

令和2年度 第1回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

- 日時：令和2年7月1日（水）10時00分
- 場所：ときわ会館 5階 大ホール
- 配布資料
 - ・ 次第
 - ・ 出席者名簿・席次表
 - ・ 資料1 第3回バス専門部会開催結果等について
 - ・ 資料2 第2回東西交通専門部会開催結果について
 - ・ 資料3 地域公共交通網形成計画の策定等について
 - ・ 資料4 さいたま市地域公共交通網形成計画（素案）
 - ・ 参考資料1 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
 - ・ 参考資料2-1 令和元年度第2回協議会及び意見照会における意見と対応（案）について
 - ・ 参考資料2-2 令和元年度第2回協議会及び意見照会における意見と対応（案）（抜粋）
 - ・ 参考資料3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について
 - ・ 参考資料2-2 地域公共交通活性化再生法改正の閣議決定について
 - ・ 参考資料3-3 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律の概要について
 - ・ 参考資料3-4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要と本計画の対応状況
- 出席者名
 - ・ 日本大学理工学部教授 大沢 昌玄 委員
 - ・ 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
 - ・ 東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部課長 小瀧 正和 委員
 - ・ 埼玉新都市交通株式会社代表取締役常務 渡邊 哲 委員
 - ・ 埼玉高速鉄道株式会社代表取締役常務 犬飼 典久 委員
 - ・ 国際興業株式会社運輸事業部次長 中村 浩幸 委員
 - ・ 東武バスウエスト株式会社運輸統括部業務課課長 山科 和仁 委員
 - ・ 西武バス株式会社運輸計画部長 関根 康洋 委員
 - ・ 朝日自動車株式会社専務取締役 日置 岳人 委員
 - ・ 一般社団法人埼玉県バス協会専務理事 鶴岡 洋 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 小野 行俊 委員
- ・ 公募委員 高田 博 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 鈴木 秀和 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 小川 ゆかり 委員
- ・ 埼玉県企画財政部交通政策課副課長 高橋 和宏 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
- ・ 保健福祉局 福祉部長 中村 満良 委員
- ・ 保健福祉局 長寿応援部長 西澤 正夫 委員
- ・ 建設局 土木部長 小泉 勉 委員
- ・ 都市局 都市計画部長 土屋 愛自 委員

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりましたので、ただいまより令和2年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を開会します。
- ・ 昨年10月24日に通算6回目の協議会を開催して以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、本年3月に予定していた会議が延期となっておりましたが、緊急事態宣言の解除等を受けまして、状況を踏まえまして本日開催させていただくことになりました。
- ・ 本日は、会議室の都合上、座席の間隔をあまりあけることができない状況ですが、窓をあけての換気対策とマイクの消毒など、感染リスクの低減に十分配慮して進行していきますので、皆様におかれましては会議中ではありますが、マスクの着用にご協力をお願いします。
- ・ 議事に入ります前に、令和2年3月14日をもちまして当協議会委員の任期満了された方の委員の交代が10名ほどございました。事務局よりご紹介します。
- ・ 初めに、市民公募委員については3名中2名の委員交代がございました。
- ・ 新たに委員となりました小野行俊委員です。
- ・ 同じく高田博委員です。
- ・ 次に、人事異動などによりまして8名の委員が交代となっています。
- ・ 埼玉新都市交通株式会社の大野委員に代わりまして渡邊哲委員です。
- ・ 埼玉高速鉄道株式会社の市川委員に代わりまして、犬飼典久委員です。
- ・ 朝日自動車株式会社の田沼委員に代わりまして、日置岳人委員です。
- ・ 国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所の高坂委員に代わりまして、鈴木秀和委員です。
- ・ 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局、岡安委員に代わりまして、小川ゆかり委員です。
- ・ 埼玉県企画財政部交通政策課、吉田委員に代わりまして、高橋和宏委員です。
- ・ さいたま市保健福祉局福祉部長、町田に代わりまして、中村満良委員です。
- ・ さいたま市建設局土木部長、村上に代わりまして、小泉勉委員です。

- 新たに委員となった皆様のほか、継続して委員をお引き受けいただきました皆様におかれましては、大変恐縮ですが、お時間の都合もありますので、お手元の出席者名簿にてご紹介に代えさせていただきます。
- 本日の委員の出席状況について報告します。
- 本日は、30名の委員中28名の出席です。従いまして、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。
- 次に、本日の会議の公開について、非公開事項に該当する議事はございませんので、本日の会議の公開についてお諮りしたいと存じます。
- 本日の会議は公開で行いたいと存じますが、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)

【事務局】

- それでは、本日の会議は公開とします。
本日は3名の傍聴者の方がいらっしゃっていますので、傍聴者の方が入場するまでしばらくお待ちください。

(傍聴者が入場)

