

平成21年度第1回岡山市総合政策審議会 都市・交通部会の会議概要

- 1 日時 平成21年4月17日(金) 9:30~11:09
- 2 場所 岡山市職員研修所3階研修室
- 3 出席者 委員14名中10名出席
岡山市：白神都市整備局長、中村都市・交通・公園担当局長
柏内統括審議監、
岸審議監(都市・交通・公園担当、公共交通政策推進担当)
時松審議監(土木担当、都市基盤づくり担当)
植田審議監(都市建築担当、住宅政策推進担当)
中山街路交通課長
事務局：友實次長ほか

4 傍聴者 なし

5 会議次第

(1) 都市整備局長あいさつ

(2) 議 事

岡山市都市交通戦略について

6 主な意見

1 岡山市都市交通戦略について

(概要説明)

岡山市都市交通戦略については、昨年10月8日に策定途中段階でのご意見をいただいたところだ。本日は、岡山市都市交通戦略(素案)ができましたので、再度ご意見をいただきたい。(岡山市都市交通戦略(素案)の概要版により説明)

(質問) 交通における現状と課題で、都市部の二極化ということだが、どういう課題なのか。

(回答) バスについては、岡山駅と天満屋のバスターミナル間に多くのバス路線が集中し、中心部全体の環状化等、面的な公共交通網が不足してきているということだ。都心の1キロメートルスクエアについて、比較的行きやすいところとそうでないところがある。今後交通を考えていく上で、都心の機能を誰もが利用できるようにすべきではないかということだ。

(意見) 2つの大きな集積部分をどういうふうにして連続化していくかということが、市の発展にとって重要なことではないかという気がしている。

(質問) 市が目指す交通の姿について、バス、電車の系統それぞれが地域と都心を結ぶという組み立てをされている気がする。そうすると都心部からいろいろな方面に行けて便

利になるだけだ。基幹で都心部へ入ってくる交通体系と郊外の基幹結節点へ頻繁につながりバス路線をつくらないと、車の利便性には勝てないと思う。そういったバスアンドライドというような形をもう少し考えた方がよいと思うし、もっと地方を頻繁に小さなバスで回り、基幹バス・JRなどとの連携を考えたらどうかと感じた。

(回答) 今回の事業プログラムでも、公共交通の利便性向上の中での鉄軌道のサービス水準の向上というところで、運行本数の増強等にも取り組んでまいりたいと考えている。パークアンドバスライドについても条件を整えばたくさん利用していただいております、増設したところもある。バスでの途中乗り換えについては抵抗がある方が結構おり、時間がかかっても中心部へ直接入ってくるバスを利用されている。そういったところを克服できるような結節点の改善による利便性の向上というところに取り組んでいる。

(意見) 利便性ということを考えると、一番は車で家から中心部まで行くということになる。今までと同様の利便性を前提とすると、いくら装置や仕掛けを変えても変わらない。だから、ハード面と同時に、マインドをどう変えるかといったことも、これとは別でもいいから総合政策で言わないといけないと思う。ヨーロッパを見ると、確かにLRTとか進んでいるというが、一番進んでいるのは意識で、都心に車で行くものではないということが長い時間をかけて理解されている。

(意見) 鉄道とバスとが役割分担しながら結節していくということは大事なことだと思う。諸外国では、いま話があったように意識もあるし、あと強制的に市の中にマイカーを入れることを禁止しているような都市もある。郊外に大きな駐車場を作って、必ず公共交通機関に乗り換えなくてはならないというような、わが国ではそういう例はないということだが、そういう大きな視野ということも本当は必要だろうと思う。

(意見) 岡山のバスの場合、中心部への乗り入れしか営業的に採算が合わないし、バス業者もどうしても採算を考えて運行せざるを得ない。二極化というのが、バスでは天満屋と岡山駅へ全部集中しており、横移動が不便である。天満屋と駅間も桃太郎通りだけでなく、回っていくような路線があれば、バス利用者にとって便利になると思うし、そういったことを進めていただけるものと理解している。

(質問) コミュニティバス的な巡回バスのお考えも出ていたが、例えば津山線沿いとかでデマンドタクシー的なものを後押しすることは考えているのか。

(回答) 交通戦略の場合、基本的には市全体から入り、まず公共交通全体を活性化し、みんなが公共交通を使うようにいろいろバリエーションを持たせられる状況をつくるのが大事である。一方で、地域交通は地域の皆さんがどういうふうに考えているのかというのを確認しながらやっていくのが大事であると考えている。地域交通と幹線交通との結節は重要であるので、駅の整備やバス停の環境改善の中で力を入れていきたいと考えている。

(意見) 事業プログラムについて、前回の指摘に対して短期、中期、長期に分けて入れていただき、よくまとめていただいていると思う。ただ、長期も概ね5年の短期でもやるし、中期でもやるということになっており、どこで、どういうタイミングで、どういうことをやるのかが分からない。例えば、短期、概ね5年間に、公共交通機関を活性化するためにはこういうことをやる、都心の回遊性を高めるためにはこういうことをするとか、この表に基づいて横割りで長期の課題を整理しないと、岡山市が何に重点を置いて行っているのかがわからないのではないかという感じがする。

(意見) パークアンドライドが言われ出して久しいが、根本的なものは全然解消されていないと思う。公共交通を利用しようというのであれば、まず官公庁から模範を示していただかないと、一般の方にバスを利用しましょうと言ってもしないと思う。

