

路面電車建設「反対意見」は本当に正しいか 道路の邪魔、バスで十分…欧州の例から検証

橋爪 智之：欧州鉄道フォトライター
2018年03月11日

栃木県宇都宮市で、路面電車建設に対する動きが活発化してきた。昨年9月の宇都宮市議会、および翌月の栃木県議会でも建設案が可決され、今年3月に着工する運びとなった。今回、着工が予定されている、宇都宮駅東口から芳賀町にある本田技研正門までの14.6キロが完成すれば、地域の利便性は格段に向上することだろう。
東洋経済オンライン「鉄道最前線」は、鉄道にまつわるホットなニュースをタイムリーに配信！ 記事一覧はこちら。

しかし、現段階においても路面電車建設に反対する声はまだある。富山や福井などで路面電車がそれなりの成功を取めたにもかかわらず、まだ道路交通に頼ろうという声が聞かれるのは、宇都宮市が過去に路面電車が走った歴史がない都市であることも関係しているかもしれない。

だが、その反対理由の中には、誤解から生じたと思われるものも少なくない。海外では先進的な都市交通として、各地で建設や路線網拡大が行われている路面電車だが、日本では宇都宮市に限らず、既存の路面電車を高規格化・路線延伸するといった事業に対しても、反対意見が一定数存在する。

路面電車に反対する理由は

こうした誤解やネガティブなイメージは、どこから生まれるのだろうか。日本と海外では、どういった点で意識のずれが生じているのか、そしてこのような意見を払拭することは可能なのか、反対意見として挙がっている主な例を取り上げて検証してみよう。

宇都宮市の事例のみならず、路面電車建設に反対する市民から挙がる意見としては、以下の声が多く見られる。

- ・路面電車を建設することで、道路の車線が減り、渋滞が悪化する。
- ・路面電車そのものが渋滞の原因となる。
- ・騒音や振動が心配。
- ・沿線以外の住民にはメリットがない。
- ・バス路線と競合する。
- ・高齢化社会では、利用できる人は限られてくる。

路面電車を建設することで道路の車線が減少し、場所によっては渋滞が悪化するという点に関しては、全く否定しない。海外ではむしろ、車線減少や交通規制、一方通行化、中心部への通行税導入、さらには都心部の駐車場には料金に下限を設けるなど、車利用者にとってわざと不便となるような、様々な規制を設けている都市も多く存在する。

路面電車を新たに導入した海外の多くの都市では、都心部への車流入量を極力減らしたいという点が導入にあたっての最も重要なポイントの一つだった。渋滞のさらなる悪化を防ぐため、都心部への車によるアクセスをあえて悪くすることで、郊外で車から路面電車への乗り換えを誘発し、車の乗り入れを極力抑制することがそもそもの狙いだからだ。

「本当に必要な人」が車を使える

ドイツ・ヴュルツブルクで、パン屋へ商品を届けに来た配送車。市街地はトラムおよび歩行者専用で、一般車の乗り入れは禁止されているが、配送車だけは乗り入れ可能となっている（筆者撮影）

もちろん、宅配業者や店舗への商品納入業者など、業務上やむをえない車についてはアクセスを許可し、荷卸しのためのスペースや専用駐車場を設け、きちんと優遇しなければならない。商店街などから挙がる反対の声の多くは、こうした運搬用のトラックなどがアクセスできなくなるという誤解から生じているが、これは大きな間違いだ。市街地中心部への車によるアクセス制限は、公共交通機関を利用できるにもかかわらず、通勤や買い物などで、無駄に車を利用している人たちを減らすことが目的なのである。

とはいえ、自動車交通にとって不便となるような都市構造とするならば、車利用者にただ不便を強いるだけではなく、路面電車へ乗り換えてもらえるような工夫や優遇措置は絶対に必要だ。郊外に大型の立体駐車場を設け、都心部へ向かう人には格安で提供するというパークアンドライドの推進は、その最たる例の一つだ。

