

久喜市地域公共交通調査等業務委託

報告書（案）

令和6年3月

東日本総合計画株式会社

目 次(案)

1. 業務概要	1
1.1 業務の背景と目的	1
1.2 業務の対象地域	1
1.3 業務内容	2
2. 久喜市の都市概況.....	4
2.1 都市の特性	4
2.2 主要施設の立地状況	18
2.3 市民の移動状況	22
2.4 人流状況の把握	26
3. 公共交通の現状把握.....	27
3.1 久喜市の公共交通網の現況	27
3.2 久喜市の公共交通整備状況	75
3.3 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響	79
3.4 近隣又は類似都市と比較した久喜市の運行水準.....	82
4. 移動に関するニーズの把握	85
4.1 アンケート調査の概要.....	
4.2 市民の日常における移動実態	
4.3 公共交通に対する要望やニーズの把握.....	
5. まちづくりの方向性について整理・把握.....	86
5.1 上位・関連計画の把握.....	86
5.2 他部署の施策の把握	100
6. 地域公共交通の課題整理.....	105
6.1 久喜市の公共交通の役割と位置づけ	105
6.2 過年度久喜市地域公共交通計画の評価.....	106
6.3 公共交通の現状と課題.....	108

1. 業務概要

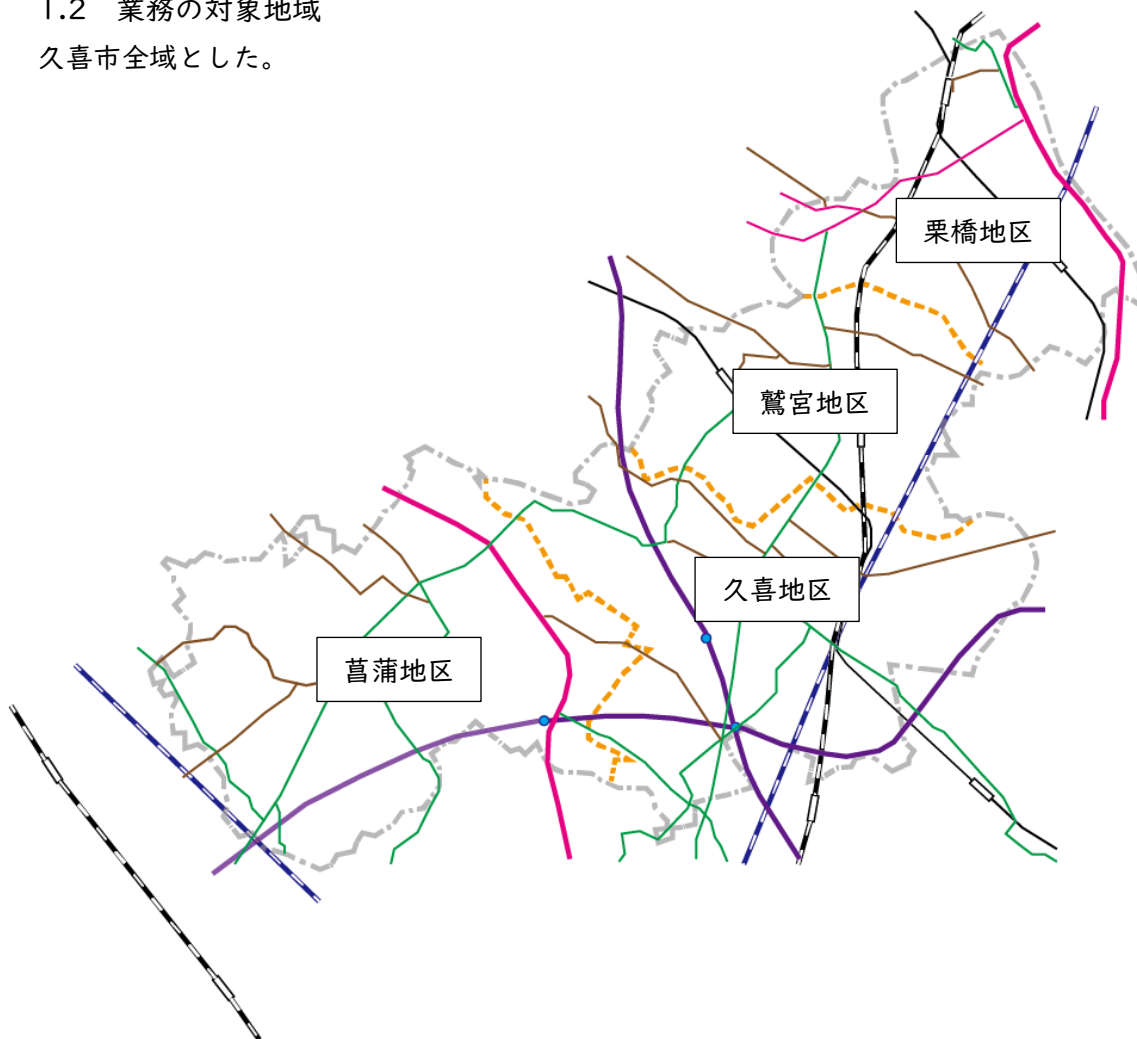
1.1 業務の背景と目的

少子高齢化の進行により、地域における公共交通の重要度は年々高まっている。今後さらなる高齢化の進行が予測される状況において、利便性の高い公共交通の確保や維持を図るとともに、誰もが利用しやすく、地域において持続可能な公共交通体系を構築することは喫緊の課題となっている。昨今では、民間事業者による公共交通サービス需要の縮小や交通事業者（運転手等）不足、コロナ禍後の生活スタイルの変化等により、公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっており、既存公共交通サービスの再編を見据えた交通サービスの維持確保について計画的に対応することが求められている。

こうした背景を受け、本業務は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）に十分留意し、久喜市の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、市民生活に必要となる最も効率的かつ持続可能な移動手段の確保について検討し、今後の久喜市の公共交通に関する指針となる「久喜市地域公共交通計画」の策定や公共交通政策を推進するための基礎データとすることを目的とした。

1.2 業務の対象地域

久喜市全域とした。



1.3 業務内容

(1) 久喜市の都市概況

本市の地勢や社会情勢とともに、人口・世帯状況（推移・分布）、通勤通学等の移動状況、及び主要施設（公共施設、商業施設、観光施設、医療福祉施設等）の分布状況などの基礎情報を整理する。さらに、携帯端末情報等を活用し、人流状況（時間帯別、平日休日別、年代別等）について、分析・整理した。

(2) 公共交通の現状把握

既往の統計資料、運行事業者資料等をもとに、鉄道、路線バス、タクシー、市内循環バス、久喜市デマンド交通、久喜市くきふれあいタクシー（補助タク）の運行及び利用状況を整理するとともに、公共交通以外の福祉輸送等の地域旅客サービスの運行状況や利用状況を把握する。また、各交通手段の運行収支を整理し、近隣または類似都市との比較等により本市の運行水準を分析した。

(3) 移動に関するニーズの把握

市民の日常における移動の実態や公共交通に対する要望・ニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施する。なお、アンケート調査は、地域全域の意見を集めるために年齢層や地域バランスを考慮して3,000人程度に配布する。また、調査方法は以下の通りとした。

① 調査対象

年齢層及び地域バランスを考慮して無作為に抽出

② 調査方法

郵送による配布・回収及びWEBによる調査※

※WEB調査：調査票にQRコードを記載し、スマートフォンやパソコンでQRコードを読みこみ、回答していただく。配布先については、発注者と協議の上決定した。

③ 調査対象

（郵送）3,000人程度（16歳以上を対象）

(4) まちづくりの方向性について整理・把握

① 上位関連計画

各種上位関連計画（久喜市総合基本計画、久喜市都市マスタープラン、その他関連計画）等におけるまちづくりの方向、公共交通施策などの考え方について整理・把握した。

② 他部署の施策

まちづくりにかかわる各分野の地域戦略（観光、環境、教育、福祉、医療）との一体性を確保するため、関係部署へのヒアリングシートによるアンケート調査を実施や既往住民調査結果の収集を行い、各分野の地域活性化施策、交通弱者等の移動支援について考え方を整理・把握した。

(5) 地域公共交通の課題整理

本市の都市概況、上位関連計画におけるまちづくりの方向等から公共交通の役割・位置づけを明確にするとともに、市民の移動状況、アンケート調査による市民意向等から本市の公共交通の問題点を整理する。さらに、「久喜市地域公共交通計画（H25.4）」の評価をするとともに、将来の都市構成のイメージと現状の公共交通網の関係から、公共交通体系のあり方を考慮して課題を整理した。

2. 久喜市の都市概況

2.1 都市の特性

(1) 位置及び地勢

久喜市は、埼玉県東北部にあり、東京都心まで50km圏に位置している。

周辺についてみると、東は幸手市及び茨城県五霞町、南は蓮田市、白岡市、宮代町及び杉戸町、西は鴻巣市及び桶川市、北は加須市及び茨城県古河市に接している。

総面積は約82.41km²、市域は東西に約15.6km、南北に約13.2kmにわたり、台地や自然堤防などの微高地と後背湿地などの低地からなり、ほぼ平坦地である。

北には利根川が流れ、市内には中川、青毛堀川、備前堀川、野通川、元荒川のほか、葛西用水路や見沼代用水などの多くの河川や用水路に恵まれている。

市内には、南北方向に東北縦貫自動車道、国道4号、122号が縦断し、東西方向に首都圏中央連絡自動車道及び国道125号が横断している。また、鉄道は、JR宇都宮線、東武伊勢崎線、東武日光線が縦断し、5つの駅を擁しており、広域的な交通利便性に恵まれている。



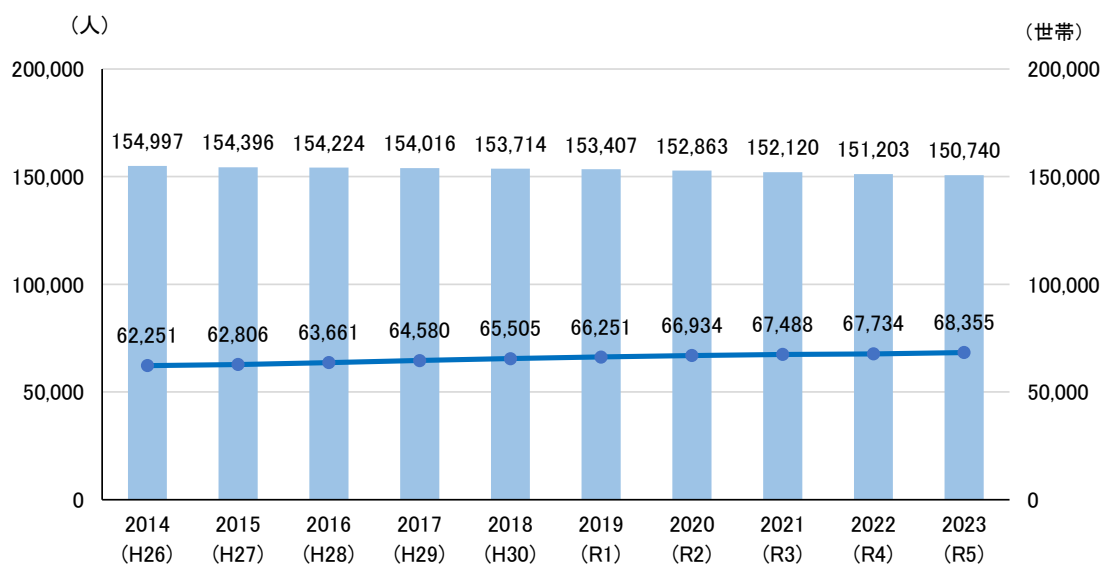
図 2.1.1 久喜市の位置

(2) 人口動向

1) 人口及び世帯数の推移

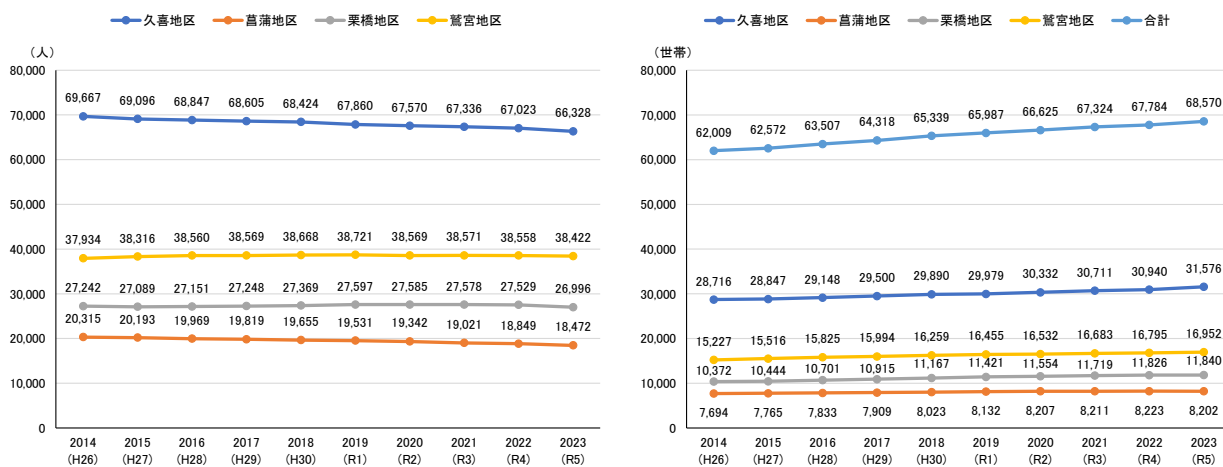
久喜市の令和5(2023)年4月1日現在の人口は150,740人、世帯数は68,355世帯である。過去10年間の推移をみると、人口は2.7%の減少、世帯数は9.8%の増加となっている。地区別の人口割合は、久喜地区が全体の人口の44.2%を占め、次に鷲宮地区25.6%、栗橋地区18.0%、菖蒲地区12.3%の順である。

人口の推移をみると、久喜地区や菖蒲地区で減少傾向が顕著であり、世帯数をみると逆に久喜地区で増加傾向が顕著である。



出典：住民基本台帳人口及び世帯数（各年4月1日現在）

図 2.1.2 久喜市の人口及び世帯数の推移



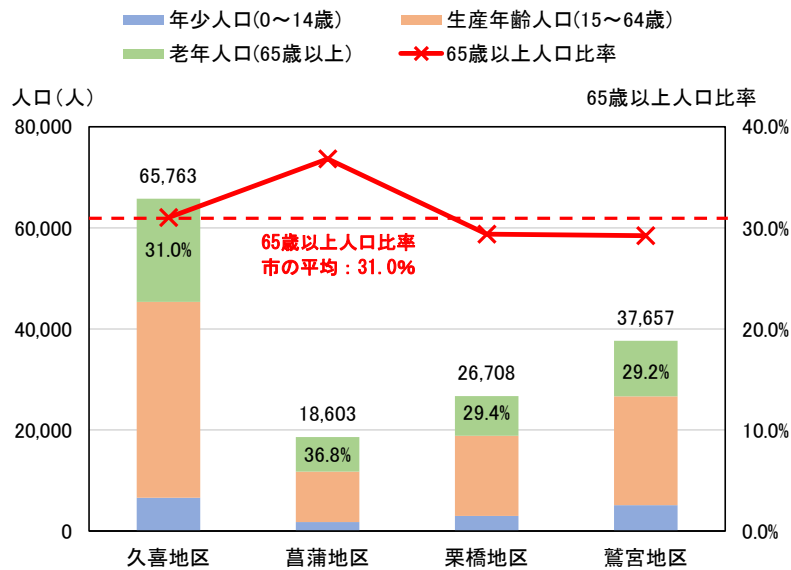
出典：住民基本台帳地区別人口及び世帯数（各年4月1日現在）

図 2.1.3 久喜市の地区別人口及び世帯数の推移

2) 高齢者の動向

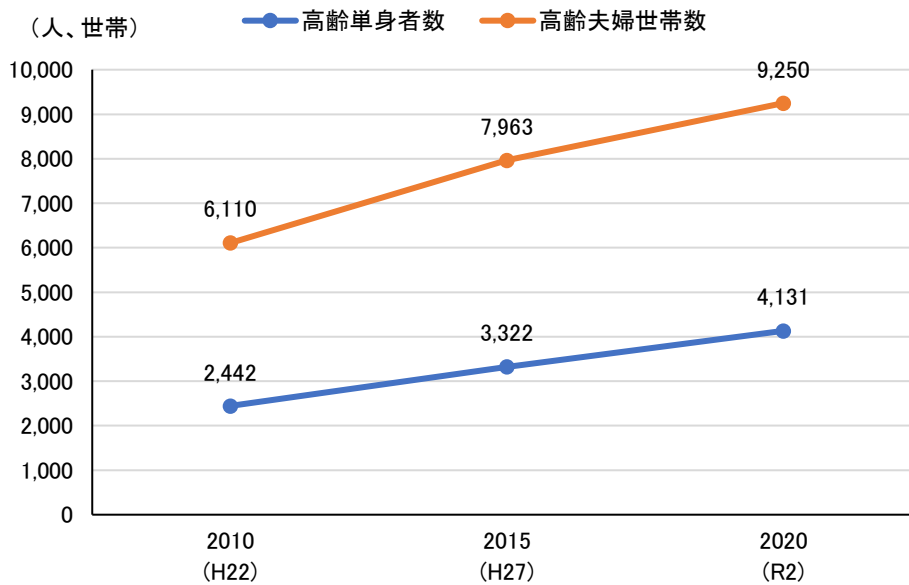
年齢階層別人口を比較すると、65歳以上の老年人口の割合は、市全体の31.0%に対し、久喜地区が31.0%、栗橋地区が29.4%、鷺宮地区が29.2%で同じか下回っているが、菖蒲地区は36.8%と市全体を上回っており、高齢者の割合が特に高くなっている。

また、市全体の高齢単身者数、高齢夫婦世帯数は増加傾向にあり、平成22年から令和2年にかけて、高齢単身者数は69.2%、高齢夫婦世帯数は51.4%増加している。



出典：令和2年国勢調査

図 2.1.4 地区別年齢階層別人口と高齢者比率



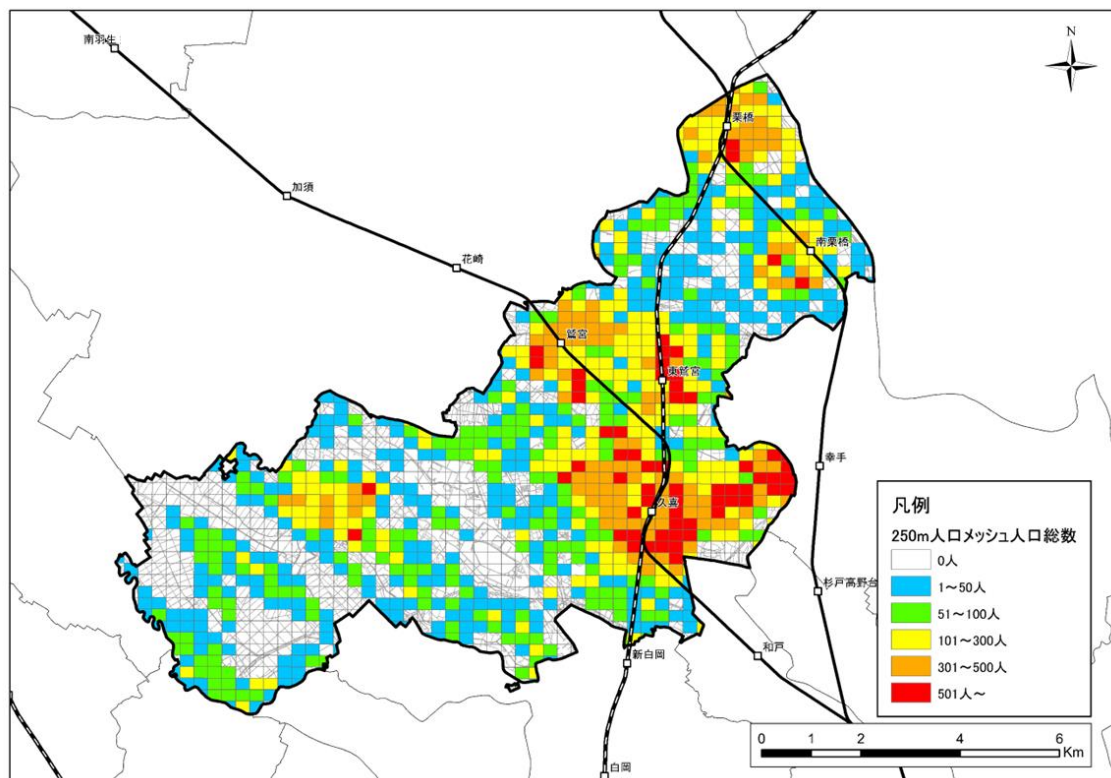
出典：統計くき 3章国勢調査

図 2.1.5 高齢単身者、高齢夫婦世帯数の変化

3) 人口分布と増減動向

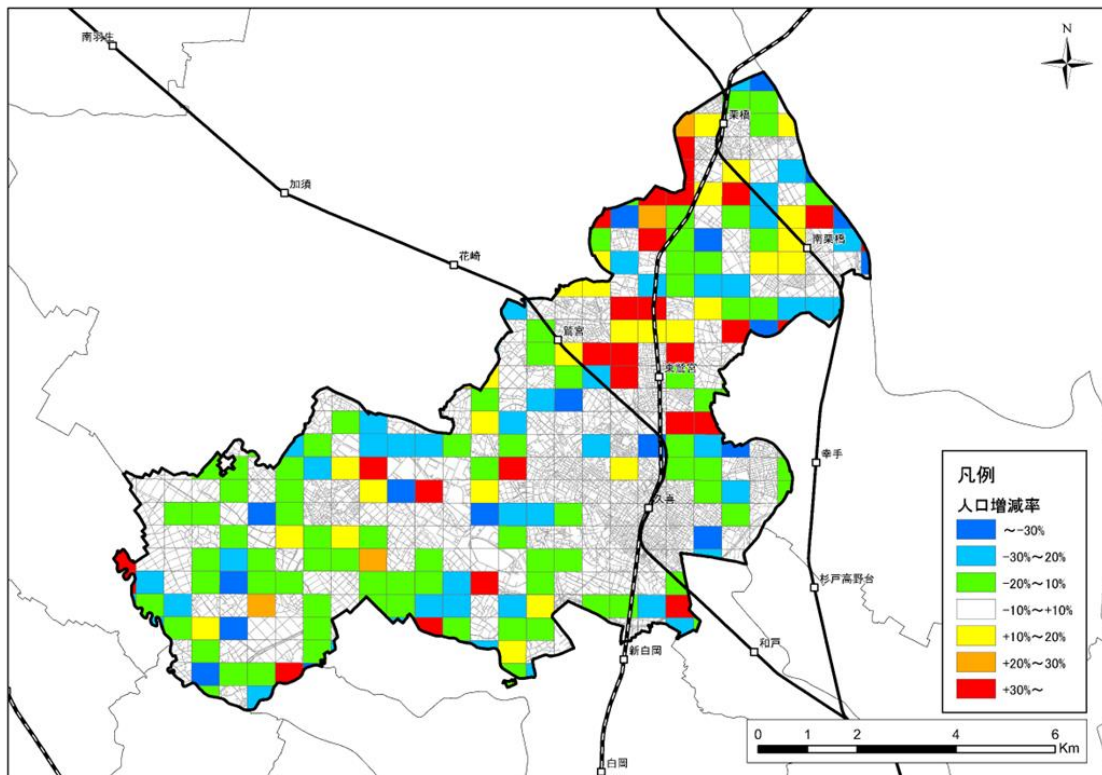
令和2年国勢調査の250mメッシュ人口により、市内の人口分布をみると、人口が集中している地区は、久喜駅の東西、特に駅西側及び隣接する幸手駅東側と東鷲宮駅周辺、栗橋駅東側、南栗橋駅西側、鷲宮駅周辺、菖蒲総合支所周辺などであり、鉄道の利便性が高いところに人口が分布している。

過年度との比較が可能な500mメッシュ人口で、平成22年と令和2年の10年間の地区別の増減割合をみると、30%以上の増加がみられるのは、JR宇都宮線の東鷲宮駅から栗橋駅にかけての沿線で目立っている。その他久喜地区から菖蒲地区にかけても増加しているところが点在するが、逆に減少しているところも点在しており、一律な増減傾向はみられない。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2.1.6 久喜市の人口分布（250mメッシュ人口）



※2010年（H22）人口に対する2020年（R2）人口の増減割合（％）
 2010年（H22）人口は、比較可能な500mメッシュ人口を使用した。

出典：国勢調査（平成22年及び令和2年）

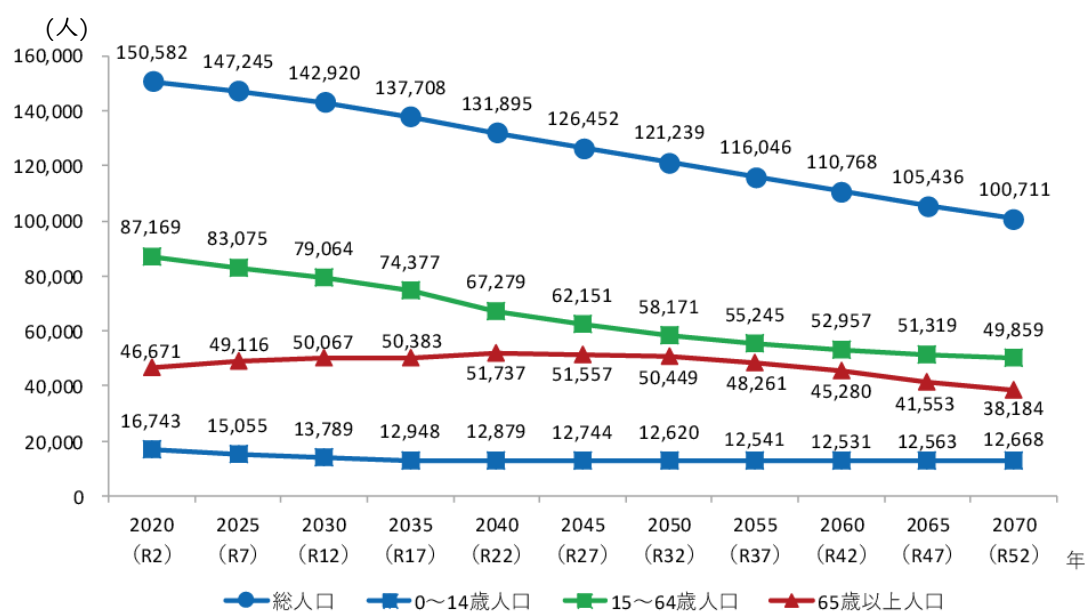
図 2.1.7 久喜市の人口増減率（500mメッシュ人口）

4) 将来人口

久喜市人口ビジョンによると、将来展望推計として、合計特殊出生率の向上と転出抑制・転入促進が進んだケースを想定している。

この「将来展望推計」は、合計特殊出生率の堅実な上昇【出生率堅実上昇】と、0～49歳までの年代における転出超過の改善【転出抑制】、及び転入超過の促進【転入促進】が進んだケースを想定して推計を行っている。

これによると、久喜市の総人口は2040（令和22）年には131,895人、2060（令和42）年には110,768人となって改訂前ビジョンの110,359人を上回り、2070（令和52）年には100,711人となり、人口10万人の維持が可能となると予測されている。



出典：久喜市人口ビジョン（令和4（2022）年12月）

図 2.1.8 久喜市の将来人口

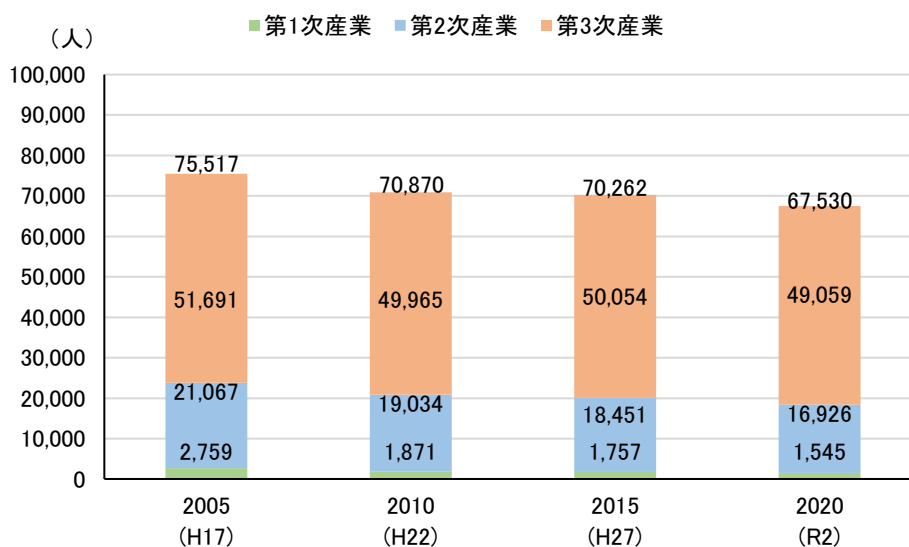
(3) 産業の概況

1) 産業別就業構造

久喜市の産業別就業構造は、第3次産業が72.6%、第2次産業が25.1%、第1次産業が2.3%となっている。埼玉県全体と比較すると、第2次産業の割合が2.1%高い。

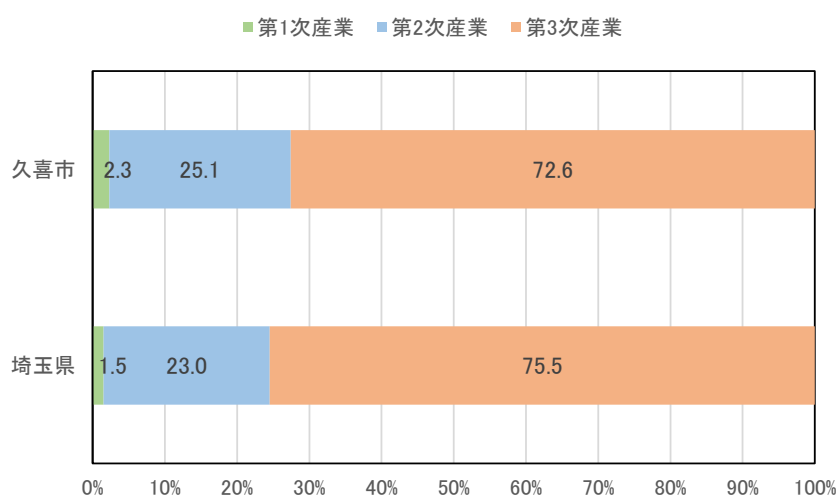
経年的にみると、就業者数は全体的に減少傾向にあり、平成17年と令和2年を比較すると、第1次産業が-44.0%、第2次産業が-19.7%、第3次産業が-5.1%である。

なお、産業別では、第2次産業の製造業、第3次産業の卸売業・小売業が1万人を超えて多い。



出典：「統計くき」の3章国勢調査（各年度）

図 2.1.9 産業別就業者数の経年変化



出典：国勢調査（令和2年）

図 2.1.10 産業別就業者数構成の埼玉県との比較

2) 工業団地の立地状況

久喜市内には、6箇所の工業団地が立地している。

また、産業拠点である工業団地への企業立地の促進を図るため、久喜市企業誘致条例を制定し、企業を誘致している。

いずれも幹線道路へのアクセスが良好な場所に立地しており、自動車による通勤が主となっているが、送迎バスを運行しているところもあり、久喜駅に朝夕集中しているために交通混雑が発生している。

名称	面積 (ha)	概要
久喜高柳地区産業団地	18.9	大規模な製造施設 流通業務施設 令和7年度末引渡し予定
鷺宮産業団地	73.0	商業業務街区、流通業務街区 住宅街区、工業専用街区
久喜・菖蒲工業団地	165.0	工業団地、久喜菖蒲公園
菖蒲北部工業団地	55.7	工業用地
菖蒲南部産業団地	16.9	工業用地
清久工業団地	68.8	工業用地



出典：埼玉県企業局団地位置図（令和4年）
埼玉県主要産業団地図（令和5年2月）

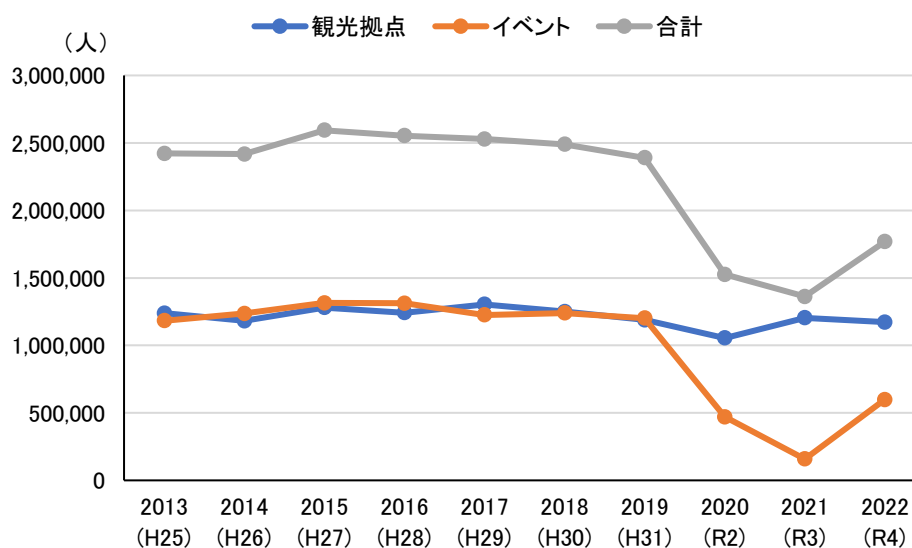
図 2.1.11 工業団地の立地状況

(4) 観光の概況

久喜市には、規模の大きな観光施設は無いが、久喜菖蒲公園、菖蒲城趾あやめ園などの公園のほか、鷲宮神社、神明神社などの神社、百観音温泉などが立地している。

また、市内にはアニメの聖地が各所にあり、聖地を巡る観光客も多い。

観光入込客の推移をみると、令和元年まで、横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、特にイベントによる入込客数の大幅な減少がみられた。



出典：埼玉県観光入込客統計調査

図 2.1.12 観光入込客数の推移

(5) 道路交通状況の概況

1) 道路網

久喜市の道路網は、高速道路である東北自動車道が南北に、首都圏中央連絡自動車道が東西に通っており、久喜IC、白岡菖蒲ICの2箇所のインターチェンジが立地することで、広域交通の機能や利便性が高い。

一般道路は、国道4号、国道122号や主要地方道さいたま栗橋線などが南北に縦断しているが、東西方向の幹線道路が弱く、利便性が低くなっている。

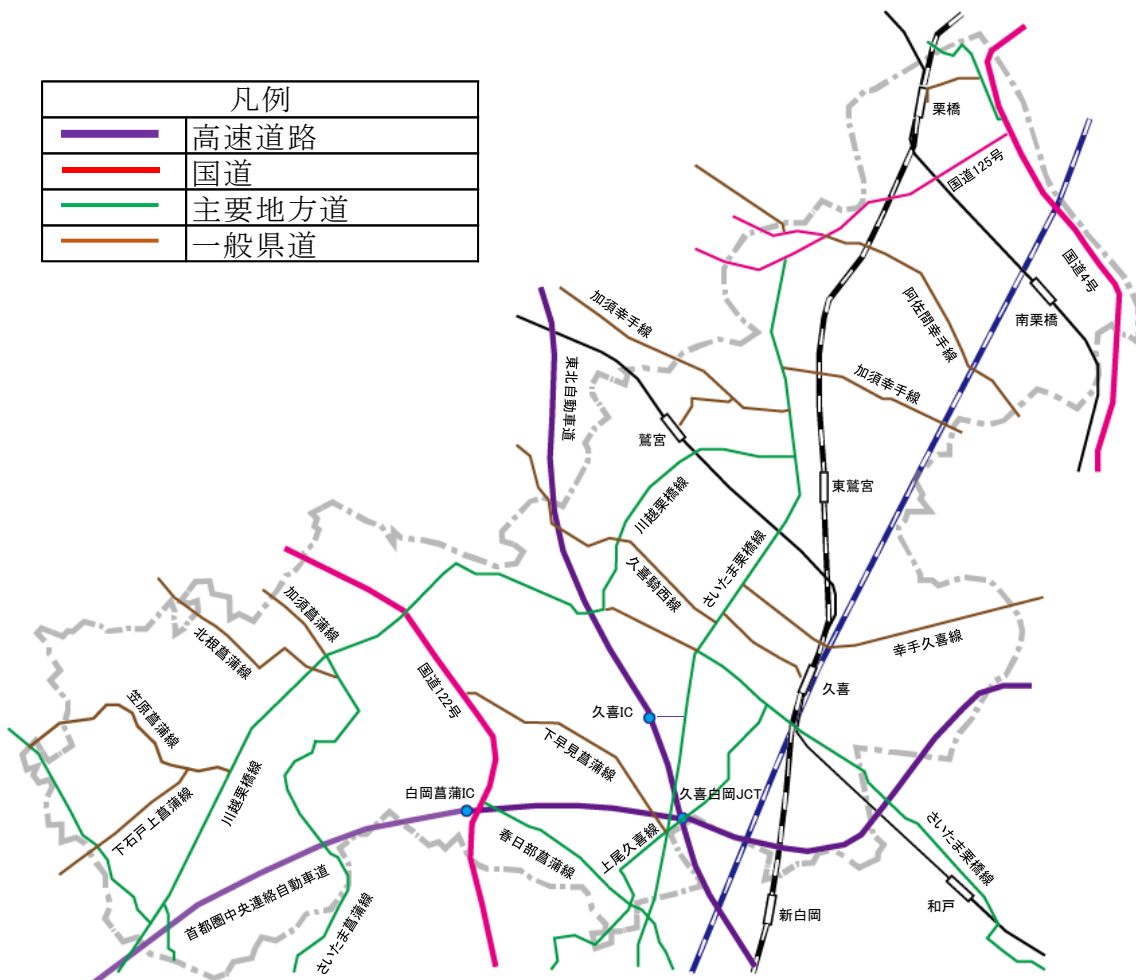


図 2.1.13 主要道路網図

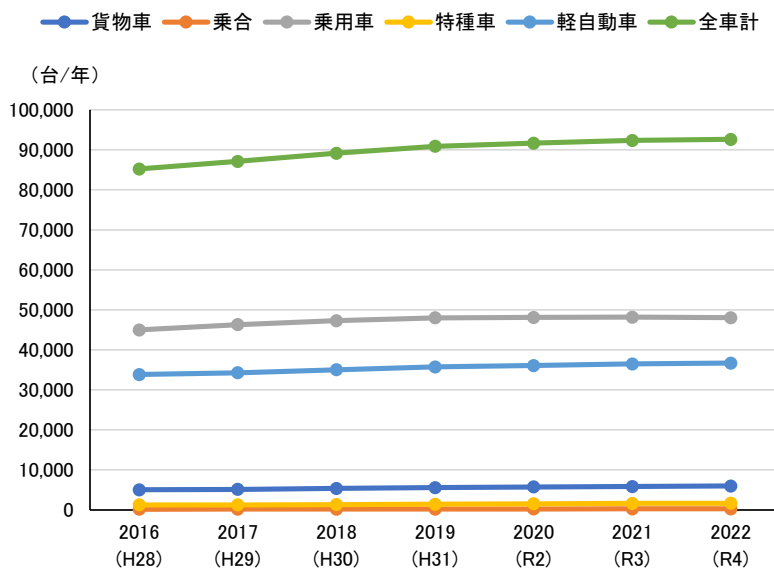
2) 自動車の保有状況

久喜市の自動車保有台数は、全車種合計では約9万台で漸増傾向が続いている。

特に軽自動車が増加傾向が顕著である。

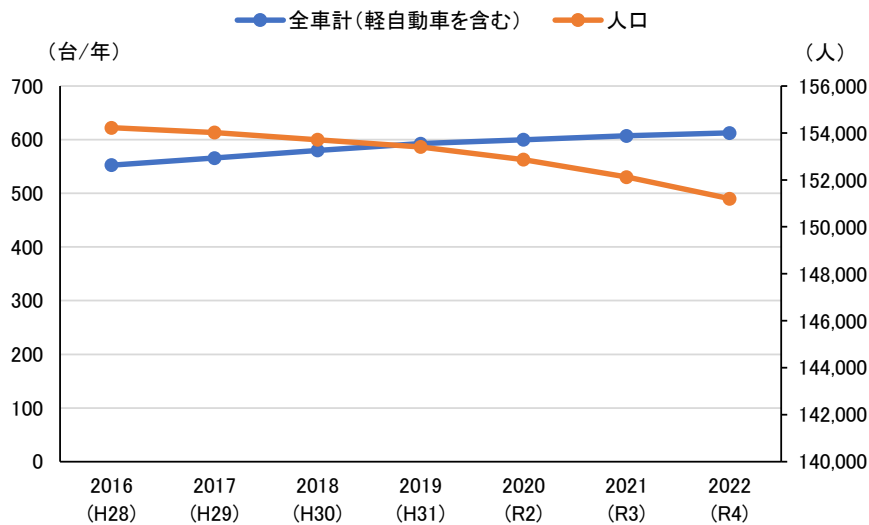
人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は漸増傾向にあり、依然として自動車への依存度が高いことを示している。

