

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
背景・目的	全般	p1・2	—	都市経営戦略部	1	○ 取組み→取組 に修正	○意見のとおり修正
	背景・目的	p1	北村委員	市民公募	2	○目的、背景などに市民の生活を各市民階層(勤労者、主婦、通学者、障害者、高齢者、旅行者など)から将来どのような生活・移動となることが望ましいかを市の将来ビジョン・市民要望等から示す	○1.1 計画策定の背景・目的に、さいたま市総合振興計画の将来都市像などを参考に、「市民が多様な価値観やライフスタイルに応じた生活」に関連する文言を、背景・目的に追記
計画の位置づけ	関連計画	p2	—	都市局 都市計画部 都市計画課	3	○ 関連計画の交通分野に「さいたま市道路網計画(2012年)」を追加していただきたい。 (道路網計画において、評価指標の一つとして「バスの移動性の向上」を設定し、バスの幹線軸に該当する路線を評価しているため)	○意見のとおり修正
		p2	—	都市局 都市計画部 都市計画課	4	○ 現行のさいたま市道路整備計画は、「第2期」でなく「第3期」。	○意見のとおり修正
計画期間	大宮グランドセントラル ステーション化構想	p4	—	都市局 都心整備部 東日本交流拠点整備課	5	○ 施策①まちづくりと一体化したターミナル駅の高度化では、現段階で、大宮グランドセントラルステーション化構想のスケジュールは、R2年度以降は設計・整備・関係者協議しか記載できないため、削除をお願いします。	○意見のとおり修正
対象とする公共交通	全体	p5	福田委員	自転車まちづくり推進課	6	○対象とする公共交通を「交通手段」変更すべき	○意見のとおり修正(p26、50)
	シェアサイクル		関根委員	西武バス株式会社	7	○各所に出てくる「シェアサイクリング」は、会議で意見も出されていましたが、公共交通としての位置づけを行うのであれば、その役割をネットワークの中でどのようなレベルで考えているか、もう少し深く調整した方が良いと考えます。	○各交通手段の役割について、下記のように記載 <タクシー・カーシェアリング> ・鉄道やバスではカバーしきれない距離帯、時間帯、公共交通空白地域等の個別の移動ニーズへの対応 ・鉄道・バスへのアクセス交通としての役割を担う ・ バスが運行していない深夜時間帯等の補完 <シェアサイクル> ・鉄道、バス等の公共交通を補完する交通としての役割を担う ・ 都心回遊と鉄道やバスではカバーしきれない距離帯の移動ニーズへの対応
	徒歩・自転車		福田委員	自転車まちづくり推進課	8	○”誰もが利用できる移動手段”の定義に対し、シェアサイクルは高齢者や子供は乗ることができないことから、「自転車の位置づけ」にあるように公共交通の補完交通としての役割であると考えます。	○当該箇所を「徒歩・自転車の位置づけに期待する役割について」に修正
	徒歩・自転車		吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	9	○対象とする公共交通の徒歩・自転車の位置づけについて、徒歩を「アクセス交通」と位置づけるのか、個人の自転車は「公共交通を補完するもの」と言えるのか。	○当該箇所を「徒歩・自転車の位置づけに期待する役割について」に修正
公共交通に関する現状・課題	人口	p7	—	保健福祉局 長寿応援部高齢福祉課	10	○2.1人口(1)人口推移 下記のとおり修正 【理由】次期総合振興計画(案)P19-20の記載に合わせるため ◇総人口は20252030(令和712)年ごろにピークを向え迎え、その後減少に転じ、20502045年(令和3227)年には447128.6万人まで減少する見通し。 ◇65歳以上の高齢者は今後も増え続け、20402045(令和2227)年には、3人に1人以上が高齢者となる見通し。 ※グラフ⇒要修正	○意見のとおり修正
			福田委員	自転車まちづくり推進課	11	○2.1人口(2)人口分布 下記のとおり修正 人口は、面積のおよそ5割強を占める市街化区域に9割以上弱が集中している	○意見のとおり修正
			福田委員	自転車まちづくり推進課	12	○2.1人口(3)高齢化率 下記のとおり修正 高齢化率は、調整区域では全体的に市街化区域外で高い傾向にあるが、市街化区域においても高い地域がある	○意見のとおり修正
	市民の移動実態	p9~12、16	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	13	○ 第6回パーソントリップ調査の結果が公表されているが、更新できるのか確認されたい。	○平成20年度から平成30年に更新済み
