



## 岡山駅前広場への 路面電車乗り入れの意味

文：会長 岡 将男

● 路面電車利用者は岡山市在住者以外も多い ●

● ■先月からRACDAでは、路面電車の岡山駅前広場への乗り入れを早期実現するよう要望する署名を開始した。2月の土日には岡山駅前電停での署名活動を行ったところ、岡山市以外からのお客が多いことわかってきた。路面電車利用者のだいたい4割は倉敷市など県内からのお客で、県外からのお客が1割といったところだ。 ●

● ■路面電車は、岡山のように、都心（表町）と中央駅が1～2km離れている場合にもっとも機能するといわれているが、まさしく岡山駅から8方面に走るJR線のお客を岡山市内に配る役目を果たしていた事がわかる。署名を路面電車沿線だけに限ってはいわらないことだった。意外だったのは、路面電車沿線学区の利用者が1割強にすぎなかったことだ。「路面電車は外来者のため」という要素が大きいことになる。 ●

● ■つまり路面電車は、岡山の都市機能としての商業集積、文化集積を支えているわけである。岐阜の路面電車廃止は沿線住民が利用していなかったのが原因だ。岡山の場合も沿線住民の声だけでは、利用者全体を代表できていないことになる。 ●

● ■電停で署名活動をしていると、表町や天満屋に行くにはどれに乗るかよく質問された。しかしこれがほとんど現地の表示ではわからない。県外のお客には後楽園への行き方を聞かれたが、城下から後楽園まで観光客はたして無事にたどり着けるのかと不安になった。国体は終わったが、岡山市としては基本のおもてなしが不足しているのではないが。 ●

### 駅前バスターミナルと西口

● ■さて岡山駅前広場のバスターミナルの見直しは中国運輸局主導ではじまり、バスを現在の会社別から方面別に組み替え、路面電車の駅前乗り入れをも考慮することになった。平成19年に完成する岡山駅の東西連絡通路と西口広場バスターミナルにあわせ、東口バスターミナルも再検討することになったわけで、私たちが今回、 ●



● 路面電車の駅前広場乗り入れ署名を実施するの、これにあわせた訳である。 ●

● ■バス事業については、2002年の交通部門の規制緩和で基本的にバス路線廃止は自由となった。岡山空港線などのドル箱路線はダブルトラックとなって便利になったものの、乗客の少ない路線はどんどん廃止されている。足守地区などでは路線がなくなって行政側が調整に乗り出した。日本各地で規制緩和は地域の足を奪っており、補助財源もないことから、今後も廃止は続く。 ●

### 30/80理論

● ■人生80年、しかし最初の20年と最後の10年は1人で車には乗れず、30/80（80分の30）は公共交通に頼らざるをえないのに、規制緩和はこれを台無しにしようとしている。自動車利用者も時には、そして30/80は公共交通の恩恵にあずかるのに、こうした基本的なことが忘れられている。公共交通は交通事業者のものでなく、我々の生活そのものなのだ。欧米では「交通権」という権利が確立されている。 ●

● ■駅前広場のバスターミナル再編と路面電車乗り入れは、公共交通重視の政策の根幹になるものである。事業者間にも色々対立はあるが、利用者本位の対応で利用者そのものを増加させて、事業者も利用者も利益を得る方策はあるはず。ソウル市ではバスを運行面、情報面などあらゆる分野で高度化させたBRTシステムをわずか2年で導入して大成功を収めた。利用者も事業者もともに得をしたので「WIN WIN」というらしい。 ●

### 吉備線LRT化と駅前乗り入れ

● ■岡山駅前広場に路面電車が乗り入れると、将来JR西日本が表明している吉備線の路面電車化が実現したあかつきには、相互に接続することができる。こうなるとコンベンション機能のある西口の“ままかりフォーラム”から、東口、表町を電車で結ぶことができ、都心の回遊性が高まるだけでなく、吉備線沿線から表町あたりへの大幅な集客増につながるはずだ。 ●

