

令和6年度 第3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7年3月18日（火）15:00～17:00
- 場所：浦和コミュニティセンター 10階第13集会室
- 配布資料
  - ・ 次第
  - ・ 委員名簿
  - ・ 席次票
  - ・ 資料1 議事資料
- 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
  - ・ 埼玉大学大学院 理工学研究科准教授 小嶋 文 委員
  - ・ 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
  - ・ BOLDLY 株式会社 代表取締役社長兼CEO 佐治 友貴 委員（オンライン）
  - ・ 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 交通企画課長補佐 柿本 憲治 委員（代理出席）

# 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3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。
- ・ 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。
- ・ 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オンラインからのご参加となっております。
- ・ また、関東運輸局 市野様におかれましては、代理の柿本様のご参加となっております。
- ・ 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】

- ・ 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) 前回の振り返りと今回の論点：資料1 (P2~7)

### 【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】

- ・ 「(1) 前回の振り返りと今回の論点」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) ビジョン編・公共交通編（前回からの見直し事項）：資料1（P8～32）

### 【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(2) ビジョン編・公共交通編」について事務局から説明をお願いします。

### 【事務局】

- ・ 「(2) ビジョン編・公共交通編（前回からの見直し事項）」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。

### 【小嶋委員】

- ・ 11 ページ目の人口密度と移動速度の矢印について、2本が並行しているが人口密度が高いところに速度が速いモードがあるわけではないので必ずしも矢印が重ならないのではないかと。人口密度が輸送量などの表記になっていると理解しやすいのではないかと。
- ・ 28 ページ目の幹に新幹線・鉄道とあるが、17 ページ目には高速道路や高速バスについても言及されているため、28 ページ目にも記載したほうが良いのではないかと。

### 【事務局】

- ・ 幹の乗り物の方が枝や葉の乗り物よりも早いという点を表現する意図があったが、誤解されないように表現を検討させていただく。
- ・ 高速道路は土の分野別方針で整理している。公共交通編では高速道路の話を入れていなかったため表現は再検討させていただく。

### 【宮代委員】

- ・ 前回の委員会で、さいたま市が周辺市町村をリードするイメージについて意見があったが、さいたま市がどこの地域をどのように巻き込んでいるかについて見えづらいと感じた。好事例（リーディングモデル）を作って周辺の市町村に展開しやすいようにするなどいくつか方法はあろうと思うが、さいたま市の意志を書き込んでいただきたい。
- ・ 枝の部分について、植物は養分を吸収して太くなっていく過程があるため、枝葉を束ねて輸送していくというイメージを説明の中に入れると良いのではないかと。支線が準幹線になったりコミュニティバスと乗合タクシーの在り方を見直したりすることで移動全体が活性化していく様子を入れると良いのではないかと。
- ・ 23 ページ目で各モードの環境負荷の話が出てきたが、対象はネットワークを

補完する交通モードに限定するのではなく、全体のモードにするほうが良いのではないか。

#### 【事務局】

- ・ 1点目について、さいたま市が周辺市町村をリードすることは、委員会でも何度かご指摘をいただいております、とても重要な観点であると認識している。例えば、枝の束ね方で好事例をつくり他の地域に共有することで真似しやすくするなどができるのではないかと考えている。枝としては幹線と準幹線について定義しているが、事業者の意向もあるので調整が必要であると認識している。
- ・ 2点目の枝を束ねるイメージについては32ページ目のスライドについてのご指摘であると認識しており、盆栽に例えてどのような整理・表現ができるか再検討させていただき、また枝の交通は、地域公共交通協議会でも共有させていただき、事業者のご意見をお伺いしたい。
- ・ 3点目の環境負荷についてはご指摘のとおりであるので、全体のモードを対象とする形で再整理させていただきたい。

