

令和元年度 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2年2月27日（木）10時00分

□場所：さいたま市役所 消防庁舎 関係課会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1 LRT（次世代型路面電車システム）の国内先行事例について
- ・ 資料2 都市の持続的発展、モビリティ、欧米の事例に学ぶ
- ・ 資料3 交通政策審議会答申に係る検討等について
- ・ 参考資料1 令和元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
- ・ 参考資料2 令和元年度第1回東西交通専門部会における意見と対応（案）につい
て

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。令和元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します。
- ・ 本日の資料について確認します。

（配布資料の確認）

【事務局】

- ・ 出席者の紹介はお手元にお配りしております出席者名簿で代えさせていただきます。
- ・ これより議事に移りますが、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まして部会長が議長となることとなっておりますので、これからの会議の進行は部会長にお願いします。

【大沢部会長】

- ・ 本日は年度末のお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。東西交通専門部会設置規程により議長を務めさせていただきます。
- ・ まず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します。本日は14名の委員の中、9名の方にご出席い

ただいております。したがいまして、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まして本日の会議は成立いたしますことをご報告します。

【大沢部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立しております。
- ・ 次に、会議録署名委員を決めたいと思います。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、私から指名します。
- ・ 今回の署名については、市川委員、戸村委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(署名委員の指名について了承)

【大沢部会長】

- ・ 市川委員、戸村委員、後日事務局が議事録を作成の上、お持ちしますので、ご署名をお願いいたします。
- ・ 続きまして、本日の会議の公開についてお諮りします。本日の議事に関して非公開事項に該当する案件はありますか。

【事務局】

- ・ 本日の会議については非公開事項に該当する議事はありません。

【大沢部会長】

- ・ 事務局から本日は非公開事項に該当する議事がないということでしたので、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。
- ・ 事務局から傍聴者について報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日は 5 名の方の傍聴者がいらっしゃっています。傍聴者が入場するまでしばらくお待ちください。報道に関しても 1 社、日本工業経済新聞社から取材の申し込みがありましたので、ご来場いただきたいと思います。冒頭の撮影についても許可してよろしいかお伺いします。

【大沢部会長】

- ・ 冒頭の撮影はよろしいでしょうか。

(傍聴者、取材申し込みについて了承され、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。事務局より配布しました傍聴要領をお読みになり、遵守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していただく場合もありますのでよろしくお願い致します。

【事務局】

- ・ ただいま部会長からご説明いただきましたが、事務局から補足いたします。前回 9 月の専門部会におきまして一部の委員の方から、会議中、委員以外の会話が気になるというご指摘がありました。関係者の皆様も含めまして、会議中には会話や発言をお控えいただきますよう、会議の進行にご協力をお願いします。

【大沢部会長】

- ・ 本日も短い時間の中で審議いたしますので、会議中、本件の内容以外の発言等はお控えいただきますようお願いいたします。それでは議事に入ります。

2. 議事

(1) L R T の国内先行事例について

【大沢部会長】

- ・ 本日は 3 件議事があります。まず (1) L R T の国内先行事例について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料 1 「L R T (次世代型路面電車システム) の国内先行事例について」の説明

【大沢部会長】

- ・ 先行事例として、富山市、宇都宮市の 2 事例ご紹介いただきました。
- ・ L R T と路面電車の違いについて、路面電車は車内にある程度段差がありますが、L R T は路面電車が高度化され低床式で乗り降りのバリアが少なく、将来の都市のあり方を踏まえて、都市と交通を一体的に考えていくシステムです。バリアフリーが標準で、高度な移動施設も踏まえて設計しているというのが L R T です。
- ・ 富山は JR 富山港線を転用し、駅前の一部分を新たに道路と併用する形で作ったものです。
- ・ 将来コンパクトな都市にしたいという目指すべき将来都市構造を踏まえた上で、交通のあり方をどうするべきか考え、交通施策だけではなく、定住促進事業や様々な施策もセットで展開しているというのが富山の特徴です。
- ・ 我が国で L R T の先陣を切ったのが富山です。ただし、J R が所有していた J R 富山港

