

令和 4 年度 第 1 回
さいたま市都市交通戦略推進委員会
議 事 要 旨

□ 日 時 : 令和 5 年 3 月 17 日(金) 10:00~11:30

□ 場 所 : 大宮図書館 1F 研修室 AB

□ 配付資料

- ・次第
- ・出席者名簿・席次表
- ・資料 1 さいたま市都市交通戦略の概要
- ・資料 2 令和3年度の施策実施状況と評価指標に関する整理
- ・資料 3 施策の推進に関する議論
- ・参考資料 1 施策進捗シート
- ・参考資料 2 さいたま市都市交通戦略推進委員会設置要綱
- ・参考資料 3 さいたま市都市交通戦略〔H29.7 月改定(R3.3 月一部更新)版〕
- ・参考資料 4 インターネット調査結果

□ 出席者名

- | | | |
|-----------------------|------|------------|
| ・さいたま市障害者協議会 | 会 長 | 中野 勇 |
| ・さいたま市交通安全保護者の会(母の会) | 会 長 | 家崎 清子 |
| ・東日本旅客鉄道(株)大宮支社 企画調整課 | 課 長 | 渡邊 大輔 |
| ・(一社)埼玉県バス協会 | 専務理事 | 関根 肇 |
| ・(一社)埼玉県乗用自動車協会 | 事務局長 | 藤田 貢 |
| ・埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 | 課長 | 田中 守 |
| | | (代理:小林 寛和) |
| ・さいたま市 建設局 都心整備部 | 部 長 | 西岡 康一 |
| ・さいたま市 建設局 土木部 | 部 長 | 小島 文郎 |
| ・さいたま市 都市局 都市計画部 | 部 長 | 本多 建雄 |

1. 開会

【事務局】(司会)

1-1 会議の公開について

会議は公開とすることで、出席者全員一致で了承。

2. 議題

2-1 委員長の選任について

委員長の選任について、埼玉大学の小嶋委員にお願いすることを、出席者全会一致で了承。

本日は小嶋委員長が欠席のため、委員長から代理の指名をいただいている本田委員が議事進行する。

【本田委員長代理】(議長)

- ・ この委員会は、令和2年度に改定したさいたま市都市交通戦略に掲げている160を超える施策の進行管理を行うことを目的としている。委員の皆様の様々な見地からご意見をいただきたい。

2-2 さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価について

事務局から、資料1「さいたま市都市交通戦略の概要」、資料2「令和3年度の施策実施状況と評価指標に関する整理」を説明。

【本田委員】

- ・ P1-1の表の数字と全施策数は、1件合わないが、どのように解釈すれば良いか。

【事務局】

- ・ 施策対象外としている施策が1件あるためである。
- ・ その1件は、埼玉スタジアム2002のアクセス環境向上であり、新型コロナウイルス感染症の拡大により埼玉スタジアム2002でのサッカーの試合は観客数が制限されていたことにより、事業が中断しており、評価対象外とした。

【本田委員】

- ・ 令和4年度の分の実施状況は、令和5年12月くらいにまた集計結果が上がって

くるので、評価を見るうえでも現状と時間差があることに留意が必要である。

- ・ ここでの議論は、関連部署にフィードバックされるのか。

【事務局】

- ・ 本会議は、交通関連の各施策を横並びで確認・評価するものであり、委員からのご意見を含め、その結果を各担当部署に伝えることとしている。

(さいたま市都市交通戦略に関する施策の実施状況と評価は、事務局案の内容で問題ないことを、出席者全会一致で了承)

2-3 さいたま市都市交通戦略に関する施策の推進について

事務局から、資料3「施策の推進に関する議論」を説明。

【家崎委員】

- ・ キックボードについて、利用が認められるようになったが、4月1日より道路交通法改正により努力義務化する自転車のヘルメット同様、着用が重要だと思う。

【田中委員代理】

- ・ 自転車も含め、転倒した際の打ち所が悪いと被害が大きくなる。
- ・ 県警としては、キックボードについても自転車と同様に着用を勧めている。

【事務局】

- ・ 自転車事故件数は、令和2年度までは減少傾向であったが、令和3年度は増加に転じている。
- ・ 自転車通行帯整備延長も増加しており、シェアサイクルを含めた普及を進める一方、事故対策により事故は増やさないことが重要になると認識している。

【中野委員】

- ・ 高校生などの自転車利用者が多い道路に自転車専用レーンができた。
- ・ 今まで歩道を通っていた多くの自転車利用者が、車道を通行するようになることで、事故の懸念が高まると考えている。
- ・ 自転車レーンができた際に、自動車との接触を避けるための工夫などはないか。

【小島委員】

- ・ 自転車の走行空間整備としては、専用レーン以外にも、歩道の自転車走行も認めることができる矢羽根を路面標示とする整備方法もあるため、安全確保のためには現地に適した使い分けが重要である。

- ・ あわせて自転車の安全確保は、マナーやルールに関する啓発活動も重要であると考ええる。

【家崎委員】

- ・ 自転車の歩道走行が認められているのは、13歳未満と70歳以上ではないか。
- ・ 高校生は当てはまらないのではないか。

【田中委員代理】

- ・ 自転車で、歩道を通行できる年齢条件は、「13歳未満」または「70歳以上」である
- ・ 自転車レーンを車道に設けるかどうかは、交通量や速度などから決まる。
- ・ 方針としては、自転車は車両ということで、車道を走ってもらうことが基本。
- ・ それは、自転車が歩道を走行すると、歩行者との接触が多く、危険であるということから決められているものである。
- ・ 最終的に道路幅員なども含めて、総合的に判断して、整備方法を決めている。

