

市内循環バスの見直し等に関する参考情報

令和6年度第3回
2024年12月26日



市内循環バスの見直し等に関する参考情報

- 前回、みなさまから、現行の「**市内循環バス**」が運行する**市中央部、東部、西部**の外出手段（公共交通等）や、**市外**（隣接市等）への外出手段等についてのご意見がありました。
- そこで、**検討のための参考情報（基礎情報）**として、市民・地域の現状や、市内循環バス等の状況で、**ポイントとなる事項**を再整理しました。

①市民や地域の現状から・・・



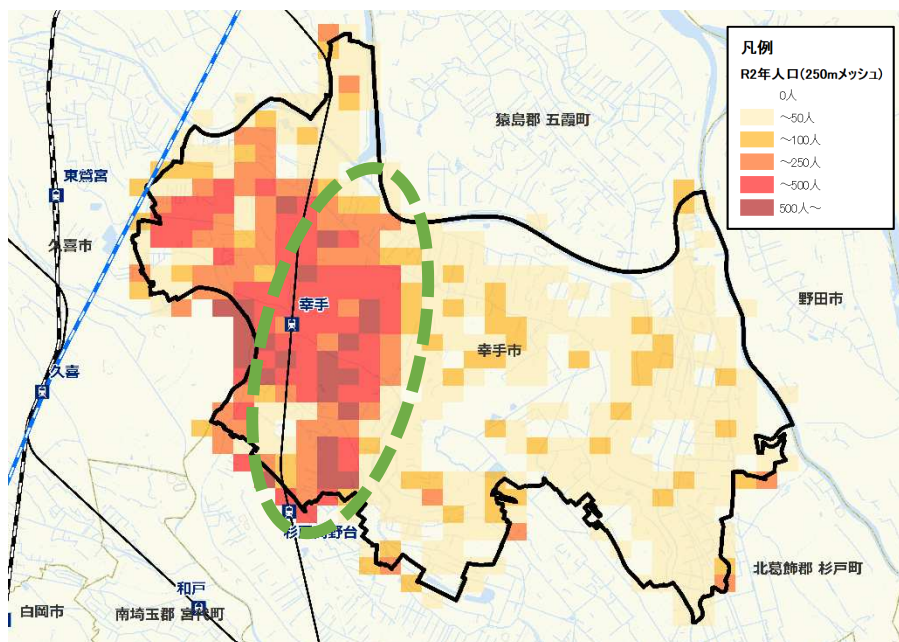
①市民や地域の現状から

《市民や地域の現状から・・・》

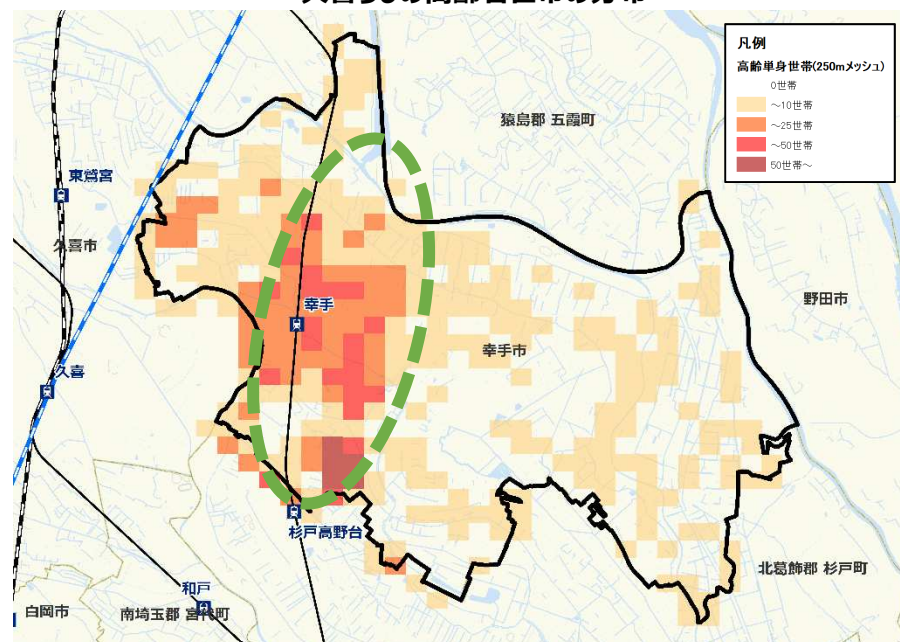
- 総人口、一人暮らしの高齢者とも、**市中央部が多くなっています。**
- **ただし、東部・西部にいないわけではなく、市全体に薄くひろがっています。**
- **東部・西部の一人暮らし高齢者は、散らばって分布しています。**

(いない箇所も多い)

