



岡山市広報連絡資料<市長定例記者会見資料>

令和8年1月26日

路面電車の延伸環状化（大雲寺前～ハレノワ～西大寺町間）について 事業計画案がまとめましたのでお知らせします

令和3年9月に都市計画決定している、「ハレノワ線（仮称）」（大雲寺前～ハレノワ～西大寺町間）の整備について、運行事業者である岡山電気軌道（株）と合意し、事業計画案がまとめましたのでお知らせします。

1 事業目的と概要

- 【事業目的】 駅前エリアと表町千日前エリアの賑わいを結ぶ公共交通として、中心市街地の回遊性の向上、都心の活性化を図る
- 【整備概要】 軌道新設 L=約0.6km、単線左回り（一部サドリザバーション方式を採用）、「ハレノワ前電停」新設、運行頻度ピーク時3本/h以上
- 【概算事業費】 約27.4億円（軌道・道路設計、軌道整備、道路改良ほか）

2 合意の概要

- (1)整備について
岡山電気軌道（株）は、市の支援を受け、ハレノワ線の整備・管理・運行を行う
- (2)費用負担について
整備費は、国の補助を活用し、市が負担する（国1/2、市1/2）
- (3)維持管理費に対する支援について
・ハレノワ線の維持管理費は市が負担する
・新設区間にかかる固定資産税相当額を市が負担する
- (4)運行開始後の営業収支への対応
ハレノワ線の営業収支が赤字の場合は赤字額の50%を市が支援、一方、黒字の場合は黒字額の50%を市に納付してもらう
- (5)運行開始について
令和11年度中の運行開始を目指し、協力して事業を進める

3 今後の予定

令和8年度当初予算に、調査設計費を計上する予定

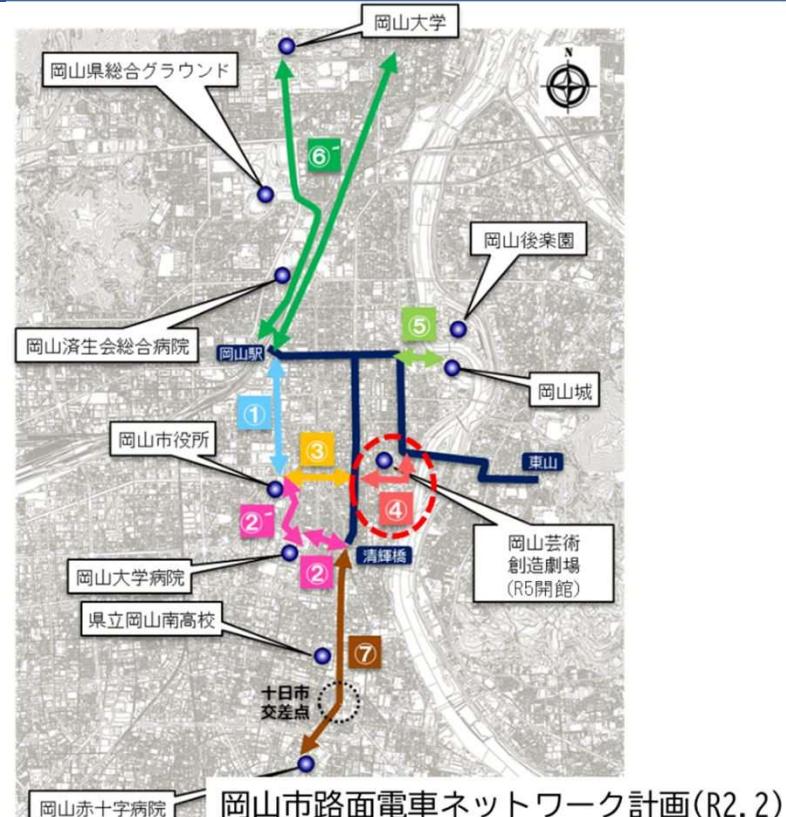
【問い合わせ先】

岡山市 交通政策課 金川・安井 直通086-803-1375 内線3620・3638

路面電車の延伸環状化（ハレノワ線 [仮称]）について

1. 事業目的

- 駅前エリアと表町千日前エリアの賑わいを結ぶ公共交通として、中心市街地の回遊性の向上、都心の活性化を図るもの。
 - 岡山駅前広場への乗り入れと合わせて、路面電車の利便性を向上させることで駅前エリアに集中している賑わいを都心全体に広げる。



2. 整備概要

■整備概要

軌道延伸 $L =$ 約0.6km (新設)

