

令和7年度第1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7月5日(土)午前10時20分から午後0時20分
場所	幸手市役所第二庁舎 2階 第2会議室
参加委員	中村将之 鈴木千春 鈴木徹夫 小森谷進 今井謙悟 細川壽江 稲垣仁美 長野廣彬 田中文子 寺川直樹
事務局	市民生活部長 金子、くらし防災課長 野川、主幹 落合、主任 鈴木

1 開会

2 部長あいさつ

この度は幸手市地域公共交通、あり方検討会にご参加いただきお礼申し上げます。

本市では、令和6年3月に策定した幸手市地域公共交通計画の基本方針、みんなで考えみんなで育てる、持続可能な公共交通の実現に基づき公共交通施策を実施している。

現在市では、令和9年1月以降に市が運行する公共交通の再編を進めている。令和9年1月以降というのは、今現在の循環バスの契約期間が令和8年12月末となっており、5年間の契約で運行していることから、契約の変更の時期であり、公共交通を再編する良い時期ということで令和9年1月以降という言葉を使っている。

昨年度、このあり方検討会では、令和9年1月以降の市が運行する公共交通の運行形態や運行方法について、広くご意見をいただいた。

本年度は、市が作成する具体的な運行案について、ご意見を頂戴する予定。検討会の委員の皆様には、市民の代表として忌憚のないご意見をいただきたい。

3 委嘱状交付

4 委員紹介

5 会長・副会長選出

会長：寺川直樹委員(各委員からの推薦者なし、事務局案承認)

副会長：小森谷進委員(会長指名)

6 会長あいさつ

昨年度に引き続き皆さんとは議論をしていきたい。

昨年は、幸手市の公共交通はどのようになっているのかという外観から掘り下げ、状況を把握し、委員の皆様からこうあったらいいんじゃないかなというご意見を頂き、あり方検討会の検討結果を取りまとめさせていただきました。地域公共交通会議に提出させていただき、市長にも報告させていただきました。

今年度は、より具体的にどういった運行計画が考えられるか、昨年度の検討結果をもとに更に深掘りして、ご意見を頂きたいと思う。

7 議事

議事1 幸手市公共交通の概要

資料1幸手市公共交通の概要について事務局から説明。

(質疑応答)

Q 昨年度の検討結果からの抜粋という事だが、会社というのがいくつか表示されている。具体的にどちらの会社なのか

A 具体的な会社名が挙がる段階までは話は進んでいない状況。

イメージ図は、昨年度あり方検討会で委員の皆様にご覧いただいた結果をまとめたもので、今後の課題という意味合いもあると思うが、いわゆる多様な輸送資源の活用という事で、学校のバスや会社のバスの活用が今後の課題として挙げられていた。具体的にどの会社、どの場所と言うことではなく、会社の集まっている地域で活用できる資源があるかないか検討するという事で示している。

Q 会社から朝夕の時間バスが出るのか

A 様々な活用の方法がある。駅に行くバスに市民も乗せてもらういわゆる混乗というようなやり方もあれば、朝夕の社員さん送っていくときの合間、お昼の空いてる時間にバスを使わせていただいて、住民の方の輸送として使うといったようなパターンがある。どれを検討するというのはまだないが、様々なその輸送資源を使っていきましょうという中での1案である。

Q 一般の住民も乗れる場合もある？

A 昨年のあり方検討会の検討結果 13 ページに今後の課題として、社バス、学バスとの連携を挙げている。従業員の送迎バス、学生や教員の送迎バスとの連携には 3 形態あり、1つは、往復しているバスに、社員と一緒に市民が乗れるという混乗のパターン、もう一つは、会社から従業員を迎えに行くときは回送ですので、そこに住民が駅まで行くために乗せていただくという回送車両を使ったパターンがある。3つ目に、朝夕の通勤時間帯以外の昼間の時間帯が

空いている場合に、空いている時間帯に市民が乗のるという3パターンがある。自治体と会社が協定を結んで実施している事例が全国にあるので、それを、検討結果に掲載している。

議事2 東地区における市が運行する公共交通の内容について

(1)次期公共交通の検討に係る今後の論点整理について

事務局から次期公共交通の検討に係る今後の論点整理について説明。

(質疑応答)

