

A stylized illustration of a road with a traffic light on the left. On the road, there is a yellow taxi, a black car, a white van with a rainbow, a yellow bicycle, and a green and blue bus. The road is set against a background of white clouds and a blue sky.

久喜市地域公共交通計画

令和7(2025)年3月



久喜市
K U K I





久しく喜び合う住みやすいまち 久喜

を支える公共交通システムの実現を目指して

本市では、平成25（2013）年4月に「久喜市地域公共交通計画」を策定し、同計画に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現を目指すとともに、公共交通システムの充実を図ってまいりました。

このような中、公共交通利用者数の減少や運転手の高齢化・担い手不足、公共交通事業者の経営状況の深刻化等により、安定的な公共交通サービスの提供が課題となっています。

これらの課題に対応するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえ、地域自らが地域の交通をデザインし、交通結節点を繋ぐ交通ネットワークの構築や効率的かつ利便性の高い公共交通の実現等が求められています。

そこで、本市の公共交通のマスタープランとなる新たな「久喜市地域公共交通計画」を策定いたしました。本計画に基づき、各基本方針における施策を計画的に実施し、民間事業者が運行する公共交通と相互に補完しながら、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました久喜市地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、市民アンケートや市民意見提出制度（パブリックコメント）を通じ、貴重なご意見、ご提案を賜りました市民の皆様に、心から感謝申し上げます。

令和7（2025）年3月

久喜市長

梅田修一

◇ 目 次 ◇

1. 計画策定の主旨及び位置づけ.....	1
2. 久喜市の都市概況	3
2.1 都市の特性	3
2.2 主要施設の立地状況	17
2.3 市民の移動状況	21
3. 公共交通の現状把握	25
3.1 久喜市の公共交通網の現況	25
3.2 久喜市の公共交通整備状況	73
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	77
4. 移動に関するニーズの把握	80
4.1 アンケート調査の概要	80
4.2 市民の日常における移動実態	81
4.3 公共交通に対する要望やニーズの把握	93
5. まちづくりの方向性について整理・把握	99
5.1 上位・関連計画の把握	99
5.2 他の関連施策の把握	103
6. 地域公共交通の課題整理	106
6.1 久喜市の公共交通の役割と位置づけ	106
6.2 過年度久喜市地域公共交通計画の評価	107
6.3 公共交通の現状と課題	109
7. 地域公共交通の基本方針	113
7.1 まちづくりと連携した公共交通の基本理念	113
7.2 公共交通ネットワークの基本方針	114
7.3 公共交通ネットワークの考え方	116
8. 計画目標の設定	118
8.1 計画区域、計画目標、計画期間の設定	118
8.2 数値目標の設定と算出方法の検討	120

9. 地域公共交通に関する施策・事業の検討	122
9.1 導入事業・施策	122
9.2 事業スケジュール	137
10. 推進に向けた体制の検討	139
10.1 計画の推進体制	139
10.2 評価スケジュールの検討	140
資料編	141
1 用語集	142
2 久喜市地域公共交通会議委員名簿	145
3 久喜市地域公共交通会議経過	146

1. 計画策定の主旨及び位置づけ

(1) 計画の背景と目的

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、民間事業者の公共交通サービスに対する参入意欲や交通事業従事者（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、交通サービスの維持確保について、既存公共交通サービスの再編を見据え、計画的に対応することが求められている。

このような背景を受け、本計画は令和 5（2023）年から令和 6（2024）年の 2 箇年にわたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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、市民生活に必要な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」を策定し、公共交通政策を推進していくことを目的とする。

(2) 計画の区域

久喜市全域を対象とする。

(3) 計画の期間

第 2 次久喜市総合振興計画の計画期間と整合を図り、令和 7（2025）年度から令和 14（2032）年度までの 8 年間とする。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、国が策定する基本方針に基づくとともに、上位計画である「第 2 次久喜市総合振興計画」や「久喜市都市計画マスタープラン」等との整合を図ったものである。また、平成 25（2013）年 4 月に策定された「久喜市地域公共交通計画」を基礎にその後の計画の進捗状況、社会情勢の変化、市民ニーズの変化等を踏まえながら、持続可能な公共交通ネットワークのあり方、地域住民や関係機関の役割分担等を示すものである。

■本計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(令和5(2023)年6月23日改正)

■国土交通省の基本的考え方

- ①地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ②その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

■上位計画

「第2次久喜市総合振興計画」 (令和5(2023)年3月)

久喜市地域公共交通計画(平成25(2013)年4月)

久喜市
地域公共交通計画

■関連計画

- 久喜市都市計画マスタープラン
(令和4(2022)年12月)
- 久喜市人口ビジョン
(令和4(2022)年12月)
- 第3期久喜市総合戦略
(令和5(2023)年3月)
- 第2期久喜市子ども・子育て支援事業計画
(令和2(2020)年3月)
- 第7期久喜市障がい福祉計画
(令和6(2024)年3月)
- 久喜市高齢者福祉計画
(令和6(2024)年3月)
- 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(埼玉県)
(令和5(2023)年3月)

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、東京都心から 50 km 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（以下、東北道という。）、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（以下、圏央道という。）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、市内に 5 つの駅を有しており、広域的な交通利便性に恵まれている。



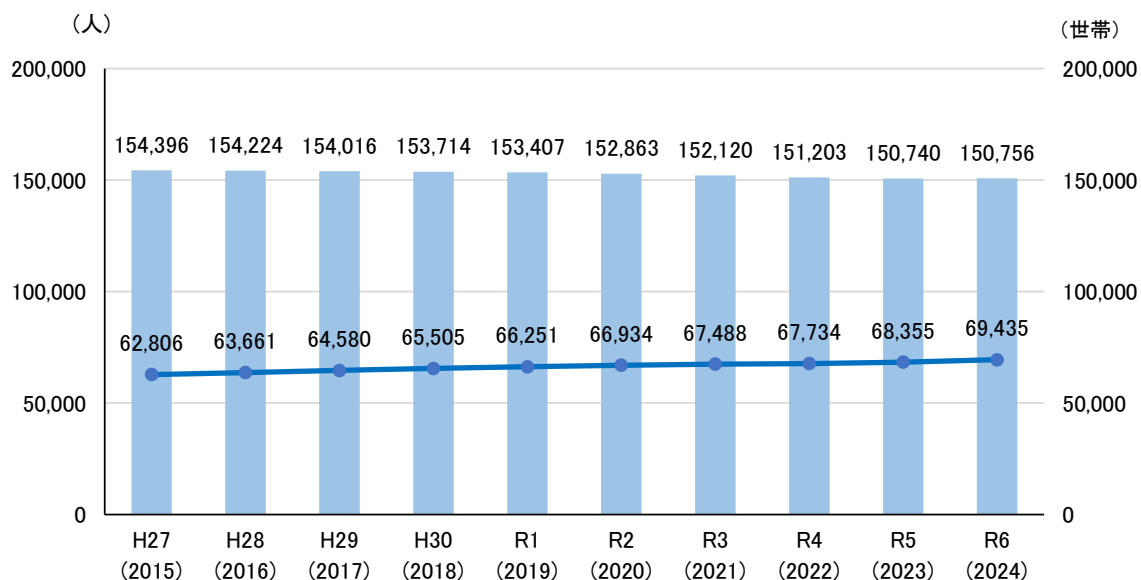
図 2.1.1 久喜市の位置

(2) 人口動向

1) 人口及び世帯数の推移

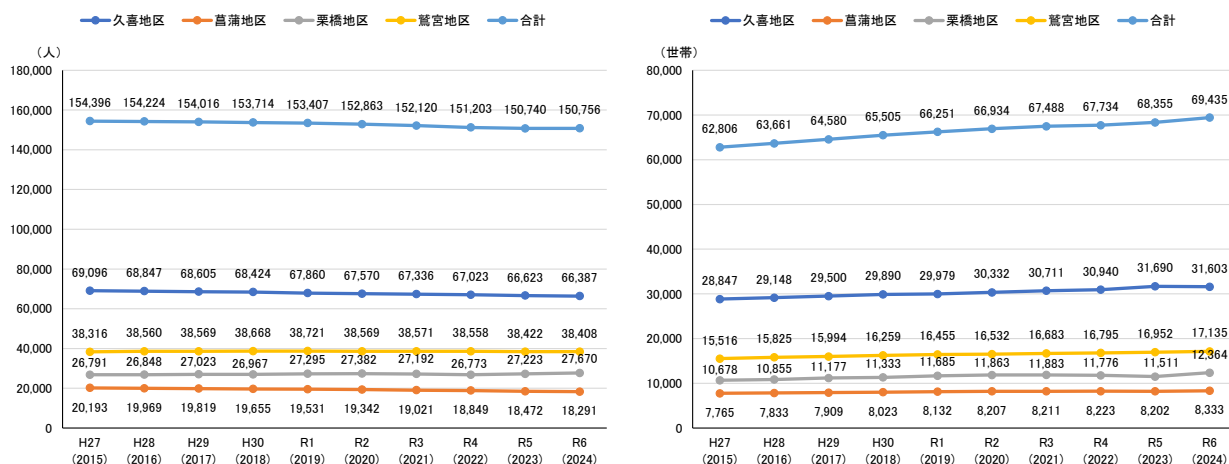
久喜市の令和 6（2024）年 4 月 1 日現在の人口は 150,756 人、世帯数は 69,435 世帯である。過去 10 年間の推移をみると、人口は 2.4%の減少、世帯数は 10.6%の増加となっている。地区別の人口割合は、久喜地区が全体の人口の 44.0%を占め、次に鷺宮地区 25.5%、栗橋地区 18.4%、菖蒲地区 12.1%の順である。

人口の推移をみると、久喜地区や菖蒲地区で減少傾向であり、世帯数をみると久喜地区で増加傾向である。



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



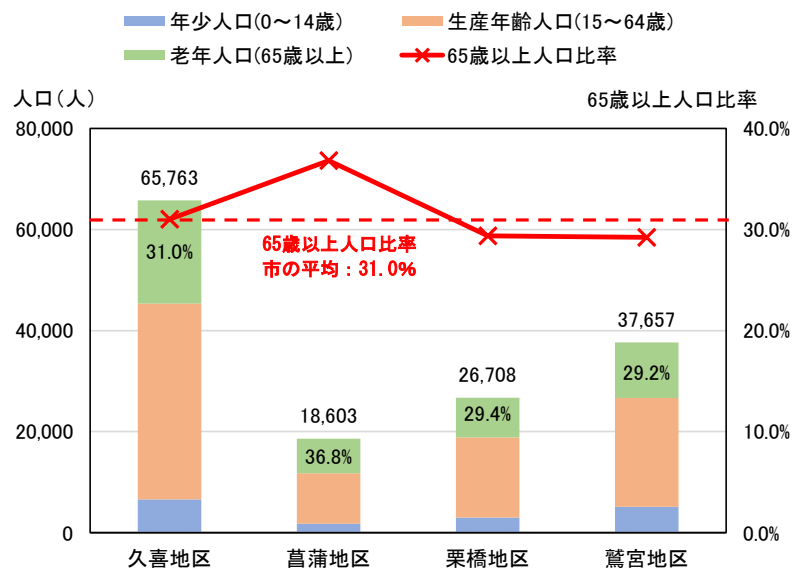
出典：住民基本台帳地区別人口及び世帯数（各年 4 月 1 日現在）

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

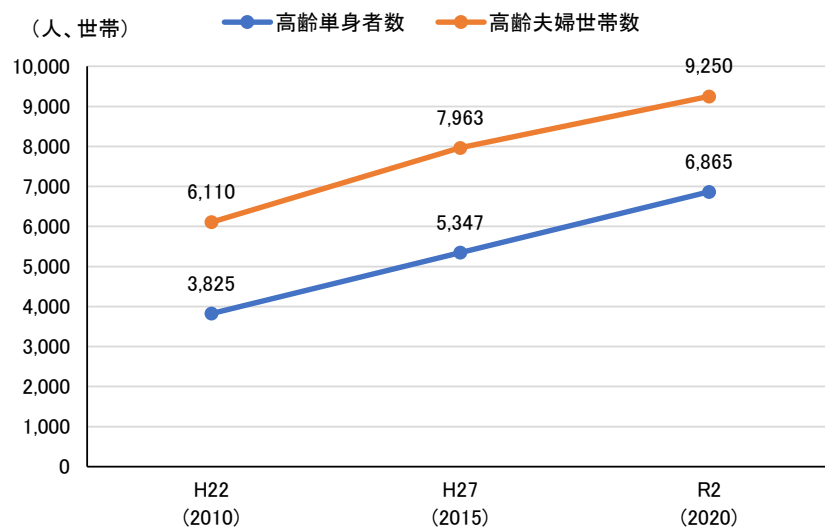
年齢階層別人口を比較すると、65歳以上の老年人口の割合は、市全体の31.0%に対し、久喜地区が31.0%、栗橋地区が29.4%、鷲宮地区が29.2%で同じか下回っているが、菖蒲地区は36.8%と市全体を上回っており、高齢者の割合が特に高くなっている。

また、市全体の高齢単身者数（65歳以上の1人暮らし）、高齢夫婦世帯数（夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦1組の世帯）は増加傾向にあり、平成22（2010）年から令和2（2020）年にかけて、高齢単身者数は79.5%、高齢夫婦世帯数は51.4%増加している。



出典：国勢調査（令和2（2020）年）

図 2.1.4 地区別年齢階層別人口と高齢者比率



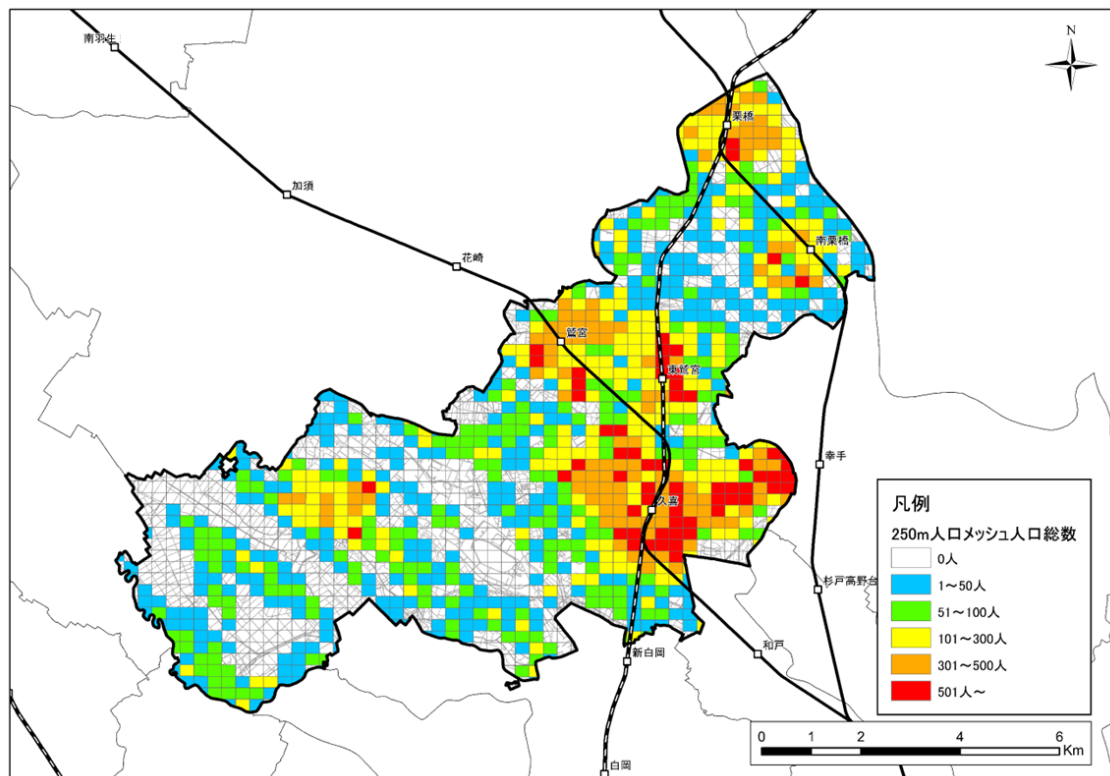
出典：統計くき 3章国勢調査

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

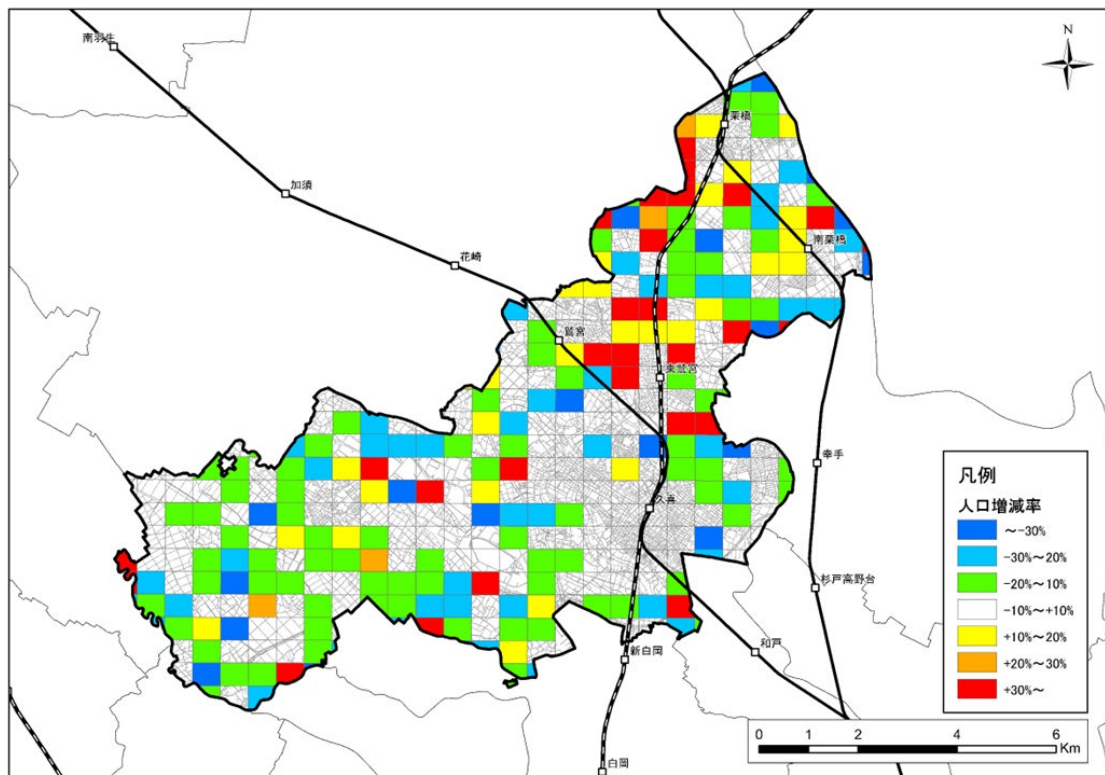
令和 2(2020)年国勢調査の 250mメッシュ人口により、市内の人口分布をみると、人口が集中している地区は、久喜駅周辺、幸手駅西側、東鷲宮駅周辺、栗橋駅東側、南栗橋駅西側、鷲宮駅周辺、菖蒲行政センター周辺などであり、鉄道等の利便性が高いところに人口が分布している。

過年度との比較が可能な 500mメッシュ人口で、平成 22(2010)年から令和 2(2020)年の 10 年間の地区別の増減割合をみると、30%以上の増加は、J R 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（2020）年）

図 2.1.6 久喜市の人口分布（250mメッシュ人口）



※平成 22（2010）年人口に対する令和 2（2020）年人口の増減割合（％）
平成 22（2010）年人口は、比較可能な 500m メッシュ人口を使用した。

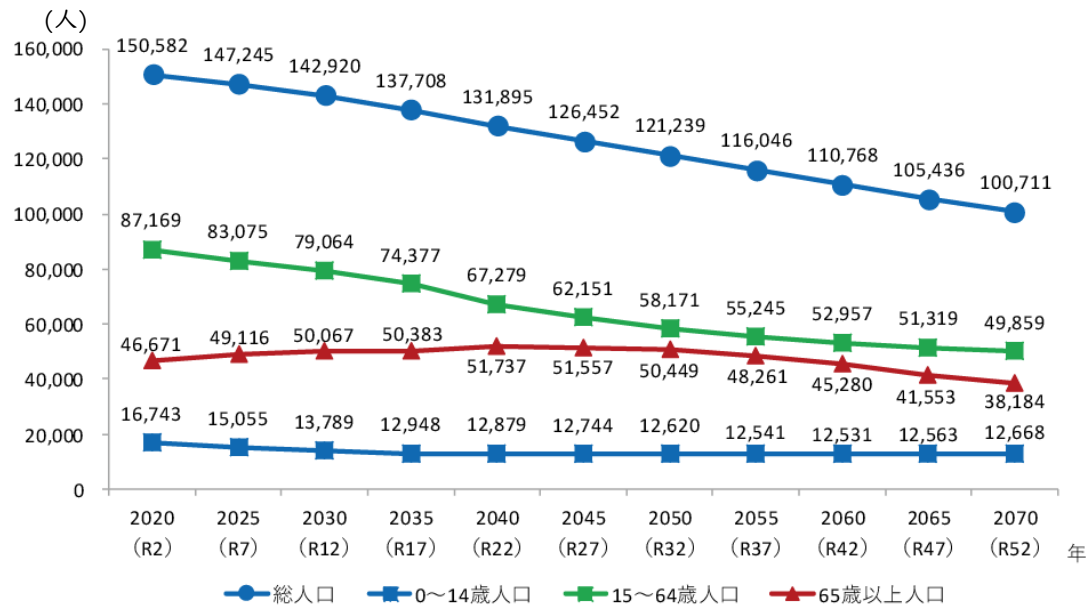
出典：国勢調査（平成 22（2010）年及び令和 2（2020）年）
図 2.1.7 久喜市の人口増減率（500m メッシュ人口）

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、久喜市の総人口は令和 22（2040）年には 131,895 人、令和 42（2060）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、令和 52（2070）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）

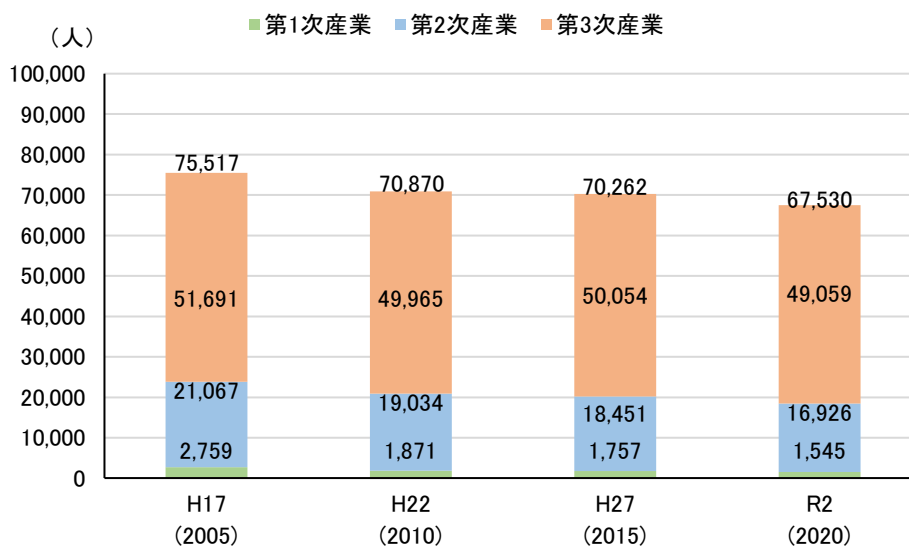
図 2.1.8 久喜市の将来人口

(3) 産業の概況

1) 産業別就業構造

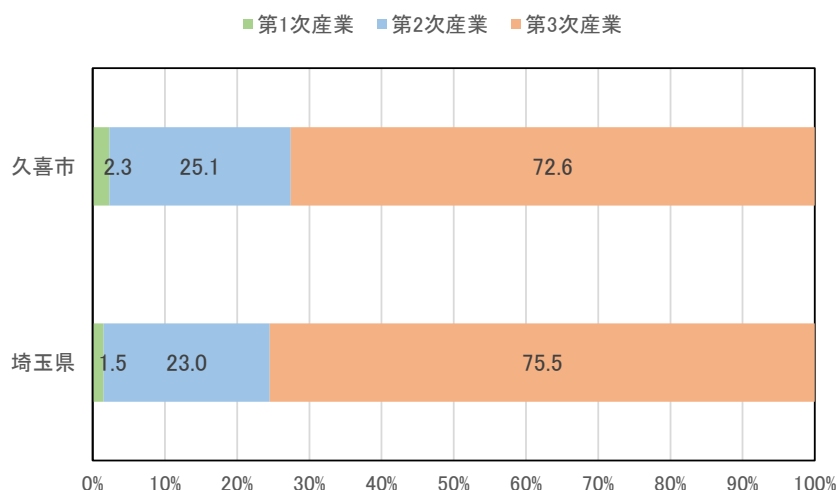
経年的にみると、就業者数は全体的に減少傾向にあり、平成 17（2005）年と令和 2（2020）年を比較すると、第 1 次産業が-44.0%、第 2 次産業が-19.7%、第 3 次産業が-5.1%である。

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。



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(2020)年）

図 2.1.10 産業別就業者数構成の埼玉県との比較

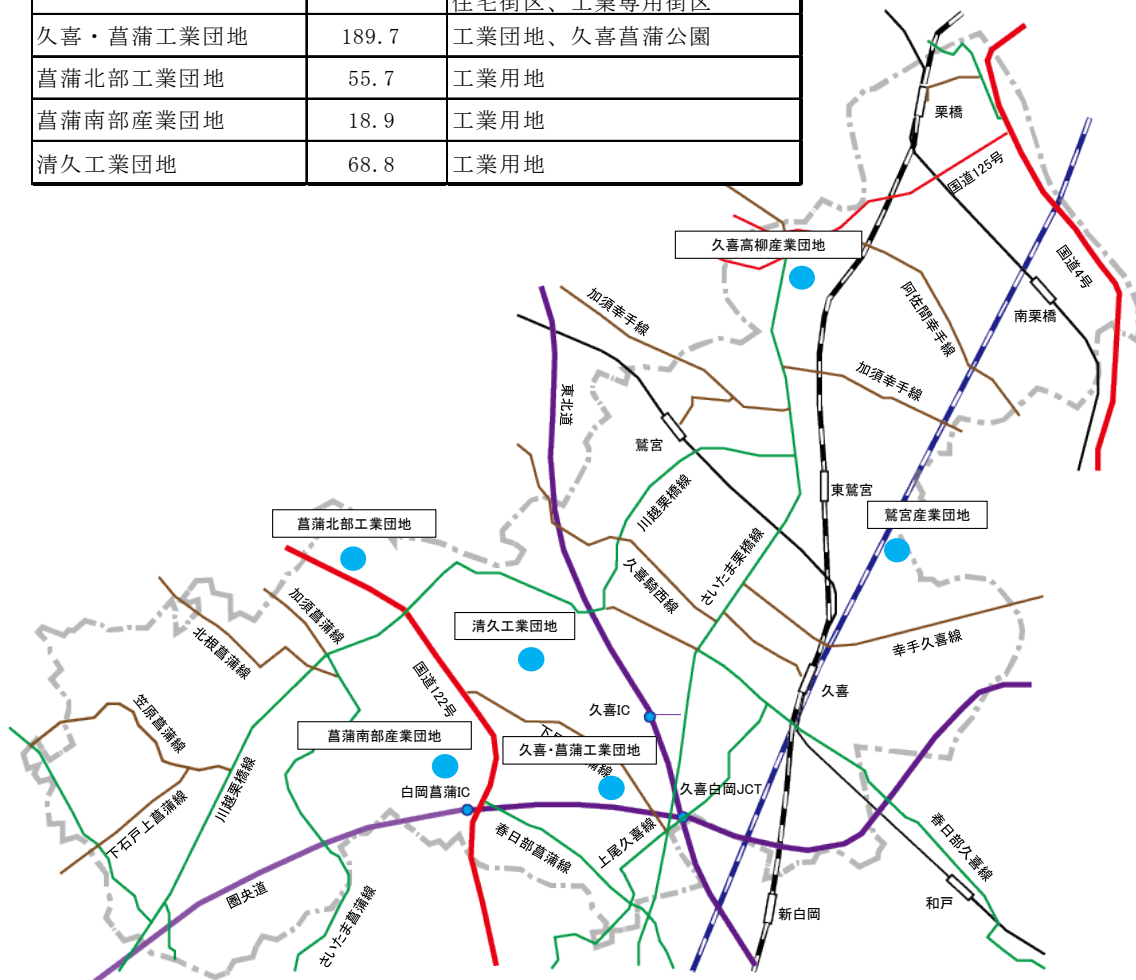
2) 工業団地の立地状況

久喜市内には、5箇所の工業団地が立地し、令和7(2025)年度以降は6箇所になる予定となっている。

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
久喜高柳産業団地	19.0	大規模な製造施設 流通業務施設 令和7年度以降引渡し予定
鷺宮産業団地	112.3	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	189.7	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	18.9	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6（2024）年）

埼玉県主要産業団地図（令和5（2023）年）

図 2.1.11 工業団地の立地状況

(4) 観光の概況

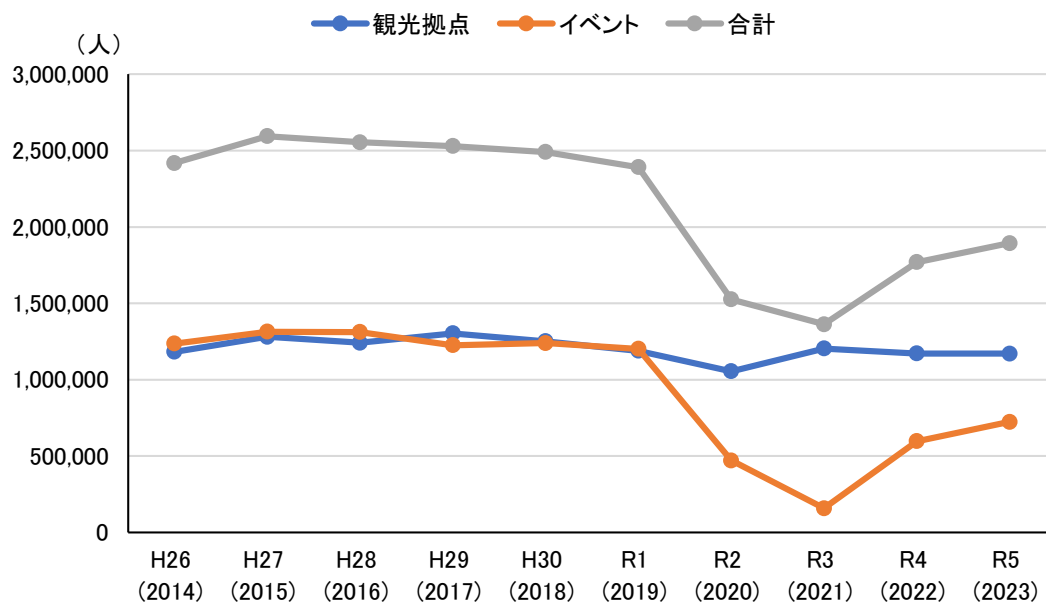
久喜市には、規模の大きな観光施設はないが、久喜菖蒲公園、菖蒲城趾あやめ園などの公園のほか、鷲宮神社、神明神社などの神社、百観音温泉などが立地している。

市内にはアニメの聖地があり、聖地を巡る観光客も多い。

八雲神社の祭礼である久喜提燈祭り「天王様」は、毎年7月12日と18日に行われ、提燈山車は、夏の夜を彩るイベントであり、多くの観光客が集まる。

栗橋宿は、日光街道7番目の宿場町であり、栗橋関所は日光道中唯一の塞である。また、栗橋駅近くの光了寺に静御前の墓があり、命日にあたる9月15日に静御前墓前祭が行われている。

観光入込客の推移をみると、令和元（2019）年まで横ばい傾向にあり、その後、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が、現状は回復傾向にある。



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道が南北に、圏央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、広域交通の利便性が高い。

