

路面電車観光路線 路線別評価（案）

目 次

1.	平成 2 4 年度の検討内容と路線別評価の考え方	・ ・ ・ ・ ・ 1
2.	検討ルート案の整理	・ ・ ・ ・ ・ 2
3.	平成 2 4 年度の検討内容のまとめ	・ ・ ・ ・ ・ 3
	（ 1 ）交通処理の面からの課題の整理	
	（ 2 ）事業化の検証（概算事業費）	
	（ 3 ）事業化の検証（需要見通し）	
4.	路線別評価（案）	・ ・ ・ ・ ・ 7
（参考）	路線別評価（ 2 3 年度及び 2 4 年度評価）（案）	・ ・ ・ ・ ・ 9

1. 平成24年度の検討内容と路線別評価の考え方

1. 1 検討経緯

ウォーターフロント地区への路線新設については、平成 24 年度はこれまで検討連絡会議において以下の内容について検討を行ってきたところである。

○ 第 1 回検討連絡会議（平成 24 年 6 月 26 日）

- ・路面電車の有効活用策の検討状況

○ 第 2 回検討連絡会議（平成 24 年 11 月 5 日）

- ・軌道整備に関する整理
- ・交通処理の面からの路線の整理

○ 第 3 回検討連絡会議（平成 25 年 1 月 28 日）

- ・概算事業費
- ・新設路線の需要見通し

【参 考】

新設ルート の 検討項目	
2 3 年度	
① 観光利便性	・鹿児島中央駅からウォーターフロント地区への速達性（所要時間） ・ウォーターフロント地区から市内中心部（天文館）等への回遊性 ・電停から主要施設へのアクセス性（主要施設までの距離）
② 導入空間	・道路車線構成 ・交差点部の線形 ・重要構造物への影響 等 ・導入空間の制約を考慮し、単線での新設を前提として検討する。 （一般部 3.5m、電停部 5.5m） ・十分な幅員が確保されない区間については、一般車両の軌道敷走行も検討する。 ・ウォーターフロント地区は電線共同溝の整備が概ね完了していることから、都市景観を考慮し、架線レス車両（バッテリートラム）になることも想定し検討する。
2 4 年度	
③ 交通処理	・新設ルートの交通処理 等
④ 事業化の検証	・概算事業費及び需要予測 ・運行形態 等

1. 2 ルート案の整理の進め方について

- （1）検討連絡会議においては、平成 24 年度当初に検討対象とした南北ふ頭線を経由する 5 つのルート案に加えて、東西方向を移動する際に経由する路線は当初のルート案と同じで、南北方向を移動する際に本港区線を経由する案を検討対象とする。
- （2）検討連絡会議においては、南北ふ頭線を経由する当初案と、本港区線を経由する追加案について、それぞれ「③交通処理」及び「④事業化の検証」の項目について、比較検討を行う。
- （3）検討連絡会議における検討結果を踏まえ、市において、24 年度の検討項目である「③交通処理」及び「④事業化の検証」に、「①観光利便性」及び「②導入空間」を加えた 4 項目について評価の上、総合的に判断して、複数のルート案に絞り込みを行う。
- （4）ルートの絞り込みにあたっては、南北方向の移動経路については南北ふ頭線か本港区線かの選択を行わず、南北ふ頭線を経由する当初案と本港区線を経由する追加案の各々 5 ルートを比較して検討を行うものとする。
- （5）25 年度に設置予定の基本計画策定委員会においては、市において絞り込んだ複数のルート案について、協議検討を行い、ルート案を含む基本計画を作成する。

