

令和7年度第3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9月20日(土)午後2時～午後5時30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 小森谷進 今井謙悟 稲垣仁美 細川壽江 田中文子 寺川直樹
説明者	株式会社パブリックテクノロジーズ 黒田雄大 小川亜紀
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

委員の皆様からは日ごろから検討課題について意見をいただくのみならず、自らの調査研究の成果を積極的に発表していただく等、多大な御支援・御協力をいただいておりますこと厚く御礼申し上げます。

本日は、前回時間切れとなったご議論の続きを行うと共に、委員の皆様の見解を踏まえて事務局で作成した「幸手市が運行する公共交通の考え方(案)」についてご審議頂きたい。

ご審議に先立ち、新モビリティシステム事業者にAIオンデマンドシステムの現状と課題についてご説明をいただく。これから導入しようとしているAIデマンド交通についての理解を深めていただきたい。

また、先月プレスリリースされた茨城県笠間市の事例も紹介させていただきました。これは、交通事業者・金融機関と新モビリティシステム会社とが協業して、「公共ライドシェア」を導入し、更に国からの支援を受けてコストを縮減し、自治体支出の抑制を図るものなので、ぜひご参考にさせていただきたい。

最近あり方検討会のホームページをご覧になった方から質問や意見をいただくことが多くなってきた。文書で頂いたものについては「市民の声」として紹介させていただいた(参考資料2)。自家用車依存度が高く、地域公共交通への関心が低い幸手市ではあるが、徐々に問題意識が高まり、変革の胎動を感じている。これも委員の皆様のご関心なご議論のおかげと重ねて御礼申し上げます。これからも本検討会における議論が、幸手市全体の更なる発展の基盤となるよう取り組んでいく。本日は3時間の長丁場となるが皆様のご協力を頂きたい。

3 情報提供(株式会社パブリックテクノロジーズ)

幸手市地域公共交通あり方検討会設置要綱第7条の規定により、株式会社パブリックテクノロジーズから会社概要及びAIシステム「パブテク」の説明を聴取した。

(質疑応答)

Q 旧デマンド交通は、配車という概念がないバス事業者が受託していたため、効率良くできなかったのではと思う。タクシー事業者であれば、業なのでうまくできたのかもしれない。この問題を御社では、AIシステムによって乗り越えられるのか。

A システムを提供させて頂く中で、システムを使えるような運用を支援することが重要だと考えている。システムを利用する上でAIが取りざたされるが、お客様からの問い合わせに「AIが配車したんで」という回答ではなく、運行自体を担っていただく運行事業者に対して適切な回答の事例を紹介したりといったちょっとした支援が重要だと考えている。利用者ももちろんだが、予約を受ける側にとっても使いやすい形でないといけない。運行時間帯や予約の幅だったり、いろいろと決めないといけない中で、住民の方々に説明し、意見をいただきながら見直していくというところもある。

Q カスタマイズというのは容易にできるものなのか。

A 社内にいるエンジニアがシステムを構築しているので、カスタマイズはできる。実際には、ご要望について精査をさせていただきシステムに落とし込んでいく。

Q このシステムはアプリ提供型か。サーバーなどの稼働環境はこちらで準備する必要があるか。

A 基本的には、アプリをダウンロードし、登録をして利用していただく方法を取っている。web上でも予約ができる様開発を進めており、今年度中には実装できる予定。ブラウザに対応していくこととした理由は、観光客の方や帰省客の方など、頻繁に公共交通を利用されない方にサービスを提供するにあたって、皆さんにアプリをダウンロードしてくださいという手間に感じてしまって利用しないという声を他の地域でも聞いているので、このURLにアクセスすれば使えますといった新しい手段を増やすことを考えている。また、クラウド上にシステムを展開しているため、導入にあたってサーバーといった物を買っていただくかないといけないという事はない。パソコンやタブレットがあれば運用できる。

Q 利用者が増えないといった問題に対してデータの分析をして改善していくことが重要と考えるが、利用情報の管理、分析機能について、CSVデータの提供だけか。

A 実績の共有の仕方については、基本的にはどの形でも共有ができますというのが回答。千葉県香取市では、取れたログに対して新規アプリダウンロード数や路線運行・区域運行別、年齢別の予約状況、利用状況、キャンセル状況をエクセルに落とし込んだうえで、月 1 回の市との打ち合わせの際に報告している。自治体のご要望に合わせて、柔軟に対応できる。