一般道路は、国道4号、国道122号や県道さいたま栗橋線などが南北に縦断している。

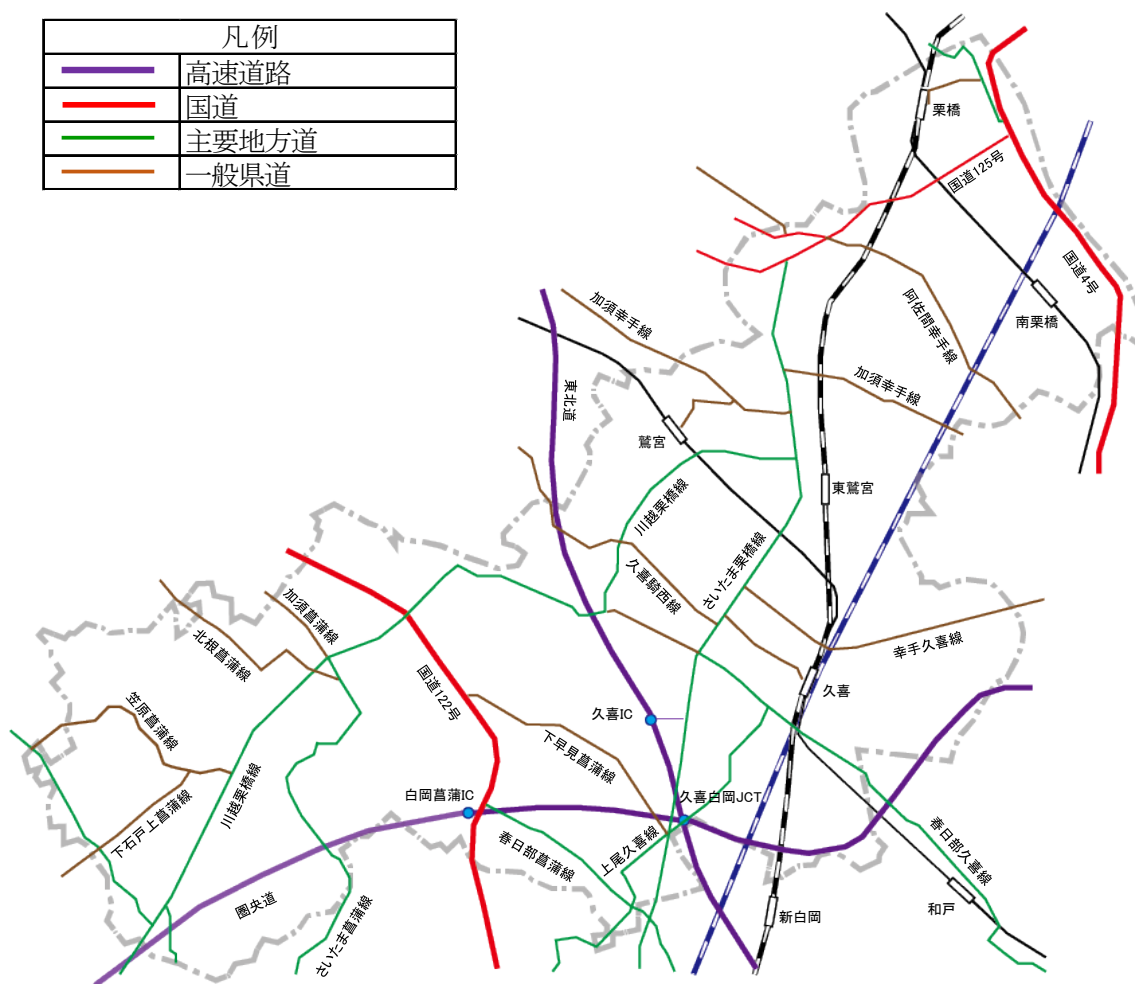


図 2.1.13 主要道路網図

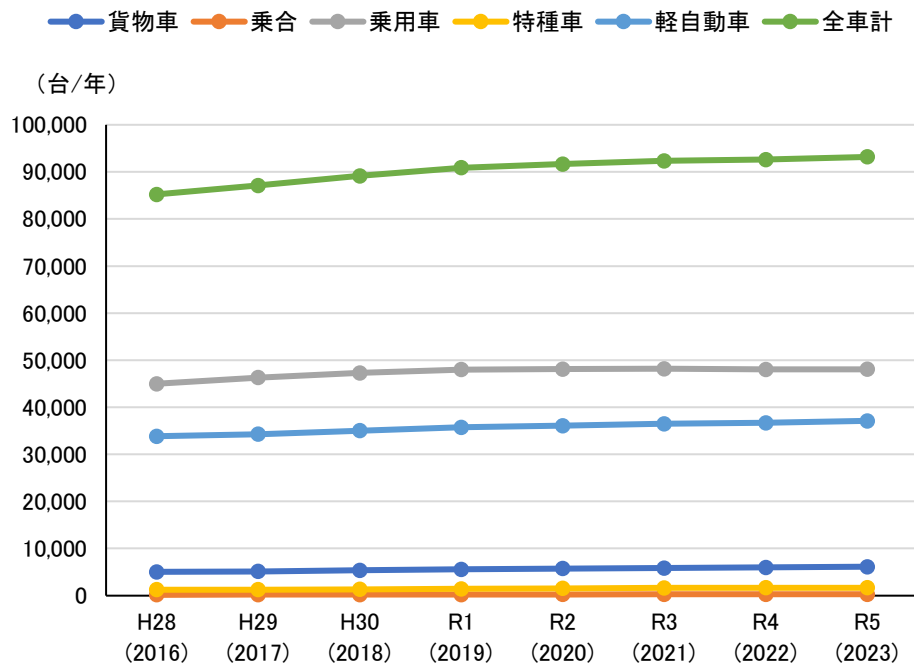
2) 自動車の保有状況

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。

特に軽自動車の増加傾向が顕著である。

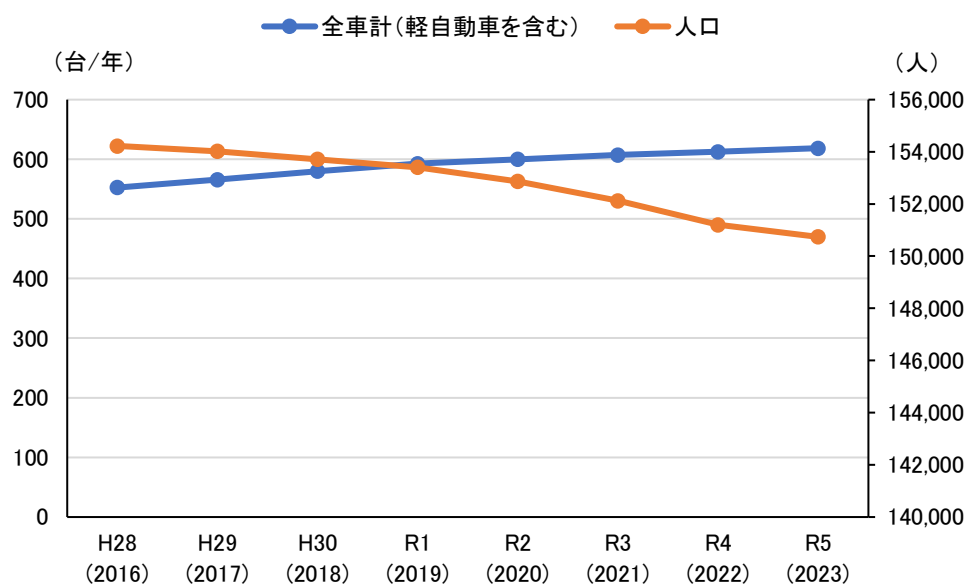
人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は漸増傾向にあり、依然として自動車への依存度が高いことを示している。

県内の世帯当た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。



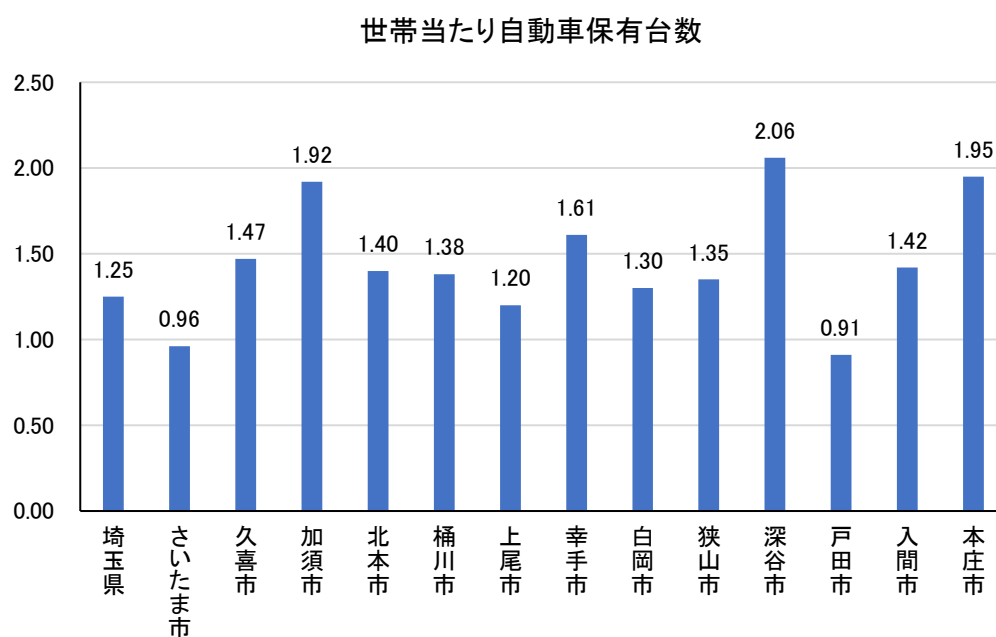
出典：貨物車、乗用車は関東運輸局市町村別自動車保有台数調査
軽自動車は埼玉県統計年鑑

図 2.1.14 自動車保有台数の推移



出典：自動車保有台数は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
人口は久喜市住民基本台帳人口（各年４月１日）

図 2.1.15 久喜市の人口千人当たり自動車保有台数と人口の推移



出典：世帯数は国勢調査（令和 2(2020)年）

自動車保有台数は登録車及び軽自動車（埼玉県統計年鑑（令和 2（2020）年））

図 2.1.16 世帯当たり自動車保有台数の比較

3) 交通状況

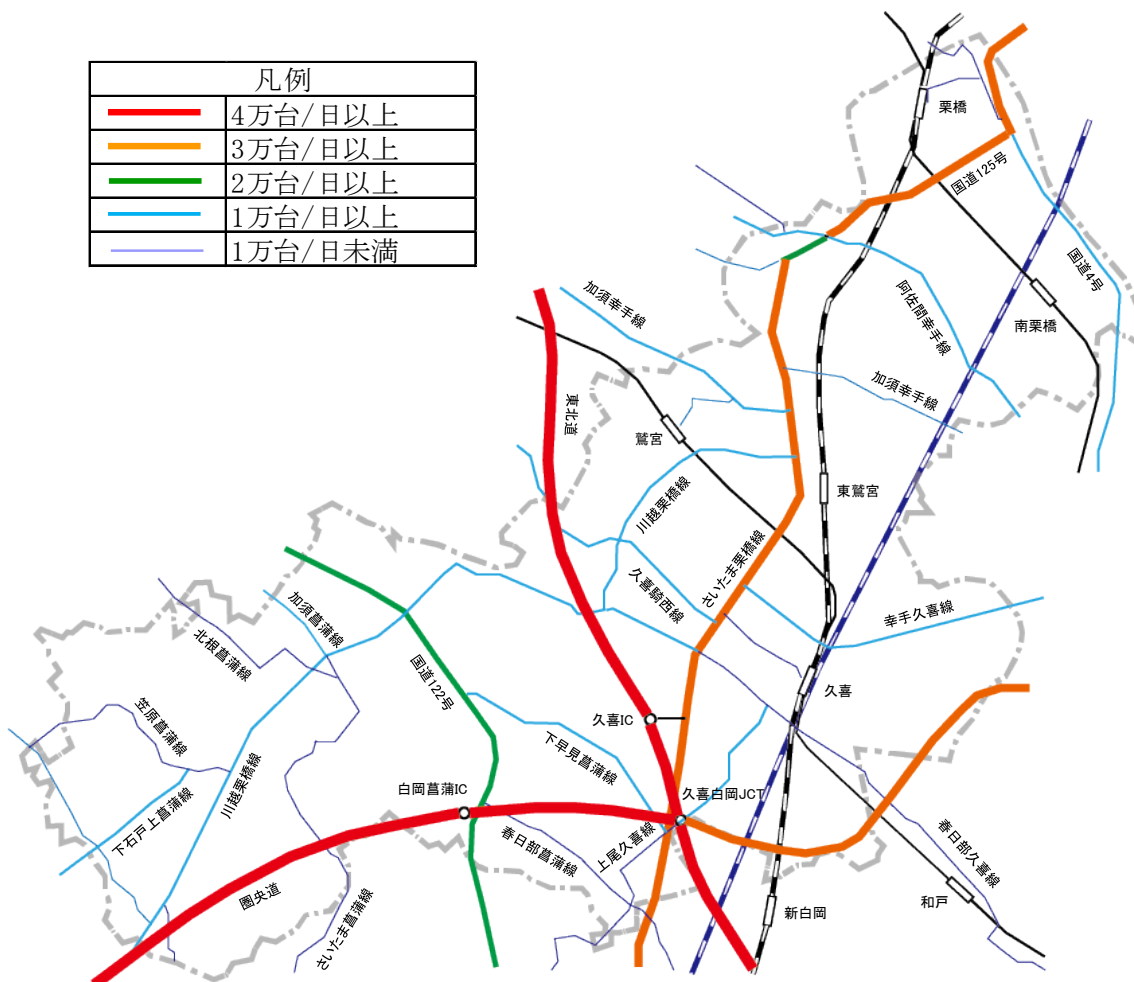
令和3(2021)年道路交通情勢調査によると、久喜市を通過する2つの高速道路の1日当たりの交通量は、東北道が7.8~8.6万台、圏央道が久喜白岡JCT以西で6万台、以東で3.5万台である。

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。

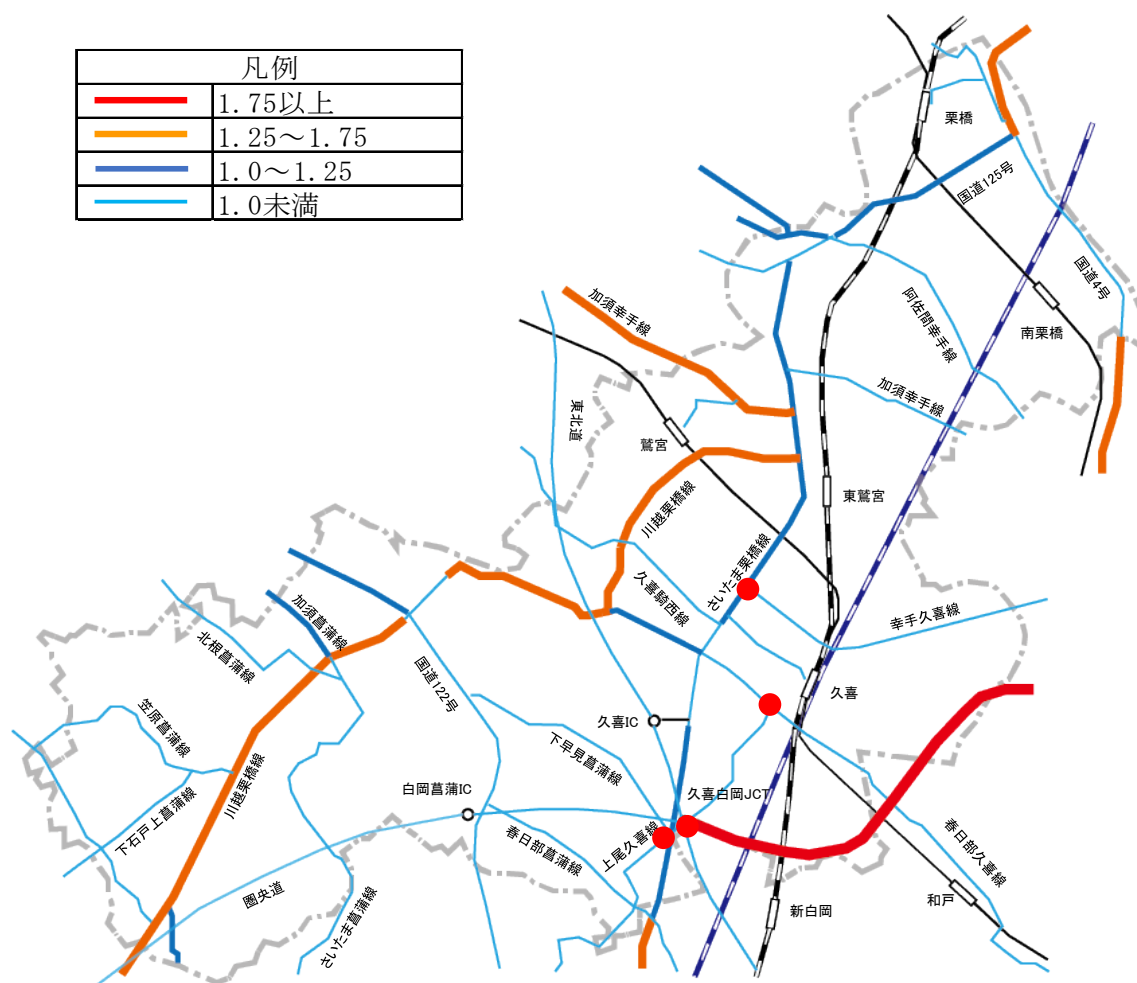
混雑度をみると、拡幅が遅れていた圏央道の東側で2.0を超えているが、それ以外では、前述した国道と県道川越栗橋線、さいたま栗橋線、加須幸手線などで、混雑度が1.25を超える区間があり、渋滞が発生している。

また、主要渋滞箇所が4箇所ある。



出典：令和3(2021)年道路交通情勢調査

図 2.1.17 自動車日交通量図



● 主要渋滞箇所（令和 3（2021）年 9 月時点）

出典：令和 3（2021）年道路交通情勢調査

図 2.1.18 道路混雑度図

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。

菖蒲地区や栗橋地区、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（くきまる）の乗降ポイントでカバーされている。

表 2.2.1(1) 久喜市内の主要施設一覧

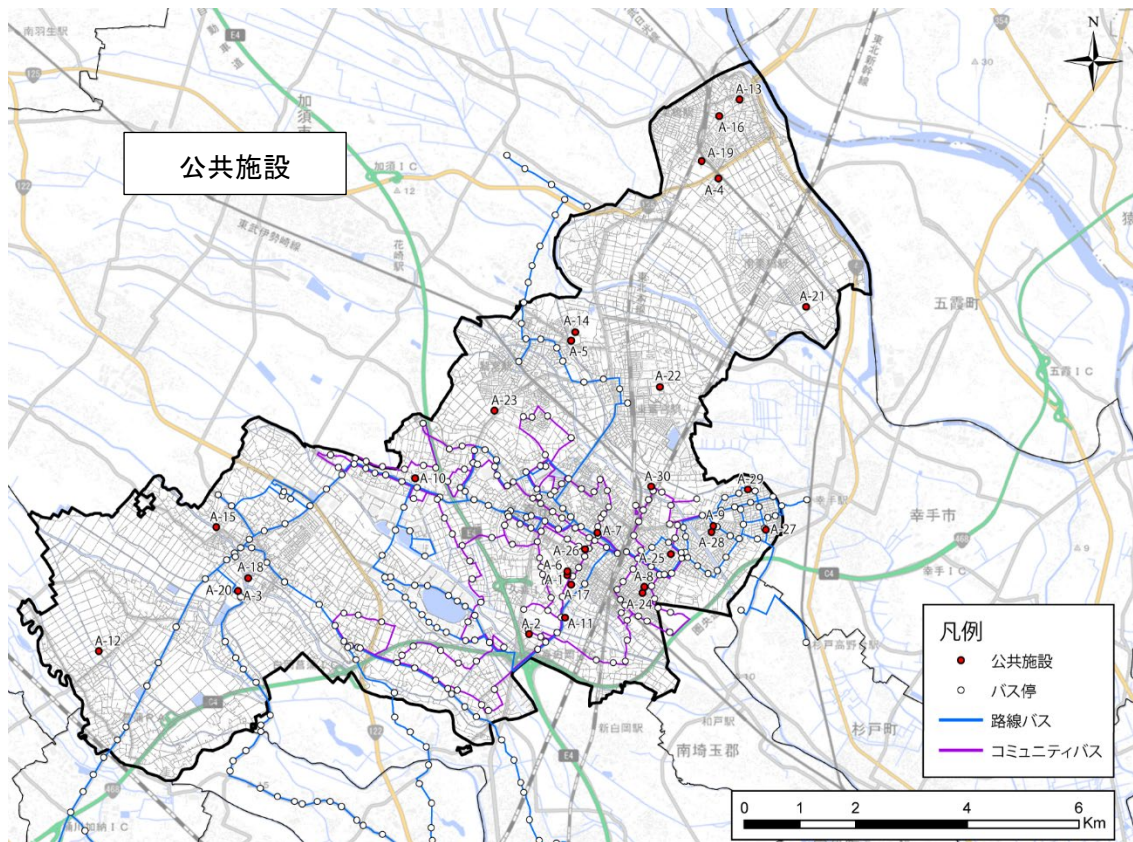
施設番号	公共施設	施設番号	商業施設	施設番号	福祉施設
A-1	久喜市役所（本庁舎）	B-17	イオン東鷲宮店（閉店）	D-20	久喜市ファミリー・サポート・センター鷲宮
A-2	久喜市役所（第二庁舎）	B-18	モラージュ菖蒲	D-21	久喜地域子育て支援センター（ぼかぼか）
A-3	菖蒲総合支所	B-19	フォレオ菖蒲	D-22	栗橋地域子育て支援センター（くぶる）
A-4	栗橋総合支所	B-20	しまむら菖蒲店	D-23	鷲宮地域子育て支援センター（すまいる）
A-5	鷲宮総合支所	B-21	ベシア栗橋店	D-24	久喜市つどいの広場（きらきら）
A-6	公文書館	B-22	ベスト東鷲宮	D-25	子育て支援センター（ほほえみ）
A-7	久喜中央コミュニティセンター	B-23	クッキープラザ	D-26	子育て支援センター（リトルエンゼル）
A-8	久喜東コミュニティセンター	B-24	アクロスプラザ久喜	D-27	子育て支援センター（あけぼのランド）
A-9	青葉コミュニティセンター	B-25	アリオ鷲宮	D-28	子育て支援センター（ヤマボウシ）
A-10	清久コミュニティセンター	B-26	ドラッグセイムス久喜本町店	D-29	子育て支援センター（いちご広場）
A-11	農村センター（久喜南コミュニティセンター）	B-27	ムサシ久喜菖蒲店、ヤオコー久喜菖蒲店（久喜菖蒲商業施設）	D-30	子育て支援センター（ほびーるーむ）
A-12	森下コミュニティセンター			D-31	子育て支援センター（ばんびるーむ）
A-13	栗橋中央コミュニティセンター	B-28	ドラッグストアセキ久喜中央店	D-32	子育て支援センター（森のひろば）
A-14	鷲宮中央コミュニティセンター	B-29	セカンドストリート久喜店	D-33	子育て支援センター（くりぼん）
A-15	しょうぶ会館	B-30	カワチ薬品鷲宮店	D-34	子育て支援センター（わしの子）
A-16	栗橋いきいき活動センターしずか館（廃止）	施設番号	観光施設	D-35	子育て支援センター（カシオペア）
A-17	久喜総合文化会館	C-1	久喜市労働会館（あやめ会館）	D-36	子育て支援センター（ままとも）
A-18	菖蒲文化会館（アミーゴ）	C-2	しらさぎ公園	※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（令和2（2020）年度）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	
A-19	栗橋文化会館（イリス）	C-3	菖蒲城址あやめ園		
A-20	菖蒲コミュニティセンター	C-4	鷲宮神社		
A-21	栗橋コミュニティセンター（くぶる）	C-5	百観音温泉		
A-22	鷲宮東コミュニティセンター（さくら）	C-6	利根川のハクレン		
A-23	鷲宮西コミュニティセンター（おおとり）	C-7	甘楽院		
A-24	東町集会所	C-8	八坂神社		
A-25	太田集会所	C-9	菖蒲神社		
A-26	本町集会所	C-10	神明神社		
A-27	栗原記念会館	C-11	郷土資料館		
A-28	地域交流センター	施設番号	福祉施設		
A-29	花みずき会館	D-1	高齢者福祉センター「いきいき温泉久喜」		
A-30	野久喜集会所	D-2	偕楽荘		
施設番号	商業施設	D-3	菖蒲老人福祉センター		
B-1	ケーヨーデイツー久喜店	D-4	彩嘉園		
B-2	マルエツ久喜店	D-5	鷲宮福祉センター		
B-3	カワチ薬品久喜店	D-6	ふれあいセンター久喜		
B-4	イトーヨーカ堂久喜店	D-7	いちようの木		
B-5	ドラッグストアセキ 久喜本町店	D-8	けやきの木		
B-6	ロザース久喜店	D-9	のぞみ園		
B-7	ヤマダ電機テックランド久喜店	D-10	健康福祉センター（くりむ）		
B-8	ニトリ久喜店	D-11	くりの木		
B-9	久喜パークタウンショッピングセンターA棟	D-12	あゆみの郷		
B-10	久喜パークタウンショッピングセンターB・C棟	D-13	ゆう・あい		
B-11	しまむら久喜店	D-14	児童センター		
B-12	マルヤ南栗橋店	D-15	しょうぶ会館		
B-13	マミーマート栗橋店	D-16	鷲宮児童館		
B-14	マミーマート菖蒲店	D-17	久喜市ファミリー・サポート・センター		
B-15	しまむら栗橋店	D-18	久喜市ファミリー・サポート・センター菖蒲		
B-16	ザ・ダイソー鷲宮店	D-19	久喜市ファミリー・サポート・センター栗橋		

注）各調査時点での表記

表 2.2.1(2) 久喜市内の主要施設一覧

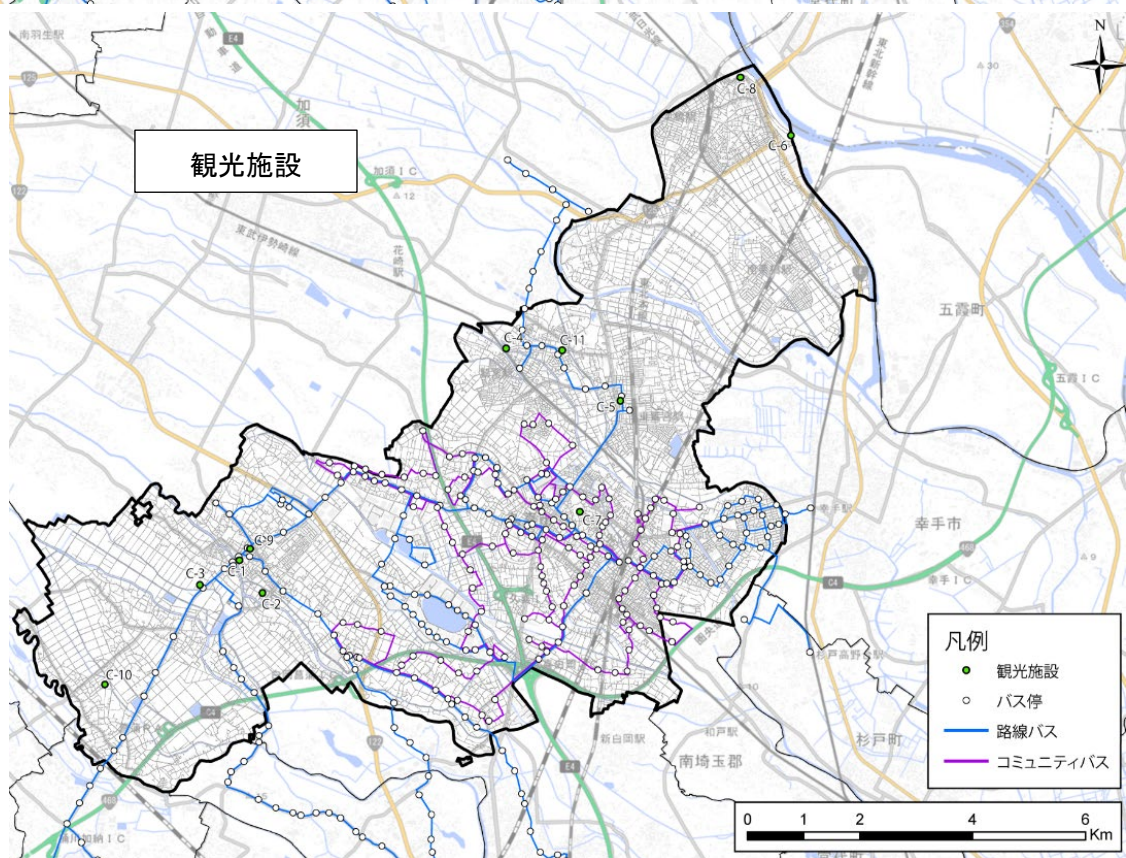
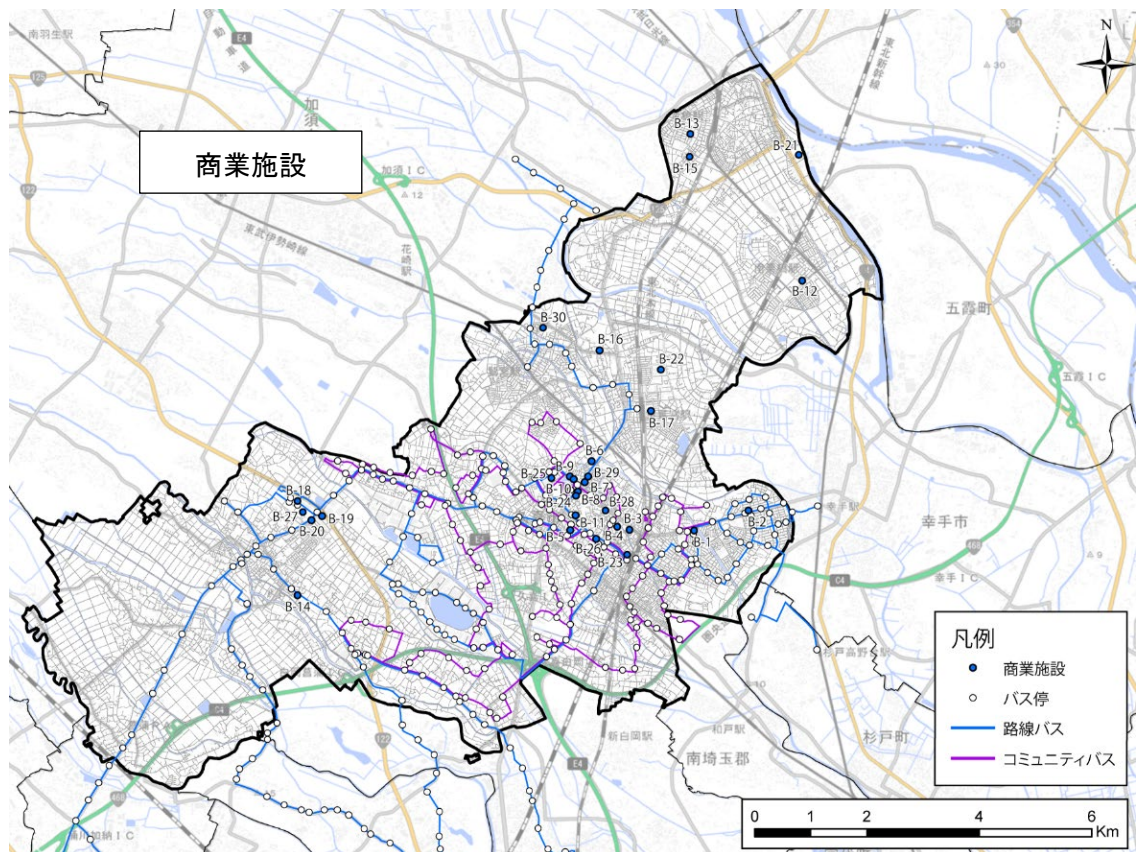
施設番号	医療施設	施設番号	医療施設	施設番号	医療施設	施設番号	医療施設
E-1	新久喜総合病院	E-26	特別養護老人ホーム鷺宮苑診療所	E-51	医療法人社団爽緑会ふたば在宅クリニック	E-75	すずのきメンタルケアクリニック
E-2	藤塚外科医院	E-27	管理センタークリニック	E-52	医療法人社団南委会　しょうぶ眼科・内科	E-76	たかはし耳鼻咽喉科
E-3	青葉クリニック	E-28	相沢内科医院	E-53	久喜東クリニック	E-77	ひまわり皮膚科
E-4	岡部内科小児科医院	E-29	特別養護老人ホーム久喜の里診療所	E-54	あさき皮膚科クリニック	E-78	ますだ皮膚科クリニック
E-5	特別養護老人ホーム鶴寿荘診療所	E-30	クリア眼科	E-55	しゅろのき内科クリニック	E-79	よしば診療所
E-6	比企医院	E-31	はしもとクリニック	E-56	本町在宅クリニック	E-80	わたなべクリニック
E-7	医療法人昭和会三須医院	E-32	吉田内科クリニック	E-57	東鷺宮病院	E-81	久喜市養護老人ホーム借家荘診療所
E-8	小林医院	E-33	矢部医院	E-58	山崎整形外科	E-82	久喜ながおクリニック
E-9	(株)資生堂久喜工場診療室	E-34	医療法人社団俊正会酒井整形外科医院	E-59	医療法人社団永成会矢作整形外科・内科	E-83	久喜江面クリニック
E-10	久喜市休日夜間急患診療所（廃止）	E-35	南栗橋脳神経クリニック	E-60	日本信号㈱久喜事業所医務室	E-84	久喜クリニック
E-11	高田医院（鷺宮ファミリークリニックへ変更）	E-36	新井医院	E-61	特別養護老人ホームローレル高柳診療所	E-85	宮崎整形外科
E-12	大日本印刷健康保険組合久喜診療所	E-37	扶順堂たかぎクリニック	E-62	ゆき眼科クリニック	E-86	深井眼科
E-13	浅川医院	E-38	久喜メディカルクリニック	E-63	菖蒲むらた眼科	E-87	久喜耳鼻咽喉科
E-14	岸田医院	E-39	高橋医院	E-64	特別養護老人ホーム久喜ことぶき苑	E-88	重城泌尿器科クリニック
E-15	宮本医院	E-40	医療法人社団順孝会久喜・あだち眼科	E-65	しらさきクリニック	E-89	青毛整形外科クリニック
E-16	特別養護老人ホームしょうぶの里	E-41	医療法人堀中脳神経外科クリニック	E-66	社会福祉法人　恩賜財団済生会支部　埼玉県済生会（彩優会栗橋病院へ変更）	E-90	特別養護老人ホーム栗橋翔裕園
E-17	医療法人岩崎医院	E-42	医療法人愛生会内科・婦人科クリニック			E-91	蓮江病院
E-18	医療法人粉川医院	E-43	久喜在宅クリニック	E-67	新井病院	E-92	依田耳鼻咽喉科歯科医院
E-19	高橋クリニック	E-44	特別養護老人ホーム喜びの里鷺宮診療所	E-68	医療法人　土屋小児病院	E-93	あらい胃腸科皮膚科クリニック
E-20	医療法人群思会まがま内科医院	E-45	みさか内科クリニック	E-69	久喜すずのき病院	E-94	おおざや眼科
E-21	斉藤医院	E-46	医療法人社団尽徳会　県西在宅クリニック　久喜駅前	E-70	あかりクリニック	※施設の選定について ・医療施設 国土数値情報（令和2(2020)年）での 「総合病院」及び「診療所」	
E-22	医療法人鉄水会小島医院	E-47	久喜かわしま眼科	E-71	アリオ鷺宮眼科		
E-23	野原医院	E-48	久喜リウマチクリニック	E-72	おのクリニック		
E-24	朝比奈医院	E-49	特別養護老人ホームしょうぶ翔裕園	E-73	くさ眼科		
E-25	特別養護老人ホーム恒寿苑診療所	E-50	かまなか内科・呼吸器内科クリニック	E-74	さかた内科クリニック		

