

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

□日時：令和元年9月25日（水）10時00分

□場所：大宮区役所 6階 大会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1 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
- ・ 資料2 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（案）
- ・ 資料3 さいたま市地域公共交通協議会東西交通専門部会傍聴要領（案）
- ・ 資料4 東西交通専門部会設置の役割・スケジュール（案）について
- ・ 資料5 東西交通大宮ルートに関する過去の検討状況について

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。令和元年度第1回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を開会します。
- ・ 初めての東西専門部会の開催となりますので、委員をご紹介します。

（出席者の紹介）

【事務局】

- ・ 本日は、14名の委員のうち11名の出席です。東西交通専門部会の設置規程により、委員の過半数に達しておりますので、本日の会議は成立することをご報告いたします。
- ・ 続いて、本日の資料について確認します。

（配布資料の確認）

2. 議事

（1）部会長の選任について

【事務局】

- ・ 資料1の専門部会の設置規程第5条に「部会に部会長を置き、委員の互選によって定め

る」、同第6条には「部会長は部会の会議を招集し、その議長となる」とされていることから、まず部会長の選任をお願いいたします。

- ・ 委員の皆様からご推薦がございましたらお願いいたします。

【松本委員】

- ・ 事務局からの推薦はないか。

【事務局】

- ・ 事務局としては、都市計画、都市交通計画、交通工学などを専門に研究されており、国や自治体の新交通システムに係る委員会などで多くの委員を歴任されております大沢委員がよろしいと存じます。いかがでしょうか。

(異議なし)

【事務局】

- ・ 皆様のご賛同をいただきましたので、東西交通専門部会長は大沢委員が選任されました。

【大沢部会長】

- ・ 部会長に選出いただいた日本大学の沢と申します。微力ながらこの地域の新たな交通システムのあり方について皆様と積極的に議論して次の世代に引き継いでいきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】

- ・ 設置規程第5条第3項の規定に基づき、部会長の職務代理について大沢部会長よりご指名をお願いします。

【大沢部会長】

- ・ 部会長の職務代理を私から指名します。国際興業株式会社の中村委員を指名したいと存じます。よろしいでしょうか。

(異議なし)

【事務局】

- ・ 中村委員、よろしくお願いいたします。

【中村委員】

- ・ 国際興業の中村です。よろしくお願いいたします。

【事務局】

- ・ これからの進行につきましては、部会長にお願いいたします。

(2) 東西交通専門部会の進め方について

【事務局】

- 資料1 「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」の説明
- 資料2 「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（案）」の説明
- 資料3 「さいたま市地域公共交通協議会東西交通専門部会傍聴要領（案）」の説明

【松本委員】

- 資料2の運営規程（案）第3条、東西交通専門部会の開催は7日前までに通知するということだが、日程案が決まったら、なるべく早くお知らせいただきたい。

【事務局】

- 開催通知については、これまでどおり1カ月前を目途にお知らせするようにします。

【松本委員】

- 正式な文書は後でも良いが、日程案が決まり次第、連絡をいただきたい。

【大沢部会長】

- 過半数の委員が集まれば、東西交通専門部会を開催することはできないこととなります。特に、年度末は皆さん様々な会議が重なる可能性もあるので、あくまで正式な文書通知は7日前ということですが、日程については数カ月前から調整をお願いします。
- 運営規程、傍聴要領をこの案で進めたいと思いますが、皆様よろしいでしょうか。

(異議なし)

【大沢部会長】

- それでは、運営規程（案）、傍聴要領（案）の「案」が取れることとなります。
- 事務局に確認ですが、資料2の附則の施行日はいつになるのでしょうか。

【事務局】

- ただいまの議事の中でご承認いただいたので、施行日は本日付とします。

【大沢部会長】

- この運営規程は、令和元年9月25日から施行とします。
- 承認が得られたので、本日の会議の公開についてお諮りします。本日の議事について、非公開事項に該当する事項があるか事務局にお伺いします。

【事務局】

- 本日の会議では非公開事項に該当する議事はありません。

【大沢部会長】

- 非公開事項に該当する事項はないということなので、本日の会議については公開で進めたいと思います。皆様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します。
- ・ 事務局より傍聴者についての報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日は1名の傍聴者の方がいらっしゃいます。傍聴者が入場するまでしばらくお待ちください。また、埼玉建設新聞社より取材の申し込みがありました。冒頭の撮影について許可してよろしいでしょうか。

【大沢部会長】

- ・ 皆様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】

- ・ 傍聴される皆様に傍聴上のご注意を申し上げます。傍聴要領をお読みになり、遵守いただくようお願いします。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ことがありますのでご注意ください。
- ・ 続いて、会議録署名委員を決めたいと思います。運営規程により私から指名しますが、今回の署名は山田委員、松本委員にお願いしたいと思います。

