



# 幸手市地域公共交通計画

(素案)

令和 6 年 (2024 年) 3 月

幸 手 市





# 目 次

---

<b>I</b>	<b>計画の概要</b>	<b>1</b>
1.	背景・目的	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域	2
4.	計画期間	2
<b>II</b>	<b>地域および公共交通の現状</b>	<b>3</b>
1.	地域の概況	3
2.	公共交通の現状	15
3.	幸手市が目指す姿（上位・関連計画）	26
<b>III</b>	<b>市民などの外出状況・意識</b>	<b>30</b>
1.	市民へのアンケート	30
2.	市内循環バス乗降客調査	38
3.	鉄道利用客へのアンケート	41
4.	公共交通に関するその他のアンケート	44
<b>IV</b>	<b>今後に向けた課題</b>	<b>46</b>
1.	幸手市の現状・問題の要点	46
2.	今後に向けた課題・着眼点	50
<b>V</b>	<b>幸手市の公共交通が目指す姿と方向性</b>	<b>52</b>
<b>VI</b>	<b>今後の取り組み（事業）</b>	<b>54</b>
1.	取り組み（事業）の体系	54
2.	各取り組み（事業）の内容	56
3.	これからの公共交通ネットワーク	76
<b>VII</b>	<b>今後の進め方</b>	<b>78</b>





## 1. 背景・目的

本市の公共交通は、南北方向の基軸としての鉄道（東武日光線）、民間の路線バス、幸手市市内循環バス、タクシーなどが運行しているとともに、利便性を確保するための様々な取り組みを行ってきました。しかしながら、人口減少やクルマ中心の外出スタイルにより、バスなどの利用客は少ないことに加え、新型コロナウイルス感染症流行による生活様式の変化の影響もあり、きわめて厳しい運営状況にあります。

一方で、今後も少子・高齢化が進展する見通しであり、クルマを運転しない高齢者などの日々の外出手段として、公共交通の重要性は、ますます高まっていくと考えられます。

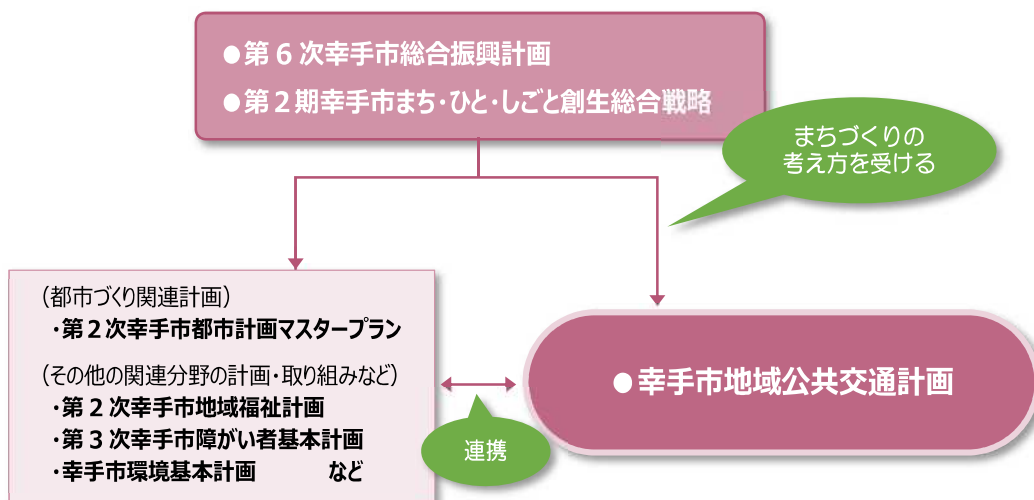
このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年（2007 年）法律第 41 号）が平成 26 年（2014 年）、令和 2 年（2020 年）、さらには令和 5 年（2023 年）に一部改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通へ再構築を進めることとされています。また本市の最上位計画である「幸手市総合振興計画」においても、「だれもが気軽に市内外へ移動ができる公共交通の利便性を確保すること」を施策の一つとして掲げています。

これらの背景から、地域や公共交通の現状、本市のまちづくりをふまえ、市民・利用客、各公共交通の運行事業者、各分野の関係者や行政が一体となって取り組みを進められるよう、今後の取り組みの方向性、考え方を示す計画として「幸手市地域公共交通計画」を策定しました。

## 2. 計画の位置づけ

「幸手市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくとともに、本市の最上位計画である幸手市総合振興計画の考え方をふまえた計画であり、各分野の関連計画との連携を図りながら進める計画です。

### 計画の位置づけ



## 3. 計画の区域

本計画の計画区域は、**幸手市全域** とします。

## 4. 計画期間

計画期間は、**令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)**の5年間とします。

## Ⅱ

# 地域および公共交通の現状



本市の人口、施設の立地状況などに関する地域の状況および市内を運行する公共交通の現状は、以下のとおりです。

## 1. 地域の概況

### 1-1 位置・地勢

- 本市は、埼玉県の北東部に位置し、東京都心から約50kmに位置しています。東は江戸川を挟んで千葉県野田市、北は中川を境にして茨城県五霞町との県境があり、西は久喜市、南は杉戸町と接しています。
- 約34km<sup>2</sup>の市域に、約4万9千人が暮らしています。市内の西寄りを通る東武日光線、旧・日光街道、国道4号の周辺は住宅を中心とする市街地となっており、その東側には田園風景が広がっており、住宅が点在しています。

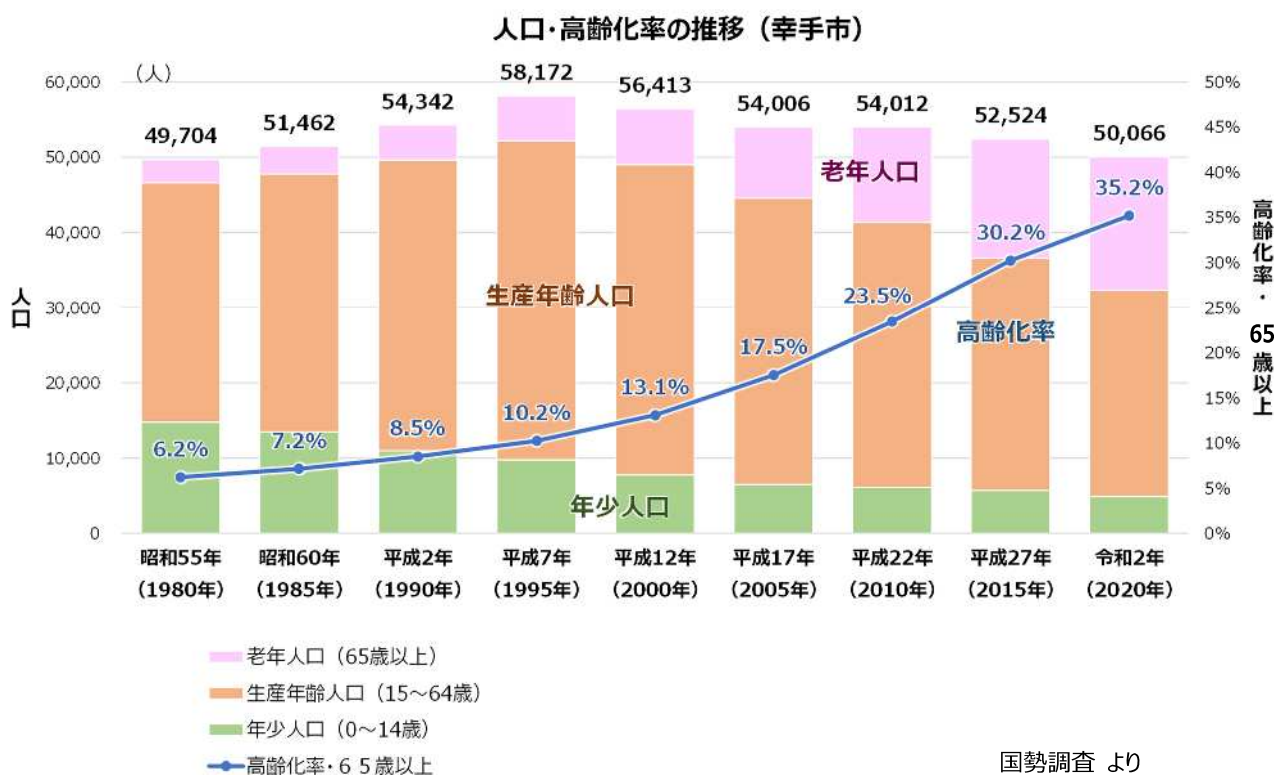
位置図



## 1-2 人口などの状況

### (1) 人口の推移

- 本市の人口は、平成7年（1995年）をピークに減少に転じており、令和5年（2023年）10月の総人口は約4万9千人となっています。
- また、少子高齢化が進んでおり、年少人口（0～14歳）の減少、老年人口（65歳以上）の増加が顕著です。高齢化率は令和2年（2020年）には35%を超えている状況です。



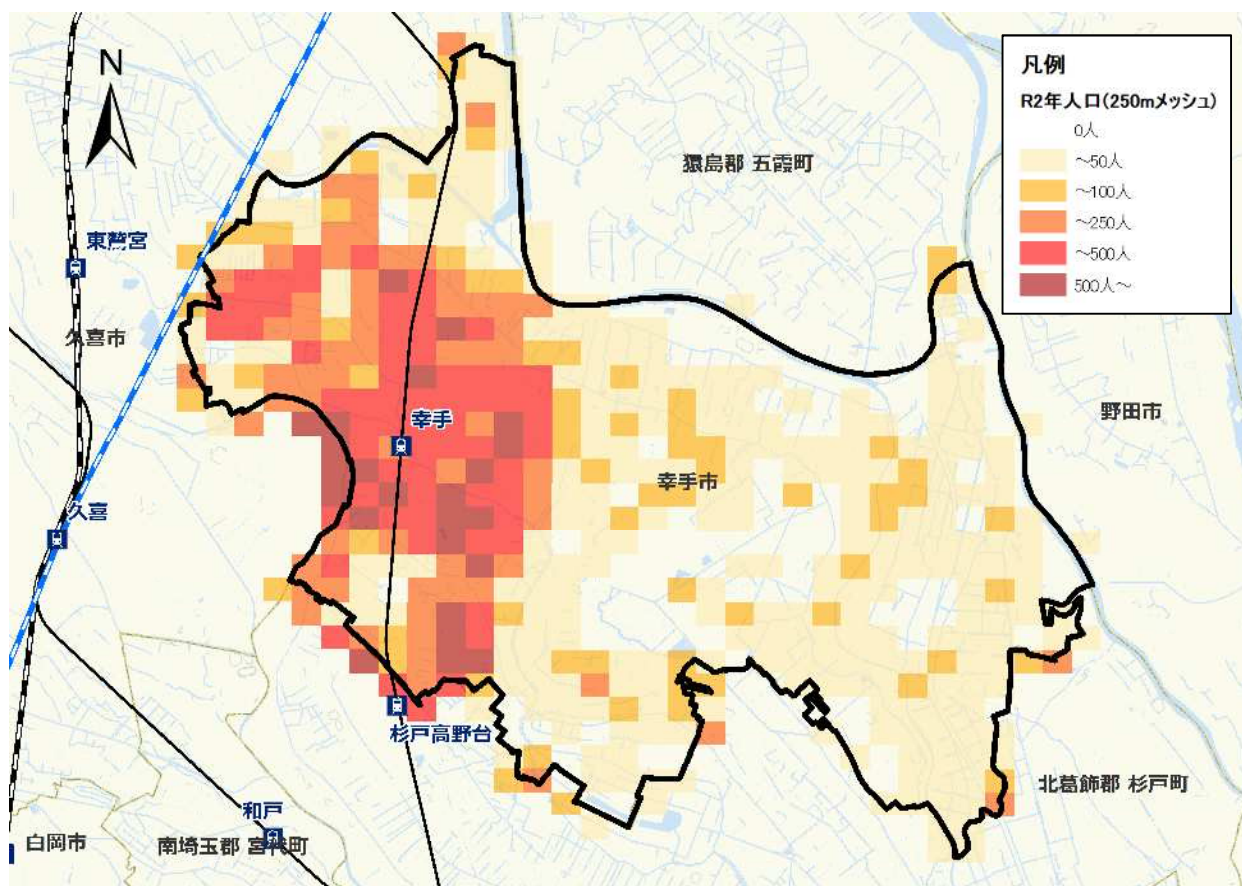


## (2) 人口の分布状況

### ・人口の分布

- 本市の人口は、東武日光線、旧日光街道、国道4号が通り幸手駅、市役所、店舗などが立地する中央および西側のエリアに集まっています。
- 東側の地域にも人口が分散しており、250mメッシュあたり50人未満の居住エリアが市域全体に広がっている状況です。

人口の分布

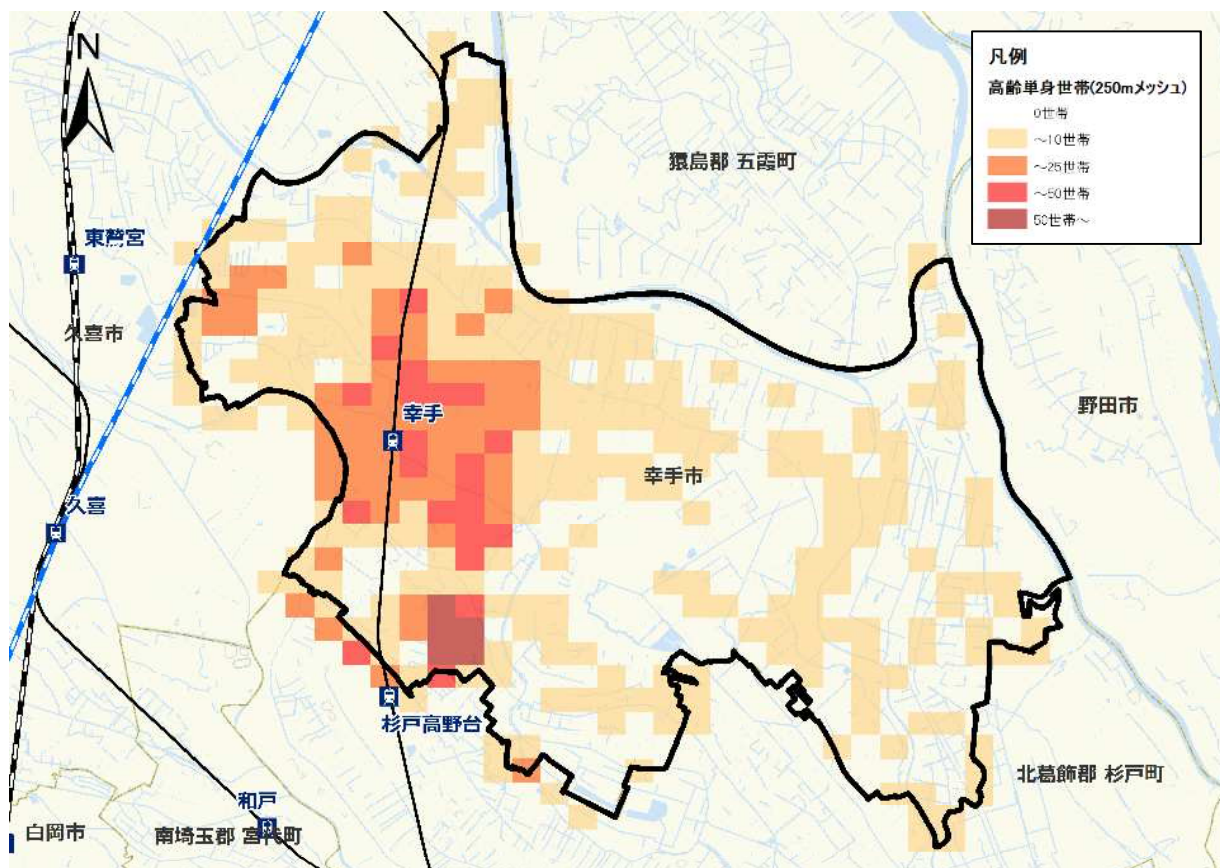


国勢調査(令和2年(2020年))より

## ・一人暮らしの高齢者世帯の分布

● 総人口と同様に、一人暮らしの高齢者の世帯も、市の中央および西側のエリアに集まる一方で、市域全体に散在している状況です。

一人暮らしの高齢者世帯の分布

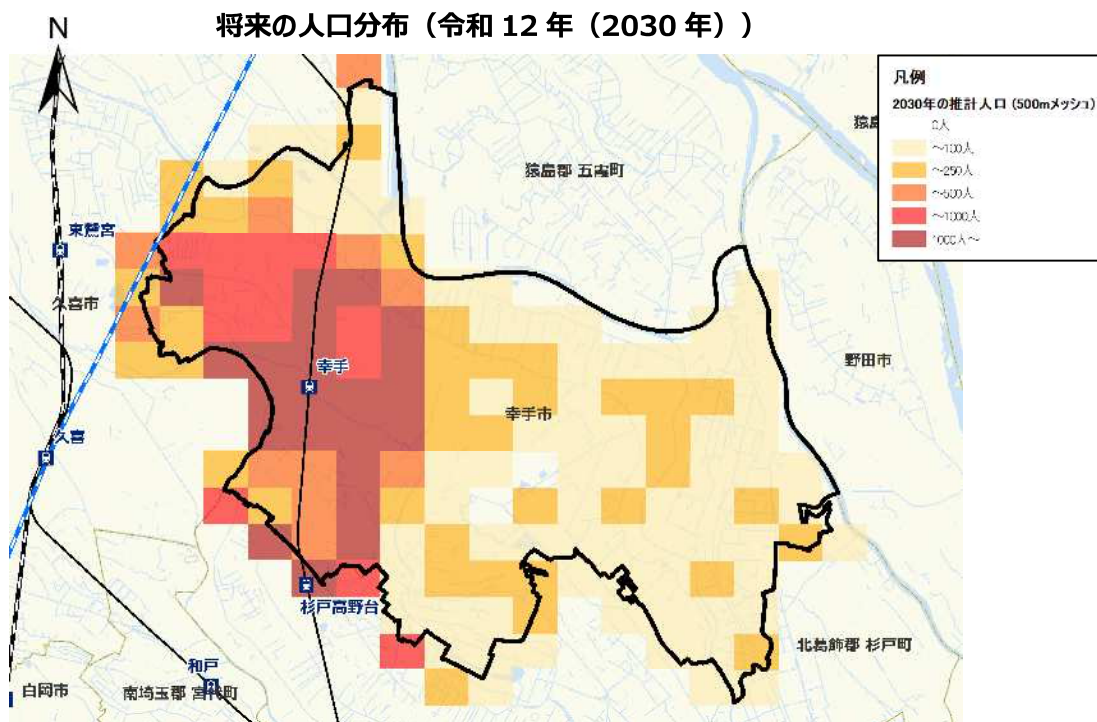


国勢調査（令和2年（2020年））より

### (3) 将来人口

#### ・将来人口の見通し

- 将来推計によると、現在の傾向が続いた場合、本市の総人口はさらに減少し令和27年(2045年)には約3万5千人になる見通しです。
- 将来の人口の見通しから、人口は市域全体で減少し、将来も現在と同様、中央および西側のエリアに集まる一方で、市域全体に広がる状況が続く見通しです。

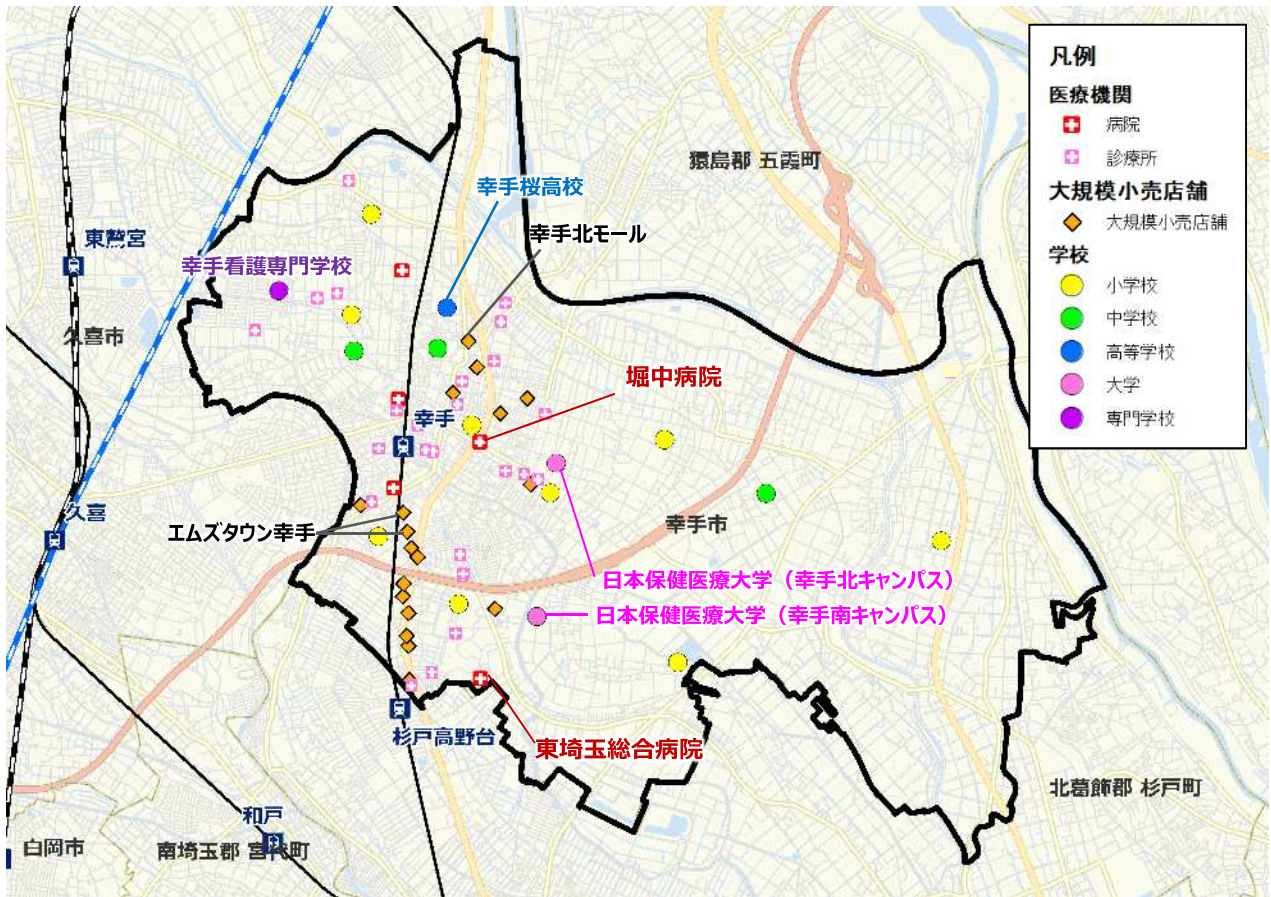


国立社会保障・人口問題研究所推計 より

## 1-3 主要施設の立地状況

- 本市の大規模小売店舗の大半は、東武日光線、国道4号（日光街道）の沿線のエリアに集まって立地しています。
- 本市の救急指定病院として東埼玉総合病院と堀中病院があり、その他市の中央および西側を中心に複数の病院・クリニックが立地しています。東側の地域には医療機関がほとんどない状況です。
- 本市のほぼ中央に、幸手桜高校、日本保健医療大学（幸手北キャンパス、幸手南キャンパス）が立地し、西側に幸手看護専門学校が立地しています。大学、専門学校への通学のために、幸手駅などの最寄り駅との間にスクールバスが運行されています。

