

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議（第3回）

令和7年1月31日

目次

1. 第3回会議で検討する路線の概要
 2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性
 3. 関係自治体の現状とまちづくり
 4. 移動需要につながる施設等の現状
- (参考) 観光地における交通の事例

1. 第3回会議で検討する路線の概要

1. 1 延伸を検討する路線概要

- 日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールの路線概要を以下に示した。
- 日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールは、東京12号線、東京8号線と比べると編成定員は少ない。
(東京12号線：780人(8両編成)、東京8号線：1,518人(10両編成))

路線名	日暮里・舎人ライナー	路線名	多摩都市モノレール
営業区間	日暮里～見沼代親水公園	営業区間	上北台～多摩センター
営業キロ	9.7 km	営業キロ	16.0 km
編成定員	262人(5両編成)	編成定員	412人(4両編成)
運行間隔	朝ラッシュ時の運転間隔：3～4分 日中：3～7分	運行間隔	朝ラッシュ時の運転間隔：4～11分 日中： 7～10分



1. 第3回会議で検討する路線の概要

1. 2 既設線のこれまでの経緯

これまでの経緯（日暮里・舎人ライナー）

- S60.7 答申第7号において、新交通システム等の導入を答申
- H8.8 都市計画決定
- H9.10 工事施行認可取得
- H19.10 特許譲渡許可（東京都地下鉄建設株式会社から東京都交通局への譲渡）
- H20.3 特許譲渡・開業

これまでの経緯（多摩都市モノレール）

- H1.9 モノレール専用道都市計画決定
- H2.6 工事施行認可（立川北駅～上北台駅）
- H3.9 工事施行認可（立川北駅～多摩センター駅）
- H10.11 I期区間（立川北駅～上北台駅）開業
- H12.1 II期区間（立川北駅～多摩センター駅）開業
- H28.4 答申第198号に上北台～箱根ヶ崎が位置付け
- R5.1 「未来の東京」戦略 Version up 2023において、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸は、国際競争力を高める、陸海空の都市基盤を整備する事業の一つに位置付け
- R6.7 軌道事業特許申請（上北台～箱根ヶ崎）

日暮里・舎人ライナー 路線図



多摩都市モノレール路線図



1. 第3回会議で検討する路線の概要

1. 3 各交通システムの概要

・新交通システム（日暮里・舎人ライナー）

新交通システムは、高架上等の専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行する交通システム。専用軌道のため定時性が確保でき、バスやLRTでは不十分な**中量の輸送需要**に適している。

・モノレール（多摩都市モノレール）

主として道路に架設される**1本の軌道桁に跨座又は懸垂して走行**する車両によって人又は貨物を運送する交通システム。都市形態や需要量に応じて、複線、単線、ループなどさまざまな線路形態が可能であり、バスやLRTでは不十分な**中量の輸送需要**に適している。

・LRT

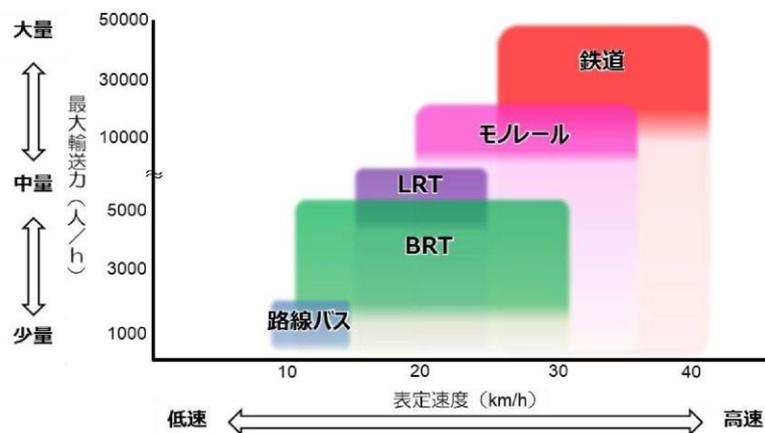
LRTとは、Light Rail Transitの略で、**低床式車両(LRV)の活用**や軌道・電停の改良による**乗降の容易性、定時性、速達性、快適性**などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム。

・BRT

走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、**従来のバスよりも高度な性能を発揮**し、他の交通機関との接続性を高め、高い利便性を提供する次世代のバスシステム。主に既存道路を走行空間とするため、**建設コストを低減**でき、ルート設定の自由度が高い。**PTPS（公共車両優先システム）、専用道、専用レーン**等により、**速達性や定時性が確保**できる。

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
導入費用	高価	（傾斜）			安価
※ルート設定の特性	固定度高	（傾斜）			自由度高

※ ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。



2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性

2. 1 令和2年度 公共交通の利便性向上検討会議 結果概要

2. 1. 1 各路線に関する課題の整理と取組の方向性

(日暮里・舎人ライナー)

① 延伸ルート of 絞り込み

複数のルートでそれぞれ事業効果や建設コスト・工期等を検証し、延伸ルートを絞り込んでいく。

② 混雑への対応

新型コロナウイルス感染症が収束した後の利用者需要の変化も見据え、延伸の根元となる都内の輸送力増強の可能性を検討していく。

③ 次期答申に向けた道筋の整理

次期答申に向け、延伸ルートの絞り込み過程において沿線自治体の機運醸成を図りつつ、答申への道筋を整理していく。

(多摩都市モノレール)

① 延伸ルートの絞り込み

多摩湖などの地域資源に交通インフラがどのように関わることができるか検討を進めるとともに、事業効果や建設コスト等を検証する。

② 次期答申に向けた道筋の整理

次期答申に向け、延伸ルートの絞り込み過程において沿線自治体の機運醸成を図りつつ、答申への道筋を整理していく。

③ 都内区間の整備状況を踏まえた調整

東京都内における導入空間の整備の進捗状況を注視しながら、延伸ルート等について調査検討を進めていく。

2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性

2. 1. 2 令和3年度～令和6年度の県調査概要

■ 日暮里・舎人ライナー

調査年度	調査概要
令和3年度	○ 延伸ルートの調査 埼玉県内への延伸について複数のルートを調査し、各ルートにおける延伸距離や延伸の支障となる物件等の特性を整理した。
令和4年度	○ 複数ルートの導入空間確保に関する調査 複数のルートについて、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の可否について調査し、留意すべき点はあるものの、技術的には可能であることを確認した。
令和5年度	○ 複数ルートの延伸効果に関する調査 複数のルートについて延伸効果を調査し、鉄道ネットワーク全体の時間短縮や鉄道空白地域の解消など、各ルートの延伸効果を整理した。
令和6年度 (調査中)	○ 車両基地及び変電所の施設規模、設置位置に関する調査

■ 多摩都市モルルール

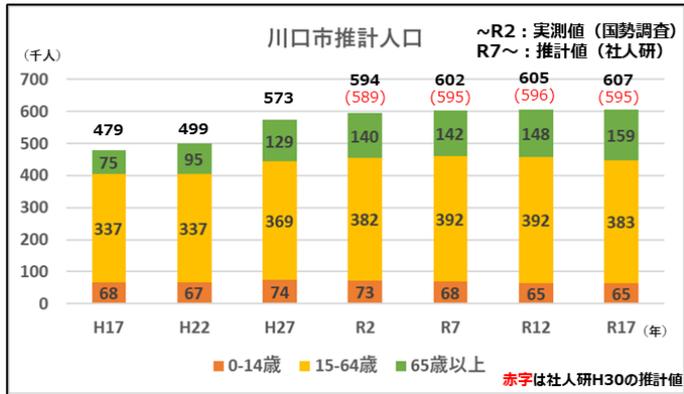
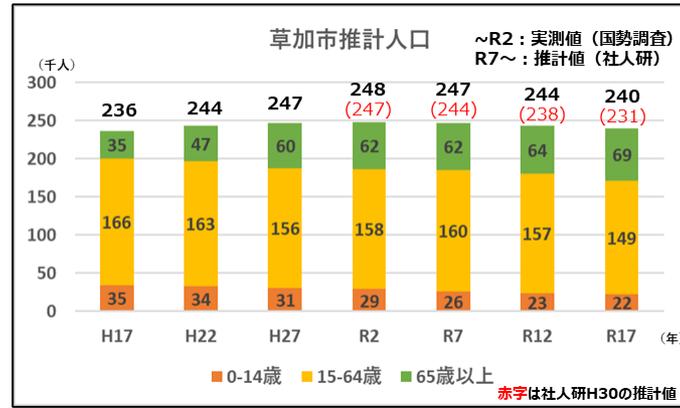
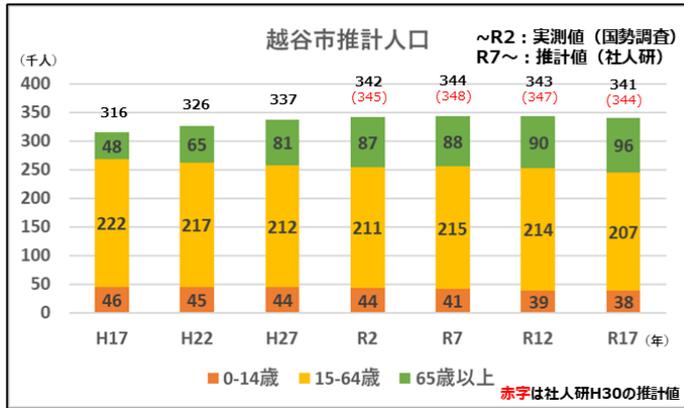
調査年度	調査概要
令和3年度	○ 延伸ルートの調査 埼玉県内への延伸について複数のルートを調査し、各ルートにおける延伸距離や延伸の支障となる物件等の特性を整理した。
令和4年度	○ 複数ルートの導入空間確保に関する調査 複数のルートについて、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の可否について調査し、留意すべき点はあるものの、技術的には可能であることを確認した。
令和5年度	○ 複数ルートの延伸効果に関する調査 複数のルートについて延伸効果を調査し、鉄道空白地域の解消、乗換回数の減少など、各ルートの延伸効果を整理した。
令和6年度 (調査中)	○ 車両基地及び変電所の施設規模、設置位置に関する調査