注）各調査時点での表記



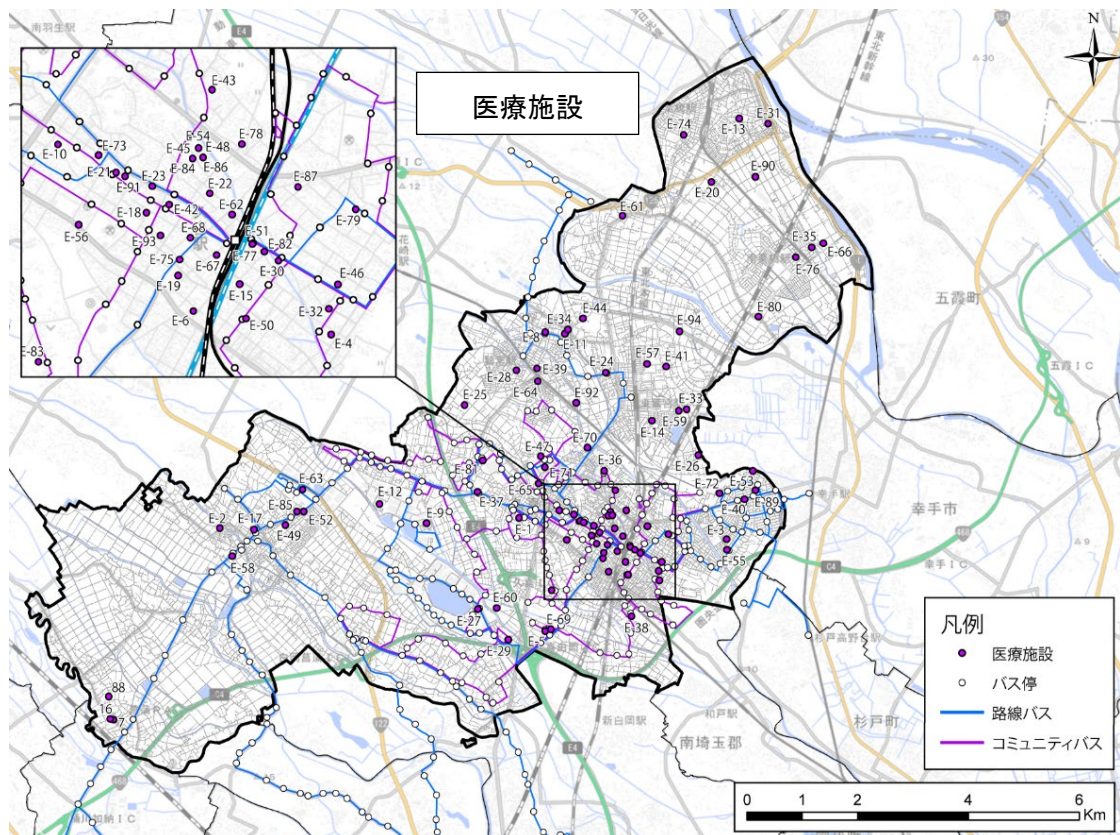
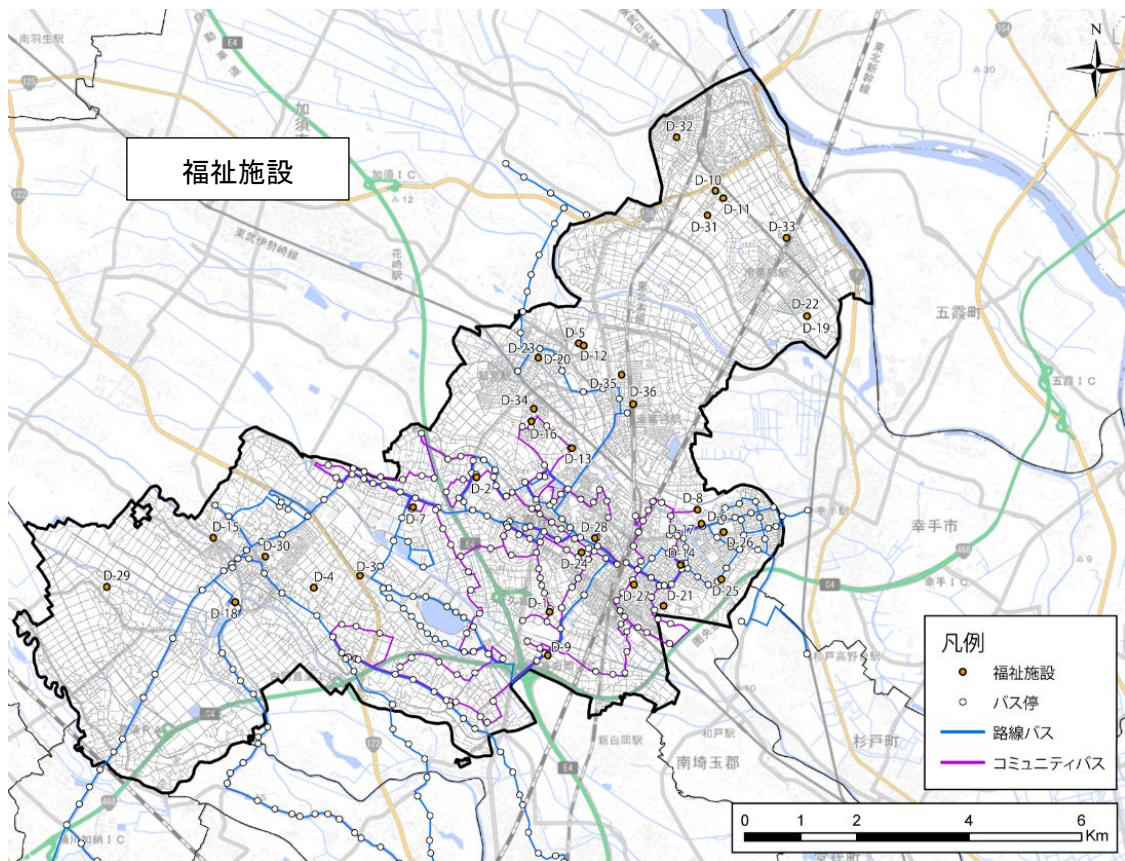
出典：久喜市オープンデータ（令和5（2023）年度）に掲載された施設を基本に作成

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（令和 5（2023）年度）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



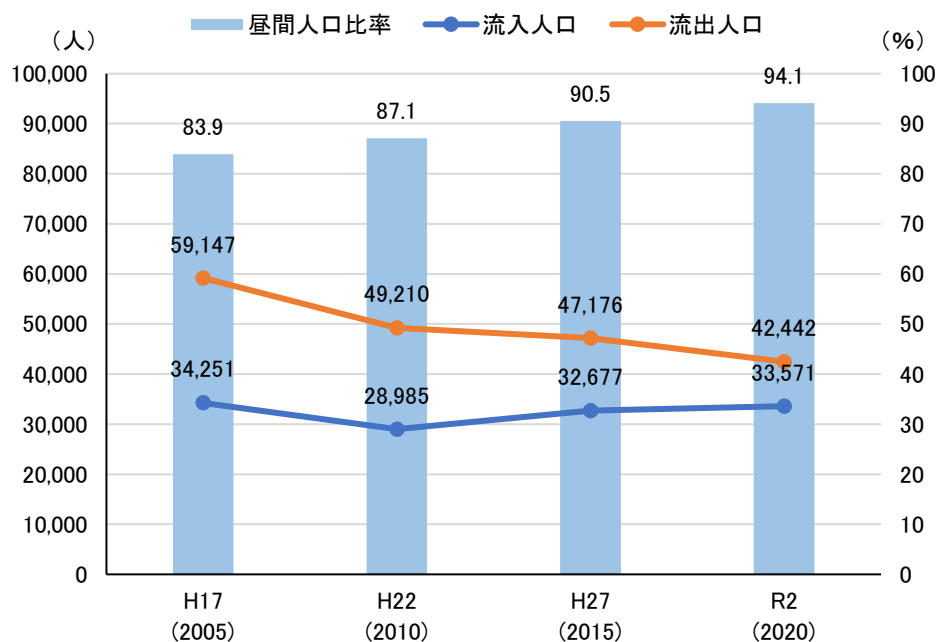
出典：久喜市オープンデータ（令和 5（2023）年度）に掲載された施設を基本に作成
 図 2.2.1(3) 市内主要施設の立地状況

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（2005）年に 83.9%であったが、年々増加傾向にあり、令和 2（2020）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（2015）年から令和 2（2020）年にかけては、5,000 人近い減少となっており、続いていた流出傾向に令和 2（2020）年から全国に広がった新型コロナウイルス感染拡大がさらに影響したと考えられる。



出典：統計くき 3章国勢調査

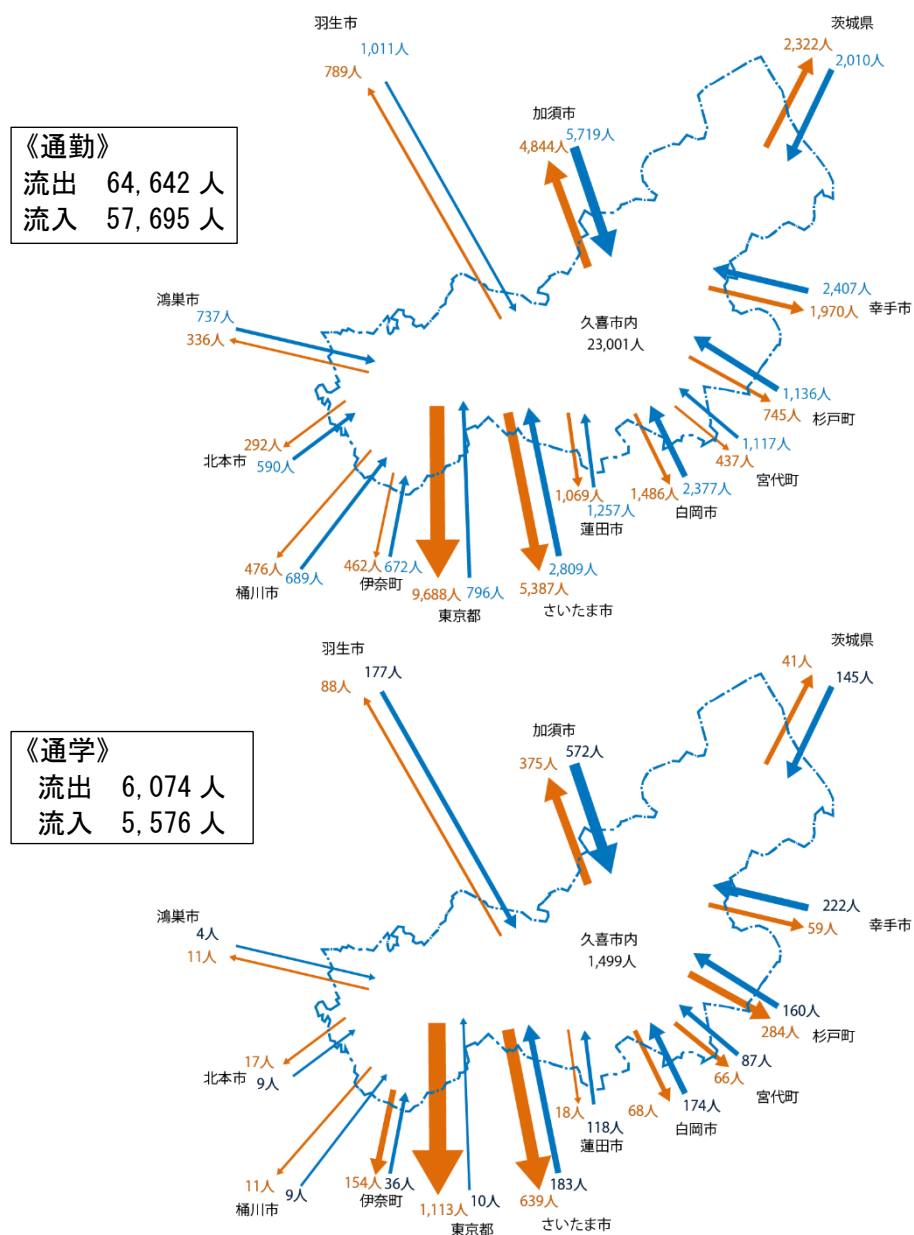
図 2.3.1 人口の流入出状況と昼間人口比率の推移

(2) 通勤・通学流動

令和2（2020）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は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。

久喜市内への通学者は、加須市が572人で最も多い。



出典：国勢調査（令和2（2020）年）

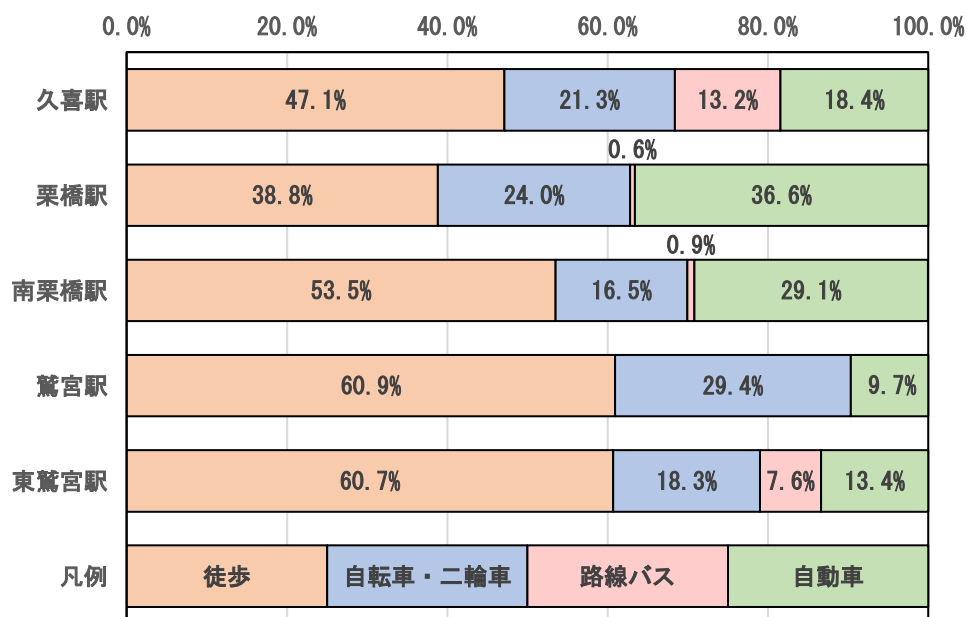
図 2.3.2 久喜市の通勤・通学流動

(3) 鉄道駅端末交通手段

東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30（2018）年度）における市内 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% である。栗橋駅は古河市の循環バス、南栗橋駅は五霞町のコミュニティ交通が発着するため、路線バス利用が 1% 程度あるが、路線バスや久喜市循環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。



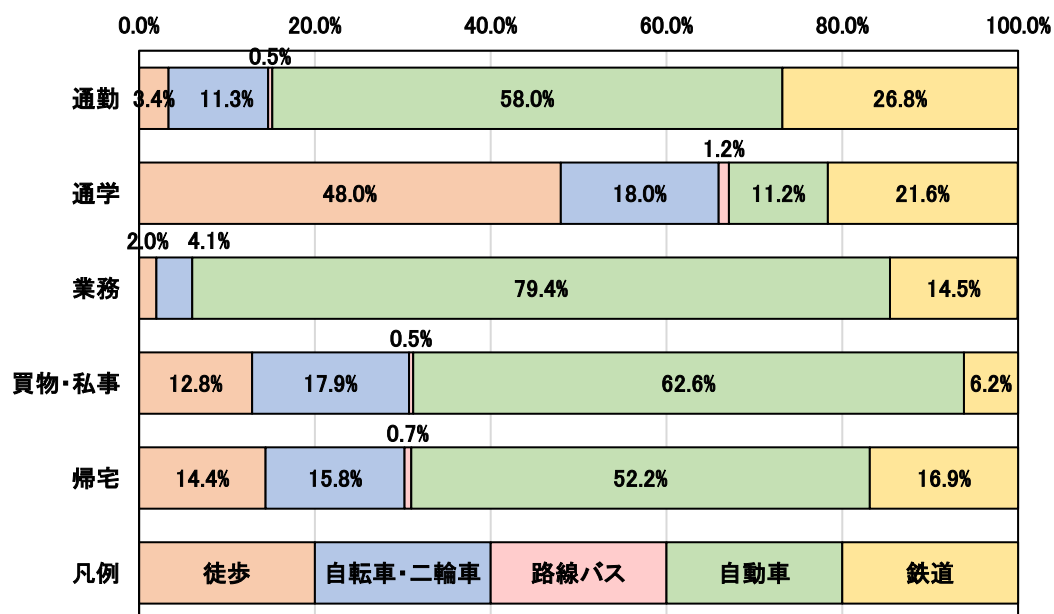
注) 路線バスには、コミュニティバスを含む

出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成 30（2018）年度）

図 2.3.3 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

久喜市内の目的別代表交通手段分担率によると、代表交通手段として自動車を利用する割合は、通勤 58.0%、業務 79.4%、買物・私事 62.6%となっており、自動車への依存傾向が強い。



注) 路線バスには、コミュニティバスを含む

出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果（平成 30（2018）年度）

図 2.3.4 久喜市内の移動の目的別代表交通手段分担率

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、図 3.1.1 に示すように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。南栗橋駅は、産官学連携の次世代まちづくりを推進しており、通勤・通学時間帯を中心に特急列車の一部が停車している。

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、図 3.1.2 に示すように、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(2020)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 5(2023)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。

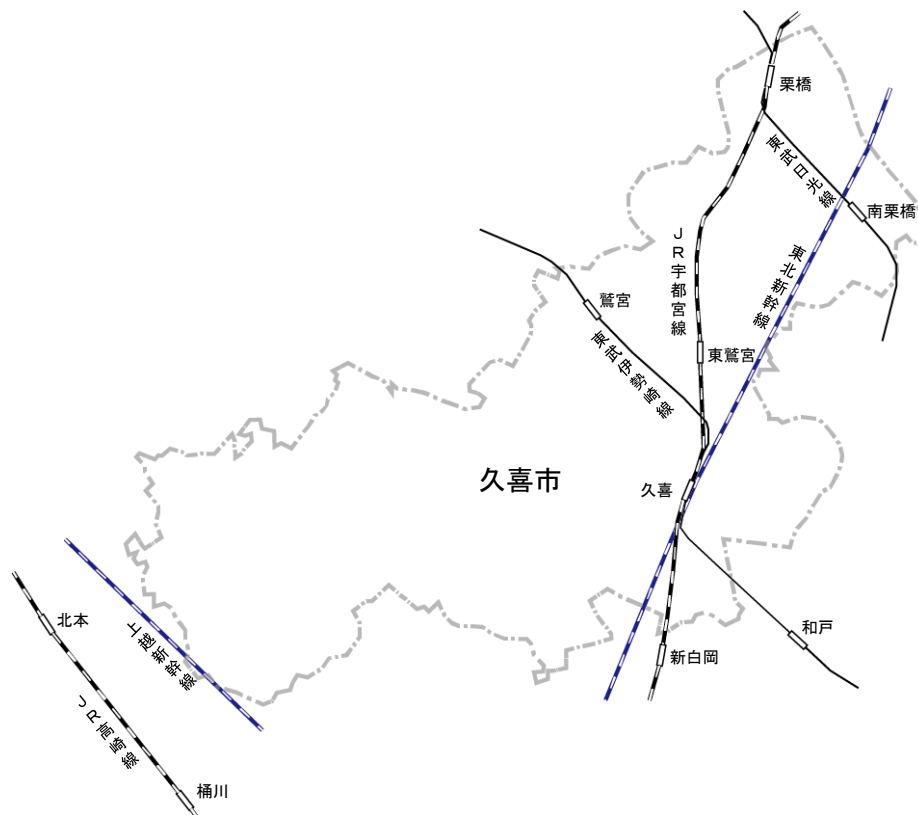
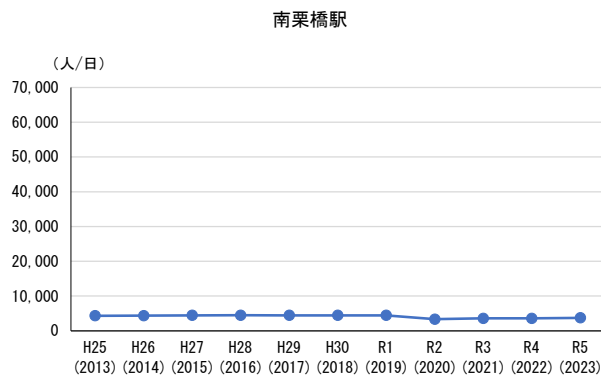
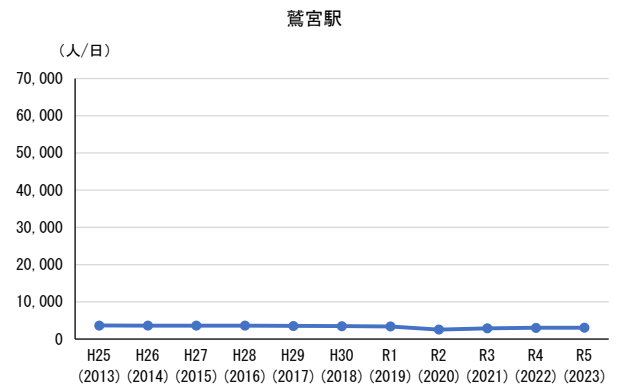
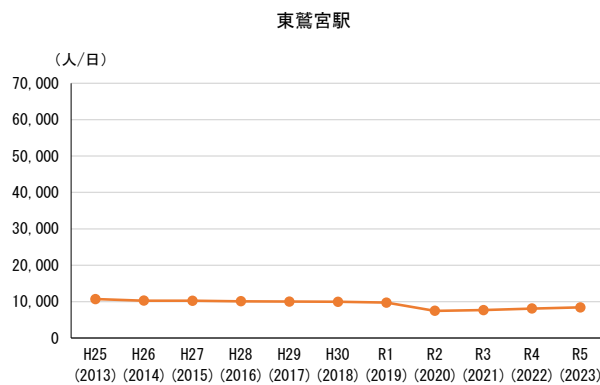
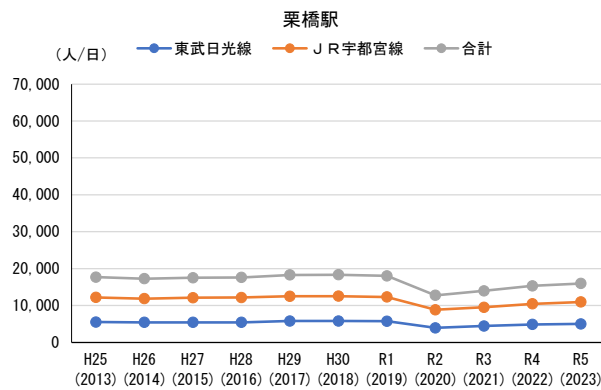
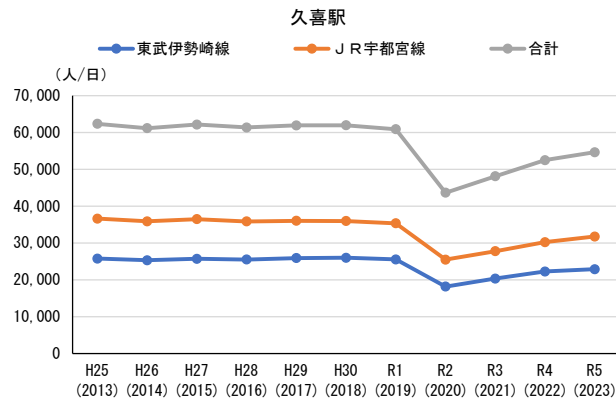


図 3.1.1 鉄道路線図



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 5（2023）年度）
54,619 人（J R 宇都宮線 31,740 人、東武伊勢崎線 22,879 人）
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5（2023）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（2020）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（2012）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



民間バスと市内循環バス



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 5（2023）年度）
15,961 人（J R 宇都宮線 10,963 人、東武日光線 4,998 人）
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5（2023）年 8 月現在）
J R 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）、加須市デマンド型乗合タクシー、タクシー
東口：デマンド交通（くきまる）、古河市循環バス、タクシー
- ・ 企業、学校等の送迎バスの状況
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 5（2023）年度） 3,722 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5（2023）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交通、タクシー
- ・ 企業、学校等の送迎バスの状況
東口：ボートピア栗橋送迎バス
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、産官学連携によるまちづくりプロジェクト「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



BRIDGE LIFE Platform 構想
のまちづくり

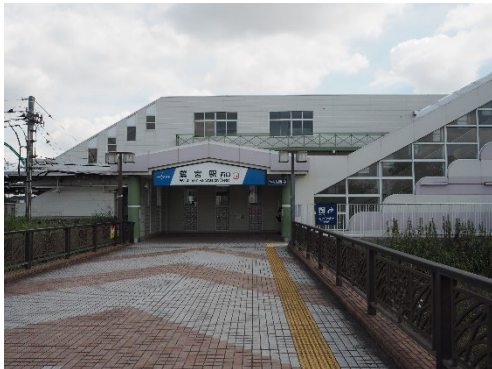


表 3.1.1(4) 市内 5 駅の概要

【鷺宮駅】

- ・ 1 日平均乗車人数（令和 5（2023）年度） 3,058 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5（2023）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
- ・ 企業、学校等の送迎バスの状況
東口：スイミングスクールの送迎
企業の送迎バス
- ・ 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、駅前広場と駅舎の間に河川があり、橋梁で接続している。

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 5（2023）年度） 8,440 人
- ・ 1 日上下運行本数（令和 5（2023）年 8 月現在）

J R 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

- ・ 企業、学校等の送迎バスの状況

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、上り方向が高架、下り方向が地上となっている。

駅改札は、西口にあり、東口からは東西連絡地下道を通して、西口改札を利用する必要がある。

西口駅前



東西連絡地下道への入口



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 事業者が民間路線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 25 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経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（2020）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（2022）年時点では回復傾向にあるが、完全に元には戻っていない。

中田商会株式会社においても同様の傾向にあったが令和 4（2022）年には令和元（2019）年度の利用者数を上回っている。

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（2019）年 4 月から令和 5（2023）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%減少したこと、中田商会株式会社では、運転手の退職者が増加していることが回答として挙げられた。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。

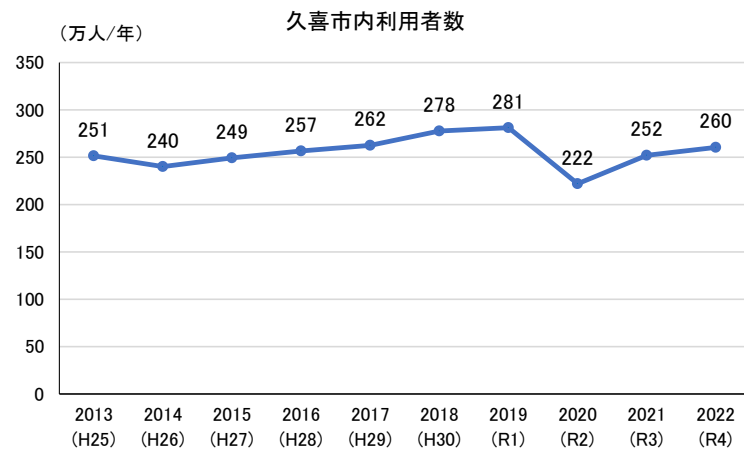
表 3.1.2 民間バス会社の現状

	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	—

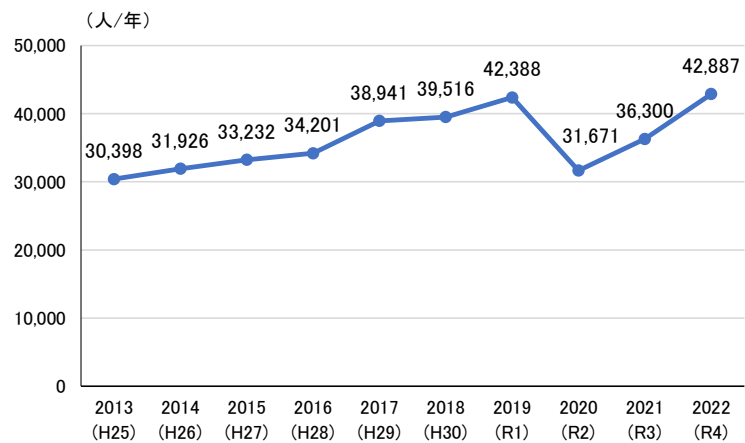
表中の数値は、令和元（2019）年 4 月と令和 5（2023）年 4 月の比較

出典：民間バス事業者アンケート結果

朝日自動車株式会社



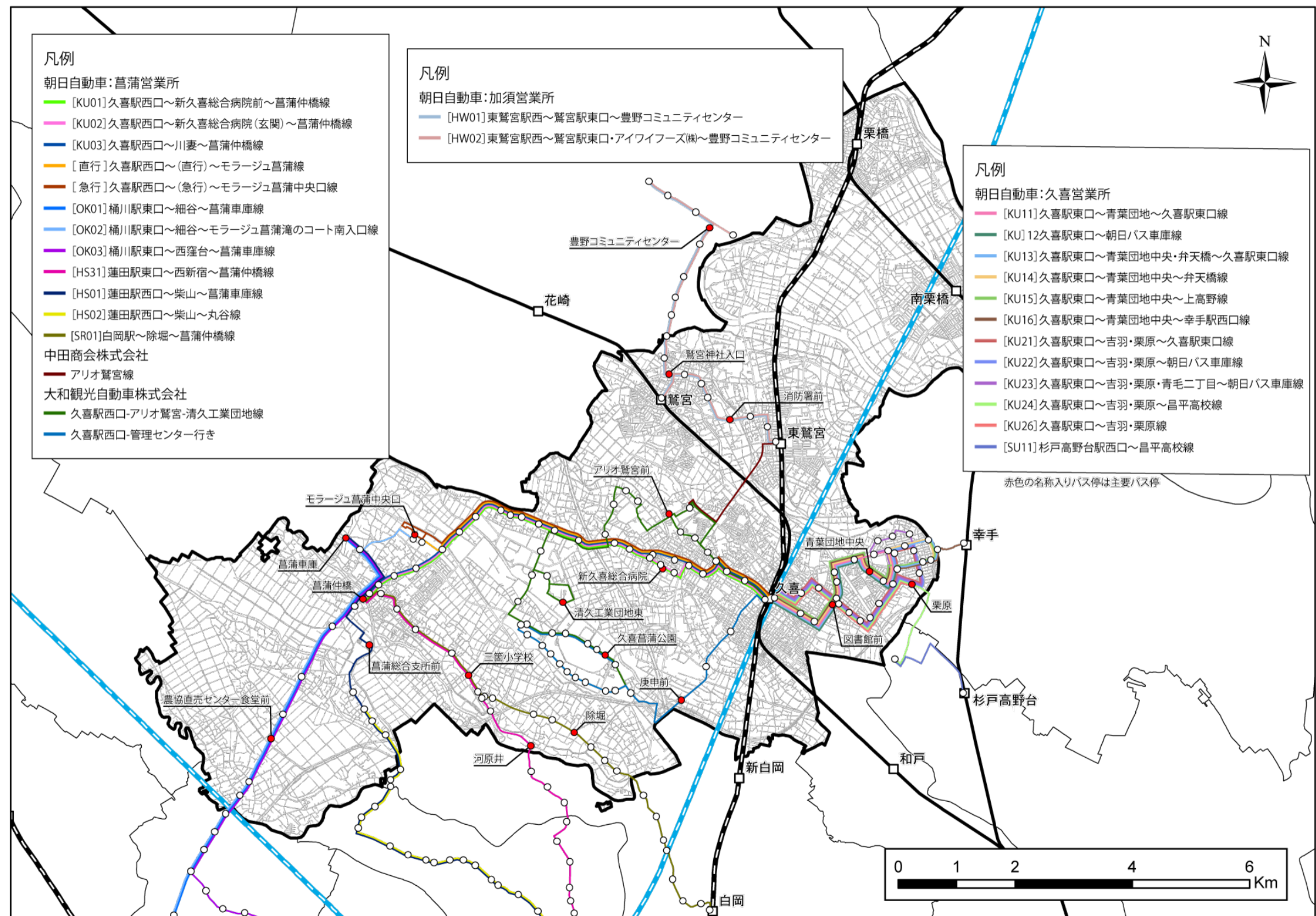
中田商会株式会社



※東鷲宮駅西口～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

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。

□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200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(400円)、11回分の回数券(2,000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(2017)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(2020)年度には11万人を下回った。令和5(2023)年度には年間13万人まで回復している。令和5(2023)年度の1日当たり利用者数は、446人、1便当たり乗車人数は、6.5人である。

なお、市内循環バスの料金等は、令和6(2024)年9月に改定している。

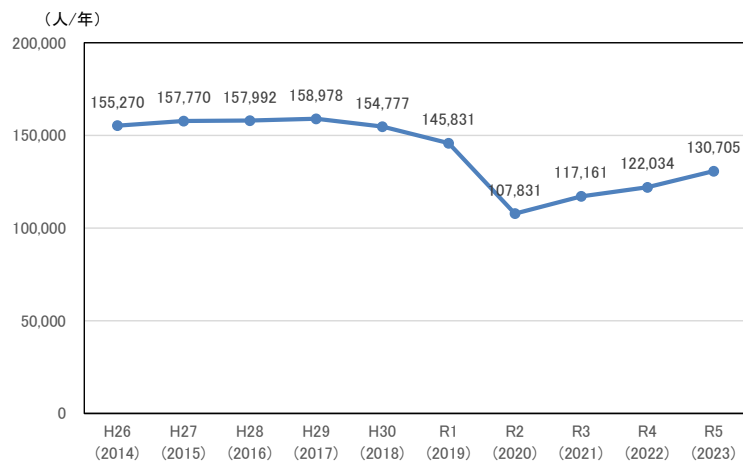
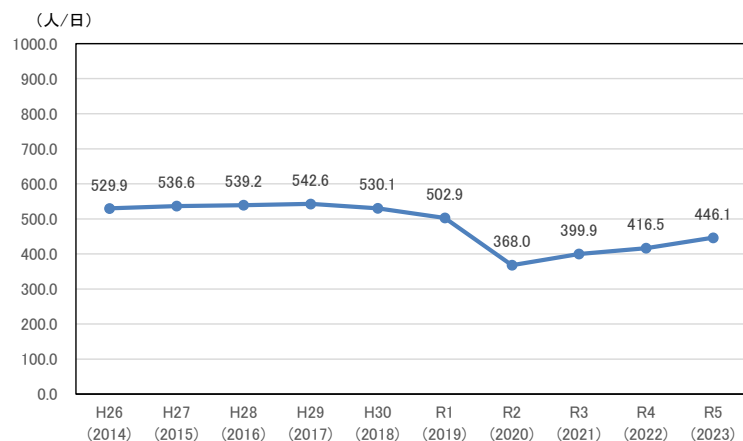


