

令和7年度 さいたま市地域公共交通協議会 第1回東西交通専門部会

協議資料

令和8年1月21日(水)
さいたま市都市局交通政策部交通政策課

<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

- ・前回の部会の振り返り
- ・これまでの検討経緯について

2. ルート検討における前提条件等について

3. 短・中期施策の実現に向けて

1. 前回の振り返りと今回の論点

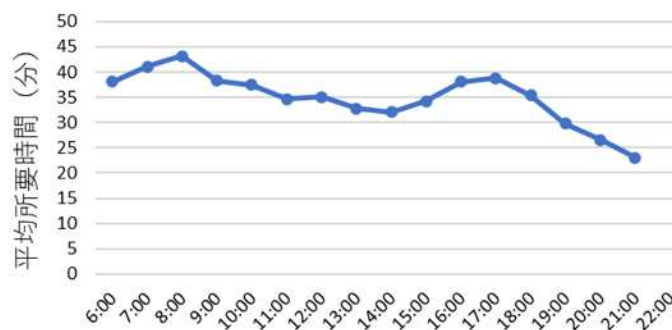
令和6年度の振り返り

検討項目	概要・ポイント
1. 検討ステップの移行条件について	<ul style="list-style-type: none"> ● 移行条件①「事業採算性が確保される見込みがあること」 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 指標となり得る項目（沿線人口、外出率、公共交通分担率等）について、現状値を算出 ● 移行条件②「モードを導入するための空間が確保される見込みがあること」 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 4つのモデルルート案について、新設区間や都市計画道路として整備が必要な区間等を整理
2. 短中期施策について	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用実態・課題整理 <ul style="list-style-type: none"> ➤ バスの利用実態として、時間帯別の所要時間や定時性の調査等を実施したほか、バス停における上屋の設置状況やバスベイの有無等を調査 ➤ 道路状況については、平均旅行速度や朝夕の渋滞要因、利用上の課題等について調査 ● 施策メニュー(案)の提示 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 課題や実態を踏まえ、今後実施が考えられる施策メニュー(案)を提示



資料：さいたま市バス路線マップ

【浦和学院高校発(大宮駅東口行き)】



時間帯別平均所要時間（大02 系統平日（浦和学院高校発））



令和6年度第1回東西交通専門部会でいただいたご意見

議題	意見概要	意見を踏まえ対応
1. 検討ステップの移行条件について	<ul style="list-style-type: none"> ● 償却期間の見込みや当初の検討からの工事費の上昇等を整理する必要があるのではないか。 ● 時間をかけずに整備できるルートを検討すべき。 ● モデルルート案のメリット・デメリットの整理をするべき。 ● 事業の推進体制を見直すべきではないか。 ● コストだけでなく、ベネフィットの部分も重要 ● 第2段階への移行を見据えて、ルートを決めていく必要がある 	<p>➤ 4つのモデルルート案に関する情報を再整理し、今後のルート案の在り方について検討していきたい</p>
2. 短中期施策について	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転者不足の問題が深刻であり、施策実施による需要増に対応できるだけの供給強化が重大である ● 速達性が高まれば、結果的に運行本数を増やすことも考えられる。 ● バス待ち環境の改善には、民間施設等と連携した取り組みなども重要である。 ● ハード対策だけでなく、ソフト施策も重要ではないか。 ● 何をするにもインフラの整備は課題 	<p>➤ 他都市の事例等も参考に、短中期で取り組むべき施策の具体化を図っていききたい</p>

今回の論点

議題	検討内容	主な論点
①ルート検討における前提条件等について	<ul style="list-style-type: none">● 検討経緯について● 4ルート案の詳細・ルート設定の考え方について● 関連事業の動向について	<ul style="list-style-type: none">● これまでの検討経緯や前提条件や、関連事業の動向も踏まえ、ルート検討の考え方についてご意見をいただきたい
②短中期施策の実現に向けて	<ul style="list-style-type: none">● 短・中期施策を実施するにあたっての、路線の考え● 先進事例のご紹介	<ul style="list-style-type: none">● 他都市のトレンド、傾向等も踏まえ、本市での短中期施策の方向性についてご意見をいただきたい

<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

2. ルート検討における前提条件等について

- ・検討経緯について
- ・4ルート案の詳細・ルート設定の考え方について
- ・関連事業の動向について
- ・今後のルート検討について

3. 短・中期施策の実現に向けて

2. ルート検討における前提条件等について

検討経緯の振り返り

時期	項目	内容等
平成6年 1月	「埼玉県東西交通新システム推進協議会」	東西交通新システム基本構想（所沢～武蔵野操車場跡地周辺開発整備地区）
平成12年 1月	18号答申 東京圏における高速鉄道に関する基本計画について	B答申（大宮ーさいたま新都心ー県営サッカースタジアム）
平成15年～	さいたま市によるLRT等の調査研究	
平成26～27年度	198号答申に向けたルート案、費用対効果の検討	4ルート案の抽出
平成28年 4月	198号答申	大宮ーさいたま新都心 - 浦和美園
令和元年 9月	東西交通専門部会の設置	
令和5年度～	段階的なLRT化等に向けた検討をしていくことなどを協議	

2. ルート検討における前提条件等について

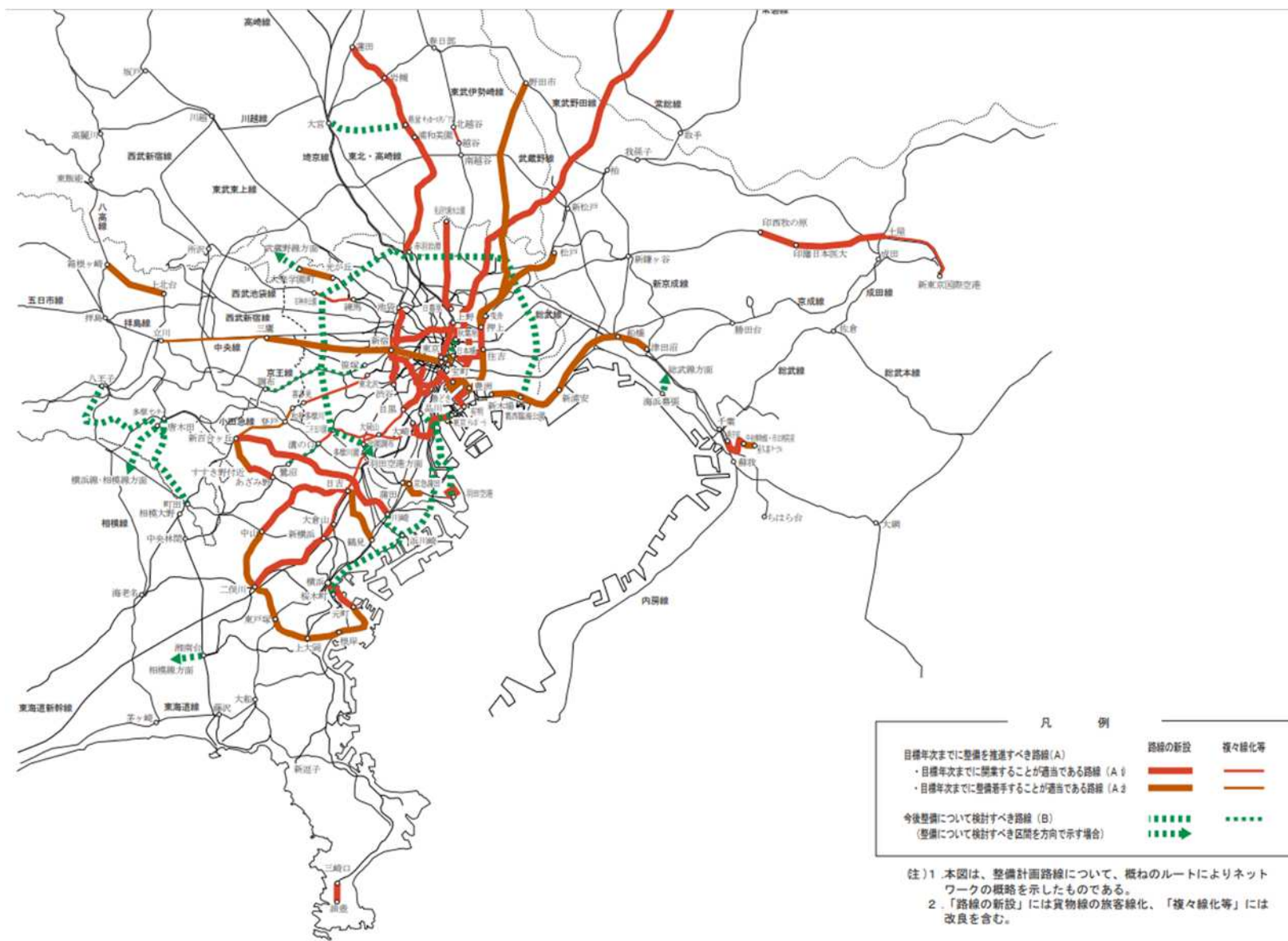
参考 18号答申

② 中量軌道システム

今後整備について検討すべき路線(B)

