

令和 6 年度第 3 回さいたま市地域公共交通協議会
議事録

□ 日時：令和 7 年 3 月 2 5 日（火）9:30～12:00

□ 場所：大宮区役所 601,602 号室

□ 配布資料

- ・ 名簿・席次表
- ・ 資料 1 ポスターコンクール受賞案について
- ・ 資料 2 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」
- ・ 資料 3-1 総合都市体系マスタープランの改定について
- ・ 資料 3-2 再構築ガイドラインについて
- ・ 資料 4 令和 6 年度 第 1 回東西交通専門部会について
- ・ 資料 5 令和 6 年度 第 1 回バス専門部会について
- ・ 資料 6 西区・桜区における AI デマンド交通実証実験について
- ・ 資料 7 グリーンスローモビリティについて
- ・ 資料 8 地域公共交通計画の進捗について
- ・ 資料 9 ピークレスの取組みについて

□ 出席者名

- ・ 埼玉大学 名誉教授・日本大学 客員教授 久保田 尚 会長
- ・ 日本大学理工学部 教授 大沢 昌玄 委員（オンライン）
- ・ 交通ジャーナリスト 鈴木 文彦 委員
- ・ 東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 経営戦略ユニット 企画調整課長 川幡 嘉文 委員
- ・ 埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役常務 島田 守 委員
- ・ 国際興業株式会社 運輸事業部担当部長 鈴木 健史 委員
- ・ 東武バスウエスト株式会社 運輸統括部 副部長 山科 和仁 委員
- ・ 西武バス株式会社 計画部 計画課長 秦野 凌 委員
- ・ 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 関根 肇 委員
- ・ 朝日自動車株式会社 常務取締役 藤田 直樹 委員
- ・ 国際興業労働組合 中央副執行委員長 美濃浦 優孝 委員
- ・ さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 家崎 清子 委員
- ・ さいたま市障害者協議会 会長 中野 勇 委員
- ・ さいたま市自治会連合会 会長 松本 敏雄 委員
- ・ さいたま市老人クラブ連合会 副会長 高桑 稔 委員
- ・ 市民公募 戸村 順子 委員
- ・ 市民公募 高田 博 委員
- ・ 市民公募 小幡 道宏 委員
- ・ 国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所 計画課長 富吉 正幸 委員
- ・ 埼玉県企画財政部交通政策課 副課長 斎藤 暢人 委員
- ・ 埼玉県警察本部交通規制課 道路協議・規制管理補佐 佐々木 一郎 委員
- ・ 福祉局 生活福祉部長 間 真 委員
- ・ 福祉局 長寿応援部長 兼山 和夫 委員
- ・ 建設局 土木部長 斉藤 稔 委員

- ・ 都市局 都市計画部 副理事 代田 智之 委員

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。ただいまから、令和6年度第3回さいたま市地域公共交通協議会を開会いたします。
- ・ 本日は、お忙しいところ、委員の皆さまにはご参加いただきまして誠にありがとうございます。
- ・ 私は司会を務めさせていただきます、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。
- ・ それでは、これより議事に移りたいと存じます。進行につきましては、さいたま市地域公共交通協議会条例の規定により、久保田会長が議長となることとなっておりますので、ここからの進行をお願いしたいと存じます。久保田会長、よろしくお願いいたします。

【久保田会長】

- ・ さいたま市地域公共交通協議会条例の規定により、議長を務めさせていただきます。
- ・ それでは、まず、委員の出席状況について事務局より報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 委員の出席状況についてご報告いたします。
- ・ 本日は、30名の委員中26名の出席でございます。したがって、さいたま市地域公共交通協議会条例第6条第2項の規定による委員の過半数に達しておりますので、本日の会議は成立いたしますことをご報告いたします。