図 3.1.6 市内循環バス年間利用者数の推移



出典：市内循環バス利用状況（久喜市）

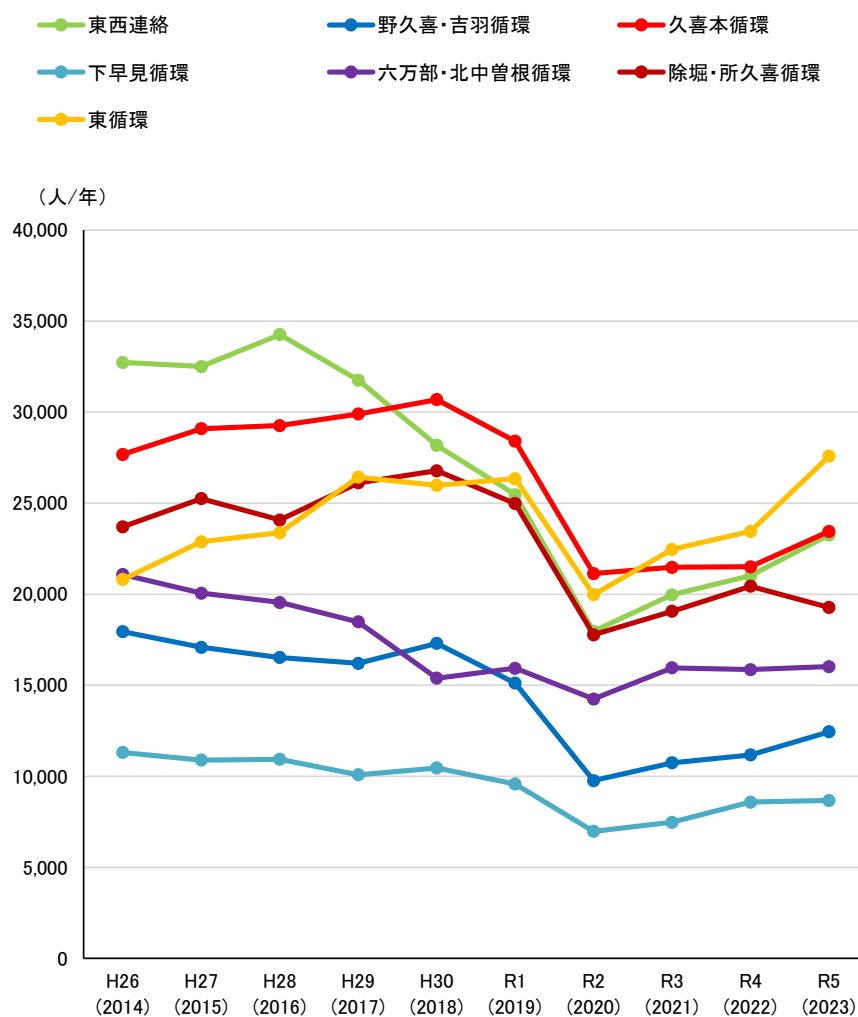
図 3.1.7 市内循環バス 1 日当たり利用者数の推移

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（2016）年度には年間約 3.5 万人の利用者数であったが、その後減少し、令和 2（2020）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（2018）年度に年間約 3 万人の利用があったが、やはり令和 2（2020）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（2020）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：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

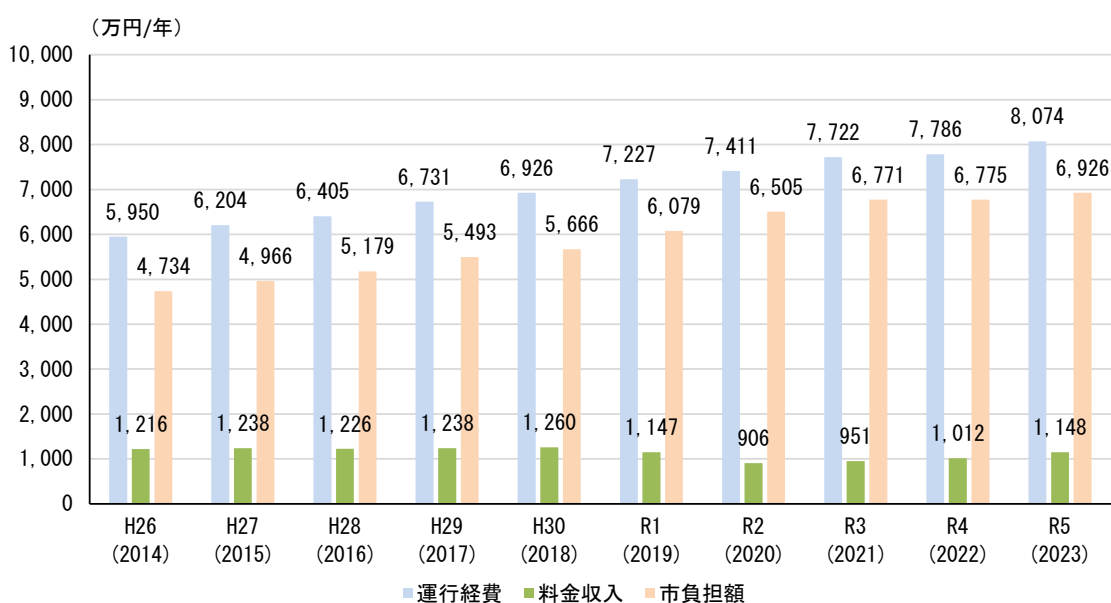
3) 収支状況

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5,950万円から年間8,074万円に2,124万円(35.7%)増加している。

料金収入は、過去10年間で、年間1,216万円から年間1,148万円に68万円(5.6%)減少している。

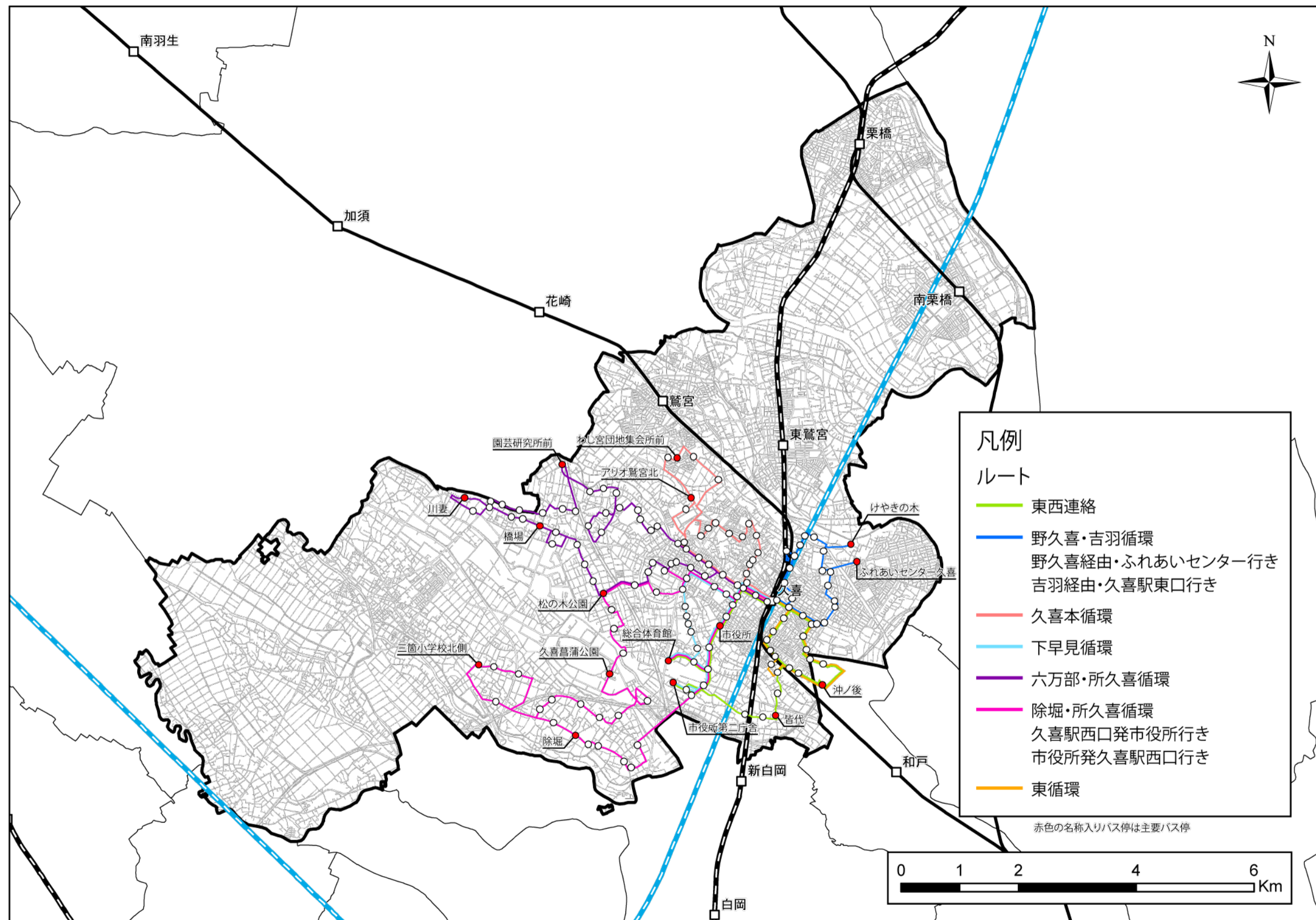
その結果、市の負担額は年間4,734万円から年間6,926万円に2,192万円(46.3%)増加している。

令和5(2023)年度の利用者1人当たり市負担額は、年間利用者数13万人に対し、市負担額6,926万円であることから533円/人となる。また、同年度の収支率は、営業収益1,148万円に対し、経常費用8,074万円であることから14.2%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

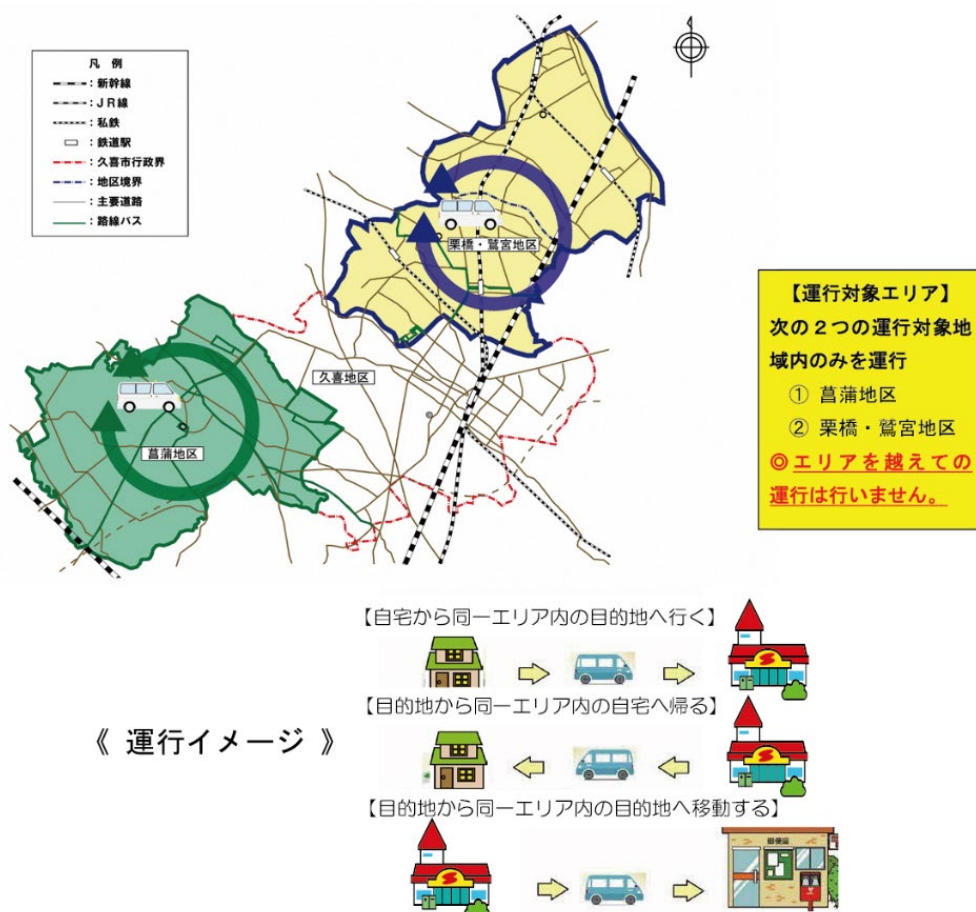
久喜市が運行するデマンド交通(くきまる)は、市内在住・在勤・在学者を対象に菖蒲地区(新久喜総合病院含む)、栗橋・鷺宮地区で運行している。

乗降ポイントは、自宅及び登録されている公共施設など(440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500円(新久喜総合病院へは1回800円)である。事前に利用登録の上、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。

なお、デマンド交通(くきまる)の料金等は、令和6(2024)年9月に改定している。

■ 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

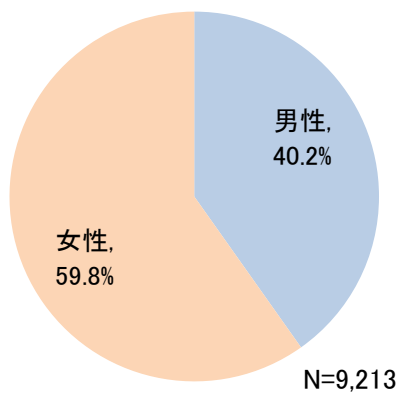
2) 登録状況

デマンド交通（くきまる）の利用登録者は、女性 59.8%、男性 40.2%で女性の方が多い。

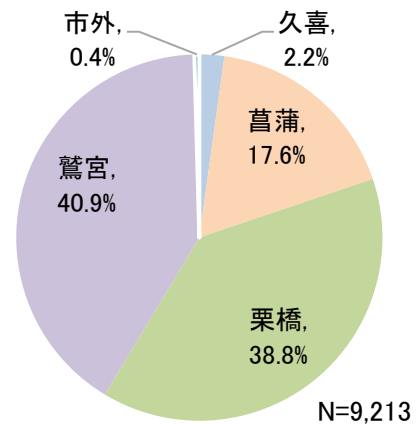
利用登録者の居住地区は、鷺宮地区 40.9%、栗橋地区 38.8%、菖蒲地区 17.6%となっている。

利用登録者の年齢は、80～89 歳が 36.8%で最も多く、70～79 歳 20.1%、90～99 歳 12.8%、60～69 歳 6.9%の順である。30 代以下も各年代 2.0～3.0%ずつ登録している。

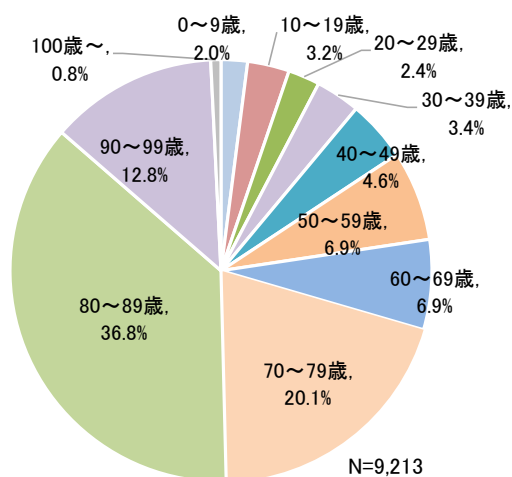
■ 性別



■ 居住地区



■ 年齢



平成 25（2013）年 10 月～令和 6（2024）年 6 月累計集計

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

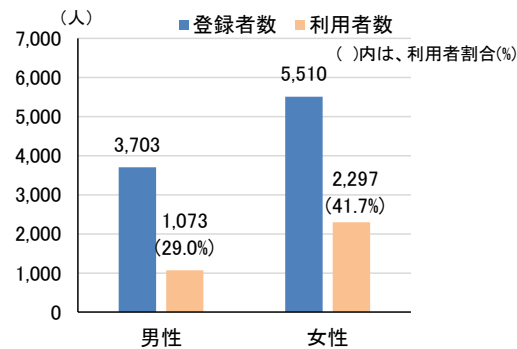
図 3.1.12 利用登録者の性別、地区、年齢

3) 登録者の属性別利用状況

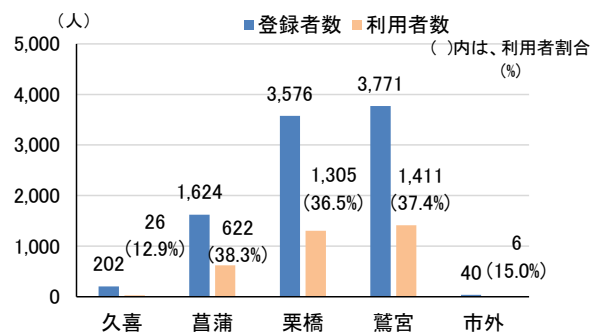
過去10年間の登録者数と利用者数を属性別にみると、性別では女性の利用率の方が41.7%と男性よりも高い。居住地区別では、菖蒲地区、栗橋地区、鷺宮地区で37%前後である。

年齢別では、90代が45.6%と高く、次に80代が42.9%である。

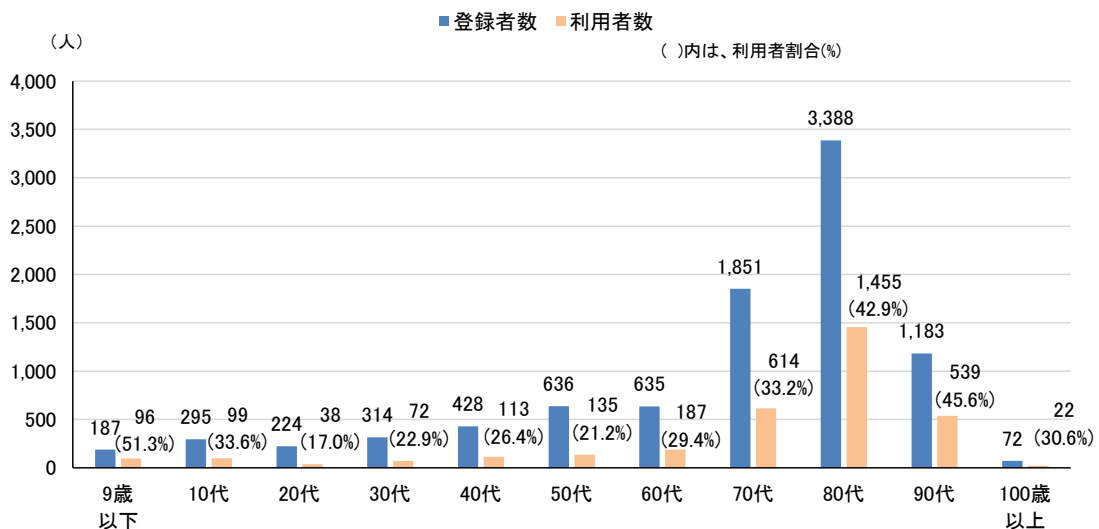
■性別



■居住地区別



■年齢別



平成25(2013)年10月～令和6(2024)年6月

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

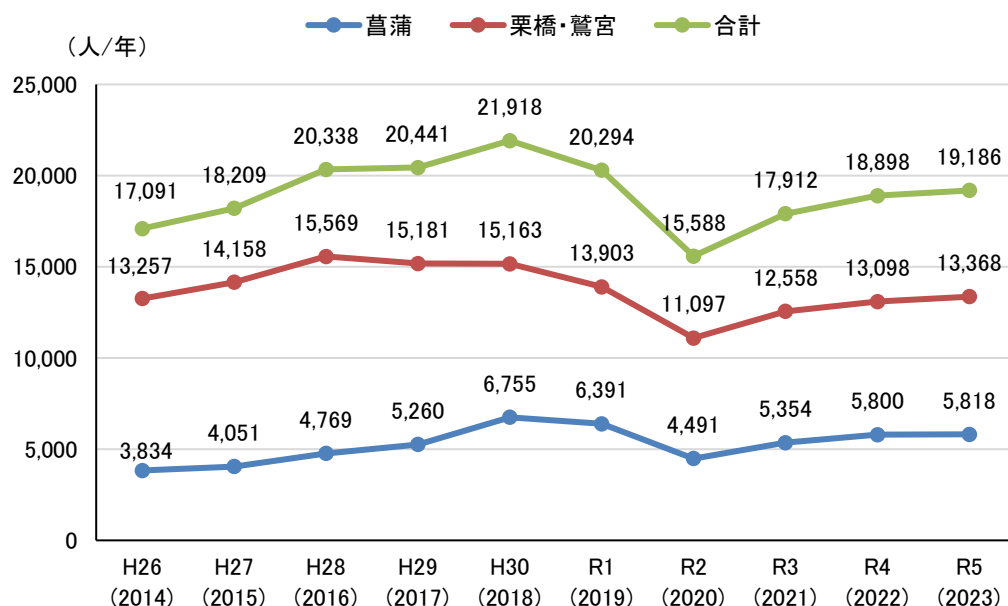
図3.1.13 利用登録者の属性別利用者数

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・鷺宮地区が年間 1.5 万人、菖蒲地区が 6.7 千人、合計 2.2 万人である。他の年度も栗橋・鷺宮地区が利用者は多い。

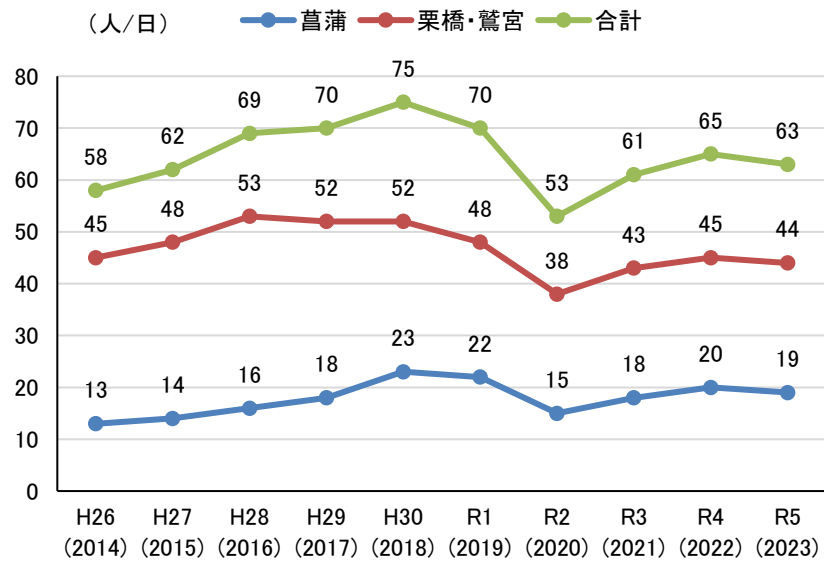
新型コロナウイルス感染拡大の令和 2（2020）年度には両地区で 1.6 万人に減少したが、その後増加傾向にある。

令和 5（2023）年度の 1 日当たり利用者数は、66 人、1 便当たり乗車人数は、1.7 人である。



出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

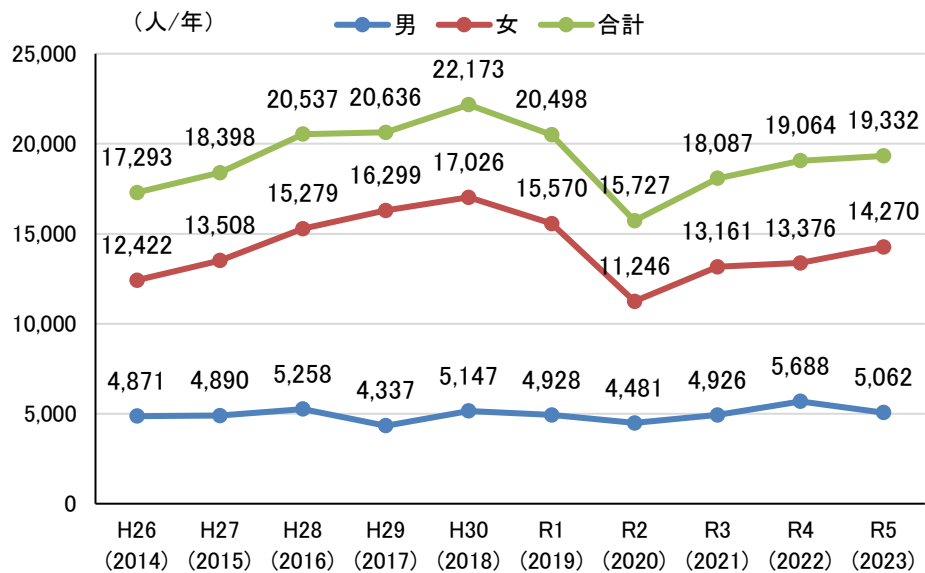
図 3.1.14 デマンド交通（くきまる）の年間利用者数の推移



出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

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。

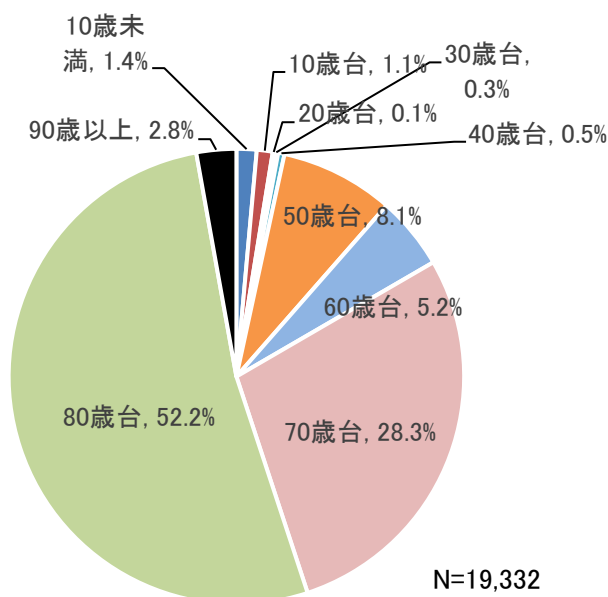


注）予約状況データからの集計のため実際の利用者人数と異なる

出典：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28.3%で続いている。50歳台が8.1%で次に多い。



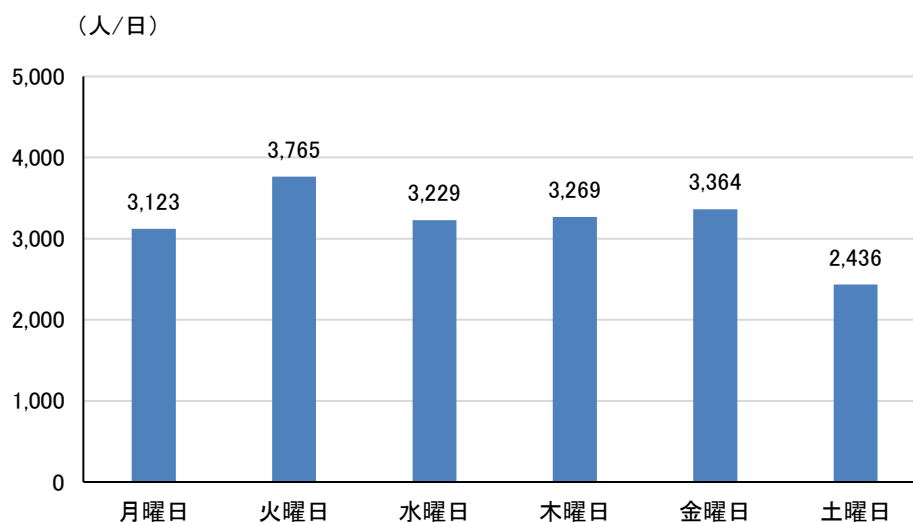
注) 予約状況データからの集計のため、実際の利用者数人数と異なる。

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

令和 5（2023）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、火曜日の利用が最も多く、次に金曜日、木曜日、水曜日の順である。土曜日はほかの曜日の 7 割程度である。

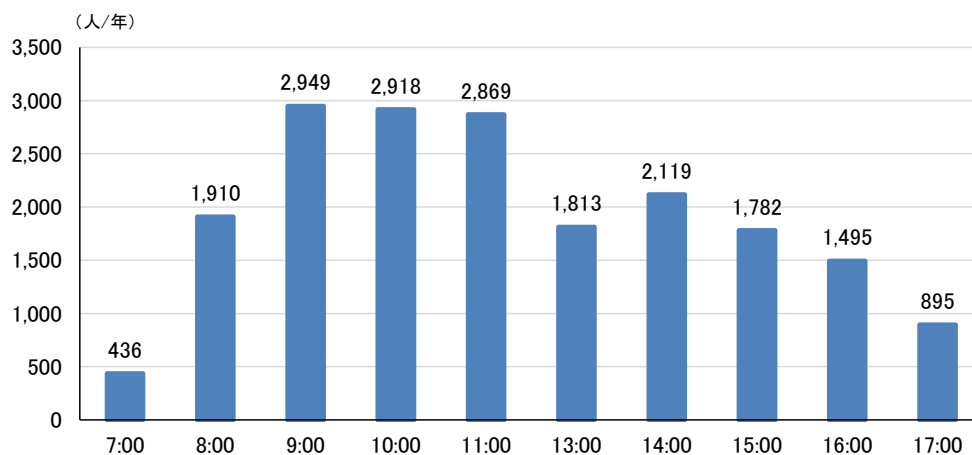


注) 令和 5（2023）年度の利用者

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。

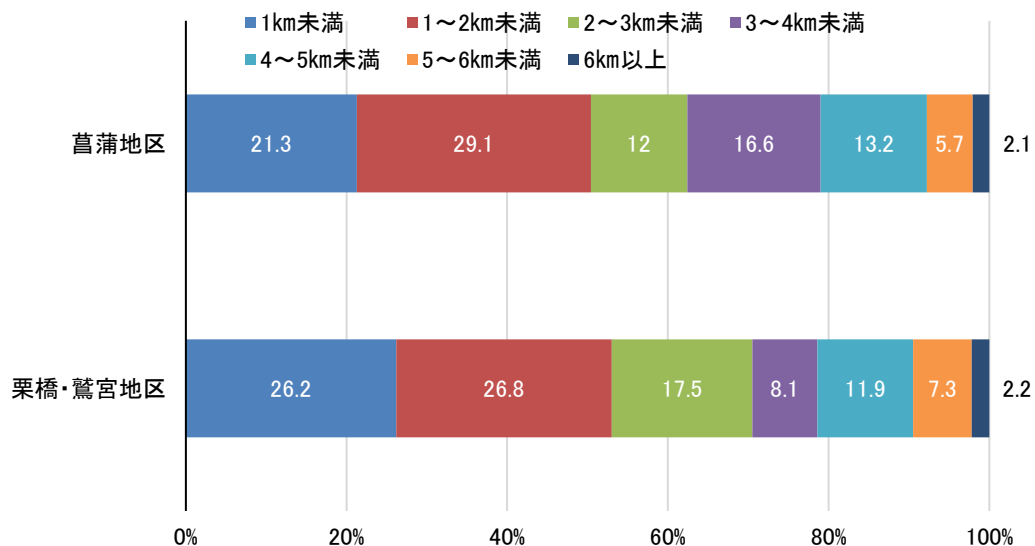


令和 5（2023）年度の利用者

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

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。



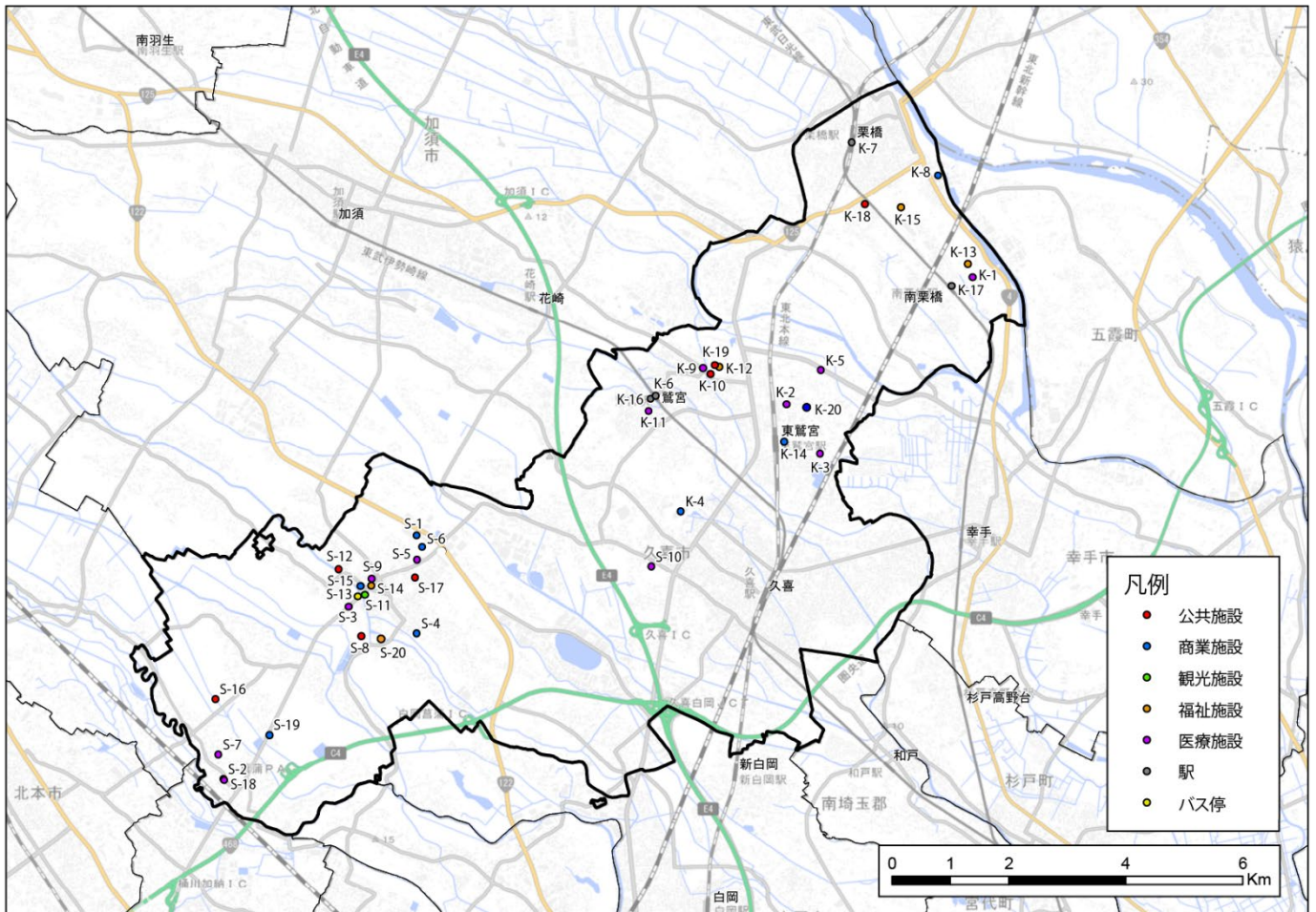
令和 5（2023）年度の利用者

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

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（17.9%）、三須医院（16.0%）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・鷺宮地区の利用率は、済生会栗橋病院（現在は彩優会栗橋病院）が16.4%で最も多く、その他商業施設、駅利用も目立っている。



