

令和7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8年1月21日（水）14時00分～15時45分

□場所：さいたま市役所本庁舎 別館2階 第6委員会室

□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7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程により、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8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、国際興業株式会社の鈴木委員、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】

- ・ 鈴木委員、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3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。

(意見なし)

(2) ルート検討における前提条件等について

【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「ルート検討における前提条件等について」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。

【鈴木委員】

- ・ ルート検討をしていたのは平成 26、27 年度ということですが、その当時は核都市広域幹線道路については、北ルート・南ルートともに都市計画としてはまだ確定していない状況だったと認識しています。
- ・ 現状では北側ルート・南側ルートの検討が進められている段階だと思いますが、依然としてどちらに決まったという状況ではありません。そうした中で、LRT はこのルートでいくといった方針が固まっていない状態で今回の検討を進めることが適切なのかど

うか、疑問に感じています。

【事務局】

- ・ 検討当時は、核都市広域幹線道路のルート情報が決まっていなかったため、想定に基づいてルートを検討していました。当時は高架下を通す案もありましたが、現在は新たに側道が整備される方向性であり、LRT の空間をどのように確保するかを改めて検討する必要があります。
- ・ ルートが確定していない中での検討は難しい面がありますが、当時のモデルルート案には停留所位置の想定が示されています。核都市広域幹線道路の想定ルートは市街化調整区域が多く、停留所を多く設けない前提で検討していた経緯があります。

【原田オブザーバー】

- ・ 資料 19 ページの比較表はルート選定の重要な基準となるため、より精度を高める必要があると考えています。物価高騰や労務費上昇により、平成 26 年当時の単価で算出された事業費は現状に合わず、見直しが必要だと認識しています。宇都宮 LRT の西側延伸計画では事業費が当初の 1.8 倍に増加しており、今回の延長規模を踏まえると、概算事業費の再検討が不可欠だと考えています。
- ・ 地下鉄 7 号線延伸の議論が進んでおり、需要予測にも影響する可能性があるため、前提条件の更新が必要です。将来の都市計画決定・事業認可を見据え、より現実的な費用の試算を行うべきだと考えます。
- ・ また、費用便益比 (B/C) と概算事業費、ランニングコストの関係が分かりにくいいため、イニシャルコストとランニングコストの算出方法について説明を求めます。

【事務局】

- ・ 費用便益比 (B/C) は時間短縮効果などの便益を含めて算出しており、案 2 が最も高い値となっています。
- ・ 事業採算性については、ランニングコストとして、運行費が経費を上回ることができるかということと、イニシャルコストとして、30 年で黒字転換できるかという点で検討しています。
- ・ 事業費は物価上昇や労務費増加により、平成 26 年当時の単価では現状に合わず、今後精査が必要です。資料の金額には道路拡幅費用が含まれておらず、例えばルート 2 案では第 2 産業道路の拡幅費が追加されるため、B/C は低下する見込みです。
- ・ 現段階では課題が多く、まずは第 1 段階で実施可能な施策を進めつつ、事業費やルート選定の精度を高めていく必要があると考えています。
- ・ 工事費は年々単価が変動するため、事業費算出のタイミングも重要であり、一定の熟度を待って再算出する必要があると認識しています。
- ・ また、御指摘のとおり、地下鉄 7 号線延伸は当時の試算に含まれておらず、延伸が実

現した場合は需要予測が大きく変わる可能性があります。

- ・ 他の大規模事業の進捗や人口動態の変化を踏まえ、適切なタイミングで需要予測をやり直す必要があると考えています。

【高田委員】

- ・ 並行して進む他プロジェクトも含めて検討する必要があると考えています。
- ・ 周辺環境や関連事業の動向が大きく変化しているため、それらを踏まえないと、利便性向上の一方で新たな課題が生じる可能性があります。
- ・ 本線区間を改善しても、接続部分に課題が残れば全体の利便性が損なわれるため、広域的な視点での検討が必要であると思います。

【松本委員】

- ・ さいたま市は人口増加やまちづくりが進んでいる一方、大宮地区では道路整備が遅れており、ルート計画の具体性に影響するのではないかと懸念しています。産業道路の整備にも長い時間がかかっており、道路行政の進捗に地域差があると感じています。道路はまちづくりの基盤であるため、国や県への働きかけも含め、並行して取り組む必要があると考えています。
- ・ 市街化調整区域を含む新ルート案については、用途地域の見直しなども含め、まちづくりの視点から積極的に検討すべきと考えています。
- ・ 大きな事業であることから関係者の調整が重要であり、市職員には引き続き丁寧な調整を期待しています。
- ・ 物価高騰などの課題はあるものの、前向きに取り組むことで、さいたま市はさらに発展できると考えており、積極的な対応を求めます。
- ・

【大沢部会長】

- ・ 引き続き推進体制について御意見をいただきました。それから LRT なのか BRT なのかというシステムの検討においても道路基盤のあり方ですので、引き続きご検討よろしくお願いたします。

【戸村委員】

- ・ 19 ページの事業採算性や概算事業費が気になっており、費用便益比 (B/C) でルート 2 案が 1.98 と高い値になっている理由として「時間短縮効果」が挙げられていたが、具体的にどのような点で時間短縮が生じるのか説明を求めます。

