

「令和9年1月以降に幸手市が運行する公共交通について」に対するご意見 回答委員数 4 人

1 中央エリア内の利用制限の必要性について(第3回検討会資料3 12ページ)

(1)良いと思う案の番号

- 例① 2人
例② 1人
例②または例③ 1人

(2)案を選択した理由又はその他の案:

(例①)

- ・ 双方向運行にすることによって、現状の一方通行運行に比べて、より利便性の向上が図られるため、中央エリア内の移動は不可としてもよいと考える。
- ・ 双方向運行であれば、利用が大変便利になる。東・西方々にたくさん利用していただきたい。

(例②)

- ・ 中央コースは便利になるので、中央コースバス停間の利用は不可がよい。
ただし、一部はデマンドの目的地とする(市役所、幸手駅、ウェルス幸手、ヤオコー、東埼玉総合病院、中央エリア内の廃止予定バス停)

(例②または例③)

- ・ 中央エリアは、中央コースのバス停から概ね 300～400m圏域でカバーされていると記載されているが、認識相違がある。カバーされていない。
- ・ バス停まで歩いて行くのが困難な高齢者にとっては、東・西エリアと同様デマンド交通が必要。また、行き先のバス停から目的地までの足も必要。
- ・ 中央エリアの人にもデマンド交通を利用していただいた方が、乗合率が高まると思われる。(「乗降場所(乗るところ)」から主要施設のある目的地までの距離が短いため)
- ・ 中央コースバス停間の利用制限(利用不可)についてはどちらでも良い。デマンド交通より中央コースの方が、利便性が高いためデマンド交通利用の可能性は低い。(予約の必要もなく、利用料金も安い)

2 長距離利用について料金の割増しなど、何らかの利用を調整する工夫をした方が良いと思われませんか?(第3回検討会資料3 10、11ページ)

- 東・西エリアを区分し、その間の利用は「不可」とする。

但し、東・西エリアの両エリアから乗降できる「共通乗降場所」を設定する。

※主要施設が中央に集中する幸手市においては、エリアを2つに分けても、分けなくても差異は小さいと整理しましたが、長距離利用制限を勘案し再考した。

<質問>

単純に考えた場合、東・西エリアを2つに分けた場合と分けない場合では、どちらが運行効率が良いか?

	面積	人口	人口密度
(東地区)	2,0472,047ha	6,142人	3.0人/ha
(西地区)	847,847ha	21,243人	25.1人/ha
(中央地区)	499,499ha	21,151人	42.4人/ha

<回答>

エリアを絞って運行距離を短くするほうが、回送等が少ないため運行効率は良いと想定される。また行き先を絞ったほうが、乗り合い率は高くなる。

- 先進地事例の成功例を参考に総合的に運行効果が上がるのであれば、料金割増等工夫した方が良いのではないかと考える。
- 長距離利用調整を工夫した方がよい。
ただし、中央コースバス停まで遠い人が割増にならないよう工夫する。
- 長距離については、料金増(割)を調整した方がよい。

3 効率的な予約の受け付け方について(第3回検討会資料3 7ページ)

(1) 予約受付の締め切りは、乗る時刻のどれぐらい前ならよい(予定を決められる)と思われますか？

- 30 分前
(理由)
 - ・ 「乗合率を高める」「キャンセル防止」
 - ・ 通院の場合、帰りは病院の込み具合により予約がしづらい
- 1 時間前
(理由)
 - ・ 予約はデマンド前日より前に決定している。
 - ・ 急用なら(行先も)一般タクシーを利用していただきたい。
- 90 分前。但し、複数での予約は 60 分前。その後、30 分前まで決定ルート上の相乗りのみ予約可能にする。(その予約をした人は相乗り料金)
- 半日前から1日前
(理由)
 - ・ 利用者は、ほとんどの方が事前に予定が決まっていると思われるので、

(2) 予約ができる時間の幅(時間割り)が、どれぐらいなら許容範囲だと思われますか？

- 1 時間(3名)
(理由)
 - ・ 他市町村の状況、往復の時間を勘案
 - ・ 1 時間前までが分かりやすい時間であることと、予約時間は 1 時間前が良いと考え合わせると良いのでは。
- 1時間毎から2時間毎程度がよいと考えるが、先進地事例の成功例を参考に考えればよいのではないと思う。

(3) 待ち時間は、どれぐらいまでなら許容範囲だと思われますか？

- 出発したい時間と実際に配車される車が迎えに来る時間の許容範囲は 10 分～20 分
- 20 分
- 20分から30分程度
- 本当は 30 分くらいまで

4 上記以外の内容についてご意見等があればご記入ください。

(その他の意見)

- 一人の人が、同一乗車日に予約できる件数を制限する。
(目的)
 - ・ キャンセル前提の予約を防止
 - ・ 予約が取りにくい状況を改善し、多数の人が利用できるようにする
- (予約上限件数の例)
 - ・ 大阪メトロデマンドバス 4 件

- ・ 川越市デマンド交通 6 件

○ (お願い事項)質問事項

- ① この質問は運行システムの何を決定するための質問なのか？質問の背景にあるものをも
う少しご説明いただき、議論の焦点が分かるようにしていただければと思う。

<質問>

例えば、「上記3(3)待ち時間の場合」

- ・ 運行内容の何を決定するための質問なのか？
- ・ 決定した配車時刻から到着が前後する許容時間なのか？⇒ この質問はいま確認が必要か？運行内容の何に結びつくのか？
- ・ 予約システムで、予約希望時刻から配車時刻を決定するためのゆとり時間なのか？

<回答>

システムを用いて利用者の利便性だけを考えた(直前まで予約可で、時間割やルート・乗り場を設けないタイプの)デマンド交通は、乗り合い人数が 2 人未満、収支率 10%前後というケースも多く、効率的な運行ができていない。

乗合率を高め、効率的な運行を行うための工夫として、時間割の設定が挙げられる。時間割の時間間隔や乗合になった場合の待ち時間の設定の参考とするため、皆さんの考える待ち時間の許容範囲をお伺いした。

- ② 他の市町村等の状況を提示していただき、その内容を基に議論した方がより有意義かと思う。

- 今回、市が考える(案)は中央コースが便利になる一方、他の地域が不便(デマンド 3 台予定が 2 台に減)になる。デマンドは 2 回目の導入となり、以前の「不便」のイメージを払拭すべく相当な工夫が必要である。

○ (循環バス・デマンド)共通

5 年契約期間中における変更事項の盛り込み

○デマンドについて

- ・ デマンド名称を「予約制 AI 交通」などにする
- ・ 料金面の工夫をする。(アプリと電話料金に差、乗り継ぎ割引等)

○その他

- ・ 朝日バス(幸手駅～五霞町役場線)にバス停新設(北モール付近)
- ・ 西エリアデマンドタクシーの幸手駅西口延伸(デマンド台数減による処置)
- ・ 中央コース幸手駅バス停における電車時間への配慮(8 便予定では電車との接続は難しいと考えるが、電車到着と同じ時間にバスの発車は公共交通への信頼低下につながる。)