

令和 6 年度 第 2 回さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定委員会
議事録

- 日時：令和 6 年 11 月 12 日（火）15:00～17:00
- 場所：浦和コミュニティセンター 10 階第 14 集会室
- 配布資料
 - ・ 次第
 - ・ 委員名簿
 - ・ 席次票
 - ・ 資料 1 前回の振り返りと本日の論点
 - ・ 資料 2 議事資料
 - ・ 参考資料 1 都市と交通の未来像（詳細版）（案）
 - ・ 参考資料 2 追加分析・補足データ
- 出席者名
 - ・ 早稲田大学社会環境工学科教授 森本 章倫 会長
 - ・ 日本大学 理工学部教授 大沢 昌玄 委員（オンライン）
 - ・ 埼玉大学大学院 理工学研究科准教授 小嶋 文 委員（オンライン）
 - ・ NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長 伊藤 みどり 委員
 - ・ 株式会社国際経済研究所非常勤フェロー・JCoMaaS 理事 宮代 陽之 委員
 - ・ 関東地方整備局 建政部 都市整備課長 関澤 貴史 委員
 - ・ 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長 市野 将英 委員

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。本日は、お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。ただいまから、第2回さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定委員会を開催します。
- ・ 私は司会を務めさせていただきます、さいたま市交通政策課の長泉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- ・ 当会議においては、ペーパーレス化等の推進のため、会議資料を紙で配布しないこととしております。
- ・ そのため、本日の資料は、タブレットでご確認いただく形とさせていただいておりますのでご協力の程よろしくおねがいたします。
- ・ 議事に先立ちまして、本市では本委員会につきましては、原則公開で行うこととなっております。本日の議事内容につきましては、非公開に該当するような個人情報等を取扱うようなものがないことから、事務局としては、公開とさせていただきたいと考えておりますが、本委員会を公開することとしてよろしいでしょうか。

＜異議なし＞

- ・ ありがとうございます。
- ・ また、本日は、傍聴希望者が2名いらっしゃいますが、入室を許可してよろしいでしょうか。

＜異議なし、傍聴者入場＞

- ・ それでは、委員の出席状況についてご案内させていただきます。
- ・ 本日は、BOLDLY株式会社 ボードリー 佐治委員におかれましては、ご欠席の連絡をいただいております。
- ・ それでは、ここからの議事進行につきましては、森本会長にお願いしたいと思います。
- ・ 森本会長どうぞよろしくお願いいたします。

【森本会長】

- ・ それでは、これからの議事を順次進めてまいりますので、ご協力の程よろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 前回の振り返りと本日の論点：資料1

【森本会長】

- ・ それでは議事「(1) 前回の振り返りと今回の論点」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料 1 前回の振り返りと本日の論点」の説明

【森本会長】

- ・ はい、それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

＜特になし＞

(2) 計画の構成案：資料 2 (P2～3)

(3) 基本目標・基本方針について：資料 2 (P4～15)

【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(2) 計画の構成案」と「(3) 基本目標・基本方針について」は関連がありますので、一括で事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料 2 (2) 計画の構成案」、「資料 2 (3) 基本目標・基本方針について」の説明

【森本会長】

- ・ はい、それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【森本会長】

- ・ 基本目標・基本方針の見直しについて、現計画に新しく方針を追加しているのではなく、再整理・設定しているという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

- ・ 御指摘の通りです。方針②は現計画と同様ですが、全体として見直しをかけ再設定しています。大きな違いとしては、現計画での方針は全て「交通体系の構築」としているが、改定案では①と②は交通体系の構築、③～⑤は生活圏、交通空間、交通環境の構築というかたちで整理しています。

【宮代委員】

- ・ 枠組みの組み換えは理解しました。一方で、基本方針の前に共通理念のような 1 つのビジョンはあるのでしょうか。

【事務局】

- ・ 基本方針の共通理念としては、基本目標というのがあり、現計画から変更はしない考えです。

- ・ また、ビジョンとしては未来像を念頭に考えており、未来像の中で幹・枝・葉の交通ネットワークを構築し、コミュニティという概念についても整理しているところです。