<32>東西交通大宮ルート（仮称）の新設

大宮・・・さいたま新都心・・・県営サッカースタジアム



2. ルート検討における前提条件等について

参考 198号答申

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性		
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送 密度 (千人/ 日)	ピーク 時最大 断面輸 送量 (千人/ h)	一人当 たり平 均トリッ プ長 (km/ 人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析		
							混雑 緩和	速達性 向上	都市機 能の高 度化	空港 幹線駅 アクセス	シーム レス化	災害時 の輸送 対策/列 車遅延 対応	B/C 費用便 益比	EIRR 経済的 内部収 益率	NPV 純現在価値 (億円)	開業年 営業損 益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年 および 事業スキーム(仮定)
東西交通大宮ルート (LRT)	大宮～浦和美園	12.0	400	7.8 ～7.8	2.7 ～2.7	23.0 ～22.7							1.1 ～1.1	4.7% ～4.4%	25 ～15	— ～二	— ～二	発敗 ～発敗 社会資本 整備総合 交付金

【意義】

・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の向上を期待。

【課題】

・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

・また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待。



4ルート案と考え方について

- 平成26、27年度に実施したモデルルートの検討にあたっては、下記の考え方を基に4つのモデルルート案を設定し、各ルートにおける概算事業費や費用便益比、事業採算性等について算出している

- ① ルート案は、運輸政策審議会答申第18号を踏まえ、大宮から埼玉スタジアム2002間を基本とし、この間に起点、経由、終点を設定する。
- ② 大宮駅について、西口は駅前広場をはじめとする基盤整備が完了していることから、まちづくりとの連携が図れる可能性のある東口に接続するように設定する。なお、東西連絡は、JR線を横断するという大きな課題があるため、本調査では検討しない。
- ③ さいたま新都心は、長距離バスターミナルの検討を進めていることから、可能な限り長距離バスターミナルと接続するように設定する。
- ④ 鉄道駅周辺を通過する際は、鉄道駅とのアクセス性を高めるため、可能な限り既設の駅前広場に接続するように設定する。
- ⑤ 現道、都市計画道路、構想道路上にルートを設定する。

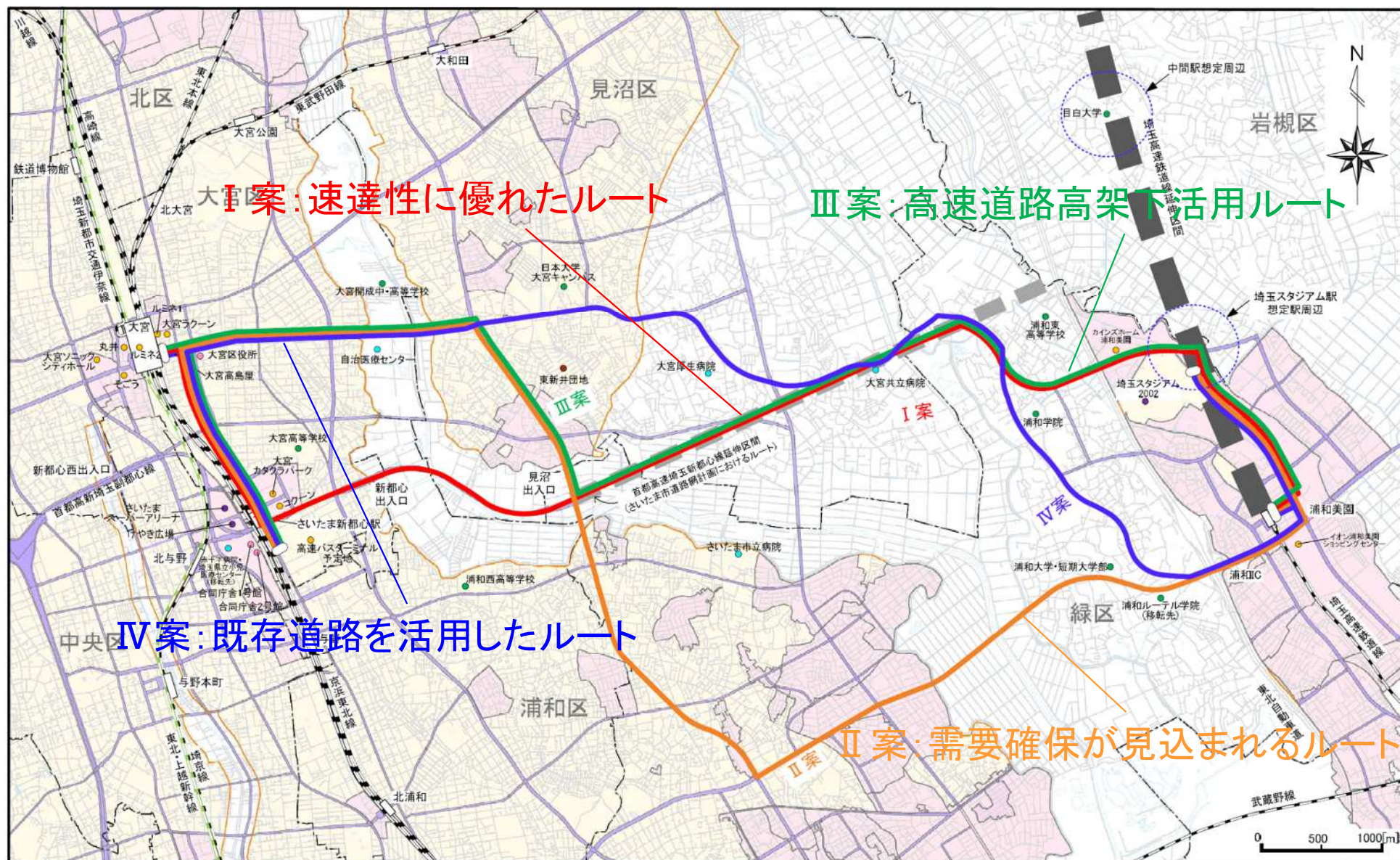
※1 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき算出

※2 地下鉄7号線の延伸は見込まずに算出

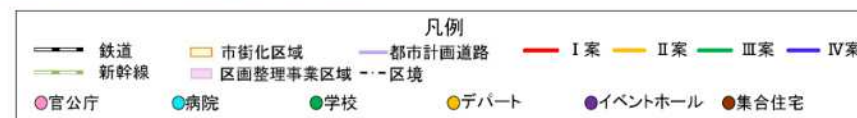
※3 バスネットワークは、現況と同じバス系統を基本として算出

2. ルート検討における前提条件等について

4つのモデルルート案について



注) 区画整理事業区域は、施工済み、施行中、都市計画決定地区を含む。(平成26年4月1日現在)

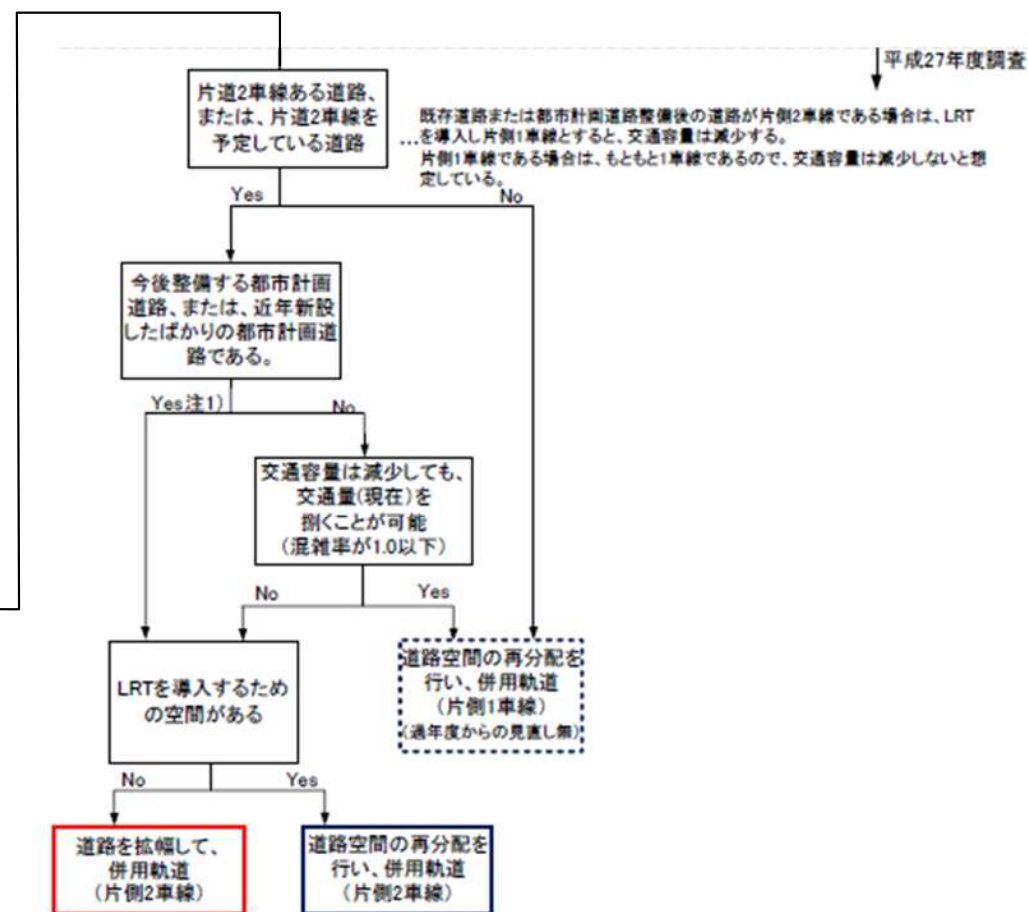
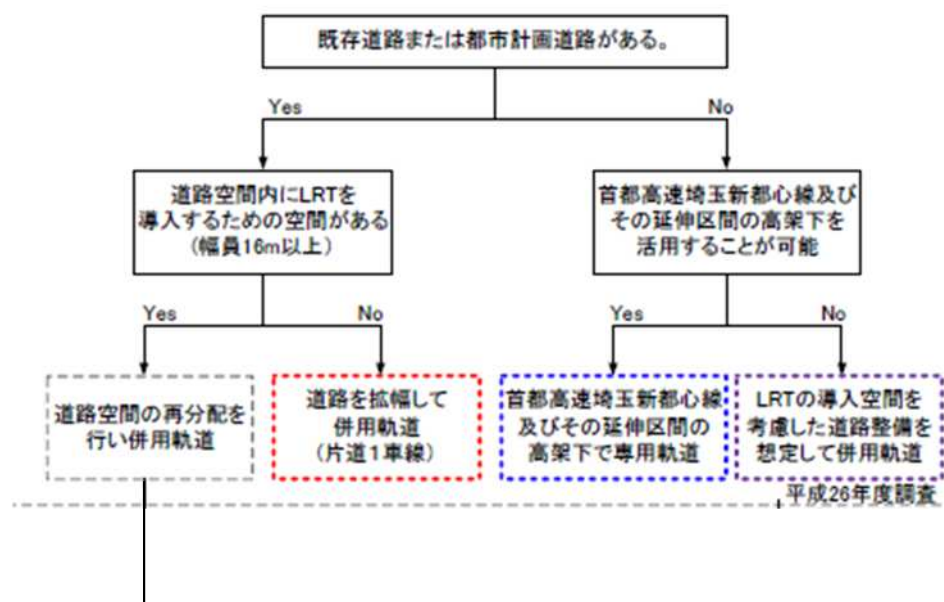


