岡山・倉敷市周辺の主要観光地一覧

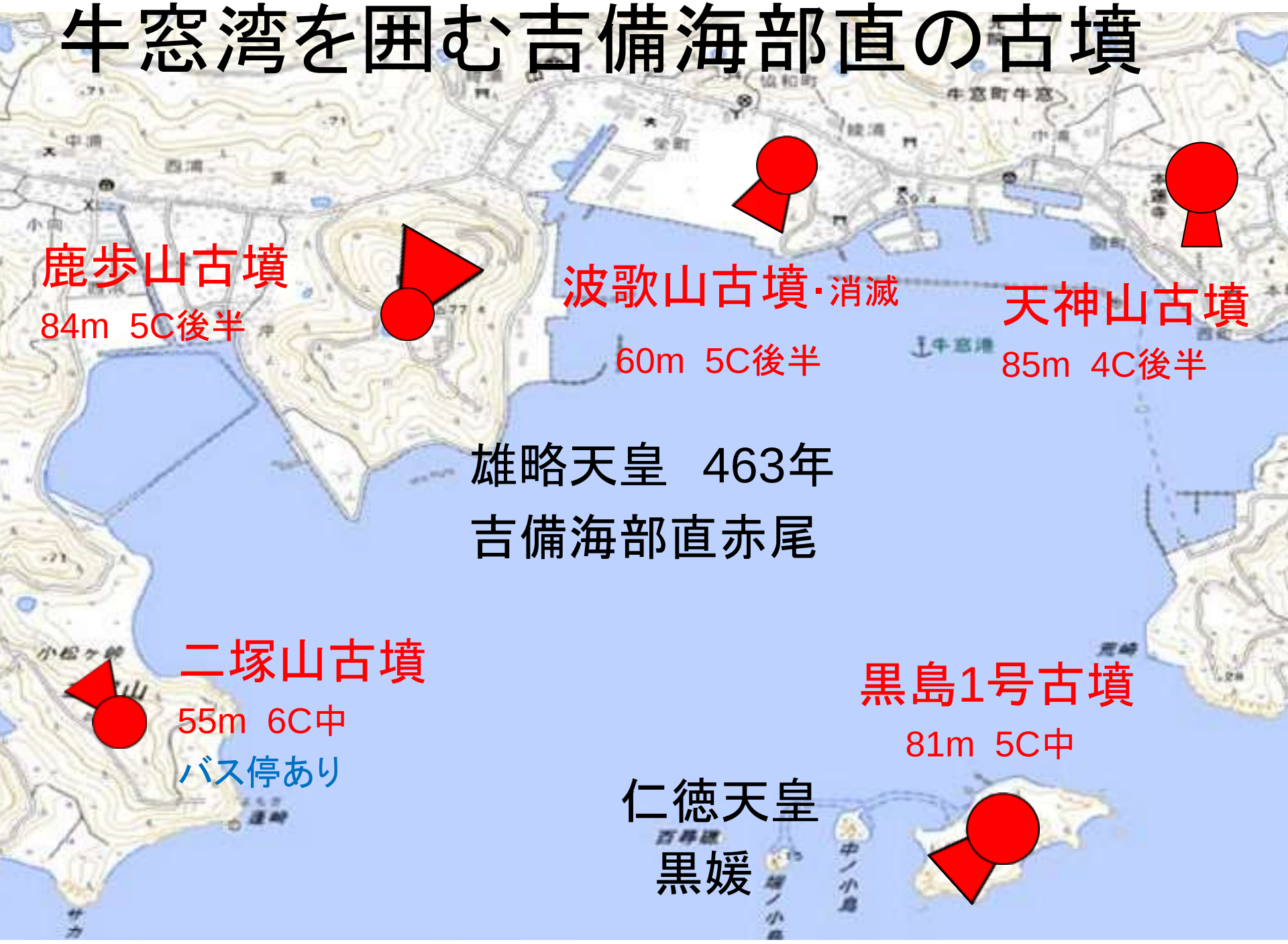
施設名	地図位置	最寄りの駅・停留所
後楽園	都心 e-4	城下電停、後楽園前
岡山県立博物館	都心 e-4	城下電停、後楽園前
岡山城	都心 e-5	城下電停、表町入口、県庁前

