

## 都市再生フォーラム

### 路面電車の活性化とコンパクトなまちづくり

－ 都心地区の賑わい創出に向けて －



平成 19 年 2 月

アラン・メネトー富山講演会実行委員会

## プログラム

### 第1部 ガイダンス

「ストラスブールの紹介」 望月真一（アーバンデザイナー）

### 基調講演

「ストラスブールがめざしたもの - LRTを活かしたまちづくり -」

アラン・メネトー（前ストラスブール都市交通担当責任者）

### 第2部 鼎 談

「賑わいづくりへの挑戦 - ストラスブールに学ぶもの -」

アラン・メネトー、望月真一、森雅志（富山市長）

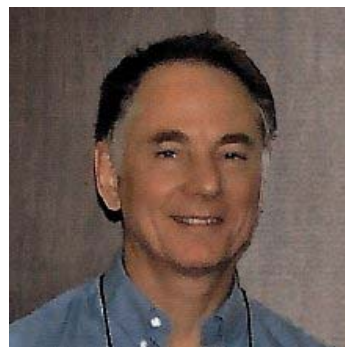
## 講師

アラン・メネトー氏

（前ストラスブール都市交通担当責任者）

（現仏ノール・パ・ド・カレ地方交通局責任者）

グルノーブルの路面電車導入に関わったのち、同じく路面電車導入が公約だったストラスブール市長から同市に招かれ、当初から一昨年までストラスブールの交通・都市計画政策に関わり、行政の実質的な中心役割を担った。



# ガイダンス

## 「ストラスブールの紹介」

望月真一

### ■講演会開催のいきさつ

こんにちは。なるべく早くメネトーさんのお話を聞きたいと思っておりますけれども、その前に少しフランスの政策のこと、または世界の都市政策について、前情報を知っていただくほうが理解しやすいかと思い、少し時間を頂いてお話させていただきたいと思っております。



今回の講演会を主催するのはこれが2回目です。第1回目は、もう一年半前くらいになりますけれども、熊本と沖縄で行いました。内容は少しずつその都市の状況に合わせて変えておりますが、基本的なことはだいたい似たような形式で行いました。東京ではなく、なぜ地方で行うのかということの説明をしたいと思っております。ストラスブールの路面電車または交通政策の話は、専門家は聞いていることは多いと思うのですが、それはどちらかということと東京だけであって、地方において多少の専門家は知っているかもしれませんが、一般の人々に情報が届くということはあまりありません。市民の人たちに、直接その成果を上げた主役の人から話をしてもらおうということが重要かと思ひまして、地方だけでやりたいと思い、進めてまいりました。

そうしましたら、メネトーさんも「それはいいことだ。どんどん呼んでくれ。」ということで、第2回を開くことができました。

会場内に青いポスターを掲示していますが、これはカーフリーデーのものです。カーフリーデーは9月22日に世界主要な都市で車を使わないような空間をつくって、車と地球環境の問題、車と都市交通の問題、車と都市文化について考えようというイベントで、世界的なイベントとなっています。カーフリーデー・ジャパンは、日本でヨーロッパのカーフリーデーを普及させる活動をしているのです。このポスターは古いのですが、数年前にフランスだけでなくヨーロッパで街中に貼られていたポスターです。

### ■空洞化から立ち直ったストラスブール

一枚目のスライドです。ストラスブールの都市交通政策とありますが、ストラ

スブール市が日本からの視察団が来た  
ときのためにつくったものです。20 ペ  
ージの小冊子で、英語とフランス語と  
日本語があり、いかに日本の視察団が  
行っているかということがわかると思  
います。私がいつも、1000 くらいの視  
察に行っている、と紹介しますが、メ  
ネトーさんに確認したところ、「まだ  
800 くらいだろうと」おっしゃられまし



た。しかし、対応している担当は彼一人ではないので、もう 2000 団体くらいと言  
ってもいいかなと思っています。いかに世界がストラスブールに注目しているか、  
ということがわかるかと思っています。

次は、現在の日本の中心市街地です。これはひどいところばかり撮ってはいま  
すが、ほとんどの地方都市ではこのような状況となっています。富山は地域の中心  
都市ということもあって、これほど悲惨な状況ではないでしょうが、危機感は  
相当なものと思像します。中心市街地の空洞化は、いろんな理由があると思いま  
すが、現状の延長上のままでがんばっていてもあまり効果を期待できないので  
はないかと思っています。基本的には中心市街地の持つ役割、都市機能や賑わいを取  
り戻さなければいけない。しかし、多少の努力では取り戻せないのではないかと  
思います。

最近のヨーロッパでは、どの都市の中心部も今は賑わっています。昔から建物  
が古いので変わっていないと思ってしまうのですが、一時期は日本以上に深刻な空  
洞化にあえいでいたのです。これは 70 年代のフランスの写真です。パリのポンピ  
ドゥーセンターができたばかりの頃のもので、その隣のマレー地区という歴史  
的地区では、全く人が住んでいないというわけではないのですが、ほとんど老朽  
化し、もう人があまりいないという状況でした。この頃ちょうど団地ができて、  
郊外部にスーパーマーケットが乱立して、奥さんが働くようになり、冷蔵庫も普  
及して、という今の日本と同じような状況になっていました。地方都市の中心部  
は、さきほどの一枚目の写真でお見せした状況よりヨーロッパはもっとひどい、  
すさんだ状況であったと言えます。ですから、ストラスブールの昔の状況は、は  
っきり言いますと、一度行ったら二度と行こうとは思わないような、街の真ん中  
に行けば行くほど人が少ない街でした。それを、電車を中心とし、電車だけでは  
ありませんが、さまざまな都市政策を展開して今は見違えるように賑やかな街に  
してきました。このようにヨーロッパの多くの都市では、同じような状況から復  
活したという事実があります。そこら辺を頭に入れていただきたいと思います。  
ストラスブールは日本と条件が違うから成功したというのではなく、日本よりも

っとひどい状況から立ち上がったということをもまず理解していただきたいと思います。

## ■都市における車優先社会の弊害

都市の規模によってそれぞれ違いますが、ヨーロッパの街は、どこもこのような状況になりました。歩行者、人間のためのまちづくりを進め、公共交通・自転車を優遇して都市居住にも力を入れて賑わいを取り戻しました。そういった経験から言うと、日本の都市はさまざまな問題がありますが、一番大きな要素としての問題点は、車優先社会ということです。これを続けていく限り、都市活動は停滞して都市は死ぬ、ということが確実に言えるのかと思います。ヨーロッパの経験から言うと、街は交通政策を展開し、豊かな都市生活を取り戻したということです。

車のことを少し考えていきたいと思います。これはベトナムのハノイで、路面電車の計画をするときにメーカーがつくったものなのです。少し説明しますと、片側3車線の道路でだいたい1時間に9000人くらいバイクで移動できていました。それに車が加わると、7000人に減ります。現在の状況はその位です。もう少し経つと、1時間に5000人しかできなくなる。前は9000人移動していたのが5000人に減少するということは、明らかに都市活動が半分になってしまいます。これを回復するために路面電車を導入すると、過去の倍近くまで都市の発展が見込めるのです。