2. 議事

(1) 会長の選任および専門部会の委員の指名

【事務局】

- 会長の選任および専門部会の委員の指名に移ります。
- 会長の選任及び専門部会の委員の指名についてですが、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、委員の互選により定めるとされています。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ますことから、まず委員任期満了に伴う会長の選任をお願いします。会長についてご推薦がございましたら挙手をお願いします。

【鶴岡委員】

- バス協会の鶴岡です。事務局から提案をお願いします。

【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、国や他都市でもさまざまな委員会の委員としてご活躍されており、当協議会の会長をはじめ、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委員に引き続きお願いしたいと考えています。いかがでしょうか。

(異議なし)

【事務局】

- それでは、さいたま市地域公共交通協議会会長は久保田委員に引き続きお引き受けいただくということでお願いします。
- 皆様、ご賛同いただきましたので、会長は久保田委員が選任されました。

【久保田会長】

- 会長を仰せつかった埼玉大学の久保田です。よろしくお願いします。
- 当初3月に開催予定でしたが、コロナ問題で今日になりました。この委員会でもこの問題とどう向き合うか議論せざるを得ないと思います。
- これまで議論いただいた市の公共交通のネットワークの問題、コミュニティバス、東西交通など議論しなければいけないテーマがたくさんあります。引き続き皆様のお知恵をお借りし、よい結果を得ていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

【事務局】

- 協議会条例の規定により、久保田会長が議長となっていますので、これからの会議の進行をお願いします。

【久保田会長】

会議録の署名委員を運営規程により私から指名することになっています。今回の指名については、日置委員、小野委員にお願いしたいと思います。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】

- 次に、協議会条例第5条第3項の規定に基づき、会長の職務代理を私から指名します。引き続き鈴木(文)委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いします。
- ここから議事について順に進めていきますので、よろしくお願いします。
まず、専門部会の委員の指名について、条例第7条第2項の規定に基づき私から指名します。委員の名簿をお配りします。

(事務局から追加資料の委員名簿を配付)

【久保田会長】

- この委員会は、バス専門部会と東西交通専門部会の2つの部会があります。その委員については昨年度までの委員構成を基本にしたいと考えています。昨年度から継続されている委員は引き続き該当の専門部会の委員をお願いします。今回新たに委員となられた方は前任の委員が属していた専門部会の委員としてお願いします。詳しくは今お配りした名簿でご確認ください。よろしくお願いします。

(2) コミュニティバス等について

【久保田会長】

バス専門部会は先日開催いただいたので、鈴木部会長からご報告をお願いします。

【鈴木(文)委員】

資料1-1「令和元年度第2回バス専門部会開催結果について」の説明

【事務局】

資料1-2「西区コミュニティバス運行ルートの変更について」の説明

資料1-3「北区吉野地区乗合タクシーの新規導入について」の説明

※ バス専門部会における宿題を回答

「需要調査における収支率の試算に、年齢構成割合を反映することについては、従来 of 試算と大きな差は生じない。その結果から、今後の試算については、従来 of 方法にて行う事を報告」

【事務局】

以上までが、バス専門部会で議論していただいた内容になります。

次の資料1-4については、バス専門部会にはお諮りしていない案件になりますが、昨今の新型コロナウイルスの影響により、緊急にてご審議いただく必要があるため、今回の協議会でご審議をお願いするものになります。

資料1-4「コミュニティバス等の利用者数・収支率の取り扱いについて」の説明

【久保田会長】

- ・ 資料1-4に関連して鈴木先生から配布資料があります。説明をお願いします。

【鈴木(文)委員】

参考資料「鉄道ジャーナル」(2020年8月号)「コロナウイルス感染拡大と日本のバス」の説明

【久保田会長】

- ・ 貴重なお話をいただいた。委員の皆様からご質問があればいただきたい。

【松本委員】

- ・ 緊急事態宣言になって一般乗り合いバスにほとんど乗っていない状況が見受けられた。解除になり最近の状況を見ると、まだ不安があるためか、県立高校の生徒たちは自転車が増えたように感じる。バスを利用していた生徒も自転車に乗っている。路線バスにもかなり影響が出てくるのではないかと。特に公立高校には調査依頼をして、どういう状況になっているか把握する必要があるのではないかと。第2波、第3波と言われているので、長期間続くとすれば、なかなか元に戻らないという状況が出てくるのではないかと。タクシーもお客が少ない状況が続いている。コロナ問題で大きく様変わりする状況が見受けられる。できる範囲で実態を把握していただきたい。

