

令和元年度 第 1 回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□日時：令和元年7月8日（月）14時00分

□場所：大宮区役所 6階 大会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1 地域公共交通網形成計画の基本方針等について
- ・ 資料2 施策・事業の検討について
- ・ 資料3 第1回バス専門部会開催結果について
- ・ 資料4 （仮称）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（案）
- ・ 参考資料1 平成30年度 第3回さいたま市地域公共交通協議会 議事録
- ・ 参考資料2 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
- ・ 委員名簿

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりましたので、これより令和元年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を開会します。
- ・ 進行につきましては、さいたま市地域公共交通協議会条例の規定により、久保田会長が議長となることとなっておりますので、これからの会議の進行をお願いしたいと存じます。久保田会長、よろしくお願いします。

2. 挨拶

【久保田会長】

- ・ 本日もどうぞよろしくお願いします。
- ・ まず、委員の出席状況について事務局から報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日は、30名の委員中24名の出席です。したがって、さいたま市地域公共交通協議会条例の規定による委員の過半数に達しておりますので、本日の会議は成立することをご報告します。

【久保田会長】

- ・ 次に、会議録の署名委員を決めたいと思いますが、さいたま市地域公共交通協議会運営規程により、私から指名します。
- ・ 今回の署名は、小平委員、宮崎委員をお願いしたいと思いますが、よろしいか。

（署名委員の指名について了承）

【久保田会長】

- ・ 続いて、本日の協議会の公開について諮りたいと思います。本日の議事内容について、非公開事項に該当する議事があるか、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ありません。

【久保田会長】

- ・ 非公開事項に該当する事項はないと確認されたため、本日の協議会を公開で行いたいと思いますが、よろしいか。

(出席者全員一致で、協議会を公開で行うことを確認し、了承)

【久保田会長】

- ・ それでは、本日の会議は公開とします。事務局は、傍聴者について報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日は傍聴希望者が2名いらっしゃいますので、入場するまでお待ち下さい。

(傍聴者の入場)

3. 議事

(1) 地域公共交通網形成計画の基本方針等について

【事務局】

資料1「地域公共交通網形成計画の基本方針等について」の説明

資料2「施策・事業の検討について」の説明

参考資料1「平成30年度 第3回さいたま市地域公共交通協議会 議事録」の説明

参考資料2「第3回協議会における意見と対応(案)について」の説明

【久保田会長】

- ・ 基本的には黒い字が前回の資料から変更していない箇所、青い字が変更した箇所ということか。

【事務局】

- ・ そのとおりです。

【久保田会長】

- ・ 資料1のP.3の基本方針と資料2のP.1の基本方針は色が違うところがある。

【事務局】

- ・ 資料1が正しいので、資料2を修正します。

【北村委員】

- ・ 資料1、2はユーザー視点が抜けている。例えば通勤、通学者、高齢者、観光客等のユーザーにとって、地域公共交通網形成計画策定によるメリットがわかりにくい資料になっている。
- ・ あるべき将来像に対して、いつ時点の施策なのか分りにくい。施策が実行されればあるべき将来像が達成できるのか、あるべき将来像を達成するための途中段階の施策なのか。ユー

ザー別に公共交通のあるべき将来像を整理し、それに対する 10 年後の姿を整理できると良い。

- ・ また、さいたま市が実行したいと思われる施策が多く、施策本位の地域公共交通網形成計画になっている。市民が困っていること、それに対して市が実行する施策、解決する時点が整理できていると良い。さらに時系列で 10 年後にどのような環境になっているかが一連で整理されると非常にわかりやすいのではないか。

【事務局】

- ・ ユーザー視点というご意見や、パブリックコメントを行うことも踏まえ、市民目線で分かりにくい表現等は修正し、再整理します。
- ・ また、施策本意とのご指摘については、交通事業者などとの調整が不十分であると認識しています。本計画に位置づける施策については、事業主体や関連主体それぞれ立場で、委員の皆様から具体的なご意見をいただき、これらを踏まえて再整理したいと考えています。

