

鹿児島市LRT整備計画



平成17年10月28日策定

平成20年 1月30日改訂

平成27年12月15日改訂

平成31年 3月29日改訂

鹿児島市LRTプロジェクト推進協議会

目 次

(項 目)	ページ
I 現状及び課題	
1 総合的な地域の交通と環境に関する現状及び課題	1
2 地域の軌道事業の輸送実績・経営状況	3
3 市電路線図（廃止路線含む）と主な環境整備	4
II LRT 整備の目的及び基本的方向	
1 地域交通・環境改善に向けて、LRT を整備することの意義・位置づけ	7
2 LRT システム導入の実現に向けた取り組みの基本的方向性	7
III 計画の実施による効果	
1 軌道機能の向上	9
2 都市交通の円滑化（交通渋滞の緩和等）	10
3 公共交通ネットワーク構築（鉄道駅アクセスの強化等）	10
4 都市環境改善への寄与（CO ² 排出抑制等）	11
5 中心市街地の活性化等	11
6 経営状況等の改善	12
IV LRT 整備事業の具体的内容	
1 超低床電車の導入	13
2 軌道改良工事	14
3 停留場上屋等の整備	15
4 変電所の機能強化	16
5 車両検査修繕施設の充実	17
V 関連事業等の内容（LRT 整備事業と一体的に実施される事業の内容及び実施主体）	
1 市電軌道敷緑化整備事業	18
2 交通局施設リニューアル事業（局舎・電車施設）	20
3 ドライブレコーダー設置事業	21
4 「路面電車発祥の地」継承事業	21
5 利用促進の取り組み	21
6 まちづくりと一体となった施設整備等	22
VI 需要予測等	
1 需要予測	22
VII 推進協議会の体制	
1 組織の名称	23
2 構成機関の名称	23
3 審議事項	23
VIII その他の必要な事項	
1 フォローアップ等に関する事項	23

まえがき

鹿児島市LRT整備計画は、鹿児島市におけるまちづくりと連携したLRTシステム整備の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成17年6月に鹿児島市LRTプロジェクト推進協議会を設置し、同年10月にとりまとめられたもの（平成20年1月一部改訂）である。

この計画の推進により、これまでヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図るため、併用軌道の軌道敷に芝生の緑化を行うことで、センターポール化された架線柱と合わせ、うるおいと安らぎのある都市空間を創出し、観光資源としての魅力を高めており、南九州の交流拠点都市として、都心部に生き生きとしたにぎわいを醸し出している。

また、道路交通渋滞の緩和や運行環境の改善、交通バリアフリー推進の観点から超低床電車の導入や市電停留場の整備、中洲通電停付近と桜島栈橋電停付近に電源の安定供給のための架線電圧補償システムの整備を行ったほか、谷山電停と上塩屋電停間に円滑な運行のための分岐器と亘り線を設置したところである。

さらに、谷山方面の専用軌道については、木枕木のPC化、道床交換、軌条交換等を実施するなど、軌道の安全性を確保するとともに、低振動・低騒音による乗り心地等の快適性の向上を図ってきたところである。

このほか、交通局の施設は、その多くが戦前に建築されているなど、防犯・防災上の課題や施設が分散し業務効率が悪いなどの問題点があったことなどから、高麗町から上荒田町に局舎、電車施設（整備工場・車両基地等）を移転し、業務の効率化や職場環境の改善、防災・防犯面での機能強化を図ってきたところである。

今回、新たな超低床車両の計画的な導入のほか、まちづくりと連動したLRTに関連する施設や設備の整備など、国の補助事業等を活用して実施していくべき事業について、これまでの計画を改訂するものである。

I 現状及び課題

1 総合的な地域の交通と環境に関する現状及び課題

交通は、移動、交流などの手段として、都市活動や市民生活全般にかかる重要な都市機能であり、本市においても、路面電車、バス、鉄道などの公共交通機関が、市民の移手段として、これまで重要な役割を果たしてきた。また、高齢社会やバリアフリー社会への取り組み、規制緩和や環境問題への対応など、各面から公共交通機関の果たすべき役割は重要性を増してきている。

しかしながら、近年、生活様式の多様化や広大な駐車場を有する郊外型大型店舗の進出等に伴う自家用自動車の利用の増加などにより、交通混雑が慢性化する一方、公共交通機関の利用者は年々減少する傾向にある。

このような交通量の増加に対応した幹線道路網の整備については、これまで、逐次改善が進められてきたが、依然として、国道3号、10号、225号等の主要幹線道路においては、大型交差点を中心に交通混雑が生じている。

このような状況を背景に、公共交通機関の機能強化や道路交通需要の調整を図ることにより、自動車から環境にやさしい公共交通機関への転換を促進することで、可能な限り自動車交通の削減やCO²排出抑制に取り組むことが重要な課題となっている。

(鹿児島市の交通体系図)



(自動車利用の増大と公共交通減少の因果関係)

区分 年度	人口(人)	鹿児島市自動車保有台 数(台)	路面電車年間輸送人員 (人/年)	乗合バス年間輸送人員 (人/年)
S50年	456,827	189,138	22,651,333	36,003,768
S55年	505,360	229,659	17,963,328	29,876,518
S60年	530,502	294,047	12,879,976	24,467,521
H1年	536,360	313,426	11,199,344	20,902,591
H6年	542,932	345,063	10,722,095	18,495,168
H11年	550,815	388,147	10,355,501	15,062,027
H16年	555,382	462,129	10,571,975	11,976,204
H22年	606,911	465,247	10,537,123	11,163,691
H23年	606,890	467,730	10,799,114	11,107,630
H24年	607,203	472,851	10,749,175	10,804,256
H25年	607,604	467,656	10,789,660	10,689,643
H26年	606,750	469,957	10,698,900	10,522,122
H27年	599,814	468,434	10,977,313	10,385,233
H28年	599,136	469,444	10,905,272	10,255,054
H29年	597,932	468,290	10,848,788	10,411,379

