

第2回「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 議事録

日 時：令和6年11月19日 10:00～11:50

場 所：埼玉教育会館 303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：なし

記 者：1名

議事録：

【司会】

それでは、ただ今から第2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。

本日の会議は、1社の報道機関の記者の方がいらっしゃいますが、オンラインでの傍聴希望はありませんでしたので、その旨報告させていただきます。

それでは、これよりお手元にお配りいたしました次第に沿って進めさせていただきます。

はじめに、開会に当たりまして、久保田委員長から一言御挨拶をお願いできればと存じます。

【委員長】

おはようございます。

前回第1回では、いろいろな観点から、5つの対象路線についていろいろお話をいただきました。その中でもありましたが、路線によってかなり状況とか性格が違うということでしたので、今回は地下鉄8号と12号線について、さらに次第にもありますが、各路線の課題について皆さんから御議論いただきたいと思います。最後までどうぞよろしくお願いいたします。

【司会】

ありがとうございました。

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

【委員長】

それではここから進行を務めます。よろしくお願いいたします。

最初に会議の公開についてお諮りします。

前回の会議におきましては、率直な意見交換を行うため、また、発言によっては特定の関係者の利害に影響を与える可能性があると考えられることから、検討会議として、意見交換については非公開の扱いとすることを決定いたしまして、事務局の説明までは公開、意見交換については非公開といたしました。

今回の会議も同じように各路線の課題が議題となりますが、前回と同様の趣旨で同じ取扱いとしたいと考えますが、委員の皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

【委員長】

それではそのように決定いたします。事務局から補足説明はありますか。

【事務局】

はい。この後の事務局による資料説明は公開となりますが、資料説明後の意見交換は、ただ今の決定を受け、非公開となります。

取材記者の方におかれましては、その旨御承知いただきますようお願いいたします。事務局からは以上です。

【委員長】

それでは、議題に入ります。

本日の議題は、「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題について になります。では、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、初めに、本日御用意した各路線の資料の説明に入ります前に、第1回会議で委員の皆様からいただいた主な意見と、本会議での対応につきまして、説明をさせていただきます。

お手元の資料1を御覧ください。

第1回会議では、「各路線共通の課題」について、御議論をいただきました。

資料の左側に第1回会議の主な意見を記載しております。

その右側には、本日、事務局で用意させていただきました資料、この後説明いたします資料2について簡単に記載しております。一番右側は、資料2の資料番号です。

例えば、1つ目の「防災、発災後の対応を論点に加えるべき」との御意見につきまして、地震、洪水のハザードマップと東日本大震災時の資料を用意させていただきました。

また、2つ目の「まちづくりの視点も論点に加えるべき」との御意見につきましては、沿線自治体の都市計画マスタープランと総合振興計画から関係する情報を整理いたしました。

その他、前回の御意見を踏まえまして、路線ごとの資料を用意させていただいております。

簡単ではございますが、以上で資料1の説明を終わります。

【事務局】

では、続きまして、「あと数マイル・プロジェクト」の各路線の課題について、お手元にお配りしております資料2により説明をさせていただきます。

初めに表紙をおめくりいただき、1ページの「目次」を御覧ください。

本日は、「あと数マイル・プロジェクト」各路線の課題について御議論をいただきたいと考えており、1から7までの資料を御用意いたしました。

簡単ではございますが、順に説明させていただきます。

なお、資料説明の各所で、御議論いただきたい観点などについても簡単に触れさせていただくこともございますが、あくまでも、事務局で考えが至った範囲でございますので、

専門的な御知見から多様な論点で御意見、御議論いただければと考えております。

次に2ページを御覧ください。

初めに、今回の会議で検討する路線の概要を説明いたします。

今回の第2回会議では、国の交通政策審議会の答申に位置付けられている東京12号線、東京8号線について、課題を整理したいと考えております。

初めに、12号線、図の赤紫色で示しておりますが、大江戸線として、環状部のほか放射部として、現在、都庁前から光が丘の区間を運行しております。光が丘から先の大泉学園町までは東京都が整備を検討している区間で、埼玉県としては、大泉学園町から東所沢までの延伸を検討しております。

