

RACDA設立30周年記念  
都市交通フォーラム2026  
「大都会・岡山都市圏の理想の交通」

車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍



「大都会」=電車が便利  
スマホが見える  
お酒が飲める  
本が読める  
ぼーっと乗ってれる



国鉄ホバークラフト、1986年京橋就航実験  
故郷阿房列車・京橋朝市・うらじやまつり  
岡山城築城400年・後楽園300年

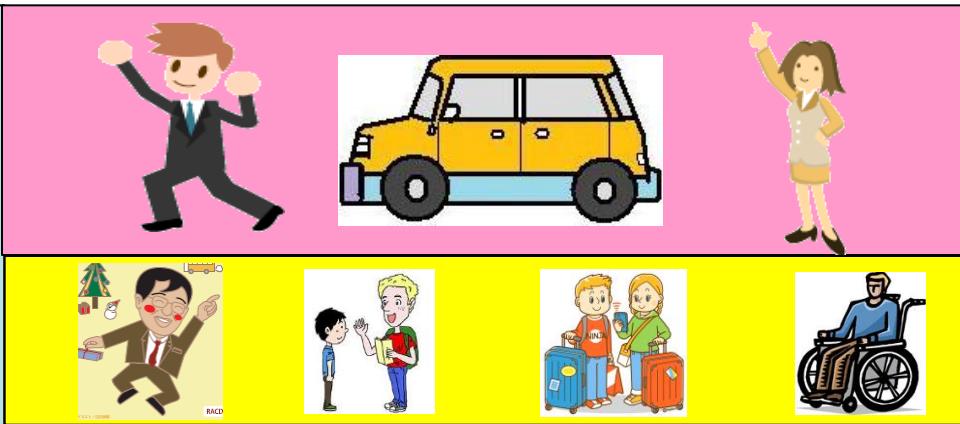
岡山未来デザイン委員会提案



# 人生35年／85年は電車バスが必要

We use public transportation 35years/85years

20歳車購入



70歳免許返上



子供も学生も、車購入までは、公共交通が必要  
成人も飲酒時や障害を持てば、公共交通が必要  
70歳以上は免許返上すれば、公共交通が必要  
外国人も旅行者も、公共交通は必要  
公共交通は道路やWi-Fiと同様の社会インフラ

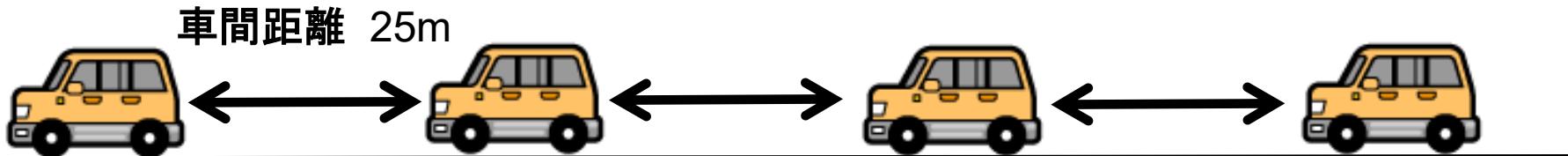
# CO2対策としてのLRT鉄道

1車線1時間

通過台数

輸送力

CO2



全長5m

時速50km/h、毎秒13.9m、2.2秒に1台

自動車

1667台

2000人

9



時速100km/h、毎秒27.8m、3.8秒に1台

高速道路

952台

1143人

3

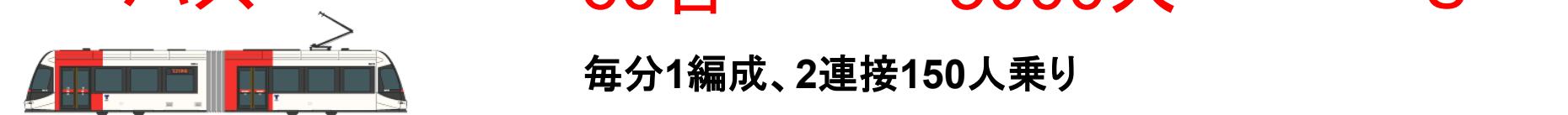


バス

60台

3000人

3



LRT

60編成

9000人

1

LRT3連接2連 60編成

18000人

# 日本初のコンパクトシティー提案

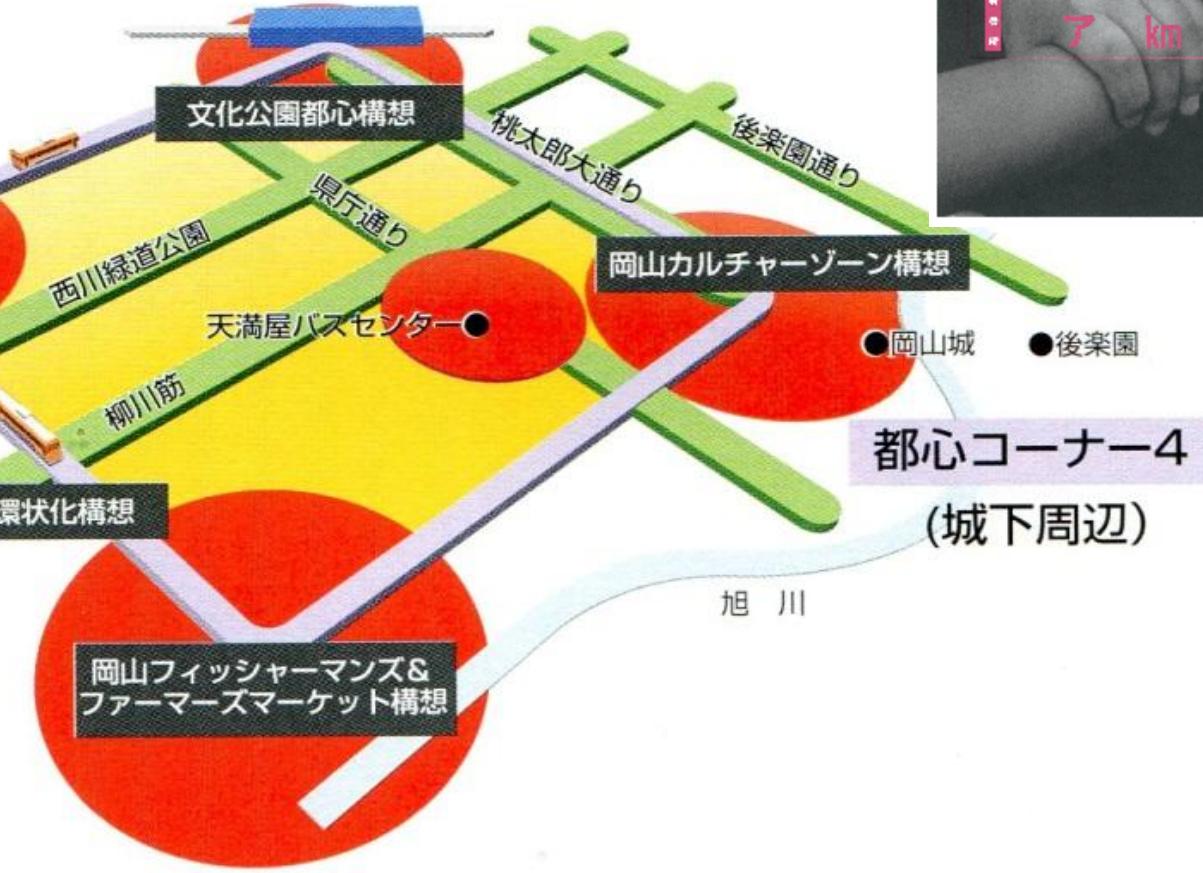
## 都心コーナー1 (JR岡山駅周辺)

