

第1回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 会議録

日 時：令和6年9月27日 14：00～15：50

場 所：埼玉会館 5階 5C会議室

出席者：【委員】

久保田尚、金山洋一、伊藤香織、生田美樹（順不同、敬称略）

【事務局】

埼玉県企画財政部交通政策課

傍聴者：1名

記 者：1名

議事録：

【司会】

ただ今から、第1回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議を開催いたします。

なお、本日の会議には、傍聴希望の方がいらっしゃいます。傍聴に関しては、県の指針、附属機関等への県民の参加の促進に関する指針に基づきまして、オンラインで行うことといたします。傍聴者の皆様におかれましては、会議傍聴中は事務局の指示に従っていただきますようお願いいたします。

また、ホームページで事前にお示ししました傍聴要領の3「会議を傍聴するに当たって守るべき事項」の規定に違反し、かつ、事務局からの注意に従わない場合、退室していただく場合がございますので、御了承いただきますようお願いいたします。

それでは、これより、お手元にお配りしました次第に沿って説明させていただきます。

初めに、開会にあたりまして、埼玉県企画財政部地域経営局長の中村より御挨拶を申し上げます。

【事務局】

企画財政部地域経営局長の中村でございます。会議の開催にあたりまして、一言、御挨拶を申し上げます。

初めに、委員の皆様におかれましては、会議委員への御就任をお受けいただきましたこと、この場を借りて感謝を申し上げます。

また、本日は御多忙にもかかわらず、第1回会議へ御出席をいただきましたことに、重ねて御礼を申し上げます。

本会議の議題となります「あと数マイル・プロジェクト」は、埼玉高速鉄道、東京12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の5路線を県内まで延伸することによりまして、本県の交通利便性をさらに向上させようとするものでございます。

本プロジェクトにおける鉄道の延伸につきましては、令和2年度に公共交通の利便性向上検討会議を設置いたしまして、本日御出席をいただいております、久保田委員、金山委員をはじめ、有識者の皆様に御意見、御提言をいただいたところでございます。県では、会議からいただきました御提言を踏まえまして、延伸に向けた調査など、取り組んでまいったところでございます。

一方、新型コロナウイルス感染症の流行や働き方改革、昨今のエネルギー・原材料

価格等の物価高騰、またDXの進展など、近年の社会情勢は大きく変化をしているところでございます。

そこで、このような社会情勢の変化を踏まえた上で、プロジェクトの早期実現を図るため、改めて鉄道延伸について検討するため、この「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議を設置することといたしました。

鉄道の延伸は、多額の事業費を要するなどの課題もございますが、交通の利便性向上はもちろん、沿線のエリアをはじめ、県全体の魅力向上、また、経済活動の活性化を図ることが期待できると考えているところでございます。委員の皆様には、社会情勢の変化のほか、本県がこれまで取り組んでまいりました取組などを踏まえた上で、「あと数マイル・プロジェクト」の検討の深度化を図るため、専門的な見地からの御意見を賜りますよう、お願い申し上げます。

加えて、鉄道の延伸の先にあります、本県のさらなる発展を念頭に、忌憚のない御意見、御提言を頂戴できれば幸いでございます。本日は、長時間の会議となりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】

続きまして、本会議の設置要綱につきまして事務局から説明をさせていただきます。

【事務局】

本会議の設置要綱につきまして、概略を説明させていただきます。恐れ入りますが、お手元にお配りしました設置要綱をご覧ください。

初めに、第1条の目的ですが、「あと数マイル・プロジェクト」の早期実現に向けた課題の整理と解決に向けた方向性を示すもの、また併せて、既存の交通機関との連携強化についても検討するものと定めております。

次に1つ飛ばしまして、第3条の構成員ですが、任期は2年以内、また、再任は妨げないものと定めております。

第4条の委員長ですが、委員の互選により委員長を選出していただくこととしておりまして、後程、選出の手続きをさせていただきたいと存じます。

第5条の検討会議ですが、会議は、委員長が招集する定めとしておりますが、今回は第1回ですので、事務局から御案内させていただきました。次回以降は、委員長と事務局で御相談の上、開催させていただきたいと考えております。