主要施設の立地状況



埼玉県資料、国土数値情報に情報を追加して作成



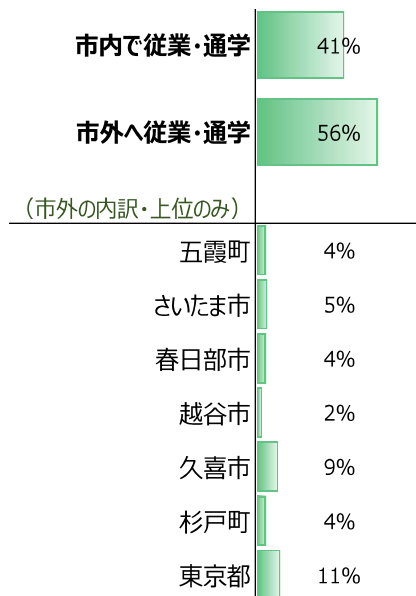
## 1-4 市民の移動などの状況

### (1) 通勤・通学

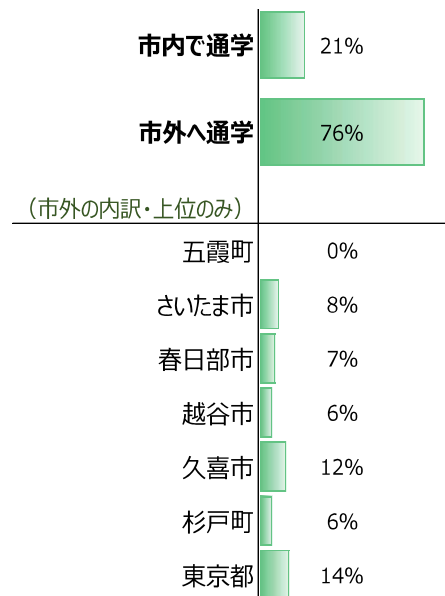
#### ・通勤・通学の行先

- 市民の約4割が、市内に通勤・通学しています。市外では東京都内（特別区部）へ通う人が多く、次いで久喜市、さいたま市、春日部市、杉戸町、茨城県五霞町が多くなっています。
- 市民の通学（15歳以上）では、市内へ通う人は2割程度であり、県内他市町や東京都内の学校に通う人が多くなっています。

#### 通勤・通学者（幸手市民）



#### 15歳以上通学者（幸手市民）



\* 通勤・通学先が「不詳」「外国」を除くため、市内・市外の合計が100%にならない。

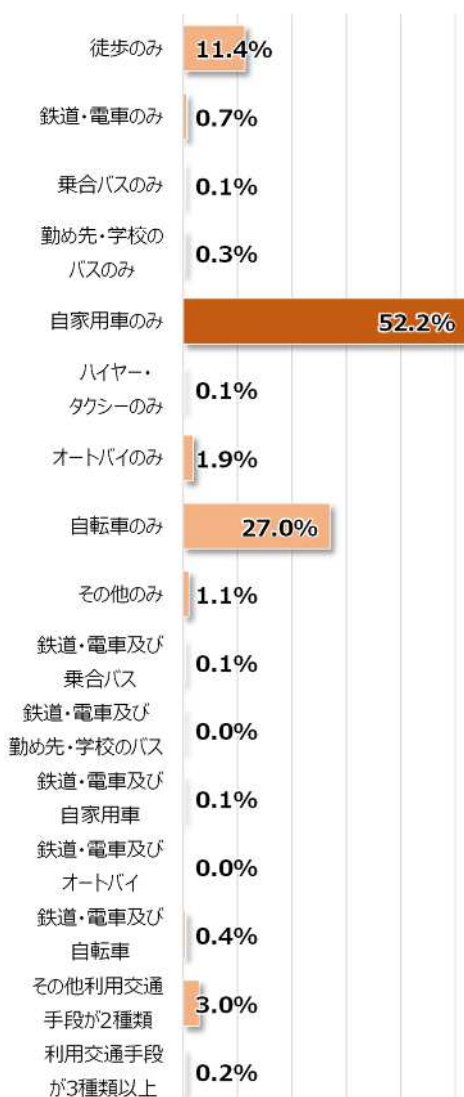
\* 通勤・通学者（幸手市民）には、15歳以上通学者を含む。

国勢調査（令和2年（2020年））より

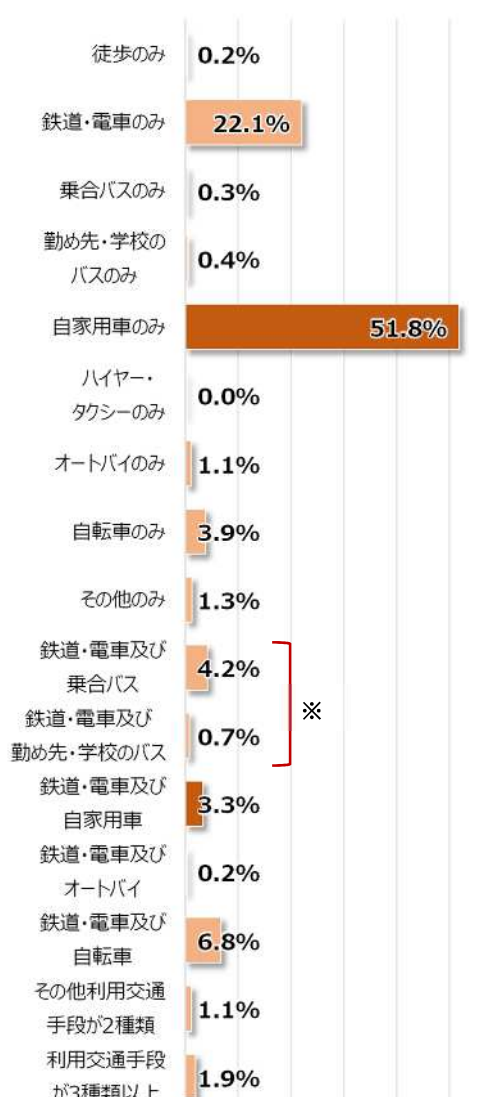
## ・通勤・通学の交通手段

- 市民の通勤・通学の交通手段は、市内・市外ともクルマが中心となっています。
- 市内の通勤・通学では、特にクルマを利用する人が突出して多くなっています。次いで自転車の利用が多く、バスの利用は少ないのが現状です。市外への通勤・通学では、クルマに次いで鉄道・電車が多くなっており、鉄道・電車とバス※を乗り継ぐ人も一部で見られます。  
(※市内のバスとの乗り継ぎとは限りません。)

### 市内で通勤・通学（幸手市民）



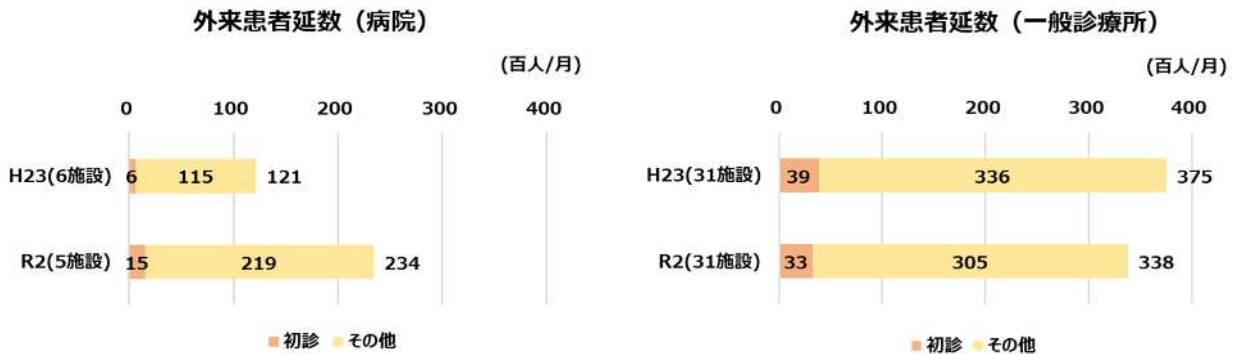
### 市外へ通勤・通学（幸手市民）



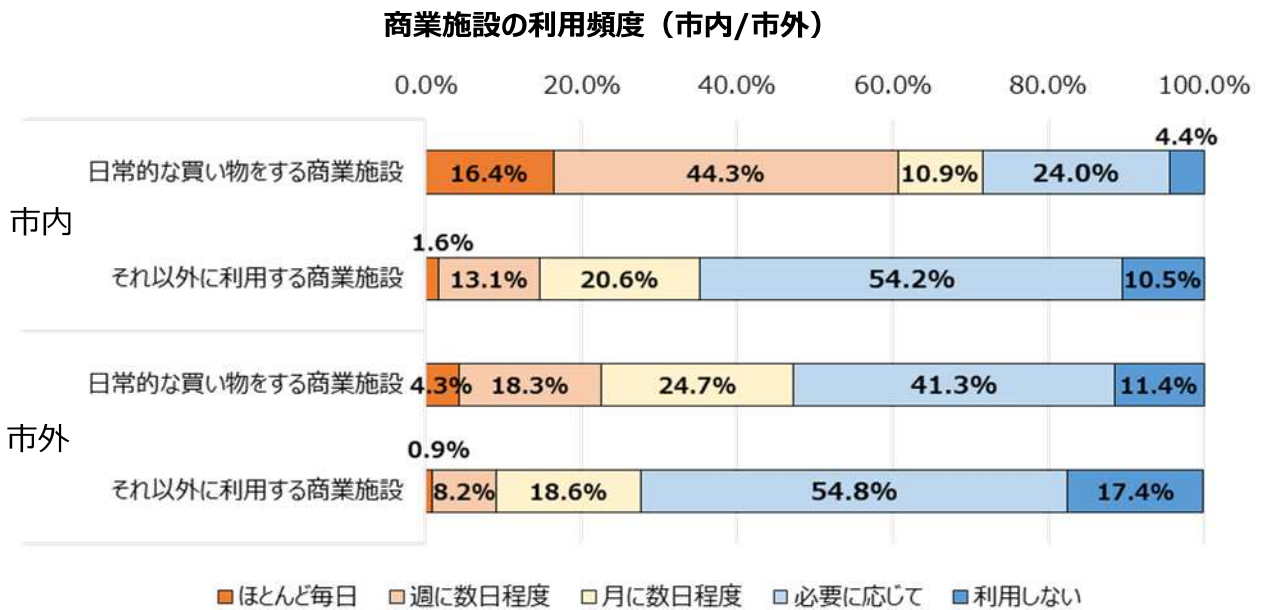
国勢調査（令和2年（2020年））より

## (2) 通院・買い物

- 市内の病院の利用状況は、10年前と比較して増加傾向にあります。
- 市民の買い物先について、日常的な買い物に市内商業施設を利用する人は利用頻度が高い傾向にあり、市外商業施設を利用する人の利用頻度は低い傾向にあるものの、ほとんど毎日・週に数日程度利用する人も2割程度います。



埼玉県保健統計年報より  
(9月1ヶ月間の状況)

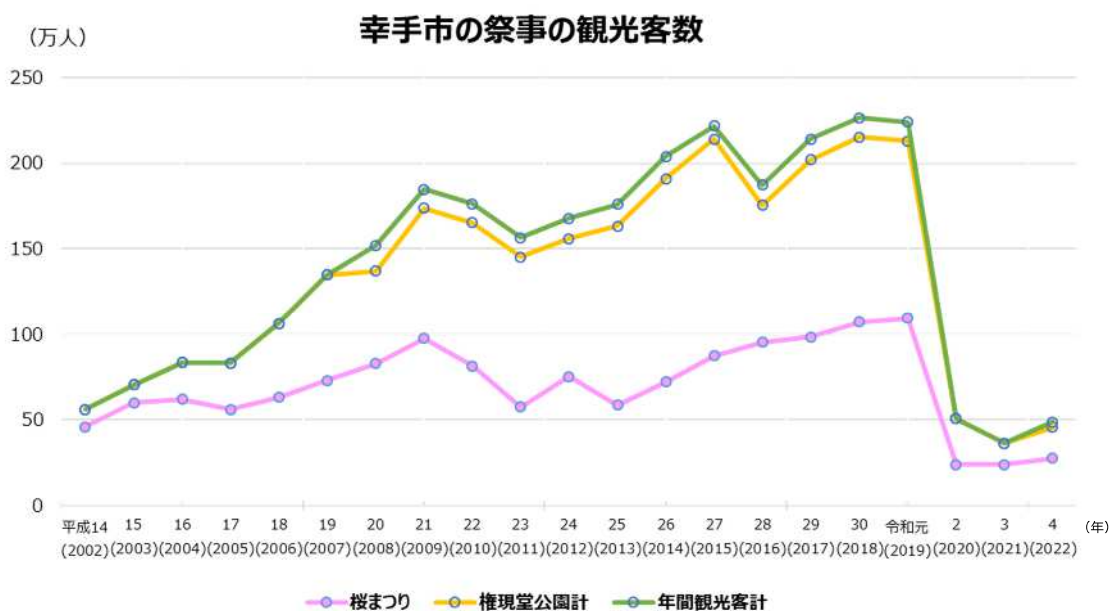


第6次幸手市総合振興計画後期基本計画  
市民意識調査(令和4年(2022年))より

## 1-5 観光の状況

### ・観光などによる来訪客の状況

- 権現堂公園には一年を通して市内外から多くの人々が訪れます。特に桜まつりは本市で最も多くの観光客が集まる期間です。観光客数は増加傾向にありましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 桜まつりへの来訪手段はクルマが多くを占めており、駐車場の周辺で混雑が生じている状況です。



幸手市資料より

### 幸手桜まつりのポスター

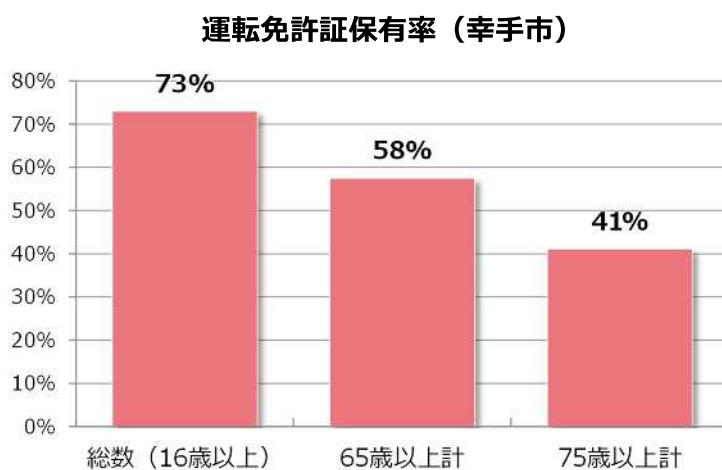




## 1 - 6 その他、本市の状況

### ・運転免許証の保有状況

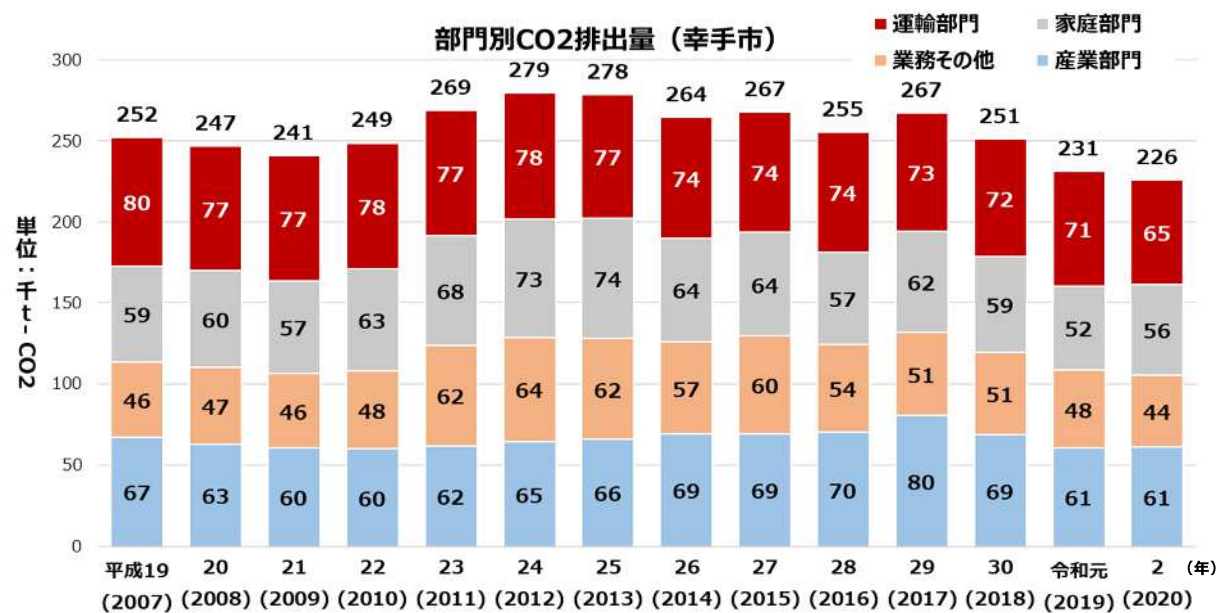
● 市民の運転免許証保有者の割合は7割以上となっています。高齢ドライバーの交通事故防止対策が社会的な課題となっている中、65歳以上で約6割、75歳以上でも約4割の市民が運転免許証を持っている状況です。



幸手市資料（令和4年（2022年））の運転免許証保有者数・人口より算出

## ・地球環境面（CO<sub>2</sub> 排出量の状況）

●本市の部門別のCO<sub>2</sub>排出量では、運輸部門が最も多くを占めています。なお、運輸部門の中では、乗用車が最も多くを占めています。



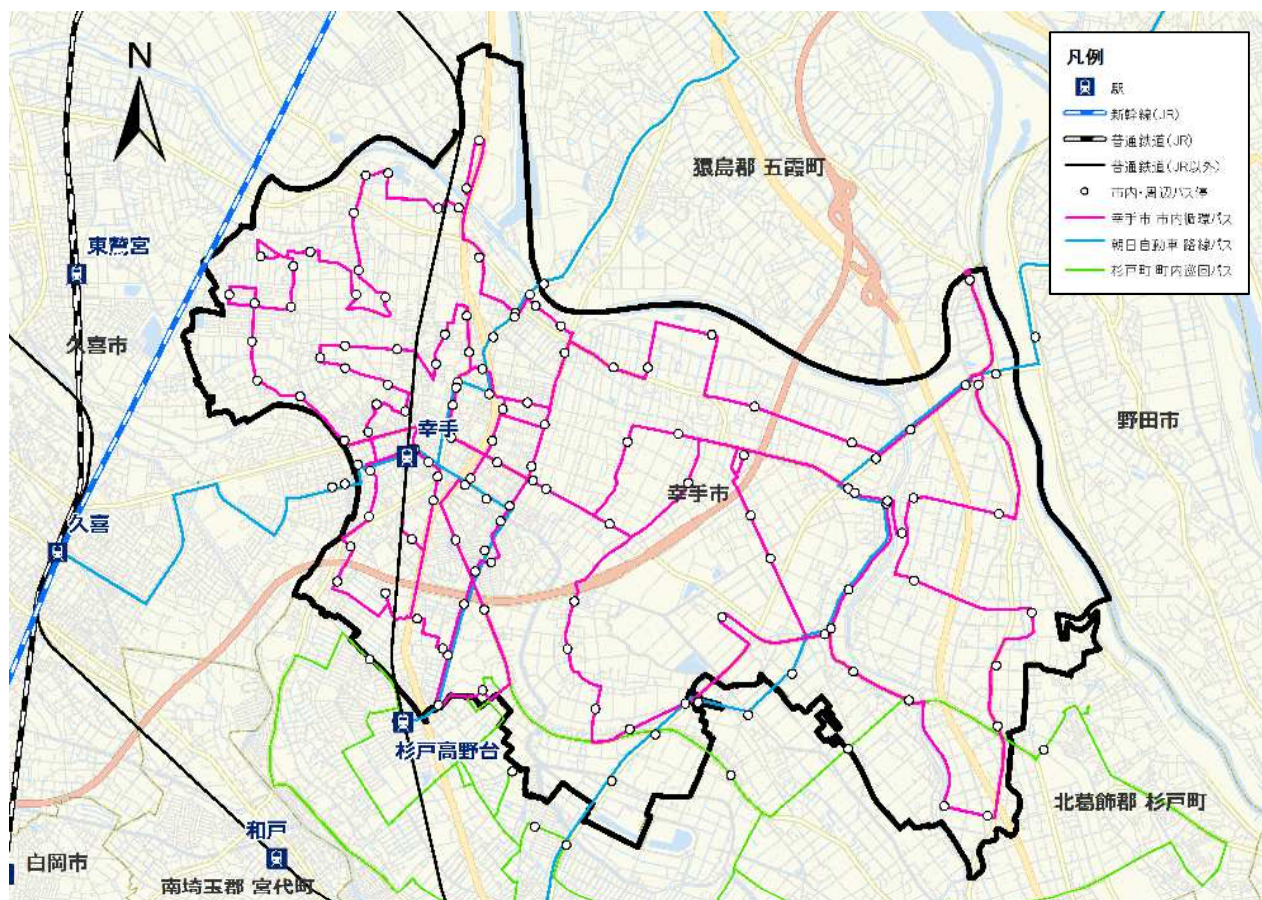
埼玉県資料より

## 2. 公共交通の現状

### 2-1 公共交通ネットワークの概要

#### (幸手市の公共交通ネットワーク)

- 本市の公共交通ネットワークは、市内の西寄りを通り東京都心方面と栃木県方面をつなぐ東武日光線、本市を経由して近隣市町をつなぐ朝日自動車の路線バス、タクシーおよび市内各方面を運行する市内循環バス5路線で構成されています。
- 幸手駅が乗り継ぎ拠点となっており、路線バス、市内循環バスが乗り入れるほか、タクシーが待機しています。また地域によっては杉戸町の杉戸高野台駅や久喜市の東鷲宮駅が最寄り駅となっています。
- 市内循環バスは、市役所、幸手市保健福祉総合センター（ウェルス幸手）でコース間の乗り換えができるようになっています。
- 本市の南側の東埼玉総合病院などに杉戸町町内巡回バス「あいあい号」が乗り入れています。

