

J R山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業について

連続立体交差事業については、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検討しているが、このたび、倉敷市が進めているまちづくり計画の見直し状況も勘案し、今後、検討対象とするコスト縮減案を設定したので報告する。

1 最近の主な経緯

- 平成25年1月：費用対効果（0.85）を公表
- 平成26年4月：J R西日本に委託して検討したコスト縮減策等の結果を公表
- 平成26年7月：市のまちづくり有識者会議の第1回が開催
- 平成27年2月：水島臨海鉄道に委託して検討したコスト縮減策等の結果を公表
- 平成28年3月：市のまちづくり有識者会議（全5回）が終了

2 コスト縮減案の設定

倉敷市は、市のまちづくり有識者会議で示した3つの道路ネットワーク案を1案に絞り、まちづくり計画の見直しを進めているところである。

このため、県では、市と協議の上、市が示した道路ネットワーク案を前提として、これまでに検討したコスト縮減の各検討案を組み合わせ、市のまちづくり計画とコスト縮減効果を勘案し、今後、検討対象とする3ケースのコスト縮減案を設定した。

設定したコスト縮減案

コスト縮減 の内容 検討 ケース	高架化区間の縮減			線路の配線見直し
	JR山陽本線	JR伯備線	水島臨海鉄道	JR山陽本線 (駅より東側)
現計画	大内老松線まで (事業区間 約3.2km)	富久踏切まで (事業区間 約2.2km)	大内老松線まで (事業区間 約1.7km)	4線
案1	駅北2号線まで (△約400m)	寿町八王寺線まで (△約520m)	駅北2号線まで (△約220m)	3線
案2			路面電車化 ^{※2} (△約1.7km)	
案3 ^{※1}		駅北2号線まで (△約750m)		

※1 高架化区間が最大縮減されるケースとして設定するが、道路ネットワーク案等に影響が大きい。

※2 高架化せず、運行方式を変更する。

3 今後の進め方

設定した各コスト縮減案が有効な案となるかどうかについて、各コスト縮減案による便益と、既に概略値として試算しているコスト縮減想定額等を勘案しながら、それぞれの案を比較検討し、大まかな見通しを立て、必要に応じてさらなるコスト縮減の検討も行い、市と対応について協議を行うものとする。

当面の作業として、業務委託により交通量調査及び市が示した道路ネットワーク案に基づく将来交通量推計を行い、各コスト縮減案の便益を算出する。

JR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業 (コスト削減案 概要図)



高架化区間の縮減
(JR伯備線：案1、2)

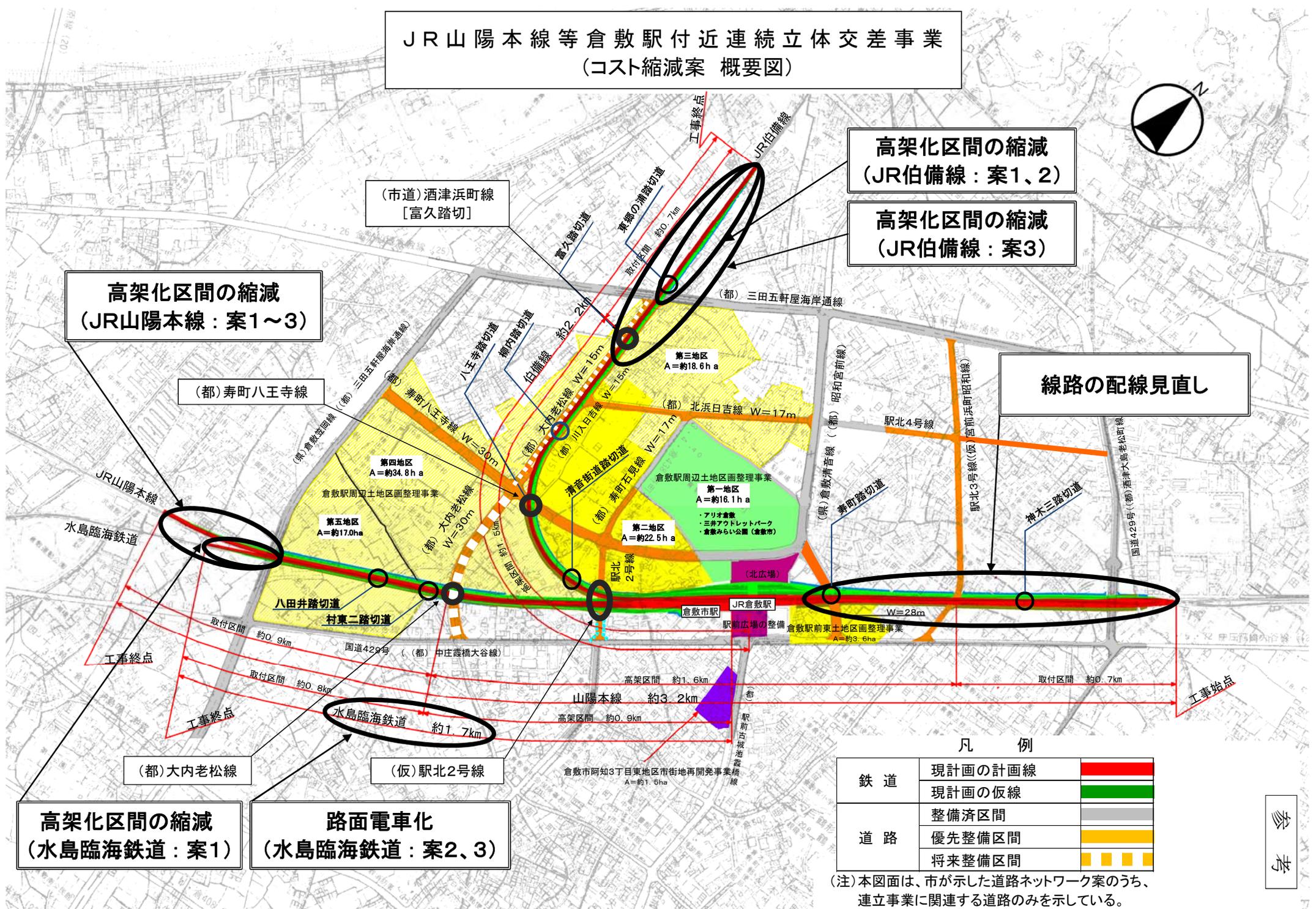
高架化区間の縮減
(JR伯備線：案3)

高架化区間の縮減
(JR山陽本線：案1~3)

線路の配線見直し

高架化区間の縮減
(水島臨海鉄道：案1)

路面電車化
(水島臨海鉄道：案2、3)



凡例

鉄道	現計画の計画線	—
	現計画の仮線	—
道路	整備済区間	■
	優先整備区間	■
	将来整備区間	■

(注) 本図面は、市が示した道路ネットワーク案のうち、連立事業に関する道路のみを示している。

参考