車を一方的に排除するわけではなく、公共交通機関の手薄な地域の住民に、少なくとも停留所までは車を利用してもらい、そこから路面電車を利用してもらえば、中心部への車流入量を減らすことができる。場合によっては、郊外的大型ショッピングセンターに併設される駐車場を立体化して提供することで、帰宅時にショッピングセンターへ立ち寄り、という相乗効果も期待できるかもしれない。

騒音や振動が心配という意見も多い。確かに、時速60~70kmで電車が走る様子を見れば、そういった心配も出てくるだろう。しかし、海外でもそのような速度で走るのは郊外区間であり、多くの建物が密集する市街地中心部では、その速度は時速15~20km程度で、騒音や振動はほとんど気にならない。また、最新の路面軌道は、騒音や振動を抑えるための防振ゴムを備えるなど、環境に配慮した設計となっている。

また、沿線以外の住民には、路面電車ができてあまりメリットがないという意見もある。確かに、路面電車の路線そのものだけを見れば、沿線以外の地域にあまり恩恵がないという考えが浮かんでも不思議ではないが、前述のパークアンドライドはそのための解決策でもある。路面電車沿線に住居地がない人が、駐車場まで車で行き、路面電車を利用できるような環境作りは必要である。また、近隣の住宅地へのフィーダー輸送として、小型の路線バスを運行することで、免許を持たない高齢者や子供たちでも利用することが可能となる。バスとの連携は特に重要だ

地元バス事業者との連携は、新路線建設という大きなプロジェクトの中でも、特に重要な位置付けとなる。もともと市民の足として長年生活を支えてきた地元バス会社からすれば、路面電車開業に伴って利用客数が減少することになれば、当然ながら面白くない。かといって、相手をライバル視して競合路線を多く抱えた場合、乗客の奪い合いによって双方が疲弊する危険性がある。

路面電車の建設がある程度進んだ段階で、路線網を再編して競合区間を極力減らし、両者をきちんと接続させる結節点を設けることで、ウィン・ウィンの関係を築き上げていけるよう、きちんとした協議をしなければならない。前述の通り、路面電車の沿線でも末端の住宅街などにおいてバスの柔軟な運行は必要不可欠なので、路面電車の駅へ接続する路線網の整備も重要となる。

超高齢化社会を控えた日本では、今後ますます免許返納者数が増えていくことが予想され、都市交通の重要性は高まっていく。そのためにも、お互いをどのような形で棲み分けていくか、きちんとした話し合いが重要となる。

だが、そのバスと路面電車の乗り換えが不便だ、という意見も多い。確かに、日本の現状を見れば、どの都市も路面電車とバス、鉄道の乗降場所はバラバラで、場合によっては屋根もない中を何百mも歩かなければならないところもある。これでは悪天候の際、乗り換えをしたくないという声も出るだろう。

スイス・ベルン中央駅のトラムおよびバス乗り場。開放感あふれる大型の屋根が設置され、雨天でも濡れずに乗り換えが可能だ(筆者撮影)

ドイツ・ドレスデンで、トラムのホームを共有する路線バス。トラムもバスも共通の交通機関として同じホームから発着する(筆者撮影)

最近では路面電車の停留所を鉄道駅構内へ移設するなど、各都市で整備が進められたことで多少不便は解消されつつあるが、バス路線との接続は相変わらず悪い都市が多い。これは前述の通り、日本では路面電車とバスがライバル関係にある都市が多く、相互の乗り換えを考慮していない都市が多いからだ。

欧州の都市へ目を向けると、路面電車とバスは停留所の対面で相互に乗り換えられることが多く、場合によってはバスが路面電車の軌道へ入り、同じホームで乗り換えができるケースもある。路面電車とバスの垣根がなく、同じ公共交通機関として扱われているのだ。これは同じ事業者が路面電車とバスの両方を運営しているからこそ、こうした整備も可能となっているのだが、本来はライバル関係にある日本の路面電車とバス事業者においても、こうした整備は決して不可能ではないはずだ。

