資料3-2 各種交通モードの比較 総括

第3回で整理した視点・論点		項目	鉄道高度化	観光列車	LRT	バス交通	BRT	DMV
運行の安定性 ※生活・観光に共通		定時性	専用軌道の走行により定時性が高い	専用軌道の走行により定時性が高い ※景観徐行により、所要時分は増加	専用軌道の走行により定時性が高い	道路の渋滞状況の影響を受けるため、定時性がやや低い。	一般道走行時は、道路の渋滞状況に影響を受けるため、定時性がやや低い 専用道走行時の定時性は高い	バスモード(一般道走行時)は、道路の渋滞状況に影響を受けるため、定時性がやや低い 鉄道モード(専用軌道走行区間)の定時性は高い
		安定性	安全基準を保つために、雨・風・雪などの気象災害による運休は避けられない 特に、大糸線沿線は豪雪地帯であり、冬季の運休が多く発生する			道路の閉鎖が無い限りは、気象状況の影響を受けにくい。 (増便バスの運行実績から、R148を主とする場合の安定性は一定程度確認済み)	道路または専用道の閉鎖が無い限りは、気象状況の影響を受けにくい ※専用道においては除雪状況による	先行事例では車両や設備の不具合により運休が続いており、技術的な課題が多い
糸魚川・南小谷間を結ぶ交通機能・利便性	生活交通・観光交通	柔軟性 (停車場)	停車場の設置箇所が限られることから柔軟性が低い		道路上の停留所設置は柔軟性がやや高い、現行軌道活用の場合は柔軟性が低い	柔軟な運行ルートや需要が高い場所付近への停留所の設定が可能であり柔軟性が高い	一般道を走行する場合は、道路上や施設駐車場などに設置可能であり、柔軟性が高い、専用道の場合は鉄道敷活用/国道活用の場合共に設置場所が限られるため、柔軟性が低い	バスモード区域・鉄道モード区域の設定により停留所の柔軟性は異なる。
		柔軟性 (ダイヤ)	ダイヤは地上設備や車両数などに依存する	ダイヤは、観光の需要が見込まれる時間帯に設定される	ダイヤは地上設備や車両数などに依存する	ダイヤは鉄道と比較して柔軟な設定が可能		モードが複合することによるダイヤ設定については不明
		運賃	鉄道事業法の範囲の中で設定が可能	通常の運賃に加え、観光列車における特別料金が付加され高価格帯となる	軌道法の範囲内で設定が可能	運賃は道路運送法の範囲内で設定が可能		鉄道事業法、道路運送法の範囲内で設定が可能
		バリアフリー	新型車両の導入、スロープ、エレベーターの設置		低床式車両の導入と車両にあわせた停車場の設置	ノンステップバスの導入		新型車両の導入、スロープ、エレベーターの設置
		多様な 支払方法	交通系IC等決裁の導入					
		乗換利便性 (新幹線)	行違い設備の整備による高頻度運行により、新幹線等との接続改善が見込める	観光列車を軸としたダイヤ設定により接続の改善は可能	行違い設備の整備による高頻度運行により、新幹線等との接続改善が見込める	高頻度運行や柔軟なダイヤ設定により、新幹線等との円滑な接続が可能 白馬方面へ乗り継ぎなくアクセス可能	高頻度運行や柔軟なダイヤ設定により、新幹線等との円滑な接続が可能 白馬方面へ乗り継ぎなくアクセス可能	バスモード区間・鉄道モード区間の設定により利便性が異なるが、待ち時間が少ないダイヤ設定が可能
		乗換利便性 (二次交通)	二次交通ダイヤ調整により改善可能			二次交通ダイヤとの相互調整により改善可能		モードが複合することによるダイヤ設定については不明
		白馬方面へのアクセス	南小谷駅までの快速運行はある程度可能だが、白馬方面への直通運行は不可		南小谷駅までの快速運行はある程度可能だが、LRTと電車の電圧が異なることから白馬方面への直通運行は不可	快速運行や、白馬方面への直通運行も可能	専用道と一般道を組み合わせることで白馬方面への直接運行が可能	鉄道モードでは白馬方面への直通運行は難しい バスモードの場合は、白馬方面への直接運行が可能
実現可能性 持続可能性 ※大糸線の環境における課題等		大糸線沿線への適応	既存設備を活かし、運行本数の増や交通系IC使用ができるよう、追加の設備整備等を行うことで実現可能。	既存の設備を活かし、観光列車車両や運営人材等を導入することで実現可能。 **※観光列車のみの運行とする場合、生活交通機能の担保に課題**	R148への軌道の敷設は、道路幅員の状況を加味すると困難。 (現行軌道の活用可だが、既存設備の撤去・新設が必要) 電化設備の新設が必要となる	運行可能 (R148を主とするバス交通は、増便バス実証により運行実績あり) (ルートによって急勾配区間やカーブ区間等における冬期の安定的な運行に懸念あり)	R148を活用した専用道の整備は、道路幅員の状況を加味すると困難。 鉄道敷を活用した専用道の確保は可能なものの、橋梁やトンネルなどの施工に懸念	鉄道および大型2種の2種類の免許を持つ運転士が必要
		イニシャルコスト	行違い設備の整備等の改良は、1か所20億程度必要 新車両導入は約5億/両	車両が高価格帯となる (例)雪月花 約6億/2両1編成	電化設備の新設が必要であり、電化設備のみでも、少なくとも3桁億以上の投資が必要	R148を主とした運行が可能であり、走行区間は確保されている 車両や待合所に一定の投資は必要だが、他モードと比べると比較的安価	線路を活用した専用道の整備には、少なくとも3桁億以上の投資が必要。(※全線専用道化の場合)	車両については、マイクロバスをベースとされることから、比較的安価に導入可能。 その他、必要となる地上設備については現段階不明
		ランニングコスト	現行(6.4億/年)並み以上	設備保守が引き続き必要かつ、アテンダントの配置による人件費増により、運行経費は現行(6.4億/年)並み以上	電化設備の追加により現行(6.4億/年)を大幅に上回ると想定	運行ルート設定により異なるが、一般的には他モードと比べると安価	運行ルート設定により異なるが、一般的には他モードと比べると安価 ※専用道の保守経費を含む場合は大きくなる可能性がある	鉄道走行区間は、鉄路の保守が必要となり、運行経費が大きくなる可能性が高い