

1. 路面電車の有効活用策(観光路線新設)の検討状況について

1.1 目的等

公共交通ビジョンの推進施策に掲げた「市電、桜島フェリーの有効活用」の方策を検討するため、22年度に有効活用策に関する基礎調査を実施し、観光用車両の導入や観光周遊電車の運行のほか、市民や観光客の2次アクセスの充実を考慮し、本市の大きな観光資源となっている路面電車のウォーターフロント地区への路線新設も有効活用策の1つとして検討することとしたところである。

23年度はこの実現に向けて市電を、多くの市民や観光客が訪れる桜島フェリーターミナルやかごしま水族館、種子・屋久高速船旅客ターミナルなどがあるウォーターフロント地区へ観光路線として新設し、都市景観や観光資源の面から更なる有効活用を図るとともに、市民や観光客に分かりやすい交通機関である市電で、鹿児島中央駅とウォーターフロント地区との結節強化を図るため、実現可能な路線の検討を進めているところである。

1.2 新設ルートの検討項目

新設ルートを選定するにあたって検討する主な項目は次の①から④としている。

23年度はこれらの検討項目のうち、「①観光利便性」、「②導入空間」などについて検討している。

- | | |
|----------|--|
| ① 観光利便性 | <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島中央駅からウォーターフロント地区への速達性（所要時間） ・ウォーターフロント地区から市内中心部（天文館）等への回遊性 ・電停から主要施設へのアクセス性（主要施設までの距離） |
| ② 導入空間 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路車線構成 ・交差点部の線形 ・重要構造物への影響 等 ・導入空間の制約を考慮し、単線での新設を前提として検討する。
（一般部 3.5m、電停部 5.5m） ・十分な幅員が確保されない区間については、一般車両の軌道敷走行も検討する。 ・ウォーターフロント地区は電線共同溝の整備が概ね完了していることから、都市景観を考慮し、架線レス車両（バッテリートラム）になることも想定し検討する。 |
| ③ 交通処理 | <ul style="list-style-type: none"> ・新設ルートの交通処理 等 |
| ④ 事業化の検証 | <ul style="list-style-type: none"> ・概算事業費及び需要予測 ・運行形態 等 |

