

岡山市内交通の大改革

エコ公共交通大国を公有民営方式で
岡山市で大胆に初実験を提言



両備グループ
岡山電気軌道株式会社



提言の趣旨

路面電車 電気, LNG等
政令市となった岡山市内交通を、LRTと新世代バスを中心に、
「環境」と「高齢化」に対応し、「情報システム化」した
21世紀に誇れる公共交通に大変革する

エコ公共交通大国おかやま構想

の実現を、今年2010年5月に岡山市へ提言した

具体的には、公有民営による官の役割と民の役割を明確にした
施策により、LRTと新世代バスによる「歩いて楽しいまちづくり」で
あり、環境に優しく、高齢化社会に対応した先進的且つ総合的
都市交通システムへの提言

「地方公共交通」の現状

少子化や高齢化、過疎化に伴う利用客の減少により

地方の公共交通機関は「崩壊寸前」の危機的な状況



先進諸国の中で公共交通を民間に任せきったのは、日本だけであり、特に地方では三位一体改革と不況による財源不足に加えて、退出自由の規制緩和により、地域公共交通は倒産、再生や路線の減少の嵐にさらされ、危機的な状況に陥っている。現状では、ただ黒字の路線のみを守っていただけであり、時代(21世紀)と、環境と高齢化に対応した交通システムにすることが出来るのはごく一部の大都市に限られてしまう

岡山市においても同じような状況

岡山市においても、状況は他地域とほとんど一緒に民間企業では現状維持がやっと。これを打開するため、両備グループでは様々な取り組みをして、公共交通の維持・発展に努めたが、公共交通が複数社で運行のため一本化した政策が引きにくいこと、民意にそこまでの危機意識がないこと、国の制度を補助金行政から「公設民営」などのヨーロッパ方式へ移行する法整備が必要ということで、大きな改革を実現できなかった

両備グループの取組み

和歌山電鐵

再生事業

- ① 「公設(有)民営化」の有効性を立証
- ② 公有民営法成立の一助となる

中国バス

再生事業

- ① 補助金行政の非効率化の証明
- ② 経営インセンティブという画期的な補助金制度の導入を促す

しかし、まだ抜本的な解決には至っていないと認識

**「交通基本法」先進的取組みを「岡山市」で
実現するための事業計画書を策定**

※ 本提言書は、この事業計画書の骨子を取りまとめたものである

実現化するための 5つのアクションプラン

「法定協議会」の早急な設立

1. LRT(路面電車)の延伸化を行い、回遊性の高い街づくりを実現する
2. 延伸した路線は「架線レス」を行う
3. 来年度に超低床車両MOMO2号を導入。岡山市の広告塔、本事業のシンボルとしての役割を担う
4. 世界初の充電式車両「SWIMO」を導入。未来都市岡山の可視化されたシンボルとする
5. 岡山駅ターミナルを方面別・乗り物別化する