平成25(2013)年10月～令和6(2024)年6月のデータ

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

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	順位	図中番号	目的地（乗降ポイント）	利用者人数	割合（％）
菖蒲地区	1	S-1	モラージュ菖蒲	10,151	17.9
	2	S-2	三須医院	9,028	16.0
	3	S-3	山崎整形外科	3,601	6.4
	4	S-4	マミーマート菖蒲店	2,492	4.4
	5	S-5	宮嶋整形外科	2,214	3.9
	6	S-6	ヤオコー喜菖蒲店	2,155	3.8
	7	S-7	重城泌尿器科クリニック	2,133	3.8
	8	S-8	菖蒲行政センター	1,932	3.4
	9	S-9	岩崎医院	1,869	3.3
	10	S-10	新久喜総合病院	1,783	3.2
	11	S-11	しょうぶ会館	1,590	2.8
	12	S-12	商工会菖蒲支所・労働会館（あやめ会館）	1,537	2.7
	13	S-13	朝日自動車(株) 菖蒲仲橋バス停	1,164	2.1
	14	S-14	しょうぶの里デイサービスセンター	947	1.7
	15	S-15	ヤオコー菖蒲店	946	1.7
	16	S-16	森下コミュニティセンター	829	1.5
	17	S-17	菖蒲郵便局	797	1.4
	18	S-18	南彩農業協同組合 菖蒲グリーンセンター	753	1.3
	19	S-19	三須医院歯科	733	1.3
	20	S-20	しょうぶの里ゆとり野デイサービスセンター	728	1.3
合計（すべての）				56,585	100.0
地区	順位	図中番号	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（彩優会栗橋病院）	24,341	16.4
	2	K-2	東鷺宮病院	13,395	9.0
	3	K-3	矢作整形外科・内科	10,126	6.8
	4	K-4	アリオ鷺宮	9,801	6.6
	5	K-5	おおぎや眼科	6,966	4.7
	6	K-6	JR東日本東鷺宮駅西口	6,609	4.4
	7	K-7	JR東日本・東武鉄道栗橋駅東口	4,979	3.4
	8	K-8	ベイシア栗橋店	3,742	2.5
	9	K-9	酒井整形外科医院	3,520	2.4
	10	K-10	鷺宮行政センター	3,099	2.1
	11	K-11	相沢内科医院	2,741	1.8
	12	K-12	鷺宮福祉センター	2,467	1.7
	13	K-13	老人保健施設 栗橋ナーシングホーム翔裕園	2,447	1.6
	14	K-14	イオン東鷺宮店（閉店）	2,094	1.4
	15	K-15	介護老人福祉施設 栗橋翔裕園	1,950	1.3
	16	K-16	東武鉄道鷺宮駅東口	1,785	1.2
	17	K-17	東武鉄道南栗橋駅東口	1,654	1.1
	18	K-18	栗橋行政センター	1,541	1.0
	19	K-19	鷺宮中央コミュニティセンター	1,473	1.0
	20	K-20	ベスタ東鷺宮	1,281	0.9
合計（すべての）				148,621	100.0

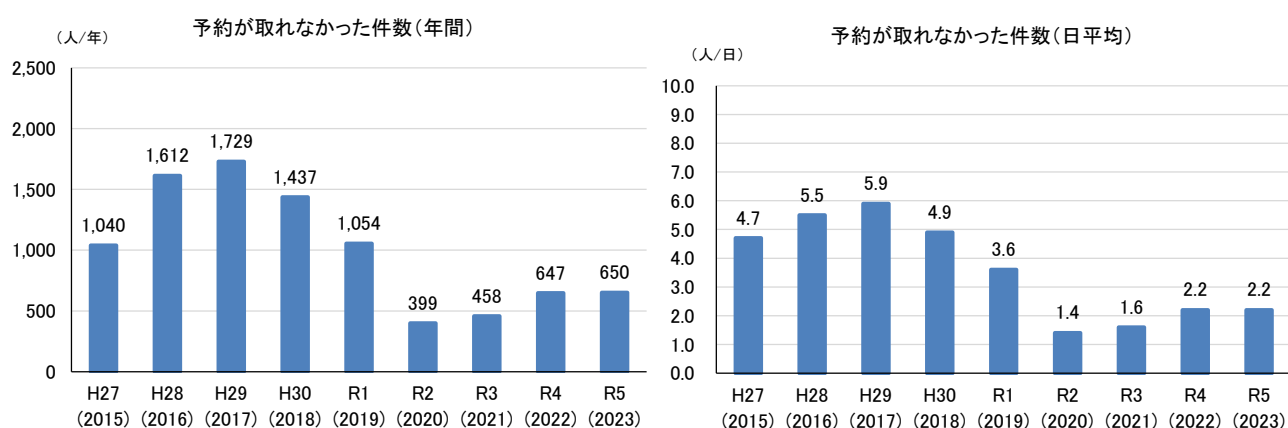
平成 25（2013）年 10 月～令和 6（2024）年 6 月のデータ

出典：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(2020)年度に最も減ったが、また増加している。

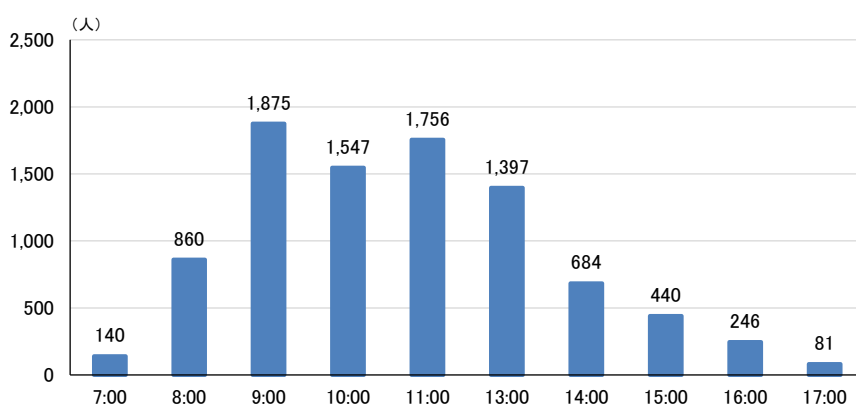
予約がとれなかった時間帯は、利用者が集中する 9 時台と 11 時台であり、午前中から 13 時台にかけて多い。14 時以降は比較的少なくなっている。



平成 27（2015）年度は、7 月から翌 3 月までの 9 箇月のデータ

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

図 3.1.22 年間及び日平均の予約が取れなかった人数



平成 27（2015）年度から令和 5（2023）年度の合計

出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

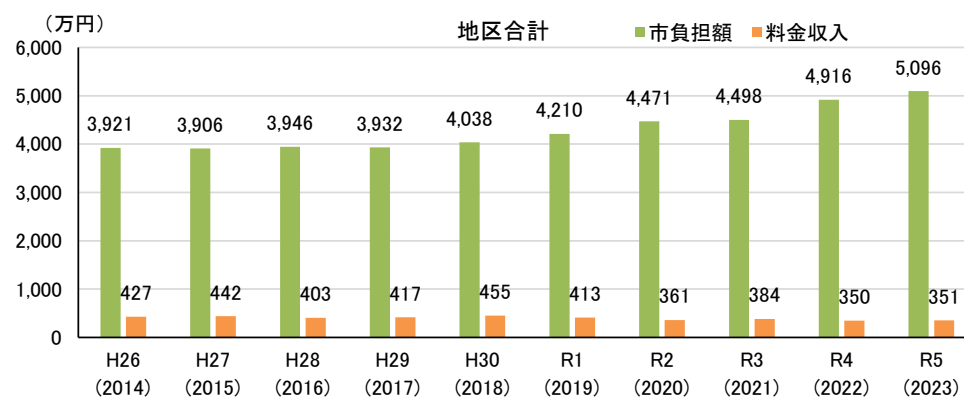
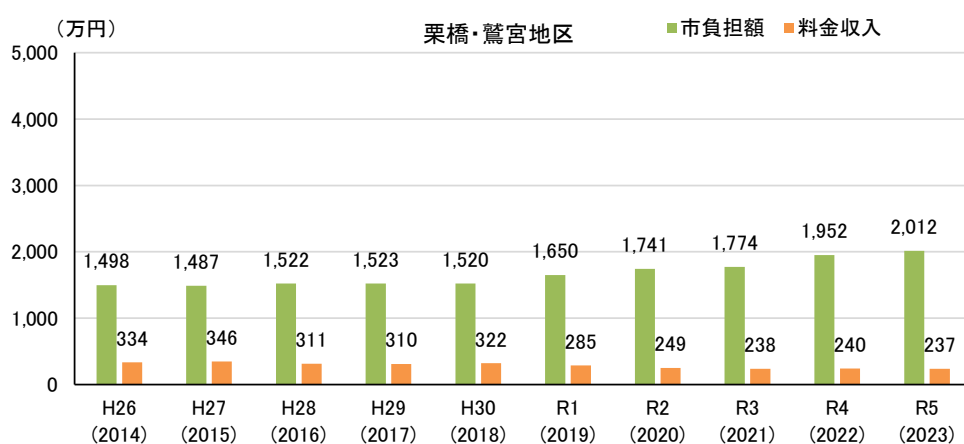
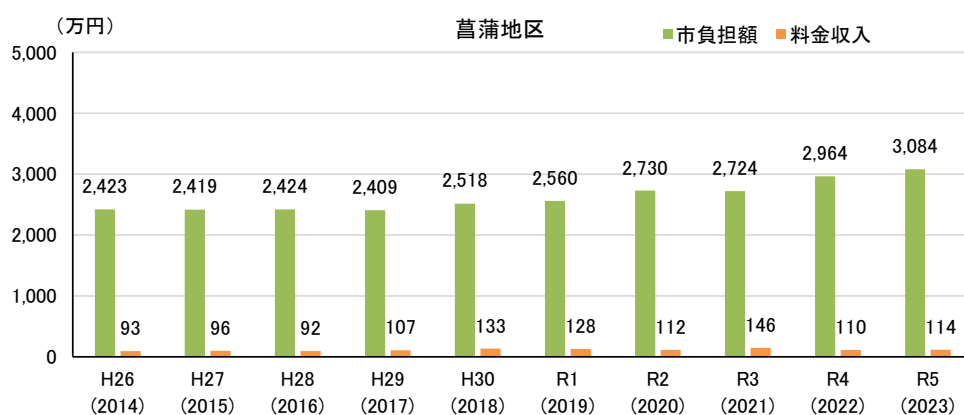
図 3.1.23 時間帯別の予約が取れなかった人数

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・鷺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 10 年間で、年間 3,921 万円から年間 5,096 万円に 1,175 万円（30.0%）増加している。

令和 5（2023）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 5,096 万円であることから 2,682 円となる。また、同年度の収支率は、営業収益 351 万円に対し、経常費用 5,096 万円であることから 6.9%となる。



出典：デマンド交通（くきまる）の利用状況（久喜市）

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（2020）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、障害者手帳などの交付を受けている方である。

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、市に事前に利用登録を行い、利用する直前にタクシー事業者で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た利用者負担額が設定されている。

また、利用できるタクシー会社は7社で、運行車両は、各社2台ずつである。

なお、くきふれあいタクシー（補助タク）の料金等は、令和6（2024）年9月に改定している。

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		下表のとおり	
通常料金の場合		障がい者割引を受ける場合	
タクシー料金	利用者負担額	タクシー料金	利用者負担額
900 円	500 円	850 円、940 円	500 円
1,000 円、1,100 円	600 円	1,030 円、1,120 円	600 円
1,200 円、1,300 円	700 円	1,210 円、1,300 円	700 円
1,400 円	800 円	1,390 円、1,480 円	800 円
1,500 円～1,700 円	900 円	1,570 円、1,660 円	900 円
1,800 円	1,000 円	1,750 円	1,000 円
1,900 円、2,000 円	1,100 円	1,840 円、1,930 円	1,100 円
2,100 円	1,200 円	2,020 円、2,110 円	1,200 円
2,200 円、2,300 円	1,300 円	2,200 円、2,290 円	1,300 円
2,400 円、2,500 円	1,400 円	2,380 円、2,470 円	1,400 円
2,600 円、2,700 円	1,500 円	2,560 円、2,650 円	1,500 円
2,800 円、2,900 円	1,600 円	2,740 円、2,830 円	1,600 円
3,000 円	1,700 円	2,920 円、3,010 円	1,700 円
3,100 円、3,200 円	1,800 円	3,100 円、3,190 円	1,800 円
3,300 円、3,400 円	1,900 円	3,280 円、3,370 円	1,900 円
3,500 円以上	タクシー料金から 1,500 円を引いた額	3,460 円	2,000 円
		3,550 円以上	タクシー料金から 1,500 円を引いた額

※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、利用者負担額から差し引きます。

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。

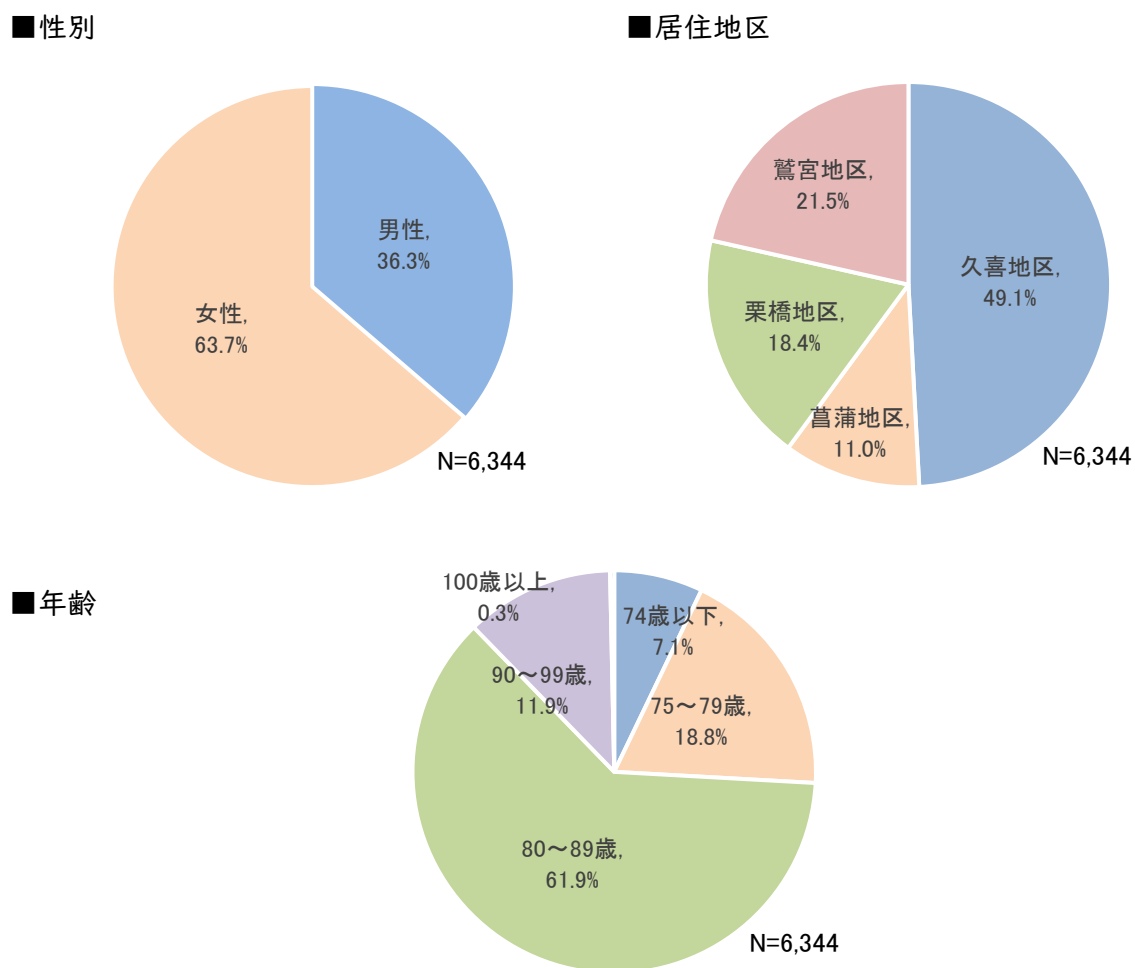
出典：くきふれあいタクシー（補助タク）パンフレット（久喜市）

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 63.7%、男性 36.3%で女性の方が多い。

利用登録者の居住地区は、久喜地区が 49.1%で半数を占め、鷺宮地区 21.5%、栗橋地区 18.4%、菖蒲地区 11.0%の順である。

利用登録者の年齢は、80～89 歳が 61.9%で最も多く、75～79 歳 18.8%、90～99 歳 11.9%の順である。



令和 2（2020）年 3 月～令和 6（2024）年 6 月累計集計

出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

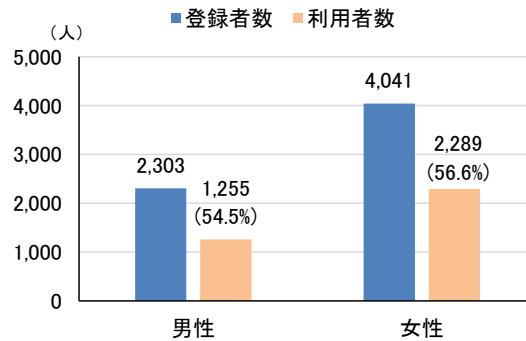
図 3.1.25 利用登録者の性別、地区、年齢

3) 登録者の属性別利用状況

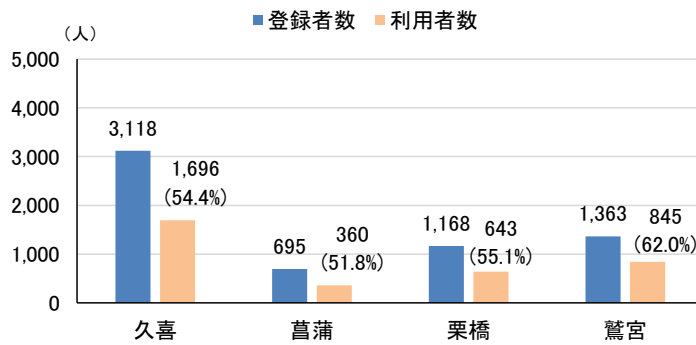
過去4年間の登録者数と利用者数を属性別にみると、性別では女性の利用率の方が56.6%と男性よりも高い。居住地区別では、各地区ともに50%を超え、特に鷺宮地区は62.0%と高い。

年齢別では、80歳台が55.5%と登録者数も利用率も高くなっている。

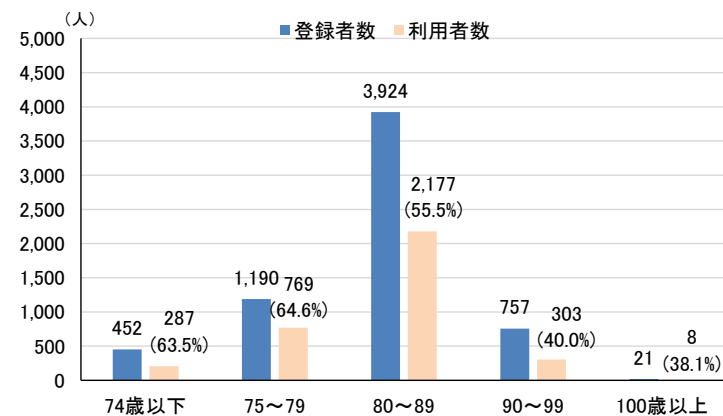
■性別



■居住地区別



■年齢別



令和2(2020)年3月～令和6(2024)年6月累計集計

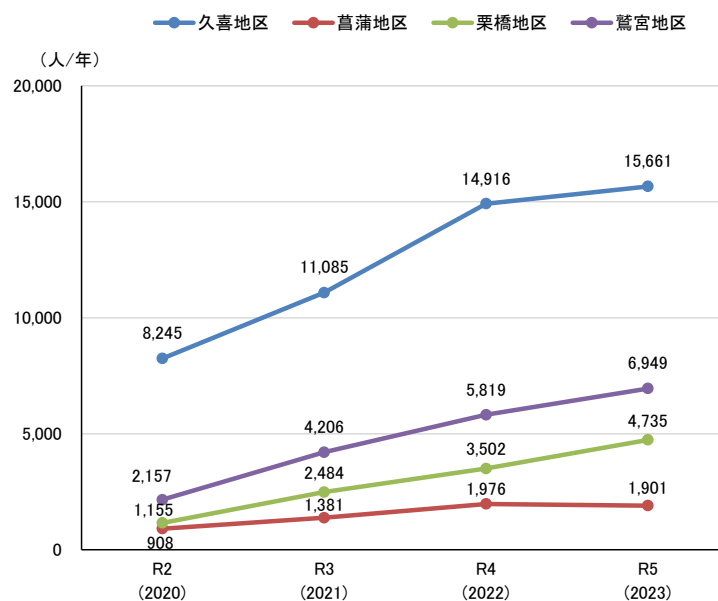
出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.26 利用登録者の属性別利用者数

4) 利用状況

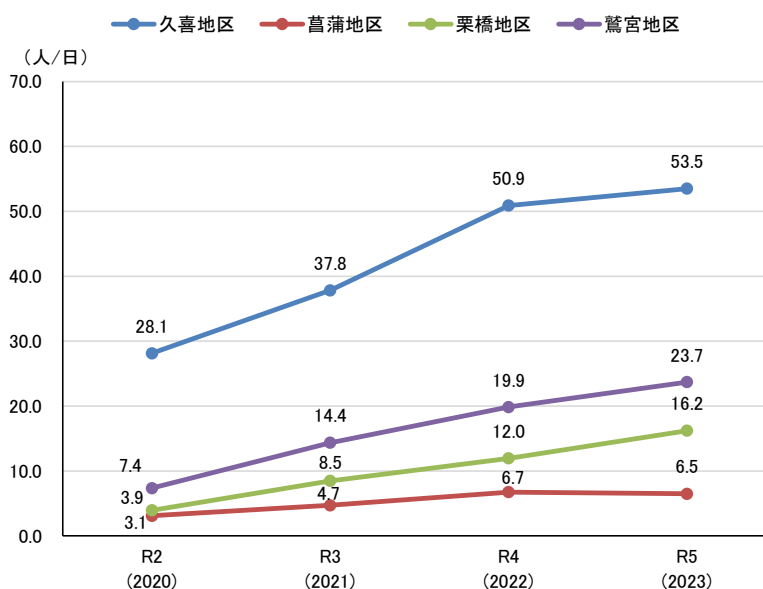
地区別にくきふれあいタクシー（補助タク）の年間並びに1日当たり利用者数の推移をみると、いずれの地区も利用者は増加傾向にあり、特に久喜地区の増加傾向が顕著であったが、令和5（2023）年度にかけては鈍化している。

令和5（2023）年度の1日当たり利用者数は、100人、1便当たり乗車人数は、0.9人である。



出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.27 年間利用者の推移

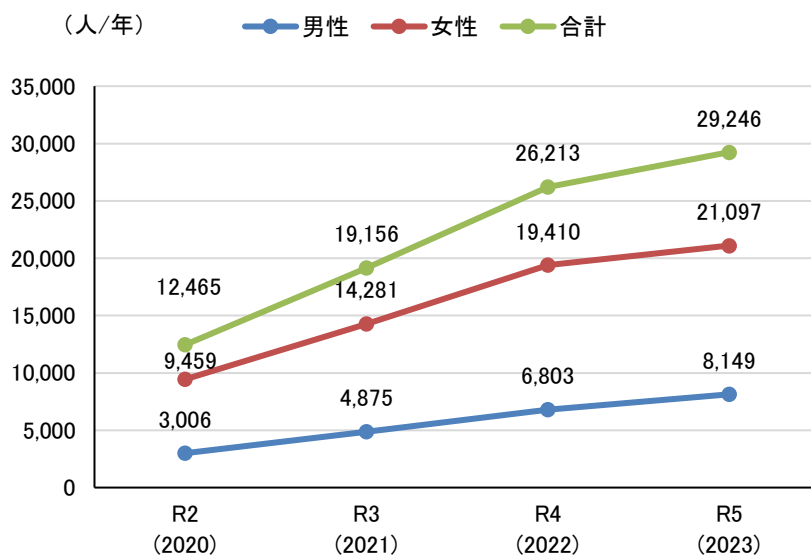


出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.28 1日当たり利用者数の推移

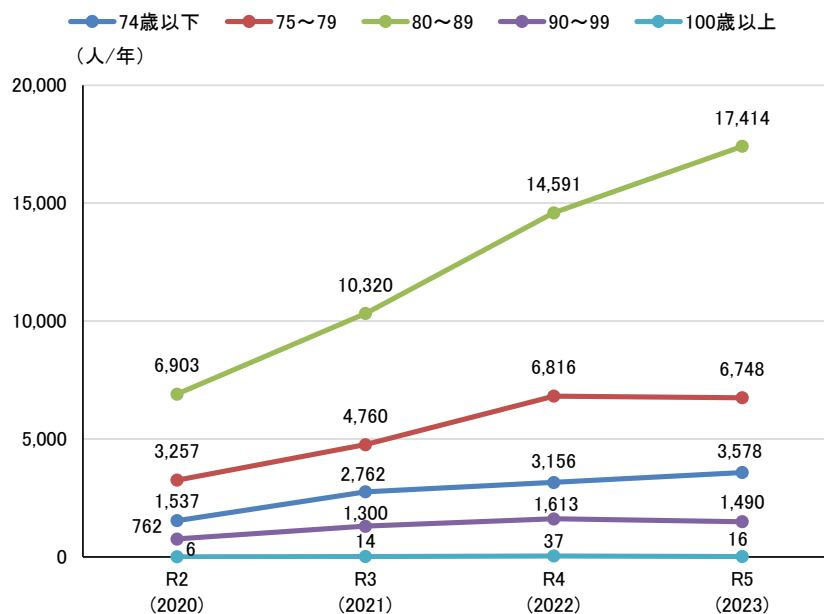
男女別にくきふれあいタクシー（補助タク）の利用者数の推移をみると、女性の方が男性よりも利用者数の伸びが大きい。

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

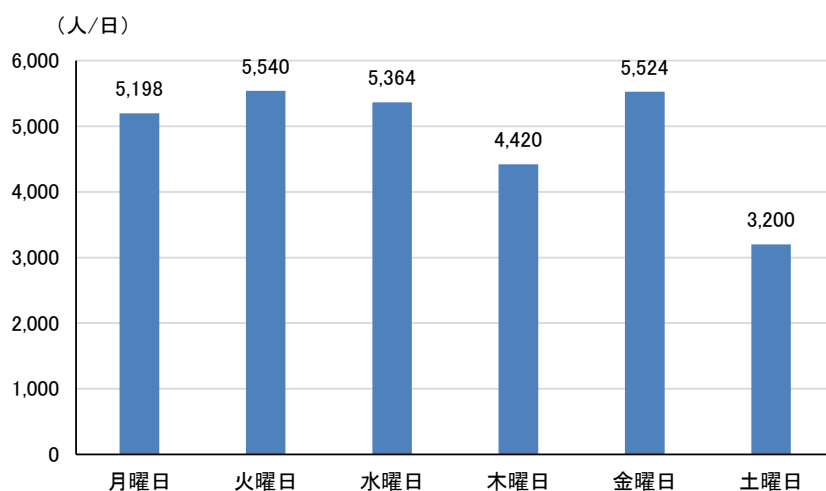


出典：くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況（久喜市）

図 3.1.30 年齢別利用者数の推移

利用者の曜日変動をみると、火曜日の利用が多く、次に水曜日、月曜日、木曜日の順である。土曜日は他の曜日の6割程度である。

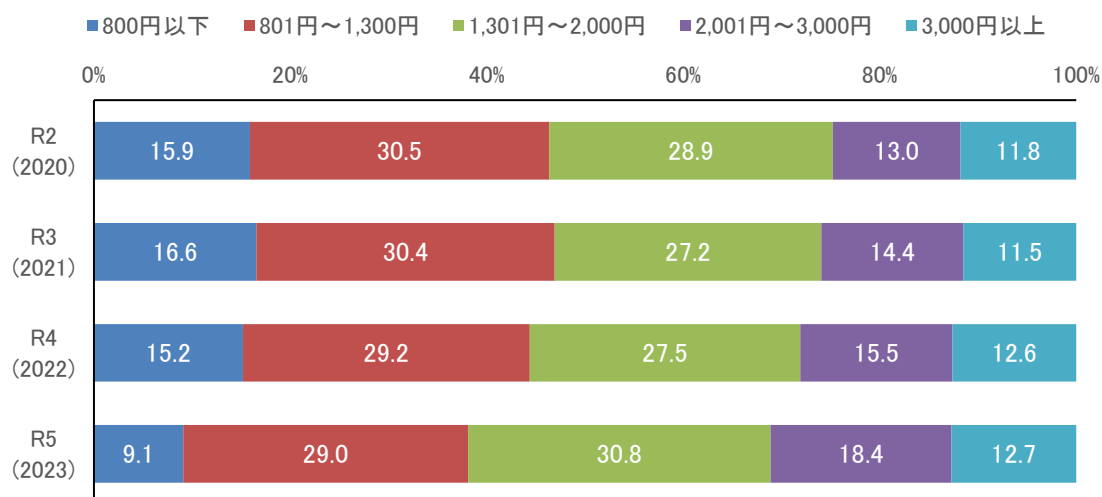
利用者の利用料金をみると、801円～1,300円、1,301円～2,000円の割合が多いが、2,001円を超える利用者の割合が増加傾向にある。



令和5（2023）年度の利用者数

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 3.1.31 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

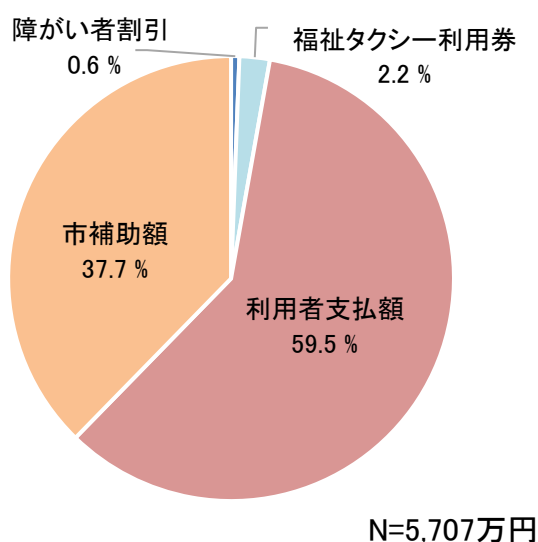
5) 収支状況

くきふれあいタクシー（補助タク）の令和 5（2023）年度における支払額の内訳は、利用者支払額が 59.5%、市補助額が 37.7%、福祉タクシー利用券が 2.2%、障がい者割引が 0.6%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 4 年間で、年間 2,319 万円から年間 5,707 万円に 3,388 万円（146%）増加している。

利用者支払額は、4 年間で年間 1,411 万円から年間 3,394 万円に 1,983 万円（141%）増加しており、市の負担額も年間 848 万円から年間 2,154 万円に 1,306 万円（154%）増加している。

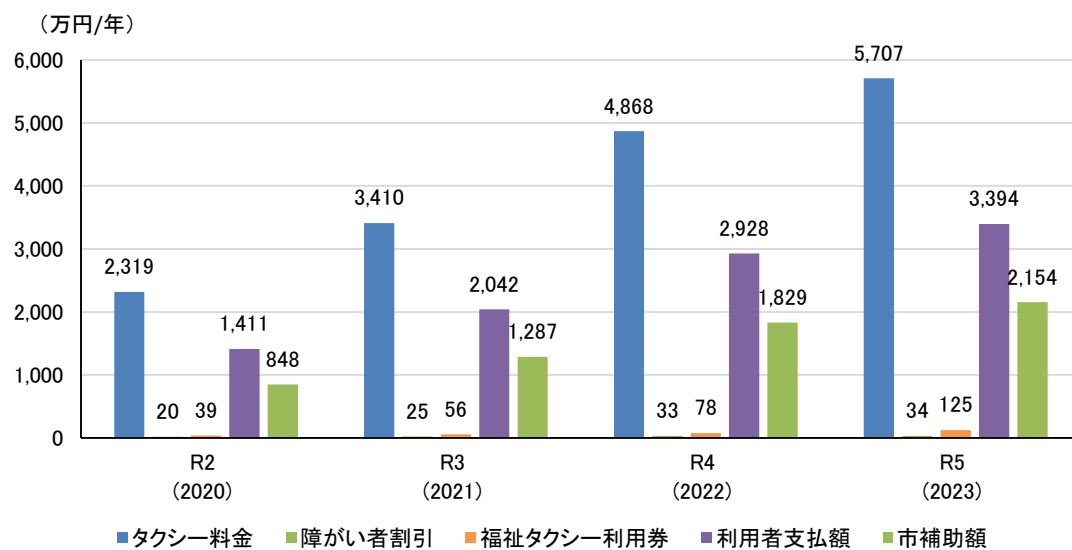
令和 5（2023）年度の利用者 1 人当たり市負担額は、年間利用者数 2.9 万人に対し、市負担額 2,154 万円であることから 743 円となる。