Q 1 番目に(中央エリア)の方が予約をとり、2番目に(東エリアの)端の方にお住まいの方が予約を取った場合、車両が 1 台と想定した時に、1 番目の方の所に向かう車両が、2 番目の方を乗せて、目的地(市役所)に行くのは非常に無駄だと思う反面、1 番目の方は目的地(市役所)に降ろしてから、2 番目の方を迎えに行くのも無駄があると思っている。効率的な運行を行うためには、例えば、9 時台の予約を受け付ける際に、市の端にお住まいの方が先に予約を取れる(9 時~9 時 15 分は市の端にお住まい方だけ予約が取れる)とすれば、必然的に 9 時台の早い時間に、市の端にお住まいの方が予約をいれるので、市の外側から中央に向かう流れができ、流れの中間にお住まいの方も拾いやすくなるので、乗合がさせやすいと思うが、このような考え方はシステム上の話なのか、運用面の工夫でできるのか、そもそも論外の話なのかをお伺いしたい。

A 今の弊社のシステムでは、地域ごとに予約時間枠を設定することはできない。代替えとして、弊社のシステムでは、車が今どこにいるか把握しており、車がスタートする場所を登録(=車庫登録)することができる。東の端に車庫登録をすると、そこからスタートすることになるので、例えば、東端と中央でそれぞれ同じ時間枠に予約が入った場合、車が東端にあるので、東端の人を乗せてから中央に向かう形にできる。車をどこに置くかという運用面の工夫で、この問題は解決できる。

Q 別のシステムでは、お客が迎えに来て欲しい時間に猶予時間を設けて、別のお客が予約を入れられるようにしているが御社も同様か。

A 弊社のシステムでも、指定時間の何分か前について待っているようになるように配車することが多い。

Q 到着時間よりもお迎えに来る時間を指定する方が多いかと思うが可能か。

A 何時に行きたい、何時に着きたい両方できる。乗り継ぎを考える場合は何時に着きたいが重要となるので、そちらにも対応できる。

Q 御社のシステムを導入するとキャッシュレス決済も併せて導入できるのか、別にキャッシュレス決済の会社と契約する必要があるのか。

A 前者になる。現在、クレジットカード、PayPay が対応できる。他の自治体から交通系 IC 等他のキャッシュレス決済にも対応できるか聞かれたことがあって、対応としてはできるが、車載器を車に導入する必要があり、ランニングコストがかかる。そこを支払ってもやるかどうかの問題があるが対応は可能。

Q リーダーを車載するという事か。

A お店などに設置してある縦長の機器をタクシーのような車に乗せることができれば対応ができるが、通信用の設備としてコストが大きくなってしまう。

※3情報提供後終了後、株式会社パブリックテクノロジーズ退席、休憩中に「南さつま市、自動運転 EV バスの運行実験始まる」を放映。

4 報告(各委員がまとめた資料の報告)

報告 1 運行計画(試案)に対する意見とダイヤ(案)のご提案について

本日説明させていただく内容は、1 つ目は市内循環バス中央コースの運行方法案について、2 つ目は西地区の交通について、3 つ目は企業及び学校バスの混乗についての検討、最後にまとめである。

前回、自動運転バスのお話をさせて頂いたが、令和 9 年は難しいという事だったので、今回の資料には入っていない。なぜ、自分が自動運転バスを推進したかという、令和 9 年に学校再編があるからである。東地区においてスクールバスが運行されるが、ニュースで、スクールバスの運行を維持するために、コミュニティバスと路線バスを減便したという話を聞いた。子どもたちや市民の皆さんの足がなくなってしまうことを危惧し、なんとか代用できるものはないかという事でご提案をさせていただいた。

①市内循環バス中央コースの運行方法案について

事務局から第 2 回検討会で 3 案提示があったうちの案 3 を採用した場合の時刻表を作成した。権現堂公園を入れてしまうと 1 回の運行が 60 分を超えてしまうため、権現堂公園に停留所を置くことは難しいという事だったので、この問題をどうしたらクリアできるかと考えた。そこで、バスタイプで運行するメインルートはウェルス幸手を通らず、権現堂公園に行くルートをご提案する。ハイエスタタイプで運行するサブルートは、幸手駅から市役所、ウェルス幸手を結ぶルートとした。この二つのルート案を基本として、市民の皆様の足を確保するという事で、メインルートはウェルス幸手に行かないが、ほぼほぼ現行のコースになっているのでわかりやすい。また、市外から来た方になるべく利用していただきたい。ルー

