

交通政策調査特別委員会

令和5年9月22日

まちづくり推進部 資料5番

所管 都市計画課

エイトライナー促進協議会 第30回 総会 議案

令和5年7月20日（木）
赤羽文化センター

資料一覧

ページ

1. エイトライナー促進協議会第30回総会 次第	1
2. 議 事	
議案第1号 令和4年度 活動実績報告	2
議案第2号 令和4年度 歳入・歳出決算報告	3～4
議案第3号 令和5年度 事業計画	5
議案第4号 令和5年度 歳入・歳出予算	6
3. 参考資料	
エイトライナー促進協議会設置要綱	7～9
エイトライナー促進協議会会員名簿	10

エイトライナー促進協議会

第 30 回 総 会 次 第

進行：北区土木部長

1. 開 会

2. 挨拶

エイトライナー促進協議会会長 世田谷区長 保坂展人
開 催 区 区 長 北 区 長 山田 加奈子

3. 役員紹介

4. 議 事

- (1) 議案第1号 令和4年度 活動実績報告
- (2) 議案第2号 令和4年度 歳入・歳出決算報告
- (3) 議案第3号 令和5年度 事業計画
- (4) 議案第4号 令和5年度 歳入・歳出予算

5. 活動報告

「中量軌道システム等（LRT・BRT）の導入に関する検討」

北区土木部交通事業担当課長

6. 閉 会

【議案第 1 号】

令和 4 年度 活動実績報告

1. エイトライナー促進協議会第 29 回理事会・総会の開催

開催日等 令和 4 年 7 月 26 日（火）理事会書面開催

理事会の議決をもって総会の議決とみなす。

- 内 容
- （1）令和 3 年度 活動実績の承認
 - （2）令和 3 年度 歳入・歳出決算の承認
 - （3）役員改選
 - （4）令和 4 年度 事業計画の決定
 - （5）令和 4 年度 歳入・歳出予算の決定

2. 実現に向けた調査研究

エイトライナー促進協議会、東京都及びメトロセブン促進協議会で構成する都区連絡会において、過年度調査を踏まえ、平成 28 年に交通政策審議会答申第 198 号において示された課題解決に向け、中量軌道等の適用の可能性について検討を行った。

【議案第2号】

令和4年度 歳入・歳出決算報告

エイトライナー促進協議会

会長 保坂 展人

(単位：円)

《歳入》

科目	予算額	決算額	増減	摘要
①分担金	1,800,000	1,800,000	0	1区30万円
②諸収入	0	37	37	預金利息
③繰越金	2,338,967	2,338,967	0	
合計	4,138,967	4,139,004	37	

《歳出》

科目	予算額	決算額	増減	摘要	
事業費	2,300,000	1,202,889	△ 1,097,111		
内 訳	①総会	200,000	25,389	△ 174,611	
	②研修会	100,000	50,000	△ 50,000	
	③啓発活動	500,000	132,000	△ 368,000	ホームページ保守管理
	④研究活動	1,500,000	995,500	△ 504,500	調査委託料
⑤事務費	50,000	2,749	△ 47,251	報告書送料、振込手数料	
⑥予備費	1,788,967	0	△ 1,788,967		
合計	4,138,967	1,205,638	△ 2,933,329		

《歳入・歳出決算》


歳入決算額	4,139,004
歳出決算額	1,205,638
繰越金	2,933,366


会 計 監 査 報 告

監査の対象 : 令和4年度エイトライナー促進協議会歳入・歳出決算

1. 令和4年4月1日から令和5年3月31日に至るエイトライナー促進協議会の収支についての会計監査を、令和5年6月12日に実施いたしました。
2. 本協議会の収支については、関係書類の閲覧及び照会、責任者に対する質問による監査の結果、公正妥当なものと認めました。

