

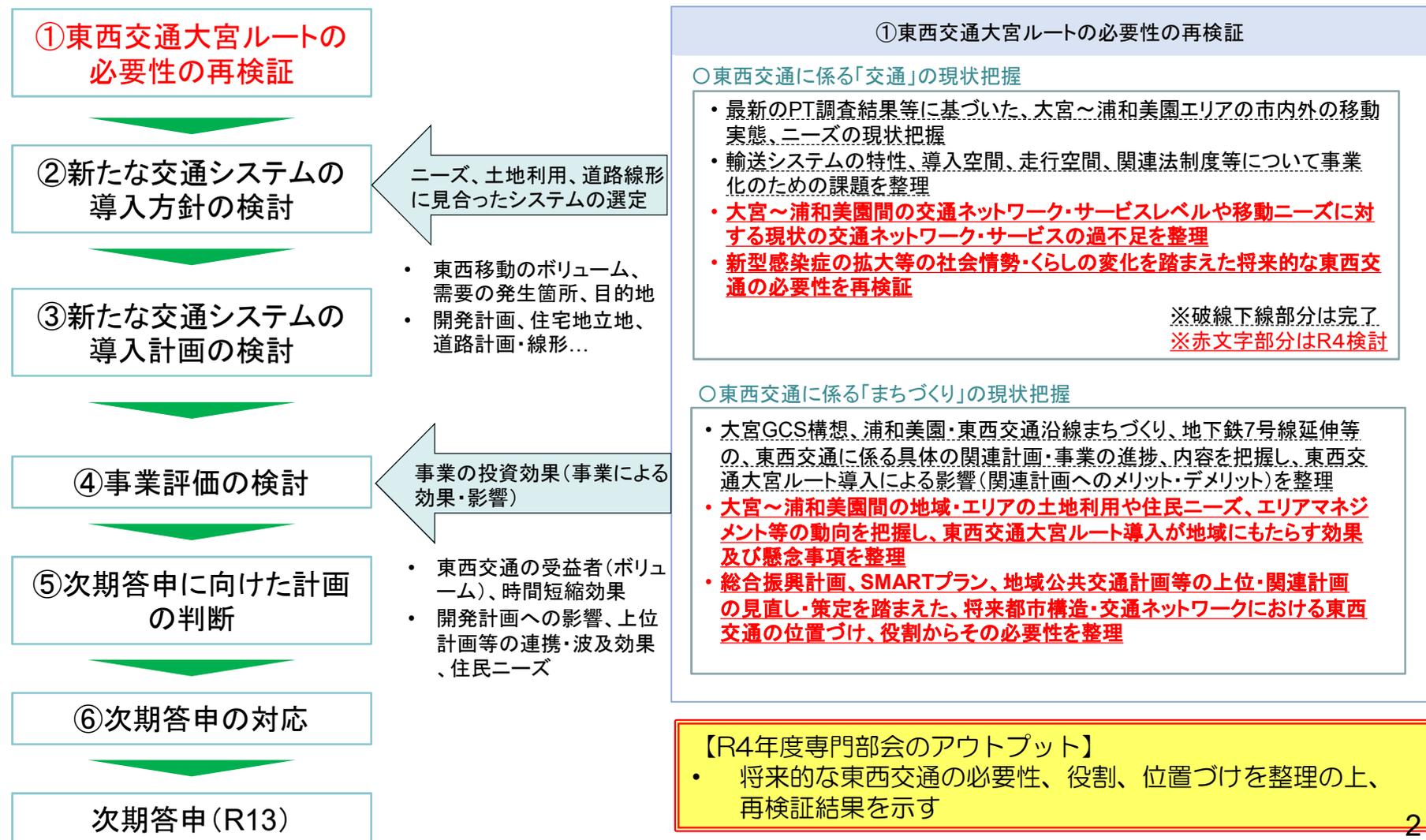
令和4年度 さいたま市地域公共交通協議会  
第1回東西交通専門部会資料

# 令和4年度専門部会の協議内容

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

# 令和4年度専門部会の協議内容

- 本年度の専門部会では、次期答申に向けた検討ステップ①東西交通大宮ルートの一必要性的再検証結果を取りまとめることとする。それにあたっては、過年度の部会の中で意見の多かった以下の視点を重点的に検討する。
  - ✓ 現状の大宮～浦和美園間の移動ニーズと交通サービスの検証
  - ✓ 社会情勢を踏まえた将来的な必要性的検証
  - ✓ 関連計画・開発・土地利用を踏まえた東西交通大宮ルート導入による地域への影響・効果
- とりまとめの結果は、今後の検討ステップ②④の土台となるものである。



