

2010年岡山の交通

路面電車と都市の未来を考える会

(RACDA) 会長 岡 将男

1. サークルバス

平成22年(2010年)の正月、岡山市南部のベットタウンに住む私たち夫婦は、いつものように自宅から歩いて買い物に出かけた。今日は岡山の中心街でちょっと買い物をしてから、チボリ公園で食事をして、帰りに山陽町の娘のところに寄ろうと思う。

自宅から100メートルほど歩くと、このあたりを循環する「サークル」というバス路線に出る。手元にある岡山県南交通1日券の日付の部分スクラッチして、切符を有効にし、バスを待つ。やがて20分に1本の「サークル」55番のピンクとマスカット色のツートンカラーの車体が見えてくる。桃とマスカットの色を使ってシンボリックにデザインした、岡山県南交通連合(SOTU)の標準色だ。頃合いを見てAさんがさっと手を挙げると、バスは歩道沿いに止まる。ドアがあくと同時にドアの下からスーとステップが出てきて、2人は段差のない車内に乗り込んだ。10年前にはよっこらしよとステップを3段も登っていたのとは、隔世の感がある。

運転主席の後ろに座るとバスは直ぐに動き出した。バスの定員は30名とちょっと小型で、このあたりの路地から路地を走り回っている。1回100円だが、1日券や月額5000円の環境定期券を利用する人が多い。車内はほぼ座席が埋まって、老若男女あらゆる人が乗っている。

しばらく行くと自転車に乗った高校生の女の子が手を挙げている。バスが止まると女の子は自分でバスの前の自転車専用かごにひょいと自転車を載せて、車内に入ってきた。今や自転車は環境にやさしい乗物として政府が重点的に技術支援をしていて、あらゆる公共交通機関への乗り込みが認められている。小型で効率のいい自転車を持つことが子供達のトレンドにさえなっている。「サークル」のようなコミュニティーバスは小型なので、自転車は車内でなく、かごに積むのである。

バスはちょっと大きなバス停留所にさしかかった。フリー乗車の「サークル」にもポイントには停留所があって、トイレや待合所、それにごみリサイクルボックスが設置されている。15種分別という現在の体制では、広域でごみ収集がはかられており、数の少ない種類のリサイクルボックスは、スーパーや公共施設、さらにバス停にまで設置されている。しかも驚くべき事に、岡山県南では、ごみ収集もSOTUが請け負っているのである。

また多くのバス停のそばにはコンビニがある。コンビニで公共料金が払えるようになってからしばらくして、それならばそのそばにバス停があったほうが便利だということになった。それが今やコンビニは町内の集会所の様な機能も持っていて、その一部には特定郵便局が入っていたりする。2000年頃の規制緩和はこういったところにも影響し、特定郵便局がコンビニ化した例も

多い。もちろんそこではSOTUの定期券なども売っている。

このバス停では電動車椅子のお客が乗り込んできた。以前は150キロもあった電動車椅子も軽量化が計られたが、本格的高齢化時代を迎えて、車椅子の人もかなり増加した。しかし少し足の不自由なお年寄りも、このような「サークル」をはじめとした公共交通機関の整備によって、街に出るようになり、寝込む率が減った。公共交通の整備が高齢化によって増加する介護費用を減少させたわけである。つまりお年寄りが元気に楽しく暮らせる社会ができたというわけである。

2. ライトレールトランジット（LRT＝最新型路面電車）、

バスは10分ほどで郊外型の大規模ショッピングセンターのバスターミナルに到着した。1997年から国の補助を受けて始まった最新式路面電車（LRT）整備の結果、日本で初めて郊外への路面電車延伸として建設された路線のターミナルである。もともと地元の天満屋ストアーの一番店があったところへ、大手スーパーのダイエーが殴り込みをかけて、一時は激戦区として有名になったが、結果的にここは副都心としての機能を持つようになったのである。市側もこれをうまく利用して市のサブセンターをもってきたわけだが、ターミナルも建設したのである。

