

令和 5 年度 さいたま市地域公共交通協議会 第 1 回東西交通専門部会 議事録

□日時：令和 5 年 9 月 1 日（金）15 時 00 分～17 時 00 分

□場所：与野本町コミュニティセンター 多目的ルーム(小)

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 東西 1 協議資料
- ・ 参考 1 東西交通大宮ルートの見直し概要及び過年度専門部会への対応方針
- ・ 参考 2 令和 4 年度第 2 回専門部会議事録
- ・ 参考 3 芳賀・宇都宮 LRT の開業について

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。令和 5 年度さいたま市地域公共交通協議会第 1 回東西交通専門部会を開会いたします。
- ・ 昨年度の開催から人事異動等により 3 名の委員の交代がございましたので、事務局よりご紹介させていただきます。国際興業株式会社の中村委員に代わりまして鈴木委員、さいたま市建設局土木部の小島委員に代わりまして高橋委員でございます。本日は欠席でございますが、さいたま市企画財政部交通政策課中村委員に代わりまして斎藤委員でございます。
- ・ 本日の資料について、確認します。

（配布資料の確認）

- ・ これより議事に移りたいと存じます。進行につきましては、「さいたま市地域公共交通協議会東西交通専門部会設置規程」の規定により、部会長が議長となることとなっておりますので、大沢部会長に会議の進行をお願いしたいと存じます。大沢部会長、宜しくお願いいたします。

【大沢部会長】

- ・ 東西交通専門部会設置規程の規定により、議長を務めさせていただきます。委員の出席状況について事務局より報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 委員の出席状況についてご報告いたします。本日は、14名中11名の出席でございます。したがって、委員の過半数に達しておりますので、専門部会設置規程により本日の会議は成立いたしますことをご報告いたします。

【大沢部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立いたしました。
- ・ 次に、会議録の署名委員を決めたいと存じますが、さいたま市地域公共交通協議会東西交通専門部会運営規程により、私から指名させていただきます。
- ・ 今回の署名につきましては、埼玉県バス協会の関根委員、高田委員、以上お二人にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(署名委員の指名について了承)

【大沢部会長】

- ・ 関根委員、高田委員には、後日事務局が議事録を作成の上、お持ちいたしますので、ご署名をよろしくお願いいたします。
- ・ 続きまして、本日の会議の公開についてお諮りしたいと思います。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺います。

【事務局】

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する議事はございません。

【大沢部会長】

- ・ 事務局より、本日は非公開事項に該当する議事がないとのことでしたので、本日の会議を公開で行いたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(出席者全員一致で、会議を公開で行うことを確認し、了承)

【大沢部会長】

- ・ 本日の会議は公開といたします。事務局は、傍聴者について報告をお願いいたします。

【事務局】

- ・ 本日は2名の傍聴者がいらっしゃいますので、傍聴者が入場するまで、しばらくお待ちください。

(傍聴者入場)

【大沢部会長】

- ・ 議事に入ります前に、傍聴される皆様に傍聴上のご注意を申し上げます。先ほど事務局よりお配りいたしました傍聴要領をお読みいただき、遵守していただきますようお願いいたします。また、傍聴要領に反する行為をした場合には退場いただくこともありますので、ご了承ください。

2. 議事

(1) 前回専門部会の振り返りと今回の論点

【大沢部会長】

- ・ それでは議事に基つきまして進めさせていただきます。
- ・ 次第の2.議事のはじめから進めていきたいと思えます。事務局より協議事項等の照会について報告があります。

【事務局】

- ・ 事務局より初めにご報告させていただきます。
- ・ 開催通知と合わせて、本日の会議における協議事項や報告事項について皆様に照会させていただきました。結果といたしまして、協議事項や報告事項などはなかったことを報告いたします。

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事に移りたいと思えます。
- ・ 議事(1)前回の専門部会の振り返りと論点について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

東西1 協議資料「前回の専門部会の振り返りと今回の論点」の説明

【大沢部会長】

- ・ 前回の専門部会の振り返りと今回の論点についてご説明いただきました。ご意見・ご質問はございますか。

(質問・意見なし)

