



吉備線と岡電が直結するところが変わる

～ 2006年の初夢 ～

～200×年4月 ある朝のA氏～

🕒 携帯電話内蔵「デジタルテレビ」のタイムにたたき走こせやる。

🕒 00
総社市役所に勤めていたA氏(28歳)は、岡山市と総社市が合併して岡山市総社区となり、岡山市役所本庁への転勤となったのである。
※デジタルテレビは価格が高くて置き場所にも困る大型画面よりも、価格の安いデジタルテレビ内蔵携帯電話が主流となる。
(今でもお馴染みの1円端末に、デジタルテレビ内蔵モデルが登場している。)

🕒 15
携帯メールで「近きまで」やってきたことを知らせる路線バスでも良かったのだが、天気が良いので「服部駅へ自転車」で向かう。

※メールでバス停名と希望時間を送っておくと、バスの到着をメールで知らせてくれる。予約メールが多いと、バス会社は臨時バスを走らせるよう計画する。

🕒 20
Gショックセグメントにカギをして、自転車置き場へ入り、ICカードで自転車もロックする。

※腕時計のGショックにはICカードの機能が埋め込まれ、自転車置き場のロックは、同じICカードでないと開かない仕組みになっており、盗難被害が激減することに。

🕒 23
10歩1歩で「服部駅」へ。モーニングコーヒーを頼むと、リユース容器のカップに入っている。

※公共交通を利用する人が環境を大切に一番偉い人という考えから、駅のホームと自転車置き場が一体となっている。観光案内所やらと兼ねて、駅とカフェも一体になっているだろう。

🕒 25
6両編成のMOMOがホームに入ってくる。あやて、コーヒーカップを持ったまま、MOMOに乗り込む。ICカード内蔵のGショックがピコッと一瞬光る。

※6両編成のMOMO＝ラッシュでもできる限り座れる様に、全長50m以上の巨大なMOMOが吉備線と岡山市内の直通用に導入される。



吉備線と岡山市内直通用に導入されたMOMOのイメージ図。近い将来このような風景が現実になるでしょう。

🕒 35
扉の周りにはICカード読み取り機が埋め込まれていて、カードをかざさなくても読み取りができる。そのため、どの扉からも乗り降りができる。現金のお客さんは運転士へ運賃を支払う。もし運賃を払わずに通過すると、警報音と共に顔写真が瞬時に撮影され、犯罪者データベースを検索して、自動照合される仕組みになっている。

🕒 35
けしの山陽新道(携帯電話版)一面には、『国道180号線沿いの大気汚染値、劇的に緩和』とある。

🕒 40
駅ごとにMOMO同士がすれ違いたが、芝生広場めいた備前一宮駅へ到着。ラッシュ時は10分間隔。一宮から芝生軌道を用いた複線となり、5分間隔で運行される。

※芝生軌道＝路面電車の線路に芝生を敷き詰めたもの。騒音の軽減や美観につながり、世界でも広く採用され、日本では高知や広島、富山などで採用を始めています。

🕒 50
岡山駅西口着。新幹線や飛行機に乗り換えのお客さんかスーツケースも転がしながら降りて、自由通路のエレベーターへ乗り換えしていく。わずか30秒ほどで発車。

※バリアフリー化がきちんと行われると、電車と電停の間の隙間はほとんどなくなり、事故防止だけではなく、乗り降りが速くなり、全体としてスピードアップされます。

🕒 52
路線バス、タクシー、そしてLRT専用となった岡山駅南口跨線橋を越え、ハヤシバラシティー前へ到着。6両編成のMOMOのうち、前の3両だけ切り離されて左折、表町方面へ。後3両には新しい運転士が乗り込み、右折して中役所前を南へ。ちなみに分かれたMOMOは再びハヤシバラシティー前で連結して6両編成で、総社へ戻っていく。

※自動解結装置＝人の手を介さなくても、自動的に連結や切り離しが出来る装置。マリノライナーや秋田・山形新幹線などで一般的に使われている。

🕒 55
大供交差点の渋滞を横目に、電車優先信号で中役所(南前)に滑り込む。空になったリユース容器のコーヒーカップをカフェのメイドさんに渡すと、中役所の中へ入っていく。

