

令和 7 年度 第 5 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 11 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 14 集会室
- 配布資料
  - ・ 次第
  - ・ 出席者名簿・席次表
  - ・ 資料 1 各種会議等で頂いた意見への対応
  - ・ 資料 2 SMART プラン（案）
  - ・ 資料 3 SMART プラン（案）（参考資料）
  - ・ 資料 4 SMART プラン推進・未来像の実現に向けて
- 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
  - ・ 関東地方整備局 建政部 都市整備課長 青山 琢人 委員
  - ・ 関東運輸局 交通政策部 交通企画課 専門官 吉田 修久 委員代理

# 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5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、本日傍聴希望者はいらっしゃいません。
- ・ 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。
- ・ BOLDLY(ボードリー)株式会社 佐治委員につきましては、ご欠席となります。
- ・ 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長 市野委員につきましては、吉田委員代理のご出席となります。
- ・ 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) さいたま市総合都市交通体系マスタープランについて

#### 【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」、「資料2 SMARTプラン(案)」、「資料3 SMARTプラン(案)(参考資料)」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】

- ・ 52 ページ「交通基盤の目指す姿」において、「優先順位」という表現に違和感がある。都市部でも公共交通よりも自転車・パーソナルモビリティが優先だと言えるのか。

#### 【事務局】

- ・ 前回いただいたご意見の中でも、移動のスピードによって整理するのが良いということで、公共交通よりも自転車・パーソナルモビリティの方がゆっくり移動するということで上位に整理にしている。

#### 【森本会長】

- ・ 注釈で公共交通と自転車・パーソナルモビリティの適切なバランスは場所によって異なるなど記載するのも対応になるかもしれない。
- ・ ヨーロッパなどでは歩行者空間に自転車を入れない場合もある。場所によって優先順位は前後するので、優劣をつけにくいだろう。

#### 【伊藤委員】

- ・ イメージとしては、優先順位というより、弱いので守るべき、安全性の確保に配慮がより必要という理解である。

#### 【宮代委員】

- ・ ヨーロッパでこのような図を用いる場合、弱者に対しての安全性の確保を最大に配慮した上での「空間の使い方」として示すことが多い。「優先順位」という表現を変えるのが良いのではないか。「安全な道路空間確保のための考え方」、「道路空間の安全性に配慮する順番」など。

【小嶋委員】

- ・ 脆弱性の面ではシェア型マルチモビリティは上に来るべきではないか。

【伊藤委員】

- ・ シェア型マルチモビリティは脆弱ではあるが、普及率という観点から順位を上げにくいのではないか。

【宮代委員】

- ・ グローバルな事例では、シェア型マルチモビリティと公共交通が入れ替わっている図も見つかることがある。背景として、もともとヨーロッパなど公共交通網が脆弱であったため、個人レベルでの移動需要をより満たせるのはシェア型マルチモビリティであるという整理だと理解している。
- ・ 一方で、日本・さいたま市の場合は公共交通網がしっかりとあり、シェア型マルチモビリティに頼らずとも移動ができるという政策的な意向で整理して良いと認識している。考え方として、安心できるアクティブモビリティ（徒歩・自転車）があり、その次に公共交通があるのは違和感ない。

【森本会長】

- ・ 上記認識が伝わるようなタイトル・注釈にて修正いただきたい。

【事務局】

- ・ 修正させていただく。

【宮代委員】

- ・ 74 ページに「地域幸福度の向上」とあるが、ビジョン編など別のページでは「ウェルビーイングなまち」ともある。ニュアンスが同じな場合は言葉を統一いただきたい。

【事務局】

- ・ 74 ページの記載をウェルビーイングに統一させていただく。

【森本会長】

- ・ 用語集に「ウェルビーイング」、「モビリティハブ」の記載がない。記載の判断基準はどのようなものか。

【事務局】

- ・ 本編に十分な説明がある場合は用語集に記載していない。「ウェルビーイング」は説明不足な部分もあるため、追記させていただく。

【青山委員】

- ・ 52 ページは交通モードや輸送モードに着目しての記載と拝察するが、道路空間の視点から、ウォークアブル、滞留空間、荷捌きスペースの整備も重要だろう。
- ・ 72 ページの実施主体について、資料 3 参考資料と連動していると理解したが、

