

# Light Rail Transit の将来性

堀川 泰史<sup>1)</sup>・荒木 光<sup>1)</sup>

## The Future of Light Rail Transit

Yasusi Horikawa and Hikaru Araki

抄 録：今日の都会の交通渋滞は、限度を超えている。とりわけ、公共交通機関が十分整備されていない地方都市の事情は深刻である。四国愛媛県松山市森松線沿線を例として LRT (Light Rail Transit) 導入の可能性を探ることで、その将来性を考えてみた。LRT 導入に対していろいろと指摘されている問題点を 5 点に絞り、その解決方法を示した。そして、松山市森松線沿線に LRT 導入を実現させるための 5 つの提言を述べた。自動車などのための道路整備を公共事業でしているのであるから、LRT の基礎施設たとえば線路を敷設するなどは、公共事業ですることも考えるべきである。また、近い将来資源問題の結果、今日のように自動車に気軽に乗れなくなる可能性が非常に高いので、その時に備えた公共輸送機関としての LRT を今作っておくべきであるという視点も必要である。もともと、LRT 構想が出てきたのは、自動車による環境破壊が度を過ぎたからである。それを何とかするためには現在持っている価値観を変えねばならない。LRT 構想がいつ実現できるかは、その価値観を変えることをどれくらいの人ができるかどうかにかかっている。

キーワード：LRT, 新型公共交通, 伊予鉄道森松線

### はじめに

地方における公共交通機関利用者の減少が問題になって久しい。とりわけ、四国ではこの問題が顕著である。四国全体の人口は約 420 万人で、全国総人口比 3.2% である。それに対し、四国内における鉄道利用者の対全国比は僅か 0.5% にも満たない。一方、自家用車の利用者数は全国比 3.7% と人口比を上回る。

このように、地方における主役は完全に自動車に取って代わられている。それに従い、既存の公共交通は淘汰されていった。四国では、自家用車と公共交通という 2 つを天秤にかけたとき、普通は自家用車を選択する。都会で暮らしていると考えられないことだが、四国では、「ここ 1 年間で 1 回も電車、バスに乗ったことがない」と答える人が多くいる。これは電車やバス

1) 京都教育大学

が走っている市街地においても見受けられる。さらに農村部や島嶼部へ行けば、「電車なんて乗った覚えがない」と答える人さえいる。公共交通不毛の四国の地においては、これが普通なのである。

なぜ、ここまで公共交通が利用されないのか。その理由は、「車でしか移動できないから」である。人間は食べ物がなくでは、生きていけない。100%自給自足の生活を行っている訳ではないから、当然店に買い物に行って、必要なものを調達する。しかし、田舎に行けば、店まで徒歩や自転車では行けないという地域が多い。必然的に、便利で快適な自家用車に頼ることになる。また、車で行けば、たくさんものを積載でき、坂道も苦にすることはない。さらに遠く離れた市街地へも出かけることができる。行動範囲が広がることにより、遠くの場所にあった会社や学校へも通えることができる。その結果、生活の幅が広がる。このように田舎において自家用車は、便利という枠を超えて、必要不可欠なものとして捉えられている。

自動車は快適そのものであり、我々の生活をより豊かにしてくれた。しかし、社会全体で考えたとき、自動車が増え続けることは決してよいことではない。増加した自動車は道路を埋め尽くし、公共交通であるバスの流れを阻んでしまう。また、自動車から排出される有害物質は、大気を汚染し地球温暖化を始めとした多くの環境問題の元凶となっている。地球環境を意識して、排出ガスを抑えたハイブリット車が開発、発売されている。しかし、これを作り出す工程においても大量の資源を消費しているものであり、結局は石油で走っている構造であり、消費量を他車より抑えている程度にしかすぎない。

本気で地球環境を意識し、持続性を求めた交通環境を構築するのであれば、自動車のような個人主体の移動物ではなく、大量輸送が可能で一人当たりの資源消費量も格段に低い電車に目を向けるべきである。電車の中でも、街単位の交通体系の主役として期待でき、建設、維持コストの低い路面電車の良さを見直すべきなのである。欧州では、30年以上も前から、これに気づき、路面電車の復活、改良に努めてきた。築き上げられたシステムは LRT と呼ばれ世界中に広まった。

筆者の出身地である愛媛県松山市には、現在でも路面電車が走っている。市内を縦横に走る路面電車は市内電車と呼ばれ市民の重要な足として機能している。また、近年「坊ちゃん列車」と称した蒸気機関車風のレトロな復刻車両が運行され、文学のまち松山をアピールしていることでも名高い。

この市内電車を運営しているのは伊予鉄道とよばれる民間の鉄道会社である。伊予鉄道は、41年前に、ある保有路線を廃線とした。松山市南部を走っていた森松線である。森松線は総延長 4.4km の小規模な路線であった。沿線には集落が点在しており、地元住民の足として愛されていた。沿線住民にとって、森松線は地元と松山市中心部を結ぶ重要な交通手段であった。しかし、維持経費の問題と、自動車普及時代の到来を見込んだ伊予鉄道は、1965年に森松線を廃止した。

しかし、事態は伊予鉄道の予想に反し、廃止後、国道沿線で自動車移動に適していた森松地域は松山市のベッドタウンとして発展し、人口が増大した。また、高速道路の建設、大型商業施設の建設ラッシュにより、旧森松線沿線は列車時代からは考えられない状況へと変貌することとなる。

やがて「森松線が今でもあったら」という住民の願望が芽生えるようになった。森松線を復活して欲しいとの声を受けて、伊予鉄道も、2004年に森松線の復活構想を提示した。その内容は、市内中心部から森松を経て砥部町市街地へと向かう輸送体系の整備であった。この具体策として、LRT導入による森松線の復活が期待されている。伊予鉄道は、「将来計画・構想路線」として留めていたが、実現すれば、まさに夢のような交通形態が出来上がる。

果たして、いつまでも住民が利用し続けていける新型公共交通が構築できるのか。そしてLRTを導入した場合、住民にとって最もよいLRTはどのような形態であるのか。さらには、真の目的である「自動車がなくても生活していけるまちづくり」が実現できるのか。これらを考えてみたく、本稿に取り組んだ。

## I. LRT (Light Rail Transit) とは

### 1-1 LRTの特性

LRTとは、Light Rail Transitの略称である。日本語訳をすれば、「軽量軌道交通」になる。LRTの定義づけに関しては、書物や資料により若干言い回しが違ってくる。国土交通省による定義を引用すると「LRTとは、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム」である。(国土交通省ホームページより)

構築された交通システム全体を指す言葉としてLRTが使われているのが世界の潮流である。低床車両を導入したからといって、LRTが構築されたとはいえない。

LRTの持つ特性は以下のとおりである。

- ① 大量性  
単車で運行されることは少なく、連結車がほとんどであり多編成による運行が可能である。
- ② 高速性  
郊外部の専用軌道では、時速70kmで走行する能力がある。併用軌道内では時速30km以内の低速運転が行われる。
- ③ 環境へのやさしさ  
電気を動力にしているため、走行から生じる排気がない。  
車両重量が軽い上に、レールを樹脂で固定した防振軌道(インファンド)となっており、滑らかに静かに走行ができ、騒音・振動が極めて少ない。郊外部の専用軌道では芝生が植えられているところもある。これは住宅街の緑化と騒音防止のためである。
- ④ ひとへのやさしさ  
車内に段差がないので、すべての人が乗り降りしやすい。路面を走行するため、道路からのアクセスが容易である。地下鉄のように駅での昇降が少なく、車内から降りても分かりやすい。駅間距離も400m前後と短い。アクセスに優れた交通システムである。
- ⑤ 低コスト

建設費が安い。(1km あたり, 地下鉄は 200 ~ 300 億円, LRT は 20 ~ 30 億円)

⑥ 快適性

車両性能が高く, 高速で快適な加速減により, 乗り心地が良い。

⑦ 他の公共交通機関との高い結節性

走行は, 路面はもとより, 高架, 路下, 地下なども可能で, 柔軟性の高い施設形態が選択できる。従来の鉄道システムとの相互乗り入れもレール幅 (ゲージ) が同じであれば可能で, 極めてオープンなシステムといえる。

バスとの連携に関しても, LRT の軌道をバスが走行していたり, LRT の停留場と同一面にバス停を設けることを実施している例もある。

⑧ 車内運賃収受なし=信用乗車システムの採用が多い。

信用乗車システムや運輸連合によるゾーン制運賃制を採用して, 利用者にとって運賃面のバリアフリー化が図られているところが多い。

マイカーの魅力に勝つには, 公共交通機関のスピード性, 快適とともに運賃のバリアフリーがきわめて重要である点をヨーロッパの諸経験は示している。

なお, ヨーロッパの LRT 経営は採算第一ではなく, インフラ部分の回収を運賃でする必要もないため, 運賃が安い水準のところが多い。自動車をもたらす都市環境の面の負荷を考慮し, それに対抗すべく政策的に運賃を低くしている側面もある。

