



# 岡山市バス6方面再編案 路面電車延伸7案

## ■ 苦慮する岡山市のバス調停の方向

8月19日第4回岡山市公共交通網形成協議会が開催され、6方面のバス再編計画が提示された。詳細を見れば、重複路線統合や新規の支線を計画するなど見るべき点もあるものの、本来問題となった西大寺線新規参入への具体的調停案を示すまでには至っていない。ただバス事業者の中には参加が義務づけられている法定協議会であるこの会議を欠席する者もあり、調整に苦慮しているのが想像される。

岡山市のバス路線網は従来方面別に事業者が固定しており、それぞれの地域については責任を持って路線網を維持してきた。当然数少ない黒字路線や他の事業で多くの赤字路線を維持してきた

わけだが、全体を統括するセクターが無い中で、今や岡山のバスは危機に貧している。だがそれぞれのバス経営者は自尊心が強く、「赤字でも補助金をもらうのは嫌だ、お金を貰って口を出されるのは嫌だ」という傾向が強かった。岡山市も手を出せない状況の中で、いきなり新規参入や路線廃止を振られて、経験もスタッフもない中での当惑は、同情を禁じ得ないものがある。だが岡山市以外でこれを調停出来るはずもなく、市長が覚悟を決めて調停していくしかない。国に対して既に独禁法の運用変更など、矢継ぎ早に手は打っているが、なお健闘を期待したい。

## ■ バス事業者の担当者間での意見交換が必要

今回の再編案では、重複路線を調整して運転手不足を解消し、その利益をバス会社に与えてようとしている。しかしバス運転手の不足は、相対的に給与が安く労働時間が長く責任も重いという複雑な理由があり、若い人が将来を見込めないという根幹的な問題を抱えている。「バス運転士は社会を支えている地域のコンシェルジェ」という誇りを与えるような社会的運動も必要だろう。

また交通局を持たない岡山市はバスの運用の複雑さも理解できていないようだ。バス路線の採算ラインや社会的認知には30分に1本、1日30便が必要であり、それ以下では効率も落ち、車に逃げてしまう。今回妹尾方面の再編案では、昼間の幹線を40分間隔にするという信じられない提案を行っているのは、余りに消極的ではないか。また昼間を減便して朝晩に増便するという提案に至っては、バス車両、運転士の運用についての知識不足を露呈している。まだまだ経営者同士が対立している中で難しいのは分かるが、各社の現場の担当者に踏み込んで行かないと、使える再編案にはなっていない。もちろん行政の立場では難しいだろうから、市民団体ラクダでは西大寺の区役所乗入れでやったように、市議会にも働きかけて対応スキームを作り上げていきたい。

## ■ JR路線網の拡充、瀬戸大橋線完全複線化の価値



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



岡山市で沢山のバス事業者が生き残れたのは、中四国一の交通結節点である岡山駅の存在が大きい。JRは8方面にも路線があり、高松・松山・高知・徳島・鳥取・松江の6県庁所在地に特急列車が走り、岡山の経済力を支えている。しかしLRTで再投資する吉備線は今でも30便あるが、宇野線、津山線、赤穂線は昼間30分に1本もなく、都市鉄道としての機能が弱い。特に瀬戸大橋線は幹線にもかかわらずあと少し単線区間が残る。備中箕島—久々原間の3.3kmは四国側の強い要望で2009年に27億円かけて複線化し、その

70%は四国側自治体が出したという。いま四国側では四国新幹線待望論が始まっているが、瀬戸大橋線完全複線化は四国新幹線のスーパー特急方式としてやればよい。妹尾駅南口へのバス乗入れ、バス再編と合わせて、瀬戸大橋線完全複線化は、岡山市の価値を大いに高めることになる。複線化すれば普通列車も15分に1本は走らせるだろう。

■バス循環線、バス高齢者補助を表明は評価できる

岡山市はバス路線再編だけでなく、北長瀬駅や庭瀬駅、岡山駅西口からの循環バス路線を提案し、さらに全国政令市20市の中で3市だけなかったバス高齢者補助制度創設の方向を打ち出した。市長は税金を投入するのだから、バスの調停が前提と述べている。差し当たり年間10億円程度は高齢者補助の予算を来年度編成で組むべきだろう。バス会社への補助が難しい中で、高齢者だけでなく高校生通学定期補助、バス停改良、バス関連IT投資など直接利用者に税金を投入するのがミソだ。市議会も東区役所、尾上、津島など住民の要望に沿った最近の路線バス延伸をモデルに、地域を支えるバス路線にもっと関わってほしいものだ。

■路面電車延伸7案提示、まずは市民会館環状化が急がれる

こうした中、岡山市は27日には路面電車の都心部延伸について7つのプランを提示した。

1. 岡山駅前→市役所
2. 市役所→大雲寺町
3. 大雲寺町—新市民会館→西大寺町
4. 城下→岡山城
5. 市役所→岡大病院—清輝橋
6. 岡山駅西口→岡山大学
7. 清輝橋→日赤病院

1. 2. 3. は20年前から議論されてきた路面電車環状化であり、実は明治時代から議論されてきた岡山市都心に不可欠な物だ。岡山の議論に刺激されて、富山、札幌では既に環状化が完成し、大きな成果を上げている。まずは大渋滞のイオン前を避けて3.の新市民会館前への単線環状化が最優先になるだろうが、周回遅れの岡山の都市交通改善への岡山市の取り組みが本格化してきた。

中四国一の交通結節点で直下型地震のない吉備高原を持つ岡山は、首都圏や近畿圏の災害リスクヘッジとして倉敷・高松とともに「首都岡山」をめざすべきだし、瀬戸内海の美しさが華を添えるだろう。  
(図は岡山市資料、山陽新聞から転載し調整、文責・岡将男)

