

## 令和7年度第2回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□日時：令和7年11月25日（火）午後3時00分～午後5時00分

□場所：浦和コミュニティセンター 第13集会室

□配布資料

- ・ 次 第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1-1（仮称）再構築ガイドラインについて
- ・ 資料1-2（仮称）再構築ガイドライン原稿イメージ
- ・ 資料2-1 各種会議等で頂いた意見への対応
- ・ 資料2-2 SMARTプラン（案）
- ・ 資料2-3 SMARTプラン（参考資料）
- ・ 資料3 岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について
- ・ 資料4 見沼区片柳西地区乗合タクシーのルート変更について
- ・ 資料5 西区におけるAIデマンド交通実証実験について
- ・ 資料6 さいたま市運賃協議会設置要綱の改定（案）
- ・ 資料7 さいたま市コミュニティバス等の障害者割引制度について
- ・ 資料8 さいたま市コミュニティバス等のバス情報のオープンデータ化について
- ・ 資料9 ポスターコンクール受賞作品について
- ・ 参 考 令和7年度第1回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□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<br>（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<br>経営戦略ユニット 企画調整課長 | 川幡 嘉文 委員            |
| ・ 埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務                | 新井 裕之 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 部長              | 山科 和仁 委員            |
| ・ 西武バス株式会社 計画部長兼計画課長                 | 秦野 凌 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 副会長                    | 松本 敏雄 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            |

- |                              |           |
|------------------------------|-----------|
| • 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官 | 高木 純子 委員  |
| • 埼玉県企画財政部交通政策課 副課長          | 山形 貴子 委員  |
| • 埼玉県警察本部交通規制課 道路協議・規制管理補佐   | 谷 賢治 委員   |
| • 福祉局 生活福祉部長                 | 間 真 委員    |
| • 福祉局 長寿応援部長                 | 高橋 八州博 委員 |
| • 都市局 交通政策部長                 | 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7年度第2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、委員の皆さまには御出席くださりまして誠にありがとうございます。
- 私は本日の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浦山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 始めに、会議資料の確認をいたします。  
本協議会では、ペーパーレス化推進のため、原則として会議資料は電子配付としており、資料の変更があった等の場合、本日席上での配付をしております。  
本日パソコン等を持参いただいた方は、そちらを御覧ください。また、紙資料を本日持参いただいた方は、そちらを御覧ください。
- 本日の資料の全体を確認します。

### ＜資料確認＞

- 議事に移ります前に、さいたま市より報告がございます。

### 【村川課長】

#### ○自動運転バス実証実験に関する報告

- 令和7年度自動運転バス実証実験において、運行した車両の法定点検が未実施であったため、運行を中止した事案の報告。

### 【事務局】

- それでは、これより議事に移ります。
- 議事の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御報告いたします。
- 本日は、30名の委員中、出席は22名、欠席は8名でございます。
- なお、大沢委員は所用により、オンラインにて15時30分ごろから出席いただきます。
- 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の出席をいただいておりますので、本日の会議は成立いたします。以上です。

**【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により、私から指名させていただきます。今回の署名は、川幡委員、戸村委員のお二人にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

**<「異議なし」の声あり>**

**【久保田会長】**

- それでは、川幡委員、戸村委員、後日、事務局が議事録を作成の上お持ちいたしますので、御署名をよろしくお願いいたします。  
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】**

- 本日の会議において、非公開事項に該当する案件はございません。

**【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存じますが、よろしいでしょうか。

**<出席者全員一致で了承>**

**【久保田会長】**

- それでは、本日、会議は公開とします。事務局は、傍聴者について報告してください。

**【事務局】**

- 本日は1名の傍聴者がいらっしゃいますので、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御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します。

## 2. 議事

---

- それでは、次第2の議事に進みます。本日は、協議事項1件、議決事項4件、報告事項4件ございます。

### 1. (仮称)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「1. (仮称)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】

- 「(仮称)再構築ガイドラインについて」の説明。

#### 【久保田会長】

- それでは御意見、御質問がありましたらお願いします。

#### 【鈴木文委員】

- 専門的な言葉や協議会内で使われる表現は、会議に参加していれば理解できるが、公表された資料からだけでは、理解することが難しいことがあります。
- 「生活圏域内の広域な運行」という「広域」という言葉の解釈が、人によって異なるため、表現の仕方に気を付けるべきかと思います。
- 「生活圏域内の交通」と表現しても意味は伝わるのではないのでしょうか。

