

【6】路面電車の復活

昨年8月、栃木県の県庁所在地、宇都宮市で、新規に路面電車が開通してニュースとなりました。

北陸の富山市では、廃線直前のJR線を模様替えして新時代の路面電車として活用しており、数年前には既存の路面電車との直通運転を開始し、注目を集めていました。

いずれもヨーロッパタイプのいわゆるライトレール、ニュートラム、LRT (light rail transit) などと称されるもので、新型の電車を使っている、これは低床で乗降が容易、低騒音、走行性能が良く、外観も格好が良いので、現代の街並みにマッチするのです。

自動車に比較して大量輸送が出来、エネルギー効率も良く、地下鉄に比してはるかに安価でコンパクトシティ向きと、SDGs時代にうってつけの交通手段として人々の期待が高まっており、東京を含め各地の都市で導入が検討されています。

良い風潮とは思いつつも、私の気持ちは少々複雑です。

昭和40年代(1960~70)、東京オリンピック後のモータリゼーションの時代に、東京、京都をはじめ全国各地の都市で、自動車の通行の妨げになるとして路面電車が次々と廃止されたのを覚えているからです。

東京なんてひどいもので、何かとスローモーな行政を批判される東京都が昭和42年から47年までのわずか5年間で、200kmの延長と1200台の車両を誇った都電を、一路線(※)を除いて全廃したのですから、それはそれは早業でした。何か悪いことでもするかのように大急ぎだったのです。

高齢の私にとっても、現代の深い地下鉄の乗り降りの苦勞が多いのより、平面で乗れるLRTが有り難いと、早く東京でもLRT時代が来ないかと大いに期待しているのですが、造る方は何十年もかかるのでしょね。

(※) 荒川線(早稲田―三ノ輪橋)12.2km