交通事業者・市民の担当者として想定している団体や担当部局があれば、内部で整理しておくのが良いのではないかな。

【事務局】

- ・ ウォーカブルについて、52 ページに具体的な記載はないが、ビジョン編のコンセプト説明などで歩行の重要性については記載しており、計画全体を通して重要視はしている。
- ・ 実施主体の整理について、内部で進めさせていただく。

【森本会長】

- ・ 荷捌き空間については今後の展開として別途整理いただけると良いだろう。

【宮代委員】

- ・ 72 ページの実施主体について、コミュニティバス、デマンド交通の施策において市民が主体（運営主体の可能性も含む）となる場合、根のデータ活用も市民を巻き込んだ方がよい。大学と連携する場合も「市民」に含まれるのだと理解している。データは事業者と行政に閉ざさず、オープン化していただきたい。

【事務局】

- ・ データの整理という視点で行政と事業者に○を付けている。一方で、活用という視点では市民の主体性も重要と理解した。モビリティ人材の育成と合わせて推進していきたい。

【森本会長】

- ・ ○がなければ関係ないというわけではないので、その旨の注釈を記載したほうがいいかもしれない。

【伊藤委員】

- ・ 72 ページの実施主体について、枝のバス運行の担い手確保で市民も○がついているが、どのようなアクションを求めているのか。

【事務局】

- ・ 地域公共交通協議会にて、事業者から市民にも担い手確保にご協力いただきたい、運転手になっていただきたい、という想いを受けて○を付けている。

【森本会長】

- ・ 追加のご意見・ご質問は 1 週間以内に事務局へご連絡していただきたい。

## (2) SMART プラン推進・未来像の実現に向けて

### 【森本会長】

- ・ それでは次の議事「(2) SMART プラン推進・未来像の実現に向けて」について事務局から説明をお願いします。

### 【事務局】

- ・ 「資料 4 SMART プラン推進・未来像の実現に向けて」についての説明

### 【森本会長】

- ・ 02 BON-SAI-TAMA の要となるモビリティハブ推進に向けて  
既に何箇所かモビリティハブの実証実験が行われている場所があるだろう。場所、取り組み概要、所管をリスト化していくと良いだろう。既にそのような整理はされているのか。
- ・ シェア型マルチモビリティの実証実験など、さいたま市内で複数実施されていると認識している。

### 【事務局】

- ・ リスト化はできていないが、交通政策部門として計画を作っていくタイミングにあると理解している。道路部局と連携し駅前広場の検討もしていきたい。交通計画と道路計画を連動させながらモビリティハブを整備していきたい。
- ・ シェア型マルチモビリティについては、民間事業者と協定を結び推進しているが、小型 EV のシェアリングサービスは昨年度末で終了している。

### 【森本会長】

- ・ モビリティハブをゼロから作り上げるのではなく、既にあるそれらの取り組みを繰り返し、広げる方法が効率的である。シェアサイクルから始め、シェアカー、サービスステーション、カーディーラーなど、ある程度気運があったり、事業者の導入意向があったりする方が進めやすい。

### 【小嶋委員】

- ・ 03 今後のモニタリング・データ活用の在り方  
オープン化が重要である。可能な限りオープンにすることで、多様な方が分析・活用ができるようになる。個人情報等に留意しつつ、大学含め行政以外の多様な方が使える形・仕組みを整えていただきたい。

### 【事務局】

- ・ ご指摘の通り、課題として認識している。データが多様化する中で、国の方でも課題意識があり、今年度から国主導の COMmmONS（コモンズ）という共通デ

ータプラットフォーム事業が推進されている。バラバラになっているオープンデータがまとまっていく中で、利用に向けての準備をしていきたい。その際にデータを扱う難しさについても指導・留意していきたい。

#### 【宮代委員】

- ・ 01 これからの施策展開を考えていく上で重要なこと  
人流をベースに公共交通ネットワークを考えると、物流の要素（道路空間）が重要になる。モビリティハブが、人流だけではなく物流のハブも兼任するといったことが求められてくる。ハブ自体が多目的化することが重要なため、既にある資源の活用の視点に加え、候補地となる空き店舗・建物を特定し、データとしてオープン化することで、市民の関心や活用可能性が高まる。物流の要素も踏まえて、市民・大学も巻き込める施策展開をしていただきたい。

