



路面電車駅前乗入れと 芝生軌道の導入の提案

■岡山市が可決した平成26年度予算では、都心回遊性確保のために、路面電車の駅前広場乗入れについての調査費が計上された。さらに吉備線LRT化についても調査費が計上された。

■2002年導入された超低床路面電車MOMOについては、導入時に既に水面下で勉強が進んでいた吉備線との相互乗り入れをにらんで、可能にするための配慮もされている。当時すでに北陸新幹線開通後の富山港線のLRT化も検討されており、いわば吉備線をサンプルにしていたのだ。その後岡山で導入が進んでいたMOMOタイプが、富山の高岡万葉線、富山ライトレールに採用されたのも、MOMO吉備線乗入れ配慮設計が効いているのだ。

■MOMOの車輪の厚みはJR線に乗り入れても脱線しないよう140mmの厚みにしてある。最高速度も路面電車の時速40kmの制限を越え、70kmまで加速できるようになっている。路面電車は坂を上れないと言われるが、MOMOは80パーミル、すなわち100mで8mの高さの勾配まで登れるようになっている。

■こうした車両への配慮だけでなく、萩原市長当時吉備線LRT化の検討が始まったため、岡山駅南の市道下石井・巖井線の跨線橋については、架線の高さ5m（道路は3.8m）、勾配はMOMOタイプが通れるように配慮して設計してある。将来架線柱を立てるためのボルトの穴を準備しているともいう。50年以上使うインフラ整備では、高価についてはいけないが、将来の可能性についても考慮するのは、むしろいいことで、実際には岡山でも数か所そういう配慮はなされている。ただしこうした配慮は公式には認めることはない。

■MOMO導入のころ、デザインをお願いした水戸岡鋭治さんがRACDAのカレンダーのためにMOMOの走る風景をデザインしてくれており、その中には岡山駅前広場乗入れの絵も存在する。また商店街を通るMOMO、すなわちトランジットモールや芝生軌道の絵も描いている。



岡山駅乗入れの図、正面乗入れ

■乗入れについて、西川付近から地下に潜らせて一番街に接続するアイデアや、二階にデッキを作って新幹線コンコースに接続するアイデアもあるにはあるが、いずれも極めて現実的ではない。地下鉄は1km400億円、高架は1km100億円かかるが、平面軌道は1km20億円（複線）ですむわけで、駅前乗入れを平面でやれば10億円もかからない。当然工期も平面なら半年とかで可能だが、高架や地下化となると10年単位が必要で、今秋のイオンモール開業をにらんだ対策とはなりえない。

■さらに吉備線接続に配慮するとなると、地下や高架はその後の接続でも多額の工事費が必要になり、現実的でない。平面の場合、現状では駅前広場の噴水前あたりに乗入れておくのがベストで、地下街の強度やJR線との接続距離などでも、利用者にとって一番便利だし、工期も短くて済む。もちろん吉備線接続もやる気さえあれば3年ほどで可能な工事だし、吉備線LRT化だって、富山ライトレールは計画発表から3年で完成したように、既存の鉄道をLRT化することは新線建設に比べてはるかに安く、工期も短くて効果的なものだ。

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