犬島に行くなという牛窓の観光マップ

牛窓は存在しない岡山市のバスマップ

瀬戸内市バスは頑張っている

牛窓湾を囲む吉備海部直の古墳



黒島古墳は日本随一の海の古墳
全長70m日本書紀「吉備海部直赤尾」

「第4回邪馬台国遊園地」

私の好きな古代史・古墳・神話グッズ自慢

「私の好きな古代史・古墳・神話グッズ・関西」
長緒鬼無里

「紀ノ国古墳図鑑で見えてきた吉備との繋がり、
日本書紀を読む」　岡將男

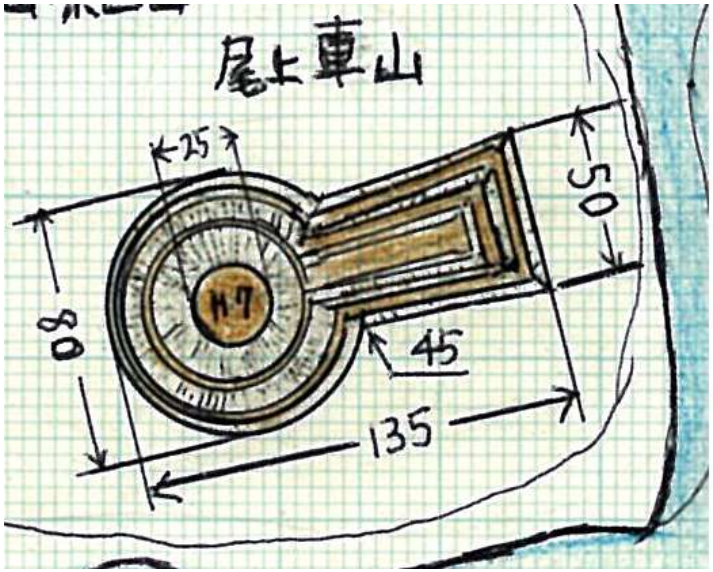
令和3年2月24日

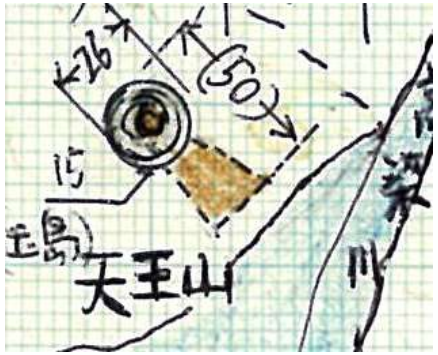
楯築サロン

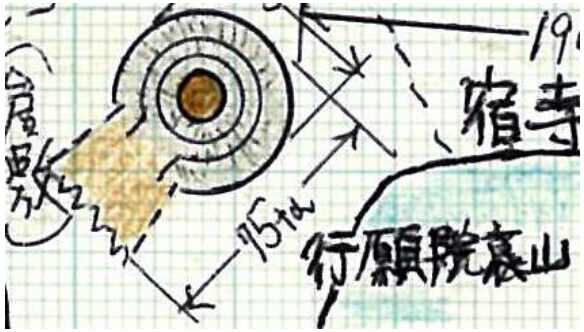
全国邪馬台国連絡協議会・中四国支部

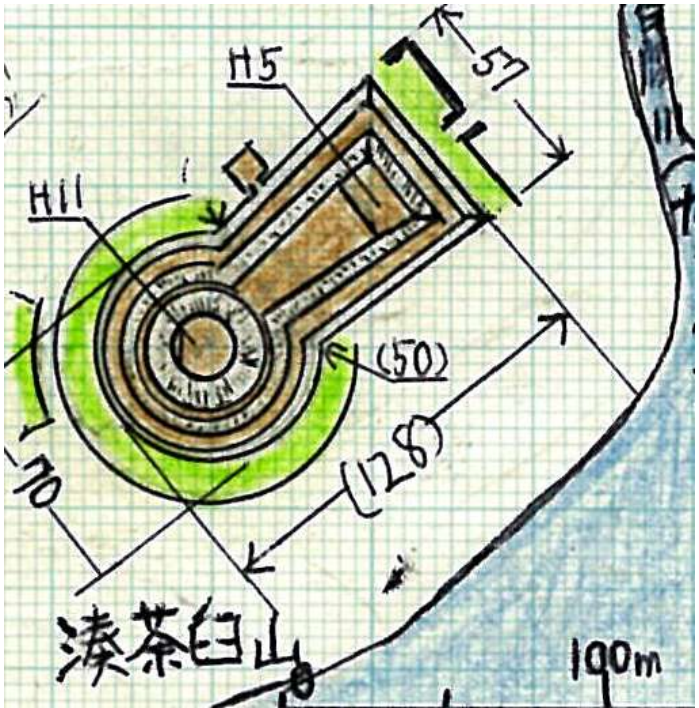
吉備歴文会・吉備学会

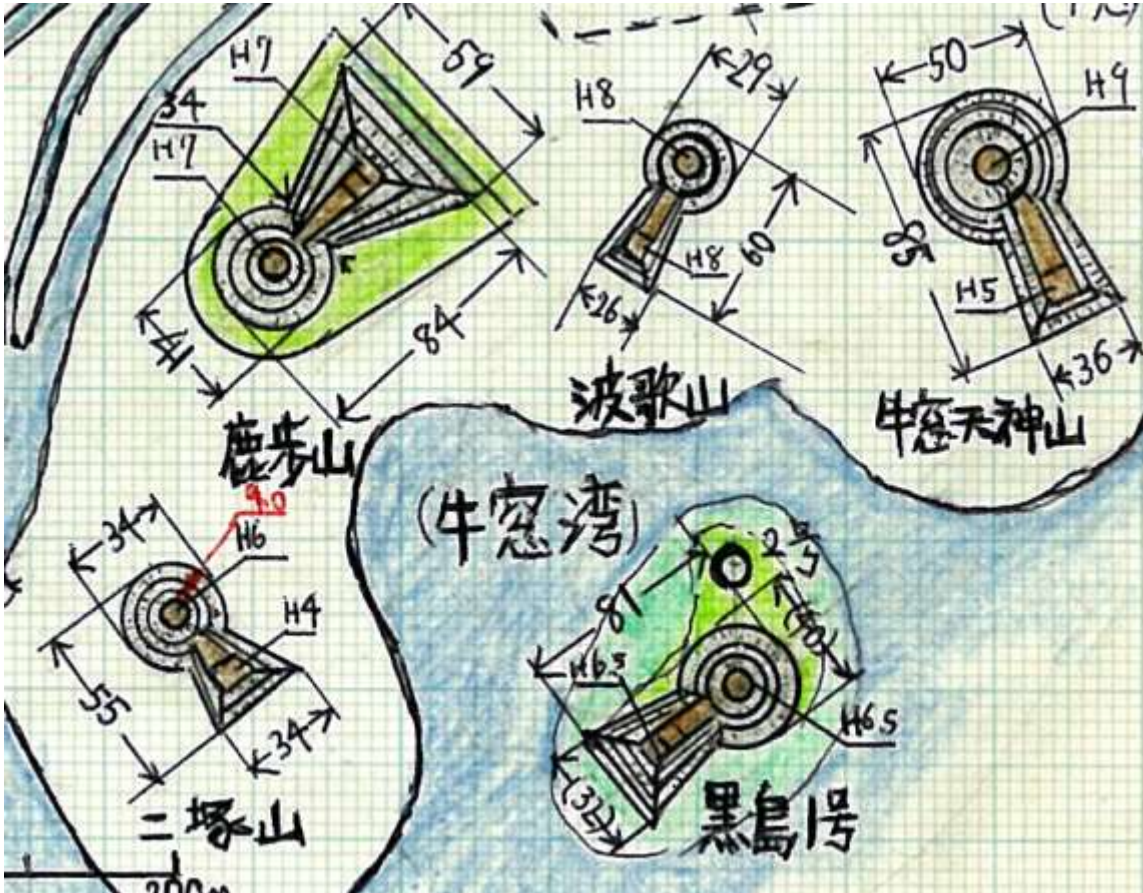
海部の古墳


尾上車山
25
50
80
45
135
H7

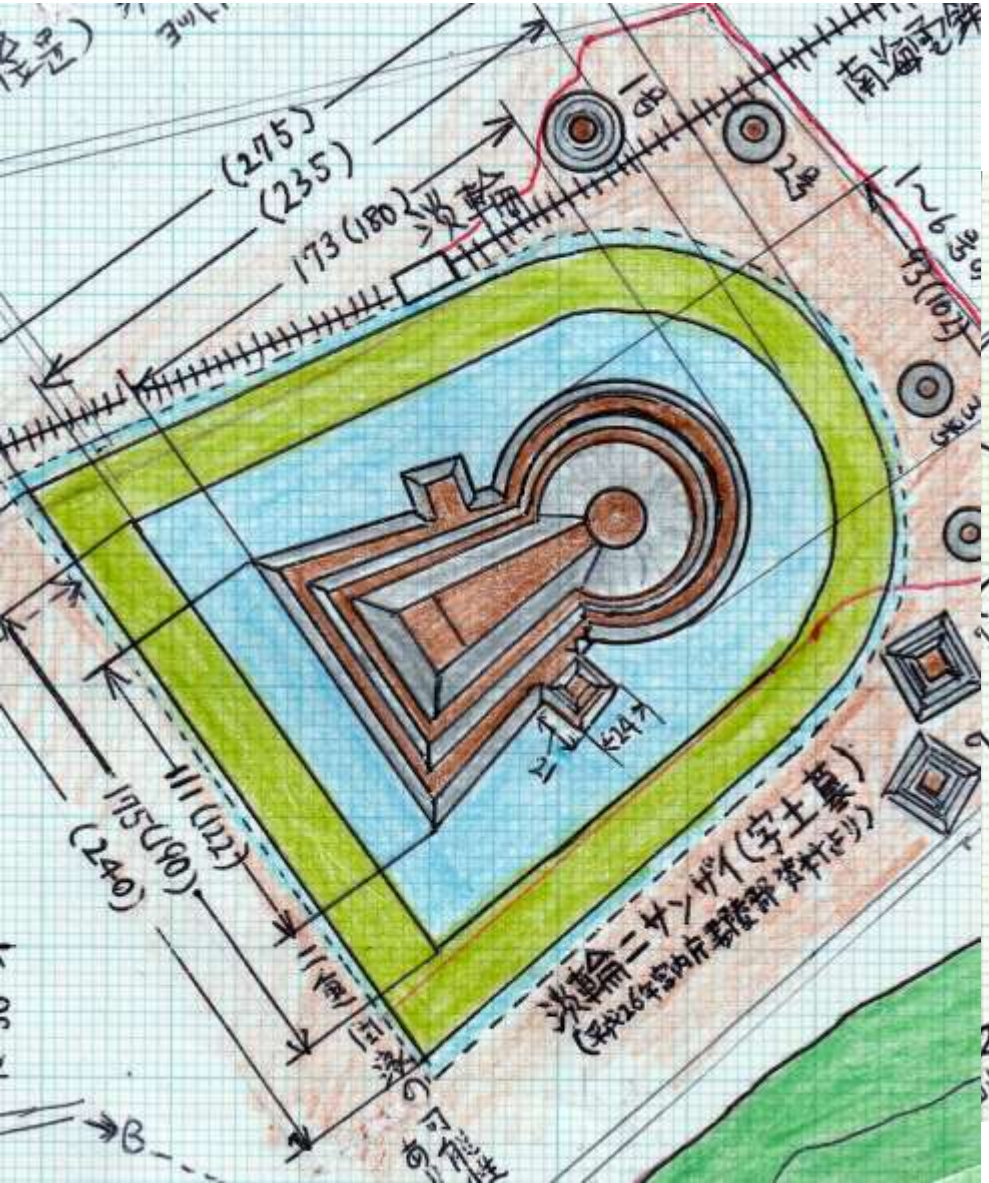

26
(50)
15
天王山

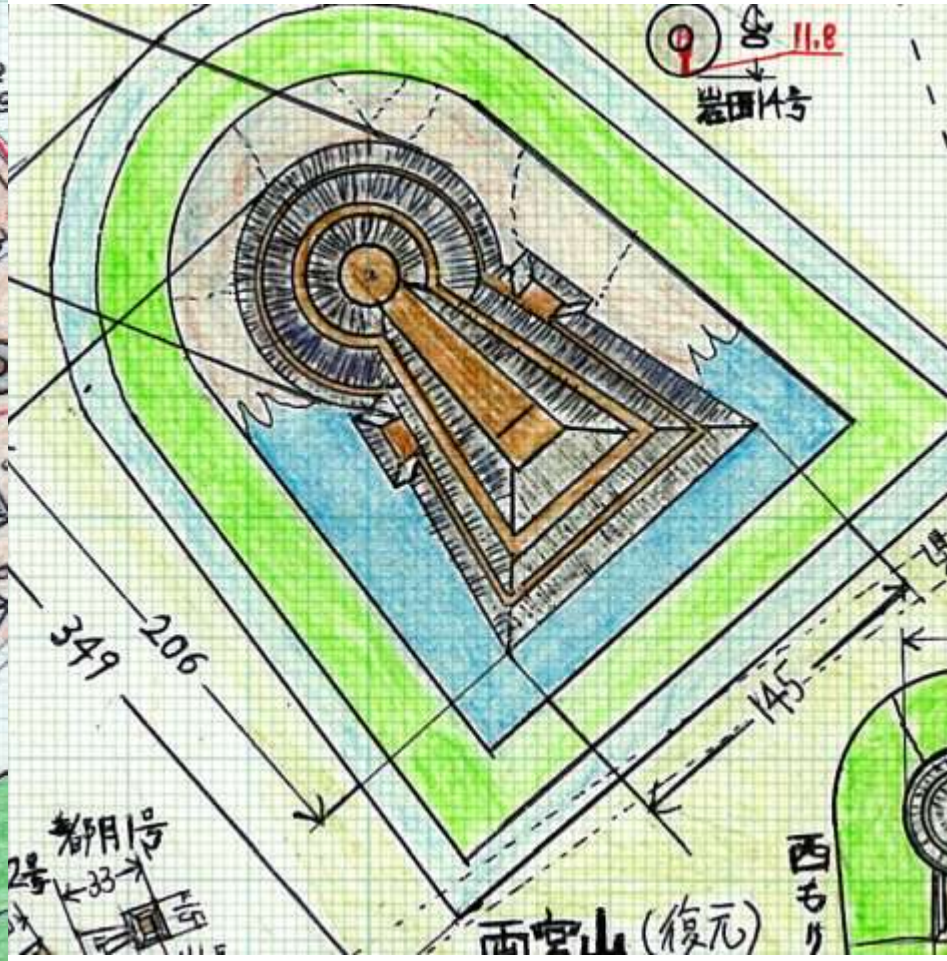

宿寺
行願院裏山


H5
53
H11
(50)
(128)
70
湊茶臼山
100m

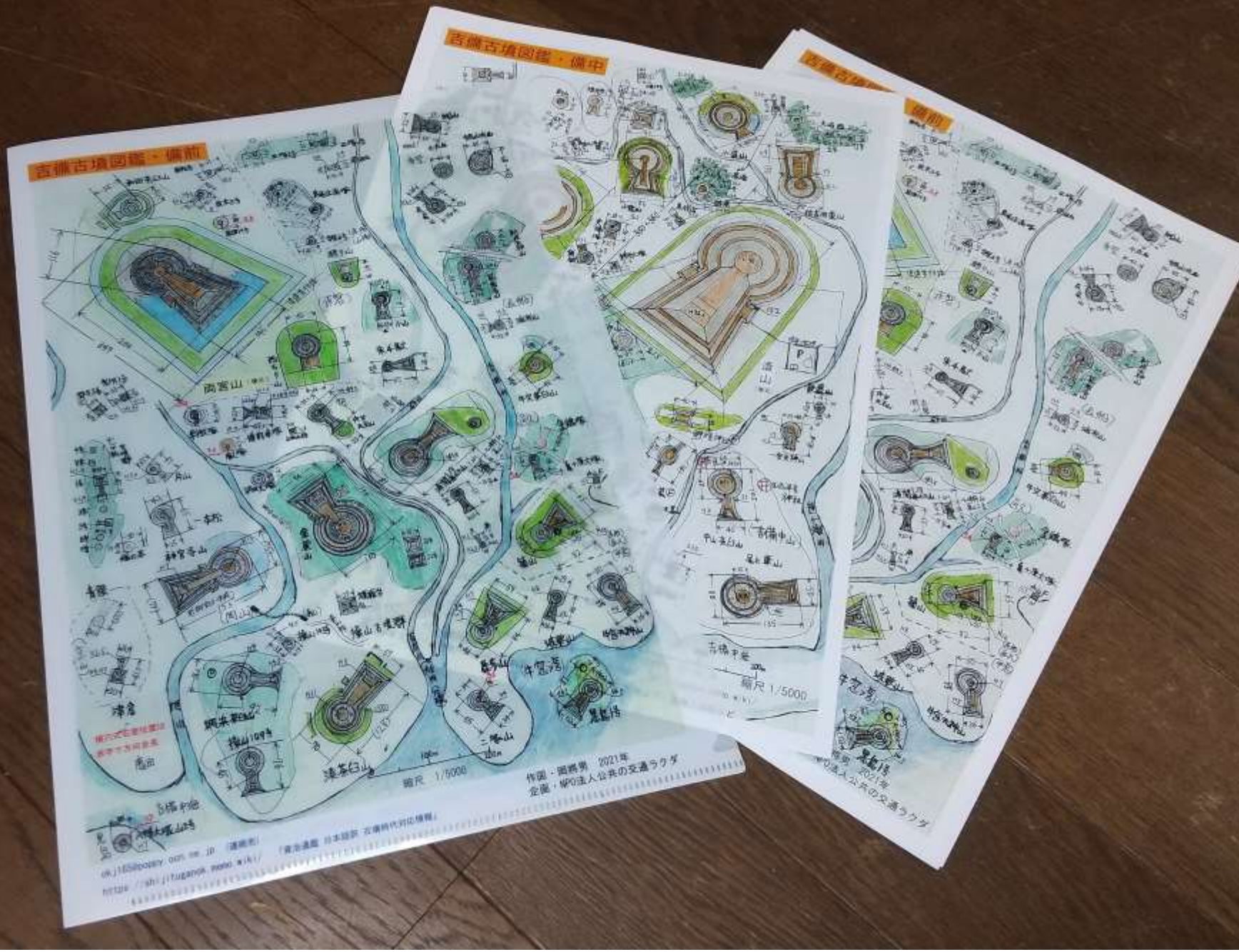

H7
59
34
H7
41
84
鹿歩山
H8
29
H8
60
26
波歌山
50
H9
53
H5
36
牛窓天神山
(牛窓湾)
34
H6
H4
55
34
二塚山
2号
81
(50)
H6S
H6S
(31)
黒島1号

淡輪ニサンザイ古墳、両宮山古墳





作山
造山
高宮山
金蔵山
神宮寺山
吉備中山
宿寺山
牛窓湾
P


吉備古墳図鑑・備前
吉備古墳図鑑・備中
縮尺 1/5000
作図・画務男 2021年
企画・NPO法人公共の交通ラクダ

新羅慶州の
天馬塚の王冠
北燕などの
慕容氏の系統

雄略天皇時代
押木珠蔓
翡翠は倭国製

吉備邪馬台国東遷説

夕日は牛窓・瀬戸内海

電車バス情報充実で
西大寺・牛窓の人口を増やすぞ!

令和2年1月31日倫理法人会西大寺

NPO法人　公共の交通ラクダ会長
全国バスマップサミット実行委員長
岡將男

瀬戸内市を電車バスで見直そう
牛窓の人口を増やすぞ!

令和2年2月22日

NPO法人　公共の交通ラクダ会長
全国バスマップサミット実行委員長
岡將男

JR赤穂線大減便
瀬戸内市の危機
岡山都市圏の危機

令和2年12月22日

NPO法人　公共の交通ラクダ会長
全国バスマップサミット実行委員長
岡將男

現行ダイヤ
(～2021.3)

来春からのダイヤ
(2021.3～)

現状一日36便
昼間の長船行
を西大寺止

大富・邑久・長船
が影響か!

地元負担がされられないならば

- ８便×往復２×５０人×２００円×３６５日
  =５８４０万円
- 瀬戸内市3000万、岡山市１０００万等など
- 臨時交付金で緊急手配
- 赤字補填はできないとしたら
- 「備前長船刀剣電車」のラッピング、とか
- 車輌そのものを買い取って維持費をみるとか
- 恒常財源獲得のために何が必要か
- 山陽線瀬戸・和気減便問題とスクラムを組む
- 岡山市・瀬戸内市・赤磐市・和気町が関係

「軌道に乗る」⇔「無軌道」

- 「軌道に乗る」は鉄道、覚悟が必要
  - 初期投資大→計画的まちづくり
  - 定時制あり
  - 地図に載る、観光客でも使える
  - 完全なバリアフリー、安全
  - エネルギー効率がいい
- 「無軌道」の典型が自動車とバス
  - 自由とは全体では不自由、渋滞
  - いつでも廃止できる
  - BRTはLRTの一形態、専用軌道が原則