線を活用できたというのが最大の特徴です。

- ・ それに対して宇都宮は、富山の例を踏まえながら、鉄軌道が何もなかったところに新たに道路空間の一部をL R Tの専用空間に転換する、もしくは一部はL R Tの専用空間として整備するという事で、本格的に新規に整備するという例では初めてだと思います。L R Tは富山が先陣を切り、新たにすべての区間をほぼ新規で設置する宇都宮の整備が始まったという状況があります。
- ・ 富山は比較的早くできたというのは用地の手当ての問題が少なく J R から転換できたということがあります。宇都宮の場合は道路の一部を転換するなど多くの議論があり合意形成に時間を要しました。
- ・ 道路の一部転換については、例えば自動車を 100 使っている人が、40 路面電車に変わっていただければ道路渋滞が減るので、1 車線分を L R T に転換してもいいのではないかという考えですが、自動車利用者から見ると道路渋滞が増えるのではないかとの懸念もありました。
- ・ 富山と宇都宮の事例ですが、何かご質問はございますか。

【松本委員】

- ・ さいたま市に置き換えたときに、こういう新しい交通システムを作るというのはどちらがスピード感を持ってやれるか。説明を聞く中で感じたのだが、条件が整っていると計画から開業まで早いですが、宇都宮は 25 年もかかっている。25 年たつと地域の事情も変わる。
- ・ 交通政策審議会の方針を踏まえると、大宮駅、あるいは新都心という部分があるが、大宮駅は別途大きな構想、大宮駅グランドセントラルステーション化構想という国を含めた新しい計画のビジョンがある。東西交通とすればそこに調整を図って、いかに連携して機能を発揮して、市民、利用者に役立てるものが作れるかということが問題だと思っている。
- ・ 残念ながら、さいたま市は道路整備をかなりやっているものの、まちなかの狭い道路を拡幅するのは時間を要するし、なかなか理解が得られない。しかし、東西交通の必要性は地下鉄 7 号線を踏まえながら、沿線の利用者、高齢化社会になっている中で、自分たちでマイカーで動くという部分から、だんだん公共交通を利用するという部分が増えることは間違いないわけで、そういう視点を考えたときに、どういう部分でさいたま市の部分を置き換えて構想的に進めたらいいかということは、ある面では行政として道路との関係もあったり、利便性もあったりということで難しいことであるが、現在までどんな形で行政として、アバウトでいいと思うが、視点を教えていただきたい。

【大沢部会長】

- ・ 市のほうで、導入空間を含めてどういった検討をしていくのか。議題 3 のところで今までの交通審の答申を踏まえてお伺いする点もあるので、もしそこでお答えになるのであれば、そこでも構わないと思っておりますが、いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ 松本委員からの指摘も踏まえ、議事 3 でご説明します。

【北村委員】

- ・ L R Tを導入するときに、富山と宇都宮はB R T、S R T、バスの充実は検討しなかったのか。検討した結果なぜL R Tになったのか、経緯がわかれば教えてほしい。

【事務局】

- ・ 富山市は、鉄道を活かしていきたいということと、既存の路面電車と鉄道を直通運行化したいという考え方で、軌道系のL R Tになったと認識しています。
- ・ 宇都宮市は、最初からL R Tありきではなかったと思います。新たな交通システムの検討ということで、B R T、バスも含めていろいろなシステムを検討した中で、最もL R Tがまちづくりに効果が高いだろうということで、具体的な背景までは承知していませんが、いくつかのシステムの中で選定された結果L R Tになったと認識しています。

【北村委員】

- ・ そこが大事だと思う。なぜ選ばれたか。富山の例は、軌道系をうまく使って、初期投資をせずに運用するためにやるということで、よくわかった。ある程度理屈がある。宇都宮の場合の理屈がよくわからない。
- ・ 私が知る限り、宇都宮では賛成派と反対派に分かれた。反対派の人たちは交通の問題、渋滞の問題、初期投資の問題、運営費、赤字が続くのではないかと、周りの商店街がさびれていくのではないかなど多数の課題があったと聞いている。それを押し進めてL R Tを導入した背景を我々は知らないといけない。ぜひ調査してつまびらかにしてほしい。

【大沢部会長】

- ・ 重要なお指摘で、最初から交通モードありきではないと思います。20 年たてば社会形成状況の変化も当然ありますので、モードありきではなくて、どういうものを適切に選んでいくのが重要で、それが目指す将来都市像、皆様のライフスタイル、将来の変化を踏まえて、いろいろなものを選択していく。その選択の材料を知った上で配慮するということが重要かと思います。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【市川委員】

