

さいたま市議会 東西交通大宮ルート及び大宮駅機能高度化に

関する小委員会記録

平成29年 3月 4日(土)

開 議 (午前9時02分)

○鶴崎敏康小委員長 お時間になりましたので、ただいまよりさいたま市議会オープン委員会、東西交通大宮ルート及び大宮駅機能高度化に関する小委員会を開催いたします。

きょうは委員と職員にもきていただいております、大変すばらしい天気の日曜日でございますけれども、かなり多くの方たちにお集まりいただきましてありがとうございます。

初めに、私から一言御挨拶申し上げます。

きょうは荒川先生をお招きいたしまして、L R Tの講演をいただき、その後、各会派の代表者ということで各委員に参加していただきまして、またさらには市の執行部のほうから都市局の交通政策課からも職員がおいでになっております。

こうして、議会が外で開かれるということはまず余りないことなんですね。普通は議会というのは議事堂の中でやったり、議会専用の会議室、委員会室で行われるんですけども、そうしたときってほとんど傍聴者は数名なんです。

ところが、大切なことを審議するときというのはやはり多くの市民の方たちに議会を傍聴していただいたり、あるいはいろいろな意見を議員にお伝えいただけることが一番いいのですけれども、なかなか議会が遠い、あるいは行きにくい場所だということを私たちはよく聞いております。そうであるならば外に出ようということで、本日はこのような企画を実施させていただきました。

余りないケースでございますので、きょうは第二部としてご来場の皆様方からの御意見をたくさん拝聴して、そしてこちらに並ぶ小委員会の委員の皆様といろいろな意見を交換いただいて、皆さんとの交流を深めていく。みんなで進めよう、このまちをよくしていきたい、こういう趣旨で行いました。

それからまた議会というのは大体午前10時からいつも行われておりますが、きょうは10時からですと荒川先生の時間とこちらの委員の先生たちのお時間が余りにもつらいということで、9時からとさせていただきます。時間はそんなにはないのですけれども、密な時間を皆さんときょう一日過ごさせていただければと思っております。よろしく申し上げます。

それでは、皆様方のお手元にオープン委員会の次第があると思っておりますけれども、きょうの議題に関しましては、一部として荒川先生から「街づくりとL R T」についての御講演をいただき、休憩をその後に挟みまして、パネルディスカッション、先生の御意見を聞いていることもありますので、委員からの意見や発言、そしてまた皆様方からの御要望あるいは御意見などをいただきながら、その第二部を終了させていただきたいというふうに思っております。

皆様方からの多くの意見がどんどん出ていただければいいなと思っておりますので、よろしくお願いたします。

本来であれば、先生が最初ですので、私たちがそちらにまずいと、そうしたほうがよかったのですけれども、委員会は正式な場でございますので、一応全員がこうした形でそろってから開

会してやらないといけませんと言われますので、一応この後私たちはこれからそちらのほうに移りまして荒川先生に御講演をいただくという形になっております。

以上が、きょうの式次第でございますので、よろしく御協力をお願いいたします。

それでは、まず荒川先生の御紹介をさせていただきます。

荒川先生はもう皆様多分御承知の方が多くと思いますけれども、L R Tの第一人者でありまして、各地でL R Tのスピーチなどをして回られております。

プロフィールを紹介しますと、平成元年に東京工業大学の大学院を卒業しまして、平成元年4月に当時の建設省、今は国土交通省、に入省しております。建設省、国土交通省においては都市計画課、大臣官房政策課、総合政策局政策課、街路交通施設課などを歴任いたしまして、平成25年4月には宇都宮市の副市長に就任しています。その副市長のときにいろいろとL R Tの課題に取り組んで開発をしていった、きょうはそのノウハウを私たちも先生からいただくということでございます。

現在は、一般財団法人国土技術研究センターの都市・住宅・地域政策グループ研究主幹ということになります。大変堅い御職業をずっと進んでいらっしゃる方ですけれども、話はとてもおもしろいです。きょうはわかりやすくご講演いただきたいと、私からも申し上げておりますので、いろいろわからないことがあったら、後でぜひ先生に質疑していただければありがたいというふうに思っています。

それでは時間が押していますので、早速、荒川先生の講演に移りたいと思います。

○荒川辰雄先生 皆さん、おはようございます。

国土技術研究センターに勤めております荒川と申します。

本日は朝早くから、このように皆様多くの方にお集まりいただきまして、私の話を聞いていただけるということで大変光栄に思っております。どうかよろしくをお願いいたします。

このさいたま市の東部地域でございますけれども、皆様ももう御存じだと思いますけれども、昨年開かれました国の交通政策審議会におきまして、東西交通大宮ルートの新設ということが、交通ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけられたところであります。もう1本、この地域においては、埼玉高速鉄道線の延伸、浦和美園駅から岩槻の方面に向かって延伸をしていくというプロジェクトも同時に位置づけられたわけでありまして。

私は、先ほど御紹介いただきましたとおり、昨年3月まで宇都宮市で副市長をやっております、宇都宮のL R Tの計画を策定してまいりました。

本日、私のほうからお話しさせていただく内容は二部構成にさせていただいております。第一部は、皆さんが抱えているこの2つのプロジェクトをどう進めていくかということの参考にしていただけるように、宇都宮のL R Tの紹介をまずさせていただきたいと思っております。これが3分の2くらいの時間を使って、少し詳細に説明させていただけるように本日の資料をつくってまいりました。さいたま市の東部地域の状況と宇都宮市の東部地域の状況、これは都市の規模も、事情も大分違うのですけれども、少し性格的には似たところもあるので、参考にしていただけるところもあるのではないかなというふうに思います。

そして、第二部のほうでは、この埼玉においてL R Tを導入するといったときの可能性についてです。私も現場の状況を詳細には知らないところではありますが、この前、浦和美園駅から大宮駅までバスに乗せていただきまして見てまいりました。1回見たぐらいではよくわからな

いのですけれども、そういった中で感じたことをお伝えできればと思っております。

それでは時間の都合もありますので、早速内容に入らせていただきたいと思います。

まず、宇都宮市の東部地域の交通の現状であります。

宇都宮市は東京から約100キロメートル、新幹線で50分の位置にあります。大宮駅からだと25分ぐらいで行けるといいます。二荒山の神社の門前町として栄えてきたまちでありまして、人口の規模は52万人弱の状況であります。

宇都宮市の南北方向には東北新幹線、東北本線が走っておりまして、大宮駅がこのあたりになります。また、宇都宮駅から日光に向かって日光線がこのように走っております。東武宇都宮線が新栃木駅で東武日光線と分かれまして宇都宮市に乗り入れています。これも南北ルートです。この鉄軌道のメインのルートが南北に走っていて、東西方向については路線バスが公共交通を担っているという状況であります。

そこで、今、宇都宮市が目指しているまちづくりは東西方向について新たな公共交通の導入をしていこうということでLRTを導入する計画となっております。

基本的なまちのつくり方の考え方としては、ネットワーク型コンパクトシティという考え方でやっております。広い地域の中をそれぞれ地域の拠点をつくって、新幹線の止まる宇都宮駅とその地域の拠点を道路のネットワークと公共交通のネットワークで結んで、宇都宮市内のどこに住んでいただいても一定の移動のサービスを受けられる、または公共のサービスを身近なところで受けられるようなまちづくりをしていこうと考えているところです。

これは少し古い図ですけれども、宇都宮市が市制を施行したのは明治29年、そのときの市域は、実は白いところから抜き出した黒いところ、これがもともと宇都宮の市域であります。そこから明治の合併、昭和初期の合併で、周りの町村を合併いたしまして、今、白く抜けているところの市域に拡大しています。

さらに、昭和28年から始まる昭和の大合併の時期がございますが、そのときに今の大きな宇都宮市になっています。実はこのときに、ここに清原村と書いてありますけれども、この村は鬼怒川を挟んで市街地の側から見て川の向こう側に位置しています。郡も宇都宮側は河内郡、この清原村は芳賀郡だったのですけれども、芳賀郡から離れまして宇都宮市と合併したという経緯があります。

このように、周りの町村を合併していきながら、今の宇都宮市ができたので、そうするとともにあった町村には町役場、村役場がありましたし、それなりの集積があったわけです。ですから先ほど言った地域拠点というのはこういうところと新幹線が止まる宇都宮駅のエリアとを結んでいこうという考え方です。それによって、それぞれの地域が特色ある発展をとげていけるようにしたいと考えているわけです。

実は、先ほど御紹介いたしました川の対岸にある清原村ですけれども、宇都宮にはもともと陸軍が駐屯しており、そのとき陸軍の清原飛行場というのがつくられているのです。飛行場ですから、すごく平らな土地があったのです。ここに高度経済成長のときに工業団地を造成します。これが今あります清原工業団地であります。

川の向こう側に工業団地をつくったのですが、このエリアはもともとは農村地域なのです。工場の従業員は皆さん宇都宮市内に住まわれてこちらの工場に通うということで、毎朝、この川を渡っていかなければいけない。公共交通も発展していないので、車で皆さんがどんどん通うよう

になって大渋滞を引き起こしている状況であります。これがその鬼怒川を渡る橋の渋滞の状況です。写真の奥側が駅側、手前側が工業団地側になっています。

昔はここは大渋滞をしてもう完全に車が止まってしまう。渋滞を避けるために朝の5時ぐらいに家を出て、工業団地のほうに6時前に着く。そこでおにぎりを食べて一息入れてから、工場で働く。そうしないと自動車の運転に1時間半も2時間もかかってしまうのです。普段駅から工場まで行くと35分、40分くらいで行けるのですけれども、朝晩の渋滞はひどいのでそういった通い方をしていたという状況です。

今は、橋を何本か新たに架けましたので、駅から2時間もかかるような渋滞は雪でも降らない限りありません。

しかし、普段35分から40分くらいで行けるところが、今でも平日朝には60分、70分はかかって通勤されている方が、通勤時間帯にはざらにおられるという状況になっています。

この写真が御紹介した清原工業団地ですけれども、総面積が約390ヘクタール、従業員の方が1万人ぐらいおられます。主な工場といたしましてはキヤノン、ここではキヤノンのレンズの研究開発から製造までの工程に必要な施設が集積しております。ここだけで4,700人ぐらいの方が働いておられる。カルビーの新宇都宮工場で1,000人弱の方が、中外製薬、ほかにもJ Tのタバコ工場ですとか、そういった研究開発を中心とした企業が立地する状況であります。

実は、宇都宮の隣町に芳賀町があります。こちらには芳賀工業団地がございます。こちらは全部合わせて470ヘクタールの工業団地として、ここにはホンダ技術研究所を中心とした関連の工場が立地しております。従業員の数が約2万2,000人おられます。そういった方々が毎日市街地側から川を渡って工場のほうに主に自動車で行われている状況であります。

先ほど申しましたとおり、何本か橋をつくってきたので橋における渋滞は大分やわらいできました。しかし、この大きな工業団地に車で行きましたら、工場の駐車場が渋滞。今は渋滞のポイントが橋ではなくて、工業団地の入り口のところに移っている状況で、この駐車場に入っていくのに渋滞しているときには10分から15分くらいかかっているような状況になっております。

次にバスの路線図を見ていただければわかりますけれども、東側の工業団地に向けてはほとんど路線バスも普及していません。西側は東武宇都宮駅とか、県庁、市役所がありますので、1日に2,000本くらいのバスがひっきりなしに走っている状況になっております。このバス路線が工場のほうは少ないということで、企業の方に努力していただいて企業バスを走らせていただいています。この写真が朝の宇都宮駅東口の状況です。大体朝は10分に1本程度の運行です。新幹線と在来線が同時に到着するようなピーク時間帯になりますと、時間に関係なくどんどんとバスを運行しているという状況であります。

こういった渋滞の状況、皆さんに御迷惑をかけている状況を解消するために、このL R T計画をつくってきたわけです。

宇都宮では、今でも笑い話になっているのですけれども、J R宇都宮駅から大宮駅まで25分、東京駅まで50分です。ところが朝ここから工業団地まで企業バスに乗ると75分かかります。ですから、駅から東京駅よりも遠い工業団地、それぐらいの時間距離になってしまう状況になっているのです。

それで工業団地をつくってきたのは昭和の時代からですので、この東西公共交通の検討も平成5年くらいからずっと検討を進めてきたところでもあります。

途中、政治的にも賛成、反対というのがいろいろありまして、平成24年、これは検討を始めてから20年たっているのですけれども、今の市長であります佐藤栄一市長がLRTの建設を掲げて三選を果たしました。いよいよLRT計画について本格的に始めようということで、私が国土交通省から宇都宮市に副市長として赴任したわけでありまして。

その後、具体的に計画をつくっていきまして、一昨年、新しい宇都宮ライトレール株式会社を設立し、現在、都市計画決定、そして特許の取得というところまでこぎつけております。これから工事の施工認可をとって、着工に向けて準備を進めているという状況です。

これは皆さん御存じの方も多いと思うのですけれども、そもそもLRTとはどのようなものか。上が、富山のLRT、下が福井のLRTの絵なんですけれども、軽便で乗り心地がいい乗り物、次世代型の路面電車という説明をしております。速達性もあって電気で走りますので空気も汚さないということなのですが、宇都宮ライトレールで導入しようとしているのは、下の福井鉄道型でありまして、大体定員が155人、混雑度を150%くらいで乗っていただけると考えると1編成で230人ぐらい運べるようなシステムになっております。

