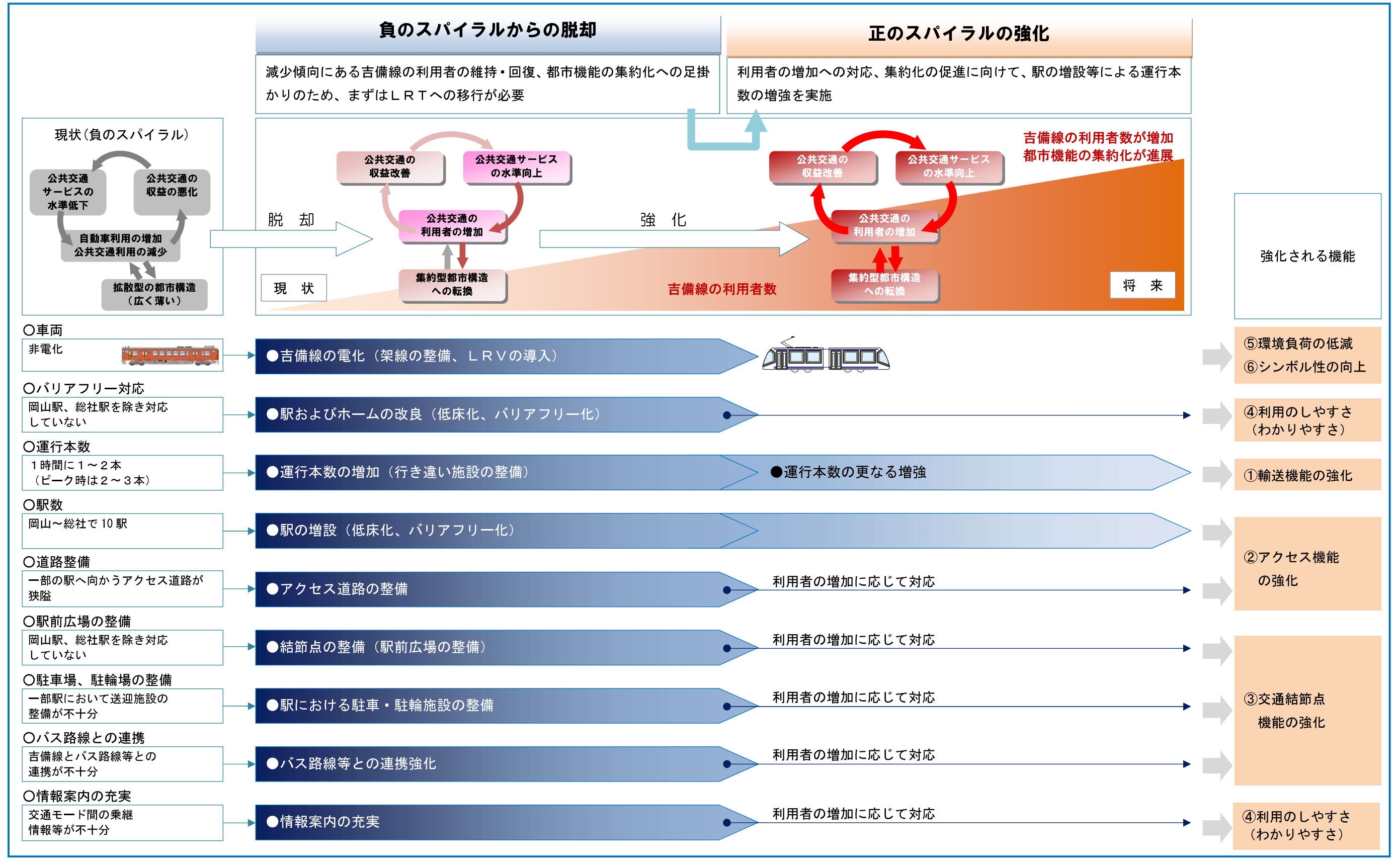


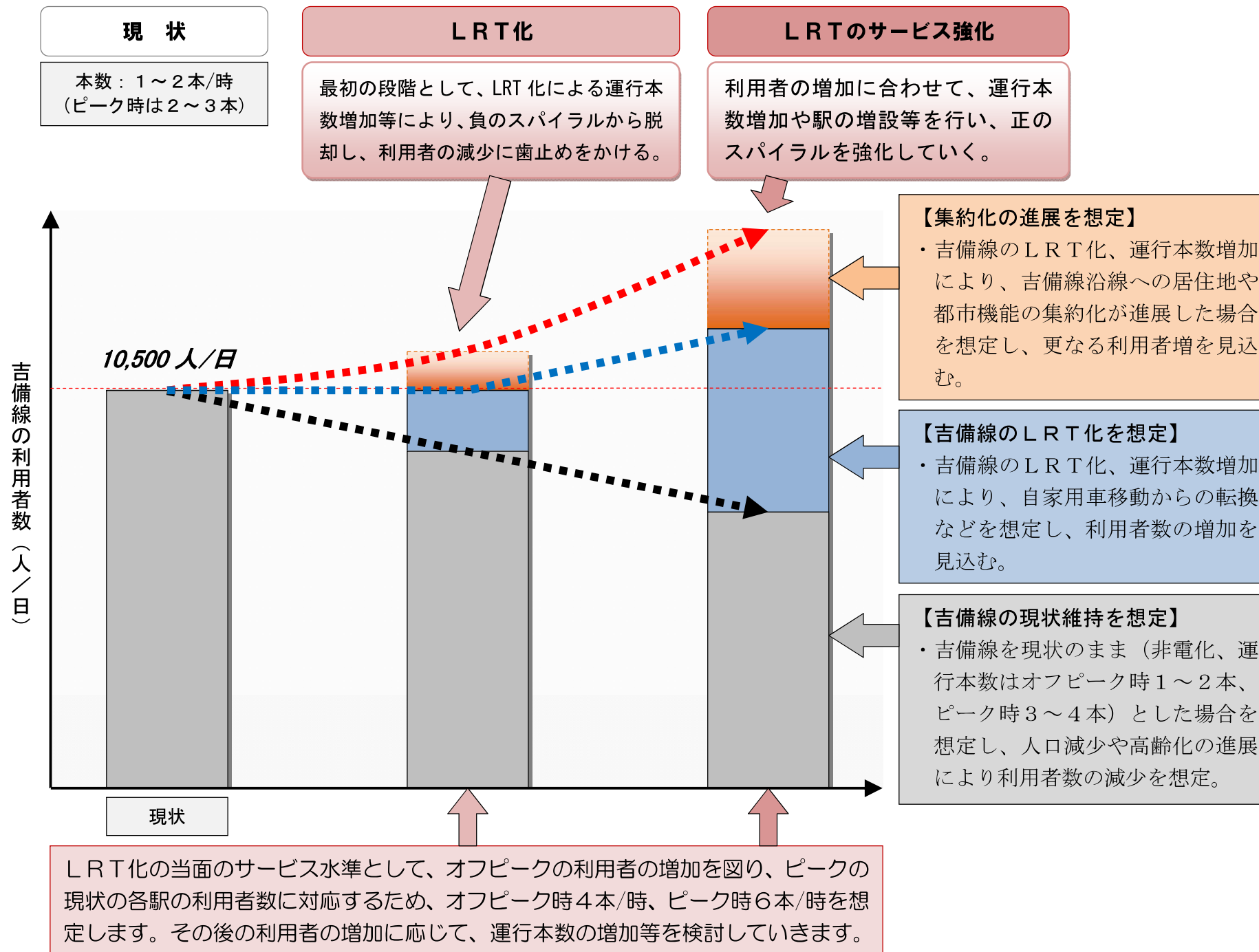
<段階的な整備の進め方>



<LRT化による運行本数の増加について>

- ・LRT化に向けては、吉備線の電化、LRV車両の導入、駅・ホームの改良、運行本数の増加等を行います（p15 参照）。
- ・運行本数は、オフピークの利用者の増加を図り、現状のピークの利用者数に対応するため、本数の増加を行います。
- ・運行本数は、オフピーク時でも待ち時間を意識することなく乗れるように1時間あたり4本とし、ピーク時は現在の各駅の需要に対応するため、1時間あたり6本を想定します。

○ピーク時の運行本数の設定：現状の吉備線のピーク時の片方向の利用者数（約1,370人/時＝1日の利用者数約10,500人/日（p6参照）×ピーク率19.9%×重方向率65.6%（ピーク率、重方向率はH24の調査より設定））について、LRT1編成あたりの定員数を155名、混雑率を150%とすると、1時間当たりの必要本数は6本/時（1,370人/時÷（定員155名×混雑率150%）＝5.89≒6本/時）となる。