#### 【事務局】

- 御指摘の箇所含め、ガイドライン全体を通して読み手によって認識に差が生じないような表現となるよう、工夫いたします。

#### 【戸村委員】

- コミュニティバスと乗合タクシーは役割が似ており、両者の違いが分かりにくく、どこで線引きをすべきか判断が難しいと認識しています。
- 地域住民から「必ず駅に乗り入れてほしい」という希望が明確で合理的と判断できる場合、例外として認めるのか、それとも意見として受け止めるだけなのか、対応の仕組みを明確化すべきではないでしょうか。

#### 【事務局】

- 既存の公共交通ネットワークを維持するため、原則として乗合タクシーなどが直接駅へ乗入れるのではなく、間接的に接続する仕組みを目指しています。
- 一方で、さいたま市内でも地域特性が多様に存在し、モビリティハブに適したバス停等が存在しない地域もあります。
- そのため、必ずしも原則通りに適用できるとは限らず、地域特性や公共交通事業者との調整により、原則から外れる対応も必要になる場合もあるものと認識しております。
- 再構築ガイドラインには、基本的な考え方や条件は示しますが、柔軟な運用を認める余地を持たせるべきと考えています。

**【久保田会長】**

- 現在検討している交通サービスの役割は、さいたま市民には理解できるが、市外の人や転入者には混乱を招く要素があると思います。
- 例として「グリーンスローモビリティ（ボランティア輸送）」の表記があるが、さいたま市ではボランティア輸送である一方、他地域では有料運行や定時運行の事例もあるため、一般的な理解と異なる可能性があります。
- 利用者目線でわかりやすい表現や運行の態様別等の補足説明を加えることが必要です。

**【事務局】**

- 御指摘のとおり、表現方法について工夫いたします。

**【久保田会長】**

- ありがとうございます。御意見を踏まえ、引き続き検討を進めるようお願いします。
- 次の議題に移らせていただきます。

## 2. 総合都市交通体系マスタープランについて

---

**【久保田会長】**

- それでは、協議事項である議事の「2. 総合都市交通体系マスタープランについて」事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

- 「総合都市交通体系マスタープランについて」の説明。

**【久保田会長】**

- それでは「総合都市交通体系マスタープランについて」御意見、御質問がありましたらお願いします。

**【鈴木健委員】**

- 「車がなくても困らない生活」「楽しい空間」「環境に優しい社会」などは自然に広がるものではなく、施策や努力によって実現するものであり、誰が供給し、誰が担うのかを明確にすることが重要だと考えております。
- 「働く・暮らす・遊ぶ・学ぶ」の各分野の記述も「便利になっています」といった結果だけでなく、「便利にするために施策を進める」という主体的な姿勢を示して下さい。
- ビジョン編は市民が最初に目にする部分であり、施策編を読まない人も多いため、「市の心意気」が伝わるようにして欲しいです。
- また、DX や IT 活用で働きやすくなったと書かれているが、それを支える人々の存在が伝わりにくいように感じます。

**【事務局】**

- これまで市民からいただいた意見を踏まえ、2050 年の理想像を先に描き、その姿から逆算して現在の施策を整理しています。
- 大幅な変更を今から加えることは難しいですが、先ほどの御指摘を含めて「ビジョン編」について注釈を加えるなどの対応を検討します。

**【鈴木文委員】**

- 「モビリティハブ」という言葉は一般的に馴染みが薄く、イメージが人によってばらつく可能性があります。
- 例えば「乗合タクシーがモビリティハブに乗り入れるが駅には行かない」と説明された場合、「そもそもモビリティハブとは何か」という疑問が生じやすいです。
- 現状、乗合タクシーが駅に乗り入れている事例もあり、その駅自体を「モビリティハブ」と見なすこともできます。
- したがって「モビリティハブ」という言葉の定義や、具体的に何を指すのかを、一般的にも分かりやすく説明する必要があると考えます。

**【事務局】**

- マスタープランでは、モビリティハブを大きく3つに分類しています。  
「幹」：駅前広場などをイメージ  
「枝」：幹線準幹線沿線のバス停やバス展開場を想定  
「葉」：乗合タクシーなど複数交通モードが接続する停留所をイメージ
- 御指摘の通り、規模や地域特性によって役割や形態は異なります。
- 今後、駅の規模感や地域特性に応じて必要な機能を具体化していく予定です。
- 現時点では概念的な整理にとどまっているが、重要な課題と認識しており、今後さらに深掘りを進めていく予定です。

**【鈴木文委員】**

- モビリティハブをどのように認識し、理解するかは重要なことです。
- 誤解や混乱を避けるためにも、モビリティハブのイメージをもう少し具体的に示す工夫が必要だと感じていますが「具体的な実施計画の中で評価を行う」という方針で良いかと思います。