- ・単線左回り
 - ・一部サイドリザベーション
 - ・「ハレノワ前電停」新設
 - ・ピーク時3本/h以上

■運行開始予定

令和11年度中の運行開始(目標)

■概算事業費

全体事業費 約 27.4億円

軌道・道路設計、軌道整備、 道路改良ほか

■利用予測

「ハレノワ前電停」利用者数
約 700人/日(乗降)



路面電車の延伸環状化（ハレノワ線 [仮称] ）について

3. これまでの経緯と背景

■これまでの経緯

年 月	経 緯
令和2年2月	「路面電車ネットワーク計画」の策定
令和2年6月	「岡山市地域公共交通網形成計画」の策定 ・路面電車の延伸環状化施策を位置付け
令和3年9月	都市計画決定
令和3年度	岡山電気軌道(株)と民設民営で協議 (当初、整備費の1/3負担を求める →合意得られず) ～コロナ禍で協議中断～
令和5年度～	国の補助制度の改正 (事業者が整備する場合の補助率かさ上げ1/3⇒1/2)
令和5年9月	岡山芸術創造劇場ハレノワ 開館
令和6年2月	「岡山市地域公共交通計画」の策定 ・基幹的公共交通の強化施策に延伸環状化を位置付け
令和6年3月	「地域公共交通利便増進実施計画(第1弾)」を策定 ・バス路線の再編計画
令和6年度～	岡山電気軌道(株)と協議再開 (当該区間の必要性及び国の制度改正を踏まえ協議)
令和8年1月	岡山電気軌道(株)と事業実施の合意

■背景、考え方

【公共交通の重要性】

- ・高齢化の進行などから、益々、公共交通の重要性が高まる
- ・近年、利用者の減少から公共交通の衰退が課題
- ・持続可能な公共交通ネットワークの維持拡充が必要

【路線バスについて】

- ・「岡山モデル」のバス路線再編に着手
- ・需要に応じて「幹線」と「支線」に分割
- ・収支率の低い「支線」には公設民営方式を導入、運行経費の支援

【路面電車について】

- ・定時性、速達性、路線の分かりやすさ、輸送力の高さから、都心の重要な交通手段
- ・事業者は厳しい経営状況、新たな投資が困難



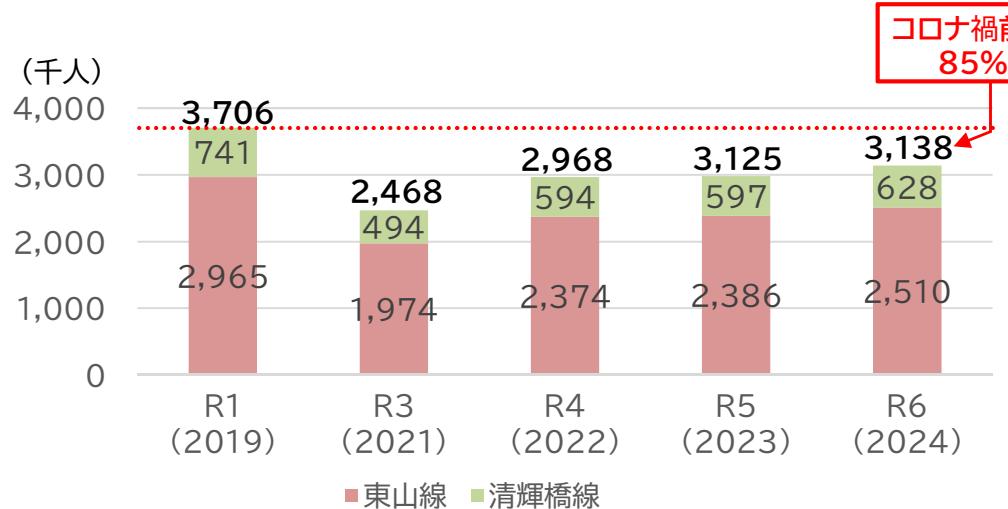
- 路面電車は定時性、速達性、経路のわかりやすさに優れ、輸送力が高いことから、中心市街地の回遊性向上を図るための非常に有効な手段
- 当該区間はハレノワ開館を契機に多くの店舗が出店され賑わいを結ぶ公共交通の充実が求められている
- 岡山駅前広場への乗り入れと合わせて、駅前エリアに集中している賑わいを都心全体に広げる必要がある
→整備費を市が負担しても実施すべきと判断