また、第2項のとおり、会議は原則公開としておりますが、検討会議が公開しない旨を決定したときは、この限りでないと定めてございます。

簡単ではございますが、会議設置要綱の概略につきましては、以上です。

【司会】

委員の皆様ありがとうございました。続きまして、委員長の選出に移りたいと思います。

先ほど御説明差し上げましたとおり、設置要綱第4条第1項の規定に従いまして、委員長は委員の互選とさせていただきたいと存じます。委員長への立候補、あるいは、御推薦いただければと存じますが、委員の皆様いかがでしょうか。

【金山委員】

埼玉県について最も詳しい久保田委員に、是非お願いしたいと思います。

【司会】

ただいま久保田委員への御推薦がありましたが、委員の皆様いかがでございましょうか。

(異議なし)

【司会】

久保田委員いかがでしょうか。

【久保田委員】

承知いたしました。

【司会】

それでは、久保田委員に委員長をお願いしたいと存じます。恐れ入りますが久保田委員長、委員長席の方へ移動をお願いいたします。

【司会】

それでは、恐縮でございしますが、久保田委員長から御挨拶をお願いできればと存じます。よろしくお願いいたします。

【委員長】

皆様に御推挙いただきまして、委員長になりました久保田でございます。改めましてよろしくお願いいたします。

先ほど中村局長さんからありましたように、前回こういう委員会が開かれて「あと数マイル・プロジェクト」の議論をさせていただいたわけですが、その時は、この鉄道の話と、もう1つ地域公共交通について、合わせて議論がありました。今回は、鉄道の「あと数マイル」というものについて着目するということだと思います。

「あと数マイル」と非常に言い方が面白いわけですが、これは埼玉県から見ると「あと数マイル」ということになってきますが、首都圏全体から見ると、やはり公共交通ネットワークを今後どうしていくかという非常に大きな課題を意味していると私は認識をしております。その中で埼玉県としてどういうことをこれからやっていくのがよいかという非常に重い重要な課題を議論するということになると思います。

それぞれの御専門、あるいは各地域にお詳しい方もいらっしゃると思いますので、それぞれの知見をいただいて議論していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【司会】

久保田委員長ありがとうございました。

続きまして、委員長の代行者の指名に移りたいと存じます。こちら先ほどの設置要綱にございますが、第4条第3項の規定により、委員長に事故がある時の委員長の代行者をあらかじめ委員長に御指名していただく必要がございます。委員長から、代行者の指名をお願いできればと存じます。

【委員長】

では、指名をさせていただきます。私に劣らず、埼玉県に詳しい金山委員に是非お

願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

【司会】

それでは金山委員、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、これからの進行につきましては、久保田委員長にお願いをしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】

それではここから議事を進めさせていただきます。その前に、会議の公開などについて御意見を伺いたいと思います。

先ほど御説明のありました設置要綱の第5条第2項では、検討会議の議事及び検討内容は原則公開となっておりますが、ただし検討会議が公開しないものと決定した場合はこの限りではないとなっております。

今回の会議の公開、非公開の扱いについて、まず事務局から何かありましたらお願いいたします。

【事務局】

県の附属機関等の会議の公開については、県の附属機関等への県民参加の促進に関する指針に定めがございます。

指針では、会議は原則公開ですが、ア 法令等の規定による場合、イ 埼玉県情報公開条例第10条各号に定める情報、いわゆる不開示情報に該当すると認められる事項についての審議、ウ 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に著しい支障が生ずると認められる場合は公開しないことができるとの定めがございます。

公開、非公開については、この点を踏まえて御判断をいただければと存じます。

【委員長】

何か委員の皆様から御意見ありましたらいただきたいと思います。

【金山委員】

鉄道の色々な構想関係に私も関わる機会が多いのですが、利害関係者ができたり、地価が上がったり、土地を買ったりと、色々な反応があります。

いずれ結論を公開されると思いますが、少なくともこういう場では色々な意見をどんどん出していただいた方がよいと考えておりますので、非公開扱いが合理的ではないかと思います。いかがでしょうか。