## 都心コーナー2 (市役所・大供周辺)



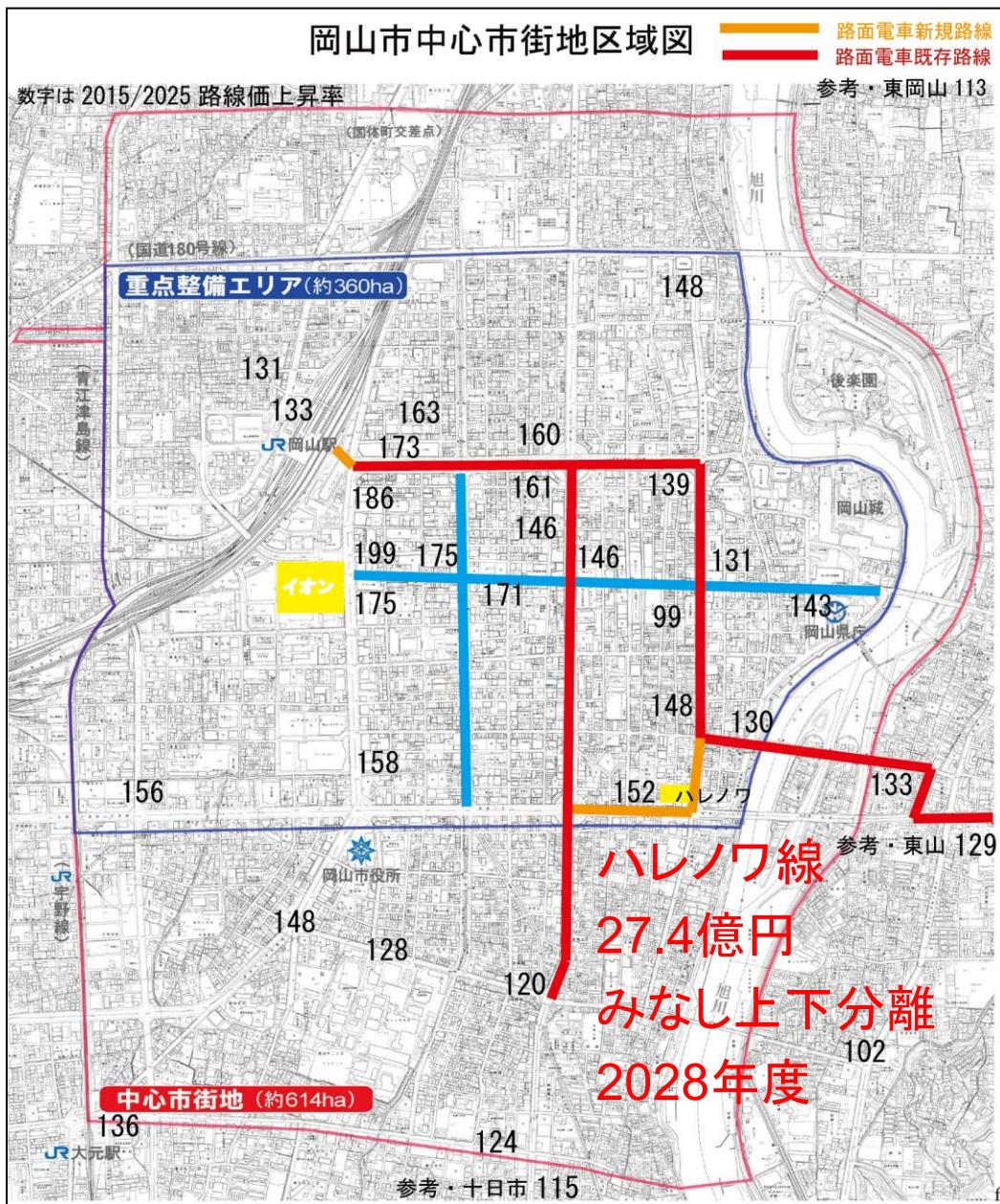
## 都心コーナー3 (京橋・表町2、3丁目周辺)

人と緑の都心1kmスクエア構想・概念図



# 中心市街地活性化と都心路線価

岡山駅の交通結節点能力  
JR8方面・全国有数  
イオン進出もその効果  
固定資産税増加  
TOD(公共交通指向開発)  
駅前乗入・環状化は都心  
開発利益で回収可能



岡山市税概要の推移														単位億円		
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	1151	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

富山48億円+  
熊本101億円+TSMC

# JR路線大きく貢献 岡山市北区の広域通勤圏を形成

図 鉄道流動図（平日）

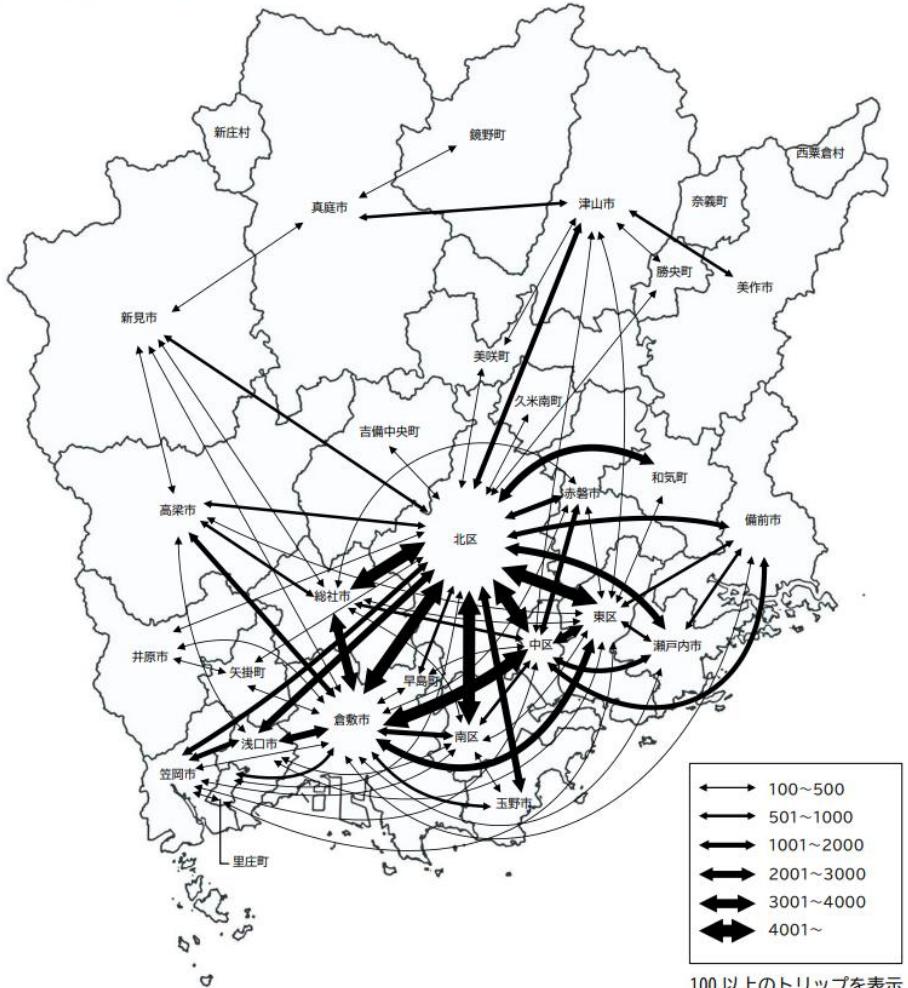
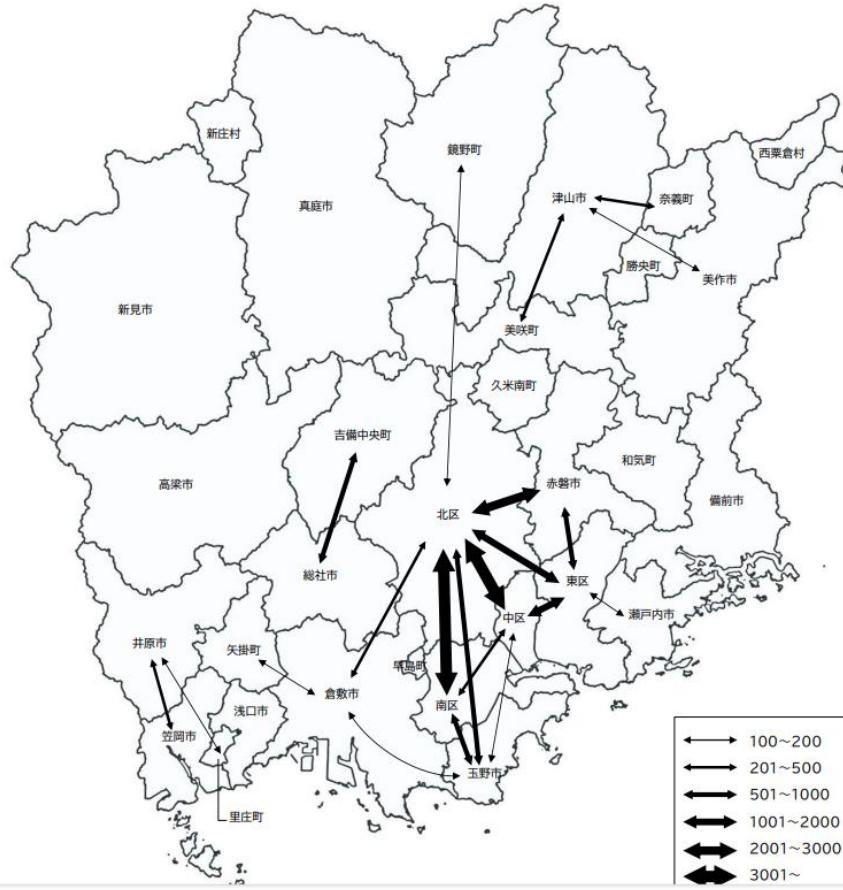