#### 【森本会長】

- ・ 宮代委員からご指摘のあった枝の成長の部分は盆栽の「剪定」に当てはまるのではないか。
- ・ 32ページ目の左のイラストは、枝が絡んでいるというよりも柳のようなイメージが良いのではないか。途中で乗り換えがなく、全部が駅に向かっているというイメージが表現できるのではないか。「1回乗り換えが発生するけれども、まちの交通全体としてはしっかり整備できている」というイメージを踏まえて、右側の絵と対比させる形で再度検討していただきたい。

#### 【柿本代理】

- ・ デマンド交通と乗合タクシーは区域運行と理解していたが、乗合タクシーには路線再編と書いてあることからコミュニティバスと同様に路線定期運行を想定しているのか。それぞれの違いを教えてください。
- ・ 28ページ目（分野別方針）、シェア型マルチモビリティはどのようなモードを想定しているのか説明していただきたい。
- ・ タクシーとライドシェアが同じ場所に書かれているが、ライドシェアはタクシー事業者が運行するものと公共ライドシェアの2種類があるため、書き分けが必要ではないか。
- ・ 31ページ目について、送迎バスは様々な用途があると思うが、どのような定義をされているか教えてください。

#### 【事務局】

- ・ さいたま市では、乗合タクシーは定時定路線型と定義している。車両の大きさを乗合タクシーとコミュニティバスを分けている。
- ・ 現在さいたま市内で導入されているのは電動自転車などであるが、今後多様なモビリティが出現することを想定し、マルチモビリティと表現している。
- ・ ライドシェアについて、さいたま市では公共ライドシェアは想定していないので前者（タクシー業者の運行）を想定していることを追記させていただく。
- ・ 送迎バスについて、特定の用途は想定しておらず、様々な送迎バスをまとめて位置付けている。

#### 【関澤委員】

- ・ 前はサービス水準に焦点が当てられていたが、今回は BON-SAI-TAMA を軸に幹・枝・葉・土・根と体系立ててまとめられていて構成が良くなったと感じた。
- ・ 30 ページ目で公共交通アクセス利便エリアと生活交通エリアを 2 つに分けているが、その 1 つ下に空白地帯のようなエリアを入れた 3 階層にくらいに分けるとより細かく行き届いた計画になるのではないか。

#### 【事務局】

- ・ レイヤーに関しては今後も検討していきたいポイントである。また、マスタープランを踏まえ、(仮称)再構築ガイドラインを作成している。(仮称)再構築ガイドラインでは、どのような基準を満たしたエリアであればどのようなモードを入れられるかなど、導入可能なモードをより詳しく検討している。マスタープランの中では大まかに 2 階層で分けているが、ガイドラインでは詳細なレイヤーに分けて検討していこうと考えている。
- ・ 前は高齢者移動支援エリアについて言及していたが、そのような細かいエリア分けの定義はガイドラインのなかで設定する想定である。

#### 【大沢委員】

- ・ 11 ページ目について、昼間人口か夜間人口かで矢印の意味が変わってくるのではないか。夜間人口として捉えるのであれば幹の人口密度は低くなるため、定住人口ではないことを言及していただきたい。
- ・ 幹の目指す姿について、さいたま市居住者を対象にしていると思うが、市外から移動してくる広域的な視点（さいたま市着）の視点を入れた表現にした方が良いのではないか。
- ・ 23 ページ目について、水素を動力源とするモードについても言及したほうが良いのではないか。
- ・ 28 ページ目について、未来を想定しているのであれば、高速道路、BRT など入れたほうが良いのではないか。高速道路系 BRT ができて停留所ができたなら新たな公共交通ネットワークになってくるため重要な要素であると考えている。

- ・ 美園南部などの市境のエリアは公共交通エリアではないとされているが、川口市内の駅・バス停を中心に円を描くと公共交通エリアになるのではないかと。市内の駅・バス停だけに限定するのか、他市の駅・バス停へのアクセスも考慮するのかについては定義していただきたい。