1. 3 路線別評価の考え方

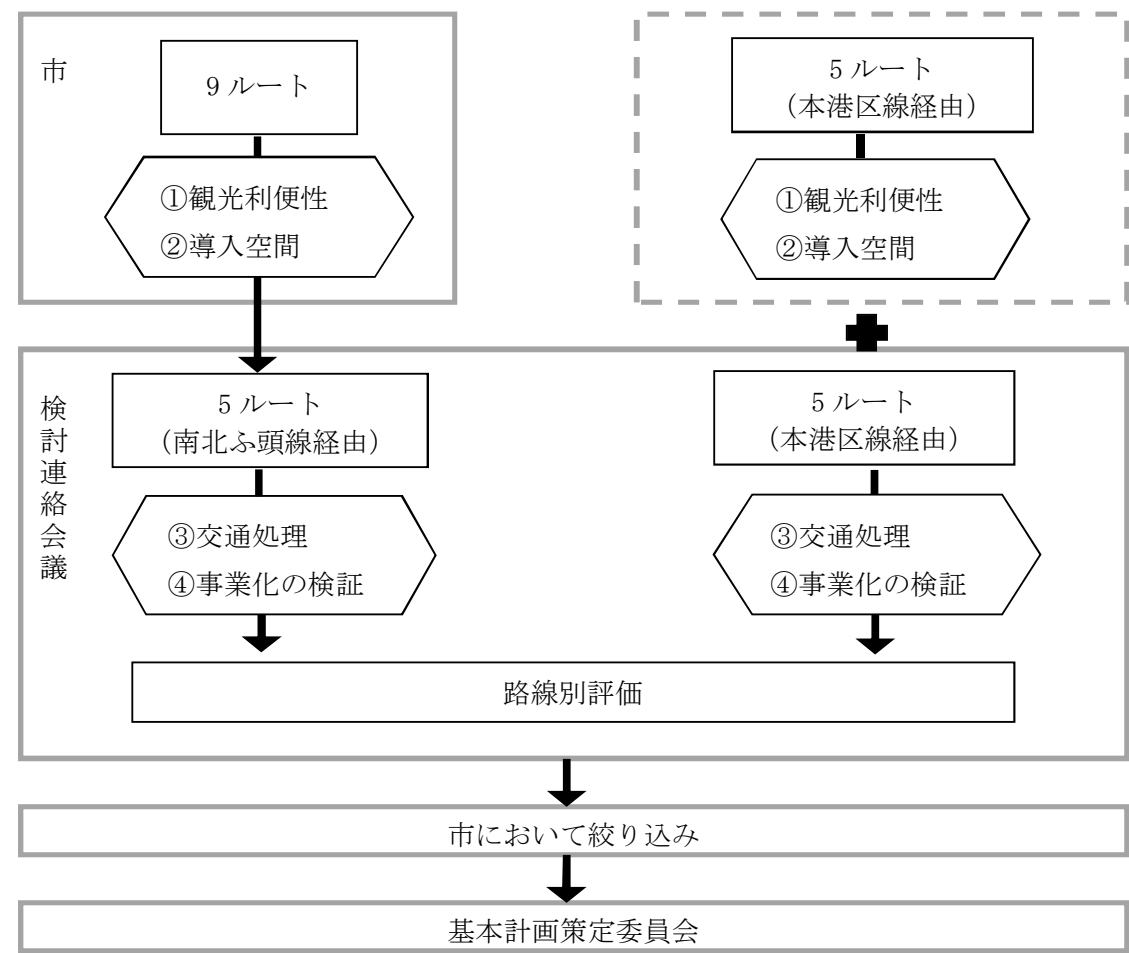
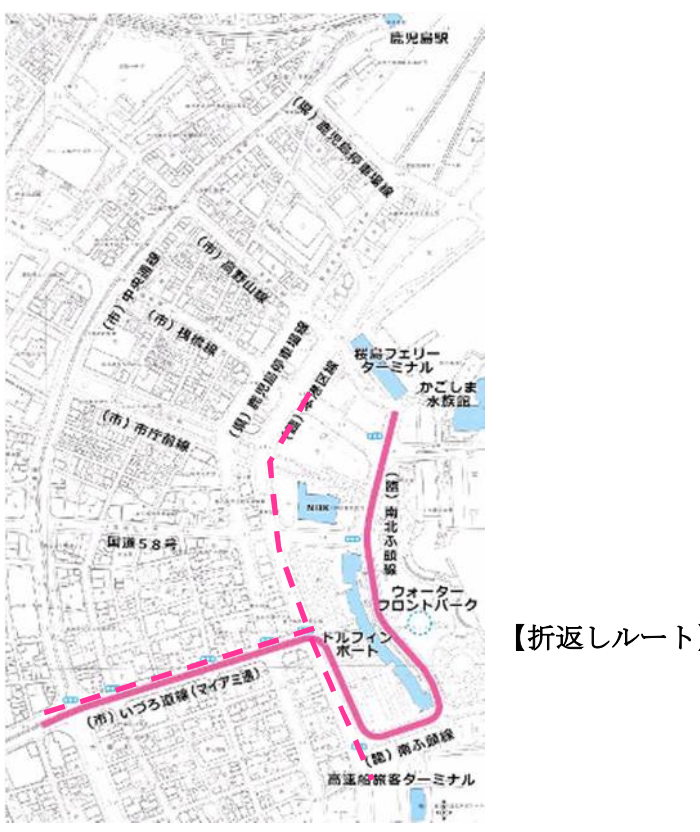
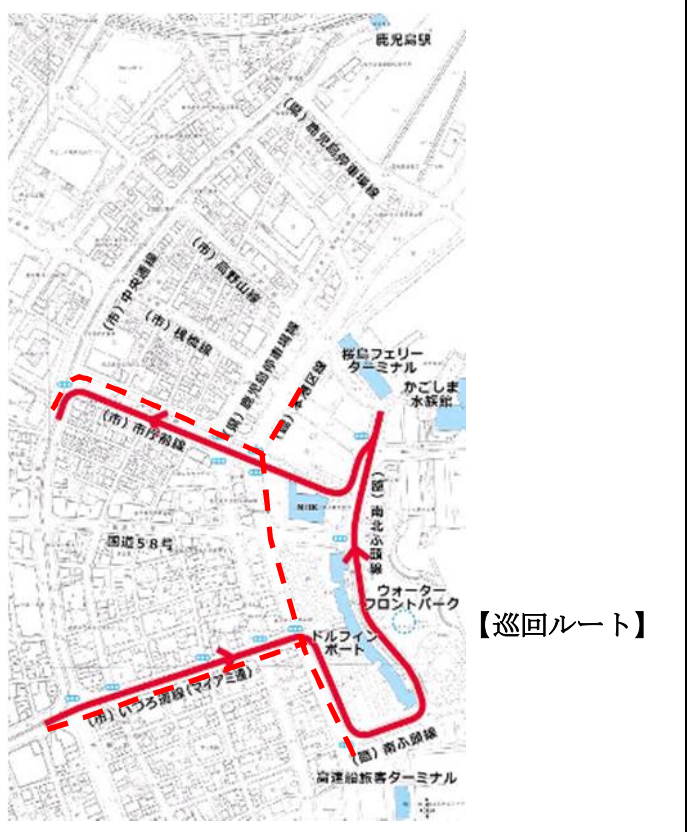


