

## 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

□日時：令和7年8月25日（月）午前10時00分～午後0時00分

□場所：新都心ビジネス交流プラザ 4階 会議室A,B

□配布資料

- ・ 次 第
- ・ 出席者名簿・席次表
- ・ 資料1－1 SMART プラン意見要旨
- ・ 資料1－2 SMART プラン素案
- ・ 資料2（仮）再構築ガイドラインについて
- ・ 資料3 西区におけるAIデマンド交通実証実験について
- ・ 資料4 令和7年度 グリスロ実証実験について
- ・ 資料5 自動運転実証実験について
- ・ 資料6 ポスターコンクール（チラシ）
- ・ 資料7 コミュニティバス等の実績報告について
- ・ 資料8 令和7年度第1回バス専門部会について
- ・ （参考）西区乗合タクシー「あじさい号」のAIデマンド交通実証実験の事後評価
- ・ （参考）超高齢社会に向けた公共交通の在り方に関する提言
- ・ （参考）道路運送法第9条第4項に基づく協議会の開催を要しない場合の目安となる考え方について

□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<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            |
| ・ 東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部 課長             | 小瀧 正和 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            |
| ・ 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            |
| ・ 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事                 | 関根 肇 委員             |

- |                            |           |
|----------------------------|-----------|
| • 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長    | 藤田 貢 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  |
| • 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    |
| • 都市局 交通政策部長               | 代田 智之 委員  |

□代理出席

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| • 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 |
| （代理：柴山 貴洋 様）                 |          |

## 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1回さいたま市地域公共交通協議会を開会いたします。
- 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。
- 本日は、お忙しいところ、委員の皆さまには御出席くださいまして誠にありがとうございます。
- 本協議会は、今回が今年度の第1回になりますが、人事異動等により、委員5名の交代がございますので、恐縮ですが、お名前だけ御紹介させていただきます。
- 交代がございましたのは2号委員の新井委員、6号委員の山形委員、谷委員、7号委員の高橋委員、磯目委員でございます。
- 次に、会議資料について確認いたします。

#### <資料確認>

- さいたま市では、いわゆるインターンシップとして、学生の受け入れを行っております。本日の協議会では、大学生2名が運営補助要員として参加しておりますので、御了承ください。
- それでは、これより議事に移りたいと存じます。進行は、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、本日は、30名の委員中25名の方が出席でございます。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いるため、本日の会議は成立することを報告いたします。

### 【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により、私から指名させていただきます。今回の署名は、中野委員、高田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、中野委員、高田委員、後日、事務局が議事録を作成の上お持ちいたしますので、御署名をお願いいたします。
- 続いて、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】**

- 事務局から、本日は非公開事項に該当する案件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いたします。

## 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2件、議決事項1件、報告事項5件ございます。
- 本日の進行上、次第から順番を変更しまして、先日開催された「令和7年度第1回バス専門部会」について、部会長である鈴木 文彦 委員より報告をお願いいたします。

## 8. 令和7年度第1回バス専門部会について

---

### 【鈴木文委員】

- 令和7年7月25日に第1回バス専門部会を開催いたしました。議題は、『総合都市交通体系マスタープラン基本計画について』、『(仮称)再構築ガイドラインについて』の2件です。
- 本日の協議会でも議事としており、バス専門部会当日に委員から出た意見と合わせて、後ほど、事務局から説明がございます。

### 1. 総合都市交通体系マスタープランについて

### 2. (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. 総合都市交通体系マスタープランについて」、「2. (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】

- 「総合都市交通体系マスタープランについて」の説明
- 「(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。

### 【久保田会長】

- [資料2]における交通モードの役割について、SMARTプランにはタクシーの記載があり、再構築ガイドラインにはタクシーの記載がありませんがどのように考えておりますでしょうか。

### 【事務局】

- タクシーやライドシェアについては、自助の取り組みとして考えており、かつ、民間事業であるため対象からは外しております。再構築ガイドラインへの明示は今後検討してまいります。

**【久保田会長】**

- タクシーと同様に、民間事業である路線バスについては記載がありますし、同じ公共交通でありますので、御検討ください。

**【戸村委員】**

- [資料2]における、グリーンスローモビリティの検討対象地域は市域全域とされていますが、駅も含まれているのでしょうか。

**【事務局】**

- 市域全域ですので、駅も検討対象範囲には入ってくるものと想定しております。一方で、役割としてはあくまで地区内交通であると位置づけております。買い物や地域コミュニティへの参加を促す交通手段ですので、例えば、そういった施設が駅にしかないのであれば、駅まで運行していく必要があるかと思いますが、基本的には、買い物や地域コミュニティへの移動を達成できる範囲でバス停などの最寄りのモビリティハブへ接続することを考えております。