## 令和4年度専門部会の協議内容

### 協議内容①：

移動ニーズを踏まえた新たな交通サービス導入の必要性の検証

⇒公共交通利用者数の前提となる人口（居住）分布、移動ニーズと現況の公共交通サービスの状況から、新たな交通サービスの導入が必要となる条件を検討

### 協議内容②：社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検証

⇒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等、将来的な東西交通の持つべき役割・必要性に係るトピックの整理

### 協議内容③：東西交通大宮ルート導入による地域への効果の整理

⇒4ルート案の費用便益分析における導入効果を図る視点・指標等の共有

⇒先進事例の調査から、将来の開発・土地利用、関連計画・事業等の前提条件が相互に与える影響・効果を具体化し整理



- 本年度までの専門部会を踏まえ、将来的な東西交通の必要性、役割、位置づけを整理

## 協議内容①： 移動ニーズを踏まえた新たな交通サービス導入の必要性の検証

### 課題：

- 大宮～浦和美園エリアでは、広域的な通勤や私事目的の移動ニーズが見られ、将来的にも、通勤・通学における公共交通への需要を支え、自動車での移動しかできない高齢者等へ適切な移動手段を提供する必要性は高まるものと想定
- 大宮～浦和美園エリアの人口分布、沿線住民のニーズ等を踏まえ、路線バスのネットワークが形成され、サービスが提供されている
- 現状の公共交通サービスでは対応できていない住民ニーズ、将来的な交通弱者の増加等、顕在的・潜在的な問題に対応する適切な形態・水準で、新たな東西交通を選択することが重要となる
- 地下鉄7号線の延伸等、沿線エリアも含めた公共交通のネットワークの将来の見込みも踏まえて、新たな交通サービスの必要性を考えることも重要となる

**論点：**ルート沿線エリアの移動ニーズに対して、新たな交通サービスを導入する必要性はあるか。導入するのであれば、公共交通への転換も含めて、どの程度（ボリューム）、どのようなニーズ（方面、時間帯、サービス水準）があるべきなのか

# 協議内容①： 移動ニーズを踏まえた新たな交通サービス導入の必要性の検証

- ✓ 公共交通利用者数の前提となる人口（居住）分布、移動ニーズと現況の公共交通サービスの状況から、新たな交通サービスの導入が必要となる条件を検討する
  - ⇒ 新たな交通サービスが本当に必要となる状況であるか？
  - ⇒ 導入するのであればどのような目的、ニーズを満たす必要があるか？
  - ⇒ 新たな交通サービス導入にはどの程度の規模の移動需要が必要となるか？