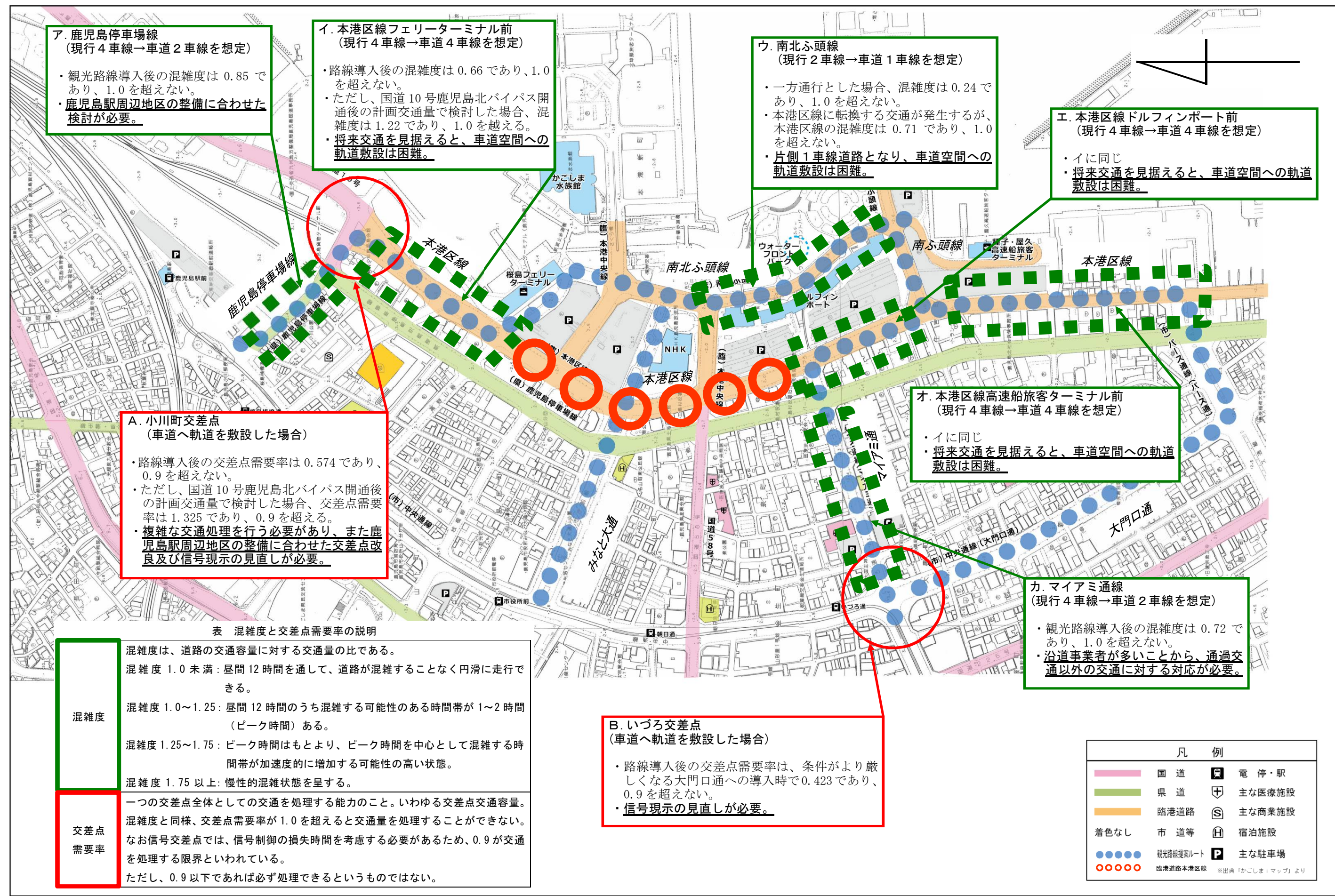
図 路線別評価のイメージ

2. 検討ルート案の整理

今年度の評価対象ルートは次のとおりとし、(臨) 南北ふ頭線を経由する当初案を実線で、(臨) 本港区線を経由する追加案を破線で示す。

ルート	【1】③みなと大通ルートB —— 南北ふ頭線経由 - - - - 本港区線経由	【2】④マイアミ通ルートA —— 南北ふ頭線経由 - - - - 本港区線経由	【3】⑤マイアミ通ルートB —— 南北ふ頭線経由 - - - - 本港区線経由
ルート概要			
ルート	【4】⑥大門口通・みなと大通ルート —— 南北ふ頭線経由 - - - - 本港区線経由	【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート —— 南北ふ頭線経由 - - - - 本港区線経由	
ルート概要			