バスサービス～ 広域ネットワークとの連携	p13~23	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	14	○バスサービス～広域ネットワークとの連携について、p24のまとめは「広域」「鉄道」「バス」「交通結節」となっており、2章の現状と課題で示している順番が異なる。	○意見のとおり修正 ※公共交通サービスの現状(p13~19)をまとめ(p24)の順番と整合させ、「広域」「鉄道」「バス」「交通結節」「公共交通サービスの現状」の順に再整理	

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
さいたま市の公共交通に関する現状	公共交通空白地域と外出頻度の関係	p18、19 (p15、16)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	15	Op15では「公共交通空白地域」と「不便地域」を使い分けているが、p16四角枠内では「公共交通不便地域」と記載されており空白地域と不便地域が混在している。	○交通空白地区、交通不便地区、市街地調整区域内の既成市街地を併せて、「公共交通空白地区等」に統一
		p19 (p16)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	16	Op16空白地域人口割合の意味が不明。	東京都市圏パーソントリップ調査における計画基本ゾーン区分ごとの「交通空白地域人口/市街化区域人口」である。 (※交通不便地区、市街化調整区域内の規制市街地の人口は、空白地域人口に含まれていない) ※計画基本ゾーン区分とは、小ゾーン(夜間人口約15,000人を目安としたゾーンレベル)を数個集めて構成し、広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル。
			大沢委員	日本大学理工学部 土木工学科	17	Op16図のタイトルとして「外出頻度との相関」としていますが、相関係数が示されていませんが散布図を見る限り高くないように思われ、「 外出頻度との関係 」のほうがよいと思います。	○意見のとおり修正
	公共交通サービス	p25 (p22)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	18	Op22表題・図は「公共鉄道サービス」とあるが、バスも記載しているので、例えば「 公共交通サービス 」に修正。	○意見のとおり修正
				保健福祉局 長寿応援部高齢福祉課	19	Op24市民意識のうち「 バス停環境 ～最も高い。」について本文記載なし。	Op22のコメント欄に、「 バス停環境 」が最も不満度が高いと文言を追加
	課題のまとめ	p36 (p24)		保健福祉局 長寿応援部高齢福祉課	20	○下記のとおり修正 「統計データ等による現状」人口⇒推移 人口は 2025 2030年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。	○意見のとおり修正
			吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	21	○現状のうち「 私用目的 」を「 私事目的 」に修正(記載統一)	○意見のとおり修正
			吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	22	○6現状のうち「 担い手 」について本文記載なし。	○公共交通サービスの「担い手」を「 労働力 」に変更 Op22、23に公共交通サービスの労働力についての資料を追加
		p22、23 (p22、24)			23	○各階層に求められる公共交通・移動のあるべき姿(手段・時間、利用法など)に対して、 現状の課題・問題点を整理	○公共交通利用者の視点からみた現状と課題から、「 公共交通利用者の視点からみた課題 」を整理して新たに追加
		p37 (p25)	北村委員	市民公募	24	○各階層に求められる公共交通・移動のあるべき姿に対する現状の課題・問題点に関して 求められる移動体、改善すべき事項を整理	
	p38 (p26)		保健福祉局 長寿応援部高齢福祉課	25	【時代・社会からの要請】のうち ■高齢者の交通安全への対応 について 「■高齢者の交通安全への対応」を削除した上で、「 ■人口減少・少子高齢社会への対応(高齢者の交通安全など) 」と修正 【理由】「■高齢者の交通安全への対応」は、「■人口減少・少子高齢社会への対応」に包含されるものと考えられるため。(単独項目とすることで、必要以上に、高齢運転者を危険なものとして、ミスリードする懸念がある。)	○意見のとおり修正	
