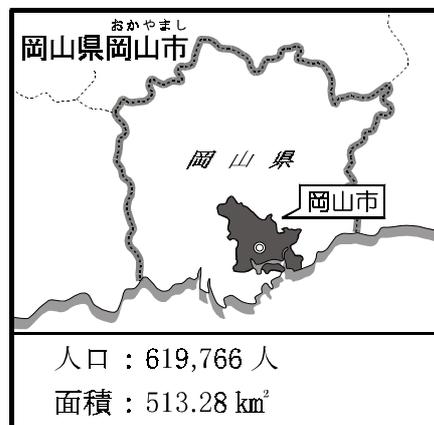


まちづくり交通計画・路面電車の延伸
- 都市交通のあり方を問い直す公共交通機関の整備 -

1. 背景と経緯

岡山市の平成 12(2000)年の人口は 626,642 人(国勢調査)であり、5 年前と比較すると 1.8%程度増加しているが、地区別に見ると、中心部などで減少傾向が見られ、人口の外延化(=都心の空洞化)がうかがえる。また、そうした都市構造の変化とともに、市民の交通手段として自動車への依存が急速に進んでおり、昭和 46(1971)年に 26%程度であった交通機関分担率が平成 6(1994)年には 55%以上を占めるに至り、同じ期間に公共交通機関は 14%から 7%へと半減している¹。乗用車の保有台数も平成 12(2000)年にはほぼ 1 世帯に 1 台となっている。こうした状況の中で中心市街地の外縁部では朝夕の渋滞も発生している。



その一方で、明治年間から運行する市内の路面電車は平成 12(2000)年 3 月現在で、東山線(岡山駅前～東山)3.1km と清輝橋線(岡山駅前～清輝橋)2.1km の 2 路線が営業されているが、その利用者数は昭和 50(1975)年代の約 1.9 万人から 1.2 万人前後に漸減している。7 社が運行する路線バスも全体の利用者数は減少している。

こうした現状を踏まえ、岡山市は、中心市街地の活性化や高齢化、環境への配慮などの課題にも対応しながら、特に都心部における公共交通網の充実強化を図るため、路面電車を含む新たな交通システム等について、平成 9(1997)年度より「まちづくり交通計画調査」によって検討を進めてきた。

こうした現状を踏まえ、岡山市は、中心市街地の活性化や高齢化、環境への配慮などの課題にも対応しながら、特に都心部における公共交通網の充実強化を図るため、路面電車を含む新たな交通システム等について、平成 9(1997)年度より「まちづくり交通計画調査」によって検討を進めてきた。

2. 具体的内容と特色

路面電車の拡充の検討は、平成 3(1991)年と 6(1994)年に岡山商工会議所の都市委員会が環状化を提言したことに始まる。また、平成 8(1996)年には岡山県広域都市圏の都市交通マスタープランが策定され、その中でも「路面電車の環状化構想と整合のとれた南部方面、大元方面への新たな公共交通システム導入の検討の必要性」が言及されている。

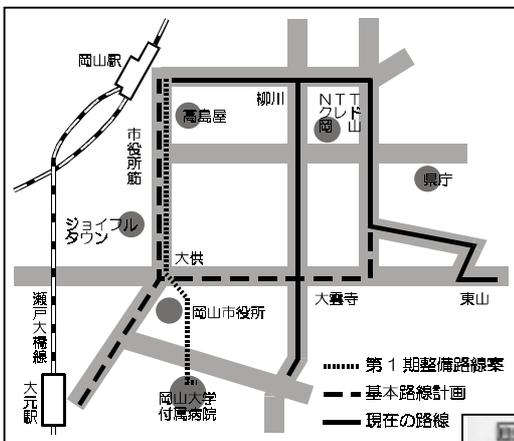
これらの提言を受けて、平成 9(1997)年度から「まちづくり交通計画調査」が開始さ

¹ 平成 7 年度第 3 回岡山県南広域都市圏総合都市交通体系調査(P T 調査)

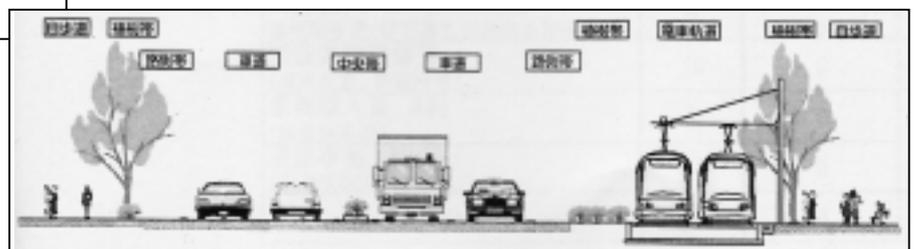
れ、学識経験者、関係行政機関、民間団体や既存の路面電車を運行している岡山電気軌道（株）等で構成される検討委員会及び幹事会において路面電車延伸の可能性について具体的に検討が進められ、平成 12（2000）年 2 月に最終提言がまとめられた。