【宮代委員】

- ・ 未来像をベースに考えているとすると、「共助」を重んじているなどのメリハリがあると良いと思います。交通の話はハード面、サービス面の話が強くなりがちだが、「住民の方々も一緒に作り上げるまちづくり」というのが方針でも反映されると、交通体系の構築に対して生活圏・交通空間・交通環境の構築が明確になると考えます。

【伊藤委員】

- ・ 将来シナリオとのギャップについて、それぞれ納得感がある一方で、ギャップの埋め方の考え方はどのように方針・施策の方向性に反映されているのでしょうか。

【事務局】

- ・ 「自動運転」は、今後交通基盤編で具体的に記載することを想定しています。
- ・ 「地域コミュニティ」は、方針③の中で、共助の力を使いながら地域の中で運転手を確保し、グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティを活用するとして記載しています。
- ・ 「モノの移動」は、モビリティハブをキーワードに記載しているところです。

【伊藤委員】

- ・ 方針⑤はギャップを埋めるための方針ではないのでしょうか。「誰がやるのか」というのがイメージしにくいと感じました。

【事務局】

- ・ 施策整理の際には役割分担を整理するが、行政、事業者、住民で取り組むことを想定しています。

【市野委員】

- ・ 方針①～③は未来像の幹・枝・葉の交通と対応していると理解しました。一方で、方針④、⑤は横断的な要素だと思いますので、基本方針の整理については、未来像との繋がりも踏まえた検討の余地があるのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ 方針①～③についてはご指摘の通りです。方針④についてはウォークブルに繋がってくると考えていますが、方針⑤と合わせて再度整理させてください。

【森本会長】

- ・ BON-SAITAMA というインパクトのあるイメージがある一方で、方針・方向性との関係性がつかみにくいと感じます。方針④は根、方針⑤は BON-SAITAMA の“盆”に近いイメージを持ったが、絵と基本方針を組み合わせ考えて良いのでしょうか。

【事務局】

- ・ 今後、いただいたアイデアを念頭に整理させてください。方針④はコミュニティというより枝 1 本 1 本の質のイメージとも考えられると思います。

【伊藤委員】

- ・ 方針④については、盆栽の葉脈のようなイメージを持ちました。

【市野委員】

- ・ 方針④のうち、モビリティハブの話は方針②、③にそれぞれ入れられるのではないかと思います。

【森本会長】

- ・ 今いただいた意見も踏まえて、共有できるイメージとして仕上げていただくようお願いします。

【関澤委員】

- ・ 広域交通体系をさいたま市が担っていく、それに紐づく周辺・近隣の自治体を引っ張っていくような、各市町村との連携をしていくと良いと考えます。

【小嶋委員】

- ・ 広域交通の図と（３）交通モードの役割分担の幹の交通ネットワークの説明の繋がりがわかりにくい。

【事務局】

- ・ 近隣都市との連携として、縦と横の繋がりとして記載しているが、図のわかりやすさについては検討させていただきます。

【関澤委員】

- ・ バス路線は市内だけにとどまらないので、そのサービス水準についても、さいたま市が引っ張っていくというようなストーリーを是非組み込んでいただけるとよいかと思います。

【大沢委員】

- ・ 基本方針①は国土レベルの繋がりのお話なので、関東・首都圏レベルの繋がりのお話もあった方が良いでしょう。
- ・ 広域交通の図について、南の東京はなくて良いのでしょうか。仙台、新潟からすると東京への玄関口なのではないでしょうか。
- ・ 公共交通ネットワークと補完交通のイメージ図について、鉄道駅から住宅地に向かう方向の矢印だけだが、双方向の移動があるのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ ご指摘いただいた点を踏まえて検討させていただきます。

【森本会長】

- ・ 北関東の交通結節点としての位置づけはあるだろうと思うので反映していただくようお願いします。

【宮代委員】

- ・ BON-SAITAMA から方針に結び付けた際に、データなどで根から葉まで養分を通す方法が明確ではないと感じました。共通軸を設定する場合は、データ・情報の共有する基盤の議論も重要です。その様子が反映されると絵がより生き生きとするだろうと思います。

（４）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について：資料２（P15～28）

【森本会長】

- ・ それでは次の議事「（４）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料２（４）交通モードの役割分担とサービス水準（案）について」の説明

