

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 議事録

日時	令和3年3月16日（火）～3月24日（水）
場所	書面開催
議事内容	(1) 東西交通大宮ルート検討の概要（ふりかえり）について (2) 中量輸送システムについて
配布資料	「令和2年度第1回さいたま市東西交通専門部会」の書面開催について（通知） - 意見シート - 資料1 東西交通大宮ルート検討の概要（ふりかえり） - 資料2 中量輸送システムについて - 参考_R1 第2回東西交通専門部会_議事録

意見概要

1) 東西交通大宮ルート検討の概要（ふりかえり）について

【佐藤委員】

- 基本的方向性として、「まちづくり」との関連、各種データ、想定される輸送モードの比較等を基に、地元関係者の皆様との意見交換を経て、課題解決に向けた検討を進めていくこととなると思われるので、この点については賛同する。

【高田委員】

- LRT については、資料内にも例示であるように、今後、先行する宇都宮市の事業評価、前提条件、B/C 算出根拠等を分析することが望ましいかと考える。特に、用地買収等のアクションも必要である
- 事業的には、今後の人口減少等も踏まえた分析が必要と考える。

【戸村委員】

- 東日本の中枢都市、玄関口としての大宮のあり方、存在価値を根底に置きながら、スマートシティさいたま市のまちづくりの活性化を促す東西交通であれば、その意義は見いだせる。
- 東西交通大宮ルートを見ると、見沼田圃の存在が危うく感じ、環境に関する問題が広がることが懸念される。例えば、東西交通を地下鉄にするという構想は難しいのだろうか。

【小野委員】

- 埼玉県民、さいたま市民の東西交通に対する感情について、さらにリサーチをする必要がある。
- LRT や SRT に莫大なコストをかけるのであれば、他に考えることがあるのではないかな。
- 県民・市民感情として、埼玉県之宝である見沼田圃を横切るとは認められないのではない

か。

- ・ 大宮と浦和美園を結ぶことは、サッカーファンを除いて積極的な意味を見出せない。
- ・ 新都心を含む、大宮駅周辺の交通環境整備にも、まだやるべきことがあるのではないかな。
- ・ 市街化調整区域の多いエリアでは、東西交通による経済効果が見込めないのではないかな。

2) 中量輸送システムについて

【大沢会長】

- ・ LRT と BRT の走行空間については、専用軌道と併用軌道の 2 つのパターンが考えられるため、専用と併用で検討する必要がある。
- ・ 中量輸送システムを道路空間に導入する場合は、自動車交通に対する影響があり、地区として道路交通について今後地域全体で考える必要がある。
- ・ BRT について、クリチバにあるような南米型のフルスペック BRT か、連結バスなどの車両の高度化を BRT というのか、BRT の定義を示す必要がある。

【佐藤委員】

- ・ 他都市における導入事例には、他都市それぞれに固有の前提となる諸条件や課題があったと思われる。
- ・ それらをどのような手法（輸送モード等）を用いて解決を図ろうとしたのか、また、どのように合意形成を図っていったのか等については十分留意していく必要があると考える。

【佃委員】

- ・ 東西の市街地を結ぶという位置づけに加え、沿線になりうる地域のまちづくりとの整合、連携、相乗効果といった視点での検討が必要になると考えられる。
- ・ LRT と BRT で輸送力や定時性は大きく変わらず、建設費では BRT が優位という状況に見える。LRT が選択肢となるためには他のメリットを提示できることが、合意形成に必要と考える。

【高田委員】

- ・ BRT 、連接バスについては、道路線形、道路幅員の調査はあるにせよ、基本的には、既設の道路インフラが活用できるので、用地買収等の新規工程がなく、良いのでは無いかと考える。
- ・ ただし、幅員に関する事項の、駅広場の構造の課題もあるのではないかな。
- ・ その他には、道路インフラ等の部分には改良を加えずに、車両区分、時間区分によるロードプライシング等の手法もあるため、時間、費用がかからない手段も選択肢として考えるべきかと考える。

【中村委員】

- ・ 「中量輸送システムの特徴比較」にも記載されている通り、LRT の建設費は高額となり、BRT 導入が現実的であると考えてる。

- ただし、BRT の定時性欄に記載されている通り、BRT で1車線専用道路を設けると、他の移動手段へ影響を与えてしまう恐れがあるため慎重な議論が必要である。
- BRT で専用道路を設ければ、路線バスの定時性も向上する可能性が高いため、段階的に検証し、建設費を抑える動きも必要ではないだろうか。

【戸村委員】

- 輸送システムについては、地域性を考慮する必要があると思う。そのため比較検討が重要であり、コスト面も大きなポイントとなる。
- 様々な導入事例が提示されており、大変参考になった。東西交通ルートを充実させることは必要と感じるが、LRT を中心として考えるのが、さいたま市内の道路環境に妥当であるか、疑問がある。

【小野委員】

- 事例で紹介された都市・地区にはそれぞれの環境・事情があり、SRT、BRT などの輸送手段が導入されている。さいたま市独自の環境・事情を更に深堀して、輸送手段を決定するための道筋、議論が必要である。198 号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が必要である。

3) その他の意見

【大沢会長】

- 中量交通システムの導入も重要であるが、中量交通システムを待つ環境も重要であり、今後システムと同様のスケジュールで検討する必要がある。
- LRT、BRT であるにせよ、さいたま市に新たな交通システムが導入されることであり、ライフスタイルの変化、ライフスタイルに及ぼす影響を検討しながら、市民の合意形成を図っていくことが必要である。

【犬飼委員】

- 地下鉄7号線の延伸において、費用便益の算出はかなり詳細に行っており、B/C が1を超えるために様々な検討を行っている。
- 東西交通大宮ルートにおいても、建設費（最大限考えられる費用）・用地費を含めた事業費を算出した上で費用便益分析を行うことにより、より正確な現状を把握することも大切と考える。

【高田委員】

- 今後の人口動態、さいたま市の財政状況も考慮して、できる限り、BRT のような用地買収からスタートさせるような公共財投資は控え、既存のインフラを活用する方向の政策を検討頂きたい。例えば、MaaS のような仕組みをさいたま市版にカスタマイズし交通の利便性向上を図ることが得策ではないだろうか。

- また、MaaS も民間に委託、依存するのでなく、ソフト的な公共財としての扱いを実施し、公共として運用していくことが重要ではないだろうか。

【戸村委員】

- もし、LRT 導入の方向性が強くなってくると、既存の路線バスに関して様々な問題が出てくるのではないだろうか。ルート上の地元民の意見も聞くことが必要であるとする。
- 東西交通のルートとして、大宮・浦和美園間が設定されている理由の一つに、地下鉄 7 号線の延伸への期待もあると考えられるが、現在どの程度まで議論が進んでいるかが、気になる。

【小野委員】

- 大宮 GCS 構想の内容や大宮エリア、浦和美園エリアのスマートシティの内容を知ったうえで、東西交通を考えたい。
- 大宮 GCS 構想は、東口が中心で西口は整備済み、もしくは手が付けられていないということだろうか。また、使える駅前用地の規模や大宮駅の駅舎や線路上の空間を利用した施設整備は考えられないのだろうか。例えば、大栄橋から吉敷町間の空間を利用したバスターミナルや駐車場整備が考えられる。