

令和7年度4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11月29日(土)午後2時～午後4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 鈴木徹夫 小森谷進 今井謙悟 細川壽江 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

お忙しい中、第4回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。

また、急遽、市が運行する公共交通の考え方(案)に対する意見を公表せざるを得なくなったこと、第4回検討会が本日に延期されたことなど、混乱をきたしたことに對してお詫び申し上げます。本日よりは、このようなことが起きないように、より、丁寧な進行を心がける。

本日の会議では、第3回検討会の振り返りを行ったうえで、幸手市が運行する公共交通の運行概要計画について皆様とご意見を交わしていきたい。

特に運行概要計画については、地域公共交通会議の議題となるので、活発なご意見をいただきたい。

意見交換では、皆様の貴重な調査結果を踏まえ、幸手市の状況に即した最適な公共交通のあり方について、利便性向上につながる方策を見出せるような建設的な議論を期待している。

本日の議題ではないが、先日、さいたま市の自動運転バスを視察した。その時の資料と共に後ほど、休憩時間に動画放映する。

また、本日まで幕張メッセで開催している鉄道技術総合展の中で、地方自治体の一番人気のブースだったZipparの資料を配布したので参考にしてほしい。

本検討会における議論が地域公共交通の活性化に向けた第一歩となることを願っている。

3 報告(各委員が独自でまとめた資料の報告)

報告(1)公共交通の利便性確保に向けた検討課題について

本日は、2点報告させていただく。

まず1点目、循環バスとデマンド交通の空白地域について報告する。バス停から半

径200mで円を描いたカラー版の資料を見ていただきたい。中央コースの中に空白地域があることがわかる。この後、デマンド交通の検討をする際に、中央コースの内側を運行区域に入れないと、空白地域を公共交通でカバーできないといった議論の参考にしていただきたい。

2点目、民間バスと循環バスの利用促進について、令和9年1月以降の運行と直接は関わらないが、中田商会の東鷲宮駅行きのバスや朝日バスの杉戸高野台駅行きのバスがなくなり、五霞町役場行きのバスも利用率が低いと聞いている。当市の循環バスも市の報告によれば収支率7%程度と伺っている。この収支率は低い状況であり、収支率だけでは測れないところもあろうかと思うが、いかに皆様に乗っていただくかというところを考えて対策をしていければと思い報告に挙げた。

朝日バスになぜ人が乗らないのか理由の中で、私が注目したいのは、イベントとの絡みについてである。最近では、国際交流フェスティバルが北公民館で開催されたが、日曜日のため循環バスが走っていなかった。また、北公民館は、朝日バスの権現堂入口から歩いていくことも難しい距離であり、イベントと絡めることが課題であると思う。市が実施している様々なイベントと公共交通を絡められたら良い。

もう一つ、駅にデジタルサイネージを設置することについて、令和6年度あり方検討会の検討結果に課題として挙げられている。すぐに設置できるものではないが、バス停の場所案内や路線図を掲示する場所があれば、ぜひ設置していただきたい。

お出かけ機会の創出として、様々なイベントを土曜日に開催することで利用促進にもつながる。

報告(2)「幸手市地域公共交通あり方検討会」での検討議題要望について

タクシー業者にどれだけ圧迫を与えるのかについて、実際に、先週月曜日と金曜日に調査をした。この曜日を選んだ理由は、月曜日は、週明けで東埼玉総合病院に行かれる方が多いこと、金曜日は休みの前であり病院に行く方が多いのではと考えたためである。

調査結果は、乗車した人数が4人、降車した人数は2人。タクシーの乗入れは14台だった。このことからタクシー業者の営業を圧迫することは、あまりないという結果だった

杉戸高野台駅にバスが乗り入れることによって、幸手市内に向かう客も増え、市内の活気にもつながり、かつ、人口増にもつながることから、再度、杉戸高野台駅への循環バスの乗り入れを要望する。

報告(3)「幸手市」地区別『面積・人口・人口密度・高齢化率』について

現状分析において、現在運行している循環バスのデータに基づく運行状況の説明があったが、そのほか、現状把握ができるデータがなかったため、前回のあり方検討

会では、旧デマンド交通の運行状況、今回は幸手市の地区別面積人口密度高齢化率がどのようになっているか可視化したものをまとめた。

都市計画の地区別構造の区分の地区名を使用している。循環バスのバス停がどの地区にあるのかをバス停番号で示した。面積に関しては統計幸手、人口と人口密度については住民基本台帳から計算した。