(署名委員の指名について了承)

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事(2)東西交通専門部会の進め方について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料4「東西交通専門部会の役割・スケジュール(案)について」の説明

【松本委員】

- ・ 東西交通大宮ルートについては、地下鉄7号線北部延伸の検討の際に、運輸政策審議会に要望したり話し合いをしてきた。地下鉄7号線との兼ね合いが切っても切れないと思うので、最近の検討状況についてお聞かせいただきたい。
- ・ 今説明いただいた内容は道路幅員を考えながらやっていかなければならない。拡幅しやすい道路、また新たに計画されている道路など、ある程度道路の線を描きながらでな

いと検討は進まないのではないか。

- ・ また、ルートによっては影響が大きい地域もある。調整を十分していただき、この計画が多くの方々から賛同を得られて、早めの実現できればよいと期待している。

【事務局】

- ・ さいたま市は、交通政策審議会 198 号答申に軌道系で埼玉高速鉄道線・地下鉄 7 号線の延伸と東西交通大宮ルートの新設の 2 路線が位置づけられています。
- ・ 地下鉄 7 号線については、前回の地域公共交通協議会でも松本委員から報告してもらいたいという話がありましたので、次回の地域公共交通協議会で報告できないか、担当の未来都市推進部と調整します。
- ・ また、道路拡幅や合意形成などは、事務局としても課題と認識しています。委員の皆さまのご意見を踏まえて協議していきたいと考えています。

【市川委員】

- ・ 地域公共交通網形成計画は計画期間が 10 年間あり、その中で東西交通大宮ルートの導入検討をしていくという話であったが、いろいろ検討することがあると思う。東西交通大宮ルートのそれぞれの検討が地域公共交通網形成計画でどのように位置づけられていくのか。

【事務局】

- ・ 地域公共交通網形成計画では東西交通大宮ルートの必要性を含めて導入の検討をしていきます。現時点では具体的な記述はありませんが、東西交通専門部会の中で 5 年後、10 年後までの検討内容として計画に位置づける内容を協議することも可能です。

【市川委員】

- ・ 地域公共交通網形成計画では、導入の検討が位置づけられるであろうということか。5 年後、10 年後どんな目標にすべきなのかというのは、議論の中では出てくるかもしれないが、そこまで位置づけることは想定していないということか。

【事務局】

- ・ 地域公共交通網形成計画は来年度成案化しますので、その時点では東西交通大宮ルートは「導入の検討」という位置づけを予定しています。来年度以降も検討を継続して、東西交通専門部会や地域公共交通協議会の委員とも協議しながら、進展があれば柔軟に位置づけを見直していく必要があると考えています。

3. 報告

東西交通大宮ルートに関する過去の検討状況について

【事務局】

資料 5 「東西交通大宮ルートに関する過去の検討状況について」の説明

【北村委員】

- ・ 東西交通専門部会はパブリックコメントまでにあと1回しか開催予定がないが、何をパブリックコメントで聴き取るのか。

【事務局】

- ・ 東西交通大宮ルートも含めた地域公共交通網形成計画全体について、パブリックコメントに諮ります。現時点では、東西交通大宮ルートについては「導入の検討」という位置づけなので、パブリックコメントでも「導入の検討」に対する意見をいただくこととなります。

【北村委員】

- ・ さいたま市ではバスが機能していて大変助かっているが、会社に勤めているときに大変遅れた経験もある。東西を運行するバスがより充実するような施策を優先すべきではないか。
- ・ コンパクトシティをさいたま市が標榜しているのであれば、例えば各拠点の3キロ圏、5キロ圏の場所にターミナルを整備して、そこから新しい交通システム、交通サービスの提供を検討するといった施策の方が、さいたま市にとって重要なのではないか。
- ・ 浦和美園から大宮の区間のみという非常に限られたことを提案されているが、優先順位としてどうなのか。今後の人口減少、少子高齢化を考えると、基幹バス路線を充実させていくことは1つの大きな方向ではないか。10年先、20年先の今若い人たちがさいたま市に住んで快適だと思える空間を作っていくには、その先を考えてコストをかけないでやっていくという発想が必要なのではないか。事務局にイメージや考え方、議論のスタンスを教えていただきたい。