トを改善しても、今まで車に乗っていた市民の皆様が生活変容をしてバスを利用するのは難しい。市外から来た方が利用しやすい様に駅から市役所を結ぶルートとした。

今回権現堂公園を入れることに加えてバス停を増やすという案も入れた。ターゲットを高齢者中心にした東京のコミュニティバスでは、バス停が 200 メートル間隔で設置されている。これにより利用者が増えたという事だったので、バス停を新たに設置するのは難しいと思うが、バスが通っているがバス停が遠いという方に利用していただくために導入した。朝日バスのバス停跡地も有効活用できないかと思う。

最後に、案3を採用した最大の理由は、バスを購入しなくて良いところである。バスは高価である。予算が限られている中で、バス購入にかかる費用を、駅東口ロータリーの整備やバスに乗りやすい様にデジタルサイネージの導入費用に使い、人を増やしてからバスを購入しても遅くない。

②西地区の交通について

西地区のコースについては、乗合型デマンドタクシーは西公民館ではなく幸手駅まで延伸すること、もう一つは市外駅には設置が難しいと説明があったので、幸手駅西口からコミュニティセンターまでは、現行の市内循環バスのハイエースが1台余るので、これを活用して定時定路線ができるかもしれないという形で検討した。

西地区に関しては、デマンドと組み合わせれば使いやすくなる。

③企業及び学校バスの混乗についての検討

学校送迎バスへの混乗は、埼玉スーパーシティプロジェクトに掲載がある。このスーパーシティプロジェクトの中に持続可能な公共交通ネットワークの確保として企業バスとの連携例というのがあったので、今回、送迎バスとの連携について載せた。西地区については、幸手看護専門学校があるので、これに混乗できないかと考え、運行時間も調べて、ダイヤを作成した。日中はワゴンタイプで運転しており、市民が乗ったため学生が乗れなくなることを避けるため、マイクロバスで運行している朝と夕の時間のみ実施することとした。

(意見)

- ・ 看護学校の送迎バスへの混乗はどの様になっているか気になっていたもので、このようなご提案は有難い。

報告2 幸手市・次期デマンド交通に向けて

令和3年12月31日に廃止となった旧デマンド交通について調べ、久喜市・

白岡市と比較しながらまとめた。

なぜこの資料を作成したかという趣旨は、先行し久喜のデマンド交通が運行され、その1年後に白岡市が運行、更にその1年後に幸手市が運行している。幸手市は、久喜市、白岡市の内容を確認しながら運行内容を決めたと思われる。幸手市のデマンド交通は令和3年12月31日で廃止となったが、久喜市と白岡市のデマンド交通は現在も運行している。幸手市と久喜市・白岡市は何が違ってこのような結果になったのかを明らかにしていく必要があると思いこの資料をまとめた。

現在、次期デマンド交通を計画しているが、最初に循環バス、次にデマンド交通、また循環バス、そしてここに来てまたデマンド交通となるため、失敗は許されないといい、住民の方に喜ばれて、良く利用していただけるようにこの資料を作成した。

3 ページ目、網掛け部分は検討する必要があると考える部分である。

運行エリアについて、当初幸手市だけが予約が取りづらいのではないかといいご意見があったので、エリアの比較を試みた。幸手市、白岡、久喜 1 エリア(エリアが複数ある)でそんなに変わりはない。菖蒲地区の利用率は非常に低いのは、人口が他のエリアと比べて少ないことが原因と考えられる。

車両は、いずれの市も2台だが、白岡市は令和2年9月から午前中は3台に増やしており、令和6年10月からはすべての時間帯3台にしている。白岡市の場合は状況を見ながら改善していつている。

乗降場所、運行日に差異はない。運行時間帯については、幸手市は9便で午前8時台から午後5時台、久喜市が10便で午前7時から午後5時台、お昼の時間帯は運行していない。白岡市の場合は、8便で午前8時30分台から4時30分台で、最初はお昼の時間帯は運行していないが、平成30年4月から1日9便にしている。幸手市も結果は出ていないが、7時台を追加した様だが結果は公表されていない。

