

## 吉備線LRT化の具体案(試案) 公共交通がまちづくりを変える

### ★吉備線と富山ライトレール

2003年にJR西日本が吉備線のLRT化の構想を表明してから丸6年が経過した。同時に発表された富山港線のLRT化は、2007年に富山ライトレールとして開業し、予想を上回る利用客増加で黒字化を達成、全国から視察者が絶えない状況である。都心の活性化策としてLRTを核にした「コンパクトシティ」は、今やまちづくりのモデルとなっている。さらに今年12月には都心の路面電車の環状化工事も完成する。岡山のMOMO（現在1両、来年1両増）をモデルにした超低床路面電車（LRV）は環状化で3両増えて10両となり、同じ富山県の万葉線でも先日2両増備されて6両となる。2002年全国のモデルとして導入されたMOMOも、富山県では16両になるのである。

### ★富山ライトレールへの決断

富山ライトレールは北陸新幹線工事に伴い、富山駅の連続立体交差事業工事をスムーズにするために、赤字ローカル線であった富山港線の土地を利用するのを契機に考案された。廃止するという選択もありえたが、富山市の森市長はこれからの高齢化時代、車にも乗れない方々が増加するのだから、公共交通重視によるコンパクトなまちづくりを目指すべきだと考え、そのためには富山港線をLRT化して存続させる決断を行った。

### ★富山ライトレール成功の理由

LRT化では、従来の大型電車をMOMOタイプの新型の7色のカラフルなLRVに入れ替え、便数の大幅増加、駅の新設、バス路線の再編、バスや自転車自動車との乗り継ぎ改善、早朝深夜の延長などまちづくりと絡めた様々な工夫を施している。そのおかげで平日は2倍、休日はなんと5倍もの乗客であふれている。

### ★富山ライトレールの費用負担

富山ライトレールは元々乗客が少なく、JRは新幹線ができたなら廃止する予定だった。そこで地域の公共交通を守る

富山ライトレールのサービス向上

- ① 3つの新駅で600mの駅間隔
- ② 運行頻度を3.5倍（朝10分日中15分）
- ③ 終電時刻を21時台から23時台へ改善
- ④ 200円均一（ICカード160円、65歳以上100円）
- ⑤ ICカード利用者は信用乗車（車両後部からも降車を認めて停車時間を短縮）
- ⑥ 新型の超低床電車を7両導入

その結果

乗客は3100人から平日2倍、休日5倍など急増  
平均5700人を達成、2年連続黒字を達成。

観点から富山市が中心となって3セクを設立した。費用的には連続立体交差事業の国の補助が多額にあり、しかも土地代含めてJRが13億円も寄付したのである。富山市の負担はわずか数億円だった。こうしてインフラ部分をほとんど調達できたから、3セクは身軽であり、これが黒字化の原因ともなっている。

富山ライトレールの費用負担		総額58億円
連続立体交差事業	33億円	公費9割以上
街路事業費	8億円	新設部分
鉄道事業補助	4億円	低床電車など
事業者負担（JR寄付）	13億円	土地など

富山ライトレールの成功は森市長の政治家としての決断、事業を進めるうえでの熱意と工夫、そして富山ライトレール沿線だけでなく全市域の住民に対して、公共交通中心のまちづくりについて百回以上の説明をみずから行ったことに負う部分も大きい。LRTの建設成功には民主主義の熟度が必要という欧米の常識をまさに実行したわけである。

### ★吉備線LRT構想の発端

吉備線LRT化構想は1999年のJR西日本とRACDA



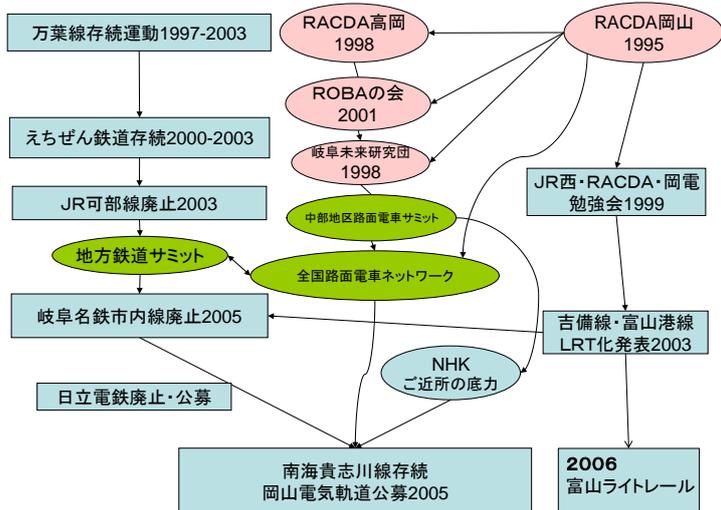
の勉強会からはじまった。経済のグローバル化のもと完全民営化を前にしたJRでは、事業採算性を重視する経営に転換せざるをえなかった。完全民営化されれば、外国人株主が3割にもなり、新幹線や都市部の路線の黒字で赤字ローカル線を維持するというスキームは不可能になる。なぜなら赤字部門を切るのが企業論理であり、国際資本の力は地域の事情など考慮しないからだ。吉備線存続をLRT化によって行うというのは、JR西日本の公共性に鑑みた生き残り策でもあるのだ。この勉強会には路面電車事業者の岡山電気軌道も参加し、吉備線をLRT化した場合の採算性が議論された。この勉強会をきっかけに、RACDAと岡山電気軌道は、全国の仲間とともに赤字ローカル線存続運動にかかわるようになる。その流れの中で富山港線がLRT化され、岡山電気軌道は和歌山電鉄（たま駅長でブレイク）を運営することになるのである。