斬新なデザインのショッピングセンター中央ドームの中にあるホームの反対側には、やはりSOTU標準色のツートンカラーの最新式超低床LRTが停まっていた。1997年岡山の市民グループ「路面電車と都市の未来を考える会」の視察団が、フランスのストラスブール市の最新式超低床車を視察したのがきっかけで、岡山市と姉妹縁組し、両市で競作した同じデザインの電車が走っている。基本デザインは1997年当時と同じだが、13年たった今もそのスマートな車体のデザインは人気がある。

私たちは幅1.5メートルある大型ドアから中に入った。車内のディスプレイにはニュースが映し出されていた。ちょっと興味のある内容だったので、私は腕時計のTV受信ダイヤルを調整して、音声を聞く事にした。そう、1995年頃から飛躍的に進歩した携帯電話は、いろんなことができるようになった。みんな耳にはイヤリング状の小型イヤホンをつけ、マイクは歯の治療の時埋め込まれ、本体は腕時計の中にある。技術は携帯電話をテレパシーの様な物にしてしまった。腕時計の液晶ディスプレイにもテレビはついているが、やはり車内の大型ディスプレイの方が見がいがある。そういえば20年前、ウォークマンなどというのがはやったが、電池だのテープだの随分大きかったなと思い出して、私は思わず苦笑した。マイクの電源は今では歯をかむ時に充電されるのである。

3. パーク・アンド・ライド

車内はたちまち乗客で満員となった。このショッピングセンターには大規模な駐車場が併設されていて、平日なら5000円ぶんの商品券を購入することによって利用できる。郊外型のショッピングセンターの多くは500台以上の駐車場を持っている。しかしこれが一杯になるのは休日だけで、平日はカラである。そこでSOTUがLRTの駅を作るとき、SC平日駐車定期券シ

システムを導入したのである。SCとはショッピングセンターの略だが、1997年ころ金沢ではじまったこのシステムは今や世界的なものになっている。パーク・アンド・ライドの普及にも大いに貢献したのである。郊外の人はこちらまで自動車で行って来て駐車し、LRTで都心に向かう。どうせ都心は乗り入れ規制で入れないし、帰りにここで買い物すればいいのだから、一石二鳥である。店側も確実な売上になるし、むしろいかにしてLRT路線沿いに出店するかが勝負となっている。

やがて電車は静かに出発し、ぐんぐん加速して時速70キロで走りはじめた。このあたりはまだ郊外なので駅間距離は700mもある。道路のセンターに複線でひかれたレール沿いは芝生になっていて、グリーンベルトが続いている。昔はここに車がひしめきあっていて、朝はバスレーンがあった。太平洋戦争後は人絹道路と呼ばれた道路である。電車のそばを近頃では珍しくなりつつあるガソリンエンジン単独車が併走していく。

4. 地球温暖化対策と路面電車

1997年12月の地球温暖化防止京都会議の結果、日本は2010年すなわち今年の前後5年間に1990年レベルに対して二酸化炭素の6%削減を義務づけられたが、その後この数値は15%となり、岡山などの都市では50%の削減が義務づけられた。1997年時点でもヨーロッパの主要都市、たとえばウィーン市では50%削減をうたっていたが、日本も地球温暖化対策の具体的な行動方針を作成する中で、路面電車を中心とした公共交通の見直し政策がとられ、都心部へのガソリン車の乗り入れ規制が行われた。岡山はその先進都市として2000年ごろから日本をリードしてきたのである。

電車はちょうど中環状道路沿いの岡山日赤病院の中に入ってしまった。病院のロビーのすぐそばに乗り入れている。こういった大病院には今や多くの場合LRTが乗り入れるのが当たり前になっており、岡山でも岡大医学部付属病院、新装なった国立岡山病院等に直接乗り入れている。1997年のRACDAの視察団は、グルノーブルでこういった先進事例を見てきたが、やっとな日本でも常識となった。

