

富山路面電車環状化 12月23日開業の意味

～★都市に願いを★～

■星屑ゆる夜までとはいきませんが、随分冷え込む日が多くなりました。朝の吐息も白くなり、夜空には大きなオリオン座。もう12月になりました。少し気は早いですが、皆様の今年1年はどのような1年でしたでしょうか。我々「RACDA」としましては1日1日を大切に活動してまいりましたが、私達の想いがどれくらい市民の皆様、行政の方々に伝わったのであろうかと・・・。

■我々「RACDA」という団体は、岡山の街を誰よりも愛し、未来後世にその素晴らしさを継承したいという人間が集まった市民団体です。そのひとつの手段として①路面電車の駅前広場乗り入れ②市内電車の市内環状化③吉備線・津山線のLRT化を伝えてまいりました。現実、残念ながらその想いは我々の片想いでありますが、その恋を突らせた街が日本にあります。その名は「富山」。

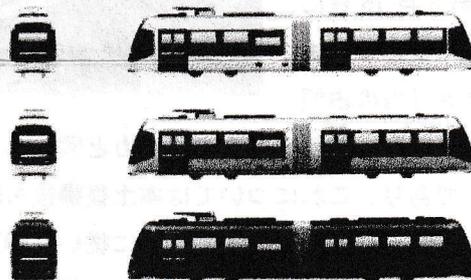
■人口はわずかに約42万人の地方都市。しかしこの富山市は公共交通の整備を市が中心に率先的に行い、街に活力をあたえた地方都市です。平成18年に1時間に1本あるかないかのローカル線をJRから市を中心とする第3セクター会社「富山ライトレール」が経営権を引継ぎ、LRT（次世代型路面電車）化により、15分に1本の定期運転を行いました。

■結果、公共交通の信頼復権という結果を残し、今年の12月末には路面電車として市内中心部環状線が開通します。

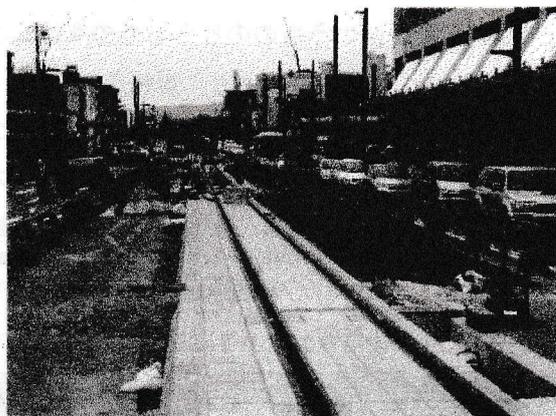
我々「RACDA」が15年前から伝えてきた想いが、残念というべきか複雑な心境の中、他都市で実践されました。

■岡山市と富山市の都市環境は、非常に似ています。①市街地密度の低下と市街地の拡散。②自動車交通への高い依存率。共に広い平野を持つ街なので、同じ悩みに悩まされているのが現状です。そのような中で、今よく言われるのが「コンパクトシティ」。この言葉だけを聞くと、単に市民は市内中心部に全員集合！という響きがありますが、そんな事は出来る訳がありません。ましてバブル期は少々郊外でもマイホームを

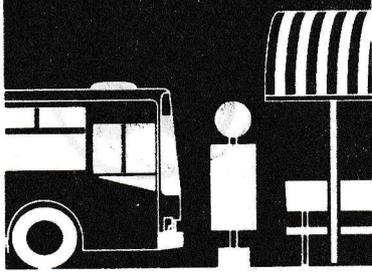
という時代でした。その時に自分の全てを費やし購入した宝物。今更市内中心部にといわれても・・・。



■この問題解決に必需なのが、公共交通の整備です。拡散した市街地を公共交通の整備により、ばらばらになった生活圏を1本の糸（又は串）で結ぶ事により、公共交通サービス圏域の魅力を高め、人口や都市機能の集積をめざすのです。大切な事は公共交通迷子の人達をなくすという事。公共交通・・・それはこれから電気・ガス・通信と同じくらい必要な生活インフラとなる事でしょう。ただ公共交通の整備というのは完成するまでに非常に時間の費やす事業です。だからこそ、最初の第一歩を1日でも早く歩み出で欲しいのです。■市内中心部環状線がこの冬開通する富山市。きっと友達、家族、恋人達がイルミネーションの眩しい市内中心部に、公共交通を利用してデートにでかける事でしょう。RACDAが創設以来伝えたかった事、「人間的な街をとり戻すために」・・・都市に願いを。（安藤亮）



停留所

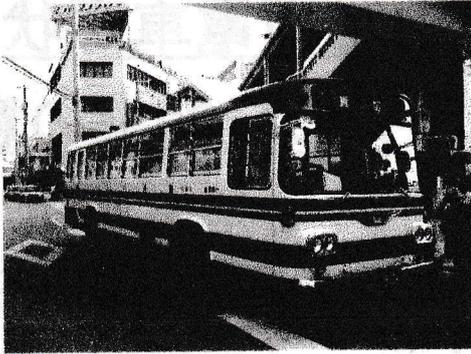


「バスマップサミット in おきなわ」ツアー報告その2
「730(ナナサンマル)ツアー」・前編
先月号では「那覇市の交通体験ツアー」についての報告をしたが、今回は「730 ツアー」の参加報告をさせていただ

くこととする。

●「730(ナナサンマル)」とは?