1.3 新設ルート案の概要

・新設ルートがアクセスすべきと考えられる施設や、新設ルートの検討項目を考慮し、検討対象ルートとして次の9ルートを設定し検討している。

①水族館口ルート

（水族館口～桜島フェリー～ド・ルフィンポート～高速船ターミナル）

②みなと大通ルートA

（市役所前～ド・ルフィンポート～高速船ターミナル）

③みなと大通ルートB

（市役所前～桜島フェリー～ド・ルフィンポート～高速船ターミナル）

④マイアミ通ルートA

（いづろ～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー）

⑤マイアミ通ルートB

（いづろ～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー～市役所前）

⑥大門口通・みなと大通ルート

（いづろ～大門口～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー～市役所前）

⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート

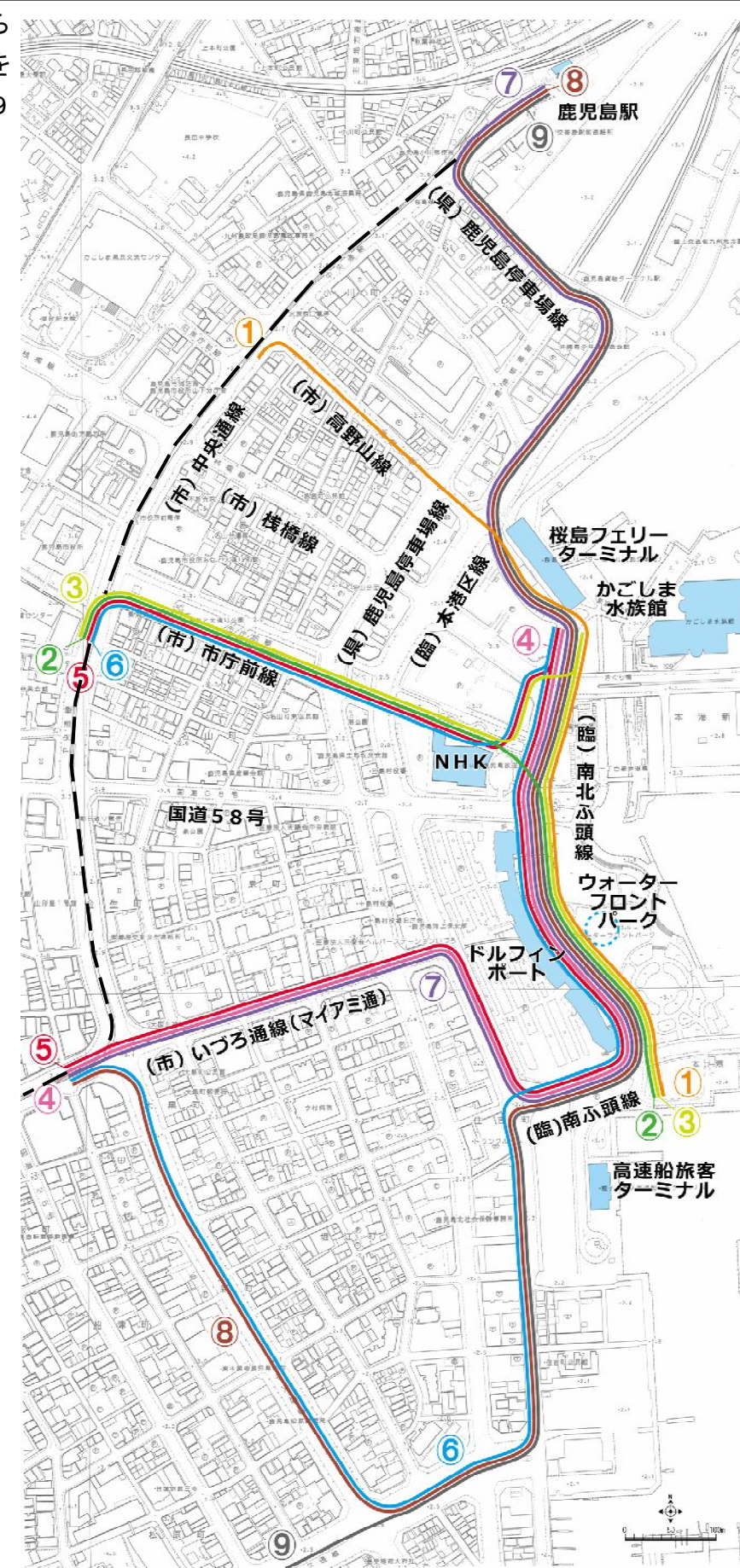
（いづろ～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー～鹿児島駅）

⑧大門口通・鹿児島駅ルート

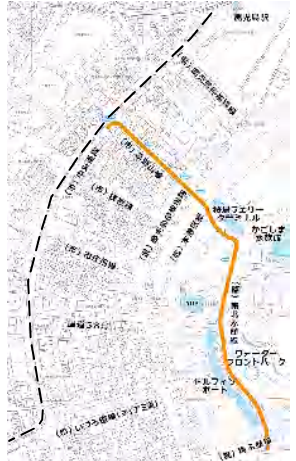
（いづろ～大門口～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー～鹿児島駅）