【久保田会長】

- ・ 埼玉県内でも事業継続が難しくなった中小のバス会社があると報道があった。全国的にはどのような状況か。

【鈴木(文)委員】

- ・ 私が把握している範囲では、埼玉県内で出たようなケースは少なからず出ている。その目のところもかなりある。特に貸切バス専門の会社は小規模な事業者が多く、事業継続が厳しい状況になりつつある。経営基盤のしっかりした事業者でもこの状態が半年続くと相当厳しくなる。今後の状況にもよるが、かなり厳しい状況にあることは認識しておいたほうがよい。

【小野委員】

- ・ コミュニティバスの状況を見ていると、コミュニティバスは駅や病院に行くというニーズが大きい。西区のコミュニティバスは高齢者中心に病院に行っていた利用がかなり落ちているように見受けられる。この傾向は緊急事態宣言が解除されるとかなり戻ってくると思うが、反面、不要不急の通院、1割負担という中で今まで必要以上に病院に行っていたことに対する見直しは必ず出てくると見ている。緊急事態宣言が解除されても楽観はできないと思っている。いろいろな方策を考えていかないと元に戻らない。議論していきたい。

【久保田会長】

- ・ 貴重なお話をいただいた。
- ・ 事務局から話のあった3つの点について、これは議決事項です。
- ・ 資料1-2、西区コミュニティバスの運行ルート変更について、ご質問、ご意見はありますか。P.3のまとめと提案について承認するというところでよろしいですか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ ありがとうございます。承認されました。
- ・ 資料1-3、北区吉野町地区乗合タクシーについて、ご質問、ご意見はありますか。P.2のまとめと提案について承認してよろしいですか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ ありがとうございます。承認されました。
- ・ 資料1-4、コミュニティバス等の利用者数・収支率の取り扱いについて、P.2のまとめと提案があります。ご質問、ご意見はありますか。

【鈴木(文)委員】

- ・ 今の状況を紹介したように、特にコロナ以降の利用実態は少なくとも通常の状態と言える状況ではない。この数字をもって判断するのは非常に難しい。事務局提案のように時期を延ばす、ずらすという形で、少しでも正常な状態に近いところでの判断が必要だと思う。この提案のとおりがよいと思っている。

【久保田会長】

- ・ 新しい提案の期間がその段階であれば定常に戻っていることが前提の提案のように見える。

今後どうなるかわからない面もあると考えると、今後の推移によっては見直すこともあり得ることを一文書いたほうがよいのではないか。

【事務局】

- ・ 資料1－4の3枚目の参考1の右下に「今後の状況によりデータ取得期間が変更になる可能性があります」と添えています。

【久保田会長】

- ・ この文言は提案の中に書いたほうが安全だと思う。

【事務局】

- ・ そのように追記を致します。

【久保田会長】

- ・ 今の一文を提案に入れるということでこの内容を承認してよろしいですか。

(異議なし)

【久保田会長】

ありがとうございます。3件とも承認いただきました。

(3) 東西交通専門部会について

【久保田会長】

東西交通専門部会は先日開催いただいたので、大沢部会長からご報告をお願いします。

【大沢委員】

資料2「令和元年度第2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】

- ・ 今の説明についてご質問、ご意見はありますか。
- ・ これから柔軟に議論を進めていくというご提案でした。この委員会としても承認したいと思います。よろしいですか。

(異議なし)

【久保田会長】

- ・ ありがとうございます。

(4) 地域公共交通網形成計画（素案）について

【事務局】

資料3「地域公共交通網形成計画の策定等について」の説明

参考資料2－1「令和元年度第2回協議会及び意見照会における意見と対応（案）」の説明

参考資料 2-2「令和元年度第 2 回協議会及び意見照会における意見と対応（抜粋）」の説明
資料 4「地域公共交通網形成計画（素案）」の説明

参考資料 3-1 説明

参考資料 3-2 説明

参考資料 3-3 説明

参考資料 3-4 説明

【久保田会長】

- ・ 今の説明についてご質問、ご意見があればお願いします。

【鶴岡委員】

- ・ P.7、将来推計値は令和 2 年から横線が入っている。これは来年 2 月か 3 月に発行するので資料は出ていないと思うが、将来推計値の中に入れていいか検討いただきたい。
- ・ P.58、◎ 長距離バスターミナル等の交通拠点整備、事業概要の欄、「長距離バスターミナルを整備する」となっているが、現在さいたま新都心にバスターミナルができています。このあたりは解消しているという内容で修正してほしい。

【事務局】

- ・ P.7、人口の推移の資料は社人研の資料で、現状の最新の資料ですが、本計画策定は来年度の秋を予定していますので、その段階の更新データがありましたら内容の修正をします。
- ・ 長距離バスターミナルを整備するという趣旨で書いているところは、ご指摘のとおり現状整備しています新都心バスターミナルを含めて記載の書き方を修正します。

