

# 令和5年度古河市公共交通事業再編について

- 1 再編の要旨
- 2 古河市循環バス「ぐるりん号」現行ルートと主な運行先
- 3 古河市循環バス「ぐるりん号」再編ルートと主な運行先
- 4 古河市循環バス「ぐるりん号」再編のポイント
- 5 古河市循環バス「ぐるりん号」運行コース概要
- 6 持続可能とするための取り組み
- 7 古河市デマンド交通「愛・あい号」全域運行に係る必要車両数の考察
- 8 古河市デマンド交通「愛・あい号」運賃の考察
- 9 再編事業のまとめ
- 10 再編までのロードマップ

## 資料編

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| 1 古河市公共交通年度別利用状況    | 5 古河市公共交通運行委託費推移     |
| 2 令和2年度便別運行実績 ぐるりん号 | 6 古河市と近隣自治体の公共交通事業比較 |
| 3 令和2年度便別運行実績 愛・あい号 | 7 市民の声               |
| 4 ぐるりん号車両使用状況       | 8 その他                |

古河市公共交通活性化事務局（市民部交通防犯課）

令和2年4月、古河市公共交通は、「ぐるりん号」のコース新設やルート再編等により、新たなスタートを切ったものの、コロナ禍と重なったこともあり、「ぐるりん号」、「愛・あい号」とも利用者は大きく減少した。しかしながら、これを今後を考察するひとつの機会と捉え、利用傾向やニーズ等を分析し、さらには、これまで着手できなかった点について補完できるよう、事業の再編に着手する。

循環バス「ぐるりん号」の利用者減少傾向はコロナ禍による外出制限が最も大きな理由とはいえ、コース毎の年間利用者数では、一部のコースにおいてコロナ前から減少もしくは横ばい傾向にある。利用者アンケートでは、運行区域の満足度は高いものの、運行本数に関しての満足度は低い。この要因の一つとして、1本の運行ルートが長く小回りし過ぎるため便数が不足し、利用しにくいことが考えられる。

ただし、単なる運行本数の増便だけでは、「空気を運んでいる」便を増やすことにもなる。現在の運行ダイヤは一部のコースを除き平日と土休日を差異なく運行しているが、年間乗車人数割合では、日曜において平日の3パーセントしかない便もあり、効率的な運行とは言い難い。このような状況から、運行実績の分析や利用者ニーズの考察、さらにはバスという車両が持つ最大の強みである「輸送量」を最大限に生かすターゲティングにより、令和5年度からは利用しやすい運行エリアに再編する。具体的には、コースの分割等見直しを図り、新たに1コースを開設し、**全7コースでのコンパクト且つ効率的な運行**を開始する。なお、このエリア再編に伴い、コース間の運賃格差是正等も順次行う。

また、運行手段として、運行事業者との協定によりEVバスを使用し、ゼロカーボンシティ実現の一助とする。車両のラッピングについても、今後使用する車両からは一新し、市民及び利用者の愛着度を高めていく。さらに、安定した利用者確保のためのモバイルチケット導入や、広告収入となるデジタルサイネージ、ネーミングライツの導入を検討する。

デマンド交通「愛・あい号」については、平成20年度の運行開始にあたり、「古河地区は循環バス、総和・三和地区はデマンド交通」というコンセプトを掲げたものの、循環バスは、平成28年に総和地区へ2コース開設、令和2年度には三和地区へ1コース開設等、当初の制度設計から大きく変化した。これによりデマンド交通だけが「一国二制度」状態となっている。

古河地区はバス系統本数について比較的充実しているものの、道路交通事情等によりバスが運行できない地域も少なからず存在する。また、高齢化率も3割を超えており、バス停までの移動が決して楽な状況ではない。

以上の理由により、令和5年度からは、**デマンド交通を古河市全域で運行**する。なお、デマンド交通も循環バス同様、効率的な運行と適正な受益者負担の設定を行い、持続可能な公共交通に努めていく。

## 2 古河市循環バス「ぐるりん号」現行ルートと主な運行先

### 西コース（最大77分）

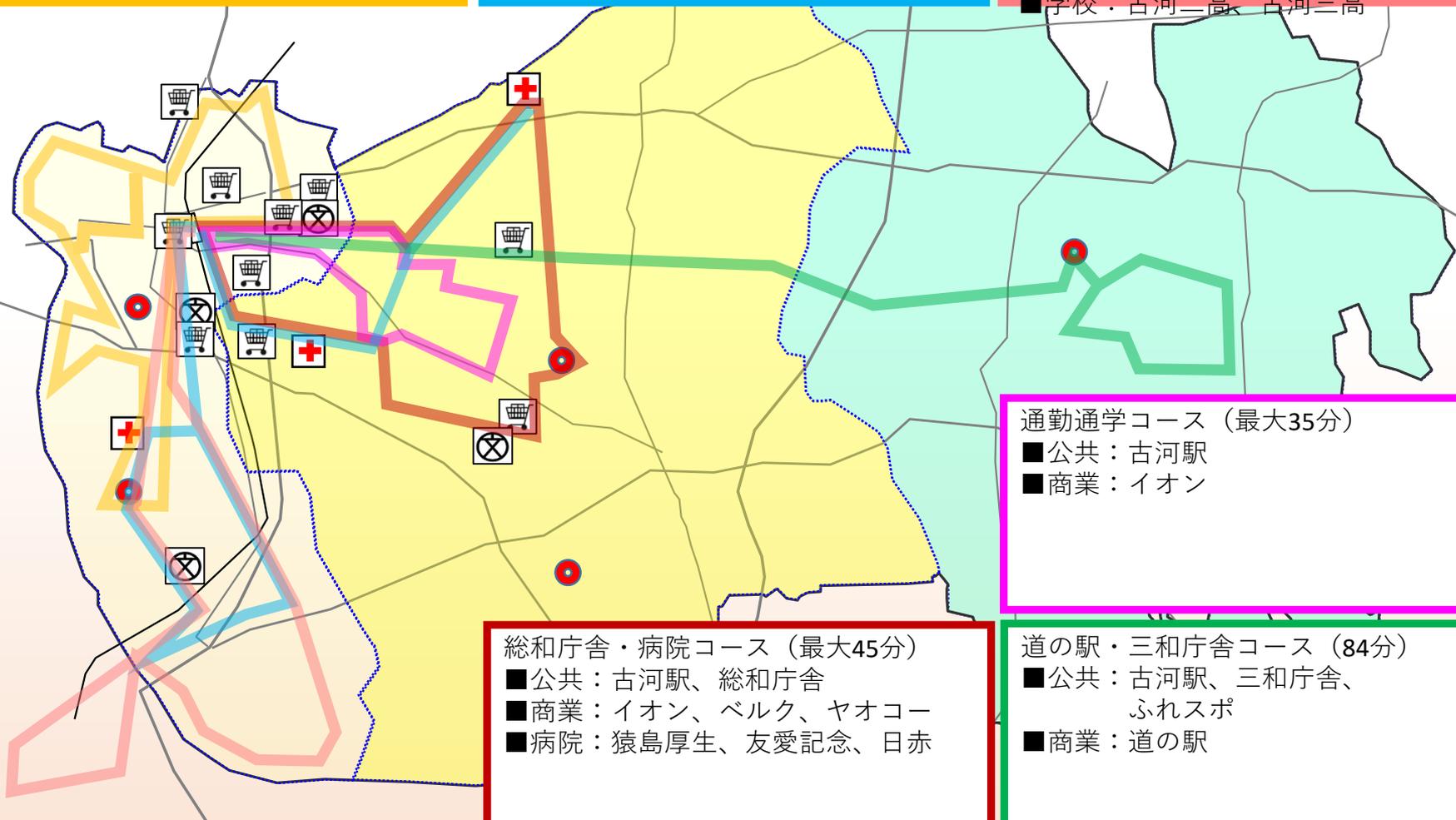
- 公共：福祉の森、古河庁舎、古河駅
- 商業：マーケットシティ、イオン
- 病院：古河総合