BRTではダメなのか？

軌道敷に縛られた路面電車ではなく、バス専用レーンを整備して路線バスを高度化すればよいという意見もある。いわゆる BRT(バス・ラピッド・トランジット)だ。確かに、都市の規模によってはそれも一つの選択肢として考えられる。

だが、バス 1 台の収容能力は高規格の路面電車と比較すればはるかに少ないため、その分多くの台数を走らせなければならず、決して効率的とは言えない。仕様にもよるが、接続バスを導入することで、路面電車に近い定員(120~150 名程度)を確保することも可能だが、いずれにせよ電気バスを導入するのでなければ、特に市街地中心部における騒音や振動、排ガスによる環境悪化も懸念される。バスは路面電車でカバーしきれない地域の補完として役割を分担することも、重要となってくる。

最後に、「高齢化社会では路面電車が開業しても利用できる人が限られる」という意見について検証しよう。これは不可解な声だ。停留所まで歩き、公共交通機関を利用するのは大変で、車を使って移動した方が便利だというのがその理由だが、高齢ドライバーによる事故が社会問題となっていることは、報じられるニュースの数を見ても明らかだ。家族が送迎するとしても、核家族化が進んだ現代社会においては高齢者だけの世帯も多くなっている。

高齢化が進む今後は、車に頼らずとも高齢者が自分自身で不自由なく移動することが可能な世の中にしていかなくてはならない。路面電車と接続する末端区間のバス路線に自由乗降区間を設定し、自宅のすぐ近くから乗車可能にするといった方法で、歩行する距離を短くすることは可能だ。今後を見据えた都市環境づくりを
オランダ・アムステルダム
の繁華街を行くトラム。ここを通れるのはトラムと歩行者、それに配送車のみである(筆者撮影)

路面電車が建設されれば、全ての問題が解決し、市民全員が満足する結果になるわけではない。だが欧米では、車だけに頼った社会がどういう末路を迎えるかにすでに気付いている。そして、かつては自動車社会にとって「お荷物」だった路面電車を新時代の公共交通機関として再生し、現在では路面電車を敷設した歴史がない都市へも積極的に導入されている。

だが、日本ではまだ路面電車は道路交通の敵という感覚が抜けきらない。このまま車にばかり頼った社会へ進んでいけば、日本は環境・福祉面で大きく立ち遅れた国となっていくことは想像に難くない。今後ますます加速していくであろう高齢化社会において、公共交通機関の重要性は日に日に高まっていくことだろう。10 年、20 年先を見据えた都市環境づくりは、現在の高齢者だけの問題ではなく、今働き盛りの 30~40 代にとっても、決して他人事の話ではないのだ。

「車優先」からいち早く転換した米大都市の今

交通を運賃収入に頼らない「公共サービス」に

森口 将之：モビリティジャーナリスト

2017 年 03 月 20 日

LRT の 3 文字を見て、鉄道好きがまず思い浮かべるのは欧州の都市ではないだろうか。しかし LRT はライト・レール・トランジットの略で、英語が語源であり、1970 年代に北米で生まれたものだ。

既存の鉄道(ヘビー・レール)や地下鉄に代表される高速鉄道より小型軽量の車両を用い、費用の掛からない都市型鉄道システムというのがライトレールの定義で、現地でストリートカーと呼ばれていた路面電車の進化形と考えられた。

北米で最初の LRT とされているのはカナダのエドモントンの路線で、1978 年に開業した。米国では 1981 年のカリフォルニア州サンディエゴが最初だった。その後ロサンゼルス、デンバー、セントルイスなど各都市に広まっている。いずれも新規開業路線であり、路面電車の近代化・高機能化によって LRT と呼ばれるようになった欧州とは経緯が異なる。

LRT と路面電車は別ジャンル

欧州は路面電車と LRT が同一と見なされることが多く(トラムという呼び方も一般的)、我が国の国土交通省も LRT のことを「次世代型路面電車システム」と呼んでいるが、北米はストリートカーとは別のジャンルとして認識しているようだ。