運賃については、記載の通り。白岡の場合は、乗合の場合は1便300円と、乗合促進のための運賃を設定している。

予約の受付で、白岡市はインターネットを活用している。幸手市は電話中心だった。30分前まで予約ができることは3市とも一緒。

運行事業者については、差が大きいところで、幸手市は東埼玉観光バス、久喜市・白岡市は、彩和タクシーグループである。行田市も久喜市・白岡市と同じ会社。オンデマンドシステムについて、幸手市では、事業者登録管理システムで利用情報分析とか予約受付とかの具備がオンデマンドシステムと比べた時に弱かったのではと想定している。

4 ページのグラフを見ていただきたい。幸手市は令和2年度で利用者がぐっ

と落ちていて運行を止めている。白岡市、久喜市も同様に利用者数は令和 2 年度で下がっているが、その後回復している。新型コロナウイルス感染症の影響で、3 市とも令和 2 年度に利用者が減ったが、白岡市はそこでやめないで工夫をして持ち直した。

予約の取りづらさなどについては、5 ページ以降に記載があるので後ほどご覧頂きたい。

幸手市の旧デマンド交通と久喜市・白岡市のデマンド交通との相違点は、予約の受付方法、運行事業者とオンデマンドシステムの使用の有無がある。白岡市の場合は、公共交通会議でシステムの説明やデモを実施し、評価をして実施を決めた。業務仕様書では「高度な技術力と豊かな経験を重視し総合的に評価する」とオンデマンド交通の経験も評価の要素としている。オンデマンドシステムを導入の条件としており、それらを加味してプロポーザルで評価している。

検討課題として、乗合率を高める、キャンセル率を減らすなど、予約の取りやすさを向上させることがありこれらの検討のため、先行他市町村の事例や先進モビリティサービスの動向を見るとAIオンデマンドシステムの導入が必須。AIオンデマンドシステムの導入により、検討課題がクリアされると考える。運行計画の作成と並行してAIオンデマンド交通の調査検討も実施するべき。

加えて、他市町村の運行内容の調査が必要。限られた人数で机上で検討をしているが、他市もそれぞれ検討しており、ノウハウの蓄積が今の結果に表れている。幅広い状況を把握して評価した方が良い。また、改善の流れも見てく必要がある。

報告3 活動報告

東武団地自治会から要望書を市に提出し、今後のあり方を考えて行こうという事で、広報誌を毎月発行している。循環バスの宣伝を踏まえて毎月皆さんに報告することとした。第 1 回目は、アンケートの結果と循環バスに実際に乗る方を募って、実際に乗ってきたことを報告した。今後、皆さんの循環バスへの要望が叶うように広報誌に乗せていくという事を載せた。

実際に乗った際、運転手の方が親切な方で、出発時間にバス停にたどり着いていない方がいたが、既に乗っている乗客に声をかけて、その方を迎えに行って乗せてあげるといったことがあった。親切な運転手さんがいることは貴重で有難いことなので、今後も循環バスを潰さないで行きたい。

2 枚目については、前回、中央コースのバス停が奥の方に入っているのので、距離を調べた。奥に入らなければ 154 m カットされ利便性が上がるのではという検討結果を載せている。

(意見)

- ・ 春先には乗務員にお声かけくださいとう張り紙があった。夏に乗った時にはショッピングカートはたたんで他のお客様の迷惑にならないようお乗りくださいという張り紙が貼ってあった。幸手団地は高齢の方がたくさん住んでいるので、シルバーカーを押す方も多く、みなさん動きたいのだと思う。運転手さんは本当に親切

5 議事

議事1 前回の振り返り

(事務局:振り返り(資料1)、ご意見に対する市の考えについて説明(資料2))

(質疑応答)

Q ウェルス幸手と幸手駅への所要時間が異様にかかっているのはなぜか。そこをカットできれば、権現堂公園を入れることができるのではないか。

A ウェルス幸手や駅は長く停車することができる場所である。その前までのバス停の発車時刻に遅れが生じてしまっていた場合に、ウェルス幸手や駅の停車時間に含みを持たせることで、遅れを解消することができるように時刻表を組んでいる。

→調整時間だとすれば長すぎる。この時間を削れば、権現堂公園まで行ける。

Q 緑台自治会の要望として、杉戸高野台駅へ延伸して欲しいという意見があった。市の説明では、杉戸町・事業者からの承諾が得られないとのことだったが、東埼玉総合病院に杉戸町の巡回バスが乗り入れている。それはどのように承諾したのか。杉戸町は乗り入れているのでそれとフィフティフィフティでやっていただきたい。

