

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議（第 4 回）

令和 7 年 7 月 14 日

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 1 「令和2年度 公共交通の利便性向上検討会議」で示された各路線に関する課題と取組の方向性

(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

C O 2 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 of 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. 延伸想定地域の現状と課題

1. 1 「令和2年度 公共交通の利便性向上検討会議」で示された各路線に関する課題と取組の方向性

（東京8号線：押上～野田市）

① B / 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。

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 2 令和3年度以降の県・地元自治体の取組（埼玉高速鉄道を除く4路線）

・ 東京12号線

- （県）
- ・ 事業性（ $B/C > 1$ ）の確保に必要な新駅の利用者数などについて調査した。
 - ・ 実現可能な複数の延伸ルート进行调查し、建設コストや軌道及び駅施設を導入するための空間確保の容易性等、各ルートの特性を整理した。
 - ・ 既設駅との結節方法や高速道路との交差方法について検討した。
 - ・ ところざわさくらタウンのアンケート調査を実施し、施設利用者の出発地や鉄道の利用状況などについて取りまとめた。
- （自治体）
- ・ 新座市では、平成26年度に作成した中間駅周辺のまちづくり構想の見直しを進めている。
 - ・ 所沢市では、ところざわサクラタウンに隣接する「所沢市観光情報・物産館YOT-TOKO」が令和3年5月にオープンした。

・ 東京8号線

- （県）
- ・ 事業性（ $B/C > 1$ ）の確保に必要な新駅の利用者数などについて調査した。
 - ・ 既設駅との結節方法や主な河川、高速道路との交差方法について検討した。
 - ・ イオンレイクタウンのアンケート調査を実施し、施設利用者の出発地や鉄道の利用状況などについて取りまとめた。
- （自治体）
- ・ 沿線市町からなる期成同盟会において、8号線整備検討調査を行い、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を行った。

・ 日暮里・舎人ライナー

- （県）
- ・ 技術的側面において実現可能と想定される複数の延伸ルート案を設定し、延伸距離や導入空間確保の容易性、事業効果などについて調査・検討した。

・ 多摩都市モルール

- （県）
- ・ 技術的側面において実現可能と想定される複数の延伸ルート案を設定し、延伸距離や導入空間確保の容易性、事業効果などについて調査・検討した。

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 3 令和6年度第1～3回会議における課題についての意見

1. 3. 1 各路線共通の課題についての意見

【議論の前提】

プロジェクトの対象路線は、それぞれステージが異なる。埼玉高速鉄道は最も進んでおり、まちづくりについては議論が終わっている（具体的な検討段階に進んでいる）。12号線と8号線は**今後のまちづくり**についての議論が必要。日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールは**延伸の必要性をより具体化**する議論が必要。

【各路線共通の課題についての意見】

- 沿線のまちづくりは、鉄道ができるから考えるのではなく、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が必要。
- 市全体の人口は増加傾向であっても、一部地域では減っていることもある。新駅の開発に当たっては、既成市街地への影響も含めて考えるべき。人口減少が見込まれる場合は、集約・コンパクト化し、メリハリのあるまちづくりを検討すべき。
- 鉄道を延伸することのみがゴールではなく、ウェルビーイング（県民の幸福度）を引き上げることが結果として高い延伸効果をもたらす。そのために、いかに魅力的な地域を作っていくかが重要。
- 延伸した鉄道を利用して行きたい場所があるかも非常に大きなポイント。県には地域資源が多く、コロナの影響で都内から埼玉県への行楽の需要も高まっており、観光需要には伸びしろがある。

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 3 令和6年度第1～3回会議における路線ごとの課題についての意見

1. 3. 2 東京12号線、東京8号線

答申路線

[東京12号線、東京8号線 共通の意見]

- ・ 計画への位置付けなど、自治体によって鉄道延伸に対する熱意に差が見られる。ミクロで見たときに人口が減っている地域もあるという状況や主体的に取り組む必要性を自治体に伝えるべき。
- ・ 東京からの通勤需要の増加策の検討や、インバウンド獲得のための観光施設のPR、利便性の向上など、東京から埼玉への逆方向の移動の増加を意識するとよい。
- ・ 一般的にB（便益）は比較的精緻に検討されているが、C（コスト）は精度が低い傾向にあるので、検討に当たっては精査していく必要がある。

① 東京12号線についての主な意見

- ・ 混雑問題ばかりに着目せず、通勤、通学目的の利用から視点を変えて、沿線の人々が日中や土日に利用する上での利便性やまちづくりを意識し、追求していくとよい。
- ・ 観光施設は一度訪れると間が空くが、エミテラスのような商業施設は毎週来てもらえる可能性がある。東所沢駅からエミテラスまでのアクセスの利便性を向上させると需要増加につながるのではないかな。
- ・ 都市計画を見直して、東所沢に東京から通勤できるようなオフィスなどを作れば、都民も逆方向で通勤でき、県としてもメリットがある。

