

# 交通政策審議会答申に係る検討等について

## 交通政策審議会第 198 号答申に係る検討



図 選定されたモデルルートと沿線の施設

(1) 路線計画

ルート (案)		考え方
I	速達性に優れたルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心～副都心間を結ぶ速達性に優れたルートを設定</li> <li>既存道路や高速道路高架下を通過する場合は、それらを活用</li> </ul>
II	需要確保が見込まれるルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口の多いルートを設定</li> <li>既存道路を通過する場合は、既存道路を活用</li> </ul>
III	高速道路高架下活用ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速埼玉新都心線の延伸区間として想定されている区間の高架下を活用するルートを設定</li> </ul>
IV	既存道路を活用したルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存道路のみを活用するルートを設定</li> </ul>

(2) 概算事業費の試算条件

- 既存の路面電車や計画中の LRT の実績等を参考に概略的に算定

(3) 需要予測の前提条件

- 将来の人口減少も考慮し、鉄道の需要予測で用いられるモデルを用いて予測

(4) 費用対効果の条件

- 国土交通省鉄道局の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル (2012 年改訂版)」に基づき、東西交通大宮ルート開業後 30 年間に発生する便益、経費等を計上して算定

# 地域公共交通網形成計画における位置づけ（案）

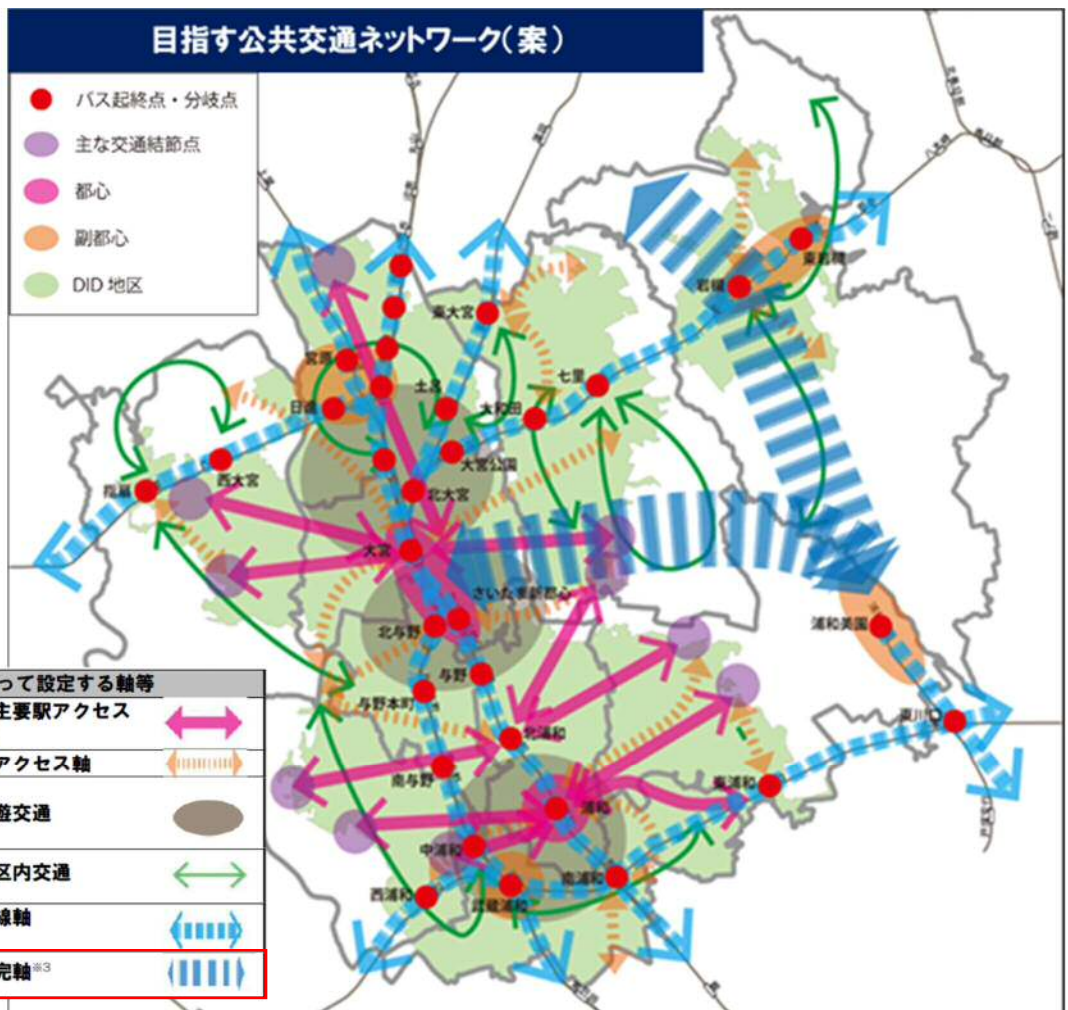
## 目指す将来像（案）

- (1) 市民の日常生活における移動手段の確保
- (2) 便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通ネットワークの構築
- (3) 持続可能な公共交通ネットワークの実現

## 基本方針（案）

1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化
2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保
3. 市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
5. AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

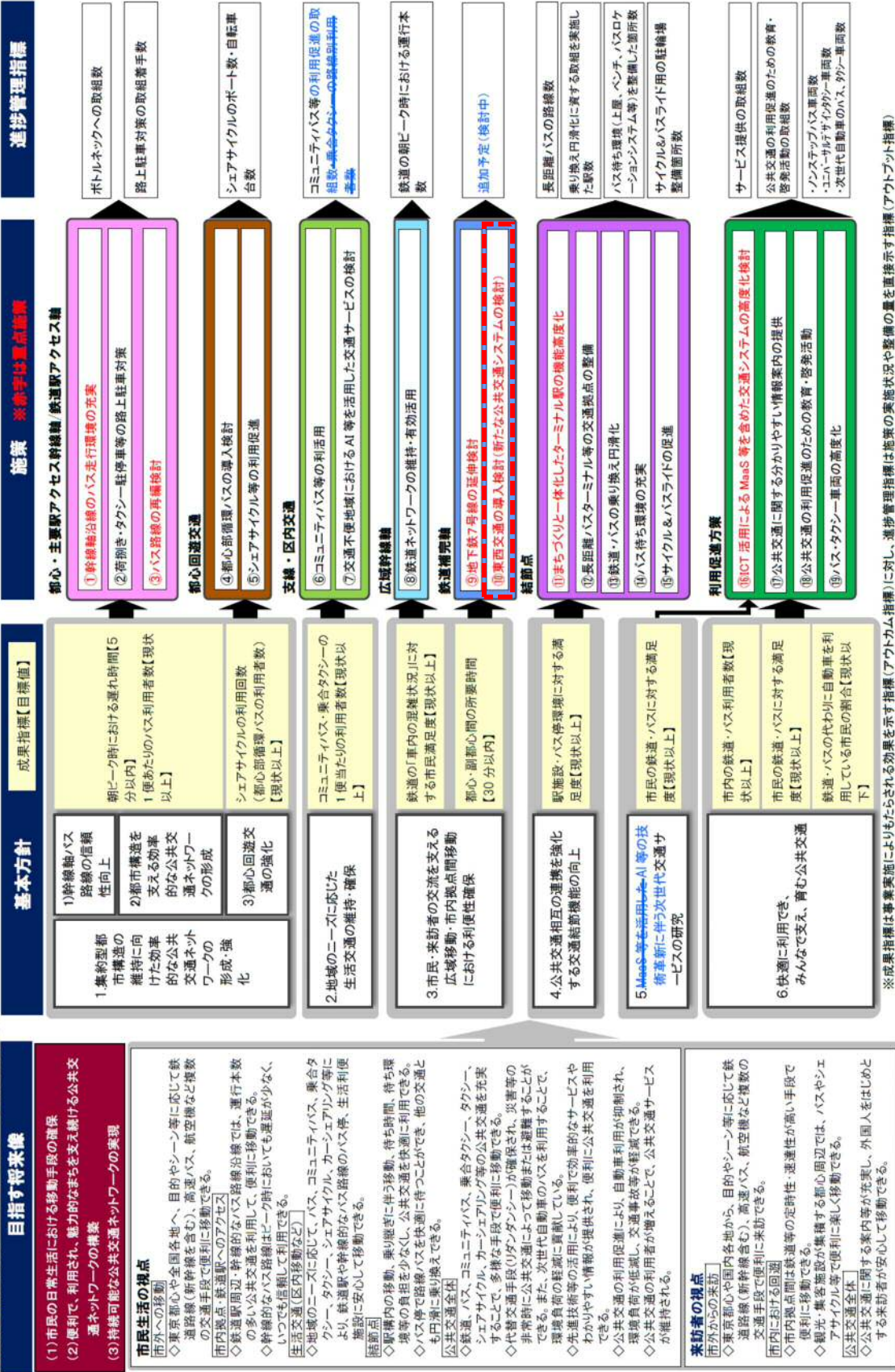
## 目指す公共交通ネットワーク(案)






