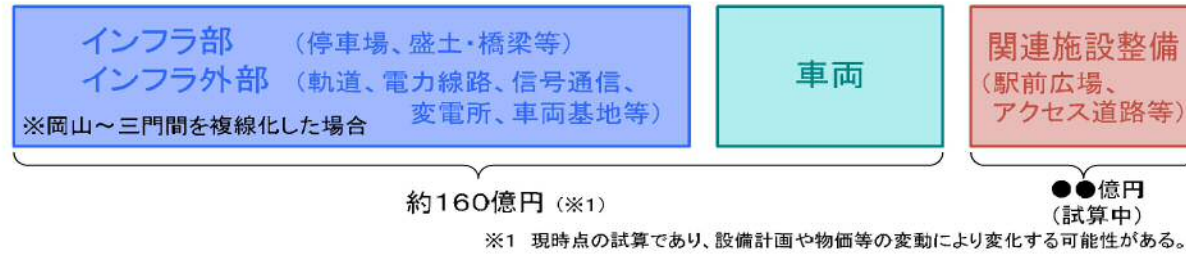


## <事業費・収支採算性と今後の検討課題>

### ①初期投資コストと負担割合

- 4章 (p.11) で示した概算総事業費のうち、「負のスパイラルからの脱却」の段階 (7章、p.14) で岡山～総社間の初期投資に要する費用は、富山港線等の類似事例を参考に約160億円 (※1) と試算される。
- 事業運営スキームや適用補助制度のちがいにより、負担割合としては例えば下図のようなパターンが想定される。

#### ■初期投資コストと負担割合 (例示)



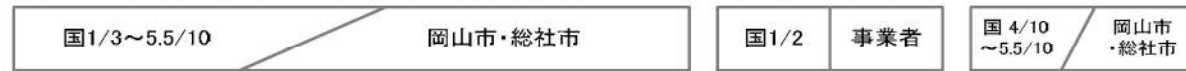
○民間事業方式、みなし上下分離方式B (運営期間負担型)、第三セクター方式 (既往制度の範囲内で民間整備に対して市が補助する場合)



○公有民営方式、PFI方式 (公共が自ら整備する場合)



○みなし上下分離方式A (初期負担型) (民間整備に対して市が最大限負担する形で補助する場合)



※2 適用法令 (鉄道事業法、軌道法) によって国の補助率に差が生じる。

※3 岡山市・総社市の負担例: ケース①整備延長割合による負担  
 ケース②市域別事業量割合による負担  
 ケース③利用者割合による負担 等  
 いずれのケースも事業者が応分の負担

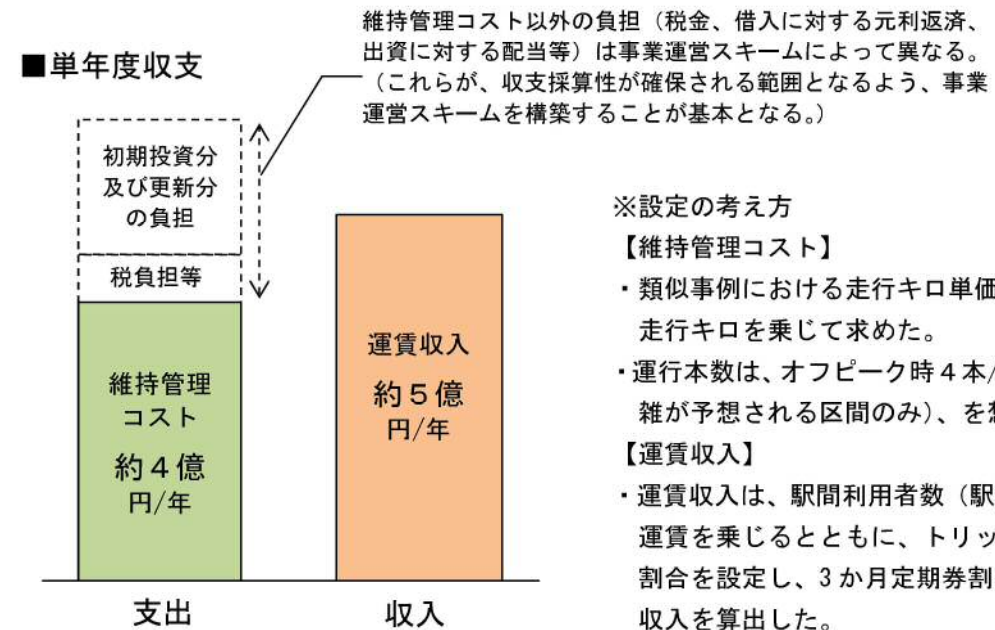
### ■適用が想定される補助制度 (補助率は現時点で想定される上限値)

