

令和3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4年1月26日（水）15時00分～17時00分

□場所：新都心ビジネス交流プラザ 4階 会議室A

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1 東西交通大宮ルートの検討概要（ふりかえり）
専門部会意見への対応方針
- ・ 資料2 移動実態や移動ニーズの現状把握
- ・ 資料3 導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理
- ・ 資料4 ルート案の前提条件の確認、特徴整理

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。令和3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】

- ・ 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、11名の方にご出席いただいております。従いまして、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、小野委員、鈴木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】

- ・ 小野委員、鈴木委員、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 2 名の方の傍聴者がいらっやっています。傍聴者が入場するまでしばらくお待ちください。

(傍聴者について了承され、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いたします。

【事務局】

- ・ 一点、事務局から補足いたします。以前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) 東西交通大宮ルート of 検討概要 (ふりかえり)・専門部会意見への対応方針

【大沢部会長】

- ・ 本日は4件議事があります。まず(1)東西交通大宮ルート of 検討概要 (ふりかえり)・専門部会意見への対応方針について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料1 「東西交通大宮ルート of 検討概要 (ふりかえり)・専門部会意見への対応方針」 of 説明

【大沢部会長】

- ・ 只今、事務局より説明のありました東西交通大宮ルート of 検討概要 (ふりかえり) 及び専門部会意見への対応方針について、何かご質問はございますか。

【戸村委員】

- ・ 費用便益について、ルートII案が他と比べて突出して高くなっているが、どのように算出しているのか教えていただけますでしょうか。

【事務局】

- ・ 詳細については、議題(4)「ルート案 of 前提条件 of 確認、特徴整理」でご説明申し上げます。ご質問にございましたルートII案 of 算出につきましては、資料4 of p.6 に記載しております。こちらのルートは市街化区域内を中心に設定したルートのため、他のルートより需要が高く算出されております。
- ・ なお、用地買収費と道路建設費は加味されておりませんので、今後、追加検討していきます。

【大沢部会長】

- ・ 費用便益分析は皆様 of 関心が高い事項かと思えます。他の議題 of 質疑 of 時間でも構いませんので、ご意見があればお願いします。

- ・ 次に、移動実態や移動ニーズの現状把握の説明をお願いします。

(2) 移動実態や移動ニーズの現状把握

【事務局】

資料2 「移動実態や移動ニーズの現状把握」の説明

【大沢部会長】

- ・ 資料中に記載されている東京都市圏パーソントリップ調査とは、東京都市圏の居住者が1日を通してどのように移動しているのかを把握する目的で、10年に1度実施されているアンケート調査です。パーソントリップ調査の結果を用いて、多くの将来交通需要予測が行われています。聞き慣れない用語等の質問でも構いません。何かご質問はございますか。

【高田委員】

- ・ 買物・通院では性質が異なりますが、どちらも私事に含まれているのでしょうか。どのように目的を整理しているか教えていただけますか。

【事務局】

- ・ 私事目的には、買物と通院、いずれも含まれます。

【高田委員】

- ・ それでは、通勤・通学以外の全ての目的が「私事」に分類されるという理解でよろしいでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 通勤、通学、私事の他に、工作中的移動である業務目的、自宅に帰る移動である帰宅目的という分類もあります。私事目的に関してはご指摘の通り、通院、図書館に行く、食事に行く、といった様々な目的が含まれているという認識いただければと思います。
- ・ パースントリップ調査の結果は、将来においてどのような交通が必要であるかを検討していくための材料です。聞き慣れない用語が出てくるかと思いますが、ご質問いただけますと幸いです。

【小野委員】

- ・ パースントリップ調査の概念は、いつ頃から語られるようになったのでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ パースントリップ調査は我が国において50年ほどの実績があります。一番初めに広島都市圏で実施されて以降、東京都市圏でも昭和43年から10年ごとに継続的に実施されています。また、都市圏で実施される調査の他に、全国の代表的な都市を抽出して実施される全国都市交通特性調査(全国パーソントリップ調査)というものもあります。
- ・ 資料に用いているものは、平成30年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の結果です。