- ✓ 大宮、さいたま新都心、浦和美園駅から市内・東京方面に向かう移動量、分布の比較
- ✓ 通勤・通学移動からみたピーク時の移動量 …等

現状の公共交通の課題

- ✓ 輸送ボリューム？
- ✓ 定時性？速達性？
- ✓ ニーズの不足？

⇒ 新たな交通が必要となる条件とは

- ✓ 主要バス系統の運行頻度
- ✓ 人口集中エリアの路線バスの方面 …等

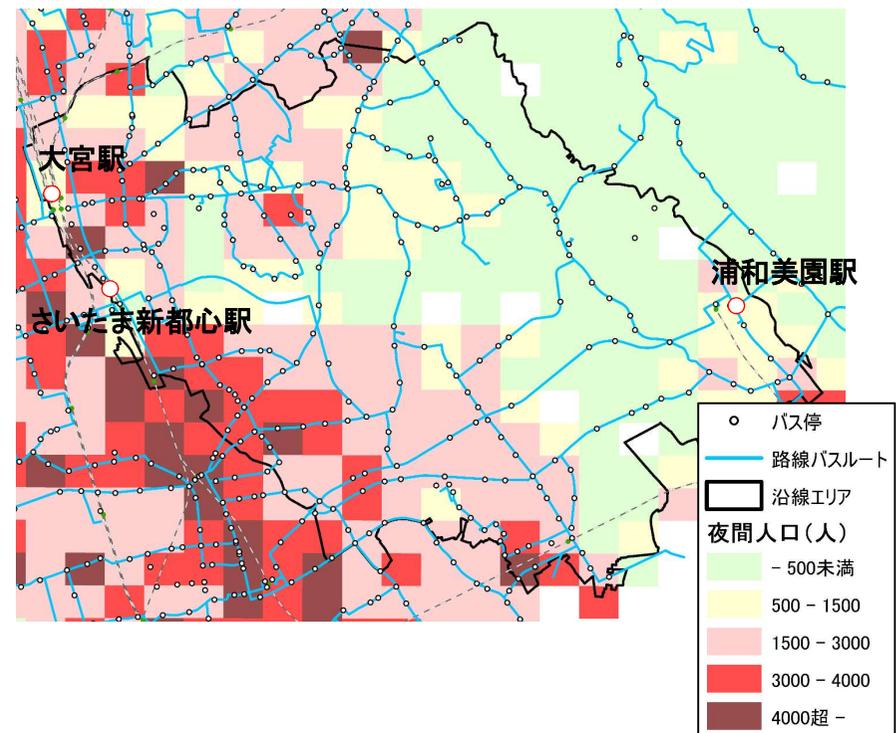
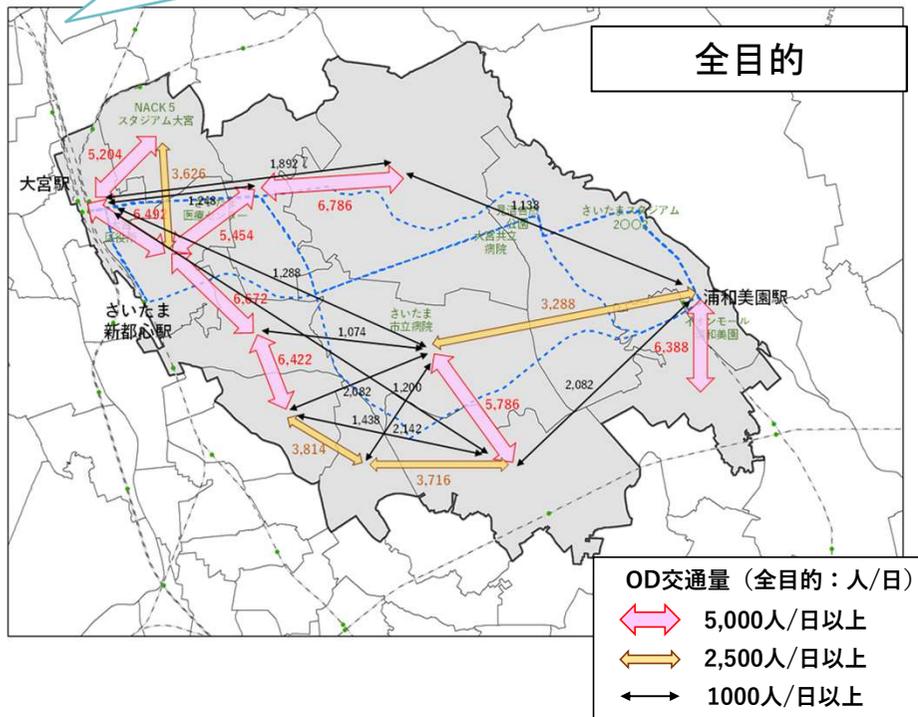


