令和6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7年2月3日（月）14時00分～16時00分

□場所：浦和コミュニティセンター10階 第14会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 東西1 協議資料

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。令和6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開会いたします。
- ・ 本日の資料について、確認します。

(配布資料の確認)

- ・ これより議事に移りたいと存じます。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、部会長が議長となることとなっておりますので、大沢部会長に会議の進行をお願いしたいと存じます。大沢部会長、宜しくお願いいたします。

【大沢部会長】

- ・ 東西交通専門部会設置規定により、議長を務めさせていただきます。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いたします。本日は、14名中11名の出席でございます。したがって、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本日の会議は成立することをご報告いたします。

【大沢部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立いたしました。
- ・ 次に、会議録の署名委員を決めたいと存じますが、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、私から指名させていただきます。

- ・ 今回の署名につきましては、埼玉高速鉄道株式会社の島田委員、市民委員の高田委員、以上お二人にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(署名委員の指名について了承)

【大沢部会長】

- ・ 島田委員、高田委員には、後日事務局が議事録を作成の上、お持ちいたしますので、ご署名をよろしくお願いいたします。
- ・ 続きまして、本日の会議の公開についてお諮りしたいと思います。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺います。

【事務局】

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する議事はございません。

【大沢部会長】

- ・ 事務局より、本日は非公開事項に該当する議事がないとのことでしたので、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。事務局は、傍聴者について報告をお願いいたします。

【事務局】

- ・ 本日は1名の傍聴者がいらっしゃいますので、傍聴者が入場するまで、しばらくお待ちください。

(傍聴者入場)

【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。先ほど、事務局よりお配りいたしました「傍聴要領」をお読みになり、遵守して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こともありますので、よろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 前回の振り返りと今回の論点

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事に移りたいと思います。
- ・ 議事（1）前回の振り返りと今回の論点について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

東西 1 協議資料「前回の振り返りと今回の論点」の説明

【大沢部会長】

- ・ 前回の専門部会の振り返りと今回の論点についてご説明いただきました。ご意見・ご質問はございますか。

【戸村委員】

- ・ P3 に地下鉄 7 号線の整備の進捗状況、これからどうなるのか、途中駅等、分かるところを教えてください。

【事務局】

- ・ P9 にも記載しておりますが、現在の状況としては、令和 6 年 1 月に 埼玉高速鉄道及び鉄道運輸機構へ技術支援要請を行い、 県、市を含めた 4 社で事業化に向けた計画内容の深度化を進めています。
- ・ また、中間駅周辺まちづくりは、当初想定したまちづくりの規模を拡大していくことで需要創出に取り組んでいる状況です。

【戸村委員】

- ・ 地元ではうまくいかないのではという懸念もありますが、事業の採算性も踏まえて進みそうかどうか、教えてください。

【事務局】

- ・ 着々と進めている状況です。

【大沢部会長】

- ・ 地下鉄 7 号線延伸は交通政策審議会にも位置づけがあります。中間駅は埼玉スタジアム周辺ともう 1 駅の計 2 駅程度で構想が進められています。

(2) 検討ステップの移行条件について

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事（2）へ進めさせていただきます。（2）協議事項について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

東西 1 協議資料「検討ステップの移行条件について」の説明

【大沢部会長】

- ・ ご説明のありました内容についてご質問・ご意見はございますか。

【小幡委員】

- ・ P10 に記載の概算費用は H26 年度に試算ということですが、どの程度変わる見込みでしょうか。また、運営していくにあたって、累積赤字の解消までにどの程度の期間を想定しているか教えてください。

【事務局】

- ・ 概算費用には、工事費・用地費・車両購入費等が含まれていますが、都市計画道路は道路事業で別途整備のため費用には含めていません。
- ・ 既存の都市計画道路をさらに拡張する必要がある場合には、費用が上積みになります。工事費は検討当時と比べて 1.3 倍程度になっている状況と認識しているがこれから精査していく必要があります。
- ・ 償却期間は基本的には 30 年を考えている。ただし何が償却対象かは上下分離方式等の事業方式も踏まえて今後検討していく必要があります。

【高田委員】

- ・ 2 点質問があります。1 点目、P12 の「整備済み」の延長は、既に都市計画道路として整備されているという認識でよいか教えてください。
- ・ 2 点目、P10 の概算費用にはルート上の駅前広場やターミナルの改修費は含まれているのでしょうか。

【事務局】

- ・ 1 点目はご認識通りです。2 点目については、含まれておりません。

【松本委員】

- ・ 4 つのルートについて、可能であれば時間をかけずに整備できるルートにしないといけないと思います。人口は増えてはいますが、財源、収入を考えると不安要素が多いと思います。
- ・ 時機を逸すると先が見えない状況に陥るので、効率的にルートを考えるためにはどうすればよいか一つの課題と認識しています。
- ・ さいたま市として、用途地域の見直しで新たな街をつくるなど、そういった全体の計画の中で検討すべきではないでしょうか。
- ・ さいたま市の総合振興計画の見直しをしたところですが、本事業はどういった関わりになるのかお聞きしたいです。組織的なことも含めて、いろんな部署が関わらないと、なかなか見通しが見えてこないと思うので、思い切ってプロジェクトチームを立ち上げるなど、検討を急ぐ必要があるのではないかと考えます。

