



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 164 号

2017 / 5

# チボリ公園残影、川崎市 アンデルセン展で模型展示

■平成元年の岡山市制 100 周年に向けて誘致の始まった岡山チボリ公園。この年京橋朝市が始まる。その後紆余曲折を経て倉敷チボリ公園としてオープンしたのは平成 9 年、岡山城築城 400 年の年だった。チボリ公園を誘致し、一方で古き良き城下町文化も顕彰しようと、京橋朝市も築城 400 年も後樂園 300 年も提案されたものだった。

■しかしそのチボリ公園も平成 20 年末には廃園に追い込まれ、契約上チボリの痕跡となるものは、建物も遊具も公園自体もすべて取り壊して撤去されることになった。一度廃園が決まるや、チボリが育んだ文化もデンマークとの交流もすべてなかったことに。一体あれは何だったのだろう。

■チボリタワーのお城の中には、本場デンマークにもないチボリ公園とコペンハーゲンの町並みが極めて忠実に繊細に模型で再現されていた。子供たちに路面電車まつりのたびに鉄道模型やプラレールで遊んでもらっていたラクダでは、この 1 億円かかったとも言われるチボリ模型の救出作戦を敢行することになった。今は亡き京橋朝市の常連であった佐藤真治県議が複雑な交渉を担当し、ポケットマネーをはたいてくれた。沢山のボランティアが参加してひっぺがし、岡山県青年館が受け取って児童会館のプラネタリウムに避難した。それをきっかけに、プラネタリウムが無くなることを知った。そこで 2 万人の署名を目指して存続運動を開始。既に廃止は決まっていたのを押し返して、耐震改造を行い存続が決まった。しかしチボリ模型は岡山市デジタルミュージアム、おもちゃ王国と流浪の旅に出ることになる。巨大すぎて、しかも鉄道模型として見せることの管理の難しさが難になった。

■だが捨てる神もあれば拾う神もある。インターネットで情報発信していたから、見ている人がいた。デンマーク出身の作家・アンデルセン展をやるので模型を貸し出して欲しいという。展示のため旅立つという矢先、佐藤県議の訃報を聞いた。電話報告が間に合わなかった。

■4 月 21 日川崎市市民ミュージアムで始まった日本とデンマークの修好 150 周年を記念したアンデルセン展にてチボリ模型は展示された。デンマーク大使は「ワンダフル」を連発!!! (写真は大使と市長、元文化庁長官) 佐藤県議の奥さんにご子息には式典に参加していただいた。チボリ残影、展覧会は 6 月 25 日まで。その後各地を巡回するという。



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



## 後楽園線3倍に、その明暗を考える

■4月27日から路線バスの岡山駅～後楽園の直通バスが走り始めた。岡山市の会議に参加した岡山大学学生などの提案を受けて、宇野バスが新規参入を表明。結局藤原団地線で後楽園前バス停を持つ岡電バスも直行便を新設した。テレビなどでは突然後楽園線が3倍になったと報道していた。

■以前から当然ながら観光客からは「後楽園への行き方が分らない」との不評があり、岡山市が観光に力を入れていない象徴的な現象だった。まずは評価したいし、これで普通になったのではないかと。今後後楽園への観光客は増加して、昨年の88万人を超えることは確実だろう。宇野バスは新デザインを採用、競合して宣伝し合えば、相乗効果も出るだろう。

■だが周辺の路線への影響を考えると、そう簡単な事ではない。岡山駅から天満屋、後楽園経由で藤原団地に向かう路線は、団地が高齢化していて存廃の危機にあると言われている。期待した乗客増が出来ずに分散したら、藤原団地線には厳しい。

■バス路線や電車路線はすべて黒字路線で稼いだものを赤字路線に回して、路線網を維持しているという実態が知られていない。また朝晩の通勤通学時間は混雑していても、昼間や深夜は乗客が少なく赤字だ。ピーク時のための人員を維持するコストも大きい。最近のグローバルズムで「赤字路線は無駄だ」という風潮があるが、公共交通は高校生やお年寄りなど交通弱者のためにもあり、多くの人の通勤など生活を支えている。

■いまJR北海道の赤字路線廃止が話題となっているが、国は全国一律の路線維持への努力を放棄してしまっている。我々全国路面電車ネットワークでは、地域公共交通活性化再生法や交通政策基本法の制定運動を国会の新交通システム推進議連と歩調を合わせて推進してきた。国が一律に決めるのではなく、地方自治体が主体的に協議会を作って、交通事業者の利害調整や利用者の声の取り込む仕組みを作ったはずだった。

■しかし実態は、交通行政に慣れない地方自治体は有効な調整をすることが出来ず、協議会を作っても形式的な調整にとどまっている例が多い。特に岡山市においてはまだまだバス会社の独自性が強く、全国屈指の激戦区になっている。政令市平均ではだいたい初乗り運賃は200円程度なのに、岡山と仙台だけは100円が広がりつつあり、また全国唯一の新規事業者「めぐりん」の参入が起こっている。このままだと、既存事業者はじりじりと体力を失い、周辺部の減便や路線廃止を助長することになる。政令市である岡山市が、勇気を持って調整に乗り出し、周辺市町村にも呼びかけて、適正運賃に値上げし、便数増加や低床バスの導入など利便性を向上する再投資を促すべきだろう。



## 岡山、倉敷バスマップ2017版発行

昨年は途切れていた、ラクダ版を継承する岡山バスマップ(岡山県バス協会発行)と倉敷バスマップ(倉敷市発行)の配布が始まった。岡山版では圧倒的な生活情報や観光情報が健在。倉敷版ではやや構成変更、乗り継ぎ駅のマップの強化やバスの乗り方を追加。ただ新版が出たらもっと大々的に広報宣伝するべきだ。バス会社や岡山駅の窓口などで入手して欲しい。

