

令和4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資料

過年度専門部会への対応方針

令和4年7月26日(金)
さいたま市都市局都市計画部交通政策課

過年度専門部会意見への対応方針

・次期答申に向けた検討ステップの中では、過年度までに開催した専門部会において頂いた意見も踏まえ、検討を進めます。

次期答申に向けた検討ステップ	意見内容	対応方針	部会の年度		
			R1	R2	R3
①東西交通大宮ルート の必要性の再検証	<ul style="list-style-type: none"> 大宮駅グランドセントラルステーション化構想などの関連事業・計画といかに連携して機能を発揮するものが作れるかが重要である 将来さいたま市が東西交通を引いた際に、沿線でどのような都市計画の見直しがされ、まちづくりが行われるかという点にも配慮が必要である 東西交通の検討に際しては、線だけでなく、面として都市をどうするかを一緒に考える必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画における、市域の中央・東に位置する市街地を結び市民の交流・連携を促進する役割としての位置付け、さいたま市総合振興計画・基本計画及び都市計画マスタープランにおける、東西（大宮～美園地区間）を結ぶネットワークの一部としての位置付けに基づき検討を進めます 	●		
	<ul style="list-style-type: none"> 今後の専門部会では、東西交通の意義、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、という部分を議論すべき 宇都宮で反対派の意見もある中、最終的にLRTの新規導入と決定した背景等を検討の参考とするべき 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス利便性向上やリダンダンシー確保、温室効果ガス等の排出削減などの意義を再検証し、将来需要等を見据えた意義を明確化していきます 	●		
	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりとの関連、各種データ、輸送モードの比較等を基に、住民参加を行い、検討を進めてほしい 新都心を含む大宮駅周辺の交通環境整備を考慮してほしい 答申ありきではなく、さいたま市としての真のニーズに基づいた検討をしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 移動実態や移動ニーズ等の交通、関連計画における将来都市構造・交通ネットワーク等のまちづくりに係る現状把握を行い、必要性を再検証していきます 		●	

過年度専門部会意見への対応方針

次期答申に向けた検討ステップ	意見内容	対応方針	部会の年度		
			R1	R2	R3
①東西交通大宮ルート の必要性の再検証	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通システム導入により、カーボンニュートラルなどの環境負荷に対する効果や、暮らしがどのように豊かになるかを議論できると良い。 コロナ後の長距離・短距離移動の行動の変化も想定し、様々な考え方で幅広く東西交通の必要性を評価できると良い。 東西交通導入をまちづくりとして捉えて、コロナ後の新たなライフスタイルの提案などの議論を深めていけると良い。 東西交通が導入されることによる、まちづくりへの効果という視点も必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の沿線住民の居住、くらしの動向を踏まえた上で、新たなライフスタイルやカーボンニュートラル等の社会・経済やくらしの情勢の変化について、近年の動向を整理・把握し、将来的な東西交通の持つべき役割や必要性を再検証していきます。 			●
	<ul style="list-style-type: none"> ルート案沿線の住民の声や昼間人口・夜間人口を調査することも必要ではないか 				●
	<ul style="list-style-type: none"> 人口動態についても、市内のどこで増減しているか、世代による居住地選択の変化等の分析も踏まえたニーズの分析が必要ではないか 				●
	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄7号線延伸や美園地区スマートシティ等との関係を踏まえて、東西交通自体の意義に関して再検討することが必要ではないか 大宮GCS化構想、新都心周辺への市役所機能の移転のように、人が集まる大きな施策を掲げなければ、美園から大宮までの移動の需要は生まれないと考えられる 				●
	<ul style="list-style-type: none"> 環境、防災、ポストコロナ、一極集中等の国の考えも踏まえた検討とすることで、市民からもコンセンサスが得られやすくなるのではないか。 		<ul style="list-style-type: none"> まちづくりや公共交通の整備に係る、国等の方針についての最新情報を整理・把握しフィードバックしながら、東西交通の意義・役割を検証していきます。 		

