令和８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８年 ８月 27 日（木）午後３時 30 分～午後５時 45 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
- 出席者名簿・席次表
- バス路線マップ2026
- 資料１ 令和８年度地域公共交通協議会第１回バス専門部会について
- 資料２ 岩槻区コミュニティバスについて
- 資料３ （仮称）再構築ガイドラインについて
- 資料４ 判断指標の取扱いについて
- 資料５－１ さいたまSMART プランの短期モニタリングについて
- 資料５－２ モニタリング関連データ（詳細）
- 資料５－３ 市民アンケート調査結果（詳細）
- 資料６ ポスターコンクールの実施について
- 資料７ 地下鉄７号線延伸事業について
- 資料８ 朝日自動車株式会社：運賃改定について
- 資料９ LUUP のさいたま市への展開について
- 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

• 埼玉大学 名誉教授・日本大学 客員教授	久保田 尚 委員
• 日本大学理工学部 教授	大沢 昌玄 委員
• 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事業本部 総務部 経営戦略ユニット企画調整課長	大藤 恭平 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	内田 浩明 委員
• 西武バス株式会社 計画部長兼計画課長	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
• 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	家﨑 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	湯井 円三郎 委員
• さいたま市老人クラブ連合会 副会長	土居 忠夫 委員
• 市民公募	高田 博 委員

• 市民公募	水上 賢 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	緑川 雄大 委員
• 埼玉県企画財政部交通政策課 副課長	笠原 賢一 委員
• 埼玉県警察本部交通部交通規制課 道路協議・規制管理補佐	佐々木 一郎 委員
• 都市戦略本部 総合政策監兼都市経営戦略部長	水尻 有美香 委員
• 福祉局 生活福祉部長	辻村 佳久 委員
• 建設局 道路部長	石瀬 真生 委員
• 都市局 交通政策部長	立石 一弘 委員

１．開会

【事務局】

- 定刻となりましたので、ただいまから、令和８年度第１回さいたま市地域公共交通協議会を開会する。
- はじめに、人事異動等により昨年度から１０名の委員に交代がありましたので事務局より報告させていただく。
- お時間の都合から、交代のありました委員のお名前のみ事務局から御紹介させていただく。交代委員の所属等につきましては、恐れ入りますが、お配りした出席者名簿を御参照ください。
- 交代がございましたのは、内田委員、湯井委員、緑川委員、野房委員、笠原委員、佐々木委員、水尻委員、辻村委員、石瀬委員、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おりますので、合わせて御承知おきください。
- 次に、会議資料の確認をする。

＜資料確認＞

- それでは、これより議事に移る。
- 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第６条の規定により、会長が議長となることとなっているため、ここからの進行は久保田会長にお願いしたい。

【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報告する。
- 本日は、３０名の委員中、出席は２２名、欠席は８名である。
- 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、本日の会議は成立することを報告する。

【久保田会長】

- 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と思うが、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く。今回の署名は、新井委員、水上委員のお二人にお願いしたいと思うがよろしいか。

＜「異議なし」の声あり＞

【久保田会長】

- それでは、後日、事務局が議事録を作成の上お送りするので、新井委員、水上委員は、御署名お願いしたい。
  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。

【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＞

【久保田会長】

- それでは、本日、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】

- 本日は傍聴希望者はおりません。

２．議事

【久保田会長】

- それでは、次第の２．議事に進む。
  本日は、協議事項２件、議決事項１件、報告事項６件である。
- 本日は、進行上、はじめに先日開催された「バス専門部会」について、報告いただきたい。

（１）令和８年度第１回バス専門部会について

【久保田会長】

- それでは、報告事項として、議事「（１）令和８年度第１回バス専門部会について」、部会長の鈴木文彦委員より報告をお願いしたい。

【鈴木文委員】

- それでは、バス専門部会の結果について、私から報告する。資料１をご覧ください。
- 令和８年７月29日に第１回バス専門部会を開催した。議題は１ページ目「会議の開催結果」の６に記載の８件である。
- 各議題の詳細については、事務局より説明がある。

【久保田会長】

- それでは、事務局より説明をお願いしたい。

〈資料説明〉

【事務局】

- 議題の５～７につきましては、本日の協議会でも議事としているため、バス部会当日の委員意見と合わせて、後ほど説明する。
- 議題の『８　委員からの報告事項』については、東武バスウエスト株式会社様より、工業団地循環線の廃止について、国際興業株式会社様より、運賃改定について、御報告をいただいた。詳細については、配布の資料（バス８－１、８－２）を御確認ください。事務局からの説明は以上である。

