

幸手市地域公共交通あり方検討会

令和 6 年度の検討結果

令和 7 年 3 月

幸手市地域公共交通あり方検討会

地方都市においては、住民の日常生活における移動手段としてはマイカーが主流となる。しかしながら、そもそも18歳未満は普通自動車を運転できないし、一方で、加齢や健康状態の変化等により誰もがいつかは自ら運転することが困難となる。自動車運転免許の保有率が高く、外出の移動手段も「自動車・バイク」が最も多い幸手市も例外ではなく、「生活のための移動手段の確保」は、生活の質を左右する必要不可欠なものであり、人々の住みやすさや暮らしやすさに直結する極めて重要な課題であるといえる。また、病院や商業施設、公共施設、学校といった「行きたい場所」へ気軽に行けることは、市民一人ひとりの健康や豊かさに寄与するだけでなく、地域経済の活性化につながるとも考えられる。

近年、幸手市においては、令和4年1月からそれまでのデマンド交通に変わり市内循環バスが運行している。また、利用者の減少を理由に2つの路線バスが運行を終了しその代替として乗合型デマンドタクシーの実証運行が行われているが、人口減少、少子高齢化やドライバー不足等に伴う公共交通の規模縮小といった全国各地で抱える問題に対し何らの対策を講じることなく不便になっていけば、人々の生活を支える社会インフラであるはずの公共交通は更に衰退し続けることとなり、人口流出の加速化やまちの活力の低下につながるおそれがある。このため、これらの課題解決に向けて、公共交通の果たすべき役割とその重要度は日増しに高まっており、そのことを行政中心に交通事業者と地域住民とで共有する必要がある。

上記を踏まえ、今年度、幸手市の公共交通について市民が主体的に考える場として、幸手市地域公共交通あり方検討会が設置された。とりわけ市内循環バスについては令和8年12月で現状の運行が終了となるため、その後の幸手市全体の公共交通をどのような形にしたらよいか、それぞれの地域住民のニーズに応じた移動手段の確保、利便性の向上を図られるよう、利用者を代表し市民の目線で以下の通り検討を行った。

1 幸手市地域公共交通あり方検討会について

(1)設置の趣旨

地域の需要に応じた移動手段の確保及び利便性の向上を図るため、幸手市の実情に即した輸送サービスについて検討するものとする。

(2)委員(令和6年度)

※敬称略

	氏名	団体役職
公募市民(第3条第1号)	井野 則明	
団体推薦 (第3条第2号、4号)	幸手市区長会	鈴木 徹夫 監事
		小森谷 進 幹事
		小曾根 昌雄 幹事
	幸手市民生委員・児童委員協議会	今井 謙悟 第2地区理事
		細川 壽江 第3地区副会長
		稲垣 仁美 第4地区副会長
	幸手市コミュニティづくり推進協議会	渡邊 健 幹事(幸手市商工会青年部)
		益山 雅男 幹事(幸手市PTA連合会)
		峰岸 三恵子 幹事(幸手市交通安全母の会)
市長が必要と認める者(第3条第5号)	寺川 直樹	

(3)開催実績

回	開催日時	会場	出席人数
第1回	令和6年10月8日(火)午後7時	市役所第2会議室	11人
第2回	令和6年11月21日(木)午後6時	//	8人
第3回	令和6年12月26日(木)午後6時	//	7人
第4回	令和7年1月31日(金)午後6時	//	7人

2 幸手市が運行している公共交通の現状の把握と課題の整理

現在、幸手市内では既存の公共交通機関として民間事業者による鉄道、路線バス、タクシーの輸送サービスが提供されている。

これらの民間事業者による輸送手段の提供に加えて、高齢者等の交通弱者や交通空白地域の解消を目的に幸手市として市内循環バス及び乗合型デマンドタクシーを運行しており、これらの運行実績や各委員自らの利用実感などについて、各委員の意見等に基づき、課題について話し合った。

(1) 運行実績について

市内循環バスのうち、市内中心部を走行する中央コースについては、運行開始以降今日まで利用者が微増傾向で推移しており、一定程度の利用実績がある。一方、東・西4コースに関しては、利用実績が極めて低く有効に機能していない可能性が高いと考えられる。

また、市内循環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であると考えられる。

(2) 利用実感等について

各委員からは、特に、現行の東・西4コースの運行上の課題について、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っていることが指摘された。

(主な意見)

