

平成30年4月12日に産業建設委員会を開催し、所管する事務事業の調査を次のとおり行いました。

## ・吉備線 LRT 化の三者合意内容について

### ～内容～

平成30年4月4日に開催された、吉備線 LRT 化に関する総社市、岡山市及び JR 西日本の三者会議における合意内容について調査を行いました。

### ～質疑～

#### 問：新駅を設置する想定数7カ所の根拠はなにか。

答：どのくらいのものが必要になるかということを考えるうえでの想定で7カ所としており、今後、具体的な数や場所については岡山市及び JR 西日本との三者協議や、議会や市民の皆様の御意見を伺いながら基本計画の中で策定していく。

#### 問：運行本数、車両数や所要時間についての見込みはいかがか。

答：ピーク時では、現状、1時間あたり約720人の輸送能力であり、LRT化をすると、1時間あたり3両編成の車両4本で約620人の輸送能力になるという想定をしている。現在の乗降客数を勘案すると積み残しはほぼ出ない見込みである。

なお、具体的な本数等については基本計画の中で考えていくが、4両編成以上にすることは軌道法の規定により難しいと聞いている。

また、所要時間については、現在に比べ若干延びることが想定される。

#### 問：総社市の費用負担及び国の補助金、交付金の活用見込みについてはどうか。

答：イニシャルコストの総事業費約240億円のうち、国、JR西日本の負担分を除く約91億円を、岡山市と総社市が約3対1の割合で負担することとしており、総社市の想定負担額は約21億円、総事業費の約9%の想定である。ランニングコストについては、LRT化後の運行経費はJR西日本が主体となって負担するが、年間約1億円の修繕費については、半分の約5千万円を、岡山市と総社市が約3対1の割合で負担することとしている。

ただし、金額については現在の想定上であり、補助金額や駅数等も含めてこれから決めていく事項が多いため、負担額が増減することは御理解いただきたい。

また、国の補助金、交付金の活用については、現在の試算では一番活用しやすいものを想定しているが、総社市にとって有利なものを活用すべきであるため、今後、今まで以上に精査をしていきたい。

#### 問：岡山県は吉備線 LRT 化にどう関わるのか。

答：岡山県と協議を行っており、県として補助を考えてほしい旨を伝えている。三者合意の結果をふまえ、改めて県との協議を進めていく。