ストリートカーとはその名のとおり路面電車であり、都市内回遊のための乗り物なのに対し、LRT は郊外と都心を結ぶ鉄道として位置付けられている。ゆえに同一の都市に LRT とストリートカーの両方が存在している都市もある。オレゴン州最大の都市ポートランドもそのひとつだ。

ポートランドでは 1986 年に最初の LRT 路線が開業し、2001 年にストリートカーが走り始めた。現在は LRT5 路線、ストリートカー 3 路線を擁している。総延長は約 110 キロメートルと、日本最大の路面電車ネットワークを持つ広島電鉄の約 3 倍になる。

ポートランド国際空港に到着した筆者はまず、MAX ライトレールと呼ばれる LRT のレッドラインに乗った。米国には他にもダラス、ミネアポリス、シアトルなど LRT が国際空港に乗り入れる例がある。

車両は日本の LRT より大柄で、全長約 27 メートル、一部低床の連接車を 2 つつなげた 4 両編成だが、それが理由で MAX と名付けられているわけではなく、Metropolitan Area Express の略である。

MAX ライトレールは自転車の持ち込みが可能だ(筆者撮影)

ホームは到着ターミナルの端にあり、手前に券売機がある。料金は均一で、2.5 時間有効と 1 日有効がある。乗車券はホームに設置されたバリデーターと呼ばれる機械に通して有効にして乗車する。よって車内での料金授受はない。信用乗車と呼ばれる方式である。

車内で目に付いたのは、ドアの脇にあるユニバーサルスペースだ。自転車やベビーカーのほかスーツケースのアイコンが描かれており、空港アクセス鉄道らしい。ちなみに自転車は前輪を上にして吊るして固定する。スペース節約になるし、人間は座ってられる。賢い方法だ。

上下線が別々の道路を通るワケ

MAX ライトレールは、しばらくは日本の通勤電車並みのスピードで疾走する。駅間も 2 分前後と LRT として考えれば長い。ところがダウンタウン(都心)に近づくと急に速度を落とし、ダウンタウンでは道路上を走る。そして中心部を抜けると再び専用軌道になり、速度は上がり、駅間は長くなる。欧州のトラムトレイン、我が国の広島電鉄宮島線に近い。

もうひとつ、ダウンタウンでは上り線と下り線が別々の道路を走っていることも特徴だ。道路幅が狭いためもあるが、それだけが理由ではない。

ポートランドのダウンタウンは、碁盤の目のように道路が整然と走っているが、その間隔は米国の都市としては狭く、道路で囲まれた 1 ブロックが小さい。これを生かし、ダウンタウンのにぎわいを取り戻そうと考え、通り沿いのビルは 1 階を商店のための空間とし、LRT の上下線を違う道路に走らせることで、多くの通りが賑わうように考えたのだ。

欧州の多くの都市と同じように、ポートランドの LRT は走らせること自体が目的ではなく、まちづくりのための手段のひとつなのである。

一方、郊外に出ると「○○トランジットセンター」という駅名がいくつかあることに気づく。気になって車窓から外を見ると、バスターミナルが併設してあった。対面乗り換えできる駅さえある。欧州や日本でも実例はあるが、駅名にトランジットセンターと掲げているから分かりやすい。

ダウンタウンに戻ってMAX ライトレールを降り、平面交差しているストリートカーに乗り換える。ダウンタウンには東西方向に1路線、南北方向に2路線が走っており、すべて上下線が違う道に走っているため、合計8カ所の平面交差を見ることができる。こちらは3両連接の低床車で、全長約20メートルだ。ストリートカー専用乗車券もあるが、ライトレールの乗車券を持っていればそのまま乗ることができる。ライトレールと異なり、バリデーターは車内に設置してある。