【大沢部会長】

- ・ 大きく3点のご指摘を頂きました。1点目は、現実的に時間かからないルートを検討すべきではないか、2点目は、総合計画において東西交通大宮ルートはどのような位置づけか、3点目は、事業の推進体制はどうなっているかということですが、事務局いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ 1点目については、速達性や輸送力のこういったところが求められているのかといったあたりを整理しながら、さいたま市としてまずできることを見せていく必要があると考えています。
- ・ 2点目については、総合振興計画においても地域公共交通ネットワーク上重要なルートと認識しており、各種計画との整合するかたちで進めていく必要があると認識しています。
- ・ 3点目については、関係部署を巻き込みながら進めていきたいと考えています。

【松本委員】

- ・ 大宮駅140周年にあたり、JRも交流拠点として大宮を位置付けて拠点強化を目指しています。また新都心への市役所移転後にはイベント・交流も盛んになると思われ、市民の皆さんが利用しやすいような交通アクセスを取るためには、さらに検討の余地があると思いますので、方向付けができるような形を作っていただきたいです。

【原田オブザーバー】

- ・ ルートが4案示されているが、事業費だけではなく、人口が集中しているエリアを通過しているか、といったことやルートに応じた特性があると思いますが、そういった、メリット・デメリットの比較はしているのでしょうか。

【事務局】

- ・ 平成26年度に事業費等を算出した際に検討されていますが、ルートごとにメリット・デメリットはあります。速達性に優れるルートもあれば、需要が見込まれるルートや、核都市幹線道路の整備と合わせて整備が可能なルートなど、特性がそれぞれ考えられます。現時点では、4ルートの中でどれが良いかといった絞り込みまでは行っていません。

【大沢部会長】

- ・ 先ほど議論になったように、手っ取り早くできるという視点も必要。まずは何をすべきなのか、整理できると良い。事業の効率性も重要である。またB/Cのコスト(C)だけの議論ではなくベネフィット(B)も重要。
- ・ また、市民にとっての幸せ、健幸につながるかという視点も大切になると思うのでそういったことも含めて検討していただきたいです。
- ・ 前提条件については、共通の認識を持つために、毎回、参考資料等でわかるようにしていただけると良いと思います。

【鈴木委員】

- ・ 現行のバスルートはルート4を運行しています。1日約1.6万人の利用がある状況ですので、仮にルート4にLRTを通せば、それくらいの人数は乗るだろうとは思いますが、他のルートについては、現状交通機関はないですから、新しい流れをつくることとなります。
- ・ ルート1は、距離は短いですが需要があるのか、また、ルート2は既存道路空間を活用できますが最適ルートといえるのか、といった議論が必要になると思います。
- ・ 今後、バスの利便性を高める施策を打った時によくなるのはルート4になるので、バスの需要が増えた際に、BRT/LRTにするという議論になったときに、1～4のどれにするかという、移行段階でルートは決めないといけないと思います。
- ・ なお、ルート4はLRT化しようとする、ほぼすべての区間の道路改良・拡幅が必要になるので、大変だろうと考えています。

【事務局】

- ・ 本事業の目的として、大宮・新都心・浦和美園間の速達性・定時性を高めていくことが求められると考えています。当然、ルートを決めていく議論も必要になると認識していますが、まずは、今できることとして既存のバス路線の強化を検討していきたいと考えています。

【大沢部会長】

- ・ 台湾の高雄市のように、新交通を導入するまでに時間がかかるということから、ずっと路線バスを走らせて着実に需要を確保し、需要が確保できるという点も踏まえてLRTに転換したというステップを踏んだ事例もあります。
- ・ ルート4以外にするにしても、ちゃんとそこにニーズがあるのかということと事前に準備する必要があると思います。
- ・ 例えば、ルートが決まったのであれば、そこでちゃんと公共交通を走らせて需要喚起し、その後交通モードを転換するという流れが必要ではないかと思いますので、ルート決めの際は、将来のステップアップのことも踏まえながら検討していただければと思います。

(3) 短・中期施策検討にあたっての現状と課題

【大沢部会長】

- ・ それでは、議事(3)へ進めさせていただきます。事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

東西1 協議資料「短・中期施策検討にあたっての現状と課題」の説明

【大沢部会長】

- ・ ご説明のありました内容についてご質問・ご意見はございますか。

【原田オブザーバー】

- ・ 短期・中期・短期の費用項目を明示されているが、次に取り組むのは4つのルート案に対して費用を試算するようなことなののでしょうか。
- ・ ルートを決めることが最終的に必要だと思いますがいかがでしょうか。