県内の世帯当りの自動車保有台数をみると、埼玉県 averages は 1.25 台である。県北の本庄市や深谷市では 2.0 台前後と高く、逆に都市部のさいたま市や戸田市では、1.0 台を下回っている。久喜市はその中間の 1.47 台となっているが、県の平均を上回っており、近隣の都市の中では、加須市 1.92 台、幸手市の 1.61 台に次いで多くなっている。



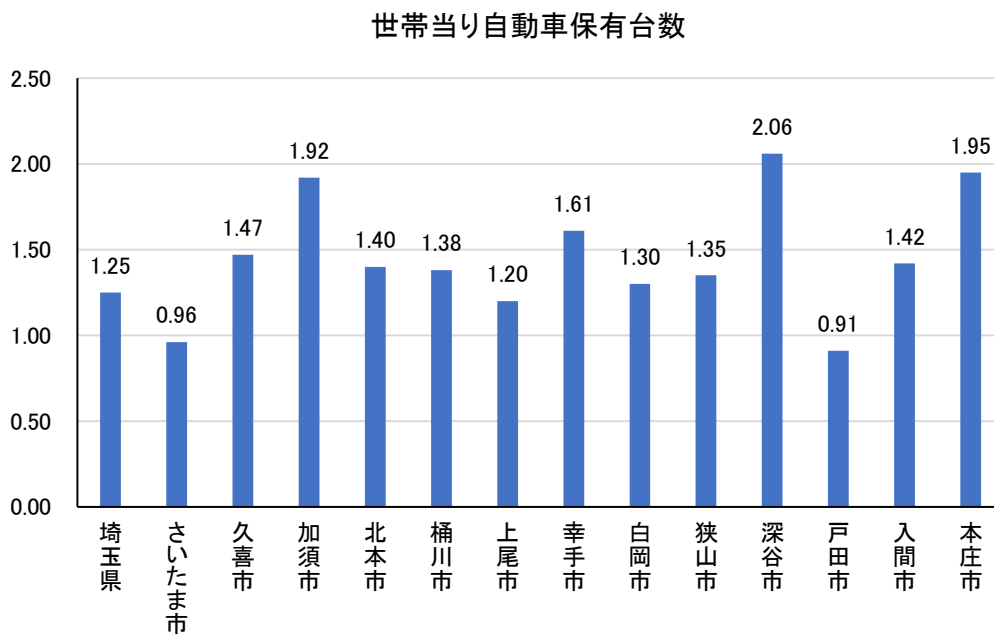
出典：貨物車、乗用車：関東運輸局市町村別自動車保有台数調査
軽自動車：埼玉県統計年鑑

図 2.1.14 自動車保有台数の推移



出典：自動車保有台数：関東運輸局市町村別自動車保有台数調査及び埼玉県統計年鑑
 人口：久喜市住民基本台帳人口

図 2.1.15 久喜市の人口千人当り自動車保有台数と人口の推移



出典 世帯数：令和 2 年国勢調査
 自動車保有台数：令和 2 年登録車及び軽自動車 令和 2 年埼玉県統計年鑑

図 2.1.16 世帯当り自動車保有台数の比較

3) 交通状況

令和3年道路交通情勢調査によると、久喜市を通過する2つの高速道路の日交通量は、東北自動車道が7.8～8.6万台、首都圏中央連絡自動車道が久喜白岡JCT以西で6万台、以東で3.5万台である。

国道4号は国道125号以北で3.4万台、国道125号が3.5万台、国道122号が2.9万台である。

その他の県道では、さいたま栗橋線が3.7万台であり、これら主要幹線道路に交通が集中している。

混雑度をみると、拡幅が遅れていた首都圏中央連絡自動車道の東側で2.0を超えているが、それ以外では、前述した国道と県道川越栗橋線、さいたま栗橋線、加須幸手線などで、混雑度が1.25を超える区間があり、渋滞が発生している。

また、主要渋滞箇所が4箇所ある。



出典：令和3年道路交通情勢調査

図 2.1.17 自動車日交通量図

2.2 主要施設の立地状況

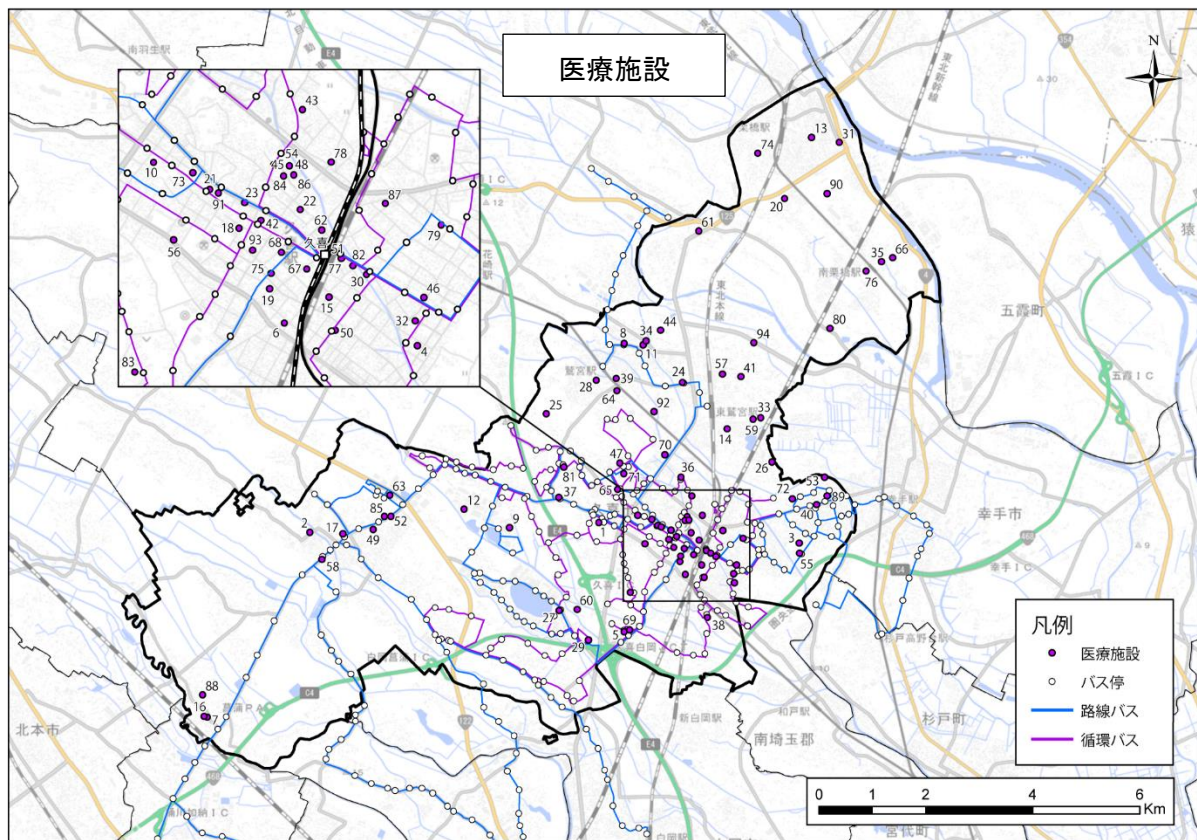
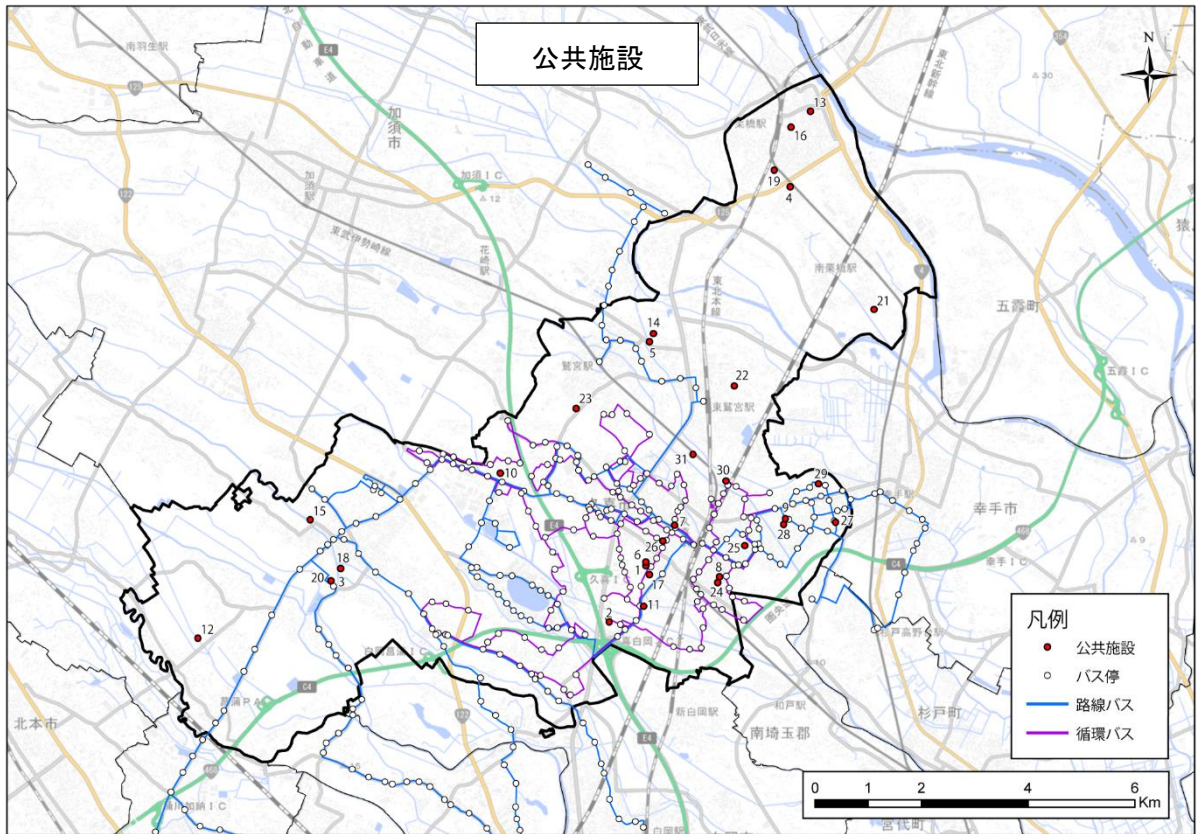
久喜市内の主要施設について、久喜市オープンデータに掲載された施設を基本に整理すると次のとおりである。

一部、栗橋地区や鷲宮地区で、鉄道、路線バス、市内循環バスでの利用が不便な施設があるが、デマンド交通の乗降ポイントでカバーされている。

表 2.2.1 久喜市内の主要施設一覧

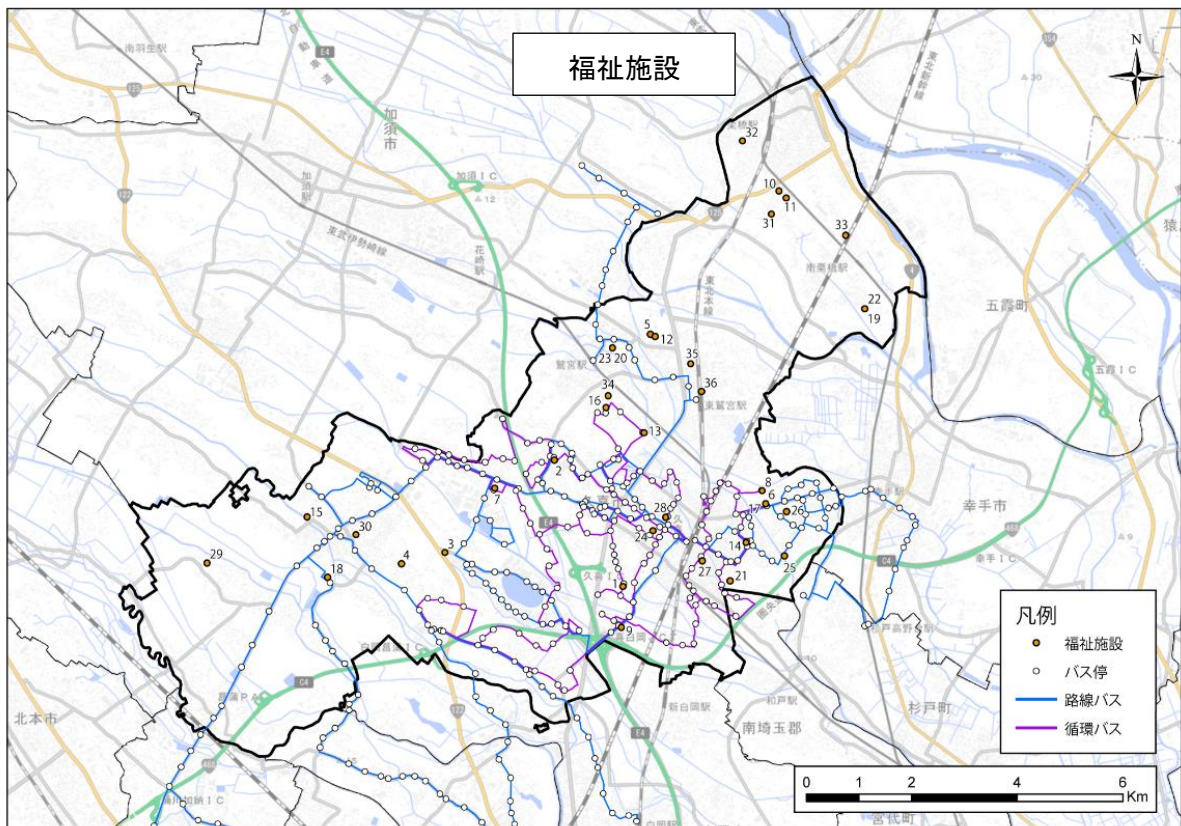
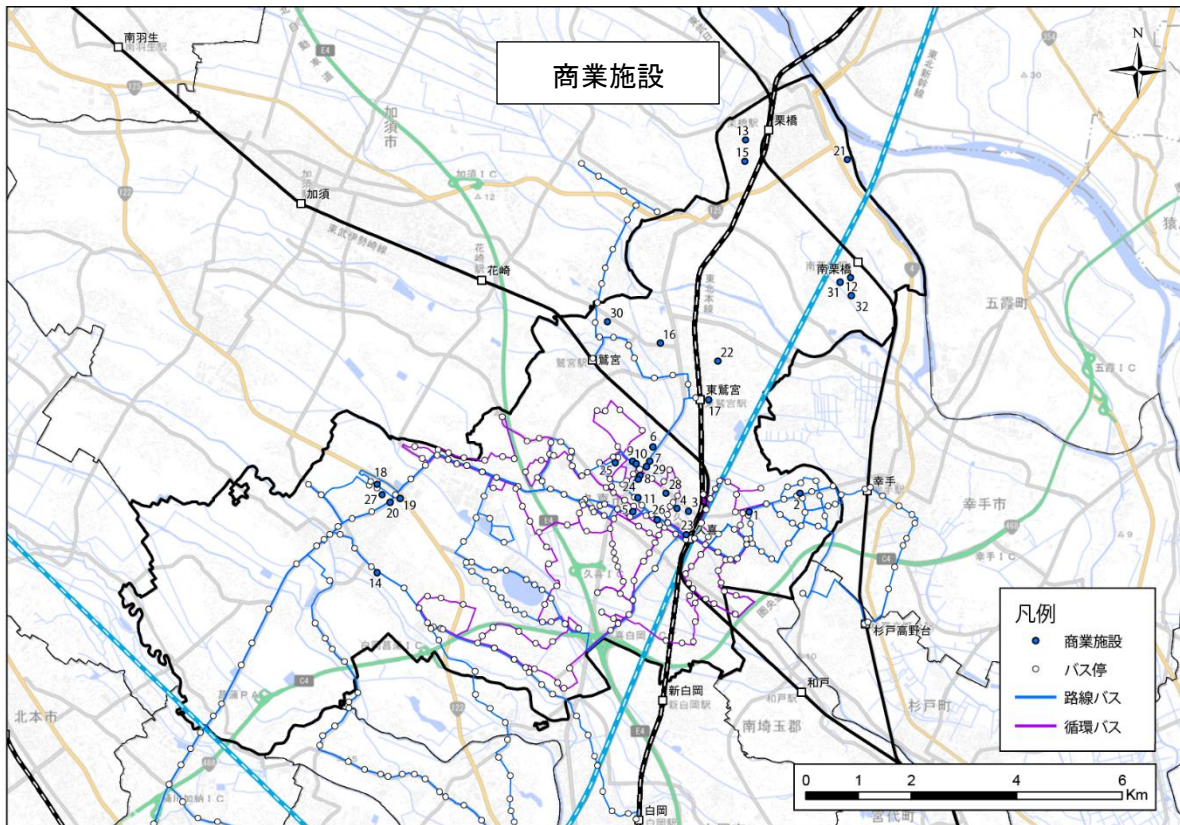
施設番号	公共施設	施設番号	福祉施設	施設番号	医療施設	施設番号	医療施設	
A-1	久喜市役所(本庁舎)	D-1	高齢者福祉センター「いきいき温泉久喜」	E-17	医療法人岩崎医院	E-81	久喜市養護老人ホーム借来荘診療所	
A-2	久喜市役所(第二庁舎)	D-2	借来荘	E-18	医療法人粉川医院	E-82	久喜ながおクリニック	
A-3	菖蒲総合支所	D-3	菖蒲老人福祉センター	E-19	高橋クリニック	E-83	久喜江面クリニック	
A-4	栗橋総合支所	D-4	彩嘉園	E-20	医療法人群思会まがま内科医院	E-84	久喜クリニック	
A-5	鷲宮総合支所	D-5	鷲宮福祉センター	E-21	斉藤医院	E-85	宮崎整形外科	
A-6	公文書館	D-6	ふれあいセンター久喜	E-22	医療法人鉄水会小島医院	E-86	深井眼科	
A-7	中央公民館	D-7	いちようの木	E-23	野藤医院	E-87	久喜耳鼻咽喉科	
A-8	東公民館	D-8	けやきの木	E-24	朝比奈医院	E-88	重城泌尿器科クリニック	
A-9	青葉公民館	D-9	のぞみ園	E-25	特別養護老人ホーム恒寿苑診療所	E-89	青毛整形外科クリニック	
A-10	清久コミュニティセンター・西公民館	D-10	健康福祉センター(くりむ)	E-26	特別養護老人ホーム鷲宮苑診療所	E-90	特別養護老人ホーム栗橋翔裕園	
A-11	農村センター(南公民館)	D-11	くりの木	E-27	管理センタークリニック	E-91	蓮江病院	
A-12	森下公民館	D-12	あゆみの郷	E-28	相沢内科医院	E-92	依田耳鼻咽喉科歯科医院	
A-13	栗橋公民館	D-13	ゆう・あい	E-29	特別養護老人ホーム久喜の里診療所	E-93	あらい胃腸科皮膚科クリニック	
A-14	鷲宮公民館	D-14	児童センター	E-30	クリア眼科	E-94	おおぎや眼科	
A-15	しょうぶ会館	D-15	しょうぶ会館	E-31	はしもとクリニック			
A-16	栗橋いきいき活動センターしずか館	D-16	鷲宮児童館	E-32	吉田内科クリニック			
A-17	久喜総合文化会館	D-17	久喜市ファミリー・サポート・センター	E-33	矢部医院			
A-18	菖蒲文化会館(アミーゴ)	D-18	久喜市ファミリー・サポート・センター菖蒲	E-34	医療法人社団俊正会浦井整形外科医院			
A-19	栗橋文化会館(イリス)	D-19	久喜市ファミリー・サポート・センター栗橋	E-35	南栗橋脳神経クリニック			
A-20	菖蒲コミュニティセンター	D-20	久喜市ファミリー・サポート・センター鷲宮	E-36	新井医院			
A-21	栗橋コミュニティセンター(くがる)	D-21	久喜地域子育て支援センター(ほかほか)	E-37	扶願堂たかざクリニック			
A-22	鷲宮東コミュニティセンター(さくら)	D-22	栗橋地域子育て支援センター(くがる)	E-38	久喜メディカルクリニック			
A-23	鷲宮西コミュニティセンター(おおとり)	D-23	鷲宮地域子育て支援センター(すまいる)	E-39	高橋医院			
A-24	東町集会所	D-24	久喜市つどいの広場(きらきら)	E-40	医療法人社団順孝会久喜・あだち眼科			
A-25	太田集会所	D-25	子育て支援センター(ほほえみ)	E-41	医療法人堀中脳神経外科クリニック			
A-26	本町集会所	D-26	子育て支援センター(リトルエンゼル)	E-42	医療法人愛生会内科・婦人科クリニック			
A-27	栗原記念会館	D-27	子育て支援センター(あけぼのランド)	E-43	久喜在宅クリニック			
A-28	地域交流センター	D-28	子育て支援センター(ヤマボウシ)	E-44	特別養護老人ホーム喜びの里鷲宮診療所			
A-29	花みずき会館	D-29	子育て支援センター(いちご広場)	E-45	みさか内科クリニック			
A-30	野久喜集会所	D-30	子育て支援センター(ほびーるむ)	E-46	医療法人社団厚徳会 泉西在宅クリニック 久喜駅前			
A-31	内下集会所	D-31	子育て支援センター(ほんびるむ)	E-47	久喜かわしま眼科			
	施設番号	商業施設	D-32	子育て支援センター(森のひろば)	E-48	久喜リウマチクリニック		
B-1	ケーヨーデイツウ久喜店	D-33	子育て支援センター(くりぼん)	E-49	特別養護老人ホームしょうぶ翔裕園			
B-2	マルエツ久喜店	D-34	子育て支援センター(わしの子)	E-50	かまなか内科・呼吸器内科クリニック			
B-3	カワチ薬品久喜店	D-35	子育て支援センター(カシオペア)	E-51	医療法人社団義縁会ふたば在宅クリニック			
B-4	イトーヨーカ堂久喜店	D-36	子育て支援センター(ままとも)	E-52	医療法人社団南愛会 しょうぶ眼科・内科			
B-5	ドラッグストアセキ久喜本町店	施設番号	観光施設	E-53	久喜東クリニック			
B-6	ロチャーズ久喜店	C-1	久喜労働会館(あやめ会館)	E-54	あさえ皮膚科クリニック			
B-7	ヤマダ電機テックランド久喜店	C-2	しらす公園	E-55	しゅうのき内科クリニック			
B-8	ニトリ久喜店	C-3	菖蒲城址あやめ園	E-56	本町在宅クリニック			
B-9	久喜パークタウンショッピングセンターA棟	C-4	鷲宮神社	E-57	東鷲宮病院			
B-10	久喜パークタウンショッピングセンターB・C棟	C-5	百観音温泉	E-58	山崎整形外科			
B-11	しまむら久喜店	C-6	利根川のハクレン	E-59	医療法人社団永成会矢作整形外科・内科			
B-12	マルヤ南栗橋店	C-7	甘栗園	E-60	日本信号株式会社久喜事業所医務室			
B-13	マミーマーケット栗橋店	C-8	八坂神社	E-61	特別養護老人ホームローレル高柳診療所			
B-14	マミーマーケット菖蒲店	C-9	菖蒲神社	E-62	ゆき眼科クリニック			
B-15	しまむら栗橋店	C-10	神明神社	E-63	菖蒲むらた眼科			
B-16	ザ・ダイソー鷲宮店	C-11	郷土資料館	E-64	特別養護老人ホーム久喜ことぶき苑			
B-17	イオン東鷲宮店	施設番号	医療施設	E-65	しらすクリニック			
B-18	モラージュ菖蒲	E-1	新久喜総合病院	E-66	社会福祉法人 恩賜財団済生会支部 埼玉済生会 栗橋病院			
B-19	フォレオ菖蒲	E-2	藤塚外科医院	E-67	新井病院			
B-20	しまむら菖蒲店	E-3	青葉クリニック	E-68	医療法人 土屋小児病院			
B-21	バイシア栗橋店	E-4	岡部内科小児科医院	E-69	久喜すずのき病院			
B-22	バルクバスタ東鷲宮	E-5	特別養護老人ホーム鶴寿荘診療所	E-70	あかりクリニック			
B-23	クッキープラザ	E-6	比企医院	E-71	アリオ鷲宮眼科			
B-24	アクトプラザ久喜	E-7	医療法人昭和会三須医院	E-72	おのクリニック			
B-25	アリオ鷲宮	E-8	小林医院	E-73	くま眼科			
B-26	ドラッグセイムス久喜本町店	E-9	(株)資生堂久喜工場診療室	E-74	さかた内科クリニック			
B-27	ムサン久喜菖蒲店、ヤオコー久喜菖蒲店(仮称)久喜菖蒲商業施設	E-10	久喜市休日夜間急患診療所	E-75	すずのきメンタルケアクリニック			
B-28	ドラッグストアセキ久喜中央店	E-11	高田医院	E-76	たかはし耳鼻咽喉科			
B-29	セカンドストリート久喜店	E-12	大日本印刷健康保険組合久喜診療所	E-77	ひまわり皮膚科			
B-30	カワチ薬品鷲宮店	E-13	浅川医院	E-78	ますだ皮膚科クリニック			
B-31	イオンスタイル栗橋	E-14	岸田医院	E-79	よしは診療所			
B-32	ドラッグストアセキ南栗橋店	E-15	富本医院	E-80	わたなべクリニック			
		E-16	特別養護老人ホームしょうぶの里					

※施設の選定について
 ・公共施設
 市オープンデータでの「庁舎等」「公民館：コミュニティセンターなど」の31箇所
 ・商業施設
 都市計画基礎調査での様式 IV-2大型店・商店街分布状況調査の商店街、商店会を除く30箇所
 ・観光施設
 市オープンデータ及び市の観光協会での紹介施設の11箇所
 ・福祉施設
 市オープンデータでの「福祉」の36箇所
 ・医療施設
 国土数値情報(令和2年)での「総合病院」及び「診療所」の該当施設の94箇所



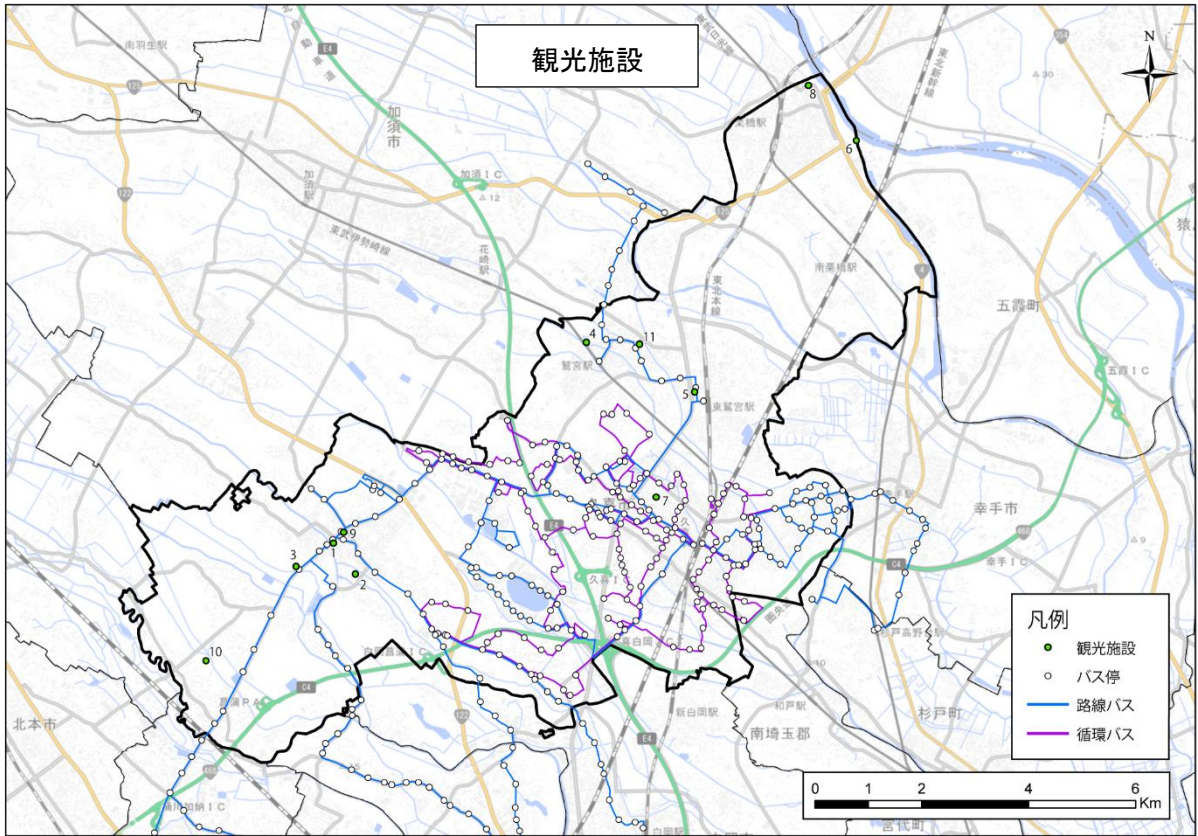
出典：久喜市オープンデータに掲載された施設を基本に作成

図 2.2.1(1) 市内主要施設の立地状況



出典：久喜市オープンデータに掲載された施設を基本に作成

図 2.2.1(2) 市内主要施設の立地状況



出典：久喜市オープンデータに掲載された施設を基本に作成

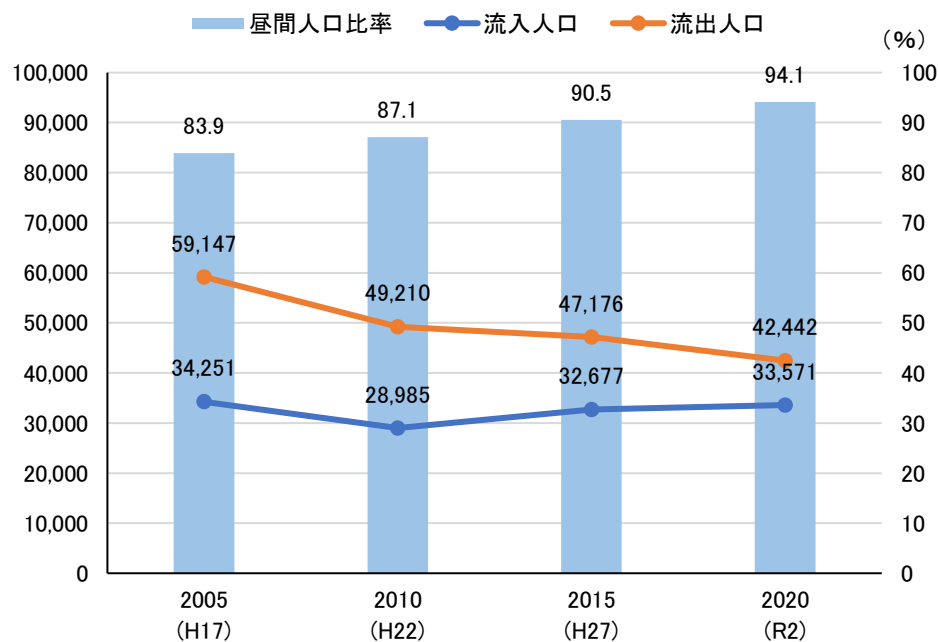
図 2.2.1(3) 市内主要施設の立地状況

2.3 市民の移動状況

(1) 人口の流動状況

常住人口に対する昼間人口の比率をみると、平成17年に83.9%であったが、年々増加傾向にあり、令和2年には94.1%となっている。

久喜市への流入人口は、横ばい傾向にあるが、流出人口は年々減少している。特に平成27年から令和2年にかけては、5万人近い減少となっており、令和2年から全国に広がった新型コロナウイルス感染拡大により、移動する機会が少なくなったことが影響していると考えられる。



出典：統計くき 3章国勢調査

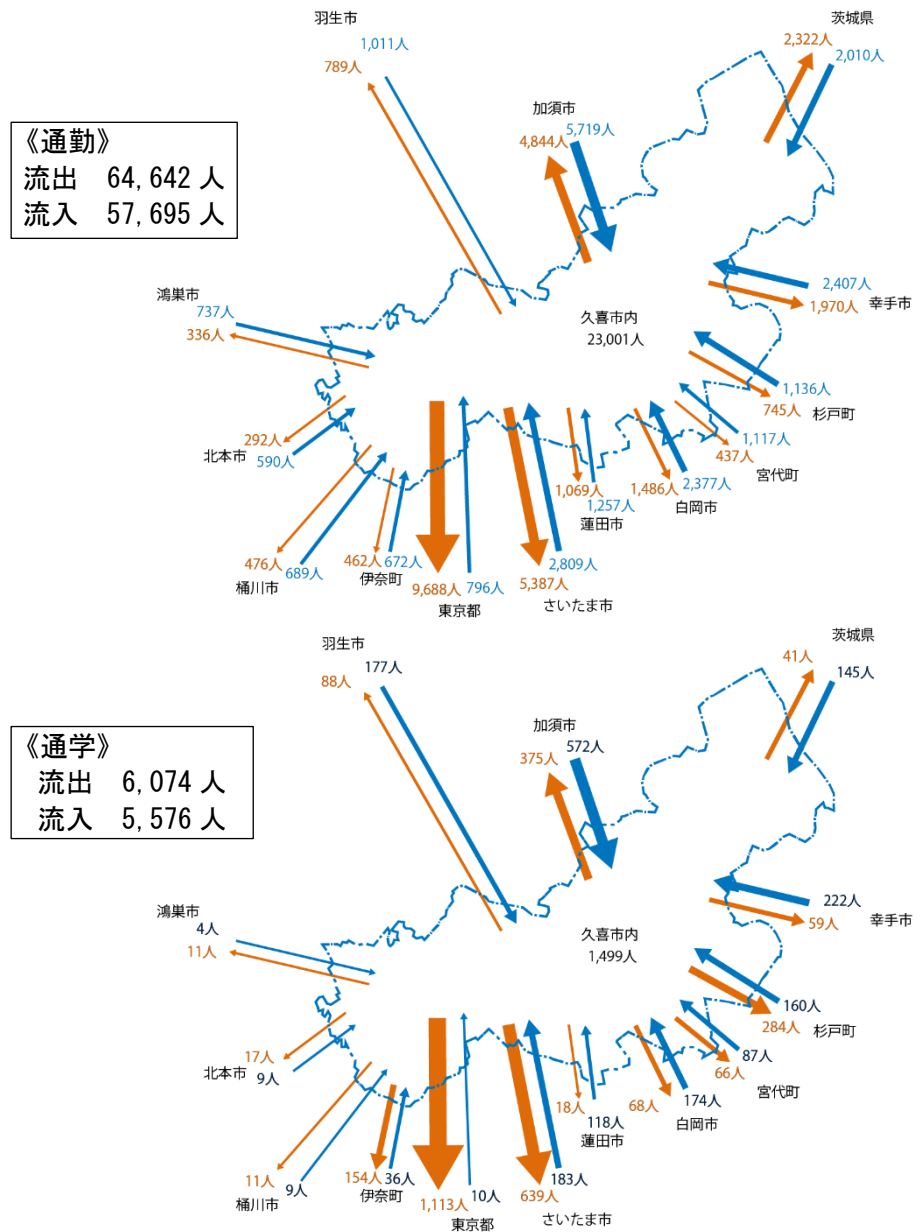
図 2.3.1 人口の流入出状況と昼間人口比率の推移

(2) 通勤・通学流動

令和2年の国勢調査によると、久喜市の通勤者の35.5% (23,001人) が市内に通勤している。市外への通勤者では、東京都内が9,688人で最も多く、さいたま市5,387人、加須市4,844人、幸手市1,970人、白岡市1,486人、蓮田市1,069人の順である。隣接する茨城県方面も2,322人である。久喜市内への通勤者は、加須市、さいたま市、幸手市、白岡市が多い。

通学では、通学者の24.7% (1,499人) が久喜市内に通学している。市外への通学者は、東京都内1,113人、さいたま市639人、加須市375人の順に多い。

市内への通学者は、加須市が572人で最も多い。



出典：国勢調査（令和2年）

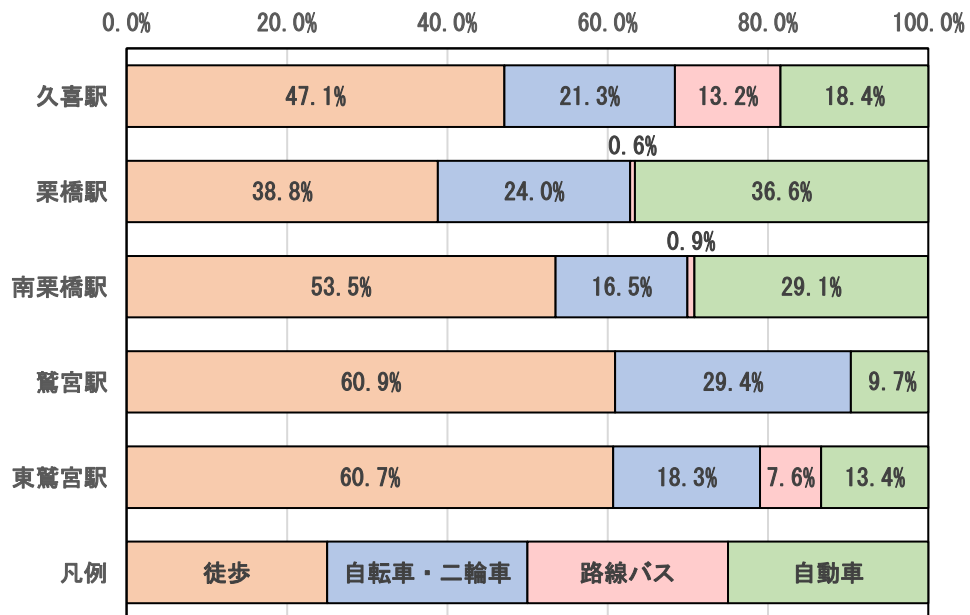
図 2.3.2 久喜市の通勤・通学流動

(3) 鉄道駅端末交通手段

市内5駅の端末交通手段分担率をみると、自動車の利用が多い駅は、栗橋駅36.6%、南栗橋駅29.1%であり、栗橋地区は路線バスが運行していないため、自動車利用が多いと考えられる。

路線バスが利用できる久喜駅や東鷲宮駅では、路線バスの割合が久喜駅13.2%、東鷲宮駅7.6%である。

各駅共に、駅周辺に住宅が広がっているため、徒歩や自転車の割合が60%以上を超えている。



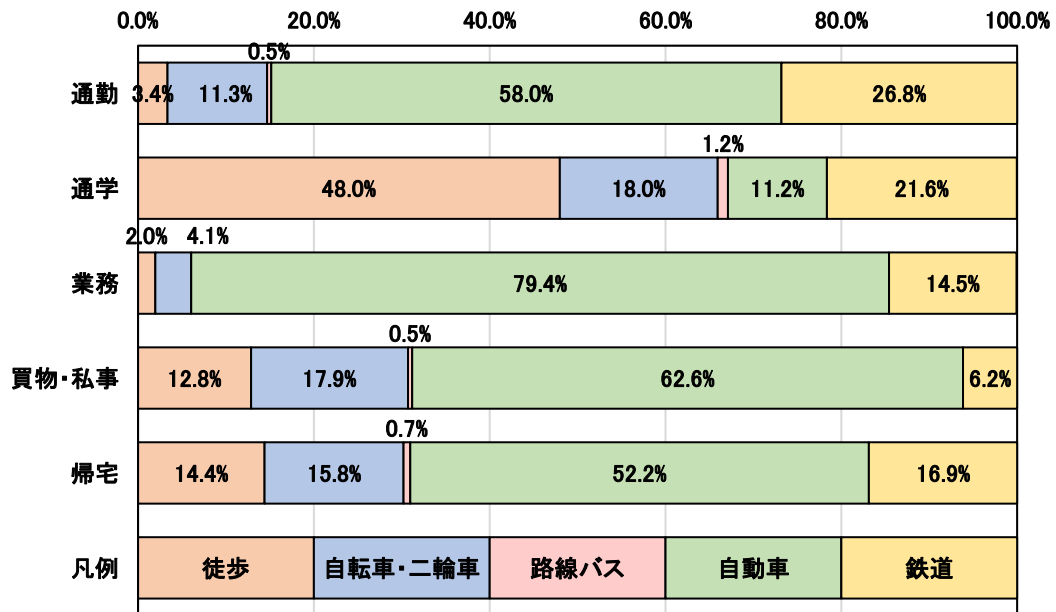
出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2.3.2 久喜市内の鉄道駅の端末交通手段分担率

