

RACDA

かわら版

第52号

2008/ 9

岡山市議会にLRT推進研究会が発足

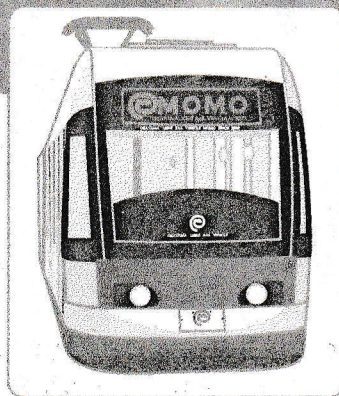
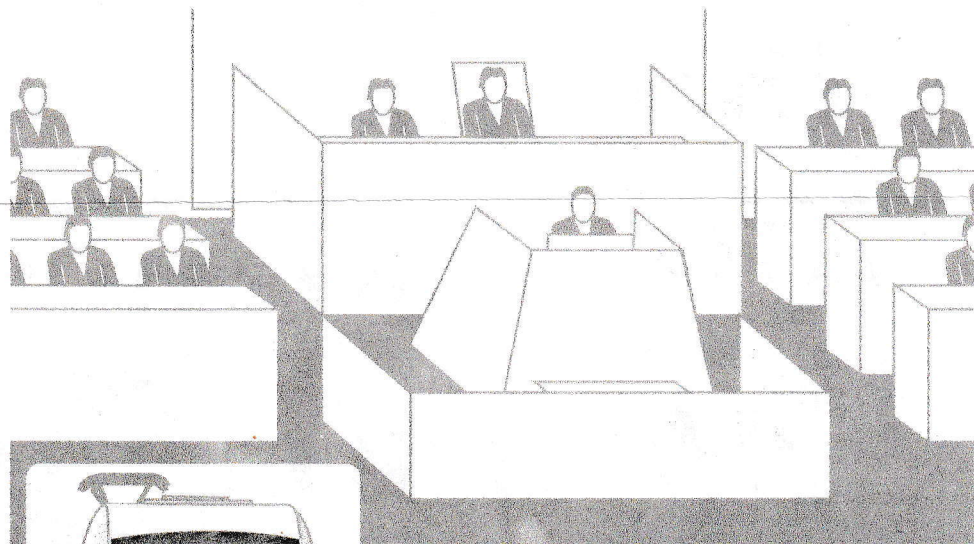
Text by 岡 将男

■今年6月10日の路面電車の日に、岡山市議会に「LRT推進研究会」（会長・楠木忠司）が発足した。52人の市議のうち超党派の42人が参加している。「LRTの岡山市への導入推進について研究し、もってまちを活性化するとともに、環境に配慮した持続可能な社会をつくることを目的とする。」とのことだ。

同様な市議レベルでのLRT推進組織は、すでに浜松市でも発足している。浜松の場合は政令市のひとつの目玉としてLRT推進があった。また宇都宮市では市議会議員だけでなく県議会議員、国会議員まで包括したLRT推進議員連盟ができているが、ここではこの秋の知事選、市長選の最大の争点がLRTの導入の是非になっており、自民党が賛成、民主党が反対と、全国的な流れからはむしろ特殊な状況となっている。つまり宇都宮の議連は超党派ではない。

岡山では吉備線のLRT化がようやく公式な議論として取り上げられ、その前提となる岡山市の交通戦略会議の中心議題になる予定だ。ここで出てきた岡山市の交通戦略は当然ながら市議会でも議論される。だから市議会に超党派でLRT推進研究会が発足したことは、大きな前進といえよう。

ところで国会では早くからLRT推進議員連盟（会長・逢沢一郎）が結成されている。2004年2月17日に超党派で衆参両院から60名が参加して結成され、国会



LRT

Light Rail Transit

※イラストはイメージです。

開会中には毎月国会内で勉強会を開催している。勉強会には関連の国土交通省や警察庁、総務省、環境省から課長クラスが毎回参加し、RACDA会長が代表を務める全国路面電車ネットワークの幹部も調整役として必ず参加している。「LRT推進法」の立法をめざして、路面電車ネットワークと議連では別途勉強会を重ね、それが去年の「地域公共交通活性化再生法」の制定につながった。今年6月の総会では「新交通システム推進議員連盟」と名称変更したが、