【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たい。

〈意見等なし〉

【久保田会長】

- それでは、次に進む。

（２）岩槻区コミュニティバスについて

【久保田会長】

- 協議事項として、議事「（２）岩槻区コミュニティバスについて」事務局から説明をお願いしたい。

【事務局】

- 「岩槻区コミュニティバスについて」の説明。

【久保田会長】

- それでは「岩槻区コミュニティバスについて」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

【土居委員】

- 利用者が減少した要因は、どこにあると考えているのか。

【事務局】

- 令和７年５月に実施した本丸・宮町地区への延伸により運行距離が長くなり、片方向１２便から７便へ減便となったことが利用減少の主因と考えている。

【土居委員】

- 利用者が減ったことに対してどのように対応していくのか。

【事務局】

- 利用者が減った理由として、１日あたりの運行本数が影響していると考えている。今後は東岩槻駅でルートを分割し、コミュニティバスと乗合タクシーを組み合わせることで運行本数の確保とサービス水準の向上を図る方向で検討を進めていく。

【久保田会長】

- 利用状況や地域からの意見を踏まえながら具体化を進めていただきたい。
- 次の議題に移らせていただく。

（３）(仮称)再構築ガイドラインについて

（４）判断指標の取扱いについて

【久保田会長】

- 協議事項の議事「（３）(仮称)再構築ガイドラインについて」と議決事項の議事「（４）判断指標の取扱いについて」は関連があるため、一括して事務局から説明をいただきたい。

【事務局】

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

【久保田会長】

- それでは「(仮称)再構築ガイドラインについて」「判断指標の取扱いについて」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

【秦野委員】

- 交通空白地域＝交通不便地域ではないため、交通空白地域を全て新たな交通サービスで埋めることは、財源面だけでなく運転手等の人的資源の観点からも現実的ではない

と思う。

- 交通手段を必要とする高齢者は毎日利用するわけではないため、需要予測が難しく、AIデマンドの利用率や乗合率が伸び悩む事例も多く、システム利用料や予約対応などの運営コストも大きいため、費用対効果の検証が重要である。
- そのため、デマンド交通のみを前提とするのではなく、タクシーチケットや一般タクシーの活用等も含めて総合的に検討すべきではないか。
- コミュニティバスについても、単純に廃止して別モードへ置き換えれば良いわけではなく、新たな制度設計や運営経費が発生し、多くのリソースを割くこととなる可能性もあるため、慎重な判断が必要と考える。

【事務局】

- バス運転手に限らず、運転手不足の課題があることについては認識している。
- デマンド交通を導入すれば課題が解決するという考えではなく、地域特性や需要規模に応じて適切な交通モードを選択することが重要であると考えている。
- また、コミュニティバス廃止後の移行コストが膨らむ事態を防ぐため、慎重に検討を進めていく。

【高田委員】

- 14ページの判断フローについて、運行終了や見直しの判断を行う際は、「３か年連続で基準未達」といった表現だけでなく、収支率や利用者数など具体的な数値基準を示すべきではないか。
- 数値化することで、市民にも分かりやすく、恣意的な判断を避けることができると考える。

【事務局】

- 廃止する際の納得感を得るためにも、具体的な数値は明記していきたいと考えている。
- 事前に具体的な数値基準を地域との約束事として明記し、市民と同じ認識を持てるように整理していきたい。

【高田委員】

- 根拠を持って、論理立てることが非常に重要であると考える。

【水上委員】

- 導入の際の期待効果がなぜ得られなかったのか、原因分析を行い、その結果を反映した改善策を検討するべきではないか。
- 単なる達成・未達成の判定だけでは適切な改善に結び付かないため、コスト等についても含め、より細かい指標を示していただきたい。

【事務局】

- 運行改善や代替交通への移行を検討する際には、利用実態や課題を分析することを前提として整理していく。

【大沢委員】

- ダウンサイジングした際には、改めて始めの評価サイクルに戻ることが分かるよう、波線等で記載いただきたい。

【事務局】

- 御指摘の通り、代替移行からモニタリングに戻るプロセスをフロー図に修正・反映する。

【久保田会長】

- 現在の指標では、投資に対するリターンとして収支が重視されている。
- 一方で、優先投資エリアＡに導入する場合には、収益を上げることは難しいことが既に分かっているため、リターンは収支ではなく、「動けない高齢者がいなくなる」というような福祉的・社会的価値（別の指標）で測るべきではないか。
- また、優先投資エリアＡとＢ・Ｃで指標の水準を変える余地はあるのか。