令和5年6月12日

エイトライナー促進協議会会計監事
板橋区長 坂本 健 

エイトライナー促進協議会会計監事
北区議会議長 大沢 たかし 

【議案第3号】

令和5年度 事業計画

1. 理事会・総会の開催

開催日 令和5年7月20日（木）

会 場 赤羽文化センター

（北区赤羽西1-6-1-301）

理事会：第2視聴覚室

総 会：第1視聴覚室

2. 区部周辺部環状公共交通の実現に向けた今後の対応について

平成28年に交通政策審議会答申第198号において示された課題解決に向け、エイトライナー促進協議会、東京都及びメトロセブン促進協議会で構成する都区連絡会において過年度調査を踏まえ、需要予測・収支採算性の検討を行うための条件整理を行う。

【議案第4号】

令和5年度 歳入・歳出予算

1 内訳

(単位：円)

《歳入》

科目	令和5年度予算	令和4年度予算	増減	摘要
分担金	1,800,000	1,800,000	0	
諸収入	0	0	0	預金利息
繰越金	2,933,366	2,338,967	594,399	
合計	4,733,366	4,138,967	594,399	

《歳出》

科目	令和5年度予算	令和4年度予算	増減	摘要	
事業費	4,300,000	2,300,000	2,000,000		
内 訳	総会	200,000	200,000	0	
	研修会	100,000	100,000	0	
	啓発活動	500,000	500,000	0	ホームページ保守管理委託(令和5年4月1日契約)
	研究活動	3,500,000	1,500,000	2,000,000	調査委託等
事務費	50,000	50,000	0	図書購入、雑費等	
予備費	383,366	1,788,967	△ 1,405,601		
合計	4,733,366	4,138,967	594,399		

2. 分担金金額

1区 30万円

3. 納入期限

令和5年8月31日(木)

「エイトライナー促進協議会」設置要綱

(総則)

第1条 環状8号線沿線の大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区及び北区（以下「6区」という。）を結ぶ環状方向の新しい公共交通（以下「エイトライナー」という。）を整備し、交通の利便性を確保することにより住民福祉の向上を図ることを目的として、「エイトライナー促進協議会」（以下「協議会」という。）を設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 国、東京都及び関係機関への請願及び陳情
- (2) エイトライナーの整備促進のために必要な事業

(構成)

第3条 協議会は、総会と理事会で構成し、協議会の事務を運営する幹事会を置く。

(総会等)

第4条 総会は、6区の区長、副区長、区議会正副議長及び当該委員会正副委員長をもって構成する。

2 総会は、次の事項を議決する。

- (1) 事業計画
- (2) 収支予算決算
- (3) 要綱の改正
- (4) その他、重要な事項

3 会長が必要と認めた場合は、理事会から付議されていない事項を議決することができる。

4 会長が必要と認めた場合は、第2項に規定する総会の議決事項を、第5条に定める理事会における議決事項とし、理事会の議決をもって総会の議決とみなすことができる。

(理事会等)

第5条 理事会は、6区の区長及び区議会議長をもって構成する。

2 理事会は、次の事項を議決する。

- (1) 総会に付議すべき事項
- (2) 総会の議決を要する事項で早急な施行が必要であり、会長において総会を招集するいとまがないと認めた事項
- (3) その他、会長が必要と認めた事項

3 会長が必要と認めた場合は、前項に規定する理事会の議決事項を、第14条に定める幹事会における議決事項とし、幹事会の議決をもって理事会の議決とみなすことができる。

4 会長が必要と認めた場合は、第6条第1項の規定に関わらず、理事会は書面による決議ができるものとする。

(会議)

第6条 総会及び理事会（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会議は、構成員の3分の2以上の出席をもって成立する。ただし、委任状の提出があった場合は、委任者は出席したものとみなす。

3 会議の議長は、会長をもって充てる。

4 会議の議決は出席者の過半数をもって決し、可否同数の場合は議長の決するところ

ろによる。

(役員)

第7条 協議会に役員として理事12名を置き、次の者を選任する。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 3名
- (3) 会計監事 2名

(会長)

第8条 会長は、理事の互選とする。

2 会長は会務を統括し、協議会を代表する。

(副会長)

