

令和9年1月以降に市が運行する公共交通の運行計画(試案)へのご意見回答

2025.09.19時点 6人回答

1 東西エリア「運行形態(AIデマンド交通※仮称)」の見直しについて(資料3参照)

区分	意見	市の考え
考え方1 (東西2つのエリアに分ける) 2票	- 両エリアで共通に乗降できるミーティングポイント(以下、乗降ポイントという)の設定が可能であれば本案も考えられる。 - 共通乗降ポイントが設定できなければ不可⇒可能か教えてください。 - 中央に「医療機関」や「商業施設」等が集中する幸手市の場合、共通乗降ポイントが多くなるため、「考え方2」と差異がなくなる。	循環バス中央コース停留所及びその他主要施設を東西エリアの共通の乗降ポイントとすることは可能です。 効率的な運行のため、なるべく乗合いになるようにしたり、遠距離の利用をなるべく増やさないようにするための方策の一つとして東西エリアを分ける方法があります。しかしながら、ご意見のとおり、幸手市は主要施設が循環バス中央コース周辺に位置しており、これらを共通の乗降ポイントとした場合、区域を分けない「考え方2」との差異は小さいと想定しています。
	ごみ集積場での乗降は慣れている場所で良い。	当市のごみ集積所は2,000か所を超えており、全てのごみ集積所を乗降ポイントしてしまうと自宅前に迎えに行くのとほとんど変わらいう状況となります。住んでいる側に乗降ポイントを設ける場合は、健康な高齢者の移動可能距離を考慮しながら、なるべく乗合いになるよう設定します。
	予約は取りやすいがジョイフル本田に行けない(西地域)。	車両の移動範囲を物理的に狭くすることで、1回の運行距離が短くなり効率的な運行が期待できます。ただし、共通の乗降ポイント以外の目的については、同じエリア内からしか直接行けないというデメリットが生じます。
	予約が取れないというケースが多いのでは	予約の取りやすさは、AIシステムの導入や予約方法・目的地の設定などの運用面の工夫により向上させることができます。予約が重なる時間がありますので、なるべく一人乗りが減り、乗合が増えるような仕組みを検討します。
	デマンド交通を使う場合、時間が自由に選べないというデメリットがある	乗合となること、直接目的地に行くよりも時間がかかることなどデマンド交通には制約があります。これは、一般タクシーと共存していくために必要な制約です。制約なしで希望通り目的地に行きたい場合は、一般のタクシーをご利用いただくことを前提としています。
	自宅から駅までという区間が利用しやすいのでは	アンケートや循環バスの実績から見ても、駅が主要な目的地の一つになっています。駅は東西エリアに分けた場合、共通の乗降ポイントとすることが妥当と考えます。なお、一般タクシーとは異なり、自宅前ではなく自宅周辺に乗降場所を設定する可能性もあります。

考え方2(エリアを分けない) 2票	・ 中央に「医療機関」や「商業施設」等が集中する幸手市の場合は適している。 ・ 市民の利用頻度が高い公共施設や商業施設等はどちらかというと東西エリア以外の中央エリアやその周辺に位置していると思われるので利便性を考えた場合、エリアを分けずに運行すべきと考える。 ・ 地域の方々の利用を考えると自宅から病院等の利用が多いと考えられる。 ・ 中央コースの乗り場に何か所あれば市内目的地に東西の方は行けるか？	ご意見のとおり幸手市の主要目的地は循環バス中央コースの周辺に集中しています。循環バス中央コースの停留所及び公共施設、病院、商業施設を目的地に設定する予定です。 なお、関係機関との調整の中で、乗降ポイントについて個々に設定することもあり得ます。
	・ AIオンデマンドシステムでの性能評価が必要。	現在、システム会社や運行事業に確認中です。
	・ 予約が取りにくいのではないかな？	運行区域が広くなることで、1回の運行距離が長くなり、予約が取りづらくなる可能性があります。一方で、循環バスや旧デマンド交通の実績から、利用頻度の高い施設は市の中央に集中しており、東西地域から中央に向かって移動する利用者が多いと想定しています。 また、予約の取りやすさは、AIシステムの導入や予約方法・目的地の設定などの運用面の工夫により向上させることができます。予約が重なる時間がありますので、なるべく一人乗りが減り、乗合が増えるような仕組みを検討します。
	・ 循環バスへ導くという方法は難しいのではないかな	ご意見のとおり、デマンドで直接目的地にける場合、循環バスへ乗継がない可能性が高いと考えています。

2 市内循環バス中央コース「運行方法」案について(資料3参照)

