令和８年度 さいたま市地域公共交通協議会 第１回 バス専門部会
議事録

□日時：令和８年７月 29 日（水）14 時 30 分～17 時 00 分

□場所：武蔵浦和コミュニティセンター　第７，８，９集会室

□配布資料

・次第

・名簿・席次表

・バス路線マップ 2026

・バス１：令和７年度コミュニティバス等の利用状況について

・バス２：令和７年度西区ＡＩデマンド交通実証実験について

・バス３：グリーンスローモビリティ実証実験の実施について

・バス４：自動運転バス実証実験の実施について

・バス５：岩槻区コミュニティバスについて

・バス６：（仮称）再構築ガイドラインについて

・バス７：判断指標の取扱いについて

・バス８－１：[宮 06]宮原駅東口～工業団地東～宮原駅東口線（工業団地循環線）の廃止について（東武バスウエスト株式会社）

・バス８－２：運賃改定の実施について（国際興業株式会社）

・参考：令和７年度第３回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□出席者名

・交通ジャーナリスト	鈴木　文彦
・国際興業株式会社　運輸事業部　担当部長	鈴木　健史
・東武バスウエスト株式会社　運輸統括部　部長	山科　和仁 （代理：中山　貴浩）
・西武バス株式会社　計画部長兼計画課長	秦野　凌
・一般社団法人埼玉県バス協会　専務理事	関根　肇
・国際興業労働組合　中央副執行委員長	美濃浦　優孝
・さいたま市交通安全保護者の会（母の会）　会長	家﨑　清子
・さいたま市障害者協議会　会長	中野　勇
・さいたま市自治会連合会　副会長	湯井　円三郎
・さいたま市老人クラブ連合会　副会長	土居　忠夫
・市民公募	高田　博
・市民公募	水上　賢
・市民公募	成瀬　朋美
・都市局　交通政策部　部長	立石　一弘

１．開会

【事務局】

- 令和８年度さいたま市地域公共交通協議会第１回バス専門部会を開会する。
- はじめに、昨年度からの委員の変更について、人事異動等により２名の委員に交代があったたけ、事務局よりお名前だけ御紹介させていただく。交代がありましたのは、さいたま市自治会連合会の湯井委員、市交通政策部長の立石委員である。
- また、埼玉県乗用自動車協会の名称が、埼玉県ハイヤー・タクシー協会に変更となっているため、合わせて御承知おきください。
- 本日の資料について確認する。

（資料確認）

【事務局】

- これより議事に移らせていただく。進行はさいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程第６条第１項において、部会長が議長となるため、鈴木部会長にこれから会議の進行をお願いしたい。

【鈴木部会長】

- ここからは、設置規程に従い、議長を務めさせていただく。
- まず、委員の出席状況について事務局より報告をしてください。

【事務局】

- 委員の出席状況について、本日は、16 名の委員中 14 名の出席でされている。したがって、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程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する。

【鈴木部会長】

- 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立する。次に、会議録の署名委員を決めたい。さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会運営規程第４条第２項により、私から指名させていただく。今回の署名は、国際興業株式会社の鈴木委員と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か。

（出席者全員一致で了承）

【鈴木部会長】

- それでは、鈴木委員、高田委員、後日、事務局が議事録を作成の上送付するので御署名をお願いしたい。
- 続いて、本日の会議の公開について諮りたい。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から報告をしてください。

【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ない。

【鈴木部会長】

- 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あったので、本日の会議を公開で行いたいが、よろしいか。

（出席者全員一致で了承）

【鈴木部会長】

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

【事務局】

- 本日の傍聴者はおりません。

【鈴木部会長】

- 傍聴者はいないとのことなので、これから会議に入らせていただく。
- それでは、次第の２議事について、事務局から説明をしてください。

２．議事

（１）令和７年度コミュニティバス等利用状況について

【事務局】

- バス１「令和７年度コミュニティバス等利用状況について」を説明。

【鈴木部会長】

- それでは御意見、御質問等があればお願いしたい。

（意見等なし）

【鈴木部会長】

- 次の議題に移らせていただく。

（２）令和７年度西区ＡＩデマンド交通実証実験について

【事務局】

- バス２「令和７年度西区ＡＩデマンド交通実証実験について」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局からの説明について、質問等があればお願いしたい。