図 路線バス流動図（平日）



100 以上のトリップを表示

## 電車バス分担率　自動車分担率

	電車バス分担率	自動車分担率
北区	12. 3%	56. 1%
中区	8. 7%	65. 0%
東区	8. 2%	76. 7%
南区	4. 5%	74. 0%
倉敷市	6. 1%	75. 4%
瀬戸内市	5. 2%	82. 5%
赤磐市	5. 4%	83. 9%
総社市	6. 1%	77. 0%
備前市	5. 7%	80. 2%

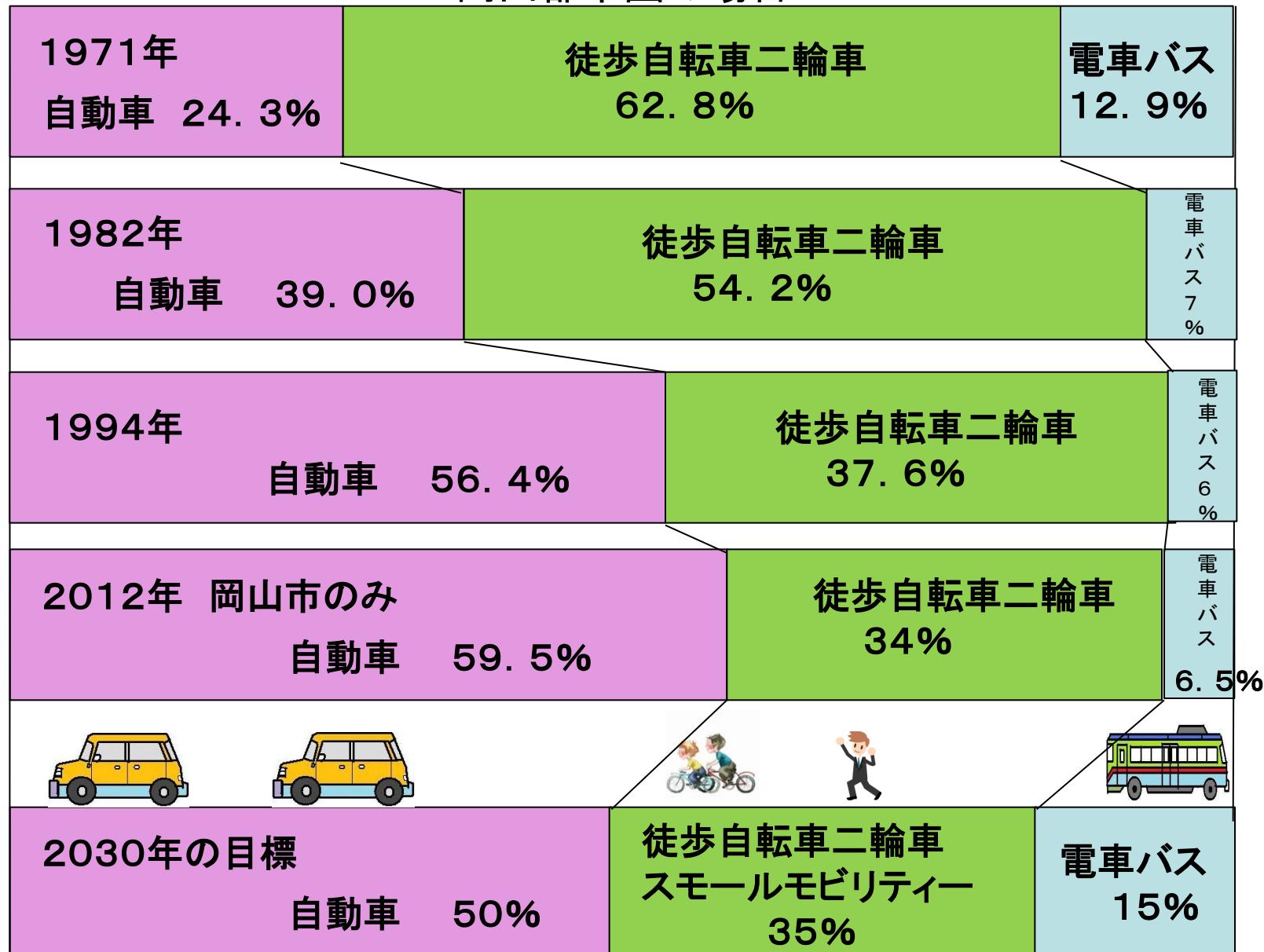
大都会・岡山都市圏で、まずは15%を目標

JR線は15分に1本に増便、新駅、P&R

吉備線・赤穂線・津山線・水島臨港のLRT的運用

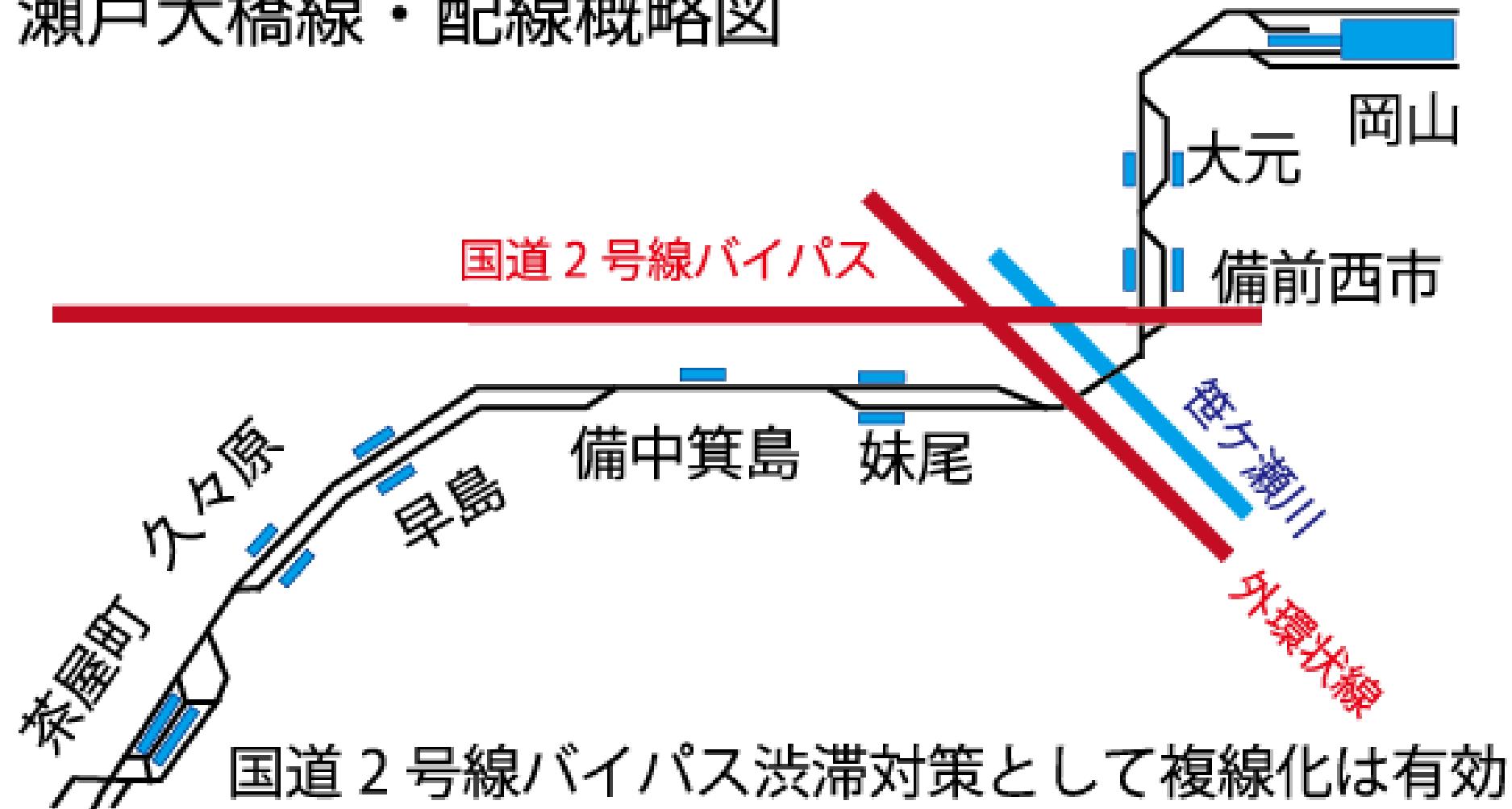
# 都市圏の交通分担率目標が必要

岡山都市圏の場合



# 吉備線・赤穂線・瀬戸大橋線

## 瀬戸大橋線・配線概略図



# 吉備線LRTと交通概念図

吉備線LRTには  