### 福祉の森・病院コース（最大70分）

- 公共：福祉の森、古河庁舎、古河駅
- 商業：ヤオコー、カスミ
- 病院：古河総合、日赤、猿島厚生、友愛
- 学校：古河二高、古河三高

### 南コース（最大67分）

- 公共：古河駅、古河庁舎、福祉の森、栗橋駅
- 商業：カスミ
- 病院：古河総合
- 学校：古河二高、古河三高



### 通勤通学コース（最大35分）

- 公共：古河駅
- 商業：イオン

### 総和庁舎・病院コース（最大45分）

- 公共：古河駅、総和庁舎
- 商業：イオン、ベルク、ヤオコー
- 病院：猿島厚生、友愛記念、日赤

### 道の駅・三和庁舎コース（84分）

- 公共：古河駅、三和庁舎、ふれスポ
- 商業：道の駅

### 3 古河市循環バス「ぐるりん号」再編ルートと主な運行先

#### 西コース（推計45分）

- 公共：古河庁舎、古河駅
- 商業：マーケットシティ
- 学校：古河二高

#### 古河庁舎・福祉の森コース（推計46分）

- 公共：福祉の森、古河庁舎、古河駅
- 商業：カスミ
- 病院：古河総合
- 学校：古河二高、古河三高

#### 南コース（推計47分）

- 公共：福祉の森、古河庁舎、栗橋駅
- 商業：カスミ
- 病院：古河総合
- 学校：古河三高

再編ポイント1  
運行エリアをコンパクトに設定する。

再編ポイント2  
交通結節点を活用し、乗り換え可能なダイヤを設定する。

再編ポイント3  
バスが安全に走行できるルートを設定する。

再編ポイント4  
コースやルート再編による不便を最小限に抑える。

再編ポイント5  
学生等、常時利用者を確保する。

再編ポイント6  
利用傾向を把握し、効率的な運行に努める。

#### 北コース（推計42分）

- 公共：古河駅
- 商業：マーケットシティ、イオン
- 病院：猿島厚生、友愛記念
- 学校：古河一高

#### 通勤通学コース（推計34分）

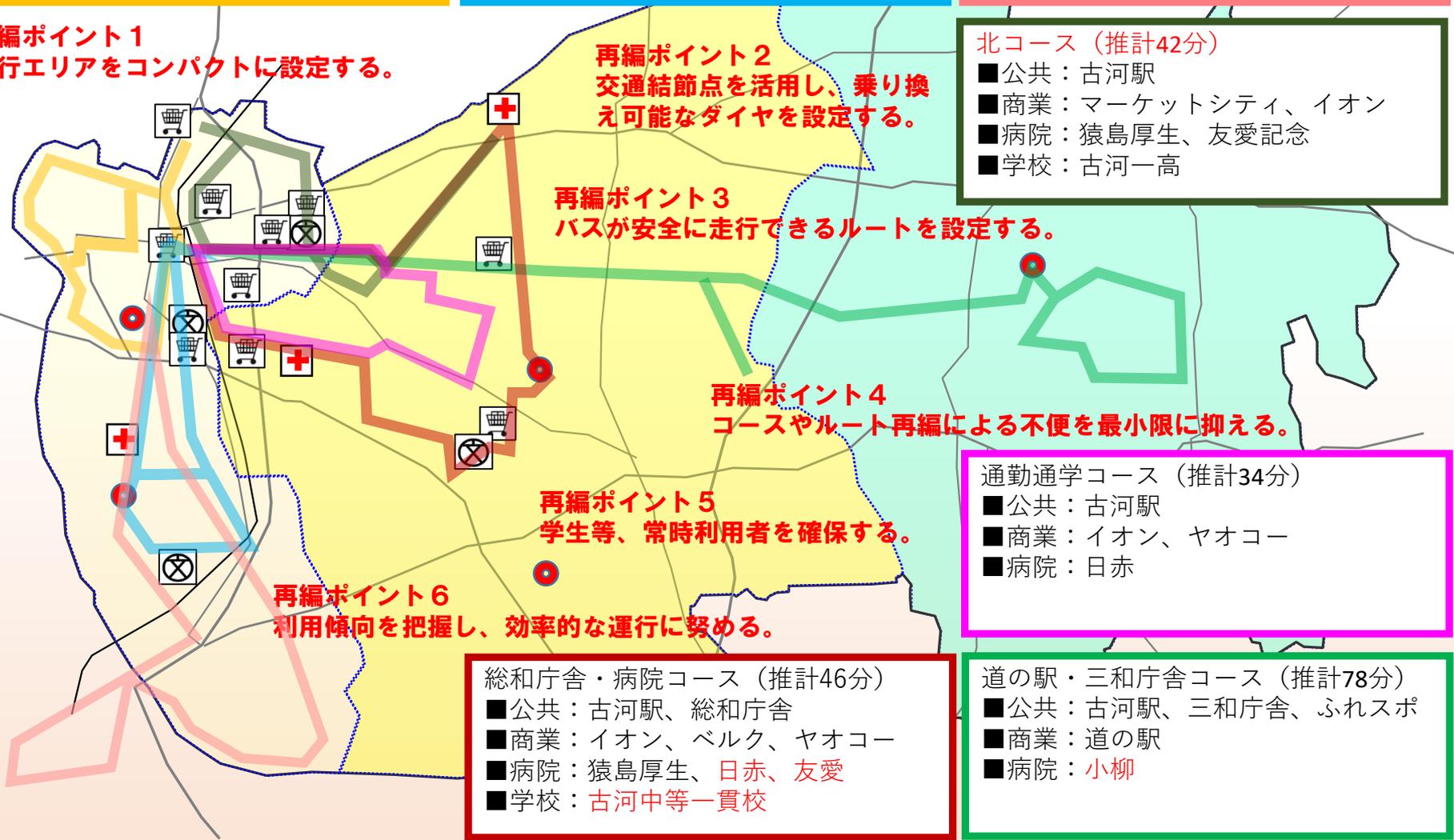
- 公共：古河駅
- 商業：イオン、ヤオコー
- 病院：日赤

#### 総和庁舎・病院コース（推計46分）

- 公共：古河駅、総和庁舎
- 商業：イオン、ベルク、ヤオコー
- 病院：猿島厚生、日赤、友愛
- 学校：古河中等一貫校

#### 道の駅・三和庁舎コース（推計78分）

- 公共：古河駅、三和庁舎、ふれスポ
- 商業：道の駅
- 病院：小柳



## 4 古河市循環バス「ぐるりん号」再編のポイント

1	運行エリアをコンパクトに設定する。	既存停留所は極力活用することを前提に、渋滞ポイントの回避と経由地抑制により、道の駅・三和庁舎コースを除く各コースの運行時間を50分以内に抑える。
2	交通結節点を活用し、乗り換え可能なダイヤを設定する。	1に関連し、コンパクトなエリア設定としたことから、公共施設等を有効な結節点とし、別エリアへの乗り換えが可能なダイヤを設定する。
3	バスが安全に走行できるルートを設定する。	原則として、十分な幅員を有する道路を走行するとともに、信号のある交差点を通過することで安全性の向上を図る。
4	コースやルート再編による不便を最小限に抑える。	1及び3に関連し、コースやルートの再編により廃止する停留所はあるが、最寄りに代替停留所を設置し、これまでの利用者の不便を最小限に抑える。
5	学生等、常時利用者を確保する。	古河駅を起点とし、運行エリア内の4つの公立高校へのアクセスを強化し、常時利用者を増やす。
6	利用傾向を把握し、効率的な運行に努める。	現コースにおける平日と土日の利用人数平均割合では、最大で平日82：土日18の割合となっていることから、土休日の朝夕便を減便する等、効率的な運行に努める。

コース	区域の特性・運行要領	主な停留所
西	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧市街地のため、道路幅員が狭い。</li> <li>国道354号は交通量が多く渋滞が頻繁に発生するため、横断することは避けることが肝要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 古河駅</li> <li>市役所古河庁舎</li> <li>はなももプラザ</li> <li>マーケットシティ古河</li> </ul>
古河庁舎・福祉の森	<ul style="list-style-type: none"> <li>新興住宅地が多いが、古河駅へのアクセスは多少不便</li> <li>古河庁舎以北は古河駅まで直行</li> <li>古河三高の学生利用を多く見込める。</li> <li>上記の理由から車両は中型が望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 古河駅</li> <li>市役所古河庁舎</li> <li>三桜工業</li> <li>古河公方公園</li> <li>古河総合病院</li> <li>福祉の森会館</li> <li>古河三高（けやき平側）</li> </ul>
南	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地は多いが古河駅へのアクセスは不便</li> <li>反面、栗橋駅利用者は多い。</li> <li>大型商業施設はないため、そこまでのアクセスは必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所古河庁舎</li> <li>古河総合病院</li> <li>福祉の森会館</li> <li>隣保館</li> <li>J R 栗橋駅</li> </ul>
北	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 宇都宮線高架下側道は幅員狭隘のため、極力回避</li> <li>民間路線との競合は回避</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 古河駅</li> <li>古河図書館</li> <li>イオン古河店</li> <li>旭町中央（盈科学園前）</li> <li>友愛記念病院</li> <li>けやき公園（静町）</li> <li>東二丁目（あかやまJOY）</li> </ul>

コース	区域の特性・運行要領	主な停留所
<p><b>通勤通学</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線との競合は回避</li> <li>北コースと一部重複</li> <li>丘里工業団地通勤利用を見込める。</li> <li>車両は小型バスが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 古河駅</li> <li>古河図書館</li> <li>イオン古河店</li> <li>友愛記念病院</li> <li>東牛谷本村（京三電機）</li> <li>古河市役所総和庁舎</li> <li>古河赤十字病院</li> </ul>
<p><b>総和庁舎・病院</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線との競合は回避</li> <li>通勤通学コースと一部重複</li> <li>中等教育学校の学生利用を見込める。</li> <li>車両は小型バスが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 古河駅</li> <li>古河赤十字病院</li> <li>中等教育学校</li> <li>古河市役所総和庁舎</li> </ul>
<p><b>道の駅・三和庁舎</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行実績から勘案し、車両をワゴンにして継続</li> <li>ワゴン化により小柳病院へ乗り入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小柳病院</li> <li>道の駅まくらがの里こが</li> <li>古河市役所三和庁舎</li> <li>ふれあいスポーツセンター</li> <li>仁連工業団地</li> <li>名崎工業団地</li> </ul>

各コースの詳細な停留所及び運行ダイヤは、次年度に議決を求める。

## 「1乗車100円は安すぎるのか？」

利用者も「100円で大丈夫なのか？」と心配している。

※参考 H29 埼玉県内市町村コミバス運賃



他自治体の事例から決して安すぎることはないが、現在はコース格差が課題となっている。このため、

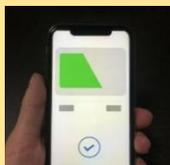
- 案1 距離割で、100円→200円の2段階
  - 案2 道の駅・三和C以外は200円均一
  - 案3 道の駅・三和C以外は200円→300円の2段階
  - 案4 時間帯別運賃（ラッシュ時運賃高）
- その他、学生や65歳以上は半額、障がい者や80歳以上の免許返納者は無料とすることも検討する。

運賃は継続審議とし、次年度に議決を求める。

## 常時利用者の確保のための利便性追求

### 交通系ICカード

イニシャル&ランニングコスト億単位  
→ 非現実的



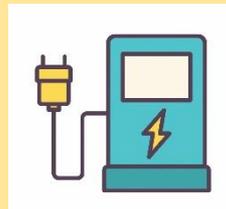
### モバイルチケットによる支払い

交通系ICカードと比較し、低コスト  
横浜市交通局等で実証実験



## ゼロカーボンシティへの取り組み

10年経過した走行距離50万キロ以上の小型バス2台について、環境に配慮したEVバスに更新する。  
※ 充電設備は先行設置が必要



## バスラッピングの更新

今後、更新する車両については、「華のある都市（まち）古河」にふさわしいカラーを配色するとともにこれまで使用されているキャラクター等を配置し、市のイメージとして根付かせていく。



## デジタルサイネージ広告収入、ネーミングライツ

車内にディスプレイを設置し、複数のCMを配信することにより、広告収入を得る。ネーミングライツの募集も図る。

バス系統本数割合39.13%

バス系統本数割合34.78%

バス系統本数割合26.09%

J R古河駅の起終点が多いため、路線バスやコミバス系統本数割合は「西高東低」となる。

R 1 デマンド利用割合37.33%

R 1 デマンド利用割合62.67%

バス路線系統本数に反比例し、デマンドの利用割合は「東高西低」となる。



現在のデマンド交通平日運行台数 = 8台



R 3 全便数に対する乗車便数割合 = 77.2% (6.16台)



R 3 乗車可能人数に対する乗車実績人数割合 = 29.7% (2.32台)

ユーザー利便性：★★★  
 運転手労働状況：★★★  
 運行経費の抑制：★★★  
 民間事業者配慮：★★★

時間  
便  
制  
な  
し

ユーザー利便性：★★★★★  
 運転手労働状況：★  
 運行経費の抑制：★★★★★  
 民間事業者配慮：★

目的地限定あり

目的地限定なし

ユーザー利便性：★  
 運転手労働状況：★★★★★  
 運行経費の抑制：★  
 民間事業者配慮：★★★★★

時間  
便  
制  
あ  
り

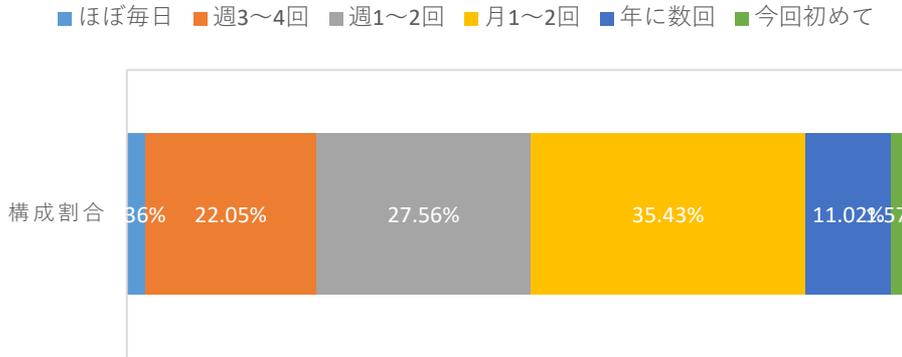
ユーザー利便性：★★★  
 運転手労働状況：★★★  
 運行経費の抑制：★★★  
 民間事業者配慮：★★★

現行

時間便制なし

第〇便という制約にとらわれない。予約があれば、車両を隙間なく配車し、空車率を下げる。結果的に車両に乗客を「寄せる」ことができるので、1～2台の車両が稼働しない状態となり、運行経費を下げるができる。