⑨ TDM 政策との一体的な運営

LRT は自動車利用抑制, 自動車から公共交通への転移を狙って導入されている。郊外の LRT 停車場に併設してマイカー駐車場を設置するパークアンドライドや中心市街地の活性化を図るためトランジットモールを採用するところも多い。LRT 導入が TDM (交通需要マネジメント) 政策の大きな構成要素となっている。

⑩ 歩行者主役のまちづくりをコンセプトに

歩ける (walk able) まちづくりをコンセプトにして, LRT を中心としたまちづくりを進めているところが多い。回転性が高まり, 滞在時間ものびて中心市街地が活性化するため, LRT は都市内を水平方向に移動するエレベータとして, 観光手段や都市再生の位置づけがなされている。

(以上は, 立命館大学経営学部土居靖範教授氏の「路面電車復活の国際的動向と日本の課題」より引用した。)(註 1)

## 1-2 世界における LRT 導入の動き

総合的な交通システムとしての LRT の導入は, 1978 年に導入されたカナダのエドモントンが最初である。次に 81 年にはカルガリー (カナダ) とサンディエゴ (アメリカ) にも登場した。また, 中心市街地の再開発の検討も同時に進められ, 車を排除し, 公共交通を活かした歩行者専用のショッピング街路であるトランジットモールの建設が図られた。トランジットモールでは, 公共交通はの中で水平に動くエレベータとしてモール全体を一つの建物のように機能させるとともに, モールに人を呼び寄せる役割も果たして, 公共交通と都市中心部の再生にも貢献することになった。また, 低床電車も導入されていった。低床電車の登場によって, 車椅子

でも特殊な装置を使わず、歩道上から直接乗り降りが可能となった。

技術開発は進められ、90年代になると特殊な駆動方式を使って床の全ての部分を低くした全低床電車（100%低床車）も登場し、確実にその数を増やしている。こうして、LRTは普及していき、現在までの約20年間の開業都市は、世界23カ国54都市を数える。

### 1-3 日本におけるLRT導入の動き

日本で現在、最も著名なLRTは富山市の富山ライトレールである。富山ライトレールはJR西日本の富山港線跡に作られた路線である。LRTを採用したことからライトレールの名が付けられた。運営母体は富山ライトレール株式会社で、JR西日本から富山港線の経営を引き継いだ第3セクターの会社である。2006年4月29日の開業で、歴史は浅い。同年10月9日には、目標より3ヶ月も早く乗車人数100万人を達成したばかりである。富山港線時代の乗車人数は1日平均2266人だったが、現在は約5000人になっている。赤字路線であった旧富山港線を見事にLRTとして復活させることに成功した。そして車両は、2006年度のグッドデザイン賞を獲得した。

富山ライトレールは全国初の本格的なLRTとされている。LRTによる路線の復活といえ、本稿の森松線と共通する。森松線復活におけるお手本となりうる路線であろう。

近畿地方においても、LRT導入の計画は進んでいる。大阪市南部から堺市を走る阪堺電車は大阪に残る唯一の路面電車であったが、LRTでの存続が決定した。南海電鉄の堺駅と堺東駅を結ぶLRT新線が計画されており、そちらに乗り入れる形で更なる利便性の拡大が図られるという。

それらの地域以外でも、LRT導入構想・計画がなされている都市は多い。なお、LRTの代わりに電気自動車バスを使用するという構想があるが、現在のところそれは先述のLRTの特性をあまり備えていないといえる。本稿の対象にはならない。しかし、LRT導入は空論ではなく、実際に起こっている動きなのである。そのような背景を念頭において、『LRTの将来性』を「伊予鉄道森松線（愛媛県松山市）LRT化復活構想」の副題で本稿を展開していきたい。

## II. 森松線の歴史的背景

### 2-1 森松線の誕生

森松線を運営していた伊予鉄道は、愛媛県中予地域（松山市とその周辺部）を中心に鉄道路線、バス路線を運営している会社である。現在では、百貨店、旅行代理店、自動車整備、人材派遣と多岐にわたるビジネスを展開する伊予鉄グループの中核企業に成長した。

森松線は石井村の住民からの請願が端緒となり建設された路線である。建設決定に至るまでの間、伊予鉄道内部ですんなりと決まったのではなかった。1年以上の間、社内で森松線建設に対する議論が衝突していた

森松線は高浜線（三津線）や郡中線と違って伊予鉄道が主導となって敷設に動いた路線では

なかった。そして、あくまでも横河原線の立花駅から南に延びる短区間の補填的な役割を担う支線として位置づけていた。つまり、森松線建設が伊予鉄道にとって、さして重要度がなかったのである。これが後に、伊予鉄道の森松線経営に対する動きを示す因につながった。伊予鉄道は会社設立当初から存在する三津線、意欲的に誕生させた郡中線といった瀬戸内海側を通る海側路線主導の経営であった。だからこそ両路線地域間で繰り広げられた他社との競合を取りまとめ、自社に組み入れる形で路線網を形成していった。これに松山市内を限なく走る路面電車を組み合わせた路線体系が主な収入源であった。これらを核として伊予鉄道は鉄道運営を行っていたのである。

## 2-2 森松線の沿線環境

森松線が開業した当初、沿線には核になる集落もなく閑散としていた。終点が森松駅とされたのも、森松駅より先に一級河川・重信川が流れているからと考えられる。しかし、森松線は土佐街道（現・国道33号線）と併走しており、付近の交通の流れは多かった。そのため、森松駅は交通の要衝としての機能を果たした。当時は、鉄道による運搬が主流であったため、肥料や米といった貨物が森松駅から多く積み出されていた。さらに、森松の河原の端まで鉱石輸送用の索道が来ており、索道で輸送されてきた鉱石が森松線の貨車に積み替えられて送り出されていた。また、1908年には伊予鉄道の駅として初めて森松駅に荷扱所が設けられている。これも森松が上浮穴方面への物産搬出の門戸であったことを物語るものである。

また、森松線には森松以南の砥部まで延伸を望む声があり、計画もあったが、白紙に終わった。先にも述べた、重点路線ではなかったことが響いていたのかもしれない。しかし、森松を拠点に延伸計画が上がったということは、森松線の誕生により森松駅が村の中心として発展したことを示す一面である。

森松線が最も活躍したのは、旧暦正月の7～9日に椿神社で開かれる椿祭りの時である。椿祭りは、「伊予路に春を呼ぶ祭り」「椿さんが終わったら、寒さもやわらく」と今でも語られる、松山を代表する祭りである。県内のみならず、全国から参拝客が訪れる。椿神社は、松山市石井地区に位置し、森松線の石井駅から歩いて1kmの距離に位置する。伊予鉄道にとっては、椿祭り期には「森松線＝ドル箱路線」となった。貨物車両にも人が溢れていたほどである。しかし、森松線が乗客で賑わうのは椿祭り開催時くらいであり、1年の間でも僅か3日間ほどであった。普段は、典型的なローカル線の風景であったという。

## 2-3 森松線の運行形態

森松線は、支線の役割であったためダイヤの本数は他線と比較しても、非常に少なかった。開業時のダイヤによると、朝夕のラッシュ時、昼間の閑散時と関係なく、上下線とも約2時間間隔で運行されていた。これは、開業当時（明治時代中期）に地方都市、さらにはその中でも閑散とした路線において通勤、通学のラッシュは存在しなかったためだと推測される。

開業当初から、横河原線に乗り入れて、上りは松山市駅方面、下りは横河原方面まで運行するダイヤも組まれていた。それが、立花－森松間のみのダイヤと交互に組み込まれていた。森松線は、立花－森松間4.4kmの路線だけではなく立花－松山市駅間5.8kmの路線としての任

務も兼ねていたことになる。

ダイヤが最も充実していた時期は、皮肉にも森松線の末期（1965年）であるが、この当時のダイヤでも1時間間隔の運行であった。乗り入れ運行をしていた横河原線は、宅地開発が進み、ラッシュ時には15分間隔でダイヤが組まれていた。時代は高度経済成長期で、他線はダイヤの充実を図られていたのに対し、森松線はローカル色を脱せないままでいた。

#### 2-4 森松線の廃止

太平洋戦争敗戦後の日本は、国民の努力により奇跡的な復興を果たした。そして、メーカーの高い技術による低コスト化と大量生産の実現で自動車社会も大きく様変わりする。都市部の富裕層だけのものではあった自動車が、庶民にも手が届くところまでやってきた。

念願の自家用車を手にした人々は、会社に出かけるにも、買い物をするにしても自家用車を交通手段として選択した。愛媛においても自家用車の普及は早かった。国鉄、伊予鉄道といった公共交通機関はあるものの、田舎では、都会に比べ本数が極端に少ない。公共交通を享受しているのは松山市周辺や今治、新居浜といった県内主要都市とその沿線住民が中心として限られていた。鉄道、バスが走っていない地域では、自家用車を購入すれば当然そちらにシフトする。自家用車を保有した家庭は、移動範囲が格段と広まり、生活の幅が広がった。ある意味、自家用車の普及は、旧来の公共交通機関による地域間格差を解消したかもしれない。都市部、農村部といった地域に関係なく自動車が走る時代となった。かつて渋滞など存在しなかった道路にも次第に自家用車の流れが埋まるようになった。

