

令和元年度 第 2 回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□日時：令和元年 10 月 24 日（木）10 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（素案）について
- ・ 資料 2 さいたま市地域公共交通網形成計画（たたき台）
- ・ 資料 3 第 2 回バス専門部会開催結果について
- ・ 資料 4 第 1 回東西交通専門部会開催結果について
- ・ 参考資料 1 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
- ・ 参考資料 2 令和元年度第 1 回協議会における意見と対応（案）について

□出席者名

- ・ 埼玉大学大学院 理工学研究科 教授 久保田 尚 会長
- ・ 交通ジャーナリスト 鈴木 文彦 委員
- ・ 東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 企画調整課長 山田 徹 委員
- ・ 埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務 大野 明男 委員
- ・ 埼玉高速鉄道株式会社 参与 市川 善一 委員
- ・ 東武バスウエスト株式会社 運輸統括部 業務課長 山科 和仁 委員
- ・ 朝日自動車株式会社 運輸部 課長 田沼 健一 委員
- ・ 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長 藤田 貢 委員
- ・ 国際興業労働組合 中央執行副委員長 山本 道夫 委員
- ・ さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 家崎 清子 委員
- ・ さいたま市障害者協議会 会長 中野 勇 委員
- ・ さいたま市自治会連合会 会長 松本 敏雄 委員
- ・ 市民公募 北村 伸彦 委員
- ・ 市民公募 戸村 順子 委員
- ・ 国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所計画課長 高坂 祐一 委員
- ・ 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局首席運輸企画専門官 岡安 和幸 委員
- ・ 埼玉県企画財政部交通政策課副課長 吉田 雅幸 委員
- ・ 埼玉県警察本部交通規制課道路協議・信号機新設補佐 瀬沼 文弘 委員
- ・ 都市戦略本部 総合政策監兼都市経営戦略部長 岡田 暁人 委員
- ・ 建設局 土木部長 村上 孔 委員

## 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2回さいたま市地域公共交通協議会を開会します。
- ・ 議事に入ります前に、前回の協議会から委員の交代がございました。本日もご欠席ですが、国際興業株式会社の中村浩幸委員が新たな委員となりましたのでご報告します。
- ・ 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、よろしくお願いいたします。

## 2. 挨拶

---

### 【久保田会長】

- ・ 本日もどうぞよろしくお願いいたします。
- ・ 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20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、山科委員、家崎委員を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)

### 【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、よろしいでしょうか。

(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、傍聴希望者はいませんが、取材の申し込みがありましたので、許可してよろしいでしょうか。

(取材を了承し、記者が入場)

### 3. 議事

---

#### (1) 地域公共交通網形成計画（素案）について

---

**【事務局】**

資料1「地域公共交通網形成計画（素案）について」の説明

資料2「さいたま市地域公共交通網形成計画（たたき台）」の説明

参考資料2「令和元年度第1回協議会における意見と対応（案）について」の説明

別紙の説明

**【久保田会長】**

- ・ 今年度もう1回協議会が開かれ、素案を作りたいという説明だった。資料2はたたき台になっているが、これを素案という形でとりまとめ、来年度のパブリックコメントに向かいたいということである。今日はたたき台から素案にバージョンアップするための会議となる。
- ・ 参考資料2で前回いただいた意見に従い、たたき台に直されている。発言が反映されているか確認いただきたい。これが終わった後にまた意見をいただくということだが、今の段階で発言いただきたい。
- ・ 確認だが、別紙は資料2の中に差し込まれるイメージか。

**【事務局】**

- ・ そのとおりです。最後に参考という形でつける形を想定しています。

**【戸村委員】**

- ・ P.5、公共交通としてタクシー、カーシェアリング、シェアサイクルが入るということだが、どんな意味合いで入ってきて、どのように使えるのかを想像してこの中に織り込んだのか。

**【事務局】**

- ・ マイカーや送迎バスは特定の人が使いますが、特定の人ではなく、誰でも使えるという意味で、これまでの協議会での議論を踏まえて公共交通と整理しています。

**【戸村委員】**

- ・ 具体的には、市としてどのようにカーシェアリングやシェアサイクルを一般の方がすぐ使える形にする予定か。

**【事務局】**

- ・ 市がカーシェアリングやシェアサイクルの事業主体になるということではなく、シェアサー

ビスの事業者と連携して利用を促進していくということなどが考えられます。今後、普及が見込まれる小型のモビリティのシェアサービスなども含め、公共交通と整理しています。

