

第5回公共交通の利便性向上検討会議議事概要（速報版）

－開催概要－

日 時：令和3年2月9日（火）14：30～16：35

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

開催方法：WEB会議

※ 久保田委員長、金山委員、吉田委員はリモートによる出席

配布資料：資料 1 鉄道延伸の課題の整理と取組の方向性

資料 2 地域公共交通の課題の整理と取組の方向性

資料 3 第4回会議資料の一部訂正について

参考資料 「報告書」のとりまとめ方（案）

－議事概要－

1 議事

（1）鉄道延伸の課題の整理と取組の方向性について

<埼玉高速鉄道線の延伸について>

- ・ 東京12号線、東京8号線にも言えることであるが、延伸によって乗り換えすることなく直通で行けるエリアが広がるということは大変大きなことであるので、ネットワークの向上という観点の中でしっかりと書き込む必要がある。
- ・ 浦和美園と岩槻が結ばれることにより、例えば、県北部から埼玉スタジアムへのアクセスが大きく向上するなど、県内ネットワークの向上につながるといった点も、更に強調すべきである。
- ・ 渋滞緩和の効果については、日常的ではなくスタジアムでの試合開催時のものであるが、そうした非日常の場合でも鉄道延伸による効果があるということも踏まえる必要がある。

<東京12号線の延伸について>

- ・ $B/C=0.95$ であることは確かに弱みと言えるが、もう少しで $B/C > 1$ になるという見方もできることから、この点もきちんと押さえておくべきである。
- ・ 利用者便益だけを見れば事業費を上回っているが、供給者便益がマイナスになっていることから $B/C < 1$ となっている。この点を踏まえて、 B/C を更に高めていくよう取り組んでいく必要がある。

- ・ 取組の方向性としては、より具体的な表現として「輸送力増強策の検討」や「需要創出のあり方の検討」とした方が明確である。

<東京8号線の延伸について>

- ・ 沿線の新駅周辺のまちづくりに係る上位計画（総合計画など）の策定については、その主体は沿線市町であることから、主体を明確にした方がよい。

<日暮里・舎人ライナーの延伸について>

- ・ 根元の輸送力の増強については、そもそも新交通システムという性格上、大変難しい課題であり、取組の方向性としては、まずは、可能性を検討していくとなるのではないか。

<多摩都市モノレールの延伸について>

- ・ これまで議論したとおり、観光資源を活かした観光鉄道といった可能性も有していることも踏まえて、可能性のある延伸ルートを検討していくことになるのではないか。

(2) 地域公共交通の課題の整理と取組の方向性について

- ・ 取組の方向性の【3】【4】【5】【6】と区分して記述してある部分は、それぞれ関連があり横断的な視点が必要である。例えば、バス運行情報の共通化に向けたデータ基盤づくりに協力した事業者への支援などが考えられる。
- ・ また、新型コロナウイルス以前から地方の公共交通の経営は厳しい状況にあった。その上で、更にコロナの影響を受けているということであり、コロナ以前の状況も踏まえた長期的な視点も必要ではないか。

以上