ですから、この中量軌道輸送機関、路面電車というのは、今、全国に19路線が走っていますけれども、多くのは1両または2両編成程度で走っています。これは皆さんが思っている路面電車というようなレベル、こちらは従来型の路面電車に近いのですけれども、宇都宮に導入しようとしているのは従来の路面電車ではなく、ヨーロッパにある少し幅が広く、編成が長い車両を入れようとしているのです。

これから労働人口が減ってくる、人件費が高くなっていく、そういった時代ですので、運転手1人でしっかりと多くの人を運んでいただくような効率的なシステムが求められていると思っております。

実は本当のことをきょうはお話しさせていただくのですけれども、私は喜んで宇都宮市に行ったわけではございません。宇都宮市に行く前は、街路事業調整官というのをやっております、実は全国のLRTに対しての助成措置とかそういう業務を担当する部署でした。そのときに全国にLRTの計画というのは結構あるのですけれども、国土交通省も頑張って支援をしてきたのですけれども、なかなかうまくプロジェクトが立ち上がっていかない。

特に、BRT、LRT、AGT、モノレール、新交通システムなど需要に合わせていろいろなシステムが用意されています。モノレールをつくると1キロメートル当たり80億円から150億円くらいかかってしまう。輸送密度としては1時間に2万6,000人くらいを運ぶことができる。宇都宮はそこまでの需要がないので、LRTを選択したわけですが、1キロメートル当たり25億円くらいでできてしまうのです。既に道路はあるわけですから、その上にLRTを新設することですので、大体25億円くらいでできてしまう。だけれども輸送の密度としては約2,000人から5,000人くらいの輸送密度がないと導入するメリットがないと言われておりました。

宇都宮の計画は、実は従来は1時間当たり最大で700人、700人しか需要がないのにこのLRTなんて入れるのはちょっとナンセンスです。というのは700人だとすると、先ほど見ていただいた企業バスで1台当たり大体50人運べてしまう。そうすると1時間当たり700人を運ぼうとすると、14台バスを用意すればいい。4分から5分に1本走らせればいいわけで、今の宇都宮の東口でやっている企業バスで700人という需要ならば十分運べてしまうのではないかと。

確かに速達性ですとか、結構バスは揺れるとか、信号でとまる回数が多いとか、バス停でとま

るのは渋滞を引き起こすとか、路線バスが持ついろいろな課題を考えると、確かにLRTがほしいというのは理解できる。しかし、需要の密度が一定レベル以下ならばわざわざ軌道を引かなくとも、既存の道路の上をバスが走っていくシステムのほうが、初期投資が安上がりで済みます。

ですから、700人という需要密度を知っていたので、私は宇都宮市の副市長にと言われて、もうはっきり言って目の前は真っ白になりどうしようかと。撤退するべきなのか、それとも何か需要の喚起とかを考えなければいけないのかと不安を抱えて赴任したのです。実際現場を見ると、すぐに700人という需要密度は間違っていることに気づきました。いや、需要密度の予測が間違っていたというよりも、ルートの取り方が間違っていた。これが整備路線の計画図です。整備路線は桜通り十字付近から芳賀・高根沢工業団地付近までが、今、全体の整備区間になっているのですが、当初の計画では宇都宮市域だけで考えていました。宇都宮市の区域と芳賀町の区域の境が終点だったのです。

そうすると、先ほど見ていただきましたように、清原工業団地の従業員が約1万人、隣の芳賀工業団地の従業員が約2万2千人いるわけで、この1時間700人というのは清原工業団地の分だけの需要でした。私が赴任してから隣町と一緒にやるという計画に変えましたので、実は1時間での需要が3倍くらいに伸びています。ということになると、今度はバスでは運べない。だからLRTで運ばなければいけない。計画自体の中身は全面的に改定いたしました。

次に、少し宇都宮LRTの事業構造についての御説明をさせていただきたいと思います。

上下分離方式というやり方をしております、レール、車両、停留所、これらはみんな公共事業で市役所がつくっていきます。宇都宮ライトレール株式会社は、電車の運転のところだけを運営することなので、基本的には企業で言えば、減価償却の部分のものがほとんどないという状況になります。そういった意味では比較的需要密度が低いところでも、運営だけで見れば黒字で経営をしていけるということです。

道路は公共事業としてつくります。と同じようにLRTというものを公共事業でつくって、その上を民間に運営していただく、こういう形を考えているわけであります。

停留所の数は、全体で15キロメートルありますけれども19カ所、大体1キロメートルに1つずつくらいつくるわけですね。トランジットセンターという交通結節点でバス等からLRTに乗りかえる場所を5カ所程度つくります。低床式車両を3両1編成で17編成導入することを予定しております。ダイヤは新幹線の始発から終電までの時間帯、大体、朝の時間帯については1時間に10本ですから6分に1本、昼間の時間帯については1時間に6本、10分に1本の運行をしていこうと。ピーク時には大体40分を切る快速運転も考えてやっていこうとしております。

概算事業費は458億円で、そのうち宇都宮市の分は412億円、隣の芳賀町の方が46億円ということで計画をしております。具体的な計画の電停の位置とかの概要はこの図に示すような感じになっています。

もともとはできるだけ道路の上を走らせようとしてきたのですけれども、後でも御紹介しますが、図で青い部分になっているところは、道路の中を走るのではなくて専用軌道というのですけれども、田んぼの中や橋をLRTだけが走っていくという区間になっています。

最初に見ていただいた写真、イメージ図は清原の工業団地で、あそこも言うなら、車と一緒に走っているのですけれども、工業団地のグリーンベルトの中を走りますから結構スピードを出して走っていける状況になっております。

ではこの計画をつくっていくために、どういうところがポイントになってきたかということをお話させていただきたいと思っております。

実はLRTを導入することを心配される方もたくさんおられまして、そのポイントをいろいろ聞いてみると、大体4つのポイントに分けられます。この4つのポイントは、これから皆さんがさいたま市でLRTの、LRTではなかったとしても、鉄軌道系のプロジェクトを導入されることを考えようとすると、宇都宮と同じように議論になるポイントではないかなと思っておりますので、少し詳細にお話させていただきたいと思っております。

1つ目は採算性であります。

実はこの採算性を測るのに、私が宇都宮市に赴任した当時、そんなに調査費が最初から用意されていたわけではございません。大規模な調査はできないので、1年くらいは実は沿線の企業に私みずから行ってまいりました。お宅の企業はそもそも何をつくっているのですか、それを日本国内、海外の工場でどのように役割分担して生産されているのか、その中のどういう役割を宇都宮の工場は担っているのか。

そこで従業員の方を何人くらい雇っていて、今どの辺にお住まいなのか。その方々がどのような交通手段で来られているのか。最後にこれはなかなか教えてくれないのですが、もしこちらにLRTがこのようなルートで走ってきて電停がここにできるとしたときに、従業員の方で何人くらい乗ってくれる見込みか。逆に言うと沿線に住まわれている従業員の方の数は大体全体の何%くらいですかねということのお話しを一軒一軒、大どころの企業を回りました。

後で数字はお見せしますが、こういうことをやって、少なくともこのくらいの方がLRTに乗ってくれるなというところを掴んで、これは私が歩きや車で行っただけですから、余りお金がかからないわけです。このような作業をしながら、次の年の4月からの調査を企画して、必要な予算について議会の承認をいただきました。次年度は議会に承認いただいた予算で沿線の企業、または学校といったところの従業員・学生などにアンケート調査をさせていただきました。

そのとき、このポイントが重要なのですけれども、先ほど見ていただいた資料よりも、もっと詳しい図面を用意しました。この交差点のこの位置に電停ができますからねという詳細な図面を用意して、この段階ではまだ決まてはいないのですが、ある電停からこの電停まで何分かかります、その間の料金は幾らかかりますという情報も記載する。大体、企業の方には今お住まいのお宅はどの辺ですか、何町何丁目くらいのところまで教えてください、または郵便番号だけでも教えてくださいということで聞いて、その方々にLRTが走ったら乗っていただけますか、または乗りませんか。ここからが少し重要なのですけれども、走ってもいないからわからないという選択肢も用意しまして、そういう形でアンケートをさせていただきました。

そういうアンケートをやったのち、最後は沿線で働いている方だけではなくて、宇都宮とその周辺の圏域、42万世帯のうち4万世帯くらいの方を無作為で抽出しまして、家族みんなの分を一人ひとり、何月何日にどこからどういう手段でどういう目的で移動されましたかと、結構細かく聞く調査ですけれども、それを集計して分析するというやり方を最終的にはやっております。さいたまの場合は既にこの調査結果のデータがあります。宇都宮では20年以上やっていなかったのので、改めてこの調査をしなければいけないという状況でした。

沿線企業のヒヤリングの際は、企業の方からLRTに乗る人について過大な数字を言われても困るので、電停の位置から2～300m以内に住んでいる従業員数を教えてくださいと聞いたとこ

ろ、全体平均で大体3.6%くらいの方がL R T沿線に住まわれているということがわかりました。

そこで、L R Tの沿線に住んでいてL R Tに乗る人の割合が3.6%、そして今企業バスに乗っている方、この方々が皆L R Tに乗っていただけるとすると1日の平均の需要の見込みは9,000人ぐらいになるなどということが見えてきました。これは結構多いなという感触でした。

次の表は、沿線の従業員へのアンケート調査の結果です。縦欄が、今、通っている交通手段、それに対して横欄が快速がなくても乗る、快速があれば乗る、先ほど御説明しました実際に運行してみないとわからない、利用しない、回答をいただけなかった方となっています。数字では少しわかりにくいので、割合をグラフに示しますとこんな感じになります。

快速がなくても乗るという方が1番左の赤、快速があれば乗るという方が次の黄色のところ、わからないという方が緑のところなのですけれども、要はこのアンケートの中で重要なところは、乗りますか乗りませんかと選択肢を提示すると、毎日自分は乗らないけれどたまに乗るかもと思うとなんとなく乗ると書いてしまう場合があるのです。

ですので、この緑の部分の質問、実際は運行してみないとわからない、これを需要からはずすところがポイントになっています。これは需要にカウントしないのです。重要なのは最後の合計で、実は13.5%が快速がなくても乗る、9.8%が快速があれば乗ると答えていただいたのです。運行してみないとわからないという人を需要からはずしても、実に23%の方が乗ると答えてこられたのです。私は一般の方よりも交通計画についてはいろいろ経験がありますので、今便利な車に乗っている人たちの2割もL R Tに転換するわけがないと考えました。そこで、大学の先生とか他の地区の運営事業者の方々に聞きにいきました。

すると、誰もが私と同様に便利な車に乗っている人が2割も電車に乗りたくないなんてあり得ないというわけですね。何でこんなことになっているのかということで、まだ就任して1年ぐらいですから、余り顔が割れていませんので、夜の宇都宮のまちに出かけていきました。居酒屋で工業団地の従業員と思しき人を見つけると、わざと市役所が今回L R Tの計画をやっているけれども、俺は乗らないよ、あなたは乗りますかとか聞いてみたりしたのです。そうすると、いや俺は乗るよという人が結構いるのです。そこで、車で行ったほうが便利でしょうと再度質問してみるのです。実はそこでこんな話を聞いたんです。

キャノンの工場があるのは工業団地の写真の赤い部分、大手の企業は自家用車でこの工場の中に入るのは原則禁止にしているのです。情報漏えいの問題があったり、関係者以外の人が入ってきたりとか、そういうことがないようにしています。そうすると、キャノンの従業員用駐車場はどこかというところの写真の黄色のところなのです。敷地が400ヘクタールくらいありますから、この黄色い部分の駐車場から赤い部分の工場に歩いて行くのに10分から15分もかかる。

そうすると自動車で行くと30分かかって、さらに歩いていくと10分から15分だから全部で45分、L R Tで行けば20分か25分で行くんでしょ。そうすれば俺は乗るよ、という話をいただきまして、もう1回現場に行っているいろいろなことを聞きました。そうしたら、先ほどのキャノンに4,700人の従業員がいて、実は800人以上の方が今も企業バスに乗っていただいているんです。それがL R Tに転換するという事です。こういうふうにな大きな工業団地の中で、駐車場と就労場所が離れてしまうとドア・ツー・ドアという車が持っている利便性が失われてしまう場合があるわけです。こういうことを考えて、やはり本当に2割が乗ってくれるかもしれないなということで、分析していくと1万2,000人から、快速でもっと速達性が向上するともしかしたら1万

8,000人くらい乗っていただけるぞということがわかる。

最終的には先ほど言いました統計をとって、LRTができたときに乗る人は科学的に分析するところなるなということで需要予測をやっていきます。大体1万5,000人から2万3,000人くらいの方が乗っていただけると分析いたしまして、これで採算をはじいていったわけです。

事業性をチェックするためには、一番、厳しい需要予測を用いてチェックしています。具体的にはスピードも遅くして、将来は労働人口が減っていきますから、従業員の方々が減ってしまうかもしれない。そうして需要をはじき出しまして、大体1万5,000人くらいと。

反対にたくさん乗るようになった場合、拡張性がないといっぱいいっぱいになってしまいます。ですから、こちらは初期段階では整備しないのですけれども、将来、拡張性をもった形にできるように、従業員の数をもっとふえる、さらにスピードもアップするというような条件でやると2万3,000人くらい乗ってくれる。これはもう3両から4両に編成長を長くしなければいけないとなってくる。