【事務局】

- ・ コンパクトプラスネットワークや、基幹バスやフィーダーバスに関する施策については、事務局としても重要と認識していますので、バス事業者や交通管理者などと連携調整しながら、地域公共交通網形成計画への位置づけも含めて検討していきたいと考えています。
- ・ 東西交通専門部会では、バス事業者や鉄道事業者、また専門のオブザーバーもご列席いただいているので、各立場でどのようなご意見があるのかお聞きしながら協議していきたいと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 地域公共交通網形成計画を検討する中で、東西交通専門部会は何をやるべきなのか、その関係性を再度整理してもらいたい。
- ・ 私はよくこの辺りを車で通行するが、雨の日や特異日の渋滞など、鉄道駅に向かうまでのバスにはいろいろな課題がある。東西交通に限らず地域全体の公共交通の課題でもあるので、地域公共交通協議会と本専門部会で扱うべき内容を再度整理して、次回お話しいただきたい。

【坂本委員】

- ・ このような公共事業を行うに当たって一般市民との合意形成を図るには、総事業費に対する費用対効果の観点は不可欠だと思う。P.14 にシミュレーション結果があるが、これだけでは費用に見合うのかわかりにくい。例えば先行している富山や宇都宮のLRTとの比較があればよりわかりやすい。
- ・ 費用にはイニシャルだけでなく、オペレーションコストもかかってくるので、恐らく400億円プラス年間幾らかかることと見込まれる。それに対して12~13km程度の路線では1km当たりのコストが非常に高くなるのではないかと思う。

【事務局】

- ・ 先行している事例でデータとして比較できるものがあれば次回提示します。
- ・ 過年度の検討ではLRTの比較となっていますので、例えばバスとの比較など、提示できる資料があれば、次回ご紹介します。
- ・ ランニングコストについては、資料5のP.13の表、事業の持続性が「発散」となっています。持続性がある事業については30年や50年で黒字に転換するという結果が年数として出ますが、東西交通大宮ルートの新設については「発散」となっています。
- ・ また、富山の場合は既存の軌道を活用していますが、宇都宮の場合は既存の軌道がないところから道路に軌道を整備して、さらにバスの再編も検討しています。そういった事例も研究していきたいと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 1つの数値では比較できないので、国が出しているマニュアルや一般的な数値などをお示しいただきたい。
- ・ 宇都宮の場合は新たに軌道を整備し、バスや公共交通からの転換を図っている。東西交通大宮ルートは宇都宮の事例に似ている。
- ・ 東西交通大宮ルートの必要性と可能性があるといっても、採算的な可能性、用地取得に係る地元の皆様の合意形成などの可能性がなければ、次のステップに行かないと思う。資料を追加していただきたい。

【市川委員】

- ・ 次に資料をお示しいただくときに教えてもらいたいのだが、ルート2は輸送密度が高くないわりにB/C（ビー・バイ・シー：費用便益比）が非常に高くなっている。1.83だと非常によいと感じるが、B/C（ビー・バイ・シー）の意味と、どうしてこんなに高く出ているのか教えていただきたい。

【大沢部会長】

- ・ 事務局から説明があったように、4つのルートはあくまで過去検討した参考値であり、この部会ではこれらとは別に議論をしていくということだが、感覚をつかむ上では重要な数値だと思う。次回、事務局から説明いただきたい。

【北村委員】

- ・ 浦和美園地区に住む人たちの交通を考えたときに、なぜさいたま新都心や大宮なのか。浦和の方が近いのに、なぜ浦和ではないのか。
- ・ 移動手段として LRT が主に書かれているが、見沼田んぼに軌道を新設するようなことは本当にいいのか。
- ・ また、軌道系の交通を整備して、交通渋滞や交通事故は増えないのか。
- ・ 防災の視点も重要である。公共交通機関は防災的な観点から、いざというときには蓄電池や水素燃料など、燃料電池のような環境にやさしくて防災のときに役立つものを導入すべきである。名古屋の SRT などは良い事例だと思う。
- ・ 自動運転による連結で、需要があるときには2～3台続けて、需要がないときにはその3台がばらけて1台ずつ運行されるような賢い仕組みを導入していくべきではないか。

【事務局】

- ・ 浦和でなく大宮やさいたま新都心としている理由等は整理して、次回以降報告します。
- ・ 名古屋市の SRT の話が出ましたが、BRT や LRT 含めいくつかの新交通システムについて、その特徴やメリット・デメリットを一覧等で整理して、まずは皆様と共通の認識を持ちたいと思います。
- ・ 資料4に検討スケジュールを示しましたが、今回第1回の専門部会で過去の経緯を振り返り、第2回が富山や宇都宮の事例と併せて、地元で研究している団体などから、これまでの取り組みを報告していただくことなどを考えています。その他、本日いただいたご意見に対して整理した資料等を提示します。
- ・ また、第3回では浦和美園と大宮・さいたま新都心を結ぶときに発生する需要を算出し、ほかの交通システムとの比較についても検討します。
- ・ これまでは、つくばエクスプレスのように沿線開発を進めて、鉄道を使って移動するという事業展開もありました。本市では、今後どういったシステムをどの段階で整備していくべきなのかについても議論していただきたいと考えています。

