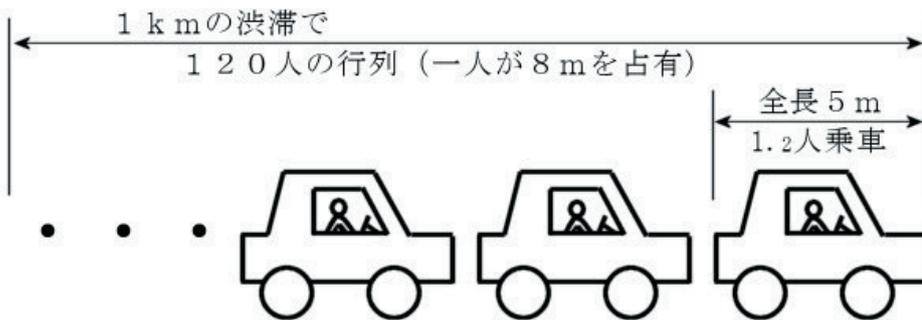


### 道路、自動車、路面電車



路面電車を伸ばそう、という運動をやっている、よく聞く意見といえば、「この自動車社会に路面電車なんて時代おくれ」  
「今でもほとんど乗ってないのに、伸ばしてどうするの」  
というものがある。

確かに昼間の路面電車を見ると、パラパラ乗っているだけだが、朝晩の渋滞時には車の間をスイスイと走っている。

ここで自動車社会というものをちょっと考えてみよう。確かに自動車はドアツードアで、実に便利だ。だが混みだすとたちまち大きなお荷物になる。

日曜日に天満屋周辺に出かけると、駐車場に入るだけで渋滞し、30分も並んでやっと入ると、もう駐車料金が気になってしかたない。天満屋から商店街を散策して、たとえばシンフォニーのところまで珍しい友達にあったとしても、お酒を飲むこともできないし、やっぱり天満屋まで戻るしかない。自動車を使うということは、運送手段を背負って歩いているようなものなのだ。

渋滞に巻き込まれた時を考えてみよう。全長5mの車が5mの間隔で渋滞しているとしよう。10mで一台、一台あたり1.2人乗っているとすれば、1kmの渋滞でたった120人いるだけだ。もし車を取り去ると、道路の上に8mおきに人がポツンポツンと立っているにすぎない。それなのに我々は「なんでこんなに渋滞するんだ」と怒ったり、いらついたりして、渋滞を人のせいにはしている。渋滞しているのは、あなたが車で出てきているからですよ。

道路というものは、自動車を使うかぎりにおいて、かなり贅沢に空間を使っているということに、多くの人は気が付いてない。だから渋滞対策には道路を作れということになる。考えてみよう。自動車が時速36kmで40mの車間距離を取って走っているとしよう。毎秒10mで走っているから、4秒に1台。ということは1分15台、1時間にたった900台しか流れない。まあ1時間に1000人というところだ。信号があったり渋滞するともっと流れない。

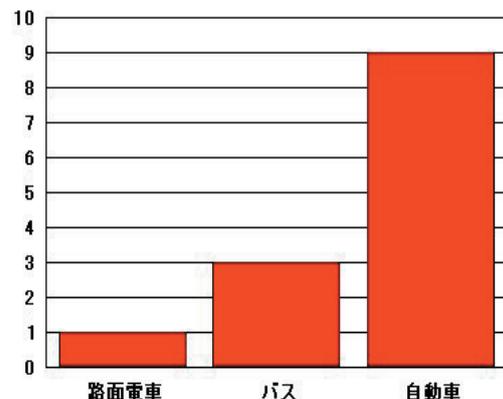
ところが50人乗ったバスが1分に

● 1台走ったら、3000人運べる。路面電車もMOMOのように2連接にしたら150人は乗れる。ヨーロッパでは3連接で250人。毎分1本でなんと15000人運べる。そうです。路面電車は都市の道路の有効利用になるのです。だから国土交通省が補助制度まで作って支援しているという理屈なのですよ。

