



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第146号 2015/1229 止市

路面電車駅前乗り入れ 岡山市の丁寧な説明を求める 市議会陳情一部採択も、前進

岡山市議会11月定例会においては、路面電車駅前乗り入れや吉備線LRT化などの交通問題について11議員が質問。路面電車駅前乗り入れ平面案については、賛成陳情12件、反対陳情3件、慎重審議陳情1件が出された。市議会への陳情は誰でもいつでも提出することができ、必ず審議して採択不採択を決める義務がある。

14日の建設委員会では駅前商店街の出した反対陳情は自民3人が採択賛成、3会

派が採択反対し、委員長が採択賛成して決定。17日の本会議でも採択賛成24/46の僅少差で採択。直前の討論で採択に賛成した自民党市議団代表は

「路面電車乗入れそのものには反対ではない」

「反対陳情は万策尽きて行った」

「反対陳情採択は苦渋の決断だった」

「岡山市の丁寧な説明を求める」

と討論を行った。なおRACDAでは11月27日に岡山市議会に賛成陳情を行ったが、賛成陳情は継続審議。

市は11月24日の検討委員会・市長会見で、「平面乗り入れ」方式に絞り込んだと発表していた。最も利用者の利便性の向上ができ、駅前交差点の交通処理など技術的課題について一定の整理ができた。コストや費用対効果でも有利としている。

広場内に新設する乗降ホームは3本、現状の便数維持が可能。乗り換え距離は現在の約180メートルから約40メートルに縮まり、利用者にとってはJRやバスからの乗り換えが大幅に改善される。降車電停一つを残し、地下街への階段は廃止。概算事業費は9億9千万円。現在のピーク時1時間当たり22本の運行でも、道路渋滞は発生しないとした。



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

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: info@racda-okayama.org

URL: <http://www.racda-okayama.org>

RACDA

検索



路面電車駅前乗り入れ への RACDAの今後の取り組み

岡山市では2月議会で予算案として提出することを目指している。また広場全体についても、路面電車乗り入れ後の人の動線など、にぎわい確保や景観向上の観点から再検討する予定。

RACDAは路面電車環状化など岡山都心1kmスクエア構想を実現するため、岡山商工会議所と市民グループで結成されて今年で20年。今回20周年記念として「クリーンモバイル都市岡山をめざして2」を発行し、駅前乗り入れ問題も含めた、岡山の「交通まちづくり」を提案。行政とも連携しながら、大学や研究機関ともコラボして、予測と対策提案を行っていく予定。

1. 「地域を元気にする交通結節点改造」 広島市JR横川駅の検証から（牧野浩志論文）

広島市の横川路面電車乗り入れや北九州のモノレール延伸でも当初地元商店街は反対したが、結果的に交通結節点能力が強化されると、回遊客が誘発され、公共交通通勤客も増加し、お客がこぼれてきた。

2. 駅前の道路渋滞は問題なし、東大MATES活用

イオン渋滞をかなり防いでいるのは、岡山駅の交通結節点能力が全国有数であるからで、東京大学のMATES（コンピューターシミュレーター）を岡山県警が採用し、かなりうまくコントロールできている。駅前乗り入れについてはRACDAとして渋滞分析（バス含む）をお願いしており、工夫次第で渋滞は防げるようだ。1月中に一定の予測が完了予定。イオンが自動車来訪者を増やそうとしているのは問題だが、イオン来店者の7割が自動車でなく公共交通で来ているのだから、イオン側ももっと公共交通来訪者への利便性強化をした方が効果的ではないか。

牧野論文では岡山西バイパス等の環状道路が、中心市街地の渋滞対策になることも分析。

3. 駅前商店街と駅前電停の統一デザインで賑わい創出

駅前商店街では、今まで見えなかった入口が電停正面に来るので、努力次第で乗降客があふれてくる。現在の降車電停を残すので、西川緑道公園と3箇所の電停で囲まれることになる。

路面電車の電停には駅舎がなく、岡山駅から駅前商店街が見えなくなることはない。ランドスポットとしての駅前電停のデザインに工夫を凝らし、おしゃれな待ち合わせスポットに変身させればよい。横川では電停と最寄りのフレスタ本社のデザインを統一して回遊性向上を図った。

吉備では邪馬台国の時代から桃核を祭祀に使っていたことが最近判明、桃太郎を岡山のシンボルにすることは歴史的に必然性がある。当然駅前広場の桃太郎像は移設して残し「桃太郎広場」と命名。噴水も必要なら新たに作るができる。後樂園と同じ芝生軌道などを採用して、後樂園のイメージを醸し出せばいいだろう。（参考文献・3図は12/19 牧野浩志講演資料から引用）

2004年（1年後）、2014年（10年後）の調査結果

（2004年広島国道事務所、2014年東京大学・復建調査設計(株)による調査）

- 乗り換え時間の短縮効果
 - 鉄道改札口と電停間の移動距離が140mから25mになり移動時間が4分43秒（+信号待ち時間）→1分25秒に**3分以上短縮**
 - 直通便効果→乗換抵抗+乗換待ち時間
- JR横川駅の利用者数
 - 年間利用者数520万人→**1.11倍→1.24倍**（650万、広島県内第2位）
- 広電横川電停の利用者数
 - 年間利用者数90万人→**2.48倍**（223万人）→**2.79倍**（251万人）
- 歩行者交通量の変化
 - JR駅前乗り場付近の通行者数は**1.5倍**に
 - 17,989人→22,155人(1.2倍)→26,998人(1.5倍)
 - 横川電停付近の通行者数は**2.6倍**に
 - 2,463人→5,440人(2.2倍)→6,329人(2.6倍)
 - 商店街「横川くろすーど」の通行者数は**2割→4割増加**
 - 6,645人→8,182人(1.2倍)→9,006人(1.4倍)
 - 横川東横断歩道の通行者数は**微増→1割増加**
 - 5,218人→5,271人(1.0倍)→5,727人(1.1倍)



岡山都市圏の通過車両の動き



効果が出始めた環状道路（岡山西バイパス）