② 東京8号線についての主な意見

- ・ イオンレイクタウンは、駅から近く、歩いていける素晴らしい施設。都心から迂回せず繋がるというのは非常に効果が大きいため、このような施設が東京と直結することをもっと評価してもよい。
- ・ インバウンドは、買い物よりも体験、ツーリズムという時代が変わってきているので、例えば「越谷いちごタウン」や「キッコーマンもの知りしょうゆ館」などは非常にニーズがあるのではないかな。
- ・ インバウンドを獲得するためには、土日も営業して英語で解説をしたり、英語で動画を作ったりするとよい。また、どの地域でも歴史や文化を英語で説明できる人が求められている。

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 3 令和6年度第1～3回会議における路線ごとの課題についての意見

1. 3. 3 日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレール 未答申路線

[日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレール 共通の意見]

- ・ 延伸を前提に、技術的な可能性からルートを検討しているが、本来は、**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。
- ・ 公共交通のあり方を考えた場合、既設線をそのまま延伸するのではなく、**別の交通手段で伸ばす選択肢**もあるのではないかな。

① 日暮里・舎人ライナーについての主な意見

- ・ 混雑率を1時間あたりで整理しているが、ピーク時は細かな時間で変動が大きい。今後は詳細な検討も行っていくとよい。
- ・ 日暮里・舎人ライナーの輸送力はかなり限界に近い。新交通システムの輸送力の上限は技術的に分かるので、ルートを検討する際には考慮すべき。
- ・ 地域需要が高いのであれば、結果として、既設線の終点から延ばすことにこだわらず、柔軟に考えてもよいのではないかな。

② 多摩都市モノレールについての主な意見

- ・ 多摩・狭山湖は、インバウンドやサイクリストの方も訪れており、観光地としてのポテンシャルが非常に高い。
- ・ 移動需要を満たすだけでなく、車窓風景とか、乗ること自体が観光とか魅力になることも、評価要素として設定してもよいのではないかな。
- ・ 延伸想定地域には公園がいくつかある。Park-PFIの手法など、民間に任せることで集客が大幅に増加する事例もたくさんでてきている。公園をうまく活用して需要につなげるのも1つの案である。

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 4 各路線の課題の整理（事務局案）

【各路線共通の課題】

- 延伸に当たっては、既成市街地への影響も含め、目指すまちづくりについて考えるべき。人口減少が見込まれる場合は集約・コンパクト化し、メリハリのあるまちづくりを検討する。
- 鉄道を延伸することのみがゴールではなく、ウェルビーイング（県民の幸福度）を引き上げるため、いかに魅力的な地域を作っていくかが重要。
- コロナの影響で都内から埼玉県への行楽の需要も高まってきているため、観光資源を生かして需要創出を図っていく。