(2) 東西交通大宮ルート of 段階的整備について

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事(2)へ議事を進めさせていただきます。
- ・ それでは次の議事、(2)東西交通大宮ルートの段階的整備について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

東西1 協議資料「東西交通大宮ルートの段階的整備について」の説明

【大沢部会長】

- ・ ご説明のありました内容についてご質問・ご意見はございますか。
- ・ 分からない用語についてもご質問いただきたいと同時に、令和5年度の東西交通大宮ルートの検討の進め方や妥当性、足りない視点についても、芳賀・宇都宮LRT開業等の昨今の社会情勢変化も踏まえてご意見いただきながら、次の会に向けて検討を進めていきたいと思ひます。

【鈴木委員】

- ・ 東西交通大宮ルートは運輸政策審議会答申に記載されているものの、採算性や需要確保の面で課題があります。今回の議論の方向性は、どのように需要を創出しながらLRTに至る段階的整備を行っていくかということですが、これは答申に記載されているから東西交通は何らかの形で実現したい、答申ありきのLRT整備にむけて需要を盛り上げていく方向性なのでしょうか。
- ・ 資料中に需要創出段階とありますが、なぜ需要を創出する必要があるのでしょうか。LRTを前提に需要を創出していくのであれば、基本的には現状の路線バスと被っていないところにLRTを作ることになるかと思ひます。現状、路線バスがないところは需要がほとんどない訳で、そこに需要を創出して新しい交通機関を作ろう、BRT専用空間を作っていこうとなると、既存のバス路線を脇に置いて、需要を分散させているだけになるのではないのでしょうか。
- ・ 交通事業を運営している立場からすると、今後の問題として少子高齢化によって供給

力はどんどん下がっていくことが挙げられます。既存の交通機関の維持にも困難が見込まれているにも関わらず、需要をどんどん作っていった、最終的に LRT を整備するという方向性は現実的でしょうか。答申の政策目的なのでバス事業と、LRT 整備とはまったく別問題ですという回答もありだと思います。しかし、既存の交通機関の維持が最大の課題となってくるときに、全く新しいルートを作ろうという方向性が正しいのかどうか、疑問を感じています。

- ・ 施策としてバス専用レーンが挙げられていますが、現在運行されている大宮一浦和美園路線に関しては、全線拡幅しないとバス専用レーンを導入できません。このように、物理的に困難な地域を除くと、バス専用レーンは基本的に現状の交通機関がないところに導入しようという話になってくるかと思っています。
- ・ 資料の中で幹線・支線バスの導入が挙げられていますが、幹線・支線を分けて成功する地域はほとんど無かったのではないかと思っています。大宮駅で言えば、大宮駅に近づくにつれて段々混んできて、大宮駅に着いたときに満員になっているという状況です。幹線・支線に分けると、単に支線の人への乗り換えが増えるだけになります。利用状況からは、幹線・支線へ分けずに大宮駅に近づけばだんだんお客様が増えてくる、現行の路線が適切ではないかと思っています。
- ・ 当然、幹線・支線バスの導入は施策案の段階ですが、何をやっていけば施策がお客様のためになるのかということは検討が必要です。例えば、PTPS も渋滞につかまってしまえば、青信号が多少延びたところでバスの速度は速くなりません。
- ・ BRT といっても日本の BRT は 9 割方専用軌道ではありません。接続バスや PTPS ではなく、専用軌道が入って初めて BRT と言えると思います。そう考えると、BRT は導入のハードルがとても高いと考えます。PTPS を導入したり、幹線・支線を分けようという施策は成功へのハードルが高いものと感じています。

【事務局】

- ・ 答申ありきなのではないかというご指摘については、決してそういう意味合いではありません。前回までの検討で、今の移動需要では採算が見合うものではないという分析もお示ししています。
- ・ 元々、東西交通大宮ルートがなぜ必要だったかを振り返ると、市民のために東西に向かう移動の定時性・速達性を高め、利便性を上げるところが求められているところかと思っています。しかし、いきなり LRT を入れるのは採算性の面で難しいので、まずは利便性・速達性を向上させて、東西を行き来する需要を見出していく。そして、需要が見出された段階で LRT 等の次のステップに進んでいくことができるのではないかとこのことをご提案させていただきました。
- ・ 今回、施策もいくつかご提案させていただきましたが、どの施策が最も効果的な施策なのか、事務局でも詳細な検討まではできていない段階です。今回のご意見を踏まえて、

