

第4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7月18日（金）15:00～17:00
- 場所：さいたま市役所 2階第5委員会室
- 配布資料
  - ・ 次第
  - ・ 出席者名簿・席次票
  - ・ 資料1 前回の振り返りと本日の論点
  - ・ 資料2 SMARTプラン素案
  - ・ 参考資料1 SMARTプラン素案（別冊：資料編）
- 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
  - ・ 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4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しております。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ますたいと考えておりますがいかがでしょうか。

<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1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>

- ・ 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、大沢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、BOLDLY(ボードリー)株式会社 佐治委員、関東地方整備局の青山委員につきましては、ご欠席となります。
- ・ 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

## 2. 議事

---

### (1) 前回の振り返りと今回の論点：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) 前回の振り返りと今回の論点」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。

<特になし>

### (2) さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定素案について：資料 2

#### 【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(2) さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定素案について」の「1) ビジョン編・公共交通編・交通基盤編」について事務局から説明をお願いします。

#### 【事務局】

- ・ 「資料 2 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定素案について」の「1) ビジョン編・公共交通編・交通基盤編」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。

#### 【小嶋委員】

- ・ 目次で 14 ページからの第 1 部ビジョン編 2050 年の将来シナリオの 2 つ目が BON-SAI-TAMA でのペルソナ像となっているが、説明にあった「働く・暮らす・遊ぶ・学ぶ」という中身に分かりやすく変更しているという理解でよいか。目次も修正されるのか。

#### 【事務局】

- ・ 認識に相違ない。目次も修正する。

#### 【小嶋委員】

- ・ 30ページからの幹の交通モードの部分で、目指す姿から施策事業となっているが、長距離バスのことについて30・31ページには出てくるが32・33ページにはあまり出てきていない。空港へのアクセス強化だけに出てくるのか。
- ・ 32ページでは施策の幹-2のところ、大宮・さいたま新都心・浦和美園を結ぶ中量軌道システムの検討が出てくるが、前ページの交通モードの部分では出てきていないが書かなくてよいのか。

#### 【事務局】

- ・ 長距離バスについては、空港へのアクセス強化に記載しており、他の部分に記載はしていない。
- ・ 移動システムについては、東西交通大宮ルートは鉄道に記載しているが、より詳しい説明を事業の中で詳細に説明する流れとなっている。

#### 【小嶋委員】

- ・ 長距離バスについては他の施策には出てこないのか。
- ・ 中量軌道システムでは鉄道という書き方で問題ないのか。

#### 【事務局】

- ・ モビリティハブの部分ではバスタ大宮の話が出てくるが、ネットワークの文脈で整理すると空港へのアクセス強化の部分に記載をしている。
- ・ 鉄道の中に東西交通大宮ルートがはいっているべきか、別の項目にするべきかのご指摘という理解で良いか。

#### 【小嶋委員】

- ・ 鉄道という書き方で良いのか、という指摘であった。

#### 【森本会長】

- ・ 軌道系交通（鉄道など）という書き方が良いのではないか。

#### 【宮代委員】

- ・ 12・13ページのコンセプトの部分で歩くことが基本という話自体は意味があると思っているが、歩くことに繋がってくる話として交通手段だけではなく、街中の回遊性向上の話が重要になってくるのではないか。
- ・ 歩くだけではなく自転車等を使って移動範囲を広げる、滞在時間が長くなることを目指す、回遊性向上を目指すという表現が入っていたほうがよいのではないか。
- ・ 62ページに持続可能なまちづくりの推進・立地適正化計画の話があるが、回

遊性や滞留についてのイメージが湧きづらい。一つの場所にとどまって楽しい・移動したくなるまち、を表現したいのであれば回遊性向上の話を入れていただくと12・13ページとの繋がりもわかりやすくなるのではないか。

#### 【事務局】

- ・ 土のところにも目指す姿としてウォーカブルな快適なまちづくりの方向性を新しく追加している。要素として少ないのはご指摘の通りだが、アクティブモビリティの利用環境の向上として、道路空間の有効空間の推進を事業として位置づけ、そのなかで「居心地よく歩きたくなる空間づくり」について記載している。
- ・ 立地適正化計画の文脈で回遊性向上の話まで踏まえるべきかは、検討させていただきたい。