	目指す公共交通ネットワークの検討 成果指標及び目標	p39、40 (p27、28)	福田委員	自転車まちづくり推進課	26	【基本方針2】地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保(補完的な公共交通) の担う交通手段に、「タクシー・シェアサイクル・カーシェアリング」を追記する	【調整中】 【基本方針2】地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保(補完的な公共交通)は、さいたま市の公共交通ネットワークを形成する軸である鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成する交通手段であり、タクシー・シェアサイクル・カーシェアリングは、公共交通ネットワーク全体を補完する役割を担うことになるため、修正しない。

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
成果指標及び目標		p40 (p28)	福田委員	自転車まちづくり推進課	27	○3.都心回遊交通の強化の成果指標 ・成果指標については、都心回遊に関する満足度を指標としては如何か。	○シェアサイクルの位置づけについて 3)都心回遊交通の強化に向けた施策として、「④都心部循環バスの導入検討」と「⑤シェアサイクル等の利用促進」を位置づけることとしている。 ④は今後具体化していくものである。⑤は現行で実施済みであるシェアサイクルの利用促進を基本に、今後の技術動向に応じて、 さらに新たなシェアサービスの導入も実施 していこうというものであり、施策としてシェアサイクルを基本としている。 また、シェアサイクルの運営主体は民間であるが、事業主体はさいたま市であり、政策目標に応じてシェアサイクル事業を展開可能である一方で、 タクシーやカーシェアリングは、都心回遊交通も担っているものの、民間事業であり、行政としてコントロール困難 なため具体的な施策には対応させていない。 ○成果指標について 成果指標については、本来、都心回遊交通の量や都心部への来訪者の一人当たり回遊回数等を適用すべきであるが、これを観測することは困難なため、間接的な成果指標として、シェアサイクルの利用回数をアウトカム指標としている。(都心回遊交通が増加すれば、シェアサイクル利用回数も増加) ○ 成果指標の設定について 以下のような値を確認して、目標とする値を再検討する。 ・自転車の平均回転率の推移 ・ポート1箇所当たりの自転車貸出数の推移 ・今後のポート設置予定、自転車台数の予定
実施する事業	施策③ バス路線の再編検討	p50 (p38)	—	都市局 まちづくり推進部 まちづくり総務課	28	○施策③バス路線の再編検討では、 公共公益施設・病院・学校・商業施設等の建設と合わせたバス路線の再編検討 をすることとなっているが、例えば、建替え等のある主要な公共公益施設周辺へのバス停設置を考える場合は、対応が間に合わないことが想定されるため、 施設の計画段階でバス路線の再編を検討できるようにした方が良く と思われる。	○「公共公益施設・病院・学校・商業施設等の 建設整備 と合わせた再編など、まちづくりと連携したバス路線の再編を検討する。」に修正 【補足】 ・「建設」に限らず計画も含めた「整備」と合わせて再編を検討することとし、具体的な再編は、「地域公共交通再編実施計画」で検討する ※参考として、「地域公共交通活性化再生法の基本スキーム」に係る資料を追加(P70)
	施策⑥ コミュニティバス等の利活用	p52 (p40)	—	都市局 都市計画部 交通政策課	29	○施策⑥については、 乗合タクシー以外のサービス導入も検討 していくので、 乗合タクシーも含めた「等」として整理 すべき	○意見のとおり修正
	施策⑦ 交通不便地域におけるAIの活用	p53 (p41)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	30	○施策⑦交通不便地域におけるAI等の活用の概要のうち「 ライドシェア(個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービス)は道路運送法上認められていない 。	○意見を踏まえ、事業の概要等を修正(法改正等の社会情勢の変化を踏まえて、導入を検討していく) ○併せて、施策⑥、⑦の目標値を「コミュニティバス・乗合タクシー」を乗合タクシー以外も含めた「 コミュニティバス等 」に修正
	施策⑩ 東西交通	p56 (p44)	北村委員	市民公募	31	○⑩東西交通の各項目の中で、具体的な施策(東西交通のLRTなど)については、その他の検討項目の提示と各施策の上記評価軸による評価を示す必要。 ○各施策の市民階層ごとのあるべき公共交通貢献度への評価も行い実施優先度を示すべき ○代替え施策も示し比較優位な施策を選択すべし。現状は選択肢が示されていない。	○東西交通専門部会において検討を継続する
	施策⑪ まちづくりと一体化したターミナル駅の高度化	p57 (p45)	—	都市局 都心整備部 東日本交流拠点整備課	32	○施策⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の高度化では、まだ、 具体的な計画やスケジュールが決まってい ないため、内容について相談させていただきたい。	○所管課からの修正案のとおり修正