図 ルート沿線エリア間のOD交通量（全目的：H30（2018年））

図 ルート沿線の路線バスネットワーク

## 協議内容②: 社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検証

### 課題：

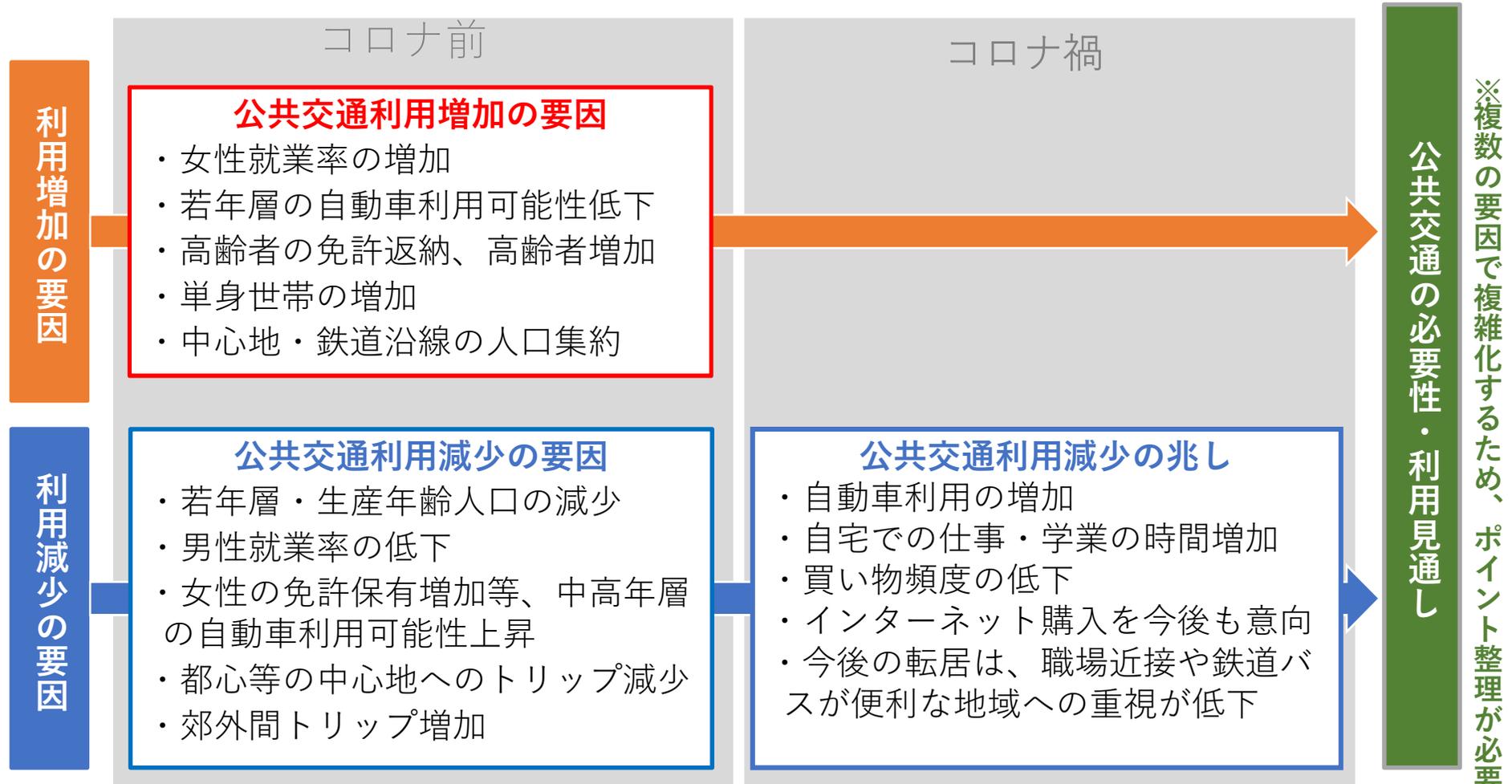
- 近年の新型感染症拡大の影響や、ライフスタイルの変化により、公共交通利用の低下や多様な移動ニーズに対応した移動手段の提供等、公共交通を取り巻く環境は変化
- 2050年カーボンニュートラルの国の政策目標からも、一度に多くの人を運ぶことが出来る輸送手段として、公共交通にもCO<sub>2</sub>の排出削減の一助となることが引き続き期待され、公共交通の役割を改めて見直すことが求められている