#### 【戸村委員】

- ・ 公共交通という名前のもとで市が支払いを負担するということか。

#### 【事務局】

- ・ 市が財政負担するのではなく、例えば、公共用地をシェアサイクルのポートに使うという連携などを想定しています。事業主体はカーシェアリングなどの事業者となりますが、市としても利便性を高めて市民などにより多く利用してもらうことで、持続可能な公共交通の確保を目指すという考えです。

#### 【久保田会長】

- ・ P.5の図1-3「交通手段別の利用者特性と輸送形態」は前回も話題になったが、これについてご発言はあるか。

#### 【鈴木委員】

- ・ 今回、図の作り方は整理されてよくなった。
- ・ カーシェアリング、シェアサイクルを公共交通に含めるというのは必要なことだが、公共交通に含めていく以上、どういう場で、どういうネットワークのもとで活用するという位置づけが必要だと思う。現時点の資料では、カーシェアリングやシェアサイクルについて単純にそれがあるということだけであり、どういう位置づけかが見えてこない。P.51の「事業実施スケジュールの整理（例）」でも、シェアサイクルは2021年から実施、本格導入ということで、既にあるものを活用するような形の書き方にしかっていない。公共交通と整理する以上は、カーシェアリングも含めて、どういう役割を果たし、どういう場面で、どのように連携していくのかという位置づけについて議論する必要がある。
- ・ ヨーロッパや台湾では公共交通のバスや鉄道のネットワーク中にシェアサイクルのポートがあり、ここで乗り継ぎができるとか、同じICカードで利用できるなど、全体を取り込んだ中での位置づけがなされているケースが多い。そこが見えてこないと公共交通として取り込んでいく意味合いが薄れてしまうので、考慮してほしい。

#### 【事務局】

- ・ ご指摘のとおり、公共交通として位置づけてはいるものの、役割や連携について具体の説明が不足しているところがあります。
- ・ 施策としてP.37に「シェアサイクル等の利用促進」をまとめていますので、その中で詳しい位置づけを整理して、進捗管理していけるように再検討します。

#### 【北村委員】

- ・ 資料2の【別紙】参考は、私の意見を基に作られたと思う。今回の計画で目指す、ユーザー毎の将来イメージとしては、わかりやすくなった。
- ・ ただし、公共交通は手段であり、目的ではない。ここでは手段を議論しているが、目的は市民の生活はどうあるべきかであり、それを実現するために必要な交通手段はこうあるべきだという論理に落とし込まないと腹に落ちていかない。この場で皆さんの共通の認識がないとあらぬ方向に行ったり発散してしまう。個別議論になればなるほどそうってくる。その点

を注意して欲しい。

- ・ 資料の全体の文脈について申し上げる。公共交通の手段の議論は細かく丁寧に作り上げてきているが、そもそもこうなる前提として、市民の今後 10 年以降、どのような生活を実現したいのか、すべきなのか。市としてこうあるべきというのが前提にあり、それが冒頭にあるべきである。そういう生活を実現するために交通手段、交通網としてこうあるべきだというのがあり、それに対して現状はこうだ、ここが不足している、ここが課題というように落ちていけば腹に落ちていくと思う。いきなり一番最後の交通手段の細かい議論に入っているので、パブリックコメントをしても市民からまっとうな意見を出せない。また、細部に行ってしまう、基本的な議論にならないのではないかな。まとめ方をわかりやすくしてほしい。
- ・ ユーザーごとにこうなっていくというのは非常にわかりやすくなったが、そもそも子育て世代、通勤・通学者、高齢者がどういう生活、どういう目的で移動手段を使うのか、それがどういうあるべき姿であるのか、そこから紐解いて、それでここを短くするとか、こういう交通手段を新たに入れるという議論をしないと、5 年後、10 年後に見直すときに、メンバーが変わったときに、原点が不明確だと議論が発散したり、ある一部の利益享受者だけがそこを常に強調して実現しようとしてしまう。市民が幸せに健康で長寿に暮らせる、通勤・通学者が快適に移動できる、子育て世代が自分の行きたいところに安全・安心に移動できる、そういうことが基本だと思う。そこのところを明確にした上で、それに必要な交通手段はこうあるべき、今足りないのはこれということを文脈に書くほうがわかりやすい。大変だろうがお願いしたい。