A 杉戸町の巡回バスの乗り入れに承諾をした記録は確認できていない。承諾を得るなどの手続きを踏んだかどうか把握できていないので、明確にお答えできない。これは想像になるが、元々東埼玉総合病院は杉戸町にあったので、それも影響している可能性がある。

→(議長:補足)杉戸高野台駅には杉戸町のタクシー事業者がいる。そのタクシー事業者が運行しているのが、駅から病院までのルートであり、幸手市の循環バスが杉戸高野台駅に入ること、タクシーのお客を取ってしまうので事業者が承諾しない。

Q 市外にミーティングポイントを設定している市町村はたくさんあるので、もう少し折衝していく必要がある。

A 幸手市の事業者が承諾できないと回答していることに、幸手市がいいよとは言えないのと同じ。民業圧迫になると事業者から言われてしまうと無理強いをすることは難しい。

Q (杉戸高野台駅への乗り入れができないことは)決定事項ということか。自治会にこのことを言うのは酷である。

A 今計画している循環バスでの杉戸高野台駅への乗り入れについては、困難だと言わざるを得ない。論点が違うと言われるかもしれないが、双方向運行になることで幸手駅へのアクセスが非常にしやすくなるので、そこでご納得いただければありがたい。

Q(杉戸高野台駅への乗り入れができないことについて)幸手団地の方はどう思う？

A(委員)幸手団地の方は今も市内循環バスを良く利用している。ただ、杉戸高野台駅へ行くのが不便だという方もいるが、実際に電車に乗って出かける体力はない。両方向になれば、一番行きたいジョイフル本田とエムズタウンがものすごく近くなるので期待している。

杉戸高野台駅に行くとき、栄団地の方はコモンシティで降りて4号を渡って行く。緑台の自治会さんは熱心だなんて聞いていたが、実際に循環バスを緑台から利用される方は年に20人もいない状況。これまでが不便だったから乗らなかったと思うが、バス停が中央通りに移って使いやすくなったら、皆さんもっと使ってくれると思う。

Q 今走っている乗合型デマンド交通は、一切廃止になるのか。

A 今計画している循環バスのエリアと重複するところが多いことから、現行の乗合型デマンドタクシーは実証運行で終了と考えている。

Q 杉戸高野台駅へ行くのはどうしたらよいか。歩きか自転車か。コモンシティからもうちょっと駅には近づけないか。

A コモンシティの停留所を可能な範囲で杉戸高野台駅に近づけられないかと検討したが、コモンシティよりも先にバスが停車できる場所がない。

Q 4号線から幸手市の区域か。

A 市域としては、4号線の杉戸高野台駅側駐輪場のあたりまでであるが、道路としては、4号線から駅側は杉戸町が管理している道路になる。

- Q 杉戸高野台駅に停留所を設けることが杉戸町のタクシー事業者と競合してしまうので難しいのであれば、4号線を超えて一部が幸手市なので、幸手市域内に停留所を設けて、ロータリーを回って4号線に戻ることは可能か。
- A その案も検討したが、タクシー事業者からはロータリーでも、幸手市域内でも自分たちの営業に影響が出てしまうとされた。また、4号線より杉戸高野台駅よりの道路の管理者は杉戸町になるため、いずれにしても杉戸町の許可が必要になる。
- Q 緑台のバス停を中央通りに移動した場合、栄団地を通過してコモンシティへ行くことが可能か。
- A 同時双方向する案1であれば、可能。
- Q 幸手団地のロータリーは使わないのか。
- A 現在の循環バスの停留所は1街区側にある。これは、運行開始当時、朝日バスが走っていたことから、路線バスへの影響を少なくするためであったが、現在は朝日バスが走っていないので、おそらくロータリーが使える。交渉をまだしていないが、乗合型デマンドタクシーの停留所は既に置かせていただいているので、使える可能性は高い。使わせていただけるのであれば、1街区の停留所はロータリーに移動したい。
- Q 5 ページに(東鷲宮駅へは)今後何らかのアクセス手段を考えていきますとあるが、令和9年1月までに考えるという事でよろしいか。
- A 第2回の資料4でもお示ししたとおり、現行の乗合型デマンドタクシーを少し形を変えて継続することも考えている。令和9年1月にはアクセス手段がなくなってしまうという事は考えていない。
- Q 6 ページの市外へのミーティングポイントは、今のデマンド交通の中では、東鷲宮病院や東鷲宮駅に設定することは考えていないという事か。(報告資料2添付資料において)埼玉県内の自治体でも市外にミーティングポイントをたくさん設けている状況をまとめていただいた。そういう実情があっても、幸手市は、他市町のような運用はできないという事か。前回の説明では、久喜市への調整が必要であるとのことだったが、そうではなく、運用を考える段階で難しいという事か。
- A 今考えているデマンド交通の目的地は、市内の主要施設としたい。市外の病院を使っている方は、当然幸手市内にもいるが、今計画しているデマンド交通については、効率的な運行という観点から、極力、市中央に向かう流れの中で複数の方に乗り合ってもらい利用してもらいたいと考えている。市中央に向かう方向と逆の方向(市外)に向かう運行は難しい。また、市外に向かう場合は、通常のタ

