

## 令和 6 年度第2回幸手市地域公共交通あり方検討会 会議録(要旨)

|      |                                             |
|------|---------------------------------------------|
| 日時   | 令和 6 年11月21日(木)午後 6 時から午後 8 時               |
| 場所   | 幸手市役所第二庁舎 2 階 第 2 会議室                       |
| 参加委員 | 井野則明 鈴木徹夫 小森谷進 小曾根昌雄 今井謙悟<br>細川壽江 稲垣仁美 寺川直樹 |
| 事務局  | くらし防災課長 野川、主幹 落合、主任 小林                      |

### 1 開会

### 2 会長あいさつ

### 3 議事

#### (1)第 1 回あり方検討会の振り返り及び概要の公表について

第1回会議録(公表用)を用いて、第 1 回あり方検討会の内容及び第 2 回検討会にて説明をすることとしていた、幸手市地域公共交通計画における評価指標「市営の公共交通の運行経費」の考え方について説明。

評価指標「市営の公共交通の運行経費」の考え方については、第 1 回会議録に追記してホームページに掲載することとした。

委員からの指摘事項を修正し会長に確認後、公表することを承認(全員)

#### (2)行政や民間が運行している各種公共交通のメリット・デメリットについて

事務局から各種公共交通の特徴について説明。その後、2 グループに分かれて検討し、内容を発表。

#### 各グループの発表内容

##### (1 グループ)

##### ○路線バス

- ・ 一度に大量に運べるので、朝夕の通勤・通学の時間帯に適している。

##### ○コミュニティバス

- ・ 循環バスの中央コースは利用者数が伸びていて、狭い市街地を循環するのに適している。
- ・ 時間はかかるが、今まで知らなかった幸手市の良いところを見ることができる。
- ・ 現在一方向にしか走っていないので、双方向にすることで利便性が上がる。
- ・ 循環バスの東西のコースが長いため、行きは良くても帰りは時間がかかった

てしまって使いにくい。

#### ○乗合タクシー

- ・ 通勤・通学用ではなく、日中の主に高齢者などの交通弱者の通院や買い物に適している。
- ・ ドア to ドアで予約が取ればとても便利な乗り物である。
- ・ 以前は市全域で実施していたが、エリアごとに分けて運行できれば、効率的に運行できる。
- ・ 予約が取りづらい。
- ・ ドア to ドアにしてしまうと需要が分散してしまうため効率的な運行がしづらい。
- ・ 乗合タクシーが便利になりすぎることによって民間のタクシー事業者に影響を与えてしまう恐れがある。

#### ○タクシー

- ・ 24 時間いつでも対応してもらえる。
- ・ 他の人と乗合をしなくて済む。

### (2 グループ)

#### ○コミュニティバス

- ・ 循環バスの中央コースは、行きたい目的地にバス停があるため使いやすい。
- ・ 東西コースについては、ダイレクトに行きたいところに行けないため、乗継が悪く時間がかかる。
- ・ 同じ路線を双方向で運行するなど使いたいところに短時間で行ける工夫が必要。
- ・ 乗継に関しては、まず、市内の乗継等を充実させてから、近隣市町との調整をし、近隣市町が運行するコミュニティバスや乗合タクシーに乗継できる様にする。

#### ○乗合タクシー

- ・ 定員 4 人の車両を使った乗合型デマンドタクシーは、5 人目以降の人が予約を断られてしまう可能性がある。
- ・ 定路線型の乗合タクシーは、バス停まで行かないと乗れない。
- ・ 予約の仕方が難しい。
- ・ 解決策として、ゴミの集積所を停留所とし近くで自宅から行ける範囲に置く。予約方法の工夫が必要。

#### ○タクシー

- ・ 自分の家まで来てくれることが一番のメリット。

○その他

- ・ 日本で限定許可されているものを除いたライドシェア、いわゆる白タクについては、一般人が運転できるため輸送力アップにつながるが、民間タクシー事業者を圧迫してしまう恐れがあるため、慎重に導入する必要がある。

(追加意見)