この写真はスーパーマーケットです。こういう絵はどこでもみなさんは見ていると思いますが、これだけの商空間の床面積を車だけで支えるのにはこの位大規模な駐車場が必要です。車に頼る限りは、これを街の中で展開することになり、賑わいの街とは矛盾します。けれど、基本的には日本中の中心市街地の商業者は、これを望んでいると言ってもよいです。激しいですが、車を期待する限りは、あのような光景を目指しているということです。車のさまざまな問題には、渋滞、事故や公害などありますが、まちづくりという視点で空間の使い方のまずいところを言いますと、車が一番非効率的な交通手段ということです。停まっているときに15~30㎡くらいの空間が必要です。それに比べ他の自転車、歩行者やバスは、普通の道路を使うだけですからほとんどゼロです。自動車は駐車時にも、移動をするときにも、こんなにスペースを必要とする。さらに問題は、車をかなり使う人でも5%から多くても10%位しか車を動かしていません。1日のうち、1時間しか使っていません。95%の時間のためにこういう駐車スペースをつくるということは、いかにも不都合だということがわかると思います。このように要は算数の問題です。車を完全に排除する必要もないですが、車の優先順位を高めるということはおかしいと思います。それと輸送力という面ですと、この図で示されてい

る面積が輸送力を示しています。他の交通手段に比べて非効率な乗り物、しかも5%の時間しか機能していないという状況です。

### ■公共交通への人々の意識

人々の行動と意識等について説明させていただきますが、富山では6割の人が町に車で来ているという話も聞きましたが、経済産業省の中心市街地活性化室でアンケートを採ったところ、人口20万人規模の都市では自家乗用車が使われているのはだいたい35%位でした。このぐらいの規模の地方都市は車社会ということですが、それでも残りの6~7割の人は公共交通や自転車などを利用して街に来ていると言えると思います。これは6~7割の人が他の交通手段で来ているのだけど、その人達を吸収し得てないということが言えると思います。

また、カーフリーデージャパンが中心市街地活性化室からの委託で行った調査結果を紹介します。自動車交通への問題意識はどうだろうかということを知るために、ヨーロッパのカーフリーデーで街頭インタビューをしたのと同じやり方で、2005年の日本のカーフリーデー参加5都市で街頭インタビューをしてみました。ヨーロッパの人達と日本の人達との意識はどう違うのだろうか、ということ調べてみたのです。イギリス市民が自動車交通は問題であると思っているのは間違いありません。ところが日本でも、都市の状況が違って、自動車交通は問題だと、だいたい同じくらい認識しています。ただ、問題の深刻さという点ではヨーロッパよりは深刻度は少ないけれど、そんなに大きな差はないということは、意外でした。実はフランスの1999年のデータではこの80%も担っていませんでした。当時のフランスよりは、すなわちストラズブルで第1路線が走った後のフランスよりは、日本のほうが市民意識レベルは高いということが言えます。データ上の話ですので、実際の意識との差はあると思いますが、そのような数字が得られたということです。それと、参加都市でのアンケートで、よく使う交通手段は何ですか、という質問に答えていただきました。水色がバス・路面電車で、自動車は紫、わりと多く来ているのですが、便利になって欲しい交通手段は何ですか、と聞いたところ、路面電車、公共交通が3~4割くらいでした。それ以外にも、自転車と徒歩の環境改善要望は強く、車の利用環境を本当に良くして欲しいという意見はごくわずかでした。もう車のためのスペースはいいのだと言えるのではないかと思います。それと、これも面白いデータだと思うのですが、車で来た人だけの回答から出したのですが、公共交通が便利になった場合交通手段を自動車から公共交通に転換しようと思いますか、という問いに対しては、東京の郊外都市ということであまり車を使っていないということもありますが、国立市では、公共交通に乗り換える、状況が良くなったら同じように自転車からも乗り換える、と7割前後の人が答えています。これは地方都市でも同じで、地方都市では車が

ないと生活できないとみなさんおっしゃいますが、やむなく車を使っている人も多いことがわかりました。行政に関わっている人、都市コンサルタントなど社会で働いている人は車を使っているのに、車のない不便さを強調するのですが、高齢者を含め7割前後の人が不自由をしている。選択の可能性がないから、車に頼らざるを得ないというのが現実ではないでしょうか。

## ■海外における交通政策の先進事例

この表は世界のさまざまな都市交通政策の変遷を示しています。70年代にオイルショックがあつてから、車中心の都市というのは都市にも経済活動にも生活にも良くないと、ドイツから都市政策を大きく転換してきました。その後の都市政策は、ほとんど車との戦いと言うことができます。車をどのように扱っていくか、ということが大切であるかと思えます。フランスで1982年にできたLOTIという法律があります。国内交通の方向付けの法律で、日本では基本法に近いのですが、車優先社会を転換する目的で国が舵取りをし、車から人と公共交通手段を大事にしようという転換を図りました。それからこの法律では、人の交通権をうたいました。人権のひとつとして、街の中を移動するということを行政として保障しなければいけない、という考え方を世界で初めてつくりました。

大都市の大胆な交通政策は難しいのですが、21世紀に入ってからいくつか画期的なことをしている例を紹介します。まずはパリです。バスと二輪車とタクシーを公共交通の類とフランスでは考えていますが、一車線分だったこれら3つの交通手段のスペースを、ほぼ二車線に拡張しました。都市にとって好ましい、環境、空間利用や活性化にも好ましい交通手段を優先させるべく、広い空間をとりました。したがって、残りを一般車が走るので狭くなりますから、こんな渋滞となっています。これは都市にとって重要な交通手段を優先したに過ぎない、車に乗ってはいけないよ、と言っているわけではない。我慢しなければならないことは出てくるかもしれないけれども、強引な政策をとりました。しかし、この間のアンケートでは、パリ市自体がとったアンケートだからということがあるかもしれませんが、8割くらいの人たちがいい政策だと言っているようです。

ロンドンでは、中心部に入っていくのに昼間の時間は1600円徴収します。中心部が渋滞で都市機能が停滞するのを避けるため、本当に必要な車だけが入れることにしています。ついこのあいだ、そのエリアを倍にしました。ソウルでも画期的なことをやりました。これが前の状況ですが、高架道路6車線と下側に2~4車線ある車の東西軸をすべて2年半で撤去して、こういったせせらぎに戻しました。こんなに幹線道路を撤去して本当に渋滞が起きないのだろうかと思えますが、多少は車が多くなったかもしれないという程度で済んでいます。こういったような状況で、車と都市空間との戦いをほうぼうでやっています。ここがせせらぎに戻

ったのですが、以前は川の上に蓋をし、その上を道路として利用し、さらに高架の道路もありました。この沿道には車のみが通り、関係者しか行かなかったようなところが、今は夜でも非常に多くの人歩いています。

その他の注目例として、車中心から、車のスピードさえ緩めれば車と人が共存できるということも、都市の活性化に活用しようとしています。特にフランスで、中心市街地に多く適用されている Zone30 というものです。日本では、暮らしの道ゾーンとかコミュニティゾーンという名前でやっております。車を排除せずに、必要なところは車の速度を十分に制限して、人と共存させるという考え方です。

このディジョンは 25 万人の都市です。バスだけで街の中心部に 700m の歩行者専用道ですが、5 万人の人を引き入れています。ストラスブールは 2 路線でだいたい 8 万人の人を街中に引き入れています。