Q 中央地域の中にある停留所の新設に挙げられてる箇所には、停留所が置かれると理解して良いか

A 今後の論点という事で「例」として記載している。

Q 権現堂公園は1号から4号までであるが、イメージ図でみると4号までしか中央コースは行かないように見える。3号・2号が入っていない理由を聞きたい。今後の検討次第では4号より先に停留所を設ける可能性があるか。

A イメージ図なので停留所位置も確定ではない。循環バスの運行時間、運行距離等を考え、4号公園より奥側まで路線を伸ばした場合、実際の運行にどれぐらい影響がでるのかも含めて今後の検討課題としている。

Q フィーダー補助金とは。

A 五霞町～幸手駅間で運行されている朝日バスの路線を幹線と位置づけ、それに繋がる補助的な路線(フィーダー)という事で市内循環バスを位置づけて運行している。市内循環バスは、補助的な路線に対して交付されるフィーダー補助金という国の補助金を活用して運行している。今後の論点として、フィーダー補助金は引き続き活用していくことを念頭に検討していく必要があるという事で記載している。

(2) 東地域住民への聞き取り結果について

事務局から東地域住民への聞き取り結果について説明。

(質疑応答)

Q 各自治会の集まりに行って聞き取りをしたとあるが、公共交通について話を聞きくために集まってもらったのではなくて、それぞれの自治会が集まる目的があって、そこに市が行って聞いたという事か。(事務局:そうです)どのような集まりだったのか。

A 神社の祭礼、自治会の会合、草刈りでそれぞれ地域の方が集まったところに伺った。

Q 移動販売車のお客への聞き取りについて、どこの場所で聞き取りをしたのか。

A 市内循環バスの路線図で言っていると、東Aコースの8番、9番、10番付近及び

東 B コースの8番、9番、12番のバス停が付近の販売場所で実施した。

Q 項目7番について、意見が半々になっているが、よくわかっていなくて、お答えになっている様に思う。

A 項目 7 番を聞く際は、循環バスについては、1日に数回しか来ず目的の場所に行くのに時間がかかるけど、決まった時間に決まった場所を走る乗り物。デマンドについては、利用登録や予約の手間がかかる、また予約が取れない場合もあるし他人と乗り合わせになることもあるが、必要に応じて、家の近くから目的地まで行ける乗り物というように前提条件を説明したが、皆さんにご理解いただけたかという問題は確かにある。

→議長:今の説明をぱっと聞いてもわからない。タクシーみたいなものといった説明であればイメージがしやすかった。

Q 東地区はどちらかという、駅まで行くには朝日バスさんが動いているから便利という感じなのか？

A 今回、話を聞いた方の中にも朝日バスを利用している方がいたので、場所によっては朝日バスの停留所が近くにあって、利用されている方もいるが、やはり皆さん車で、ご自身で移動できているので、今のところ、問題を感じていない方が多い。

(3) 幸手市デマンド型乗合交通の検討に向けてについて

八千代エンジニアリング株式会社から幸手市デマンド型乗合交通の検討に向けてについて説明。

(ご意見)

・西地域については、循環バスを東鷲宮駅まで延伸して欲しい。それをやる機会が西地域はずっと遅いようなので、早く話し合いたい。幸手駅に行く際、行きは10分で行けるが、帰りは1時間以上かかってしまう。そういうところを改善してもらえれば、幸手駅にだってどんどん行く。

・目的は東鷲宮駅に行くことである。昔、路線バスがあったがなくなってしまったので、市内循環バスを延伸して欲しいという希望がある。

→事務局:話し合いの入り口として、今回は、まず東地域に焦点を当て、デマンドがどういうものか、どういう運行の仕方だったら、利用しやすいかを検討いただいている。令和9年1月以降の話は、幸手市全域における公共交通の運行をどう進めていくかであり、委員からのご意見は今後の課題としてお受けする。

令和6年度において、あり方検討会の中でも東地区、西地区については、公共交通会議において、現行の市内循環バスでは、なかなかうまくいかないという結果から公共交通形態の見直しということで方向性が出ている。そのこ

とを前提に令和 7 年度は検討を進めることを御理解いただきたい。市内循環バスの利用者を増やすためには、どうしても、例えば本数を増やすとか、もう少し停留所を増やすとかいろいろ方法があるが、それを全てやるためには莫大な費用がかかることを踏まえて検討していただきたい。一番難しいのは、いくら利用者を増やしたとしても、費用がかなりかかってしまうということ。平成 7 年から幸手市は公共交通として循環バス等を始めてきたが、いくら利用者を増やしても、運行経費を賄うまでの利用は難しい。ただし、利用者を増やすという事は市民サービスという面もあるので、そこまで含めて検討していただきたい。