第9条 副会長は、理事の互選とする。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、会長があらかじめ指定する副会長が会長の職務を代理する。

(会計監事)

第10条 会計監事は、理事の互選とする。

2 会計監事は、協議会の経理を監査する。

(役員任期)

第11条 役員任期は、2年とし、再任を妨げない。

- 2 役員に欠員を生じたときは速やかに補充し、その任期は前任者の残任期間とする。
- 3 後任者が就任するまでは、前任者がその職務を行うものとする。ただし、前任者が理事でなくなった場合はこの限りではない。

(顧問)

第12条 協議会に、顧問を置くことができる。

2 会長は、理事会の承認を得て顧問を委嘱する。

(職員)

第13条 協議会に次の各区の職員を置き、会長が委嘱する。

- (1) 常任幹事は、部長級の職員を充てる。
- (2) 幹事は、課長級の職員を充てる。
- (3) 書記は、担当者を充てる。

2 常任幹事及び幹事は、会長及び理事の指示により事務を執行する。

3 書記は、幹事の指示により事務に従事する。

(幹事会)

第14条 協議会に前条第1項第1号の常任幹事および第2号の幹事をもって構成する幹事会を置く。

2 幹事会は、第5条第2項に規定する、理事会で議決すべき事項について提案することができる。

3 幹事会は、構成員の3分の2以上の出席をもって成立する。ただし、委任状の提出があった場合は、委任者は出席したものとみなす。

4 幹事会の議長は、第8条第1項の規定する会長の属する区の常任幹事を充てる。

5 幹事会は、第5条第3項の規定による議決をするときは、出席者の過半数をもって決し、可否同数の場合は議長の決するところによる。

6 幹事会は、前項の規定により議決をしたときは、速やかに会長に報告するものとする。

(会計)

第15条 協議会の経費は、6区の出金及びその他の収入をもって充てる。

2 出金の額及び納入の期限は、理事会において決定する。

3 会計年度は毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終る。

(雑則)

第16条 協議会の事務局は、会長の属する区役所内に置く。

第17条 この要綱に定めるもののほか協議会の運営に関し必要な事項は、理事会において定める。

附則

この要綱は、平成6年5月26日から施行する。

附則

この要綱は、平成19年7月26日から施行する。

附則

この要綱は、平成30年7月25日から施行する。

エイトライナー促進協議会会員名簿

(令和5年7月20日現在)

<p>[会 長]</p> <p>世 田 谷 区 長 保 坂 展 人</p>	<p>[大田区]</p> <p>副区長 川 野 正 博 副区長 玉 川 一 二 区議会副議長 秋 成 靖 交通政策調査 犬 伏 秀 一 特別委員会委員長 交通政策調査 田 村 英 樹 特別委員会副委員長</p>
<p>[副 会 長]</p> <p>大 田 区 長 鈴 木 晶 雅 杉 並 区 議 会 議 長 井 口 か づ 子 練 馬 区 議 会 議 長 田 中 よ し ゆ き</p>	<p>[世田谷区]</p> <p>副区長 岩 本 康 区議会副議長 平 塚 け い じ 公共交通機関・バリアフリー対策等 中 里 光 夫 特別委員会委員長 公共交通機関・バリアフリー対策等 ひ え し ま 進 特別委員会副委員長</p>
<p>[会計監事]</p> <p>板 橋 区 長 坂 本 健 北 区 議 会 議 長 大 沢 た か し</p>	<p>[杉並区]</p> <p>副区長 渡 辺 幸 一 区議会副議長 渡 辺 富 士 雄 道路交通対策特別委員会委員長 お お つ き 城 一 道路交通対策特別委員会副委員長 あかねがくぼ 舞</p>
<p>[理 事]</p> <p>大 田 区 議 会 議 長 押 見 隆 太 世 田 谷 区 議 会 議 長 お ぎ の け ん じ 杉 並 区 長 岸 本 聡 子 練 馬 区 長 前 川 耀 男 板 橋 区 議 会 議 長 田 中 や す の り 北 区 長 山 田 加 奈 子</p>	<p>[練馬区]</p> <p>副区長 宮 下 泰 昌 区議会副議長 酒 井 妙 子 都市整備委員会委員長 かしわざき 強 都市整備委員会副委員長 山 田 か ず よ し</p>
<p></p>	<p>[板橋区]</p> <p>副区長 尾 科 善 彦 区議会副議長 し ば 佳 代 子 都市建設委員会委員長 大 野 治 彦 都市建設委員会副委員長 田 中 い さ お</p>
<p></p>	<p>[北区]</p> <p>副区長 犬 飼 武 区議会副議長 い な が き 浩 建設委員会委員長 宮 島 修 建設委員会副委員長 坂 場 ま さ た け</p>