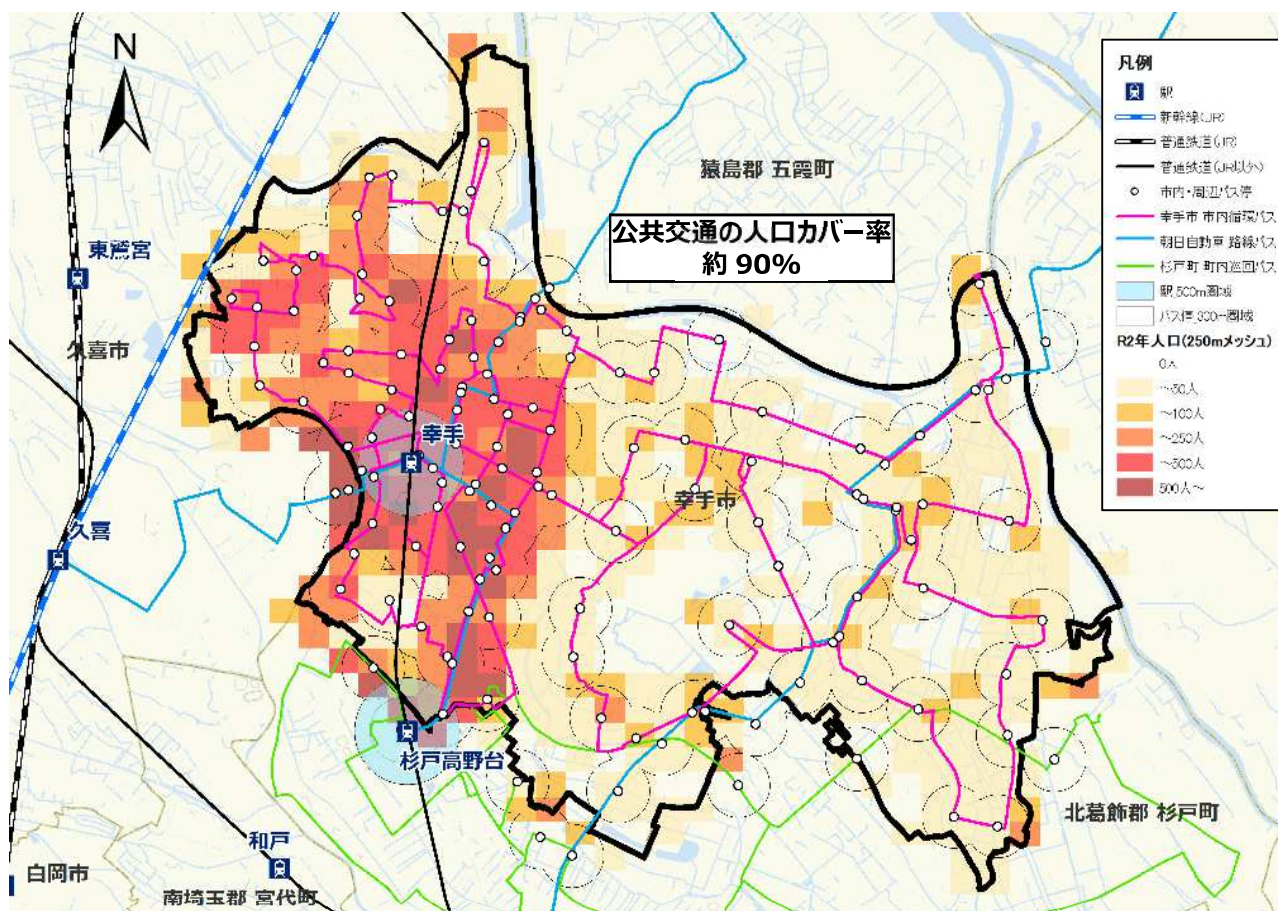


\* 朝日自動車のバス路線のうち、幸手駅～幸手団地～杉戸高野台駅線は、令和5年（2023年）12月末に運行終了。

各市町・事業者 HP より作成（令和5年（2023年）9月時点）

## (公共交通の利用圏域の状況)

●本市の公共交通の利用圏域の人口カバー率<sup>(※)</sup>は約90%となっていますが、市の東側はカバーされていない箇所もある状況です。



公共交通：各市町・事業者 HP より作成 人口メッシュ：国勢調査（令和2年（2020年））より

※公共交通の利用圏域：

鉄道駅徒歩利用圏（500m）、バス停徒歩利用圏（300m）として算出。

## 2-2 公共交通の利用状況

### (1) 東武日光線の利用状況

- 東武日光線の幸手駅の乗降客数は微減傾向が続いていましたが、コロナ禍で大きく落ち込んでいます。
- 幸手駅の乗降客のうち、定期券利用客が7割程度を占めており、通勤・通学での利用が多いことがうかがえます。

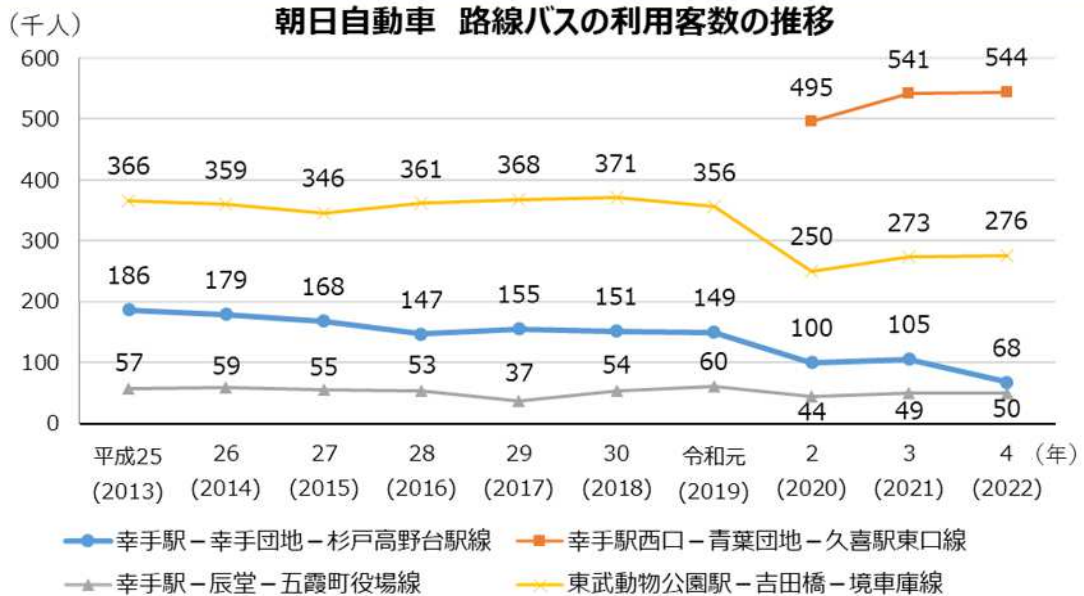


埼玉県統計、東武鉄道資料より



## (2) 路線バス（朝日自動車）の利用状況

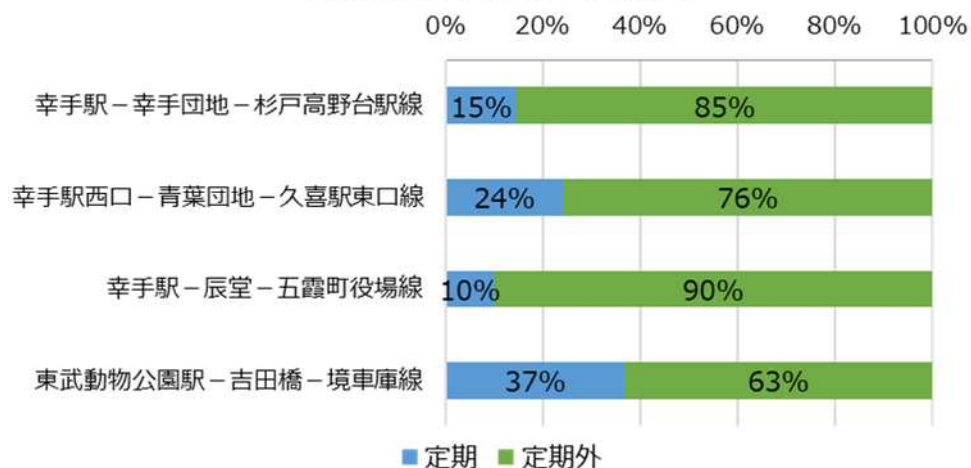
- 本市を運行する路線バス（朝日自動車）の利用客数は横ばいまたは微減傾向が続いていますが、コロナ禍で大きく落ち込んでいます。
- 路線バスの利用客のうち、定期券利用客が定期外の利用客を下回っています。



※幸手駅西口-青葉団地-久喜駅東口線は令和2年度（2020年度）5月運行開始、久喜市内完結路線も含む。  
 ※幸手駅-幸手団地-杉戸高野台駅線は令和5年（2023年）12月末に運行終了。

朝日自動車資料より

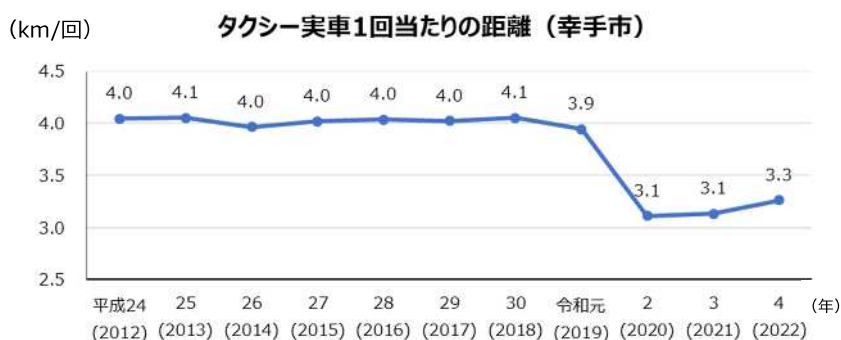
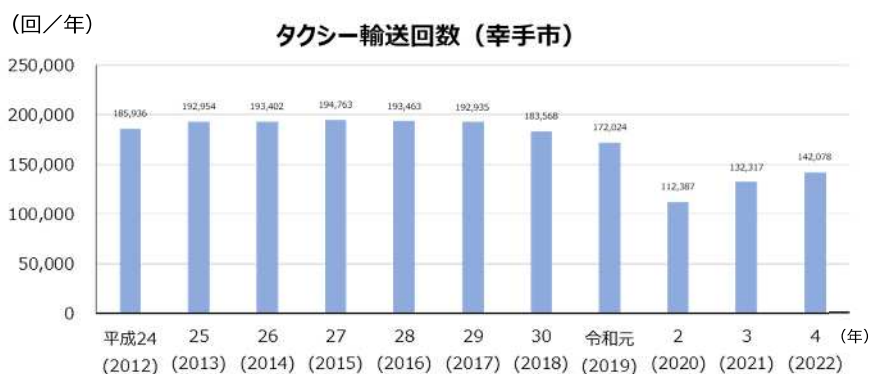
### 朝日自動車 路線バス利用客の内訳 （令和4年度（2022年度））



朝日自動車資料より

### (3) タクシーの利用状況

- 市内にはタクシー会社が2社あり、幸手駅前にはタクシーの待機場があります。
- 市内のタクシーの輸送回数は、年間20万回弱で推移していましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 実車1回当たりの距離は4km程度で推移していましたが、コロナ禍で近距離の利用が多くなっていると見受けられます。1回当たりの輸送人員は1.4人程度であり、1人で乗車するケースも多い傾向にあります。

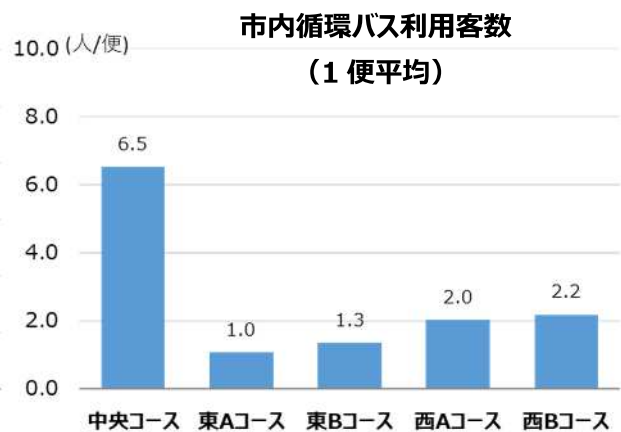
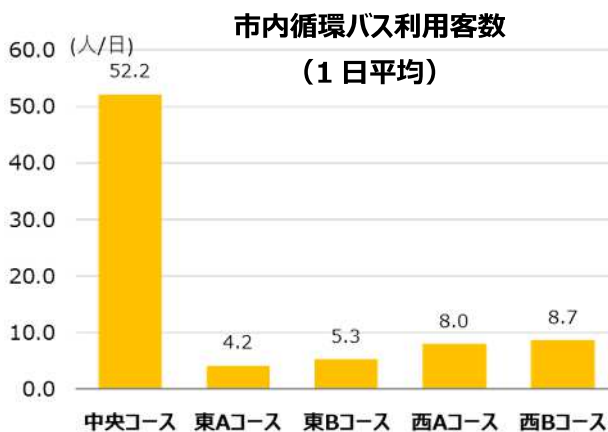
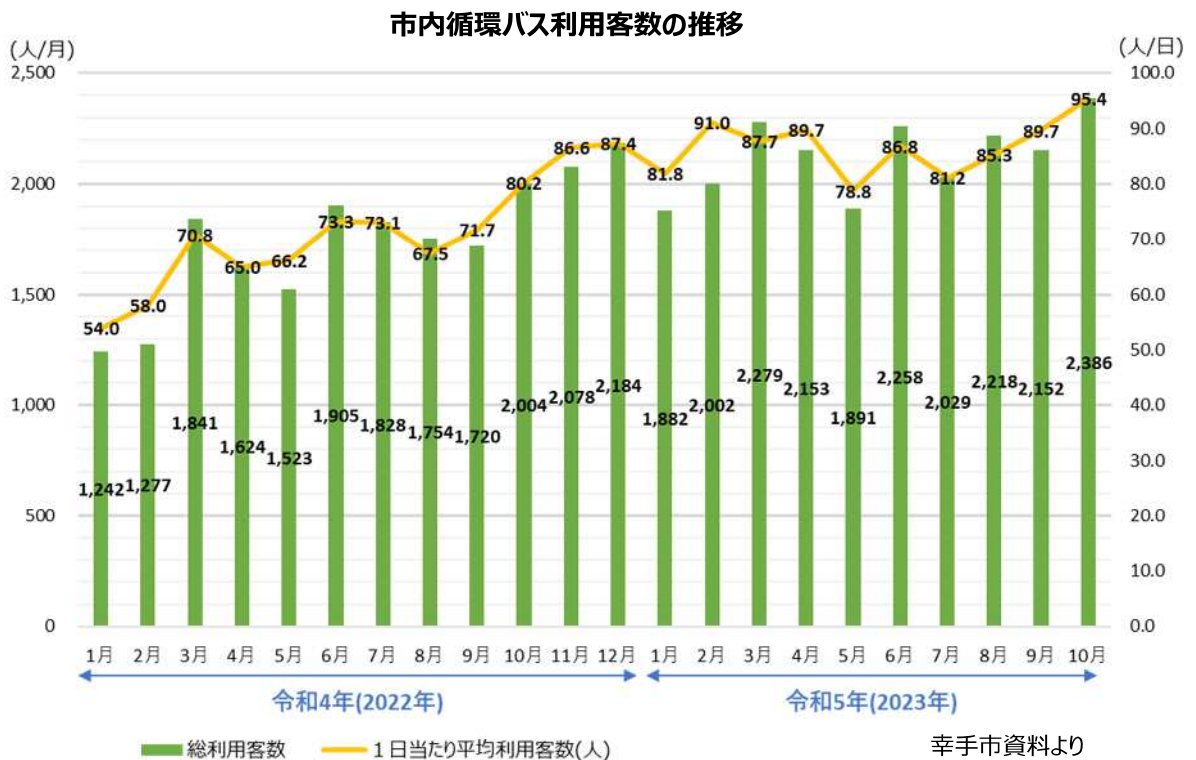


埼玉県乗用自動車協会資料より

## (4) 市内循環バスの利用状況

### (運行状況・全路線の利用状況)

- 市内循環バスは、5 路線（中央コース、東 A コース、東 B コース、西 A コース、西 B コース）を運行しています。
- 市役所、ウェルス幸手が、コース間の乗換ポイントとなっています。1 乗車 200 円ですが、1 日乗車券（300 円）を利用すれば、どのコースに何回でも乗ることができ、杉戸町のあいあい号にも追加で運賃を支払うことなく乗ることができます。
- 令和 5 年（2023 年）の全コース合計の利用客数は、前年の同時期と比べて増加しています。
- 1 日当たりの利用客数は令和 4 年（2022 年）10 月以降、80～90 人程度で推移しており、ほとんどが中央コースの利用客です。東コース、西コースの 1 便当たりの利用客数は、少数の利用となっています。

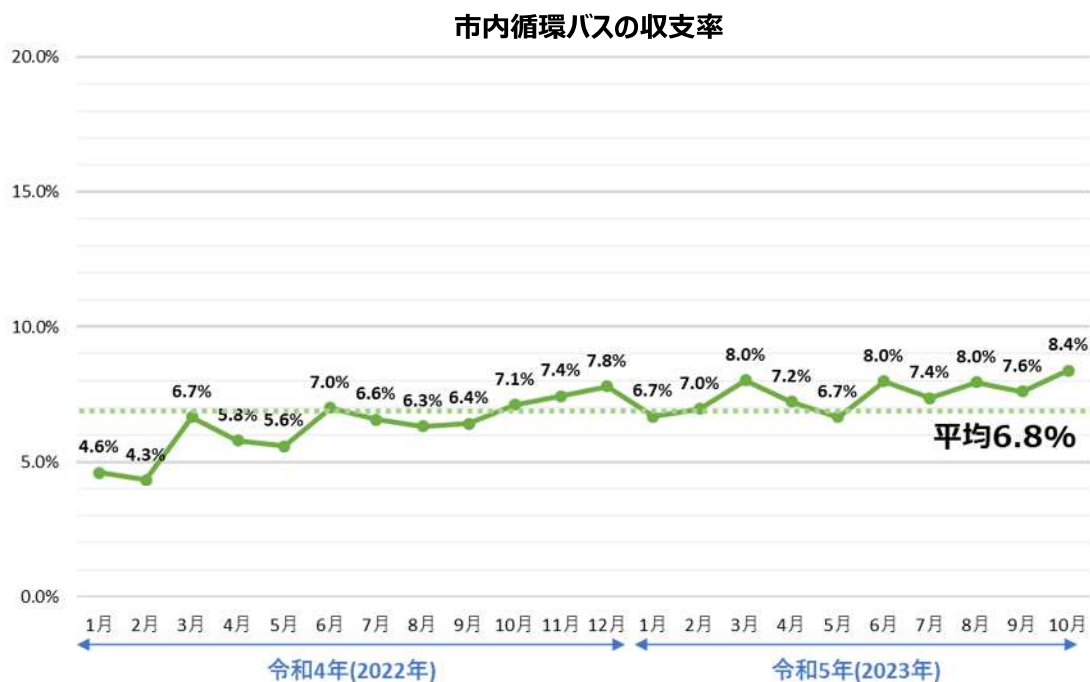


幸手市資料（令和 4 年（2022 年）1 月～令和 5 年（2023 年）10 月の平均）より



## (収支状況)

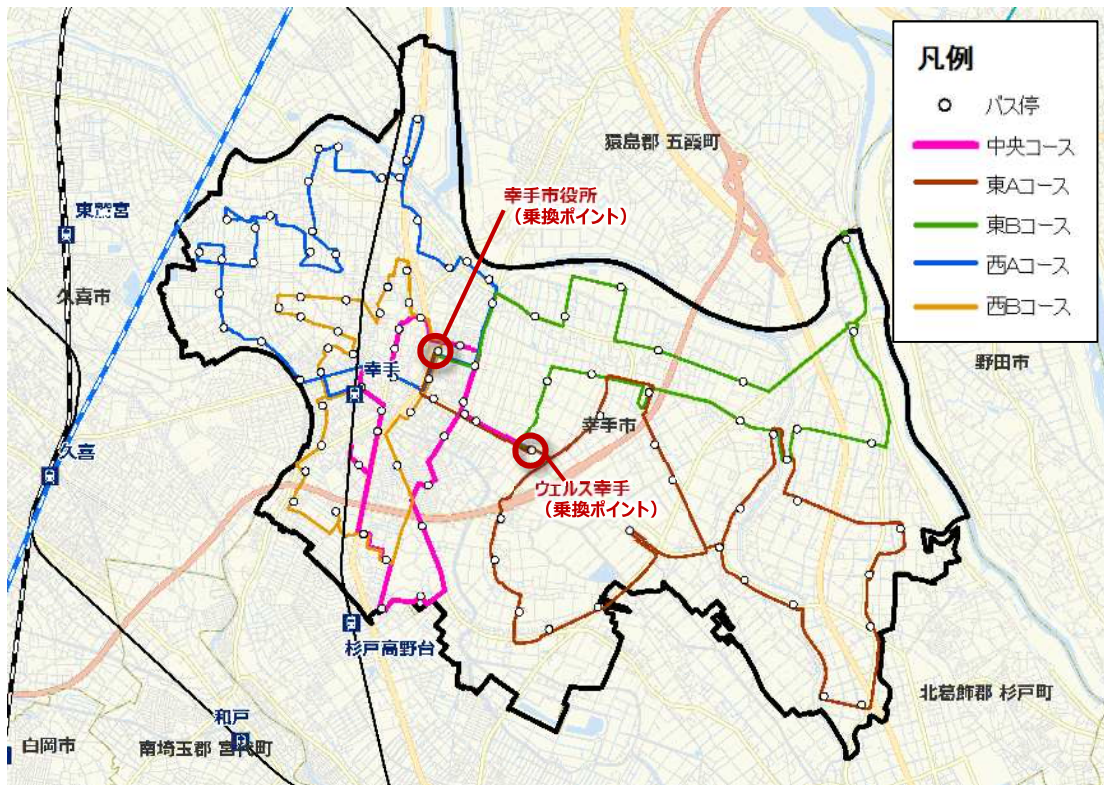
- 市内循環バス全コース合計の収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）は月平均で 6.8%となっており、運行経費に対して運賃収入が大きく不足しています。
- 収支率は運行開始当初の 5%未満から上昇傾向にあり、令和 5 年（2023 年）10 月では 8%を超えています。運行経費に対し運賃収入が 1 割未満の状況が続いています。



幸手市資料より

## (各コースの運行概要)

### 各コースのルートおよび乗換ポイント

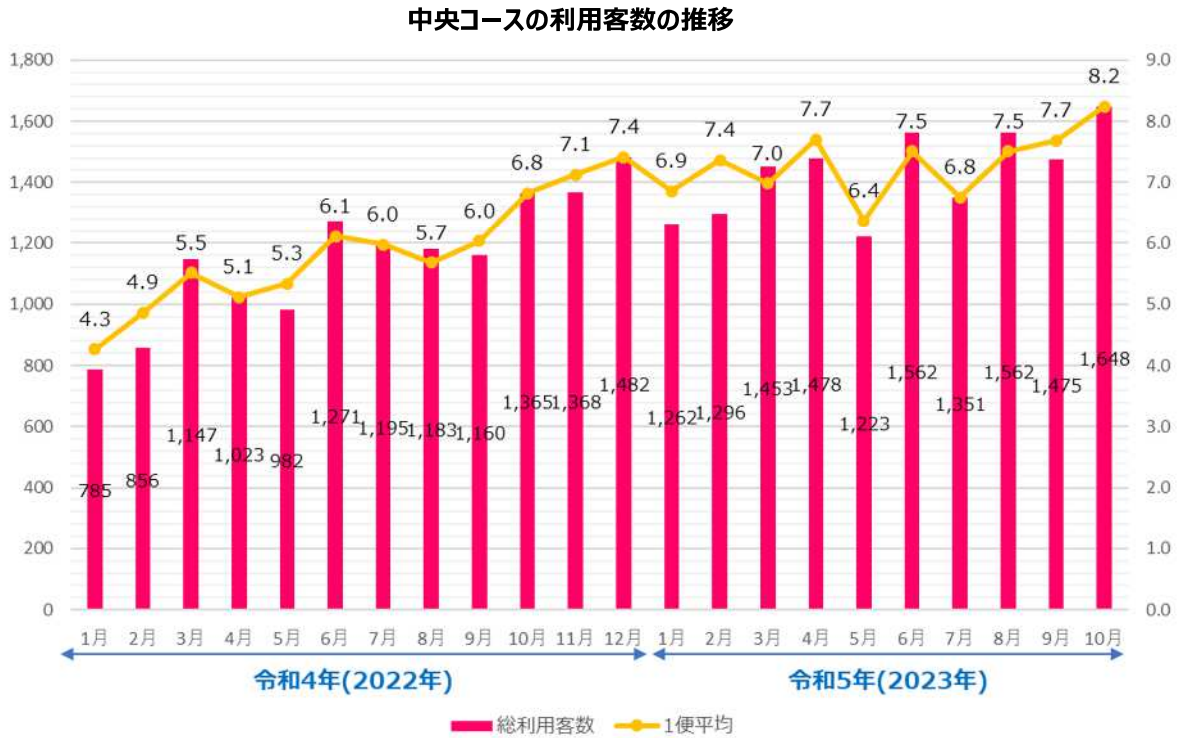


幸手市資料より作成 (令和 5 年 (2023 年) 9 月時点)

