

H27.7.7 交通政策課

第2回検討委員会 協議資料



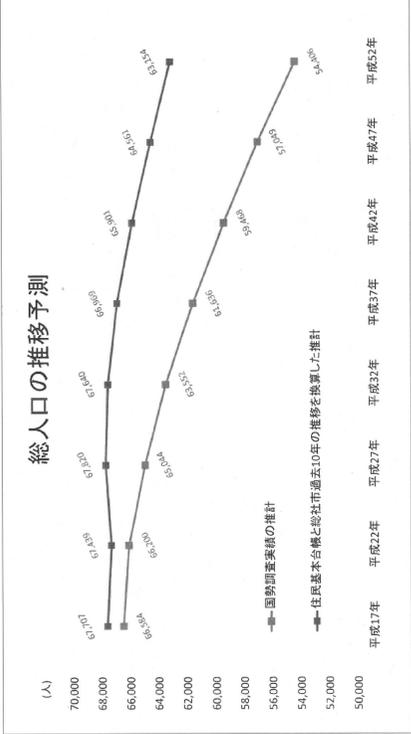
総社市吉備線整備方針等検討委員会

平成27年7月7日

1. 吉備線 LRT 化のメリット・デメリット

対象	メリット	デメリット
行政	<input type="checkbox"/> 将来に向けたまちづくりの策定（まちづくりの起爆剤になる） <input type="checkbox"/> 都市機能を中心に発展させることができる <input type="checkbox"/> 居住者からの徒歩・自転車による環境負荷軽減 <input type="checkbox"/> 駅周辺への駅付・駅前・駅前再開発 <input type="checkbox"/> 地価下落抑制、沿線・駅周辺に集まる就業者の増	<input type="checkbox"/> 財政負担増（費用対効果検証、設備更新費用増加）
事業者	<input type="checkbox"/> 運行経費の軽減 <input type="checkbox"/> デザイン性に優れた LRT 車両導入によるイメージアップ	<input type="checkbox"/> 初期投資が必要 <input type="checkbox"/> 人口減少に伴う乗客減少の懸念あり（採算ベース確保、赤字バス）
沿線住民	<input type="checkbox"/> 駅周辺の活性化 <input type="checkbox"/> 交通手段の多様化による交通渋滞の解消 <input type="checkbox"/> 沿線・駅周辺のまちづくりの促進 <input type="checkbox"/> 沿線での距離が短くなる（駅数増加による）	<input type="checkbox"/> 騒音の問題が少なくない
周辺住民	<input type="checkbox"/> 中心部で停泊待ち時間を短縮し、周辺へのアクセス向上 <input type="checkbox"/> 中心部・周辺への交通利便性の向上	<input type="checkbox"/> 沿線住民の利益が向上する懸念あり <input type="checkbox"/> 中心部・周辺への交通利便性の向上
通勤・通学者	<input type="checkbox"/> 高頻度運行（徒歩の短縮） <input type="checkbox"/> 駅間移動が楽になる（乗り換え） <input type="checkbox"/> 駅間移動により利用回数が増加	<input type="checkbox"/> 別所へ移動する利便性が向上する <input type="checkbox"/> 別所へ移動する利便性が向上する
高齢・障がい者	<input type="checkbox"/> 高齢者、障がい者、交通弱者の利便性向上（リフト付） <input type="checkbox"/> 高齢者の外出促進（健康寿命の延伸）	<input type="checkbox"/> 別所へ移動する利便性が向上する
観光客	<input type="checkbox"/> 駅間のアクセス向上による観光地へのアクセス向上 <input type="checkbox"/> 車両の柔軟な活用（自転車専用）	<input type="checkbox"/> 別所へ移動する利便性が向上する
課題	<input type="checkbox"/> 「まちづくり」に繋げるための法制度等のクリアが必要 <input type="checkbox"/> LRT 駅からは二次交通、観光地への路線、乗り換えの確保が必要	