次に、8号線、黄色になります。有楽町線として、現在、和光市から新木場までを運行しており、押上から野田市までの延伸を検討しております。なお、豊洲から住吉は東京都が整備している区間で、住吉から押上は半蔵門線の路線が開通しておりますので、併せて半蔵門線の路線概要も左の表にお示ししております。

3ページを御覧ください。

都心から延伸路線の主要駅への現在と、延伸後の所要時間と乗り換えの想定です。

12号線では、新宿駅から東所沢駅までの比較を示しております。現在は埼京線から武蔵野線で乗り継いで行きますが、延伸した場合は新宿駅から東所沢駅まで乗換えなしで、所要時間も5分程度短縮されると想定されます。

8号線では、大手町駅から越谷レイクタウン駅と、千葉県の野田市駅までの比較を示しており、現在は、常磐線などを経由しそれぞれ乗換えが必要ですが、延伸した場合は大手町からどちらの駅へも乗換えなしで、所要時間も15～20分程度短縮されると想定されます。

4ページを御覧ください。

12号線のこれまでの経緯を簡単にまとめたものになります。

12号線の光が丘から先の延伸は、昭和60年の答申に初めて位置付けがなされ、当時の延伸先は新座市方面と答申されています。平成12年には、延伸先が武蔵野線方面で答申され、平成28年の答申198号では、延伸先が東所沢と示されております。

下段は沿線自治体の取組で、平成9年設立の「都市高速鉄道12号線延伸促進協議会」では、過去3回にわたり調査を実施しています。また、平成23年設立の「新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会」では、平成25年度に、新座駅方面への延伸及びまちづくりの調査研究を実施しています。

5ページを御覧ください。

こちらは8号線のこれまでの経緯です。

8号線の亀有から先も昭和60年に初めて位置付けがなされ、当時の延伸先は武蔵野線方面で答申されています。平成12年には、延伸先は野田市になり、平成28年の答申198号でも、延伸先は野田市と示されております。

沿線自治体の取組ですが、昭和59年設立の「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」において調査を実施しており、直近では令和3年度から6年度にかけて、整備検討調査を実施しております。

6ページを御覧ください。

ここからは、令和2年度に開催した公共交通の利便性向上検討会議の結果概要とその後の県の取組についての資料です。

令和2年度の会議では、各路線の課題と取組の方向性について示されました。

12号線については、①B/C1以上の確保、②詳細な延伸ルート of 精査、③混雑率上昇

への対応、④新座中央駅周辺のまちづくりの推進、⑤整備手法の具体化の、5つの課題が示されました。

また、8号線では、①B/C 1以上の確保に向けた取組、②沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの推進、③他都県等と連携した事業スキーム等の検討の3つの課題が示されております。

7ページを御覧ください。

令和2年度の会議の結果を踏まえ、令和3年度から埼玉県で実施した調査の概要をまとめております。

12号線、8号線につきましては、事業性や採算性の調査、主要駅との結節方法の検討、河川や道路との交差方法の検討などを行っております。

8ページを御覧ください。

ここからは、沿線自治体のまちづくりに関する資料となります。

初めに、市町村別の人口の推移と将来の人口推計です。棒グラフの色分けは、緑色は65歳以上を、黄色は15歳から64歳、茶色は14歳以下を表しております。また、棒グラフの上の黒の数字が合計値となっております。赤色で示した数字は前回の令和2年度の会議の時点で示した推計値となります。令和5年に推計値が更新されましたので、参考に赤色で記載しております。

まず、12号線沿線の練馬区、新座市、清瀬市、所沢市についてです。

平成17年からの人口推移と令和7年からの人口推計値を示しております。人口推計では練馬区のみが将来増加傾向であり、他の3市は将来人口の減少が見込まれる状況となっております。

9ページを御覧ください。

8号線については、6自治体ございますので次のページと併せてお示ししております。

こちらは、八潮市、草加市、越谷市の3市の状況ですが、将来人口については、この3市では八潮市だけが増加傾向となっております。八潮市につきましては前回平成30年の人口推計では減少傾向でございましたが、今回、令和5年の推計値では増加傾向に転じております。

