

幸手市が運行する公共交通の運行概要計画

- 新たに導入する「AIデマンド交通」のイメージ（運行概要計画）
- 令和9年1月からの市内循環バスのイメージ（運行概要計画）



令和7年度第4回
2025年11月29日

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

新たに導入する「デマンド型乗合交通」のイメージ（運行概要計画）

- 市内循環バス西・東コースに代わり、令和9年1月以降に新たに導入する、「デマンド型乗合交通」について、この検討会のみなさまからいただいたご意見も参考とし、運行・運用方法のイメージを整理しました。

運行方法等

(1) 運行形態

●デマンド型・乗合タクシー（区域運行型）

- ・利用客の予約に応じて、運行します。

（予約のない時、予約のない場所は運行しません）

- ・一般タクシーのような個別輸送ではなく、バスのように他の利用客との乗り合う公共交通です。
- ・基本的な運行ルート等は設けません。



現時点での想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

(2) 運行日

- 月曜日～土曜日（日曜・祝日、12月29日～1月3日は運休）

* 予約のない日は運行しません。



(3) 運行時間帯

- 8時00分～18時00分

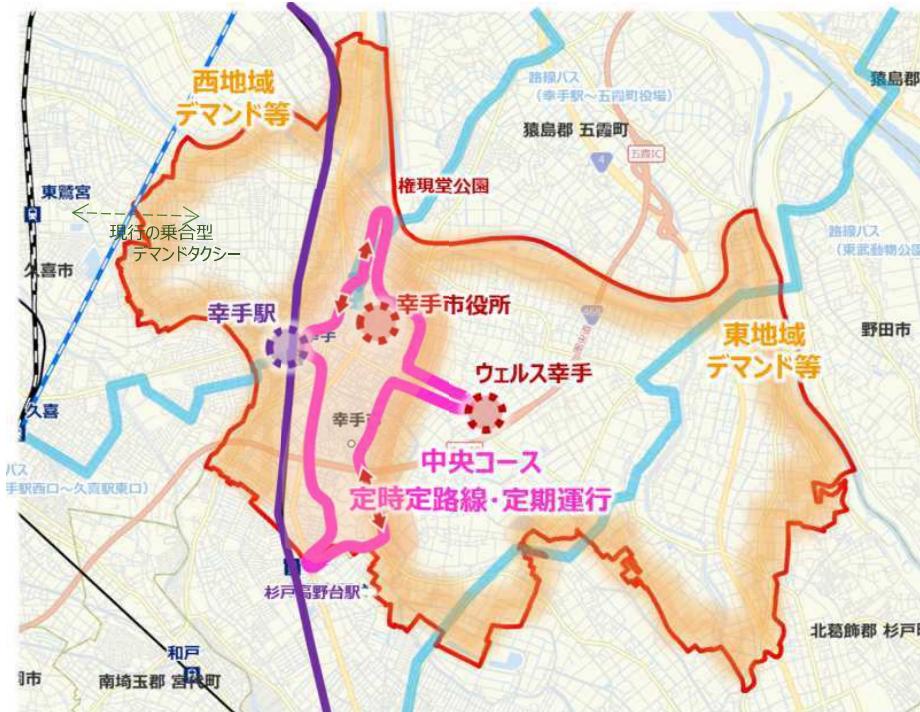
* 予約のない時間は運行しません。

（ただし、何時でも利用でき直前まで予約可にする限り、
予約のない日・時間にも、車両・乗務員は、
待機が必要なことにご留意ください）



(4) 運行区域

- 幸手市内全域



現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

(5) 運行方法

- 利用者からの予約があった場合のみ、予約のあった乗降ポイント（複数）の間を運行

* 同じ便に、複数の予約を受けつけて、乗合運行を行います。

(6) 乗降ポイント

- 乗降ポイントは、すべて、あらかじめ設定。

(目的地側の乗降ポイント)