- 使いやすい路線になってない。利用者の方のニーズをしっかりと捉えて最も適切なルートを設定すれば利用者は増えると思う。
- 通勤・通学時間帯の便がない。必要ではないかと思う。
- 幸手駅に行くのにウェルスでの乗り換え時間が長すぎる。
- 反対回り便がない。一方回り便だけでは遠回りで使いづらい。
- 乗り継ぎが悪く、非常に使いづらい。
- 利用頻度にかなりばらつきがあると思う。
- 乗る人、学生や、とりわけ高齢者のことを考えることが大切だと思う。
- 子どもたちの同級生は交通の便が悪いからと言って出て行ってしまった。
- 東側の地域にも高齢の方は大勢いると思われるが、自宅からバス停までが遠く、高齢の方はバス停まで行くのが大変なので、市内循環バスには乗れないだろうといつも思っている。

(3)課題

利用を低迷させる要因に関して、以下の通り課題を整理した。

- ① 出発地(自宅)から乗車指定地点までの距離^①

⇒バス停まで遠い！

- ② 目的地(主に病院等市内中心部)までの最短ルートと周辺部回遊型となっている東西4コースのルートとの乖離

⇒遠回りである！

- ③ 移動手段としての時間価値の欠如

⇒目的地まで時間がかかり過ぎる！行きたい時間帯に運行してない！

- 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

⇒利用したことがない！利用の仕方がわからない！面倒くさそう！

3 市民アンケート結果について

市民アンケートの回答内容に基づき、市の公共交通に対する市民の考え方やニーズ等について話し合った。

(1)市民の現状

市民の移動手段は専ら「自動車・バイク」

- ・ 自動車運転免許の保有率が 72.3%と高く、外出の主な移動手段も「自動車・バイク」が 52%と最も高い。平成 31 年 3 月に実施した同様のアンケート(以下「前回アンケート」という。)でも自動車運転免許の保有率は 66.3%であり、自動運転免許の保有率が進展している。
- ・ 地域別でみると、市内循環バスの利用が少ない東西地域の方が「自動車・バイク」の利用率が高い(中央 43%、東 72%、西 66%)。
- ・ また、市内循環バスの利用者の「自動車・バイク」の利用率が 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」が 59.5%であり、公共交通に関心があってアンケートに回答した方ですら、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 10.3%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わかる。

^① しばしば「ファーストワンマイル」と呼称される。

○外出の主な移動手段(複数回答)

	自動車 (自分で運転)	送迎 (他者が運転)	市内循環バス	タクシー 乗合型デマンド	タクシー	路線バス	徒歩	自転車	その他
中央	43%	10%	11%	2%	11%	3%	26%	27%	1%
東	72%	7%	4%	0%	2%	4%	2%	15%	4%
西	66%	13%	3%	3%	5%	0%	10%	20%	2%
全体	52%	10%	8%	2%	8%	2%	20%	24%	2%

- ・ 外出目的の上位には、買い物、通院があり^②、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。前回アンケートでも目的の上位は買い物、通院であり、外出目的の傾向は変わらない。

○外出の主な目的(複数回答)

目 的	回答数
買い物	408
通院	235
趣味・食事・習い事等	205
通勤・通学	73
その他	38
福祉サービスの利用	16

○外出の主な目的地(回答数の多いもの)

目 的 地	回答数	目 的 地	回答数
スーパー全般	138	幸手駅	35
東鷲宮駅	46	ジョイフル本田	30
ヤオコー ^③	43	職場	25
病院	41	ウェルス幸手	24
市役所	38	東埼玉総合病院	24
ベルク ^④	38	杉戸高野台駅	22
買い物	36		

^② 10代の回答者が極端に少ないことから、回答に「通学」が反映されづらいことに留意。

^③ ヤオコー幸手(2)、ヤオコー東鷲宮(12)を含む。

^④ ベルク北店(2)、ベルク幸手店(2)、ベルク東鷲宮店(5)を含む。

(2)市民の要望

目的地について

- ・ 公共交通を利用して行きたい主な目的地としては「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。これにより、いざという時も含め、駅へのネットワークが構築されていることで利便性が確保されていると考える方が相当数存在すると推察される。
- ・ 地域別でみても、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^⑤の割合が高い(中央 69%、東 61%、西 80%)。また、市内循環バス非利用者の回答でも「駅」が最も多い。

○公共交通を利用して行きたい主な目的地(複数回答)

	公共施設	鉄道駅	お店	病院	その他
中央	38%	69%	23%	33%	4%
東	35%	61%	37%	37%	4%
西	33%	80%	23%	31%	2%
全体	36%	72%	24%	33%	4%