### ■行政サービスである公共交通

日本社会とフランス社会の類似性、なぜストラスブールは注目されるのかというところ、日本とフランスは似ているところがあるからだと思います。中央集権、一極集中で、豊かな地域文化があり、集落単位も農村集落をベースにした社会構造なので、土地への執着というものも日本と同じようにあります。そして、車中心の都市政策というものをずっと続けてきました。一時期フランスでは路面電車は 3 都市だけに絞られたことがありましたが、その後それを復活させてきました。郊外のスーパーマーケットが日本以上に乱立しているにもかかわらず、中心部に人が集まってきた。そういう施策をとってきました。さきほど紹介した LOTI という政策に基づき、車中心の考え方から、行政サービスとして都市交通を運営する考え方に変ってきました。福祉や教育と同じように、採算とは関係なく必要なことをするという考え方をとっております。行政サービスとして、人が動くことを保障するということ。赤字などは考えずに運営しています。

これは日本以外の先進国では普通の考え方ですが、公共交通は行政サービスがキーワードになっています。公共交通の運営は、まず利用者の便宜を第一に考えて豊かな市民生活が充分過ごせるように、ひいては都市が繁栄するように考えるべきです。それとメネトーさんにも紹介して貰いますが、行政側の責任でインフラの部分や車両を手当てして、どこの駅に何分間隔で何両運行する、などのサービスレベルを決めて、あとの実際の運営は効率さを求める民間に任せる、といった考え方です。今、この考え方が注目されていて、富山市でもそれに似たような考え方で進めています。

また徹底した議論をしています。このようにフランス最初の現代路面電車は 1985 年に復活しましたが、その前は 3 都市だけでした。現在フランスでは次々に路面電車が復活していますが、ストラスブールが今でも一番の代表例だと思います。



す。これについては、後ほどメネトーさんが紹介します。

現在、これはまだ計画中也含めてですが、路面電車は数年後には 30 都市弱で復活する予定です。さきほどカーフリーデーを紹介しましたが、もう一度宣伝させていただきたいのですが、都市政策の、特に交通に関して、中心市街地活性化のためにも、日本の人々の考え方をある程度直さなければならず、そのいいきっかけを与えてくれるのがヨーロッパのカーフリーデーであると思い、普及に努めています。直訳すると「街では車を使わない日」といった言い方をしています。目的は社会啓発とか、ある意味交通実験の試みもあります。車の問題は、個人の考え方で使い方をコントロールできるものです。家庭内の消費エネルギーで言うと、半分以上が自家用車で消費しています。エネルギーの消費量と温暖化との問題とは、連動しています。そういった意味でも、車の使用の仕方を考え直すということはとても重要なことかと思えます。この写真は実施例で、最初は 1997 年フランスのラ・ロッシュェルで行われました。中心部に車のない状態、歩行者の都市空間をつくることによって普段の都市空間とどのように違ってくるのかを知るため、また、都市交通や都市文化を考え直そうという目的がありました。リヨンの中心部の 500ha という広大な市域を、1 日車道を歩行者に開放して、車道空間を市民が享受したこともあります。電車だけの効果ではなく、公共交通全体の効果だということをお忘れなくいただきたいです。

望月さんありがとうございました。

それでは講演会に移りたいと思います。アラン・メネトー氏の紹介をします。アラン・メネトー氏はグルノーブルの路面電車に関わり、同じように路面電車が公約だったストラスブール市長から招かれ、都市交通担当責任者として、その当初から 2004 年まで都市交通政策の役割を担った方です。現在はフランスノール・パ・ド・カレの地方交通局責任者としてご活躍なさっています。

本日はメネトー氏のグローバルな視野をもって生活の足を支える交通政策のお話をさせていただきたいと思います。通訳は近江屋志穂さんに行ってください。それではメネトーさんよろしくお祈いします。

## 基調講演

### 「ストラスブールがめざしたもの ～LRTを活かしたまちづくり～」

アラン・メネトー

市長を始めとする富山市民の皆様こんにちは。私は今日ここでストラスブールの交通政策についてお話できるのを光栄に存じます。

#### ■フランス路面電車の歴史

まず始めに、フランスの路面電車・トラムの歴史について簡単にお話ししたいと思います。日本のトラムの歴史と共通することがあることに、お気づきになるかと思います。19世紀後半から20世紀初めにかけて、フランスではどのような小さな都市でもトラムの路線の開発がされていきました。しばしば



しばしばそれらの路線が、都市の中心から何百キロにもわたって伸びているものもありました。しかし、次第にまちなかで車利用が増加し、バスの路線網の発展によってトラムの衰退が始まりました。フランスでは第二次世界大戦終わり頃には、まだ48路線が運行されていましたが、古い車両を利用していましたし、戦禍も受けていました。そして50年代になりますと、次の3つの要因によってますます衰退の一途を辿ることになります。

まず始めに1910年代または20年代にさかのぼる非常に古いインフラに投資をしなければならなかったのですが、十分ではなかったことです。

それから、ますます発展していく車社会において、トラムは車の交通を邪魔していると見られてしまいました。ご覧になりますように、トラムは車道の真ん中に停まって乗客を乗り降りさせていたわけです。車の通行の邪魔をしていたということが第2の要因です。

そして、街が郊外に発展していったことが3つ目の要因です。そうしたところにまでインフラを整備して公共交通をのばすということが困難になっていました。

社会ではマイカーが唯一の移動手段だと考えられ、トラムの路線はどんどん壊されていきました。もちろんヨーロッパすべてがそうだったわけではありませんけれど、フランスの場合はそうでした。

70年代初めになりますと、フランスの都市からトラムはほとんど消えていって

しまします。残っていたのは次の3都市です。サント・エチエンヌとマルセイユ、それぞれ1路線、そしてリールでは2路線が残っていました。

同じ時代に、その代替として考えられたのが地下鉄です。その構想があったのがマルセイユとリールです。リールでは地下を通るVAL(中軌道新交通：東京のユリカモメに相当)が通されていました。そうした計画の背景にあったのは、地上は車のためのものであって、公共交通は車から離れたところになければならない、つまり地下や車道の通っていないところ、という考えでした。トラムは消えてしまった訳ですけども、そのことがトラムを復活させるきっかけとなったのも事実です。フランスにおけるトラムの再生は、次の要因によります。