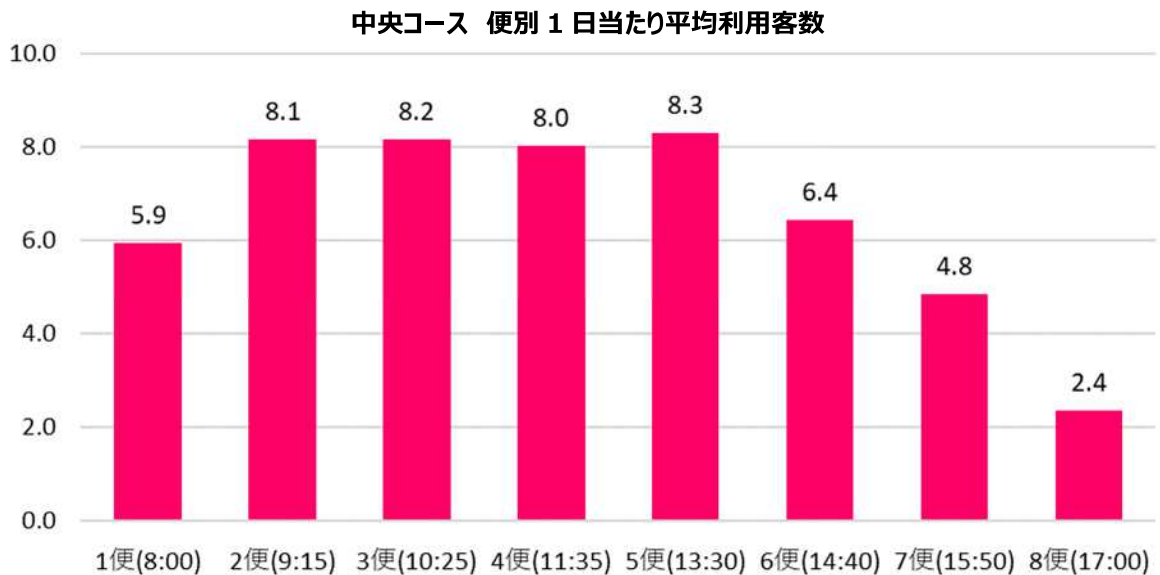


## (中央コースの利用状況)

- 中央コースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で6~8人程度であり、全コースの中で最も多い状況です。
- 便別で見ると、9時台~13時台の利用が多く、17時台の利用が少なくなっています。



幸手市資料より



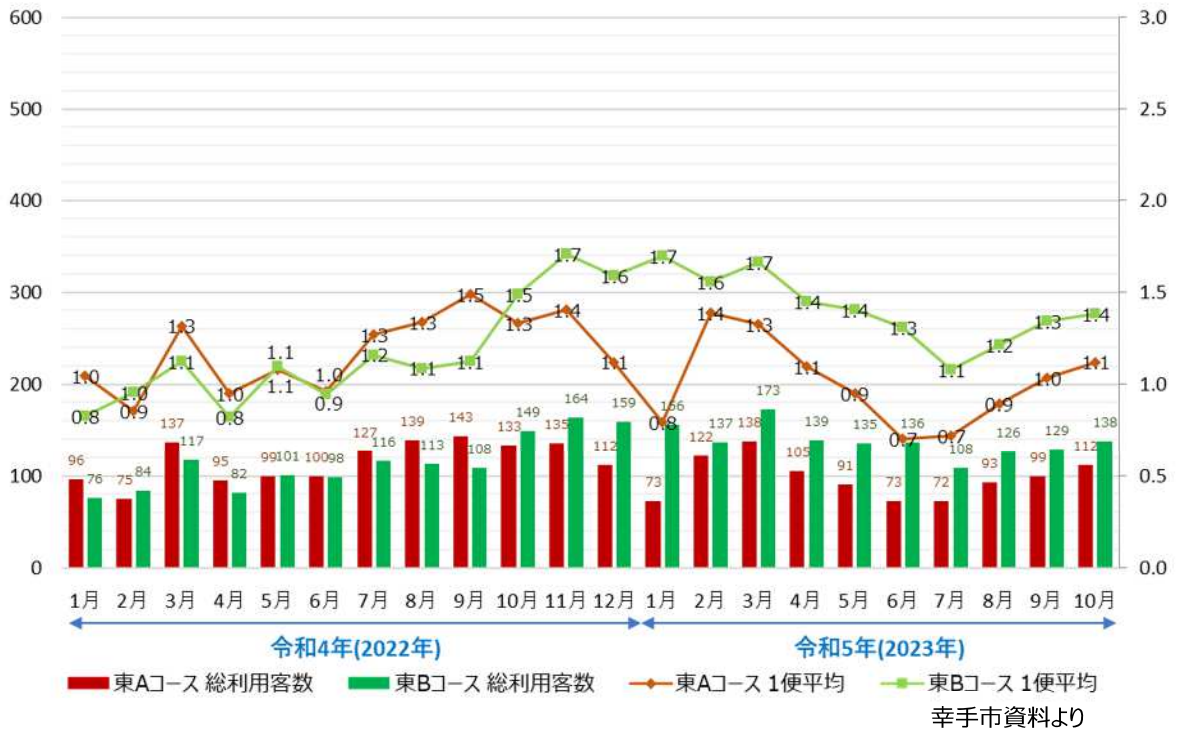
※ ( ) 内は市役所出発時刻

幸手市資料 (令和4年(2022年)1月~令和5年(2023年)10月の平均) より

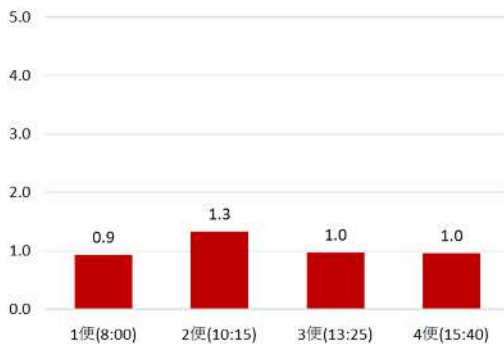
## (東Aコース・東Bコースの利用状況)

- 東Aコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2人未満となっており、利用のない便もあります。便別で見ると、いずれの便も利用客が少なく、10時台の便がやや多く、8時台の便はやや少なくなっています。
- 東Bコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2人未満となっています。便別で見ると、9時台、11時台の便が多い傾向にありますが、16時台の便は少なくなっています。

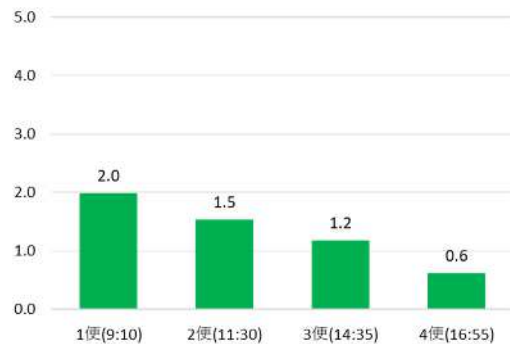
東Aコース・東Bコースの利用客数の推移



東Aコース 便別 1日平均利用客数



東Bコース 便別 1日平均利用客数



※ ( ) 内はウェルス幸手出発時刻

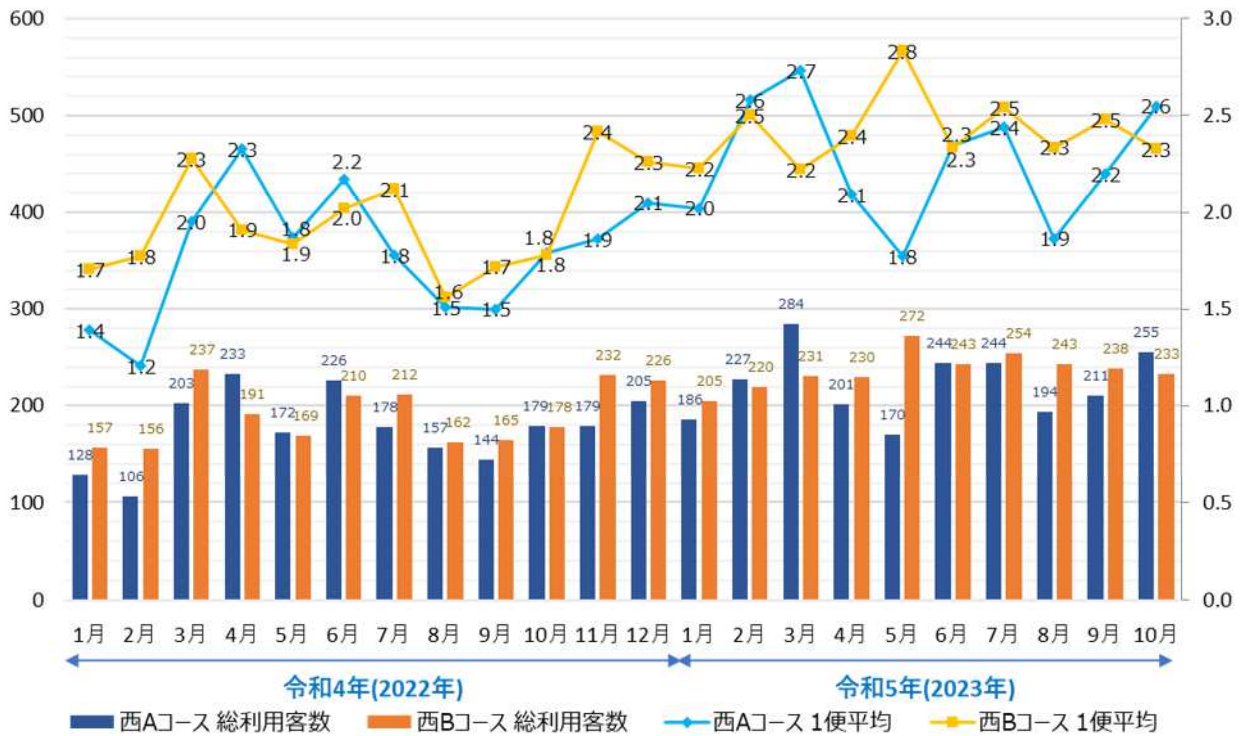
※ ( ) 内は市役所出発時刻

幸手市資料 (令和4年(2022年)1月~令和5年(2023年)10月の平均) より

## (西 A コース・西 B コースの利用状況)

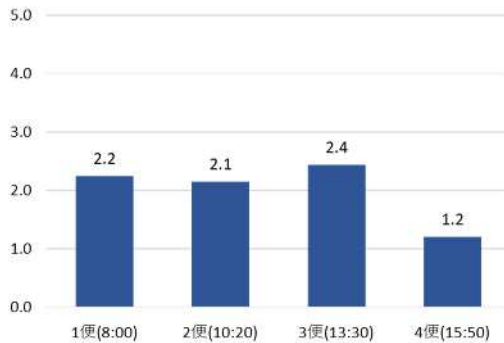
- 西Aコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2~3人程度となっています。便別で見ると、8時台~13時台の利用が多く、15時台の便の利用は比較的少なくなっています。
- 西Bコースの1便当たりの利用客数は、令和5年(2023年)で2~3人程度となっています。便別で見ると、9時台~11時台の利用が多く、14時台、17時台の便の利用は少なくなっています。

西 A コース・西 B コースの利用客数の推移

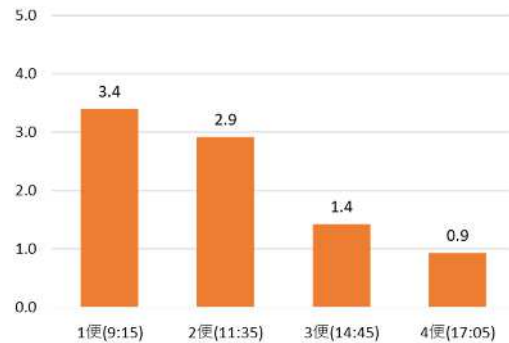


幸手市資料より

西 A コース 便別 1 日平均利用客数



西 B コース 便別 1 日平均利用客数



※ ( ) 内は市役所出発時刻

※ ( ) 内は市役所出発時刻

幸手市資料 (令和4年(2022年)1月~令和5年(2023年)10月の平均) より

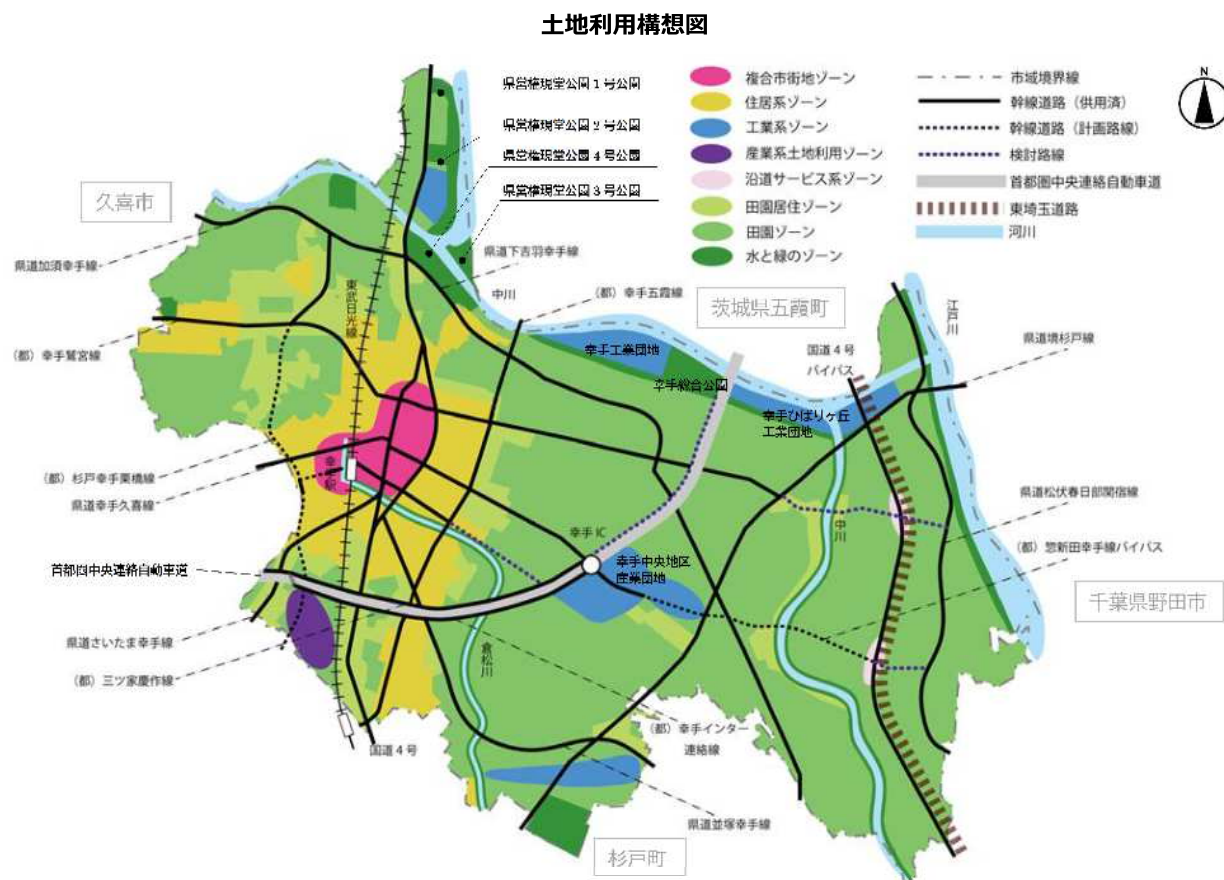
# 3. 幸手市が目指す姿（上位・関連計画）

## 3-1 上位計画

### (1) 第6次幸手市総合振興計画

・計画期間：令和元年度（2019年度）～令和10年度（2028年度）

- 本市の最上位計画である第6次幸手市総合振興計画では、将来像として「みんなでつくる幸せを手にするまち 幸手」を掲げ、市民と行政の協働によりともにまちづくりを考え、そして実践し、子どもから高齢者までのだれもが活躍し、笑顔で暮らし続けられる、幸せを手にするまちの実現を目指しています。
- 政策6「だれもが快適に暮らせるまち（都市基盤）」の施策の一つとして「公共交通の利便性の確保」を掲げ、だれもが気軽に市内外へ移動できる公共交通の利便性を確保することを目的とし、持続可能な公共交通ネットワークの確保、市民の移動手段の継続的な確保、市内循環バスの充実を進めることとしています。



## (2) 第2期幸手市まち・ひと・しごと創生総合戦略

・計画期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）（令和4年度（2022年度）改定）

- まち・ひと・しごと創生総合戦略では、目指すべき将来の方向（人口ビジョン）として、「若者が住みたいまち幸手（若者の定住促進）」、「子どもを生み育てたいまち幸手（少子化、子育て対策）」、「魅力をアピールできるまち幸手（情報発信）」を掲げています。
- 基本目標4「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」では、施策2として「快適に暮らすための都市基盤整備」を掲げ、さらなる高齢化が進むなかで、市民ニーズなどを踏まえ、だれもが快適に移動できる環境を目指し、公共交通の利便性の確保に努めることとしています。取り組み内容としては、市民ニーズを踏まえた利便性の高い公共交通手段の検討などを進めることとしています。

基本目標	施策	
基本目標1 安定した雇用を創出するとともに、安心して働けるようにする	1	産業団地進出企業や市内事業者との連携による雇用の創出
	2	多様な働き方への支援
	3	地域農業の推進
基本目標2 新しいひとの流れをつくる	1	幸手市の特性を活かした観光振興
	2	移住・定住の促進
	3	シティプロモーションの推進
基本目標3 結婚・出産・子育ての希望をかなえる	1	結婚・妊娠・出産・子育てに対する切れ目のない支援
	2	子育てしやすい環境の整備
	3	教育環境の充実と学力の向上
基本目標4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる	1	安全・安心に暮らすための環境の整備
	2	快適に暮らすための都市基盤整備
	3	生涯を通じた健康と生きがいづくりの支援

### 重要業績評価指標（KPI）

項目	当初値	目標値
市の公共交通機関の満足度※	6.6%	70.0%

※幸手市総合振興計画基本計画策定のための市民意識調査より

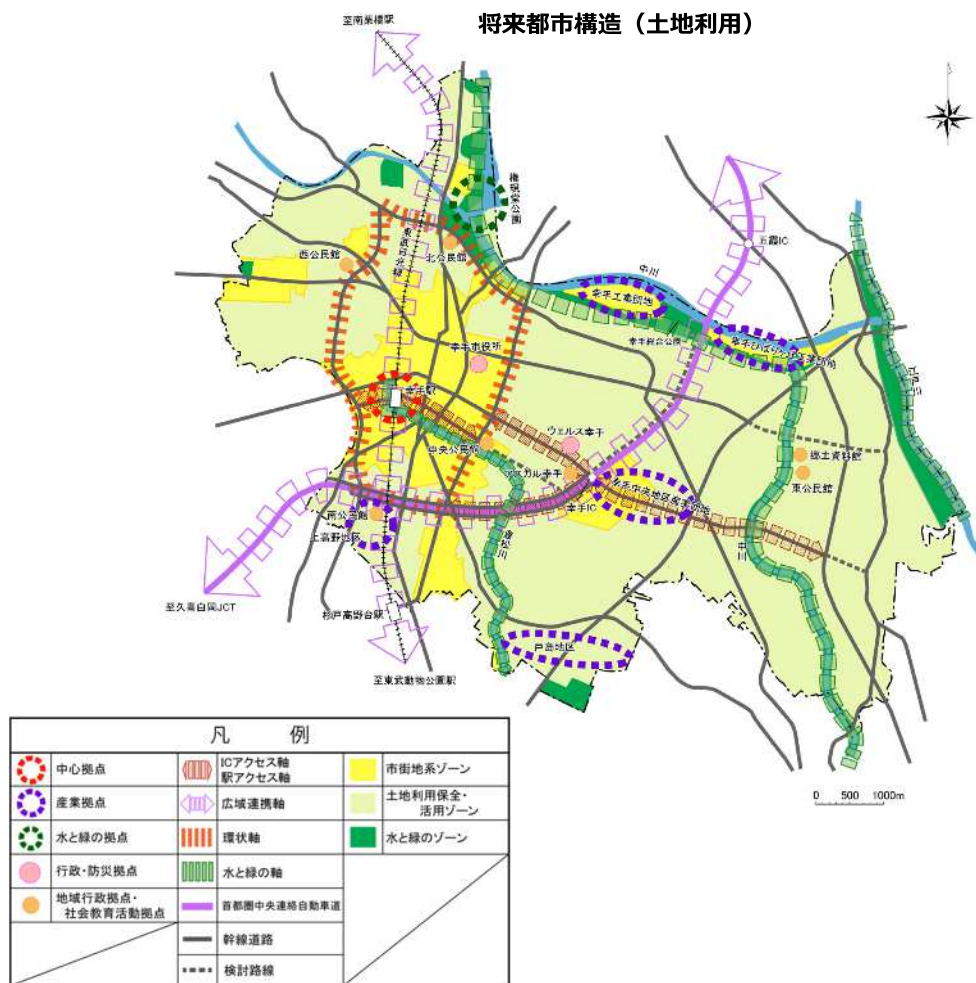
## 3-2 主な関連計画

- その他、本市にはまちづくりの関連計画のほか、福祉、地球環境などの計画があり、各分野の視点から公共交通の取り組みに関する考え方が示されています。

### (1) 第2次幸手市都市計画マスタープラン【幸手市都市計画基本方針】

・計画期間：令和4年度（2022年度）～令和23年度（2041年度）

- まちづくりの目標として、「駅を中心とした魅力あるまちづくり」、「都市の活力を生み出すまちづくり」、「地域特性に応じた快適に暮らせるまちづくり」、「災害に強く安全・安心なまちづくり」、「緑豊かで潤いを感じられるまちづくり」、「多様な主体・分野との協働によるまちづくり」を掲げ、総合振興計画で目指す基本理念や将来像「みんなでつくる 幸せを手にするまち 幸手」の実現を後押しすることを目指しています。
- 「将来都市構造」では、幸手駅のある「中心拠点」において、公共交通と連携して回遊性の高い市街地の形成を図ることとしています。「安心・安全なまちづくり」では公共交通の「機能強化、利便性の向上」、「公共交通のバリアフリー化」を進めることとしています。





## (2) 第2次幸手市地域福祉計画

・計画期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）

- ・「一人ひとりが手を取り支え合う、地域に根ざした幸手の福祉」を基本理念として、地域と行政の協働による地域福祉を推進していく中で、すべての市民が住み慣れた地域でともに安心して暮らせるよう、地域社会における共生の実現を図ることを目指しています。
- ・基本目標「安心できる生活の基盤づくり」において、施策「だれもが住みよいまちづくりの推進」を掲げ、今後の高齢化に対応し、市民のニーズに合った公共交通の見直しや充実により、不自由を感じることなく移動できるまちづくりを推進していくこととしています。