鉄道で建設した近代日本

1872年新橋横浜
官鉄開業

山陽鉄道・日本鉄道・
関西鉄道の民鉄

1895年京都
路面電車

1894年日清戦争
1904年日露戦争

1906年鉄道国有化1067mm限定

1911年軽便鉄道法

1921年軌道法

1918年地方鉄道法

- 軽便鉄道はライトレールと同じ考え方

ドバイ

ボルドーの架線レス

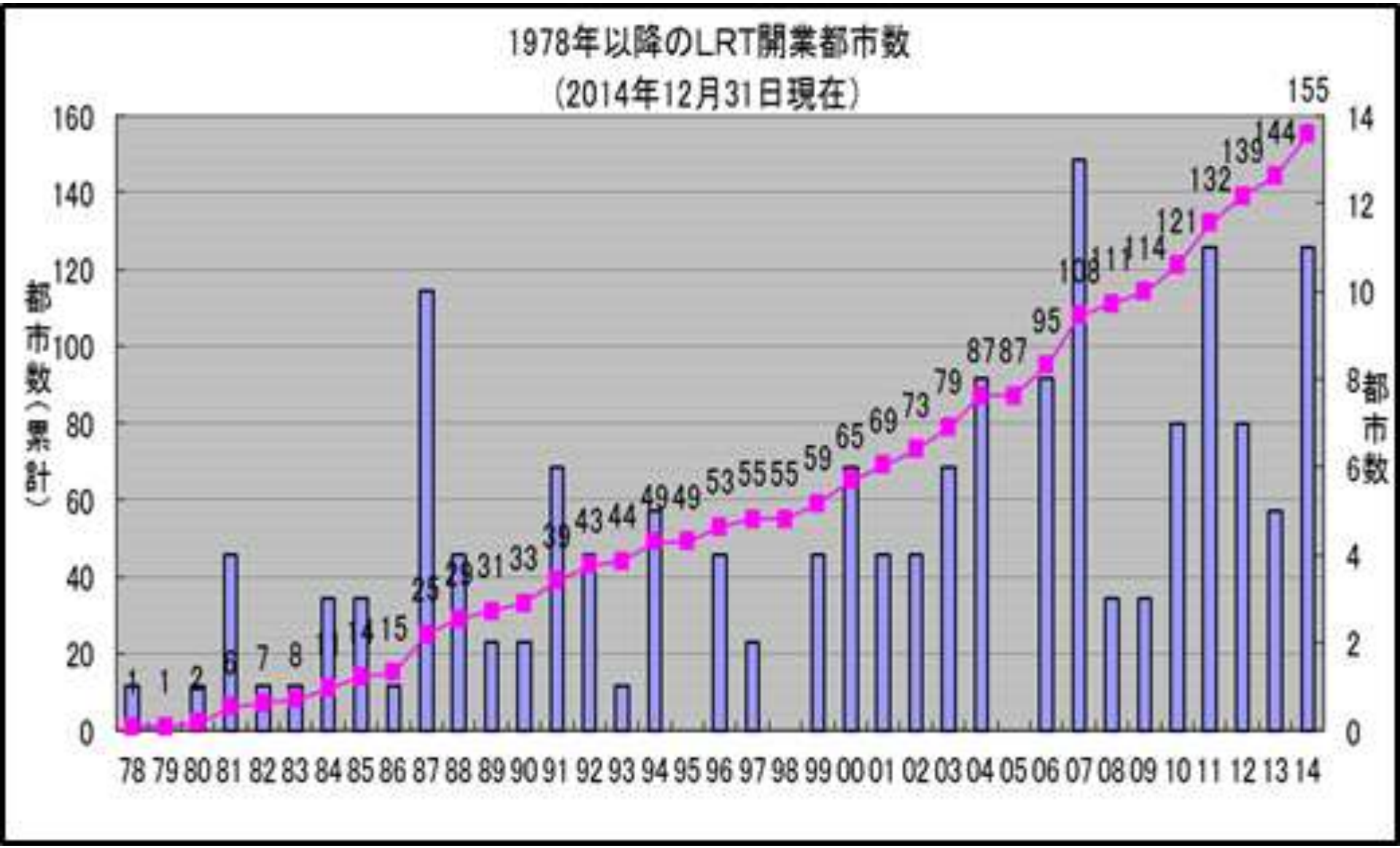
MOMO　柳川

全低床型

リトルダンサー部分低床型

撮影　藤井正史

世界の新設LRTは155都市（2014）



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

Picture@VINCENT-FUJII

車が電車を待つ･トルン電停

車が電車を待つ・岡山ノーガード電停

昔は日本全国トランジットモール

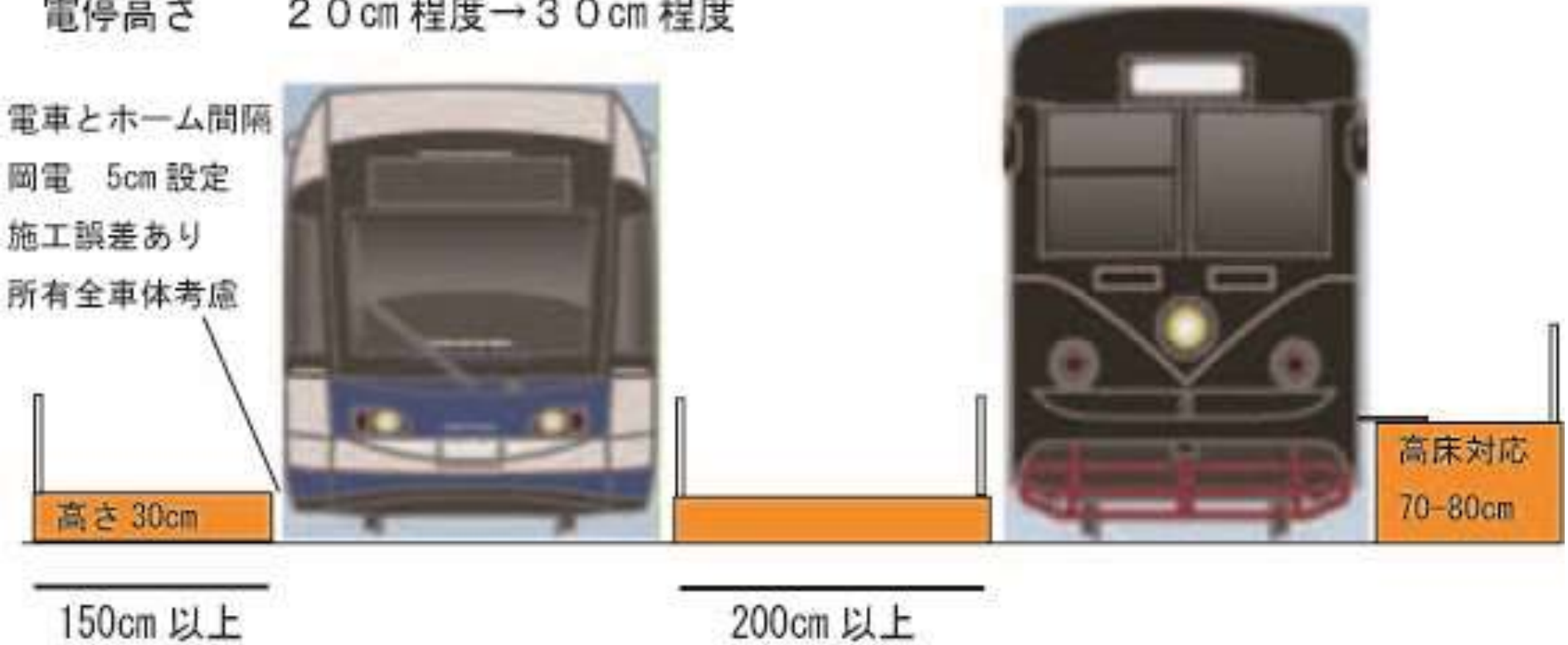
2002年MOMO導入低床車導入補助
道路構造改正で電停は道路の一部
2013年交通政策基本法、市町村の仕事

バリアフリー法関連電停規格

低床化とは

車内床高　８０cm 程度→３０cm 程度

電停高さ　２０cm 程度→３０cm 程度



電停調査の結果・暫定 2018/1

- 全国18事業者　1120電停　(阪堺線82電停)
- 車椅子かろうじて可能　751電停　67%　(57電停　70%)
- 屋根整備率　911電停　81%　(66 電停　80%)
- ベンチ整備率　574電停　51%　(66電停　80%)

- 全電車　701輌　(38輌)
- 低床電車　115輌　(3輌)
- 高床完全対応（都電・世田谷）　46輌　23%　(8%)

