「あと数マイル・プロジェクト」
推進検討会議

報告書

令和８年３月

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議

委員名簿

委員長	久保田 尚	埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授
委　員	金山 洋一	富山大学学術研究部都市デザイン学系特別研究教授 鉄道再生・整備支援センター長 (一財)運輸総合研究所 主席研究員 研究統括
委　員	伊藤 香織	東京理科大学創域理工学部教授
委　員	生田 美樹	㈱日本経済研究所公共デザイン本部 PPP 推進部 研究主幹

（順不同、敬称略）

事務局

埼玉県企画財政部交通政策課

作業協力

株式会社復建エンジニヤリング

日本交通技術株式会社

目　次　（案）

はじめに・・・

５．課題と取組の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
５－１．東京１２号線・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
５－２．東京８号線・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９
５－３．日暮里・舎人ライナー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
５－４．多摩都市モノレール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２

おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４

○はじめに

- 「あと数マイル・プロジェクト」は、埼玉高速鉄道線、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 路線を延伸することによって、本県の交通利便性を更に向上させようとするプロジェクトである。
- 県では、令和 2 年度に「公共交通の利便性向上検討会議」を設置し、「鉄道の延伸」及び「地域公共交通」の 2 つのテーマについて検討を進めた。
- 鉄道の延伸については、平成 28 年 4 月の交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（以下「198 号答申」という。）に位置付けられている埼玉高速鉄道線、東京 12 号線、東京 8 号線に加え、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの 5 路線を対象として、その延伸の実現に向けて、課題の整理及び取組の方向性の検討を行い、課題はあるものの延伸の意義・効果及び可能性が認められた。
- 県では、「公共交通の利便性向上検討会議」で示された課題や取組の方向性を踏まえ、課題解決に向けた取組を実施してきたが、令和２年度以降、新型コロナウイルス感染症（以下、「コロナ」という。）の感染拡大に伴う環境変化や、ＤＸをはじめとする技術革新など、社会情勢は大きく変化した。
- そのため、令和 6 年 7 月に「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議（以下、「検討会議」という。）を設置し、改めて今後取り組むべき課題を整理し、取組の方向性を検討することとした。
- 検討会議は、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を整理し、取組の方向性を示すことで、プロジェクトの早期実現を図ることを目的とする。
- なお、対象路線のうち埼玉高速鉄道線については、他の路線とは進度が異なり、事業化に向けた取組が進展しているため、路線ごとの検討は行っていない。

１．延伸検討の経緯

１－１．鉄道を取り巻く状況

（１） 本県の鉄道の概要

- 本県は、全域が都心から約 100㎞の圏域にあり、東京都のベッドタウンとして昭和 40 年代の高度経済成長期に人口が急増し、その移動手段として東京都心から放射状に複数の路線が整備されるとともに、武蔵野線など東西ネットワークを補完する形で鉄道網が形成された。
- 県内の人口増加に伴い、鉄道利用者は年々増加したため、県内から都内に向かう路線の混雑率が一時は 200％を超えるなど、特に通勤時間帯の混雑が問題となった。
- 平成 13 年に赤羽岩淵－浦和美園間を結ぶ埼玉高速鉄道線が、平成 17 年に秋葉原－つくば間を結ぶつくばエクスプレスが開業したが、都心へ向かう需要は多く、埼京線や京浜東北線などの放射状の列車混雑は依然として高い水準にある（令和元年度調査において、埼京線：185％、京浜東北線：173％）。

（２） 鉄道を取り巻く社会情勢

- 平成 28 年 3 月、国は「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、訪日外国人観光客数 の目標を令和 2 年 4,000 万人、令和 12 年 6,000 万人とした。令和元年には「観光ビジョン実現プログラム 2019」を策定し、多言語対応や Wi-Fi、キャッシュレス対応などの環境整備を行ってきた。その後、本県においても外国人観光客は年々増加し、公共交通の利用者増加にもつながっていると考えられる。
- また、我が国では、かねてより長時間労働が問題視され、是正が求められてきた。
- 平成 30 年に時間外労働の上限規制を行う法改正が行われたが、ドライバー、建設業など一部の業種においては、適用の猶予期間が設けられる一方、労働力不足を補うための新技術の導入も進められてきた。
- 地下鉄、新交通システムを中心に、自動運転システムの導入が進んでおり、ゆりかもめや日暮里・舎人ライナーなどの一部の路線については無人の自動運転が行われている。

１－２．これまでの検討経緯

- 198 号答申では、国際競争力の強化など東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義あるプロジェクトであるか否かについて検討が行われ、埼玉高速鉄道線、東京 12 号線及び東京 8 号線の延伸について、その意義と課題が示された。
- 県では、令和 2 年度に有識者等による「公共交通の利便性向上検討会議」を設置し、前述の 3 路線に加え、日暮里・舎人ライナーおよび多摩都市モノレールについて、延伸に向けた課題を整理し、取組の方向性について検討を行った。
- 「公共交通の利便性向上検討会議」で検討を行った 5 路線のうち、埼玉高速鉄道線については、計画の深度化に向け、さいたま市と共同で調査を実施している。他の 4 路線については、国の答申及び公共交通の利便性向上検討会議で示された課題解決のための調査を実施している。
- また、東京 12 号線及び東京 8 号線については、沿線自治体においても延伸に向けた検討が進められている。
- 対象となる路線は以下のとおりである。

図１　あと数マイル・プロジェクト路線図

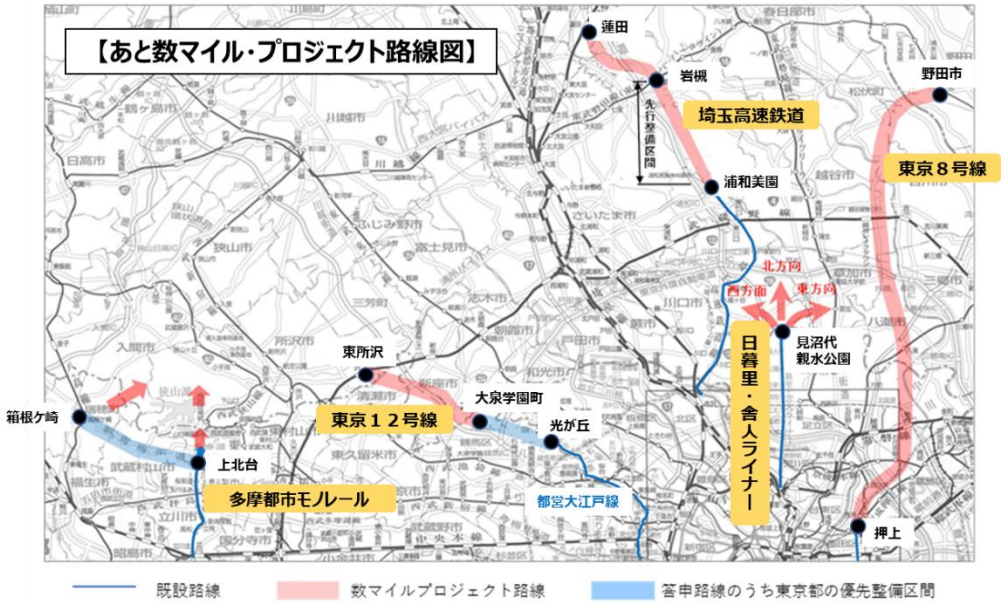


表１　各路線の既設区間の状況

路線名	埼玉高速鉄道線	東京 12 号線（大江戸線）	東京 8 号線（有楽町線）	日暮里･舎人ライナー	多摩都市モノレール
規　　格	普通鉄道	リニア地下鉄（小断面地下鉄）	普通鉄道	新交通システム（案内軌条式鉄道）	モノレール（跨座式鉄道）
区　間（営業キロ）	赤羽岩淵－浦和美園（14.6km）	都庁前－光が丘（放射部 12.1km）（環状部 28.6km）	新木場－和光市（28.3km）	日暮里－見沼代親水公園（9.7km）	多摩センター－上北台（16.0km）
編成 / 定員	6 両 / 882 人	8 両 / 780 人	10 両 / 1518 人	5 両 / 251 人	4 両 / 412 人
ピーク 1 時間本数	16 本/h	20 本/h	23 本/h	19 本/h	9 本/h
ピーク時輸送力	15,012 人/h	15,308 人/h	34,914 人/h	4,887 人/h	3,708 人/h
最混雑区間（混雑率）	川口元郷→赤羽岩淵（115%）	中井→東中野（155%）	東池袋→護国寺（145%）	赤土小学校前→西日暮里（177%）	柴崎体育館→立川南（95%）

出典：最混雑区間における混雑率（令和 6 年）（国土交通省）

１－２－１．東京 12 号線

（１）198 号答申

意義：都区部北西部、北多摩北部及び埼玉県南西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

課題：大泉学園町から東所沢までの延伸については、事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。なお、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。

（２）公共交通の利便性向上検討会議

［鉄道の延伸に係る評価］

試算の結果、Ｂ/Ｃは 0.95 と事業性の確保には至らなかったが、都内方向の競合路線に対して優位性があり、ところざわサクラタウンなどのポテンシャルを有している。延伸により都内の混雑率が上昇すると予測される。

［鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性］

①Ｂ/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詳細な延伸ルートの精査

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。

（３）県の調査概要

令和 3 年度：事業性及び収支採算性の調査

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簡易的な手法で調査し、一定規模以上の開発等が必要であることを確認した。

令和 4 年度：沿線集客施設利用者の鉄道需要に関する調査

沿線集客施設であるところざわサクラタウンで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。

令和 5 年度：延伸ルート（大泉学園町～東所沢）に関する調査

実現可能な複数の延伸ルートを調査し、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。

令和 6 年度：既設鉄道駅との結節方法及び主要道路との交差方法に関する調査

東所沢駅との結節方法を調査し、乗換利便性、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の容易性等を整理した。また関越自動車道との交差方法を調査し、施工性や経済性等を整理した。

（４）沿線自治体における取組状況

［都市高速鉄道 12 号線延伸促進協議会］

- 沿線の所沢市、新座市、東京都清瀬市は、平成 9 年に都市高速鉄道 12 号線延伸促進協議会を設置（練馬区は平成 13 年に加入）し、調査研究、啓発活動、視察研修及び要望等の活動などを実施している。
- 平成 24 年度には、協議会の調査研究班（県はオブザーバーとして参加）が「12 号線の延伸及び促進に向けたまちづくりに関する調査研究」を実施した。（Ｂ／Ｃ＝0.86）
- また、平成 30 年度には、「都市高速鉄道 12 号線延伸に向けた基礎調査」を実施し、延伸に向けての検討項目を整理し、今後、事業化を検討するための基礎資料を作成した。
- さらに協議会では、各市区担当者による勉強会を年 1～2 回実施している。