## (3) 第3次幸手市障がい者基本計画・第7期幸手市障がい福祉計画・第3期幸手市障がい児福祉計画

・計画期間：「第3次幸手市障がい者基本計画」平成30年度（2018年度）～令和8年度（2026年度）  
「第7期幸手市障がい福祉計画」 令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）  
「第3期幸手市障がい児福祉計画」 令和6年度（2024年度）～令和8年度（2026年度）

- ・障がい者基本計画においては「自立し、社会参加をし、安心して暮らせる共生社会の実現」を基本理念とし、6つの基本目標を定めて基本理念の実現を目指しています。
- ・基本目標「人にやさしいまちづくりの推進」において、施策「道路・交通環境等移動手段の整備」を掲げ、車いすで乗車できる公共交通の推進、移動手段の拡充（屋外での移動手段の充実）をしていくこととしています。

## (4) 幸手市環境基本計画

・計画期間：平成17年度（2005年度）～令和7年度（2025年度）

- ・本市の環境像として、「大地の恵みを共有し共生する営み」、「郷土を愛するところを育てる美しい風景」、「資源の環・人の和・生命の輪で実現されるしあわせのWA」を掲げ、望ましい姿と基本目標を定めています。
- ・基本目標の実現に向けた公共交通に関する取り組みとして、行政は「徒歩・自転車・公共交通による移動に関する啓発・支援と施設・制度の整備に取り組むこと」、市民は「自転車・公共交通の活用や徒歩に努めて、自動車への依存を減らすこと」、事業者は「公共交通の活用、輸送効率の向上に取り組むこと」としています。

## (5) 幸手市中心市街地にぎわい創造方針

・計画期間：平成29年度（2017年度）～令和9年度（2027年度）

- ・中心市街地のにぎわい創造へ向けた基本方針「権現堂桜堤や幸手宿の歴史や文化を活かした幅広い世代が安全に楽しく回遊できるまちづくり」のための事業展開として、観光回遊行動の誘発に向けた商店会全体への回遊性を高める仕組みの検討、歩行者・自転車にやさしいまちづくりの推進などを掲げています。

# Ⅲ

## 市民などの外出状況・意識



市民などの外出状況や利用交通手段、公共交通に対する意識の状況を把握するため、市民やバス・鉄道利用客へのアンケート、聞き取りなどの調査を行いました。以下に結果の概要を示します。

### 1. 市民へのアンケート

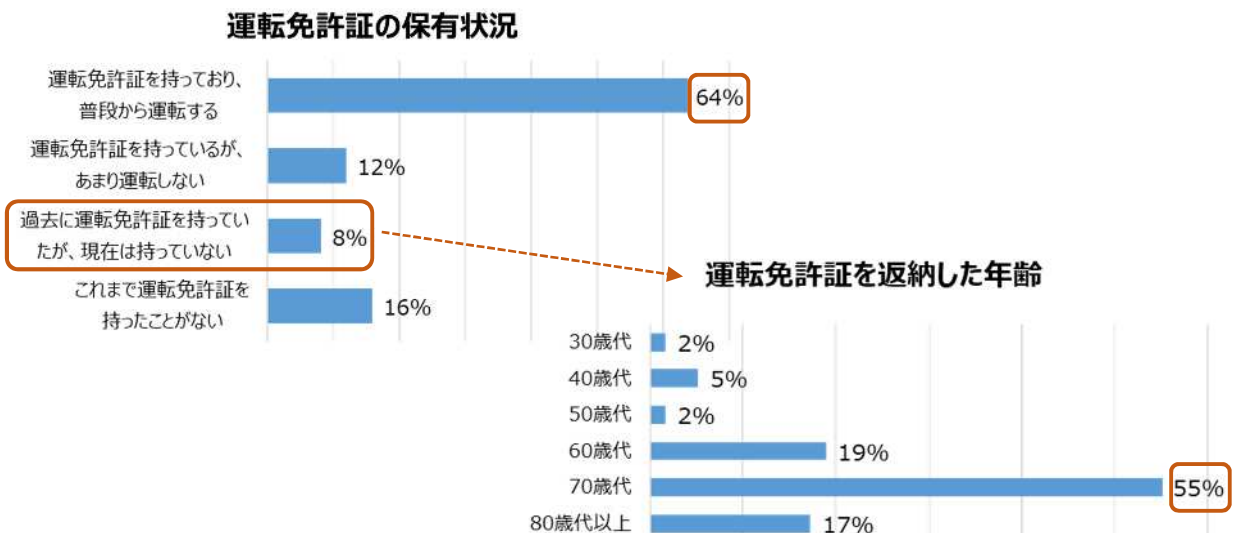
#### 1-1 調査の実施概要

- 【調査の対象】 15歳以上の市民 2,000人 を無作為抽出
- 【調査期間】 令和5年（2023年）3月
- 【調査方法】 郵送配布・郵送回収または回答用二次元コードからWEBで回答
- 【回答数】 920人（郵送741人、WEB179人）、回収率46%

#### 1-2 主な調査結果

##### (1) 運転免許証の保有状況

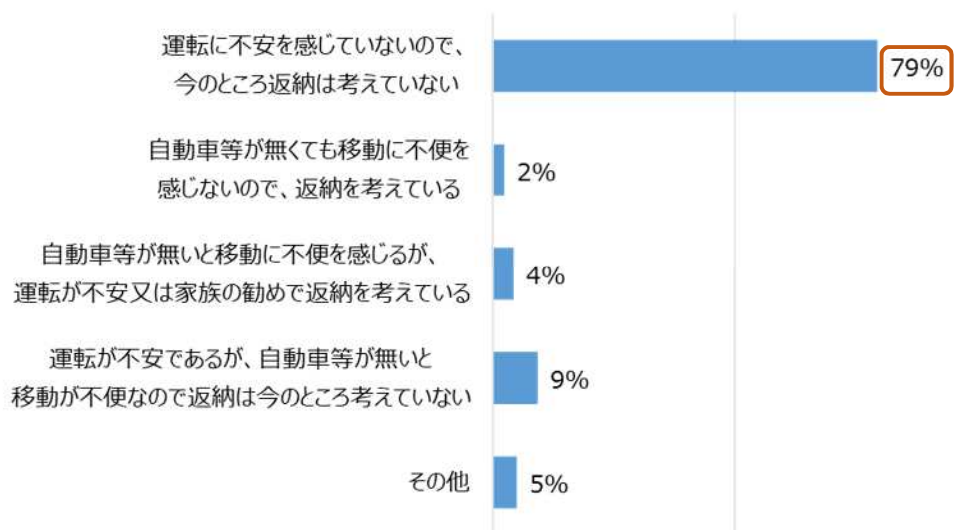
- 回答者の6割以上が運転免許証を保有しており、普段から運転をしています。
- 「過去に運転免許証を持っていたが現在は持っていない」という人が運転免許証を返納した年齢は、70歳代が最も多くなっています。



## (2) 運転免許証の返納に対する考え

- 運転免許証の返納に対する考えとして、「運転に不安を感じていないので、今のところ返納は考えていない」という人が約 8 割となっています。
- 一方で、「運転が不安であるが、自動車等が無いと移動が不便なので返納は今のところ考えていない」という人が約 1 割となっており、運転に不安を抱えながらも運転を続けている人が一定数います。

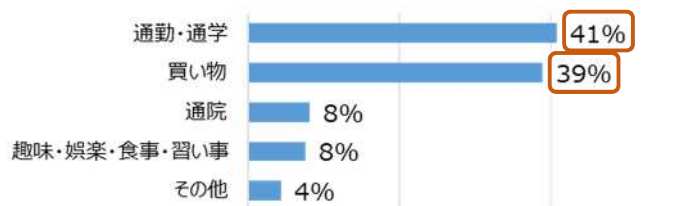
運転免許証の返納に対する考え



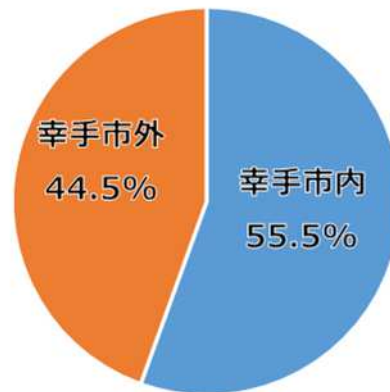
### (3) 最も多い外出について

- 外出の目的は、「通勤・通学」、「買い物」が特に多くなっており、行先は市内が市外をやや上回っています。
- 外出手段については、「自動車（自ら運転）」が特に多く、「家族などの送迎」も含めると半数以上を占めており、市民がクルマ中心の外出スタイルである状況がうかがえます。クルマ以外では、「鉄道」、「自転車」、「徒歩」が比較的多く、バスなどを利用して外出する人の割合は少ない現状です。

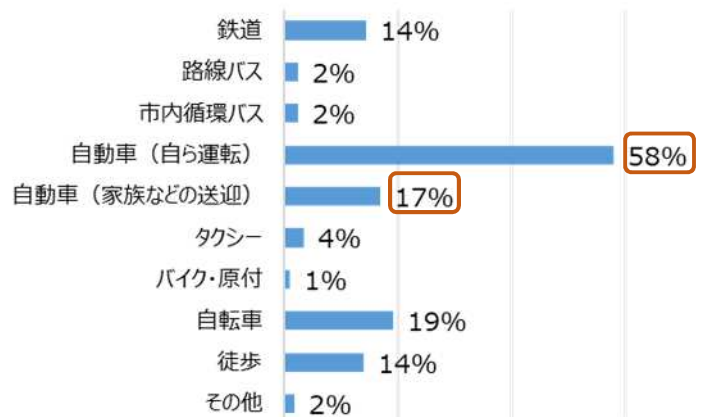
最も多い外出の目的



最も多い外出の行先



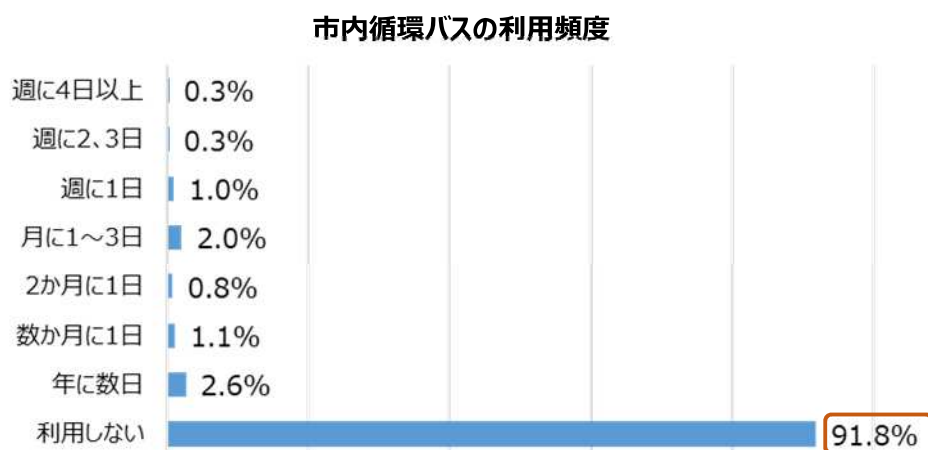
最も多い外出先への交通手段（複数回答）



#### (4) 幸手市市内循環バスについて

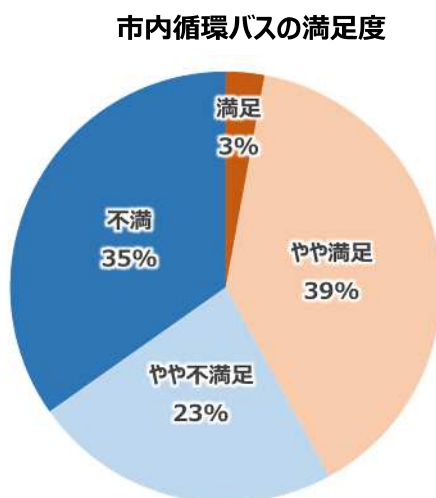
##### ・市内循環バスの利用頻度

- 市内循環バスを利用しない人が 9 割を超えており、利用する人は一部に限られている状況です。



##### ・市内循環バスの満足度について

- 市内循環バスの総合的な満足度は、「不満」・「やや不満」との回答が 6 割程度で、「満足」・「やや満足」と回答した割合を上回っています。
- 詳細な項目では、運賃について「満足」・「やや満足」との回答が特に多い一方で、運行本数、乗り換えについては「不満」・「やや不満」との回答が多くなっています。

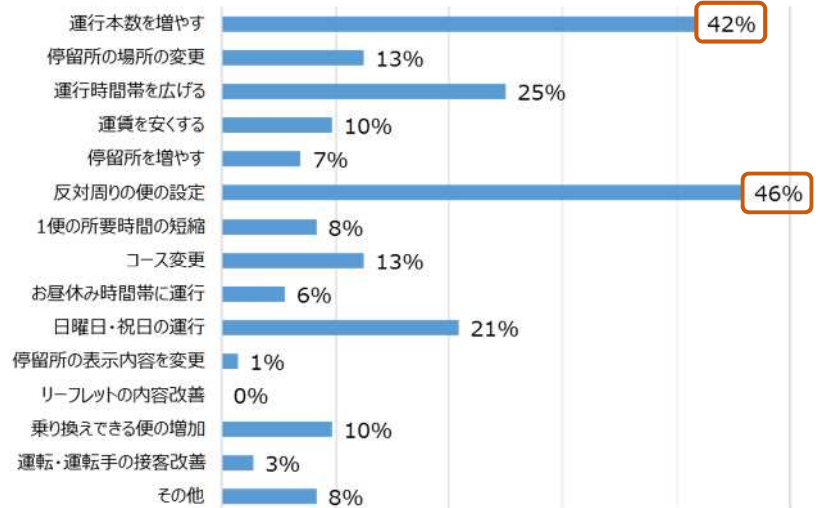


(市内循環バス利用者のみ)

## ・市内循環バスを利用する人が必要と考える取り組みについて

●市内循環バスを利用している人が必要と考える取り組みは、「反対周りの便の設定」、「運行本数を増やす」が特に多くなっています。

市内循環バスがより良くなるために必要と考える取り組み（複数回答）



（市内循環バス利用者のみ）

## ・市内循環バスを利用しない人の理由

●市内循環バスを利用しない人の理由は、「車など他の交通手段がある」が7割程度で特に多くなっています。

市内循環バスを利用しない人の理由（複数回答）



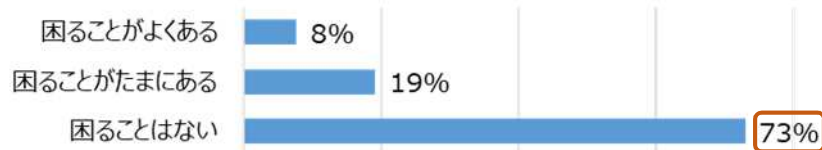
（市内循環バスの非利用者のみ）

## (5) 移動手段の確保について

### ・移動手段の確保に困る頻度

- 外出したい時の移動手段の確保に困ることの頻度について、「困ることはない」との回答が7割程度で大半を占めていますが、困ることがあるという人も一定数います。

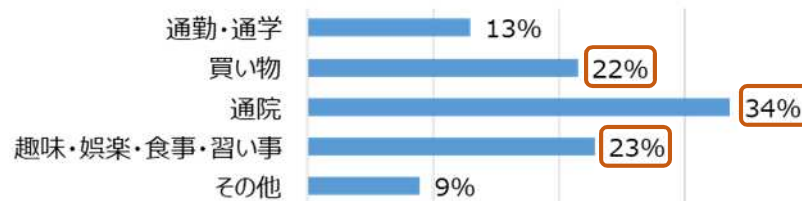
移動手段の確保に困る頻度



### ・移動手段の確保に困る場面

- 移動手段に困ることのあると回答した人が困る場面は、「通院」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・食事・習い事」、「買い物」が多くなっています。

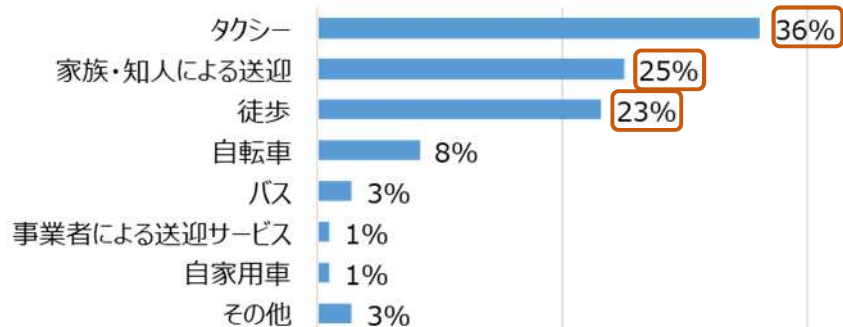
移動手段の確保に困る場面



### ・移動手段の確保に困った際の対応

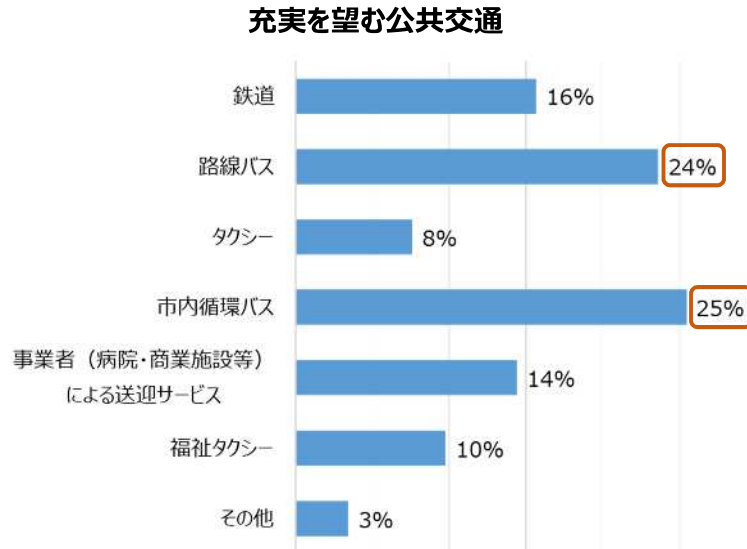
- 移動手段に困った際の対応方法は、「タクシー」の利用が最も多く、次いで「家族・知人による送迎」、「徒歩」が多くなっています。

移動手段の確保に困った際の対応



## ・充実を望む公共交通

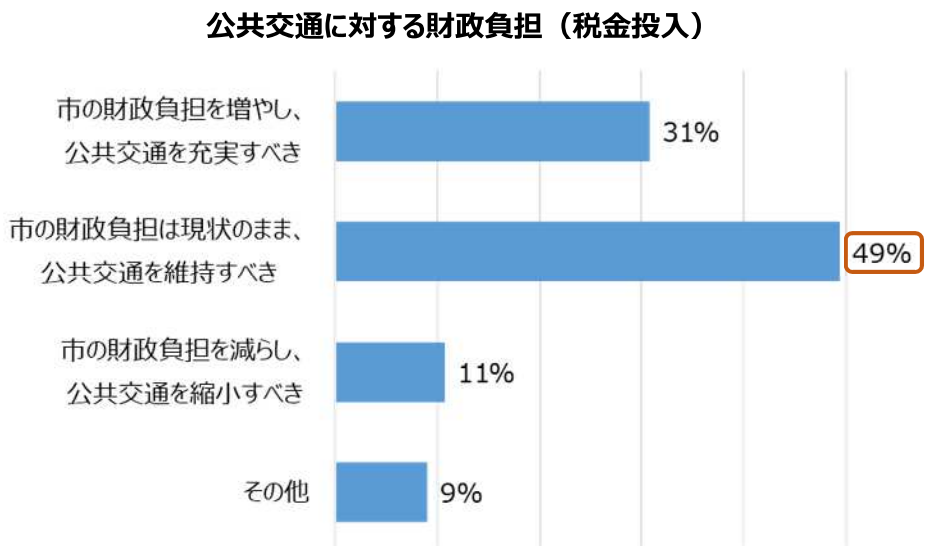
- 今後、充実を望む公共交通は、「市内循環バス」、「路線バス」が多くなっています。



## （6）公共交通の今後のあり方について

### ・公共交通に対する財政負担（税金投入）に対する考え

- 公共交通に対する財政負担（税金投入）の考え方については、「市の財政負担は現状のまま、公共交通を維持すべき」との回答が5割程度で最も多く、次いで「市の財政負担を増やし、公共交通を充実すべき」が多くなっています。
- 一方で、「公共交通に対する市の財政負担を減らすべき」との回答も1割程度あります。

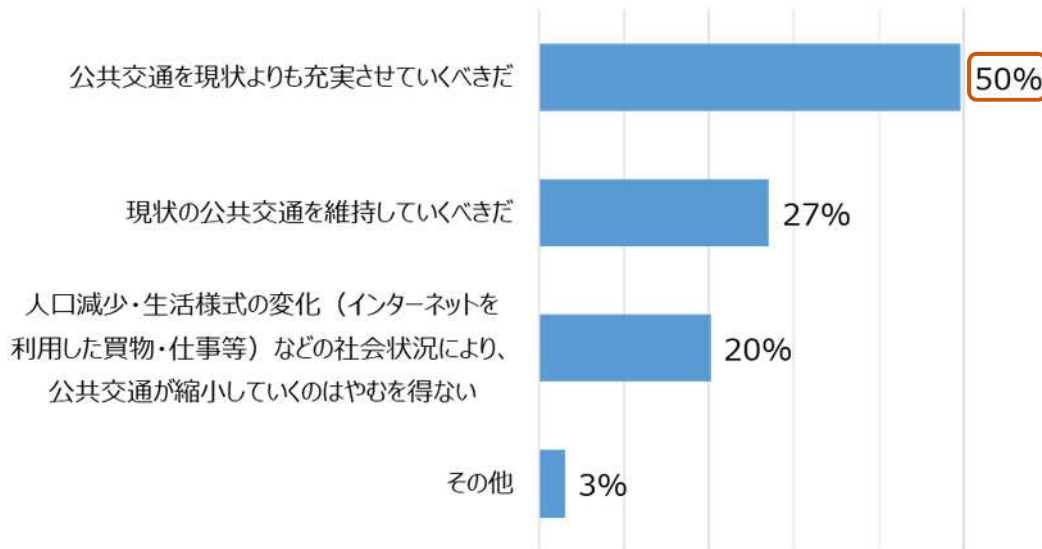




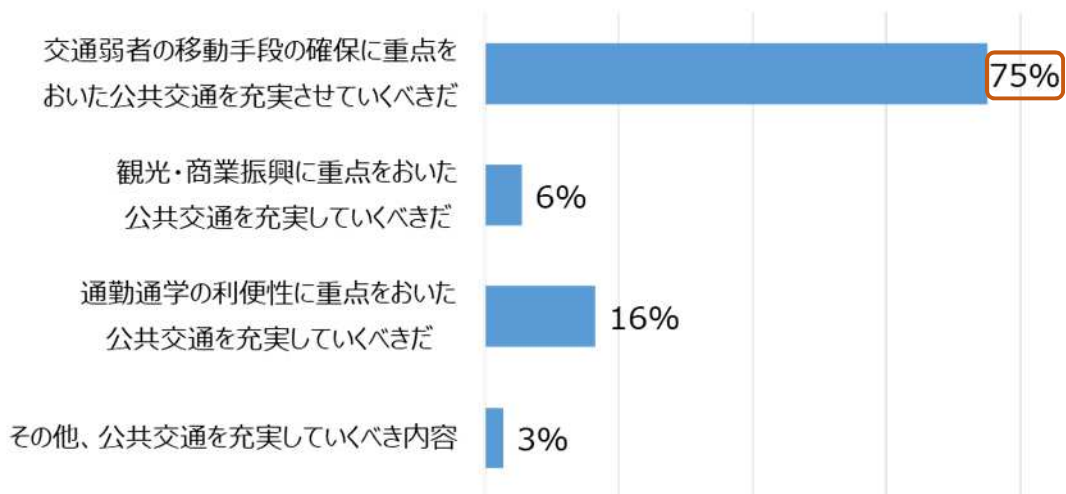
## ・今後の公共交通についての考え

- 今後の公共交通についての考え方は、「公共交通を現状よりも充実させるべき」との回答が5割と最も多く、次いで「現状の公共交通を維持していくべき」が3割程度となっています。一方で、「公共交通の縮小はやむを得ない」との回答も2割あります。
- 「公共交通を充実させていくべき」と回答した人の考える充実すべき内容は、「交通弱者の移動手段の確保に重点を置くべき」との回答が7割以上で特に多くなっています。