既存のバスの分担率を上げる施策や利便性を上げる施策を抽出できればと思っています。

【鈴木委員】

- ・ 答申ありきという考え方は、政策目的としてはありだと思っています。考え方を丸ごと否定しているわけではないことを申し添えます。

【高田委員】

- ・ LRT 化等という表現に、事務局の苦心を垣間見られたように見えますが、私から4点ほど質問させていただきます。
- ・ 鈴木委員と同じような話になりますが、需要創出は行政が苦手な分野だと思っています。行政で考える具体的な方策はありますか。
- ・ 資料の中で第1ステップ、第2ステップで検討を進めていくと書かれていますが、検討ステップのロードマップ、スケール感として、どれぐらいのスパンで考えられているのでしょうか。例えば、第1ステップで充足している、数値的にも非常に満足している場合には、第2ステップに行かないということなのでしょうか。
- ・ 第1ステップから第2ステップに移行する判断をするポイントをどこに置いているのでしょうか。
- ・ LRT 整備等の公共事業は当初の事業費よりも膨れ上がる傾向があり、B/C のコストの部分が事業開始当初よりも相当膨れ上がることが予想されます。こうした事業費の傾向を踏まえて、LRT 整備の償還をどれぐらいの期間で考えているのでしょうか。

【事務局】

- ・ 需要創出は行政が苦手とする部分とのご指摘をいただきましたが、確かに行政だけで需要創出するのは難しいと考えます。大宮駅周辺でも民間企業を巻き込んだ形でまちづくりが進められています。民間企業が主体となる開発・整備も含めて需要が創出できればと考えております。
- ・ 第1ステップから第2ステップへ移行するスケジュール感は具体的なイメージが持っていないというのが現状です。現状把握を行う中で、現在地がステップ移行条件のどこにあるのかを見定めつつ、ステップの移行条件を設定していければと考えております。
- ・ 移行の判断をするポイントについては、現状では、目指している移行条件に対して現在地が掴み切れていない状況です。目標まで、どれだけ離れているのかをこれから検討する必要がありますと考えています。昨年度までの検討で、既に採算性としては課題があるところ、一定の結論が出ています。採算性の部分として解決できる見込みになることが、ジャッジポイントになり得ると考えています。
- ・ 芳賀・宇都宮 LRT 事業費の高騰を踏まえて、償還期間という指摘については、さいた

ま市が検討した B/C でも、30 年間で償還できないという結果が出ています。こうした償還期間も今後検討していく必要があると考えています。

【高田委員】

- ・ どうしても現時点のデータで積算や B/C 算出を行うと、何十年後の事業実施時に解離が生じてしまいます。いつのデータで検討したか、フィードバックしていく必要があると思います。現在の社会情勢を鑑みると、悪化する方のデータが多いので、そのあたりは常に考慮に入れて計画すべきだと思います。

【戸村委員】

- ・ 事務局の方で、具体的に東西交通の方向や東西交通を盛り上げるための施策を考えていたので素晴らしいと思いました。
- ・ 検討当初は、需要創出という言葉はあまり出ず、採算性の観点で話し合われていた気がしましたが、今回の検討は L R T に向けて色々な需要創出の手立てを打とうとしていることが良く分かりました。
- ・ 以前は、人口が多くなるわけではないので、バスに乗る方が増えるという想定で B R T とかを作ろうということを考えていましたが、多くなるというよりも増やさなければいけないという視点に目を向けていく方が良いと思いました。
- ・ 大宮は鉄道の要衝、観光都市的な発展をさせていかなければならないという話を耳にしたことがあります。大宮 GCS 構想には、観光都市に向けてという視点もあるかと思えますし、人を流入させようという視点も施策の大事な視点の 1 つではないでしょうか。
- ・ 東西交通大宮ルートの中で、何故起点終点を大宮・新都心・美園を決めたのかということ振り返ると、新都心には新庁舎ができ、美園がスマートシティとして発展していくということがありました。美園は、若い人たちが引っ越してきて、大学病院が出来たりと、これから目立つ存在になっていくと思います。若い人たちがこれから住むとなったときに、美園が東西交通によって便利になれば、引っ越してきて、役所に行くのに新都心を使おうというところで東西交通が使われていくのではないかと思います。これから人口を増やしていく、外から入れていくというところに視野を入れて施策を検討することも必要かと思えます。

