

第4回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 会議録

日 時：令和7年7月14日 14：00～16：00

場 所：埼玉教育会館 201会議室

出席者：【委員】

久保田尚、金山洋一、伊藤香織、生田美樹（順不同、敬称略）

【事務局】

埼玉県企画財政部交通政策課

傍聴者：1名

記 者：1名

議事録：

【司会】

それでは、ただ今から第4回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議を開催いたします。

なお、本日の会議には、傍聴希望の方がいらっしゃいます。

傍聴に関しては、県の指針に基づき、オンラインで行います。

傍聴者の皆様におかれましては、会議傍聴中は事務局の指示に従っていただきますようお願いいたします。なお、HPでお示しした傍聴要領の3「会議を傍聴するに当たって守るべき事項」の規定に違反し、かつ事務局からの注意に従わないときは、退室していただく場合がございますので、御了承ください。

それでは、これよりお手元にお配りいたしました次第に沿って進めさせていただきます。

はじめに、開会にあたりまして、埼玉県企画財政部 地域経営局長の 今西 から御挨拶を申し上げます。

【地域経営局長】

埼玉県企画財政部地域経営局長の今西でございます。

会議の開催にあたりまして一言御挨拶させていただきます。

本日は御多忙にもかかわらず、本会議の御出席を賜りましたこと、厚く御礼申し上げます。

本会議は昨年度、近年の社会情勢の変化や県の取組を踏まえた上で、「あと数マイル・プロジェクト」の早期実現を図るため、設置をいたしました。

委員の皆様方には、昨年に引き続き本会議に御協力をいただくことになります。どうぞよろしくお願いいたします。

昨年度は3回会議を開催いたしまして、第1回会議におきましては、プロジェクトの各路線共通の課題につきまして御意見をお伺いいたしました。

また第2回、第3回会議におきましては、答申路線と未答申路線に分けまして、路線ごとの課題につきまして御意見をお伺いいたしました。

例えば、目指すまちづくりがあって、そのために鉄道を延伸するという意識を持つことが必要であること、また、公共交通のあり方を考えた場合、既設線延伸以外の選択肢もあるなどの御意見をいただいたところです。

本日はこれまで委員の皆様にいただきました御意見を基に課題を整理して参りたいと存じます。専門的な見地から御意見を賜れますと幸いでございます。

鉄道の延伸が大きなテーマではございますが、その先にありますさらなる本県発展のためにも、皆様からの忌憚のない御意見や御提言を賜りますようよろしくお願ひ申し上げます。

本日は長時間の会議となりますが、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【司会】

ありがとうございました。

それでは、ここからの進行につきましては、久保田委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【委員長】

それではここから進行を務めます。よろしくお願ひいたします。

まず会議の公開についてお諮りします。

この会議では、これまで、率直な意見交換を行うため、そういう発言によっては特定の関係者の利害の影響があるというふうに考えられましたので、検討会議としては意見交換については非公開ということにして、事務局の説明までは公開、意見交換については非公開としてきました。

今回の会議も同様の趣旨で同じ扱いにしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

【委員長】

それではそのように決定いたします。事務局から補足説明はありますか。

【事務局】

はい。記者の方を含め、傍聴の方は、この後の事務局による資料説明は傍聴が可能ですが、資料説明後の意見交換は、ただ今の決定を受け、非公開となります。

非公開の間は、音声・映像が確認できなくなりますが、接続したままにしておいていただきますと、意見交換終了後、再度傍聴が可能となります。

時間は15時45分頃を見込んでおりますが、会議の進行により、前後する場合がございますので、予め御了承ください。

【委員長】

では議題に入ります。

今日の議題は「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題の整理です。

まず事務局から御用意いただいた資料の御説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、初めに、本日の議題に関する資料の説明に入ります前に、令和6年度の第3回会議で委員の皆様からいただいた主な意見への本会議での対応につきまして、説明をさせていただきます。

お手元の資料1を御覧ください。

第3回会議では、日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールについて御議論をいたしましたが、議論を深めるため、追加で必要な資料についての御意見もいただきました。

資料の左側に第3回会議での意見を記載しております。

その右側には、本日、事務局で用意させていただきました資料、この後説明いたします資料2について簡単に記載しております。一番右側は、資料2の資料番号です。

例えば、1つ目の「都市と交通の議論をするためには、バス路線の運行本数が著しく少ない路線などについても明確にしておくべき。」との御意見に対し、前回御用意した資料よりもサービスレベルを細分化した資料を御用意いたしました。