### 今後の公共交通についての考え



### 充実すべき内容



## 2. 市内循環バス乗降客調査

### 2-1 調査の実施概要

- 【対 象】 調査当日の市内循環バスの全便の利用客
- 【調査期間】 令和5年（2023年）7月19日（水）および22日（土）
- 【調査方法】 調査員が市内循環バスに乗り込み、乗降客数を調査するとともに、調査票によって利用客の属性などを調査
- 【回 答 数】 122人（平日75人、休日47人）

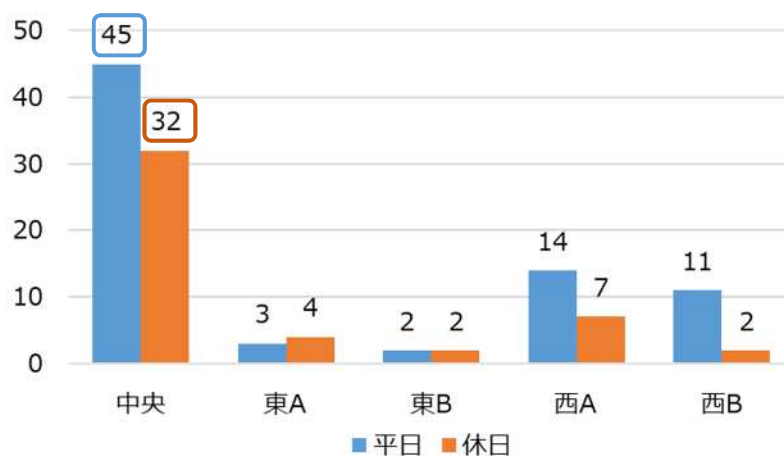


### 2-2 主な調査結果

#### (1) 調査当日の利用客数

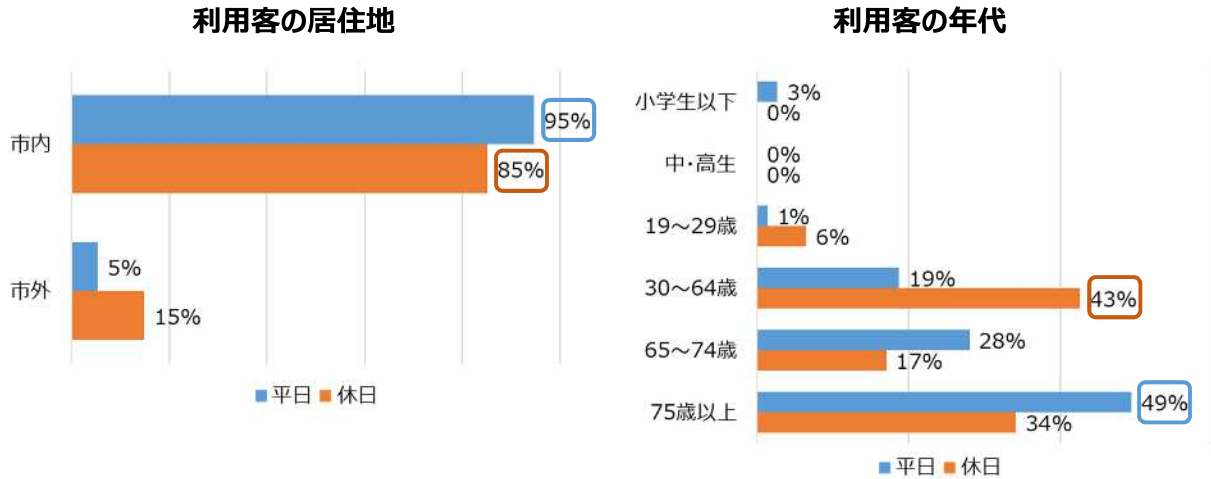
- 調査当日の利用客数は、全コースの中で、中央コースが平日・休日とも最も多くなっています。
- 東コースは平日・休日とも、西コースは休日の利用客数が少なく、1日10人未満の状況です。

各コースの利用客数（人/日）



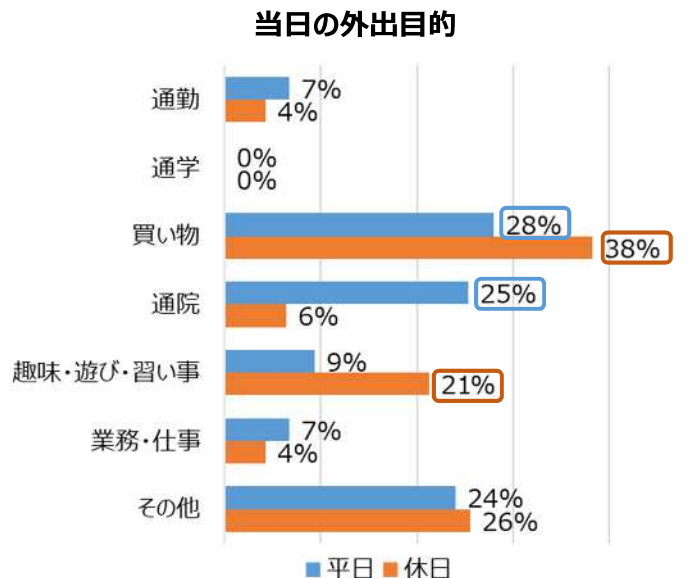
## (2) 利用客の属性

- 利用客の居住地は、平日・休日ともに大半が市内です。
- 利用客の年代は、平日は高齢者が中心であるのに対し、休日は 30～64 歳の利用が多くなっています。



## (3) 利用当日の外出目的

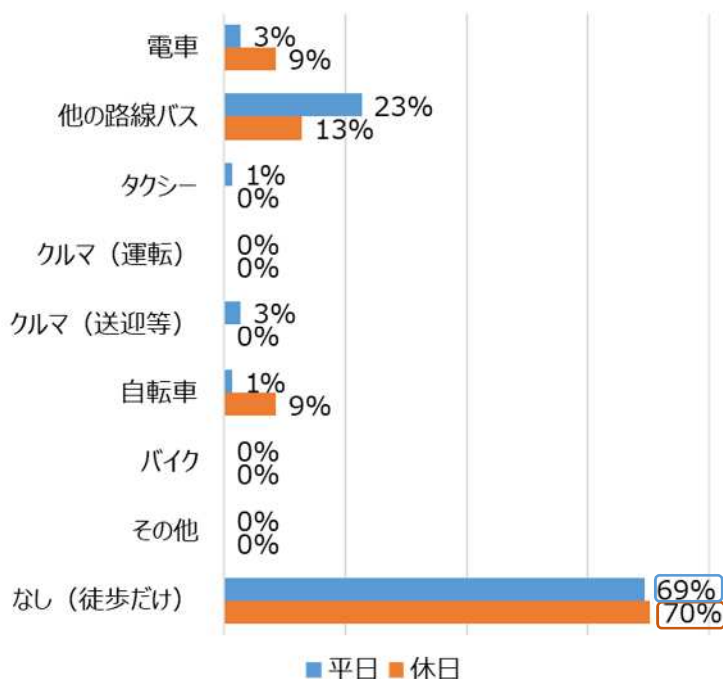
- 平日は「買い物」、「通院」、休日は「買い物」、「趣味・遊び・習い事」での利用が多くなっています。
- 「通勤・通学」、「業務・仕事」での利用は、平日、休日とも少ない状況です。



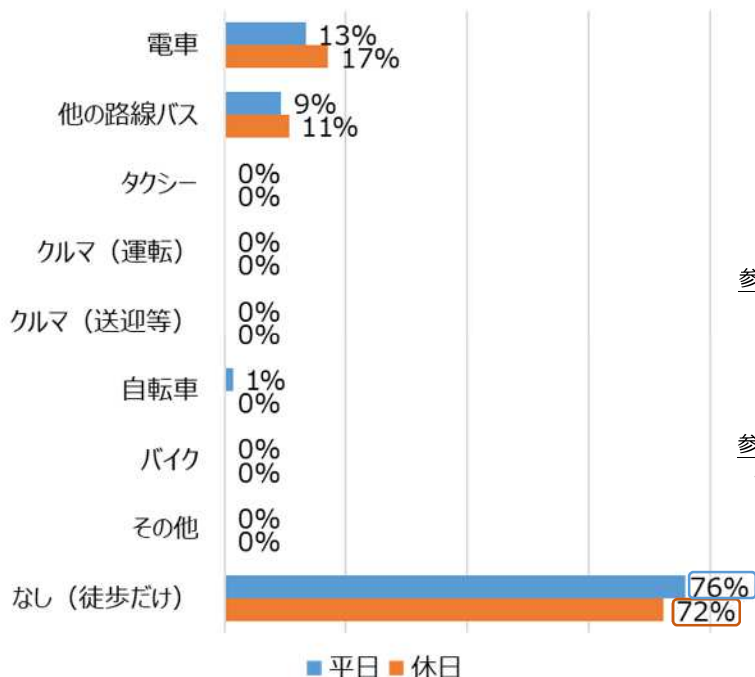
#### (4) 乗車前・降車後の交通手段

- 市内循環バスに乗る前、降りた後の交通手段は、「なし（徒歩だけ）」との回答が約7割と多くなっており、利用客の多くはバス停から徒歩圏の利用であることがうかがえます。
- 幸手駅東口・西口の乗降客の電車との乗り継ぎ、幸手市役所・ウェルス幸手の乗降客の他の路線バスとの乗り継ぎも比較的多くみられます。他のバスとの乗り継ぎの多くは、市内循環バスの他のコースとの乗り継ぎと考えられます。

バスに乗る前の交通手段



バスを降りた後の交通手段



参考：電車と乗り継ぐ利用客

・ほぼ全員、幸手駅東口または幸手駅西口での乗降客（幸手駅東口が多数）

参考：他のバスと乗り継ぐ利用客

・ほぼ全員、幸手市役所またはウェルス幸手での乗降客（幸手市役所が多数）

## 3. 鉄道利用客へのアンケート

### 3-1 調査の実施概要

【対象】 東武日光線 幸手駅の利用客

【調査期間】 令和5年（2023年）7月19日（水）および22日（土）

【調査方法】 幸手駅の改札前および駅前において、調査員が直接配布・回収または聞き取り

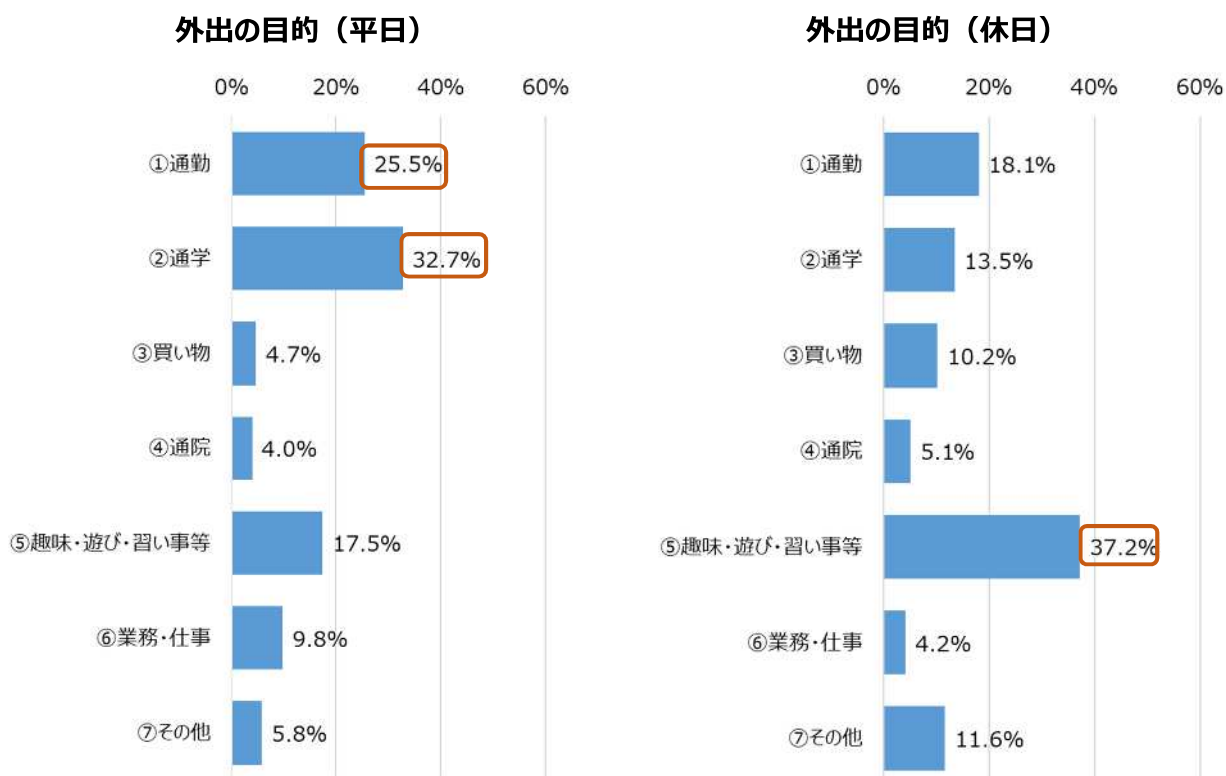
【回答数】 491人（平日275、休日216人）



### 3-2 主な調査結果

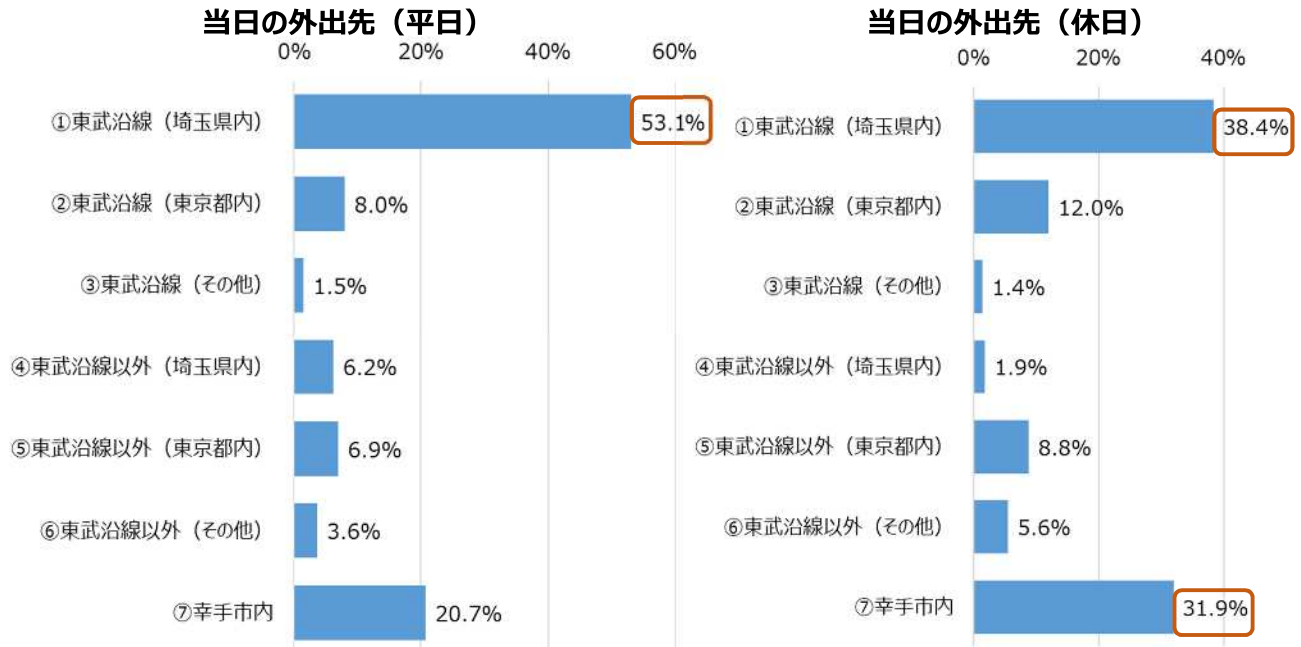
#### (1) 当日の外出（鉄道の利用）の目的

- 調査当日の外出（鉄道の利用）の目的について、平日は「通勤」、「通学」が多く、休日は「趣味・遊び・習い事等」が多い傾向にあります。一方で、平日でも「趣味・遊び・習い事等」が、休日でも「通勤」、「通学」が、それぞれ1割以上あります。



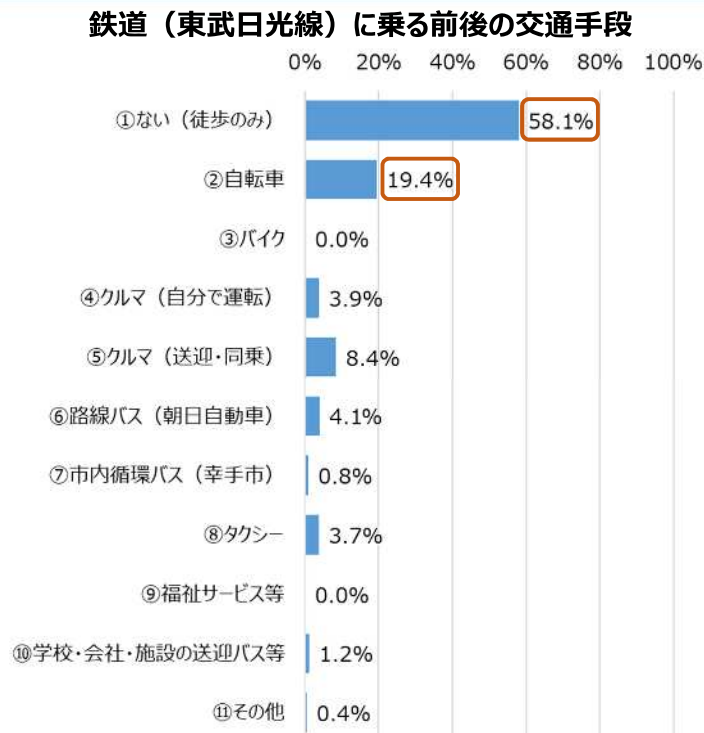
## (2) 当日の外出先（目的地）

- 当日の外出先は、平日は「東武沿線（埼玉県内）」が突出して多く、休日は「東武沿線（埼玉県内）」が最も多いものの、平日と比べて「幸手市内」（来訪）が多くなる傾向にあります。
- 休日には、東京都内へ出かける人が若干増加しています。



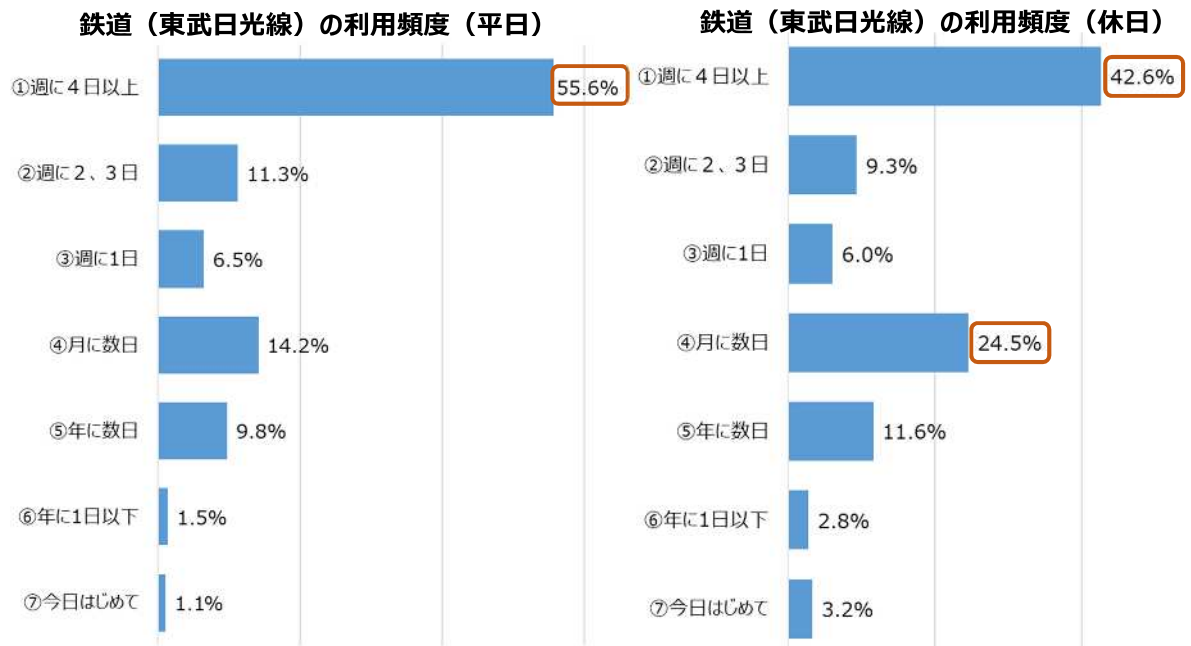
## (3) 鉄道に乗る前または鉄道を降りた後の交通手段

- 鉄道に乗る前または降りた後の交通手段は、「ない（徒歩のみ）」が突出して多く、次いで「自転車」が多く、これらの合計が8割近くを占めています。
- 路線バス、市内循環バスでのアクセスは少なくなっています。