ここ日赤の駐車場の土地を利用して、SOTUの整備した大規模駐車場が整備されている。またここでも郊外バスターミナルも整備されており、「サークル」や中長距離のバスも乗り入れている。昔あった天満屋バスターミナルの機能の一部がここに移ったと考えればよい。玉野市方面へのLRTがこの駅から合流する。この駅のホームに入ると、どっと乗客が乗り込んで、満員になった。なにせ中環状道路より内側には、1997年より発売されたハイブリットカーや電気自動車などのガソリン換算でリッター20km以上の燃費の省エネカーしか乗り入れを認められていないのだから、ガソリンエンジン単独車はここより中には入れないのだ。

現在の警察の重要な仕事の一つは、基準外の車の市内乗り入れを取り締まることである。都心部のマイカー乗り入れ規制のお陰で、市内の交通事故は激減し、交通警察の費用まで以前に比べて掛からなくなっている。下手な交通安全運動よりも、公共交通重視政策のほうがよっぽど効果

があったわけだ。

5. 自動車の社会的費用—番外編

20世紀は自動車の時代だった。自動車に乗り、自動車の道路を作ることが国家の政策であった。もちろんほとんどの人の夢も自家用車に乗ることであった。だから毎年1万人近くが交通事故で死亡し、さらに多くの人を負傷し、あるいはそれと同数の人が加害者として人生を狂わせていても、自動車の便利さに比較すれば小さな事だとの国民的合意がなされていたのである。もちろんその当時だれしもそこまでは言わなかっただろうが。しかしこれは紛れもない事実なのである。

たとえば渋滞のなかで自分が運転していると。「なんで今日はこんなに混んでいるんだ。」とだれでも思う。自分自身が渋滞の原因でありながら、悪いのはいつも他人であった。しかし朝晩の渋滞を考えてみれば、1kmの渋滞といっても、たった100人分ではない。全長5mの車が5m間隔で連なっているならばそうなる。

1990年代、ヨーロッパのある街の路面電車に面白い塗装がしてあった。車体側面に乗用車の絵が3台描いてある。そしてその上には230人とか書いてあるのだ。つまりこの電車なら230人乗れるが、車ならたった3台ですよという意味なのだ。建設に多くのコストのかかる道路のかなりの空間をたったひとりで占有していて、しかもその事に気づかず、自分だけの道路だと思っている。私自身もそんな国民であったなど、今は反省している。

あの頃はたとえば無理な割り込みに会えば、「むかつく」と思い、「こんにゃろう」と思っついアクセルをふかして前の車を威嚇したことがあった。ところが反対に自分が無理な割り込みをした時には、譲らない方が悪いと思ったものだ。車社会になってから公共心が薄れてしまったようだ。人の心を虫食むという大きな犠牲を払っていたことがいまようやくわかる。自動車は人を独善的で排他的にってしまった。しかも鉄の箱の中にいるのだから始末が悪い。生身の人間ならひとにぶつかっただけでけがをするが、自動車に乗った人は、他人をはねても自分は何もけがをしないから、やっぱりついアクセルをふかしてしまうのである。

ということで、公共交通重視の世の中になって、交通事故死亡者も随分減った。だから医者の世界でも、近頃は外科を志望する者が減って、逆に医療技術の低下が懸念される程である。人の心もやさしくなって、社会全体がぎすぎすしなくなった。少年非行やノイローゼ患者、登校拒否も減少してきたと、社会学者が最新の調査で報告しているぐらいである。

昔、東京大学の宇沢弘文教授が「自動車の社会的費用」という本を書いて、公害問題や交通事故まで自動車社会のコストと考えるべきであると言ったが、本当に一番コストがかかっていたのは、人の心に対してであったのかもしれない。

6. 都心1kmスクエア—構想の実現

さて、電車はいよいよ都心に向かって走り出した。清輝橋までは4車線だった道路を2車線にしてLRTを走らせている。平行する道路は昔の渋滞が嘘のようにすいている。タクシーは今では優先通行だから、かえって売上があがって喜んでいる。両側にはマンションが建ち並び、その一階はすべて商店になっていて、随分と賑わっている。