【犬飼委員】

- ・ 地下鉄 7 号線の延伸計画についてだが、進捗管理の指標は検討中のため設定していないということと、スケジュールも今回つけないということで、今後の進捗が把握しにくい状況になっている。市においても一日も早い事業着工に向けて調査検討を行っていると思う。参考資料 2-2 の P.17、№ 40、41 に対応案の記載がある。当協議会においてもしっかり報告をして進捗管理を行ってほしい。

【事務局】

- ・ 進捗状況等については、状況に応じて適宜この会議でご報告します。

【高橋委員】

- ・ 計画の変更の見直しの関係だが、今回、国の地域公共交通活性化再生法改正で地域のさまざまな交通手段を総動員していくということがうたわれているが、参考資料 3-4 に記載されているとおり、市においては対象とする交通手段については計画の P.5 にある従前のものから特に追加の検討はしないということである。追加しない理由について説明してほしい。

【事務局】

- ・ 市としては、不特定多数の誰もが利用できる移動手段として計画上に位置づける対象とする交通手段を考えたときに、地方等で公共交通がないところと状況が違うという状況の中では、既存のバス、タクシー等をしっかり守って公共交通を担保していきたい。法改正に伴う国からのガイドラインを確認しなければ確実にそれができるかわかりませんが、既存の公共交通をしっかり守っていくという中では新たなものを追加するものではないという認識です。

【高橋委員】

- ・ 市においては P.5 に掲載している交通手段で考えるということで、特に追加のモビリティの検討はこれ以上しないという理解でよいか。

【事務局】

- ・ もちろん連携していかなければいけないところはありますので、福祉有償運送など、連携を図っていくものと認識しています。

【鈴木(文)委員】

- ・ 市の状況を見る限り、手段の追加を行わないという考え方はよいと思うが、今後こういったことが議論の対象になってくる可能性は十分にある。認識しておいていただきたい。
- ・ バスにしろタクシーにしろ、人手の問題など資源が限られてくる。できることとできないことの境目をどこに置くかという議論はどこかで出てくる可能性がある。今回の法改正の中でさまざまな選択肢が議論の対象になってきているというのは新たな動きである。その新たな選択肢の中にもできることとできないことがある。また、適している地域と適していない地域があるということ認識しなければいけない。そういった議論がきちんとできるような地場を作っておく必要がある。
- ・ 市の交通政策側からの視点で言うところのことであるが、今後の動きとして、例えば社会福祉法人が地域貢献の一環として送迎サービスをやりたいという申し出が出てくる可能性がある。これは過疎地域や大都市圏関係なく、私が関わっている東京都の市の中でもそういった動きが出てきて、それなりの機能をしているところもある。対応予定のところで議論を排除するようなイメージにはしないほうがよいと思う。

【久保田会長】

- ・ 参考資料 3-4 の表現が、P.5 でこの計画ではこのようにしたので新たなものは考えないという言い方になっていて、硬直的な感じを受ける。市としては既存の公共交通でしっかりやっていくという意思があるので、まずは既存のものでやっていきたい。ただ、そうは言っても今後のことを考えると将来も絶対何も考えないというニュアンスは出さないほうがよいというご指摘である。参考資料 3-4 の表現を変えたほうがよい。将来に向かっては柔軟性があってもよいのではないか。

【事務局】

- ・ 今回参考資料 3-4 としては本計画の対応予定ということで、言い切りではなく、あくまで予定しているところです。
- ・ 参考資料 3-3 の P.4、路線バスの維持が困難な状況が見込まれる段階で、違うサービスに転換することもできるような今回の法改正になりましたので、絶対的に否定するものではなく、状況に応じて議論すべきだと認識しています。

【久保田会長】

- ・ 事務局から法改正に関連して今日確認したいことはあるか。

【事務局】

- ・ 今回の法改正に伴って地域公共交通利便増進計画としては、等間隔運転、定額制運賃の導入が可能となるということが盛り込まれています。交通事業者としてはこれを実施する可能性

があるのかお伺いします。

【関根委員】

- ・ 既に埼玉の県南西部では病院送迎等のモードを公共交通の枠組みに入れていかないと、タクシーや乗合バスがない地域が出てきているところもある。コロナの影響も大きく、路線バスをどこまで維持できるか。市の方でタクシーや路線バスを大変高い評価をいただいているのはありがたいところもあるが、現実的にそういう場面も出てくると思う。
- ・ 定額運賃に関しては、今の段階で具体的に検討したり他の事業者と意見交換をしていることはない。当社は平成 15 年から通学定期は区間距離関係なく、西武バス全線通学フリー定期のような形でどこでも均一で乗れる定額の定期券を導入している。今後、公共交通が残っていく中ではいろいろな連携モード、運賃の工夫、定額サービスは必須な面も出てくると思う。いろいろ研究して取り組みたいと考えている。国内国外の事例を踏まえながら勉強していきたい。また地域の方のご意見を取り入れながら、公共交通が残るためにはそういったところは必須な部分と考えている。