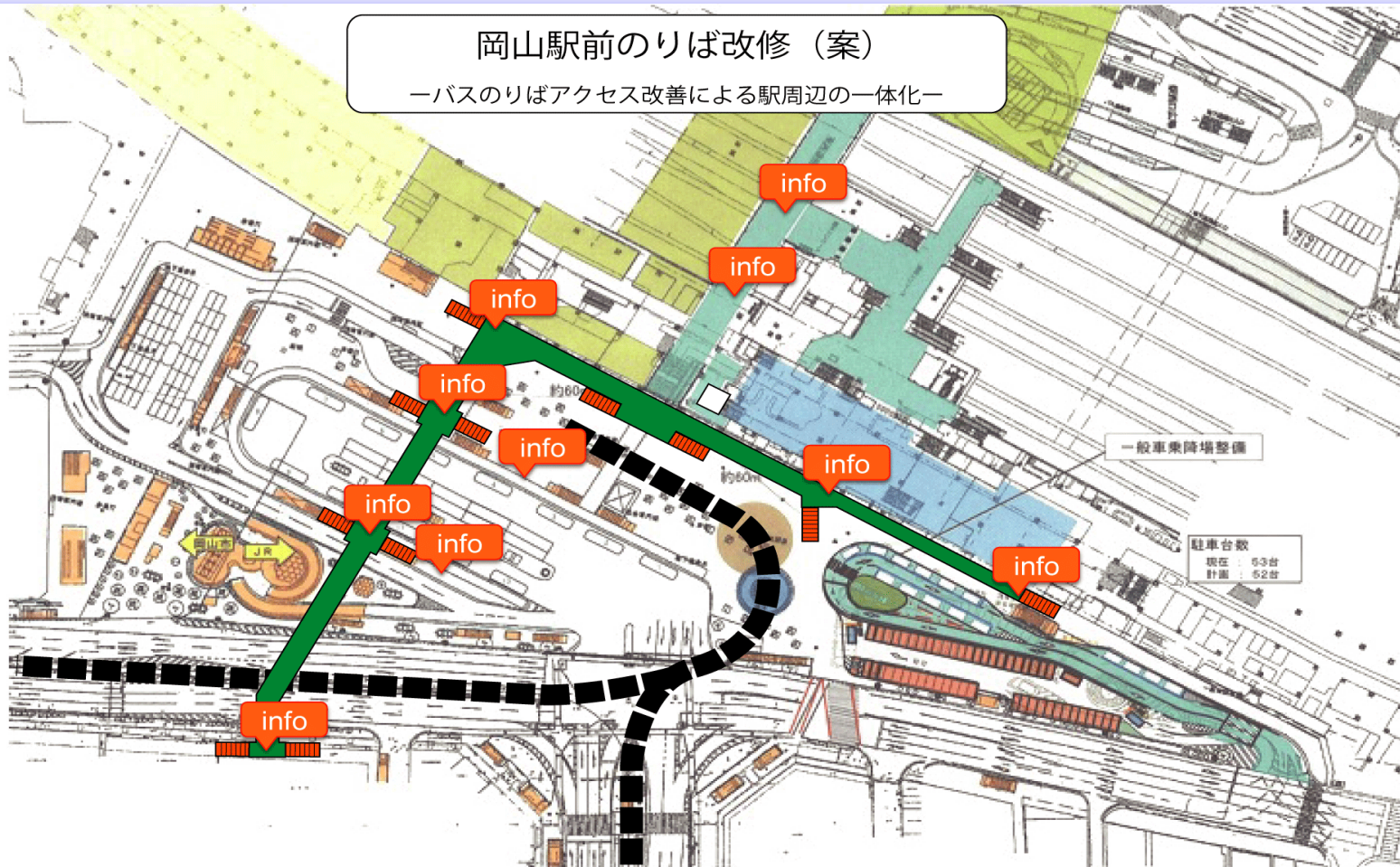
延伸化の実現ステップ



1.岡山駅東口 LRT改修案

岡山駅前のりば改修（案）

—バスのりばアクセス改善による駅周辺の一体化—



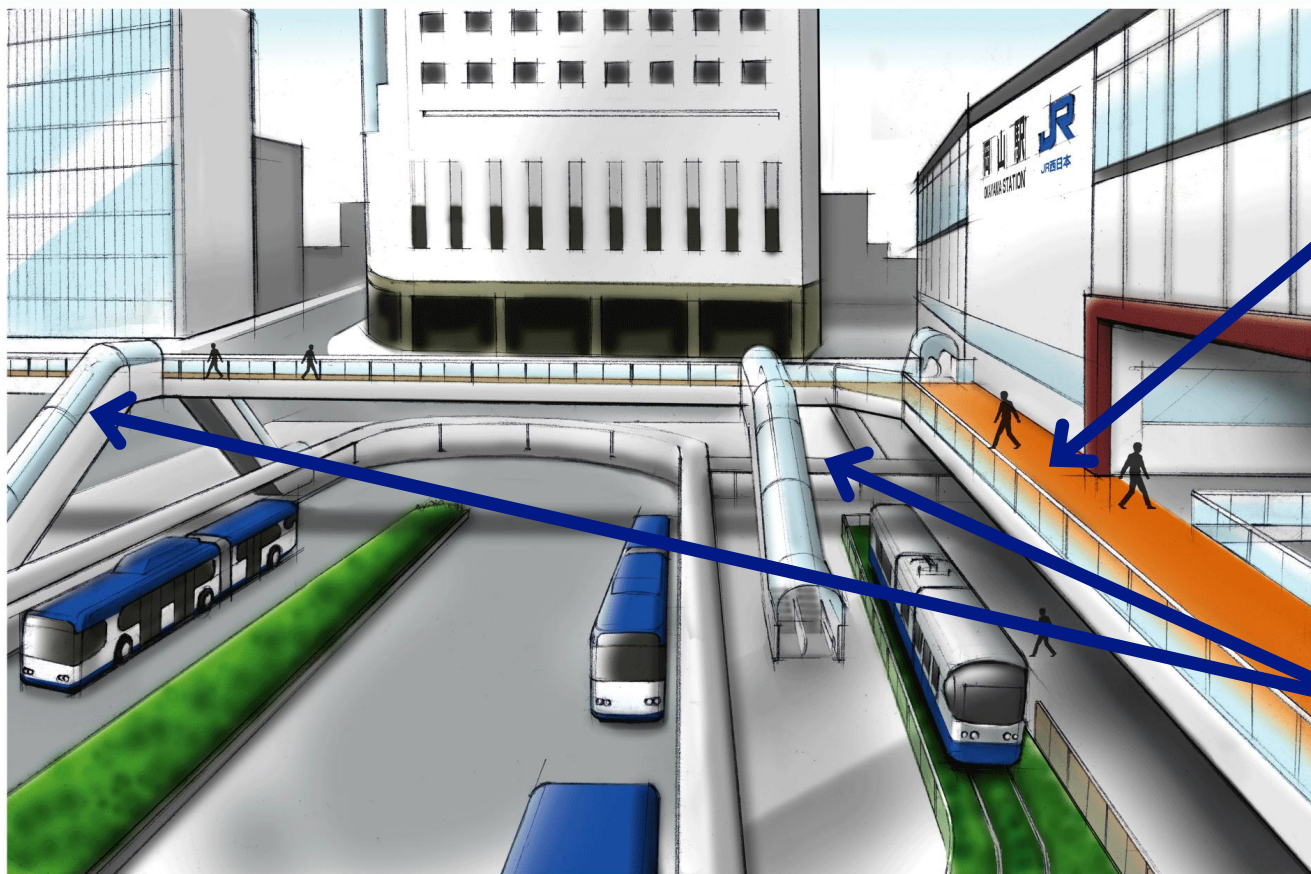
- 1) 神戸駅前のように、渡り廊下を岡山駅の2階部分の高さで設置し、駅周辺をつなぎ一体化
- 2) 降車ホームに降りる際に、デジタルサイネージにて先発の行き先を表示
- 3) 路面電車は、噴水横に入るため、1番のりば周辺及び一般車乗降場の改修が必要
- 4) のりば入口差点信号の改修と制御方法の検討が必要

