

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

令和7年度第3回
2025年9月20日



本日、意見交換していただきたいテーマについて

- 「市内循環バス」の見直し（令和9年1月以降）に向け、庁内や関係機関との調整、諸手続きの期間を要するため、
現在、運行・運用方法についても、ある程度の方向性を定めなければならない時期となっています。
- そこで本日は、下記のテーマにしぼって、意見交換していただきたいと思います。

（前回ご提示したような案を参考として、どのような運行方法が良さそうか）

- ①市内循環バス「中央コース」の、運行ルートの組み方
- ②東西エリアの「デマンド型乗合交通」の運行エリアの考え方

○ご意見をお聞かせください。なお、この検討会で、総意として決定して頂くわけではございません。

○この検討会で得られたご意見を参考として、今後、市事務局が、庁内、運輸局等の関係機関、運行事業者等と調整しながら、実現可能な運行・運用方法を具体的に検討・計画し、「幸手市地域公共交通会議」での討議を経た上で、決定することとなります。

本日の検討テーマ①

①市内循環バス「中央コース」の、運行ルートの組み方

について、ご意見をお聞かせください。

《見直しのコンセプト》・・・前回までのおさらい

- 1) 市中心部の主な施設を気軽にあちこち周れるように、循環コースの「**定時定路線**」で、「**定期運行**」の運行形態をつづけます。
(単に外出手段を確保するだけでなく、“公共交通＋ちょっと歩く”の人々の往来を通じた、まちなかの賑わいの創出、拠点を活かした集約型のまちづくり への貢献も期待できます。)
- 2) 多く寄せられたご要望をふまえ、2台の車両を使って「**双方向の運行**」をします。

《知っておいて頂きたいこと》

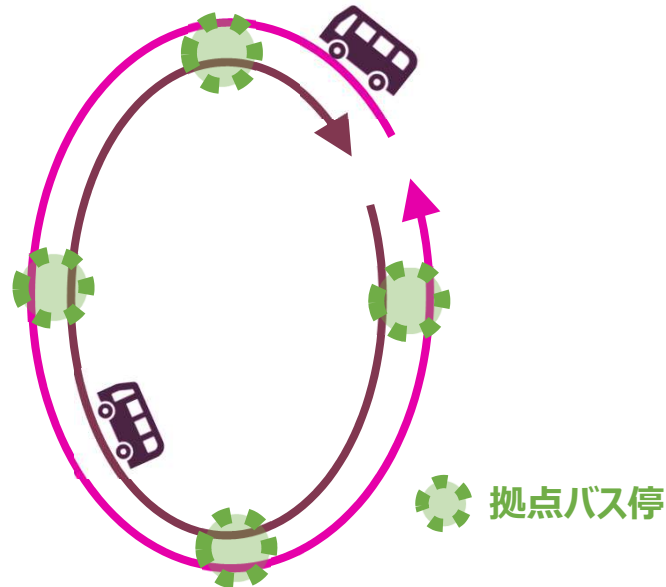
- 1) 全国的な**乗務員不足**が深刻化しており、運行台数や時間に制約があります。
(自動運転の実験等も進んでいますが、ひとまず令和9年の本格導入は難しいと考えられます。)
- 2) 現行の循環バスは、**運行経費が収入を大きく上まわっています**。
(周辺の路線バスも同様。かなり便利にしても、黒字になるほど利用が増えるのは当面難しいと想定され、市の費用で補うこととなります。運行台数を増やすと、さらに厳しくなる可能性があります。)
- 3) 中央コースは、**多様な市民・来訪者に使っていただくことをめざすため、わかりやすい運行方法がよいかもしれません**。(中央エリアの居住者だけが利用するわけではありません。)