論点：現在及び将来のくらしや移動の状況・変化を踏まえて、移動ニーズに対して東西交通の必要性・役割はあるのか、特に着目すべきポイントとは

## 協議内容②: 社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検証

- ✓ 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等の将来の公共交通ニーズを見据える上で重要なトピックを整理し、新たな公共交通の必要性、利用の見通しを検証する

### ○公共交通を取り巻く利用増減要因のイメージ



出典: ポストコロナの公共交通のあり方検討会 (運輸総合研究所) 資料から整理

# 協議内容②: 社会情勢を踏まえた将来的な必要性の検証

## ○カーボンニュートラルに向けた公共交通の役割

- ✓ 国土交通省においても、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、CO2総排出量の約5割を占める運輸部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進の他、引き続き公共交通の利用促進が、脱炭素化等を推進するものと示している。

### 運輸部門

#### 次世代自動車の普及促進

○ ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車について、トラック・バス・タクシー事業用車両の導入支援等

	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	産種ラインナップが充実し、競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達(支援の最終段階)
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

#### 公共交通の利用促進

- LRT・BRTの導入促進
- 新型輸送サービス等の多様な輸送資源の活用 等

#### グリーン物流の推進

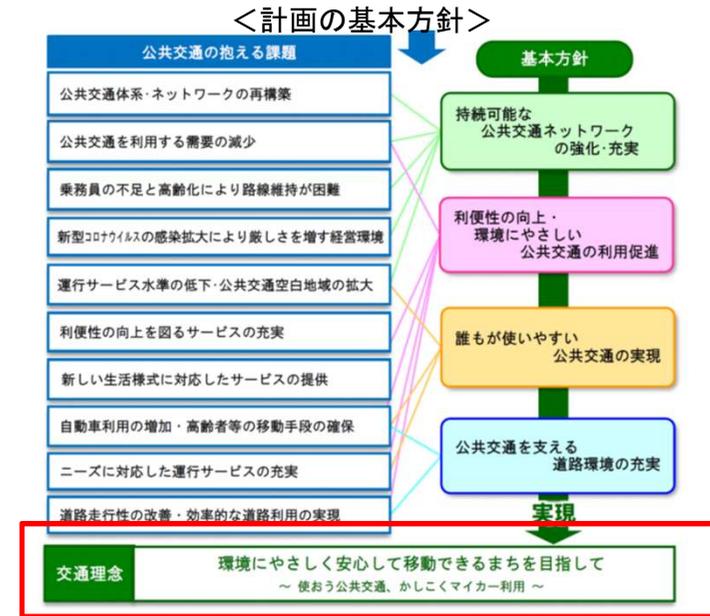
- トラック輸送の効率化
- 共同輸配送の推進
- モーダルシフトの推進 等



出典: 2050年カーボンニュートラルに向けた 国土交通省の取組について (国土交通省)

## ○公共交通計画における環境の視点 (北九州市の例)

- ✓ 北九州市では、地域公共交通計画を環境首都総合交通戦略」として策定している (令和4年3月)
- ✓ 計画の理念に「環境」を明確に打ち出した上で、計画目標においても環境に係る指標が具体的に位置付けられる