［新座市都市高速鉄道 12 号線延伸促進期成同盟会］

- 新座市は、平成 23 年に市議会議員、商工会、地元自治会、市内関係団体の代表者を構成員とする新座市都市高速鉄道 12 号線延伸促進期成同盟会を発足させ、啓発活動、視察研修及び要望等の活動を行っている。
- 同盟会では、令和 6 年度に「地下鉄 12 号線延伸促進に向けた新駅位置検討調査」を実施し、（仮称）新座中央駅の位置について、複数案の比較検討を行った。

１－２－２．東京８号線

（１）198 号答申

意義：都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

課題：事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

（２）公共交通の利便性向上検討会議

［鉄道の延伸に係る評価］

事業性の確保には大きな課題が残っている。延伸距離が 30ｋｍ以上とスケールメリットが大きく、混雑緩和、速達性向上などの主要な効果が他の路線と比較して高く、リダンダンシー（災害時の輸送対策）の効果が高かった。

［鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性］

①Ｂ／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。

（３）県の調査概要

令和 3 年度：事業性及び収支採算性の調査

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簡易的な手法で調査し、一定規模以上の開発等が必要であることを確認した。

令和 4 年度：沿線集客施設利用者の鉄道需要に関する調査

沿線集客施設であるイオンレイクタウンで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。

令和 5 年度：既設鉄道駅との結節方法に関する調査

各駅ごとに既設鉄道駅との結節方法を調査し、乗換利便性、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の容易性等を整理した。

令和 6 年度：主要道路や河川との交差方法に関する調査

東埼玉道路及び主な河川との交差方法を調査し、施工性や経済性等を整理した。

（４）沿線自治体における取組状況

［地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会］

- 沿線市町では、昭和 59 年に地下鉄 8 号線誘致期成同盟会を発足（その後、地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会に改称）し、現在は草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、千葉県野田市、東京都足立区、茨城県下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町により構成されている。
- 同盟会では、高速鉄道東京 8 号線事業化検討調査（平成 13 年～15 年）を実施し、事業化への条件を整理し、越谷レイクタウンを通るルートを決定した。
- また、高速鉄道 8 号線（八潮－野田市間）事業化検討調査（平成 25 年～26 年）を実施し、既存駅との結節ケースや東埼玉道路との一体整備の検討を行っている。
- さらに、令和 3 年度から 6 年度に、「高速鉄道東京 8 号線（八潮－野田市間）整備検討調査」を実施し、鉄道整備と連携したまちづくりを主眼とした検討を行い、B/Cが 1.03 と試算され、公的資金の投入について判断する場合、投資効率性が認められる事業としての水準に達していることが示された。

［東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会］

- 昭和 61 年には、同盟会構成市町の商工会議所、商工会を構成員とする東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会が発足し、要望活動等を行っている。

１－２－３．日暮里・舎人ライナー

（１）公共交通の利便性向上検討会議

［鉄道の延伸に係る評価］

延伸先となる地域はいずれの方向も市街化しており、一定の需要が見込める一方、建物の移転や道路の拡幅が必要となる。新交通システムのため輸送力が低い上、都内区間が混雑しており、延伸により更に混雑率が上昇する懸念がある。

［鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性］

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。

（２）県の調査概要

令和 3 年度：延伸ルートの調査

埼玉県内への延伸について複数のルートを調査し、各ルートにおける延伸距離や延伸の支障となる物件等の特性を整理した。

令和 4 年度：複数ルートの導入空間確保に関する調査

複数のルートについて、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の可否について調査し、留意すべき点はあるものの、技術的には可能であることを確認した。

令和 5 年度：複数ルートの延伸効果に関する調査

複数のルートについて延伸効果を調査し、鉄道ネットワーク全体の時間短縮や鉄道空白地域の解消など、各ルートの延伸効果を整理した。

令和 6 年度：車両基地及び変電所に関する調査

複数のルートについて、車両基地及び変電所の規模や位置について調査し、設置に必要な空間確保の容易性等について整理した。

１－２－４．多摩都市モノレール

（１）公共交通の利便性向上検討会議報告書

［鉄道の延伸に係る評価］

西武球場、西武園ゆうえんちや多摩湖などのポテンシャルを有し、都内からの需要の創出が期待できる。上北台－箱根ケ崎の都内区間の整備が先行する。

［鉄道の延伸に係る課題の整理と取組の方向性］

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。

（２）県の調査概要

令和 3 年度：延伸ルートの調査

埼玉県内への延伸について複数のルートを調査し、各ルートにおける延伸距離や延伸の支障となる物件等の特性を整理した。

令和 4 年度：複数ルートの導入空間確保に関する調査

複数のルートについて、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の可否について調査し、留意すべき点はあるものの技術的には可能であることを確認した。

令和 5 年度：複数ルートの延伸効果に関する調査

複数のルートについて延伸効果を調査し、鉄道空白地域の解消、乗換回数の減少など、各ルートの延伸効果を整理した。

令和 6 年度：車両基地及び変電所に関する調査

複数のルートについて、車両基地及び変電所の規模や位置について調査し、設置に必要な空間確保の容易性等について整理した。

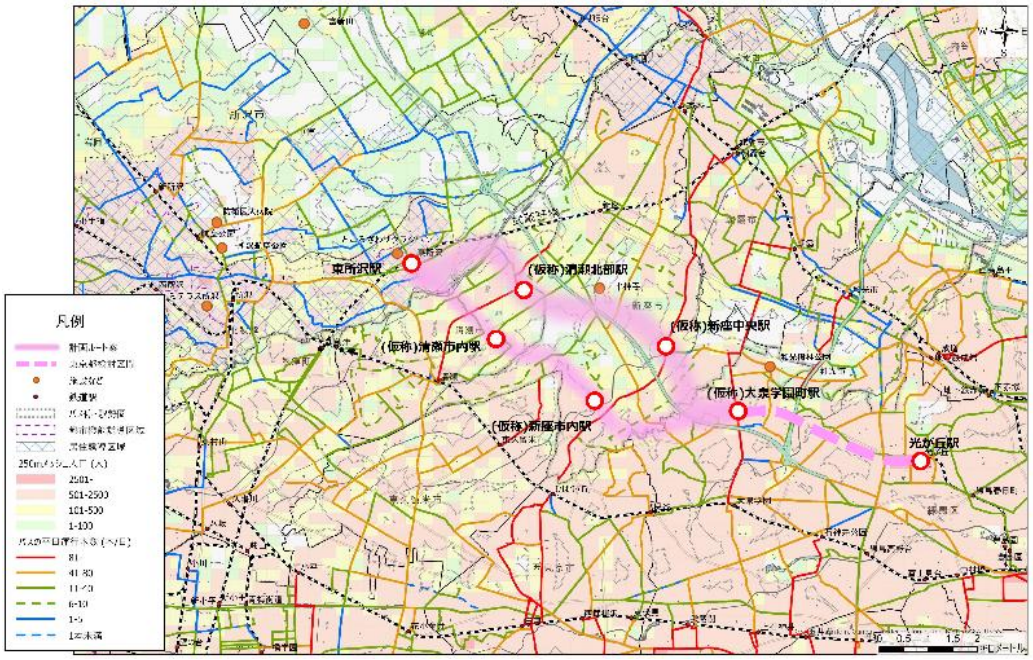
１－３．沿線の状況

令和２年度の公共交通の利便性向上検討会議以前の沿線の状況について、以下に示す。

１－３－１．東京 12 号線

- 沿線自治体（所沢市、新座市、東京都練馬区、清瀬市）の人口は増加傾向にあり、人口密度も全体的に高い。
- 沿線自治体から都内への通勤・通学者は非常に多く、都内へ向かう東武東上線、西武池袋線の混雑率は高い。
- また、東武東上線と西武池袋線の駅にアクセスする南北の道路の混雑も激しい。
- 延伸元の大江戸線は、リニア地下鉄のため輸送力に課題があり、混雑率は高い状況にある。

図２　東京 12 号線沿線地域の状況



出典：令和 2 年国勢調査/国土数値情報平成 23 年度/各自治体立地適正化計画
12 号線延伸推進協議会報告書（平成 30 年度）（北側案の駅位置は基本ルートのみを記載）

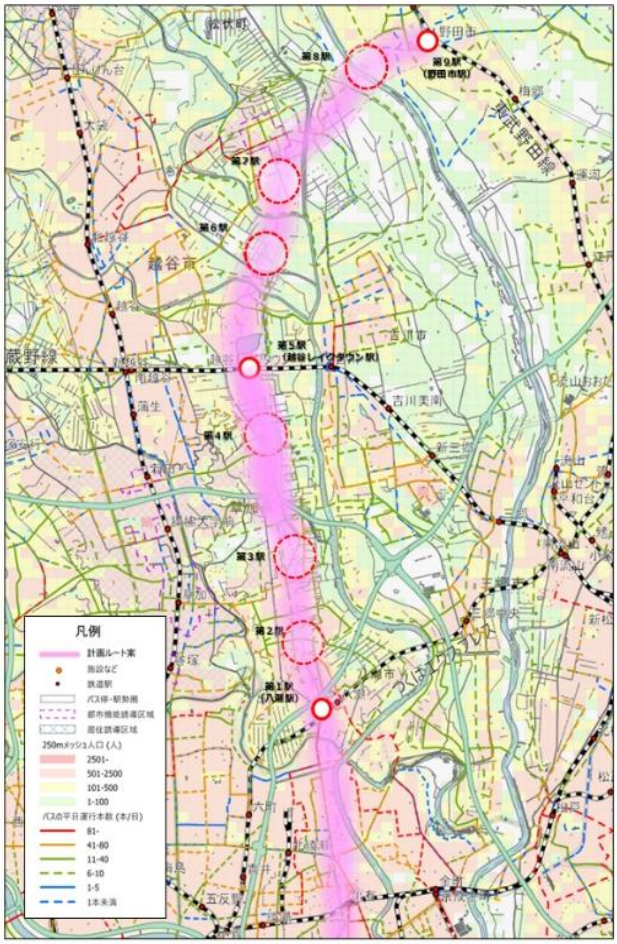
１－３－２．東京 8 号線

- 沿線自治体（草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、千葉県野田市）の人口は、松伏町を除き増加傾向にある。
- 沿線では、八潮駅周辺及び、鉄道が通っていない松伏町において路線バスの運行本数が多い。
- 12 号線と同様に、沿線自治体から都内への通勤・通学者は多い。
- 沿線には、集客力のあるイオンレイクタウンや、インバウンドのニーズが期待できる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を有している。