人口の分布

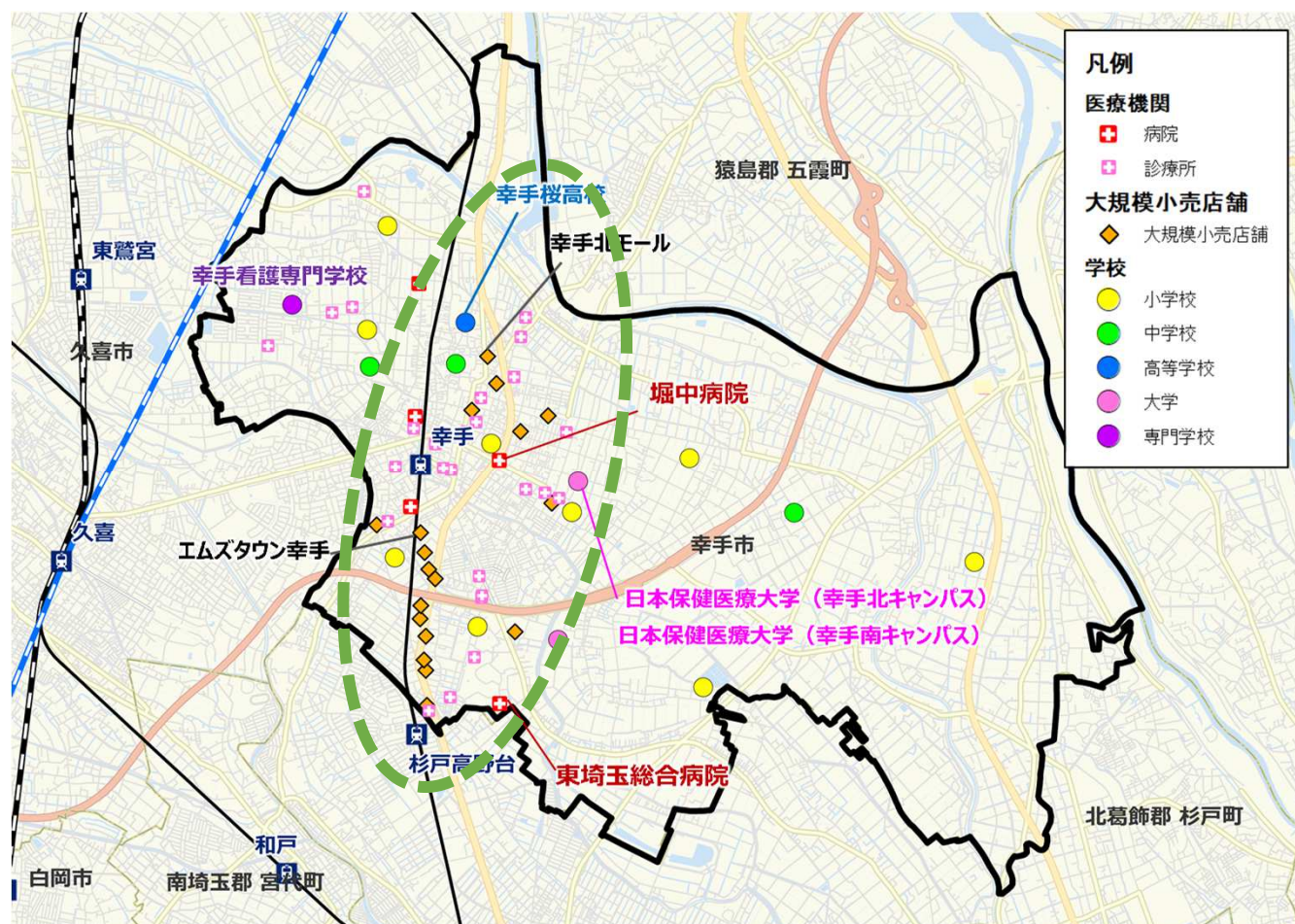


一人暮らしの高齢者世帯の分布



①市民や地域の現状から

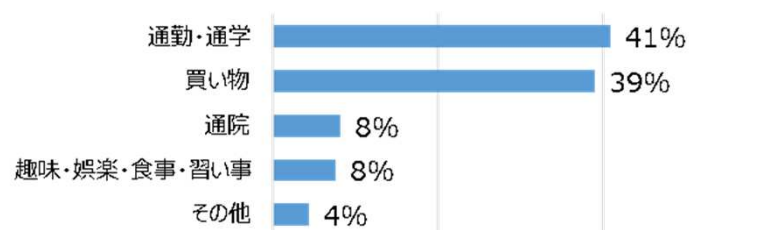
- 市内の**主な施設は、おおむね、市中央部に集まって立地しています。**
(ただし、複数の施設を歩いてまわるには、距離がやや離れています。)



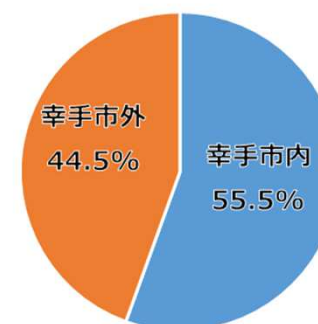
① 市民や地域の現状から

- 外出の目的は、全年齢では通勤・通学と買い物が多く、高齢者では買い物が特に多くなっています。
- 高齢者の外出先は、全年齢と比べて市内が多くを占めています。

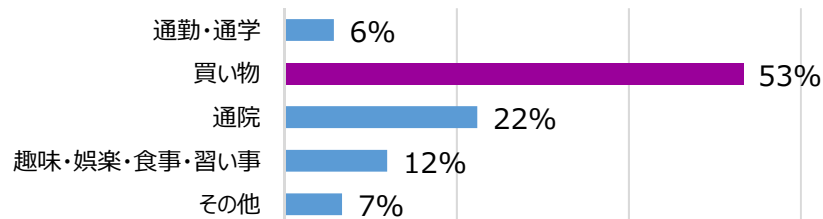
最も多い外出の目的（全年齢）



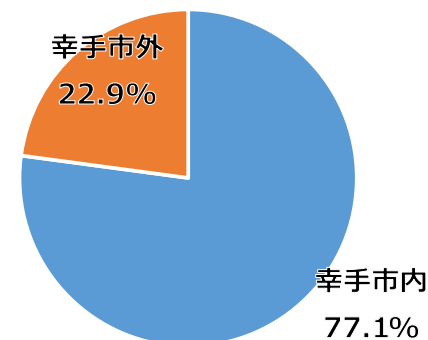
最も多い外出の行先（全年齢）



最も多い外出の目的（75歳以上）



最も多い外出の行先（75歳以上）

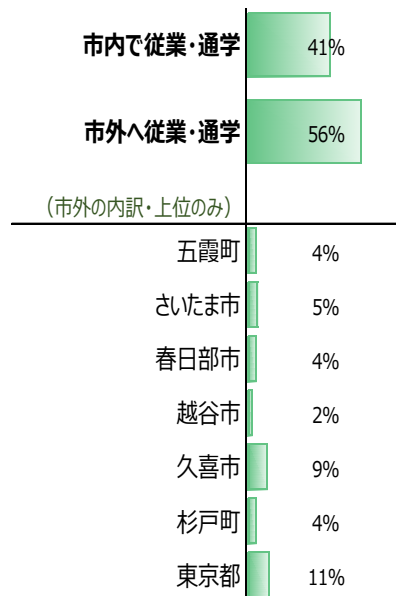


R5年度アンケートより（最も多い外出について）

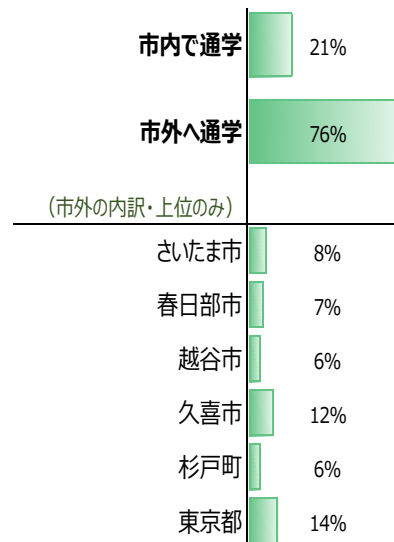
①市民や地域の現状から

- 通勤・通学をする市民のうち、市外へ通う人が多数となっています。
 - 市内、市外とも、クルマが特に多く、徒歩、自転車、電車だけで通う人も多くなっています。
- バスで通う人は少ないのが現状です。

通勤・通学者（幸手市民）



15歳以上通学者（幸手市民）

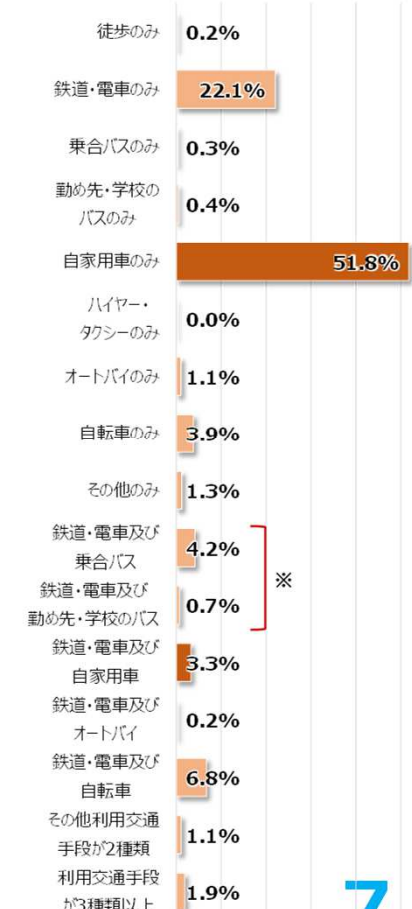


国勢調査（R2）より

市内で通勤・通学（幸手市民）



市外へ通勤・通学（幸手市民）



①市民や地域の現状から

- 買い物先の例では、中央部、西部、東部に住む人のいずれも、市中央部の店舗へ出かける人が多数となっています。

中央部の市民がよく出かけるスーパー等

	1 番目	2 番目	1・2 番 計
ヤオコー	27	29	56
ヨーク	23	23	46
ヘルク	27	17	44
ジョイフル	19	22	41
マルエツ	18	7	25
アスカ	4	3	7
オオタニ	4	3	7
エムズタウン	3	3	6