- ・主な公共施設、店舗、病院、幸手駅等
- ・循環バス中央コース、路線バス のバス停



本日、ご意見があれば
お聞かせください。

《補足資料p2-5ご参照》

(居住地側の乗降ポイント) 会員登録時に利用者が登録した場所

(住所または自宅最寄り施設 (*ご自宅等に目印等は置きません))

例：集会所、ゴミ置き場等のわかりやすい場所



(7) 運行車両

- タクシー車両2台（定員5名：乗務員席を含む）

《補足資料p6ご参照》



イメージ

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

運用方法等

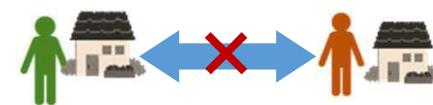
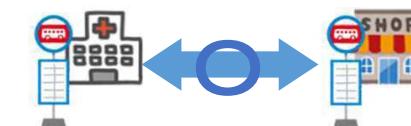
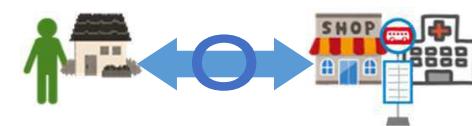
(1) 運賃設定

- 有料（定額運賃） * 距離・時間に応じたメーター制ではありません。



(2) 乗降方式（利用区間のルール）

- 居住地側の乗降Pt～目的地側の乗降Pt の間、または、
目的地側の乗降Pt～目的地側の乗降Pt の間で、
利用可能
- 居住地～居住地の間の利用は不可。



(3) 配車、経路等の設定

- AIによる運用支援システムを活用し、予約状況に応じてその都度設定

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

現時点で想定する運用上のルール

(1) 中央エリア間の利用の制限について…

(得られたご意見等の概要)

- 中央エリア間の利用に、何らかの制限を設けることに賛同するご意見が多数でした。
- 中央エリアにも、バス停から遠い人、歩くのが難しい人がいるとのご意見がありました。

前回、みなさまから、
ご意見を
いただいた事項です。

ご意見もふまえ…



・中央エリアでもバス停から遠い人がおられるため、利用できないエリアは設けないこととします。

(短い距離でも歩くのが難しい人への対応方策は、別途、福祉の面での検討が必要。)

・ただし、便利になる中央コースを十分活かすことや、現行の路線バスと共存することにも、十分留意する必要があります。

・デマンドで細かく運行した場合、ほぼ個別輸送になり、乗り合い率が低くなる危惧もあります。

方針

▼エリア区分による利用の制限の有無

- ①デマンドを利用できないエリアは設けない方針とします。(ただし料金設定等は今後検討)
- ②施設近傍に、すでにバス停がある場合は、そのバス停を乗降Ptに設定します。



▼利用区間のルール

- ①「居住地Pt～目的地Pt」、「目的地Pt～目的地Pt」の利用が可能。
- ②ただし、「中央コースのバス停間」、「朝日バスのバス停間」の利用は不可。
- ③エリアにかかわらず、「居住地Pt～居住地Pt」の利用は不可。



現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

現時点で想定する運用上のルール

(2) 長距離利用の制限について…

前回、みなさまから、
ご意見を
いただいた事項です。

(得られたご意見等の概要)

- すべて、長距離利用を制限するか、高めの料金を設けることに賛同するご意見でした。
- 中央エリアへ、東西どちらからも行けるようにすべきとのご意見がありました。
- 運行面の効率がよいほうにすべきとのご意見がありました。

《補足資料p6ご参照》

ご意見もふまえ…

- ・東西間の長距離でも、ひとまず、利用できることとします。
- ・実証運行等を行ってみなければ利用状況は未知ですが、単純に考えれば、運行距離を短くする方が、回送等が少なく、運行効率はよくなります（予約も取りやすい）。また、行き先を絞ったほうが、乗り合い率は高くなる可能性があります。
- ・長距離利用に何らかの制約を設ける目的は、利便性や効率性だけでなく、競合する可能性のあるバスやタクシーと共に存することにあります。
- ・そのため、運賃の設定で、長距離の利用の場合を高価にすることを含め、検討することとします。