本日の検討テーマ①

①市内循環バス「中央コース」の、運行ルートの組み方

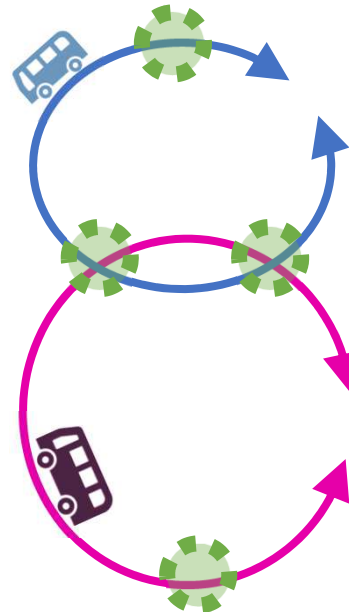
前回ご提示した考え方です

イメージ案 1



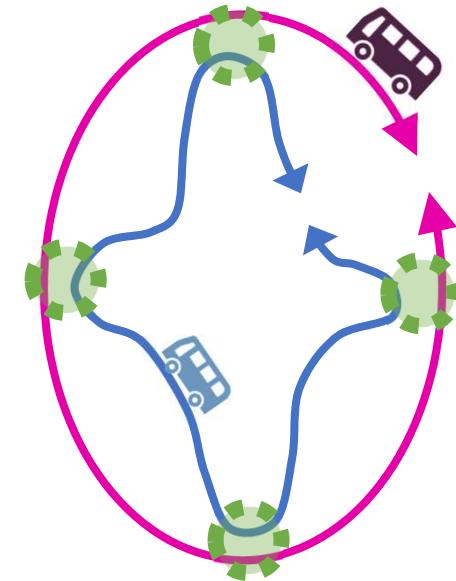
- ◎ 不慣れな人にも、わかりやすい
(実質、左回り・右回りの2コース)
- ◎ 単純に、現行より便数が増える
- ◎ 行く時、帰る時の使い分けがしやすい
(どこでもできる、便数が多い)
- ◎ 現中央コースのバス停間は、1乗車で行ける
- △ 新たなバス停は少ない

イメージ案 2



- △ 実質4コースとなり、わかりにくい
- △ 2つが重なる区間以外は、便数は増えない
- 行く時、帰る時の使い分けはできる
(ただし便数は少)
- △ 現中央コースのバス停間でも、乗り継ぎが生じるケースがある
- 新たなバス停を多く設けられる
(現行コースの内側等)

イメージ案 3



- 実質4コースだが、比較的わかりやすい
(内側は、別コースと考えてもよい)
- △ 2つが重なる区間以外は、便数は増えない
- 行く時、帰る時の使い分けはできる
(ただし便数は少)
- ◎ 現中央コースのバス停間は、1乗車で行ける
- ◎ 新たなバス停をかなり多く設けられる

これら以外でも、みなさんの視点から、よい点、よくない点があれば教えてください。

本日の検討テーマ②

②東西エリアの「**デマンド型乗合交通**」の**運行エリアの考え方**

について、ご意見をお聞かせください。

《見直しのコンセプト》・・・前回までのおさらい

- 1) 現行の東・西コースの運行形態を見直し、「**デマンド型の乗合交通**」を運行します。
(予約のあるとき、予約のある場所だけを運行)
- 2) 居住地側（東エリア・西エリア）は、なるべく細かく運行し、**自宅周辺から乗れる**ようにします。
- 3) 目的地（行先）側は、**あらかじめ設定した乗降場所**でのみ乗降可。
(主な公共・公益施設、店舗、医療機関、幸手駅、バス停など)
- 4) 5人乗り乗用車タイプのタクシー）での運行を想定。
- 5) 効率化・省力化のため、予約受付～配車・コース設定に**AIによるシステム**の活用を検討。
(ただし予約受付は、アプリ、電話の併用を想定)

《留意すべき事項（重点事項）》

- 1) 便利になる**中央コースを活かす**ように連携します。
- 2) **デマンド型（予約型）、乗合い**の仕組みで、なるべく**効率的な運行**をめざします。
(公共交通を利用する人が少なく、利用が無い場所・時間に運行することが非効率なため、デマンド型とします。 個別の送迎ではなく、なるべく乗り合って頂くことで効率化が図られます。)
- 3) **一般のタクシーとは区別**する必要があります。
(格安のタクシーや個別送迎ではありません。必要な場合は一般のタクシーをご利用いただきます。