- ・ 何かご質問はございますか。特に客観的な数値データを用いた現状分析が地元からの視点や感覚に合っているか、といった視点でご意見があればお願いします。

【松本委員】

- ・ 古くから住宅地である箇所については、今後、高齢化率が高くなるということが課題として挙げられます。また、ニュース等を見ると、若い共働き世帯がかなり高い金額であっても駅周辺の物件を購入しているという情報を聞いています。今後は駅周辺に若い世代が増えてくるのではないかと予想しています。
- ・ さいたま市は政令市に移行してから 20 年経過しようとしています。現在まで社会増によって人口は増加している。市の中でどこが増加しているのか、どのような要因で増加しているのかという分析があっても良いと感じました。
- ・ 昔は駅から離れた場所に集合住宅が建築されていました。一方、現在は土地を分筆して狭い敷地に戸建て住宅を建築し、若い世代が入居するケースを多く見受けられます。東西交通を検討する際も、住宅施策と連携するなど、そのようなニーズを踏まえながら検討していく必要もあるのではないかと感じます。
- ・ 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ませんと思います。
- ・ 現行のルート案の沿線に該当する住民の声や昼間人口・夜間人口を調査することも検討してはいかがでしょうかと思います。

【大沢部会長】

- ・ 需要を確保していくための土地利用のあり方、夜間人口ベースでの分析の追加、地域住民のニーズや課題意識を把握するための調査についてのご意見を頂きました。事務局から回答をお願いします。

【事務局】

- ・ ご指摘のような分析を引き続き行いながら、採算性について検討させていただきます。
- ・ 土地利用については、都市計画マスタープランや、今後策定予定である立地適正化計画と連携しながら検討していきます。
- ・ 地域住民の意見把握については今後の然るべきタイミングで実施する必要があると認識しています。

【大沢部会長】

- ・ 土地利用との関係は非常に重要ですので、市街化区域縁辺部の動きなども分析して検討していければと思います。
- ・ また、まとめ方に関して、意見があります。資料中には各シナリオで自動運転などの普及により自動車利用が大きく増加する可能性があるという記載がありますが、さいたま市の場合は道路用地として活用可能な土地が限られていて、交通容量を増やすのは難しいと考えています。そのため、自動運転が普及し自動車交通が増加することが予見されても、道路の課題があり交通容量を増やすことが厳しいため、将来にわたって公共交通

が重要であることを考えていく必要があるという点も加えてはいかがでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 次に、導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理の説明をお願いします。

(3) 導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理

【事務局】

資料3 「導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理」の説明

【大沢部会長】

- ・ 只今、事務局より説明のありました導入空間、関連法制度等の情報収集、課題整理について、全国の新たな交通システムの事例を挙げて説明いただきました。何かご質問があればお願いします。

【高田委員】

- ・ 連節バスは BRT に含まれるという認識でよろしいでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 日本では BRT の明確な定義はされておらず、はっきりとしたご回答は難しいところです。国交省の定義ですと、連節バスは BRT という認識になっております。一方、ブラジルのクリチバの事例のように、LRT 専用の走行空間、鉄道駅のような専用の乗降空間が整備されているものもあります。日本には、クリチバのようにフル規格で整備された事例はなく、連節バスと公共車両優先システム (PTPS) を組合せたことを BRT であるとしている状況にあります。ただし、気仙沼・大船渡 BRT や日立 BRT のように、通常の路線バスと同じ車両を使用しているものの、専用走行空間が整備されている事例もあります。

【高田委員】

- ・ 連節バスを導入する際には、道路線形やバスロータリーの改修が必要になるかと思いますが、輸送容量が増大すること、必ずしも専用空間を必要としないこと、観光促進の効果も期待できる可能性があること、といった利点は大きいと感じました。

【大沢部会長】

- ・ BRT の導入ステップとしては、①通常の道路を走行する形で連節バスを導入する、②交通制御の仕組みを用いてソフト的に 1 車線をバス専用レーン化する、③専用走行空間をハード整備する、という 3 段階が考えられます。さらに、連節バスで需要を満たせない状況となった際には、LRT の導入を検討するという、さらに段階的な整備が想定できます。段階整備の事例としては、台湾が挙げられます。
- ・ 他に何かご質問はございますか。

