

第2回協議会における意見と対応（案）について

参考資料2

前回協議会における委員からの意見と対応は下表の通りである。

No	項目	委員	意見	対応(案)	該当箇所
1	将来像と基本方針	北村委員	・ 高齢者や障害者にとって、外出はQOLの向上に繋がるものであるため、より大きな視点を踏まえて基本方針3を表現するべきではないか。	・ 目指す将来像（案）の検討として、市の公共交通に関する課題だけでなく、より大きな視点として「時代・社会からの要請」について追記し、その他の意見も踏まえて目指す将来像（案）を再整理した。	資料1 P3
2			・ 安全性の視点が抜けている。安全の視点も踏まえて、公共交通はどうあるべきかを捉えることが大事である。 ・ 環境の視点も入れて欲しい。乗用車の使用率等を現状と同程度で維持するか、公共交通を利用してもらって低減させるのか、検討して欲しい。	・ 時代・社会からの要請として「環境負荷の低減」を追加し、「目指す将来像」に安全性向上（交通事故の抑制）・環境負荷低減の視点を踏まえ、自動車から公共交通への転換を図る旨を追記した。	資料1 P3
3			・ 災害対策の視点も入れるべきである。水素・電気車両は、万が一の時には電力を一定程度提供できると考えられる。	・ 時代・社会からの要請として「大規模災害への対応」を追加し、「目指す将来像」に、燃料電池自動車や電気自動車の導入を進め、非常用電源等に活用する旨を追記した。 ・ また、施策「バス・タクシー車両の高度化」において、災害時にEVや燃料電池車両を電源として活用することを盛り込んだ。	
4			・ 公共交通に関する情報を一元化して市民に提供するという構想も視野に入れて欲しい。	・ 「目指す将来像」において、先進技術の活用により、分かりやすい情報が提供される旨を追記した。 ・ 基本方針5として「AI等の技術革新に伴う次世代技術・サービスの研究」を追記した。	
5			・ 自転車や自動車と、公共交通との共存をどのように考えていくかという視点も入れて欲しい。	・ 時代・社会からの要請として「適切な役割分担と連携」を追加し、「目指す将来像」に、安全性や環境の観点も踏まえて、自動車から公共交通への転換を図る旨を追記した。 ・ また、大規模災害への対応・環境負荷の低減・適切な役割分担と連携という観点から、燃料電池自動車（FCV）や電気自動車（EV）などの次世代自動車の導入を追加した。	
6	ネットワ-ク	大沢委員	・ 分析に使用しているDID地区の年度を資料に記載した方がよい。	・ DID地区・市街化区域の年度を追記した。	
7			・ 都市政策を議論する前提として、DID地区と市街化区域のどちらを見ながら議論するのが妥当であるのかを把握するため、DID地区と市街化区域の関係を整理したほうがよい。	・ 本紙のDID地区と市街化区域は、区域に大きな差がないが、現状において人口が集積しているエリアをカバーする観点から、市街化区域等の人口が集中した地区を対象として公共交通軸を検討することとした。	
8		北村委員	・ 「鉄道補完軸」の担う交通手段として鉄軌道が記載されているが、さいたま市に相応しい交通手段は何かを検討したうえで、先々を見据えた移動やインフラのあり方、道路の現況を考え、身近な交通手段も含めて検討するべきではないか。	・ 平成28年の交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」において、「埼玉高速鉄道線の延伸」と「東西交通大宮ルートの新設」（中量軌道システム）が位置づけられているため、鉄道補完軸として鉄軌道を記載している。ただし、東西交通大宮ルートについては、本協議会の中で相応しい交通手段を含めて議論する予定である。	資料1 P4
9	鈴木委員	・ 海外事例を踏まえると、公共交通ネットワークの中にシェアサイクルを位置づけて検討したほうがよい。	・ 本計画における公共交通としてシェアサイクルも位置づけることとした。	資料1 P1, 3, 4	
10	松本欣也委員	・ シェアサイクルも公共交通の中に位置づけるのがよい。			
11	成果指標	山田委員	・ 生産年齢人口の減少や働き方改革による労働時間帯の変化等により、朝のピーク時に電車を利用しない人が増えると、満足の度合いが増えるのではないかと。まずは現状の人口動態や働き方を見ながら、鉄道混雑に関する目標値として、当面は現状維持を目指すのが良い。	・ 成果指標である「鉄道の混雑に対する満足度」の目標値を「現状以上」と設定した。	資料1 P5
12		坂本委員	・ 基本方針3、4については、具体的な目標を立てる予定は無いのか。例えばコミュニティバスや乗合タクシーについては、満足度調査や市民アンケート調査を活用して、指標を設定することが考えられる。また、利用者数を指標として設定することも考えられる。	・ 基本方針3の成果指標は、公共交通の持続可能性を含めた指標とすることが望ましいと考えられることから、コミュニティバスと乗合タクシーの利用者数を追加した。	資料1 P5~6
13		松本欣也委員	・ 基本方針4については、コミュニティサイクルの利用割合や、都心周遊バスの乗車率等が成果指標になるのではないかと。	・ 基本方針4の成果指標として、シェアサイクルの利用者数を追加した。	資料1 P5, 7

