

地域公共交通の課題と展望

～JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

VOL. 16 鳥取県 米子市（中田利幸 市議会議員）

JR連合及びJR西労組(中央本部・米子地本)は、3月29日、鳥取県米子市を訪問し、組織内議員である中田利幸市議会議員とともに、同市の伊木市長及び交通政策担当者との意見交換を行い、その後、現状について調査を行った。JR連合から中山組織・政治部長、中村交通政策部長、JR西労組中央本部から荻山中央執行委員長、宮野政策・調査部長、同米子地本から廣澤執行委員長、大川書記長が参画した。



■米子市と、同市における公共交通の状況

米子市は、鳥取県の西部に位置する中核都市である。隣接する松江・出雲といった島根県の各都市とのつながりも強く、米子市を中心とする米子都市圏とともに中海・宍道湖経済圏を形成している。江戸時代から商業都市として発展し、「山陰の大阪」とも呼ばれている。

人口は約14.8万人で、横ばい傾向にある。地元経済としては、鳥取大学付属病院や自衛隊米子駐屯地に加え、鉄道産業が大きな存在である。山陰鉄道発祥の地として、JR西日本・米子駅の駅前にもモニュメントが展示されており、また国鉄時代は米子鉄道管理局があったように「鉄道のまち」といえるほど歴史が深い。

隣接の境港市には、観光地として境港や水木しげるロードなどもあり、観光・交通の拠点でもある。また、米子駅から徒歩圏内の米子コンベンションセンターでは、各種会議、展示会、見本市などを開催され、県内外から多くの人々が来訪している。

交通状況は、「山陰自動車道」、「米子自動車道」が整備されており、境港市との間に米子鬼太郎空港もあり、JR西日本・山陰本線、伯備線、境線の3路線があることから、「山陰の交通の要衝」となっている。JR西日本の山陰本線は、県庁などに勤める方の通勤でも使われており、島根県などと結ぶ山陰地方にとって最も重要な路線である。伯備線は岡山県など山陽地方との交通網を形成しているが、曲線と急勾配が多く、線形改良や新車導入による高速化が課題となっている。

境線は約18kmの短い路線で、沿線の住宅街や終点の境港駅周辺の観光地へのアクセスを可能としている。なお、バスも路線バスとして日ノ丸自動車・日本交通の2社が運営している上に、巡回バスの運行もされており、地域の交通網も比較的充実しているといえる。



▲ 出典：米子市観光協会HP

■米子市長・同市の交通政策担当者との意見交換

3月29日、JR連合及びJR西労組（中央本部・米子地本）は、米子市へと赴き、JR連合地方議員団連絡会の中田利幸・米子市議会議員とともに、同市における取り巻く環境等を把握するべく現地調査を行った。

現地調査に先立ち、米子市庁舎にて、伊木市長との面会、同市の交通政策担当者との意見交換を実施した。冒頭、市長から挨拶を受け、「米子市にとって、交通は最重要テーマ」として取り組んでいることが述べられ、高齢者や観光者など、「移動にやさしいまちづくり」を掲げて、社会福祉の観点も踏まえながら進めているとのことで、特別チームを設置して取り組みを強化していることも紹介された。言葉からも、交通とまちづくりを一体的に進めていくという強い決意が感じられた。続いて、JR連合を代表して、荻山中央執行委員長からお礼とともに、JR連合・JR西労組の政策活動について紹介し、とりわけ、米子市にかかる課題として、米子駅や伯備線の関係など問題意識を提起した。