【中村委員】

- ・ 他社が LRT を運営するとなると、大宮駅までのバス路線の事業採算性は相当厳しくなると思う。高齢者はバス停まで行く足がないことが課題となっている。全体的な鉄道、バス等を含めた公共交通の議論をしっかりとしないと、LRT を整備したとしても、移動手段が確保できなくなるおそれがある。

【事務局】

- ・ 事務局としても課題だと認識しています。LRT が整備されることで既存のバス停がなくなり、停留所間が短いバスとは異なり、停留所までの距離が遠くなる可能性もあります。

【大沢部会長】

- ・ 東西交通大宮ルートが整備されることによって市民の移動に関する利便性が、以前よ

りよくなるというのが最低限の前提条件である。

- ・ 今回は移動する空間だけの議論が多いが、本来は待つ空間もこれから重要となる。動く
と待つということをトータル的に考えない限りは失敗してしまうと思う。
- ・ 今皆様からいただいているように1つの視点ではなく、多様な視点、また将来の視点か
ら様々な意見を頂戴しながら検討していかなければうまくいかないと思っている。

【山田委員】

- ・ 今回の東西交通大宮ルートは、2000年の運輸政策審議会から検討されているが、さい
たま市以外の他のプロジェクトで、本日の専門部会のように議論・検討されている会議
などはあるのか。
- ・ 交通政策審議会の答申に位置づけられるまでにヒアリングを受けていると思うが、ヒ
アリングでどのような説明をされているのか。審議会からどういった指導を受けてい
るのか。これまでの経緯として公開できる資料があれば提示していただきたい。

【事務局】

- ・ 他に位置づけられた路線についても、国が毎年ヒアリングやアンケートを行っていま
す。他の自治体などの状況も整理して、公開可能な資料を次回以降ご提示します。

【大沢部会長】

- ・ 今日東西交通専門部会の位置づけということで、地域公共交通網形成計画との関係
性、全体的なスケジュール、位置づけの議論があったので、その点については皆様にご
理解いただくように再整理していただきたい。
- ・ また、交通政策審議会の答申に至るまでどういったことがあったのか。その再整理が必
要と思う。次回お示ししていただくと同時に、次回は先行事例を含めて議論したい。

4. その他

【事務局】

- ・ 様々なご意見をいただき、次回に全ての資料を提示するのは難しいと考えています。
- ・ 資料4に次回の第2回専門部会で先行事例について説明する記載がありますが、富山
市や宇都宮市から情報提供いただくことも考えられます。
- ・ また、さいたま市の環境と公共システム研究会から、田中様がオブザーバーとしてご列
席しておられます。先行研究の内容等について、次回ご説明いただけますでしょうか。

【田中オブザーバー】

- ・ さいたま市の環境と公共システム研究会は、運輸省で答申されていた路線を考えてみ
ようということでスタートし、15～16年間東西交通大宮ルートの必要性を研究してき
た。東西交通大宮ルートが、やがては高速道路も含めて首都圏の大きな交通網になると
いう構想を考えている。
- ・ さいたま市は中心地と郊外の副都心が結ばれて初めてさいたま市と言える。それぞれ

の施設に10～15分で行けることによって共通のさいたま市の施設になるといえる。お年寄りも含めて移動できることが重要で、手段は別問題として、東西交通大宮ルートは絶対に必要である。

- ・ 海外の事例研究のほか、国内では富山市に3回ほど行ってLRTを研究してきた。富山市ではLRTがフィーダーバスやJRなどと時間が合うような形で連結している。東西交通大宮ルートはLRTではないかもしれないが、バスとの連携などをトータルで考えた上で、研究してきた成果や成功例をビデオも含めて紹介したい。
- ・ 研究会が始まったきっかけは、人の移動と環境問題である。CO₂を出さない手段で人が同時に移動できるということがベストである。そしてお金がかからない、維持費がかからない、ということがよいと思っている。
- ・ 要望があったので、一緒に提案していきたいと思う。

【大沢部会長】

- ・ 次回の内容については事務局と調整していただきたい。
- ・ 本日の議事についてはすべて終了した。円滑な議事、多数のご意見を頂戴した。ありがとうございました。進行を事務局にお返りする。

5. 閉会

【事務局】

- ・ 長時間にわたりまして活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。
- ・ 次回の東西交通専門部会は令和2年2月ごろの開催を予定しています。日程が決まり次第早めにご案内しますのでよろしく申し上げます。
- ・ 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1回東西交通専門部会を閉会します。

以上