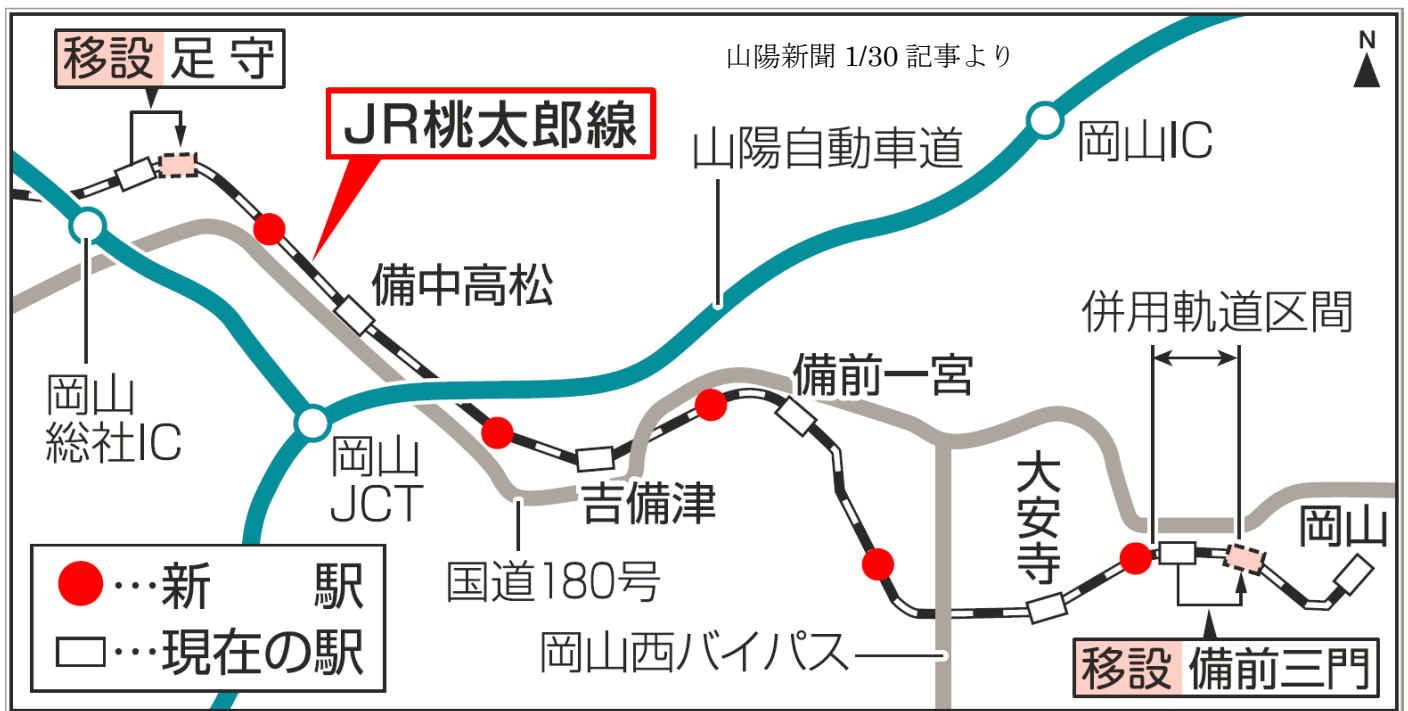




桃太郎線ライトレール 新駅5カ所の意味

■桃太郎線ライトレール化の新駅位置について、地元説明会が始まった。新駅の位置はこれからの沿線のまちづくりや地価にも大きく影響するだけに、注目度も高く、我々ラクダにもさまざまな問合せがあった。ここでは岡山市の提示した新駅プランの意味を、各駅別に解いていきたい。



■昨年12月、岡山市長は市議会の質問に対して新駅設置の二つの条件を提示した。

1. 新駅は既存の駅間に最大1つだけ設置する
2. 沿線だけでなく少し離れた人口集積地に対応する

ライトレール化(LRT)によって加速減速能力が3倍ある低床電車を導入すれば、駅が2倍になっても到着時分は延びない。また駅の位置は既存駅のど真ん中あたりが効率がいいが、新駅からのバス乗換や新設コミバスルート、駅へのアクセス道路、駅前広場の設置スペース、P&R(パーク・アンド・ライド)の駐車場設置スペースなどの確保できる位置が望ましい。住宅が立て込みすぎて、アクセス道路の幅員の狭い所には、逆に新駅設置で道路渋滞を招くことにもなる。さて駅別に見ていこう。

