

J R山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業における 水島臨海鉄道の委託検討結果について

県が、水島臨海鉄道に関し、再評価の一環として、コスト縮減や工法変更等の方策について、水島臨海鉄道(株)に委託して検討を行った結果の概要について報告する。

1 検討結果の概要

水島臨海鉄道の検討結果を受けて、平成24年度に公表した全体事業費609億円をもとに、高架構造物及び仮線に係る工事費の縮減想定額を、県が概略値として試算した。

なお、今回の縮減想定額は、先般のJ R山陽本線・伯備線と同様に、概略での把握が可能な高架構造物及び仮線の工事のみを対象としており、詳細な検討が必要な建築工事や電気等の設備関係工事、用地補償等については、対象としていない。

検討項目	検討内容及び結果	縮減 想定額 (県試算)
高架化区 間の縮減 の検討	鉄道と主要交差道路とを連続立体交差化する範囲の検討 〔現計画 : (都) 大内老松線まで 事業区間約1.7km〕 検討案①: (仮) 駅北2号線まで 事業区間約1.5km (△約220m) 検討案②: (仮) 駅北2号線まで 事業区間約1.1km (△約520m) 取付区間の勾配を検討案①より急にした案	約6億円 約13億円
走行経路 の検討	検討案③: 水島臨海鉄道を高架化せず、山陽本線へ乗り入れの検討 検討結果: 山陽本線の現行のダイヤを維持することを前提として、水島臨海鉄道の列車を乗り入れた場合、特に通勤・通学時間帯の列車の運行への支障が大きいことから実施は困難	—
	検討案④: 倉敷市駅(水臨)の駅舎の縮減の検討 検討結果: 倉敷駅(J R)の駅舎を共用することにより、倉敷市駅の駅舎の建築工事費の縮減を検討 なお、駅舎の共用に伴い必要となる管理運営費用等が現時点では見積もれないことから、縮減額は今回試算対象外	今回試算 対象外
運行方式 の検討	検討案⑤: 路面電車化の検討 検討結果: 水島臨海鉄道を高架化せず、路面電車化(別途事業)を検討 なお、車両については、通常車両、低床車両の各々について、電力導入方式として、架線式、充電式の2ケースを検討 路面電車化の概算事業費(注1): 約60億円～約90億円	(注2) 約70億円

(注1) 用地補償費を含まない現時点での試算であり、事業費は変動する可能性がある。

なお、路面電車化以外の区間について、路面電車が運行できるように改良する工事費を含む。

(注2) 平成24年度に公表した全体事業費609億円のうち水島臨海鉄道の高架に係る事業費。

2 今後の進め方

倉敷市をはじめ関係機関等と十分に協議を行い、市のまちづくり計画の見直しも勘案しながら、コスト縮減や工法変更等に関する検討案を絞っていくとともに、再評価の視点の一つである代替案立案の可能性についても多角的な検討を行う。

JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業
(水島臨海鉄道の検討結果概要図)



② 高架化区間の縮減の検討
(取付区間の勾配を急にした案)

① 高架化区間の縮減の検討

③ 走行経路(山陽本線へ乗り入れ)の検討

⑤ 運行方式(路面電車化)の検討

④ 走行経路(駅舎の縮減)の検討