最終提言では、「魅力ある都心空間の形成」「地域特性に対応し各々の手段の特性を生かした公共交通の強化」「交通結節点の利便性向上」「高齢者、交通弱者への対応」「環境への配慮」を基本方針とし、当面の整備目標として岡山市の都心部 1 km スクエアの環状化と JR 大元駅への接続をあげ、その第 1 期整備として岡山駅から市役所を経由し岡山大学付属病院に至る約 1.6km の延伸が提言されている。岡山大学付属病院への延伸は当面の整備目標とする路線からははずれるが、これは多くの市民に公共交通の利便性や重要性を理解してもらうことを目的としている。

整備の特徴としては、従来の路面電車から L R T²化を進めるため、現在の車線を削減し、軌道を片側に寄せて、歩行者が利用しやすいものとするのが提言されている。この案によると、現在の 6 車線を 4 車線に削減した場合の事業費は道路改築や車両購入等を含めて約 47 億円としており、このうち、国の補助が 6 億円、市負担が 20 億円、事業者負担が 21 億円などと概算されている。事業の運営方式については、第三セクター方式（三セクが資産保有）、公設・第三セクター方式（公共が資産保有し三セクに貸与）の 2 案、運営事業については、リース型（三セクが施設・設備を一括して軌道事業者に賃貸）、運行・管理委託型（軌道事業者に運営を委託）の 2 案が併記されている。



基本計画及び第 1 期整備計画路線



市役所筋導入断面案

² Light Rail Transit の略。特徴は、鉄道や地下鉄と比べて建設コストが安い、専用軌道のためバスより速い（運行時間が正確）、輸送力がバスよりも大きい、低床車両の利用により高齢者などが利用しやすい、電気のため排気ガスが出ない、など。

3. 成果と効果

構想段階であるため、実績としての成果や効果はまだないが、まちづくり交通計画調査の最終提言では、路面電車の機能拡充による効果を以下のようにまとめている。

< 間接的効果 >

魅力ある都心空間の形成

- ・ 都市機能の充実
- ・ 都市環境の改善
- ・ 核施設の整備
- ・ 回遊性の創出
- ・ にぎわいの演出
- ・ 既存施設の有効利用と新しい観光拠点の整備

< 直接的効果 >

地域特性に対応した各々の手段の特性を生かした公共交通の強化

- ・ 中心部においては、限られた都市空間と既存公共交通の有効利用
- ・ 周辺部においては、どこからでも同じようにアクセスしやすい

交通結節点の利便性向上

- ・ パークアンドライド、バスアンドライド等の施設整備に支えられた交通結節点（駅やバス停）の強化

高齢者、交通弱者への対応

- ・ 人にやさしい公共交通の整備
- ・ バリアフリーの交通施設整備

環境への配慮

- ・ 都市の大気の浄化
- ・ 公共交通への転換促進

3. 問題点と対応策

現在の構想にある延伸を実施した場合、車線の削減が自動車交通に大きな影響を与えることが想定されるとともに、片側の歩道に軌道を寄せた整備とすると、荷捌き車両などの駐停車車両の排除も必要となる。このため、周辺住民や事業者の理解と協力が不可欠であり、その合意形成が最も重要な課題である。岡山市では、市内の交通の現状やまちづくり交通計画調査検討委員会の提言内容等についてパンフレットや市広報紙、ホームページなどを通じて情報提供するとともに、パネル展や市民フォーラムを開催するなど、積極的に議論の場づくりに努めてきた。

平成 13（2001）年 2 月には、路面電車の導入対象路線（岡山駅前交差点～市役所前交差点）において、4 日間にわたり実際に車線を削減する交通社会実験を実施し、導入した場

合に交通や荷捌きに与える影響を調査した。その結果、交通量はやや減少し、車の流れにも大きな変化は見られなかった。また、駅前を除いて渋滞長にも大きな変化はなかった。ただし、臨時荷捌き駐車場の設置実験に関しては、参加事業者の約7割が「不便であった」と答えている。しかし、常設の荷捌き場の設置については、「路上での荷捌きは安全上問題がある」などの理由で約66%の業者が必要を感じている。この実験では周辺地区の住民及び事業所・店舗に対するアンケートも行っており、今後の望ましい都心交通のイメージとしては「郊外から都心部への自動車の利便性は改善するが、都心部では不要不急の自動車を抑制し、公共交通や歩行者・自転車を優先した都心交通」が最も支持される結果となった。しかしながら、導入に対する賛否そのものを問う設問はないものの、自由意見を集計すると、住民、事業所・店舗ともに賛成意見が反対意見をやや上回っている。特に、構想の内容を知らないと答えている回答者で反対意見を寄せている割合が高くなっており、より一層の情報提供の必要性が示唆された。

また、今回の実験では、準備期間等の関係上、構想にある歩道側の車線ではなく、中央部の車線を削減して実施したため、より精緻な実験結果を得るためには再度の実験の必要性を指摘する意見もある。