info デジタルサイネージ
 路面電車延伸

階段 or エレベータ
 新設通路（2階の高さ）

2.岡山駅東口 LRT乗入イメージ図

岡山駅前改修イメージ図



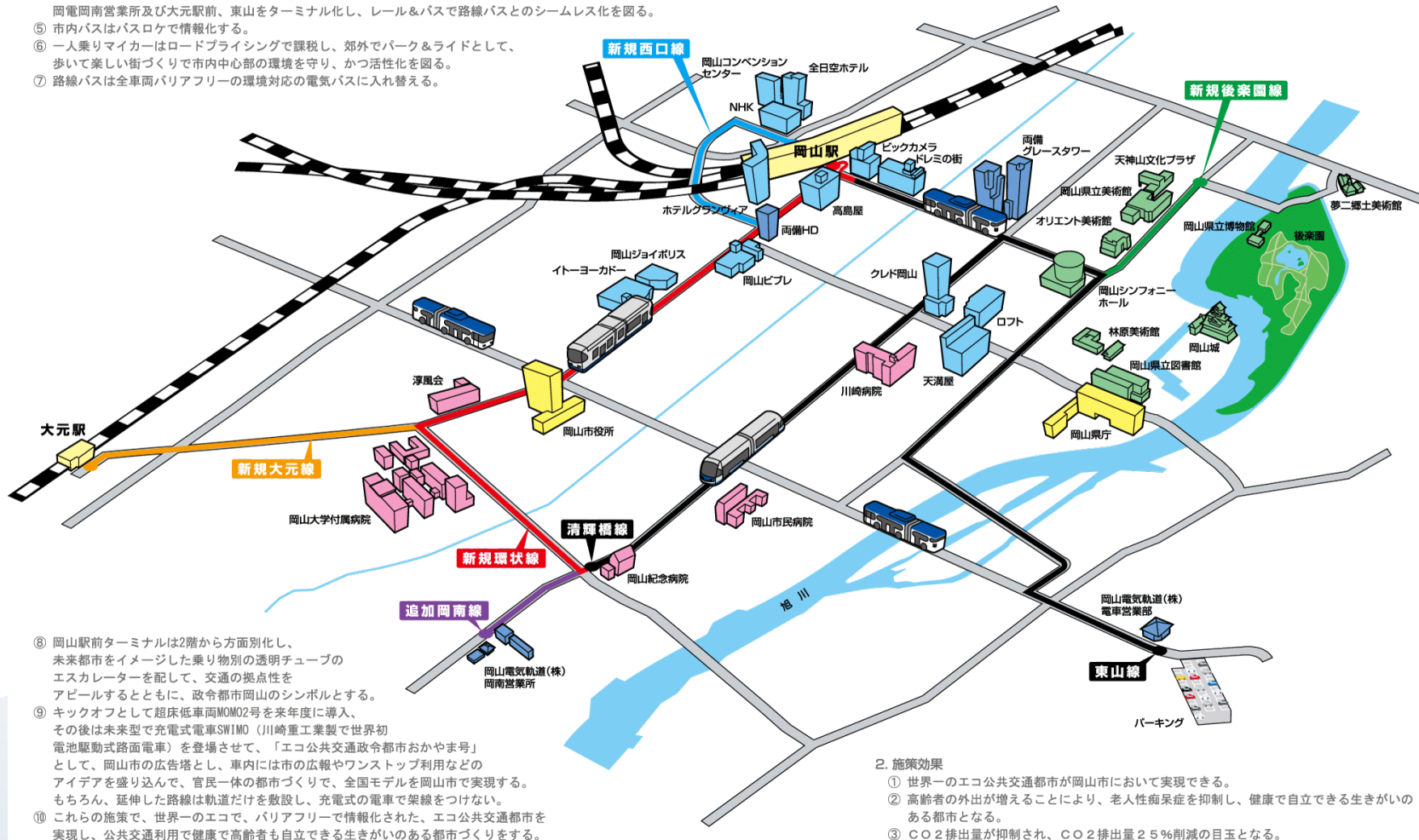
LRT、バス、タクシーなどの乗り換え用のプラットフォームは2階化し、新幹線・在来線の改札口と同じレベルにすることで利用客の利便性を図る

2階のプラットフォームからは、行き先別、乗り物別に専用の未来都市をイメージした、透明チューブの下降エスカレーターで乗場にアプローチが可能

3.既存路線と延伸路線

1. 施策ステップ

- ① 路面電車の岡山駅前広場への乗り入れを第一歩とし、この段階で抜本的なバス方面別化を実施する。
- ② 路面電車を岡山駅～市役所～水道局前～大学病院～清輝橋に延伸し、環状化する。市役所～大学病院を健康ゾーンとする。
- ③ 路面電車を岡山西口に延伸し、奉還町～岡山駅前一表町商店街ゾーンの回遊性を図る（将来はJR吉備線へ乗り入れを検討）。
- ④ 路面電車を城下～後楽園下、清輝橋～岡電岡南営業所、水道局～JR大元駅前へ延伸し、岡電岡南営業所及び大元駅前、東山をターミナル化し、レール&バスで路線バスとのシームレス化を図る。
- ⑤ 市内バスはバスロケで情報化する。
- ⑥ 一人乗りマイカーはロードプライシングで課税し、郊外でパーク&ライドとして、歩いて楽しい街づくりで市内中心部の環境を守り、かつ活性化を図る。
- ⑦ 路線バスは全車両バリアフリーの環境対応の電気バスに入れ替える。



