

平成30年度第3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	全体	坂本委員	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針の資料は立派にまとめられているが、総花的すぎる気がする。優先順位をつけた方がよい。社会からの要請ということで、人口減少、豊かな国際競争力、地域の活性化、大規模災害等を整理するのはよいが、とても10年で実現できるとは思えない。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランの目指すべき将来の都市構造である「水とみどりに囲まれた集約・ネットワーク型都市構造」等を踏まえ、基本方針や施策等を再整理した。 また、10年で重点的に取り組む施策として、重点施策（案）を設定した。 	資料2 P.1
2	基本的な考え方	北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画の計画期間が10年であるとすれば、対象とする公共交通のところに、カーシェアリングを入れたほうがよいのではないか。 世界ではUber型のカーシェアリングが浸透しており、日本でも地方部は、タクシーの運転手不足のため、多くの自治体が導入を検討している。さいたま市も運転手不足が今後深刻になるので、市民が積極的に参加して移動を手伝うという形もあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> カーシェアリングを検討に含める交通手段として、設定した。 施策⑦に、担い手不足を解消するための交通サービスを検討する旨を追記した。 	資料1 P.1 資料2 P.4
3		戸村委員	<ul style="list-style-type: none"> これからの高齢化社会を考えると、資料1のP.1、施策を実施するための留意事項として、健康に福祉を追加してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策を実施するための留意事項として、福祉を追記した。 	資料1 P.1
4		将来像	大沢委員	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP.3、目指す将来像の「生活交通」で区域内移動と書いてあるが「人口密度が比較的低い地域では」という記載は必要なのか。人口密度が高い地域でもニーズに応じて、区域内や生活拠点内の移動は必要であるので、配慮していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「人口密度が比較的低い地域では」という記載を削除した。
5	ネットワーク	大沢委員	<ul style="list-style-type: none"> 区域内移動や来訪者の回遊を考えると、徒歩との役割分担が出てくると思う。拠点内や区域内の移動を考えるに当たっては、徒歩との関係性に言及したほうがよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 各交通機関の特性と役割を精査し、徒歩や自転車との関係性を整理した。 	資料1 P.1
6	施策・事業	北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の人手不足解消と交通事故の大幅軽減のためには、自動運転は有効だと思う。同時に、ETCや朝夕等の一定時間課金等の組み合わせにより、駅前への交通流入の制限を行う等の工夫が要るのではないか。 ゾーン30というのはあるが、特定の地域で自動車の進入を規制するような、ゾーンマイカーゼロなどの考え方もあるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策①に、自動車の流入規制を行う旨を記載した。 	資料2 P.2
7		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 単に移動手段を整備するだけでなく、外出先に行くための移動手段という視点をぜひ忘れないでほしい。そのような視点が抜けていると、作っただけで利用されないものになってしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑥に、コミュニティバス・乗合タクシーの導入やルート等の見直しにあたっては、移動実態や利用意向等を把握したうえで、検討を行う旨を記載した。 	資料2 P.4
8		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスは実際にはワンステップである。停留所の地面を高くして、正着しなければノンステップにならない。車両だけでなく、施設の高度化がないと本当の意味での高度化にならないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑭に、バリアレス縁石の導入を検討する旨を追記した。 	資料2 P.7
9		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 先進技術に関する基本方針は、情報センターにも関わると思う。情報を民間に提供し、よりスムーズな利用者の運用につなげていくことが大事である。また、非常時に警察が面的な情報を持っていると、対応しやすくなる。ぜひ情報センター等の整備を検討して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑯に、情報センター等の整備を検討する旨を追記した。 	資料2 P.8
10		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 非常用電源の活用については、いざ災害が起きたときに使い方がわからないと困るので、部局間で連携して防災の日などにどの程度電源供給できるのか検証してもらいたい。その際、EV自動車の中には電源を供給できないものもあるので気をつけなければいけない。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑲に、EV・燃料電池車両等の電源としての使用方法普及を目指す旨を盛り込んだ。 	資料2 P.10
11		鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> 資料2に施策としてICT活用による情報提供が記載されているが、アナログな情報も含めて総合的に考えなければならない。通常時だけでなく、非常時における公共交通の案内や、帰宅困難者への情報提供も次の段階につながっていくので、情報提供についてはもう少し特出ししてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑰を「公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供」と変更したうえで、施策概要として非常時における公共交通の案内について、追記した。 	資料2 P.9

No	項目	委員	意見	対応(案)	該当箇所
12	成果指標	鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針と成果指標の繋がりについては、もう少し精査したほうがよい。例えばコミュニティバス・乗合タクシーの利用者数が増えることが、地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保につながると判断して良いのか。目標と目指す将来像につながる基本方針との関係を精査した上で、成果指標を決める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針と成果指標の繋がりについて再度精査を行い、基本方針1の成果指標と基本方針2の成果指標を修正した。 	資料1 P.5
13		松本欣也委員	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス・乗合タクシーは、ルートを生活の実態に合わせて考えていくためにも、効率的に運行されているかを計る指標として、乗車率を設定してもよいのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針3の成果指標として、コミュニティバス・乗合タクシーの利用者数を1便当たりの利用者数に変更した。 	資料1 P.5
14	値目標	松本欣也委員	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP.6、コミュニティバスと乗合タクシーの利用者について、成果指標全般に言えることだが、10年後の目標が2017年の現状以上だとすると低いのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標値及び現状は、計画策定時点で設定可能となる最新のデータを採用することを想定している。 	—