(4) 市内移動の目的別代表交通手段

平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査による市内の目的別代表交通手段分担率によると、自動車の利用率が、通勤 58.0%、業務 79.4%、買物・私事 62.6%であり、自動車への依存傾向が強い。

通勤、通学については、市外への移動も多く、鉄道の割合が 20%を超えている。



出典：平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査結果

図 2.3.3 久喜市内の移動の目的別代表交通手段分担率

2.4 人流状況の把握

作業中

3. 公共交通の現状把握

3.1 久喜市の公共交通網の現況

(1) 鉄道

市内にはJR宇都宮線と東武伊勢崎線が乗り入れる久喜駅、JR宇都宮線と東武日光線が乗り入れる栗橋駅、JR宇都宮線の東鷲宮駅、東武伊勢崎線の鷲宮駅及び東武日光線の南栗橋駅といった3路線、5駅があり、良好な鉄道利便性を備えている。JRの快速電車、東武伊勢崎線の特急りょうもう、リバティりょうもうが停車する久喜駅が中心駅となっている。

市内の西側は、市の西側にJR高崎線の桶川駅、北本駅があり、菖蒲地区方面から利用されている。

各駅の乗車人数の推移をみると、いずれも横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年に落ち込んでいる。特に久喜駅は乗車人数が多いため落ち込みが顕著であったが、令和4年にかけて回復傾向にある。

なお、市内5駅の概要を整理すると、表3.1.1に示すとおりである。

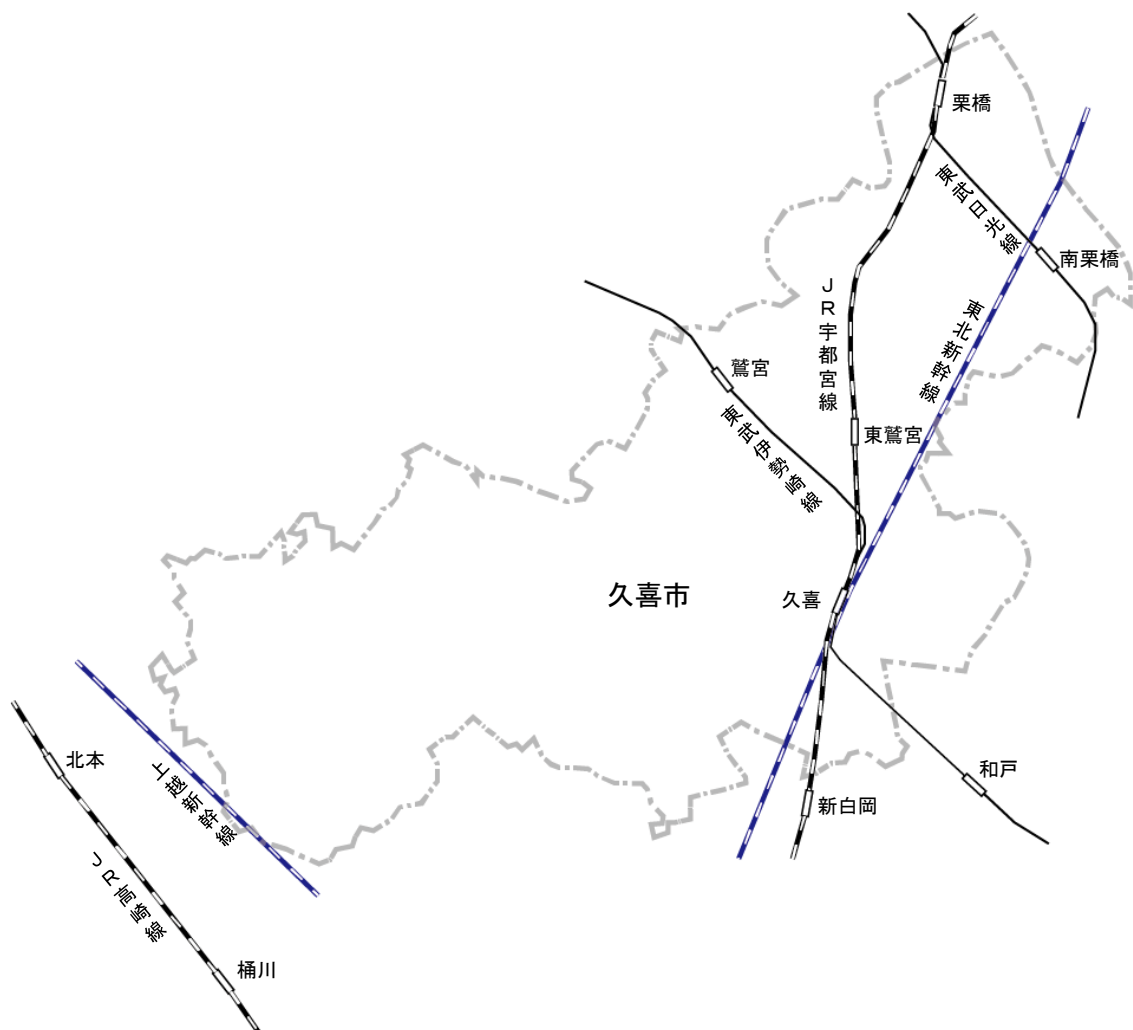
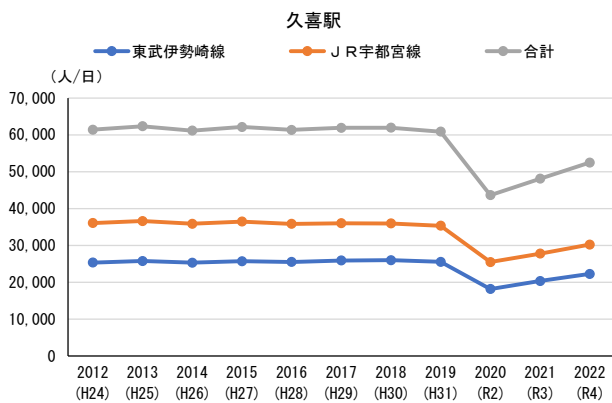
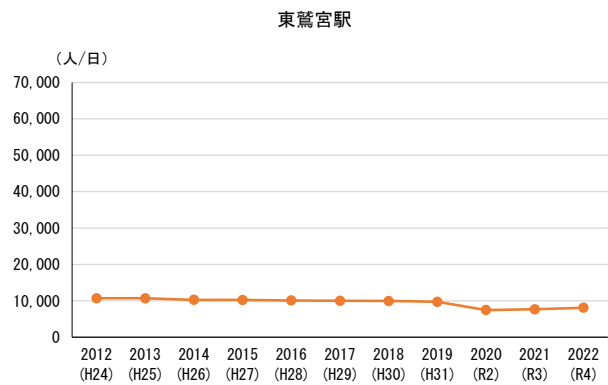
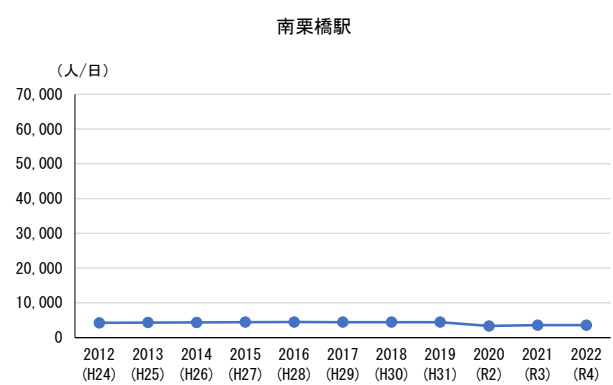
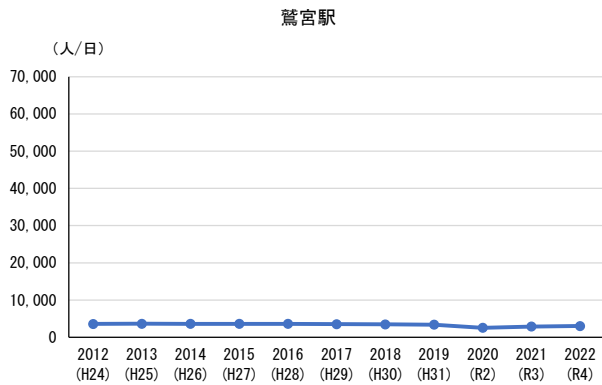
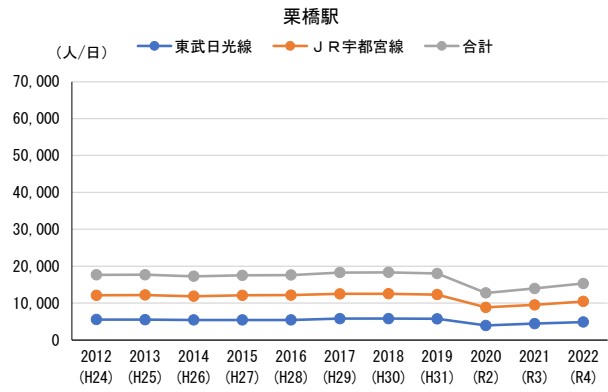


図 3.1.1 鉄道路線図



出典：各年次統計くき及び各社ホームページより作成

図 3.1.2 駅乗車人数の推移

表 3.1.1(1) 市内 5 駅の概要

【久喜駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 3 年度）
48,095 人（J R 宇都宮線 27,759 人、東武伊勢崎線 20,336 人）
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5 年 8 月現在）
J R 宇都宮線 平日 217 本、土曜・休日 205 本
東武伊勢崎線 平日 175 本、土曜・休日 171 本
- ・ 公共交通等のアクセス状況
西口：路線バス、市内循環バス、夜行高速バス、タクシー
東口：路線バス、市内循環バス、タクシー
- ・ 送迎バス等の状況（令和 2 年 11 月 13 日（金）調査データ）
朝夕の企業送迎バスが全体で 226 台、病院の送迎が 16 台、学校送迎が 7 台あった。
平成 24 年実施の調査と比較して、全体で 84 台の増加となっている。
企業の送迎バスが、路線バスや市内循環バスの乗降場に停車するケースもあり、これらを含めた混雑対策の検討が必要となっている。

西口駅前



東口駅前



東西連絡通路



民間バスと市循環バス



表 3.1.1(2) 市内 5 駅の概要

【栗橋駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 3 年度）
13,961 人（JR 宇都宮線 9,522 人、東武日光線 4,439 人）
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5 年 8 月現在）
JR 宇都宮線 平日 191 本、土曜・休日 177 本
東武日光線 平日 93 本、土曜・休日 93 本
- ・ 公共交通等のアクセス状況
西口：デマンド交通（くきまる）、加須市デマンドタクシー、タクシー
東口：デマンド交通（くきまる）、古河市コミュニティバス、タクシー
- ・ 送迎バス等の状況
西口：ポートピア栗橋送迎バス
企業の送迎バス
開智未来中学・高等学校スクールバス
- ・ その他
東口駅前に市指定史跡の静御前の墓所がある

西口駅前



東口駅前



東西連絡通路



静御前の墓所



表 3.1.1(3) 市内 5 駅の概要

【南栗橋駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 3 年度） 3,575 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5 年 8 月現在）
東武日光線 平日 130 本、土曜・休日 126 本
- ・ 公共交通等のアクセス状況
西口：デマンド交通（くきまる）、タクシー
東口：デマンド交通（くきまる）、五霞町コミュニティバス、タクシー
ポートピア栗橋の送迎バス
- ・ その他
東口には、東武鉄道の総合教育訓練センターなどの関連施設が立地している。
西口は、南栗橋 8 丁目及びその周辺地区において、産官学連携による「BRIDGE LIFE Platform 構想」が進行中である。

西口駅前



東口駅前



東西連絡通路



西口の新しいまちづくり

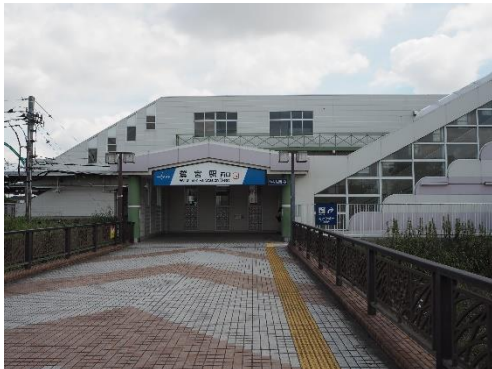


表 3.1.1(4) 市内 5 駅の概要

【鷺宮駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 3 年度） 2,897 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5 年 8 月現在）
東武伊勢崎線 平日 119 本、土曜・休日 119 本
- ・ 公共交通等のアクセス状況
西口：デマンド交通（くきまる）、タクシー
東口：路線バス、デマンド交通（くきまる）、タクシー
- ・ 送迎バス等の状況
スイミングスクール
- ・ その他
東口から徒歩 8 分のところに、関東最古の大社といわれる鷺宮神社がある。
西口は、駅前広場と駅舎が橋梁で少し離れている。

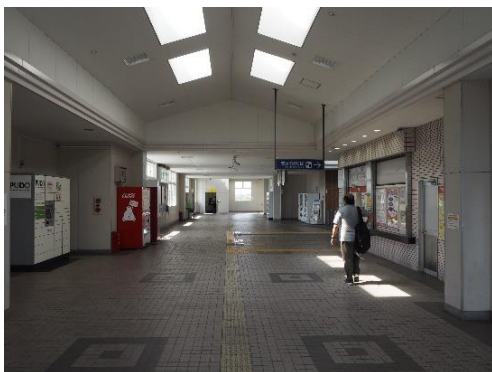
西口駅前



東口駅前



東西連絡通路



鷺宮神社



表 3.1.1(5) 市内 5 駅の概要

【東鷲宮駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 3 年度） 7,687 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5 年 8 月現在）
JR 宇都宮線 平日 191 本、土曜・休日 177 本
- ・ 公共交通等のアクセス状況
西口：路線バス、デマンド交通（くきまる）、タクシー
東口：デマンド交通（くきまる）、タクシー
- ・ 送迎バス等の状況
東口：幸手看護専門学校スクールバス
自動車学校の送迎
- ・ その他
元々貨物駅として開業した時に、上り本線の線路を高架線にした経緯から、鉄道のホームが、上り方向（高架部）、下り方向（地上）となっている。
駅改札は、西口にあり、東口からは地下通路を通過して、西口改札を利用する必要がある。

西口駅前



東西地下道への入口



東口駅前



上下ホーム位置



(2) 路線バス

久喜市内では、現在 3 事業者が民間バスを運行している。

朝日自動車株式会社は、3 つの営業所で 26 系統のバス路線を運行しており、久喜駅西口から菖蒲地区方面、久喜駅東口から青葉団地方面、東鷲宮駅西口から鷲宮駅東口を經由して加須市方面を結んでいる。菖蒲地区では、白岡駅、蓮田駅、桶川駅方面を結ぶ路線も運行している。

中田商会株式会社は、東鷲宮駅西口とアリオ鷲宮イトーヨーカドーを結ぶ 1 系統を運行している。

大和観光自動車株式会社は、久喜駅西口と久喜菖蒲工業団地、清久工業団地、アリオ鷲宮イトーヨーカドーなどを結ぶ路線、7 系統を運行している。

事業者別にバス利用者数をみると、朝日自動車株式会社では、営業所全体で増加傾向にあったが、令和 2 年新型コロナウイルス感染拡大により、久喜営業所、菖蒲営業所で大きく落ち込み、令和 4 年時点では回復傾向にあるが、元に戻ってはいない。

中田商会株式会社においても同様の傾向にあるが、令和 4 年には令和元年を超えている。

各バス事業者にアンケートを行った結果によると、令和元年 4 月から令和 5 年 4 月の状況は、朝日自動車株式会社と大和観光自動車株式会社で、バス利用者が 6~8%減少し、中田商会株式会社では、運転手の退職者が増加している。朝日自動車株式会社と中田商会株式会社においては、運行経費が上昇し、中田商会株式会社では、減便を行っており、朝日自動車株式会社においても、路線、本数などの見直しを考えている。

なお、菖蒲地区には久喜市菖蒲バスターミナルがあり、関西方面を結ぶ夜間の高速バスが発着している。

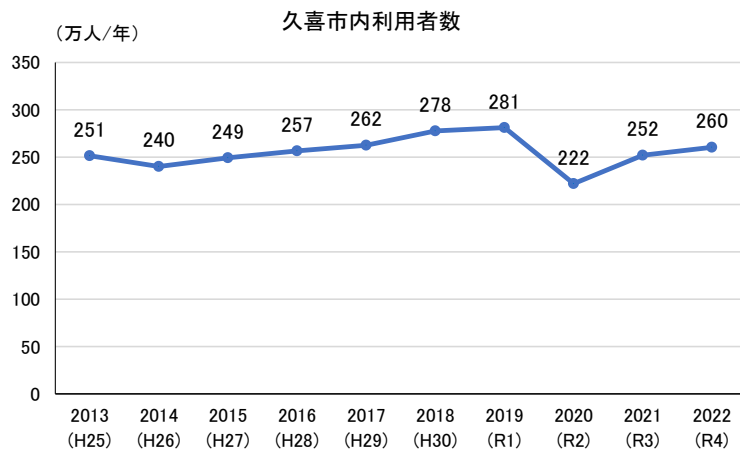
表 3.1.2 民間バス会社の現状

	朝日自動車株式会社	中田商会株式会社	大和観光自動車株式会社
1.バス利用者減少	○ (6%減少)	—	○ (8.26%減少)
2.運転手退職者増加	—	○	—
3.運行経費上昇	○	○	— (0.83%減少)
4.路線、本数等見直し	○	○ 土日祝日本数を 48 便から 36 便に減便	—

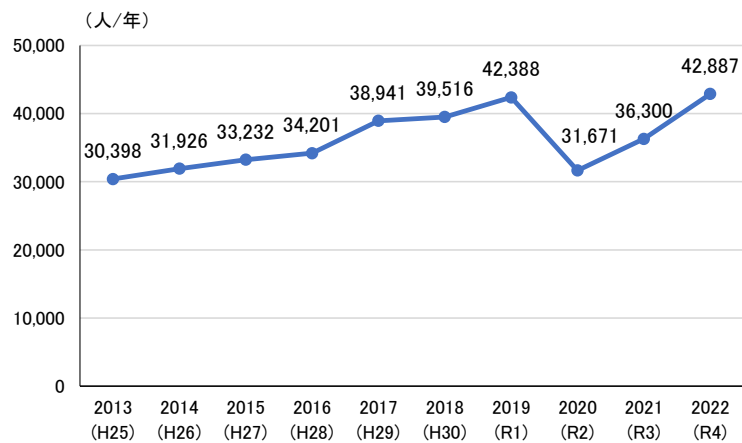
出典：民間バス事業者アンケート結果

表中の数値は、令和元（2019）年 4 月と令和 5（2023）年 4 月の比較

朝日自動車株式会社



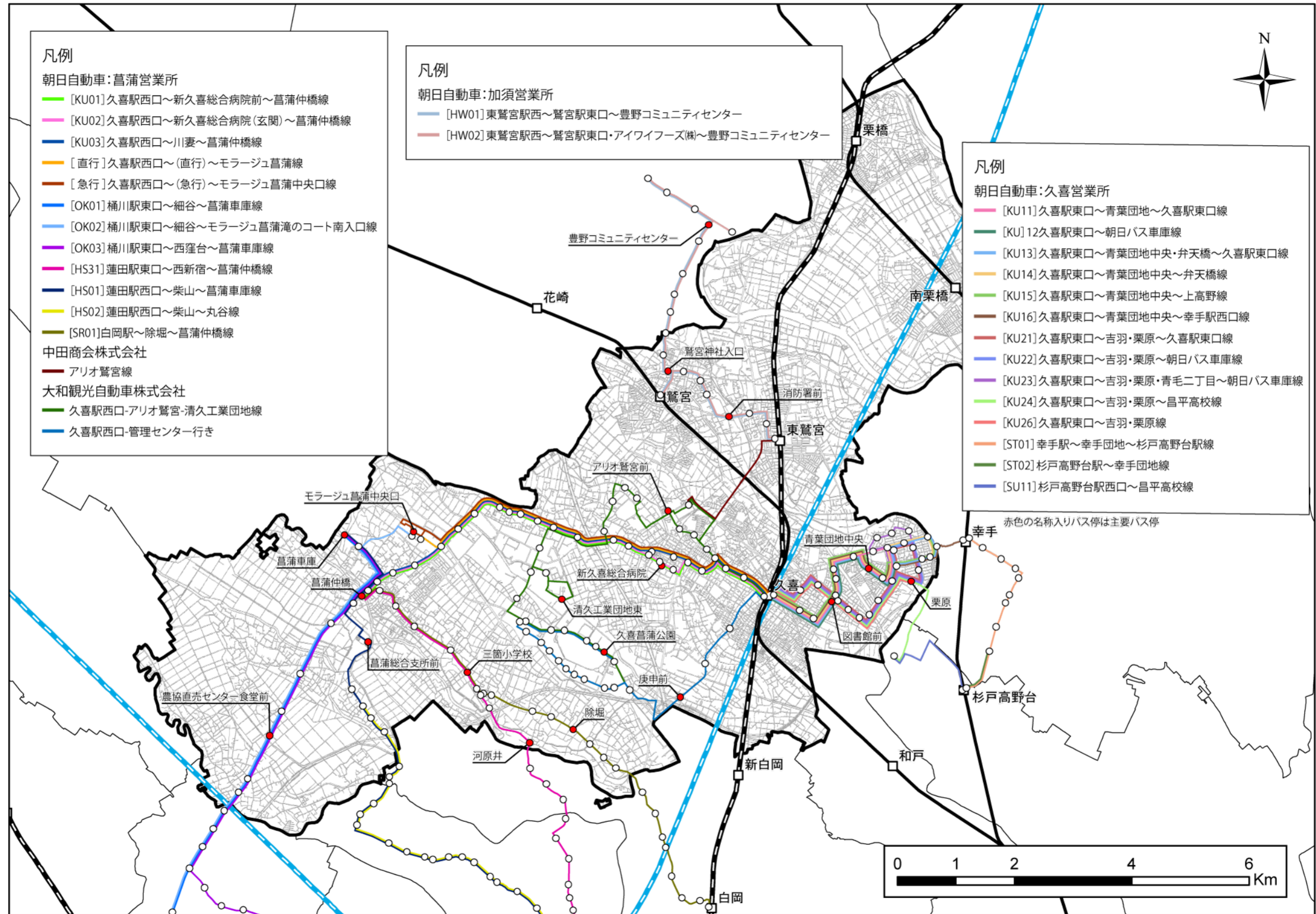
中田商会株式会社



※東鷲宮駅西～アリオ鷲宮イトーヨーカドーの利用者数を示す

出典：民間バス事業者アンケート結果

図 3.1.3 事業者別のバス利用者数の推移



出典：各バス事業者バス路線図より作成

図 3.1.4 久喜市内民間バス路線図

□乗降場付近



□待合室



□高速バス停留所



図 3.1.5 久喜市菖蒲バスターミナル

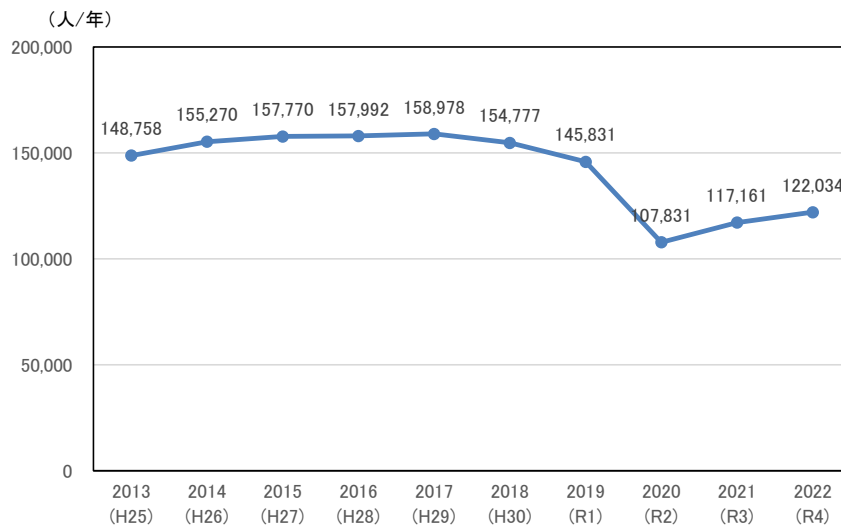
(3) 市内循環バス

1) サービス内容

久喜市が運行する市内循環バスは、久喜地区、菖蒲町三箇地域、わし宮団地を 7 路線運行しており、1 日に 66 便運行している。運行は、月曜日から土曜日の 7 時台から 19 時台で、利用料金は 1 回 100 円である。バス停に行けばだれでも利用が可能である。

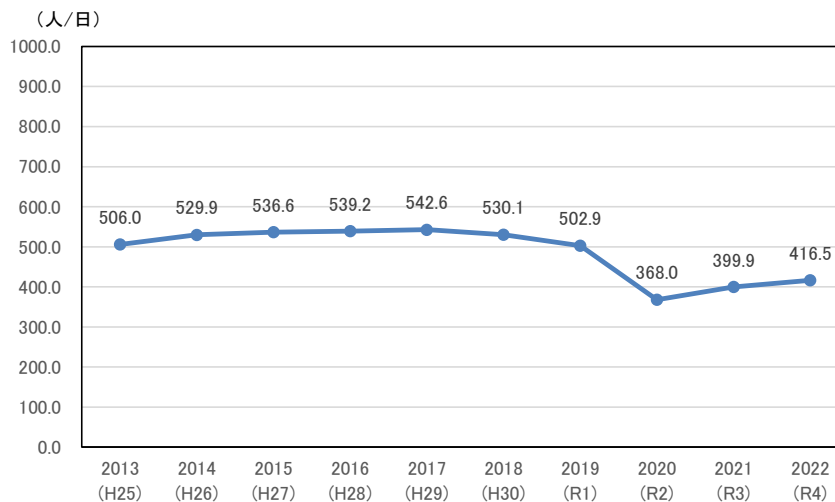
1 日乗車券 (200 円)、11 回分の回数券 (1,000 円) などの割引制度がある。

利用者数の推移をみると、平成 29 年度の 158,978 人をピークに減少し、新型コロナウイルス感染拡大の令和 2 年度には 11 万人を下回った。令和 4 年度には年間 12 万人まで回復している。令和 4 年度の 1 日当たり利用者数は、417 人である。



出典：久喜市市内循環バス利用状況（久喜市）

図 3.1.6 市内循環バス年間利用者数の推移



出典：久喜市市内循環バス利用状況（久喜市）

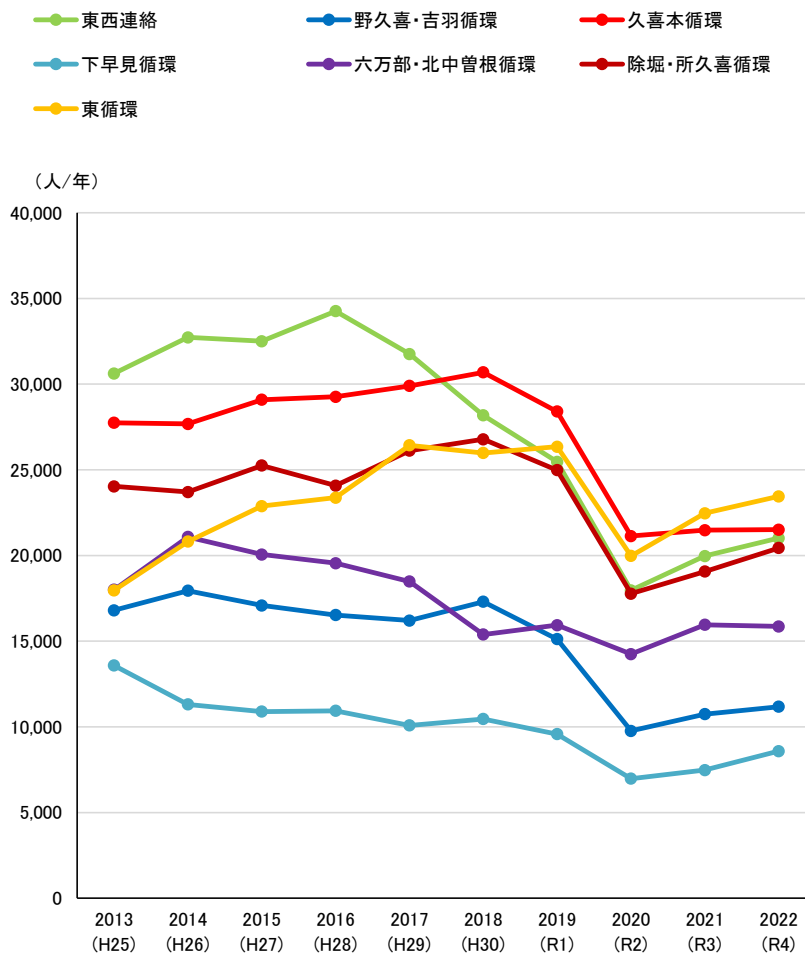
図 3.1.7 市内循環バス 1 日当たり利用者数の推移

2) 利用状況

系統別に市内循環バスの年間利用者数の推移をみると、最も利用者数の多い路線は、久喜駅西口と久喜駅東口を循環する東西連絡系統で、平成 28 年度には年間 3.5 万人の利用者数であったが、その後減少し令和 2 年度には年間 2 万人を下回っている。

次に多いのは、久喜本循環系統で、平成 30 年度に年間 3 万人の利用があったが、やはり令和 2 年度に年間 2 万人近くに減少している。

他の系統も新型コロナウイルス感染拡大の令和 2 年度を底に減少傾向にあったが、その後回復傾向にある。



出典：久喜市市内循環バス利用状況（久喜市）

図 3.1.8 市内循環バス路線系統別年間利用者数の推移

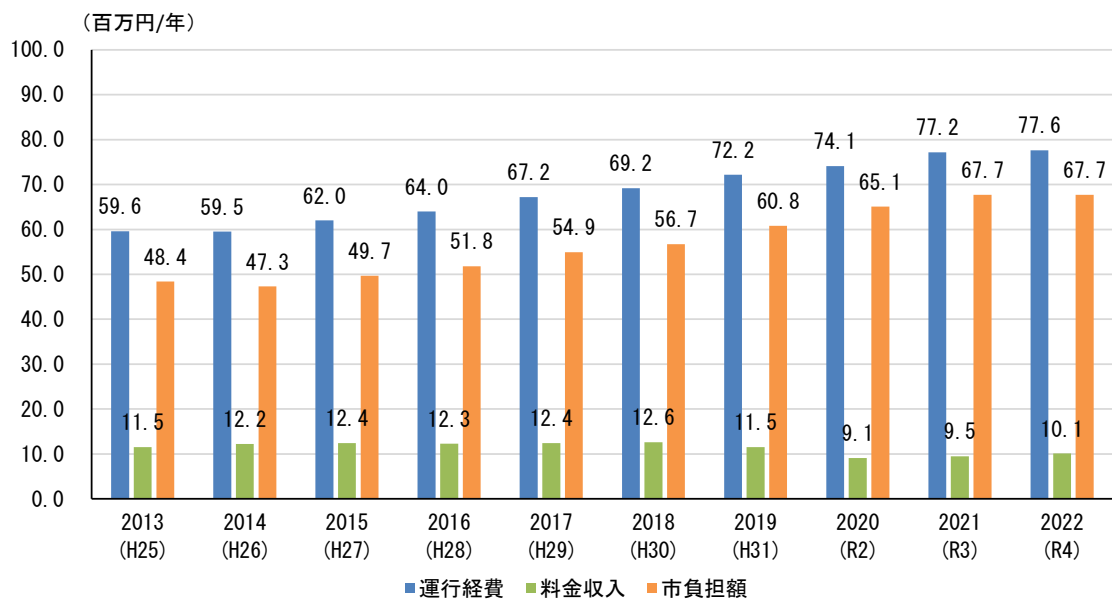
3) 収支状況

市内循環バスの収支状況の推移をみると、運行経費は過去10年間で、年間59.6百万円から年間77.6百万円に18.0百万円(30.2%)増加している。

料金収入は、過去10年間で、年間11.5百万円から年間10.1百万円に1.4百万円(12.2%)減少している。

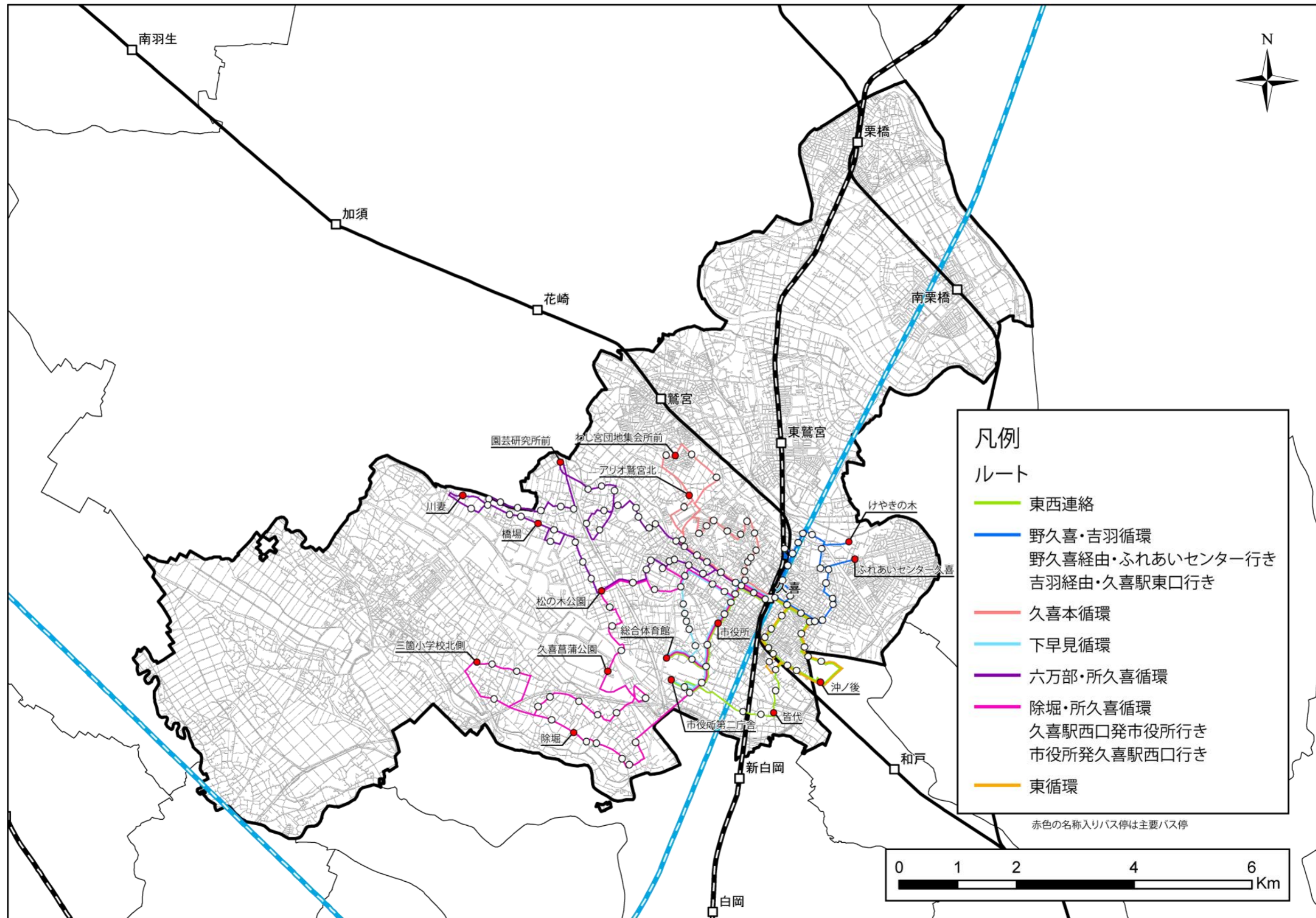
その結果、市の負担額は年間48.4百万円から年間67.7百万円に19.3百万円(39.9%)増加している。

令和4年度の利用者1人当たり市負担額は、年間利用者数12万人に対し、市負担額6,775万円から555円/人となる。また、同年度の収支率は、営業収益1,012万円に対し、経常費用7,758万円から13.0%となる。



出典：市内循環バス年度別運行経費（久喜市）

図 3.1.9 市内循環バスの収支状況の推移



出典：久喜市市内循環バス路線図

図 3.1.10 久喜市市内循環バスの系統別路線図

(4) デマンド交通（くきまる）

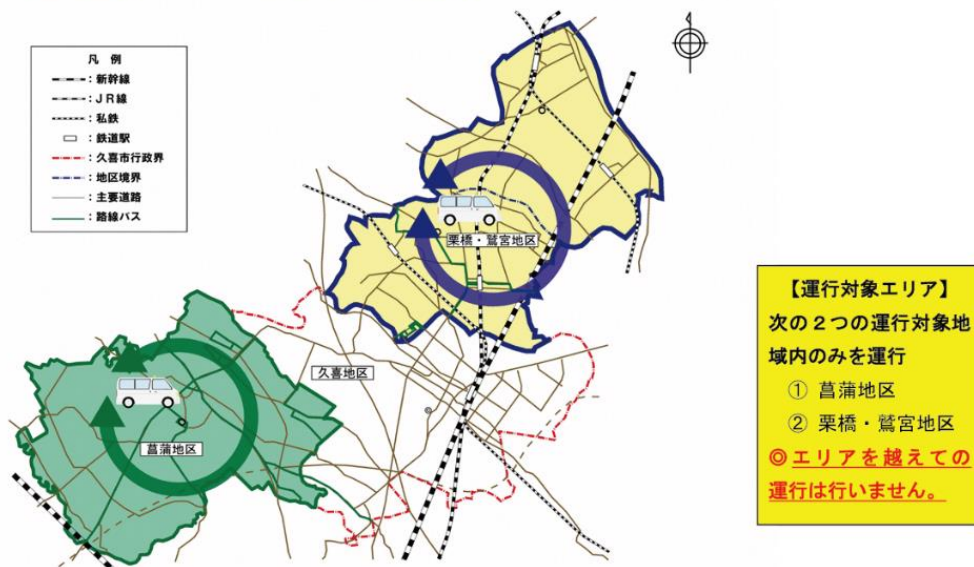
1) サービス内容

久喜市が運行するデマンド交通（くきまる）は、菖蒲地区（新久喜総合病院含む）、栗橋・鷺宮地区を運行しており、市内在住・在勤・在学者を対象に運行している。

乗降ポイントは、自宅及び登録されている公共施設など（437箇所）であり、運行は月曜日から土曜日の7時から18時までで、利用料金は1回300円（新久喜総合病院へは1回600円）である。事前に利用登録が必要で、利用日の1週間前から乗りたい便の30分前までに予約センターに電話する必要がある。

運行している車両は、各地区ワゴンタイプ1台、セダンタイプ1台の2台である。

■ 運行エリアと目的地（乗降ポイント）



出典：デマンド交通（くきまる）パンフレット（久喜市）

図 3.1.11 デマンド交通（くきまる）の運行イメージ

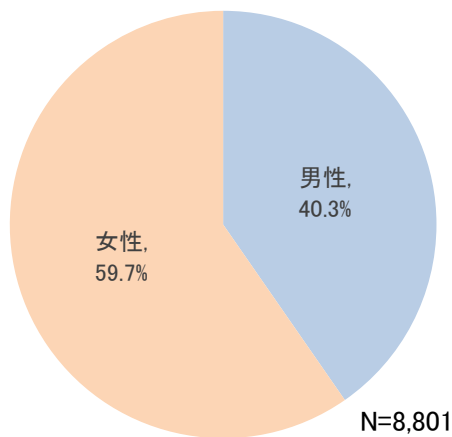
2) 登録状況

デマンド交通（くきまる）の利用登録者は、女性 59.7%、男性 40.3%で女性の方が多
い。

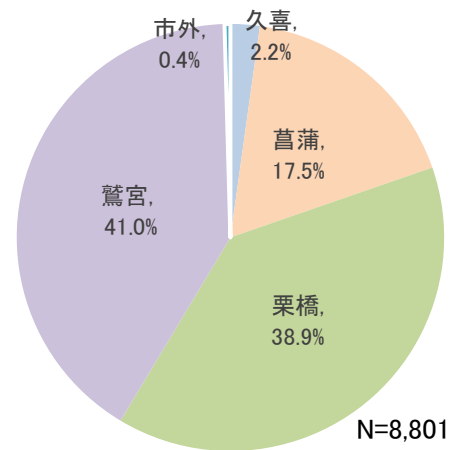
利用登録者の居住地区は、鷲宮地区 41.0%、栗橋地区 38.9%、菖蒲地区 17.5%で大半
を占めている。