#### 【伊藤委員】

- ・ 04 生活圏交通の維持確保と市民参画の在り方  
モビリティハブの事例として hocco に視察に行った。その際に、シェアモビリティの充電ポートや宅配ボックスがあった。それらの管理をしていただいている人に生活圏交通の維持・確保と抱き合わせでお願いしても良いだろうと感じた。hocco は特に、生活拠点と仕事拠点が融合しているので、交通に閉じずに依頼できると良いだろう。交通に閉じて市民に担い手をお願いする際は、現状ボランティアしかなく、それ以上は二種免許の取得や公共ライドシェアの有償運送資格の取得が求められる。モノと場所を同時に管理してくれる方、運転してくれる方、荷物を運んでくれる方、空き時間にお手伝いしてくれる方などを探し、投資していけると良いのではないかな。

#### 【大沢委員】

- ・ 01 これからの施策展開を考えていく上で重要なこと  
資料 2 SMART プラン（案）のビジョン編「暮らす」の中に、ネットで買い物をする人が増え外出が減るという表現があるが、その裏では物流が重要になる。計画では人流に着目していて良いが、裏では 2050 年に向けての準備を考える必要がある。
- ・ 先の森本会長、宮代委員のモビリティ整備に関して、進め方（現状の取り組みの見える化）について同意する。さらに、予算を付け、モデルとなるモビリティハブをはじめに整備することで、市民への訴求力も高まるだろう。合意形成においても 1 例あれば、他も推進しやすくなる。現状の取り組みの見える化と先行事例への投資・整備をしていただきたい。

#### 【青山委員】

- ・ 05 多分野連携、クロスセクター効果

本計画は、市民向けへのメッセージだと理解しているが、観光客・インバウンドの方に市内で回遊していただくことも考えていけると良いだろう。ダイバーシティ的な視点も含め、初めてさいたま市に訪れた人でも公共交通を使って移動しやすい環境も整備していただきたい。

#### 【事務局】

- ・ ご指摘の通り、住む点では魅力があるが、観光では弱い側面がある。人を呼び込む施策も推進しているので、次のステップとして検討していきたい。

#### 【吉田委員代理】

- ・ 05 多分野連携、クロスセクター効果

国交省交通政策審議会の地域交通部会においても「共同化・協業化」がキーワードとして掲げられている。推進においては、「交通事業者の共同化」「自治体の共同化」「交通事業者以外の関係者との共同化（輸送資源のフル活用）」の3つの観点が挙げられている。「交通事業者の共同化」においては、運転者、運行管理者、整備管理者といった事業を超えた共同化による担い手確保を想定している。「自治体の共同化」においては、単一自治体内でコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通などを検討・実施されているケースが多いが、複数自治体で共同運行システム構築、ドライバー募集など広域経済圏での取り組みを想定している。「交通事業者以外の関係者との共同化（輸送資源のフル活用）」においては、営業ナンバー以外のスクールバスや医療福祉施設、旅館等の観光施設の送迎バスの活用を想定している。本取り組みの推進に向けて予算要求も挙げているため、SMART プランの施策推進の際にもご活用いただけると良いだろう。

#### 【森本会長】

- ・ 05 多分野連携、クロスセクター効果

05 は、「03 今後のモニタリング・データ活用の在り方」と連携して進めていただきたい。モニタリング・データ活用は、データ収集、維持管理など労苦がかかる割に効果が見えない領域である。他分野連携、クロスセクター効果を算出し、価値・効果をアピールする必要がある。地域公共交通では、収益構造は取れないが、高齢者の外出支援になり、医療福祉にかかる費用が削減できた、など。SMART プランが最後ウェルビーイングに結び付くが、直接的な効果以外にも市民にも理解いただき、算出過程で得られた情報をモニタリングに反映するという組み合わせを築けると良いだろう。



#### 【宮代委員】

##### ・ 03 今後のモニタリング・データ活用の在り方

データを手元で拾い、身近なところで活用する方法を考えると、04 市民参画と合わせて進めるのが良いだろう。ビッグデータでは読み取れないミクロな範囲のデータ取得・活用において、市民の中でもデジタルに慣れた方から人材育成していけると良いだろう。事業者・行政主体ではなく、市民主体でデータセンター的なものを作り上げるイメージで、データを取ることを全体とした実証事業を推進していただきたい。