クシー事業者、一般のタクシーの範疇と考えている。

→(委員)それは市外にミーティングポイントを設けている他市でも同じ状況。

→(事務局) それぞれの自治体で市外にミーティングポイントを設定しているのは事実だが、おそらく、地域の資源が市外にしかなかったり、市内に主要な病院がなく隣町に行く人がほとんどだといった何らかの事情があって、市外にミーティングポイントを設けているものと思われる。

Q 例えば、10人いて9人が市外の施設を使っていますとなっても、考えは変わらないのか。市民のための利便性向上が、市が運行する公共交通の目的。中心部に行く人の利便性を向上させるだけではなく、高齢者が今通っている病院に行きたいというのは当然のこと。その声を無視するという事か。タクシーで行けと言いが、それであればタクシーの無料券を出して欲しい。

A 東鷲宮駅方面への移動については、区域型のデマンド交通とは別に東鷲宮駅までの移動は確保してきたい。

Q 東鷲宮方面には、駅の外に病院がある。東鷲宮病院に結構皆さん行っている。また、高齢になってくると整形外科(矢作整形外科)に行っている人も多くいる。命にかかわる病院に行っている人は何とか考慮していただきたい。

A 市内全域で見ると、市外のあの病院に行きたい、あの病院でないとダメだという事情はある。それについて100%公共交通で応えることはできない。できる範囲でどこまでできるかを考え、まずは、市全域とくに東西縁辺部の方の市中心部への移動手段は確保することとした。中央エリアについては、循環バスで移動を確保する。加えて、西地区の方は東鷲宮駅への移動の希望がある事は重々承知しているので、何らか別の方法で確保していくという方法でまず運行したい。

Q 以前、区長の連名で病院までの移動手段を確保して欲しいという要望を出している。駅だけではなく病院を何とかしていただきたい。高齢者は今の状況だと一般のタクシーで行かざるを得ない。久喜市は補助タクがあるが幸手市にはないので、そういったことも併せて考えていただきたい。

A 現時点で東鷲宮病院への移動については、市の公共交通では対応できない。100%皆さんの移動需要に応えることは難しい。運行事業者によるものではないかもしれないが、例えば、民間の会社のバスや学校のバスといった地域の資源も活用していくことによって、地域の移動がより便利になっていけばと考えている。どのような方法があるのかについて、今後も検討して行く。

Q 看護専門学校のバスの件も聞きたい。市から看護専門学校に何らかのアクション

ンを起こしていただけるのか。

A 既に、看護専門学校とはお話をしている。現在、協議中なので結果については、後日お知らせできればと思う。今後、実現の可能性はあるのかないのか、いわゆる混乗という形で学生さんと一緒に市民を乗せることが可能か、乗せるにあたってどういう条件があるかについて話しをしていきたいと思っている。

Q 杉戸高野台駅への循環バスの乗り入れが難しいという事だが、今運行している乗合型デマンドタクシーは杉戸高野台駅に乗り入れている。なぜ、可能なのか。

A 乗合型デマンドタクシーの運行に当たり、バスと同様に杉戸町や杉戸町の事業者に話をさせていただいた。なぜ、承諾をしてもらえたかについては、事業者さんのお考えなので、正確にこちらが把握しているわけではないが、おそらく、運行の仕方が限定的であり、東埼玉総合病院が停留所に入っていないので、東埼玉総合病院に行くお客が奪われる事がないため、承諾を得られたと推察される。

Q 杉戸高野台駅まで循環バスが延伸できないのであれば、自治会で何かしらのバスを作ろうとした際に、市から自治会に補助または協力はいただけるのか。

A お金が出せるかどうかは、軽はずみにお答えできない。協力については、具体的には言えないが、他市町村でそういう事例がある。情報提供等の支援はできるのではと思う。

(意見)

