

# 幸手市「デマンド型乗合交通」の検討に向けて (市内循環バスの見直し)

令和 7 年度第 1 回  
2025年7月5日



## はじめに

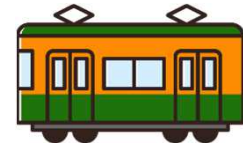
- 幸手市では、令和9年1月以降に向けて、市が運行する公共交通「市内循環バス」の見直しを行います。

ここで…

定 義

検討の対象とする「公共交通」とは…

- 電車、路線バスや、乗合タクシーなどと同様に、  
誰が使ってもよい、  
他の人どうしが乗り合って使う、  
公共交通 です。



(注：1組だけが乗る一般のタクシーや、福祉等の個別の送迎サービス等ではありません。)

## はじめに

- なお、幸手市の地域公共交通は、  
地域や公共交通の現状、いろいろな調査結果や検討材料  
をもとに、  
法律に基づく「**幸手市地域公共交通会議**」において、  
**検討・審議**が行われ、  
運行形態、運行・運用方法などが、**決定**されます。  
(その後、運輸局等の諸手続き)



## はじめに

## 《見直しの方向性》

決まった路線を  
決まった時間に走ります

- ## ● 中央地区

⇒**現行の「中央コース」の定時定路線（定期運行）を継続し、部分的な見直し。**

- ## ●東地区・西地区

⇒「西コース」「東コース」の運行形態を見直し（変更）、  
「デマンド型の乗合交通」等の運行を検討。



# はじめに



では… 「**デマンド型の乗合交通**」とは…

路線バスとタクシーの間のようなイメージの公共交通です。

・「**デマンド型**」とは、「**予約型**」という意味です。

⇒予約があったときに、予約のある場所だけを、運行します。

(予約がなければ運行しません。)



**予約型**

・「**乗合**」の公共交通です。

⇒同じ方面へ向かう**他の利用客と**、「**乗合（相乗り）**」になります。

⇒誰が、どのような用事で使ってもかまいません。(不特定の人が利用)

(福祉等の個別送迎サービス等ではありません。)