【久保田会長】

- ・ パブリックコメントは来年度早々を考えている。今の視点をぜひ入れて、資料作成をお願いしたい。

【市川委員】

- ・ 参考資料として配布したが、鉄道利用客のために二次交通を便利にしたいという思いから、埼玉高速鉄道が取り組んでいることについて説明したい。
- ・ まず、1 点目として、浦和美園駅周辺の集客施設へのアクセスを便利にするために、昨年 9 月に自動運転の EV バスの実証実験を行った。最終的には自動運転で運行できればと思うが、当面は自動運転ではなくても、鉄道利用客のための二次交通として取り組んでいきたいと考えている。
- ・ 昨年度は私有地の中だけで実験を行ったが、今年度は 9 月に浦和美園駅から公道を走らせる実証実験を行いたいと考えている。群馬大学や日本信号、さいたま市などの協力も頂きながら、実験を行いたいと考えている。
- ・ 次に、2 点目として、電動のキックボードについての取組がある。埼玉高速鉄道が場所を提供し、WIND（ウィンド）という電動キックボードの運用は業者が行っている。例えば、電動キックボードを使って見沼田んぼに気軽に行くことが実現出来ればよいと考えている。日本では浦和美園駅周辺しか電動キックボードの運用は実現していない。電動キックボードは、原動機付自転車と同様の扱いであり、公道を走ることができるのは免許を持っている人のみである。今回の地域公共交通網形成計画の中にも、このような取組が広がるように盛り込まれるとよいと思っている。市の考え方をお聞かせ頂きたい。

【事務局】

- ・ ご紹介頂いた自動運転バスや車いす、電動スクーターの取組については、今回の資料で掲げている施策の中に入れ込むか、新たに施策として位置づけるかも含めて検討します。

【久保田会長】

- ・ 新しい取組について、ここで議論したいと思うが、「MaaS」という言葉は最近出てきた言葉で、10 年後に残っているかどうか分からない。このような単語を基本方針として記載すると

いうことはいかがか。

【鈴木委員】

- ・ MaaS のような考え方が普及していくこと自体は間違いではないと思う。ただし、取組は進みつつあるが、今後どのように収斂^{しゅうれん}されていくのかも不明で、この言葉が将来的に定着するかどうかはまだ分からない。
- ・ 「MaaS」という言葉にこだわってしまうと、数年後ぐらいに方向性が変わってくる可能性があるため、慎重に考えた方がよいのではないか。

【事務局】

- ・ 従前の基本方針では、「AI 等の技術革新に伴う次世代技術サービスの研究」としていました。また、資料 2 の 16 番の施策を「ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討」としてしています。ご意見の趣旨を踏まえると、施策は変更せずに、基本方針を従前の案に戻すということではいかがでしょうか。

【久保田会長】

- ・ そのとおりお願いします。
- ・ 自動運転や今後登場するような交通手段・システムは、地域公共交通網形成計画でどのように表現するのか。
- ・ 資料 2 の下に※印で「自動運転バス・電動車いす・電動スクーター等の施策については検討中」と書いてあるが、いつまで検討するのか。

【事務局】

- ・ 本日の協議会の後に、事務局で再整理し、次回の協議会で提示します。

【鈴木委員】

- ・ 資料 2 の P.12 にスケジュールが書いてあるが、10 年というのが恐らく微妙なタイミングになると思う。今の新技術は、5 年後から 10 年後にはほぼ完成に近いものにはなると思うが、実際に活用するとなると、10 年後によりやくその兆しが見えてくるタイミングではないかと思っている。慎重に考えなければならない。

【北村委員】

- ・ MaaS の話になると、AI の話が紐付くことが多いが、MaaS は Mobility as a Service、サービスとしてのモビリティであるので、AI である必要はない。AI や ICT を使う可能性はあるが、古い技術でも利用者に合ったきめの細かいサービスができればよいと思う。MaaS に捉われずに、ユーザーに合ったサービスと考えた方がよい。
- ・ 通勤・通学時には、バスが定時性を保って大量に人を運ぶ必要があるが、高齢者にとっては 5 分遅れても問題はなく、むしろドア・ツー・ドアで楽に移動したいと思う。そのようにユーザーニーズを考えて欲しい。
- ・ また、様々なデータを提示しているが、平均値で考えないようにして欲しい。ユーザー別にデータを把握し、課題を考えなければ、本当のニーズは捉えられず、ニーズに合ったサービスも提供できない。各施策がどのユーザーにとって有効なのか、明確に示して頂きたい。

【坂本委員】

- ・ 私も「MaaS」という言葉は少し違和感を感じた。そもそも、本来自分たちの持つものをクラ

ウドで提供するというのが「as a Service」の意味合いである。モビリティをサービスとして提供するというのは、先ほど北村委員が言ったようなことではないかと思われる。

- ・ 今でも既に一部 ICT 活用は行われているが、進めていくに当たっては、いわゆるデジタルデバイドの懸念もある。そのような問題への対応も併せて盛り込んで頂きたい。

【久保田会長】

- ・ 公共交通事業者の皆様にもぜひお考えをお聞かせ頂きたい。まずは自動運転バスや MaaS 等の新技術について、特に 10 年後を見通した地域公共交通網形成計画の中でどのように表現するのがよいのか。

【鶴岡委員】

- ・ 自動運転について、地方であり交通量がない場所や閉鎖された空間では、今後活用されると思う。ただし、自動車や人の交通量が多いところについては、自動運転を導入するのはまだ課題が多い。例えば 5 年後の導入は難しいのではないか。
- ・ MaaS については、例えば鉄道、観光、ホテルがアプリで利用できるというような考え方かと思うが、まだ実験段階である。新しい技術やシステムの変化に合わせて、施策の検討もしていくべきではないか。

