

令和3年度 さいたま市地域公共交通協議会
第2回東西交通専門部会資料

導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理

令和4年1月26日(水)
さいたま市都市局都市計画部交通政策課

<資料目次>

- ①輸送システムの特性比較
- ②関連法制度等の整理
- ③中量輸送システムの近年の導入・検討事例

論点：中量輸送システムの検討方針について

- 東西交通大宮ルートは、移動ニーズや社会・経済情勢、さいたま市のまちづくりの進捗等に対応し、LRTを含めた多様な輸送モード（中量輸送システム）の特性を把握した上で、適切な輸送システムの選択・導入を目指す

論点：輸送システムの特性整理や導入事例を踏まえて、それぞれのシステムの課題が整理されているか、不足する事項や留意すべき事項はあるか

①輸送システムの特性比較

- ✓ まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性向上を目的とし、東西交通大宮ルート（中量軌道システム）の新設が検討されている
- ✓ これまでの調査では、「中量軌道システム」として、LRTを想定して検討を行っている
- ✓ 一方、LRTの導入には、収支採算性の向上や、導入空間の確保等の課題が存在する
 - ✓ 需要創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取り組み
 - ✓ 導入空間の確保を含めたルート検討
- ✓ 近年では、正着制御技術等によってBRTの高度化が進んでおり、事業採算性や乗降容易性等の面で、LRT以外の選択肢も検討の必要性が生じている
- ✓ 浦和美園～大宮間を含む市東部の東西交通については、首都高速埼玉新都心線の東北道まで延伸を要望しており、高速道路整備を前提に、既存の路線バスにより速達性を確保した輸送も選択肢となる可能性がある

	LRT		BRT		路線バス (高速道路走行)
	トラムトレイン	路面電車	大型バス・連節バス	ガイドウェイバス	
イメージ					
最高速度	60km/h	40km/h	50～60km/h	60km/h	60km/h
適用法律	鉄道事業法	軌道法・道路交通法	道路交通法・道路運送法	軌道法	道路交通法・道路運送法
特徴	専用空間のため、定時性に優れる	既存インフラを活用するため初期費用が安い	- 既存インフラを活用するため、初期費用が安い - 路線バスに比べて大量輸送が可能	専用道を有し、一般車と完全に分離しているため定時性が確保される	- 首都高速埼玉新都心線の東北道までの延伸を想定する - 既存インフラを活用するため初期費用が安い
導入事例	- 富山ライトレール - 広島電鉄（広電宮島線） - 芳賀・宇都宮LRT	- 岡山電気軌道 - 長崎電気軌道	- 名古屋基幹バス - 新潟交通	名古屋ガイドウェイバス	さいたま市（新高01系統）

①輸送システムの特性比較

- ✓ まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性向上を目的とし、東西交通大宮ルート（中量軌道システム）の新設が検討されている
- ✓ これまでの調査では、「中量軌道システム」として、LRTを想定して検討を行っている
- ✓ 一方、LRTの導入には、収支採算性の向上や、導入空間の確保等の課題が存在する
 - ✓ 需要創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取り組み
 - ✓ 導入空間の確保を含めたルート検討
- ✓ 近年では、正着制御技術等によってBRTの高度化が進んでおり、事業採算性や乗降容易性等の面で、LRT以外の選択肢も検討の必要性が生じている
- ✓ 浦和美園～大宮間を含む市東部の東西交通については、首都高速埼玉新都心線の東北道まで延伸を要望しており、高速道路整備を前提に、既存の路線バスにより速達性を確保した輸送も選択肢となる可能性がある

	地下鉄	モノレール	AGT (自動案内軌条式旅客 輸送システム)
イメージ			
最高速度	80 km/h程度	80km/h程度	60～80km/h
適用法律	鉄道事業法	軌道法	軌道法
特徴	急曲線、急勾配に対応可能	- 占用空間が少ない - 急曲線、急勾配に対応可能	コンピュータによる自動運行が可能
導入事例	- 地下鉄七隈線（福岡市） - 地下鉄東西線（仙台市）	沖縄都市モノレール	- ポートライナー - 日暮里・舎人ライナー