ですから、今、宇都宮の計画ではコンクリートを打つ予定は3両分です。電停などの計画は、将来はコンクリートを打ったらいつでも4両の車両で運行できるだけの用地は確保しています。そういったことで、最少の需要と最大の需要をチェックして計画をつくっていくことが重要だと思います。

そして最終的な収支にいきますと、年間の支出が大体8億円から9億円くらいになりますけれども、収入のほうが、これは採算ですから需要の大きいほうで見込むのではなくて、最低限このくらいは乗ってくれるだろうということで見込んで10億円なので、1億円くらいの利益になる。

ところが、宇都宮のLRTの場合は新設ですので、実は1年間は、ならし運転とかいろいろ準備しなければいけない。人件費だけ出て、収入はゼロなのです。ですから開設の費用が大体8.5億円くらいかかる。最初の段階では累積赤字を持ちながらプロジェクトが始まっていく状況であります。

さらに、最初はなかなか転換してくれるということになっていきません。需要の七、八割の方が転換してだんだん計画の100%の転換率になっていくという需要予測をしています。このように厳しい需要予測のもと、大体、開業から9年くらいで累積赤字を解消していけるという見込みになっています。

従来の鉄道は、鉄道事業者が鉄道施設もつくって車両も買うのですが、それだけの需要はありません。そういう事業スキームでは宇都宮LRTは赤字です。ですので、その部分は公共事業として取り組み、運営の部分を運営事業者がやって10年で採算がとれるということになってくるのです。

次に、交通の円滑化の確保の方策について説明します。これは3つの方法でやっています。混雑度の検証、交差点の需要率の検証、マイクロ交通シミュレーション。ここは少し専門的なので、簡単に説明をさせていただきます。

LRTが走ると、LRTに乗りかえてくれる人の分がありますので、全体の自動車の交通量が減ってくる。一方、LRTが道路の上を走りますから一部道路の車線数が狭まってくるということがあります。ですから、今回、宇都宮LRTの場合は交差点の改良とかで用地買収までして、ところどころの交差点の改良も全部いたします。これを前提に計算すると今とそんなに混雑度は変わってこないという結果が得られました。

それで、次にやったのは幾つか交差点ごとに本当に混まないかということをチェックしていかなければいけない。そうしたところ、2つの交差点で渋滞が発生することがわかりました。なんで混雑がそれほど発生しないか、簡単に考えていただくと、こんな感じになります。現況で2車線の車道がありますと大体1車線当たり1時間に700台くらいの車が走ることができます。正確にはもっと細かい数字なのですけれども、2車線ありますと約1,400台、栃木県の場合ですと自家用車1台当たりに平均1.26人くらい乗っているのです。そうすると大体1時間当たり1方向で、現況で1,760人くらいの人が、通過しているということになります。

そこにLRTを1車線入れて、車を1車線にすると、大体2,700人くらいから3,700人くらいの人が行けるようになる。そしてLRTを1車線、車が2車線になると、3,600人から4,600人くらいを運ぶことができる空間になる。これまでだと、今の道路の空間の中にLRTを導入することによって、車を流せる量は減ってしまうのですけれども、人を流す能力としては大幅にアップすることになってくる。なので、先ほど言いましたように、その混雑度が総じては下がってくる状況になるわけです。

次の段階としまして、交差点の需要率を計算いたします。これはLRTが導入される道路を中心に、周りの交差点を対象に直進、右折、左折レーンがあって、信号のゲージが何秒間かというチェックをいたします。そのことによって今ある渋滞長がありますけれども、その渋滞長が長くなってしまわないかというチェックをしてみます。

交差点需要率という難しい言葉になるのですけれども、この分析の結果どうしても2つの交差点で渋滞が長くなるという結論になりました。この図の手前が駅側、図の奥が工業団地なのですけれども、途中に1カ所、国道4号のバイパスが走っています。当初の計画では、鬼怒通りと言うのですけれども、その真ん中にLRTが導入されるA案という計画があったのです。ところが、この国道4号は工業団地から昼間もひっきりなしにトラックが入ってきたり、国道4号に乗っていったりするわけです。そこにLRTを入れると、どうしても1日中渋滞が解消できないという状況になります。

そこで、B案という変則案を考えたのですけれども、最終的にはC案にしました。ここは周りが全部田んぼです。この部分でLRTを高架化しまして道路を横断し、田んぼの中に入れて国道4号の横腹を抜いていくという構造にしています。このことによって、この国道4号と幹線道路との交差点の渋滞に影響を与えないということになっています。また逆に、LRTは交差点を通らずに田んぼの中をずっと走っていきますので、30秒から40秒くらい着く時間を短縮できるという状況になっています。

それともう一つ交差点が混むところについては高架化して、交差点に影響のないような形で専用軌道をつなげていくというところが出てきます。こういった工夫をして、自動車交通にできるだけ影響がない取り込み方をしております。

最終的には、これは警察協議に必要なのですが、きょうは時間の都合でお見せする時間がないので省略しますが、コンピュータ上で1台1台の車を実際に走るようシミュレーションをして、LRTが走ったときに車の処理がどうなるかということを再現しています。それで渋滞するようでしたらば、右折レーンの長さを長くしたり、交差点を用地買収して改良したりという工夫をしています。この分析をしないと、埼玉の場合ですと埼玉県警がきちんと許可してくれないという形になりますので、この辺が結構大変な作業になってくると思います。

次に、3番目は財源の問題です。先ほど申しましたように、全体事業費は458億円になるのですが、宇都宮市分で412億円になります。今、国土交通省からの補助金を半分導入しようとしていまして、そうすると地方の負担は206億円ということになっております。

大体、これ心配する人は今の宇都宮市の財政規模は2,000億円くらいなので、1年間でこの400億円を全部使ってしまうのかと、2,000億円の予算で400億円も使ったらこれは大変なことになります。ところが、実際の建設は1年でやるわけではなくて、宇都宮の場合でも四、五年がかりでやるという形になっています。

さらに国からの補助金をもらって、地方の負担は206億円です。206億円でも大きいではないかとなるわけですが、実はこのうちの90%は地方債、これは借金ですね、借金をして賄うという形になっていきます。

この借金というのはどういうことかということ、4年間くらいかかりますので、基本的に一般財源のほうは初期の段階では必要になるのですけれども、次は借金して、20年償還というのが道路とか公共事業の償還のスキームになっています。そうすると最大の償還年の金額で大体13億円くらいになるということがわかってくる。

ですから、これは大変ですよ、借金ですからこれは返していかなければいけません。ただ毎年13億円を返せる財源がきちんと生み出せるのかどうかということが議論になります。だから、400億円と言ってしまうとびっくりしてしまうのですが、実際は毎年償還する13億円を念頭に置いて、毎年どういう便益が発生するかということを検討してなくてはならないことになってくるわけです。2,000億円の中の13億円くらいですと、どうにか工夫すれば全体の財政としてはやっつけていける状況であります。

国土交通省からも、この事業を実施したときに時間短縮としてどのくらいの効果が期待できるのか、交通事故がどのくらい削減できるのか、環境負荷がどのくらい減るのか、こういう項目なのですね。わかるようでちょっと一般の方には取り付きにくい指標が出てくるのです。宇都宮では、このような指標で評価することに加えて都市経営という観点から評価しています。どういった考え方かということ、L R Tの建設に412億円が投資されるので、それをもって地元の建設会社とか、労働者の賃金とかの支払いがなされます。

さらに、L R Tの会社が運営されると100人くらいを雇用しなければいけない。これは新しい経済効果を生み出す。でもこの2つは実はそんなに大きくはないです。実はこの宇都宮で我々が狙っていたのは、L R Tの沿線の工業団地で、仮に従業員を1,000人ふやしていただくと、このうちの7割くらいの方が宇都宮に住んでいただけたということが、過去の分析から大体出てきます。

そうすると、従業員の方がたくさんふえていただくと従業員の増大によって、法人市民税という税収が上がってくる仕組みになっています。

さらに、700の方が市内に居住していただくから、この方々による個人市民税、さらにこの人たちが消費することで、そこに関係する事業者の方々がまた税金を払ってくれる。これは結構大きいです。これをL R Tの償還に充てつつ、さらに残った部分を教育文化サービスを充実するとか、医療だとか福祉介護サービスの充実というところにも使っていきたいと考えているわけです。

実際に、これは市の税務担当職員にお願いしてつくってもらったのですけれども、清原工業団

地で700人の従業員が増加するとどうなるかという、いろいろ条件に仮定をおいているのですが、1年で大体個人市民税が1.3億円くらいふえ、法人市民税が3.2億円くらいふえる。ですから年間に4.5億円くらいふえるのです。さらに工場の固定資産税ですとか、都市計画税といった税収がふえてくる形になってきます。

実際は、この宇都宮の工業団地から、これは法人払いの分だけですが、過去7年間に市がいただいた税金を全部合算すると460億円くらいです。そうすると1年間当たり65億円くらい払ってもらっているのです。ですから、そのうちの2割ぐらゐをLRTの償還にあてていけばどうにかなる。で、隣の芳賀町もどれくらいかと言いますと、法人からだけで30億円くらいの税収がある。栃木県も実は同じように法人からだけで95億円くらいの税収がある。ですので、私も1年の13億円の負担を市だけで受けるのはおかしいでしょうということで、栃木県に半分出してもらいたいとお願いしまして、大体この負担を折半すると6億円くらいになってしまうのです。これは企業の方々にも通勤が便利で働きやすい環境をつくり、市の税収も潤う、こういう一石二鳥のことができるのではないかと考えているわけです。

最後に、営業主体ですが、宇都宮では民間の鉄道は東武鉄道があります。私が赴任したときに少々びっくりしたのですが、宇都宮の皆さんがLRTの運営は東武にやってもらえばいいじゃないかと、結構単純に考えておられたのです。昔、東武は日光に路面電車を持っていたのですが、今は路面電車を持っていないのです。実は鉄道の運転手の国家資格と路面電車の運転手の国家資格は甲種、乙種と違って違いますが、東武鉄道の鉄道運転手では路面電車の運転はすぐにはできないのです。ですから、運転手を養成しなければいけない。

なので、現在宇都宮では路面電車を運営している東急電鉄さん、広島電鉄さん、富山地方鉄道さんなど5社に協力をいただいて、運転手の養成の研修のコースをつくっているところです。最初はそういった意味で民間に任せようとやっていた、どこならできるのかと公募したわけですが、提案はちょっとあったのですが、私どもが納得できるような提案がなかったわけです。今は行政が51%を出資、民間が49%を出資した形の第三セクターとして立ち上げて、将来的には民間にその株の一部を譲渡して民間主体の会社にして、だんだんと市のほうは運営からは引いていって、できたら完全民営化みたいな形にもっていく手法でできないかと考えて、会社を設立いたしました。

先ほど申しましたように、平成28年5月に都市計画決定、9月に特許の取得ということを行いましたので、現在、工事の施工認可の申請をして、近々、着工に向けて準備を進めているという状況であります。

ここまですべてが一部でございまして、時間が押して申しわけないのですが、では次に肝心のさいたま市のLRTの可能性についてお話をさせていただきます。この写真は清原工業団地のグリーンベルトを走るLRTのイメージです。大宮東部地域には路線バスが走っておりますけれども、信号にとまる時間等も入れたバスの速度を、下に書いてあるように評定速度と呼んでいます。浦和美園駅から大宮駅まで距離で15キロメートルくらい、時間で45分くらいかかりますので、そうすると、ここでは評定速度が時速20キロメートルということになります。でも、朝と晩をちょっと考えていただくと、場所によっては評定速度が時速10キロメートル前後になっているところもあると思います。

これは東京都内のバスですが、信号やバス停によくとまるので評定速度は路線バスの

場合、大体時速10キロメートルといわれています。それに対して、路面電車はもう少し速くて、広島電鉄とかそうなのですけれども、時速十二、三キロメートルといわれています。

BRT（バス・ラピッド・トランジットシステム）というシステムがあるのですが、これはもう少し速く、優先の信号システムプラス乗り降りの時間をかけないようにしていくと、もう少し速いことになっていきます。

それに対して、新交通モノレールというのは信号と関係なく走行できますので、評定速度は時速20キロメートル後半から30キロメートルくらいです。

地下鉄ですが、この地下鉄というのはお客様を乗せるために結構とまるのです。埼玉高速鉄道は結構駅間の距離が長いのですけれども、都心の銀座線とか日比谷線などは、ちょこちょことまりますので、実はあまり評定速度は高くなくて時速30キロメートル前半という感じです。

従来、LRTとBRTは変わらないだろうといわれていたのですけれども、実は今回、宇都宮で計画してみると、評定速度が20キロメートル中盤くらい出ています。それはなぜかという、先ほど言いましたように国道の下をくぐっていったりとか、橋を渡ったりとか、田んぼの中を走行したりとか、信号が少ないため、スピードをアップできるのです。従来の路面電車に比べてすごくスピード感のあるシステムになっています。

一方、かけるお金はどうなったかという、宇都宮と同じように東西方向の公共交通軸が弱い仙台市に地下鉄ができました。これは全体で14.4キロメートルありまして約2,298億円かかっています。これは1キロ単位で割ってみると160億円くらいです。仙台市は、これをすごく安くできたと宣伝しています。一般的に地下鉄はもっと高いのです。埼玉高速鉄道はもうちょっと高いと思うのですけれども。地下鉄は安くつくっても1キロあたり160億円はかかる。