西部の市民がよく出かけるスーパー等

	1 番目	2 番目	1・2 番 計
ヤオコー	7	3	10
ジョイフル	3	7	10
オオタニ	4	3	7
ヘルク	1	5	6
アスカ	1	3	4
ヨーク	3	0	3
マルエツ	0	2	2
エムズタウン	0	1	1

東部の市民がよく出かけるスーパー等

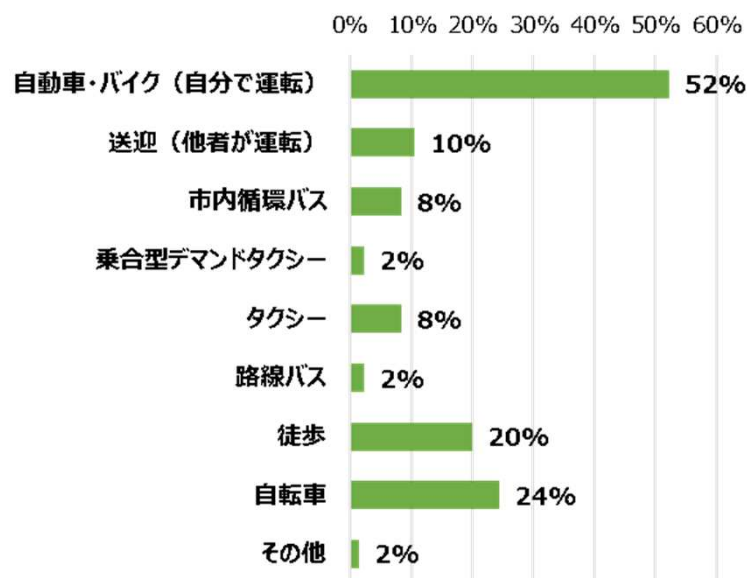
	1 番目	2 番目	1・2 番 計
ヤオコー	11	7	18
ヨーク	10	7	17
ジョイフル	6	7	13
エムズタウン	2	1	3
マルエツ	1	2	3
オオタニ	2	0	2
ヘルク	1	0	1
アスカ	0	0	0

R5 年度アンケートより（具体名の記述のあった外出先の上位のもの）

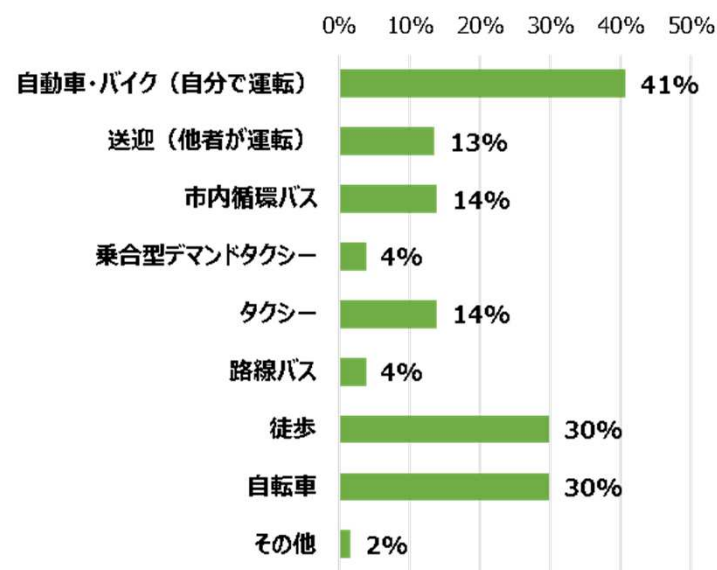
①市民や地域の現状から

- 市民の日頃の外出手段は、クルマ等が最も多く、次いで自転車、徒歩が多くなっています。
- この傾向は、70代以上の高齢者でも同様ですが、高齢者では、バス、タクシーがやや多くなっています。

日頃の外出手段（全回答者）



日頃の外出手段（70代以上）

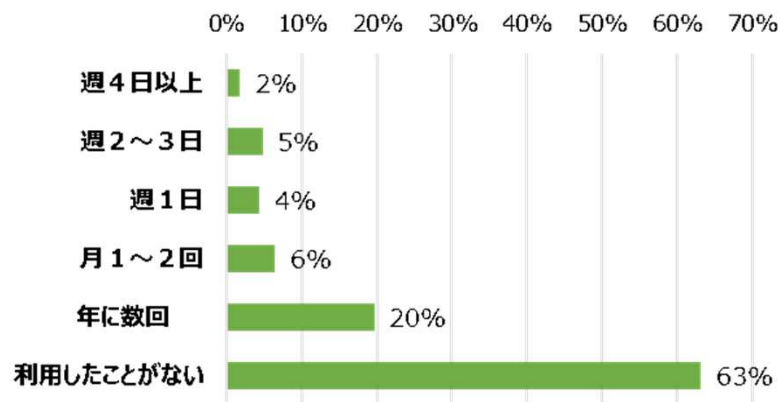


R6年度アンケートより

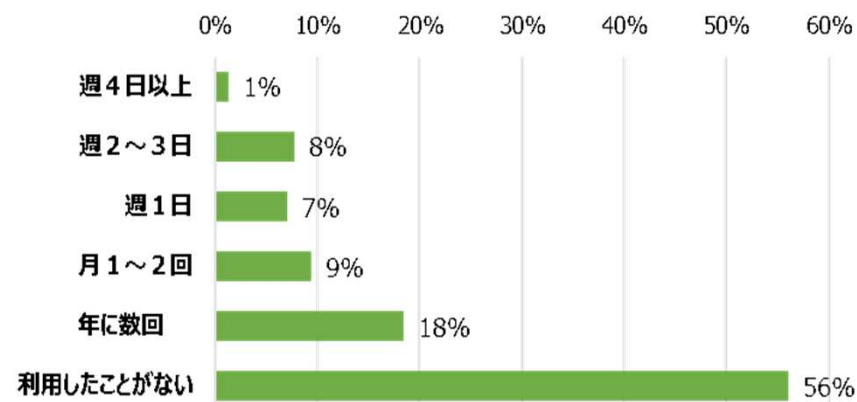
①市民や地域の現状から

- 市民の中で、市内循環バスを月1回以上利用する人は2割弱です。
70代以上でも、月1回以上利用する人は3割弱です。
- ただし、使う人の中には、週2～3回以上使っている人もいます。