方針

▼運賃の設定 (一般的に、タクシーと路線バスの間ぐらいの価格とし、安価にしきすぎない)



○高・低の2つの定額運賃を設定することを検討

(以下は、設定方法の例です)

- ・「東・西エリア～中央エリア」、「中央エリア内」、「東エリア内」、「西エリア内」の利用は低いほうの運賃。
- ・「東エリア～西エリア」の利用（あるいは、一定の距離を超える利用）は高いほうの運賃。

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

(4) 利用対象者

- (市外からの来訪者の利用が多くなった場合、市民の利用に制約が生じる危惧もあるため、)
当面、市民を対象として運用する。その他の制限を設けない。 (*高齢者等に限定しない。)
ただし、予約・利用する人は、あらかじめ「会員登録」が必要。

(5) 利用者の予約方法

- 電話（オペレータ対応）、またはスマホアプリ



(6) 予約のルール

- 1週間前から当日まで予約可。

（ただし、予約受付締め切りは**出発の30分前**、最終便の当日受付締め切りは16時半。

電話予約受付時間帯は、**7時半～16時半。**） *今後検討・調整

- 乗務員による介助等は行わない。（介助者が同乗する場合も、会員登録・予約と運賃が必要）
- 未就学児のみの乗車は不可。

(7) その他

- なるべく乗り合いを増やす方策（ご近所で集まって利用していただくようにする等）、
予約を取りやすくする方策、高齢者等以外の市民にも利用していただくためのPR、
MMの取り組み等についても、今後検討・調整します。

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

利用のルール、配車の方策等について

前回、みなさまに、感覚的なご意見をいただきましたが、これらは、以下の点について、効率化できる余地があるかどうか、今後模索するための参考にしたいという意図でした。

前回、みなさまから、ご意見をいただいた事項です。

- ◇タクシーを「1日貸し切り」にして、「時間内ならいつでも利用可で、当日の直前まで予約可」という仕組みで運用を開始するが、利用のない待機時間が多いう場合は、非効率となる。また、運行する便も1人乗り等になる可能性も高い。
先々、利用状況を見た結果、効率化の必要性が生じた場合を想定し、例えば、AM便は前日締め切り、PM便は当日午前締め切り等とする可能性について、参考意見を得ておきたい。
- ◇システムによって、できること（何の要素が固定で、何の要素が自由に設定できるか）や価格が異なるため、システム選定後の調整となるが、例えば、1時間ごとに出発時刻の時間割を設け、少し遠回りしても予約のある場所を“なるべく、ひと筆”で回るようすれば、「乗り合い」を増やす（一人乗りの便を減らせる、それに伴い予約も取りやすくなる）可能性があるため、参考意見を得ておきたい。

《補足資料p6ご参照》

(得られたご意見等の概要)

- 「予約時間」については、ほとんどの人は半日前か1日前に予定が決まっている、急用なら一般タクシーを使えばいい、とのご意見や、90分前、30分前など、いろんなご意見がありました。
- 早めに一旦締め切りにして、その後は、すでに予約のある便への相乗りのみ予約可としてはどうか、とのアイデアがありました。

方針

◆ひとまず、当初の予定通り、「当日の直前まで予約可」とします。

(得られたご意見等の概要)

- 「時間割を設けること」については、すべて「設けること」に賛同するご意見で、1時間ごと、2時間ごとというご意見でした。
- 「希望の時間に対する待ち時間」については、20～30分なら許容範囲とのご意見でした。
- 悪質なキャンセルを防止するため、一人の人が同時に予約できる件数を制限してはどうか、とのアイデアがありました。