【事務局】

- ・ 今回広域的な連携が必要となるという観点から、埼玉県として計画の策定の予定があるのかお伺いします。

【高橋委員】

- ・ 今回の改正で計画の策定が努力義務になったというところである。今まで各市町村を中心に網計画を作成することができるという中で、県内で 63 のうち 17 市町村で網計画を策定している。今回の法改正で、奈良県は県の計画を作っている。鳥取県は地区割りで大きな計画を作っている。埼玉県の場合は 63 市町村ということでもかなり交通事情も千差万別である。地域の交通ニーズ、提供の交通事業者も異なっている。県としては現状ではまずは 17 作成している市町村をさらに増やすべく支援していきたい。法律改正の中で県の支援ができるような枠組みはあるが、まずは従来の網計画策定の支援を進めていく。それを新しい計画に振り替えるというイメージである。
- ・ 埼玉県が県全体の計画を作るということは今のところない。

【久保田会長】

- ・ MaaS については既に市は他の市や町と協議会をされているようだが、今回の法改正で MaaS はかなり前面に出てきているが、市で考えていることはあるか。

【事務局】

- ・ 県内の 6 市 1 町の MaaS 協議会を設置しています。今回の法改正で、新たなスキームで自治体が主導となって法定の MaaS 協議会を設置できるようになったと認識しています。現時点では協議会があるので、新しく法改正に基づくものを設置することは考えていません。法律の内容をよく読むと、交通事業者またはモビリティ事業者が協議会設置の要望があれば自治体が設置できると書かれていますので、そういうご相談があれば前向きに検討します。

【久保田会長】

- ・ 議題 4 に関しては今日のところは大体よろしいか。
- ・ 修正を追記し、法改正をにらみつつ、この計画は名前が変わるが、計画づくりをよろしくお

願います。

3. その他

【久保田会長】

- ・ その他について、委員から何かあるか。

【鶴岡委員】

- ・ 鈴木(文)委員から乗合バス、観光バスは非常に厳しいという話があった。特に観光バスについてはゼロに近い状況になっている。今、行動範囲が広がってきたと感じている。市にお願いしたいのは、学校関係の修学旅行や行事の際には観光バスを活用していただきたい。観光バスは密を避けるためにいろいろな方策を取っている。新しい生活ということでバス協会も埼玉県との認定を受けている。コロナ対策はやっている。乗合バス、観光バスを活用していただきたい。

【久保田会長】

- ・ 非常に深刻な状況のようである。学校その他いろいろな用途でぜひご検討いただきたい。

【事務局】

- ・ 説明していない資料の補足ですが、バス路線マップは更新したものを作成しているので、今年度分をお配りしているものです。
- ・ さいたま新都心バスターミナルの A3 折り込みの両面刷りですが、6月1日から試験的に運用を開始しまして、6月19日の県外移動の自粛が解除され、本格的に運用開始ということで整備をしたものです。場所はさいたま新都心駅の東口、シマムラがビルを建てている東側に整備したものです。機能としては、高速バスの発着をするバスターミナルと、貸し切りバスが予約して利用できるバス専用の15台の駐車場、一般車駐車場、大きく3つの機能を備えた交通結節点ということで整備しています。皆様には各所でぜひPRしていただいて利用促進に努めていただければ幸いです。

【中野委員】

- ・ 埼京線で駅が無人化されていて、車いすの方で作業所からの帰りに電車に乗れないという要望が障害者協議会に上がってきている。その対応はどう考えているかJRにお聞きしたい。

【事務局】

- ・ 今日JRは欠席されていますので、私どもがJRから聞いている内容についてお答えします。
- ・ 駅の無人化については障害者の団体からお声が届いています。JRのほうでも、今までは1日前に連絡をいただいた場合には対応できるという回答をされていたようですが、昨今の状況を踏まえて事前に連絡をいただかなくても対応が可能ということでお答えをいただいています。JRも人員が難しくなっていると聞いていますが、少なくなった状況でも前向きに考えていただいていると聞いていますので、ご理解ください。

【久保田会長】

- ・ ほかはよろしいですか。よい議論ができてありがとうございます。
- ・ マイクをお返しします。

4. 閉会

【事務局】

- 次回の協議会は10月以降の開催を予定しています。各専門部会の開催も含め、日程が決まり次第ご案内させていただきます。
- 以上で、令和2年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を閉会します。