市内循環バスの利用頻度（全回答者）



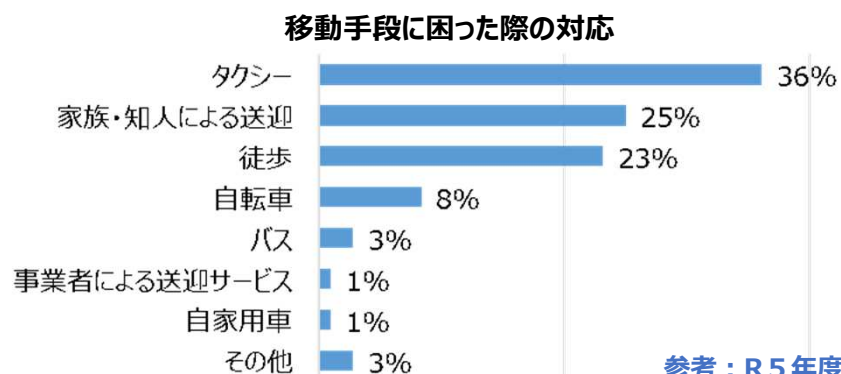
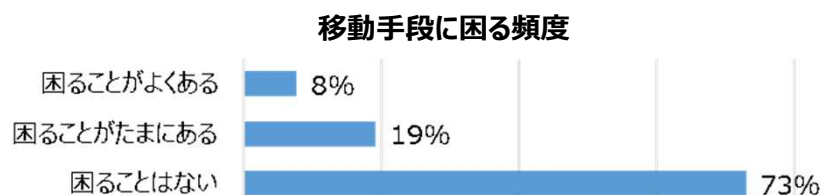
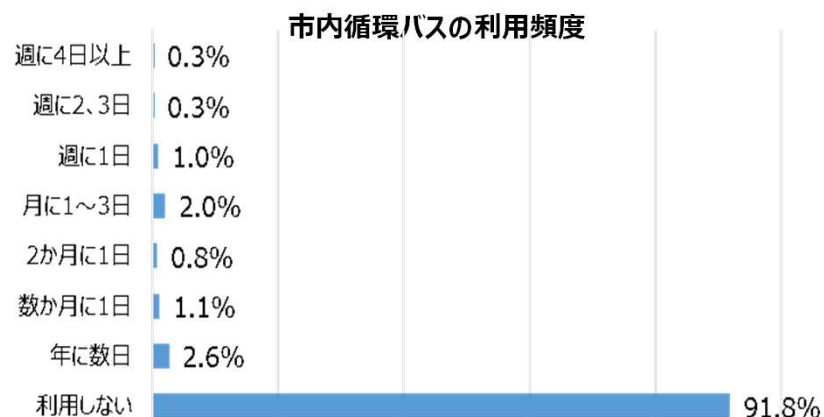
市内循環バスの利用頻度（70代以上）