令和 5（2023）年度の収支額

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 3.1.33 くきふれあいタクシー（補助タク）の支払額内訳



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 3.1.34 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、埼葛北地区福祉有償運送運営協議会に属し、市内で5つの事業者が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

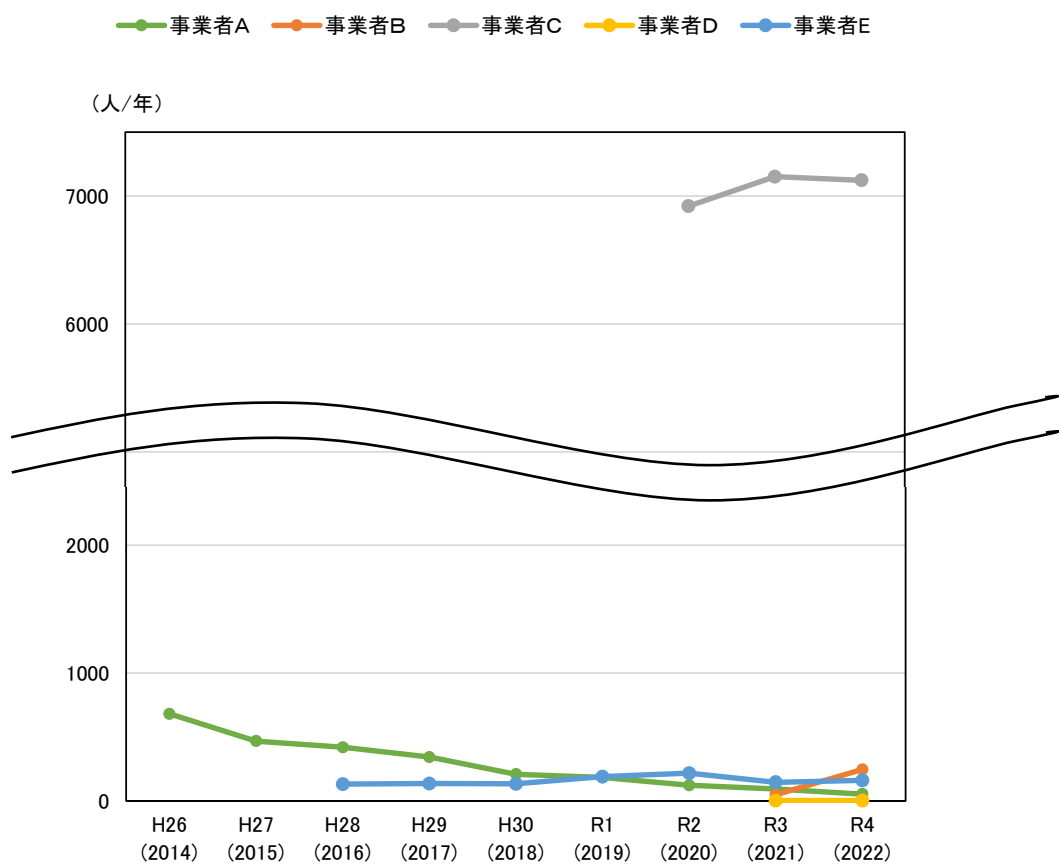
利用にあたっては、事前に登録が必要

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に。 ・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（令和6(2024)年1月）



出典：福祉有償運送事業者アンケート結果（令和 6(2024)年 1 月）

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、市内に乗り入れてい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回答があった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、ジャパンタクシーが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	所在地
久喜地区	A	久喜市
	B	久喜市
	C	久喜市
	D	幸手市
	E	幸手市
久喜及び菖蒲地区	F	久喜市
栗橋地区	G	久喜市
	H	久喜市
	I	加須市
鷲宮地区	J	久喜市

出典：タクシー事業者アンケート結果（令和5(2023)年10月）

表 3.1.8 所有車両のタイプ別台数

事業者	車両のタイプ				
	セダン	ジャパン タクシー	ミニバン	その他	合計
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

Bのその他:乗用タイプ

Dのその他:軽介護車、ワゴン車

Fのその他:軽介護車

出典：タクシー事業者アンケート結果（令和 5(2023)年 10 月）

表 3.1.9 タクシー事業の内容別 1 日当たり利用人数

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（令和 5(2023)年 10 月）

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％）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（令和 5(2023)年 10 月）

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（令和 5(2023)年 12 月）

(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、令和 2（2020）年 11 月の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今回新たに送迎バス事業者リストを作成した。そのリストを基に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	久喜市
2	スポーツ	久喜市
3	工場	久喜市
4	病院	久喜市
5	教習所	久喜市
6	中・高校	加須市
7	支援学校	川越市
8	研究所	久喜市
9	工場	久喜市
10	物流	蓮田市
11	物流	久喜市
12	工場	久喜市
13	物流	久喜市
14	工場	久喜市
15	大学	東松山市
16	工場	久喜市
17	工場	加須市
18	工場	久喜市
19	工場	久喜市
20	工場	久喜市
21	工場	久喜市
22	工場	久喜市

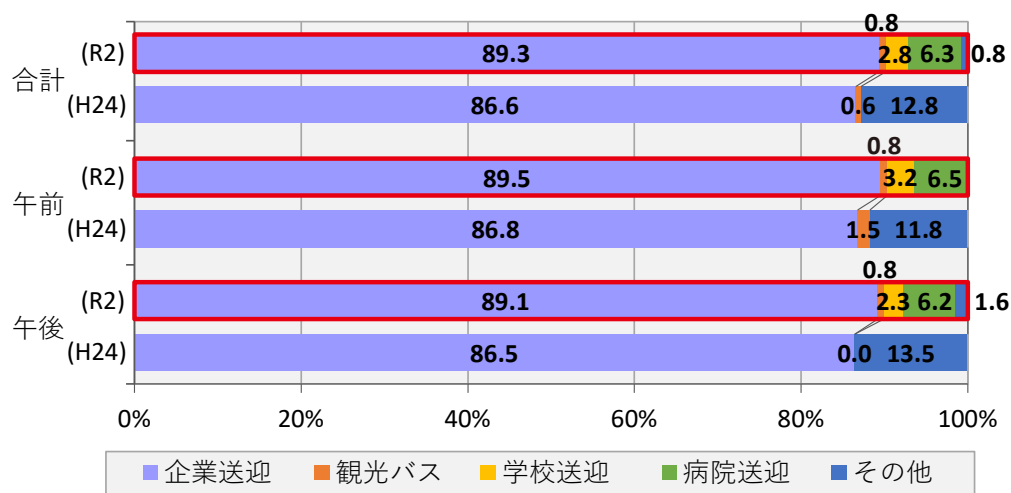
■ 参考資料

・ 久喜駅西口における企業バスの状況調査結果概要

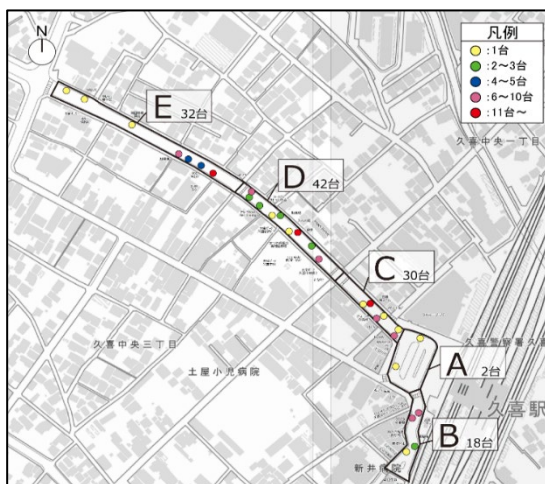
○ 調査概要

- ・ 調査日時：令和2(2020)年11月13日(金)
- 朝方：6:00～9:00
- 夕方：17:00～21:00

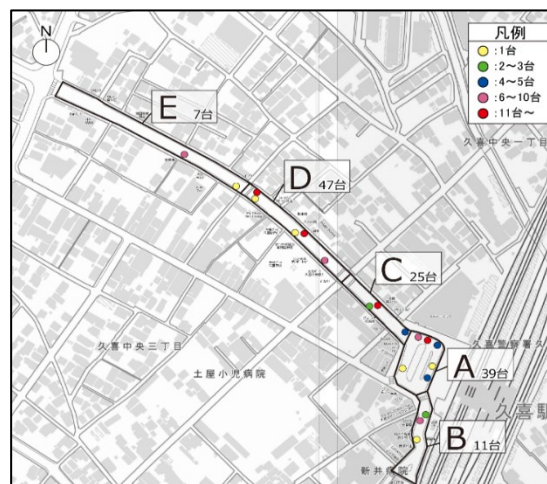
業種別駐停車台数割合



・ 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（令和3（2021）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（2010）年 3 月の合併後、同年 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（2013）年 4 月に「久喜市地域公共交通計画」を策定し、同年 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（2018）年には、デマンドタクシーの実証実験を始め、令和 2（2020）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。

なお、令和 6（2024）年 9 月から、運賃及び割引制度を変更している。

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 （437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）は連休）		
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200円（割引制度あり）	1回500円（割引制度あり） 新久喜総合病院へは1回800円 （割引制度あり）	タクシー料金の55～60%を利用者 が負担（割引制度あり）
受 付	不要	事前に利用登録の上、利用日の1週 間前から乗りたい便の30分前までに 予約センターへ電話、FAX、イン ターネットで予約	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 (2009)年	平成22 (2010)年	平成23 (2011)年	平成24 (2012)年	平成25 (2013)年	平成26 (2014)年	平成27 (2015)年	平成28 (2016)年	平成29 (2017)年	平成30 (2018)年	令和元 (2019)年	令和2 (2020)年	令和3 (2021)年	令和4 (2022)年	令和5 (2023)年	令和6 (2024)年	
■公共交通に関する国の動き					12月 交通政策基本 法施行	11月 改正「地域公 共交通活性化 再生法」施行						11月 改正「地域公 共交通活性化 再生法」施行			6月23日 「市域公共交 通の活性化及 び再生に関す る法律」改正		
■久喜市における公共交 通に関する検討経緯	3月 1市3町が合 併	11月 久喜市公共交 通検討委員会 設置	1月 久喜市公共交 通検討報告書 を答申 (久喜市にお ける公共交通 のあり方及び 地域生活交通 網を検討)	10月 久喜市地域公 共交通会議を 設置	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										3月 久喜市地域公 共交通計画を 策定	
■久喜市が運行する公共 交通の運行状況						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)					1月15日～ ・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)	10月～ ・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	4月～ ・くきふれあ いタクシー (補助タク) 運行開始 翌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				9月1日～ ・運賃、割引 制度改定
■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	・久喜市地域 公共交通調査 等を実施	・久喜市地域 公共交通計画 を作成	
■久喜市運賃協議会															3月 ・運賃、割引 の検討	9月1日～ ・運賃、割引 制度改定	

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し、その圏域外を公共交通の空白地域と取り扱うこととする。

鉄道と民間バス路線だけで見ると、市内全域にわたって公共交通空白地域が広がっており、特に路線バスが通っていない栗橋、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、ほぼ全てカバーされている。

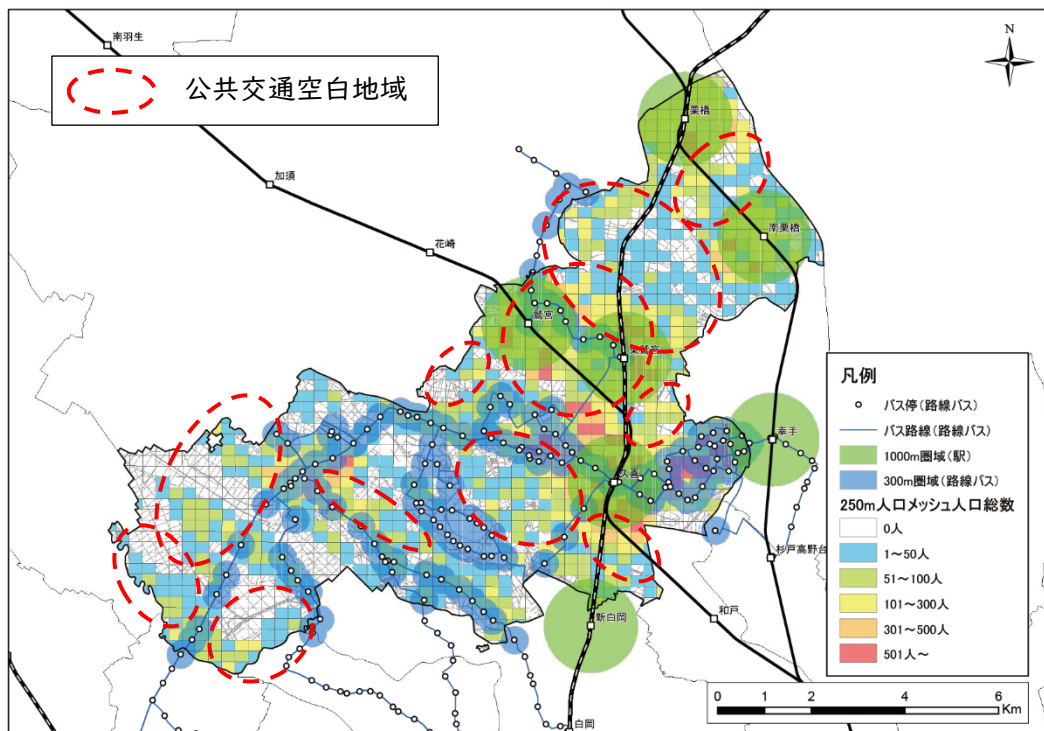


図 3.2.1 鉄道及び民間路線バスによる公共交通空白地域と人口の集積状況

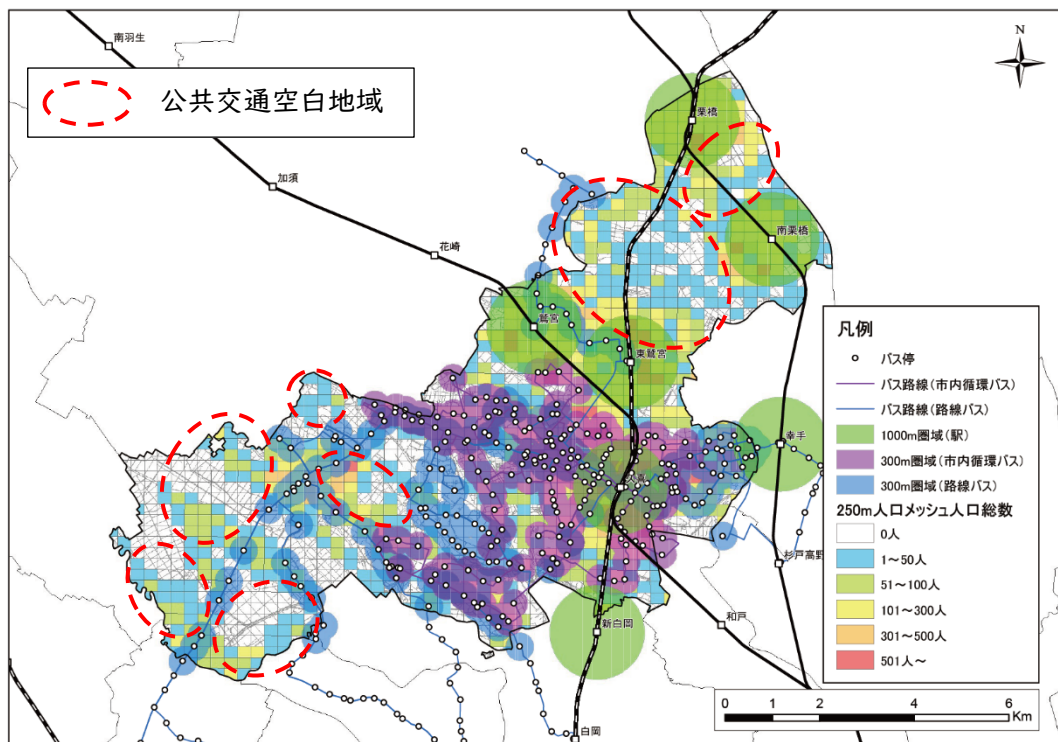


図 3.2.2 市内循環バスを加味した公共交通空白地域と人口の集積状況

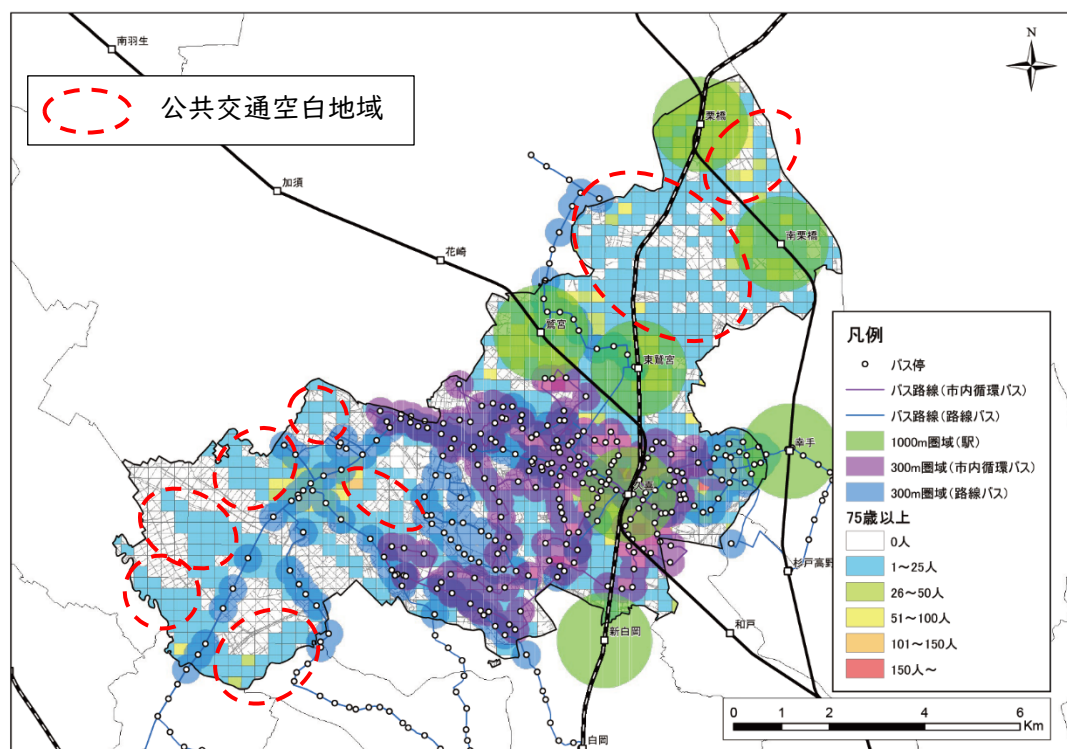


図 3.2.3 市内循環バスを加味した公共交通空白地域と 75 歳以上人口の集積状況

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、わずか数箇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
令和元年12月31日	中国当局から WHO へ原因不明の肺炎発生を報告
令和2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
令和2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
令和2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
令和2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
令和2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
令和2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
令和2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
令和2年4月7日	特別措置法に基づく緊急事態宣言を発出
令和3年1月7日	緊急事態宣言(2回目)
令和3年4月23日	緊急事態宣言(3回目)
令和4年9月7日	観光目的の外国人に関する制限が緩和
令和4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
令和4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
令和5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
令和5年2月1日	政府が中国対象にした新型コロナ水際措置 緩和に向け検討を進める
令和5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
令和5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

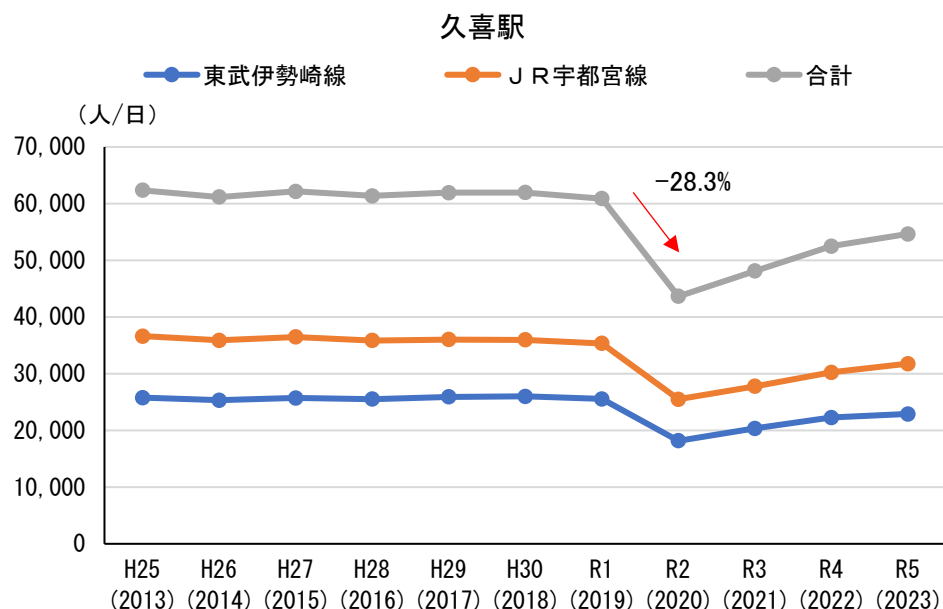
(2) 公共交通への影響

新型コロナウイルス感染拡大の公共交通への影響は、緊急事態宣言の発出に伴い、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、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%の減少がみられた。朝日自動車株式会社が運行する民間路線バスでは、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%の減少と、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。

ただし、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。

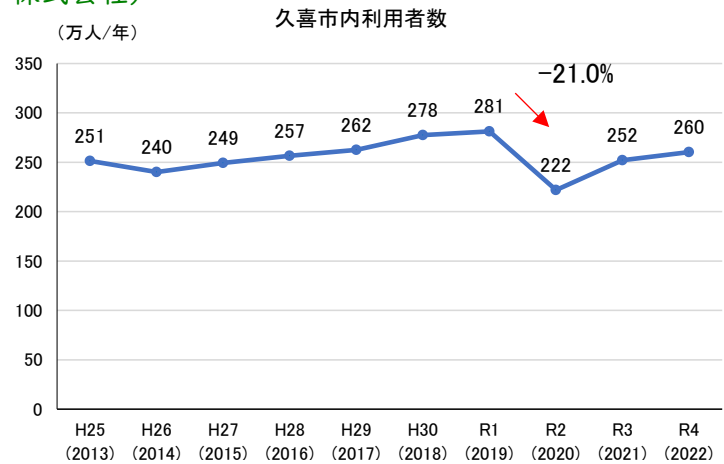
また、公共交通の利用者数は、感染が収まって在宅でのリモートワークの実施、学校などでのリモート授業の実施などの新たな生活スタイルが進み、令和5（2023）年には5類感染症に移行したが、コロナ禍前の状況には戻っていない。



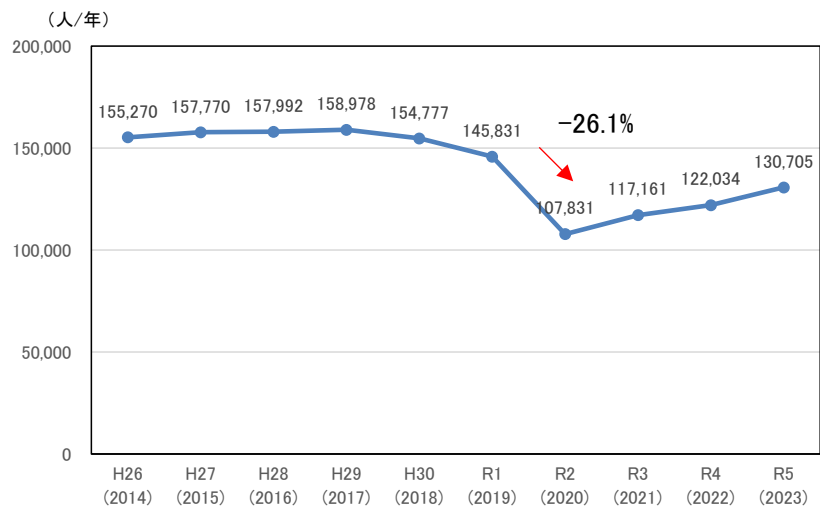
出典：各年次統計くきより作成

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)

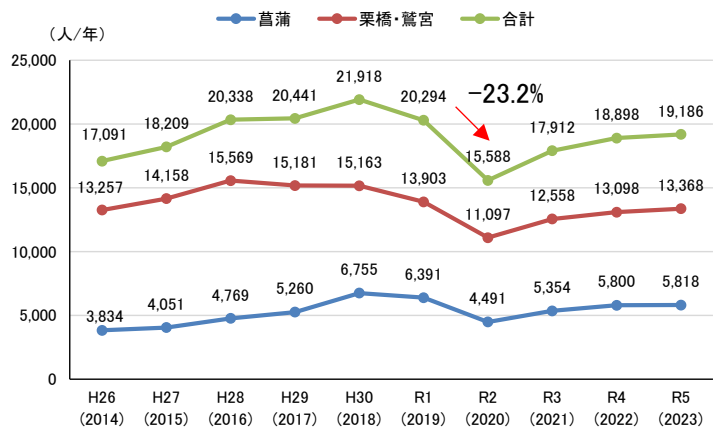


図 3.3.2 民間路線バス及び市が運行する公共交通の年間利用者数の推移

4. 移動に関するニーズの把握

4.1 アンケート調査の概要

地域公共交通計画の策定にあたり、日常の外出や移動についての実態及び市民をはじめとする回答者の意見・要望を把握することを目的として実施した。

(1) 実施期間

令和5(2023)年9月27日発送～令和5(2023)年11月15日締切

(2) 配布、回収方法

郵送による配布回収及びWEBによる回答手段を設けた。また、学校の保護者に向けたチラシを配布（二次元コード付き）した。

- 1) 郵送による発送、郵送による回収
- 2) 郵送による発送、WEBによる回答（郵送もしくはWEBのどちらかを回答）
- 3) SNSでの発信、市内小中学校の保護者及び高校3校の生徒に対し、二次元コード付きチラシの配布、WEBによる回答

(3) 配布数

本調査では、16歳以上の久喜市民を対象に配布を行った。回答対象者については、地区ごとの人口比に応じて3,000世帯を無作為に抽出した。配布数を4地区ごとに下表に示す。

表 4.1.1 地区別16歳以上人口

地域	久喜地区	菖蒲地区	栗橋地区	鷲宮地区	計
人口（人）	59,144	16,835	23,678	32,537	132,194
構成比	44.8%	12.7%	17.9%	24.6%	100.0%
基本配布数（件）	1,344	381	537	738	3,000

※人口は15歳以上

出典：久喜市令和4（2022）年度統計くき（2020年10月1日人口）

(4) 回収状況

回収数は郵便915件、WEB回答1,499件で合計2,414件である。

手段別回収数（件）	
郵便	915
WEB回答	1,499
合計	2,414

郵送の回収の内訳	
配布数（件）	3,000
回収数（件）	915
回収率	31%

4.2 市民の日常における移動実態

(1) アンケート回答者の属性

- ・回答者の年代は40歳代が25.3%と最も多く、65歳以上の高齢者が26.8%である。
- ・回答者の62.9%が女性である。
- ・回答者の職業は、通勤・通学移動が中心と考えられる会社員、公務員、高校生、大学生・専門学生の合計が41.5%、比較的に日中に外出機会が多いと思われる主婦・主夫、無職の人の合計が33.5%である。

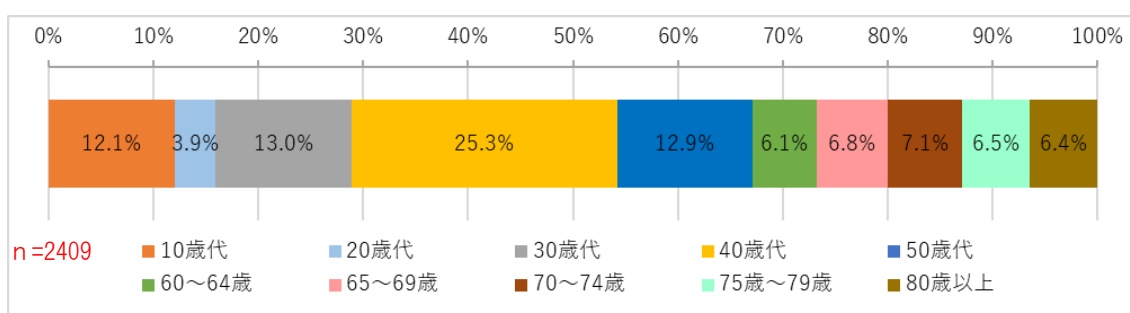


図 4.2.1 回答者の年齢構成

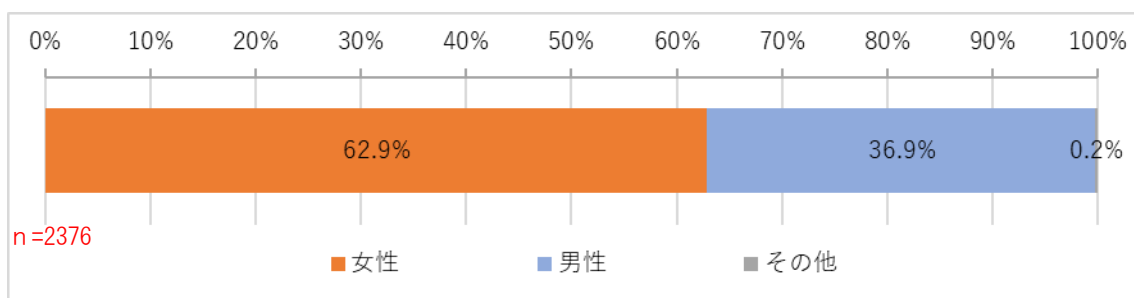


図 4.2.2 回答者の性別

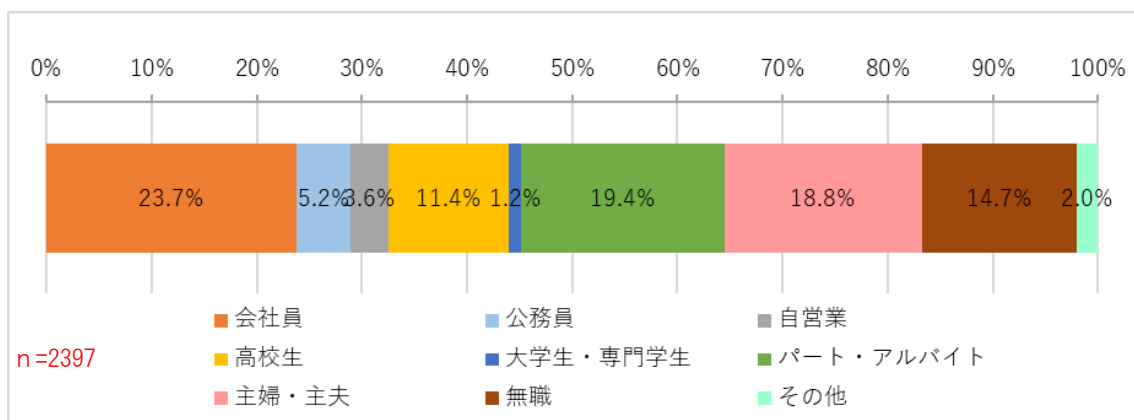


図 4.2.3 回答者の職業

- ・回答者の住まいは、久喜地区 46.1%、鷲宮地区 21.7%、栗橋地区 12.8%、菖蒲地区 11.0%である。
- ・自動車免許について、自主返納を予定していない人が 69.5%いる一方で、返納を予定している人は 8.6%である。
- ・一人で外出できる人が 96%いる一方で、誰かの助けがあれば外出できる方などが 2.8%である。

