

第4回公共交通の利便性向上検討会議議事概要

－開催概要－

日 時：令和3年1月6日（水）14：30～16：30

場 所：埼玉県庁本庁舎2階 庁議室

出席者：委員（敬称略） 久保田尚【委員長】、金山洋一、吉田樹、
堀光敦史、石井貴司

配布資料：資料1 鉄道延伸の取組の方向性について

資料2 課題と方向性のとりまとめ（骨子案）

資料3 第3回会議資料の一部訂正について

－議事概要－

1 議事

（1）鉄道延伸の取組の方向性の検討について

<資料全般について>

- ・P20（③都市機能の高度化）の資料の時間短縮効果は、人・分（短縮時間に利用者数を乗じている）のため効果が分かりづらい。単純にどのエリアで何分くらいの時間短縮効果があるのかを示してもよいと思う。
- ・P26（⑨観光・交流拠点）の資料は、延伸地域の観光資源等に着眼しているが、延伸によって、沿線ではないがその先の観光地に対するアクセスが高まるということもあると思う。評価には、そういった視点を入れておくとういのはないか。
- ・P30（評価のまとめ）の⑧都市機能の適正化は、主に通学圏の拡大を意図しており、その点は明記した方がよい。
- ・P35（③新駅周辺の開発可能性）では、未利用地を同列に評価しているが、未利用地でも、場所によりポテンシャル、ネットワーク性等に違いがある。例えば、鉄道利用圏域の広がり大きい場所をより評価するなど、メリハリをつけることも考えられる。

<埼玉高速鉄道線について>

- ・P9（需要予測）で、岩槻駅での乗車人員が伸びていないのは気になる。浦和美園はもう少し育つのではないか。
- ・岩槻始発で都心直通になるので街の魅力が増して、これまで以上に人口増に結び付く可能性があるのではないか。
- ・浦和美園と大宮は、1時間2本程度のバスで連絡しているような状況であり、埼玉高速鉄道線の延伸で大宮へのアクセスが高まるメリットはある。

- ・せっかく鉄道ネットワークがあるにもかかわらず埼玉スタジアムにバスで大量輸送しているのは、CO₂排出の問題にもつながる。CO₂削減も評価として入れてはどうか。
- ・県内ネットワークの効果などを踏まえて、岩槻駅や中間駅のまちづくりについて検討していくのがよいのではないか。

<東京12号線について>

- ・P33（費用便益分析結果）を見ると、供給者便益のマイナスが大きい。これをどう評価するのだが、数字としてはマイナスとなるが、コロナ禍の中で西武池袋線を補完しつつ、混雑を避けたい利用者が利用できる並行路線ができる意味は大きいと思う。
- ・東京都側の光が丘から大泉学園まで延伸していく条件が整っているかという点は、非常に大きなポイントである。他の路線にも共通する話だが、延伸の根元の状況はしっかり整理すべきではないか。
- ・全般のところでも話したが、観光という面では、都心から郊外部へ行きやすくなること、都内と反対方向へのミッシングリンクが解消されるということで評価できるのではないか。

<東京8号線について>

- ・押上から延伸していくことになるのであれば、都内の状況をしっかり整理する必要があるのではないか。
- ・延伸路線の規模が大きいと事業費の精査が大切になる。労務賃金や環境条件などが変わって、費用が大きく変わるケースがある。すべての事業に共通する話であるが、しっかりと事業費を精査する必要がある。

<日暮里・舎人ライナーについて>

- ・混雑が一番の問題となる。12号線にも共通するが、根元の輸送力がどの程度あるのか、輸送力の検証が必要である。
- ・方向性としても、輸送力の増強の余地がどのくらいあるかということを検討していく必要があるのではないか。
- ・これを考慮して、まずルートを検討を行う必要がある。

<多摩都市モノレールについて>

- ・既存路線は新交通系であるので輸送力をどの程度担えるかという点はあるが、観光面で素晴らしいエリアにある。交通インフラが観光の在り方に、どのように関わることができるかという視点から議論をしてはどうか。

- ・「多摩湖を縦断」することに対する技術上の課題の記載があるが、取組の方向性として書くにはまだ早い。もう少し熟度を上げてから検討すればよいのではないか。
- ・観光と交通との関係を考慮して、まずルートを検討を行う必要がある。

<各路線の評価について>

- ・取りまとめに当たって、今回の会議で出た意見について、どのように反映できるかについては事務局において検討してもらうこととし、それを踏まえて次回会議に向けて進めてもらえばよいと考える。

(2) とりまとめ骨子案の検討について

- ・了承された（意見なし）。

以上