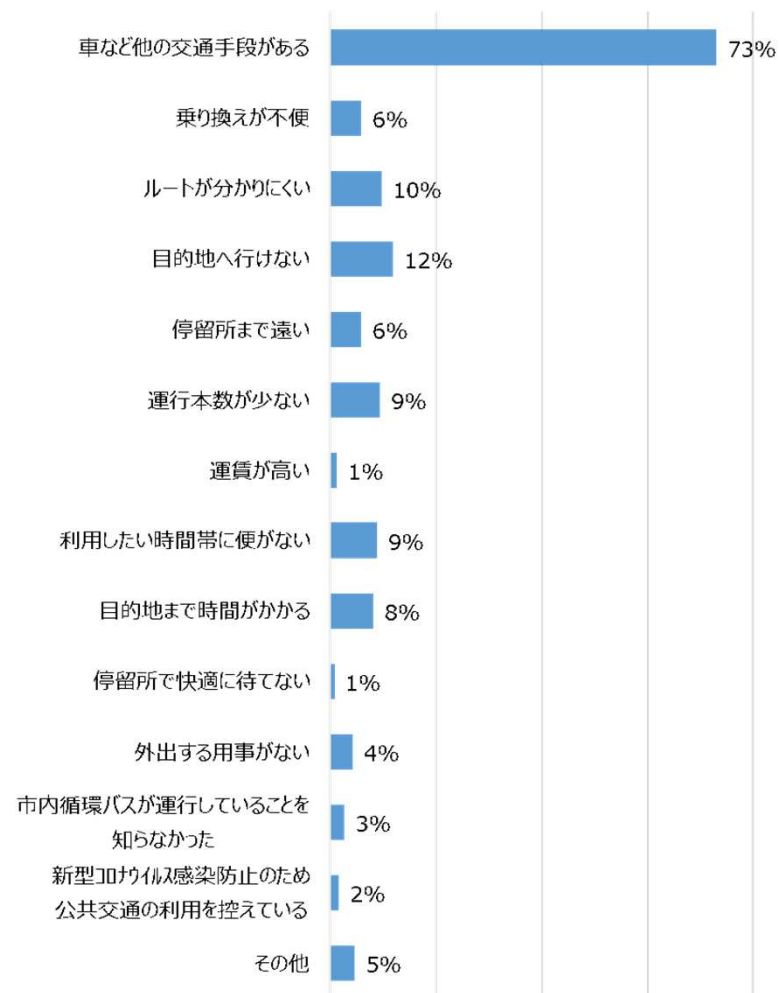
R6年度アンケートより

①市民や地域の現状から

ご参考 : R5年度市民アンケートより



市内循環バスを利用しない人の理由（複数回答）



参考 : R5年度市民アンケートより

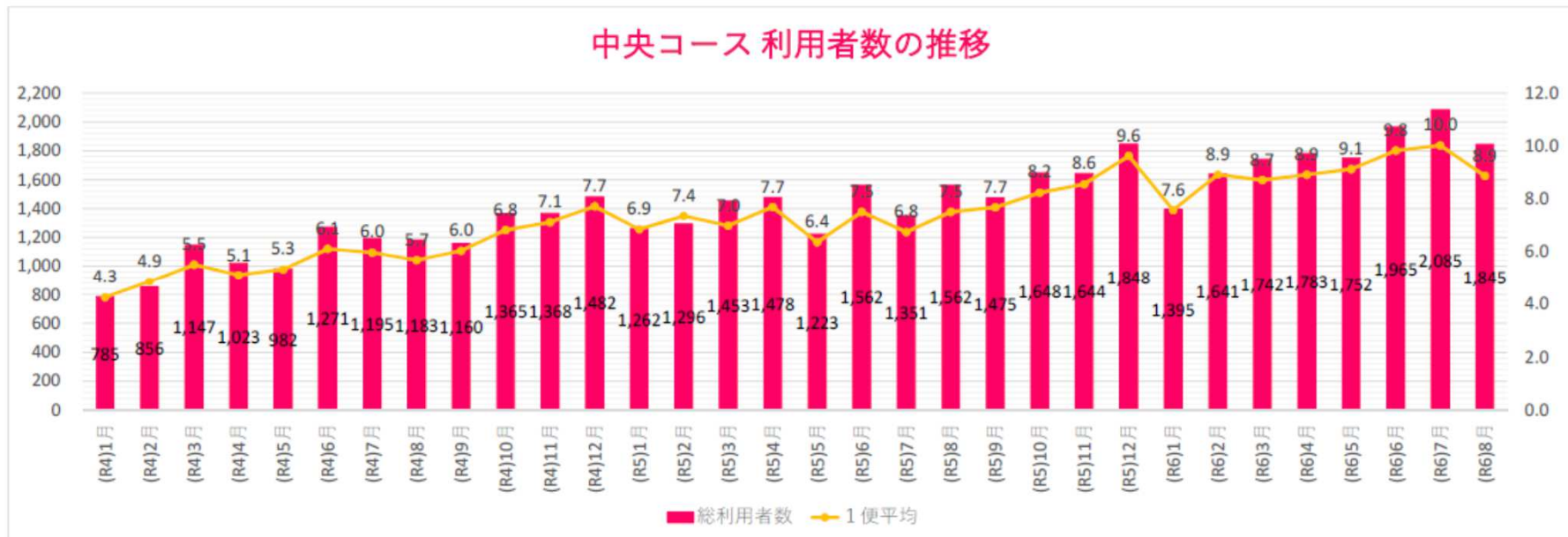
②市内循環バスの利用状況から・・・



②市内循環バスの利用状況から

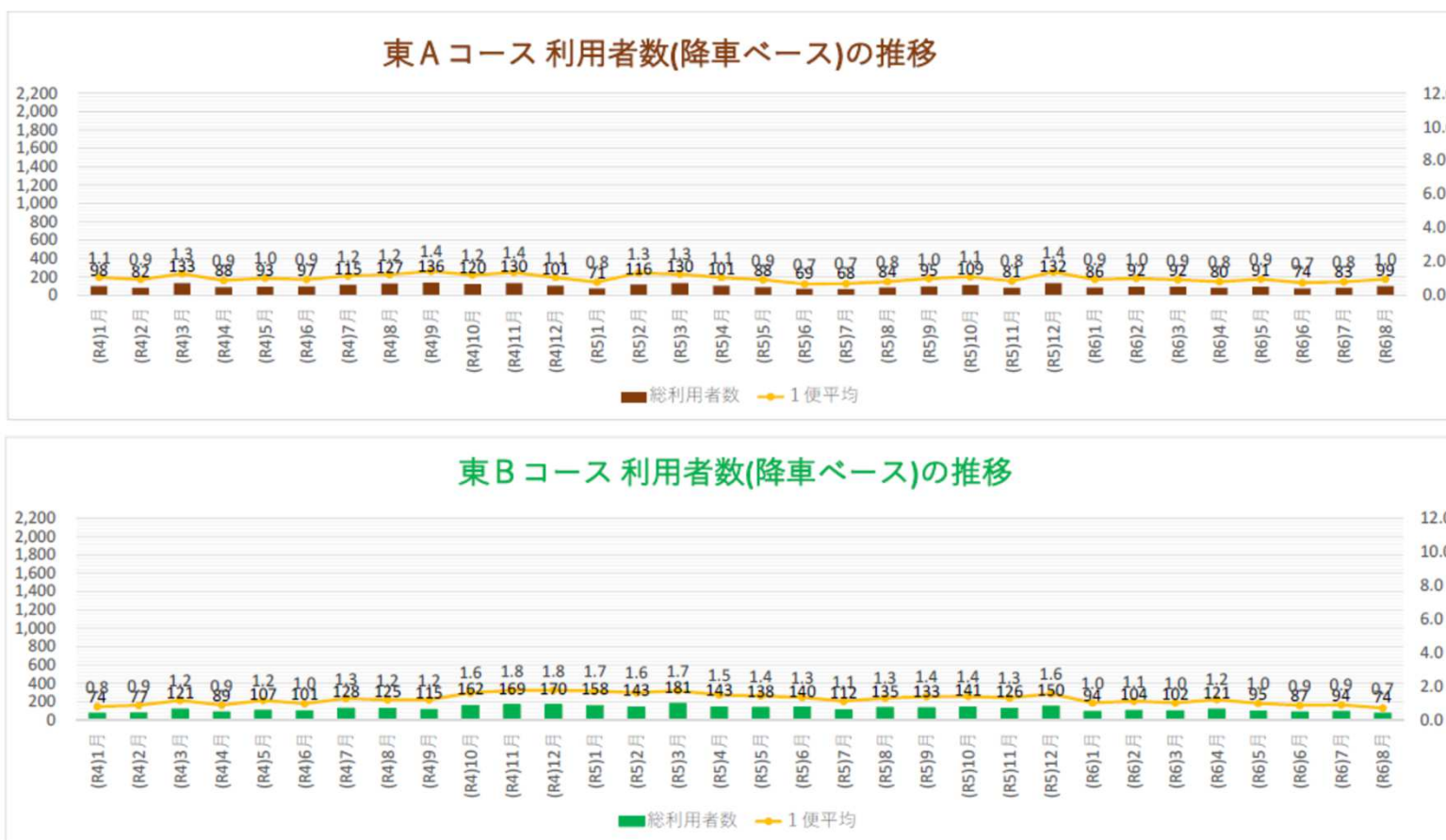
《利用客数の状況は・・・》

- 中央コースの利用客数は、1 便当たり 10 人弱です。



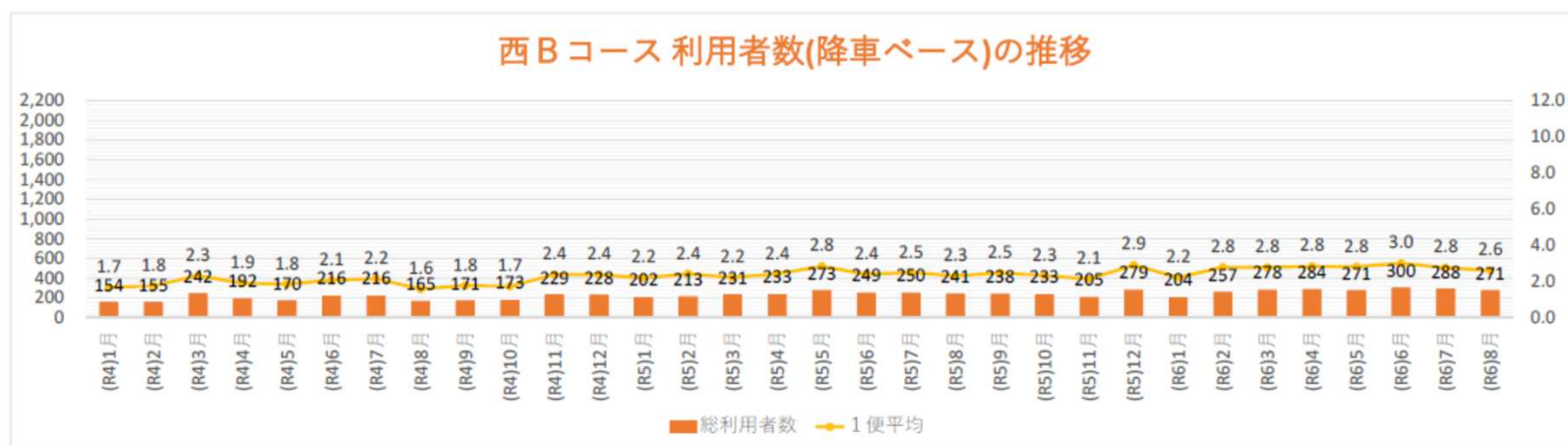
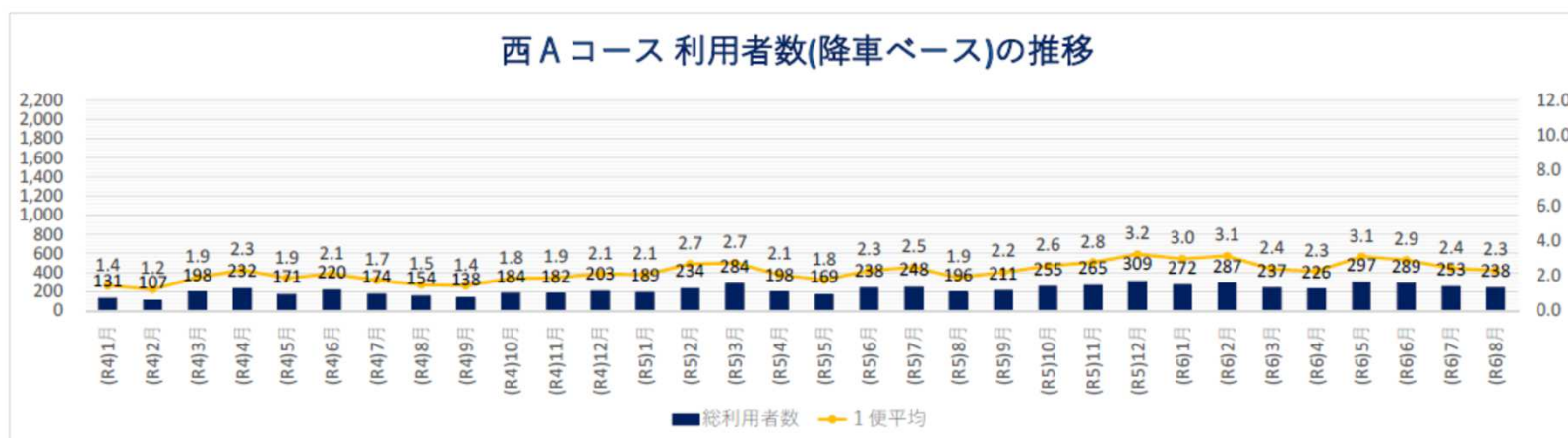
②市内循環バスの利用状況から

