

## 参考資料 1

第3回委員会の主な質問・意見に対する対応

## 1) 輸送能力の試算条件について

(参考：前回資料より) 各交通システムの輸送力

BRT	LRT	小型モノレール
3,450 人/時	3,600 ~ 6,750 人/時	3,900 ~ 8,250 人/時

上記は、他都市の事例等より、以下の条件設定において算出したものである。

BRT	LRT	小型モノレール
<ul style="list-style-type: none"> <li>車両編成：2両連節 (ノンステップ接続バス)</li> <li>乗車定員：115人/編成</li> <li>運行間隔：2分ヘッドと設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両編成：2両/編成</li> <li>乗車定員：120人/編成</li> <li>運行間隔：2分ヘッドと設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両編成：2両/編成</li> <li>乗車定員：130人/編成</li> <li>運行間隔：2分ヘッドと設定</li> </ul>

○輸送力:3,450 人/時	○輸送力:3,600 人/時  ○最大輸送力: 6,750 人/時 (5両/編成の場合)	○輸送力:3,900 人/時  ○最大輸送力: 8,250 人/時 (4両/編成の場合)
----------------	-------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------

※ LRTの最大輸送力は、5両編成(広島市グリーンムーバマックスの車両を参考とした)で定員150%乗車した場合。

※ 小型モノレールの最大輸送力は、4両編成車両で定員の150%乗車した場合。

### ●広島電鉄ムーバマックス



(写真出典)「グリーンムーバマックス」広島電鉄発行パンフレット

## 2) イベント時の公共交通需要について

上記実績では、シャトルバス平均輸送人員が概ね 2 千人／片側（平均観客動員数が概ね 27,000 人）であり、シャトルバスの最大輸送人員が 3,900 人程度／片側（最大観客動員数：41,000 人）である。公共交通の分担率はともに概ね 1 割弱である。

シャトルバス輸送人員(平成 22 年 4 月 3 日～12 月 4 日までの 20 試合の平均)

【平成22年度 臨時配車輸送実績報告書より(新潟交通提供)】

平均輸送人員(人)	万代シティバスセンター ～新潟スタジアム			新潟駅南口 ～新潟スタジアム		
	往路	復路	小計	往路	復路	小計
	28	120	148	2,192	2,014	4,206

### 参考: イベント開催時の集客について

#### 東北電力ビックスワンススタジアム（H22 年シーズン）の実績

	日時			対戦相手	観客動員数
1	平成 22 年	4 月	3 日	大宮アルディージャ	24529 人
2	平成 22 年	4 月	10 日	浦和レッズ	32485 人
3	平成 22 年	4 月	24 日	サンフレッチェ広島	24146 人
4	平成 22 年	5 月	5 日	横浜 F・マリノス	41002 人
5	平成 22 年	5 月	15 日	モンテディオ山形	35858 人
6	平成 22 年	5 月	26 日	京都サンガ F・C (ナビスコ)	14728 人
7	平成 22 年	5 月	29 日	大宮アルデ (ナビスコ)	21916 人
8	平成 22 年	7 月	17 日	セレッソ大阪	34206 人
9	平成 22 年	7 月	31 日	F C 東京	36910 人
10	平成 22 年	8 月	17 日	清水エスパレス	30076 人
11	平成 22 年	8 月	21 日	川崎フロンターレ	36553 人
12	平成 22 年	9 月	5 日	天皇杯 2 回戦	5664 人
13	平成 22 年	9 月	11 日	ガンバ大阪	30832 人
14	平成 22 年	9 月	19 日	京都サンガ F・C	29848 人
15	平成 22 年	10 月	9 日	町田ゼルビア	5645 人
16	平成 22 年	10 月	17 日	名古屋グランパス	32754 人
17	平成 22 年	10 月	31 日	鹿島アントラーズ	30130 人
18	平成 22 年	11 月	14 日	ヴィッセル神戸	19152 人
19	平成 22 年	11 月	23 日	ベガルタ仙台	24928 人
20	平成 22 年	12 月	4 日	湘南ベルマーレ	27389 人

平均 26, 937 人

(出典) 株式会社アルビレックス新潟ホームページより

### 3)【参考】走行路の設置位置について

#### ● 軌道敷設位置のバリエーション

道路中央部への軌道敷設による道路中央走行方式が一般的であるが、今後は、路側走行方式（両側敷設、片寄せ敷設）も視野に入れ、沿線状況や交通ニーズ等に応じて望ましい軌道敷設形態を選択することが考えられる。

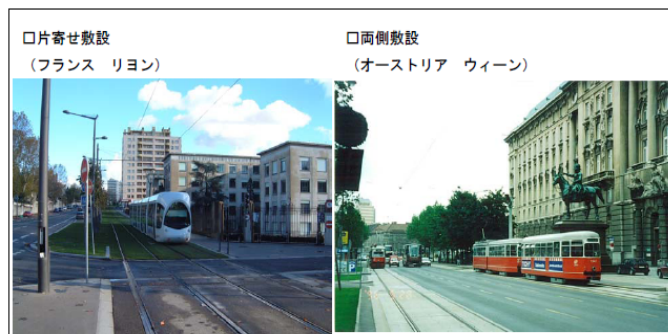
軌道敷設位置は、軌道建設規程において道路中央部への軌道敷設が原則とされていること、自動車交通と調和しやすいこと等から、わが国の路面電車においては道路中央走行方式が一般的である。

今後は、沿道まちづくりとの一体性、バリアフリー性等の向上、道路空間の有効活用等の観点から、欧米に多数みられる路側走行方式（両側敷設、片寄せ敷設）も視野に入れ、沿線状況や交通ニーズ等に応じて望ましい軌道敷設形態を選択することが考えられる。

■ 軌道敷設位置の利害損失

		中央敷設	片側敷設	両側敷設
軌道敷設位置				
	特徴	道路交通への影響や、沿道へ影響を小さくしやすい	中央敷設と両側敷設の中間的特性	停留場の導入空間が小さくでき、利用者のアクセシビリティや利便性を高めやすい
	メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道の右左折時にも交差点処理との調和が比較的容易</li> <li>・沿道に与える影響が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯などの空間を有効活用して停留場空間を確保することができる</li> <li>・一方の停留場で、利用者のアクセシビリティが良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留場で、利用者のアクセシビリティが良い</li> <li>・植樹帯などの空間を有効活用して停留場空間を確保することができる</li> <li>・違法駐車削減が期待できる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留場へのアクセスに道路横断が伴う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道の右左折部での軌道曲線半径の確保等のため、交差点が大きくなる（又は歩道の角切等を要する）</li> <li>・沿道の荷さばき、駐車などの調整が必要</li> <li>・軌道と車道が対面通行</li> <li>・相方向運行時に、車道側の停留場へのアクセスには道路横断を伴う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道が右左折する交差点内における交通処理が複雑</li> <li>・軌道の右左折部での軌道曲線半径の確保等のため、交差点が大きくなる（又は歩道の角切等を要する）</li> <li>・沿道の荷さばき、駐車などの調整が必要</li> <li>・相方向運行では反対側の歩道からの停留場へのアクセスには道路横断を伴う</li> </ul>	
事例	日本	多数	高知などの一部区間	岡山（センターポール化工事期間中のみ）
	海外	多数	ナント、ルーアン、ストラスブール、ザールブリュッケン	ウィーン、トリノ

海外における路側走行方式の事例



(出典)「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」(社)日本交通計画協会 平成17年10月