《自由記入欄から》

- 停留所を新たに設置して欲しい。(権現堂 2 号公園(バーベキュー)、南栗橋駅、杉戸高野台駅(朝と夜だけでも)、久喜駅、権現堂桜堤、東鷲宮病院、堀中病院、シルバー人材センター、工業団地、幸手郵便局、老人福祉センター、イオンスタイル南栗橋、道の駅「ごか」、日本保健医療大学、アスカル幸手
- 東 A・B コースでも直通で駅に行けるようにして欲しい。
- 市役所よりウェルスに行くことが多いので、ウェルスに行く便を望む。
- 日常生活で頻繁に行くスーパーマーケット、病院などに直結した運行。
- 東鷲宮駅と幸手駅、南栗橋駅を繋ぐコースがあれば良い。
- 千塚団地から幸手駅、街の銀行、郵便局に行けるようにして欲しい
- 発着場所の変更。病院まで乗り換えなしで行けたらよいと思う。
- 起終点を駅とする運行。市役所やウェルスを起点にされても使いづらい。

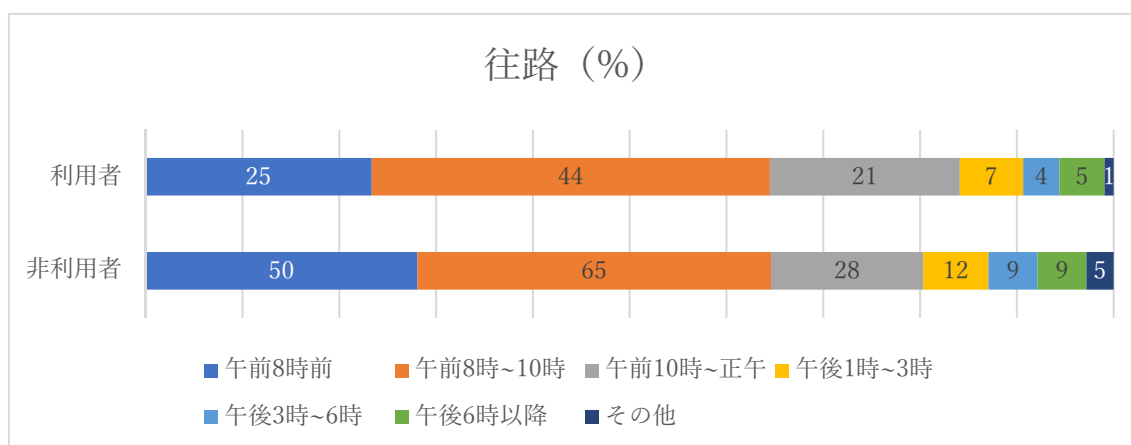
^⑤ 西地域における鉄道駅の要望の多くは、東鷲宮駅(久喜市)であると考えられる。

時間帯について

- ・ 利用したい時間帯としては、往路は、「午前 8 時～10 時」が38%と最も多く、次いで「午前 8 時前」が26%と続いている。復路は、「午後 6 時以降」(33%)、「午後 3 時～6 時」(33%)が多い。
- ・ 市内循環バス利用の有無別でみると、非利用者の回答では、往路「午前 8 時～10 時」(65%)、復路「午後 6 時以降」(40%)の希望が多い。また、往路において「午前 8 時前」を希望する割合が、利用者は 25%であるのに対して、非利用者は 50%であった。これらのことから、現行の運行時間帯にはない、朝晩の通勤通学時間帯の潜在的需要が推察される。

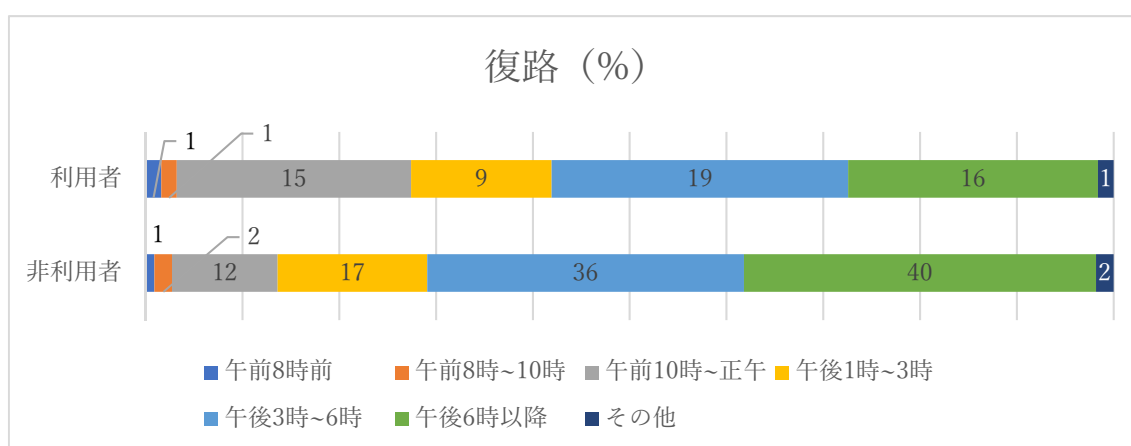
○主に利用したい時間帯(往路)(複数回答)