日暮里・舎人ライナーというのが日暮里駅から延びていますが、これは約10キロメートルで1,269億円です。これでも1キロメートル当たりで129億円です。宇都宮LRTは約15キロメートルを450億円で作っていますので、1キロ当たりになおすと30億円です。この中には車両のお金が入っています。車両基地の土地代、建物代も全部入っています。それが1キロ当たり30億円でできるわけです。

安く、さらに結構速いシステムが導入できるということで、実は先ほど見ていただきましたように、県庁所在都市の多くが中核市になるのですけれども、宇都宮市は中核市でして、そういうレベルだと、新交通システム、モノレールや地下鉄となると、先ほどのように何千億円というとてもない投資をしないとできない。そうすると、中核市の財政規模からすると、基金を積み上げても、毎年30億円で10年では300億円しかありません。だから30億円を30年くらい積み上げてやっと1,000億円くらいになるので、結構大きな財政負担です。ところが1キロ当たり30億円でできるとなると中核市でも手が届く。そういうシステムとして着目していいのではないかと思います。

もう一つ問題がありまして、宇都宮LRTを計画したところで、快速があれば乗るという方が結構多くいるのですけれども、実はこの快速運転で、スピードアップを図るために国内で例がない追い越し線をつくることを予定しております。これは田んぼの中、あと工業団地の中に土地がありましたので、今回宇都宮では各駅停車と快速列車があって、快速列車が前の各駅停車を追い越していくという運行をする計画でいます。このことによってスピードアップを図ることを検討しております。これは国土交通省でも前向きに検討していただいています。

もう1つ問題なのは、実は路面電車には時速40キロメートルという速度制限があるのです。これは昔からの規制なのですけれども、ブレーキの性能が関係していて、前に車が出てきたときに所定の距離でとまらなければいけない。そのときに、スピードをあまり出してはだめですよという制限なのです。これを少なくとも専用軌道で走る区間だけは緩和していただきたいという要望をしております。これは今国土交通省で検討中という状況になっています。

以上2つのスピードアップができると、宇都宮の場合ですと、駅から工業団地まで30分台で着くことができます。となってくると、需要が伸びるわけです。需要が伸びると何が起こるかという、もう1編成、2編成とふやして運行しなければいけない。そうすると運転手をまた雇わなければいけない。運転手はなかなか養成できない。現在運行している路面電車でも手いっぱい、声かけて応援に来てくれと言ってもなかなか来てくれるような状況ではないのです。

運転手を増やさないで輸送力を増強するには車両編成長を長くする方法があります。しかし、軌道法の運用で車両の編成長が30メートルまでに制限されているのです。先ほどの車両でいうと3編成までしかだめだよというのが基本的になっているのです。この規制もまた撤廃していただけないかということをお願ひしているところです。

では、なぜ30メートルになっているのかというと、例えば広島だとか函館だとかの昔の市街地では交差点と交差点の距離が30メートルくらいのところが結構あるのです。そうすると30メートルの車両が来て、前の信号でとまってしまうと後ろの車両が、交差点の中に取り残されて、交通事故、渋滞を引き起こすということで30メートルという規制がある。でも宇都宮の東部地域については街区の構成が少なくとも100メートルくらいありますので、この30メートルという規制を撤廃していただいてもかまわないのではないかなというお願ひをしております。

そういった意味で、実は日本でLRTを導入しようとする、安全の確保などのために設けられた規制がいろいろあるので、なかなか導入しにくいという状況になっていて、この規制緩和というの、さいたま市でもきちんとチェックしないとイケないと思います。例えば、街区の構成がどうなっているとか、そういうことを確認して、安全の確保などができることを検証した上で規制のあり方について検討していただくことも考えていかなければならないと思います。

これが導入車両のイメージですけれども、これは3両ですけれども、後から1両製造してつなげると4両にいつでもできるような設計にしております。この車両と決まった訳ではないですけれども。大体、中はこんな感じになっています。右側を見ていただきたいのですけれども、これはポルトガルのポルトという町に走っている路面電車です。編成長は37メートルで、車両の幅も広いです。世界ではこういう路面電車が走っているのです。ですから日本でできないことはないのです。こういう実績がありますので、日本でも将来こういった路面電車がまちに走ってくるということを実現したいなと思っています。

最後に、きょうの資料をつくらせていただきながら、さいたま市のLRTを宇都宮と比較して、私がこれは優位でないかなと思った点を述べさせていただきます。

1つ目はさいたま市の東部地域は既に、最初に御説明させていただきましたように交通政策審議会の答申にこの路線は位置づけられています。宇都宮は何も位置づけがなかった。ですから、もう一からもっていつてということ。最初に言われたことは、やっぱり田んぼの中を路面電車を走らせても需要があるのかとか説明に苦労しました。宇都宮では一から説明をはじめなければならなかったのですが、さいたま市の場合は国の施策にも位置づけられていることで、最初の

入り口のところは開かれているのかなと思います。

2つ目は、宇都宮の東部地域の場合は最大の需要地点が駅から一番遠い電停にあるのです。ですから、途中までの区間で区切り暫定的に共用することをすると、渋滞している車からの転換が起りにくいのです。3年程度で最後のところまで工事を一気にやってしまわなければならない。時間をかけずに一気につくらなければいけないのです。それに対して、さいたま市の東部地域では需要が駅からだんだん低減するような需要構造になっていると思います。ですので、駅から順繰りにつくっていけば、宇都宮みたいに無理して全部つくらなければいけないということはないので、順次つくっていけるとということが2つ目のポイントです。

3つ目のポイントは、実は宇都宮東部地域の場合では主な需要は通勤と通学なのです。ですので、時間帯別、平日と休日での需要の高さ低さの落差が大きく、朝にたくさん乗って、昼はほとんど乗らなくて、また夜になると乗ってと。平日はそうだけれども、休日はサッカーや野球の試合でもない閑散としてしまうのです。運営自体が比較的非効率なのです。ですけれども、黒字ということでは見通しはたっています。それに対してさいたま市の場合ですと、よく調べてみないとわからないですけれども、主な需要は通学・通勤と通院、お見舞いの方とかそういう需要がこのエリアにはあるのではないかなと私は思いました。

そうすると、普通、患者やお見舞いに行く人とかは朝の通勤時間とか夕方とかには余り行きませんので、昼もある程度乗ってくれるとなると、朝に通勤・通学のピークは発生するのでしょうかけれども、その後一定の需要があるとなると、需要の高低の落差が小さい可能性がある。また、土曜日でもやっている学校もあると思いますし、病院だとずっとやっていますから、そうすると平日と土日の需要の変化も余り大きくないとすると、運転手や車両も余りたくさん用意しなくてよい。そういった意味では効率が宇都宮よりもいいのではないかなという感じがいたしました。これは保証できるわけではないです。1回しか見ていないですからね。

最後は宇都宮に比べると、さいたま市は政令指定都市です。宇都宮市は中核市ですけれども、政令指定都市で財政規模も大きくて人材も豊富ですから、これは宇都宮市よりも条件を総合的に考えると大変有望な地域ではないかなと思っております。

最後に、私がもしさいたま市で検討することを想定して資料をつくってまいりました。一番には今の交通の現状の把握です。先ほど私は言いましたけれども、宇都宮で工業団地に行かずと歩いてきました。工場の人はどういうことをやっているのか、何をつくっているのですかといったようなことを聞いたわけですが、沿線の企業、学校、病院などにきちんと聞いたほうがいいと思います。そういうことをやりながら、この辺に需要があるなということでおおまかなルートをまず引いてみる。そうすると大まかにこのくらいはのってくれるだろうということが大抵出てくると思います。

それでルートを決めたら、今度はあの交差点のところにLRTをつくって大丈夫かどうか、自動車交通への影響をチェックして、そうすると拡張しなければいけないとかが出てきますので、この拡張しないとイケないとかがわからないと最終的な用地取得ができるとかが判断できませんので、こういうことをやりながら最終的な需要との関係で大まかな採算性を検証することができるようになるわけです。これができなかつたら、もう1回ルートとか、または運行計画とかを直して試していけばいいわけです。

こういうルート案の見直しを何回かやりながら、どうしてもだめだったら、これはほかの交通

手段、BRTとかバスとかを考えなければいけないのですけれども、もしある程度形になったときには今度はコンサルタントにお願いしていろいろと細かいデータに基づく、これは都市計画決定とか特許をとるための手続に入っていく準備になってくる。

実は、この第二段階は結構流れ作業なのです。第一段階のところがとても重要でして、これは結構ですね、先ほど見ていただいたように宇都宮の場合は、さいたま市はそういうことはないと思いますけれども、宇都宮の市役所にいると隣町にせっかくこれだけの大きな需要があるのに、それを取り逃がしているような計画を作ってしまったたりしてしまうのです。需要というものは、これはルートとか、つくり方とか、または快速を運転するかしないとか、そういう細かい条件を変えると、倍くらいはすぐ変わってきてしまうのです。需要予測なんていい加減だなんて言う人もいますけれども、よく考えられたアンケートなどで確認しながら行くと、結構正確に出てきます。

もう1つは無理な開発が将来出てくることを想定してLRTの需要を試算するというのは余りお奨めできない。やはり今の需要に合った、この地域に適した交通システムは何なのかということ、まずは第一段階のこのルーティンを何回も繰り返しながら決めていくということが重要ではないかと思います。

大変僭越ではありますが、アドバイスをさせていただきまして、少し時間が過ぎて申しわけなかったですけれども、私からのお話しとさせていただきたいと思います。どうも本日は御清聴ありがとうございました。

○**鶴崎敏康小委員長** 講演が終わりましたので、ここで10分間の休憩を挟みたいと思います。

暫時、休憩します。

休 憩（午前10時12分）

再 開（午前10時22分）

○**鶴崎敏康小委員長** 休憩前に引き続き、委員会を再開します。

これから、パネルディスカッションへと移ります。

はじめに、自己紹介をさせていただきます。

私は、この小委員会をつかさどっています。見沼区選出の鶴崎でございます。よろしくお願いいたします。

○**高子景委員** 私は、この見沼区選出、そしてこの片柳地区出身の自由民主党さいたま市議会議員団の高子景と申します。よろしくお願いいたします。

○**神崎功委員** 民進改革さいたま市議団に所属しております緑区選出の神崎功です。よろしくお願いいたします。

○**熊谷裕人委員** 同じ会派の大宮区選出の熊谷裕人と申します。きょうはよろしくお願いいたします。
（拍手起こる）

○**斉藤健一委員** 私は、公明党さいたま市議団、見沼区選出の斉藤健一です。きょうはよろしくお願いいたします。

○**久保美樹委員** 皆様、こんにちは。

私は桜区からまいりました。日本共産党さいたま市議団の久保美樹と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○**吉田一郎委員** どうもこんにちは。私は北区選出となっていますが、大宮の吉田一郎と申します。よろしく申し上げます。

○**鶴崎敏康小委員長** ありがとうございます。

きょうは先生に大変含蓄のある、そしてまた夢のある話をお聞きすることができ、ありがとうございました。

第一部の先生のお話を聞いての感想をここで委員の皆さんから聞かせていただきたいと思しますので、まず、最初に高子委員から申し上げます。

○**高子景委員** ありがとうございます。公私ともにお忙しい中、荒川先生におかれましては大変貴重な御講演をしていただきまして、まことにありがとうございます。

国土交通省から宇都宮市の副市長になられたということで、このさいたま市の旧与野市が副市長を国交省から招いて、北与野の再開発を成功させたという話を聞いているので、うちのさいたま市の副市長が総務省から来ているからだめだというわけではないですけども、さすが国交省から副市長が来られるとまちづくりの発展が早いというのをひしひしと感じたところでございます。

本日はL R Tの御講演ということで、宇都宮のL R Tというのは富山と違って新線ということもあってかなり注目度が高いものだと私も認識しておりますし、この地域に住んでおりますので、特にこのL R Tというか、交通手段の重要性というものをひしひしと普段から考えてはいるのですけれども、ただ比較的L R Tというものはどちらかというと、コンパクトシティというまちづくりの理念のもとにヨーロッパで導入されたものだと思っています。交通手段というのはもちろん重要なのですけれども、どちらかというとサステナビリティだとか、バリアフリーだとか、そういった面とか、また中心市街地の活性化という意味で使われていると思います。

先進例のストラスブルグなんかが大通りにL R Tと歩行者しかもう歩かせない。中心市街地にはもう人しか入れない、車は入れないという大胆な施策をとっているということで。昨今、青森のコンパクトシティが若干失敗したのではないかということで、かなり大胆な政策を打ったけれども失敗したのではないかということです。富山のほうもL R Tの関係では成功しているといわれているのですけれども、郊外化は止めることはできなかったということで、言いようによってはあれは失敗だったのではないかという分析が出ているところで、このさいたま市でどう導入していくかというのは本日のお話では大変貴重な意見をいただいたなと思っているのですけれども、ここで御意見をお伺いしてもいいんですかね。それとも。