吉備路観光コミバスと  
南北新バス路線が必要



吉備線・城端線氷見線・えちぜん鉄道

ハイブリッド



電車・電化



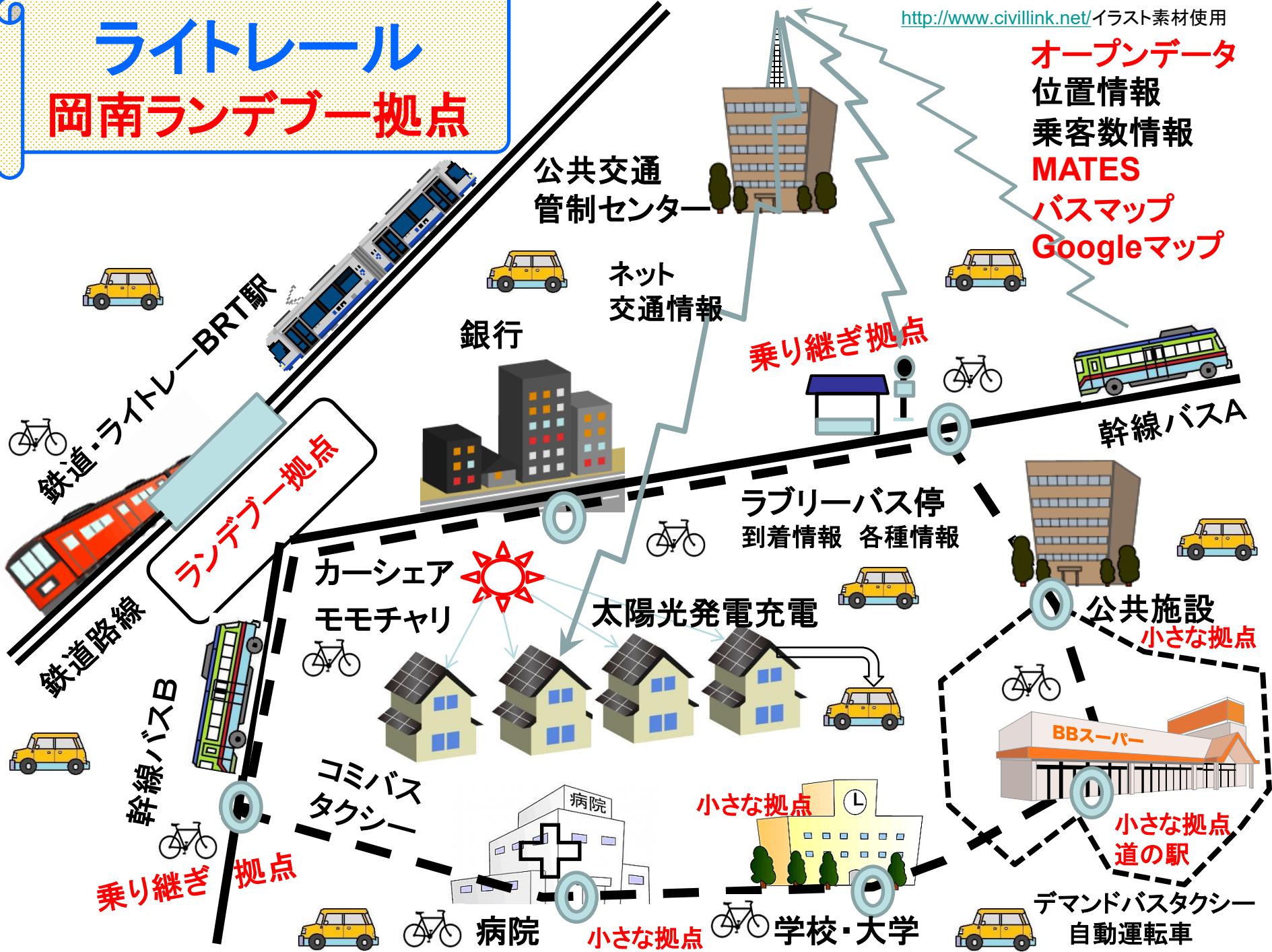
LRT・相互乗入



# ライトレール 岡南ランデブー拠点

<http://www.civillink.net/>イラスト素材使用

オープンデータ  
位置情報  
乗客数情報  
**MATES**  
バスマップ  
Googleマップ



路面電車は中央駅と離れた都心を結ぶ役割

周辺からのお客を大量に都心に運ぶ

岡山駅の場合、70%がJR利用者（署名時の調査）

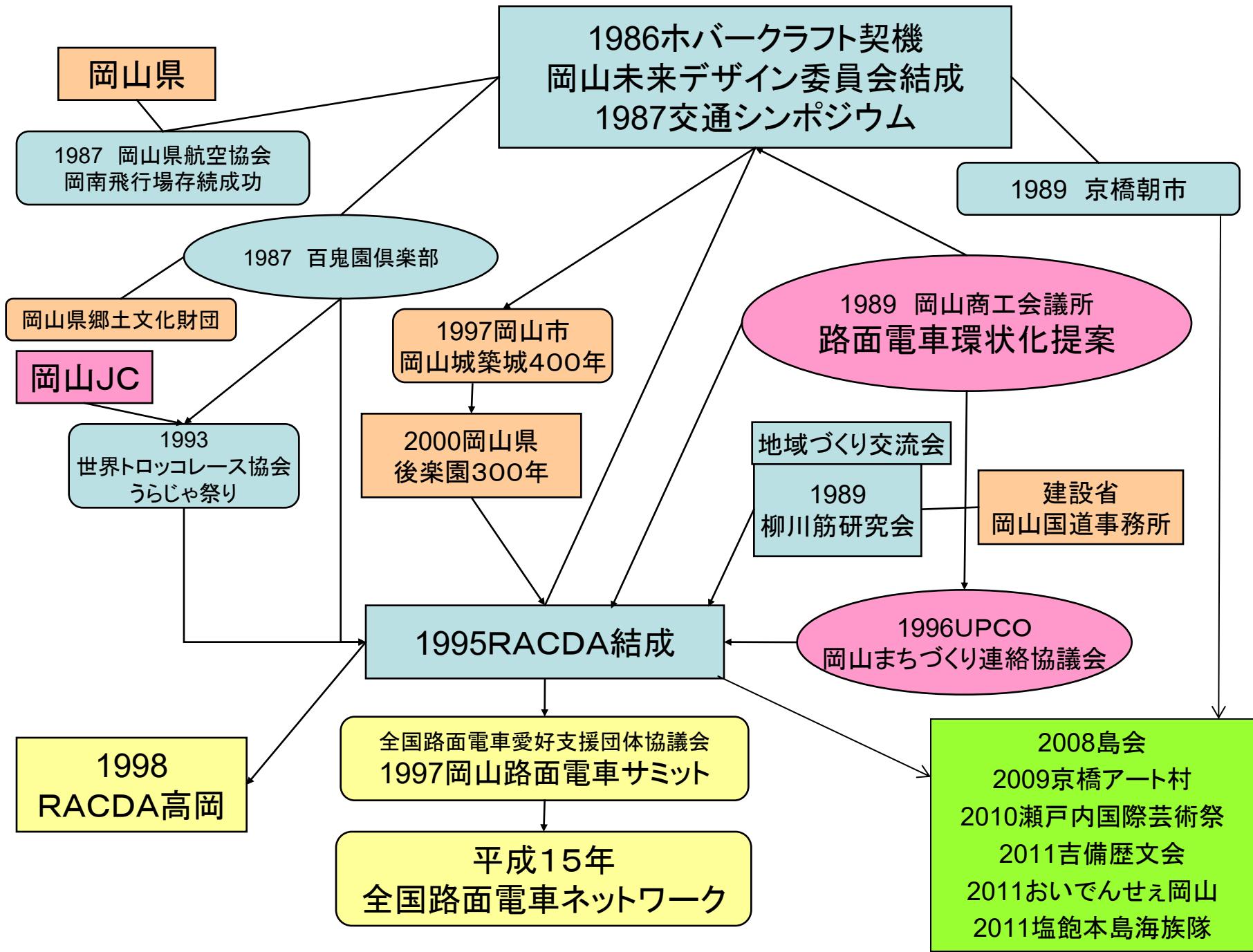
日曜日 岡山市内 46% 岡山県内 42%  
(倉敷16%) 県外 12%



# ライトレール究極のバリアフリー



フランス・ストラスブールのユーロトラム





# 県庁通り1車線化の完成2022-0401



「ハレまち通り」と命名  
11月27日市主催の  
「Parade」開催  
ハレまち通りと西川緑  
道公園筋をホコ天  
にして、BMXのトッ  
ププレーヤーが宙を  
舞った。



# コロナ後、毎週火曜、RACDA拡大Zoom会議294回

Zoomミーティング

奈良  
原 文人

岡山  
将男 岡

札幌  
淳一 早川

富山  
清水 省吾

横浜  
Kei ASHIKAWA

堺  
Masahiro Ikeda

岡山  
石井 孝幸

東京  
太田 恒平(トラフィックプレイン)

岡山  
iPhone岡山

新潟  
佐藤 輝和

東京  
Takashi Nishida

岡山  
TATEBE Taku

横浜  
Akihito Kotabe

札幌  
泉 武田

東京  
Kunio Horikiri

大阪  
Kiyohito Utsuno...