2. ルート検討における前提条件等について

道路の拡幅検討について

- 道路空間内にLRTを導入する空間があるか検討を行っている。
- LRTの導入により、片側2車線から片側1車線になった場合に交通量を捌くことが可能かを検証。
- 交通量を捌くことができない場合、既存の道路幅員内(計画幅員内)の再分配が可能かを検証し、それができない場合には、道路拡幅な路線として整理。

■導入空間に関する検討フロー



※中山道については、単線を想定

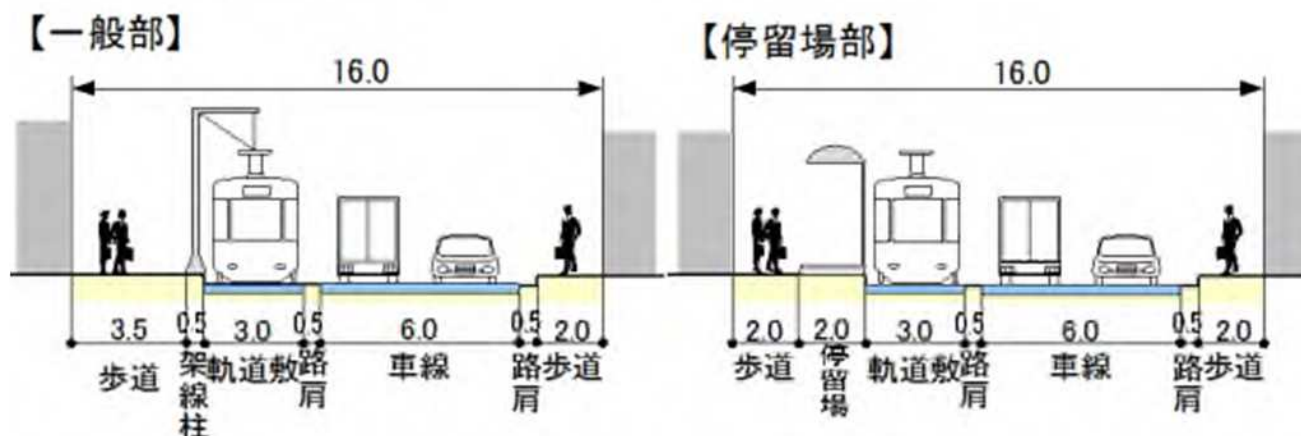
図 併用軌道及び専用軌道の選定フロー

2. ルート検討における前提条件等について

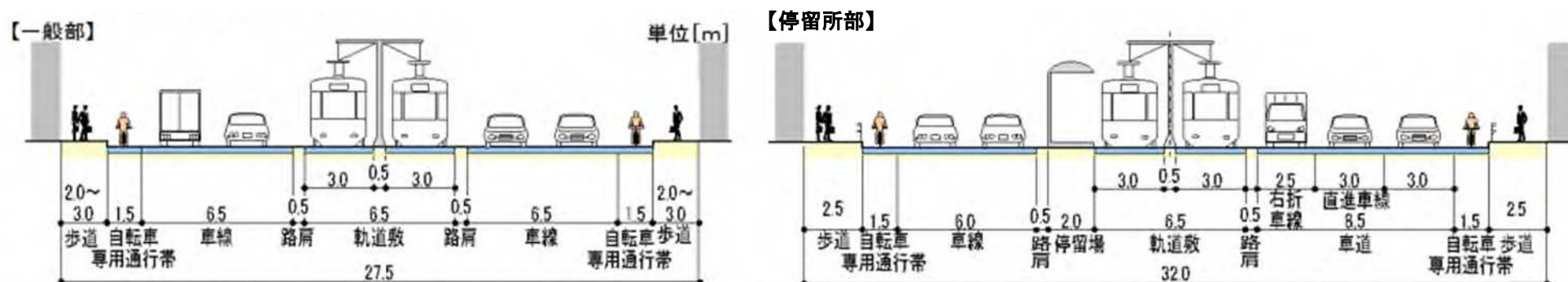
標準断面

- 中山道については、道路拡幅が困難であることから単線での導入を想定。
- 片側2車線を確保した上で、道路空間内にLRTを導入する場合には、一般部で27.5m、停留所部で32.0mの幅員が必要となる。