#### 【久保田会長】

- ・ 根源的な問いである。

#### 【事務局】

- ・ ユーザー毎の目的とそれを実現するために必要な交通手段などについて、それぞれ明確にした上で整理するなど、次回の協議会までに提案します。

#### 【久保田会長】

- ・ P.33 に示された「実施する事業」が全体像で、左側に目指す将来像があり、そこを踏まえて基本方針を議論して、集約型都市構造など根本的なことがここに書いてある。この資料はそこから 19 の施策になっている。今のご意見は、ユーザーから見てこの話がどういう意味を持つのがわかりにくいということだと思う。

#### 【北村委員】

- ・ そうである。P.24 の「目指す将来像・基本方針の設定」と、P.33 が集約されていると思うが、目指すべき将来像の「市民の日常生活」の「市民」は誰なのか。いろいろな市民がいて、市民ごとにあるべき姿は違う。
- ・ 2 番の「魅力的な」だが、小泉さんが「セクシー」と言ってよくわからないと言われたが、魅力的とは何か。市にとって魅力的とはどういうことなのか。他県から見たときに、さいたまはすごく魅力的だと言えるようなところがみんなの腹に落ちていないと、それを実現するための交通手段がこれでいいのかとはならないと思う。
- ・ P.24 の「市民生活の視点」について、通勤・通学者はとにかく安全に早く行きたいというの

が目的だが、シニアは必ずしも早くなくても、早起きしてゆっくり時間をかけて、自分が行きたいところにドア・ツー・ドアで行きたいなど、それぞれ視点が違う。求める交通も違ってくる。そういう視点が抜けているから、どれがいいのか、正しいのかという判断がこの資料ではし難い。そこがみんなの腹に落ちていないと議論が発散し、ある部分だけ強調されたり、ある部分が無視されたりすることを懸念している。議論して迷ったとき、議論が発散したときにどうすべきだったのかという議論の原点を共有するべきで、その点が抜けている。

#### 【久保田会長】

- ・ 今の指摘を踏まえて、事務局に整理をお願いする。
- ・ その他、各行政機関、事業者の方からの意見はいかがか。

#### 【市川委員】

- ・ P.51 の「事業実施スケジュールの整理（例）」に 1 つの例として⑨地下鉄 7 号線延伸の検討とあるが、これは市、県で事業化すべく調査検討を続けてきている。
- ・ サービス導入に向けた検討が中間見直しの時点まで検討し、この間に事業着手するのかわかり結論が出ないのだと思うが、新たな取り組みであれば目標を定めなければいけないのかもしれないが、既に何年も前から検討してきているものについては一概にスケジュールで何年度までにここまでというのは難しいと思う。
- ・ スケジュールは、一律に同じ物差しで書きにくいので、個々の施策ごとに書きぶりが変わってきて仕方がない。検討期間を定めることによって進もうとしているものが進まなくなってしまうことが懸念されるので、そうしたことがないようにお願いしたい。

#### 【事務局】

- ・ 施策全体のスケジュールの整理（例）として示したのですが、ご意見を踏まえて表現の仕方も含めて再検討します。
- ・ また、⑨地下鉄 7 号線延伸の検討の表現方法については、個別にご相談します。

#### 【北村委員】

- ・ P.24 の「時代・社会からの要請」について、自動車会社は交通事故ゼロを目指して技術開発に取り組んでいる。埼玉県は交通事故ワースト 5 に常に入っている。自動車の利用率が高い、インフラの整備が十分ではないということもあるが、交通事故ゼロというのは市民視点から見たときに、もしくは将来を見たときに上位に来てよいものではないか。ゼロと明記するかは別にしても、だいぶ低減されているものの、思い切ってゼロを目指すことが、交通ネットワークやインフラのあるべき形、交通手段などを考える大きな手段になると思う。
- ・ 特に、埼玉県は自転車の事故が多い。シェアサイクルはよいのだが、ある環境の中で自転車に乗るということが、世界的に見ても、ゾーン 30 や、それこそゼロとか、車を入れない中で自転車を自由に乗る。あるところまで公共交通で来て、その後自転車に乗って中心部に向かう考え方、そういうことをきちんと議論しないと、ただ単に自転車を用意した、公共交通を整備した、事故は減りません、むしろ増えたというのでは元も子もない。交通事故ゼロなど思い切った考え方をしたときに、交通網とか交通手段として新たに、例えばあるものを導入しようとしたときにそれがふさわしいのかどうかという議論の原点にしてほしいという意味で入れてほしい。

