

令和5年度 さいたま市地域公共交通協議会
第2回東西交通専門部会 議事録

□日時：令和6年1月24日（水）15時00分～17時00分

□場所：大宮区役所6階 大会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 東西1 協議資料
- ・ 参考1 令和5年度第1回専門部会議事録

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2回東西交通専門部会を開会いたします。
- ・ 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する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、国際興業株式会社の鈴木委員、市民委員の小幡委員、以上お二人にお願いしたいと思いますが、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】

- ・ 鈴木委員、小幡委員には、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」をお読みになり、遵守させていただきますよ

うお願いします。また、傍聴要領に反する行為をした場合には退場していただくこともありますので、よろしくお願いいたします。

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います。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います。
- ・ 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) 協議事項

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事(2)へ進めさせていただきます。(2)協議事項について、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「協議事項」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。

【大沢部会長】

- ・ 資料 52p「次のステップに移行するための条件設定」におけるサブ指標について、拠点開発等による人口増加は夜間人口、昼間人口どちらを差すものなのでしょうか。これまでの議論であれば夜間人口をベースにしていますが、交通利用であれば夜間人口だけでなく昼間人口や交流人口が増えることもあると考えます。この沿線人口の定義について教えていただきたい。
- ・ 「条件を達成するために実施するべき短・中期施策」については、道路空間だけでなく、沿道の土地利用に対する制限も考慮した施策メニューを検討すべきではないでしょうか。例えば、沿道に出入りするようなアクセスに特化する施設があれば、施設の出入りで渋滞が発生してしまうため、沿道の出入口規制や迂回等の施策を検討すべきではないでしょうか。金沢市では駐車場の立地規制等を実施しています。さいたま市でも沿道の出入りが多い、市街地部のバス遅延が多いことから、沿道に対する施策を検討する必要があるかと思います。また、建物の建て替えは急にはできず、いったん整備してしまうと次の建て替えは 50 年後、というようなことになってしまうため、今から施策を検討する必要があるかと思います。

【事務局】

- ・ 沿線人口は夜間人口を想定していましたが、大沢部会長の意見も踏まえて昼間人口も考慮していく必要があると考えています。
- ・ 沿道の土地利用に対する制限については、事務局で今後検討すべき視点だと思います。現時点で、どの場所で沿道の出入りによるボトルネックが発生しているか把握できていないため、今後出入口や建物などの沿道施策について検討できればと思います。

【大沢部会長】

- ・ 芳賀・宇都宮 LRT でも、工業団地への通勤需要は夜間人口ではなく昼間人口や交流人口で考えていることから、今後は夜間人口以外の指標も活用していただきたいです。
- ・ 沿道施策については、大宮駅 GCS 化構想も進んでいるため、今からルール化を検討していくと良いと思います。

【松本委員】

- ・ さいたま市の将来も考慮して計画を検討していくと思います。さいたま市は未だに人口が増えており、比較的若い人がさいたま市へやってくると言われていています。こうした状況を踏まえて、もう少し基本的な部分の考え方や見方を変えても良いと思っっているのですが、東西交通の計画の基礎はどのように考えているのか教えてほしいです。
- ・ また、都市計画において道路網や鉄道網は基本となります。例えば、見沼田んぼの用地はかなり広大で、環境の問題もあって開発規制されてきましたが、大きな計画を反映するのであれば、見沼田んぼを利用しながら災害に強い部分も核として作っていく必要があるのではないかと思います。
- ・ 加えて、さいたま新都心への市役所本庁舎移転、地下鉄7号線延伸といったことを考慮するならば、基本の部分をどこに置いてまちづくりを行っていくか検討する必要があると思います。また、以前から開発されている箇所については、区画整理や耕地整理も難しくなっており、抜本的に開発していくには時間がかかります。旧大宮の場合は、土地区画整理でなかなか同意が得られなかったものの、国の支援も受けて、西大宮駅等を建設するなど、急ピッチで開発が進みました。一定程度早く開発ができるような手法で今後まちづくりを進めていく必要があるかと思っています。
- ・ 計画の基本をどこに置くのが良いか考えるのが重要だと思います。それぞれの部局が連携しながら重要な箇所を考え、東西交通に反映していくようなプロセスをとることで、より具体性に富んだ結論が出てくるのではないのでしょうか。
- ・ 例えば、見沼田んぼの桜並木はまだ苗から育てている段階ですが、これが育ってくれば環境とのバランスが取れた良い形のまちづくりになると思います。各所管との連携を図りつつ、昨今何が課題となっているのか、今後将来まちづくりをどのように行っていくべきか、検討していく必要があると思います。
- ・ また、LRTの開業によって宇都宮市が脚光を浴びているわけですが、どのようにPRされているのか、一度視察・勉強してみてもはどうでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 松本委員から、どこに基礎を置いているのかというご意見を伺いましたが、東西交通を考える上での基礎はどのように考えているのでしょうか。
- ・ また、見沼田んぼは市街化調整区域になっており、開発ができないため、東西交通では市街化調整区域としての土地利用を前提としているのかご意見を伺いたいです。人口成長期であればTOD（公共交通指向型開発）をやっていくという考え方もありますが、これからの人口縮退期も踏まえて事務局ではどのように前提条件を考えていますでしょうか。