#### 【事務局】

- ・ 1点目の人口について、ご指摘のとおりであり表現は検討させていただく。
- ・ 2点目の水素について、検討させていただく。
- ・ 3点目の高速道路について、交通基盤編のなかで言及する話ではあるものの、マスタープランではすべて重ねた絵が必要であると理解した。
- ・ 4点目の市境のエリア分けについて、十分に検討していなかったため、近隣市町村の駅・バス停へのアクセスも含めた形で最終的なアウトプットとさせていただく。

#### 【伊藤委員】

- ・ 24 ページ目でネットワークを補完する交通モードとして徒歩が位置付けられているが、どの場所にも徒歩はあるため、補完というより全体にまたがるというようなイメージで記載したほうが良いのではないかと。
- ・ モビリティハブについて、土の部分に入ると考えていたが、なぜ公共交通編に含まれているのか。
- ・ 枝と葉の距離感について、市民目線でわかりやすく定義していただきたい。葉は300 または 500m と定義するなどを記載すると良いのではないかと。またモビリティハブも同様に実際にどのくらいの間隔で入れていくのかについても言及していただきたい。

#### 【事務局】

- ・ 徒歩の位置づけについては、事務局としても議論していたが、全体にまたがるものとして表現にできるように再検討させていただく。
- ・ モビリティハブについては、公共交通の結節点として記載されていた方がイメージしやすいと考えたため現在の構成になっている。
- ・ 葉やモビリティハブの間隔は一般的な目安として数値を記載することを検討させていただく。

#### 【森本会長】

- ・ TOD (Transit Oriented Development : 公共交通指向型開発) の視点では、モビリティハブが電停とするならその間隔は半径 600m × 2 と解釈できるが、トラフィック・セルでは大きなモビリティハブもあれば小さいものもあるような形で数百mとしか定義されていないものもある。

### 【宮代委員】

- ・ 市民目線でイメージしている生活圏を 1 つのモビリティハブでカバーできていることが理想である。ヨーロッパの地域コミュニティ単位に近い考え方だと徒歩 15 分圏内になっているがそれでは少し広すぎるので、数百m間隔くらいになるのではないかな。

### 【森本委員】

- ・ 11 ページ目の人口密度と速度の矢印について、大沢委員や小島委員からも指摘があったが、人口密度としてしまうと誤解が生まれるため、人口密度ではなくて輸送密度と表現したほうが良いのではないかな。
- ・ イラストについて、有識者目線では土は歩道やオープンカフェなどのインフラ、根はヒトのコミュニティだとわかるが、市民目線では土と根のイラストの違いがわかりにくいのではないかな。また根の部分には IoT などデータ連携の要素を入れたほうがわかりやすいのではないかな。
- ・ 幹・枝・葉・土・根の整理と補完交通モードの話が少しずれているような印象を受けた。幹・枝・葉すべてを補完するイメージだと、葉ではなく蔓のようなイメージになると考えており、結節点の議論ではモビリティハブとセットになると考えている。スライドの位置を変えるなどで再検討していただきたい。
- ・ 29 ページ目の幹線軸のオフピークのサービス水準について、人が車よりも公共交通を利用する最低の基準が 15 分間隔であるというデータもあり、さいたま市が理想として目指す水準は 15 分にできないか再検討していただきたい。

### 【佐治委員】

- ・ 人流が運んだ先に経済活動ははぐくまれる様子は実や花のようなイメージがあると感じた。
- ・ 自動運転の視点から、枝や葉の公共交通サービス維持のために財源の考え方について言及したほうが良いのではないかな。枝や葉に養分を行き届けられるようにするためには予算の確保によるサービスの維持が不可欠である。
- ・ 「自動運転を導入できるのはお金持ちの市だけであり、地方自治体では補助金なしに維持していくことはできない」という議論が多くの自治体で起こっているので、BON-SAI-TAMA を実現するために必要な財源をどのように確保するのかについて言及していただきたい。