また、2つ目と3つ目の御意見を参考に、バス路線、交通空白地域、人口密度などの各要素を1つの図面に落とし込んだ資料を御用意いたしました。

その他、課題のとりまとめの参考になると思われる資料を用意させていただいております。

御用意した資料については、この後に説明させていただきます。

簡単ではございますが、以上で資料1の説明を終わります。

【事務局】

続きまして、資料2の説明をさせていただきます。

資料2では、「あと数マイル・プロジェクト」の、各路線の課題を整理するため、令和2年度の検討会議でまとめた課題や、令和3年度以降に実施してきた取組、昨年度の会議での御意見についてまとめております。

2ページを御覧ください。

最初に、令和2年度の公共交通の利便性向上検討会議で整理した「課題と取組の方向性」について説明をいたします。

こちらについては、昨年度の会議においても説明しておりますので、簡単に触れさせていただきます。

令和2年度の検討会議におきましては、鉄道延伸の評価指標について検討し、評価項目を設定した上で、答申路線につきましては費用便益分析を行い、「課題と取組の方向性」を整理いたしました。

その結果、埼玉高速鉄道につきましては、「1を超えるB/Cとなる試算ケースの前提条件の実現性の確保」など、5つの「課題と取組の方向性」が示されました。

東京12号線につきましては、「1を超えるB/Cの確保」や「詳細な延伸ルートの精査」など、5つの「課題と取組の方向性」が示されました。

3ページを御覧ください。

続きまして、東京8号線につきましては、「1を超えるB／Cの確保に向けた取組」など3つの「課題と取組の方向性」が示されました。

日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールにつきましては、「延伸ルートの絞り込み」などいずれも3つの「課題と取組の方向性」が示されました。

4ページを御覧ください。

令和3年度以降に県や沿線自治体で実施した、各路線の延伸に関する取組状況です。埼玉高速鉄道につきましては、具体的な検討段階に進んでいることから、この会議では、個別の検討を行わないこととしており、埼玉高速鉄道以外の4路線について記載をしております。

県の調査につきましても、昨年度既に説明しておりますので、ここでは簡単に触れさせていただきます。

東京12号線と東京8号線につきましては、県では、主に、「1を超えるB／Cの確保」につながる調査を実施してまいりました。

沿線自治体の取組としては、新座市において、「中間駅周辺のまちづくり構想」の見直しを行っているところです。

また、8号線の沿線市町からなる期成同盟会においては、令和3年度から令和6年度の4か年で調査を実施し、「需要創出につながる沿線開発の取組」や「鉄道整備と連携したまちづくり」の検討などを行っております。

日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールについては、ルートの絞り込みに必要な調査を実施してまいりました。

5ページを御覧ください。

ここからは、昨年度、令和6年度の検討会議における主な御意見について、まとめております。

議論の前提といたしまして、各路線はステージが異なっており、答申路線である12号線と8号線は、まちづくりについての議論が必要なこと、未答申路線である日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールについては、延伸の必要性をより具体化する議論が必要であることを確認いたしました。

各路線共通の課題につきましては、「鉄道延伸からではなく、まずは目指すまちづくりを考えるべきである」という御意見や「既成市街地への影響やコンパクト化の必要性」など、まちづくりについての御意見が多くあげられたほかに、地域資源を活用することについての御意見などがございました。

6ページを御覧ください。

12号線、8号線についての御意見です。

この路線共通の御意見といたしまして、「沿線自治体の熱意に差があるため、それを自治体に伝え、主体的な取組を促す必要性があること」や「コストの算定精度が低い傾向にあること」などがございました。

12号線についての御意見といたしましては、「商業施設のアクセスの利便性向上が需要増加につながる可能性があること」などがございました。

8号線については、「東京と直結することの評価について」や「インバウンドの需要

獲得について」の御意見等がございました。

7ページを御覧ください。

日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールについての意見です。

この路線共通の御意見といたしましては、「まちづくりの中で必要な交通について考え、ルートを検討すべき」であり、その結果として、「既設線の延伸以外の選択肢もあり得ること」等について、御意見をいただきました。

日暮里・舎人ライナーにつきましては、「混雑率の詳細な検討を行う必要があること」や「地域需要に即した交通を柔軟に考えてもよいのではないか」等の御意見がございました。

多摩都市モノレールにつきましては、「観光地としてのポテンシャルが高いこと」、「乗ること自体が魅力となることを評価要素としてもよい」等の御意見がございました。

8ページを御覧ください。

本日の議題である「各路線の課題の整理」のため、令和2年度の検討会議で示された課題や県の調査結果、昨年度の検討会議での御意見を参考に、各路線の課題についてとりまとめました。

この資料は、あくまで事務局として考えた案で、本日は、この後に説明する新たな資料も用意しておりますので、この事務局案をたたき台として、課題を整理していただければと考えております。