■単線区間(中山道)の標準断面



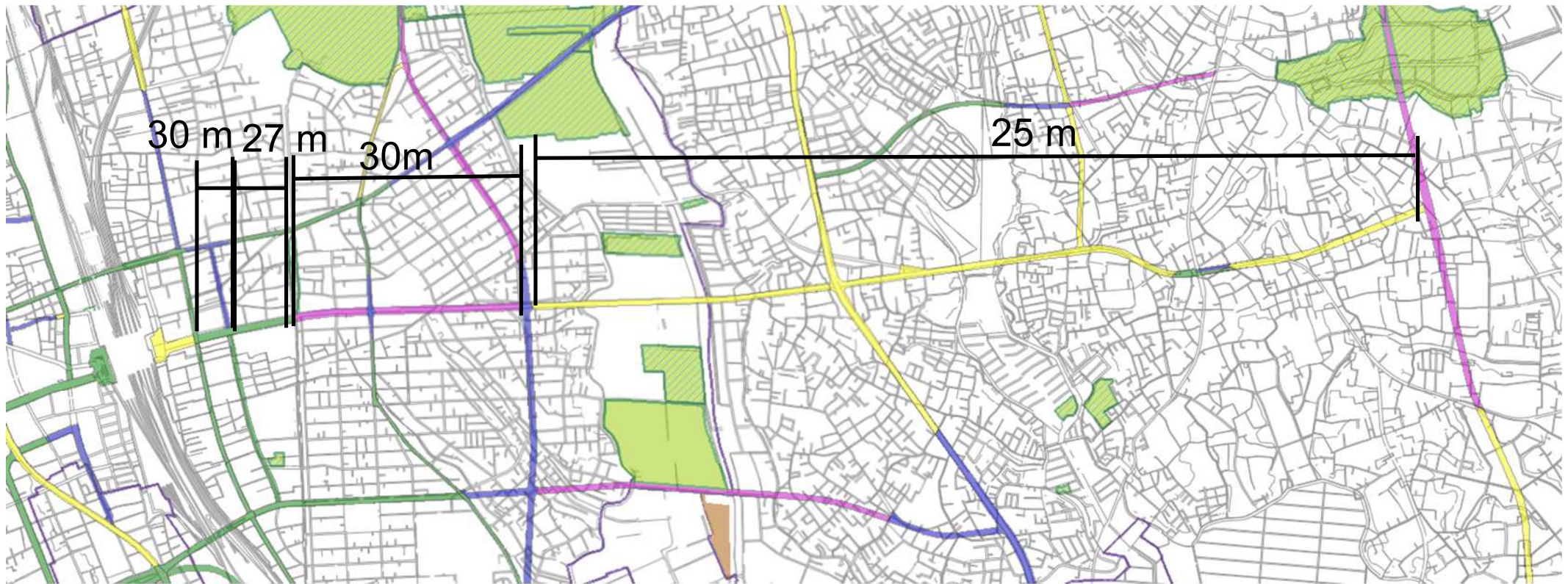
■片側2車線(併用軌道)の標準断面



2. ルート検討における前提条件等について

(参考)都市計画道路 大宮中央通線の幅員について

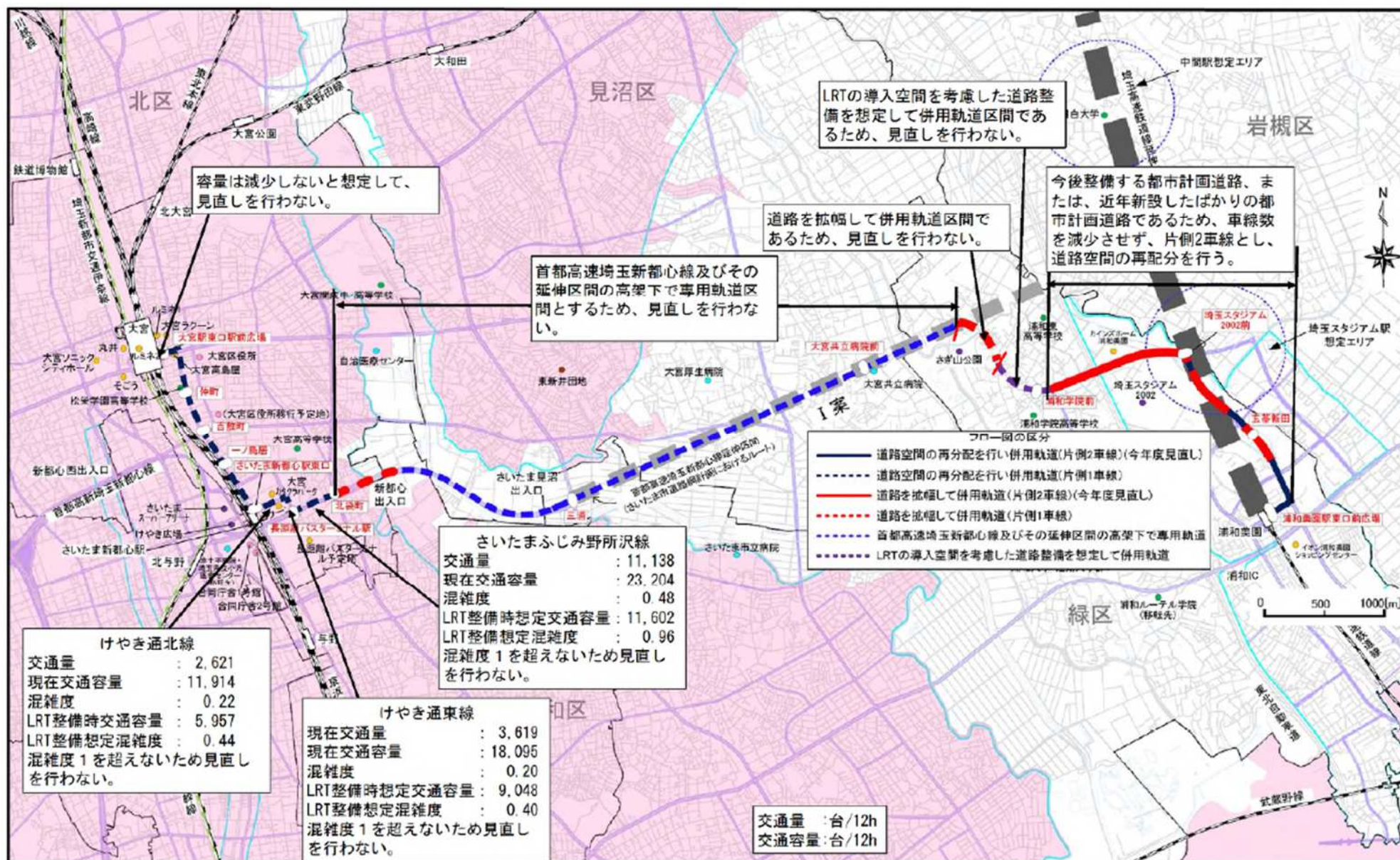
- 大宮中央通線の代表幅員は以下のとおり。
- 停留所部は拡幅が必要になるほか、幅員27.5m以下の区間についても2車線を確保するためには拡幅が必要となる。



2. ルート検討における前提条件等について

モデルルート I 案

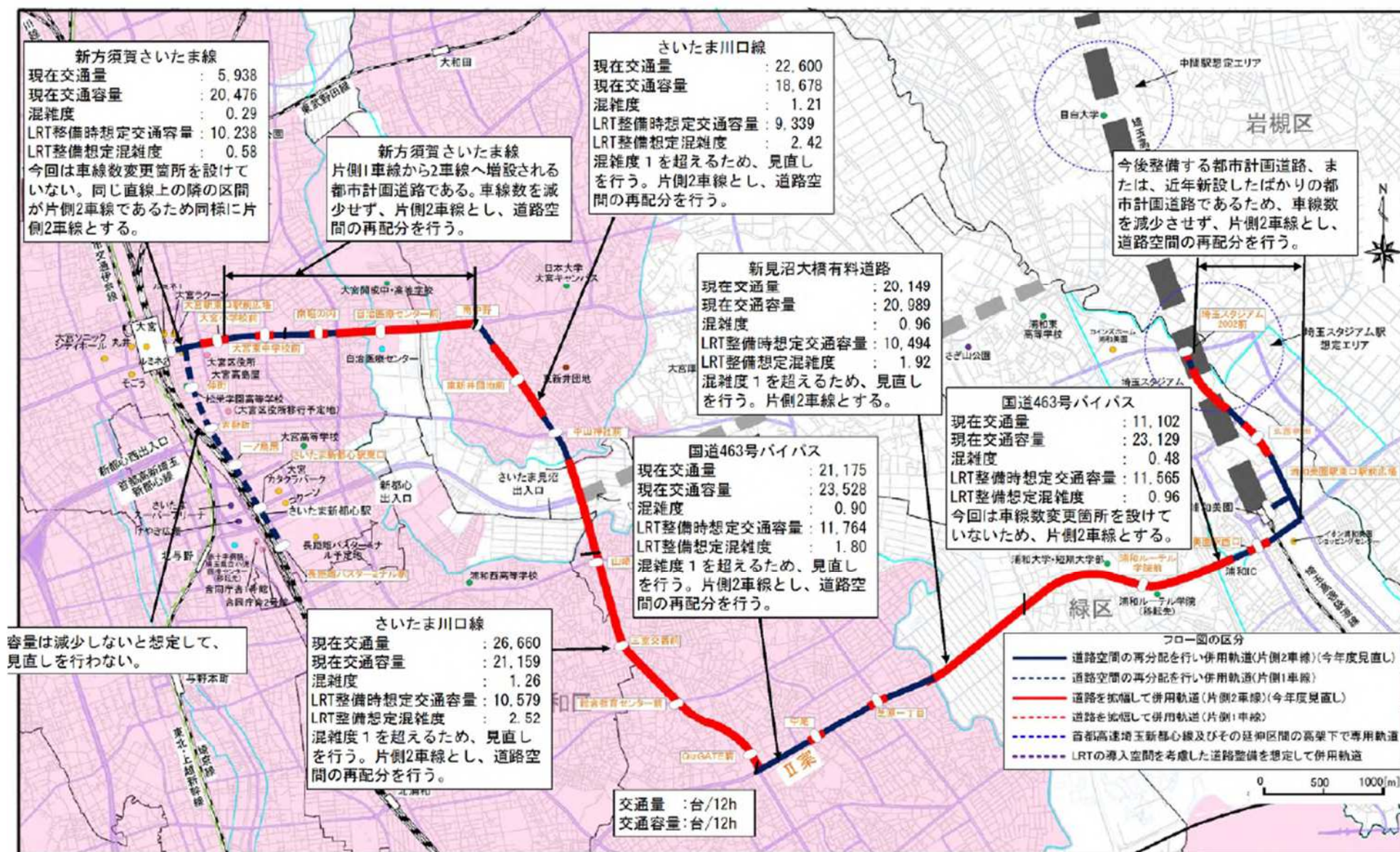
- 美園1号線、浦和岩槻線については、既存幅員で2車線を確保することができないため拡幅が必要となる。
- また、東北自動車道及び国道122号を立体交差で超える必要があり、詳細な検討が必要