路面電車の延伸環状化（ハレノワ線 [仮称] ）について

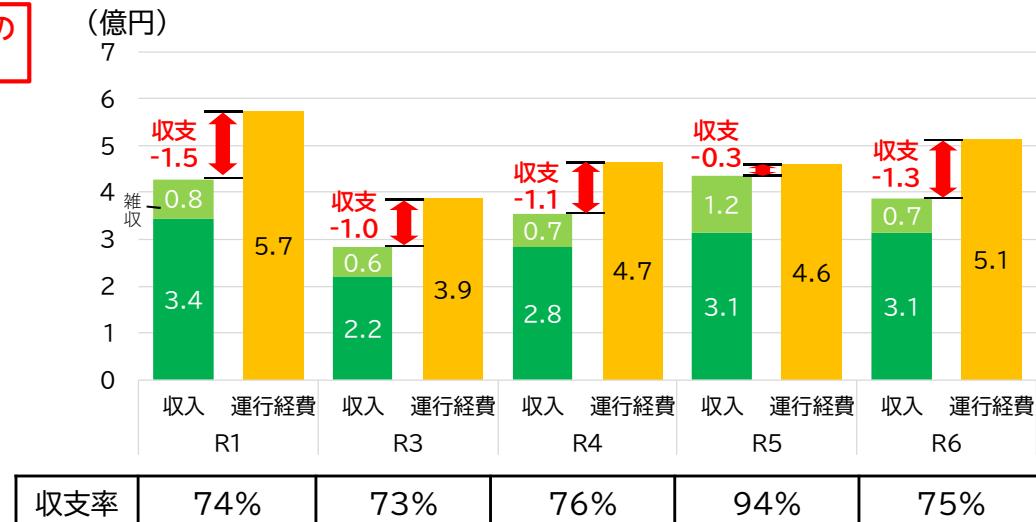
4. 岡山電気軌道(株)の経営状況

- 路面電車の利用者数は、近年横ばいとなっており、コロナ禍前の85%に留まっている。
- 営業収支は、赤字が続いている状況にあり、運賃収入もコロナ禍前の水準に戻っていない。（R7.10から160円に改定）
- また車両については、製造40年を超える車両が全体の50%を占め、車両の定期的な更新が必要な状況。
→【岡電の考え方】新たな投資は困難であり、またハレノワ線新設により、利益が拡大するとは考えにくい

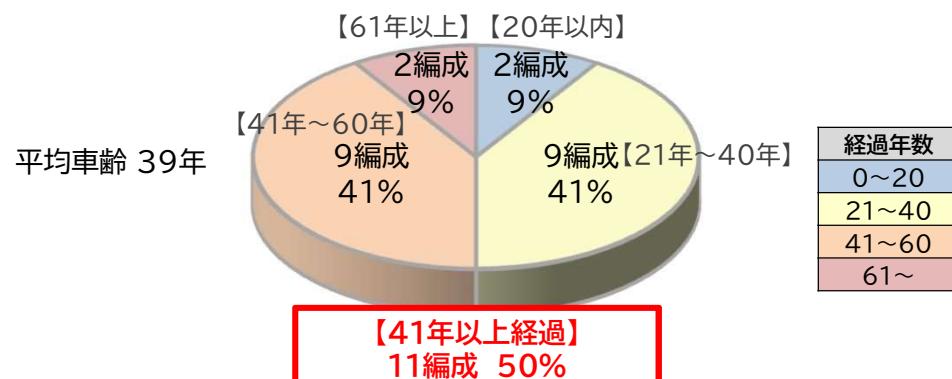
■路面電車の利用者数の推移



■収支の状況



■年代別車両数 (R7時点)

