

令和 6 年度 第 1 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 8 月 9 日（金）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 SMART プラン改定にあたってのポイントと今後のスケジュール
 - ・ 資料 2 さいたま市を取り巻く移動の現状と課題
 - ・ 資料 3 都市と交通の未来像（案）
 - ・ 参考資料 1 設置要綱
 - ・ 参考資料 2 生活圏エリア別のアクセシビリティ
- 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
 - ・ 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、猛暑の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1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。
- ・ 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。
- ・ まずはじめに、事務局を代表しまして、さいたま市都市局 都市計画部 副理事の代田よりご挨拶をさせていただきます。代田副理事よりよろしくお願いいたします。

【事務局】

- ・ みなさんこんにちは。さいたま市都市計画部副理事の代田と申します。開会にあたりまして一言ご挨拶させていただきます。
- ・ 本日は大変お忙しい中またお暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。
- ・ 現在交通を取り巻く環境といたしましては、全国で地域公共交通を維持していくための担い手不足の課題や、高齢化等に伴う交通弱者の移動の課題が顕在化している状況です。
- ・ 本市におきましても例外ではなく、昨年度岩槻駅と蓮田駅を結ぶ路線バスが運転手不足を主たる理由に廃止されました。
- ・ さらに、日本版ライドシェアの導入や自動運転の普及など交通を取り巻く環境は確実に変化しつつあり、今後さらに大きな変革を迎える分岐点にいる状況です。
- ・ 本市といたしましては、こうした日進月歩で進む技術革新やコロナ禍を経てますます多様化する価値観など、不確実性の高い世の中であるからこそ、市民と共に未来像をしっかりと作り、そこに関係者が一丸となって向かっていく計画が必要であると考えております。
- ・ また、本市では現在立地適正化計画の策定にも着手しておりまして、本交通マスタープランの改定に合わせて令和7年度末の策定を目指しているところです。

- これからの本市の都市としての骨格を作っていくために、この交通マスタープランと立地適正化計画が両輪となった意義のある計画としていきたいと考えております。
- 本日は忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたしますします。

【事務局】

- ありがとうございます。
- それでは、本日は第1回目となる委員会となりますので、事務局より、委員のご紹介をさせていただきます。

＜事務局より委員紹介＞

2. 議事

（１）会長の選任について：資料１

【事務局】

- それでは、議事に移りたいと存じます。
- 議題（１）、会長の互選について、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設置要綱第４条第１項には、委員会に会長を置き、委員の互選により定める。同第５条には、会長は委員会の会議を招集し、その議長となる。とされておりますことから、まず、会長の選任をお願いしたいと考えております。会長について、ご推薦がございましたら、お願いします。

【関澤委員】

- 事務局からの提案はありませんか。

【事務局】

- 事務局といたしましては、都市交通計画・地区交通計画がご専門で、国や他都市でも様々な委員会の委員としてご活躍されており、さいたま市でも多くの委員会の委員を歴任されてきた、早稲田大学の森本先生をお願いしたいと存じますがいかがでしょうか。

＜承認＞

【事務局】

- 皆様のご賛同をいただきましたので、本委員会の会長として、森本委員が選任されました。
- それではどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

- 早速ではございますが、森本会長より会長就任のご挨拶を頂戴したいと思います

すがよろしいでしょうか。それではよろしくお願いいたします。

【森本会長】

- ・ みなさまこんにちは。ただいま選任されました森本です。
- ・ 私自身さいたま市との関わりは 2005 年に大宮駅周辺の地区交通計画をお手伝いした 19 年前から始まって、その間都市計画審議会それから都市計画のマスタープラン策定、近年道路網の計画等々のお手伝いをしてまいりました。
- ・ そういった意味でもこれまでのみなさんとの議論を土台にしながら、本日の議題でもある次世代のまちづくりに適した新しい都市交通のマスタープランを作りたいと思います。
- ・ ネットゼロという脱炭素の課題もクリアしなければいけないですし、最近は災害に対応したレジリエンスも重要な課題でありますし、G7 で言及されたインクルーシブも極めて大きいテーマで日本は少し遅れているかなという風に思っております。
- ・ 加えて自動運転についても社会実験から実装の段階に入り、アメリカや中国含めてどんどん街が変わりつつあります
- ・ そういった中で本日皆さんとマスタープランについてお話しができるということですので、ぜひ忌憚のないご意見をいただくとともに前向きにご発言いただきたく思っております。
- ・ 皆さんご協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