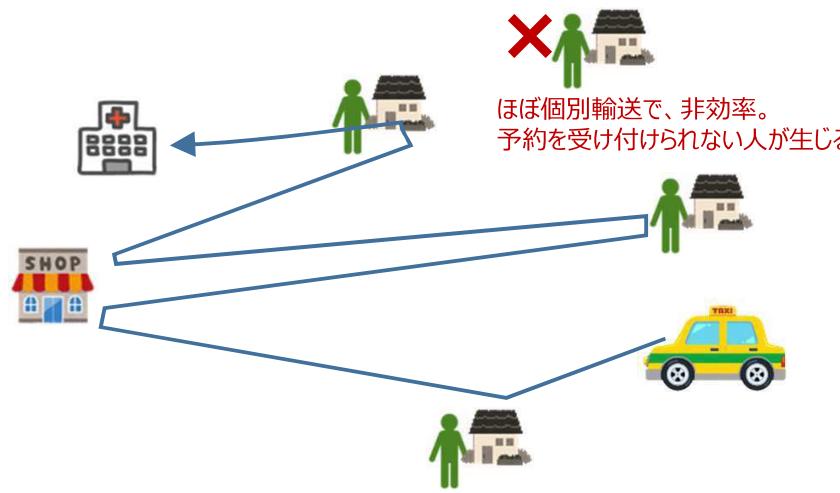
方針

◆ご意見を参考に、次ページのような仕組みを想定します。

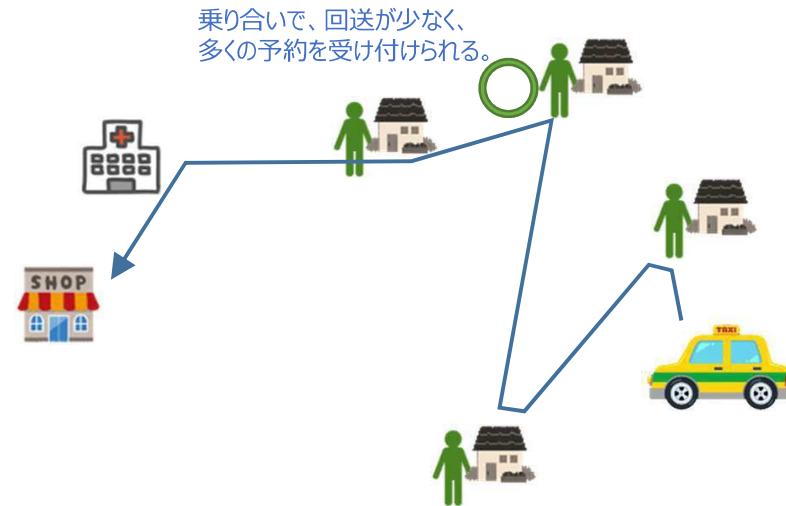
(*システムによって設定できる項目が異なるため、運行事業者とシステム決定後、設定条件を調整します。)

現時点で想定する「デマンド型乗合交通」のイメージについて

(時間割と運行方法のイメージ)



ほぼ一般タクシーのような個別輸送で、
一人のことだけ考えれば、乗る時間が短くて便利でも、
回送のため全体は時間が長く、**非効率。X**
(受付けられる予約数にも制約が生じる)



(乗合の公共交通であることをみんなが理解し、)
みんなが乗合して、回り道や、待ち時間を受け入れ
れば、全体の時間が短く、**効率的。◎**
(受付けられる予約数の制約も少なくなる)

*市民のみなさんの意識の醸成が大切です。

例：仕組みのイメージ

出発便を1時間ごと（毎正時）
に設定

- ・8時発便
- ・9時発便
- ・10時発便
- ...