これを見ると、300～400mの中に中央コースのバス停があるため、利便性が高いとうたわれており、これをベースにアンケートも行われたが、認識相違が生まれると思ひ、ここで表した。表のバス停番号の欄が空白の地区はバス停から離れていることとなり、中央地区の真ん中は基本的にバス停から遠い。また、中央地区の高齢化率が高いことが伺える。特に栄地区は、人口密度、高齢化率が高く、デマンド交通の必要性が高い。

西地区については、人口は中央地区と概ね一緒、面積は約 1.7 倍。中央コースのバス停が西地区にもいくつか入っていること、香日向の高齢化率が高いことが特徴。

東地区は、面積が中央地区の 4.1 倍、人口は 0.3 倍で人口密度は低いが、高齢化率が高い地域。何年後かには、デマンド交通の重要性が増してくる。

現状分析をデータで行わないと、言葉だけではわからない。今後もデータを基にした協議が必要。

報告(4)香日向地区における公共交通に対する意見書について

幸手市の公共交通は令和 8 年 12 月に現在の循環バスの運行が終了し、令和 9 年 1 月から新しい運行が開始される。市の次期公共交通の考え方は、東西循環バスの廃止となった。そこで、香日向地域における新たな公共交通の実現に向けて住民の声を聞くためのアンケートを実施した。

対象者は香日向自治会会員。期間は令和 7 年 11 月 11 日から 11 月 25 日。世帯数は 1,157 世帯。回収数は 841 件(回収率 74.3%)。

結果は、賛成 92%、777 件。自由記述による各意見は別紙に添付。

要望のポイントは、幸手駅・東鷲宮駅の路線バスの実現に際し、香日向地区だけでなく、人口増加率が高い行幸地区等を通り、利用者数の確保を図ること。

これにより、市民だけでなく、両駅からの流入人口が期待でき、路線価値が向上し、市政にも寄与する。第 2 回公共交通あり方検討会でも本意見書を提出したが、明確な回答が得られなかったため、再度、住民のアンケート結果を添えて提出する。

次回の幸手市公共交通会議において両論併記での議案提起をお願いしたい。

4 議事

○本日検討いただきたい内容・趣旨について説明

前回お示しました考え方(案)において、基本的な内容については定めたが、前回

会議後に頂いたご意見を含めて、本日、ご意見いただきたい内容について資料3にまとめた。

資料4に循環バス運行イメージ図と時刻表(案)を載せている。この中で、左回りが今の循環バスの運行方向であり、右回りが反対となる。幸手駅に至る距離が長い右回りの運行を約1時間前倒して作成した。

以前の路線バス及び現在運行している乗合型デマンドタクシーの経路と重なる部分について、それぞれの停留所を循環バスの停留所として追加した。黄色の網掛けした停留所が追加箇所である。「変更」とあるのは、東武団地自治会からご要望のあった「東武団地中央」の停留所を公園から表通りに移動するもの。「上高野自転車駐車場前」については、できるだけ、停留所を杉戸高野台駅に近づけられるようにと検討しており、案としてお示しさせていただいた。また、循環バスの幸手駅・上高野自転車駐車場発車時刻前後の電車の発着時刻を水色の欄にお示した。こちらについても、ご意見をいただきたい。

なお、今年度のあり方検討会は本日の第4回で最後と考えている。本日頂いたご意見を参考に運行計画(素案)を作成する。素案は、委員の皆様にもお知らせする。また、12月24日開催予定の地域公共交通会議にて協議予定である。

議事(1)前回の振り返り

事務局から資料1の訂正について説明。第3回会議録出席委員欄に小森谷委員の名前が抜けていたことお詫びし訂正。既に掲載されているホームページの資料についても訂正する旨を伝える。

第3回会議後、委員の皆様から頂いたご意見をまとめた資料2のうち質問に対する回答について説明。

※意見・質疑等なし

議事(2) 幸手市が運行する公共交通の運行概要計画について

地域公共交通会議にて運行概要計画を協議する際は、資料3の●を付けている部分を示して審議をしていく。この会議で協議が整ったら、運輸局に申請を行う予定。

なお、運行事業者と契約をした後、事業者ができることできないことがあるため、運行概要計画の内容を調整する場合がある。関係者と調整していく中で、本日お示しした内容から変更する場合がある事をご承知おきいただきたい。