○**鶴崎敏康小委員長** とりあえずは、まず感想だけ申し上げます。

○**高子景委員** とりあえず感想だけということで、そんな形で、本当にありがとうございました。

○**鶴崎敏康小委員長** それでは、民進改革を代表して、熊谷委員

○**熊谷裕人委員** 民進改革から来ており、大宮区もルートに入っていますのでお話しをさせていただきたいと思えます。

荒川先生のお話を拝聴いたしまして、いろいろと私が思ってもいなかった視点もあったのかなと思っております。

ただ、宇都宮とこのさいたまの大宮地区の交通インフラの状況ではかなり違うというのを、私も宇都宮に見に行かせていただいて、その辺を実感的に見ておりますので、その交通インフラの関係をどうしていくのかなというところを、また後ほど時間があれば先生に御教授いただきたい

なというのと、今、高子委員のほうからもありましたけれども、L R Tを導入していくのに、さいたま市の場合はどういう目的で導入していくのが最適な需要に応じていく道なのかというところの設定がなかなか難しいのかなと思っておりまして、そういったところもきょうの委員会を通じて自分自身も少し勉強を掘り下げていきたいと思っております。

荒川先生のお話は大変貴重で、たくさんの知見をいただきましたので、またまた整理したいと思っております。ありがとうございました。

○鶴崎敏康小委員長 公明党から齊藤委員

○齊藤健一委員 公明党の齊藤です。きょう荒川先生のお話を伺いまして、まず率直な感想といたしましては、大変さいたま市としてのL R T導入の可能性をきょうの話を伺って強く感じました。

ただ、やはりいろいろ課題点もあるなど感じまして、まず単純に宇都宮との比較になってしまうのですが、宇都宮は工業団地の従業員の輸送ということで目的がはっきりし、需要もまた採算もとれるということでした。さいたま市の東西ルートに関しては大宮と浦和美園の間で、宇都宮のような何万人という企業、団地が今のところはありません。ただそのあたりの市民の方、また現在の地域財産としては埼玉スタジアム2002等があります。

ただ、それだけではちょっとなかなか収支をカバーするのは難しいと思っておりますので、やはりきょうテーマにもありましたとおり、まちづくりと一体となって、どう人をふやし、またやはり企業に来ていただくということがいろいろな税収の面でもいいのかと思ひまして、そこを一緒に考えていくことによって、可能性は大になってくるのではないのかなと、きょうはそこを強く感じました。ありがとうございました。

○鶴崎敏康小委員長 久保委員

○久保美樹委員 日本共産党の久保でございます。

荒川先生、本日はとてもわかりやすい御説明ありがとうございました。先生の最後のお言葉、今の需要に合った策を考えていくことがとても重要であるというところが、私の最も心に残ったところでございます。

今、齊藤委員からもお話がありましたが、国交省からの答申ということで、浦和美園駅から大宮駅を結ぶ交通手段のL R Tというのが大きく打ち出されたわけですが、実際、どこを通していくのかというのが大きな問題ではないかと思ひます。

まず1つ、打ち出されている1つの案として見沼田圃を通そうではないかという案が示されておりますが、美園まで直通してサッカーの試合などを見に来るお客さんだけのものなのかというところも考えさせられるところであると。

また、L R Tは走行時において二酸化炭素を排出しないクリーンな交通手段ではありますが、見沼田圃を通すことによって見沼田圃の自然を破壊しないだろうかというところが、私の思っている心配点でございます。

あともう1つ、最も心配なのはやはり財政の問題です。総事業費400億円といわれている宇都宮のお話を聞きますと、これは実際問題もう少しかかるのかなと。先生から地方債でというお話もありましたが、地方債と言いましてもやはり借金ですから、これから少子高齢化時代を迎えるに当たって、そのツケを未来へ残すことへの心配というのも大いに考えなければならないことではないかと思っております。

さまざまな課題が山積していると思ひます。慎重にこの政策を考えていくべきだという立場で

ございます。

きょうはどうもありがとうございました。

○鶴崎敏康小委員長 吉田委員

○吉田一郎委員 吉田一郎でございます。

大宮と浦和美園の間の東西交通ルートですけれども、実は、私は議会で見沼田圃や新都心を通ってLRTつくるよりも、片柳へのバス通りの地下に地下鉄をつくったほうがいいのではないかと提案しているのです。

あの岩槻までの地下鉄は採算が厳しいという結果が出ています。だったら、これをきっぱりやめて、何しろ岩槻から浦和美園までのバスは1日に27本しか片道で通っていないのです。それに比べて大宮から片柳、自治医大とか東新井団地行きを含めると1日に411本も片道でバスが走っているのです。この需要があるところの地下を地下鉄にしたらいいのではないかと。

用地買収の問題とか、やはり先生のお話を聞いていますと、宇都宮は4車線、6車線の道路のところを使うという、非常にコストを抑えられている。では、うちのほうはどうかといたら、これはうちのコストを考えると、地下鉄も調査をしてみる必要があるのではないかなと思いました。

以上です。

○鶴崎敏康小委員長 神埼委員にも、お願いしたいと思います。

○神崎功委員 最初に宇都宮駅とこちらのさいたまの東部地域が似ているとお話しされていましたが、たしかに当市も南北の交通軸というのはしっかり整備している。本当に、脆弱なのは東西、横の軸だというのは本当にそのとおりだと思ひまして、さいたま市の課題と思っています。

それと、あと先生から最後のところでありました、第一段階をしっかりとというようなことでは需要の予測だったり、あるいは採算性の問題、あるいはどのような主体でやっていくのか、あるいはルートの関係のところをしっかりと考えていきなさいというのは非常に参考になりました。ありがとうございました。

○鶴崎敏康小委員長 ありがとうございます。

きょうは委員のほかにも、さいたま市のほうから都市計画部長と交通政策課長がこの席に来ています。都市計画部長

○都市計画部長 さいたま市役所で都市計画部の部長をしております望月と申します。

きょう荒川先生のお話を聞かせていただきまして、我々が次にステップするのに当たりまして、荒川先生はそれを道しるべを置いてくださっている方ですので、きょうの講演を拝聴させていただいて、次のステップで参考にさせていただきたいと思っています。どうもありがとうございました。

○交通政策課長 さいたま市交通政策課長の中村と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

私も部長が申し上げたと同様な感想を持っておりまして、大きく宇都宮の事例というところではやはり直近の事例だと思ひますので、その経験をお話くださった荒川先生の御講演を参考にしながら、これからの計画を進めてまいりたいと思ひしております。ありがとうございます。

○鶴崎敏康小委員長 それでは、交通政策課のほうでつくった資料がありますので、5分ぐらいで説明いただきたいと思ひます。委員の皆様は席の移動をお願いします。

○交通政策課長 それでは、私のほうから東西交通大宮ルートについて概略を御説明させていただ

きたいと思います。

まず、東西交通大宮ルートにつきましては、先ほど荒川先生の御講義の中にもございましたように、昨年4月に国土交通省、国土交通大臣の諮問機関であります交通政策審議会のほうから、東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する答申というものが出されまして、こちらのほうに位置づけがございます。

こちらの答申の概要でございますけれども、ちょっと見づらくて恐縮なのですが、全体を2つに分けまして、左側のほうですね。左側の部分では、東京圏における都市鉄道に関する現状認識というのがありまして、これを踏まえまして、3つの東京圏都市鉄道が今後目指すべき姿として3つの視点を挙げてございます。

1つ目は、国際競争力の強化に資する都市鉄道。それから2つ目が豊かな国民生活に資する都市鉄道。3点目は。

〔「画面は大きくなりませんか」と言う人あり〕

○交通政策課長 済みません。これ以上画面が大きくなりませんので、できるだけ解説したいと思っておりますけれども、申しわけございません。

幾つかの視点がございまして、右側のほうにいきますと、これらの東京圏の都市鉄道が横走行していく姿について、これらに貢献するような意義のあるプロジェクトとして、3つの分野に整理するものであります。

1つは、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、それから2つ目が地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト、3点目が駅空間の質的進化に資するプロジェクトと整理されておまして、その中でさいたま市が提案した事業が、2点目の真ん中のところですが、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトということで、東西交通大宮ルートの新設、それから埼玉高速鉄道の延伸が位置づけられています。それから駅期間の質的進化に資するプロジェクトとして大宮駅が位置づけられているところです。

次に、こちらが今回の交通政策審議会の答申の中でのさいたま市の位置づけの赤枠の中が、さいたま市の部分になります。

こちらがさいたま市に関する答申の内容になっておりましたが、こちらの詳細を申し上げますと、東西交通大宮ルートの新設につきましては、大宮からさいたま新都心から浦和美園、中量軌道システムということで概要が示されております。

ちょっと間は省略させていただきまして、意義といたしましては、まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待。それから課題といたしまして、収支採算性に課題がありますので、関係地方公共団体等において需要の創出につながる沿線開発や交流人口増加に向けた取り組み等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待というふうに書かれております。

今、飛ばしました分析結果のところですが、こちらは答申に加えて、それぞれのプロジェクトについて、国が独自に分析した結果を示しておまして、見づらくて申しわけありません。主なところを御説明させていただきます。

分析結果は、上から2つ目の四角の枠ですが、延長は12キロメートル、総事業費は400億円、費用便益費、いわゆるB/Cというものですが、これを1.1と国は分析しております。これは費

用に対する便益の大きさを比で示したものですけれども、5つの項目では便益が費用よりも大きいということになります。

それから、こちらもちよっと見づらくて、一番左手のほうになります。累積資金収支黒字転換年、これは累積資金の収支、出と入りが黒字転換する年数が示されておりますけれども、こちらは発散となっております。この発散とはどういう意味かと申しますと、単年度のうち運営費が料金収入で賄えるという結果であるというふうに国からは出ております。

東西交通大宮ルートの方針について述べさせていただきます。

東西交通大宮ルートにつきましては、平成12年の運輸政策審議会の答申に位置づけられたものでございまして、旧市時代を含めましてさまざまな検討を行ってきたところです。交通政策審議会への提案に向けまして、平成26年度には利用者の見込み、速達性の優位性、導入空間の確保を条件といたしまして、モデルルートを設定するとともに学識経験者の先生のご助言等を参考にしながら検討を進めてまいったところでございます。

今後でございますが、今回の答申では収支採算性とルート検討について課題を頂戴したと認識しておりますので、今年度以降、詳細な需要推計、需要総数の検討、導入空間確保、課題等の検討をより深める中で、収支採算性、ルートの検討、関係計画の整備を進めまして、事業化に向けた方向性を定めてまいりたいと考えております。

雑駁でまた見づらくて申しわけございませんでしたが、説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○鶴崎敏康小委員長 ありがとうございます。

ここで、全ての御意見が整った形になりました。

時間が貴重ですので、ぜひこういう機会に皆様方から何かどなたかに聞きたいこと、具体的に何かありましたら、ぜひこの場で伺っていただきたいと思っております。

一番早かったですね。そこのマスクをつけている方。

○傍聴人 4人の方にお尋ねしたいと思っておりますので、手短に全部まとめて申し上げます。

まず、講師の先生ですが、画像のコマ数を最初に教えてください。どのくらい使われたか、概数で結構です。

きょうのお時間は、私は見沼区ではありません。ただ、きょう、あるらしいことが事前にちよっと聞いて記憶していたものですから、きのう北区役所に寄って確かめようとしたところ、なかなかわからなかった。市の広報にも議会だよりも出ていない。それから区の職員が30分ぐらいあちこち電話かけてね。ようやく分かった。もしこれから実行されますと、大変な負担が市民にかかるわけです。何も見沼区の人だけじゃありません。

したがってこういう催しはぜひ市民に十分事前告知された上でやるべきだと思います。

それから、きょうは講師の先生の説明は、さすがに国交省、それから副市長として実績を挙げられたので、大変流暢で立て板に水でした。しかし、大変の量の資料を提示されたので、立て板に水が右の耳から入って左の耳に抜けちゃいました。

やっぱりこういう場合は抜粋だけでもいいですから、資料を事前に紙で用意されて配布されるべきです。これは講師の先生の責任というよりも、主催者側の責任だろうと思っておりますので、主催者は、よく考えてください。

それから、これら議会にも共通していますね。きょうの主催は議会と議会局とそれから執行部

と三者になっていて、どこにどこが責任の違いがあるのかよくわからないんですがね。それなりのちょっとどういう関係になっているのか。きょうの話だと、なんかもうLRT導入がありきなんですわね。

富山の例にしても宇都宮の例にしても、さいたま市と断然違うのは市が中心性をもっているんですよ。市役所をはじめ、そこに行けば、いろんな関係のことが全部用は足せると。ところがさいたま市の特徴はまだ中心性がない。どこに中心があるのかわからない。そういったところに将来にわたって、膨大な税負担を残すようなLRTをはやりにのってやったら、とんでもないことになるだろうと思うんです。

以上です。

○鶴崎敏康小委員長 ありがとうございます。

以上5点ありました。4点につきましては、きょうの主催の意義とは関連がありませんので、それは、終わってからやります。きょうはLRTについての貴重な時間ですので、最後の質問はLRTに関してだったので、それについて。さいたま市のほうは中心性がないと、宇都宮と違って中心性がないところにLRTを導入していかなものかという御意見でよろしいでしょうか。