第二次世界大戦後、沖縄は1972(昭和47)年5月15日に本土に復帰するまでアメリカの占領



下にあった。道路交通もアメリカと同じように「車は右側通行」であり、これについては本土復帰後も維持された。しかし、一国一交通制度の国際条約に従い、1978(昭和53)年7月30日に沖縄県で一斉に交通方法の変更が実施された。すなわち、車は右側通行から左側通行へ変更となったのである。これを「730(ナナサンマル)」といい、沖縄の本土復帰を象徴する出来事として語り継がれている。

また、この時に沖縄のバス(特に路線バス)は右側通行用の左ハンドル・右ドア車だったことから総入れ替えを行うこととなり、国や県の補助金によってほぼ全てのバスが左側通行用の右ハンドル・左ドア車に新車で置き換えられた。このとき導入されたバスを「730バス」といい最近まで多くが残存していたが、現在は沖縄バスの三菱ふそう車と東陽バスの日野車が1台づつ動態保存として残るのみとなっている。今回、沖縄の歴史を語る上で欠かせない「730バス」を使用したツアーに参加させていただいた。

●「730バス」に乗る

10月12日、バスマップサミット最大のお楽しみ(!?)の「730ツアー」当日。朝8時過ぎに那覇バスターミナルに向かうと…いたいた。上述した沖縄バスと東陽バスの「730バス」が待機していた。車齢31年とはいうもののピカピカの車体。これに乗るのだと思うとわくわくするとともに感慨深い。

このツアーでは、両社の730バスに乗車体験できるようにコースが組まれており、Aコースの前半は沖縄バスで那覇バスターミナルから読谷村・道の駅かでな・東南植物楽園へ、後半

は東陽バスで東南植物楽園から与那城・伊計島方面・海の駅あやはし館を経て那覇バスターミナルへと巡って行く(Bコースは逆)。

筆者はAコースに参加し、まず沖縄バスの730バスに乗り込んだ。乗ってみると、どこか懐かしさが漂ってくる。そういえば岡山でもこのタイプのバスが走っていたな、と。出発時刻になり、車内はワイワイガヤガヤ、あーだこーだと盛り上がる。バスは一路、国道58号を読谷村へ向かう。道中、米軍の救急車と思しき車と並ぶ。プレートには「U. S. ARMY」の文字がある。やはりここは沖縄なんだと再認識。

読谷村の読谷バスターミナル到着後、読谷村コミュニティバス「鳳バス」に試乗。「鳳バス」は読谷村が運行する沖縄県初の住民サービスとしてのコミュニティバスであり、今年4月から運行を開始した。この日は祝日ということで海岸ルートのみが運行されており、残波岬や座喜味城などを経て読谷バスターミナルに戻る約50分間のコースを乗車した。

●切っても切れない米軍との関係

鳳バスの体験乗車を終えた我々は、読谷バスターミナルから嘉手納町の「道の駅かでな」へ移動。その道中、読谷村役場の近くの広い道路を通る。聞けばこの道路、もと米軍の読谷補助飛行場の滑走路跡地だそうで、アメリカから読谷村に返還され一部を舗装しなおして村道として供用しているとのこと。ちなみに現在の読谷村役場も、もと米軍敷地の跡に移転新築したものだが、バス路線が全く無かったことから鳳バスの平日の拠点としても機能している。

「道の駅かでな」に到着すると、早速展望台へ。展望台から見えるのは、いま話題の米軍嘉手納基地。非常に広い嘉手納基地が一望できるのだが、筆者の胸中は複雑であった。

「道の駅かでな」を出発し、続いて東南植物楽園に向かうのだが、筆者は飛行機の時間の都合でやむを得ず途中の「池武当」停留所で下車し、高速バスで那覇空港へ向かった。

●感想

沖縄の歴史の生き証人ともいえる「730バス」に乗ることができ、大変良かった。また、米軍との関係で苦闘されている中であって新たな活路を見出した「道の駅かでな」も興味深かった。今回のツアーはさながら「平和を考えるツアー」のような感じがした。

そして、今回のバスマップサミットは非常に有意義なものであったことを最後にお伝えしたい。

<予告>次号では同行した参加者による「730ツアー」の後編(東南植物楽園以降)を掲載予定。お楽しみに。(石井幸幸)

路面電車と都市の未来を考える会 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

http://www.livedoor.jp/racda_okayama/

RACDA 事務局 wiki

