

第5回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議議事概要

1 日 時：令和7年11月11日（火）10時00分～11時50分

2 会 場：埼玉会館4階 4B会議室

3 出席委員：久保田尚、金山洋一、伊藤香織、生田美樹（順不同、敬称略）

4 配布資料：次第、委員名簿、資料、参考資料1、参考資料2

5 内 容

（1）開会

（2）挨拶

（3）会議の公開

- 率直な意見交換を行うため、また、発言によっては特定の関係者の利害に影響がある内容を含むと考えられるとの意見を踏まえ、意見交換は非公開の扱いとすることしたこれまでの会議と同様の取扱いとすることを決定した。

（4）議題（委員からの主な意見）

ア 課題と取組の方向性に関する意見

〈ア〉東京12号線

- 事業性の確保は必要だが、B／Cや収支採算性以外にも、地域経済や地域社会への効果、道路ユーザーに対する定性的効果なども重要である。取組むべき方策の一つとして、幅広く効果について整理をすべき。
- 混雑率上昇への対応として、既設線の車両や運行本数などから、どれだけ輸送力が増強できるのかといった技術的な検討も大事である。
- 人口が減少していく中では、まちづくりの計画の中で、中核的なエリアや居住エリアとともに鉄道の位置付けを整理することが重要である。
- 東京都の光が丘から大泉学園までの延伸の動きに、埼玉県が関わっていく可能性などについても検討すべき。
- 東京から埼玉への逆方向の移動需要創出のためには、集客力のある所沢駅のポテンシャルを生かすことができるよう、東所沢駅から所沢駅までの交通利便性向上についても検討すべき。

（イ）東京8号線

- 延伸距離が長く、駅の数も多いので、速達性が損なわれないよう、それぞれの駅がどういう役割をしているのか確認し、路線全体を俯瞰的に見て計画を検討していくべき。

- ・ 駅の役割については、まちづくりの観点からも重要である。各自治体がそれぞれ検討すると同じようなまちづくりになりかねないため、各々の駅の役割を意識した検討を各自治体にはしていただきたい。
- ・ 巨大な施設がある場合には、開発者利益、費用負担ということを意識しながら受益者負担を求めるについて検討することも良いと思う。
- ・ 例えば、東埼玉道路をバスで走ってきて、8号線の駅で乗り換えるなど、東埼玉道路とうまく連携できればお互いプラスに打ち出しすることもできるのではないか。

(ウ) 日暮里・舎人ライナー

- ・ 既設線の延伸以外にも、新たな交通システム導入の場合など選択肢が多く、性格に違いがあり、取組も異なるので、そこを意識して考えておく必要がある。
- ・ 混雑緩和対策の取組の方向性としては、対策とその効果がどのくらいあるか、延伸した場合にどうなるかを検討すべき。
- ・ ルートの絞り込みに当たっては、各延伸ルート案において、B／Cに加え、延伸した場合のネットワーク分析も行うべき。
- ・ ネットワーク化されることによって、逆方向への需要が生まれることが考えられるが、これは需要創出というより利便性が向上した結果であるので、その辺も意識した方がよい。

(エ) 多摩都市モノレール

- ・ 分岐部の構造は鉄道計画を考える上で非常に大事であるので、延伸する場合には、そういう空間があるか、線形等についても意識して検討すべき。
- ・ 稼げる地域を作っていくというのも一つの案ではないかと思う。エリア全体で地価を上げ、税収を補っていく、エリアマネジメントの視点を持って検討することが重要である。
- ・ 全体的に人口密度が高いところは少ないため、観光の視点は重要である。観光調査も含めた中で、調整に取り組んだ方がよい。

イ 路線共通・今後の進め方

- ・ 全体的な書きぶりとして、路線ごとに性格が違うので、その部分をもっと具体的に掘り下げ、メリハリをつけたほうがよい。

- ・ 沿線自治体のまちづくりに当たっては、既成市街地がどのような影響を受けるのかについて、簡易的なシミュレーションを実施するなど検討していただけないと良い。
- ・ 地元自治体の検討を、県が違った目線で検証することが大事である。また、国や東京都、千葉県との調整も重要なので、県の役割を意識して取り組んでいくべき。

(5) その他（事務局からの連絡）

(6) 閉会