

## 1-1. 鉄道の延伸に係る評価と主な意見

### (埼玉高速鉄道線：浦和美園～岩槻)

＜評価＞ 市が $B/C > 1$ となる試算をしているが、まちづくりなどの前提条件が確立していない。速達性向上や混雑緩和などの効果が他の路線と比較して低いが、大宮、春日部など多くの公立高校が設置されている中核都市へのアクセス改善効果が高い。  
**【意見】** 通学圏域の拡大による教育環境の向上とともに、県北部から埼玉スタジアムなどへのアクセスも向上するなど、県内全体の交通ネットワークの向上につながり、県内交通の利便性向上という点から大きな意義がある。

### (東京12号線：大泉学園町～東所沢)

＜評価＞  $B/C = 0.95$ となり、わずかに事業性の確保には至らなかったが、都内方向の競合路線に対して優位性があり、ところざわサクラタウンなどのポテンシャルを有している。延伸により都内の混雑率が上昇すると予測される。  
**【意見】** 都内の混雑を考慮し、都内から県内へのヒトの流れを意識したまちづくり、観光ポテンシャルの活用などが有効である。

### (東京8号線：押上～野田市)

＜評価＞  $B/C = 0.68$ であり、事業性の確保には大きな課題が残っている。延伸距離が30km以上とスケールメリットが大きく、混雑緩和、速達性向上などの主要な効果が他の路線と比較して高く、リダンダンシー（災害時の輸送対策）の効果が高かった。  
**【意見】** 延伸距離が長いことから、建設コストの精査が必要である。押上から野田市まで延伸していくのであれば、延伸の根元の状況は極めて重要であり、県内への延伸に向けた条件をしっかりと整理した上で、検討を進めることが重要である。

### (日暮里・舎人ライナー)

＜評価＞ 延伸先となる県内はいずれの方向も市街化しており、一定の需要が見込める一方、建物の移転や道路の拡幅が必要となる。新交通システムのため輸送力が低い上、都内区間が混雑しており、延伸により更に混雑率が上昇する懸念がある。  
**【意見】** 都内区間の混雑については、輸送力増強の余地を検証し、それを踏まえてルートを検討していくこととなる。

### (多摩都市モノレール)

＜評価＞ 西武球場、西武園ゆうえんちや多摩湖などのポテンシャルを有し、都内からの需要の創出が期待できる。都内の上北台～箱根ヶ崎の都内区間の整備が先行する。  
**【意見】** 観光面という貴重な可能性を有効活用して、交通インフラの観光の在り方への関わり方から議論を進めたい。

### (全般的な意見)

- 鉄道と都市は一体不可分であり、交通だけを議論するのではなく、まちをどうしていくかを考えていく必要がある。
- 鉄道の延伸の検討においては、根元の状況をしっかりと整理し、これを十分に踏まえないといけない。

## 1-2. 鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性

### (埼玉高速鉄道線：浦和美園～岩槻)

- ① **B/C > 1となる試算ケースの前提条件の実現性の確保**  
関係者間の合意形成を進め、 $B/C > 1$ となる前提条件を確保するとともに建設コストを精査し、事業性を確立する。
- ② **県内交通ネットワークの向上による効果の活用**  
浦和美園と岩槻が結ばれる効果が十分に発揮されるよう、沿線地域全体のまちづくりの在り方を検討していく。
- ③ **地域のポテンシャルを生かした中間駅周辺のまちづくり**  
さいたま市において、地域のポテンシャルを生かした中間駅周辺における市のまちづくり計画を策定していく。
- ④ **岩槻駅における乗車人数の確保**  
市の成長・発展プランにより需要増加を確実に達成していくとともに、東武野田線との接続方法の実現性を確保する。
- ⑤ **交通渋滞緩和効果の反映**  
CO<sub>2</sub>削減効果を含め渋滞緩和の効果の実態を調査し、十分に便益等に反映されるよう検討していく。