森松線は路線の大部分を国道33号線と併走する形で走っていた。国道33号線は松山市と高知県高知市を結ぶ一般国道である。10年ほど前に四国縦貫自動車道の建設で松山高知間が川之江経由で結ばれたことにより、所要時間の大幅な短縮が図られた。しかし、モータリゼーションの進展からこの自動車道の開通までの約30年間、国道33号は松山高知間の大動脈として機能し、慢性的な交通渋滞が問題化していた。その結果ただでさえ乗客が少なく、支線の役割しかなかった森松線は自動車の普及による痛手を真っ向から受けた。

乗客数の変化を見てみると、終戦後の1949年には206万人あったのが、僅か3年後に50万人減の152万人になった。11年後の1960年には更に50万人以上減って93万人と100万人を割る数字となった。約15年の間に、乗客は半分に減ってしまったのである。沿線人口が増加していくにもかかわらず、鉄道利用者数は減少の一途を辿った。その原因は自家用車の普及である。

乗客数の減少が顕著であったが、乗客数における定期利用客の割合の多さも利益効率の悪化に拍車をかけた。終戦後すぐに定期利用客が5割を超え、廃止の頃には、定期利用客が65%強になっていた。

1964年当時、起点立花駅の森松線利用者は1日あたり平均1100人であった。しかし、このうち約850人は朝のラッシュ時の人員であり、ほとんどが定期券利用客であった。定期券利用客の割合が多いことは、運賃の低廉化を意味している。当時、起点立花駅から終点森松駅までの運賃は25円であったが、通勤定期1ヶ月320円通学で480円であった。ちなみに、併走しているバスの運賃は、35円で、通勤1470円、通学1190円であった。

鉄道は 25 円、バスは 35 円と 10 円の格差がある。鉄道の方が定時性に優れている上、料金もバスより格段に安い。しかし、森松線の駅は、立花～森松間に石井駅があるだけで森松線としては 3 駅しか存在しない。それに対し併走するバスは 11 もの停留所があった。また、バスは松山市の中心地である松山市駅まで直通運転をしていた。それに対し、鉄道は立花駅で横河原線に乗り換えて松山市駅まで行かねばならなかった。(松山市駅まで直通のダイヤも隔発で存在した) 当然、運賃は加算され森松～松山市駅間はバス運賃と変わらなくなる。結局、沿線住民にとって、停留所が多くダイヤも格段に充実しているバスの方が便利であったのである。また終点の森松駅以南の住民にとっても、バス利用が主であった。森松以南には砥部焼きで有名な伊予郡砥部町がある。近年は松山市のベットタウンとして発展し、地方にありながら人口増加している自治体であるが、森松線が存在した当時は、農村地帯であった。しかし、自動車も一般家庭に普及していない時代は、バスが唯一の松山市中心部への移動手段であり、市内の高校や会社へ通う利用者にとってバスは不可欠な存在であった。森松以南からの利用客はバスでそのまま市内に移動するため、森松で鉄道に乗り換える者は皆無であった。沿線の住民数が増加したにも関わらず利用者数は減少していった。廃止かそれとも踏みとどまって画期的な営業戦略を練っていくか。伊予鉄道は重大な岐路に立っていた。当初は、簡単に廃線に踏み切るわけにはいかないと、森松線の輸送改善について最大の懸案事項と位置づけていた。しかし、あくまでも支線にすぎないと考えられていたことや、森松線とは対照的にドル箱路線として期待される横河原線の成長があったので、利益効率という側面から社内では「廃止」という選択肢が次第に優勢となっていた。赤字続きであったが、廃止時点での森松線による収入が 1400 万円に対し、年間支出が 3500 万円である。当時の伊予鉄道の年間収益(税引き後)が約 7000 万円ということから、赤字額がどれだけの痛手であったのかが推測できる。

ついに伊予鉄道は、1965 年 7 月 29 日付で森松線の営業廃止許可申請書を運輸省(現=国土交通省)に提出した。

森松線を廃止に踏み切った理由として、伊予鉄道は以下の 3 点の理由を挙げている。

1. 道路交通機関の急激な発展
2. 施設の老朽
3. 需要の不足

1 点目と 3 点目の理由は、モータリゼーションの進展による鉄道利用者の大幅な減少ということになる。1965 年は高度経済成長が成熟していった時代で、経済社会の移り変わりとともに、人々の生活スタイルも大きく様変わりした。それに伴い、人々の移動手段、モノの輸送手段もより個人的でより快適な自動車に移り変わっていった。それにより、鉄道輸送は次第に淘汰されていった。地方中小私鉄でなおかつ支線の役割しかない森松線にとって、時代の波に逆らうことが困難になった。この 2 点の理由が、廃止に至った最大の要因といえるであろう。

2 点目の施設の老朽であるが、これは当時の伊予鉄道という企業そのものの考え方、体質が問われる問題である。サービスを優先した鉄道を構築、維持していくのが鉄道会社の本来の使命である。ただレールの上に列車を時間通りに走らせておけば、お客は乗ってくれるという考えでは鉄道は成り立たない。定時性、安全性を第一に考慮した上で利用客の視線に立ったきめ細やかなサービスの推進ができてこそ、はじめて鉄道事業が成立する。ごく当然の事であるが、

これを軽視してきた会社は全国に多々存在する。とりわけ地方の鉄道会社は、それが顕著であった。周囲に競争相手が存在しないため、ただ営業しているだけで収入が得られた。いい意味での変化を遂げようとしな。悪い意味で、保守的で官僚的な企業体質が地方の鉄道会社には浸透していた。当時の伊予鉄道も、その例外ではなかった。施設の老朽を廃線の理由に挙げているが、たとえ利用客が減少していてもサービスを意識した体質であれば、老朽化した施設を治すことを考えたはずである。森松線における伊予鉄道の改修事業等には、目立ったものはなかった。路線幅を変えたことが唯一の改修事業である。横河原線や郡中線、高浜線といった利用客が見込める路線あるいは国鉄と併走している路線（郡中線）は、改修事業が頻繁に執り行われていた。森松線は、お荷物路線であるというレッテルを会社自体が貼っていたとしか感じられない。運営している会社自体がこのような認識であれば利用客数の維持など見込めない。僅か15年で年間利用客数が半減したという事実を軽く扱っていたのかと疑わざるをえない。

### Ⅲ. 沿線環境の変化と復活待望論

#### 3-1 バスによる代行輸送

森松線の利用客1日約1100人の代替輸送のため、伊予鉄道は、併走して運行していたバスによる一元輸送に切り替えて利便性の維持に努めることを決定した。既設の自社バス便1日計94便の上に37便を新設することに着手した。また、定期運賃については割引率に格差があったため、従来の鉄道利用者だけに限り、運賃改定前の鉄道定期運賃で1年間据え置きの特典措置を行うことに決定した。

椿祭り開催時の大量輸送が大きな問題であったが、伊予鉄道の種々の努力が実り、森松線廃止後初の1966年度の椿祭り輸送は、万全の輸送対策を期したため、人的物的経費の支出は試算以上に多額に上ったものの、ここ数年来見られなかった程の営業成績をあげたという。

「廃線になったら椿祭りはどうなるのか。」これは、沿線住民も非常に危惧していた問題であった。仮に失敗に終わってしまうと、世間から一気に廃止に対する非難を余計に受けてしまう。その点で、バスによる代替輸送で及第点を挙げたことは、問題の一部はクリアできたといえる。

森松線の終点駅であった森松駅は、バスのターミナルとして姿を変えることとなった。ホームを撤去し工事に着手、新しい森松バスターミナルは1966年11月に完成。21日から業務を開始した。同ターミナルの管理路線は、砥部、万年、外山、七折、丹波、久谷、拝志、北伊予線の一部を占め、1日合計84回の運行回数であった。1日の総走行キロは2285.5kmで、これは伊予鉄道の第一乗務所管内の約18%を担当している計算となる。ターミナル完成当初は出張所であったが、旅客輸送の拠点、観光、貸切輸送の面でも利便性を提供するため完成1年後の1967年11月には営業所に昇格した。配置車両は21両（うち貸切車両2両）、人員は71人で、乗合路線も主要路線も管轄し、1日の総走行キロは2650kmに増加した。森松バスターミナルは伊予鉄道における主要拠点として位置づけられた。

### 3-2 国道 33 号線の増幅

国道 33 号線の渋滞緩和のため、県と運輸省は、国道 33 号と併走していた旧森松線の軌道跡を道路舗装化し、増幅部分として組み入れることを決定し、工事に着手した。この結果、森松線が走っていた立花～森松間 4.4km のうち天山～森松間の約 3.8 km が道路舗装化され国道 33 号に組み入れられた。廃線後、森松線が走っていた当時の面影を匂わせていた線路跡はアスファルトと化し、完全に鉄道が走っていた面影は消し去られた。「昔、ここに列車が走っていたんだよ」と懐かしげに語る声も少なくなった。