- ・ ありがとうございます。
- ・ それでは、ここからの議事進行につきましては、森本会長お願いいたします。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、ご協力よろしくお願いいたします。

(2) SMART プラン改定にあたってのポイントと今後のスケジュール：資料 1

【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(2) SMART プラン改定にあたってのポイントと今後のスケジュール」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料 1 SMART プラン改定にあたってのポイントと今後のスケジュール」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 5 つのポイ

ントについて重点的にご意見・ご質問いただけますでしょうか。

【森本会長】

- ・ 私から一つ、ポイントは極めて合理的に出されています。
- ・ 一方で、サービス水準の検討について、理想の補償水準の説明にて利用者・非利用者の目線について言及されていたと思います。この非利用者とは非利用価値ではなく利用者のオプション価値を指しており、今は使えないけど将来使えるというのはいずれにせよいつかは利用者が使うということなので、これは利用者の目線ではないかと思います。
- ・ むしろ、自分が使わなくても他の多くの人が公共交通を使ってくれば道路の渋滞等が緩和され、自分にとって間接的な価値にもなる。あるいは子供や同居している高齢者の方が公共交通を使うことで送迎交通が少なくなるなどもある。
- ・ そのように公共交通の価値をもう少し整理されてから理想の補償水準の議論をしていただきたいと思います。
- ・ 特に、後半で議論をする 2024 年問題にて、採算性が取れている路線もバスの運転手不足により廃線しないといけなくなると、補償水準の考え方によっては、人手不足で実施できないなど、かなり難しい議論になります。
- ・ 理想水準の議論から最終的なアウトプットまでが合理的になるように検討すすめていただきたいと思います。
- ・ 他の方はご意見いかがでしょうか。

【伊藤委員】

- ・ 森本先生がおっしゃった非利用者目線の価値について、最初に見たとき滋賀県の交通税のようなイメージを持ちました。直接利用はしていないけれども、公共交通維持することが街にとって大切だとみんなが思う、というところを目指すのかなと思います。想像力のある方であれば自分の親や子供がいずれ利用する、あるいは自分がそのうち利用者になるということも考えられます。ですが、実際には多くの方が、自分が今利用していなければやはりマイカーの方が便利だという風にみなさん思ってしまうような気がしております。
- ・ そうしたときに、ある程度お金を負担していただくなど、公共交通を維持する必要性をもっと意識していただけるようなアクションをこれからは起こす必要があるかと思います。
- ・ そういった意味で、非利用者としてはっきり分けてしまった方が意識は高まるかという印象を持ちました。

【宮代委員】

- ・ ポイント 2 の各交通モードの役割分担についてはサービス水準の検討と大き

くかかわると理解しております。

- この議論の根には公共交通の「公共」とはなにかという論点があり、例えばボランティア輸送では、社会の役に立っているサービスでそれを有償にしたときに公共性が出てくるなどというところがあります。おそらく多様な手段を総動員してサービスを提供する中で地域性や人口の集中度などによって適したモードが選択できるようになるのが理想である。その意味での選択肢の多様化というのをポイント2で検討した際に、サービス水準が見えてくるかと思います。
- 議論の際は交通モードとサービス水準はセットで、例えば住宅の団地的な場所であればこんな選択肢があり、その時はこんなサービス水準が利用者にとって理想である、それを支えるのは全体でどういった仕組みが必要なのか、といった流れで議論を繋げられると良いと思います。

【関澤委員】

- 今後将来像を策定するにあたって市民の声を拾うことになると思いますが、その際に市民の属性を意識していただきたいです。ワークショップなど、フラットに募集すると参加者の属性に偏りが出て、偏った属性の声を中心に議論することになってしまうかもしれません。何かしら平らになるような工夫をすることで、幅広い意見を聴取し計画に落とし込んでいくのが良いと思います。
- また、今後は関係団体にも課題感等のヒアリングを実施していくとのことですが、輸送分についても採算性が取れていない既存の路線があるかもしれないですし、企業輸送等と合わせて考えることで採算性が向上することも考えられるので、単純な一部企業へのヒアリングで終わらないような工夫をしていただけると良いと思います。