エイトライナー促進協議会

第30回 総会

【活動報告】

～中量軌道システム等（LRT、BRT）の 導入に関する検討～

令和5年7月20日

目次

- 1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）
- 2 過年度の委託調査
 - （1）地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
 - （2）交通流動実態調査（H29-R1）
 - （3）事業費縮減検討及びまちづくりの動向整理（R2）
 - （4）中量軌道等（高架系）の導入（R3）
 - （5）今後の調査に向けて（R4-）
- 3 令和4年度の調査検討内容及び結果
 - （1）令和4年度 調査項目
 - （2）中量軌道等（地上系）の導入における概略検討
 - （3）まとめ
- 4 今後の進め方

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

交通政策審議会答申 第198号（平成28年4月）

<区部周辺部環状公共交通の新設>

「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」の一つに位置付け



意義

- ・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

課題

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、**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、**高額な事業費が課題**となると考えられることから、**需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について検討**が行われることを期待。

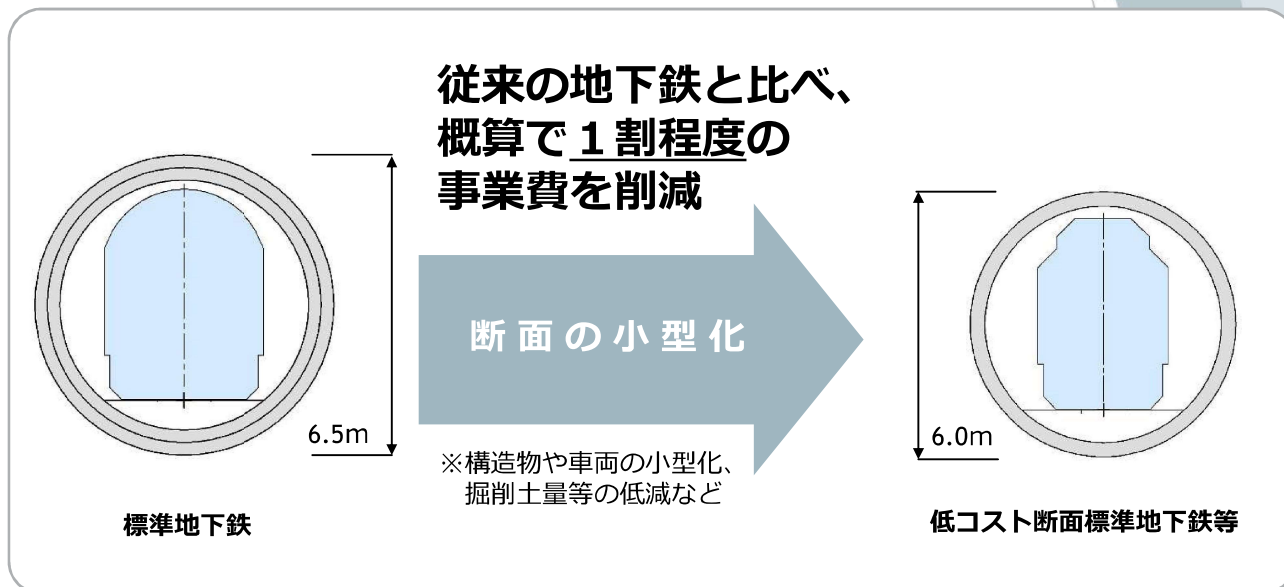
高額な事業費を縮減するための検討が必要

※鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果（平成28年7月 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会）
総事業費12,400（億円）、累積資金収支黒字転換年41年、B/C 0.7。都区連ではこの前提となる検討をH21～23に実施 4