【事務局】

- ・ 全国的にも稀な傾向として、さいたま市は人口が増え続けていますが、東西交通の検討にあたり、将来的には、人口が減少するという基礎、前提を置いています。こちらは社会保障・人口問題研究所の人口推計でも示されていますが、本部会の検討の前提として、今後の開発等も考慮して、必ずしも推計通りになるものではないと考えています。
- ・ また、見沼たんぼを通る場合の東西交通について、今の自然を守るという部分を基礎において開発等を検討する方針です。

【本多委員】

- ・ 計画の基礎となる部分はさいたま市総合振興計画に置いており、将来都市像は水と緑に囲まれたコンパクトプラスネットワーク型の都市構造形成を目指しています。また、都市計画では都市計画マスタープランや区域マスタープランを策定しており、交通ネットワークについてもこれら計画に準拠しながら全市で将来都市像への取組を進めています。
- ・ 見沼区についても、セントラルパークをさいたま新都心と併せた形で災害時のバックアップ基地にしようということが検討されています。
- ・ 西区の区画整理についても施行者がURであったことから、短期間で事業を終わらせることができおり、地域に合った形で区画整理を進めています。

【高田委員】

- ・ 都市計画や道路空間の現況や、今後の道路更新の情報を新たに重ね合わせていただくと思います。情報を重ね合わせることで、BRTやLRTを整備する段階になった際に道路や駅前広場と一体で整備ができるようになると思います。
- ・ 今の用地で今後LRT等を整備していく場合、改良したロータリーを更に回転半径等の問題で改築するといった、二重投資を避けていく必要があるかと思います。
- ・ また、道路の渋滞対策等と組み合わせることで国からの予算も引き出しやすくなると考えます。パーソントリップ調査やバス路線の調査を資料に掲載するだけでなく、道路空間や整備についても一体で考える必要があるのではないのでしょうか

【事務局】

- ・ ご指摘の点はまさにその通りだと考えていますが、大宮の駅前広場の整備など、事業全体のスケジュールがはっきりと見えていない状況もあります。また、道路整備についてもスケジュールがばらばらであり、東西交通のLRT化についてもどの段階で整備に踏み切るのか、まだ見えていない状況です。これら計画のスケジュールが不確定な状況であるため、各事業で連携・確認を取りながら検討を進めていきたいと考えています。

【松本委員】

- ・ さいたま市総合振興計画が基本という部分は理解できます。しかし、今後新しいものを作っていくのであれば、総合振興計画ですら巻き込んで変えていくことが必要だと思います。東西交通は長年の課題でもあります。地下鉄7号線の延伸も進んでいることから、新たな視点で総合振興計画に反映を行い、各計画・各部署でそれぞれ調整を行っていくことが必要ではないでしょうか。
- ・ 折角、議論を行っているわけですので、議論の方向性の1つの結果としてこういうことができ、と発信していくことが必要だと思います。総合振興計画は敢えて10年ではなく5年で見直しを行う意味もそこにあると思います。
- ・ ある程度思い切った形で話を進めていかなければ、良いと思ったものですら時間とともに流されてしまう可能性があると思います。