※現状（H24）の吉備線の利用者数はJR西日本調べ（平成24年10月24日）

<参考>富山ライトレールの利用者数、運行本数の変化

富山ライトレールでは、富山港線からLRT化を行った際に、運行本数は約3.5倍となり、利用者数が約2.2倍になっています。

○運行時間帯（最終便）

従来：21時台 → LRT化後：23時台

※2時間の延長

○運行本数

オフピーク時 (本/時)	従来	1本	→	4倍	4本
	LRT化後				
ピーク時 (本/時)	従来	2本	→	3倍	6本
	LRT化後				
1日計	従来	19本	→	約3.5倍	66本
	LRT化後				

○利用者数*

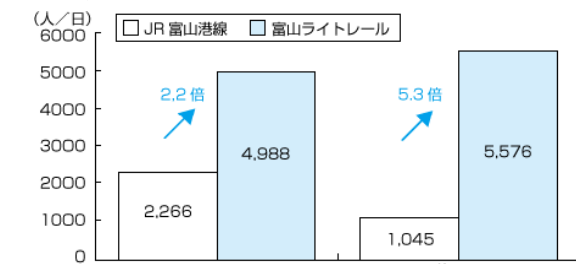


図 平日および休日の利用者数の変化

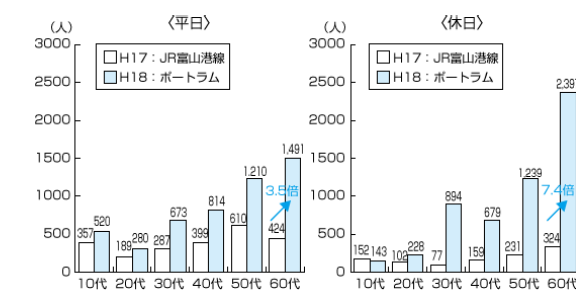


図 平日および休日の年代別利用者数の変化

※従来（富山港線）の利用者数は平成17年時点、LRT化後（富山ライトレール）の利用者数は平成18年時点

第8章 LRT化の事業運営計画

<事業運営計画の検討方針>

【望ましい事業運営スキーム実現にあたっての検討項目】

①利用者の安全確保と良質なサービス提供

← 高い能力・経験を持つ事業者 など

②事業の安定性・継続性の確保

← 収支採算性の確保 など

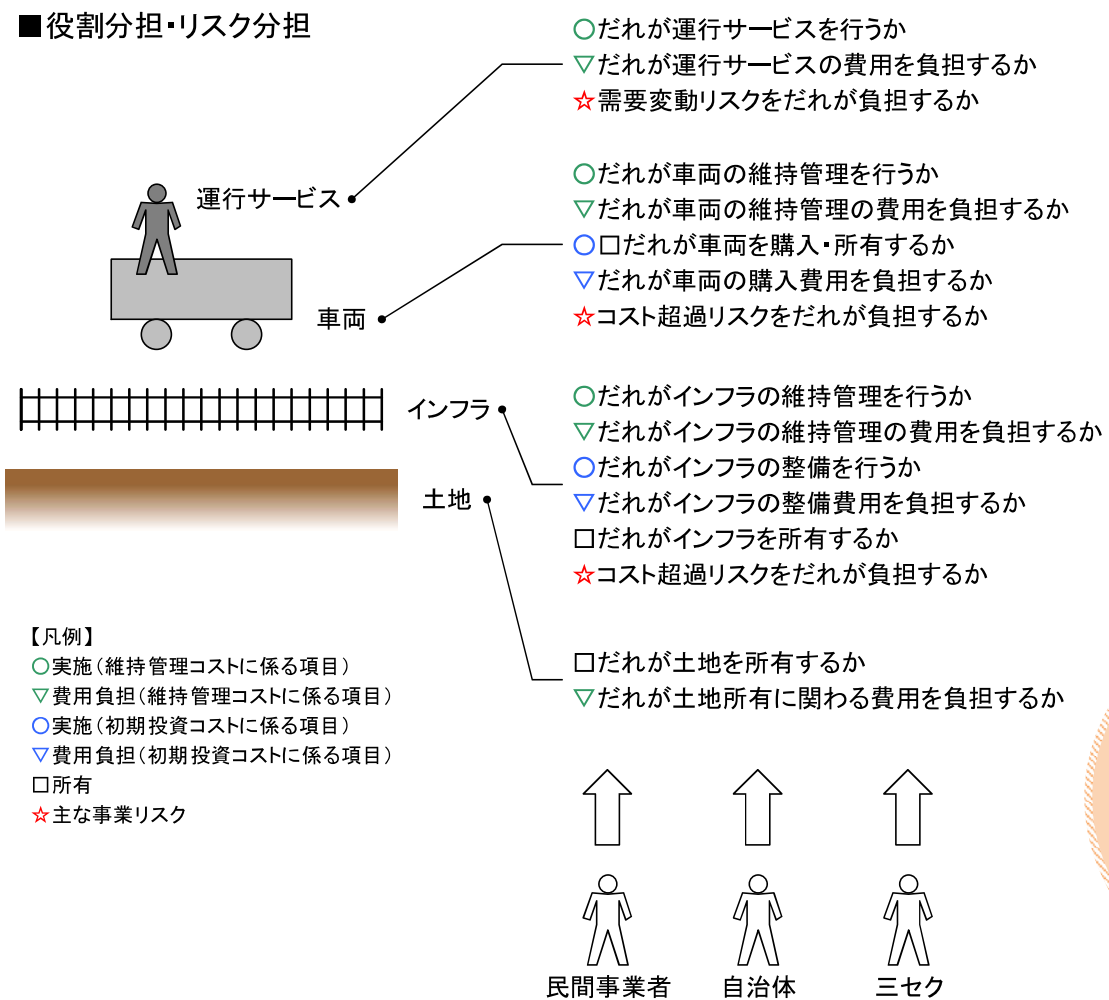
③適度な行政の関与

← 事業コストの縮減、資金調達コストの縮減、補助制度の活用、など

適切な
役割分担・
リスク分担

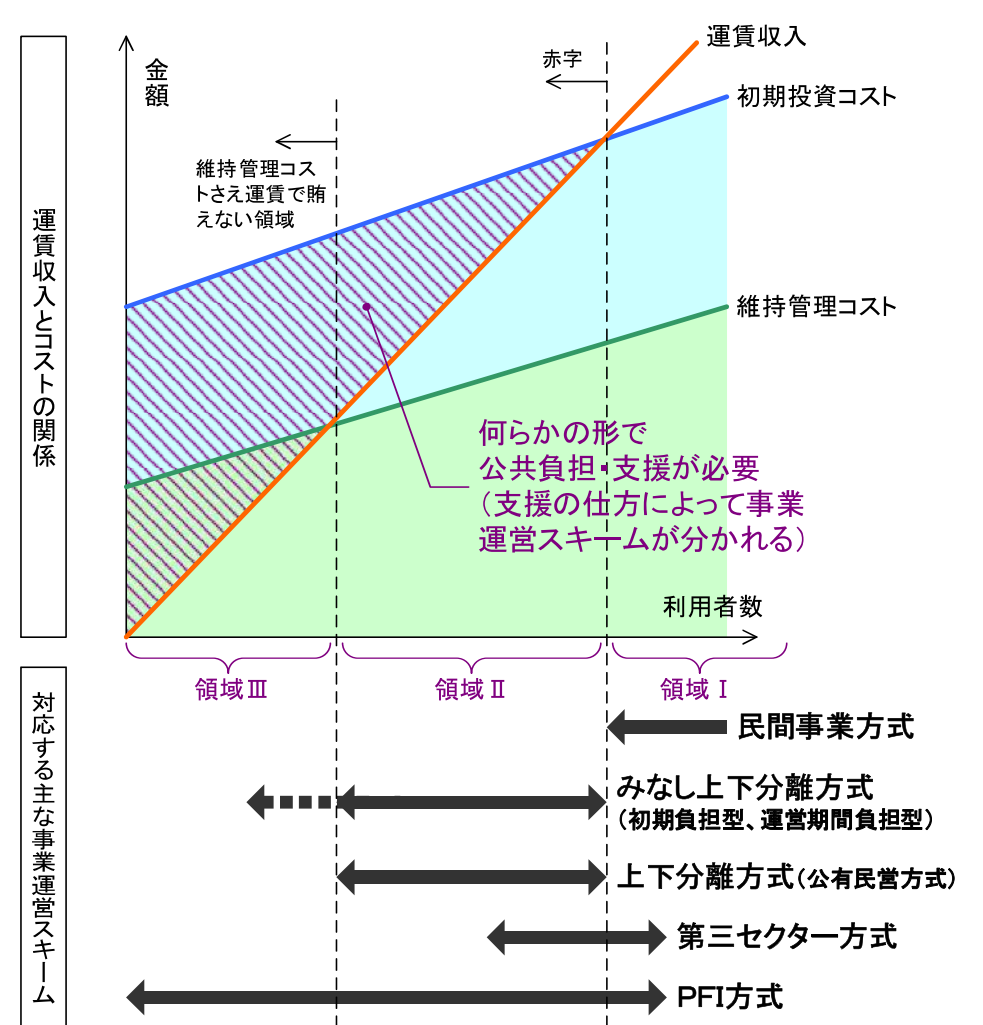
<関係主体間の役割分担・リスク分担の考え方>

■役割分担・リスク分担



“得意な者が
得意な部分を担当する”
という大原則のもと、
収支採算性を踏まえて、
役割分担・リスク分担
を設定する。

■収支採算性と事業運営スキーム



<各事業運営スキームの特徴>

事業運営スキーム	民間事業方式	みなし上下分離方式 A (初期負担型)	みなし上下分離方式 B (運営期間負担型)	上下分離方式 (公有民営方式)	第三セクター方式	PFI 方式 ※サービス購入型BOTの場合
