

**資料1**

## **「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議（第6回）**

**令和8年1月28日**

# 「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題と取組の方向性

## 1 答申路線

### 1－1 東京12号線

方向性：次期答申（令和13年頃）に向けて、事業性の確保などの課題解決を目指す

#### 【延伸路線の特徴と沿線地域の現状】

- 沿線地域の人口は減少傾向にあり、沿線自治体では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められている。
- 延伸元の大江戸線は、リニア地下鉄で輸送力に課題があり、混雑率はコロナ後も依然として高い。
- 大泉学園町－東所沢までの延伸区間は、練馬区、新座市、清瀬市、所沢市と、東京都と埼玉県を交互に通過する。
- 西武線、東武線にアクセスする南北の道路の混雑が激しい。
- 新座市では、関越自動車道へのスマートインターチェンジの設置について第5次新座市総合計画等に位置付けるとともに、（仮称）新座中央駅のまちづくり構想の見直しを進めている。
- ところざわサクラタウンは、R7年11月に開業5周年を迎えた。また、所沢市では、新たに商業施設・エミテラス所沢が開業した。
- 東京都は、R7年10月に光が丘から大泉学園町までの延伸について、一定の条件を仮定した試算において事業性の改善を確認したという結果を公表した。

課題	取組の方向性
<b>①まちづくりのビジョンと鉄道の位置付けを整理</b> <ul style="list-style-type: none"><li>まちづくりの計画の中で、東所沢駅周辺や、今後、新座市等で設定される中核的なエリアや居住エリアと鉄道の位置付けを整理することが重要である。</li><li>まちづくりにおいて、通勤以外の流動を増やすことを意識し、集客力のある所沢駅のポテンシャルを生かすことが大切。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>将来の中核的なエリアや居住エリアと鉄道の位置付けを意識した延伸計画を検討するとともに、駅周辺のまちづくりについて、シミュレーションを行うなど、既成市街地への影響も確認する。</li><li>東所沢駅から所沢駅までの二次交通の利便性向上策について検討する。</li></ul>
<b>②事業性の確保と事業効果の検証</b> <ul style="list-style-type: none"><li>次期答申に向け、B/C&gt;1、収支採算性を確保する必要がある。</li><li>西武線と東武線にアクセスする道路の混雑緩和効果など、もっと幅広く地域社会や地域経済への効果について検証した方がよい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>新駅周辺のまちづくり計画の深化、乗換利便性の向上、その他便益向上につながる取組について検討するとともに、建設コストの精度向上を図る。</li><li>住民生活や地域経済、地域社会、環境に対する効果や定性的効果等について広く検討し、整理する。</li></ul>
<b>③詳細な延伸ルートの精査</b> <ul style="list-style-type: none"><li>まちづくりの検討やコストの精査のためには複数ある延伸ルートを絞り込み、精査する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>まちづくりの中での鉄道の位置付け、駅の役割等を踏まえ、効果的、効率的な延伸ルートを検討し、精査を進める。</li></ul>
<b>④混雑率上昇への対応</b> <ul style="list-style-type: none"><li>既設線の輸送力がどれだけ増強できるのかといった検討が大事である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>既設線の車両や運行本数などから、輸送力についての技術的な検討を行うとともに、具体的な混雑緩和対策とその効果、延伸後の状況を検証する。</li></ul>
<b>⑤整備手法の具体化</b> <ul style="list-style-type: none"><li>東京都事業区間の事業化に向けた取組が先行しているので、東京都の動きに積極的に関わり、連携を図っていくべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>光が丘からの一帯整備など、具体的な事業スキーム等について、東京都と連携し、検討を進めていく。</li></ul>
<b>⑥国の次期交通政策審議会への対応</b> <ul style="list-style-type: none"><li>地元自治体の検討を県が違った目線で検証すること、また、国や東京都との調整も重要である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>国や東京都などの動向も踏まえ、次期交通政策審議会に向けた工程を共有し、関係自治体と県が連携して検討する。</li></ul>

# 「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題と取組の方向性

## 1 答申路線

### 1-2 東京8号線

方向性：次期答申（令和13年頃）に向けて、事業性の確保などの課題解決を目指す

#### 【延伸路線の特徴と沿線地域の現状】

- 延伸距離が非常に長い路線であり、関係自治体も多い。
- 人口は、減少傾向にある地域が多く、沿線自治体では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められつつある。
- 東埼玉道路は令和7年6月現在では、起点である八潮市から松伏町までの9.5kmが開通した。
- イオンレイクタウンは、駅から近く、東京と直結することで利便性が大きく向上する。
- 越谷いちごタウンやキッコーマンもの知りしうゆ館など、インバウンドのニーズがあると考えられる集客施設を有している。
- 関係自治体により構成される期成同盟会では、八潮—野田市間の新駅周辺のまちづくりの検討が進められているが、押上—八潮間の検討は進んでいない。
- 延伸元の東京都では、豊洲—住吉間の延伸工事に着手し、2030年代半ばの開業を目指している。

