

令和2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

東西交通大宮ルート検討の概要(ふりかえり)

令和3年3月12日(金)～3月24日(水)
さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課

【補足】

- 本資料では、議論の前提として、これまでの東西交通大宮ルート検討の概要を整理いたしました

○東西交通専門部会の役割

- 平成28年交通政策審議会答申第198号に位置付けられた東西交通大宮ルートに関する事項の協議・調整を行う
- 東西交通専門部会で協議・調整した内容を協議会に報告する
- 協議会で更なる意見聴取や、必要に応じた議決を行い、検討を深度化する

○東西交通専門部会の検討内容

- 専門部会においては、東西交通の意義・目的・効果を整理した上で、代替交通手段の可能性等を含めた事業評価及び市民ニーズ等から必要性・事業性を検証し、公共交通ネットワークの維持管理における「コスト・効率化」の観点、経済・社会経済情勢を踏まえて、中量軌道輸送システム等導入に向けた基本的な方針を検討する

交通政策審議会第198号答申における位置付け

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(案)(概要)

東京圏の都市鉄道に係る現状認識

- ネットワークの稠密性やサービス水準は、世界に誇るべき水準。
- 都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 空港アクセスの改善、混雑緩和等については、着実な取組がなされてきたが、更なる取組が必要。
- 加えて、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策の必要性が増大。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

① 国際競争力の強化に資する都市鉄道

- ・都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と**空港・新幹線駅とのアクセスを強化**。
- ・**国際競争力強化の拠点となるまちづくりの進展とシンクロして駅や路線を整備**。整備時期、費用負担等について、開発サイド等との連携を強化。

② 豊かな国民生活に資する都市鉄道

- ・朝のピーク時間帯の混雑緩和に加え、夜間等の**朝のピーク時間帯以外の混雑へも対応**。
- ・鉄道事業者間のもとより、他モードも含めた**移動全体のシームレス化をより一層推進**。

③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

- ・すべての人が安心・安全に都市鉄道を利用出来るよう**ユニバーサルデザイン化を推進**。
- ・郊外部における**「鉄道沿線まちづくり」に向けて関係者の連携を強化**。

④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

- ・駅の関係者が一堂に会して、課題の共有と調整を図る場(駅まち会議)を設置し、PDCAサイクルを実施しながら駅に係る課題を解決する**「駅まちマネジメント」(駅マネ)を推進**。
- ・駅ナカ店舗の再配置やベンチの設置等による**分かりやすくゆとりある駅空間を形成**。
- ・自由通路等の整備による駅周辺の回遊性の向上やまちの顔としてのデザイン性向上等により、**まちとの一体性を創出**。

⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～

- ・遅延の現状と改善の状況を**「見える化」**し、それを踏まえ遅延対策を強化。
- ・鉄道利用者の行動判断に資するよう**情報提供を拡充**。

⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

- ・事業者における災害対策の**「見える化」**の推進。
- ・ハード・ソフト両面の災害対策の強力な推進。

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- <1>都心直結線の**新設** (押上～新東京～泉岳寺)
- <2>羽田空港アクセス線の**新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化** (田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港、新木場)
- <3>**新空港線の**新設**** (矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居)
- <4>**京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の**新設****
- <5>**常磐新線の**延伸**** (秋葉原～東京(新東京))
- <6>**都心部・臨海地域地下鉄構想の**新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備**** (臨海部～銀座～東京)
- <7>**東京8号線(有楽町線)の**延伸**** (豊洲～住吉)
- <8>**都心部・品川地下鉄構想の**新設**** (白金高輪～品川)