【事務局】

- 一律の収支率基準ではなく、区や地域のバランス、交通モードの役割を踏まえ、基準値に差を設ける必要性を感じている。
- 財政支出の適正性や目的を明確にしながら、地域特性に応じた基準を設定していく。

【土居委員】

- 与野駅周辺のように鉄道駅が近い地域であっても、高齢者などにとっては移動しづらいケースがある。
- Ａ・Ｂ・Ｃのエリア区分にとらわれず、路線バスやコミュニティバスでは対応しきれない短距離移動や、タクシー利用に至らない移動ニーズに対する、補完的な移動サービスについても検討していただきたい。

【事務局】

- 鉄道１㎞圏域内は便利であると定義されているものの、妊婦や高齢者などの移動困難者等がいることについては、把握している。
- 一方で、それらの地域に、コミュニティバスや乗合タクシーを導入すると競合となるため、現行ガイドラインにおいては検討対象地域とはなっていない。
- 現在は共助の移動支援事業の対象エリアとしているが、デマンド交通と移動支援の中間を埋める適切な施策がないのが現状であるため、今後の重要課題として検討していく。

【久保田会長】

- 「（３）（仮称）再構築ガイドライン」については、引き続き検討を進めていただきたい。
- それでは、「（４）判断指標の取扱いについて」は議決事項となりますので、承認することについて伺う。御異議ございませんか。

＜「異議なし」の声あり＞

【久保田会長】

- それでは、本件は承認とする。
- 次の議題に移らせていただく。

（５）さいたまSMARTプランの短期モニタリングについて

【久保田会長】

- 続いて、報告事項「（５）さいたまSMARTプランの短期モニタリングについて」、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局】

- 「さいたまSMARTプランの短期モニタリングについて」を説明。

【久保田会長】

- 大宮駅から上尾駅間の一部区間においては、水準を下回る区間がある状況との報告があった。
- 運行事業者の東武バスウエスト株式会社の山科委員は本日欠席のため、さいたま市地域公共交通協議会条例第６条第４項の規定に基づき、関係者の中山氏より補足御説明いただきたいと思うが、委員の皆様、御異議ありませんか。

＜「異議なし」の声あり＞

【久保田会長】

- では、東武バスウエスト株式会社中山氏から御説明をお願いしたい。

【中山氏（東武バスウエスト株式会社）】

- 大宮～上尾間（大 51 系統等）では、大宮駅東口入口、大栄橋、上尾陸橋等の交差点における、慢性的な渋滞の影響が非常に大きく、大幅な遅延や運休でお客様に多大な迷惑をおかけしていた。そのため、時間帯ごとの現実的な所要時間を見直す再編（減便ダイヤ改正）を実施した結果、サービス本数基準を下回ることとなったが、改定前と比較して発車時刻の定時性は劇的に改善し、お客様からの苦情も減少した状況にある。

【久保田会長】

- こちらについて、事務局はどのように考えているか。

【事務局】

- バス会社側の事情は理解している。本来は基準を維持していただきたいが、無理な本数維持で定時性が崩れては意味がないため、今後周辺道路の改良が進んだ際には運行本数の見直しを期待したい。

【久保田会長】

- それでは「さいたまSMARTプランの短期モニタリングについて」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

【秦野委員】

- キャッシュレス化自体は社会的な流れとして進める必要があるものの、後払い方式を採用している路線バスでは、降車時に残高不足や支払い不能が発生した場合、運転手が対応せざるを得ず、負担増加や運行への影響も懸念される。
- また、キャッシュレス化を円滑に進めるためには事業者だけでなく自治体も利用者への周知や理解促進に取り組む必要があるため、ぜひ協力をいただきたい。

【事務局】

- キャッシュレス化に伴う利用者理解の重要性を認識しており、今後も周知や啓発について検討を進めていく。

【高田委員】

- ３ページの市民アンケート結果について、外出率は高まっているが、公共交通利用が減少傾向にある。自家用車の利用が増加している結果から、自家用車による移動が増えている可能性があり、市の交通政策全体として重要な論点ではないか。
- また、この場合には道路などのハード面の整備が必要という捉え方となるのか。

【事務局】

- アンケート結果だけで断定はできないものの、自家用車利用増加の可能性は読み取れるので、自家用車増加の主因である「送迎」などのトリップ特性を詳細に分析する必要はあるが、公共交通への利用転換に繋げるモビリティマネジメントの推進等が必要となると考えている。

【佐々木委員】

- ６ページの法定速度の改正については、30km/hを超えると死亡事故率が大きく上昇することを踏まえ、生活道路における交通安全向上を目的とするものであり、ルール改正だけでなく、周知や道路構造面の対策も継続して実施する必要があると考えている。

