



吉備線 LRT に必要なのは 循環バス、駐車場、乗継割引

■先週、吉備線 LRT 化について岡山市長、総社市長、JR 西日本岡山支社長の3者会談があり、2017 年度末までに事業費、役割分担、費用負担について骨格合意をめざすと発表された。2市は初期投資は行うが、車両や設備は JR が保有し、車両更新や運行経費は JR が負担するべきと主張し、JR 側は LRT 化後も2市が応分に負担するべきだと主張。

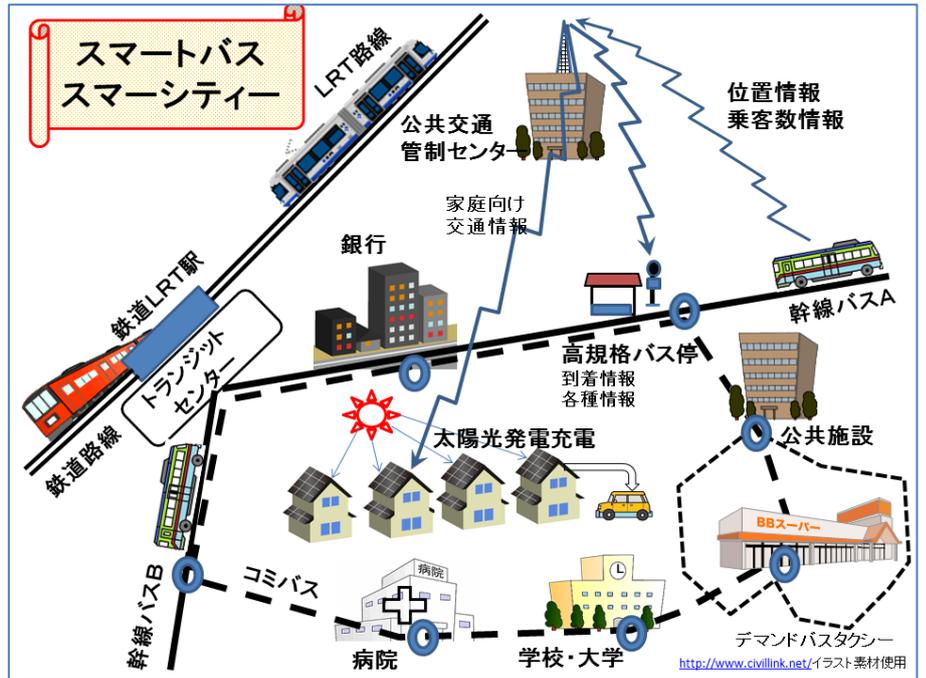
さらに初期投資が 160 億円から 175 億円、毎年の運行費が 4 億円から 8 億円に増える可能性があり、圧縮を検討することで合意した。

この内容だけだと何が何やら分からないだろう。ラクダは既に平成 21 年に吉備線 LRT 化の初期投資の計算と、運行費のみの試算はしてあるので、次ページをご覧ください。

ラクダは初期投資ではたとえば低床電車 MOMO タイプ 18m 級を想定して 1 輦 2.2 億円としているが、今回の計画ではおそらく 30m 級で 3.5 億円ほどを想定しているだろう。それだけで 24.2 億が 38.5 億と 14 億円ほど上がる。もしこれを事業者負担として 13 年で償却を取るならば、毎年の経費はそれだけで 2.96 億円上がる。

もし JR が将来更新車両導入負担をするならば、その費用を積み立てておかなければ、やがて車両がなくなる。鉄道経営では車両費の負担が大きく、インフラの一部と考えなければならない。いわゆる上下分離では不十分で、軌道の下、車両の中、運行の上という上中下分離の考え方が必要だ。

本格的高齢化社会を迎えて、低床電車や低床バスのバリアフリー車両が我が国で導入化進まないのは、この「車両をインフラと見る」考え方がないからである。欧米では既に低床車両は公費で買うというのが一般化している。交通政策基本法の内容はそれを想定し



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



ているが、まだまだ財源はない。岡山市がLRTを推進するのならば、市長みずから動いて、上中下分離の仕組みを国レベルで作るしかないだろう。バスも含めて車両は交通連合が所有するというスキームが必要なのだ。

JRが岡山市総社市の応分の負担を求めるのは当然だ。LRTとは単なる軌道の維持でなく、交通体系の抜本的改善なのだから、循環バスの創設やP&Rの駐車場整備、電車バスを違う事業者で乗り継いだ場合の割引拡大など関連投資も必要で、これらすべてを事業者がやることはできない。初期投資にはこういう費用は入っていないだろうし、開業後もこうした投資は継続する必要もあるのだ。三者はこういう試算を既にやっているのだから、ある程度の情報開示をして、市民に議論経過を示すべきではないだろうか。

また吉備線LRT化は今後の本格的少子高齢化社会を迎える中で、街をコンパクトにして地域の活力を維持する政策のモデル的なものなのだから、岡山市全域、さらには倉敷、総社、瀬戸内、玉野など県南全域の公共交通連携計画が必要になる。