### ■路面電車復活の要因

ひとつ目は車社会の限界が人々の意識の中で芽生えたことです。車社会というのは渋滞を引き起こしたり、環境を悪化させるだけのものだという意識が芽生えました。

2つ目の要因は、法によって交通負担金が定められたことです。交通負担金は都市交通の財源確保になります。この交通負担金は、1970年代にはフランスの都市においては、公共交通に利用されます。バスが主要になるのです。しかし、バスには輸送量の問題がありまして、連結バスを使ってさえも、輸送量などが十分でないということに気がつかれていきます。そしてフランスの政府は現代型の新しいトラムというものを定めるために、国際的なコンクールを開催します。フランスの新しいトラムを再生するにあたってグルノーブル、ナント、そしてストラスブールの例が模範となります。ナントでは1985年にフランスで初めての現代型のトラムを運行させます。これは全長17.9kmの路線です。1985年の8月に運行がスタートされます。路線全体に専用軌道が敷かれました。その点は、これまでとの大きな違いです。そしてこの新しいトラムのために、沿道のデザインにも工夫がもたらされます。この車両は輸送力にも優れています。車両は古い型を使用していました。レールから85cmという高さの車両が使われていました。もともとの鉄道敷き部分と路上を走るトラムです。それから沿道整備の写真です。その2年後に、グルノーブルで新しいトラムが運行されます。次の点でグルノーブルのトラムはナントと比べて画期的な提案をしています。1987年に運行がスタートして、路線の長さが12.7kmです。その画期的なことというのは車両の大部分がレールから35cmという、低床車両が使われているという点です。このグルノーブルのトラムは、中心街まで乗り入れています。そしてまた、中心街における車の交通の在り方も考えられました。路線網全体においては、沿道空間が整備されました。これはパリ郊外のトラムの写真です。この車両はルーアンでも使われています。ご覧のように、歩行者空間にもトラムが乗り入れています。他の

整備の例です。

次はストラスブールの事例です。ここにおいてトラムを利用した交通政策の完成を見ます。ストラスブールの位置です。ドイツと隣接したフランスの東にある街です。ストラスブールはストラスブール都市圏の中心となる都市です。ストラスブール都市圏には 27 の市町村が含まれます。人口は 45 万人です。それから学生数は 5 万人で、そして、毎日 6 万人の人がストラスブールに仕事にきています。ストラスブールというのは過去には非常に整備された路線を持っていた街でしたが、60 年代にすべて廃止されています。ストラスブールではこのトラムの計画の前の 1984 年に、地下に VAL という新交通を通す計画がありました。第 1 路線が 94 年、第 2 路線が 2000 年に完成します。地下を通る新交通の VAL からトラムの計画に変えたのは、お金がすごくかかるということと、地上にトラムを通すことで、地上部分の中心地区の整備を行うよい機会だと考えられたからです。

このポスターは住民の人々に計画の内容を説明するためにつくられたものです。この写真が示すのは、同じ人数の人々が移動するための、車の台数、バスの台数と、一両編成のトラムです。目的は、車の利用者にトラムを利用するようにと誘導することです。車利用からトラム利用に変えるだけで、どれだけスペースが節約できるかということを示しています。また、ポスターには、それぞれ文字が書かれています。車の上には「咳き込む」、バスの上には「呼吸する」、トラムの上には「大きく息を吐く」、すなわち「深呼吸」と書かれています。それが象徴しているのは、大気汚染問題を緩和することができるということです。

## ■都市交通計画のひとつであるトラム

これは 2000 年の運行状況です。専用レーンを持つ路線全体が 24 km、駅が 46 件、路線が 6 つ、それから 4600 台分のパーク＆ライドの駐車場があり、運行間隔は 6 分間です。このトラムの特徴は、新しい車両が使われていること、景観を改善する機会となっていること、そして、車両の床が低くデザインが優れていることです。

この写真を見ると、車両の歴史がわかります。ナントでは高い車両が使われています。グルノーブルでは部分的に低床式が使われています。そしてストラスブールにおいては、トラム全体で 35 cm という低床式が使われています。写真にもありますように、非常に乗り降りが容易な車両です。快適で明るく、外に向かって開かれた車両です。また、美的観点からも優れています。これは単なる贅沢からこういうものにしたわけではなくて、トラムのイメージを新しいものにする意味を持っています。そして付け加えますけれども、全行程において、優先信号のシステムを持っています。ですから、トラムが停まるのは駅だけになります。それにより、トラムはスピードアップします。

トラムは都市交通計画の一部分でしかありません。つまりトラムを整備すると同時に、公共交通全体を整備する。その中のひとつの政策です。1988年の交通手段別の割合がこの図で示されています。これを別な数字に変えるということ、PDU・都市交通計画は目的としています。このように車利用を50%にまで減らして、公共交通を25%、自転車利用を25%までに増加させる、という目標です。非常に野心的な目標数字と思われるかもしれませんが、これは既にドイツのフライブルクで実現されているような目標です。PDAの第1番目の政策です。つまり、中心街での交通様式の在り方を変革するということです。ご覧のようにストラスブールの中心地では2つの大きな通りがありまして、この数値を見てわかりますように、大量の車が通っていました。この南北に移動する車の40%が通過交通でした。こうした車は街には社会的、経済的、文化的利益をもたらしません。

1992年から実施されているのですけれども、ドイツの町で一般的なループ方式を取り入れたことによって、車は中心まで行くことができるのですが、通過するということがなくなりました。こうすることによって、車で中心まで行けるのですが、中心まで行くのは本当に用事のある人だけになりました。以前通過交通をしていた車は、左側を走っている道路を通るか、あるいは中心街を通っている環状道路を迂回することになりました。

都市交通政策の第2の政策は、駐車場に関するものです。路上駐車は短期間駐車に限るようしようとしました。中心部での駐車料金を上げることで、長時間駐車は、少し遠い駐車場に停めることになります。あるいは、トラムの各駅の近くにつくられたパーク&ライドの駐車場に駐車することになります。ふたつの路線合わせて合計4600台分の駐車場が整備されています。それは地上であることもありますし、立体式であることもあります。

そして重要な点というのは、トラムとバスとの連結を緊密にしたことです。同じホームでバスからトラム、トラムからバスに乗り替えられるようにしました。また、電車とトラムとの連結も考えました。下の写真はストラスブールの中央駅です。これは鉄道駅の地下につくられたトラムの駅です。そして右側の写真は郊外にあるトラムの終着駅です。このトラムの終着駅の近くに、郊外電車の駅を設けました。

こうした一連の政策によって1999年から2004年までのあいだには利用客が2倍に増加しました。この期間に年間公共交通利用者は6000万人、そのうちトラム利用者は75%を占めています。

## ■都市の質的向上と公共空間の再配分

次は都市の質的向上と公共空間の利用と再配分についてです。これからお見せ

します写真は、整備前と整備後のものです。それぞれ共通している政策というのは、車の場所を自転車利用者や歩行者のために確保したという点です。これはストラスブールの中心地にあります、クレベール広場です。ここは以前1日に5万台の車が通っていた場所です。現在ここにあるのは、歩行者とトラムだけです。天気の良い日にはふらっと行きたくなるいい場所になりました。

また別のタイプの整備例です。以前は1日に2万5千台の車が通っていた場所です。車のスペースを減らした整備の例です。ここは駅前広場です、ここも以前は車やバスが走っていた場所です。以前は歩行者の姿はほとんど見られなかったのですが、現在は歩行者のために広く空間がとられています。

こちらの整備例では車道を地下に通し、地上を完全に歩行者の空間にすることで、以前は車道を横切るのも大変だったんですけども、今では完全にそのような危険がなくなりました。

こちらは、車の数を減らした整備の例です。こちらは軌道上に芝生をひいた例です。緑化にも配慮した整備もあります。こちらはそのタイプの整備の例です。こうした整備は中心部で行われた例ではなくて、トラムの終着駅、つまり郊外の部分でも行われています。こちらも郊外の整備です。