2 過年度の委託調査

（1）地下鉄系の事業費縮減調査（H24）

従来の地下鉄（標準地下鉄）形式より小さい断面の構造形式（低コスト断面標準地下鉄等）での事業費の縮減可能性を検討



需要も踏まえた規格等の見直しにより、**事業費縮減効果を確認**

2 過年度の委託調査

(2) 交通流動実態調査 (H29~R1)

区部周辺部環状地域（以下、区部環地域）における交通流動等の実態を把握

○ **区部環地域間の流動特性として、特定区間における需要や、短トリップ傾向を確認**

【内々流動】：私事目的が多い／移動手段は自転車・自動車が多く、短トリップ／需要動向と地域特性に関連

【内外流動】：交通手段は主に鉄道が占めるが、一部の結節駅ではバスや自転車利用者が存在

○ **事業費や輸送力（需要）等の観点から地下鉄や中量軌道を整理**



内々流動のイメージ



内外流動のイメージ

一定の需要は確認できたが、地下鉄整備に見合う需要精査や事業費縮減が引き続き課題

(令和元年度 都区連絡会まとめ)


8

2 過年度の委託調査

(3) 事業費縮減検討及びまちづくりの動向整理 (R2)

地下鉄系の最小規格であるスマート・リアmetroの事業費 及び 沿線まちづくりの動向を把握

○ **線形検討の結果、過年度成果より 1, 163 億円 (約 20 億円/km) の縮減**

	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リアmetro) (鉄輪・鉄レールシステム)
イメージ	 東京メトロ東西線	 名古屋市桜通線	 東急東横線	 大阪南港試験線
最大輸送量 (定員)	45,000人/時~23,400人/時			11,040人/時
概算事業費	150~250億円/km		174億円/km(H24調査)	154億円/km (R2調査)
主な課題	事業費が高額 (約1.1~1.5兆円)			事業費の精査が必要だが、地下鉄系の中では低廉傾向 (約0.9兆円)。

○ 沿線の**再開発・他交通モード**からの転換による**需要が増える**ため、**今後も精査が必要**

答申で課題提示された事業費縮減策として、中量軌道等の導入について概略検討

(令和2年度 都区連絡会まとめ)

10

2 過年度の委託調査

(4) 中量軌道（高架系）の導入（R3）

中量軌道（高架系）であるモノレール・新交通システムの事業費及び課題を把握

○検討の結果、中量軌道（高架系）の概算事業費は約1.5兆円～1.9兆円。

項目	高架系	
	モノレール (ゴムタイプがイトゥシステム)	新交通システム (ゴムタイプがイトゥシステム)
イメージ	 多摩モノレール	 ゆりかもめ
最大輸送量 (定員)	12,000人/時	10,500人/時
概算事業費	約280-300億円/km	約260～280億円/km
主な課題	道路車線・幅員に影響また道路拡幅伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差部や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要	
コスト縮減案	支障用地及び建物補償の削減/駅舎規模の縮小/車両基地規模の縮小	

答申で課題揭示された事業費縮減策として、中量軌道等（地上系）の導入について概略検討
(令和3年度 都区連絡会まとめ)