- ・ 富山ライトレールの関係で 3 点教えてほしい。
- ・ 1 点目が、平日で 2 倍、休日で 3 倍利用が増えたということだが、増えた要因、どういった層が増えたのか。高齢者が増加したとあるが、通勤通学以外の方たちが大きく増えているという状況なのか。増えた状況はわかるか。
- ・ 2 点目が、採算性で見た場合、単年度収支で見ると運輸収入と支出の部分ほとんどのような感じだが、単年度で収支を大きく上げるのは厳しい状況であるようだが、当初からこのような想定だったのか。
- ・ 3 点目が、富山地方鉄道と統合という話もあったが、当初から想定されていたのか。

【大沢部会長】

- ・ まず 1 つ目のどういった層が増えたのかという質問ですが、サービス密度が変化しています。富山港線は終電を 9 時半から 11 時半にして利用しやすい環境を作った。さらに 1 時間に 1 本から 15 分に 1 本として、利用者目線にサービス密度を相当変えたというのが、乗降客数が増えた最大の原因とされています。
- ・ さらに、L R T が着いたらそのままバスに乗り換えられる、端末交通の乗りやすい環境を作った。
- ・ 併せて、岩瀬浜という古い町並みだったものを、観光客が行くように土地利用をうまく整備した。これが恐らく乗降客数が増えた理由で、富山ライトレールというのは自分たちのことをまとめた本も出していて、それをよく見るとわかります。
- ・ 2 点目の採算については、L R T だけというわけではなく、あくまでも都市政策の一連としてやっています。富山市はコンパクトシティを掲げているので、その中の 1 つの施策という見解で進めている状況かと思います。
- ・ 3 点目について、いつ富山港線となったか、ある段階から鉄道を連立で上に上げる。新幹線が入ってきたときに、今まで平面だったところ全部上げましょうと。そのときに富山港線というのが課題になって、そこでどうしますか、やりませんかという議論が出てきたというのがあるのですが、上げたときに、ここだけだと意味がない。もともと富山のまちは富山ライトレールができた北側ではなく、南側が富山のまちでしたので、そうすると何らかの直通運転をしない限りは乗り換え抵抗は、お客様は困ってしまうので、そこで当初の段階からうまくネットワークをしたいというような考え方で、ですので新幹線構想がある段階からその空間を取っていたというような状況がございます。
- ・ 補足があればお願いします。

【事務局】

- ・ 1 点目の利用者の増加について、大沢部会長から補足いただいたことが基本的な背景としてあります。特に資料の 3 ページにもあるように、もともと鉄道がありましたので、通勤通学ではある程度使われていて、日中の利用がほとんどなかった状況の中で、運行本数を増加された形になりました。併せて、お出かけ定期券等の効果もあって日中の利用が増え、特に日中の高齢者の方が出かけられる際に使われる利用が増えているというような状況です。
- ・ また、富山市としては富山港線と軌道の路面電車を直通化しようということで検討を始めていますので、何年からということは正確にはわかりませんが、当初から直通化が考えられていたと認識しています。
- ・ 基本的には一体的な整備なので、平面で南北につながるという前提条件があり、ライトレールを作った上で富山私鉄と連絡し、環状線もライトレール化したという背景があります。
- ・ また、運営費に関しては、上下分離方式で、本来の減価償却等も含めた一般的な鉄道事

業者の収支採算性ではなく、公共事業として採算が取れる範囲での負担を前提として、市が責任を持って維持するというスタンスで事業開業したという経緯があります。

【大沢部会長】

- ・ ありがとうございます。
- ・ 次に、さいたま市の環境と交通システム研究会からの研究報告をお願いします。

(2) さいたま市の環境と公共システム研究会からの研究紹介

【事務局】

資料2 「都市の持続的発展、モビリティ、欧米の事例に学ぶ」の説明

【大沢部会長】

- ・ ありがとうございます。続けて3番目の議題もご説明いただいた後に、一括で意見交換させていただきたいと思います。

(3) 交通政策審議会答申に係る検討等について

【事務局】

資料3 「交通政策審議会答申に係る検討等について」の説明

【大沢部会長】

- ・ ここから議題2、議題3を合わせて意見交換させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【北村委員】