## ■ フランス式住民参加コンサルタシオン

次に市民とのコミュニケーションと広報活動についてお話しします。フランスの住民参加の方法といえますコンサルタシオンは次の3つの段階で成り立っています。

ひとつ目の段階は事前協議で、これは計画中に行われます。計画は練られているけれども、決定は行われていないという段階です。この段階は非常に重要な段階です。つまり住民に事業を説明して十分に理解してもらう段階です。住民はしばしば事業への理解が不十分であったり、説明が不十分であることから反対したり、不安を示したりするのです。ですから、こういった説明をくりかえして、住民の理解を得るといことは非常に重要です。この段階で非常に多くの時間と多くの会合を必要とします。会合には、さまざまな利害関係を持つ団体の代表が参加します。非常に具体的な不安ですとか、問題や疑問に答えます。そして、指摘された問題を踏まえて、さまざまな問題を解決していきます。たとえば、最初の段階で考慮に入れられていなかった、商業者の配達の問題であるとか、そのルート確保をどうするか、といったようなことなども話し合われます。

次に、公的審査という段階があります。法で定められた必要な手続きです。この期間は1~2ヶ月間ほどで、市民に計画が提示され、意見などを言ってもらいます。行政とは独立した人々で構成される審査委員会というものが設けられて、その委員会が市民の意見と委員会としての考えを知事に報告します。その後、正式

に都市計画、あるいは事業の決定がされるわけです。

次の第 3 段階は工事中に行われます。それは工事中の情報公開です。前もって近隣住民に、工事内容や工事場所などを伝えておくわけです。近隣住民、商店経営者などに、あらかじめ正確な工事予定を伝えておくことによって、予定を立てたり、工事中も配達が確保されたり、などが考慮できます。たとえば、配達関係の人々に前もって伝えておくことによって、工事期間の活動の計画を立てやすくします。仕入れる品物の量も加減してもらうことができます。また、完全に店を閉めなければならないことがあったり、商業者はその期間を使ってお店の改築などをすることができたりします。

### ■ ترامによる商業への影響

次は ترامと商業の関係についてお話しします。ストラスブールでは計画の当初、中心街の商業者の強い反対にあっていました。彼らにしてみれば、当然の懸念はあったわけです。たとえば、 ترامが街を占領することで、歩行者が来にくくなるのではないかということです。

もう一度繰り返しますが、ストラスブールでも当初、さまざまな理由によって、中心市街地の商業者は強い反対を示していました。 ترامによって車が通りにくくなる、そして、お客さんが来にくくなるのではないかという懸念がありました。それから、パーキングが充実している郊外の大型店舗との競争への懸念もありました。また、工事期間中の不便や障害への懸念もありました。つまり彼らは、工事に伴うあらゆる変化を拒否していました。代わりに駐車場をあと 1000 台入るよう追加してくれとも要求してきました。そういった反対意見というのは、商工業者の支持、市内の反対派の支持も得ていました。それによって議論の状況はますます悪化していきました。しかし、計画段階を経て、また度重なる議論の後、決定が下されてからは、商業者と市との関係は次第に改善されていきました。そして、一旦運行されてみますと、当初懸念されていた商業との軋轢というのは実際には起こらなかったということが確認されました。そして第 2 路線の工事のときには、もっとスムーズに物事が進みました。第 2 路線は 1994 年に決定されて 2000 年に運行がされています。

では、商業活動がどのように変化したのかということについて紹介します。中心市街地は都市圏の中心的商業空間であり続けていますし、また、その機能を強化もしてきました。商業スペースは少しですが拡大しましたし、またリニューアルもされました。シャッターが下ろされていた商店も、開店できるようになりました。現在では中心部でシャッターの下ろされている店舗はひとつもありません。1988～1997 年には、第 1 路線だけでも中心市街地への買い物客が 33%増加しました。また、郊外の商業店舗への買い物客の減少も起こりませんでした。中心市

街地の商業はリニューアルされていくと同時に、変化に自ら対応して、新しいタイプの客層に適応するようになりました。すなわち、高額の出費はしないけれども、より多くの品物を買う若い客層が増えました。また同時に国際的に有名な高級チェーン店も進出しましたし、銀行や文化施設などのサービス部分での充実もしました。1995年にあった店舗のうち2000年にも引き続き同じ商業活動していたのは45%ですから、非常に店舗が変化しているということです。また、中心市街地の地価が上がりましたので、店を閉めてしまった商業者も営業権を売ることによって利益を得ました。こうした変化、発展というのはトラムに隣接する区域に限られることではなくて、その他の付近にも拡大されています。すなわち中心市街地全体が魅力的な地区として機能するようになりました。

では、この変化におけるトラムの役割についてお話します。第一に中心への交通を便利にしたということです。買い物客として中心市街地へ向かう人の公共交通の利用は25%から35%へと変化しました。この成功はパーク&ライドの成功に基づいています。土曜日のパーク&ライド利用者の75%が、中心市街地での買い物客となっています。すなわち、トラムは公共交通機関の中心的な役割を果たしています。とりわけ歩行者にとって中心部は魅力的なものとなりました。しかしトラムを通して、すべてのことが解決したというわけでは有りません。

トラムというのは都市交通計画に置けるひとつの要素でしかありません。まちなかの車が所有するスペースをコントロールし、いわば駐車場政策を整備し、自転車利用を促進することなどが一体となっているわけです。また、都市整備、景観への配慮、サービスの向上という重要な役割も果たしています。そして商業者が状況の変化に適応することが非常に重要なことでした。ストラスブールの事例が示すのは、一旦反対の段階を超えてしまえば、商業者自身が実はそれによって利益やチャンスを得るということです。まず、商業スペースの拡大やリニューアルをすることによっての投資、発展の推進者になりました。車でアクセスしやすい郊外大型店舗との競争という不安を乗り越えて、車を使わずに中心市街地へ買い物に行く楽しみという、暮らしのイメージを思い描くことに貢献しました。この経験から引き出すことのできるポイントは次の3つのとおりです。

まず、トラムだけでなく、公共交通システム全体で中心部の疲弊を阻止したということです。次に、トラムによる商業の再生は商業者の積極的協力が必要だったということです。最後は、既に申し上げたことですが、工事中に進められたコンサルテーションで、さまざまな情報が事前に流されるというような施策です。

## ■発展するトラム

将来に向けられた計画なのですけれども、2007年の開通を目処にストラスブー



ルでは、トラムの路線を拡大するという計画があります。まず、13kmの延長と、インターセクションを4ヶ所設けるということです。この機会に新しい車両を購入します。似ていますが、アルストムで製作されています。これまでの車両と新しい車両の違いが下の写真になります。また、この拡張を機会に70年代につくられたこの大通りを壊して、車の流れを緩和させます。この二つの幹線は1日に3万5千台、そして4万4千台の車が通過しています。これを交差させるのをやめて、車の流れを変えます。これが今壊されているところです。そして、地上と同じ高さに道路をならして、トラムと同じ高さのところに新しい道路をつくります。ここでもまた、基本となっているのは車が占める場所をなるべく減らして、まるで街を通る高速道路のような道路をなくすということです。荒地であった土地を居住地にリニューアルして、トラムと隣接する場所として、新しい居住地として機能するように計画しています。これはまだ計画中の段階ですから、イメージ像です。