施策⑭ バス待ち環境の充実		p59 (p47)	—	都市局 まちづくり推進部 まちづくり総務課	33	○⑭バス待ち環境の充実に対応する基本方針が「公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上」としているのであれば、バス待ち環境の改善箇所は、利用者の多いバス停等にすることはなく、 交通結節点となる鉄道駅のうちバス路線がある駅など、複数の公共交通が相互に乗り入れる箇所のバス停のバス待ち環境を改善 (上屋・ベンチの設置、バスロケシステム等の整備)することにしたほうが良いと思われる。	○意見のとおり修正
			大沢委員	日本大学理工学部 土木工学科	34	○施策⑭のバス待ち環境の充実ですが、事業概要を読む限り、 道路区域内の占用というあたりの改善 かと思われます。しかしながら、道路空間上での改善には限界があることから、 沿道の民有空間もしくは商業施設等との連携を図ることも考えた ほうがよいと思います。可能であれば「 沿道の民間施設とも連携も視野に入れバス待ち環境の改善を図る 」という項目が入ればと思います。	

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
実施する事業	施策⑯ ICT・AIの活用による、 事前予約システム	p60 (p48)	戸村委員	市民公募	35	○施策⑯「ICT・AIの活用による、事前予約システムを使いAI等を活用した新たな交通サービスを利用する」という説明図ですが、 ICA・AI活用で高齢者自身で事前予約をスムーズに出来るのか 疑問です。 ○ 全て予約制なのか、人数制限のある乗り物なのか 、知りたいです。	○「サービスの検討に当たっては、高齢者にも使いやすい手法の検討を並行して行うこと」を追記 ○予約制や人数制限は、導入検討するサービスによって異なると考えています 【補足】 ・技術革新や社会情勢の変化も含め、予約制や人数制限などの運用については柔軟に対応していく必要があると考えています。 ・「地域公共交通再編実施計画」などの策定に向けた基本方針を定めるものであり、具体の運用や人数制限などは実施計画の策定時に検討します。 ※参考として、「地域公共交通活性化再生法の基本スキーム」に係る資料を追加(P70)
	施策⑰ 公共交通に関する 分かりやすい情報案内	p61 (p49)	町田委員	保健福祉局 福祉部	36	○⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供の事業の概要のうち、 観光訪問者に限らず、交通弱者である障害者への配慮も必要 であると考ええる。	○意見を踏まえ、事業の概要等を修正
進捗管理指標	施策① 幹線軸沿線の バス走行環境の充実	p47、48、65 (p35、36、54)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	37	○施策①幹線軸沿線のバス走行環境の充実の進捗管理指標のうち「 ボトルネックが不明 」。	○進捗管理指標を「ボトルネックへの取組数」から「 主要渋滞箇所数 」に修正(さいたま市道路整備計画(第3期)に記載している成果指標との整合性(算出の考え方など)が必要)
	施策⑧ 鉄道ネットワークの維持	p47、54、65 (p35、48、54)	市川委員	埼玉高速鉄道株式会社	38	○施策①幹線軸沿線のバス走行環境の充実の進捗管理指標のボトルネックの取組数について、 さいたま市道路整備計画(第3期)に記載している成果指標との整合性 (算出の考え方など)が必要	
進捗管理指標	施策⑨ 地下鉄7号線の延伸 施策⑩ 東西交通の導入検討	p47、55、56、65 (p35、43、44、54)	市川委員	埼玉高速鉄道株式会社	39	○施策⑧鉄道ネットワークの維持の進捗管理指標では、 朝のピーク時の運行本数を増やすことは困難であり、指標の変更を希望 する。定期的にお客様へのアンケート調査を行うなどして、「 お客様の満足度 」を測れる指標を設定することが望ましいが、次善策としては、「 車内の混雑率 」としてはどうか。編成車両数を増やしたり、混雑する路線の利用客を他へ誘導したりできれば、混雑率減少につながる。	○進捗管理指標を「鉄道の朝ピーク時における運行本数」から「 鉄道混雑率 」に修正
	評価軸① (市民目線)	p69～76	北村委員	市民公募	40	○施策⑨地下鉄7号線の延伸、 施策⑩東西交通の進捗管理指標を定めるのは難しい かもしれないが、事業着手に向けた検討がどの段階にあるのか、公表するようにしてはどうか。	○ 進捗管理指標は定めない が、計画策定後も、東西交通専門部会及び地域公共交通協議会において、検討状況を報告・公表する
					41	○ ⑨地下鉄7号線延伸検討について、進捗管理指標は定めていません 。	