分類	事業名称	所管	補助対象	補助率	事業内容	
社会資本整備総合交付金	道路事業	都市局 (道路局)	路面電車走行空間改築事業	地方公共団体 (道路管理者) ※間接補助可	5.5/10	道路空間に関する施設 (走行路盤、停留所ホーム部等) ※併用軌道区間のみ
			交通結節点改善事業	地方公共団体 (道路管理者) ※間接補助可	5.5/10	駅前・交通広場に関する施設 (車道、滞留所、歩道、自由通路) 広場へのアクセス道路、駐車場、道路情報、バス運行情報等表示施設
	都市再生整備計画事業	都市局	地方公共団体、法定協議会 ※間接補助可	4/10	駅前・交通広場に関する施設 (車道、滞留所、歩道、自由通路)、広場へのアクセス道路、駐車場、駐輪場	
	市街地整備事業	都市・地域交通戦略推進事業	都市局	地方公共団体、法定協議会 ※間接補助可	1/3	公共交通に関する施設 (軌道、停留場上屋部、車庫、発電所、電車線、信号、通信等)
	効果促進事業	(基幹事業に付帯して実施)	-	-	1/2	低床式車両 (LRV)、停留施設整備
地域公共交通確保維持改善事業	利用環境改善促進等事業	鉄道局	鉄軌道事業者	1/3	LRT 整備計画に基づく LRT システム整備 (LRV、停留施設整備、制振軌道、変電所、車庫、ICカードシステム等)	
	幹線鉄道等活性化事業費補助	鉄道局	法定協議会 第3セクター	1/3	鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設整備	

### ②維持管理コストと運賃収入

- ①と同様「負のスパイラルからの脱却」の段階において、類似事例を参考に仮定の下で算出した維持管理コストは約4億円/年、運賃収入は約5億円/年と試算される。
- 運営部分の収支採算性は確保される見込みであり、「領域Ⅱ」(p.17) に該当することから、維持管理コストに対する公共負担は行わないことが基本となる。
- しかし、運営期間において初期投資分及び更新分の回収を行おうとすれば、これらに充当できる余剰は大きくない。投資コストの大部分を事業者が単独で賄うことは難しい。

#### ■単年度収支



#### ※設定の考え方

##### 【維持管理コスト】

- 類似事例における走行キロ単価に本事業で想定される走行キロを乗じて求めた。
- 運行本数は、オフピーク時4本/h、ピーク時6本/h (混雑が予想される区間のみ)、を想定した。

##### 【運賃収入】

- 運賃収入は、駅間利用者数 (駅間OD) を設定して駅間運賃を乗じるとともに、トリップ目的から通勤通学の割合を設定し、3か月定期券割引率を適用して総運賃収入を算出した。

### 【今後の検討課題】

- 収支採算性向上可能性の検討 (初期投資コスト・維持管理更新コストの縮減、収入増加)
- 上記を踏まえた、役割分担・リスク分担 (費用負担を含む) の具体化
- 事業運営スキームの構築
- 上記に伴う、関係機関との協議・合意形成