【委員長】

ありがとうございます。ほかの委員の皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

【委員長】

それでは、委員の意見交換については、非公開ということで自由に議論していただくということにしたいと思います。事務局から少し補足的に御説明いただければと思います。

【事務局】

傍聴の方はこの後の事務局による資料説明までは傍聴いただくことが可能です。

資料説明後の意見交換はただ今の決定を受け、非公開とさせていただきたいと思えます。非公開の間は音声と映像が確認できなくなりますが、接続しておいたままにさせていただきますと、意見交換終了後には、再度傍聴が可能となります。

時間は概ね15時50分頃を見込んでおりますが、会議の進行、また意見交換の時間の進行により前後する場合もございますのであらかじめ御了承いただければと思います。

事務局からの説明は以上です。

【委員長】

ありがとうございました。意見交換の時間は非公開で、その前とその後は公開とさせていただきますと思います。

では、議題に入りまして、御説明をいただきたいと思います。1「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 について、2「あと数マイル・プロジェクト」各路線共通の課題 につきまして、事務局からの御説明を一括でお願いしたいと思います。

【事務局】

それでは、まずお手元の資料1に基づきまして御説明いたします。

まず会議設置の背景目的の点です。先ほどの中村局長からの御挨拶にもありましたとおり、令和2年度に、公共交通の利便性向上検討会議を設置し、県の地域公共交通全般の課題とともに「あと数マイル・プロジェクト」の鉄道部分に掲げる5つの延伸プロジェクトの課題と取組の方向性について御議論をいただき、報告書にまとめていただいたところです。

その後、県ではその課題や、取組の方向性を踏まえまして、課題解決に向けて取組を実施しているところです。

一方で、令和2年度の検討会議以降、新型コロナに伴う大きな環境変化や、DXを初めとする技術革新など、社会情勢は大きく変化したところです。

そこで、改めて現時点の最新の状況を踏まえた上で、今後取り組むべき課題などを整理することを通じまして、プロジェクトの早期実現を図ることを目的とした本会議を設置させていただいたところです。

次にスケジュールです。本会議は、現時点では、令和7年度までの2か年で検討することを予定しております。

まず1年目の本年度は、社会情勢の変化等を踏まえまして、新たに取り組むべき各路線共通の課題の整理、また令和2年度からの県の取組の進捗や延伸地域の最新状況などを踏まえた路線ごとの課題の整理をテーマとして、開催させていただきたいと思っております。

本日の第1回では、各路線共通の課題をテーマに、次回以降の会議では、路線ごとの課題をテーマとして、御議論、御示唆をお願いしたいと考えてございます。

また、2年目となる令和7年度は、今年度の御議論により整理いただいた課題に対する、今後の取組の方向性を、大きくテーマに御議論をお願いしたいと考えてございます。

次のページを御覧いただければと思います。こちらは、今申し上げた1年目のテーマである、今後の課題の整理と、2年目のテーマである、その課題に対応する取組の方向性の整理、この2か年の御議論にあたっての主な論点について、あくまでも事務

局で考えが至った範囲ではございますが、想定されるものをまとめたものとなります。

まず（１）ですが、各路線共通の論点として挙げさせていただいたものです。

近年の社会情勢の変化等を踏まえて、新たに取り組むべき共通課題として、主に想定される論点としましては、まず１点目に、コロナ後の鉄道の利用状況や働き方の多様化などを踏まえた今後の鉄道需要に関する点。２点目に、鉄道需要の創出に繋がる延伸地域のまちづくりや、観光施策との連携に関する点。３点目に、鉄道業界や建設業界の担い手不足の現状と、それが与える鉄道事業への影響に関する点、などを挙げさせていただきました。

また、４点目に公共交通分野におきましては、ＬＲＴやＢＲＴなど、鉄道との関係では、相対的に新しい交通システムの活用の事例は、近年も含めてございます。

「あと数マイル・プロジェクト」は鉄道の延伸を検討することが基本でありますけれども、一方で、県内の交通利便性をさらに向上させる観点から、新たな交通システムの活用も合理性があれば、路線によってはその可能性についても検討の論点の１つになるかと考えております。