バスに乗らないということでバス路線が減便され、結局そのしわ寄せは高齢者に来る。またバスには定時制の問題があり、雨が降ったら大変なことになる。それとバスの利便性ということを考えて、今は二極集中で、天満屋と岡山駅間は嫌というほどバスがきて、ほかの乗りたいところにバスが走っていない。もっと乗りにくいところを考えていただきたい。

バリアフリー化だが、吉備線とかの地方駅の階段が高齢者等にとって非常に苦痛になっているので、特に弱い立場の高齢者等にとって本当に安心して利用できる公共交通機関を考えていただきたいと思う。

岡山駅のバス案内板について、わかりにくいので、知らない人が見てもわかるような親切なものにしてほしい。

(意見) 今、出ている話はずっと前から出ており、質的にほとんど向上していない気がする。今後の岡山市のあり方に非常に重要な交通戦略を提案するのだから、もっと思い切ったものを出さないといけないのではないか。

特に、市域が広域になったが旧岡山市以外の部分とどうつなぐのか、都心部の回遊性をどうするのかについて、あまり提案されていないような気がして、これではまた先でやり直そうかという話になりかねないと思う。

例えば、都心部の中に一切マイカーを入れないとか検討されたのかどうか。現状をなるべく動かさないで、それにバスだとか既成の交通機関の経営の問題とか、いろいろなことを考えてやろうとすると、何も出てこないと思う。LRTの話でも、LRTはいろいろなことでいいという話だが、市の中で利便性、循環性などの面を実際にするためにどれだけの投資が要り、その金はどこから持ってくるのかの検討をされたのか。自転車にしても利用を増やすというようになっているが、今ですら自転車の問題があるのだから、その解決方法も提案されないといけない。さっき言われていたが、短期、中期とか時間軸の中で、きちんと整理されることは必要ではないかと思う。このままでは、ちょっと戦略と言えないような気がする。

(回答)大胆な提案ができればそれにこしたことはないわけだが、本市も今まで公共交通についてはいろいろな施策をやってきており、岡山駅も非常に大きく変わった。パークアンドバスライドについても全部が全部できているわけではないが、スーパーとかの場所を借りてやったり、自転車についても国道事務所と一緒に表町のところで自転車専用レーンをつくって社会実験をしたりして、いろいろな取り組みが萌芽してきている。

今回の議論の中でも、都心部の中には自動車を一切入れないとかそういう議論もないわけではなかった。LRT にいくらかかるとか、その交通を全く入れないという話からいってしまうと、その賛否両論みたいな議論になってしまう。

今までいろいろな公共交通の施策を打ってきていて、都市ビジョンの人と環境に優しい交通を目指すという中で、やはり今現実的にやれるものとしてやっていくのか、それで基本的にこういう姿勢で市がやっていくということを皆さんにきちっとオーソライズした形で進めていくためには、今回のような交通戦略をまずつくって、それでその中でこういう方向で取り組んでいくというところを皆さんにオーソライズした上で具体的な個々の調整に入っていく。

市民の方々の個別のニーズ、それからいろいろな軸や地域ごとの評価もしているわけだが、そういうのを少しなりとも良くしながら、最終的に岡山市の交通をいい方向に持っていきたいということを意図してやっている。

(意見)もう少しあるべき姿を出した方がいいと思う。そうでないと、少々の小異を捨てても大同につこうというような気分にならない。その地域の問題だろうが、個人のいろいろなことを超えてやらないといけないものがあるんだという、そのところを出すのがビジョンだろうと思うが、どうか。

(意見)都市交通をハードでやるとお金がいるし時間もかかるので、ソフト面で水と緑が魅せる心豊かな庭園都市を掲げているのだから、このコンセプトは大事にしないといけないと思う。

(意見)目指す都市像と交通戦略をどう関連づけるのかが、希薄ではないかという気がする。それから、都心についてはいろいろとうたわれているが、地方の交通機関を利用するための方策があまりはっきりしていないと思う。

(意見)バスの定時制の問題で、朝はバス専用レーンがあるが、一般車が走っている。韓国のソウルでは厳しく取り締まっている。専用レーンをつくっても自家用車が走ったら何もならない。行政の方でもう少しいろいろなことを考えてもらいたい。例えば、自家用車の都心への乗り入れ禁止とか、非常に難しいかと思うが、それをひとつの柱に強く出してもらえたら改善できるのではないかと思う。

(意見)高齢化の中で、車での移動というのも厳しい状況が出てくる。そうした場合、やはり公共交通機関がどう整備されているかというのは非常に大きいことだ。水と緑をきちんと守っていこうということになると、田舎にも人が住める状況にしておく必要がある

と思う。

それから、都心部では、人のスペースにするのか、車のスペースにするのかということを読みきってやり、人と車をどこでどうつなぐのかということを確認していく必要があるのではないかと思う。これは土地利用と関係してくると思うが、例えば都心1キロメートルの中には駐車場の設置はだめにするとかにしないと、いくら公共交通とか都心の中に人の空間をつくらうと思っても非常に難しくなる。

(意見)現状のものをいかに組み合わせてやるかというのも大事だが、これまでやった経験で、それではなかなか思い切ったことができないということがわかっているわけだから、もう少し違う提案をしてほしいという気がする。

(意見)新しいことをしようと思ったら、反対があっても進めていかなければいけないこともある。4月中にまとめるという余り急いだことをするのではなく、いいことは理解を求めながら進めていくような将来性のある構想をまとめていただきたいと思う。

(部会長)今日出た各委員の意見を踏まえていただき、見直しをお願いしたいということにしたいと思うが、いかがでしょうか。(「異議なし」との声あり) そのようにさせていただきます。