

平成 21 年 5 月 7 日

### 吉備線 L R T 化のバリエーション

- ① 吉備線の便数を 15 分毎と倍増させる  
行き違い施設を数か所増設程度、J R の事業のため補助制度は使いにくい  
車両増備費必要、利便性は向上するがインパクトがない
- ② 吉備線の駅を倍増させる  
各駅に行き違い施設を増設、J R の事業として行うため補助制度は使いにくい  
沿線住民は利便性が向上するが、到達時間は延びる
- ③ 吉備線を単線電化する  
電化により、加速減速能力が向上、J R の事業で補助制度は使いにくい  
電化費用、車両更新費用が必要で、投資金額は 50 億円を超える
- ④ ①～③を同時に実施する（単線電化 L R T 化）  
P & R など関連政策を同時に行えば、L R T 化として補助可能  
車両も全低床の L R V を導入、インパクトはそれなりに大きい  
総投資額は 80 億円以下、富山ライトレールと同等の効果を期待できる
- ⑤ ④の上に備中高松までを複線化する（一部複線電化 L R T 化）  
岡山一備中高松間は 8 分毎の運転可能、投資金額は 120 億円程度以下  
最も現実的対応
- ⑥ ④の全線複線化（完全複線 L R T 化）  
今回の R A C D A 試算提示プラン、総事業費 157 億円  
増便はいくらでも可能、ダイヤの乱れにも強い
- ⑦ ⑤の上に全線を市道として併用軌道化  
インファンドと言われる樹脂固定軌道化することにより、保守費用大幅軽減  
全線路面電車化であるから、踏切の処理方法などの変更にも工夫必要  
数十億円追加必要
- ⑧ 岡山駅西口から東口へ接続し、岡山電気軌道との相互乗入  
都心直通により、吉備線の L R T 化の利便性向上効果や経済効果が全市に及ぶ  
20 億円前後の追加投資が必要だが、投資効果は大きい
- ⑨ その他  
吉備線の L R T 化工事を運行しながら実施するかどうかで費用は大きく変化  
車両購入費についても、車種選択などにより 30% 程度は変化する  
工事費など、従来の事業者の常識だけで判断しては高くつく  
運行経費についても、事業者の最低と最高では倍以上の差がある