【中野委員】

- ・ 歩道幅員があまり広くないのに、歩道を走行している自転車や、自転車レーンにクルマが侵入しないように鉄柱が間隔狭く設置されて、自転車にとっては逆に危険に感じる箇所もあるなど個別様々な事情がある。

【事務局】

- ・ 個別の話は、それぞれの事情を考慮しながら整備することになるが、都市交通戦略としては、社会全体として自動車を減らして、公共交通利用を進めていくことで、事故件数がマイカーに比べて少ないバスが中心になってくると安全性向上にもつながると考えている。

【関根委員】

- ・ 道路交通法改正について記載されているが、労働基準法改正によりバスやタクシー、トラックの運転手に関しても、令和6年4月から労働基準法の時間外労働の上限が適用されるなど労働環境が変化すると考えられ~~る~~ます。
- ・ 例えば、勤務時間のインターバルが8時間だったところ9時間になるので、1日に働ける時間が短くなることで、今まで2台のバスを3人で動かしていたところを4人で動かすようなことになる。それにより、結果的に運行本数が少なくなってくる。
- ・ バス運転手を増やすための取り組みをしているが、若者の免許離れなどの影響も大きい。
- ・ 自動運転などの導入は相当先になると思っており、導入されても、運転手が乗降

の手伝いをする必要とする利用者もいるため、完全無人化は難しいものと思っている。

- ・ また、事故があった時に無人では問題が生じる可能性もあるので、当面、バスに乗車する人数は減らないと思う。
- ・ 交通ネットワークを維持する根本となる労働力確保への対策についても検討が必要だと考える。

【事務局】

- ・ 運転手不足については、さいたま市地域公共交通協議会の方でも指摘を受けており、直近の重要な課題であると認識している。
- ・ 労働力確保の観点について、都市交通戦略に施策や指標を記載していく必要性は確認していきたい。
- ・ また、自動運転が導入される時期、環境については、よく考えていく必要があり、過度な期待をしないようにする必要があると考えている。

【本田委員】

- ・ 都市交通戦略の中で、新しい指標として記載していくことは可能なのか。

【事務局】

- ・ 変化に対応して評価指標を追加することは可能である。
- ・ 施策の追加については、計画改定の時に検討したいと思う。

【渡邊委員】

- ・ ウォーカブルなまちづくりを進めていくことは重要であるが、都市交通戦略の中で、どのように入れていくのか。また、具体的にどの地域で入れていくことになるのか。

【事務局】

- ・ 大宮地区では、大宮停車場大成線で1車線化して、歩道を拡幅している事業は、都市交通戦略の中でも評価対象としている。また、大宮駅グランドセントラルステーション化構想でもウォーカブル空間を創出する施策を検討している。
- ・ 浦和地区では、令和4年度に浦和駅周辺まちづくりビジョンを策定し、ウォーカブル施策を進めることになっている。
- ・ その他のウォーカブル施策も含め、都市交通戦略の中でどのように扱っていくかということについては、改定のタイミングなどに検討したい。

【西岡委員】

- ・ 今、事務局から説明のあった施策については、資料2のP1-22、23などに、記載

されている。

- ・ これ以外にも追加が可能ということなので、動きがあれば対応していつてもらえるものとする。
- ・ 令和4年4月に改正された道路交通法の中で対象としているモビリティには、セグウェイなども含まれているのか。

【事務局】

- ・ 今回の道路交通法では、最高速度や車体の大きさに関する制限が記載されており、令和5年3月時点で販売されているセグウェイは幅が60cm以上となるため、特定小型原動機付自転車としては扱われない。

【西岡委員】

- ・ 車両の基準を満たすようなものが出くれば、今後、追加的に含まれる可能性があるということか。

【事務局】

- ・ そのように認識している。
- ・ 事務局から質問させていただきたいのだが、宅配便の増加や人中心のまちづくりの推進により、端末物流の荷卸し車両が自転車、バスなどと交錯することが問題になる可能性があるかと認識している。
- ・ バス停付近で停車できないなどバスから見てどのように感じているか教えてほしい。

【関根委員】

- ・ 具体には各バス会社に聞いてもらいたいですが、マイカーなど多い駅前では、自家用トラックや営業用トラックが荷卸しするスペースがないことは問題だと思っている。それ自体が事故にならなくても、それをかわす自転車が危なかったりすることもある。
- ・ 都市交通戦略は、人の動きを主流として扱っていると思うが、物流も含めて考える必要があると感じている。
- ・ このような会議のメンバーにも、物流事業者などに入ってもらっても良いのではないかと思うので、検討してほしい。

【事務局】

- ・ 物流に関する事業や委員の追加などについては、今後の検討の参考とさせていただきたい。

(社会経済情勢の変化を踏まえた施策の推進や指標の追加等について、引き続き検討する

ことを出席者全会一致で了承)

3. その他

(質問・意見等は、特になし)

4. 閉会

【事務局】(司会)

以上