

第3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7年1月31日 14：00～15：55

場 所：埼玉会館 5階 5D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：なし

【司会】

それでは、ただ今から第3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、本日の会議は、報道機関の取材の方は現在はいらっしゃいません。

また、傍聴希望の方もいらっしゃいません。

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。

初めに、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】

今回は8号線、12号線を中心に御議論いただきましたが、今回は答申の位置付けのない、新規の路線についてとなります。

どうぞ最後まで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】

それではこれから進行を務めます。よろしくお願いいたします。

今回は、報道の記者の方は今のところいらっしゃらないということですが、これからお越しになることもあると思いますので、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。

今回の会議も前回と同様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】

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て、非公開となります。

現在のところ取材記者の方も傍聴の方もいらっしゃいませんが、会議としてそのように決定したことをここで確認したいと思います。事務局からは以上です。

【委員長】

では、早速議題に入ります。

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2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2回会議では、「各路線の課題」について御議論をいただきましたが、一部路線共通の意見もございましたので、資料に反映いたしました。

資料の左側に第2回会議の主な意見のうち、路線共通の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になりますが、そちら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「ミクロで見たときに人口が減っている地域もある状況などを自治体に伝えるべき」との御意見につきましては、関係自治体の人口推移と地域別人口増減の資料を御用意いたしました。

また、2つ目以降は多くがまちづくりに関するご意見でしたが、まちづくりに関しましては、関係自治体の都市計画マスタープランと総合振興計画に加えて、立地適正化計画、地域公共交通計画から関係する情報を整理いたしました。

その他、路線ごとに参考になると思われる資料を用意させていただいております。

御用意した資料については、この後に説明させていただきます。

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」各路線の課題について御議論をいただきたいと考えおり、1から4まで 及び 参考の資料を御用意しております。

簡単ではございますが、順に説明させていただきます。

なお、資料説明の途中で、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のものございますので、その旨を御理解をいただき、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。

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。

今回は、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールについて、課題を整理したいと考えております。

緑色で示した日暮里・舎人ライナーは、日暮里から見沼代親水公園までの9.7 km、鉄道の規格はいわゆる新交通システムである、案内軌条式鉄道となっております。

5両編成で、定員が約260人と、東京12号線の780人や東京8号線の約1,500人と比べると少ない定員となっております。

次に、オレンジ色で示した多摩都市モノレールは、現在、上北台から多摩センターまでの16.0 kmを運行しており、鉄道の規格はいわゆるモノレールである跨座式鉄道となっております。4両編成、定員は約400人と、日暮里・舎人ライナーよりはやや多いものの、東京12号線や東京8号線に比べると少ない定員です。

また、下の図の左側のオレンジ色の破線部分、上北台から箱根ヶ崎までは、東京都が整備を進めている区間で、概ね2030年代の半ばの開業を目指すとしております。

3 ページを御覧ください。

ここでは両路線のこれまでの経緯を示しております。

まず、日暮里・舎人ライナーにつきましては、平成8年に都市計画が決定され、平成9年から事業着手、平成20年3月に開業しております。

また、多摩都市モノレールにつきましては、平成元年に都市計画決定がなされ、平成2年から事業に着手しております。立川北駅から上北台駅までの1期区間が平成10年に開業し、立川北駅から多摩センター駅までの2期区間が平成12年に開業しております。

また、上北台から箱根ヶ崎までの延伸は、平成28年の交通政策審議会答申第198号に位置付けられまして、令和6年に軌道事業の特許を申請しています。

4 ページを御覧ください。

今回御議論いただく、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールについては、鉄軌道以外の交通システムを採用していますので、各交通システムについて改めて概要をお示ししたものです。

日暮里・舎人ライナーは、いわゆる新交通システムである「案内軌条式鉄道」を採用しています。このシステムの特徴としましては、主に道路上の高架橋上を走行するため、定時性が確保でき、バスやLRTでは需要が賄えない程度の中量の輸送力を持つものとなります。