→ 便ごとに、
予約を受け付ける

希望時間との違い、または、
乗っている時間が増えても
よい許容範囲が
20～30分と考え、
なるべく乗合になるように、
配車順・コースを選定

→ 選定した配車順・コース
で運行
(予約者には事前に通知)

(*システムによって設定できる項目が異なるため、運行事業者とシステム決定後、この主旨で設定条件を調整します。)

現時点で想定する「市内循環バス」について

令和9年1月からの「市内循環バス」のイメージ（運行概要計画）

（現・中央コース）

運行方法等

（1）運行形態

●コミュニティバス（定時定路線）

- ・決まった路線を決まった時間に走ります。



（2）運行日

●月曜日～土曜日（日曜・祝日、12月29日～1月3日は運休）



（3）運行時間帯

●7時00分～18時00分



- ・双方向運行のうち片方向の運行時間帯を1時間ずらして、朝の時間の運行時間の拡大をします。

現時点で想定する「市内循環バス」について

(4) 運行区域

- 幸手市中央エリア

(5) 運行方法

- 双方向運行

(6) バス停

- 現行の市内循環バス中央コースを基本に一部バス停の新設、移動を行います。
(資料5を参照)



(7) 運行車両

- 小型バス2台

現行の市内循環バス(中央コース)で使用しているバスと同等の車両

* 故障等の際の予備車は別途

運用方法等

(1) 運賃設定

- 有料（定額運賃）



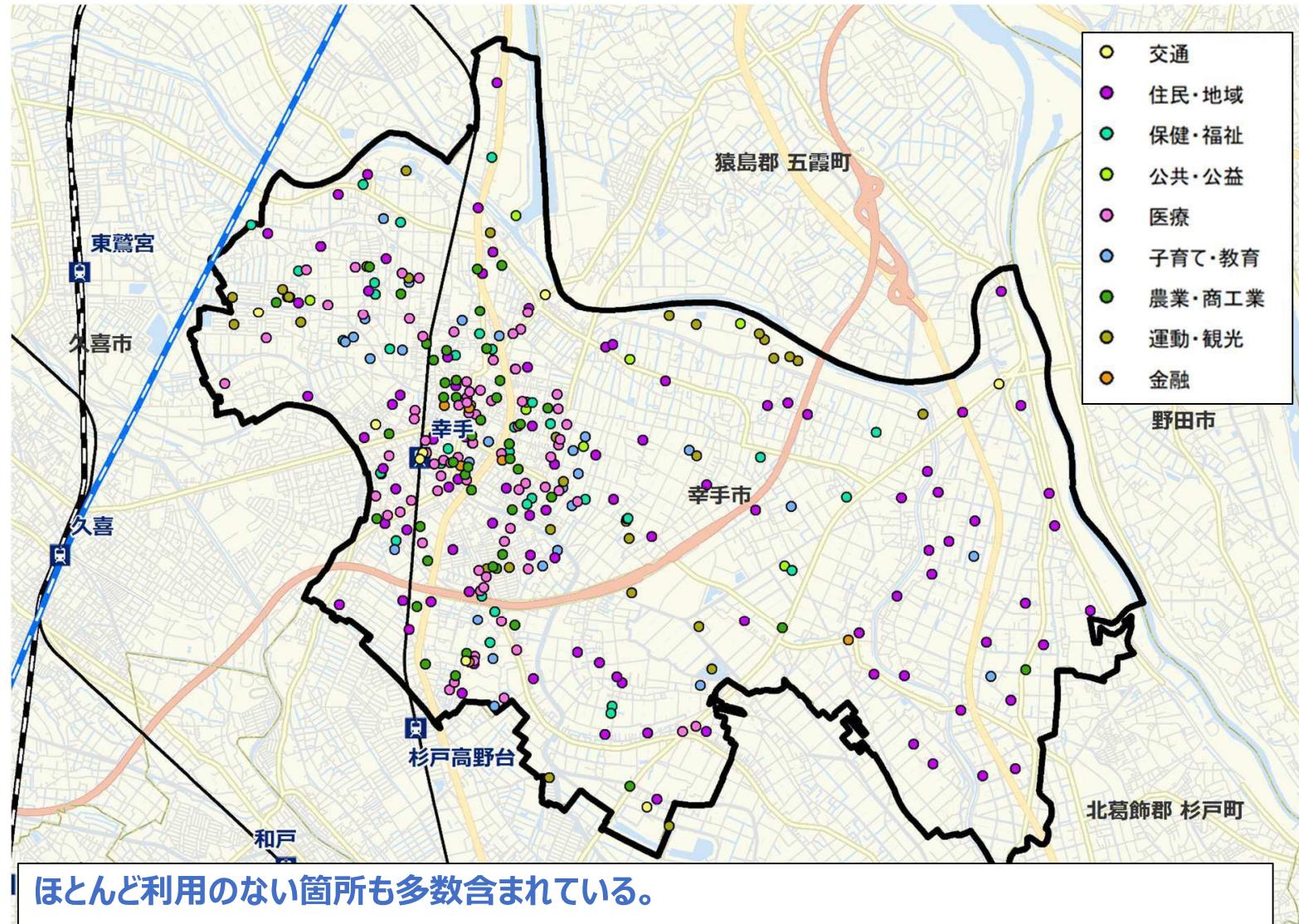