**【久保田会長】**

- それでは、「総合都市交通体系マスタープランについて」こちらは、地域公共交通計画を包含した計画となっていることから、本協議会での承認が必要となります。修正箇所の確認を私の一任とさせていただいたうえで、地域公共交通計画として、承認してよろしいでしょうか。

**<承認>**

- それでは、本件は承認いたします。
- 次の議題に移らせていただきます。

### 3. 岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について

---

**【久保田会長】**

- 続いて、議決事項「3. 岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について」、事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

- 「岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について」を説明。

**【久保田会長】**

- それでは「岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について」御意見、御質問がありましたらお願いします。

**【小幡委員】**

- ガイドラインでは、一定の収支率を基準として継続の可否を判断することになっていますが、「交通不便地区が解消される」という理由で、実証運行の継続をしようとするのはガイドラインの基準と異なる判断であり、整合性を欠くのではないのでしょうか。
- ガイドラインに沿わない運用は、今後の事例においても混乱や不公平を招く可能性が高いと思います。

**【事務局】**

- 今回のルート変更は本丸・宮町地区の高齢者が多く居住する地域の利便性向上を目的としており、一定の利用があることや、交通空白地域の解消につながっていることから、元の運行ルートに戻した場合、ルート変更前の問題が解消されません。
- このような背景から、ガイドラインの判断基準とは異なりますが、実証運行を継続した上で、利用者数の増加や収支率の改善を図り、並行して運行改善を行っていく方針です。

**【小幡委員】**

- 現状の説明だけでは、ガイドラインと整合しない内容となっているため、ガイドラインと異なる方針を示すのであれば、その理由や根拠を明確に説明する必要があると考えます。
- バス事業者とも相談し、運行回数や利便性について改善策を検討することが望ましいと思います。

**【久保田会長】**

- 暫定的にルートを分割するということだが、いつ頃を検討していますか。

**【事務局】**

- 令和9年頃を想定しています。

**【山科委員】**

- 運行事業者として、ルート変更後の利用状況について、事務局からの説明を踏まえ、対策の必要性を感じています。
- ルートを元に戻すだけでは地域交通の課題解決にはつながらないため、現行ルートの利用状況を引き続き確認しながら、今後の運行改善を検討していく必要があります。
- 人手不足のため、すぐに便数を増やすことは難しいですが、自治体と連携しながら地域のニーズに応えるよう努めていきます。

**【久保田会長】**

- ガイドラインには厳密な判断基準が設けられておりますので、この基準を軽んじることは適切ではございません。
- 本日の説明を踏まえると、現状は課題があるものの、まずは暫定的な改善を検討し、将来的には抜本的な改善も視野に入れる前提であることが説明されました。



**【松本委員】**

- さいたま市は今後 10 年程度、人口増加が見込まれるが、各区の状況は大きく異なるため一律の対応は難しいと思います。
- 将来的には、さいたま市の東西軸の部分で周辺地域の発展が進むと考えています。
- さいたま市として、収支率の改善のためにやれることは全てやって、その結果、改善されない場合は受け入れるべきだと思います。

**【高田委員】**

- 今後は、本件のようにODデータを活用しながら、論理的に検討を進めていくことが重要だと思います。

**【事務局】**

- ガイドラインに従えば運行ルート等は戻すのが適当となりますが、今回は様々な状況を踏まえ、現行ルート等は維持したまま運行改善を図る方針を提案しています。
- 暫定的に改善を行い、収支率の向上に努め、その結果を見ながら、将来的には抜本的な改善も視野に入れております。
- この前提のもとでの、事務局としての提案です。

**【久保田会長】**

- それでは、「岩槻区コミュニティバスのルート変更状況について」、承認してよろしいでしょうか。」

**<承認>**

- それでは、本件は事務局案のとおり承認いたします。
- 次の議題に移らせていただきます。

#### 4. 片柳西地区乗合タクシー「カワセミ号」のルート変更について

---

**【久保田会長】**

- 続いて、議決事項「4. 片柳西地区乗合タクシー『カワセミ号』のルート変更について」、事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

- 「片柳西地区乗合タクシー『カワセミ号』のルート変更について」を説明。

**【久保田会長】**

- それでは「片柳西地区乗合タクシー『カワセミ号』のルート変更について」御意見、御質問がありましたらお願いします。

**【高田委員】**

- 今回、軽微な変更として協議会に諮ることとしていますが、「軽微な変更」について、明確な規則や基準はあるのでしょうか。
- 判断基準や項目を整理しておかないと、対応が煩雑になるのではないかと思います。