道路事業として、都市のバリアフリーを大胆に

福井ライトレール・高床と低床の共存

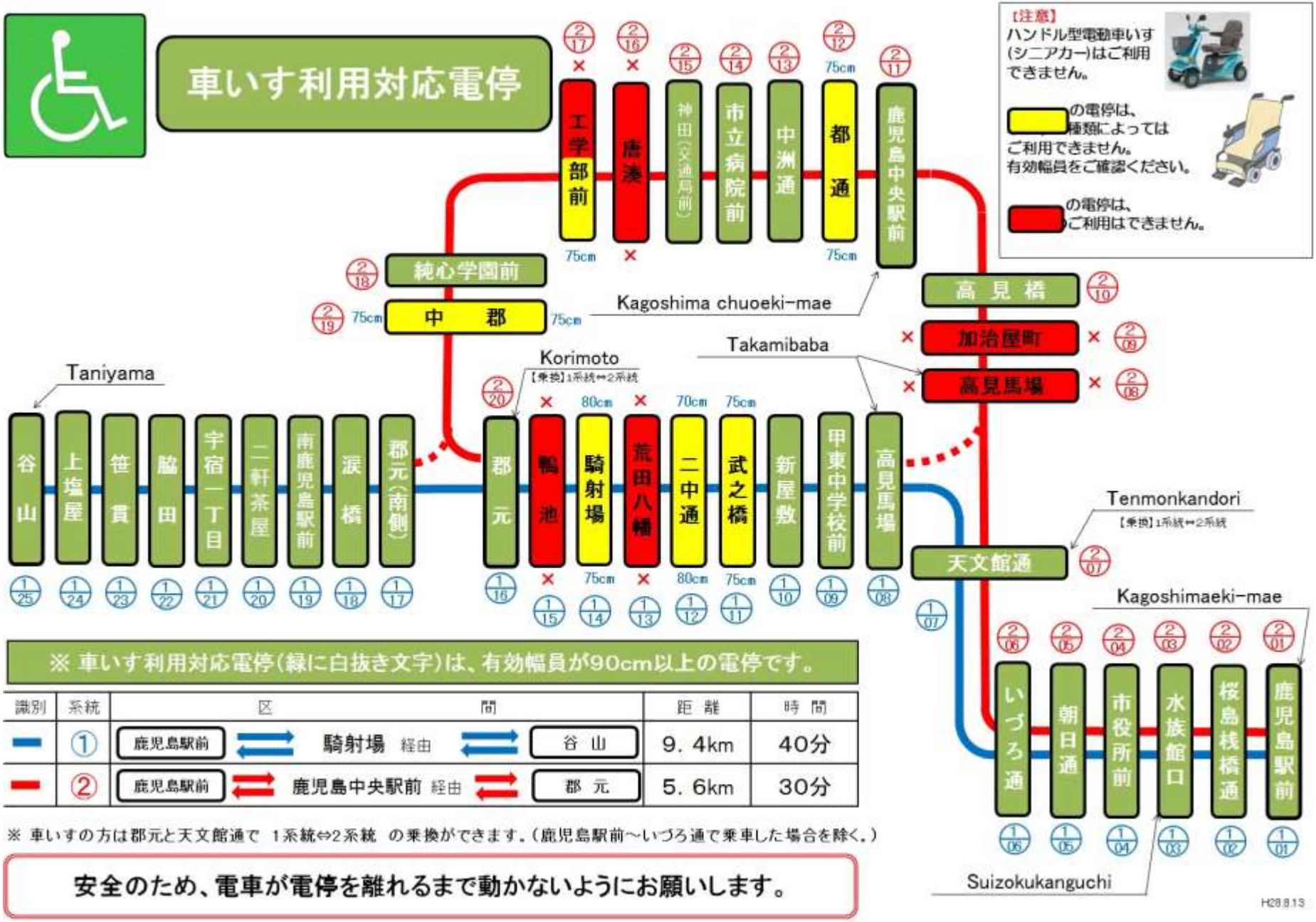
万葉線ライトレール、電停改良・車線減、自治体と県警

万葉線ライトレール・惜しい電停

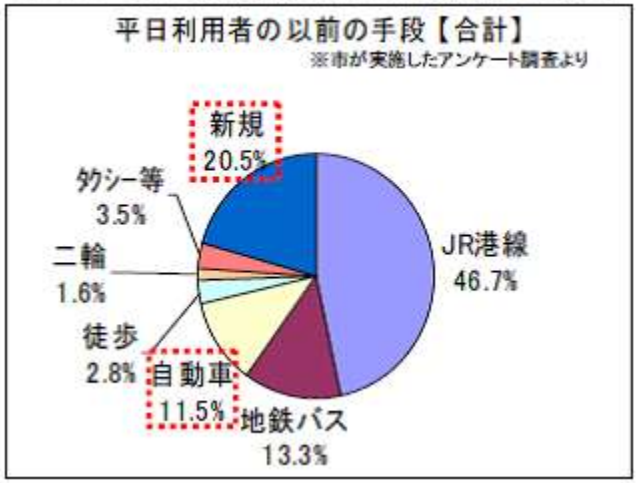
車が電車を待つ・岡山ノーガード電停

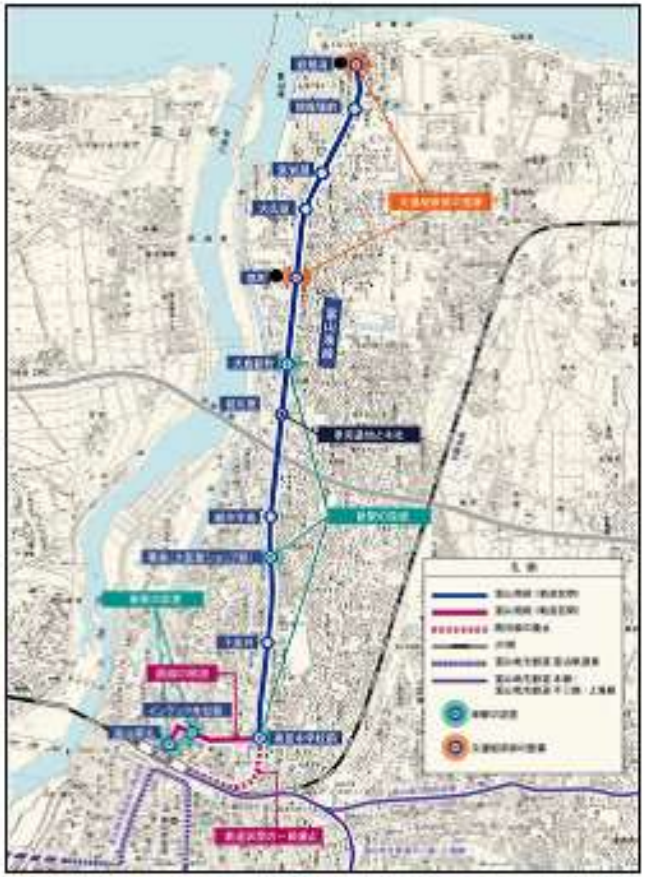
昔は日本全国トランジットモール

ホームページで車椅子情報は



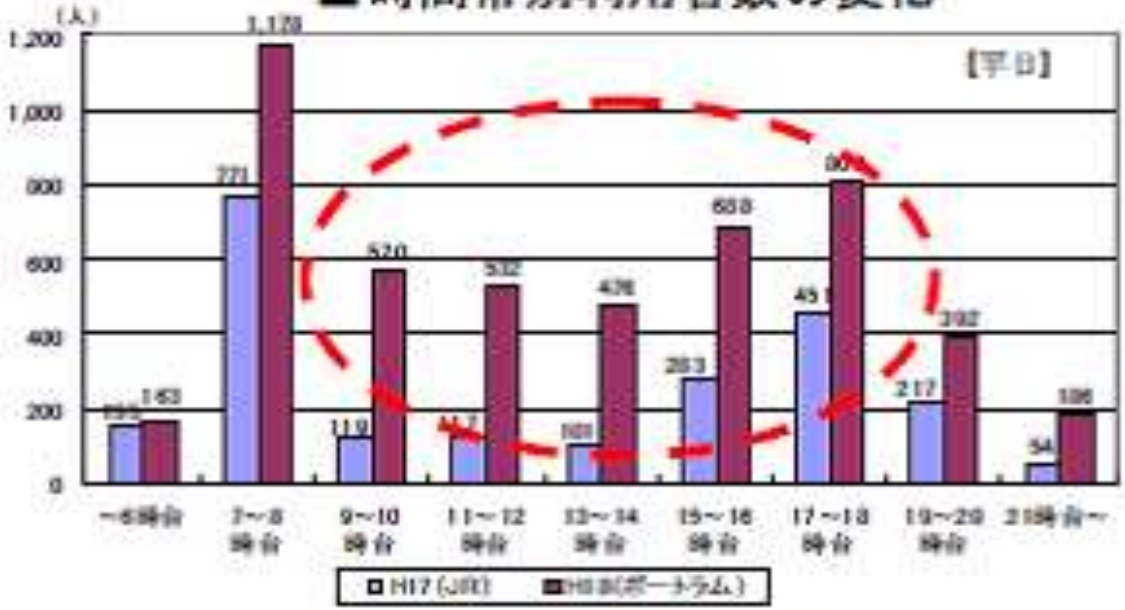
③車からの転換、新規の外出機会の創出





②日中の高齢者の移動機会が大幅に増加

■時間帯別利用者数の変化



■年代別利用者数の変化

ソウルのBRT

40以上の事業者の交通連合

ソウル市と大学が全面企画

共通カード、臨時増便、交通管制

□ Changes Colour & Function

□ Operation of 4-types of Buses

: Trunk Lines · Feeder Lines · Circular · Wide Area

- Regional connection between suburbs and downtown area
- Ensuring operation speed and punctuality

→ **Trunk lines** → **Blue bus**

- feeder to trunk lines and subways
- Meeting local traffic demand

→ **Feeder lines** → **Green bus**

- Local lines within the downtown area
- Serving for business and shopping trips

→ **Circular lines** → **Yellow bus**

- Express connection between satellite cities and downtown area
- Absorbing passenger car commuters

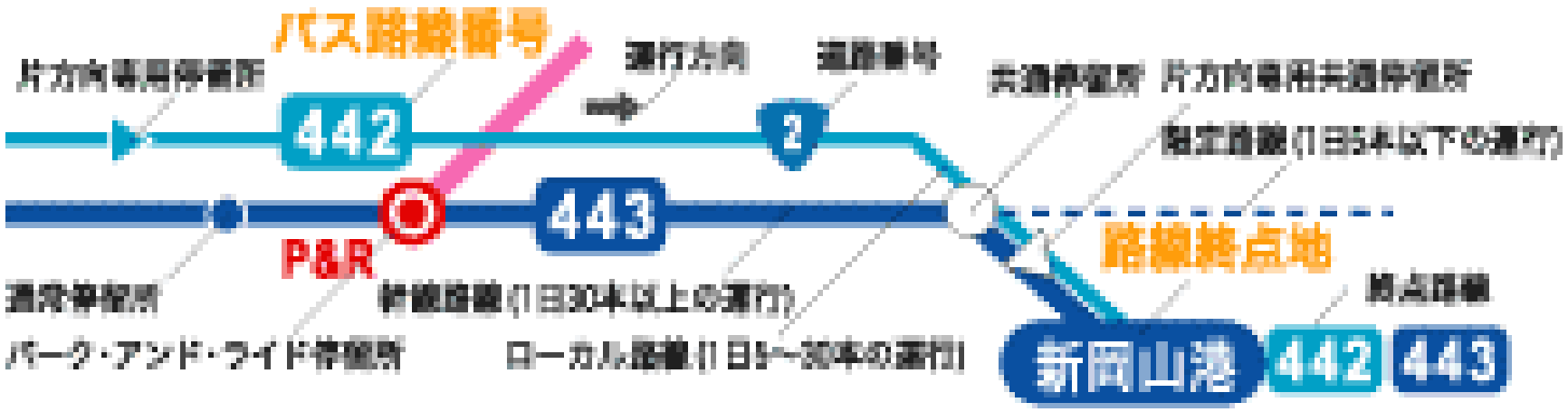
→ **Wide area lines** → **Red bus**

□New bus number System

➢ Origin and destination can be identified

エリアMAP内表記一覧

- 岡電バス
- 中鉄バス
- 両備バス
- 下電バス
- 宇野バス
- 備北バス
- かもめバス
- 路面電車
- 共同運行バス（岡電・両備・下電）



完全な自動運転、公共交通との関係

■完全な自動運転の条件

A. 完全な道路　完全な舗装と白線
道路予算は足りない

B. 完全なメカ　メカは必ず壊れる

C. 完全な天候　風や豪雨、雪、災害には弱い

D. 完全な人間　設計、生産、運転すべてに

E. 完全な法律　社会が自動運転を容認する
法律変更を許容

メカは10年で出来ても、補助的にしか使えない
事故は激減、公共交通補完機能に期待

自動車の将来

すべて電気自動車EVになる
自動運転車は高くなる
カーシェア・コネクテッドカー
自家用車が激減
究極のカーシェアとして
電車・バスの公共交通は存続

西欧のMaaSの基本ベース

- 公共交通サービスは道路と同じ社会インフラ
- 地域が主体的に便数・ダイヤ・運賃をコントロール
- 社会に必要な路線・便は赤字黒でなく設定
- 運行経費の30%程度が運賃収入
- 運行事業者はオペレーターに徹する
- 運行事業者は定時制・事故・快適性でボーナス
- 欧米でLRTが200都市以上でできた原因
- 交通連合、交通公営企業、TMAが機能
- 使い易い手段として、サブスク・MaaSが生まれた

LRT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

Picture@VINCENT-FUJII

世界98都市電車バス無料

電車バス無料自治体拡大中 8/24 アメリカ･ジャコバン誌掲載記事 、Newsweek 転載ブリュッセル大学ヴォイチェフ･ケプロフスキー教授の研究によれば、

世界で 98 都市が無料 、特定時期区間 無料 は数百

(欧州 57 、北米 27 、中国 3 オーストラリア 1)

エストニア首都タリン 、人口 44 万人

2013 年、住民対象 2 u 250円、グリーンカード購入

バス･トラム･トロリー無料

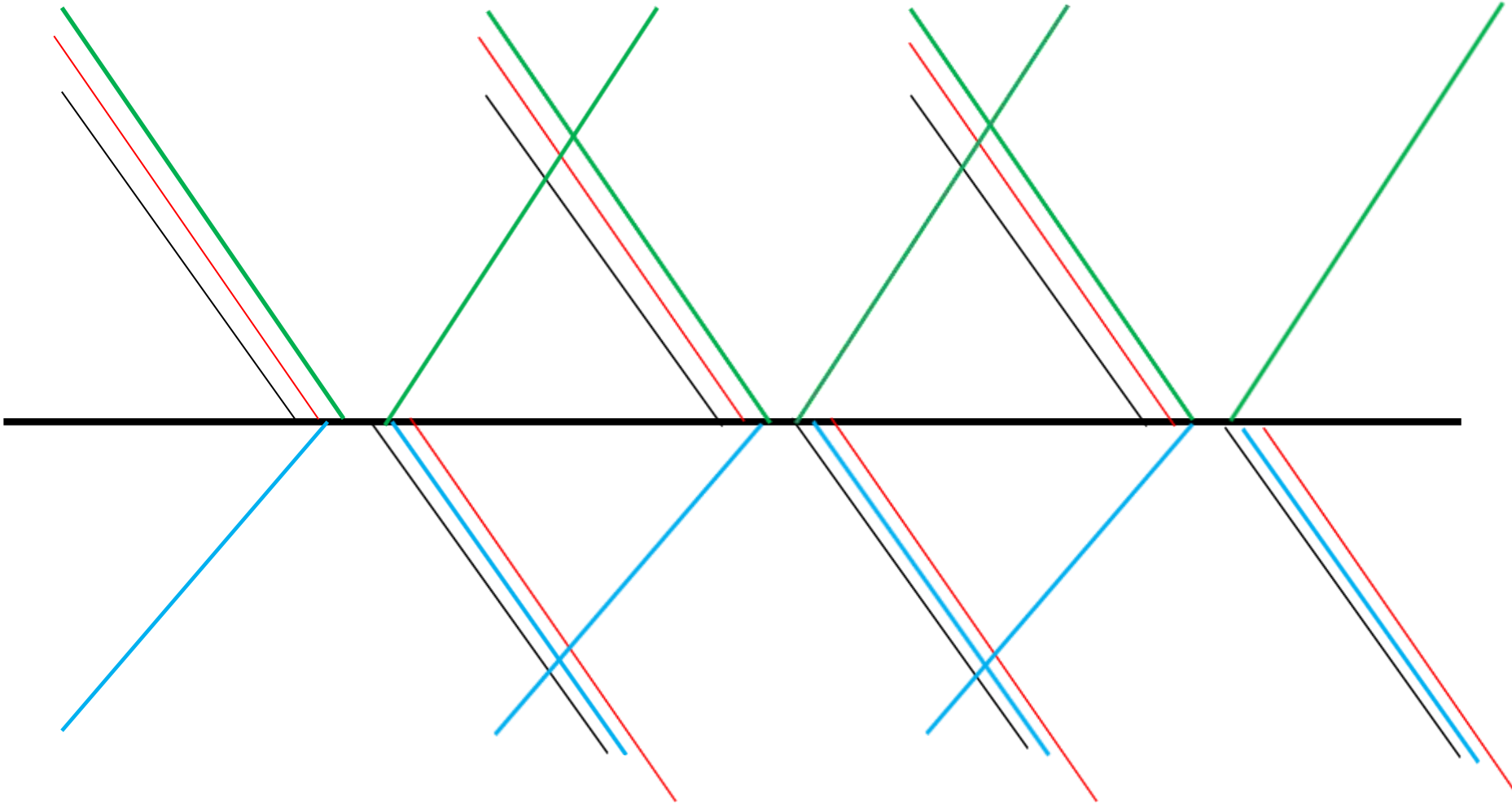
2012/5 から 4年 で人口 41.5 →44 万人

所得税 は 20 万円 /人

人口増加分	4000 万ユーロ	51億円
運賃減収額	1220 万ユーロ	16 億円
投資額を除	1630万ユーロ	21 億円の増収

パターンダイヤ・タクトダイヤ

MaaSの基本はダイヤが十分にあること



運行パターンが単純　毎時4本・2本・1本・2時間1本

主要駅での乗り継ぎが確保されている

GTFS　オープンデータ化

- アメリカのバス情報入力システム
  世界標準、アプリ開発が面白い
- 事業者がGTFS形式でダイヤ編成
  その筋屋、見える化フォーマット、西沢ツール
- データをオープンデータとしてアップ
  Googleなどがマップ、アプリなどで提供
- リアルGTFSとはGPSと連動してバスロケに
  従来のバスロケは、乱立して使えない
- 災害時などのデータ作成が課題
  外注でなく、運行管理者が使いこなすべき

日本国内 IC乗車カード 相互利用 相関図

2015年11月21日現在

交通・電子マネーとも相互利用可能
交通のみ相互利用可能
片利用のみ
Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、はやかけん、nimocaと片利用
予定

DoCARD 道北バス 2014.12.01~
2015.02.01~
Asaca 旭川電気軌道 2012.11.01~
SAPICA 札幌市交通局 2009.01.30~
ic 2013.06.22~
icsca 仙台市交通局 2014.12.06~
ic (2016春~)