さらに、５点目に、埼玉高速鉄道線の延伸の取組については、プロジェクトの対象路線の中では、特に取組が進んでいる状況です。その最新の検討内容は他の４路線の課題や取組の方向性の整理に際しても、有益な情報ではないかと考えております。

次に（２）は路線ごとの論点ですけれども、それを横串的に挙げさせていただいております。

主な論点としましては、１点目に、令和３年度から直近では令和５年度までに、今年度も調査を実施しておりますけれども、県で実施した各路線の調査の結果を踏まえて見えてきます今後取り組むべき課題に関する点。２点目は、延伸地域の最新状況を踏まえた鉄道事業の見込みと、需要創出の取組に関する点。３点目に、延伸地域の自治体の計画やまちづくりの構想などございますけれども、そういったものと延伸プロジェクトの関係に関する点などを挙げさせていただいております。

なお、今御説明申し上げた２枚目の論点項目は、事務局の方であくまでも想定されるものとして挙げさせていただいたものですので、当然ですが、これらの点に限らず、委員の皆様には、専門的な御知見から多様な論点で御議論をしていただきたいと思います。資料１の説明は以上です。

【事務局】

続きまして、「あと数マイル・プロジェクト」の各路線共通の課題について、お手元にお配りしました資料２により説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、表紙をおめくりいただきまして、１ページ目の目次を御覧ください。本日は、「あと数マイル・プロジェクト」、各路線共通の課題につきまして、御議論いただきたいと思いますと考えておりまして、議論の参考になりますように、１から６までの資料を御用意いたしております。

簡単ではございますが順に説明させていただきます。

２ページを御覧ください。初めに、「あと数マイル・プロジェクト」の概要を御説明いたします。

「あと数マイル・プロジェクト」は、この図にございますように、埼玉高速鉄道、東京１２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の５路線を延伸し、県民の交通利便性を向上できるよう検討を進めているものです。

埼玉高速鉄道につきましては、図では、真ん中の上ぐらいの黄色で埼玉高速鉄道と書いてあるところの横の赤い線、これが浦和美園から蓮田まで延伸を検討しているものです。

それから、東京12号線、これは、真ん中の下の方に東京12号線と書かれているところですが、光が丘から大泉学園町まで、これは東京都の整備区間で、埼玉県では大泉学園町から、東所沢までの延伸を検討しております。

それから、図の一番右の長い赤い線の東京8号線、これは押上から野田市までの延伸を検討しているものになります。

この3路線につきましては、国の交通政策審議会の答申に位置付けられている路線です。

次に、日暮里・舎人ライナー、これは東京8号線の左下にある路線ですが、見沼代親水公園から埼玉県内への延伸、それから図の左下の多摩都市モノレールにつきましては、上北台から所沢方面、または、これも東京都が整備を進めている区間ですが、終点の箱根ヶ崎まで行きまして、そこから所沢方面への延伸を検討しているものです。

この2路線につきましては、審議会の答申に位置付けのない、いわゆる未答申路線ということでありまして、延伸先やルートにつきましては、明確に定まっているものではなく、それらも含めて今後検討を進めていくものです。

次に3ページを御覧ください。5路線の既設区間の状況をまとめた表です。

規格としましては、埼玉高速鉄道と東京8号線が普通鉄道と呼ばれるもので、東京12号線がリニア地下鉄、それから日暮里・舎人ライナーが、いわゆる新交通システムである、案内軌条式鉄道、それから多摩都市モノレールが跨座式のモノレールとなっております。そのほか、下の方に編成や定員、ピーク時の本数、混雑率などを表にまとめております。

次に4ページを御覧ください。令和2年度に開催しました公共交通の利便性向上検討会議についてです。この会議は、会議の設置の背景にございますとおり、将来の人口・需要や新たな技術の動向等を十分に把握した上で、公共交通の利便性向上策について、検討を進めるために設置したもので、鉄道の延伸と地域公共交通の2つのテーマについて検討いたしました。このうち、鉄道の延伸につきましては、「あと数マイル・プロジェクト」の対象路線の延伸実現に向けまして、課題の整理と取組の方向性がまとめられました。