本日の検討テーマ②

《知っておいて頂きたいこと》

- 1) タクシーも同様に、全国的な乗務員不足が深刻化しており、運行台数や時間に制約があります。
- 2) デマンド型のタクシーは一般的に、運行経費に対し、収入がきわめて少なくなります。
(収支率は1～2割程度になる可能性が高い)
- 3) 誰が使ってもよい公共交通ですが、主なターゲットを、例えば、クルマを使わない高齢者等で、かつ、付き添いなしで外出できる人 とイメージして検討してはいかがでしょうか。
- 4) 安価でありあまり便利にしすぎると、要領のよい人ばかりが使い（例えば若い世代の早い者勝ちになる）、本当に使っていただきたい人が、使えないという事態になることも危惧されます。

《デマンド型乗合交通を効率的にするには・・・》

- 1) 「時間内ならいつでも利用可能」で、「例えば1時間前まで予約可能」とする場合、車両（運行、待機に関わらず）を「1日貸し切り」にせざるをえません。（想定価格：1台1日7～8万円です）
- 2) 効率的に運行・運用するには、

◆ 乗合率（1回（便）の運行で一緒に乗る人数）が、多くなるようにする。

⇒なるべく、乗合い（同じ方面に行く別のお客様が、途中から同乗）

または、相乗り（一人ではなく家族やご近所さんと、一緒に出かける）の人数を増やす。

◆ 同じ時間のあいだに、運行（実車）の回数が、多くなるようにする。

⇒（例えば貸切の時間内に、）なるべく、たくさんの回数を、運行（実車）できるようにする。

これらが、「予約の取りやすさ」にもつながります。

本日の検討テーマ②

◆乗合率（1回（便）の運行で一緒に乗れる人数）が、多くなるようにするため・・・

⇒なるべく、乗合い（同じ方面に行く別のお客様が、途中から同乗）

または、相乗り（一人ではなく家族やご近所さんと、一緒に出かける）の人数を増やす。



今後の参考として、ご意見をお聞かせください。（ターゲット層をイメージして下さい）

Q1. 予約受付の締め切りは、乗る時刻のどれくらい前ならよい（予定を決められる）と思われますか？

（1時間前？ 3時間前？ 半日前？ 1日前？ 安ければもっと？

（急なお出かけの場合は一般タクシーを使っただけでも考えられます。）

Q2. 予約ができる時間の幅（時間割り）が、どれくらいなら許容範囲だと思われますか？

（30分毎ぐらい？ 1時間毎ぐらい？ 2時間毎ぐらい？ 安ければもっと幅広くてもよい？

ピンポイントで利用したい場合は一般タクシーを使っただけでも考えられます。）

Q3. 待ち時間は、どれくらいまでなら許容範囲だと思われますか？

（安ければ、路線バスぐらいの待ちならOK？ タクシーようにジャストタイム？）

これらのような視点から、
運用方法の可能性も今後
検討・調整します。

本日の検討テーマ②

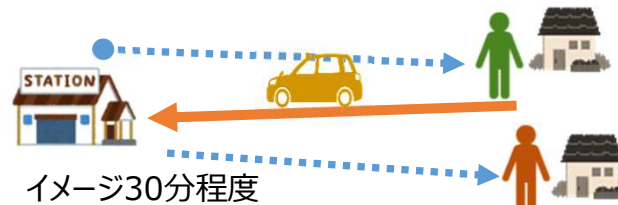
◆ 同じ時間のあいだに、実車の回数が、多くなるようにすることも考慮して・・・

⇒（例えば貸切の時間内に、）なるべく、たくさんの回数を、運行（実車）できるようにする。

仮に・・・車両を「貸し切り」にしても、「時間内ならいつでも利用可」、「直前まで予約可」の仕組みだとすれば、乗合になる（異なる利用客の時間が合う）確率は低くなります。
予約が重なった場合、誰かが利用している間は、他の人は利用できなくなります。

