

12月25日 吉備線 LRT 化素案第二弾(岡山市・総社市・JR西日本)

初期投資 160 億円、三門駅まで複線化、1 時間 4-6 本に増発

■本格的少子高齢化社会を見据えた、コンパクトシティ化のために、岡山市・総社市を結ぶJR吉備線の機能を高めるためのLRT化の議論が、初期投資160億円という具体的数字が提示され、本格化してきた。

■吉備線は明治37年(1904)に地元有志によって設立した「中国鉄道」(中鉄バスの前身)として開通した。その後国策により国有化、現在20.4kmを約40分前後で結ぶ。全線を走る列車は上り28本、下り29本。岡山駅-備中高松駅間の区間運転が4往復。全線では毎時1-2本程度。伯備線経由の26.6kmよりも短い、非電化・単線で所要時間はむしろ長い。加速の遅い、古いディーゼルカーを使用しており、最高速度は85kmに制限。

■今回の素案では、岡山駅から三門駅までを複線化し、必要な駅に行き違い施設を設けて、全線で1時間4本、15分毎の運行頻度にする。特に岡山駅近辺では、朝晩は10分毎の運行によって利便性を高める。2009年のRACDA試案では、備中高松まで複線化し、駅数を倍増させるとしたが、今回は現実的かつ確実な計画といえよう。



■一方車両計画を見ると、昨年福井で導入された3連接超低床電車 FUKURAM モデル(全長27m)を前提とし、1編成あたり最大155人を運ぶ。ただこれでは現在の吉備線2両編成には輸送力ではやや劣るが、便数増加でカバーする。なお FUKURAM は岡山電気軌道のMOMO(全長18m)をモデルにした延長タイプである。加速度はディーゼルカーの約3倍の毎秒

3.6km/h/秒、つまり時速72kmまで20秒で加速する高性能なのだ。路面電車として走るMOMOも同様の性能を持ち、最高速度は70km(市内の併用軌道では40kmに制限)、坂も80%(1kmで80m)と自動車と同じくらいの登坂性能を持っている。

■素案では新たな駅の開設までは踏み込んでいないが、高性能なMOMOやFUKURAMのような、LRVを導入して駅数を増やせば、RACDAの試案では8分の1本まで増便が可能だ。複線化すれば5分に1本だってできる。

■ただし現在の一日10500人の利用者を前提にすれば、費用面からも過度な投資には慎重でなければならない。また車両価格は1編成3億程度とバスの2000万に比べて高いが、耐用年数はバスの最大20年の倍はあり、輸送力も3倍ある。LRVは市内の岡電にも乗入れられる構造なので、将来は直通運転をして、総社⇒表町⇒東山なんて路線もできるかもしれない。この瓦版の表面のような話も夢物語ではない

■岡山駅には山陽線東西、宇野線、瀬戸大橋線、伯備線、吉備線、津山線、赤穂線の8路線が乗り入れており、バスも多くの路線が乗り入れている。心配されたイオン渋滞が、驚くほどになかった原因も、岡山駅の交通結節点能力が全国有数であったことと、市民は十分な情報を与えられれば、電車バスの公共交通を賢く利用する事などだ。

■吉備線LRT化の隠れた視点は、グローバリズムと少子高齢化の中で、利用者がジリ貧になり、廃止されたかもしれないJR赤字路線の存続を実現しようとしている事だ。さらには道路建設との協調性だ。既に岡山市中環状線の三門駅高架化事業の中止により90億円の道路工事費を削減。さらには吉備線に平行する国道180号線の渋滞緩和策としての一宮-総社バイパス(530億円)の代替としての機能。岡山-総社間は山陽自動車道が既に開通しており、吉備線LRT化で渋滞は防止できるはずだ。