2010.03.13~ 枠内相互利用
はやかけん 福岡市交通局 2009.03.07~
nimoca 西日本鉄道 ほか 2008.05.18~
SUGOCA JR九州 2009.03.01~
Kitaca JR北海道 2008.10.25~
Suica JR東日本 2001.11.18~
PASMO 関東各社局 2007.03.18~
ICOCA JR西日本 2003.11.01~
toica JR東海 2006.11.25~
manaca 名古屋地区各社局 2011.02.11~
PiTaPa 関西ほか各社局 2004.08.01~

Suica・SUGOCA・nimoca・はやかけん間で相互利用開始 2010.03.13~
2013.03.23~ 枠内相互利用(*1) (電子マネーはPiTaPaを除く)
2009.03.14~
2007.03.18~
2011.03.15~
2004.08.01~
2008.03.18~
2008.03.29~
2010.03.13~
2013.03.23~
(2016春~) 仙台地区限定
2011.03.15~
2008.03.01~
2008.03.29~
2010.03.13~
2012.04.21~
2013.03.23~
2006.01.21~

ic (2016春~)
くまモンのIC CARD 熊本地区各社局 2015.04.01~
熊本市電エリア限定 2015.08.07~：片利用 (くまモンのICCARD~熊本市電エリア) (2016春~：相互利用)
PASPY 広島地区各社局 2008.01.26~

Hareca 岡山地区各社局 2006.10.01~
2006.10.01~
LuLuCa 静岡鉄道 ほか 2006.03.24~
2007.09.01~
NicoPa 神姫バス 2006.01.20~
2006.02.01~
らんでんカード 京福電気鉄道 2011.04.01~
2011.04.01~
hanica 阪急バス・阪神バス ほか 2012.04.01~
2012.04.01~
itappy 伊丹市交通局 2008.04.01~
2008.04.01~
CI-CA 奈良交通 2004.12.15~
2007.04.01~

Iwasaki IC CARD いわさきコーポレーション 2005.04.01~
2005.04.01~
RapiCa 鹿児島地区各社局 2005.04.01~

2013.03.23~ ic りゅーと 新潟交通 2011.04.24~
2015.03.14~ ic odeca JR東日本 2013.08.13~
2013.03.23~ ic
ecomyca 富山地方鉄道 2010.03.14~
2010.03.14~
passca 富山ライトレール 2006.04.29~

PiTaPaエリアに重複(*2)する ICOCA・PiTaPaが片利用可能なICカード

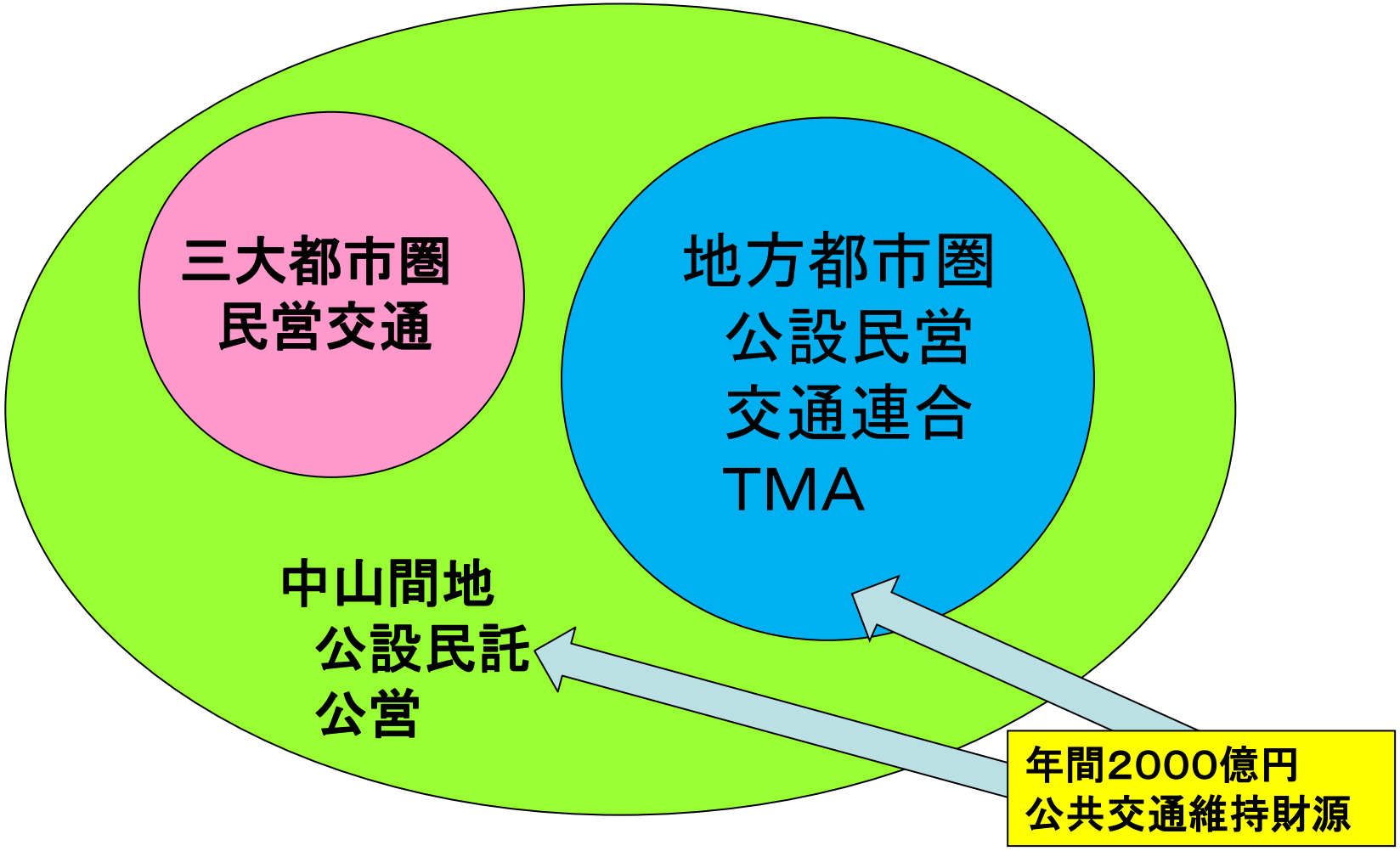
*1…一部対象外となる事業者あり
*2…CI-CA、PicoPa、LuLuCaはカード導入後にPiTaPa導入
Hareca、itappy、らんでんカードは同時導入
hanicaはPiTaPa導入後に重複導入

ICカードと料金制度

- ICOCAなど10カード、導入に数億円
  弱小事業者には、ランニングコスト負担大
  nimoca西鉄のカードが函館路面電車に
- 全国のコンビニでチャージ可能なのに
  岡山のバス会社には、片乗入れ
- QRコード、スマホ、クレジットカード、生体認証
  サブスクリプション＝MaaSではない
  自動運転＝MaaSではない
- 基本運行データは事業者作成
- 情報システムは都市計画の一部て公的負担

スイスのポストバス、貨客混載なんて

地方交通は交通連合で



TMA＝半官半民の公共交通管理運営組織（アメリカなど）
協議会よりも強制力を持ってコントロール

交通政策基本法・交通財源・地方分権

2013年11月成立

地域交通計画の策定

都市計画との連動

市町村主導・税金投入

地域交通連合の結成

乗継100円割引等

共通ICカード利用

TMA(公共交通調整機構)

RACDAのめざす市民参加

バスを待つどころではない、危険

庶民は色々努力している

これで十分、ベンチにシェルターにポストまである

ヒサシは一体化できない
ベンチは離れている
自転車まで歩道に乗り入れ
バスベイで歩道圧迫
美作
半田山植物園
高山大学
半田山植物園
当行にご用のない方の
駐輪はご遠慮下さい。
中田銀行

「バス停ラブリー」

屋根・ベンチ・トイレ
時刻表・マップ・到着予測
快適・愉しい・可愛い

南方交番前（トマト銀行本店前）

南方交番前（ベネッセ前）

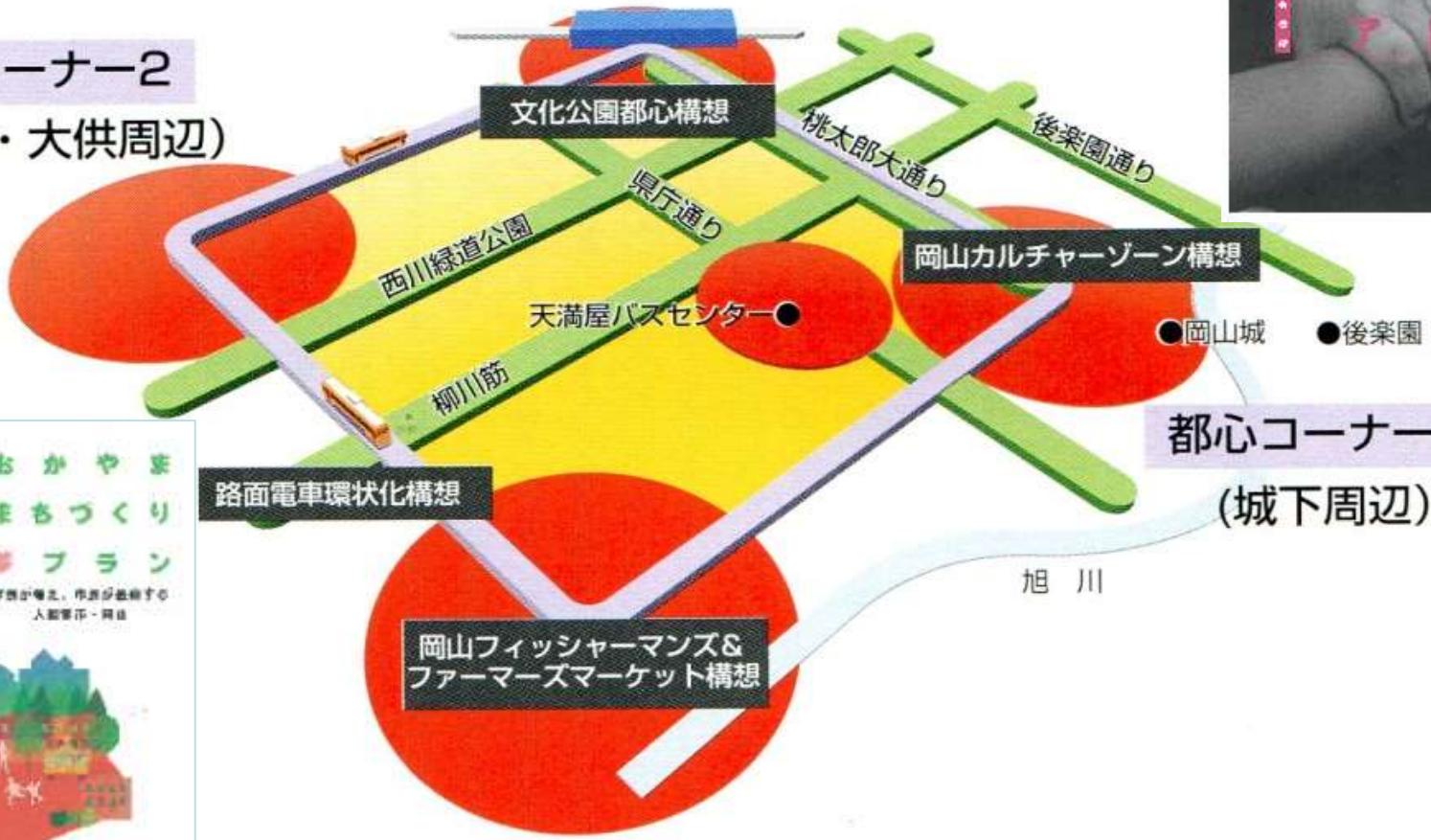
コンパクトシティーは時代の要請

- 少子高齢化⇒人口減少社会
- 消費後退・税収減少⇒インフラ整備の効率化
- 成熟社会⇒物から文化へシフト
  方向として
- 公共交通を中心にしたアクセス整備
  串と団子の関係、道路整備の見直し
- 都市計画のコンパクト化集中投資
- 大道芸人も食える地方都市の文化向上
- 公共施設・集客施設の効率的再配分

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)

