



今年は洞爺湖サミットがあり、地球温暖化への対策も主要な議題になる。よく2050年までに二酸化炭素を50%削減という数字が出てくる。多くの日本人は関心がなく、あったとしても、そんなのはできっこないと思っているだろう。

さて、問題になっている二酸化炭素排出量のうち、交通部門で人を輸送するという部分に限って、どうすれば50パーセント削減を達成できるか考えてみよう。地方都市のPT(パーソントリップ)調査が十分でないが、仮に多くの地方都市の交通分担率を以下のように推定してみよう。(本当は厳密にやりたいのだが、大体の所を考えてみようというわけだ。)

なんと自動車交通を20%削減し、公共交通を3倍、二輪車徒歩を大幅に増やしても、とても半分にはならない。そこで自動車の燃費を減らさないと達成できないわけだ。燃費を減らすには、ハイブリットなどの技術開発、それから小さい燃費のいい車に乗り換えることが必要。上の計算から355を半分にすると177.5だから、公共交通の燃費がこのままなら、自動車を162.5にしなければならない。ということは

162.5/250=0.65 ...つまり自動車の燃費を65%にすればいいわけである。

私自身、日産シルフィー1800cc から日産マーチ1200cc に乗り換えたところ、市内中心でリッター当たり8kmが12km超になった。これだけで65%にはなる。自動車業界には売上減少という激変になるのだが、コンパクトカーという選択はそれだけで大きな削減効果がある。

燃料電池で動く車も実用化を目指しているが、新技術は確実と

は言えない。いま確実な技術といえば、ハイブリットや電気自動車の方が近道かもしれない。

まあ日本も人口が減っていくから、ここまでしなくてもいいかもしれないが、本気で二酸化炭素排出量を半分にするつもりならば、今の生活を変えていかなければならない。自動車利用を削減して、その受け皿として公共交通を3倍に。そして自動車の燃費は今の65%。どうにかやれそうな数字ではないか。

岡山県南都市圏のPT(過去3回)を参考に 各数字は%

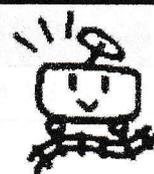
	徒歩	二輪車	バス	鉄道	自動車
1971年PT	39.6	23.2	9.4	3.5	24.3
1982年PT	23.4	30.8	4.1	2.8	39.0
1994年PT	17.7	19.9	2.1	3.8	56.4
	(徒歩・自転車両方で)		(バス・鉄道両方で)		
2007年予測	25.0		5.0		70.0
2050年目標	35.0		15.0		50.0

ここで便宜上、計算を簡単にするため、徒歩二輪車の炭酸ガス排出量を0、公共交通を1、自動車を5とする。(鉄道1、バス3、自動車9が一般的) また、2007年の排出量は

徒歩自転車	公共交通	自動車	合計
0	5	350	355

2050年の排出量は

徒歩自転車	公共交通	自動車	合計
0	15	250	265



小さな旅

岡山空港が岡山市浦安南町から現在地である同市日
応寺に移転して3月11日で20周年を迎えた。

今回は移転後の、すなわち現在の岡山空港にまつわる
路線バスについてその変遷を紹介する。

●リムジンバス

移転開港当時、岡山・中山下バスセンター、倉敷駅、
津山バスセンターからそれぞれ1日4往復でリムジン
バスの運行が新たにスタートした。すべての便が中鉄
バスの担当で、同社では専用の新車を6台購入(のちに
3台増車)し、「エアポートエクスプレス」の愛称で運
行した。



津山行きの小さなリムジンバス

便に次ぐ増便となって、2002年4月からは岡山駅を
起終点とするノンストップ便が誕生、岡山駅からの空
港アクセスは格段に便利になった。しかし、倉敷や津
山からのリムジンバスは思ったほど利用が伸びず、
1997年6月末で倉敷からのリムジンが運休となっ
たが、1998年末から1999年正月の約2週間、また
1999年3月から2003年12月18日までは総社

その後、
航空路線
や便数の
増加など
により、岡
山からの
リムジン
バスは増

便に次ぐ増便となっ
た。岡山駅からの空
港アクセスは格段に
便利になった。しか
し、倉敷や津山か
らのリムジンバス
は思ったほど利用
が伸びず、1997
年6月末で倉敷か
らのリムジンが運
休となったが、19
98年末から1999
年正月の約2週間
、また1999年3
月から2003年12
月18日までは総
社バスにおいて運
行された。また、
2007年6月末で
津山からのリムジ
ンも廃止されてし
まった。



ビビットな色使いの岡電リムジンバス

《「岡山空港20年」》

～空港関連路線バスの変遷～

これらとは別に、1998年10月から岡山・中山下
バスセンターから岡山空港を經由して吉備高原都市・
勝山方面に向かう便も設定されたが、2005年7月に
休止された。また、2002年7月と8月の2か月間、
金川駅前からのリムジンバスを1日11往復で試験運
行したが、利用が少ないことから本格運行には至らな
かった。

2003年12月19日からリムジンバスに新たに岡
電バス(岡山駅発着)と下電バス(倉敷駅・水島・児島発
着)が参入、乗客争奪戦の様相を呈して新聞沙汰になる
ほどの大問題になった。これらについては2006年か
ら2007年にかけて共同運行化し、乗り場も統一する
などしている。

●一般路線バス



地域を支えた各駅停車バス

ローカル
路線バスは、
中鉄バスが
岡山・中山下
バスセンタ
ーから国道
53号・吉宗

經由で日応
寺・富吉へ運行していたが、開港と同時に空港への乗
り入れを開始した。その約半年後には、空港近くのレ
ジャー施設「藤ヶ鳴フルーツパーク」へ土曜・休日のみ1
日2往復の運行を開始した。しかし、もともと人口の少
ない過疎地域を運行することから利用は伸びず、藤ヶ鳴
フルーツパークへの延長は2年ほどで終わった。その後も
ローカル路線の利用者減少は続き、2004年大晦日の運
行を最後に廃止されてしまった。

現在、吉宗から日応寺方面・富吉方面には代替公共
交通機関がまったく存在せず、公共交通空白地帯の一
つとなっている。

このほか、岡山空港には倉吉や福山から高速バスが
乗り入れていたが、どちらも現在廃止されている。

今回の原稿をまとめるにあたって、資料をご提供い
ただきました岡山市の片岡克巳様にこの場を借りて御
礼を申し上げます。(石井孝幸)