

**令和元年度第2回協議会及び  
意見照会における意見と対応  
(抜粋)**

- 1.1 計画策定の背景・目的に、「市民が多様な価値観やライフスタイルに応じた生活」を追加(p1)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 1	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

## 2. 対象とする公共交通

- 対象とする「公共交通」を「交通手段」に変更(p5)
- 「タクシー・カーシェアリング、シェアサイクル」の役割を変更(p5)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p5	6	○対象とする公共交通を「交通手段」変更すべき	対象とする「公共交通」を「 <b>交通手段</b> 」に変更
	7、8	○各所に出てくる「 <b>シェアサイクリング</b> 」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ものであれば、 <u>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</u> と考えます。 ○”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、 <u>「自転車の位置づけ」にあるように公共交通の補完交通</u> としての役割であると考える。	<b>各交通手段の役割</b> を下記のように記載 <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、 <del>バス</del> へのアクセス交通としての役割を担う ・ <b>バスが運行していない深夜時間帯等の補完</b> <シェアサイクル> ・鉄道、バス等の <b>公共交通を補完する交通</b> としての役割を担う ・ <b>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</b>
	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、 <u>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。</u>	徒歩・自転車の「位置づけ」を「 <b>期待する役割</b> 」に変更
p39、40	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、 <u>「タクシー・シェアサイクル・カーシェアリング」を追記する</u>	【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、 <b>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。</b>

### 3. さいたま市の公共交通に関する現状

- 公共交通サービスの「担い手」を「労働力」に変更(p36)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
P 22、 23、36	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「 <b>労働力</b> 」に変更 ○ p 22、23に公共交通サービスの労働力についての資料を追加

### 3. さいたま市の公共交通に関する現状

- 公共交通利用者の視点からみた課題を新たに追加(p37)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 37	23、24	<p>○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、<b>現状の課題・問題点を整理</b></p> <p>○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<b>求められる移動体、改善すべき事項を整理</b></p>	公共交通利用者の視点からみた公共交通の利用状況や公共交通に対するニーズから、「 <b>公共交通利用者の視点からみた課題</b> 」を整理して新たに追加

## (1) 施策⑦ 交通空白地区におけるAI等を活用した交通サービスの検討

- 交通空白地区におけるAI等を活用した交通サービスを「コミュニティバス等」と表現し、「ライドシェア」を削除(p53)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 53	30	○ p 41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 <sup>*1</sup> 社会情勢の変化を踏まえて、導入を検討していく)  ○併せて、⑦対象とする目標値を「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

## (2) 施策⑩ ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討

- ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化を検討するにあたり、高齢者が使いやすい手法を並行して検討を行うこととする旨を追記(p60)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 60	35	○施策⑩「ICT・AIの活用による、事前予約システムを使いA I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、 <u>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</u> です。	○「サービスの検討に当たっては、 <b>高齢者にも使いやすい手法の検討を並行して行うこと</b> 」を追記
		○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。	○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、 <u>具体の運用法や人数制限などは実施計画の策定時に検討</u> 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)

## (1) 目指す公共交通ネットワークの検討

- 3.都心回遊交通の強化は、主にシェアサイクルを基本としていることから、シェアサイクルについての成果指標の必要性や、成果指標の設定方法について検討する(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 47	27	<p>○3.都心回遊交通の強化の成果指標</p> <p>・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。</p>	<p>○シェアサイクルの位置づけについて</p> <p>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、<u>さらに新たなシェアサービスの導入も実施していこう</u>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。</p> <p>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、<u>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</u>なため具体の施策には対応させていない。</p> <p>○成果指標について</p> <p>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成果指標としている。</p> <p>(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)</p> <p>○<u>成果指標の設定について (協議)</u></p> <p>以下のような値を確認して、目標とする値を再検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の平均回転率の推移</li> <li>・ ポート1箇所当たりの自転車貸出数の推移</li> <li>・ 今後のポート設置予定、自転車台数の予定</li> </ul>