①輸送システムの特性比較

- ✓ 市中央部の東西方向を走る路線バスの代替となる交通システムが求められている
- ✓ 過年度に実施されたLRTの事業評価結果では、今後30年で黒字転換が見込めないといった課題がある。
⇒今年度の専門部会では、輸送システム特性比較と合わせ、導入空間、走行空間、関連法制度についても情報を収集し、事業化のための課題を整理

	LRT (路面電車)	BRT	路線バス (高速道路走行)
車両支持方式	鉄輪	ゴムタイヤ	ゴムタイヤ
便当たりの定員	60～150人／便	50～120人／便	50人／便
輸送力	2,700～6,750人／h	2,250～5,400人／h	2,250／h
適用される法律	軌道法・道路交通法	道路交通法・道路運送法	道路交通法・道路運送法
建設費	20～30億円/km	0.38～億円/km	既整備のインフラを活用（首都高の延伸を前提）するため費用なし
導入空間における特徴	・単線の場合3m、複線の場合6mの軌道幅員が必要となる。 ・停留場部については両側で使用する場合2m以上、片側のみで使用する場合は1.5m以上の幅員が必要となる。	・走行空間については、既存車線の片側1車線をバス専用レーンとして整備が必要となる。	・高速埼玉新都心線の東北道までの延伸を前提とする場合、高速道路を走行するための新たなインフラ整備は必要ない。
乗降容易性	・低床車両の導入により、路面レベルの平面移動で乗降可。	・低床車両の導入により、路面レベルの平面移動で乗降可。	・低床車両の導入により、路面レベルの平面移動で乗降可。
定時性	・軌道は鉄道の専用空間ではないため、自動車交通の影響を受けやすい。 ・PTPS等の設置といった走行環境の整備により、定時性が確保することが可能。	・専用の空間を走行するが交差点部分では併用空間となるため、他の交通の影響を受けやすい。 ・PTPS等の設置といった走行環境の整備により、定時性が確保することが可能。	・一般車両が混在する一般道及び高速道路を走行するため、他の交通の影響を受けやすい ・高速道路区間で停車しないことで起終点間の速達性の確保が可能

①輸送システムの特性比較

- ✓ 市中央部の東西方向を走る路線バスの代替となる交通システムが求められている
- ✓ 過年度に実施されたLRTの事業評価結果では、今後30年で黒字転換が見込めないといった課題がある。
⇒今年度の専門部会では、輸送システム特性比較と合わせ、導入空間、走行空間、関連法制度についても情報を収集し、事業化のための課題を整理

	地下鉄	モノレール	AGT (自動案内軌条式旅客 輸送システム)
車両支持方式	鉄輪	鉄輪・ゴムタイヤ	ゴムタイヤ
便当たりの定員	400人／便	約150人／便	約150人／便
輸送力	2,700～6,750人／h	2,250～5,400人／h	約3,000 人／h
適用される法律	鉄道事業法	軌道法	軌道法
建設費	200～250億円/km	90～150億円/km	約90億円/km
導入空間における 特徴	・道路と鉄道を一体で整備を行う場合、高架橋等で道路と空間的に分離する必要があり、高架橋整備に伴い約4mの中央帯が必要となる。 ・地下鉄として整備を行う場合、道路の地下を通すことが多い。	・道路上に整備を行う場合、4mの中央帯が必要となる。 ・地下部に整備を行う場合、縦7m×横10m程度の断面トンネルが必要となる。	・曲線半径の小さい曲線でも走行が可能。 ・高架路線であるため道路を妨げず過密な都市内や幹線道路上においても立体交差が可能。
乗降容易性	・駅のホーム到着まで上下移動、ホーム上では平面移動で乗車可。	・駅のホーム到着まで上下移動、ホーム上では平面移動で乗車可。	・駅のホーム到着まで上下移動、ホーム上では平面移動で乗車可。
定時性	・専用軌道を有することから、周辺道路状況に左右されないため概ねの定時性は確保できる。	・専用の空間を走行するが交差点部分では併用空間となるため、他の交通の影響を受けやすい。 ・PTPS等の設置といった走行環境の整備により、定時性が確保することが可能。	・専用軌道を有することから、周辺道路状況に左右されないため概ねの定時性は確保できる。