10ページを御覧ください。

8号線沿線の吉川市、松伏町、野田市についてです。吉川市は将来人口が増加傾向にあり、一方で、松伏町は将来人口が大きく減少することが見込まれております。

人口推計で上昇傾向にある八潮市、吉川市に共通する要因の一つとしては、近年の新駅開業に伴うまちづくりによる人口増加があるのではないかと考えられます。

11ページを御覧ください。

ここからは延伸想定自治体のまちづくり方針である、総合振興計画と都市計画マスタープランに基づき、各市町の方針を都市計画図とともに示しております。お示しする図は、延伸想定地域を抜き出したものとなっております。

なお、この先共通となりますが、各自治体の総合振興計画からの記載を薄い緑色で主に左上に記載、マスタープランからの記載を薄い青色の欄で記載しております。

はじめに、12号線沿線の自治体について説明いたします。

まず、新座市です。

新座市では、資料の左上の総合計画において、市中央部での新たな拠点の形成のため、12号線の延伸実現及びスマートインターチェンジの設置に向けたまちづくりの検討、また、延伸の早期実現に向けての関係機関との協議や新駅周辺のまちづくりの検討、地元の機運醸成を図る取組を進める、としております。

また、マスタープランでは、左中ほどに記載している新座中央駅の構想の実現に向け要望活動や調査検討を行う旨、記載がされております。

12ページを御覧ください。

清瀬市です。

総合計画には、12号線に係る直接の文言はありませんが、交通環境の向上に関しては、コミュニティバスの検討や、都心へのアクセス向上に向けた鉄道事業者への要請などがございます。

また、マスタープランでは、12号線の新駅について、周辺団地の再生と連携し、良好な住環境の維持・改善に向けた土地利用の検討などとされています。

13ページを御覧ください。

所沢市になります。

総合計画において、12号線につき、延伸促進協議会において延伸に向けた取組を推進する、と記載されています。

マスタープランでは、延伸を見据え、都市機能の充実、みどりと調和した良好な住環境の形成など、生活圏全体の活性化を目指すことや、東所沢駅周辺の施設である「ところざわサクラタウン」での集客により地域の活性化を図る、との記載がございます。

14ページを御覧ください。

ここからは、8号線沿線の自治体になります。

まず、八潮市ですが、総合計画には、8号線が市を南北に縦断するルートで早期に導入されるよう、関係機関等とともに積極的に活動する、と記載されております。

また、マスタープランにも同趣旨の記載があり、また、右下には、八潮駅周辺について、商業業務施設、公的施設、医療・福祉・子育て支援施設等の高度で多様な機能の集積により拠点形成を図る、としています。

15ページを御覧ください。

越谷市になります。

総合振興計画では、公共交通に関しては、利便性が高く持続可能な公共交通網の形成に向け取り組むとの記載となっております。

マスタープランでは、8号線に関して、市民の交通利便性向上、新たな都市機能の立地促進などの波及効果も期待され、引き続き、関係機関への要望活動を行うとされています。

16ページを御覧ください。

こちらは草加市です。

総合振興計画では、公共交通に関しては、利用促進活動の推進、地域の実情に合った方向性の検討とされています。

マスタープランでは、8号線については、審議会答申を踏まえ、広域的な交通網整備の視点で、国や関係自治体と連携し整備の方向性を検討する、とされています。

17ページを御覧ください。

吉川市になります。

総合振興計画では、8号線につき、八潮―野田市間の整備の実現に向け、関係自治体と社会情勢を踏まえた調査、要望活動を行う、としていて、また、マスタープランでも、同じ趣旨の記載となっております。

18ページを御覧ください。

松伏町です。総合振興計画では、8号線について、関係団体と連携して、事業化に向けた課題の整理、国や県へ要望するとなっております。

また、マスタープランでも、同じ趣旨のほか、新駅を想定した町のシンボル、コミュニ

ティの要となる交流の場づくりをめざした核づくりに努める、としております。

最後に19ページを御覧ください。

野田市です。

総合計画において、市民の利便性の向上に向け、東京直結鉄道の整備を促進、また、そのため、まちづくりを主眼に路線計画の検討等、整備計画の策定などを進める、併せて、道路網の整備及び駅前広場等の整備の推進、野田市駅周辺等の市街地整備を促進する、としています。

また、マスタープランにも、同じ趣旨のほか、野田市駅周辺について、連続立体交差事業と一体となった駅前広場の整備推進、伝統的産業のある工業地と商業機能が共存したまちづくりを進めるとなっております。

