



# 桃太郎ライトレール LRT バスも1日30便へGO!

■吉備線ライトレール(LRT)化が4月4日、岡山市・総社市とJR西日本の間で合意された。2006年の検討開始から12年、その間各地で路面電車の駅前乗り入れが実現、富山ライトレールが開業し、岡山商工会議所が提言した路面電車環状化も富山と札幌で実現した。欧米で既に175都市も新規開業しているライトレールの導入市民運動の、日本での先駆地である岡山中、ようやく目標が具体的になった。三者は10年以内実現したいという。

■今回の合意内容を見てみると、まず岡山から備中高松まではピーク時毎時6本、総社までは毎時4本、閑散時でも全線毎時3本と現状1日30便のほぼ倍増で、時刻表を見ずに乗れる運行頻度になる。今ある中間8駅の他に7駅が新設され、岡山市内を走る路面電車MOMOの様な車椅子でも一人で乗れるバリアフリー電車が12輛導入される。MOMOの2連節より長い3連節になる。新型電車は加速減速が速いので、駅が増えても到着時分は変わらないだろう。費用は設備改良と電車で171億円、これを国市JRが1/3づつ負担。新駅には25億円で、国と市が整備。三門駅あたりまでは路面電車化して軌道法を適用し、道路事業として44億円、国と岡山市が負担する。

■合意の全国的影響は大きい まずJRが24%を負担して自己責任で経営するとしたことだ。都市近郊鉄道の再生にライトレールを採用し自ら乗り出すことは、今後廃線や減便の続く地方の赤字ローカル線再生にJRグループとして取り組む姿勢を示した。JR北海道の経営危機、JR九州の上場と減便問題など、民間会社としてどこまで地域貢献する投資をするのか、国・県・市町村の役割も問われている中で、新たな一歩を踏み出す事になる。そしてこれを引き出したのは岡山市・総社市が補修費用の半分5000万円を拠出すると決めたことだ。ランニングコストの一部を負担するとの決定は画期的で、今後必要な投資を都市圏として決めて実施していく事例となる。本格的高齢化社会を迎えて、鉄道のバリアフリー改造などは民間事業者負担では難しく、健康寿命の拡大・医療介護費の縮減策、福祉

### 3. 費用(想定)

・イニシャル		(税抜)
工種	整備費	
地上設備(電化設備、車両基地、行違い施設等)	約135億円	① 約171億円
車両	約36億円	
新駅設置等	② 約25億円	約69億円
道路拡幅等	③ 約44億円	
合計	約240億円	

・ランニング  
年間6億円程度(このうち、修繕費は年間1億円程度)

### 4. 費用負担の考え方

・イニシャル			
国: 約91億円 (約38%)	岡山市: 約70億円 (約29%)	総社市: 約21億円 (約9%)	JR: 約58億円 (約24%)
計 約240億円			

<内訳> ※国費を最大限に活用することを前提としている

①地上設備、車両: 約171億円

国: 1/3	両市: 1/3	JR: 1/3
--------	---------	---------

②新駅設置等: 約25億円

国: 1/3	両市: 2/3
--------	---------

③道路拡幅等: 約44億円

国: 5.5/10	岡山市: 4.5/10
-----------	-------------

・ランニング  
運行経費はJRが主体となって負担するが、このうちの修繕費の半分を両市で負担する。

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



政策としての道路並みの公共投資という意味があり、全国的にも注目される。

■「ライトレール」と呼ぼう ライトレールトランジットでLRTなのだが、多くの人にはその意味がわからない。そこで新規LRTの会社名は富山ライトレール、宇都宮ライトレールと分かりやすい表現を使っている。JRなどの大型でなく、小柄で軽い路面電車用のバリアフリー車輛を使って、気楽に軽快に使えるのがライトレールだ。この表現ならモノレールの様に中学生でもレールが軽いんだなと分るだろう。ライトレール推進運動をやってきた我々の明らかな広報戦術ミスであった。これからは福井など全国的にも「ライトレール」と呼ぼう。

