

令和7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7年8月23日(土)午後2時～午後4時
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 今井謙悟 稲垣仁美 長野廣彬 田中文子 寺川直樹
事務局	くらし防災課長 野川、主幹 落合、主任 鈴木

1 開会

2 会長あいさつ

国土交通省から交通空白解消に向けた取り組み方針 2025 が示された。交通空白の解消と実現に向けた体制作りを国が後押しするというもので、令和7年度から令和9年度までを交通空白の解消集中対策期間として定めたものである。ちょうど幸手市の公共交通再編と時期が一致しており、例えば、地域公共交通アップデート化推進事業、交通 DXGX 経営改善支援事業、自動運転社会実装推進事業、日本版 MaaS 推進・支援事業、社会資本整備総合交付金による地域公共交通再編事業などがある。国からの財政支援を受けて新規性のあるドラスティックな再編が可能になった。こうした国の支援事業に採択された秋田県の実例、岩手県の八幡平市、宮古市、北上市の先進事例を視察してきた。参考資料としてお付けしたのがその資料である。

皆様と忌憚のない大意見交換会を開催させていただきたいと思う。

3 報告(各委員が独自でまとめた資料の報告)

報告1 令和6年度の検討結果を踏まえて

大きく分けて2つ改善点と自動運転の導入に向けて御報告する。

① 幸手駅ロータリーの乗り場について

循環バスと五霞町役場行きのバス(朝日バス)がロータリーの反対側にある。バスは二次交通と考えることもでき、鉄道に接続させる観点から見ると、バスが到着して電車の発車まで2～3分しかないため、まず間違いなく電車には乗れないという問題がある。バスで駅について、電車が行ってしまっていて、駅で何十分も待つというケースが想定され、やっぱりバスを使うのは、やめようかなという人もいます。バス停の位置の改善が必要。

② 自動運転バスの導入について

公共交通で働いているので、皆様が想像している以上に人がいないという現状があることをお伝えしたい。どうにかやりくりして、やっと維持しているという状況がある。

足立区の循環バスが廃止となるにあたって、国際興業バスのコメントの一部を紹介する。

- ・ 利用者が少なく赤字路線であること
- ・ 現在の運行車両が老朽化しており、区からの車両購入補助があったとしても黒字化とは程遠く、車両の買替は困難であること
- ・ 働き方改革の一環である改善基準告示が令和6年4月から適用され、現行より長い休息時間の確保が必要となり、さらに運転士不足が深刻化すること
- ・ 全国的な運転士不足で、限られた人的資源を利用者の多い路線へ集中する必要があること
- ・ 運転士不足は、区からの運行経費の補助があっても解決できる問題ではないこと

まさに、記載のと通りの状況がある。鉄道も駅を無人化したり、一人一人の負担を増やして維持している状況であり、10年後には、循環バスは維持できないだろうと実感した。その解決策の一つとして、自動運転バスの導入を今回提案させていただきたい。

導入するには、色々な問題があるが、交通事業者の現状を踏まえると、解決策の一つとして今から検討してもおかしくはない。

報告2 中央地域における検討への意見

第1回目の検討会の後に自治会に報告した。自治会で臨時総会を開こうとしたが難しく、まずはアンケートを実施しようとなった。自治会で考えた10問の質問を693世帯に対してポストインで回答をお願いし368人からの回答をいただいた。※結果は報告資料2を参照

このアンケートをやった結果を基に自治会からの意見を申し上げる。

- ① 杉戸高野台駅東口バス停の新設
- ② 一方向(循環)から双方向(往復)への輸送変換
- ③ 東武中央公園から緑台1丁目へのバス停移転
- ④ 通勤通学時間帯への運行拡大

以上4つの意見を提出する。

今後、このアンケートの結果を回覧板で回す予定。その後は、毎月の回覧板で循環バスをもっと利用してもらう宣伝を実施していく。

報告3 西地区における市が運行する公共交通網再編についての意見

①令和6年度の検討結果を踏まえた運行計画とすること。

西地域で実証実験中の乗合型デマンドタクシー(コミュニティセンター～東鷺宮駅)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延伸を検討するとともに、西地域も東地域と同様、MP乗合型デマンドタクシーへ変換を行う。

②ニーズに合わせた2つの運行形態を時間帯別に複合運用する。

(1) 通勤・通学時間帯は路線運行

- ・ 東鷺宮駅東口からコミュニティセンターまでの路線を幸手駅西口まで延伸
- ・ 6時台の上り電車、21時台の下り電車で通勤・通学できるようなダイヤ設定
- ・ 車両は、乗車定員10人以上の低床式電気自動車を使用。主要バス停には、サイクル&バスライドを採用