【事務局】

- ・ 重要なお指摘をいただいたと思います。住民を増やすために開発が進められていくことや、起終点になる大宮・さいたま新都心・浦和美園のまちづくりが進捗することによって東西交通の需要が高まっていくと考えています。これから、さいたま市では立地適正化計画の検討が進められていくので、立地適正化計画との関係も含めて検討ができ

れば良いと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 鈴木委員と高田委員の意見は、東西交通大宮ルートは派生需要であるという意味での指摘でしたが、戸村委員からは東西交通大宮ルートは目的需要なのではないかという指摘がありました。宇都宮のLRTにしても、日本中・世界中から人が集まっています。部会資料の中で需要という言葉が使われていますが、目的の違う需要がいくつか含まれている気がします。そこをきちんと考えていく必要があると考えます。
- ・ 一方で、鈴木委員の指摘では、供給側に課題がある。需要があっても供給力がなくては意味がない。その差を埋めるために、LRTやBRTを導入するという事も十分に考えられます。つまり、市民の皆様が大宮に行きたい、美園に行きたいというニーズがあるのに、その移動が担保されないのであれば、新たな交通手段を作るべきではないか、という考え方です。
- ・ 需要創出という言葉が、何もない原野に路線を通すというイメージになっていますが、東西交通の需要創出は違うイメージかもしれません。需要という言葉の使い方が人それぞれ違うので、言葉の意味合いをしっかりとしたほうが良いと思います。
- ・ 公共事業を担っている皆様の変化も踏まえ、すぐえない部分も考慮した上で、新たな公共交通ですくうべきじゃないかという意見もありました。市民の外出できる足を担保する必要があると思うので、そうした観点があったほうが良いのではないかという指摘だと思うので、考えていただければと思います。

【松本委員】

- ・ 金沢市の新たな公共交通を例に出していただきましたが、宇都宮市のLRTの状況もわかる範囲で次の専門部会に資料を提供していただけたらと思っています。
- ・ 何故、東西交通が必要なのかというと、もともと東西の交通をより便利にしてもらいたいという市民の強い要望があったからです。
- ・ また新庁舎の建設は議決時に議員の3分の2の出席を必要とする、ハードルの高いものですが、昨年議会で議決をして、今具体的に新庁舎をどのような形で作って、市民のために役所としての機能を持たせるかというところを検討しているところです。
- ・ 東西交通は前から言ってきたように、運輸政策審議会でも出ていた話です。今の交通政策審議会になっても、東西の交通が弱いという部分で、地下鉄7号線の延伸とセットのような形で答申が出されています。
- ・ 昨今の地球温暖化を解消するためには、地道な努力が必要というところで、まさに宇都宮のLRTは次世代の交通機関だといわれていて、環境にやさしい部分でも次世代につなげていく乗り物だと考えています。そして、次世代へつなぐ交通機関を作るのが私たちの役割なのかなと思います。世代を超えて、東西交通が実現すれば、市民が市役所へ

行きたいときに早く行けるようになるなど、バランスのとれた生活圏をさいたま市で形成できると思います。

- ・ 防災という部分で、さいたま市は首都圏の防災拠点、国からも東京を補完する役割を持つと言われていました。そうした防災機能も含めて、新都心に役所を作るという方向性があります。また、最近では異常気象もあります。新しい時代に作る交通機関は、災害にも対応できるような部分で、交通が市民の足として役割を果たしていくことが必要だと感じています。様々なバス事業者のご苦勞もわかりますが、新しい部分の時代に見合う形の交通機関としての役割について十分検討しながら、新しいものを次の世代に送り込んでいくことが必要かなと思っています。

