

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

参考資料2

前回協議会における委員からの意見と対応は下表の通りである。

No	項目	委員	意見	対応(案)	該当箇所
1	基本的な考え方	鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> 計画の基本的な考え方の「交通手段別の利用者特性と輸送形態」の図の中で、横軸の輸送密度の高・低は良いが、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、縦軸の利用者特性は、地域と属性の特定・不特定が混在していて誤解を招く恐れがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 横軸の個別輸送と乗合輸送は削除し、輸送密度の高低のみで表現した。 縦軸は、利用者属性の特定・不特定を一定のラインで分けるように表現した。（図1-3） 	p5
2	基本方針	鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> 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が、今後どのように収斂されていくのか不明で、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、数年後に方向性が変わってくる可能性があるため、基本方針に記載することについては、慎重に考えた方がよいのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針5の「MaaS等を活用した」という表現は削除し、従前の基本方針である「AI等の技術革新に伴う次世代技術サービスの研究」に修正した。 施策⑩「ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討」は基本方針5を実現するための施策として、変更せずに残す。 	p33 p46
3	将来像	北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 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ほしい。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、明確に示してほしい。例えば、通勤・通学者、高齢者、観光客等のユーザーにとって、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かりにくい。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ユーザー毎（通勤・通学者、高齢者、子育て世帯、市外からの来訪者）に、現状と将来のイメージについて、公共交通利用者の現状と将来イメージ（例）として整理した。 	【別紙】
4		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 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わかりやすいのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状と課題のまとめに整理してあるとおり、基本的に、統計データや市民意識調査等を基に施策を設定している。 一方で、施策の実効性を担保するという意味では、個別の施策の事業主体や関連主体の皆様から主体的なご意見をいただくことが肝要であり、それらを踏まえて再整理・精査していく。 	—
5		北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 小型モビリティでバス停から目的地まで移動できるようにするための施策を追加した（施策⑦）。 	p39
6		鶴岡委員	<ul style="list-style-type: none"> 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と。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑩「ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討」で、検討を行っていく。 公共交通での対応が難しい場合には、高齢者等の移動支援事業との連携などにより対応する。 	p33 p46
7	施策	坂本委員	<ul style="list-style-type: none"> 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ほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルデバイドの対応として、施策⑪「公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供」で、ICT以外の情報発信について記載している。 	p47
8		鶴岡委員	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転について、地方であま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と。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑩「ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討」で、自動運転の実証実験を行っていく旨を追記した。 	p46
9	北村委員	<ul style="list-style-type: none"> 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。自動運転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と。 			
10		鈴木委員	<ul style="list-style-type: none"> 事業実施のスケジュール（案）を整理しているが、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考えられる一方で、実際に活用するとなると、10年後によ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。 	<ul style="list-style-type: none"> 新技術に関する施策については、あくまで実験や検討までに留めておくこととする（計画への位置づけは、法整備等も踏まえ、中間年度等に適宜見直す）。 	—

No	項目	委員	意見	対応(案)	該当箇所
11	施策	松本委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑区の美園地区で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。 ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下鉄 7 号線（埼玉高速鉄道線）の延伸については、市の所管部局から状況を報告する。 ・ 東西交通大宮ルートについては、「東西交通専門部会」で検討する。 	—
12	成果指標	戸村委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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に、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 指摘を踏まえ、表現を修正した。 	p26