【高田委員】

- 近年、「AI」という言葉が様々な場所で使われているが、この言葉は非常に振り幅が広く、ドアトゥードアのサービスと捉えられてしまうなど、実際の内容に対して誤解が生まれる可能性が高いので、留意していただきたい。
- また、現在は Web だけではなく、電話での予約も可能であることから、システムの他にコールセンター業務にもお金が発生していると思うが、今後の料金推移についてどのように考えているか。

【事務局】

- 言葉の取扱いについては、認識しているため、説明会などでは、誤解が生まれない表現を使うなどを心掛けていく。
- また、デマンドに係る費用についてはコールセンター料が発生しており、その費用負担が課題であると認識している。運行経費や予約方法等、どのような形が最適であるのかについて、引き続き検討していく。

【水上委員】

- 結果として、「運行距離が短くなった」「乗車時間が短くなった」との記載があるが、これらはどのような効果であるのか。

【事務局】

- 西区ＡＩデマンド交通については、通常定時定路線の乗合タクシー（あじさい号）として運行しているが、距離が長大化している現状にある。ＡＩデマンド運行となることで、

最短距離での運行が可能となり、結果的に運行距離が短くなった。同様に、乗車時間も短縮され、利便性が向上していることをお示ししている。

【鈴木部会長】

- 今後、再構築ガイドラインにおいても、デマンド交通は反映していただきたい。
- 全国的にも、一人当たりの経費が増大しているため、どのように評価していくのかについても併せて検証していただきたい。
- 次の議題に移らせていただく。

（３）グリーンスローモビリティ実証実験の実施について

【事務局】

- バス３「グリーンスローモビリティ実証実験の実施について」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局からの説明について、質問等があればお願いしたい。

【鈴木健委員】

- 大谷口地区については、周辺にバス路線が運行しているが、駅などの地区外に行きたい場合には、乗り継いでいただくことが念頭にあるのか。
- また、来年度以降は再構築ガイドライン内の位置付けを明確にしたうえで実証実験を実施していくこととなるのか。

【事務局】

- 大谷口地区については、おっしゃる通り、停留所へ接続するルート設定とし、乗り継ぎ利用をしていただく方向で進めている。
- グリーンスローモビリティに関しては、昨年度から実証実験を開始し、地域主体での実験は今年度から始まったばかりであり、どのような形で進められるかの見通しが立っていない。そのため、来年度以降についても引き続き精査を行っていくべきと考えている。
- 高齢者等の移動支援も含めたボランティア輸送については、再構築ガイドラインにおいて役割を与えていく一方で、グリーンスローモビリティについては細かく反映することは困難であると考えている状況である。

【秦野委員】

- 先日、高知市のゴルフ場で、高齢者の方がゴルフカートから転落し、亡くなったという事故があり、グリーンスローモビリティでも同様の事故が発生する可能性があると危機感を覚えた。
- 右左折等によるちょっとした遠心力で外に振り落とされてしまう可能性があるため、安全面では、より注意が必要であると考える。グリーンスローモビリティの場合は、高知市の事象とは異なり、公道を走り、より大きな事故となるため、安全面の対策については慎重に進めていくべきではないか。

【事務局】

- 地域の方が担う上で、地域の方も安全性を気にしている。
- 市としては、運転手には安全講習を受けていただき、リスクを理解した上で担っていただく予定である。

【鈴木部会長】

- グリーンスローモビリティを今後どのような車両で運行していくのかも含め、検討していただきたい。
- また、厳しい温度環境の中で運行する際の利用者の声をしっかりと聞いていただきたい。