**乗り合い**

・**多くの場合**、タクシー、ミニバン、ワゴン車等の

「**10人以下の小さい車両**」で運行します。

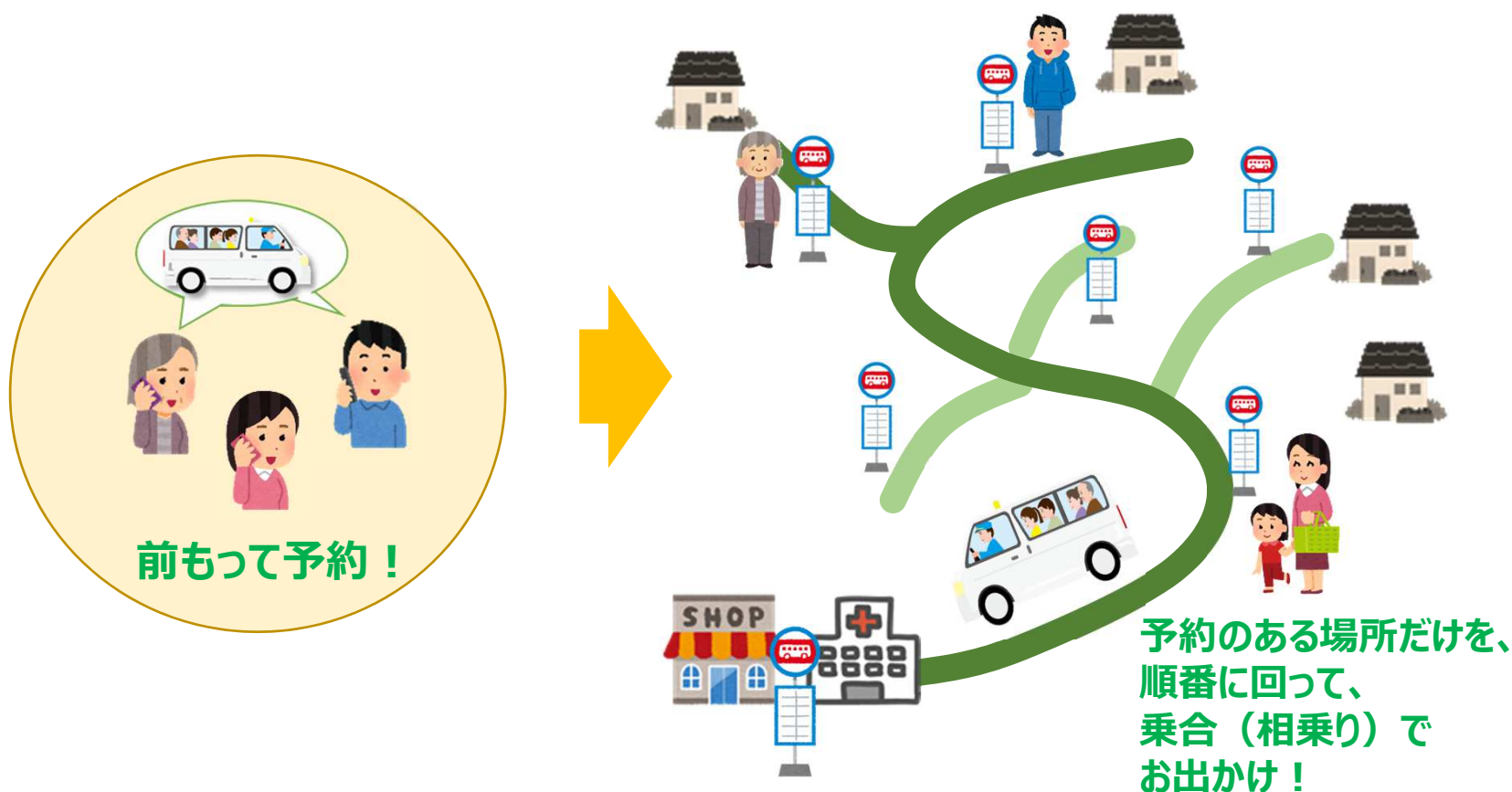
⇒大型バスが入れないような場所でも、運行できます。

⇒細かめに乗降場所を設けることもできます。

# はじめに



## デマンド型乗合交通のイメージは・・・



- ・バスより、細かめに乗降場所を設けることもできますが、すべて回るわけではないので、時間は短くなります。
- ・タクシーと違い、個別の送迎ではなく、乗合（相乗り）です。 タクシーよりは時間がかかります。

# はじめに

## ●「デマンド型乗合交通」には、いろんな要素・パターンがあります。

ご参考：デマンド型乗合交通の要素・パターン（個々の説明は省略）

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運行面    | <ul style="list-style-type: none"><li>● 運行形態・運行方式</li><li>● どこから、どこへの移動のサービスか</li><li>● 乗降場所を決めるかどうか、決めるならどこにするか</li><li>● 基本的なルート（まわる順番等）を決めておくかどうか、決めておくならどのようなパターンするか</li><li>● 運行曜日</li><li>● 運行時間帯</li><li>● 運行時刻または時間割等</li><li>● 運行車両のサイズ</li><li>● 運行車両の台数</li></ul> |
| 運用・運営面 | <ul style="list-style-type: none"><li>● 利用のルール・制限等</li><li>● 会員等の登録制かどうか</li><li>★ 利用対象者をどうするか</li><li>● 予約のルール</li><li>● 受付・配車の方法（システムの方法、運行事業者側の方法）</li><li>● 運賃、割引</li><li>● P R・広報（どうするか、だれがするか）</li><li>● ご利用案内・登録等（どうするか、だれがするか）</li></ul>                             |

## ●この「あり方検討会」で戴いたご意見を参考に令和9年1月以降市が運行する公共交通の内容について検討していきます。



## 知っておいて頂きたいこと



幸手市のデマンド型乗合交通の検討にあたり 《知っておいて頂きたいこと》

### ① 幸手市民は、クルマ中心のライフスタイルです。

公共交通が利用できる人でも、クルマ（運転、送迎・同乗）が使える人には、なかなか利用してもらえません。

現在の市内循環バスの、1日の延べ利用客数（R4.1～R7.4）

|             |           |           |
|-------------|-----------|-----------|
| ・中央コース62.6人 | 東Aコース4.5人 | 西Aコース8.9人 |
|             | 東Bコース4.5人 | 西Bコース9.7人 |