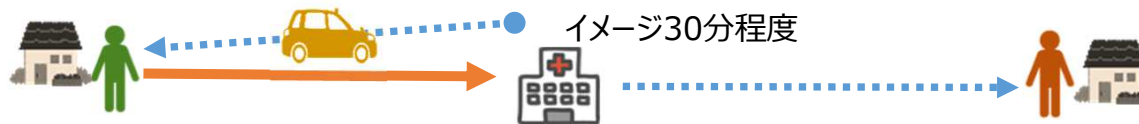
（人気の時間帯には、重なる可能性が高くなります。他の時間帯は、予約が無く待機すること多いと想定されます。）

「1人目迎車（回送）⇒実車⇒2人目迎車（回送）」・・・この間の利用予約はできない



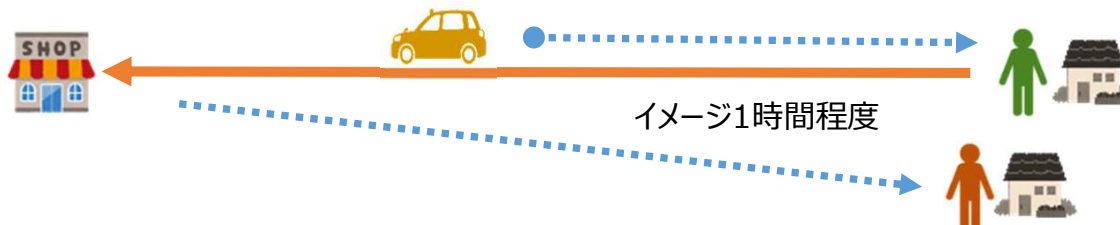
他の人が先に予約し、乗合いできるコースではない場合、次の人は、その時間の予約ができない