清輝橋にくと岡大医学部方面へLRTが分岐している。岡山駅―市役所―水道局―清輝橋という路線が2003年につくられ、従来からあった清輝橋線と連結して環状線を形成する。都心1kmスクエア環状線を第1環状、岡大医学部前を通る路線を第2環状と呼んで、人々は区別している。清輝橋から水道局の間はもともと2車線であったが、朝晩は通り抜けるのに30分もかかるほど渋滞し、商店街もさびれていたが、ここに日本初のトランジットモール（自動車乗り入れを制限した人間中心の商店街、欧米には1997年時点で何十ヶ所もあった）がつくられた。1998年に浜松市でバスによるトランジットモールの実験をしたが、本格的なものは岡山が初めてで、商店街が活性化しただけでなく、当時は全国から見学者が押し寄せたものである。トランジットモールは今では全国50ヶ所で誕生している。

清輝橋からレールは左右の歩道の中を走る。車道は狭くなって、かわりに歩道が広く取ってある。歩道から直接乗り降りできるので随分と安全で、お年寄りにも気楽に乗り降りできる。岡山市は2001年の都心1kmスクエア環状化を機に、ユニバーサル都市宣言を行い、高齢者と障害者だけでなくだれにでも住みやすい街になった。もともと岡山は住みやすいところであったが、交通の改善は都市の魅力を引き出し、経済の活性化をもたらしたのである。都心の1kmについては、徹底的に自動車が閉め出され、その中では小型の電気自動車のみが走行を許可されている。まちは人が歩く事を前提として改造されている。

7. ハレハレタウン

私たちは岡山中央郵便局前で電車を降りた。この停留所には倉敷、総社、山陽町、西大寺、岡南、玉野など周辺からのLRT路線が集まっているので1日1000台以上のLRTが通過する。昔は車がひしめきあっていたが、自動車の走行車線は1車線に制限されていて、歩道は公園のようなムードになっている。郵便局北側のNTTクレドは、このあたりの再開発のきっかけになったビルである。天満屋デパートは売り場面積が倍増し、バスステーションは廃止されて大きな広場ができ、そこには噴水や野外劇場、運河まで掘られており、人々の憩いの場となっている。15年前に福岡にできたキャナルシティを彷彿とさせる。若者向きのショッピングゾーンには東急ハンズが進出し、中四国一のショッピングゾーンに生まれ変わった。この一帯のことを今では「ハレハレタウン」と呼んでいる。もちろん「晴れの国おかやま」からきた命名だ。

15年前の福岡の様なぎわいが今の岡山にはある。1997年、南北軸の高速道路が開通したが、やっとそのインフラが生かされたわけである。岡山を中心とした2時間圏域には1650万人の人が住んでいるというが、こけはまさに岡山の交通結節点能力が抜群であるからだ。古来岡山は東西の交通の要衝にあり・朝鮮半島や中国の文物が通る所であった。たとえば奈良時代に

はシルクロードの終点が奈良の都だったといわれるが、岡山は当然にシルクロードの上にあったのである。吉備の巨大古墳もまさにシルクロード上に岡山があったからなのである。

広島の場合、2時間圏域人口は540万人、交通結節点能力では、広島だけでなく福岡でさえも岡山には及ばない。この岡山の卓抜した能力が、いまようやく生かされてきたのである。岡山市はもともと商業都市であったが、1998年の「ジョイフルタウン」完成を機に、大型小売店の岡山中心部への出店競争が始まった。

核店舗のイトーヨーカドー以上に中四国の若者の心をとらえたのが、セガのゲームセンター「ジョイポリス」であった。岡山へ遊びに行ったついでにブランド品を買うという若者が、岡山駅から市役所間にあふれ、これを当てにしたブティックが林立し、さらに林原は大手デパート西武と組んでデパートと恐竜博物館を核とした商業施設を完成させた。実は「ハレハレタウン」はこうした動きに刺激されて、ついに表町の商業者たちが発奮したからできたのである。岡山に行けば、世界のブランドはなんでもあり、面白い奴もいっぱいいるというので、週末には山陰や四国から若者達が押し寄せる。彼らの事をいつしか「やくも族」とか、「しおかぜ族」と呼ぶようになった。