【土居委員】

- 将来的にグリーンスローモビリティは、高齢者等の移動支援事業に代わる事業となるのか。

【事務局】

- 高齢者等の移動支援事業とグリーンスローモビリティは、補助制度や内容が異なる。
- 高齢者等の移動支援事業は、週１～２回ほど運行し、日常生活を送る上で必要な買い物や通院等の外出時の移動が困難な高齢者等を対象にドアトゥードアで運行している。一方で、グリーンスローモビリティは定時定路線で不特定多数の方を運ぶという違いがある。
- 実際、重複する部分や制度の周知について、課題があるため、それぞれの事業の在り方について、福祉部局とも連携して検討を進めていく。

【鈴木部会長】

- 実証実験を進める中で、新たに課題がでると考えられるため、一つ一つ検証しながら、今後どのような形でグリーンスローモビリティを実装していくのか、検討を進めていただきたい。

（４）自動運転バス実証実験の実施について

【事務局】

- バス 4「自動運転バス実証実験の実施について」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局からの説明について、質問等があればお願いしたい。

【美濃浦委員】

- 実証実験時期が 12 月とのことですが、12 月はインフルエンザ等により人手が不足するため、それらについても考慮いただきたい。
- 自動運転の実証実験に携わった運転士に話を聞くと、路上駐車や自転車を避けるために、いつ介入するべきなのか、非常に気を遣うとのこと。

- 実験において、どのように路上駐車や自転車を回避するのかを実験していくことも大事であるが、それと合わせ、路上駐車を無くすなどの環境を整える努力もしていただきたい。

【事務局】

- 地域コミッティには、警察関係者にも参加いただいているため、その中で意見をいただければと考えている。

【水上委員】

- 駐停車車両への対応が大変であるのであれば、車のノイズが少ない路線に対して自動運転バスを導入するという考え方もあるのではないか。
- 新たにハード面の整備が必要となると、実装まで時間を要することとなる。そのため、今整っているものの中で、対応することを考えるうえで、車のノイズが少ない路線への導入も検討いただきたい。

【事務局】

- 参考とさせていただく。

【鈴木部会長】

- 警察とも連携しながら、インフラ整備以外も含めた環境づくりを進めていただきたい。
- また、今回の実証実験を通して、環境整備できるような方向性を見極めていただきたい。

（５）岩槻区コミュニティバスについて

【事務局】

- バス 5「岩槻区コミュニティバスについて」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局からの説明について、質問等があればお願いしたい。

【高田委員】

- 資料にも仕組みを越えて需要を喚起するとしているが、ルート変更前と比較すると利用者が相当減少している。喚起することで利用者が増える程度の需要があるのか。
- 需要を喚起するのではなく今の需要をどう保つのか、について考えるべきではないか。

【事務局】

- 御指摘のとおり、便数が 12 便から 7 便に減ったことが主な要因で利用者が減少している。昨年のルート変更を受け、市民の方からのお問い合わせも多く受けている状況である。そのため、今回のルート検討にて、便数を戻すことで、以前利用いただいていた方がまた利用をしていただけると考えている。
- 便数を戻すための改善策として、今回の分割案をお示ししているところである。東岩槻駅の北側と南側で移動が集約された需要となっていること等をふまえ、利用ニーズに合わせ、運行の効率化を図ることができるルートを検討している。

- 岩槻区に関しては、交通空白地区も多いため、分割することは利便性が高まる一つの方策であると考えている。特に東岩槻駅北側ルートについては、どのような方向で進めていくかについては、しっかりと見極めながら、検討を進めていく。

【中山代理委員】

- 岩槻区コミュニティバスの検討については、これまでも市と協議を進めてきた。協議が必要な事項も多いため、引き続き市と協力して、検討を進めていく。

【事務局】

- 課題があるという点について、同様の認識であるため、市としても引き続き協議をお願いしたい。

【美濃浦委員】

- ラウンドダイヤは、利用者からするとわかりやすく利用しやすいという利便性の向上が図れる一方で、時間帯によって交通量が異なるため、運行時間も異なることについても配慮いただきたい。