(2) 通院・買物時間帯は区域運行

- ・ 通勤・通学時間帯以外は、ミーティングポイント乗合型AIデマンド方式を採用
- ・ 幸手市外の東鷺宮駅、東鷺宮総合病院等もミーティングポイントとして設定
- ・ 西地域外の市役所、ジョイフル本田等へは、幸手駅でのシームレスな乗り継ぎ(Maas導入)

裏面にバスの路線を記載した。西地域は人口がどんどん増えているので、乗る方も増えると思う。ご検討をお願いしたい。

4 議事

議事1 前回の振り返り

資料1、資料2及びスケジュール表について事務局から説明。

(意見)

- ・ 前は東地区について意見交換をしたので、西地区については今月やるものと思っていた。今回の資料を見ると、東地区をベースに西地区も同じように考えられてしまっている。東地域と西地域では、(地域特性に)違いがあるにもかかわらず、東地域だけの検討で西地域の案も作られているのが疑問。
- ・ 検討課題や検討内容を事前にお知らせいただければ、こちらも調べたり勉強したりできるので、もう少しブレイクダウンして検討項目までお示しいただけると助かる。
- ・ あり方検討会1回目の様にスケジュール表に項目を記載していただきたい。
- ・ 東地区もざっくりとした検討をただけで、結局は宿題となってしまったので、それがこう決まりましたとお示しいただけるのが3回目以降になると思って

いる。

- ・ 東地域と西地域がほとんど同じ状況であれば問題ないが、人口分布等を見ると東地域と西地域は全然違う。西地域の場合は生活圏が久喜市に寄っているの、東地域とは全く違うにも関わらず、東地域を代表に全体イメージ図が作られている。スケジュールに西地域や中央地域について記載があればわかるが、事務局がどのように考えているのかわかると進めやすい。
- ・ 報告2のようなアンケートを自分の自治会でもやりたいと思う。それには時間が足りない。
- ・ 地元自治会でアンケートの実施が必要。例えば使ってる病院はどこなのか明らかにすることが必要
- ・ 今回、自動運転バスのお話を伺ったので、それも良い案だと思う
- ・ 資料 3 をたたき台にして、ご意見をいただいた方が話がしやすい。西地域、東地域の方は事前に書面による意見照会があった際に、研究されているかと思う。ご意見を取り入れて、事務局案をもっと良いものにするというのはいかがか(委員:西地域の案も修正が可能であるというのであればよい)

(質疑応答)

Q 西地域の話はしないのか

A 西地域の話をしていないという事ではなく、西地域・中央地域の話も含めて、全体的なお話をさせていただきたい。本日、ご説明する内容で決まるといったことでもない、全体的な絵を見てのご意見を頂戴したい。

Q 西地域と中央地域の運行形態については 2 回目の検討の中に含まれているという事か

A 含まれている

Q 資料3に各委員から報告いただいた内容が含まれているか

A 報告資料を各委員からいただいたのは、資料3作成後だったので、報告資料を見て資料3を作成したわけではないが、元々、検討課題として入っていた項目も多々あるので、まったく触れていないという事はない。

Q 西地域がアンケートを行い、循環バス西コースをそのまま令和 9 年 1 月以降もやりたいという意見があったらどうするのか。それでも、循環バス西コースは廃止するのか

A 委員:利用率が低いから、今のまま継続は難しい。今の循環バスではなく、新たに路線バスを作してほしい

Q(市で)アンケートは実施したか

A 直近では、公共交通計画を策定するためのアンケートを実施した。また、昨年の秋にも全市民を対象としたアンケートを実施している。それらの結果も踏まえて、

今回の案を作成した。

議事2 令和9年1月以降に市が運行する公共交通について

資料3、資料4を用いて、令和9年1月以降に市が運行する公共交通について事務局から説明。

(ご意見)