※市内循環バス利用の有無別



○主に利用したい時間帯(復路)(複数回答)

※市内循環バス利用の有無別



《自由記入欄から》

- 運行時間帯を拡げて欲しい。目的地に行っても帰りのバスがなく、タクシーで帰らなければならない。
- 通学時間帯にバスがないため、送迎車両で駅前が渋滞。雨天時は危ない。
- 通勤通学の時間帯に駅までの足が無くこの時間帯に定期券の使えるバスが必要
- 朝夕杉戸高野台駅から日本保健医療大学までの通学バスが、幸手団地の前を通るので、そこで乗降できれば利便性が高まる。
- 夜暗く危険なので、バスがあれば助かる。

運行方法・移動手段について

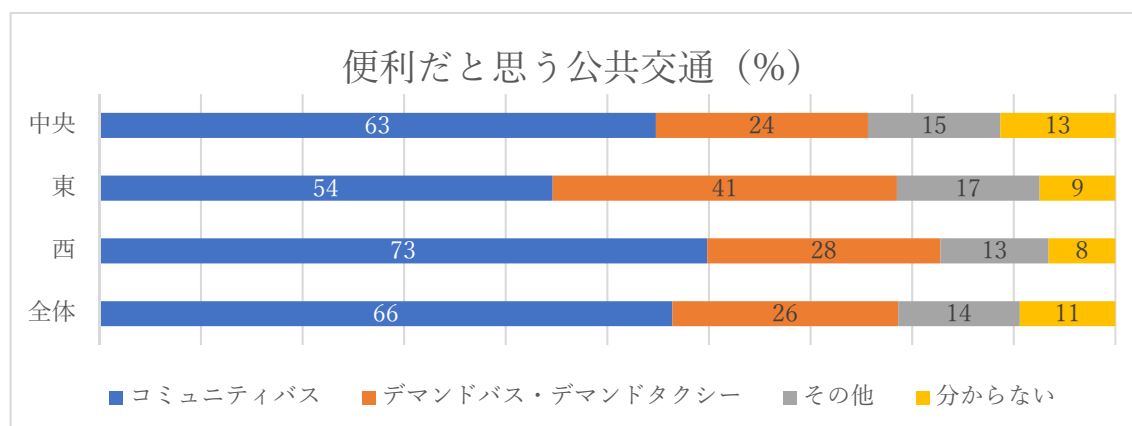
- ・ 運行方法への要望として、市内循環バス利用者 230 人を対象に集計した結果では、「運行本数を増やす」が58%と最も多く、次いで、「反対周りの便の運行」(55%)、「日曜祝日の運行」(40%)、「運行時間帯を広げる」(40%)が挙げられている。幸手市地域公共交通計画策定時(令和 5 年 3 月)に実施した市民アンケートにおいても、「運行本数を増やす」、「反対周りの便の運行」を希望する回答が多く、市内循環バスに対する要望の傾向は変わらない。

○市内循環バスをより利用したくなるために必要と考える項目(複数回答)

	運行本数を増やす	停留所の場所の変更	運行時間帯を広げる	コース変更	増加 乗り換えできる便の	反対周りの便の運行	日曜祝日の運行	停留所を増やす	隣接市町のコミュニティバスとの相互乗り入れ	その他
中央	58%	21%	41%	24%	22%	61%	43%	13%	20%	6%
東	54%	23%	31%	15%	23%	15%	23%	46%	31%	15%
西	59%	7%	42%	27%	31%	47%	37%	12%	31%	5%
全体	58%	17%	40%	24%	24%	55%	40%	14%	23%	6%

- ・ 居住地から目的地までの移動手段の要望について、前回アンケートでは、回答者 635 人のうち 73.8%の方がコミュニティバスを希望した。今回のアンケートでも同様にいずれの地域もコミュニティバスを望む回答が多いが、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い結果となった(中央 24%、東 41%、西 28%)。

○居住地から目的地までに行く際に便利だと思う公共交通



《自由記入欄から》

- 乗換場所に待ち施設設置。移動販売場所に停留所。幸手駅 6:00 着、22:00 発の便。自由乗降区間(交通不便地域)
- デマンドタクシーを委託するくらいなら、補助金出して路線バスを復活させる。
- 高齢者が増え、コミュニティバスがますます必要になっている。予約しなくても利用できる方が使いやすい。
- 駅まで行くバスを定期的に運行して欲しい。
- 中央コースだけでも反対周りを作ってください。
- 本数、時間帯が限られていて使いにくい。高齢者向けのサービスという印象がある。
- 目的地を自由に設定できるように旧デマンドと同様にしてもらいたい。