過年度専門部会意見への対応方針

次期答申に向けた検討ステッ	意見内容	対応方針	部会の年度		
			R1	R2	R3
②新たな交通システムの導入方針の検討	<ul style="list-style-type: none"> 様々なモードを検証しながら、今後議論を進めるべき 軌道系の交通手段を道路空間に導入できる余地があるか、LRTありきではなく、バスの充実やBRT・SRTの導入などの手法も合わせて検討すべき LRTの道路整備が可能であれば、コスト的にはバス専用レーンの方が効率的である 	<ul style="list-style-type: none"> これまでの調査では、「中量軌道システム」として、LRTを想定して検討を実施してきたが、交通モード別に、コストも含めた特性を再整理・比較した上で、適切な交通システムの導入検討を目指します。 	●		
	<ul style="list-style-type: none"> 東日本の中核・玄関口である大宮と浦和美園の価値を踏まえ、まちを結んで活性化を促すことに、積極的な意義を見出してほしい 市街化調整区域の多いエリアでは経済効果が見込めないのではないか 既存の構想や計画（地下鉄7号線延伸、大宮GCS構想、スマートシティプランなど）を踏まえて東西交通を考えたい 見沼田圃を横切ることについて、様々な意見が挙がることが予想される 想定ルートに沿線地域のまちづくりや住民の意見等との整合・連携を図った検討が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 東西交通の導入による関連計画への影響、沿線地域の土地利用等の把握により効果や懸念事項を整理していきます 		●	
	<ul style="list-style-type: none"> ルート案の中には、既存道路の混雑や幅員等から実現性が低いものもあるのではないか 費用便益のルート案の内、事業費が高くなるルートの算出条件、理由等を明らかにして欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> 東西交通に係る交通・まちづくりの現状把握に基づき、交通政策審議会198号答申及びこれまでに検討した4ルートを参考に、多様な交通モードの特徴、導入に向けた課題、導入により見込む効果を再検証し、段階的な整備も見据えて検討していきます。 			●

過年度専門部会意見への対応方針

次期答申に向けた検討ステップ	意見内容	対応方針	部会の年度		
			R1	R2	R3
②新たな交通システムの導入方針の検討	<ul style="list-style-type: none"> 大宮に直通のルートだけではなく、新都心を経由する等の可能性もあって良いのではないか BRTの導入ステップとしては、①通常道路での接続バス、交通制御の活用による1車線のバス専用レーン、③専用レーンをハード整備の3段階がある。 接続バスで需要を満たせない場合、LRTの導入検討という段階的な整備が想定できる 	<ul style="list-style-type: none"> 東西交通に係る交通・まちづくりの現状把握に基づき、交通政策審議会198号答申及びこれまでに検討した4ルートを参考に、<u>多様な交通モードの特徴、導入に向けた課題、導入により見込む効果を再検証し、段階的な整備も見据えて検討</u>していきます。 			●
	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地確保が難しいことを前提に、公共交通のあり方を考えていく必要がある 新しい路線を導入する際には、既存路線を含めた再編が必要となり、既存の住宅地との関係を考えることも重要である 古い集落を通過するようなルートは車両形態によらず走行空間の確保が難しい。道路線形を考慮したルート検討が必要ではないか 連節バスの導入では、道路線形やバスロータリーの改修等のインフラ整備が必要となる一方で、必ずしも専用空間を必要としないこと、観光促進の効果等の利点も大きい 大宮駅周辺は道路混雑があり、定時性確保の面で、専用軌道であるLRTが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線エリアの開発・土地利用、居住地等の現状・将来の動向を前提条件に把握・整理した上で、<u>コスト、実現可能性、地域への影響等を踏まえて、適切な交通システムの選定</u>に向けた検討を進めます。 			●

過年度専門部会意見への対応方針

次期答申に向けた検討ステッ	意見内容	対応方針	部会の年度		
			R1	R2	R3
③新たな交通システムの導入計画の検討	<ul style="list-style-type: none"> LRTの専用軌道の整備により渋滞の悪化や、事故の増加も懸念される 大宮駅やさいたま新都心駅で良好な乗り継ぎが確保されるかも検討が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間の現状、沿道土地利用状況を踏まえた施設整備、サービス水準等の検討を行います。 	●		
④事業評価の検討	<ul style="list-style-type: none"> 交通システムにより建設費が大きく異なる点に留意が必要である。 建設費に車両の費用は入っているのかなど実際に検討していく際には詳細な検討が必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通システムの導入に当たっては、他都市の事例を研究し、<u>交通モード別に、前提条件や詳細なコストの内訳等も含めた特性を整理・比較した上で、計画の検討を進めます。</u> 			●
	<ul style="list-style-type: none"> 他都市の事例は、固有の前提条件や課題に対し、どのような手法で課題解決・合意形成を図ったのか整理してほしい 			●	
	<ul style="list-style-type: none"> LRTの事業収支は、他都市の事例も確認しながら、一方で、既存の路線バスを充実する可能性についても考え、しっかりと議論していく必要がある 投下コスト、運営費、需要予測等を踏まえた、収支面での検証も必要である 		●		
⑤次期答申に向けた計画の判断	<ul style="list-style-type: none"> 東西交通の利用者、周辺住民、事業者、高齢者、障害者等のあらゆる方の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検討するべき 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等の状況、<u>地域住民を含めた関係主体の意見等を踏まえて、事業計画を検討</u>します 	●		
	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、建設費・用地費、他事例の事業評価などを踏まえた上で、事業評価をしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 国や県の制度、他都市の事例等の調査により、概算事業費や費用負担等の検証方法、需要予測方法を検討し、需要予測を行っていきます 		●	