利用登録者の年齢は、80～89歳が 35.8%で最も多く、70～79歳 22.2%、90～99歳
11.0%、60～69歳 7.0%の順である。30代以下の若い人も各年代 3.0%前後ずつ登録して
いる。

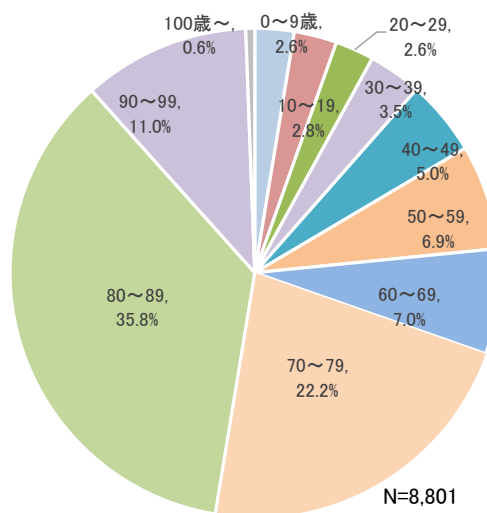
■性別



■居住地区年齢



■年齢



出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

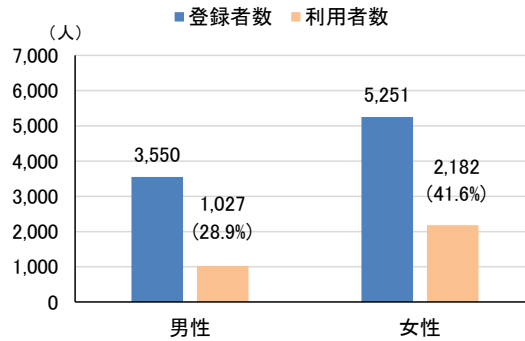
図 3.1.12 利用登録者の性別、地区、年齢

3) 登録者の属性別利用状況

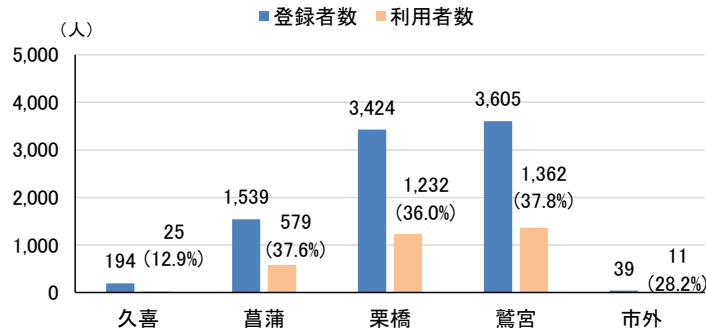
過去 10 年間の登録者数と利用者数を属性別にみると、性別では女性の利用率の方が 41.6%と男性よりも高い。居住地区別では、菖蒲地区、栗橋地区、鷺宮地区で 37%前後である。

年齢別では、90代が 44.4%と高く、次に 80代が 42.7%である。

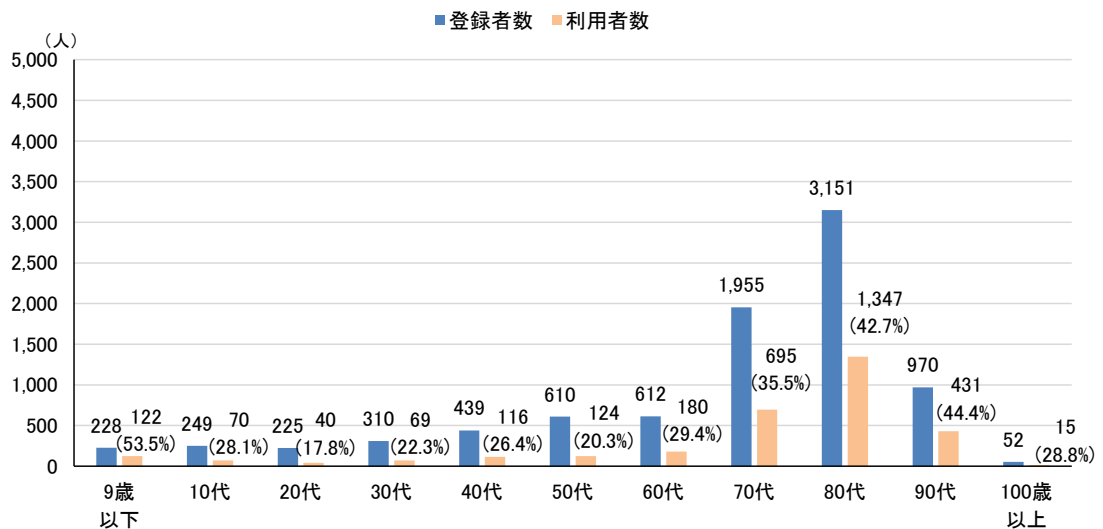
■性別



■居住地区別



■年齢別



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

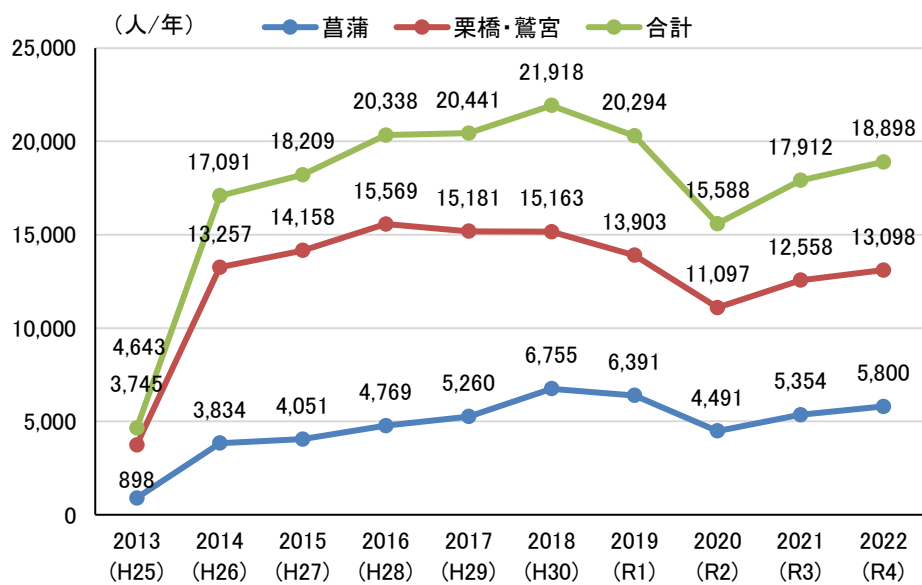
平成 25(2013)年 10月～令和 5(2023)年 5月

図 3.1.13 利用登録者の属性別利用者数

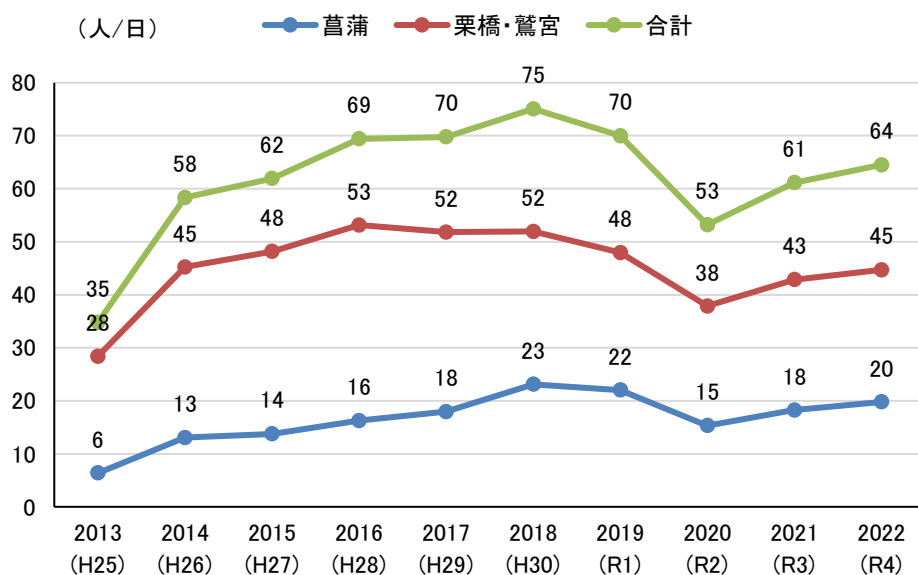
4) 利用状況

地区別にデマンド交通（くきまる）の年間利用者数の推移をみると、最も利用者数が多かったのは平成 30（2018）年度で、栗橋・鷲宮地区が年間 1.5 万人、菖蒲地区が 6.7 千人、合計 2.2 万人である。ほかの年度も栗橋・鷲宮地区の方が利用者は多い。

新型コロナウイルス感染拡大の令和 2 年度には両地区で 1.6 万人に減少したが、その後増加傾向にある。

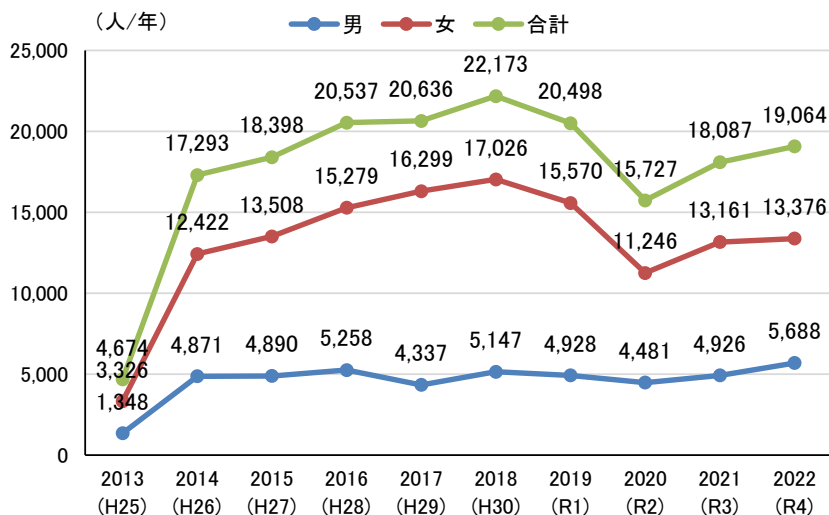


出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
平成 25（2013）年度は、10 月から翌 3 月の 6 箇月間の数値
図 3.1.14 デマンド交通（くきまる）の年間利用者数の推移



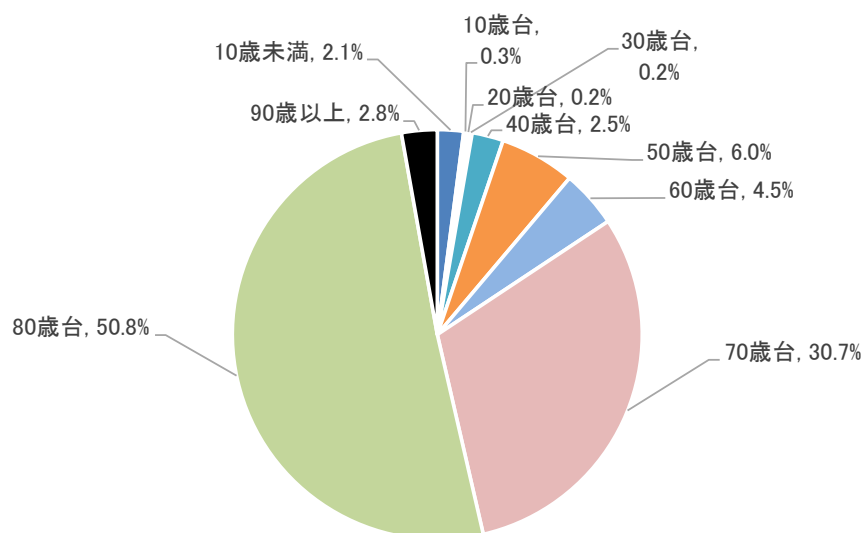
出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
 平成 25（2013）年度は、10月から翌3月の6箇月間の数値
 図 3.1.15 デマンド交通（くきまる）の1日当たり利用者数の推移

男女別にデマンド交通（くきまる）の年間利用者数の推移をみると、女性の方が多く、また、新型コロナウイルス感染拡大の影響はあるが、男性は横ばい傾向であった。



注) 予約状況データからの集計のため実際の利用者人数と異なる
 出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
 図 3.1.16 デマンド交通（くきまる）の男女別年間利用者数の推移

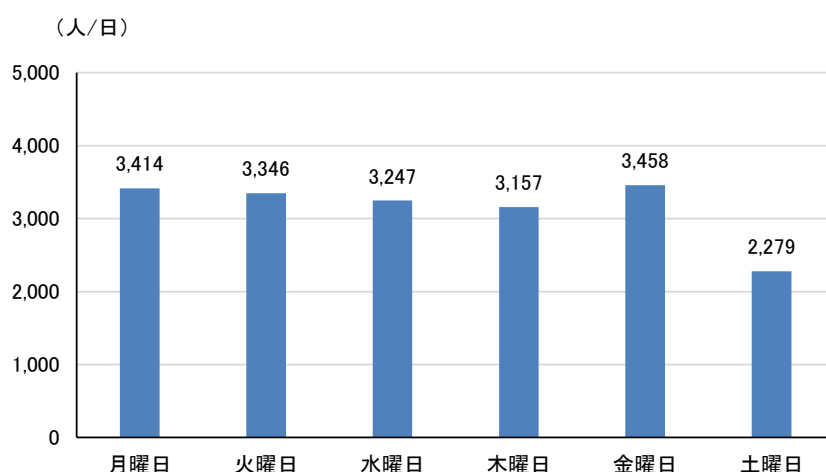
利用者を年齢別にみると、80歳台が半数を占めて最も多く、70歳台が30.7%で続いている。50歳台が6.0%で次に多い。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者

図 3.1.17 デマンド交通（くきまる）の年齢別利用者数

利用者数の曜日変動をみると、金曜日の利用が最も多く、次に月曜日、火曜日、水曜日の順である。土曜日はほかの曜日の6割程度である。

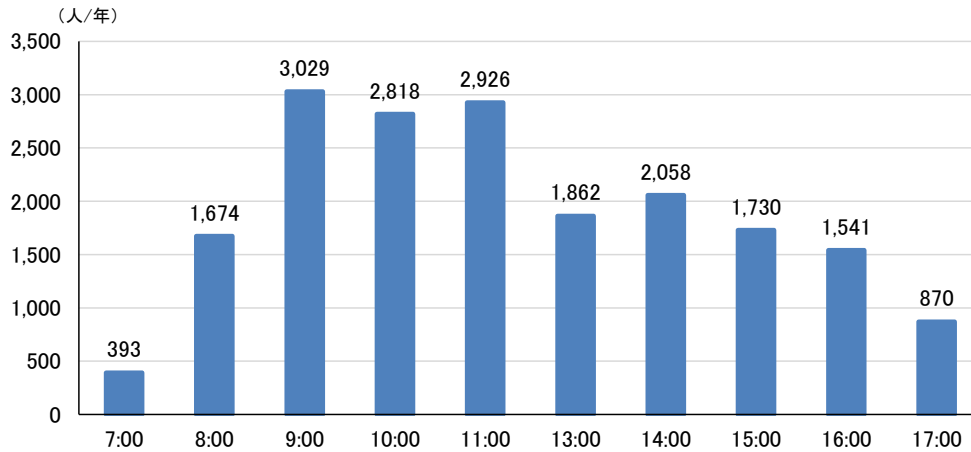


出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者

図 3.1.18 デマンド交通（くきまる）利用者の曜日変動

運行ダイヤ別の利用者数をみると、午前中の3時間帯（9時台、10時台、11時台）に集中している。

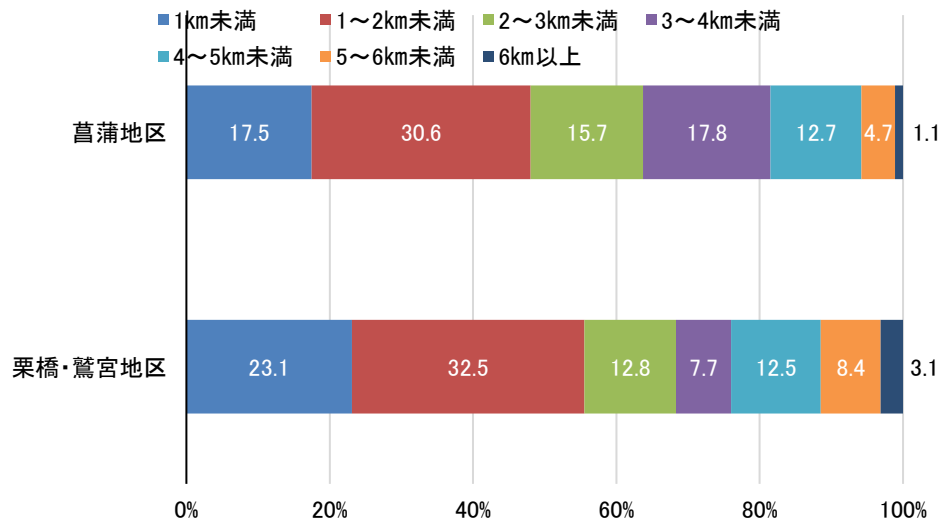
これは、利用目的地の営業時間や病院の診療時間などに影響されていると考えられる。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者

図 3.1.19 デマンド交通（くきまる）利用者の時間帯別変動

利用者の利用距離をみると、両地区ともに1～2kmが最も多いが、菖蒲地区の方が利用距離は長い。

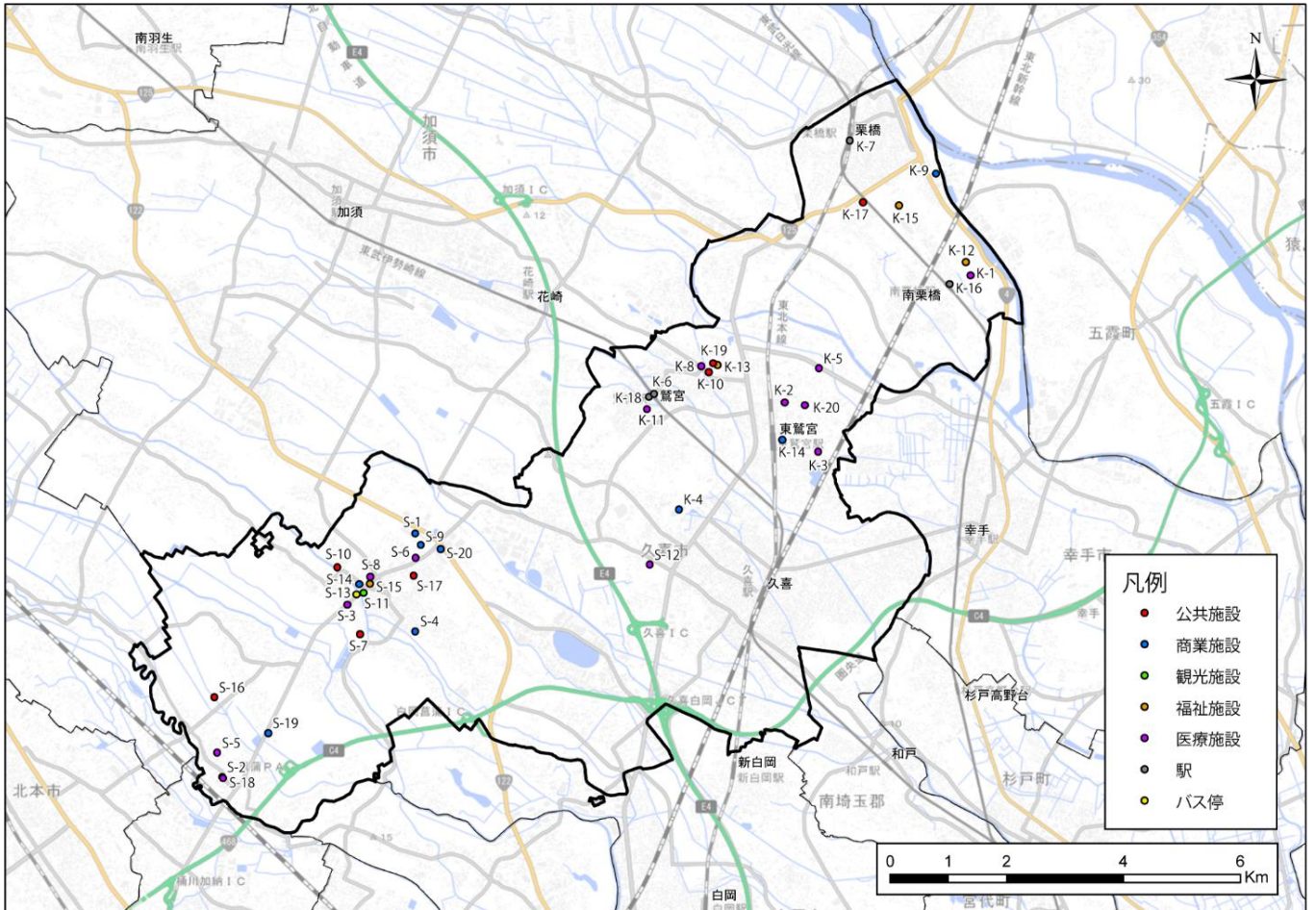


出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者

図 3.1.20 デマンド交通（くきまる）利用者の利用距離

利用者の目的地で特に多いのは、菖蒲地区は、モラージュ菖蒲（18.8%）、三須医院（15.9%）であるが、商業施設、病院、公共施設など多岐にわたっている。

栗橋・鷲宮地区は、済生会栗橋病院（18.2%）が10%を超えており、その他商業施設、駅利用も目立っている。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者

図 3.1.21 デマンド交通（くきまる）利用者の利用目的地

表 3.1.3 デマンド交通（くきまる）利用者の利用目的地

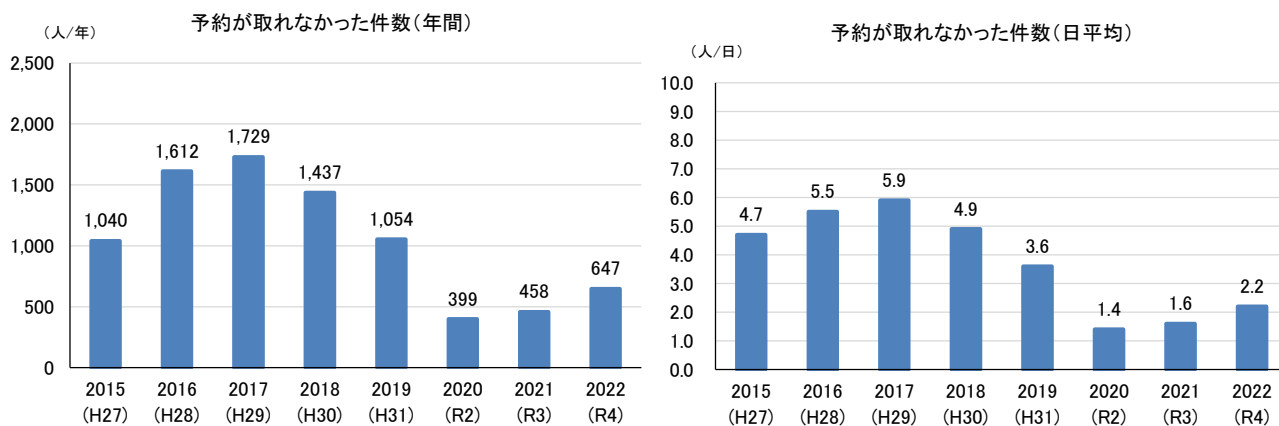
地区	番号		目的地（乗降ポイント）
菖蒲地区	1	S-1	モラージュ菖蒲
	2	S-2	三須医院
	3	S-3	山崎整形外科
	4	S-4	マミーマート菖蒲店
	5	S-5	重城泌尿器科クリニック
	6	S-6	宮嶋整形外科
	7	S-7	菖蒲総合支所
	8	S-8	岩崎医院
	9	S-9	ヤオコー久喜菖蒲店
	10	S-10	しょうぶ会館
	11	S-11	菖蒲商工会・労働会館（あやめ会館）
	12	S-12	新久喜総合病院
	13	S-13	朝日自動車(株) 菖蒲仲橋バス停
	14	S-14	ヤオコー菖蒲店（※閉店）
	15	S-15	しょうぶの里デイサービスセンター
	16	S-16	森下コミュニティセンター
	17	S-17	菖蒲郵便局
	18	S-18	三須医院歯科
	19	S-19	南彩農業協同組合 菖蒲グリーンセンター
	20	S-20	フォレオ菖蒲
地区	番号		目的地（乗降ポイント）
栗橋・鷺宮地区	1	K-1	済生会栗橋病院（※現在は彩優会栗橋病院）
	2	K-2	東鷺宮病院
	3	K-3	矢作整形外科・内科
	4	K-4	アリオ鷺宮
	5	K-5	おおぎや眼科
	6	K-6	JR東日本東鷺宮駅西口
	7	K-7	JR東日本・東武鉄道栗橋駅東口
	8	K-8	酒井整形外科医院
	9	K-9	ベイシア栗橋店
	10	K-10	鷺宮総合支所
	11	K-11	相沢内科医院
	12	K-12	老人保健施設 栗橋ナーシングホーム翔裕園
	13	K-13	鷺宮福祉センター
	14	K-14	イオン東鷺宮店（※閉店）
	15	K-15	介護老人福祉施設 栗橋翔裕園
	16	K-16	東武鉄道南栗橋駅東口
	17	K-17	栗橋総合支所
	18	K-18	東武鉄道鷺宮駅東口
	19	K-19	鷺宮中央コミュニティセンター
	20	K-20	堀中脳神経外科クリニック

出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

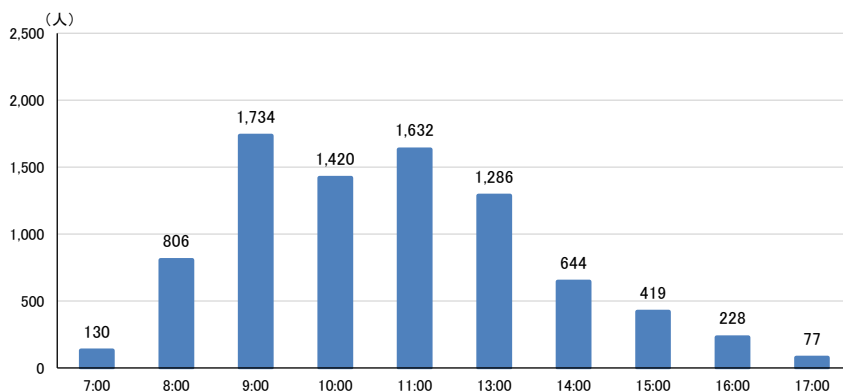
5) 予約が取れなかった状況

デマンド交通（くきまる）利用者が、予約センターに電話した時に、希望する時間に予約がとれなかった人数は、平成 29（2017）年度が最も多く 1,729 人であり、日平均で 5.9 人であった。その後、減少傾向にあり、さらに新型コロナウイルス感染拡大の令和 2 年度に最も減ったが、また増加している。

予約がとれなかった時間帯は、利用者が集中する 9 時台と 11 時台であり、午前中から 13 時台にかけて多い。14 時以降は比較的少なくなっている。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
平成 27（2015）年度は、7 月から翌 3 月までの 9 箇月のデータ
図 3.1.22 年間及び日平均の予約を取れなかった人数



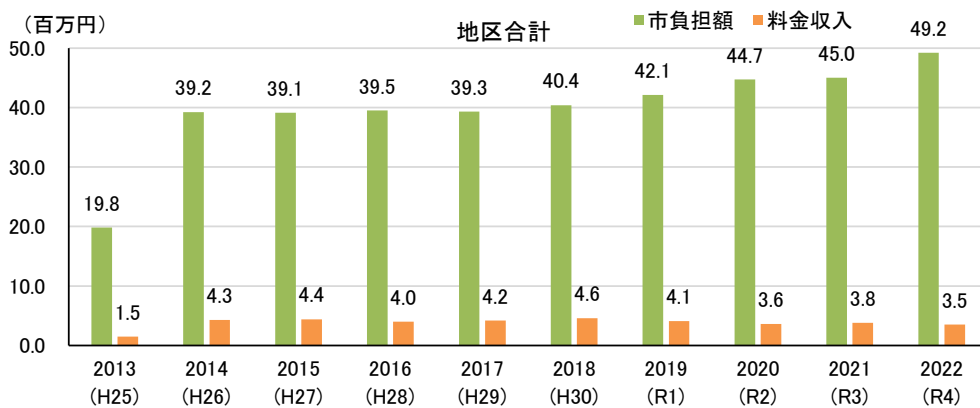
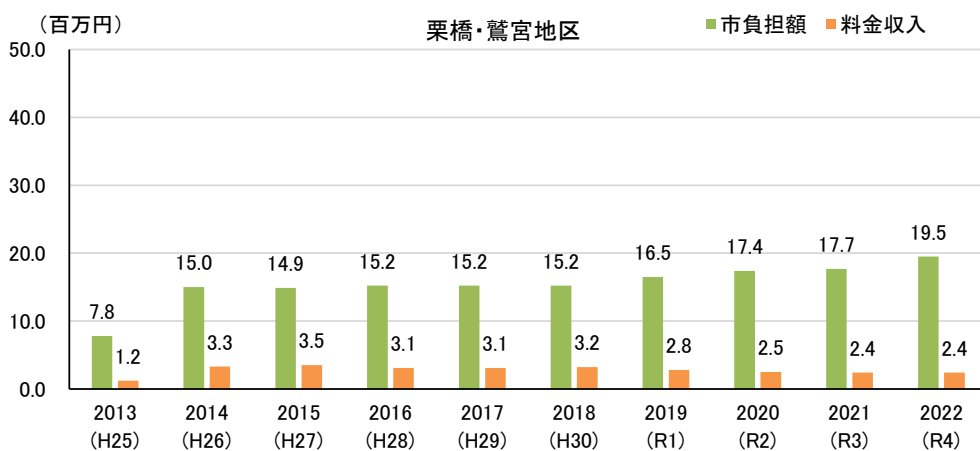
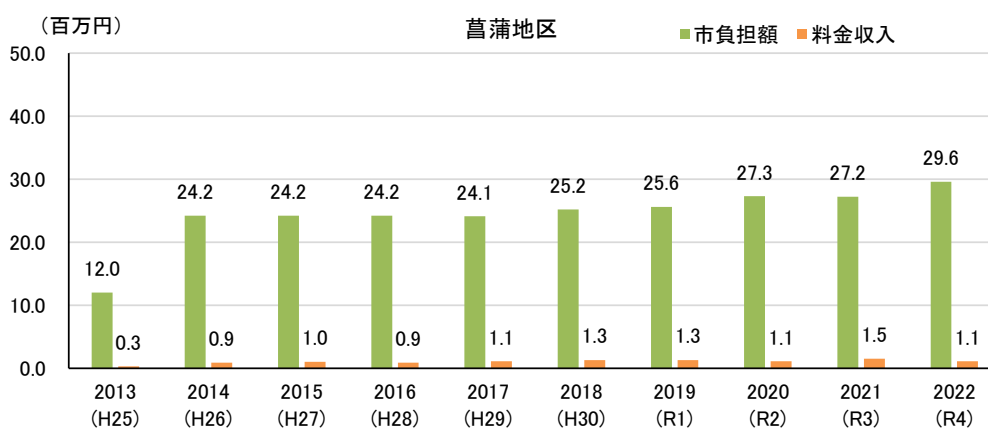
出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
平成 27（2015）年度から令和 4（2022）年度の合計
図 3.1.23 時間帯別の予約を取れなかった人数

6) 収支状況

デマンド交通（くきまる）の収支状況の推移をみると、料金収入は菖蒲地区は横ばい傾向であるが、栗橋・鷲宮地区は減少傾向にあり、全体でも減少している。

市負担額は過去9年間で、年間39.2百万円から年間49.2百万円に10百万円(25.5%)増加している。

令和4年度の利用者1人当たり市負担額は、年間利用者数1.9万人に対し、市負担額4,916万円から2,601円/人となる。また、同年度の収支率は、営業収益350万円に対し、経常費用4,916万円から7.1%となる。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
平成 25（2013）年度は、10月から翌3月の6箇月間の数値

図 3.1.24 デマンド交通（くきまる）の収支状況の推移

(5) くきふれあいタクシー（補助タク）

1) サービス内容

久喜市では、民間の公共交通を補完し、市民の移動手段を確保することを目的に、主に久喜地区では市内循環バスを、菖蒲地区及び栗橋・鷲宮地区ではデマンド交通（くきまる）を、それぞれの地区の特性に合わせて運行してきた。

しかし、地区の特性とは別に、デマンド交通（くきまる）を運行していない久喜地区においても、高齢者のみの世帯や高齢者の一人暮らしなどが増えている状況にあったことから、自宅から通院や買い物などに利用できるデマンド型の移動手段の確保を求める声があがっていた。

市では、交通会議の協議結果を踏まえて、くきふれあいタクシー（補助タク）の実証実験を令和2年3月31日まで行い、翌年度から本格運行を開始した。

久喜市が運行するくきふれあいタクシー（補助タク）は、市内から市内、市内から市外、市外から市内を運行区域としている。

利用対象者は、久喜市に住民登録のある75歳以上の方、障がい者手帳などを持っている方である。

月曜日から土曜日までの9時から17時まで運行しており、乗降箇所の設定は無く、市の担当部署に事前に利用登録を行い、利用する直前に運行するタクシー事業者に電話で申し込む仕組みとなっている。

利用料金は、利用したタクシー料金に応じて4段階の利用者支払額が設定されている。

また、利用できるタクシー会社は7社ある。

運行車両は、各社2台ずつである。

表 3.1.4 くきふれあいタクシー（補助タク）の料金と利用できるタクシー会社

利用料金		タクシー料金に応じて4段階
タクシー料金	利用者支払額	距離の目安
850円～1,300円	700円	おおむね 2.3km 以下
1,301円～2,000円	1,000円	おおむね 4.0km 以下
2,001円～3,000円	1,400円	おおむね 6.3km 以下
3,001円～	タクシー料金から 1,500円を引いた額	おおむね 6.3km 超

※ふれあいタクシー(補助タク)利用時のタクシー料金には、迎車料金が加算されています。

※障がい者割引は、該当者に適用されます。

※福祉タクシー利用券は、利用者支払額から差し引きます。

※距離の目安は、あくまで参考です。実際のタクシー料金と異なる場合があります。

利用できるタクシー会社		下記の7社が運行します
主な運行区域	会社名	電話番号
久喜地区	(株)増田タクシー	0480-21-0980
	(有)久喜タクシー	0480-31-7055
	(有)上河原観光	0480-53-8718
久喜及び菖蒲地区	菖蒲タクシー(有)	0480-85-0006
栗橋地区	栗橋構内野本タクシー(有)	0480-52-0670
	栗橋タクシー(有)	
鷺宮地区	(株)鷺宮タクシー	0480-58-0840

※予約はできません。利用する直前にお電話をお願いします。

※補助タクとして同時に運行できる車両の台数は、1事業者当たり2台までです。

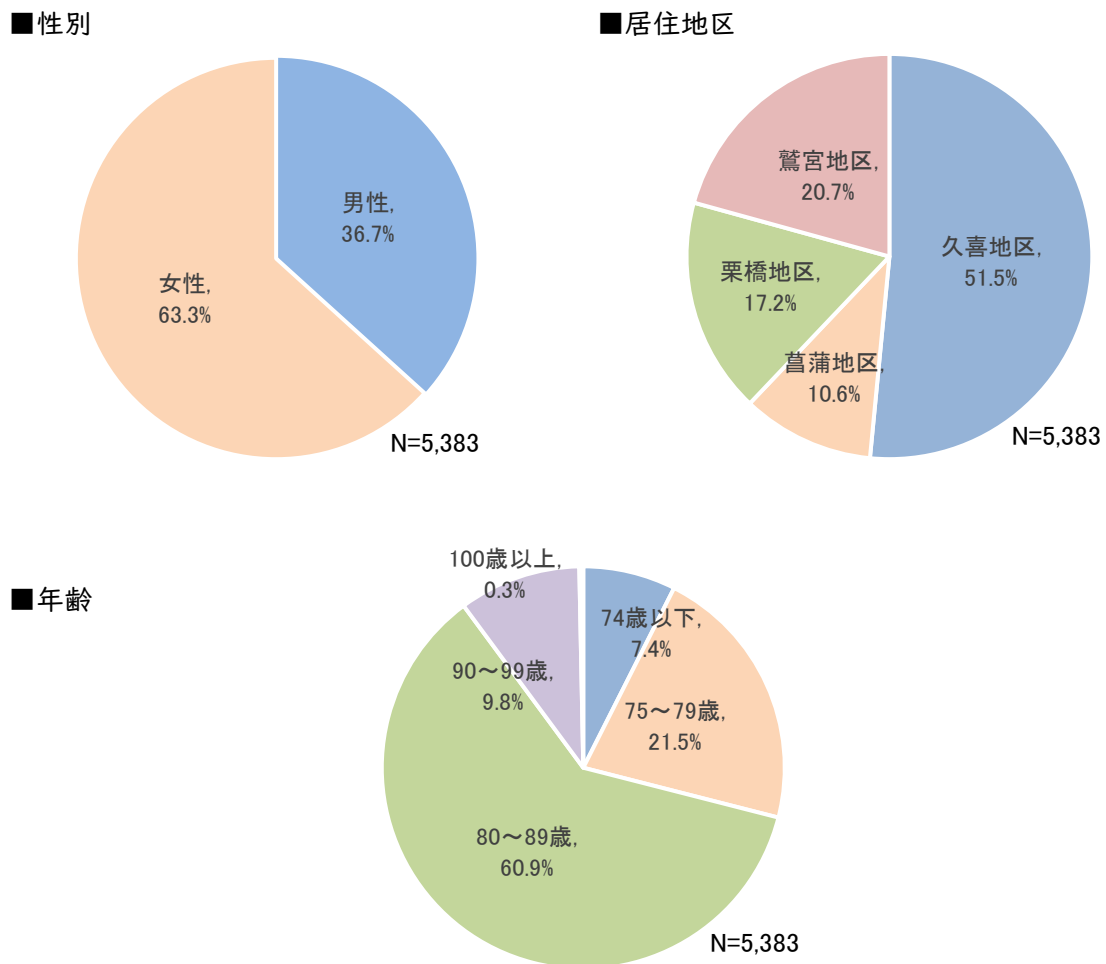
出典：くきふれあいタクシー（補助タク）パンフレット（久喜市）

2) 登録状況

くきふれあいタクシー（補助タク）の利用登録者は、女性 63.3%、男性 36.7%で女性の方が多い。

利用登録者の居住地区は、久喜地区が 51.5%で半数を占め、鷲宮地区 20.7%、栗橋地区 17.2%、菖蒲地区 10.6%の順である。

利用登録者の年齢は、80～89歳が 60.9%で最も多く、75～79歳 21.5%、90～99歳 9.8%の順である。



令和5年5月時点

出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

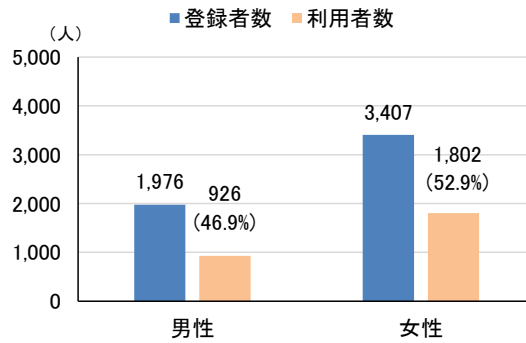
図 3.1.25 利用登録者の性別、地区、年齢

3) 登録者の属性別利用状況

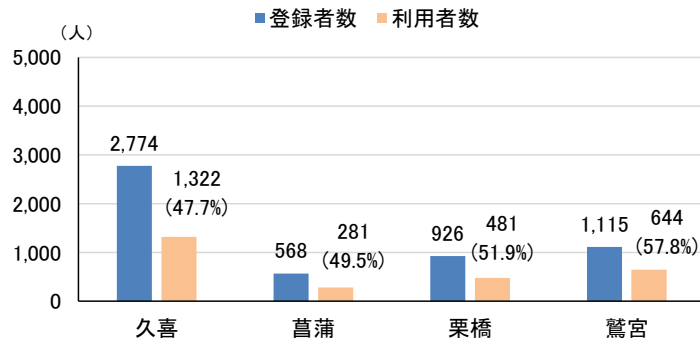
過去3年間の登録者数と利用者数を属性別にみると、性別では女性の利用率の方が52.9%と男性よりも高い。居住地区別では、栗橋地区、鷺宮地区で50%を超え、特に鷺宮地区は57.8%と高い。