(3)公共交通を利用する目的

- ・ スーパー、幸手駅、東鷲宮駅、市役所、ウェルス幸手、東埼玉総合病院が目的地としての要望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、市内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リードタイムの短縮が求められている。
- ・ 公共交通を使わずに自家用車・バイク等を利用する方が多い傾向にあるが、その中には、家族の送迎を目的とするものも含まれている。このため、その目的地(病院、駅など)への移動に関しては、公共交通の利用ニーズが高いと推察される。
- ・ 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と考えられる。

《自由記入欄から》

- バス増便による東埼玉総合病院の恒常的な駐車場待ちの渋滞や路肩駐車を解消
- 公民館やアスカルの催事に参加するため日曜・祝日や平日夜の運行
- 駅利用者が個々に自家用車を使用するため駅ロータリーが機能不全となっている。通勤時間帯だけでよいのでバス便を。
- 幸手に温浴施設がなくなり、エコスポいずみに自家用車で通っているので免許返納できない。
- 主要公共施設コースや史跡周遊コース、市内病院周遊コースなど、個人の目的やまちの魅力などに特化したルートがあっても良いのではないか。

4 今後の方向性について

検討会で調査・収集した幸手市近郊自治体の取組や、新潟県三条市、市内交通事業者等へのヒアリング^⑥も参考に上記課題を踏まえつつ、市の公共交通の今後の方向性について話し合った。

① 提供するサービス内容の再検討

中央コースについては一定の利用実績はあるが、周辺部を運行する東・西4コースについては、その機能を十分に発揮していない状況から、提供するサービス内容の再検討^⑦が必要とされた。

② より利用しやすくするための方策検討

市内循環バスの運行に関しては、片方向の巡回では無く双方向運行にするなど、目的地へより短い時間で移動できるようにするとともに、特に復路で時間がかかるといった不便さの解消を図るため、先進自治体の取組などを参考にする必要がある。

③ 利用者ニーズ(利用目的・利用先など)を反映したルートの再検討

杉戸高野台駅や東鷲宮駅といった市外施設など、利用者のニーズに合わせたルート、目的地設定の必要性が改めて示された。

^⑥ 本業のみならず、AI オンデマンドや日本版ライドシェア、超小型モビリティといった幸手市に存在しない新交通システムについても、プロ目線からの意見を拝聴した。

^⑦ コミュニティバスから乗合型デマンドタクシーへの転換や朝の便を「東埼玉総合病院行き」に特化するなど

④ 利用者の視点に立った利用方法などの再検討

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、利用者の要望^⑧を勘案しつつ柔軟な検討を行う。また、実証実験中の乗合型デマンドタクシーの予約等における利用者からの意見を参考に、より利用しやすい方式を検討^⑨する。

⑤ その他

提供するサービス内容を利用時間帯別に変更するといった工夫や、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等^⑩についての検討

5 検討結果

これまでの内容を踏まえ、今年度の検討結果について、別図「幸手市が運行する公共交通のイメージ図」とともに、方向性の考え方について以下のとおり示す。

(1) 令和9年1月以降の公共交通網の方向性

① 基幹手段の整理

現在提供されている公共交通について、利用頻度が高く利用者ニーズが強い交通手段を市内の「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。

具体的には、市内循環バスの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を設置し、下記③の複合的な使用を検討する。

② 補助的手段の整理

市内循環バスにおいて、利用頻度が低く利用者ニーズが弱い交通手段を市内の「補完的交通手段」と位置づけ、上記①で位置付けた基幹手段の「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。

具体的には、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

^⑧ 乗車地点をコンビニやゴミ集積場などわかりやすい位置にすることや屋根、ベンチを設置するといった施設整備なども含まれる。

^⑨ AI オンデマンドシステムや配車アプリ、電子決裁などの導入について、三条市（ネクスト・モビリティ）、小松市（パブリックテクノロジーズ）、神川町（アイシン）の取組などを参考に改善を検討する。

^⑩ 杉戸町の「あいあい号」の「天神橋」バス停での停車、久喜市の「くきまる」の「東鷲宮駅東口」での東鷲宮病院への乗り継ぎ、アリオ鷲宮行き路線バスとの乗り継ぎなど

状況を改善し、AIオンデマンドの手法なども検討^⑪して、主要な目的地若しくは中央コースとの乗換ポイントにおいてシームレスに結節することによる効果的な活用方法を検討する。