### 【事務局】

- ・ 事務局としては、計画全体の中でどの部分に盛り込むか検討します。

### 【久保田会長】

- ・ 最近の交通事故の状況を考えれば、高齢者が公共交通で動けるようにするという事は非常に大事な事である。是非お願いします。

### 【山田委員】

- ・ P.40、⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用について、進捗管理指標が「鉄道の朝ピーク時における運行本数」と示されているが、今後10年、働き方が変わる中で朝ピークという考え方は変わっていく。最終的には混雑率の軽減を目指しているのだろうが、列車本数で評価することは可能なのか疑問である。進捗管理指標を他の指標に置き換えることができるか検討いただきたい。
- ・ P.44、⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備も進捗管理指標が「長距離バスの路線数」ということで、ボリュームが管理指標となっている。路線数で指標の管理ができるのか疑問である。
- ・ P.44、⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化の進捗管理指標は「乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数」とあるが抽象的ではないか。乗り換え円滑化に資する取組というのは何を管理していくのかわからない。イメージがあれば教えていただきたい。

### 【事務局】

- ・ P.40の⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用の進捗管理指標は、前回の協議会までは「朝ピーク時における混雑率」となっていたのですが、混雑率で進捗管理していくのは難しいという指摘から、今回「運行本数」に修正した経緯があります。他の進捗管理指標とすることは可能なので、定量的に管理できる指標や考え方があればアドバイスをお願いします。
- ・ P.44の⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備の進捗管理指標「長距離バスの路線数」については、現在建設中の「さいたま新都心バスターミナル」に乗り入れる長距離バスの路線数を想定しています。
- ・ 同じく、P.44の⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化の進捗管理指標「乗り換え円滑化に資する取組」は、事業の概要に記載のとおり、例えばホームドアや内方線付点状ブロックなどのバリアフリー化や、車両の運行状況の情報提供などを想定しています。「乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数」という指標で進捗管理していくのが難しいということであれば、再検討するのでご意見をお願いします。

### 【久保田会長】

- ・ 個別にご相談に乗っていただき改善していただきたい。よろしくお願いします。
- ・ 他にはどうか。この場でよろしければ、後日個別に事務局とやっていただきたい。今日は貴重なご意見をいただいたので、それについての対応もお願いします。

## (2) コミュニティバス等について

---

### 【鈴木委員】

- ・ 第2回バス専門部会の結果について報告する。
- ・ 9月20日（金）に開催した。15名の委員の出席のもと、審議をした。
- ・ 議題は、見沼区片柳西地区乗合タクシーの実証運行の改善について、岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーの本格運行への移行についての2つである。
- ・ 結果としては、いずれも案のとおり変更することで了承された。
- ・ 見沼区片柳西地区乗合タクシーについては当初目論んでいた基準には満たない状況の中で、経路等を変更することで改善を図り、実証運行を継続するということについての審議である。
- ・ 了承されたのだが、意見としては、改善をすることによって収支率を基準に近づけていく、この辺の定量的というか、理論的というか、もう少し納得できる指標が欲しい。PRをしていくに当たり、これまで過去に西区で行われてきた改善等の際の地域の取り組みなども実際にあったので、これまでの地域の取り組み等も参考にしつつ、効果的なPRができるようにすべきであるといった意見が出ていた。
- ・ 岩槻区並木・加倉地区の乗合タクシーについては、駅周辺の比較的近距離のところで行った事例であるが、ガイドラインに示した実績を超える結果を出していることから、今後についてもさらなる努力をするということで本格運行への移行を了承した。
- ・ その他、報告事項としてはコミュニティバスの収支構造について事務局から報告があった。
- ・ 中身の詳細については事務局からの説明にお任せする。

### 【事務局】

資料3-2「見沼区片柳西地区乗合タクシーの実証運行の改善について」の説明

「岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーの本格運行への移行について」の説明

### 【久保田会長】

- ・ この2件は決議事項になっている。後ほど協議会として承認するかどうかお諮りする。
- ・ まず最初に片柳から、ご質問、ご意見はあるか。特にないか。岩槻のほうはいかがか。特にないか。お諮りしてよろしいか。
- ・ お諮りする。見沼区片柳西地区乗合タクシーの実証運行については、残念ながら40%まで行かないが、取り組みによってその可能性があるということで、ルート改善をもって実証運行を継続する提案になっている。これを協議会としてお認めするというところでよろしいか。

(異議なし)

### 【久保田会長】

- ・ それでは変更を認める。
- ・ 続いて岩槻区並木・加倉地区の乗合タクシーについては収支率も順調なので、本格運行に移行したいということである。これを承認するというところでよろしいか。

(異議なし)