- 東コースの利用客数は、1 便当たり 1 人前後です。
(1 人も乗っていない便も少なくない状況です)



②市内循環バスの利用状況から

- 西コースの利用客数は、1 便当たり2、3 人です。
(1 人も乗っていない便もあります)



②市内循環バスの利用状況から

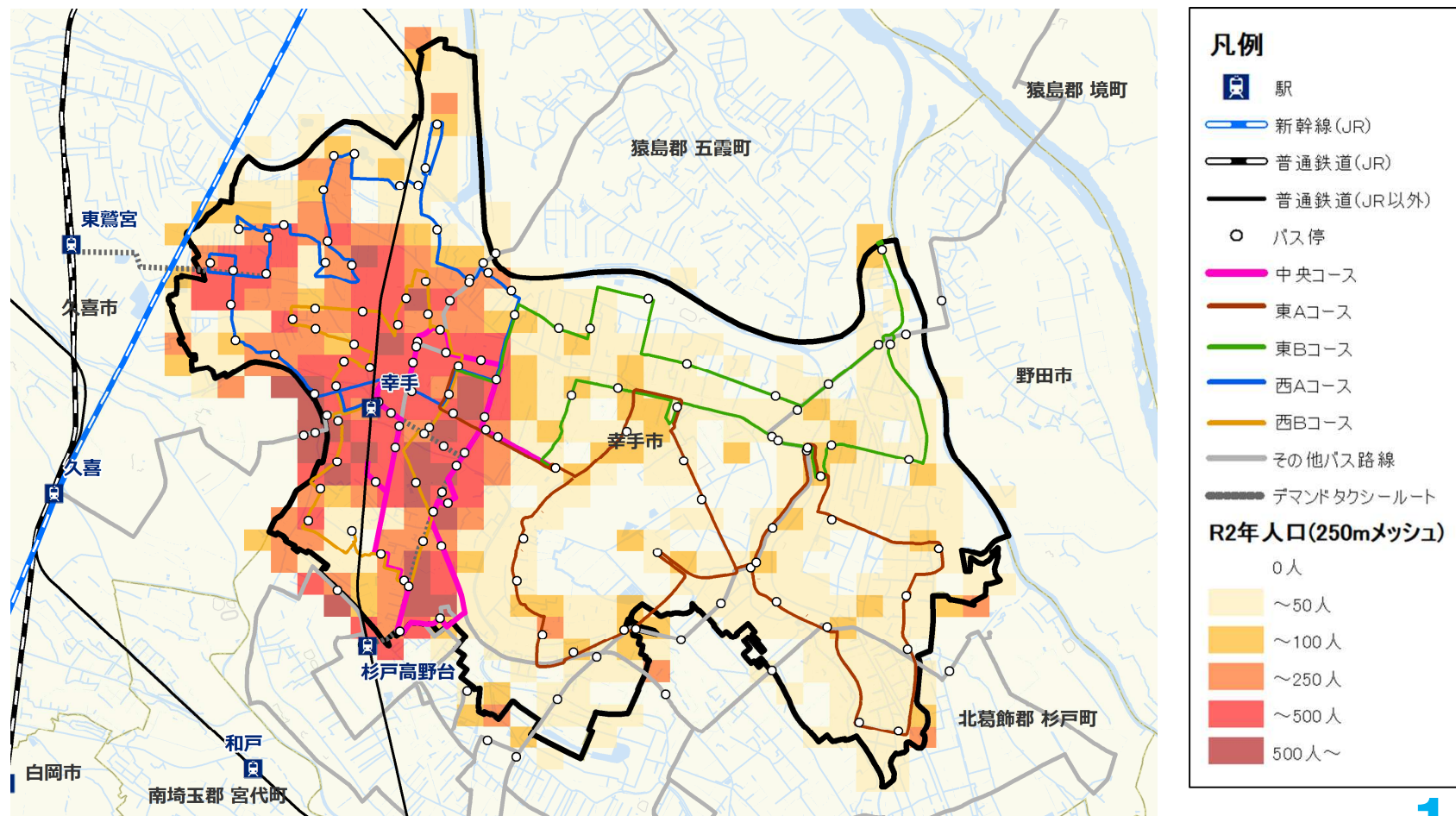
《その他、市内循環バスの利用状況》

- 市役所、ウェルス、店舗、病院、幸手駅等の状況客が多い。
(西・東コースは、乗り継ぎバス停の利用が多いとみられる。)
- 一方、ほとんど利用されないバス停がある。(ただし、まれに利用される)
- 午後の便の利用は、特に少ない。

②市内循環バスの利用状況から

■バスのルートと人口分布の状況

人口は中央コース、西A・Bコース周辺を中心に分布。(多くをカバー)



②市内循環バスの利用状況から

■人口分布とバスのルートとバスの利用圏域

- 各コースを比べると、中央コースの利用者数が圧倒的に多く、1便当たり8人程度乗車。
- 東A・Bコースは1便当たり1人程度、西A・Bコースは1便当たり2.5人程度の乗車。

コース	R5年度の1年間の総利用者数	1日あたり利用者数	1便当たり利用者数	便数
中央コース	18,569	63.8	8.0	8
東Aコース	1,165	4.0	1.0	4
東Bコース	1,450	4.9	1.2	4
西Aコース	2,895	9.9	2.5	4
西Bコース	2,930	10.0	2.5	4

