



第110号

2013 / 2

日本各地でも増えている路面電車・LRTの
新設改良への意思決定

高齢化や都心空洞化が進む中、日本各地で路面電車・LRTの新規建設および路線改良にむけた意思決定が各地で決まっている。北から順番に各地の動きをまとめた。

③福井県福井市

一時は存続も危ぶまれた福井鉄道の市役所前～福井駅前間（通称：ひげ線）であったが、JR福井駅の改良にあわせてひげ線を駅前広場まで延伸させる。バスターミナル整備なども含め2016年3月頃の完成を目指している。一方、田原町ではえちぜん鉄道と駅を共有しており、線路を接続する事で相互乗り入れを可能とさせる。第1段計画では低床電車の導入および田原町～鷺塚針原間の低床車両運行のための設備改良など19億2千万円を投じる。相互乗り入れに先行して両線を乗り継ぐ場合の直通運賃を設定。順調に利用者を増やしている。

④大阪府大阪市

近年再開発によって生まれ変わった天王寺であるが、府と大阪市から「グランドデザイン・大阪」が発表され、この中で天王寺から堺筋・御堂筋を通して新大阪駅へ至るLRT新路線が発表された。このうち第1段着工区間として天王寺駅～難波間を平成15年度着工・18年度開通を目標としている。

⑥広島県広島市

広島電鉄は昨年開業100周年を迎えた。その節目の年に市内線専用の3車体連接の低床電車を2両導入し、今年2月から営業運転を開始する。運行される路線は今まで低床電車の走っていなかった白島・江波・横川線が中心になるとのこと。これとは別に駅前広場への乗入れ方法についてJR広島駅の橋上化にあわせて関係者間で協議されている。



①北海道札幌市

西4丁目～すすきの間を藻岩山の麓を通る8.5kmで運行しているが、駅前通りを通る事でループ化すると発表があった。今年10月からは支障物件移設や信号ケーブル敷設を始め、2014年には路線延長部分の軌道本体工事を行い、2015年春には開業予定とされている。軌道工事に先立ち今年1両・新規区間開業までに2両の低床電車を導入、その後年に1～2両の低床電車導入を行い、在籍車両の半数を低床化する。路線延長・低床車導入などで10年間に96億円を投じる。

②栃木県宇都宮市

2012年11月の宇都宮市長選においてLRT推進派の候補が当選した。年明けでの会見では「スピード感を持って取り組む」とあり、懸念となっている地元交通事業者にもLRT計画に参画を望んでいる。またLRT完成に6年以内との表明もあった。

⑤大阪府堺市

東西鉄軌道の白紙撤回もあったが2012年の路面電車サミット前後から阪堺線活性化へと舵を取っている。阪堺電車の堺市内区間では利用者の減少が進んでいたが、「10年間で50億円の支援を行う」との支援策を発表した。まずは2区間運賃を全区間200円均一運賃とした。天王寺（阿倍野）に完成したショッピングモールの開業もあり、利用者は回復傾向にあるという。低床電車も導入されることとなり「堺トラム」の愛称が公募により決定、平成25年より運行される。軌道やのりばの改良も含め10年間で50億円が投じられる。

(松田和也)

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 racda_okayama@ybb.ne.jp

RACDA

検索



詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/ まで

公共交通利用のススメ

皆さんは、中近距離を移動する際、意識して公共交通機関を利用しているでしょうか？
流石に、遠距離（例えば岡山から関東以北）の移動で積極的にマイカーを利用する方は少ないでしょう。しかし、隣接する県域や市域、又はまとまった人数であれば、マイカーで移動する方が多いのではないかと思います。

戦後の復興期を象徴すべく、家電品と並んで普及してきた自動車ですが、これらの発展と共に人々の生活の根本が変わってきたのではないかと感じる点があります。それは、利便性が高まった反面、協調性がなくなってきたという事です。

特に、公共交通機関とマイカーでの移動の仕方では、大きな違いが出てきています。

	公共交通機関	マイカー
金銭面	人数分の運賃が必要であるが、それ以外は不要	車の1台分の燃料代と通行料金で済むが、維持費が必要
移動のタイミング	運行ダイヤに合わせて動く	好きな時に動ける
利便性	時に乗り換えが必要	直接行ける
駐車場	気にしなくて良い	確保が必要
自分の周囲との関わり	他人と直接関わる事が多い	余り他人が気にならない

上記が全てではありませんが、相反面、他人の行動や心理に対して無「ワガママな人間」の増加傾向があるを疑いたくなるようなケースも年々ではないかという気がします。

昨今、公共交通の見直しと利用促進久しいですが、根本的な改革に繋足や関係機関への要望、社会実験は理解・利用に直接影響しているとは思いますが、海上交通においては港湾管理が都道府は難しい上、維持管理の費用も膨大です。

しかし、全国を見渡してみるとの地域に共通しているのは、公共直面してしまうのです。では岡においては、交通の要所の「前」の気持ちが強くと、将来へと感じる時があります。

ここまで、公共交通に



対的に「自分時間が作りやすくなった頓着になりつつある傾向、つまりります。特に、マナーに関しては目上昇、且つエスカレートしているの

進が行政から叫ばれるようになってがっているのでしょうか？協議会の発よく耳にしますが、それが住民への難いものが多々見受けられます。特に、県である事が多く、市町村単位だけな事から難易度の高い物となっています



勿論成功事例もあります。これら交通を確保できないと死活問題に山はどうでしょう？特に近現代なっており、「あつて当たり」の危機感が弱いのではないかと

対する再認識をお願いし



た内容を述べて参りましたが、実は私自身、車が趣味でもあります。ただ、環境問題、時間の使い方やコミュニ



ケーションの育成、そして老後の自分を考えた場合、時々でもいいので意識して公共交通の利用を意識してみても良いのではないかと感じており、皆様にもおススメした次第です。

ボンヤリと窓から流れる景色を眺めるのも楽しいですよ！