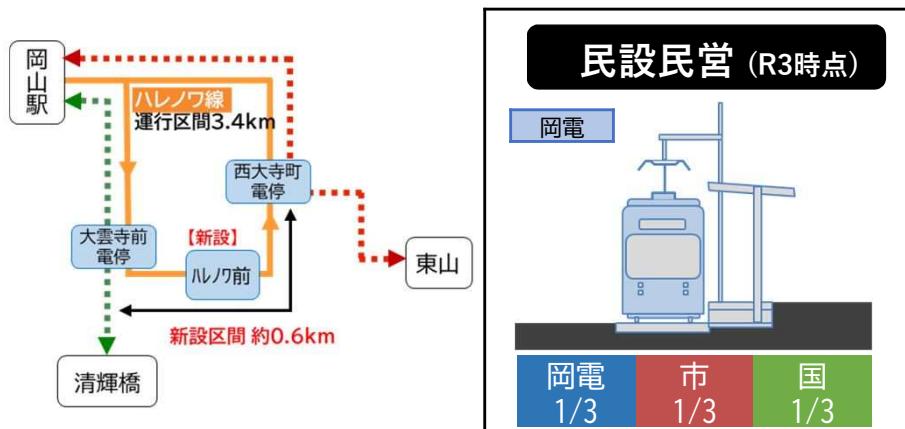


赤字が続いている、新たな設備投資（ハレノワ線への費用負担）は困難な状況。

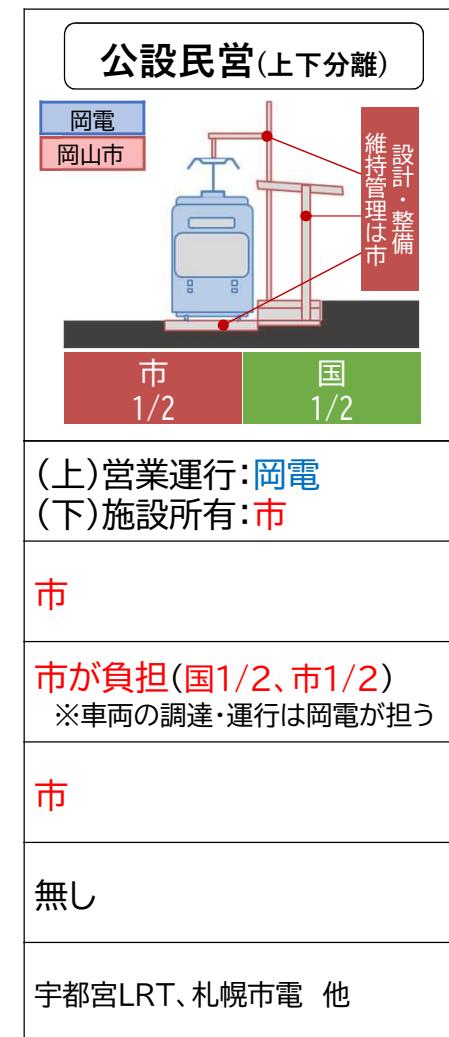
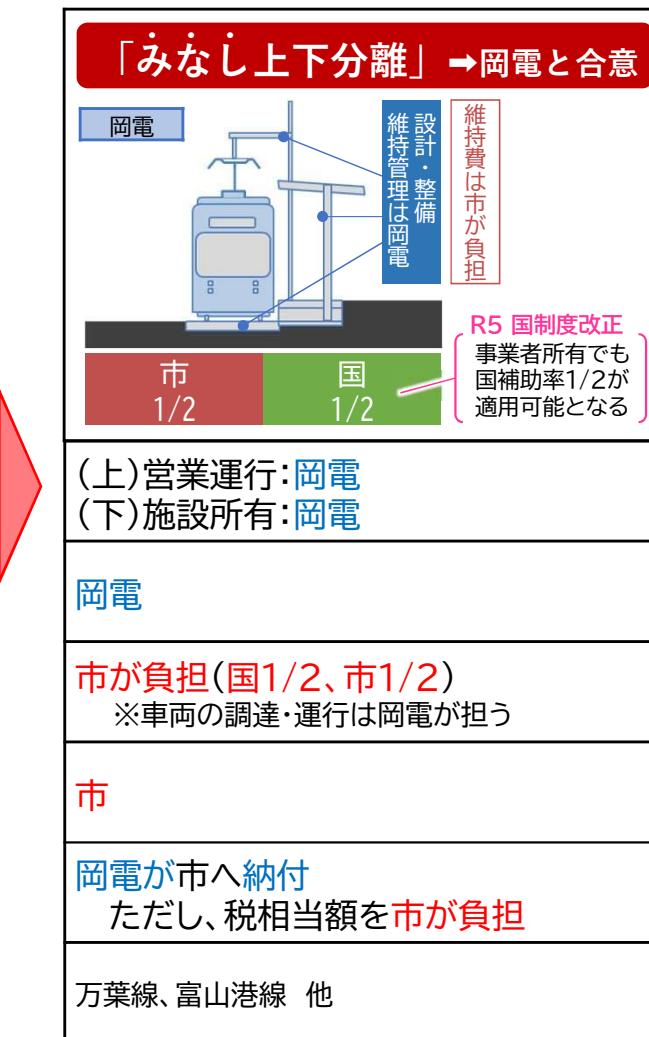
路面電車の延伸環状化（ハレノワ線 [仮称]）について