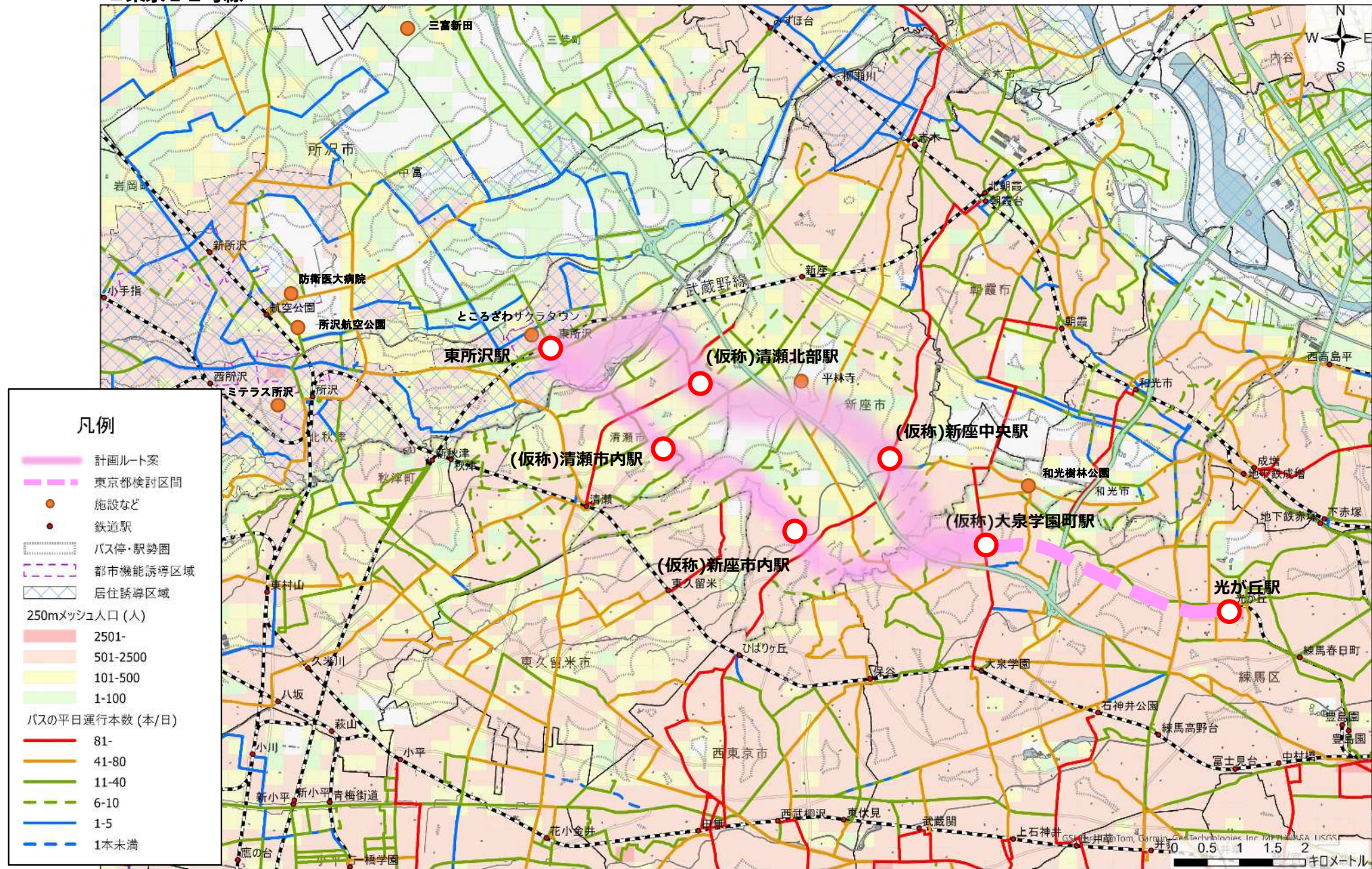
【路線ごとの課題】

	答申路線		未答申路線	
	東京 1 2 号線	東京 8 号線	日暮里・舎人ライナー	多摩都市モノレール
課題	- 事業性（B/C＞1）の確保と合わせて、C（コスト）の精度向上を図る。 - 逆方向（東京→埼玉）の移動需要の創出 2 次交通の利便性向上 - 自治体の鉄道延伸に対する主体的な取組の促進 - 経営主体についての検討		- 複数ルートについて、事業効果や B / C などから総合的に延伸の意義を確認 - 既設線延伸以外の選択肢の検討	
	- 中間駅のまちづくりの具体化 - 混雑率上昇への対応 - 沿線住民が日中や土日に利用する上での利便性向上やまちづくり	- 沿線地域が連携したまちづくりの検討 - 他都県等と連携した事業スキーム等の検討	- 混雑率上昇への対応 - 地域の移動需要への対応	- 都内区間の整備状況を踏まえた対応の検討 - 観光のポテンシャルを活かせる路線計画の検討
方向性	次期答申（令和13年頃）に 前回より進捗感のある形での位置付け		延伸の必要性について調査するとともに 既設線延伸以外の方策も検討	

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 5 人口密度・公共交通等の状況

■東京12号線



(【出典】人口メッシュ：令和2年国勢調査より バス運行本数：国土政策局国土数値情報バスルートデータより
誘導区域：各自治体立地適正化計画より 延伸ルート案：12号線延伸推進協議会平成30年度報告書より 北側案の駅位置は基本ルートのみを記載)

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 5 人口密度・公共交通等の状況



〔出典〕 人口メッシュ：令和2年国勢調査より バス運行本数：国土政策局国土数値情報バスルートデータより
誘導区域：各自治体立地適正化計画より 延伸ルート案：令和7年6月期成同盟会報告書より

