

平成29年度 第1回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□日時：平成30年3月14日（水）14時00分～16時00分

□場所：大宮区役所南館3階301会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿・座席表
- ・ 資料1 さいたま市地域公共交通協議会条例
- ・ 資料2 さいたま市地域公共交通協議会運営規程（案）
- ・ 資料3 さいたま市地域公共交通協議会傍聴要領（案）
- ・ 資料4 地域公共交通網形成計画
- ・ 資料5 さいたま市の公共交通の現状
- ・ 参考資料

1. 開会

【事務局】

- ・ 第1回さいたま市地域公共交通協議会を開会します。お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。
- ・ 議事に先立ち1点確認させていただきます。本協議会は、市の条例に基づき設置されたものでありますが、協議会の運営に関する事項については、協議会の中で定めていただくこととなっています。そのため、現時点では傍聴等に関する決め事はありません。本日の議事の中で運営規程や傍聴要領等についてご議論いただくことになっていますが、本市では附属機関等の会議について原則公開で行うこと、本日は非公開に該当する個人情報等を取り扱う内容がないことから、事務局としては公開とさせていただきたいと考えています。
- ・ 本日は傍聴希望者が3名います。本協議会を公開することとしてよろしいでしょうか。
（出席者全員一致で、了承。傍聴者入場。）

2. 委嘱状の交付

（委員に対し、副市長から委嘱状を交付。）

【事務局】

- ・ 市長が公務のため本日の協議会に出席できないため、副市長から一言ご挨拶申し上げます。

【副市長】

- ・ さいたま市地域公共交通協議会条例が先日成立し、3月1日から施行され、本日開催の運びとなりました。市長は業務が重なり出席できないため、市長より挨拶を預かってい

るので代読します。

- ・ 委員の皆様には委嘱状を交付させていただきました。お忙しい中、委員をお引き受けいただきありがとうございます。
- ・ 本市では、将来的な人口減少や高齢化の進展を前に、質の高い持続可能なまちづくりを進めています。中でも公共交通については鉄道、バスとともに、民間事業者のお力により、市街地内では概ね利便性の高いネットワークが構築されていますが、交通空白地区などの公共交通サービスが行き届いていない地域も一部存在しています。昨今、高齢者ドライバーによる事故や運転免許の返納が話題になっています。市民の誰もが身体の機能上の制限によらず円滑に移動できるような施策及び移動手段を確保していくことが公共交通に課せられた大きな使命であると考えています。
- ・ 一方、IOT、ビッグデータ、AI などの技術の進化が交通を取り巻く環境を大きく変化させているとも言われており、公共交通は過渡期を迎えていると認識しています。こうした背景を踏まえて、本市の公共交通のあり方についてはさまざまな観点からご議論いただくことを本協議会に期待しています。
- ・ 公共交通は市民生活に密接に関連する大変身近なテーマでもあり、委員の皆様におかれては幅広い見地から忌憚のないご意見を頂戴したいと考えています。
- ・ 寒暖定まらない時期でありますので、くれぐれもご自愛いただくとともに、皆様の今後ますますのご多幸、ご活躍を祈念申し上げ、挨拶とさせていただきます。
- ・ 平成 30 年 3 月 14 日、さいたま市長、清水勇人、代読、さいたま市副市長、松本。本日はよろしくお願いします。

3. 議事

3-1. 会長の選任について

【事務局】

- ・ さいたま市地域公共交通協議会条例第 5 条第 1 項には、「協議会に会長を置き、委員の互選による定める」、同第 6 条には、「会長は協議会の会議を招集し、その議長となる」とされていることから、まず、会長の選任をお願いしたい。
- ・ 会長について、推薦があればお願いします。

【木部委員】

- ・ 初回の会議の場であるので、事務局から提案をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 事務局としては、都市交通計画・地区交通計画がご専門で、国や他都市でも様々な委員会の委員としてご活躍されており、さいたま市でも多くの委員会の委員を歴任されてきた、埼玉大学の久保田先生をご推薦いたしますがいかがでしょうか。