反対側エリアの人の利用時間や、帰路の利用の時間と、希望が重なることもある



遠距離利用があれば、他の人が予約できない時間が長くなる

東・西の間の遠距離利用があれば、予約できない時間は、長くなる

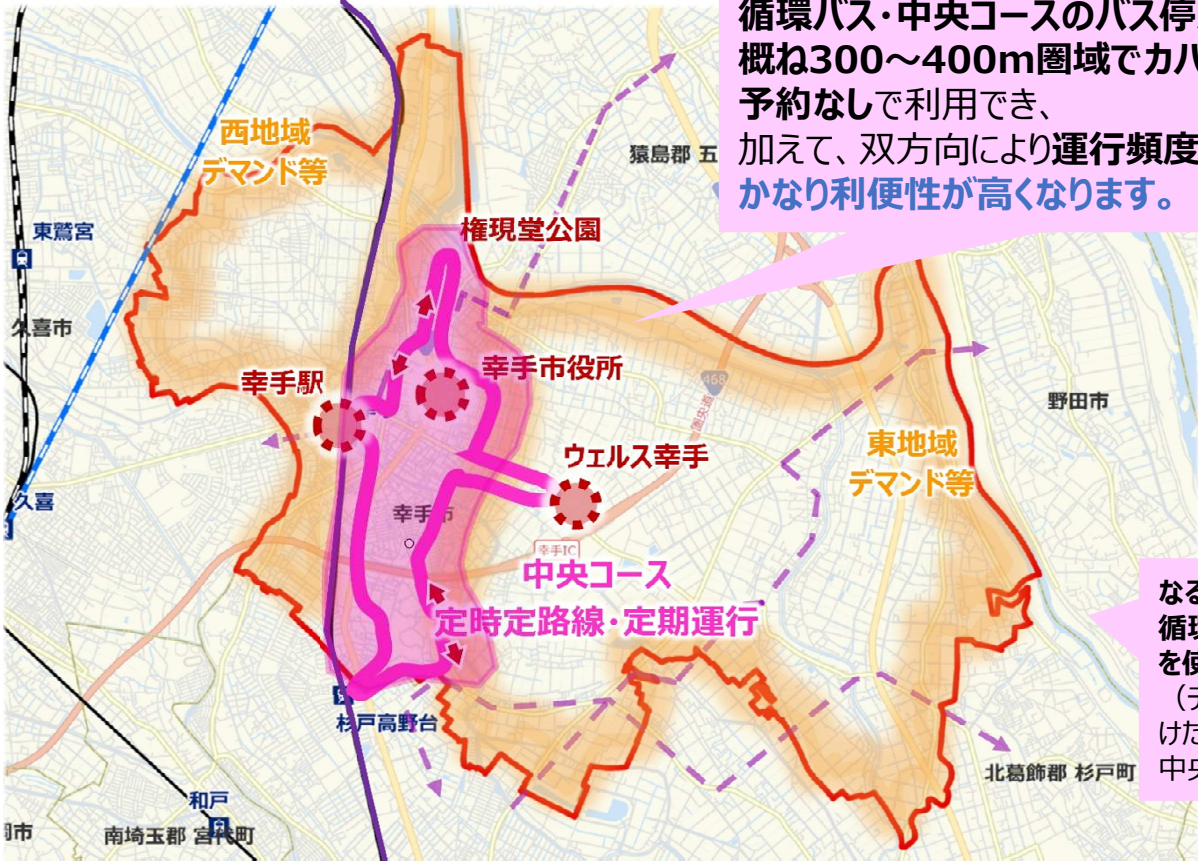


できれば、遠距離利用を増やしたくない

本日の検討テーマ②

◆同じ時間のあいだに、実車の回数が、多くなるようにすることも考慮して・・・

⇒（例えば貸切の時間内に、）なるべく、たくさんの回数を、運行（実車）できるようにする。



中央エリアは、
循環バス・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ます。
予約なしで利用でき、
加えて、双方向により**運行頻度が高くなる**ため、
かなり利便性が高くなります。

なるべく、中央エリアでは
循環バス・中央コース
を使って頂きたい
(デマンドで中央エリアに出か
けた人も、2つ目の目的地等へ
中央コースを使って頂きたい)

本日の検討テーマ②

◆ 同じ時間のあいだに、実車の回数が、多くなるようにすることも考慮して・・・

⇒（例えば貸切の時間内に、）なるべく、たくさんの回数を、運行（実車）できるようにする。

なるべく、東・西エリア⇔中央エリアで、
乗合率を高くすることに加え、 たくさんの回数を運行できるようにすること をめざすには・・・

「なるべく、遠距離利用が増えないようにする」

「中央エリア内での移動には、なるべく、中央コースを使って頂く」

という仕組みにすることが考えられます。

アイデアとして・・・

地区等で「西エリア」、「東エリア」を設定し、
西⇔東の遠距離利用について、
料金設定、場所指定等で差を設けること
が方策として考えられます。

地区等で「中央エリア」を設定し、
中央エリア内⇔中央エリア内は、デマンド利用「不可」
または、デマンド+バスの利用による「割引や特典等」
で優遇する等
が方策として考えられます。