2. ルート検討における前提条件等について

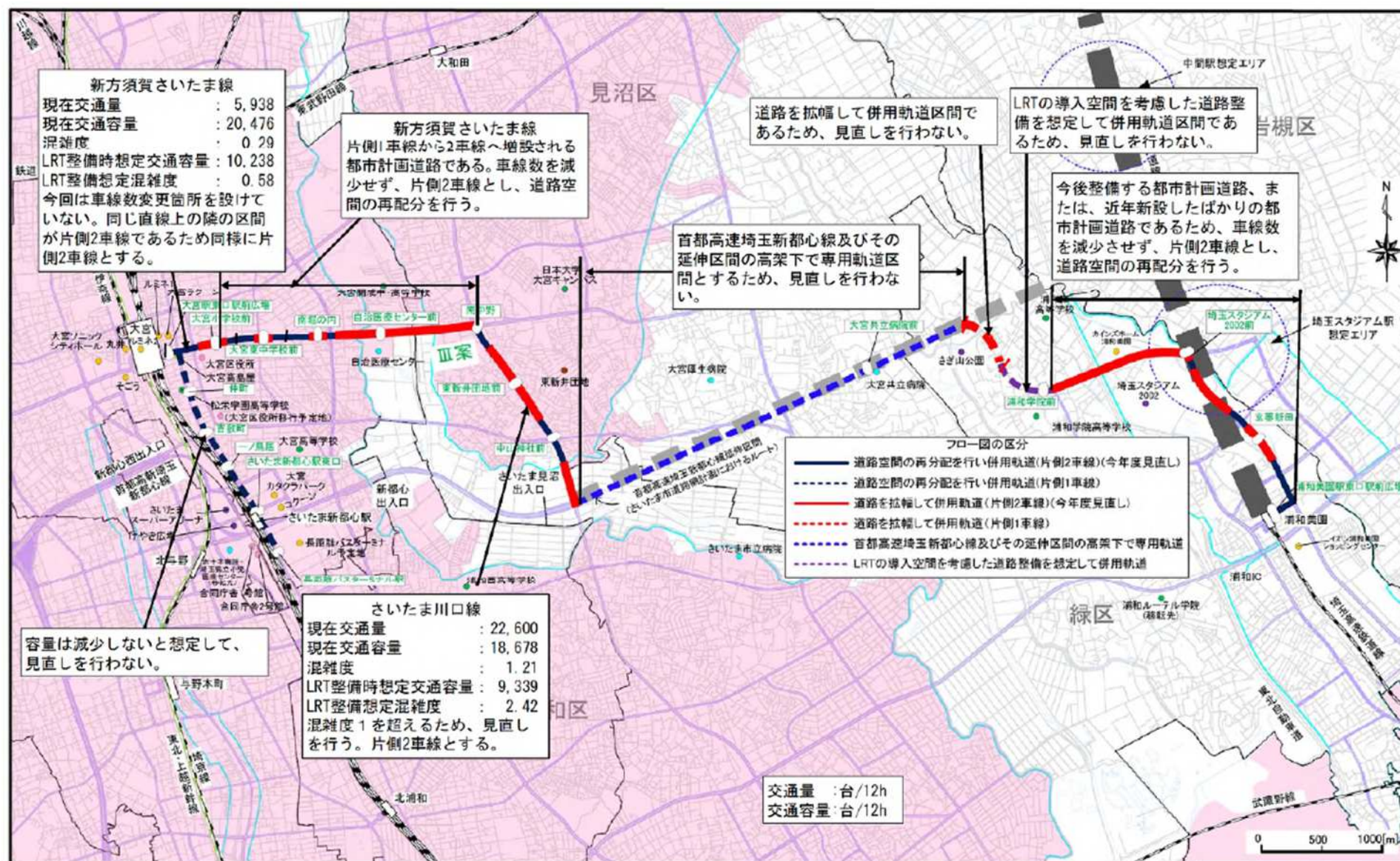
モデルルートⅡ案

- 新方須賀さいたま線(大宮中央通線)や、さいたま川口線(第二産業道路)、国道463号パイパスについて一部区間の拡幅が必要となる。



モデルルートⅢ案

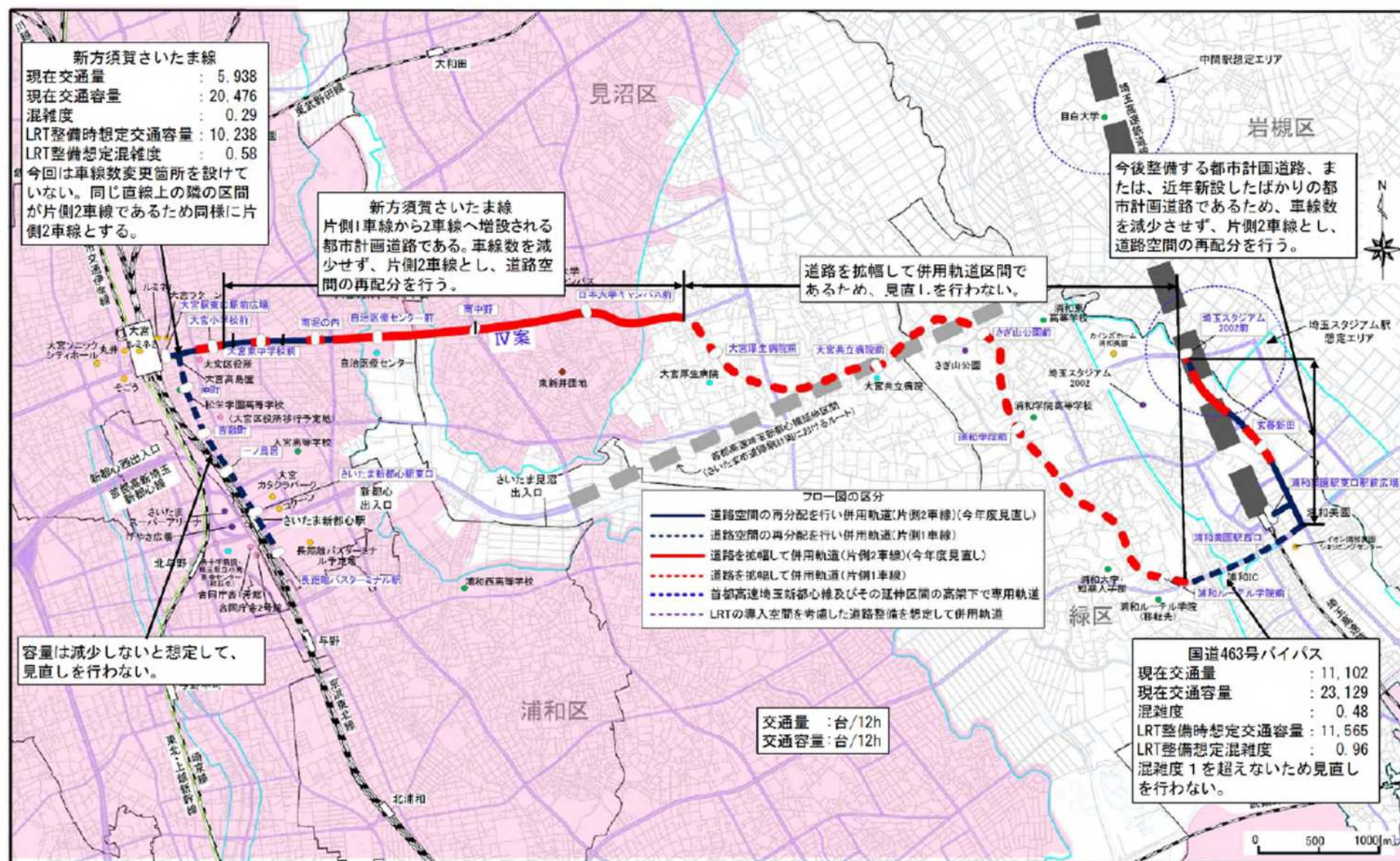
- 新方須賀さいたま線(大宮中央通線)や、さいたま川口線(第二産業道路)、美園1号線、浦和岩槻線について一部区間の拡幅が必要となる。



2. ルート検討における前提条件等について

モデルルートⅣ案

- 新方須賀さいたま線(大宮中央通線)や浦和岩槻線について一部区間の拡幅が必要となる。
- 御蔵付近～鶴巻陸橋(西)交差点までの区間については、既存道路の拡幅が必要となる。



2. ルート検討における前提条件等について

ルート設定について(まとめ)

	ルートⅠ案	ルートⅡ案	ルートⅢ案	ルートⅣ案
所要時間・延長 ①さいたま新都心 - 浦和美園間 ②大宮 - 浦和美園間	①22分 ②28分	①43分 ②36分	①28分 ②35分	①39分 ②33分
延長キロ	12.0km	16.5km	13.7km	15.4km
核都市広域幹線道路	通る	通らない	通る	通らない
需要予測(輸送人員)	24.8千人/日	22.8千人/日	19.9千人/日	19.2千人/日
停留所数	13	24	18	21
概算事業費 <small>※道路拡幅等に必要な金額は含まない</small>	410億円	390億円	440億円	480億円
事業採算性	運賃収入＞運行経費 30年黒字転換×	運賃収入＜運行経費 30年黒字転換×	運賃収入＜運行経費 30年黒字転換×	運賃収入＜運行経費 30年黒字転換×
費用便益比	1.37	1.98	1.66	1.44

※1 平成26年度時点の単価で算出

※2 道路拡幅に要する費用は含めずに算出

2. ルート検討における前提条件等について

関連事業の動向について(核都市広域幹線道路)

- 核都市広域幹線道路については、2つのルート帯案が示された



ルート帯案	ルート帯案の概要	主たる構造案
案① 北側ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・埼玉新都心線・さいたま見沼ICと東北道を最短で結ぶルート帯 ・比較的に見沼田圃を通過する延長が短く、自然環境等の影響が抑えられる 	<p>核都市広域幹線道路</p> <p>車道幅員 25.5m</p> <p>3.25m 3.5m 3.75m 4.5m 3.75m 3.5m 3.25m</p> <p>路肩 車道 車道 中央分離帯 車道 車道 路肩</p>
案② 南側ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地を極力回避した支障物件が少ないルート帯 ・比較的に住居地域を通過する延長が短く、住居環境への影響を抑えられる 	

2. ルート検討における前提条件等について

関連事業の動向について(核都市広域幹線道路)

- 2ルート帯案に合わせた、市道整備検討区間及び市道のイメージが示されている

側道整備の検討について(市道整備検討)