(出席者全員一致で、了承。)

【事務局】

- ・ 皆様のご賛同をいただきましたので、さいたま市地域公共交通協議会の会長として、久

保田委員が選任されました。久保田委員には会長席にお移りいただきます。

- ・ それでは、早速ですが、久保田会長より会長就任のご挨拶をお願いします。

【久保田会長】

- ・ さいたま市はこれまでスマートプランという交通の体系に関する計画、短期の交通戦略、コミュニティバスなどいろいろな交通に関する取り組みを行ってこられた。今回、網形成計画という公共交通に関する新しい制度に対応した計画を作っていこうということで、さいたま市が目指すまちの理想に合った公共交通ネットワークを作るという大変大事な会議である。各界から非常に重要な方々にお集まりいただいた。精一杯いいものを作っていきたい。

【事務局】

- ・ 次に、さいたま市地域公共交通協議会条例第5条第3項の規定に基づき、会長の職務代理について、久保田会長から指名をお願いします。

【久保田会長】

- ・ それでは、さいたま市地域公共交通協議会条例第5条第3項の規定により、会長の職務代理を私から指名させていただくことになっているため、鈴木委員を指名したい。

【事務局】

- ・ それでは、会長の職務代理は鈴木委員をお願いします。
- ・ これからの進行については、会長をお願いします。

3－2. 地域公共交通協議会の進め方について

【事務局】

資料1「さいたま市地域公共交通協議会条例」の説明

資料2「さいたま市地域公共交通協議会運営規定（案）」の説明

資料3「さいたま市地域公共交通協議会傍聴要領（案）」の説明

【能勢委員】

- ・ 内容については特に問題はないが、気がついたことが2点ある。
- ・ 資料2、第1条、第2条、第3条は2行目が1字下がりになっているが、第4条は1文字目から始まっている。
- ・ 資料3、1番の最後は「あらかじめ御承知おきください」、2番の(4)の最後「御返却ください」は「御」が漢字となっているが、4番の(1)「ご遠慮願います」はひらがなになっている。統一されたほうがよい。

【事務局】

- ・ 修正します。

【大浜委員】

- ・ 資料3、1番の傍聴定員のところで、「非公開を定めた運営規程第5条」とあるが、規程を見ると「第4条」である。訂正いただきたい。

【事務局】

- ・ 修正します。

【村田委員】

- ・ 運営規程第 6 条の会議録について、会議録や今日の資料の公開については一般的にさいたま市では何か規定があってこのような取り扱いになるというのがあれば教えていただきたい。

【事務局】

- ・ 会議を行った後に情報公開コーナー、ホームページに本日の資料、会議録を掲載することとなっています。

【久保田会長】

- ・ そのほかはよろしいか。いくつか修正させていただいた上でこれを承認としたい。
- ・ 資料 2 の 5 条の 2、「会議録には会長の指名した 2 人以上の委員が署名しなければならない」となっている。今日の会議について指名をさせていただく。小瀧委員、松本敏雄委員にお願いしたい。

3－3．地域公共交通網形成計画について

【事務局】

資料 4「地域公共交通網形成計画」の説明

【久保田会長】

- ・ 資料 4 について何かご質問はあるか。こういう制度について初めてという方も多いと思う。遠慮なく質問いただきたい。

(質問・意見なし)

- ・ では、こういう枠組みの中でこれから議論していくということでよろしく願いしたい。

3－4．さいたま市の公共交通の現状について

【事務局】

資料 5「さいたま市の公共交通の現状」の説明

【久保田会長】

- ・ 資料 5 の説明について、今日は何かを決めるということではない。ご意見をいただきたい。

【坂本委員】

- ・ 3 点わからないところがあったのでお尋ねしたい。
- ・ 1 点は、2 ページの市民の移動実態のところ、全目的が 250 万トリップ、通勤・通学が 60 万トリップ、私事目的が 70 万トリップとある。通勤・通学と私事目的を合わせ