#### 【市野委員】

- ・ 39ページのところで、コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通・グリーンスローモビリティの棲み分けの考え方を説明いただいたが、乗り合いタクシーは一般的にドア to ドアのデマンド交通も含んで定義することが多い。用語集には定義が分かる記載がないため、注釈か用語集に記載する必要があるのではないか。
- ・ 40ページのところで、葉の交通モードの路線再編の検討については需要が大きくない部分を小さくダウンサイズにすることによって、2種免許の運転手を配置するような観点は幹の部分にも関連してくる話ではないか。剪定にもあてはまるような書き方をしてはどうか。
- ・ 43ページのタクシー・ライドシェアと記載されている部分について、日本版ライドシェアを想定されているかと思うためそのように記載するのが良いのではないか。タクシーの役割について、ドア to ドアで個別ニーズに応える細やかなサービスも役割の一つであるため、そういったところも記載いただけるとありがたい。
- ・ 47ページ以降のモビリティハブのところ、施策事業ではバス停等のモビリティハブ化の検討と、生活系モビリティハブの普及検討が別で書かれているが、47ページの記載だとバス停にモビリティハブを作っていくという理解だが、今後はバス停以外にも作っていく認識かどちらなのか。
- ・ 地域公共交通計画を兼ねることもあり、協議した上で法定計画とするためには実施時期の記載をする必要があるため、資料編に記載する部分かと思うが記載させていただきたい。

#### 【事務局】

- ・ 路線再編の話が幹にも該当する件については、バス事業者から幹の部分につい

ては再編の対象にはならないという認識があり、枝の路線がしっかりしていて葉がその先にある、という趣旨で記載した。

- ・バス停にモビリティハブをつくるのかどうかという質問かと思うが、バス停だけでなくシェアサイクルポートにも別のモードをくっつけていく、デマンド交通を利用できるようにするハブも両面で検討する必要があると考えている。
- ・中規模のモビリティハブが、幹線・準幹線軸のバス停にあたり、小規模・生活圏にあるモビリティハブがシェアサイクルポートやデマンド交通の停留所にあることをイメージしている。
- ・法定の要件については実施時期を資料編の中で総合振興計画に記載がある部分についてはスケジュール含めて記載している。本編には記載していない。

#### 【市野委員】

- ・幹線の部分を再編するというよりは、枝に栄養がいくように不要な葉を切るという考え方を書いても良いのではないかと、という趣旨であった。
- ・モビリティハブについては枝×葉という記載になっているが、枝と直接は結節しない葉の中でのモビリティハブがあるという理解。記載については工夫をしていただいた方が分かりやすくなるのではないかと。
- ・事務的な部分は引き続き対応いただきたい。

#### 【伊藤委員】

- ・28・29ページのところではこれからの交通ネットワークとして書いているが、これまでの検討内容とは少し異なるということに記載いただきたい。初めて見る方が今までとは違う整理になっていると理解できたほうが良い。
- ・32・33ページについて、左ページの施策事業と右ページの図との関係が分かりづらい。イメージ図もなんのものが分かりづらいため、イラストが逆に混乱を招く可能性があるため全体的に見直しいただきたい。
- ・39ページの葉の交通モードとネットワークを補完する交通モードについて、43ページのタクシー・ライドシェア・自家用車・シェア型マルチモビリティとの記載は補完する交通モードとして整理するのであればそれでよい。移動が困難な人、高齢者・妊婦・障害者のためにタクシーを利用していくのなら良いが、もう少し広い意味で色々な人に使ってもらえるものだとしたら葉にも該当するのではないかと。
- ・39ページは乗り合うもの、43ページは1人のものと分けていただくと分かりやすいが、目的や使い方で分けると分かりづらい印象。
- ・人材育成について、バスの乗務員さんについては他の要素も必要。さいたまとしてはどの程度力を入れるのか、入れないのであれば今の記載のままで良いが、運転する人・付き添う人についての記載が見られない。力の入れ具合も含めて教えていただきたい。