42	○また、⑩についても⑨と同様に進捗管理指標は設定しないとあるので、 ⑩の担当課が作成する指標も参考にして検討する必要がある と考えています。 なお、総合振興計画の後期実施計画等では、 目標値として別添のとおり、浦和美園駅周辺及び岩槻駅周辺の定住人口、交流人口を目標値として定めています 。	○総合振興計画の指標(浦和美園駅周辺や岩槻駅周辺の定住人口)は、本計画の施策や進捗管理指標や成果指標に該当するものではないため、 進捗管理指標は設定しない					
成果指標	評価軸② (行政目線)	—	北村委員	市民公募	43	○上記市民目線での整理をすることで ・ 階層ごとの、公共交通各項目に関する満足度、現状からの改善度などの評価項目 が良いのではないかと。具体的な数字(遅延時間短縮、シェアサイクル利用回数など)で数字が向上しても満足度が上がらなければ、本来の目標達成とならないのではないから	○意見を「計画の実施及び評価分析に係る課題」として整理し、地域公共交通協議会における施策の分析・評価や、「地域公共交通再編実施計画」の検討において参考とする ○計画書p71～76に世代ごとの公共交通に対するニーズを分析した結果を新たに追加している
					44	○上記市民目線での整理をすることで ・ 満足度 については、階層ごと満足度要素・レベルも異なることを踏まえ改めて 次年度以降調査する必要がある (例えばバスの遅延について通勤・通学者はかなり気にすると思うが、シニアなどはある程度の遅延は許容可能。市民は本当にシェアサイクルを望んでいるか。バスルート・本数が増えればそちらのほうが満足度高いのでは)	
45	○上記市民目線での整理をすることで ・ 予算配分、投資を行う上でも、小額投資・最大効果となる施策(小改善でも市民満足度大幅向上)もあると思うので、階層ごとの必要施策の優先度と真の問題の洗い出し・最適施策の選択を示す必要あり						
					46	○施策の方向性、 結果の評価軸 として以前から指摘している通り ・ 交通事故大幅減(高齢者に限らず) ・ 道路交通渋滞の緩和 ・ 環境負荷大幅減 ・ 災害時の公共交通の維持・貢献 ・ 環境破壊への影響 ・ 高齢者・障害者のQOLの向上への貢献 ・ 低予算高施策となっているか ・ 持続可能か 等の視点を具体的に入れること	●調整中

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
成果指標	コミュニティバス・乗合タクシー	p40、42、47、52、53 (p28、29、35、40、41)	坂本委員	市民公募	47	○成果指標として、コミュニティバス一便当たりの利用者数を現状の10.02人/便の「現状以上」が目標とあるが、同バスの利用者数はP.20で示してある通り、直近での利用者数は延べ年間34万人を超えており、さいたま市民の足として、公共交通において一定の存在感を得てきている。もちろん、鉄道網に比べればまだまだ圧倒的に低いとはいえ、それなりの規模に育ってきているのも事実であり、当市のコミュニティバス施策の実績や有効性を示すには、単に一便当たりの平均利用者数だけではなく、 インパクトのある総数も目標として並列に掲げるべきではないか ？ それも、「現状以上」といった消極的な目標ではなく、例えば、 複数の利用促進策により〇〇年度までに現状の3倍の100万人超/年 といったアグレッシブ(チャレンジングというべきか?)な数値を掲げてはどうか？ そうすれば、よりコミュニティバス施策への注目度が上がり各方面からの支援や協力も得られ易くなるのではないだろうか。また、決して達成不可能な数字目標とは思えない。 ちなみに、一便当たりの利用者数自体は、ルート毎の傾向を見ることによって、より地域別の利用特性や推移を見たり促進策を検討するのに有効と思われる。	○p34 コミュニティバス・乗合タクシーの1便当たりの利用者数から、「 コミュニティバス等全体の収支率(現状以上) 」に変更してはどうか(市内のコミュニティバス全体の収支率は33%) コミュニティバスは、利用者数を増やすことが目的ではなく、公共交通空白地区等の解消に向けて、鉄道・バスネットワークを補完する役割を担うものであり、地域の一定以上の利用のもと持続可能なものとしていうことが重要である。 このような趣旨から、1便当たりの利用者数または収支率を指標とすることが適切と考えている。 ただし、関根委員からの指摘は尤もなことであり、収支率を指標とする。
			関根委員	西武バス株式会社	48	○コミュニティバス・乗合タクシーの部分において、 成果目標が1便当たりの利用者数 に限られています。例えば乗車余地がある中で減便すれば、1便当たりの数値は上がるとも考えられるので、 全体利用者数等とのバランスもみられるような指標の方が良い かもしれません。	