## (1) ①幹線軸沿線のバス走行環境の充実

- 2.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保の成果指標を、「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」に変更(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
P 42、 47、65	47、48	<p>○<b>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</b>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<b>延べ年間34万人</b>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、<b>インパクトのある総数も目標として並列に掲げるべき</b>ではないか？</p> <p>それも、「現状以上」といった消極的な目標ではなく、例えば、<b>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</b>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？</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>○p 34 コミュニティバス・乗合タクシーの1便あたりの利用者数から、<b>「コミュニティバス全体の収支率（現状以上）」</b>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。</p> <p>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。</p>

## (1) ①幹線軸沿線のバス走行環境の充実

- 2018年度のコミュニティバス等全体の収支率33%以上を目標とする(p42)

### 現況水準【コミュニティバス全体の収支率】

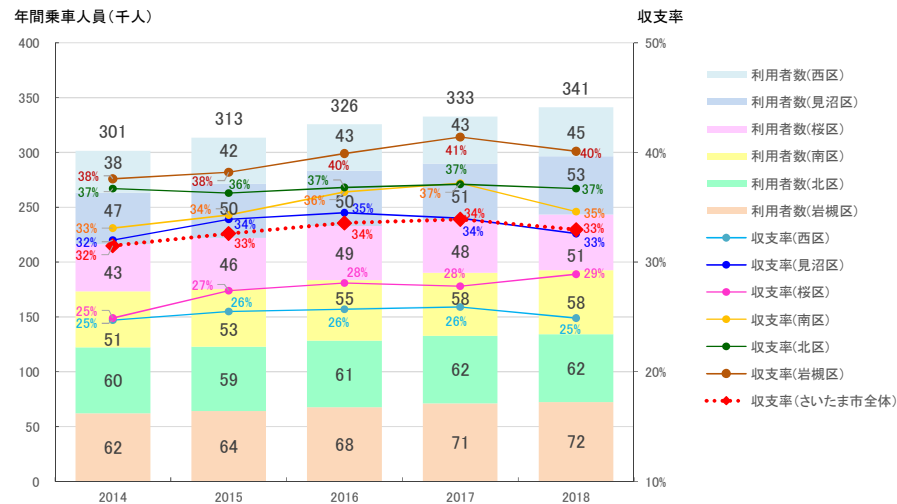


図 2-23 コミュニティバス利用者数・収支率

出典：さいたま市交通政策課資料

### サービス向上・維持の必要性

- コミュニティバス・乗合タクシー全体の収支率は、利用促進等により、さらなる収支率の向上を目指していくことが求められる。

## (2) 都心・副都心間の所要時間

- 3.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保の成果指標の「都心・副都心間の所要時間【30分以内】」は変更しない(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 40、 43、47、 55、56	49、50	<p>○都心・副都心間の<b>所要時間目標値が「30分以内」</b>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。<b>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</b>ではないか。</p> <p>○成果指標の都心・副都心間の所要時間30分以内について、<b>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</b>（算出の考え方など）が必要</p>	<p>○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</p> <p>○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、<b>都心・副都心間の所要時間30分以内を目標とする。</b></p>

## (3) 市内の鉄道・バス利用者数

- 6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通の成果指標を「市内の鉄道・バス利用者数(現状以上)」から「人口百万人当たりの市内の鉄道・バス利用者数(現状維持)」に変更(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 40、 43、47、 55、56	51	○ <u>市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】</u> 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、 <u>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。</u> (人口が増えていれば利用者数が増えるのは当然ととらえられるため。)	○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、 <u>「人口百万人当たりの鉄道・バス利用者数(現状維持)」</u> に変更