区分	意見	市の考え
案1 概ね現行のルートを同時双方向運行 3票	・ 1時間に「行き」と「帰り」の便がそれぞれ運行する(○) ・ すべての目的地に乗り換えしないで行ける(○) ・ 現行ルートは利用者にある程度認知されているので、現行の片側運行から双方向運行に変更することにより、より利便性の向上に繋がる ・ 同時刻に2方面発は大変理想的。乗降が多い団地の方々は、ジョイフル本田やエムズタウンに早く着く。 ・ 中央公園から東埼玉病院に行くのに便利である ・ 右回り、左回りでとてもよい	中央エリアについては、循環バス2台で双方向運行とすることにより利便性の向上を図ります。中央エリアについては、循環バスを積極的にご利用いただきたいと考えています。
	・ 杉戸高野台駅と権現堂公園、日本保健医療大学を追加したもので、確認したい(令和6年度あり方検討会の検討結果) ・ 杉戸高野台駅が左回り⑪と⑫の間、右回り⑫と⑬の間に追加されると良い	循環バスの運行については、現行の循環バスの運行時間・便数を維持していくこととし、主に日中の高齢者等の移動手段を確保をするため、病院や商業施設を中心に運行する予定です。 現行の循環バスでは、全体の運行時間が10時間を超える場合、1台2人体制での運行となります。1台1人体制のままで、現在の便数を確保するためには1便当たりの運行時間を60分程度とすることが妥当と考えています。 循環バス利用者の利便性の向上を図る必要がある一方で、路線バス、一般タクシーと共存していく必要もあります。今後、停留所の場所や運行ルート等について関係機関と調整していきます。 杉戸高野台駅： 市外であるため、杉戸町の地域公共交通会議の承認が必要となります。杉戸町や同町の運行事業者は幸手市内循環バスのバス停設置について協議を行いました。承諾を得ることができませんでした。 権現堂公園： 現行のルートに追加する場合、7分程度追加で時間がかかります。60分で運行できないため、便数を減らすこととなり、実現は難しいと考えています。 日本保健医療大学： 現在、民間バス事業者がスクールバスを業務委託で運行しています。民間バス事業者の運行に影響がありますので、改めて大学側との調整が必要となります。

案2 ①南ルート②北ルート それぞれのルートで1便毎に 双方方向運行 1票	1時間には「行き」または「帰り」の便のどちらかしか運行しない(△)	2路線を同時双方方向運行する場合、運転手が4人(予備運転手を含めると5人)必要となり運行に係る人件費が倍になります。また、全国的な乗務員不足が深刻化しています。他地域では、収支に関わらず減便・廃止になるバスも多数あります。経費の増額、新たな人員確保の困難さから、同時双方方向運行は難しいと考えています。
	目的地の追加が「案1」より容易(○) (杉戸高野台駅と権現堂公園、日本保健医療大学)	ご意見のとおり、1便当たり40分程度であるため、追加できるバス停の範囲は広がります。ただし、ルートが長くなることで、1便当たりの運行時間も長くなり、便数を増やすことが難しくなる可能性があります。
	- 目的地によっては乗り継ぎが必要(△) - 時間差なしで乗り継ぎできるのがウエルスのみ(×) - 南コースは市役所入口のバス停が少し不便。乗継の時間が悪い。 - 乗換が必要となる。 - 幸手駅東口での乗り継ぎに時間がかかる(×) (北ルート⇒南ルートは25分～40分、南ルート⇒北ルートは30分～45分)	現行の循環バスで乗り換えなしで行ける目的地に行く場合にも、乗り換えが必要となるデメリットがあります。
	- 南ルートに幸手市役所のバス停がない(×) - 南ルートの「市役所入口」停留所を市役所にできない理由は(？)	停留所の位置はあくまで案であるため、今後調整が可能です。ただし、南北のルートが長くなることで、1便当たりの運行時間も長くなり、便数を増やすことが難しくなる可能性があります。
	北ルート⇔南ルート間で乗り継ぎした場合の料金はどうか(？)	現行の循環バスでは、別のコースに乗り換える場合、通常運賃では各コースごとに運賃がかかります。ただし、1日乗車券を活用すれば1日300円で全てのコースに乗ることが可能です。南北コースに分けた場合も同様の取扱いが想定されます。
	小学生の通学路でもあるため、中央公園のバス停も緑台1丁目に変更されると更に良い。	変更可能です。
	⑥と⑦の間に杉戸高野台駅が追加されると良い。	案1の説明と同様