**【鈴木健委員】**

- [資料1-2] 52ページに記載の都市部における道路空間の使われ方の優先順位のイメージ図の自家用車は個人で通勤や通学に使うものであると思われませんが、商用車はどの位置づけになるのでしょうか。
- [資料1-2] 74ページでは、地域幸福度の向上に向けたモニタリングの戦略パッケージで既存の交通ネットワークの維持あるいは担い手不足にフォーカスしていただいたのはありがたいのですが、短期アウトカムのキーワードであるアクセシビリティ向上、移動手段の多様化などは既存の交通が維持できていることが前提であると考えております。
- [資料1-2] 76ページのモニタリング指標で、バスの運転手の数、サービス水準を下回る路線数などがあげられております。それらについて、モニタリングはできと思いますが、何もしなかった場合、傾向としては悪化していくものと認識しております。したがって多様化するということは重要と認識しておりますが、足元では路線バスがどんどん減っていってしまうということに対して、何とかしなくてはいけないということを、短期アウトカムに何かしら反映することによって、中期アウトカムへのつながりがわかりやすくなるのではないかと考えております。

**【事務局】**

- 1点目の[資料1-2] 52ページでは都市部における道路空間の使われ方の優先順位で、主に道路を利用する人の速度に着目して整理をしているものでございます。物流や商用車の視点についても、重要かとは思われますが、ここでの整理としては、道路空間の使われ方として、ゆっくりとしたモビリティなどの重要性に着目して整理しております。御指摘いただいた事項についても、重要な観点かと思しますので、今後の検討の参考にしたいと思います。

- 2点目のモニタリングの件については、短期アウトカムから最終アウトカムまでの施策の繋がりが見えづらいとの御指摘かと思われますので、意図が伝わるような形で表現を工夫できる点がないか検討していきたいです。

#### 【谷委員】

- [資料1－2] 80ページの戦略目標で交通事故死者数は希望的な数字であり、良いものと思いますが、どのようなプロセスから目標値の数字を掲げるのでしょうか。目標値設定の根拠となる具体的安全対策等の取り組みは想定されているのでしょうか。

#### 【事務局】

- [資料1－2] 72、73ページで各事業を投資戦略に応じて4つの観点からパッケージ化して整理をしております。御指摘いただいた部分は、戦略パッケージの「③安全安心」に該当します。「③安全安心」に該当する事業といたしましては、「土」の事業である安全対策の実施、自転車利用環境の向上が挙げられます。74ページで「③安全安心」が短期アウトカムとして、渋滞・混雑の減少、交通事故の減少に繋がってくるという整理をしております。これが最終的には交通事故死者数の減少に繋がってくることになります。

#### 【久保田会長】

- 現在、さいたま市では第11次の交通安全基本計画において、国の交通事故者数の目標に応じて、自治体単位で交通事故者数の目標を建てており、さいたま市では、80人以下という目標値を設定しております。現在、第12次の目標を策定しているところであり、新たな目標値を設定することとなるかと思われますので、そちらの動向についても留意してください。

#### 【川幡委員】

- [資料1－2] 72ページの実施主体という表現が気になります。詳細については、まだ議論が必要であると認識をしておりますので、実施主体として記載されてしまうと、市民へ誤解を与える恐れがあるのではないかと思います。実施主体よりも関係者という表記にいただいた方が良いのではないかと考えます。

#### 【事務局】

- 地域公共交通計画を策定していく上で、実施主体は必須の記載事項となっておりますので、実施主体という言葉を使用していきたいと考えております。御指摘のとおり、まだ議論していく必要はあると考えております。

#### 【川幡委員】

- 実施主体が必須事項であるならば、「事業ごとに実施計画・プログラム等の作成を進めていきます」という表現を、「今後関係する実施主体と議論を進めながら取り組んでいきます」といった補足する文言で表現をしていただきたいと考えております。

#### 【鈴木文委員】

- [資料2] 8ページの各交通モードに期待する役割で、コミュニティバス「通勤・通学

や地域の暮らしを支える移動手段」、乗合タクシー「通勤・通学や地域の暮らしを支える役割」、デマンド交通・グリーンスローモビリティ「暮らしの移動を支える役割」の表現の違いは何でしょうか。