- ・ 東西ルートを充実させるというのは賛成である。さいたまの場合は縦軸はJRなどでしっかりしている。横軸はバスがあるが、まだまだ空白地帯があり、東西ルートをいろいろな意味で充実させるというのは賛成である。
- ・ 手法について、いきなりLRTが出てきているが、これは検討すべきである。特に田中さんがオブザーバーで映像を見せていただいたが、欧州のように土地が広いところに軌道系をやって、バスとか乗用車と自転車、歩道が一体となって作るというのはわかるが、さいたま市でそんなところがどこにあるのか。どこの土地をイメージしておっしゃっているのかわからない。
- ・ 現実的に考えるとバスを充実させるというのが、特に浦和美園から大宮までバスが出ているが、本数や定時性、環境負荷を考えればFC化やHV化といった今ある路線の充実を最初に検討すべき。投資コストも少ないし、まず検討すべきではないか。
- ・ 新しいイメージを作りたいというのであればLRTよりもタイヤで走るBRTやSRTがある。名古屋が先行しているが、軌道を作らない、初期投資が少ない、フレキシビリティがあるということで、BRTやSRTがよい。

- ・ バスの運転手が少なくなっていくことを考えると、自動化を考えなければいけないということを考えるとSRTが理想的なのではないか。輸送能力を考えても一番適切。投資コストや運営費を考えても、将来的な技術的な点を考えてもBRTからSRTに移行していくのが一番よいと考えている。
- ・ それが決定でないにしても、どういう手段を選ぶかについては評価をきちんとしてほしい。例えば収支の問題だが、投下コスト、運営費、需要予測、LRTにしてもBRTにしても全長が30mと決まっているから輸送能力は決まっている。そうすると最大ピークに行ったとしても、その後、運営費がどんどん上がっていくことを考えれば、とても黒字化は見込めない。政策的に赤字でもやるという考え方はあるかもしれないが、この世の中、赤字は少なくしていく、むしろ黒字化を目指していくというのが1つの発想だと思う。
- ・ 速達性で考えれば、LRTとバスはほぼ一緒である。国交省が出しているが、平均時速11キロであるので、速達性という意味ではバスとあまり変わらない。
- ・ 電力消費で考えると、トロリーバスやその他に比べて圧倒的にLRTの電力消費が悪い。倍ぐらい悪い。今火力発電が批判されていて原子力もなかなか難しい中、電力消費の高い輸送手段を選ぶというのはいかがなものか。
- ・ 安全性、事故率だが、路面を走って歩行者や自動車と共存するので事故は多い。現実的にも路面電車は歩行者と自動車の事故が多い。安全性の問題がある。
- ・ 渋滞緩和に貢献するのだろうか。中心部は全部自動車を排除するなどの施策を同時にセットでやればよいが、とても無理だと思う。さいたま市で市民に聞いて、この1路線のために自動車は入らないようにしようという施策を出した途端に大ブーイングになる。よく考えてほしい。
- ・ 環境負荷低減の観点で、燃費が悪いとか、見沼田んぼを突っ切るとあるが、とんでもない。人がいないところに駅を作るのか。さいたま市の財産である見沼田んぼを壊すのか。とてもではないが受け入れがたいルート案だと思う。
- ・ ほかのルートであれば、そんなに広い道路はあるのか。今でも車で渋滞しているのに、そこにLRTを敷いた途端に、とんでもない渋滞になる。それに伴う事故が増えるのではないか。
- ・ 災害時の対応だが、FCバス、HVバスだと災害があったときに電力として使える。体育館や公民館に行って携帯電話などの電力を補うことができる。LRTはそれができるのか。
- ・ いろいろな観点から、決してBRT、SRTがパーフェクトとは言わないが、バスをまず充実させ、BRTに一部移行し、最終的にはSRTというのが私の考えである。それが本当にいいのを含めて、今言った項目できちんと評価してほしい。
- ・ 宇都宮の話をしたが、大きな投資をしてレガシーになっていくわけだから、ここは市民の意見をきちんと聞く。我々のここだけの意見ではなく、ある一部のNPO団体の意見

だけでなく、使う人、周辺の人、商業の方、高齢者、障害者、あらゆる意見を聞いて本当にどれがベストなのか、意見を踏まえて最終的な評価、導入の決定、どの輸送手段を選ぶかをきちんと決めてほしい。

【大沢部会長】

- ・ ありがとうございます。今後、東西の軸として東西交通は必要だが、モードありきではなく、いろいろな手段をこれから皆さんと検討しながら、速達性、実現性なども含め、どういったモードがその地域に適切なのか、北村委員から指摘いただいたような評価軸を議論しながら決めていくことになるのかと思います。
- ・ ほかにいかがでしょうか。