目的地・運用ルール等の検討にあたっての参考資料

令和7年度第4回
2025年11月29日

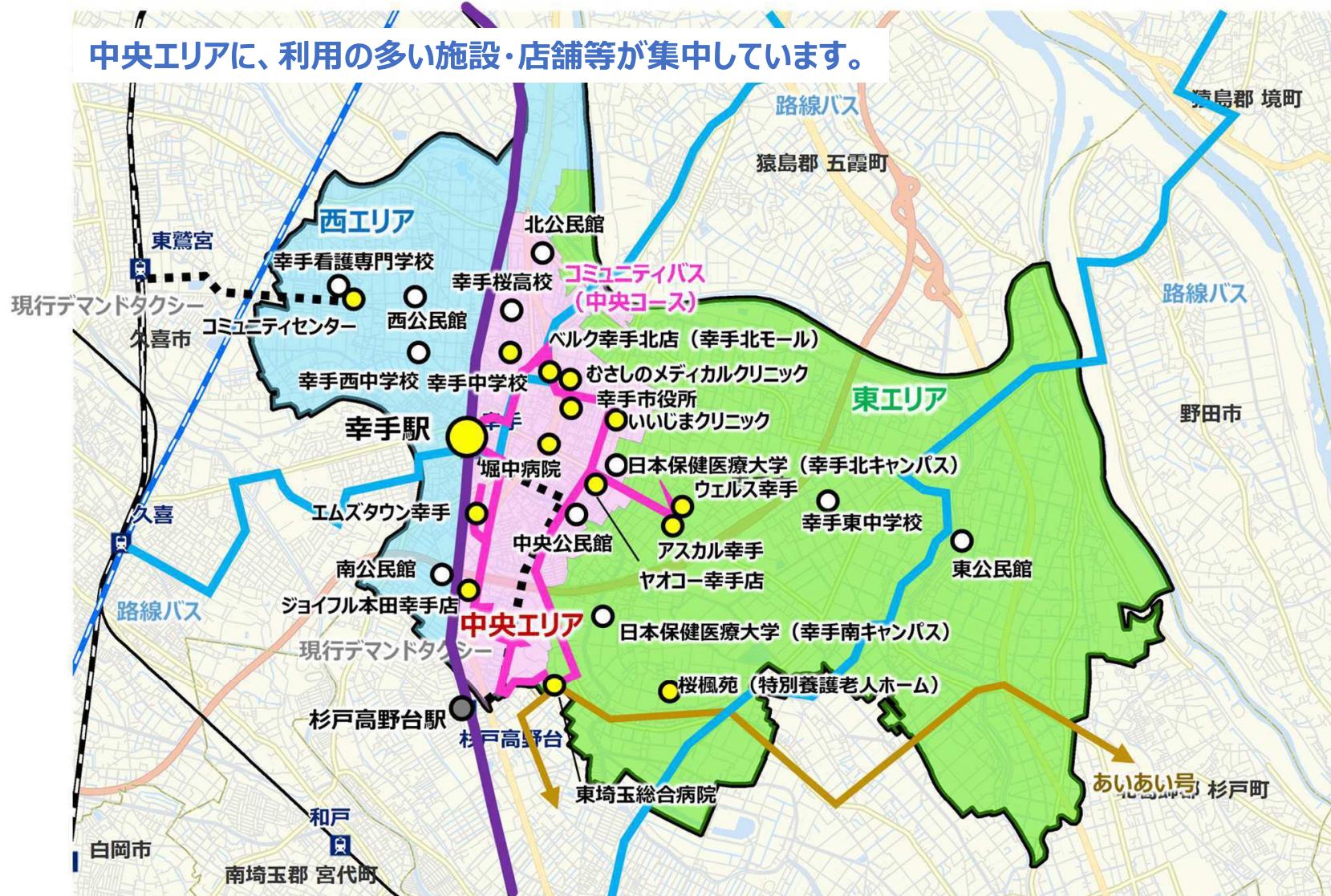


(参考) 旧デマンドの目的地一覧 (340か所)

公共施設（市役所等）・病院・介護施設・歯科医院・学校・商業施設・商店会・集会所等



(参考) 旧デマンドの目的地上位の場所及びその他公共施設・学校等の場所



※黄色い点は幸手駅 + 旧デマンドの乗降件数の上位の場所、白い点はその他主な施設

(参考) エリア別の施設・店舗・学校等の立地状況

主な施設は中央エリアに分布。

| 分類 | 項目 | 西 | 中央 | 東 |
|----------------|-----------|--------------------------------------|---------------------------------|------------------------------|
| 病院等 (R2データ) | 大病院 | 3か所 (東武丸山病院等) | 1か所 (堀中病院等) | 1か所 (東埼玉総合病院) |
| | クリニック・診療所 | 7か所 | 19か所 | 1か所 |
| | 歯科医院 | 7か所 | 22か所 | 1か所 |
| 店舗 | 大規模小売店舗 | 1店舗 (TAIRAYA 幸手店) | 18店舗 (エムズタウン、幸手北モール等) | 1店舗 (ヨークマート幸手店) |
| バス停 | 中央コース | 0か所 | 20か所 | 2か所 (ウェルス、東埼玉総合病院) |
