



独立採算維持で遅れる岡山の電車バス・バリアフリー化

■RACDA大阪堺の会員の山名勝さんは、最近岡山に来られて岡山駅周辺のバリアフリーチェックをされた。まずはブログの一部を引用させていただく。

★(山名勝)岡山駅東口は新幹線が駅正面側にある珍しい駅ですが、06年の橋上駅化に伴う駅前周辺の整備は駅前広場とバス乗り場以外は、岡電乗り場の他は行われなかったようです。路線バスがほとんどバリアフリー化されていないので、小型ノンステップバス”日野ポンチョ”で運行の”めぐりん”と岡電の低床車両MOMOしか車いすユーザーは乗車できないのは残念です。(岡電もMOMO以外の車両は乗降口段差が40cm近くあり、歩行困難者は乗降が大変です)岡山市内のバス交通は、多くのバス会社の競合になっていますがバリアフリー化の努力は見えません。ノンステップバスがムリでも、ワンステップバスの中古車両を導入している他の都市の事業者と比べ岡山県だけがどうして導入されないのか不思議です。県や市の補助や指導は行われているのでしょうか？障害当事者などの声が弱いのでしょうか？路線バスについては、バリアフリー法施行以前の2000年前後のレベルです。地下街へのエレベーターは駅自由通路の他は、高島屋横の道路にある”発見困難な公共エレベーター”しかありませんが、高島屋の案内係に聞けば教えてくれます。(高島屋地階からは階段があって地下街へは入れません)

■山名さんは最近全面改修した西口のバリアフリー化については太鼓判を押されている。この瓦版の表面にあるように、札幌市交通局などは低床電車の導入が遅れていたが、一度決断すると公費投入して一挙に導入が進む。一方岡山電気軌道は純粋民間企業で、独立採算を維持しているから、電車部の年間売上4億円では、たとえば2億8000万円の低床電車MOMO(岡電100周年を記念して導入)の三台目の導入は100年たってもない。以前岡電は全線140円だったから、その利益も出ていたので、2年に1両



の導入は可能だった。

■井笠バスの突然の破たんは地方のバスの経営逼迫の象徴ではあるが、岡山県内の全バス会社ではあいかわらず減便路線廃止が止まらない。民間企業であるから利益がでなければ運行できなくなるので、まずは経費切り詰め、人件費圧縮、次に車両更新の延期をやっているのが実情で、いくらバリアフリー法ができて、低床バスの導入の余裕はない。

■平成10年度末の国交省調査によれば岡山県のバスの低床化率は4.4%と全国ワースト7位。全国平均は27.9%(16534台)だが、岡山県はたった34台/769台。2006年からは路線バスは低床か半低床でないと導入できなくなったが、導入補助制度はあっても儲からなければバス会社は導入しない。また日本の低床バスはバス業界の衰退の影響で開発が遅れており、使いにくく高いのでハードルにもなっている。岡山県は民間のバス会社が頑張っている分だけ、低床電車・バスの導入が遅れているという皮肉な結果になっている。もはや積極的公費投入をしないと、岡山は本格的高齢化社会に大きく遅れてしまうことになる。

岡山市内を走るワンステップバス・ノンステップバス・超低床電車



宇野自動車



岡山電気軌道



岡電バス



下電バス



中鉄バス



八晃運輸『めぐりん』



備北バス



両備バス