5. ハレノワ線[仮称]の整備・維持管理、運営スキームについて

- 路線の**必要性**、岡電の**経営状況**等を踏まえ協議を再開。
 - 軌道の**一部区間**を自治体が保有すると事故やトラブルの際の責任の所在が不明確となるため、「**みなし上下分離**」を採用



①「ハレノワ線」のスキーム (環状 約3.4km) (所有・運行区分)	(上)営業運行:岡電 (下)施設所有:岡電
②「新設区間」の整備主体 (L=約0.6km)	岡電
③「新設区間」の整備に (L=約0.6km) 関する費用負担	岡電負担(1/3)、 市負担(国1/3、市1/3)
④「ハレノワ線」の維持管理に (環状 約3.4km) 関する費用負担	岡電
⑤「新設区間」にかかる (L=約0.6km) 固定資産税	岡電が市へ納付
(参考)事例	現行



〈参考〉

路面電車の延伸環状化（ハレノワ線 [仮称] ）について

6. 費用負担とスケジュールについて

- 新設区間の整備は、**国の補助を活用し、市が負担**
- 市が軌道施設(下)を所有したものとみなして、施設の「維持管理費」、「固定資産税相当額」を市が負担
- 運行開始後、**営業収支（実績）への対応**を実施

■整備費に対する市の負担

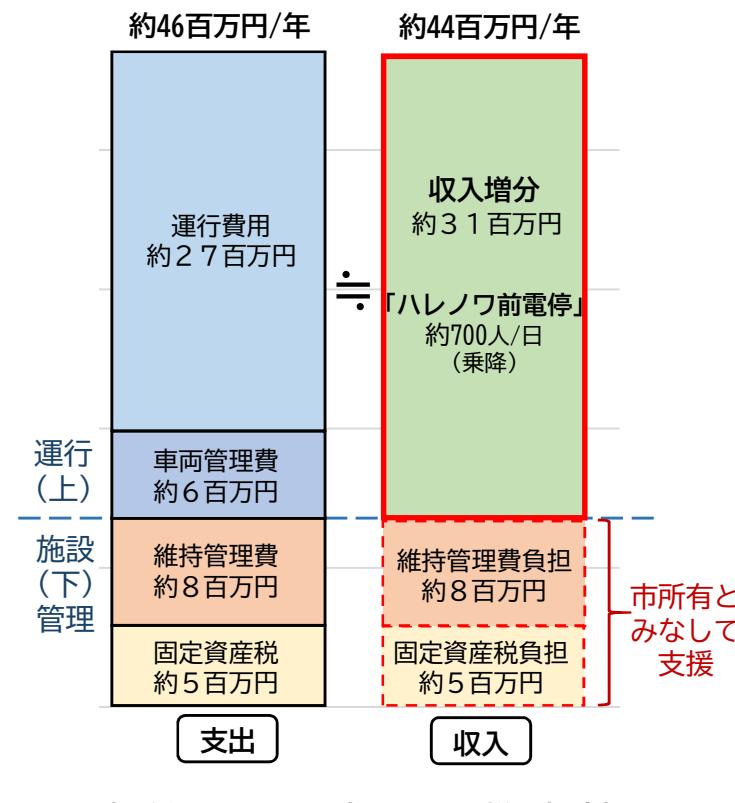
(イニシャル) (億円)

概算事業費	試算額	国負担 1/2	市負担 1/2
軌道 (設計・整備費)	20.2	10.1	10.1
道路 (設計・整備費)	7.2	3.6	3.6
計	27.4	13.7	13.7

■整備スケジュール



■ハレノワ線の営業収支 (みなし上下分離で試算)

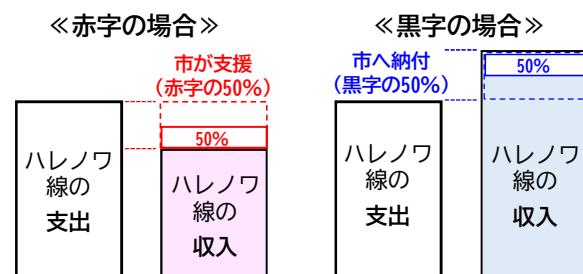


■維持管理費等に対する市の負担 (ランニング)

- 維持管理費：約8百万円/年
(ハレノワ線の維持管理費を負担)
- 固定資産税相当額： 約5百万円/年
(新設 約0.6km 区間)

■運行開始後の営業収支への対応 (実績)

- 赤字の場合、50%を市が支援**
- 黒字の場合、50%を市へ納付**



※実績を基に次年度以降に対応