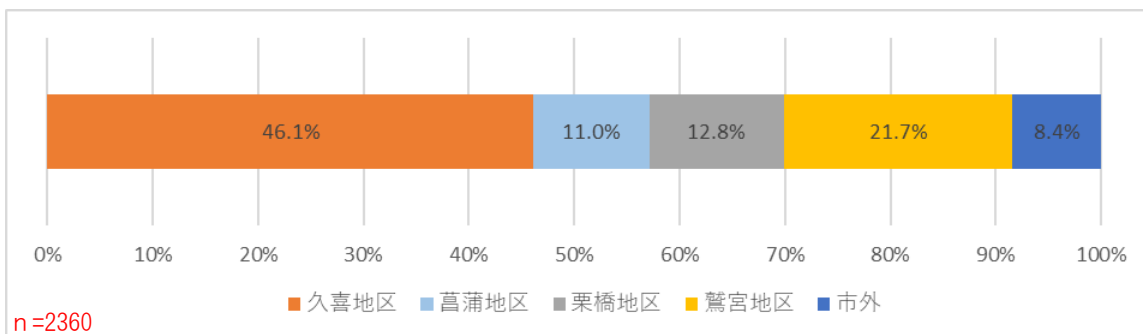


図 4.2.4 回答者の住まい

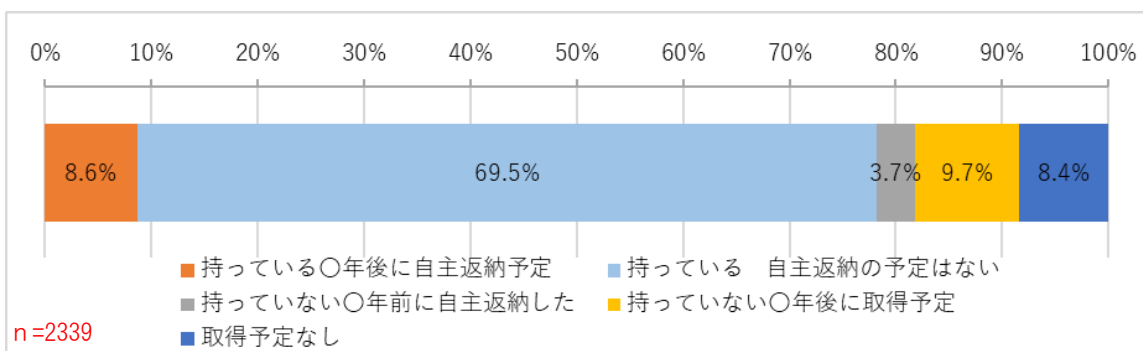


図 4.2.5 回答者の免許の有無

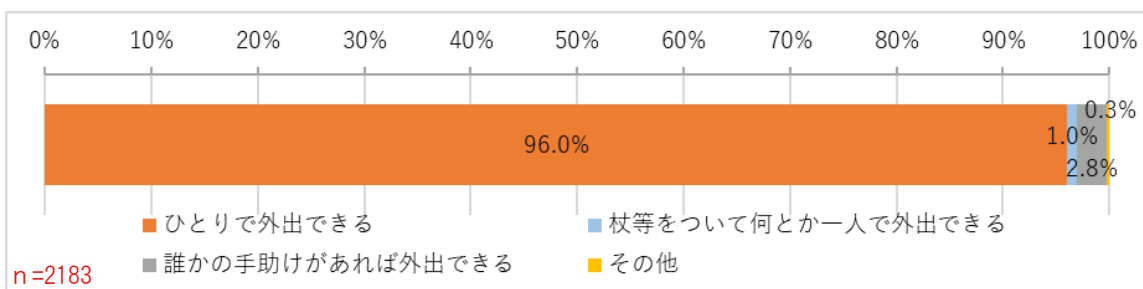


図 4.2.6 外出の自由度

(2) 目的別の移動手段

1) 通勤・通学

- ・市内へ通勤・通学している人は42.7%で、市外は県外含め57.4%である。
- ・通勤・通学の交通手段は、57.7%が自動車、46.7%が徒歩で、鉄道やバス、デマンド交通（くきまる）、タクシーなどの公共交通を利用している人は40.3%である。
- ・栗橋地区は、県外が25%と最も多い。

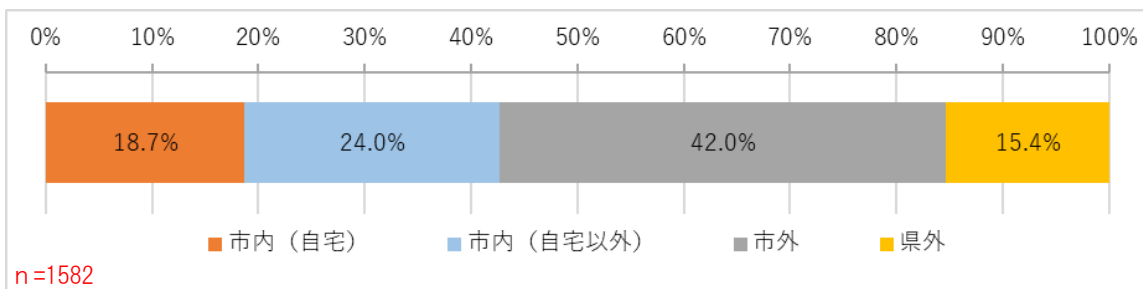


図 4.2.7 通勤・通学先

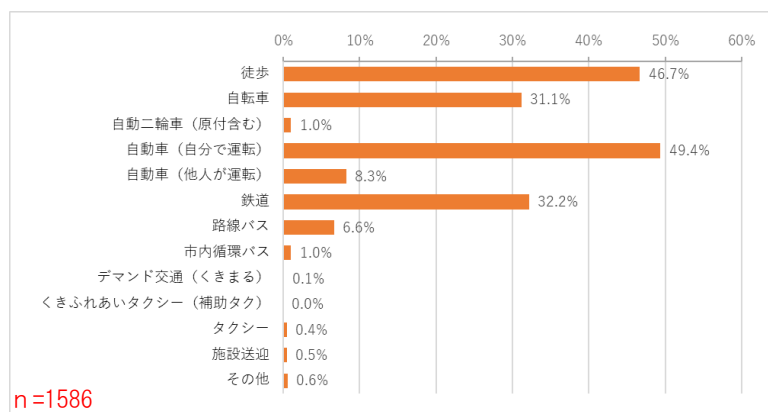


図 4.2.8 通勤・通学時の交通手段

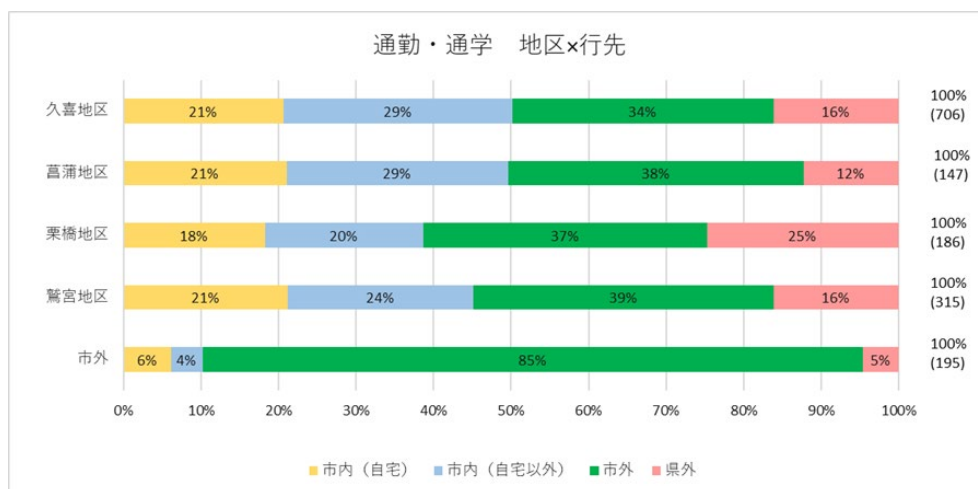


図 4.2.9 通勤・通学時の地区別行先

2) 買物

- ・買物時の交通手段は、自動車が82.1%で、徒歩が20.8%、自転車が25.0%、鉄道やバス、デマンド交通(くきまる)、タクシーなど公共交通を利用する人は5.5%である。
- ・自地区で買物している人が、各地区とも多く、菖蒲地区は69%と最も多い。

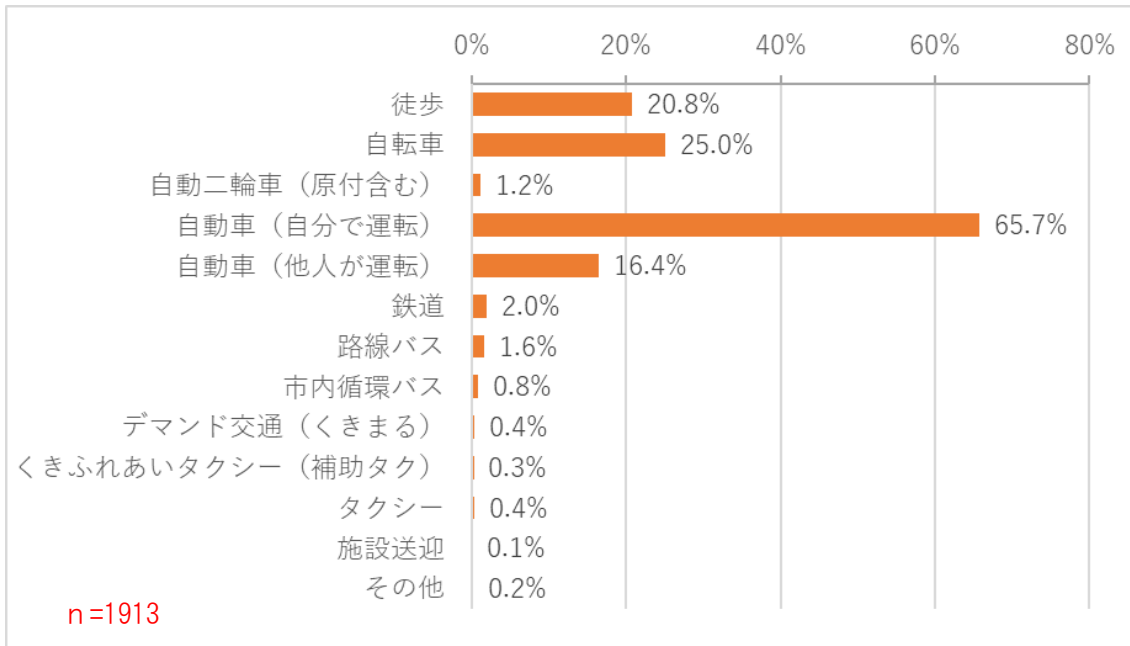


図 4.2.10 買物時の交通手段

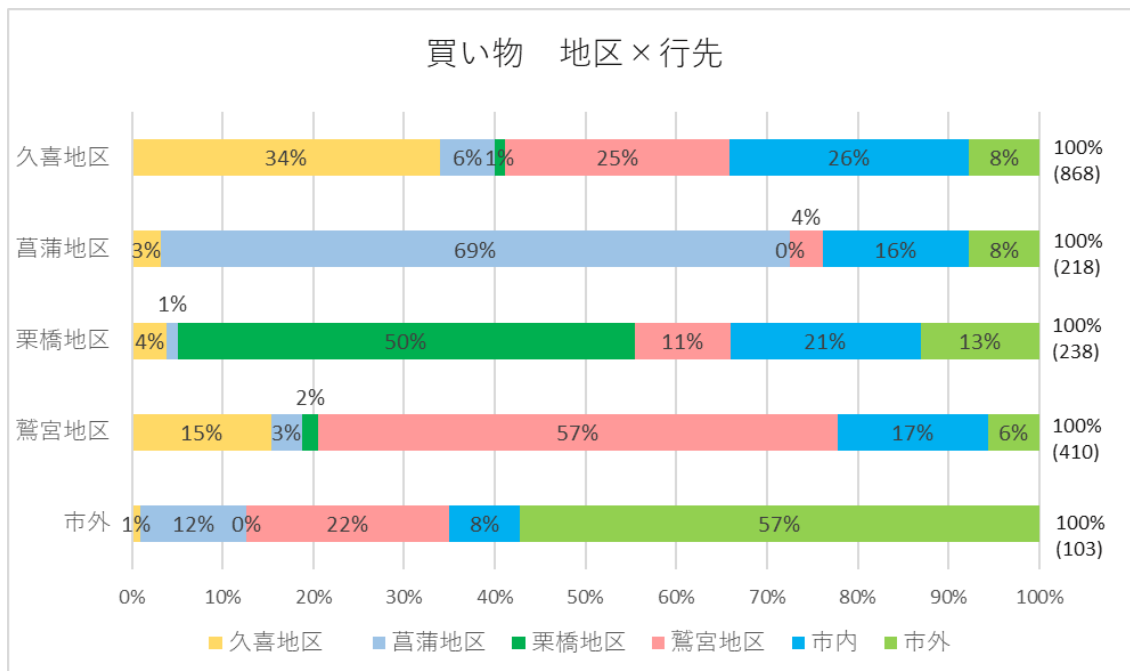


図 4.2.11 買物時の地区別行先

3) 通院

- ・通院時の交通手段は、自動車が69.9%で、徒歩が22.0%、自転車が19.9%、鉄道やバス、デマンド交通(くきまる)、タクシーなど公共交通を利用する人は14.9%である。
- ・久喜地区や菖蒲地区、鷺宮地区は、自地区に通院する人が多いが、菖蒲地区や栗橋地区は市外の割合も高い。

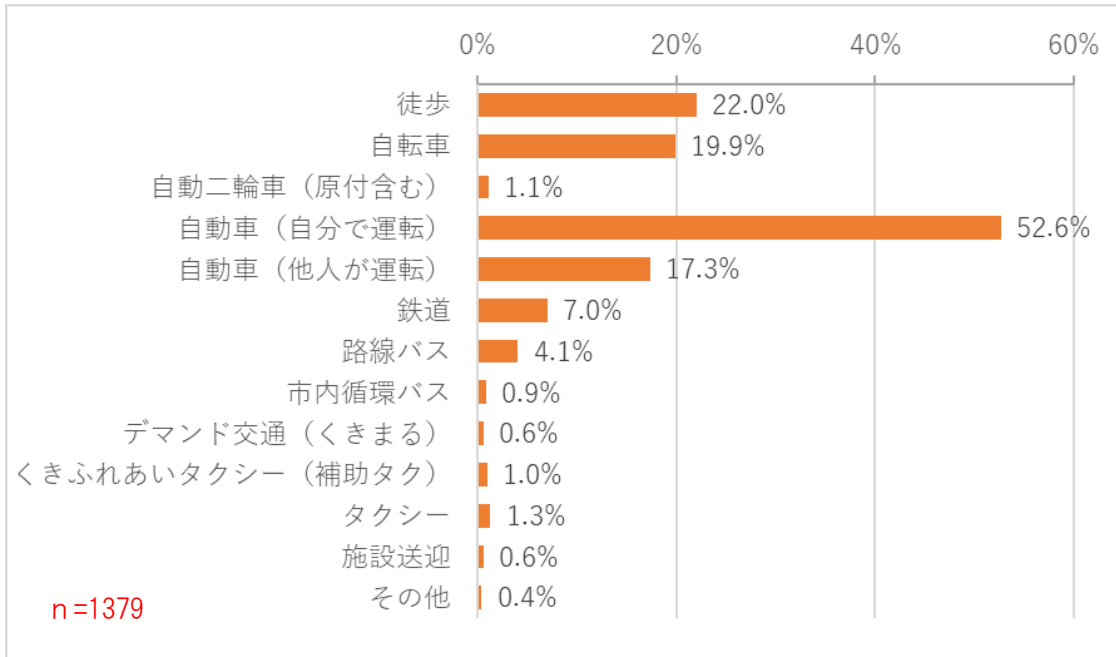


図 4.2.12 通院時の交通手段

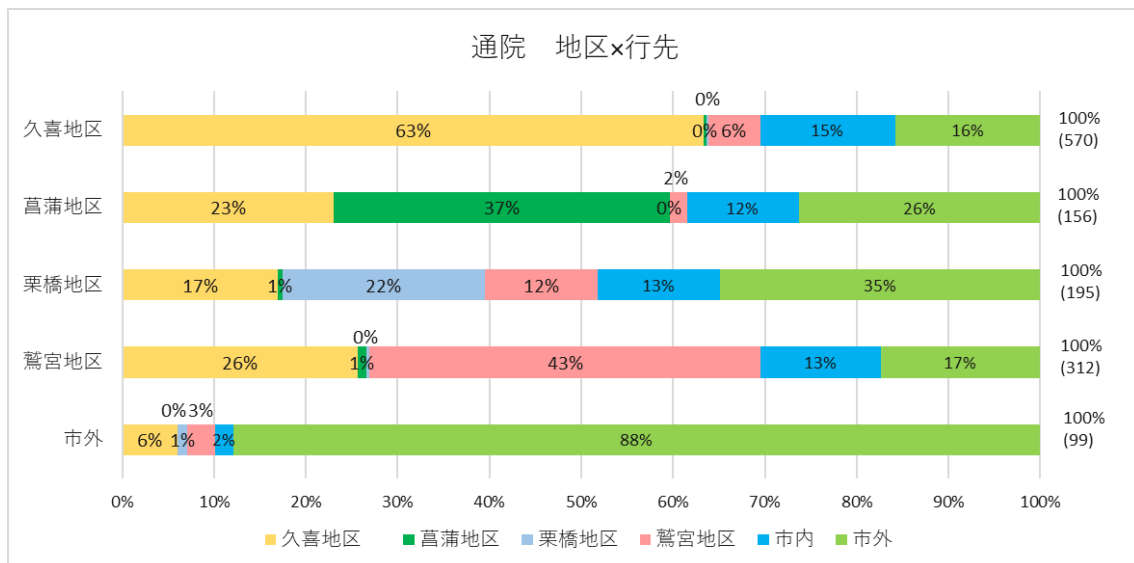


図 4.2.13 通院時の地区別行先

4) レジャー

- ・レジャー時の交通手段は、自動車が75.1%で、続いて徒歩が18.1%、自転車が14.9%である。
- ・レジャー時の行先は、菖蒲地区や鷺宮地区は、自地区が多いが、全体的に市外が30～40%を占める。

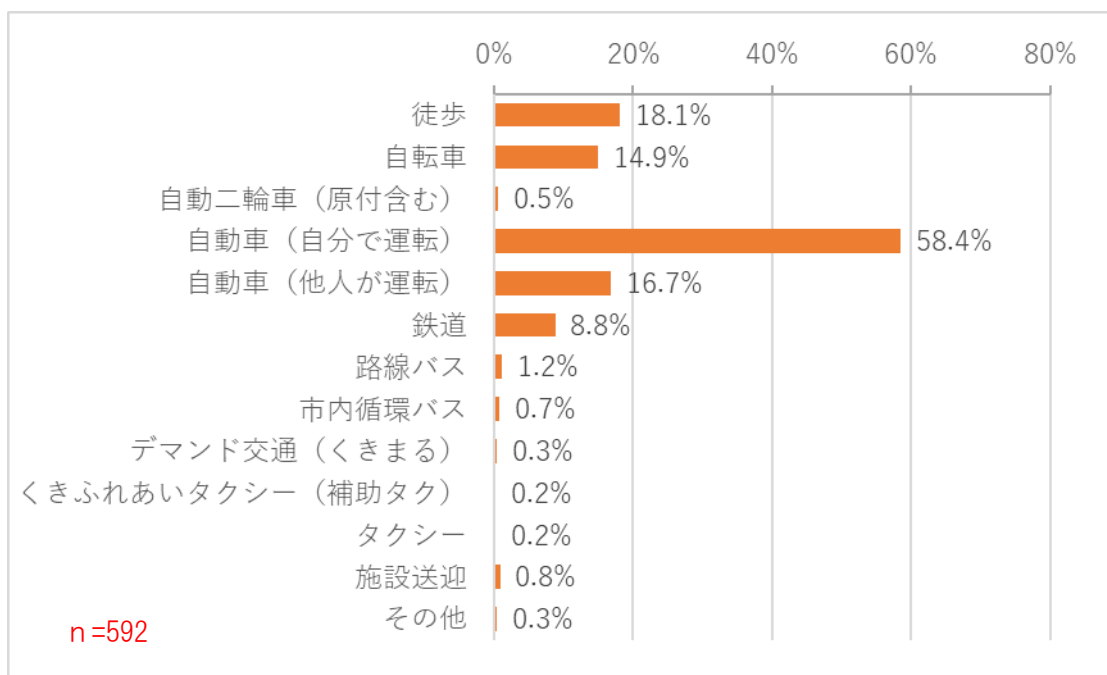


図 4.2.14 レジャー時の交通手段

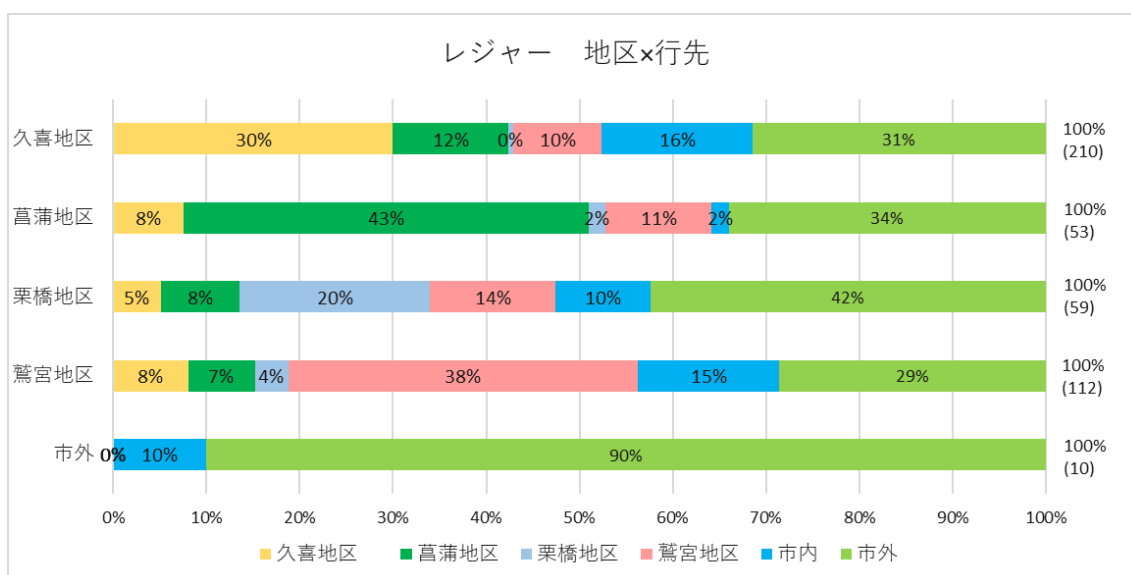


図 4.2.15 レジャー時の地区別行先

(3) 久喜市における公共交通の利用状況

1) 鉄道

- ・鉄道を利用している人は41.9%で、そのうち、ほぼ毎日利用する人は17.7%である。
- ・久喜地区は久喜駅利用が大半を占め、菖蒲地区は、路線バスが運行している JR 桶川駅やJR北本駅の利用もみられる。
- ・栗橋地区はJR栗橋駅と東武南栗橋駅、鷲宮地区はJR東鷲宮駅と東武鷲宮駅利用が大半を占め、最寄り駅の利用が多い。

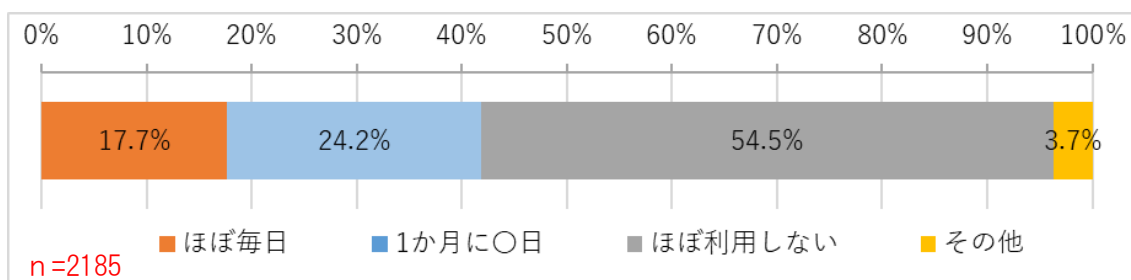


図 4.2.16 鉄道の利用頻度

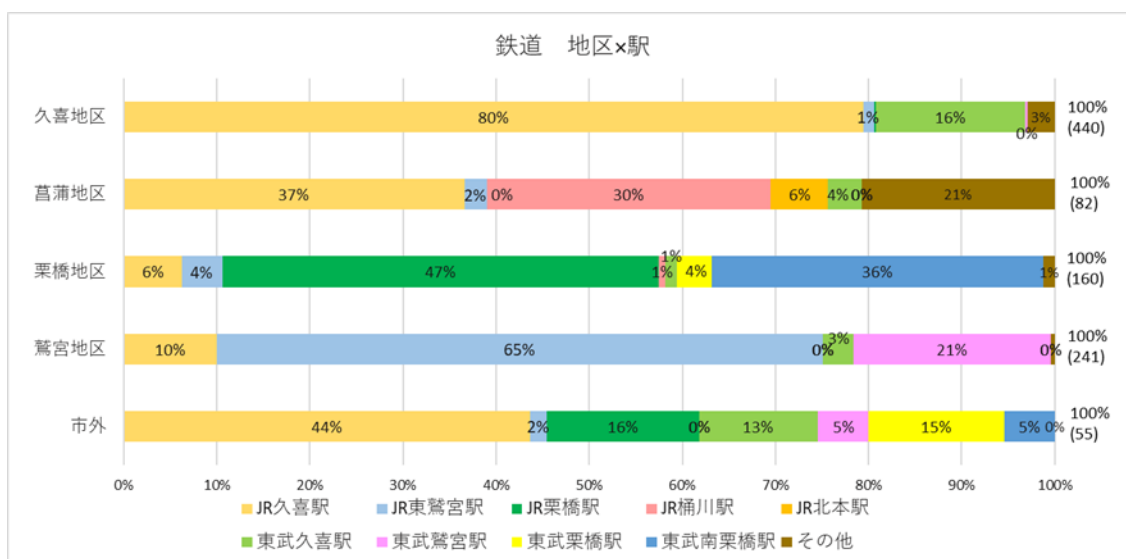


図 4.2.17 地区別の利用駅

2) 路線バス

- ・路線バスを利用している人は11.1%、ほぼ利用しない人が86.2%である。
- ・利用するバス路線は、路線数の多い朝日自動車が多い。
- ・路線バスの運行していない栗橋地区や一部運行している鷺宮地区は、わからないが37.0%である。

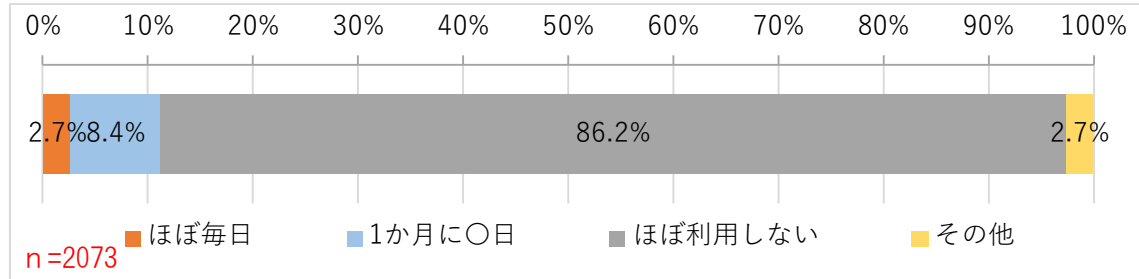


図 4.2.18 路線バスの利用頻度

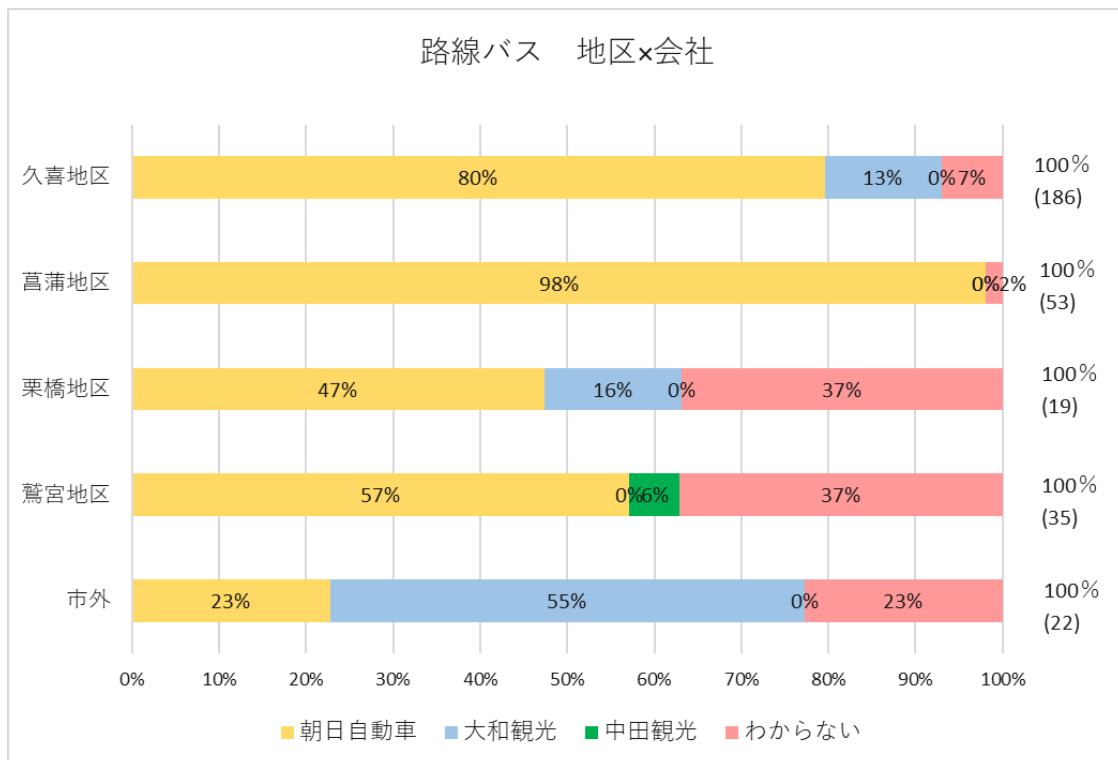


図 4.2.19 地区別の最も利用する路線バス運行会社

3) 市内循環バス

- ・市内循環バスの認知度は 74.6%で、久喜地区が 88%で最も高いが、運行していない栗橋地区や一部運行している鷺宮地区で 70%前後で、菖蒲地区は 53%と最も低い。
- ・市内循環バスの利用頻度は、全体的に低く、各地区ともに 90%の人が利用していない。
- また、毎日又は 1 か月に〇日利用している人は、約 5%となっている。

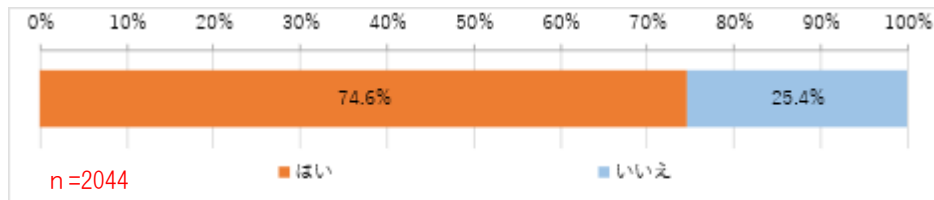


図 4.2.20 市内循環バスの認知度

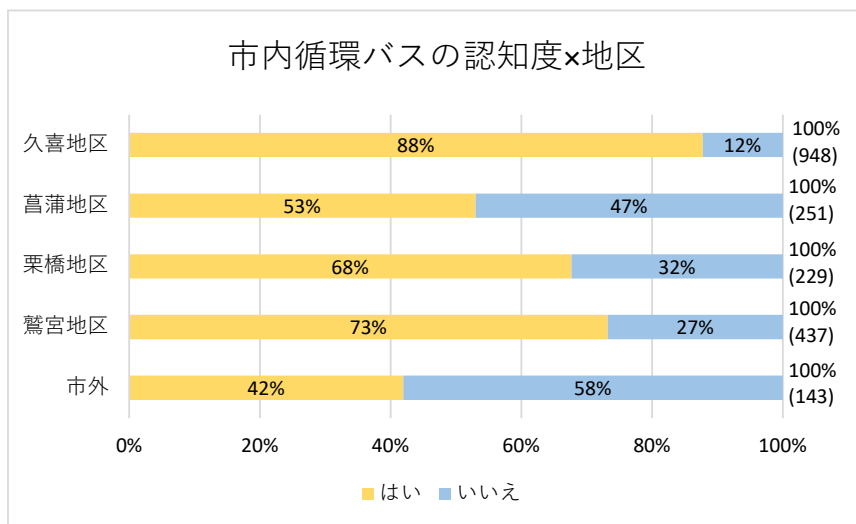


図 4.2.21 市内循環バスの地区別認知度

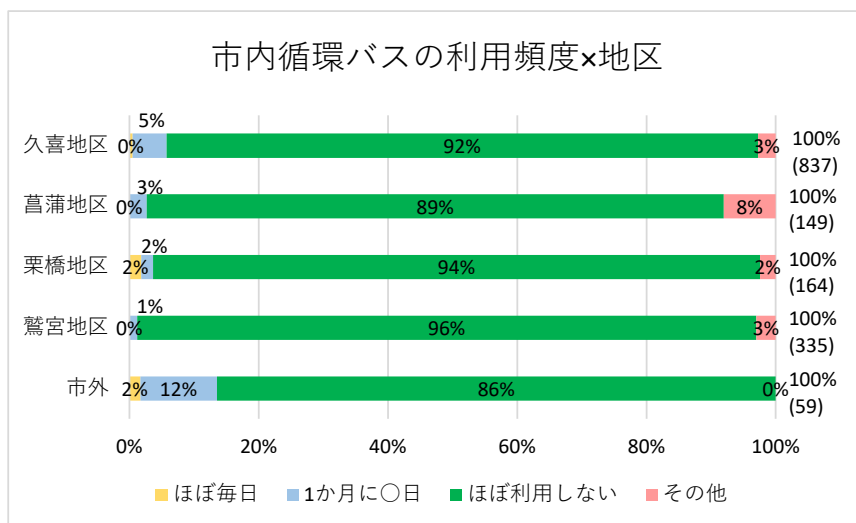


図 4.2.22 市内循環バスの地区別利用頻度

4) デマンド交通（くきまる）

- ・デマンド交通（くきまる）の認知度は 46.0%で、運行している菖蒲地区、栗橋地区、鷺宮地区では、60%程度であるが、運行していない久喜地区は、38%と低い。
- ・デマンド交通（くきまる）の利用頻度は、全体的に低く、各地区ともに 90%以上の人が利用していない。また、毎日又は 1 か月に〇日利用している人は、約 2%となっている。