地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- <9>**東西交通大宮ルートの新設** (大宮～さいたま新都心～浦和美園(中量軌道システム))
- <10>**埼玉高速鉄道線の**延伸**** (浦和美園～岩槻～蓮田)
- <11>**東京12号線(大江戸線)の**延伸**** (光が丘～大泉学園町～東所沢)
- <12>**多摩都市モノレールの**延伸**** (上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田)
- <13>**東京8号線の**延伸**** (押上～野田市)
- <14>**東京11号線の**延伸**** (押上～四ツ木～松戸)
- <15>**総武線・京葉線接続新線の**新設**** (新木場～市川塩浜付近～津田沼)
- <16>**京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化** (東京～三鷹～立川)
- <17>**京王線の複々線化** (笹塚～調布)
- <18>**区部周辺部環状公共交通の新設** (葛西臨海公園～赤羽～田園調布)
- <19>**東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローズ線の**新設**** (品川～東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎)
- <20>**小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の**延伸**** (登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上清)
- <21>**東急田園都市線の複々線化** (溝の口～鷺沼)
- <22>**横浜3号線の**延伸**** (あざみ野～新百合ヶ丘)
- <23>**横浜環状鉄道の**新設**** (日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街)
- <24>**いざみ野線の**延伸**** (湘南台～倉見)

駅空間の質的進化に資するプロジェクト

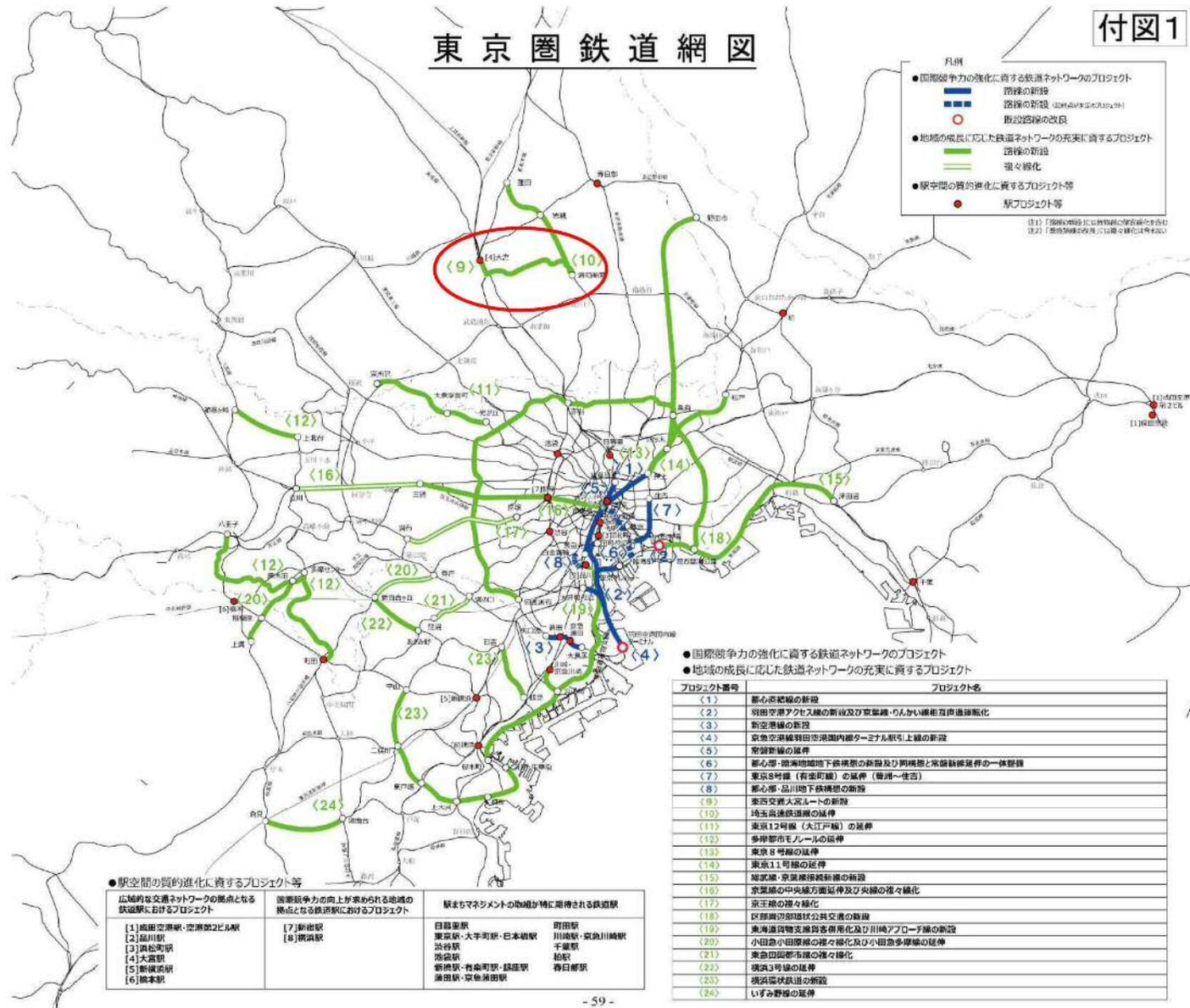
- 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト:
[1] 成田空港駅・空港第2ビル駅、[2] 品川駅、[3] 浜松町駅、[4] 大宮駅、[5] 新橋浜駅、[6] 橋本駅
- 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト:
[7] 新宿駅、[8] 横浜駅
- 駅まちマネジメント(駅マネ)の取組が特に期待される駅
 - ・国際競争力の強化に資する駅:
目暮里駅、東京駅・大手町駅・日本橋駅等、渋谷駅、池袋駅、新橋駅・有楽町駅・銀座駅等、蒲田駅・京急蒲田駅 等
 - ・地域活力の創出に資する駅:
町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅 等

