

■路面電車やバスなどの都市交通のあり方やまちづくりについて考えるフォーラム「次世代型路面電車=LRT」整備担当者による講演も RSK-TBS 2026-0211

路面電車やバスなどの都市交通のあり方やまちづくりについて考えるフォーラム「次世代型路面電車=LRT」整備担当者による講演も | 岡山・香川のニュース | 天気 | RSK 山陽放送 (1 ページ)

路面電車やバスなどの都市交通のあり方や、まちづくりについて考えるフォーラムが、岡山市北区で開かれました。このフォーラムは、岡山市に拠点を置くNPO法人「公共の交通ラクダ」の設立30周年を記念して開かれたもので、約200人が参加しました。「車1割削減・渋滞半減・公共交通2倍」をスローガンに掲げていて、交通渋滞の緩和策を中心に岡山の都市交通について意見が交わされました。

「公共交通を増やしてちゃんと利用できるようにすれば街が栄える。都市交通の大しさが地方都市では知られていないので、これを拡大していきたいと思っています」(NPO法人公共の交通ラクダ 岡将男会長) フォーラムでは、栃木県宇都宮市を走る次世代型路面電車=LRTの整備担当者による講演も行われました。



■黒石 健太郎(瀬戸内市長) 2/12

昨日は、NPO法人公共の交通ラクダさん主催の都市交通フォーラムへ参加致しました。登壇した中で、熊本で「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」を提唱しているトラフィックブレイン太田社長、熊本県企画振興部長富永さん、岡山市政策局長北川さんと私が、皆、同じ年齢同じ大学ということで、ざっくばらんに公共交通の未来について語り合うことができ、様々なアイデアを頂きました。私からは、JR赤穂線増便の取組についてお話をさせて頂きました



■JR津山線を盛り上げよう!! 西村宰 2/12

昨日「RACDA設立30周年記念都市交通フォーラム2026」に参加してまいりました。設立当時、「1kmスクエア構想」の立案の中心となつたのが岡将男氏が会長をつとめるRACDAで、設立に大きく関わつた福武總一郎氏もビデオ出演されました。LRTの先行都市である宇都宮市や富山市の関係者の登壇など、全国から参加者がありました。興味深かったのは、都市規模や渋滞事情が岡山市と酷似している熊本市の事例。TSMCから市内の渋滞対策を要望されているという熊本市では、渋滞対策が知事や市長の公約になるほどの大問題に。解決策として提示されたのが「車1割削減」することができれば、「渋滞半減」となる。そのためには「公共交通2倍」の利用が必要というもの。ただし、「公共交通2倍」についてのハードルは高く、増便を軸に公費投入が必要となる。ただ、この公費投入は固定資産税等の税収増をもたらすため、将来への「投資」だという認識が必要。





■鈴木一史(岡山県議会議員・南区) 2/11

「RACDA 設立 30 周年記念 都市交通フォーラム 2026」に参加してきました。

テーマは「大都会・岡山都市圏の理想の交通」。

車1割削減・渋滞半減・公共交通2倍という、挑戦的で具体的な目標が掲げられています。

講演では、宇都宮市のライトライン開業までの経緯と、その効果が紹介されました。構想から実現までの合意形成、財源確保、まちづくりとの一体整備。LRT は単なる交通機関ではなく、「都市のビジョン」を形にしたプロジェクトであることを強く感じました。

また、熊本市が世界の渋滞ランキングで4位と報じられたこと（※以前の記事で紹介されたデータ）にも触れられました。放射状の道路網、中心部への自動車集中、公共交通分担率の低さ——その交通事情は岡山とよく似ているとの指摘。決して他人事ではありません。

岡山市内各区および周辺市町の交通分担率のデータも示されました。

南区の電車・バス分担率は、市内他区よりも、さらに周辺市町よりも低い。一方で自動車依存率は非常に高い。これは単なる交通の問題ではなく、都市構造そのものの課題です。

都市交通計画の肝は「Modal Split (交通分担率)」。

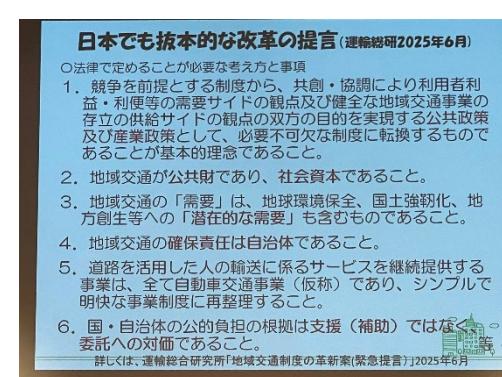
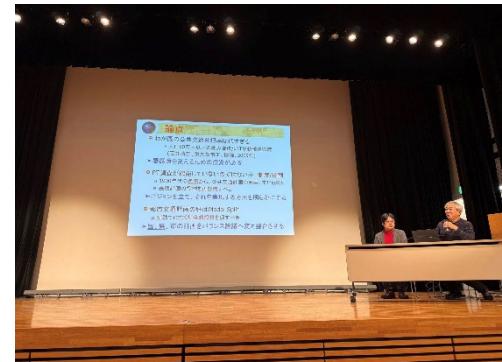
どの交通手段を、どの割合で使う都市を目指すのか——そのビジョンを明確にすることが出発点です。

そして強く印象に残った言葉があります。

公共交通は「補助」ではなく「投資」であるということ。

投資をしなければ、衰退する。

公共交通は赤字を埋める対象ではなく、都市の価値を高め、将来世代の選択肢を守るために社会的投資です。投資を怠れば利用者は減り、さらに縮小し、都市の活力そのものが失われていく…その悪循環を断ち切る必要があります。