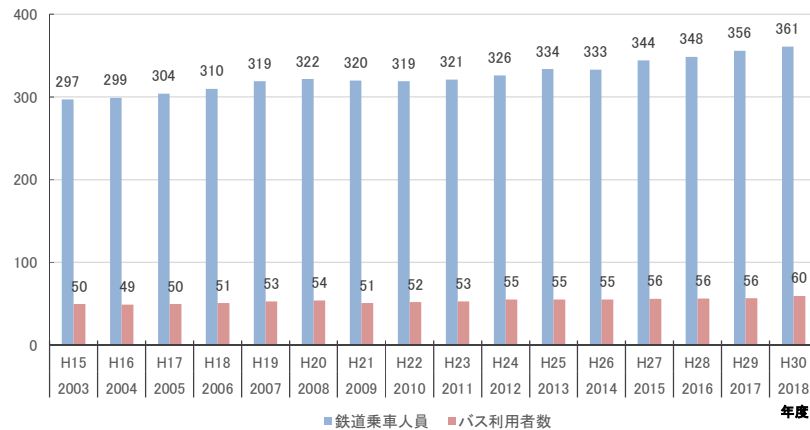
## (3) 市内の鉄道・バス利用者数

- 2018年度の人口百万人当たりの市内の鉄道・バス利用者数279.3百万人を維持することを目標とする(p45)

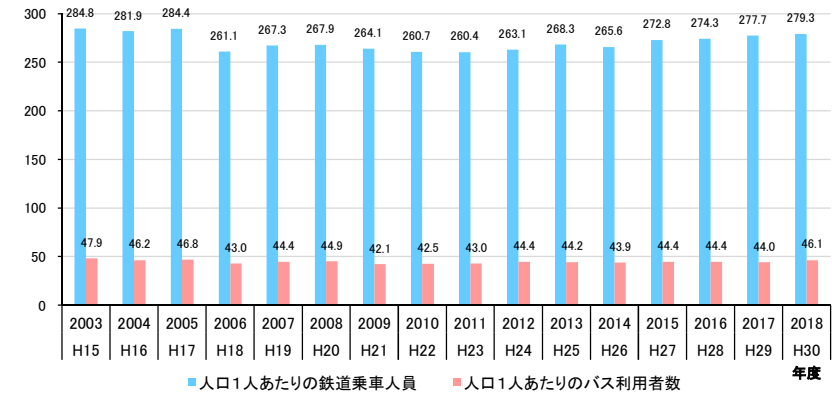
### 現況水準 【利用者数】

人口百万人当たりの市内の鉄道・バス利用者数(現状維持)

年間乗車人員・利用者数(百万人)



人口百万人あたりの乗車人員・利用者数(人)



### サービス向上・維持の必要性

- 市内の鉄道・バス利用者数は、これまで人口増加に伴って増加傾向が続いてきたと推察されるが、今後は人口減少・高齢化の進展に向かうことも踏まえ、サービス向上と併せた利用促進により増加・維持することが求められる。

## (1) ①幹線軸沿線のバス走行環境の充実

・ 進捗管理指標の「ボトルネックへの取組数」を「主要渋滞箇所数」に変更する(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 47、 48、65	37、38	<p>○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「<u>ボトルネック</u>」が不明。</p> <p>○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、<u>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</u>（算出の考え方など）が必要</p>	<p>○進捗管理指標を「ボトルネックへの取組数」から「<b>主要渋滞箇所数</b>」に修正（さいたま市道路整備計画（第3期）に整合）</p>

方針2


### 交通渋滞の緩和

#### 【指標3】主要渋滞箇所数

渋滞ポイントを有する道路を重点的に整備することで、自動車の走行速度が上がり渋滞が緩和し、円滑な交通が確保されます。また、渋滞による経済損失の削減も期待されます。

条件

- ・ 四方に右折レーンを設置



平成30年度末 (2018年度末)	令和5年度末 (2023年度末)	令和12年度末 (2030年度末)
2箇所減少	12箇所減少	
56箇所	54箇所	42箇所

出典：さいたま市道路整備計画（第3期）

## (2) ⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用

- 進捗管理指標の「鉄道の朝ピーク時における運行本数」を「鉄道混雑率」に変更する(p 47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 47、 54、65	39	○施策⑧鉄道ネットワークの維持の進捗管理指標では、 <u>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</u> 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、 <u>「お客様の満足度」</u> 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、 <u>「車内の混雑率」</u> 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「 <b>鉄道混雑率</b> 」に修正

## (2) ⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用

- 鉄道混雑率を2018年の159%から、2030年までに150%に低減することを目標とする(p 15)