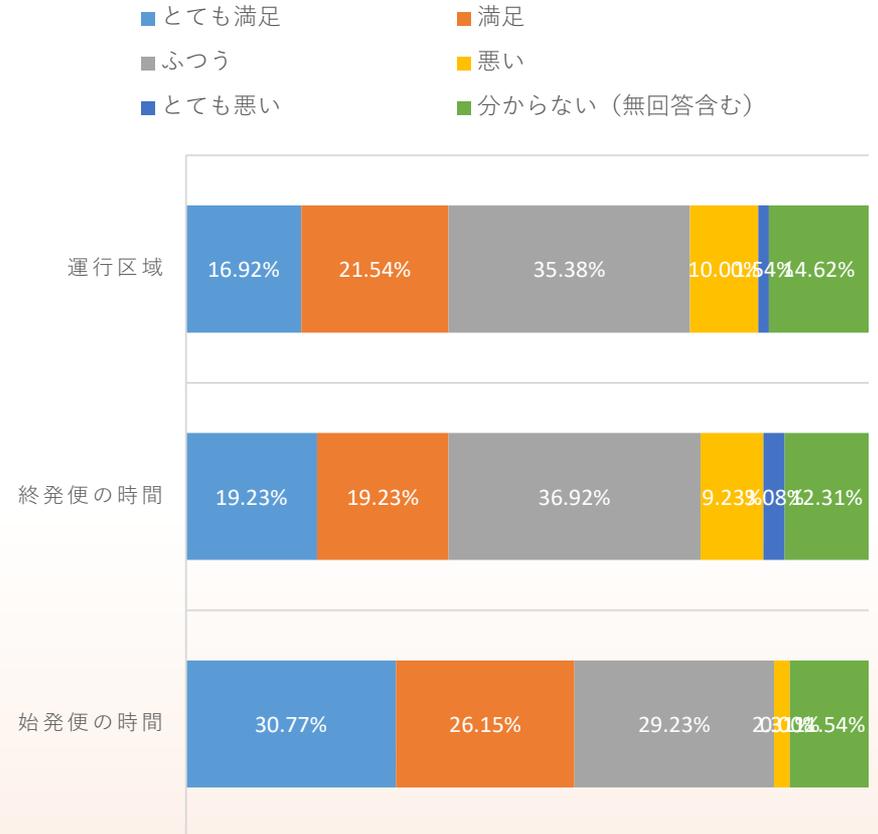
### 利用回数



### 利用目的



### 運行関係



#### エリアに関すること

- ・古河駅まで同じ料金で行ってほしい。
- ・旧古河市にも運行してほしい。
- ・古河駅までの運行をできるようにしてほしい。
- ・古河駅まで行ってほしい。

#### 運行日時に関すること

- ・土、日も半日でも動いてほしい。
- ・17時までであれば良いのですが。
- ・土曜日にも運行していただきたい。
- ・小さい車で回数を増やしてほしい。

バス路線の充実度及び区域面積からして、追加する車両数は最低限に抑えることが望ましい。

乗車便数割合と乗車実績人数割合から勘案し、1.5台が追加する車両数と見込む。

ユーザー利便性と民間事業者への配慮を考察した場合、運行形態は現状維持が望ましい。

古河地区の利用者数は未知数だが、本年のタクシー事業者の休止もあり、一定の需要は見込まれる。



デマンド交通全域運行に係る必要数 = 8台 + 2台 = 10台

※ 運行形態は現行維持（目的地限定なし、時間便制あり）

ただし、平日全9便のうち、空車率が高い時間帯（8時便：30%～50%、15時便：34%～49%、16時便：29%～40%）があるため、その時間帯は車両数を1～2台減らす等効率的な運行に努める。

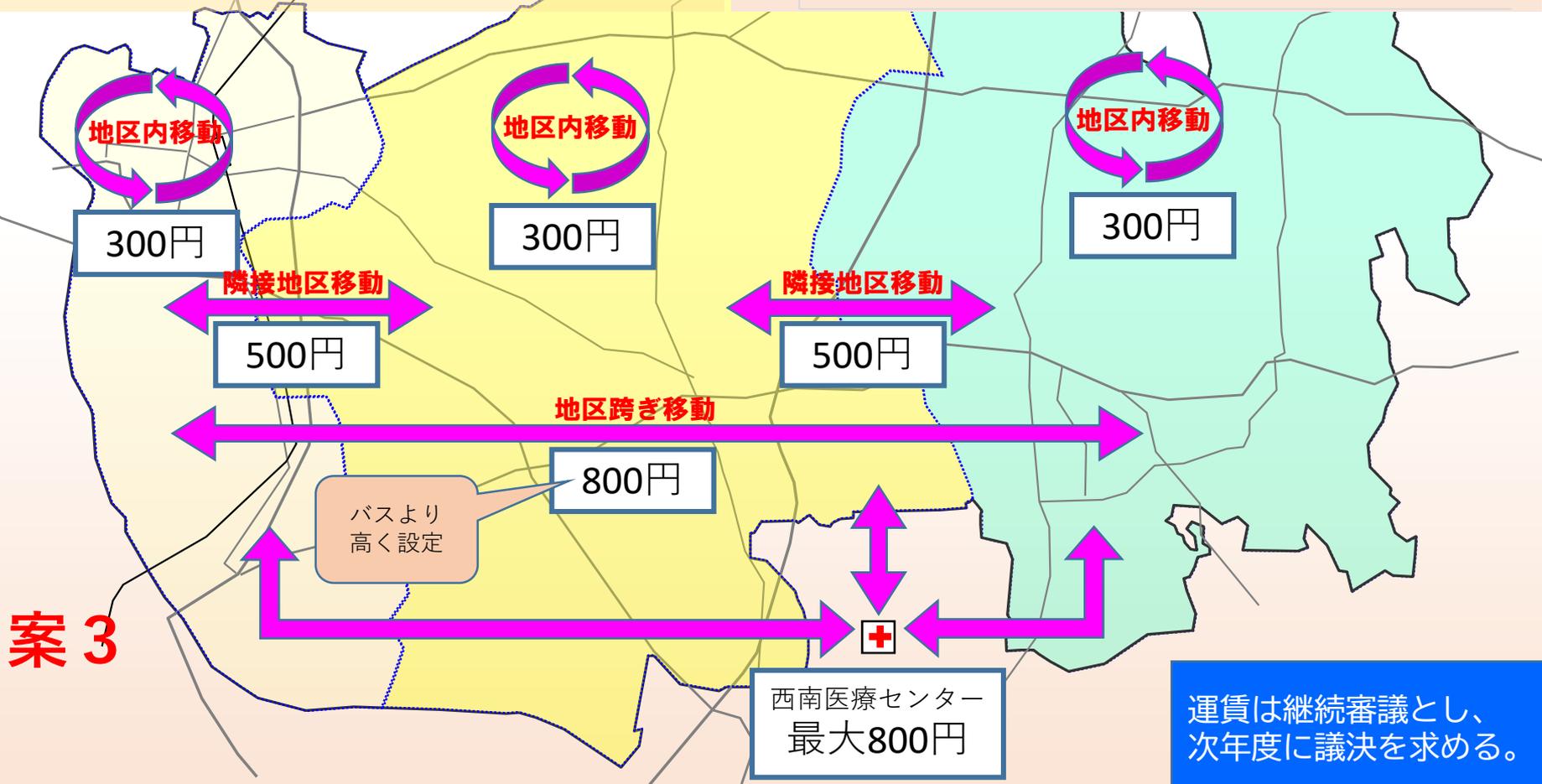
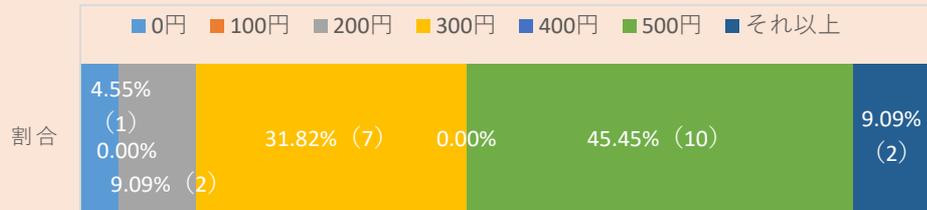
# 8 古河市デマンド交通「愛・あい号」運賃の考察

## 全域運行での運賃設定

- 案1 400円または500円均一で全市域
- 案2 全市域300円据え置き
- 案3 隣り合う地区は300円、地区跨ぎは500円

バス回数券のようにチケット1枚プレミアも検討

## ※参考 H29埼玉県内市町村デマンド運賃



目標：持続可能な地域公共交通の実現

課題：便数が少なく利用者が少ない。交通空白地域の高齢者に対応できていない。

古河市公共交通の両翼

事業概要：循環バス「ぐるりん号」再編

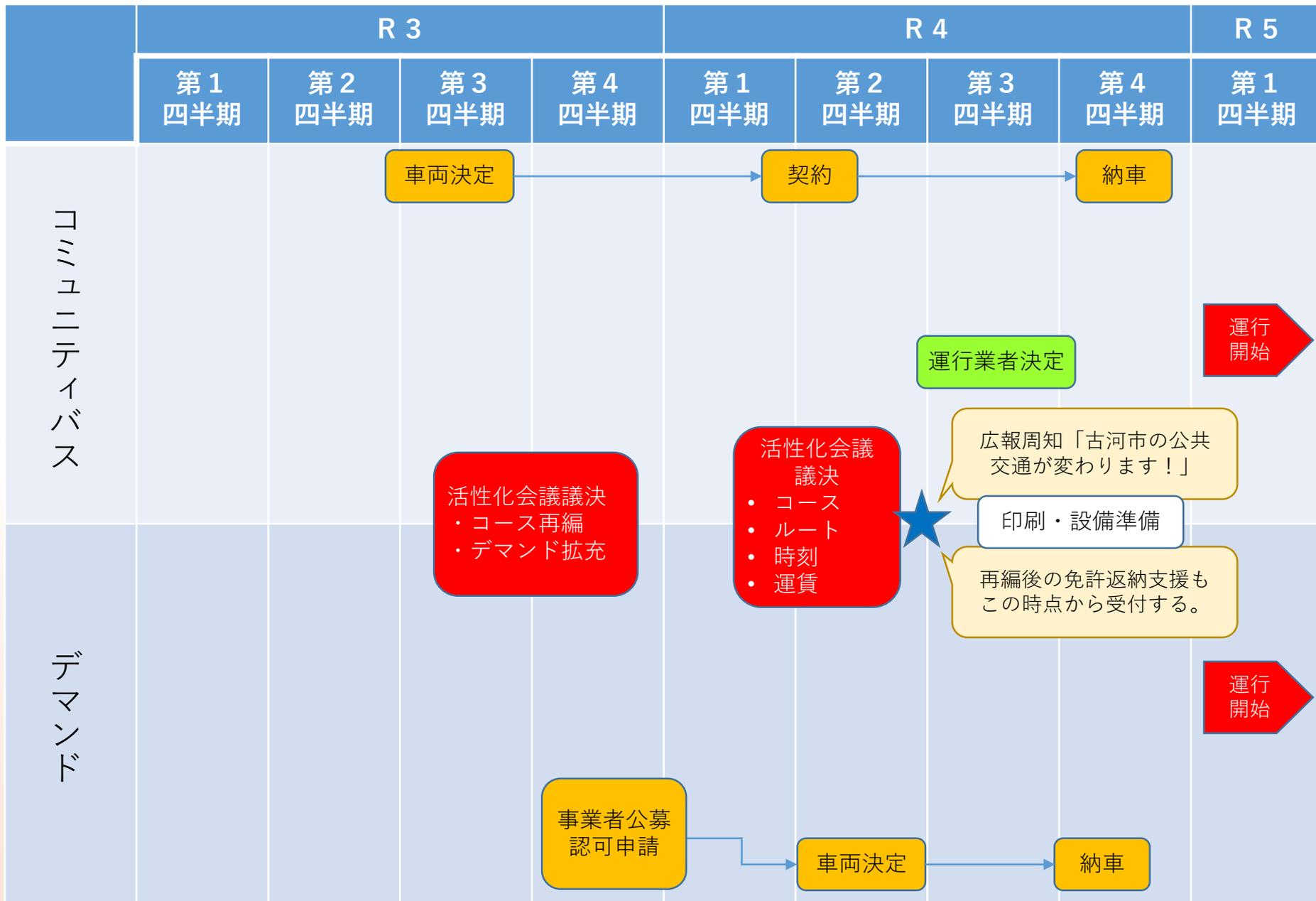
- 1 コンパクトなエリア設定
- 2 無理のないルート設定
- 3 利用者の傾向にあわせた効率的な便設定
- 4 環境に配慮したEVバスの購入
- 5 モバイルチケット導入
- 6 適正な運賃設定