②関連法制度等の整理

- ✓ LRT の導入には、関係主体間の合意形成、コスト負担（初期投資や維持管理）、導入空間の制約などの課題を解決していく必要があることから、導入を計画している都市に対しては、関係部局（国土交通省都市・地域整備局、道路局、鉄道局、警察庁）で連携して、導入を目指す都市を支援するため、LRT プロジェクト実施要綱を定め、随時 各都市の策定段階の計画へのヒアリングやアドバイスを行うこととしている。
- ✓ 費用負担の観点からは LRT 総合整備事業等による補助制度を定め、これらにより計画について一体的な支援を実施している

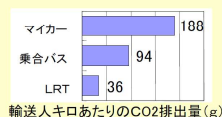
LRT 総合整備事業

まちづくりと連携したLRTの導入促進による環境にやさしく利用者本位の都市交通体系の構築

○LRTに対する高まる期待

- ・移動のバリアフリー化
- ・交通環境負荷の軽減
- ・交通転換による交通円滑化
- ・公共交通ネットワークの充実
- ・中心市街地の活性化

→欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入進む



LRT富山港線(H18.4.29開業)



トランジットモール



車イス

しかしながら

●日本で整備が進まない要因

- ・導入空間の制約
- ・関係主体間の合意形成
- ・コスト負担大（初期投資＋維持管理）

そこで

LRT総合整備事業

計画について一体的・総合的に支援

LRTシステム整備費補助

（鉄道局）

低床式車両(LRV)、停留施設、レール(制振軌道)、変電所の増強、車庫の増備、ICカードシステム、相互直通化のための施設

【補助対象者】鉄軌道事業者

路面電車走行空間改善事業 交通結節点改善事業

（道路局、都市・地域整備局）

LRTの走行空間(走行路面、停留所等)の整備に対して支援
※交通結節点においては、道路区域外の空間を活用するものを含む

【補助対象者】地方公共団体

都市交通システム整備事業

（都市・地域整備局）

総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設(車両を除く)の整備に対し包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

LRTプロジェクト

鉄道局、都市・地域整備局、道路局の連携のもと
LRTの整備に対して総合的に支援
(→省庁統合の成果)

LRTプロジェクト推進協議会の設置

事業者

自治体

有識者・NPO

国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成と計画策定

計画について一体的・総合的に支援

- ◇人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築
- ◇利用しやすい高質な公共交通ネットワークの整備
- ◇生き生きとした魅力ある都市の再生

②関連法制度等の整理

- ✓ BRT の導入にあたっては、社会資本総合整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、BRTの整備に対して総合的、一体的な施策の推進が可能

社会資本整備総合交付金による総合的なBRT導入のイメージ

【基幹事業 等】

《BRTの整備を含めた多様な都市交通施設の整備》

【BRT走行空間、施設の整備】



【交通結節点の整備】



駅前広場の整備

【歩行者空間整備】



【駐輪場の整備】



【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

【車両の導入】



BRT車両の購入

【公共交通の利用促進
・中心市街地賑わい創出】



トランジット・モール
社会実験

③中量輸送システムの近年の導入・検討事例：宇都宮市

LRT：事業中

○検討の概要・導入効果・課題

検討概要	- 宇都宮市では、当初、市東部地区に集中する工業団地の渋滞緩和のための交通手段として新交通に関する議論がスタートし、中心市街地の衰退、まちなかの活性化の課題に対応する計画として、中心市街地まで延伸する計画へと変化 - その後も、人口減少社会への対応として、総合計画でコンパクトシティの実現が目的として掲げられ、都市構造の東西軸を担う基幹公共交通としてLRTを位置付け <u>（問題解決型から将来ビジョンを実現するための目標設定型への変化）</u>
導入目的	- 人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿として、<u>「ネットワーク型コンパクトシティ」</u>の形成 <u>誰もが公共交通と車を上手に使い分けながら、便利に暮らせる</u>まちの実現
期待される効果	- 新たな人の流れの創出 <u>自動車に頼らなくても市民が移動しやすい交通環境</u>の構築 - 環境負荷の低減
導入に向けた課題	- 社会経済情勢の変化に伴い、中心市街地の衰退への対応、まちなかの活性化、高齢化社会に対応した効率的移動手段の確保と見直しが重ねられ、将来の基幹交通の役割についても、都度見直しの議論が続けられた - LRTの運営会社として行政と民間が出資する宇都宮ライトレール株式会社を立ち上げ、主要株主に地域のバス事業者も組み込み、行政・民間の連携を強化するとともに、路線バスとLRTで面的に地域をカバーし、協働で地域公共交通事業を担う構造とする新たなスキームを打ち出したことで、計画の決定にむけ大きく前進した