１－３－３．日暮里・舎人ライナー

- 延伸想定地域については、人口が増加傾向にあり、人口密度も高い。
- 延伸想定地域では、人口が密集している圏央道南側において、路線バスが、系統数、本数ともに多く運行されており、特にＪＲ川口駅にアクセスする路線バスが多い。

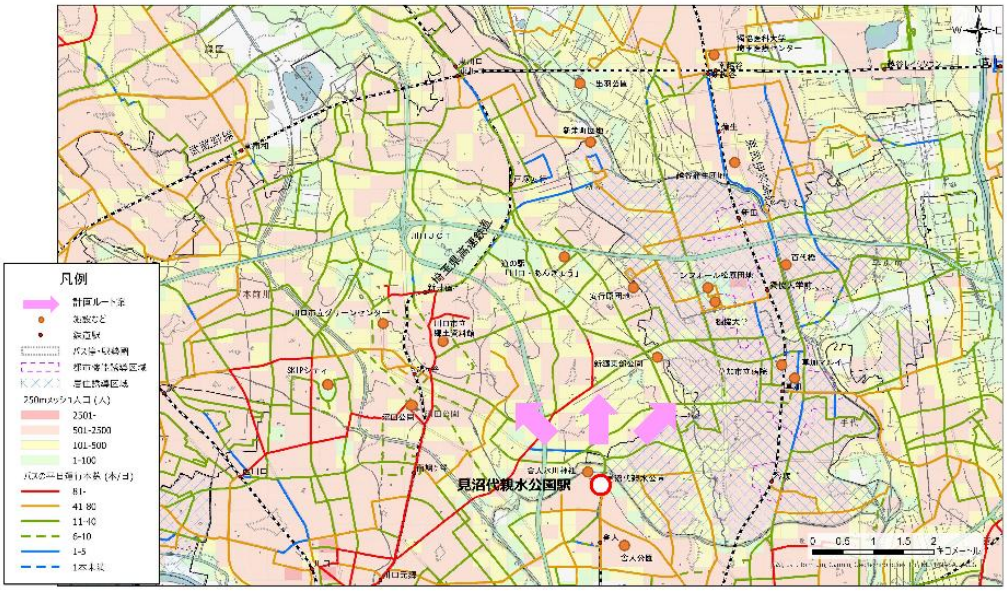
図３　東京 8 号線沿線地域の状況



出典：令和 2 年国勢調査/各自治体立地適正化計画、国土数値情報平成 23 年度
高速鉄道東京 8 号線（八潮～野田市間）整備検討調査報告書（令和 7 年 3 月）

- 鉄道を利用して都内へ通勤・通学する人が多いが、草加市から川口市方面、足立区から川口市方面については、自動車や自転車の利用が多い。

図４　日暮里・舎人ライナー延伸想定地域の状況

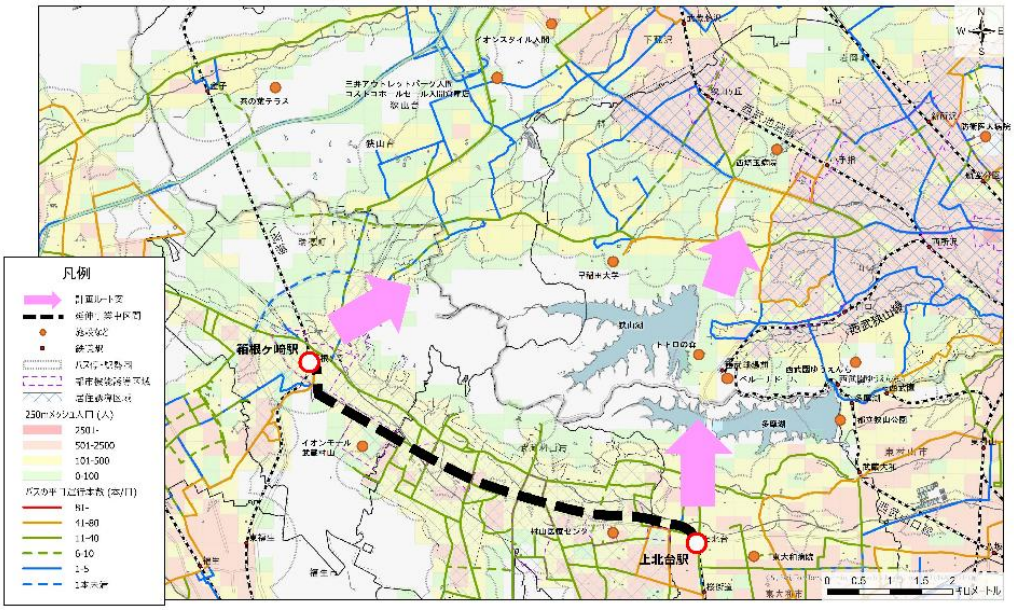


出典：令和２年国勢調査/国土数値情報平成 23 年度/各自治体立地適正化計画

１－３－４．多摩都市モノレール

- 延伸想定地域の多くが市街化調整区域であり、人口密度も低い地域が多い。
- 一方で、西武球場や西武園ゆうえんちなどの観光・集客施設や多摩湖、狭山湖などの地域資源を有しており、観光地としてのポテンシャルが高い。
- 他の路線と同様に、都内への通勤・通学が多い。
- 上北台から県内への延伸の場合には上北台駅の構造変更が必要となる。また、水源地である多摩湖を縦断する場合もあることを踏まえる必要がある

図５　多摩都市モノレール延伸想定地域の状況



出典：令和２年国勢調査/国土数値情報平成 23 年度/各自治体立地適正化計画

２．鉄道を取り巻く環境の変化

- 令和 2 年度に設置された「公共交通利便性向上検討会議」では、各路線における課題と取組の方向性が示された。しかし、その後、コロナの感染拡大等により、鉄道を取り巻く環境は大きく変化した。
- 新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づき、緊急事態宣言が発令されると、不要不急の外出自粛や飲食店の営業時間短縮、県外への移動の自粛などが要請され、学校も一斉休校や分散登校が行われた。
- そのため、鉄道の輸送人員は大きく減少し、鉄道事業者の経営にも大きな影響を与えた。
- また、在宅勤務やオンライン会議のようなリモートワークが普及するなど、ライフスタイルにも変化が見られた。
- しかし、コロナ収束後、通勤・通学時間帯の混雑度は再び上昇しており、「あと数マイル・プロジェクト」の対象路線の延伸により新たな鉄道ネットワークが形成され、交通利便性が向上することが期待される。

２－１．近年の社会情勢の変化

（１） 人口減少と高齢化の進展

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本県の人口は令和 7 年頃の 732 万人をピークとして、その後、減少していくとされている。
- 令和 2 年国勢調査によると、生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 12 年の 501 万人をピークに減少が始まり、高齢者人口（65 歳以上）は令和 2 年に 193 万人となり、高齢化率が 27%となった。
- 今後も、生産年齢人口の減少と高齢化の進行が見込まれるが、県南部においては、生産年齢人口の増加が見込まれている地域（八潮市や吉川市）もある。

（２） 人手不足

生産年齢人口の減少と高齢化に伴い、人手不足は社会的な課題となっているが、公共交通従事者や建設業従事者においても厳しい状況にあり、鉄道延伸事業への影響が懸念されている。

① 公共交通従事者

- 鉄道の現業職員数（運転者、車掌、駅職員）は、減少傾向にあり、平成 25 年鉄道統計年報では、約 16.0 万人であったのに対し、令和 5 年度では約 14.2 万人であり、平成 25 年度比約 88%と減少している。また、令和 5 年度に国土交通省が実施した調査によると、全国の鉄道事業者の 45%が「運転者が不足している」と回答している。
- バス・タクシーの運転者も不足しており、平成 27 年以降、有効求人倍率は 2 倍を超える高い水準で推移している。

② 建設業従事者

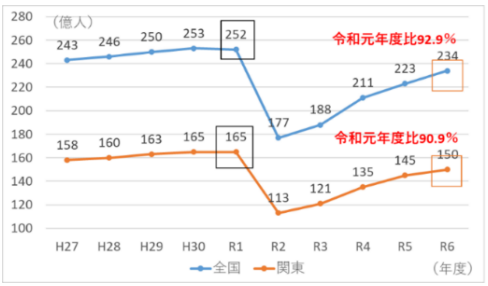
- 建設業の就業者数は平成 9 年度の 685 万人をピークに減少し、令和 3 年度には 482 万人と令和 9 年度比約 70%と減少した。

- 建設業においては、労働者数に占める 55 歳以上の割合が高く、担い手不足が深刻化しており、人材確保が課題となっている。

（３）新型コロナウイルス感染症の流行

コロナの感染拡大防止を目的に、不要不急の外出自粛などが求められたことなどにより、多方面への影響が見られた。

グラフ１　鉄道輸送人員の推移



出典：鉄道輸送統計年報（国土交通省）

①　鉄道輸送人員の減少

- 鉄道の輸送人員は、１回目の緊急事態宣言が発令された令和 2 年度に大きく減少し、令和元年度比で約 70%となった。
- 令和 3 年 3 月の 2 回目の緊急事態宣言解除後、徐々に回復に向かうが、令和 6 年度時点で、令和元年度比約 90%にとどまり、コロナ感染拡大前の水準には戻っていない。
- また、鉄道輸送人員の減少に伴い、東京圏における平均混雑率も令和 2 年度は大きく低下したが、鉄道輸送人員の回復とともに、混雑率は上昇傾向となっている。
- 今後、リモートワークの普及等に伴い働き方が多様化したこと等により、通勤目的の利用者数はコロナ感染拡大前の水準に戻らない可能性もあるが、訪日外国人観光客の増加に伴い、観光目的の利用者数は増加が見込まれる。