幸手市の、過去のデマンドの例から…

### ② デマンドの利用客数も、当面、さほど多くないと想定されます。

過去の例： 幸手市の人口に対する、延べ利用客数 の割合（R3まで運行のデマンド）

**0.05%** （居住者1万人あたり1日延べ5人）

分子：【1日当たり利用者数】 23.5人/日 （R3）

分母：【幸手市の人口】 50,228人（R3）



## 知っておいて頂きたいこと

### 幸手市の、過去のデマンドの例から…

#### ③ 乗合率（1便あたりの乗車人数）は、低いと想定されます。

＊乗合率が低いということは、1人しか乗っていない便が多いということであり、うまくいっていないこととなります。（効率がよくない：格安のタクシーに近い）

|                  |          |
|------------------|----------|
| 過去の例：・R3までのデマンド  | 1.31 人／便 |
| ・現在運行・幸手駅～杉戸高野台駅 | 1.24 人／便 |
| ・現在運行・コミセン～東鷲宮駅  | 1.37 人／便 |

### 幸手市の、過去のデマンドの例から…

#### ④ 稼働率（運行予定の便のうち、運行した便）は、低いと想定されます。

＊稼働率が低いということは、車両が待機している時間が長いということであり、うまくいっていないこととなります。（効率がよくない：もったいない）

## 知っておいて頂きたいこと

### ⑤ 現行の路線バス、循環バス、一般タクシーとの競合を、避ける必要があります。

路線バス、一般タクシーは、利用客が少ないことに加え、全国的な乗務員不足が深刻化し、事業者はきわめて厳しい運営状況です。

幸手市の公共交通がなくならないように、みんなで守っていかなければなりません。路線バスや、一般タクシー事業者との協力が必要です。

### ⑥ デマンド型乗合交通に使える車両は、限られます。

予算の制約、運行事業者の乗務員不足等から、使える台数は限られます。

また、台数を増やすと、乗合率、稼働率が、ますます低くなることになり、効率が悪く、導入しても継続できなくなります。



以上のように、**デマンド型乗合交通**の検討では、使う人の利便性ばかりでなく、運営・運用面で非効率にならないようにすることや、他の公共交通との競合を避けることが大切です。

## 本日のテーマ



本日は、東地区におけるデマンド型乗合交通の  
「乗降場所」の考え方  
について、意見交換をお願いします。

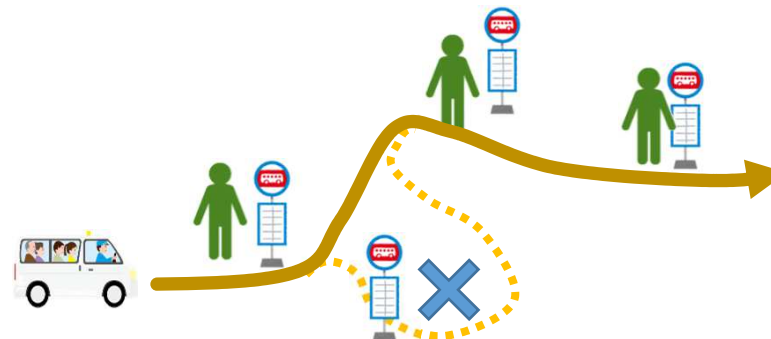
# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

## 0. 運行形態・運行方式 (以下は、前提条件です)

### ● デマンド型 (予約制)      ● 乗合交通

### ● 区域運行

- ・ 定めたエリア内なら、どこを通ってもよい。
- ・ ただし、運行ルートか、回る順番を決めておいて、予約がない区間は通らずカットする方法もOK。



## デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

### (1) 運行区間等

「どこと、どこをつなぐ」交通サービスにするか？

(ここでは、具体的な場所は、まだ考えません)

### 選択肢

- ① 「地区内」の居住地 ⇔ 「地区内」の目的地 (利用の多い主な施設等)
- ② 「地区内」の居住地 ⇔ 「地区内」の目的地 (利用の多い主な施設等)  
+ 地区外の駅、中央コースとの乗り継ぎ地点
- ③ 「地区内」の居住地 ⇔ 市内全域の目的地 (利用の多い主な施設等)



# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

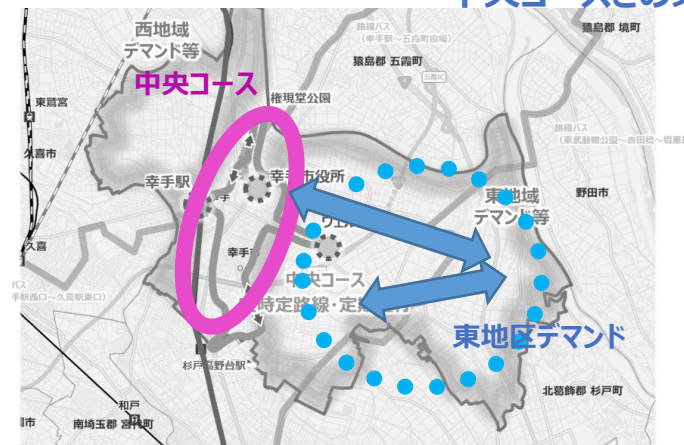
## イメージ（東地区デマンドの例）

①「地区内」の居住地 ⇔ 「地区内」の目的地

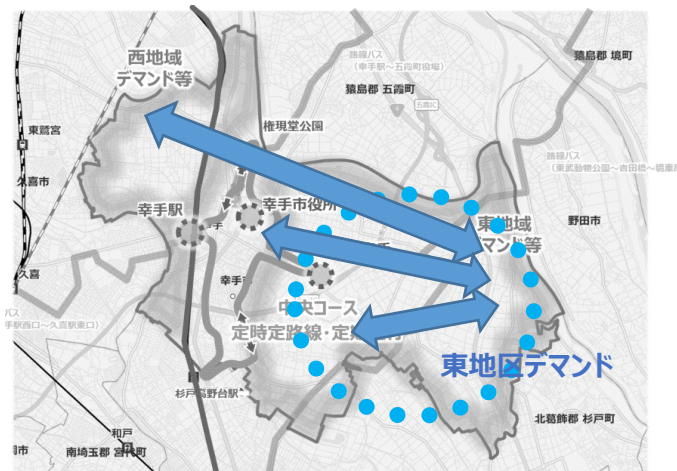


②「地区内」の居住地 ⇔ 「地区内」の目的地

+ 地区外の駅、  
中央コースとの乗り継ぎ地点等



③「地区内」の居住地 ⇔ 市内全域の目的地



# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

## 選択の視点

| 選択肢                                                    | 利用客の視点                                                                               | 運用・運営面、客観的視点                                                                                 |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①「地区内」の居住地 ～<br><br>「地区内」の目的地                          | ◎ 地区内の外出に乗り継ぎなしで利用できる。<br>▲ 市中心部や、市外等への外出に利用できない。                                    | ◎ 運行距離が短いため、限られた台数でも、高頻度の運行ができる。<br>◎ 一般タクシー、中央コースとの競合等を、ある程度避けられる。                          |
| ②「地区内」の居住地 ～<br><br>「地区内」の目的地<br>+ 地区外の駅、中央コースとの乗り継ぎ地点 | ◎ 地区内の外出に乗り継ぎなしで利用できる。<br>◎ 市中心部、市外等への外出も、乗り継ぎによって利用できる。                             | ◎ 運行距離が短いため、限られた台数でも、高頻度の運行ができる。<br>◎ 一般タクシー、中央コースとの競合等を、ある程度避けられる。<br>(一部競合する区間は、運用面で工夫する。) |
| ③「地区内」の居住地 ～<br><br>市内全域の目的地                           | ◎ 地区内、市中心部への外出に乗り継ぎなしで利用できる。<br>(きわめて便利)<br>▲ 長距離利用が多くなった場合、他の希望者が予約を入れられないケースが多くなる。 | ▲ 運行距離が長くなり、限られた台数では、運行頻度に制約が生じる。<br>▲ 過度に便利になり、一般タクシーと競合する。<br>▲ 中央コースと重複する。                |