<LRTの運行ルート>

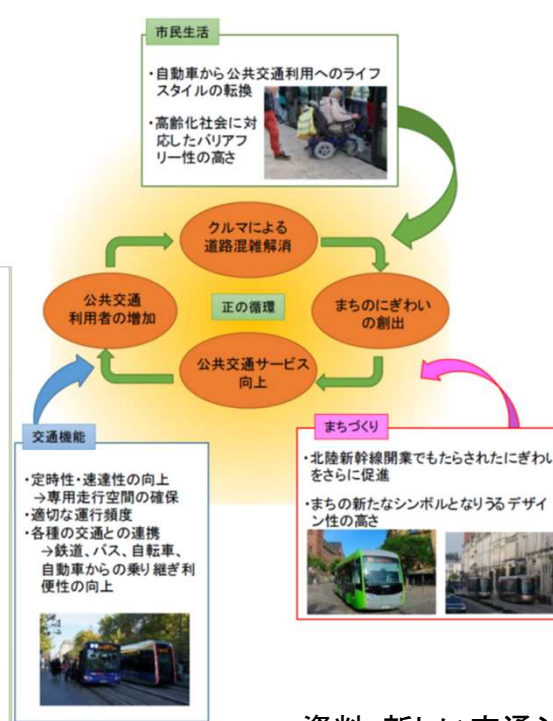
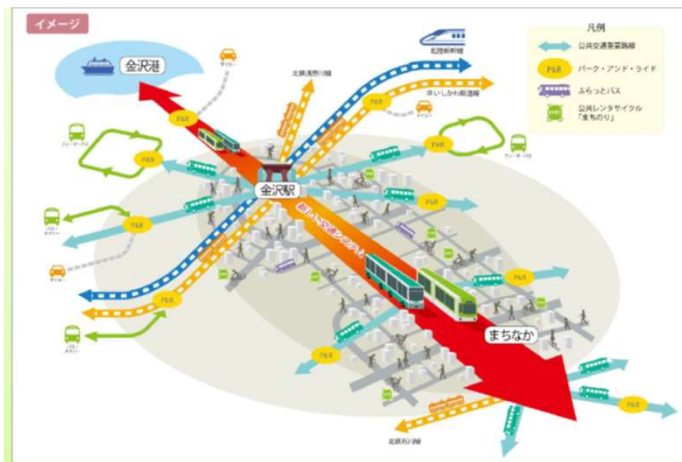
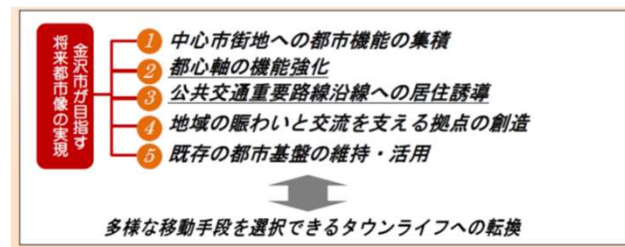


<トランジットセンターのイメージ>



検討概要	- 金沢市では、昭和50年代初頭より、金沢都市圏総合交通計画のかかる検討の中で新交通システムの検討を開始し、議論を重ねられ、2016年策定の「第2次金沢交通戦略」では、都心軸を通る新しい交通システムの導入や交通機能の連携強化を重点施策に打ち出し、現在は「金沢市新しい交通システム検討委員会」により検討が進められている - LRT、BRT、モノレール、ミニ地下鉄を対象に、まちづくり・市民生活・交通政策上の観点から導入機種や導入ルート案についての検討を重ね、利用者の上下移動の有無などの利便性や費用面、景観面等を勘案し、地上でのLRT・BRTの整備がふさわしいとの提言を2017年2月にとりまとめ、2018年度以降は、自動車交通の影響対策や公共交通の利便性向上等の検討を行っている。（2020年度は需要・収支予測、バス路線網再編など技術的検討を実施）
導入目的	- まちづくりと一体化した交通システムによる、まちなかの活性化や集約型都市の形成 - 超高齢社会に対応した都市の基幹的で安全安心な交通手段の提供、クルマから公共交通への転換
期待される効果	- 環境負荷の低減 - まちの魅力と拠点性を高めることによる人の交流の促進 - 将来の公共交通の担い手不足への対応
導入に向けた課題	交通システムとして機能するためには、新型車両の導入だけでは不十分 ⇒公共交通の利用促進、導入空間の確保、自動車交通への影響及び市民意識の醸成など、既存公共交通の利用促進策が必要 ⇒時間軸を定め、可能な取組から段階的に実施し、関係者との合意形成を進めることが必要