資料3、補足資料を用いて、八千代エンジニアリングから運行概要計画の内容を説明。

※休憩中に、さいたま市自動運転バスについて youtube の動画を放映

(ご意見)

- ・ 八千代エンジニアリングから説明のあったように、利用者が所要時間が一般タクシーよりもかかることをわきまえて利用することができれば、所要時間が若干長くなっても乗合が発生しやすくなる案が良い。
- ・ 資料3の7ページ下の運賃についての説明で、東エリアから西エリアへの移動とあるが、エリアの定義があいまいで、これを見た人はわからない。例えば、東と西の接点がかっついていたら、近いのに割増料金になってしまう場合がある。エリアで分けるよりも、距離で割増料金を設定した方が良い。

→エリアを設ける場合、境をどこに設けるかが難しい問題。前回、委員の皆様には照会させていただいた回答では、長距離の移動に何らかの制限をかけて、効率的な運行を図った方が良いとのご意見があったことから案をお示しした。そもそも、同じ幸手市内の移動に料金の差を設ける必要があるのかというご意見もあるかと思う。照会に回答して下さった以外の委員の皆様にも、長距離移動の制限を設けるのと設けないのではどちらが良いかお伺いしたい。

※意見なし。

- ・ 国や民間の動向を見ると、世の中、自動運転の時代になってきている。八千代エンジニアリングの説明によれば、運転手不足が深刻化しているとのことなので、自動運転バスの検討の場も設けた方が良い。
- ・ 栄団地は高齢化が進んでおり、現状でも循環バス中央コースを利用している。双方向運行になれば、ジョイフル本田にもすぐ行けるようになるので便利になる。
- ・ 13番(杉戸高野台自転車駐車場前)が駅から少し遠いので、できたら近づけていただきたい。

→おそらく限りなく近づけられる範囲が、この場所。

(質疑)

○デマンド交通に関して

Q 資料3の4ページ運行車両について、タクシー車両2台となっているが、朝の通院時間帯に予約が殺到し、旧デマンドの二の舞になることが懸念される。市内全域で2台では心もとないので、せめて、午前中は3台にするか、10人乗りのワゴン車にするべき。

A 車両台数については、補足資料6ページの旧デマンドの稼働率を見ると、1日の内、動いていない時間があった。加えて、乗合率を見ると1便に対して1人しか乗っていない状態が多く、座席も余っていた状態であった。これらは、運用ルールや仕組みに課題があったため生じたと考えられる。資料3の10ページに記載したとおり、ちょっとだけ遠回りをしたり、ちょっとだけ出発時間をずらしたりして、できるだけ乗合になるように運用ルールを工夫していく。更

に、補足資料 6 ページ右側、現在の循環バスの利用者数と旧デマンドの移動状況を示している。旧デマンドで中央エリアから中央エリアに移動していた方は、現在、循環バスを利用できる。循環バスは、双方向運行することにより更に便利になることから、旧デマンドを中央エリア間の移動に利用されていた方は、循環バスに移動手段を変える方が相当数いると想定される。

加えて、他市町でも、最初に決めた体制でそのままずっと運行することはない。利用状況に応じて、運行車両数の変更も想定している。

Q 資料3の 9 ページ、旧デマンドのどういったところをどのように改善することによって予約の取りづらさを解消するのかが分からない。東地域の皆様が一番心配しているところであり、ご説明いただきたい。

A 旧デマンドの乗合率が1.3人だったこと、今回の運行では主要施設が集中する中央エリアに双方向運行する循環バスを導入することで予約の取りづらさを解消できるとして、まずは2台でAIデマンドを運行することとした。

デマンドの仕組みがうまくいっているかどうかの評価については、満足度も指標の一つだが、客観的な評価として継続できるかという視点もある。他の市町でも、直前まで予約ができていつでも乗れるとしている場合の乗合率は1.3人程度、収支率は5%を切っている。95%の赤字をどう判断するかは行政の判断だが、八千代エンジニアリングが携わっている自治体では、継続できないと判断している自治体がある。

地域の住民が主体となって運営してうまくいっている自治体がある。このような自治体では、うまくいかなかったら、便数を減らしたり、予約の締め切りを早めたり、行先を絞ったりといった調整をされ効率を上げている。八千代エンジニアリングの経験から運用ルールの工夫で、乗合率を高めることができると言える。