中央エリア

東央エリア

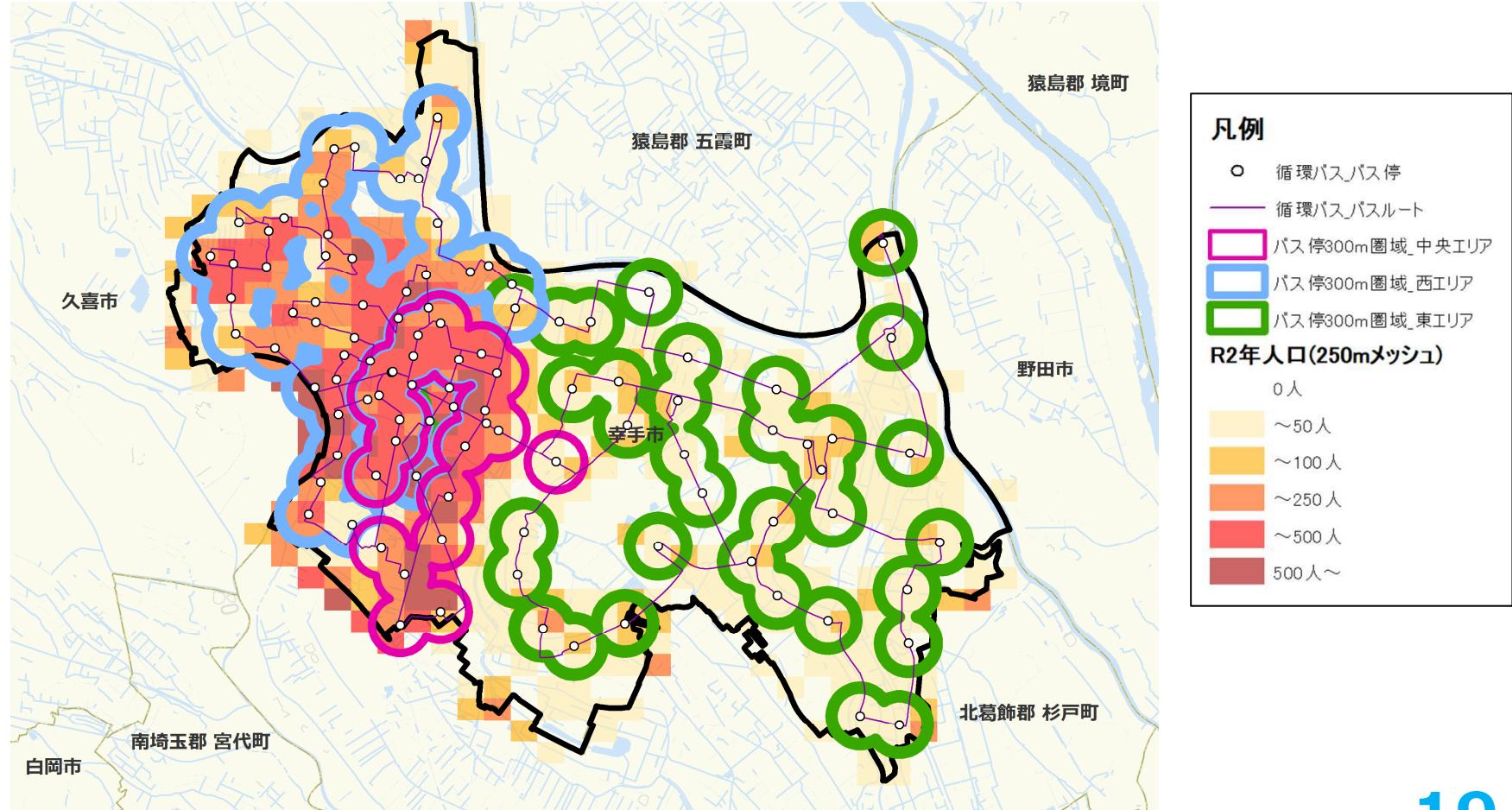
西エリア

ここでは、中央コースの沿線を中央エリア、東A・Bコースの沿線を東エリア、西A・Bコースの沿線を西エリアとして考えます。

②市内循環バスの利用状況から

■ 人口分布とバスのルートとバスの利用圏域※

水色で囲ったエリア(西エリア)、ピンク色で囲ったエリア(中央エリア)、緑色で囲ったエリア(東エリア)の利用率を試算すると・・・



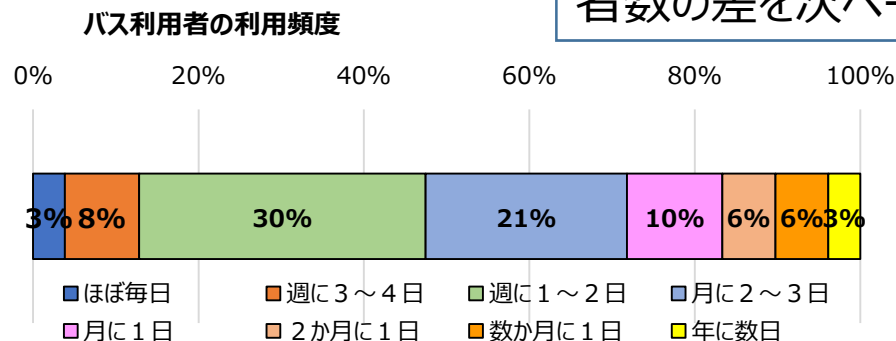
※バスの利用圏域・・・バス停から半径300mのエリア。

②市内循環バスの利用状況から

- 現在の市内循環バスの「**利用圏域内**」に住んでいる人口と、
「**実利用者（少しでも使っている人）**」の人数は・・・

エリア 単位	バス利用圏域の人口等			バス利用者アンケートより 実利用者数(想定)
	人口 人	高齢者人口 人	高齢単身世帯 世帯	人
中央エリア	20,177	7,293	1,550	133.4
東エリア	5,133	2,052	225	18.8
西エリア	23,250	7,513	934	41.9

沿線人口に対しての想定の実利用者数の差を次ページで比較します。



R5年度バス利用者アンケートより

R5年度実施の利用者アンケートより、循環バス利用者の利用頻度を計算し、実利用者数を想定。（計算は省略）

②市内循環バスの利用状況から

《試算結果：利用圏域人口に対する実利用者数の割合は・・・》

エリア 単位	バス利用圏域の人口等			バス利用者アンケートより	人口当たり利用率		
	人口 人	高齢者人口 人	高齢単身世帯 世帯	実利用者数(想定) 人	人口に対して %	高齢者人口に対して %	高齢単身世帯に対して %
中央エリア	20,177	7,293	1,550	133.4	0.66%	1.83%	8.61%
東エリア	5,133	2,052	225	18.8	0.37%	0.92%	8.34%
西エリア	23,250	7,513	934	41.9	0.18%	0.56%	4.48%

- **中央コース沿線**は、人口に対し**0.7%**、高齢者人口に対し**1.8%**、
一人暮らし高齢者に対し**8.6%**
- **西コース沿線**は、人口に対し**0.4%**、高齢者人口に対し**0.9%**、
一人暮らし高齢者に対し**8.4%**
- **東コース沿線**は、人口に対し**0.2%**、高齢者人口に対し**0.6%**、
一人暮らし高齢者に対し**4.5%**

・・・想定：使える状況でも、使っていない人が大半と見受けられます。

③乗合型デマンドタクシーの利用状況から・・・



③乗合型デマンドタクシーの利用状況

●登録者数： 816人

●延べ利用者数： 351人

●1日当たり利用者数

R6.7月 7.4人、 R6.8月 6.1人

●1便当たり利用者数

R6.7月 1.3人、 R6.8月 1.2人

(・・・1人しか乗っていない便が多い)

●実利用者数（少しでも利用した人）

R6.7月 81人（登録者の9%）、R6.8月 68人（登録者の8%）

(・・・登録しても、利用しない人が多い)

