

## 【巻頭言】

宿利正史 Shukuri Masafumi

もう 4 年半ほど前になりますが、日本の新幹線の導入を働きかけるため、米国フロリダの州都タラハシーを訪れ、クリスト知事（当時）と面会した折に、「フロリダはかつて鉄道王国だった」と聞き、不思議な感じがしたことを良く覚えています。

今の私たちにとって、米国はまぎれもなく「自動車王国」であり、「航空王国」であって、鉄道の影は薄く、高速鉄道計画も未だ実現に至りませんが、先日、その米国で思いがけなく「鉄道」に出会いました。それはグランドキャニオンのサウスリム・ヴィレッジで、丸太造りの駅舎と堂々たる蒸気機関車を見かけたことです。

話によれば、もともとアリゾナ州ウィリアムズ近くの鉱山用に造られた鉄道が、1901 年に旅客鉄道としてグランドキャニオンまで建設され、当時は大人気だったようですが、1968 年に、最後の一月間の乗客がわずか 200 人という状況下で廃止され、その後 21 年を経て 1989 年から運行が再開されたということでした。



グランドキャニオン  
2014 年 9 月 筆者撮影



同木造駅舎 2014 年 9 月 筆者撮影

残念ながら乗車する機会はありませんでしたが、今では、ウィリアムズとグランドキャニオン間 1 日 1 往復ながら、人気のある観光鉄道として、グランドキャニオン観光に一役買っていることが実感されました。

廃止された路線が、新たに甦って活躍しているということでは、今年の 1 月に訪れた南仏ニースのトラム（路面電車）が思い出されます。

1953 年に市内の全ての路線が廃止されたものの、2007 年に新たに運行を開始したトラムは、車両が美しくデザインされ、さらに、街の景観に配慮して、市の中心部では架線を使わずにバッテリーで走行する方式が採用されていました。

半世紀を超えてのトラムの再生は、交通渋滞などにより陳腐化しかけていた「ブランド」の生き返りをかけて、街の景観の修復事業と同時に実行されたプロジェクトで、初めて同地を訪れた私には、街と交通が見事にマッチして、コート・ダジュールの中心都市ニースの魅力を一層高めているように思えました。

7 月に航空関係の学会に出席するため滞在したボルドーでも、街の中心にあるホテルと郊外の会場との行き来で、連日のようにトラムのお世話になりました。券売機の使い勝手が悪い点を除けば、とても快適で、かつ、いかにもお洒落な姿で、思わず何回もカメラのシャッターを切ってしまいました。ボルドーのトラムも、市の中心



ニース 2014 年 1 月 筆者撮影



同 2014 年 1 月 筆者撮影

部の歴史地区では架線がない第三軌条方式で、世界遺産の街並みに、なお一層の彩りを添えていました。かつてワイン貿易で大いに繁栄したこの港町は、18世紀から19世紀にかけて都市計画に基づいて調和のとれた美しい街並みが整備されたものの、その後黒くススケット精彩を欠いていたのを、30年程前から修復・再生に取り組み、2007年には「月の港」として世界遺産登録を得ました。

「眠れる美しき街」と言われたこの街の再生・再開発と併せて、既定の地下鉄計画を破棄してトラムの導入を決定したという経緯に、市民や行政当局のこの歴史ある美しい街に対する愛情や誇り、それに賢明さが見てとれます。

これらの事例については、いずれも世界的に有名な観光地や都市のケースではないかとの見方があるかもしれませんが、ニースは人口35万人、ボルドーは人口24万人の都市であり、その域内の交通機能として、また、都市機能としてトラムの計画・整備がなされたものであって、その本質のところは、日本に置きかえてみても決して特殊なものでも、異質なものでもないはずです。

加えて、見逃してはならないのは、交通手段としての鉄道やトラムが、それ自体魅力的な観光資源として、はたまた、それぞれの都市や地域を彩り、特色づけるシンボルの一つとして、大きな役割を果たしていることです。



ボルドー 2014年7月 筆者撮影



同 2014年7月 筆者撮影

日本でも、富山市の LRT（路面電車）「富山ライトレール」は、廃線が検討されていた JR 富山港線を再活用してスタートしたものです。

平成 19 年に私が立法に携わった「地域公共交通活性化・再生法」の国会審議には、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを目指す富山市の森市長に参考人として出席していただき、法律の成立後は、この法律の適用第一号として、全国で初めて上下分離方式により、富山市の中心部で富山地鉄の路面電車の環状線化が実現しました。

いよいよ来年春には、富山駅北側のライトレールと南側の富山地鉄の路線を接続する事業の第 1 期部分が完成する予定と聞いており、北陸新幹線の開業ともども期待がつのります。

「観光鉄道」、「観光列車」についても、九州における多彩な取り組みをはじめとして、目が離せなくなりました。この夏、25 年振りに金木から五所川原まで乗車した津軽鉄道も、奥津軽地方に無くてはならない存在として、立派に頑張っていました。

紙面の都合もありここでは具体的なことは控えますが、鉄道は、たとえ廃止されてしまった路線であっても、その駅舎や車両、車庫、線路敷など、それぞれがその鉄道がかつて活躍していた地域や街の生い立ち、歴史を今に伝えることができる遺産です。

素晴らしい「デザイン」によって鉄道の魅力と可能性を高め続けておられる水戸岡鋭治さんが、以前私に語られた「どのようなロー



津軽鉄道「走れメロス号」  
2014 年 7 月 筆者撮影



同 2014 年 7 月 筆者撮影

カル鉄道でも、廃止路線でも、必ず活かしようがある。」という一言が忘れられません。

地域の公共交通サービスを確保し、改善するための政策は、交通政策基本法の制定や、地域公共交通活性化・再生法の改正、予算措置の拡充など、その充実・強化が図られつつあり、喜ばしい限りです。

ただ、「行政」という機能に本来的に内在するある種の制約として、「交通政策」には交通政策としての、また、「観光政策」や「まちづくり政策」にはそれぞれの、いわば守備範囲とでも言うべき枠組みが存在することもまた事実です。

これからの時代、自分たちの地域や街に誇りを持ち、持続可能な形でその魅力を高めていきたいと考える住民や行政当局には、実は何がその地域に固有の、あるいは独自の貴重な資源でありポテンシャルであるのかについての“目利き”とともに、場合によっては既存の政策の枠や固定観念を超えたところで、実行すべきメニューを選択し、その実現に向けて行動する覚悟と努力が求められている、と感じています。

宿利正史 氏



東京大学公共政策大学院客員教授、国際高速鉄道協会（IHRA）理事長、当法人会員。

1974年運輸省（現国土交通省）入省後、在インドネシア日本大使館一等書記官、内閣法制局参事官、鉄道局業務課長、大臣官房総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、国土交通事務次官等を歴任。陸、海、空すべての運輸行政に携わり、様々な新機軸を打ち出すと共に国際交渉等その活動は国際的。2013年に成立した交通政策基本法の礎を造る。