【山田委員】

- ・ 質問を 1 点。本政策とさいたま市のスマートシティ推進化構想、これはどちらも大宮新都心、美園地区のエリアを対象にしているかと思うが、そういった施策との関係がわからないので教えていただきたい。
- ・ 感想だが、海外の事例では、L R Tは歩行者、歩道や徒歩圏の方と相性がいいというのはよくわかった。大宮でやった場合、TDMで車を排除したり、パークアンドライドができるのか。
- ・ 海外では乗り継ぎもいいということがわかった。駅舎とのアクセスで言うと、大宮、さいたま新都心でそういうアクセスが可能なのか。現在大宮ではG C Sの計画が進んでいる。その中でももし本当のやるのであれば盛り込むところも真剣に考えていかなければいけないのではないか。

【事務局】

- ・ G C Sについては、現在再開発や駅前広場の計画を議論しているところで、東西交通大宮ルート of 導入空間についても連携を図っており、並行して調整していきたいと考えています。
- ・ また、浦和美園につきましても連絡調整を図っており、地下鉄 7 号線の延伸も検討していますが、それらの接続についても検討課題と認識しています。
- ・ いずれにしても、市内のほかの施策とは、情報も密に交換して連携していきたいと考えております。

【土屋委員】

- ・ スマートシティの関係で質問がありましたので補足します。さいたま市もスマートシティ宣言ということで国土交通省に提案して、国の補正予算でモデルとしてスマートシティができるような形になっています。
- ・ 今後、記者発表するので細かい話はできませんが、大宮エリアと美園エリアという 2 つのエリアを想定して、そこでいろいろな施策を展開していきたいと考えています。
- ・ 今回の東西交通大宮ルートについては、直接スマートシティの中で検討するものではありませんが、スマートシティを進める大宮と浦和美園という 2 つのエリアをつなぐ

ネットワークになっていくと考えています。

【田中オブザーバー】

- ・ さいたま市は政令都市ですし、ある意味では国際都市なんです。わかりやすい都市を目指していくということは必要だと思います。そういう中で東西のモビリティをきちんと担保していくということで、大事なのは基幹交通が必要だということです。基幹交通として何が一番適当なのかということをしっかり考えていく必要があると思います。
- ・ その上で、バスとかいろいろな手法もあるでしょうけれども、富山ではフィーダーバスというんですか、要するに基幹交通とバスがうまく連携して都市の交通をカバーしているということの事例もありますので、基幹交通は何にすべきかということをしっかり考える必要があると思います。そうすることによって大量の人の移動ができるということを含めて、先ほど域内の環状の線路が完了し、どこでも移動できる。それはバスとか、あるいは自家用車を使わずにそれで済むということです。まして高齢化社会になってきたときに移動の手段として何が一番適当なのかということはいろいろなところで実証例があるわけですので、私としてはLRTがベストではないかと考えています。
- ・ そして、高速道路の延伸があることによって遠くからのモビリティも非常によくなる。その中に合わせて敷設することによって費用も少なくなる。これはある意味では国家プロジェクト的な位置づけがありますので、国の支援も、補助金ということもありますので、宇都宮の事例もありますから、それを最大限に利用することによって、費用弁償もありますが、そういったこともうまく活用しながらやることによって早期の基幹交通を目指すべきだと考えています。

【松本委員】

- ・ スマートシティに関係するかもしれないが、従前から東西交通という部分で話が腑に落ちなかった。特に大宮の東では住民組織で活動したり勉強したりしてきた。そういう人たちのご意向も踏まえてやっていく。
- ・ 特に川越線の西大宮駅を新しく設置したら、URの関係もあったのだろうが、開発が進んで、人口も1万ぐらい急速に増えている状況もある。新しい計画では都市計画の配慮をしながらきちんと将来的なまちという部分も含めた形でやっていくと採算性という部分も十分可能性が出てくるのではないか。
- ・ 将来さいたま市が東西交通を引いたときにどういう都市計画の見直しがされてまちづくりが行われるかという部分も配慮しなければいけないと思っている。わかる範囲で結構だが、教えていただきたい。

【事務局】

- ・ さいたま市の都市構造については、コンパクトにしていきたいということがあり、市域の約半分を占める市街化区域を大切にしていきたいと考えています。
- ・ 先ほどの部会長からの指摘のように、東西交通システムについては、将来の都市構造をどう考えていくかと併せて検討していかなければいけないというところがあります。