概要	<ul style="list-style-type: none"> • 現行の吉備線の事業運営スキーム。 • 独立採算を前提として、民間事業者が業務・リスクのすべてを担う。 	<ul style="list-style-type: none"> • 民間事業者は第一種鉄道事業者のまま、「下」にあたる費用の一部または全部を、現行の補助制度に加えて市が負担する。 • 会計上の上下分離、などとも呼ばれる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 民間事業者は第一種鉄道事業者のまま、「下」にあたる費用の一部または全部を、運営期間にわたり市が負担する。 • 会計上の上下分離、などとも呼ばれる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上下分離方式の一形態で、民間事業者が第二種鉄道事業者、市が第三種鉄道事業者となる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共が出資（出損）して設立される第三セクターが、業務・リスクのすべてを担う。 • 上下分離方式との組合せも可能。 	<ul style="list-style-type: none"> • 左記みなし上下分離方式 B に PFI 法を適用した場合。（サービス購入型 BOT が想定される） • PFI 方式にはこの他、BTO 方式、公共施設等運営権方式、独立採算型などがある。
スキーム図 (建設段階)						
(運営段階)						
得失	※前頁【望ましい事業運営スキーム】の観点から					
①利用者の安全確保と良質なサービス提供	<ul style="list-style-type: none"> • 上下一体運営のため効率性・安全性が確保されやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上下一体運営のため効率性・安全性が確保されやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上下一体運営のため効率性・安全性が確保されやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上下の事業主体が分離されるため、安全性確保や運営効率に支障がないよう、上下の連携が十分に図られるしくみとする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上下一体運営のため効率性・安全性が確保されやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> • PFI 法の理念（効率性の追求、透明性・公平性確保など）を取り入れやすい。