3. 関係自治体の現状とまちづくり

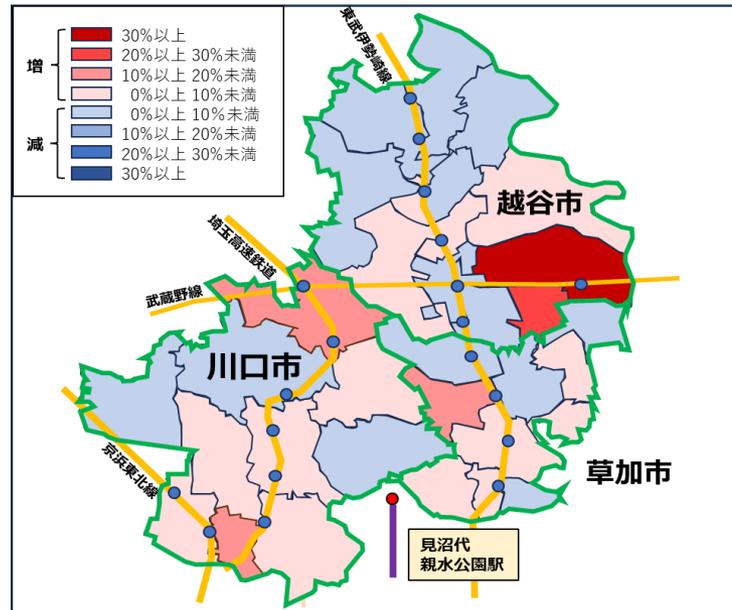
3. 1 関係自治体の人口推移

3. 1. 1 日暮里・舎人ライナー

- 日暮里・舎人ライナーを県内に延伸した場合、越谷市、川口市、草加市の3市が近隣の自治体となる。



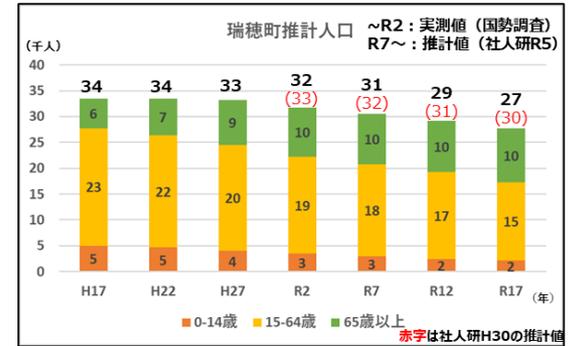
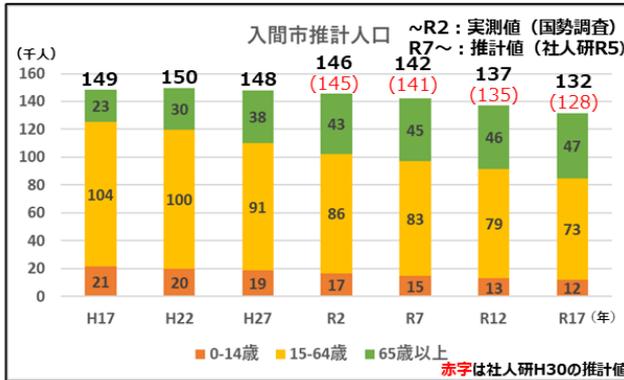
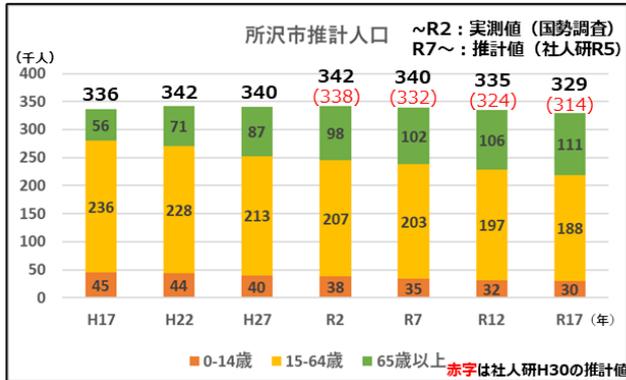
地域別人口増減率 (R6年における10年前との比較)



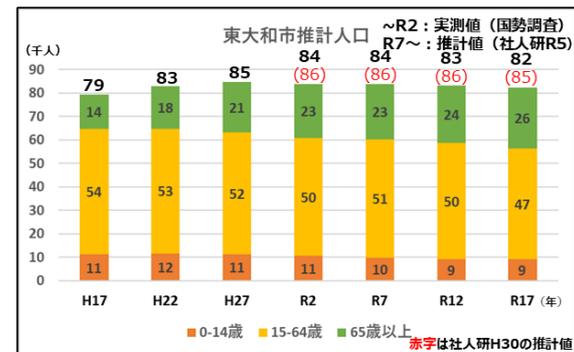
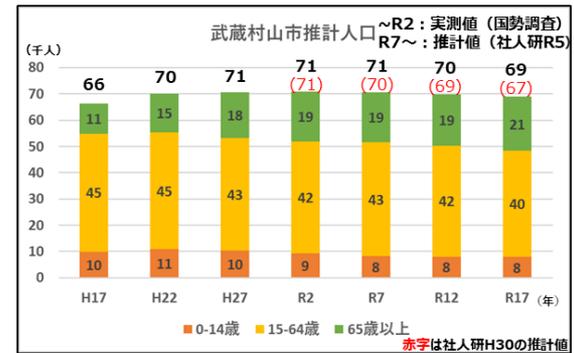
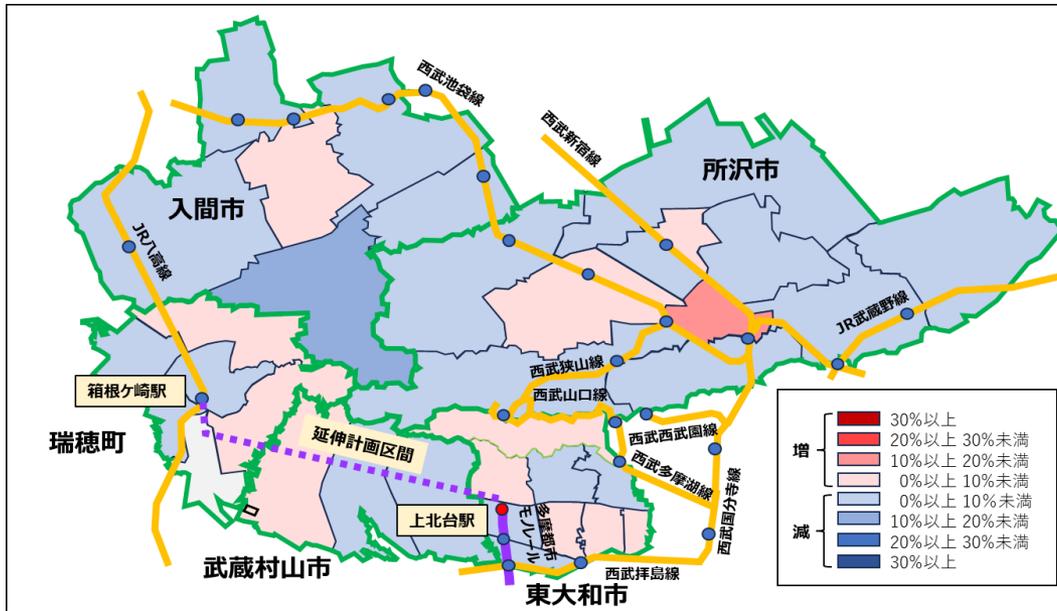
3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 1. 2 多摩都市モルール

- 多摩都市モルールを県内に延伸した場合、所沢市、入間市が近隣の自治体となる。



地域別人口増減率 (R6年における10年前との比較)



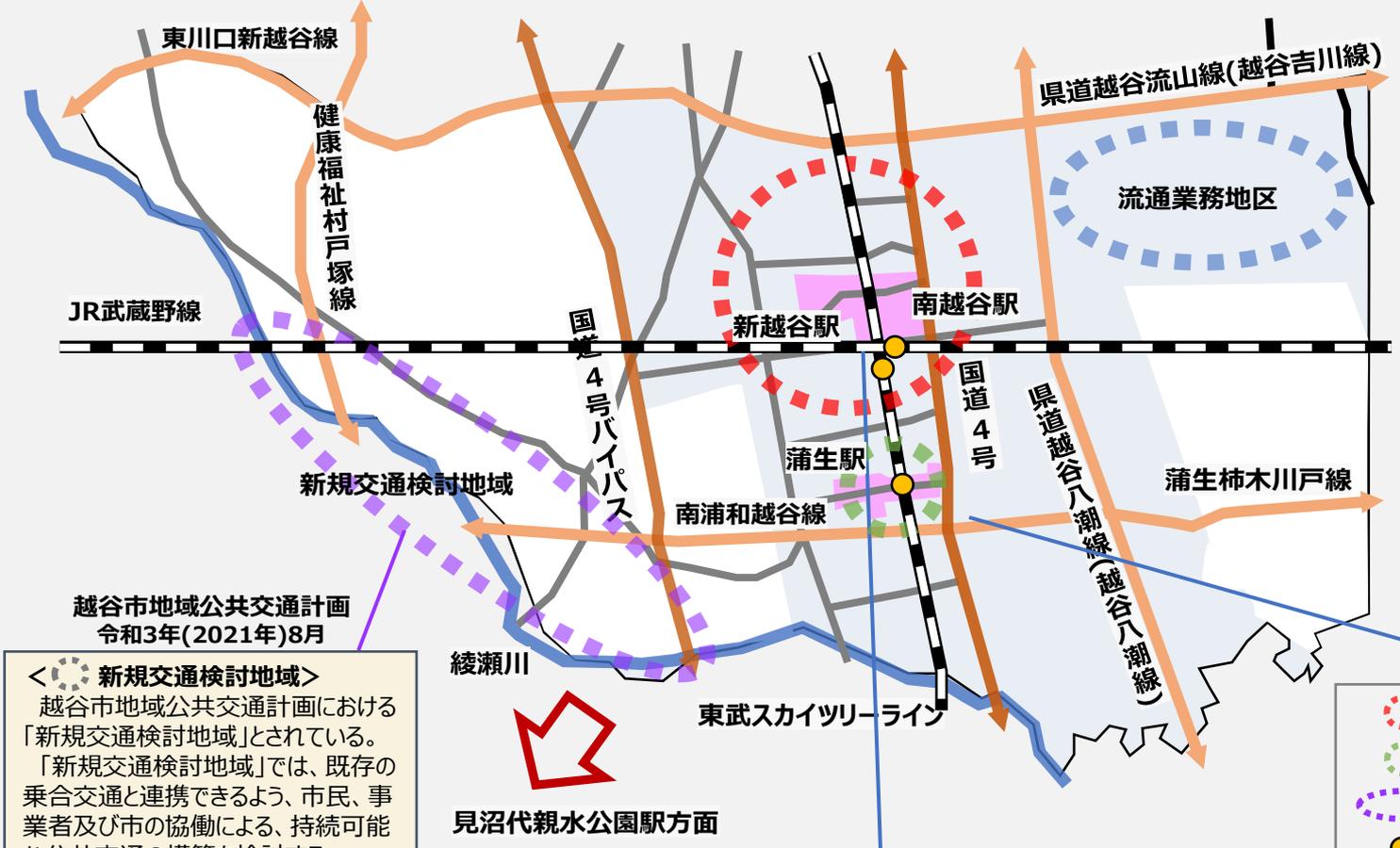
※瑞穂町は、H28年以前の結果がないため、H29年の町丁別人口統計から作成している。