東京  
惇史  
宝田 惇史

高知  
田村 倫子  
田村 倫子

東京  
Toru Sakurai

小樽  
Sen Kushida

高知  
小椋 將史  
小椋 將史

横浜  
Kazuaki Sano  
Kazuaki Sano

岡山  
tsuguo murakami  
tsuguo murakami

岡山  
岡山 和也(RACDA)ROMのみ  
松田 和也(RACDA)ROMのみ

福井  
hiroshi hayashi  
hiroshi hayashi

大阪  
kim jaeyoul

東京  
iPhoneSHOJICFK  
iPhoneSHOJICFK

岡山  
岡山 一郎  
岡山 一郎

Zoomミーティング

セキュリティ

参加者 28

チャット

画面共有

Summary

AI コンパニオン

レコーディング

ブレイクアウトルーム

リアクション

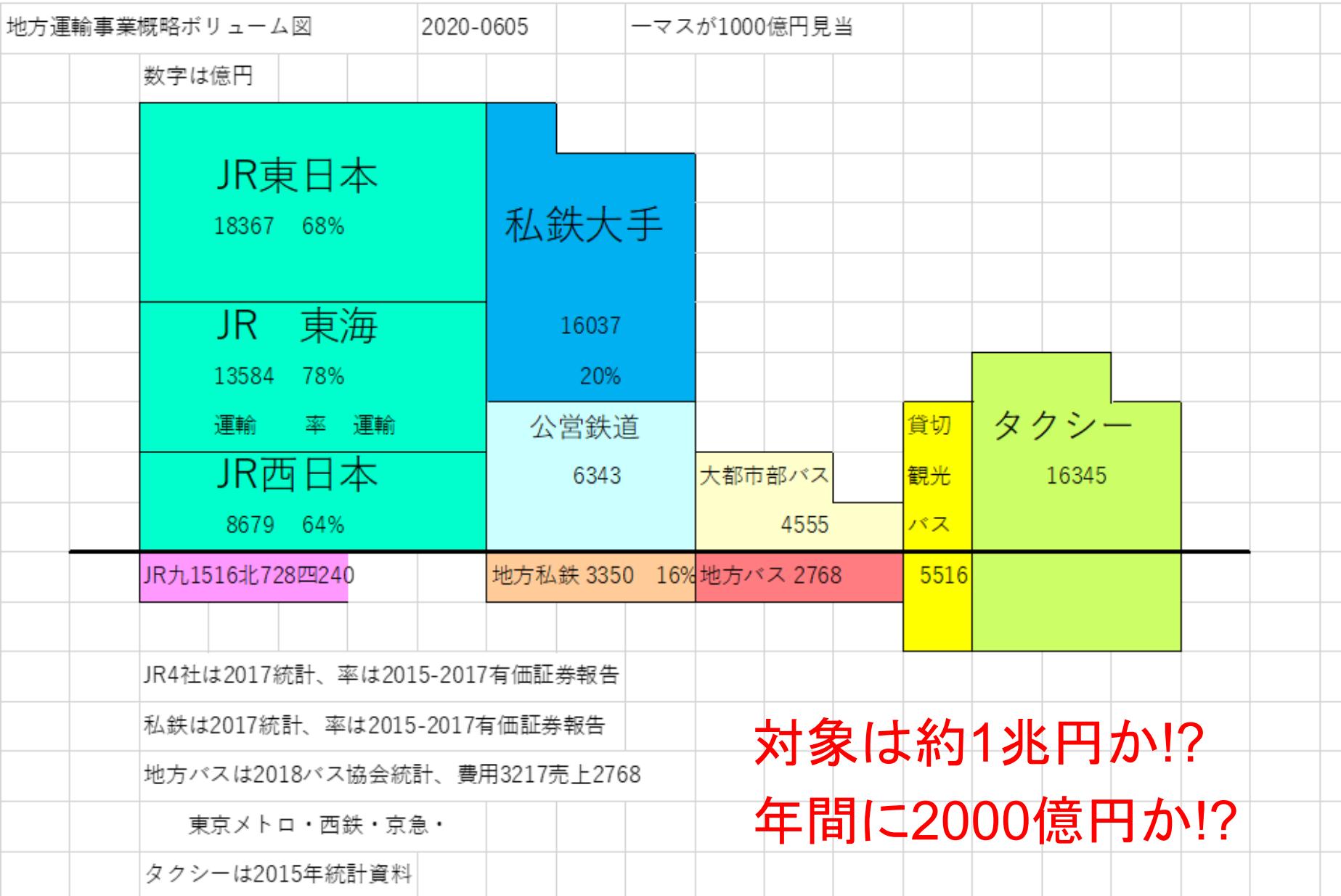
アプリ

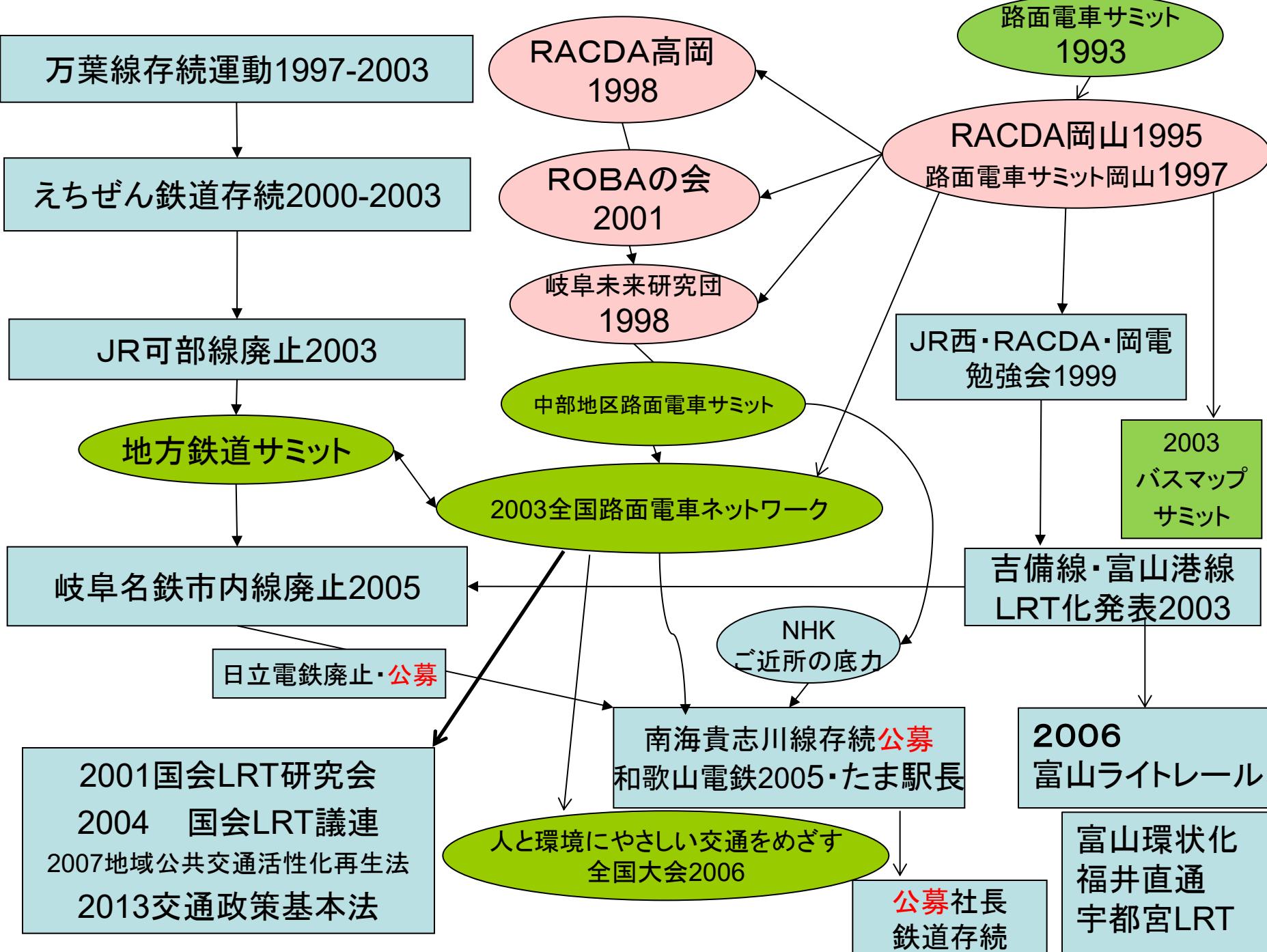
ホワイトボード

ノート

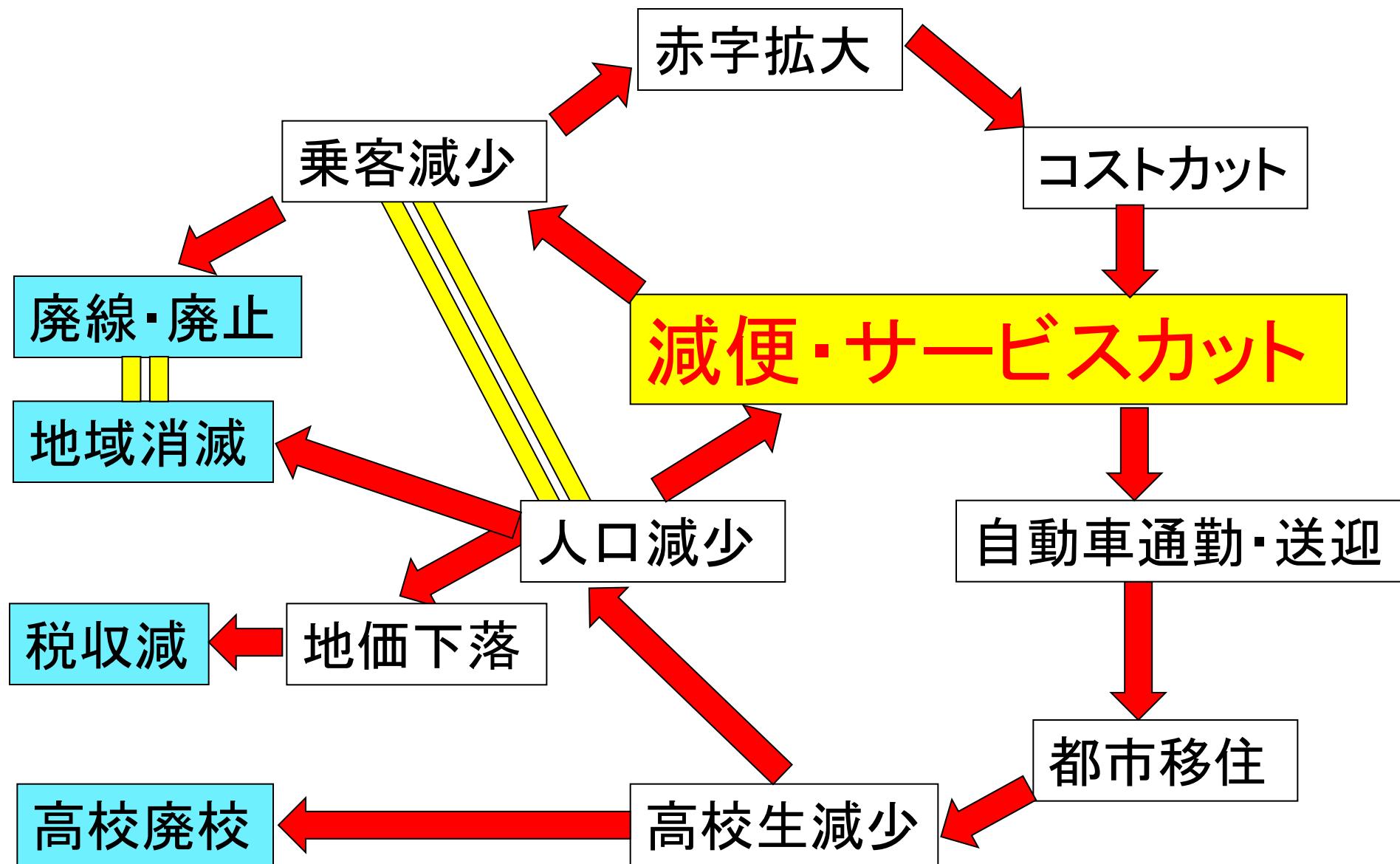
終了