### ★吉備線の現状と可能性

吉備線は明治37年（1904年）中国鉄道吉備線として開業した。営業距離20.4km、片道33便（内4便は備中高松発着）岡山始発5:32-23:35。都市近郊路線として吉備線内の乗降客は6000人と、富山港線に比べてかなり恵まれており、ただちに廃止という路線ではない。岡山市の都市近郊路線として、沿線には大学高校もたくさん立地しており、LRT化によって富山ライトレールに匹敵する可能性を秘めているといえる。あわせて吉備路観光にとっても有効なアクセス手段となりうるし、また多くの赤字ローカル線に比べて平坦な平野を走ることから、鉄橋やトンネルが少なく、保守費用も比較的かからないのである。

### ★三門高架問題と道路事業の見直し

ところで吉備線三門駅の東では現在岡山市の中環状道路の工事が進んでいる。ここでは既に吉備線の高架化の都市計画決定が行われているが、これを実施すると90億円もかかってしまう。しかしこの工事には踏切がなくなると事故も減るといふことで、JRにも負担を求められるのである。だが完全民営化会社のJRは便利になるわけでもない上に、儲からないことはやりたくない。しかもここを高架にしたからといって、三門の踏切の渋滞問題は解決されるものの、岡山市全体の交通計画を考えると90億円の投資の割には渋滞解消効果だけでは高価なものにつくという判断がある。岡山市西部の渋滞対策については、外環状道路の西バイパスが完成直前になっており、これが来年開通すると中環状道路の三門をあえて高架にするくらいなら、その費用を吉備線LRT化に回した方が





新駅候補  
 下石井  
 三門西  
 野崎  
 尾上  
 一宮南  
 西辛川  
 立田  
 吉備病院  
 小山  
 県立大  
 国府

行政効果は高いという判断がある。全国的に問題になっている道路事業の効果として見た場合、道路事業も交通事業の一つだから、道路より環境にもやさしく、これからの高齢化時代にも適しているLRTを導入した方が、税金の使い方としてより有効だ、と考えられるわけである。つまり吉備線LRT化は行政効果の低い道路事業の見直しという国家的課題の先進事例なのである。

RACDAでは勉強の当初から関わり、また関連法案や制度の立案にも関わってきたので、試案を提示してみよう。

LRT化の結果は便利になるということに尽きるが、

- ・ 駅に駐車場を作る (パーク・アンド・ライド)
- ・ 駅に大規模駐輪場を作る
- ・ 駅から循環バスを走らせる
- ・ バスと電車の同ホームで乗り換える
- ・ ICカードの徹底利用
- ・ 電車の自転車を積めるようにする
- ・ 都心の路面電車と直通運転する

などの政策を同時に実施すれば、駅周辺では車がなくても暮らすことができ、高齢になって免許返上しても大丈夫。現に富山ライトレールでは沿線に介護付きマンションが立地しはじめているという。便利になれば人は集まり、地価も上がり、これをTODと言って、欧米ではLRTを通すことで地域再開発をすることは珍しくない。便利になれば若い人々も帰ってくるし、お客様も来やすくなる。もともと日本は鉄道を便利にして経済成長した国のはずなの



MOMOタイプを3連節  
 2編成で500人乗車  
 輸送力に問題はない

**電車は岡電のMOMOタイプの低床電車**  
 ドイツ製の低床台車を使い、バリアフリーを実現。車椅子でも一人で乗降可能。加速度は従来の吉備線のディーゼルカーの1.3km/s/hの3倍以上の4.5km/s/h。最高速度は70km/hと遜色はなく、ブレーキ性能や登坂性能も抜群に良い。駅数が倍に増加しても到達時間は変わらない。

吉備線LRTのスペック (RACDA試案)	
駅数	10駅→19~20駅
駅間距離	は平均1km程度になる
車両数	MOMOタイプ11編成
最高速度	60~70km/h
運転間隔	8分 (岡山—備中高松) 現在30分 15分 (備中高松—総社)
運転時間	5時から24時 (従来通り)

★吉備線がLRT化したらどうなるのか  
 それでは具体的に吉備線がLRTになったらどうなるか。

だから、鉄道による地域開発は今でも有効だ。

## ★環境にやさしいLRT

CO2の排出量比較

自動車9：バス3：LRT鉄道1

路面電車で3人乗れば、自動車より環境に有利  
道路1車線で1時間の輸送力は

自動車	1000台	1200人
バス	60台	3000人
LRT鉄道	60編成	18000人

(MOMOタイプ3連接の場合)

