



路面電車の復活への壁

Barrier to Revival of Tral-Way System

中西重康*

Shigeyasu Nakanishi

地球環境汚染に対するインパクトの大きさから自動車への風当たりはいま極めて強い。とりわけカリフォルニア州の基準のクリアは極度に困難な技術的課題となっていて、その対策の一つである商業ベースに乗る電気自動車の開発には各メーカーとも苦闘を強いられているようである。しかし、自動車のような個別的手段にこだわらなければ、都心部の交通システムについては解決策はすでに存在している。それは路面電車である。(ただし、同じ電気駆動でも地下鉄のようなheavyなシステムは、建設コストの高さを除外して考えてもそのアクセスの悪さ(すなわち人への優しさの欠如)で問題とならない。駅間隔が長いこと、長い階段の登り降りを考えても明らかであろう。)これはまた都心部から自動車を排除し、交通混雑への強力な対策ともなる優れたシステムである。

実際、欧米では路面電車は一時的縮小傾向から復権へと転じたようである。ドイツ、オランダ、ベルギーや東欧圏では古いシステムが活躍しているし、フランスのグルノーブルや、アメリカのポートランドでは路面電車による新交通システムが新設され、さらには自動車天国であったロサンゼルスがその導入を決定している。このロサンゼルスのシステムは、バイ・アメリカン主義による入札トラブルで一躍有名になったが、そのメーカーは日本企業であり、路面電車の技術開発では日本はトップを走っていることがはしくも明らかになった。

しかるにその本家の日本ではいまだに路面電車の復権動きは見えない。その原因は日本の社会システムの変化に対する慣性の大きさによる面も大きい。筆者の考えでは、日本人の持つ二つの傾向によるところが大きい。

その一つは「庭付き一戸建」の持ち家への日本人の

恐ろしいほどの執念(これが日本人の労働意欲の源泉かも知れない)で、そのため住宅が都心を遠く離れて通勤範囲が広くなりすぎている。たとえ都心部で安価な借家が提供されたとしても住民の還流は少ないに違いない。城郭都市から出発したヨーロッパの多くの都市のように都心部にコンパクトに人々が住もうとしないから、路面電車網による効率的な移動が成り立たないのである。

二つ目は、自動車が物神化している上、その保有が優遇されていることである。日本人にとって自動車は単なる移動のための道具ではなく、宝物以上のもの、まさに崇め奉るべき神になっている。以下にそれを美しく手入れしているか、外国と比較するとよくわかるはずである。その一方では自動車が占有する空間についての意識が低く、またその利便性の代償をたとえば駐車のためのコストで払おうという意識がない。そこで道路を当然の権利のごとく無料駐車場にしているが、そのペナルティーも大きくない。逆に、いかに無法な駐車でもその排除には公権力を借りねばならないほど保護されている。(日本の治安の良さが裏目に出て青空駐車が可能になっている。アメリカやイタリアなどでは夜間駐車などすれば翌朝は見るとも無惨な有り様になるから「大切な」車には安全な駐車場が必要なのだが。)日本では自動車を持つことで極めて大きな公共からのサービスが受けられるのである。その意味では自動車を持たないと同じ税金を払っているのに損をしていることになる。

ほかにも路面電車に対する阻害要因はあるだろうが、この二つだけでも充分大きい。

路面電車の復活は日本では不可能なのだろうか。そして、都心に住民が戻り、路面電車のシステムを使って都市の持つインフラを完全に享受する日がくるのが、筆者は大いに待望しているのであるが。

* 姫路工業大学工学部教授
〒671-22 姫路市書写2167