※電車優先信号＝文字通り電車を優先して青信号を出す仕組み。自動車に対して、圧倒的な競争力を出すには必要。

※リユース容器＝洗浄して再利用する容器のこと。容器の回収がネットワーク化されると便利になりそうです。

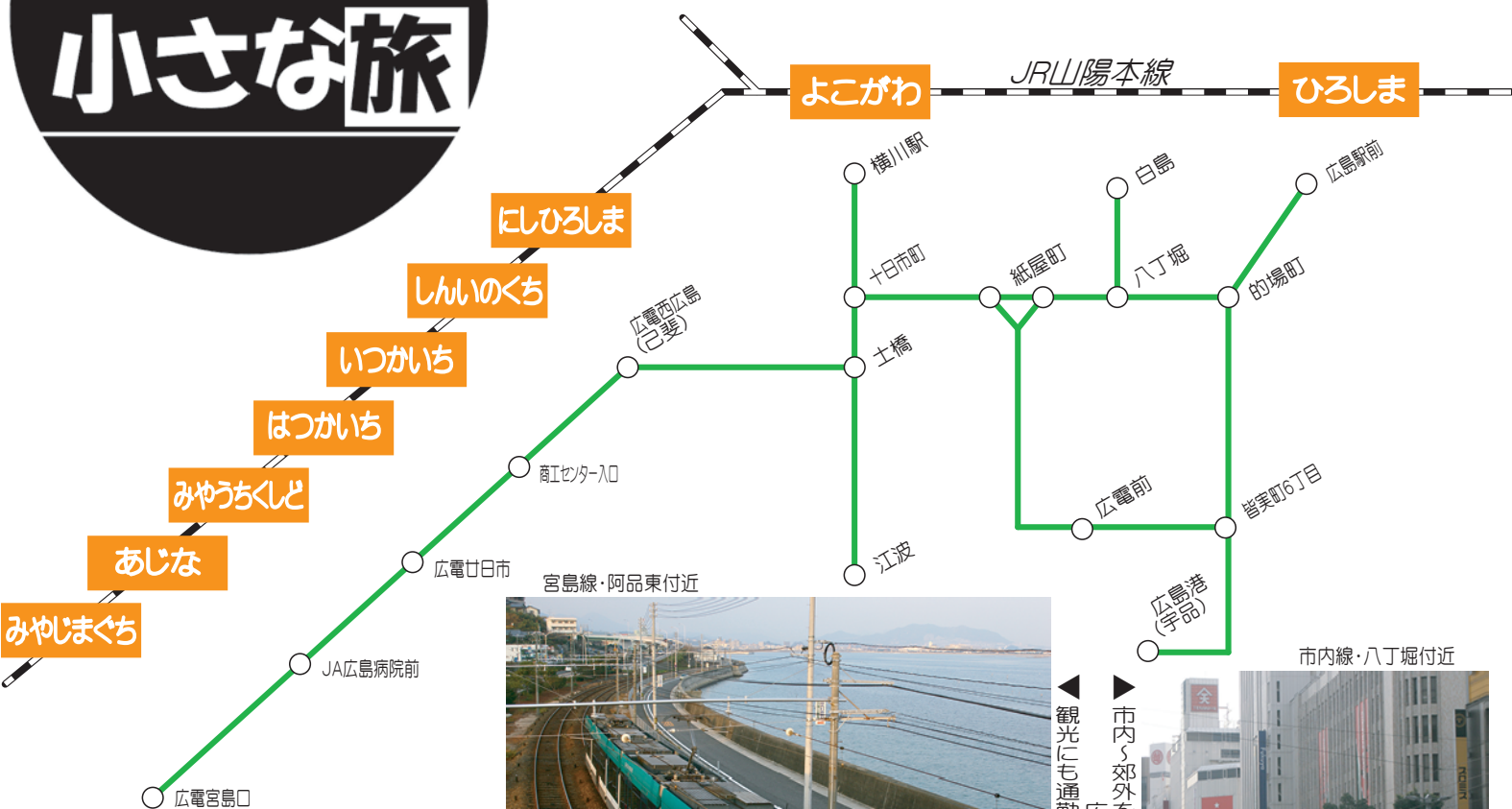


都心と郊外を直通する 路面電車ネットワーク=LRT

～広島電鉄・宮島線～

RACDA かわら版連載コーナー
「ぼっけえ便利なバスマップ」の

小さな旅



宮島線・阿品東付近



市内線・八丁堀付近

市内外を直通する
広電の路面電車
観光にも通勤にも利便性が高い

■広島には、広島駅から都心を通り、観光名所である宮島の手前、「宮島口」の間、およそ20kmを1時間で結ぶ、直通路面電車があります。

■かつては、途中の西広島駅を境に路面電車と鉄道に分かれて必ず乗り換えが必要でした。しかし、1962年1月10日・市内線広島駅前（現在の広島駅）～宮島線広電廿日市間で、路面電車の直通運転が開始されました。JR山陽線が併走していますが、都心直通すること、運賃が安いことから、その後お客さんは非常に増え、1991年には鉄道をやめて、全て路面電車タイプの車両へ統一しました。

■地下鉄やJRでは駅やホームへの階段の上りおりをすることになりますが、今でも広電宮島線では都心でも郊外でも地面から直接乗り降りでき、3～4分間隔でドンドンやってくるので、文字通り、街を貫く水平エレベーターです。

● ■エレベーターやエスカレーターもいらないことから、建設費や維持費も安く、自ずと運賃も非常に安くなり、初乗り120円・全区間乗り通しても250円と非常に安くなっています。もちろん黒字経営で、次々と新しい電車を導入しています。ちなみに京都市営地下鉄は初乗り210円で、数千億円もの赤字を抱えて苦しい経営をしています。● 広電宮島線は路面電車というより、LRT（ライトレールトランジットシステム）というこれからの新しい交通手段のお手本です。● ■LRTとは、都心ではきめ細かく停まり、街角から直接乗降でき、しかも郊外では専用の線路を普通の鉄道と同じスピードで走ります。● 路線バスと乗り継ぎをすることで、

● バスは都心の渋滞に巻き込まれることなく、ダイヤ通りの運行ができ、利用者本位のきめ細かくて速い公共交通のネットワークが実現できます。● ■しかも、今までの設備を使うので、建設費もグッと抑えられ、税金からの負担も軽くて済み、運賃も安くなります。もちろん、長期間の建設工事も必要なく、環境への負担も軽くて済みます。● ■岡山でも岡電の路面電車とJR吉備線や瀬戸大橋線が直通運行すれば、総社や玉野から表町まで乗り換え無しで結ばれることになり、ラッシュの渋滞や乗り継ぎの不安にイライラすることもなくなり、車が無くても素早い移動ができるようになります。

今月の☆☆☆ できるバス・消えるバス

◇下電バス・天城線（東新田～小瀬戸間）
＜経路変更＞東新田～小瀬戸間が新道に経路変更
＜停留所新設＞名田西・八軒屋北の2停留所を新設

岡山版バスマップ 最新版できました

旧御津町全域・玉野市中心部の経路図収録
災害時の広域避難場所に を記載