さらに、国・県・市の計画を縦割りで進めるのではなく、バランスの議論へと変え、整合させていくことの重要性も共有されました。

宇都宮は動き出しました。ライトラインは開業にとどまらず、更なる延伸計画へと歩みを進めています。

熊本は渋滞という現実を突きつけられ、解消に向けて動き出しています。

では、岡山はどうするのか。

南区の現状を直視し、データに基づいた目標を掲げ、その実現までの道筋を描く。

都市の未来は、自然には良くなりません。意思とビジョン、そして行動があってこそ変わります。

都市構造と交通政策を一体で捉え、将来世代に

責任ある議論を進めていきます。

■太田正孝(岡山県議会議員・北区) 2/11

地域公共交通をどう捉えるべきなのかーRACDA 創立30周年記念フォーラム

今回も、昨日の RACDA 創立30周年記念フォーラムに関して綴りたい。昨日、この会の講演を聞いていて、全国の中でも岡山市と熊本市が渋滞の激しい地方都市であることを再認識した。

熊本市が渋滞になりやすい理由の一つが加藤清正公の城下町の作り方にあるということを知った。クランクになっている通りが多く、相手から攻め難いまちづくりをしていたのだ。道がそのままで現代になっているというのである。なるほどと頷いてしまった。この熊本では、熊本県知事と熊本市長が連携をして、「車1割削減、渋滞半減、地域公共交通2倍」の取組がなされ始めたことも報告されていた。

一方、岡山はどうか。路面電車の延伸に着手し、郊外へのバスの支線の新設も行っていると解説があった。その他に、熊本よりも鉄道利用が多いとの指摘もされていた。岡山駅には8本の路線があり、その沿線住民にとってとても有難い移動手段になっているのだが、この指摘をした登壇者は駅間距離がまだ有り、駅の新設で鉄道利用者を増やせるのではないかとの趣旨の発言をされていた。この方は、現在、熊本在住で、岡山のこともよく知っておられた。とても分かりやすいお話をされていた。心から感謝申し上げたい。

今回取り上げられた交通渋滞の問題について、岡山県としてもそれぞれの渋滞箇所で渋滞緩和の取組を行っているが、他の県や都市では、交通政策の変更も視野に入れながら、住民に有難い交通手段の提供を行えるような取り組みが始まっている。今回、このことを知って、大きな刺激を受けた。

浜松市では、通勤や通学・通院をはじめ、買い物や食事、旅行や趣味など、公共交通を利用して自由に移動することで、豊かな人生を享受することができるとして、過度に自動車に依存した交通政策の転換を図ろうとしている。こうした先行事例も研究しながら、岡山の地域性に合った交通政策を住民の皆様とともに作り上げて行きたいと考えています。

■太田正孝(岡山県議会議員・北区) 2/11

地域公共交通をどう捉えるべきなのかーRACDA 創立30周年記念フォーラム

RACDA 創立30周年記念フォーラムの講演で出た話がとても良かった。今日もこのフォーラムでで話を紹介する。

今日は、公共交通に出すお金についての考え方に関して綴りたい。

日本の旅客輸送業は概ね民営企業が行っている。どこも黒字になるように頑張っている。ただ、過疎地

域等では利用者数が減少して、赤字路線も出てきている。それで廃止となれば、住民の生活に多大な影響が出るので、補助金を出して赤字の一部を埋めている。この現状に対して、登壇者の一人が、赤字路線に出しているお金の性質を見直そうとの提案があった。内容は明快であった。赤字補填ではなく、投資と考えようというのだ。公共交通事業のみを見ると赤字であるが、公共交通に投資をして、公共交通の利用頻度を上げることができれば、地域経済は活性化し、街が潤って、都市全体で見て、黒字になれば、それは投資ではないかと言われるのだ。また、そうなければ、道路整備費も抑制できるのではないかとも言っていた。そうなれば、言われる通りである。

続けて、そもそも今の条件で黒字運行が出来るのは首都圏と近畿圏ぐらいなもので、このあたりを基準にしたら、人口40万未満が大半の地方都市では公共交通で赤字にするなという方が難しいとズバッと指摘していた。また、海外では投資と考えているところが多いと教えて下さった。

それでは投資の考え方切り替えれば、事は良くなるのか。道路整備予算などの一部を回して、全体の出費を抑制しながら、地域公共交通の存続に注力した場合、どのような効果が出て、デメリットはないのかとの事前調査が必要であると考えてみると、・・・この事前調査を市全体、県全体で行うことができるのだろうか。少なくとも、どこまで調査をしたものであれば、良いのか、検討課題は多い。

ただ、地域公共交通についての価値をどう捉えるのか、まずはこの議論を県民の中に起こすことが必要であると考える。

■吉本 勇(就実大学)

11日祭日に岡山市で開催の都市交通フォーラム2026に参加。路面電車が走る熊本市、富山市、宇都宮市の交通事情の課題や将来について、各自治体の関係者、研究者による報告を聞くことができた。紹介された都市の路面電車には全て乗車済みであったために、理解は深まった。岡山市でもようやく路面電車の駅前広場への乗り入れ工事も始まり、新しい劇場へのアクセスを担う環状化も議論されるようになったが、まだまだ都心部の活性化には課題は山積みです。客席では何人かの知り合いと会うことができ、登壇者の中に10年近く前に、私が中心となり就実大学で開催した日本地図学会でワークショップをしていただいた地図の第一人者である今尾恵介氏も。以前今尾氏の著書の書評を地図学会誌に寄稿した縁もあります。久々にご挨拶することができました。所用で会場向かいの杜の街での懇親会には参加出来ませんでした。