- ・ 杉戸高野台駅への乗入れの件は、今後も定期的に循環バスの見直しがあるので、100%ダメという事ではない。検討課題として引き続き行政に頑張ってもらおうということではいかか。
- (議長:補足)「100%無理」というわけではないが、現状として、タクシー事業者がいて、そこに税金を投入して民業を圧迫するというのは、民間事業者が干上がってしまうのが目に見えている。そこを配慮することは行政として必要。要望については今後も検討していただけたらと思うが、そのための武器を我々で研究して渡していかないと行政としては、これ以上は難しいのが現状。なお、税金を投入した乗り物が入ることに対して難色を示しているのだから、民間事業者だったら、朝日バスが走っていた過去があるので、撤退してしまった路線にまた入ってくれるかという問題はあるが、これから検討して、更にいろいろな知恵を渡していきたい。
- ・ ドライバーから乗車している時間がとても厳しいと聞いたことがある。便と便の間の休憩も15分から20分くらいしかなく、1日8便走っているので、やはり、杉戸高野台駅とかを入れてしまうと、少しずつ少しずつ時間を超過してしま

う。

※休憩中に「日立市、中型バスによるレベル4自動運転運行開始」を放映。

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八千代エンジニアリング・事務局から説明。

検討会の終了予定時間を超過していたことから、議長の発案で各委員から再質問なしで質問等をいただくこととした。

(意見)

- ・ 高齢者の集いの場をやっているのですが、中央コースの双方向運行に期待している。もっともっと便利になって循環バスに乗ってよかったと皆さんに言っていたきたい。
- ・ 中央コースについては、ほぼこうなのかなと思う。杉戸高野台駅に延伸できないという事なので、例えば、杉戸高野台駅西口に行く杉戸町の巡回バスの路線にダイヤを合わせることを検討するとかしかないのかなと思う。
- ・ デマンド交通は、時間に合わせて人を集める方が乗合率が高まる。時間を設定しないのであれば、複数でなければ利用できませんといった設定をした方が乗合率が高くなる。

→(事務局)前回のデマンド交通では予約が取りづらかったという声があった。予約の取り方について今後検討していく。

(質疑応答)

Q 看護専門学校との協議がどの程度進んでいるのかをお聞きしたい。

A 学バスの利用ができる・できないについては協議中。具体的な内容については今ご説明できるものはない。

Q デマンド交通は5人乗りの乗用車とのことだが、杖やシルバーカーの方も乗れるのか。

A 通常のタクシー車両を想定している。トランクに車いす等を収納することができれば可能。また、杖の方については、車内に持ち込みができるので、乗車可能。

→(委員)民生委員としての意見だが、今後乗る方は、元気な方よりも、お体が不自由な方や高齢の方であると考え、質問の内容のようなことが心配。乗り降りする場所が安全なところが望ましい。

Q デマンド交通について、時間帯や便の設定とあるが、おそらく皆さん乗り合わない。ダイヤを設定して、市民の方に合わせていただくというのも一つの方法だと思う。ダイヤを設定した場合、その時間は動かなくなってしまうのか。時間を設定してしまうと予約が無くても、その時間は取られてしまうのか。

A そういう意味ではない。9 時発、10 時発、11時発と時間帯を設けて、目的地が同じ方面であれば予約した人を次々に拾っていくというもので、違う方面の目的地の方は予約できなくなるというのは、ダイヤを設定しない場合も同じ。ダイヤを設定しない場合、出発希望時間が 5 分ずれるだけでも乗合はできない。乗合の可能性を高めるため、枠を設けて、何時台に出発する便であなたを乗せていきますとお客さんには伝え、かつ着くまでに 5~10 分程度ズレがあるかもしれませんと伝えて利用していただく方法である。その時間帯の枠をどのくらいに設定するかが検討課題。若い方であれば 5~10 分ピッチでないといけないが、ご高齢の方は 1 時間くらいに設定しても支障がないのではというもの。
→(委員)9 時発に東公民館等を出て迎えに行きますよという事で良いのか
→(事務局)なるべく効率的な運行をしたいので、できるだけ市の端の方から中央に向かって運行ができないかと考えている。