【森本会長】

- ・ はい、それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【市野委員】

- ・ サービス水準の議論について、記載の通り、事業者の意見をしっかりと聞きながら進めていただきたいと思います。2024年問題といわれる、運転手不足の中、水準の目標を設定するのは良いですが、実現可能性やネットワークの確保については、路線の再編やダウンサイジングなどで運転手を確保することも含めて、現実的に検討していただく必要があると思います。

- ・ 葉の交通の図について、コミュニティバスや乗合タクシーといった葉の交通のモードが、駅にアクセスするような記載があり、枝に入っている部分があるのではないかと思います。例えば、葉の交通はモビリティハブまでアクセスし、その分、葉の交通の部分の運行頻度を増やすようなことも考えられるのではないのでしょうか。
- ・ 交通モードの役割分担について、葉の交通ネットワークやネットワークを補完する交通モードの記載内容をみると、運行方式とモビリティタイプなど軸が混ざっているようなので、一つの軸で整理したほうが分かりやすいと思います。
- ・ 「モビリティハブとの連携が期待される」という記載があるところとないところがあるので、その違いがあれば教えてください。
- ・ アクティブモビリティへの転換については、モビリティマネジメントにとどまらない、公共交通の整備やモビリティハブとの連携といった具体的な施策についても言及していただけると良いと思います。

【事務局】

- ・ サービス水準の維持については、参考資料2にて現状の運行頻度を地図に示しておりますが、既に高い水準で運行していただいております。今回提示している水準は最低水準として、基本的には現状達成できていると考えています。今後は、事業者のご意見踏まえながら最低水準を下回らないよう、維持の仕方を検討させていただきます。
- ・ 葉の交通ネットワークについて、現状としては、コミュニティバス・乗合タクシーで駅まで行っている路線もあります。コミュニティバスのレベルであれば駅までのアクセスはせざるを得ない部分もあると考えていますが、乗合タクシーについては、モビリティハブまでアクセスし、そこからは路線バスで駅までアクセスすることが理想的であると考えていますので、今後、モード導入や路線再編の際には、意識していきたいと考えています。
- ・ 交通モードの分け方については、分かりやすい記載となるよう検討させていただきます。
- ・ 「モビリティハブとの連携が期待される」という記載については特に相性が良いモードについて記載させていただきました。
- ・ アクティブモビリティへの転換について、ご指摘を踏まえて施策の検討の際には具体的に記載させていただきます。

【森本会長】

- ・ サービス水準の考え方として、需要・供給でまとめている点はわかりやすい。一方で、最低水準、目標水準、利用者目線の理想水準、現状水準というのが混ざっているので、それぞれ整理していただくのが良いだろうと思います。

【宮代委員】

- ・ 自家用車からアクティブモビリティへの転換を促すという点について、転換を実現する目標水準というものを掲げることが重要になると思います。
- ・ 生活圏輸送（葉の交通）ではこういった選択肢があるかが重要になりますので、ハブにどんな機能があればストレスなく乗換できるのか、そのときにどういう選択肢が準備されていると良いのかといったことを、事業者・住民で議論ができると、より現実的・実践的になると思います。そして、如何にそれぞれの地域にあった手段を準備できるかということを得として表現しておくサービス水準を設定することがより活きると思います。
- ・ 最低水準・持続可能な水準を考えたとき、肌感としてバスだと 20 分に 1 本は利用できるが 30 分に 1 本だと遅れが許容できないため利用しづらくなり、そうしたときには、デマンドのほうが利用しやすいといったこともあるかもしれません。このように、水準の議論の中では、遅れ時間に対して許容して考えられる場合と、きちっと時間を決めることで安心する場合の 2 パターンがあると思います。そうしたものも踏まえて、柔軟に対応できるようにするんだということ表現いただけると良いと思います。

【事務局】

- ・ 方針③、④が今回特に重要であると考えており、今後は、葉の交通の確保やウォーカブルという観点が重要になってくると想定しています。
- ・ サービス水準については、マスタープランの中で葉の交通について細かい表現をしきことは難しいかもしれないが、まずは幹線・準幹線の層別と葉のエリアの補完について検討させていただきます。

【伊藤委員】

- ・ 方針④は新しいモビリティが増えると理解しました。暮らしのイメージが豊かになるように、他の選択肢があるというのをアピールできると良いと思います。遅れたときに別の手段があるのか、普段とは違う手段を使った体験ができるのか、などが重要な観点だと考えます。
- ・ タクシーについて、議論がされていないと感じる。急いでいる時、緊急の時だけなのだろうか。乗合タクシー以外のタクシーはどうなるのでしょうか。

