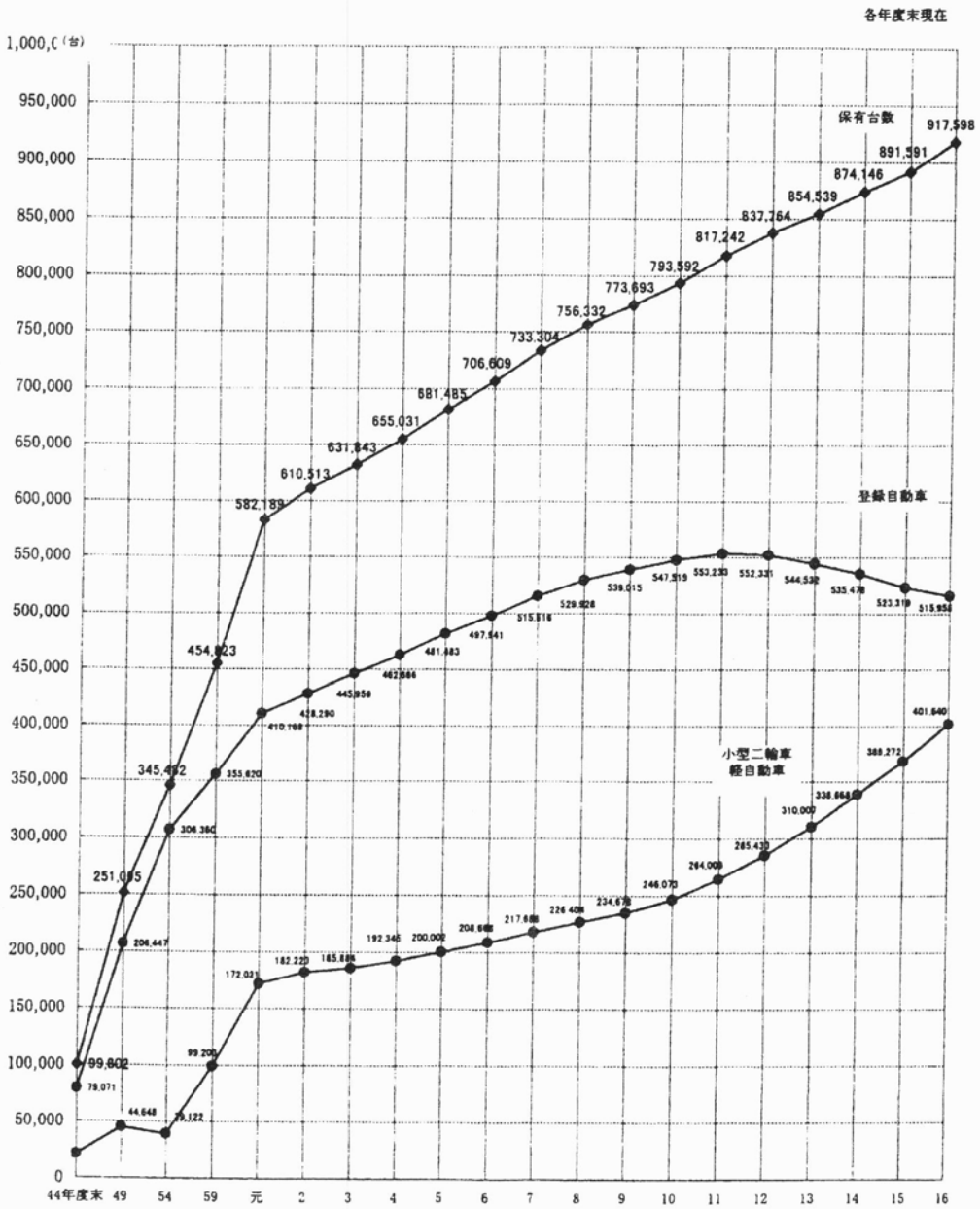
しかし、沖縄への路面電車の導入の必要性を訴えている、エッセイストのゆたかはじめ氏は、経済的採算性について次のように述べている。「採算というのは、運賃収入と会社の維持だけの問題ではないような気がする。もともと鉄道は、金を失う道と書くくらいで、儲かるものではないとされている。全国の鉄道で採算がとれているのは、新幹線とか、詰め込み電車の山手線、都心と郊外を結ぶ通勤線ぐらいで、あとはトントンか、赤字だとも聞いている。それでも全国の電車は今日も走っているのである。中小私鉄はどうしているのだろうかと不思議でならない。経済の努力や工夫はもちろんだが、鉄道というのはそれだけでなく、人口やパワー、地元の熱意、経済効果、豊かな発想、その他さまざまな要素がからみあって、支えられているもののように思う。全国を乗り歩いていると、地方都市や小さな町を地元の生活を