②　鉄道事業者の収益の低下

- コロナ感染拡大後、通勤・通学の利用者数の減少や、旅行の自粛により観光目的の利用者数が減少したため、鉄道各社は令和 2 年度において前年度から減益となった。
- 緊急事態宣言解除後は、通勤・通学の利用者数が回復したが、それに加え、東武伊勢崎線や阪急京都線では有料座席指定列車の運行が開始され、ＪＲ中央線ではグリーン車の運行が開始されるなど、各事業者は高付加価値車両を導入し、客単価を上げることによって収益の向上を図っている。
- 令和 5 年度以降、鉄道事業者の収益は回復傾向にはあるが、多くの鉄道事業者で、コロナ感染拡大前の令和元年度の実績を下回っている。

③　行動変容

- コロナ禍では、外出を控えるため、またＩＴやＤＸの進展もあり、在宅勤務やオンライン会議のようなリモートワークが普及するなど、働き方やライフスタイルにも変化が見られた。
- また、いわゆる３密を回避する目的もあり、ＪＲ東日本では、ピーク時間帯の利用を抑制する取組として、指定するピーク時間帯以外に入場した場合に 10～15%程度割安となるオフピーク定期券を発売した。
- 一方、コロナ収束後、リモートワークでは従業員間のコミュニケーションが希薄になるとの懸念から、オフィスへの出社回帰の動きも見られる。

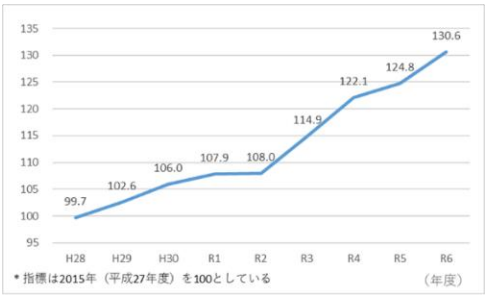
（４）働き方改革

- 長時間労働の是正のため、働き方改革が求められ、その一環として、平成 30 年に労働基準法が改正され、時間外労働の上限規制が規定された。
- 法改正前は、年 6 か月までは月の時間外労働時間の上限がなかったが、改正後は月の時間外労働時間や年間の労働時間などにおいて規制が適用されることとなった。
- 建設業などの一部の業種については適用が猶予されていたが、令和 6 年 4 月から適用が開始された。
- 建設業界では、就業人口も減少傾向にあるため、工期や労務単価への影響が懸念されている。

（５）物価高騰

- ロシアのウクライナ侵攻、エネルギー価格の高騰、円安等により、令和 3 年頃から物価高騰が続いている。
- 令和 7 年 11 月時点での建設資材価格は、令和 3 年 1 月比で主要建設資材の鉄筋が 154%、生コンクリートが 169%と上昇している。
- 鉄道軌道工事費も上昇傾向であり、平成 27 年度を基準とすると、令和 6 年度の工事費は約 130%と上昇している。

グラフ２　鉄道軌道工事費の推移



出典：建設工事費デフレーター（国土交通省）

（６）外国人観光客の動向

- 訪日外国人観光客数は、令和 2 年から令和 4 年において大きく減少した。しかし、国のインバウンド政策もあり、令和 6 年には全国の訪日外国人観光客数が 3,690 万人を記録し、コロナ感染拡大前の令和元年と比較しても 118%と増加している。
- 本県を訪れた外国人観光客数は、令和 6 年には 106 万人となり、前年比 134%、令和元年比では 163%と増加している。一方で、訪問率ランキングにおける本県の順位は 22 位であり、千葉県（3 位）や神奈川県（6 位）と比較すると低位である。

２－２．技術革新

鉄道延伸に当たり、事業費の削減や混雑緩和に寄与する技術革新の例を以下に示す。

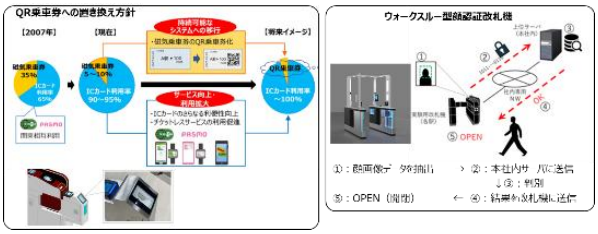
（１）デプスカメラと人工知能（ＡＩ）を用いた列車混雑計測システム

- 東京メトロは、到着する電車の混雑状況をディスプレイに表示する実証実験を実施した。
- 半蔵門線永田町駅に設置したデプスカメラにより、号車ごとの混雑状況をリアルタイムに実測することが可能となる。
- 「到着する列車の混雑状況」として、次駅である青山一丁目駅のディスプレイに表示できる。
- ホーム上での混雑状況の事前確認により、空いている車両への移動を促すことで混雑緩和への寄与が期待される。

（２）磁気乗車券からＱＲコード・顔認証への置換

- Osaka Metro は令和７年のキャッシュレス・チケットレス改札の取組の一環として、顔認証によるチケットレス改札機を導入した。
- 京成電鉄等の鉄道８社は、磁気乗車券からＱＲコードを使用した乗車券への置き換えを令和８年度末以降、順次実施を予定している。

図６　ＱＲコード・顔認証を活用した改札システム



出典：ニュースリリース資料　（京成電鉄）
　　ニュースリリース報道発表資料　（大阪メトロ）

（３）線路設備モニタリング装置の導入

- ＪＲ東日本では、平成 30 年７月から線路設備モニタリング装置を導入し、線路の状態の遠隔監視により、メンテナンスの効率化を図っている。
- 営業列車の床下に搭載した軌道変位モニタリング装置からレーザーを照射し、線路のゆがみを測定する。

（４）自動運転技術の導入に向けた取組

- 国内では、新交通システムを中心に自動運転が導入されているが、自動運転導入のためには、全線立体交差の整備やホームドアの設置による乗客の安全性確保が必要となる。
- ＪＲ東日本は、令和４年 10 月から山手線営業列車でのＡＴＯ（自動列車運転装置）の試験を行い、加速・惰行・減速などの自動運転に必要な運転機能、乗り心地、省エネ性能などの確認や知見の蓄積を行い、令和 10 年頃のＡＴＯの導入を目指している。

（５）無線式列車制御システム（ＣＢＴＣシステム）の導入

- 東京メトロは、令和６年 12 月に丸の内線全線で無線式列車制御システム（ＣＢＴＣシステム）を導入した。
- 従来はレールに電気信号を流すことで列車位置を検知していたが、無線式とすることで軌道回路に起因する輸送障害の減少や、運行の安定性向上が図られている。

２－３．国の交通政策の動向

（１）　鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に向けた検討

国土交通省では、現行マニュアル（「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）」）の策定から一定期間が経過していることを踏まえ、各種の評価手法について、より現状の実態に即した検討を令和３年度から行い、令和７年３月に公表した。

- プロジェクトの評価では、「費用便益比Ｂ／Ｃ＜1 は社会的に非効率な事業である」という、誤った評価をしないようにＢ／Ｃのほか、純現在価値ＮＰＶ、経済的内部収益率ＥＩＲＲの３つの指標で評価することが求められている。
- 社会的割引率は、今までと同じ 4%のほか、参考比較のために 1%、2%を設定する。
- 事業目的に応じて重視する評価の視点、評価項目を検討し、どの視点を重視するか、どの評価項目を達成していくかを事業主体が自ら目的に沿って明確にしていく。
- その事業がどの上位計画・関連政策の中で位置付けられるか、事業の規模、線区、地域に

応じてどの評価の視点が重要かを整理する。

- 災害時における代替経路確保（リダンダンシー）や大規模保守時など交通途絶時の迂回費用の低減の効果は他の便益と重複計上が避けられれば合算してもよい、とされた。
- 新規事業採択時に定量化が困難な項目であっても、事後評価において実績を観測することが可能な場合には、定量的な指標を設定して効果を計測し取り込んでもよい、とされた。
- 事後評価を見据え、今後の類似事業につなげるために、新規事業評価時から事例やデータを収集、整理する。

図７　評価の多様な視点



出典：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配布資料（国土交通省）

（２）　今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会

- 国土交通省では、令和６年６月に「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」の報告書を公表した。
- 利用者のニーズに的確・迅速に対応した都市鉄道整備を進めていくために、現行の利用者負担制度について、次のような観点からの見直しが検討された。
  - 都市鉄道整備に対する利用者のニーズが多様化及び高度化している実態を踏まえ、事業の種類及び規模を見直す
  - 利用者の負担を幅広くかつ長期にわたって平準化できるようにするため、収受範囲及び期間を見直す
- 以下に留意しながら制度の具体化に向けた検討を行うことが示された。
  - 利用者の納得感を得られる制度にするという要請と、利用者ニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備の促進につながる制度にするという要請のバランスに配慮
  - 国・地方の予算や補助の安易な削減につながることのないよう配慮
  - 見直しの方向性の考え方は、都市鉄道に限らず、鉄道プロジェクト全般に適用可能

２－４．他都県の延伸等の状況

近年、都市部で既設線の延伸及び短絡線が整備された事例として以下の４路線を示す。

（１）　相鉄・ＪＲ直通線　相鉄・東急直通線

令和元年に相鉄線とＪＲ線、令和５年に相鉄線と東急線をそれぞれ結ぶ短絡線が開通し、横浜市西部・県中央部と東京都区部との広域的な鉄道ネットワークが形成された。

［事業概要］

整備区間：西谷―横浜羽沢（2.7km）
　　横浜羽沢―日吉（10.0km）
建設キロ：約 12.7km
総事業費：約 4,022 億円（約 316 億円/km）
費用便益比：2.0（計算期間 30 年）
事業主体：（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構、相模鉄道（株）、東急鉄道（株）
補助スキーム：「都市鉄道等利便増進法」に基づく「上下分離方式」

図８　神奈川東部方面計画路線



出典：鉄道・運輸機構ＨＰ

（２） 北大阪急行線（千里中央―箕面萱野）

令和６年に延伸。大阪の南北軸の強化を図るとともに、各駅が機能分担した個性あるまちづくりを行うことで北大阪エリア全体の発展を目指している。

［事業概要］

整備区間：千里中央―箕面萱野

建設キロ：約 2.5km

総事業費：約 874 億円（約 350 億円/km）

費用便益比：1.58（計算期間 30 年）

事業主体： 北大阪急行電鉄(株)、箕面市

補助スキーム：軌道法区間（箕面船場阪大前―箕面萱野）の上下分離、社会資本整備総合交付金の活用

図９ 北大阪急行線南北線延伸線の路線



出典：箕面市ＨＰ

（３） 沖縄都市モノレール（首里―てだこ浦西）

本島中南部都市圏のアクセス向上及び周辺道路の渋滞緩和を目的として、令和元年に延伸された。

終点のてだこ浦西駅には、パークアンドライド駐車場が整備されている。

［事業概要］

整備区間：首里―てだこ浦西

建設キロ：約 4.1km

総事業費： 350 億円（約 85.3 億円/km）

費用便益比：1.5（計算期間 30 年）

事業主体：沖縄県、那覇市、浦添市、沖縄都市モノレール(株)