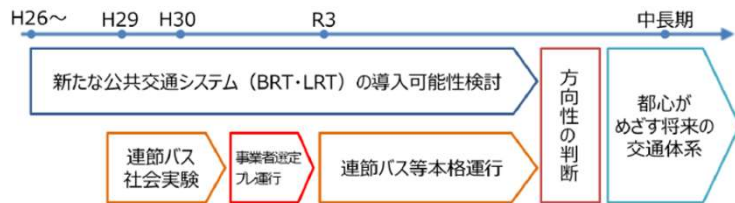
＜導入に向けた課題＞



○検討の概要・導入効果・課題

検討概要	- 神戸市では、2013年に策定した神戸市総合交通計画に基づき、2014年に公募により民間事業者5社を選定し、LRTや連節バスなどを用いたBRTの事業者の導入計画・提案をベースに検討を進めている 2017年には、三宮駅～神戸空港を結ぶ連節バスを運行する社会実験を実施し、2021年4月に本格運行を開始予定 - BRTについて、専用レーンの確保など今後の方針は固まっていないが、連節バスの本格運行後の状況を踏まえて検討を進める
導入目的	- 都心・ウォーターフロントや観光地での移動需要を支える交通環境の維持・充実 - 移動しやすい交通環境の整備、ニーズに見合った移動手段の確保
期待される効果	- まちづくりと一体となり神戸らしいデザイン性とシンボル性を備えた新しい交通手段による都心の回遊性、都市の魅力の向上 - 将来的な都心・ウォーターフロントの再開発を踏まえ、沿線地域の活性化を図るための沿線企業や施設との連携
導入に向けた課題	- 連節バスは歩行者通行量の多い交差点での右左折や路上駐車等の影響を受ける等から、社会実験時に大幅な遅延が発生したことから、運行ルートやダイヤの見直し、優先レーン等走行環境の整備、沿線の路上駐車対策等の定時性向上策の検討が必要 - 実証実験時は、採算性確保に至らない乗車人数であり、通勤など固定需要の確保、周辺施設や企業等との連携、効果的な周知・PR等の需要を確保する対策が必要

<LRT・BRT検討のフロー>



<神戸市都心地域の将来交通イメージ>



<連節バスの本格運行に向けた検討内容>

項目	内容	状況
①ポートタワー前バス停	行先に応じた分かりやすいバス停、周辺施設リニューアルへの対応	年度内整備（バス停）
②京橋交差点	交差点改良	12月中整備予定
③新神戸駅・神戸駅への乗入れ	乗入れ方法・ルート、バス停位置等の検討	検討中
④ハーバーランドバス停	路上駐車対策・安全な発着の工夫	12月中整備予定
⑤乗降方法（信用乗車検討）	降車時間短縮の方策検討、信用乗車の可能性	プレ運行にて実験
⑥通勤需要への対応	新港突堤の新たな需要への対応	入居企業ヒアリング、ダイヤ等整理中



検討概要	- 東京都の晴海や勝どき等の臨海部は、東京2020大会の選手村として急速に開発が進む一方で、鉄道路線へのアクセスが不便な地域であり、開発計画（住宅地開発及びMICE誘致や国際観光機能強化等）の需要に対応するため、2014年に「都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針」を策定し、中規模交通機関としてBRTの導入を検討することを公表 - 以降、事業協力者の選定、「都心と臨海副都心とを結ぶ BRT に関する基本計画（2015年）」公表を経て、臨海副都心周辺地域における公共交通協議会を設置し、関係者協議、導入に向けた検討を進め、2020年10月よりプレ運行を開始 2021年度に予定されている東京2020大会後に臨海副都心や豊洲市場を結ぶ路線、2022年度以降に選手村跡地を通る路線を開設して本格運行に移行する予定
導入目的	- 新たな開発計画地における移動需要への対応 - 都心・臨海部地域を直接結ぶことによる地域の活性化
期待される効果	- 増大する交通需要に対応した、公共交通の利便性向上 - 道路を走行する公共交通の「安全・安心」を高いレベルで実現し、普及展開に貢献
導入に向けた課題	- 一般道走行のため、プレ運行での運行速度は路線バスと同程度にとどまり、高速性の確保が求められる ⇒停留所数の削減や、PTPS等の速達性向上のためのシステム導入に向けた関係者間調整・検討が必要 - プレ運行の状況を見ながら、高速、大量輸送実現に向けた具体策を今後議論