【鈴木委員】

- ・ 様々なデータを出して頂けたので解像度が深まったのではないのでしょうか。資料14pの交通量の現状を見ると、大宮・浦和美園間のゾーンの動きがとても少ないと感じました。大宮ゾーンの発生集中量を踏まえても相当少ないと思います。
- ・ 宇都宮のLRTであれば、従来、起点と終点の間の動きが多くて渋滞が多いため、LRTを整備するという話になりました。大宮・浦和美園間では、大宮から近い場所の需要が多く、郊外になれば少なくなるという状況ですので、議論の出発点がそこになると思います。
- ・ 資料21pで「大宮駅への公共交通利便性の高いゾーンでは大宮駅への移動が存在」と記載されていますが、当然浦和駅が近いゾーンであれば、浦和駅への路線バスが多く走っています。バス会社としては、最寄り駅へお客様をお届けするということが使命だと感じていて、浦和に近ければ浦和、大宮に近ければ大宮に路線を集中させるため、その結果が公共交通の利便性に表れていると考えられます。
- ・ 他方で、この資料の見せ方として、大宮に頻度の高いバス路線を伸ばせば、公共交通の利便性が高くなり、同方面の利用者が増えるとも読めますので、資料の見せ方については工夫していただきたいと思います。
- ・ 交通戦略のモニタリング調査について、「新しい交通があれば使う」という回答は一般的に多くなりがちであるため、その結果から潜在需要があるという判断することについては、慎重を期した方が良いと思います。
- ・ また、これからは需要があったとしてもバス路線を開設できないという可能性が非常に高いため、需要だけでなく供給面を常に考慮に入れながら検討をしていただきたいです。
- ・ 施策について、LRTを目指す中でのBRTの施策などは非常にありがたいと感じています。どのように協力できるか考えていきたいです。

【事務局】

- ・ 大宮・浦和美園間のトリップについて、拠点間を結ぶトリップは現状少ないと認識しています。拠点間移動が東西交通のターゲットになるのは難しいと考えています。ただ、沿線の利用者が多いというところで、そこがターゲットになるかと考えています。
- ・ 路線バスを増やせば利用者が増えるわけではないというご指摘ですが、今までのバス事業者各社の努力の積み重ねで、昨今の路線バス網が形成されていると認識していますので、今回の分析結果もその積み重ねが表れていると考えています。資料の見せ方については、ご意見を踏まえて改めて検討させていただきます。
- ・ アンケートは、外出率やトリップ数、路線バスの分担率をモニタリングしていくことを想定しています。外出率をはじめとした指標は、パーソントリップ調査のみでしか取得できないものですので、経常的なモニタリングができるようにアンケート調査を検討しています。潜在重要を聞き出すアンケートというよりも現在の状況把握を実施するためのアンケートとして想定しています。

【戸村委員】

- ・ 大宮・浦和美園間のトリップが少ないということですが、資料 20p にも記載があったように浦和美園まちづくりで計画人口 3.2 万人が想定されています。2020 年には 1.3 万人と記載されていますが、人口を増やすための計画がどのように進捗しているか教えていただきたいです。

【本多委員】

- ・ 浦和美園駅周辺の区画整備事業を併せてウイングシティと呼んでいます。平成 5 年頃から市街化調整区域を市街化区域に編入し、区画整備事業を実施したものです。平成 27 年頃に UR 都市機構が施行していたものが完了しており、順次土地利用が始まっています。浦和美園駅の西口はさいたま市で施行しており、順次仮換地を指定しながら事業を進めています。
- ・ 計画人口 3.2 万人については、計画人口を 1ha あたり 100 人として考えています。浦和美園地区の面積が約 320ha あるため、3.2 万人と想定しています。いつまでに 3.2 万人を達成すると規定しているわけではなく、区画整理事業の前提として人口規模を設定し、そのために公園の面積や道路の幅員がこれぐらい必要という計画をするのにあたって必要な指標になります。
- ・ 浦和美園は順次土地利用が始まっており、人口が 4,000 人から 1.3 万人程度に増えてきています。この先、土地利用が増えると 3.2 万人程度の規模になるであろうという想定をしているということです。
- ・ 区画整理事業の仕組みとして、民地の区画を整理するため、土地利用をする人は個人です。土地を持っている方がどのように土地を利用していかは個人に委ねられます。相

続のタイミングなどもあるので、何年までに事業が完成してこの人口になる、という性質の指標ではないと考えています。

【大沢部会長】

- ・ あくまでも施設設計上、計画人口を決めないと下水道や水道管、道路の設計などを決めることができませんので、計画人口と 2050 年で何万人といった指標は意味合いが異なるものだとご理解いただければ幸いです。
- ・ さいたま市の施行中の部分も残っていますし、市が先導して取り組んだスマートシティの美しい街区もあり、これから開発が進んでいくと思います。UR 都市機構の施行部は事業が終わっていますので、こちらも開発が進んでいくと思います。
- ・ 一方で、一度に市街化を進めると将来の高齢化のリスクもあるため、区画整理事業を通して時間をかけて、まちを熟成していくのが良いと思います。

【小幡委員】

- ・ 資料 46p で LRT 化による二酸化炭素排出削減量の試算事例を紹介していますが、規模感として平日 1 日平均 7 t 削減はさいたま市にとって大きな数字なのではないでしょうか。
- ・ また、試算事例ではインフラ整備時の環境負荷を検討しているのでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 二酸化炭素排出削減量といった指標はトリップ等の指標と比較して規模感がわかりにくい部分があるかと思います。