3. 平成24年度の検討内容のまとめ (1)交通処理の面からの課題の整理



3. 平成24年度の検討内容のまとめ（1）交通処理の面からの課題の整理

■単路部

番号	箇所名 ()内は横断図がある場合の箇所を示す アルファベット	影響が懸念される内容	観光路線導入 による影響	課題箇所における評価	観光路線導入に向けた方向性																
ア	(県)鹿児島停車場線	道路の容量不足	<table><tr><td colspan="2">①混雑度</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.40</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.85</td></tr></table>	①混雑度		現況交通量時		導入前	0.40	導入後	0.85	観光路線導入後の混雑度は 0.85 であり、1.0 を超えない。	<u>鹿児島駅周辺地区の整備に合わせた検討が必要。</u>								
①混雑度																					
現況交通量時																					
導入前	0.40																				
導入後	0.85																				
イ	(臨)本港区線フェリーターミナル前	道路の容量不足	<table><tr><td colspan="4">③混雑度</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td><td colspan="2">計画交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.55</td><td>導入前</td><td>1.03</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.66</td><td>導入後</td><td>1.22</td></tr></table>	③混雑度				現況交通量時		計画交通量時		導入前	0.55	導入前	1.03	導入後	0.66	導入後	1.22	観光路線導入後の混雑度は 0.66 であり、1.0 を超えない。 ただし、国道 10 号鹿児島北BP開通後の計画交通量で検討した場合、混雑度は 1.22 であり、1.0 を越える。	・ <u>将来交通を見据えると、車道空間への軌道敷設は困難。</u> ・フェリーターミナル前の歩道(歩道橋付近)が狭いことから一部用地確保の検討が必要。
③混雑度																					
現況交通量時		計画交通量時																			
導入前	0.55	導入前	1.03																		
導入後	0.66	導入後	1.22																		
ウ	(臨)南北ふ頭線ドルフィンポート前	一方通行とした場合の本港区線への迂回交通の流入	<table><tr><td colspan="2">⑤混雑度</td><td colspan="2" rowspan="4">(北向き一方通行) (南向き一方通行)</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.15</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.22</td></tr><tr><td></td><td>0.24</td><td colspan="2"></td></tr></table>	⑤混雑度		(北向き一方通行) (南向き一方通行)		現況交通量時		導入前	0.15	導入後	0.22		0.24			観光路線導入後の混雑度は 0.24 であり、1.0 を超えない。	・ <u>片側1車線道路となり、車道空間への軌道敷設は困難。</u>		
⑤混雑度		(北向き一方通行) (南向き一方通行)																			
現況交通量時																					
導入前	0.15																				
導入後	0.22																				
	0.24																				
エ	(臨)本港区線ドルフィンポート前	道路の容量不足	<table><tr><td colspan="4">④混雑度</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td><td colspan="2">計画交通量</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.55</td><td>導入前</td><td>1.03</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.66</td><td>導入後</td><td>1.22</td></tr></table>	④混雑度				現況交通量時		計画交通量		導入前	0.55	導入前	1.03	導入後	0.66	導入後	1.22	観光路線導入後の混雑度は 0.66 であり、1.0 を超えない。 ただし、国道 10 号鹿児島北BP開通後の計画交通量で検討した場合、混雑度は 1.22 であり、1.0 を越える。	・ <u>将来交通を見据えると、車道空間への軌道敷設は困難。</u> ・比較的余裕のある歩道敷やドルフィンポート駐車場を活用した軌道敷確保の検討が必要。
④混雑度																					
現況交通量時		計画交通量																			
導入前	0.55	導入前	1.03																		
導入後	0.66	導入後	1.22																		
オ	(臨)本港区線高速船旅客ターミナル前	道路の容量不足	<table><tr><td colspan="4">⑥混雑度</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td><td colspan="2">計画交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.55</td><td>導入前</td><td>1.03</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.66</td><td>導入後</td><td>1.22</td></tr></table>	⑥混雑度				現況交通量時		計画交通量時		導入前	0.55	導入前	1.03	導入後	0.66	導入後	1.22	観光路線導入後の混雑は 0.66 であり、1.0 を超えない。 ただし、国道 10 号鹿児島北BP開通後の計画交通量で検討した場合、混雑度は 1.22 であり、1.0 を越える。	・ <u>将来交通を見据えると、車道空間への軌道敷設は困難。</u> ・比較的余裕のある歩道等を活用した軌道敷確保の検討が必要。
⑥混雑度																					
現況交通量時		計画交通量時																			
導入前	0.55	導入前	1.03																		
導入後	0.66	導入後	1.22																		
カ	(市)いづろ通線(マイアミ通)	道路の容量不足	<table><tr><td colspan="2">⑦混雑度</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.66</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.72</td></tr></table>	⑦混雑度		現況交通量時		導入前	0.66	導入後	0.72	観光路線導入後の混雑度は 0.72 であり、1.0 を超えない。	・沿道事業者が多いことから、通過交通以外の交通に対する対応が必要。								
⑦混雑度																					
現況交通量時																					
導入前	0.66																				
導入後	0.72																				