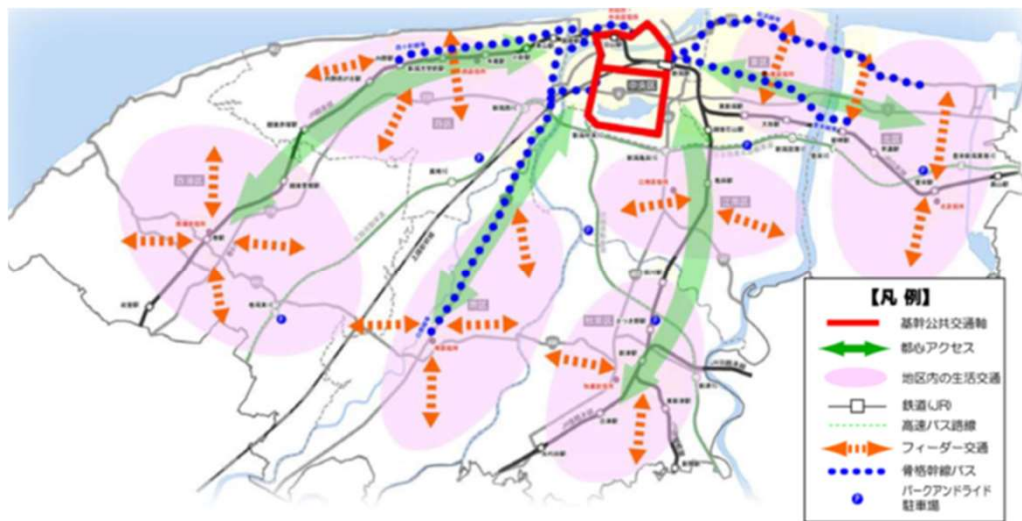
＜BRTプレ運行・本格運行の概要＞



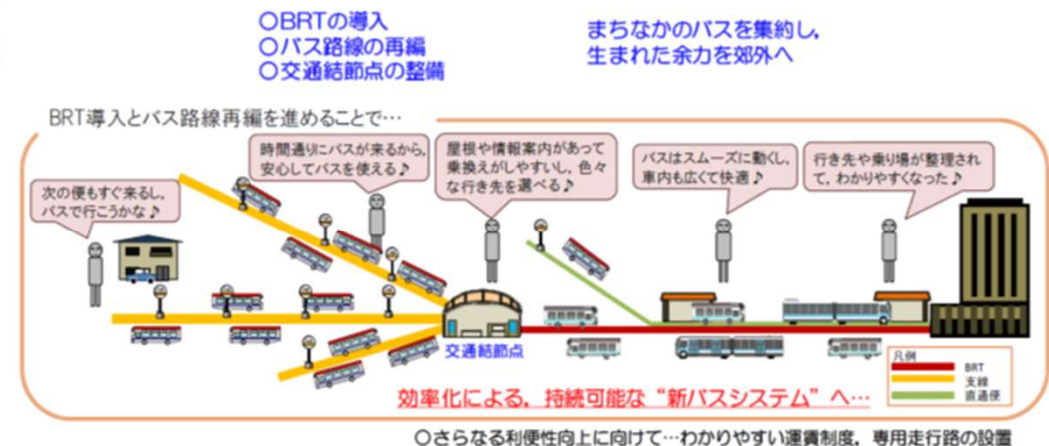
○検討の概要・導入効果・課題

検討概要	- 新潟市では、交通政策の基本方針として、都心の魅力向上、快適な都市環境、持続可能なまちづくりに寄与することを目的に、機関公共交通軸の強化を図るため、新たな交通システムの導入の検討を開始した - BRTには、運行区間が重複し、複雑で非効率な編成となっていた市中心部のバス路線を再編・集約する役割が期待され、これにより生じた余力を郊外方面の路線の維持や拡充に充てる、市内全域のバス路線の大規模な再編を開業に合わせて実施
導入目的	- 都心の魅力向上 - 快適な都市環境 - 持続可能なまちづくり
期待される効果	- BRTの導入により、市内全体の路線数は郊外線を中心に導入前より295 便増加し、新規路線も7本開設 市内のバス利用者数は減少傾向から増加に転じた
導入に向けた課題	- 利用者数増加の効果についても、高齢者への割引制度等の貢献も示唆されており、BRTの貢献は今後の検証が待たれる - BRTは基幹交通として多方面の骨格路線バスとの接続を図るネットワークに再編されたことから、利用者から、「バス待ち環境」や「乗り換えの待ち時間」、「乗り換えの移動距離」等に不満の声が多く上がっているなど、改善すべき課題も報告されている

＜将来公共交通ネットワーク＞



＜BRT導入の考え方＞



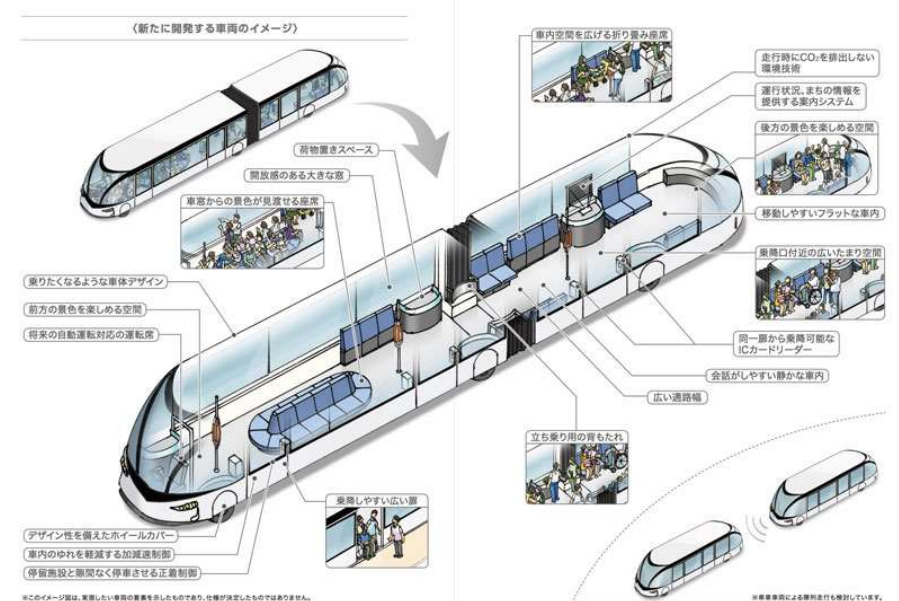
○検討の概要・導入効果・課題