Q デマンドの運行の仕組みについて、それぞれ一長一短があるので、一般論ではなく実例を示していただきたい。八千代エンジニアリングが手掛けた市町村について、それぞれが導入した仕組みと住民の評判、担当者の感想を聞きたい。可能であれば幸手市周辺の状況も知りたい。

A デマンドの区域については、2パターンあり、区域を分ける場合と分けない場合がある。区域を分けずに全域で運行するパターンは少数派で、大概是、交通空白地区又は不便地区を対象とするパターンが多い。

東京 23 区でも、運転手不足のため路線バスが撤退するケースがあり、路線バスが撤退した地区にデマンドを導入した事例がある。この事例では、直前まで予約可とし、運行時間割を設けていない。また、ワゴン車で運行し、若者も対象としている。1台で運行し、エリア外の駅へ行く場合は割増料金を設定している。この事例では、乗合率は1.23人、収支率は5%を下回っている。収支率

5%を下回ってしまう要因としては、1人利用が多いこと、若い方が予約を複数一括で取ってしまうため、高齢者が予約時間をズラして取る人が多いにもかかわらず、キャンセル件数が多いことが挙げられる。使っている方からは便利との声が聞かれるが、収支率から運行継続が妥当ではないと自治体行政は考えている。

一方、地域住民が主体となって運営し、乗場とルートを決めてデマンドを実施している事例では、利用する市民は絞られるが、利用している方は満足している。座席が埋まることはないので、予約が取れないことはない判断している。乗合率は2人程度、収支は11~12%である。なお、収支率10%を超えていれば継続しても良いと当該自治体行政は判断している。

八千代エンジニアリングが携わった自治体の状況を一覧に整理することは可能(一般公開不可)。

- Q 東鷲宮駅だけでなく、東鷲宮病院へのアクセスが必要とあり方検討会で意見を出している。今検討していくのは、駅だけなのか、病院等も含めてなのか。第3回あり方検討会で、市内に主要な病院がなく、隣町の病院に行っている人がほとんどだった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例(第3回会議録(要旨)10~11ページ参照)があったが、白岡市については、公共交通会議で議論し市外の蓮田病院へも運行している。東鷲宮病院へ行くとAIデマンド交通の運行効率が本当に落ちるのかという検証もなしに、効率が悪いから市外の目的地は置かないと言っているのは検討不足。
- A 他の委員のご意見にもあったが、2台の運行で大丈夫なのかというお声をいただいている。旧デマンドの乗合率が1.3人だったこと、今回の運行では主要施設が集中する中央エリアに双方向運行する循環バスを導入することで予約の取りづらさを解消できるとして、まずは2台でAIデマンドを運行することとした。この2台については、運行効率を上げるため、主要施設が集中する中央エリアへの移動手段として主にご利用いただくことで計画を進めているため、市外に目的地を設定することを考えていない。
- (委員) 一言、今後検討するという事があると全然違う。「やりません」と言い切られてしまうと、なんで地域の意見をまとめて話しをしているのかわからなくなる。
- (事務局) 地域の皆さんのご意見については、把握させていただいており、記録としても残している。コンサルからも説明があったが、実施の利用状況に応じて車両数の変更をすることも想定している。
- Q デマンドの件で、利用できないエリアは設けないとあるが、中央エリアは使えるのか。

A 使える。他の市町に行くと、公共交通の不便地区以外は、バス停から300mはバスを使えるからデマンドは使えませんといった制限をしている市町もあり、そうした制限をした方が良いのではという案もあったが、今回は、制限は設けない。ただし、なるべく停留所を限定化し日常生活に必要な主要施設に絞ることにより効率的な運行をし、予約の取りやすさにつなげたいと考えていることから、既に主要な目的地の付近にバス停がある場合は、主要施設に目的地を設定するのではなく、バス停を目的地にする。

Q 予約は一つしか取れないのか。

A 決定していないが、他の市町を参考にすると、往復で2日分程度予約ができる市町が多い。1回分ずつしか予約ができないという事はない。

→気軽にキャンセルできることを権利だと考え無限に予約が取れる市区町村もある。ただし、毎週、大量に予約を取って、どんどんキャンセルをするケースがあり、場合によっては業者が仕事として予約を取ってしまうケースもある。悪質な場合は、制約をかける場合もある。委員の皆様のご意見でも、1回に取れる予約の数に制限を設けるのはどうかといった案があった。人の外出頻度はそれぞれ差があって当然で、予約数に制限を設けることで外出頻度を制限して良いのかという問題がある。そのため、悪質なキャンセルをする場合には、制限をすることをしても良い。