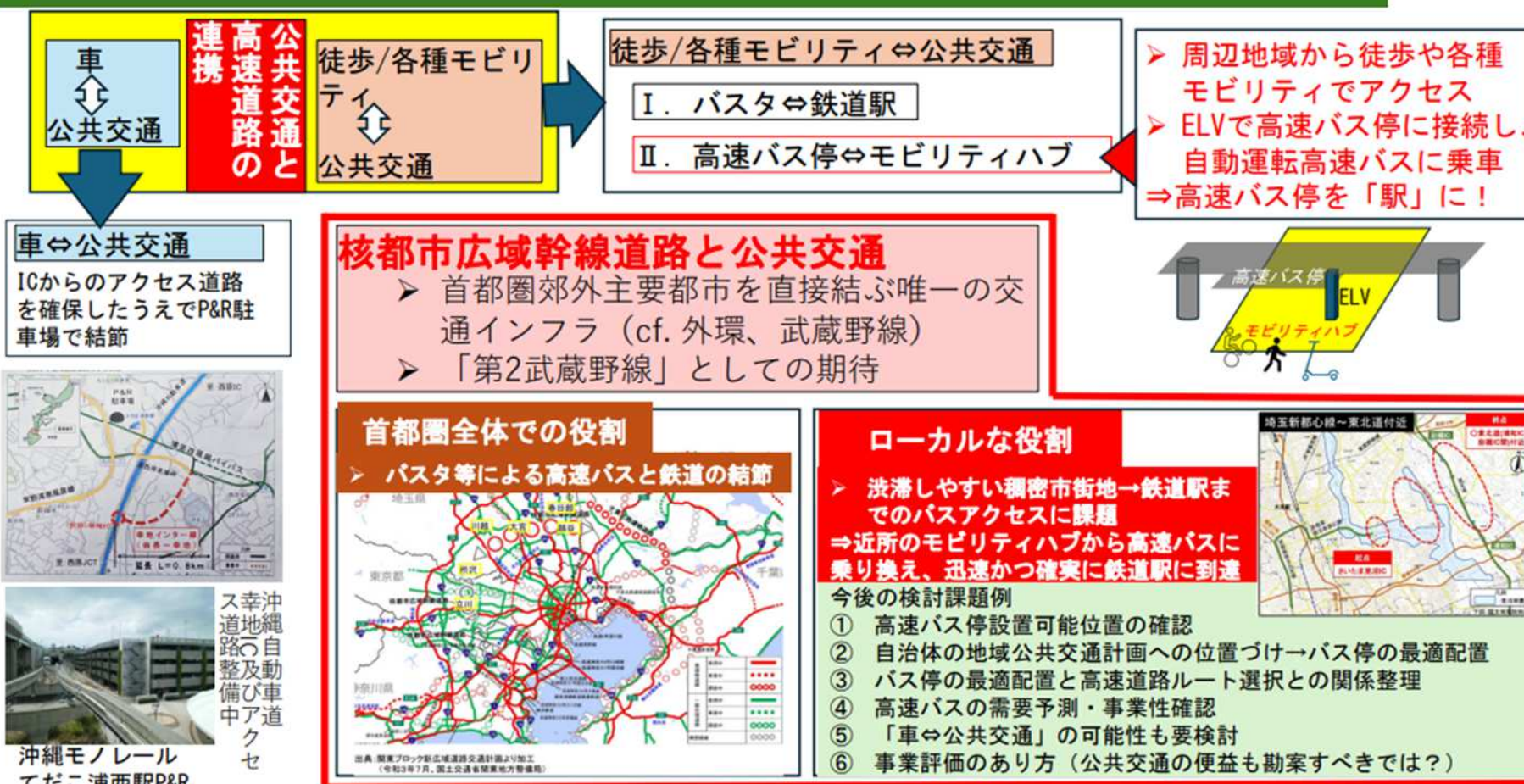
2. ルート検討における前提条件等について

関連事業の動向について(核都市広域幹線道路)

- 核都市広域幹線道路における高速バス停とモビリティハブの連携による公共交通の利便性向上について提案がなされた

久保田委員長提示資料

公共交通インフラとしての高速道路—核都市広域幹線道路の意義拡大

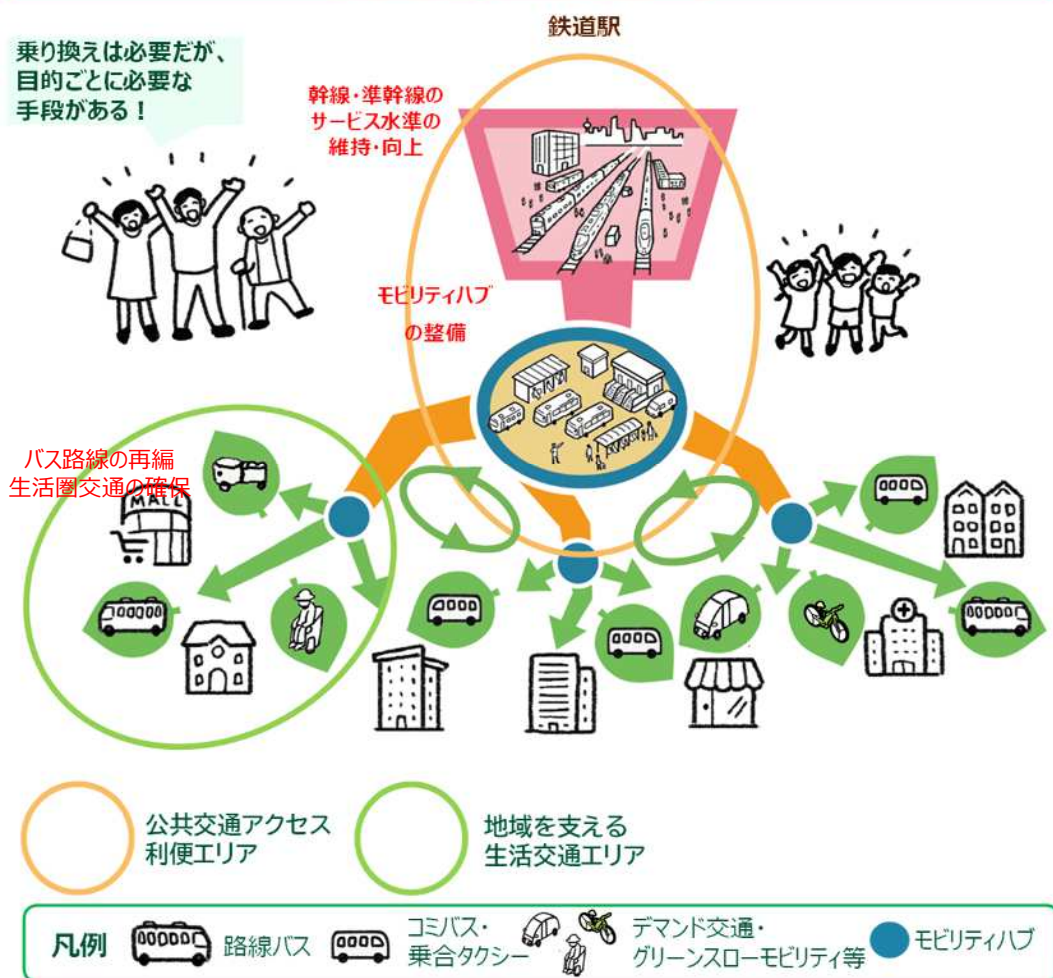


2. ルート検討における前提条件等について

関連事業の動向について(関連上位計画:総合都市交通体系マスタープラン) ※R7年度中策定予定

- 現在、策定作業を進めている「総合都市交通体系マスタープラン」においては、モビリティハブの整備やバス路線の再編等と合わせて、幹線・準幹線路線のサービス水準の維持・向上を目指すこととしている
- また、2つのモビリティエリアを設定し、アクセシビリティの確保に関する方向性を整理している

これからの交通ネットワーク

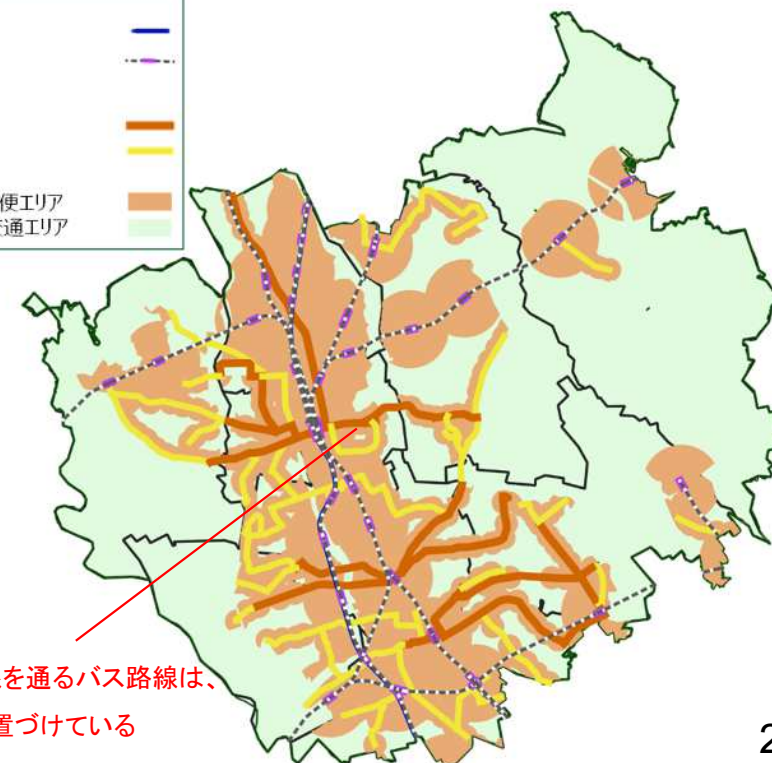


◆ モビリティエリアについて

エリア	今後の方向性
公共交通アクセス 利便エリア	エリア内の公共交通ネットワークの水準の維持・向上を目指す エリア内人口密度の維持・向上を図る
地域を支える 生活交通エリア	地域内での「暮らし」における主要施設やモビリティハブ等へのアクセシビリティを確保することを目指す

