



クリスマス・年末特集号 交通政策基本法成立 コンパクトシティとLRT

■交通政策基本法成立

長年の懸案であった交通基本法が、11/27ついに「交通政策基本法」として成立した。一昨年は審議入りしたものの東日本大震災で審議入りできず、昨年は衆議院審議中に解散で廃案。2003年に当時の民主党などが提出して2度廃案になるなど、国会でも10年来の課題だったが、我々RACDAとしてもLRTを中心とした公共交通拡充のために必要と、1997年より取り組んできた課題であった。この間、2000年頃からの交通部門の規制緩和の中で、全国でバス会社が30社も倒産し、地方鉄道の廃止も相次ぐ流れを断ち切れず、地方の中山間地域の公共交通崩壊や都市においても買物難民の問題がクローズアップされるようになってきた。

昨年末の井笠バスの突然の倒産と、全路線の廃止の危機は、緊急措置によって回避されたものの、もはや交通基本法による理念の提示、地方公共交通維持財源の確保、地方自治体の主体的取組をやらないと問題解決できないことは明らかとなった。

実は1997年にRACDAがフランス・ストラスブール市のLRTを視察した時、当時の副市長は

1. 交通基本法の制定
2. 交通税の創設
3. 地方分権の徹底

の3つの国家的公共交通維持の意思表示があって、初めてLRTの建設が可能になったと言ったのである。これ以後我々は、この3つの条件を整えるべく、全国に100団体の仲間をつくり、国会にはLRT推進議連設立を呼び掛け、2009年からは本格的に議連と交通基本法制定に努力してきた。そういう意味ではようやく運動の成果が出て、地方公共交通再生のスタートラインに立ったといえよう。

今回の「交通政策基本法」では、交通権の明示はできなかったものの、ほとんどの政党の賛成で成立し、付帯決議では地方公共交通の人材確保、成長戦略としての位置づけなど充実した内容となった。

今後の課題は

離島や中山間地
公共交通を確保
政策基本法成立
H25
鉄道やバス、航空機、
船舶など公共交通の整備
や維持の基本理念を
まとめた交通政策基本
法が27日、参院本会議
で与党と民主党などの
賛成多数で可決、成立
した。大規模災害に備
えた耐震強化、鉄道や
道路が被災した場合の
代替交通の確保、企業
誘致を加速する交通網
整備などを盛り込んで
だ。
高齢者や障害者、妊
婦も移動しやすいよう
に駅や車両をバリアフ
リー化するほか、離島
や中山間地の生活に必
要な交通手段を確保
し、国際競争力を高め
る拠点となる港湾や空
港の機能を充実させる
ことも定めている。
政府は施策を着実に
進めるため、交通網整
備や施設改修の目標を
基本計画で定める。計
画は5年程度の期間を
想定しており、国土交
通省の審議会で内容を
検討して来年にも閣議
決定する。政府は毎年
国会に計画の進み具合
を報告する。

1. 地方公共団体の主体的取組
 2. 財源の確保
 3. 各地での交通連合の結成
- 等であり、そのために
4. 各県市レベルの交通基本条例の制定
 5. 交通調整機関TMAの設立
- 等も必要になってくる。RACDAとしては市民団体として、まずは市民に広く意見を聞き、それを政策や事業者の対応に生かすために、
6. 「出前公聴会」「交通井戸端会議」
- で、TMA設立への道筋をつけていきたいと思う。



■コンパクトシティー

ところで11月岡山市議会では大森新市長の登場で、その公約の一番に上がっていた「市民の笑顔がふれるセントラルシティー・エリアと人にやさしい都市交通網を築きます」が多く取り上げられている。

来年秋のイオンモール岡山駅前開業を目前にして、表町地区の活性化議論、イオン進出で見込まれる交通渋滞問題、年間2000万人の来客をいかに岡山都心を回遊してもらうか等について、白熱した議論が展開され、ここで頻りに「コンパクトシティー」という言葉が登場している。

少子高齢化だけでなく、日本社会はいよいよ人口減少問題に直面している。これまでの都市政策では過度な自動車依存社会になり、都市の拡散分散化が進んできた。人口減少下では広い市街化区域に平等に下水道・道路・病院・公共施設などのインフラ整備することは困難になってきている。