■三門駅周辺では国道180号線の4車線道路のうち2車線を使って複線軌道を設置し、駅は現在の位置から東に移動する。この区間を複線にしてすれ違いを容易にして、便数を増やせる。ただ工期もかかるので、暫定で現軌道を使うのも一案。180号線を直進させて南北の中環状線との交差

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



点を作り踏切を廃止すれば、中環状線は4車線道路になり渋滞緩和となる。元々90億円かけて桃太郎線を高架化して越える予定だったが、まちづくりの観点からこの費用をライトレール化に使い、全体の利便性をあげる。ここの都市計画決定変更、地元陳情撤回にここまで時間がかかった。

■**仮称・関西高校南**には新駅ができる。中環状線との接点で、一挙に交通拠点となる。中環状線には南方向へのコミバスなど2次交通が欲しいところだ。環状バスルートは採算性が厳しいが、岡山市が先頭を切って都市内のバスルート再編をやって欲しい。

■**大安寺駅**は人口集積地に有り、道路も狭いが、南北へのコミバスが欲しいところだ。

■**仮称・尾上新駅**は大安寺駅と一宮駅の間に位置し、田んぼの中だが、花尻・一宮を結ぶ都市計画道路との交点に近く、花尻の新幹線高架沿いから庭瀬駅方面の人口集積地をターゲットにできる。ここは大規模なP&R駐車場を設置し、尾上・花尻・庭瀬を結ぶコミバス新路線が必要だろう。

■**備前一宮駅**には元々行き違い施設があったが復活するだろう。桃太郎ライトレール全線を複線化しなくても、行き違い施設を等距離に置くだけで、理論的には7.5分間隔で運行できるわけで、新駅にはすべて行き違い施設を設置するようになる。一宮駅周辺はやや道路が狭く、むしろ西口を作ってコミバス等の乗入れを考慮すべきだろう。その場合吉備津彦神社駐車場とうまく連携できないか考慮して欲しい。

■**仮称・西辛川新駅**は一宮の人口集積地西端で、駅のスペースが取りやすい。180号線北側の芳賀佐山団地や空港線のリサーチパーク方面へのコミバスが欲しい。中鉄路線の再編成も必要。ここにもP&Rが欲しい。

■**吉備津駅**には行き違い施設が有り、十分な駐輪場も設置されている。吉備津神社にも徒歩圏で、モモチャリがあれば吉備路観光にも威力を発揮するだろう。

■**仮称・加茂新駅**は180号線と近く、庭瀬方面への道路も分岐しており、土地にも余裕がある。ここにはP&Rの駐車場が欲しい。将来、一宮・総社バイパスがこの新駅の北を通ることになるので、交通結節点としてこの位置が選ばれたと思うが、道路予算は全国的に既に枯渇しており、見通しは立たない。むしろ桃太郎線ライトレールは効率的道路投資の代替として企画されてきた。

■**備中高松駅**は桃太郎線の中心駅で、岡山駅からピーク時は10分に1本の運行となる。駅周辺は住宅街でP&Rは難しいが、今度ビジターセンターの出来る造山古墳から楯築遺跡、吉備路方面への観光需要を期待できる。ここにはモモチャリと中庄駅方面へのコミバスが欲しい。済生会吉備分院から足守方面のコミバスの充実が図られており、最上稲荷観光、備中高松城観光と、拠点性は抜群だ。観光拠点として、お土産物屋など民間資本の挑戦が期待される。吉備路観光のホテルなども立地できるはずだ。

■**仮称・小山新駅**はあらたな備中高松城観光の拠点となるだろう。駅北には十分な土地があり、ここならP&R駐車場が設置できる。

■**足守駅**は足守川の東側に移設して県道に隣接する位置となる。済生会分院から足守方面のコミバスも通っていて、足守観光の基地ともなるだろう。現在の足守駅はバスが通しにくく、駅前広場も作りにくいので、移設となるのだろう。

■全体に見れば、桃太郎線から南北5km位の範囲まで目配りした、バスを含めての公共交通網再編、道路網整備、都市開発、自動車からの転移を目指して練られた優れた計画になっている。これが実現すれば、桃太郎線沿線は基幹となる鉄道が一日60便、コミバスルートを完備すれば、年を取っても安心して暮らせる地域になり、高校生も通学には困らないので、人口増加していくだろう。駅周辺には今後介護付低層マンションなど吉備路にふさわしいものが立地して欲しい。さらに日本遺産になった吉備路の観光開発の離陸するときが来たと思う。

(岡将男)

写真・清水章吾(福井ROBA) →

