

令和 6 年度第4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7年1月31日(金)午後 6 時から午後 8 時まで
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 小曾根昌雄 今井謙悟 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 報告

境町グリスロ自動運転バス調査報告について

今井委員から境町で運行されているグリーンスローモビリティについて説明

4 議事

(1)前回の振り返り・追加資料の説明について

①前回の振り返り

第3回会議録(要旨)を用いて、第3回あり方検討会における検討内容を確認。
会議録(要旨)を公表することを承認(賛成全員)。

②アンケートの詳細分析

八千代エンジニアリング株式会社からアンケートの詳細分析について説明

○委員からの意見

- ・ 利用で困っている目的地では「駅」が多かったが、利用実態では「買い物」が多く結果に乖離が生じている。この点をどのように解釈して良いのかが正に分析に当たる。目的地が駅となっているが、実は、駅を希望する人は通勤通学の人が多く、通勤通学用のバスがありませんという事なのか、それとも通院や買い物などの日常生活の移動に寄与しているためなのか。
- ・ 移動に困っている目的地に幸手駅等が上位に入っているが、これを答えた人はどのエリアに入っているのかを知りたい。
- ・ アンケートの結果で、「駅」については、利用しなかった方からの希望が多かった。対して、使っている方の希望は、更に使いやすくしてほしいというものだった。これがアンケートから見えたもう一本の柱で、こ

れらをきちんと整理すると、公共交通の方向性やあり方がより明確に見えてくる。

③旧デマンド交通の実績

事務局から旧デマンド交通の実績について説明。

○委員からの意見

- ・ この資料から得られた傾向の概要を最後に文書で入れると良い。
- ・ 乗合率が 28 年度は2で、それ以降は1. 〇になっている。本来であればもう少し乗り合って利用していただく想定だったと思うので、実態分析をし市としての課題を入れるとクオリティが上がる。
- ・ 登録者の年代で見ると圧倒的に高齢者の方が多く、70 代 80 代の方の期待度が高かったことが伺える。
- ・ 免許返納等の理由から公共交通への期待度が高い層があるという事が明確になっているのでこれらのことを整理すると良い。

(2)幸手市のニーズに合った公共交通について

※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)及び幸手市が運行する公共交通のイメージ図を用いてこれまで検討した内容を確認。

○各委員からの意見等

- ・ 吉田・八代地区は、東武動物公園行きの路線バスが走っており、路線バスを利用することが多い。東武動物公園行きのバスをイメージ図に落とし込めないか。
→委員：朝日バスの既存路線を鉄道と同じ色で追記するのが良い。
- ・ 取りまとめた結果を報告する先はどこか。
→事務局：地域公共交通会議に報告する予定。
- ・ 今年度のまとめという意味では、今まで議論されたことがしっかり入っているので良い。
- ・ 境町は自動運転の先駆けであり国等から補助金がたくさんもらったが、後発自治体が境町と同程度に補助金をもらうことはできない。あり方検討会で検討された内容について持続可能な方向性を今の段階から検討していく必要がある。
- ・ 幸手市として公共交通を維持してことに対するクロスセクター効果を今のうちから整理しておいた方が良い。これにより、移動の手段がなく

なったときの影響や公共交通に対するニーズについてきちんと整理ができ次年度に向けての道筋をつけられる。

- ・（クロスセクター効果とは何か）公共交通が無くなった場合、個人にしてみればタクシーを利用していたお金が倍になってしまう。だから病院に行かないとなると、適切な頻度で医療が受けられなくなるため病気が悪化してしまい、社会福祉的な費用がむしろ増大してしまうといったプラスマイナスを全部拾い集めて比較するのがクロスセクター効果。
- ・ 市全体として、公共交通をどのように位置づけるのか、費用がかかったとしても公共交通を維持しなければならない理由を説得するには、クロスセクター効果等の数値的な根拠を持っている必要がある。
- ・ 今回のあり方検討会では、今のところ、東地区はデマンドの方が使いやすいのではという議論が進んでいるが、デマンドはお金がかかるという意見もある。コミュニティバスの方が、利用効率が良いのになぜデマンドなのかという方もいるかもしれない。東と西と中央で費用のかかり方にも利用頻度にも差異があるところで、経費だけの説明をしてしまうと地域によってはデメリットに見える。今後実際に実行していくための議論のためには「クロスセクター効果」の整理が必要。
- ・ 自分の行きたい目的地の玄関にバス停があるから、中央コースはいいコースだと自分で動ける方は言っている。一方で、特に東コースは自宅からバス停までが遠く、東Bコースはウェルス幸手が終着なので目的地がない。郵便局、ヤオコー、農協に行きたいという声を耳にする。
- ・ 緑台の公園からの利用者は数人しか見たことがない。朝日バスが通っていたコース（見える所）を中央コースのピンクのバスが通れば、乗ってみようという気持ちを持ってもらえる。
- ・ 旧デマンド交通の実績報告の中で、70 歳代 80 歳代の方が多く登録されていたが、それらの方を放っておいて循環バスにしてしまったので、循環バスの停留所を多くするよりもフリー乗降にすればもっと利用者が増えるのでは。

→事務局：幸手市の道路環境で実現可能かは、調査したことがないため明確にお答えできないが、イメージ図の中で路線形態をとっている中央コースでは交通量が多いこともあり難しいと思われる。

→途中で乗り降りする人数が増えると時間通りに来なくなってしまうので困る。急停車を誘因することについても懸念がある。

→どこが危なくて、どこが実施可能かを話し合うのも地域公共交通会議であり、運輸局や警察も会議に入っているので、会議で合意ができれば可能。埼玉運輸支局管内では、飯能市や小鹿野町で、10 人乗りワゴンで立席無し」といった安全面からの規定が協議された結果、自由乗降区

間を設定した例がある。決して不可能ではないが、地域公共交通会議での協議が必要。

→中央コースの中で部分的にそういう区間を作ることができるかもしれない。

→まだまだ、検討すべき課題はあるので、そういった意見があるという意味で報告書やイメージ図に記載するのは良い。

- ・ イメージ図の検討課題には低床型と記載があるが、本文にはないので追加して欲しい。低床型の車両を導入することで高齢者も使いやすくなる。
 - ・ 朝夕の時間帯のみ社バス混乗とありますがどのような意味でしょうか。
- 幸手看護専門学校との意見交換の中で、学生を迎えに行く際の空のバスに一般の方を乗せても良いのではという共感を得られたので可能性を記載した。また、前澤工業が社バスを持っており会社から幸手駅・久喜駅に輸送していることから、朝夕の時間のみこの地域の方の輸送にも使えないかと可能性を挙げた。加えて、五霞町の江川工業団地にあるメビウスが社バスを持っており幸手警察署の方を通るので、この地域の高校生等を駅まで乗せてもらえないかと考えた。また、産業団地のニトリなどにも一般の方の混乗について可能性を今後伺いたい。

5 その他

(1) 議事録等の取り扱いについて

御検討いただいた内容については、意見書として事務局でとりまとめる。

また、3月開催予定の公共交通会議において意見書について報告する予定。

今後、あり方検討会の意見書に加え、市民アンケートの内容や利用実績を精査した結果を参考に市としての案を作成する予定。この案について、来年度、あり方検討会でもお示しする予定。

6 閉会