以上

さいたま市地域公共交通計画（素案）の対応内容について

参考資料 2

地域公共交通網形成計画から地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下活性化再生法）の改正、新型コロナウイルス感染症拡大等の社会情勢の変化等を踏まえた、地域公共交通網形成計画（素案）から地域公共交通計画（素案）に修正、追加した対応内容を以下に示す。

該当箇所	地域公共交通網形成計画からの修正内容	修正理由	対応区分		No	
			委員意見	法改正等		
表紙	-	-	・ 「さいたま市地域公共交通計画（素案）」に変更	・ 活性化再生法の改正に伴う名称変更に対応するため	○	1
1 はじめに 2 さいたま市の公共交通に関する現状	1.1 計画策定の背景・目的	P.1	・ 活性化再生法改正の趣旨を受け、法定計画として地域交通計画を策定する内容を追記	・ 活性化再生法改正の趣旨を踏まえた計画に修正・変更するため	○	2
	1.2 計画の位置づけ	P.2	・ 計画名を「さいたま市地域公共交通計画」に変更 ・ 根拠法の活性化再生法に改正・施行の年月を追記	・ 活性化再生法の改正・施行を反映するため	○	3
	1.4 計画期間	P.4	・ オリンピック・パラリンピック競技大会開催に「（予定）」を追記し、開催時期を2021年に変更	・ 新型コロナウイルス感染症に伴うスケジュールの変更を反映するため	○	4
	1.5 対象とする公共交通	P.5	・ 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）等の特定の方に利用されている輸送資源の本計画での位置付け、考え方を追記	・ 活性化再生法改正の趣旨を受け、地域の交通資源として、自家用有償旅客運送等の位置付けについても考え方を明示するため	○	5
			・ 「デマンド交通」を計画の対象とする交通手段に位置付け	・ 定時定路線の「線」では拾いきれない「面」的な地域を拾うことができることから、交通空白地区等の解消に有効と期待されるデマンド交通について、実証実験等、公共交通としての活用可能性を検討するため	○	6
		P.6	・ デマンド交通、自家用有償旅客運送、福祉有償運送、送迎バス等を一覧に追加の上、各交通手段の役割等の文言を見直し	・ 計画への交通手段の追加に対応するため ・ 各交通手段の特性や役割を整理するため	○	7
2 さいたま市の公共交通に関する現状	2.11 公共交通を取り巻く環境の変化	P.27	・ 高齢ドライバーによる危険運転等への対策が求められる背景を追記	・ 4.1 さいたま市の公共交通に関する課題に記載される、「高齢者に関わる交通事故が増加傾向」等の課題に対する裏付けとして明記するため	○	8
		P.28	・ 新型コロナウイルス感染症拡大等による市民生活への影響等、社会情勢の変化を見据え、策定後も公共交通を取り巻く状況の注視、計画の見直しを検討する旨を追記	・ 新型コロナウイルス感染症拡大防止の情勢を受け、今後の公共交通への影響、計画の取り扱いに留意が求められるため	○	9

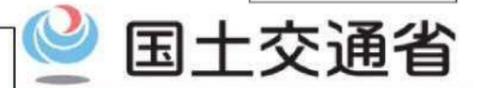
該当箇所			地域公共交通網形成計画からの修正内容	修正理由	対応区分		Np	
					委員意見	法改正等		
3 上位・関連計画の整理	3.1 上位計画	P.29 ～P.31	・ さいたま市総合振興計画改定中間案（R2.9 時点）の内容に変更	・ R3 年度策定予定の内容を反映させるため ※ 今後変更が生じた場合には修正する予定		○	10	
4 目指す将来像・基本方針の設定	4.1 さいたま市の公共交通に関する課題	P.38	・ 公共交通に関する課題「⑥ 持続性の確保」に、「地域の多様な交通資源（自家用有償旅客運送等）」を必要に応じて活用を検討する旨を追記	・ 活性化再生法改正の趣旨を受け、地域で活用可能な交通資源として、自家用有償旅客運送等を位置付けるため		○	11	
	4.2 目指す将来像・基本方針の設定	P.40	・ 生活交通（区域内）の記載に、生活利便施設等への「ラストワンマイル」を追記	・ 公共交通ネットワークでは、中長距離の移動だけでなく、シェアサイクル等、終端（ラストワンマイル）の移動手段についても検討が求められるため		○	12	
5 目指す公共交通ネットワークの検討			P.41	・ 「補完的な公共交通」の交通手段に「シェアサイクル」「デマンド交通」を追記	・ シェアサイクルやデマンド交通は、市内広範囲で、終端（ラストワンマイル）の移動手段としての活用が期待されるため		○	13
6 成果指標及び目標			P.42 ・ P.47	・ 基本方針5の「AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究」の成果指標に、「次世代交通サービスに関する取組みの導入・検討状況」の指標を追加	・ 本市で実施する実証実験等の取組みを継続し、AI等を活用した次世代交通サービスによる公共交通の持続性や利便性等の向上を図る必要があるため		○	14
7 実施する事業	基本方針1.集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	P.51	・ 荷捌きスペースの整備イメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	15	
		P.53	・ 都心循環バスの整備イメージとして、仙台市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	16	
		P.54	・ シェアサイクルの普及促進イメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	17	