課題	取組の方向性
<b>①路線全体を意識したまちづくりと事業計画の検討</b> <ul style="list-style-type: none"><li>延伸距離が長く、駅の数も多いため、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。</li><li>建設中の東埼玉道路におけるBRTの計画とルートが一部重複している。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>将来の中核的エリアや居住エリアと鉄道の位置付け、既成市街地への影響を意識とともに、沿線自治体が連携し、延伸区間全体でまちづくりと延伸計画を検討していく。</li><li>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、東埼玉道路と連携し、お互いプラスになるような手法について検討する。</li></ul>
<b>②事業性の確保と事業効果の検証</b> <ul style="list-style-type: none"><li>次期答申に向け、B/C &gt; 1、収支採算性を確保する必要がある。</li><li>延伸距離が長いため、莫大な事業費を要する。</li><li>イオンレイクタウンのような商業施設が東京と直結することは非常に効果が高いと考えられるため、そのような効果をもっと評価してもよい。</li><li>交通利便性の低い地域は、利便性の高い地域と比較すると、人口減少が深刻な状況にある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>沿線自治体が連携して、新駅周辺のまちづくり計画の深度化、その他便益向上につながる取組について検討とともに、建設コストの精度向上や大規模施設に受益者負担を求めるについても検討していく。</li><li>地域経済、地域社会に対する効果や定性的効果等について広く検討し、整理する。</li></ul>
<b>③詳細な延伸ルートの精査</b> <ul style="list-style-type: none"><li>延伸距離が長く駅が多いため、速達性が損なわれる可能性がある。延伸ルートの検討において、適切な駅の数や役割を精査する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>まちづくりの中での鉄道の位置付け、駅の役割等を踏まえ、適切な駅の数や位置、効果的、効率的な延伸ルートを検討し、精査を進める。</li></ul>
<b>④他都県と連携した整備手法の具体化</b> <ul style="list-style-type: none"><li>東京都までつながってこそ延伸効果を発揮するが、現状、東京都や千葉県では、押上以北の延伸については、検討が進んでいない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>東京都や千葉県の状況を注視しつつ、沿線自治体と連携し、押上—野田市の全区間の事業化について、具体的な事業スキームを検討していく。</li></ul>
<b>⑤国の次期交通政策審議会への対応</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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。また、国や東京都、千葉県との調整も重要である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>国や東京都、千葉県などの動向も踏まえ、次期交通政策審議会に向けた工程を共有し、関係自治体と県が連携して検討する。</li></ul>

# 「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題と取組の方向性

## 2 未答申路線

### 2-1 日暮里・舎人ライナー

方向性：既設線延伸の意義を確認するとともに、新たな交通システム導入等も検討

#### 【延伸路線の特徴と沿線地域の現状】

- 新交通システムのため、輸送力に課題がある。東京都は新型車両導入などにより、輸送力増強に努めているが、延伸元の混雑率はコロナ後も依然として高い。東京都や足立区は、バスを活用した対策を検討中である。
- 複数のルートを設定し、検討を進めているが、いずれのルートも市街化され、比較的人口密度が高く、移動需要は高い。
- 人口は、川口市は増加傾向で、草加市、越谷市は減少傾向にある。草加市の延伸想定地域は居住誘導区域となっている。
- 草加市から川口市方面、足立区から川口市方面への自動車や自転車による通勤・通学の流動が多い。
- 既設線延伸や新たな交通システム導入には道路の拡幅が必要だが、いずれも市街化しており、導入空間確保は容易ではない。