補助スキーム：「都市モノレールの整備に関する法律」に基づく「上下分離方式」

図 10 沖縄都市モノレール延伸区間



出典：ゆいレールＨＰ

（４）大阪メトロ中央線（南ルート：コスモスクエアー夢洲）

公共事業の抑制の観点から延伸事業が休止となっていたが、夢洲での万博開催決定を契機に、国際観光拠点と国際物流拠点の形成の具体化により、事業化が決定。

［事業概要］

整備区間：コスモスクエア―夢洲

建設キロ：約 3.2km

全体事業費：1,224 億円（約 382.5 億円/km）

費用便益比：3.87（令和 7 年 12 月再評価時）

事業主体：大阪市、(株)大阪港トランスポートシステム

補助スキーム：港湾事業の一環として港湾道路等と一体の整備。鉄道整備事業では「上下分離方式」

図 11 大阪メトロ中央線延伸区間



出典：大阪港湾局

３． 対象路線及びその周辺の状況

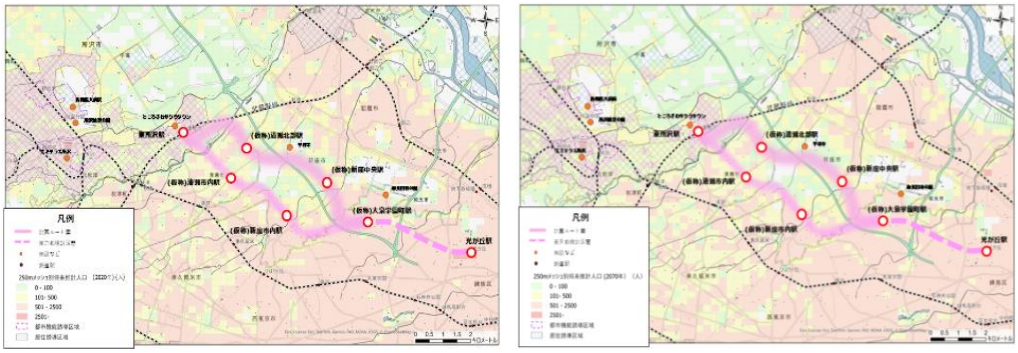
３－１．沿線の状況

３－１－１．東京１２号線

（１） 人口の状況

- 令和２年国勢調査によると平成 17 年から令和２年にかけては沿線自治体の人口は増加傾向であるが、将来人口推計では令和７年以降は練馬区を除く３市で減少するとされている。

図 12　東京 12 号線延伸想定地域の人口分布の比較（2020 年実測・2070 年推計）



出典：令和２年国勢調査/令和６年国政局/12 号線延伸推進協議会報告書（平成 30 年度）（北側案の駅位置は基本ルートのみを記載）

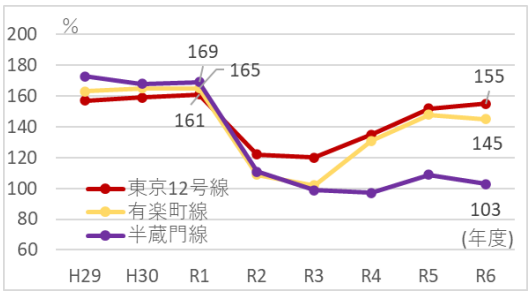
（２）沿線自治体のまちづくり

- 新座市では、第５次新座市総合計画（2016～2025 年度）に 12 号線の延伸実現や関越自動車道へのスマートインターチェンジの設置に向けたまちづくりについて位置付けるとともに、（仮称）新座中央駅のまちづくり構想の見直しを進めている。
- 所沢市では、所沢市都市計画マスタープラン（2021～2040 年度）において、延伸を見据え、駅周辺の都市機能の充実、緑と調和した良好な住環境の形成や保全を図り、生活圏全体の活性化を目指す、としている。
- 清瀬市では、清瀬市都市計画マスタープラン（2021～2040 年度）において、周辺団地の再生と連携しながら、良好な住環境の維持・改善に向けた土地利用を検討する、としている
- 所沢市及び新座市では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められている。

（３）道路の状況

- 令和 ３ 年度 一般交通量調査結果によると、延伸想定地域においては、南北方向を結ぶ道路の混雑が激しく、朝霞―大泉学園間、朝霞台―ひばりが丘間、新座―清瀬間など、東武東上線、西武池袋線にアクセスする路線バスが多く運行されている。
- 都道前沢保谷線（都道 234 号）を延伸し、新座市南部から朝霞市方向へ向かう保谷朝霞線が計画されている。

グラフ３　最混雑区間の混雑率の推移



出典：最混雑区間における混雑率（H29～R6）（国土交通省）

（４）延伸元の状況

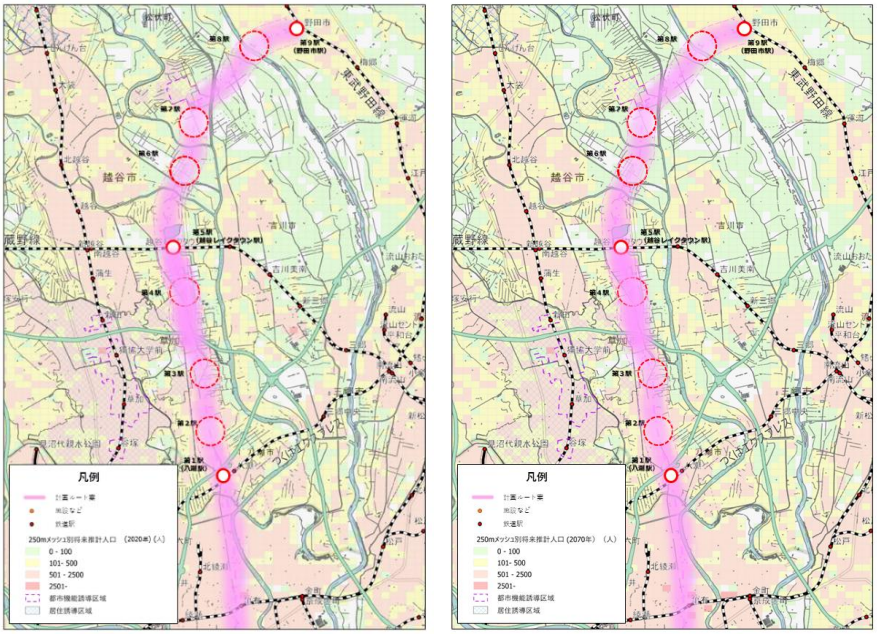
- 延伸元の大江戸線の混雑率は、コロナの影響により一時的に低下したが、コロナ収束後は高い状況にある。

３－１－２．東京８号線

（１）人口の状況

- 令和２年国勢調査によると、平成 17 年から令和２年にかけての人口は松伏町を除き概ね増加傾向にあるが、将来人口推計では、八潮市、吉川市のみが増加見込みであり、他の自治体は減少するとされている。

図 13　東京８号線延伸延伸想定地域の人口分布の比較（2020 年実測・2070 年推計）



出典：令和２年国勢調査/令和６年国政局/高速鉄道東京８号線（八潮～野田市間）　整備検討調査報告書（令和７年３月）

（２）沿線自治体のまちづくり

- 野田市では、野田市総合計画（2016～2030 年度）において、関係機関と連携して、まちづくりを主眼に路線計画の検討や概算事業費の算定、輸送需要予測、収支予測、費用対効果分析、事業主体の検討などによる鉄道整備計画の策定などを進める、としている。
- 松伏町では、松伏町都市計画マスタープラン（2019～2028 年度）において、高速鉄道東京８号線の松伏新駅を想定した、町のシンボルとなり、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、としている。
- 八潮市や草加市、松伏町、野田市では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められている。

（３）道路の状況

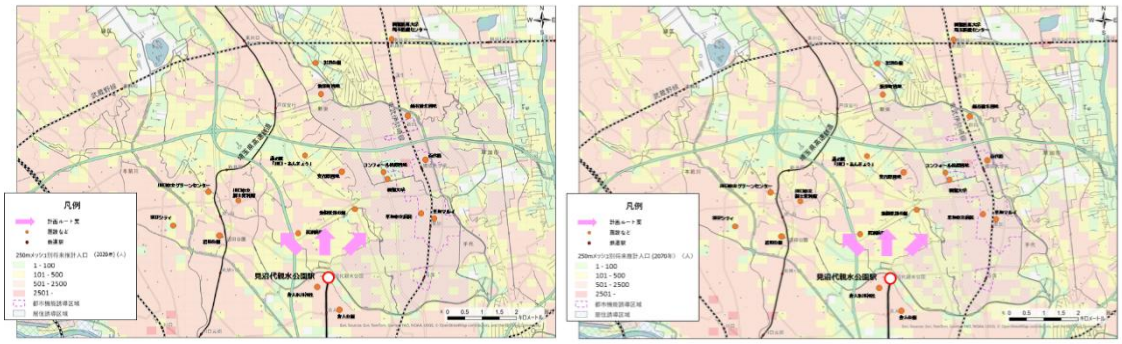
- 建設中の東埼玉道路は、令和７年６月に吉川市－松伏町間が完成し、起点である八潮市から松伏町までが開通した。今後、春日部市まで延長される予定である。
- 令和３年度 一般交通量調査結果によると、延伸想定地域においては、都心へ向かう南北方向だけでなく、東西方向の混雑度も高い。

３－１－３．日暮里・舎人ライナー

（１）人口の状況

- 令和 2 年国勢調査によると、延伸想定地域となる川口市、草加市、越谷市については、いずれも人口が増加傾向であるが、将来推計では川口市のみ人口が増加し、越谷市と草加市では減少するとされている。
- 延伸想定地域は、いずれの方向も市街化され、比較的人口密度が高く、将来的にも移動需要は高いことが想定される。