出典: 北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画) 8

## 協議内容③:東西交通大宮ルート導入による地域への効果の整理

### 課題:

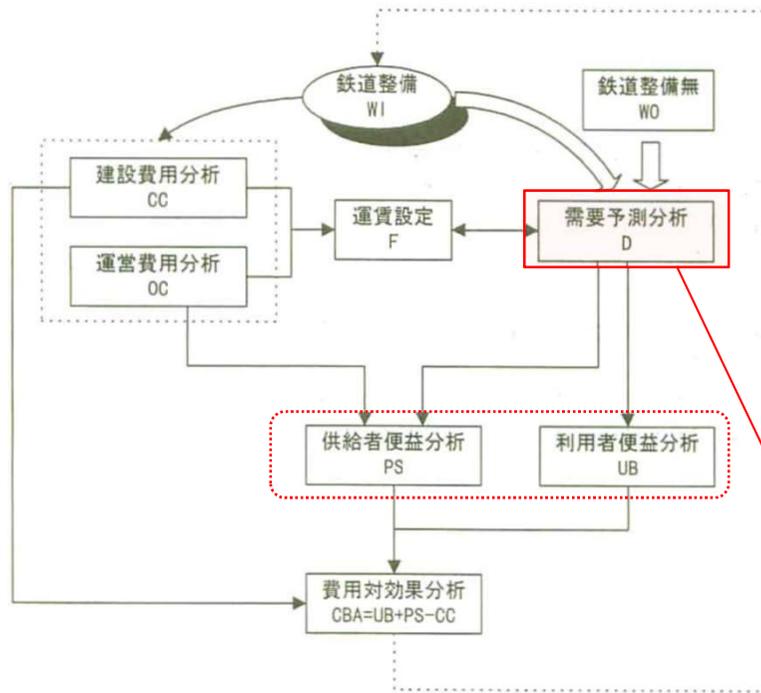
- 198号答申提案時においてはLRTの整備を想定し、鉄道プロジェクトの評価マニュアルに基づき、効果検証、需要予測、費用便益分析を実施
- 答申時のルート沿線エリアを取り巻く環境や開発計画等、プロジェクト評価の前提条件は変化しており、導入形態も含め、事業評価の視点、内容を整理した上で、評価方法・手法を検討していく必要がある

論点:東西交通の導入に向けた整備計画、費用便益分析において、導入エリアへの影響・効果はどのようなものに着目すべきか、重点的な議論が必要か



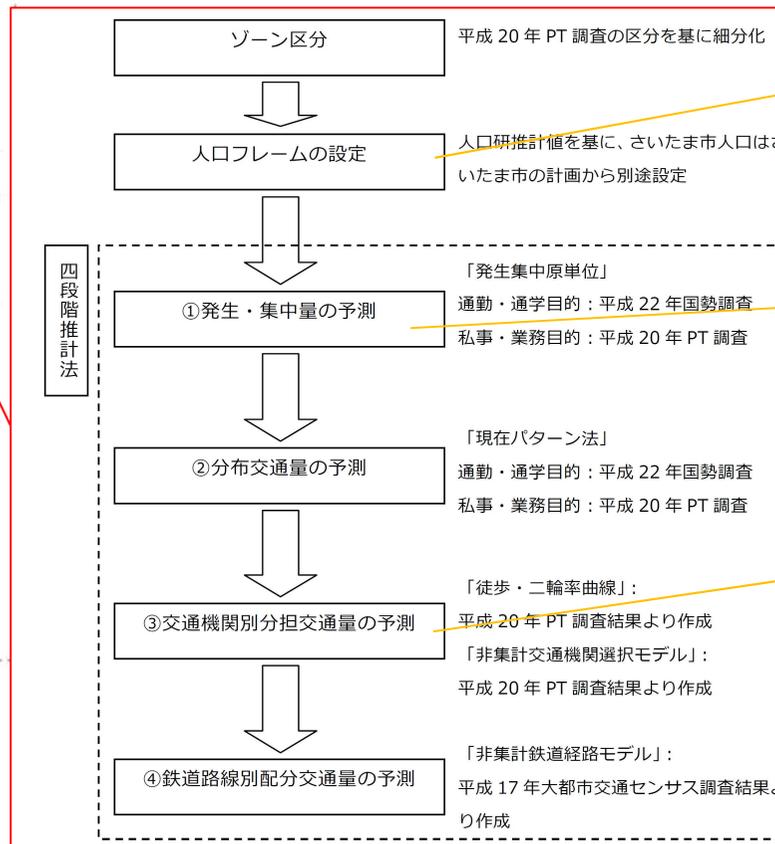
# 協議内容③: 東西交通大宮ルート導入による地域への効果の整理

＜費用便益分析のフロー＞



出典: 鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル  
(運輸経済研究センター)

