

# 岡山電気軌道整備計画(案)

(岡山路面電車高度化整備計画)

平成23年 6月 改訂

岡山電気軌道整備プロジェクト推進協議会

## 目 次

- 1．現状及び課題
- 2．整備の目的及び基本的方向
- 3．整備の目標（利便性の向上）
- 4．整備事業の具体的内容
- 5．概算事業費及び資金計画
- 6．関連事業等の内容
- 7．その他の利用促進策
- 8．収支採算性等
- 9．整備計画及びフォローアップ等の推進体制

## 1. 現状及び課題

### (1) 総合的な地域の交通と環境に関する現状及び課題

近年、少子高齢化の急速な進展や地球環境問題への対応強化などの社会情勢、経済情勢が大きく変化する中において、マイカーなどの自動車交通に過度に依存する反面、公共交通は利用者の減少により、交通機能・サービスレベルの低下をもたらすこととなる。自動車交通に過度に依存した都市を環境負荷の小さい都市へと再編し、安全・快適で美しいまちを創出、並びに街のにぎわいを創出することが求められ、その中で、輸送効率が良く、環境負荷の小さい交通体系の実現を図るため、公共交通機関の利用促進という視点が、この岡山において不可欠になっていると考えられます。

### (2) 岡山の路面電車の輸送実績・経営状況

#### 輸送実績

過去、昭和 28 年の 1,352 万人をピークに昭和 63 年には 416 万人まで減少しました。この減少傾向は、我が国各地で見られ、地下鉄などへの切り替えにより路面電車を廃止する都市が相次いだ時期でもありました。平成元年から各種のイベント電車、通勤車両の増強等により、輸送人員は平成 3 年には 463 万人となり、一時的には増加傾向に転じましたが、平成 4 年からはバブル崩壊の影響もあり、再度、減少傾向に転じました。平成 14 年度に実施された岡山国道事務所と岡山県による停留場電停のバリアフリー化、同年 7 月の超低床車両 MOMO の導入等の効果により、市内地元利用者はもとより岡山県内外からの利用者が増加し、平成 15 年度は対前年度を若干ながら上回る実績となりましたが、その後、平成 18 年度には IC カードシステムの導入、翌平成 19 年度にはバリアフリー化電停の新設（東中央町電停）清輝橋電停のバリアフリー化による直接的な輸送人員の増加には結びつかず、再び利用者の減少が進みつつある状況にあります。

#### 【過去 5 年間の輸送実績】

(単位 人)

	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
輸送人員	3,513,335	3,563,252	3,471,802	3,371,584	3,332,791
対前年比	21,428	49,917	91,450	100,218	38,793

#### 経営状況（過去 5 年間）

営業収入は、に掲げる輸送実績に概ね比例したものとなりますが、平成 11 年 12 月に実施した運賃値下げ、また、各種施設整備の実施により営業費が増加し、営業収支は年を追う毎に厳しい状況に陥っております。

(単位 千円)

	営業収入	営業費	営業利益
平成 18 年度	411,129	401,707	9,422
平成 19 年度	406,873	395,615	11,258
平成 20 年度	396,191	392,628	3,563
平成 21 年度	376,500	385,350	8,850
平成 22 年度	375,460	363,207	12,253