図 14　日暮里・舎人ライナー延伸想定地域の人口分布の比較（2020 年実測・2070 年推計）



出典：令和 2 年国勢調査/令和 6 年国政局

（２）沿線自治体のまちづくり

- 川口市と草加市では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められている。なお、計画策定済みの草加市においては、延伸想定地域が居住誘導区域に指定されている。

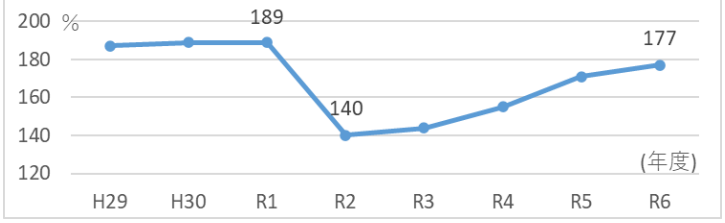
（３）道路の状況

- 令和 3 年度 一般交通量調査結果によると、延伸想定地域の道路は全体的に混雑度が高い。
- 川口市では、コミュニティバスと路線バスの役割分担を徹底し、一体的に運用する再編を行う予定である。
- 延伸想定地域においては、既設線の終点である見沼代親水公園駅付近から東武伊勢崎線谷塚駅方面へ都市計画道路草加三郷線の計画決定がされている。

（４）延伸元の状況

- 新交通システムのため輸送力に課題があり、東京都は新型車両導入などにより、輸送力増強に努めているが、延伸元の混雑率はコロナ収束後も依然として非常に高い。
- 東京都や足立区は、バスを活用した混雑緩和対策を検討中である。

グラフ４　日暮里・舎人ライナー　最混雑区間の混雑率の推移



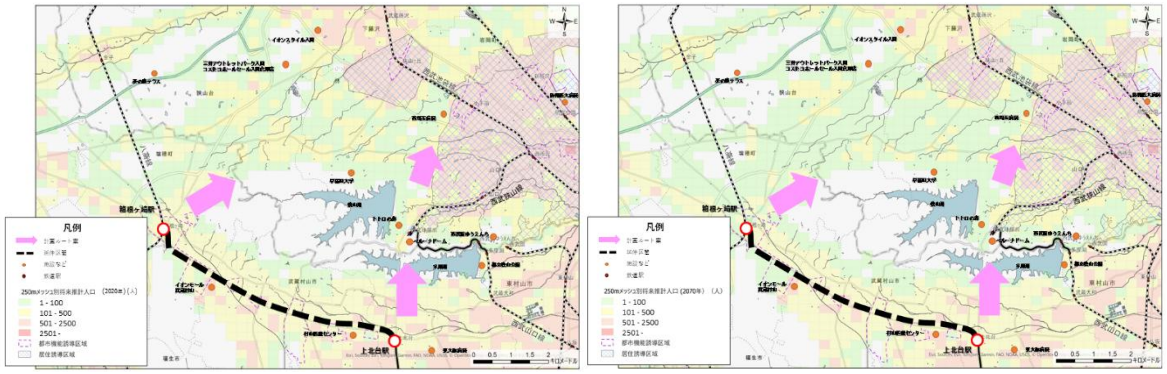
出典：最混雑区間における混雑率（H29～R6）（国土交通省）

３－１－４．多摩都市モノレール

（１）人口の状況

- 令和２年国勢調査によると、延伸想定地域となる所沢市、入間市については、過去 15 年間の人口は横ばいであるが、どちらの自治体においても、将来推計では減少するとされている。
- 延伸想定地域は、西武線沿線を除けば人口密度は低く、居住誘導区域として指定されている地域も少ない。

図 15　多摩都市モノレール延伸想定地域の人口分布の比較（2020 年実測・2070 年推計）



出典：令和２年国勢調査/令和６年国政局

（２）沿線自治体のまちづくり

- 所沢市及び入間市では、立地適正化計画の策定による居住誘導区域の設定が進められているが、延伸想定地域の多くが市街化調整区域となっている。

（３）延伸元の状況

- 上北台－箱根ケ崎間の延伸の事業着手に伴い、延伸部の自治体では、まちづくりの具体化に向けた検討が進められている。

３－２　他都県の延伸に向けた取組

（１）　東京 12 号線

［東京都の状況］

東京都では、令和 5 年 3 月に大江戸線（光が丘―大泉学園町）延伸に係る庁内プロジェクトチームを設置し、令和 5 年度以降、旅客需要の創出、コストの低減、財源の確保・活用の 3 つの観点から事業性の改善策を検討してきた。

令和 7 年 10 月に、一定の条件を仮定した試算で事業性が改善するという結果を公表した。それによると、概算事業費は約 1,600 億円であり、旅客需要は 1 日約 6 万人増加する。また、費用便益比は 1 以上、累積損益収支黒字転換年は開業から 40 年以内と試算された。

今後は、都区で検討・調整を進め、関連する事業も含めた計画の熟度向上を図る、としている。

（２）　東京 8 号線

［東京都の状況］

東京都では、豊洲－住吉間の延伸を「2050 東京戦略」における「2035 年に向けた戦略」の「戦略 18　インフラ・交通」の主な施策の一つに位置付けている。

令和 6 年 5 月に都市計画審議会に付議・議決され、同年 6 月に公示された。同年 11 月に工事着手し、2030 年代半ばの開業を目指している。

一方で、押上以北の延伸についての検討は進んでいない状況である。

［千葉県の状況］

千葉県では、東京 8 号線の延伸については、検討が進んでいない。

（３）　多摩都市モノレール

［東京都の状況］

東京都は、令和 2 年に上北台―箱根ケ崎間の事業化方針に向けて予算を計上。令和 4 年に都市計画の素案をまとめ、令和 7 年 3 月に都市計画決定した。

東京都は、「2050 東京戦略」の「戦略 18　インフラ・交通」の主な施策の一つに位置付けて事業を推進し、2030 年代半ばの開業を目指している。

４．　検討会議における議論の内容

４－１．路線共通の意見

【議論の前提】

- プロジェクトの対象路線は、路線によってステージが全く異なる。12 号線と 8 号線ではまちづくりの観点での引き続きの議論が必要。また、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールで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】

- 鉄道ができるから沿線のまちづくりを考えるのではなく、目指すまちづくりがあり、そのために鉄道を延伸するという意識が必要である。
- 延伸自体を目的とするのではなく、事業全体のミッションを明確化し、総合的に評価する視点が重要。
- 鉄道の延伸がゴールではなく、ウェルビーイング（県民の幸福度）を引き上げるために、魅力的な地域を作っていくことが重要である。
- まちづくりの議論に当たっては、周辺の自治体の状況も含めて俯瞰し、広域的に考えていくのがよい。
- 路線延伸は、県だけではなく、延伸元である東京にとってもメリットがある。東京も含めて、ウェルビーイングにつながる住みやすい都市にしていくという観点での整理が重要である。
- 鉄道空白地域やバス路線の整備状況、人口密度、防災など、まちづくりの検討に必要な要素を総合的に考えることが求められる。
- 鉄道計画には、まちづくりの視点のほか、バス等二次交通の視点も重要である。
- 人口減少に加え、人手不足によりバス路線が減少している状況が将来更に明確になる。将来も安心して住める地域のイメージを持ちながら延伸路線の位置付けを整理すべきである。
- テレワークが定着してきており、コロナ収束後は、郊外に住んで都心で働くというライフスタイルも変わってくる。今までとは人の動き方も変わっており、短い移動や逆方向の移動などを念頭に入れて考えるとよい。
- 延伸した鉄道を利用して行きたい場所があることが非常に大きなポイントである。埼玉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需要も高まっており、観光消費には伸びしろがある。
- 延伸路線の完成時期を踏まえ、顔認証、自動運転などの新技術の活用も含めて議論していくのがよい。
- 鉄道の議論をするに当たっては、将来の道路状況がどうなるのかも合わせて議論すべき。
- 駅は、まちの中心であり、まちの象徴であることが求められる点も考慮に入れた方がよい。
- 新駅の設置位置は非常に重要である。例えば、観光の観点では、目的地と新駅の場所はなるべく近い方がよい。また、県外や海外から来訪する人にもわかりやすいグローバルな視点で駅名をつけることが、居住人口を増やしていく非常に重要なポイントになる。

４－２．各路線の意見

（１）答申路線共通の意見

- 自治体によって鉄道延伸に対する熱意に差が見られる。自治体全体の人口は増加傾向であっても、一部地域では減少していることもある。そのため、主体的に取り組む必要性を自治体に伝える必要がある。
- 沿線自治体のまちづくりに当たっては、既成市街地がどのような影響を受けるのかについて、簡易的なシミュレーションを実施するなど検討するとよい。
- 人口が減少していく可能性のある地域では、まちのコンパクト化が必要である。まちづくり計画において、中核エリアや居住エリアとともに鉄道の位置付けを整理することが重要である。
- 一般的にＢ／Ｃの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。
- 事業性（Ｂ/Ｃや収支採算性）の確保だけではなく、地域経済や地域社会への効果、道路ユーザーに対する効果、定性的効果なども重要である。
- 延伸ルートの精査に当たっては、車両基地の位置や速達性を損なわない線形など、より具体的かつ合理的な計画になるよう留意することが必要である。
- 一般的には、需要予測の算定と比較して、建設コストの算定は精度が低いことが多い。土木や設備の計画について、技術的な事項を再検証しながら進めていくべきである。
- 交通ネットワークと土地利用を同時に考慮できる新たな解析モデル（ＣＵＥモデル）を用いた分析では、延伸による企業立地や住宅立地などが予測でき、まちづくりをすべき地域の選定が可能。また、道路ユーザーの速達性向上の効果も予測できる。こういったことも参考にするのがよい。
- 立地適正化計画における、居住誘導区域について確認し、自治体の描く将来ビジョンと現在の人口密度を重ねて考えるべきである。
- 次期答申に向けて、どのタイミングで、誰が何を行っていくのか、順番を整理していくことが大事な時期に来ている。
- 経営主体や営業面についても重要なので、更に検討した方がよい。
- 延伸路線のリダンダンシーについては、延伸路線沿線の地域の震度だけではなく、首都圏全体の震度分布と比較して評価する必要がある。
- 地元自治体の検討結果を、県が別目線で検証することが重要である。
- 国や東京都、千葉県との調整も重要なので、県の役割を意識して取り組んでいくべき。

（２）東京 12 号線

- 混雑率上昇への対応としては、既設線の車両編成や運行本数などから、輸送力増強の可能性についての確認と検討が重要である。
- 都内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。
- 沿線の人が平日の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、検討していくとよい。