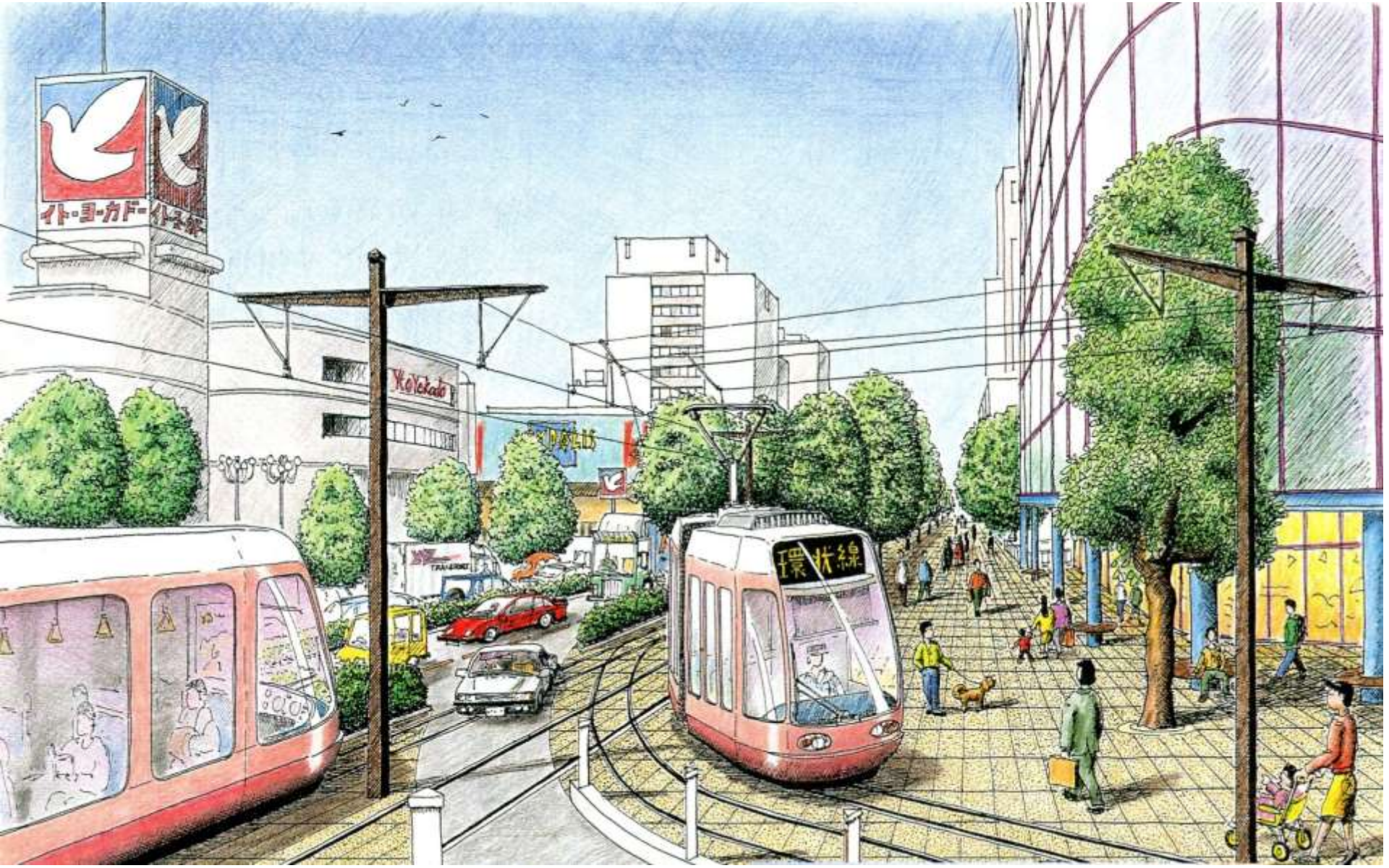
都心コーナー2
(市役所・大供周辺)

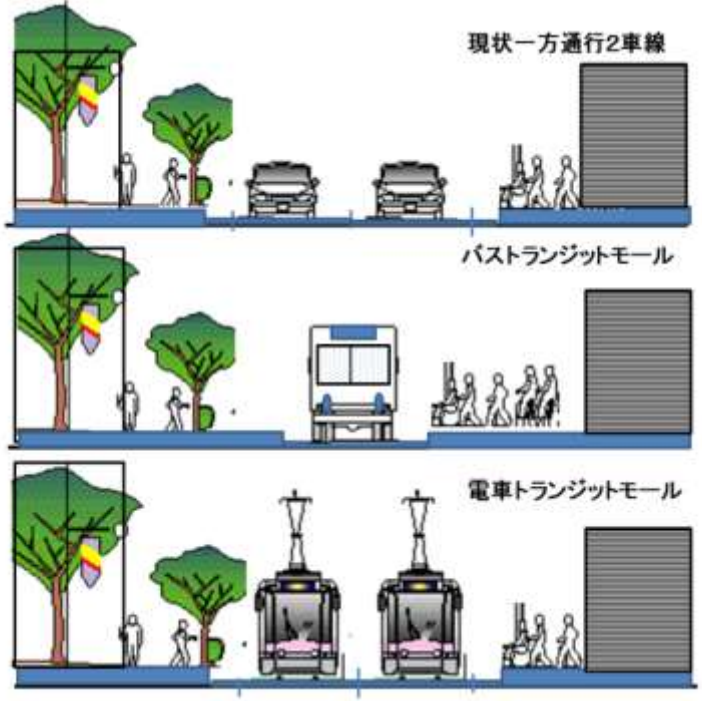


都心コーナー4
(城下周辺)

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


イト・ヨーカドー
Yokado
環状線

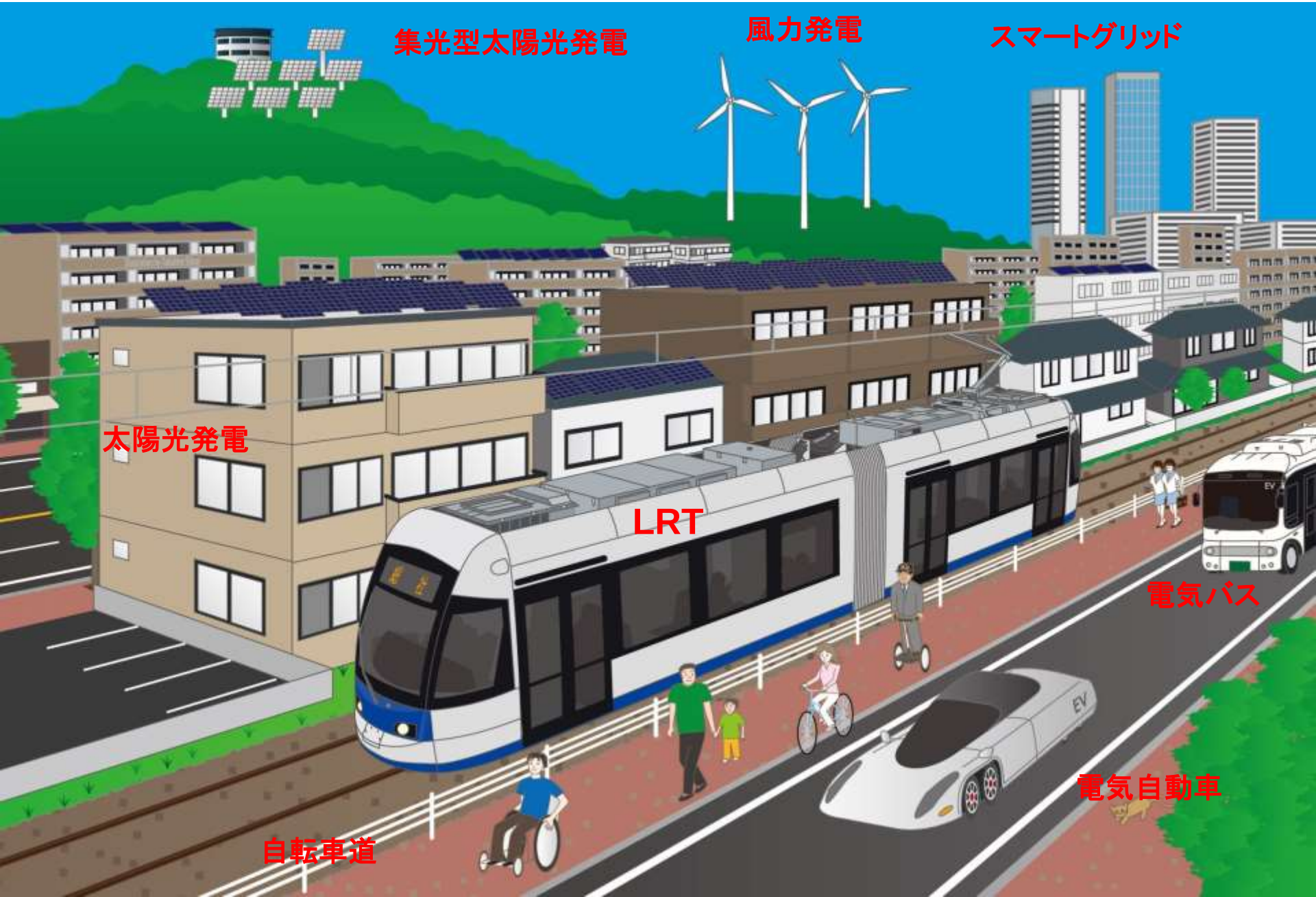

現状一方通行2車線
バストランジットモール
電車トランジットモール

NON-STEP BUS

四条通が，人と公共交通優先の空間に生まれ変わりました！！「歩くまち・京都」

姫路駅前は2車線、ほぼバス専用

クリーンモバイル都市圏構想

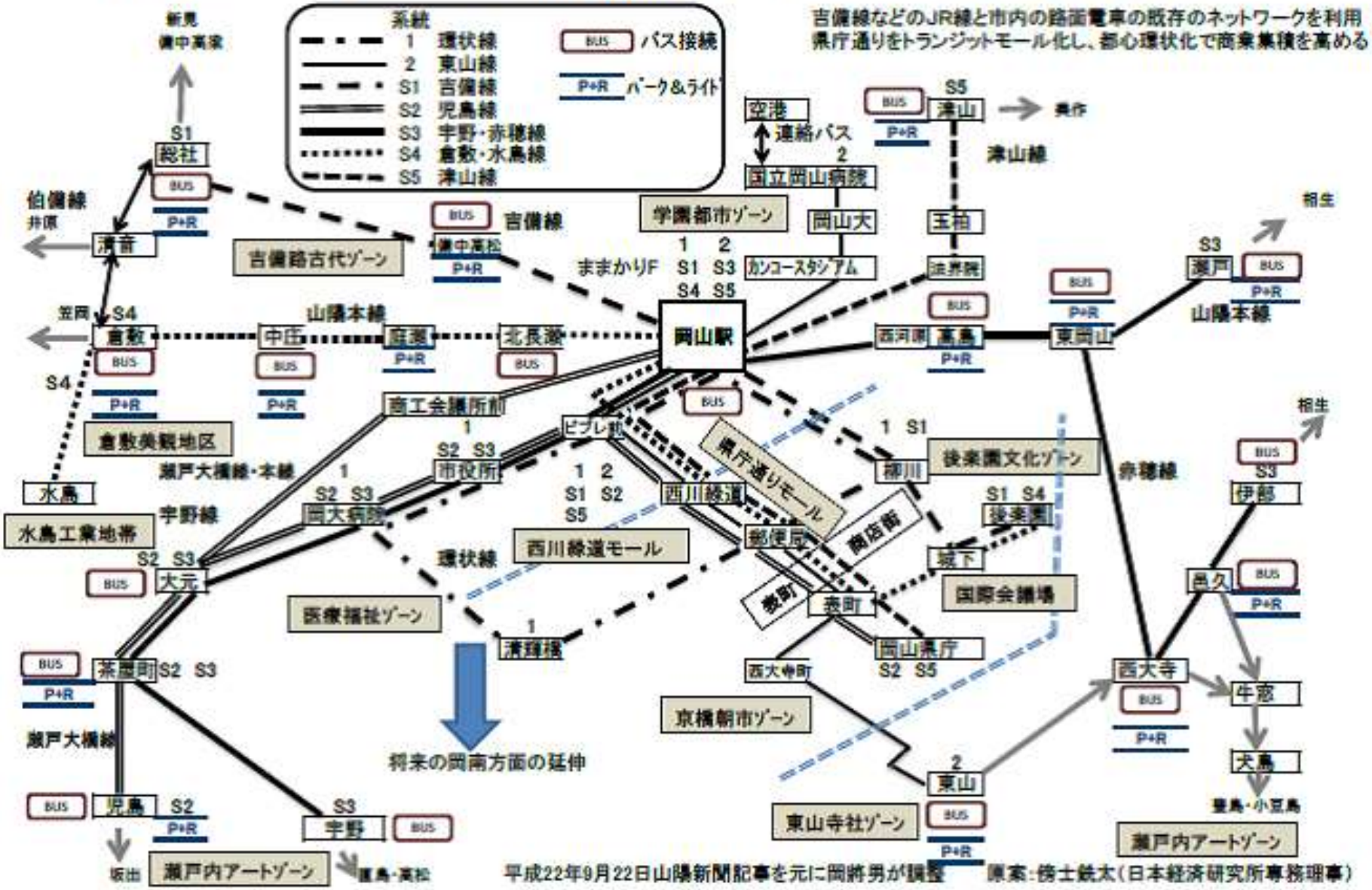


まち・会議場・大学・病院・観光をつなぐ

岡山LRTネットワーク

（カールスルーエモデル）

吉備線などのJR線と市内の路面電車の既存のネットワークを利用
県庁通りをトランジットモール化し、都心環状化で商業集積を高める



平成22年9月22日山陽新聞記事を元に岡將男が調整　　原案：傍士鉄太（日本経済研究所専務理事）

ＬＲＴでつなぐ岡山県南クリーンモバイル都市圏構想

提案１　岡山と倉敷のコンパクトシティーをつなぐ、団子と串のＬＲＴ
提案２　県南広域コンベンションゾーンをつなぐＬＲＴ
提案３　学都岡山の学園をつなぐＬＲＴ
提案４　医療福祉都市岡山県南をつなぐＬＲＴ
提案５　コンベンション・アフター観光地をつなぐＬＲＴ

ＬＲＴとは、「路面電車都＋市近郊鉄道＋都市計画＋交通連合」

岡山駅には、ＪＲ西日本の

山陽本線上下線（瀬戸―笠岡 56.4 km）
宇野線（茶屋町―宇野 17.9km）
吉備線（岡山―総社 20.4km）
津山線（岡山―玉柏 7.5km）
瀬戸大橋線（岡山―児島 27.8km）
伯備線（倉敷―総社 10.7km）
赤穂線（東岡山―日生 35.3km）

