

幸手市における公共交通の在り方についての検討
中間とりまとめ（案）

1. 現状の把握と整理（分析）

現在の利用状況に関して、各委員の利用実感や利用実績などに基づいて、課題全体を俯瞰した検討を実施した。

① 利用時の委員の感想

各委員からは、現行の東西のコミュニティバス（以下「東西4コース」という。）の運行上の課題等について、意見が述べられた。

具体的には、各ルートが利用者の目的地に対して、直線的な移動ルートを構成しておらず、周辺地域を回遊して市役所などの市の中心部に向かうため、移動に要する時間が大幅にかかることが指摘された。

② 利用実績に基づく検討

市内中心部のコミュニティバス（以下「中央コース」という。）は、一定程度の利用実績があったものの、東西4コースに関しては、利用実績が低く有効に機能していない可能性が高いことが考えられる。

また、コミュニティバスの運行に関する認知度についても、市民への浸透が不十分なのでは無いかと考えられる。

これらの事から、現在運行が行われているコミュニティバスに関しては、より効果的な運用が図られるように利用者ニーズに合わせた再検討が必要であるとの認識が得られた。

2. 把握された課題

利用実績が低い原因と考えられる事柄（利用のしにくさの観点から）

- ① 利用者の自宅（スタート地点）と固定された乗車指定地点（バス停）の距離
- ② 個人の目的地（主に病院等市内中心部）と周辺部回遊型の東西コミュニティバスのルートとの乖離
- ③ 移動手段としての時間価値の欠如（目的地への移動時間がかかり過ぎる）
- ④ 移動手段が自家用車中心であり、公共交通を利用する意識が低い

3. アンケート結果の分析

① 市民の現状に対する評価

- ・ 免許の保有率が高く（72.3%）、外出の主な移動手段も自動車・バイクが最も多い（374件）。地域別でみると、市内循環バスの利用が少ない東西の方が自動車・バイクを利用する率が高い（中央 43%、東 72%、西 66%）。また、循環バスの利用の有無でみると、自動車・バイクの回答率は、利用者では 33%であるのに対して非利用者は 64%であった。
- ・ 市内循環バスを利用したことがないと回答した方が 59.5%おり、公共交通に関心がありアンケートに回答した方でも半数以上の方が利用したことがない。一方で、週 1 日以上利用している方が 10.7%おり、一部の市民の方については、日常の外出手段として活用されていることが伺える。
- ・ 外出目的の上位には、買い物、通院があり、主な目的地においてもスーパー、病院、駅が挙げられている。

② 今後の要望

- ・ 公共交通を利用して主に利用したい目的地としては鉄道駅が最も多く、特に幸手駅、東鷲宮駅を希望する回答が多い。次いで公共施設（市役所、ウェルス幸手）、病院（東埼玉総合病院）と続いている。地域別でも、中央、東、西いずれの地域においても鉄道駅を希望する回答が多く、特に西地域の割合が高い（中央 69%、東 61%、西 80%）。また、循環バス非利用者の回答でも「駅」が最も多い。
- ・ 希望する利用時間帯について、往路は、午前 8 時～10 時がもっと多く（38%）、次いで午前 8 時前が続いている。復路は、午後 3 時～6 時（33%）、午後 6 時以降が多い（33%）。循環バス非利用者の回答では、午前 8 時～10 時（65%）、午後 6 時以降（40%）の希望が多い。また、循環バスの利用の有無でみると、午前 8 時前の時間帯を希望する割合は、利用者は 25%であるのに対して、非利用者は 50%であった。
- ・ 運行方法への要望としては、「運行本数を増やす（346 件）」が最も多く、次いで、「運行時間帯を広げる（245 件）」、「反対周りの便の運行（243 件）」、「日曜祝日の運行（209 件）」が挙げられている。
- ・ 居住地から目的地までの移動手段の希望については、いずれの地域もコミュニティバスを望む回答が多かったが、東地域については、デマンドバス・デマンドタクシーを望む回答が他の地域よりも高かった（中央 24%、東 41%、西 28%）。

③ 利用目的の明確化

- ・ 公共交通を使わずに自家用車・バイク等で自ら移動する方が多いことから、高齢等の理由で自家用車等を運転できない方の移動や自家用車等の駐車スペースを確保しづらい（駐車場が有料又は限られている駅や病院等）場所への移動の際に公共交通の利用ニーズが高いと推察される。
- ・ スーパー、駅（幸手駅、東鷲宮駅）、市役所、ウェル幸手、病院（特に東埼玉総合病院）が目的地として回答が多かったことから、これらの場所にアクセスできる公共交通が求められていると推察される。また、循環バスの増便や反対周りといった運行改善の意見が多いことから、居住地から目的地までの時間の短縮が求められている。
- ・ 買い物、通院等の日中の移動の他に、午前 8 時前、午後 6 時以降の通勤通学時間帯の利用希望も多く挙げられており、通勤通学者を対象とした公共交通の運行についても検討が必要。