- ・ 先ほどのグループ討議の中で、ライドシェアの許可を共和タクシーが受けたという話があったが、共和タクシーの考えが知りたい。  
→(議長) 日本版ライドシェアについて、今年の7月に埼玉県南東部が対象エリアに入った。対象エリアの事業者の中で、手を挙げたのが共和タクシーであることはわかっているが、ライドシェアを行っているかは不明。どのようなビジネスモデルを持っているかを共和タクシーに聞いてみるのも良いかと思われる。
- ・ 共和タクシーだけでしょうか。他にはないのでしょうか  
→(議長) 市内は共和タクシーだけ。ライドシェアの許可を受けただけで、事業はまだ行っていないと思われる。  
→(委員) お話を聞く機会があれば良い。

(3)幸手市のニーズに合った公共交通について

(2)の内容を踏まえて、2グループに分かれて検討し、内容を発表。

各グループの発表内容

(1グループ)

中央地区、西地区、東地区と3地区で考える。

○中央地区

- ・ 循環バス中央コースは充実していて良いという意見で一致した。
- ・ 中央コースは、幸手の観光資源である権現堂桜堤まで伸ばす。
- ・ 朝晩、通勤・通学の方は杉戸高野台駅を利用するので、中央コースは駅まで伸ばす。
- ・ ただ単にバスを走らせるだけではなくて、境町の自動運転のように、何か幸手らしい特徴を持たせる。
- ・ ウェルス幸手が健康・福祉の発信基地になっており、子育て支援も行っているため、市役所からウェルス幸手までシャトルを導入する。

○西地区

- ・ 現在、乗合型デマンドタクシーがコミュニティセンターから東鷲宮駅まで走っているが、延伸して利用地域を増やす。

- ・ 現在循環バス 2 路線に加えて、ドア to ドアのデマンドタクシーを組み合わせる。
- ・ 東鷲宮駅-コミュニティセンターから延伸させたラインには、通勤・通学用に、休止中の路線バスのような JR 駅へ大量に運べるバスで。その他はデマンドで。

#### ○東地区

- ・ 非常に広いエリアになっており時間がかかるというデメリットもあるが、買い物や東公民館等の施設を利用される方もいるので、エリアを指定したデマンドを導入し、路線と両方を活用する。

### (2 グループ)

#### ○中央地区

- ・ 循環バス中央コースが充実しているので、ここに一工夫を入れ、利用人数が多いだろうと思われるところへ拡大する。
- ・ 幸手駅・杉戸高野台駅の二つの駅をしっかりとルートの中に入れる。
- ・ 双方向にしてより目的に近い方を使えるようにする。

#### ○東地区

- ・ 2 路線（東 A・B コース）が広がっているが、この地域について、細かいメッシュでのニーズの確認が必要。
- ・ 公共交通の利用圏が人口の約 9 割をカバーしているが、一方通行の不便さがある。ニーズをしっかりと把握して、今ある循環バスとデマンドを最適な形で結びつける。
- ・ デマンドも、今は「行きたいところ」というニーズがあるかと思うが、メッシュが低いところはデマンドでウェルス幸手につないでいく、若しくは、時間が分かっていれば循環バスの比較的近いところでフィーダーでつないでいくとかし、フィーダー輸送的な位置づけとして活用する。
- ・ 循環バス東コースも同じように双方向に行くようにすると、行きたい方向により近い方を選択できる。
- ・ 運行に必要な車が倍になるのではという懸念については、一つのルートで運行が終わってから次の発車時刻までの間、車が待機しているのではなく、別のルートに入ることで台数を 2 倍にしなくても 1.5 倍程度で済み、設備投資も少なくて効率的な運行が出来ると思う。
- ・ 杉戸町のコミュニティバスが幸手市を抜けて走っているが、ただ通過するだけなので、幸手市にも停留所を設けてもらいたい。
- ・ 西関宿の付近に五霞町の南栗橋行きのコミュニティバスが来ているので、ここもうまく利用できれば、幸手市の循環バスだけでなく、五霞町

のコミュニティバスも利用できるようになる。

#### 4 その他

事務局から、次回の日程について、謝礼金の支払いについて事務連絡。

オブザーバーとして出席した八千代エンジニアリング株式会社について委員より質問。会社の概要を説明。

#### 5 閉会