の８方面から県南都市圏ＬＲＴを構成する 176.0km 路線が乗り入れ、岡山電気軌道の東山線・清輝橋線（4.7km）を本格活用し、さらに水島臨海鉄道（11.2km）や井原鉄道（清音―井原 27.1km）なども相互乗入れ可能で、既存路線の総延長は２１９．０ｋｍに及ぶ。香川県側のＪＲ四国や琴電などとも有機的に連携すれば、世界一のドイツのカールスルーエの路線網（13 路線、トラム 63.3km＋直通運転 290 km）に継ぐＬＲＴネットワークを築くことが、極めて簡単である。

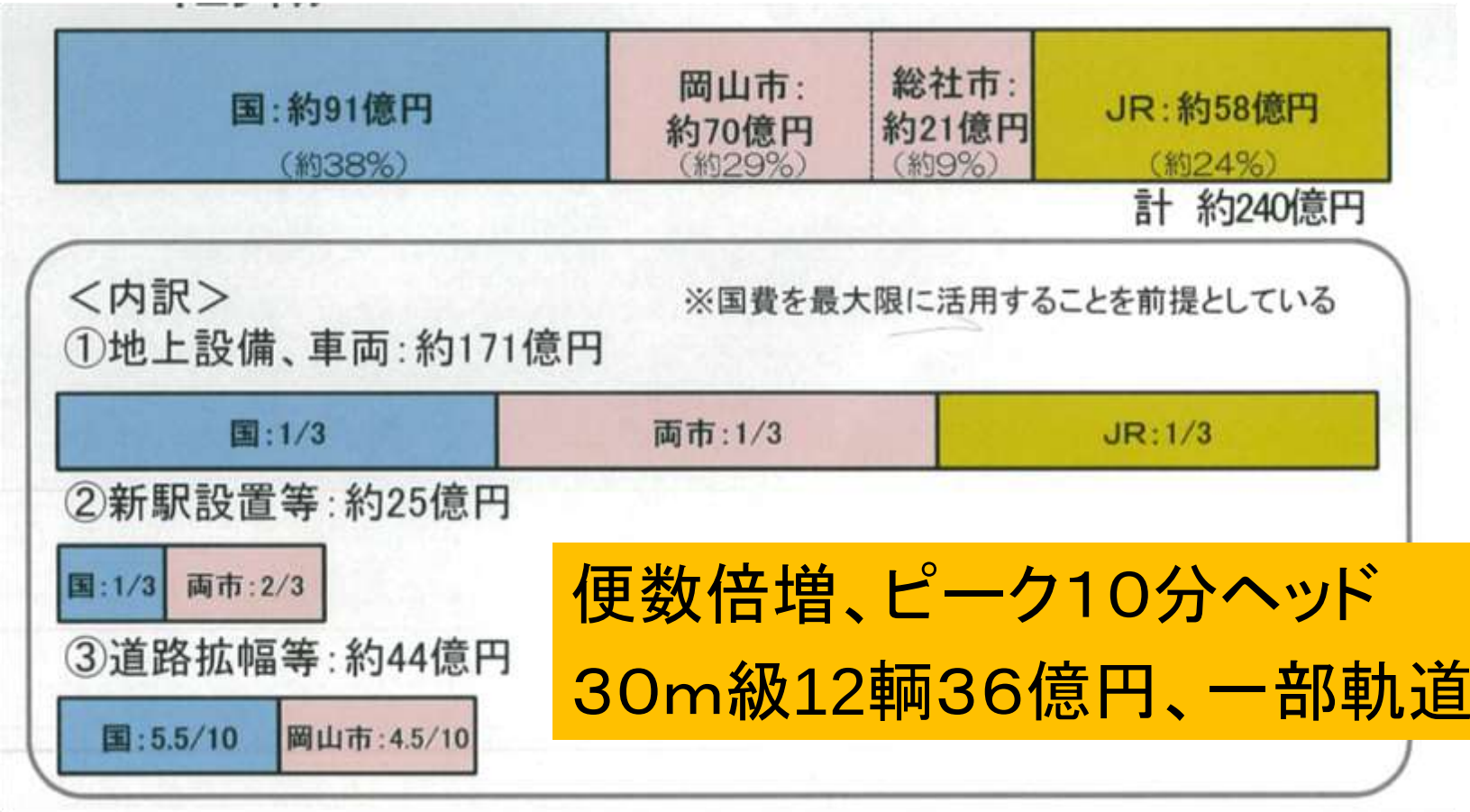
岡山にある1兆円以上の鉄道LRTインフラの有効利用

LRTはライトレールと呼ぼう！！！

- 理由１．富山ライトレール、宇都宮ライトレールの前例がある
- 理由２．発音しやすい、意味がすぐわかる、覚えやすい
- 理由３．軽い物、気軽な物、コストが安く付く物というイメージをうまく伝えられる
- 理由４．低床電車で乗りやすく、便数が増えて利用しやすいという概念も伝えられる

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輌36億円、一部軌道化

西辛川新駅
一宮南新駅
尾上新駅
野殿新駅
新駅
西口新駅
下石井新駅
JR吉備線
JR山陽本線
山陽新幹線
山陽自動車道
吉備津神社
池田動物園
半田山植物園
夢二郷土美術館本館
岡山後楽園
岡山城
岡山県庁
岡山市役所
岡山ドーム
きたながせ
(仮称・建設中)
(c)2005 Alps Mapping K.K.

吉備線LRT化と交通概念地図

■吉備線沿線の観光地を巡るための、平日コミバス、土日は観光コミバスの設定で、車を持たない観光客、歩く観光客の利便性を向上させる。

川崎医大
中庄駅

庭瀬駅

■吉備線LRT化に合わせて、山陽本線各駅との南北方向の接続コミバスを設定。

■備前一宮駅から佐山団地方面への巡回コミバスを設定。

問屋町

■問屋町のトランジットセンター化で、宇野線大元駅との間にコミバス設定

倉敷駅

倉敷美観地区

★吉備線LRT化・路面電車直通化とは
総社駅⇒岡山駅⇒表町⇒東山ルート
駅数は倍増、到着時分は変わらず
毎時4-8本の頻繁運転、超低床MOMOタイプ
各駅にP&R駐車場・駐輪場・コミバスセンター

★吉備線LRT化・路面電車直通化の効果
吉備線沿線の利便性向上、バリアフリー化
沿線に介護付きマンションなど立地
吉備路古代史観光の活性化
コンベンション後の観光需要の拡大

吉備線LRT化は道路事業の延長

- グローバリズムとJR完全民営化
  赤字ローカル線の維持の限界
- 道路建設15兆円の半減
  都市計画道路の選別とLRTの連動
- 道路・鉄道の既存インフラの徹底的活用

↓

- 高架化・バイパス620億円見直し⇒言えない
- 素案では初期投資160億円＋関連投資
- 便数倍増、低床車両導入、スピードアップ
- P＆R、巡回バス、同ホーム乗換