年齢別では、80歳台が52.4%と登録者数も利用率も高くなっている。

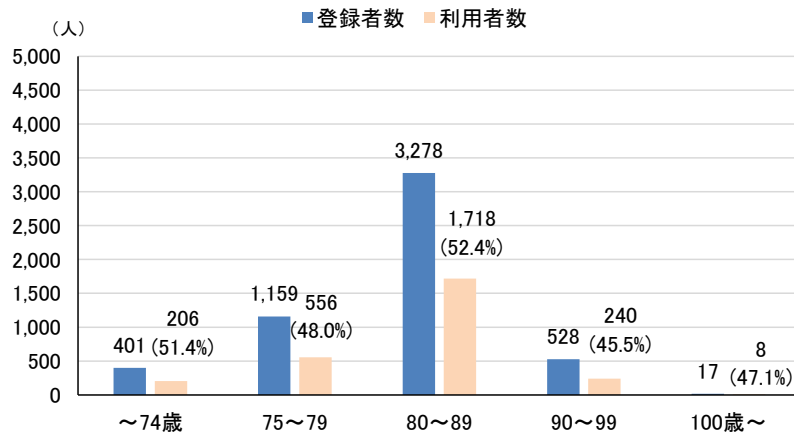
■性別



■居住地区別



■年齢別



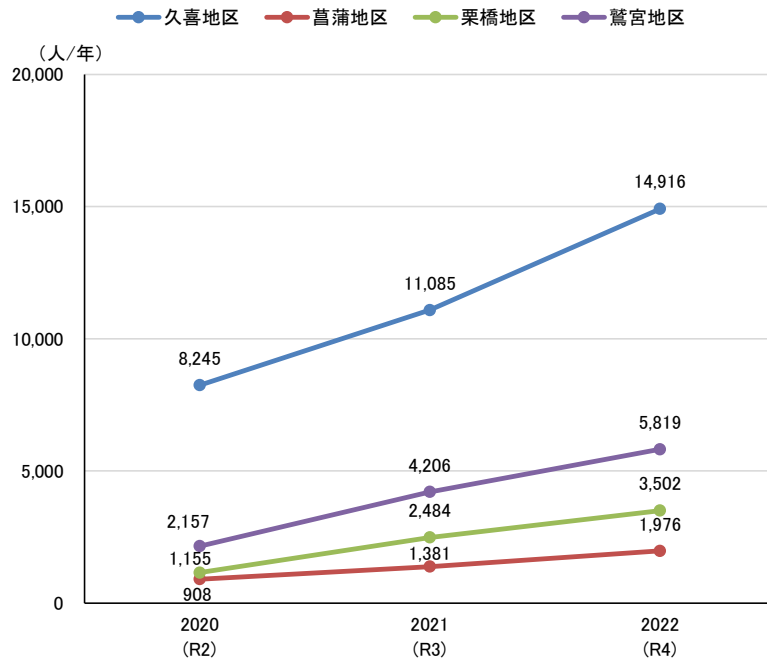
出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

令和2(2020)年3月～令和5(2023)年5月

図 3.1.26 利用登録者の属性別利用者数

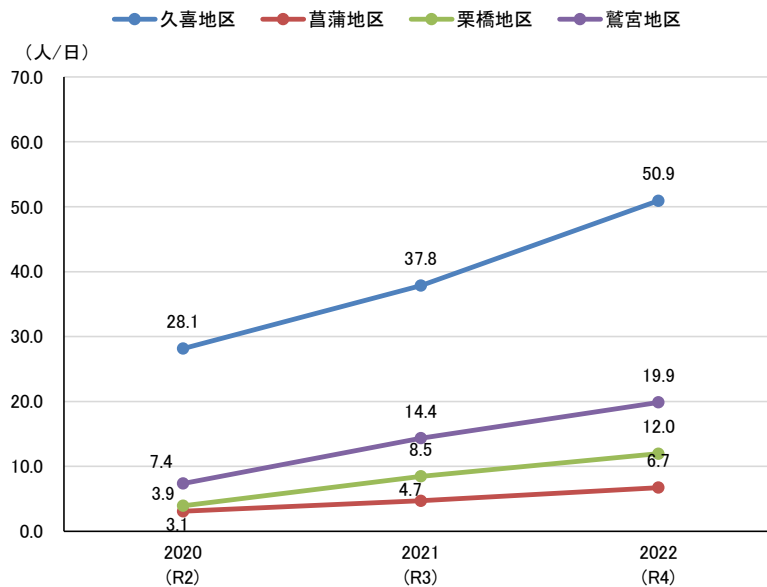
3) 利用状況

地区別にくきふれあいタクシー（補助タク）の年間並びに1日当たり利用者数の推移をみると、いずれの地区も利用者は増加傾向にあり、特に久喜地区の増加傾向が高い。



出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.27 年間利用者の推移

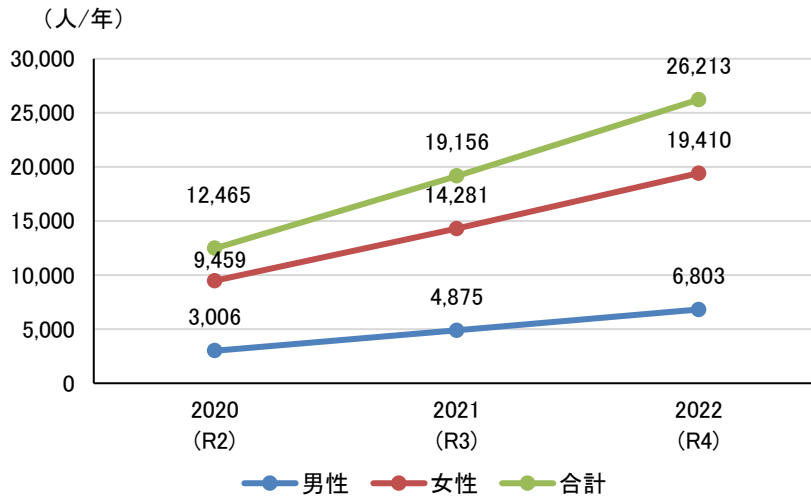


出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.28 1日当たり利用者数の推移

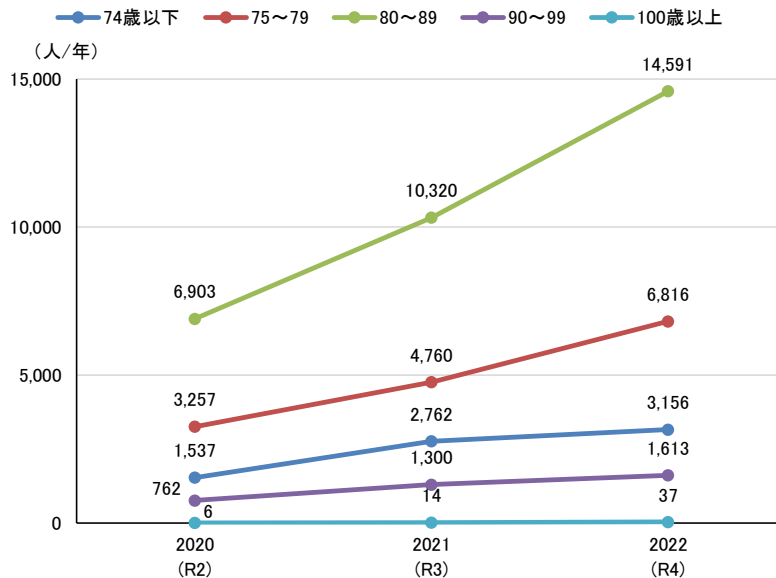
男女別にくきふれあいタクシー（補助タク）の利用者数の推移をみると、女性の方が男性よりも利用者数の伸びが大きい。

年齢別にくきふれあいタクシー（補助タク）の利用者数の推移をみると、80～89歳並びに75～79歳の方の利用者数の伸びが大きい。



出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.29 男女別利用者数の推移

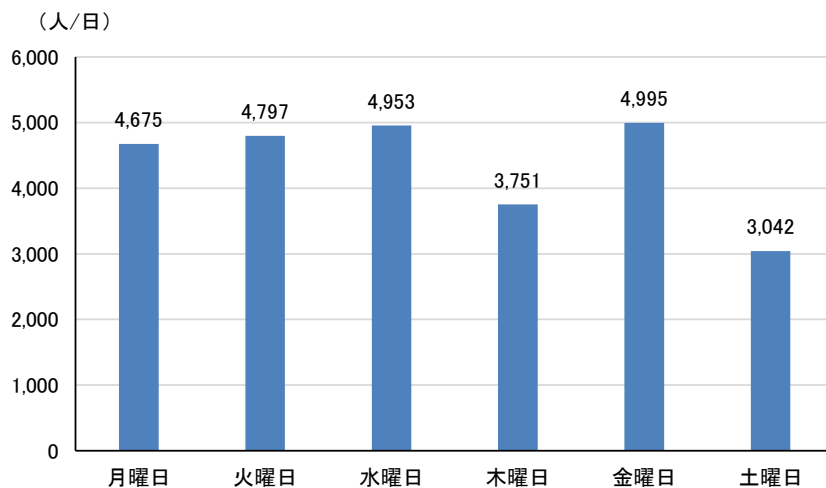


出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.30 年齢別利用者数の推移

利用者数の曜日変動をみると、金曜日の利用が最も多く、次に水曜日、火曜日、月曜日の順である。土曜日はほかの曜日の6割程度である。

利用者の利用料金をみると、801円～1,300円、1,301円～2,000円の割合が多いが、2,001円を超える利用者の割合がここ2年間に増加傾向にある。



出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の利用者数

図 3.1.31 曜日別利用者数



出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.32 利用料金内訳の推移

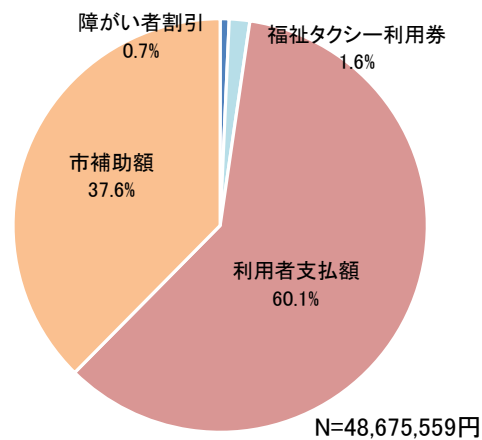
3) 収支状況

くきふれあいタクシー（補助タク）の令和4年度における支払額の内訳は、利用者支払額が60.1%、市補助額が37.6%、福祉タクシー利用券が1.6%、障がい者割引が0.7%である。

くきふれあいタクシー（補助タク）の収支状況の推移をみると、タクシー料金は3年間で、年間23.2百万円から年間48.7百万円に25.5百万円（110%）増加している。

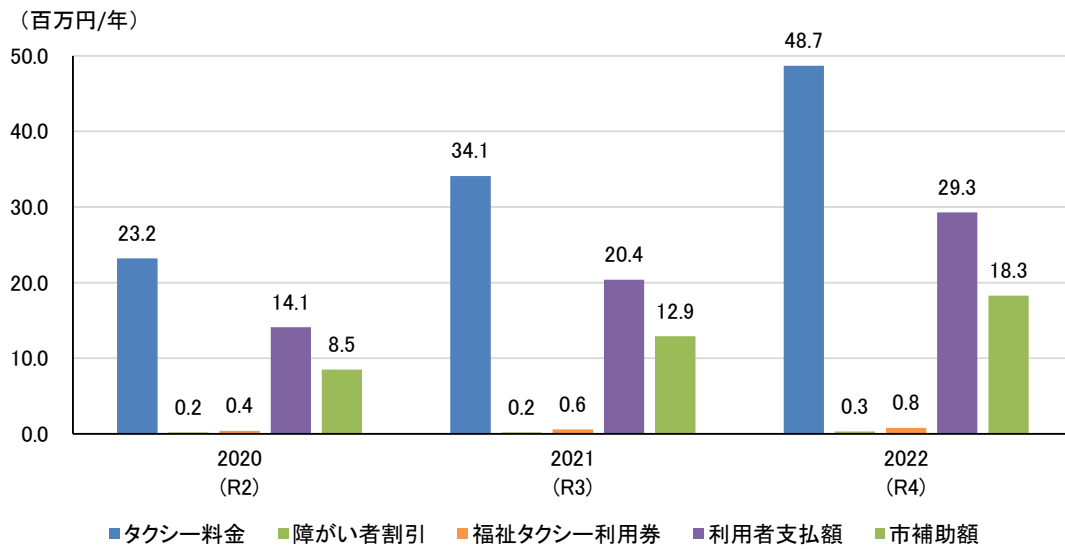
利用者支払額は、3年間で年間14.1百万円から年間29.3百万円に15.2百万円（108%）増加しているが、市の負担額は年間8.5百万円から年間18.3百万円に9.8百万円（115%）増加している。

令和4年度の利用者1人当り市負担額は、年間利用者数2.6万人に対し、市負担額1,829万円から698円/人となる。また、同年度の収支率は、営業収益2,928万円に対し、経常費用4,868万円から60.1%となる。



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）
令和4（2022）年度の収支額

図 3.1.33 くきふれあいタクシー（補助タク）の支払額内訳



出典：久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

図 3.1.34 くきふれあいタクシー（補助タク）収支額の推移

(6) 福祉有償運送事業

福祉有償運送事業は、バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPOなどが自家用車を用いて有償で運送する仕組みである「自家用有償旅客運送」のひとつである。

「自家用有償旅客運送」は、次の2つの種類に分かれる。

表 3.1.5 自家用有償旅客運送の種類

①交通空白地有償運送	市町村や NPO などの非営利団体が、交通空白地において、当該地域の住民や来訪者等に対して運送を行うもの
②福祉有償運送	市町村や NPO などの非営利団体が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な障がいのある方等に対して、乗車定員 11 名未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別送迎を行うもの

久喜市では、次のような福祉有償運送を行っている。

□福祉有償運送事業（障がい者のしおりから抜粋）

タクシー等の公共交通機関によっては、要介護者、身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認めた場合に、NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、営利とは認められない範囲の対価により、自家用自動車を使用して当該法人の会員に対して行う個別の輸送サービスです。

利用できる方は、身体障害者手帳を所持している方、要介護認定・要支援認定を受けている方、知的障がい、精神障がいなどにより、単独では公共交通機関を利用することが困難な方（付き添いの方も同乗することができます）です。

□利用登録・手続きなど

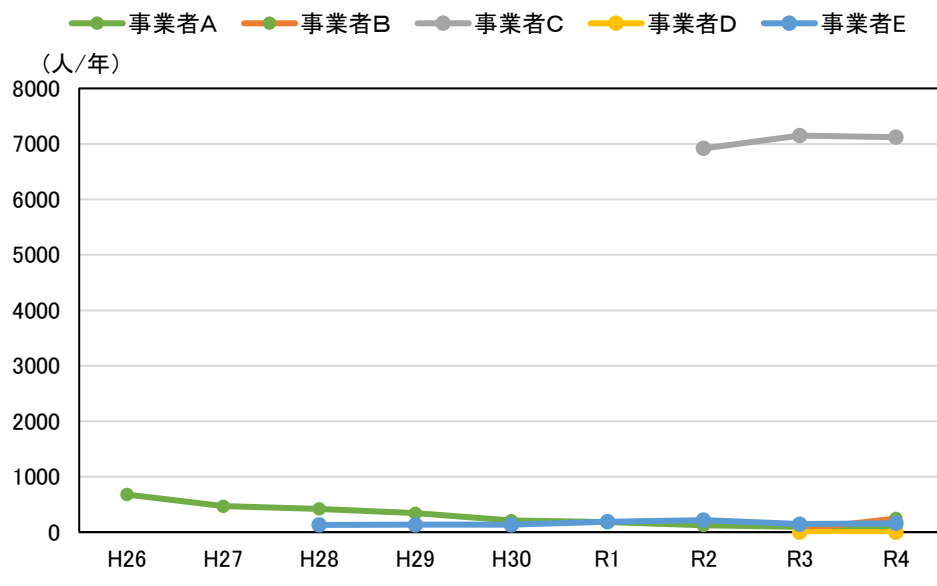
利用にあたっては、事前に登録が必要

福祉有償運送事業者へ実施したアンケート結果は、次のとおりである。
事業者の規模に差があり、利用車両、利用者数にも大きな違いがみられる。

表 3.1.6 福祉有償運送の事業内容

事業者	①運送事業の委託	②運行区域	③利用車両	④利用目的	⑤今後の課題
A	委託していない	久喜市内の自宅を基点に半径約20kmまで（実施要綱第10条）	・福祉車両タイプ8台	・福祉有償運送事業（通院）	□福祉有償運送事業 ・運転ボランティアの高齢化 ・運転ボランティアの不足 ・事故のリスク ・車両の維持管理（費用を含む）
B	委託していない	久喜市、加須市、羽生市	・セダンタイプ2台 ・福祉車両タイプ1台	通院、外出	—
C	委託していない	久喜市、幸手市、白岡市、蓮田市、加須市	・セダンタイプ31台 ・福祉車両タイプ2台	学校や作業所 通院 外出支援時の自宅	・同居の家族に複数人障がい者がいる場合、複数乗車の定義ではなく特例として付添人と同様の考え方で利用できると良い ・現在福祉有償移送の利用料金を設定する場合、タクシー料金の概ね1/2の範囲内で行うことになってますが、ガソリン代・人件費を考えると現状苦しい運営です
D	委託していない	久喜市内	・福祉車両タイプ3台	病院の受診	・旅客から収受できる対価が安すぎること。 ・タクシーが使えないから福祉有償運送を利用されるのに、タクシー料金の2分の1を超える設定ができないのは何故なのか。
E	委託していない	久喜市、杉戸町、宮代町、幸手市、白岡市、伊奈町	・ワゴンタイプ23台 ・福祉車両タイプ3台	送迎	—

出典：福祉有償運送事業者アンケート結果



出典：福祉有償運送事業者アンケート結果
 図 3.1.35 福祉有償運送事業の利用者数の推移

(7) タクシー

1) 一般タクシー

久喜市は、タクシー事業者の営業区域の県南東部交通圏に属し、市内に営業所のあるタクシー事業者は 10 社ある。

タクシー事業者にアンケートを実施して回答のあった 9 事業者の結果を整理すると、各事業所の車両保有台数は、10～30 台であり、そのタイプは、セダンが 104 台と最も多く、ジャパントクシーが 41 台、ミニバンが 12 台、その他軽介護車などである。

事業内容は、一般タクシーのみが 3 社、介護タクシーが 2 社、福祉タクシーが 1 社、デマンドタクシーが 2 社、補助タクシーが 2 社である。利用者数は、一般タクシーが 1 日当たり 1,776 人であり、デマンドタクシーが 60 人、補助タクシーが 26 人、福祉タクシーが 18 人、介護タクシーが 3 人である。

表 3.1.7 タクシー会社一覧

主な運行区域	事業者名	住所
久喜地区	A	埼玉県久喜市
	B	埼玉県久喜市
	C	埼玉県久喜市
	D	埼玉県幸手市
	E	埼玉県幸手市
久喜及び菖蒲地区	F	埼玉県久喜市
栗橋地区	G	埼玉県久喜市
	H	埼玉県久喜市
	I	埼玉県加須市
鷺宮地区	J	埼玉県久喜市

表 3.1.8 所有車両のタイプ別台数

事業者	車両のタイプ				合計
	セダン	ジャパン タクシー	ミニバン	その他	
A	11	4	6		21
B	21	5		1	27
C	14	3			17
D	11	8	1	2	22
E	15	5			20
F	9	6	1	1	17
G	10	2			12
H	4	1	4		9
J	9	7			16
合計	104	41	12	4	161

Eのその他:軽介護車

Fのその他:軽介護車、ワゴン車

出典：タクシー事業者アンケート結果

表 3.1.9 タクシー事業の内容別 1日当り利用人数

事業者	タクシー事業の内容					合計
	一般 タクシー	介護 タクシー	福祉 タクシー	デマンド タクシー	補助 タクシー	
A	296				24	320
B	440					440
C	14		18			32
D	259	2				261
E	300					300
F	135	1		20		156
G	20			40		60
H	9					9
J	303				2	305
合計	1,776	3	18	60	26	1,883

出典：タクシー事業者アンケート結果

新型コロナウイルス感染拡大による影響は、回答のあったすべての事業者でみられ、利用者数の減少（-11～-40%）、運転手の退職（2～11人）、経費の上昇（10%増加）などである。

その他、運転手の高齢化、売上の個人差拡大、夜間の仕事の回避などが挙げられた。

表 3.1.10 新型コロナウイルス感染拡大による影響

事業者	新型コロナウイルス感染拡大による影響				
	利用者の減少	運転手の退職	経費の上昇	事業の見直し	その他の影響
A	—	—	—	—	
B	○ (-20%)	○ (-5人)		○ (乗務員不足)	・車両費が150万円上昇し、買換えができない
C	○ (-25%)				・4年間で運送収入が265万円減少
D	○ (-20%)	○ (-4人)	○ (+10%)		
E		○ (-11人)			
F	○ (-20%)	○ (-2人)	○ (+10%)		
G	○ (-40%)	○ (-5人)	○ (+10%)		・運転手が夜仕事をしなくなった
H		○ (-2人)	○ (+10%)		・運転手の高齢化 ・売上の個人差拡大
J	○ (-11%)				

出典：タクシー事業者アンケート結果

2) 介護タクシー

前述したタクシー事業者の中で、介護タクシーを運行している事業者に対し、さらにその運行内容のアンケートを実施した。

介護タクシー運転者は、すべて介護職員の資格を保有しており、車椅子が乗車できる車両を使用している。

事業者は顧客の依頼があるため介護タクシーを運行しており、利用者からの直接の依頼又は介護施設からの依頼により、多くは通院目的の運行を行っている。

運行上の課題は、乗務員の確保と介護タクシー自体の宣伝となっている。

例えば、特定の時間に一般利用者を乗せることに対しては、法令上乗車はできないという回答であった。

表 3.1.11 介護タクシー事業者の運行内容

質問	事業者	
	A	B
①介護タクシー運転手の人数	4	3
②内、介護職員資格保有人数	4	3
③利用車両の特色	車椅子の乗車	車椅子の乗車
④介護タクシーの利用依頼	・利用者からの直接依頼 ・介護施設からの連絡	・利用者からの直接依頼 ・介護施設からの連絡
⑤多い利用目的	通院	通院
⑥事業者が運行する目的	・顧客の依頼があるため	・顧客の依頼があるため
⑦運行上の課題	・乗務員の確保 ・介護タクシーの宣伝	・乗務員の確保 ・介護タクシーの宣伝
⑧特定の時間、一般の方を乗車させることへの可能性	・介護タクシー専用車は、法令上一般の顧客は乗せられない	・介護タクシー専用車は、法令上一般の顧客は乗せられない

出典：介護タクシー事業者アンケート結果

(8) その他送迎サービス

久喜駅西口周辺の企業などの送迎バスについては、参考資料に示すように定期的な調査が実施されており、調査時に観測された送迎バス運行事業者名及び市内各駅での送迎状況の確認結果から送迎バス事業者リストを作成し、アンケート調査を実施し、回答のあった22事業者について集計を行った。

運行している事業者は、市内工業団地内の工場や物流施設、学校、病院など多岐にわたっている。

規模の大きな工場では、運行本数66本、1日1,000人が利用する送迎バスもあり、100人を超える送迎バスは8事業者ある。料金は、民間スポーツ施設や学校、一部の物流施設などで有料となっている。

工場など送迎人数の多い事業者では、大型バスやマイクロバスを利用している。

一般の方を乗車させる取組に対する意見に対しては、ほとんどの事業者が目的が異なるので検討できないと回答しており、病院1事業者が条件が必要だが検討しても良いと回答している。

なお、ポートピア栗橋の送迎バスについても、同様のアンケートを実施したが、1日の利用者は300人で、マイクロバス2台を使用して送迎を行っている。また、すでに一般の方が利用することも可能である。

表 3.1.12 アンケートの対象とした主要送迎バス運行事業者

No.	種別	所在地
1	工場	埼玉県久喜市
2	スポーツ	埼玉県久喜市
3	工場	埼玉県久喜市
4	病院	埼玉県久喜市
5	教習所	埼玉県久喜市
6	中・高校	埼玉県加須市
7	支援学校	埼玉県川越市
8	研究所	埼玉県久喜市
9	工場	埼玉県久喜市
10	物流	埼玉県蓮田市
11	物流	埼玉県久喜市
12	工場	埼玉県久喜市
13	物流	埼玉県久喜市
14	工場	埼玉県久喜市
15	大学	埼玉県東松山市
16	工場	埼玉県久喜市
17	工場	埼玉県加須市
18	工場	埼玉県久喜市
19	工場	埼玉県久喜市
20	工場	埼玉県久喜市
21	工場	埼玉県久喜市
22	工場	埼玉県久喜市

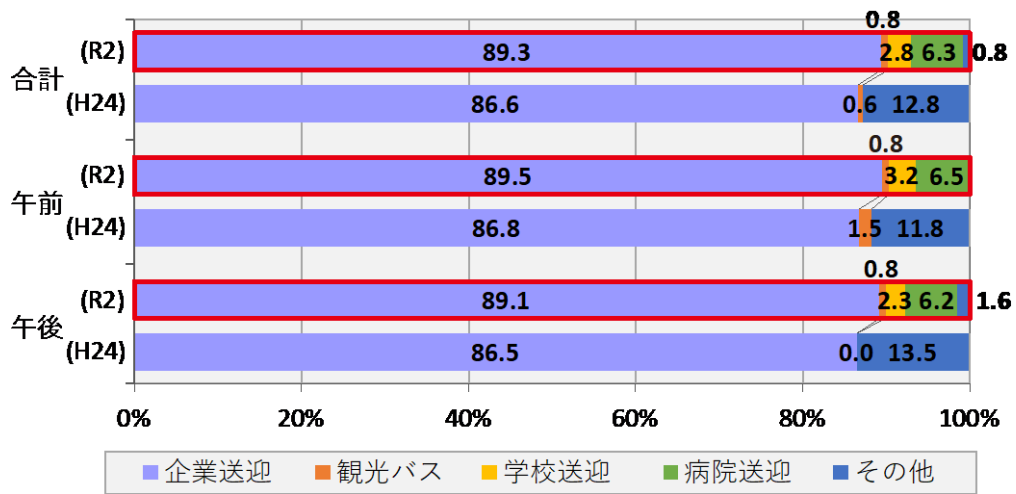
■参考資料

・久喜駅西口における企業バスの状況調査結果概要

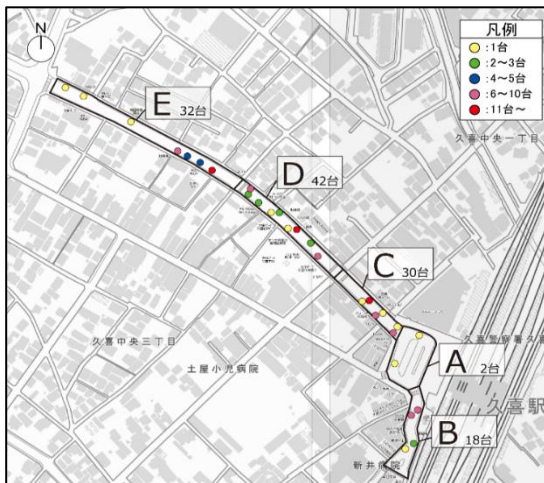
○調査概要

- ・調査日時：令和2年11月13日（金）
- 朝方：6：00～9：00
- 夕方：17：00～21：00

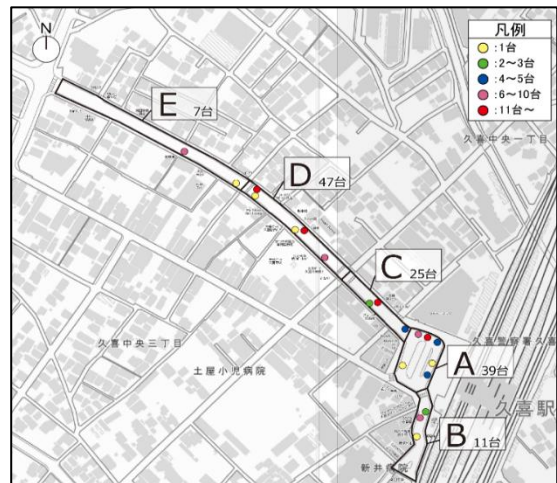
業種別駐停車台数割合



・朝方の駐停車状況



・夕方の駐停車状況



出典：久喜駅西口まちづくり検討業務 概要版 令和3年3月

表 3.1.13 送迎バスの運行状況及び利用状況

No	種別	久喜市内の送迎している駅	運行本数	利用人数	料金
1	工場	久喜駅西口	6	70	無料
2	スポーツ	久喜駅、鷲宮駅、栗橋駅、南栗橋駅	12	約100	有料
3	工場	久喜駅西口	21	210	無料
4	病院	久喜駅西口	46	300	無料
5	教習所	久喜駅東口	20~30	30~40	無料
6	中・高校	栗橋駅西口、南栗橋駅東口	53	650	有料
7	支援学校	久喜駅西口	10	55	無料
8	研究所	久喜駅西口	8	80	有料
9	工場	久喜駅西口	6	53	無料
10	物流	久喜駅西口	7	約30~130	無料
11	物流	久喜駅西口	20	300	有料
12	工場	久喜駅西口	5	40	無料
13	物流	久喜駅西口	4	約40	無料
14	工場	久喜駅西口	3	15	無料
15	大学	久喜駅東口	5	250	有料
16	工場	久喜駅東口	66	1000	無料
17	工場	久喜駅、東鷲宮駅、栗橋駅	7	80	無料
18	工場	久喜駅西口	4	12	無料
19	工場	久喜駅西口	2	15	無料
20	工場	久喜駅西口	30	350	無料
21	工場	久喜駅西口	12	30	無料
22	工場	久喜駅西口	2	25	無料

出典：送迎バス事業者アンケート結果

表 3.1.14 送迎バス運行事業者のタイプ別所有台数

No	種別	運行時間帯	送迎バスのタイプ別台数			
			大型バス	マイクロバス	ワゴンタイプ	合計
1	工場	朝・夜		2		2
2	スポーツ	日中		4	1	5
3	工場	朝・夕・夜	5			5
4	病院	朝～夜	2			2
5	教習所	朝～夜			5	5
6	中・高校	朝・夕・夜	7			7
7	支援学校	朝・午後	2	3		5
8	研究所	朝・夕・夜	1			1
9	工場	朝・夜		2		2
10	物流	朝・昼・夕	1			1
11	物流	朝～夜	2			2
12	工場	朝・夜		1		1
13	物流	朝・夕		2		2
14	工場	朝・夜		1		1
15	大学	朝～夜	2			2
16	工場	朝・午後	5			5
17	工場	朝・夕・夜	1	2		3
18	工場	朝・夜		1		1
19	工場	朝・夕		1		1
20	工場	朝～夜		3		3
21	工場	朝・夜		2		2
22	工場	朝・夕		1		1

出典：送迎バス事業者アンケート結果

表 3.1.15 送迎バス運行事業者のタイプ別所有台数

No	種別	一般の方を乗車させる取組に対する意見		
		条件が必要だが 検討しても良い	目的が異なるので 検討できない	その他
1	工場		○	
2	スポーツ		○	
3	工場		○	
4	病院	○		
5	教習所		○	
6	中・高校		○	
7	支援学校			移動時間が長くなり 難しい
8	研究所			具体的な提案が必要
9	工場		○	
10	物流		○	
11	物流		○	
12	工場			二種免許の取得、事 故発生時のリスク
13	物流			白ナンバーなので難 しい
14	工場		○	
15	大学		○	
16	工場		○	
17	工場		○	
18	工場		○	
19	工場		○	
20	工場		○	
21	工場		○	
22	工場		○	

出典：送迎バス事業者アンケート結果

3.2 久喜市の公共交通整備状況

(1) 久喜市における市が運行する公共交通の検討経緯

久喜市では平成22年3月の合併後、同11月に「久喜市公共交通検討委員会」を設置し、久喜地区で市内循環バスを運行しながら公共交通のあり方及び地域生活交通網を検討した。




平成25年4月に「久喜市地域公共交通計画」を策定し、同10月から市内循環バス路線延伸、ダイヤ改正を行うとともに、菖蒲、栗橋・鷲宮地区でデマンド交通（くきまる）の運行を開始した。

その後毎年度「久喜市地域公共交通会議」を開催し、市内循環バス及びデマンド交通（くきまる）の利用状況の把握、アンケートの実施を行い、運行内容の見直しなどを行ってきた。

平成30年には、デマンドタクシーの実証実験を始め、令和2年4月から「くきふれあいタクシー（補助タク）」の運行を開始した。

現在は、市内循環バス、デマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）の3種類の公共交通が市内を運行している。

表 3.2.1 現在市が運行している公共交通の概要

	 市内循環バス	 デマンド交通 (くきまる)	 くきふれあいタクシー (補助タク)															
運行区域	久喜地区、菖蒲町三箇地域 わし宮団地（路線運行）	菖蒲地区（新久喜総合病院含む）、 栗橋・鷲宮地区（区間内運行）	市内から市内、市内から市外、 市外から市内で利用可															
利用対象者	どなたでも	市内在住・在勤・在学者	久喜市に住民登録のある75歳以上の 方、障害者手帳等をお持ちの方など															
路線、目的地 (乗降ポイント)	7路線（66便/日） 停留所150か所	自宅及び登録されている公共施設等 （433か所）	乗降箇所の設定なし															
運行日	月曜日から土曜日（日曜日、祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休）																	
運行時間帯	7時台～19時台 （時刻表による）	7時～18時（12時台は除く、 1時間ごとの運行）	9時～17時															
利用料金	1回100円（割引制度あり）	1回300円（割引制度あり） 新久喜総合病院へは1回600円 （割引制度あり）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>タクシー料金</th> <th>利用者支払額</th> <th>距離の目安</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>850円～1,300円</td> <td>700円</td> <td>おおむね2.3km以下</td> </tr> <tr> <td>1,301円～2,000円</td> <td>1,000円</td> <td>おおむね4.0km以下</td> </tr> <tr> <td>2,001円～3,000円</td> <td>1,400円</td> <td>おおむね6.3km以下</td> </tr> <tr> <td>3,001円～</td> <td>タクシー料金から 1,500円を引いた額</td> <td>おおむね6.3km超</td> </tr> </tbody> </table>	タクシー料金	利用者支払額	距離の目安	850円～1,300円	700円	おおむね2.3km以下	1,301円～2,000円	1,000円	おおむね4.0km以下	2,001円～3,000円	1,400円	おおむね6.3km以下	3,001円～	タクシー料金から 1,500円を引いた額	おおむね6.3km超
タクシー料金	利用者支払額	距離の目安																
850円～1,300円	700円	おおむね2.3km以下																
1,301円～2,000円	1,000円	おおむね4.0km以下																
2,001円～3,000円	1,400円	おおむね6.3km以下																
3,001円～	タクシー料金から 1,500円を引いた額	おおむね6.3km超																
電話受付	不要	事前に利用登録の上、利用日の1週間前 前から乗りたい便の30分前までに 予約センターへ電話	事前に利用登録の上、利用する直前 に、運行するタクシー事業者へ電話															

出典：各公共交通パンフレットより作成

表 3.2.2 久喜市における市が運行する公共交通の検討経緯

項目	年度												
	平成21年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
■公共交通に関する国の動き				H25.12月 交通政策基本 法施行	H26.11月 改正「地域公 共交通活性化 再生法」施行						R2.11月 改正「地域公 共交通活性化 再生法」施行		
■久喜市における公共交通に関する検討経緯	H22.3月 1市3町が合 併 H22.11月 久喜市公共交 通検討委員会 設置	H24.1月 久喜市公共交 通検討報告書 を答申 (久喜市のお ける公共交通 のあり方及び 地域生活交通 網を検討)	H24.10月 久喜市地域公 共交通会議を 設置	H25.4月 久喜市地域公 共交通計画を 策定	毎年度久喜市地域公共交通会議を開催								
■久喜市が運行する公共交通の運行状況	久喜地区で循環バスを運行 (7ルート、69便)			H25.10月 ・市内循環バ ス路線延伸、 ダイヤ改正 ・デマンド交 通運行開始 (菖蒲、栗 橋・鷲宮地 区)					H30.1.15～ ・久喜市デマ ンドタクシー 実証実験 ・デマンド交 通(菖蒲地 区)新久喜総 合病院乗入れ (久喜地区)	R1.10～ ・市内循環バ スの東西連絡 東行き及び東 循環の運行 ルートの変更 ・沖ノ後バス 停留所の移設	R2.4月～ ・くきふれあ いタクシー (補助タク) 運行開始 R3.1月 ・循環バスに 電気バス1台 導入並びにデ ザインの変更		
■久喜市地域公共交通会議の検討概要				・市内循環バ ス及びデマン ド交通の運賃 割引対象者の 拡大 ・延伸後の市 内循環バスダ イヤ編成 ・デマンド交 通運行事業者 と予約システ ム決定	・デマンド交 通のアンケート 実施 ・デマンド交 通の愛称及び 車両デザインの 募集	・久喜市デマ ンド交通(く きまる)の運 行内容の見直 し	・市内循環バ スのアンケー ト実施	・久喜地区で のデマンド交 通の実証実験 の検討 ・デマンド交 通(くきま る)に新久喜 総合病院を目 的地的として追 加を検討	・久喜市デマ ンドタクシー 実証実験市民 アンケー ト実施	・タクシー事 業者への追跡 アンケート実 施 ・市内循環バ ス、デマンド 交通(くきま る)の運賃に ついての協議 ・市内循環バ スの路線変更 及び停留所の 新設	・市内循環バ ス、デマンド 交通(くきま る)の運賃に ついての協議 (改定時期は コロナの状況 を見るなどし て市が判断)	・市内循環バ スとデマンド 交通(くきま る)の運賃改 定時期 ・小学生以下 の割引制度	・新たな交通 計画の作成に 当たっての交 通会議の条例 における法的 な位置付けの 変更

出典：過去の久喜市公共交通会議議事録などから作成

(2) 市が運行する公共交通による公共交通空白地域の変化

鉄道駅から半径 1,000m、バス停から半径 300m を公共交通が徒歩で利用できる圏域と考え、その圏域外を公共交通の空白地域と考えた。

鉄道と民間バス路線だけでは、市内全域にわたって公共交通空白地域が広がっており、特に路線バスの通っていない栗橋、鷲宮地区では、鉄道駅間に広がっている。また、久喜地区では、比較的人口が多い地域に分布している。

これに市内循環バスを加えてみると、菖蒲地区と栗橋、鷲宮地区に依然として公共交通空白地域が残っている。

現在、これら菖蒲地区と栗橋、鷲宮地区の公共交通空白地域は、デマンド交通(くきまる)が運行しており、さらに 75 歳以上の方や障がい者等を対象に、市内全域の利用が可能なくきふれあいタクシー(補助タク)も運行している。