### (東京12号線：大泉学園町～東所沢)

- ① **B/C > 1の確保**  
地域のポテンシャルを生かした $B/C > 1$ の確保に向けた方策の検討を行うとともに、建設コスト等の精査を進めていく。
- ② **詳細な延伸ルートの精査**  
大泉学園町から県内における市街化の状況を踏まえ、効果的・効率的な延伸ルート等の検討を進めていく。
- ③ **混雑率上昇への対応**  
都内区間の混雑を踏まえ、安定的な輸送を確保する方策及び沿線市のまちづくりの在り方を検討していく。
- ④ **(仮称) 新座中央駅周辺のまちづくりの推進**  
市のまちづくり構想の実現に向けて、事業計画の検討、関係者との調整を進めていく。
- ⑤ **整備手法の具体化**  
光が丘からの一体整備などの整備手法について、具体的な検討を進めるとともに、関係機関との調整等を進めていく。

## 1-2. 鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性

(東京8号線：押上～野田市)

### ①B/C>1の確保に向けた取組

まちづくりで沿線全体の需要創出を図りつつ、地域のポテンシャルを生かした需要創出の方策の検討、建設コスト等の精査を進めていく。

### ②沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの推進

沿線各市町において、まちづくり計画の策定を目指し、沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの検討を進めていく。

### ③他都県等と連携した事業スキーム等の検討

都内の検討状況を注視し、その進捗に応じて、東京都や千葉県の沿線自治体と連携して事業スキーム等を検討していく。

(日暮里・舎人ライナー)

### ①延伸ルートの絞り込み

複数のルートでそれぞれ事業効果や建設コスト・工期等を検証し、延伸ルートを絞り込んでいく。

### ②混雑への対応

新型コロナウイルス感染症が収束した後の利用者需要の変化も見据え、延伸の根元となる都内の輸送力増強の可能性を検討していく。

### ③次期答申に向けた道筋の整理

次期答申に向け、延伸ルートの絞り込み過程において、沿線自治体の機運醸成を図りつつ、答申への道筋を整理していく。

(多摩都市モノレール)

### ①延伸ルートの絞り込み

多摩湖などの地域資源に交通インフラがどのように関わることができるか検討を進めるとともに、事業効果や建設コスト等を検証する。

### ②次期答申に向けた道筋の整理

次期答申に向け、延伸ルートの絞り込み過程において、沿線自治体の機運醸成を図りつつ、答申への道筋を整理していく。

### ③都内区間の整備状況を踏まえた調整

東京都内における導入空間の整備の進捗状況を注視しながら、延伸ルート等について調査検討を進めていく。

## 2-1. 地域公共交通に係る状況の変化と主な意見

<状況の変化>

○改正地域公共交通活性化再生法が施行され、地域公共交通計画の作成が努力義務となり、地域の多様な輸送資源が計画に位置付けられるようになった。

○新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、テレワークの普及などの行動変容が見られ、地域公共交通の利用者は減少している。

【意見】

○都市づくりと交通は密接であり、地域公共交通計画と立地適正化計画は対で考えるべきである。

○これまでは交通網の面的なカバーなど量の充足を重視してきたが、今後は質をどう守っていくかが重要になってくる。

○県のサポートの仕方については、輸送資源を総動員していく仕組み、支援を考えていただきたい。

○自動運転とMa a Sについては、事業化の主体が交通事業者であるため、自治体の関与の妥当性についても慎重に検討していくことが必要である。

○バス路線への補助事業には、経営にインセンティブが働くような制度設計とすることで、収支の改善が期待される。

○今後は地域公共交通の支え方について、コロナの影響の受け方も細かく踏まえて考えていかなくてはならない。

## 2-2. 地域公共交通に係る課題の整理と取組の方向性

### ①地域公共交通計画の策定促進

市町村地域公共交通計画の策定に向けた適切な支援、計画の妥当性等の検証に関する助言などを行っていく。

### ②交通サービスの質の確保

地域公共交通の面的な充足に加え、ニーズに見合った運行サービスや乗り継ぎ環境の改善など質的な充実を図っていく。

### ③輸送資源の総動員

データベース化など輸送資源の総動員に向けた体制整備や交通手段の多様化を図っていく。

### ④自動運転など新技術の可能性やMa a Sの実現化

事業者間のバス運行情報の提供フォーマットの共通化・オープン化に向けたデータ基盤づくりの方策を検討していく。

### ⑤効率性維持のためのインセンティブ

補助金については、利用者の増加や収支改善等につながるインセンティブがより働くよう制度を検討していく。

### ⑥新型コロナウイルス感染症の影響

交通事業者の経営状況の変化などを注視し、適切な対応を検討していくとともに、長期的な視点から支援の在り方を検討していく。