検討概要	- 名古屋市では、なごや新交通戦略推進プラン（2011年策定）及びなごや交通まちづくりプラン（2014年策定）において、市内の道路を人が主役の空間に転換し、自動車の都心部への集中緩和、移動手段の多様化を目指す方針を定め、都心部における新たな路面公共交通システム（LRT・BRT）の導入検討を主要施策に位置づけ 2017年には、ガイドウェイバス等の先進的なバスシステムの導入を進めてきたことを踏まえ、LRT及びBRTの「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を持ち合わせつつ、先進技術を積極的に採用することを目指し、革新的で魅力的なタイヤバスシステムとしてSRTの導入を目指す方針（新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方）を打ち出し、2019年に「新たな路面公共交通システムの実現を目指して（SRT構想）」として実現を目指すシステムの姿を示した構想を策定
導入目的	- 都心部における自動車交通の集中の緩和、多様な移動手段の提供 2027年のリニア中央新幹線の開業による、名古屋圏へ交通需要の増大に対応した、公共交通の利便性向上
期待される効果	名古屋市の玄関口である名古屋駅から、観光名所（名古屋城や大須商店街等）の魅力ある地域をつないで回遊性を高め、賑わいを面的に拡大
導入に向けた課題	- システム、導入車両等は、名古屋市と自動車メーカーが協議して開発予定（現状で具体案はなし・コンセプトのみ） - SRTは、ハード・ソフト両面において歩道の賑わいづくりと一体的な整備を目指すことから、まちづくり・交通事業を一体的に進める新たな枠組みの構築が求められる