たとえば岡山市東区では、西大寺地区循環バス、西大寺・瀬戸間のバス復活、JR赤穂線の15分ヘッド運転や車両増などが必要だろう。岡山市南区には天満屋はピータウン岡南店周辺を交通結節点として整備して、岡山駅との間はBRT的整備を行うのも一案だろう。最終的には県南全公共交通事業者が交通連合を組んで、市町村が統合的に市民のニーズに対応し、誘導していく必要がある。我々ラクダはその場合の調整機関の一端を担うことを目指している。いま全国各地では事業者任せにするだけでは生活交通の充実を図れないと気が付き始めていて、市町村が「交通基本条例」を制定する流れが加速している。

吉備線LRT化計画案(試算)概要		平成21年5月8日RACDA試算	現在、岡山市・総社市・JR西日本の三者で具体的試算、経営母体、費用分担を検討中			
1. 運行条件 吉備線 20.4km 全線複線電化・全線専用軌道						
岡山ー備中高松 7.5分間隔運転(所要20分) 備中高松ー総社 15分間隔運転(所要15分)						
2. 車両数・ダイヤ						
岡山ー総社 = (片道35分 × 2 + 折返10分) ÷ 間隔15分 = 5.33両		岡山ー備中高松 = (片道20分 × 2 + 折返10分) ÷ 間隔15分 = 3.33両				
必要車両数 = 実働最大車両数9両 × 換修予備率1.15 = 11両						
岡山ー総社ー岡山ー備中高松ー岡山(所要2時間15分) 1日870人 × 9両 × 62.6km = 4507.2km 車両走行km 1日当りの車両走行km 約4507.2km						
3. 建設費・車両費・車庫費計算						
費目	単価	単位	数量	金額(億円)	備考	
軌道敷設(追加1線・専用軌道)		3	億円/km	20.4	61.20	
運転継続追加経費①		1	億円/km	20.4	20.40	
電車線		1	億円/km	20.4	20.40	
受変電設備		4	億円/所	3	12.00	
駅整備費		0.3	億円/所	10	3.00	
新設停留所		0.2	億円/所	9	1.80	
優先信号施設		0.2	億円/km	20.4	4.08	
分岐信号		0.2	億円/所	4	0.80	
接近表示設備		0.1	億円/所	19	1.90	
車両		2.2	億円/両	11	24.20	→②連接想定
車両留置検収線施設土地②		15	万円/㎡	1185	1.78	→JRの現在の車庫など使用可能
車庫		0.5	億円/両	11	5.50	
合計		157.06				→岡山市などの概算160億円
①吉備線の運行をしながらの建設の割増費用、既存軌道の移動費用 ②車両分必要面積 = 車両数11 × 車長18m × 車幅2.3m × 空間乗数2 = 911㎡ 事務所等用地面積 = 車両分必要面積911㎡ × 0.3 = 274㎡ 必要面積 = 911㎡ + 274㎡ = 1185㎡						
4. 運行経費						
費目	単価	単位	数量	人件費/万円	経費/万円	備考
本社管理費	管理職人件費	750	万円/年	2	1,500	
同	本社人件費	350	万円/年	4	1,400	
同	本社人件費	500	万円/年	20.4	10,200	
輸送管理費	1系統人件費	700	万円/年	4	2,800	
同	経費100	万円/km	20.4	2,040		
運転費	人件費③	550	万円/年	25	13,750	
同	経費70	万円/人	25	1,750	運転手人件費	
服務費	人件費④	350	万円/年	12	4,200	
同	経費300	万円/所	19	5,700		
線路保存費	人件費0.4人/km	600	万円/年	8	4,800	
同	経費300	万円/km	20.4	6,120	レール保守費用	
電路保存費	人件費	600	万円/年	2	1,200	
同	経費200	万円/km	20.4	4,080		
車両保存費	人件費0.25人/両	600	万円/年	3	1,800	
同	経費350	万円/両	11	3,850		
動力費	経費 × 365日	40	円/km	4507	6,580	電気代
合計金額	人数	60	31,450	40,320		
③運転士数 最大時点乗員 = 必要車両数11両 = 11人						
1日乗員 = 最大時点乗員11人 × 休憩予備率1.7 = 18.7人 必要乗員数 = 1日乗員18.7 × 休憩予備率1.3 = 24.31人						
④駅務員 岡山駅、総社駅、備中高松駅各3人 ⇒ 1日乗員9人 ⇒ 必要乗員12人、12人						
5. 需要予測・運賃予測収支計算 1日1万0700人と見込んで計画						
JR吉備線の収支資料は公開されていない。しかし吉備線内の乗降客は6000人程度、売上は6億円程度と類推される。平均客単価を200円すれば、年間300万人、一日8219人となる。これはLRT化以前の富山港線の1日3100人程度に比べてかなり多い。富山ライトレールでは開業後平日2倍、休日5倍の乗客があったが、吉備線の場合は1.3倍程度を見込んだ。乗客増加にはP&Rや巡回バス新設など交通連携政策が必要。						
運賃予測	10700	人/日 ×	200	円 × 365 =	78,110	万円
年間人件費・経費合計		71,770	万円			
減価償却・税引き前利益		6,340	万円			
建設費は償却しない。つまり上下分離で、経営のみの収支を計算した。スキームにより多少変化。						