営業当時から時代から取り残されたローカル路線としての姿を見せていた森松線であったが、廃線となり、さらにアスファルトに舗装され自動車道路に編入された流れを見てみると、森松線は時代の流れに翻弄された路線の典型的な例であったといえるのではないかな。

### 3-3 松山 IC の創設

時代は移り変わり、四国をはじめ日本の地方各地は自動車王国へと変貌をとげた。自家用車のおかげで県外への長距離移動もマイカーで済むようになった。鉄道や長距離バスといった他人と共有するスペースではなく、あくまで各個人の空間がもとめられた。短距離の移動から長距離の移動まで自家用車は移動手段の主役として躍り出るようになったのである。

こうした時代の流れの中、自動車専用的高速道路が四国にも必要だという風潮が生じ、高速道路建設ラッシュが到来した。四国初的高速道路は 1985 年に三島川之江 IC ～土居 IC 間で開通した松山自動車道の一部であった。1987 年には高松自動車道、高知自動車道の一部が開通、翌 1988 年には瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）が開通し、四国は本州本土と橋で結ばれる時代を迎えた。本四架橋の開通は四国の経済にも変化をもたらした。本四両地域での商業圏が拡大し、工業面でも四国での工業立地及び物流の活性化が図られた。

本四架橋の開通でさらに高速道路の整備は進み、1994 年には松山自動車道、伊予西条 IC ～松山 IC 間が開通した。これにより、松山市内に高速道路のインターチェンジが初めて登場したことになった。市内各地からの松山 IC へのアクセスがよりスムーズになり、松山市と高松市、四国を代表する都市の市内間が直接高速道路で往来できるようになった。松山～高松間は自動車で高速道路を使った方が早いことになった。また、松山～高知間でも、所要時間が 20 分短縮し、2 時間 10 分で両都市間が往来可能となった。松山 IC の開通は愛媛県中心部における交通を大きく変えたといえる。

自動車の利便性を更に押し上げた松山 IC の開通であるが、インターチェンジが設置されたのは、森松バスターミナルの約 1km 北方、国道 33 号沿いであった。この立地選択は、市内中心部へ直接流入する国道 33 号線と、高速道路が松山インター開設により直接結ばれるようになったことで、県内各地から県都松山市中心部へのマイカー移動の利便性を更に高めることが目的であった。しかし、国道 33 号線と結んだことで、松山 IC を出入りする交通の 99% が国道 33 号線に流れる結果となり、慢性的な交通渋滞を引き起こす原因となった。

### 3-4 大型小売店舗の進出

松山インター開設の恩恵を得ようと、大型商業施設の立地ラッシュが始まった。松山 IC 開

設の翌年（1995年）には松山市天山にジャスコ松山店がオープンした。ジャスコ松山店は開店当時、四国最大級の店舗で、既存の大型スーパーさらには百貨店までもが影響を受けるほどの賑わい振りであった。天山は森松線の立花駅－石井駅間に位置する土地である。ジャスコが出店した土地は松山市天山交差点に位置している。天山交差点は、国道33号線と松山環状線が交差する交差点である。松山環状線は、国道11号線、国道56号線、国道196号線、国道437号線と国道33号線を合わせた5つの国道を環線状で互いに結び合う道路である。

松山環状線は、森松線が廃止された年の翌年（1966年）工事が始まり、国道33号線区域に当たる南部環状線は1983年に全通し、その後、北部、西部、東部の順に工事が始まり、着工から33年後の1999年に総延長13kmの松山環状線が完成した。松山市にとって松山環状線の全線開通は自動車交通政策における、一大プロジェクトであった。松山環状線の誕生は、自動車ユーザーにとって便利極まりないものであった。自動車交通の動脈ともいえる国道が複数にわたって1つの環状道路で互いに乗り入れることが可能となり、各地域間の自動車での所要時間は、より短縮された。松山環状線は松山市内における自動車交通の大動脈となったのである。

松山環状線沿いには、開通と同時に各小売店の出店ラッシュが始まった。やがて、松山環状線は県下最大の小売店がひしめく大商業区域となった。「松山環状線界限でそろわないものはない」と言われたほど、多彩な小売店が顔を揃える道路となった。

### 3-5 森松線廃線が沿線環境に与えたもの

松山環状線の開通、松山ICの開設により一段と賑やかになった森松線沿線であるが、多くの利便性とは裏腹に負の利益を周辺環境に与えた。1つは、自動車交通量の増加がさらに促進したことである。2005年時の数値で松山環状線天山交差点地点の1日の平均交通量は7万台を超えている。（1978年には約1万5000台、1988年に約3万5000台、松山IC設置・環状線全通時の1999年に約6万台であるから増加量は年々伸び続けている一方である。）

自動車で満たされた道路を走る路線バスは、渋滞の影響を受け、慢性的なダイヤの乱れを発生させた。「バスは時刻通りに来ない」、「バスを利用したら目的時刻に遅れてしまう」といった問題が起こるようになった。伊予鉄道も、この問題に対応するため、約2億円の巨額を投じて、バスロケーションシステムを導入し、情報技術を駆使した作戦に躍り出た。次発のバスが現時点でどの位置を走っているかがバス停に表示され、遅滞状況を乗客が確認することができるシステムである。「いつになったらバスが到着するのか」といった乗客の不安を解消することには役立ったが、このシステムの導入が、バスの流れを妨げる自動車交通量の減少には何もつながらなかったのが現状である。結局、渋滞は慢性化したままで、公共交通の利便性を高めるための真の特効薬には成り得なかった。

森松線廃止以後の問題として交通渋滞問題以外に挙がるのが、大型小売店の乱立による、地元商店街の衰退並びに既存の小規模商店への圧力であった。森松線営業当時には、起点駅の立花駅界限には立花町筋商店街と柳井町商店街、石井駅界限にも椿神社参道の商店、終点の森松駅界限には森松商店街と、駅の周辺や沿線には古くから続く商店街が存在していた。商店街を構成する店舗の多くは専門品を扱う商店で八百屋、精肉店、魚屋、洋品店とあらゆるジャンルの多彩な店が顔を揃えていた。客層も地元の住民が中心であり、その多くが固定客であり、常

連であった。商店街は、地域の顔であり、地域住民が買い物を楽しむ場であると同時に、地域における消費活動の場であった。商店街は正に地域経済の中心を担っていた。店舗を彩る商品は、地元産の商品が中心で、瀬戸内海に囲まれた土地に位置する自然豊かな松山市では、魚介類は特に地元産が中心を占めていた。地元で採れた財は地元で消費する。地産地消の原点である。この言葉が各方面で使われて久しいが、地産地消とは実際に、過去全国どこにでもあった地元の商店街で実行されていたのだ。

一方で、自動車の誕生は地方の物流を変化させた。トラックで一度にたくさんの農産物や海産物が市場に運ばれ、それがまたトラックで長距離を走って小売店に輸送される。トラックは貨物列車や運搬船のように一定の空間と一定の出発時間に縛られずに、コンスタントに大量輸送できることから、効率性が非常に高く認識された。また高速道路の発達は自動車による輸送にとって、さらに追い風となった。従来の効率性に速さがプラスされ、ますます自動車は物流機能の中心に君臨するようになった。

森松線沿線も例外ではなかった。森松線廃止後の国道 33 号線における自動車交通量の増加、住宅立地件数の増加は、商店街にとってプラスに働くかに見えた。しかし実際、増加した住民は便利な自動車を利用し、市内中心部へと買い物に向かうようになった。そして、駐車場スペースを確保したスーパーマーケットのオープンは、さらに自動車利用の買い物客を増加させ、ますます商店街の経営を圧迫した。一つの店舗で多種の品物が購入でき、自動車に積んで持ち帰る。スーパーマーケットの登場は消費者の購買活動を変えた。そして、松山 IC 開通による国道 33 号線への県内外からの自動車の大量流入は、この事態に拍車をかけた。自動車交通事業の発展に伴い、大型小売店が次々に出店し、消費者はそちらに目を向けるようになった。もはや昔ながらの商店街や小規模店舗は、細々と営業を続けるか、店を閉めてしまうかの選択に迫られるようになった。

森松線の廃止は、既存の地域経済の基盤を崩壊させることにもつながった。これは森松線を廃止に追いやった自動車という道具が結果として引き起こした問題でもある。自動車は、人に大きな利便性や快適性を与える一方、表面には出ない所で大きな弊害を与えている。それが自動車による恩恵を享受していない人に対しても、危害を及ぼしている点に大きな問題が存在していると思えてならない。