## 6 実施する事業

目指す将来像を達成するために、実施する事業を整理する



※成果指標は事業実施によりもたらされる効果を示す指標(アタカム指標)を主体的に実施する主体、関連主体は「事業主体の働きかけに応じて施策の実現に協力する組織や個人」とする。  
※進捗管理指標は施策の実施状況や整備の量を直接示す指標(アウトプット指標)  
※自動運転バス・電動スクーター等の施策については検討中

施策名	⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）
対応する基本方針	3. 市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保
対応する軸等	鉄道補完軸
対応する目標値	都心・副都心間の所要時間【30分以内】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会の答申（平成28年4月）において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけられており、都心である大宮駅周辺地区と副都心である浦和美園地区とのアクセスの利便性向上が期待される。</li> <li>・厳しい財政状況を踏まえつつ、地球温暖化、高齢社会への対策として、LRT等の新しい公共交通システム導入の可能性について引き続き検討する。</li> </ul>
主な事業エリア	<p>大宮～さいたま新都心～浦和美園</p>  <p>出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（2016年4月）</p>
事業主体	市
関連主体	鉄道事業者、バス事業者、道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	※検討のため進捗管理指標は設定しない

「令和元年度第2回さいたま市地域公共交通協議会」資料からの抜粋

# 今後のすすめ方と検討事項（案）

表 計画策定スケジュール（案）

年度	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3) ~
方針	→		パブリックコメント	計画実行 評価分析
区域	→		地域公共交通網形成計画 とりまとめ	
目標	→		地域公共交通網形成計画 公表	
事業・主体	→		募集 結果公表・意見反映	
評価	→			
期間	→			
		地域公共交通網形成計画（素案）作成		
協議会	○ ○ ○	○ 7/8 ○ 10/24 ○ 3/11 (予定)	○ ○	協議会・専門部会は 毎年度2回程度開催 ○ ○
バス部会	☆設置 ○ ○	○ 5/30 ○ 9/20 ○ 1/31	○ ○	○ ○
東西交通部会		設置 ★ ○ 9/25 ● 2/27	○ ○	○ ○