### 【事務局】

- ・レイアウトの工夫等については分かりづらい部分もまだあるため修正をかけていく。
- ・ネットワークを補完する交通モードについての御指摘については、今の整理として、葉の交通はネットワークとして機能している交通モードを記載している。タクシーは公共交通だが、決まったネットワークにはないため、ネットワークを補完する交通モードとして整理している。
- ・バス運転手以外での人材育成について、今回バスの運転手の確保は幹の記載、モビリティ人材の育成・ボランティア輸送の担い手を根の記載としている。それ以外のものは乗務員、福祉的な視点でのイメージで良いか。

### 【伊藤委員】

- ・福祉的な視点もあり、タクシーの乗務員という視点もある。福祉的な部分については介護人材が非常に不足している中で、状態にもよるがその方たちがモビリティを支えている側面は一定あると思っている。他分野とのつながりで記載するのであればその範囲でよいが、タクシーの乗務員不足の声は各地から挙がっているため、バスだけの記載だと指摘が入るのではないか。

### 【事務局】

- ・タクシーについて、乗務員を確保していくと明確に記載はしていないが44ページにタクシーの利用環境の向上について利用しづらい時間が発生していないか注視していき利用環境の向上に努めると記載している。ライドシェアや担い手を確保することによって利用しづらい時間が発生しないよう利用環境を向上させていくというニュアンスを含めている。
- ・移動困難者のモビリティ支援の推進の中では、福祉に絡む施策を記載した。既存の交通マスタープランや地域公共交通計画でもあまり触れていなかった部分を、本計画ではだれもが移動できるという視点から高齢者の移動支援事業、福祉タクシー利用料金助成制度、福祉有償運送等、これまで市で行っている取り組みを引き続き推進していく。
- ・また、今後、移動困難者等の移動を支える新たなモビリティや地域資源を活用した移動手段の確保策等について導入の可能性を検討していくという記載をさせていただいている。こうしたものを検討していく中で課題が出てくれば人材不足の問題にも取り組んでいけると良いと考えている。

### 【伊藤委員】

- ・ご説明を聞いて良く理解できた。タクシーは色々な人が乗れると記載いただければ整うのではないか。

#### 【宮代委員】

- ・ 52 ページについて交通基盤の目指す姿の部分で逆三角形のイメージはロースピードゾーンの論文を参考にしていると思うが、考え方を上手く説明できるようにしたほうが良いのではないか。移動の距離とスピードをベースに、ゆっくりしか動けないものを弱者として上から順に整理したというロジックだと思うが、記載ではシェアモビリティが公共交通と車に挟まれているため、説明をいただきたい。

#### 【事務局】

- ・ ご指摘の通り、記載が足りていない部分だと感じている。移動の距離とスピードの関係を参考にしながら考え方を追記する。

#### 【宮代委員】

- ・ 日本の場合は公共交通のネットワークがしっかり生活に根付いており、さいたま市は特に自家用車保有率が低く公共交通が機能しているため、公共交通を上手く利用するように記載することは可能だと考えているため確認した。

#### 【大沢委員】

- ・ 8 ページの 2050 年の将来シナリオの部分は、将来を妄想できる良いページだと思う。
- ・ 将来シナリオにおいて乗用車の自動運転の役割分担を記載したほうがよいのではないか。2050 年の将来シナリオの際に、自動運転のレベル 5 が前提なのかどうかを示したほうが良い。基本的にレベル 5 が入っていても公共交通と上手く分担をしないと、片側一車線が多く交通の問題が出てしまうため、自動運転の状況と公共交通と上手く付き合わないという問題になるということを記載したほうが良い。
- ・ 2050 年とピンポイントにするか、2050 年代にするのか、他の計画は年代としていたため検討してみてもどうか。

#### 【事務局】

- ・ 自動運転の考え方については 15P のところに考え方を※で追記している。国土交通省の自動運転ポイント集の前提を参照しており、自動運転技術が手動運転と混在するという前提で記載しているが、2050 年の段階で混在期なのかは言及できていない状況であるため、どう想定をしていくのかについては前提をもう少し丁寧に記載しても良いと考えている。