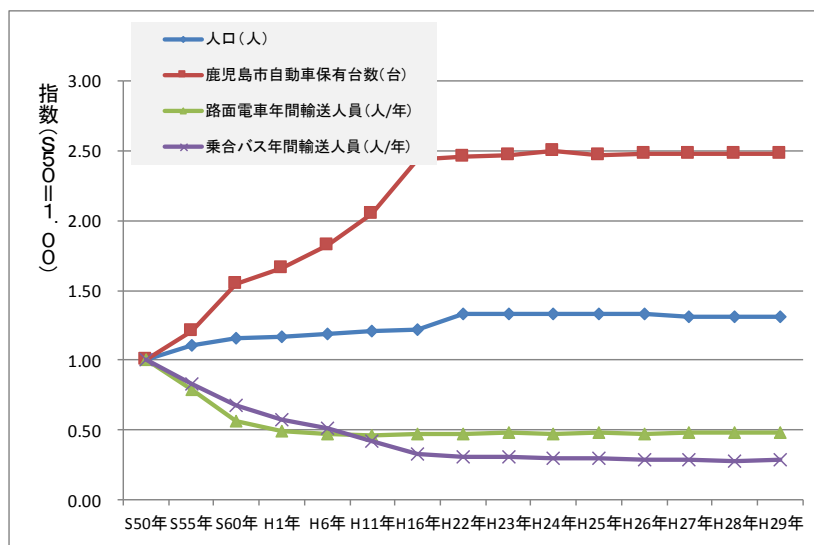
※人口は10月1日現在 国勢調査年次は国勢調査の人口。

※自動車保有台数には、特殊車や2輪車 すべての車両を含む。(かごしま市の環境から)

※H18から輸送人員に敬老バス利用者が加わる。(1,118,030人)

(人口及び各種輸送人員指数の推移)(S50年を1.00とした場合)

区分 年度	人口(人)	鹿児島市自動車保有台 数(台)	路面電車年間輸送人員 (人/年)	乗合バス年間輸送人員 (人/年)
S50年	1.00	1.00	1.00	1.00
S55年	1.11	1.21	0.79	0.83
S60年	1.16	1.55	0.57	0.68
H1年	1.17	1.66	0.49	0.58
H6年	1.19	1.82	0.47	0.51
H11年	1.21	2.05	0.46	0.42
H16年	1.22	2.44	0.47	0.33
H22年	1.33	2.46	0.47	0.31
H23年	1.33	2.47	0.48	0.31
H24年	1.33	2.50	0.47	0.30
H25年	1.33	2.47	0.48	0.30
H26年	1.33	2.48	0.47	0.29
H27年	1.31	2.48	0.48	0.29
H28年	1.31	2.48	0.48	0.28
H29年	1.31	2.48	0.48	0.29



2 地域の軌道事業の輸送実績・経営状況

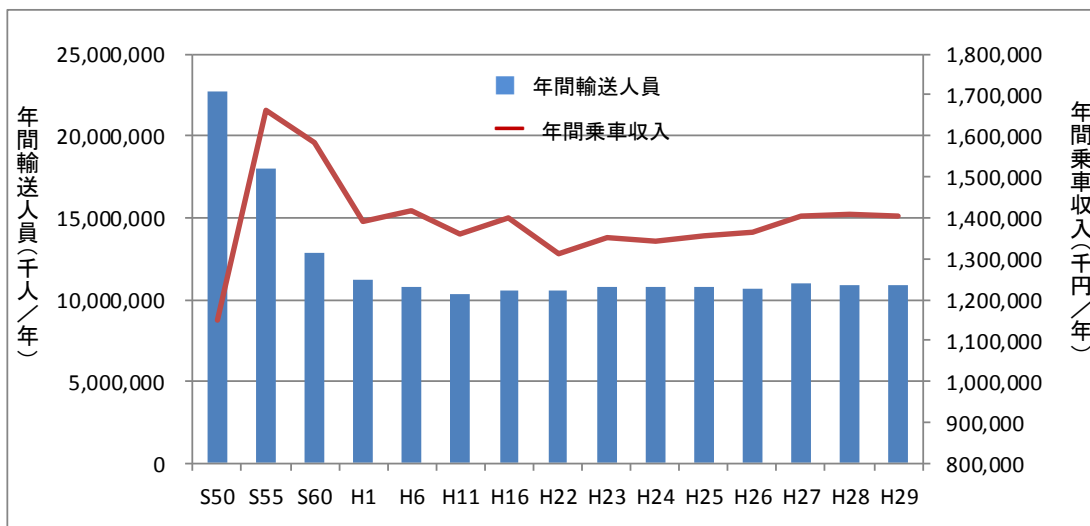
(1) 輸送実績

本市路面電車は昭和 3 年、鹿児島市電気局として運行を開始した。戦後を通じ、順次路線を拡大し、昭和 38 年度に 1 日平均乗客 121 千人のピーク記録が作られた。

しかしながら 40 年代に入ると、都市構造の変化、さらにはモータリゼーションの進展による自動車の急増を受け、減少に転じた。その後の交通渋滞、軌道敷内への車の乗り入れ等により、さらに利用者数が減少し、昭和 60 年に不採算路線の伊敷線と上町線の廃止を経て、現在の 2 系統となった。

年間の輸送人員は、昭和 60 年以降緩やかな減少傾向が続き、平成 14 年度には 10,000 千人を割り込んだが、16 年 3 月の九州新幹線鹿児島ルート開業に向けた鹿児島中央駅前電停の広場内への移設などの効果により、15 年度は 10,188 千人と 7 年ぶりに増加に転じ、その後は微減微増があるものの全体としてはほぼ横ばいである。

(輸送人員及び乗車収入の推移)