【事務局】

- いただいた御意見については、運行事業者の東武バスウエストとも調整し、検討を進めていく。
- 令和７年５月に実施したルート変更の際には、休憩時間など、営業所への配慮が足りなかったことから減便となってしまったので、委員からいただいた御意見についても考慮したうえで、検討を進めていく。

【鈴木部会長】

- ラウンドダイヤは利用者にとってはプラスであるが、ラウンドダイヤを組むために、無理な運行時間とするようなことはないようにしていただきたい。
- 市として、乗合タクシーを導入する等の新たな投資を行うことについて、問題ないのか。

【事務局】

- 現在、岩槻区を含め、様々なところで再編計画を検討している。路線バスの廃止となった地域にコミュニティバス等が乗り入れることが起こりうると考えているため、どのような場所へ投資していくのか、見極めた中で、ある程度の負担は見込んでいる。

【鈴木部会長】

- 北ルートへ乗合タクシーを導入するとなると、これまでは地域組織を作っていただいていたが、そのような予定はあるのか。また、沿線地域との関わりはあるのか。

【事務局】

- 乗合タクシーの導入にあたって、沿線地域の方々が中心となって地域組織を作っていただく予定である。

【鈴木部会長】

- ルート変更は令和９年度当初を予定しているのか。

【事務局】

- 地元への説明や協議を丁寧に行いたいため、令和９年度当初は予定していないが、令和９年度中に実施する予定である。

【土居委員】

- コミュニティバスの利用者分析は行っているか。

【事務局】

- 現時点で、調査・分析は実施していないが、実際に乗車した際には、高齢者の方が多く、駅や病院へ行く手段として利用していると感じた。

【土居委員】

- 高齢者からは、遊びの場へ行きたいという声も多い。
- 行きたい場所や時間帯に合わないと、利用者は増えないと感じる。

【事務局】

- 委員御指摘のとおり、市民の方からは減便により、時間が合わなくなり、行きたい場所へ行けなくなったという意見をいただいている。

【部会長】

- 現行のコミュニティバス等導入ガイドラインに基づくと、元のルートに戻すのが一般的であるが、延長した区間の利用があるため、分割での改善を行う提案が出てきた。どのような形が取れるのかを含め、今後も引き続き協議を進めていただきたい。

（６）（仮称）再構築ガイドラインについて
（７）判断指標の取扱いについて

【事務局】

- バス６「（仮称）再構築ガイドラインについて」、バス７「判断指標の取扱いについて」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局からの説明について、質問等があればお願いしたい。

【鈴木健委員】

- 現在運行している路線について、ガイドライン策定後の扱いはどのようになるのか。
- ７ページ、公助優先投資エリアの表現に違和感がある。通常、優先度が高いとされるものほど、暖色に近い色で示されている。
- ６ページの表についても、便利な地域がＣ、不便な地域がＡと、イメージと表現に矛盾があるように感じるため、表現を工夫いただきたい。
- 市内において、公助優先投資エリアに該当しない所はあるか。

【事務局】

- 現行のガイドラインにおいては、ガイドライン策定以前に導入されコミュニティバスを乗合タクシーと定義を分けて取り扱っているが、再構築ガイドラインにおいては定

義を統一して考えていきたい。その中で、再構築ガイドラインで定めた判断指標を満たさないコミュニティバス路線については、改善を図っていく予定である。

- 10,11 ページについていただいた意見については、いただいた意見を参考に、見せ方や表現を工夫していく。
- 公助優先投資エリアについては、市域全域を対象とする予定である。ただ、地域の特性に応じて、検討するメニューは異なる。Aのエリアについては、地域特性をふまえた交通手段の確保を検討するのに対し、B・Cのエリアについては既存の公共交通を活用していただくことを想定しているため、路線バスと競合するような交通手段を導入することは考えていない。ただし、妊婦や高齢者などの移動困難者等もいるため、福祉部局の取組などのコミュニティバス等とは異なる移動手段の提案をすることができるような整理をしていきたい。