次に5ページを御覧ください。会議の報告書から、その概要を引用したものを載せております。まず、鉄道延伸全般に関する主な意見としまして、①から⑥までの6項目御意見をいただきました。本日の議題が、各路線共通の課題の整理とさせていただいておりますので、ここに挙げられている意見が、本日の議論の参考になると考えております。

次に6ページを御覧ください。この6ページと7ページは、対象の5路線ごとの課題の整理と取組の方向性を引用して記載させていただいております。次回以降に、各路線個別の課題について御議論いただく予定になっておりますので、具体的には第2回会議以降で詳しくご説明させていただきたいと思いますが、埼玉高速鉄道線と東京12号線は、それぞれ、①から⑤の5項目ございます。

それから、7ページに移りまして、同様に、東京8号線と日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールはそれぞれ3項目について、課題とその取組の方向性を御提言いただきました。埼玉県では、令和3年度以降に、この方向性に基づきまして、各種の調査などに取り組んでおりますところです。

それから、続きまして8ページを御覧ください。ここからは近年の社会情勢の変化についての資料です。

初めに、鉄道輸送人員の推移です。左下のグラフですが、全国と関東運輸局管内の鉄道輸送人員について、近年の推移を示しております。いずれも新型コロナの影響を受けまして、令和2年度に鉄道輸送人員が大きく減少して、以降は回復傾向にあります。

令和5年度の鉄道輸送人員は、コロナ前の令和元年度と比べまして、ともに88%程度まで回復しております。

次に9ページを御覧ください。県内の旅客輸送状況の資料です。令和元年度から令和5年度の県内の主なJR線の推移を示しております。左上の東北本線につきましては、東京から大宮までの区間で、上野東京ラインと湘南新宿ライン、京浜東北線と埼京線の合計値となっておりますため、重複がないように、宇都宮線は大宮から古河間、高崎線は大宮から熊谷間の数値を示しております。令和5年度の輸送人員は、令和元年度と比べて86.9%から、93.5%となっております。

次に10ページを御覧ください。こちらは県内の主な民鉄各線の状況です。令和元年度と令和5年度の比較をしております。東武鉄道で90.9%、西武鉄道で88.8%、それから埼玉高速鉄道で95.9%、それからつくばエクスプレス線で96.9%となっております。輸送実績としましては、比較的新しく整備されました、埼玉高速鉄道やつくばエクスプレス線の回復が早い状況となっております。

続きまして11ページを御覧ください。これは主な鉄道会社の鉄道事業における営業実績の推移です。先ほどご説明しました輸送実績の推移と同様の傾向で、令和2年度に収益が下がったものの、その後は回復傾向で、令和5年度は、令和元年度に比べて、西武鉄道だけ54%程度ですが、その他3社は、およそ75%から78%まで回復しております。なお、埼玉高速鉄道につきましては、コロナ禍を含めて黒字で推移しているという状況となっております。

続きまして12ページを御覧ください。左側に示しましたグラフは、テレワークの推移についての資料です。令和2年度以降、新型コロナの影響もございまして、雇用型就業者のうち、テレワークをしたことのある人の割合が、首都圏において、令和3年度に42.3%まで上昇しまして、その後はやや減少しているものの、令和5年度では38.1%となっております。

右側のグラフは、テレワークをしている人の、1週間当たりのテレワーク実施日数を示したもので、令和2年度に増加して以降、ほぼ一定の水準で推移している状況でございます。

続きまして、13ページを御覧ください。こちらは、公共交通従事者の労働環境の現状です。鉄道事業者の現業職員数は左上のグラフを見ていただくと、減少傾向で、平成25年度に約11万6,000人いたものが、令和3年度で約10万8,000人と減少しております。また、下のグラフは自動車運転者と、全産業の平均の有効求人倍率を示しております。自動車運転者は、全産業に比べまして、高い倍率で推移しております。右上のグラフにつきましては、バスとタクシーの運転者数を示したグラフで、令和元年度と令和3年度の比較で、約4万9,000人減少しているということを示しております。