こちらはまずダウンタウンを南北に貫くNSラインが2001年に開通し、続いてダウンタウンと川を隔てて東側のイーストサイドを環状運転する時計回りのAループと反時計回りのBループが2年前に開業した。

公共交通と自転車・歩行者のみが通行できるティリカム・クロッシング(筆者撮影)

筆者が乗ったのはBループで、しばらくダウンタウンを南に向けて走るが、まもなく街並みが途切れ、サウス・ウォーターフロントと名付けられたウィラメット川沿いの再開発地区に入る。オレゴン科学産業博物館を通り過ぎると、真新しい吊り橋を渡る。

ティリカム・クロッシングと名付けられたこの橋はループラインと同時に開通した。特筆したいのは、公共交通と歩行者、自転車だけが走れる「環境に優しい橋」であることだ。ここだけ見てもポートランドのまちづくりの方向性が分かる。

リベラルな気風が生んだ交通政策

米国50州の中で、太平洋に面した3つの州(ワシントン・オレゴン・カリフォルニア)は昔からリベラルな気風が強いことで知られている。昨年の大統領選挙では、いずれもドナルド・トランプ現大統領を擁した共和党は敗れている。オレゴン州最大の都市ポートランドもその気風を受け継いでおり、米国でいち早く自動車優先社会から公共交通重視の政策へと転換した。

1969年には、それまでバラバラだったポートランド周辺の3つの郡(カウnty)の公共交通を一元化したトライメット(TRIMET・Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregonの略)という公営組織が誕生した。1970年代の市長選挙では都心への高速道路乗り入れが争点となり、反対派候補が当選。その予算を公共交通整備に使った。

北米・南米の都市計画を専門とする知人の大学教授によれば、ポートランドではLRTやバスは道路交通とみなされるという。よって高速道路のための財源を公共交通整備に回すことができたそうだ。道路と公共交通が別の管轄になっている日本とは、アーバンモビリティに対する考え方そのものが大きく違うことが分かる。もうひとつ、公共交通の経営状況も日本とは大きく違う。

筆者が乗った平日昼間に限って言えば、ポートランドのMAX ライトレールやストリートカーは空いている。これで採算が成り立つのか不安に思うほどだ。でも心配はいらない。日本の多くの公共交通とは経営の考え方そのものが異なるからだ。

トライメットの資料を見ると、2016年度の収入5.42億ドルのうちライトレール、ストリートカー、バスなどの運賃収入は1.18億ドルと約2割に留まり、税金収入が3.25億ドルと半分以上を占めていた。ちなみに支出は6.32億ドルとなっており、9000万ドルの赤字となっている。

交通の位置づけを「公共サービス」に

日本の公共交通は、単一都市圏でも複数の事業者が存在するパターンが多く、運賃収入を主な財源としている。たとえば広島電鉄の2015年度の経営状況を見ると、63.69億円を稼ぐ鉄軌道部門は、そのうち59.09億円を旅客運輸収入が占めている。しかし営業費合計は66.96億円で、3.26億円の損失を出している。

欧米と日本の公共交通の大きな違いがここにある。欧米の公共交通は黒字経営を目指すこと以上に、より良い公共サービスを提供することを重視している。高齢者や子供など、すべての人に等しく移動の便利さを提供するためだ。公立学校や図書館は税金で運用され、道路も税金で作られているわけだから違和感はない。逆になぜ日本の公共交通が民間企業的な運営を強いられているのか不思議に感じる。

日本でも富山市などで、欧米流の公共交通改革が導入されている。しかし財源の多くを運賃収入に頼っているために、人口減少に悩む多くの都市で公共交通の経営も苦しくなっており、交通改革が進まない。

公共交通は学校や道路と同じように公共サービスとして位置づけ、都市交通は単一事業者に統合し、まちづくりと連携して整備を進めていくべきだろう。JR 北海道をはじめ、日本各地で公共交通の危機が叫ばれている今こそ、表面を変えることより、内側から生まれ変わらせることが重要だと、ポートランドを訪れて痛感した。