12

2 過年度の委託調査

(3) 今後の調査に向けて（R4～）

答申や過年度の委託調査結果を踏まえ、**調査の進め方を整理**

198号答申で示された課題	過年度調査結果の考察 及び 具体的な検討の方向性
高額な事業費 (最大の課題)	H24調査で従来型の地下鉄方式より低コストの地下鉄の検討を実施したが、更なる事業費縮減策を深度化する必要あり ⇒R2調査で地下鉄系の最小規格であるスマート・リニアメトロについて検討 ⇒ 中量軌道の導入による事業費の削減効果等について検討（R3～）
需要等の見極め	H29-R1調査で一定の需要は確認できたものの、需要動向の前提となる沿線まちづくり等について整理する必要あり ⇒R2調査で沿線まちづくりについて、将来開発計画等の動向を整理（再開発方針等）
中量軌道の導入	地下鉄の事業費縮減策に係る検討結果を踏まえて検討 ⇒ 中量軌道の特性・課題・概算事業費を整理（R3・R4）
整備方策	上記三項目の検討結果を踏まえて検討

14

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(1) 令和4年度 調査項目

過年度整理した検討の方向性を踏まえ、以下の調査を実施

◆「高額な事業費」の課題について

答申で示された中量軌道システム（地上系）の導入について概略検討

項目	地上系		高架系	
	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)	モノレール (ゴムタイヤ式カゴウェイシステム)	新交通システム (ゴムタイヤ式カゴウェイシステム)
イメージ	 福井鉄道	 新潟交通連接バス	 多摩モノレール	 ゆりかもめ
最大輸送量 (定員)	4,650人/時	3,900人/時	12,000人/時	10,500人/時
概算事業費	50億円/km	20億円/km	約280-300億円/km	約260~280億円/km
主な課題	道路車線・幅員に影響又は新たに用地取得が必要	定時性を確保するため、専用レーンの設置が必要（道路車線等に影響あり）	道路車線・幅員に影響また道路拡幅伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差点や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要	
コスト削減案	軌道敷防震化/ゴムタイヤトラムの導入/信用乗車方式導入 等		支障用地及び建物補償の削減/駅舎規模の縮小/車両基地規模の縮小	

16

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(2) 中量軌道等（地上系）の導入における概略検討

【視点】

交通輸送システムの違い等を踏まえ、事業費・課題等を検討

本検討では地上系の中量軌道等の **LRT** と **BRT** について検討を実施

(LRT) 次世代型路面電車システム

・福井鉄道



・芳賀・宇都宮 LRT



(BRT) 高速基幹バスシステム

・東京 BRT



・新潟交通連接バス



【検討項目】

- ①線形・導入施設の検討 ⇒ LRT・BRTの特徴を比較、導入施設等を整理
- ②単価の設定 ⇒ 過去の類似実績に基づいた単価の設定
- ③概算事業費の算出 ⇒ 概算事業費を算出
- ④課題の整理 ⇒ 今後も検討が必要な項目を整理

18

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(2) 中量軌道等（地上系）の導入における概略検討

① 導入施設の検討

○LRT・BRTの特性についてそれぞれ比較して条件を整理

		LRT	BRT
インフラ部	専用レーン	最低幅員：単線3m以上、複線6m以上 (センターポール（電線線を吊るための柱）を設ける場合、電車柱設置に必要な幅を加える必要あり)	幅員6m（3m×上下線）分の半たわみ舗装
	停留所	幅：相対配置→1.5m以上、島式配置→2.0m以上 延長：定義なし（車両長によって異なる）	幅4m・延長40mの停留所を設置 ※幅員40m以下の道路は道路拡幅が必要
	交差点改良等	軌道敷設位置が片側敷設・両側敷設の場合は必要	交差点で左折箇所内の輪差対策
インフラ外部	車両	需要量によって異なる (宇都宮LRTは3両編成、約30m)	車両長18mの2連節バス
	システム	LRT信号システム、運行管理システム、停留所設備等	運行管理システム、バス停の設備等
	車庫	編成数165両を想定 設置箇所は検討せず	213台を想定 設置箇所は検討せず
輸送力		・150人/1編成 ・ピーク時、2本/時間	・約120人/1編成 ・ピーク時、2本/時間

