



第108号

2012/12

トメ市

日本各地のLRT 路面電車に上下分離・公費投入の流れ定着、遅れる岡山

★2006年の富山ライトレール開業以来、日本では新設LRTはないが、札幌・鹿児島・熊本の各交通局で路面電車に積極的に公費を投入し、低床電車購入さえできない民間事業者でも上下分離する流れになっている。いまや新規取り組みが実現していない数少ない都市が岡山ということになりそう。

■札幌市交通局

あと380mで都心環状化できる札幌市電では、公営のため人件費が一人1050万円と高コストであったため、超低床電車の導入もできない状態だったが、11年かけて700万円程度まで低下。ようやく平成24年度に超低床車を1輛導入、平成26年度のループ化完成までにさらに2輛を導入する。ループ化費用は19億円。今後平成36年度までに29輛中16輛の低床電車導入に44億円、施設改修や利便性向上などに31億円の合計94億円を投資する予定だ。

■大阪市・堺市の阪堺電車

堺市の東西線新規LRT建設は、住民説明会まで行いながら反対市長の当選により頓挫したが、事業者から廃止希望の出ていた堺市部分について、堺市は平成22年に10年間で低床電車の導入や路盤整備など総額50億円の支援を行うと決定した。低床電車は平成25年度に1輛導入。阪堺全線を290円から一律200円にする企画は成功、乗客は7%増加を達成。黒字の阪堺大阪市部分についても阪堺線の阿倍野から天王寺、なんばまでの「緑陰のみちを通るLRT」新規建設構想を発表。「グランドデザイン・大阪」構想の中では御堂筋の緑化をうたい、LRT緑化軌道建設も上げている。

■福井市の福井鉄道・えちぜん鉄道直通

福井市中心部の田原町駅では、福井鉄道とえちぜん鉄道が接する形になっており、直通運転LRT化が議論さ



れてきた。最近福井県は福井鉄道のえちぜん鉄道への乗入を、区間を短くして実施することを発表。低床車両の2編成購入費を含む、初期投資は19億2000万円に軽減できる。超低床電車のデザインを市民の投票で選ぶというイベントも実施され、オレンジ色に決定した。

■鹿児島市交通局、芝生軌道完成とウォーターフロント観光路線延伸表明

鹿児島市ではウォーターフロント地区と、鹿児島中央駅、天文館地区との一体化を促し、回遊性向上が見込まれる鹿児島市電の観光路線新設をめざす。事業費は軌道敷設、低床電車購入費(4両分)などの整備で27億~42億円。同市では昨年路面電車の芝生軌道化が完成。街の「顔」になった軌道緑化は併用軌道全線8.9kmの緑化が完成。総事業費は11.5億円。軌道敷緑化は目を楽しませるだけでなく、ヒートアイランド現象の緩和や沿線騒音の低減、電車の乗り心地向上にも効果をあげている。

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

RACDA

検索

NPO法人 公共の交通ラダ
RACDA詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/ まで



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



宇野バス



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