■交差点部

番号	箇所名 ()内は横断図がある場合の箇所を示す アルファベット	影響が懸念される内容	観光路線導入 による影響	課題箇所における評価	観光路線導入に向けた方向性																
A	小川町交差点	交差点の容量不足	<table><tr><td colspan="4">②交差点需要率</td></tr><tr><td colspan="2">現況交通量時</td><td colspan="2">計画交通量時</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.382</td><td>導入前</td><td>0.969</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.574</td><td>導入後</td><td>1.325</td></tr></table>	②交差点需要率				現況交通量時		計画交通量時		導入前	0.382	導入前	0.969	導入後	0.574	導入後	1.325	観光路線導入後の交差点需要率は 0.574 であり、0.9 を超えない。 ただし、国道 10 号鹿児島北BP開通後の計画交通量で検討した場合、交差点需要率は 1.325 であり、0.9 を超える。	・ <u>複雑な交通処理を行う必要があり、また鹿児島駅周辺地区の整備に合わせた交差点改良及び信号現示の見直しが必要。</u>
②交差点需要率																					
現況交通量時		計画交通量時																			
導入前	0.382	導入前	0.969																		
導入後	0.574	導入後	1.325																		
B	いづろ交差点	交差点の容量不足	<table><tr><td colspan="4">⑧交差点需要率</td></tr><tr><td colspan="2">いづろ通に新設</td><td colspan="2">大門口通に新設</td></tr><tr><td>導入前</td><td>0.375</td><td>導入前</td><td>0.375</td></tr><tr><td>導入後</td><td>0.383</td><td>導入後</td><td>0.423</td></tr></table>	⑧交差点需要率				いづろ通に新設		大門口通に新設		導入前	0.375	導入前	0.375	導入後	0.383	導入後	0.423	観光路線導入後の交差点需要率は、より厳しい条件となる大門口通への導入時で 0.423 であり、0.9 を超えない。	・ <u>信号現示の見直しが必要。</u>
⑧交差点需要率																					
いづろ通に新設		大門口通に新設																			
導入前	0.375	導入前	0.375																		
導入後	0.383	導入後	0.423																		

3. 平成24年度の検討内容のまとめ（2）事業化の検証（概算事業費）

3. 1 概算事業費の算出

- 概算事業費は下表の通り算出される。なお、当初の検討ルートを「南北ふ頭線経由」、第3回検討連絡会議における追加案を「本港区線経由」としてルート毎に示す。
- 南北ふ頭線経由の場合、「【2】④マイアミ通ルートA」が約43億円で最も小さく、「【4】⑥大門口通・みなと大通ルート」が約55億円で最も大きい。
- 本港区線経由の場合、「【1】③みなと大通ルートB」が約41億円で最も小さく、「【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート」が約50億円で最も大きい。
- 本港区線経由については、全体的に概算事業費が小さくなる傾向にある。その理由として、地下埋設物移設費用が少ないことが挙げられる。ただし、折り返しが多くなることから信号など保安設備等については増加となっている。

表 概算事業費算出結果

単位：億円

			【1】③みなと大通ルートB		【2】④マイアミ通ルートA		【3】⑤マイアミ通ルートB		【4】⑥大門口通・みなと大通ルート		【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート	
			南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由
軌道延長(m)			1,200m	1,200m	1,300m	1,200m	1,800m	1,600m	2,400m	2,200m	1,900m	1,800m
工事費計	1. 軌道	路盤工、レール・樹脂、分岐	6.4	6.5	6.7	6.8	9.4	8.8	12.0	11.4	10.2	9.5
	2. 軌道敷緑化		0.6	0.6	0.6	0.6	0.9	0.7	1.3	1.2	1.0	0.9
	3. 停留場	ホーム・上屋	0.6	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.9	0.9	0.5	0.5
	4. 信号	軌道回路、連動装置、信号保安設備等	5.0	5.7	3.2	6.0	4.5	6.8	5.2	5.2	5.9	8.7
	5. 通信	放送案内情報、列車無線	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.2	0.2
	6. その他(交通信号)		3.0	3.0	1.5	3.0	2.5	4.5	2.5	2.5	2.5	4.0
	7. 関連街路事業費		1.0	0.6	1.0	0.4	1.3	0.6	1.5	0.9	1.2	0.5
	8. 地下埋設物移設	上下水道、雨水、共同溝	4.8	1.2	4.9	1.2	5.1	1.2	5.0	1.6	5.1	1.4
	9. 地上物件移設	電線、信号柱、街路灯	2.1	0.2	2.1	0.2	2.1	0.2	2.2	0.3	3.1	0.2
工事費計			23.7	18.6	20.7	18.9	26.6	23.6	30.9	24.3	29.7	25.9
用地費	10. 用地費		1.8	4.3	3.8	4.3	3.8	4.3	4.8	5.8	5.2	5.0
車両購入費	11. 車両	架線レス車両4編成(新規)	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1
合計			39.6	37.0	38.6	37.3	44.5	42.0	49.8	44.2	49.0	45.0
諸経費(合計の11%)			4.4	4.1	4.2	4.1	4.9	4.6	5.5	4.9	5.4	5.0
総計			44.0	41.1	42.8	41.4	49.4	46.6	55.3	49.1	54.4	50.0

備考

- 事業費の算出に用いた単価は富山ライトレールの工事実績や、他都市の検討事例等をもとに算出したものであり、条件の変化によって大きく変動する。上記の建設費には測量・設計費、工事監督費を含んでいない。
- 車両の費用は、架線レス車両を新規購入(4編成)した場合を想定。