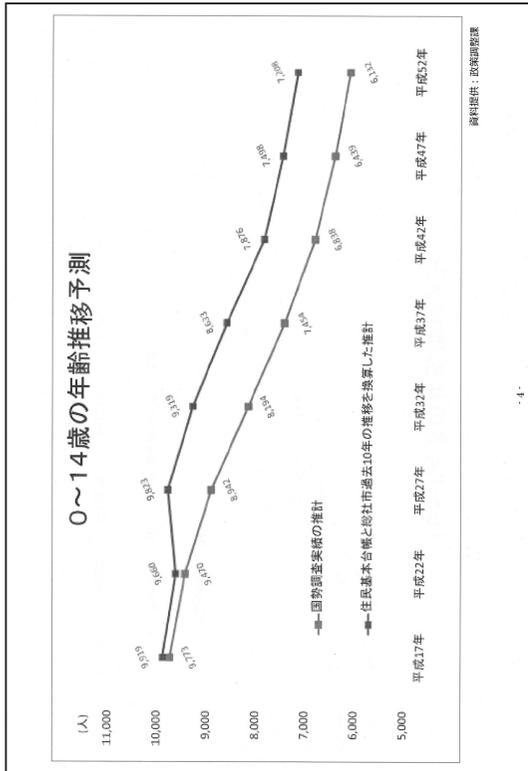
2. 将来人口推計



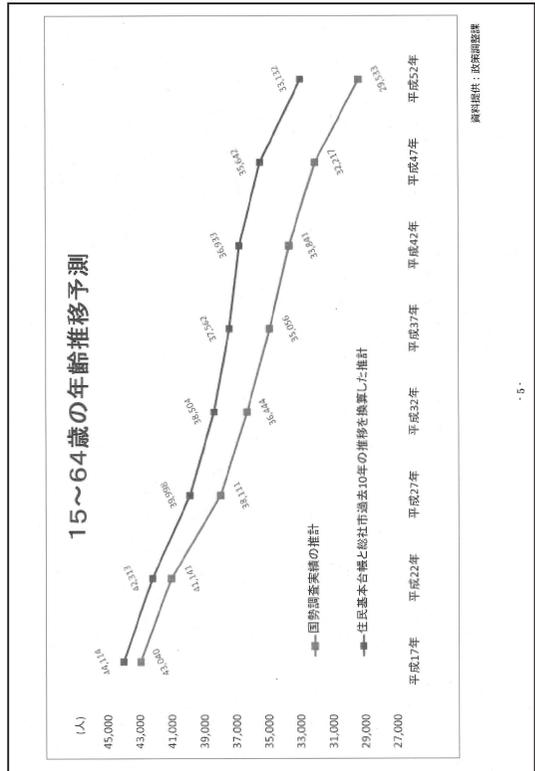
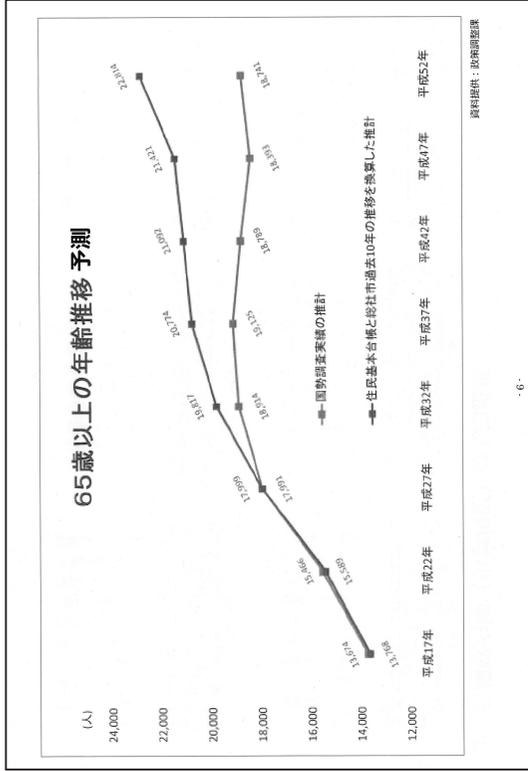
資料提供：総社市健康課

