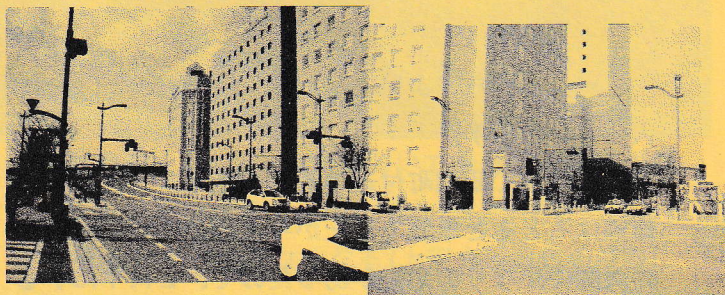




2008 / 4

数年後の吉備線に乗ってみる —現在があって、こうなる—

JR吉備線の路面電車(LRT)化は政令指定都市を見すえた総合的な交通体系整備の一貫として岡山市役所でも調査・検討が行われています。ここではテレビ番組「世界の車窓から」風に数年後の吉備線を岡山駅前から架空乗車レポートします。



岡山市の中心駅・岡山駅は、懸案だった駅東西をつなぐ自由通路が開通し、駅舎には新しい商業施設が

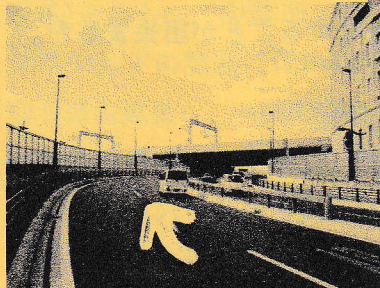


次々と新装オープンして、さらに賑わいを増しています。

以前は駅前広場の手前が終点だった路面電車の乗り

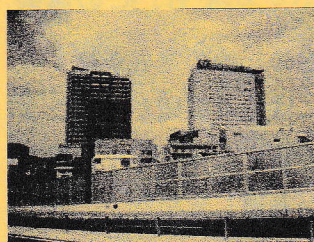
場も、改装された駅舎の正面階段を下りた駅前広場に移動しているので、とても分かり良いし、利用しやすくなりました。乗車時にはJRのICカード・ICOCAカードが使えるのでこれも便利です。

まちなかでお客さんをこまめに集めてきたLRT線直通用の電車が乗り場にはいってきました。乗り込むとすぐ滑らかに発車して、駅前広場の外周にそって



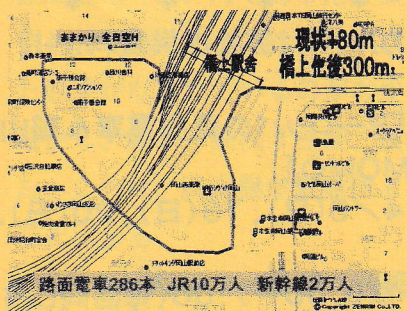
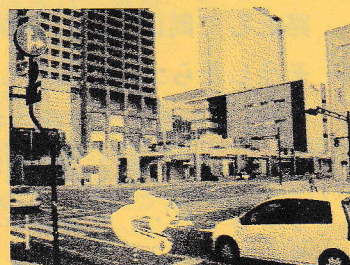
なため 従来の路面電車では走行出来ないところですが、新しい技術が詰まった吉備LRT線の車両だと難なく通過出来

ます。いま電車が渡っている、この跨線橋が開通した時、当時のH市長が「将来LRTが敷設出来るように、



線路を留めるボルト穴を開けておきました」と言っていたのを思い出します。その穴がもちろん役立ったのでしょ。

そうこうする間に、車窓には駅西口のフォーラムシティとリットシティの2つのビルが迫って来ました。電車は、この2棟の再開発ビルの南側にある広い歩道に沿って、これも新しく拡張整備された岡山駅西口広場にある電停に入りました。



り抜け、電車は都市計画道路・下石井岩井線に入りました。この道路は、JR在来線の上と新幹線の下をくぐり抜けており、勾配もかなり急

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

RACDA事務局 wiki

検索

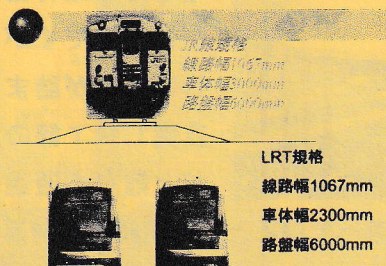
RACDA

詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/



岡山駅・西口広場は、昭和37年の第17回岡山国体の時に整備されて以来、長年改修されなかったで、バス・タクシー・企業の送迎車・自家用車・自転車・歩行者が混在した状態が続き、広場の拡張整備が待たれていました。数年前、岡山駅の線路とホームが再編された時に西口側に利用可能なスペースを確保できたのが絶好の機会になり、その用地を岡山市が購入し駅舎の整備と合わせて広場も設計し直され、LRTの西口乗り場もできたのです。