〔何事か言う人あり〕

○鶴崎敏康小委員長 後で、その技術的な問題は私のほうで後でやりますから。

そんな感じですので、LRTに関しての質問に進めます。

市の中心性がなくて、さいたま市には導入する意味はないんじゃないかというような御質問でした、交通政策課長、どうぞ。

○交通政策課長 LRTについてどこに聞けばよいかというような御質問の趣旨でよろしいですか。

○鶴崎敏康小委員長 では、私のほうから。

都市の骨格をつくるときに、旧大宮時代からずっとこの東西交通に関してはさいたま市あるいは大宮市、一番ネックなところがありました。震災があったときにどう移動するのかと、構想道路も途中でとまっています。そのときに東西、南北軸というのは東京を中心に宇都宮まで通じるような北に向かっていく道があります。

しかし、東西交通は本当に、このさいたま市も大宮も長く悲願だったんですけども、ここにきてようやくそうした余裕とそうした災害等も含めたスピードのあるまちを発展させるためのルートとして私たちは考えておりました、中心性がないと思ひまして、新都心とかあの辺が中心です。あそこがさいたま市の中心です。あそこから起点へもっていく、あるいは大宮駅から起点をもっていく、大宮駅というのは全国でもナンバーワンの新幹線のターミナル駅です。そこの整合性がなければこのまちは発展しませんということで、一応さいたま市のほうではLRTを研究していこうということになりまして、国のほうも答申で必要だということをお話しております。

ですから、つくるかつからないかはこれから委員会で決定していくわけですけども、委員会のほうで。ただこの研究をせずに、最初から無駄だということでやらなかったら、このさいたま市の100年の大計は終わってしまいますので、私たちは希望、夢をもっていきたいというふうに思っています。

それでは、皆さんからも何かありましたら。

吉田委員

○吉田一郎委員 私やっぱり現実として中心というところかという、私はやっぱり東京だと思う

んですよ。というのは、片柳から車やバスに乗って行く人は、大体、大宮駅で朝乗りかえて東京のほうに電車で行くわけですね。

だからやはりLRTにしても地下鉄にしてもつくるという場合は、平日に東京まで多くの人は学校、会社に通うわけですから、どう乗りかえて乗り継いでいきやすいかというのはやっぱり考えていかなきゃいけない。これは必要だと思うんですよ。

そういった意味でも、私はLRTよりもっとさっと行ける地下鉄で、浦和美園駅から東京方面に一本で行くぐらいなら、片柳から板橋までと思うわけですがけれども、そういった調査、いろんな方法を調査していくべきであると思います。

以上です。

○鶴崎敏康小委員長 実は、委員会はいつも議会棟でやっているんですよ。なぜきょうここでやるかということなんですね。

つまり、答申の中にはここら辺が通過点になるような話があります。まだルートは決定していませんが、恐らくなるだろう。しかも、この地区には長年このLRTをぜひ導入していく会がありまして、きょうも朝からいろいろやってくれている長谷川前議員がいますので、ひとつ感想を聞きたいです。

○傍聴人 皆さん、おはようございます。

本日は荒川先生、すばらしい講演をありがとうございます。今、受付で女性の方と話をしましたところ、大変わかりやすい話で喜んでおりました。それから鶴崎議員におかれましては小委員長としてオープン委員会をきょうやっていただき、委員の皆さん、本当にありがとうございます。なかなかこういうことは日本でも初めてではないかなと思っておりますので、オープン化しているいろいろな意見を聞きたいということでございます。

そして、大勢の方が出席いただきまして、本当にありがとうございます。それと同時に私のクビもこのぐらいの人が来て盛り上がりいただきましたので何とかつながりましたので、これからも私も一生懸命努力をさせていただきたいと思います。

それから、これは質問でございますけれども、清水市長に平成22年2月にまちづくりとLRTを導入する推進協議会の設立ということで要望書を私のほうの会でもらっていただいております。ぜひこの1日も早く協議会を設立して、皆さんのいろんな声をまとめていただいて、1日でも早くLRTが導入できるようにしていただきたいなと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。その協議会のことについてお答えをお願いしたいと思います。

○鶴崎敏康小委員長 今の気持ちは、私たちは全員持っておりますので、よりよい住みやすいさいたま市ということで考えております。

特に高齢化の問題というのは非常に大きいわけですね。高齢化がどんどん進んでいくということは公共交通機関がないところのまちというのは死に絶えていくんですね、まち自体が。

バスもいいですけども、例えばバスの定時性を考えたときに、はるかにLRTのすぐれたところが出てくる。私自身は車で通勤するんですけども、バスが1本、2本あると、後ろはずっと続くんですね。ですからそういうことも考えると、今後とも非常に大切なことだと思っておりますので、ぜひここら辺を地域を挙げて、議会と執行部と地域、市民の皆さんの御協力、御理解をいただけて盛り上げていきたいと思っております。

できれば、議会で今、一生懸命やっています。議会だけではなくて、地域の声を執行部と一緒に

に取り上げて、今の提案ですね。そういうことがあればいいなと思っていますので、今後は、きょうこれを機会にしまして、そういうことについても続けていきたいという方向でいますので、よろしく願いいたします。

先ほど手を上げていらっしゃった方、どうぞ。

〔「大丈夫です」と言う人あり〕

○鶴崎敏康小委員長 大丈夫ですか。

では、隣の方どうぞ。

○傍聴人 きょうは大変勉強させていただきました。まずは、宇都宮とさいたま市は相当違うなどという感じをいたしました。ですから、どこが参考になるかということはあるかと。

今、鶴崎小委員長がおっしゃいましたところで、私もすごく共鳴しているところがあるんですが、これからはやはり老人、高齢化社会ということもありますので、いかに自分の住んでいる近くを何かの公共交通機関が通るということが非常に大事になっているんですね。私もずっとこの問題、もう8年も10年もやってきているんですが、本当にこの50メートルを年寄りが歩くのは大変なのです。大きな道路を渡ることすら大変な状況なんですね。

ですから、いわゆるLRTのような大量輸送、大量輸送というのは一つの考えなのですが、さいたま市、特にこの東西ですか。特に私たちは、大宮駅に出る場合にはいかにきめ細かい路線がね。私は自分が住んでいるところの近くにいろんなルートの公共交通が必要だろうということ、私はもうずっと考えています。

ですから、ココミュニティバスのような本当に小さいバスがどんどん狭い道路、本当に1車線すらいかないところを細かくこうやって、それでその人たちの足を確保するということが、これからの社会は非常に私は重要になってくると。

ですから、私は先ほどなんかこの地域がLRTのなんかルートの近くだというふうに、鶴崎小委員長がおっしゃっていましたが、すごくざっと書いてあるから、わかりませんが、相当離れていますよ。とてもとてもこんなところに来る道路ではなく、まっすぐ行くとしたら、今のあそこの浦和大橋、あの辺を通過して、まっすぐ新都心のほうに行くわけですから、そこまで出るのにどれくらいの時間がかかるかという。ほとんどここに住んでいる人たちには、関係のない大量輸送機関なんですよ。

私が言いたいのは、まちはもうBRTのほうがいいと思っているんですね。あそこの今の中央通りを拡幅して3車線、4車線くらいにすれば、バス専用レーンがふえるわけですよ。そうすればバスがぼんぼん走れるわけですから。まずそういうことをやると。それで、そこにどんどんコミュニティバスを走らせてそこに人を集めていくと。

そういうやはり全体的な都市交通、特に公共交通をどうするかという問題については、LRTも論議することは大いに結構なんです、それよりも本当にこれからの高齢化社会、そういう中であって一人一人の足の確保、そのことを特に、もう高齢者は今どんどん高齢者は危ないから、免許証も返納しなさいと言われるですけれども、それをするにしたら、もう本当に年寄りの方の話をお聞きすると、本当に50メートル、100メートル先をバス路線が走ってくれるとどんなに助かるかということは何回も言われます。

ですから、そういう意味では、そっちのことも一緒に論議をしていただきたいということです。以上です。

○鶴崎敏康小委員長 大変貴重な御意見をありがたいと思っております。

ただ一言、言いますと、コミュニティバスの網の目のような考え方とLRTというのは全く違うものなんです。ですからLRTを入れたからそれで終わりじゃなくて、停留所ができたときにそこにバスをどう動かせるかということにつながっていくんですね。

ですから、あれかこれかじゃなくて骨格としての大動脈をつくった上に小さな血管をつくるということが私たちの考えですので、LRTをつくったらそれで終わりということはありません。

それで、コミュニティバスもちろんそれも導入していくということで、全体的に考えています。

○鶴崎敏康小委員長 再び、どうぞ。

○傍聴人 私は、LRTについての否定は一言もしていませんから。LRTの論議をするのは大いに結構、それはやってください、10年後になるか20年後になるかはともかく。

でも、きょう、あす、あさって、5年後、年寄りたちはどうするかという問題についても、やはりこの場で論議してほしいんですよ。そういうことなしに、夢を語るのも大いに結構ですけども、やはり現実の問題、あすを踏まえて、年寄りがあすから病院に行くのにどうやって行くのか、息子たちに送ってもらわなければ病院にも行けないんですよ、今の状況は。

特に片柳地域は非常に広い地域の中にバスが中央通りしか走っていないわけですからね。そこにどういうふうにそのバス路線をこう細かく入れていくのかということをやまず同時並行以上に優先して論議をしてもらいたいということをやったわけです。

○鶴崎敏康小委員長 趣旨はよくわかります。よくわかりますから、それは議会として承ります。

ただ、きょうの主題はそれではありませんので、きょうはLRTの問題で皆さんにお越しいただいてLRTの専門委員たちが委員会として出席していますので、今おっしゃった問題は議会としてほかの場所で承りますので、それについて何か。

高子委員

○高子景委員 貴重な御意見、ありがとうございます。

LRTのルートの関係の話が出ていたと思うんですけども、確かにさっき出たルートだと、大宮駅が始点で新都心を通って、多分、見沼田圃の中を通ってくるルートが想定されて、最後は国道463号線にと、おっしゃるとおりだと思うんですよ。

私もそれは余り意味がないと思っているんですね。私は日大の近くに住んでいるので、まさに東西交通が来れば利用者になるわけですよ。ということは、ここにいる議員の中で唯一の利用者になるんですね。その中で、もともとLRTというのは、コミュニティ間をつなぐというところに意味があるんですね。串とだんごといわれる。まちをだんごというふうに想定して、それに対する串を刺すということがLRTの最も重要な意義なんですね。

そうなってくると、この片柳、いわゆる旧片柳村のコミュニティというのは日大側だけが中心とはいわないですけども、あそこら辺が地域的には中心になっているんですね。あそこら辺に人が張りついているわけですよ。今、その人たちはバスで通っているわけです。バスで普段大宮駅に行っているわけですよ。

さっき、吉田委員から中央通りに地下鉄という話もありましたけれども、まさに地下鉄とまでいくかどうかまでわからないですけども、少なくとも需要を見込める路線をつくる。先ほど荒川先生からも基本の需要があるところを通すとなると、どこにこの東西交通の需要が一番あるか

という、多分大宮区堀の内なんですね。今の国際興行のバスで多分一番人が乗っているのは大宮の堀の内からなんですよ。だからここを通さないと多分採算性というのは合わないんですよ。そうすると大宮駅を始点で新都心という、ただでさえ需要という面では厳しくなっているんですよ。

そうになっていくと私も吉田さんと同じ意見で、この既存の中央通りを通すしかないと思っているのですけれども、もともとこの大宮中央通り線は計画自体が28メートルの道路なんですよ。まだ生きていますよね。一応、28メートルの道路ができる予定になっているんですよ、全然つくる気配がないのですけれども。それさえできれば、もともとこれをちゃんとつくってれば、LRTを導入できるようなものをそこを通せばいいというだけで、簡単に決着がついたんですけれども、それができていないという現状が1つあるから、吉田さんのほうからまさに地下鉄のほうが早いんじゃないかという話があったんですよ。

これは仙台がそういった手法をとっているんですよ。道路幅員とかを拡幅したり、新しく土地を買収するんだったら、地下のほうが安いというふうには仙台は試算して地下鉄をつくった。

ただ、それだとやはり本来さっき言ったとおり、LRTというのはやっぱりバリアフリーというのがかなりメインになってきて、高齢者に大変やさしい交通手段だといわれているわけですよ。そういった面において、東新井団地のほうなんかは高齢者の方もかなり多く住まわれているということを見ると、地下鉄よりもまさにLRTのバリアフリーに特化したように、交通手段も今後できると大変いいんじゃないかなというのは思っております。

また、そのLRTの駅までの手段という中で、確かに御高齢の方だと500メートル歩けといわれるとかなり厳しいと思うんですよ。だから、そのあたりをしっかりとさいたま市でもどうやって人が歩いてその駅に行くのかというのをちゃんと考えてやっていけなければいけないと我々も思っていますし、そのようにやっていきたいと、今もこうやって鶴崎小委員長を先頭に進めさせていただいておりますので、今回はLRTという話、この東西交通というのがメインの話なので、その話だけを今回切り出してやっているわけですが、少なくともだからと言って、そういったところをないがしろにしているという話ではないというのは御理解いただきたいなというところでございます。

○鶴崎敏康小委員長 ほかにございますか。

○傍聴人 交通政策課長にお伺いしたいんですけれども、このLRTについては平成12年から検討しているわけですね。それで現在この課題というのが採算性に課題があるということをおられるわけですね。現段階で、その採算性に課題があるというのは具体的にはどういうことになっているのかと、そういったものがひとつきちんと明示されないから、判断ができないということなんですね。それで、大体、宇都宮と同じように400億円かかると、それでさいたま市では10キロメートルくらいですかね。