事業概要：デマンド交通「愛・あい号」再編

- 1 市内全域運行
- 2 利用者の傾向にあわせた効率的な便設定
- 3 適正な運賃設定

利便性向上による利用者数の増加と効率的な運営による持続可能な地域公共交通の実現

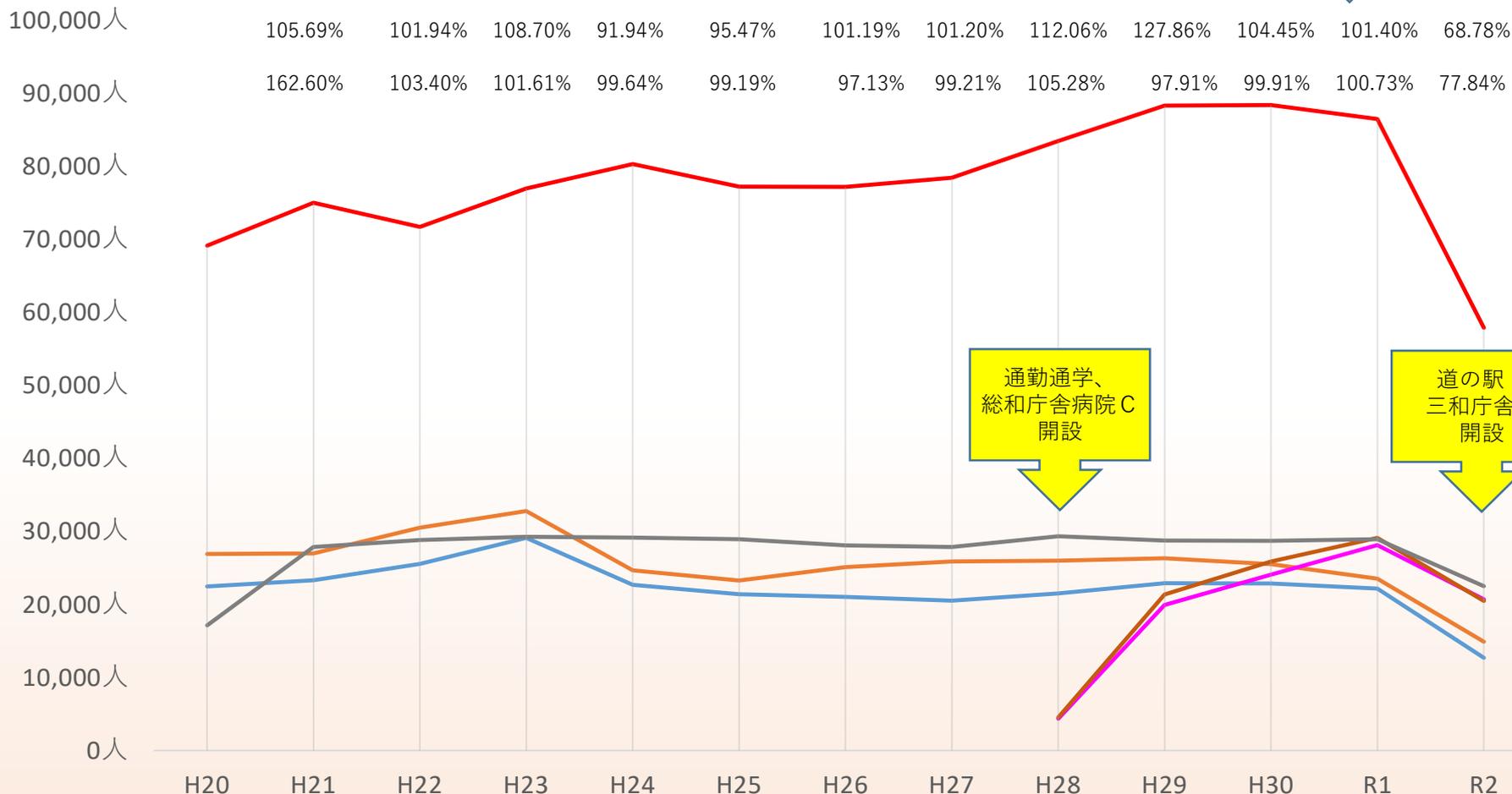
評価指標		R 1 Before Corona	R 2 基準値	R 3	R 4	R 5 事業再編	R 6 目標値	設定根拠
年間利用者数	ぐるりん号	189,440人	130,306人	R3上半期実績 ×2 144,418人	×R3上昇率 10.83% 160,058人	= R 1 実績 189,440人	×R3上昇率 1.10% 208,384人	R 3 実績は徐々に回復しており、R 5 再編時にピフォアコロナのR 1 実績に戻すことを想定し、R 6 はR 2 ~R 3 上昇率を乗じる。
	愛・あい号	28,930人	22,519人	R3上半期実績 ×2 23,048人	×R3上昇率 2.35% 23,590人	= R 1 実績 28,930人	×R3上昇率 1.02% 29,610人	