### 3-6 森松線復活待望論

「森松線が今でも残っていたら」という思いを、周辺住民が抱くようになった。やがて、その思いは「森松線を復活して欲しい」という願望に変わっていった。

森松線は、地理環境に相応したシステムとしての LRT での復活が最も適しているときとされ、各方面で、LRT 導入可能性地域として森松線の文字が挙げられるようになった。

伊予鉄道は、森松線の復活の声に対して、長い間、検討する様子ではなかった。日本各地で、LRT 導入計画が発表されていたが、森松線に関しては、何の構想も上がらぬままでいた。

しかし、21 世紀に入り、新世紀を迎えた伊予鉄道も、それまでとは打って変わったかのように次々と積極策を打ち出していった。この姿勢は全国的にも広まり、注目を受けることとなる。まず 2001 年 4 月、「サービス向上宣言」と題し、市内電車、郊外電車、路線バスの同時運

賃値下げをはじめとする大胆な施策を一挙に発表した。この「サービス向上宣言」の流れの中、同年10月からは「坊ちゃん列車」の復活運転が実現した。また、それと同時にバリアフリー化も推進され、同月、松山市駅舎がリニューアルオープンし、明治時代の駅舎を基調としたレトロな概観をもつ駅に生まれ変わった。構内あらゆる箇所にバリアフリーが施され、松山市の玄関にふさわしい存在となった。さらに2002年には、やはりバリアフリー化の流れの中で、伊予鉄道初の超低床電車2100形2両が市内電車に登場した。LRTを形成するのに相応しいつくりの車両で将来のLRT化事業にもつながる兆しといえるであろう。

また、2005年8月からは「ICい〜カード」として本格的にIC乗車券サービスが開始された。この「ICい〜カード」は交通系ICカードとしては、電車・バスのみならずタクシーまで利用できる点が日本初である。また、同時にこちらでも日本で初の携帯電話で乗車できるサービス「モバイルい〜カード」サービスも実現した。

地方中小私鉄ながら、ICカード時代到来に素早く対応したサービスを強化し、メディアの注目を浴びることになった。「サービス向上宣言」から始まった伊予鉄道の積極的経営戦略は、これまでの旧態依然と化したお役所体質の企業風土を一新させることに成功したといえる。

こうした流れの中、2004年に伊予鉄道は「夢・未来交通まちづくり」という小冊子を発行した。伊予鉄道の中長期的経営戦略を示した冊子である。この中で平成21年から平成29年に至る期間における、21世紀松山都市圏における交通構想を発表した。この期間中の構想には、「地域拠点として誇れるまちづくり」をテーマに以下の5点の戦略が描かれていた。

- ① JR松山駅周辺再整備計画に伴う、軌道延伸計画
- ② 松山観光港から市内中心部・道後方面への輸送体系整備
- ③ 鉄道・軌道延伸構想や古町駅乗り換えターミナル機能
- ④ 松山空港から市内中心部・松山中央公園・砥部方面への輸送体系整備
- ⑤ 市内中心部から石井・森松・砥部方面への輸送体系整備

⑤の輸送体系整備の構想として、LRTの導入が候補に上げられてはいた。しかし①のJR松山駅周辺整備計画が優先事項とされており、リンクした計画も急ピッチで進んでいる。それに対し、⑤の森松方面への戦略に対する具体的な事項は、この発表以降あがっていない。松山市、愛媛県も①を重要視しており、森松線に関しては触れられないままである。

しかし、市民からの森松線の復活要望は根強く残っている。長年、放置されてきた市民の声によろやく、伊予鉄道も将来構想として取り上げた。近年の伊予鉄道の積極的経営戦略に、市民も期待を寄せている。

この構想を構想のままでは終わってはならないと強く考えている。将来的に実現性を持たせた政策にしなければならない。LRT導入構想実現に向け一石を投じるべく、次章より森松線復活を実現させるための考えを示してきた。

## IV. LRT 導入に対する問題点（註 2）

### 4-1 問題点 1：LRT を導入すれば自動車利用のお客が減り、商店はかえって経営に苦しむのではないか。

LRT を導入する場合、自動車に対する規制が布かれる場合が多い。実際、LRT を導入した都市では、トランジットモールといった自動車の乗り入れ禁止規制がしかれた例がある。フランスのストラスブールが顕著な例だ。

ストラスブールのように森松線にトランジットモールを全域で形成させるのは不可能と考える。国道 33 号上を走るといふ形態をとれば、物理的に不可能である。国道の脇に路線を敷くことにしても、多くの店舗や住宅に立ち退きを強いることになる。新たな土地が必要なためにコストが大きい。

国道 33 号線から自動車を完全に締め出すことは不可能なため、森松線 LRT は自動車と共存していく形になる。いくら LRT が便利だと認識しても自動車がある限り、森松線界隈から自動車が消えることはないだろう。国道 33 号線沿いで経営している店舗も、自動車利用客のために駐車場を設け続けるであろう。

これでは、LRT をつくった意味が無いではないのかという意見も出てくる。しかし自動車と敵対的に向き合う策をこの場合は支持しない。将来、自動車社会が衰退に向かったとき、住民が移動する手段がなくなったと仮定する。その時に、「LRT があってよかった」と思われるような形を現在考えている。次章で触れるが、自動車社会は未来永劫には続かないと考えている。沿線住民が LRT は新たな自分たちの足だと認識し、徐々に LRT に対する比重を重くしていく。そして、自然と LRT が住民の主な足として位置づけられていく。この図式が、今の交通社会には適していると考ええる。そのためにも、LRT 自体が持続可能なシステムであり続けなければならない。

沿線商店の経営圧迫問題に関しても、問題視する必要はない。その根拠は、上に述べたことに起因する。自動車が淘汰された時、広域な需要を見込んで経営していた店舗は、危機的な状況に陥る。自動車社会の恩恵を受ける郊外型大規模商業施設がそれである。これらの店舗は自動車社会の到来とともに、狭範囲を需要とした商店街を壊し発展していったが、逆に自動車社会とともに終焉を迎えることもあり得る。経営者は、ポスト自動車時代に対応する新型公共交通を迎合すべきであり、LRT の導入をむしろプラスに捉えるべきである。LRT により、客層もより幅広くなるであろう。自動車を利用していなかった人々からの需要も獲得できる。LRT 導入は、ビジネスチャンスにもつながる。

### 4-2 問題点 2：LRT を導入すれば、自動車に関わる人々の生活を圧迫させることにつながるのではないか。

自動車産業は製造からはじまり、販売、メンテナンスと多岐にわたる。また自動車を作り上げる工程の大部分は下請け業者が請け負っており、松山にも大手メーカーの発注を受け持つ業者が多く存在している。また直接的なものに限らず、ガソリン業者や保険業者と自動車と関わ

る業界は実に多い。それだけ自動車産業によって生活を養っている人が多いということである。

LRTを導入すれば、自動車に乗る人が減ってしまう。そのため、自動車産業を圧迫することになるという意見は多い。

確かに、この指摘は正しいと考える。しかし、逆に捉えると自動車産業が鉄道事業を圧迫させたとも捉えられる。増え続ける自動車利用により全国各地のローカル線が赤字化し、廃止に追い込まれた。鉄道業界も大幅な人的削減を強いられた。それ以上に、被害を受けたのが公共交通を主な足としていた利用客である。その中には、自動車と関わりを持たない人も含まれていた。彼らは、路線廃止と同時に交通弱者になってしまった。行政や鉄道会社は彼らに救済措置を何も講じなかった。ただ見放しただけであった。

次章で多く触れるが、これには公共交通に対する日本独自の考え方が根底にある。それが起因してか、交通弱者に対する考えは棚に上げられたままだ。

現在の日本経済の中核部に自動車産業はいる。好況を続ける鉄鋼産業も自動車と深く関わっている。日本を代表する企業の多くが何らかの形で自動車と結び付いている。

その上、現在の経済は成長路線が大前提として考えられている。経済成長に伴って国民は豊かになるという考えが主流の考えだ。しかし、その一方で格差社会が問題視され、「勝ち組」、「負け組」という言葉が出回るまでになった。これに置き換えた場合、現代社会における「勝ち組」は自動車利用者であり、「負け組」は公共交通利用者に区別されるのであろうか。そうあってはならない。公共交通を利用している人々は公共財を利用している立場であり、私的な乗り物である自家用車によって不利益を与えられている状態は、不公平である。LRTの導入が自動車産業に不利益を与えるという意見が出てくるのも分かる。しかし市場原理主義を貫いている以上、どこかで不利益を被る者が出てくるのは避けられないことである。ところが、その市場原理主義を先導しているのが現在の日本経済であり、主幹的役割を担っているのが自動車産業である。ここで挙げている自動車産業から見た意見が、甚だ矛盾した論理からくるものだとわがざるを得ない。

