

吉備線LRT化基本計画素案

みんなでも考えよう 総社の公共交通

総社市・岡山市・JR西日本が共同で策定していた、JR吉備線のLRT（次世代型路面電車）化検討のたたき台とする計画素案がまとまりました。

問い合わせ 人権・まちづくり課 安全安心係 (☎) 8249



JR吉備線



LRT
富山市内を走る「富山ライトレール」

昨年8月、総社市・岡山市・JR西日本の3者が共同で、JR吉備線のLRT化構想について議論することで合意。議論のたたき台となる計画素案づくりを進めていきましたが、12月25日、「吉備線LRT化基本計画素案」がまとまり、岡山市で開いた検討会議で示しました。

都市機能を集約したまちづくりの実現が必要
素案では、吉備線沿線の現状について、人口や買い物施設、医療施設が分散し、両市の他方面に比べてバスや鉄道の運行本数が少なく

公共交通の利用率が低いと指摘。人口減少や高齢化が進むなか、持続可能なまちとなるため、公共交通を軸に居住地や施設といった都市機能の集積を促すまちづくりが必要だとしています。また、吉備線の機能を強化し、両市の観光資源である吉備路へのアクセスを充実させることにより、観光地としての活性化も進むと見込まれています。

吉備線の機能強化策として3手法を比較

吉備線の機能強化の手法としては、「既存鉄道の電化」「LRT化」「専用道を

走るバス高速輸送システム（BRT）化」の3案を提示。利便性の向上の度合いやコストなどを比較しています。（3ページの表）

既存の鉄道を電化する手法は、1本当たりの定員が多く、朝夕の混雑解消に優れますが、建設費と今後50年間の維持運営費の概算額が最も高くなっています。ピーク時の1時間当たりの運行本数は現状より1本増える4本で、利便性の向上は小幅。低床車両にできないため、バリアフリー対応が不十分となっています。BRT化は線路を撤去してバス専用道に造り替え、

バス2両がつながった「連節バス」を導入する手法。1本当たりの定員が最も少なく、混雑時には運行本数を増やして対応。ディーゼルエンジンで走り、二酸化炭素が排出されることから、環境負荷が高くなっています。

LRT化は建設費と今後50年間の維持運営費の概算額が390億～580億円と3案のうちで最も少なくなっています。低床車両を使用することから、ホームの建設費が安価で駅を増やしやすく、利便性の向上や利用者の増加が期待できます。

これら3案のメリット、デメリットの比較では、LRT化が総合的に最も高く評価されています。

事業運営スキームを例示

事業の運営スキームとしては、民間事業者が整備・運営して両市と国が補助金などで支援する「民間事業方式」、線路などインフラを行政、運行を民間事業者

が担う「上下分離方式」、事業者を募る「PFI方式」など6パターンが例示されています。民間事業方式は、「効率性、安全性が確保されやすいが、収益悪化で事業者が撤退した場合、市が対応できない」というように各パターンのメリット、デメリットも説明。ただし、パターンごとの事業費負担は示していません。

総社市吉備線整備方針等検討委員会で審議

今後、両市とJR西日本で基本計画素案の深度化を進め、事業運営スキームや、事業費負担などの検討をしていくこととなります。総社市では、昨年の11月定例市議会にて総社市吉備線整備方針等検討委員会設置条例が可決。12月25日、施行されました。この条例により、学識経験者や各種団体の役員、市民の代表などで組織する吉備線整備方針等検討委員会を立ち上げ、整備方針を調査・審議していきます。

吉備線の機能を強化する3手法の比較

	LRT化	既存鉄道の電化	BRT化
1時間当たりの運行本数(総社市区間)	終日4本	終日3本	終日5～6本
岡山～総社間所要時間	現状とほぼ同じ(38分)	現状と同等	現状とほぼ同じ
定員	155人(3両)	360人(3両)	110人(2両)
駅数	安価に増やせる	増設は難しい	安価に増やせる
環境負荷	低い	低い	二酸化炭素を排出する
バリアフリー対応	低床車両のためホームが低く、乗り降りしやすい	ホームが高く、対応しにくい	低床車両のためホームが低く、乗り降りしやすい
イメージ	洗練された新型車両を導入することで地域のシンボルとなり魅力が向上	現状と同等	新型車両を導入することで地域のイメージアップができる
建設費と50年間の維持運営費の概算	390億～580億円	480億～750億円	450億～580億円

LRT化した吉備線の効果

▶運行本数が増えるとうどう変わるの？

吉備線は日中1時間あたり1～2本ですが、LRT化して運行本数を増やし、10分～15分間隔で運行することを想定しています。現状では乗り遅れると次の便まで30分以上も待たなければなりません、LRT化後は時刻表を気にせず外出できるようになります。また、目的地での滞在時間が増えるという効果も期待されます。

▶マイカー利用者が吉備線を利用するようになるとどう変わるの？

吉備線が便利になると交通手段をマイカーからLRTに変える人もできます。そうすると道路の混雑が解消したり、交通事故や二酸化炭素の排出量が減ります。また、吉備線の利用者が駅周辺に集まることから、まちのにぎわいや活性化につながります。

▶駅や車両のバリアフリー化で何が変わるの？

段差の無い低床タイプの車両やホームになり、乗り降りがしやすくなれば、お年寄りや車いすの人、ベビーカーや大きな旅行かばんがあっても利用しやすくなります。お年寄りは外出が増えることで健康増進が図られ、長い目で見ると医療費の負担が減少する効果も期待されます。また、これまで外出を控えていた人たちがまちに出歩くことで、にぎわいや活性化につながります。

▶吉備線がLRT化すると沿線は活性化するのは？

吉備線がLRT化すると沿線住民の利用だけでなく、観光客やLRTそのものを目的とした来訪者も増えます。にぎわいや活性化が進むことで、便利な吉備線沿線に住みたいと考える人も増え、分散している都市機能の集約が進むことが期待されます。