【久保田会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立いたしました。
- ・ 次に、会議録の署名委員を決めたいと存じますが、さいたま市地域公共交通協議会運営規程より、私から指名させていただきます。
- ・ 今回の署名につきましては美濃浦委員、小幡委員のお二人をお願いしたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

(署名委員の指名について了承)

【久保田会長】

- ・ 続きまして、本日の会議の公開についてお諮りしたいと存じます。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺います。

【事務局】

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する議事はございません。

【久保田会長】

- ・ ただいま事務局から、本日は非公開事項に該当する議事がないとのことでしたので、本日の会議を公開で行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(出席者全員一致で、協議会を公開で行うことを確認し、了承)

【久保田会長】

- ・ それでは、本日、会議は公開といたします。事務局は、傍聴者について報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日は1名の傍聴者がいらっしゃいますので、傍聴者が入場するまで、しばらくお待ちください。

(傍聴者入場)

【久保田会長】

- ・ 議事に入ります前に、傍聴される皆様に傍聴上のご注意を申し上げます。
- ・ 先ほど事務局よりお配りいたしました「傍聴要領」をお読みになり、遵守していただきますようお願いいたします。

- ・ それでは事務局からの報告をお願いします。

【事務局】

- ・ 事務局より始めに報告いたします。
- ・ 事前資料送付と合わせて、本日の会議における協議事項や報告事項について、皆様に照会をさせていただきました。
- ・ 結果といたしましては、協議事項や報告事項などはなかったことを報告いたします。

2. 議事

1. ポスターコンクール受賞案について

【久保田会長】

- ・ それでは、議決事項である議事の「1. ポスターコンクール受賞案について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「ポスターコンクール受賞案について」の説明

【久保田会長】

- ・ それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【松本委員】

- ・ さいたま市の子どもの数からすると、ポスターコンクールの応募が少なかった。各区でふれあい祭りを開催しているが、そこで子どもたちを対象に募集するとたくさん応募が来る。各区の担当者が、区の小学校に周知活動を行うなど、周知を図る取組が必要なのではないでしょうか。

【家崎委員】

- ・ 冬休み中から夏休み中に募集時期を変更することですが、標語コンクールは「夏休みは子供たちが忙しい」との声を受けて、冬休みに応募時期を変更しました。

【久保田会長】

- ・ 貴重なご意見として、事務局の方には、ポスターコンクールの運営方法を検討していただけだと思います。

【久保田会長】

- ・ それでは、「ポスターコンクール受賞案について」、承認してよろしいでしょうか。

(承認)

- ・ それでは承認いたします。

2. 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」

【久保田会長】

- ・ それでは、議決事項である議事の「2. 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 「岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」」の説明

【久保田会長】

- ・ それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(質問や意見なし)

【久保田会長】

- それでは、「岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」」について、承認してよろしいでしょうか。

(承認)

- それでは承認いたします。

3. 令和6年度 第1回東西交通専門部会について

【久保田会長】

- それでは、報告事項である議事の「3. 令和6年度 第1回東西交通専門部会について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「令和6年度 第1回東西交通専門部会について」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(質問や意見なし)

4. 総合都市体系マスタープランの改定及び再構築ガイドラインについて

【久保田会長】

- それでは、協議事項である議事の「4. 総合都市体系マスタープランの改定及び再構築ガイドラインについて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「総合都市体系マスタープランの改定及び再構築ガイドラインについて」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【大沢委員】

- 先日行われた第3回総合都市交通体系マスタープラン改定委員会では、「幹の部分にも徒歩が位置付けられるのではないか」、「市民目線で見るときに理解しやすくなっているか」、「海外の計画では、盆栽の肥料や水などのような、地域交通を支援する取組みが多いので、さいたま市も取り入れるべきなのではないか」といった意見が出ました。