3. 平成24年度の検討内容のまとめ（3）事業化の検証（需要見通し）

3－2 需要見通し

需要見通しにあたっては、次の3項目（「① 新規需要」、「② 転換需要」、「③ 継続需要」）により推計する。

- ・富山市の事例では、これまで顕在化していなかった飲食・買物行動が創出されていることから、ウォーターフロント地区まで路線を新設した場合も同様に、新たな外出機会の創出につながるものとして「① 新規需要」を推計。
- ・平成24年10月に実施したアンケート調査において、ウォーターフロント地区まで路線を新設した場合に路面電車の利用意向を示している人のうち、実際に利用すると想定される人を「② 転換需要」として推計。
- ・アンケート調査に基づく、ウォーターフロント地区まで路面電車を利用してきた人の割合（路面電車利用率）を参考に「③ 継続需要」として推計。

表 需要見通しの推計結果

施設名	① 新規需要	② 転換需要	③ 継続需要
桜島フェリーターミナル	約 41 人／日	約 360 人／日	約 303 人／日
種子・屋久高速船旅客ターミナル	—	約 112 人／日	約 25 人／日
かごしま水族館	約 190 人／日	約 102 人／日	約 155 人／日
ドルフィンポート	約 233 人／日	約 471 人／日	—
合 計	約 464 人／日	約 1,045 人／日	約 483 人／日

路線新設による需要見通しとしては、約1,470人／日（①+②÷2+③）～約1,990人／日（①+②+③）の利用者を想定する。

なお、「② 転換需要」については、アンケート調査に基づく路面電車の利用意向の期待値から需要を算出しており、運行頻度等に応じて変動することと考えられることから、需要見通しの最小見込みには中間値である2分の1を計上するものとする。

路線新設による需要見通し	
1日あたり	約 1,470 人／日 ～ 約 1,990 人／日
年間あたり	約 536 千人／年 ～ 約 727 千人／年
	(①+②÷2+③) (①+②+③)

（参 考）事業採算性

（1）事業採算の観点からの需要見通し検討の考え方

新設路線の需要見通しの検討にあたっては、新設路線の運行に要する費用（支出）を、収入でまかなうためにはどの程度の需要が必要となるかという、目標設定型の観点から利用者数を設定すること考えられる。

（2）新設路線の利用者数の目標設定

新設路線の運行費用をまかなうために必要となる利用者数は、およそ1,070から1,340人／日である。ただし、これらの利用者数は、既に路面電車を利用している人（「③ 継続需要」）を除いて達成する必要がある。（「① 新規需要」＋「② 転換需要」＝約1,510人／日）

表 新設路線の利用者数の目標設定

費 目		【1】③みなと大通ルートB	【2】④マイアミ通ルートA	【3】⑤マイアミ通ルートB	【4】⑥大門口通・みなと大通ルート	【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート	単位
運営費	延長(新設・既存)	6.8	6.0	5.7	6.3	7.2	km
	車両走行キロ	79	70	67	74	84	千km/年
	単位:百万円	支出計	71	62	59	65	888 円/キロ
運輸収入	運賃収入	62	54	52	57	66	運賃134円
	運輸雑収	9	8	7	8	9	運賃収入の 14 %
	単位:百万円	運輸収入計	71	62	59	65	75
収支		±0	±0	±0	±0	±0	
利用者数 (収支が0となる目標 需要)	1日あたり	1,270	1,110	1,070	1,170	1,340	人／日
	年間あたり	464	405	391	427	489	千人／年
	1便あたり	20	17	17	18	21	人／便

注) 運賃単価は平成24年度事業概要(鹿児島市交通局)実績による
乗車人員8,554,866人、乗車収入1,146,103,757円(定期外のみ)
注) 運輸雑収の比率及び運営費の単価は、平成21年度鉄道統計年報(鹿児島市)実績による

4. 路線別評価(案)

以上の検討結果を踏まえ、平成24年度における路線別の整理を行う。

・評価項目は、「交通処理」及び「事業化の検証」とし、「用地確保の容易性」については「交通処理」と合わせて評価を行う。

評価項目			【1】③みなと大通ルートB		【2】④マイアミ通ルートA		【3】⑤マイアミ通ルートB		【4】⑥大門口通・みなと大通ルート		【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート	
			南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由	南北ふ頭線経由	本港区線経由
1. 交通処理	混雑度 ※1 (用地確保の容易性) ※3	(a) (臨)南北ふ頭線	— (▲)		— (▲)		— (▲)		— (▲)		— (▲)	
		(b) (臨)本港区線		— (▲)	— (▲)	— (▲)	— (▲)	— (▲)	— (▲)	— (▲)	— (▲)	
		(c) (臨)南ふ頭線			— (▲)		— (▲)		— (▲)		— (▲)	
		(d) NHK北側緑地	— (▲)				— (▲)		— (▲)			
		(e) 桜島フェリーターミナル南側道路									—	
		(f) (県)鹿児島停車場線									●	●
		(g) (市)市庁前線(みなと大通)	—	—			—	—	—	—		
		(h) (市)いづろ通線(マイアミ通)			●	●	●	●			●	●
		(i) (市)中央通線(大門口通)							—	—		
		(j) (市)パース通線							—	—		
	交差点需要率 ※2	(k) いづろ交差点			●	●	●	●	●	●	●	●
(用地確保の容易性) ※3	(l) 小川町交差点									— (▲)	— (▲)	
2. 事業化の検証	概算事業費 ※4 (単位:億円)	工事費	23.7	18.6	20.7	18.9	26.6	23.6	30.9	24.3	29.7	25.9
		用地費	1.8	4.3	3.8	4.3	3.8	4.3	4.8	5.8	5.2	5.0
		車両購入費	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1	14.1
		諸経費	4.4	4.1	4.2	4.1	4.9	4.6	5.5	4.9	5.4	5.0
		合計	44.0	41.1	42.8	41.4	49.4	46.6	55.3	49.1	54.4	50.0
			●	●	●	●	▲	●	▲	▲	▲	▲
	需要見通し(事業採算性) ※5	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