### 【大沢委員】

- ・ 自動運転に頼りすぎることも良くないため、公共交通と上手く付き合っていくべきであることを記載したほうが良い。

### 【森本会長】

- ・ モビリティハブという言葉の定義を整理・記載したほうが良い。28ページにモビリティハブの絵が出てくるが、どの部分がモビリティハブなのか誤解のないように整理したほうが良い。
- ・ 49ページにモビリティハブについて書かれているが、28ページの絵と考え方がそろっているか確認いただきたい。モビリティハブには「葉の中にあるもの」「中継地点にあるもの」「駅に併設されているもの」の3タイプほどある。現状は小規模と大規模の二つしか記載がないため、中間に分類されるものを追記いただきたい。
- ・ 52ページのアクティブモビリティの記載について、元来自転車や徒歩をアクティブモビリティと定義されているが、記載では徒歩とアクティブモビリティが違ってくるように見えるため、定義を見直した方が良い。
- ・ アクティブモビリティのイラストは子供を乗せたお母さんのイラストに変えた方が良い。基本的にアクティブモビリティは人力で移動するものを総称してアクティブモビリティと呼んでいるため、電動のように見えるイラストも変えた方が良い。用語集を見ると、モビリティハブとアクティブモビリティの記載がないので、入れていただきたい。
- ・ 乗り換え抵抗を落とすためには、単なる交通結節点だけでなく付加価値をつけることがモビリティハブの発想なので、そのように整理いただきたい。

### 【市野委員】

- ・ 42・43ページのネットワークを補完する交通モードについて、全体としてさいたま市なのに自転車の影が薄い。自家用車の話はあるが、自家用自転車の話がない。シェア型マルチモビリティの中に自転車が入っているとは思いますが、個人が持っている自転車のことも出てきてほしいと感じた。

### 【森本会長】

- ・ バイクについての記載もない。個人が保有するものとしてまとめて書くか、別だしをして整理する必要があるのではないかな。

### 【事務局】

- ・ 自転車について前回は当該ページに記載をしていたが、違和感があるとご指摘があったため、自転車・徒歩はより高いヒエラルキーと整理して記載から外した。しかし自転車について記載は少ないため、上段の中で位置づけを強くする

記載が出来れば良いと思っている。

**【森本会長】**

- ・ それでは次の議事「2）戦略・評価編」について事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

- ・ 「資料2 さいたま市総合都市交通体系マスタープラン改定素案」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。

**【伊藤委員】**

- ・ 78・79ページのスマートプラン関係課長会議について、1年のスケジュールでは第二～第三四半期に出てくるが、交通事業者との意見交換の前にあるべきではないか。年1回にすべきではなく、最初が関係課長会議の方が良い。今のフローだと、各課の方は交通の話をする想定しながらも担当課の話が出来ず特に言うことがない、交通で期待される部分だけ受けてしまうという実態になりうると聞いているため、できればご自身の所管課で関係ありそうなものを先にブレストする場があるべきではないか。
- ・ 81ページの外出率について、前の会議でも外出率が下がっているという話があったが、モビリティハブを作っていくとどこまでを外出とするのかを定義したほうが良いのではないか。社会参加の外出と定義するのであれば、今までの外出とは性質が違う前提で目標値を目指す記載したほうが良いのではないか。

**【事務局】**

- ・ 関係課長会議について、各関係課とのコミュニケーションの場としては年に1回では不十分というのはご指摘の通りである。年度の最初か最後か、どちらで実施するのかについては検討したい。
- ・ 外出率についてはパーソントリップ調査の結果に基づいているため、短い距離のトリップでも外出にカウントしている。考え方として質が変わるという話は記載する。

**【森本会長】**

- ・ 外出の中身の議論が必要になる可能性がある。

### 【宮代委員】

- ・ パーソントリップ調査では外出頻度も図っていたため、両方測るのが良いのではないか。モビリティハブなど、行く場所が増えてふらっと立ち寄れるところが増えること自体良いことであるため、外出頻度も視野に入れていただくと良い。
- ・ 66・67ページの育て方の部分について、「最低限」という言葉は必要なのか。デマンド交通は定時運行ではないため、最低限と聞くと1時間に1回誰かが走っていれば良いという最小値の意味に捉えられかねない。誰も取り残されない、困った人がいたら助けてあげようという考え方の浸透も含めて表現を見直した方が良い。誰もが必要な生活ラインを確保できるような移動を促す、といった表現にできると良い。
- ・ 全体的に言うと、利用者数を明記しているのが76ページの鉄道・バスの利用者数のみとなっている。生活圏の最低限のモビリティ確保においてはデマンド交通、シェアモビリティもどの程度使っているかモニタリングは可能である。必ずしも計測すると明記する必要はないが、移動全体をどう把握していくかを精神論で書いても良いのではないか。必ずしも幹・枝だけでなく葉の交通までモニタリングしていくという方針を記載できると良い。
- ・ ビッグデータの記載に上記のエッセンスを入れているとは考えられるが、記載以外の短期モニタリングも議論活発化の種として、様々なことをしっかり押さえていくという点を記載いただきたい。