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)(2016年)

【補足】

- ・東西交通大宮ルートは、交通政策審議会第198号答申(以下第198号答申)において、鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトの一つに位置付けられています

交通政策審議会第198号答申における位置付け



出典: 第21回 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(案)」

答申における東西交通大宮ルート of 意義・上位・関連計画の位置付け

交通政策審議会第198号答申における

【意義】

- まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待

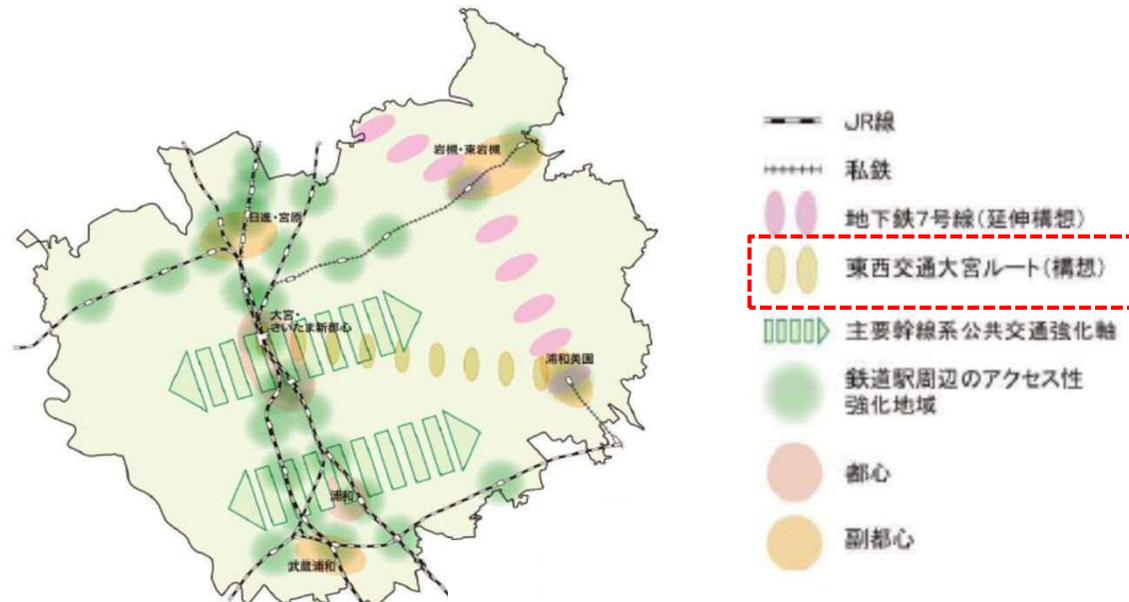
【課題】

- 収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待
- また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待
⇒導入する交通システムの候補の再整理・比較が必要