続きまして14ページを御覧ください。これは建設業就業者数の現状ですが、平成9年度の685万人をピークに減少傾向にありまして、令和3年度では482万人。ピーク時と比較しまして、約30%減少しております。また、右側のグラフにつきましては、令和3年度において、建設業就業者の35.5%が、55歳以上ということ

で、全産業に比べまして、高齢化が進んでいるという状況になっております。

続きまして、15ページを御覧ください。こちらは建設業就業者の労務単価の推移です。赤く示しましたグラフの部分、平成25年度以降は上昇傾向にございまして、令和6年3月時点では、平成24年度に比べまして、約1.8倍となっております。

続きまして、16ページを御覧ください。こちらは、物価の上昇についての資料になります。左のグラフは、鉄道軌道を工種とした建設工事費デフレーター推移で、平成27年度を100とした場合、令和5年度が124.5となっております。工事費も上昇傾向であるということを示した資料となっております。また、右の図につきましては、建設資材価格の令和3年1月と令和6年6月の比較で、主要な資材である鉄筋で70%、生コンクリートで48%の上昇となっております。

続きまして、17ページを御覧ください。こちらは訪日外国人観光客の動向です。全国の訪日外国人観光客数は、新型コロナの影響を受けまして、令和2年に大きく減少しましたが、令和5年には、コロナ前の令和元年と比べまして、78.7%まで回復しております。また、令和5年の埼玉県外国人観光客につきましては、令和元年比で121.5%となっております。コロナ前よりも増えているという状況になっております。右上のグラフにつきましては、都道府県別の訪問率ランキングというもので、首都圏で東京に隣接するなどして、位置的に近いと考えられる県、千葉県が3位、神奈川県が6位、埼玉県が24位となっております。以上が、近年の社会情勢の変化についての資料となります。

続きまして、18ページを御覧ください。ここからは、交通に関する最新の技術についての資料で、いくつかの事例を紹介させていただきます。

初めに、デブスカメラと人工知能を用いた列車混雑計測システムについてです。これにつきましては、ホーム上のカメラによって、車内の混雑状況を計測し、その列車の次の駅のホームで混雑状況が確認できるというもので、次の駅で空いている車両への移動を促したり、混雑の緩和が期待できるシステムとなっております。

次に19ページ御覧ください。こちらは磁気乗車券をQRコードや顔認証に置き換えるというシステムです。磁気乗車券を自動改札機で読み取る場合、切符がつかまるとか、機械のメンテナンス性や切符の廃棄処理コストなどに課題がございまして、これをQRコードや顔認証の技術を活用することによりまして、コスト面や環境面、利用者の利便性の向上につなげるものです。

続きまして、20ページを御覧ください。こちらは建設ロボットについてです。建設業界の課題であります担い手不足を解消するためのものでありまして、特に溶接工などの熟練技術が必要な作業をロボットに担わせることで、人手不足の解消を図るというものです。

続きまして、21ページを御覧ください。こちらは鉄道施設のメンテナンスについてで、これはJR東日本での取組になりますが、営業列車を用いまして、線路の状態を遠隔監視する装置というものが、2018年から導入されております。

次に、22ページも御覧いただきたいのですが、こちらは東京メトロの取組です。

東京メトロのトンネルの変状を確認するために、高精度なカメラとAI、人工知能で、変状を読み取るシステムを導入しております。これによって、点検箇所の絞り込みができ、メンテナンスの効率化に寄与するというものです。

次に、23ページを御覧ください。こちらは自動運転の現状についてです。自動運転を実施するためには、人の線路への立ち入りを防ぐため、全線立体交差などで踏切がないことや、スクリーン式のホームドアを設置するなど、対策が必要になります。現在は、一部の新交通システムで自動運転が導入されている状況で、右に示しました