#### (4) ふだんの鉄道（東武日光線）の利用頻度

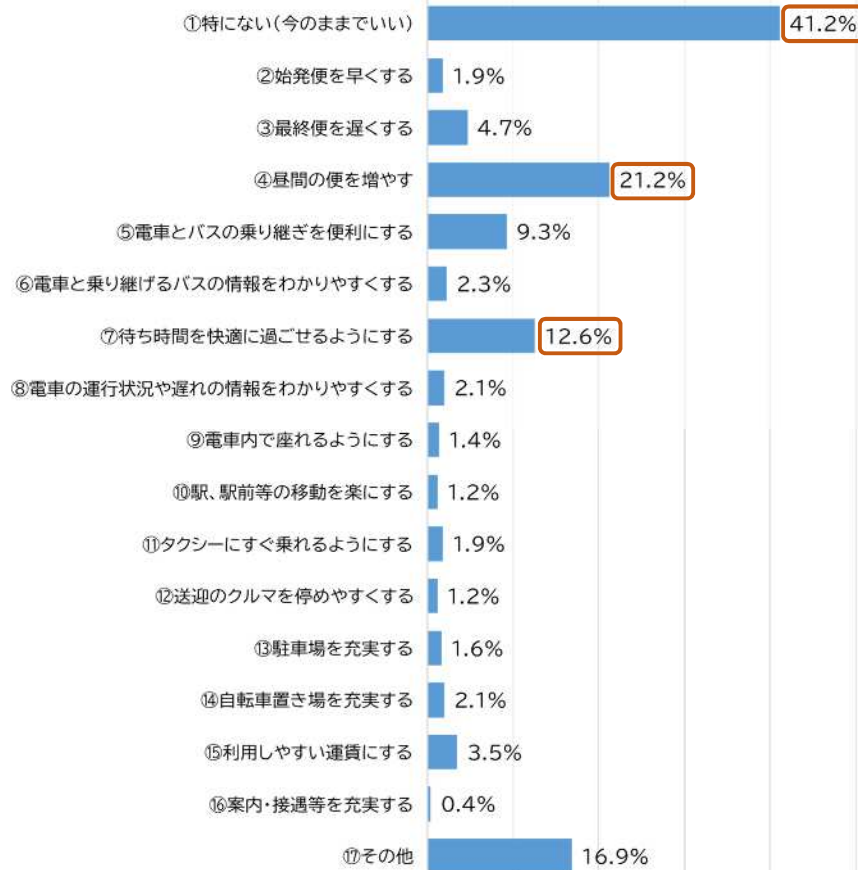
- 特に平日は利用頻度が高い人が多く、週4日以上が過半数を占めています。
- 休日は利用頻度の比較的低い人が若干増加しています。



#### (5) もっと鉄道（東武日光線）を使うために望まれること

- 「改善の希望は特にない」との回答が最も多く、次いで「昼間の便を増やす」、「待ち時間を快適に過ごせるようにする」が多くなっています。

##### もっと鉄道（東武日光線）を使うために望まれること



## 4. 公共交通に関するその他のアンケート

### 4-1 民生委員・児童委員へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】直接配布・回収（令和5年（2023年）4～5月）

【回答数】47人

【調査結果の概要】

- 民生委員・児童委員が外出に関し相談を受けることが多いと感じるのは、買い物、通院が大半です。
- 相談者がよく利用する交通手段は、「自動車（自分で運転、家族等の送迎）」、「徒歩」、「自転車」が多く、公共交通を利用する人は少ない状況です。
- 外出について、いつも困っている人は少なく、ときどき困っている人が多くなっています。
- 外出時の移動に困った場合の交通手段については、タクシー、家族・友人・知人の送迎、徒歩・自転車で代替している人が多くなっています。
- 外出時の移動に困っている相談者のために充実したほうがよいと思われる交通手段は、個別の送迎である「福祉タクシー」と、公共交通である「市内循環バス」が同程度で多くなっています。

### 4-2 市内循環バス利用客へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】車内据え置き・車内投函で回収（随時）

【回答数】90人

【調査結果の概要】

- 市内循環バスを利用した際の外出の目的は、買い物、通院が多数を占めます。
- 利用頻度は、週に1～2日が最も多く、次いで月に2～3日が多くなっています。週に1日以上利用する人が計4割程度を占めており、利用者に関しては、日常的に利用する人が多いことがうかがえます。
- 市内循環バスについて、満足・やや満足という回答が、不満足・やや不満足という回答と同程度となっています。
- 市内循環バスの困り事について、「停留所が遠い」、「乗り換え方法がわかりにくい」、「時刻表（リーフレット）がわかりにくい」の順で多くなっています。
- 市内循環バスについて望まれる事項は、「運行本数を増やす」、「反対周りの便の設定」が特に多くなっています。次いで「日曜・祝日の運行」、「停留所の場所の変更」が多くなっています。



## 4-3 運転免許証返納者へのアンケート

【アンケート票配布・回収方法】運転免許証返納時に直接配布・郵送回収（随時）

【回答数】30人

【調査結果の概要】

- 「自動車がないことに不安を感じるが、運転の不安や家族の勧めで免許を返納した」という人が大半を占めています。
- 免許返納者の外出で最も多いのは「買い物」、次いで「通院」が多くなっています。外出頻度は、週2、3日と週4日以上が計7割程度を占めています。
- 免許返納後の移動手段は、「徒歩」、「自転車」が特に多く、次いで、「自動車（家族などの送迎）」、「タクシー」、「市内循環バス」が多くなっています。
- 充実が望まれる公共交通については、「市内循環バス」が最も多く、半数程度を占めています。



## 1. 幸手市の現状・問題の要点

基礎情報の整理、市民・利用客へのアンケートの結果およびヒアリングなどで得られた運行事業者、関係者からの情報・意見から、本市の地域および公共交通の現状・問題の要点は以下のように整理されます。

### 地域の概況

#### (人口の状況)

- 人口はすでに減少に転じており、少子・高齢化が進んでいます。
- 一人暮らしの高齢者や、高齢者だけの世帯は、市域に広く散在しています。
- 人口減少、少子・高齢化は今後も進む見通しであり、クルマを運転しない高齢者などの外出手段の確保は、今後ますます重要になると考えられます。

#### (施設の立地状況)

- 規模の大きい店舗や医療施設は、概ね鉄道駅周辺のエリアに集まって立地しており、これらを利用するには、市内での交通手段が必要な状況です。

#### (市民の移動の状況)

- 市民の多くは市外へ通勤・通学しています。現状では、クルマで通う人が特に多く、鉄道も一定の利用がありますが、バスの利用は少ないのが現状です。

#### (観光の状況)

- 桜まつりで本市に多くの観光客が訪れますが、来訪手段はクルマが中心となっており、駐車場周辺で混雑が生じています。

#### (その他)

- 運転に不安のある高齢ドライバーの免許返納が社会的な課題になるなか、本市の高齢者の半数以上が運転免許を保有しています。
- その他、クルマ中心の外出手スタイルとなっていることで、地球環境面やまちなかの賑わいなどへの悪影響が生じることも危惧されます。

## 公共交通の現状

### (公共交通のネットワーク)

- 本市の公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシーで構成されており、概ね市内をカバーしています。バス、タクシーは駅に発着し、鉄道と乗り継ぐことで県内他都市や東京方面に移動することができ、ネットワークとしては概成しています。

### (公共交通の利用状況、運営状況)

- 鉄道、路線バス、タクシーの利用客数はコロナ禍以前からすでに微減傾向にあり、コロナ禍で大きく落ち込みました。
- 市内循環バスは、利用客数がきわめて少なく、経費に対して収入が大きく不足している状況です。
- バス、タクシーの運行事業者は、全国的な乗務員不足・高齢化が深刻となっており、きわめて厳しい運営状況にあります。

## 本市のまちづくりにおける考え方

- まちづくりの上位計画において、既存の主要な公共交通や多様な輸送資源が連携した「持続可能な公共交通ネットワークの確保」、地域の特性・ニーズの把握、公共交通の改善、市民全体で守り育てる意識の形成と積極的な利用による「市民の移動手段の継続的な確保」、利便性向上のための改善や見直しによる「市内循環バスの充実」が施策の考え方として示されています。

## 市民の外出状況・意識（市民へのアンケート結果より）

### (運転免許に対する意識)

- 免許の返納については考えていない人が大半です。

### (外出状況、外出手段)

- 通勤・通学のほか、買い物や通院に出かける人が多くなっています。
- 外出手段は、クルマ（自ら運転、家族などの送迎）がきわめて多くなっています。鉄道、自転車も一定の利用があります。
- 市内循環バスは、利用していない人がほとんどであり、決まった人がよく利用している状況です。
- 市内循環バスを利用しない人は、「車など他の交通手段がある」との理由が多数です。
- 市内循環バスの満足度では、運行本数のほか、乗り換えについて不満が多くなっています。また反対回りの便を希望する意見も多く得られています。

### (今後に向けた考え方)

- アンケート時点では、移動手段に困ることのない人が大半です。困った際にはタクシー、家族・知人による送迎などで対処されています。ただし、今後充実してほしい公共交通として、市内循環バス、路線バスが挙げられています。
- 市の財政負担は現状のままで公共交通を維持すべきとの意見が多数となっています。一方で、公共交通を現状よりも充実すべきとの意見も多数となっています。
- 充実すべき内容として、交通弱者の移動手段を確保すべきとの意見が大半を占めています。

### 市内循環バスの利用状況（乗降客調査結果より）

- 東コース、西コースの利用客数はきわめて少なく、夕方には利用がない便もあります。
- 別のコースに乗り継ぎ可能な市役所や、鉄道に乗り継ぐための幸手駅の乗降客が多くなっています。その他には利用客が集中するようなバス停はありません（年間の利用実績をみると、頻繁には利用されていないが、時々利用されるようなバス停が多く見られます）。
- 市内循環バスは、平日の利用は高齢者が多く、休日には 30～60 歳代にも利用されています。
- 他の交通機関と乗り継ぎをせず、徒歩圏で利用する人が多くを占めています。ただし、鉄道との乗り継ぎのほか、市役所、ウェルス幸手で乗り継ぐ人もいます。

### 鉄道（幸手駅）利用客の意見（鉄道利用客へのアンケート結果より）

- 平日は「通勤・通学」が多く、休日は「趣味・遊び・習い事等」が多くなっています。東武沿線の埼玉県内へ出かける人が多数を占めますが、休日は東京都内へ行く人のほか、本市へ来訪する人が増える傾向があります。
- 幸手駅で、鉄道と他の交通手段を乗り継ぐ人は少なく、徒歩・自転車で駅へアクセスする人が大半です。
- 鉄道に望まれることについて、「特にない（今のままでいい）」との意見が多数です。次いで「昼間の便を増やす」、「待ち時間を快適に過ごせるようにする」との意見が多くなっています。

### 困り事のある人の状況（民生委員・児童委員へのアンケート結果より）

- 買い物、通院で困り事のある人（相談者）は、ふだんクルマ（自分で運転、家族などの送迎）、徒歩、自転車を使っている人が多いものとみられます。
- 困り事のある人は、いつもではなく、ときどき困ることがある状況です。その場合、家族・友人・知人の送迎、タクシーなどで対処しているものとみられます。
- 困り事のある人のために充実したほうがよいものについて、委員の意見としては、個別の送迎である福祉タクシーと、公共交通である市内循環バスがともに多く挙げられています。

### 市内循環バス利用客の意見（市内循環バス利用客へのアンケート結果より）

- 通院、買い物での利用が多数を占めています。
- 週に 1～2 日利用する人が最も多く、日常的に利用する人が多いことがうかがえます。
- 利用客の困り事は、停留所が遠い、乗り換え方法がわかりにくい、時刻表がわかりにくい、の順で多く挙げられています。
- 市内循環バスに望まれることについて、運行本数を増やすことに次いで、反対回りの便の設定が多数となっています。

### 運転免許証免許返納者の状況（運転免許証返納者へのアンケート結果より）

- 自動車がないことに不安を感じるが、運転の不安や家族の勧めで免許を返納したという人が大半を占めています。
- 免許返納後の外出手段は、「徒歩」、「自転車」が特に多く、次いで、「自動車（送迎）」、「タクシー」、「市内循環バス」が多くなっています。

## 2. 今後に向けた課題・着眼点

地域・公共交通の現状や市民などの外出状況・意識をふまえ、本市の公共交通の今後に向けた課題・着眼点として以下が挙げられます。

### ● 高齢化の進展をみすえ、市内の外出手段を確保すること

本市では、今後も少子・高齢化が進み、クルマを運転しない高齢者や一人暮らしの高齢者が増える可能性があります。したがって、公共交通などによって、市民などの日々の生活における外出手段を確保することが必要となります。

### ● 厳しい運営状況で、人口減少も見込まれる中、将来にわたり、公共交通を持続していくこと

本市を運行するバスなどは、利用客数がきわめて少なく、さらに、人口減少、乗務員の不足・高齢化によって、厳しい運営状況となっています。したがって、将来に向け、地域の実情に見合った形で、公共交通を確保し持続できるようにしていく必要があります。

### ● 外出の利便性を確保する方策の可能性を模索すること

公共交通を利用する市民などは少数であり、クルマを利用できるため外出に関する困り事のない人が多い状況ですが、実際に公共交通を利用している人からは、乗り継ぎや運行方法について不便との意見があります。限られた資源の中で、運行の調整・工夫によって、外出の利便性を確保する方策を模索することが必要です。

### ● 全体として、「わかりやすさ」を充実すること

公共交通を使う人、使った経験のある人から、バスの乗り換えの方法や、路線・時刻表がわかりにくいとの声があり、これらが利用の抵抗感になっている可能性もあります。実際にバスなどを利用する人も、決まった路線の決まった便を使っているように見受けられます。これらに対し、公共交通全体のわかりやすさを充実する必要があります。

### ● 乗り継ぎの拠点となる場所の「待ち環境」を充実すること

市内には、バスと鉄道とを乗り継ぐ幸手駅、市内循環バスのコース間を乗り換える市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点があります。日常的に公共交通を利用している人からの要望もあるため、待ち時間が長くても快適に過ごせるように待ち環境を充実することが必要です。

## ● クルマ中心の外出スタイルの見直し、公共交通への意識の醸成を図ること

本市では、バスなどの公共交通を利用しない市民が大半であり、クルマを使えるかぎり公共交通が外出手段として意識されていないように見受けられます。この状況では、公共交通を確保・持続しても利用されないことが危惧されるため、少しずつでも、使える時に使える方法で公共交通を利用する意識の醸成を図っていくことが必要です。

## ● 観光・まちの賑わい、福祉、地球環境、健康、交通安全など、多様な分野との連携を模索すること

現状では、市民だけでなく観光などの来訪者もクルマを利用する人が大半です。クルマによるドアツードアの移動と比べ、公共交通の利用と歩くことによる移動は、多様な面での影響があると考えられるため、関連する分野と連携しながら公共交通の取り組みを行っていく必要があります。



本市の現状、課題と将来に向けたまちづくりを踏まえ、以下を本市の地域公共交通が目指す姿（基本理念）および今後の取り組みの方向性（基本方針）とします。

## ■ 幸手市の公共交通が目指す姿（基本理念）

みんなで考え  
みんなで育てる、  
持続可能な公共交通の実現



人口減少、少子・高齢化、それらに伴う利用客数の減少や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は、今後ますます厳しくなっていくことが予想されます。

他方で、現状の本市では、クルマが移動手段の主流であり公共交通の利用者は少ない傾向にある反面、年齢を重ね将来の外出手段に心配事のある人が一定数存在しており、公共交通へのニーズは今後ますます高まっていくものと見込まれます。

このように不安定な状況の中で、将来に渡り持続可能な公共交通を実現していくためには、行政、運行事業者、関係機関、市民が一体となって、公共交通の現状と課題について認識を共有し、現在そして将来の市民の生活に貢献できる公共交通のあり方について、**みんな**で試行錯誤を繰り返す（**考える**）こと、今以上に関心を持ち利用する（**育てる**）ことが必要です。その想いを「目指す姿（基本理念）」としました。

## ■ 今後の取り組みの方向性（基本方針）

### 方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を  
持続します

本市の公共交通は、将来にわたって持続し日々の暮らしやまちづくりを支えていくことを目指します。そのため、地域の実情に適した形での公共交通の持続的な運行、日常的な利用客の確保、効率的な運行・運用に取り組みます。



## 方向性 2

### 高齢化などを見すえ、市内の外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします

高齢者をはじめ、市内の各地域で暮らす市民が日々の外出に使える公共交通サービスの提供を目指します。そのため、種々の調整・工夫による方策を検討し、市内・市外への外出手段の確保・利便性向上に取り組みます。

## 方向性 3

### 利用時のわかりやすさ、やさしさを充実します

現在までほとんど利用していない人や、不慣れな高齢者、市外からの来訪者にもわかりやすく、人にも地球にもやさしい公共交通を目指します。そのため、市内の公共交通全体のわかりやすさ、乗り場での案内の充実、乗り継ぎ拠点での待ち環境や人にやさしい利用環境の充実に取り組みます。

## 方向性 4

### クルマ中心の外出スタイルを見直し、公共交通を利用する意識の醸成を図ります

市民などが少しずつでもクルマ中心の外出スタイルを見直すよう促し、使える時には公共交通を使ってもらい、持続できるようみんなで守っていくという意識を育むことを目指します。そのため、市民への公共交通のことを知る機会、乗る機会、考える機会の提供に取り組みます。

## 方向性 5

### まちの賑わい創出に貢献する方策を模索します

なるべく多くの人々の来訪、回遊に利用されることを通して、まちの賑わいに貢献する公共交通を目指します。そのため、観光と公共交通が連携した企画や利便性の充実に取り組みます。



## 1. 取り組み（事業）の体系

本市の公共交通は、「目指す姿」の実現に向けた「5つの方向性」を基に取り組んでいきます。今後の取り組み（事業）の体系は以下の通りであり、計画期間において順次進めていきます。

### 方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します



取り組み  
1-1

公共交通の持続的な運行



取り組み  
1-2

運行形態の見直しによる持続的な運行



取り組み  
1-3

日常的な利用客（固定客）の確保



取り組み  
1-4

持続的な運営のための方策の検討

### 方向性2

高齢化等を見すえ、市内の外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします



取り組み  
2-1

市内の外出手段の効率的な確保



取り組み  
2-2

市内のお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫



取り組み  
2-3

市外へのお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫



取り組み  
2-4

福祉と連携した外出支援

方向性 3

利用時のわかりやすさ、  
やさしさを充実します



取り組み  
3-1

市の公共交通全体のわかりやすさの充実



取り組み  
3-2

乗り場での案内の充実



取り組み  
3-3

乗り継ぎ拠点での案内の充実



取り組み  
3-4

乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実



取り組み  
3-5

人にも地球にもやさしい利用環境

方向性 4

クルマ中心の外出スタイルを見直し、  
公共交通を利用する意識の醸成を図ります



取り組み  
4-1

市民への広報 PR



取り組み  
4-2

地域が中心になって考える機会の提供



取り組み  
4-3

市民が乗る機会・考える機会の提供



取り組み  
4-4

運転免許返納者への支援

方向性 5

まちの賑わい創出に貢献する方策を  
模索します



取り組み  
5-1

イベント開催時の連携



取り組み  
5-2

観光オンシーズンに公共交通が連携した企画の検討



取り組み  
5-3

来訪者の利便性の充実

## 2. 各取り組み（事業）の内容

本計画の5つの方向性に基づいた取り組み（事業）の内容を以下に示します。

各取り組みは、計画期間（5年間）に、具体的な実施方法について関係者、運行事業者、市民との意見交換や調整を行いながら検討し、必要に応じて実証運行・試行をふまえた上で本格的な導入を行います。

方向性1

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を  
持続します



取り組み  
1-1

### 公共交通の持続的な運行

今後、人口減少が見込まれる中、本市の公共交通は、将来にわたり、市民の日々の暮らしやまちづくりを支える重要な移動手段の1つです。そのため、市内の外出を担う公共交通を持続的に運行します。

#### 取り組みの内容

市内循環バスなどの市営の公共交通について、地域の状況に応じた運行方法、運行形態などの調整、見直しを行うとともに、国の補助（地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助））を活用しながら、持続的に運行し、各地区と駅、路線バス、市内の拠点施設をつなぐ外出手段としての役割を担っていきます。

#### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

（●：取り組み主体　○：連携・協力）

市民の外出手段を確保するため、利用客が少ないなど運行の継続に問題のある既存路線について、地域の状況に見合った運行形態への見直しなどを行い、持続的な運行を行います。

### 取り組みの内容

市内循環バスの利用者について、全体としては緩やかに増加傾向にあります。コース別では中央コースが増加傾向にある一方で、東・西コースについては運行開始当初から少数で推移しています。このような状況から、地域の特性やニーズを踏まえながら、運行形態の見直しを行います。

このほか、運行の持続が困難なバス路線に関し、利用状況や地域のニーズの現状把握を行った上で、運行形態の見直しによる運行継続や代替手段などの可能性を検討します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体　○：連携・協力)

本市の公共交通を将来にわたり安定的に運行・運営できるよう、鉄道、路線バス、市内循環バスの運行事業者、関係者が連携し、日常的な利用客（固定客）を確保するための取り組みを行います。

**取り組みの内容**

鉄道・バスを乗り継いで利用する人の利便性を確保するため、市、各運行事業者が、ダイヤの調整や相互の利用客のニーズについて情報・意見を交換する場を設けます。

市内循環バスの日常的な利用を促すため、「1日乗車券」を継続するとともに、例えば複数日の利用に便利なチケットの販売などについて、可能性を検討します。

鉄道、路線バスの通学利用客を確保するため、運行事業者による高校、中学校でのPR活動の実施や、市が支援する仕組みについても検討します。

**この取り組みの主体**

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）

本市のバス・タクシーが今後も運行を持続できるようにするため、市と運行事業者が連携しながら、乗務員の確保など運営上の喫緊の問題に対処する方策や、運行事業者の負担を軽減する方策を検討し取り組んでいきます。

### 取り組みの内容

乗務員不足・高齢化をはじめとする運営上の問題を共有するため、定期的に市、バス・タクシー事業者による意見交換の場を設けます。各事業者が乗務員確保の取り組みを継続的に行うとともに、今後、市が可能な支援の方策を検討します。

市内循環バスについて、乗務員の負担となっている運行ルート上の箇所を定期的に確認し、状況に応じた調整を行います。また、市が行っている広告掲示収入の拡大や他の方法による収入の仕組みを検討します。

将来に向けては、自動運転、AI技術の活用、低エネルギー車など、運行事業者の負担軽減につながるような新技術の動向について、市、運行事業者が継続的に情報収集を行います。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

## 方向性 2

高齢化等を見すえ、市内の外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします



取り組み  
2-1

### 市内の外出手段の効率的な確保

本市のバスなどの利用客は少なく厳しい運営状況にあるなか、市内各地域の外出手段を効率的に確保するため、地域に見合った運行・運営方法による公共交通を検討するほか、地域の輸送資源を活かした方策について検討し取り組んでいきます。

#### 取り組みの内容

市内循環バスの利用者について、全体としては緩やかに増加傾向にあります。コース別では中央コースが増加傾向にある一方で、東・西コースについては運行開始当初から少数で推移しています。このような状況から、地域の特性やニーズを踏まえながら、運行形態の見直しを行います。【再掲】

このほか、運行の持続が困難なバス路線に関し、利用状況や地域のニーズなどの現状把握を行った上で、運行形態の見直しによる運行継続や代替手段などの可能性について検討します。【再掲】

本市に立地する大学や企業などの送迎バスについて市が情報収集を行い、市民の外出手段としての活用の可能性について検討します。また、地域が運営する相乗りタクシーや地域ボランティアによる送迎といった、住民が中心となった外出サービスに主体的に取り組む地区に対し、市が支援する仕組みについて検討します。

#### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	●

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)



市民が、市内の店舗、病院などへ、公共交通を使って便利に出かけられるようにするため、市内循環バスの運行方法の工夫を行うとともに、市内の店舗などと連携した取り組みを行います。

### 取り組みの内容

市内循環バスについて、利用客からのニーズが多い反対回りなどの運行方法に関し、便数を大幅に増やすことなく実施できる方策の可能性を検討します。

楽しみながらバスを使ってお出かけできるようにするため、店舗などで特典を受けられる「幸手市市内循環バスハッピー乗り乗り事業(市内循環バス利用促進事業、通称「ハピノリ）」」を継続し、ハピノリ応援ショップを積極的に募集します。また、荷物を持ってバス停まで歩く負担を軽減するため、店舗などへのバスの乗り入れに関する協力依頼を継続します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体　○：連携・協力)