これらの公共交通の運行により、久喜市の公共交通空白地域はすべてカバーされている。

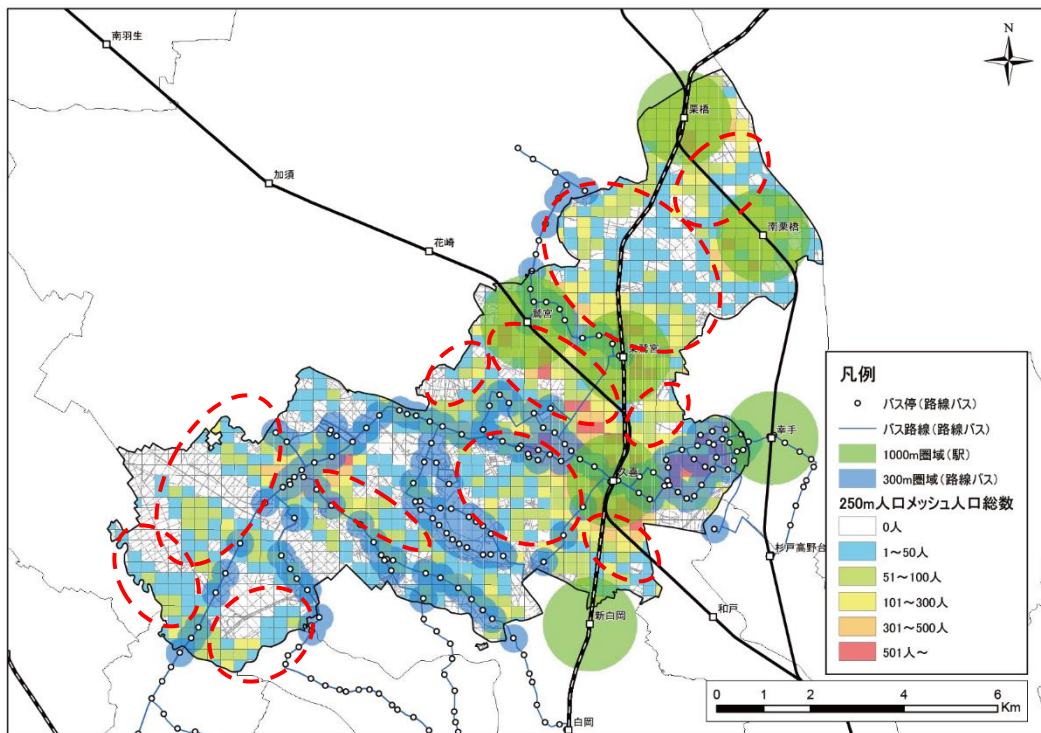


図 3.2.1 鉄道及び民間路線バスによる公共交通空白地域と人口の集積状況

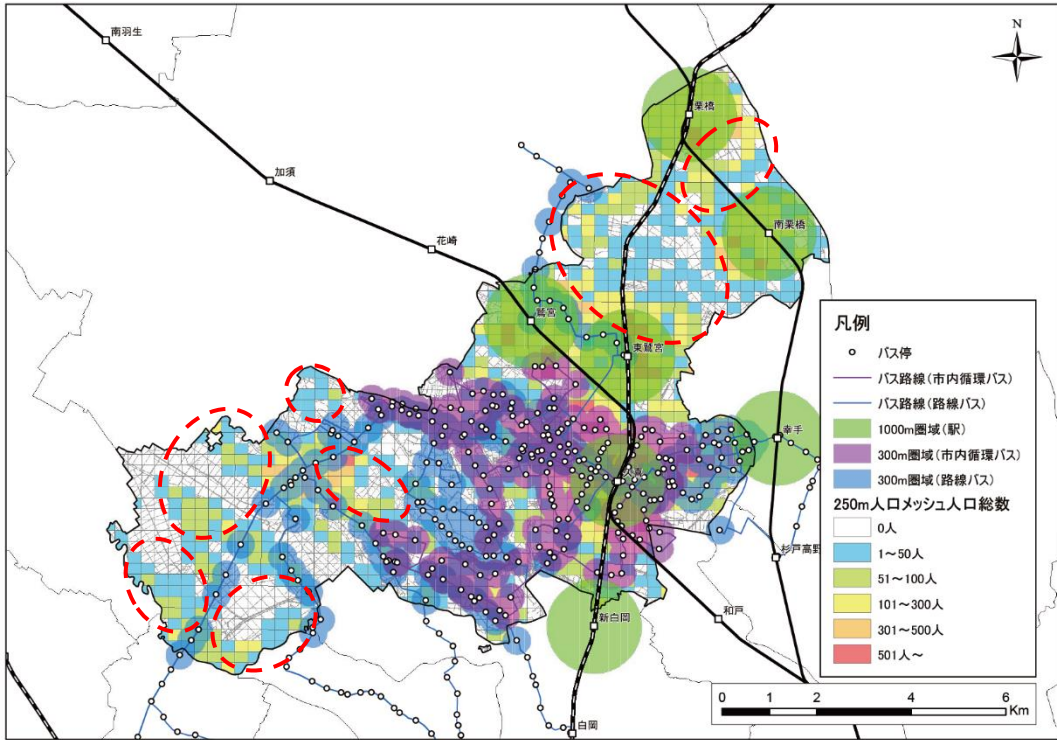


図 3.2.2 市内循環バスを加味した交通不便地域と人口の集積状況

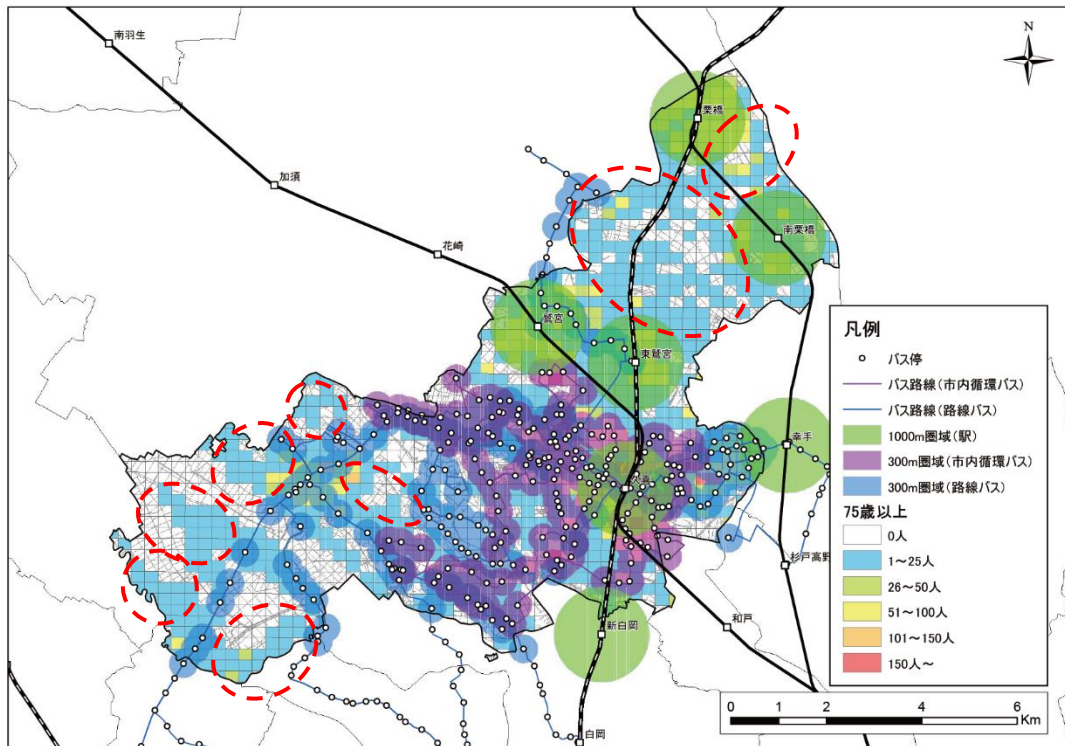


図 3.2.3 市内循環バスを加味した交通不便地域と75歳以上人口の集積状況

3.3 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響

(1) 新型コロナウイルス感染拡大の経緯

新型コロナウイルス感染症は、令和元(2019)年12月初旬に、中華人民共和国湖北省武漢市において第1例目の感染者が報告され、わずか数カ月ほどで日本を含め世界的な流行となった。世界保健機関(WHO)は令和2(2020)年1月30日に「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」、同年3月11日には「世界的大流行(パンデミック)」を宣言した。

日本においても、同年2月1日に新型コロナウイルス感染症を指定感染症および検疫感染症に指定した。国内における感染者は令和2(2020)年1月15日に初めて確認され、当初は都市部を中心に国内の感染拡大が広がり、その後、急速に地方においても感染拡大が進んだ。

その後、令和5(2023)年5月には、5類感染症に移行した。

表 2.1.4 新型コロナウイルス感染症に関連した動き

年月日	動き
2019年12月31日	中国当局からWHOへ原因不明の肺炎発生を報告
2020年1月15日	神奈川県内にて日本で1例目となる感染例を確認
2020年1月31日	WHOが緊急事態を宣言。世界感染者は計9,692人・死亡者213人
2020年2月4日	大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」で感染が確認
2020年2月11日	WHOが新型コロナウイルス感染症の正式名称を「COVID-19」と命名
2020年2月25日	日本政府が新型コロナウイルス感染症対策の基本方針を発表
2020年3月3日	日本政府が3月2日から春休みまで、全国全ての小学校・中学校、高校などについて、臨時休校を行うよう要請
2020年3月11日	WHOが新型コロナウイルス感染症のパンデミックを宣言
2020年4月7日	特別措置法に基づく緊急事態宣言を発出
2021年1月7日	緊急事態宣言(2回目)
2021年4月23日	緊急事態宣言(3回目)
2022年9月7日	観光目的の外国人に関する制限が緩和
2022年9月26日	感染者の全数把握を見直し、簡略化した運用に全国一律に移行
2022年11月15日	国土交通省、国際クルーズ船の受け入れ再開を発表
2023年1月18日	官房長官が新型コロナの感染症法上の位置づけの見直しについて、感染状況などを踏まえながら、医療費の公費負担の在り方も含めて総合的に判断したいという考えを示す
2023年2月1日	政府が中国対象にした新型コロナ水際措置 緩和に向け検討進める
2023年3月20日	厚生労働省がテレワーク普及 新時代の労働政策など議論
2023年5月8日	新型コロナウイルス感染症の位置づけが5類感染症に移行

出典：総務省資料をもとに作成

(2) 公共交通への影響

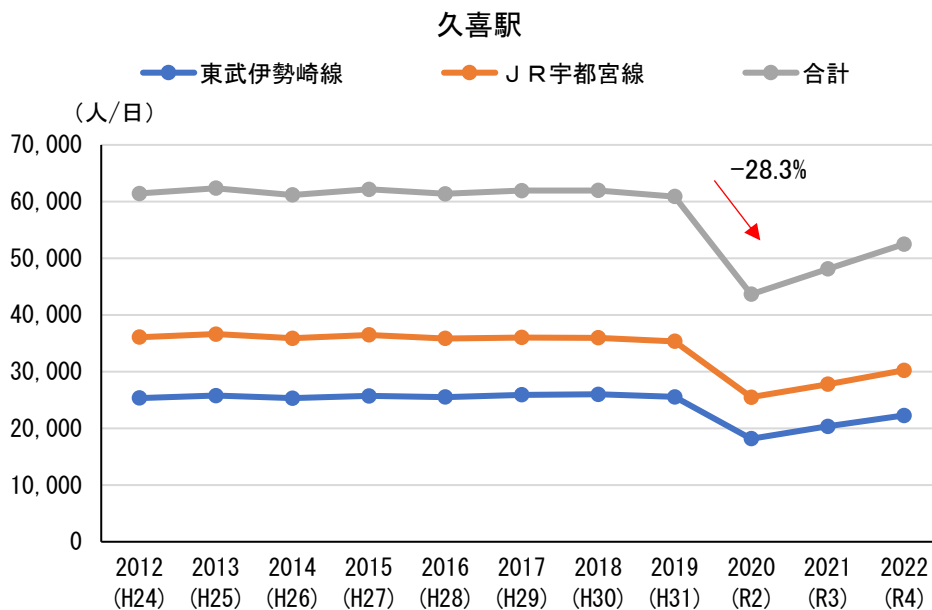
新型コロナウイルス感染拡大の公共交通への影響は、緊急事態宣言発出により、外出の抑制や電車やバスなどの狭い空間に人が集まることが敬遠されたことにより、鉄道やバスの利用者減となって現れた。

鉄道では、乗降客数の最も多い久喜駅で2路線合わせて28.3%の減少、朝日自動車株式会社が運行する民間路線バスの久喜市内利用者数が21.0%の減少、市内循環バスで26.1%の減少、デマンド交通（くきまる）で23.2%と、いずれも対前年に対し20%を超える利用者の減少となった。

但し、市内循環バスとデマンド交通（くきまる）は、それ以前から利用者数が減少傾向にあり、それをさらに悪化させたといえる。

また、感染が収まって、在宅でのリモートワークの実施、学校などでのリモート授業の実施などにより、新たな生活スタイルも進みコロナ前の生活に戻っていない状況もみられた。

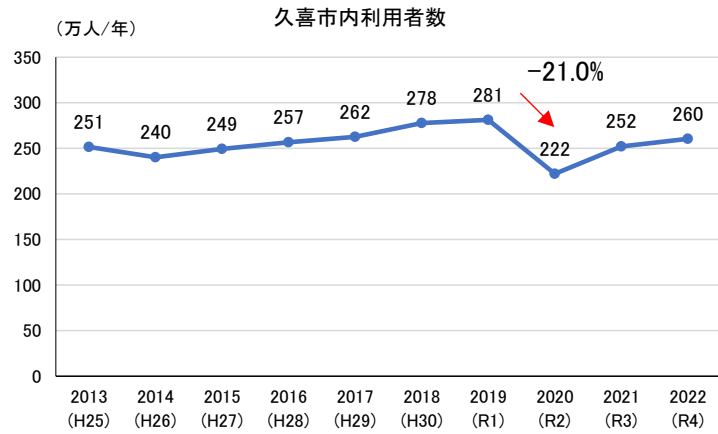
令和5年には、5類感染症に移行したため、来日客の回復とともに、コロナ前の状況に戻りつつある。



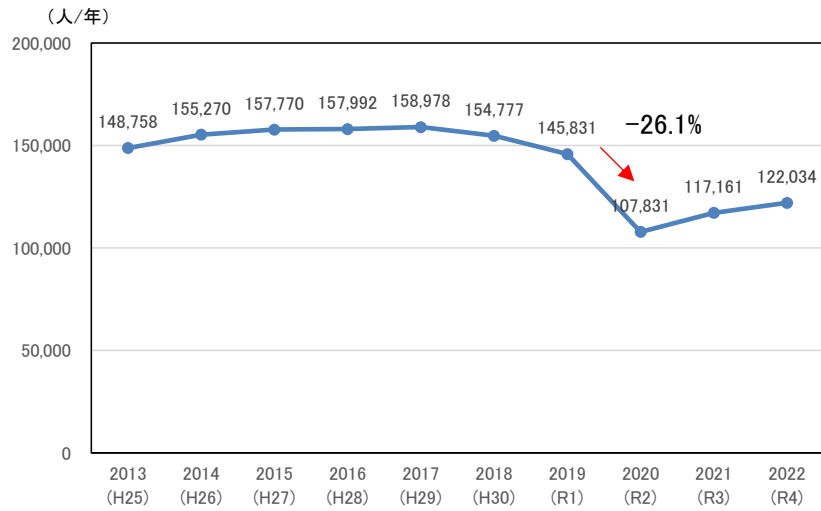
出典：各年次統計くきより作成

図 3.3.1 駅乗車人数の推移

■民間路線バス（朝日自動車株式会社）



■市内循環バス



■久喜市デマンド交通
(くきまる)

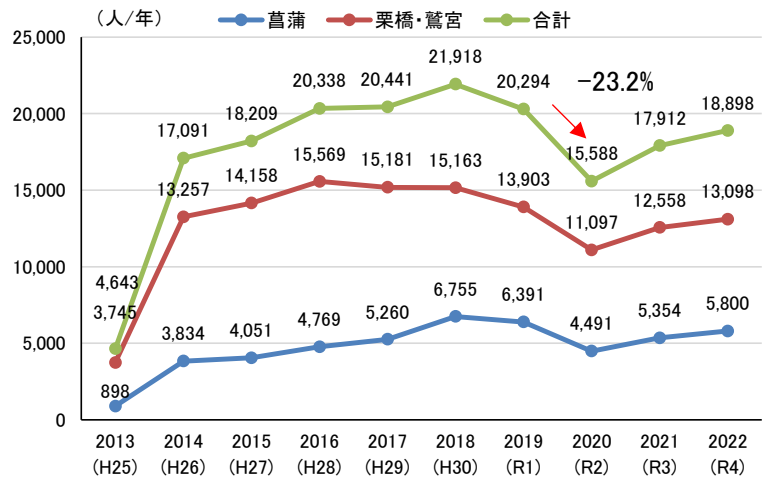


図 3.3.2 民間路線バス及び市が運行する公共交通の年間利用者数の推移

3.4 近隣又は類似都市と比較した久喜市の運行水準

久喜市の隣接都市及び県内の人口及び面積が類似した都市の地域公共交通の整備状況を整理した。

選定した都市の中では、3種類の公共交通を運行している久喜市の運行水準は最も高いと考えられる。

表 3.4.1 運行状況の比較表

特性	都市名	面積 (km ²)	人口 (人)	高齢化率 (%)	運行している地域公共交通		
					循環 バス	デマンド 交通	補助 タクシー
久喜市		82.41	150,582	31.0	○	○	○
隣接都市	加須市	133.30	111,623	29.8	○	○	—
	北本市	19.82	65,201	32.5	—	○	—
	桶川市	25.35	74,748	29.6	○	—	—
	上尾市	45.51	226,940	27.0	○	—	—
	幸手市	33.93	50,066	35.2	○	—	—
	白岡市	24.92	52,214	28.0	—	○	—
人口同等	狭山市	48.99	148,699	32.1	○	○	—
	深谷市	138.37	141,268	28.9	○	○	—
	戸田市	18.19	140,899	16.4	○	—	—
	入間市	44.69	145,651	29.5	○	—	—
面積同等	本庄市	89.71	78,569	28.8	○	○	—

出典：人口及び高齢化率（令和2年度国勢調査）

市内循環バスの料金は、運行している10市の中で、1回100円が4市、1回200円が3市、距離別運賃が2市、2km前後で100円と200円に分かれる運賃が1市である。

デマンド交通の料金は、運行している7市の中で、1回300円が4市、1回500円が2市、1回200円が1市である。

表 3.4.2 比較した都市の地域公共交通の運行内容

特性	都市名	運行内容
久喜市		市内循環バス7路線、1回100円 デマンド交通、市内2地区で運行、1回300円 ふれあいタクシー、市内全域、利用したタクシー料金に応じて5段階で利用者支払額を設定
隣接都市	加須市	循環バス2路線、1回100円 駅から病院のシャトルバス200円 市内3エリア内で運行、要予約、1回300円
	北本市	任意の目的地、一人片道500円
	桶川市	10路線、中学生以上200円、75歳以上、小児100円
	上尾市	9路線、1回100円、未就学児無料
	幸手市	5路線、中学生以上200円、小児・小学生100円、未就学児無料
	白岡市	最寄りのゴミ集積所から目的地一覧内へ、大人500円(乗合時300円)
人口同等	狭山市	7コース、距離別運賃、6時~21時台運行(100~330円) 堀金地区全域、1回300円、要予約
	深谷市	4路線、6時~19時台運行 2km未満100円、2km以上200円 バス停一覧から選択して乗降 1回乗車200円、要予約
	戸田市	5路線、大人・子供とも100円
	入間市	8コース、距離別運賃、6時~19時台運行(100~270円)
面積同等	本庄市	駅間を結ぶシャトルバス 大人200円、小学生100円、未就学者無料
		指定の停留所から停留所を結ぶ乗合バス、事前予約 大人300円、小学生150円、未就学児無料

令和4年度の運行経費をみると、9路線の循環バスを運行している上尾市が1.9億円で最も高く、以下、久喜市、戸田市、加須市、深谷市、桶川市の順である。

今年度以降に地域公共交通計画を策定する市が多く、最も運行経費が高い上尾市では、利用者ニーズと財政負担のバランスを踏まえた改善が、次に多い戸田市では利用者が少ない路線への対応が、加須市では運行範囲、ルートなどの見直しが課題となっている。

表 3.4.3 比較した都市の地域公共交通の運行経費など

特性	都市名	令和4年度 運行経費	課題	地域公共交通計画 の策定状況
	久喜市	135,197,300		
隣接都市	加須市	129,576,746	・運行目的の再確認 ・運行範囲、ルート見直し ・運行体制などの見直し	R4年度策定
	北本市	25,818,116	不明	H22年度策定
	桶川市	83,549,936	不明	未策定
	上尾市	192,336,518	・利用者ニーズと財政負担のバ ランスを踏まえた改善	R4年度策定
	幸手市	38,410,992	不明	R6年度策定予定
	白岡市	不明	不明	R5年度策定予定
人口同等	狭山市	不明	不明	R6年度策定予定
	深谷市	93,428,653	・買物、通院の利便性向上 ・サービス水準の見直し ・駅への速達性 ・事業規模、運賃体系の見直し	H30年度策定
	戸田市	130,886,655	・利用者が少ない路線への対応	H30年度策定
	入間市	不明	・利用者、収入額の減少 ・満足度の低さ	R4年度策定
面積同等	本庄市	30,556,949	・高齢化による需要増への対応 ・誰もが利用しやすい環境への 改善 ・ニーズに応じた効率的な運行	R4年度策定

※令和4年度運行経費は、各市決算書より作成

4. 移動に関するニーズの把握

資料Ⅰ アンケート調査結果

5. まちづくりの方向性について整理・把握

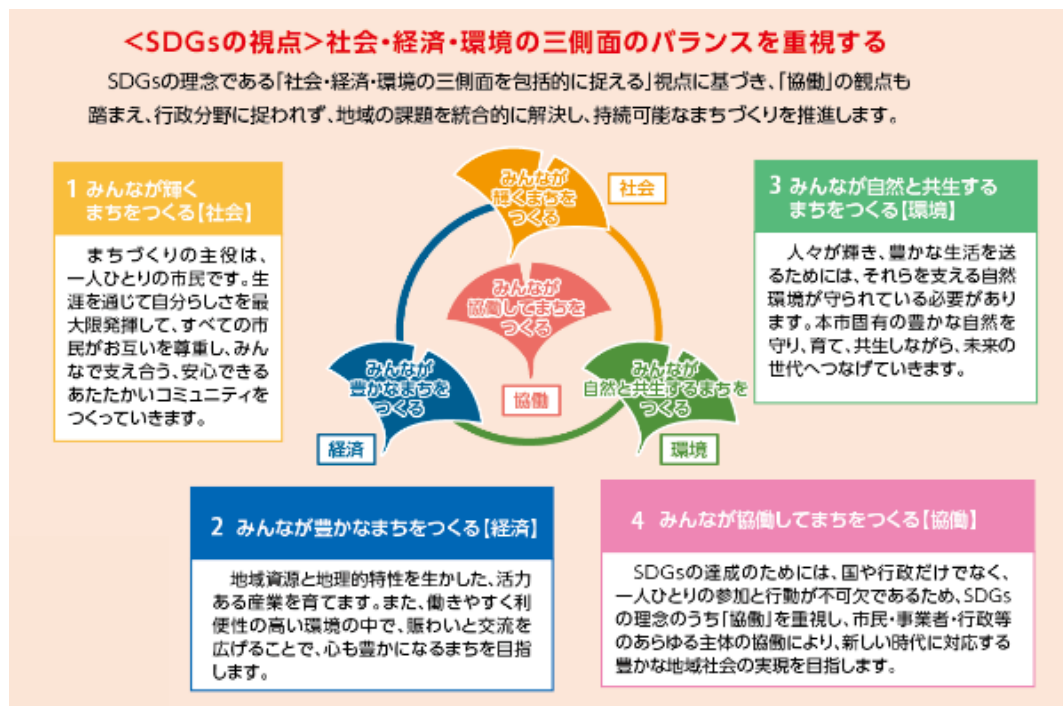
5.1 上位・関連計画の把握

(1) 第2次久喜市総合振興計画（令和5（2023）年3月）

この計画は、今後10年間の本市が進むべき方向性を示す市政運営の指針を示している。

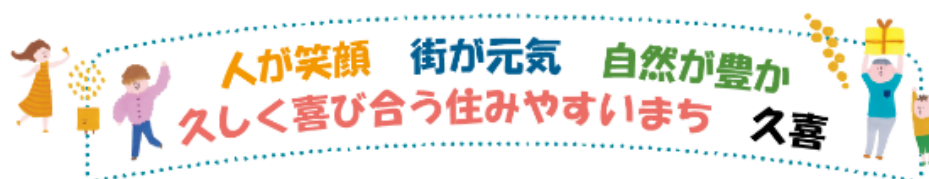
基本理念

あらゆる主体の参加と協力が必要とされる SDGs においては、地方自治体の取り組みも重要な役割を果たします。誰一人取り残さない、持続可能なまちづくりを目指すため、本市は SDGs の理念をもとに、まちづくりの基本的な考え方を4つ設定します。



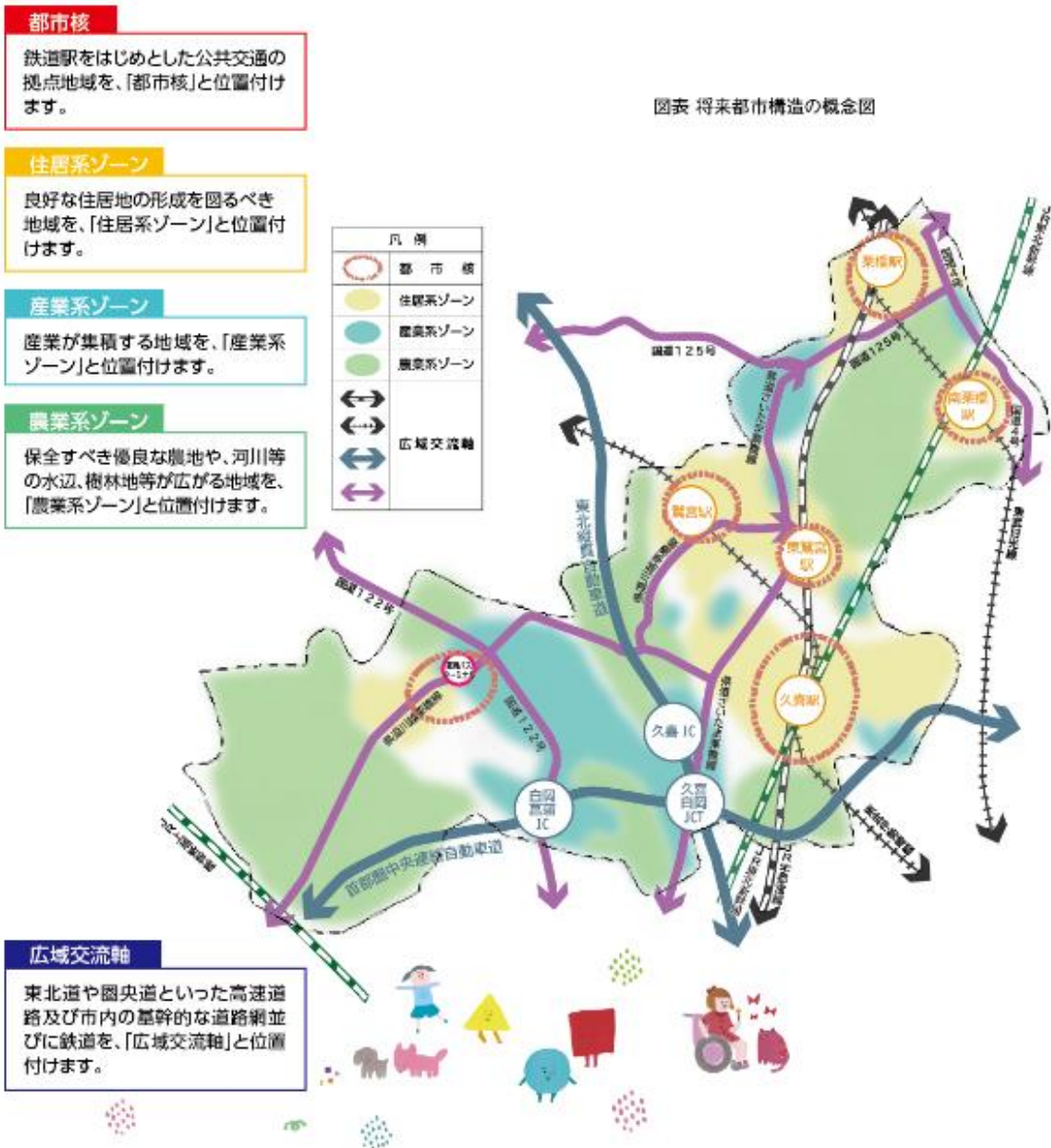
将来像

本計画の基本理念に基づき、目指すまちの将来像を設定します。



将来都市構造

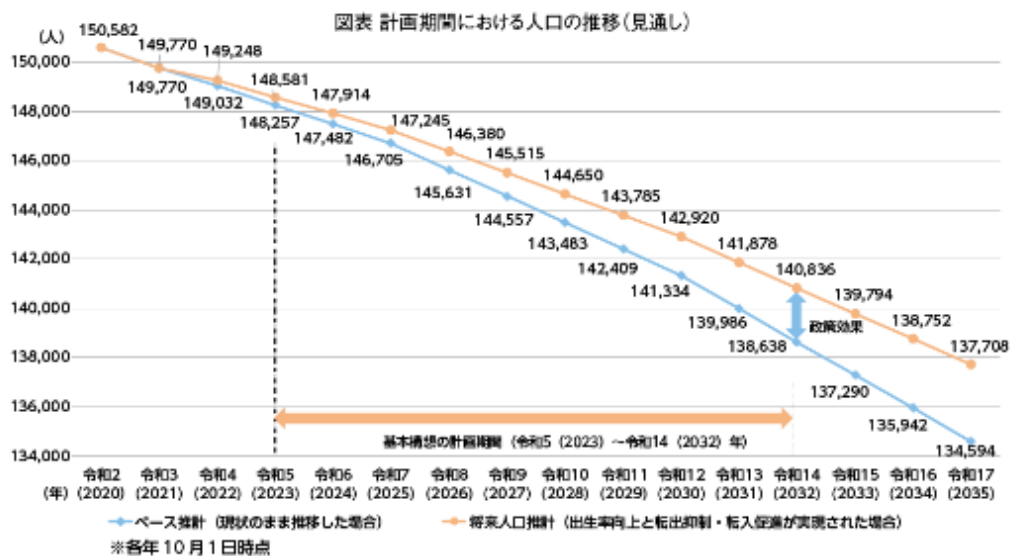
将来都市構造は、6つの「都市核」（鉄道駅をはじめとした公共交通の拠点地域）と3つのゾーン（住居系ゾーン、産業系ゾーン、農業系ゾーン）を位置付け、特性を生かした均衡ある発展を目指すとともに、道路網や鉄道を「広域交流軸」と位置付け、利便性の高い良好な都市環境の創出を図っていきます。



将来人口

本市の人口は、国勢調査によると平成17(2005)年をピークに、緩やかな減少が続いています。今後もこの傾向が続き、同時に、更なる少子高齢化が進むと予測されています。将来像の実現のためには、地域経済の活性化、移住・定住の促進、結婚・妊娠・出産・子育て支援・教育等を推進して、持続可能で魅力のある久喜市を創っていく必要があります。

このため、基本構想では、移住・定住の促進や、子育て支援の充実等を通じて一定規模の人口を維持することを目指し、令和14(2032)年の目標人口を141,000人とします。



令和14(2032)年の目標人口 **141,000人**

施策の体系

本市の将来像の実現に向けて、本計画では、次の8つの基本目標を掲げます。

《将来像》	《基本目標》	《施策》
人が笑顔 街が元気 自然が豊か 久しく喜び合う住みやすいまち 久喜	1 みんなが認め支え合い 夢や希望が実現でき人 材きらめくまちをつくる 社会 人権・教育・文化	1-1. 互いを認め合い一人ひとりの人権を尊重する 1-2. すべての人々が暮らしやすい共生社会をつくる 1-3. 心豊かな人材を育む学校教育を充実し夢と希望の実現を支える 1-4. 地域に根差した生涯にわたる学びを進め郷土の歴史文化を大切にす
	2 いつまでも健やかに生き生きと 幸せに暮らせるまちをつくる 健康・医療・福祉	2-1. 市民の健康を守り充実した地域医療体制を推進する 2-2. スポーツを通じて健康で幸せに暮らせる環境をつくる 2-3. 地域のみんなどで支え合い社会保障制度で暮らしを支える 2-4. 子どもがのびのびと育つ安心の子育て環境をつくる 2-5. シニアが元気に生き生きと輝ける社会をつくる 2-6. 障がいのある人が安心して暮らせる社会をつくる
	3 いつまでも安全・安心な暮らし の環境が整っているまちを つくる 安全・安心	3-1. 災害への備えと対応を強化し安心して暮らせる環境をつくる 3-2. 地域の防犯体制を充実し安心して暮らせるまちを目指す 3-3. みんなが交通ルールやマナーを守り交通事故のないまちを目指す
	4 豊かな自然と調和し便利で 快適な住み心地よいまちを つくる 都市基盤・交通	4-1. 良好な景観を守り質の高い都市機能・住環境を整備する 4-2. 安全で快適な道路の整備と公共交通の利便性を高める 4-3. 憩いとやすらぎの空間を充実する 4-4. 安全・安心な水道水の供給と衛生的な生活環境をつくる
	5 産業が元気で魅力と活力 にあふれ働きがいのある まちをつくる 産業	5-1. 自然の恵みを生かし豊かで持続可能な農業を守り育てる 5-2. まちの賑わいを支える商工業を振興し経済の活性化を図る 5-3. 誰もが働きがいを感じられる雇用と働きやすい環境をつくる
	6 水や緑と共生しやすら ぎが生まれ地球環境に やさしいまちをつくる 環境保全	6-1. 生物多様性の保全と快適な自然環境の創造により自然との共生社会をつくる 6-2. 廃棄物の適正処理と効果的な資源循環を推進する 6-3. 地球環境問題に対応したゼロカーボンシティを目指す
	7 市民一人ひとりが主役! 絆を大切にし協働・共創 のまちをつくる 協働	7-1. 地域コミュニティと協働のまちづくりを推進し絆を深める 7-2. 地域間や国外との幅広い交流を促し出合いを大切にす 7-3. 多種多様なステークホルダーと連携する 7-4. 広く久喜をPRして賑わいを創出しまちの魅力を高める
	8 持続可能でスマートな行政を 運営し市民生活を支えるまち をつくる 行政運営・行政改革	8-1. 時代に順応した行政改革を推進する 8-2. DXによる行政のデジタル化を推進し市民の利便性を高める 8-3. 持続可能で健全な財政運営と透明性の高い行政運営を確立する

「4 豊かな自然と調和し便利で快適な住み心地よいまちをつくる」の中で、公共交通の利便性の向上を図り、誰一人取り残さないやさしさにあふれるユニバーサルデザインのまちづくりに取り組むことを示している。

具体的には、高齢者等の交通弱者の増加に対応するため、市内循環バスやデマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）の利用促進、利用者ニーズを踏まえた必要な見直しを図ることを掲げている。

(2) 久喜市都市計画マスタープラン（令和 4（2022）年 12 月改訂）

この計画は、各地区においてこれまで取り組んできた都市づくりを継承しつつ、新市建設の一体的な枠組みにおいて取り組むべき新たな将来像と都市づくりの基本的な方針（全体構想）及び地区まちづくりの基本的な方針（地区別構想）を定め、平成 44 年度（西暦 2032 年）までの今後 20 年間にわたる各種都市計画事業並びにまちづくり関連施策の指針とするものです。

【基本理念】

市民の力で魅力ある文化田園都市づくり

本市には、水と緑に恵まれた田園風景と良好な生活環境、歴史と文化、また、将来に向けて圏央道整備などによる道路交通の利便性を活かした発展も期待されます。

「文化田園都市」は、地域の歴史や伝統文化を継承し、本市の特徴である田園と調和した都市を築いていくことを表現しています。具体的には、市民の皆さんとともに次のようなまちづくりの将来展望を描くものです。

- ①市民を主役として発展する、協働のまちづくり
- ②地域の多様性が尊重され、都市がひとつになるまちづくり
- ③将来の社会変化に順応し、持続可能なまちづくり



【将来都市像】

変化が著しく時代の先を見通すことの難しい社会経済のなかであっても、以下のような「活力」「交流」「環境」そして「安心」の都市づくりを展望することにより、本市が一体となり、市民を主役とした豊かな未来を創造していくことのできる都市を目指すものです。

実現に向けては、久喜・菖蒲・栗橋・鷲宮の 4 つの地域性を踏まえ、地区それぞれが相互に尊重すべき特徴を活かしながら取り組むものとします。

- 活力：住と職が織りなす活力創造都市
- 交流：地域の魅力を高める交流推進都市
- 環境：ゆとりと潤いあふれる環境共生都市
- 安心：人に優しい安心定住都市

【都市構造】

都市核、住居系ゾーン、産業系ゾーンを形成し活力ある都市の実現を目指し、また、既存の鉄道路線や高速道路、市内の主要な幹線道路などの交通軸を機能的にネットワークさせ、多様な交流を創出可能な都市の実現を目指します。

■都市核

鉄道駅をはじめとした公共交通の拠点地域を、商業・文化・行政サービス等の機能が集積した賑わいのある交流拠点となるよう本市の都市核と位置づけ、それぞれの地域特性を活かした市街地形成を図ります。

■都市交流軸

久喜地区、菖蒲地区、栗橋地区、鷲宮地区の間で相互に構築される道路ネットワークを都市交流軸と位置づけ、本市の一体化を促進する道路等機能の確立を図ります。

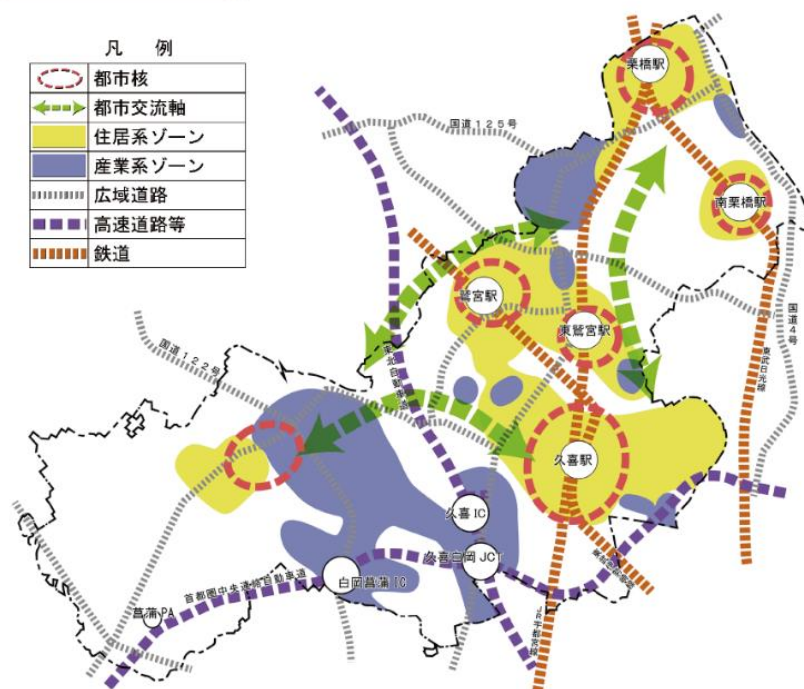
■住居系ゾーン

市街化区域を中心に、地域資源やまちの景観に配慮し、道路、公共下水道、公園及び防災施設等の都市基盤が計画的に整備された環境と調和する住居系ゾーンと位置づけ、良好な市街地形成を図ります。

■産業系ゾーン

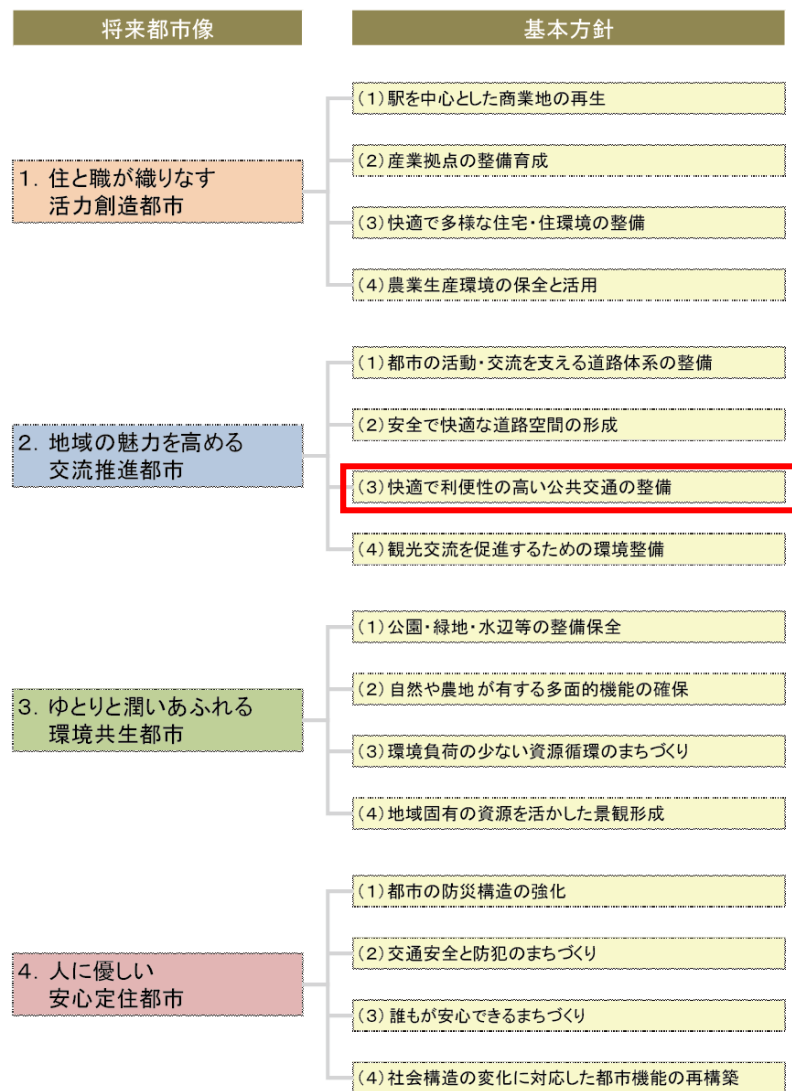
本市の産業面での活力を生み出す産業拠点の形成を図るため、インターチェンジ周辺や広域交流軸が結節する交通条件の優れた地域や既存の工業団地を産業系ゾーンと位置づけ、本市の将来を担う新たな産業拠点の形成を図ります。

