



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 158 号

2016 / 12

フランスの地方都市には なぜシャッター通りがないのか

■『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか』

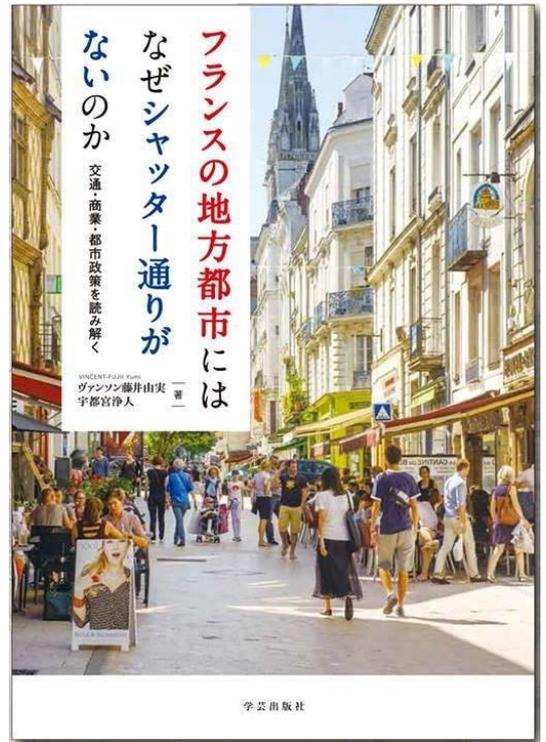
(ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人／著、学芸出版社、2300 円税抜き)

日本と同じくクルマ社会で、郊外には巨大なショッピングモールがあるのに、なぜフランスの地方都市の中心市街地は活気に溢れ、魅力的なのか。「駐車場と化した広場」から「歩いて楽しいまちなか」への変化の背景にある、歩行者優先の交通政策、中心市街地と郊外を共存させる商業政策、スプロールを防ぐ都市政策を読み解く。(チラシより)

■日本より一足早く自動車が普及し、少子高齢化が進んだフランスでも、一時ほとんどの地方都市で路面電車を廃止し、郊外ショッピングセンターが増加して中心市街地の商店街は衰退した。しかし石油エネルギー争奪戦のためにナチスドイツの台頭を許して、結果的に全土を焦土にする大敗北を喫した西ドイツでは、路面電車を含めて公共交通網を維持した。いざというときにエネルギー危機にならぬよう、自動車だけに頼らないまちづくりを行った。こうしたドイツの政策はフランスにも影響を与えて、1985 年にナントで LRT が開業、続いてグルノーブル、さらに 1994 年のストラスブールで画期的低床電車が登場。今や全国 28 都市に鉄軌道の LRT またはゴムタイヤの BRT(内 4 都市)が開業した。

■ストラスブールの当時の市長、カトリーヌ・トロットマンさんは先日岡山大学の招きで、岡山に来られて講演された。その招聘に尽力したのがこの本の著者・ヴァンソン藤井由実さんだった。今やストラスブールは斬新なデザインのユーロトラムを象徴として、世界から観光客が押し寄せる都市になっている。だが地元商店街は当初路面電車の復活、LRT 建設には猛反対した。

「店主たちはあらゆる手段を使って、当時のストラスブール市長を揶揄しながら反対運動を展開した。「車で都心にアクセスできなくなると客足が遠のく」と。LRT 路線工事のため