※1：混雑度が1.0未満の場合「●」、現況が道路でない場合、混雑度未算出の場合、道路本来の機能が阻害される場合及び混雑度が1.0以上の場合は「—」とする。
※2：交差点需要率が0.9未満の場合「●」、0.9以上の場合は車道ではなく歩道又は民有地を活用することから「—」とする。
※3：「混雑度未算出」の理由以外で混雑度の項目を「—」とした経路及び交差点需要率を「—」とした交差点については、車道以外に用地を確保する必要があることから、「用地確保の容易性」を「▲」とする。
※4：概算事業費の合計が平均値4.7億円未満の場合「●」、4.7億円以上の場合「▲」とする。
※5：需要見通しについては、運営費を運輸収入でまかなう必要がある場合「●」、まかなえない場合「▲」とする。

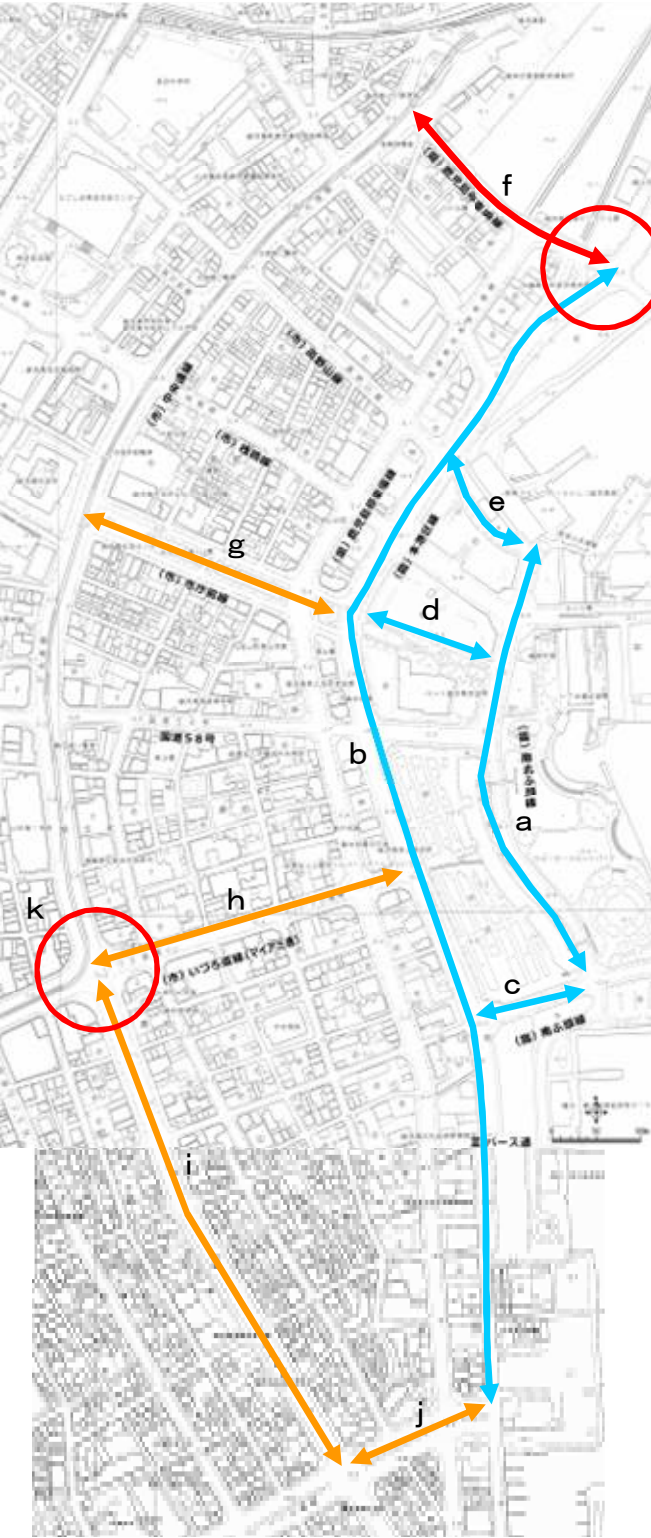


図 評価項目における道路区間

4. 路線別評価(24年度評価)(案)