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3.2 関係自治体のまちづくり（日暮里・舎人ライナー）

3.2.1 越谷市（南部）

越谷市都市計画マスタープラン（2021～2030年度）



第5次越谷市総合振興計画（2021～2030年度）

<将来都市構造の考え方>
 質の高い高密度な市街地を維持していくため、生活の拠点となる鉄道駅周辺などに暮らしを支える都市機能の集積を図るとともに、拠点と居住地が鉄道網や道路網などの多様なネットワークでむすばれた集約と連携によるまちづくりを目指す。

<生活拠点>
 蒲生駅周辺については、商業・業務機能の集積・誘導を促進し、商店街や空き店舗の活用やイベントの開催などにぎわいの創出を図り、日常生活を支える生活拠点の創出に努める。

<新規交通検討地域>
 越谷市地域公共交通計画における「新規交通検討地域」とされている。「新規交通検討地域」では、既存の乗合交通と連携できるよう、市民、事業者及び市の協働による、持続可能な公共交通の構築を検討する。

<都市拠点>
 新越谷駅・南越谷駅周辺については、行政、文化、商業・業務、医療・福祉・子育て支援機能など多様な都市機能の集積・誘導を促進し、広域的な波及効果をも発揮する高次な都市機能を有した、賑わいの創出と魅力ある市街地の形成に努める。

- 都市拠点
- 生活拠点
- 新規交通検討地域
- 鉄道・駅
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 河川
- 市街化区域
- 市街化調整区域
- 商業地域

出典：第5次越谷市総合振興計画及び越谷市都市計画マスタープラン、越谷市地域公共交通計画を基に埼玉県で作成

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3.2 関係自治体のまちづくり（日暮里・舎人ライナー）

3.2.3 草加市

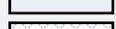
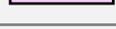
<まちづくりの目標>

市内4駅の周辺地区においては、高齢者をはじめとする誰もが快適に利用できる超高齢社会に対応した都市空間の形成をめざして、市街地開発事業等が実施された地区のポテンシャルの高さや、駅至近という交通利便性をいかながら、行政、商業、福祉、医療などの多様な機能の立地・集約を図る。また、周辺の住環境にも配慮し、まちの顔となる拠点や地域生活を支える拠点を形成する。

草加市地域公共交通計画令和6年(2024年)3月

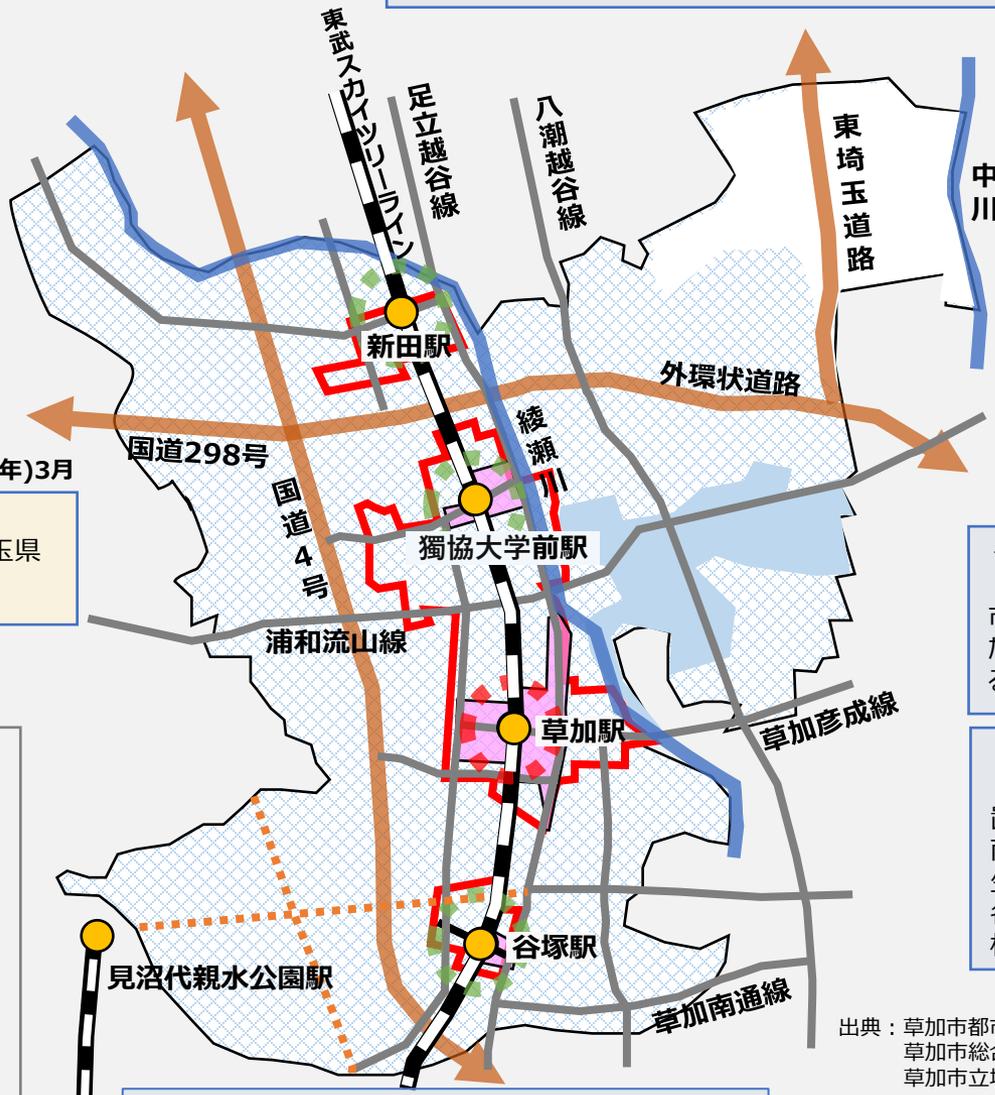
<新たな公共交通システムの導入促進>

日暮里・舎人ライナーの延伸について、埼玉県と連携した取り組みを進める。

-  都市核
-  地域核
-  鉄道
-  主要幹線道路
-  都市計画道路(未整備)
-  河川
-  市街化調整区域
-  市街化区域
-  居住誘導区域
-  都市機能誘導区域
-  商業地域

<道路・交通ネットワークの形成>

主要な都市計画道路などにより、道路・交通のネットワークの形成を図る。また、市民の利便性の向上を図るため、都市軸と連携しながら、近隣都市との交通を考慮した都市計画道路などの計画的な整備及び持続可能な公共交通網の構築や鉄道新線整備の検討に取り組む。



第4次草加市総合振興計画 (2016~2035年度)

公共交通の利便性の確保のため、事業者や関係機関との協議・調整を行うとともに、利用者増加のための利用促進活動を推進する。また、関係者とともに、地域の実情に合った公共交通の方向性を検討する。

<都市核の形成>

草加駅周辺を都市核と位置づけ、市外あるいは市内の人々を対象とした様々な機能を集約し、まちの顔となる都市空間の形成を図る。

<地域核の形成>

各駅周辺を生活圏の中心として位置づけ、アクセスの向上を図るとともに、商業・行政・コミュニティなどの地域の生活を支えるサービス機能を強化し、各駅の特徴をいかした個性的な地域核の形成を図る。

出典：草加市都市計画マスタープラン2017-2035、第4次草加市総合振興計画、草加市地域公共交通計画、草加市立地適正化計画を基に埼玉県で作成

草加市都市計画マスタープラン (2017-2035年度)

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3.2 関係自治体のまちづくり (多摩都市モルール)

3.2.4 所沢市 (西部)

所沢市都市計画マスタープラン (2021~2040年度)

所沢市地域公共交通計画
令和5年(2023年)3月

・関係機関と連携を図り、多摩都市モルールの上北台駅(東大和市)から、所沢方面への延伸に関する調査・研究を継続する。

<まちづくりの方針>

人口減少・少子高齢化が進行するなか、地域の活力を維持するとともに、市民に必要な医療・福祉、商業などの機能を確保し、各種サービスが効率的に利用できるように、一定のエリアに機能を集約するコンパクトなまちの形成を目指す。

