



新市民会館に路面電車 単線環状化のメリット

■岡山市は8月27日に開催された「路面電車ネットワーク検討会」において路面電車の延伸環状化を含めた将来のネットワークについて検討を始め、市議会でも議論が進み、10月7日までパブコメも募集中である。この検討会では環状化、後樂園・岡南・岡大方面延伸など7方面の延伸プランが提示され、さらに概算建設費や利用者推計、渋滞への影響などを比較して優先順位を付けた。短期整備区間として清輝橋線大雲寺町から新市民会館前を歩道よりに単線を通して、西大寺町電停に繋ぐ600mのルートをおげ、工事費など9億円、一日の需要は3200人とし、新市民会館開館には間に合わないものの、早期の完成を目指すとし市議会でも表明した。

■ラクダは元々岡山商工会議所の岡山都心1kmスクエア構想を実現するために1995年に結成されたが、2015年に発行した「クリーンモバイル都市岡山2」の中で、単線環状化について触れ、その後の瓦版でも再々取り上げてきた所だ。以下その部分を再録する

■表町3丁目新市民会館と路面電車単線環状化

新市民会館の用地が表町3丁目に決定したが、衰退する表町には有効な活性化対策になるだろう。しかし岡山の交通の拠点である岡山駅からのアクセスは不十分で、わかりにくい。新市民会館に統合される現市民会館と小橋の市民文化ホールはともに路面電車電停が近接し、利便性は高い。そこで現在の路面電車清輝橋線大雲寺町から、東山線西大寺町までの約600mを単線でしかも歩道寄りに軌道を敷設すれば、ランドマークとしての新市民会館の価値は格段に向上する。歩道寄りに敷設すれば電停を降りてすぐに市民会館に入れるし、東西の旧2号線への交通渋滞などの影響は最小限にできる。この部分の北側1車線はすでに自転車道として利用されている。

軌道敷設工事は、富山単線環状線940mの工事費は22.3億円だから道路整備・埋設物移転など含めても15億円前後で済むのではないかと。将来の岡山都心1kmスクエア環状化構想の一部先行投資とも考えられ、表町南部への投資効果は大きく、都心回遊性向上に決定的効果を持つだろう。



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

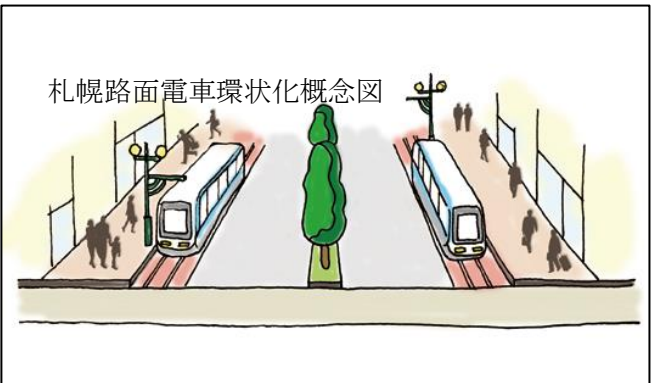


表町南部の千日前には音楽ライブスペースなどが点在している。もともと映画館街として、あるいは木下サーカス発祥の地なのだから、我々は昭和61年に「サーカスランド構想」を打ち出した。音楽や映画、演劇、ゲーム、サブカルチャーなどをテーマにした文化ゾーンを形成すべく、市民会館の運営にも市民参画を進めるべきだろう。

路面電車駅前平面乗入が実現すれば、単線環状化との相乗効果は大きく、城下周辺のカルチャーゾーンとの回遊性も高まる。
(イメージ模型→)



■この文章を書いた2017年末、札幌市では路面電車の環状化が実現し、すすきの電停は複線がともに歩道寄りの敷設され、歩道から直接乗り込める構造になっている。雪の多い札幌でも、歩道からの直接乗り降りは利便性、快適性が高く、また環状化で都心のすすきの回遊性が高まり、1年後の乗客は週末を中心に11%増加し一日24396人となった。札幌駅・桑園駅・苗穂駅への路面電車延伸の検討も始まった。岡山での環状化の試み、富山での環状化実現が刺激になり、札幌でも環状化の議論は20年かけて行われ、歩道より敷設は2000年頃の岡山市役所筋延伸プランが元になっている。ただし2017年に180円から200円に値上げした結果、マイナスに転じている。



■ラクダの環状化へのパブコメの概要

大雲寺町から西大寺町は単線で内回り一方通行をすれば、大雲寺町交差点を横切らないので自動車交通に影響が少ない。旧国道2号部分の北側には、かつて国道事務所によって歩道よりのレール敷設が検討された。その流れで北側1車線は左の写真のように事実上左折車線以外の利用はされておらず、車線減少はほとんど交通流に影響しないと思われる。



新京橋西詰から西大寺町は単線を中央分離帯に設置すれば、新京橋西詰と西大寺町の東山線合流点ともに、信号処理が容易で、交通量への影響も少ない。

■新市民会館前の停留所は、コンサート終了時に1000人程度が歩道から直接路面電車を利用できる構造にし、歩道上にも雨天用の天蓋などを設置できるようにしてほしい。、道路構造令の改正も必要かもしれない。乗客目標3200人は妥当なもので、そのうち新市民会館利用者1000人など目標を示すべきだ。開業までに不動産投資が増えるなどの効果が先行して出れば、飲食店などの新規立地を促進できる。商店街側にももっと頑張ってもらいたいものだ。

■岡山駅—大雲寺町—西大寺町—岡山駅の単線環状ルートでは、10分おき運行なら3編成を必要とする。この際これをMOMO型で増備し、低床電車導入率の低い岡山の路面電車のバリアフリー率を高めるチャンスでもある。少なくとも駅前乗入れでは3線ともMOMO対応にするべきだ。

★★★ ラクダ鉄道模型の展示運転

路面電車環状化、駅前乗入れなどの考え方を模型で表現

とき 10月14日(月)の鉄道記念日

ところ 岡山駅前広場のJR西日本イベント内