**【久保田会長】**

- ・ 承認されたこととする。

### (3) 東西交通専門部会について

---

**【事務局】**

資料4「第1回東西交通専門部会開催結果について」の説明

**【久保田会長】**

- ・ ご質問、ご意見があればお願いします。

**【戸村委員】**

- ・ 前回の東西交通専門部会に出席した。次回の専門部会で、P.10「市のモデルルート案の検討」の4ルート案について説明頂くということだが、Ⅱ案の需要確保が見込まれるルートが、どのような観点で検討材料として4ルートの中に出たのか説明してほしい。

**【事務局】**

- ・ 過去の検討案なので、この4ルートの中から選ぶということではありませんが、本日は資料の準備もないので、次回の専門部会でご提示します。

**【久保田会長】**

- ・ 専門部会の皆さんにはご苦勞をおかけするが、よろしくお願ひしたい。

## 3. その他

---

**【事務局】**

追加資料の説明

**【保健福祉局長寿応援部高齢福祉課】**

「高齢者等の移動支援モデル事業について」の説明

**【久保田会長】**

- ・ 何かご質問、ご意見があればお願いします。

**【鈴木委員】**

- ・ 確認だが、社会福祉法人の地域貢献事業との連携と考えてよいのか。

**【保健福祉局長寿応援部高齢福祉課】**

- ・ そのとおりです。あくまでも社会福祉法人の地域貢献という形で実施しています。

**【北村委員】**

- ・ この事業は1つの試みとして素晴らしいと思う。
- ・ これからの高齢者は多様化してくると思う。たまたま写真を見ると女性だけなのでスーパーマーケットであったが、男性の高齢者はどうするのか。外に出たいし、運動もしたいし、趣味もしたい。場合によっては週に1、2回仕事をしたい。今は車を運転して行くのだが、高齢者が運転すれば事故が増えるのは当たり前である。そういう意味で公共交通は重要な施策だと思う。多様化する高齢者に対する移動支援事業モデルは、女性がスーパーに行くだけでは

なく、いろいろな形の移動の支援があると思う。

- ・ 障害者には移動サービスはあるが非常に限られたサービスしか提供されていない。行きたいところに行けるサービスにはなっていない。障害者の移動支援、もっと自由に行きたいところに行ける公共性の高いモデル事業を検討いただきたい。実現するにはいろいろな問題があるが、市として取り組んでいただければ課題も見えてくるし、逆に可能性も見えてくると思う。ぜひお願いしたい。

**【久保田会長】**

- ・ 検討をよろしく願います。

**【保健福祉局長寿応援部高齢福祉課】**

- ・ ありがとうございます。

**【都市戦略本部未来都市推進部】**

「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸に関する検討状況について」の説明

**【久保田会長】**

- ・ ご質問、ご意見があれば願います。

**【市川委員】**

- ・ 実務関係者会議ということで、課長級の実務担当者が集まっているが、埼玉高速鉄道も鉄道事業に関する知見を有する者ということで参加している。あくまでオブザーバーという立場である。聞かれたときに専門的な立場でお話しさせてもらっているが、埼玉高速鉄道の思いが十分通じないところもある。
- ・ 申請は県や市ではなく、鉄道事業者という話があった。利便増進法のスキーム上は事業者が申請という書きぶりであるが、今回の検討経緯からすると、市、県が調査検討を進めてきているという流れの中の話であるので、全く何も知らない人が聞くといかにも鉄道事業者がやる気がないような誤解を受けかねないので、補足させていただく。

**【久保田会長】**

- ・ 他はよろしいか。引き続き検討をよろしく願います。

**【さいたま市都市局都市整備部東日本交流拠点整備課】**

「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」の説明

**【久保田会長】**

- ・ ご質問、ご意見があれば願います。よろしいか。

(質問・意見なし)

**【久保田会長】**

- ・ その他、事務局からは何かないか。

**【事務局】**

「協議会の市民公募について」の説明

**【事務局】**

- ・ 条例に定めているとおり、委員の任期は 2 年となっています。市民公募の委員については改めて公募する予定となっており、12 月の市報に公募が掲載されます。委員の皆様には情報提供として報告します。

**【久保田会長】**

- ・ 今の点について何かあるか。ないようなので、ルールに従って、よろしく願います。

## 4. 閉会

---

**【事務局】**

- ・ 次回の協議会は来年 3 月ごろの開催を予定しています。
- ・ 以上で、令和元年度第 2 回さいたま市地域公共交通協議会を閉会します。

以上