- ・ 浦和美園とさいたま新都心・大宮の間にある調整区域の扱いをどうするかも含めて本専門部会で検討し、北村委員から指摘があったように、いずれかの段階では市民からの意見も聞きたいと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 松本委員の指摘のように、線だけで考えるのではなく、面として都市をどうするのかを一緒に考える必要があります。都市と交通、この双方向での検討をぜひお願いしたいと思えます。

【中村委員】

- ・ 資料 3 に交通政策審議会の答申が出されている。先ほどからバスの活性化の話をしていただいているが、次回以降、東西ルートの意義、目的、何をやりたいのでこういったものが検討されていくかというところをよく議論させていただきたいと思っている。
- ・ 資料 3 の概算事業費を見ると、既に路面電車やLRTの実績を参考に算定しているので、どちらかというところLRTをやるのが目的化していないのかと弊社としては懸念を持っている。
- ・ 鉄道会社ではないので詳細はわからないが、宇都宮の事業費のところでは3年で単年度黒字というのは疑問に思った。3年でLRTが黒字であるならば、日本全国、特に都市部においてはLRTだらけになっているはずである。鉄道からの第二次交通として既存の路線バスを充実させてきているというところを行政としても考え、委員の中でもしっかりと議論していく必要がある。ほかの自治体では、ラストワンマイルの停留所から自宅までの高齢者の足の議論をされている近年の状況の中で、新モビリティが前提で、本当にまちづくりになるのか疑問であり、そういった議論が必要だと思っている。
- ・ LRTの運行に係る道路整備について、弊社で路線バスを運行している道路でも、自転車専用レーンを作るのに幅員は全く変わっていない。もともとそこまで広くない幅員の中で自転車専用レーンができて、バスを運行するのも非常に苦しい。自転車が車道を走っている道路をバスが運行している状況で、本当にLRTの道路整備ができるのか。もしLRTの道路整備ができるのであれば、コストを考えればバスの専用レーンを作ったほうが良いと思う。LRTの時速を考えても、バスで同じ時間かかるのであれば、道路整備だけでLRTの投資コストがない方がよいと考えられる。
- ・ こうした議論をしないでLRTの発表を行うだけでは、LRTをやるための委員会のように捉えられるので、目的を見失わずにこの専門部会を開催していただきたい。

【大沢部会長】

- ・ あくまでモードありきではなく、様々なモードを検証しながら考えていくべきであり、もしかしたらLRTかもしれないし、BRTかもしれないし、MRTかもしれないし、専用レーンができればBRTからLRTに転換できるかもしれない。そこはこれから議論すべきところかと思えます。
- ・ これから皆様と議論すると同時に、将来の流れ、必要とされるべき将来都市像を踏まえ

て、どういったモードが最適か、組み合わせも含めて、幅広い視点からご議論させていただければと思っております。

【北村委員】

- ・ 2 つ質問があり、1 点目。中村委員から懸念事項があったが、ある交通手段が入ると、タクシーやバスとバッティングする。その辺の懸念をどう考えているのか。
- ・ バス事業者は今の状況を改善するためにどんな計画をされているのか。例えば便数を増やすとか、燃料を使わない F C 化を進めるとか、発表できる範囲があれば教えてほしい。
- ・ 2 点目は国土交通省に聞きたいのだが、道路上を民間が使えるように、例えば誘導線を引けるとか、そういうことができるように、今年、実証実験を始め、25 年には実用化したいということが最近新聞で発表になったが、これは B R T や S R T を意識されているかと思うが、その辺の背景を教えてください。

【中村委員】

- ・ 今、弊社では、便数は運転手不足があるので、輸送効率を考えながらというところと、働き方改革でだいぶ輸送状況が変わってきた。電車に乗っていると、少しずつお客様の乗る時間帯が変わってきているというところは感じている。今後はそういったところも対応していかなければいけない。
- ・ バス停の時刻は、今までは A3 の紙で貼っていたが、ご年配の方だと時刻が見づらかった。弊社では、埼玉大学とスマートバス停の実証実験を行っており、大きくわかりやすく表示できないかなど、そういったところを少しずつサービス改善できる方向で進めているところである。