<地域生活拠点:狭山ヶ丘駅>

・狭山ヶ丘駅との公共交通を充実させるとともに、隣接する生活圏や自治体との利便性の向上を図る。

<広域生活拠点:小手指駅>

・拠点である駅周辺への都市機能の集積や充実、にぎわいの創出、公共交通機関の利便性の向上により良好な住環境の形成を図る。

<交流拠点:西武球場前駅>

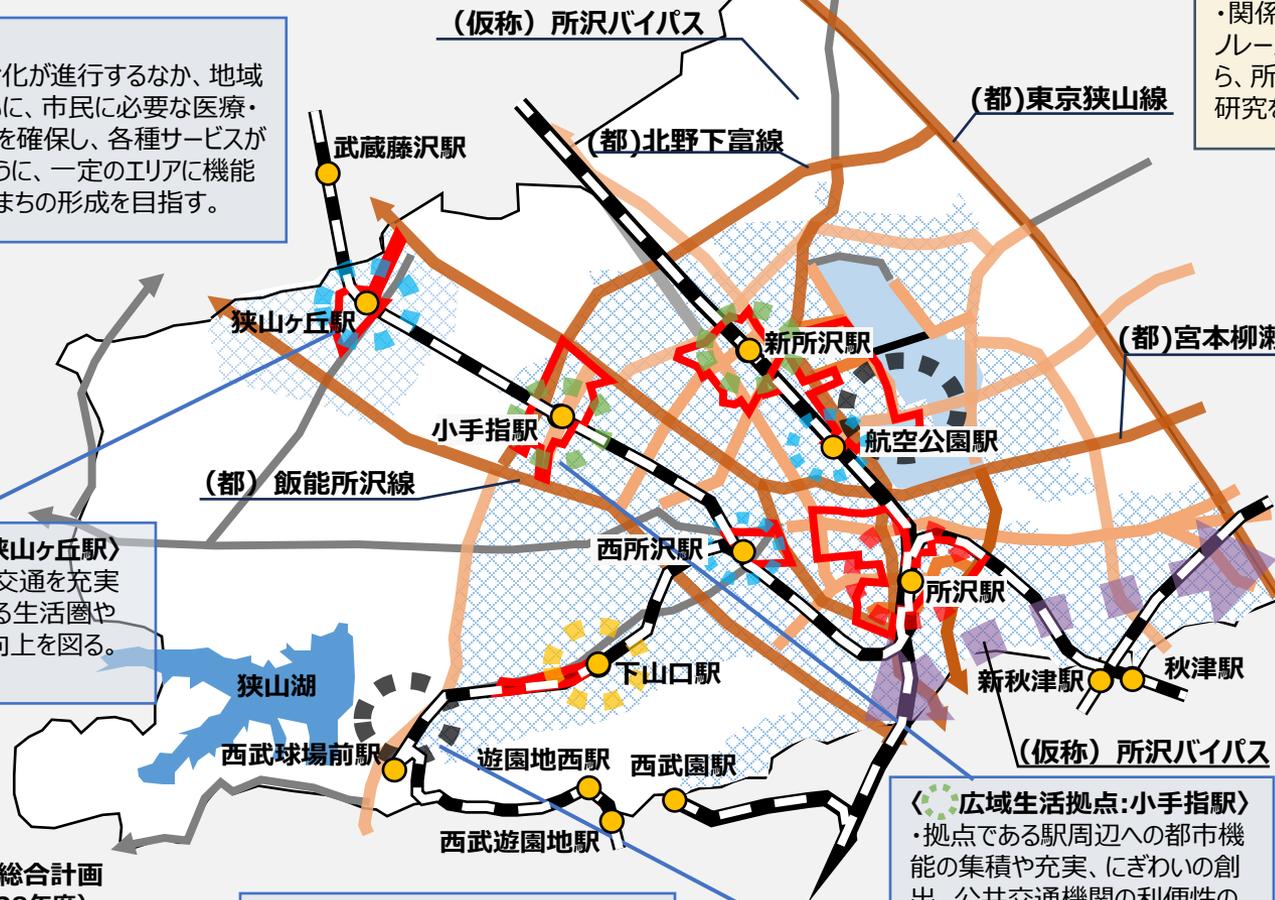
駅周辺は狭山丘陵の自然や集客施設を活用し、市内外からの多くの人が集まり、活力とにぎわいの創出を図る。

<公共交通ネットワーク>

鉄道やバスをはじめとする公共空間などを有効に活用し、住まいから近隣の都市拠点を結ぶアクセスの充実を図るなど、公共交通ネットワークを構築し、市内の各地域を相互につないでいくコンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりを目指す。

第6次所沢市総合計画
(2019~2028年度)

・地域の活性化に向け、地域特性を活かした市街地整備や住民主体の街づくりを推進する。
・市民の安心・安全で住みよい住環境を形成するため、公共交通の対策に取り組み、ネットワークとなる幹線道路の整備や歩行者空間の確保に努める。



- ⊙ 広域中心拠点
- ⊙ 広域生活拠点
- ⊙ 地域生活拠点
- ⊙ 日常生活拠点
- ⊙ その他拠点
- 鉄道・駅
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 構想道路
- 市街化調整区域
- 市街化区域
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域

出典：第6次所沢市総合計画、所沢市都市計画マスタープラン、所沢市地域公共交通計画、所沢市立地適正化計画を基に埼玉県で作成

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3.2 関係自治体のまちづくり（多摩都市モルール）

3.2.5 入間市（南部）

<まちづくりの目標>

圏央道、国道と幹線道路のネットワークの形成や鉄道、バス等の公共交通機関の充実を図るとともに、各地域の拠点を結び安全で円滑な交通網の整備をめざし、誰もが活動しやすい利便性のよいまちづくりを進める。

入間市地域公共交通計画 令和5年(2023年)3月

「利便性の高い公共交通サービスの提供」

公共交通を安心して快適に利用してもらうため、より利便性の高い公共交通サービスを提供するとともに効率性の向上に努める。

第6次入間市総合計画・後期基本計画 (令和4年度～令和8年度)

各鉄道駅や既存の公共施設等を中心とする地区を、地域住民の日常生活の利便性を高めるさまざまな機能が集積した生活拠点として形成していく。

圏央道入間インターチェンジ周辺地域を緑との調和に配慮しながら、流通系・商業系・工業系の産業が適正に配置された特定産業系拠点として形成していく。

道路のネットワークの形成・公共交通機関の充実を図り、拠点間の連携強化を図る都市構造を目指す。

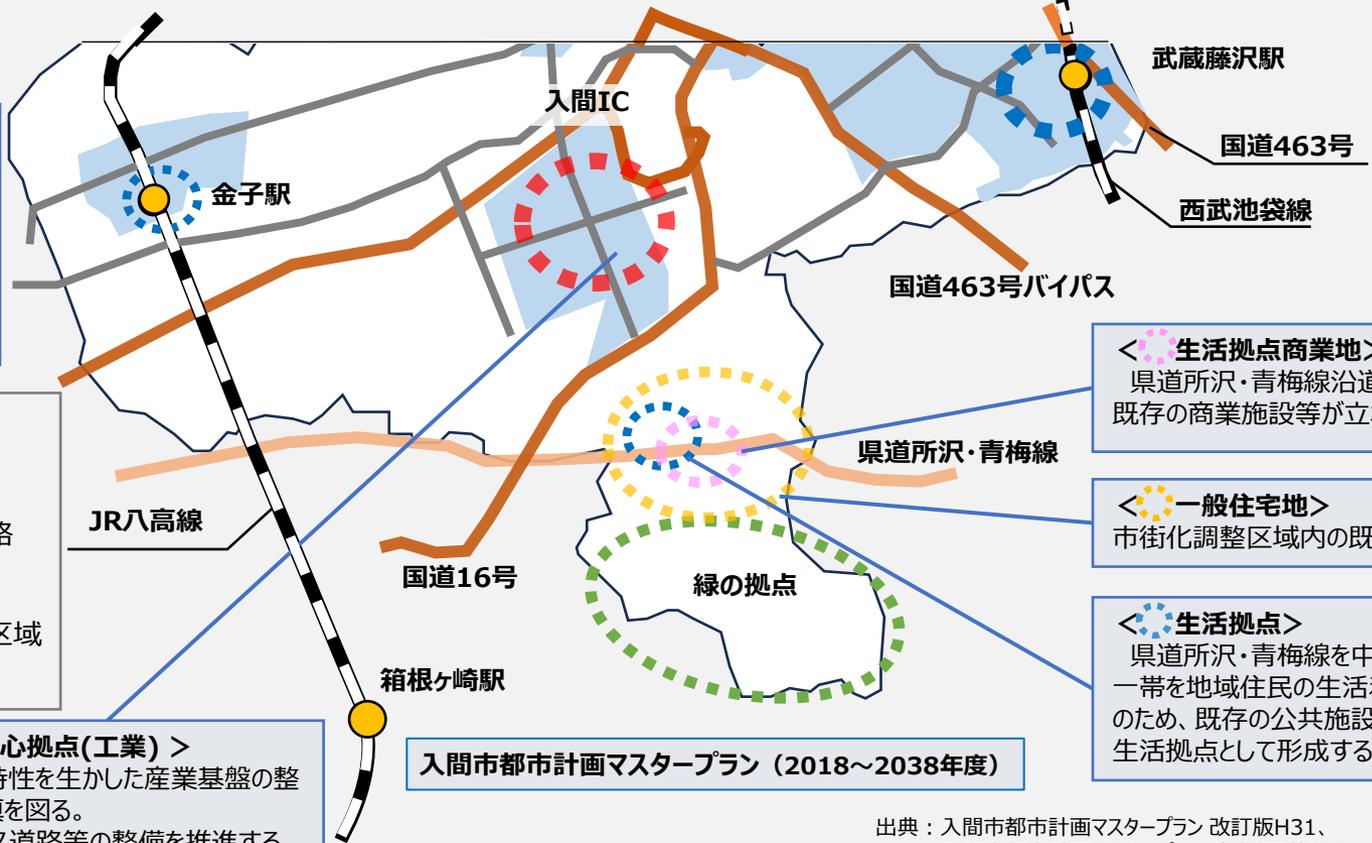
<公共交通の方針>

高齢社会への対応や市民の利便性の確保のため公共交通網の整備方針を検討し、鉄道やバスによる公共交通機関の充実に努める。



<中心拠点(工業)>

位置特性を生かした産業基盤の整備・充填を図る。
アクセス道路等の整備を推進する。
工業の中心拠点として形成を図る。



武蔵藤沢駅

国道463号

西武池袋線

国道463号バイパス

JR八高線

国道16号

箱根ヶ崎駅

県道所沢・青梅線

入間IC

金子駅

緑の拠点

<生活拠点商業地>

県道所沢・青梅線沿道の一部で既存の商業施設等が立地する地区

<一般住宅地>

市街化調整区域内の既存の住宅地区

<生活拠点>

県道所沢・青梅線を中心とする地区一帯を地域住民の生活利便性の向上のため、既存の公共施設と一体となった生活拠点として形成する。

入間市都市計画マスタープラン (2018～2038年度)

出典：入間市都市計画マスタープラン 改訂版H31、
入間市都市計画マスタープラン 改定版別紙R5、
入間市地域公共交通計画を基に埼玉県で作成

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3.2.6 多摩都市モノレール（東京都整備区間）沿線のまちづくり

- 東京都では、策定中の多摩のまちづくり戦略のプロジェクトとして、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸部のまちづくりを推進している。