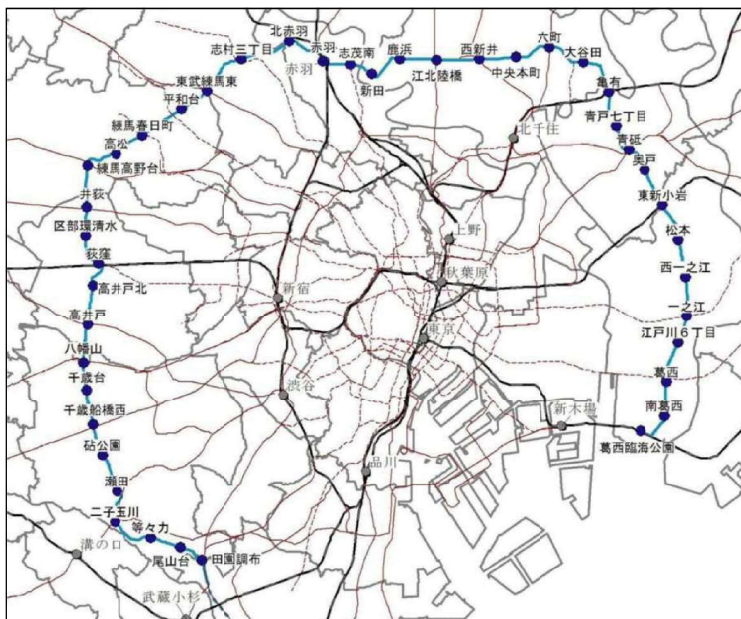
19

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(2) 中量軌道等（地上系）の導入における概略検討

① 導入施設の検討

○過年度調査を基に駅配置とルートを設定



※R2年度調査より抜粋（地下鉄検討ルート）

◆ 過年度調査の考え方

- ・導入空間は道路内を基本とする
- ・放射路線との接続（乗換利便性）を最大限考慮した位置とする
- ・駅間はおおむね1～2kmとする（一般的な地下鉄の駅間距離）
- ・鉄道不便地域の解消、環状方向の需要が見込まれる位置に駅を設置

20

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(2) 中量軌道等（地上系）の導入における概略検討

② 単価の設定 (LRT)

概算事業費	測量費・土木費・軌道・停留所・信号設備・変電所等	・宇都宮LRTの実績を基に設定（円/km）
	用地費	・停留所拡幅部の公示地価平均値より設定（円/m ² ）
	車庫・車両検査修繕施設	・宇都宮LRTの実績を基に設定（円/km）
	車両	・宇都宮LRTの実績を基に設定（円/km）

(BRT)

概算事業費	専用レーン整備・停留所工事費・交差点改良	・標準的な道路工事施工実績を基に設定、専用レーン（円/km）・その他（円/箇所）
	用地費	・停留所拡幅部の公示地価平均値より設定（円/m ² ）
	車両	・車両長18mの2連接バスを想定（円/台）
	システム・信号制御・車庫・停留所設備等	・運行管理システム（円/台）やPTPS（円/箇所）、車庫用地費（円/m ² ）やスマートバス停（円/箇所）等の導入費を想定

3 令和4年度の調査検討内容及び結果

(3) まとめ

【中量軌道等の導入における概略検討】

調査の結果、中量軌道（高架系）の概算事業費は、全周で約1.5兆円～1.9兆円。

中量軌道（地上系）の概算事業費は、全周で約1200～3000億円。

導入にあたっては、ルートや構造上の課題、交通需要を整理・深度化することが必要。

項目	地上系		高架系	
	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)	モノレール (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)	新交通システム (ゴムタイヤ式ガイドウェイシステム)
イメージ				
最大輸送量 (定員)	4,650人/時	3,900人/時	12,000人/時	10,500人/時
概算事業費	約50億円/km	約20億円/km	約280-300億円/km	約260～280億円/km
主な課題	道路車線・幅員に影響又は新たに用地取得が必要	定時性を確保するため、専用レーンの設置が必要（道路車線等に影響あり）	道路車線・幅員に影響また道路拡幅に伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差点や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要	
コスト削減案	軌道敷防塵化/ゴムタイヤトラムの導入/信用乗車方式導入 等		支障用地及び建物補償の削減/駅舎規模の縮小/車両基地規模の縮小	
今後必要な検討項目	中量軌道システムの導入を想定した場合における需要予測検討の実施 →必要車両数や車両基地規模の縮小に直結			