(2) 経営状況

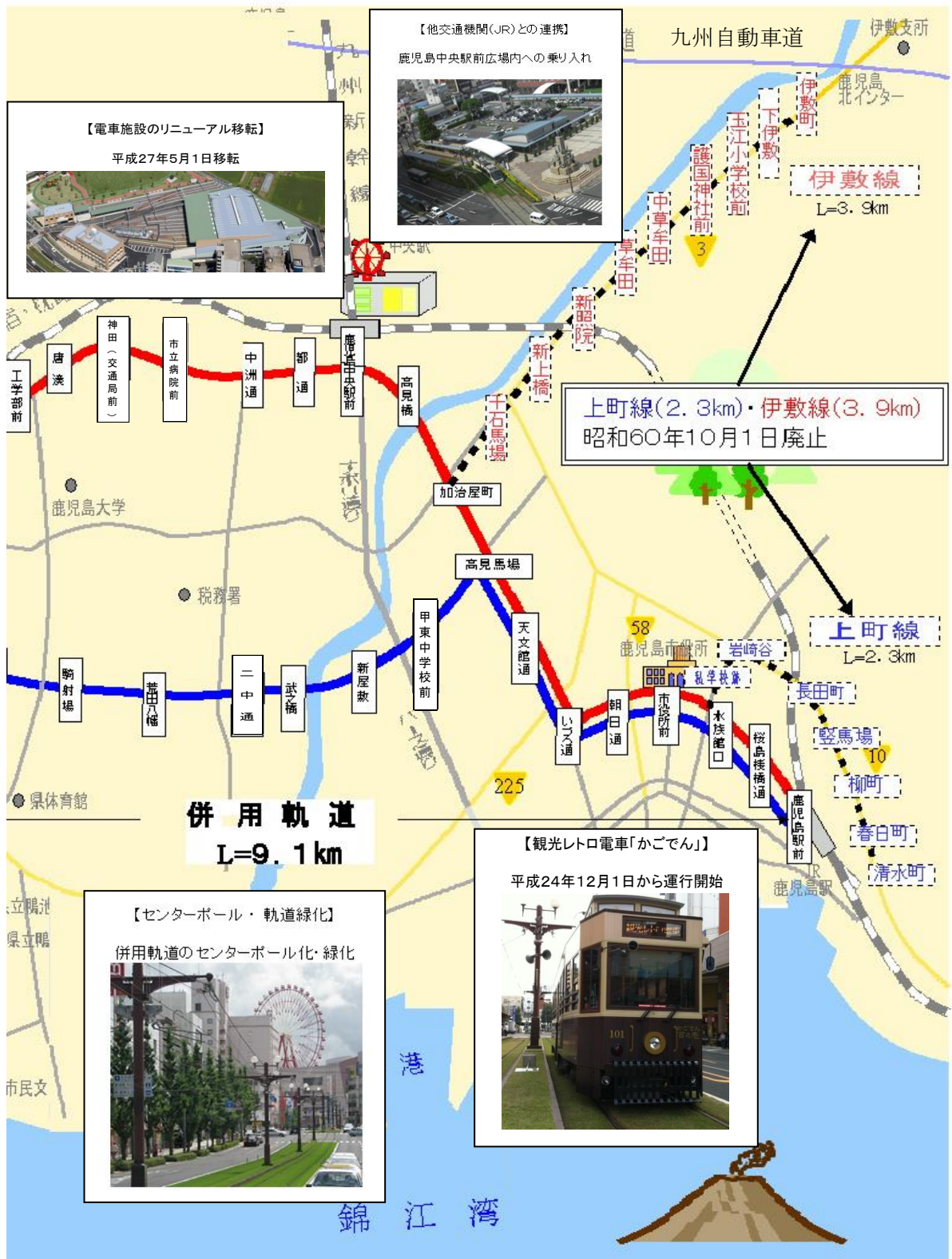
昭和 42 年、昭和 60 年の 2 次にわたる財政再建計画による経営改善により、経常損益は、昭和 61 年度以降、平成 11 年度を除き黒字に転じており、全国的に厳しい経営環境の中で、比較的健全な経営状況を示している。

また、経営合理化に加え、①併用軌道のセンターポール化、②電停上屋の設置、③超低床電車の導入、④運行情報システムの更新、⑤鹿児島中央駅前電停の JR 駅前広場内への移設、⑥IC カードシステムの導入など各種増収対策を積極的に実施している。

今後とも更なる増収対策による経営改善努力を継続的に進めていく必要がある。

3 市電路線図（廃止路線含む）と主な環境整備

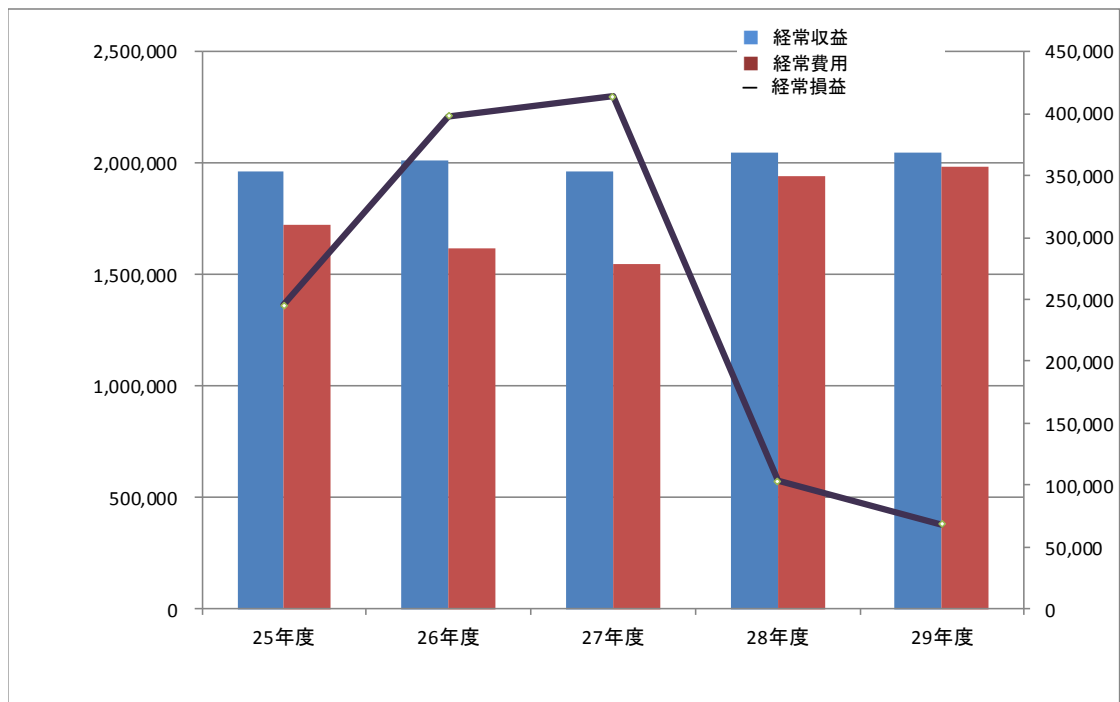




(鹿児島市軌道事業の経営状況の推移)

(単位:千円)

年度 区分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
経常収益(A)	1,966,186	2,012,593	1,964,413	2,045,751	2,049,604
経常費用(B)	1,721,137	1,614,602	1,550,709	1,942,345	1,981,446
経常損益 (C=A-B)	245,049	397,991	413,704	103,406	68,158
特別利益(D)	0	0	259,223	4,611,029	0
特別損失(E)	0	1,113,902	85,745	187,584	263,292
純損益 (C+D-E)	245,049	△ 715,911	587,182	4,526,851	△ 195,134



II LRT整備の目的及び基本的方向

1 地域交通・環境改善に向けて、LRTを整備することの意義・位置づけ

本市は、外国船舶の入港など南の交流拠点都市として、発展を続けているが、一方で、モータリゼーションの進展による中心市街地の空洞化による活力の低下、慢性的な交通渋滞の発生、それに伴うCO²排出による大気汚染などの地球環境問題の深刻化などの都市問題を有している。

これらの課題を解決するため、ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図るため、併用軌道の軌道敷に芝生の緑化を行い、うるおいと安らぎのある都市空間を創出するほか、南九州の交流拠点都市として、都心部に生き生きとしたにぎわいを取り戻し、バリアフリーのまちづくりを進めるためには、路面電車を、都市の主要な基幹的公共交通機関の一つとして位置づけ、「安全性」、「速達性」、「快適性」、「定時性」、「大量輸送」のほか「バリアフリー」など、路面電車が持つ様々な特性を積極的にまちづくりに活用していくことが効果的と思われる。