ると 130 万である。全体の数と乖離があるのではないか。それ以外のものがあるのか。

- ・ 2 点目、6 ページ、鉄道サービスの混雑率、これは太さが混雑率だと思うが、埼京線の混雑率はイメージと違って細いと率直に思った。
- ・ コミュニティバスの収支率で、収支率は 30% 台だとお聞きしたが、収支率の定義、どういう計算式になっているのか。また目標は何か定めているのか。30% というのがいいのか悪いのか、ほかの自治体と比べてどうなのか。

【事務局】

- ・ 1 点目、パーソントリップ調査の全目的が約 250 万トリップ、通勤・通学と私事目的を足しても半分程度にしかないということですが、全目的には通勤・通学や私事目的からの帰宅も含まれています。そのためトリップ数は 2 倍程度になっています。
- ・ 2 点目の鉄道サービスの件について、もう一度データを確認します。
- ・ 3 点目、コミュニティバスの収支率の定義としては、コミュニティバスの運行経費の中でも車両の購入など一時的にかかるものを除き、定常的にかかっているものに対して収入の割合というところで収支率を設定しています。目標としては、コミュニティバスの収支率は 40% を目指すこととしています。

【坂本委員】

- ・ 40% の根拠は何か。

【事務局】

- ・ 収支率 0% では誰も乗っていないということになりますが、地域の方々に乗っていただくことを想定し、半分という 1 つの基準も考えられますが、少し下げて 40% としています。

【鈴木委員】

- ・ 私がコミュニティバスのガイドラインの設定当初から関わっていたので補足したい。
- ・ 目標値を定めた 1 つの理由は、これは事業者が運行するバス路線と違って事業として成り立つものではないため、市が何らかの支援をしながら運営していくものである。市がどのぐらい支援をしていくのが妥当なのか。利用者と市の財政負担の役割分担をどのぐらいにすべきかというところから、当初は利用者の運賃収入で半分を賄い、半分以上を財政負担と考えてはどうかという議論があった。現実には 50% を運賃収入で賄うだけの利用を確保するのは難しいということから、数値は根拠に基づいて出てきたものではないが、40% という数字で皆さんの合意を諮ってきた。

【久保田会長】

- ・ 埼玉県内のほかのところのコミュニティバスを見ても、40% というのは相当高い数字だと私は認識している。

【能勢委員】

- ・ 埼玉県では昨年度から今年度にかけて埼玉県内全体の地域公共交通に関して現況など調査してきた。収支率は県平均では 23% となっている。さいたま市は高いのではないかな。

【久保田会長】

- ・ 全国的にはどうか。

【鈴木委員】

- ・ 全国的に見ると過疎地域での代替交通のような形のコミュニティバスもかなりあるので、恐らく平均すると 20%を割っていると思う。多くのところは 30%の目標値を定め、それに向かって努力しているところではないか。
- ・ 今回出されているコミュニティバスの収支率は全部の路線の合計値である。路線によって差があり、40%を達成している路線もあれば、平均よりも低いところにとどまっている路線もある。これまでも低い路線についてはいろいろ改善を重ねてきたところである。

【久保田会長】

- ・ 不便地域への公共交通サービスをどうするかというのはこの委員会の 1 つの大きな目玉になる。皆さんと共有したかった。

【北村委員】

- ・ 9 ページの公共交通に関する課題のところで、左から右に統計データ、市民意識、課題と出ているが、最終的な課題を見るとバスサービスに特化したものになっているような気がする。目線がどの程度先のことを考えているのかわからないが、10 年後、20 年後を考えたときにバスだけでよいのだろうか。「集約型都市構造を維持する移動サービスの拡充」などとすれば議論の幅が広がってよいのではないか。これはバスに限定されているというところが、何か議論があってこうなったのか、例えで示しているのか、経緯を教えていただきたい。

【事務局】

- ・ 課題については今回案としてお示ししています。いただいたご意見を反映していきたいと考えています。うまく矢印がつながっておりませんが、③「都心・副都心間をつなぐ公共交通ネットワークの充実」については、今ご指摘いただいたように、バスだけでなく、鉄道等も含まれると考えています。