多摩都市モノレールにつきましては、一本の軌道桁に跨って走行する鉄道システムです。特徴は新交通システムと同様にバスやLRTよりは輸送力は多く、中量の輸送力を持ち、道路上の高架橋を走行するため、定時性が確保できるものとなっております。

続いて、LRTです。

LRTにつきましては、低床式車両の活用、線路や停留所の改良により、乗り降り

をしやすくしたりし、定時性や速達性、快適性などの面で特徴がございます。

次に、BRTについてです。

BRTは、走行空間や車両等に工夫を施すことにより、高い利便性を持つ、次世代のバスシステムで、特徴としては、バス専用道や専用レーンにより速達性や定時性が確保できることと、連節バスの採用により輸送力が増大できること、他の交通手段に比べて、ルート設定の自由度が高いこと、などが挙げられます。

「あと数マイル・プロジェクト」については、既存線の延伸が基本ではありますが、県内の交通利便性を更に向上させる観点から、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一つになると考えておりますので、参考にしていただければと考えております。

5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。

まず、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。

日暮里・舎人ライナーについては、①延伸ルートの絞り込み、②混雑への対応、③次期答申に向けた道筋の整理、の3つの課題が示されました。

また、多摩都市モノレールでは、①延伸ルートの絞り込み、②次期答申に向けた道筋の整理、③都内区間の整備状況を踏まえた調整、の3つの課題が示されております。

6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年度からの埼玉県で実施した調査の概要をまとめております。

日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールにつきましては、複数のルートの調査や導入空間の確保の容易性、延伸の効果に関する調査、などを行っております。

また、今年度は調査中ではありますが、各延伸ルートにおいて必要となる車両基地や変電設備の位置や規模について調査を行っております。

7ページを御覧ください。

ここからは、関係自治体のまちづくりに関する資料となります。

日暮里・舎人ライナーを県内へ延伸した場合に、近隣の自治体となる越谷市、川口市、草加市の状況を示しております。

初めに、3つの棒グラフですが、関係自治体の市ごとに人口の推移と将来の人口推計を棒グラフでお示しいたしてございます。

棒グラフの色分けは、緑色は65歳以上、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年の会議の時点で示した推計値となりますが、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。

人口推計では川口市のみが将来増加傾向であり、他の2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。

また、右下の地図は各市の中の地域別に令和6年とその10年前である、平成26年との人口の増減の状況です。人口の増加を赤色系、減少を青色系で示しております。地図の真ん中右に濃い赤色の地域がございますが、これは越谷レイクタウン周辺の地域を示しており、人口が30%以上増加しております。

また、埼玉高速鉄道線沿線も赤く着色された地域が多くあり、人口が増加している地域となっております。

8 ページを御覧ください。

こちらは多摩都市モノレール関係自治体についてお示ししております。

多摩モノレールを県内に延伸した場合、所沢市、入間市が近隣の自治体となりますので、その2市のほか、東京都が箱根ヶ崎までの延伸を進めていることから、その沿線である、瑞穂町、武蔵村山市、東大和市の3市町の状況も示しております。

将来人口については、いずれの市町も減少傾向となっております。

また、左下の地図を御覧いただきますと、地域の人口増減率につきましては所沢駅周辺が10%～20%の増加となっているほか、入間市は市の中央部以外は減少となっており、特に、市の南部地域は減少が大きくなっております。

9 ページを御覧ください。

ここからは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、関係自治体の方針を都市計画図とともに示しております。また、地域公共交通計画を策定済の自治体では、あわせて地域公共交通計画についても記載しております。さらに立地適正化計画を策定している自治体については、居住誘導区域等を図に示しております

なお、この先共通ではありますが、各自治体策定の総合振興計画からの記載を薄い緑色、都市計画マスタープランからの記載を薄い青色、地域公共交通計画からの記載を薄い黄色の欄で記載しております。

初めに、日暮里・舎人ライナーの関係自治体について説明いたします。

まず、越谷市です。市域が広いため、市の南部に着目した図で作成しております。

総合振興計画では、生活の拠点となる鉄道駅周辺などに都市機能の集積を図るとともに、拠点と居住地が鉄道網や道路網などの多様なネットワークで結ばれた集約と連携によるまちづくりを目指す、としています。