【大沢部会長】

- ・ 市役所がさいたま新都心へ移転することと、東西交通との関係が重要であろうという指摘。そもそも東西間の交通が難しいというところで、昔の運輸政策審議会、今の交通政策審議会でも位置付けられたという話。そういった背景も含めて検討する必要があると思います。また、防災という観点では、代替性も含めて検討する必要があると思います。次の世代に送るという意味で、宇都宮市は再生エネルギーを使っています。今の課題を解決しながら、将来のことも見据えていかなきゃだめだというメッセージだと思います。

【事務局】

- ・ 今回の検討の主旨としても、市民の東西の交通を便利にするという部分に重きを置いて、今できるところから取り組んでいくということがあります。その考えから、第1段階の施策を提案させていただきました。
- ・ 将来的に LRT を含めて検討していきますが、現状の状況を含めると採算性の観点で難しい。いきなり LRT 導入を目指すのではなくて、市民の皆様の利便性を高めていく、やれることからやっていく中で、将来の LRT を目指していきたいということで今回の提案をさせていただきました。
- ・ 防災という観点では、資料 16 ページにあるように、東西交通検討イメージというところで、災害リスクに対する交通の代替性、多重性というところがどうなっているかというところを現状整理し、どのような施策が展開できるのか検討していきたいと考えています。

【小幡委員】

- ・ 昨年度の検討結果の、社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検討というところで、ある程度 LRT の採算性の数字が出ています。これを踏まえて段階的なステップという話になったと思います。
- ・ これからのことを考えると、今話題になっているカーボンニュートラルもあって、今できる範囲内でどれだけのことをやれるかが、東西交通の議論に必要なのかと思っています。不便なところはバス会社がやってもらったりしていますが、どれだけ市民のニーズがあって、どこまで行政が支援するのかを明確にして欲しい、というのが率直な気持ちです。
- ・ これから需要が増えるという点もありますが、確かに地下鉄 7 号線や核都市広域幹線道路などによる需要はあると思います。これら沿線に対して居住者が増えれば、多少なりとも需要は増えるかもしれませんが、住まれる方はサラリーマンで、7 割 8 割は東京に向かっていく。7 号線ができて 10 万人増えて、7 割は東京、3 割は大宮方面に向かっていくというようなことになる。このようなパラメーターが複雑にあると思うので、そういった点を踏まえて、どのような人口構成になって、そこから派生需要がどのように生まれるか、観光地みたいなものをどうやって作っていくか、といったことを考えていくと、全体的な需要が増えてくると思うので、最適な形で財政支出をする方策を考えてくれればと思っています。
- ・ カーボンニュートラルな地域公共交通という視点で言うなら、タクシーやバスを EV にしたほうが手っ取り早いと思います。ヨーロッパでは、全ての自動車を EV にするという話もありますので、できる範囲の中で効率的にやっていくという視点を持つべきかと思っています。

【大沢部会長】

- ・ 非常に幅広い視点で、財政やカーボンニュートラルの視点、今できるだろうということもお話しありましたが、如何でしょうか。

【事務局】

- ・ ご指摘の通り、施策を絞り込んでいく中で、何が一番費用対効果が高いのか、という視点を含めて、優先的に取り組んでいく施策を選びたいと思っています。施策にはカーボンニュートラルといった視点も取り入れて、できるものから取り組んでいきたいと思っています。

【大沢部会長】

- ・ ステップ 1 の需要の創出というところで色々な考え方があります。単に新たな需要を創出するだけではないと思います。今やらなければならない公共交通事業の観点から