今後の参考として、ご意見をお聞かせください。

エリアの考え方（方策）について

（前述と同様、稀にあるお急ぎの所用等には一般タクシー等を使って頂くのが前提です。）

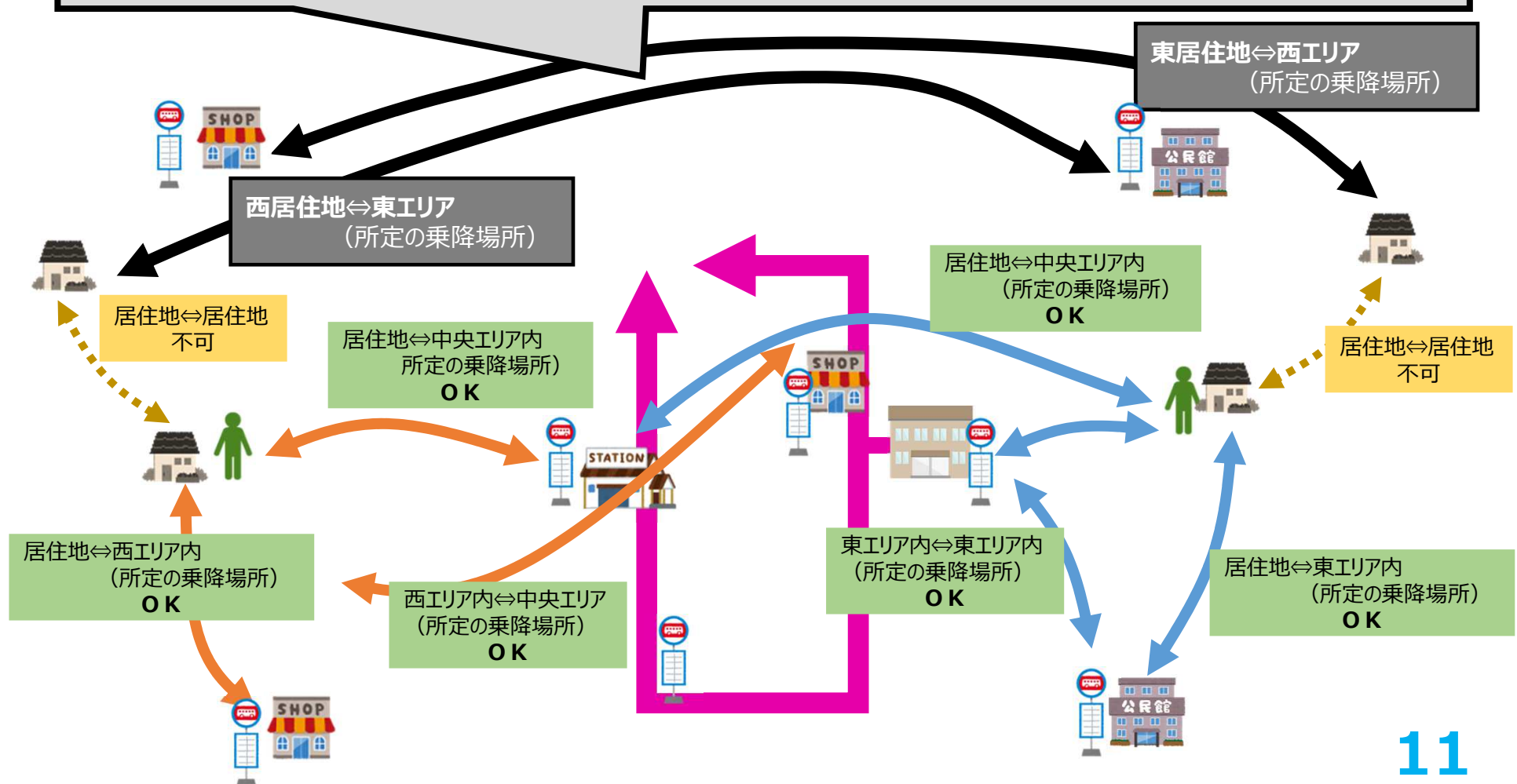
本日の検討テーマ②

イメージ（東・西のエリア間のデマンドの利用をできるようにするか）

例①：東・西エリアを区分し、その間の利用は「不可」とする。

例②：東・西エリアは区分せず、その間の利用も「可能」とする。（制限なし）

例③：東・西エリアは区分せず、その間の利用も「可能」とする。（遠距離の料金設定、場所指定など、何らかの調整をする）



本日の検討テーマ②

イメージ（中央エリアの利用に何らかの条件をつけるかどうか）

例①：中央エリア内（乗降場所）⇔中央エリア内（乗降場所）のデマンド利用は「不可」とする。

例②：中央コースバス停（乗降場所）⇔中央コースバス停（乗降場所）の利用は「不可」とする。

例③：制限なし（中央エリア内でも、制限なくデマンド利用「可」とする。）