現在の本市路面電車は、その優れた特性を発揮しているが、他の交通機関とのネットワークについて、さらに改善が必要な状況にある。

このようなことから、まちづくりと連携して、中長期的な観点からLRTを整備することにより、人と環境にやさしい都市交通体系の構築、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備、道路交通の補完による交通渋滞の緩和、域内の周遊性の向上、さらには生き生きとした魅力あるまちの再生を図っていかうとするものである。

2 LRTシステム導入の実現に向けた取り組みの基本的方向性

(1) 中長期ビジョン及び目標

LRTシステム導入により、路面電車が本来持っている様々な特性を十分発揮し、高質な公共交通サービスの提供等により、魅力あるまちの再生に貢献することを目指す。

その実現のために、鹿児島市路面電車の将来のあるべき姿として次の3つの目標を定め、本計画を推進する。

- 人と環境にやさしい路面電車
- 利用しやすく高質な公共交通サービスを提供する路面電車
- 道路交通を補完する路面電車

(2) 計画の体系

次ページ計画の体系図のとおり。

【計画の体系図】

主な課題

◆路面電車が持つ「大量輸送性」「速達性」「バリアフリー」などの特性を活用し、魅力ある都市の再生に貢献する。

将来像と計画の目標

◆人間と環境にやさしい
路面電車



◆利用しやすく高質な公共交通
サービスを提供する路面電車



◆道路交通を補完する路面電車

個別目標とその展開

1 路面電車の機能強化

- ◆超低床電車導入による輸送力強化
- ◆超低床電車導入に際し、必要な既存施設の改良
- ◆停留場の快適性向上
- ◆超低床電車導入による交通バリアフリーの推進
- ◆変電所の電源増強（武之橋変電所）
- ◆軌道改良（郡元交差点、高見馬場交差点等）

2 都市交通の円滑化と公共交通ネットワーク構築

- ◆都市内の自動車交通を路面電車に転換するためのエコ通勤割引パスの利用促進
- ◆補完交通機関（バス、桜島フェリー、JR等）との交通結末機能の強化
- ◆都市部への交通流入を抑制し、渋滞を緩和するためのパークアンドライド施策の検討
- ◆他の交通機関と相互利用しやすいダイヤの作成
- ◆市電市バス間の乗継割引の桜島フェリーへの適用の検討

3 都市環境改善への寄与

- ◆路面電車のCO²排出量は自家用車の1/6
- ◆軌道緑化によるヒートアイランド現象の抑制

4 中心市街地の活性化

- ◆路面電車の観光資源としての有効活用
- ◆軌道緑化による都市景観の向上
- ◆路面電車の機能強化による域内の周遊性の向上
- ◆市や他団体等と協調したまちづくりの推進

Ⅲ 計画の実施による効果

1 軌道機能の向上

(1) 新型車両導入等による輸送力の増強

(最混雑区間・最混雑時間帯における輸送力及び混雑率)

	16年度末	26年度末	31年度末	備考
電車編成等	従来車×20本	従来車× 18本 1000形× 1本 7000形× 1本	従来車× 16本 1000形× 2本 7000形× 2本 新形車× 2本	
運行間隔(分)	3	3	3	
延べ車両数 A	20	20	22	
平均定員(人) B	63.6	従来車：63.6 1000形：58.0 7000形：78.0	従来車：63.6 1000形：58.0 7000形：78.0 新形車：68.0	
輸送力(人) C=A×B	1,272	1,280	1,426	154人増 (対16年度末) 146人増 (対26年度末)
輸送人員(人) D	1,433	1,433	1,433	変更なしと仮定
混雑率(%) D/C×100	112.7	112.0	100.5	12.2ポイント改善 (対16年度末) 11.5ポイント改善 (対26年度末)

※ 最混雑区間(南鹿兒島駅前→涙橋)、最混雑時間帯(7:30～8:30)

※ 混雑率:朝ラッシュ時の最混雑区間1時間における混雑状況を示す指標(定員乗車を100%としたときの比率)

※ 平均定員については、現在の一人あたりの定員基準で、新たに計算したもの

※ 輸送人員には、敬老・友愛パス使用者も含む。

※ 神田変電所の増設、新武之橋変電所の更新を行うことで、電力増強による安定供給が出来るようになり増車可能となる。

※ 新たに導入予定の超低床車両により、平成31年度末での輸送力は、運行本数の2便増を超える効果が得られる。

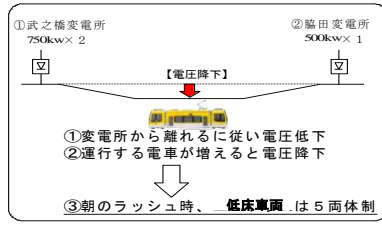
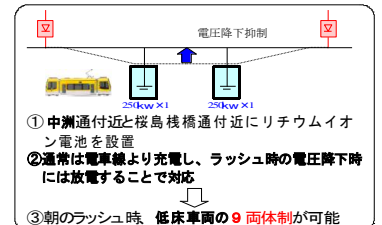
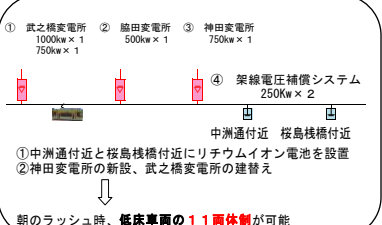
(2) 低床電車導入による交通バリアフリーの推進

【車両のバリアフリー化達成率】

16年度末	26年度末	31年度末
16.7% (54両中低床電車9両)	24.1% (54両中低床電車13両)	32.0% (54両中低床電車17両)

(3) 電源の安定化

【変電所給電システム】

16年度末	26年度末	31年度末
① 武之橋変電所 750kw × 2 ② 脇田変電所 500kw × 1 ↓ 朝のラッシュ時電圧降下が発生  <p>①変電所から離れるに従い電圧低下 ②運行する電車が増えると電圧低下 ③朝のラッシュ時、低床車両は5両体制</p>	① 武之橋変電所 750kw × 2 ② 脇田変電所 500kw × 1 ③ 架線電圧補償システム 250kw × 2 ↓ 電圧降下を抑制  <p>① 中洲通付近と桜島棧橋通付近にリチウムイオン電池を設置 ② 通常は電車線より充電し、ラッシュ時の電圧降下時には放電することで対応 ③ 朝のラッシュ時、低床車両の9両体制が可能</p>	① 武之橋変電所 1000kw × 1 750kw × 1 ② 脇田変電所 500kw × 1 ③ 神田変電所 750kw × 1 ④ 架線電圧補償システム 250kw × 2 ↓  <p>① 中洲通付近と桜島棧橋通付近にリチウムイオン電池を設置 ② 神田変電所の新設、武之橋変電所の建替え 朝のラッシュ時、低床車両の1:1両体制が可能</p>