マスタープランでは、新越谷駅・南越谷駅周辺については、多様な都市機能の集積・誘導を促進し、高次の都市機能を有した、賑わいの創出と魅力ある市街地の形成に努める、としています。

地域公共交通計画では、図の左下の紫色の破線で囲まれた地域を、「新規交通検討地域」としており、既存の乗合交通と連携できるよう、市民、事業者及び市の協働による、持続可能な公共交通の構築を検討する、とされています。

10 ページを御覧ください。

続いて川口市です。

地図に示した市街化区域が広範囲に広がっており、道路や鉄道がやや密度高く配置されています。

川口市においても、越谷市と同様に、鉄道駅を中心としたまちづくりが行われており、マスタープランでは、駅を中心とする生活拠点に生活サービス機能の集積を図るとともに、駅間や拠点間を結ぶネットワークの構築を図るとしています。

図の右下に記載された、緑色の矢印が2か所ございますが、日暮里・舎人ライナーの駅と市内の駅を結ぶバス路線が、「支線公共交通軸となるバス路線」として、位置付けられています。

11 ページを御覧ください。

続いて草加市です。

草加市も川口市と同様に市の大部分が市街化区域となっております。

草加市は立地適正化計画を策定していることから、居住誘導区域が図に示されており、市域の大部分が居住誘導区域となっていることがわかります。

また、都市機能誘導区域は東武スカイツリーラインの駅周辺に設定されており、草加市においても鉄道駅を中心としたまちづくりが行われております。

さらに、地域公共交通計画では、日暮里・舎人ライナーの延伸について、「県と連携した取組を進める」と記載されています。

12ページを御覧ください。

ここからは、多摩都市モノレールの関係自治体になります。

まず、所沢市です。こちらも市の範囲が広いので、市の西部に着目した図を作成しました。

所沢市でも、立地適正化計画が策定されており、鉄道や道路の沿線など利便性の高い地域が居住誘導区域として指定されています。一方、北野下富線の北側や西側は、狭山ヶ丘駅周辺を除いて、市街化調整区域となっております。

また、地域公共交通計画では、多摩都市モノレールの上北台駅からの延伸に関する調査研究を継続すると記載されています。

13ページを御覧ください。

続いて入間市です。こちらも市南部の着目となります。

図のとおり、地域の大部分が市街化調整区域となっております。図の黄色の破線で囲まれた地域は、市街化調整区域ではありますが、既存住宅地のエリアで、この中に青破線の生活拠点やピンク色の破線の商業地が立地しております。

14ページを御覧ください。

ここからは、多摩都市モノレールの延伸を予定している東京都の自治体のまちづくりについて、です。

上北台から箱根ヶ崎への沿線の自治体は、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町の3市町がございまして、東京都の方で「沿線まちづくり方針」を策定しておりますので、こちらの資料から紹介いたします。

まちづくりの考え方は、延伸後に7つ設けられる駅の、各駅の特徴を生かしながら「新しい暮らし方・働き方のモデルとなり、訪れる人を呼び込むまち」の実現とし、その右側ですが、「まちの設計思想」は駅周辺では都市機能を集積し、駅から地域へは自由に移動できるインフラモビリティを整備するとされております。

ここまでの、まちづくりに関して御用意した資料となります。

自治体の中での地域によっての人口の増減や、各自治体が目指すまちづくりの方向性などから、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。

15ページを御覧ください。

ここからは延伸想定地域における、現在の路線バスの運行状況を路線図と共に日中の運行本数を色分けしてお示ししています。

まず、日暮里・舎人ライナーの延伸想定地域ですが、見沼代親水公園駅付近からのバスは草加方面、川口方面行きの路線があり、日中の運行本数は概ね1時間に2、3本程度です。