#### 4-3 問題点3：LRTを導入すれば、タクシー業界の経営を圧迫させるのではないか。

これも、問題2と関連する内容である。公共交通の利便性が高まれば、タクシーの乗客が減るという意見である。確かに森松線LRTが実現すれば、タクシー業者の経営に何らかの影響を及ぼしてくるであろう。特に、砥部動物園や県運動公園の利用客はタクシー利用者が多い。アクセス方法が複雑すぎる上に、現地まで連絡するバスのダイヤも少ないことが理由として挙げられる。遠方からの利用客は松山空港、松山観光港、JR松山駅からタクシーを利用する例が多い。

また、タクシー業界では規制緩和が進み、競争が激化している。駅前に隊列をなして待つタクシーの群れは、各地で見受けられる。タクシーは駅を降りた利用客の二次的な足として利用される例が多い。しかし、LRTにおいては、駅が路上に存在することが多いため、タクシー側にとっては利用客を見込みにくい。

この問題に対して提案したいことは、タクシーの持つ特性をさらに伸ばすことである。タクシーの持つ強みは何といても、目的地の目の前まで運んでくれるという小回りのよさにある。

その上、鉄道・バスと違い終発が存在しない。いわば、24 時間稼働している。これらの強みは、鉄道はもちろんバスでもカバーし切れないところである。各々の業者が独自の戦略を生み出し、営業を進めていくことが最も大切である。森松線に LRT が導入されても、タクシーの強みは十分に生きる。LRT 各駅への連絡バスを提案するが、このバスではカバーできないところを回ることも可能である。京都の弥栄自動車のようにコミュニティバスとして、地域住民の身近な需要を見込む方法もある。LRT ができることは、また一つビジネス対象が構築されたことだと捉えるべきだ。

#### 4-4 問題点 4：LRT 線の車両を停めておく車庫は存在するのか。新たな土地を購入するコストが嵩むのではないか。

LRT 導入においては車庫の問題が出てくる。森松線においては、高浜線・古町駅の車庫を利用することを提案する。古町駅は、伊予鉄道の車両が集結する最大規模の車庫と併設している。また、郊外電車と市内電車の乗換駅でもある。次章で提案する LRT 新線の横河原線への乗り入れが実現した場合、古町駅と森松線 LRT が直接乗り入れで結ばれることになる。横河原線と高浜線が松山市駅を經由して相互乗り入れされているため、可能である。こちらに車両を停留させ、メンテナンスも他線の車両同様こちらで行うこととする。一方、終点側の車両基地としては、森松線バスターミナルを一部改造し車庫として利用することを提案する。その結果、森松駅は LRT 線の駅とバス路線の出着地、そして車両基地を兼備した一大ターミナルとして進展することとなる。

#### 4-5 問題点 5：LRT の経営母体はどこが担うのか。

鉄道を運営している機関は、地方自治体の交通局、民間会社（株式会社）、第 3 セクターの 3 つに大きく分けられる。国鉄が民営化し JR と変わったため、国営の鉄道は日本には存在しない。鉄道運営は、どの機関が運営しているかによって、その経営形態が異なってくる。

森松線の場合、伊予鉄道が経営母体となるべきである。森松線は、元々伊予鉄道が運営していた路線である。そこに官が入り、完全公営、もしくは第 3 セクターによる LRT の経営をしては、また悪循環に陥る危険性がある。

国鉄が JR に移行した時期、多くの国鉄ローカル線が第 3 セクターとして生まれ変わった。乗客減に歯止めをかけようと、さまざまな工夫を凝らして経営努力を重ねてはいるが、第 3 セクターに移行して乗客数が見違えるほどに増加した例など皆無である。ほとんどが、今ある数字を維持し続けるので精一杯で、国鉄時よりも経営悪化しているケースも多くある。

実際に事業が始まってみると、自治体等の「無責任」や「先送り」、民間企業の「不安定性」を兼ね備えるという、双方のマイナス要素ばかりが出てきてしまったのが現実である。I 章で挙げた富山ライトレールは、確かにお手本とすべき LRT であるが、第 3 セクターが運営する路線である。今は、100 円という開業記念価格の運賃が功を奏しているが、このまま快調に経営が進むとは、確実に言い切れない。

結局のところ、民間が主導となった経営が鉄道運営には適している。民間は利益を追求せざるを得ないため、あらゆるリスクも生じる。そして、民間のみでは、財力に限りがあるため、

経営面に問題が生じてくる恐れもある。ここで必要となるのが官の力である。

何も、全てを民間が行う必要はない。民間がすべきことと、官がすべきことの役割分担をはっきりさせることが重要なのである。

土地購入は官が行い、運営は民間が行う手法を提案したい。森松線の場合、LRT 敷設に必要な土地は、国土交通省、愛媛県、松山市が購入する。また購入した土地に軌道を敷く費用もこの3者が負担する。もちろん、この費用は税金で賄われる訳であるから、負担者は国民（住民）である。その上で、伊予鉄道が車両を購入し、LRT 運営をスタートさせる。それ以後、森松線 LRT 新線の経営権は伊予鉄道に完全譲渡し、鉄道運営は伊予鉄道が行うという仕組みだ。

この方式は京阪電鉄鴨東線や近鉄京阪奈線の建設経緯と似た方式である。いずれも鉄道敷設には官が関わっており、開業後は経営企業が建設費償還のために加算運賃を適用している。しかし、森松線の場合は加算運賃を設ける必要はないと主張したい。官に対し、建設費用を払うシステム自体が間違っている。元々、鉄道は公共インフラであり、あらゆる人が利用する輸送手段である。すなわち鉄道は公共財なのである。それに対し、官は道路を多額の費用で建設し、自家用車はその上をタダで走っている。そもそも、この仕組みが間違っているのである。自家用車はあくまで個人の私物である。私物に対して、タダで走ることを認めているのに、公の物を利用している人に対して必要以上に金を支払わせるのは、おかしい話である。自家用車でも、高速道路利用時には高い通行料を支払っているという意見もあろう。しかし、現在では高速道路を無料化にしようという動きさえある。例えば、高速道路を使って京都から東京まで行く場合の高速道路利用料金と京都～東京間の新幹線利用の運賃が遜色ない事自体おかしいのである。鉄道が公共財である限り、自家用車が通行料を払って道路を利用しているシステムでなければ論理は合わない。

鉄道運営に関して、民間経営となった以上、伊予鉄道は自助努力により、LRT 新線の経営に責任をもたねばならない。官は、たとえ経営が悪化した場合でも、無駄に公的補助をすべきではない。官の役割は土地の確保、路線の敷設までである。民間による経営が始まった後は、官は運営に対し、必要以上に干渉しない。これを大前提とすべきである。ただ、官が運営後もやらなければならないことがある。それは交通弱者への公的補助である。官は常に全ての人が公平に便益を受けられる政策を遂行していく義務がある。それを放棄してはいけない。

## V. LRT 導入に対する提言

### 5-1 地元住民の足としての LRT

森松線を LRT として復活させるにあたり、第一に考慮しなければならない点は、地元住民が持続的に利用し続けられる交通システムでありうるかという点に尽きる。森松線廃線後の流れの中で、松山 IC が誕生し高速道路利用車両が大量に国道 33 号線に流入した。また、砥部動物園、愛媛こどもの城のオープンは県内外からの観光客の誘致に成功し、これらの利用者によ

る自動車でもた 33 号線は渋滞が深刻化した。愛媛 FC の J リーグ参入によってホームタウンの県運動公園は試合当日、いつになく賑わいをみせ、サポーターが大勢やってくる。しかし、交通機関はバスしかないため再び 33 号線は混雑する。ましてや毎年 2 月にやって来る椿祭りの参拝客は、渋滞に懲りずに自動車で来訪する者が多い。臨時駐車場に納まりきれない自動車が国道にあふれ出る。これではピストンバスを運行してもタイヤは当然乱れ放しである。以上挙げた施設は国道 33 号沿線またはそれに準ずる地域に建設された。これらは、全て他地域からやって来る自動車が引き起こす国道 33 号線の渋滞であり、毎回同じことが繰り返されてきた。国道 33 号線沿線すなわち森松線沿線が活気を帯びることは、確かに良いことである。しかし、そこに住む地元住民にとって、他地域から来た自動車によって利用しているバスの利便性が損なわれることは不利益極まりないことである。公共交通は地域社会、その土地の風土に根付いた乗り物でなければならない。一番に恩恵を享受すべき地元住民が快適に利用できない限り、その交通は機能しない。現存のバス輸送に変わるべき LRT が地元住民を第一に意識した体系でなければ、LRT を導入する意味も無い。

そして、この LRT 導入における究極の達成目標は、「自動車がなくても生活していけるまちづくり」の実現である。LRT と自動車を比較して、自動車の方が利便性に優れていると住民が認識している限り、自動車は現在と変わりなく利用され続けるであろう。LRT を利用した方が得であると当たり前のように認識されるようになってはじめて LRT 導入が正解であったと認められるであろう。

これらを念頭においた上で、森松線における LRT 導入に向けての提言を述べていきたい。

## 5-2 LRT 新線と既存路線の連携によるネットワークの拡大

森松線を LRT で復活させても、他の既存路線との連絡性を高めなければ、線的な需要しか見込めない路線になってしまう。地元住民重視の路線ならば、森松線だけを重視してやればよいという問題ではない。他の公共交通と密接なネットワークを築けなければ LRT 新線の赤字はさげられない。