【事務局】

- ・ ルート選定と短・中期施策は切り分けて考えています。将来的には4つのルート案の中から検討していきますが、現在の東西交通の利便性を高めることを考え施策を検討していました。今後は、費用対効果を踏まえてどういった事業を具体化していくか検討していきたいと考えています。
- ・ 4つのルート案は、H26 に答申に向けて概略で算出したルートであり、決定している訳ではありません。交通政策審議会の答申においても、収支採算性に課題があると御指摘をいただいているので、まずは既存路線を強化することで採算性の向上を図った上で、ルートを絞り込んでいきたいと思っています。

【原田オブザーバー】

- ・ P24～26 のような施策を実施する対象は必ずしもルート4ではなく、全域的に実施するというのでしょうか。

【事務局】

- ・ 短中期施策は4つのルート案において全面的に実施するというものではありません。
- ・ まずは、大宮・浦和美園間で既に路線バスが運行している路線を対象に施策を講じ、都心と副都心の円滑性を高めていきたいと考えている。

【鈴木委員】

- ・ 当社の中でも本数・利用者ともに、最も多い路線です。こちらの区間では、1.6万人／日の利用者がありますが、駅までの通勤移動に加えて、駅から高校等の沿線施設への移動もあり、上下ともお客様が多い路線です。
- ・ 所要時間で見る通り、下りより上りの方が、時間がかかる状況で、どこで時間を要しているかという点、産業道路から大宮駅までの区間や、さぎ山記念公園や浦和東高校の周辺も様々な交通が集中し混雑している。
- ・ 路線沿線には、浦和東高校、浦和学院高校、大宮開成高校といった学校が立地しており、朝の大宮駅の下り方向のバス乗り場の混雑が激しく、歩行者にもご迷惑をおかけしている状況です。当社としても誘導員を派遣して対応に当たっていますが、再来年になると浦和学院の中学ができるので、さらに需要が増える見込みです。
- ・ 当該路線は、徐々に沿線人口も減っていく路線で以前は特段問題もなく運行していたが、浦和美園地区の開発以降、道路の混雑が増え、インフラの問題が浮き彫りになってきたと考えています。

- ・ 資料にあるようなバスベイ・右折レーンがあると走りやすくなってありがたいですが、運転者不足の問題が深刻であり、施策実施による需要増に対応できるだけの供給強化が重大であると認識しています。
- ・ 供給強化のためには、運転手を増やして運行本数を増やすか、速達性を高めて通常 45 分かかるところを 35 分で行けるようすることで、結果的に運行本数を増やすこと、さらに、連節バス等車両を大きくして一度に運べる人数を増やすことも考えられます。
- ・ このように道路整備とバスの供給力強化によってお客さんを運べるようにするというのが重要であり、提示されている施策案を進めていくことについては事業者としてもありがたく感じています。

【大沢部会長】

- ・ インフラ不足がまず課題であり、何をするにもインフラの整備は課題であります。
- ・ また、需要があるから供給が増やせるかというのも問題であり、連節バスの導入も手ではある一方で、各交差点を曲がれるのかという問題もあるので、車両軌跡のチェックは必要になると思います。
- ・ バス停については、すべてを官で何とかするのは大変であるため、沿線の商業施設や空き地の有効活用等、民地側とも協力しながら、ちょっとした工夫で改善が図れるとよいと思います。

【高田委員】

- ・ 施策がハード対策に寄っていますが、ソフト施策も重要ではないかと思います。
- ・ 浦和～自宅までバスを利用していますが、雨の日の朝には、キス・アンド・ライドの車両のせいでバスがロータリーに入れないことがあります。これには、自家用車の送り迎えができるような家庭環境にある人が多いということだと思います。
- ・ ここにいるメンバーだけでは難しいと思うが、こうした問題に対処しつつ、バスの円滑化施策にも拡大していくことで潜在的なニーズを掘り起こせるのではないかと思います。全国に先駆けた取り組みを進めていくことも大事である。

【大沢部会長】

- ・ バス単体ではなく総合的なマネジメントが重要であるという御指摘でした。
- ・ ピークの差をマネジメントしていくことなども非常に重要な視点です。
- ・ 地域公共交通協議会でも過去にモビリティマネジメントの話が議題に上がっていたと思いますので、地域公共交通協議会のほうにも報告し、トータルで考えていければと思います。
- ・ まずは官でできることを中心にということだが、民の協力ももらいながら一歩ずつ進めていただきたい。また「維持」の視点も重要なので、そういった点も踏まえて、コツコツと進めていただきたい。

【大沢部会長】

- ・ 本日の議事につきましては、すべて終了致しました。皆様のご協力をいただいたと同時に、多様な観点からご意見いただきました。
- ・ 進行を事務局へお返しいたします。

3. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は、活発なご議論をいただきありがとうございました。
- ・ 次回、令和7年度第1回東西交通専門部会は、日程が決まり次第、ご案内させていただきますので、宜しくお願いいたします。
- ・ これを持ちまして、令和6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いたします。本日はありがとうございました。

以上