ですから、大体同じようなところですが、宇都宮は大体1日1万5,000人から2万3,000人という交通量だと。採算を得るとしたら1日の利用人員がそのくらいないと難しいんじゃないかなと思うんですね。

近くに同じようなキロ数で、大宮駅からニューシャトルが出ていますよね。あれがちょっと聞きますと1日に4万4,000人なんですよ。それで年間4億円かそのくらいの利益が出ているというのを聞いています。

ですから、そこら辺をいかにその利用人員がふやせるかということだと思うんですけれども、宇都宮のように企業中心で、大企業が結構ありますから、そういったところが中心となるんですけれども、丸つきりさいたま市の場合は私は見えないんですよ。

ですから、実際にこうした赤字を垂れ流しというのを我々は税金を払っている側としたら本当に困るんですよ。本当の採算性をきちんと把握してもらいたいなど。15年、16年たっても全然その見通しが無いというのはそういうことを考えなきゃいけないんじゃないかなというのが率直な気持ちです。

大宮から美園まで流すルートで、例えば、今、JRを使いますよね。そうすると36分で着くんですよ。待ち時間がちょっと10分、十数分足らずですよ。ですから結構早いですよね。ですから、一般の需要というのはそんなに大金をかけても、そこにあるのかなというのがひとつ疑問です。

そういうことで、それなりのことが現時点でわかれば説明してほしいなと思います。

○鶴崎敏康小委員長 交通政策課長

○交通政策課長 ただいまの御質問にお答えいたします。

今の御質問は、採算性についての御質問と承りました。

国の分析の結果は先ほどお示ししたとおりなんですけれども、さいたま市としても既存の交通量の調査結果などからある程度予測しているものもありますが、こういった既存資料からの予測調査だけではなくて、実際にその沿線の方々ですとか、御利用されると予想されるような方々も含めてアンケート調査等を行って、それから需要予測、需要設計等を行っていく必要があるかと思っております。そこの想定につきましては荒川先生の御講演の中でもあったかと思っておりますので、そういった詳細な需要推計等も含めて、採算性についてしっかりと見きわめてまいりたいなと考えております。

○鶴崎敏康小委員長 今わかったようなわからないようなことを言っていたけど。

1.1って先ほど交通政策課長が言いましたね、B/Cが1だとね、専門用語はきょうはやめようと思ったんだけど。要するに、利益が上がるか上がらないかというのは、1を基準にして0.8だったら赤字なわけですよ。例えば、2なら儲かるのだと思います。

国が算定して1.1なんです。ところが国というのはここをよく見ていないんですよ。見てなくてやっているんですよ。よく見たら1.3、1.5かもわからないという。

それを今から市のほうがしっかり調査をするということですので、赤字になるようなことはしませんということ言っていたんですね。これについては荒川先生が詳しいわけですので、ちょっとそこら辺をお願いします。

○荒川辰雄先生 今、ご指摘の中で、宇都宮の場合が1万5,000人から2万3,000人が乗るんで黒字ということだということは、私のプレゼンで御理解いただいているなということなんですけれども、ちょっと一つだけ注意しておいていただきたいのは、先ほど申しましたように、宇都宮の場合は工場の通勤客が多いので朝晩に集中してしまうんですね。さらに昼はあまり乗らないんです。けれども、その職員としては運転手さんもみんな雇っておかなきゃいけないんですね。さらに平日は乗っていただけるんですけども、休日乗ってくれないという運行スタイル。だから朝晩に来る人たちで1万5,000人ぐらい乗っていただかないと、朝だけじゃないのですけれども、確か通勤客で1万二、三千人乗っていただかないとそのあまり乗っていないときの費用も賄えないと

ということですね。

私が最後のほうでお話しさせていただいたのは、大宮の場合は少し有利ですよというのは、逆に工業団地があるわけじゃないんで、朝とか、夕方のピークはそんなに立たないかもしれない。そうするとその車両の購入台数だとか、運転手を雇う人の数とか、そういうのが少し少なくて済むかもしれない。そうすると支出のほうも少なくなるわけですね。

その辺で必ずしも1万5,000人が乗らないと黒字にならないという意味ではなくて、場合によっては8,000人とか9,000人乗っていただいても、それなりのサービスレベルになってしまうかもしれないですけども、例えば10分に1本しか走らせないということになってしまうかもしれないけれども、それでやれば採算性が合う場合もある。このところはちょっと注意して御理解いただけたらいいのではないかと思います。

○鶴崎敏康小委員長 高子委員

○高子景委員 今、需要の関係が出たと思うんですけども、荒川先生から最後のほうに学校等の話が出たと思うんですね。

この東西交通の検討されるルートの中に、病院で言えば自治医大があるわけですよ。自治医大があって、学校で言えば大宮開成、浦和学院、浦和東、ルーテル学院、浦和実業、浦和大学とこれだけの学校があるんですよ。ということは片柳地区で人口は4万人いるんですね。天沼町と堀の内町を合わせると多分二、三万人いると思うんですよ。

そこから人口だけで考えると、宇都宮と比較してもかなり人口が多いところを通る想定になっているはずなんです。それプラスこれだけの多くの学校があるということは需要も分散されますし、何よりも大宮駅から、埼玉スタジアムというのが日本一の観客動員数を誇るスタジアムです。逆に言うとそういったサッカーの大会があったときなんかはすさまじい需要が起きるわけですよ。

だから国が試算しているよりも比較的さいたま市ではそこまで悲観的にこの需要については、今、見ていないというのが現状かなと思います。

○鶴崎敏康小委員長 よろしいでしょうか。

久保委員

○久保美樹委員 採算性の計算の方法とかなどはわかるんですけども、やはり一番大事なのは、どこを走らせるか、ルートだと私本当に思うんですね。先ほどこちらのほうの列で発言された方がいらっしやいましたけれども、今、住んでいる方にとって、どういう形でどういったものを走らせていくかということがやっぱり一番大事であると。

小委員長から、ただきょうはLRTの話だからほかの交通手段のことは論点がずれるよというお話がありましたが、やはり皆さんの税金を使って交通手段を考えていこうというところでありますから、ルートに関しまして特により多くのそこに住んでいる人がよかったなと思うようなそういうことを考えていくべきだなと私は考えています。

○鶴崎敏康小委員長 吉田委員

○吉田一郎委員 今の話に関連して、私は、先ほど市の説明を聞いて、非常に頭に来ているんですよ、資料が細かいから頭に来たということもありますけど。

これはLRTをつくるのはいいですね。大宮駅と浦和美園のアクセス利便性の向上がいいやと思うんですけども、ふざけるなと思いますよ。だって、間に住んでいる片柳の住民の利便性は

全然変わっていないじゃないですか。それは触れてないわけですよ。だから、見沼田圃の人が住んでいないところを通すなんて話が出ちゃっているんですよ。やはりこれだけの費用をかけてやる以上、その間に住んでいる住民の人が恩恵を受けなければいけないわけです。ですので、この方がバスというのはもちろんこれも重要です。

ですので、市のほうに要望したいのは、見沼田圃をLRTで通す、または先ほど高子委員がおっしゃいました中央通りを拡幅してそこにLRTを通す、または私が言いましたけど中央通りの地下を用地買収、難しいなら地下鉄で通す、またはBRT、バスの方法、LRT新都心経由か片柳経由か、そういった5つ、6つのルートをそれぞれ宇都宮のほうでやられたような細かい採算性で比較をしていただきたい。その上で最終的な市の判断を決めるべきじゃないかと、私はやっぱり思いました。

○鶴崎敏康小委員長 どうぞ。

○傍聴人 若いときにEU、ヨーロッパのほうでちょっと体験したことがあるんですけども、大体的場合、そのLRTと同じような路線というのは住宅から都心に向かうネットワークを、つまり輸送手段というのを完璧に行っているんですね。それでいてCO2を少なくした車を使わないという地球にやさしい政策を入れて、住民が少ないのではなくて、バスも余りそぐわないところでも網羅して、そういったもので、さきほど片柳のほうでも老人のためのそういうLRTを通すネットワークというものの路線をネットワーク施設化という計画が今もう考えているのかというのが1つと、あと軌道性的なものなんですけれども、今、使っている車両というのは、勾配ですよ。坂道がどのくらいまで登れるのかというパワーの問題をちょっと、その2点で教えてほしいです。

○鶴崎敏康小委員長 交通政策課長

○交通政策課長 まず、海外では都心を中心にいろいろなネットワークがあるというようなお話があったと思うんですけども、さいたま市は鉄道を軸に、それに向かうバスが整っているということが1つの特徴でありまして、そのネットワーク化とはなかなかいかないかもしれないですけども、皆さんの発意でコミュニティバス等を走らせさせていただいているところです。

今後のますますの高齢化社会を踏まえまして、そういったネットワークが構築できるよう検討を進めてまいりたいと考えております。

○鶴崎敏康小委員長 荒川先生

○荒川辰雄先生 車両の勾配規制でも、国土交通省の基準でいきますと67パーミリ、67パーミリはパーセンテージでいうと6.7%の勾配までは抑えて設計するように指導があります。実際の車両の能力としては、それを上回る能力があります。

では、なんで6.7%という数字になっているかということ、どちらかということ登っていく能力、登坂能力ではなくて、ブレーキがかかってちゃんと一定の距離の中でとめられる制動能力ということも含めて勾配というのは決まっていると御理解いただけたらと思います。

○鶴崎敏康小委員長 よろしいですか。

○傍聴人 6.7ってどのくらいですか。

○荒川辰雄先生 環状七号とか、八号、東京の道路も通られると思うんですけど、そこのフライオーバー、立体交差がありますよね。あそこの勾配が大体7%前後でつくられていると思います。

さいたま市の場合はどのくらいですかね、フライオーバーの勾配は、6ぐらいでつくっていま

すか。大体6から7ぐらいではないかなと思いますので、あのフライオーバーぐらいの感じだと思います。

東京近郊で一番厳しい勾配は王子駅のところを都電が走っていますけれども、あそこの勾配で大体7%弱というふうに聞いています。

○鶴崎敏康小委員長 どうぞ。

○傍聴人 ちょっとお聞きしたいんですけども、去年のここでたしか道路網の配置のことで話したとき、そのときその理由がこの片柳地区は人口の増加が見込められないから、この御蔵と南大通りを第二産業道路あたりの東へ行くところを廃止するというので、人口が少なくなるということが私の記憶にあるんですよ。

それが同じさいたま市の中で、きょうの交通政策課長の説明で人口増加があるって、どうしてさいたま市の中でこんなに意見が違ってくるのか、そこのところを教えてくださいたいのと、もう1点、もうここで絵を書かれると大宮駅から新都心を経て、片柳の地区かなんかを通って美園に行くのですけれども、どうして新都心から大宮駅に行ってしまうというルートは描けないんですか。

これからもちろん専門的にルートをいろいろナビみたく5ルートぐらいこうつくって考えるのしょうけれども、もうあれが掲げられちゃうと、皆さんが見て、ここのルートを通るんだなって固定観念ができちゃうじゃないですか。だから、あれは皆さんに植えつける策略のようだと私は考えました。

○鶴崎敏康小委員長 交通政策課長

○交通政策課長 先ほど人口増の話をしたと申されましたが、申しわけございませんが、私は人口増というようなことは発言はしていなかったと思います。まず1点目でございます。

それから、ルートを一旦お示しするとそれがやはり固定するような印象を受けるということでございますが、先ほどお示したようなことについては、答申の事例でございまして、答申としてはこのルートでという示し方をしてございまして、現実的には市のほうではあのルートということで確定したわけではございません。

今後、先ほどから荒川先生もおっしゃられていましたし、私どもとしましても、その幾つかのケース、このルートを通るんであればどれだけの需要が見込めるのかであるとか、そもそもそのルートを通ることができるのかどうか、もし通すとしたらどれぐらいの費用がかかるのかといったことを1つひとつ、きめ細かく検討した上でお示ししていきたいと考えておりますので御理解いただければと思います。

○鶴崎敏康小委員長 よろしいでしょうか。

実は、地下鉄もそうですけれども、市が単独でこれをやるというのは大変なことなんです。ですから、国のほうからお金が来なければいけないということで、先ほど先生がおっしゃった宇都宮のほうでは交通政策審議会の答申には入ってなかった。だけれどもこっちでは入っている。ということは非常に強いわけですね。

それは、我々は国の言うことを聞くのではなくて、お金が欲しいわけです、国から。

ですから、どうしても国のほうには向いていますけれども、あの絵は国が描いたんですよ。交通政策課長、あるいは荒川先生が載せた簡単な絵は、国土交通省というか、交通政策審議会の答申の絵なのです。それを私たちは、では、ルートをどうしようか、どこが一番採算がとれるのか、どこが一番皆さんにとって利便性が高まるのかということで研究していくのであって、あのまま

ではありません。

よろしければ、ほかの方。一番上の方、スピードが速かったですね。

○傍聴人 LRTについて、駅だの人口だの採算だののお話が出ていますけれども、見方を少し変えて、例えば駅をつくる、ルートをどうもっていくというところに関しての採算がとれるとかというのは人口、利用者がどれだけいるかということの問題になってくると思うんですけれども、例えばその田んぼの中、通しても余り意味がないという話が出ていますけれども。

例えば、当然都市計画を変えて見直して、その辺で駅ができるところを、要するに人口がふえるような、そういうふうにもっていくようなことは考えていらっしゃるのでしょうか。よろしくお願いします。