【市野委員】

- 関澤委員のお話と関連して、今後地域公共交通計画と都市交通戦略の統合に向けて検討されていく中で、それぞれ構成員や利用者、幅広い利害関係者で策定される計画であり、各委員会で実質的な議論がなされると理解しておりますが、ぜひこの場での SMART プラン改定にあたっての議論の内容もそれぞれの委員会に共有することと同時に、それぞれの事業者および利用者の声もこちらにフィードバックしていただくような形で相互に情報共有しながら進めていただきたいです。

【大沢委員】

- 改定のポイントにあたって、今回の計画は市民が対象だと理解していますが、さいたま市は政令指定都市なので市民以外の方がいらっしゃる都市です。常住人口だけをベースにしているのかどうか、一度議論したほうが良いのではないのでしょうか。

【事務局】

- ・ 様々なご意見ありがとうございます。
- ・ サービス水準に関しましては、地域公共交通協議会にも諮りつつ、事業者にヒアリングをしていくが、今後供給を増やしていくのは難しいという意見はすでにいただいております。また、定める理想の水準というのはあくまでもイメージとして、既に高い水準でバスが運行されておりますので、いかに維持していくのかという議論になる想定でございます。

(3) さいたま市を取り巻く移動の現状と課題について：資料2（参考資料2）

【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(3) さいたま市を取り巻く移動の現状と課題について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料2 さいたま市を取り巻く移動の現状と課題」についての説明

【森本会長】

- ・ はい、ありがとうございました。それではご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

【市野委員】

- ・ 市民の移動に対する課題感について、回答されている方の居住地といった地理的な情報も把握しているのか教えてください。

【事務局】

- ・ 把握しております。丁町字別にデータが収集できておりますので、今後は地理的な傾向も含めて分析していく想定でございます。

【市野委員】

- ・ ありがとうございます。公共交通を利用しない理由についてもバス路線からの距離などで傾向が出ると今後議論の参考になると思いますので、よろしくお願いいたします。
- ・ また、シェアサイクルについて、利用者が増加しているということですが、出発地点と目的地や利用目的などは把握できているのか教えてください。

【事務局】

- ・ 基本的にシェアサイクルのポートの分布が市街化区域の中の特に鉄道駅に近

いエリアが多く、そのため駅に向かうトリップが多いという傾向が基本的な傾向としてあります。

- ・ 利用者属性については、おおむね 30 代から 40 代くらいの男性の利用が多いと伺っております。

【市野委員】

- ・ 役割分担を考える上で非常に有意義な情報提供をいただきました。ありがとうございます。

【宮代委員】

- ・ 高齢者の方の自動車利用が増えている点および P43 にて自動車保有率が年々増加しているという点にて、交通の問題が端的に示されていると思います。やはり高齢者にとって 800m はかなりの距離ですので、実際には 400m 程度でも車で買い物に行っていると思います。帰りは荷物もありますので。これは全国共通の問題になっており、ちょっとした距離での自家用車利用が増えているという実態に着目いただくことが新たなサービスを考察するきっかけとなります。そしてそれは路線バスやタクシーというような既存の手段を適用することでは事業の持続性確保が難しいため、新しいモビリティサービス、例えばデマンド型の定路運行が有効です。
- ・ このように、車がなくても、無理に買わなくても移動ができるという方向に議論が進むような細かな実態把握ができると良いのではないのでしょうか。