都市構造図



■都市づくりの基本方針

■将来都市像と基本方針の体系



「地域の魅力を高める交流推進都市」を目指す中で、快適で利便性の高い公共交通の整備として、次の方向性を示している。

①鉄道の利便性の向上、既存の路線バスの維持

市内各地区から駅方向への交通利便性が改善されるようバス路線の充実を促進するとともに、デマンド交通（くきまる）など市民ニーズに対応した公共交通を適切に運用します。

②交通不便地域や高齢者の移動手段に配慮した公共交通の整備

高齢社会に対応した移動手段の必要性や、環境意識の高まり、バリアフリー環境の不足等に対応し、市内循環バスやデマンド交通（くきまる）等の利用状況を検証しながら必要な見直しを行うとともに、民間事業者が運行する路線バスの充実を促進します。

(3) 久喜市人口ビジョン（改訂版）令和4（2022）年12月

本ビジョンは、「第2次久喜市総合振興計画」の前提として策定したものです。

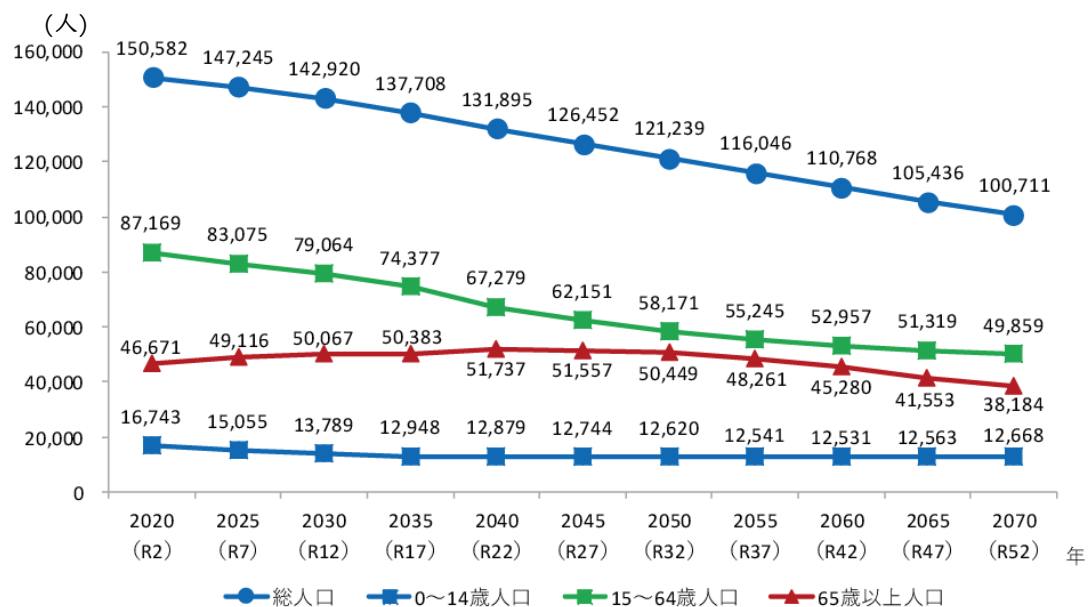
本市は、多くの鉄道や高速道路の結節点として利便性の高い交通環境を有しています。

その優位性を生かした若い世代向けの自然と都市が調和した優良な住環境を整備・提供するとともに、子育て・教育しやすい環境づくりや、優良企業の誘致・育成等による産業の活性化により、若い世代の移住・定住をさらに促進し、人口の転出抑制と転入促進を実現することが不可欠です。

合計特殊出生率の向上と転出抑制・転入促進が進んだケースでは、本市の総人口は2040（令和22）年には131,895人、2060（令和42）年には110,768人となって改訂前ビジョンの110,359人を上回り、2070（令和52）年には100,711人となりますが人口10万人の維持が可能となります。

現状のまま推移したケースを想定したベース推計とは異なり、合計特殊出生率の向上と転出抑制・転入促進が進んだケースでは、人口減少を抑制し、総人口の一定規模の維持のほか、人口構造の若返りが実現されます。

■将来展望推計結果—合計特殊出生率の向上と転出抑制・転入促進が進んだケース



(4) 第2期久喜市総合戦略(令和2年度～令和4年度) 令和2(2020)年3月
令和2(2020)年3月末をもって、国・本市ともに現行の総合戦略の計画期間が終了するため、切れ目ないまち・ひと・しごと創生の取組みを推進するため、国の総合戦略を踏まえ、「第2期久喜市総合戦略」を策定したものです。

■基本目標

- 基本目標1 積極的な経済活性化、安心して働けるまちをつくる
- 基本目標2 **住んでよかった、来てよかったと思える魅力的なまちをつくる**
- 基本目標3 結婚・出産・子育ての希望をかなえるまちをつくる
- 基本目標4 あらゆる世代が健康で安心して暮らせるまちをつくる

■公共交通に関連する施策

「基本目標2 住んでよかった、来てよかったと思える魅力的なまちをつくる」において、都市機能や道路・公共交通の充実を掲げ、公共交通間の機能的な接続や市民ニーズなどを踏まえ、市内の公共交通のさらなる利便性の向上と利用の促進を図るとしている。

①出歩きやすい交通手段の確保

高齢化社会の現状を踏まえ、民間交通の活性化を含めた、公共交通の整備・充実を図ります。

②バスターミナルの利用促進

久喜市菖蒲バスターミナルにおける新規路線の開拓に努めるとともに、当該施設の情報近隣の自治体や市内商業施設等において周知することにより、利用者の増加に努めます。

《重要業績評価指標(KPI)》

市の公共交通の利用者数

現状値 R3(2021)年度	154,229人
目標値 R9(2027)年度	190,500人

(5) 久喜市子ども・子育て支援事業計画（平成29年度見直し版）平成30年3月
少子化の進行や世帯規模の縮小、女性の社会進出による低年齢児3保育ニーズの増大など、子ども・子育てを取り巻く環境が大きく変化している中で、子どもの健やかな育ちと保護者の子育てを社会全体で支援する環境を整備することを目的に策定されたものである。

◇基本理念

～子育てをみんなで支え、すべての子どもが健やかに成長できるまちづくり～

□計画の基本方針

- 基本方針1 すべての子どもの健やかな成長を実現するために
- 基本方針2 保護者が喜びを感じながら子育てができるために
- 基本方針3 社会全体で子育て家庭を支えるために

□計画の基本目標

- 基本目標1 教育・保育及び地域子ども・子育て支援事業の充実
- 基本目標2 子どもが主役の環境づくり
- 基本目標3 保護者の子育てを支援する環境づくり**
- 基本目標4 社会全体で子育てを支援する環境づくり
- 基本目標5 子どもの安全・安心を見守る環境づくり

■公共交通に関連する施策

「基本目標3 保護者の子育てを支援する環境づくり」の中で、子育ての経済的負担の軽減するため、公共交通の運賃割引制度の設定を掲げている。

・久喜市市内循環バス及び久喜市デマンド交通（くきまる）を利用するにあたり、保護者1人に対し小学生未満の方1人及び1歳未満の小児について、運賃を無料とすることを継続する。

(6) 第6期久喜市障がい福祉計画（令和3（2021）年3月）

この計画は、障害者総合支援法第88条第1項に基づく「市町村障害福祉計画」に位置付けられ、障害福祉サービスや地域生活支援事業の見込量や提供体制の確保に関する計画である。

◇計画の理念

～ともに生き ともに暮らす 地域共生社会づくり～

□推進の具体的な立場、実践・行動の理念

「社会的包摂」（ソーシャルインクルージョン）

- ・人と人との新しいつながりを求めて、障がいのある人もない人も全ての人が社会の構成員として互いに包み支え合う社会をつくる

「連帯」（ノーマライゼーション）

- ・障がいのある人もない人も地域で生活が送れるような条件を整え、ともに生きる社会こそがノーマルな社会

「復権」（リハビリテーション）

- ・ライフステージの全ての段階において、主体性、自立性、自由といった人間本来の生き方の回復獲得をめざす

□計画の視点

- ①バリアフリー社会の実現
- ②総合的な支援が受けられる地域社会の実現
- ③障がい者・児を地域全体で支える体制づくり

■公共交通に関連する施策

屋外での移動が困難な障がい者等に外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活や社会生活を支援している。

□障がい者外出支援事業

- ・在宅の重度心身障がい者へ、福祉タクシー利用券・自動車燃料費利用券（どちらか一方）を交付し、社会参加の機会を拡大するとともに、経済的負担の軽減を図っている。

(7) 久喜市高齢者福祉計画（令和3（2021）年3月）

高齢者をはじめ、今後高齢期を迎える市民がいきいきと元気に暮らせるよう、生きがいつくり・社会参加の促進、健康づくり・介護予防の推進を図るとともに、安心・安全に暮らせるよう、地域福祉の推進や介護保険事業の円滑な運営を行うなど、様々な取り組みを計画的に進めるために策定している。

◇基本理念

～高齢者がいつまでも住み慣れた地域で健幸で安心して暮らせるまち～

□基本方針

【地域共生社会の実現と2040年への備え】

「地域共生社会」とは、高齢者介護、障がい福祉、児童福祉、生活困窮者支援などの制度・分野の枠や、「支える側」、「支えられる側」という従来の関係を超えて、人と人、人と社会がつながり、一人ひとりが生きがいや役割を持ち、助け合いながら暮らしていくことのできる包摂的な社会のことです。人々の暮らしや地域の在り方が多様化している中、地域に生きる一人ひとりが尊重され、多様な経路で社会とつながり参画することで、その生きる力や可能性を最大限に発揮できる社会の実現が求められています。

第7期計画でも掲げた「地域包括ケアシステムの推進」に「介護予防・健康づくりの推進」と「介護現場の改善」をさらに併せて、これから来る2040年を見据えつつ事業に取り組みます。

□基本目標

基本目標1 地域の包括支援体制を整える（地域共生社会を目指して）

基本目標2 健康でいきいきとした暮らしを支える

基本目標3 安心・安全のまち

基本目標4 介護サービスが充実したまち

■公共交通に関連する施策

「基本目標3 安心・安全のまち」の中で、高齢者にやさしいまちづくりとして、

- ・バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した公共施設の整備等に努める
- ・各種公共交通の利便性向上について、関係機関と連携しながら、高齢者が外出しやすいまちづくりに努める

を掲げている。

また、高齢者の外出を支える公共交通の維持・充実について、次のような今後の展開を示している。

- ・高齢者等の外出のための交通手段を持たない交通弱者の多くは、家に閉じこもりがちになりやすいため、買い物や通院の際の外出支援や社会参加を促すことは、介護予防や認知症予防の観点からも非常に重要であり、本市では、市内循環バス、デマンド交通（くきまる）に加えて、令和2年4月から、くきふれあいタクシー（補助タク）事業を行っている。
- ・平成30年1月から令和2年3月まで実施した久喜市デマンドタクシー実証実験では、久喜地区のみの運行のため使い勝手が悪いなどといった意見をいただいた。これらの意見を踏まえ、75歳以上の高齢者や要介護認定を受けた方等が、市内全域及び市外（市外から市外は除く。）でご利用いただける、くきふれあいタクシー（補助タク）事業を、新たに実施することとした。
- ・今後については、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保や公共交通不便地域の解消などのために、市内循環バス、デマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）を継続する。

また、高齢者の自動車の運転については、加齢による心身の変化を踏まえた運転の知識、運転免許返納制度の周知を行う。

(8) 久喜都市計画（久喜市）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県）

この計画は、概ね20年後の都市の姿を展望した上で、その実現のための方針を定めるものである。区域区分については、令和12年を目標年次とする。

【都市づくりの基本理念】

①コンパクトなまちの実現

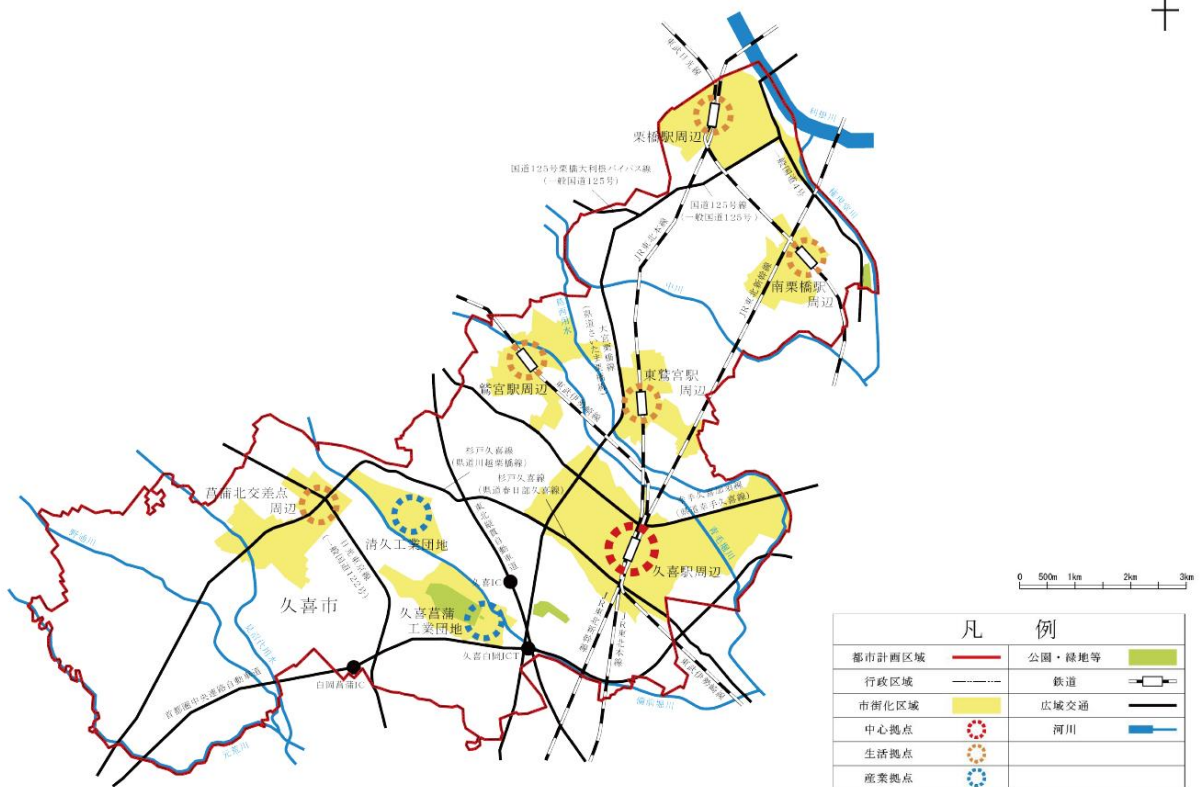
高齢者をはじめ誰もが安心・安全で歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

中心市街地に医療・福祉・子育て支援・商業施設など多様な都市機能の集積を図るとともに、ゆとりのある質の高い住環境を形成する。

この中で、地域から中心市街地や医療・福祉施設へのアクセス性を高め、生活環境の向上を図り、都市の利便性と田園のゆとりを共存できる都市を守り育てるとしている。

また、職住が近接したまちづくりを推進するとともに、公共交通の利用促進やみどりの創出などにより、環境への負荷を低減し、エネルギー効率の良い脱炭素社会の実現を図るとしている。

■都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図



5.2 他部署の施策の把握

(1) 各課ヒアリング結果

関係各課に対し、公共交通に関わる開発計画や地域活性化のための施策、交通弱者に対する移動支援等の内容をヒアリングした。

また、今後地域の公共交通に関わる開発計画として、道の駅構想とごみ処理施設整備の概要を整理した。

表 5.2.1 各課ヒアリング結果一覧

担当部課		地域の公共交通とかかわりのある開発計画などの内容	地域活性化のための施策や交通弱者に対する移動支援の内容
総合政策部	企画政策課	第2次久喜市総合振興計画 市民意識調査、中学生アンケート	今後力を入れて欲しい取組み 【市民意識調査】 ・道路・公共交通の整備(3位、20.0%) 【中学生アンケート調査】 ・公共交通の充実(14.4%)
	アセットマネジメント推進課	久喜市公共施設個別施設計画※令和3年3月策定、令和5年度改訂予定	【募集意見】 ・栗橋市民プラザの立地について
市民部	消防防災課	—	災害時等におけるバス利用に関する協定により、広域避難時の移動支援の確保が期待できる
環境経済部	資源循環推進課	新しいごみ処理施設と余熱利用施設が令和9年4月から稼働開始予定	—
	農業振興課	農業振興拠点(道の駅)基本構想	—
福祉部	障がい者福祉課	第2次久喜市障がい者計画 久喜市障がい者計画・障がい(児)福祉計画策定のための実態調査報告書	—
	介護保険課	令和4年度久喜市高齢者実態調査報告書 久喜市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画(案)	—
健康スポーツ部	中央保健センター 母子保健係	—	妊婦に対するアンケートにおいて、利用したいが64.9%(運転が大変、今後運転が難しい時に利用したい)
	スポーツ振興課	—	(新)ごみ処理施設付帯施設への鷲宮方面からの移動手段確保
子ども未来部	子ども未来課	—	久喜市屋内型こどもの遊び場の整備
	保育課	—	放課後児童クラブにおける「小林小学校」の児童のタクシーによる送迎
建設部	道路建設課	—	今後新たに整備される道路に対して、歩行者と自転車の通行区間分離、郊外部での歩道内の自転車通行可の協議実施
	都市計画課	久喜市都市計画マスタープラン	BRIDGE LIFE Platform構想における走行実験によるモビリティ社会実装後の移動補助
	都市整備課	久喜駅周辺まちづくり基本計画	郊外の工業団地造成等に対する路線バスの増強、企業バス等の集約化を図りながら、駅前広場に停留できる大型車両を制限
教育部	学務課	—	江面小学校の児童(樋ノロ・原・除堀地区)、菖蒲中学校の生徒(上栢間・下栢間・柴山枝郷小塚地区)に対して、スクールバスを運行 菖蒲地区の学校のあり方についても検討していきたい
	生涯学習課	令和4年度久喜市高齢者大学の鷲宮総合支所(生涯学習センター)利用に関する学生からの要望等 第2次久喜市生涯学習推進計画に関する市民意識調査報告書 第11回久喜市生涯学習研修大会「まなびすとフォーラム」報告書	【学生の要望等】 ・生涯学習実施場所への交通手段確保 ・市内循環バスの増設と全市内の運行

(2) 今後地域の公共交通に関わる整備計画

1) 農業振興拠点(道の駅)基本構想(令和5年8月)

①道の駅の整備位置

「久喜市都市計画マスタープラン」では、観光交流拠点の整備エリアとして位置付け、整備方針の1つに、圏央道休憩施設(パーキングエリア等)の整備を契機として、これを活用した観光拠点の整備を促進するとともに、観光交流拠点と周辺道路体系の連携を図るエリアとしている。

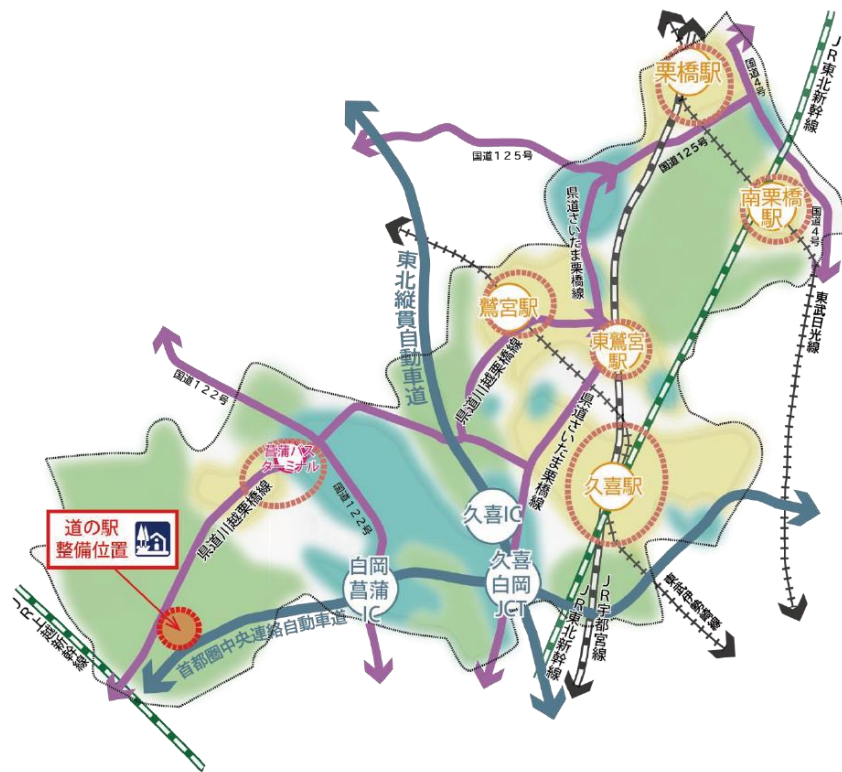


図 5.2.1 道の駅の整備位置

②農業振興拠点(道の駅)の設置目的

農業振興拠点(道の駅)では、道の駅の基本機能(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)のほか、JA南彩の持つ農産物直売所など地域の農業資源を活かした農業振興機能、スポーツ振興機能、防災機能を併せ持った施設整備を予定している。

これにより、産業振興、地域の発展、交流人口の増加や災害時における地域住民の避難場所としての防災機能の向上、「健幸・スポーツ都市」の推進を図る施設としての健康づくりへの貢献を目的としている。

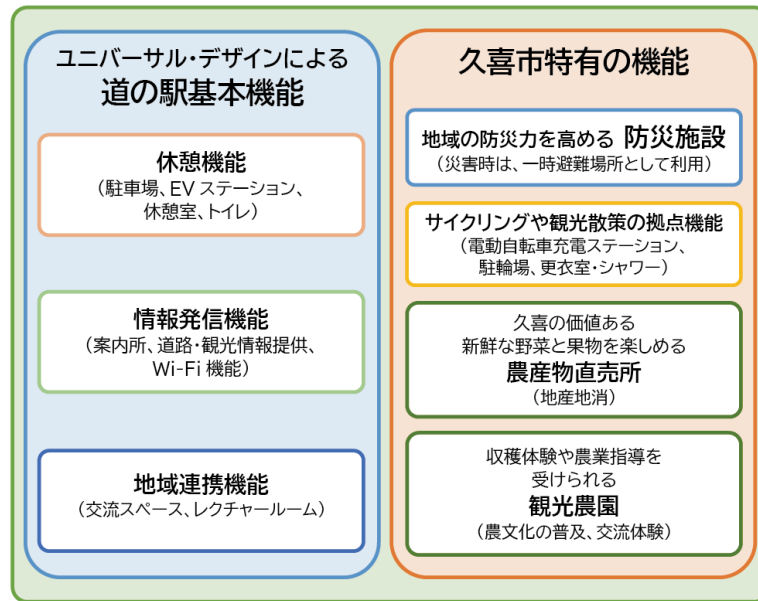


図 5.2.2 導入機能のイメージ

③今後のスケジュール

今後は、「道の駅基本構想」を基に、市民の皆様の意見等を踏まえ、「道の駅基本計画」の策定等を進め、令和9年度から順次開業することを目指す。

なお、詳細なスケジュールは、JA等と検討・協議を行い、基本計画において決定していく。

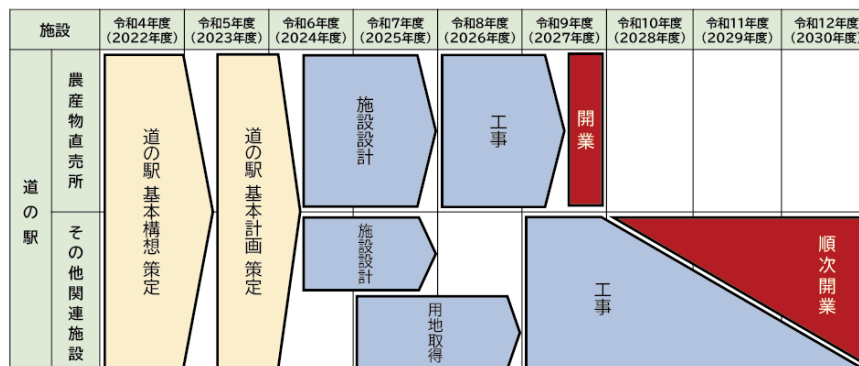


図 5.2.3 今後のスケジュール

②基本方針

<p>○安全で安定的に処理が可能な施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期間のごみ量、ごみ質による変動にも対応し、安定して稼働できる施設 ・事故やトラブル等が少ない安全で安定的な施設 ・大規模災害が発生した際にも安定して稼働できる強靱な施設
<p>○環境に配慮した施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新の廃棄物処理システムを導入し、循環型社会形成の推進に寄与した施設 ・搬入された廃棄物は可能な限り資源化を図る等、環境負荷の低減に寄与した施設 ・ごみ処理熱エネルギーを効率的に回収する等、地球温暖化対策の推進に寄与できる施設 ・環境保全対策の充実を図り、周辺環境に影響を及ぼすおそれのない施設
<p>○市民に開かれた施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設見学や環境学習等を通じ、環境教育・学習の拠点となる施設 ・災害時には公園と一体となって地域の避難拠点として、地域防災に貢献する施設 ・情報公開と市民参画のもと、信頼性の高い施設運営管理する施設
<p>○周辺環境と調和した施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・余熱利用施設や公園との一体整備に配慮した建築デザインなど景観に調和した施設 ・余熱利用者や公園利用者にも開かれた施設とするための見学動線に配慮した施設
<p>○経済性に優れた施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設から維持管理まで経済性や効率性に優れた施設 ・将来の大規模改修の動線計画や作業スペースを確保した施設

③整備スケジュール

年度	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029
設計		■						
建設工事 外構工事			■	■	■		■	
試運転					■			
稼働						■	■	■
現センター 解体						■	■	

6. 地域公共交通の課題整理

6.1 久喜市の公共交通の役割と位置づけ

【久喜市の公共交通の役割】

久喜市では、県の南部や東京都心方面とを結ぶ鉄道網の発達と市内各駅と隣接駅を結ぶ民間バス路線の整備により、通勤・通学を中心とした利便性の高い交通網が構築されてきた。

しかし、路線バスの通っていない栗橋及び鷲宮地区の一部や鉄道の通っていない菖蒲地区などでは、公共交通空白地域が広がり、また自動車の利用が難しい人々の新たな公共交通の確保が必要となっており、久喜市の公共交通は、これらの課題を解決する役割を担っている。

【久喜市の公共交通の位置づけ】

久喜市の上位計画である総合振興計画では、将来像「人が笑顔 街が元気 自然が豊か 久しく喜び合う住みやすいまち」という将来像を目指し、6つの都市核と3つのゾーン（住居系、産業系、農業系）が特性を活かした均衡ある発展を目指しているが、久喜市の公共交通は、それらを結ぶ広域交流軸として位置づけられている。

なお、将来像の実現のためには、地域経済の活性化、移住・定住の促進、結婚・妊娠・出産・子育て支援・教育等を推進して、持続可能で魅力のある久喜市を創っていく必要がある。

さらに公共交通の利便性の向上を図り、誰一人取り残さないやさしさにあふれるユニバーサルデザインのまちづくりに取り組み、また、高齢者などの交通弱者の増加に対応するため、市内循環バスやデマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）の利用者ニーズを踏まえた全体的な公共交通体系の見直しを図ることが課題となっている。

6.2 過年度久喜市地域公共交通計画の評価

平成25年4月に策定された「久喜市地域公共交通計画」は、策定から10年が経過している。その計画の概要と現段階の評価を整理すると、次のとおりである。

久喜市地域公共交通計画(平成25年4月)

【基本方針】

- ① 幹線・支線システムによる公共交通システムの形成を目指す
- ② 誰もが安全で安心に移動できる交通システムの整備
- ③ 快適で利用しやすい公共交通システムの整備
- ④ 生活交通確保のための「地域生活交通網」の充実を目指す
- ⑤ 持続可能な公共交通システムの実現

【具体的な施策】

- ・ 幹線システム: 鉄道駅を乗り継ぎ拠点とし、鉄道駅相互間を連絡するバス網
これは、民間事業者により、現在一定水準で運営している。
- ・ 支線システム: 幹線システムを補完し、地域の生活を支える地域生活交通
これについては、市内循環バスの既存の一部路線を延伸し、菖蒲東部地区及び鷺宮地区へ運行し、デマンド交通は菖蒲地区及び栗橋・鷺宮地区を運行する。

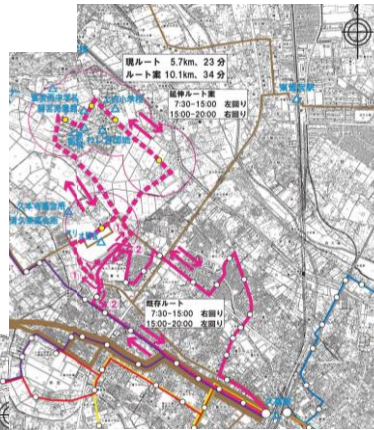
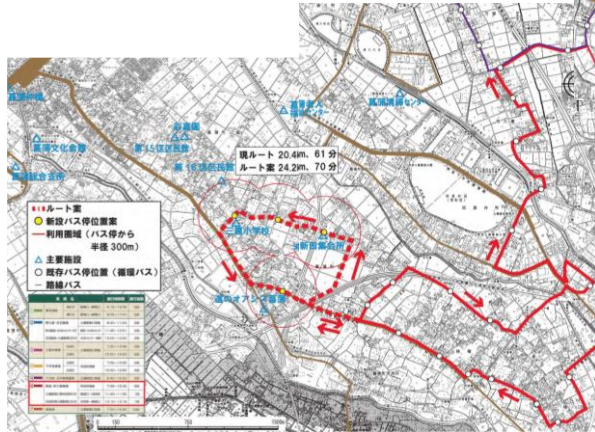
【過年度計画の評価】

- ・ 幹線システムを担う民間バス事業者は、東鷺宮駅東口のバス路線が無くなり、鷺宮駅から加須駅方面に延伸したほかは、路線網は現在と概ね変わっていない
- ・ 支線システムを担う市が運行する公共交通は、市内循環バス、デマンド交通(くきまる)の他、新たに「くきふれあいタクシー(補助タク)」が運行している。
- ・ 隣接する他都市では、市内循環バスとデマンド交通の組合せまでが多く、久喜市のくきふれあいタクシー(補助タク)を含めた公共交通の整備は、それよりも上の水準である。
- ・ 市内循環バスとデマンド交通については、利用者の伸び悩み、当初設定金額から料金が変わっていないことなどから、市の負担額が増加しており、その点については見直す必要がある。

久喜市地域公共交通計画(平成 25 年 4 月)

■主な変更点

- ・三箇地区まで除堀所久喜循環線延伸
- ・わし宮団地まで久喜本循環の延伸
- ・69 便の運行が 4 便の減便



■現行の市内循環バス路線

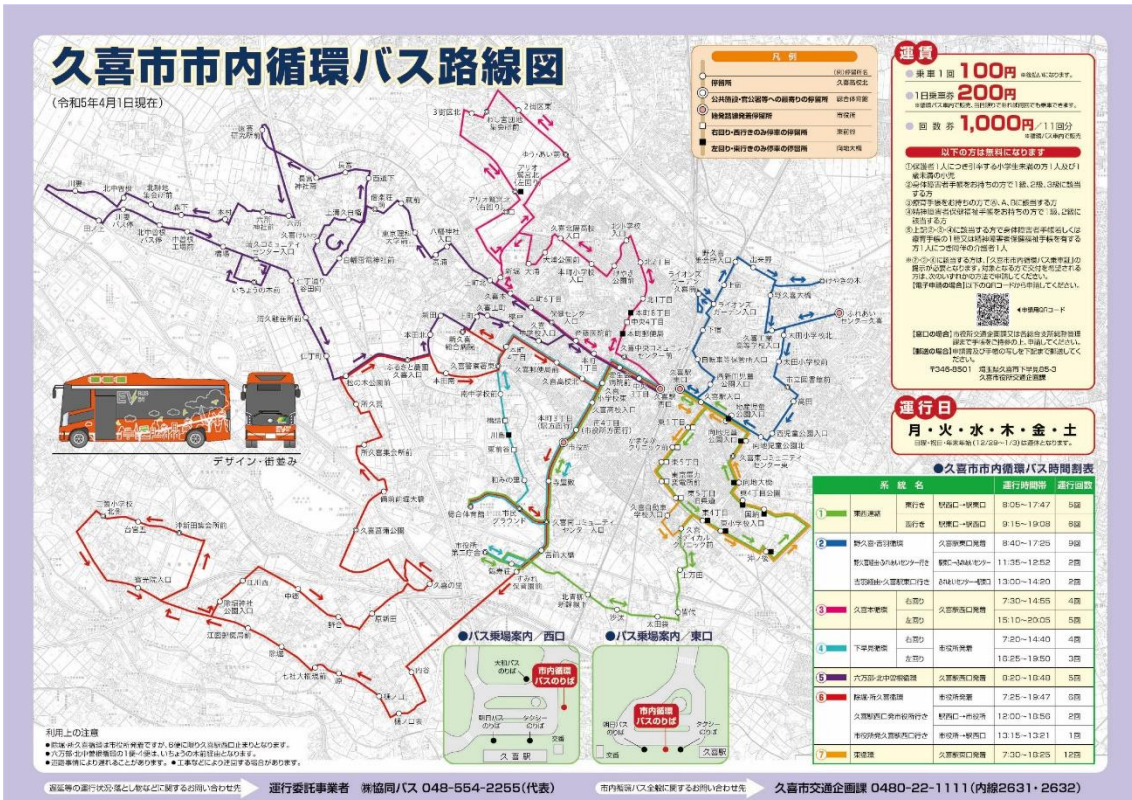


図 6.2.2 市内循環バスの過年度地域公共交通計画策定時との比較

6.3 公共交通の現状と課題

(1) 市の公共交通運行状況からの課題

【市の公共交通の現状】

- ・市内を通る鉄道は南北方向に発達しており、全体的に JR 線の駅の利用が多く、駅の無い菖蒲地区を除き、自地区内の駅が多い。菖蒲地区は、路線バスのある 3 駅（JR 久喜駅、JR 桶川駅、その他（JR 白岡駅））に分散している。
- ・菖蒲地区にバスターミナルがあるが、夜行バス利用のみで、昼間利用されていない。
- ・鉄道や路線バスが運行していない交通不便地域を補完するように市が公共交通を運行している。市内循環バスは久喜地区と菖蒲地区及び鷲宮地区の一部を通り、デマンド交通（くきまる）は久喜地区以外を運行している。くきふれあいタクシーは、市内全域をカバーしているが、利用できるのは 75 歳以上と障がい者等である。
- ・市民アンケートによると、市内循環バスを知っている割合は 74.6% であるが、デマンド交通（くきまる）は 46.0%、くきふれあいタクシーは 26.9% となっており、市民の認知度が低い。
- ・障がい者や要介護者に対するの料金優遇措置はあるが、妊産婦などには無い。
- ・交通不便地域は、菖蒲地区や栗橋地区、鷲宮地区にみられるが、比較的人口の集積は少なく、これらの地区はデマンド交通（くきまる）がカバーしている。
- ・市が運行する公共交通の運営状況について、1 日当りの利用者数は、市内循環バスが 417 人、デマンド交通（くきまる）が 64 人、くきふれあいタクシーが 90 人である。1 便当たりで見ると、デマンド交通（くきまる）が 1.6 人であるが、くきふれあいタクシーは 1 人での利用が多い。1 人当りの市負担額は、市内循環バスが 555 円、デマンド交通（くきまる）が 2,601 円、くきふれあいタクシーが 698 円であり、デマンド交通（くきまる）の負担額が最も高く、収支率も 7.1% と低い。



【市の公共交通の課題】

- ・社会情勢の変化や利用者のニーズに応じた公共交通の見直しが必要である。
- ・市が運行する公共交通の認知度が低く、利用者数が伸びない要因ともなっていると考えられるため、市民や来訪者に分かりやすく情報提供等を行い、利用を促進する必要がある。
- ・収支率が低く、市の負担額が大きい点を改善する必要がある。

■地区ごとの利用可能な公共交通

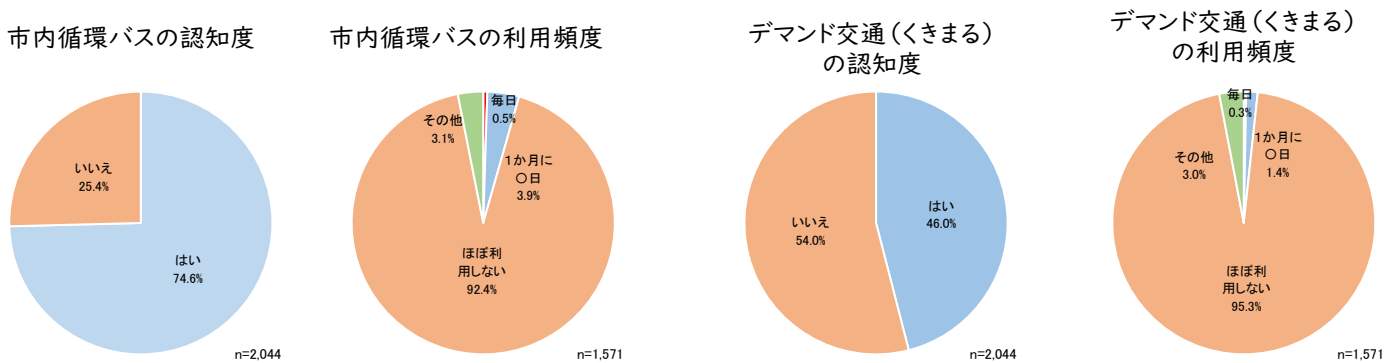
久喜市の公共交通

	鉄道	路線バス	市内循環バス	デマンド交通(くきまる)	くきふれあいタクシー
久喜地区	○	○	○	×	○
菖蒲地区	×	○	一部地区	○	○
栗橋地区	○	×	×	○	○
鷲宮地区	○	○	一部地区	○	○

■久喜市が運行する公共交通の運行内容、料金など

交通手段	市内循環バス	デマンド交通(くきまる)	くきふれあいタクシー
利用対象	だれでも利用可能	市内在住、在勤、在学者	市に住民登録のある75歳以上の障がい者手帳を持っている方等
運行日	月曜日～土曜日	月曜日～土曜日	月曜日～土曜日
運行時間	7時台～19時台	7時台～17時台(12時台を除く)	9時～17時
料金	1回100円	1回300円 菖蒲地区～新久喜総合病院(1回600円)	料金区分に応じ利用者負担率で計算
支払方法	現金、回数券	利用券、回数券	現金、タクシー券 事業者によりキャッシュレス決済可能
無料の対象	身体障害者手帳1級、2級、3級、療育手帳㊟A、B、精神障害者保健福祉手帳1級、2級、上記同伴者1名、保護者1人につき引率する小学生未満1人及び0歳未満小児	保護者1人につき引率する小学生未満1人及び1歳未満小児	【割引等】 ・障がい者割引が該当者に適用 ・福祉タクシー利用券は、利用者支払額から差し引く
半額の対象	なし	80歳以上 身体障害者手帳1級、2級、3級、療育手帳㊟A、B、精神障害者保健福祉手帳1級、2級、上記同伴者1名	