### 地球温暖化対策とLRT

欧米ではLRTは温暖化対策の目玉。富山は100か所目。2050年までに日本など先進国は炭酸ガスを半減させる必要があり、岡山など地方都市では自動車交通分担率を70%から50%にする必要がある。現状5%の電車バスを3倍にし、自転車の利用も倍増させなければ目標は達成できない。LRTは環境にやさしい公共交通政策の根幹なのだ。

## ★吉備線LRTの費用はいくら？

RACDA試算によれば

建設費	133億円
車両	24億円
合計	157億円

収支は乗客3割増加で

収入	7億8110万円
支出	7億1770万円
償却税引前利益	6340万円

## ★事業主体と国の支援

さて肝心の事業主体だが、吉備線は今のままではジリ貧状態。そこに多額の税金を投入して高架事業よりはるかに複合効果は大きいLRT化をしようというのである。だから基本的には岡山市などが中心になって3セクを作る可能性が高い。立体交差事業費90億円が使えたり、富山のようにJRが土地代を寄付したり、神戸のポートライナーに倣い、吉備線の路線を市道にしてLRTのみを走らせれば、道路事業として建設できて岡山市の負担は変化する。起債や交付税はどうなるのか、岡山市の強烈な交渉力が期待される。さらに一部単線化や車両の選定、運行委託先の選別によっては事業費の圧縮も可能はず。この試算はごく一般的な数字を使ったものだが、こうした情報公開が事業の推進のきっかけになってほしい。

いずれにしても国土交通省は全国10都市をLRT推進のモデル都市として選定しようとしており、そのトップに

あるのが岡山の吉備線LRT化なのである。

## ★全国の市民の動き、岡山の市民の動き

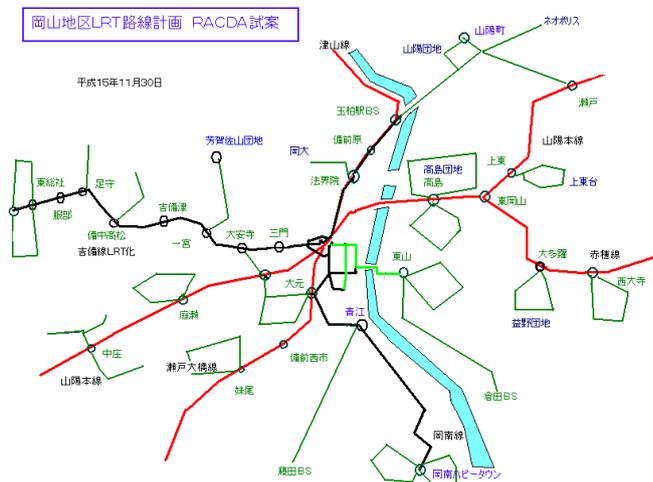
RACDAを中心として全国43市民団体が構成する「全国路面電車ネットワーク」では、国会の「新交通システム推進議員連盟（略称LRT推進議連・衆参超党派130名・会長逢沢一郎議員）とコラボしながら、LRTに必要な法整備をここ10年取り組んできており、一昨年は地方鉄道やバスの存続、LRTの推進のための「地域公共交通活性化再生法」を成立させた。

また吉備線沿線では住民による吉備線LRT化推進の署名が9学区22557名も集まり、関係方面に提出されている。さらに岡山市議会でも「LRT推進議員研究会」が52人中42人を集めて結成されている。吉備線のLRT化が成功するかどうかは、全国的にも注目されている。

## ★LRTは北区の吉備線だけの問題なの？

岡山市ではLRT推進のため昨年「岡山市交通戦略会議」で岡山市全域の交通のあり方について議論している。この会議はLRT建設の国の補助の前提なのだ。当然吉備線のLRT化だけでなく岡山市内の路面電車と直通し、将来は岡山商工会議所の提言する「都心1kmスクエア一環状化」や岡南地区へのLRT延伸、津山線の一部LRT化、西大寺都心の赤穂線延伸なども必要だ。またバスの活性化、各駅からの巡回バスなども必要になる。

### 路面電車と都市の未来を考える会 (RACDA)



〒700-0823 岡山市丸ノ内1-1-15 (禁酒会館内)

Tel.086-232-5502 Fax.086-232-5502

[http://wiki.livedoor.jp/racda\\_okayama/](http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/)

メール [racda\\_okayama@ybb.ne.jp](mailto:racda_okayama@ybb.ne.jp)

★RACDAは今年「NPO法人・公共の交通ラダ」として飛躍する。1997年路面電車の環状化を目標にして設立した我々は、LRTにはバスの活性化が必要とバスマップを作成、また全国の仲間を次々と作る運動もやってきた。最近ではバス停の環境整備や自転車の研究にも取り組んでいる。