検討することもあります。供給側の供給量が減るかもしれない、その中で需要を維持するために新たな公共交通機関を入れていかなければならないという話などです。

- ・ 今日、金沢市の話もありましたが、金沢市も同じで、公共交通に対して落ちているニーズをどう補填していくかというのがステップ1。それをやりつつ新たな段階に向かっていこうという話をしていたと思います。
- ・ 鈴木委員からもご指摘がありましたが、戦災を受けていないこともあり、大宮は道路基盤がぜい弱です。国道17号線も1車線です。金沢市の場合、30年ぐらい準備をする中で環状道路を作り、中心部の交通量を減らしている。更には駐車場を道路に面して作らない、荷捌きルールを定めるといった施策を行っている。そして、朝夕は2車線のうち歩行者側をバス専用レーンにしています。
- ・ 鈴木委員が指摘されたように、本来であれば南米型の専用軌道・専用ホームのBRTを導入すべきなのですが、日本では接続バスの導入だけでもBRTと言われます。例えば台湾の台中ではBRTを作ったのですが、バス専用レーンを作らなかったため、1年で廃止になってしまいました。道路基盤が弱いのは大宮も一緒なので、今回核都市広域幹線道路の計画がありますが、ある程度の通過交通が高速道路に行って、中心部が空く、そこに専用レーンを入れるということは実現できると思います。もう少し、高速道路などの計画を含めて、総合的に検討を進めていったほうが良いと思います。
- ・ 気候変動などの環境の変化、自動車が多くて速達性を担保できないという課題に対して今から何ができるのか、核都市広域幹線道路の建設によってまちなかの道路の交通量が減るかもしれないというシミュレーションを行い、空いたまちなかへ公共交通を入れるといった、多面的な視点から考える必要があると考えます。
- ・ 松本委員から宇都宮や他市の例を挙げてほしいという話がありましたが、LRT整備に至るまでの細かい施策の展開にも注視して、事例分析をする必要があると思います。
- ・ 芳賀・宇都宮LRTは30年、金沢はそれ以上の期間をかけて施策を進めています。やはり、道路基盤が弱いところは変えていく必要があります。皆様からご助言をいただきながら進めていきたいと思っています。
- ・ もしよろしければ、芳賀・宇都宮LRTの開業について説明いただいた後に、ご質問があれば議事も含めてお受けしたいと思っています。

(3) 芳賀・宇都宮LRTの開業について

【事務局】

参考3 「芳賀宇都宮LRTの開業について」の説明

【大沢部会長】

- ・ 説明の最後に、乗降客数推移の話もありましたが、芳賀・宇都宮 LRT の開業によって、LRT 沿線が大きく変化しています。沿線の建物着工率や沿線人口、地価が上がったりします。
- ・ 先程、戸村委員からも全体の需要の便益についてご指摘ありましたが、実際は LRT 開業による建物着工によって固定資産税が上がることもあります。つまり、LRT 事業にはお金が入ってこないが、市の税収はアップするということです。LRT 単体で事業を見ると、事業費高騰によって B/C が悪化するということが考えられますが、こうした固定資産税などの運輸に含まれない B も考えてみる必要があるのではないのでしょうか。
- ・ 宇都宮市の LRT は市民から応援されているところで、持続的な需要があります。開業はゴールではなく、スタートです。松本委員が次世代という観点で指摘されていましたが、今日ではなく 10 年後、30 年後どうなっているかというところが重要です。そういった次世代という意味で、芳賀・宇都宮 LRT の効果はどうなっているのか、是非この会議でご披露いただいて、次世代の交通の重要性を議論していく必要があると思います。

【高田委員】

- ・ 我が国のコミュニティバス創成期は車両が海外製でしたが、芳賀宇都宮 LRT の車両も海外製なのでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ デザイン、製造も国産です。車両と駅のデザインなど、トータルデザインでやっています。昔の LRT は車両と駅のデザインが分かれてちぐはぐになっていましたが、一緒にデザインすることで、芳賀・宇都宮 LRT の黄色のデザインが駅や車両にちりばめられています。
- ・ 高田委員の観点は非常に重要で、芳賀・宇都宮 LRT も共に事業を行う都市があることが重要だと思います。どうしても宇都宮だけの技術だとコストが高くなってしまいます。
- ・ また、台湾は多くの箇所で LRT を導入していますが、最初にスペインの車両を入れて、そのあと自国生産を行ったことでコストを安くしています。

