

# 第1回会議で出された意見に対する対応

資料1

第1回会議での意見	第2回会議資料	資料番号
災害時の都心から埼玉への帰宅経路の確保など、防災、発災後の対応を論点に加えるべき。	ハザードマップ及び東日本震災時運転再開状況	6.1
新しい路線によって、コンパクト化が促される反面、既成市街地がスポンジ化していく可能性がある。需要創出は必要であるが、まちづくりの視点も論点に加えるべき。	沿線自治体の都市計画マスタープラン・総合振興計画	3.3
埼玉から東京とは逆方向の東京から埼玉への流動も意識すべき。	東京都内から沿線自治体への通勤・通学の流動	5.2
移動の需要を増やす観点から、二次交通の利便性を高めることも意識すべき。	主な施設へのアクセス手段	4.1
利便性の観点からは、ハード面だけではなくダイヤなどソフト面も含めて議論すべき。	公共交通の利用実態と意識調査（アンケート調査結果）	5.3
B/Cも重要であるが、延伸した場合にどういう効果があるか、現状の都市問題・交通問題の観点も含め、広く議論をしたほうがよい。	沿線自治体の都市計画マスタープラン・総合振興計画重視すべきと考えられる評価の視点（令和2年度会議の評価ポイント）	3.3 7.1
延伸自体を目的とするのではなく、事業全体のミッションを明確化し、総合的に評価する視点が重要。	重視すべきと考えられる評価の視点（令和2年度会議の評価ポイント）	7.1
「利便性の高い鉄道ネットワーク」というキーワードが出ているが、県民にとっての「利便性の高い」の定義について、解像度を上げていかななくてはならない。	公共交通の利用実態と意識調査（アンケート調査結果）	5.3
鉄道延伸がゴールではなく、ウェルビーイングを引き上げていくことが結果として高い延伸効果をもたらす。そのためにはいかに魅力的な地域を作っていくかが重要である。	近年開業の新駅周辺のまちづくりの成功事例	3.4
鉄道利用にあっては、延伸した鉄道を利用して行きたい場所があるかも非常に大きなポイント。県には地域資源が多く、コロナの影響で都内から埼玉県への行楽の需要も高まっており、観光消費には伸びしろがある。	沿線市町の主な施設や観光資源	4.1
延伸路線の完成時期を踏まえ、顔認証、自動運転などの新技術の活用も含めて議論していくのがよい。	-	-
テレワークがそれなりに定着してきており、郊外に住んで都心で働くというライフスタイルも変わってくる。今までとは人の動き方も変わっており、短い移動や逆方向の移動などを念頭に入れて考えられるとよい。	東京都内から沿線自治体及び沿線自治体間の通勤・通学の流動	5.2
5路線は、路線によってステージが全く異なる。12号線と8号線ではまちづくりの観点での引き続きの議論、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールは延伸の必要性をより具体化する議論が必要。	沿線自治体の都市計画マスタープラン・総合振興計画重視すべきと考えられる評価の視点（令和2年度会議の評価ポイント）	3.3 7.1