それから、トラムの郊外鉄道への乗り入れるトラムトランの計画があります。黄色い部分はストラスブール市ですが、ストラスブール市からのびるトラムを、その先にある赤い鉄道路線と繋げます。この鉄道はフランスの西側に向かって走っています。その先にあるのがボージュ山脈です。44kmにわたる線路の計画です。郊外の都市へのアクセスも可能にします。中央駅に行って、いちいち乗り換えしなくて済むようになります。ストラスブール空港へも連絡するようにします。今のところは空港へはバスでしか行くことができません。24の駅をつくる予定です。鉄道部分は20分または15分に1本という運行間隔ですけれども、まちなかに入ってトラムになると、運行本数はもっと増大されます。都市圏へと出て行くトラムトランがあり、ストラスブール大学、そしてもう一方ではヨーロッパ議会へとつながるようになります。

車両を2つのタイプの鉄道と軌道に適用させるようにしています。また2つのタイプの電圧にも対応します。この写真は国際的にも知られているカール・スルーエの電車とトラムです。下がシーメンス社によって製造された車両です。これは現在パリで運行されています。そしてアルストムによって製造された車両です。カッセルにて運行されています。ザールブルッケンで走っているところで現在検討中です。財政面、また制度面での問題があります。それは解決するのは簡単なことではなさそうです。というのは、都市間交通はストラスブールで規制がありますし、地方鉄道はEUの制度がありますから、その2つの制度をミックスさせてうまく一致点を見つけ出すのは難しいと思います。

では、これで私の話は終わりとしたいと思います。みなさまご静聴ありがとうございました。

# 鼎談

## 「賑わいづくりへの挑戦

### ～ストラスブールに学ぶもの～

富山市長 森雅志、アラン・メネトー氏（通訳 近江屋志穂）、望月真一

進行；望月真一

これから鼎談を始めたいと思います。

鼎談は、この連続講演会の2回目にして初めての試みですが、面白い試みだと思っています。メネトー氏を最初に日本に呼んだのは、1997年の第1回国際LRTワークショップでした。それ以来、次のワークショップを開く機会がないなと思っていたところ、富山市に現代路面電車ができ、日本でも最初の成果ができたこともあり、昨年10月に日本で2回目、国際ワークショップとしては3回目のLRTワークショップを開くことができました。

やっと日本も、世界の都市交通の仲間に入れたというところまでできたかなと思っています。

やはり日本でなかなか路面電車ができなかったのは、技術的なこと、制度的なこともあるかもしれませんが、意思決定や合意形成がとれなかったことが、日本社会の中では大きかったのかなと思っています。それを見事に乗り越えたのが富山市で、その市長と議論ができることを非常に楽しみにしてきました。

メネトー氏もじつは、行政の担当者・専門家として活躍されてきました。フランスの行政の中で、市長は絶対的な王様で、指示も的確でうるさい、という状況の中で成果を上げてきました。

一方でコンサルタシオン、日本語に訳すると「住民参加」という言葉となり、誤解を受けてしまうこともあり、直接コンサルタシオンとフランス語を使わせて頂いていますが、これは行政または事業主体と市民お互いが同じ情報を共有し議論していき、ただし、意思決定は市長及び行政という構造で物事を進めていくフランスの住民参加の方法です。日本と似たような枠組みの中で事業を進めてきま



した。

メネトー氏は住民との議論、説明を 500 回も行っています。なので、このような場で質問などを受けるときに、センサーが働いていてよく相手の気持ちを理解します。私から見ると力強く経験豊かなので、そういう機会をもうけたいと思っていたのです。そのような状況もあり、日本の地方都市において今回の講演会が実現しました。

それでは、話のスタートとして、富山市のまちづくりについて森市長からお話をして頂いて、その後にメネトー氏から印象や、質問をお聞きしたいと思います。それではよろしく申し上げます。

## ■富山市の公共交通と中心都市のコンパクトなまちづくり

富山市長：

さきほど望月さんの話で、自動車普及率が 35% と言っていましたが、富山市の場合、移動にマイカーを使う割合は、自動車普及率が 71%、その中でも通勤にマイカーを使う人は 83.1% で、日本でも 1、2 を争う車社会と言えます。公共交通は恐ろしいスピードで利用者が減っています。中心部から郊外へ人が移動していて、私の家でも家族の免許所有者 4 人に対して、車が 5 台で、一定程度の土地がなければ車を所有できない。また、公共施設も郊外へ移転させないと駐車スペースがとれないという問題があります。

青い部分がここ 20 年間に大きく人口が減ったところで、赤い部分が大きく増えていったところですよ。大きく人が郊外へ移動していることがわかります。その結果、富山市の中心市街地の人口密度は全国的に一番低いんです。さきほども言いましたが、車さえ使えれば渋滞もあまりありませんし、大変暮らしやすい街です。しかし、この車社会においても車を使わない人が 3 割います。その 3 割の方がどのようにしたら暮らしやすくなるのかということが課題になっていると思います。今後、高齢化が進みますと、この 3 割がもっと大きくなっていきます。

このままこの状況が進んでいくと、除雪の援助だとかゴミを収集する面積など、暮らしを維持していくための行政コストが上がり過ぎていくので、人口が減少していく時代ということを考慮しながら、都市構造を変えていく必要があると思っています。また、ストラズブルの話にもありましたが、都市中心部が空洞化していくのをそのままにしておいたら、都市全体が地盤沈下してしまうことが懸念されます。さらには、人口減少、高齢化などの懸念は、さらに深刻化していくことは容易に想像できます。

そこで、今までのように、薄く広く拡散型のまちづくりをしていくのではなくて、幸い、富山市には富山駅に向かって北陸本線、富山港線、高山本線、地鉄の上里線、地鉄本線という5つの線路が富山駅でつながっています。そして奇跡的に残った市内電車も富山駅を経由しています。この恵まれた環境を使って、それらの駅周辺に歩いて動ける範囲で人の生活を凝縮していく、つまり串に団子がついている都市構造のようなまちづくりをしていくことが、富山市のコンパクトなまちづくりへの方向です。

そうすると、鉄道の質をあげていかなければなりません。高山本線のように日中3時間に1本というのでは、誰も鉄道を利用しようという気になりません。そういう意味でまず富山港線の再生に至ったのであります。駅から破線のところ、富山港に向かってのびています。沿線人口は減っていないのに比べ、乗車客数は減少しています。それに加えて、富山駅には新幹線が入ってきます。それに伴って、富山港線を含む在来線は高架工事が始まっています。高架工事には大変経費がかかることが予想されます、そこで富山港線が犠牲になって、廃線になり道路化して路面電車を通す。それにあわせて、富山港線全線の全車両を新たに購入してLRT化してきたということがきっかけです。JR時代の平均乗降客は平日2266名、休日1045名ということですが、現在平日平均で4900人、休日は5336人ということになっています。開業当初はぐっと減少するかと思ったのですが、ほぼ落ち着いて現在も利用されています。