- ⑧ 岡山駅前ターミナルは2階から方面別化し、未来都市をイメージした乗り物別の透明チューブのエスカレーターを配して、交通の拠点性をアピールするとともに、政令都市岡山のシンボルとする。
- ⑨ キックオフとして超床低車両MOMO2号を来年度に導入、その後は未来型で充電式電車SWIMO（川崎重工業製で世界初電池駆動式路面電車）を登場させて、「エコ公共交通政令都市おかやま号」として、岡山市の広告塔とし、車内には市の広報やワンストップ利用などのアイデアを盛り込んで、官民一体の都市づくりで、全国モデルを岡山市で実現する。もちろん、延伸した路線は軌道だけを敷設し、充電式の電車で架線をつけない。
- ⑩ これらの施策で、世界一のエコで、バリアフリーで情報化された、エコ公共交通都市を実現し、公共交通利用で健康で高齢者も自立できる生きがいのある都市づくりをする。

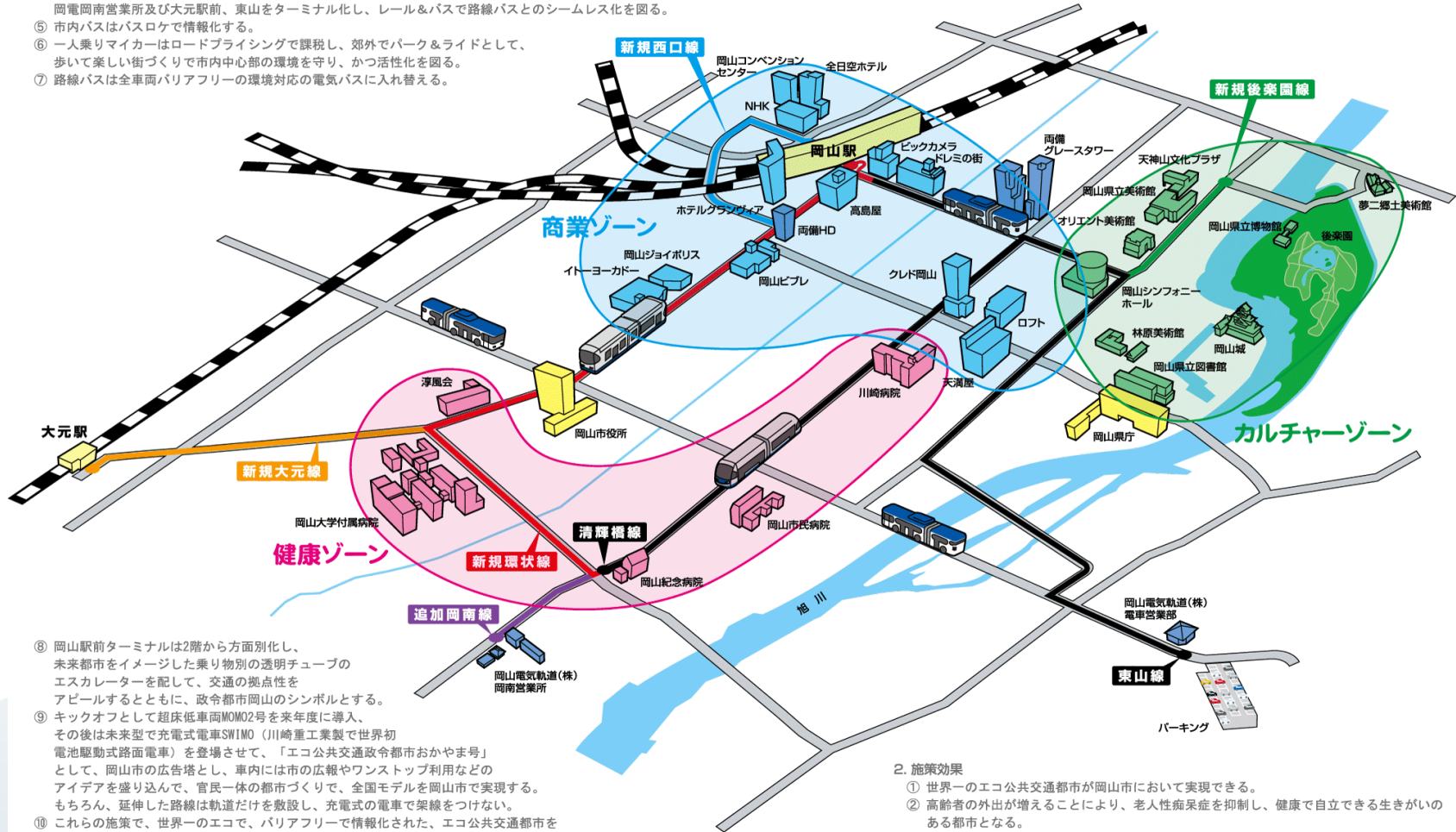
2. 施策効果

- ① 世界一のエコ公共交通都市が岡山市において実現できる。
- ② 高齢者の外出が増えることにより、老人性痴呆症を抑制し、健康で自立できる生きがいのある都市となる。
- ③ CO₂排出量が抑制され、CO₂排出量25%削減の目玉となる。

4.路線の延伸による市内のゾーン化

1. 施策ステップ

- ① 路面電車の岡山駅前広場への乗り入れを第一歩とし、この段階で抜本的なバス方面別化を実施する。
- ② 路面電車を岡山駅～市役所～水道局前～大学病院～清輝橋に延伸し、環状化する。市役所～大学病院を健康ゾーンとする。
- ③ 路面電車を岡山西口に延伸し、奉還町～岡山駅前～表町商店街ゾーンの回遊性を図る（将来はJR吉備線へ乗り入れを検討）。
- ④ 路面電車を城下～後楽園下、清輝橋～岡電岡南営業所、水道局～JR大元駅前へ延伸し、岡電岡南営業所及び大元駅前、東山をターミナル化し、レール&バスで路線バスとのシームレス化を図る。
- ⑤ 市内バスはバスロケで情報化する。
- ⑥ 一人乗りマイカーはロードプライシングで課税し、郊外でパーク&ライドとして、歩いて楽しい街づくりで市内中心部の環境を守り、かつ活性化を図る。
- ⑦ 路線バスは全車両バリアフリーの環境対応の電気バスに入れ替える。