【久保田会長】

- ・ ③のような話がある一方で、バスよりもっと小さい、ワゴン等もあるが、課題のどこかに入るのか。

【事務局】

- ・ 小型の移動手段については「②外出を支援する公共交通不便地域への対応」の中で検討したいと考えています。

【久保田会長】

- ・ 不便地域は人口も多くないのでバスはとても無理で、小さいタクシーやワゴンなど、しかも定時定路線でないようなものも含めていろいろなサービスをこれから考えなければいけないというところまで広げてここで議論するということが確認できた。

【北村委員】

- ・ 課題③に「東京オリンピック」との記載があるが、「オリンピック・パラリンピック」にしておいたほうがよいのではないか。パラリンピックの移動が東京都では課題になっている。これが成功するかどうか、レガシーとして評価されるかどうかということである。特にパラリンピックへの対応が移動に関しては非常に重要であり、ここは訂正

したほうがよい。

【久保田会長】

- ・ これからはすべて「オリンピック・パラリンピック」としたい。

【坂本委員】

- ・ コミュニティバスに関連してだが、昨日のニュースで、会津市の AI 運行バスの記事が出ていた。AI を活用して 7 つのバス路線の最適化の試験運用が始まった。さいたま市と会津市ではロケーションが違うが、そういったことも今後検討していくことができれば、収支率の問題なども改善の可能性があるのではないか。

【能勢委員】

- ・ さいたま市の公共交通に関する現況でこういったものがあればということで、これはすべて行うべきということではないが、昨年度から今年度にかけて埼玉県内を確認した経緯もあるので参考としてお伝えしたい。
- ・ バスの関係で、コミュニティバスもそうだが、路線バスが存続することが行政としては一番負担が少なくなる。スクールバスや企業送迎バスがどの駅からどういうところで出ているのかが把握できると、今後路線バスを維持するに当たって参考になるのではないか。路線バスに移ってもらうということも考えられる。
- ・ 福祉政策として高齢者にタクシー券などを配布している自治体もある。さいたま市の公共交通の現状として、高齢者をはじめとした市民全体の足の確保が公共交通政策だと思うが、高齢者には十分手厚く対応がなされているか、そういった確認を福祉部門と連携しながら行うとよいのではないか。
- ・ バスを毎日使っている市民にはわかるが、来訪者からするとどこにバスがあるのかわかりづらい。駅の改札口を降りてバスの案内がわかりやすくあるのか。わかりづらければバスの案内を改札口の近くに 1 つ出すだけでも来訪者にとっては利用しやすくなる。現況を調べてみると、どの駅がわかりづらいとか、そういうことも今後のバス利用促進につながるのではないか。
- ・ どの駅にタクシー乗り場があるのか、ないのか。駅に着いた後のタクシーの利用、さいたま市の場合にはほとんどかと思うが、何社乗り入れているかなどがわかるとその傾向もわかるので、そういうところもあると便利かもしれない。
- ・ 埼玉県でバス待ちスポットという施策を実施している。バス停近くでバスを気軽に待てる施設、コンビニや病院に対してバス待ちスポットの登録をさせていただき、そこに時刻表を掲示し、バス待ちスポットのステッカーの掲示をすることで、後ろめたさなくバス停近くのコンビニで夏は涼んで、冬は暖を取ってバスを待つことができる。主な施設としてコンビニ、老人ホームなどが登録されている。これを広げることでバスの利用も増えるのではないか。
- ・ バスは乗ったことがないと乗り方がわからないという方も結構いらっしゃる。それで選択肢としてあるのに敬遠してしまうという場合もある。バスの乗車体験会を企画されると、それをきっかけにバスの乗り方がわかり利用促進につながる。これは市単独で開催すると大変だが、埼玉運輸支局にはバリアフリー関係でバスの乗り方教室のお手伝いをいただいたり、またバス会社に相談されるとかなりの協力をいただけると