【菊地オブザーバー】

- ・ 道路の占用については国会審議中ということで、今後どうなるかは国会の状況によってわからないのですが、国土交通省ではウォークアブルの推進ということで、まちなかに人がいかに歩いてもらうかということを進捗しております。そういう意味で、今の道路空間を有効活用し、道路占用許可の拡充を図って、一方で、歩道の整備や商店街を支援しながら歩きながら楽しめるようなまちづくりということで、先ほどヨーロッパの事例を見ていただいたとおり、ある程度車を排除しつつ、人々が歩きやすいまちづくりを進めていくというのが今後のトレンドと考えています。将来的なビジョン、どういったまちづくりをしていくのかということに対して、そういったことも市や一般市民の方、車が全然通れなくなると困るという人もいるでしょうけれど、将来的に本当にそのままがいいのか、渋滞するのがいいのか、高齢者が多くなる中で、歩いている空間を作ったほうがいいのかということをも市民皆さんがご自身で検討して行って、いいまちづくりをしていただければいいかなと思っております。

【田中オブザーバー】

- ・ 現状、バスでいろいろなモビリティがカバーされているわけです。これを急になくすこ

とは不可能なわけですが、富山で見たとおり、合わせ技というのが基本になると思います。それには、これからさいたま市が発展していく上で東西の基幹交通は絶対必要なんだという視点でそのほかのモビリティを合わせて考えていくという形で組み立てていかないと、いつまでたっても議論は恐らく並行線のままだと思います。それぞれの企業の代表者も来ていらっしゃいますので、政策的に都市をどうするかということが中心にないと、このまま議論をしていますが、いろいろな意見が出ました、結果的にはまとまりませんでしたということになるのならやる意味がないと思いますので、その辺はしっかり芯を持って今後やっていただきたいと思います。

【大沢部会長】

- ・ 本日、色々ご意見を頂戴しましたが、皆様の共通の認識は、東西の軸は絶対必要だということです。ただし、それをどういうモードにするかというのは今後の議論で、目指すべき都市の将来像を考えなければいけない、ということがありました。
- ・ また、東西交通の議論もあるのですが、田中さんの発表の中にもあった乗り換えをどうするのかという点があります。ストラスブルでもどこでも乗り換えが素晴らしいからこそ基幹交通として成り立っている。日本の新交通は乗り換えが悪く、小倉駅のモノレールが新幹線を降りたらすぐあるぐらいで、ゆりかめもにしても乗り換えはアンブレラフリーでなく、1回傘をささなければいけないので抵抗感が出てしまう。
- ・ そういった意味では、どういうモードを取るかと、どういう拠点とどのように乗り換えしやすく結ぶかということがキーワードになるのではないかと考えています。
- ・ 次年度も専門部会が2回開催予定ということですが、ある程度意思決定をするとなった中でこの回数でいいのかということ、また、内容も重要ですが、こういったタイミングまでどこまでを考えなければいけないのかということ。次年度の第1回目はこの会議のやり方も含めて事務局に検討いただければと思っています。
- ・ これで今日の3つの議題は終了させていただきます。

3. その他

【大沢部会長】

- ・ その他に移りたいと思います。事務局より何かございますでしょうか。

【事務局】

- ・ 事務局では特にございません。

【大沢部会長】

- ・ 何か全体を通じてございますか。

【田中オブザーバー】

- ・ この会議を進めていくには議題が非常に重要だと思います。バスでやるのならバスでやり、LRTならLRTでやるといったときに、誰かが掘り下げて議論のネタを作らない

と議論にならないと思います。雑談で終わってしまうと思います。それをどうするかということ併せて考えていかないとこれを何カ月、1年やっても、何十年も前からやっているわけですから、恐らくいい意見が出たねで終わってしまうんですね。らせん上に上がっていかないといけないと思いますので、よろしくお願いいたします。

【北村委員】

- ・ ここは委員が議論する場だと思う。オブザーバーの方が一生懸命資料を作ってくれてありがたいのだが、オブザーバーの方はオブザーバーに徹していただきたい。もしやるとしてもせいぜい10分ぐらいの発表で、委員が議論できる時間をしっかり確保していただきたい。

【事務局】

- ・ 今回は、事務局の考えで、地元で進めている検討を発表していただきたいということで時間を取っていただきました。次回以降は、ただ今のご意見を踏まえて調整します。

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事が終了しましたので、進行を事務局にお返しします。

4. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は長時間にわたり活発にご議論いただきまして誠にありがとうございました。
- ・ 次回の東西交通専門部会につきましては、5月か6月、または7月頃に開催したいと考えています。日程は決まり次第ご案内させていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。
- ・ これをもちまして、令和元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します。本日はありがとうございました。

以上