



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 266 号

2026/ 7

ベビーカーで闊歩できる岡山

国会で低床電車大增備を議論

■ベビーカーで電車バスに乗る人は、いつも「すいません」と言いながら空いたスペースを探している。満員電車なら折りたたんで子供を前に抱えることも多いだろう。またクルマに頼る地方都市では、女性たちに介護・通院・子育ての負担が過度にかかっている。もし岡山のような地方都市で、ベビーカーのまま都心を自由に歩き回れたら、子育ての快適性は格段に上がるだろう。そう感じたのは、富山の路面電車が環状化して、来る電車が全部低床電車になって、ベビーカーが気軽に乗れるのを見た時だ。「地方都市をベビーカーで闊歩する環境づくり」、ヨーロッパ諸国の都市の路面電車 LRT はほぼすべて低床電車になっているのに、日本は 40%にも満たない現実。来春、路面電車がようやく駅前乗入れし、環状化も決まった今、すべての電車を低床に入れ替えて、この環境を実現したいものだ。(写真は 2024/12/4 下野新聞記事、ベビーカーの公共交通利用は大変…大学生にも知ってほしい LRT乗車体験会 研究プロジェクトの一環で、より引用、宇都宮ライトレール関連記事)



■令和 8 年 6 月 23 日(火) 衆議院第二議員会館で超党派・新交通システム推進議員連盟(通称:LRT推進議員連盟)総会が開催された。参加者は国会議員本人 12 名、市民団体・陳述者 6 名、国土交通省 12 名、秘書代理 12 名の合計 42 名。我々ラダなど全国路面電車ネットワークも毎回参加して意見交換する。衆議院議員・逢沢一郎会長(岡山 1 区)の挨拶、司会は衆議院議員・田畑事務局長。衆参両院の改選があり、多数の新人議員の参加を得られた。



■広島電鉄(株)・横田好明(専務取締役)報告「広島での最近の動向について～路面電車 広島駅の乗り入れ効果や今後について～」

●広島駅高架乗り入れは 2005 年以降の LRT 化・路線再検討の第一歩 ●駅前再開発とセットで、乗客 8%増加、駅利用者 23%増加 ●紙屋町エリアにも好影響が出ていて、街の回遊性が高まった ●低床電車は 50 編成、比率は 34.6%だが、増備率は伸び悩み。30m 級価格が 3.2 億→6.1 億と暴騰 ●現状の補助制度では、これ以上の増備が厳しく、補助制度の拡充、他社との共同発注などが必要

■岡将男・全国路面電車ネットワーク運営委員長挨拶

●この議連は 2001 年岐阜の路面電車廃止が議論されている頃、研究会として設立され、2004 年議連となり、議連主導で 2006 年には地域公共交通活性化再生法、2013 年には交通政策基本法を制定なども実現した。国土交通省にも多大なるご尽力をいただき、富山・宇都宮の LRT などができた。今回広島電鉄には初めてこの議連で講演いただいた。

●しかし日本国内の低床電車導入は、全国 700 両中 200 両程度、40%にも満たない現状で、欧州の LRT では低床電車導入がほぼ 100%になっているのに比べて、大きく遅れている。そこで近年は若い女性の大都市集中が課題になる中、スローガンとして「地方都市をベビーカーで闊歩できる環境づくり」が必要で、国内の路面電車を 20 年で 600 両(20 年間に導入した低床電車置き換

えを含む)導入、1編成5億として3000億円を目指して、広島電鉄はじめ事業者の共同発注などの努力と一緒に、制度財源の検討をこの議連の場でお願

いしたい。
■宇都宮浄人・関西大学教授(人と環境にやさしい交通をめざす協議会)報告 ●富山ライトレール開業の2006年、世界のLRT新設は100年だが、2都市目の2023年宇都宮ライトレ

ールは214都市目、世界の趨勢からは導入が遅れている ●宇都宮ライトレールの影響調査では、特に子供同居世代で、72.5%が街のシンボルと認識 ●LRT導入は単なる交通機関整備ではなく、まちづくりのツールとして、渋滞対策、地価上昇、固定資産税増加の効果がある ●低床電車導入も国や自治体によりロットを作れば価格低下し、国の産業としても育成できる