- 観光施設は一度訪れると間が空くが、商業施設は毎週来てもらえる可能性がある。集客力のある所沢駅のポテンシャルを生かすことができるよう、東所沢駅から所沢駅までの交通利便性向上についても検討すべきである。
- 都市計画を見直し、東所沢駅周辺に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。埼玉都民のように、県内から出ていく一方だけではない、という状況ができるとよい。
- 西武線や東武線にアクセスする南北の道路の混雑が非常に激しいことから、鉄道延伸は道路の混雑緩和にも効果があると考えられる。
- 東京都の光が丘－大泉学園町間の延伸に向けた取組に、埼玉県が関わっていく可能性などについても検討すべきである。
- 東京 12 号線の延伸区間は、都県境が入り組んでいて、ここまでが東京、ここからが埼玉、というように単純ではないことが課題の一つである。

（３）東京 8 号線

- 延伸距離が長く、駅の数も多いので、速達性が損なわれないよう、それぞれの駅がどういう役割をしているのか確認し、路線全体を俯瞰的に見て計画を検討していくべき。
- 沿線自治体が多いため、各自治体がそれぞれ駅周辺のまちづくりを検討すると、同じようなまちづくりになりかねない。駅の役割については、まちづくりの観点からも重要なので、各々の駅の役割を意識した検討を各自治体にはしていただきたい。
- イオンレイクタウンのような駅から徒歩圏内にある素晴らしい施設が東京と直結することをもっと評価してもよい。巨大な施設がある場合は受益者負担を求めることについて検討することも考えられる。
- インバウンドは、買い物よりも体験型ツーリズムという時代に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。
- 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。
- 千葉県は混んでいる道路が多いため、ＣＵＥモデルを用いれば、道路ユーザーに対する効果が出てくる可能性がある。
- 東埼玉道路のＢＲＴから東京 8 号線に乗り継ぐなどの連携ができればお互いプラスになるのではないか。
- 八潮－野田市間については、検討が進んでいるが、押上－八潮間は進んでいないのが課題である。
- 延伸区間全体を検討するためには、隣接都県や市町とともにどのようにやっていくのか、という体制や進め方の課題がある。

（４）未答申路線共通の意見

- 本来は、まちづくりと交通ネットワークの全体の考え方の中でルートを検討すべきだが、未答申路線は、導入空間からアプローチしてきた面がある。評価に当たっては、延伸した場合に形

成される都市を含めて総合的に行うとよい。

- 鉄道空白地域は、人口があまり張り付いていないところも多いので、市街化していない地域は、人口密度も確認したほうがよい。
- 延伸元である既設線の状況や、延伸想定地域の道路計画、道路状況、鉄道網も含めた公共交通のあり方を考えた場合、同様の機能を果たせるのであれば、既設線延伸以外の選択肢もあるのではないか。
- 新交通システムは、一般的には街路事業として整備するため、道路ネットワーク全体の議論と新交通についての議論を一緒にできるよう、道路部局にも参加していただくべきである。

（５）日暮里・舎人ライナー

- 現在の日暮里・舎人ライナーの輸送力は限界に近い。新交通システムの輸送力は普通鉄道よりは小さい。延伸の検討に際しては、延伸元の輸送力増強の可能性について技術的な確認、検討が必要である。
- 混雑緩和対策の取組の方向性としては、対策とその効果がどのくらいあるか、延伸した場合にどうなるかを検討すべき。
- 延伸によりネットワーク化されることによって、逆方向への需要が生まれることが考えられるので、延伸ルートの絞り込みに当たっては、各延伸ルート案において、Ｂ/Ｃに加え、延伸した場合のネットワーク分析も行うべき。
- 延伸想定地域は、公共交通が十分ではなく、人口密度も高く、公共交通が求められているエリアであるが、混雑率のこともあり、そのまま延伸することは非常に困難である。延伸にこだわらず、この地域の公共交通をどうするのかをもっと柔軟に検討すべきである。
- 例えば、川口と草加を東西方向につなぎ、足立区民の一部が埼玉高速鉄道線や東武伊勢崎線で直接都心まで行く方が便利になるような路線を設定できれば、日暮里・舎人ライナーの混雑度が下がる可能性もある。乗換の利便性と時間信頼性の確保が非常に大事である。
- 既設線での延伸以外に、新たな交通システム導入の場合など選択肢が多く、性格に違いがあり、取組も異なるので、そこを意識して考えておく必要がある。

（６）多摩都市モノレール

- 多摩湖や狭山湖は、インバウンドやサイクリストの方も訪れており、埼玉県民だけでなく、東京都民にとっての観光地としても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、車窓風景や乗ること自体を観光の魅力とすることも、評価要素として設定してもよいのではないか。
- 全体的に人口密度が高い地域は少ないため、観光の視点は重要である。観光調査も含めた中で、調整に取り組んだ方がよい。
- 稼げる地域を作っていくという考え方も重要である。稼げる地域にするためには、自治体、民間事業者なども含め、様々な関係者を巻き込んで連携を図りながら検討を進め、エリアマネジメントの視点を持って、地域に再投資をする仕組みを作っていくことがポイントとなる。
- 多摩湖の上を通過することには観光の視点からも魅力がある。東京都民にとっては多摩湖エリアが身近になり、埼玉県民にとっては、観光活性化のメリットがある。

- 多摩湖の上を渡るロープウェイ事業は可能性があり、民間活力の活用も選択肢となる。ＰＦＩや民間事業者に運営権のみを付与するコンセッションなど、民間から手が挙がるような事業スキームについて検討する価値がある。
- 公園は、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が多くある。延伸想定地域には公園がいくつかあるため、それらの公園を活用して需要につなげるのも１つの案である。
- 分岐部の構造は鉄道計画を考える上で非常に重要であるため、分岐して延伸する場合には、分岐のための空間や線形等についても意識して検討すべきである。
- 上北台から延伸した場合は、都県境までの距離が長いので、東京都との検討体制を作っていくことが特に重要である。

ＰＦＩとは

1. 概要

ＰＦＩ（Private Finance Initiative）は、官民連携（PPP：Public Private Partnership）の一形態で、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法である。

2. メリットとデメリット

メリット：行政は財政負担を軽減でき、民間は新たなビジネス機会を得られる。住民にとっては、民間のノウハウによるサービス向上（開館時間の延長や施設内のカフェ併設など）が期待できる。

デメリット：契約期間が長期にわたるため社会情勢の変化に対応しにくい点や、民間事業者の倒産リスク、利益優先によるサービス低下の懸念がある。

3. 導入事例

空港や水道の運営権を民間に委託する「コンセッション方式」や、公園内に民間店舗を整備する「Ｐａｒｋ－ＰＦＩ」などが代表例として挙げられる。

出典：国土交通省、内閣府、PPP/PFI 協会ＨＰ

５．　課題の整理と取組の方向性

これまでの意見等を踏まえ、各路線の延伸の意義、延伸実現のための主要な課題を整理するとともに、取組の方向性を以下にまとめた。

５－１　東京 12 号線

（１）延伸の意義

路線延伸により、埼玉県南西部地域、東京都区部北西部地域並びに北多摩北部地域の都心への所要時間短縮や乗換回数減少、既設鉄道路線（東武東上線、西武池袋線等）の混雑緩和、ＪＲ武蔵野線との結節による代替経路の確保、新駅と関越自動車道、近傍の陸上自衛隊朝霞駐屯地や埼玉県新座防災基地との連携により、発災時に緊急輸送ネットワークとして活用するなど、防災面においても大きな役割を果たす。

さらに、自家用車から鉄道への移動手段の転換による道路混雑緩和、渋滞による経済的損失の軽減、環境負荷の低減にも寄与する。

（２）課題と取組の方向性

①　将来のまちづくりの方針と所沢駅のポテンシャルを生かした計画の作成

・まちづくりの計画の中で、立地適正化計画における将来の中核的なエリア（東所沢駅周辺など）や居住エリアと鉄道の位置付けを整理することが重要である。
・新駅周辺のまちづくりに当たっては、シミュレーションを行うなど、既成市街地への影響も確認した方がよい。
・延伸元の混雑率が高いことから、まちづくりにおいて、通勤以外の流動を増やすため、集客力のある所沢駅のポテンシャルを生かすことを意識すべきである。

【取組の方向性】

・立地適正化計画における中核的なエリアや居住エリア、既成市街地への影響、東所沢駅から所沢駅までの二次交通の利便性向上を意識した延伸計画を検討する。

②　事業性の確保と幅広い事業効果の検証

・国の次期交通政策審議会に向け、平成 28 年の答申で示された課題であるＢ／Ｃ＞１、収支採算性を確保する必要がある。
・鉄道延伸により、西武線と東武線にアクセスする道路の混雑が緩和される可能性があるなど、地域社会や地域経済への効果、定性的効果についても幅広く検証した方がよい。

【取組の方向性】

・新駅周辺のまちづくりの推進、その他便益向上につながる取組について検討するとともに、建設コストの精度向上を図る。併せて、居住等の立地や道路混雑の観点も含めた地域経済や地域社会に対する効果や定性的効果について幅広く検討し、整理する。

③ 延伸ルートの精査

・まちづくりの検討や建設コストの精査のためには延伸ルートが定まっている必要がある。
・大泉学園町―東所沢間の複数のルート案について、技術的検討を行うとともに、メリット、デメリット等を整理した上で絞り込み、精査する必要がある。

【取組の方向性】

・沿線自治体における市街化の状況やまちづくり計画での鉄道の位置付け、駅の役割等を踏まえ、複数あるルートを絞り込み、精査を進める。

④ 混雑率上昇への対応

・既設線の混雑率はコロナ収束後においても高いため、延伸によって既設区間の混雑が上昇し、安定的な輸送に影響を与える可能性がある。
・そのため、既設線の輸送力の増強の可能性についての検討が必要である。
・東所沢にオフィスを作るなど、東京から埼玉方面への逆方向の移動需要を創出するようなまちづくりを検討してもよい。

【取組の方向性】

・既設線の輸送力についての技術的な検討を行い、具体的な混雑緩和対策とその効果、延伸後の状況を検証するとともに、逆方向の移動需要の創出につながるまちづくりについて検討する。

⑤ 東京都と連携した整備手法の具体化

・延伸線の経路上に埼玉県と東京都の自治体が複雑に入り組んで位置しているため、整備手法の検討に当たっては東京都との調整が必要である。
・光が丘―大泉学園町間の事業化に向けた取組が先行しているので、東京都の動きに積極的に関わり、連携を図っていく必要がある。

