



## 公共交通網の再編、

## キーワードは協調と移動の「デザイン」

■ 10月12日、岡山の公共交通のあり方を考える岡山市公共交通網形成協議会の第7回が開催された。かなり波乱の様相であったが、前向きな調整が始まる。これまで岡山市のバス事業は良くも悪くもお互いが競争することで切磋琢磨し、成長してきた。バスと路面電車の乗り継ぎサービスや、国内でも屈指の割安な運賃、岡山駅を中心に放射状に伸びる路線網は事業者が生み出した利益を利用者に還元してきた賜物である。しかし、人口減少や少子高齢化の進展により各社ともに努力の限界が来た中では競争から協調、共同関係へと考え方を転換し、歩み寄っていく姿勢が求められる。頭では分かっているものの、長年培ってきた各社ごとのダイヤ編成や収益の確保などを考えると実際に再編を進めるのは簡単なことではないだろう。

■今回、岡山市より提案された主な再編案の要点は次の3点だ。

### ①バス路線の再編

### ②都心の運賃値上げ

### ③運賃割引(高齢者・障がい者)

今回は①のバス路線の再編について言及する。岡山市の特徴としてバス路線は岡山駅を中心に放射状に伸びている。その多くが天満屋バスセンターを經由し、各地へと向かっていく。これは各社が自社の沿線から中心部へ直結出来る便利さを追求した結果である。そのため、都心が近づくにつれて便同士が接近したり、過密になっているというのは普段見ている光景からも実感できるであろう。これらの状況が改善されることは経営合理化の観点からも望ましい。しかし、出てきた案を見てみると疑問も多く残る。

■1 つ目に結節点の設置についてである。これまで直通で都心に到着できたところが利用者としては「乗り換え」という壁が発生するため、利用に対する抵抗は当然発生する。ダイヤ上接続を図ることでこの負担を軽減できるとしているが、路線バスの定時運行は鉄道ほど容易ではなく、結節の確保が難しく郊外での利便性低下が懸念される。また、結節点で考えねばならないのは、立地だけではなく方転場の問題もある。実は意外と少ないのが実状である。安全にバスを方向転換できる場所が確保できることについても考える必要があるであろう。

■2 つ目にダイヤ編成についてである。重複する路線・時間帯では等間隔の運行とし、オフピークの時間帯では減便するとしているが、オフピークのみを減便したところ乗務員の始業が1つ減る、というものではない。朝や夕方などピーク時にまたがるダイヤ編成を考えないと事業者にとって効果は限定的で、利用者の利便性が下がるだけとなる。バス乗務員の勤務は図1に示したように構成されており、朝と夕方のピークに合わせた編成が組まれている。生み出した余力を他地域に振り分けるというイメージも理解出来なくはないが、前述したように方転場の問題などもあるため、現場の状況や地域の需要特性や地形なども考慮した目で議論することが望まれる。