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^⑫」や現行の一方通行を改め「双方向運行」を導入するなど、同じルートであっても多角的な視点で効果的な方法を検討する。

具体的には、中央コースにあっても、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、他自治体の取組を参考に検討を行う。(例：五霞町^⑬や境町^⑭)

(2) 想定される改善点(案)

① 中央コースのルート変更等

双方向輸送への拡充を図るとともに、杉戸高野台駅や権現堂公園、日本保健医療大学など^⑮を新たにルート内に取り入れ、東西地域からの乗換ポイントを市役所以外にも設置する。なお、ルートの重複が想定される乗合型デマンドタクシーについては運行の可否を併せて検討する。

② 東コース地域のMP乗合型デマンドタクシーへの変換

自宅に近いミーティングポイントから主要な目的地若しくは中央コースとの乗換ポイントへのフィーダー輸送とする。

③ 西コース地域の公共交通形態の変換

西地域で実証実験中の乗合型デマンドタクシー(コミュニティーセンター～東鷲宮駅)については、朝夕の通勤通学輸送にも対応可能な方式及びルートの

^⑪ 検討にあたっては、AIオンデマンドシステム導入実績のある新モビリティサービス業者と協働して、幸手市旧デマンド交通の総括・検証を行うことについて意見が出された。

^⑫ 路線定期運行から区域運行へ、バス車両からタクシー車両へ、自動運転、ライドシェアなど

^⑬ 地域公共交通アドバイザー(前橋工科大学 吉田教授)の指導のもと、路線定期バスと公共ライドシェアの複合運用を行っている。

^⑭ (株)セネックが、東日本におけるAIオンデマンドバスと自動運転グリスロの両者を一元遠隔運行管理している。

^⑮ 緑台1丁目、北公民館など再配置も要検討となる。

延伸を検討するとともに、西コースも東コースと同様、MP乗合型デマンドタクシーへ変換を行う。

6 今後の公共交通の方向性を考える際に想定される検討課題

- ① 運行時間帯の拡大・運行頻度の拡充
通勤通学の時間帯の運行について検討。増便した際の効果について検証が必要。
- ② 市外目的地への停留所設置、近隣自治体との連携
東鷲宮駅、杉戸高野台駅等^⑯への停留所の設置について、近隣自治体のタクシー事業者やバス事業者に与える影響を考慮し、各自治体と連携して民間事業者と調整。また、近隣自治体が運行するバス等について、当市内にも停留所を設置できるよう連携を図る。
- ③ 社バス・学バス等^⑰との連携
従業員送迎バス^⑱や学生・教員送迎バス^⑲の回送時における一般市民の混乗等を検討。また、市内小中学校の統廃合に伴い運行が検討されているスクールバスと公共交通の連携^⑳
- ④ ネーミングライツ/エリアスポンサー制度の導入
バス・バス停の有料広告、運賃以外の収入源の検討及び地元企業等の力を借りた停留所や乗換拠点の環境整備の検討(ハッピー乗り乗り事業の拡充等)

^⑯ 鉄道駅のほか、「道の駅」(五霞町)、「東鷲宮総合病院」「Round 1」「マーケットプレイス東鷲宮」(久喜市)、「エコスポいずみ」(杉戸町)などの声もあがっている。

^⑰ 「通院バス」と称される車両の厚労省通達による混乗利用について、狭山市(尚寿会シャトルバス)、我孫子市(聖仁会病院バス)の事例をもとに意見交換を行った。

^⑱ 湖西市(企業シャトルバス BaaS)の事例をもとに意見交換を行った。

^⑲ つくば市(筑波大学学内バス)、糸満市(糸満自動車送迎バス)の事例をもとに意見交換を行った。

^⑳ 公共交通を活用した児童生徒の送迎、スクールバスへの一般市民の混乗等。下仁田町(スクールバス)の事例をもとに意見交換を行った。

⑤ 費用分担のあり方

受益者負担や安全性確保の観点から、地域公共交通の維持・確保に係る費用分担のあり方について

- ・ イニシャルコスト、ランニングコストに対する市の負担のあり方について
- ・ 目標とするサービス水準(運賃、運行間隔、時間帯等)の考え方について
- ・ サービスが提供される地域とそれ以外の地域との公平性について
- ・ 負担基準を満たさない場合の廃止を含めた見直しの考え方について
- ・ 適正な運賃制度、活用すべき財政支援制度について
- ・ 協賛金による財源の確保、寄付金等による財源の確保について

⑥ 利用促進のあり方

潜在的に存在する公共交通の新規利用者を掘り起こす施策や利用者の利便性を高める施策の検討。併せて、公共交通を維持していく上で「公共交通を地域で育て、乗って後世に残す」ことは地域住民の責務であるという意識喚起を図る施策を検討