【小幡委員】

- ・ 資料の中でバス&ライドとありますが、運賃は通算運賃か打ち切りの運賃、どちらでしょう。バス&ライドをやっているのだから、運賃を通算運賃でやればバス直通で行った時と同じ運賃になりますが、打ち切り精算だともう一度初乗りを払う分高くなってしまいます。このあたりをしっかりとしないとなかなか LRT の需要が伸びないと思います。
- ・ IC カードについて、Suica など使えるのでしょうか。

【事務局】

- ・ LRT とバスの乗り換えを含めた運賃が totora という宇都宮市の IC カードを使うと最大 300 円になる形で運営しているようです。
- ・ Suica は使えますが、定期券は totora でしか作れません。宇都宮市では、totora の普及、推進にも力を入れていると聞いています。

【田中オブザーバー】

- ・ 芳賀・宇都宮 LRT の開業に向けて色々な困難があったかと思いますが、都市としての風格が上がった気がします。こういった L R T 検討は交通体系やカーボンニュートラルを含めて、この専門部会だけでなく、大きな盛り上がりの中で考えていく必要があると思います。
- ・ さいたま市は首都圏改造計画の中で核都市を形成していこうと、強い都市を作りながら連携して、より強い都市圏を形成していこうと、国家プロジェクトの中で作られてきました。そうして今の合併政令指定都市が形成され、新たなプロジェクトがたくさん行われてきました。大宮 G C S 構想も強い業務核都市を作っていくためにどうしたら良いということで、駅を改造しながら拠点性を高め、核都市を形成し、強い日本にしていこうということで、国家プロジェクトという視点から検討していく必要があると思います。
- ・ 人口減の話題もありますが、強い都市・良い都市には人が集まってくるだろうと思っています。地球上には人口が余っていて、さいたま市が素晴らしい都市、強い都市に変わっていくと必ず人が集まってくると考えます。さいたま市が国家プロジェクトの 4 核都市としての風格を持つためには、ぜひ東西交通を実現して効率の良い都市、環境・風格のある都市に変貌してほしいと思います。
- ・ 恐らく B/C だけで考えていると永久に東西交通は実現できないので、どこかで決断が必要だと思います。国家プロジェクトの中の業務核都市の 1 つの交通体系だということで東西交通を実現してほしいです。

【大沢部会長】

- ・ 都市の風格という話ですが、都市の将来像を考える上で問題意識へのアプローチと客観的データが両方集まって最後決定に至る。もしかするとどちらがうまくいかないところもあるかもしれない。しかし、定性的評価を踏まえ、数値が良くなくても進めることを検討するという観点があると思います。様々な議論をこの場でかわしながら進めていくものかと思っています。
- ・ 乗車の在り方も非常に重要で、芳賀・宇都宮 LRT はほとんど現金払いなので遅延が発生しています。日本では普及していませんが、海外の信用乗車という考え方もあります。改札がない状態で電車に乗り、切符を持っていないと車掌さんにとっても高い金額を請求されるというシステムです。こうした考え方も踏まえて、お金の收受システムもかなり課題になってきます。新たなシステムを導入する際は、收受システムも併せて検討する必要があります。例えば、さいたま MaaS に組み込むという形も良いと思います。東西交通は総合的な交通体系の 1 つであるというところで、パッケージ化して考える必要もあるかと思っています。

【大沢部会長】

- ・ 本日は様々なご意見を頂戴したところでございます。令和 5 年度はまだスタートしたばかりで、今日も需要の在り方の観点でいくつかご助言をいただきましたので、その点について考えていただければと思います。
- ・ 本日の議事につきましては、すべて終了致しました。皆様のご協力をいただいたと同時に、多様な観点からご意見いただきました。
- ・ 進行を事務局へお返しいたします。

3. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は、活発なご議論をいただきありがとうございました。
- ・ 次回、令和 5 年度第 2 回東西交通専門部会は、来年 1 月ごろの開催を予定しております。日程が決まり次第、ご案内させていただきますので、宜しく願いいたします。
- ・ これを持ちまして、令和 5 年度さいたま市地域公共交通協議会第 1 回東西交通専門部会を閉会いたします。本日はありがとうございました。