## 2020 (R2) 年度以降の検討事項（案）\*

2020年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 東西交通大宮ルート of 必要性               <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) 東西交通大宮ルート（中量軌道システム）の意義・必要性の整理</li> <li>(イ) 東西交通大宮ルートに求められる機能の検討（速達性、定時制等）</li> </ul> </li> <li>② 前提条件               <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) ルート案検討に当たっての前提条件等の整理（アクセスポイント（病院、学校等の施設など）、整備手法（LRT、BRT等）、その他）</li> <li>(イ) 段階的な整備手法の検討</li> </ul> </li> </ul>
2021年度～	<ul style="list-style-type: none"> <li>③ ルート案の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) 前提条件を踏まえた複数のルート案・導入空間の検討</li> </ul> </li> <li>④ 需要予測               <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果や既存資料等を基に、最新の人口動向や交通流動、まちづくりの方向性等を踏まえて、従来の需要予測結果を検証</li> </ul> </li> <li>⑤ 採算性               <ul style="list-style-type: none"> <li>(ア) 都市計画道路や既存道路の拡幅に係る用地買収・道路整備の概算事業費を算出</li> <li>(イ) 中長期の採算性を検討</li> </ul> </li> </ul>

\* 検討事項（案）については、専門部会における議論等を踏まえて引き続き精査する



■中量輸送システム（都市交通システム）の概要と特性

システム	ミニ地下鉄	モノレール	AGT 自動案内軌条式旅客輸送システム	LRT 次世代型路面電車システム	BRT バス高速輸送システム
代表的な事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄七隈線（福岡市）</li> <li>地下鉄東西線（仙台市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆいレール（那覇市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉新都市交通（ニューシャトル）（さいたま市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>富山ライトレール（富山市）</li> <li>芳賀・宇都宮LRT（宇都宮市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>気仙沼線・大船渡線BRT（宮城県）</li> <li>ゆとりーとライン（名古屋市）</li> </ul>
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア地下鉄は、普通鉄道と同じレールと車輪を、動力にリニア誘導モータを使用</li> <li>小径鉄車両の利用し、低床化することで、トンネル等の構造物を小断面化した地下鉄</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレールは、主として、道路上空に架設される一本の走行路（軌道桁）の上部にまたがった車両、下部にぶら下がった車両をゴムタイヤで輸送するシステム</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AGTは、高架上等の専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行する中量輸送システムで、コンピュータ制御により無人運転も可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRTは、低床式車両を用い、乗り心地の改善、電停の改良による乗降の容易性が高いなどの特徴を持つ次世代軌道系交通システム</li> <li>都市あるいは都市圏内の幹線的な交通システムの役割を担う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRTは、速達性・定時性を確保するために、接続バス、公共車両優先システム(PTPS)、バス専用道、バスレーンなどを合わせた高次の機能を備えたバスシステム</li> <li>都市あるいは都市圏内の幹線的な交通システムの役割を担う</li> </ul>
外観					
適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に広域的な拠点都市間の長距離運行に適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄ほどではないが、バスでは対応できない、中距離程度の運行に適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄ほどではないが、バスでは対応できない、中距離程度の運行に適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に都市内の中距離以下の移動に適している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に都市内の中距離以下の移動に適している</li> <li>地形的にLRTが導入できない地域に有効</li> </ul>
表定速度※1	30～35km/h	28km/h	30km/h	20～25km/h	20km/h
最小曲線半径※2	100m	62m	25m	25m	10m (連節バスも普通のバスとほぼ同じ)
輸送力※2	3,500～7,500人/h	2,500～6,000人/h	5,000～8,000人/h	2,500～4,500人/h	2,000～4,000人/h
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来型の鉄道に比べ、車両の小型化によりトンネルの小断面化が可能となり、建設コストは低減されるが、主に地下構造物となるため、建設コストは高額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレールは高架構造物となるが、地下構造物を必要とするミニ地下鉄より建設コストは安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレールと同様に、高架構造物となるため、地下構造物を必要とするミニ地下鉄より建設コストは安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本、道路上の路面走行となるため、①～③の整備に比べ、建設コストは安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般道を活用可能な場合は、停留所の整備は必要だが、①～④の軌道を必要とする交通システムに比べ、建設コストは最も安価。</li> <li>ただし、新たな専用道路を整備する場合には、用地費が必要</li> </ul>

※1：都市における交通システム再考（土木学会誌 vol.88 no.8）より抜粋

※2：代表的な事例等の実績値