No	項目	委員	意見	対応(案)	該当箇所
14	成果指標	北村委員	最終的には市民満足度が全体を統括している。どのような対象の市民満足度をどのように上げていくか、検討してほしい。	市民意識調査から、鉄道は「車内の混雑状況」、バスは「速達性・定時性」「運行間隔」が改善の優先度が高いことを踏まえ、これらを基本方針1・2に対応する成果指標として設定し、サービス向上を図ることが満足度向上に繋がることを想定している。	資料1 P5
15		北村委員	安全性・環境・災害対策の視点についても、具体的な成果指標・目標値を記載して欲しい(例えば事故件数0件、災害時における非難拠点の電源確保1週間分等)。	安全性・環境の視点については、自動車から公共交通への転換を図るため「鉄道・バスの代わりに自動車を利用する人の割合」を成果指標として設定した。 災害対策に関する成果指標として「バス、タクシーのうち次世代自動車の割合」を追加した。	資料1 P5, 8
16		松本欣也委員	基本方針5の成果指標(鉄道・バスに対する市民満足度)のみ総論的であるが、目指す将来像に掲げられているキーワードを手がかりに、より具体的な成果指標を設定してはどうか。	安全性や環境の視点を踏まえて、自動車から公共交通への転換を図ることから「鉄道・バスの代わりに自動車を利用する人の割合」を成果指標として設定した。 また、災害時の対応や環境の視点を踏まえて、「バス、タクシーのうち次世代自動車の割合」を成果指標として設定した。	資料1 P5, 8
17		鈴木委員	成果指標・目標値と施策の関係性を整理するべきである。	成果指標・目標値と施策との対応関係を整理した。	資料2 P1
18		坂本委員	改善の優先度が高いサービス項目の散布図において、「自宅から鉄道駅までの徒歩時間」はそもそも住居の場所によって、数値が大きく異なるが、議論対象となるのか。	関係の無いサービス項目は、散布図から削除した。	資料1 P5
19		松本欣也委員	成果指標の達成に向けては民間事業者の動きに頼らざるを得ないところもある。成果指標の責任者について教えて欲しい。	「交通政策基本法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨を踏まえ、施策毎に実施主体を示したうえで、ある程度責任を持って取り組んでもらえるような方向性を示すことを想定している。	資料1 P1
20			成果指標が達成できなかった場合に誰が何をするのか等、進行管理をイメージして成果指標を設定してほしい。	成果指標(アウトカム)を達成するための進捗管理指標(アウトプット)を設定し、具体的な施策との関係性を整理した。成果指標を達成できなかった場合は、関係者間でその原因や対応について協議し、改善を図っていくことを想定している。	資料1 P5
21			坂本委員	目標値の達成に向けて、定期的に進捗管理を行うべきである。	進捗管理指標を設定し、本協議会等において定期的に管理していくことを想定している。
22		鈴木委員	民間事業者の独自の事業により、築き上げた方向性を崩される事態が発生する可能性があるが、そのような事業に対して、どのように対応していくのか。	そのような事態が生じた場合には、関係者間で協議・調整を図る旨を計画に記載する。また、具体的な施策や指標は、民間事業者でもある委員の意見等を踏まえて協議した上で設定する。	資料2
23		坂本委員	タクシーに関する施策は、タクシー会社主体の事業であり、市の計画に位置づけるのは不適切ではないか。	「地域公共交通網形成計画の手引き」を踏まえ、民間事業者による自主事業も含めて、計画に位置づけることとする。	資料2
24	施策・事業	大沢委員	鉄道の混雑率緩和のための施策として、例えば駅の待合室で仕事をするなどで出社時間を遅らせてもらい、ピーク時の交通量を緩和させる等、「ためる」という視点の施策も検討してはどうか。	施策「まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化」において、サテライトオフィス等となる空間の確保を図る旨を盛り込んだ。	資料2 P4
25		北村委員	道路空間の新たな利用を国土交通省でも検討している。道路上空の活用も含めた、道路空間の新たな活用についても、視野に入れて検討して欲しい。	公共交通に関する道路空間の新たな活用としては、道路空間の再配分によるバス専用・優先レーンの整備等が考えられる。計画への反映については引き続き検討を行う。	-
26		鈴木委員	災害時に混乱無く人が移動できるようにするための施策や、それに応じた目標が必要ではないか。	将来像でも災害時の対応について記載したうえで、施策「ICT活用による情報提供・交通システムの高度化」において、災害時の対応についても盛り込んだ。 災害対策に関する成果指標として「バス、タクシーのうち次世代自動車の割合」を追加した。	資料1 P3, 5, 8 資料2 P5
27		全体	佐藤委員	公共交通を使う市民は高齢者が半分いるということを踏まえて、計画を検討して欲しい。	時代・社会からの要請として「人口減少・少子高齢社会への対応」を追加し、高齢化の進展を見据えて、目指す将来像に移動・乗り継ぎに伴う負担の軽減やわかりやすい情報提供について追記した。 施策としては、高齢者などを対象と想定する「公共交通の利用促進のための教育・啓発活動」や、「バス・タクシー車両の高度化」において、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの普及を盛り込んだ。
28	鈴木委員		計画における年号の表記は、西暦にした方が良い。	計画全体を通して、修正する。	全体