森松線は元々、伊予鉄道横河原線の立花駅で分岐している路線であった。そのため、鉄道利用者は、立花駅で乗り換えてから森松線を利用する者が大半であった。伊予鉄道は「夢まっぶ」の LRT 構想において、LRT 新線は立花駅を経由して松山市駅まで新たに路線を敷いて、松山市駅～森松経由～砥部町中心部までの路線建設を発表している。しかし、この構想に対して、異議を唱えたい。確かに、松山市駅から砥部町まで LRT 新線 1 本で直通させることは、利用者からみた利便性からして大変優れたものである。乗り換えなしで市内中心部と結ばれることで利用者の増加も見込めるであろう。しかし、経営面から見て路線敷設コストに見合った計算になっているのか疑問である。疑問視するのは、立花駅～松山市駅間に新たな路線を敷くことであるが、これは必要性のないことである。立花駅～松山市駅間の地域は昔ながらの建築物が多く立地している、いわば松山の下町である。また、松山市駅に近づくにつれ教育機関や病院といった公共施設も存在し、商業地域も形成されている。また、石手川という松山を代表する一級河川が流れており、自然の要害も存在する。この地域に新たな土地を手に入れ、路線を敷設することには大変なコストを要する。立ち退きを強制される人々も多く出てくるであろう。

LRT は地域住民の主な足という大前提から考えて、古くから栄えている街の環境を破壊してまで、新たな道を築くことは本末転倒であると考ええる。

これに対し、立花駅から横河原線への乗り入れを提案する。既存の路線を生かせばよいのである。ただ、横河原線は全線単線の路線であり、現在、毎時 15 分間隔のダイヤで運行している。急行列車が存在せず全て各駅停車の運行のため、15 分間隔で運行可能であるが、単線区間では許容範囲一杯の形態である。このため、LRT 新線を横河原線に乗り入れる場合、最低でも立花駅から松山市駅間を複線化しなければ、実現は物理的に不可能である。これに対し、複線化に対応できる土地は存在するのかといえ、存在している。立花駅の次駅、石手川公園駅までの区間には、複線に対応できる土地がある。石手川を渡る手段としても、横河原線の橋梁をそのまま増幅させることで補える。石手川を越えて松山市駅に至るまでの区間も路線脇に車道が通っており、この部分を路線に増幅させても支障はない。この車道は並行して路線の両脇に通っており、どちらを通っても到着地点は一緒である。片側を路線に変えても、地域住民の移動にはさして支障はきたさないと見える。

立花駅～松山市駅区間は途中に石手川公園駅を挟むのみで 2km 足らずの区間である。複線化に費やすコストも、新路線敷設のコストに比べれば、遥かに低く済むものである。

複線化により、横河原線と LRT が乗り入れることが実現する。鉄道線と軌道線が相互に乗り入れることは不可能でないかという見解もある。しかし、瀬戸内海を隔てた広島市の広島電鉄宮島線では、広電西広島駅を起点に、西側は軌道線として路面電車としての機能を持ち、東側では鉄道線として機能し両面の機能性を有している。つまり、街中では路上を走行するため、自動車と併走しており、道路信号に従った運転をしているが、郊外に入れば時速 60km の高速運転を可能とし、他の鉄道線と何ら変わりない走行密度で運行している。乗り換えではなく、乗り入れのため利用者にとっても移動がスムーズにできる。最小の投資で、最大の効果を与える。公共サービスにおける掟であると考ええる。LRT 導入の目的もこの観点に起因している。必要以上のコストを生まない。建設過程で不利益を被る人を最小限に抑える。これを意識して導入を検討せねばならない。

### 5-3 JR との結びつきを深める

松山地区で運営している鉄道事業者は 2 社存在する。伊予鉄道と JR 四国である。松山における歴史は、伊予鉄道の方が古い。伊予鉄道は 1887 年の営業開始に対し、国鉄が松山駅まで延伸したのは 1927 年である。40 年もの開きがある。国鉄松山駅誕生の際、どちらが『松山駅』を名乗るかで国鉄と伊予鉄道の間で争いがあった。この結果、両者の間に溝が生じた。これが今日でも尾を引いているのか、JR と伊予鉄道がうまく噛み合っていないという印象は強い。

JR 松山駅は県庁所在地の JR 駅の中で、最も規模が小さい。国際温泉文化都市を標榜している割には、小さすぎる駅であるとの意見も多い。確かに、単線の予讃線のみが通っている駅で、列車発着数も人口 50 万都市の JR 中心駅としては圧倒的に少ない。JR 松山駅より伊予鉄道松山市駅の方が、1 日の利用者数が多い。松山の中心駅は松山市駅だと捉えられている。

松山市駅近辺には県都松山市の繁華街が広がっている。一方、松山駅近辺は商業施設も比較的少ない。松山駅周辺の再開発事業が求められていた。松山市は、平成 29 年に行われる「え

ひめ国体」の開催に合わせ松山駅周辺の土地再開発事業に取り掛かっている。主な事業内容として松山駅の高架化工事がある。自動車交通の流れをスムーズにするのが第一の目的とされている。また、この事業には松山駅周辺の市内電車の路線改良工事が計画されている。松山駅周辺に新たに市内電車 4 路線を敷く大規模な計画である。既存の市内電車路線と結びつけることで、より利便性を向上させることが狙いだ。LRT 採用区間として期待されており、平成 29 年の完成を目指している。

森松線への LRT 導入も、この松山駅高架事業における路線網の拡大とリンクさせるべきだ。松山市駅ないし大手町駅で市内電車に乗り換えることで、松山駅へのアクセスもスムーズになる。松山では「伊予鉄道＝近距離輸送」、JR＝長距離輸送」の図式が出来上がっている。伊予鉄道の路線と JR の路線が密接に結びつくことは、更なるネットワークの拡大につながる。

JR 四国では、フリーゲージトレインの開発が進んでいる。フリーゲージトレインとは、軌道幅に応じて運転できる新型列車である。導入が実現化すれば、山陽新幹線と在来線との乗り入れが可能になる。これにより、本州と四国各地への所要時間が大幅に短縮される。東京、大阪から松山まで乗り換えなしの列車で行けることが可能となるのである。飛行機という大きな競争相手が存在する。しかし、新居浜市などの県庁所在地より遠方の JR 沿線都市では依然 JR に軍配が上がっている。乗客減に悩む四国への鉄道輸送に改善の兆しを生むきっかけとして期待できるであろう。

伊予鉄道も、この流れに対応し、JR への連結性を深めなければならない。地元住民重視の路線づくりを再三主張してきているが、四国内の長距離輸送、さらには四国外への公共交通の整備体系も考慮すべきである。四国では、各県庁所在地移動所要時間が高速道路の誕生により大幅縮小となった。その一方で、JR の特急列車の乗客数が大きく減少した。輸送能力を強化し、再び乗客を取り戻そうと JR も尽力している。同じ公共交通を担う立場である以上、四国内の事業者が手を取り合っていくことが肝要だ。

森松線の LRT 化実現により、JR 沿線ではなかった松山市南部地域、砥部町と JR とのアクセスがさらに良好となる。砥部動物園、運動公園へのアクセスも高まり、県東南予地域からの利用者拡大にもつながるであろう。LRT 導入の第一目的は、地元住民の主役となる足であるが、遠方住民の足としても期待できるであろう。

#### 5-4 運賃は乗り換えごとの割増しを控える

公共インフラという立場上、利用者の立場に立った限度をもって設定するようになる必要がある。伊予鉄道は、現在、郊外電車と市内電車の運賃が別料金の設定である。そのため、互いを乗り換える際には運賃が余分にかかってしまう。市内電車の運賃は一律 150 円といっても、利用者にとっては馬鹿にならない金額である。例えば、立花駅から市内随一の繁華街である大街道まで行く場合、郊外電車で 150 円、市内電車でも 150 円を支払うため、片道 300 円も負担せねばならない。立花駅～大街道は直線距離約 2km である。普通の鉄道で 2km 移動するのに 300 円も徴収すれば、高すぎるといわれるであろう。鉄道路線が充実している関東や関西では、利用者は他の公共交通に移り変わるはずであり、その前に事業者がそうならないように運賃体系の見直しを図るであろうか。しかし、松山では現在でも、この料金形態が当たり前のことと

して受け入れられている。市民も、郊外電車と市内電車の運賃は違って当然という認識が染み付いている。しかし、考えてみると同じ会社が運営している路線の中での話である。たとえ運営形態が違って、料金を一元化する思い切った策を打つべきである。他に競争相手が存在せず、JR とも見事に棲み分けが存在しているために、今のままでも経営が続いているのであるが、「サービス向上宣言」を標榜している以上、料金制度の見直しに着手すべきである。