【久保田会長】

- 法定速度が変わっても、標識がない道路ではルールを知らないドライバーが同じ速度を出す恐れがある。
- ハード対策として「ゾーン 30プラス」のような物理的にスピードが出ない道路整備をさいたま市が引き続き推進していただきたい。

【鈴木文委員】

- モニタリング結果の分析に当たっては数値データのみでなく、地域で聞き取った利用者の声や定性的な情報も活用すべきではないか。
- 気候条件や学校での取り組みなど数値には現れにくい要因が交通行動へ影響している場合もあるため、多面的な分析が必要と考える。

【久保田会長】

- SMARTプラン策定後にモニタリングが開始されたこと自体を評価し、今後も継続的に状況を確認しながら施策改善へ繋げていただきたい。
- 次の議題に移らせていただく。

（６）ポスターコンクールの実施について

【久保田会長】

- 続いて、報告事項「（６）ポスターコンクールの実施について」、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局】

- 「ポスターコンクールの実施について」を説明。

【久保田会長】

- それでは「ポスターコンクールの実施について」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

〈意見等なし〉

【久保田会長】

- 次の議題に移らせていただく。

（７）地下鉄７号線延伸事業について

【久保田会長】

- 続いて、報告事項「（７）地下鉄７号線延伸事業について」、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局】

- 「地下鉄７号線延伸事業について」を説明。

【久保田会長】

- それでは「地下鉄７号線延伸事業について」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

〈意見等なし〉

【久保田会長】

- 次の議題に移らせていただく。

（８）委員からの報告事項について

【久保田会長】

- 報告事項の議事『（８）委員からの報告事項について』、朝日自動車株式会社の田沼委員は本日欠席のため、さいたま市地域公共交通協議会条例第６条第４項の規定に基づき、関係者の富川氏より御説明いただきたいと思うが、委員の皆様、御異議ありませんか。

＜「異議なし」の声あり＞

【久保田会長】

- では、朝日自動車株式会社富川氏から御説明をお願いしたい。

【富川氏（朝日自動車株式会社）】

- 「委員からの報告事項について」を説明。

【久保田会長】

- それでは「委員からの報告事項について」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

〈意見等なし〉

【久保田会長】

- 次の議題に移らせていただく。

（９）LUUP（ループ）のさいたま市への展開について

【久保田会長】

- 続いて、報告事項の議事『（９）LUUP（ループ）のさいたま市への展開について』、株式会社Luupより、本協議会での説明の申入れがあった。
- さいたま市地域公共交通協議会条例第６条第４項の規定に従い、必要性を認め、御説明をお願いしたいと思うが、委員の皆様、御異議ございませんか。

＜「異議なし」の声あり＞

【久保田会長】

- では、株式会社Luupから御説明をお願いしたい。

【株式会社Luup】

- 「LUUP（ループ）のさいたま市への展開について」を説明。

【久保田会長】

- それでは「LUUP（ループ）のさいたま市への展開について」御意見、御質問がありましたらお願いしたい。

【秦野委員】

- バス事業者として最も懸念するのは、バスと LUUPとの接触事故リスクである。LUUPの利用者は生身の体であり、衝突すれば大事故になる。また、バスが LUUP を追い抜くタイミング等で遅延が発生するなどの課題もある。
- マナー周知や安全啓発活動を徹底していただきたい。

【株式会社Luup】

- 危険箇所を特定し、ユーザーがそこを走行する際にアプリ上で注意喚起（アラート）を行うローカライズ機能を現在開発している。
- 自治体や交通事業者と情報共有を行いながら地域ごとの課題へ対応していく。

【美濃浦委員】

- 運転手からは、運転中に見にくいという話があるため、他の車からどう見えているのか、また、死角があることをユーザーへ周知いただきたい。

【株式会社Luup】

- 検討させていただく。

【大藤委員】

- 鉄道事業者として、駅から目的地までの 2 次交通としての親和性は極めて高いと考えている。
- JR 東日本では烏山線において、沿線の利便性向上のための施策として、連携して事業を進めている。
- バス事業者にとって運行等における課題があることについては認識しているが、鉄道事業者としては、沿線価値向上の取組として、引き続き推進したいと考えている。

３．その他

【久保田会長】

- 次に、次第の３．その他について、各委員から何かあるか。

＜質問、意見等なし＞

【久保田会長】

- 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】

- 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、日程調整のうえ、連絡する。
- それでは、これを持ちまして、令和８年度第１回さいたま市地域公共交通協議会を閉会とする。本日はありがとうございました。