図 6.3.1 市が運行する公共交通



出典：市民アンケート結果

図 6.3.2 市が運行する公共交通の認知状況

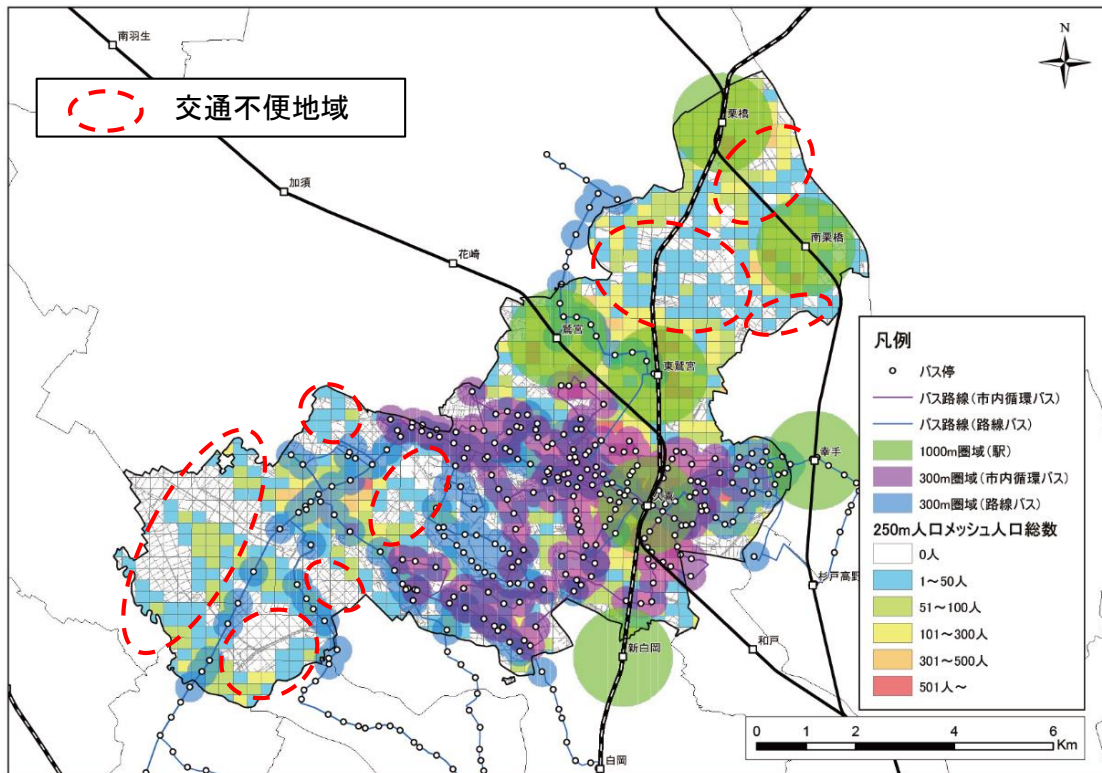
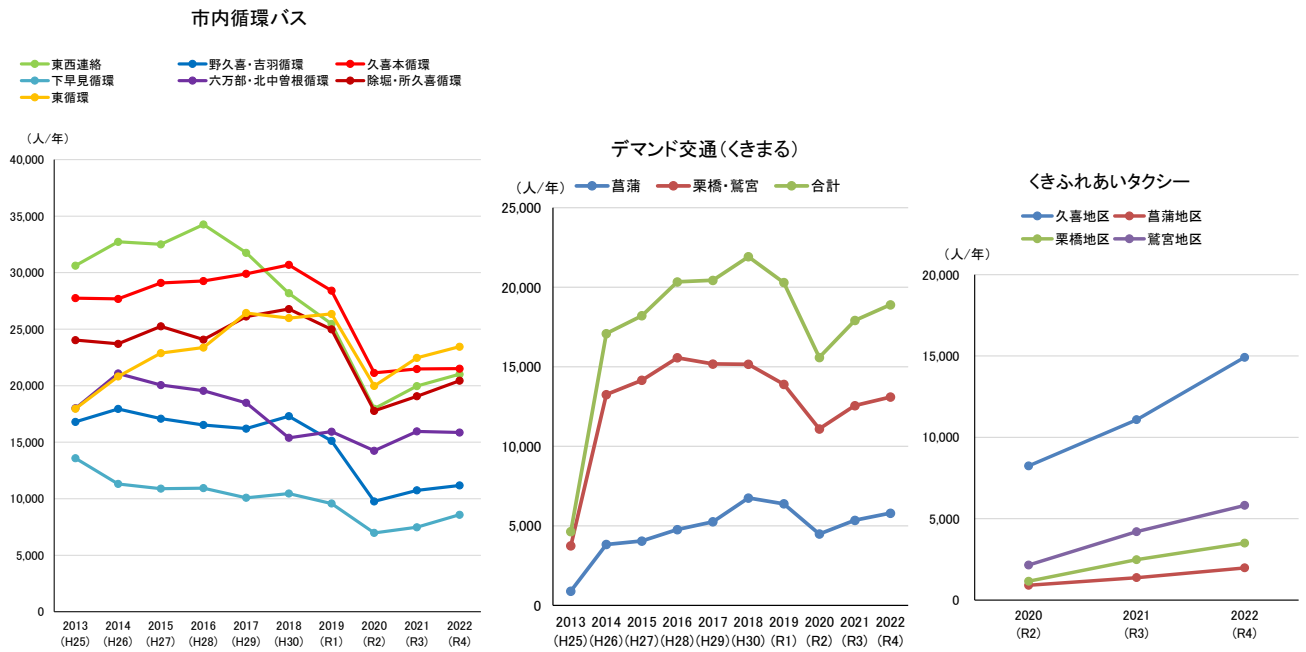
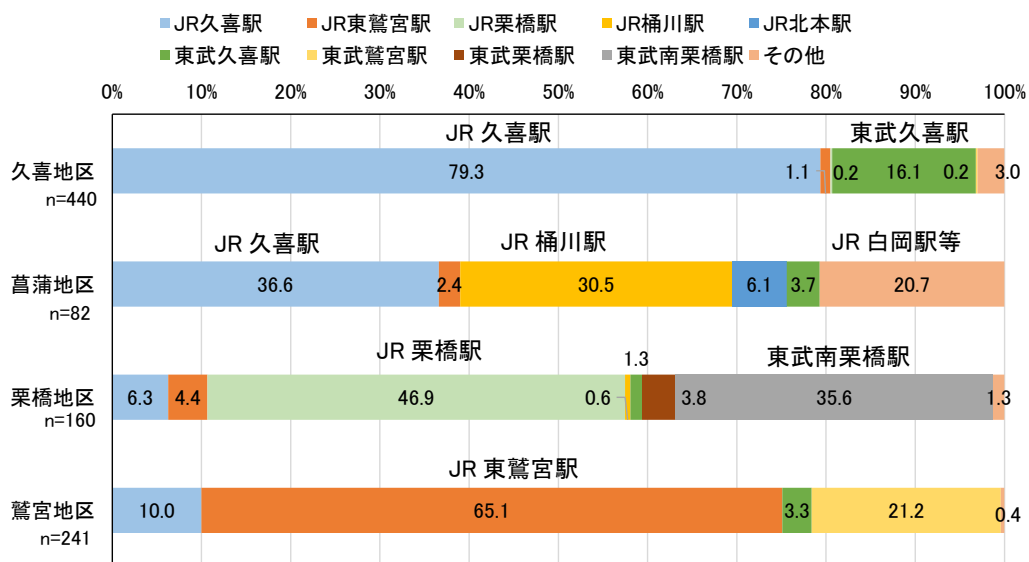
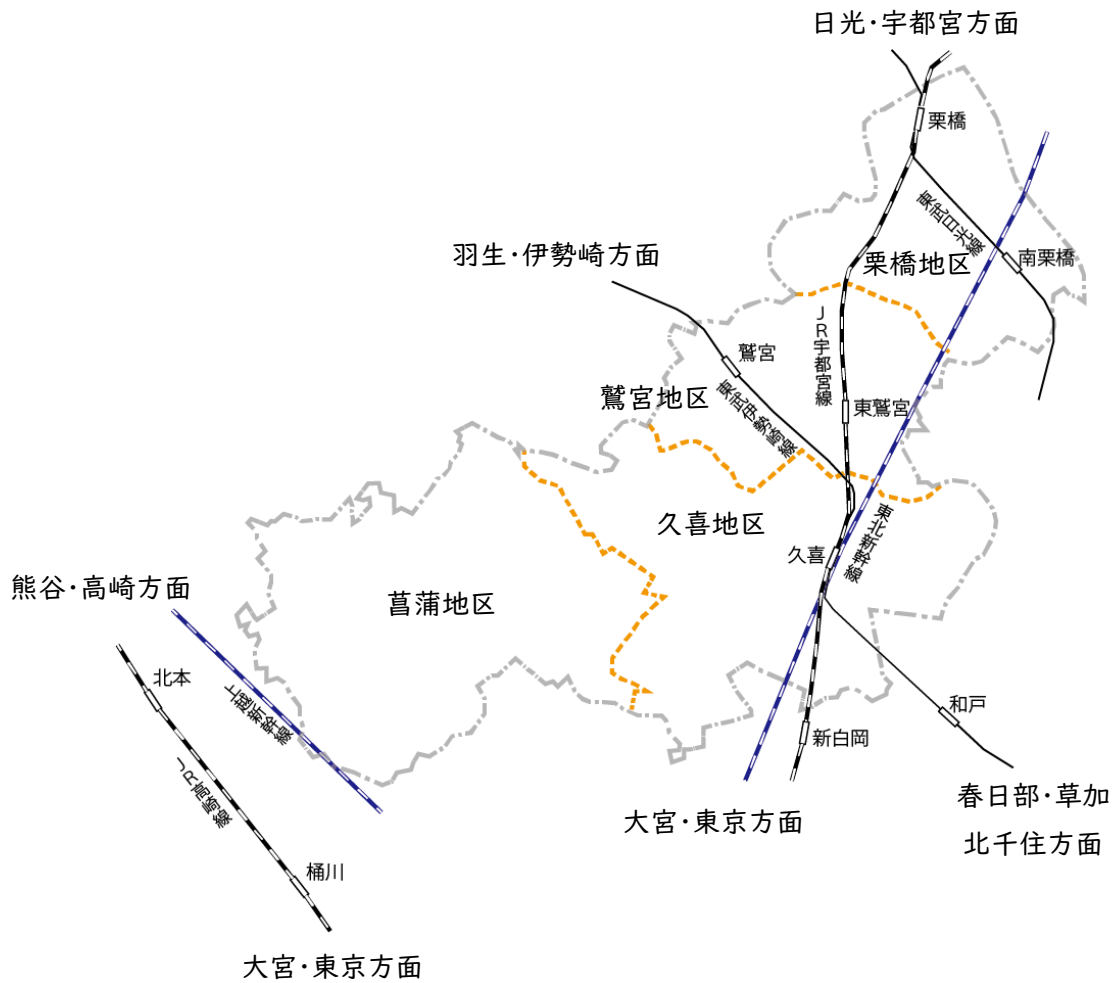


図 6.3.3 市内循環バスを加味した交通不便地域と人口の集積状況

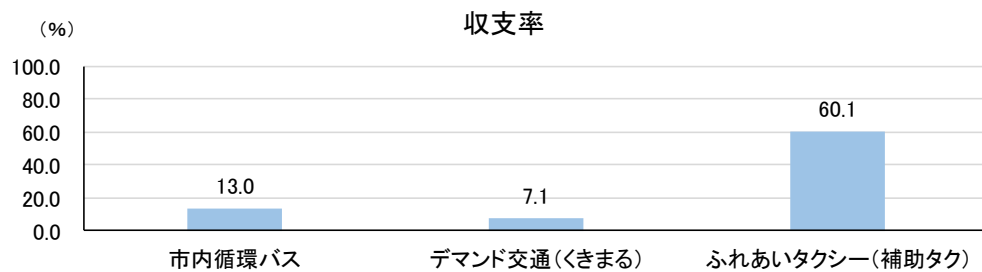
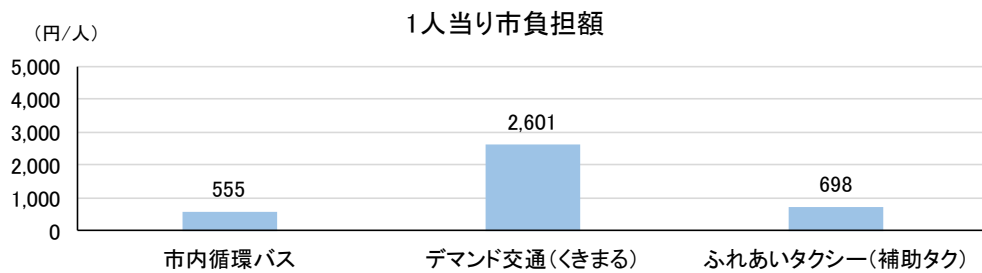
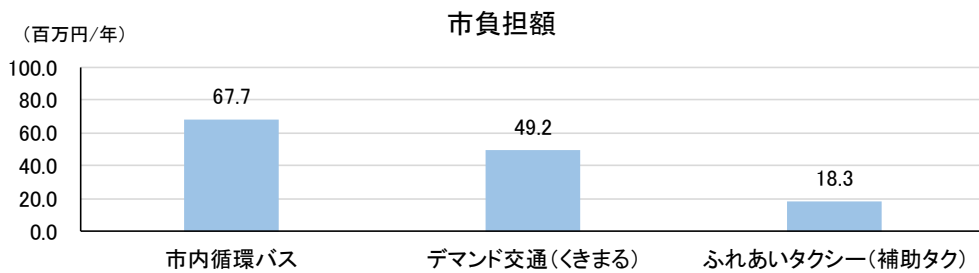
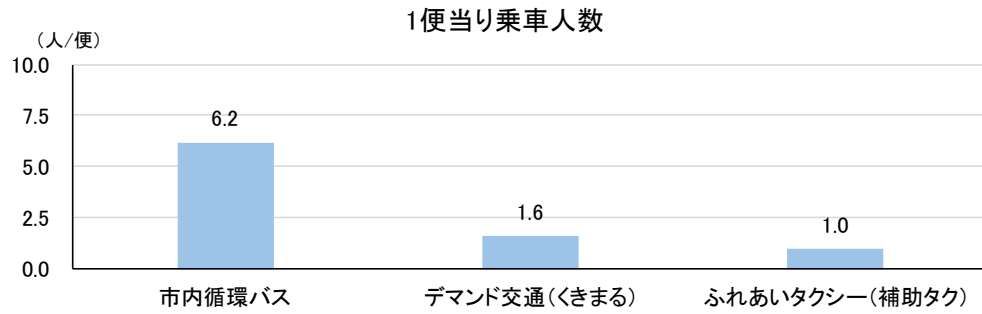
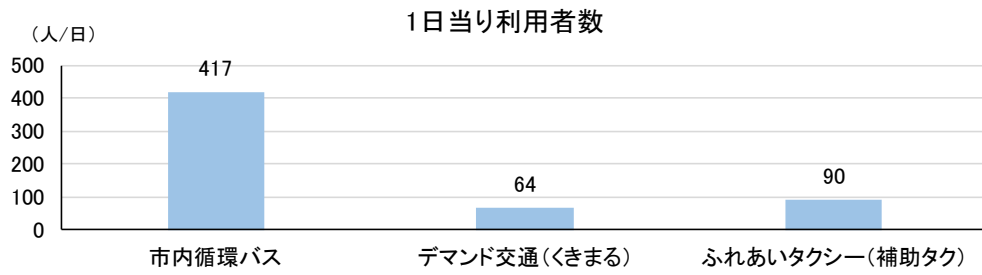


出典：久喜市資料

図 6.3.4 市が運行する公共交通の年間利用者数の推移



出典：市民アンケート結果
 図 6.3.5 地区別の最も利用する駅



出典:久喜市資料(令和4年度)

図 6.3.6 市が運行する公共交通の運営状況

(2) 市の今後のまちづくりからの課題

【市の今後のまちづくり】

- ・第2次久喜市総合振興計画によると、久喜市の将来都市構造は、6つの「都市核」（鉄道駅をはじめとした公共交通の拠点地域）と3つのゾーン（住居系ゾーン、産業系ゾーン、農業系ゾーン）を位置付け、特性を生かした均衡ある発展を目指すとともに、道路網や鉄道を「広域交流軸」と位置付け、利便性の高い良好な都市環境の創出を図るとしている。
- ・基本目標の「豊かな自然と調和し便利で快適な住み心地よいまちをつくる」の中で、高齢者等の交通弱者の増加に対応するため、市内循環バスやデマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）の利用促進、利用者ニーズを踏まえた必要な見直しを図ることを掲げている。
- ・関連各課のヒアリング結果によると、農業振興拠点となる道の駅の整備（令和9年度供用）、市民に開かれた新たなごみ処理施設の整備（令和9年度供用）が計画されている。
- ・その他、移動弱者に対する支援として、災害時等における広域避難時の移動支援のバス利用、妊産婦などの移動支援、放課後の児童クラブ、小中学生の通学、生涯学習実施場所への移動などの検討課題が示されている。



【市の今後のまちづくりに対する公共交通の課題】

- ・6つの都市核や3つのゾーン（住居系ゾーン・産業系ゾーン・農業系ゾーン）間の移動について、潜在的な需要を考慮しながら利便性の高い公共交通を確保する必要がある。
- ・特に新たに整備される公共施設については、アクセス性を確保する必要がある。
- ・観光やまちづくり施策と連携し、にぎわいの創出や交流人口の拡大を図る必要がある。

都市核
 鉄道駅をはじめとした公共交通の拠点地域を、「都市核」と位置付けます。

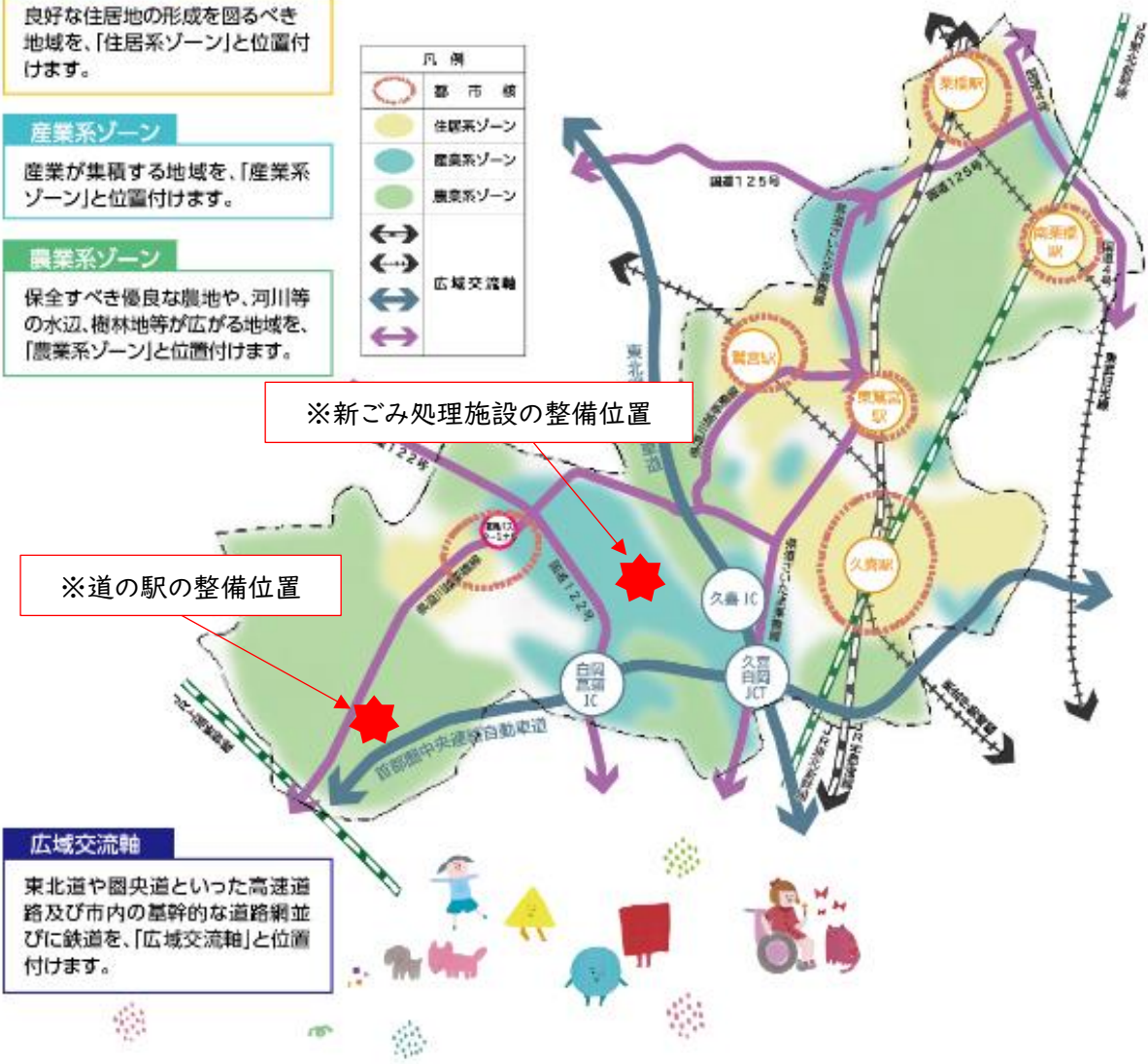
住居系ゾーン
 良好な住居地の形成を図るべき地域を、「住居系ゾーン」と位置付けます。

産業系ゾーン
 産業が集積する地域を、「産業系ゾーン」と位置付けます。

農業系ゾーン
 保全すべき優良な農地や、河川等の水辺、樹林地等が広がる地域を、「農業系ゾーン」と位置付けます。

凡例	
	都市核
	住居系ゾーン
	産業系ゾーン
	農業系ゾーン
	広域交流軸

図表 将来都市構造の概念図



注) 第2次久喜市総合振興計画の将来都市構造の概念図に加筆して作成
 出典: 第2次久喜市総合振興計画(令和5年3月)を基に作成
 図 6.3.7 久喜市の将来都市構造

表 6.3.1 各課ヒアリングのまとめ

担当部課	地域の公共交通とかかわりのある開発計画などの内容	地域活性化のための施策や交通弱者に対する移動支援の内容
総合政策部	企画政策課 第2次久喜市総合振興計画 市民意識調査、中学生アンケート	今後力を入れて欲しい取り組み 【市民意識調査】 ・道路・公共交通の整備(3位、20.0%) 【中学生アンケート調査】 ・公共交通の充実(14.4%)
	アセットマネジメント 推進課 久喜市公共施設個別施設計画※令和3年3月 策定、令和5年度改訂予定	【募集意見】 ・栗橋市民プラザの立地について
市民部	消防防災課 —	災害時等におけるバス利用に関する協定により、広域避難時の移動支援の確保が期待できる
環境経済部	資源循環推進課 新しいごみ処理施設と余熱利用施設が令和9 年4月から稼働開始予定	—
	農業振興課 農業振興拠点(道の駅)基本構想	—
福祉部	障がい者福祉課 第2次久喜市障がい者計画 久喜市障がい者計画・障がい(児)福祉計画 策定のための実態調査報告書	—
	介護保険課 令和4年度久喜市高齢者実態調査報告書 久喜市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業 計画(案)	—
健康スポーツ部	中央保健センター 母子保健係 —	妊婦に対するアンケートにおいて、利用したいが 64.9%(運転が大変、今後運転が難しい時に 利用したい)
	スポーツ振興課 —	(新)ごみ処理施設付帯施設への鷲宮方面から の移手段確保
子ども未来部	子ども未来課 —	久喜市屋内型こどもの遊び場の整備
	保育課 —	放課後児童クラブにおける「小林小学校」の児童 のタクシーによる送迎
建設部	道路建設課 —	今後新たに整備される道路に対して、歩行者と 自転車の通行区間分離、郊外部での歩道内の 自転車通行可の協議実施
	都市計画課 久喜市都市計画マスタープラン	BRIDGE LIFE Platform構想における走行実 験によるモビリティ社会実装後の移動補助
	都市整備課 久喜駅周辺まちづくり基本計画	郊外の工業団地造成等に対する路線バスの増 強、企業バス等の集約化を図りながら、駅前広 場に停留できる大型車両を制限
教育部	学務課 —	江面小学校の児童(樋ノロ・原・除堀地区)、菖 蒲中学校の生徒(上栢間・下栢間・柴山枝郷小 塚地区)に対して、スクールバスを運行 菖蒲地区の学校のあり方についても検討して いきたい
	生涯学習課 令和4年度久喜市高齢者大学の鷲宮総合支 所(生涯学習センター)利用に関する学生から の要望等 第2次久喜市生涯学習推進計画に関する市民 意識調査報告書 第11回久喜市生涯学習研修大会「まなびすと フォーラム」報告書	【学生の要望等】 ・生涯学習実施場所への交通手段確保 ・市内循環バスの増設と全市内の運行

出典:関連各課ヒアリング結果

■道の駅

- ・道の駅の基本機能と農産物直売所など地域の農業資源を活かした農業振興施設、スポーツ振興施設、防災機能を併せ持った施設整備を予定



出典：農業振興拠点(道の駅)基本構想(令和5年8月)久喜市

■新ごみ処理施設及び(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園

- ・市内3つの清掃センターの統合
- ・市民に開かれた施設として、余熱処理施設や(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園と一体的に整備



出典：(仮称)久喜市新ごみ処理施設整備工事概要(久喜市)

(3) 市民の意向からの課題

【市民アンケート結果】

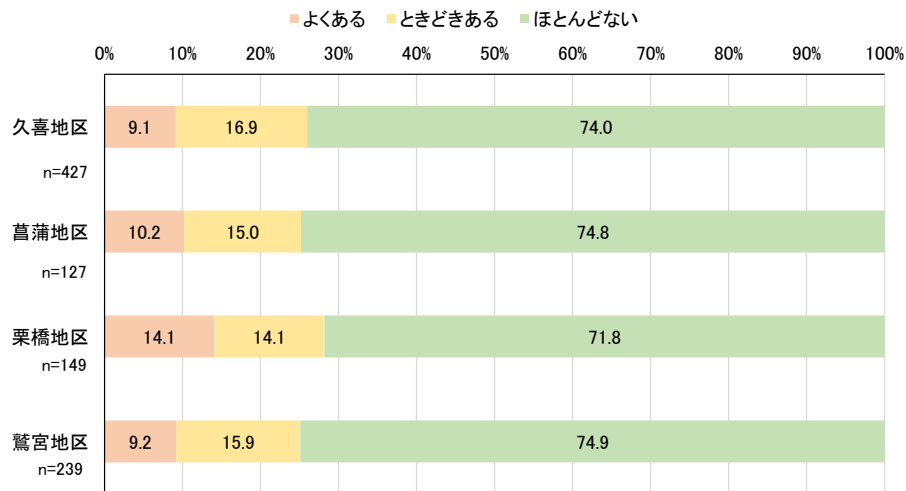
- ・外出時に交通手段に困った人が25%前後あり、栗橋地区では14.1%がよくあると回答している。
- ・困ることの内容は、「真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行けない」、「駅やバス停が遠い」、「送迎してくれる人がいない」などが多く、公共交通が利用できず、徒歩や自転車に頼っている実態が示されている。
- ・困った時の対応は、「家族が送迎してくれる日に予定を変更する」が最も多いが、送迎してくれる人がいない場合には、「徒歩または自転車を利用する」、「外出をあきらめる」なども同等に多い。
- ・10年後の公共交通については、年齢が上がるほど不安のある人が増えており、65歳以上の人では、9割以上の人不安を感じている。
- ・久喜市の運行する公共交通に市が年間約1.3億円の費用をかけ、今後も増加することに対して、市が運行する公共交通を維持できるように、「利用料金の見直し」や「現行の費用の範囲内でサービス等を見直し運転を継続する」が、それぞれ約4割を占めている。
- ・今後期待する市の施策については、「公共交通が不便な地域の解消」が最も多い。また、「市内循環バスのルートの見直し」、「歩行や自転車利用の環境改善」の他、「駅やバス停の情報案内をわかりやすく」、「公共交通の案内を集約してわかりやすく」、「交通系ICカードの利用促進」、など公共交通関係の情報提供、予約、決済の一元化を望む声が多い。

【関連各課が実施したアンケート結果】

- ・総合振興計画の市民意識調査で、今後力を入れてほしいことでは、道路・交通の整備が3位、20.0%、同中学生アンケート調査でも公共交通の充実が14.4%ある。
- ・障害のある方を対象とした調査では、道路の段差や交通機関の乗降の不安、外出する機会や場所がないなどの声が挙げられている。

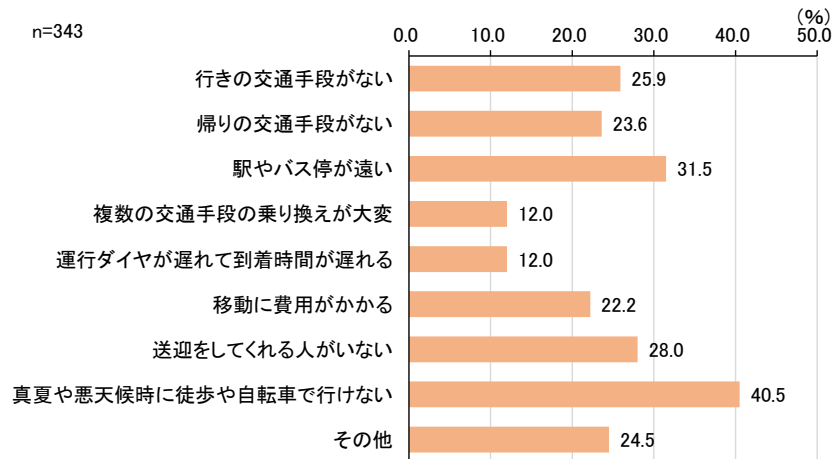
【市民アンケート結果からの公共交通の課題】

- ・外出時に交通手段に困った人への対応、特に送迎してもらえない人への日常的な移動交通手段の確保が必要である。
- ・高齢者ほど将来の移動手段に不安を抱えており、高齢になっても外出しやすい、安心して利用できる公共交通の確保が必要である。
- ・市が運行する公共交通については、利用料金の見直しや現行の費用の範囲内でサービス等を見直し運行を継続することが望まれる。



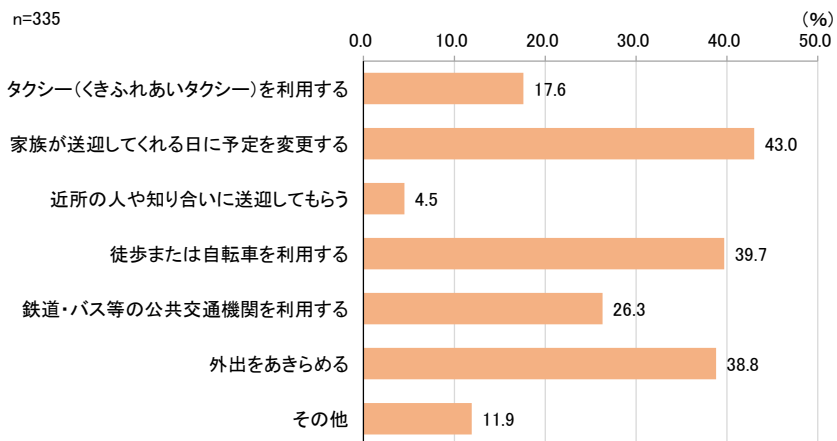
出典：市民アンケート結果

図 6.3.8 外出時に交通手段について困ることの有無



出典：市民アンケート結果

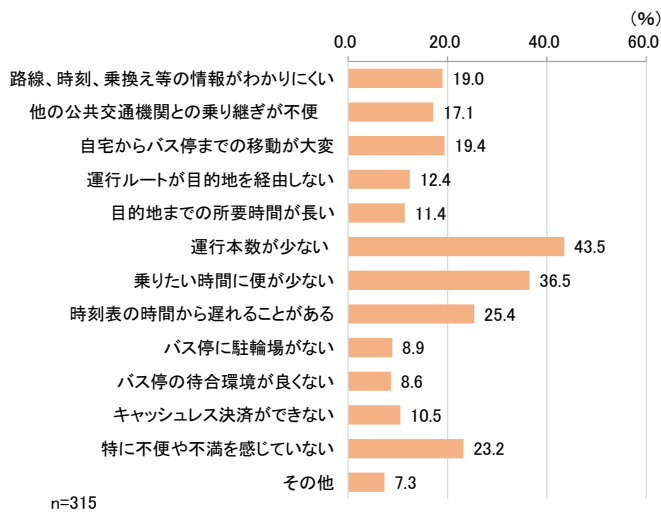
図 6.3.9 困ることの理由



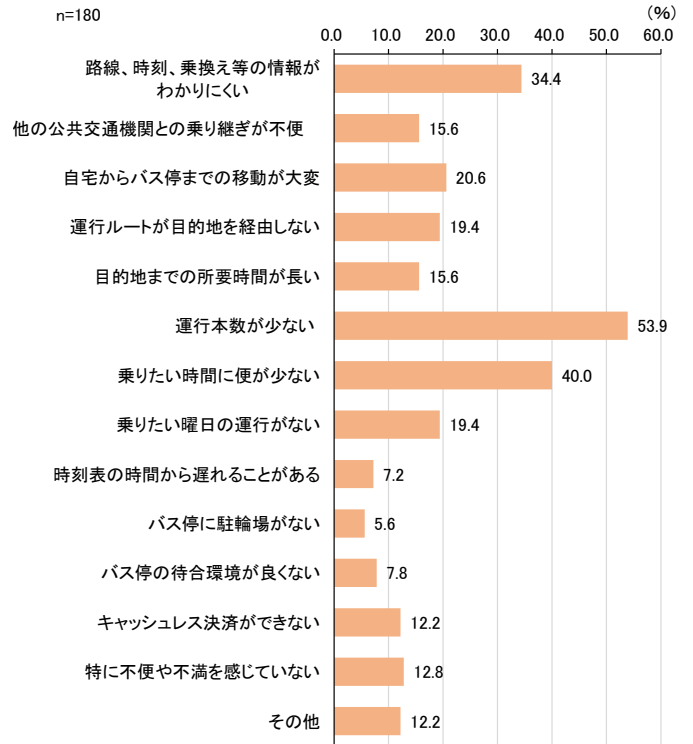
出典：市民アンケート結果

図 6.3.10 困った時の対応

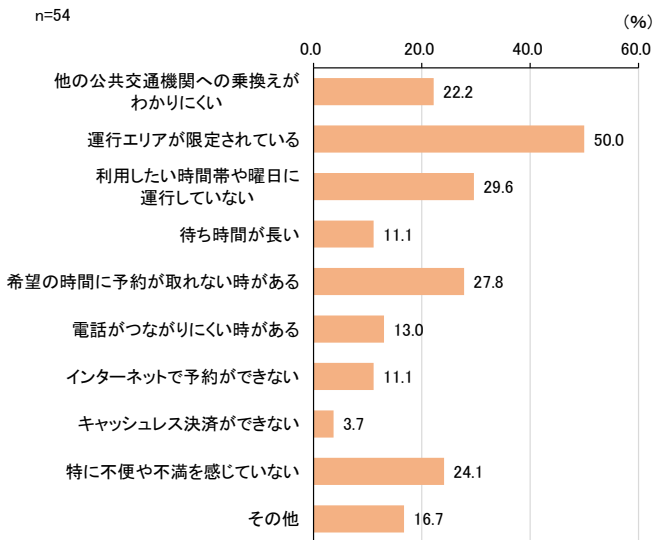
路線バス



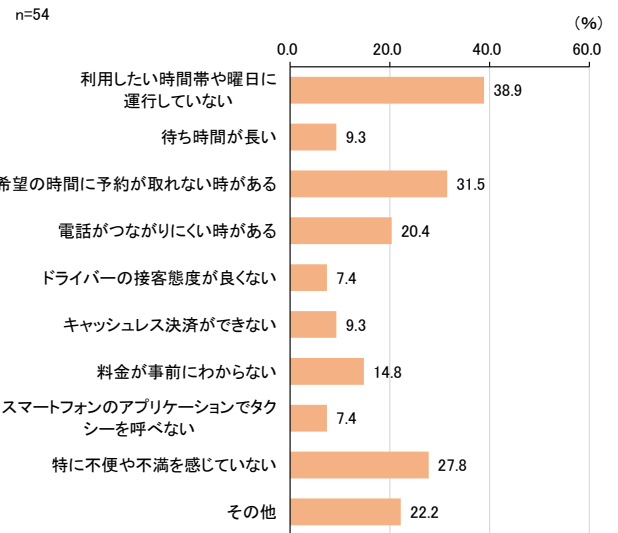
市内循環バス



デマンド交通(くきまる)

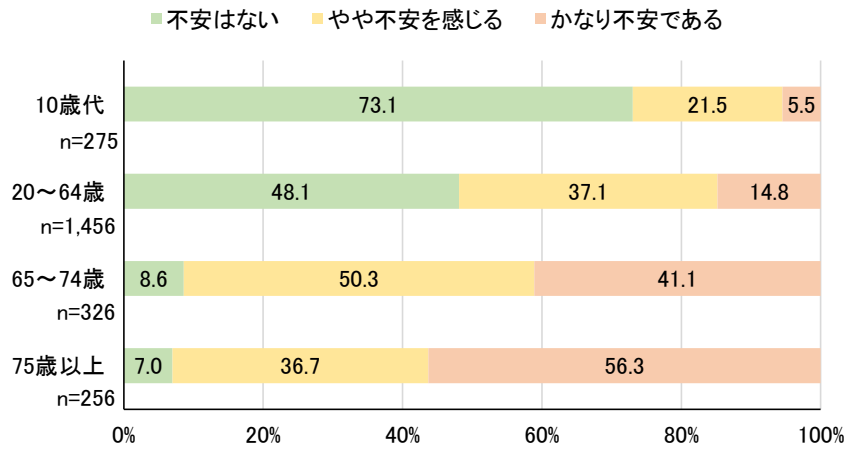


ふれあいタクシー



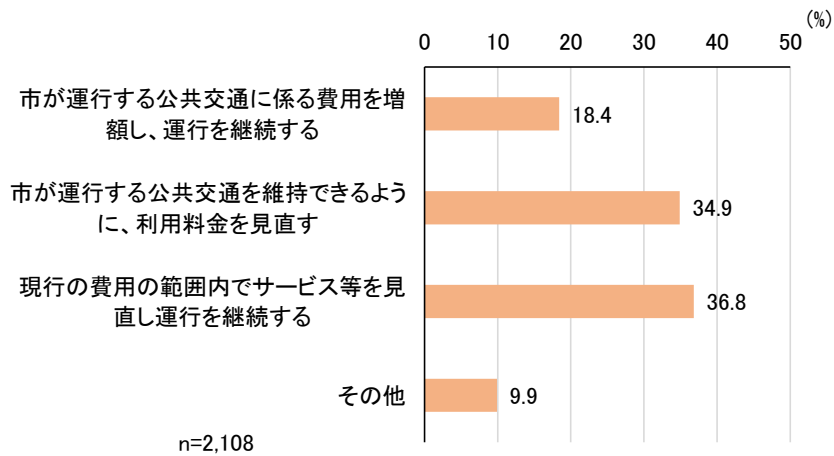
出典：市民アンケート結果

図 6.3.11 公共交通の不便や不満に思っている点



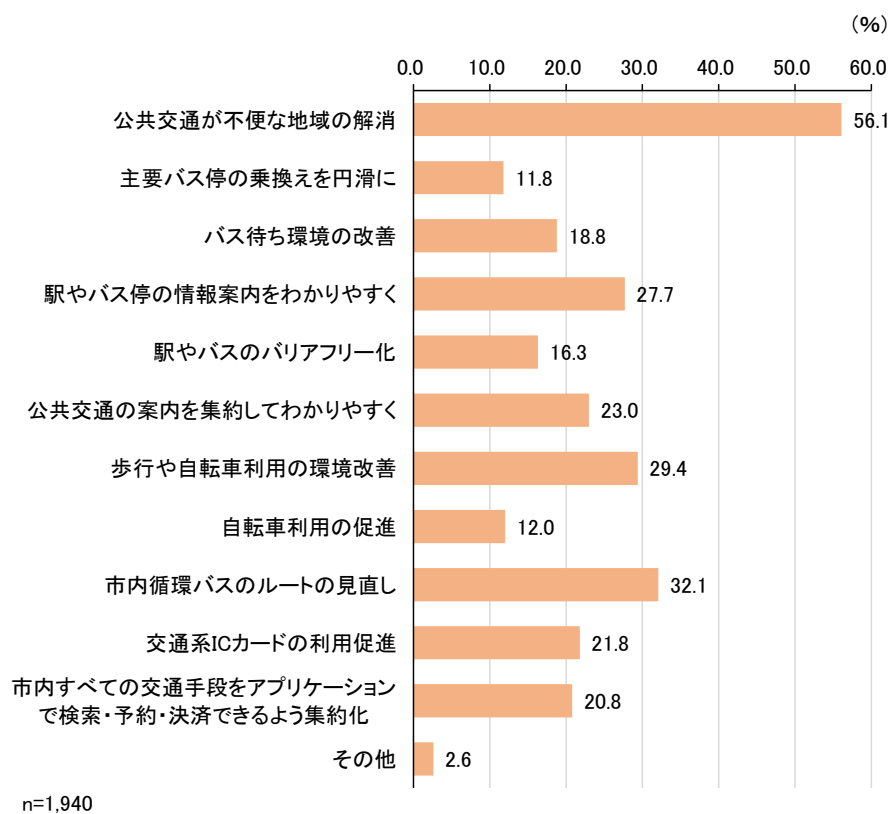
出典：市民アンケート結果

図 6.3.12 10年後の移動手段への不安の有無



出典：市民アンケート結果

図 6.3.13 市が運行する公共交通の今後について



出典：市民アンケート結果
 図 6.3.14 今後市に推進を期待する施策

(4) 課題のまとめ

抽出された市の公共交通に関する課題をまとめると、次のとおりである。