特に、未答申路線につきましては、延伸だけではなく地域公共交通の観点からも課題を御提示いただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

9ページを御覧ください。

ここからは、各路線の延伸想定地域の現状について、さらに詳しく把握するための資料となっております。

昨年度の会議におきまして、各路線の沿線地域の人口やまちづくりの状況、バス路線の状況等の資料を御覧いただきましたが、延伸地域の課題に対して議論を深めるため、人口の分布やバス路線の状況など、様々な要素を重ね合わせた資料を用意いたしました。

図の下地の着色につきましては250m四方における人口密度を表しており、凡例に記載のとおり、薄い緑色は100人以下、薄い黄色は101人から500人、薄いピンクは501～2500人、濃いピンクは2501人以上を示しております。

東京12号線では、図の下側を御覧いただくと、東京都の範囲が概ねピンク色になっており、この地域では人口が多いことが分かります。

また、図中の道路の上に記載しております、着色した線はバス路線とそのサービスレベルを示しており、赤い線は1日当たり81本以上運行している路線です。

また、青色の破線は1日当たり1本未満で、これは毎日運行していないことを示しております。

バス本数が多くなるにつれ、緑色、橙色、赤色と段階的に表示しております。

さらに、駅から800m以上、バス停から300m以上離れた地域を交通空白地域と定義しており、これは灰色の円で示しております。延伸線の沿線では図の真ん中の少し右にあります、「新座中央駅」の西側が少し交通空白地域となっております。

図の中ほどに記載いたしました、太いピンク色の2本の線は12号線の延伸想定ル

ト案を示しております。

平成27年度の延伸推進協議会におきまして、延伸ルート案として4つの案が示されています。

上側の線はそのうちの3案について示しており、構造が高架橋主体か、全線地下か、その折衷案かの違いはあるものの、およそ同じルートを通るために、1つの線として表現しております。

想定される駅の位置につきましては便宜上、高架と地下の折衷案である、基本ルートでの駅位置を示しております。

下側の線につきましては、支障となります、米軍大和田通信所を南側に避けたルートを示しております。

延伸ルート案は、比較的人口密度が低い黄色や緑色で示された地域を通りますが、新座市では、「新座中央駅」周辺でのまちづくりを計画しており、この付近でのバス路線は緑色の1日当たり11～40本程度、(概ね1時間に2～3本)が運行しております。

青い網掛けで示しておりますのは、立地適正化計画で定めた居住誘導区域で、東京12号線の延伸ルート沿線では、図の中ほどのやや左にあります、東所沢駅周辺に設定されている状況です。

10ページを御覧ください。

東京8号線についての説明です。図中に記載しましたルートは、期成同盟会で検討しているルートです。

沿線地域では、越谷レイクタウン駅より南側では比較的人口が多くなっており、左の図の左上少し下辺りの、草加市周辺は居住誘導区域にもなっております。

一方で、右の図を御覧いただくと、越谷レイクタウン駅より北側は、交通空白地域が比較的多く分布しており、人口密度が低い地域が比較的多くなっています。

バス路線も北側の地域で運行密度が低くなっています。

11ページを御覧ください。

日暮里・舎人ライナーについての資料です。見沼代親水公園駅からの3つの矢印は延伸の想定方向を示しております。

東方向の草加市では居住誘導区域が設定されており、人口密度も高くなっています。西方向の鳩ヶ谷地域も人口密度は概ね高くなっていますが、北方向ではやや人口密度の低い地域が分布しております。

延伸想定の3方向は、概ねバス路線が1日当たり11本～40本程度あり、極端に運行本数の少ない地域は多くはありませんが、比較的人口密度が高い地域にも交通空白が見られます。

12ページを御覧ください。

多摩都市モノレールの延伸想定地域です。

この地域の人口密度につきましては、図の真ん中やや右下に記載されている多摩湖や狭山湖、図の左下に記載の横田基地、図の左上の地域でも茶畠が広がっており、白地で示した人口ゼロ人の地域が多く分布しております、図の左側では概ね人口密度が低い傾向にあります。

しかし、図の右側では所沢市や東大和市の市街化地域が形成されており、人口は薄ビ

ンク色で示した501人以上が分布しております。

図の右上に記載されております、所沢市において設定された居住誘導区域については、バスの運行本数は比較的少ないものの、鉄道路線が充実しており、交通空白地域は少なくなっています。

13ページを御覧ください。

ここからは、延伸想定地域における現在の道路状況を示した図になっております。ここでは交通量調査を行った路線について道路混雑度を可視化しております。

道路混雑度は、交通容量に対する日中の12時間の交通量の比で、混雑度の目安としては、1以下では道路が混雑することなく円滑に走行でき、逆に1を超えると道路は混雑しているということになります。