また人口減少は税収減少をも招き、一方の高齢化は介護費用・医療費の増大を招く。こうした対策として都市を駅など公共交通拠点を核としてコンパクトに再構成する必要が出てきた。高齢者は自動車が運転できなくなれば、すぐに交通難民・買物難民・介護難民になる恐れがある。社会全体として公共交通を再整備して、元気なお年寄りが楽しい町に一人で出られる環境をつくるのが急務となっている。「コンパクトシティー」は時代の要請であり、そのためには電車バスなど公共交通の拡充と、都心では歩ける空間・車椅子でどこでも行ける空間の整備が重要になってくる。

ところで大森市長は国土交通省道路局出身であり、コンパクトシティーという政策については10年以上関わってきている。道路財源による都市街路空間整備の「まちづくり交付金」制度新設や、路面電車整備推進のための制度設計に携わってきたコンパクトシティーの専門家である。11月議会では自身の経験からの独自の都市感を、自らの言葉で語ることが多かった。また行政官として2006年の富山ライトレール開業をシンボルとする富山市のコンパクトシティーへの取り組みを見てきている。

■県庁通り・西川の社会実験 「トランジットモール」とは

今議会の代表質問では、都心回遊性の拡充のために、県庁通りに賑わいをつくる社会実験を行うことが市長答弁として出てきた、さらに最近毎週のように各種イベントが、岡山市も関わる形で市民中心に開催されている西川緑道公園についても、同様の社会実験を行うと表明された。

この社会実験とは1998年から99年にかけて開催された「西川トランジットモール」実験や「県庁通りトランジットモール」実験などの実施を意味する。「トランジットモール」とは欧米では数百か所で常態化している路面電車・LRTやバスと歩行者専用空間のことで、そこでは路上には当たり前のようにオープンカフェがあり、大道芸人が人々を楽しませ、郊外か

回遊性向上への社会実験

西川公園沿道でも

市長答弁
市議会

11月定例岡山市議会は6日、代表質問を続行。和気健（新風会）、高橋雄大（市民ネット）の両氏が市政全般をたずねた。大森雅夫市長は、中心市街地活性化策で重要課題と位置付けている歩行者の回遊性向上に向け、道路空間の活用策を採る社会実験の導入対象として、既に挙げた県庁通りとともに西川緑道公園の沿道でも検討する意向を示した。

和気氏は「（西川を）歩行者天国とするこに、にぎわい創出が図られたい」と述べた。高橋氏は「（西川を）歩行者天国とするこに、にぎわい創出が図られたい」と述べた。



和気健氏



高橋雄大氏

市長は「西川緑道公園ではパフォーミング・アートなど民間を中心とした社会実験の手法により検討する」と答えた。



市が社会実験の導入を検討する対象とした西川緑道公園一帯

表町をつなぐ県庁通りで社会実験を検討する考えを示している。

未婚・晩婚対策

和気氏は少子化の進展に関連し、市の未婚・晩婚対策の取り組みを尋ねた。

荒木誠岡山子育て局長は、独身男女がレクリエーションや共同作業を通じて交流する「出会いのひろば」事業（2007年開始）を挙げ、「毎回定員を

超える多数の応募がある」とし、「市民協働、秋開業に伴い、交通機

市民参加による企画・運営を行い、社会全体で若者を応援する機運の醸成にも努めたい」と答えた。

市によると、同事業は12年度までに計36回実施し、延べ2140人が参加。これまで8組から結婚の報告があった。13年度も10回実施する予定。

市は、国や県、県警などと1月に設置した

市は、国や県、県警などと1月に設置した

市は、国や県、県警などと1月に設置した

らの低床路面電車がゆっくり走る空間のことだ。

日本のトランジットモールの試みは、実は岡山が最初であり、その後バス・トランジットモール実験が浜松などで実施された。本格的には沖縄の那覇市・国際通りでは毎週日曜日の午後に限って、バスだけが通る「トランジットマイル」を実現しており、また姫路市では姫路駅から姫路城に向かう道路の一部をトラ

市は、国や県、県警などと1月に設置した

市は、国や県、県警などと1月に設置した

市は、国や県、県警などと1月に設置した

論戦

質問戦が続く定例岡山市議会は、JR岡山駅南で大型ショッピングセンター・イオンモール岡山の来秋開業をにらみ、中心市街地の活性化策が論点の一つとなっている。

9日も市の交通政策が議論となり、「自動車優先から人優先のまちづくり」を公約に掲げる大森市長はマイカー依存からの脱却へ決意を示した。個人質問のトップバッ

交通政策で市長

ターで登場した楠木氏。導入の可能性を探って構想から10年が経過しないJRに対しては「今が最も具体的な進展のない後、折を見てLRT化にJR吉備線のLRT（次世代型路面電車）化について、意気込みをいって推進の立場から他アピールした。

