

LRTは政治生命をかけて作るもの

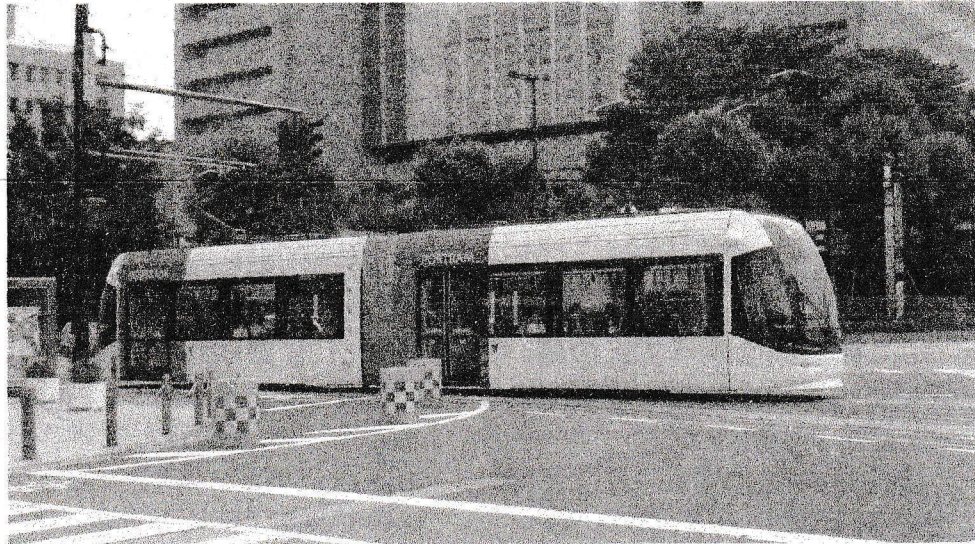
Text by 岡 将男

■先月、福井市で第9回路面電車サミットがあり、富山市の森市長と懇談する機会を得た。日本の路面電車の延伸は、平成元年に岡山商工会議所が都心の環状化を提言して以来、市役所・大学病院延伸の交通実験、低床電車MOMOの導入と常に岡山市がリードしてきた。しかし2年前、富山県で廃止予定のJR富山港線を富山ライトレールとして再生開業して以来、富山市には全国から視察団が大挙して訪れるようになり、森市長は全国のまちづくりのリーダーとしてひっぱりだこになっている。

■県議会議員だった森市長は、1997年からの高岡市の路面電車存続運動を議員として担当していて、地方都市には路面電車を中心とした公共交通が必要だと感じた。市長になると政治生命をかけて、富山港線のLRT化に取り組んだ。岡山の吉備線のLRT化と同時に2003年に発表された富山港線LRT化が、わずか3年でできたのは、市長のリーダーシップによるものである。

■これまでさいたま市、新潟市、奈良市、松江市などでLRT建設を公約とした市長はいた。政令市の目玉として堺市ではLRT導入を決めようとしている。また現在宇都宮市ではLRT建設の是非が市長選の最大の争点になっている。

■富山市は世界で100番目のLRT導入都市だが、欧米のどの町でも市長は政治生命をかけて導入をしている。なぜならどの国だって当然のように自動車社会なのであり、あえてその自動車の車線を減少させてLRTを導入するという思いきった(先駆的でもあり、世論を二分するような)政策の実行には、政治生命をかけなければできないのである。そして交通



▲富山駅北側の市街地を走る富山ライトレール。電車とは無縁だった道路に新たにレールが敷かれた。

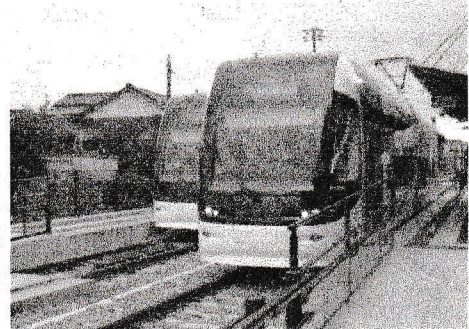
を変えるということはそれこそ、その地域にとっての死活問題である。

■さて知事選挙が終わった。財政再建が争点であり、改革の是非が問われた。思えば小泉前総理は「改革、改革」と連呼していたように思うが、本当の改革であったのだろうか。グローバル化の中で翻弄され、結局威勢はよかったけど、かえって経済を含めて悪化させたのではないだろうか。おそらく小泉時代は将来弾劾されることになるだろう。「改革」という言葉が色あせていたことは、今回の選挙結果にも影響しているだろう。