【鈴木健委員】

- 幹の交通モードについて、新幹線と鉄道は今後ともなくなる交通モードであるのに対し、持続可能性が定かでない長距離バスが並列で並んでいることに違和感があります。一般事業者が兼業でやっていることを前提とすると、人手不足がさらに深刻化したときに、一般路線を減らしてまで継続するものではないので容易に無くなる可能性があるのが実態であります。
- グリーンスローモビリティのような葉の交通モードや、パーソナルモビリティ（小型で1人乗り用の移動手段）がこれまで普及してこなかった理由は、1人のお客様から十分な運賃が回収できるタクシーとは違い、運賃収入で採算が取れなかったためであります。そのようなモードの導入を進めていくことについて、利用者が少なく担い手不足も深刻

化している状況下で、担い手を増やしていくという方針が現実的なのでしょうか。また、タクシーと同じエリアを走行することが適切なのかについて、再度検討していただければと思います

- モビリティハブの考え方について、駅直通バスが減り、バス路線維持に必要な資源を削減できることが最大のメリットであります。投入資源を減らしながら乗客の利便性を上げていくことが重要であると考えており、バス事業者も市と連携して考えていきたいと思っています。
- 市民が地域の移動を支えることについて、2050年においての市民が地域の移動を支えている姿とは、ボランティア輸送に留まらず、市民が担い手を生業とすることであると思っています。枝の路線バスがなくなり、ボランティア輸送によって葉の交通だけが茂るという姿は現実的ではないので、担い手を一緒に作っていくことに取り組んでいただき、根の施策についても、「地域の移動を支える人材の育成」については担い手の話も含めて検討していただきです。また、「交通需要マネジメントの推進」については、需要側の施策であり、供給側について言及されていません。供給側についても施策としてぜひ検討していただきたいです。

【久保田会長】

- 事務局はいかがでしょうか。

【事務局】

- 担い手不足であることは十分理解しているが、東日本の玄関口として魅力ある街づくりをするうえで高速バスも重要であると考えております。
- 葉の交通モードやパーソナルモビリティについて、日本版ライドシェアが始まり、それに伴い担い手の育成も進んでいると考えております。狭いエリアの移動は共助の概念で、小さい移動を支えるために、担い手を増やしていくことが重要であると考えております。
- モビリティハブについて、長大路線とのバランスを取りながらバス事業者と一緒に推進していきたいと考えております。
- すべての産業で人材不足が起こっている状況ではあるが、交通政策課としても市民に積極的に情報発信をしながらバス、タクシー運転手の募集を行っていききたい。また担い手の育成についても、バス事業者連携して取り組んでいききたいと考えております。
- モビリティマネジメントについて、利用者の需要マネジメントだけでなく、担い手の確保も並行して行っていききたいと思います。

【鈴木文委員】

- 市町村がたてるネットワークでの幹は、市内のバスの幹線軸として位置付けるケースが一般的である。構築の仕方としては問題ないので、さいたま市では広域交通として幹を位置付けていることを明記しておいた方が良いでしょう。
- グリーンスローモビリティなどは葉の交通モードとして出てくる一方で、タクシーは補完交通に位置付けられているため、さいたま市としての位置づけを明確にし、市民が混乱しないようにしていただければと思います。
- ライドシェアと共助を混乱しないようにしていただきたいです。共助は、地域住民の助け合いであり、営利目的ではありません。ライドシェアは、タクシー事業の補完の役割を担っている自家用有償運行であります。

【事務局】

- ご意見を踏まえ、誤解のないように整理していければと思います。
- 補完交通の位置づけについては、改定委員会でも同様の指摘をいただきました。ご意見を踏まえて整理したいと思います。