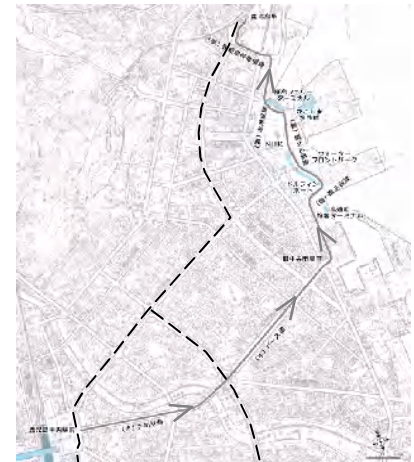
⑨ナポリ・パース通・鹿児島駅ルート

（鹿児島中央駅～ナポリ・パース通～高速船ターミナル～ド・ルフィンポート～桜島フェリー～鹿児島駅）



1.4 新設ルート案の評価結果

ルート	①水族館ルート	②みなと大通ルートA	③みなと大通ルートB	④マイアミ通ルートA	⑤マイアミ通ルートB
ルート概要	 【折り返しルート】 (L=約 1,100m)	 【折り返しルート】 (L=約 1,000m)	 【折り返しルート】 (L=約 1,200m)	 【折り返しルート】 (L=約 1,300m)	 【折り返しルート】 (L=約 1,800m)
参考事業費(※)	事業費 28 億円(うち市費 12.6 億円)	事業費 27 億円(うち市費 12.2 億円)	事業費 32 億円(うち市費 14.4 億円)	事業費 30 億円(うち市費 13.5 億円)	事業費 36 億円(うち市費 16.2 億円)
評価	観光利便性	観光利便性	観光利便性	観光利便性	観光利便性
	ア 速達性	ア 速達性	ア 速達性	ア 速達性	ア 速達性
	イ 回遊性	イ 回遊性	イ 回遊性	イ 回遊性	イ 回遊性
	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性
	導入空間	導入空間	導入空間	導入空間	導入空間
	運行の柔軟性	運行の柔軟性	運行の柔軟性	運行の柔軟性	運行の柔軟性
	総合評価	総合評価	総合評価	総合評価	総合評価

ルート	⑥大門口通・みなと大通ルート	⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート	⑧大門口通・鹿児島駅ルート	⑨ナポリ・パース通・鹿児島駅ルート	評価方法
ルート概要	 (L=約 2,400m)	 【折り返しルート】 (L=約 2,000m)	 (L=約 2,500m)	 (L=約 3,600m)	
参考事業費(※)	事業費 42 億円(うち市費 18.7 億円)	事業費 39 億円(うち市費 17.6 億円)	事業費 40 億円(うち市費 18 億円)	48 億円(うち市費 21.6 億円)	
評価	観光利便性	観光利便性	観光利便性	観光利便性	
	ア 速達性	ア 速達性	ア 速達性	ア 速達性	
	イ 回遊性	イ 回遊性	イ 回遊性	イ 回遊性	
	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	ウ アクセシ性	
	導入空間	導入空間	導入空間	導入空間	
	運行の柔軟性	運行の柔軟性	運行の柔軟性	運行の柔軟性	
	総合評価	総合評価	総合評価	総合評価	

※ 上記参考事業費は、軌道敷設、ホーム整備費のほか、連接式車両購入費（4両、約14億円）を含んでいるが、道路改築、用地補償、埋設物の移設などの関連街路事業費は含んでいない。
（国庫補助は社会資本整備総合交付金を活用（補助率 55／100））

評価方法	
速達性	鹿児島中央駅からウォーターフロント地区への所要時間 15 分以下「◎」、15～20 分「○」、20 分以上「△」
回遊性	ウォーターフロント地区から市内中心部(天文館)等への所要時間 10 分以下「◎」、10～15 分「○」、15 分以上「△」
アクセシ性	主な施設への接続の有無を「○」、「×」
導入空間	用地補償や歩車道の大規模な改築等による整備が必要ない場合「○」、必要な場合「△」
運行の柔軟性	折り返しルートの場合「△」
総合評価	「◎」1 点、「○」0.7 点、「△」0.3 点、「×」0 点
評価結果	
1	⑤マイアミ通ルートB 6.2
2	④マイアミ通ルートA 6.1
3	⑥大門口通・みなと大通ルート 5.9
4	⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート 5.7
5	③みなと大通ルートB 5.4
6	①水族館ルート 4.8
7	⑨ナポリ・パース通・鹿児島駅 4.7
8	⑧大門口通・鹿児島駅ルート 4.4
9	②みなと大通ルートA 4.1

1.5 実現可能として検討する路線(案)