本市の上位・関連計画における

【位置付け】

- 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も東西（大宮～美園）を結ぶ軸として位置付け



○将来の交通ネットワーク
(さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画)

【補足】

- 第198号答申において、東西交通大宮ルートの意義が明示される一方、事業性・ルート詳細については課題が指摘されています

東西交通大宮ルートに求められる役割

- さいたま市では、市内中央部の東西方向の移動手段として、バスが運行されている
⇒しかし、道路混雑・渋滞等により、定時性と速達性の確保が課題となっており、東西交通大宮ルートの整備が期待されている

○東西交通大宮ルート沿線の路線バスネットワーク

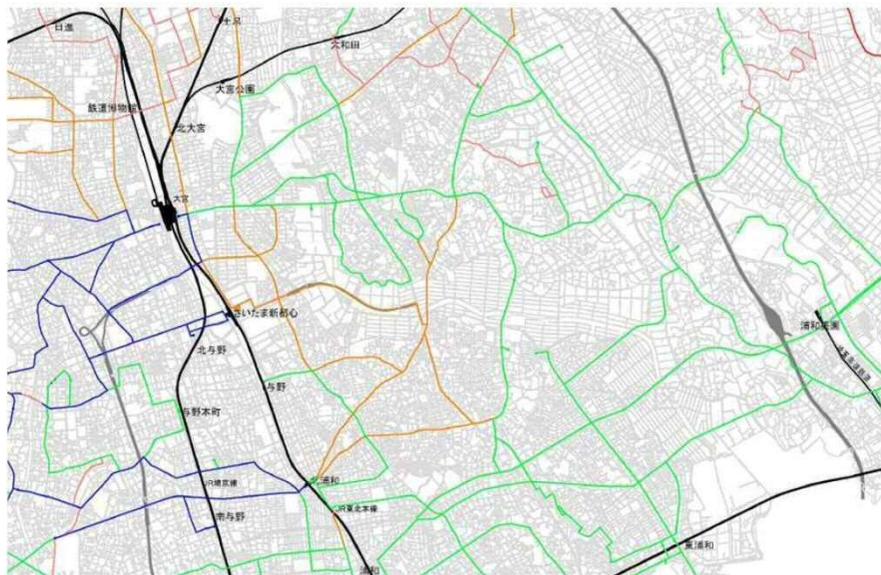
- 大宮駅から東西交通大宮ルート沿線方面のエリアには、浦和美園駅、大谷県営住宅、東新井団地、自治医大医療センター等への路線が運行