以上が、各市町のまちづくりに関する方針の説明になります。

20ページを御覧ください。

ここからは、近年の新駅開業に伴う駅周辺のまちづくりにおける成功例とされている、つくばエクスプレスの流山おおたかの森駅の事例の紹介になります。

この駅は、つくばエクスプレスで秋葉原まで快速で約25分、日中の運行本数も1時間に10本程度と非常に利便性が高く、駅の利用者は、グラフのとおり、コロナでの落ち込みを除き増加傾向となっております。

流山市への転入出につきましては、令和4年実績では約3,000人の転入超過となっており、このうちのおよそ9割が40代以下の世代が占めております。また、右の図は流山市の平成27年とその15年後、平成42年（令和12年）の想定状況ですが、図のまん中ほどに破線が交差するところが、鉄道が交差している、流山おおたかの森駅で、沿線の状況は、青色から、赤色へ変化しており、人口密度が上昇する見込みとなっております。

21ページを御覧ください。

流山おおたかの森駅に関しましては、先ほども申し上げましたが、秋葉原まで快速で25分と近く、子育て世帯、特に共働き世帯をターゲットとしており、例えば、駅前送迎保育ステーションを設置し、各保育園までバスで結ぶなど、子育て支援に力を入れております。

また、流山市ではマーケティング専門の部署を配置し、マーケティングやブランディングなど広報による魅力発信が特徴であり、子育て世帯の定住につながっている一因ではないかと考えられます。

ここまでが、まちづくりに関して御用意した資料となります。

人口が全体としては減少傾向にあることや、コロナ禍を経ての生活の変化などを踏まえた、まちづくりの在り方や、都市計画上の留意点や、例えば各路線の沿線ごと、駅ごとに何かテーマ性が必要かなど、路線ごとにまちづくりを検討するに当たっての課題の抽出につながるような御意見、御議論いただければ、と考えております。

22ページを御覧ください。

ここからは、移動需要の創出に関する資料となります。

初めに、観光施設や商業施設など、各路線における移動需要の創出に資すると考えられる集客施設の分布図です。

12号線では、東所沢駅近くの「ところざわサクラタウン」や新座市の平林寺など、外国人観光客に注目されそうな施設もございます。情報発信のあり方の工夫などで、インバウンドや国内の旅行客の需要が見込めるのではないかと考えております。

また、同じく東所沢駅近くには、今年4月、私立の小中高の一貫校が開校しております。

現在は、小・中学生 約700人が通学しておりますが、今後は最大で3,000人の生徒が通学する計画になっております。

なお、延伸先の東所沢よりさらに先の集客施設についても少し広範に記載しております。23ページを御覧ください。

8号線の状況です。イオンレイクタウン、ららぽーと、IKEA、コストコなど、大規模なショッピングセンターが沿線に多く立地し、武蔵野線の既存駅から近いことから、例えば8号線の延伸では、野田方面からの集客も見込めるのではないかと考えられます。

観光施設としては、関東最大級のいちご狩りスポットである、越谷いちごタウンなど、ポテンシャルを秘めているのではないと思われる施設もございます。

24ページを御覧ください。

こちらは、ただ今説明した主な施設について、その概要を説明したものです。

12号線、8号線ともに、沿線地域の状況を踏まえ、地域資源を生かした移動需要の創出への工夫、都心に直結するメリットを生かした取組、移動需要が生まれる集客施設の在り方、各路線に何か特徴を出すことができるかなど、御議論いただければと考えております。

また、右の列の交通アクセスは現状を記載しておりまして、延伸後は異なるものもあるかと思いますが、延伸後も駅からの距離がある程度ある場合は二次交通が必要と考えられますので、その在り方の検討も必要かと考えております。

25ページを御覧ください。

ここからは、利便性の向上に関する資料になります。

こちらは、延伸元の各路線の最混雑区間の最混雑時間1時間当たりの状況を示しています。

コロナ前の令和元年度は、どの路線も混雑率160%を超えていました。コロナの影響で大きく減少し、現在は、令和元年度に比べると混雑率は低下しているものの、再び上昇傾向にあります。