# 1 古河市公共交通年度別利用状況（ぐるりん号、愛・あい号）

## 年度別利用状況

上段：ぐるりん号乗車伸び率  
下段：愛・あい号乗車伸び率

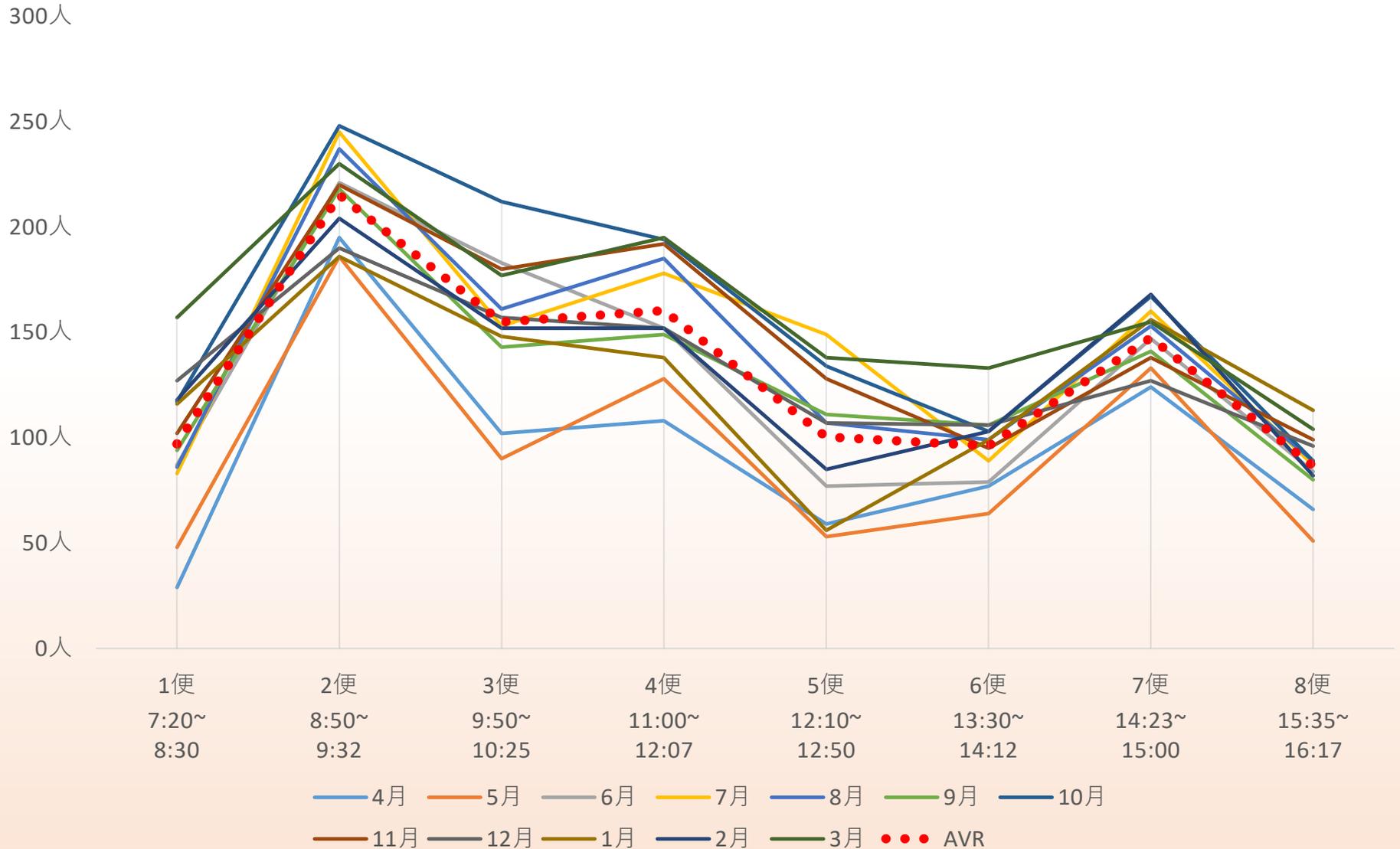


通勤通学、  
総和庁舎病院C  
開設

道の駅・  
三和庁舎C  
開設

- 福祉の森・病院
- 西
- 南
- 道の駅・三和庁舎
- 通勤通学、総和庁舎（右回り）
- 通勤通学、総和庁舎（左回り）
- デマンド交通 愛・あい号

福祉の森・病院コース

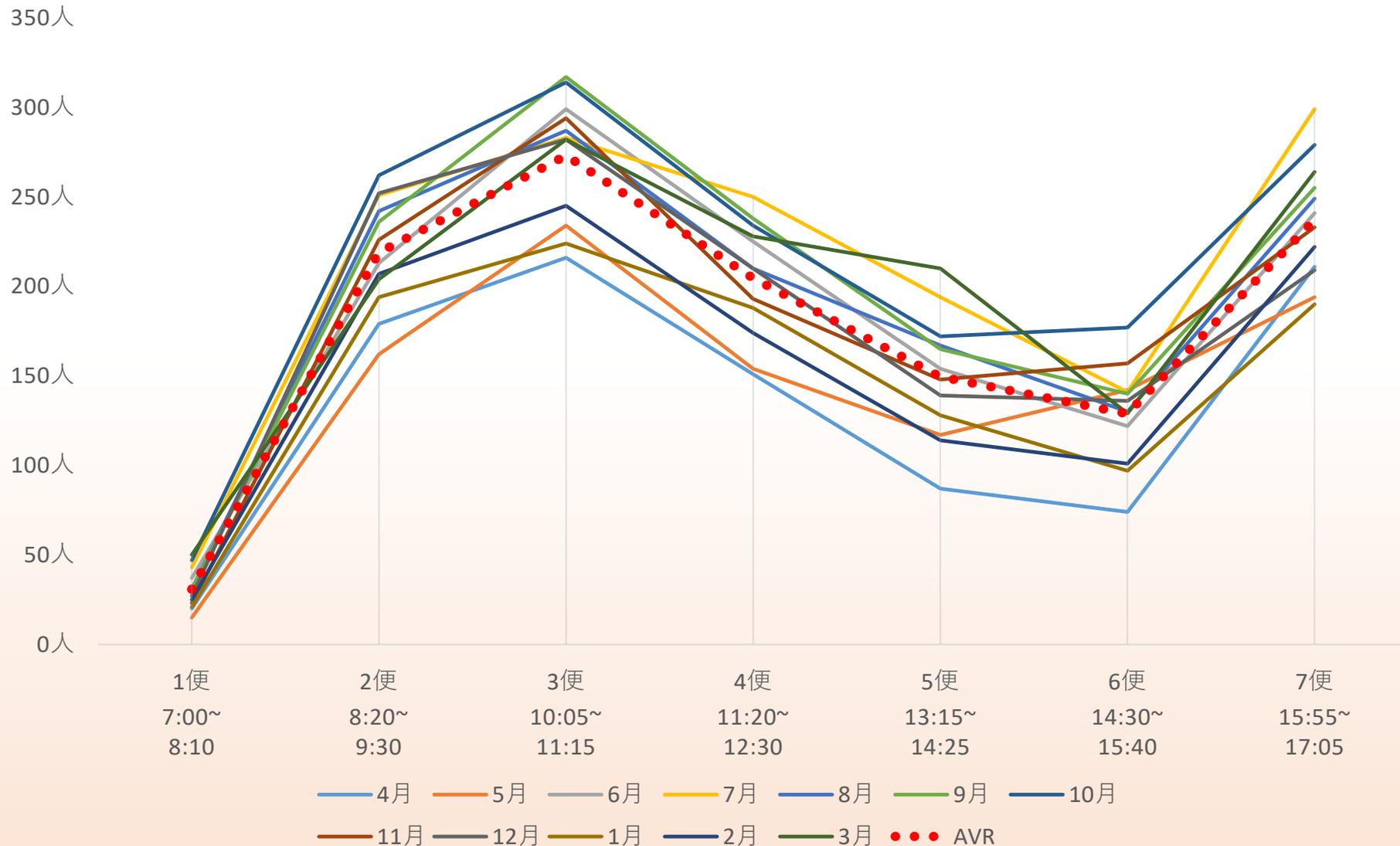


# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 福祉の森・病院コース②）

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人以下 日数
1	230人	192人	212人	172人	222人	83人	53人	1,164人	3人	14人	0人	297日
<b>2</b>	446人	422人	467人	416人	497人	248人	84人	2,580人	7人	16人	0人	105日
<b>3</b>	352人	254人	321人	290人	332人	184人	125人	1,858人	5人	16人	0人	216日
<b>4</b>	309人	325人	301人	307人	355人	172人	154人	1,923人	5人	19人	0人	204日
5	183人	180人	158人	199人	211人	148人	125人	1,204人	3人	14人	0人	300日
6	154人	223人	174人	157人	207人	153人	85人	1,153人	3人	10人	0人	308日
<b>7</b>	315人	291人	300人	288人	313人	188人	74人	1,769人	5人	13人	0人	208日
8	181人	190人	152人	185人	182人	87人	63人	1,040人	3人	11人	0人	315日

# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 西コース①）

## 西コース

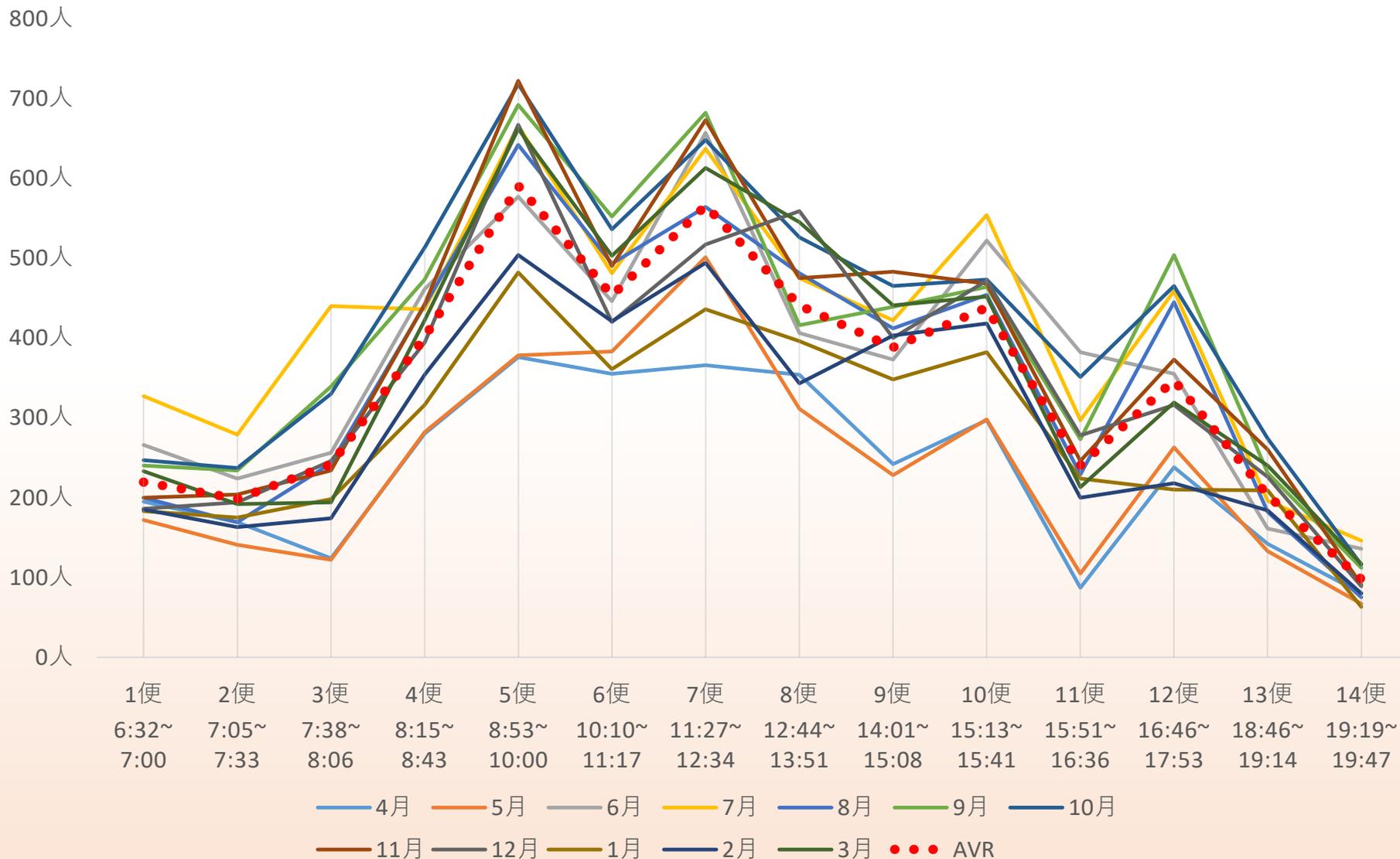


# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 西コース②）

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人 以下 日数
1	65人	53人	39人	48人	45人	67人	53人	370人	1人	9人	0人	357日
2	436人	485人	472人	421人	446人	284人	84人	2,628人	7人	18人	0人	100日
3	546人	480人	458人	495人	579人	327人	392人	3,277人	9人	23人	0人	60日
4	356人	357人	392人	340人	465人	280人	265人	2,455人	7人	20人	0人	138日
5	222人	289人	291人	266人	303人	231人	193人	1,795人	5人	28人	0人	232日
6	250人	301人	238人	188人	239人	169人	161人	1,546人	4人	42人	0人	264日
7	465人	473人	447人	451人	525人	330人	155人	2,846人	8人	17人	0人	96日

# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 南コース①）

## 南コース



# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 南コース②）

議案第1号関係  
参考資料1 P24

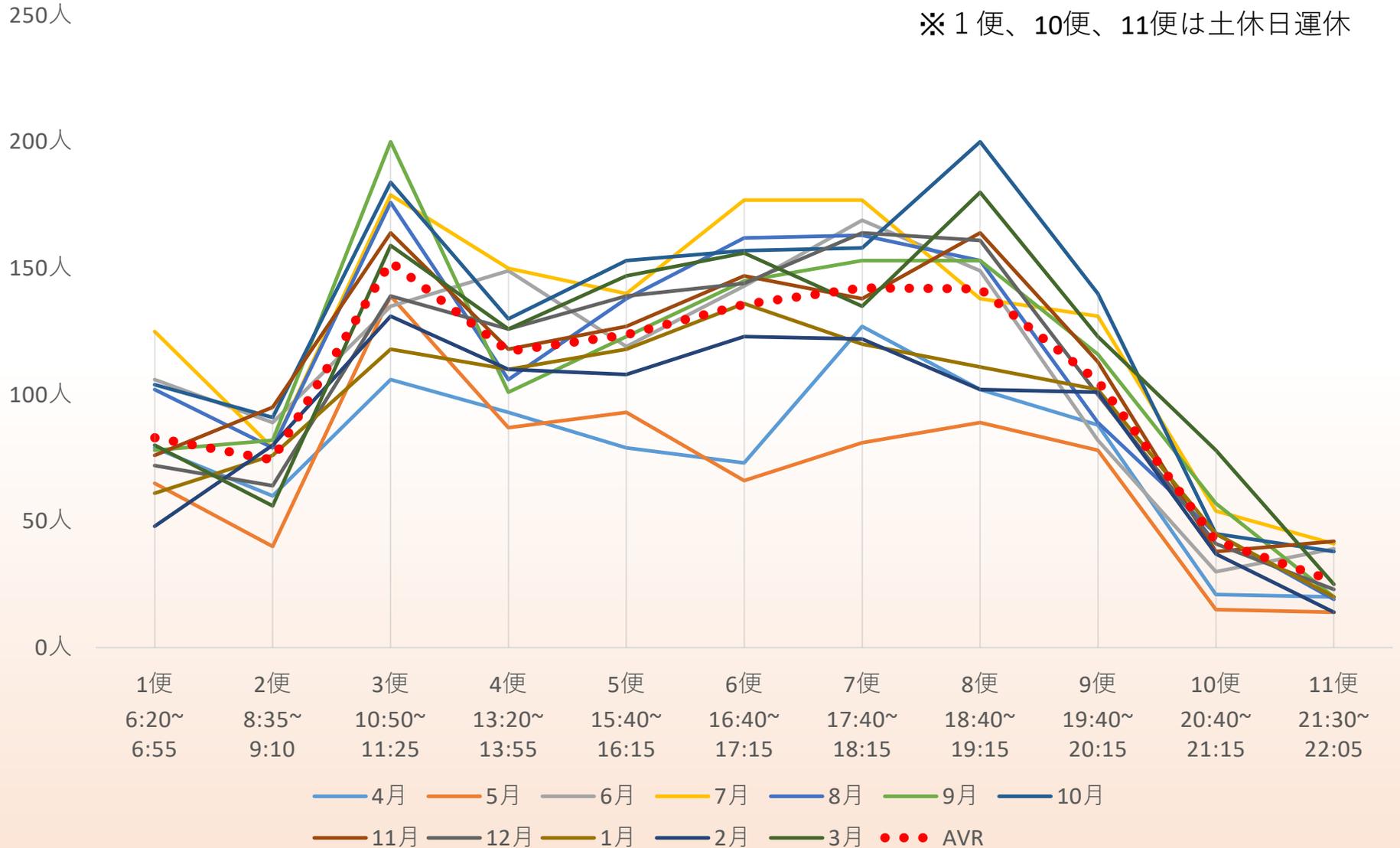
便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人以下 日数
1	430人	446人	469人	389人	495人	272人	133人	2,634人	7人	18人	0人	118日
2	380人	428人	425人	442人	402人	237人	67人	2,381人	7人	18人	0人	127日
3	436人	464人	467人	535人	509人	321人	168人	2,900人	8人	33人	0人	136日
4	802人	825人	847人	826人	841人	467人	206人	4,814人	13人	38人	0人	64日
循 5	1,193人	1,109人	1,077人	1,189人	1,216人	702人	600人	7,086人	20人	40人	3人	11日
循 6	774人	854人	921人	827人	947人	631人	487人	5,441人	15人	39人	1人	16日
循 7	1,188人	1,118人	1,030人	1,056人	1,100人	750人	546人	6,788人	19人	60人	2人	12日
循 8	876人	804人	794人	839人	888人	660人	426人	5,287人	15人	55人	1人	20日
循 9	709人	814人	694人	739人	789人	558人	353人	4,656人	13人	30人	0人	37日
10	875人	896人	932人	883人	966人	498人	204人	5,254人	15人	53人	0人	67日
11	365人	621人	359人	465人	654人	239人	182人	2,885人	8人	39人	0人	156日
循 12	664人	660人	691人	671人	686人	462人	331人	4,165人	12人	39人	1人	53日
13	355人	356人	432人	401人	403人	283人	208人	2,438人	7人	16人	0人	142日
14	197人	173人	206人	146人	202人	129人	119人	1,172人	3人	11人	0人	305日



# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 道の駅・三和庁舎コース②）

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人 以下 日数
1	185人	210人	196人	210人	220人	126人	60人	1,207人	3人	17人	0人	318日
2	85人	102人	92人	98人	101人	125人	147人	750人	2人	10人	0人	339日
3	121人	110人	141人	134人	123人	77人	99人	805人	2人	10人	0人	350日
4	128人	131人	115人	172人	125人	94人	77人	842人	2人	33人	0人	343日

通勤通学コース（右回り）

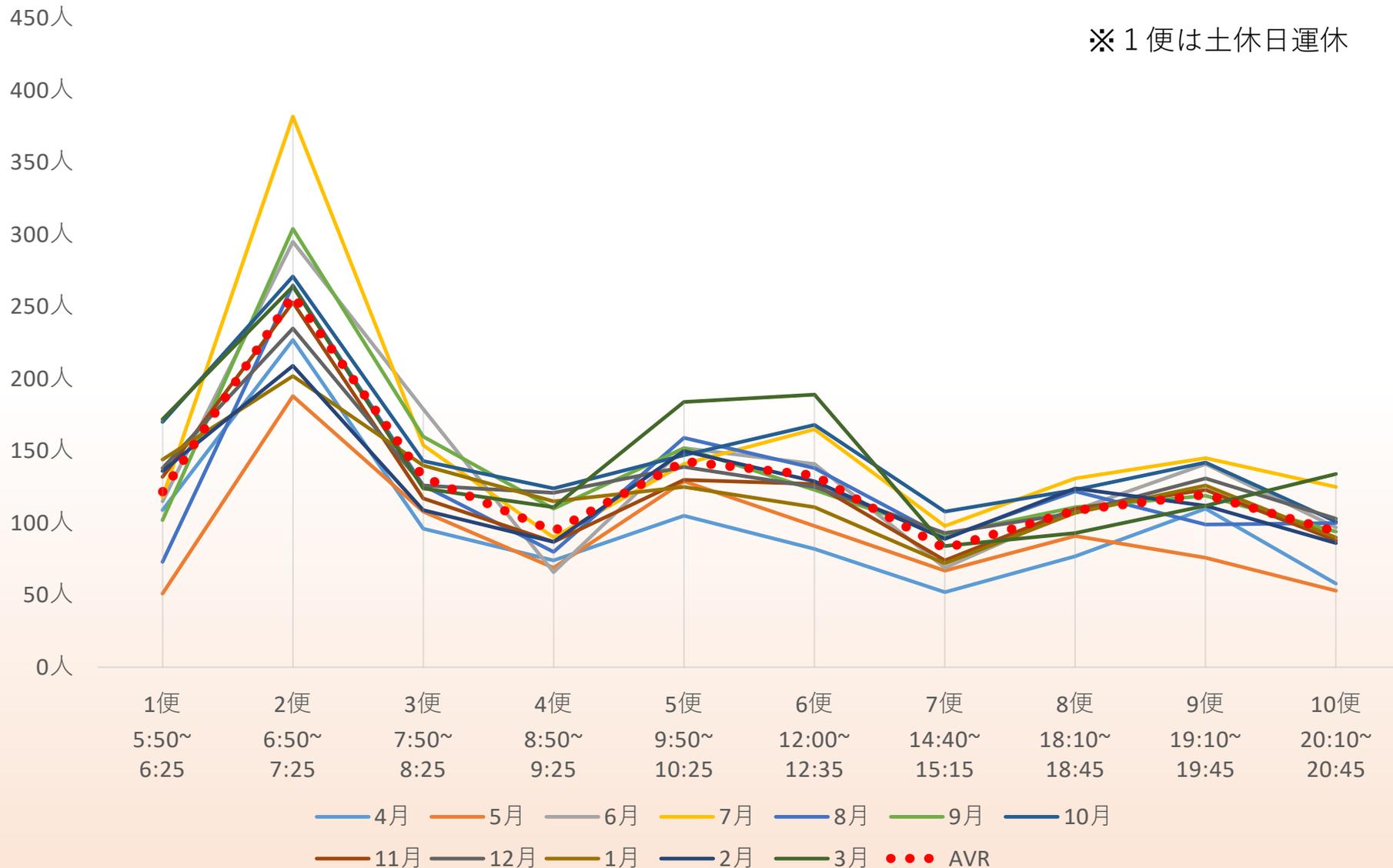


# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 通勤通学コース 右回り②）

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人以下 日数
▲1	208人	193人	205人	203人	187人	*	*	996人	4人	11人	0人	191日
2	140人	118人	192人	158人	128人	96人	59人	891人	2人	15人	0人	340日
3	264人	257人	264人	254人	275人	259人	257人	1,830人	5人	18人	1人	222日
4	237人	181人	228人	205人	242人	185人	128人	1,406人	4人	12人	0人	277日
5	221人	213人	253人	236人	244人	159人	158人	1,484人	4人	12人	0人	270日
6	257人	200人	227人	262人	306人	226人	151人	1,629人	5人	13人	0人	239日
7	302人	301人	238人	278人	272人	193人	123人	1,707人	5人	15人	0人	236日
8	283人	263人	271人	268人	298人	187人	132人	1,702人	5人	13人	0人	231日
9	193人	185人	206人	179人	247人	151人	102人	1,263人	4人	12人	0人	292日
▲10	97人	96人	98人	106人	109人	*	*	506人	2人	10人	0人	237日
▲11	68人	64人	64人	48人	71人	*	*	315人	1人	6人	0人	240日

▲は土休日運休

通勤通学コース（左回り）※1便、10便、11便は土休日運休



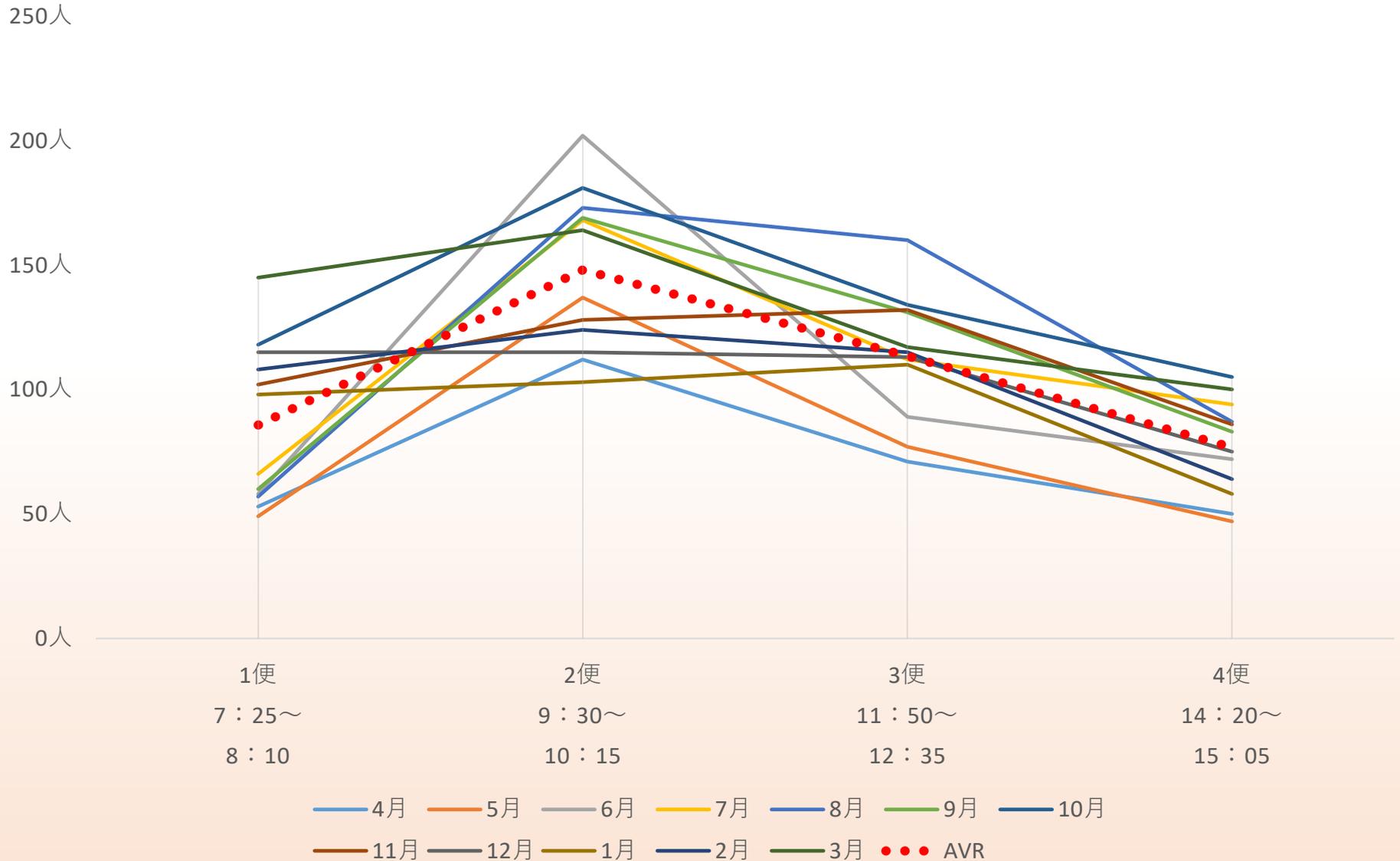
# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 通勤通学コース 左回り②）

議案第1号関係  
参考資料1 P30

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人以下 日数
▲1	283人	269人	320人	297人	286人	*	*	1,455人	6人	13人	0人	104日
2	610人	542人	506人	529人	521人	225人	162人	3,095人	9人	25人	0人	102日
3	278人	270人	272人	257人	271人	150人	84人	1,582人	4人	15人	0人	237日
4	190人	181人	147人	135人	163人	175人	143人	1,134人	3人	13人	0人	314日
5	274人	246人	281人	216人	287人	224人	185人	1,713人	5人	13人	0人	242日
6	232人	249人	229人	213人	269人	217人	187人	1,596人	4人	15人	0人	243日
7	153人	127人	174人	128人	185人	118人	103人	988人	3人	10人	0人	328日
8	180人	205人	173人	156人	208人	195人	188人	1,305人	4人	12人	0人	300日
9	198人	209人	239人	206人	247人	198人	139人	1,436人	4人	10人	0人	274日
10	188人	198人	173人	194人	172人	103人	101人	1,129人	3人	10人	0人	306日