考え方

各駅の特徴を生かしながら「新しい暮らし方・働き方のモデルとなり、訪れる人を呼び込むまち」を実現



まちのコンセプト

【働く】

- リモートワークを主軸として多様な働き方が選べるまち
- 特徴ある地域産業でイノベーションや活力を起こすまち

【暮らす】

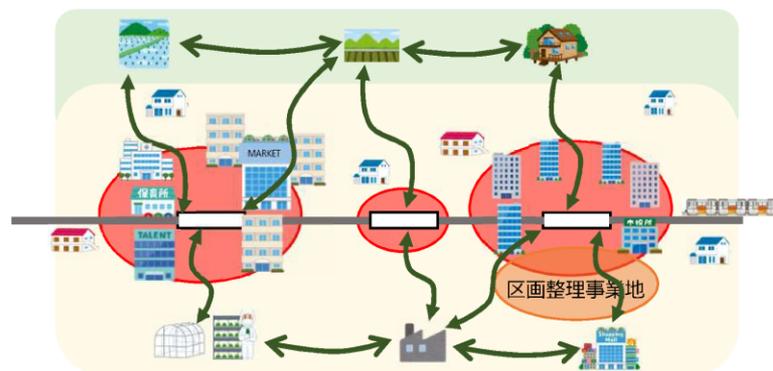
- 自然と都市の両方の利点を最大限に楽しめるまち
- 子供に愛され続け、持続的に発展するまち

【集う】

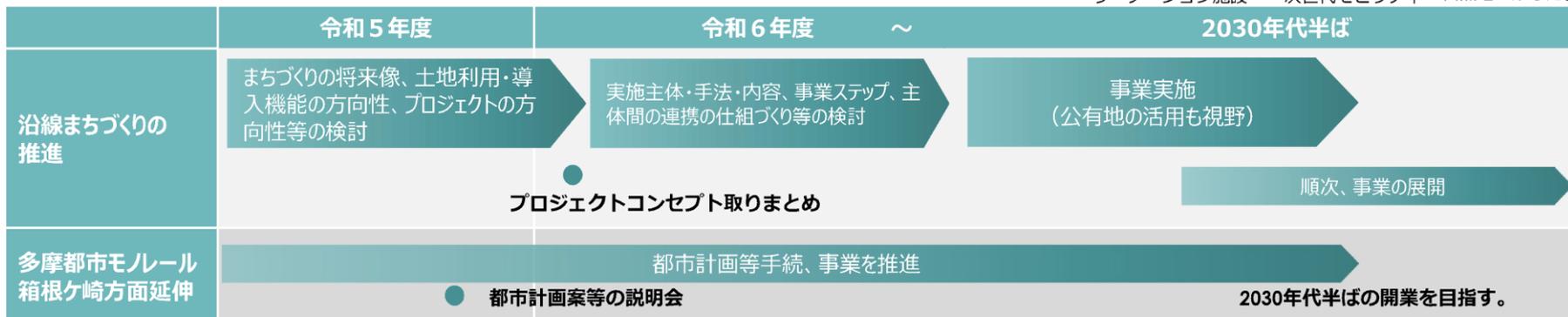
- 訪れ・滞在する人々が、地域に溶け込むまち
- ここでしか見られない風景を誰もが体験できるまち

まちの設計思想

- 駅周辺に様々な都市機能を集積
⇒ 「身近な地域で誰もが活動でき快適に暮らせるまち」をカスタマイズ
- 駅と地域とをつなぐ都市空間を確保
⇒ 自由に移動できるインフラとモビリティを標準整備



ロードマップ

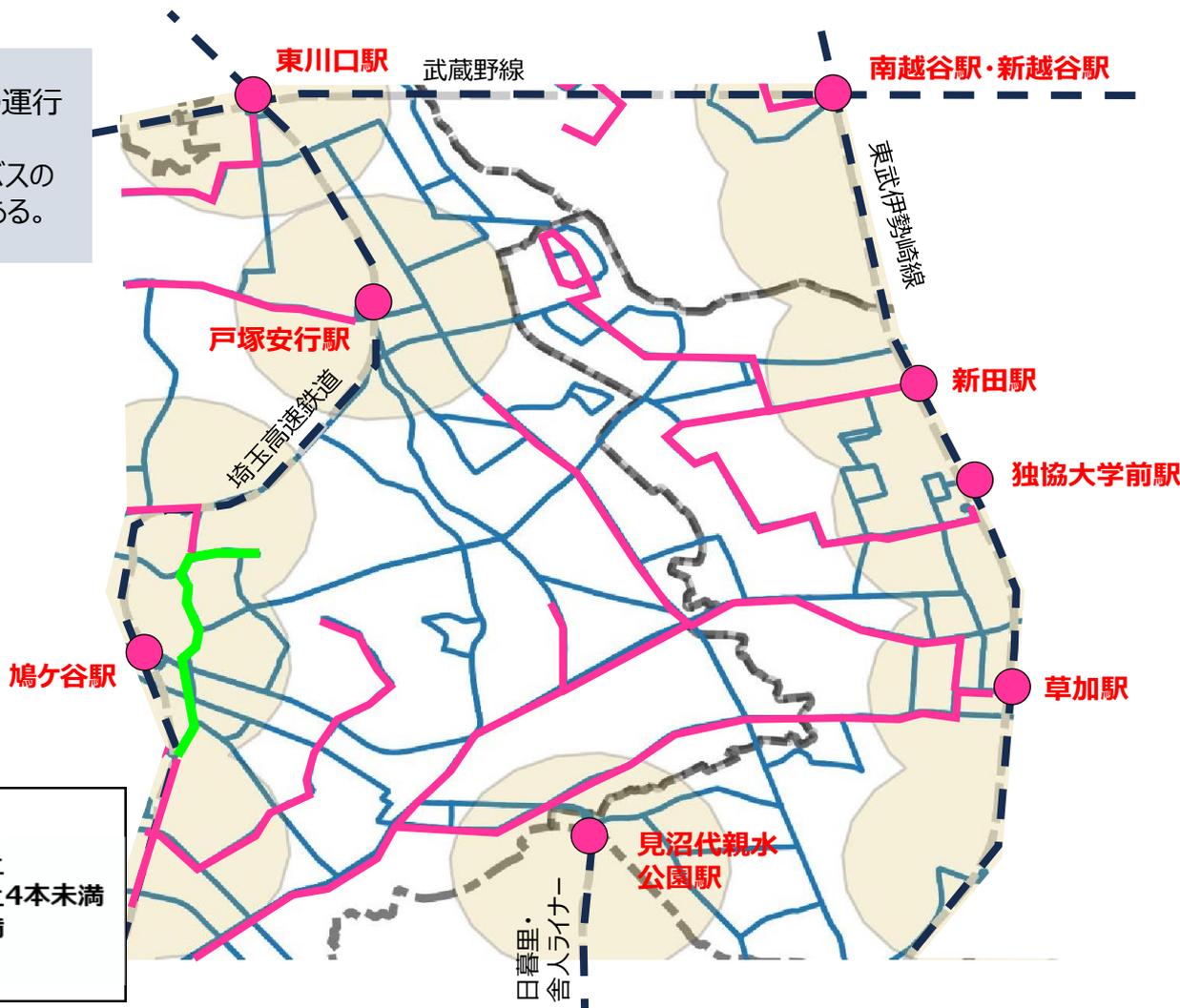


3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 3 日中の路線バスの運行状況

3. 3. 1 日暮里・舎人ライナー

- 日中（10時から16時）における路線バスの運行状況を示す。
- 見沼代親水公園駅から草加駅までの路線バスの運行本数は、概ね1時間につき2本以上である。

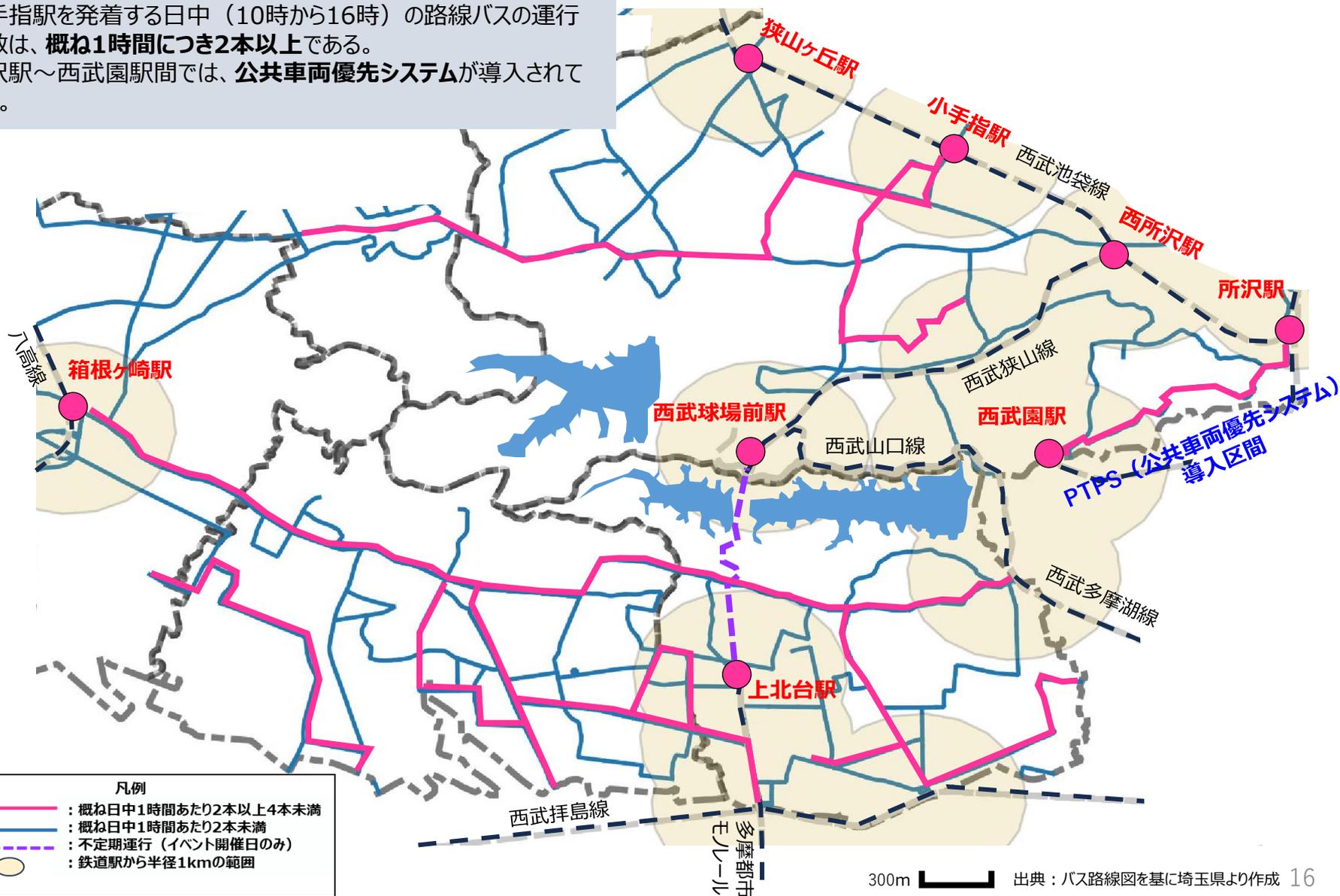


凡例	
	: 概ね日中1時間あたり4本以上
	: 概ね日中1時間あたり2本以上4本未満
	: 概ね日中1時間あたり2本未満
	: 鉄道駅から半径1kmの範囲

3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 3. 2 多摩都市モルール

- 小手指駅を発着する日中（10時から16時）の路線バスの運行本数は、概ね1時間につき2本以上である。
- 所沢駅～西武園駅間では、公共車両優先システムが導入されている。