● ■その第一歩としての駅前広場乗り入れは、2年以内に実現したいものだ。 ●



# 岡山駅前広場への路面電車乗り入れ

～広場の再整備、その課題～



■RACDAでは、人と環境にやさしい街づくりの第一歩として、岡山駅・東口駅前広場への路面電車乗り入れを目指しています。

■バス乗り場は、規制緩和により岡山駅前を通過するバスのほとんどが広場内へ乗り入れるようになり、岡山駅前広場を始発・終点とするバスも増えています。しかも、岡山市内中心部を經由して郊外と郊外を直通で結ぶバス路線が多く、西口に新しいバス乗り場が出来ても、乗り入れの本数が減るとは考えにくい状況です。昨年の岡山国体までにバス路線を現在の会社別から方面別へ改めようとする動きもありましたが、全く前には進んでいません。また、現在のバス乗り場のつくりは、屋根が非常に幅が狭いうえ、防風板や待合室がないので、雨に濡れたり、ビル風にさらされて寒いなど、利用する人のことを考えたものとは思えないのです。

■タクシー乗り場についても、現在の構造へ改修する際、新幹線口からわずか50m遠くなるという理由で、歪な形で新幹線口へ近づく形となりました。乗り場は近くなった



●ものの、駅前広場から出るだけで料金メーターが上がるという本末転倒な現状です。そのうえ、タクシーも規制緩和で大幅に台数が増え、たためにタクシーが駅前広場から溢れ、本来は駐車してはならない場所での客待ちが起り、岡山駅前周辺で渋滞を発生させています。また、駅前広場は、地上と地下に2ヶ所も自家用車駐車場がある贅沢なつくりになっています。他の都市では、同じ駅前広場に複数の駐車場があるケースはないのです。

■駅前広場としては全国有数の広さですが、広い割には地下街の出入り口や通風口に阻まれて、自由な設計は不可能です。しかもバス乗り場や噴水の周辺はJRの所有地、タ

クシー駐車場や地下駐輪場の周辺は岡山市の所有地で、必ずしも市役所の考えだけでは整備できない現状もあります。

■このように考えていくと、路面電車を駅前広場へ乗り入れるという、わずか数百mの延長を実現させるにも、想像を絶する困難が予想されます。しかし、お互いに譲れるところは譲らないと、岡山の玄関口として、「おもてなし」という言葉を出すことすら恥ずかしい状態が今後も続くこととなります。その中で私たちRACDAは、気持ちよくお客様を迎えられるレベルで路面電車の広場乗り入れ実現を目指すべく、市民案と呼べる使い易い駅前広場の案を作成していきたいと考えています。

## できるバス・消えるバス

### 3月の路線バスに関する変更の状況

- 下電バス・倉敷駅～帯江経由茶屋町駅線
  - <路線延長>
    - 興除車庫-茶屋町駅および倉敷駅-イオン倉敷間を延長し
    - 興除車庫-茶屋町駅～帯江経由倉敷駅-イオン倉敷線として9往復を運行
  - <停留所新設>
    - 共睦公会堂前・共睦・茶屋町公民館前・倉敷消防署前
- 両備バス
  - <ダイヤ改正>イオン倉敷・水江循環線
  - <停留所名変更>
    - 倉敷地方振興局南 → 備中県民局南
    - 六番用水 → 消防訓練センター入口
    - パオ南 → ケアハウスあいの泉前

- 宇野バス
    - <路線休止予告>国道250号線
    - 宇野バス本社の掲示によると、片上-日生・寒河間の運行を最長で平成18年12月31日までとすることとなったようです。現在 備前市と代替輸送手段を協議中とのこと。
- 岡山-片上間は平成19年1月1日以降も引き続き運行されるそうです。

**岡山版バスマップ 最新版発売中!!**