どうの方が新たに利用されているのかといいますと、あずき色が今の状況、青い部分がJR時代のものです。現在、日中の時間帯に一番たくさん使われています。つまり通勤通学が増えたというわけではなく、休日や平日の日中の利用者、60代以上の利用者が増えています。いままで外出の機会がなかった高齢者の方々、沿線住民の方々が動き出したということです。メネトーさんが住民の理解をどうつくっていくのかが一番大きな問題だと話しておられましたが、この3年間、少なくとも3桁以上の市民のみなさんに説明してきました。18年6月の市民アンケートでは、「評価する」と「大変評価する」という意見をあわせると約9割の方からこの事業の指示を頂いております。そして特徴的なのが、合併をして市域が広がって、中山間部のとてもこのLRTを利用しないだろうという方にも8割以上の指示を頂いております。これは、さきほど説明しました団子と串、既存の鉄道の質をあげながら駅周辺や鉄道周辺で暮らしましょう、と言う説明をしてきましたが、そのようなコンパクトなまちづくりへのご理解を頂いているということだと思います。

将来ですが、高架の事業が終わって新幹線が入ってきた後、富山駅の下をライトレールが南に抜けて、既存の鉄道と接続させる。できるなら3年ぐらいの間に路面電車のサークルをつくって、1日中電車が走るという事業をして、新幹線で

富山駅に来て、エスカレーターで下に下りるとライトレールが待っている、という駅空間をつくっていきたくと思っています。

もしサークルの電車が頻繁に走れば、駅中心市街地と市内全域との時間的距離感が縮むのではないかとということです。中心市街地に人を呼び込むと思います。各方向に鉄軌道が広がっていくということです。こういった範囲の中に公共施設を投資していくことによって、車に乗れないという方にとっても過ごしやすいまちにしていけないのではないかと考えております。

具体的な延伸ルートも現在計画が進んでいますが、できれば平成 19 年度中に都市計画決定を済ませたいなという段階です。それにあわせて、都心部にさまざまな投資をしていきたいとさきほど申しました。ひとつはまちなかに住む人を増やすことが必要だと思います。まさに富山市が考えていることと同じだと思っています。再開発やコミュニティバスなど、移動のしやすい環境、電車プラスαのことを進めていきたいと思っています。お出かけ定期券というのがありますが、65 歳以上の方はこれを購入していただければ、どこまでいっても 100 円の運賃です。約 27%の方から利用して頂いています。

もうひとつの柱は、実際に住む人を増やすということです。都心に質のいい集合住宅等計画が具体に進んでいます。質の良い居住空間を提供いただく方には、市からの補助も行っております。

幸い、中心市街地の人口は昭和 38 年以来人口が落ち続けていましたが、今年の 4 月から 9 月末までのデータによると、37 人ですが増加しました。いろいろな兆しが芽生えてきたと期待しています。

整理しますと、中心部で住む人も増やしたい、中心部で過ごす人も増やしたい、その 2 つのことを実現しつつ、商業もがんばっていただきたい、そのようなことをつくりあげていくためのひとつの手がかりとして、路面電車を活かしていきたいということが富山市の方向性です。

富山市の目標として、平成 23 年までにまちなかに住む人を 1.1 倍にしたい、中心商店街の歩行者交通量を 1.3 倍に、路面電車の 1 日平均乗車人員を 1.3 倍に増やしたい、というような目標を立てながら、中心市街地活性化基本計画を国内で第 1 号として申請をしました。

高山本線についても、市が費用を負担して JR に運行頻度を上げてほしいということで、1.5 倍に増加して運行をしております。鉄軌道を中心とした公共交通を活かしたコンパクトなまちづくりをしっかりと行っていきたくと考えております。

## ■東京から見た富山市への期待

望月：

富山市の印象として、路面電車を今まで専攻していた都市を一気に追い抜いてしまったということに非常に驚くと同時に、そのようなことができたという秘訣に日本の専門家として、一市民として学ぶことが重要だと考えております。今までの一番のネックは、みんなで話し合っただけで調整をとろうとするが、責任を取って進める人がいないということが大きいかと思っていました。政策プロセスを紹介した論文の話題のひとつにもなっていました。

普通の人が街の中に容易に出て来て街がにぎわうということを夢見てきたのですが、やっと日本でもやはりできるんだ、ということに専門家も関係者も再び勇気を持ちだしたのではないかと考えています。

中心市街地活性化基本計画についてですが、電車ができただけでなく、コンパクトシティを打ち出し、都心居住にも力を入れていることに、総合政策の上でも注目の的の都市になっているのではと考えています。ストラスブールに似ているのかなと思っています。

最終的にどんなものかわからない、という市民が多かったにもかかわらず現在は90%の賛同を得ているということに、フランスの最初の成功事例としてのグルノーブルでも同じような状況でしたので、似ている状況だと感じています。グルノーブルでも51%だった市民の参道が、事業後は97%になったという状況でした。

新しく路線を計画すると、1路線を敷くだけで全体の20%位の人口が増加します。路面電車を通したところは、もともと人の流れがあった需要のあるルートです。バスに替わって電車に乗り換えるということだけを予想していたものが、2割も実際増加します。バスから乗り換えた人に加えて、電車を通した分の増加が見られるのです。

質問ですが、日本で中心市街地活性化がなかなかうまくいかないのは、建設のセクションと商業のセクションの連携がとれないからということが大きいかないと考えていたのですが、富山市ではわりと連携されているようです。どのような努力があったのですか。

富山市長：

指摘のように、以前は中心市街地活性化推進をするセクションは商工労働部においでいました。しかし、まちづくりは都市整備部で行うという形だったのですが、連携をとるために、商工労働部から都市整備部に中心市街地活性化を担当するセクションを動かし、都市整備部の中に都市再生創出というセクションを新たに設置して、すべてを担当するというを行いました。

望月：

ありがとうございます。

それでは、メネトーさんに富山市の印象から、都市計画、交通政策、ポートルムの印象などをお願いしたいと思います。

## ■富山市の印象

アラン・メネトー：

ではまず始めに、観光客として富山市を初めて訪れた印象をお話しします。昨日来たばかりで多くのことはわからないのですが、ヨーロッパの街と比べて印象に残った2つのことをお話しします。

まず、標高 3000m の山地が街を取り囲んでいるという点です。2つめは、車に乗っていてとても通りやすい街ということです。通りが広く、交通渋滞も少ないだろうと思います。その点と市長から説明いただいたことを踏まえていくつかの点について述べたいと思います。

まず、新しい車両自体が大きくなり、多くの人を運ぶ容量がないということに驚きました。フランスで新しくトラムを通すときは、既存のバス路線沿いを使ってトラムを通そうと考えます。したがってバスに取って代わる手段としてトラムを通すわけですから、今までのバスよりもより多くの人を運ばなければならないという考えから出発して、車両が大きく、接続したトラムを考えます。富山のトラムを見たときに、たったこれだけの乗客を運ぶことしかできず、どうやって採算をとるのかということを感じました。

しかし、今朝の視察でその答えが見つかった気がしました。ひとつ目は、バスの大きな路線網が存在しないということです。採算性という点では、既存のインフラを使ってトラムを通したわけですから、それほど多くの人を運ばなくとも十分採算が取れるのだと思いました。ストラスブールとは全く異なるアプローチから実現されたことについて、財政面でおもしろいと思いました。