○鶴崎敏康小委員長 それは当然こういう話が出ます。今はその案で具体的にまだ答えは出ていませんけれども、高速道路が今、北に向かって延びています。あれ高速道路は新都心で終わりですね。こっちから首都高になっていますね。今それを国のほうが圏央道に向けていよいよ動き出しました。上尾南までとりあえず繋がったときに、そこを通過するメリットはなんだというふうに、まず都市計画を変えるわけですね、そこを。ですから今まで、例えば農村地帯だったところがその区間は変わって、用途地域が変わってくるという、市街化にすると税収が入るといふ。

同じことが、このLRTについても考えられるわけですよ。停留所にしたところにトイレ1個つくれないような、あるいはコンビニ1軒もないような停留所が果たしていいのかと。何かあったときにトイレに駆け込むような場所がないような停留所でいいのかとか、いろんな議論が出てきますので、当然、見直しがかかってきます、その停留所あるいは線が引っ張られたところのあたりは。

その中でいろいろなまちづくりができていくのではないかなということを考えておりますし、またそのことはこの委員会でも私のほうから執行部のほうに将来的に見直しについてどう考えるかということ市側に投げかけてありますので、正式に返ってきます。そんな感じです。

○高子景委員 用途地域の関係ですけれども、おっしゃったとおりでせつかく引いたのに用途地域を変えなければまさにナンセンスなんですね。

ちなみにこの用途地域の変更というのが、おととしかな、権限が県から政令市に移管されて、今まで県がこの用途地域にかかわっていたんですけれども、実はさいたま市でも決定することができるようになったんですよ。

横浜等では結構もう色の塗りかえ、用途地域替えというのをやっているんですね。そうなったときに田んぼの中、通してという話があったんですけれども、これは難しいのが見沼田圃って別に農振の用地だから開発ができないわけではなくて、旧見沼三原則といわれる見沼田圃の保全・創造・活用の基本方針があるんですけれども、それによって実は開発行為ができないんですね、調整池としての機能があるからできないんですよ。

そうやってきたときに、この片柳周辺、ちょうど今まさにこれからというか調整区域なんですけれども、ここってというのは周りの農振地域が、それこそ農振地域は県の指定なんですけれども、県が外してくれれば市のほうでもう幾らでも塗りかえが可能なんですね。新しくこの辺にある意味、だからまちをつくっていくのは可能になってくるんですよ。

また、実は大宮駅周辺というのは商業地域、用途が大きい建物、こういう大きい建物を建てていいよという容積率が大きい地域ですが、丸ごとの用途地域というのは大宮駅周辺って少ないん

ですよ。浜松市でも、三、四キロメートルはあるんですけども、大宮駅の場合だと産業道路までしかないので、1キロメートルくらいしかないんですよ。だから、大宮の場合だと1キロ圏内ぐらいにしか大きいビルが建てられないんですよ。そうすると大きいマンションは建てられないですよ。

だから、これもLRT、地下鉄でもどちらでもいいんですけども、もし大宮中央通りを通るんだとすれば、まさにこれは例えば天沼にそういった大型のマンションとかが、今すぐにですと、住民から反対運動とかが出るかもしれないですけども、大型マンションをつくる事ができれば、それはポテンシャルとしてかなり都内から見てすごい魅力的なものなので、そういった意味において、かなり住民税等が増加されるというのはありますので、これがまさに一過性のものに終わらないようにしっかりと。市が投資するということは確実に税金が戻ってこないといけないんですよ。そのためにはやはり人口をふやしていくしかないんですよ、住民税が入ってくることをしないと。

だから、これをつくるに当たってはもちろんバリアフリーなんかも大切なんですけれども、いかに人口をふやして行って市税をふやしていくかということに必ず着眼点を置かなければいけないと思っているので、我々自民党だったり、吉田委員はまさに容積を変えろ、用途地域を変えろとずっと言っているんで、引き続き我々はちゃんと市が用途地域をこういう機会にはしっかりと用途地域を変えるようにと要望を続けていきたいと思っております。

以上です。

○鶴崎敏康小委員長 何かありますか。時間がもうじきなくなりますから言いたいことが言っておいてくださいね。

ほかに。どうぞ。

○傍聴人 二、三年前だと思うんですけども、文科省が東京に30年間に70%の確率で震度7ぐらいの直下型地震が起きるといようなことがいわれて、埼玉は安心だと。で、脱兎のごとく越してくるんですね。今の浦和から新都心の間ほとんど高台のところ売れるんです、クレーンとかそういうのがどんどん建って、低地の部分が残っているんです。

企業を誘致するというのがさいたま市の方針で、どんどん企業が誘致されてくるんですけども、それと一緒に家族もついてきちゃうんですね。早い話、昨今、財務省の造幣局が新都心に来ました。もう何百人の人たちの家族が土地を求めて右往左往と言ったら申しわけないけど、そういうような形で、もう20坪、30坪の土地があるとそこにうちを建てちゃう。

これね、東西ルート、LRTがあれば、もうそういうごみごみしたところへ住まなくても、片柳の空気もおいしい広いところがあるんだから、そちらにいったらいいなと思うんですけども、今はないからしょうがないんですけども、人口のその密集のこういうふうなことをまちづくりやなんかで考えないのか、分散を早くしなければ、もうなんか火事とか地震とか起こったらそれこそ大変なことになるんじゃないかと思います。そこら辺、どう考えられるのかお伺いしたいです。

○鶴崎敏康小委員長 今おっしゃったのが全体的なまちづくりとして、調整区域と今さっき話した、例えば農振農用地とか、そういう用途地域がばつとありますよね。もう1つには人口がふえるのは先ほどの方がおっしゃいましたけれども、さいたま市は人口がふえるのかふえないのか、あるいは全国的にどうなのかということなんですけれども、まず人口からいきますと、今のところは

全国的に減っています。各県庁所在地でもほとんど減っています、どの都市も。さいたま市はふえているんですね、埼玉県はふえています。ちょっと異常な現象なんですね。

今、全国で起こっていることは学校を統廃合しよう、2つの学校を1つにしよう、こちらを減らそう。今のさいたま市では逆で、どんどん学校をつくっている、いかなきゃいけないということが起こっています。恐らく宇都宮の場合も人口がどんどん伸びていくという予測は立てていないと思います。でも、さいたま市はなんか伸びるんですね。

ですから、伸びていくんですけども、もう一つあることは高齢化も確かにある。それから全国的に考えられるのはコンパクトシティ、つまりコンパクトにまとめた、まとめていく。そのためには大きな昔のように高度成長のときのように大きな風呂敷を掲げているいろいろなものをつくってはいけないというのは、国あるいは各都道府県あるいは各市町村の考え方なんですよ。

コンパクトシティは非常に大事だと私も思いますよ。しかし、シティとシティをつなぐものがなければ絶海の孤島ではないですけども、今、おっしゃったように、例えば家を建てるといっても20坪、30坪のところにつくっていくと、災害上、火災も危ないですね。ですから、コンパクトシティはいいんですけども、コンパクトシティとコンパクトシティを結ぶようなラインというのは絶対つくっておかないと陸の孤島になってしまいます。

今、美園でまちづくりが行われています。イオンができたころ、あのオープンした当時は、あそこら辺はもう見わたす限りの平原でした。今はものすごいまちが今できつつあります。あの人たちがあそこに来る前は、誰もあそこがああいう土地になるということは想像もつかなかったですね。でも実際なってしまった。なってしまって、その人たちが大宮にお買い物に行こうといったときにどう行くんでしょうかといったときに、コンパクトのまちとコンパクトのまちをつなぐような動線というのが絶対に必要になってくると思うんですね。

そうしておけば無理なまちの中に、本当に20坪、30坪のところいっぱい家を建てていくような無理な計画は見直していける。もっと雄大でゆったりとしたところにまちをつくっていけるということが私は今後の都市計画のあり方だと思っておりまして、その都市計画を実現するためにもつなぐためには、やはり道と鉄軌道は最低限なければ、その人たちの生活が賄えないんじゃないかなというように思いまして、ルートは別として、そうした意味では新都心、大宮の拠点、そして美園をつなぐというのはどうしても必要な路線じゃないかなというように思って委員会で研究しているところでございます。

何か補足があれば。

○荒川辰雄先生 今の話で、私は沿線開発をしたほうがいいというふうに言うつもりはないのですが、宇都宮における東側にLRTの計画を発表したところ、実はちょうどきょう御紹介させていただいた工業団地の少し北側に都市再生機構が開発した団地がありました。

事実関係なんですけれども、ここは私が赴任したころはまだ宅地も造成されていなくて家も建っていない、今で言うと浦和美園駅前のようなくらい、あそこまでは建っていたかな、くらいの感じのところだったんですけども、この計画が進展するに合わせて、もう今はほとんど分譲が終わりまして、住宅なりコンビニなりが建っている状況になっています。近ごろ私が宇都宮を離れてから人口の増加に伴って、全国的に珍しいのですけれども、今、市のほうで新しい小学校の建設を計画しているという状況になっています。

それと、これはいいのかどうかはわからないですけども、北関東ではよく水戸市と宇都宮市

と前橋市と高崎市というのが比較で出てくるんですけども、駅前の商業地域の地価の動向というのが毎年発表されます。そのときには昨年くらいから宇都宮のLRTの計画で東口については大体3%ぐらいの地価の上昇、残念ながら宇都宮のまだ計画の熟度が達していない西口については横ばい、ほかの市については今まだ下降しているという状況でして、実質的にそのLRT計画を前提にオフィスですとか、そういうものの計画が進められてきているところです。

そういったある意味でLRTみたいな鉄軌道ができるとバスよりも、ものすごく沿線の土地利用のポテンシャルが上がるということは私も想像していた以上に高い効果があるというのは言えると思います。しかし、ここさいたま市については、ここは見沼田圃ですので、そんな簡単に開発ができるということはないと思うのですね。

先ほど久保委員からもありましたように、この希少な自然も守っていかなくちゃいけない。そういった意味では、全面的に保全するとか、100%開発してしまうとか、こういうことはないと思いますので、まさにその豊かな田園都市のような住宅ができるということと、今ある自然環境をうまい形で守っていくということは必ずしも対立する概念ではなくて、どちらも狙って新しい魅力を創造するということはできるのではないかなと思うんです。そこはまたこの地域の腕の見せどころといたしましょうか、計画のつくり方のところではないかなと思います。

以上です。

○鶴崎敏康小委員長 時間が大分なくなってきましたね。

最後の御質問になっちゃうかな。

[何事か言う人あり]

○鶴崎敏康小委員長 11時半からもう10分過ぎていきますので、最後の御質問とさせていただきます。

では、最後の方、どうぞ。

○傍聴人 この説明会を聞いて、特に荒川先生の御説明で宇都宮が非常に順調に推移しているというようなお話、ただこれをさいたま市に導入することの意義がいまいちよくわからないんですね。

まず、目的がいわゆるコンパクトシティ間のネット化づくりが非常に大きな問題だとおっしゃると同時に、まちづくりのデッサンが全く我々に示されていないんです。そのまちづくりのデッサンとLRTがうまく結びつけられれば私どもも理解がしやすいんです。

何か言葉を聞くと高齢化というような話を出すと、なんか良かったような気分になるんですけども、先ほど来からいろんな質問が出ておりますけれども、いわれるところの新都心から美園駅というルート、しかも我々には何もつくっていないんです。となると私の今来ている、いわゆる地元、片柳地区の地元として一体そのLRTの導入の目的と我々の生活環境とがどういうふうに関連づけられるのかというのが見えてこないというのが非常に残念だと思います。私もLRTが反対と言っているんじゃないんです。LRTを導入する目的と実際には我々に説明されているその内容がどうも整合性という問題があるかもしれないかもしれませんが、目に見えてこない、頭に浮かんでこないということなんです。

ですから、もう少しまちづくりのデッサンをぜひこのLRTを進めるに当たっては、もう少し具体的に我々に目で見えるような、理解しやすいようなものをぜひつくってもらいたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○鶴崎敏康小委員長 委員会全体できたいですから、私からお答えします。

確かにお願いします。この特別委員会は大宮駅の高度化とLRTの専門分野

なんですね。ところが各委員さんもいろいろな委員会が所属していますので、そこでまちづくりの関係というのは必ずどこの委員会でも引っかかってくると思います。

ですから、おっしゃったとおり線だけを私たちは今後考えていくんじゃなくて、面的なまち全体をどういうグランドデザインを描いていくのか、実はやっているんですけども、なかなかこれが浸透していないということも事実でありまして、今後はその成果、まちづくり、あるいは都市計画、グランドデザインを皆様方にわかりやすく配布するなり何らかの形で伝達するという努力がまだまだなされていませんので、反省も含めて今後はそうしたところにも力を入れていきたいというふうに思っています。どうぞよろしくお願いします。ありがとうございました。

45分に近づきましたのでもう閉会でございます。

きょうは初めての企画にしては多くの方たちから御意見をいただき、また執行部の方、委員の人たち、さらにすばらしかったのはやはりプロ中のプロの荒川先生が朝早くから来ておいでいただいて、ここで御講演をいただいて、そして魅力ある話になったというふうに思っております。

きょうは本当にありがとうございました。

これで、東西交通大宮ルート及び大宮駅機能高度化に関する小委員会オープン委員会を閉じます。

閉 会（午前11時45分）