



第⑨7号

2012 / 2

路面電車・岡山駅前広場乗入を推進しよう

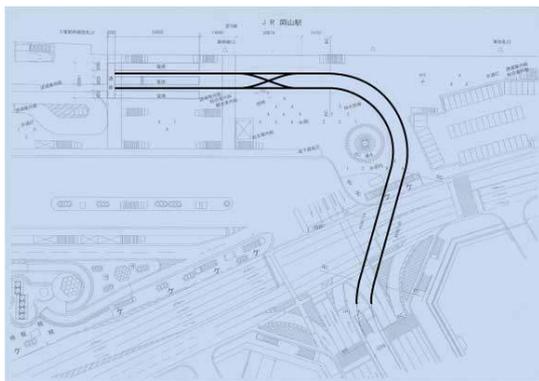
文 = 岡将男

1997年の岡山路面電車サミットで、岡山電気軌道が路面電車駅前乗入の希望を表明してから既に15年がたった。当時ヨーロッパ諸国の路面電車のLRT化が紹介されるなかで、都市の中央駅には必ず路面電車が乗り入れる「交通結節点改造」の意義が知られるようになった。

たとえばフランス・グルノーブルでは駅前広場をぐるっと路面電車が廻り、ストラスブールでは地下に乗り入れている。またドイツのカールスルーエでは中央駅から吉備線のように国鉄線に乗り入れているし、環境首都であるフライブルクでは中央駅のホームの上を高架で路面電車が渡っており、路面電車ホームから直接国鉄ホームに降りられる。

日本国内でも、岡山がのんびりしている間に、豊橋駅ペDESTリアンデッキ化に伴う駅前広場乗入にはじまり、高知駅、広島横川駅などの乗入が実現。さらに最近では九州新幹線開通に伴い鹿児島駅、熊本駅でも路面電車は駅前広場に乗り入れた。各地とも大幅な乗客増加となっている。(高知 25%増加、横川 60%増加)

路面電車は明治時代以来、都市郊外に国鉄線が建設されたのを受けて、旧市街と国鉄駅の1-2kmをつ



なぐために建設された例が多く、岡山も例外ではない。路面電車建設は中央駅と旧市街を結ぶツールであり、当然ある程度



の乗客が見込まれるから5分に1本という多頻度運転が可能だったのである。逆に言えば駅前広場乗入をしてこそ路面電車の都市に対する経済効果は最大になる。

さて倉敷駅に大規模アウトレットモールができ、岡山駅前の林原跡地にイオンの大規模商業施設が計画されるなか、表町など旧市街地商店街の活性化で岡山市街地の一定の商業集積、文化集積を維持することは、都市政策として大変重要である。1-2年で建設できる路面電車駅前乗入は、いま最も安価な岡山活性化策である。

コンベンション都市岡山としても、岡山駅前広場からの軌道を芝生軌道にして緑化すれば、後楽園のシンボルである芝生が城下まで続き、さらにできれば後楽園下まで路線延伸することによって岡山城後楽園へのルートが明確化される。路面電車駅前乗入と芝生軌道は2014年の国連ESD(環境教育)国際会議に向けて、「見てわかるESD」として象徴的事業にもなる。

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15(禁酒会館3F) TEL&FAX 086-232-5502

E-mail [racda\\_okayama@ybb.ne.jp](mailto:racda_okayama@ybb.ne.jp)

RACDA

検索



NPO法人 公共の交通ラダ  
**RACDA**

詳しくは [http://wiki.livedoor.jp/racda\\_okayama/](http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/) まで



特集

路面電車の駅前乗り入れ事例

■豊橋駅前



■富山駅北



■広島駅



■熊本駅前



■鹿児島中央駅前



■横川駅



■高岡駅前



平成26年3月  
完成予定

■高知駅



画像提供：高岡市役所 駅周辺・新幹線対策課