▲は土休日運休

総和庁舎・病院コース（右回り）

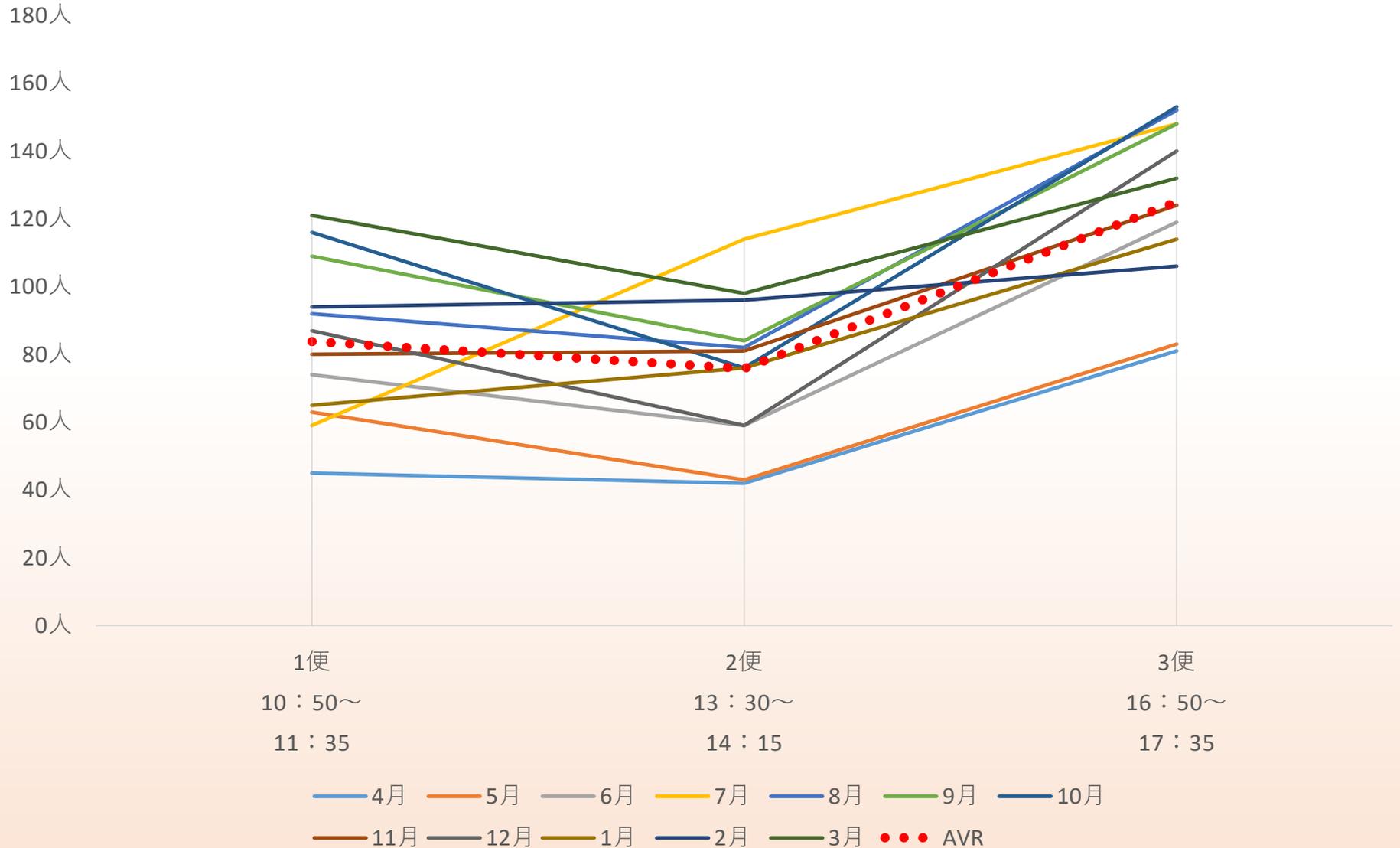


# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 総和庁舎・病院コース右回り②）

議案第1号関係  
参考資料1 P32

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人 以下 日数
1	137人	176人	149人	135人	174人	164人	94人	1,029人	3人	12人	0人	330日
2	298人	346人	246人	239人	246人	229人	172人	1,776人	5人	14人	0人	232日
3	226人	212人	191人	209人	234人	151人	138人	1,361人	4人	12人	0人	273日
4	149人	141人	129人	121人	147人	147人	87人	921人	3人	14人	0人	326日

総和庁舎病院コース（左回り）



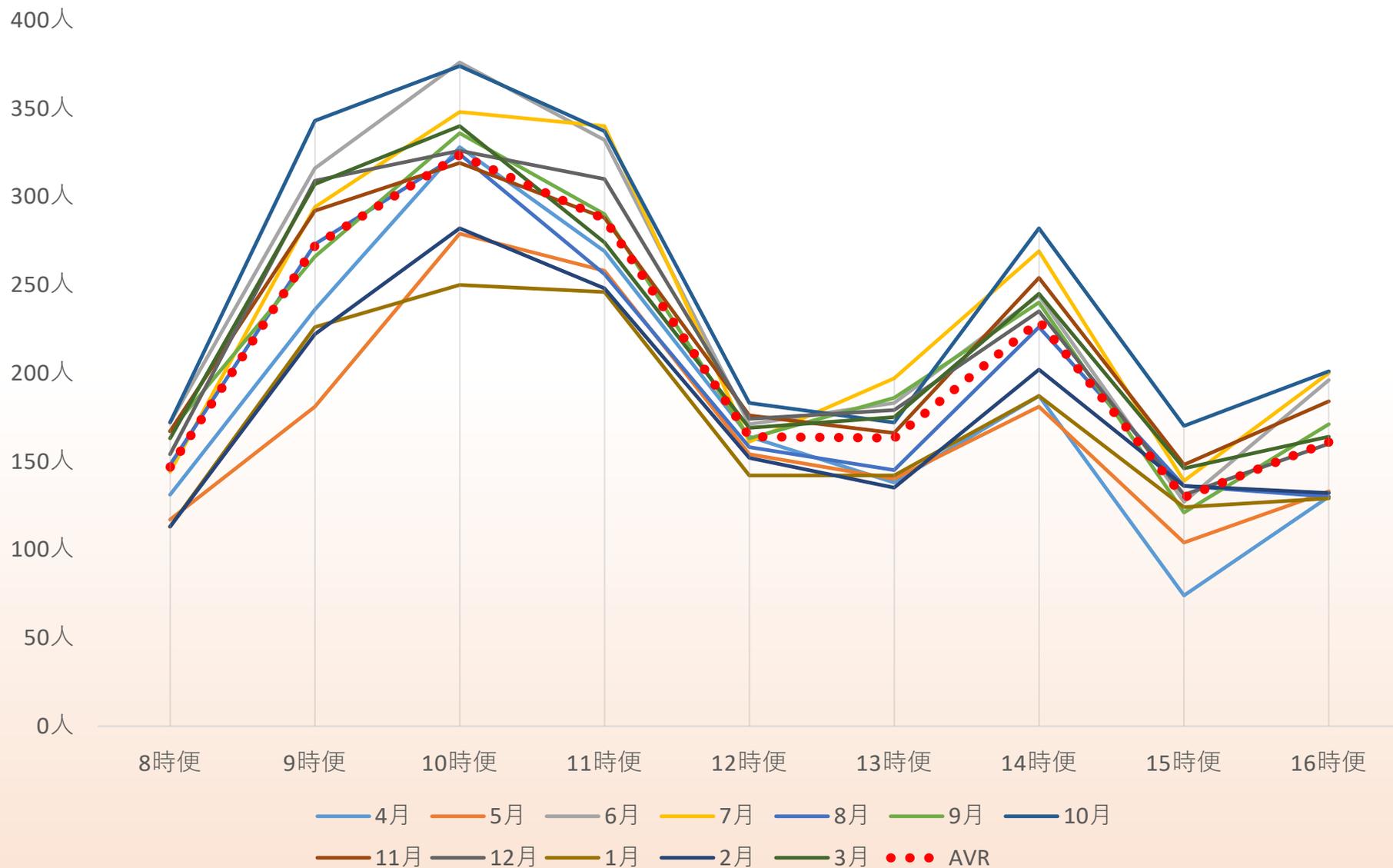
# 1 令和2年度便別運行実績（ぐるりん号 総和庁舎・病院コース左回り②）

議案第1号関係  
参考資料1 P34

便No.	月	火	水	木	金	土	日	年 合計	平均/ 便	最大/ 便	最小/ 便	5人 以下 日数
1	153人	192人	173人	120人	159人	125人	83人	1,005人	3人	11人	0人	328日
2	119人	128人	140人	142人	150人	142人	89人	910人	3人	14人	0人	327日
3	231人	245人	232人	255人	243人	162人	132人	1,500人	4人	12人	0人	263日

### 3 令和2年度便別運行実績（愛・あい号①）

#### 愛・あい号



### 3 令和2年度便別運行実績（愛・あい号②）

便No.	月	火	水	木	金	年合計	平均/ 時間	最大/ 時間	最小/ 時間	予約なし日数
8時便	312人	357人	408人	267人	417人	1,761人	7人	15人	0人	1日
9時便	658人	718人	631人	550人	708人	3,265人	13人	26人	4人	0日
10時便	746人	833人	787人	639人	877人	3,882人	16人	26人	5人	0日
11時便	599人	719人	681人	635人	814人	3,448人	14人	29人	5人	0日
12時便	347人	446人	399人	378人	397人	1,967人	8人	15人	3人	0日
13時便	406人	388人	423人	345人	396人	1,958人	8人	15人	3人	0日
14時便	595人	560人	547人	401人	649人	2,752人	11人	21人	2人	0日
15時便	307人	287人	283人	266人	413人	1,556人	6人	16人	1人	0日
16時便	336人	412人	426人	331人	425人	1,930人	8人	18人	1人	0日

#### ※参考 令和3年度車種別乗車率一覧

年月	車種	定員	全日(8:00~16:00)					
			対象便数	乗車便数	割合	乗車可能人数	乗車実績人数	割合
年度合計	セダン	3	2,256	1,770	78.5%	6,768	2,930	43.3%
	ワゴン	5	6,270	4,844	77.3%	31,350	9,071	28.9%
	ジャンボ	7	1,128	840	74.5%	7,896	1,669	21.1%
		15	9,654	7,454	77.2%	46,014	13,670	29.7%

## 4 ぐるりん号車両使用状況

車両No	車名	初年度 登録年月	経過年数	走行距離 累計	使用コース	備考
つくば200 あ 145	日野	H10.6	23年	54,584 <sup>キロ</sup>		予備車両
つくば200 か 382	日野	H17.9	16年	717,088 <sup>キロ</sup>		予備車両
つくば200 あ 141	日野 ポンチヨ	H23.1	10年	509,093 <sup>キロ</sup>	福祉の森・病院、 西	併用使用
つくば200 あ 143	日野 ポンチヨ	H23.1	10年	518,504 <sup>キロ</sup>	福祉の森・病院、 西	併用使用
つくば200 あ 247	日野 ポンチヨ	H28.11	4年	269,336 <sup>キロ</sup>	通勤通学、 総和庁舎・病院	併用使用
つくば200 あ 248	日野 ポンチヨ	H28.11	4年	271,577 <sup>キロ</sup>	通勤通学、 総和庁舎・病院	併用使用
つくば200 か 841	日野 レインボー	H30.2	3年	230,550 <sup>キロ</sup>	南	
つくば200 あ 301	日野 ポンチヨ	R2.2	1年	51,779 <sup>キロ</sup>	道の駅・三和庁舎	

