

## 【文責 越智 忍】

### ■はじめに

ヨーロッパにおける人口 20 万人から 100 万人程度の中小都市において、市街地活性化の切り札として L R T (Light Rail Transit) が大きな期待を集め、様々な都市において多様な形態で L R T の活用がなされ数々の実績を上げてきている。

ヨーロッパでの L R T の多くが市内を走る路面電車がそのまま郊外路線に乗り入れる方式を取り入れているが、このことは本県においても現在検討中である、路面電車の松山空港への延伸について多くのヒントを与えてくれるものである。

ドイツのカールスルーエのモデルがその原点として有名であるが、その発展形であるイギリスのマンチェスター・メトロリンクが近年大きく注目され、世界各地から多くの視察団が訪れ、調査研究の対象とされている。

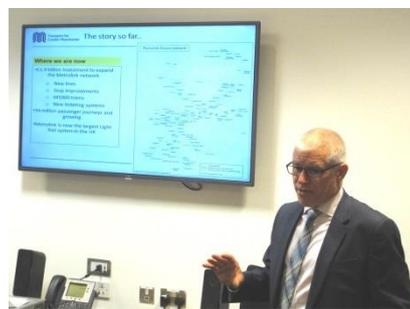
NHK においても B S プレミアにおいて「ヨーロッパスーパー路面電車が行く」というシリーズ特集を組み、マンチェスター・メトロリンクも紹介されている。

### ■グレート・マンチェスター交通局 (T f G M) 訪問

我々は 5 月 16 日 (月) に T f G M を訪問し、メトロリンクディレクターのピーター・カッシング氏、コミュニケーションマネージャーのジョン・カーベリー氏などの対応を頂き調査をさせていただいた。



団長あいさつ



ピーター・カッシング氏による説明

## I マンチェスター・メトロリンクの概要説明

### 《経緯》

マンチェスターにおいては郊外電車のみが運行され、市内に直接乗り入れることができなかったが、1940 年代にモータリゼーションの進展によりいったん廃止された市内の路面電車網を復活させ、1992 年より運行を開始した。

その後も次々と路線を増やし 2014 年にはマンチェスター国際空港への乗り入れも実現し、さらに新規の路線の計画もなされている。

### 《整備に向けた課題》

マンチェスター・メトロリンクの開設に当たっては数多くの問題が山積していた。日本と同じように路面電車と郊外電車とでは扱う法律が異なることから、相互に乗り入れるた

めには数多くの法令をクリアする必要があったが、すでに運行している先進事例を参考にするとともに、地域住民へのコンセプトの説明を丁寧に繰り返し、結果として開設に向けた住民運動にまで発展させ交通省を動かし実現にこぎつけた。

### 《実現へ向けてのコンセプト》

「郊外から市内各所への乗り換えなしで移動が可能になること」をコンセプトに次のような取り組みを行った。

- ・それまで概ね一時間に一本程度の頻度で運行されていたが、6分から10分には必ず一回乗れるように運行回数を増やした。
- ・夜間町の中心部に出かけている人たちのために運行時間の拡大を行った(特に週末は深夜までの運行を行っている)。
- ・自宅まで迎えに来てくれる福祉バスの運行により、高齢者でも駅まで気兼ねなく利用できるようにした。
- ・異なる障がいを持った16名の検証チームを立ち上げ徹底したバリアフリーを実現し、交通弱者にとって使いやすい移動手段を実現した。
- ・無料の駐車場を郊外の駅に設置し、パークアンドライドを徹底させた。
- ・同じく郊外の駅にドアに鍵のかかる駐輪施設を設け自転車でのアクセスにも配慮した。
- ・市内中心の各駅からは無料のシティセンターショッピングバスの運行を行い、細かいアクセスにも配慮した。



障がい者用コールボタン

こうしたコンセプトのもと実現したメトロリンクにより、利用者は年々増加傾向にあり、ラッシュ時における市内への車両の流入が減少するとともに、利便性が評価され、郊外の各駅近辺の資産価値が上昇している。

### 《考察》

このように交通政策を単に利便性の向上という観点だけでとらえるのではなく、地域の活性化という政策目標を持ち、そのために必要な手段を洗い出し、問題点をクリアしながら地域のランドデザインを構築していく手法は、少子化や高齢化に加え産業構造の変化などにより多くの地域において地域活力の低下が懸念されている我々の地域においても大いなるヒントを与えてくれると考える。

今回訪れたマンチェスターは、人口約50万人の都市であり、周辺部を含めると約270万人の人口圏を持っている。

現在、本県においては路面電車の松山空港への延伸に関して、概ね4つのルートを想定したうえで、各ルートにおける採算性や建設コスト・所要時間などの実務的な検証作業に

入っているが、これからはヨーロッパのように地域づくりのグランドデザインに取り組む考え方を取り入れていくことも大切であると考えます。

マンチェスター・メトロリンクのような手法を当てはめて考えると、松山市や本県だけにとどまらず、高知や香川なども含めた広域での地域活性化を目指していくことも可能であると思われる。