吉備線LRT化は、少子高齢化・税収減社会での公共投資（道路事業）見直しの一環だ

●三門駅高架化事業160億円を見直して、90億円節約

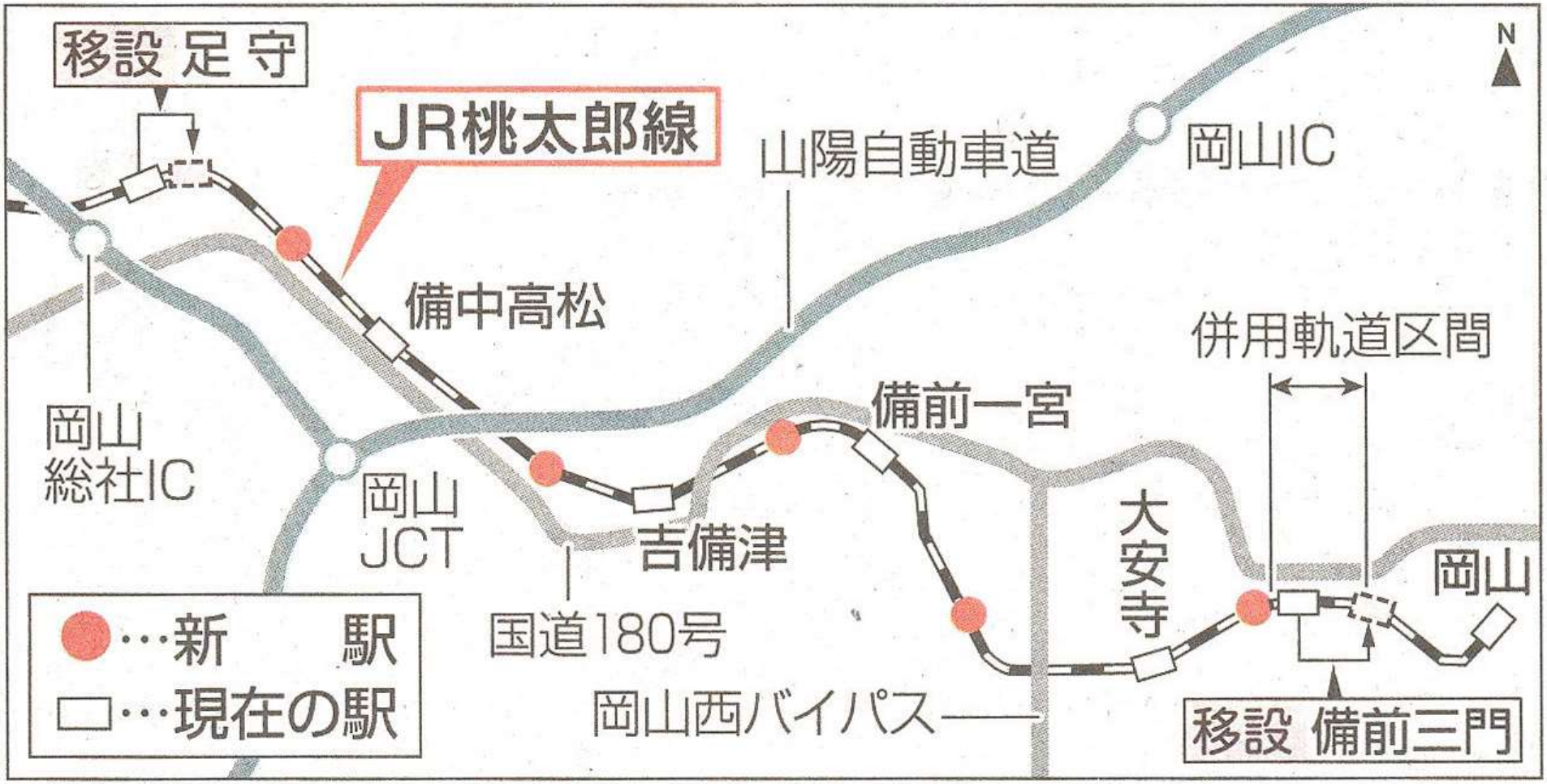
●一宮・総社バイパス530億円の一部凍結

★岡山西バイパス910億円、下石井高架106億円

★吉備線LRT化157億円（MOMO車両11編成込み）

MOMO3連型が2編成で500人

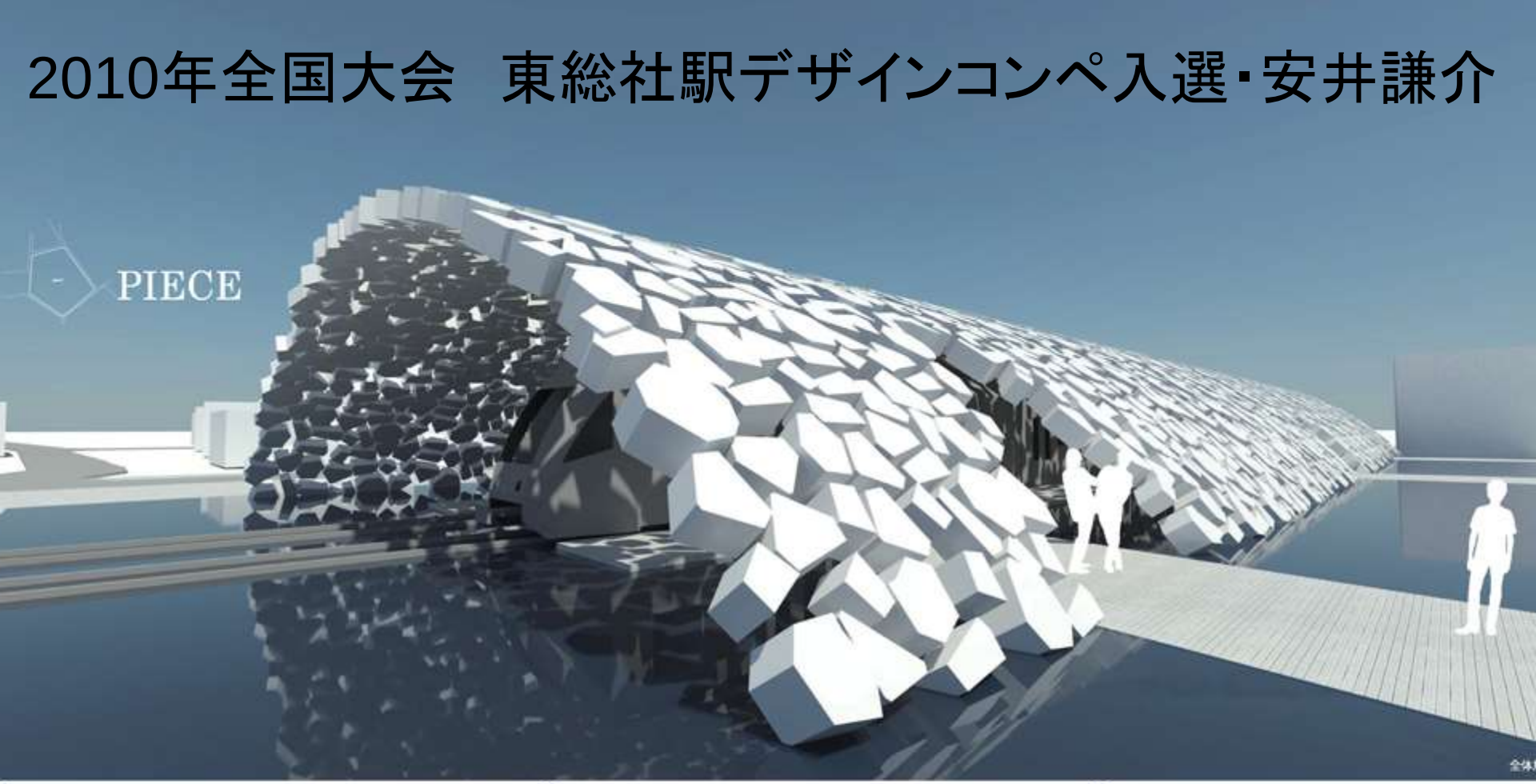
桃太郎ライトレール新駅案・岡山市



新駅は、駅間に一つまで、沿線と周辺までのまちづくりを考慮する。P＆Rやバス路線との乗り継ぎ、コミバスの新路線開設などがカギ

福井鉄道　FUKURAM

2010年全国大会　東総社駅デザインコンペ入選・安井謙介



1 新しい「通り／広場」としての駅

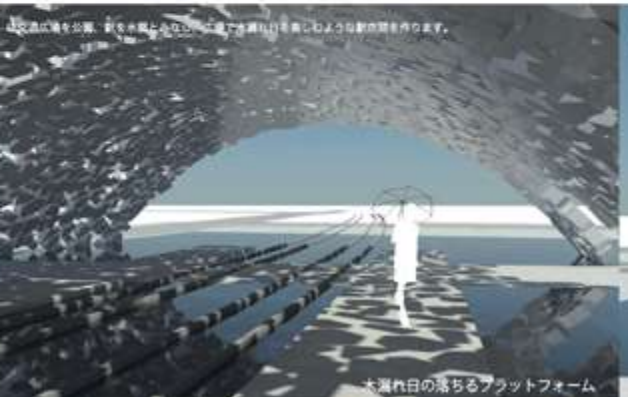
心地よい広場には木漏れ日を生む木々と魅力的な水盤がありませんか？

Design Point 2 街の「シンボル」としての駅

吉備路の魅力は古代へのロマン、ミステリーだと思いませんか？

Design Point 3 「夢」の持てる駅

子供達へのメッセージが記された木漏れ日を落とす屋根があったら素敵だと思いま



木漏れ日の落ちるプラットフォーム

プラットフォームへのアプローチ

メッセージが刻まれた

富山市 LRT南北接続事業の概要（市内電車富山駅乗り入れ）

国土交通省

富山市では、北陸新幹線開業・JR在来線高架化完了後において、富山駅との結節強化を図るとともに公共交通ネットワークを大幅に向上させるため富山ライトレール㈱富山港線と富山地方鉄道㈱富山軌道線の接続線整備を段階的に実施する予定。

第1期（延長0.16km）：平成27年3月14日開業

<プロジェクトの概要>

第1期（新幹線開業時（平成27年3月14日）に開業）
- 延長0.16km
- 下（富山市）－新線区間は全て制振軌道を整備、新設電停はバリアフリー対応
- 上（富山地方鉄道㈱）－全22編成中6編成がLRV、更に31年度まで3編成導入予定

第2期（在来線高架化後（平成29年度以降）に開業予定）
- 下（富山市）－新線区間は全て制振軌道を整備、新設電停はバリアフリー対応
- 上（富山ライトレール㈱）－全7両中7両がLRV

福井・フクラム導入、相互乗入

福井駅前乗入・現在工事中
福井市ホームページより

宇都宮市新設LRT計画

説明資料　ＬＲＴ計画概要

＝ＬＲＴとは＝

ＬＲＴ(Light Rail Transit ﾗｲﾄﾚｰﾙﾄﾗﾝｼﾞｯﾄ) とは、低床式車両の活用や軌道・停留場の改良などにより、従来の路面電車に比べ乗降の容易性、定時性、速達性、快適性、輸送力などの面で優れた特徴を有する次世代型の交通システムで、国内では富山市(右写真)での導入があります。

＝検討しているＬＲＴのイメージ＝

※ここで示すルート・停留場等の計画内容は、皆様のご意見をおうかがいするために作成したものであり、確定した内容を示すものではありません。

■計画区間

＊ＪＲ宇都宮駅東口から芳賀町芳賀高根沢工業団地までを計画区間としています。

■停留場

＊停留場は、中心市街地では 200～500m間隔、郊外部では 500m～2.4km 間隔で想定しています。

■運行本数

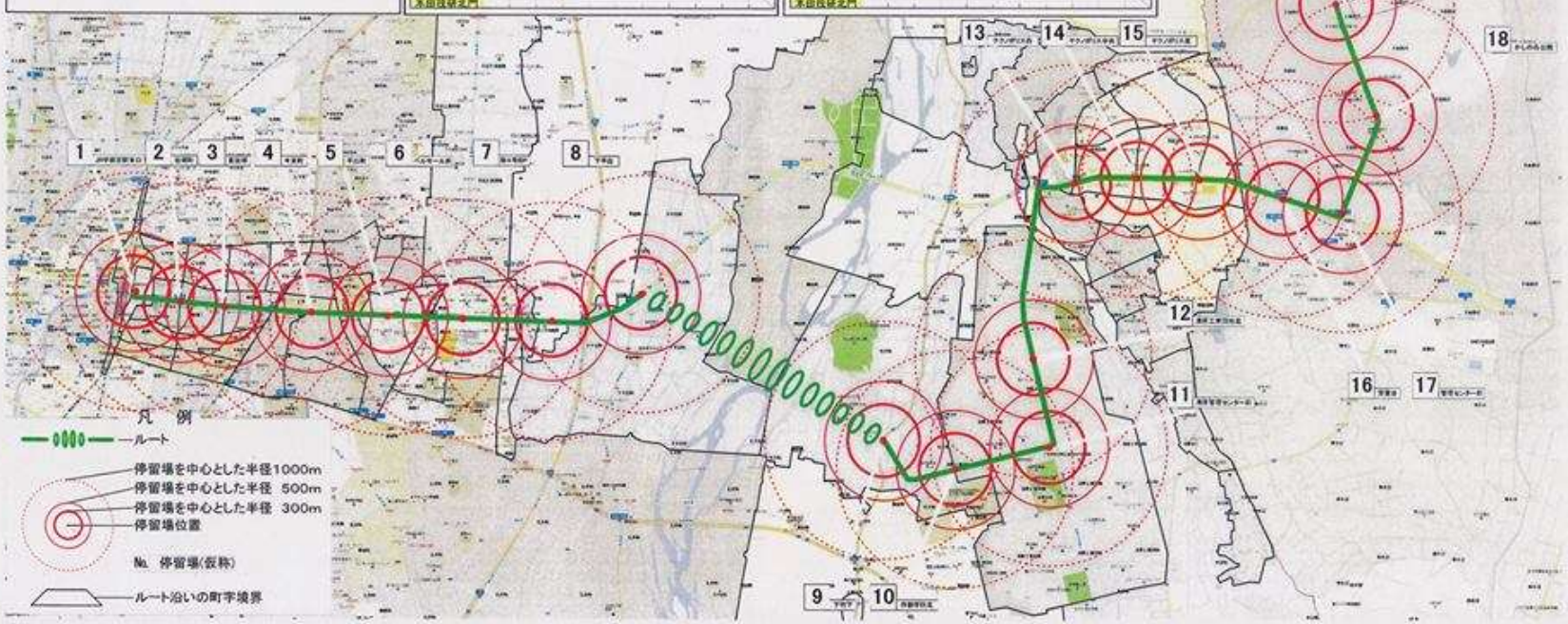
＊ピーク時(6～9時、17～19時)は 10本/時(6分間隔)、それ以外の時間(6～23 時台)は 6本/時(10 分間隔)で想定しています。

■主な停留場間の所要時間

停留所	1 駅東口	6 ベルモール前	11 清原工業団地北	12 清原工業団地北	16 芳賀台	17 管理センター前	18 かしの森公園	19 本田技研北門
1 JR宇都宮駅東口		11	25	27	36	38	41	43
6 ベルモール前			14	16	25	27	30	32
11 清原管理センター前				2	11	13	16	18
12 清原工業団地北					9	11	14	16
16 芳賀台						2	5	7
17 管理センター前							3	5
18 かしの森公園								2
19 本田技研北門								

■主な停留所間の運賃　(※通勤割引40%を想定)

停留所	1 駅東口	6 ベルモール前	11 清原工業団地北	12 清原工業団地北	16 芳賀台	17 管理センター前	18 かしの森公園	19 本田技研北門
1 JR宇都宮駅東口		150	350	400	450	450	500	500
6 ベルモール前			250	300	400	400	450	450
11 清原管理センター前				150	200	250	250	300
12 清原工業団地北					200	200	250	250
16 芳賀台						150	150	200
17 管理センター前							150	150
18 かしの森公園								150
19 本田技研北門								



車両の長さ／29.520m

START.

2002年 MOMO導入、2006年富山ライトレール・吉備線署名

岡山市周辺部の乗り継ぎ拠点強化が必要

- 路面電車は中央駅と離れた都心を結ぶ
  周辺からのお客を大量に都心に運ぶ
  バスでは容量不足
  路線がわかりやすい、定時性
- 岡山駅の場合、70%がJR利用者

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

路面電車はどのバス路線より大量の人を運ぶ

広島・横川駅前改善前

横川駅前改善後

富山・高岡駅舎内乗入れ2014年

路面電車駅前広場乗入れプラン
後楽園と岡山城をシンボルとする
芝生軌道の導入

岡山商大
岡山大学
岡山理大
新市民会館への
路面電車単線環状化
後楽園線芝生軌道
カンコースタジアム
ファジアーノ
大学生が街に
サポーターが街に
LRT岡大線
就実大学
ノートルダム清心大
後楽園園遊会
出石
カルチャーゾーン
国際会議場地区
桃太郎大通芝生軌道
後楽園線芝生軌道
秀家と豪姫の
岡山城
吉備線LRT化
吉備路観光
西川緑道公園
表町商店街
県庁通り
トランジットモール
山陽線宇野線
瀬戸大橋線
倉敷高松直島へ
宴会場ホテル
分科会会場
中国大学
川崎医大
東山公園活用
京橋朝市
バザール地区
病院
会議場
大学病院
表町3丁目新市民会館
歩道寄り単線環状化
RACDA作図

単線環状化の諸要素

- 大雲寺町から新西大寺町600m
  岡山駅から環状、所要時間20分
  15分間隔運転、車輌3両追加購入
- 総投資額20億円程度(富山900m22億円)
  初期投資は都市の装置として公的負担
  一日3000人･100円で収支均衡
  市民会館1000、周辺1000、新居住1000
- 駅前乗り入れ時に設計考慮必要
  清輝橋線6便/hを3便に減便して、3便は可
  トロコン、車庫不足など問題

東大・吉村研究室との現地視察

新市民会館前の旧国道2号
導入空間が確保、渋滞懸念無し

交通
特別対策実施中
異常多発
COCO塾
Communication Competence
NICHII YORK ACADEMY
あくつ
THB 岡山店

札幌環状化は歩道寄り敷設

富山は単線環状化

仮想社会実験　市役所→駅→城下

東京大学
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の開発。実際の交通実験と同様の結果が得られた。
　このプログラム開発に協力した岡山県警は、イオン渋滞予測を依頼。都心3Km四方渋滞と予測。

イオン渋滞対策とまちづくり

- 年間2000万人集客の巨大施設
- 都心空洞化対策の千載一遇のチャンス

  一方、表町商店街など崩壊の危機
- 都心回遊性向上策

  県庁通り、西川、表町、後楽園、岡山城
- 自動車中心から公共交通中心のまちづくり
- 渋滞対策具体案

  1.JR岡山駅の最大限利用、割引券発行

  2.周辺JR駅でのパーク&ライド促進

  3.イオン駐車場の適正価格有料化

  4.徹底的情報発信、公共交通への誘導実施

仮想社会実験／鳥瞰図
2万台の車と9万人の歩行者それぞれの行動を予測し、渋滞をシミュレート

10分後、南西から

10分後、北から

MOMO　柳川

ワイン電車
ビアガー電
クリスマス電車
など
RACDA主催の
イベント

- 電車で飲食・音楽
- 街中クルーズ
- ドレスコード
- 異次元空間
- 阿房列車
- 水戸岡ワールド
- ななつ星
- 経済は文化のしもべ
- 文化が高付加価値
- 水商売は文化
- 旦那が文化の担い手