【鈴木健委員】

- 公助優先投資エリアが全域となるため、結果全て優先となる点で言葉の違和感がある。市民の方が見る際にもわかりやすい表現になると良いのではないか。

【秦野委員】

- 交通空白地域の改善は自治体が主体的に取り組む、という方針は間違っていない。一方で、公共交通が満たされているエリアについては、民間事業者へ任せてきっているように感じている。ただそのような地域にもまだまだ課題は多く残っている。
- コロナ禍以降、外出需要が高まり、朝の通勤通学時間帯には、一部の路線で満員通過が発生している。事業者としても、担い手の確保等には努めていくが、事業者の運用性が向上するようなハード面の施策について、市として取り組んでいただきたい。
- 公共交通の一つとしてタクシーも非常に重要であるが、自治体がデマンド交通を導入することで、タクシー利用者が居なくなってしまうようなことがあってはならないのではないか。
- また、一部の地域では、タクシー補助が有用な施策となる地域もあるため、バランス感が重要となると感じる。
- コミュニティバスの再編において、ラウンドダイヤは、運行本数が少ない場合には利用しやすいが、ラウンドダイヤを守るために、実際の移動需要を無視したルート設定とならないように留意していただきたい。

【事務局】

- SMART プランの投資戦略４の中で、移動困難者等が多いエリアに対して投資を行う旨を記載しているが、投資戦略４の前提として葉のエリアを対象として示しているイメージがある。そのため、Aのエリアの中でも効果が大きいエリアに優先的に投資するということで、Aのエリアにあたる場所全てに必ずしも公助の交通手段を導入するというわけではない。

- 6ページの表については、市域全域を母数に移動困難者の多さをA,B,Cで示しており、二つが結びつくことで、異なった受取方となる可能性があるため、表現については工夫する。
- ハード面の整備については、幹線・準幹線を軸にしながら、整備を進めていく必要があると考えている。
- 全国的に運転手不足が深刻化するなかで、地方においては公共ライドシェアなどを導入しているが、本市としては交通事業者と連携を取りながら交通を確保していく。
- 再編においては、乗り継ぎ利用をしていただくことを理解いただき、交通結節点を活用しながら、運行ダイヤやルートを適切に設定していきたい。

【秦野委員】

- 近年、高齢者の車内転倒事故の危険性が高まっており、安全面の観点から、余裕を持ったダイヤの設定をすることで、やむなく減便している。再編にあたっては、事業者と協議してダイヤの設定を行うこととなると思うが、安全面についても、配慮いただきたい。

【事務局】

- 安全面に加え、運転士の休憩時間の確保などもふまえたダイヤ設定を心がけていく。

【高田委員】

- 事業評価的にエリアと交通の価値を定量的にまとめることができると良いのではないか。
- B/C に結び付けるなど、数値化することを視野に入れられたら良いのではないか。

【事務局】

- 定量的に評価することは必要であると認識している。公共交通の価値を評価していくことが難しい中で、市としてどのような場所に投資していくかを判断するうえでも、必要な考え方であると感じている。

【高田委員】

- アナログ的な部分があることは理解しているが、みんなが見て分かるような指標はやはり重要ではないか。

【鈴木部会長】

- やったものの評価だけでなく、導入の際の評価にも利用できるのではないか。また、高齢化率などいくつかの指標を組み合わせることで、エリアに応じた望ましい結果を求めることも可能なのではないか。

【水上委員】

- 再構築ガイドラインを見る市民に対してのメッセージが見えていない。
- 共助の面で、市民に対するガイドが必要なのではないか。

【事務局】

- 再構築ガイドラインを一番参考にしていただきたいのは、市民の方である。

- 葉の交通を単に導入しても使っていただくのは難しい。現在は、検討主体となっていただき、利用を促していただいているが、それ以外にも指標においてもマイバス意識の醸成を促すことができれば良いと考えている。
- コミュニティバス等を自身が乗車することで、維持することが可能となる、現在の収支率もマイバス意識を持っていただくための、一つの指標ではあるが、よりメッセージ性が伝わるように工夫が必要であると考える。
- 一方で、どこまで反映できるか、どのような指標が適切であるかの議論を行っていく必要があるため、引き続き検討させていただく。
- 再構築ガイドライン全体としても、行政の目線・市民の目線のバランスも考えながら、今後も検討を進めていく。