池袋駅とサンシャイン結ぶ「LRT」構想の全貌

”新型路面電車”が狙う、楽しい乗り物とは

大坂 直樹：東洋経済 記者

2016年09月12日

「豊島区は全国でいちばん注目されている。昨年に新庁舎が完成し、今年7月には地元の小池百合子氏が都知事に選出された。いよいよ”時が来た”という思いだ」。8月8日、豊島区内で開催されたシンポジウムでマイクを握った高野之夫・豊島区長の声が熱を帯びた。

豊島区を代表する街、池袋は新宿や渋谷と並ぶ繁華街の一つ。池袋駅にはJR、西武鉄道、東武鉄道、東京メトロが乗り入れ、1日の利用者数は250万人を超える。駅周辺には西武百貨店、東武百貨店などの巨大百貨店が軒を並べるが、その一方で東京芸術劇場をはじめとした文化施設も多い。近年は、サンシャインシティの近くにアニメグッズや同人誌を扱う店が増え、アニメファンの集まる街としても注目を集めている。そんな池袋にLRTという交通システムを走らせようという計画がある。

池袋とサンシャインを結ぶ

LRTとは「Light Rail Transit」の頭文字をとったもので、日本語に訳すと軽量軌道交通となる。イメージ的には路面電車に近いが、低床式車両の導入や駅のバリアフリー化など、日本で昔から走っている路面電車とは違う特徴を持つことから、従来の路面電車と区別する意味でLRTと呼ばれている。

2006年、富山市が日本で初めて本格的なLRTを導入。その後、宇都宮市をはじめとして、LRTの導入に動き出した都市は全国にいくつもある。池袋もその一つだ。

約2キロメートルのルート案は、池袋駅東口を起点に駅前から伸びるグリーン大通りを直進し、あうるすぽっと（豊島区立舞台芸術交流センター）を左折、サンシャインシティの東側、北側を走って池袋駅東口に戻る。都電荒川線が近くを走るが、現在のプランでは接続は想定されていない。

池袋駅東口の駅前にある明治通りはつねに自動車であふれかえっているが、現在は明治通りのバイパスを整備中。2019年度の完成後は、駅前の道路を廃止して歩行者広場にする構想を豊島

区は持っている。そこにLRTが乗り入れれば、池袋東口のイメージは大きく変わる。豊島区は2035年を想定した池袋駅周辺のまちづくりガイドラインを今年7月に策定。LRTの導入計画はそこにもしっかりと盛り込まれている。

とはいえ、池袋駅とサンシャインシティの間は歩いて移動できる距離だ。高野区長自身も「池袋からサンシャインまでなら歩くほうがかえって早い」と認める。必要性が乏しいと思われるエリアになぜLRTを導入するのか。

高野氏は言う。「普通のLRTを走らせても人は乗らない。人を呼び込むためには乗って楽しい“トラム”を作らないと」。つまり、豊島区が目指しているのは、観光列車的な乗りものなのである。富山市内を走るLRT(写真:記者撮影)

そもそもLRTは路線バスと地下鉄の間に位置付けられる中規模輸送的な交通手段だ。路線バスでは対応しきれない需要をLRTで代替するというのが自然な流れである。全国の都市で進んでいるLRT計画は、バスや自動車に代わる移動手段であることが強調されている。しかし、多額のコストをかけても「地域の住民が日常的に利用するのか」という点で、合意形成がつかずいてしまう。これこそLRTの導入が進まない理由だ。

その点、池袋は、住民の足という交通論ではなく、池袋にやってくる人が観光目的で乗るという点を前面に押し出した。「池袋にはアニメファンが多く訪れるので、アニメ(ラッピング)電車を走らせてもいい」と、高野区長は構想する。