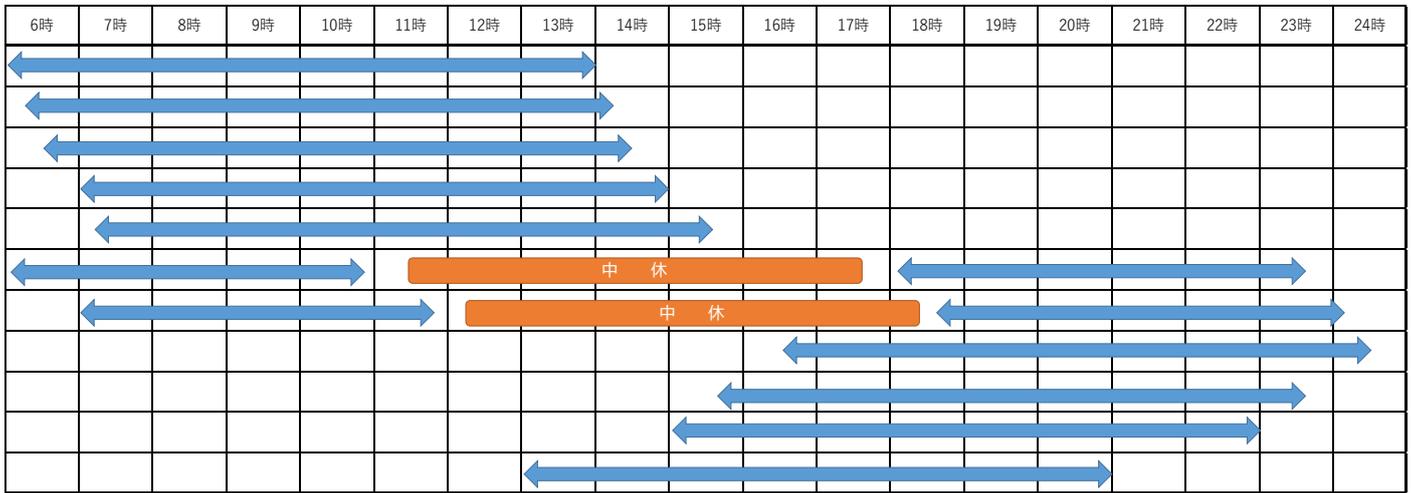


図1:バスダイヤ編成のイメージ。朝と夕方セットで考えないと、オフピークのみ減便はメリットが薄い。

■3つ目に根拠となるデータが少ないことと、トータルでの移動の「デザイン」の不透明さである。路線再編による効果を年間で+2.46億円と見込んでいるが、上記2点からも推測されるように中途半端な状態で終わってしまうと効果は限定的になることは間違いない。また、速達性についての議論も出ているがバスの遅延の要因は市内へ流入する自家用車であるのでこれらの規制を本来考えるべきではないだろうか。加えてバス路線の再編のみが議論されているが渋滞の激しい岡山市内では貴重な鉄道についての議論がほとんどなされていない。本来この問題は、バスの問題に限らず公共交通「網」の問題ではないかと考える。その為には各交通モードの特性を活かした連携なくしては抜本的な解決策はないと思われる。自家用車の規制や鉄道の活用、バス路線など全体を俯瞰した人々の移動と生活の在り方を「デザイン」する力が求められている。

- 6方面では、バス路線を再編し、運行の効率化を図るとともに、一部延伸することで利便性の向上を図る
- 津高方面・中心部では、バス路線の拡充により、利便性の向上を図る
- 庭瀬駅・北長瀬駅周辺では、駅へのアクセス性の向上を図るためのバス路線新設を検討

■公共交通ネットワーク再構築の全体像(網形成計画から更新)

方面	事業者	路線名	再編の内容(案)
①三野	宇野	美作線(山陽団地、材木'リ等)	三野線(岡電)の廃止
	岡電	三野線、妙善寺線、理大東門線	
②高屋	宇野	国道2・250号線	岡電高屋線(岡電)の減便
	岡電	岡電高屋線	
③西大寺	両備	西大寺線、益野西循環線	めぐりん益野線(八晃)の廃止
	八晃	めぐりん益野線	
④岡南	両備	上山坂線、銚立線、洪川特急線	上山坂線・銚立線を支線化し、労災病院・区役所等へ延伸 築港新町で乗り継ぎ拠点整備
	岡電	岡山労災病院線	
⑤芳泉	岡電	大東線、日赤病院線	重複区間(大東~岡山駅)で等間隔ダイヤに調整
	両備	玉野市役所線、洪川線、荘内線	
⑥妹尾	下電	興除線(児島、車庫、汗入)	汗入~天満屋間を減便 妹尾駅へ延伸 妹尾駅の結節機能強化
	岡電	火の見線、重井病院線、コンベックス岡山前線	
⑦津高【拡充】	中鉄	半田山ハイツ・津高台団地線、国立病院線、免許C・辛香線	国立病院線は、八晃を加えた3社で運行 八晃の運行計画は、供給過剰とならないよう片道1時間に1本とし、運賃は既存の岡電・中鉄と同じ設定 岡山駅東口への乗入れは、方面別化を踏まえて岡電・中鉄と同じ7番バス停標識の一本化を検討
	岡電		
⑧中心部【拡充】	八晃	めぐりん医大右線(循環線)	医大左線(左回り)を新設 循環線を岡山駅東口に乗り入れ
⑨駅7ヶ所【新設】	—	北長瀬駅アクセス線(仮) 庭瀬駅アクセス線(仮)	路線新設

←岡山市地域公共交通網形成協議会 第七回資料より

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)  
 事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502  
 E-mail: info@racda-okayama.org  
 URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA 検索

