

# 地域公共交通の課題と展望

～ JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

## VOL. 9 岡山県岡山市（楠木忠司市議）

### ■岡山県岡山市、および同市における公共交通の状況

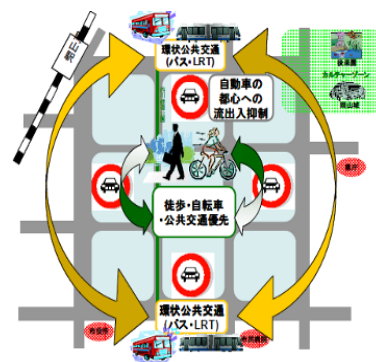
岡山市は、平成 27 年 3 月末現在で 705,310 人の人口を擁する中四国地方の中核拠点都市である。市町村合併を経て、平成 21 年 4 月 1 日には全国で 18 番目の政令指定都市に移行した。公共交通網としては、JR 山陽新幹線及び 6 線（山陽本線、瀬戸大橋線、宇野線、吉備線、赤穂線、津山線）のほか、6 社のバス会社による路線バス、循環バス「めぐりん」が市内を走っている。また、全国で一番短い岡山電気軌道(株)の路面電車（同市出身の水戸岡氏デザイン「MOMO」で有名）が岡山駅前を拠点に 2 線ある。さらには、広域高速道路網（瀬戸大橋、岡山空港、山陽自動車道、岡山自動車道等）の整備が進み、岡山駅前のバス停は行き先方面別の乗り場が整理され、同市は中四国地方の重要な交通結節点である。



路面電車「MOMO」（岡山市HPより）

一方で、日本が超高齢化社会を迎えようとしている中、同市も例外ではなく、同市は「平成 20 年度の高齢化率が 20% を越えており、短期的には人口増加傾向にあるものの、平成 32 年をピークに人口減少を迎える」と想定。また、「地球環境やバリアフリーへの対応等、交通を取り巻く環境が大きく変化する中、交通渋滞の緩和、交通ネットワークの整備、バス等公共交通の利便性向上等の課題の解消に加え、中心市街地の回遊性向上や活性化につながる新たな交通対策が求められている」としている。実際、自動車利用率は著しく増加（市内登録台数は平成 3 年比で倍増）している一方、鉄道・バスなどの公共交通利用や二輪車・徒歩の割合は減少の一途を辿る。そのため同市は、過度に自動車に依存した交通体系を、公共交通機関を中心とした交通体系に転換し、人と環境にやさしい総合交通体系を構築することを目的として、「岡山市都市交通戦略」（平成 21 年～概ね 10 年間）、「自転車先進都市おかやま実行戦略」（平成 24 年策定）を策定し、事業者との連携を図りつつ短期・中期的な交通施策を緻密に推進している。

都市交通戦略では、「岡山市がめざす交通のすがた」と題して、「充実した交通ネットワークと誰もが利用しやすい公共交通」、「人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創出」を掲げ、「①都心と地域拠点との連携軸の強化」、「②都心内の回遊性向上」を目標に位置付けている。「自動車に依存した交通体系を脱却し、トラフィックゾーン（※）の構築を目指すため、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、さらに自転車の利用環境を整えることにより、人と環境にやさしい総合交通システムの形成を目指す」こととしている（詳細は、同市HPを参照されたい）。



都心内の回遊性向上のイメージ

※トラフィックゾーンシステム（右図は同市HPより転載）…都心部を複数の小地区（トラフィックゾーン）に分け、各地区への自動車の出入は外周道路から行い、地区間の移動を制限して地区内を通過する自動車を抑制し、歩行者優先の区域とするシステム。

## ■岡山市の公共交通現地踏査と課題等

平成27年11月29～30日、JR連合は同市の公共交通のおかれている状況を把握すべく現地踏査を行った。路面電車（清輝橋線）・岡山駅前より「MOMO」に乗車。2車体接続のノンステップ・超低床式車両であり、低騒音・低振動に加え低料金な次世代型路面電車システムだが、市中を回遊する形にはなっていない（将来的には環状化の考えもある模様）。周遊バス「めぐりん」・徒歩で踏査したが、自動車社会であるがゆえの課題（都心部渋滞等）が多いことを実感。



ユニークな取り組みの一例として、環境対策・健康増進等の観点から、徒歩を推奨するほか、自転車の役割を重視し、利用環境の整備と利用促進を図っている。「大規模レンタル自転車システム」として「岡山コミュニティサイクルももちやり」を施行しており、ICOCA等のFelica対応ICカードやおサイフケータイ対応端末が、そのまま利用者カードとして使える便利なシステム。一度登録すれば、駅前や街中に整備されたポート（左写真；HPより転載）にて、利用者自らがレンタル自転車の貸出・返却・支払いができ、4～9月の間の利用率は1台につき3回/日と全国1位（!）。商店街等とも連携して、歩行者・自転車の共存をめざす社会実験も行われている（奇しくも11/29に3回目の実験）。

また現在、同市は路面電車の岡山駅東口広場への乗り入れを検討しているが、11月24日「平面乗り入れ」方式（既存の駅前電停から広場内まで軌道を延長）に絞り込んだことを発表。広場全体の基本構想が3月末までにまとめられる予定だが、バスへの影響（渋滞）等の懸念の声もあり調整が行われている。そして、JR吉備線（岡山～総社駅；20km）においては、同市と総社市及びJR西日本で「LRT（次世代型路面電車）化」が議論されている。導入にあたっては、住民の理解はもちろん、沿線活性化・利用促進・まちづくりとの連携・周辺部の足の確保（フィーダー）等課題は多いが、関係者間で調整・議論が行われている。

## ■岡山市長及び同市交通政策担当者との意見交換

平成27年11月30日、JR連合及びJR西労組（中央本部・岡山地本）は、JR連合地方議員団連絡会に所属する楠木忠司・岡山市議会議員の仲介に基づき、岡山市を訪問し、同市の大森雅夫市長及び交通政策担当者との意見交換を実施した。

大森市長より同市交通政策の概要や課題認識の紹介を含めた挨拶を受けた後、JR連合からは、「チーム公共交通」形成に向けた考え方や取り組み概要を説明。その後意見交換を行った。上述のような取り組み事例や、各種課題に関する状況を聞くことができたが、まだ人口増加局面にある政令指定都市である同市からは「人口減少に転じる前にやれることがある」、「人口減少社会に向けての各ステークホルダーの意識改革をこれから徐々にやっていく必要がある」との話を受け、人口減少局面にある他自治体とは異なる交通政策の展開・段階を感じた。公共交通や徒歩・自転車の利用推進を図るにあたり、住民の理解を得る取り組みとしては、社会実験等を通じた体験の重要性、交通MAPの転入者配布等の取り組みを通じて徐々に理解を浸透させていく地道さが必要、といった教示もあった。吉備線のLRT化や路面電車の駅前乗り入れ等の課題を控え、JRも同市公共交通を形づくる当事者であり、JR西労組岡山地本が主体的な政策活動を展開しているが、岡山市の事例は、JRが地域と共生していく今後のモデルケースの1つとなり得ることから継続的にウォッチし、JR連合としての政策立案・提言活動へ活かしていく。