該当箇所			地域公共交通網形成計画からの修正内容	修正理由	対応区分		No
					委員意見	法改正等	
7 実施する事業	基本方針2.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	P.55	・ 公共交通ネットワークのラストワンマイルを支える手段として、鉄道駅、主要バス停へのシェアサイクルポート設置の検討を追記	・ シェアサイクルは、都心回遊手段だけでなく、市内広範囲での社会実験の実施等が想定されており、地域の公共交通として、終端（ラストワンマイル）の移動手段を担うことが期待されているため		○	18
		P.56	・ 公道での自動運転バス走行実証実験イメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	19
	基本方針4.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	P.61	・ 長距離バスターミナルの既実施事業を踏まえた記載に修正の上、さいたま新都心バスターミナルの整備事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため	○	○	20
		P.63	・ バス情報案内システムのイメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	21
		P.64	・ サイクルアンドバスライド駐輪場整備のイメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	22
	基本方針6.快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	P.66	・ 感染症拡大防止等の観点にも対応した施策を検討する旨を追記。	・ 新型コロナウイルス感染症拡大防止の対策検討が今後求められるなか、国の補助制度の活用も踏まえた、現実的な施策検討が必要なため		○	23
		P.67	・ 公共交通の利用促進における教育・啓発活動のイメージとして、本市の事例を追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	24

該当箇所			地域公共交通網形成計画からの修正内容	修正理由	対応区分		No
					委員意見	法改正等	
7 実施する事業	基本方針6.快適に利用でき、みんな なで支え、育む公共交通	P.68	・ ユニバーサルデザインタクシーのイメージを追加	・ 実施・計画検討している事業イメージ図や事例写真を用いて、より明確に市民に伝えることが可能となるため		○	25
	実施スケジュール	P.70	・ 前々回までの事業実施スケジュールを、「⑥ 計画検討・試験導入」と「⑦ 事業実施・本格導入」の施策に分け表記する形式に修正し、追加	・ 全体的なスケジュール感を明示するため ・ 現段階で明確な実施計画の策定、試験導入の時期が定められない施策についても、計画期間内で検討を進めることを表現するため	○	○	26
		P.71	・ 公共交通ネットワークの形成、公共交通の利用促進に向け、より優先的に取組む施策については、短期の施策実施スケジュール等を追加	・ 重要度、緊急度などを考慮し、より優先的に取組むべき施策を明らかにするため ・ 短期的な施策のスケジュールを明らかにし、より着実な施策の推進していくため	○	○	27
8 計画の評価方法		P.73	・ 地域公共交通網形成計画（素案）において、「検討中のため進捗管理指標は設定しない」となっている事業（⑧ バス路線の再編検討、⑨ 都心部循環バスの導入検討、⑩ 公共交通空白地区等における AI 等を活用した交通サービスの検討、⑪ 地下鉄7号線の延伸検討、⑫ 東西交通の導入検討、⑬ ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討）に、指標案を設定	・ 公共交通計画の策定にあたっては、可能な限り定量的な成果指標の設定が求められるため、進捗を図る指標案として追加 ※ 目標値については、今後検討		○	28
9 計画のフォローアップ		P.74	・ 計画策定後は、社会情勢による状況の変化を注視し、必要に応じて計画の増補、施策の修正等を検討する旨を追記	・ 新型コロナウイルス感染症拡大防止の情勢を受け、今後の公共交通への影響、計画の取り扱いに留意が求められるため		○	29
			・ 国の補助メニュー等も活用し、行政と事業者が連携し今後も生活の足を維持することに努める必要がある旨を追記	・ 活性化再生法改正の趣旨を受け、地域の交通資源を総動員した、移動手段確保が求められるため		○	30
参考		P84.	・ 市内の自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の実施状況を追加	・ 活性化再生法に、地域の交通資源として位置付けられた、自家用有償旅客運送等の活用条件を整理し、今後の参考情報とするため		○	31

