



岡山・富山・栃木、共通するのはサッカーとLRT

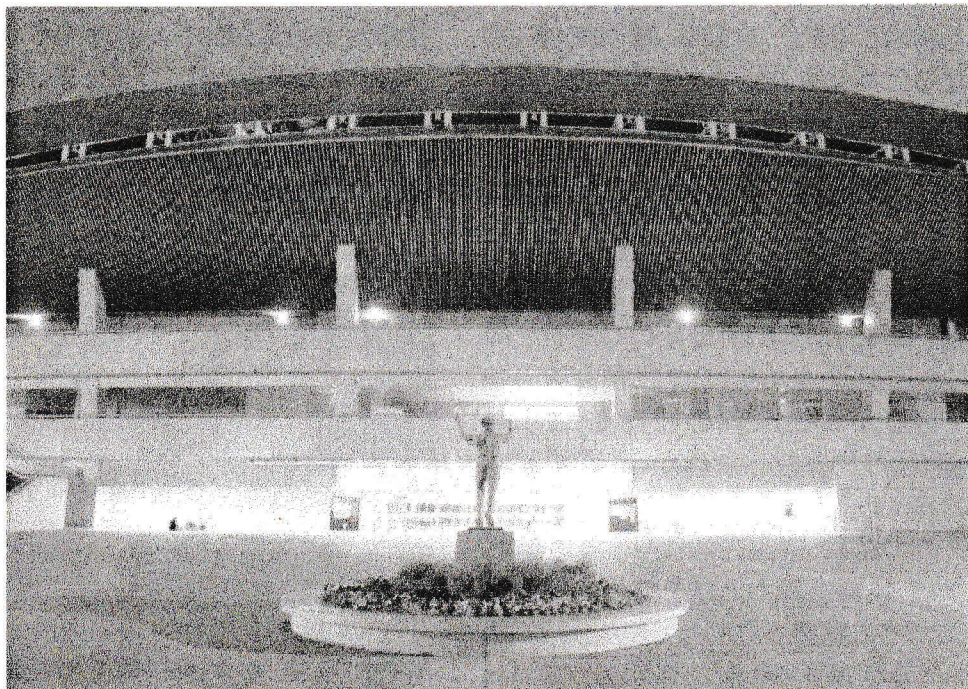
Text by 岡 将男

■ファジアーノ岡山J2昇格おめでとう。政令市になる岡山にとって、これほど素晴らしいお祝い事はないだろう。都市のアイデンティティーとして、プロスポーツチームを市民全部で盛り上げていくことは、とても大切なことだ。何事にも燃えないという風土から、かつて「燃えろ岡山」という官製スローガンが掲げられた岡山にとって、「燃える」というきっかけを与えてくれるのではないかと期待される。

さて今回のJ2昇格3チームはLRT推進において日本をリードする3都市なのである。まず富山は世界で100番目の新設LRTとして、富山ライトレールを開業したのが2年前。開業以来順調に業績をのばし、今年は都心の路面電車環状化工事が始まった。数年後には北陸新幹線が開業し、駅の高架化が完成すれば富山ライトレールと路面電車が相互乗り入れをする。「コンパクトシティ」を掲げ、今や都市再生のモデルとして、全国からの視察が殺到している。

次に栃木県宇都宮市では、先日LRTを争点とした市長選が行われ、LRTを推進する現職市長がLRT導入反対の3候補を破って当選した。大事なのは3候補の合計得票をわずかに上回ったこと。日本で初めて政治生命をLRTに賭けた市長選挙が行われ、勝ったということは重要である。

そして岡山はこうしたLRT新設への日本の流れを作った街として、富山や宇都宮の市の担当者にはよく知られている。岡山商工会議所が岡山都心の1kmスクエア構想において、路面電車の環状化を打ち出したのは平成6年のこと。平成9年の岡山での路面電車サミット以



▲岡山県総合グランドにある桃太郎スタジアム 写真：白井崇裕

来、全国にLRTを推進する動きが広がり、都市再生にとってLRT推進が大切であることが全国の都市計画担当者達に知られるようになったのである。

岡山では今こそ吉備線のLRT化を正式決定し、来年を「トランジットモデル都市」として再生する元年にしなければならない。サッカーによって醸成される盛り上がり都市再生につなげなければならない。

新潟市も最近政令市になったが、政令市になる前にRACDAはサッカー場へのアクセスとしてのLRT建設について論じるシンポジウムに招かれた。郊外にあるサッカー場に短時間に大量のサポーターを運ぶには、LRTなどの軌道系大量輸送システムが必要というわけである。そういう意味からいうと、岡山

