

令和元年度 さいたま市都市交通戦略推進委員会

議 事 要 旨

- 日 時 : 令和元年 12 月 17 日(火) 10:00~11:15
- 場 所 : 大宮区役所 4 階 401 会議室
- 配付資料
 - ・次第
 - ・出席者名簿・席次表
 - ・資料 1 さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価指標に関する整理
 - ・資料 2 さいたま市都市交通戦略の継続について
 - ・参考資料 1 さいたま市都市交通戦略に位置付けられた施策の進捗シート
 - ・参考資料 2 さいたま市都市交通戦略推進委員会設置要綱
 - ・参考資料 3 さいたま市都市交通戦略[H29.7 月改定版]
- 出席者名
 - ・埼玉大学大学院 理工学研究科 教 授 久保田 尚
 - ・さいたま市障害者協議会 理 事 藤崎 明美
 - ・さいたま市交通安全保護者の会(母の会) 会 長 冢崎 清子
 - ・東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画調整課 課 長 山田 徹
 - ・(一社)埼玉県バス協会 専務理事 鶴岡 洋
 - ・(一社)埼玉県乗用自動車協会 事務局長 藤田 貢
 - ・埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 理事官兼課長 永谷 邦夫
(代理:瀬沼 文弘)
 - ・さいたま市 都市局 都心整備部 部 長 岡田 和男
(代理:篠崎 靖夫)
 - ・さいたま市 都市局 都市計画部 部 長 土屋 愛自

1. 開会

【事務局】(司会)

1-1 委員長挨拶

【久保田委員長】(議長)

- ・ PDCA サイクルは様々な場で活用されているマネジメント手法だが、Check (評価) をしっかり実施できていない事例も多くみられる。一方、さいたま市都市交通戦略においては、本委員会がその Check (評価) を実施する役割を担い、Action (改善) につなげられており、PDCA のお手本のような事例と認識している。
- ・ 本日も、さらなる施策の改善に向けて、都市交通戦略に関する施策の実施状況を確認し、評価指標等について議論いただきたい。

1-2 会議の公開について

会議は公開とすることで、出席者全員一致で了承。(傍聴希望者なし)

2. 議題

2-1 さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価について

事務局から、資料1「さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価指標に関する整理」を説明。

【久保田委員長】

- ・ p.3-31 でバスの代表交通手段分担率は2%で変化していないが、p.3-12 ではバス利用者が毎年増加している。これらをどう捉えたらよいか、事務局から説明いただきたい。

【事務局】

- ・ バス利用者の増加傾向と同じく、p.3-11 のとおり鉄道の利用者も増加していることから、バスは鉄道駅までのフィーダー交通 (端末交通) としての利用が増えているということは考えられる。
- ・ バスと鉄道を乗り継いだ場合、パーソントリップ調査における代表交通手段は鉄道となるため、バスの利用者が増加しても代表交通手段分担率は変化しない結果となったと考えられる。

【鶴岡委員】

- ・ バス利用者は、埼玉県全体でみると減少しているものの、さいたま市のような都市部に限ってみると増加していることから、特に都市部においてバス需要が高まっているのではないかと。

【鶴岡委員】

- ・ 都市交通戦略の基本目標および方針に対応した評価指標に、タクシーに関連する指標が無いようだが、タクシーをどのように扱っているか教えてほしい。

【事務局】

- ・ タクシーに関する統計的な指標データはモニタリングしていないものの、p.2-36に示すように、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進を施策に位置付けている。

【藤田委員】

- ・ 参考資料1のp.1とp.81に「埼玉県乗用自動車協会」という主体名が記載されているが、本協会に加入していない事業者もあり、ユニバーサルデザインタクシーの導入を推進する主体としての表現は「タクシー事業者」が適切ではないかと。

【事務局】

- ・ 「タクシー事業者」という表現に修正させていただく。

【久保田委員長】

- ・ 昨年度の推進委員会で、「ソフト施策に完了は存在しない」という指摘を受けて、今回、施策の評価方法を改善した結果、非常に分かりやすくなった。

【土屋委員】

- ・ p.3-23にコミュニティサイクル、p.3-24にシェアサイクルという、自転車のシェアリングサービスに2パターンの表現方法を採用していることに関して、補足させていただきたい。
- ・ コミュニティサイクルは、ポート間の自転車の乗り捨てが可能な自由度の高い使われ方を想定して導入したものであったが、実際は月極での貸し出しなどレンタサイクルのような使われ方が多く、システムが古くなり維持費も高いことなど、使い勝手に問題が生じてきた。
- ・ そのため、公共用地を中心とした民間のシェアサイクルのポート設置の実証実験を始めたという経緯がある。今月のシェアサイクルの利用回数は導入時と比較して5倍にまで増加している。
- ・ 市としても、従来型のコミュニティサイクルから、シェアサイクルへシフトしていき、今後も市内により広く普及させていきたい考えである。

(さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価は、事務局案の内容で問題ないことを、出席者全会一致で了承)

2-2 さいたま市都市交通戦略の継続について

事務局から、資料2「さいたま市都市交通戦略の継続について」を説明。

【久保田委員長】

- ・ 長期の計画期間が設定された施策のモニタリングを引き続き実施するとのことだが、短期・中期で終了する施策の扱いをどのように考えているか。

【事務局】

- ・ 短期・中期で設定された施策が、計画通り終了した場合は、モニタリングを終了し、引き続き取り組みが必要な施策は、モニタリングを継続するという対応を考えている。

【久保田委員長】

- ・ 今後は「長期」という表現は無くなるという理解で良いか。

【事務局】

- ・ そのように考えていただいて差し支えない。

【篠崎委員】

- ・ 令和3年度に地域公共交通網形成計画が策定される予定となっているが、都市交通戦略含め、関連計画にどのような影響があるか教えてほしい。

【事務局】

- ・ 現在策定中の地域公共交通網形成計画は、さいたま市総合都市交通体系マスタープラン等の関連計画と齟齬が生じる内容ではなく、関連計画の見直しは予定していない。また、都市交通戦略の対象範囲は公共交通だけでなく、環境等の関連する施策も対象としているため、当面は現在の都市交通戦略を継続したい考えである。
- ・ 都市交通戦略は国土交通大臣の認定を受けており、位置付けられた施策は社会資本整備総合交付金の対象となるなど、財政面でも活用可能性があると考えている。

【久保田委員長】

- ・ 地域公共交通網形成計画に位置付けられる施策を新規施策として位置付けるということはしないのか。

【事務局】

- ・ これまでも、都市交通戦略の策定後に位置付けられていない新たな施策が出てきた際は、その都度新規施策として位置付け、柔軟に対応してきている。
- ・ 地域公共交通網形成計画の策定後も、同様の対応を行うことを考えている。

(事務局案のとおり、来年度以降も都市交通戦略を継続することを出席者全会一致で了承)

3. その他

【事務局】

- ・ 本委員会の任期は2年となっており、委員の皆様は令和2年1月29日をもって任期満了となる。次年度以降も引き続きご協力いただきたいところだが、通算就任回数による制約等もあるため、委員の皆様には後日、個別にご相談させていただきたい。

4. 閉会

【事務局】(司会)

以上