計画を実現していくためには多額の投資が必要となることは言うまでもなく、鉄道事業者がそのすべてを負担することは現実的ではない。

先に述べたように、地域活力の活性化という観点から行政の関与は必要不可欠であり、マンチェスター・メトロリンクにおいても地方政府による費用負担とともに、ヨーロッパ連合(EU)からの融資を受けている。

経営的には、利用者数の飛躍的な増大もあり黒字経営であり、EUへの返済も順調に行われている。(現在、イギリスは国民投票の結果によりEUからの離脱が濃厚であるが、訪問時に確認したところ、仮に離脱したとしても現在の融資状況に変化は起きないとのことであった。)

## II メトロリンク(LRT)の現地視察

午後からは、交通局の方たちとともに現地視察をさせていただき、実際の使い勝手などを体験させていただくとともに、車両基地や総合運転指令所なども見せていただいた。



### 《LRT運営状況》

運賃はラッシュ時間帯は約40円、それ以外は約80円の均一運賃となっている。

支払方法は「信用乗車システム」となっており、ホームや車内で購入できる切符や定期券などを、ホームに設置された読み取り端末にかざすだけであり、乗降の都度のチェックは行われていないので、乗務員の負担軽減とともに人件費の抑制につながっている。

もちろん不正乗車が発覚した場合には重いペナルティーが課せられることとなる。たまたま我々が体験乗車していた際にも、抜き打ちのチェックが行われていた。ホームに列車が到着すると同時に、交通局の職員が各ドアから一斉に乗り込み、乗車券の確認を行い、不正乗車の場合にはホームに待ち構える警察官に引き渡していた。



## 《トラム車両》

運行開始当初はプロトタイプとして、イタリア製の試作車両で運行していたが、不具合の多発とメンテナンス性などの問題もあり、現在はカナダのボンバルディア製の車両にほぼ置き換えられている。

この車両は、市内区間では時速約 20 km 程度の速度で運行し、郊外路線区間では在来線特急と同じ程度の 80 km 以上の速度を出すことができると同時に、車輪とレールの上に細かい砂をまく装置を搭載し、力強いモーターによって市内各所の勾配のきつい区間においても力強く坂を登る様子は、松山市内の白水台などの高台にある住宅地への乗り入れの可能性を感じた。

郊外路線のホームをそのまま活用しているため、路面電車区間においてはホームを 90 センチの高さに合わせる必要があったが、路面からは緩やかなスロープを持つ構造にすることにより、高齢者や車いすの乗降もスムーズに行われている。

また、各車両やホームには必ず二種類のボタンが設置され、一つは障がい者の乗降や路線の問い合わせなどの乗客サービス用として、もう一つは急病やアクシデント発生時の緊急用に用いられ、いずれも総合運転指令所に待機しているそれぞれの担当者にダイレクトにアクセスすることができるようになっている。

## ■まとめ

このように、マンチェスター・メトロリンクにおいては利用者の利便性を徹底的に追求した施設づくりを行うことにより、それまで外出をためらう人たちの活動を促すとともに、一般客の飛躍的な増大により、中心商店地区の活性化と、郊外駅周辺の資産価値の上昇という、広範囲での地域活性化を実現している。

日本においても富山ライトレールや広島電鉄・土佐電鉄のように一部郊外までの運行を行っている例もあるが、ここまでの効果は発揮できていないのが実情であろう。

今後の本県の交通政策の展開にあたっては、将来における地域ビジョンをしっかりと策定し、力強いリーダーシップのもと、官民一体となった取り組みを進めていく必要性を改めて感じた視察であった。

なお今回の視察先については、時期的な問題もあり当初なかなか受け入れが難しい場面もあったが、本県選出の参議院議員で国土交通副大臣 山本順三氏に一方ならぬ尽力をいただき、実現に至ったことを感謝したい。



### 【コラム】「枕チップの行方は？」

日本国内ではその習慣がほとんどないものに、「チップ」というものがあります。その存在は海外に出かけるほとんどの日本人を悩ませるものでありますが、「正当なサービスにはチップを」という習慣が根付いている海外においては、収入の大きな部分を占める職業も多く存在します。レストランなどでうっかりチップを置き忘れると、ホールマスターが飛んできて「私どものサービスに手落ちがございましたでしょうか」などと尋ねてくるほどである。

イギリスのホテルにおいても、一晩につき1ポンド程度の「枕チップ」を置くのが基本とガイドブックなどにも記載されている。

今回我々は深夜到着した日を含めマンチェスターの同じホテルに3泊したのであるが、毎日チップを置くのだが、部屋の清掃はしてあってもチップはそのまま置いたままになっている。

少なかったのかと思い翌日には2ポンド置いたがやはりなくなる。

不思議に思い現地ガイドの方に話をしてみると、「イギリスのEU離脱と関係がある」とのこと。

イギリスがEUに加盟したことにより、EU各地からの労働者の流入が増え、特に後半に加盟した旧東側諸国から安価な賃金で働く労働者が多く押し寄せ、結果的にイギリス人労働者の職を奪うことになり、イギリス国内での不満が高まってきているとのこと。