【鈴木部会長】

- 専門的な用語は浸透しづらいため、配慮をしていく必要がある。
- ガイドライン等では絵のイメージに引っ張られるケースが多い。例としてモビリティハブは大きな施設に見えますが、実際は地域の小さな施設を利用しながら、運用できるケースや駐車場の広いコンビニを利用するケースもあるため、どのような絵を用いるのかについても留意していただきたい。
- 11 ページの葉の交通モードに一般乗用タクシーの活用についても含むべきではないか。

【鈴木部会長】

- 市民に対して、一般乗用のタクシーを上手に活用できるような仕組みづくりが必要ではないか。

【事務局】

- 紹介いただいた仕組み以外にも、公共交通の仕組みは複数あり、それらを位置付けていくことは必要であると考える。一方で時間的な制限もあることから、まずは、コミュニティバス・乗合タクシー・ボランティア輸送をベースに再構築ガイドラインを仕上げていく。
- 再構築ガイドラインはあくまで手引書であり、随時更新が可能である。タクシー活用の仕組みが社会実装できる形で検討が進むようであれば、ガイドラインに位置付けるなど、現在記載していない手法についても検討する必要があると認識した。

【鈴木部会長】

- 地域において、何ができるのかという案の一つとしてタクシーが出ることも想定できるため、それを妨げないようにしていただきたい。

【鈴木健委員】

- AI デマンド交通やボランティア輸送を検討したが、結果的にタクシー補助が良いという結果になる可能性もあるため、配慮は必要ではないか。
- 今ある資源を活用するという視点でも、タクシーという文言がない状態で、策定に至ってよいのか、という疑問が残る。

【事務局】

- 乗合事業にこだわって作成している部分もあるが、タクシーの在り方について整理しながら、進めていく。

【鈴木健委員】

- 参考までにタクシーは一日あたり運転手１人で乗客を２０人ほど運んでいる。
- 判断指標を検討する際には、１人の運転士が輸送できる人数など、ヒトに着目した指標も考えうるのではないか。

【鈴木部会長】

- 本日の意見もふまえて、今後も引き続き協議を進めていただきたい。

（８）委員からの報告事項について

【中山代理委員】

- バス 8-1「北区工業団地線の廃止について」を説明

【鈴木部会長】

- ただいま、御報告のありました廃止の件について、事務局から補足などあればお願いしたい。

【事務局】

- 本市といたしましても、今回の工業団地線の廃止により、これまで利用されていた方に影響が生じることは認識している。
- 一方で、現在、公共交通を取り巻く環境は大変厳しく、特に運転士不足は全国的な課題となっている。本市においても、既存の路線バスで減便や廃止が生じており、交通資源をどのように維持していくかが大きな課題となっている。
- 工業団地線については、運行が平日１便のみであること、また令和６年度の利用者数が、市内の乗合タクシーの平均利用者数を下回っていることから、新たに乗合タクシー等を検討する利用規模には至っていないと考えている。
- そのため、本市としては、今回の廃止に伴う乗合タクシーの新規導入などの代替手段の検討は行わない考えである。

【鈴木部会長】

- 続きまして、鈴木委員より御報告をお願いしたい。

【鈴木健委員】

- バス 8-2「運賃改定の実施について」を説明。

【鈴木部会長】

- それでは御意見、御質問などがあればお願いしたい。

（意見等なし）

３．その他

【鈴木部会長】

- 全体を通して意見等はあるか。

（意見等なし）

【鈴木部会長】

- 本日の議事については、これですべて終了とする。進行を事務局へお返しする。

４．閉会

【事務局】

- 本日は長時間にわたり、活発な御議論をいただきありがとうございました。本日の議事にて御議論いただいた内容は、8 月 27 日に開催を予定しております、第１回地域公共交通協議会でも引き続き協議させていただく。
- これを以て令和８年度さいたま市地域公共交通協議会第１回バス専門部会を閉会とする。

以上