

(10) 新交通アクセスの事例検討 1 (新交通システム)

- ① 新交通システムとしては、地下鉄と比較し事業費が安価な都市モノレールが採用されてきたが、国内では実績はないものの、自治体にて都市型ロープウェイ等の導入を検討する動きが出てきている。
- ② 新交通システムの概算事業費は、モノレールは90億円/km、ロープウェイは50～60億円/kmであり、多大な費用を要する。

表図 2(2)-5 新交通システムの概要

新交通システム	概要	実績	概算単価	特徴
都市モノレール	1本の軌条により進路を誘導されて走る軌道系交通機関である。道路交通に支障を与えないで人々を輸送する交通システム。	全国で10路線の導入実績あり。	90億円/km	国内で実績のある交通機関である。 運行されている路線の日平均輸送人員は、6,400人/日・kmであり、ある程度人口が集積した地域に導入する必要がある。
都市型ロープウェイ	通勤通学などに使える街の中のロープウェイである。	海外の都市で導入実績あり。 国内では実績なし。	50～60億円/km	海外では実績があるものの、国内での導入実績はなく、詳細な機能が不明である。 事業費は10億円/km以上等の紹介がみられるが、近年の情報では50～60億円/km程度と予想される。

(11) 新交通アクセスの事例検討2 (新交通システム)

表 2(2)-6 新交通システムの導入事例と事業費

路線名	愛称	営業キロ (km)	事業費 (億円)	開業年
伊奈線	ニューシャトル	12.7	-	1983
山口線	レオライナー	2.8	-	1985
ユーカリが丘線	ユーカリが丘線	4.1	-	1982
日暮里・舎人ライナー	日暮里・舎人ライナー	9.8	-	2008
東京臨海新交通臨海線	ゆりかもめ	14.8	1,713	1995
金沢シーサイドライン	シーサイドライン	10.6	589	1989
南港ポートタウン線	ニュートラム	6.9	442	1981
南港・港区連絡線	ニュートラムテクノポート線	1.3	248	1997
ポートアイランド線	ポートライナー	10.8	427	1981
六甲アイランド線	六甲ライナー	4.5	380	1990
広島新交通1号線	アストラムライン	18.4	1,552	1994
桃花台線	ピーチライナー	7.7	322	1991

※南港・港区連絡線は、2005年に南港ポートタウン線に譲渡・貸与

※桃花台線は、2006年に事業廃止

※建設キロあたりの事業費は90億円

資料：「普及型交通システムの検討中間報告書(案) (社)日本交通計画協会」を基に作成

表 2(2)-7 都市型ロープウェイ事業費

路線	規模	参考資料
エミレーツ・エア・ライン (ロンドン)	単価 : 61.4億円/km 事業費 : 67.5億円 (4,500万ポンド) 延長 : 1.1km	(一財)自治体国際化協会ロンドン事務所
江東区都市型ロープウェイ構想 (江東区)	単価 : 53.8億円/km 事業費 : 215億円 延長 : 4km	江東区長発言等
【参考】東豊線	単価 : 259.9億円/km	札幌市

■新交通システム



資料：(社)日本交通計画協会HP

■都市型ロープウェイ



資料：札幌丘珠空港の役割と将来像 丘珠研究会

※令和元年12月追記：路面電車(LRT)の概算事業費 約20~40億円/km (まちづくりと一体となったLRT導入ガイドライン(社団法人 日本交通計画協会 発行)より)