○電車停留場の上屋設置により、待合い時の快適性、乗降時の容易性が向上。

【上屋設置率の推移】

16年度末	26年度末	31年度末
62.3%	92.2%	94.8%
(乗降場77箇所中48箇所)	(乗降場77箇所中71箇所)	(乗降場77箇所中73箇所)

※4箇所は設置が困難なため関係機関と協議中

2 都市交通の円滑化(交通渋滞の緩和等)

公共交通を補完するコミュニティサイクル“かごりん”の導入により、中心市街地の回遊性向上を図るとともに、パークアンドライドの推進により路面電車をさらに活用し、公共交通と自動車等との結束機能を高めることで都市内へ流入する自動車を減少させ、交通渋滞の緩和に努める。

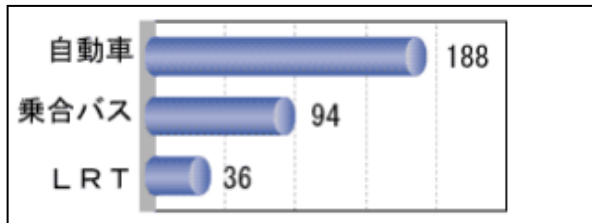
3 公共交通ネットワーク構築(鉄道駅アクセスの強化等)

鹿児島駅周辺都市拠点総合整備事業によるJR鹿児島駅舎総合整備にあわせて鹿児島駅前停留場を整備し、アクセスや待合環境の向上を図るとともに、他の交通機関との交通結節機能の強化による公共交通ネットワークの形成に努める。

4 都市環境改善への寄与(CO²排出抑制等)

LRTの二酸化炭素(CO²)排出量は自家用車の約 1/6 であり、CO²排出抑制により、地球温暖化対策に寄与するとともに、軌道敷を緑化整備することによるヒートアイランド対策のほか、車両による騒音の低減に努める。

輸送人キロあたりの CO² 排出量 (g)



(出典：H14 国土交通白書)

5 中心市街地の活性化等

超低床電車、連接車の導入等による軌道機能向上による都心部での周遊性の向上及び軌道敷の緑化により、まちとみどりがかがやく都市景観の向上に努める。

路面電車は、それ自体がまちのシンボルであり、観光資源としての魅力を有していることから、電車運行 100 周年記念車両として製作したレトロ電車“かごでん”や白くま黒豚をラッピングした“でんでん”を運行することで、観光都市としての存在のアピールに努める。



500形



100形 (かごでん)



600形 (でんでん)



6 経営状況等の改善

軌道敷の緑化等による都市環境のイメージアップ、軌道改良による運行機能の向上、低床車両の導入等により、電車が持つ「安全性」「速達性」「快適性」「大量輸送性」を高め、移転に伴うダイヤ編成後の、お客様サービスや利便性の向上等を図り輸送人員の増加に努める。

IV LRT 整備事業の具体的内容

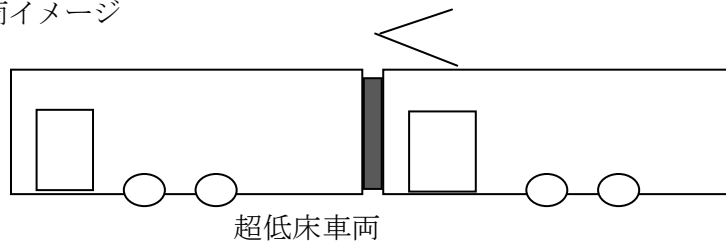
1 超低床電車の導入

(1) 事業・施策の具体的内容

車両更新にあたっては、平成 13 年度から超低床電車の購入を進めてきており、連接式超低床電車と合わせ 17 両保有している。

今後の車両購入については、交通渋滞の緩和や環境改善、交通バリアフリーの推進及び輸送力を維持し、環境未来宣言都市としての景観にマッチングした超低床車両を 500 形車両の更新車両として、国の補助事業を活用して導入する。

導入車両イメージ



超低床車両

- ・長さ：14m程度
- ・定員：68人程度

【参考】

購入年度	形式	両数	定員	全長	補助金等
平成 13 年度	1000 形 超低床電車	3 両	55 人	14m	公共交通移動円滑化設備整備補助
平成 15 年度		3 両	58 人		
平成 16 年度		3 両			
平成 18 年度	7000 形 連接式超低床電車	2 両	78 人	18m	LRT システム整備費補助
平成 19 年度		2 両			
平成 28 年度	超低床車両	2 両	68 人	14m	地域公共交通確保維持改善事業費補助 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助
平成 30 年度		2 両			
合 計		17 両			



1000 形



7000 形



7500 形

(2)実施主体

鹿児島市交通局

2 軌道改良工事

(1)事業・施策の具体的内容

これまで軌道敷緑化に併せた軌道改良のほか、木枕木のPC化、道床交換、軌条交換等を実施し、軌道の安全性を確保するとともに、低振動・低騒音による乗り心地等の快適性の向上を図ってきているが、交差点部分については、枕木、道床等の軌道改良が必要な状況である。

郡元電停交差点においては、分岐器は、平成元年に敷設してから耐用年数の15年を大幅に経過しており、きめ細かなメンテナンスによる延命化を図っているところであるが、騒音・震動が発生する状況であり、自動車等の交通量も多く、電車の通過運行本数も多いことから、軌道の劣化が進行している。このため、関係機関と協議し、平成29年度から制振軌道による軌道改良工事を施工中である。(31年度まで)

ほかの交差点においても同様に軌道改良工事を実施し軌道の安全性を確保するとともに、低振動低騒音による乗り心地等の快適性向上を図るため、道床、枕木、舗装を一体化した連接軌道ブロック構造に改良し、分岐器も交換することが必要であるが、県道に設置されている軌道敷部分もあり、財源確保の面などの課題もあることから、今後も、関係機関等と実施に向けて協議を進めていく。



未整備
(郡元電停交差点)



軌道改良
(郡元電停交差)

(2)実施主体

鹿児島市交通局

3 停留場上屋等の整備

(1) 事業・施策の具体的内容

停留場上屋の設置は、電車利用者の乗降時における快適性の向上に資する効果があり、今後、LRV導入により、身障者等の利用も一層増えてくることが予想されることから、電停上屋を整備し、待合い時の快適性や乗降の容易性を図る。

また、九州新幹線や大型商業施設開業等により鹿児島中央駅を起点として2系統(高見馬場～中央駅前～中郡)については乗客数が増えてきており、沿線の中郡地区の大型マンションの建設等により、沿線人口も増加してきている。