【運行本数】

800本/日

【乗降客数】

7,230,000人/年、20,000人/日



出典：平成元年度地域公共交通施策検討調査において作成

○昼間12時間平均旅行速度



図1 昼間12時間平均旅行速度

出典：平成27年度道路交通センサス

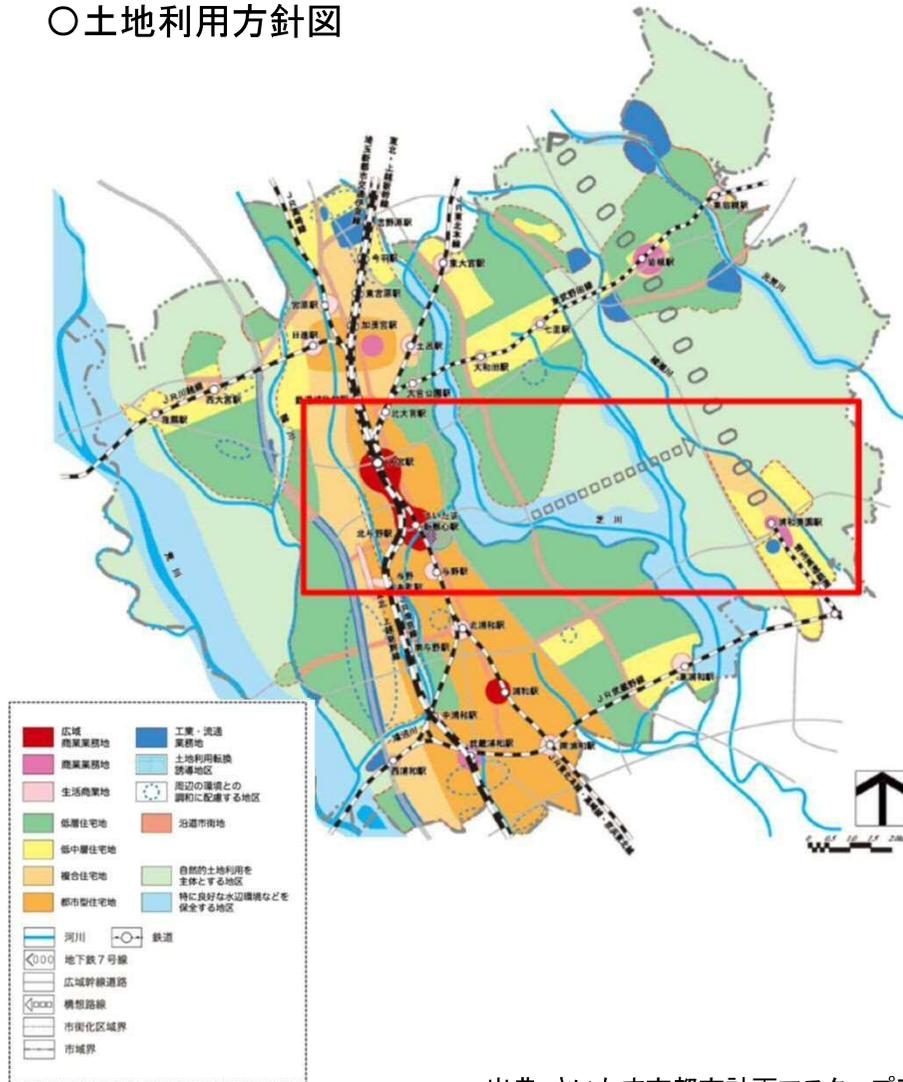
【補足】

- 東西交通大宮ルートには、大宮～美園地区間の東西方向の移動の軸として、アクセス利便性の向上が期待されています

東西交通大宮ルート沿線の土地利用状況

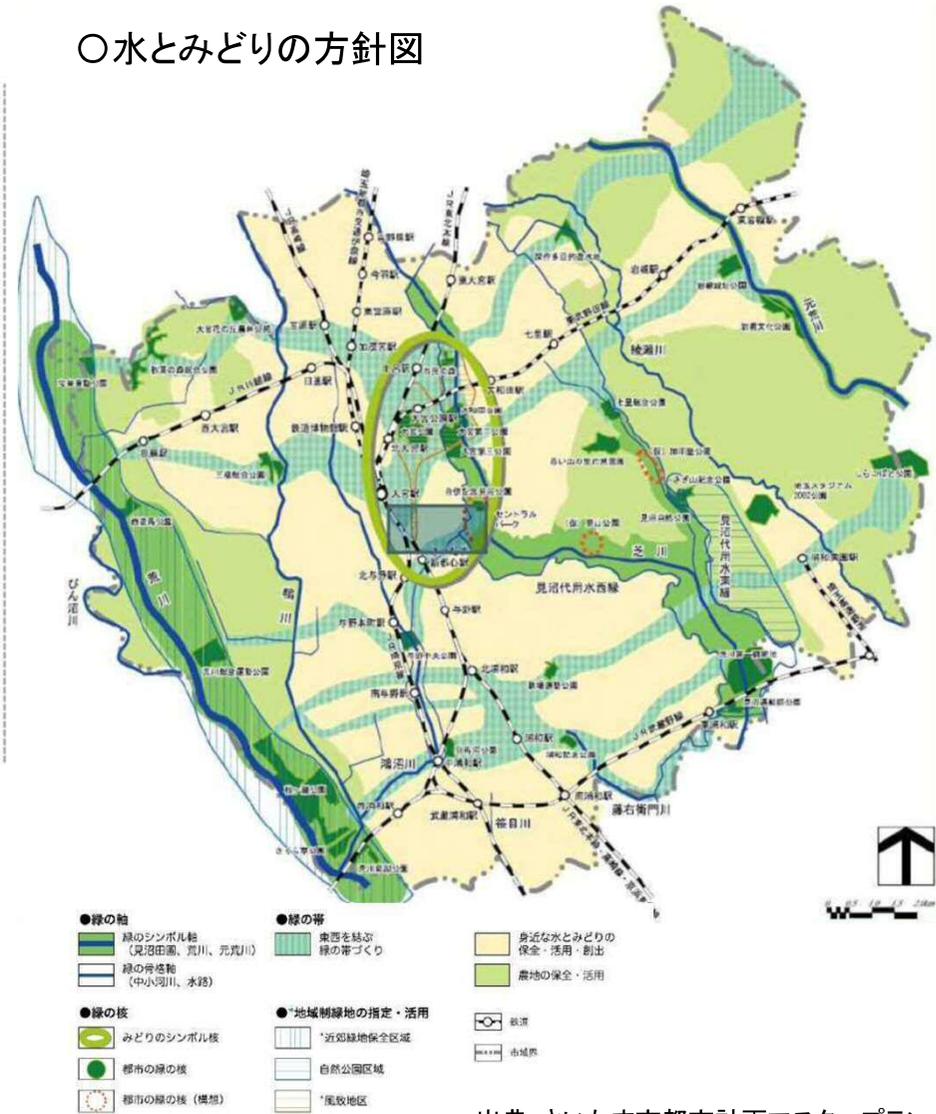
- ルート沿線では都市的な土地利用がなされている地区のほか、見沼田圃など自然的土地利用を主体とする地区も存在
- 首都圏の保全すべき自然環境の一つに位置付けられている見沼田圃を横断することから、環境保全との調整について懸念されている

○土地利用方針図



出典:さいたま市都市計画マスタープラン

○水とみどりの方針図



出典:さいたま市都市計画マスタープラン

東西交通大宮ルート of 検討状況

- 市では、交通政策審議会第198号答申に提案するため、4つのモデルルート案を検討
 ⇒これまでの調査では、「中量軌道システム」として、LRTを想定して検討を行っている
 ⇒LRTの導入空間は、既存道路及び都市計画道路の道路空間内とし、併用軌道とすることを基本としている
 ⇒現状、4つのモデルルート案を含め、ルート案は確定してません

〇市のモデルルート案



出典：交通政策審議会第198号答申に向けた提案資料

※198号答申提案時のルートであり、現時点で確定したものではありません

国と市の費用便益算出結果

- LRT整備による費用便益分析は、国が2016年度に「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」として、また、市が2014年度にモデルルートとして検討した4ルートの試算が公表されている
- 国による試算では、B/Cが市のいずれのルートの試算値よりも低く算出されている

○費用便益分析結果(国・市の比較)

		延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	費用便益費 (B/C)	経済的内部 収益率(%)	純現在価値 (億円)
国		12.0	400	7.8	1.1	4.4%~4.7%	15~25
市	I	12.0	410	7.8	1.26	5.5%	64
	II	16.5	390	4.2	1.83	8.7%	193
	III	13.7	440	4.0	1.54	7.1%	145
	IV	15.4	480	3.2	1.28	5.7%	82

- ① 総事業費は、都市計画決定されている道路上にルートが設定されている場合、都市計画道路の整備・拡幅に関する用地買収費や道路築造費や交通渋滞等への対策費は含まれていない
- ② 市が検討した4つのモデルルートの中から最終的なルートを決めるのではなく、交通政策審議会に提案するために必要性を検証し、特定の条件を設定するために試算したもの
- ③ 市の推計値は、評価期間30年の値を記載