都市でも市長交代で政策や事業はかなりの影響を受ける。沿線住民も市長に期待しているに違いない。市長は「LRTは非常に重要な課題」と強調。車分担率の政令指定都市など検討会議を設け、市比較（2010年国勢

自動車依存脱却へ決意

「LRTは重要な課題」

調査を引き合いに出して「岡山市は55・9%で3番目に高い。車で中心市街地に来て、用事を済ませるとそのま

ま帰る人が多い」と分ると具体論を封印してきた市長。定例会の質問戦が中盤に差し掛かり、答弁を通じて市長の目指す「都市像」は徐々に浮かび上がってきた。

LRT化を進める市議会議員連盟会長を務める楠木氏は「市長の気持ちがよく分かった。地元も一層、期待が高まったので

県庁通りで社会実験

イオン開業 回遊性向上へ検討

岡山市の大森雅夫市長は5日、JR岡山駅南で大型ショッピングセンター・イオンモールの来秋開業を控え、イオンと表町をつなぐ回遊性を高めるため、社会実験の導入を検討する考えを明らかにした。

市議会代表質問で、宮武氏が県庁通りの片側アーケード化といった案を例示し、回遊性を高める具体策を尋ねたのに対し、市長は「県庁通りは（建設中の）イオンから西川緑道公園を経由して表町に、車両の一部通行規



道路空間の活用策を探るため、市が社会実験の導入を検討する県庁通り

県庁通り(ロマンチック通り)トランジットモールのイメージ



ンジットモールの空間に改造する工事が始まっている。

イオン進出に対応して、

1. 岡山駅周辺にはなるべく公共交通で来てもらう
2. 郊外の駅や主要バス停にはP&R駐車場を整備
3. 電車バスの割引乗車制度
4. イオン・表町の県庁通りの魅力づくり
5. イオン・表町の中間の西川筋の魅力づくり
6. 県庁通り・西川のトランジットモール化
7. 表町地区へのコンベンション機能付加
8. 後楽園・岡山城の一体運用による回遊性確保
9. 路面電車の駅前乗入れ
10. レンタサイクルの更なる拡充

■LRT計画の本格化

こうした中で以前から課題であった岡山駅から8方面に延びるJR線と路面電車と相互乗り入れによる「LRT化」の実現が具体化しようとしている。市議会でも市長は「LRTは重要な課題」と答弁している。

岡山商工会議所の「人と緑の都心1kmスクエア」構想と「路面電車環状化」を実現するための市民グループとして発足したRACDAでも、昨年政策集として「クリーンモバイル都市・岡山をめざして」を発行したが、その中では吉備線LRT化の実現を契機として、岡山県南のJR線・路面電車219kmを一体運用し、バス・自転車・徒歩・自動車交通の適正配分によって、住む人にも観光客やコンベンション参加者にも便利な都市交通の構築を提案している。LRTが直接結ぶのは都市、病院、大学、コンベンション、観光

岡山駅東口に 乗り入れ検討

市長 イオン開業で

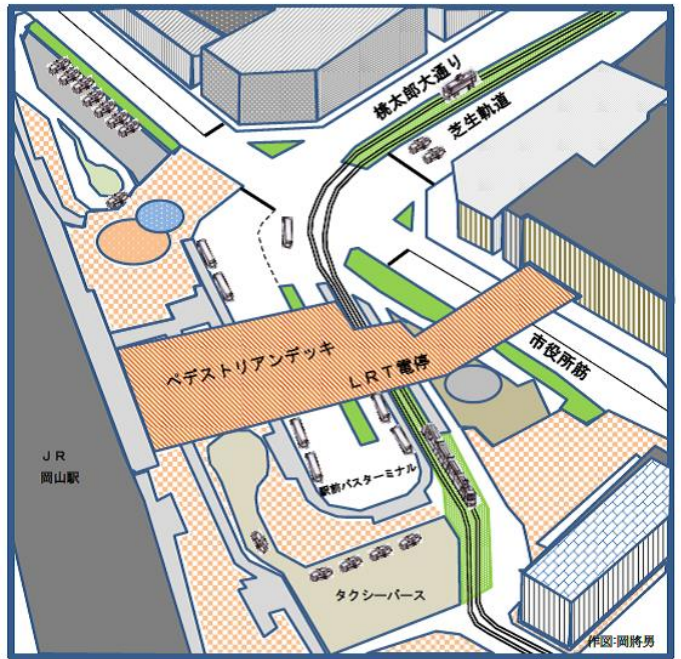
岡山市の大森雅夫市長は10日、路面電車のＪＲ岡山駅東口広場への乗り入れを検討する必要があるとの考えを示した。2014年度当初予算案で中心市街地活性化の政策パッケージに関連経費を盛り込むことを念頭に、11月定例市議会で答弁した。