ホテルのバックヤードで働く人たちは、流入してきた人たちが多くを占め、何かと目を付けられ職を奪われやすい立場にある。

従って、たとえ1ポンドのチップであっても、宿泊客から「お金を盗られた」などという誤解を招くのを恐れて、絶対にチップには手を付けないそうである。

## (2) チェスターにおける観光政策

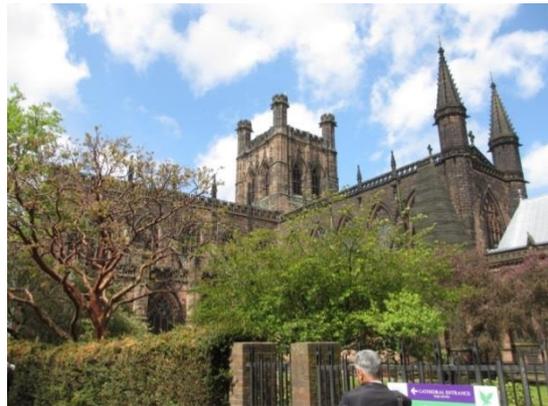
### 【文責 古川 拓哉】

#### ■チェスターの概要

チェスターは、イギリス・チェシャー州の中心都市であり、人口が8万人ほどで国内でも数少ない良い状態で残っている城郭都市である。日本で例えるなら「小京都」と呼ばれるような古都で、趣と歴史を感じさせられる素晴らしい街だった。

イングランドで最も中世の面影を残す町として有名なチェスターは、西暦79年頃にローマ軍がウェールズとの戦いに備えて要塞を築いたのが始まりで、その後バイキングの侵略に備え城壁が強化された城塞都市である。中世には、ディー川の水運を利用し、通商都市として繁栄した。その当時建てられた白壁に黒い木組みの商店街「ザ・ロウズ」が、街の中心地に建ち並び独特の風情を感じることが出来る。

チェスター大聖堂や街の中心部ザ・クロスなど多くの見所がある。



市内各所に現存する中世の遺跡

#### ■観光政策（マーケティング・チェシャー社訪問）

我々は、チェスターにおける観光政策について調査するため、マーケティング・チェシャー社を訪問し、観光部長のアリスン・ダックワース氏から当地での観光政策の一端を伺った。

マーケティング・チェシャー社は、行政と民間で作られた会社で、チェシャー州の観光の中でも特に、どのようにして各地の観光PRを行い、訪問客を増やすのかを目的に活動しているとのこと。



#### 《観光事情》

イギリスで旅行に出掛ける際に、どのようにして行き先を決めるのかというと、ほとんどのパターンが「グーグル→オフィシャルHP→トリップ・アドバイザー」となる。そし

て、現地に足を運んでからは、インフォメーションセンターを訪ねたり、ローカル紙で情報を得たりするのがツアーリストの行動パターンとなっている。

また、2014年におけるイギリスの観光収入の内訳は、日帰り国内旅行が451億ポンド（55%）、宿泊する国内旅行が181億ポンド（22%）、海外旅行者が191億ポンド（23%）となっており、依然としてターゲットは国内旅行者となっている。特にチェスターは、交通の要所にあり、車でリバプールまで30分、マンチェスターまで60分、ロンドンまで120分と他観光地との接続も大変良いとのことであった。

今後も、街が持っている観光資源や好立地を活かしながら、各地とのパートナーシップ、様々な歴史遺産とのコラボレーション、関係企業等を通じたパッケージングを行い、積極的に誘客を図っていくとのことであった。

### 《現地視察》

実際に現地を歩くと、落ち着いた世代の観光客が多く見られるとともに、街並みの中に多くのレストランやショップが並んでいた。マーケティング・チェシャーの指摘にもあったように、食や買い物といった要素は観光客を惹きつけるためには欠かせないものとなっていると感じた。



市街地を囲む城壁



中世の面影が残る特徴的な街並み

### ■まとめ

チェスターでは、古都として有しているヘリテージ（遺産）を、如何にして他の観光資源と結びつけながら誘客を増やすかという取り組みが注目される場所であり、マーケティング・チェシャー社が行っていた分析は、愛媛県にも当てはまるものだと感じた。

主役となる観光資源に力強さに欠けるときには、周辺の観光資源と組み合わせることによって相乗効果を生み出すことが可能であることから、知恵と工夫により資源を有機的に組み合わせ、魅力を最大限引き出していくとともに、インターネットなどにより、個人に対して直接その魅力を伝えていくことの重要性を再確認することが出来た。

近年では、LCCなど低価格で大都市と結ぶ交通網も出来上がりつつあることから、本県らしい、ホスピタリティ溢れるきめ細やかなサービスにより、来県者一人一人を満足させることの出来る企画を提案することにより、底堅い観光産業の発展につなげていかなければならないと考える。