### 【事務局】

- ・ 葉に養分が行き届き実や花になる「彩」のイメージは入れていきたいと考えている。
- ・ 財源については海外事例を含め他の都市を参考にしている。補助金以外にどのよ

うなものがあるのかについて示せるようにしたい。

#### 【森本会長】

- ・ 財源施策については議論が必要であると考えている。補助金は BON-SAI-TAMA で例えると水だけでは足りない栄養素を肥料として補うようなイメージになるだろう。

#### (4) 交通基盤編について：資料1 (P33~40)

##### 【宮代委員】

- ・ 自転車専用道路について、自動車の交通制御によって作り出すという方向性があると思うが、さいたま市としてどのような方向で整備していくのか見えづらいつと感じた。歩行空間や回遊性など、次の移動につながるようなアクティブモビリティの移動が賑わいに繋がるとしたら、徒歩や自転車は生活道路に限らず町全体としてどのようにするのか議論したほうが良いのではないか。
- ・ データ連携の記載内容について、供給側の目線が強い印象を受けた。データ連携が進んでいくと、個々人のデータの活用によってサービスがパーソナライズされていく流れがわかるように、利用者側の目線を入れても良いのではないか。

##### 【事務局】

- ・ マスタープランとして、道路整備や空間整備についてどこまで言及するかは検討させていただく。
- ・ 利用者目線でのデータ活用について、記載の仕方を検討させていただく。

##### 【小嶋委員】

- ・ 39 ページ目について、現状と今後の方向性について、生活道路と区画街路の記載内容は対応させた方がわかりやすいのではないか。

##### 【大沢委員】

- ・ 土の部分にはウォークアブルなどの滞留のイメージがあると良いのではないか。

##### 【伊藤委員】

- ・ 幹線・準幹線という表記が公共交通編にあったが、基盤編は幹線・地区幹線となっておりどこどこが対応しているかがわかりづらい印象を受けた。これらの区別は対象となる個別道路で判断するしかないのか。

##### 【事務局】

- ・ 必ずしもモードと道路が一対一対応されていないため、分かりづらい部分があることはご指摘の通りである。混乱を生む可能性があるので表現方法について

は検討する。

**【森本会長】**

- ・ 38 ページ目の自動運転の挿絵は建物にも言及されてしまっているため、国交省の自動運転の検討会の資料を引用された方が良いのではないかと考えている。

**（４）施策評価編について：資料１（P41～51）**

**【伊藤委員】**

- ・ 24、25 ページ目の、シェアモビリティの普及や自転車など補完交通モードについての施策は入っていないのか。他の部局の管轄なのであればそれを明記したほうが良いのではないかと考えている。幹・枝・葉・土・根全体に係る話であるので、「空気」や「空」のような位置づけにしても良いのではないかと考えている。

**【事務局】**

- ・ 葉の施策パッケージの中にシェアモビリティの施策があったり、土の施策パッケージの中に自転車ネットワーク路線の整備の施策があったりと、補完交通モードの話が分散している状況である。補完交通モードについて、より分かりやすい表現となるよう検討させていただく。

**【宮代委員】**

- ・ データを蓄積・内製するのではなく、外製する前提になっていることが残念に感じた。BON-SAI-TAMA を推進していくうえでも、さいたま市としてどのようなデータを取り、どのような施策に繋げていくのかを示す必要があるのではないかと考えている。そうすることで、モビリティを起点にしてコミュニティ形成や高齢者の健康増進などが図っていけるようになるのではないかと考えている。

**【森本委員】**

- ・ さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムにおいて、デジタルプラットフォームと呼ばれるように、県と市がどのように連携していくのかについて検討しながら進めていただきたい。