鳩ヶ谷駅周辺のみではございますが、1時間当たり4本以上運行されている路線もございます。

16ページを御覧ください。

次に、多摩都市モノレールの延伸想定地域です。県内のバス路線では、所沢駅から西武園駅までと、小手指駅からのバスが日中1時間当たり2本以上ございますが、4本以上の路線はございません。

なお、所沢駅から西武園駅までの区間では「公共車両優先システム」を導入いたしておりまして、バスの運行をスムーズに行えるようになっております。

また、上北台駅から西武球場前駅までの紫色の破線で示した路線につきましては、野球などイベントの開催日のみ運行の路線となっております。

17ページを御覧ください。

ここからは延伸想定地域の道路の状況です。

ここに示しました道路状況は、交通量調査の対象路線に限定しておりますが、朝夕と昼間の自動車の旅行速度の状況を示しております

旅行速度が遅いほど渋滞をしていると考えられまして、日暮里・舎人ライナーでは、朝夕の旅行速度が10km/h以下となる道路が多く、特に、東武スカイツリーライン沿線で渋滞していることがわかります。

18ページを御覧ください。

次に、多摩都市モノレール延伸想定地域です。

こちらの地域は、日暮里・舎人ライナーと比べますと、赤色で示された、10km/h以下の道路は少なく、昼間は黄色で示された、20～40km/hですので、渋滞は比較的少ないと考えられます。

ここまでの、路線バスの現状と道路状況の説明でございましたが、今回御議論いただく路線では、延伸元のシステムだけでなく、BRTなどの、「新たな交通」によることも視野にいたした、柔軟な御議論をいただくため、これらの資料も準備いたしました。

19ページを御覧ください。

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。

下の折れ線グラフですが、コロナ前の令和元年度では、日暮里・舎人ライナーの混雑率が189%で、コロナの影響でやや減少したものの、現在は、171%と依然として混雑をしている状況です。左上の表に示しました通り、日暮里・舎人ライナーは1編成当り、262人と少ない定員になっており、延伸後、更に混雑率が上昇する懸念があることが、留意すべき点であると考えております。

また、多摩都市モノレールの混雑率につきましては、コロナ前の96%から、令和5年度で93%とほぼ横ばいの推移です。

20ページを御覧ください。

ここからの2ページは、関係自治体の通勤・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と通勤通学で用いる交通手段の割合のグラフをお示ししています。

まず、日暮里・舎人ライナーですが、延伸が想定される3方向に位置する、3市につきましては東京都と近い位置にあり、都内との流動は、川口市が最も多く、約12万人となっております。

また、右のグラフでは、関係自治体間の通勤通学の交通手段の割合を示しております。

21ページを御覧ください。

こちらは多摩都市モノレールの流動です。都内との流動は所沢市が最も多く、約7万5千人となっております。

また、先ほどと同様に、交通手段の割合を右のグラフでお示ししております。

ここまでの延伸想定地域の交通の現状の説明でございました。

現状のバス路線や道路の状況、また、通勤通学流動や交通手段をお示しすることで、延伸後の人の流れや交通手段の変化を御議論いただくことの基礎資料つながると考えまして、資料として準備したものです。

22ページを御覧ください。

ここからは災害時のリダンダンシーに係る資料です。

まずは荒川や江戸川の氾濫による洪水時のハザードマップです。

左側にお示しいたしました図は、洪水ハザードマップを広域的に示しておりまして、右側の黒い破線が日暮里・舎人ライナー、左側の黒い破線が多摩都市モノレールの延伸想定地域を概略的に示しております。

また右側の上下二つの図は、上が日暮里・舎人ライナー、下が多摩都市モノレールの地域を拡大してお示ししております。

日暮里・舎人ライナーは、最大で0.5～3m程度の浸水が想定される地域が広がっております。

多摩都市モノレールでは多摩湖の南側の、上北台の付近に黄色で着色された最大0.3m～0.5m程度の浸水の想定がありますが、全体的には浸水のリスクは低い地域と考えられます。