- ・ 東西地域から中央地域乗継割引制度の導入について
- ・ 利用啓発(無料乗車デー、無料乗車特典付アンケート等)について
- ・ スマートフォンやPASMOでの決済、Maasといったデジタル化による多様なニーズへの対応について
- ・ 乗り方、時刻表、路線図などが一目でわかる公共交通マップの作成²¹など利用者目線のサービスの充実について
- ・ 子育て世帯や高齢者といった利用者に優しい対応について

⑦ 調査・検証のあり方

公共交通がもたらすクロスセクター効果や便益分析のため、グループインタビューを含めた調査の実施について(何を測定し、何を明らかにするのか整理、有益な回答をより多く回収するための手法について検討)

⑧ 都市再生特別措置法第81条第1項に基づく立地適正化計画と関連する地域公共交通施策への対応

- ・ 低公害低床車の導入検討(SDGsに配慮した公共交通を検討する。EV低床車両を使用する自動運転グリスロの導入の他、Maas、キャッシュレス決済等最先端のデジタル技術の活用(仮に自動運転グリスロ導入の場合には、

²¹ 作成に当たっては、「三条市公共交通マップ」等を参考に検討をすすめる。

市の財政負担軽減のため、国及び県からの支援を受ける工夫²²が必要。)

- ・ 歩行者、自転車にやさしいまちづくり(主要な停留所に「サイクル&バスライド駐輪場」の設置、小型電動アシスト自転車によるシェアサイクルサービスの導入、主要な停留所にポートを設置²³)
- ・ 公共交通以外での送迎サービスとの連携【③参照】
- ・ 乗り継ぎ拠点等主要停留所²⁴での待ち環境の充実(乗り継ぎ拠点となる幸手駅、市役所、ウェルス幸手など主要な停留所でのデジタルサイネージによるバス案内情報²⁵、待ちスペース²⁶の屋根、風除、ベンチなどの施設整備

⑨ 将来想定される事業との関わり

公共施設再編等に伴う公共交通の見直し(市庁舎、小学校等公共施設の再編や道の駅総合複合施設をはじめとする大規模プロジェクトの進展を視野に入れた公共交通の見直し)

²² 例えば、公用車を一台廃止した上で、「業務連絡シャトルバス（幸手駅⇄市役所⇄ウェルス幸手間）の混乗実証実験」とするなど

²³ 宇都宮市では、LRTに「パーク&ライド」を導入し、停留所に駐車場を設置しているほか、小型電動アシスト自転車や電動キックボードによるシェアサイクルサービス「LUUP」も導入している。