さへここからいよいよ電車は、「吉備LRT線」に入っていきます。出発してすぐ昭和町付近の高架を走ります。JR吉備線はもともと単線でしたが平地部の敷地幅は線路の両側にかなりの余裕があったので、LRTにすると大部分の場所で複線にすることが出来ました。



吉備線の路線にLRTなら複線が入る

でも、この高架

は両側に側壁があるし、電化のための電柱を建てなければならぬ等、複線化には色々課題があったようです。結果的には、高架の桁を改修したり送電方法を工夫して上手く複線化が実現しました。

それにしても、この線路の敷地は誰の所有になったのかしら？

先ほどの西口広場は、JR・線路敷を岡山市が買収して駅前広場にしたのだから、この線路敷地も道路として岡山市がJRから買い取ったのかしら？ そうしたら土地の税金もかからないし、「吉備LRT線」運行会社の原資にもなるし、LRVの車輛も岡山市が買ったものを運行会社が借りているんだろうから……。そうじゃないと実現しなかつただろうな……

LRT実現の舞台裏を考えていたら、電車は高架を下って下伊福に入りました。

このあたりは、国道180号に沿っているのに比較的閑静な住宅街でした。それが「吉備LRT線」になって新たに駅というか停留所も新設されたので通りが賑やかになったようです。

次の停留所の三門のあたりも昭和町付近と同じく高架にする計画もありました。その計画を変更したお陰で吉備線はこんなに便利に生まれ変わったわけです。ちょうど「道路特定財源」などの税金の使い方が議論されていた頃で、今の便利さを考えると、もっとその時の決断を称えてもいいとも思うのです。

そんなことを考えていると、電車は三門駅に着き、高校生がどっと乗込んできました。「みんな、吉備LRT線のことを知っているかい？」と聞いてみたくなりました。

CSテレビ放送、インターローカルTVにてLRTや岡山の「MOMO」、そしてまた都市の再生を目指した新しい交通機関をもとめる市民活動を取りあげた番組が放送されることになりました。

インターローカルTVはインターローカルメディア社が行うCSテレビ放送の愛称で、通信衛星を利用した無料放送なので、対応のアンテナとチューナがあれば全国無料で見ることができます。CS放送の194チャンネルに合わせると見られます。ケーブルテレビでもCSサービスがあれば、見ることができるかもしれません。

* * * * *

【インターローカルメディア社提供資料より】

番組タイトル:「ヨーロッパの路面電車&岡山のライトレール『MOMO』」
放送日時 :4/6(日)、13(日)、20(日)、27(日)

いずれも午前6:00~7:00(毎回同じ内容で放送されるようです)

《瀬戸大橋開通20周年》

瀬戸大橋を渡る路線バスの変遷



RACDA から版連載コーナー
「ぼっけえ便利なバスマップ」の

小さな旅

「世紀の大事業」といわれた瀬戸大橋が開通して4月10日で20周年。今回は、瀬戸大橋を渡って岡山県内と香川県内を結ぶ2つのバス路線について、その変遷を紹介する。

●瀬戸大橋高速バス(瀬戸大橋特急線)

瀬戸大橋を介して岡山・倉敷と高松・琴平を結ぶ高速バスが、開通初日から運行を開始した(※1)。路線



93年まで走っていた瀬戸大橋高速バス

は、岡山(天満屋)～高松(瓦町)、岡山～琴平(琴電琴平)、倉敷～高松、倉敷～琴平が設定され、当初は岡山～高松5往復、岡山～琴平4往復、倉敷～高松9往復、倉敷～琴平4往復の合計22往復を両備バス・下電バス・中国JRバス・瀬戸大橋高速バス(※2)・JR四国の5社で共同運行する形でスタートした。運賃は各区间とも1500円であった。この便数を見ると、岡山側よりも鉄道と直接競合しない倉敷側に重点を置いた設定がなされているのがわかる。翌年には岡山側を増便し、岡山～高松9往復、岡山～琴平5往復となった。これは、岡山側が倉敷側よりも利用が好調だったことによる。

しかし、1990年には早くも減便を実施、季節便の設定ができたことにより岡山～高松8(6)往復、岡山～琴平4(3)往復、倉敷～高松7(6)往復、倉敷～琴平3(3)往復の合計22(18)往復となった(カッコ内は季節便運

休時の便数)。ただ、与島において乗り換え接続が考慮されたため、実質増便になったという向きもある。翌91年春に季節便がなくなる(上記カッコ内の便数になる)とともに、中国JRバスが撤退した。また、レオマワールドの開園に伴い琴電琴平～レオマワールド間を路線延長し、一部の便が乗り入れた。同年秋には再度減便(各路線1往復減)された。