【凡例】

公共交通	—
新幹線	—
鉄道	—
路線バス	—
幹線	—
準幹線	—
エリア	
公共交通アクセス利便エリア	■
地域を支える生活交通エリア	■

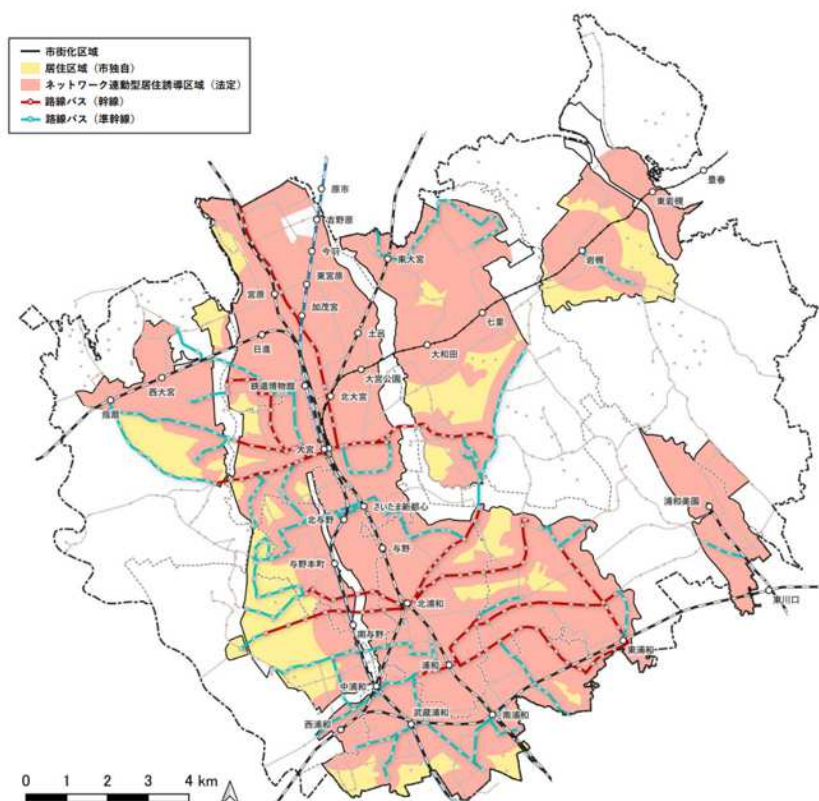


2. ルート検討における前提条件等について

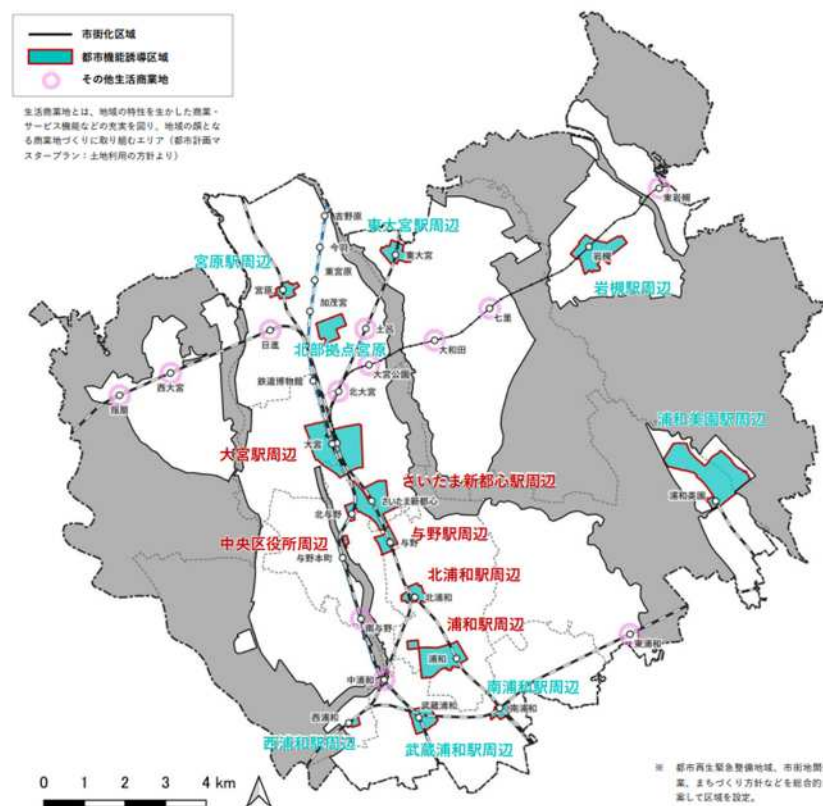
関連事業の動向について(関連上位計画:立地適正化計画)※R7年度中策定予定

- 日常生活の利便性と生活環境を維持・増進する基盤的な居住エリアとして「居住区域(市独自設定)」、その中でも、安心安全で、都市基盤整備や公共交通ネットワークと連携し、より重点的に居住を誘導するエリアとして「ネットワーク連動型居住誘導区域(法定区域)」を設定
- 都市再生や土地の高度利用、都市基盤の整備に合わせた商業業務機能、交流機能の充実・強化を図る必要のある都心及びその周辺の中心市街地・まちづくり拠点や 都心に次ぐ拠点である副都心及びその周辺の商業活動の拠点を都市機能誘導区域として設定

居住誘導



都市機能誘導



※ 都市再生緊急整備地域、市街地開発事業、まちづくり方針などを総合的に勘案して区域を設定。

今後のルート検討について

- 平成26、27年度に実施した4つのモデルルート案に関する情報を再度整理。
- モデルルートの検討から10年以上が経過していることから、その後の社会情勢の変化や関連事業の進捗状況を踏まえた見直しも求められる。

👉ご意見をいただきたいポイント・視点

- 各ルート案に関して、実現性や合理性について
- 当初のルート設定の考え方からの変化、見直すべき点等
- 総合都市交通体系マスタープランや立地適正化計画を踏まえた、東西交通大宮ルートの在り方について

<目次>

1. 前回の振り返りと今回の論点

2. ルート検討における前提条件等について

- ・4ルート案の詳細・ルート設定の考え方について
- ・関連事業の検討状況
- ・今後のルート検討について

3. 短・中期施策の実現に向けて

- ・短中期施策の検討にあたっての方向性について
- ・他都市事例について

3. 短・中期施策の実現に向けて

短中期施策の検討にあたっての方向性について (※令和6年度部会資料を再掲)

課題

速達性の向上

狭隘な道路幅員や道路勾配、右折レーンのない交差点、短区間での交差点の連続、自転車の車道本線へのみだし、慢性的な交通需要等によって速達性が低下。
ハード・ソフト両面からの速達性向上策が重要。



野田宝永バス停付近

定時性の向上

朝夕の通勤・通学時間における交通渋滞により、定時性が低下。路上駐車や沿道施設出入りによる交通阻害要因も存在。
定時性向上による時間信頼性確保が課題。



上野田交差点

輸送の持続性の確保 輸送の効率化

一部の区間・時間帯においてバスの団子運転が発生。また朝ラッシュ時の大宮駅東口停留所では乗客の積み残しが発生。
利用ニーズに沿ったバス輸送の持続化・効率化が課題。



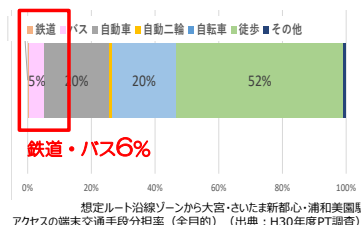
大宮駅東口バス停

拠点を結ぶ適切な ルート設定

沿線や拠点の開発等に併せた適切なルート・ダイヤ設定により、利便性を高める必要あり。

公共交通の 魅力向上・利用促進

沿線エリアにおいて、鉄道・バスを合わせた交通分担率は約6%程度と低い水準。
公共交通の魅力・利便性を高めることで地域の移動の持続性を担保することが重要。



施策メニュー (案)

バスの走行空間の改善

- ✓バスベ이의整備
- ✓一部区間のバス専用/優先レーンの導入
- ✓道路の拡幅 (都市計画道路等の整備)
- ✓歩道の整備
- ✓交差点改良 (右折レーン、信号現示、矢印信号等)
- ✓自転車通行空間の確保
- ✓路上駐車対策 (カラー舗装、看板等)



バス優先レーン

国土交通省「新たなモビリティ (BRT) に対する今後の展開」(R4.8)

バス運用・バス停の改善

- ✓モビリティハブ (サイクル&バスライド等の乗換拠点) 環境の整備
- ✓快速運行の導入等、路線再編による効率化
- ✓待合環境の整備 (屋根・ベンチ)
- ✓PTPSの強化
- ✓大宮駅東口ロータリーの整備
- ✓時間帯によるバスの高速道路走行
- ✓幹線への連節バス導入



モビリティハブ

出典: 国土交通省「2040年、道路の景色が変わる〜人々の幸せにつながる道路〜」(R2.6)

情報発信・交通需要マネジメント等の推進

- ✓案内・情報発信の強化 (サイネージ等)
- ✓アプリ等によるリアルタイムのバス情報案内の強化
- ✓並行道路への迂回促進・自動車流入規制



デジタルサイネージによるバス出発案内

出典: 沼津市「沼津駅南口にデジタルサイネージ (路線バス出発案内) を設置します」(R3.12)