LRT を導入する前に郊外電車と市内電車の運賃の一元化を図る。移動距離に応じた加算形式で運賃を計算する。これにより経営面が圧迫されるであろうが、長期的にみれば利用者拡大の礎を築くことにつながる。LRT を導入して、いきなり LRT 新線は距離に応じて運賃を加算する方式でいくとなれば、他の路線利用者の反感を買うことになる。段階的に運賃体系の見直しを図ることで、徐々に利用者に新たな利便性を植え付けることにつなげればよい。

### 5-5 公共交通の独立採算性に対する見直しを

環境の負荷の少ない電車、バスの利用を促すため「環境きっぷ」と称した切符を取り扱っている鉄道事業者が多い。例えば環境定期券の場合、定期券を保持するものの家族と同伴で土日祝日に電車を利用するとき、大きな割引率を設けて優遇処置をとるといった仕組みだ。伊予鉄道でも、この制度が導入されている。確かにより多くのお客に利用してもらうことにつながるが、よく考えてみると筋が通っていないことに気づく。この料金制度は交通事業者側つまり環境負荷が少ない側が費用を負担している仕組みである。環境に負荷を与えているのは明らかに自動車側が強い。しかし、自動車が引き起こしている社会的費用（環境汚染、交通事故、渋滞など）は、結局、税金で賄われている。つまり、社会全体の人々がこの費用を負担している訳である。当然、それには納税者である以上、自動車を利用しない人も含まれている。一方、公共交通はその働きにより、自動車からの利用者の移り変わりにより社会全体の環境負荷や交通事故の低減に努めることができる。公共交通の運営に対する公的な補助が存在するが、これは交通事業者の赤字を補填するためだけではなく、本来の費用を負担すべきものに課すべきものである。

この点で、日本の公共交通に対する捉え方が間違っていると主張したい。市場原理主義が主流であるアメリカでさえ、公共交通に対し採算性重視という考えは薄い。都心部における公共交通を無料にして、人々を自動車から公共交通に誘導する流れをつくるのに努めている地域もある。環境先進国が名を連ねるヨーロッパでもそれが顕著で、公共交通に対し、全ての人々に対する公平なモビリティであるとの認識が強い。これは、公共交通に対する独立採算制への固執がないからである。ここが日本との大きな違いである。

環境問題が深刻化し、公共交通が見直されている今、全国各地で LRT の導入構想が起こっている。LRT ではなくても、これからあらゆる地域で新しい公共交通が生まれていくことが予想される。そうなった場合、現在の日本方式を貫いている限り、築かれた新型公共交通は再び旧来の公共交通同様、衰退の道へと走ることになるであろう。それを未然に防ぐためには、IV 章 4-5 で述べたように、官と民の役割分担を明確化し、公共交通に対する独立採算性を改めなければならない。現在の日本の鉄道事業者は、鉄道事業による収入で賄っていかねばならない仕組みをとらされている。そのため、各社は鉄道以外のあらゆる事業に進出し、収益を得

ようと必死になっている。それをする力もない事業者は赤字路線を背負ったままで、累積額が年々増していく一方である。挙げ句の果てに、採算性のない路線は切り捨て、また一つ鉄道路線が消えていく。日本方式の下では、このようなスパイラル状態が慢性化している。

本気で持続可能な路線を築いていくのであれば、公共交通に対する独立採算制を捨てなければならない。その上で、事業者の自助努力により健全な経営ができるよう制度を改める必要がある。事業者の多くが民間企業である。他の業界と同様、企業である以上利益を出さねば生きていけない。今のままでは、利益などは到底見込めない事業者がいくつもある。

将来、自動車の値段が高騰し、自動車などは手の届かないところに行ってしまった場合や、もしくは、原油の希少性が高まり、燃料を買う事自体困難になった場合、学校や会社にどうやって通うと考えているのであろうか。徒歩や自転車で行ける範囲には限界がある。そこに公共交通が存在していれば助かるのだが、全ての地域に公共交通があるとは限らない。公共交通のあり方について、皆が考え直す時期にさしかかっているのではないか。

## むすび

本稿では、LRT の将来性と題して、伊予鉄道森松線における LRT 復活構想を例に考えを述べてきた。LRT の将来性といえば、LRT が私達にもたらす利便性を重点化して述べるべきであらうが、最終的には公共交通そのもののあり方に言及するまで考えが膨らんでしまった。

しかし、LRT 導入の目的がいつまでも利用していただける交通づくりを前提としている以上、現在のやり方や考え方を改めない限り、一歩たりとも前進しないと考えた。そもそも、LRT が注目されるようになったきっかけは、自動車をもたらした環境問題である。このままではいけないと脱自動車化の具体策として挙げたのが LRT である。環境問題について考えてみると、問題の根幹は人間各個人の快適性の追求にある。また、自動車の増加も各個人が快適性を求めた結果起こったものである。人々は自動車や道路そのものが欲しいのであろうか。確かに、自動車は各人の趣味や趣向が反映される。しかし、最大の目的はそれらを使って職業、教育、文化へのアクセスを強めることへの追求にあるのではないか。結局のところ、楽を求めているのである。

これ以上、各人が快適な生活を求めないと決心して行動に移らない限り、環境問題は一向に解決するはずもない。

現在生きている世代は、自動車による恩恵を受け続けることが可能であらう。しかし、将来世代もそうかという、決してそうだとは言いきれないのが事実である。将来世代を見据えた持続可能な社会という言葉がさげばれて久しい。教科書にも、この言葉が掲載されている。易々と持続可能な社会というのは簡単なことだが、実行に移すには大変な決意が必要である。あらゆる快適性を犠牲にせねばならない。

本気で持続可能な社会の構築を目指していくのであれば、移動手段の場合で考えたとき、自動車に変わる交通手段を将来世代に残しておくべきではないのか。その交通手段は、誰もが利用できる交通手段であり、永続して利用していただけるものでなければならない。そう考えた時、

LRT を次世代の交通手段とするのであれば、まず今の公共交通のあり方から皆が考え直していく必要があるのではないかと強く提言するのである。何も、森松線に限った話ではない。あらゆる地域で共通する問題だと考える。

最後に、森松線の LRT 化復活構想に対して述べたい。この構想は必ずしも実現する保証のないものである。構想のままで終わってしまうという見方も多い。しかし、一度あがった構想を簡単に捨ててしまうのは、まさに勿体ないことである。この構想に一石を投じようと考えを綴っていったが、将来この構想が実現化し、あらゆる人に幸福をもたらすことを期待して本稿を終えたいと思う。

(注1) 筆者は、土居教授の講義「京都の交通とまちづくり」を大学コンソーシアム京都で受講し、LRT に関して多くのことを学ばせていただいた。

(注2) 筆者は3回生次、大学コンソーシアム京都で開講されていた「京都市行政論」という授業を受講していた。その折、課題レポートの発表会で筆者が書いたレポートが選択され、壇上で発表した経験がある。このレポートの内容も LRT を題材としたものであり、森松線の LRT 導入構想にも触れさせてもらった。発表後、受講者による質疑応答が行われ、筆者の発表内容に対する多くの意見をいただくことができた。LRT 導入に対する肯定的な意見もあったが、批判的意見の方が多かった。しかし、それらは LRT に対して考えを深めるにあたって、非常に有意義に感じられた意見ばかりであった。この章では、当時いただいた意見も踏まえながら、森松線 LRT 構想に対する問題点をあぶりだしていきたい。その上で、筆者なりの改善策を提示していきたい。

### 【参考・引用文献、資料】

- 伊予鉄道株式会社 (1957) 「伊予鉄道70年のあゆみ」伊予鉄道株式会社  
伊予鉄道株式会社 (1987) 「伊予鉄道百年史」伊予鉄道株式会社  
伊予鉄道株式会社 (2004) 「松山発夢・未来交通まちづくり」伊予鉄道株式会社  
大野鐵, 速見純 (2006) 「伊予鉄が走る街今昔」JTBパブリッシング  
宇都宮浄人 (2003) 「路面電車ルネッサンス」新潮社  
土居靖範, 近藤宏一, 榎田基明共著 (2004) 「LRTが京都を救う」つむぎ出版  
土居靖範 (2005) 「路面電車復活の国際的動向と日本の課題」立命館大学国際研究18巻  
宇沢弘文 (1974) 「自動車の社会的費用」岩波書店  
上岡直見 (2002) 「自動車にいくらかかっているか」コモンズ  
奥井康夫 (1990) 「JRは変わるか」京都教育大学  
松本充司, 荒木光 (1998) 「環境問題と都市交通」京都教育大学環境教育研究年報第7号  
いよてつ沿線だより (<http://homepage1.nifty.com/chiezou/iyotetsu/index.htm>)  
国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/>)  
国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所ホームページ  
(<http://www.skr.mlit.go.jp/matsuyam/>)  
財団法人自動車検査登録協会ホームページ (<http://www.aira.or.jp/>)  
毎日新聞朝刊 (2006年11月29日付6面, 同年12月13日付1面)