<SRTのコンセプト・道路空間のイメージ>



<SRTの車両イメージ>



○検討の概要・導入効果・課題

検討概要	- 横浜市では、2015年策定の横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいて、地域全体の回遊性を高めるため、まちの賑わいづくりに寄与する新たな交通を導入する方針を打ち出した - MICE施設の整備や客船受入れ機能の強化等が進められている水際線沿いでは移動需要の増大を想定し、交通機関の早期導入が求められており、連節バスを活用した高度化バスシステムの導入検討を進め、2020年7月より連節バス「BAYSIDE BLUE」の運行を開始 ⇒既存バス路線からの転換者と新たに開発される施設の需要を併せて年間利用者数を推定（58万人）し、導入後6年目から営業黒字に転換する見込み
導入目的	- 地域の移動需要の増大に対応した移動手段の提供、 - 市民だけでなく、観光客などの来街者にとっても、わかりやすく、使いやすく、快適に回遊できる交通手段を提供
期待される効果	BAYSIDE BLUEを軸として既存バス路線を再編し、乗換利便性を強化することで、地域の賑わい創出や回遊性促進、また混雑緩和に寄与する便利なバスネットワークを構築
導入に向けた課題	- 連節バスの特長を活かしたルートやサービスレベルを、需要を十分に見極めたうえで検討することが求められた - 想定ルートは、既存バス路線と重複する区間が多く、バスネットワークの再編検討が求められた - ターミナルや停留所の改良、定時性・速達性を確保するための走行環境の整備、財源確保が求められた

<導入コンセプト・運行ルート>

視 点	取 組 内 容 ※
わかりやすさ	まちのシンボルとなり、初めて訪れる人でもルートが明確
使いやすさ	駅や主要な観光施設等を結ぶルート設定・スムーズな乗降や乗継により回遊性を向上
快適さ	利用者が移動する際に快適に過ごせ、乗ること自体を楽しめる環境の整備



<事業費・事業採算見込み>

表3 「高度化バスシステム」の事業費（見込み）

【単位：百万円】

年度	平成30(2018)年度	平成31(2019)年度	計
連節バス車両購入	396.2	-	396.2
運行情報提供システム等	56.1	62.6	118.7
停留所設備	-	141.7	141.7
連節バス車両整備機器等	30.3	2.0	32.3
事業費合計 ※2	482.6	206.3	688.9
財源			
国庫補助金、一般会計繰出金	354.3	149.4	503.7
自動車事業会計	128.3	56.9	185.2

※1 環境省による二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備補助）

※2 平成31年度の事業費及び財源については、31年度予算編成の議決を経て確定するものです。

表4 中・長期収支の見通し

【単位：百万円】

年度	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)	H36 (2024)	H37 (2025)	H38 (2026)	H39 (2027)	H40 (2028)	H41 (2029)
収入	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
長期前受金戻入※1	134	108	69	44	28	18	8	2	0	0
支出	232	211	167	138	121	109	99	92	90	90
うち、車両減価償却費※2	131	82	52	33	21	13	5	0	0	0
収支差	△ 6	△ 11	△ 6	△ 2	△ 1	1	1	2	2	2

※1 資産の財源である補助金を、一定期間にわたって各年度に計上する収益。

※2 車両減価償却費は平成38年(2026年)で終了。

<算定条件> 収入：現在の運賃体系を基に算出しています。運賃については、引き続き検討を進めていきます。

支出：車両数4台、36便/日(2便/時)、ルートを横浜駅東口～新港地区～山下ふ頭と想定。

車両減価償却費は他路線への活用も考慮し、一部を除きます。

論点：中量輸送システムの検討方針について

- 東西交通大宮ルートは、移動ニーズや社会・経済情勢、さいたま市のまちづくりの進捗等に対応し、LRTを含めた多様な輸送モード（中量輸送システム）の特性を把握した上で、適切な輸送システムの選択・導入を目指す

論点：輸送システムの特性整理や導入事例を踏まえて、それぞれのシステムの課題が整理されているか、不足する事項や留意すべき事項はあるか

課題

- ✓ 各システムの特性比較の深度化（期待される効果、導入空間の課題等）
- ✓ 先進事例におけるシステム導入の数値的根拠の調査（需要やサービス水準、課題に対する解決策等）