＜需要予測のフロー＞



出典: 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012  
(国土交通省鉄道局)

今回整理する  
前提条件

開発計画等による  
人口の変化 …等

年齢階層、目的施設  
立地の変化 …等

将来交通ネットワ  
ーク(地下7)の  
変化 …等

# 協議内容③: 東西交通大宮ルート導入による地域への効果の整理

- ✓ 事業化にあたっては、地域を含む関係主体との合意が必要であるため、先進事例を参考に研究を行う。
- ✓ 宇都宮市のLRT計画は、主体間でのLRTに係る賛否が分かれ、整備の多動性についての議論が長期化し、検討の本格化から2022年3月開業を目指した着工までに25年程度の時間を要した

## ＜宇都宮市LRT導入をめぐる関係主体間相互期待表＞

誰が	市	市議会	県	市民賛成グループ	県議会反対グループ	市民一般	中心商店街	地元企業労組	鉄道事業者	バス事業者	地元大学	地元マスコミ
市		LRTの財源確保	LRTの財源確保	一般への広がり		LRTの理念の理解	計画への理解	橋建設が渋滞解消に繋がらないことの理解		交通再編へ参画	解析・学会発表	冷静な報道
市議会	駅東西連絡		市街地開発組合の剰余金のLRTへの転用、自動車のためのインフラ投資の抑制		LRTの外部効果の考慮、市街地開発組合の剰余金の使途に関する法的事実の理解共有	LRTの外部効果の理解					情報提供	
県	主導性発揮、初期コスト以外の全コストの負担			活発化	政治化しない	最終判断	活性化	橋建設が渋滞解消に繋がらないことの理解	LRTと鉄道との接続			冷静な報道
市民賛成グループ	積極PR	政治家による公共交通ビジョンの提示	政治家による公共交通ビジョンの提示			理解増進	理解増進		LRTと鉄道との接続	LRTに乗り継ぐバス運営	需要・収支試算	市の論議の十分な伝達
県議会反対グループ	手続き的正統性確保、他案との比較検討、橋完成後へのLRT導入決定の先送り	他案との比較検討、橋完成後へのLRT導入決定の先送り	他案との比較検討、橋完成後へのLRT導入決定の先送り	反対派を許さない雰囲気作りの見直し、あいまいな論議の明確化		住民投票が実施できる程度の判断能力		自主的な交通渋滞解消施策の実施			需要・収支試算、LRT導入の説得のための論議の教授	
市民一般												
中心商店街	交通規制の情報提供、税の有効活用、不当に高い固定資産税の見直し、祭りの助成、(LRTを建設するなら) LRT周辺での駐車場設置		内環状道路整備、(LRTを建設するなら) LRT周辺での駐車場設置									
地元企業労組	交通対策実施、LRT計画に関する情報の開示		橋の早期建設									LRT情報に関する情報の伝達
鉄道事業者	公共交通見直し、ユニバーサルデザインの街づくりや沿線都市魅力向上の協力		隣情団体にならない、ユニバーサルデザインの街づくりや沿線都市魅力向上の協力、自社の周辺事業(建設)への協力				地域通貨等の一体的割引制度					
バス事業者	LRTとバスとの連携		公共交通支援									
地元大学	市長による導入の決断、LRT計画に関する情報の開示		積極推進、代替案としての橋建設費用の正当な評価		道路建設費と比べてLRTが割安であることへの理解	LRTが何であるかの理解、LRTの外部効果の理解	中心市街地活性化によるメリットの認識	社長主導のマイカー通勤抑制、橋建設が渋滞解消に繋がらないことの理解	LRTと鉄道との接続	LRT導入はビジネスチャンスであることの認識		
地元マスコミ											データ提供	

出典: 地方中核都市へのLRT導入をめぐる都市交通問題の構造化—宇都宮市を事例とした調査分析 (加藤浩徳 他、社会技術研究論文集:2009.5)