## 5 古河市公共交通運行委託費推移

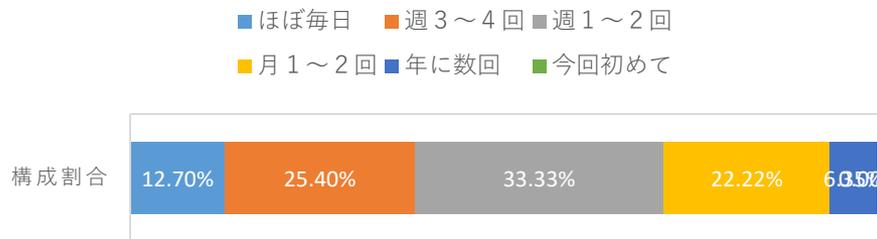
年度	市歳出 (千円) A	委託費計 (千円) B	割合C (B/A)	循環バス (千円) D	割合F (D/B)	デマンド (千円) G	割合H (G/B)	備考
<b>H28</b>	50,350,000	103,324	0.21%	53,110	51.40%	50,214	48.60%	車両2台購入40,219千円 12月循環バス新コース開設
<b>H29</b>	51,200,000	114,470	0.22%	64,256	56.13%	50,214	43.87%	車両1台購入21,911千円
<b>H30</b>	50,550,000	131,977	0.26%	81,981	62.12%	49,996	37.88%	網形策定
<b>R1</b>	50,900,000	132,276	0.26%	81,730	61.79%	50,546	38.21%	網形実施 車両1台購入20,967千円
<b>R2</b>	51,300,000	157,933	0.31%	104,977	66.47%	52,956	33.53%	R2. 4 循環バス新コース開設
<b>R3</b>	49,500,000	174,188	0.35%	96,601	55.46%	77,587	44.54%	R3. 4 デマンド土曜運行開始

## 6 古河市と近隣自治体の公共交通事業比較

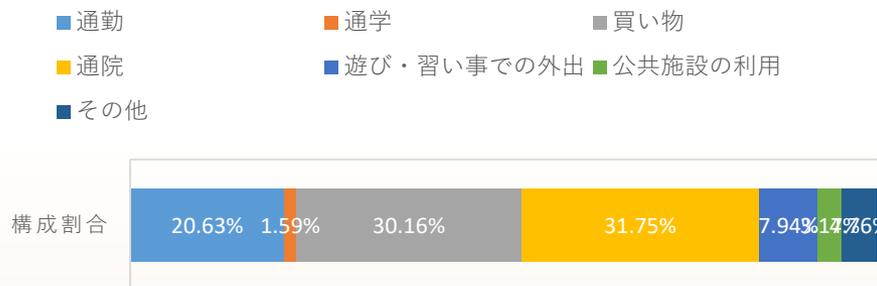
議案第1号関係  
参考資料1 P39

	埼玉県春日部市		埼玉県久喜市		栃木県小山市		栃木県佐野市		茨城県古河市	
R1人口	233,965人		152,892人		167,376人		117,862人		142,795人	
面積 (可住地面積)	66.00km <sup>2</sup> (65.42km <sup>2</sup> )		82.41km <sup>2</sup> (82.18km <sup>2</sup> )		171.76km <sup>2</sup> (166.23km <sup>2</sup> )		356.04km <sup>2</sup> (137.76km <sup>2</sup> )		123.58km <sup>2</sup> (114.74km <sup>2</sup> )	
R1 一会歳出	74,605,300千円		51,160,000千円		64,400,000千円		48,550,000千円		50,900,000千円	
公共交通 予算	71,591千円		92,348千円		205,108千円		138,652千円		132,276千円	
予算割合	0.10%		0.18%		0.32%		0.29%		0.26%	
事業内容	コミバス	デマンド	コミバス	デマンド	コミバス	デマンド	コミバス	デマンド	コミバス	デマンド
事業予算 (千円)	71,591	*	65,052	27,296	182,993	22,115	74,054	64,598	81,730	50,546
車両台数	小型 3 ワゴン 1	*	電気バス 1 小型 1	ワゴン 2 リフト付き ワゴン 2	事業者所有	ワゴン 2	小型 2 中型 4	ワゴン 7	中型 1 小型 5	セダン 2 ワゴン 5 ジャンボ 1
運行日	2 C週 6 4 C週 3	*	7 C週 6	2 域週 6	毎日	週 5	毎日	4 域週 6 1 域週 3	毎日	月～金
利用料金 (単位：円)	距離割 150～300	*	定額100	定額300	定額200	定額300	定額 310～620	定額 310～620	距離割 100～500	定額300 一部500

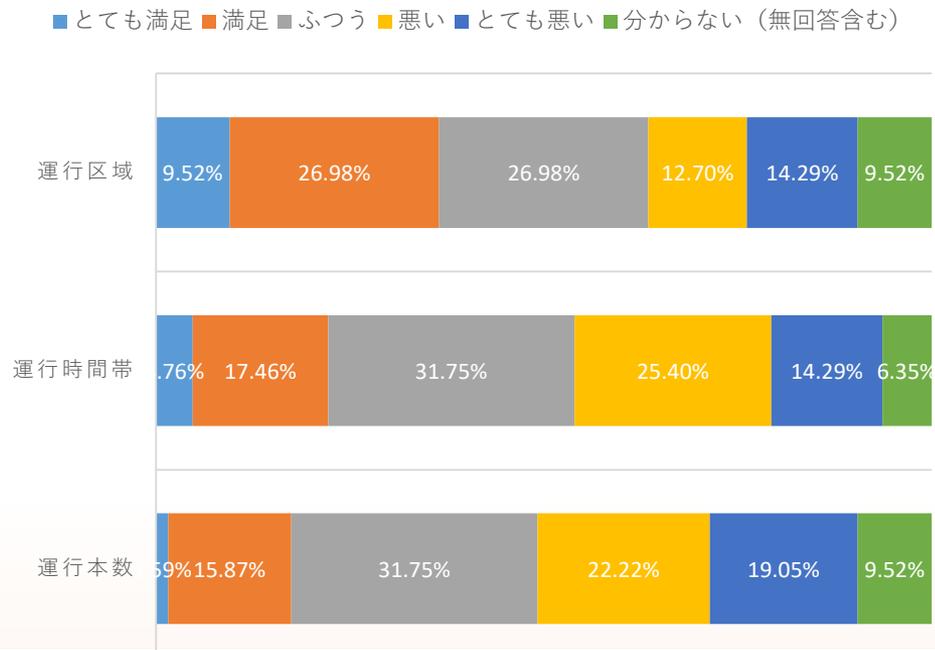
### 利用回数



### 利用目的



### 運行関係



- ・ 盈科学園（旭町）の生徒が利用できないか。始業は9時、終了は16時
- ・ 1時間に1本くらいあるともっと利用したい。
- ・ 夕方駅ビルに買い物に行くと、帰りのバスがなくなってしまい、タクシーを利用しなければならない。
- ・ 通路運行の見直しや停留所の見直しをしてほしい。大山セブンイレブン前があればうれしいです。
- ・ 福祉の森への早い時間や遅い時間を増便してほしい。
- ・ 昼の時間にもう少し運行してほしいです。
- ・ 朝の便を増やしてほしい。
- ・ 通勤・通学コースを旧4号線（西コース）も作って欲しい。また、なるべく早い時間が欲しい。
- ・ 新久田自治会館前バス停の復活要望
- ・ 年末年始運休改善

古河市地区別高齢化率 (令和3年8月1日現在)

地区名	高齢化率	人口計	高齢者計
古河地区	30.1%	59,040人	17,772人
総和地区	25.8%	47,309人	12,194人
三和地区	30.3%	35,356人	10,705人
合計	28.7%	141,705人	40,671人

古河市バス系統本数 (令和3年4月1日現在)

運行主体	古河地区	総和地区	三和地区	合計
ぐるりん号	5	3	1	9
茨城急行	9	9	9	27
ジェイアールバス 関東	3	3	2	8
朝日自動車	1	1	0	2
合計	18	16	12	46
割合	39.13%	34.78%	26.09%	100.00%

愛・あい号空車数調査 (令和3年4月～9月)

曜日	便	月別空車数							計	運行 車両数	空車率
		4	5	6	7	8	9				
月 (22日間)	08:00	17	16	13	18	11	13	88	176	50%	
	09:00	6	8	10	4	1	5	34	176	19%	
	10:00	2	4	3	5	1	2	17	176	10%	
	11:00	5	8	9	3	2	4	31	176	18%	
	12:00	2	2	1	1	1		7	88	8%	
	13:00		1	1	2		2	6	88	7%	
	14:00	4	6	5	4	6	4	29	176	16%	
	15:00	16	14	15	12	9	9	75	176	43%	
	16:00	18	11	17	10	5	10	71	176	40%	
	08:00	11	5	13	13	13	10	65	200	33%	
火 (25日間)	09:00	4	3	10	4	8	10	39	200	20%	
	10:00	3	1	3	2	5	2	16	200	8%	
	11:00	5	2	7	2	3	3	22	200	11%	
	12:00	2					1	4	100	4%	
	13:00				1	1		2	100	2%	
	14:00	11	5	7	3	9	6	41	200	21%	
	15:00	15	16	18	17	16	12	94	200	47%	
	16:00	9	9	11	4	16	9	58	200	29%	
	08:00	12	9	19	16	19	20	95	200	48%	
	09:00	5	6	3	5	9	6	34	200	17%	
水 (25日間)	10:00	2	4	6	2	3	12	29	200	15%	
	11:00	4	4	6	2	3	1	20	200	10%	
	12:00	1	1	1		1	1	5	100	5%	
	13:00	1	1	2		1	2	7	100	7%	
	14:00	2	3	6	11	5	11	38	200	19%	
	15:00	14	8	17	13	12	11	75	200	38%	
	16:00	10	11	13	10	11	14	69	200	35%	
	08:00	16	12	10	13	12	16	79	192	41%	
	09:00	10	11	8	10	11	8	58	192	30%	
	10:00	6	8	8	6	3	7	38	192	20%	
木 (24日間)	11:00	6	7	5	4	5	6	33	192	17%	
	12:00			1	2		2	4	96	4%	
	13:00	1	2			1	2	6	96	6%	
	14:00	9	7	9	9	12	9	55	192	29%	
	15:00	21	17	14	18	12	13	95	192	49%	
	16:00	13	10	6	11	14	8	62	192	32%	
	08:00	17	8	8	6	8	10	57	192	30%	
	09:00	4	2	2	3	2	4	17	192	9%	
	10:00	3	5	2	2	2	1	15	192	8%	
	11:00	6	2	3	1	3	2	17	192	9%	
金 (24日間)	12:00		1	2	3		1	7	96	7%	
	13:00			1		1	1	3	96	3%	
	14:00	7	5	2	7	2	4	27	192	14%	
	15:00	10	14	9	14	9	9	65	192	34%	
	16:00	14	11	13	19	11	9	77	192	40%	
	08:00	1	6	2	4	1	4	18	75	24%	
	09:00	6	5	4	3	1	6	25	75	33%	
	10:00	1	4		3	2	4	14	75	19%	
	11:00			2	2	3	2	9	75	12%	
	12:00	1		4	5	4	4	18	75	24%	
土 (25日間)	13:00	2	9	2	5	2	5	25	75	33%	
	14:00			1	5	1	1	8	75	11%	