



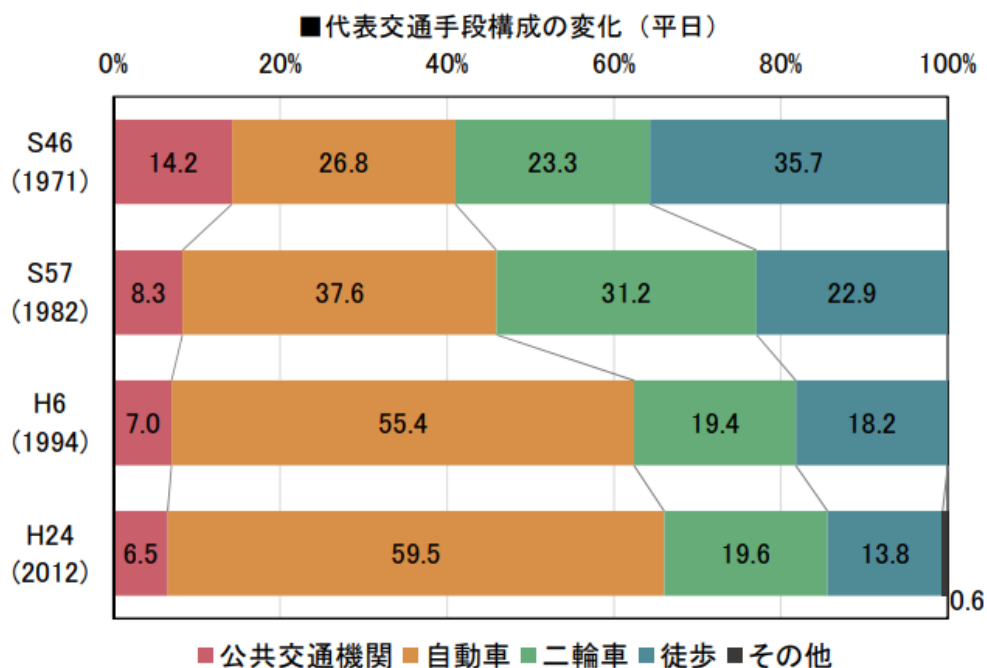
人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

# 第 238 号 2023/ 6

## 都市交通としての鉄道を 見直そう！

■会社の経営も自治体の運営もそうだが、世の中の全てのモノは有限であり、そのトップや意思決定をする立場にある人間は、いかに限りある資源を有効的に活用できるかが問われている。近年は地域交通の在り方も見直されるようになり、予算もつくようになってきた。これは好ましい方向である。岡山市の令和 4 年度第 2 次補正予算を見てみると、交通結節機能の強化として駅の駅前広場の改良は 3100 万、路面電車の駅前乗入には 17 億あまりが予算として計上されている。一方、道路ネットワークの充実・強化が 37 億 2000 万円あることを考えると、公共交通関連はまだまだ多いわけではない。また実は交通結節点改造は道路渋滞緩和策として位置づけられているのだ。

■ここで岡山の鉄道網についても触れておきたい。岡山の公共交通の分担率は 2012 年のパーソントリップ調査では 6.5%で圧倒的に低い。この理由にはいくつかの要因が思い浮かぶが、シンプルに車が便利で公共交通機関が不便だからということに尽きる。これはどこの地方都市でも同じことが言えるし、今にはじまったことではない。しかし、実際に住んでいるならば実感するが車もかなり不便に感じることもある。特に岡山の場合は必ずといっていいほど、旧 2 号線や岡山バイパスは混雑している。また市内に入ればイオンモールから車が入ったり出たりするのに相当時間がかかる。イオンモール岡山やアリオ倉敷など、本来ならば



※岡山市の2012年のパーソントリップ調査より

公共交通で移動すれば遥かに便利であるにも関わらず、多くの人はそうはしないであろう。ここに岡山の惜しいところがある。要するに、大都市圏と比べても公共交通が極端に不便すぎるがゆえに、車を使わざるを得ず、結果として渋滞して車も不便になっているところがある。

■例えば岡山近郊の JR では近年コロナの影響もあって減便が続いている。宇野線ではついに日中が 2 時間に1本となり、赤穂線も西大寺から先、山陽本線も瀬戸駅から相生方面は 1 時間に 1 本程度と普段使いには不便と言わざるを得ない本数になった。沿線自治体がダイヤ見直しを「要望」だけしたのは記憶に新しい。鉄道は定時性に優れた乗り物であり、特に岡山クラスの都心部へアクセスするならば本来、もっと使いこなされるべき交通機関である。しかし、現実には多くの人は郊外から車に乗って岡山駅を目指している。これは RACDA かわら版でも何度か触れたが、JRをはじめとする鉄道を地域間の主たる移動手段として、まだまだ生かし切れていないのは明らかだ。

■もちろん、利用が減っているから、増加が見込めないから減便をするというのは分かる。しかし、他の地域と比べても岡山クラスの都市規模にしては不便すぎる。実は岡山より小さい都市規模にも関わらず、岡山よりも鉄道を便利にして生き残りをかけている路線もある。例えば徳島市～阿南市を通るJR四国の牟岐線は宇野線と同一レベルの輸送密度だ。しかし、牟岐線は 2019 年に普通列車を 8 本増発して終日 30 分ヘッドを確保。利便性の向上に努めている。地方の私鉄に目を向ければ、岡山よりも小さい都市規模の路線でも 30 分ヘッドを確保している路線はたくさんある。ところが、岡山近郊で探すとかなり難しいのが現状だ。

■バス路線に至ってはさらにひどく、少し前まで 10 分ヘッドで運行していた西大寺線や終日 30 分ヘッドで運行していた玉野渋川特急は、なし崩し的に減便が続き、非常に分かりにくいダイヤになってしまっている。ネットワークとしての「網」はまだ確保されているようだが、実態はバラバラで本当に使える線になっていない。ダイヤだけを見ても分かりにくく、使いにくい。これではさらに利用を減らすだけである。

■岡山レベルの都市では道路にいくら投資をしても、渋滞が解消されるのは困難だ。何より仮に道路を改良しても街中にまで車がなだれ込めば駐車場の不足や、中心地での渋滞の解消には限界がある。現在でも休日のイオンモール岡山から車で出るには、異常なまでに時間がかかるし、週末になれば駐車場の入り口に列をなしている車を多数見受け。確かに二号線バイパスの改良も必要だが、郊外の道路を改良するよりも街中への道路の規制や、公共交通との組み合わせで機会損失を減らす方がよっぽど得策だともいえる。

■例えば岡山市内へのアクセスに鉄道は充実している。鉄道の駅近くに車を止め、市内へは電車でアクセスするパーク＆ライドの取り組みももっと浸透して欲しい。JR 西日本の HP を見てみるとパーク＆ライドで用意されてる台数を調べると、倉敷駅でも 14 台、東岡山駅で 4 台、高島駅で 5 台と全く使い物にならない台数しか用意されていない。これは一企業としての努力だけでは限界があり、市などが中心となり都市政策の在り方としてもっと推進されていくべきものだろう。岡山レベルなら 2000 台位あっても良く、その分ピーク時の都心流入交通量が減り、確実な渋滞対策になる。既存の設備の使い方や考え方を少し見直すだけで改善できる余地はあり、全国でも様々な動きが出ている。岡山だけ乗り遅れることのないようにしたい。

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