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 5 人口密度・公共交通等の状況

■日暮里・舎人ライナー

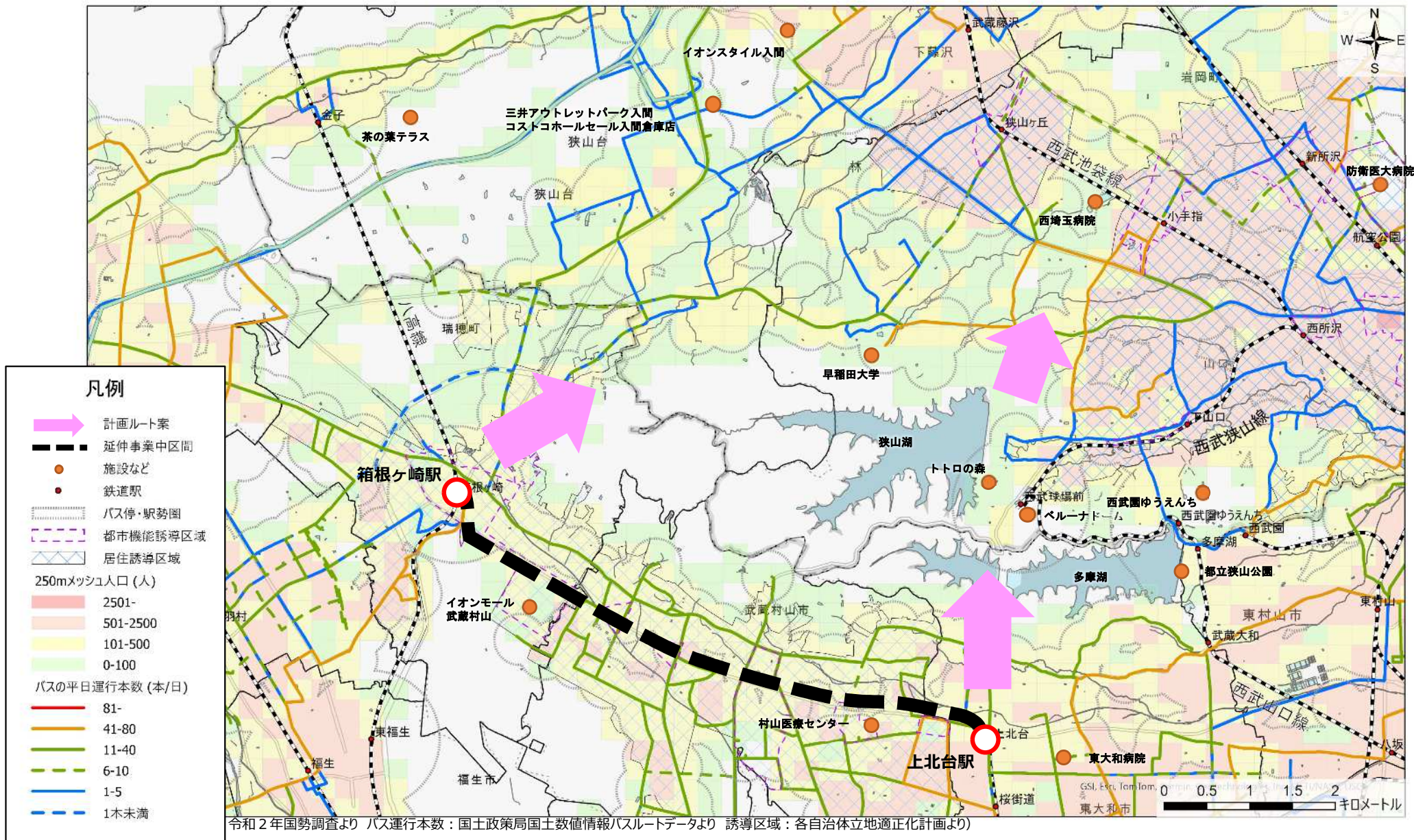


（【出典】人口メッシュ：令和２年国勢調査より