- ・ (事務局案では、現行の循環バスで使用している)バスが1台空くことになるので、これを幸手駅西口-東鷲宮駅間の路線に使っていただければ、絶対、乗る人はいる
- ・ 幸手駅西口-東鷲宮駅間の車両は小さくてもよい。席が足りないようであれば、その時、ポンチョに変えればよい
- ・ 高齢者が自宅から目的地まで行けるようにしたい。現行の乗合型デマンドタクシーは、決められた停留所まで歩いていかなければならない。
- ・ 西地域の生活圏はどちらかというと久喜市である
- ・ 久喜市内や東鷲宮駅周辺の病院に通っている方はタクシーで行っている
- ・ 高齢者が停留所まで歩いていかなければならない今の乗合型デマンドタクシーではなく、自宅から目的地まで行ける普通のデマンドの導入を希望する。
- ・ 4号公園に行くのは時間がかかるとのことだが、すべての希望箇所を入れた場合の運行の案がないと比べようがない。
- ・ 現在、循環バス中央コースは8便運行しているが、これを双方向運行にした場合に利用者数が2倍、3倍になるとは考えづらい
- ・ 観光に来た方にもアピールできるように工夫し、経費の垂れ流しを抑えた方がよい
- ・ 幸手市の予算のうち公共交通にどのくらいかけるのか。他に使っている予算は本当に必要なのかという議論も必要。予算ありきで考えるとできることが限られてしまう
- ・ 新しい公共交通として双方向運行をしますと言っても、現在車を使っている人は、ほぼほぼ乗らない
- ・ 自動運転の導入について、実証化に向けて検討を始めていただきたい。ネットを見るとあちこちで自動運転を開始する自治体が出てきている。そういう時代だと思わなければいけない
- ・ 前年度の検討会で、委員から市役所-ウェルス幸手間で自動運転バスを運行できないかという意見があった。市の職員も公用車で市役所-ウェルス幸手間を移動している。直線で行ける場所が運行しやすいと聞いたことがあるので、市役所-ウェルス幸手間に自動運転バスを通すのはそんなに難しくないのでは

ないか。試行運転を試すのであれば、市役所-ウェルス幸手間の方が早く実現できる。

- ・ 市役所・ウェルス幸手はいずれも乗り継ぎ拠点になっている。循環バスが 18 時までの運行であれば、職員も仕事が終わって急げば駅まで公共交通で行ける

(質疑応答)

Q 中央コースはポンチョ 2 台で運行するのか

A 同時双方向運行する際に、右回り、左回りで大きさの違う車両を使用するのは難しい。ポンチョ 2 台を予定している。

Q 満員になることはないと思うので、小さい車両でもよいのでは？ハイエース 2 台を中央コースに使用し、ポンチョを幸手駅西口-東鷲宮駅間で使うのはどうか

A 現在、事務局が考えている案では、車両 2 台を運転手 2 人で運行することを想定している。3 台で運行する場合、車両台数、運転手の人数は現行の循環バスの運行内容と変わらない。物価高の影響もあり現行の契約金額と同等額で令和 9 年 1 月以降の運行は難しい

Q 国からの補助金を受けて幸手駅西口-東鷲宮駅間に自動運転バスを導入できないか

A その路線を自動運転バスで運行することは、現状、具体的には考えていない。その区間については、資料 4 で説明したとおり、現行の乗合型デマンドタクシーの運行が妥当と考える

Q 昨年度から課題に挙がっていた杉戸高野台駅と権現堂公園への循環バスの延伸が取り入れられていない。どうなったのか

A 資料 4 の赤線で示したところが、昨年度、循環バスで行けないかのご意見をいただいた箇所となる。まず、東武中央公園の停留所については、中央通りに戻すことが良いと考えている。栄団地の停留所についても、ロータリーに移動した方が便利なので移動することを考えている。権現堂公園については、実際に車で走ってみたところ、権現堂公園まで行って現行の循環バスルートに戻るまで約 7 分かかる。産業団地を回って戻ってくるには 10 分かかる。バスルートを権現堂公園と産業団地に延伸した場合、運転手の休憩時間(10 分間)の確保が難しく運行に影響が出ることが想定される。保健医療大学南キャンパスについては、元のルートに戻るまでに約 3 分かかる。所要時間は運行に影響をしないが、循環バスのニーズがあるのか、大学敷地内で旋回できない場合に元のルートに戻ることが難しいという問題がある。杉戸高野台駅については、ロータリー内に停留所を設置する場合、杉戸町の公共交通会議の了承を得る必要がある。そのため、杉戸町及び杉戸町の事業者との協議が必要となり、現在、協議中。

Q 自動運転バスの導入可能性はゼロなのか

A 具体的な導入に向けた研究は行っていない。幸手市全体を見て、効果的に自動運転バスが導入できる場所はどこかを探していくこととなる。都市計画道路が開通すれば、自動運転バスによる幸手駅西口-東鷲宮駅間の運行が具体的になると思うが、現状、西口までの道が狭いため難しい

5 その他

事務局から、会議資料及び会議録(要旨)をホームページで公開することを報告。
次回以降の日程について、謝金の支払いについて事務連絡。

6 閉会