【森本会長】

- ・ P25 に交通手段の分担率 H20・H30 があり、H30 はコロナ前なのでコロナの影響はないですが、65 歳以上は自動車分担率が上がっていて、65 歳以下は下がっています。他の市のデータ等を見ても、だいたい今の 50 歳くらいまでの方は、自動車離れがあり、車をステータスだと思っていないことが読み取れます。60 歳くらいはスポーツカー世代です。
- ・ ですので、P25 のデータを 10 代ずつくらいで区切ってみると恐らく 50 代から 60 代にかけて少し切り替わりポイントがあり、それ以降の世代は車に依存していないと思います。そして今の 50 代は 30 年後 80 代ですので、2050 年の議論をすると、今の高齢者とは異なるフレームに入っていくと思います。マスタープランなので、そういった中長期予想があってもいいと思います。
- ・ また、全国のパーソントリップ調査では 100m の移動に車を利用する人は 6 人に 1 人という結果が出ています。群馬のパーソントリップ調査ではそれが 4 人に 1 人という結果が出ています。地方に行けば行くほどこの傾向は強くなります。さいたま市は 6 人に 1 人の方が近いとは思いますが、このような短距離移動の実態も把握しておくラストワンマイルの議論の参考になると思います。

【大沢委員】

- ・ 森本先生がおっしゃったパーソントリップ調査が実施されたのはコロナ前の2018年だと思いますので、最後のまとめに外出傾向が低下しているとありますが、実際にはコロナの前から外出が10%減っているという傾向があるという点にも言及しなければならないと思います。新型コロナウイルスの影響と思われるかもしれないとミスリーディングになってしまったと思います。
- ・ 高齢者について、アクティブシニアという視点を入れて、もう少し明るい未来としてアクティブに楽しく移動できる様子を描いても良いと思います。
- ・ 指示目的について詳細に分析した方がよいです。P27の目的地はどこが増えているのか、病院なのか買い物なのか外食なのかで将来像を考える際に高齢者の活動状況が見えてくると思います。他の世代も同様だと思います。

【関澤委員】

- ・ 一つ一つの事象を今後検討していくと思いますが、抱えている課題を解決するというアプローチと現状で課題とは認識されていないが、より良いものにしていきたいというアプローチ、それぞれの側面から検討するのが良いと思います。今ありました高齢者の移動でいえば、バリアフリーや交通弱者対策といった課題解決型のアプローチと、もっとわくわくする移動の創出といった期待感を持ったアプローチがあります。またはバスでいうと維持しなければいけない現状路線をどう維持するかというアプローチと次世代モビリティを活用することで現状ネットワークをもっと良くできるのではないかとというアプローチもあります。このように両側面から検討していただきたいです。
- ・ ルールについて、P55にて市街化区域および市街化調整区域でアプローチ・課題が違うと理解しておりますが、今後さいたま市の別の委員会や立地適正化計画での議論も踏まえる必要があるのではというので市内横連携をしていただきたいです。

【伊藤委員】

- ・ 宮代委員同様、高齢者の方の自家用車利用が増えていて、徒歩が減っているということは、近くでも車を使っていると感じました。おそらくそういった傾向は増えていくと思います。そこをカバーするグリーンスローモビリティや小型モビリティは行政側から導入の促進する政策が必要だと思います。
- ・ パーソントリップ調査について、15年前に運輸局がされたものを見たことがありますが、その時も前回よりも若者の外出が減っているという指摘があり、若者の外出はどんどん減っているのだと確信しました。そうすると30年たった時に若者はどんな暮らしをしているのかというのが想像つかないと思っています。
- ・ 今高齢者の方々が移動しやすいものを導入すると下の世代が高齢になったと

きに使いこなせるかもしれないと思います。エレベーターのように障害者のために設置したけれど気が付いたら幅広い世代の方が使っているような乗り物を意識するのが良いと思います。

- ・ サービス水準について、地方では不便でも仕方がないと住民の方が思っている。行政も 2 種類に分けて考えていると思います。さいたま市も市街化区域・市街化調整区域について、2 種類に分けるのか 3 種類に分けるのか、気になっています。1 時間に 1 本くらいバスがあってほしいけれど、それを目指すのは難しいのか温度感を教えていただきたいです。