**【事務局】**

- ・ スマートシティとの連携がどのような形でできるのかについて言及できるように、次回の委員会までに検討させていただく。

**【大沢委員】**

- ・ 43 ページ目の「鉄道輸送力の強化」とあるが、今後人口が減っていくことを考

慮すると、「強化」ではなく「維持」と記載したほうが適切ではないか。盆栽でいうと、針金を巻いて形を維持するようなイメージになるだろう。

- ・ 46 ページ目の幹線道路の整備推進について、さいたま市は水に弱い特性があるので、水害対策について言及したほうが良いのではないか。
- ・ 施策パッケージについて、物的計画の評価を入れたほうが良いのではないか。モビリティハブは誰が作るのかについて決まっていないため、何個作るかよりも、他都市のモデルとなるようなものを作ることや、市民の生活の変化についてのインパクトを評価できると良いのではないか。
- ・ 移動手段分担率について、人口減少の影響があるので外出率など活動量を評価するトータル的な指標があっても良いのではないか。
- ・ 物流に関する指標があっても良いのではないか。その際、物資流動調査がどのように使えるのかは議論の余地があると考えている。

#### 【事務局】

- ・ 1 点目の鉄道輸送力についてのニュアンスについて、検討させていただく。
- ・ 2 点目の道路整備の指標について、検討させていただく。
- ・ 3 点目の物的計画の指標について、指標を達成するための KPI のような形で計画に盛り込む方針である。
- ・ 4 点目の外出率の指標は、世界的に減少傾向であり、交通分野だけでは増加を目指していくのは難しいと考えていた。
- ・ 5 点目の物流の指標について、東京都市圏物資流動調査の検討状況も踏まえ、検討させていただく。

#### 【小嶋委員】

- ・ 「長距離バスターミナルの機能性向上」はモビリティハブの施策ではないのか。13 ページの幹の目指す姿の部分で広域交通結節点にモビリティハブの課題について記載があったため、モビリティハブの施策として指標があっても良いのではないか。
- ・ モビリティマネジメント推進について、公共交通だけでなく、根の指標にも自転車等のアクティブモビリティの指標を入れると良いのではないか。

#### 【事務局】

- ・ モビリティハブの指標として、バスターミナルの機能性に関する指標を追加させていただく。
- ・ 根の指標にもアクティブモビリティに関する指標を追加させていただく。

#### 【柿本代理】

- ・ 44 ページ目について、バスに限らず乗合タクシーやコミュニティバス等の運転

手確保のための支援も必要ではないか。

- ・ 49 ページ目について、データのつながり強化の施策指標のキャッシュレス決済の普及率は、今後必然的に上がっていくため、MaaS や市民アプリの導入についての指標の方が適切ではないか。

#### 【宮代委員】

- ・ 指標と施策がタイアップしていることが重要である。小嶋委員が指摘した通り、幹の部分で結節点の指標がなかったり、施策と指標の数が対応していなかったりするため、施策に対する評価になっているのかを確認していただきたい。また、施策の進捗が可視化できるような評価指標が少なくとも各パーツ 1 つずつ設定されていると画期的な指標になるのではないか。

#### 【森本委員】

- ・ 49 ページの BON-SAI-TAMA 全体の指標は全国的にも既に高い数値なので、これをどのようにクリアするのかを示せると良い。若者の自家用車利用分担率は減少傾向、高齢者の自家用車利用分担率は上昇傾向にあるので、年代別の評価はできると考えている。また、他都市と比べたときにどれくらいの先進性があるのかについても定義していただきたい。

#### 【伊藤委員】

- ・ 宮代委員の発言の通り、施策に対して評価指標がそれぞれあった方が良いのではないか。48、49 ページ目は 2050 年をターゲットとした目標であり、その前のページにあるそれぞれの施策パッケージについては 2050 年より手前の指標として設定し、段階を踏んで目標をクリアしていくことを見せることができると良いのではないか。

<質問なし>

## 4. 閉会

---

#### 【事務局】

- ・ それでは、これを持ちまして、第 3 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。