まず、東京12号線ですが、延伸想定地域における道路混雑状況は北側ルート周辺では概ね道路が混雑しているという状況あり、南側ルートでは北側に比べてやや混雑は緩和している状況です。

14ページを御覧ください。

こちらは8号線の道路混雑状況を示しております。8号線の延伸想定地域につきましても概ね道路が混雑している状況です。

15ページを御覧ください。

こちらは日暮里・舎人ライナーについて示しております。見沼代親水公園から西方面や東方面は混雑度が1を下回る区間がありますが、北方面へは混雑度が1以上の道路が多くなっています。

16ページを御覧ください。

最後に多摩都市モノレールの延伸想定地域です。

延伸想定ルート沿いの道路の混雑度は上北台からのルートでは概ね1以下、箱根ヶ崎からのルートでは箱根ヶ崎近辺や所沢市内では混雑度1以上ですが、図の中ほど左辺りでは1を下回っている状況です。

17ページを御覧ください。

大江戸線と日暮里・舎人ライナーの混雑率の資料です。昨年度の検討会議での説明で、最混雑区間の混雑率について、大江戸線では中野～東中野間で152%、日暮里・舎人ライナーでは、赤土小学校～西日暮里間で171%であると説明いたしましたが、今回は朝ラッシュの個別の列車ごとについての混雑状況を資料にまとめております。

まず、東京12号線ですが、中ほどの図の棒グラフに示しております。朝7時から9時までの2時間におきまして、ほぼ全ての列車で「肩が触れ合うほどの混雑」以上の混雑状況となっております。

また、右の図は日暮里・舎人ライナーの状況を示しておりますが、こちらは更に混雑が激しくなっており、半数近くの列車は「かなり混んでいる」といった状況です。

18ページを御覧ください。

既設線の交通モードでの延伸以外についても広く議論をお願いしたいため、こちらの資料を用意いたしました。

まず、新たな交通システムを含む、各交通システムを説明した表についてです。

表の左から、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの既存のシステムについて

の説明です。

続いて、LRTとして昨年度に開業いたしました宇都宮ライトレールの事業費や輸送力等について示しております。

また、BRTとしては、新潟市での事例を紹介しております。新潟市のBRTでは現在のところ専用レーンは未整備ではありますが、優先レーンや赤信号を制御して円滑にバスが進めるようにしたPTSを導入しまして、速達性の向上を図り、また、連接バスの導入により輸送力も確保した輸送システムとなっております。

最後に都市索道の事例としてヨコハマエアキャビンを記載いたしました。

ヨコハマエアキャビンは都市内の公共交通というよりは主に観光の役割を担っておりますが、国内では都市索道の事例が少ないためこちらを例示させていただきました。

この表に記載しております、ピーク時輸送量についてですが、これは現時点での運行ダイヤから計上したもので、一般的な輸送力は右上に記載させていただいた図のようになります。

以上で資料2の説明を終わります。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

それではただ今から意見交換を行いたいと思います。

ここから非公開とさせていただきますので、記者の方は大変恐縮ですが、退席をお願いいたします。

事務局は、傍聴者の方の非公開手続をお願いします。

(意見交換)（「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議設置要綱第5条第2項により非公開)

【委員長】

それでは意見交換が終了しましたのでここから再び会議を公開といたします。

では次にその他の議題になります。事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

その他としまして、2点、次回のスケジュールと本日の会議録の扱いについて説明いたします。

初めに、今後のスケジュールについてです。資料3を御覧ください。

次回、第5回の会議つきましては11月を予定しております。

議題につきましては、本日は、各路線の課題について整理していただきましたが、次回は課題解決に向けた取組を検討いただくとともに、取組の方向性を整理していただく予定でございます。

後日、詳細のスケジュールを連絡させていただきます。

次に、本日の会議録についてです。

本日の会議の主な御意見等をまとめた「議事の概要」については、事務局の責任で速やかに公表したいと考えておりますので、御了承をお願いいたします。

また、「会議録」につきましては、事務局で作成し、後日、委員の皆様に御確認いただきたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。

【委員長】

本日、予定されていた議事は以上です。御協力ありがとうございました。

この後の進行は、事務局にお返しします。

【司会】

久保田委員長、ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましては、長時間に渡っての御議論、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、「第4回あと数マイル・プロジェクト推進検討会議」を終了させていただきます。

本日、委員の皆様よりいただいた意見等を踏まえまして、引き続き検討を進めて参りたいと存じます。

今後とも、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は、ありがとうございました。