岡山駅に最も近い路面電車の駅前電停は、駅東口から市役所筋を挟んで約130メートル離れている。利用者が「不便」「乗り場が分かりづらい」などと指摘されている。

市長は「路面電車の岡山駅乗り入れは（中心市街地の）回遊性向上や駅に降りた人の利便性向上につながる」と説明。市は09年に策定した都市交通戦略で、路面電車の乗り入れを長期的課題としたのに対し、市長は、年間2千万人の集客を想定するイオンモール岡山の来秋開業を挙げて、「（策定時と）状況は変わった。岡山駅への乗り入れは、今、検討に値する問題」と述べ、緊急課題であるとの認識を示した。

市長は「路面電車の岡山駅乗り入れは（中心市街地の）回遊性向上や駅に降りた人の利便性向上につながる」と説明。市は09年に策定した都市交通戦略で、路面電車の乗り入れを長期的課題としたのに対し、市長は、年間2千万人の集客を想定するイオンモール岡山の来秋開業を挙げて、「（策定時と）状況は変わった。岡山駅への乗り入れは、今、検討に値する問題」と述べ、緊急課題であるとの認識を示した。

岡山駅路面電車乗り入れ概略図



回渡らないといけないし、地下道もわかりにくく電停に上がるにはエレベーターもない。しかしRACDA調査によれば、休日の岡山駅乗車客の40%以上が岡山市郊外の駅から乗って、路面電車に乗り換えて都心に行く客である。すなわち既に都心の回遊に路面電車は多く使われていることが分かる。従って回遊性向上には大きな効果があることは十分に予想される。

駅前広場の乗入位置については、コストが数倍かかる地下や高架でなく地上が望ましく、新幹線コンコースの2階から小型のペDESTリアンデッキを電停まで掛けて、エスカレーターで直接バス停や電停に降りられるようにするのが望ましい。コストにも響く、地下街への影響の最小限化や工期の短縮には広場南端がよく、また吉備線LRT後の路面電車との接続にも好都合である。ゆくゆくはこの路線をドイツのカールスルーエのように、周辺都市、たとえば総社だけでなく倉敷・玉野・西大寺・宇野からのLRT車両、たとえばMOMOのような低床型車両が、直接表町に乗り入れるようになるだろう。（会長・岡将男）

（注記・新聞記事はすべて山陽新聞朝刊より転載）

地など人の集まるところだが、都市がきちんとした数値目標を持って責任ある交通計画を策定していくことが重要だ。

■路面電車駅前広場乗入れ

市議会では市長は、路面電車駅前乗入れについて、「状況が変わった。岡山駅への乗り入れは、今、検討に値する問題」と答弁した。岡山駅前広場乗入れについては1997年以来議論されてきた問題で、バス方面別の調整がようやく決着がついたばかりだが、工事期間も短く費用も最少で大きな効果がある施策だ。比較的容易な駅前乗入れは、提案時には全国的に先進的であったのに、その後、豊橋、広島横川、高知、鹿児島、熊本、高岡で実現し、全国の路面電車のある都市では後発組となってしまった。都心の回遊性確保には、バスではなく、旅行客にもわかるシンボリックなレールが駅前広場に入っている必要がある。これは世界の常識だ。パリでも最近では郊外を結ぶ環状LRTの整備が進み、7路線となるが、多くは駅に結節している。世界では国鉄線のホームの上や地下に乗り入れている例も多い。

岡山駅の場合、新幹線から降りて路面電車乗り場までは300m以上あり、駅から直接見えず、地上では横断歩道を二