【事務局】

- ・ 様々なご意見ありがとうございます。
- ・ 宮代委員、森本会長より 800m についてご意見いただきましたが、参考資料 P24 にて交通利便性をエリア分けしております。
- ・ また、市内に地域包括支援センターが 27 個ありますが、より細かく中学校区を用いて地域交通の分析を進めているところでございます。
- ・ ご指摘いただいたように 100m の範囲にてこのような分析は粒度が細かく難しいのですが、なるべくミクロに分析しながら移動のしやすさをエリアごとに検討しているところでございます。
- ・ アクティブシニアについて、国の方針などにも引っ張られてしまっているかもしれません。ご意見いただいたような楽しい、わくわくした感じを未来像で出せるように作っていきたいと思っております。
- ・ 伊藤委員にご質問いただいた温度感につきまして、現状はコミュニティバス導入ガイドラインにて新しく導入するエリアは市街化区域もしくは市街化調整区域の中でもある程度人口がいるところが対象となっております。新しく市街化調整区域の中でモードを導入するということは現時点では検討はしていません。
- ・ 一方で、福祉の分野でボランティア輸送を高齢者の移動支援事業としてやっております。こちらについては社会福祉法人などにボランティアにて運転手や車両提供をお願いしてやっているのですが、コミュニティバスや乗合タクシーでは 1 時間に 1 本が基本で、ボランティア輸送では月に 2 回、週 1 回という水準で運行しております。
- ・ 基本的には市街化区域を中心に交通のモードを整えつつ、市街化調整区域では生活ができる最低限の水準をいかに確保していくのかという視点になってくるのかなと考えているところでございます。

【森本会長】

- ・ 伊藤委員のご発言にあった若者の外出減少について、日本だけではなく世界的にも大都市でこの傾向はみられます。何が起きているかということ、テレワーク

やeコマース、メタバースが普及し、サイバー空間に退避しています。特に本日のような暑い日は、家の中の方が快適のため、20代から40代前半くらいまでは週末は家から出ないようです。

- ・一方で、物流の荷捌きや端末物流が大幅に増加していて、配達が間に合わない状況に陥っていますので、都市交通体系というと人の交通に着目しがちですが、モノの交通と合わせてご検討いただきたいと思います。東京都市圏の交通計画協議会でも人とモノを合わせて考えるフレームに国も動き始めています。

(4) 都市と交通の未来像（案）について：資料3

【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(4) 都市と交通の未来像（案）について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「資料3 都市と交通の未来像（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】

- ・ 資料のいたるところにモビリティハブと出てきていますが、現時点でモビリティハブと呼べるものがあるのか、また違うものをイメージされているのか教えてください。
- ・ お聞きしているとコンビニのようなものがあったり、活動ができたり、休憩もできたりする素敵な場所だと思います。そういった場所がいいなと思います。
- ・ 先ほどの若者の外出が減少している実態を踏まえるとちょっとそこまで散歩に行くとか、全く人と触れ合わないのはちょっと寂しいみたいところで、モビリティハブの機能への期待が高まると思います。
- ・ 一方で、実際にそのようなモビリティハブをあまり見たことがなく、観光地でのハブ機能はなんとなくイメージはできますが、生活空間でのモビリティハブをイメージするのは難しいのでどなたかイメージを教えてくださいませんか。

【森本会長】

- ・ モビリティハブが注目されている一つの理由は、車がEVになり、車のチャージスポットが必要になる点やシェアリングエコノミーの潮流や自動運転技術の発展の結果、共有の車両を置くシェアリングポートが必要になる点、一方で

現状のような駐車スペースがいらなくなる点などから、これからの駐車場はモビリティハブのような形で進化していくと考えられているからです。

- ・ 個人が車を止めるだけの空間ではなく、そこに自転車があったり、シェアサイトになったり、あるいは共有の EV 車が置いてあったり、自動運転車両置いてあったり、物流側から見るとそこで荷捌きをして、安全なところに止めて、荷物を横持ちで運んでいくような空間であったり、場合によってはコンビニがあって買い物をして帰ることもできるような場所です。
- ・ 世界的にみるといくつか事例が出てきていますが、日本国内では多くの事例はないです。しかし、今から手を付けておかないと 10 年、20 年先に自動運転が浸透した後から一気に作ることはできないので、種地を見つけて、駅の結節点で余っている土地や住宅側で空き屋・空き店舗になった場所を活用するというようなアイデアで少しずつ行っていこうというのがモビリティハブの作り方の考え方です。

【事務局】

- ・ 事務局側から森本会長へ質問です。
- ・ モビリティハブを作るにあたって、段階的にどんなモードや施設を入れるのかを考えた際に、優先度としてはどういったものから整備したら良いでしょうか。