事業運営スキームの絞り込み、事業の推進

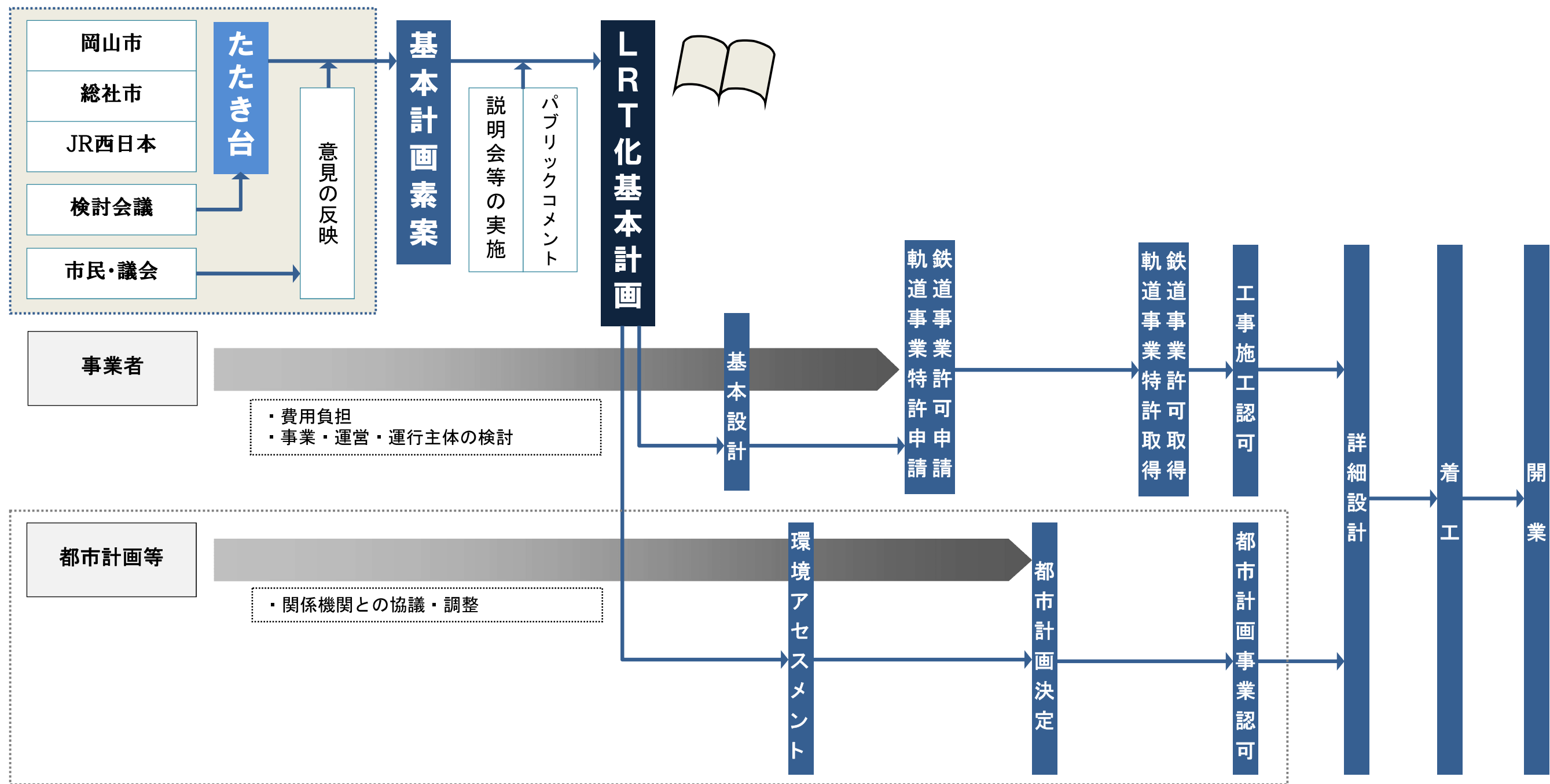
## 第9章 LRT化の実現に向けた今後の取組

### <吉備線LRT化に関する今後のスケジュールと取組の内容>

#### ●たたき台の詳細化における主な検討課題

- ・段階的な整備を踏まえた利用者数の予測や整備効果の検討
- ・段階的な整備の具体的な内容
- ・具体的な目標年度（LRT化の時期）の決定
- ・事業運営スキームと運行事業者の決定
- ・吉備線LRT化に関連するその他の取組内容の検討

LRT化を実現するには、以下のスケジュールに沿った取組が必要となります。





# 資料編

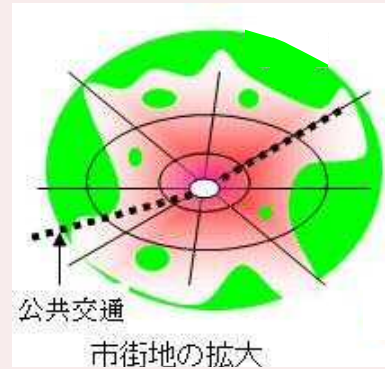
## コンパクトシティのまちづくりの考え方

・・・都市機能や居住地の集約、公共交通の利便性向上、魅力的な都市拠点の形成などを一体的に行っていく考え方

### 低密度に分散した市街地（これまでの都市）

- ・ 広く薄く居住地が分布していると、買い物施設や病院、公共施設なども広く分布します。
  - ・ 公共交通（鉄道やバス路線など）も広くサービスを提供しなければならないため、運行本数が少なくなってしまいます。
  - ・ つまり、自動車に依存して暮らしていかなければなりません。
- ⇒ 広く薄い都市は非効率で持続可能ではない！

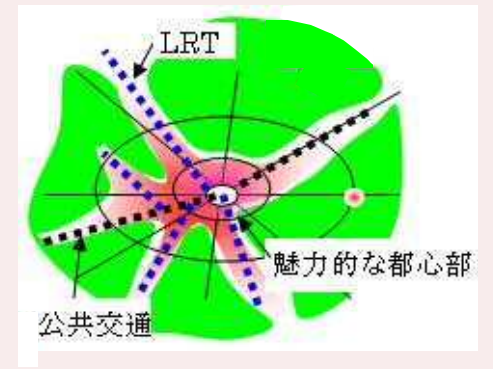
### 広く薄く非効率・不便



### コンパクトな市街地（これからの都市）

- ・ 公共沿線などにコンパクトに居住地が集中すると、買い物施設や病院、公共施設などもコンパクトに分布します。
  - ・ 公共交通の運行本数を増やせる等、利用者にとっても便利です。
  - ・ つまり、自動車に依存しなくても、公共交通や徒歩、自転車等で暮らせる都市になります。
- ⇒ コンパクトシティは効率的で持続可能！

### コンパクトで効率的・便利



※図の出典：国交省 HP ([http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/iten/service/newsletter/i\\_02\\_68\\_1.html](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/iten/service/newsletter/i_02_68_1.html)) をベースに加筆



コンパクトシティのイメージ図

# 岡山市・総社市の方面軸とエリア区分

■ JR（在来線）

■ 新幹線

■ 一般国道

■ 高速道路

◎ 市役所

