



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



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. 各縣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。

回遊性向上への社会実験

西川公園沿道でも

市長 会
市 答 弁

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探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
狭む）南北道路の一つとで回遊性が飛躍的に
高まる」と提案。市長は「西川
緑道公園ではパ
フォーマー事業
など民間を中心
手法により検討するこ
に、にぎわい創出が図
られている」とした上
で、「どうすればこれ
まで以上に歩いて楽し
い道路空間として活用
できるか、社会実験の
導入を検討するこ
とも考えたい」と答え
た。

JR岡山駅南で大型
ショッピングセンター
の導入を検討する対象とした
西川緑道公園一帯



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「市民の笑顔があ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を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

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。市長は「毎回定員を万人の集客を想定するイオンモール岡山の来客に伴い、交通渋滞が予想される」として、対策を聞いた。山崎康司都庁整備局長は「イオンはスムーズな来店・退店経路の設定や周辺道路の一部拡幅、公共交通機関の利用促進、臨時駐車場と店を結ぶシャトルバス運行などを検討しており、開業時には全て実施できるよう取り組むと聞いている」と説明した。市は、国や県、県警などと1月に設置した

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。荒木誠岡山子育て育成局長は、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、「毎回定員を万人の集客を想定するイオンモール岡山の来客に伴い、交通渋滞が予想される」として、対策を聞いた。山崎康司都庁整備局長は「イオンはスムーズな来店・退店経路の設定や周辺道路の一部拡幅、公共交通機関の利用促進、臨時駐車場と店を結ぶシャトルバス運行などを検討しており、開業時には全て実施できるよう取り組むと聞いている」と説明した。市は、国や県、県警などと1月に設置した

イオン開業後の渋滞対応
高橋氏は、年間2千万人の集客を想定するイオンモール岡山の来客に伴い、交通渋滞が予想される」として、対策を聞いた。山崎康司都庁整備局長は「イオンはスムーズな来店・退店経路の設定や周辺道路の一部拡幅、公共交通機関の利用促進、臨時駐車場と店を結ぶシャトルバス運行などを検討しており、開業時には全て実施できるよう取り組むと聞いている」と説明した。市は、国や県、県警などと1月に設置した

らので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



論戦

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

「LRTは重要な課題」
 調査を引き合いに出して「岡山市は55・9％は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」と分析。「公共交通と自転車でまちなかを移動する環境を整えれば回遊性が高まり、にぎわいを創出につながる」と持論を展開した。

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％は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」と分析。「公共交通と自転車でまちなかを移動する環境を整えれば回遊性が高まり、にぎわいを創出につながる」と持論を展開した。

県庁通りで社会実験

イオン開業 回遊性向上へ検討

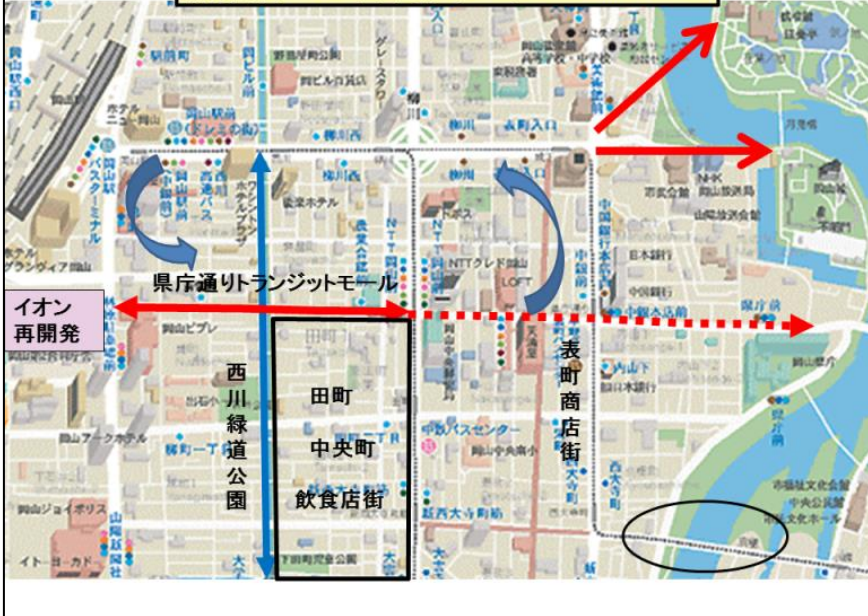
岡山市の大森雅夫市長は5日、JR岡山駅南で大型ショッピングセンター「イオンモール岡山」の来秋開業を控え、イオンと表町をつなぐ県庁通りで歩行者の回遊を促す道路空間の活用策を探るため、社会実験の導入を検討する考えを明らかにした。

市議会代表質問で、宮武博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）イオンから西川筋の公道を経由して表町間を念頭に、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



など、様々なまちづくり、商業集積強化、コンベンション機能の強化、イベントの強化、観光客誘致の強化などが必要になってくる。そしてそれぞれの政策が「住みやすい岡山」につながっていく必要がある。

■ 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

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

岡山駅前東口に 乗り入れ検討

市長 イオン開業で

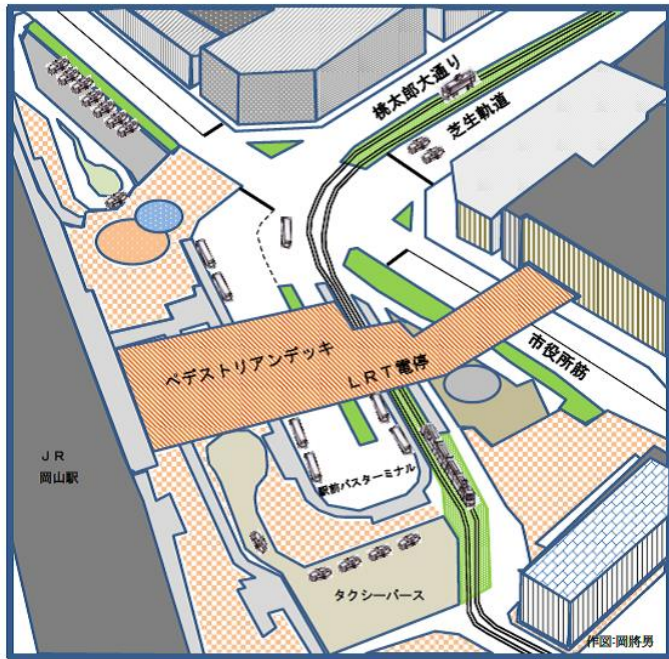
岡山市の大森雅夫市長は10日、路面電車の丁良岡山駅前東口広場への乗り入れを検討する必要があるとの考えを示した。2014年度当初予算案で中心市街地活性化の政策パッケージに関連経費を盛り込むことを念頭に、11月定例市議会で答弁した。

岡山駅に最も近い路面電車の駅前電停は、駅前東口から市役所筋を挟んで約1300メートル離れている。利用者から「不便」「乗り場が分かりづらい」などと指摘されている。

市は「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

