



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 160 号

2017 / 1

新春初夢企画

「新贗作★吾輩は猫である」 ～エコ街ック天国・岡山市東山篇～

■吾輩は猫である。名前はSUNたまたま。どこで生れたか頓と見当がつかぬ。ただ知る限りでは、祖父は東山バッティングセンターで球拾いをしてたという事。そして始祖は児島半島の小串にあたりで育つたらしい事。現在東山にある玉井宮はその昔、小串にあったそうだ。しかし1085年（応徳2年）社のあった山頂から毎夜怪光が海面を照らし魚が寄りつかず、ひどい不漁になった。そして我ら猫どもの食する雑魚も無くなり、吾輩の始祖はすきっ腹に漁師が飲み



夏目漱石、猫のブロンズ像・京橋

残した酒に舌をつけ、酔っ払って海に転落してしまつたらしい。溺れ死ぬかとおもいきや天空へ舞い上がり、緑が豊かで美しい操山麓の東山まで飛ばされて落ちたのである。そこまでしか知らないのだが、どうやら人間の話では、神のお告げにより御幣と一緒にこの東山に飛んできたらしく、その落下点が現在の玉井宮になったという。

■総社発のバッテリートラムが終点東山電停に静かに滑り込んだ。

チリン！チリン！勇ましいベルの音が響きながら走っていたのはもう昔の話。ただ東山まで延伸開業を記念し開催された「納涼博覧会」や岡山出身横綱「常の花」の凱旋興行も行われた娯楽の殿堂「借楽園」があった頃と活気溢れる人の流れは今でも変わらない。

電気バスとトラム。また電気自動車からトラム又は電気バスに乗り換えがスムーズに出来るトランジットセンターとして整備されたからである。またコミュニティサイクルももちやりのポートやセグウェイのレンタルセンターも設置され、分かりやすいピクトグラム案内表記もある為、乗り換えによるストレスも無い。まさに神対応のトランジットセンターである。吾輩はこのセンター一長でもある。東山電停を中心とした東西南北への人間の流れを静かに毎日見守っているのである。小高い東山公園に見える煌めく噴水の弧に癒されながら。

■本日も東山の流れは良好なり。小さな男の子を連れた母親が電気自動車をパーク＆ライドの駐車場に停めて降りてきた。乗り換えをするのかと思いきや、どうやら近くの歯医者

NPO 法人公共の交通ラダ(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



に子供を連れてきたらしい。それなら歯医者 of 駐車場に停めろよと機嫌を悪くしていたのだが、治療を終えた親子は、電停の向かいにある「おかでんミュージアム」に入ってきた。どうやらこのミュージアムに連れて行ってあげるといふ条件の下、嫌がる子供を歯医者に連れてきたようである。親子は吾輩にとって神の存在である水戸岡鋭治さんのデザイン画や模型を見た後、子供はチャギントンのプラレールで楽しそうに遊び、母親はオープンデッキでコーヒーを飲み佇んでいた。2時間程経ったであろうか。その親子はトラムに乗って街中へ消えていった。そして反対方向よりまたトラムが到着し、下車した人々が東西南北に散っていった。ちなみに吾輩はこのミュージアムの館長代理でもある。

■吾輩は3児の父親でもある。長女は高校生で東山にある女子校に通っている。その長女の先生から聞いた話ではあるのだが、明治時代この辺りにキリスト教の教会があり、宣教師などがいた影響で、古くから異文化の薫り漂うモダンな街だったそうだ。岡山の文明開化の地とも言われていたらしい。それは今でも継承され、家庭用太陽光発電の普及や風力発電による公共・文京施設への電気の供給、リサイクル事業によるごみゼロ・プロジェクトの推進など最先端のエコタウンとして発展している。また周辺には色々な神々が祀られている「玉井宮」や「縣護國神社」。日本の卓球発祥の地「三友寺」や「大福寺」など他数多くの社寺もあり、岡電沿線の中で最も神っている地区なのである。そのため通勤通学の人や地域住民のみならず、国内外問わず多くの観光客も東山電停を利用してくれる。今も外国人がトラムから電気バスに乗り換え曹源寺へ向かっていった。吾輩は猫である。これからも忠恕の心を大切に、人と環境にやさしい公共交通づくりを目指していきたい。(文章・安藤 亮)

蓄電池電車(バッテリートラム)の本格導入の流れ

■2017年春のJRグループダイヤ改正では、全国的に蓄電池電車の導入が本格化する。既にJR東日本では2014年、宇都宮から20.4kmの烏山線で1編成の蓄電池電車の実用試験を実施。現在は15往復のうち3往復が蓄電池電車だが、3編成増備して本格導入となる。(右写真)



■今回のダイヤ改正では秋田・男鹿線でも蓄電池電車2両1編成を投入する。JR九州の若松線は筑豊本線のうち、若松駅～折尾駅間の非電化区間でも1編成の蓄電池電車が運用中だが、6編成が追加され、すべて蓄電池電車になる。鉄道総研では蓄電池路面電車の開発を行い、高岡万葉線、札幌市電、JR四国などで走行実験を行っている。川崎重工はLRV架線・蓄電池電車「SWIMO」を開発している。津山線や吉備線などで国鉄時代から使われているキハ40系ディーゼル気動車は既に老朽化しており、全国的にも後継機種 of 選定が進む中で、電化路線に乗り入れる部分では急速充電可能なハイブリッド電車の導入が進んできたわけである。

■蓄電池路面電車は既に台湾・高雄市などで走っている。路面電車の軌道には架線柱が必要だが、電線地中化の進む都心の景観問題からも、世界各地で無架線化の取り組みが進んでいる。フランス・ポルドーの都心部分が代表的だ。路面電車を郊外の無電化路線に乗り入れる場合(LRT化)、ドイツのツウピカウではディーゼル発電機を積んでいたが、バッテリー能力向上や急速充電技術の進歩によって、おおむね20km程度までは無理に電化しなくてもよくなりつつある。

■岡山の吉備線のLRT化については2003年以来検討が続いてきたが、蓄電池電車の技術が実用化レベルに達したことで、新たな可能性が開かれてきた。2016年には福井ではえちぜん鉄道と福井鉄道が26kmもの相互乗り入れを実施、岡山のMOMO型の低床路面電車が6編成走るようになった。MOMO型に蓄電池を搭載すれば、吉備線の電化をせずに、路面電車との相互乗り入れすることも夢ではなくなっている。(この項、ヤフー1/2の記事を参照、岡将男)