8. 天神山文化ゾーンと後樂園

表町商店街も生まれ変わった。北のシンフォニーホール周辺は音楽や芸術の街になった。シンフォニーホールの側の町角コンサートから出た世界的な音楽家をプロデューサーとした音楽祭は、今年で5年目をむかえた。当初からの町角コンサートのプロデューサーが初めての民間人のシンフォニーホール館長となったのをきっかけとして、岡山の文化は大きく発展した。

私たちは表町商店街をウインドショッピングしてから、シンフォニー周辺のイタメシ屋で昼食をとり、天神山文化ゾーンに向かった。オリエント美術館と県立美術館の間のもともと中国四国農政局跡地には明治時代にあった亜公園が再現されている。7層の木造展望台は現代風にアレンジされて、本格的邦楽堂や築城400年後樂園300年記念館などがある。これらはすべて天神山文化センターが管理運営をしており、多くの文化ボランティアが働いている。

2000年ころからの日本の産業構造改革で、都心活性化や文化産業の育成が行われ、岡山市では岡山市スポーツ文化振興財団が、拡充強化された。岡山城築城400年記念事業のなかで行なわれた市民公募イベントの「遊楽彩」は、きっちりした運営組織としてこの財団の主要事業として位置づけられ、年間30以上のイベントが補助対象となっており、3年間の補助期間を終えて独り立ちした事業は150を越えており、文化都市岡山の象徴となっている。

一時期さびれていた出石も、後樂園へ向かう入り口に岡山県が「後樂園出石センター」を建設してから、本格的に整備が進められ、出石地区はアートタウンとして再生した。私は1995年ころから「出石町路地裏の工芸祭」に参加しており、今日はその仲間の経営する画廊にちょっと立ち寄った。

この画廊は国吉康雄の生家のそばにあり、近代美術を志すものの登竜門ともいわれている。画廊の主はかつて岡山の財界で活躍するかたわら、みずから美術や音楽に親しんだ人で、若い芸術家のパトロン兼相談者として、毎日この画廊に出てきている。画廊の奥は旭川べりの喫茶室につながっていて、ここはちょっとしたサロン風の作りになっている。岡山だけでなく、世界各地からここにおしゃべりにくる人がいるくらいだ。こうしたサロンはここ出石と千日前にいくつかある。県立美術館以上に岡山の文化の象徴になっているのがこれらのサロンである。

出石には岡山市が最初につくった「備前焼工房」、市と観光協会が作った「祭り寿司の館」、長船町と岡山県が作った「備前長船銘刀館」などがあり、観光の殻となっている。観光客は岡山駅から電車で来て城下で降り、天神山文化ゾーンを散策しながら出石から後楽園と入ってくる。バスで乗り付ける観光客は、「後楽園出石センター」で降りて、歩行者天国になっている鶴見橋を渡って後楽園にはいる。出石にはこうした観光客目当てのお土産物屋や飲食店が軒を並べている。

後楽園の県立博物館は古代の部分を吉備路に移し、近世の岡山のまちづくりをテーマにした「後楽園博物館」に生まれ変わった。宇喜多・小早川・池田三代の岡山藩政史をわかりやすく展示している。中央のアトリウムには、150分の1の巨大な後楽園のジオラマがあり、児島湾干拓や後楽園造園技術までが子供でもわかるようにしてある。

2007年の後楽園博物館会館を期に、後楽園と岡山城の管理運営はすべて岡山市スポーツ文化振興財団の手に移り、一本化がはかられた。このことによって、観光面でも随分と融通がきくようになって、後楽園が市民に親しみやすいものになったといわれている。

9. さくらカーニバル

私たち夫婦は後楽園から復活した観光地循環バス「うじょうくん号」に乗って、表町商店街南はしの千日前に向かった。料金はもちろん100円だが、当然ながら我々の1日券が通用する。後楽園北側の駐車場は乗用車専用になっているが、河川は親水公園として整備されている。所々には水面まで降りていけるところがあり、その周辺は石垣が取り除かれて、昔のようにあえて雑草を生い茂らせているところさえある。国土交通省の河川局も随分と柔軟になったものである。