案3 ①概ね現行の中央コースルート ②中央コースの内側を通るサブルート それぞれのルートで1便毎に双方向運行 1票	- 市役所入口と市役所、両方の停留所があって良い。 - バス停の近所方にはとても良い。 - 中央公園から駅まで7分くらいで良い。	
	中央コースの利便性を優先した方が良い。(サブルートはデマンド交通で対応)	サブルートの停留所候補地もデマンドの目的地に加えることでデマンドによる対応が可能です。この場合、自宅又は自宅付近から直接目的地に行けるメリットがあります。
	①と②の間に杉戸高野台駅が追加されると良い。	案1の説明と同様
	病院等へ行くのにメインコースでは1時間に1本の為、2時間待ちで乗車することになる。不便を感じる。	ご意見のとおり、左回り運行・右回り運行を交互に行う為、同方向へ向かうバスは2時間毎となります。同時双方向運行を行うことで待ち時間の短縮は可能ですが、案2でご説明した課題があります。

3 令和9年1月以降に市が運行する公共交通全体イメージについて(資料4)

「資料4」は地域公共交通全体を鳥瞰する俯瞰図でしょうか？俯瞰図でしたら、令和6年度あり方検討会の検討結果の「幸手市が運行する公共交通のイメージ図」のようなものをベースにした方が見やすい。	配慮します。
「乗り継ぎ利用を促進するための安価な料金設定」の例が何カ所もあるため、これがこのイメージ図で言いたいことか。 - 運賃に差をつけることには賛成。 - 例の栄から市役所。市役所が乗り継ぎ拠点に設定されているのに△△円ではないので、料金については議論が必要だと思う。	デマンド交通の運行を効率化し予約を取りやすくするため、なるべく乗合になるようにし、なるべく遠距離利用が増えないようにする方策案の一つとして、運賃に差を設けて目的地を乗継拠点に集約する例をお示しました。なお、運賃の設定に関しては、一般タクシーと共存できるよう運賃部会で協議し決定することとなります。 利用ルールが複雑になるほど利用への抵抗感が強くなること、もそもそも乗継ぎに抵抗感があることが課題としてあります。 デマンド交通を多くの方にご利用いただく為には、運行方法をシンプルにし、抵抗感を軽減することが必要と考えます。また、乗継ぎ自体に抵抗感があることから、乗継拠点に目的地を集約することが困難であると推察されます。このため、第2回検討会でお示した例から運用方法を変更し、運賃に差を設けない方法とすることで検討を進めています。
通勤通学時間帯(定時定路線運行):東鷲宮駅東口からコミュニティセンター、西公民館経由幸手西口まで路線を延伸 通院・買い物時間帯(区域運行):ミーティングポイント乗合型AIデマンド方式を採用 ニーズに合わせて2つの運行形態を時間帯別に複合運用する。	現在再編を進めている、令和9年1月以降に市が運行する公共交通の中で、ご提案いただきました新たな運行形態を取り入れる考えはございません。一方で、東鷲宮駅へのご希望が多いことはアンケートやあり方検討会からのご意見からも明らかであることから、今後、何らかのアクセス手段を検討していく必要があると考えています。

その他

・	西エリアの市外乗降ポイント(東鷲宮駅、東鷲宮病院等)の考慮が必要。(埼玉県吉見町、鳩山町、嵐山町等多数の自治体で市外乗降ポイントを設定している)	中央エリアには多くの人が利用する施設が集まっており、また循環バスの利便性を向上するため、デマンド交通は、中央エリアへのつなぐための手段として検討しています。
・	通勤・通学時間帯の路線運行。東鷲宮駅東口からコミセンまでの路線を幸手駅西口まで延伸する。(令和6 年度あり方検討会の検討結果)	3 令和9年1月以降に市が運行する公共交通全体イメージについて(資料4)の説明と同様。
・	循環バス中央コースの「乗継拠点」について東埼玉総合病院を追加できないか(旧デマンド交通の目的地利用率が第一位)。	3 令和9年1月以降に市が運行する公共交通全体イメージについて(資料4)で説明したとおり、運賃に差を設けた乗継拠点の設置は難しいと考えています。運行事業者等の関係機関との調整が必要ですが、循環バスの各停留所については、デマンド交通の乗降ポイントに設定する予定です。
・	高齢の方々の利用が大変多く、ますます高齢になっていく。	今後更に高齢化が進むことに伴い、自家用車等を用いて移動できなくなる方も増加することが予測されます。高齢者等の移動手段確保のため公共交通を維持していくことが大切と考えています。
・	自身で希望するところ→大変ありがたいと言われる。東西の方々に利用していただきたい。	デマンド交通の導入により、東西地域の多くの方に公共交通をご利用いただきたいと考えています。
・	バスに乗車している人をみるとバスがとても役に立っていると感じた。	
・	バスの運転手さんがとても親切で、お客様を大切にしていると感じた。温かみを感じることができた。たくさんの方が乗車するのが今後楽しみ。	