■電車バスの年間利用を100回に 岡山市は交通計画策定の数値目標として、2025年までに電車バスの一年間の利用を80回から100回への25%増加を提案した。路面電車駅前乗り入れ、市民会館への環状化検討と並んで吉備線ライトレールを検討する上で、非常に画期的な数値目標だ。欧米の諸都市がライトレールを導入する場合、必ずといっていいほどこうした自動車交通から公共交通への転換数値目標を示して諸政策を推進しており、日本でも初めての例になるのではないかと思う。都市圏の全目的で60%も自動車に依存し、自動車産業が基幹にある岡山での実現にはまだまだ困難もあるが、都市再生や過疎地の再建には大きな力になる。今まさに路線バスの民間事業者による維持が政治的課題になる中、ライトレールを支えるバス輸送網の強化にもこの数字がポイントになるだろう。

■ストから法定協議会へ めぐりんの西大寺線参入、両備岡電の無料運行ストライキなどバスを巡る大混乱も残念ながら全国的注目を浴びている。一般利用客には訳の分からない事だらけで、我々全国交通まちづくりネットワークでも、2013年の交通政策基本法制定で積み残した交通権と財源確保が不十分だったことの影響だとの見方が出ている。岡山市は民間バス会社が元々6社もある上に、日本で唯一新規路線バス会社の参入があり、しかも大政令市では多くは市交通局を持っており、新交通システムなどの導入に市が関わっている中で、市が主体的に電車バスに関われない最大級の都市であった。岡山市側にも事業者側にも連携して交通計画を策定しにくい様々な事情もあり、交通計画を実体的に策定するための法定協議会さえ設置されていなかった。もし1日でも両備岡電の全線ストがあれば、本来公共交通が味方にするべき利用者の信頼回復には大変な時間と労力を要したであろうが、土壇場で回避はされた。関係者はこれからより高いレベルでの公共の利益を考え、もう2度とこのような混乱を起こさないよう、汗をかき、妥協し、工夫し、説明し、財源を確保し、国も動かして、実のある法定協議会での議論をやって欲しい。

■一日30便が公共交通の再生ポイント 先日のラクダゼミにて電車バス大論争を行ったとき、バスは30分に1本、一日30便が採算ポイントではないかとの議論が出た。30便以下だと赤字が続く、次第に減便で高校生が通えず、卒業後は戻らず、最後にはバスはなくなり、人口もゼロになる。またつい最近の東京圏の地価調査でも、駅から2km以内では地価が上昇しているとのこと。この2つを組み合わせれば、1日30便以上の鉄道駅を中心に30便以上のバスを走らせている地域は、人口も増加し地価も上昇、バスも採算が取れるという仮説も可能である。岡山—倉敷はJRが105便、岡山—総社は吉備線30便と伯備線32便がある上にライトレール化で30便が追加される。10年と言わず5年で実現して欲しい。まずは吉備線沿線のバス路線再編、駅からのコミバス設置やP&Rの設置など先行的に取り組み、岡山県南全体の公共交通網再生のモデルを作って欲しい。空港も桃太郎だからライトレールも桃太郎だな。

桃太郎ライトレール時刻表 2024年4月改正

時	岡山駅発総社行き						備考
6	00		20		40		
7	00	10	20	高30	40	高50	雨天増便
8	00	10	20	高30	40	高50	雨天増便
9	00		20		40		
10	00		20		40		
11	00		20		40		
12	00		20		40		多客増便
13	00		20		40		多客増便
14	00		20		40		
15	00		20		40		
16	00		20	高30	40	50	
17	00	高10	20	30	40	高50	多客増便
18	00	高10	20	30	40	高50	
19	00		20		40		
20	00		20		40		
21	00		20		40		
22	00		20		40		
23	00		20				
24	00						

お問い合わせ 岡山都市圏交通連合 (RACDA)