4. 検討された方向性

検討会で調査・収集した幸手市近郊自治体の取組や三条市、市内交通事業者等ヒアリングも参考に上記課題を踏まえつつ、今後の方向性を検討した。

① 市民アンケートから得られた「利用目的、利用先」などを反映したルートの再検討（再検証）

杉戸高野台駅や東鷲宮駅など、幸手市内以外の近隣施設が目的地としてあげられるなど、利用者の利用ニーズに合わせたルート設定の必要性が改めて示されている。

② 提供するサービスの内容の再検討

中央コースについては一定の利用実績はあるが、周辺部において運行する東西 4 コースについては、十分に機能を発揮していない状況から、提供するサービス内容の変更を実施する必要性が考慮された。（コミュニティバスからデマンドタクシー等）

③ 利用者視点に立った利用手段などの再検討

東西の周辺地域においては、公共交通を利用する乗車地点に関して、利用要望を勘案しつつ柔軟な検討を行う。

また、実証実験中に浮き彫りとなったデマンド型乗合タクシーの予約等における課題についても、実態を把握して、より利用しやすい方式を検討す

る。

(三条市の取組などを参考に改善を検討)

④ 他の地域における成功事例等の取入れ

循環するコミュニティバスの運行に関しては、片方向の巡回では無く、双方向の巡回ルートにするなど、利用者の目的地により短い時間で移動できるような取り組みを検討する。(久喜市などの取組を参考)

また、提供するサービス内容を利用時間帯別に変更するなどの工夫も検討する。(五霞町の「ごかりん号」の取り組みなどを参考)

他の周辺自治体が提供するコミュニティバス等との共同利用についても検討を行う。(杉戸町の「あいあい号」の幸手市域内でのバス停の設置、久喜市「くきまる」での東鷲宮病院への乗り継ぎなど)

5. 検討結果

上記4の方向性の内容を踏まえて、今年度の検討状況を取りまとめる。

(1) 効率的、効果的な路線網の形成

① 基幹手段の整理

現在提供されている公共交通を再評価して、利用者ニーズが強い(利用頻度が高い)手段を市内の「基幹的交通手段」と位置づけ、現状より更に利用しやすい工夫を検討する。

(中央コースを基幹手段と位置づけ、ニーズが強い目的地に停留所の設置、③の複合的な使用を検討)

② 補助的手段の整理

上記と同様に再評価により、利用者ニーズが弱い(利用頻度が低い)手段を市内の「補完的交通手段」と位置づけ、上記①で「基幹的交通手段」と位置付けられた交通機関の「フィーダー輸送」とし、更に利用しやすい活用方法を検討する。

(特に利用者が点在する東コースに関しては、現在の利用しにくい状況を改善し、デマンドの手法なども検討して、拠点(主要な目的地)又は中央コースとシームレスに結節することにより効果的に提供)

③ 同一ルートにおける複合的な使用

設定する同一ルートについて、「時間帯による利用形態の変更」や現行の一方通行運用を改め「双方向運行」を導入するなど、仮に同じルートであっ

ても多角的な視点で効果的な運用方法を検討する。
(提供する交通手段が最も効果的なものとなるような視点で工夫を行う。
五霞町や久喜市の取組を参考。)

(2) 具体的な改善案

- ① 市民ニーズを踏まえたコミュニティバスのルート変更等（双方向輸送も含む）
(杉戸高野台駅等の市域外や日本保健医療大学なども、新たにルート内に取り入れるとともに、周辺地域からの乗換ポイントを市役所以外にも複数設置する)
- ② 東コースの2ルートをデマンドタクシー型のサービス提供への変更
(自宅に近いエリア（ゴミ集積所程度）から市内中心部の拠点へのフィーダー輸送)
- ③ 西コースのうち、東鷲宮駅方面への輸送については、朝夕の通勤通学輸送にも対応可能な方式の検討及びルートの延長（日中の時間帯は東コースと同様にデマンドタクシー型を含めて検討）
- ④ 西コースの2ルートに関しては、一定の人口密度が存在しながら利用実績が低いことについて、来年度更に検証を行い改善案を検討する。
- ⑤ 幸手市内を通行する杉戸町のコミュニティバスについては、同町と協議の上、当市内にも停留所を設置して、幸手市民も利用できるように工夫を行う。