【北村委員】

- ・ 自動運転技術についてはグローバル競争になっている。確実に自動運転の技術は進んでいくので、ある程度見通しておかなければならない。
- ・ バスの運転士は高齢化しており、担い手が減っている。少人数で効率的に運行をしなければいけないと考えたときに、自動運転の連節バス 2 台が隊列走行をしながら移動し、途中で 1 台ずつに分かれるような実験も行われている。
- ・ そのような新技術も視野に入れておかなければ、いざやろうと思ったときに何も知識がなく、検討もしなかったというのはまずいのではないか。

【久保田会長】

- ・ 今の一連のご発言は大体皆さんの総意だと思う。ただし、10 年以内に自動運転のバスがさいたま市内を運行するようになっていくのかという点かなり微妙である。検討や研究等として、表現しておくとういと思う。
- ・ MaaS は必ずしも AI で運用されるものではないという点も踏まえ、整理して頂きたい。

【松本委員】

- ・ 施策の 9 番、10 番について、さいたま市 10 区の中で人口が減っているのは岩槻区のみである。岩槻区の小中学校は子どもが減っているため、学校の存在価値がなくなってしまうのではないかと懸念されている。また、空家等の問題も増えてくる。
- ・ 地下鉄 7 号線については、特に事業主体が埼玉県とさいたま市ということになっており、政治的に難しいかもしれない。また、美園地区の緑区の部分については、開発が進まなければ地下鉄 7 号線延伸は非常に難しいのではないか。既設の用途地域なども見直さなければ、実現は難しいと思う。
- ・ 事業の進捗は新聞でも確認できるが、埼玉県とさいたま市の現状をお知らせ頂きたい。

【事務局】

- ・ この後、東西交通の専門部会を設置する話をさせていただきます。
- ・ 地下鉄 7 号線、東西交通、大宮駅グランドセントラルステーション化構想については、さいたま市の成長を促す重要な施策だと考えています。
- ・ 地下鉄 7 号線は、個別の検討委員会で検討しており、さいたま市議会などでも報告していますので、次回以降、進捗状況等を報告できないか、市の所管部局に確認します。

【松本委員】

- ・ 特に東西交通は用地買収をする必要がある。早めに都市計画決定をしていかないと予算がつかない恐れもある。

【鈴木委員】

- ・ 資料 1 の P.1、右上に記載がある図は、他の資料で使われているものか。

【事務局】

- ・ 国土交通省が作成した「地域公共交通網形成計画作成のための手引き」を参考としました。シェアサイクルやカーシェアリングは手引きの事例に記載がないので、追加しています。

【鈴木委員】

- ・ 横軸の輸送密度が低い、高いというのはよいが、個別輸送と乗合輸送は一定のラインで分かれるものである。
- ・ また、利用者特性を縦軸にしているが、地域と属性の不特定・特定が混ざっている。誤解を招く恐れがある。表現方法等も含めて検討して欲しい。

【鶴岡委員】

- ・ 資料 2、P.6 の図の出典として、大宮駅グランドセントラルステーション化構想が書いてあるが、古い資料だと思う。タクシーの乗り場は今 1 階になっている。所管部局と調整して図を提示して頂きたい。

【事務局】

- ・ 資料のとおり、2018 年 7 月の資料を引用しています。最新の資料を所管部局に確認します。

【戸村委員】

- ・ 資料 1 の P.5、「サービス項目の望ましい水準」について、バスの運行間隔の望ましい水準は 6 分以上で 9 割になっていると書かれている。なるべく間隔は短く本数があった方がいいという意見が多いにも関わらず、6 分以上で大まかに 9 割というのは意識調査を反映していないと思う。
- ・ 許容可能な遅れも同様で、5 分～6 分以内が良いと思っている方が市民の意識としては多い。5 分以上で約 6 割あると書かれているのは市民意識調査の結果としては良いのか。

【事務局】

- ・ 分かりやすい表現に修正します。

(2) コミュニティバス等について

【鈴木委員】

資料3-1「第1回バス専門部会開催結果について」の説明

【事務局】

資料3-2「見沼区コミュニティバスの運行ルート変更について」の説明

資料3-3「消費税引き上げに伴う運賃改定について」の説明

資料3-4「見沼区片柳西地区乗合タクシーの実証運行の延長について」の説明

【久保田会長】

- ・ まずは、資料3-2、見沼区コミュニティバスの運行ルートの変更について、ご質問、ご意見はないか。
- ・ 特にご意見がないということであれば、お諮りする。バス部会からの提案のとおりの変更を認めるということによろしいか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ それでは変更を認める。
- ・ 続いて資料3-3、消費税引き上げに伴う運賃改定については、コミュニティバスについては資料のとおり、乗合タクシーについては据え置くということである。ご質問、ご意見等はあるか。
- ・ 特にご意見がなければ、このとおり認めるということによろしいか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ 承認されたこととする。
- ・ 資料3-4、片柳西地区乗合タクシーの実証運行の延長について、これは部会では議論頂いていないが、何かご質問、ご意見はあるか。