このようなことから、現在、併用軌道区間の停留場整備については、77乗降場中の71箇所(92.2%)が整備済みであるが、2系統路線の停留場は、道路幅員等の関係で整備が困難であり、引き続き、関係機関と連携し、整備を進めることとする。

(2) 実施主体

鹿児島市交通局

(3) 事業費及び資金計画

		27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
事業費		466千円	—	—	—	35,644千円
財源内訳	国庫支出金	—	—	—	—	5,941千円
	企業債等	466千円	—	—	—	29,703千円
設置箇所	脇田停留場(下り) 3m延長					唐湊停留場(上下) 上屋設置、拡幅、延長等

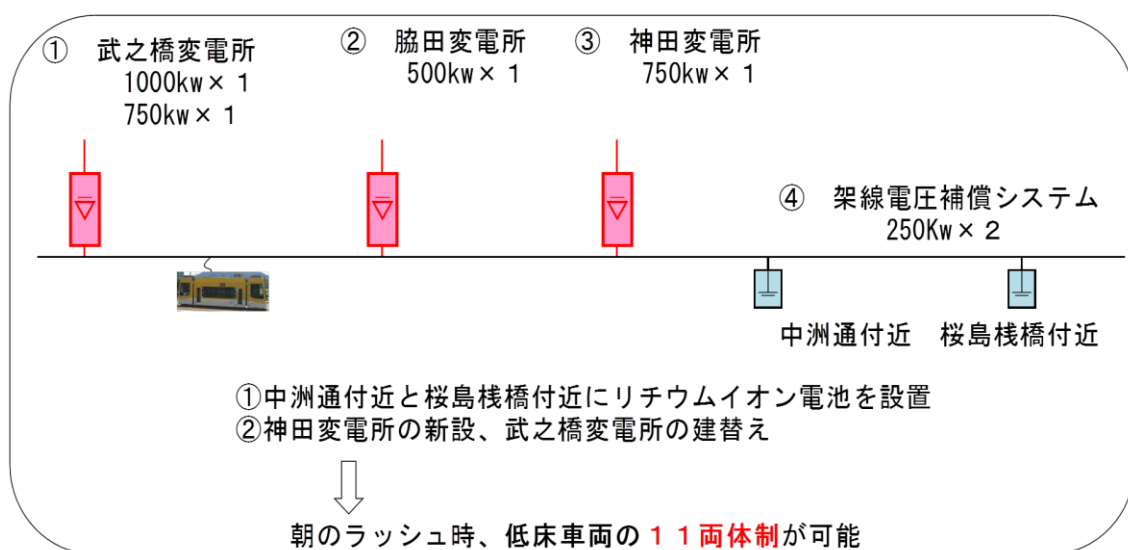
4 変電所の機能強化

(1) 事業・施策の具体的内容

電車施設のリニューアルにより新施設に移転し、神田変電所ができるまでは、武之橋と脇田の2箇所の変電所から電力を供給していた。

朝夕のラッシュ時、市内線（鹿児島駅前～高見馬場）に車両が集中する状況において、変電所からの電力供給が不足し電圧降下が発生していたことから、平成18年度に架線電圧補償システムを桜島栈橋通付近と中洲通付近の2箇所に設置し、電力供給設備の増強を図ったところである。

現在は、3箇所の変電所から電力を供給しているが、今後の車両更新を見据え、ラッシュ時等の電圧降下のさらなる抑制、安定した電力供給を図るため、武之橋変電所を建て替え、電源を増強するなど、電車の運行がスムーズになるように機能強化を図る。



(2) 実施主体

鹿児島市交通局

(3) 事業費(新武之橋変電所)

		事業費	備考
財源内訳	国庫支出金	34,422 千円	社会資本整備総合交付金
	企業債等	141,117 千円	
事業費計		175,539 千円	

(4) 年度別計画

新武之橋変電所建設（平成28年3月完成）

5 車両検査修繕施設の充実

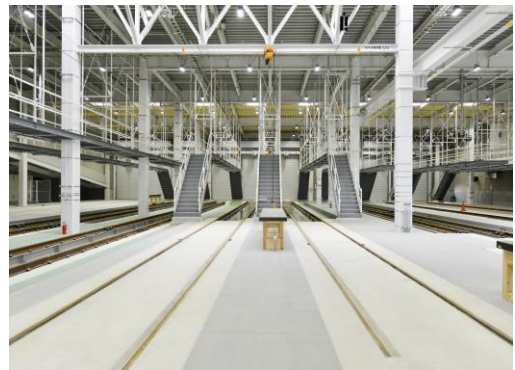
(1) 事業・施策の具体的内容

これまでの車両検査修繕施設は、整備工場、塗装場、各検査場がそれぞれ独立して設置されていたが、電車施設のリニューアルに伴い、これらの施設をひとつの施設にまとめて整備したほか、電気制御方式のリフティングジャッキの移設、大型のトラバーサに替えてコンパクトなターンテーブルの設置、ピット数を増設するなど作業の効率化を図り、車両の安全性確保に要する精度を高めていくこととする。

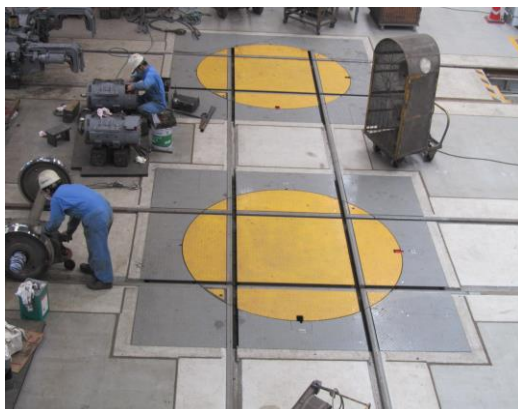
また、新整備工場は、市民や観光客に交通局と触れ合っていただくため、施設見学ができるように工場2階周りに見学ルートを設置するなどしており、さらに親しまれる施設となるよう努めるものとする。



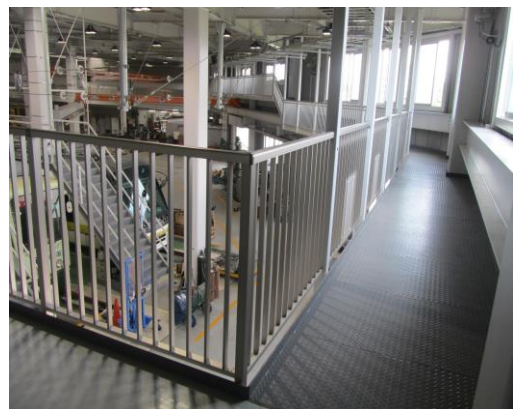
リフティングジャッキ



ピット



ターンテーブル



施設見学コース

(2) 実施主体

鹿児島市交通局

V 関連事業等の内容（LRT整備事業と一体的に実施される事業の内容及び実施主体）

1 市電軌道敷緑化整備事業

(1) 事業・施策の具体的内容

【市電軌道敷緑化整備事業】

ヒートアイランド現象の緩和や都市景観の向上を図るため、併用軌道の軌道敷に延長8.9キロメートル、延べ面積約35,000平方メートルの芝生の緑化を行い、うるおいと安らぎのある都市空間を創出しており、低炭素社会の実現と都市修景に大きな効果があるとして、第28回緑の都市賞の緑の拠点づくり部門での国土交通大臣賞の受賞や2012年アジア都市景観賞大賞を受賞するなど、対外的にも高い評価を得ている。