#### 【事務局】

- ・ モビリティ人材の育成については、シビックプライドを活かしながら、市民の方を巻き込んでいきたい。

#### 【森本会長】

- ・ 市民や大学の巻き込みという視点に加えて、大学生の研究支援の視点もあるだろう。埼玉大学の学生の論文のためにデータを提供するなど。氷川参道での社会実験など事例はあるだろうが、実績や仕組みの整備をしていただけると良いのではないか。

#### 【小嶋委員】

- ・ 行政の方にはデータ提供に加えて出前講義などもしていただいている。引き続き広い範囲で教育研究等に協力いただきたい。
- ・ 01 これからの施策展開を考えていく上で重要なこと  
公共交通の維持においては、移動需要を生み出す活動を引き出す環境整備が必要である。道路だけではなく沿道の土地利用についても、検討する必要がある。SMART プランのビジョンを市民、事業者など広くご理解いただき、ビジョンに見合った土地利用となるようにしていただきたい。

#### 【伊藤委員】

##### ・ 05 多分野連携、クロスセクター効果

交通の効果が福祉介護・医療の分野でわかると良い。介護費抑制効果は市町村単位でも見える化をしたいが、医療費の抑制効果の方がインパクトは大きい。一方で、レセプトデータには触れることが難しいようだ。実際に、役所の中でも介護部門の方に医療費の削減と結び付けて考えたことがあるか聞いた際には、触れられないためできないと言われてしまった。データの扱いには要件があるのは当然だが、そのハードルの乗り越え方がわからないためにできていないことがある。また成功事例を見たことがなく、ルールも厳しくなっている。なので、クロスセクター効果を明らかにするために、緩和策や活用に向けた

安全な取り組みを検討していただきたい。

- ・ また、資料 3 SMART プラン（案）（参考資料） に事業の詳細があるが、予算額も追記いただくなど差支えない範囲で情報を開示いただくと市民参画を得る上では意味があるだろう。NP0 でも内閣府が行う関連予算説明会というのがあり、そこで事業推進のために必要な予算についての意見交換や状況把握ができる。金額を記載することで、新たな視点を得られる場合もあるため、開示を検討いただきたい。

#### 【事務局】

- ・ クロスセクター効果については、現状実施している AI デマンドやグリスロなどの実証実験後の実装に向けてバックボーンが必要になるため、導入効果の説明の際にクロスセクター効果を示していきたい。
- ・ 予算については、予算が開示されると各事業の注力度合いがわかるため、推進していきたい。現状交通の施策は予算がついていないものもある。

#### 【伊藤委員】

- ・ 開示し、市民の方からも予算がついていないことについて言及いただけると良いだろう。

#### 【森本会長】

- ・ 先日宇都宮の LRT 導入による医療費削減効果を積算した。その際の基準値は、国民健康保険一人あたりの年間移動費の変化をベースに、1 歩あたり 0.065 円として算出した。結果、沿線の方は追加で 200 歩歩くため、年間 16～18 億円となった。年間維持管理費が 16 億円ほどなので、それを賄うほどであるという結果である。データの正確性については学術的にも追求していきたいが、行政の視点は発信することにも意味あるため、試算していただくと良いだろう。

#### 【伊藤委員】

- ・ 富山市でも試算されている。今後 LRT を導入する自治体は同様に検証していくものと理解している。その際に、徒歩の健康効果が高いという根拠に基づき算出するという式についても普及して来ている。高齢者の状態像は色々なので、徒歩以外の変数（説明変数）や指標も検討してはどうかと思う。

#### 【青山委員】

- ・ 03 今後のモニタリング・データ活用の在り方  
さいたま市では Plateau などの 3D 都市モデルがあり、シミュレーションも活発に行っているといっていると認識している。引き続き公共交通の活用に向けても活用いただきたい。例として、他の市町村では自動運転バスの走行空間ルー