4 今後の進め方

経緯

R 2 地下鉄系システムのコスト縮減検討 → 既往調査のまとめ

R 3～4 中量軌道システムの導入検討 → 新規の検討開始

検討過程
が異なる。

地下鉄系システム	項目	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リニアメトロ) (鉄輪・鉄レールシステム)
	イメージ				
	最大輸送量 (定員)	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
	定時性	道路交通に影響されない			
	概算事業費	150～250億円/km (検討当初想定)	207億円/km (H23調査・198号答申採用)	174億円/km (H24調査)	154億円/km (R2調査)
主な課題	事業費が高額 (約1.1～1.5兆円) ※近年の事例では290～450億円/km以上となっている			輸送力が地下鉄の中では小さい。	

中量軌道システム等	項目	モノレール (ゴムタイヤ式がトクウェアシステム)	新交通システム (ゴムタイヤ式がトクウェアシステム)	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)
	イメージ				
	最大輸送量 (定員)	12,000人/時	10,500人/時	4,650人/時	3,900人/時
	定時性	道路交通に影響されない		信号処理など道路交通の影響あり	
	概算事業費	約280～300億円/km (R3調査)	約260～280億円/km (R3調査)	約50億円/km (R4調査)	約20億円/km (R4調査)
主な課題	道路車線・幅員に影響また道路拡幅伴うため用地・建物補償費が比較的高額、今後立体交差部や大規模河川の渡河を考慮した精査が必要		道路車線・幅員に影響又は新たに用地取得が必要、事業費が比較的高額		定時性を確保するため、専用レーンの設置が必要 (道路車線等に影響あり)

25

4 今後の進め方

【令和4年度】

地上系中量軌道の導入検討と合わせて、「需要予測・収支採算性検討」を始めとする**今後の調査計画について、関係9区にて協議**

【論点整理】

- ・ 区部環は、約60kmの長大路線で、導入空間やその地価を始め、既存の移動手段・距離・量にいたるまで、**地域ごとに特性が多様**
- ・ 地下鉄系と中量軌道系とでは、調査における検討時期・検討深度や**検討と条件 (整備水準・サービス水準) 等が、大きく異なる**
- ・ 今後のシステム比較に向けて、**既往調査結果の整理・調整が必要**

【令和5年度】

- ・ **区間別に、課題整理や優位性の高いシステム抽出 (複数) を実施**
- ・ システムごとの与条件等を揃え、**特徴や導入費用の比較表を作成**
- ・ 比較検討に向けて、**需要条件 (速達性、乗換時間・回数等) を整理**
- ・ 上記を踏まえた**令和6年度以降の調査計画の精査を実施**

26

4 今後の進め方

H28

H29

H30

R01

R02

R03

R04

R05

1～3年後

3～5年後

5～10年後以降

■ 交通政策審議会第198号答申

■ 区部環地域における
移動手段・移動距離・移動量を把握
(国勢調査・H20PT結果分析)

■ スマート・リニアメトロのコスト削減策検討
■ 区部環沿線まちづくり状況の整理

■ 中量軌道（モノレール・新交通）の概略検討
■ 中量軌道（LRT・BRT）の概略検討
■ 区間別・システム別に
需要予測、収支採算性、
費用便益比等比較調査

■ 検討対象区間・システムの整理
令和6年度以降の調査計画の精査



区間別・システム別
比較のイメージ（例）

- 【凡例】
- SLIM ■
 - モノレール ■
 - AGT ■
 - LRT ■
 - BRT ■

■ 区部環ネットワークのあり方を再整理

■ 区間別・システム別導入システム検討の深度化

■ 事業計画（案）まとめ

■ 次期答申

■ 区部環ネットワークの構築に向けた事業の推進

地下鉄既往調査の深度化
については、一定の決着

答申に
示された
新たな
比較検討
に着手