**【事務局】**

- お伝えしたい意図は、それぞれの交通手段の役割が担うサービス水準に差があり、移動のニーズにより違いがある旨を表現しております。

**【鈴木文委員】**

- 同じような言葉を変えているように感じるので、表現に工夫が必要と考えます。コミュニティバス、乗合タクシーの定員や役割を踏まえて運行時間帯や、通勤・通学という言葉に記載するかといった点などについて、今後、議論をしていきましょう。

**【松本委員】**

- 最近の自然災害で交通機関が止まってしまうことがあります。さいたま市でも駅周辺での帰宅困難者の滞留場所や宿泊施設の確保などの災害時の対応を市内全体で検討していく必要があると考えます。
- 交通事故死者数の目標数値を挙げることは良いことであると思いますが、プロセスが抜けているのではないのでしょうか。
- 高齢者が関わる自転車の交通事故も多いです。市として、自転車に対する安全な乗り方等、市民に対する交通安全意識を持ってもらうよう取り組んでいただきたいと考えております。

**【事務局】**

- 国で国土強靱化計画を掲げて計画を進めており、市でも災害対策の計画や避難所の計画があり、取り組みを進めております。今回の SMART プランの中では、「土」という部分で広域の幹線道路や道路の整備を進めてリダンダンシー確保を進めてまいりたいと考えております。
- 自転車に対する対策につきましては、自転車に関する環境を整備していく必要があると考えております。また、警察とも連携しながら安全利用の促進を進めていきたいと考えております。

**【秦野委員】**

- サービス水準について、バス事業者として、限られた輸送力のなかで可能な限りサービス水準を向上させていきたいと考えておりますが、単純に運行本数を増やすことは難しいと考えております。バス事業者が対応することが難しい、道路や駅前広場の整備については、自治体に協力をしていただきバス・タクシーの利便性向上を図れるよう検討をお願いしたいです。
- バス運行に際して、駅前や郊外に折り返し場を設けさせていただいております。折り返し場を設けることにより、効率的な運行をできるようにしています。ただ、大多数が個人の方からの借地で運用をしている状況です。借地契約が更新されなかった場合、サー



ビス水準を維持することが難しくなってしまう恐れがあります。継続して利用できるよう、努力をしているところではありますが、今後は、自治体へ協力をお願いすることも必要となってくると考えておりますので御理解いただきたいです。

#### 【事務局】

- SMART プランの中でも、モビリティハブの整備を謳っているところであり、「幹」となる駅前広場の整備の必要性は認識しております。「枝」「葉」に関しても幹線、準幹線の維持をしていくためにもモビリティハブの整備は重要であると認識をしております。
- 転回場
- 確保については、市内では、空き地・空き家の問題もあるため、環境部門や駅前広場では道路部門とも連携し検討を進めていきたいと考えております。

#### 【鈴木健委員】

- [資料１－２] ４８ページの 駅前広場の整備及びモビリティハブの整備について、担い手確保の観点を記載していただきたいと考えております。利用する人、営業する人双方が使いやすい施設になっているという視点があると良いのではないのでしょうか。

#### 【事務局】

- [資料１－２] ４６ページの 課題に「バス停やバス転回場では、ユニバーサルデザイン化の推進のほか、バスの運行管理に必要な機能の確保が求められる」を記載させていただいております。

#### 【戸村委員】

- [資料１－２] ６ページの取り組むテーマと方針、「②公共交通を選びたいまちへ」と記載されておりますが、これからは環境問題に対して地域全体で意識を持ってもらうことが大事であると思われます。自家用車も電気自動車が普及してきましたが、自家用車の活用が多くなると公共交通離れに繋がってきます。環境問題に対して公共交通の面からだけでは難しいとは思いますが、市民または地域に対して市から話をする機会があれば、「公共交通を選びたいようなまちへ」に繋がってくるのではないのでしょうか。
- 自家用車が少なくなってくるようになれば、朝晩の交通渋滞の緩和にも繋がってくるので、公共交通を選びたいように市民に意識を持たせることができればよいのではないのでしょうか。

#### 【事務局】

- SMART プランにある施策事業の中にも、運輸部門における温室効果ガスの排出量の削減を図っていくことや、モビリティ・マネジメント観点でも過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用することなどを記載をしておりますが、計画全体を通して環境の要素を整理していきたいと考えております。