【中村委員】

- ・ 一般市民の目線では、連節バスは車体が大きいため、専用に整備された道路空間が必要

という印象を抱くものの、連節バスを導入している他社によると、大型観光バスが走行できる空間であれば、連節バスも走行は可能と聞いています。また、車両容量は一般のバスが 60 名程度、連節バスが 110 名程度であるそうです。

- ・ LRT と BRT の事業費を比較しますと、相当な差になると思います。また、新しい路線を導入する際には、どうしても道路に合わせて既存路線を含めて再編していくこととなりますので、既存の住宅地との関係を考えていくことも課題になると考えております。

【大沢部会長】

- ・ 実際に導入する際は、道路構造や車両軌跡などを分析して、いかに狭い道路区間に導入していくかを検討する必要があります。
- ・
- ・ 他に何かご質問はございますか。

【戸村委員】

- ・ 大宮駅に近づくにつれて道路が混雑しており、定時性確保の面で、専用軌道である LRT が望ましいと考えています。また、LRT は都市のシンボルとしての機能も期待できます。検討にあたっては、新たな市の魅力を生み出すという視点も考慮していただけたら幸いです。

【大沢部会長】

- ・ 住民の方の利便性が向上するのはもちろんですが、移動すること自体が目的となる、まちのシンボルとして機能する、という視点から交通モードを選択していくという考えも十分あり得ます。

【事務局】

- ・ 定時制・速達性、シンボル性という観点では、LRT の方が有利と考えております。一方で、需要、採算性も加味しながら、どのような選択が望ましいかを検討していきます。

【大沢部会長】

- ・ LRT や BRT を導入する都市が増えてくると車両コストが低下するため、他都市の検討状況を追っていくことが望ましいと思います。
- ・ 資料中の東京 BRT の事例については、現在本格運行ではなく、プレ運行の段階であるため、記載内容を修正していただきたいと思います。

【大沢部会長】

- ・ 次に、ルート案の前提条件の確認、特徴整理をお願いします。

(4) ルート案の前提条件の確認、特徴整理

【事務局】

資料 4 「ルート案の前提条件の確認、特徴整理」の説明

【大沢部会長】

- ・ 資料 4 の p.5~8 の図面について、ピンク色の区域は何を示しているのか、ご教示願います。

【事務局】

- ・ 確認の上、後ほど回答いたします。ちなみに、青い線は市街化区域です。（※会議後確認の結果、ピンク色の区域は DID 集中地区である）

【小野委員】

- ・ 例えばルートIV案は美園地区の古い集落を通過しているように、BRT・LRTによらず、走行空間の確保は難しいと感じます。一方、大宮と美園をほぼ最短距離で結ぶルートは、線形としてはよろしいかと思えます。大宮駅周辺の混雑対策さえクリアできれば、ルートIV案が最良であると考えています。

【事務局】

- ・ 挙げていただいた課題を解決するため、対象となる道路の拡幅を検討しております。一方で、道路拡幅により事業費が増大すること、美園地区の既存集落を通過することは懸案事項と認識しておりますため、引き続き検討してまいります。

【大沢部会長】

- ・ 他に何かご質問はございますか。

【佃委員】

- ・ 速達性に優れるルート I 案が最も需要が高いという結果ですが、パーソントリップ調査により把握された移動実態や移動ニーズの現状によると、美園と大宮間の移動量はあまり大きくないように見受けられる。ルート I 案が最も需要が高いという結論に至った理由をご説明いただけますか。

【事務局】

- ・ ルート I 案は、大宮、新都心、美園を結ぶルートであり、停留所を人口集積のある箇所に設けているため、需要が最も高いという結果になっています。また、共立病院前では通勤需要、浦和学院前では通学需要、埼玉スタジアム前ではイベント時の需要、といったように、他の停留所でも需要が最も見込まれるのがルート I 案です。

