

岡山都心 1km スクエア構想から RACDA の 30 年

NPO 法人公共の交通ラクダ会長 岡将男

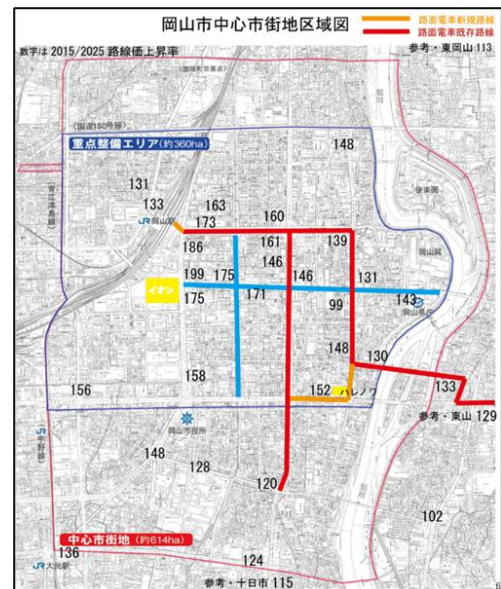
<https://racda-okayama.org/> ok_jl65@poppy.ocn.ne.jp

はじめに

2025 年 NPO 法人公共の交通ラクダは設立 30 周年を迎え、この 2 月に「都市交通フォーラム 2026、大都会・岡山都市圏の理想の交通」を開催した。この間ラクダは単に岡山の交通まちづくりに取り組む「ローカルシンクタンク」であるとともに、全国の地方都市の公共交通を便利にするため、LRT 推進、鉄道存続、バスマップ制作などを通じて仲間を作り、国交省や国会議連と連携して制度財源を論じ、ロビー活動も行う「ネットワークシンクタンク」として機能してきた。

1. 岡山商工会議所の都心 1km スクエア構想

1987 年の岡山未来デザイン委員会が岡山県委託の「ネオ・商業エリア構想」で、路面電車の環状化や岡山城・後楽園連携、京橋朝市などの具体的提案を行った。岡山市が中心市街地とする範囲は、この構想の範囲と一致する。この構想を岡山商工会議所では路面電車環状化を目玉とする「都心 1km スクエア構想」として 1994 年までにまとめた。RACDA は会議所の別働隊として、1995 年に結成、1997 年の路面電車サミットや 1999 年の県庁通りトランジットモール実験などを実施。こからは「コンパクトシティ」として富山や札幌の路面電車環状化にも繋がった。



2. 都心の人口増加・地価上昇で活性化一定成功

岡山市中心市街地の人口は国勢調査によれば、1975 年に 70000 人が 2000 年には 43000 人に減少、反転して 2015 年には 52400 人。25 年前「中心市街地なんかいない」と公言する市議もいたが、岡山では県庁・市役所等公共施設や病院、商業施設の郊外移転を最小限に抑えられた。イオンモールの岡山駅そばへの新規出店は、まさにそうした流れを読み切った、都心立地の実験店舗だったはず。この 10 年間の地価の上昇を見れば、岡山の都心は再生しているともいえる。

一方路面電車を廃止した岐阜市では、中心市街地計画面積は 170ha から 155ha に縮小した。コンパクトシティのモデルとなった富山市、ライトレールの完成した宇都宮市では地価が上昇している。毎年公表の路線価は、都市の魅力のバロメーターだ。人が集まりそう、住むにも遊ぶにも商売するにも、土地の価格を通じて、都市への期待値を測るもの。定時定路線の電車バスがある所は、通勤通学にも使え、飲み会など街で楽しむ仕掛けとなり、路線価は高くなる。

3. 立地適正化計画と郊外の問題、公共交通分担率目標

岡山市では立地適正化計画も策定されたが、郊外の住宅開発が規制されるなど反対も多い。しかし放置すると平野の広い岡山では道路も公共施設も維持できず、人口密度が維持できなければ、バスも電車もなくなる。実はどの地方でもコンパクトシティの人気は高くないが、自動車前提の今までの政策を続けている限り、人口減少、地域衰退は避けられず、東京大阪の大都市に人口を吸い取られるばかりである。そこでラクダでは岡山都市圏の公共交通分担率 15%を目標に掲げるが、JR 含めた民営の電車バスに公的資金を投じることは、市民合意の上でも困難がある。

4. TOD(公共交通指向型都市開発)の開発利益は固定資産税・住民税・事業所税で回収

岡山市都心は継続的投資の上、イオンモール進出が決まる 2013 年位から、固定資産税は順調に上がり始める。固定資産税と都市計画税は、岡山市全体の 13.2%の都市計画地域で 83.7%で徴収され、特にわずか 0.8%の都心で 16.9%を占める。中心市街地の活性化は安定した独自財源として大きな意味を持つ。市税が増加すれば、国からの地方交付税(総務省)は減額されるが、25%程度は残る。路面電車のある都市などを比較すると、廃止した岐阜が停滞、LRT を導入した富山・宇都宮は伸びている。熊本は TSMC 半導体工場の進出の影響が大きい。岡山では 96 億円も伸びている。路面電車駅前乗入工事が始まると、東山終点の地価が年 8%程度上がり始めた。

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7当初
(西暦)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
固定資産税都市計画税	528	501	507	513	512	526	534	534	543	544	548	564	580	587	597
法人住民税	114	115	116	128	121	117	115	118	125	92	104	103	98	103	110
個人住民税	352	366	372	382	389	396	400	518	542	548	543	553	562	530	577
その他	98	99	105	106	105	106	105	106	108	106	109	113	116	116	116
市税総額	1092	1081	1100	1129	1127	1145	1154	1276	1318	1290	1304	1333	1356	1342	1400
一般会計歳入							3283	3329	3410	4318	4028	3910	3922	3856	4093
路面電車のある都市の固定資産税+都市計画税の推移比較(松山市・高知市は都市計画税の設定なし)															
宇都宮市 固定+都市							412	409	414	419	409	421	428	429	
熊本市 固定+都市							449	453	469	475	505	534	550	539	550
岐阜市 固定+都市			308	311	309	312	316	308	319	321	308	319	323	322	
富山市 固定+都市		319	322	322	320	336	346	346	351	352	345	355	362	362	367
松山市 固定+都市 0							311	309	313	314	310	318	305	302	
高知市 固定+都市 0							195	194	195	198	191	200	202	202	
倉敷市 固定+都市									444	437	442	459	465	438	

おわりに

岡山ではラクダ設立前後から一貫して路面電車活用と公共交通拡充に取り組んできたが、2027 年には路面電車の駅前広場乗入が完成する。また今年 1 月には岡山市がハレノワ芸術劇場への路面電車単線環状化について岡電との費用分担合意に至ったとの発表があった。みなし上下分離で 27 億円、インフラは全額公費負担となるが、まずは短期に固定資産税で回収可能だ。住民税・事業所税も伸びると予想され、市民合意形成手段として有効である。いずれの路面電車延伸事業も、岡山駅から JR が 8 方面に伸びる岡山駅の交通拠点能力を最大限発揮(TOD)するためのものだ。今後は鉄道増便や新駅設置による公共交通誘導を行い、その渋滞緩和効果、投資経済効果を数値化することに取り組んで、さらなる市民合意の手段としたい。

キーワード

交通まちづくり、コンパクトシティ、中心市街地活性化