■路面電車やLRTをつくることは改革ではない。本来の人間らしい生活を取り戻すために、昔のようにもう少し自動車を使うのを遠慮して、みんなで譲り合って公共交通を利用しようという運動の一部なのである。考えてほしい、国際化、グローバル化と言えはかっこいいが、我々は本当に幸せになっているのだろうか。輸出が増えたら幸せになったの

であらうか。経済の活性化は大事だが、我々の生活を心から豊かにするような方法でもって、活性化させなければならぬ。

■LRTを含めて公共交通を活性化し、都市の賑わいを増し、全国から岡山を訪ねる人を増やし、岡山にたくさんのお金 that 落ちるようにする。そうした道具として、RACDAは様々な提案を行いたい。



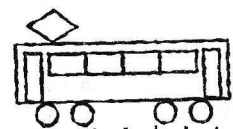
▲路面に新設された区間を過ぎれば、旧JR富山港線の線路を走る。ここではJR線のように速いスピードで走行できる。

※LRT 次世代型路面電車。歩行者中心の街を取り戻す仕掛けとして注目されている新しい路面電車。

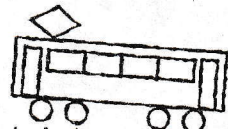
RACDA 事務局

〒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.jp



【全国路面電車サミット2008福井大会】



路面電車ミニツアー乗車記

■サミット二日目、「路面電車ミニツアー」と題して福井鉄道の電車に乗るイベントがあったので、そのご報告をさせていただきます。

この日の会場「織協ビル」からすぐのところにある福井鉄道の「市役所前」電停。

ここからミニツアーのスタート。まずは「田原町(たわらまち)」行に乗車。

この車両はすべて床の高い車両であり、車外にせり出した補助ステップを使って乗り込む。

乗り込んでわずか4分ほどで終点の「田原町」に到着。(写真下)



ここは、第三セクター鉄道の「えちぜん鉄道」と駅舎を共用しているものの、両社の線路は接続されていない。(写真下)



一見すると写真の方向に線路が伸びているのだが、線路が接続されていないので「えちぜん鉄道」との相互乗り入れはできない。福井鉄道の電車はこの位置で折り返し「武生新(たけふしん)」行となる。

私たちは駅舎見学などの後、そのまま折り返しの「武生新」行に乗車。途中の「市役所前」で「急行・武生新」行に乗り換え、「福井新(ふくいしん)」で下車。急行の車両は、なんと1960年製造の大型車。いかにも鉄道車両という向きであるが、市内の併用軌道(路面電車)区間にも対応できるよう二段の補助ステップがついている。(写真下)



「福井新」は専用軌道(鉄道線)区間の最初の駅。かつては先ほどの大型車用の高床ホームが存在したのだが、廃止された名鉄岐阜市内線の低床車両を購入した際にホームの床面を大きく切り下げたとのこと。屋根の柱に高床ホームの名残が残っている。(写真右上)



ここから再び「田原町」行に乗車。次の「木田四ツ辻」で下車するのだが、その電停はなんと人の肩幅あるかないかという道路上の一段高い安全地帯しかなく、車両の床面も高いこともあってちょっと危険な感じがした。これだったらまだ岡電の小橋・中納言のほうがマシだとも感じた。ただ道路幅が違うので一概には言えないが。

このミニツアーで感じたことは、従来からの鉄道区間と路面電車区間の直通運転のために低床化が進んでおらず、高齢者や足の弱い人などはやや利用しづらいな、ということである。とくに補助ステップが車両の外側についているため、雨や雪のときは正直、怖いと感じた。

将来、完全超低床化が図られることを期待しつつ、ご報告を終わらせていただく。

(石井孝幸)