また、気がついた点ですが、どうやってそのひとつのトラムに集中して人を集めるかということです。そのためには2つの解決策があるように思います。

ひとつ目は、公共交通をもっと魅力のあるものにするということです。たとえば、車を持っていても公共交通を利用したくなるようなことがあればいいのではと思います。通りが広いので、車をどこかに追いやらなくとも十分にトラムを通すスペースがあるわけですので、車から公共交通を利用するために説得をすることが難しいかもしれません。ひとつの方法ですが、トラムの利便性を高める政策が必要ですので、優先信号をもうけることが必要ではと思います。日本ではそれが難しいと聞いていますが、フランスではトラムの優先信号が確立されています。

2つ目は、自動車を1台所有しているよりも、公共交通を利用するほうがずっと安上がりだというような料金体系をつくることです。そのような料金体系をつくることは財政面では難しいかもしれませんが、フランスの例では、自治体が公共交通に関する費用を負担するということがあります。自治体がより公害や事故、騒音を少なくする活動に加わっています。さきほどの市長からの説明の中で、高齢者の料金を安くして単一料金でどこにでもいけるという話がありました。確かにそのような方法はとてもよいと思います。高齢者がたくさん外出して、いろいろな活動に参加し、遠くに行けるようになる。しかし、車利用者のスペースを奪うというわけではないからです。ヨーロッパではむしろ、家から仕事場まで割引料金を適用します。一週間単位、ひと月単位で通勤者への定期券がより一般的です。フランスで通勤者を優遇しているということは、その人たちが車を使うことによって引き起こす渋滞などを緩和しようという狙いがあるからなのですが、交通渋滞そのものが存在しないとすればその政策は合わないかもしれません。

続いて都市計画についていくつかお話しします。さきほど住民が中心から外へ拡散してしまうというお話がありましたが、ヨーロッパでも同じような問題があります。中心から郊外部へ居住地を移す傾向があります。遠くに住んでいると必然的に車を多く利用することになります。なるべく住民を街の中心に集めてコンパクトな居住地をつくるということは重要な点であると思いますし、ヨーロッパにおいても都市計画家の夢でもあるのではないかと思います。

こうした活動は長い年月を必要とします。また、責任者の強い意思が必要になってくるとは思います。富山市では既に存在するものだと思います。中心市街地の商業を活性化させること、住民の数を増やすことは私も重要な政策だと思いました。

そこでどうやってそのための投資を得るか、実現するかを検討することは重要なことです。市や自治体が率先してそのための例を示すことは非常に有効だと思います。市長が説明したような中心にさまざまな行政施設、市民のための公共施設を集めるという話がありましたが、そこから出発して施策を広げていけるのではないかと思います。

## ■富山市の交通施策

望月：

ソフトの部分で考えていることを伺いたいのですが。

富山市長：



IC カードを導入したが、今後それをコミュニティバスや駐車場へ拡大していくことがひとつあると思っています。また、平日は公共交通で通勤して、帰りは一杯飲んで家に帰る、というような理想の生活を回復させていきたい。週末や休日は車を使って暮らしを楽しむというような、一人一人の暮らしを変えていくという仕掛けもソフト事業でできればと思っています。車内で知らない人同士の会話ができる、そういうことに人が体感して気づいていくということが、大切ではと思っています。

ハード施策についてですが、将来、南の市電とつながった後ですが、南富山駅の基地に鉄道が入っていますので、そこで上滝線に乗り入れることができれば、最終駅が立山の登山口である路線ですので、富山まで新幹線で来て電車に乗って、ケーブルカーの乗り口まで行けることも可能になります。夢を大きくすることで、電車を大事にしようということができてくるのではと思っています。

また、平成 18 年 4 月から高齢者の免許証返上という運動も始めました。返上した方には年間 2 万円の公共交通の回数券を渡すということを始めました。すでに 500 人もの利用があり、このようなことも同時に行っていきたいと思っています。

#### ■住民のご理解を得るために

望月：

最後に、私からメネトーさんにぜひ聞いてみたいことがあります。ストラスブールで第 1 路線を敷いたときに、一般的なフランス人は車を捨てたくない、電車は嫌だという声が半分くらいあったのにもかかわらず、それを押しのけて市長のリーダーシップでトラムを通しました。具体的な商業者との軋轢を伺えればと思います。

アラン・メネトー：

ストラスブールもそうですが、グルノーブルで出会った困難についてお話ししたいと思います。トラムは 1960 年代にフランスで廃止されていたのですが、70 年代後半になってなぜ復活しなければいけないのかが、みんなの疑問でした。古くてガタガタで騒音もひどく、道路の真ん中で交通の邪魔になりながら人を降りさせるといふ、古いイメージを人々は持っていたのです。それを一新することから始めなければなりませんでした。

そのために最も有効な手だては、例を示すことでした。そのことで人々の意識を一転させることができるのです。例を示すということは、資料を配布する、展示、説明をするようなことがあします。グルノーブルでは、市長がオーガナイズして 400 名の市民を連れて列車を貸し切り、スイスのチューリッヒまで連れて行

きました。チューリッヒのトラムを見学させて、専用レーンを持った現代トラムはどんなものか、ということを見せたわけです。

トラムを通す2つ目の問題ですが、駐車スペースの確保という点がありました。トラムを通すと駐車場スペースが取り払われてしまい、自分の家の前に駐車できなくなるということがあります。このような人々を説得することは非常に難しいことでした。

3つめは、人々の生活習慣を変えることが必要なので、困難がありました。今まで通勤や買い物していたルートにトラムが通ったら、どのルートを利用したらいいのか、またその習慣を変えるのは嫌だという人々がいました。そのような問題は、説明会を何度も行うことで解決していきました。人々の問題にひとつひとつ答えていきました。その意味でもコンサルタシオンの重要性を強調したいと思います。

## ■質疑応答

望月：

質問がありましたら受けたいと思います。質問は終了後も個人的にお答えします。

質問者：

大手町に住んでいる住民、商業者です。メネトーさんに、私たちが心配していることを全部おっしゃって頂き、また解決策も頂き非常に感謝しております。心配を取り除くように、住民の意見も取り入れて進めてほしい。いまだに路面電車が大手モールを通るということは決まっておりません。具体的に決まった場合は、住民に早く教えていただきたい。

地球温暖化の問題が車の現象ということで、世界的に問題ですが、先進地フランスで路面電車が通ったことで、車が減ったのかどうかを教えていただきたい。

富山市長：

地域の人のみならずより多くの市民の人に説明を重ねていくことは当然のことですし、その際に要望や意見を聞いていくことは当然のことと思っています。まだその段階に至っておりません。さきほどから説明したことは計画段階ですので、そのことはご理解いただきたい。

大手町ルートを通ることを前提とした調査費を9月に議会で議決を頂いています。それを受けてから動き出すので、議会の関係や予算の関係等もありますので、ご理解をいただきたい。

温暖化の話ですが、富山市もストラスブールも同じだと思います。ストラスブールでも車はたくさん走っています。電車にもたくさん人が乗っています。富山市も同じで、脱車社会を考えていくわけではありません。一人一人の暮らし方の中で、車も大事にするけれども公共交通も大事にする、という社会になっていくのではと思います。

望月：

時間も押してきましたので、鼎談はここで終了させていただきたいと思います。ありがとうございました。