【事務局】

- ・ タクシーについて、現状は補完交通として整理しています。幹や枝の補完も含めて、多くの場面で利用されていると思いますが、特に、交通不便を感じるエリアにおいて、ライドシェアも含めて活躍していただけるとありがたいと考えています。

【伊藤委員】

- ・ 準幹線の中に乗合タクシーが入ってくる時期が来るのかとも思います。その中でタクシーをどう残して活用するのか。デマンドも標準装備でやっていただくことも念頭に検討する必要があるのではないのでしょうか。ある一定のサービスレベルで参加していただくように示しても良いのではないのでしょうか。タクシー事業者からは路線バスと比べて優遇されていないというお話も伺うことがあるので、ネットワークの中に位置づけがあると良いと思います。

【市野委員】

- ・ タクシーにもドアツードアなどの強みがあり、活用できる輸送資源として捉えていただきたい。
- ・ 乗り合いタクシー・デマンド交通については、手段ありきになってしまうと良くない。他都市の事例をみても、乗り合いにならず、安いタクシーになってしまう状況が散見されるため、全体の効率を考えると、普通のタクシーの活用も地域によって有効だと思います。

【森本会長】

- ・ さいたま市として将来どう活用するのかというイメージが重要である。個人的にはマイカーがなくなり、タクシーが残ると考えています。マイカーが全てレベル4以上の自動運転になれば、タクシーと同じような使われ方になるだろうと思います。多様なニーズを考えた際にタクシーは一定の役割を担うと思いますが、一方で、タクシー業界の現状は厳しく、運転手不足、高齢化、他業界よりも低い賃金などの課題を抱えています。
- ・ 未来像を踏まえたときに、例えばタクシーの乗降場所整備を進め、それらが将来は、自動運転の乗降所になるなどのシナリオを描くことが重要です。

【関澤委員】

- ・ 本議題は「交通モードの役割分担とサービス水準（案）について」となっておりますが、事務局としてはサービス水準の議論に重きを置かれているように感じました。今後、サービス水準を議論するにあたっては、路線バス等の限定されたモードのサービス水準に絞り込む前段として、まずは、ビジョンの実現に向けて各モードに対して期待する役割をもう少し深掘りし、全体的な視点から期待される各モードのサービス水準を明らかにし、その実現に向けて誰が何をしなければならないかといった役割分担を議論していければよいかと思います。

【小嶋委員】

- ・ グリーンスローモビリティの活用の仕方としては、有償ボランティアが前提だと思いますが、その点についても明記された方が良いのではないのでしょうか。

- ・ サービス水準についても、グリーンスローモビリティは低速であるため、スピードに関する項目も記載する必要があるのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ 今回提示させていただいたサービス水準は、路線バスの幹線・準幹線のものを提示させていただきました。
- ・ グリーンスローモビリティの水準については、運行頻度・回数は地域にて議論していただくとして具体的な数値は設けておりません。路線バス以外のモードについては、暮らしに最低限必要な運行頻度として地域にて議論いただくことを想定しています。

【森本会長】

- ・ 幹の交通の方が早く走らないと公共交通としては機能しないはずです。葉の交通は低速になるということを最初に明記するのが良いだろうと思います。

【大沢委員】

- ・ 将来シナリオにもウォーカブルの言及があるように、徒歩・滞留についての記載があっても良いのではないのでしょうか。葉の交通の図であるようなネットワークになったときに、半径 500m でモビリティハブが設置されると徒歩の移動が実現すると思います。
- ・ ネットワークを補完する交通モードについて、「総動員」というのは賛同しますが、送迎バスの活用は現状のさいたま市でも活用が必要な状況なのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ 徒歩について、方針③、④にて記載している通り、歩行空間の改善や滞留について検討させていただきます。
- ・ 送迎バスについては、「総動員」という表現をしている通り、必要な場所では活用していく、「共助」の可能性を確認する認識です。