②事業の安定性・継続性の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 市による事業への関与が薄く、例えば収支悪化により事業者が撤退することに対処できない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 市が施設を所有することなく、事業の収支採算性の改善を図ることができる。 • 需要変動リスクが顕在化した場合（利用者数が予想を下回った場合）の手当がない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 市が施設を所有することなく、事業の収支採算性の改善を図ることができる。 • 長期的な財政負担が担保されないため、事業の継続性が確保されないおそれ。 	<ul style="list-style-type: none"> • 需要変動リスクが顕在化した場合（利用者数が予想を下回った場合）の手当がない。 • 事業者の財務は身軽。 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共が経営の一端を担うことで、経営の硬直化やモラルハザードのおそれ。 • 出資金・基金等の資金により一定の事業の安定性が確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> • プロジェクト・ファイナンスが前提となるため、金融機関の監視機能による事業の安定性・継続性に期待。
③適度な行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> • 財政負担は基本的にない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 整備時に大きな財政負担。 • 運営期間の財政負担は基本的にない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 運営期間にわたり大きな財政負担。 	<ul style="list-style-type: none"> • 整備時に大きな財政負担。 • 市が施設を所有することになる。組織体制の整備が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 収支採算性の水準によっては、運営に対する赤字補填が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 事業のオーナーとして一定の負担・責任。長期債務負担行為の設定が必要。 • 運営期間にわたり大きな財政負担。