【事務局】

- ・ さいたま市のゼロカーボンシティ推進戦略のロードマップで、2013 年ベースの年間排出量 731 万 t を 2050 年に 390 万 t まで減らしていくことを目標としています。こうした目標値に対して、LRT 整備による二酸化炭素削減量が年間 1000~2000t という規模感になります。
- ・ 試算事例では自動車から鉄道への転換のみを試算しているため、インフラ整備による二酸化炭素排出削減は考慮していません。

【大沢部会長】

- ・ 芳賀・宇都宮 LRT の場合、電力会社を別で整備しており、そもそもの電力の部分で二酸化炭素排出削減を図っています。自動車から鉄道への転換だけではなく、インフラ整備時や電力の作り方等を踏まえた、全体での試算を行っていただきたいです。
- ・ また、試算の仮定の部分についても付け加えていただけると市民の方への理解に繋がると思います。

【藤田委員】

- ・ 資料 52p「次のステップに移行するための条件設定」の部分で、事業採算性が見込める
ところ、という指標は大変良いのではないかと思います。
- ・ サブ指標として人口増加が挙げられていますが、拠点開発で人口が増えたとしても、必
ずしも利用が増えるとは限らないと思います。浦和美園の人口が増えている中で、大
宮・浦和美園間のトリップが少ない現状を踏まえると、今後浦和美園の人口が増えた
としても大宮・浦和美園間のトリップが増えるとは限らないと思います。これらを踏ま
えて、サブ指標の人口が適切かどうかお聞きしたいです。

【事務局】

- ・ ご指摘の通り、資料では拠点部分の人口が増えたとしても、拠点間のバス分担率は高く
ならないことを示しています。一方で、沿線部ではバス分担率が高いことから、全体で
の人口を見ていく必要があるかと思っています。どの地域がどれだけ人口増加しているか、
注視していく必要があるかと思っています。

【大沢部会長】

- ・ サブ指標がどのような意味を為すのか、次回以降示して頂けると幸いです。例えば外出
率が上がることで、移動が活発になり経済活動が活発になった、健康寿命が延びて医療
費が削減された、といったメリットもあるかと思っています。サブ指標が向上することで市
民の方にどのようなメリットがあるのか明記していくと良いと思います。

【田中オブザーバー】

- ・ 資料 28p で示されているバス遅れ時間の分析結果を見ると、都心に近づくほど交通の混
雑が激しく、遅れもある状況がわかります。二酸化炭素削減を含めて混雑や遅れを解決
することが重要だと思います。
- ・ ヨーロッパの都市づくりでは、如何に都心中心部の移動をスムーズに、環境に優しくサ
ステナブルな発展をさせていくのかということを重要視しています。大宮ではそのよう
な都市に変わっていく中で、人の移動や二酸化炭素を排出し続ける現状で良いのかとい
うところを疑問に思います。
- ・ 35 年ほど前から浦和の中心部をどのようにするか、行政センター構想やハートシティ
プランなどが検討されてきました。その中でも、都心部の交通が最重要だということが
各構想で明記されています。
- ・ 浦和地区の場合、東北道や新大宮バイパス、外環道など交通利便性の高い地域で、今後
整備される核都市広域幹線道路を考慮すれば、より高度なまちになる可能性を秘めてい
ます。
- ・ 東西交通については、40 年前から必要だと言われ続けており、都市戦略上でも必要だ

とされています。ニーズについては毎年変わっていくものですので、ニーズだけでなく、この都市をどうするかという戦略的な発想を踏まえた中でのニーズの対応、あるべき姿、二酸化炭素排出削減やサステナブル、安心安全、防災といった多様な観点からも検討されなくてはならないと感じます。

- ・ 移動は一番大事な時に遅れないようにすることが交通対策であり、都市としての重要性だと思います。遅れや渋滞にどのように対処するのか、代替の東西交通がどのような位置づけになるのかお聞きしたいです。

【事務局】

- ・ 戦略的な発想については、改定を進めている総合都市交通体系マスタープランの中で、都市全体の交通網の在り方を検討していきます。
- ・ 定時性の部分については課題として露出していますので、LRTに限らず定時性を確保できるような施策の検討を行っていきたいと考えます。

【大沢部会長】

- ・ 本日も上位計画の在り方や実際の需要を踏まえたあり方のアプローチからご意見を頂きました。この2つのアプローチを調和させながら議論を進めていく必要があると思います。引き続き戦略的な将来の在り方や交通の実態の把握を踏まえながら調査の熟度を上げていただければと思います。

【大沢部会長】

- ・ 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6年度第1回東西交通専門部会は、8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2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。

以上