【取組の方向性】

・光が丘－東所沢間の一体整備など、具体的な事業スキーム等について、東京都と連携し検討を進めていく。

⑥ 国の次期交通政策審議会への対応

・地元自治体のまちづくり等の検討結果を県が別目線で検証することが重要である。
・答申に位置付けられるためには、国や東京都とも調整しながら検討を進めていく必要がある。

【取組の方向性】

・国や東京都などの動向も踏まえ、関係自治体と県が次期交通政策審議会に向けた工程を共有し、連携して検討する。

５－２　東京８号線

（１）延伸の意義

東京８号線の延伸により、埼玉県東部地域、千葉県北西部地域の都心へのアクセス利便性の向上、沿線地域の魅力向上や経済活動の活性化等が図られる。また、並行する他の鉄道路線（東武伊勢崎線等）の混雑緩和、ＪＲ武蔵野線、東武野田線等との結節による鉄道ネットワークの多重化・代替経路の確保など防災面においても非常に大きな役割を果たす。

さらに、自家用車から鉄道への移動手段の転換による道路混雑緩和、渋滞による経済的損失の軽減、環境負荷の低減にも寄与する。

（２）課題と取組の方向性

①　路線全体を意識したまちづくりの推進と東埼玉道路との連携

・延伸路線の距離は30㎞以上と長く、沿線自治体も多いため、各自治体がそれぞれ検討すると、各駅周辺が同じようなまちづくりになる可能性がある。
・延伸区間全体のことを検討するためには、体制や進め方も重要である。
・東埼玉道路においては、八潮スマートＩＣ周辺から春日部市水角までの区間を繋ぐＢＲＴが計画されており、延伸線とルートが一部重複している。東埼玉道路のＢＲＴと東京８号線がうまく連携できるとよい。

【取組の方向性】

・沿線自治体が連携し、延伸区間全体で総合的にまちづくりと延伸計画のルート、構造などの全体像について技術的な検討を行うとともに、並行する東埼玉道路との、バス等を活用した連携手法について探っていく。

②　事業性の確保に向けた取組の推進

・延伸距離が非常に長く、莫大な事業費を要するため、都市鉄道等利便増進法などの補助事業活用が必要である。また、国の次期交通政策審議会答申に向けても、Ｂ/Ｃ＞１、収支採算性を確保する必要がある。
・需要確保のためには、駅周辺のまちづくり計画の深度化や建設コストの精査が必要である。
・イオンレイクタウンのような商業施設が東京と直結することによる効果は非常に高いと考えられる。

【取組の方向性】

・沿線自治体が連携して、新駅周辺のまちづくり計画の深度化、計画の全体像についての技術的検討を行うとともに、建設コストの精度向上や大規模施設の受益者負担についても検討していく。併せて、居住等の立地や道路混雑の観点も含めた地域経済、地域社会に対する効果や定性的効果等について広く検討し、整理する。

③　速達性と利便性のバランスを考慮した延伸ルートの検討

・延伸距離が長いため、駅の数が多くなると速達性が損なわれる可能性がある。

・まちづくりの視点からも駅の役割は重要である。

【取組の方向性】

・まちづくりの中での駅の役割を踏まえ、適切な駅の数や位置、効果的、効率的な延伸ルートを検討し、精査を進める。

④ 他都県と連携した整備手法の具体化

・都心と直結することで延伸効果を発揮するものの、押上－八潮間の延伸については、検討が進んでいない。

【取組の方向性】

・東京都や千葉県の状況を注視しつつ、沿線自治体と連携し、押上－野田市の全区間の事業化について、具体的な事業スキームを検討していく。

⑤ 国の次期交通政策審議会への対応

・地元自治体の検討結果を県が別目線で検証することが重要である。
・答申に位置付けられるためには、国や東京都、千葉県とも調整しながら検討を進めていく必要がある。

【取組の方向性】

・国や東京都、千葉県などの動向も踏まえ、関係自治体と県が次期交通政策審議会に向けた工程を共有し、連携して検討する。

５－３　日暮里・舎人ライナー

（１）延伸の意義

路線延伸又は新たな交通システム導入により、延伸想定地域である川口市南東部及び草加市北東部、越谷市南部など、人口密度が高いにもかかわらず公共交通が十分でない地域における交通利便性の向上とともに、既設鉄道路線（埼玉高速鉄道線、東武伊勢崎線）の混雑緩和が図られる。

また、既設線との結節により、新たな鉄道ネットワークの形成、周辺道路の混雑緩和、環境負荷の低減等にも寄与する。

（２）課題と取組の方向性

① 延伸ルートや交通モードごとの延伸意義の再確認

・需要が高い地域であるが、導入空間確保に課題があるため、延伸による既設線の輸送力の確認とともに、新たな交通システムの導入についても幅広く検討すべきである。
・延伸の方向や延伸先の駅、どのような交通モードを選択するかによって路線の持つ性格が大きく異なってくることを考慮すべきである。

【取組の方向性】

・既設線延伸の場合の各延伸ルートのＢ/Ｃを算定し、事業性や延伸の意義・効果を再確認する。

・沿線自治体のまちづくりの方針や公共交通の現状、移動需要等から、新たな交通システムの導入可能性、適切な交通モード及びルートについても検討する。

② 既設線の混雑率上昇への対応の検討

・延伸元の混雑率はコロナ収束後も非常に高く、限界に近い状況にある。

・既設線の利用者が埼玉高速鉄道線や東武伊勢崎線経由で都心へ行けるようになることにより、混雑が緩和する可能性についての検討が必要である。

・日暮里・舎人ライナーから他路線（埼玉高速鉄道線や東武伊勢崎線等）への流動が増えるような路線とすることが重要である。

【取組の方向性】

・延伸ルート案ごとに、既設線を延伸する場合のネットワーク分析を行い、混雑率という観点で延伸後の状況を検証するとともに、既設線の終点からの延伸以外の方策についても検討する。

③ 道路部門と連携した検討

・新交通システム（ＢＲＴ、ＬＲＴについても同様）は街路事業として整備することが多いため、延伸の検討に当たっては、道路ネットワークと併せて考える必要がある。

【取組の方向性】

・自動車から公共交通機関への転換により渋滞緩和に寄与するとの観点からも、既設線延伸又は新たな交通システム導入の必要性を整理し、手法やルートについて道路管理者と連携して検討する。

④ 国の補助制度活用の検討

・都市鉄道利便増進事業費補助や社会資本整備総合交付金などを活用する場合は、国の交通政策審議会答申に位置付けられることが重要である。

【取組の方向性】

・国の交通政策審議会へ事業提案をする場合に必要な道筋を整理するとともに、地元の更なる機運醸成を図っていく。

５－４　多摩都市モノレール

（１）延伸の意義

路線延伸又は新たな交通システム導入により、延伸想定地域である所沢市西部及び入間市南部の交通利便性の向上が図られるとともに、多摩地域や所沢市西部への県内及び東京都内からの観光客の利便性向上及び観光客の増加に伴う地域活性化が期待できる。

また、既設線との結節により、新たな鉄道ネットワークの形成・代替経路の確保等が図られる。

（２）課題と取組の方向性

①　観光の視点を意識した延伸ルートや交通モードの検討

・多摩湖、狭山湖、西武球場、西武園ゆうえんちなど、観光・集客施設や地域資源を有しており、観光地としてのポテンシャルが高い。
・既設線延伸や新たな交通システムの導入などの多様な選択肢があるが、人口密度が高い地域は少ない一方で、観光需要が期待できるため、観光の視点は不可欠である。

【取組の方向性】

・各延伸ルートのＢ/Ｃを算定するとともに、工期、事業効果、道路の状況、観光の視点等から、総合的に延伸の意義及び効果を再確認する。
・現在の交通需要に加え、観光需要の観点から、新たな交通システムの導入可能性について調査、検討する。乗ること自体の価値なども考慮の上、交通モードやルートについても検討する。

②　道路部門と連携した検討

・モノレールは街路事業として整備することが多いため、延伸の検討に当たっては、道路ネットワーク全体の中で考えるべきである。

【取組の方向性】

・既設線延伸又は新たな交通システム導入の必要性を整理し、手法やルートについて道路管理者と連携して検討する。

③　観光関係者と連携した検討

・日常的な移動だけに着目するのではなく、インバウンドを視野に入れ、稼げる地域を作っていくという考え方も重要である。

【取組の方向性】

・エリア全体で価値を上げ、税収を補っていくエリアマネジメントの視点を持って、観光に関する調査なども参考にし、観光部局や関連企業、団体など様々な関係者と連携を図りながら検討を進める。

④ 資金調達手法の検討

・国の補助金を活用する場合は、国の交通政策審議会答申に位置付けられることが重要である。

・延伸ルートや交通モードによっては、国の補助対象外になる可能性がある。一方、物価や人件費が高騰している中では、国の補助獲得を目指すことと合わせ、民間資金活用についても検討する。

【取組の方向性】

・交通政策審議会へ事業提案をする場合に必要な道筋を整理し、検討を進めるとともに、関連企業・団体等を含め、地元の更なる機運醸成を図っていく。

・併せて、ＰＰＰやクラウドファンディングなど、民間資金の活用についても広く検討する。

○おわりに

- この報告書は、令和 6 年度から 7 年度にかけて開催した「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議での検討結果をとりまとめたものである。
- プロジェクトの対象路線の延伸については、令和 2 年度にも「公共交通の利便性向上検討会議」を開催し、検討を行った。
- その際、地方の視点から地域特性等として考えられる評価軸を設け、評価を行った結果、対象の 5 路線いずれも、それぞれ課題はあるものの、延伸の意義・効果及び可能性が認められた。
- 前回の検討会議から約 5 年経過したが、鉄道の利用者数の減少や物価高騰など、鉄道延伸プロジェクトには非常に困難な課題が多い。
- このプロジェクトは、埼玉県から見ると「あと数マイル」の延伸であるが、首都圏全体から見ると、公共交通ネットワークの今後の在り方という非常に大きな課題を意味している。
- 会議では、鉄道延伸について検討してきたが、地域の状況によっては、延伸だけにとらわれず、柔軟に幅広く検討することも必要である。
- 会議の検討結果が、地域にとって必要な公共交通の実現につながることを期待したい。

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議　委員長　久保田　尚