### 【事務局】

- ・ 外出率の話につきましては、平均トリップ数を出しているため併記する。伊藤委員からのご指摘にあった外出の質も見えてくるため、追加の方向で検討する。
- ・ サービス水準における最低限の記載について、過度にならないように現状の記載となっているが、ご指摘の通り誤解を与えかねないため表現の見直しをする。
- ・ モニタリングの考え方について、明記すると明記した部分しか実施しない可能性があるため、それら以外の毎年取れるデータは取る必要があるという趣旨であった。葉の交通部分の利用状況や市の投入している財源もポイントとなるため、そういった部分も併記しつつ、精神論的な記載を充実させていきたい。

### 【市野委員】

- ・ 74・75ページのリード文について、見開きに跨って文章になっている部分が見づらいため工夫いただきたい。
- ・ ロジックモデルとモニタリング指標との連関が見えづらい。短期アウトカムについて対応した短期モニタリング指標であるという関係が分かりやすいため整理いただきたい。目標は置かないと説明があったが、地域公共交通計画とし

ては出来るだけ定量的な目標を定めることにするとあるため、方向性だけでも定量的な数値を設定できないか検討いただきたい。

- ・ 79ページの年間スケジュールについて、交通事業者とコミュニケーションを取りながら進めることを記載していただいているのはありがたい。一方で葉の交通については、地域において市民が参加しながら検討するという方針がある中で、フィードバックのサイクルの中に地域における検討や市民の参加といった視点がないため、追記を検討いただきたい。

#### 【事務局】

- ・ ロジックモデルとモニタリングの関係について、連関を説明しきれていない部分はあるが、全体感→短期アウトカム→中期アウトカムとに繋がっていくようなモニタリング指標を記載している。表現については分かりやすく修正する。
- ・ 定量的な数値を設定するべきとは承知しており、戦略目標では具体的な数値を設定している。各項目について変化を把握していく必要があると思っており、全ての項目について数値を設けてしまうとその数値しか見ていけなくなるのが想定される。定量的な目標としては中期アウトカムに近いような項目として定量的な数値を置く形で整理している。
- ・ 市民参加のフィードバックについて、さいたま市では、「コミュニティバス等導入ガイドライン」に沿って地域組織とコミュニケーションを取りながら、導入・見直しをしていくプロセスとしている。明記するかは改めて検討するが、市民参加については葉の交通の導入部分で説明しているという役割分担であるにご理解いただきたい。

#### 【森本会長】

- ・ 短期アウトカムが7つ、短期モニタリング指標が8つと揃っていないため揃えていただきたい。
- ・ 中間アウトカムも脱炭素の項目が75ページにはあるが76ページにはないなど、記載を合わせていただきたい。

#### 【小嶋委員】

- ・ 交通事故死者数0を掲げていただいたのは喜ばしいが、可能であれば前半のビジョン部分でも触れていただきたい。安全な移動を支える部分が安全安心につながっているため、歩きやすく人にやさしいまちといった部分に交通事故のないイメージを記載いただけると良い。

#### 【事務局】

- ・ 将来シナリオに挿入できると良いと考えているため検討する。

### 【大沢委員】

- ・ 70・71ページの投資戦略について、市として肥料や物的にどう支えるかは理解できたが、葉という部分になると投資ではなく地元の市民の方に育ててもらおうという視点が重要であるため、市民の方がどのように公共交通を育てていくのか、という市民の役割を記載いただいた方が良いのではないかと。それが最終的にシビックプライドに繋がるような記載がよいのではないかと。72・73ページにおいては市民が該当する事業が減ってしまい参加しなくてよいという印象を与えてしまうため、誤解を与えないように市民の役割をどこかに記載すべきではないかと。
- ・ バス運転手は確かに少ないが、事業者に聞いたところバスを整備・点検するような人が少ないという声があった。「バス運行の担い手確保」という表現の方が適しているのではないかと。