2. 将来人口推計

資料提供：総社市健康課



- 4 -



- 5 -

3. 吉備線沿線（小学校区）の人口推移

常盤小学校区

年	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
人口	1,100	1,150	1,200	1,250	1,300	1,350	1,400	1,450	1,500	1,550	1,600	1,650

藤井小学校区

年	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
人口	1,100	1,150	1,200	1,250	1,300	1,350	1,400	1,450	1,500	1,550	1,600	1,650

藤井小学校区

年	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
人口	1,100	1,150	1,200	1,250	1,300	1,350	1,400	1,450	1,500	1,550	1,600	1,650

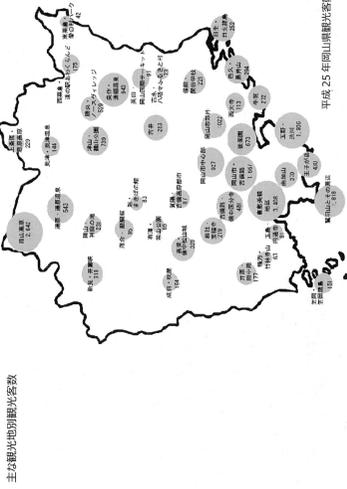
藤井小学校区

年	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
人口	1,100	1,150	1,200	1,250	1,300	1,350	1,400	1,450	1,500	1,550	1,600	1,650

4. 観光客数の推移

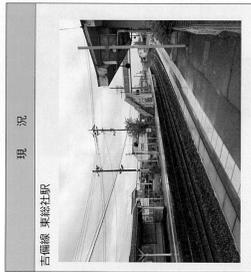
観光客数の推移 (単位：千人、%)

観光地名	観光客数							
	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	前年対比
吉備路・備中国分寺	521	465	500	502	498	487	481	98.8
総社・玉造寺	306	298	212	514	392	204	219	107.4

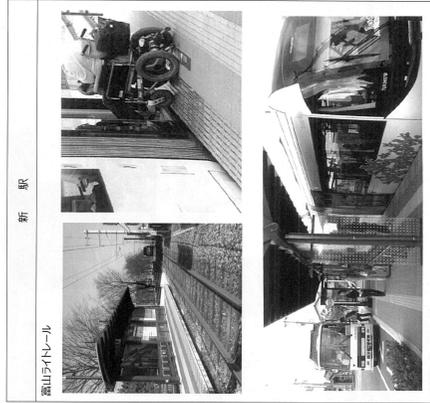


平成 25 年岡山県観光客動向調査拠点車 (岡山県産業学術研究課) が抜粋

6. 高齢者・障がい者への対応



現 況



<現状からの変更点>

- ◆ プラトホームがなくなる… 低床車両のため
- ◆ 歩道橋撤去… 車椅子でも自力で乗車可能
- ◆ 駅舎撤去… 併せてトイレもなくなるが課題
- ◆ 駅前広場… 駅前広場の形状を検討の必要あり

5. 整備経費と負担割合

上下分種方式で運営の場合 (詳細は表業 P16 参照)

項 目	経 費	備 考
・インフラ部：停車場、盛土・橋梁等 ・インフラ外：軌道、電力施設、信号装置、家賃所、車両基地等 ・車両	16,000,000 千円	LRT 整備に係る共通部分 (国庫補助あり) 負担割合については、岡山市・浜西日本と協議中
駅前広場 (阪南・東総社)	50,000 千円	総社市独自の整備
関連施設 (総社市試算) 新駅、アゲル道路 (1 駅あたり)	150,000 千円	総社市独自の整備

(参考) 障害者白書 平成 24 年度版より引用

LRT (Light Rail Transit) システム

LRT システムは、従来の低床車両から運行空間、車両等向上させたもので、運賃、空車、急送乗客の既存インフラも有効活用し、高い迅速性、定時性、輸送力等を持った、人や運搬は備わらない都市公共交通システムです。低床車両に段差のない LRV (低床式車両) の導入や電停へのスロープ整備等の段差解消の取組によりバリアフリー化を図り、高齢者や障害のある人も安心して利用できるようになります。

低床式車両と LRV の違い (体の高さが 780mm → 330mm)