3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 4 延伸想定地域の道路交通情勢

3. 4. 1 日暮里・舎人ライナー

- 日暮里・舎人ライナーの延伸想定地域の朝夕と昼間の旅行速度を示す。
- 新越谷駅、蒲生駅、獨協大学前駅及び草加駅周辺では、通勤通学時間帯である**朝夕旅行速度は10km/h以下**となる道路が多い。

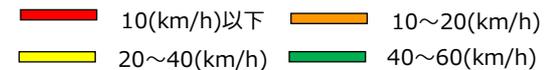
朝夕旅行速度



昼間旅行速度



旅行速度



3. 関係自治体の現状とまちづくり

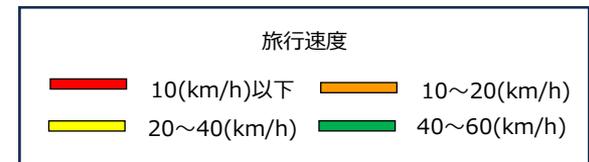
3. 4. 2 多摩都市モルール

- 多摩都市モルールの延伸想定地域の朝夕と昼間の旅行速度を示す。
- 西所沢駅及び東村山駅周辺では、通勤通学時間帯である**朝夕旅行速度は10km/h以下**となる。

朝夕旅行速度



昼間旅行速度



3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 5 鉄道輸送量・混雑率の推移

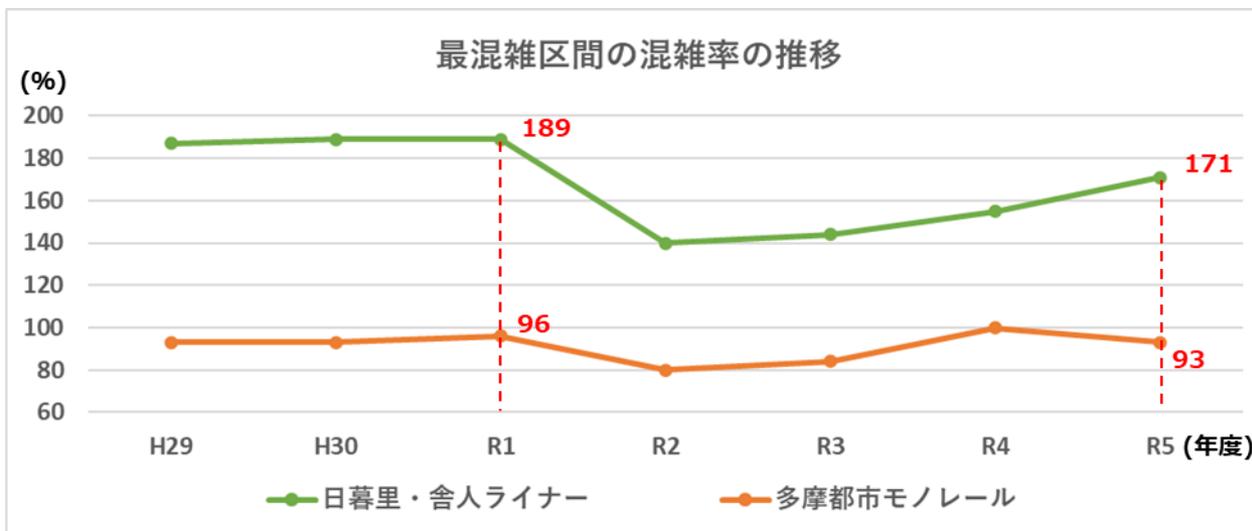
・日暮里・舎人ライナーの最混雑時間帯の運転間隔は、約3分と過密間隔ではあるが最混雑区間の混雑率は令和5年で**171%**と高い水準である。

車両諸元		
路線名	日暮里・舎人ライナー	多摩都市モノレール
編成両数	5両	4両
編成定員	262人	412人
最混雑時間帯の運転間隔	約3分	約6分

延伸対象路線における最混雑時間 1 時間当たりの輸送量・混雑率の推移

		H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
日暮里・舎人ライナー (赤土小学校前→西日暮里)	運行本数 (本)	18	18	18	19	19	19	19
	輸送力 (人)	4,410	4,410	4,441	4,734	4,720	4,771	4,788
	輸送量 (人)	8,249	8,322	8,407	6,604	6,815	7,389	8,187
	混雑率 (%)	187	189	189	140	144	155	171
多摩都市モノレール (~R2泉体育館→立飛 R2~柴崎体育館→立川南)	運行本数 (本)	10	10	10	9	9	8	9
	輸送力 (人)	4,120	4,120	4,120	3,708	3,708	3,296	3,708
	輸送量 (人)	3,835	3,841	3,966	2,960	3,098	3,281	3,440
	混雑率 (%)	93	93	96	80	84	100	93

※混雑率は最混雑時間 1 時間の平均値



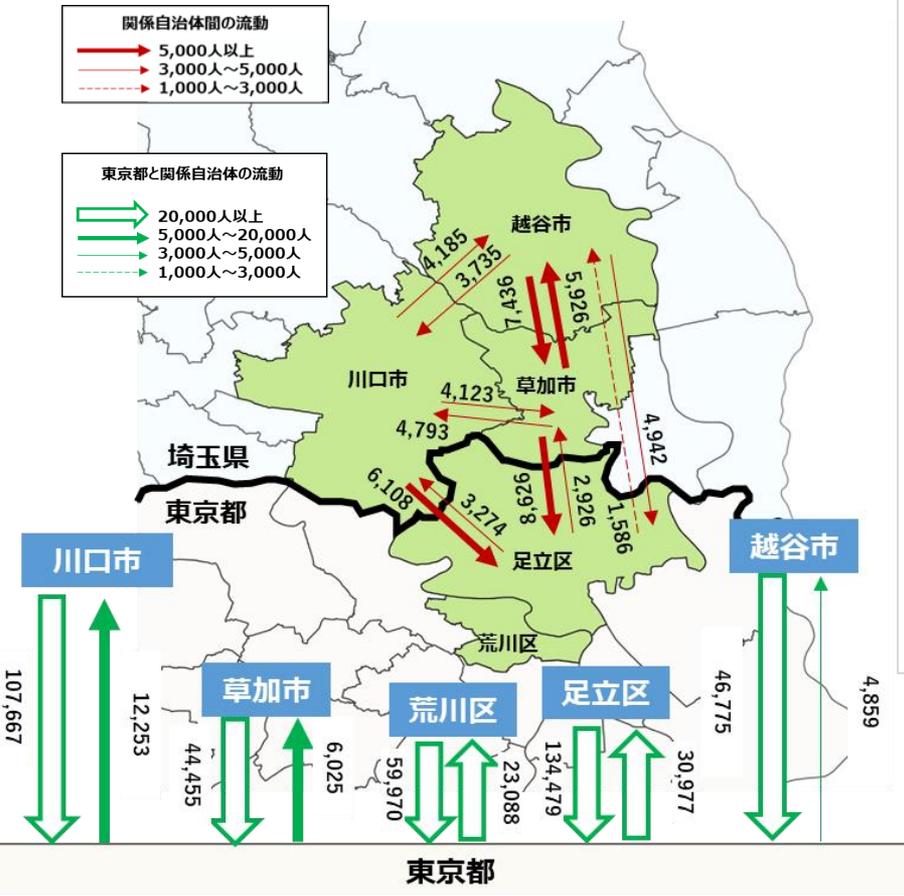
3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 6 関係自治体の通勤・通学流動