Q 市内循環バスについては、資料4に記載されている 8 項目が大体決定という事だが、市内外問わず、だれもが乗れるとされていますので、杉戸高野台駅乗り入れについて、100%ダメではなく「押し」していくという事で決定でよいか。

A 「押し」ことが運行事業者に民業圧迫になると言われてしまうと、市は「押し」立場にない。運行事業者に「押し」以外でどのような方法があるか具体的にどのようなというのが申し上げられないが、研究していきたい。
→(委員)杉戸高野台駅への乗入れが100%ダメではないとお伝えしてよろしいか。
→(事務局)現状、資料4でご説明した循環バスのコースで杉戸高野台駅への乗り入れはできない。

Q 杉戸高野台駅に乘入れられなかった場合に、コモンシティの停留所名を「杉戸高野台駅入り口」といった名称に変更することは可能か。

A できる・できないを申し上げる根拠が何もないので、お答えできないが、標識が置いてある所の住所や近くの建物の名称、皆さんがイメージしやすい分かりやすい名称を付けていくので、ご質問の名称にした場合、利用者にとどのように受け取られるのかなどを検証する。

Q 中央地区でも、バス停まで 200~400メートルで行けない人が結構いる。今までの話を聞いていると中央地区はバス停を増やしてデマンド交通を利用しない

という話もあったが、基本的にバス停は、そこまで準備できないという事でよいか。バス停を追加しても中央地区の人がみんな歩いてバス停に行けるほどは増やせない。中央エリアの方がデマンド交通を利用できない様にするのはしない、という事でよいか。

- A バス停の位置については、今後検討していくが、現行の中央コースの22か所を基本に検討している。何らかの制限をかけるかどうかについては、今後検討していく。中央エリア外に行きたい中央エリアの方もいるかと思うので、そういった方はデマンド交通をご利用いただくことになる。中央エリア内、例えば市役所に行く場合などは、極力、循環バスを利用していただきたいが、ただ、停留所まで行けない方もいるかと思う。行けない理由がご病気なり、障害があったりといったことがあるかと思うが、そうした理由がなければ、循環バスをご利用いただきたい。
- (委員)一番近いバス停まで1kmという方も出てくる。そういう方はデマンド交通を使わざるを得ない。
 - (事務局)そういう方もいらっしゃる事が想定されるので、そうした問題も含めて制限をどうするかを検討していく。中央エリアは通常のタクシーの運行も頻繁に行われているエリアであり、そこをデマンド交通に走られるとタクシー事業者として困るという意見が出てくる可能性もある。
 - (委員)バス停が遠く外出しづらい人もいることは事実。同じ住民で使えたり、使えなかったりするのをおかしい。バス停に近い人は使えるけれど、遠い人は外出がしづらいというのはよろしくない。
 - (事務局)より便利な乗り物になることで、タクシー事業者に影響を与えてしまい、タクシー事業者が営業できなくなり、幸手市からタクシーがなくなりましたというのが、将来の幸手市にとって果たしていいことなのかという事も併せて考えていかなければならない。

※今後の予定について事務局から説明

9月25日開催予定の地域公共交通会議にて、現状の市が考えている令和9年1月以降に市が運行する公共交通の考え方を説明する予定。本日、資料4にてご説明させていただいた内容については、これで進めさせていただきたいと考えている。

(意見)

- ・ 緑の所(東鷲宮駅への接続)をしっかりとってくれれば。
- ・ これでよい。
- ・ 今日のご議論を十分に踏まえた運行計画を作成するように切に願う。

(質疑応答)

Q AIを導入することで、前回のデマンド交通とは違って予約が取れるようにしますという事で市のあちこちにいる予約者を効率良く載せていくのかと思ったが、乗れなかったときに別の時間帯を案内することはシステムがしてくれるのか。

A 質問のような機能を持ったシステムはある。ルートを設定した際に、そのルートでは乗れない人には次の便を提案するシステムはAIに限らずあり選ぶことができる。

Q 東中学校校区は広いので、駅や中央エリアを考えると西地域の方は10～15分で中央エリアに来られると思うが、東地域の端の方は20分程度かかるので、目的地への時間がかかることから、東地域は予約が取りづらになってしまうと困る。前回のデマンドとは違う形で導入されるという事でよいのか。

A どのような方法を導入するかも含めて検討中だが、乗合が発生しやすく、予約が取りやすくなる方法を検討していく。

6 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、ご意見の照会について説明、地域公共交通会議開催について案内。

7 閉会