今後も、市電軌道敷の「緑のじゅうたん」を適宜適切に維持管理する。

【中郡小学校付近】



整備前



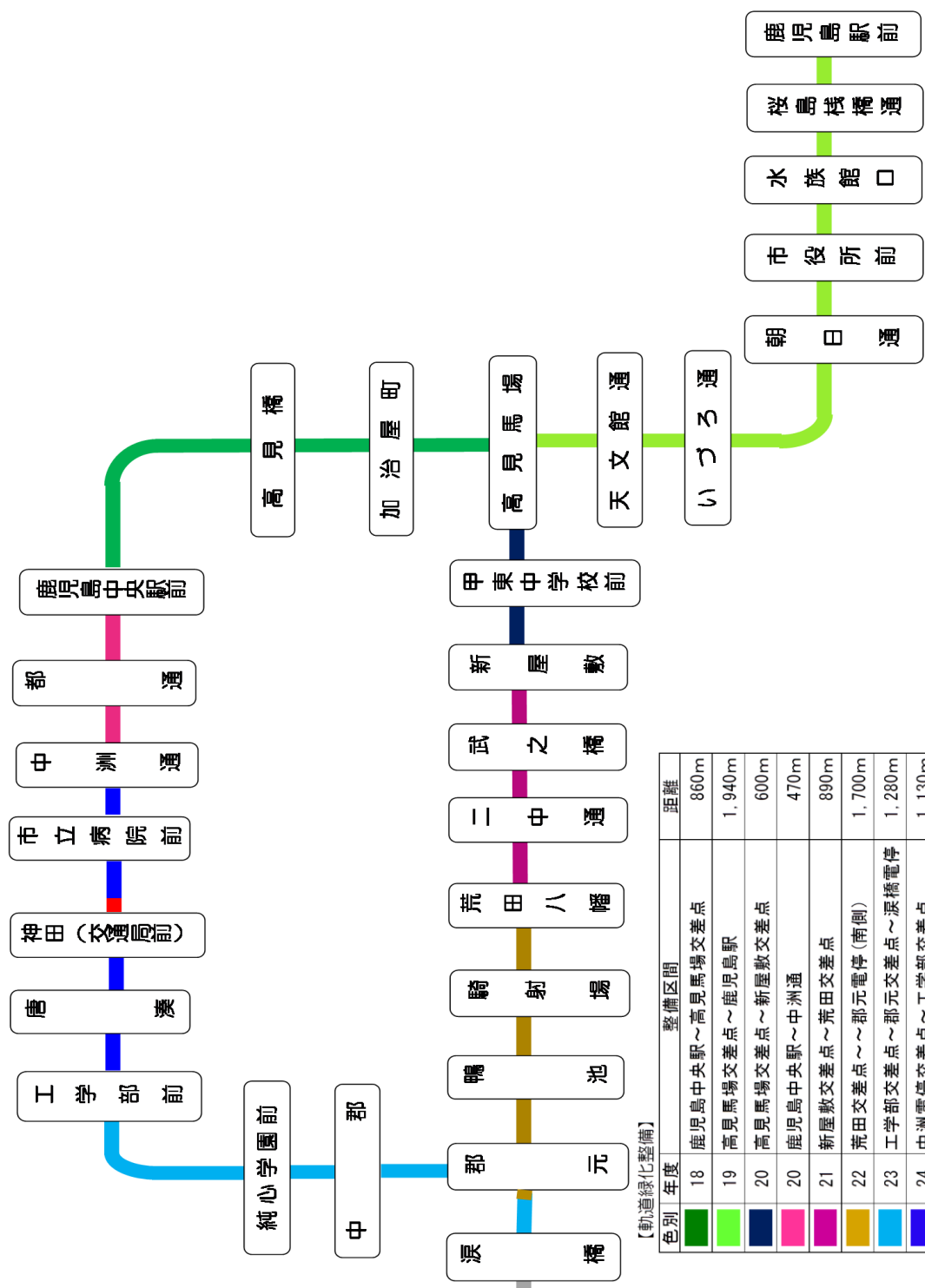
整備後

(2) 実施主体

鹿児島市（建設局）

軌道敷緑化

★営業キロ 13.1km
 ★停留場数 35箇所
 ★軌道間隔 1435mm



【軌道緑化整備】

色別	年度	整備区間	距離
■	18	鹿児島中央駅～高見馬場交差点	860m
■	19	高見馬場交差点～鹿児島駅	1,940m
■	20	高見馬場交差点～新屋敷交差点	600m
■	20	鹿児島中央駅～中洲通	470m
■	21	新屋敷交差点～荒田交差点	890m
■	22	荒田交差点～郡元電停(南側)	1,700m
■	23	工学部交差点～郡元交差点～浜橋電停	1,280m
■	24	中洲電停交差点～工学部交差点	1,130m
■	26	神田電停付近	30m
合計		延長	8,900m
		延面積	35,000㎡