バス運行本数：国土政策局国土数値情報バスルートデータより 誘導区域：各自治体立地適正化計画より）

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 5 人口密度・公共交通等の状況

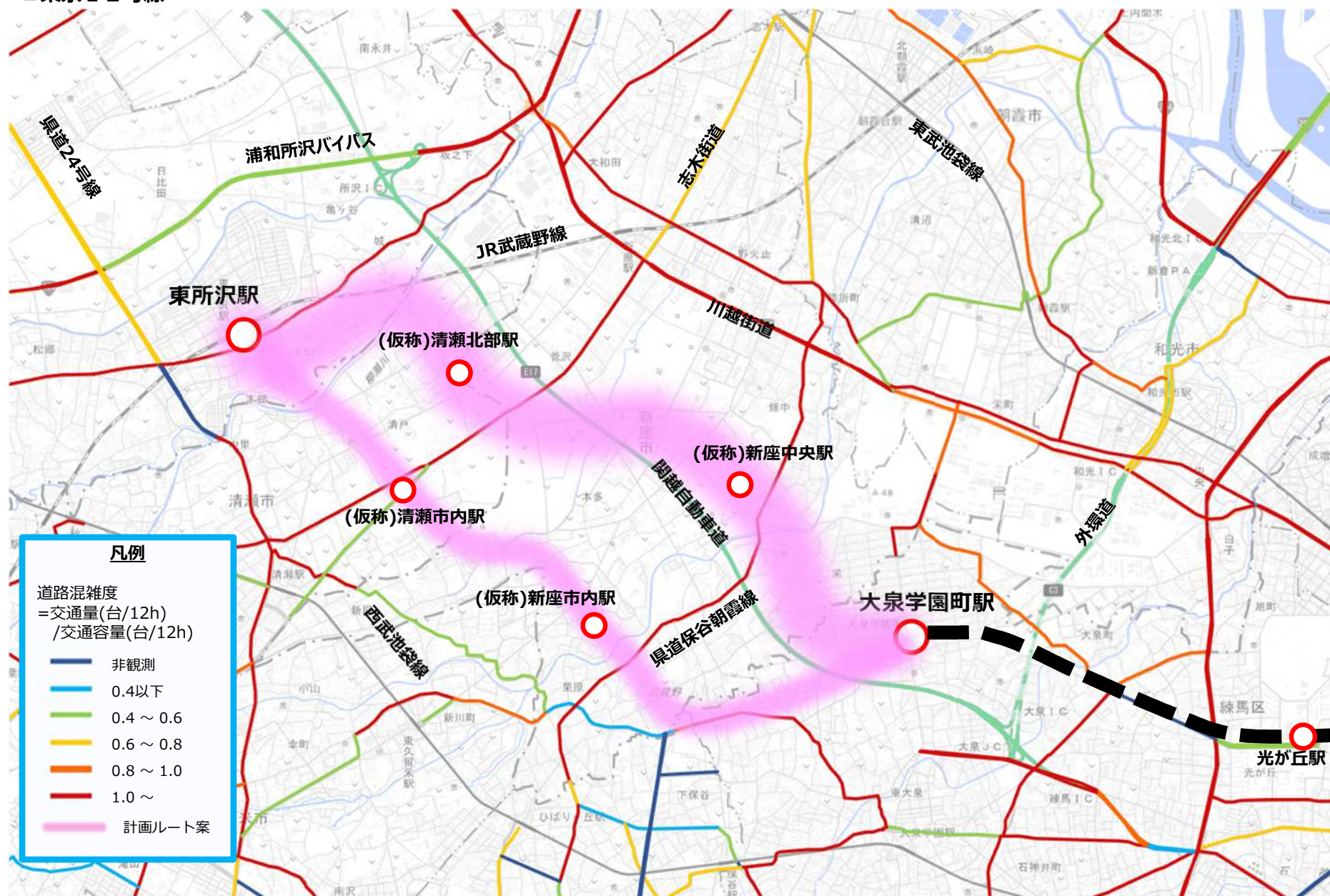
■多摩都市モノレール



