

4 将来に向けた関市をとりまく軌道系交通の在り方

(1) 都市づくりにおける公共交通の役割

京都議定書の約束期間が始まっている今日、自動車依存型の都市交通に対して交通施策のパラダイムシフトが必要となっている。我々は自動車利用によって高い利便性を享受したが、それゆえに失いつつあるものも少なくない。

自動車利用を前提としたまちづくりや生活習慣の結果は、いわゆる自動車の負の遺産と言われる交通事故の増大、慢性的な交通渋滞、排気ガスといった問題だけでなく、居住の郊外スプロール化を進展させ、それに伴う道路、上下水道など社会インフラ整備への多くの投資による財政負担の増大を招くとともに、移動エネルギーの非効率化と環境負荷の増大を促進させてきた。また最近では、このようなスプロール化による中心市街地の空洞化のみならず、郊外のスーパーや大型店舗での空きが目立つなど、郊外においても空洞化の傾向すら見られ、都市そのものの崩壊・存亡すら話題になりつつある。このような都市構造から、人が安心して生活でき、楽しく集い賑わう空間をもった都市構造への転換を図ることが必要と考える。

それではこのような都市構造にするにはどのような交通システムが必要となるであろうか。どのような都市においても自動車の利便性をすべて否定することは意味をなさないことは自明である。要は各々の都市が目指す都市像を明確にして、その構造に対応した自動車、鉄軌道、バス、その他の多様な交通機関がネットワーク化され、それぞれの特性を生かした役割を果たすことができる交通システムの確立が重要となる。それは過度な自動車依存からの脱却を意味するが、自動車に代わる魅力を持った、人と環境にやさしく、エネルギー効率のよい交通機関の整備が必要となる。特に公共交通がその役割を担うようにするには、利用者から選択されるような「魅力」を備える必要がある。

このような公共交通に要求される魅力としては、大きく「アクセス性」と「快適性」を挙げることができる。「アクセス性」については、「人へのやさしさ」の面から見れば、平面での移動によるアクセス性に勝るものはなく、その意味では路面上の利用が重要なものとなる。我が国では、2001年の道路構造令の改正において、新設の道路については、①歩道、自転車道の設置の義務、②路面電車の専用空間としての軌道敷、交通島（停留所）、を道路空間の一部として位置づけた。道路空間利用に歩行者、自転車、軌道への空間確保という配慮の道が開かれたと思われる。しかしながら、バス専用空間についてはその配慮がされておらず、また既存道路の整備については未解決のままである。とはいえ、道路という公共空間の再配分といった柔軟な思想が見出されたといえよう。次に「快適性」については以下のように考える。快適とは人が持つ五感（視覚、聴覚、嗅覚、味覚、触覚）で受け取った事柄を全体の感性として「快い」と判断することであるとすれば、公共交通に要求されるのは「乗り易さ」「乗り心地」といった事柄だけでなく、景観、デザイン性、面白さ、楽しさといった空間的、感覚的要素が重要であるといえよう。

このような魅力を持つように工夫された公共交通システムの導入の事例は、外国において多く見られる。特にヨーロッパにおいては、都市づくりのなかで計画的、意識的に創られてきた例が多く、LRTを中心とした公共交通の整備、トランジットモール整備、P&Rの整備などのハード施策と料金システムなどのソフト施策とを組み合わせたパッケージ施策による都市の活

性化に成功した事例が数多く見られる。このような成功事例の積み重ねを経て、各都市が競い合うようにして新たな公共交通システムの改善に乗り出している。

我が国においてはこのような成功例がほとんど見当たらないが、富山市における LRT「ポートラム」の整備と「串とダンゴ」のまちづくり政策に注目が集まっており、今後の進展が期待されている。また国においても先の道路構造令の改正だけでなく、道路運送法の改正、それに続く「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（2007 年 10 月施行）などの支援策も整えられてきている。



写 真 1



写 真 2

(写真 1, 2 はストラスブールの LRT「ユーロトラム」である。ストラスブールでは 1960 年に路面電車は撤廃されたが、1994 年に写真のような斬新なデザインの LRT を開業させ、公共交通を活かしたまちづくりを行っている。)



写 真 3 (出典：富山ライトレール株式会社ホームページ)

(写真 3 は富山市で開業した LRT「ポートラム」である。JR 富山港線を廃止し、新たな路線として LRT を導入した)

(2) 関市における公共交通への提案

前述のような背景から、関市における都市づくりからみた交通システムを考察してみる。関市の交通網の現状は次のとおりである。

①関市内の交通

- ・ 道路系 国道 156, 256, 248, 418 号を始め、県道、市道
- ・ 公共交通 関地域……巡回系バス交通＋長良川鉄道
武芸川、洞戸、板取、武儀、上之保の各地域内……巡回系バス交通
各地域間……幹線系バス交通

②広域交通

- ・ 道路系 美濃市方面……東海北陸自動車道、国道 156 号
岐阜市方面……東海北陸自動車道、国道 156 号
美濃加茂、多治見方面……東海環状自動車道、国道 248 号, 418 号
(名古屋方面……東海北陸自動車道＋名神高速＋名古屋高速、
または東海環状自動車道＋中央自動車道＋名古屋高速、
または東名高速)
- ・ 鉄軌道系 美濃市方面……長良川鉄道越美南線
岐阜市方面……なし (平成 17 年 4 月名鉄美濃町線廃止)
美濃加茂、多治見方面……長良川鉄道越美南線、JR 太多線

このようにしてみると、道路系の充実が図られていることがよく分かるし、合併後の関市の都市構造から見て、道路系が主とならざるを得ない地域が多く見られることは否めないところである。しかし、市内公共交通のサービスの低さとともに、広域交通での鉄軌道系では平成 17 年 4 月名鉄美濃町線の廃止により、唯一岐阜市方面との欠落が見られることは大きな問題点として指摘できる。1. で述べたように関市の都市づくりと都市活動の活性化への方向性を見出すためには、市内公共交通の充実と岐阜市方面でのなんらかの魅力的な幹線公共交通の整備が望まれ、長良川鉄道越美南線との接続、JR 東海道線または名鉄名古屋本線との接続などにより、幹線系公共交通がネットワーク化されることが望ましいと考える。

このようなネットワーク化への道を考察してみると、いくつかの代替案が浮かび上がってくる。主な案を列挙すると、

◇代替案 1 : 長良川鉄道越美南線および旧美濃町線の LRT 化整備と相互乗り入れ、市内の駅 (停留場) の増設

◇代替案 2 : 旧美濃町線の LRT 化整備、市内の駅 (停留場) の増設

◇代替案 3 : 長良川鉄道の旧美濃町線への延伸整備

などがある。

このような代替案を実現化するには、財源や運営のスキームの問題、鉄道事業法、軌道法など法制度の問題などいくつかの乗り越えなければならない大きな課題があるし、また技術の進歩により、LRT の構造やその他の公共交通システムの開発は日進月歩の状況でもある。いづれにしても、将来の関市をどのような都市にしていくかを基に、関市のまちづくりに「新たな魅力」を持った公共交通システムの導入を視野に入れることを提案したい。