## 2. 整備の目的及び基本的方向

### (1) 整備の目的

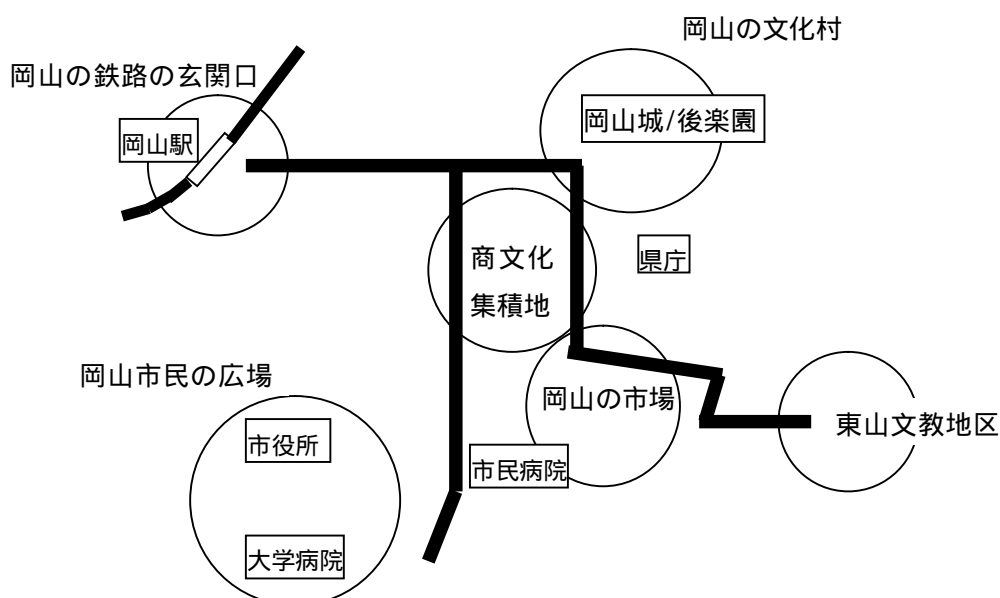
岡山の都市中心部では、多くの路線バス及びタクシー、路面電車が代表的な交通機関としての役割を担っており、岡山の都市中心部の街づくりには、水(旭川)、緑(後樂園)、ランドマーク・歴史的建造物(岡山城)と並んで路面電車が都市の資産として存在する。殊に路面電車については、「都市の装置」、「街のシンボル」として岡山市民に認知され、先に示した三つの要素(水、緑、ランドマーク)を結節するだけに止まらず、これらを有効に活用することで都市に変化と活力を与え、「総合的な都市の魅力づくり」のキーワードになると考えられる。

また、人を中心とした街づくりを進める上でも、高齢者や幼児をはじめとする交通弱者に優しく、また地域環境にも優しい路面電車は、必要欠くべからざる要素である。

については、岡山都市中心部において、路面電車の既存ネットワークの有効活用を図り、路面電車の高機能化により高い定時性・速達性の確保に取り組むほか、超低床式路面電車車両(LRV: Light Rail Vehicle)の特徴である高い輸送力による利用者利便の向上、低騒音・低振動による沿線地域に対する住環境の改善等、人と環境に優しいまちづくりに取り組むものとする。

### (2) 基本的な方向性

中心部における路面電車の役割



岡山市中心部における街づくりの方向性として、地域と地域を結節させ、魅力ある歩いて楽しい街づくりを進めてゆく上では、公共交通の利用促進、なかでも環境や人に優しい路面電車の活用が有効な手段の一つであると考えられる。

#### 路面電車の利便性向上

路面電車の乗降時間の短縮化による、定時性・速達性の向上や、電停における上屋設置やバリアフリー化に積極的に取り組み、利用者利便の向上を目指す。LRVや、電停、架線柱などを都市の構成要素としてデザイン化、シンボル化することによって、新しい都市景観の創出や個性的な街づくりに資する。

### 3. 整備の目標

社会情勢の変化に対応し、移動の安全性の向上、サービスの充実、速達性及び利便性の向上を図る。また、岡山市の街づくりと連携し、都市との調和にも十分配慮した整備内容とする。

整備目標段階を、短期・中期・長期の3つに分けて取り組むこととする。

中長期的視点に立って整備する必要のある事業については、利用者、地元経済界、市民団体等にも当協議会への参加を求め、広くコンセンサスを得た上で取り組むものとする。

### 4. 整備事業の具体的内容

#### (1) 既整備済み事業内容 短期整備計画（3カ年）

ICカードシステムの導入 <平成18年10月事業完了>

ICカードは、運賃収受に要する時間が短くなり、乗降時分の短縮化が図られることから、結果として、定時性・速達性の向上に繋がる。また、乗合バスにおいて将来、岡山県下全域で使用されることになろう ICカードシステムとの共通化により、1枚のICカードで、岡山都市部だけでなく、その他地域との共通利用を可能とすることができる。

バリアフリー化電停の新設 <平成19年8月事業完了>

利用者利便の観点より、概ね電停は、200～300メートル間隔での設置となっているが、清輝橋線：大雲寺前～清輝橋間については、520メートルとその間隔が長いことから、その中間にバリアフリーに対応した電停を新たに設置することにより、新たな路面電車利用者の創造を図る。