#### 【久保田会長】

- [資料１－２] ７８ページに記載の今後のモニタリング体制は、さいたま市地域公共交

通協議会で指標を確認し、意見をいただきながら進めていくことで提案をされております。

- 本日の意見も含めて、検討を進めていただくこととしてよろしいでしょうか。

＜了承＞

- 次の議題に移らせていただきます。

### 3. 西区における AI デマンド交通実証実験について

---

#### 【久保田会長】

- 議決事項の「3. 西区における 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】

- 「西区における AI 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 AI 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。

#### 【山科委員】

- 今回の実証実験で、枝の交通である路線バスと葉の交通となる AI デマンド交通とが近接する箇所にモビリティハブを設けることは、弊社としても必要性を認識しているところであります。趣旨についても承知いたしました。弊社としても可能な限り協力するにあたり意見を述べさせていただきます。
- このエリアは弊社の路線バスが多く運行し毎日多くのお客様に御利用いただいております。路線を維持していくため日々努力しておりますが、今後はそれが一層難しくなっていくと考えます。そのような状況の中、今回の実証実験が路線バスに及ぼす影響について、弊社としても強い関心を持っており、分析をしっかりと行っていただき、是非情報共有をお願いしたいと存じます。引き続き路線バスの運行事業者として、市と連携し公共交通利便性の向上に努めてまいりたいと考えております。

#### 【事務局】

- 御指摘のとおり、AI デマンド交通は、定時定路線運行と比べ、ルートを縛られず、停留所を増やすことができるメリットがある一方で、停留所を増やし過ぎると既存のバス路線との競合が生じることになります。今回の実証実験では、停留所を増やすことで競合する路線バスへの影響を検証してまいります。本格運行の際には、今回の実証実験の結果をもとに、適切な停留所の密度で設置することを考えております。
- また、今回の実証実験では大宮駅へ乗り入れる路線との乗継スポットを設置いたします。枝の交通である路線バスと葉の交通である乗合タクシーを乗り継いで利用することを想定しております。

【高田委員】

- 現在提示している乗継スポット案は、仮説やバックデータがあつての設定でしょうか。

【事務局】

- [資料3]にて既存のバス路線に接続する箇所として、3箇所の案を提示しておりますが、今後の調整の状況によっては、変更する可能性がございます。

【高田委員】

- 乗継スポットでのデータの取得や効果検証はどのように行うのでしょうか。

【事務局】

- 乗継スポットは路線バス停留所に設置しております。そのため、昨年度の乗降者数と今年度の乗継スポットを設置した際の乗降者数を比較する手法を考えております。

【高田委員】

- 説明いただきました検証手法で、効果が得られるのでしょうか。たまたま利用した人が乗継者として認識されてしまうこともあるのではないかと推測されます。乗継スポットを設置することによる効果検証を行っていくのであれば、精緻化した検証手法を考えていかなければならないのではないのでしょうか。

【事務局】

- 本来なら乗継をしたというのがその場で正確にわかるような仕組みがあれば良いですが、乗継された方の確認方法は、利用者からの口頭での報告によるものであり、信用乗車の形になります。
- 乗継を正しく把握する方法については、乗務員のオペレーションや今回の実験結果を考慮し、今後検討していきたいと考えております。

【中野委員】

- 障害者の運賃の表現がわかりにくく、誤解を生む可能性があるのではないのでしょうか。

【事務局】

- わかりやすい表現に変更します。

【鈴木文委員】

- [資料3] 昨年度のAIデマンドの検証結果について、良い結果の部分を選んでいるように思われます。この検証結果だけで説明をするのは疑問であります。これまでのAIデマンド交通の検証結果は、課題が多く出る傾向にあります。課題についても、見せていく必要があるのではないのでしょうか。
- デマンド交通では、利用者数によって結果が揺らぎます。乗合率が上がればデマンド交通としては良いことである一方で、平均乗車時間や平均距離が伸びてくることになります。利用者数に応じた時間や距離の変化など、様々な見方をしていかなければな

らないのではないのでしょうか。今年度の実証実験の検証結果につきましては、幅広く見せていただきたいと思います。

- また、午前は定時定路線運行、午後は AI デマンド交通による運行は、全国でほとんど取り入れていない特徴的な事例になります。定時定路線運行と AI デマンド交通を時間帯で分けた運行で、どのような検証結果が得られるのかという視点でも評価指標を設定していただきたいと思います。