### 【事務局】

- ・ 役割分担について、現地域公共交通計画においても役割分担を記載しているページがある。投資戦略とは別の部分でかわり方の考え方を追記する。
- ・ バス運転手については、地域公共交通協議会でも同じ意見をいただいているため記載を見直す。

### 【森本会長】

- ・ 76ページのモニタリングの話では、モニタリング結果の可視化をどこかで検討いただきたい。バックキャストの絵まであるため、どこかでBON-SAITAMAが出来上がっていく様子を市民に伝えられると良いのではないかと。PLATEAUのなかにデータを反映し、満足度等でフィードバックしていくと良いのではないかと。
- ・ 交通事故死者数について、2035年の目標値が10件である点は違和感があるので、5件にしてはどうか。過去の数値より上がっていることを目標にするのはよろしくないため検討いただきたい。
- ・ 外出率の参考について、宇都宮LRT開業前は76%、開業後は82.2%となっているため、単純に待っていても上がらない数値である。
- ・ 81ページの80%という目標は良いが、横浜や川崎市の記載について川崎市は86%ほどあるため指摘が入るのではないかと。

### 【事務局】

- ・ 可視化の部分について、さいたま市はPLATEAUに力を入れているため、どういった可視化ができるかはモニタリングしながらバージョンアップしていきたい。
- ・ 川崎市と横浜市の平均として約80%でまとめている。

#### 【宮代委員】

- ・ ビジョンの中に、持続可能な交通体系、持続可能性についての言及があまり出てこない。前半部分で記載がある2種免許についてリソースが確保されるというのが持続可能なポイントとなるが、持続可能であるという点をどこかに明記するほうが良いのではないか。その前提でリソースの適正配置や市民による支え（ハブの運営やイベント企画等）によって外出率の向上・シビックプライドの向上に繋げていくという点を追記したほうが良い。

#### 【伊藤委員】

- ・ 持続可能の後ろには公共交通と付けられるケースが多いが、何年先まで持続可能なのかと問いたくなる。地域の状況が変化していく中で50年先まで同じサービスというものはないため、持続可能なまち・コミュニティであれば理解できるが、持続可能なサービスとするのは賛成できない。変化していくものに対して対応できるもの、アジャイルで対応できる力こそが持続可能であると考えているためそのように記載いただきたい。

#### 【市野委員】

- ・ バス運転手の確保は記載いただいているが、大沢委員から整備する方も不足しているという話があった。ネットワーク全体で見ると、地域内交通は普通2種免許のドライバーで運用していくことになると思うが、新しくそのような交通を入れていくのであればそのようなドライバーを確保していくことが持続可能になるのではないか。

#### 【事務局】

- ・ 持続可能性という言葉については言葉遊びにならないよう表現を見直していきたい。タクシー会社とも連携していくことも含めて施策には落とし込んでいきたい。

#### 【森本会長】

- ・ それでは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、3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きます。
- ・ 2点目、本日いただいたご意見を踏まえて、SMART プラン素案を見直し、9月末よりパブリックコメントを実施する予定です。
- ・ 3点目、次回委員会につきましては、11月18日を予定しております。
- ・ ここでは、最終案について御報告をさせていただいた後、今後の計画の進め方や事業の取り組み方等について御意見をいただきたいと思いますと考えていますので、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>

- ・ 徐々に成案化に近づいてまいりました。我々がアバウトに盆栽の絵から BON-SAI-TAMA を掲げたものに、皆様から幹枝葉土根の提案をいただき、肉付けをしながらインパクトのある良い計画になったかなと思います。また、これから弱まっていく葉の交通においてモビリティハブを中心にしっかり建付けを作る、今まで出来ていなかったモニタリングについても検討ができました。幹線・準幹線軸を設定できたことによって、コンパクトシティの実現に近づいていると感じております。策定にあたりご尽力いただいた委員の方々に対し感謝申し上げます。計画策定までもう少しお付き合いいただければと思います。本日はありがとうございました。

## 4. 閉会

---

**【事務局】**

- ・ それでは、これを持ちまして、第4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。