

■令和4年度第1回（第317回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 令和4年5月11日（水） 午後3時00分～午後3時40分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、日野副市長、高橋副市長、小川副市長
都市戦略本部長、総務局長、財政局長、都市局長、総合政策監

【議 題】 「さいたま市地域公共交通計画（素案）」について

< 提案説明 >

「さいたま市地域公共交通計画（素案）」について、都市局から次のような説明があった。

- ・ 本議題は、「さいたま市地域公共交通計画（素案）」について審議をいただくものである。
- ・ 人口減少や運転手不足などにより、公共交通サービスの維持確保が厳しさを増す中で、高齢者の運転免許の返納が増加するなど、地域の暮らしと産業を支える移動手段の確保が重要となっている。令和2年6月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地方公共団体による地域の輸送資源を総動員する交通計画の作成が努力義務化された。
- ・ 本市を取り巻く環境の変化としては、2030年以後に人口減少や更なる高齢化が予想されている。市民の移動手段の継続的な確保には、公共交通機関における関係者間の事業領域を超えた運営の効率化と利用促進が必要となっている。そのため、個別の営利事業者である交通事業者等の関係者が参画して、地域の関係者が一体となり、協力体制と目指すべき方向性を明確にし、「競争」から「共創」への変化を促すことを目的として、地域公共交通計画を策定する。
- ・ 本計画の位置付けは、総合振興計画及び都市計画マスタープランを上位計画とし、さいたま市総合都市交通体系マスタープランの実現に向けた公共交通の部門別計画の役割を果たすものである。市内全域を対象区域とし、計画期間は、令和4年度から13年度までの10年間として、社会情勢等の変化など交通を取り巻く環境の変化も生じる可能性が高いことから、中間年度を目安に適宜見直しを予定している。
- ・ 対象とする交通手段は、従来の不特定多数が利用する公共交通に加え、補完、拡充すべき交通サービスとして、単なるマイカーを除いた民間の輸送サービスを含める。
- ・ 持続可能な地域公共交通の実現に必要な地域の実情に合わせた交通手段の見直しについて、地域の実情や利用実態などに応じて、様々な手段を組み合わせながら段階的なダウンサイジングを検討する。
- ・ 公共交通以外の交通手段について、現在市内では、福祉有償輸送や高齢者等の移動支

援を行っている。民間事業者等による交通サービスの提供が難しくなった場合に備えて、将来的に活用を検討していく。

- ・ 公共交通サービスの現状と課題について、コロナの影響により公共交通の鉄道及びバスの利用者が大きく減少した。今後の回復に関しては、従来水準まで戻るか懸念されている状況である。また、市内には、交通空白地区等の交通手段が不足している地域があり、その地域では暮らしの足を確保していく必要がある。
- ・ さらに、市街化調整区域などの郊外部においては、高齢化率が高く、交通弱者を救う取組が求められている。一方で、コミュニティバスや乗り合いタクシーは、市の運行補助で継続していることから、より一層の改善等を図り、効率的に維持・確保していく必要がある。
- ・ 本市の将来都市像と公共交通の課題を踏まえ、目指す将来像を掲げるとともに、3つの基本方針として、①効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化、②公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上、③快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通の3つの方針を設定する。
- ・ 目指す公共交通ネットワークは、基本方針に沿って設定する軸等として、①骨格となる市外・市内拠点間連携軸、②幹線道路を中心とした路線バスによる市内拠点、鉄道駅へのアクセス軸、③シェアサイクルやカーシェアなど、都心回遊交通における拠点内回遊軸、④それ以外の個人バスや、乗り合いタクシーなどの各地域のニーズに応じて、補完的な公共交通サービスの提供を目指す支線・区内交通の4つの階層で構成する。
- ・ 実施する事業・施策体系としては、目指す将来像の実現に向けて、基本方針に基づき13の施策を位置付け、様々な事業を進めていく。
- ・ 計画の評価、成果指標については、施策の実施による効果を把握し、本計画の進捗を評価、検証するものとして、成果指標とその目標値を設定する。
- ・ 指標①の公共交通等による人口カバー率は、公共交通ネットワークの再編や、MaaSなどの新技術の活用、地域資源の総動員等の取組により、トレンド推移を上回る95%を目標値として設定する。
- ・ 指標②の市内の鉄道バス利用者数は、公共交通ネットワークの再編や、サービス改善、利用促進策等により、利用者数の回復を図り、コロナ前の水準である3億6,200万人を目標値として設定する。指標③のコミュニティバス等の収支率は、利用者ニーズと利用実態に応じたサービスの提供により収支を改善していくことで、ガイドラインに示す40%を目標値として設定する。
- ・ 指標④の自動車の代表交通分担率は、将来的にも上昇することが想定されている中、過度に自動車に依存したライフスタイルから、公共交通、徒歩や自転車などを活用し、賢く車と公共交通等を利用するライフスタイルへの行動変化を促すモビリティマネジメントを推進することで、現状を下回る27%を目標値として設定する。指標⑤の市内の鉄道バスに対する満足度は、公共交通の満足度を向上させることが重要との視点から、鉄道70%・バス40%を目標値として設定する。
- ・ 計画の進め方については、PDCAによる進捗管理が求められていることから、持続可能な公共交通の維持確保のため、地域公共交通協議会等を活用し、毎年モニタリン

グしながら進めていく。

- ・ 今後のスケジュールは、本審議で決定した後、6月定例会で素案を報告し、パブリック・コメント等を経て、年内9月頃の策定を予定している。

< 意見等 >

- ・ 人口減少の本格化等を背景として法律が改正され、地域公共交通計画の作成が義務化された。本市は計画期間内において人口増加が見込まれるが、本計画では人口増加をどのように加味しているか。
- 計画における成果指標については、人口増加を見込んで目標値を設定している。人口増加が見込まれる中であっても、本市の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況であると考えている。
- ・ 現状は、先進技術等を活用した交通サービスの実証実験や、コミュニティバス、乗り合いタクシーなど、個別の交通手段ごとに最適な交通を検討している。今後は、複数の交通手段を組み合わせる視点を含めて、市内全体の公共交通を最適化していくことが重要だと考えるが、どのように検討を進めていくのか。
- 本計画の目指すべき方向性は、交通事業者を始めとする関係者の共通の目標である。計画策定後は、地域公共交通協議会において、関係者間で市全体の最適な公共交通について議論を進めていく。

< 結果 >

「さいたま地域公共交通計画（素案）」については、原案のとおり了承とする。ただし、以下の点に留意すること。

- ・ 計画が掲げる目指す将来像の実現に向けては、交通事業者を始めとする関係者と協力し、全体最適の視点で検討を進めること。

< 会議資料 >

さいたま市地域公共交通計画（素案）について