**【久保田会長】**

- それでは、「西区における AI 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>**

- それでは承認いたします。

**4. グリーンスローモビリティ実証実験について**

**5. 自動運転について**

**6. ポスターコンクールの実施について**

**7. コミュニティバス等の実績報告について**

---

**【久保田会長】**

- それでは、報告事項の「4. グリーンスローモビリティ実証実験について」、「5. 自動運転について」、「6. ポスターコンクールの実施について」、「7. コミュニティバス等の実績報告について」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実証実験について」の説明
- 「自動運転について」の説明
- 「ポスターコンクールの実施について」の説明
- 「コミュニティバス等の実績報告について」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。

**【新井委員】**

- 資料4 グリーンスローモビリティについて、関東で生活圏を走行している自治体はあるのでしょうか。

**【事務局】**

- 今回のような生活圏を走行している事例は、千葉市、松戸市があり、我々も千葉市を視察させていただきました。千葉市では、千葉都市モノレール桜木駅を交通結節点として、住宅街とスーパーを周るルート約4キロで、週3回午前午後の運行をしています。

す。なお、地域のボランティアが運営および運行を担い、主な利用は移動が困難な高齢者が買い物利用として活用されているとのことでした。

**【新井委員】**

- 走行する車両の安全性が気になりますがいかがでしょうか。

**【事務局】**

- 今回の実験車両はヤマハ発動機社製の電動カートの公道仕様になりますので、小型自動車としての安全基準を満たしたものになります。
- 埼玉県警察から、今回の実験実施において県内でもグリスロの事例が少ないことから、走行面、安全面について御意見をいただいております。今回の実験では、地域の方々からは中山道や国道 17 号線の走行を要する目的地への意見がございましたが、安全面から幹線道路は回避するようなルートや目的地の設定とし、地域の生活道路を中心に走行する内容としています。

### 3. その他

---

**【事務局】**

- 事務局から 3 点御案内がございます。
- 1 点目、さいたま市運賃協議会について、資料をご覧ください。令和 5 年 10 月の道路運送法の改正を受けまして、本市では、令和 6 年 1 月に「さいたま市運賃協議会」を設置し、これまでに 5 回開催してまいりました。運賃協議会の設置・開催にあたっては、法令に基づき執り行ってきたところですが、令和 7 年 6 月 30 日付で、国交省より、運賃協議会の合理化に関する考え方が示されました。本市といたしましても、この通知に従い、今後、運賃協議会の設置要綱の改正など進めてまいりたいと考えております。
- 2 点目、市議会特別委員会からの提言について、資料をご覧ください。市議会の「超高齢社会に向けた公共交通の在り方検討特別委員会」から、7 月 4 日に提言書が提出されました。提言の趣旨としまして、今後ますます高齢者が増加していく中で、高齢者の移動の目的や抱えている課題を把握し、市として具体的な施策を進めるべき、といったもので、7 項目ございます。これらの項目については、本日の議事の中で進捗を説明したものもありますが、庁内外の関係諸機関と連携し、取り組んでいきたいと考えております。
- 3 点目、生活圏交通プランナー育成プログラムについて、チラシをご覧ください。今年度、身の回りで発生している移動課題を新たな交通を通じて解消するための手法や知識を実践的に学ぶプログラムとして、「生活圏交通プランナー育成プログラム」を

開催いたします。地域公共交通協議会の委員の皆様にも、ぜひ周知や参加をしていただきたく存じます。

**【久保田会長】**

- ・ 事務局から3点案内がありましたが、何か御意見、御質問はございますか。

**【柴山委員代理】**

- ・ 運賃協議会の合理化について、発出の経緯を補足説明させていただきます。令和5年10月に道路運送法が改正されたことにより、運賃に関しては運賃協議会を開催することとなりました。通常協議会に加え、運賃協議会を開催する必要があり、今回、会議関係者の負担軽減を図るためにこのような事務連絡が発出されました。本件は、管内各自治体からの関心が非常に高く、様々な照会をいただいておりますが、運輸局や本省にも適宜確認しながら個別事案を整理し、順次回答している状況です。

**【久保田会長】**

- ・ 運賃協議会の今後の運営についても、事務局の方で引き続き整理をお願いします。

**【鈴木健委員】**

- ・ 「生活圏交通プランナー育成プログラム」について、参加者の制限はございますか。

**【事務局】**

- ・ 特に制限は設けておりませんので、積極的にご参加ください。

**【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、議事の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、長時間に渡り御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11月頃を予定しております。
- ・ それでは、令和7年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を閉会いたします。