4 . 今後の展望

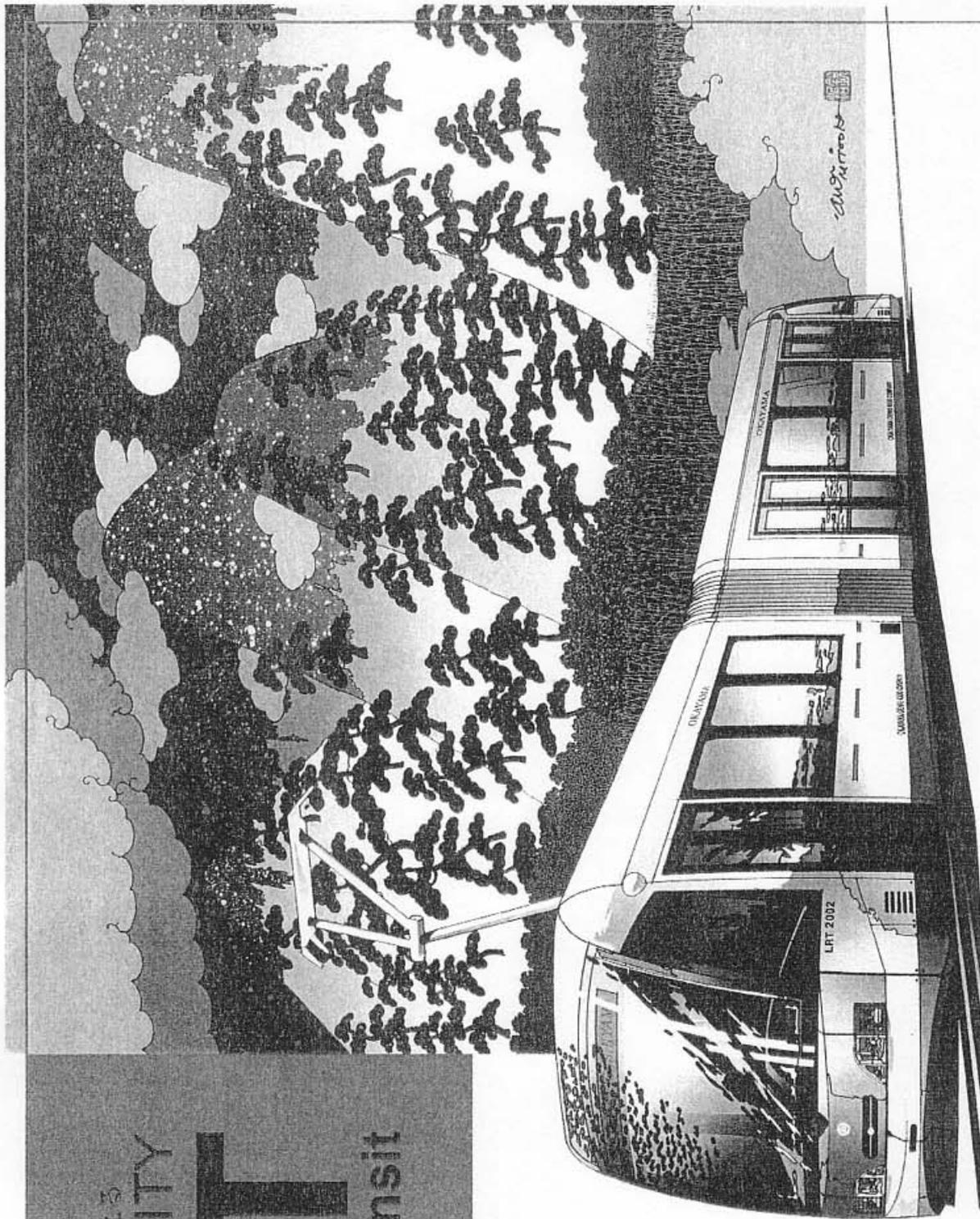
路面電車の導入を検討している地区の周辺住民に対しては地区懇談会等も行っており、平成13(2001)年の交通社会実験も地区の住民代表者などからなる実行委員会によって実施されたことから、周辺の住民や事業所・店舗などの関心は高まっているが、市民全体の関心はまだ低いのが実情である。

この構想は岡山市の公共交通整備方針の大きな転換を意味するものであり、市民全体の合意が必要不可欠となる。路面電車やLRTの整備を推進する積極的な市民団体などの活動もあり、平成9(1997)年には全国路面電車愛好団体主催の「第3回路面電車サミット」が市内で開かれるなど、岡山市の取組みは全国的にも注目されている。今後とも、その実現に向けて積極的に情報公開や議論の機会を提供し、市民の認識を深めていくことが重要である。

市民の合意形成が最大の課題であり、実際の工事着工までにはまだ時間がかかるものと予想されるが、構想に示された方向性に沿った具体的なインプットの第1弾として、平成14(2002)年の7月には既存の路面電車に新しい低床車両が導入されるため、この機会を活用したフォーラムなども実施するなど、市民との対話を積極的に進めていく方針である。

路面電車と都市の未来を考える

OKAYAMA CITY LRT Light Rail Transit



OKAYAMA ELECTRIC TRAMWAY CO., LTD. RACDA: Rail transport system, Amenity and Community Design Association Product Designed by Eiji Mitooka + Don Design Associates
Illustration by Eiji Mitooka + Don Design Associates, K.Rokutan Y.Goto

導入される予定のLRTのイメージイラスト