²⁴ 「うえたん号」や「とくし丸」の移動販売場所等ちょっとした賑わいに停留所を置く場合も含む

²⁵ 公共交通の運行状況や乗り継ぎ方法などをインバウンドや高齢者にもわかりやすく提供

²⁶ 長岡市では、コンビニと協定を結び、駐車場に停留所及び駐輪場を設置し、イートインコーナーを「バス待ち場」に提供していただいて、住民から高評価を得ている。

終わりに

地域公共交通は、時代や状況ごとに変化する。それゆえ絶対的な正解は存在しないし、そこに至る近道や道標もない。

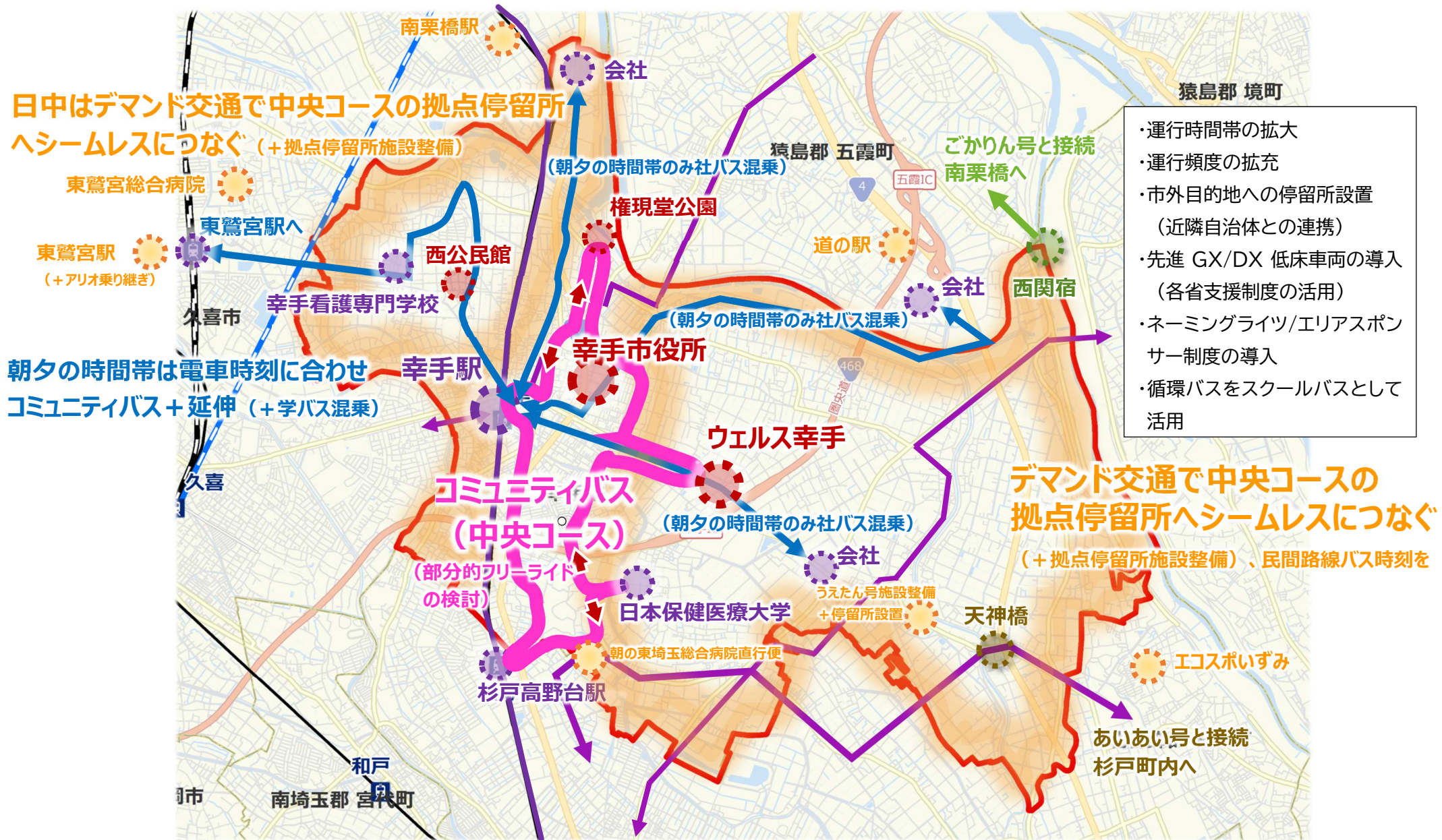
現在、民間事業者の皆様の経営努力の下で市民の皆様に対する現行の鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通機関が維持されており、今後とも既存の民間事業者の皆様の協力を頂きながら、市としても市民の皆様に対するより良いサービスの提供に努力を重ねて行く必要があると考えている。

幸手市としても既存のサービスを補完する観点から、これまでいくつかの試みを実施してきたところであり、実際に幸手市では、一度デマンド交通を導入しているが、時代は平成から令和へと変わり、IoT などの更なる技術革新により自動運転グリスロをはじめ新たなスタイルでの移動手段も生まれてきている。しかし、どんなに時代が変化しようとも、地域特性を一番よく知っている市町村は独創的なアイデアや工夫により、さらには多様な事業主体と連携することで 住民の移動ニーズに応える施策を打ち出し続ける必要がある。

地域公共交通は、まさに「生き物」である。小さく生んで大きく育てるのも、成長させるもさせないも、その生き物係を担当する市町村次第である。ゆえに市町村は関係機関や多様な主体と手を携えつつ、最初から過度に理想形を求めるのではなく、「まずは、やってみよう！」と一歩踏み出す勇気やチャレンジ精神が大切であり、換言すれば三条市のようにトライ＆エラーを積み重ねることしか、この「生き物」を育てることはできないであろうと考える。

今年度、あり方検討会において様々な意見交換がなされた。普段の生活における公共交通の利用状況については僅か十数人の委員の間でも千差万別であった。しかしながら、移動すること、移動するために何らかの手段が必要であることは全員に共通しており、今は自らの運転で移動できている者もいずれはそうでなくなったときに公共交通に頼らざるを得なくなる日が来るかもしれない。その点において、地域公共交通は全ての人に関わる課題であり、もっと多くの方に自分事として関心を持ってもらわなければならない。その実現に向けて、今年度、あり方検討会委員の一人ひとりが発した言葉が今後の地域公共交通を形作る要素の一部となり、今後の多くの市民の生活に広く役立ってくれることを切に願う。

幸手市が運行する公共交通のイメージ図



鉄道、民間路線バス
杉戸町コミュニティバス