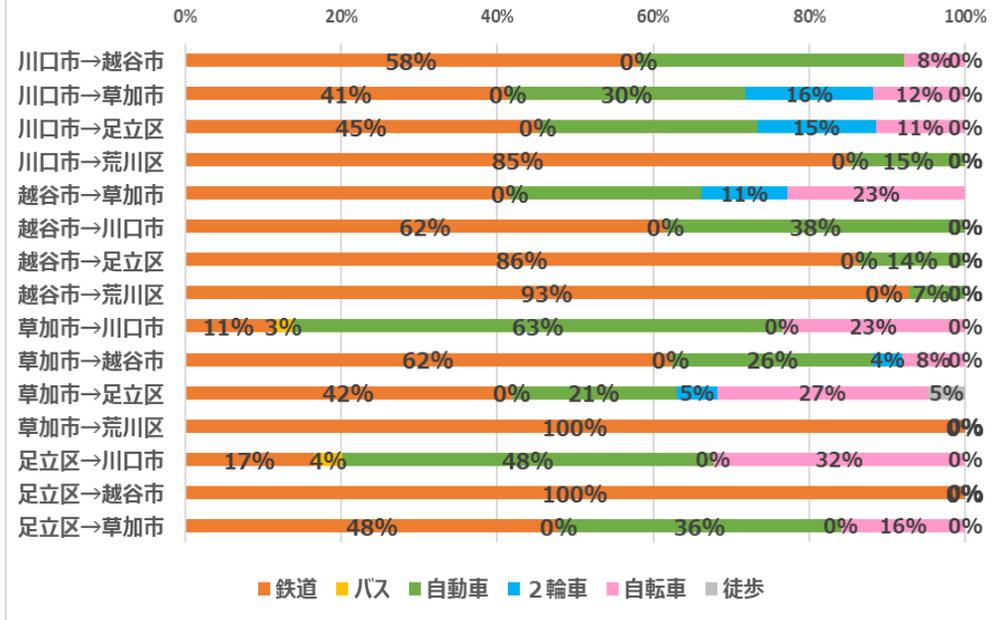
3. 6. 1 日暮里・舎人ライナー

- 東京都内と関係自治体との通勤・通学者の流動の合計は川口市が119,920人と最も多い。

就業者・通学者（15歳以上）の流動



通勤・通学交通手段割合



※「自宅-勤務」「自宅-通学」の発生集中トリップ数合計で比較

3. 関係自治体の現状とまちづくり

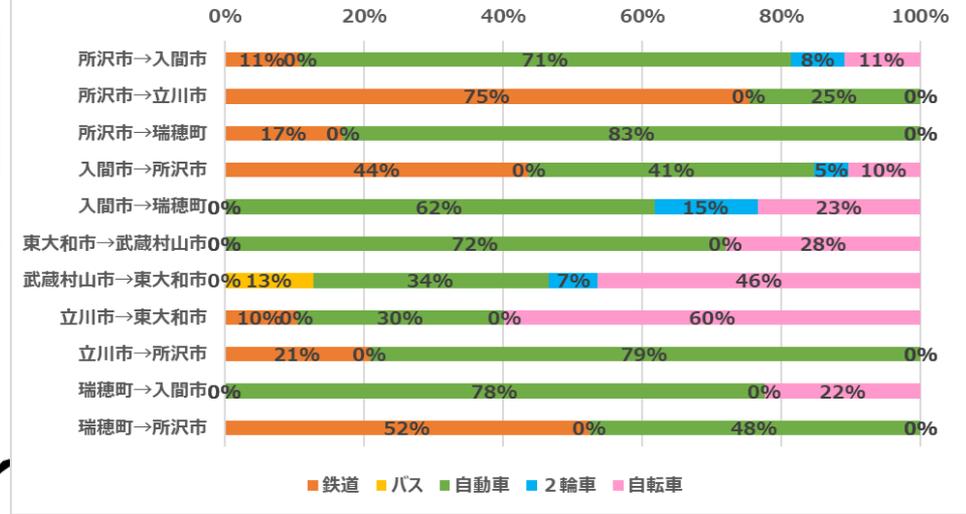
3. 6. 2 多摩都市モジュール

- 東京都内と関係自治体との通勤・通学者の流動の合計は所沢市が74,511人と最も多い。

就業者・通学者（15歳以上）の流動



通勤・通学交通手段割合



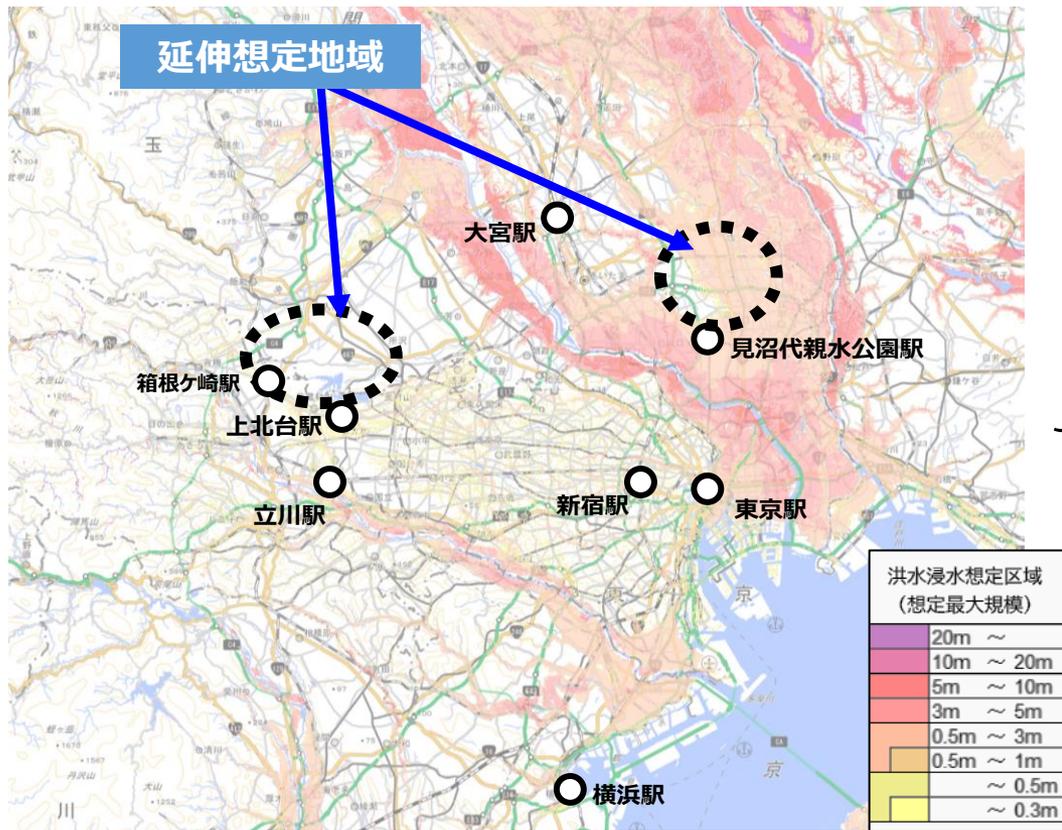
※「自宅-勤務」「自宅-通学」の発生集中トリップ数合計で比較

3. 関係自治体の現状とまちづくり

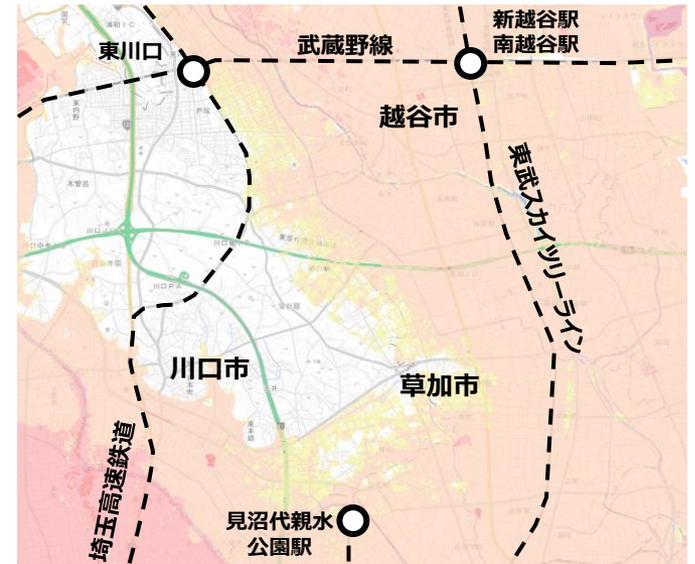
3. 7 洪水ハザードマップ

- 延伸想定地域の洪水ハザードマップを示す。
- 広域的に見ると荒川や江戸川等の氾濫による影響エリアが東京都及び埼玉県に多く分布する。
- 日暮里・舎人ライナー延伸想定地域の半分以上は、浸水の被害を受け最大で0.5～3mの浸水想定である。
- 多摩都市モノレール延伸想定地域のうち多摩湖以南では浸水の被害を受け最大で0.3～0.5mの浸水想定であるが、多摩湖以北では浸水被害が想定されない。

延伸想定地域広域洪水ハザードマップ



日暮里・舎人ライナー延伸想定地域の洪水浸水想定区域



多摩都市モノレール延伸想定地域の洪水浸水想定区域

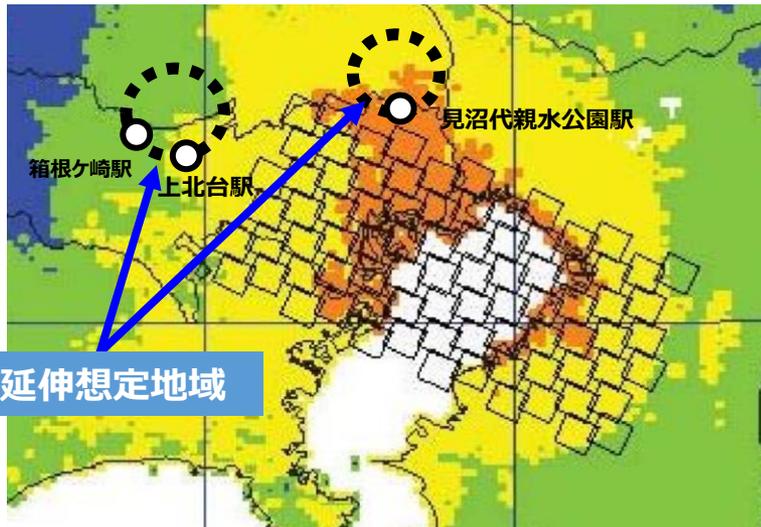


3. 関係自治体の現状とまちづくり

3. 8 東京湾北部地震

- 延伸想定地域の東京湾北部地震の震度分布を示す。
- 広域的に見ると東京湾近郊の地域において震度6強が想定される範囲が多い。
- 日暮里・舎人ライナー延伸想定地域は震度6弱、多摩都市モノレール延伸想定地域は震度5強が想定されている。