1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 6 道路混雑状況

■東京12号線

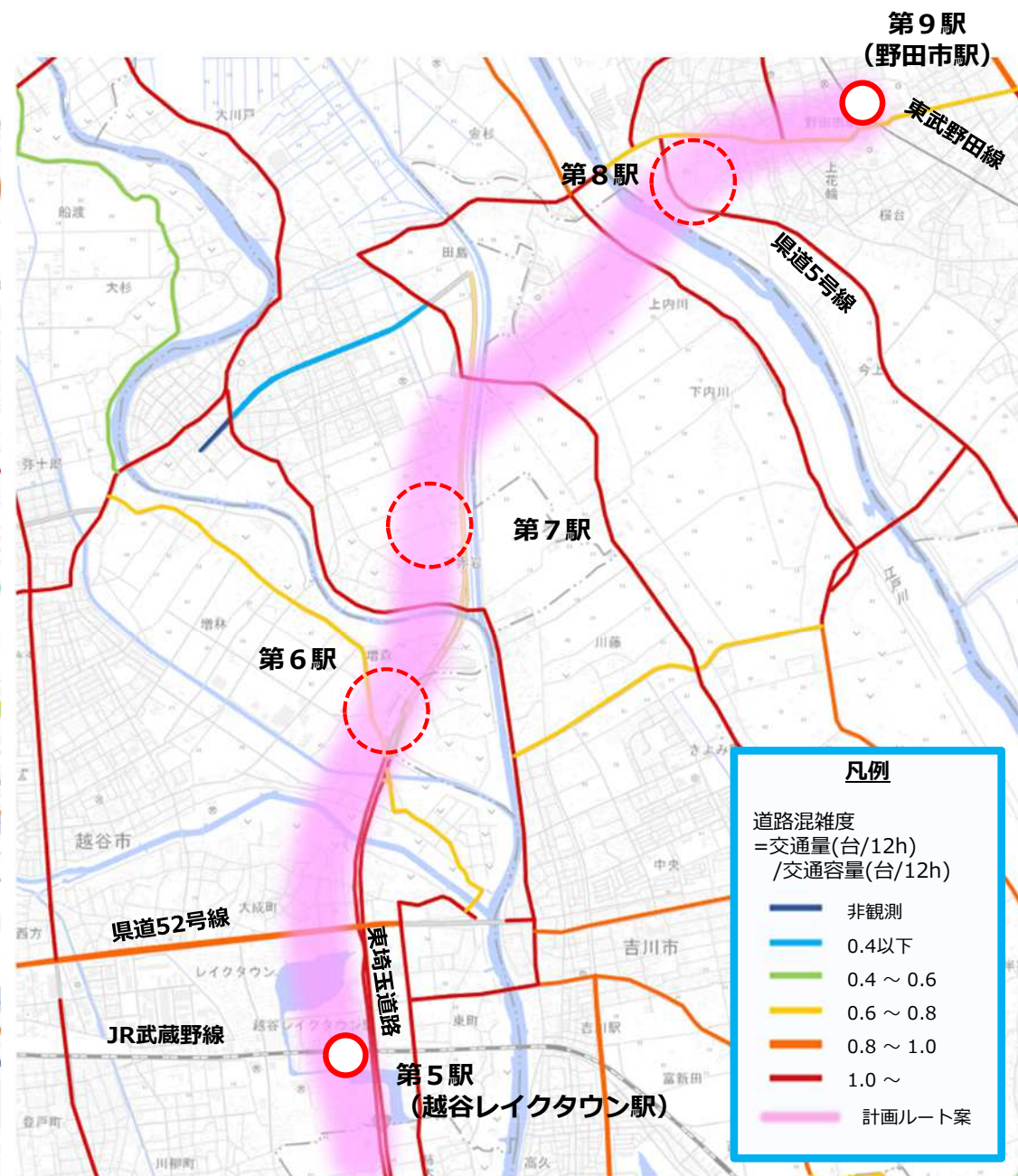
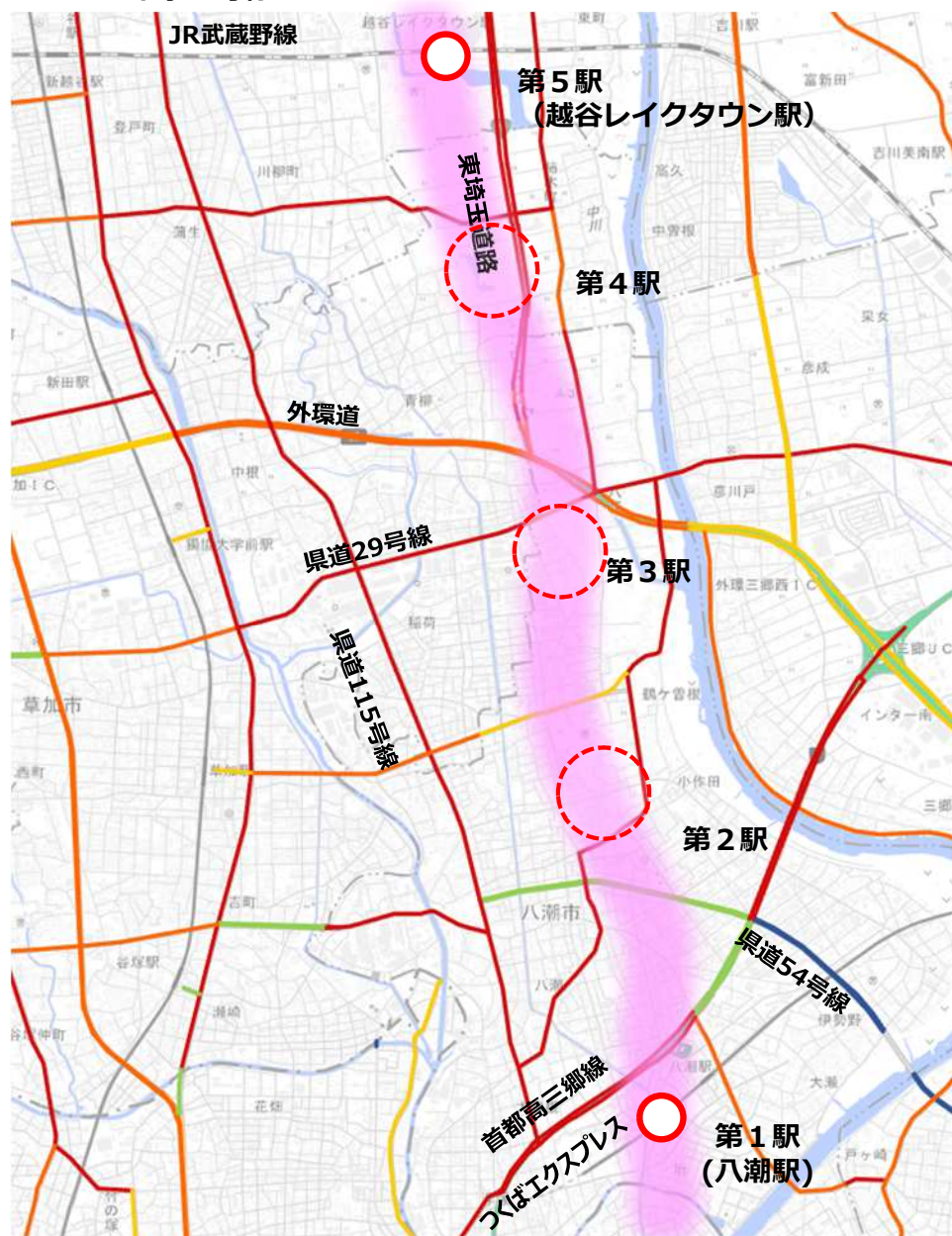