- ・以前は路線バスがあった。利用者側は値上げしてもいいから運行を継続にして欲しいとバス事業者にお願いしたが、叶わなかった。費用とかの問題ではなく。ちょっとコースを伸ばすだけならそんなに費用もかからないと思う、検討して欲しい。
 - ・久喜市の場合は、一市三町で合併したので、デマンドについては、地域毎になっている。それぞれの地域の中で生活圏が完結しているからできたが、幸手市は、中央に都市機能が集まっている。それを幸手市の東西にお住いの方も利用するのが基本的な絵姿だと思う。東だけの地域、西だけの地域という運行方法は、私としては考えられない。
 - ・中央地域の人だって、中央コースの停留所ではないところへ行きたいと思っている人、バス停までの 300m が遠い人がいる。だから、東・西と言うというエリアではなくて、全エリアを考えた方がよい。14 ページの中の③よりも広いイメージで全エリアである。幸手市全体を一つのエリアとする。
 - ・以前のデマンド交通は、全域から全域の運行だったが、予約が集中してしまって、予約が取りづらく不便だという話を聞いている。そうすると、全域で運行するとまた同じような問題が出てきてしまうのではないか。中央コースの乗り継ぎだけなので不便になってしまうかもしれないが、②がよい。
 - ・行田市は全エリアでデマンド交通をやっている。予約が取れなかったらNGだが、今の技術であればクリアが可能なのではないか。
 - ・幸手駅—杉戸高野台駅間の朝日バスがなくなり、乗合型デマンドタクシーが代替で運行されている。これが通勤通学時間帯除外となっており困っている。また、若い子たち(高校生～30 歳台)は予約して乗合型デマンドタクシーを利用できるということを理解していない。住民の意見としては、通勤通学時間帯を除外しないで、朝は 6 時台から運行して欲しい。
- 八千代:通勤通学で必ずお客様がいるのであればデマンドである必要はない。100%お客様がいる便が決まっているのであれば、予約しなくても乗っていただくという考え方もある。

- ・東地区は商業施設や公共施設等がないので、①の地区内での移動はない。
- ・予約が取れないのであれば、また過去のデマンドと一緒に、予約が取れないのでは良くないよねという事になる。それが東地区の住民にとって一番の課題。
- ・東地域外にも行っていただきたいが、それを選択してしまうと予約が取れない。端から端へ行く人を複数人乗せるには、台数を増やすとかするしかないと思うが、そうすると予算が高くなると言われてしまうと無理かなと思う。今選択するとしたら②しかない。
- ・東地区の人が中央まで行くのが大変なので、前回のデマンドも今回の循環バスのときも、乗る人が少ないのではない。移動手段がないからほとんどの人が車を持たざるを得ない。70 歳代、80 歳代になっても免許を返納できないというのは、病院へ行くにもどこへ行くにも、移動手段がないから。どんどん過疎化して、みんな住んでいる若者は地区外の方が便利だから出っけて戻ってこない。
- ・お買い物と病院が利用目的。
- ・東地区西地区、鉄道を中心に地図を見たとき、東地区は相当広いが、西地区は狭い。スーパーとか公共施設は中央から東に寄っている。西地区の公共施設は、西公民館、コミュニティセンターぐらいしかない。公共施設、病院とかは中央に多い。それ考えると、②が妥当。
- ・今後、西地区を検討する際、西地区の人が役所・ウェルスに行くためにデマンドをどのように活用したらよいか、公共交通をどのように活用したらよいか検討したい。

(ご質問)

Q 西地域の通勤通学のコース、まるっきり除外されているとは認識していない。あり方検討会の検討結果のイメージ図には、路線を延伸していくことも入っていたと思うが、それがなくなったわけではないという理解でよいか。

A 資料 3 でご説明したとおり論点整理の中に含まれている。

※閉会予定の時間となったため、資料2、16 ページ以降の概要を八千代エンジニアリングが説明し、それぞれの意見については、後日事務局に各委員が送付することとした。

8 その他

事務局から、次回以降の日程について、謝金の支払いについて、連絡先(メールアドレス)について事務連絡。

9 閉会