東京湾北部地震の震度分布図



延伸想定地域

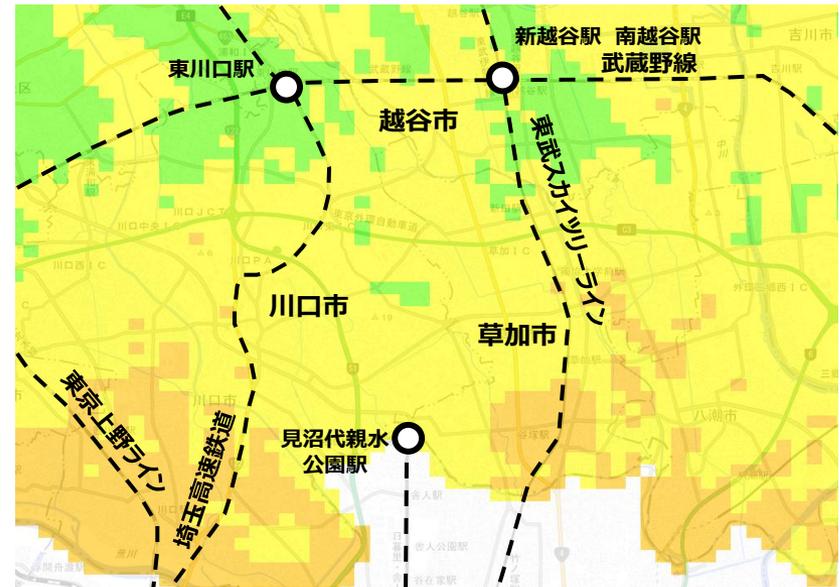
□ 断層面内で強い揺れを発生する部分

凡例

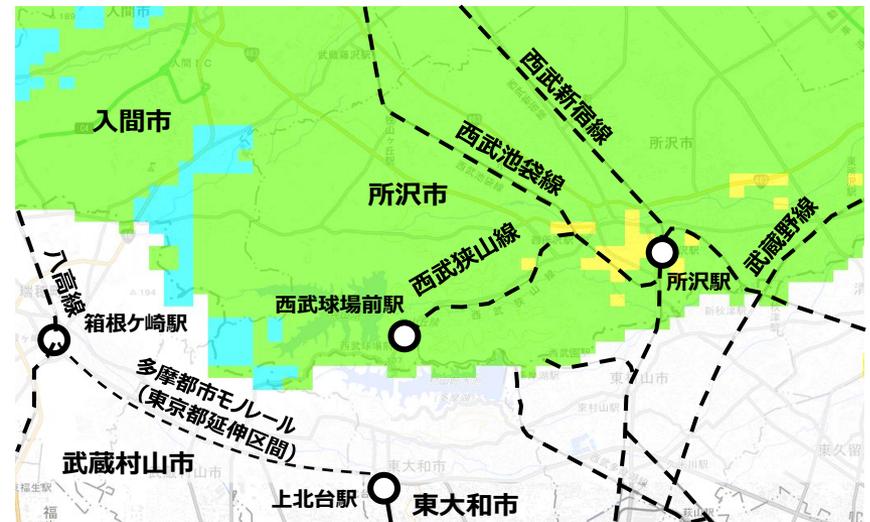


出典：首都直下地震の被害想定加筆（内閣府）

日暮里・舎人ライナー延伸想定地域の震度分布図



多摩都市モノレール延伸想定地域の震度分布図



出典：埼玉県地震被害想定調査被害分布図加筆（埼玉県） 23

4. 移動需要につながる施設等の現状

4. 1. 3 延伸想定地域の観光資源の概要

・日暮里・舎人ライナー

施設名	施設概要	交通アクセス
見沼代親水公園	約1.7km続く親水公園。農業用水路を整備したもので水路沿いには東屋や水車などがあり、散策が楽しめる。	見沼代親水公園から徒歩すぐ
舎人氷川神社	創建は正治2年(西暦1200年)と伝えられ、江戸時代末期ごろに建てられたとされる、総けやき造りの本殿には、登り竜や唐獅子ぼたん、八岐大蛇などの神話彫刻が装飾されている。	見沼代親水公園から徒歩約2分
まつばら綾瀬川公園	綾瀬川をはさんで対岸に草加松原を望む公園。園内には、親水ラグーンや、せせらぎ広場が設けられ、市民の憩いの場となっている。	獨協大学前[草加松原]駅から徒歩13分
道の駅「川口・あんぎょう」	川口の伝統産業である「植木・花と造園」の特産農業の振興を図り、緑化産業のための各種情報収集、発信基地として建設された総合施設。	埼玉高速鉄道「戸塚安行駅」から徒歩20分
川口市立グリーンセンター	市民意識調査で川口市の好きな場所1位に選ばれている「グリーンセンター」は、花と緑が豊かな公園として親しまれており、約15万8㎡の園内では多種多様な花が季節を彩っている。	埼玉高速鉄道「新井宿駅」から徒歩約10分

・多摩都市モノレール

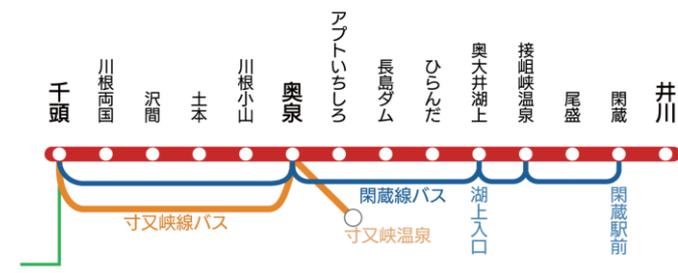
施設名	施設概要	交通アクセス
エミテラス所沢	“所沢らしさ”を育み、「所沢スタイル」を創造・発信する拠点として令和6年9月に開業した複合商業施設。	所沢駅から徒歩4分
西武園ゆうえんち	令和3年に昭和の懐かしい町並みを再現し、リニューアルオープンした。	西武球場前駅から徒歩すぐ
ペルーナドーム	狭山丘陵の自然のなかにあり、全周に壁がなく明るく開放的なスタジアム。ライオンズの試合開催日にはイベントや球場グルメが楽しめる。	西武球場前駅から徒歩すぐ
トトロの森	映画「となりのトトロ」の舞台のモデルの一つになったといわれる狭山丘陵が東京と埼玉にまたがって広がり、トトロのふるさとの景色が残されている。「トトロのふるさと基金」が寄付金によって取得したトラスト地。	西武球場前駅から徒歩18分
昭和記公園	米軍の立川飛行場跡地につくられた総面積180haの国営公園。東京都立川市・昭島市にまたがって位置し、豊かな自然環境の中で多彩なレクリエーション活動の場となるよう計画された。	立川北駅公園口より約8分
所沢航空記念公園	昭和46年に米軍から返還され、その跡地に造られた面積約50haの広域公園。所沢航空発祥記念館や、野球場などの運動施設のほか、野外ステージなどがあり、スポーツ・文化の交流拠点となっている。	航空公園駅から徒歩すぐ
都立狭山公園	東村山市と東大和市にまたがる都立公園。都民の水がめである多摩湖（村山貯水池）の堰堤の東側に位置しており、堤防からは多摩湖の雄大な景色を眺めることができる。	多摩湖駅から徒歩3分

(参考) 観光地における交通の事例

1. 観光地への移動手段

事例① 大井川鐵道井川線（南アルプスあぶとライン）

- 南アルプスあぶとラインは、大井川上流部、奥大井の渓谷を走る日本唯一のアプト式列車。
- アプト式は急勾配を上るための鉄道システムの一つであり、現在日本でアプト式列車に乗車できるのは、当路線のみ。
- アプトいちしろ駅～長島ダム駅間は、日本の鉄道路線で最も急な区間（90/1000の勾配）であり、この坂を上り下りするため、アプトいちしろ駅及び長島ダム駅において、アプト式電気機関車を連結する。
- 水面からの高さ日本一の鉄道橋（関の沢橋梁）や接岨湖上の「奥大井湖上駅」などもが路線の見どころとなっている。



路線図

出典：大井川鐵道株式会社ホームページ 静岡県観光公式ホームページ

事例② 西武山口線（レオライナー）

- 西武山口線は、東京都東村山市の多摩湖駅と埼玉県所沢市の西武球場前駅間を結ぶ西武鉄道の路線である。
- 新交通システム（案内軌条式鉄道）を採用し、ゴムタイヤにより走行。
- 「おとぎ列車」の愛称で親しまれていた山口線が、新交通システムに生まれ変わった1985年に登場。通勤・通学や野球観戦、遊園地などのレジャーにも広く利用されている。
- 一両当たり長さ8mの車両の4両編成で運行。



路線図

		説明
規格		新交通システム（案内軌条式鉄道）
運行ダイヤ（間隔）	平日	多摩湖 7:09発～22:30最終（20～30分） 西武球場前 6:58発～22:20最終（20～30分）
	休日	多摩湖 7:13発～22:36最終（20～30分） 西武球場前 7:03発～22:27最終（20～30分）
所要期間		8分

(参考) 観光地における交通の事例

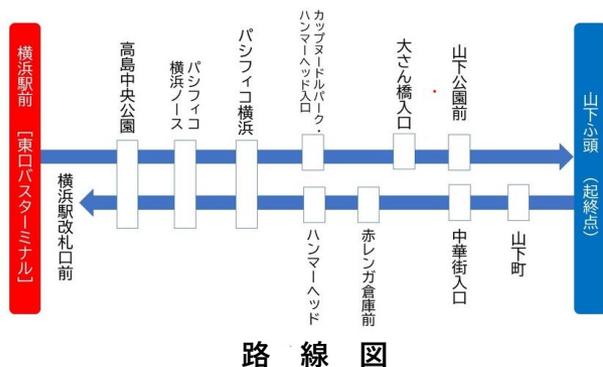
2. 観光地内での移動手段

事例③ 横浜市営バス（バイサイドブルー）

- 都心臨海部の回遊性の向上や街の魅力を高めることを目的に、連節バスを導入。
- 横浜駅から、みなとみらい・山下公園・中華街・赤レンガ倉庫などの有名スポットにアクセスが可能。



		説明	
規格		路線バス（連接バス）	
運行ダイヤ（間隔）	平日	横浜駅前10:30発～18:00最終 山下ふ頭10:40発～18:50最終	(30～60分) (30～60分)
	休日	横浜駅前10:00発～18:25最終 山下ふ頭10:45発～19:20最終	(20～60分) (25～40分)
所要期間		下り 34～39分 上り 44～52分	
運賃（1回乗車）		大人：220円 小児：110円	
乗車定員		133人	



事例④ YOKOHAMA AIR CABIN

- 都心臨海部の強化に向け平成27年に策定した「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」における施策の一つである「まちを楽しむ多彩な交通の充実」に基づき、移動自体が楽しく感じられるような多彩な交通サービスの導入を実現した事業。
- 新港ふ頭への交通手段は徒歩が中心となっており鉄道駅から離れた立地であるため、新港ふ頭方面へのアクセス機能を強化に寄与。



		説明	
規格		都市型索道（ロープウェイ）	
施設内容		ゴンドラ	乗車定員8名、36台 (全基車いす対応)
仕様	線路水平延長	約630m	
	搬器間隔	54m（最短12秒間隔）	
	運転速度	4.5m/sec（16.2km/h）（最大）	
	毎時輸送量	2,400名/h（最大・片道）	



出典 横浜市ホームページ