その後、交通政策担当者との意見交換を実施した。米子市からは鳥取県西部地域公共交通網形成計画と再編実施計画について説明があった。網形成計画は2016年3月に策定されており、再編実施計画が2018年9月の認定、同年10月の実施を目指して進めているということであり、複数の事業者あるいは住民などとの意見調整などで時間を要するという実態についても触れられた。なお、再編実施計画は広域バス路線の再編であり、米子市及び日吉津村という複数の自治体をまたがる循環線の設定を含む。一般的に、地域公共交通網形成計画やそれに基づく再編実施計画は単一の市町村の範囲で行われることが多く、前日に訪問した鳥取県における交通政策の広域的な展開がこういった取り組みに結びついているということであった。中村交通政策部長から『「チーム地域共創」をつくる9提言』（鉄道特性活性化PT最終答申・簡略版）について概略を説明した後、質疑を行った。とりわけ、JR西日本としての取り組みに関連する内容が多く、米子駅南北自由通路等整備事業や伯備線の新車導入などが取り上げられた。また、境線の弓ヶ浜駅や後藤駅・三本松口駅周辺の開発を通じた利用促進についても、市側の意欲的な意見が出された。また、JR連合からは吉備線のLRT計画に触れながら、境線のLRT化への可能性についても意見が出された。



▲ 伊木市長は市長就任前より、青年会議所での活動を通じて、中田市議と交流があり、交通政策についても深く理解し、施策展開を積極的に行っている。



▲ 米子市の交通政策には、組織再編に併せ、新たに交通政策を専門とする部署を立ち上げ、政策展開をより強化し推進している。今回の活発な意見交換を通じて、課題の共有などがなされた。

■米子市の現地踏査等

意見交換終了後、米子市庁舎を出発し、現地調査等に向かった。米子空港駅は米子空港の拡張工事に伴い、それまでの最寄り駅であった大篠津駅を移転し、米子空港駅に名称を変更し、2008年に開業した。当駅から空港へは歩道橋で道路を渡り、徒歩約5分ほどで空港にアクセスしている。駅舎や空港までの経路はエレベーターが設置されるなどバリアフリー化がなされている一方で、境線を運行する車両が段差があるなどの問題も確認された。当日、乗車した際もキハ40形で出入口にはステップ（段差）があった。また、春休みのためか、1両ワンマンの列車には定員を超えるほどの乗客が乗っており、仮にLR計画が検討された場合はこれだけの乗客数に対応できるのかも十分に考慮しなければならないという現状を目の当たりにした。

なお、中田市議によれば、境線においては、車載型のICの導入が検討されているとのことであった。これにより、さらに利便性が向上し、沿線住民だけでなく、空港利用者・観光旅行者を中心に境線の利用促進にもつながるものと考えられる。（現在、JR西日本の鳥取県内のICは山陰本線の一部（出雲市～伯耆大山）および伯備線の一部に導入。）

その後、米子駅に戻り、中田市議から米子駅南北自由通路等整備事業に関連した駅周辺の現状等について説明を受けた。特に、駅前の活性化には、市有地利活用等を含め、自治体としても積極的に関わっていく必要があることが分かった。

米子市は「山陰の交通の要衝」であることから、公共交通の活性化に今後もより注力しなければならない。課題は多いものの、関係者の積極的な姿勢からも、一層の改善が期待でき、そこにはJR連合としての提言である「チーム公共交通」・「チーム地域共創」の実現が望まれる。今回意見交換した伊木市長やJR連合地方議員団連絡会の中田市議を中心に、まちづくりと一体となった公共交通の活用に向けた、さらなる交通政策の展開について、引き続きフォローしていく。また、今後もフィールドワークを通じて得た知見などを、JR連合としての政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。



▲ 米子空港の拡張にあわせて、移転・開業された米子空港駅。当日は、春休み中の学生や高齢者・訪日外国人など、多くの乗客でごった返していた。



▲ 米子空港駅からは歩道橋を通過して、徒歩5分という距離。ソウル・香港からの直行便もあり、訪日外国人の需要も今後さらに伸びてくるものと想定される。



▲ 米子駅北側にある「だんだん広場」や「味の名店街」は市所有の土地であることから、駅前の活性化にむけて、自治体との連携は欠かせない。