【森本会長】

- ・ ネットワークを補完する交通モード（1人乗り）の中に徒歩の記載をしていくようお願いします。

【伊藤委員】

- ・ サービス水準のエリア区分の「高齢者等のモビリティ支援エリア」について、「駅まで歩くのが」とあるが、駅を中心に暮らしていない高齢者も多い。駅に行ってほしい、駅に行くことで暮らしが保たれるということなのか。高齢者にとって必要な施設へのアクセスが確保されるようなエリアなのか。前は施設へのアクセスという観点であったが、駅とした理由はなにかあるのでしょうか。

【事務局】

- ・ 「高齢者等のモビリティ支援エリア」の考え方として、駅はある程度機能が集約されているということを前提に、300m は歩けるがそれ以上は歩けないという方を救う必要があるという意見を踏まえて設定させていただいた。選択肢を増やすという意味でも、まずは駅へのアクセスを確保することを想定しています。
- ・ アクセス利便エリアという一般的にアクセス性が高いと言われているエリアの中で、活動能力的にアクセスのサポートが必要な方を救うという位置づけであり、高齢者の人口密度も考慮して設定しています。

【森本会長】

- ・ 「高齢者等のモビリティ支援エリア」とはいわゆる福祉有償運送の範囲ということであれば、当該エリアに限る必要はないのではないかと。福祉として移動を確保すべき人は、地域を支える生活交通エリアの中にもいるので、特別なモードとして整理するのが良いのではないのでしょうか。現状はこれまでの BON-SAITAMA の話と乖離があると感じます。この点については、立て付けを再度整理いただくようお願いします。

【宮代委員】

- ・ 移動が困難な方を対象にする場合、高齢者以外にも、障がいを持った方、小さい子供を連れていらっしゃる方などがいらっしゃいます。そういった方は 300m ではなく、100m の移動に苦しんでいます。まずは、移動が困難な方、という定義を具体的に記述したほうが良いと思います。例えば、駅・バス停から 300m 圏内ではあるが、歩行が困難で孤立してしまっている方を対象にするならば、タクシーの活用が考えられます。

【市野委員】

- ・ サービス水準の考え方について、市街化区域・調整区域の区分はどこまで踏まえられているのでしょうか。
- ・ 生活交通のモードとして、路線バス、コミュニティバスはある程度輸送量があり、それ以外のモードは個別輸送に近いが、同じ地域を支える生活交通エリアの考え方で良いのか。BON-SAITAMA の思想のもと、解像度を上げると良い。

【森本会長】

- ・ 葉のエリアの高齢者だけサービスが受けられるということのも違和感があるため、本日の議論踏まえ整理いただきたい。
- ・ 今回提示いただいたサービス水準はインプットに近く、今後、アウトプット・

アウトカムの議論が必要です。例えば、徒歩での移動を何割くらいにするのか、どのような暮らしを目指すのか、バルセロナでは移動の 5 割を徒歩にすることを目標にしている。さいたま市でも、駅に近いエリアなら 5 割が徒歩移動でも描けるのではないのでしょうか。

- ・ 幹線・準幹線の層別について、今後、図を描いていく際には、線の太さを調整していただけると木のようになるはずですが、場所によって、細い枝に葉がついている状態の地域もでてくると思います。枝が太い場合は乗換前提で議論できますが、細い枝だと乗り換えるとバスが来ない状況があり得ます。サービス水準の繋がりも確認・整理していただきたい。

【森本会長】

- ・ 実りの多い議論をありがとうございました。
- ・ 全体を通しての補足等はよろしいでしょうか。

<特になし>

【森本会長】

- ・ 本日の議事については、これですべて終了いたしました。進行を事務局へお返しします。

3. その他

【事務局】

- ・ 森本会長、委員の皆様、長時間にわたり活発なご議論をいただき誠にありがとうございました。
- ・ 3. その他になります。事務局からの連絡事項として、2点ございます。
- ・ 1点目、本日の会議録につきましては、事務局で作成後、委員の皆様へ確認させていただいた後、本日の資料と合わせて市ホームページで公開させていただく予定です。
- ・ 2点目、次回委員会につきましては、浦和コミュニティセンターにて3月18日（火）15時から開催を予定しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。
- ・ 以上となりますが、全体を通してご質問等ございましたら、お願いします。

<質問なし>

4. 閉会

【事務局】

- ・ それでは、これを持ちまして、第2回さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定委員会を閉会いたします。
- ・ 本日は、ありがとうございました。