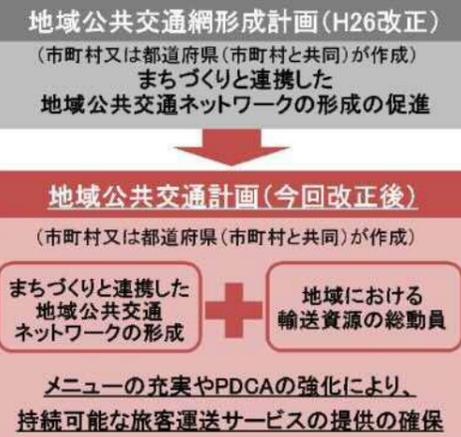
持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

公布: 令和2年6月3日
施行: 公布から6ヶ月以内



地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)**も**計画に位置付け**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

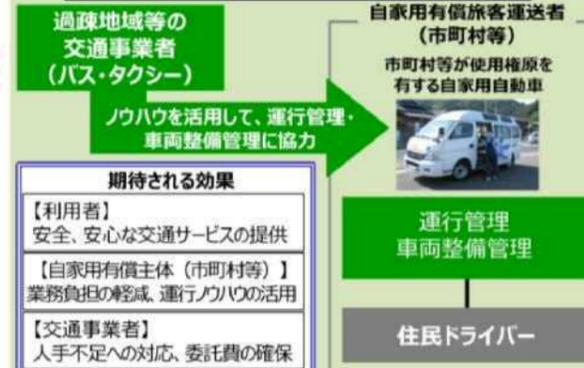
実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用事業)による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
- ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象として明確化**
- ⇒**インバウンドを含む観光ニーズへも対応**

交通事業者協力型自家用有償旅客運送



貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
- ⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

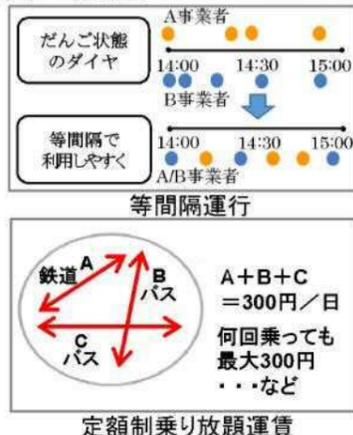


貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
- ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
- ⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
- ⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
 - ⇒交通ネットワークを充実
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
 - ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

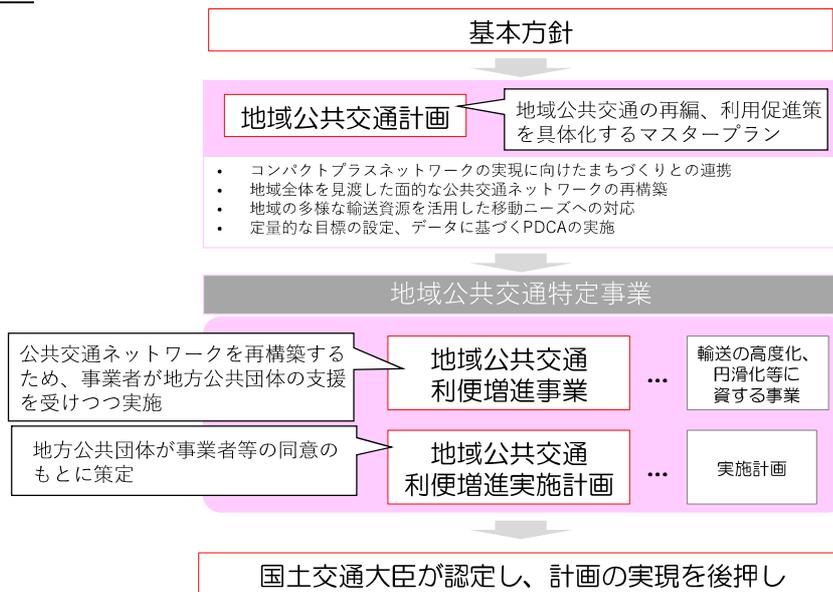


鉄道インフラ

物流拠点

○地域公共交通特定事業の検討

- ・ 地域公共交通計画は、本市の都市構造にあった公共交通ネットワークの構築を実現し、地域の関係者・事業者と連携しながら地域公共交通の再編、利用促進策等を具体化するマスタープランとして策定
- ・ 地域公共交通計画の策定後は、計画に記載された事業を実現するための実施計画として「**地域公共交通利便増進実施計画**（以下「利便増進実施計画」）」等の地域公共特定事業の作成が可能
- ・ なお、事業主体が中心となって、上記の利便増進実施計画策定によらない事業の推進は可能



○参考 地域公共交通利便増進事業のイメージ

- ・ 利便増進実施計画は、従来の路線の再編（地域公共交通再編事業）のみならず、等間隔運行や定額制運賃の導入等の利便性の向上に資する事業者同士による連携の取組み等を対象とした、**地域公共交通利便増進事業を位置付け、具体的実施計画とし、国の認定を受けることで、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することが可能**