トシミュレーションのために Plateau を活用し、市民ワークショップにて市民と意見交換をしている。

- ・ 04 生活圏交通の維持確保と市民参画の在り方

官民連携まちづくりの分野でも、特定エリアの将来ビジョン策定において住民意見の取り込みは重要であると議論されている。他の自治体では、パブコメのようなオフィシャルのかたちではなく、SNS など若者の意見を取り入れやすいツールを活用する、職員が出向きヒアリングを実施して熱心な方に市民ワークショップに参加いただくなどの取り組みがある。意見収集の方法を工夫していただきたい。

#### 【事務局】

- ・ 交通に絞らずエリアマネジメント的な視点で、移動に繋がる根源需要を引き出せる仕組みを作っていきたい。

#### 【大沢委員】

- ・ 03 今後のモニタリング・データ活用の在り方

中高生から考えていただくことも重要である。さいたま市には優秀な高校があり、人材が集まっている。彼らに未来について考えてもらう、データを活用してもらう、その成果が見えることが、地域に貢献していただける人材育成に繋がる。

- ・ 04 生活圏交通の維持確保と市民参画の在り方

地域公共交通計画であり、総合都市交通体系であることから、徒歩という交通モードについて議論できていることに意義がある。公共交通の主体は事業者が中心であるが、徒歩については、市民に主体的に考えていただくべきである。

- ・ 03 今後のモニタリング・データ活用の在り方

自家用車・自動二輪車の保有などの基礎データを集めることも重要である。資料 2 SMART プラン（案）の中で、将来車所有が減ると記載されているが、本当に所有が下がっているのか、利用実態の変化をモニタリングしていくことが必要である。背景として、自動運転がレベル 5 になり安価に普及した際に、軽トラック・軽乗用車まで自動運転になり全員が自家用車で移動し始めると道路基盤が耐えられない。公共交通を使い続けなければ、自動運転はレベル 5 になっても移動できないという事態になる。

- ・ 05 多分野連携、クロスセクター効果

移動料金、移動のためのお金についても議論が必要である。他の自治体では、買い物先で一定金額購入すれば帰りのバスが無料になるなどの施策がある。セルビアのベオグラードでは公共交通が無償で、訪れた際には 1 日 10 回以上バスに乗るという経験をした。さいたま市でも移動料金については議論が必要だろう。

#### 【吉田委員代理】

- ・ 04 生活圏交通の維持確保と市民参画の在り方  
地域公共交通の利用者はあくまでも市民である。市民のニーズを把握し、市民が主体となって交通を考えることが重要である。市民参画としてワークショップの実施の他に、子供向けにバスの乗り方講座、バスの運転手に憧れを持っていただく取り組みなどを実施し、将来の担い手・交通関係者を育成することも重要である。

#### 【森本会長】

- ・ 地方では大学生になるまでバスに乗ったことがない子供が多いため、そのような取り組みも有用であろう。

#### 【宮代委員】

- ・ 04 生活圏交通の維持確保と市民参画の在り方  
交通を持続可能にするための資金確保において、現状は事業者の収入と行政の補助金で賄っているが、理想としては地域のステークホルダーが金銭面でも支援していただける構図（ファンドなど）、共助の仕組みが必要だろう。

#### 【森本会長】

- ・ アメリカ・ヨーロッパをみると、財源確保の仕組みが整っている。ガソリン税を一般財源ではなく、交通税や特定財源としているなど。そのようなベースの仕組みがないと予算制約がかかるのが日本の現状である。自治体単位で解決できる話ではないが、自治体単位でも工夫してお金を捻出する方法は模索されている。
- ・ 本日いただいたご意見は事務局内で整理いただき、今後に活かしていただきたい。
- ・ 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、
- ・ 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、本日議題 2 でいただいたご意見は、次期改定にも有用な内容であり、今後どう計画を推進していくのが良いのかのヒントになるため、事務局で内容を整理した上で公表していきたいと考えています。
- ・ 最後に、本日はたくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございました。本委員会につきましては、昨年 8 月に第 1 回が開催され、全 5 回を通して委員の皆様からたくさんのご意見をいただき、さいたま市の特徴を活かした計画を作ることができました。市長のタウンミーティングを通して市民へも BON-SAI-TAMA のコンセプトが普及できているのではないかと考えています。今年度は盆栽村が開村 100 周年を迎える年でもあります。引き続きご指導いただきながら推進してまいりますので、よろしくお願いいたします。

## 4. 閉会

---

### 【事務局】

- ・ それでは、これを持ちまして、第 5 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。