■筒井祐治・国交省都市局街路交通施設課長「LRTに関する最近の取組状況」報告 ●富山・宇都宮の整備効果、宇都宮西部延伸、広島駅高架乗入れ、岡山駅乗入れ・環状化、松山市駅 ●社会資本整備総合交付金、地域受け入れ環境整備促進事業、地域公共交通脱炭素以降促進事業など

■主な議員による意見・質問、回答の主なもの ●広島駅の高架乗入れでバリアフリーの整備取り組みはどうだったか(横沢高德・立憲・岩手・参) ●都心の路面電車はメルボルンなどの様に、観光・都市回遊の意味が大きい(青島健太・維新・参比例) ●ベビーカーを使う世代なので関心がある。インバウンドであふれて、バスも満員の京都にはやはりLRTが必要だと思うが、どうしたらLRTを実現できるのか。(新実彰平・維新・京都・参) ●長崎では残念ながら駅前乗入れが出来ず、インバウンド客であふれてホームから溢れる状況だ。低床電車を大量に入れて輸送力増強したら、車庫が足りなくなると思うが、国の補助制度はどうなっているのか(西岡秀子・国民・長崎) ●郊外の電停はマウンドもベンチも屋根も無い、路面電車のレール幅など規格はどうなっているか(長田紘一郎・自民・東海比例) ●東京BRTはLRTでもよかったのではないかと(発言者不明)

●車庫整備は、関係する自治体が総合的に検討すれば、色々制約はあるが、可能性はある(国交省) ●車両ではレール幅が3種類、さらに各社様々な規格があり、大量発注が難しいので価格が高くなるが、今後は共同発注など取り組みたい、ぜひとも補助制度の見直しもお願いしたい(広島電鉄) ●日本でLRTの進まない理由がいくつかある。合併などで電鉄会社には様々な規格の路線がある、車体幅も5センチ刻みであり、ホームの規格も様々。低床電車を大量発注して価格を下げるには、むしろホームを削った方が安い場合もある。バリアフリーについては25年前に比べて、市民運動側からのプレッシャーが減っていると感じる。欧米では公共交通分担率の目標を持って政策を進めるが、日本ではそうならない(自動車交通の削減を言えない)。また欧州では従来ガソリン代を250円程度(現状は300円超)にコントロールして、その中から公共交通維持財源を出しているが、日本では元々暫定税率を入れても155円程度で、しかも今や暫定税率を廃止している。京都は25年前今出川通りの路面電車を復活させる運動など、左右両陣営で動きがあったが、まとまらなかったけれども、LRTに適した町である。歩行者空間拡大という点では、四条河原町の2車線化を実現しており、姫路駅前、沖縄国際通り、岡山ハレまち通り、松山市駅などに波及している。LRT導入できるかどうかは、都市として意思決定(市議会)できるかどうかのみである(岡)

接続低床車の国産化推進・大量導入が必要

小さく古い車両がほとんど 全692本

1両編成	71%	バス+aの定員、新車も1両多数
非バリアフリー	63%	低床車導入は28年で27%
～1969年製	36%	動く博物館状態、故障・修理

ドイツ車ライセンス生産は保守困難・価格高騰

宇都宮LRT	1編成7.5億の増備を断念。台車のみ購入 メーカー移行検討中との報道
熊本市電	97年車が廃車発生、2024年に脱線2件 新車はアルナ車両製に移行
広島電鉄	99年車が休眠、廃車も発生。近畿車輛に移行
富山・福井	直近の世代はアルナ車両製に移行



宇都宮LRT



広島電鉄



熊本市電 (写真: kkt)

海外では長編成を大量導入

ライトレールへの低床車新製の国際比較

	日本	欧州・北米
導入ペース	6本/年	463本/年
1両編成	17%	なし
25m以上	30%	97%
30m超	なし	87%

欧州・北米: 「Stadtverkehr」2016/11～2019/11の3年間の資料よりRACDAが集計
日本: 「日本の路面電車ハンドブック2018年版」に基づきRACDAが1997～2024年分を集計

国産化・標準化・共同大量発注が必要

アルナ車両	年4～7本の生産力に留まる
新潟トランス	90年代型のドイツ車ライセンス生産
近畿車輛	国内は広島のみ。アメリカに大量納入

従来車437本 + 増備 + 更新 = 600本を20年で
刷新する共同発注の枠組みと3000億円が必要

現行の国1/3、自治体1/3、事業者1/3負担の補助制度では実現困難 35

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15 禁酒会館3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