## (2) 乗降場所

乗降場所を設定するかどうか？  
設定するなら、どの程度の場所か？

### (2-1) 居住地側（住んでいる側）について

(居住地側) 乗降場所を設定するかどうか？

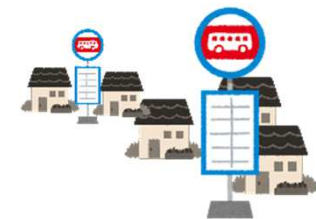
#### 選択肢

##### ①「乗降場所を、設定しない」

・所定のエリア内なら、どこでも乗降可。

##### ②「乗降場所を、設定する」

・あらかじめ、設定した場所でのみ乗降可。



# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

## 選択の視点

| 選択肢                 | 利用客の視点                                                                                                                                                                                 | 運用・運営面、客観的視点                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①「設定しない」<br>(どこでも可) | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ ドアtoドア（歩かなくてよい）（荷物のある時も楽）</li> <li>▲ 予約の際、詳しく伝える必要がある。</li> <li>▲ 場所が細かくなると、乗合になると、運行時間（乗っている時間）が長くなる。</li> <li>▲ 乗合の他の客に、自宅を知られる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 乗合になりにくい。（非効率）</li> <li>▲ 一般タクシーと競合（区別がなくなる）。<br/>「安いタクシー問題」</li> <li>▲ 場所が細かくなると、運行時間が長くなる。それに伴い、運行できる便数が減る。（非効率）</li> <li>▲ オペレータ、乗務員の負担が大きい。</li> </ul> <p>（歩くのが難しい高齢者等をカバーできる。ただし、必要のない人までドアtoドアになる。：過剰となる。）</p>                                      |
| ②「設定する」<br>(乗降場所)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 乗降場所まで歩く。（荷物がある場合は、負担がある。）</li> <li>◎ 予約の際、伝えやすい。</li> <li>◎ 乗合でも、運行時間（乗っている時間）が比較的短い。</li> <li>◎ 乗合の他の客に、自宅を知られることはない。</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 比較的、乗合いになりやすい。（効率的）</li> <li>◎ 一般タクシーとの役割分担が比較的しやすい。</li> <li>◎ 運行時間が比較的短い。それに伴い、運行できる便数が多くできる。（効率的）</li> <li>◎ オペレータ、乗務員の負担が比較的小さい。</li> </ul> <p>（近所ぐらいまでなら元気に出かけられる高齢者等が主な対象。一人での外出、歩くのが難しい高齢者等まではカバーできない。ただし、そのような高齢者等に対しては、別途、福祉分野での支援を考えるのが妥当。）</p> |

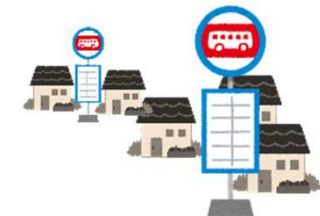
## （２－１）居住地側（住んでいる側）について

乗降場所を設定する場合は、

（居住地側）どの程度の場所に、設定するか？

### 選択肢

- ① 町内の集会所・公民館の程度 の箇所
- ② 選挙掲示板の程度 の箇所
- ③ ごみ収集場の程度の場所から選ぶ
- ④ その他（自宅からどれぐらいの距離？）



# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

## 選択のヒント

- ①町内の集会所・公民館の程度（・・・お年寄りが歩くのは、ちょっとたいへん？）
- ②選挙掲示板の程度（・・・これぐらいなら、ふだん歩いている。 東地区30カ所程度？）
- ③ごみ収集場の程度の場所から選ぶ（・・・これぐらいなら、ふだん歩いている。 ただし・・・多すぎるのでは？）
- ④その他（・・・自宅から何百mぐらいなら歩けそうですか？）

### 細かくしすぎると...

- ▲乗合になると、運行時間（**乗っている時間**）が長くなる。
- ▲乗合になりにくい。（非効率） ▲一般タクシーと競合（区別がなくなる）。
- ▲場所が細かくなると、**運行時間が長くなる**。それに伴い、**運行できる便数が減る**。（非効率）
- ▲オペレータ、乗務員の負担が大きい。  
（必要のない人までドアtoドアに近くなる：過剰となる。）

### 一般的に...

- ・路線バスは、バス停から300mぐらいが、利用される範囲といわれています。
- ・（一人での外出や、歩くこと自体が難しい人**以外**の）お年寄りなら、どれぐらいですか？

# デマンド型乗合交通の 乗降場所の考え方について

## (2-2) 目的地側 (出かける先) について

◆目的地側は、乗降場所を設定します。

(あらかじめ、設定した場所でのみ乗降可)

◆ひとまず、優先度の高い場所に設定します。

(デマンドの利用が多そうな場所)



みなさんで、意見交換をお願いします。

(目的地側) **どんな場所に、設定するのがよいですか？**

前の(1)「どこと、どこをつなぐ？」で、考えた、行先側のエリアで、イメージしてみてください。

ヒント：細かくしすぎると、乗合になりにくい。乗っている時間が長くなる。運行できる便数が減る。(非効率)

買い物等と比べて、**通院は日数が少ない？ 電車に乗って出かける**日数は？