支えながら頑張っている鉄道がたくさんあることを知って、驚くことが多い」(57)。「作る前から採算を口にするのは、お役所に作る気がないからだと思えてならない。ロケットの打ち上げや、離島への架橋、福祉、環境の事業などは、果たして採算が取れているのであろうか。大勢の県民の暮らしに直接役立つ鉄道に、採算を厳しく求めるのはなぜだろう。福祉と環境の面から鉄道が必要かどうか考えて、それから採算の知恵を絞ってもいいのではないだろうか。本土各地の貧乏私鉄の努力に比べれば、沖縄の人口とパワーは、LRT軽快電車程度の採算を支えていくのに、十分過ぎる力をもっていると思う」(56)。

沖縄は他府県のように電車、地下鉄、新幹線が縦横無尽に走っているわけでもなく、公共交通としては那覇の一部地域を除いてはバスしかない。結果的に、車依存社会になり、県民は公共交通に頼ることができず、自衛手段として車をもつようになり、世帯あたり車台数も全国平均を上回っている。図１に見るように、車の急増により都心部では慢性的な交通渋滞を引き起こし、その影響で公共交通としてのバスの定時定則性は確保できないという悪循環を繰り返している。この現状を根本的に解決していくためには、従来のように交通渋滞＝道路建設という考え方を切り替える必要がある。これまでは交通渋滞の解消策を道路建設一辺倒でやってきた。しかし、これまでの経験からして根本的な解決にはならなかった。なぜなら、道路が建設され、渋滞が緩和されれば、それ以前は車の利用を控えていた潜在的な需要が掘り起こされることになるからである。しかし、車利用者が増加し、また以前のように混雑問題が起こることになる。このようなことが全国的に繰り返されてきた。沖縄も全く同様である。これ以上道路建設に税金を投入するよりも路面電車の導入を検討することが賢明である。毎年およそ5.5兆円もある道路特定財源の一部を路面電車の建設に向けることはできないものか。将来

(57) ゆたかはじめ・前掲書、173頁。
(58) 同上、175頁。

図1　自動車保有車両数の推移



（出典）沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況」（平成17年版）

を展望した公共交通政策として路面電車の導入は大きな課題ではある。

特に、那覇市の国際通りと新都心を結ぶ路面電車の導入は国際通りの活性化にも大いに寄与する。路面電車の活用によってその一帯をトランジットモール化すれば、観光客、一般の買い物客、高齢者、子供にも大いに利用される。路面電車は建設コストが安く、とりわけ、那覇市の中心市街地ではその導入を検討してもいいのではないか。

欧米では公共交通の赤字分は税金で負担していることを考えれば、わが国でも発想を転換し、公共交通はそもそも採算が取れないものであり、その不足分は税を投入してもいいのではないか。昨今の環境保護のことを考慮するならば、なおさらである。例えば、フランスでは公共交通の財源制度として交通負担金制度がある。これは、交通政策局が都市圏の従業員数10名以上の企業から給料の一定割合を税金として徴収し、公共交通の財源とする制度である。税率は、軌道系交通保有交通政策局が1.75%、バスのみは１％（10万未満の場合は0.5%）、パリ都市圏は2.2%である。2000年度フランス全体で交通負担金は約34億ユーロ徴収され、フランス全体の交通財源の４割以上を占めている(59)。わが国のように、公共交通も独立採算制の維持に重きが置かれているのとは対照的である。フランスの公共交通は住民ニーズに合った質の高い公共サービス供給の一環として提供されており、公的資金投入は当たり前という考え方なっている(60)。

欧米には「公共交通は都市のインフラのひとつ。消費税やガソリン税などで財源を確保して、運賃は無料にした方が合理的である」(61)という発想がある。アメリカでは無料区間を設定している都市が多く、そのうえ実行補助率は100%である。

アメリカのバス路線の再編成や新たな駐車場設置と併用して導入さ

(59) 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in宇都宮実行委員会編・前掲書、31頁参照。
(60) 同上、32頁。
(61) 21世紀都市交通国民会議編・前掲書、55頁。