(出典 : 令和3年度一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ
延伸ルート案: 12号線延伸推進協議会平成30年度報告書より 北側案の駅位置は基本ルートのみを記載)

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 6 道路混雜狀況

■東京8号線

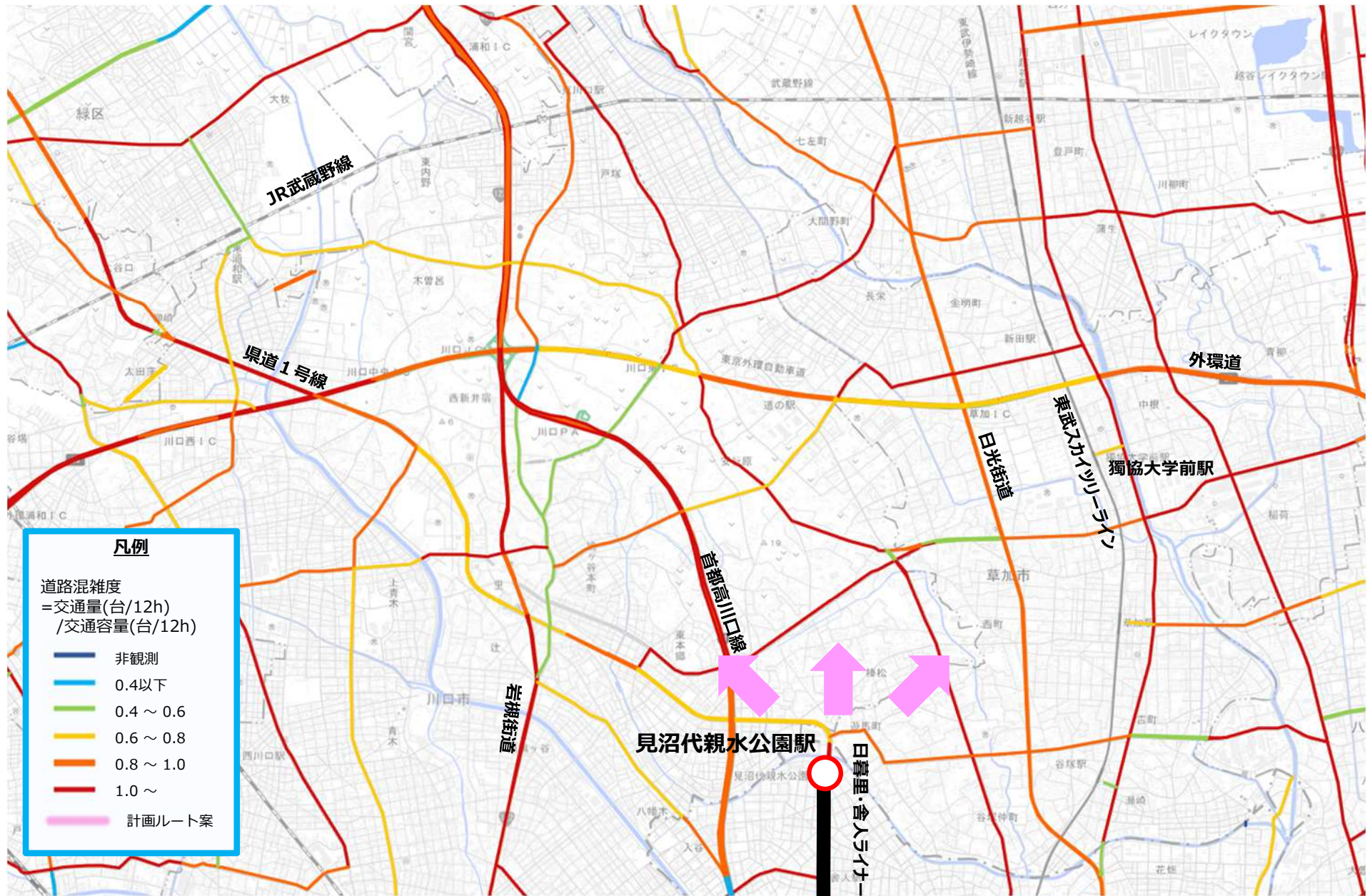


(出典 : 令和３年度 一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ誘導区域：各自治体立地適正化計画より 延伸ルート案：令和７年６月期成同盟会報告書より)

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 6 道路混雑状況

■日暮里・舎人ライナー



(出典：令和3年度一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ）

1. 延伸想定地域の現状と課題

1. 7 鉄道混雑状況（平日朝ラッシュ時）

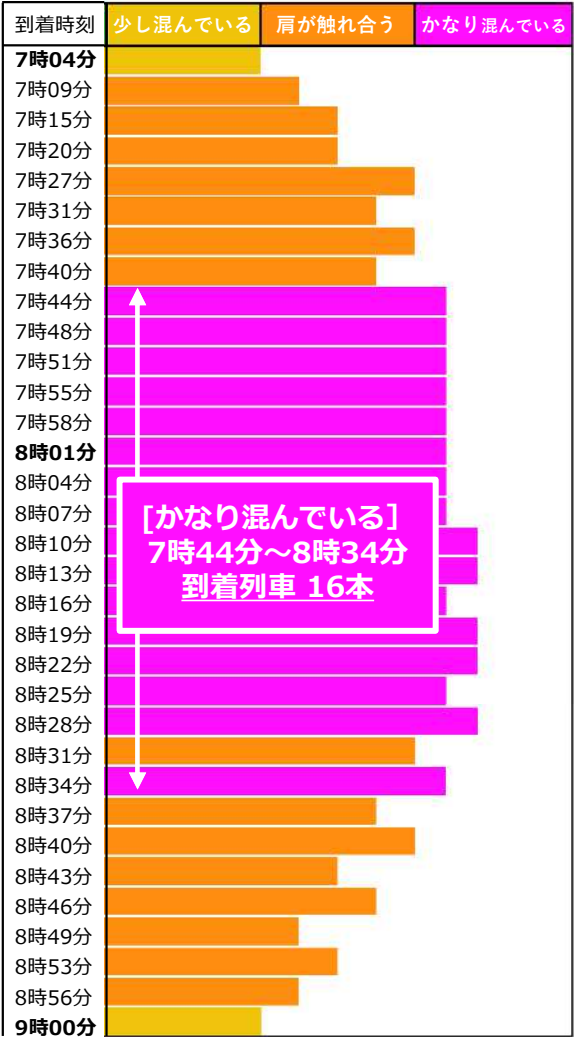
混雑率の目安

	少し混んでいる		肩が触れ合う	かなり混んでいる
100%	150%	180%	200%	250%
定員乗車（座席にくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる）。	広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相対圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