【事務局】

- ・ 費用便益比 (B/C) は、時間短縮便益、費用節減便益、乗り換え利便性向上、環境改善

など複数の便益項目を総合して算出しています。ルート 2 案は特に時間短縮便益が大きく算出されており、これが B/C が高い主な要因となっています。第 2 産業道路沿いを通るルートであるため、沿線利用者を多く取り込め、大宮方面への移動時間短縮効果が大きいと考えられます。

【田中オブザーバー】

- ・ 本日の議論でルート案や費用便益比が具体化してきた点は評価していますが、大宮駅の起点整備が未定であることに強い懸念を持っています。交通拠点として必要な幅員や空間が確保できるか不透明であり、基準を明確にしないと方針が変わり続ける恐れがあると考えます。
- ・ 近年は工事費の変動が大きく、10 年前の単価はそのまま使えないため、検討の軸を明確にする必要があります。大宮駅、大宮公園、新都心、アリーナなど、人が集まる拠点を戦略的に結ぶ交通として、将来の都市像を踏まえた検討を進めていくべきと考えます。

【大沢部会長】

- ・ モビリティを戦略的にどう位置づけるかは重要であり、東西交通の必要性や都市のあり方を多角的に検討していく必要があります。
- ・ 大宮駅周辺の拠点整備は交通システム全体の成否に関わる重要な要素であり、海外でも起点整備不足により新モビリティが失敗した例もあります。いただいた意見を重要な示唆として受け止め、今後の検討を進めてください。

【原田オブザーバー】

- ・ ルート選定にあたり、他都市の公共交通の取り組みを参考にしたのか伺いたい。最終的に 1 ルートへ絞る段階が最も重要であり、宇都宮市では沿線人口の増加や地価上昇など、投資効果が見込まれる事例がある。他自治体の事例を参考にすることで、より客観的な検討が可能になると考えている。

【事務局】

- ・ 現在の 4 ルート案は平成 26 年度の検討結果であり、当時は 20 案程度から基本的な考え方に基づき 4 案に絞った経緯があります。
- ・ 他都市の事例も参考にしていますが、最終的には本市の道路状況や考え方に基づいてルートを選定してきました。
- ・ 今回の資料は、選定経緯を振り返り議論の出発点を共有するために提示しています。今後、どのルートが適切か、新しいモビリティをどう選択するかを検討する必要があります。大宮と東側を結ぶ地域には地形的な制約があり、幹線道路の活用方法が課題になっ

ていますので、人口減少の中で需要をどう確保し、議論をどう転換していくのかということも含めて検討していきたいと考えています。

【田中オブザーバー】

- ・ 4案を同時に検討すると議論が進みにくくなる可能性があると思います。ある程度絞り込み、1案を軸に方針を固めながら意見を集める進め方も有効と考えているのでご検討いただきたい。

(3) 短・中期施策の実現に向けて

【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・中期施策の実現に向けて」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。

【鈴木委員】

- ・ バス利用環境の向上が必要であると感じており、今回の説明を心強く受け止めています。大宮駅東口～浦和学院方面の路線は輸送量が非常に多い一方、道路環境が整っておらず、台数増で対応している状況です。この区間が改善されれば、輸送力や速達性の向上、担い手不足への対応につながり、利用環境を大きく改善できると考えています。
- ・ 大宮・さいたま新都心～浦和美園を直接結ぶ交通は少ないものの、沿線施設とJR駅を結ぶ需要は非常に大きいと認識しています。大宮～浦和学院間が30分程度で移動できれば、BRTに近い輸送サービスになると考えています。名古屋市のSRTのように、見た目をパッケージとして一体的に整備する方法も検討する価値があると考えています。
- ・ 単なる利便性向上として進めるのか、将来的なLRT化も見据えたパッケージとして進めるのか、方向性を検討してほしいと考えています。

【小幡委員】

- ・ 大宮駅前から浦和美園方面への短・中期ルート設定は良いアイデアだと感じています。さいたま市は起点側に人口や施設が集中し、先へ進むほど人口密度が低くなる特性があると認識しています。道路環境が広く整備されれば、大型バスの運行が可能となり、輸送効率が向上する可能性があると考えています。道路環境の整備を含め、施策の推進

に期待しています。

【高田委員】

- ・ 名古屋や東京の事例は、もともと道路幅が広く車線数が多いため取り組みやすい条件があると感じています。大宮駅前のように道路拡幅が難しい場所では、時間帯で車線を分けるなど運用面で工夫する方法もあると考えています。
- ・ 土木工事だけに頼らず、運用や情報化による工夫を試しながら進める方法も検討できると感じています。

【大沢部会長】

- ・ 名古屋は戦災復興で広い道路基盤が整備されており、施策を導入しやすい環境があります。東京 BRT は道路整備に 60～70 年を要し、オリンピックを契機に導入された経緯があります。いずれの事例も、長期間かけて整備された道路基盤が重要な要素になっていると思います。
- ・ 大宮は道路基盤が脆弱であり、同様の条件が揃っていないと認識していますので、やはり道路基盤の整備を進めることが重要ですので、引き続き推進していただくようお願いいたします。
- ・

【田中オブザーバー】

- ・ 短・中期の施策は必要だと考えています。さいたま市が成長する中では、さいたま市だけを考えるのではなく広い視点が必要だと感じています。そういう点では、モノレールのような速達性の高い交通手段も検討対象になると考えています。
- ・ また、自動運転が主流になる可能性を踏まえ、将来の交通手段の選択肢を検討する必要があると考えています。バス以外にも、場所を取らずに導入できる交通手段を検討する余地があると考えています。

【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。
- ・ 次回の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7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