Q 他の自治体はキャンセルはどのくらい前までできるのか。また、キャンセル料はかからないのか。

A キャンセルの締め切りは、予約の締め切りと同じとしていることが多い。八千代エンジニアリングが把握している限りになるが、キャンセル料を取っている自治体はない。キャンセルがどのくらいかは自治体それぞれで、高齢で予約したことを忘れてしまうといった悪気のないパターンもあるが、若いの方が、キャンセル率が高い傾向がある。キャンセル率が、4割という自治体もある。

○市内循環バスに関して

Q 現行の循環バスの車両が3台あり、令和9年1月以降は2台使うので1台余る。その1台を活用することは考えていないのか。また、西エリアは、東エリアと人口や構成年齢も違うので、デマンドではなく路線バスを通してほしい。その余地はないのか。

A 現行の循環バスの車両を所有しているのは運行事業者であり、市が持っているバスが余るという事にはならない。そのため、活用する想定はしていない。令和7年11月2日に開催された香日向地区の集會に、市も出席させていただき、令和9年1月以降に市が運行する公共交通について説明をさせていただいたが、現状においては、中央エリアは循環バス双方向運行、市全域におい

てAI デマンド交通を運行することとし準備を進めている。なお、令和9年1月からの運行においては、報告4でご提案いただいた運行を市として実施することは難しい。

→(委員)市として運行するのでなければ良いのか。

→(事務局)市以外が実施する事業について市が良い悪いをいう事はできない。

Q 令和9年1月以降に運行するバス車両の確保はどのように行うのか。市が車両代金を補助し、事業者がバスを所有して運行するのか。

A 実際に契約を結んでいないため、決定していないが、現行の契約と同様に車両代金を含めて、業務委託料を事業者に支払い、事業者が車両を調達してもらう想定でいる。

Q 予算の関係で、令和6年度の検討結果には、デジタルサイネージや公共交通マップを作るといったものも含まれており、デマンドについては、キャッシュレス化も大事だが、その分予算がかかるという話があった。今の循環バス中央コースは、1便10人もいないくらいの乗車人数。そこにもう1台バスを投入して、どのくらい利用者数が伸びるか分からないというのに、そのバス代が委託料の大半を占めている状況がある。バス2台にしますという説明の中に、こうしたらバスを2台にしますという前提条件がなかった。論点整理の中に中央コースに西公民館や南公民館を入れて人口カバー率を増やす案もあったが、現在進めている案では、現行の中央コースを双方向にしているので、人口カバー率は変わらず、ただただ中央エリアの方が便利になるだけで、それ以外の方は、まったく便利にならない。杉戸高野台駅からのデマンドタクシーもなくなってしまうので、公共交通計画にPDCAサイクルで実施していく旨記載があることから、今の中央コースが満席状態であれば、2台導入してもよかったのかもしれないが、2台導入しても乗客が10人も乗っていない状況であれば、双方向運行は大切だと思うので、バスではなくして、その分、東西の皆さんの移動をカバーした方が良かったのではないかと検討する、収支率や乗車率など、1便当たり何人を下回ったら変更を検討しますといったことはできないのか。令和9年1月の運行開始後どうするのかについて、収支率などを検討せずに5年間同じ運行するのでは、今と同じ結果になってしまう。運行開始後に見直しの計画があるのかをお伺いしたい。現行の循環バスの様に、5年間ずっと見直しもせずに、収支率9%程度で走り続けることになるのは問題。また、デマンドは予算がないので3台から2台に減らしますと説明があった。デマンドのキャッシュレス化が見送りになるではと不安もある。

A 現行の循環バスについて、5年間全く見直ししなかったかという点、些細な内容かもしれないが、停留所を2箇所追加したりといった見直しを行っている。収支率も、決して高いとは言えないが月単位で見れば5路線全体で10%を

超えるようになってきており、少しずつ利用者を増やしている状況。中央コースを双方向運行することによって見込まれる乗客数については、これまでの利用実績やアンケートの内容を基に、今使っていない方が、双方向運行を実施することにより、どれだけ利用していただけるようになるか試算をしており、おおよそ 2.1 倍を見込んでいる。