課題	取組の方向性
①延伸ルートや交通モードごとの延伸意義の確認とルートの絞り込み ・需要が高い地域である一方、導入空間確保に課題があるため、既設線延伸に加え、新たな交通システムの導入についても幅広く検討すべき。 ・延伸の方向や延伸先、交通モードによって路線の持つ性格が大きく異なってくることを考慮すべき。	<ul style="list-style-type: none"><li>既設線延伸の場合の各延伸ルートのB/Cを算定するとともに、ネットワーク分析を行い、延伸の意義・効果を再確認する。</li><li>沿線自治体のまちづくりの方針や公共交通の現状、移動需要等から、新たな交通システムの導入可能性について調査・検討し、適切な交通モードを選択し、ルートについて検討する。</li></ul>
②混雑率上昇への対応 ・延伸元の混雑率はコロナ後も非常に高く、対策が必要。 ・延伸元の混雑緩和の可能性の検討が必要。 ・日暮里・舎人ライナーから他路線（埼玉高速鉄道や東武スカイツリーライン等）への流動が増えるような路線とすることが重要。	<ul style="list-style-type: none"><li>延伸ルートごとに、既設線を延伸する場合のネットワーク分析を行い、混雑率という観点で延伸後の状況を検証するとともに、既設線の終点からの延伸以外の方策についても検討する。</li></ul>
③道路部門と連携した検討 ・新交通システム（BRT, LRTについても同様）は街路事業なので、延伸の検討に当たっては、道路ネットワーク全体の中で考えるべき。	<ul style="list-style-type: none"><li>自動車から鉄道への転換により渋滞緩和に寄与するとの観点からも、延伸の必要性を整理し、道路管理者と連携し、街路整備に必要な条件等について検討する。</li></ul>
④国の交通政策審議会への対応 ・国からの補助金を活用する場合は、国の交通政策審議会に位置付けられることが重要。	<ul style="list-style-type: none"><li>交通政策審議会へ事業提案をするために必要な道筋を整理するとともに、地元の機運醸成を図っていく。</li></ul>

# 「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題と取組の方向性

## 2 未答申路線

### 2-2 多摩都市モルール

方向性：既設線延伸の意義を確認するとともに、新たな交通システム導入等も検討

#### 【延伸路線の特徴と沿線地域の現状】

- 上北台と箱根ヶ崎からの延伸が考えられるが、上北台から県内への延伸には駅の構造変更が必要である。
- 複数のルートを設定し、検討を進めているが、延伸想定地域のほとんどが市街化調整区域であり、所沢市、入間市とも将来的には人口減少が見込まれ、西武線沿線を除けば人口密度は低く、居住誘導区域も少ない。
- 東京都事業区間（上北台－箱根ヶ崎）について、R7.11月に事業認可を受けた。東京都では、2034年度の開業を目指し、導入空間となる新青梅街道の用地買収など、工事着手に向けた手続を進めている。
- 西武球場や西武園ゆうえんちなどの観光・集客施設や、多摩湖、狭山湖などの地域資源を有しており、観光地としてのポテンシャルが高い。

課題	取組の方向性
<p>①観光の視点を意識した延伸ルートや交通モードの絞り込み</p> <ul style="list-style-type: none"><li>既設線延伸、新たな交通システムの導入など、多様な選択肢があるが、人口密度が高い地域は少ない一方、観光・集客施設や地域資源を有しており、観光需要が期待できるため、観光の視点は不可欠である。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>既設線延伸について、各延伸ルートのB/Cを算定するとともに、工期、事業効果、道路の状況、観光の視点等から、総合的に延伸の意義・効果を確認する。</li><li>現在の交通需要に加え、観光需要の観点から、新たな交通システムの導入可能性について調査・検討する。乗ること自体の価値なども考慮の上、交通モードやルートについて検討する。</li></ul>
<p>②道路部門と連携した検討</p> <ul style="list-style-type: none"><li>モルールは街路事業なので、延伸の検討に当たっては、道路ネットワーク全体の中で考えるべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>道路管理者と連携し、街路整備に必要な条件等について検討する。</li></ul>
<p>③観光部門と連携した検討</p> <ul style="list-style-type: none"><li>人の移動だけに着目するのではなく、インバウンドを視野に入れ、稼げる地域を作っていくという考え方も重要。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>エリア全体で価値を上げ、税収を補っていくエリアマネジメントの視点を持って、観光調査なども参考にし、観光部局と連携を図りながら検討を進める。</li></ul>
<p>④資金調達手法の検討</p> <ul style="list-style-type: none"><li>国の補助金を活用する場合は、国の交通政策審議会答申に位置付けられることが重要。</li><li>延伸ルートや交通モードによっては、国の補助金の対象外になる可能性がある。一方、物価や人件費が高騰している中では、国の補助対象事業であっても民間資金活用の検討は必要。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>交通政策審議会へ事業提案をするために必要な道筋を整理するとともに、地元の機運醸成を図っていく。</li><li>P P P やクラウドファンディングなど、民間資金の活用について広く検討する。</li></ul>