【森本会長】

- ・ 駐車場の活用が良いと思います。スーパーなどでも半分くらい稼働していない常に空いているような、利用されていないところがターゲットになります。
- ・ また、今も自動車利用者のハブとなっているガソリンスタンドやサービスステーションは、自動運転社会や EV 化の進展を見据えながら連携を取るなど、その役割を少しずつ進化させていくことも良いでしょう。
- ・ この様に種地をまず探していきながら、インストールしていくことが重要だと思います。
- ・ シェアリングのサービスも重要だと思います。自転車のシェアリング等が現状公共側の空間に置かれていて整備されていないので、駐車場側に入れてまとめてきれいにできればそれも一つのハブになると思います。

【宮代委員】

- ・ 私モビリティハブが核になってくると思っています。以前住宅側で、これまでは交通ネットワークから切り離されていて不便だが人はなんとなく集まっているような地区センターにおいて、高齢者のデイケア、学童、図書室などの機能があり、そこをモビリティハブとしてデマンド型交通の中継点にするという実証実験を行いました。
- ・ 結果、人がたまりやすく、使いやすいという意見や高齢者の方と学童の方で交

流が生まれました。このように、なんとなく交流が生まれるような場所にどうモビリティをくっつけていくかが住宅地側の、特に地方の都市や山間部・郊外に近い地域のモビリティハブでは重要だと思います。

【森本会長】

- ・モビリティハブについて、もう少し説明いたします。
- ・まず、駐車場が変わっていくというイメージを持たれると良いと思っています。具体的には、単一の車を止めるという機能から、物流の機能や商業施設の多機能化やEVのチャージや乗り換えの拠点などとして変化していくイメージです。
- ・分類としては、駅前、市街地、郊外×多機能型、併設型、単独型で整理できます。中でも居住地側のモビリティハブがここ10～20年間最も重要であると考えています。自家用車を保有するのをやめてしまったが、カーシェアまで100m～200m歩くのは嫌だと思います。そうすると一定程度の距離にモビリティハブがあると宅配ボックスもシェアなども実現するかもしれません。
- ・途中の中継地点としての大型商業施設で駐車場の稼働率が低いところや、バス停周辺、駅周辺が対象となりますが、最初は駐車場から始まり、種地を見つけてすこしずつ変化し、最終的にはスマホで全て連結された社会になると、交通と土地利用管理が一体化した全体型モビリティハブになっていくのではないかと、という検討がされています。

【大沢委員】

- ・都市と交通の未来像について、さいたま市であるという点が重要だと思っています。さいたま市は業務核都市であり、新都心には関東地方整備局があり、浦和には県庁があり、そのうえで都市再生緊急整備地域でもあります。
- ・そう考えたときに、やはり住民目線が強すぎると感じます。例えば、「働く」で通わなくていい、とありますが、さいたま都民も減るが、周辺都市からの人もさいたま市に通わなくてよくなるということを裏では示唆していることになります。
- ・多くの人が働く場所でもあり、居住地でもある都市なので交通を考える際は、昼間人口が減ることがよいのか、夜間・常住人口ベースでよいのか、働きに来る人がいる都市としての側面もペルソナとして含めた方が良いと思います。
- ・先ほど森本会長が言及されたモノの移動についても少し弱いと思います。モノの移動の重要度が増しており、物流の滞りは社会的な不満にも繋がります。2050年は自動運転ロボットが運んでくるかもしれない、といった将来計画を考えると良いと思います。
- ・また、さいたま市内の2拠点居住があってもいいと思います。夏は見沼田んぼの藁葺き屋根の家にて、冬は寒いから大宮駅前のタワマンにいるなど。すると市街化調整区域の担い手の確保になります。そういった世界観での市街化調