	都心・副都心間の所要時間	p40、43、47、55、56 (p28、29、35、43、44)	市川委員	埼玉高速鉄道株式会社	49	○都心・副都心間の 所要時間目標値が「30分以内 」ということであるが、目標値が低すぎないか。路線バスか鉄軌道かで時間が全く異なるなか、市としてどこを目指しているのかが不明確。 鉄軌道を敷設することを目指すような成果指標【目標値】にすべきではないか。	○鉄道やバスなど多様な公共交通の充実により、利用者が移動手段を都心・副都心間などの拠点間移動における利便性確保を目指す ○さいたま市道路整備計画(第3期)の「主要拠点間の移動時間短縮」も踏まえ、道路交通だけでなく、鉄軌道等も含めた公共交通ネットワークの形成により、 都心・副都心間の所要時間30分以内を目標 とする
				建設局 土木部 道路計画課	50	○成果指標の都心・副都心間の所要時間30分以内について、 さいたま市道路整備計画(第3期)に記載している成果指標との整合性 (算出の考え方など)が必要	
	市内の鉄道・バス利用者数	p40、45、47、61、62 (p28、29、35、49、50)	市川委員	埼玉高速鉄道株式会社	51	○市内の 鉄道・バス利用者数【現状以上】 という成果指標【目標値】についてであるが、さいたま市内は人口増加が続いており、 いつ減少に向かうかが不明であるため、それを十分に踏まえた目標値とすべき 。(人口が増えていれば利用者数が増えるのは当然とらえられるため。)	○今後、人口減少・高齢化の進展に向かうことも踏まえ、市内の鉄道・バス利用者数(現状以上)を、「 人口百万人当たりの鉄道・バス利用者数(現状維持) 」に変更
	事業主体の整理	施策⑪ まちづくりと一体化したターミナル駅の高度化	p64 (p52)	—	都市局 都心整備部 東日本交流拠点整備課	52	○施策⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の高度化では、「まちづくりと～」とあるため、周辺再開発等との連携が必要。「その他関連企業等」ではなく、「 周辺再開発等 」も列を追記すべき。
施策⑮ サイクル&バスライドの推進		p.59、64 (p47、52)	吉田委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課	53	○事業主体・関連主体の考え方を再度整理した方が良いのでは。(例えば、「 ⑮サイクル&バスライドの推進 」は市民が事業主体になりうるのか。)	○事業主体から「市民」を削除

項目	該当箇所	該当ページ 修正後 (意見照会時点)	委員	所属	No	意見	対応(案)
事業実施 スケジュール	全体	— (p53)	(村上委員)	建設局 土木部 道路環境課	54	○整備箇所・路線の記載がないため、スケジュールや指標、目標値を検証することができないと考えます。 ○整備箇所・路線の選定、実施期間などを整理(実施計画を作成)したうえで、指標・目標値を検討する必要があると考えます。	○意見を踏まえ、事業実施スケジュールの整理(例)を削除 ※個別のスケジュールは、計画の評価・分析、及び再編実施計画等の策定時に検討することとする
	施策⑨ 地下鉄7号線の延伸		市川委員	埼玉高速鉄道 株式会社	55	○施策⑨地下鉄7号線の延伸については、市が県とともに1日も早い事業着手に向けた調査・検討を続けており、調査・検討と事業着手を色分けしてスケジュールを整理することはできないと思われる。一日も早い事業着手を想定したスケジュールにすべきである。	
	施策⑩ まちづくりと一体化した ターミナル駅の高度化		—	未来都市推進部	56	○⑩地下鉄7号線延伸検討のスケジュールは、2021年から2030年まで「計画・調査」として1色で示して頂くようお願いいたします。試験導入は予定にありませんので、凡例から削除していただくようお願いいたします。 (理由) ・地下鉄7号線延伸検討では、埼玉県と共同で延伸における課題解決のため調査・検討を行うことと併せて、実務関係者会議を開催し、関係者との調整を図っている。 ・そのため、具体的なスケジュールは示しておらず、成長加速化戦略では別添のとおり記載している。 ・なお、2030年まで計画・調査を続けていくという意味ではなく、関係者が合意できる計画を策定する必要があるため、スケジュールを明確にできないということ。	
計画のフォローアップ		p66		建設局 土木部 道路環境課	58	○事業の進捗管理にあたり、PDCAサイクル、中間評価によって、 取組み内容や指標・目標値等の見直しを行う旨を記載すべき だと考えます。	○計画の評価・分析(フォローアップ)について追加
全体	全体のページ構成 ストーリー構成		北村委員	市民公募	59	○全体の構成が市民目線、市民ファーストとされていないように感じる。また市民の理解を得にくい構成となっているのではないかと腹に落ちるような構成になっていない。 ・以下は現在の資料の順番の入れ替えと現在製作途中の資料及び数枚の追加資料で整理可能と思います。 ※必要ならばもう少し具体的に説明しますので、貴課との打ち合わせも可。	●調整中