2階をカフェにした列車

「観光目的であれば、日本にこれまでなかった形のものを作らなければ乗ってもらえない。そこで2階建て電車を提案します」。池袋で不動産業を営む後藤文男氏はこんなアイデアを披露する。路面電車ファンの後藤氏は、英国の地方都市ブラックプールを走る昔懐かしい路面電車の写真をカメラに収め、写真集『ファンタスティックトラム』を今年4月に出版した。

LRT導入による池袋の活性化を目指す「池袋の路面電車とまちづくりの会」の事務局長を務める溝口禎三氏もこの写真集を見ながら「2階はカフェにして、ビールを飲みながら池袋の町を見物する。こんな楽しい列車がいいなあ」と夢を描く。

2階建て路面電車というアイデアに無理はないのか。「日本の法規上、架線集電式の2階電車では道路の高さ制限に引っかかってしまうので、バッテリー式の架線レスの電車にする必要がある」と後藤氏は指摘。「充電は池袋の駅前に停車中にパンタグラフを上げて行い、車体の高さは2階バスを基準にすれば法的な面はクリアできると思う」。

観光目的であれば、LRTでなくてもいいようにも思える。たとえば、北九州市門司区では、門司港駅と関門海峡トンネルを結ぶ観光トロッコ列車を運行し、人気を博している。ただ、「乗って楽しむとはいえ、池袋は1日の駅の乗降客数が250万人以上の都会で、サンシャインなどほかの派生需要からくる乗客も多い」(溝口氏)。池袋にやってくる大量の人をさばくという点で、ある程度は輸送能力は必要ようだ。

気になるのは導入にかかる費用や採算性だ。LRTの導入費用は85億円程度が想定されている。うちインフラ建設にかかわる80億円は区が、残りの5億円は運行を担う民間が負担する。区の負担分の半分は国が補助するという想定だ。導入費用はともかくとして、毎年の営業収支が赤字では、わざわざ導入する意味がない。

新宿や渋谷にない乗り物がほしい

高野区長は「採算性はまったく白紙」と言うが、「採算が取れないはずはない」と、鉄道コンサルティング会社・ライトレールの阿部等社長は断言する。「世界第2位のターミナル駅である池袋駅と、毎日10万人近くの来訪があるサンシャインシティを結ぶ便利な交通システムを作れば、多くの利用が得られる。将来は都電に乗り入れて池袋と早稲田を直結すれば、より多くの利用を期待できる」。

既存運行ルートの大半は区道であり、新たな用地取得はほとんど必要ない。ただ、都道と交差する部分のみ都から道路使用許可を得る必要がある。現在、交渉は難航しているもようだが「LRTを活用した街づくりの意義をよく理解している小池氏が都知事になったことで、交渉が進むかもしれない」と期待する声も地元にはある。

2006年の富山ライトレール以降、新たなLRTは登場してない。しかし、次のLRTの最右翼とされる宇都宮市の計画について、9月8日に運輸審議会が「認定が適当」と答申したことで、宇都宮市のLRTは実現に向けて大きく動き出した。

その宇都宮市にしてもこれまで多くの紆余曲折があり、いまだに反対論も根強い。池袋のLRT計画にしてもすんなり進むとは限らない。国が宇都宮市のように必要性を認めるかどうかも未知数だ。それでも、富山の次のLRTの登場は、池袋にとっても追い風になりそうだ。

「住民の足」としてLRT導入を目指す人たちと話をしていると、そこには「どうしても必要だ」という切迫感がある。今までLRTがなくても困らなかったのになぜそこまで熱心に活動するのだろうか。

「池袋は長らく都会の辺境と思われてきたんです」と、溝口氏がその理由を解説してくれた。東京を代表する巨大エリアでありながら、新宿や渋谷と比べて格下に見られてきたというくやしさが、池袋の住民にはあるという。しかし、戦前には若き芸術家たちが多く移り住み、独自の文化圏「池袋モンパルナス」を形成するなど、池袋は誇り高い地域でもある。「新宿や渋谷にはない独自の魅力ある街を形成したい」。池袋に住む人たちが胸を張って誇れる乗りもの、それがLRTなのかもしれない。