Q 循環バスのバス停について、追加の 13 番(上高野自転車駐車場前)は駐輪場の付近で危険はないのか。また、国道 4 号線側から車がつながってしまう事もないか。

A 13 番(上高野自転車駐車場)はあくまで案であることを御理解いただきたい。その上で、例えば、バス待ちの方の列が駐輪場の入り口を塞いでしまう場合は危険だが、バスやタクシーなど公道で乗り降りする際は、待っている時に自転車や通行人に配慮しているかと思うので、同様に常識の範囲内で待っていていただければ、駐輪場前も危険な場所ではないと考えている。設置位置については、警察の方とも相談して、安全を確保しながら検討をしている。

Q もう少し、ロータリー側になる場合があるのか。

A できる限り、駅ロータリーに近づけられるように検討し、13 番(上高野自転車駐車場前)の案とした。

→(委員)緑台の自治会の方はとても熱心ですが、朝日バスが運行されていた時も 1~2 人しか乗っていない状況だった。戸建ての方が多き地区はマイカーで移動される方が多い。駅を主張されているが、朝日バスが廃線になるころには、全然お客が乗っていなかった。駅に行きたい人は多いのかもしれないが、実際に乗る人は少ないのが実態。

Q 「上高野自転車駐車場前」というのは仮称か。バス停の名前の決まりはあるのか。「杉戸高野台駅前市営駐輪場」という名前で広報紙に載っていた。場所のイメージがしづらい。

A バス停名は、付近にある建物等、利用される方がイメージしやすい名前としている。なお、「上高野自転車駐車場」が正式名称。

○運行計画全体に関して

Q あり方検討会で出された意見と市が示した計画とでは違う部分がある。例えば、AI デマンド交通は、市の計画では、中央へ向かう目的として市全域のみを対象に運行するとある。市外に乗降ポイント(東鷲宮駅、東鷲宮病院)を設けて欲しいと地域の要望を出したが、それは市としてまるっきり受け入れられない、覆らないものなのか。

A 昨年度、あり方検討会においても、さまざまなご意見をいただき、それらを参考に、令和 9 年 1 月以降の運行の方向性について、中央コースは利便性の向

上を図ること、東西地域においては定路線運行の見直しをすることとし、3月に開催した公共交通会議で承認をいただいている。皆様からのご意見を踏まえ、計画を作成している。

昨年度の検討結果に記載されている検討課題について、今、お示ししている計画ですべてを網羅できているとは市としても理解していない。今後、ご提案に近づけていく形で更に改善を図っていくスタンスでいる。例えば、社バス学バスの検討が令和6年度の検討結果にある。現状、具体的にはなっていないが、令和9年1月以降の循環バス・AIデマンド交通の検討と並行して検討を進めている。また、東鷲宮駅へのアクセスについては、急ぎ整理する必要があると理解している。

- (委員) 検討課題として残っているものについて、明確にして欲しい。令和9年1月からの運行の更に先のビジョンが見えてると良い。全体のイメージとして、現状の計画と今後の課題についてお示しいただけるとわかりやすい。
 - (委員) 昨年度取りまとめた検討結果のような形で、今年度の検討結果をまとめることはできるか。せっかく皆さんが地元に戻って調べた結果が議事録に残すだけではもったいない。
 - (事務局) 各会の詳細な内容については、議事録でまとめさせていただいている。一年を通してどういったご意見があったのかを別途、今年度の実績としてまとめた方が良いということであれば検討する。
- Q 看護学校のことがまだ残っている。検討していますとの回答はいただいているが、はっきりとした回答はまだ。空バスで走っている時に使わせていただければ、みんなも理解してくれる。
- A 東鷲宮駅への移動手段の確保は、少なくとも、令和9年1月までに何らかの移動手段を確立しなければならないと考えているので、引き続き取り組んでいく。

(まとめ)

(1) 令和7年度あり方検討会の活動内容のまとめについて

会議録とは別に、本年度の活動内容のとりまとめを作成する。図に令和9年1月以降に市が運行する公共交通計画(素案)として決まったことを記載し、欄外にあり方検討会にて報告いただいた各地域からの意見も含めて今後の検討課題が全て網羅されるよう記載する。

(2) 令和9年1月以降に市が運行する公共交通の運行計画について

第4回あり方検討会にて事務局が示した運行概要計画に対するあり方検討会からの意見を参考に、今後、事務局が運行計画の作成を進め、地域公共交通

会議にて協議していくことを各委員が了承。

6 その他

12月24日午前10時から幸手市地域公共交通会議を開催する旨伝達。

7 閉会