短中期施策の検討にあたっての方向性について

- 短・中期施策については、既存の公共交通が運行している大宮中央通り線を通るバス路線を主たる対象として、速達性・定時性・利便性を高める施策の検討を進める。
- 4ルート案のうち、モデルルートⅠ案のように大宮中央通線を運行しないルートも存在しているが、当該ルートでは、既存の公共交通が運行していないこと、また、運転手不足等の状況から、路線の新設は困難であることから大宮中央通線を通るバス路線における検討を優先するもの。

他都市事例について(名古屋SRT)

- 「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」において、LRTとBRTの比較をしたうえで、「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を備え、成長性のある、革新的で魅力的なタイヤベースシステムの導入を検討していく方針としている。
- その後、新しい移動手段の導入に向けて、SRT(Smart Roadway Transit)という概念のもと導入検討を進めている。

年月	項目
平成29年 3月	「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」策定
平成31年 1月	「新たな路面公共交通システムの実現をめざして(SRT構想)」策定
令和5年 1月	SRT導入の進め方を公表
令和5年 4月	トータルデザイン懇談会の設置
令和5年 10月	運行事業者の決定、基本協定締結
令和6年 11月	SRTトータルデザインの決定
令和6年 11月	「東西ルート」の走行ルートと停車箇所を決定
令和7年 8月～	SRT東西ルートの乗降・待合空間の整備工事の実施
令和8年 2月	SRT 名駅ー栄系統の運行開始(予定)

3. 短・中期施策の実現に向けて

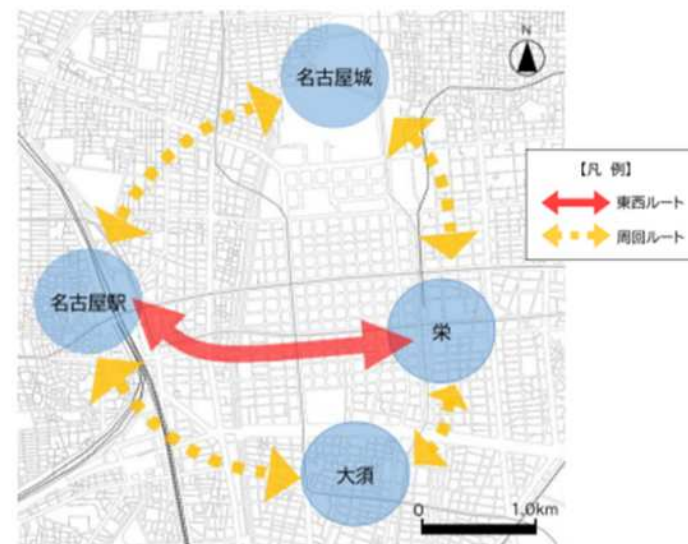
他都市事例について(名古屋SRT)

- 都心部のまちづくりと連携し、まちのシンボルとなるSRTを導入することで、相乗効果を発揮し、さらなる賑わいを面的に拡大を図ることを目的としている。
- 都心の中で特に移動が多い名古屋駅-栄間の「東西ルート」からSRTを導入していくこととし、先行して導入したルートでの効果や課題を検証しながら、最適な都心部周回ルートの形を目指すこととしている。



出典：SRT構想（平成31年1月）より

- 国内外から多くの来訪者があることを見据えて、当初運行ルートでの効果や課題を検証しながら、事業規模の拡大を検討し、名古屋駅駅前広場の整備状況にあわせた発着や、「周回ルート」の一部実現を目指す



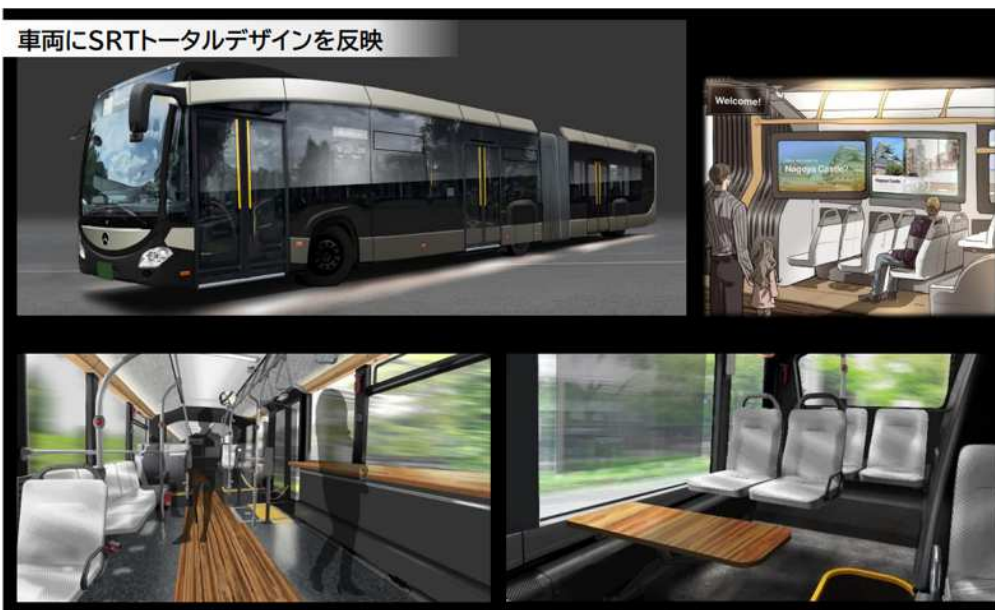
《運行ルートの拡大イメージ》

出典：SRT導入の進め方（令和5年1月）より

3. 短・中期施策の実現に向けて

他都市事例について(名古屋SRT)

- トータルデザインを導入し、車両だけではなく、道路空間の賑わいづくりと一体的に整備したテラス型バス停の導入やMaaSアプリを活用した他の乗り物との連携等を検討している。
- 地下鉄の上下移動や乗換負担の軽減、さらには、移動時のまちの賑わいを感じたり景色を楽しめたりすることをSRTのメリットとしている。



出典：名古屋市地域公共交通協議会資料より



出典：名古屋市HPより



出典：トータルデザイン懇談会資料より

他都市事例について(東京BRT)

- 東京都が先導し、基本方針を策定した上で、事業協力者を募集し、事業協力者とともに基本計画を作成。
- その後、運行事業者を募集し、トータルデザインの検討、事業計画の作成を進め順次運行ルートを拡大している。

年月	項目
平成26年 8月	「都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針」策定
平成26年10月	事業協力者の決定
平成27年 4月	「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画」策定
平成27年 9月	運行事業者の選定
平成28年 4月	「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」策定(※平成30年8月改定)
平成31年 1月	東京BRTのデザイン決定
令和2年 10月	東京BRTプレ運行開始(虎ノ門ヒルズ～新橋～晴海BRTターミナル)
令和5年 4月	プレ運行(二次)を開始(有明・豊洲方面へ拡大)
令和6年 2月	選手村ルート運行開始
令和7年 12月	東京駅方面へ延伸する方針の決定

3. 短・中期施策の実現に向けて

他都市事例について(東京BRT)

- 東京BRTが目指すシステム像として、5項目を掲げており、トータルデザインの導入やバリアフリーの実現などを推進している。

東京BRTが目指すシステム像



到着時間が読める

停留施設での停車時間を少なくするため、本格運行時には、簡便な運賃の支払方法の採用、全ての扉での乗り降りを図ります。
また、交差点でBRTの通過を優先させる、いわゆる公共車両優先システム等の導入を目指します。



「初めて」でも分かる

BRTは、路線図をはじめ、鉄道並みの分かりやすさを示すことで、利用しやすさを高めていきます。
また、多言語対応や様々な案内情報提供など、全ての方が利用しやすい施設整備を行っていきます。



乗り降りしやすい

車椅子使用者をはじめ、あらゆる方々がスムーズに乗り降りできるように、停留施設についてはバリアフリーに配慮した計画とします。



環境に優しい

車両は、環境負荷物質を排出しない燃料電池車両（単車）と、環境負荷物質の排出を低減したハイブリッド車両（連節）を採用します。

※本線運行時は一部通常の路線バスも使用します。



統一したデザイン

車両や停留施設、乗務員の制服、各種媒体など、BRTシステム全てに統一されたコンセプトを導入することで、先進性の実現や分かりやすさの追求を図っていきます。

シンボルマーク



シンボルカラー



停留施設デザイン



単車車両



連節車両



3. 短・中期施策の実現に向けて

他都市事例について(東京BRT)

- 東京BRTは、令和2年度のプレ運行(一次)以来、段階的に運行ルートを拡大している。
- 令和7年12月には、東京駅方面へ延伸する方針が決定され、令和8年度中の運行開始を目指している。

運行ルート(本格運行時)



出典：東京都都市整備局HPより

東京方面への延伸ルートについて



出典：東京BRT株式会社HPより

短中期施策の方向性について

- 短・中期の施策メニュー(案)として挙げた事業をトータルで実施している事例として、名古屋SRT、東京BRTの事例をご紹介します。
- 両事例とも、LRTや新交通システムの代替策として、導入検討が図られており、トータルデザインや段階的なルート拡大といった点で共通している事例。

👉ご意見をいただきたいポイント・視点

- 短・中期で取り組むべき施策について
- 施策実施における期待や課題
- 段階的な施策実施について
- ルート検討と短・中期施策の検討の進め方について