【秦野委員】

- 高速バスが、幹の交通としてその他の交通機関と並列になっていることに違和感があります。西武バスは、上信越方面に高速バスを走らせておりますが、長野新幹線や北陸新幹線の開通に伴って大幅な減便を行っている状況であります。長距離バスが新幹線に対抗するのは現実的ではないと考えております。
- AI デマンドの活用について、需給バランスの見極めが必要であると考えています。各エリアの実態に合わせて、どのモード（運行方式・車両サイズ）が適切かを再検討していただければと思います。
- バス事業者においては運転手だけでなく、整備士と事務員の減少も深刻な状況である。
- モビリティマネジメントを推進していくにあたって、乗り換えを許容する文化が必要であると考えています。バス移動は、外出する目的があることが前提として、その手段として活用されております。そのため、外出需要を生み出していく、目的づくりの視点も計画の中に入れていただければと思います。

【事務局】

- 持続可能性や競合関係などの事情は理解しているが、長距離バスも市域を跨ぐ広域交通の1つとして取り上げていきたいと考えております。
- 導入モードの需給バランスは、課題になると想定しており、実証実験結果を踏まえながら検討していきたい。
- バス事業者の実情・課題を理解したうえで今後施策を検討していきたい。
- モビリティハブの考え方について、市民のご理解を得るとともに、乗り換え空間の快適性向上も踏まえて改善しており、外出需要が伸ばせるように施策を打ち出していきたい。

【松本委員】

- 若者の働き方への価値観が変わってきており、バスやタクシー事業者への応募が激減しています。調整をしながら優先順位を付けて守っていくという考え方も必要であると考えております。長期的な目線で随時見直しを行いながら時代に合わせて検討していくことが必要なのではないでしょうか。

【久保田会長】

- SMART プランについて活発なご議論ありがとうございます。

5. 西区・桜区における AI デマンド交通実証実験について

【久保田議長】

- それでは、報告事項である議事の「5. 西区・桜区における AI デマンド交通実証実験について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「西区・桜区における AI デマンド交通実証実験について」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【戸村委員】

- AI デマンドのコストと定時定路線のコストに関してですが、システム運用費や人件費は経費の比較に入っていないと思います。ランニングコスト・台数比例など AI デマンドが費用対効果として本当に良いと評価できるのかは疑問に感じております。

【事務局】

- 経費については清算中のため、別途費用対効果として提示させていただければと思います。

【鈴木文委員】

- 1 日の利用者が 9, 10 人と乗車実績、乗合割合が低い中で活用可能性を評価できるのか疑問に感じます。このままでは、安いタクシーになってしまうため、利用者 1 人当たりのコストとして分析を行うなど、視点を変えた評価の仕方が必要ではないでしょうか。

6. グリーンスローモビリティについて

【久保田議長】

- それでは、報告事項である議事の「6. グリーンスローモビリティについて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「グリーンスローモビリティについて」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【佐々木委員】

- 実証実験期間は第 3、第 4 四半期の認識で良いでしょうか。
- グリーンスローモビリティは、シートベルトの設置義務がないと思いますが、高齢者が主に乗車することを考慮するとシートベルトが設置されている車両を選ぶ方が適切であると考えますがいかがでしょうか

【事務局】

- 認識の通り、第 3 四半期から開始を予定しておりますが、地域関係者と調整のうえでの実施となります。
- 車両の選定について、安全性を十分考慮して車両を検討していければと思います。

7. 地域公共交通計画の進捗について

【久保田議長】

- それでは、報告事項である議事の「7. 地域公共交通計画の進捗について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「地域公共交通計画の進捗について」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(質問や意見なし)

8. ピークレスの取組みについて

【久保田議長】

- それでは、報告事項である議事の「8. ピークレスの取組みについて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 「ピークレスの取組みについて」の説明

【久保田会長】

- それではご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(質問や意見なし)

3. その他

【久保田議長】

- それでは、ほかにご発言がありましたらお願いします。

(質問や意見なし)

【久保田議長】

- 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。

4. 閉会

【事務局】

- 本日は、長時間に渡り活発な御議論を頂きありがとうございました。
- それでは、これを持ちまして、令和6年度第3回さいたま市地域公共交通協議会を閉会いたします。
- 本日は、ありがとうございました。