いう話も伺っている。単独のイベントではなく、市民が多く集まるイベントの一角を借りて行なうなど、負担が少ない形で実施すればいろんな方がそれをきっかけにバスに乗ることもできるのではないかな。

- ・ スクールバス、企業バスもそうだが、商業施設の無料送迎バスは路線バスとお客を取り合っているところがあるかもしれない。そういったものが把握できると、今後の路線バス維持に役立てるのではないかな。

【大沢委員】

- ・ 9 ページにまとめが示されているが、今後重点課題ということでバスサービスの拡充がうたわれている。これは非常に重要なことだと思うが、サービスを拡充するということはサービスの担い手がどうなっているのかということのを裏で考えなければいけない。担い手不足に対してどういう対応策をしなければいけないかということが今後の大きな課題になると思う。今回は担い手側の年齢構成などはないが、サービスの拡充に当たり、対応の可能性がもしかすると非常に低い状況もあるかもしれないので、その点を必ず毎回チェックしたほうがよいのではないかな。
- ・ アンケートでもバス停の環境が非常に悪いということであった。交通事業者の範囲外のところになってしまうのだが、都市側の宅地開発をうまく利用して、そこにバス停、もしくはバス停に類するような空間をうまく作り、そこをバス待ちスポットにしているかどうか。どうしても交通事業者は運行に専念されてしまい、都市側とうまく連携できていない実態があると思う。その連携を集約型都市構造の中でどう考えていくのかということが1つポイントかと思う。

【鈴木委員】

- ・ 9 ページはいい整理になっていると思う。さいたま市民から見たときにはこれで十分だと思うが、さいたま市の特性として感じているのは本来広域的なターミナルになり得る地域だということである。私は東京都国立市在住だが、北へ向けて新幹線に乗るときには大宮を利用する。そのような流れもあることを考えると、交通ネットワークの中で広域的なターミナルとしての位置づけもあると思う。外国人も含めて市外からの来訪者の交通手段を考えると、広域的なターミナル機能が1つあり、それと市内の交通をどうリンクさせていくか、あるいはその情報提供をどう整備していくかということも重要な課題になるのではないかな。広域ネットワークと市内のネットワークとのリンクという視点が必要だと思う。

【事務局】

- ・ ご指摘のとおり、さいたま市、特に大宮は新幹線が6路線停車する広域的なネットワークの拠点になる駅があります。今回のまとめの中に広域的な移動に資する表現を追記します。

【久保田会長】

- ・ 鉄道もさることながら、この計画期間中に首都高は圏央道まで行っているのか。どういう道路網を前提にこの議論をするかによって、今の鈴木委員のご指摘のように話が広がっていく。計画年次はどのように考えているのか。

【事務局】

- ・ 今のところ 5 年から 10 年ぐらいのスパンを考えています。次回詳しくご議論いただくこととしています。

【松本委員】

- ・ 美園から岩槻までの地下鉄 7 号線の延伸は合併前からの懸案事項である。北のほうへ延伸させるというのは旧大宮市時代も運輸政策審議会にお願いしたり陳情したりした。その際にはっきり言われたのは、岩槻へだけ延伸しても難しい、循環できる新都心や大宮方面へ入れなければ計画しても難しいだろうと 20 年前から言われている。徐々に人口が減る時代になってしまい、岩槻はさいたま市 10 区の中でも人口が減っている。ある程度開発をしていかなければ北へ延伸させるのは難しく、採算性の部分から決断できない現状である。また、バスとの関係も避けて通れず、バスと鉄道との関係を調整する必要がある。
- ・ 大宮駅のターミナルは観光バスや遠距離バスが発着している。そのために乗合バス、一般のバスは雨の日は特に定時運行ができない状況に置かれている。普段駅に近いところの人は晴れていれば歩くのだが、バスに乗ろうと思っても乗れない。そうするとマイカーを出す。駅周辺はマイカーであふれ身動きできないのが雨天時の現状である。これだけのターミナルであれば立体的に駅前広場等を考えないと交通を捌ききれないのではないか。