# 我々が支援すべき事業者の規模感



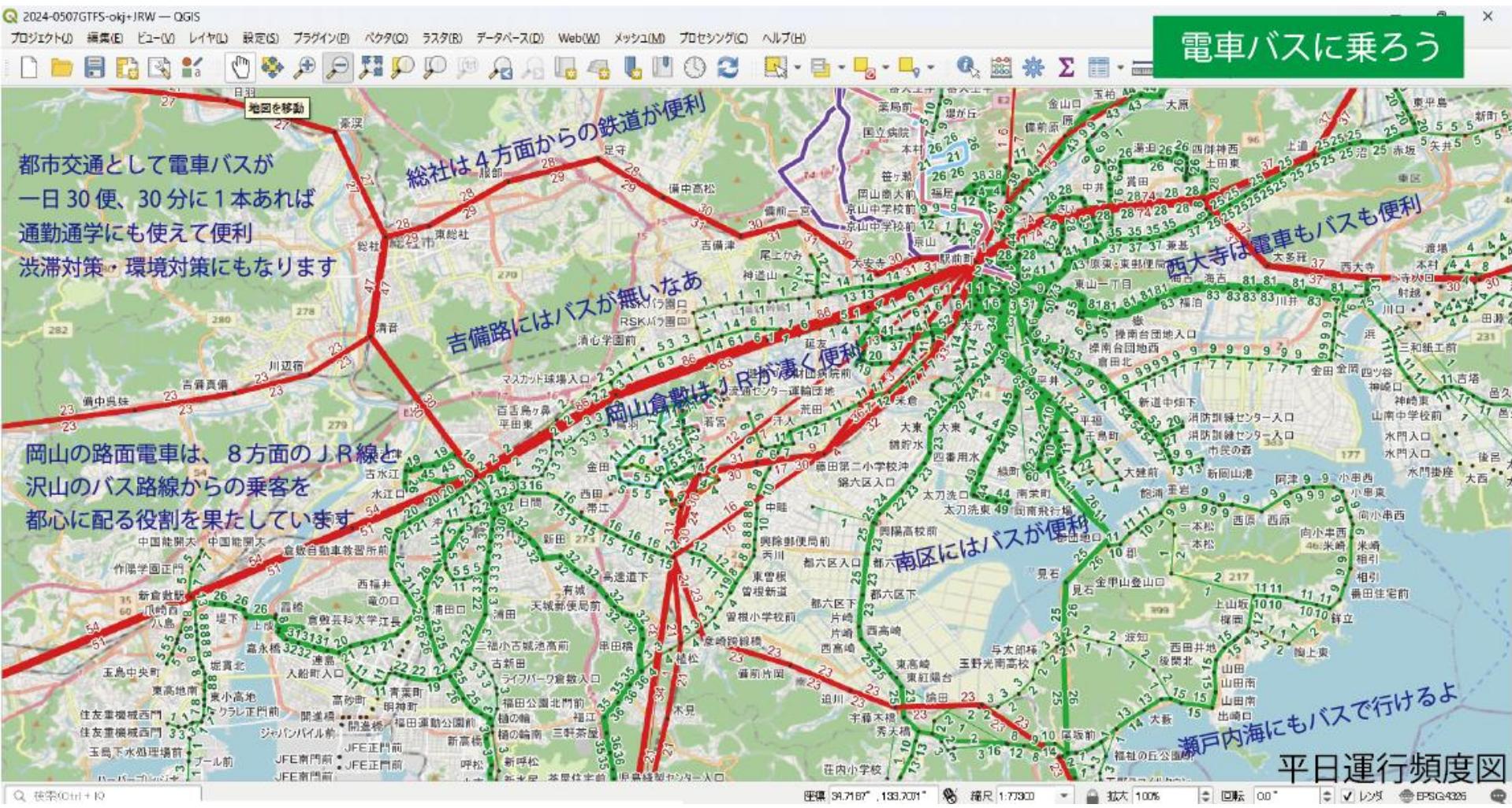


# 交通と人口の負のスパイラル



# 岡山県南電車バス運行頻度図

## GTFS+QGIS



# 桃太郎ライトレール(吉備線)

- ・JR西日本が地域鉄道再建の第一歩
- ・ランニングコスト6億円
- ・うち1億円の修理費の半分**5000万円市負担**

便数倍増、ピーク10分ヘッド  
30m級12両36億円、一部軌道化



桃太郎ライトレール時刻表					2024年4月改正
時	岡山駅発総社行き			備考	
6 00	20	40			
7 00 高10	20 高30	40 高50	雨天増便		
8 00 高10	20 高30	40 高50	雨天増便		
9 00	20	40			
10 00	20	40			
11 00	20	40			
12 00	20	40			
13 00	20	40			
14 00	20	40			
15 00	20	40			
16 00	20 高30	40 高50			
17 00 高10	20 高30	40 高50	多客増便		
18 00 高10	20 高30	40 高50			
19 00	20	40			
20 00	20	40			
21 00	20	40			
22 00	20	40			
23 00	20				
24 00					