の桃太郎スタジアムの場合、岡山駅から歩いて行けるという点では、全国でも有数の立地条件である。

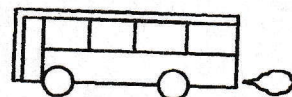
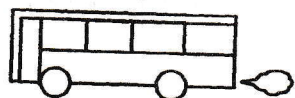
岡山の都心の桃太郎スタジアムには、3万人（頑張って達成しよう!!!）のサポーターが押し寄せるのである。岡山駅の西口にはサポーターたちが勝利の喜びをはじけさせる場所が必要だし、毎回の試合には全国から毎回1000人におよぶ対戦チームのサポーターもやってくるのである。吉備線LRT化のついでに、岡山駅西口から桃太郎スタジアムや岡山大学までLRTを延伸するのもいいかもしれない。現在の路面電車と相互乗り入れした将来は、勝利に酔って乗り過したら、城下や東山に着いていたりするかもね。

※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



公共交通視察会報告

路面電車サミットが終わって2週間、今度はバスマップサミットということで日本海側初の政令指定都市・新潟まで足を伸ばしてきた。今回は、新潟市内における公共交通の実情を実際に乗って確かめる視察会が行われたので、その報告をさせていただく。

視察会は、バスマップサミット初日の11月1日に「住宅地編」が、最終日の3日に「農村地域編」が行われた。私は大阪へ新潟間の夜行急行「きたぐに」を行き帰りの足としたために3日の視察会は参加できなかったが、1日の視察会「住宅地編」は参加できた。これからその模様をお伝えしよう。

はじめに、新潟市内における路線バスは、新潟交通およびその子会社がほぼ全ての路線を運行しており、岡山のように各社が入り乱れてということはない。

新潟駅万代口のバスターミナルから約15分で「信濃町」という停留所に到着。ここは停留所が3箇所に分かれているが、そのうちの1箇所は市内線の起終点停留所で、かつては5分ごとにバスが来ていたのが今では時間あたり1〜6本という状態だそう。

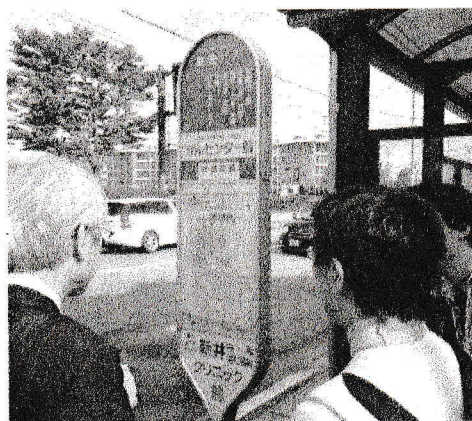


続いて新潟大学・内野駅方面へ向かう「信濃町」停留所へ向かうと、バスロケーションシステムの整備されたポール

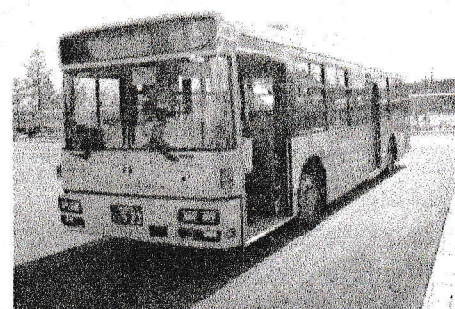
が建っている。システム自体は割と早くから整備されているとのこと。それよりもここでは、停留所の前にある新聞社の建物の玄関先をバス待ちのスペースとして提供してくださっているのだ。しかも、事務所に声を掛けることでトイレの使用も可というのである。雨や風、冬になれば雪をしのげるとあって参加者一同感嘆の声をあげていた。



その後は新潟大学経由内野営業所行に乗車、住宅地や学生街を車窓から観察して「内野小学校前」で下車、徒歩でJR越後線内野駅へ。ここから白山駅までは新潟近郊の鉄道利用の状況を見ながら移動、到着後は「がんセンター前」まで徒歩で移動。ここでは、新潟県内各地への高速バスの状況を時刻表から読み取ったが、県内だけでもネットワークが充実しているのに驚いた。



「がんセンター前」からは新潟市のオムニバスタウン計画の象徴である基幹バス<りゅーとリンク>の中央循環線・市民病院行に乗車し、終点の市民病院で下車。<りゅーとリンク>は全便がノンステップバスで運行され、車両レベルとしては言うことが無いのだが、運行時間帯にやや難があると感じた。そして最後に再び<りゅーとリンク>に乗車し、サミット会場の天寿園に到着した。



一通り参加して、車両や停留所などハード面はそれなりに努力していると思われるが、運行時刻の設定という面ではご多分に漏れずといったような気がした。便数が少ないとバスに乗る気が失せてしまい、自家用車に移行してしまうのは容易に想像できる。それをいかにして食い止めるかは、オムニバスタウンの腕の見せ所ではないかと感じた。

(石井孝幸)