23ページを御覧ください。

次に、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」を想定した震度分布図です。

こちらページも左側にお示しいたしました図は広域的にお示ししており、先ほどと同様に黒色の破線で囲まれた地域の右側の円が日暮里・舎人ライナー、左側の円が多摩都市モノレールの延伸想定地域です。また、ページの右側にお示ししている二つの図も、上が日暮里・舎人ライナー、下が多摩都市モノレールも延伸想定地域の拡大版です。

日暮里・舎人ライナーは、延伸が想定される地域は、最大で震度6強程度であり、広範囲には震度6弱が広く分布しております。

多摩都市モノレールは、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にありまして、震度5強程度の揺れが想定されています。

24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。

今回の会議の対象路線では、日暮里・舎人ライナーは翌日昼の2時に、日暮里から見沼代親水公園までの運転が再開されました。

多摩都市モノレールは、発災後安全点検の後、当日の夕方4時過ぎには運転再開しております。

なお、お示しました表では、震源が東北地方であったことから、概ね翌日には運転再開されていますが、「首都直下地震」の場合では、自らが被災するため、東日本大震災時と同様に次の日には、運転再開されるとは限らないことから、参考として御覧いただければと考えております。

日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの延伸によるネットワーク形成は、リダンダンシーの面からの延伸の意義と言えるか、などの御議論をいただければと思います。

25ページを御覧ください。

ここからは、移動需要につながる施設等の現状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、各路線における鉄道での移動需要につながると

考えられる施設等の分布図です。

日暮里・舎人ライナーでは、著名な観光地はあまり多くはありませんが、情報発信のあり方の工夫によっては観光客を呼び込めるポテンシャルがあるのではないかと考えております。

26ページを御覧ください。

次に、多摩都市モノレールですが、多摩湖や西武球場など、首都圏から近い行楽地として、例えば、都心からは西武線経由で来ていた観光客や行楽客が立川方面からも見込めるのではないかと考えられます。

また、多摩都市モノレール沿線には商業施設も多く立地しておりまして、現在は、自動車で行く人が多いと思われそうですが、延伸により鉄道での移動が多くなるのかどうか、また、多摩湖や狭山丘陵の自然を生かした、観光と延伸との関係などがポイントではないかと考えております。

27ページを御覧ください。

こちらは、ただ今地図でお示しした主な施設について、その概要を説明したものです。

日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールともに、沿線地域の状況を踏まえ、地域資源を生かして移動を増加させる工夫や、鉄道での移動が増える施設の在り方、など、御議論いただければと考えております。

28ページを御覧ください。

最後になりますが、参考資料として付けさせていただきましたが、観光地における交通の事例をご紹介しますと思います。

まず、大井川鉄道、南アルプスアプトラインです。こちらは静岡県の大井川上流を走っている路線で、日本で最も急こう配の路線のため、「アプト式」という特殊な構造を採用しているほか、右側は「奥大井湖上駅」の写真で、湖の上を橋で横断するなど、優れた景観を有していることなどから、多くの観光客が訪れています。

また、ページ右側の西武山口線、レオライナーは、多摩湖駅と西武球場前駅を結ぶ路線で、日暮里・舎人ライナーと同様の「新交通システム」となっております。この路線は通勤通学にも利用されていますが、西武球場や西武遊園地へのアクセスとして、レジャーにも利用されています。

29ページを御覧ください。

ページの左側ですが、接続バスの路線バスの事例です。これは横浜市バスの事例で、横浜駅を起点に、みなとみらいや中華街などを循環する路線です。この路線は、観光地における2次交通としての要素もございます。

また、ページ右側も横浜市の事例で、こちらはロープウェイのご紹介です。

都市型のロープウェイは国内事例も少なく、この「ヨコハマエアキャビン」は令和3年に開業した新しい路線です。これは、観光地内での移動のみならず、乗ること自体が目的となる交通の事例かと考えております。

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。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

では、記者さんのお姿は見えないですが、ここからは非公開ということになります。

(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】

ありがとうございました。

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】

「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4回の会議につきましては、来年度に入ってから開催となります。後日、スケジュールを調整させていただきます。

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3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。