- ⑧ 岡山駅前ターミナルは2階から方面別化し、未来都市をイメージした乗り物別の透明チューブのエスカレーターを配して、交通の拠点性をアピールするとともに、政令都市岡山のシンボルとする。
- ⑨ キックオフとして超床低車MOMO2号を来年度に導入、その後は未来型で充電式電車SWIMO（川崎重工製で世界初電池駆動式路面電車）を登場させて、「エコ公共交通政令都市おかやま号」として、岡山市の広告塔とし、車内には市の広報やワンストップ利用などのアイデアを盛り込んで、官民一体の都市づくりで、全国モデルを岡山市で実現する。もちろん、延伸した路線は軌道だけを敷設し、充電式の電車で架線をつけない。
- ⑩ これらの施策で、世界一のエコで、バリアフリーで情報化された、エコ公共交通都市を実現し、公共交通利用で健康で高齢者も自立できる生きがいのある都市づくりをする。

2. 施策効果

- ① 世界一のエコ公共交通都市が岡山市において実現できる。
- ② 高齢者の外出が増えることにより、老人性痴呆症を抑制し、健康で自立できる生きがいのある都市となる。
- ③ CO2排出量が抑制され、CO2排出量25%削減の目玉となる。

5.現在運行中のMOMO1号写真



上記はMOMO1号車両で、すでに運行している。MOMO2号機は2010年初夏頃にデザイン、仕様設計が終了し、来年の完成を予定している。MOMO2号は、未来都市・岡山にふさわしい先進的なデザイン性と最新のエコ技術を導入した最先端の車両となる

施策の効果予想

1. 世界一のエコ公共交通都市を「岡山」において実現
2. 三つの商店街の回遊性を向上し、商圈人口を60万人から140万人に高める。これにより、年1,000億円以上の第三次産業のプラス効果を期待
3. 後楽園下への延伸で、ミシュラン★★★の後楽園を中心とした観光都市おかやまを具現化。和歌山電鐵再生で培った観光の活性化を岡山市でも積極的に実施
4. 公有民営による高齢者無料化などの施策実施により、高齢者の外出を促し、老年期認知症の抑制、健康で自立できる、生きがいのある都市創成を目指す
5. 国際公約でもある二酸化炭素25%削減の実現を図り、国際的な環境モデル都市を目指す