● だから路面電車を伸ばすということは、その大量輸送という特徴を生かすような都市政策をからめないとい何の意味もないということなのです。

● 最後に平均的乗車人員で計算する炭酸ガスの量は、路面電車1、バス3、自動車9。地球温暖化対策には、路面電車は有効というわけ。皆さん、スマトラ地震津波も、温暖化による水面上昇が影響して被害が拡大しているはず。昨年岡山の台風による高潮、これを我々は経験していますが、少しでも努力しないとイケませんね。

#### 二酸化炭素 排出比較





## レポート／藤井正史

今回はロケーションシステムのお話です。渋滞が酷くてなかなかダイヤ通りにバスや路面電車が来ないという経験はありませんか？こんな時に役に立つのがロケーションシステムというバスや電車がどこを走っているのか、分かるシステムです。東京や京都、大阪などでは一般的なシステムですが、岡山でも実は導入され始めています。

### ・両備バスと岡電バス

国道30号線を走る系統で国土交通省岡山国道事務所が行っています。

バス停に表示器はなく、携帯電話（iモードやEZWeb）やインターネット経由で見ることが出来ます。

対象路線ならどのバス停でも見ることが出来ます。

路線バスにGPSを搭載して、渋滞状況と計算し、バス停の到着予測時刻が分かります。

対象路線は両備バスは国道30号線を走る岡山駅～宇野駅方面など、岡電バスは岡山駅～大東などです。

※国土交通省岡山国道事務所

<http://www2.okakoku-mlit.go.jp/BUS/>

ただし、現在メンテナンス不備等により事実上使用不可。

### ・岡電の路面電車

MOMO導入の時に合わせて、ロケーションシステムが導入されました。

岡山駅前、城下（岡山駅方面）、県庁通り（岡山駅方面）、東山、郵便局前（岡山駅方面）、清輝橋に表示器が設けられています。また、携帯電話やインターネット経由でも見れます。

路面電車にGPSを搭載して、電車の到着時刻が予測されるシステムになっています。殆どの路面電車が対象で、MOMOの時には特別な表示に変わります。ただし、KUROなど古い電車にはGPSを搭載していません。

### ● パソコン

● <http://www.okayama-kido.co.jp/>

### ● 携帯電話

● <http://www.okayama-kido.co.jp/trami/>

### ● 宇野バス

● 1月18日より試験サービスが始まり、2月からは本格実施される予定です。岡山駅、岡山駅前（中銀岡山駅前支店前※現在建替中）、県庁前に接近表示器が置かれます。

● 岡山の路線バスでは初めてバス停に接近表示器が設置されました。（いたずらとかで破損が怖くて置けなかったのです）

● 県警の交通管制システムと接続しており、カーナビの渋滞情報提供システムでおなじみの光ビーコンで、バスの現在地が分かります。バスが接近すると表示と音声で分かるバリアフリーなシステムになっています。

● もともとはバスが渋滞に巻き込まれない公共車両優先通行システム（PTPS）を流用したシステムですが、全国で導入されたケースは少なく熊本ぐらいしかありません。将来には郊外にも置くことを目指しているそうです。ちなみに全ての路線が対象になっています。（ただし、宇野バス以外のバスは

● 表示されません）

### ● ※宇野バス

● <http://www.unobus.co.jp/>

● 岡山市は国や自治体から今までよりたくさん補助がいただけるオムニバスタウンの指定を受けたことで、他の路線へロケーションシステム導入を目指していますが、岡山市内では2つの方式が乱立することになってしまいました。

● 警察の交通管制システムとつないだ方式は通信コストが掛からない分、バス会社の運用コストが安いのですが、今のところ、携帯電話やインターネットでは分かりません。一方GPSを使った方式はバスの現在地が正確に分かり、到着時刻まで自動で予測するので、携帯電話やインターネットで見ながら買い物や家での用事がぎりぎりまで出来るメリットがあります。ただし、バス事業者にも利用者にも通信回線コストが掛かるデメリットがあります。

● どちらも一長一短がありますが、利用者のためを思って、より良い統一された方式のロケーションシステムを導入してほしいものです。

● それよりも、ダイヤどおりにバスが走ってくれば、こんなシステムいらないうのですけどね。



▲宇野バスが今年2月から運用を開始するバスロケーションシステム