① 収支採算性の向上

- 費用便益費（B/C）は1.0を上回っているものの、評価期間の30年で黒字転換が可能であるか、検証が求められる。

② 導入空間

- これまでの検討では、既存の道路空間の再配分や必要に応じた道路の拡幅を想定してきたが、高架などの別空間を確保する方法も検討する必要がある。
- 延伸構想のある高速道路の高架下に整備するルート案もあるが、沿線需要も含めて、市街化調整区域に高規格なインフラを整備する必要があるかの検証も必要となる。

③ 関係者間の合意形成及び調整

- 市民及び関係者に、本市における公共交通のあり方、LRT等の導入についての考え方など、十分な説明を行い、合意形成を図ることが重要である。
- LRT等の整備により、当該区域で運行する路線バス事業者等は大きな影響を受けることから、路線バスの改廃も含めた再編など、事業者との合意形成を図ることが求められる。

【補足】

- 198号答申では、提案に対して、事業性や整備上の課題が指摘されており、本部会では、これらへの対応について、これまでご意見頂きました

前回(令和元年度第2回東西交通専門部会)の主なご意見の確認 ①

確認①：目指すべき将来都市像における東西交通の位置付け

○上位計画・関連計画における位置付け

- ・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る



	前回部会での関連する主な意見
目指すべき将来都市像 (検討の視点)	・大宮駅グランドセントラルステーション化構想などと、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る

【補足】

- ・東西交通の位置付けについて、令和元年度第2回東西交通専門部会(前回)で今後重点的に検討すべき内容としてご意見を頂きました
- ・更なる検討の視点等のご意見がございましたら「意見シート」にご記入願います

前回(令和元年度第2回東西交通専門部会)の主なご意見の確認 ②

確認②：東西交通の意義・目的・期待する効果と検討課題

○交通政策審議会第198号答申における

【意義】

- ・ まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待

【課題】

- ・ 収支採算性に課題があり、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が必要
- ・ また、導入空間の確保を含めたルートについての検討が必要



	前回部会での関連する主な意見
東西交通の意義・目的・期待する効果	・ 今後の専門部会では、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、という部分を議論すべき
検討課題	・ 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の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
	・ 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
	・ 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
	・ 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べき
	・ 良好な乗り継ぎが確保されるかも検討が必要である
【補足】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東西交通の意義・目的・効果について、前回で今後重点的に検討すべき内容としてご意見を頂きました ・ 議論すべき点等に関し、ご意見がございましたら「意見シート」にご記入願います

今回の確認事項の整理(資料2について)

確認事項：輸送手段（モード）である中量輸送システムについて

前回部会での関連する意見	今回の確認事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 様々な輸送手段（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るべき ・ 様々な意見もある中、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 ・ 新たな交通システムを整備するのであれば、開業までに時間を要すると地域の情勢も変わるため、計画から開業までのスピード感が重要である ・ 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 ・ 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"> 中量輸送システムの特徴比較 中量輸送システムの事例検証

○今回確認の方向性（事務局の考え）

- ・ これまでの調査では、「中量軌道システム」として、主にLRTを想定して検討を実施
- ・ LRTの導入には、収支採算性の向上や、導入空間の確保等の課題が存在
- ・ LRT以外の手段も含めて、特徴や他都市の事例を確認し、検討課題の解決に向けた検討が必要

⇒今回、資料2にて、中量輸送システムの特徴比較・事例検証を提示

【補足】

- ・ 東西交通大宮ルートの実現への課題解決に向けた議論を進めるには、基礎的な情報・認識を共有化することが重要と考えております
- ・ 今回は、前回頂いたご意見のうち、ご意見の多かった“輸送手段”に関する整理を行っています
- ・ 輸送手段については、これまでLRTを基本として議論させて頂きましたが、東西交通大宮ルートの事業性、実現性については更に幅広い視点での検討が必要と認識しております
- ・ そのため、今回の東西交通専門部会では、BRTなどを含めた中量輸送システムの特徴、他都市における導入事例を事務局で検証した結果を資料2でお示しします
- ・ 引き続き、資料2「中量輸送システムの特徴比較・事例検証」をご確認ください