| | 朝日バス | 2か所 (幸手駅～久喜駅) | 8か所 (幸手駅～五霞町) | 12か所 (東武動物公園～境町) |
| 公民館 | | 3か所 (コミュニティセンター、西公民館、南公民館) | 2か所 (中央公民館、北公民館) | 1か所 (東公民館) |
| その他施設 | | 幸手駅 等 | 幸手駅、幸手市役所 等 | ウェルス幸手 等 |

※大規模小売店舗：ショッピングセンター、ホームセンター、大きなスーパー等

(参考) 旧デマンドの目的地上位について

■ 旧デマンドのR3年12月の1か月の利用状況（上位10ヶ所・上位10種別）

● 乗車場所上位10ヶ所

| 乗車時利用目的地（上位10件） 12月 | | |
|----------------------|-----|------|
| 1 むさしのメイカルクリニック | 39 | 6.5% |
| 2 東埼玉総合病院 | 26 | 4.3% |
| 3 幸手市平須賀2-225桜楓苑 | 18 | 3.0% |
| 4 ジョイフル本田 幸手店 | 17 | 2.8% |
| 5 (個人) | 17 | 2.8% |
| 6 ヤオコー 幸手店 | 15 | 2.5% |
| 7 駐車場北側ベルク 幸手北店 | 15 | 2.5% |
| 8 ウエルス幸手 | 14 | 2.3% |
| 9 エムズタウン幸手マルエツ（マルエツ） | 12 | 2.0% |
| 10 幸手中学校（正門前） | 11 | 1.8% |
| 上位10ヶ所の利用人数合計 | 184 | 31% |