出典：国土交通省「混雑率の目安」に加筆

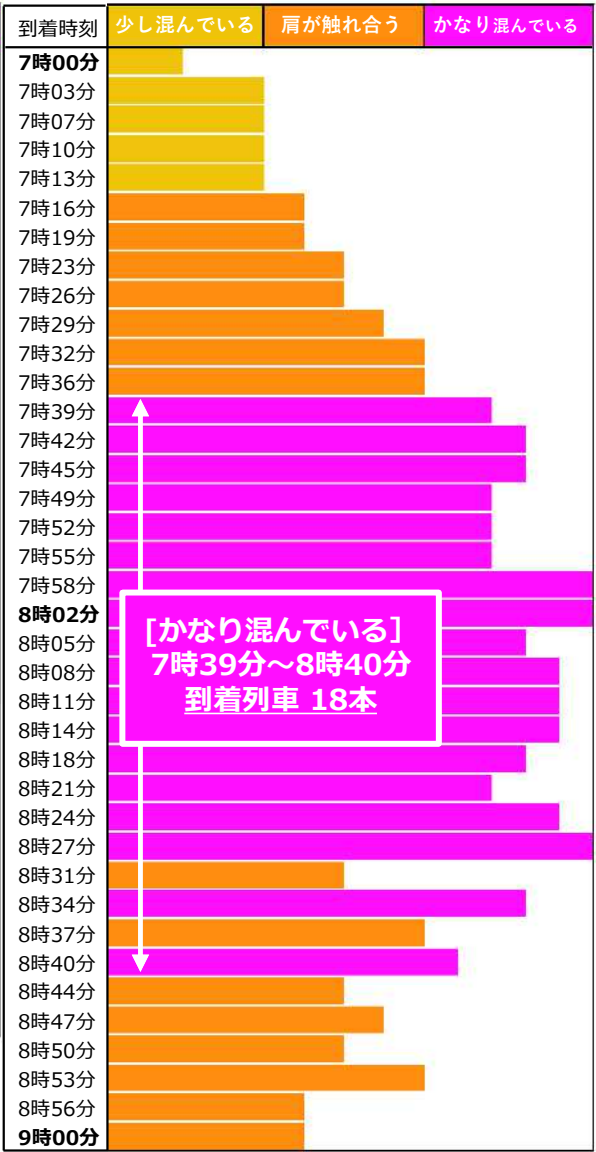
■東京12号線

東中野駅到着 上り 令和5年11月調査



■日暮里・舎人ライナー

西日暮里駅到着 上り 令和5年10月調査



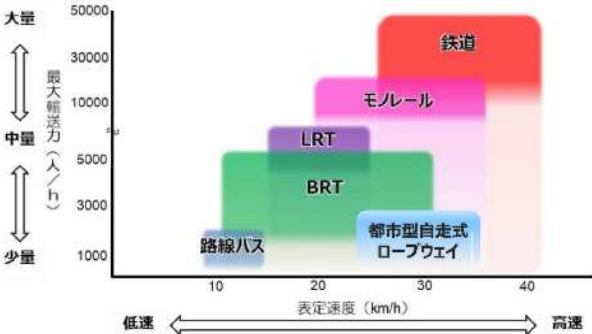
出典：東京都交通局HPに加筆

2. 新たな交通システムの検討

2. 1 新たな交通システムの特徴

■ 交通システムの比較

※ 建設費及び車両費は例示の路線の実績値。
※ ピーク時は朝7時半～8時半とする。（運転本数は2025年6月の時刻表より計上。）
※ YOKOHAMA AIR CABINのみ、デイトタイムの運転本数を記載。



	案内軌条式鉄道 (日暮里・舎人ライナー)	モノレール (多摩都市モノレール)	LRT (宇都宮ライトレール)	BRT (新潟 萬代橋ライン)	都市索道 (YOKOHAMA AIR CABIN)
写真					
開業年月	2008年3月	1998年11月 (上北台～立川北)	2023年8月	2015年9月	2021年4月
営業キロ	約9.7km	既開業:約16km、延伸:約7km	約14.6km	約7km	約630m
事業費	約 1530億円	約 1200億円 (延伸区間)	約 680億円	約 17億円	約 80億円
車両費	約 7.8億円/編成	約 8.8億円/編成 (上北台-多摩センター間開業時)	約 4.3億円/編成	約 0.9億円/編成	—
導入空間	専用空間 (主に既存道路上空)	専用空間 (主に既存道路上空)	併用軌道及び専用軌道	既存道路上及び優先レーン	専用空間 (主に既存道路及び運河上空)
定員	約260人／編成	約400人／編成	約160人／編成	約70人／台 (単車) 約130人／台 (連接)	8人／台
ピーク時運転本数	20本/h	10本/h	7.5本/h	15本/h	60本/h
ピーク時輸送力	5200人/h	4000人/h	1200人/h	1290人/h (連4台、単11台)	480人/h
最高速度	約60km/h	約65km/h	約70km/h	約60km/h	約16.2km/h
定時性	道路渋滞の影響なし	道路渋滞の影響なし	道路渋滞の影響あり	道路渋滞の影響あり	道路渋滞の影響なし

※ 出典：石狩市「官民連携手法による新たな軌道系交通の導入可能性調査」、東京都HP、多摩都市モノレール(株)HP、宇都宮市役所HP、新潟市役所HP、横浜市役所HP