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

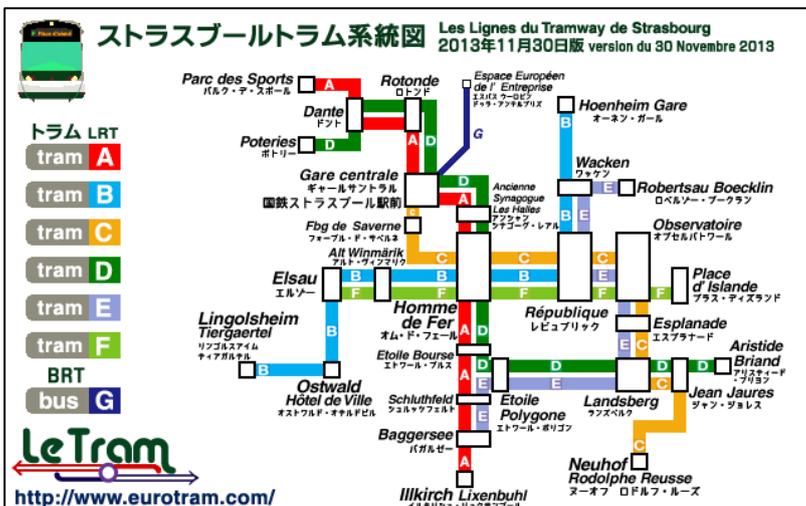
RACDA

検索



に伐採対象になった木に登ったまま動かず反対を表明した市民もいた。しかし現在の地方都市では全く逆の現象が見られ、どの商店街もLRT導入に積極的だ。人々は「歩いてウィンドーショッピングが出来る」と、まちの滞在時間が長くなる。パーキングチケットを気にする必要がなくなると、買い物のあとにお茶や食事や映画もという行動につながる。」(引用)

■ストラスブールでは反対の商店主たちに「収入減少額の補填」制度を作って対応した。今では多くの自治体で採用されているが、工事期間中の迷惑補償という意味合いで、3年間の営業実績があることが補填の条件だという。あくまで工事の迷惑補填であり、LRT反対者に対する緩和策や賠償金ではない。結果的に売り上げ減少が無ければ補填はないわけで、極めて合理的な仕組みだ。



■トロットマンさんは、岡山での講演会で、「計画が具体化した時、賛成派は消えていった」と述べた。反対の声のみが大きく聞こえ、LRTに賛成の人々は沈黙してしまったのである。反対を叫んで潰すのは容易いが、公共投資の投資効果を説明するのは極めて難しい。だが世界はこのストラスブールの都心再生に勇気をもって、167都市もLRTを建設することになった。一方、日本でLRT化が実現したのは、富山と福井の2都市のみ。

■実は先週、栃木県宇都宮市では460億円かけて、新たにLRTを建設することが争点になって市長選が行われた。結果は僅差でLRTを推進する佐藤市長が4選を決めて、既に設立された宇都宮ライトレール(株)は建設工事に入ることになる。佐藤市長は丁寧に各学区を回って何百回も自分の言葉で説明をしていたが、「税金無駄遣い」の攻撃には厳しい戦いを余儀なくされたようだ。「路面電車は民主主義の学校」という言葉があるが、ただかろうじて勝ったというところにいいまた味が出るのではないかと思う。

■一方一時期廃線の憂き目にあった福井県のえちぜん鉄道は、雪の時期に代替バスが遅れて通学生に多大な影響が出て、熱心な市民の声で存続し、福井県と福井市は公的資金を投入し、今年はずいにと福井鉄道福武線との相互乗り入れが始まり、約26kmもの直通運転が始まった。丁度岡山で計画されている吉備線LRT化と路面電車を繋いだ位の直通運転で、岡山のMOMOと同型の電車が6編成も用意され、急行運転もされるようになった。さらに駅前広場にも路面電車が乗り入れて、バスターミナルとともに再整備が図られ、駅前再開発ビルが開業して大いに賑わい始めた。ただそれでも駅前商店街は自動車での来客数の減少を恐れており、駅前乗入は複線の予定を単線にしたため、乗り入れ本数が減少するという本末転倒を起こしている。しかし開業後の賑わいを見て、福井市と福井県では駅前からさらに軌道を延伸して、路面電車の環状化を目指す検討を始めた。

■路面電車は世界各国、都市郊外にできた鉄道駅と旧市街地をつなぐために出来、中心部の商店街とともにあった。岡山の場合まず観光地・後楽園線が開業し、表町商店街南部の西大寺町まで開業。大正年間には京橋架け替えと共に東山まで開通して、旭東地区が発展した。現在でも1万人が毎日利用し、岡山市郊外の諸都市から市民や学生を都心に運んでいる。フランスは路面電車の歴史を知って、原点回帰の政策を取ったのである。