これはLRTだけでなく、BR・Tといわれる新バスシステムなどまで研究の範囲を広めるためであった。そして現在国会の議連は130名以上になっている。今後の国会での議論は、LRT推進のための財源獲得や、交通権などLRT推進の思想まで広がっていくであろう。

こうした全国的な動きに関連して、岡山市議会の研究会結成は時期を得ているといえよう。大胆な議論を望みたいものである。

第9回全国路面電車サミット 2008 福井大会

2008年10月17日(金)~10月19日(日)開催

<http://www1.ocn.ne.jp/~rodensum/>

RACDA 事務局

〒700-0823 岡山市丸の内1-1-15(禁酒会館3F)

TEL/FAX 086-232-5502 E-mail racda_okayama@ybb.ne.jphttp://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/

RACDA 事務局 wiki

検索

特集 回数券からバスカード、そしてICへ...

停留所

▼共通回数券・バスカード・ICカード「Hareca」

写真右上のバスカードは、「10月からはカード左下の発行会社の確認が必要」です。



■先日、岡山県共通バスカードを9月10日で発売終了・9月末をもって廃止、という報道があった。今回は岡山県の共通バス回数券から現在に至るまでの変遷を含めて話をさせていただこう。

●共通回数券

岡山におけるバス共通回数券は、1979(昭和54)年に初めて登場した。それまでは、各社バラバラに回数券を発売しており、一部の路線を除いて購入した会社のバスしか乗れないことに利用者の不満が高まっていた。そこで、当時の「岡山市内均一区間」に限って各社のバスに乗ることができる「岡山市内均一区間共通バス回数券」が発売され、岡山市内中心部におけるバスの利便性が高まった。その後は岡山市内均一運賃区間制度の撤廃などにより通用範囲が拡大され、最盛期には県内10社局で通用するようになっていた。一方で各社別の回数券も併売されていたほか、1,000円または2,000円分の共通セット回数券も一部の会社で発売された。

●共通バスカード

1996(平成8)年、新たな共通回数券としてバスカードの運用が開始された。券種

は2,000円・5,000円・10,000円の3種類で、今日まで共通デザインで発売されている。一部では500円の記念カードも発売された。

実はこれより先に岡山電気軌道が路面電車専用で電車カードの運用を開始しており、バスカードでは路面電車との共通化が図られた。「MOBACHAN」という愛称がついたもののほとんど浸透しなかったが、券種別の各社共通デザインであることで普及は早かった。先発の広島では、バスカードに多彩なデザインがあるが、統一マークを印刷することで識別をしている。一方、岡山ではバスカードを広告媒体として採用する動きは全く無かった。

●ICカード「Hareca」

岡山市がオムニバスタウンに指定されたことに伴うバス活性化事業の目玉となるはずだったが、会社間の足並みの乱れから結局岡電・両備・下電の3社が導入するにとどまった。2006(平成18)年に運用が開始され、今年7月から定期券機能が追加され現在に至っている。

●今後の動き・感じたこと

共通バスカードとしての発売は9月10日までで、9月末で利用できなくなるといのはいくらなんでも周知期間が短すぎると筆者は感じている。ちょうど同時期にJR西日本が関西圏で展開している磁気カード「Jスルーカード」も9月15日で発売を終了し、来年春頃をめどに利用終了との発表があったが、岡山とは対照的な対応である。

Harecaの普及を急ぎたいのはわからないでもないが、やはりどこか「事業者の都合」が優先され、「利用者の視点」が見えていないのではないかと感じざるを得ない。

ちなみに、10月以降、岡電・両備・下電および中鉄の53号線共同運行路線はHarecaに全面移行、それ以外の会社・路線は自社発行のバスカードに限り利用が可能となっている。

(石井孝幸)