■鉄道混雑率（さいたま市関連）

【参考：取扱注意】

線名	区間	2018(H30)			目標値	
		輸送力	輸送人員	混雑率	中間	最終
		人	人	%	2025	2030
宇都宮	土呂→大宮	25,816	36,580	142%		
高崎	宮原→大宮	25,816	42,300	164%		
京浜東北	川口→赤羽	37,000	63,390	171%		
武蔵野	東浦和→南浦和	16,992	29,430	173%		
埼京	板橋→池袋	27,960	51,050	183%		
埼玉高速鉄道	川口元郷→赤羽岩淵	14,112	18,019	128%		
東武野田	北大宮→大宮	11,592	14,487	125%		
埼玉新都市交通伊奈	鉄道博物館→大宮	3,598	4,026	112%		
平均		162,886	259,282	159%	155%	150%

資料：鉄道関係統計 鉄道関係情報・データ「混雑率データ」  
（国土交通省）を基に作成

■進捗管理指標の設定と目標値の考え方（案）

- さいたま市に乗り入れている鉄道路線の最混雑区間のピーク時の混雑率を対象
- 路線ごとに輸送人員等が異なるため、混雑率の平均値とせず、最混雑区間における（輸送人員の合計）／（輸送力の合計）で算出した全体の「鉄道混雑率（平均）」を進捗管理指標とする
- 2018（H30）年度実績では、平均159%となるため、計画の目標年度（2030年）における鉄道混雑率を「交通政策基本計画（2015年閣議決定）」の目標と整合させ150%とする中間年度（2025年）における短期目標は、中間値の155%とする

出典：鉄道関係統計 鉄道関係情報・データ「混雑率データ」  
（国土交通省）

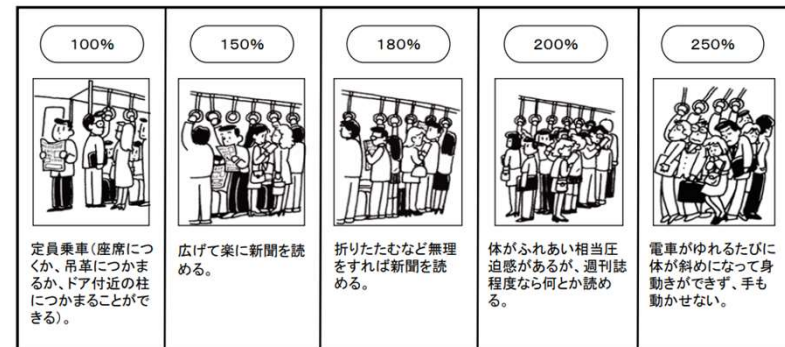


図 混雑の目安

出典：三大都市圏主要区間の平均混雑率（国土交通省）



## (3) ⑨地下鉄7号線の延伸検討、 ⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）

・ 施策⑨地下鉄7号線の延伸、⑩東西交通の導入検討については、進捗管理指標を定めない(p47)

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応表 No.	意見	主な変更箇所
p 47、 55、56、 65	40、41	<p>○施策⑨地下鉄7号線の延伸、<b>施策⑩東西交通の進捗管理指標を定めるのは難しい</b>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。</p> <p>○<b>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。</b></p>	<p>○<b>進捗管理指標は定めない</b>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</p>
	42	<p>○また、⑩についても⑨と同様にp.44、p.54に進捗管理指標は設定しないとあるので、<b>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</b>と考えています。</p> <p>なお、総合振興計画の後期実施計画等では、<b>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。</b></p>	<p>○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、<b>進捗管理指標は設定しない</b></p>

## (1) ⑨地下鉄7号線の延伸検討、 ⑩東西交通の導入検討（新たな公共交通システムの検討）

- 事業実施スケジュールの整理(例)を削除

(赤字：修正・加筆、青字：削除、緑字：新規、紫字：協議)

計画書 ページ数	意見対応 表 No.	意見	主な変更箇所
—	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
	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。1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。	※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
	56	○⑨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。	
	57	○施策⑩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。	