※全体の利用人数合計は 599 人

● 降車場所上位10ヶ所

| 降車時利用目的地（上位10件） 12月 | | |
|---------------------|-----|-------|
| 1 むさしのメイカルクリニック | 62 | 10.4% |
| 2 東埼玉総合病院 | 57 | 9.5% |
| 3 ジョイフル本田 幸手店 | 19 | 3.2% |
| 4 幸手市平須賀2-225桜楓苑 | 17 | 2.8% |
| 5 ヤオコー 幸手店 | 16 | 2.7% |
| 6 (個人) | 16 | 2.7% |
| 7 いいじまクリニック | 15 | 2.5% |
| 8 ウエルス幸手 | 15 | 2.5% |
| 9 堀中病院(病院玄関前) | 15 | 2.5% |
| 10 アスカル幸手 | 13 | 2.2% |
| 上位10ヶ所の利用人数合計 | 245 | 41% |

※全体の利用人数合計は 599 人

● 乗降場所上位10種類

| 種類別目的地（乗車・降車含む） 12月 | | |
|---------------------|-----|-------|
| 1 病院 | 170 | 24.4% |
| 2 総合病院 | 105 | 15.0% |
| 3 スーパー | 60 | 8.6% |
| 4 その他公共施設 | 44 | 6.3% |
| 5 ホームセンター | 36 | 5.2% |
| 6 大型商業施設 | 34 | 4.9% |
| 7 公民館 | 31 | 4.4% |
| 8 老人福祉施設・有料老人H | 24 | 3.4% |
| 9 中学校 | 21 | 3.0% |
| 10 駅 | 17 | 2.4% |
| 上位10種類の利用人数合計 | 542 | 78% |

※全体の利用人数合計は 698 人

上位は病院が多く、そのほかはスーパー・やホーミーセンター、ウエルス幸手となっています。

(参考) 旧デマンドの利用・現在の循環バスの利用について

■旧デマンド（～R3年まで運行。全域で利用可、2台運行、循環バス運行なし）

- ・旧デマンドでは中央エリア内、中央～東エリアの利用が多くありました。
- ・便数に対する稼働率は約8割でしたが、乗合率は1便当たり1.3人と、概ね1人乗りでした。

●1か月当たりの地域別利用者数

| | 西 | 中央 | 東 | 総計 |
|----|-----|-------|-------|-------|
| 西 | 2.8 | 91.7 | 36.4 | 130.9 |
| 中央 | | 173.4 | 270.7 | 444.1 |
| 東 | | | 20.0 | 20.0 |
| 総計 | 2.8 | 265.1 | 327.1 | 595.0 |

| | 西 | 中央 | 東 | 総計 |
|----|------|-------|-------|--------|
| 西 | 0.5% | 15.4% | 6.1% | 22.0% |
| 中央 | | 29.2% | 45.5% | 74.6% |
| 東 | | | 3.4% | 3.4% |
| 総計 | 0.5% | 44.6% | 55.0% | 100.0% |

●便数に対する稼働率（1か月当たり）

| 稼働 | 非稼働 | 総予約枠 |
|------|-----|------|
| 367便 | 77便 | 444便 |
| 83% | 17% | 100% |

↑上記は便数単位であり、時間の稼働率はさらに低いはず

●1便当たりの利用者数（乗合率）

乗合率 1.31人/便

↑じつは、座席も時間もまだ余裕があった。

■現在の循環バスの利用者数（1か月当たり）

現在の循環バスの利用者数は、約7割が中央コース。

| 中央 | 東A | 東B | 西A | 西B | 合計 |
|-------|-----|----|-----|-----|-------|
| 1,866 | 111 | 90 | 258 | 272 | 2,598 |
| 72% | 4% | 3% | 10% | 10% | 100% |

↓
今後も主に中央コースを使っていただく

↓
今後は、デマンドで対応