清輝橋電停のバリアフリー化 <平成19年8月事業完了>

清輝橋線については、14年度から岡山国道事務所及び岡山県により電停のバリアフリー化が順次進められているところであり、清輝橋線終端である清輝橋電停のバリアフリー化を進める。

(2) 短期（3カ年）整備計画

低床式車両（LRV）の導入

車内における段差がほとんど無く、電停において車椅子に乗車されたままの状態での乗降が可能なバリアフリー構造となっており、他の公共交通機関に比べ交通弱者に優しい。性能面でも、従来型の路面電車に比べて輸送力が高く、静寂性も高いことから、周辺環境の改善も期待される。さらには、その優れたデザイン性により、都市景観の面から街づくりのシンボルとなる。

電停の上屋設置（門田屋敷等）

14年度には、郵便局前電停、県庁通りをはじめとする主要電停の上屋の設置を終えているが、順次、残る電停においても、積極的に上屋の整備を進めてゆくことで、電車待ち時間における環境改善を図る。

(3) 中期（～10ヶ年）・長期（11ヶ年～）整備計画

低床式車両（LRV）の導入

短期（3カ年）整備計画の整備内容と同じ。

電停の上屋設置（門田屋敷等）

短期（3カ年）整備計画の整備内容と同じ。

(4) 整備スケジュール

施策内容	短期（3年）	中期（～10年）	長期(11年～)
超低床式車両（LRV）の導入			
電停上屋設置及び改良（門田屋敷等）			

## 5. 概算事業費及び資金計画

年度別整備計画（短期3カ年）

施策	項目	平成23年度	平成24年度	平成25年度	
超低床式車両（LRV）の導入	導入規模	車載器及び後方機器			
	事業費	総額	28,000万円		
		岡電	18,667万円		
		補助金	国 9,333万円		
電停上屋設置及び改良	場所			門田屋敷	
	事業費	総額		650万円	
		岡電			調整中
		補助金			
	導入規模				
	事業費	総額			
		岡電			
		補助金			

## 6. 関連事業等の内容

### (1) 岡山市内を運行するバス事業者のICカードシステムの導入 <実施済み>

岡山市はオムニバスタウンの指定（H15～H19）を受けており、乗合バスにおいては、平成17年度から平成19年度にかけて、ICカード乗車券システムが導入された。路面電車との共通利用は、公共交通利用者の利便向上の観点から非常に重要視された。

### (2) 岡山のPR事業

平成14年度の超低床車両 MOMO の導入後、岡山県での国体開催を記念して、同車の車内に、「POST IN MOMO」と名付けた郵便ポストの設置や、地元観光資源の広報活動への取組みの一つとして「武蔵号」を運行するなど、市民に親しまれ、路面電車が「都市の装置」であることを市民に訴えかける施策をこれまでも展開してきているところであり、今後も地元との協調に取り組んでいくこととしたい。

## 7. その他の利用促進策

### (1) イベント電車の運行及び地域イベントとの連携（風鈴電車、コンサート電車、クリスマス電車、ギャラリー電車、落語電車、京橋朝市における臨時停留所の設置等）

(2) 社会見学の一環として、車庫見学及び電車運転教室の開催。

(3) 路面電車パンフレットを作成し、啓発活動を実施。

## 8．収支採算性等

平成 22 年度の輸送実績は、3,332 千人(対前年比 38 千人減)と昨年度に続き減少傾向にある。長期的に見ても利用者の減少は継続していくであろうと予測されることから、上記に掲げる施策を講じることで、利便性の向上・沿道環境の改善を図り、利用者の減少幅の抑制に努めることとしたい。

## 9．計画及びフォローアップ等の推進体制

(1) 組織の名称 岡山電気軌道整備プロジェクト推進協議会

(2) 構成機関 岡山電気軌道株式会社  
岡山市都市整備局街路交通課  
岡山県県民生活部県民生活交通課  
国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所  
国土交通省中国運輸局鉄道部  
国土交通省中国運輸局岡山運輸支局  
(事務局) 岡山電気軌道株式会社

(3) 協議事項

- ・ 路面電車整備計画の調整・取りまとめ
- ・ 毎年度、事業実施報告書の作成・報告
- ・ 整備計画に基づく事業の推進状況や整備効果の把握・調整

事業進捗状況については毎年度事業実施報告書を作成の上、協議会に報告し、整備状況の把握及び検証による必要な調整を行うものとする。