資料につきましては、ＪＲ東日本の山手線、これは普通鉄道ですが、こちらで将来的に自動運転を目指すというような実証実験を行ったという資料です。

次に２４ページをお願いします。こちらは、「あと数マイル・プロジェクト」対象路線における自動運転の現状を示したもので、対象路線の全てに自動列車運転装置は備えておりますが、日暮里・舎人ライナーのみが、乗務員が乗っていない、いわゆる無人運転を実施しております。他の４路線につきましては、運転手が乗務いたしまして、ドアの開閉や安全確認を行っているような状況になります。

次に２５ページを御覧ください。ここからは新たな交通システムについての資料になります。「あと数マイル・プロジェクト」につきましては、先ほど資料１の説明でもありましたが、鉄道の延伸が基本ではありますが、一方で、県内の交通利便性をさらに向上させるという観点から、新たな交通システムの活用も考えられるのであれば、その可能性についても検討の論点の１つになるのではと考えておりまして、資料を用意させていただいております。

初めに、ＢＲＴについてです。ＢＲＴとは、総合空間や車両に工夫を施すことによって、高い利便性を提供する次世代のバスシステムで、整備効果や特徴としましては、バス専用道やバス専用レーンなどによって、速達性や定時性の確保、あと連節バスの採用によりまして、輸送力を増大させたり、他の交通手段に比べてルートの設定の自由度が高いというところが特徴として挙げられます。

次に２６ページを御覧ください。こちらはＬＲＴについてです。ＬＲＴについては、明確な定義はございませんが、走行空間を専用軌道として整備し、高性能車両を導入することで、従来の路面電車よりも速達性や、定時性、輸送力に優れた軌道系公共交通システムで、こちらの整備効果や特徴としましては、低床式車両を導入することによって、乗り降りの利便性が向上できること、連節車両の高頻度運転によって、輸送力を確保する、ほかに高速性や定時性の確保、建設コストも他の鉄道に比べて低減できることなどがございます。

続いて２７ページを御覧ください。参考資料的な面もございますが、都市型ロープウェイの御紹介になります。こちらは、北海道石狩市の事例ですが、これはまだ構想段階で、詳細は明らかにされておられません。全長１２キロから１５キロと、比較的長距離、途中の１～２キロごとに駅を設けるということが想定されております。

以上が交通に関する最新の技術についての資料です。

続きまして、２８ページを御覧ください。ここからは、交通政策の動向についての資料になります。初めに、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの改定についてです。国では、令和３年度に鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会を立ち上げ、マニュアル改訂の検討を行っております。今のところ、改訂内容は公表されておませんが、国のホームページに掲載されている委員会資料から、この資料をまとめさせていただいております。鉄道の新線整備に関わるものとしましては、新たな評価を設定し円環図として提示するとともに、どの視点を重視するかは、事業主体が自ら目的に沿って明確にしていくこと、また費用便益分析に係るものとしましては、災害時における代替経路の確保などについて、他の便益と重複計上しなければ便益に合算できるなどの方針が示されております。

続きまして、３０ページを御覧ください。こちらは国の今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会の資料からの引用になっております。この検討会では、都市鉄道の現状や今後の課題を把握し、費用負担の基本的な考え方や制度・運用の改善策を含め、都市鉄道整備の促進策のあり方が検討されました。

鉄道整備に係る利用者負担制度といたしましては、運賃の収受範囲なども見直し

ありまして、供用開始後の整備区間の利用者に限らず、受益すると認められる利用者を対象とするといった方向性が示されております。右下に例示の図をつけましたが、ピンク色の路線が新線で、このピンク色の新線を整備することによって、青色で塗られている既設の区間が混雑の緩和が見込まれ、受益があるということで運賃収受ができるという例示になっております。以上が交通政策の動向についての資料です。

続きまして、31ページを御覧ください。ここからはプロジェクトの対象路線の1つでもあります埼玉高速鉄道線の延伸の取組と課題についての資料です。埼玉高速鉄道線はプロジェクトの対象路線の中でも取組が進んでいる状況でありまして、その取組や課題は、他の路線の延伸に係る取組を検討するにあたっての参考になると考えまして、この資料を用意したものです。