ルート		【1】③みなと大通ルートB			【2】④マイアミ通ルートA			【3】⑤マイアミ通ルートB			【4】⑥大門口通・みなと大通ルート			【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート		
ルート概要																
	【折り返しルート】															
ルート概要																
	【折り返しルート】															
ルート概要																
	【巡回ルート】															
ルート概要																
	【巡回ルート】															
ルート概要																
	【折り返しルート】															
概算事業費 (カッコ内は本港区線経由)		約 44.0 億円 (約 41.1 億円)			約 42.8 億円 (約 41.4 億円)			約 49.4 億円 (約 46.6 億円)			約 55.3 億円 (約 49.1 億円)			約 54.4 億円 (約 50.0 億円)		
評価項目 (③交通処理 ④事業化の検証)			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区
	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△
		交差点需要率	◎	◎		交差点需要率	○	○		交差点需要率	○	○		交差点需要率	△	△
	④	概算事業費	○	○	④	概算事業費	○	○	④	概算事業費	△	○	④	概算事業費	△	△
		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○

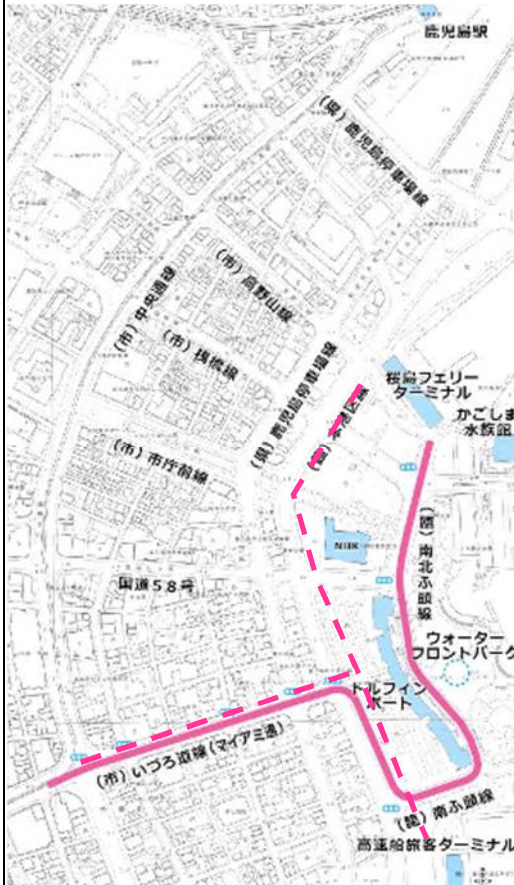
※ 混雑度（用地確保の容易性）については、7 ページの評価案における「▲」の個数が 0 の場合「○」、1 個以上の場合「△」とする。

※ 交差点需要率については、7 ページの評価案における対象交差点がない場合「◎」、「▲」の個数が 0 の場合「○」、1 箇所の場合「△」とする。

※ 概算事業費については、事業費合計額が 4 7 億円未満の場合「○」、4 7 億円以上の場合「△」とする。（事業費の平均額：約 4 7 億円）

※ 需要見通しについては、運営費を運輸収入でまかなう必要がある場合「○」、まかなえない場合「△」とする。

(参考) 路線別評価(23年度及び24年度評価)(案)

ルート	【1】③みなと大通ルートB			【2】④マイアミ通ルートA			【3】⑤マイアミ通ルートB			【4】⑥大門口通・みなと大通ルート			【5】⑦マイアミ通・鹿児島駅ルート																																															
ルート概要																																																												
	【折り返しルート】												【折り返しルート】												【巡回ルート】												【巡回ルート】												【折り返しルート】											
			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区			南北ふ頭	本港区																																				
	①	速達性			①	速達性			①	速達性			①	速達性			①	速達性			①	速達性																																						
		回遊性				回遊性				回遊性				回遊性				回遊性				回遊性																																						
アクセス性				アクセス性				アクセス性				アクセス性				アクセス性				アクセス性																																								
②	導入空間			②	導入空間			②	導入空間			②	導入空間			②	導入空間			②	導入空間																																							
	運行の柔軟性				運行の柔軟性				運行の柔軟性				運行の柔軟性				運行の柔軟性				運行の柔軟性																																							
③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△	③	混雑度(用地確保)	△	△																																					
	交差点需要率	◎	◎		交差点需要率	○	○		交差点需要率	○	○		交差点需要率	○	○		交差点需要率	○	○		交差点需要率	△	△																																					
④	概算事業費	○	○	④	概算事業費	○	○	④	概算事業費	△	○	④	概算事業費	△	△	④	概算事業費	△	△	④	概算事業費	△	△																																					
	需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○		需要見通し	○	○																																					

※ 「観光利便性」及び「導入空間」については、23年度に実施した評価項目(対象)を基本とするが、検討連絡会議の協議結果及び本港区線経由のルート追加等を考慮し、一部変更する場合がある。

※ 「混雑度(用地確保の容易性)」については、7ページの評価案における「▲」の個数が0の場合「○」、1個以上の場合「△」とする。

※ 「交差点需要率」については、7ページの評価案における対象交差点がない場合「◎」、「▲」の個数が0の場合「○」、1箇所の場合「△」とする。

※ 「概算事業費」については、事業費合計額が47億円未満の場合「○」、47億円以上の場合「△」とする。(事業費の平均額: 約47億円)

※ 「需要見通し」については、運営費を運輸収入でまかなう必要がある場合「○」、まかなえない場合「△」とする。