【佃委員】

- ・ ルートの大部分が市街化調整区域を通るものの、利用客数が多い施設や人口が集積している箇所を通るため、需要が最も高いのがルート I 案という理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

- ・ おっしゃる通りでございます。

【大沢部会長】

- ・ パーソントリップ調査の結果の分析を見ると、大宮と美園を結ぶトリップは少ないようです。例えば、資料 4 の p.5 の図面に示されている区間①などの内々トリップが多い

ため、需要が多く算出されているのであれば、その説明をしないとミスリードになってしまうと思います。その点について、考察の追記を検討いただければと思います。

【事務局】

- ・ 資料 2 で示している移動ニーズの把握は平成 30 年のパーソントリップ調査の結果を用いておりますが、資料 4 に示しているルート案の検討は平成 28 年度答申時の資料を参照しております。元となるパーソントリップ調査の年次が異なっている点を補足申し上げます。

【大沢部会長】

- ・ ルート案の試算も平成 30 年の結果を用いて再度算出することにはなるとは思いますが、平成 20 年の結果も再度確認し、大宮周辺の内々トリップが多いなど、需要が高く算出されている要因を確認していただきたいと思えます。

【犬飼委員】

- ・ ルート I 案の区間⑤・⑥、区間⑦の左側について現道は存在するのでしょうか。この箇所は新設のため、少なくとも用地費を見込んでおく必要があるのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ 事務局としましても、適正な評価には用地費を見込んでおくべきと考えております。よって、今後の検討の中では、用地費を見込んだ上で試算してまいります。

【大沢部会長】

- ・ 道路の拡幅は新交通システム導入の事業費ではなく、道路部局の予算を活用して行うという前提条件は正しいですが、住民目線では、市全体の事業費で算出した上で比較評価の方が分かりやすいと思えます。そういった観点で、評価方法の再検討をお願いします。

【戸村委員】

- ・ 東西交通と近い内容の取組みとして、地下鉄 7 号線延伸、美園地区におけるスマートシティなどが挙げられますが、それらとの兼ね合いや、東西交通そのものの意義に関しては、どのように考えていますでしょうか。

【事務局】

- ・ 地下鉄 7 号線延伸につきましては、2023 年度中に鉄道事業者に要請を行うスケジュールで進めておりますので、動向を見極めながら東西交通の価値を取りまとめていければと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 本日の議論から、大宮 GCS 化構想・バスタ構想など交通結節点との関係性、土地利用との関係性、新交通システムの走行空間の確保の必要性、そもそもの東西交通の意義や必要性といった論点を頂きました。事務局で持ち帰り、再度検討していただければと思います。

【建設局 藤巻氏（委員代理）】

- ・ ルート案ⅠやⅢの首都高速道路埼玉新都心線の延伸の記載について、現状起終点の位置が未確定のため、記載内容を工夫していただきたいと思います。

【事務局】

- ・ ご提案のとおり、注釈により表現を工夫することで対応します。

3. その他

【大沢部会長】

- ・ それでは、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】

- ・ 地域公共交通計画に関して、一点ご報告させていただきます。昨年に地域公共協議会で、素案を取りまとめさせていただき、年度内に確定する予定としましたが、目標指標を再検討した上で、改めて地域公共交通協議会にお諮りしたいと考えています。目標指標は、令和12年までは市内の人口が社会増となる予測と、昨今の新型コロナウイルス感染症による影響も踏まえて整理してまいります。また、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する自発的な行動の転換を促していくために、モビリティ・マネジメントの実施を検討していくことも議論しておりますことを報告申し上げます。

【大沢部会長】

- ・ 他に何か全体を通じてございますか。

【小野委員】

- ・ これまでの東西交通専門部会の経緯、今後の予定を教えてくださいませんか。

【事務局】

- ・ 東西交通専門部会は、令和元年度から開始しました。明確な期限は設けておりませんが、今後は次期答申である令和13年度に向けて議論を進めていければと考えております。

【大沢部会長】

- ・ 他に何か全体を通じてございますか。
- ・ 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、令和4年5月から6月の時期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 3 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