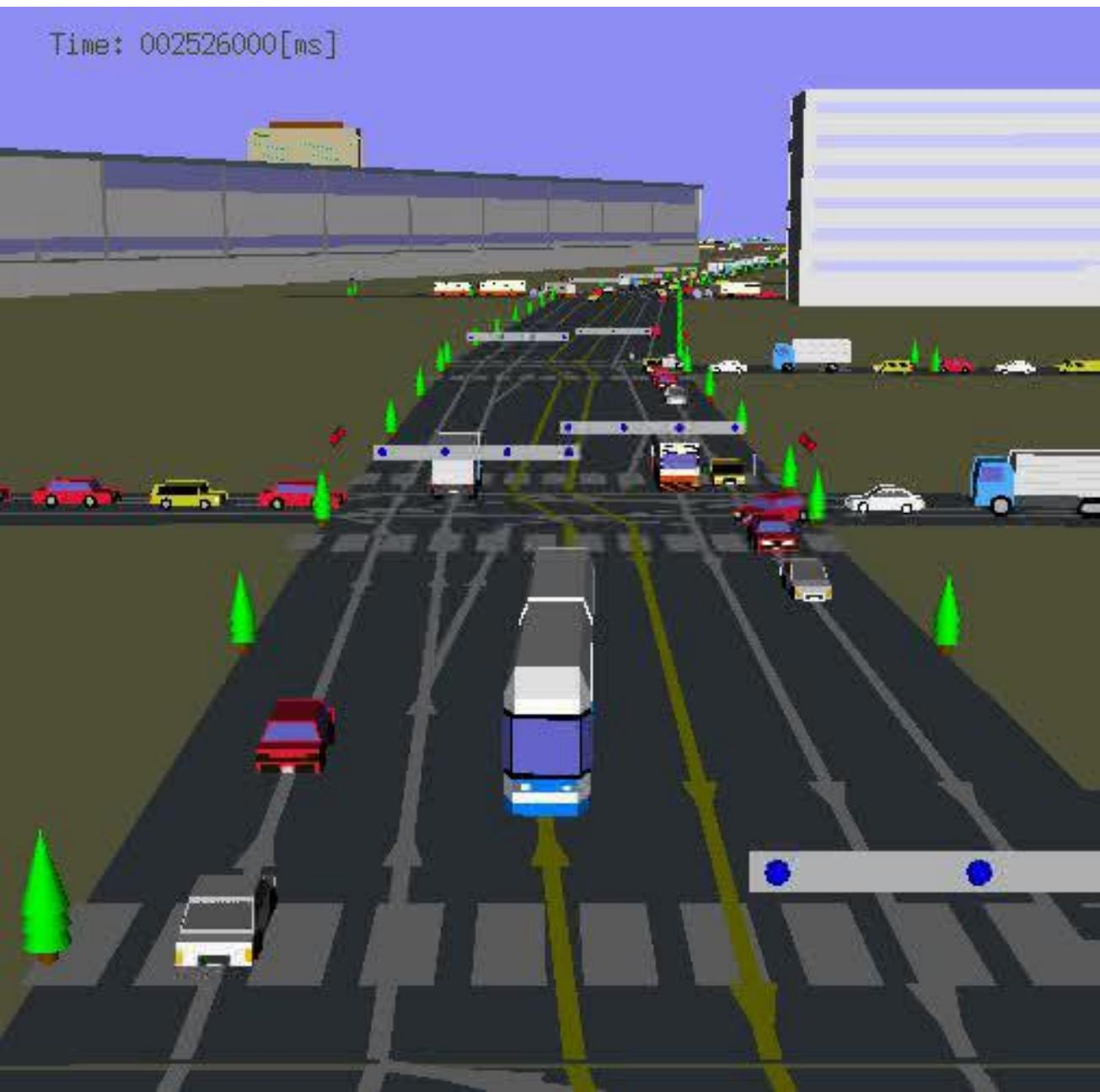


# 2001年市役所筋延伸・交通実験



# 仮想社会実験 市役所→駅→城下

Time: 002526000[ms]



東大学吉村研究室  
+RACDA

市役所筋路面電車  
延伸による車線減少  
の交通渋滞予測プロ  
グラムMATES

岡山県警連携  
運動公園・一宮等

イオン渋滞予測  
駅前乗入分析  
環状化分析

# 単線環状化の諸要素

- 大雲寺町から新西大寺600m  
岡山駅から環状・所要20分  
15分間隔運転  
車両3両追加購入
- 20億(富山900m22億)  
初期投資都市装置公的負担  
一日3000人100円で収支均衡  
市民会館・周辺・新居住各1000人
- 市民会館開業によるまちづくり効果

富山は単線環状化



# 電停調査の結果・2018/1⇒2022末

- 全国18事業者 1120電停
  - 車椅子可能 751電停 67%
  - 屋根整備率 911電停 81%
  - ベンチ整備率 574電停 51%
- 
- 全電車 704両 (宇都宮含む)
  - 低床電車 174両 24.7% 25年間
  - 高床完全対応(都電・世田谷) 43両 + 30.8% 25年間
- 暫定バリアフリー率は、 $67\% \times 30.8\% = 20.6\%$
- 日本の交通ユニバーサルデザインの道は遠い

## 低床電車リスト

部類別

RACDA調べ

2024-0331現在

参考・「路面電車年鑑2024」イカロス出版(株)

6/16再修正

追加分修正

参考・「日本の路面電車ハンドブック 2018年版」、日本路面電車同好会、2018

NO	事業者	従来車				低床車				全車両	UD車率	UD率			
		単車	2.3連接	3.5連接	合計	内旧型	単車	2.3連接	3.5連接	UD電車					
		12m級	18m級	30m級		12m級	18m級	30m級			%	%			
	札幌市交通局	23			23	13	10	3		13	13	36	36.1	41.0	
	函館市交通局	26			26	20	1	5		6	6	32	18.8	29.7	
	宇都宮ライトレール				0	0			17	17	17	17	100.0	100.0	
	東京都電荒川線				0	8	33			33	0	33	100.0	100.0	
	東急世田谷線				0	0			10		10	0	100.0	100.0	
	富山地方鉄道	15			15	10			15		15	30	50.0	66.7	
	万葉線	5			5	5			6		6	11	54.5	70.6	
	福井鉄道		9		9	1			5	5	5	14	35.7	45.5	
	えちぜん鉄道				0	0			2		2	2	100.0	100.0	
	豊橋電鉄	12			12	5	3	1		4	4	16	25.0	29.4	
	京福電鉄				0	1	27			27	0	27	100.0	100.0	
	阪堺電気軌道	31			31	13			4		4	35	11.4	20.5	
	岡山電気軌道	19			19	2			3		3	22	13.6	24.0	
	広島電鉄	53	1	33	87	33			18	31	49	49	136	36.0	45.6
	伊予鉄道軌道線	14			14	14	24				24	24	38	63.2	63.2
	とさでん交通	55			55	50			4		4	4	59	6.8	12.7
	長崎電気軌道	65			65	41			8		8	8	73	11.0	19.8
	熊本市交通局	35	2		37	23			8		8	8	45	17.8	29.1
	鹿児島市交通局	39			39	10			17		17	17	56	30.4	46.6
	合計	392	12	33	437	249	98	104	53	255	185	692	36.8	47.4	

福井鉄道にはえちぜん鉄道キー号2両を含む、坊ちゃん列車は含まない

26.7 %

総車両数は、新車納品後の退役車両の計算など、若干の誤差がある

1960年代までの車台を旧型として集計、ただし電装品など流用は多く、未整理情報