後楽園裏側の土手は「うじょうくん号」以外は通行止めになっていて、歩行空間になっている。さくらカーニバルのときはこの土手の通り抜けが岡山名物となっている。旧知事公舎やいくつかの官舎は民間委託のレストランにかわっていて、旭川や岡山城をながめながら食事のできるデートスポットとなっている。衛生会館も改造されて、一部はホテルになっているし、三光荘のアトリウムホールは夜になるときれいな電飾に飾られて、若者の集まるビヤホールやバーが開業している。かつてはこれだけの場所にありながら、ただ県庁の会議室として利用されていたのだが、本当はこうした場所になるべくデザインしてあったらしい。一階のアトリウム脇のホールにはバー風のカウンターがあるが、当時の製作者がこうした意図で作っていたらしく、最近になって改造され、運用方法もかわって、たちまち若者たちに人気が出たのである。行政の作ったすばらし

い建物も、運用を間違えればただの箱にすぎないわけだ。

10. 京橋朝市会館

バスは三光荘前の相生橋を渡って県庁内に乗り入れる。県庁前の丸の内中学校は統廃合でなくなり、その後の利用方法が確定していない。江戸時代にお城の馬場だったことから、乗馬倶楽部にしようという意見さえあったが、一応芝生がはられて公園風になっている。北の一角に内山下幼稚園が残っているが、市街地の定住人口が増えたため、園児は倍増し、旧丸の内中学の敷地を譲ってほしいと言っているほどである。ここはある時期から園児の送迎バスを市内に循環させるなど、いわば営業努力をしてきたが、こうした努力が生きてきたともいえよう。

バスはそれからさらに南下し京橋朝市会館の前まできた。

9. サークスランド

千日前はもともと多くの映画館があったが、今は木下サーカス発祥の地にちなんだ「サークスランド」が建設され、その中には大手スーパーを核としたショッピングゾーン、シネマコンプレックスができた。その他にも比較的安い地代なので、若者文化を売り物にしたサロン風商店が立ち並んだ。ここにはマイナーだけでも世界に通用する面白い奴らがいるというので、最近になってCNNが日本初のスタジオを建設する事になった。

私はこの商店街を歩いてみて、15年前のこの街のさびれようから現在を想像もできないと思った。交通というものの大切さをひしひしと感ずるのであった。

初夢談義

いかがでした。初夢ということでちょっと脱線してみたが、私達が考える岡山の将来の交通は、ひょっとすると岡山を世界一暮らしよくて楽しい町にしているのかも知れない。昨年末に大蔵原案に盛り込まれた岡山市の路面電車延長は、まだまだ小さな第1歩だが、画期的なものでもあるのだ。まずは岡山駅から市役所まで延長され、続いて環状化されるだろう。最新式の超低床車もやっと登場するだろう。その次には岡南方面への延伸が岡山市によって計画され、岡山県は財政状況悪化の中、やがては岡山空港までの新交通システム（建設費1000億円以上）をLRTで建設するだろう。この場合多く見積もっても200億円だ。岡山空港へのアクセスの時間が読めるわけだから、空港の利便性は飛躍的に増す。当然この路線は国立岡山病院を通過する。

また吉備線は電化されてLRTが走り、吉備線の各駅からは「サークル」が走るだろう。「サークル」のモデルは武蔵野市に走る「ムーバス」だ。「うじょうくん号」もこの文にあるようにもうちょっとちゃんとやっていたら、いい成功例になっただろうに、惜しいことだ。バスも使い方によれば結構いいものなのだ。

岡山市にはJR線がなんと8方面から乗り入れている。そしてこのJR線と路面電車はレール幅が一緒なのだ。東京の地下鉄と私鉄が相互乗り入れしているように、岡山でもLRTとJRが相互に乗り入れれば、どれほど便利か。これほどの恵まれた条件がありながら、私達はその条件

を生かし切っていない。公共交通を見直しはできる事からやって、お酒を飲んでも安心して帰れる町にすれば、やがては豊かな文化が育まれる事だろう。今年は路面電車だけでなく、公共交通や町づくり全般について議論をふかめてゆきたい。皆様の夢のある提案をお待ちしている。

平成10年1月27日