92年には大きな動きがあり、瀬戸大橋高速バス・下電バスが撤退するとともに路線・経路の見直しを実施、高松駅前～瓦町間を廃止したほか、琴平・レオマワールド線は高松自動車道善通寺インター経由に経路変更した。また、減便も行われ、岡山～高松4.5往復、岡山～琴平・レオマ1.5往復、倉敷～高松1.5往復、倉敷～琴平・レオマ0.5往復の合計8往復になった。そして翌93年11月30日の運行を最後に瀬戸大橋特急線はその幕を閉じた。

(※1)開通初日は各路線で1往復のみ運行。翌日から平常ダイヤ。

(※2)香川県内のバス4社(コトデン・琴参・大川・瀬戸中央高速)で共同出資して設立された本路線の運行を目的とする会社。撤退後は会社を解散した。

●瀬戸大橋線バス(下電・琴参)

瀬戸大橋高速バスが都市間を結ぶのに対して、瀬戸大橋沿線の島々を結ぶ生活の足、それが瀬戸大橋線バスである。

瀬戸大橋線バスは瀬戸大橋開通の翌日から下電バスと琴参バスの2社による共同運行によってスタートした。路線は、JR児島駅～櫃石島～岩黒島～与島～坂

出駅前で、下電バスは児島〜与島間のみを運行、琴参バスは全区間(現在は櫃石〜坂出間)を運行する。

この路線の特徴は、与島(京阪フィッシャーズマンズワーフ [FW]、現・瀬戸大橋 FW)での折り返し便に乗った場合、終点で乗継の取扱いをする点である。



与島行きの下電バス(児島駅で)



与島から四国側を受け持つ琴参バス(坂出駅で)

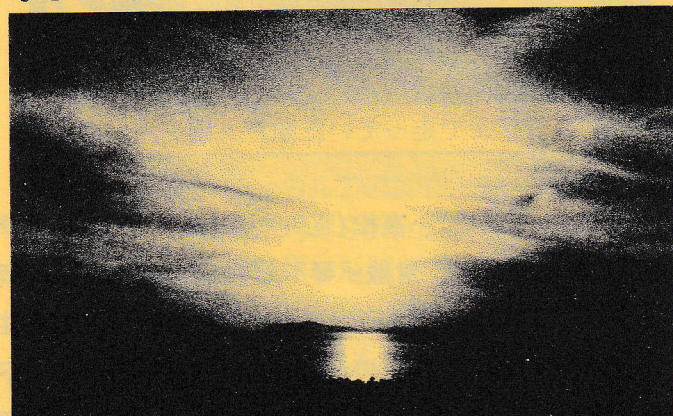
一例として、JR 児島駅から下電バスの与島行に乗り、終点の京阪 FW で乗り継ぐことを申告すると、整理券に乗り継ぎの印鑑を押される。ここまでの運賃はこの時点で支払い、(坂出からやってきた与島行の折り返しとなる)坂出行に乗り継ぎ印のある整理券を持って乗車。坂出で降りる際には乗り継ぎ整理券によって通しの運賃から既に払った運賃の差額のみを払えばよく、特に櫃石島や岩黒島の利用者に配慮した設定になっている。現在は、JR 児島駅〜鷺羽山北で乗降する場合での乗り継ぎには適用されない。

運行開始当初は、京阪 FW 乗り継ぎのための折り返し便が両社各 5 往復、琴参バスによる坂出〜児島の通し運行が 5 往復の計 10 往復が設定されていたが、現在は瀬戸大橋 FW での折り返し便が両社各 6 往復、琴参バスによる坂出駅前〜櫃石間の通しの便が 1 往復(土曜・休日運休)設定されている。ただ、現在は運行

開始当初に比べて終便の発車時刻がかなり早くなっていることで、やや使いづらいものとなっている。

一方で経路の見直しも行われており、当初与島〜坂出間は与島折り返し便が坂出インター経由、児島直通便が坂出北インター経由であったが、現在は全便が坂出北インター経由に統一されている。また、琴参バスの櫃石島〜JR 児島駅間の乗り入れが 2005 年春に廃止されたことに伴い、下電バスも JR 児島駅〜児島インター間で経路変更と停留所の増設を実施、櫃石島・岩黒島から児島地区への買い物などの利便性を向上させた。と同時に、下電バスではそれまでこの路線に限りバスカードの使用ができなかったが、経路変更にあわせてバスカードの使用ができるようになった。これより先、1997 年頃には与島島内においても琴参バス便に限り路線延長が行われており、島の南側にある与島小学校・浦城まで乗り入れるようになった。

この路線は特に櫃石島・岩黒島・与島の住民の貴重な生活の足として根付いているが、人口減少傾向が続いていることから先行きは楽観できない。しかし、この路線がなくなると移動に大きな制約ができることから、今後さらに何らかの対策が要るのではないかと考えている。



うまくいけば車内からはこんな車窓が見られるかも

今回の原稿をまとめるにあたって、資料を提供して下さった岡山市の片岡克己様にこの場を借りて御礼を申し上げます。(石井孝幸)