【事務局】

- ・ 本市では、広域的な話として地下鉄 7 号線、高速道路延伸の話などがありますし、大宮駅の G C S（グランドセントラルステーション化）構想も進めています。
- ・ 今後は、高速道路の延伸、地下鉄 7 号線の延伸、東西交通大宮ルートという LRT の構想などもご紹介した上で、本市の将来の公共交通網はどうあるべきか議論いただきたいと考えています。
- ・ 一方、現在運行しているコミュニティバスや鉄道の乗り換え改善も目の前に迫っており、地元の方からルートを変更してほしいとか、鉄道の駅を改善してほしいとか、そうした現状と将来を両面から議論できるように次回からは資料を補足させていただきます。

【久保田会長】

- ・ さいたま市ではいろいろなことがダイナミックに動いているところである。それをベースに議論していきたい。

【藤田委員】

- ・ 資料 4 で網形成計画を作るために始まった協議会であるが、その先にある具体的な特定事業も検討していきたいというような説明があったかと思う。これは将来的に再編実施計画や、先ほど LRT という言葉もあったが、軌道輸送高度化事業もある。これからの議論次第かと思うが、今の段階でどの程度考えているのか。
- ・ また、協議会を 3 回開いて網形成計画を作ることになっているが、条例では専門部会を作るという説明もあった。どのような構想があるのか教えていただきたい。

【事務局】

- ・ 現時点で地域公共交通特定事業の専門部会を設置するということまで決まっているものではありません。ただし、これからより詳細な検討をしていく中で、専門部会を設けるなど、検討体制の見直し等については引き続き行っていきたいと考えています。
- ・ スケジュールとして来年度のとりまとめを予定して準備をしていますが、必要に応じて会議の回数や新たな組織体の設置等については、柔軟に対応させていただきたいと考えています。

【北村委員】

- ・ 将来構造等も次回に提示していただくことは大変ありがたく思う。
- ・ 併せて、人口や高齢化率がどう変化するのか、居住地域がどう変わるのかなどもできる限り示してほしい。例えば、私がよく乗るタクシーの運転手は70歳であるが、10年後にはタクシー事業は成り立つのかなど、これは別にさいたま市に限ったことではなく全国的な課題になっている。また、私は見沼区に住んでおり、大宮から日大前によく行くのだが、最近は自動車が多くなり渋滞が激しい。10年後を考えたときにそういう変化が多々あると思う。事務局にはわかる範囲で我々が目指している時期にこういう環境の変化があるということを、インフラ、国の政策も含めてできる限りお出しいただくとさらに具体的な議論になるのではないかな。

【久保田会長】

- ・ 非常に実りのある会議になったと思う。皆さんから有意義なご指摘をいただいた。事務局は次回までの準備が大変だと思うが、よろしく願いたい。

3－5. その他

【事務局】

- ・ 本日、老人クラブ連合会から資料をお預かりしておりますので、委員の皆様にお配りします。

【木部委員】

- ・ この協議会の前身である公共交通会議自体はコミュニティバスの議論をさせていただいて私どもも参画させていただいた。民間の事業と公的なコミュニティバスという仕分けをしっかりといただき、運行の委託を受けて私どもはやっている。コミュニティバスの導入の検討などの判断をその会議で行っていたが、今後はコミュニティバスの議論はこの協議会の中で行われるのか。

【事務局】

- ・ 地域公共交通協議会の目的には、網形成計画策定のほかにコミュニティバスの議論も入っています。ただ、この協議会の中で議論する内容が多いことから、先ほど専門部会という話もありましたが、その中でコミュニティバス等が議論できるか、可能性も含めて次回ご報告させていただきたいと考えています。

4. 閉会

【事務局】

- ・ 次回の協議会は、6月頃の開催を予定しており、方針、区域、目標、期間と、今日いただいた宿題についてご報告させていただきます。
- ・ これを持ちまして、第1回さいたま市地域公共交通協議会を閉会します。本日はありがとうございました。

以上