



第137号 2015/ 4

路面電車駅前乗入3プラン比較 改札から最短の平面乗入を 費用対効果や工期・景観も

■路面電車岡山駅前乗入検討委員会の議論が迷走している。昨年1月に乗入署名13000人分を岡山市長に提出したRACDAとしては、平面乗入を前提としていた。しかし検討委員会では、高架案、地下案、デッキ案が登場し、絞込みではデッキ案2案と平面乗入案が選定されたものの、デッキ案の方が採点上位になるなど、我々にとっては意外な議論が行われている。分析と新たな提案をしよう。

■二次選定の概算事業費と採点

平面乗入案	概算事業費	採点
駅広中央	9.8億円	12点
タクシー高架①	29.0億円	10点
タクシー高架②	29.1億円	10点
高架乗入案		
①案	44.6億円	10点
②案	46.1億円	10点
③案	44.1億円	10点
地下乗入案		
①案	34.7億円	8点
②案	41.1億円	10点
歩行者デッキ連絡案		
直線②案	20.6億円	16点
直線④案	27.8億円	16点
直線⑤案	23.1億円	16点
円形⑥案	33.1億円	14点

■採点項目

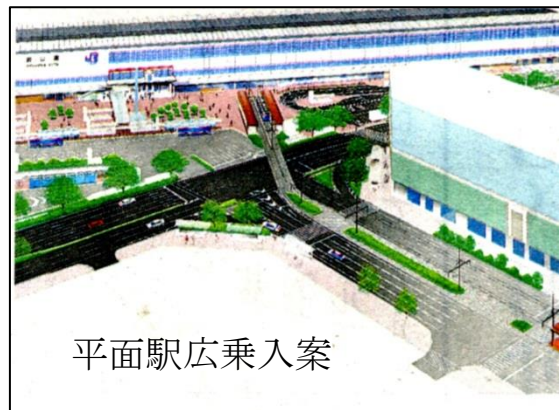
- 利便性（鉄道との乗換距離）
- 周辺への影響（駅周辺施設への影響）
- にぎわい（駅前広場への影響）
- 発展性（市役所筋への延伸対応）

の4点で、概算事業費は評価項目に入っていない。その結果歩行者デッキ3案が1位、円形案が2位、平面乗入案が3位となり、この3案を二次選定した。

■駅前乗入は交通結節点改造

そもそも路面電車の駅前乗入は、本格的少子高齢化社会を迎え、税金の有効な利用を視野に、コンパクトシティをめざし、公共交通重視の都市政策を行うための「交通結節点改造」という位置づけである。

富山市では北陸新幹線開業と同時に、新幹線高架下の駅舎内まで引き込んでいる。



平面駅広乗入案



デッキ直線案



デッキ円形案

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15 禁酒会館3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索





■全国の駅前乗入情勢

上記のイラストは2002年のMOMO導入時に、水戸岡さんに描いていただいた駅前乗入のイメージ図だ。我々は全国の仲間と路面電車の駅前広場乗入に努力してきており、豊橋、広島横川、高知、鹿児島、熊本と実現してきた。そして高岡、富山ではいよいよ駅舎内まで乗り入れた。豊橋では上にデッキがかかっているものの、路面電車駅前乗入で、多額の費用と工事期間がかかる高架案、地下案が出てきた例はない。まして駅改札口への距離が近くならない、デッキ案を提案したところはない。

■地下鉄・モノレールより安価にLRT路面電車

そもそも路面電車LRTは、地方都市の交通機関として、新規建設すれば1km当たり400億円もかかる地下鉄、100億円前後かかる新交通システム・モノレールに比べて、平面で道路上に軌道敷設するだけでいいので、20億円ほどで済むので、世界で導入されてきた。(新規LRTは世界155都市)

吉備線LRT化では、既存の高規格鉄道のインフラを利用して、低運行コストの小型のLRT用低床車両(MOMO等)を高頻度に走らせる予定だ。既存の鉄道を利用して、道路バイパス以上の輸送量を確保する狙いもある。

■路面電車バスの経営は危機的

現在の岡山電気軌道電車部の経営規模は乗客数300万人、年間4億円ほどである。経営はかろうじて黒字ではあるものの、補助金なしでバリアフリーの低床電車MOMOをこれ以上導入する体力はない。岡山の低床電車の導入は全国的に見ても遅れつつある。

さらに岡山県南のバス事業全体を見ても、低床バスの導入は遅れている。岡山市内の初乗り運賃は140円だが、近年の新規参入により実質初乗り運賃は100円となっており、全国の政令市平均の200円の半分。結果的に過当競争から、既存事業者は郊外路線の撤退を進め、低床バスの導入が遅れるどころか、バスが買えない、人件費の圧縮で運転手不足も深刻化。数年以内には運転手不足と車両不足で、バス路線の廃止減便が始まる。安いほどいいのが市民感情だろうが、現実には複雑である。毎年1億円でもバス事業に投下すれば、かなりの路線が救える。総合交通政策としての駅前乗入、吉備線LRT化なのである。

■交通政策基本法の制定、交通は市町村が計画策定

こうした現状に鑑み、国レベルでは「交通政策基本

法」を策定、各市町村が交通基本計画を作って公共交通のコントロールすることを義務づけた。2002年の交通部門の規制緩和は失敗に終わり、欧米並みに公の関与が復活したのである。

■路面電車だけが駅前広場に乘入っていない現状

路面電車のある町は全国18都市だが、戦後のモータリゼーションの中で路面電車を残した都市は、スローライフも容認する包容力があると言われる。市民の広い合意がなければ存続できず、どの町でも路面電車を残したことを誇りとしている。最近も映画「でれーガールズ」では路面電車が岡山のシンボルとして描かれていた。

岡山駅東口地下には、大規模な地下街があり、工事には様々な支障があるので大変だとは思いますが、残った平面乗入案の位置は最も支障が少ない。バス・タクシーは当然ながら駅前広場に乘入れているが、路面電車だけが乗り入れてないのはなぜなのか。

■提案1 ホームからの距離最短の平面案

イオン渋滞の回避に見られるように、岡山駅の交通結節点能力は全国的にも抜群である。しかし四国一の規模を誇る岡山駅では、駅改札とホーム間の距離も長く、岡山市中心部への回遊性を確保してきた路面電車までは、JRとの乗換に700mほど歩かなければならない。だから観光客には全く分からない。駅前乗入検討には、駅改札からの距離を最優先して、平面案をとるべきである。

■提案2 現在の駅前電停を残すべき

現在の電停を「岡山駅入り口」として残せば、駅周辺施設への影響はほとんどない。さらに車両の運用的に言えば、駅前広場のホームは3面必要だし、駅前のポイントは駅寄りに移設するべきである。

■提案3 駅前電停デザインをシンボリックに

デッキ案を採用する理由として、都市のシンボルと考える向きもあるが、ストラスブールの都心停留所のデザインは世界から評価されている。駅の広場としての楽しさを、たとえば現代アートで演出するなど、方法はある。また後楽園のシンボルの芝生を軌道緑化に使い、岡山城・後楽園へ動線を意識することも重要。



晴れの国の青空を遮らないのがいいのでは。

■今年秋までに岡山市は駅前乗入について、調整を進めて決定するとしている。これから秋まで、我々は多くの市民に声を聴きながら、あるべき岡山の交通の姿を模索していきたい。