れ、マイカーと効率的な共生をはかっている。都市部無料運賃制も特色である。1991年に路面電車・LRTに関する法律「陸上交通円滑法」（ＩＳＴＥＡ）を制定した。資源助成として軌道システムの新設や延伸（車両を含む）にアメリカ政府は最大80%を補助し、また、地方ではそれぞれの行政府が補助不足分を負担している。その財源はガス税と一般財源、地方では売上税で、経費に対する経済補助率の割合は30～70%になっており、基本補助の実効補助率は100%である。そもそも運賃収入だけで経営するという発想は最初からなく、エネルギーの節減と快適な都市環境にすれば、100%の補助率でもそれなりに意義はあると考えている(62)。

このようなフランス、アメリカの公共交通に対する考え方が、これからのわが国の公共交通を検討する際に大いに参考にされるべきである。仮に採算性だけで公共交通を考えるならば、永遠に沖縄に路面電車などの公共交通の導入は不可能であろう。中心市街地の活性化、公共交通の役割などの観点、高齢化の「交通権」「移動権」の確保という視点からも検討すべきである。思うに、わが国はこれまで、道路特定財源等を活用し、道路建設に莫大な税を投入し道路を整備してきた。しかし公共交通の課題はまだまだ解決されていない。何はともあれ、沖縄の公共交通はこれまでのように道路建設万能から、21世紀に相応しい公共交通のあるべき姿を模索すべきである。現状では、交通渋滞による県民の損失は計り知れないし、さらに、マイカーの維持（車の購入費、車検、保険、事故）などに要する費用も大きい。公共交通にめぐまれていないために沖縄だけが余分な負担を強られていることを考えると、政治・行政における「公平の原則」に照らしても疑問がある。

(62) 21世紀都市交通国民会議編・前掲書、58頁参照

Ⅶ　おわりに

沖縄の公共交通は、他府県のように、電車、地下鉄、新幹線などがなく、最近できたモノレールを除けばバスだけである。しかし、現在の都心部における慢性的な交通渋滞、車の環境への影響の大きさ、これからの高齢化社会を考えると車依存社会は、果たして持続可能であるのか、同時に、鉄軌道のない沖縄に路面電車を導入し、商店街の活性化につなげることができないものか、などなどの視点から他府県の路面電車の現状を調査したのである。今回の調査では広島、岡山、長崎、鹿児島の路面電車の利用状況などを中心に行った。これらの都市で路面電車が市民の足として十二分に機能していることを実感したのである。改めて沖縄のその不十分さを思い知らされた。沖縄は公共交通機関の整備が大幅に遅れており、「公共交通の過疎地」という思いさえしてきたのである。

全国的に中心市街地の衰退が叫ばれるなか、各省庁が官僚組織特有の縄張主義でそれぞれ独自の活性化策を講じたのであるが、活性化への兆しはなかなか見えてこない。現在、沖縄でもうるま市の安慶名再開発、沖縄市での再開発が行われ、商店街の活性化を目指しているのであるが、その際、商店街へのアクセスはこれまで通り車を利用するならば、商店街に以前のように買い物客などを呼び戻せるのか気になるところである。わが国でもヨーロッパの多くの都市でのように路面電車導入による中心市街地の活性化をもっと真剣に検討すべきであろう。本文でも論じたように、これまでのように交通渋滞を道路建設によって解決するのではなく、発想を転換し路面電車などの公共交通機関の整備にもっと予算を投入すべきである。フランス、スイス、アメリカなど欧米の公共交通に対する考え方に接すると目から鱗が落ちる思いである。

わが国は、これまで毎年およそ10兆円もの驚くべき巨額の予算を道

路建設に投入してきた。その結果、欧米に比べても道路の整備は遜色なく、むしろ進んでいるぐらいである。これからは都心部の活性化のために路面電車の導入に従来の道路建設の予算の一部を活用すべきである。公共交通のあり方を諸外国の事例などを大いに参考にしながらもっと検討すべきであろう。

今回の路面電車の調査では多くの方々にお世話になった。特に、広島では路面電車を考える会代表世話人の二文字勝美氏に、長崎では交通評論家で長崎交通街づくり研究会の宮川浩一氏に、本当にお世話になりました。記して感謝の意を表したい。

（本研究は、沖縄国際大学特別研究費による研究成果である）