**【事務局】**

- 今回の停留所移設は距離が小さく、時刻表変更も伴わないため「軽微なルート変更」と判断しており、本協議会に諮ることになりました。

**【久保田会長】**

- それでは、「片柳西地区乗合タクシー『カワセミ号』のルート変更について」、承認してよろしいでしょうか。

**<承認>**

- それでは、本件は事務局案のとおり承認いたします。
- 次の議題に移らせていただきます。

**5. 西区におけるA I デマンド交通実証実験について**

---

**【久保田会長】**

- 続いて、議決事項「5. 西区におけるA I 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】**

- 「西区におけるA I デマンド交通実証実験について」を説明。

**【久保田会長】**

- それでは「西区におけるA I デマンド交通実証実験について」御意見、御質問がありましたらお願いします。

**<意見・質問なし>**

**【久保田会長】**

- それでは、「西区におけるA I デマンド交通実証実験について」、承認してよろしいでしょうか。

**<承認>**

- 本件は事務局案のとおり承認いたします。
- それでは、次に移ります。  
報告事項4件について事務局から一括して説明をお願いします。質疑応答につきましては、事務局の説明後にまとめて行います。

**6. 「さいたま市運賃協議会設置要綱」の改定について**

**7. コミュニティバス等の障害者割引制度について**

**8. コミュニティバス等のバス情報のオープンデータ化について**

**9. ポスターコンクール受賞作品について**

---

**【久保田会長】**

- それでは、報告事項「6. 『さいたま市運賃協議会設置要綱』の改定について」、  
「7. コミュニティバス等の障害者割引制度について」、「8. コミュニティバス等のバス情報のオープンデータ化について」、「9. ポスターコンクール受賞作品について」事務局から説明をお願いします。

**【事務局】**

- 「『さいたま市運賃協議会設置要綱』の改定について」の説明
- 「コミュニティバス等の障害者割引制度について」の説明
- 「コミュニティバス等のバス情報のオープンデータ化について」の説明
- 「ポスターコンクール受賞作品について」の説明

**【久保田会長】**

- それでは、説明のありました各事項について、御意見、御質問がありましたらお願いします。

**【久保田会長】**

- 「ポスターコンクール受賞作品について」応募者が去年より増えた理由を教えてください。

**【事務局】**

- 応募資格を小学生から未就学児まで拡大したことや、募集期間を夏休み明けにしたことが応募者増加の要因の一部だと考えております。

### 3. その他

---

**【久保田会長】**

- 何か御意見、御質問はございますか。

**【秦野委員】**

- 「さいたま市民医療センター入口」バス停の移設に伴う運用について  
令和7年12月1日より、「さいたま市民医療センター入口」バス停を移設することにより、「さいたま市民医療センター」始発便については「さいたま市民医療センター入口」は停車しない運用となります。
- 「ソニックシティ」バス停の一部系統の通過と降車専用での運用について  
令和7年12月1日より、「ソニックシティ」バス停を、一部系統で通過する運用を開始いたします。対象は、桜木町交差点を通り、大宮駅西口に向かう「川越グリーンパーク」「西遊馬」「佐知川原」「西武車庫」を起点とする4系統です。定時性や「大宮駅西口」降車場との距離が近接していることから、通過運用を実施することとしました。また、「ソニックシティ前」から御乗車になるお客様が少ないことから、「降車専用停留所」として運用することといたしました。
- コミュニティバス等の収支率について  
コミュニティバスは公費で運行している以上、収支率は重要な指標であることは理解しています。しかし、収支率が高ければ民間事業者が既に参入しているはずであり、現実的には収支率を確保するのは難しいため、福祉的施策として運行している側面もあることから、収支率だけで運行継続の判断を行うことは適切ではないと考えます。バス事業全体として、コロナ禍以降、収入は回復傾向にありますが、それ以上に経費が増加しています。特に人件費や修繕費が大幅に上昇しており、業者不足による工期遅延も発生している状態です。燃料費は下がってきているのは唯一の明るい兆しと言えるが、今後も人件費・修繕費は上昇が予想されます。収支率の重要性は理解していますが、現状では経費増加により収支改善は容易ではないでしょう。

- バスの安全運行のために考慮すべき点について  
運行時間を適切に確保することは安全面から最も重要です。年々、高齢のお客様が増えており、停車時間が長くなる傾向にあります。ダイヤ改正時には停留所ごとの所要時間を十分に考慮する必要があります。

**【久保田会長】**

- 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】**

- 久保田会長、議事進行ありがとうございました。  
委員の皆様におかれましては、長時間に渡りご議論をいただきまして、ありがとうございました。
- 次回の地域公共交通協議会の開催につきましては3月頃を予定しておりますので、日程調整のうえご連絡いたします。
- また、東西交通専門部会は1月21日を予定しております。開催通知につきましては、委員の方々に送付させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。
- それでは、これを持ちまして、令和7年度第2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。