



## 2012 年、岡山市の自動車分担率は、59.5%だった

■2012年に岡山市は倉敷市・総社市とともに「パーソントリップ調査」を18年ぶりに実施した。従来この調査は増大する道路需要を調査するため、1972年、1983年、1994年とほぼ10年おきに、岡山県南を対象として岡山県が実施してきたのだが、道路需要の伸び悩みと財政状況の逼迫の中、長らく実施されていなかった。

■少子高齢化などで公共交通の崩壊が取りざたされる中で、18年前の処方箋で現在の交通処理を論じるのは不可能で、ようやく実施されたのだが、今回のイオン進出に伴う対策にはこの数字が使われることになる。全体を眺めれば、イオンへの自動車利用来客数は50%台になるものと思われる。

■全目的の岡山市での各交通手段の分担率は以下

	2012年	1994年	増減
徒歩	13.8%	18.2%	-4.4%
二輪車	19.6%	19.4%	+0.2%
自動車	59.5%	55.4%	+4.1%
バス路面電車	2.6%	3.3%	-0.7%
鉄道	3.9%	3.7%	+0.2%
その他	0.6%	0.0%	+0.6%

■徒歩が減少し、その分自動車利用率が増加している。路面電車の利用率は微減のはずだが、バスは1971年には9.4%で、いまやピークの約1/3、この18年でも3/4にはなっている。バスは崩壊寸前である。

■一方鉄道は1971年3.5%であり、1983年には2.8%と落ち込んだものの、その後国鉄分割民営化後の増便政策などで持ち直し、さらに新幹線増発効果など岡山駅の交通結節点能力の向上で、増加基調となっている。岡山駅からは8方面からのJR線が乗り入れており、地方都市としては屈指の鉄道網を持っている。

■移動目的別には出勤15.7%、登校7.1%、業務13.4%、私用25.2%、帰宅38.6%となっている。この比率は変わるものではないが、少子化を反映して登校は1.1%減少している。

■年齢別分析で自動車と公共交通を比較して見ると、

5-14歳	19.1%	3.9%
15-24歳	27.6%	19.0%
25-34歳	67.5%	6.2%
35-44歳	71.4%	4.3%
45-54歳	71.6%	6.7%
55-64歳	73.0%	4.6%
65-74歳	65.4%	3.4%
75歳	54.3%	8.2%

となっている。当然ながら25歳から65歳の勤労世代では自動車分担率は平均で70%を越えている。しかし75歳以上の後期高齢者世代ではバス利用率が増加しているものの、自動車を手放せない実情も浮かび上がる。自転車など二輪車利用が45-64歳の15%弱から17%以上と増加しており、近年の高齢者自転車事故の増加の背景となっている。

■自動車の利用率を目的別に見てみると、

出勤	63.1%	帰宅	53.5%	(通勤)
登校	8.4%			
業務	92.2%	(営業、運搬など)		
私用	63.2%	(買物、通院など)		

となっており、岡山では「自動車がないと仕事にならない」ことを示しており、買い物などでも郊外のショッピング店利用などの実態を反映している。

■平野が広く分散しやすい岡山都市圏では、自動車の分担率が60%近くになっている実態が明らかになったが、他の政令市に比べると自動車分担率が高く、その分都心の空洞化が進んでいるのだろう。少子高齢化や環境問題、都心活性化の観点からは、自動車分担率を50%程度まで改善していく必要があるだろう。

■幸い岡山市には、全国有数の交通結節点である岡山駅があり、バスルートもそれなりに各方面に伸びている。イオン進出というある意味、中心市街地への積極的投資が県外資本によって行われた今、渋滞問題に目を奪われることなく、積極的に過度な自動車社会から人と環境にやさしい徒歩と公共交通を中心としたまちづくりをしていきたいものである。