2 交通局施設リニューアル事業（局舎・電車施設）

(1) 事業・施策の具体的内容

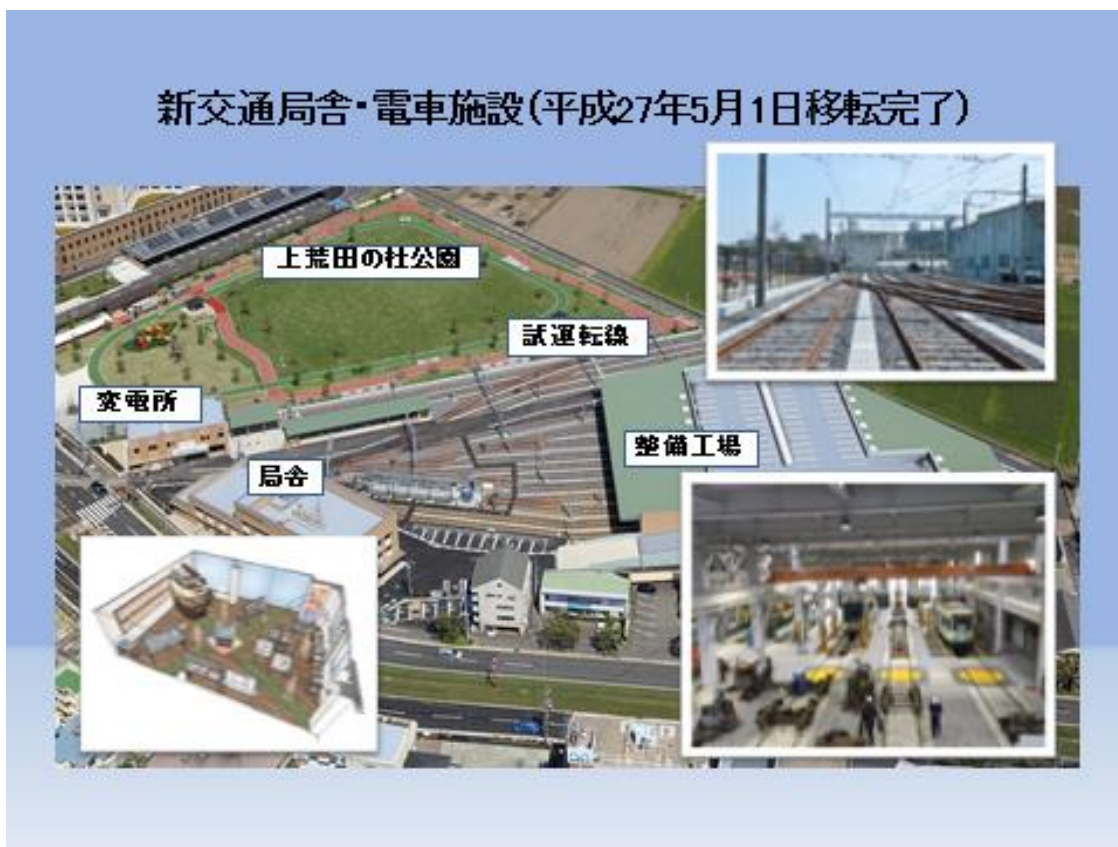
旧交通局の施設は、戦前に建築された建造物など、防犯・防災上の課題や施設が分散し業務効率が悪いなどの問題点があり、できるだけ早い時期にリニューアルする必要があったことから、日本たばこ産業（J T）跡地に局舎、電車施設（整備工場・車両基地等）を移転し、業務の効率化、職場環境の改善や防犯・防災面での機能強化を行った。

局舎・電車施設の概要

- ・敷地面積：12790.19 m²
- ・電車車両数：57 両
- ・建築物等の床面積：7126.43 m²
（局舎 1827.51 m²、電車整備工場 4832.02 m²、神田変電所 466.90 m²）
- ・移転年月日：平成 27 年 5 月 1 日

(2) 実施主体

鹿児島市交通局



3 ドライブレコーダー設置事業

(1) 事業・施策の具体的内容

国においては、平成22年の江の島線鉄道物損事故を受けて、新造車にはドライブレコーダーなどの記録機能を持たせることを各鉄軌道事業者へ通達したところである。

当局においては、交差点等での右折車両との接触事故が増加傾向にあったことなどから、平成27年度に全営業車両にドライブレコーダーを導入した。

これにより、事故等への迅速な対応のほか記録データの研修会等での活用による事故低減やマナーアップ等が図られている。

(2) 実施主体

鹿児島市交通局

4 「路面電車発祥の地」継承事業

(1) 事業・施策の具体的内容

武之橋変電所は、路面電車開業当時の姿を残す数少ない建物で、歴史的、文化財的価値も認められたことから、変電所の石を新変電所の外壁に使用して建設することで、路面電車発祥の地として後世に継承していく。(平成28年度完了)



(2) 実施主体

鹿児島市交通局

5 利用促進の取り組み

(1) 事業・施策の具体的内容

多様化する交通需要や急速に進展する少子高齢化に適切に対応するとともに、すべての人が利用しやすいバリアフリー社会、省エネルギーや大気汚染など環境問題への市民の意識の高まりのなかで、路面電車の利便性や他の交通機関に比べて環境面での優位性、都市景観や観光資源としての価値など、路面電車の特性を十分に活かした方策に取り組んでいくことにより利用の促進を図る。

さらに、乗客数の増加を図るため、路面電車のCO²排出量の抑制効果等についての周知、市電沿線の商店街と連携した利用促進キャンペーン、幼児を同伴した利用者及び高齢者などへの

乗客サービスの向上策、路面電車の活性化のための行政と連携した施策等の実施に努める。

(2) 実施主体

鹿児島市交通局

6 まちづくりと一体となった施設整備等

(1) 事業・施策の具体的内容

本市や他団体等が実施主体となって行う、まちづくりに関連する下記の事業等と一体性のあるLRT整備が図られるよう協議等を行う。

- ① 鹿児島駅周辺都市拠点総合整備事業に連動した鹿児島駅前電停等の整備
- ② 南鹿児島駅及び付近のバリアフリー化に向けた取り組みに連動した南鹿児島駅前電停等の整備
- ③ 路面電車等有効活用（ウォーターフロント地区への路面電車観光路線新設の検討等）

(2) 実施主体

- ①, ② 鹿児島市交通局
- ③ 鹿児島市（交通政策課等）

VI 需要予測等

1 需要予測

近年、路面電車の乗客数は、微増微減があるものの将来的には少子高齢化や人口の自然減等により乗客数は減少する可能性が高いと予測される。

このため、交流人口の拡大を図り、観光電車やイベント電車などの特徴のある車両について広報活動の徹底により貸切運行の利用を促進するとともに、電車施設リニューアルに伴うダイヤ改正やLRTシステム整備事業の実施による利便性向上等により、減少傾向にある乗客数の維持に努めなければならない。

また、いっそうの収支の改善に向けて、さらなる経費節減と増収対策に努めるものとする。

Ⅶ 推進協議会の体制

1 組織の名称

鹿児島市LRTプロジェクト推進協議会

2 構成機関の名称

事業者

鹿児島市交通局

地方自治体

鹿児島市

オブザーバー

国土交通省九州運輸局鉄道部計画課長

国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局首席運輸企画専門官

国土交通省九州地方整備局建政部都市・住宅整備課長

鹿児島県警察本部交通部交通規制課長

3 審議事項

- ・ L R Tシステム整備に向けた国の一体的支援を活用する際に必要となるL R T整備計画（以下「L R T整備計画」という。）の調整及びとりまとめに関すること。
- ・ L R T整備計画に基づく事業の推進状況の把握及び調整に関すること

Ⅷ その他の必要な事項

1 フォローアップ等に関する事項

事業進捗状況の把握について事務局内でローリングを行い、必要に応じその内容及び事業の進捗状況を協議会に報告するものとする。