市民などが、鉄道やバスを乗り継いで、市外へ便利に出かけられるようにするため、本市の複数の公共交通が連携した運行・運用方法を検討し取り組んでいきます。

**取り組みの内容**

鉄道・バスを乗り継いで利用する人の利便性を確保するため、市、各運行事業者が、ダイヤの調整や相互の利用客のニーズについて情報・意見を交換する場を設けます。【再掲】

本市の市内循環バスと「杉戸町町内巡回バス」との追加料金なしの相互乗り継ぎを今後も市が杉戸町と連携しながら運用を継続します。その他の公共交通と市内循環バスとの乗り継ぎを便利にする方策についても、必要性、可能性について継続的に検討します。

**この取り組みの主体**

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

今後高齢化が進むことを見すえ、乗合の公共交通の利用が難しい人が市内へのお出かけをできるようにするため、公共交通と福祉の関係者が連携して、なるべく公共交通を利用して出かける方策や、乗合の公共交通以外の手段で出かける方策を検討し取り組んでいきます。

### 取り組みの内容

市の福祉関連部門が現在行っている「福祉タクシー利用料金補助事業」（障がいのある人の外出を容易にし、生活範囲の拡大を図ることを目的としたタクシー券の交付）を継続します。

利用に不安をかかえる人のお出かけを支援するため、例えば降りるバス停を教えたり、荷物の積み下ろしを助けたりする方策について検討します。また、地区の高齢者などが貸切タクシーに乗り合って出かける買い物ツアーなどについて検討します。

妊娠中、子育て中の人や介護や支援が必要な人が安心して公共交通を利用できるようにするための支援を継続します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		●

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）



## 市の公共交通全体のわかりやすさの充実（出発前の情報）

本市の公共交通について、これまで利用していない人だけでなく、日常的に利用している人からも、運行状況や乗り継ぎ方法をわかりやすくすることを望む声が多いため、出発前に得られる市の公共交通全体の情報を充実し、利用に対する抵抗感を軽減する取り組みを進めます。

## 取り組みの内容

市が発行している「幸手市市内循環バス時刻表・路線図（市内循環バスリーフレット）」についてコースごとに最小限の情報を示すなど、不慣れな人や高齢者にもわかりやすい情報提供の方法を検討します。また、これまで公共交通を利用しなかった人に、使い方をわかりやすく伝えるため、市が各地区の集まりに訪問する出張説明会などを企画します。

## この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○		

（●：取り組み主体　○：連携・協力）

市内循環バスの複数のコースや路線バスなどについて、外出先の現地で迷うことなく利用できるようにするための工夫を行い、乗り場での案内を充実します。

### 取り組みの内容

市内循環バスの車両更新時に、例えば各コースの車両とバス停のシンボルカラーを合わせるなど、利用者に乗るべきバスをわかりやすく示す方法について、市が運行事業者と連携して検討します。また、店舗や病院などの協力によって高齢者などに簡易な案内を行うことについても可能性を検討します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）

市内には鉄道とバスを乗り継ぐ幸手駅、市内循環バスのコース間を乗り換える市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点がありますが、実際に利用する人から、乗り継ぎをわかりやすくすることを望む声が多いため、現地での案内を充実していきます。

### 取り組みの内容

幸手駅改札前での西口・東口に発着するバスの路線や行先などに関する案内、駅前の各バス乗り場の配置に関する案内を行う方策について、市が関係者と調整します。また、市役所、ウェルス幸手などの乗り継ぎ拠点での案内情報について、高齢者などにもわかりやすく伝える方法を検討します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○		

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

市内の乗り継ぎ拠点について、利用者から、待ち時間が長くても快適に過ごせるようにすることを望む声が多いため、幸手駅、市役所、ウェルス幸手などでのバス案内情報の充実や、施設内の待ち環境の充実に取り組みます。

### 取り組みの内容

乗り継ぎ拠点となる施設内でバスを待てるようにするため、施設内にバスの案内情報を掲示するよう市が関係者と調整します。また、バスの到着直前まで施設内で待てるようにするため、バスのリアルタイム位置情報の提供について検討します。その他、幸手駅、市役所などでのバス待ち環境の充実について、市が関係者と継続的に意見交換を行います。

なお、幸手駅周辺については、本市の都市づくりにおける中心拠点として、店舗などの都市機能の立地が進められる地区であるため、公共交通が連携した取り組みを行い、駅前の賑わいの創出につなげていきます。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

人にも地球にもやさしい公共交通の利用環境を創出するため、車両の低エネルギー化や、乗り場、車両のユニバーサルデザインに取り組んでいきます。

### 取り組みの内容

バスなどの車両更新時に、市と運行事業者が連携し、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）などの低エネルギー車の導入を検討します。また、駅、バス停などの施設や、バス、タクシーの車両のユニバーサルデザインについて、市と運行事業者が連携し、今後も継続的に取り組んでいきます。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）



**方向性 4**

クルマ中心の外出スタイルを見直し、  
公共交通を利用する意識の醸成を図ります


**取り組み  
4-1**
**市民への広報 PR**

市民が少しずつでもクルマ中心の外出スタイルを見直すよう促し、使える時には公共交通を使う意識を育むため、市民への広報 PR を積極的に行います。

**取り組みの内容**

市の広報媒体での記事の掲載、イベントでの PR により、市民に対する公共交通の利用の呼びかけを継続的に行います。また、バス車内、駅などでの児童のお絵かき展といった、家族と一緒に公共交通に親しめる催しなどを企画します。

**この取り組みの主体**

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	○

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

人口減少、少子・高齢化が進む中、近い将来における外出手段について、地区の住民が中心となって主体的に考える機会を設け、公共交通に対する意識の醸成を図ります。

### 取り組みの内容

今後の外出手段や公共交通の現状について市民が主体的に考える機会とすることを目的として、市と自治会などが連携し、各地区での「意見交換会」を定期的を開催します。また、地区住民が中心となった外出サービスに主体的に取り組む地区に対し、検討段階の会合にアドバイザーを派遣するなど、考える機会を市が支援する仕組みについて検討します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	●	●

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

市民が公共交通に乗る機会や、公共交通のことについて考える機会を提供することによって、公共交通を利用する意識の醸成を図ります。

### 取り組みの内容

公共交通への意識を育むため、市と学校関係者、運行事業者が連携し、小学生などへの「乗り方教室」を行います。これまで利用していなかった人に、市内循環バスの利用を体験する機会を提供するため、「幸手市市内循環バス無料乗車キャンペーン」などを定期的に行うとともに、市と自治会などが連携した「高齢者の乗車体験会」(公共交通を使ったお出かけツアー)を行います。

転入者への情報提供を目的として、窓口などでの市内循環バスリーフレットの配布を継続します。また、商工会や企業団体に従業員のエコ通勤(できる人が、できる時に、できる方法で実施する自家用車以外の通勤手段の利用)の呼びかけの依頼を行います。

さらに、市民の公共交通への自発的な転換を促すため、庁内の関連部門と更なる連携を模索するとともに、公共交通に対する考え方の共有を図るため、定期的に意見交換の場を設けます。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	●

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

高齢者などが安心して運転免許証の返納を検討できるよう、公共交通を利用する機会の提供による動機付けを行います。

**取り組みの内容**

運転免許証を返納した人への支援として、公共交通を利用する機会の提供のため、市の交通安全関連部門が行っている「運転免許証自主返納者支援事業」（タクシー利用券 10 枚を 1 回限り交付）を継続し、警察と連携しながら積極的に PR します。また、市内循環バスの利用を促す仕組みについても可能性を検討します。さらに、運転免許証の返納を検討する高齢者への支援として、返納前に、市内循環バスをお試しで利用できるようにする仕組みについて検討します。

**この取り組みの主体**

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	○	○

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）

方向性 5

まちの賑わい創出に貢献する方策を  
模索します



取り組み  
5-1

イベント開催時の連携

公共交通を利用して、多くの人に本市へ来訪してもらえるようにするため、イベント開催時に公共交通が連携する取り組みを行います。

取り組みの内容

毎年、市内外から多くの人が集まる桜まつり、市民まつりなどのイベントの開催に合わせ、市、観光などの関係者および運行事業者が連携し、臨時バスを運行します。

この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	○	●	

(●：取り組み主体 ○：連携・協力)

なるべく多くの人々が公共交通を利用して本市を来訪し、市内を回遊してもらえるようにするため、観光オンシーズに、公共交通が観光と連携した企画などを検討します。

### 取り組みの内容

公共交通の待ちスペースと観光の案内スペースを兼ね備えた拠点づくりといった、まちなかの賑わいにつながる新たな企画や、案内サービスについて検討するため、市が観光などの関係者と公共交通の運行事業者が意見交換する場を定期的に設けます。

公共交通で訪れた人に市内の回遊手段を提供するため、例えば小型シェアモビリティの導入や観光タクシーの運行について、市が関係者や運行事業者と連携しながら可能性を検討します。

### この取り組みの主体

幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●	○	

(●：取り組み主体    ○：連携・協力)

公共交通による本市への来訪の利便性を高めるため、一般に普及している民間サービスや情報技術の導入を検討するとともに、将来、導入の可能性がある新たな技術の動向に関する情報収集を継続的に行います。

### 取り組みの内容

民間のサイトで経路検索ができるように、市と運行事業者が、バスの運行情報をオープンデータ化し定期的に更新します。また、交通系 IC カード、二次元コードなどによるキャッシュレス決済や、タクシーの配車アプリなどの多様なサービスについて、市や運行事業者が継続的に検討し充実を図ります。

MaaS（スマホアプリなどで、複数の公共交通や宿泊施設の検索、予約、支払い、特典付与を一元的に行えるサービス）や、アプリを活用した民間の新たなサービスなど、公共交通を利用する来訪者にとって便利な新技術について、市と運行事業者が継続的に情報収集を行います。

### この取り組みの主体

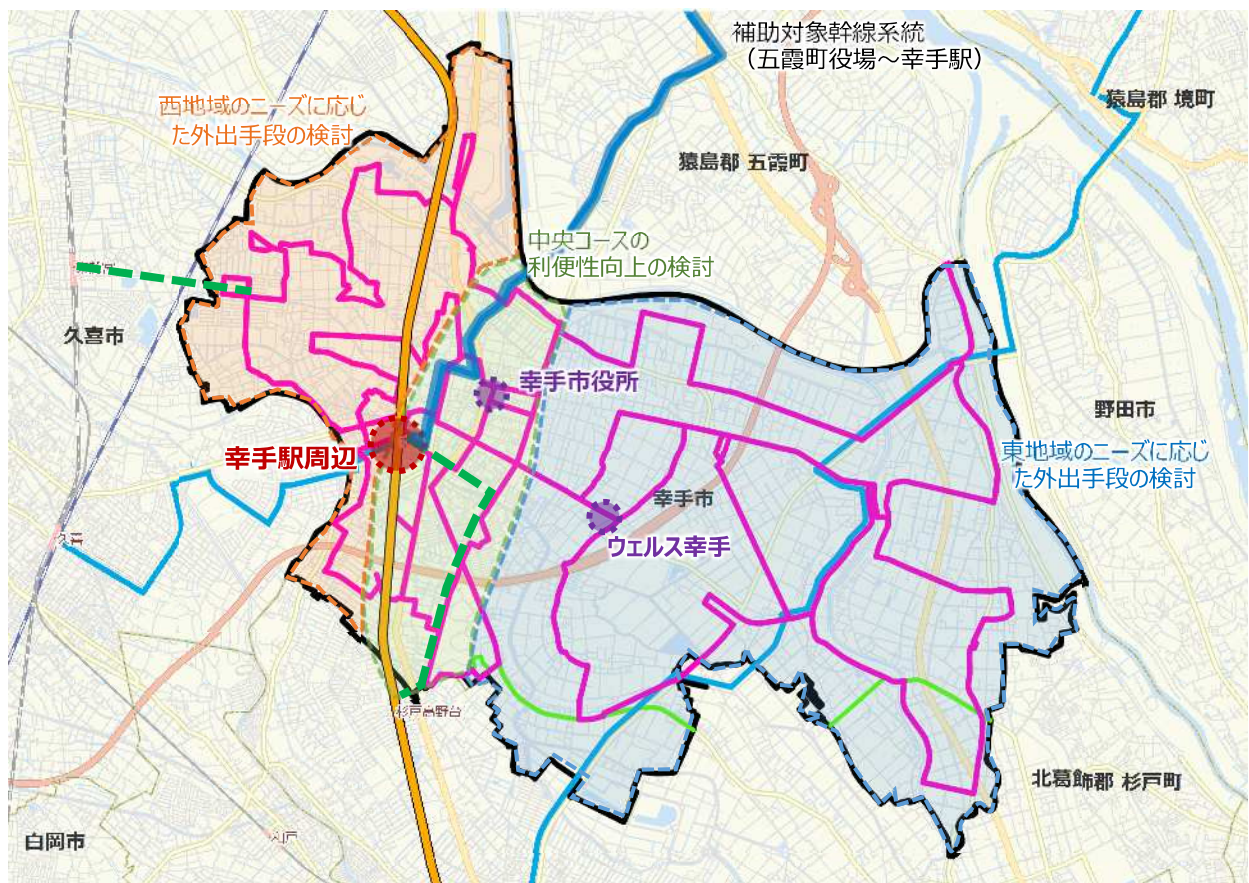
幸手市	公共交通事業者	関係機関・団体	市民・利用客
●	●		

（●：取り組み主体    ○：連携・協力）

### 3. これからの公共交通ネットワーク

本市の公共交通は、現状のネットワークの構成を活かし、地域の実情に応じた運行方法・運行形態の見直しや、新たな公共交通サービスの可能性、公共交通以外の送迎サービスとの連携などについて検討しながら、将来まで持続し、市民の日々の暮らしやまちづくりを支えていくことを目指します。また運行面だけでなく、拠点における待ち環境やわかりやすさ、市内外への外出での使いやすさの充実、市民意識の醸成を通じた公共交通の利用促進を図るとともに、まちの賑わいへの貢献を目指した取り組みを行います。（なお、市内循環バスは、今後の利用状況などによって、運行方法や形態の見直しを行った場合においても、本市の公共交通ネットワークの構成の中で、現状の役割を担っていきます。）

#### 《これからの公共交通ネットワークのイメージ》



鉄道（東武日光線）	
地域間の路線（路線バス）	
うち補助対象幹線系統	
地域内の路線（幸手市 市内循環バス）	
…補助対象フィーダー系統	
他市町の路線	
代替手段の検討路線	
中心拠点	
乗換拠点	



## 《地域公共交通確保維持事業（幹線補助、フィーダー補助）について》

### ■地域公共交通確保維持費事業（幹線補助）：地域間の幹線（路線バス）

地域間の幹線である五霞町役場～桜まつり会場（まつり開催時）～幸手駅線（補助対象幹線系統）は、市内の鉄道駅（幸手駅）に接続するとともに、本市と五霞町の拠点施設を連絡することにより、日常生活における移動を確保しており、地域間の公共交通ネットワークを構成する上で重要な役割を担っています。一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を確保・維持する必要があります。

### ■地域公共交通確保維持費事業（フィーダー補助）：地域内の幹線（幸手市市内循環バス）

市内循環バス（補助対象フィーダー系統）は、市内の鉄道駅、路線バス停留所に接続するとともに、市内の拠点施設と居住地を循環することにより、日常生活における移動を確保しており、本市の公共交通ネットワークを構成する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

## 《補助系統に係る事業及び主体の概要》

系統	起点	経由地	終点	運行形態	主体	補助事業の活用	
五霞町役場～ 桜まつり会場 （まつり開催時）～ 幸手駅線	五霞町役場	桜まつり会場 （まつり開催時）	幸手駅	路線定期運行	バス事業者	幹線補助	
幸手市 市内循環バス	中央コース	幸手市役所	東埼玉総合病院		幸手市役所	幸手市 （運行は事業者 者に委託）	フィーダー補助
	東 A コース	保健福祉 総合センター	東公民館		幸手市役所		
	東 B コース	幸手市役所	東公民館		保健福祉 総合センター		
	西 A コース	幸手市役所	コミュニティセンター		幸手市役所		
	西 B コース	幸手市役所	南公民館		幸手市役所		

# VII

## 今後の進め方



本市の公共交通が目指す姿の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取り組みを進めていきます。また、目指す姿が実現できているかどうかを確認するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

### 《達成状況の検証》

計画を進めるに当たっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。取り組みの実施状況、目標の達成状況については、各年度および最終年度に確認、評価・検証し幸手市地域公共交通会議で報告します。また今後、本市の公共交通を取りまく地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化によっては、計画内容の見直し・改善を行うことも必要となります。



- Plan : 計画・調整など
- Do : 取り組みの実行
- Check : 進捗状況の確認、評価・検証
- Action : 見直し・改善

(取り組みの進め方)

	令和6年度(2024年度) 4 7 10 1	令和7年度(2025年度) 4 7 10 1	令和8年度(2026年度) 4 7 10 1	令和9年度(2027年度) 4 7 10 1	令和10年度(2028年度) 4 7 10 1
<b>Plan</b>	次年度の計画・調整		次年度の計画・調整	次年度の計画・調整	次年度の計画・調整
<b>Do</b>	取組の実行				
<b>Check</b>		前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認 全体の評価・検証
<b>Action</b>		見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善

\* 前年度の取り組み状況の確認、全体の評価・検証の結果は、幸手市地域公共交通会議で報告。

### 《評価指標と目標値》

本計画が「目指す姿」の実現に向けた「5つの方向性」に対し、達成状況を測るための“ものさし(目安)”として、評価指標と目標値を以下のように設定します。なお現況値については、令和5年度(2023年度)の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに設定しました。新型コロナウイルス感染拡大後の外出行動状況など、計画期間中に大きな変化があった場合には目標値の見直しを行います。

**方向性 1**

将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を  
持続します

●達成イメージ：市営の公共交通を、持続的に運行している。

市営の公共交通を持続的に運行し、人口減少が進展する状況においても現況値と同等以上の運行経費を確保していることを指標とします。

・指標① 市営の公共交通（市内循環バスなど）の運行経費（市による投入額の確保）

現況値（令和4年度（2022年度））	目標値（令和10年度（2028年度））
38,410 千円／年	53,791 千円／年（現状以上）

・市内循環バスなどの費用の合計

●達成イメージ：市営の公共交通が、効率的に運営できている。

定期的な見直しなどによって運行・運営が効率的になり、市内循環バスの収支率が上がっていることを指標とします。

・指標② 市内循環バスの収支率

現況値（令和4年度（2022年度））	目標値（令和10年度（2028年度））
7.98%	8.77%（現状以上）

・市内循環バスの運行経費に対する運賃収入の割合

**方向性 2**

高齢化等を見すえ、市内の外出手段を  
確保し、便利にする調整・工夫をします

●達成イメージ：公共交通を利用した外出が増えている。

市民などが日々の外出で公共交通を便利に使えるようになり、多くの人が公共交通を利用して外出していることを指標とします。

・指標③ 市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用客数の合計

現況値（令和4年度（2022年度））	目標値（令和10年度（2028年度））
5,326 千人／年	5,400 千人／年（現状以上）

・市内循環バスの利用客数、幸手駅の乗降人員、朝日自動車の路線バスの輸送人員（市内を運行する路線）、市内タクシーの輸送人員の合計

**方向性 3**

利用時のわかりやすさ、  
やさしさを充実します

●達成イメージ：公共交通に満足している市民が増えている。

公共交通全体のわかりやすさ・やさしさが充実し、市内循環バスに対する市民の満足度が向上していることを指標とします。

・指標④ 市内循環バスの満足度

現況値（令和4年度（2022年度））	目標値（令和10年度（2028年度））
42%	50%以上

・市民アンケート（令和4年度（2022年度））による「満足」「やや満足」との回答の割合の計

**方向性 4**

クルマ中心の外出スタイルを見直し、  
公共交通を利用する意識の醸成を図ります

●達成イメージ：公共交通への意識の醸成を主旨とする取り組みが着実に行われている。

市民のクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を促す取り組み（モビリティ・マネジメント）が着実に行われていることを指標とします。

・指標⑤ 公共交通のことを考える機会を提供する会合・イベントなどの開催回数

現況値	目標値（令和10年度（2028年度））
—	4回以上/年

・市民の会合などの開催回数、地区・イベントへ出向いての広報活動の実施回数

●達成イメージ：使える時には公共交通を使う外出スタイルが徐々に広がっている。

意識の醸成を促す取り組みにより、市内循環バスを全く使わない市民が減少していることを指標とします。

・指標⑥ 市内循環バスを利用しない市民の割合

現況値（令和4年度（2022年度））	目標値（令和10年度（2028年度））
92%	80%以下

・市民アンケート（令和4年度（2022年度））による「市内循環バスを利用しない」との回答の割合

## 方向性5

まちの賑わい創出に貢献する方策を  
模索します

### ●達成イメージ： まちの賑わいに貢献する公共交通の取り組みが着実に行われている。

観光と公共交通が連携した取り組みが着実に行われていることを指標とします。

#### ・指標⑦ 観光と公共交通が連携した企画の件数

現況値	目標値（令和10年度（2028年度））
2件／年	5件以上／年

・観光などの関係者と公共交通の運行事業者が連携したイベント・キャンペーン・企画の件数

## 《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を行う主体が必要であり、「幸手市地域公共交通会議」において行います。

## 《今後の取り組みのスケジュール》

取り組みごとの具体的な実施体制などについて調整・決定し、令和6年度(2024年度)以降の5年間で、具体的な実施内容や方法の検討、準備を行いながら取り組みを進めます。必要に応じて試行、実証運行を実施し、状況によっては計画の見直しも適宜行います。取り組みの進捗状況や、指標とした数値の経過を把握可能なものについて毎年確認を行い、最終的な目標の達成状況を令和10年度(2028年度)に検証します。

取り組み		計画期間（年度）				
		2024 （令和6）	2025 （令和7）	2026 （令和8）	2027 （令和9）	2028 （令和10）
<b>1. 将来にわたり、地域にふさわしい公共交通を持続します</b>						
1-1	公共交通の持続的な運行			継続		
1-2	運行形態の見直しによる持続的な運行		検討・見直し		実施	
1-3	日常的な利用客（固定客）の確保			継続		
1-4	持続的な運営のための方策の検討			継続		
<b>2. 高齢化などを見すえ、市内の外出手段を確保し、便利にする調整・工夫をします</b>						
2-1	市内の外出手段の効率的な確保		検討・見直し		実施	
2-2	市内のお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			検討・実施		
2-3	市外へのお出かけの利便性向上のための運行・運用方法の工夫			継続		
2-4	福祉と連携した外出支援			継続		
<b>3. 利用時のわかりやすさ、やさしさを充実します</b>						
3-1	市の公共交通全体のわかりやすさの充実			検討・実施		
3-2	乗り場での案内の充実			検討・実施		
3-3	乗り継ぎ拠点での案内の充実			検討・実施		
3-4	乗り継ぎ拠点での待ち環境の充実			検討・実施		
3-5	人にも地球にもやさしい利用環境			検討・実施		
<b>4. クルマ中心の外出スタイルを見直し、公共交通を利用する意識の醸成を図ります</b>						
4-1	市民への広報PR			継続		
4-2	地域が中心になって考える機会の提供			検討・実施		
4-3	市民が乗る機会・考える機会の提供			検討・実施		
4-4	運転免許証返納者への支援			継続		
<b>5. まちの賑わい創出に貢献する方策を模索します。</b>						
5-1	イベント開催時の連携			継続		
5-2	観光オンシーズに公共交通が連携した企画などの検討			検討		
5-3	来訪者の利便性の充実			継続		

（取り組みの検証）

- 実施状況、把握可能な指標を、毎年チェック
- 最終年度に、すべての取り組み、全目標値の達成状況を検証