●運行便数：R6.7月・8月 272便（予定便数：往・復 8便 × 52日）

・・・予約がなく運行しなかった便が多い（デマンドにしてよかった）

おそらく・・・決まった人が、高頻度で利用している可能性があります。 23

（ご参考）地域の公共交通等のタイプについて・・・

市の中央部、西部、東部に見合った外出手段を考えるに当たってのご参考



外出手段のご参考

主な、乗合の公共交通は・・・



● 鉄道（電車）



● バス（サイズはいろいろ）

・・・多くは、定時定路線で、定期運行



● 乗合タクシー（サイズはいろいろ）

・・・多くは、区域運行で、予約型（デマンド型）

など

・誰もが色々な目的で利用してよく、**比較的多くの人**を効率的に運びます。

・**不特定の人**が利用できる、有料の「乗合（相乗り）」の公共交通です。

「不特定の人利用できる
乗合の公共交通」
ではない外出手段



● 一般のタクシー



● 福祉等の無料等の
個別の送迎サービス



● 地域の助け合いに
よる送迎サービス

など

外出手段のご参考

①ターゲットとなりそうな人について

◆利用するのはどのような人か（どのような人がターゲットか）
について、はじめにイメージしておくのがよいと思われます。

●誰が使ってもよいようにするかどうか、ターゲットを絞るかどうか 等

（例１）市民や、地域の居住者等に絞るかどうか

（例２）現在、クルマ中心のライフスタイルの若い人達の利便性を考えるか、
クルマを使わない人、あるいは、免許返納をそろそろ考えそうな人を、
主なターゲットにするか

（例３）付き添い無しでは公共交通を利用した外出が難しい高齢者や、
短距離でも歩くのが難しい高齢者等を対象とするかどうか

など



上記、例３のような対象によっては、乗合の公共交通とは別途、
利用者を限定した無料等の個別サービス等を検討することも、考えられます。

外出手段のご参考

乗合の公共交通として、どのようなタイプがよいかを考えましょう。

②基本的な「運行形態・運行方式」について

●乗合の公共交通を、まずは考えましょう。

- ・「乗合交通」 …一般の路線バスと同様に、同じ方面へ行く人が複数いれば乗合（途中で相乗り）
（1人の場合でも運行するかどうかは、ルール次第）



- ・ 一般のタクシーや福祉の送迎等のような「個別の送迎」ではありません。

外出手段のご参考

●「定期運行」か、「デマンド型（予約型）」か。

- ・「定期運行」 …路線バスと同様、決まった時刻に、利用客がなくても運行。
(予約なしでも、行けば乗れる。)
- ・「デマンド型」 …予約のあった場合だけ、運行。予約のあった場所だけ運行。
(予約がない時は運行しない。予約の無い場所は運行しない)



(目安) 予約を受け付けなくても、必ず利用客がいそうなら、「定期運行」。
利用客が少ない場合が多そうなら、「デマンド型」。

★なお、時間帯（例えば、朝夕と日中）や、
曜日・時季（例えば、平日と、休日・夏休み等）等によって、
運行形態や方法を変えることも、考えられます。
以下、いずれの項目も同様です。



外出手段のご参考

「デマンド型」にする場合でも、以下のように多様なタイプがあります。
(次年度にかけて、少しずつ考えていきましょう。)

③「乗降場所（停留所）」を設定するかどうか。どこにするか。

●居住地側（地区内）

- (例) ・「各戸まで行く」 (…ただし運行時間が、長くなる)
- ・「すぐ行ける場所を細かく設定」 (…例えば、ごみ置き場、掲示板等)
- ・「主要な場所や、一定間隔に設定」 (…例えば、バス停のような間隔、集会所等)



●目的地側

- (例) ・「所定のエリア内ならどこでも可」 (…ただし運行時間が長くなる)
- ・「主要な場所に設定」 (…例えば、主な病院、店舗、駅等)

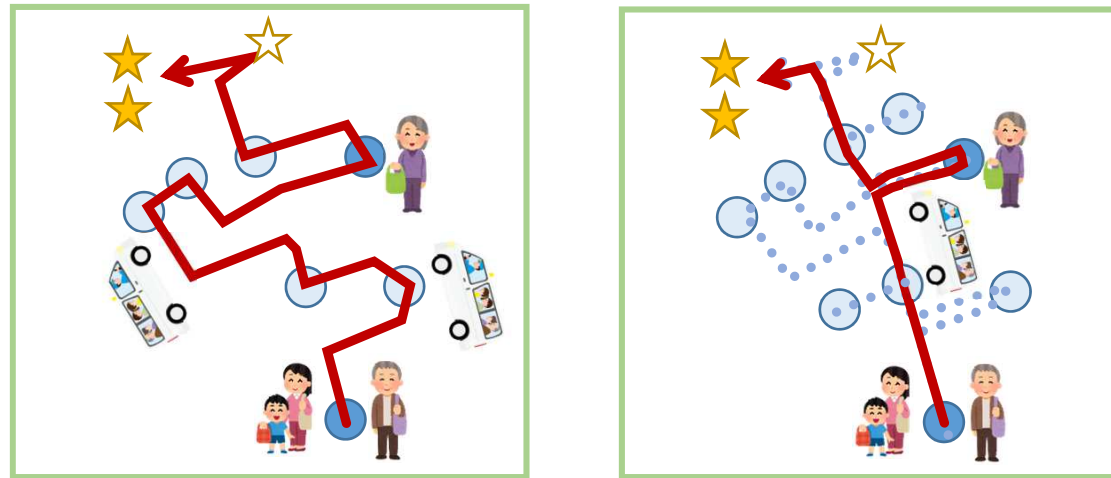


(目安) 乗る時間が長くなってもよいなら、「設定しない」か「細かめに設定」。
乗る時間が短いほうが良いなら、「大まかに設定」。

外出手段のご参考

④「（基本的な）ルート」を設定しておくかどうか。

- ・「ルートを決めておく」 …路線バスと同様、決まったコースを、利用客がなくても運行。
（路線運行） （利用客がいても、いなくても、全ての区間をまわる。）
- ・「ルートを決めない」 …予約のあった場所・区間だけを、運行。
（区域運行） （予約のない区間はショートカット可能。）



（目安） 1地区程度に1人は、利用客がいそうなら「ルートを決める」。
利用客がいない地区がありそうなら、「ルートを決めない」。

外出手段のご参考

「定期運行」、「デマンド型」のいずれの場合でも、以下のタイプがあります。（今後のご参考）

⑤「運行曜日・ダイヤ等」をどうするか。

●運行日

（例）・「毎日」、「平日のみ」、「△曜日と◇曜日」 など

●運行ダイヤ（デマンドの場合に決めておくかどうか）

（例）・「出発ダイヤを決めておく」、「時間帯を区切っておく」、「いつでも可」 など

…デマンド型の場合、ダイヤを決めておき、予約がなければ運行しない 等

⑥「運行車両（大きさ）」は、どのようなタイプにするか。

（例）・「セダンサイズ」、「ジャンボタクシー（ワゴン）サイズ」、「バス」など



外出手段のご参考

その他、運用・運営面について（今後のご参考）・・・

⑦「利用対象者」は。

- （例）・「高齢者のみ」、「地区の住民」、「親族・知人も可」、「誰でも可」 等
・「事前登録制（会員制）」にするかどうか 等

⑧（デマンド型の場合、）「予約・配車等のルール」は。

- （例）・「予約開始日～締切日」、「予約可能時間帯」をどうするか。
・「予約手段」をどうするか。
・「定員」に達した場合はどうするか。
・利用客が予約時間に遅れる場合はどうするか 等

⑨「利用料金（運賃）」の設定 をどうするか。

…割引、回数券など

現行の路線バス、一般タクシーとの競合 等 もふまえて要検討。

以上、

幸手市の中央部、西部、東部に見合った外出手段は、どのようなタイプなのか、市外への外出手段を考えるならどのようなタイプが見合っているのか、

検討にあたっての参考情報です。

（詳しい状況や意識等は不明な点もあるため、地域の実情をよくご存じのみなさまの視点から、ご検討ください。）