【坂本委員】

- ・ 資料3-4の③、停留所別の乗降者数のグラフがある。各停留所を見ていくと、全体の平均が20.8人である。しかし一日の平均乗降者を全部足すと、乗降者数の合計が60人になる。2で割っても30人となり、数字が合わないのではないか。

【事務局】

- ・ 事業者からデータを頂き算出したグラフです。詳細を確認し、必要に応じて修正します。

【久保田会長】

- ・ ご提案はP.3のとおりで、実証運行は1年延ばすということをごここで決めて頂きたいということである。認めてよろしいか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ それでは承認されたこととする。

(3) 専門部会の設置について

【事務局】

資料4「(仮称)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(案)」の説明

【久保田会長】

- ・ 事務局からの説明のとおり委員名簿を作成した。複数の専門部会を併任する委員もいるが、よろしく願いしたい。
- ・ 本日は、設置規程を確定し、委員を決めるということでよいか。

【事務局】

- ・ そのとおりです。それぞれ了承いただければ、設置規程は本日施行とし、委員名簿は確定したいと考えています。

【久保田会長】

- ・ 設置規程と委員名簿を確定してよろしいか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ それでは、よろしく願います。部会長については互選で選んで頂きたい。

(4) その他

【事務局】

- ・ 資料3-4について、坂本委員からのご指摘の補足ですが、P.2の停留所別乗降者数については平成30年8月21日～平成31年3月31日までの利用実績の平均です。左側のグラフについては月別の平均で算出しています。このため、右側のグラフの方が、期間がやや長いグラフとなっています。

【坂本委員】

- ・ 左のグラフは20、25、24となっており、右のグラフが60ということは平均して30である。右のグラフは8月から翌3月まで、左の縦の棒グラフも8月から3月までで、平均が30にならないと理屈として合わない。

【事務局】

- ・ 改めて確認し、次回ご報告します。
- ・ よろしければ、次に、さいたま市の保健福祉局長寿応援部の西澤委員より高齢者等の移動支援モデル事業(案)の概要について、ご説明頂きたいと思います。

【西澤委員】

「高齢者等の移動支援モデル事業(案)の概要」の説明

【北村委員】

- ・ 「地域住民が主体となる移動支援」と書いてあるが、二種免許がなければできないという話があった。これは特例なのか。

【西澤委員】

- ・ 運転に対する対価は取ってはいけないという制度はありますが、今回のモデル事業は、国から示されているボランティアの事業であるため二種免許は必要ありません。

【北村委員】

- ・ さいたま市の支援はあるのか。

【西澤委員】

- ・ 燃料代、保険料、事務費などを市から一部補助する予定です。

【北村委員】

- ・ 直接市民からお金を取らなければよいということか。

【西澤委員】

- ・ 実施主体の方に燃料代や保険料、事務費などを市から補助し、利用者からは、費用はいただかないことを考えています。現在地元の方と調整をしている最中です。

【北村委員】

- ・ 事業終了後はどうなるのか。

【西澤委員】

- ・ 本年度はモデル事業として実施し、効果や課題を検証します。それらを踏まえて今年度内で検証は終わるのか、引き続き来年度も検証させて頂くのかも含めて検討しているところです。

【北村委員】

- ・ さいたま市もバスの運転手が高齢化し、少なくなる一方で、自家用車を持っている人は多い。まだ安全に運転できる高齢者は多くいるので、有効な取組である。
- ・ ただし、事故の問題等もあると思うので、その点を検討して頂きたい。

【藤田委員】

- ・ 運用についてはライドシェアのように、専用の事業者任せなのか。

【西澤委員】

- ・ 地元の社会福祉法人や自治会など、ボランティアの皆様の中で運転手になって頂くことを想定しています。地元の皆様にご意見を頂きながら調整をしている最中です。

【事務局】

「さいたま市さいたま新都心バスターミナル条例の制定」の説明

【松本委員】

- ・ 一般駐車場について、駅に近いことを考慮すると有料駐車場にするのが一般的と思うが、無料で使用が可能なのか。

【事務局】

- ・ 一般車駐車場の使用料は、30分200円です。
- ・ その他のご報告については以上です。

3. 閉会

【事務局】

- ・ 次回の協議会は10月ごろの開催を予定しています。
- ・ 以上で、令和元年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を閉会します。

以上