初めに、概要ですが、浦和美園から蓮田までの延伸、これが先ほど申し上げた国の交通政策審議会答申に位置付けられているところで、そのうち、まずは先行整備区間としまして、浦和美園から岩槻までの区間を取り組むさいたま市と協力して取組を進めているというものです。

次に32ページを御覧ください。こちらは、令和4年度以降に埼玉県とさいたま市が共同実施した調査に基づくもので、令和6年1月にさいたま市議会特別委員会の報告資料を引用させていただいております。概算建設費が、現在1,300億円との試算になっておりまして、下の段に書かれているとおり、平成29年に延伸協議会で報告書をまとめた、その時の試算である860億円から440億円増加となっております。この要因としては、次に説明しますが、主に土木費や設備費で大きく増加しており、コストの削減など、より一層の深度化が必要な状況となっております。

続きまして33ページを御覧ください。こちらが先ほど440億円増加するとなった変動要因を整理したもので、1の社会的要因として、労務費単価や建設資材の変動、2の法令改正などとしまして、週休2日制の適用など、働き方改革ですね、あと耐震基準の改定があります。それから3の建設計画の深度化としましては、地質調査を行いまして、それによって、杭基礎の精査をした後、河川の横断部の橋梁構造の変更をした点などが、平成29年からの変更となっております。併せて、コスト削減につきましても検討いたしました。結果として大幅な増額となっております。

次に34ページを御覧ください。概算建設費の大幅な増加を受けまして、事業化に向けて延伸計画の深度化を図る必要があります。こちらが、調査結果とともに示された今後検討すべき課題となっております。整備計画では、現場を踏まえた施工方法等のさらなる効率化やICT技術の活用による建設機械の自動化、遠隔化を踏まえた検討などがございます。また、収支計画につきましては、物価変動を見越した運賃改定の検討など、また、運行計画につきましては、総合直通運転先を含めた運行ダイヤの具体的な検討、自動運転技術の導入による省人化などが挙げられております。これらの課題につきましては、現在、埼玉県とさいたま市に、鉄道事業者である埼玉高速鉄道や鉄道・運輸機構を加えた4者で検討会議を行っており、具体的な対策などの検討を進めているところでです。

以上が埼玉高速鉄道線延伸の取組と課題についての資料です。

駆け足になりまして、大変恐縮でございましたが、資料の説明は以上となります。また、今、御説明差し上げた資料とは別に、参考資料として、本県の人口や通勤通学流動などの資料を御用意しておりますので、参考にいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】

ありがとうございました。それでは資料説明は以上ということですので、これから
は非公開で意見交換をさせていただきたいと思います。事務局におかれましては、非
公開手続きをお願いします。

(意見交換) (「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議設置要綱第5条第2項により非公開)

【委員長】

それでは意見交換が終わりましたので、ここからは公開とさせていただきます。
では、議題6、その他について、事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

その他としまして、2点、今後のスケジュールと本日の会議録の扱いにつきまして御
説明いたします。

初めに、今後のスケジュールについてです。第1回会議は本日ですが、各路線共通の
課題について御議論をいただいたところです。

第2回は11月、第3回は令和7年1月の開催とし、議題は、各路線の課題の整理を
予定しております。委員の皆様には、引き続きどうぞ御協力をお願い申し上げます。今
後のスケジュールについては以上です。

次に、本日の会議録についてです。本日の会議の主な御意見等をまとめた議事の概要
については、事務局の責任で速やかに公表したいと考えておりますので、御了承をお願
いいたします。

また、会議録につきましては、事務局で作成し、委員の皆様にご確認をいただいた後
に、公表したいと考えております。事務局からの説明は以上です。

【委員長】

ありがとうございました。その他ということで、委員の皆様から何か御発言ございま
すか。

(発言なし)

それでは以上をもちまして議事は全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返
しします。

【司会】

久保田委員長、会議の進行どうもありがとうございました。また、委員の皆様におか
れましては、長時間にわたっての御議論、誠にありがとうございました。

以上をもちまして本日の第1回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議を終了
させていただきたいと思います。本日、委員の皆様よりいただきました意見等を踏まえ
まして、引き続き、次回以降検討を進めて参りたいと存じます。

今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございました。