



進まない日本の 低床路面電車導入

■ 1997年日本で初めての超低床路面電車が熊本市電に導入されてから、今年で20年になる。2002年には岡山にもMOMOが登場し、その斬新なデザインで注目された。超低床電車は最初バリアフリーの進んだドイツなどの最新技術を導入し、現在では国産車輛も登場している。ヨーロッパでは日本に先駆けて高齢化が進み、お年寄りでも段差なしで乗り降りできるよう、床の低い電車やバスが開発され、究極は車いすでも介助なしで一人で乗り降りできるのが特徴だった。20年前フランスのストラスブールのLRTを視察したとき印象的だったのは、車いすに乗った方があちこちで見られ、昼間は自転車なども頻繁に乗り降りしていたことだ。

■ 20年たって、岡山ではMOMOはたった2輛。全国の低床電車の導入状況を調べてみたら17都市18路線で車輛総数は698輛、うち低床車輛は112輛に過ぎず、実質的に車いすで乗り降りできるホーム構造の都電荒川線、東急世田谷線をバリアフリーとして計算した場合、バリアフリー度は22.6%ということになる。

■ 20年かかってやっと22%では、100%になるには100年かかる羽目になってしまう。一方欧米では各都市がたとえば50輛を一度にバリアフリー車輛に入れ替えた所も多い。わが岡山の姉妹都市であるアメリカ

のシリコンバレー・サンノゼ市のLRTでも一度に全ての車輛を低床電車に買い換えたが、なんとその車輛は大阪の近畿車輛で製造されたものだ。

■ 街中を全ての人に歩きやすい環境を提供するために、そのシンボルとして超低床電車を導入してきたのだが、どうも日本だけはそのペースが遅すぎる。とてもじゃないが本格的高齢化社会に対応しているとは思えない。

■ 今回、岡山電気軌道や広島電鉄、伊予鉄の幹部に話を聞いてみたところ、「現在の協調補助制度では、もはや車輛は買えない」と異口同音に言っていた。実はMOMOはバリアフリー法が出来た中で、低床車輛の導入に国県市が協調して事業者に補助金を出した適用第1号だったのだ。しかもその導入に際しては、全国から募金も500万円集め、将来吉備線などJR路線にも乗り入れられる構造にしていたことが評価され、第1回鉄道大賞にも選ばれた。また余り知られてはい

低床電車リスト
部類別

2017-0714現在

NO	事業者	単車12m 12m級	2連接車 18m級	3連接車 30m級	低床電車	UD電車	全車両	UD率
1	札幌市交通局		3		3	3	33	9.1
2	函館市交通局	1	3		4	4	32	12.5
17	東京都電荒川線				0	36	36	100.0
18	東急世田谷線				0	10	10	100.0
23	富山地方鉄道		6		6	6	21	28.6
24	富山ライトレール		7		7	7	7	100.0
25	万葉線		6		6	6	11	54.5
27	福井鉄道	2	2	4	8	8	19	42.1
34	豊橋電鉄	1	1		2	2	17	11.8
40	京福電鉄				0	0	27	0.0
46	阪堺電気軌道		3		3	3	38	7.9
49	岡山電気軌道		2		2	2	21	9.5
51	広島電鉄		10	22	32	32	132	24.2
54	伊予鉄道軌道線	10			10	10	43	23.3
55	とさでん交通		1		1	1	64	1.6
58	長崎電気鉄道		5		5	5	74	6.8
59	熊本市交通局		8		8	8	54	14.8
63	鹿児島市交通局		15		15	15	59	25.4
	合計	14	72	26	112	158	698	22.6

福井鉄道にはえちぜん鉄道キーボ2輛を含む

NPO 法人公共の交通ラダ(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



ないが、低床電車の導入に伴って小橋・中納言以外の全電停のマウンドアップを実施して、車いすでも利用可能にした第1号でもあった。道路構造令を改正し、国県市の道路設置者が道路の一部として改良する制度にしたのだ。大森岡山市長が国土交通省道路局の課長当時の仕事だ。

■この電停バリアフリー化については、岡山ほど一度に改良できた例は少なく、折角のバリアフリー電車が使えない電停は各地で随分多いことがわかってきた。しかしその実数を調べた数字は存在しないようだ。そこで我々全国の路面電車を支援する市民団体ネットワークとして、電停の改良具合を調べてみようかと思っている。準備を始めた第13回全国路面電車サミット2018松山大会のテーマは「低床電車と電停改良、街づくりへの課題」にしようかと思う。

JR北海道の存続問題は全国の課題だ

■話は変わるが、現在JR北海道の路線の多くを廃止するかどうかで、大変な議論になっている。お客が少ないのだから、赤字なのだから、バスに変えるのはしょうがないという雰囲気蔓延している。実はラクダには、今まで多くの赤字地方路線の存続問題についての相談が来ていて、各地の市民団体と連携して高岡万葉線、銚子電鉄、富山ライトレール、和歌山電鉄、ひたちなか海浜鉄道などでは存続に成功した。岐阜市内線、可部線などは存続に失敗したが、可部線の一部は今年復活した。2014年には「交通政策基本法」も成立して、市町村が中心となって交通計画を作り、必要な路線を残すスキームは出来たと思ったが、実際には「全ての人が快適な交通を享受できる交通権」の明示は時期尚早とされ、必要な財源確保も出来なかった。

■そのことが顕在化したのがJR北海道問題であり、いざ災害でも起きれば、明治以来整備してきた鉄道の橋梁などは中々再建できず、廃止やバス転換されてしまう。端的な例が東日本大震災で壊滅的被害の出た、気仙沼線BRT化である。岩手県が中心となった三セクの三陸鉄道が再建される一方、民間会社で多額の利益を上げているJR東日本の気仙沼線は再建されない。今や再建費用のかかる路線が災害に遭えば、即日その地域は鉄道を失うことになる。なぜなら道路再建財源はあるが、鉄道再建財源は何処にもないからだ。

■国交省鉄道局の年間予算を調べたら、MOMO導入時点で全国に1500億円、うち750億円が新幹線建設、700億円が都市鉄道、残り50億円の一部5500万円がMOMO導入への国の補助だった。15年後の今年、鉄道局の予算は1028億円だが、そのうち新幹線は相変わらず755億円と減っていない。均衡ある国土の発展という名目で、地方は新幹線のみをつくり、それ以外の路線は切り捨てようとしている。独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の資料を調べると、国費755億円+地方負担377億円+新幹線賃料収入916億円の合計2050億円で新幹線を建設している。

北海道・北陸・長崎の3新幹線のあとは四国新幹線という話が始まったのもこの流れだが、国土の均等な維持という観点から、新幹線だけに偏重した鉄道政策はそろそろ転換の時期に来ているのではないか。このままでは明治以来日本が国家を上げて開拓してきた北海道はまた辺境に戻ってしまう。北海道の人参とジャガイモ、北海道産ポテチなしで暮らせる人はいないだろう。北海道は日本の食糧自給率を支えているのだ。(岡将男)