特に、12号線は、編成定員が780人と8号線の定員に比べて約半分の輸送力しかなく、延伸後の混雑率の上昇は、留意すべき点であると考えております。

26ページを御覧ください。

ここからの2ページは、沿線自治体の通勤・通学の流動について東京都及び県内の行き来を示した図になります。

まず、12号線ですが、沿線の3市につきましては東京都と近い位置にあり、都内への流動は所沢市からが最も多く約59,400人、流動の差も約44,300人と大きくなっております。

27ページを御覧ください。

8号線については、最も多い、越谷市から東京都へ約46,700人、流動の差も約41,900人と大きくなっております。

12号線、8号線のいずれも、下り方向、いわゆる逆方向への通勤通学の流動は、現状では少ないことをお示ししております。

28ページを御覧ください。

県民の公共交通に関するアンケート結果をお示ししております。

これは令和2年度に県政サポーターを対象に行った調査で、鉄道とバスの利用頻度や必要と思われる運行本数、自宅から最寄りの駅やバス停までの距離について質問をしております。

今回の延伸地域は、多くが「県南地域」で、鉄道を利用する人は週1回程度までを含め

約50%、必要な運行本数は「15分に1本程度」と回答した人が最も多く、自宅から鉄道駅までの許容距離は1kmまでが約40%、1.5kmまでが約30%となっております。

住民が鉄道やバスに求める「利便性」についての資料の1つと考えております。

29ページを御覧ください。

災害時のリダンダンシーに係る資料になります。

まず、地震についてですが、発生確率が比較的高いとされる東京湾北部地震を想定した震度図です。

12号線は、延伸が想定される地域は比較的地盤のよい武蔵野台地上であり、震度5強～6弱程度の揺れが想定されています。

8号線は、八潮～野田市までの延伸が想定される地域は、ほとんどが江戸川と中川の流域の軟弱地盤上であるため、震度の大きい範囲が広がる傾向で、最大震度も6強が想定されています。

30ページを御覧ください。

洪水時のハザードマップです。

12号線は清瀬市と新座市、所沢市の入り組んだところで、最大で3m程度の浸水の想定がありますが、武蔵野台地上であるため全体的には浸水のリスクは低い地域と考えられます。

一方、8号線は、八潮～野田市までは、浸水想定も大きく、最大で10m程度の浸水が想定されております。

31ページを御覧ください。

2011年の東日本大震災時における路線の復旧状況です。

12号線は当日夜9時前に、新宿の都庁前から光が丘までの運転が再開されました。

8号線も今回の延伸地域とは少し離れますが、池袋～新木場間は当日の夜10時過ぎ、また、池袋～和光市間は翌日明け方5時には運転再開しております。

12号線、8号線の延伸によりネットワークが形成され、リダンダンシーの面からの大きな延伸の意義と言えるか、また、災害を想定した場合に、整備上考えておくべき点などを、御議論をいただければと考えております。

32ページを御覧ください。

最後になりますが、ここでは、現在、国で改訂が検討されている「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に提示の新たな評価の視点の円環図を基に、令和2年度の会議で御提言のあった、効果が高いと考えられる評価の視点を赤囲みにてお示ししております。

前回の会議で、御提言いただいた視点に加え、本会議においても、各路線につき、新たな視点での評価ができるか、なども御議論いただければと考えております。

以上、説明が足りない部分もあったかと存じますが、資料2の説明は以上です。

どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

ではここから意見交換を始めます。ここから非公開となります。

(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】

意見交換が終了しましたので、ここから会議は公開となります。
最後に、「その他」ですが、事務局から何かありますか。

【事務局】

はい。「その他」としまして、2点、次回のスケジュールと、本日の会議録の扱いについて説明いたします。

初めに、今後のスケジュールについてです。次回第3回会議につきましては、年明けの1月に開催させていただく予定です。

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、委員の皆様に御確認いただいたのち、公表したいと考えております。

【委員長】

本日、予定されていた議事は以上です。御協力ありがとうございました。
この後の進行は、事務局にお返しします。

【司会】

久保田委員長、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、長時間に渡っての御議論、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、「第2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ます。

本日、委員の皆様よりいただいた意見等を踏まえまして、引き続き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いたします。

本日は、ありがとうございました。