整区域の移動の在り方の議論も変わってくると思います。日本は軽トラの文化があるので、農地で軽トラをうまく活用するための議論があっても良いと思います。

【宮代委員】

- ・ 30 年後、まさに自動運転が当たり前になっているという想像をしがちですが、現実的には段階的な導入に向けた議論が重要になります。
- ・ 実際にアメリカや中国でもなかなか自由に走る自動運転を簡単に導入できておりません。例えば短い路線を自動運転が走行できるように備えて、みんなが移動しやすいサービスを作り、当面は人力で頑張りながら、自動運転 Lv.4 が出てきたら置き換えるなど、できるだけ人が移動できるネットワークを作りつつ、どうやって自動運転に置き換えていくのか、人が足りなくなるところに対して対処できるのかという姿を想像する必要があります。
- ・ 最高の姿だけを描いて待っているだけでは上手くいかないのではないのでしょうか。今まさに、期待しているだけでは簡単にはいかないという現実が見えてきた中でどうするのかという議論が必要です。
- ・ また、大沢委員のおっしゃる通り、地方はやはり軽トラで、日本は EV も軽トラの自動運転もあまりないです。ネットゼロを考えたときに、どのように便利な手段を環境に合わせて良くしていくのか、使い慣れたものを自動運転化して便利にしていくのかという議論をもっと行政側でした上で、メーカーなどにぶつけていくような進め方があっていいと思います。未来像は描いた上で、実現させるための議論も仕掛けていくことが重要だと思います。

【関澤委員】

- ・ やはり交通の利便性の高さというのは鉄道ネットワークの発達含め、さいたま市の大きな特徴の一つであると思っています。
- ・ 資料に東日本の玄関口として、との記載がありますが、まさにその通りですので、その特徴を踏まえた上で市外とのつながりを含めてどういうネットワークになっているのか、もう少し広域で見ても良いと思います。東日本の玄関口ですので、例えば北側に隣接する自治体との連携など、広い視野で見ることでより良い計画になると思います。

【市野委員】

- ・ 2050 年を見据えた中で、さいたま市が選ばれるという観点が重要だと思います。住んでもらう人や働いてもらう人に対してなぜ選ぶのか、こういったターゲットングをするのかを明確化するとペルソナやモビリティの在り方の解像度が上がると思います。
- ・ グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティがある未来は伝わってきま

すが、現状生活交通としてそれらが機能しているというのはそこまで多くはないと思います。そういった交通が上手くはまるスウィートスポットを意識した上で、新しいモビリティがどんなペルソナにはまるのか、どうしたら浸透するのかというのを考えると 2050 年の現実感が出てくると思います。

【森本会長】

- ・ 今回の全体像のシナリオで一番特徴的なのは盆栽都市であることだと思います。
- ・ コロナ以降 15 分都市が流行っていますが、この世界の潮流に乗った計画がこの盆栽都市なので、キーワードとして押し出していきたいです。
- ・ その際に重要なのは KPI です。15 分都市と言われていますが、実際に 15 分以内に移動できている機能は現状どの程度なのか計測し、ずっと独自の KPI として 2050 年まで計測し続けるといったシナリオ管理をしていただけると良いと思います。
- ・ 絵について、幹枝葉が描かれていて、根はなぜないのだろうとも思います。根は人のネットワークとコミュニティで、多様なネットワークとコミュニティがあり、この盆栽都市が成り立っていると言っても良いと思います。

【事務局】

- ・ 素晴らしいご意見ありがとうございます。
- ・ モビリティハブについて活発に議論していただき、やはりさいたま市は道路整備が遅れていますので、細かくエリアを設定させていただき、幹枝葉に合わせたモビリティハブを整備して未来像に向かっていくというのがさいたま市らしい整備の仕方かと考えております。
- ・ 物流について、現状の未来像では表現しきれていない部分が多々あるとは思いますが、重要性には配慮させていただき、今後落とし込んでいきたいと考えております。
- ・ 最後に盆栽都市について、盆栽はまさにさいたま市の売りの部分でもありますし、緑多い都心なので魅力ある都市交通を表現していきたいと考えております。
- ・ 宮代委員にご指摘いただいたプロセスの重要性についてですが、交通マスタープランと地域公共交通計画を統合する際に、プロセスは地域公共交通計画の中に落とし込んでいきたいと考えております。交通マスタープランは 10 年に 1 度の見直しですが、地域公共交通計画にて 5 年に 1 度の見直しの中で描いていきたいと考えております。

【森本会長】

- ・ 駆け足かつ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】

- ・ 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、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、本日と同様の浦和コミュニティセンターにて11月12日（火）午後の開催を予定しておりますので、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1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。