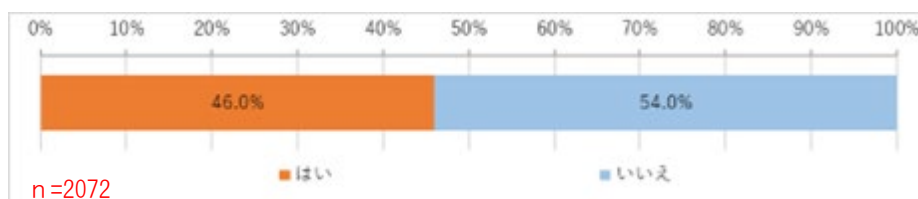


図 4.2.23 デマンド交通（くきまる）の認知度

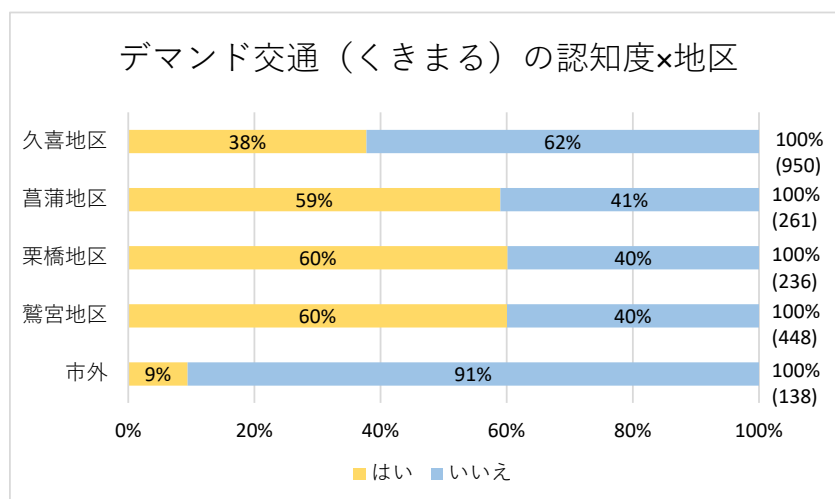


図 4.2.24 デマンド交通（くきまる）の地区別認知度

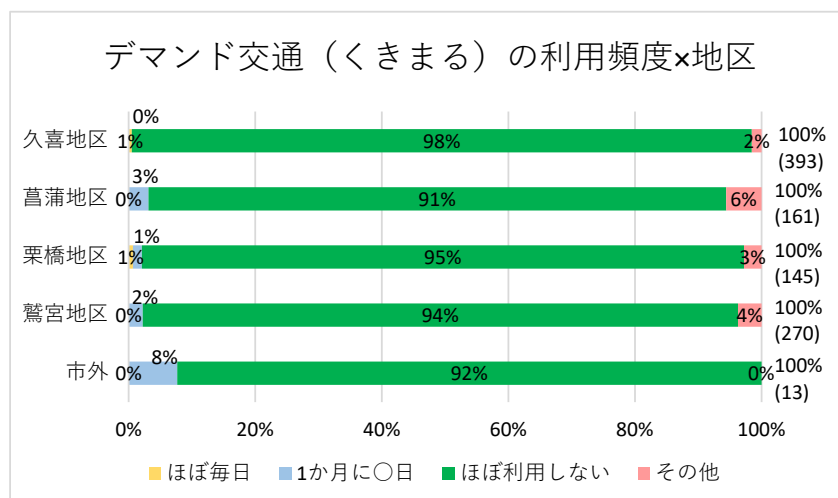


図 4.2.25 デマンド交通（くきまる）の利用頻度

5) くきふれあいタクシー（補助タク）

・くきふれあいタクシー（補助タク）の認知度は 26.9%で、利用できる 75 歳以上の年齢層で 47%と最も高い。

・くきふれあいタクシー（補助タク）の利用頻度は、毎日又は 1 か月に〇日利用している人は、約 4%となっている。また、利用できる 75 歳以上の年齢層で 11%程度である。

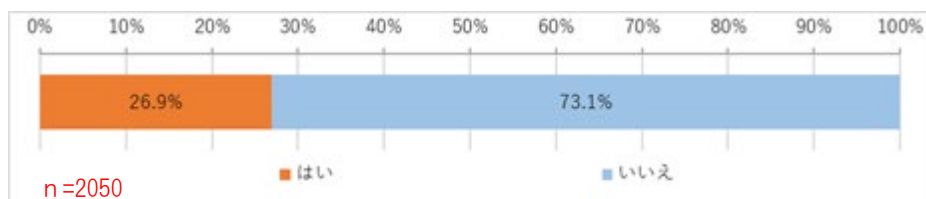


図 4.2.26 くきふれあいタクシー（補助タク）の認知度

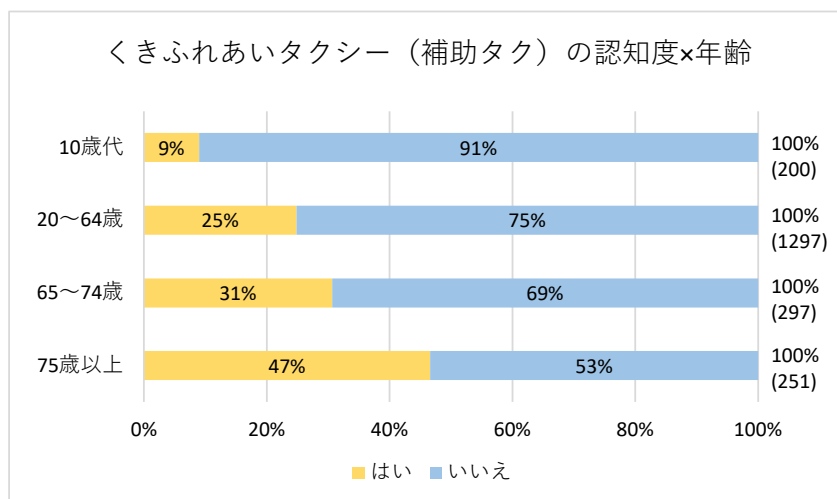


図 4.2.27 くきふれあいタクシー（補助タク）の地区別認知度

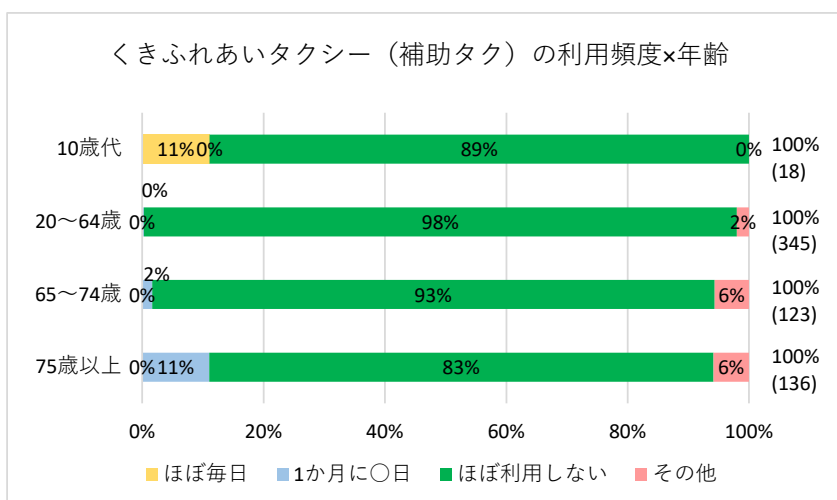


図 4.2.28 くきふれあいタクシー（補助タク）の利用頻度

6) 一般タクシー

- ・一般タクシーを利用している人は4.9%で、ほぼ利用しない人が95.1%である。
- ・一般タクシーの利用方法は、「タクシー乗り場から乗る」と「電話で呼ぶ」が43.2%～44.8%である。

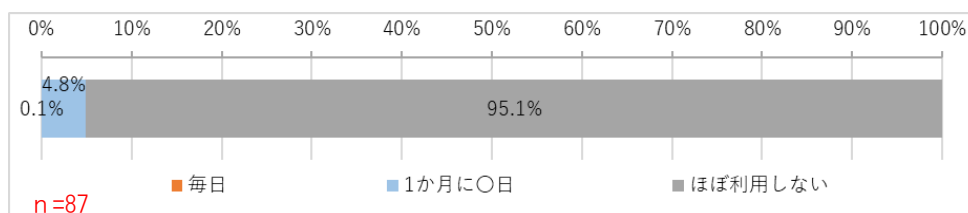
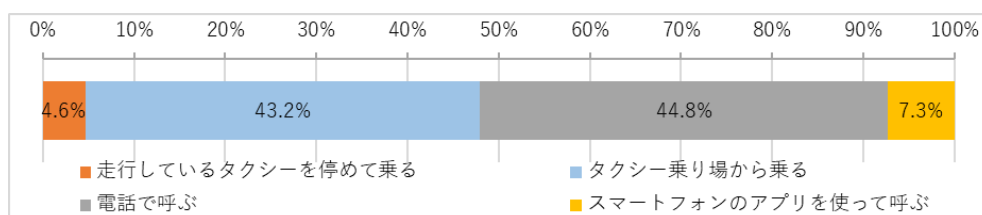


図 4.2.29 一般タクシーの利用頻度



n=259

図 4.2.30 一般タクシーの利用方法

4.3 公共交通に対する要望やニーズの把握

(1) 外出時の交通手段に関して困る理由やその時の対応

- ・困る理由は、「真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行けない」が最も多く40.5%となっている。
- ・困ったときの対応は「家族が送迎してくれる日に予定を変更する」が43.0%、「外出をあきらめる」が38.8%となっている。

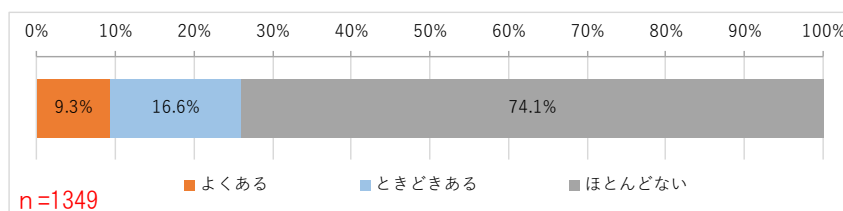


図 4.3.1 外出時に交通手段について困るものの有無

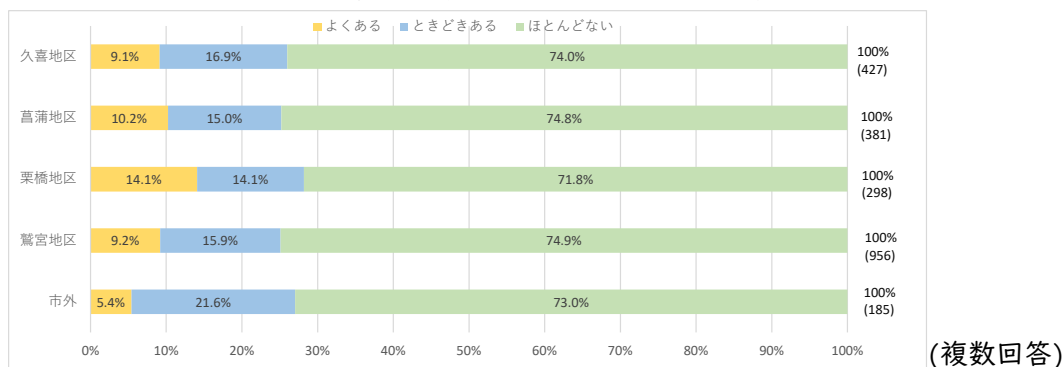


図 4.3.2 地区別の外出時に交通手段について困るものの有無

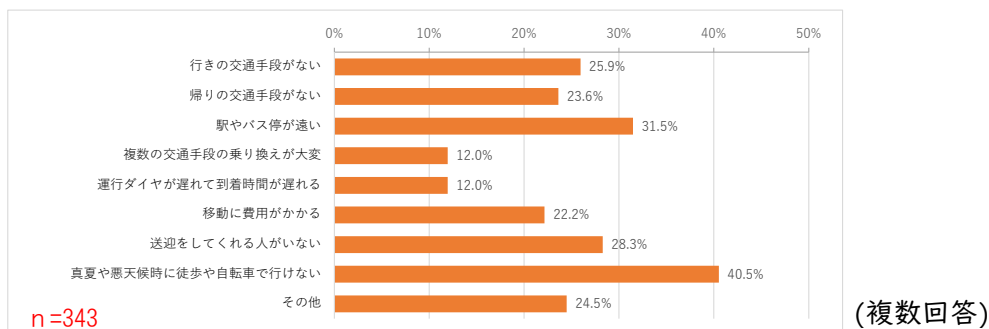


図 4.3.3 外出時に交通手段について困る理由

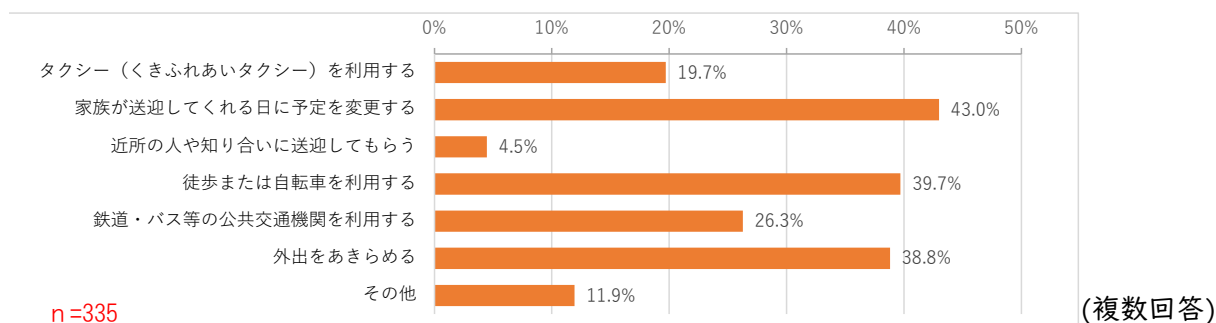


図 4.3.4 外出時に交通手段について困った時の対応

(2) 久喜市の公共交通の満足状況

1) 鉄道

・「特に不便や不満を感じていない」が 49.6%いる一方で、「利用したい時間帯に便が少ない」が 25.3%、「他の公共交通機関との乗り継ぎや乗換情報等がわかりにくい」など、交通手段との接続に関するものが 21.5%となっている。

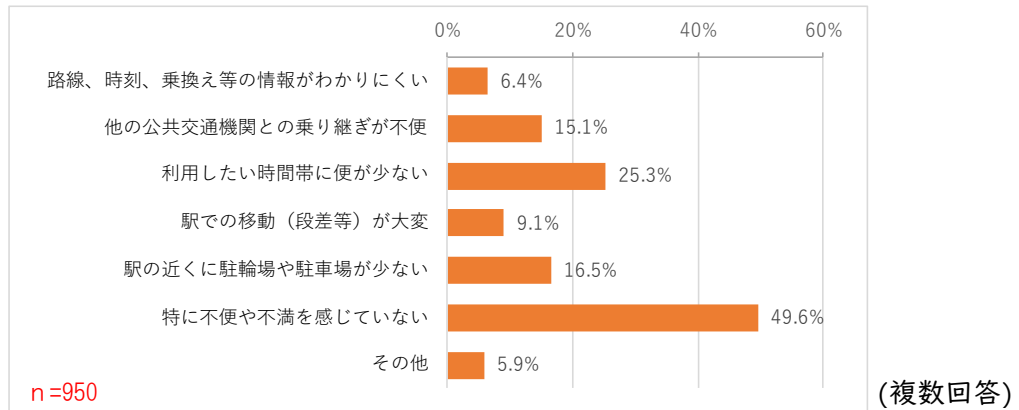


図 4.3.5 鉄道利用の満足状況

2) 路線バス

・運行本数に関するものが 80.0%、「他の公共交通機関との乗り継ぎや乗換情報等がわかりにくい」など、他の交通手段との接続に関するものが 36.1%と鉄道より割合が高くなっている。

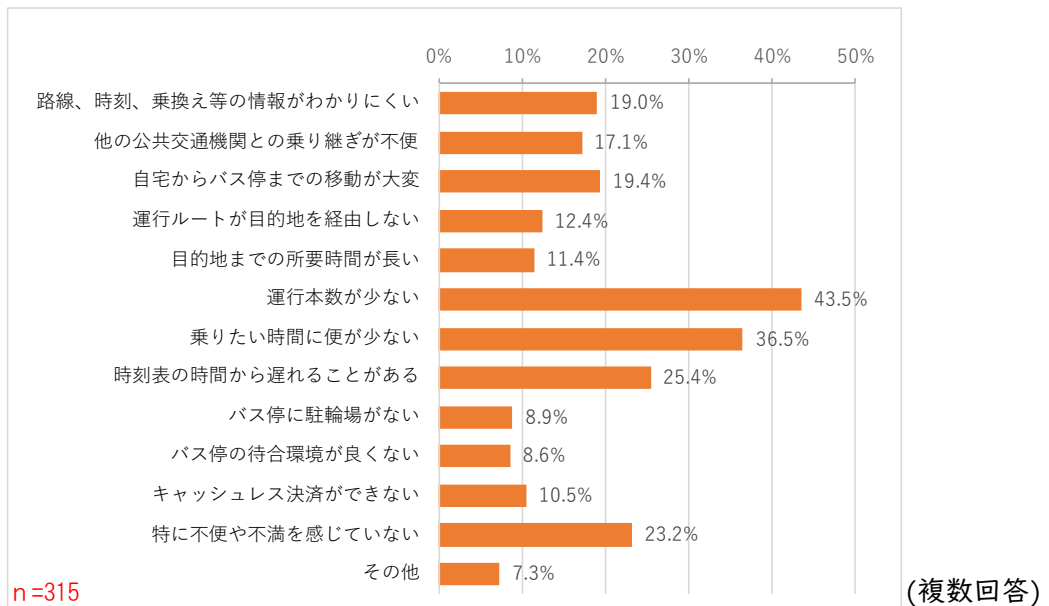


図 4.3.6 路線バスの満足状況

3) 市内循環バス

・運行本数や運行日に関するものが113.3%と最も多く、続いて「他の公共交通機関との乗り継ぎや乗換情報等がわかりにくい」など、他の交通手段との接続に関するものが50.0%と割合が高くなっている。

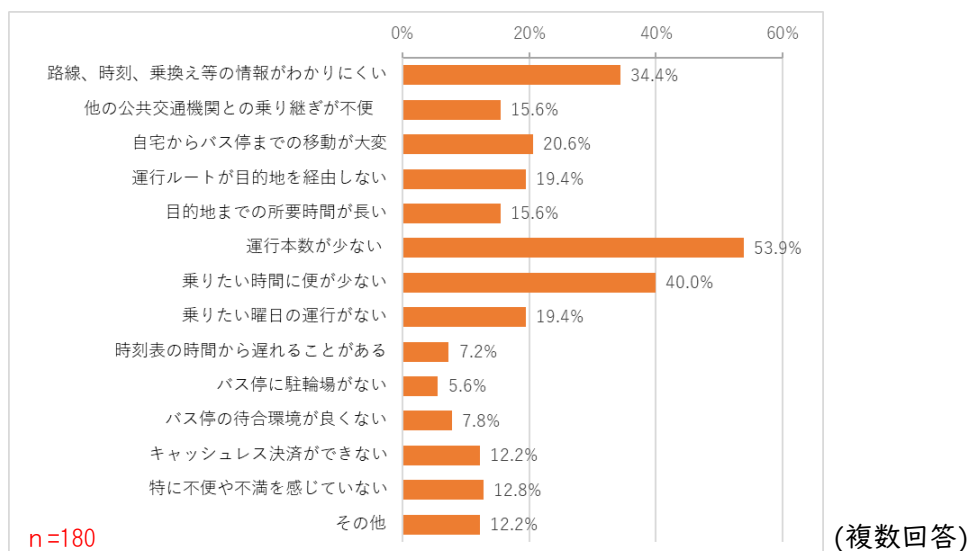


図 4.3.7 市内循環バスの満足状況

4) デマンド交通（くきまる）

・「運行エリアが限定されている」が50%、「利用したい時間帯や曜日に運行していない」が29.6%となっている一方で、「特に不便や不満を感じていない」が24.1%となっている。

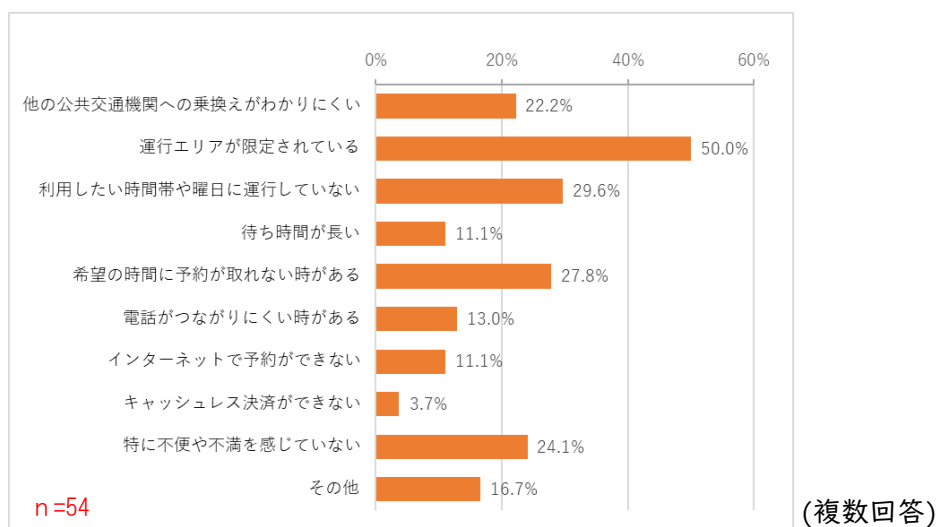


図 4.3.8 デマンド交通（くきまる）の満足状況

5) くきふれあいタクシー（補助タク）

・「利用したい時間帯や曜日に運行していない」と「希望の時間に予約が取れない時がある」が30%を超えている一方で、「特に不便や不満を感じていない」人が27.8%となっている。

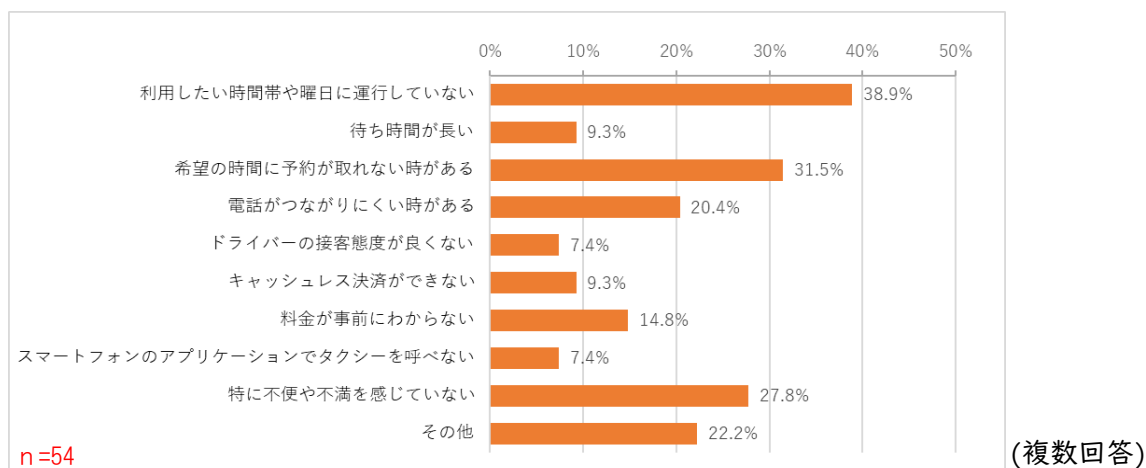


図 4.3.9 くきふれあいタクシー（補助タク）の満足状況

6) 一般タクシー

・「特に不便や不満を感じていない」が38.4%いる一方で、「希望の時間に利用できない時がある」が31.7%、「待ち時間が長い」が22.0%、「電話がつながりにくい時がある」が20.1%となっている。

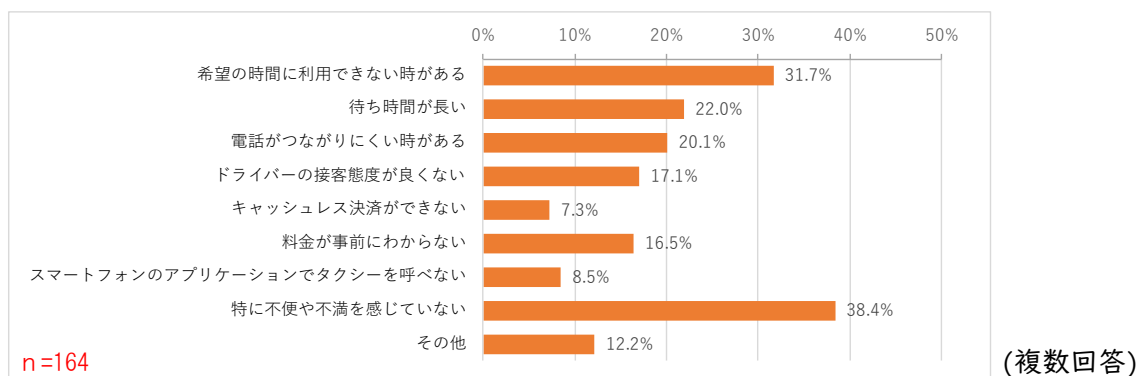


図 4.3.10 一般タクシーの満足状況

(3) 将来の公共交通について

1) 10年後の移動手段についての不安

・10 年後の移動手段について、「やや不安を感じる」、「かなり不安である」が、65～74 歳で 91.0%、75 歳以上で 93.0%と、高齢者ほど不安を感じている。

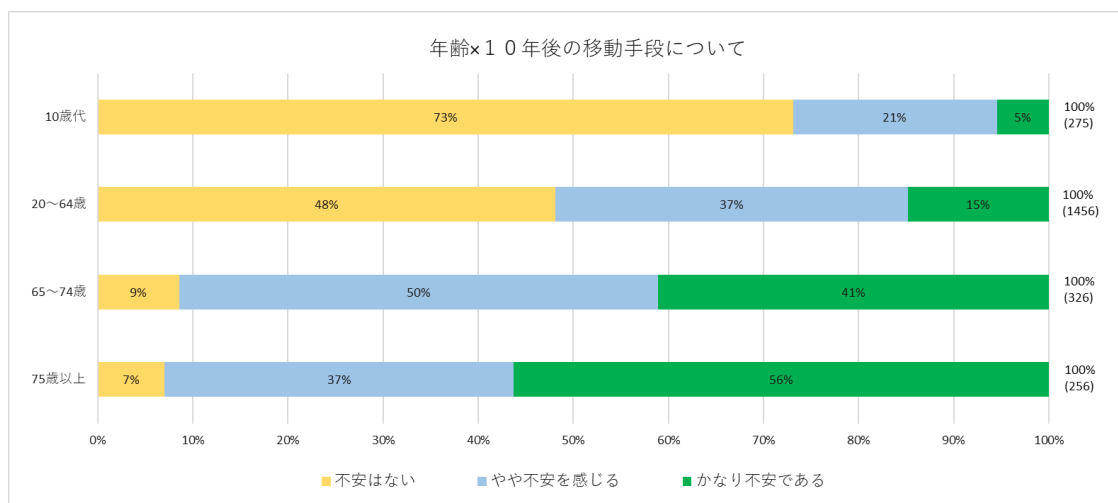


図 4.3.11 年齢別の 10 年後の移動手段についての不安

2) 市が運行する公共交通の今後について

・公共交通の今後については、「市が運行する公共交通を維持できるように利用料金を見直す」、「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」が 71.6%となっており、市の負担を増やしたくないという意見が多い。

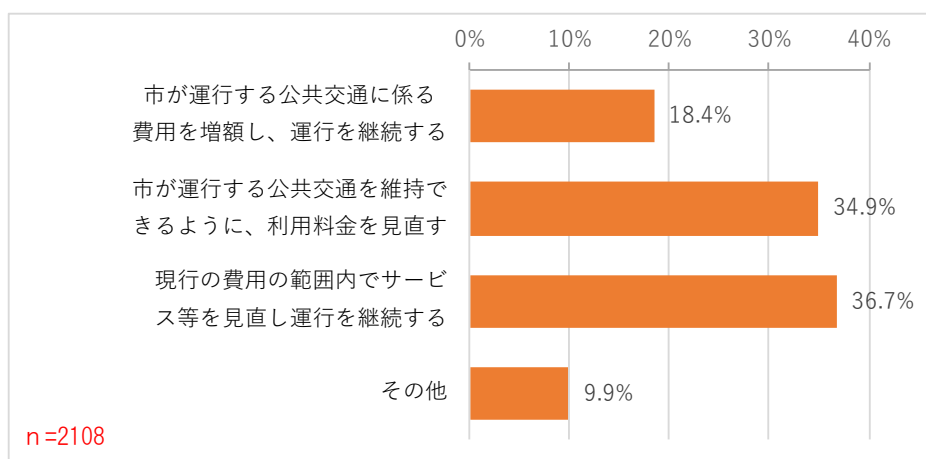


図 4.3.12 市が運行する公共交通の今後について

3) 今後、市に期待する施策

・今後、市に期待する施策については、「公共交通が不便な地域の解消」が 56.1%と半数以上となっており、その他、「市内循環バスのルートの見直し」が 32.1%、「交通系ICカードの利用促進」が 21.8%などとなっている。

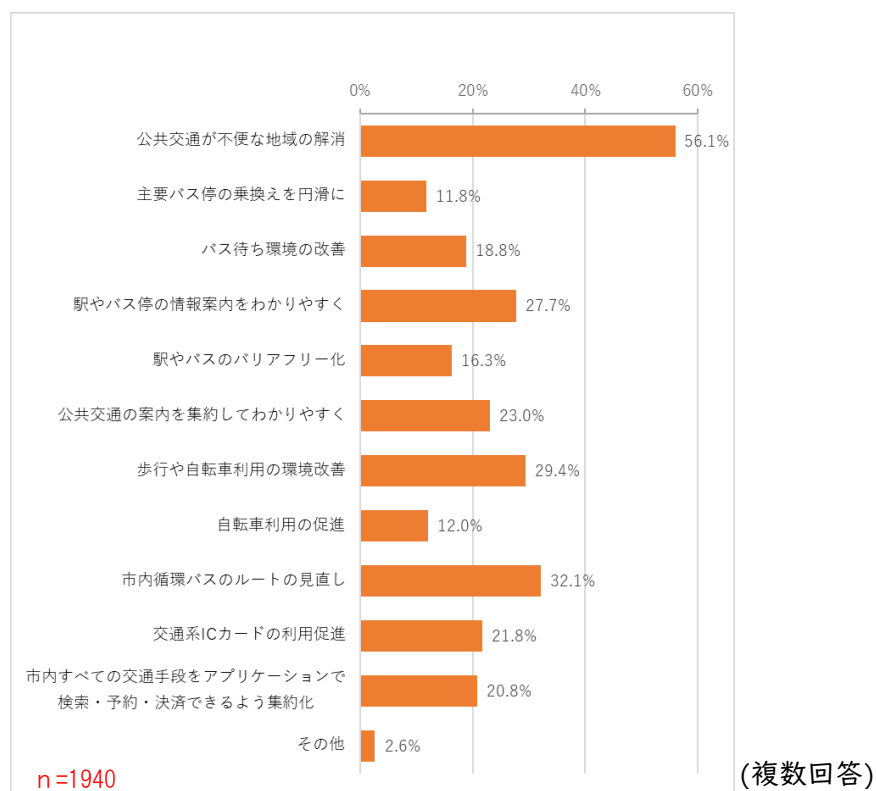


図 4.3.13 市が運行する公共交通の今後について

5. まちづくりの方向性について整理・把握

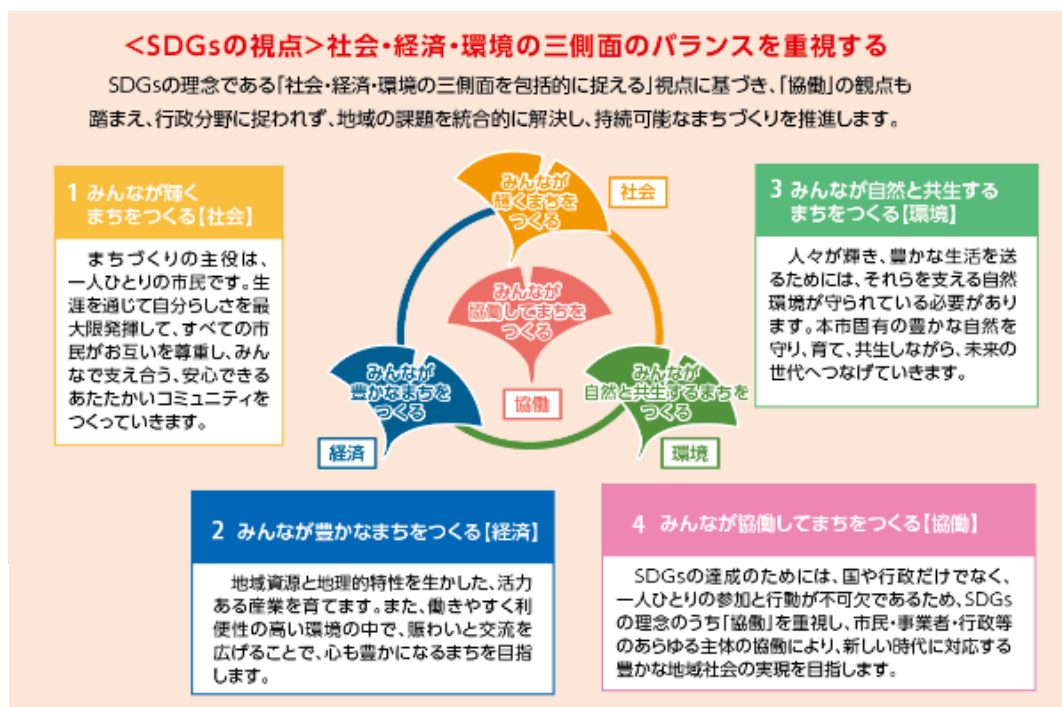
5.1 上位・関連計画の把握

(1) 第2次久喜市総合振興計画(令和5(2023)年3月)

第2次久喜市総合振興計画は、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。

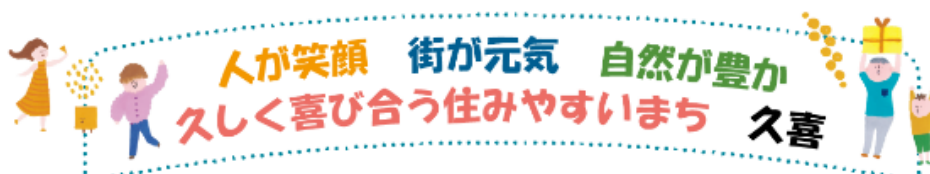
基本理念

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

【都市構造】

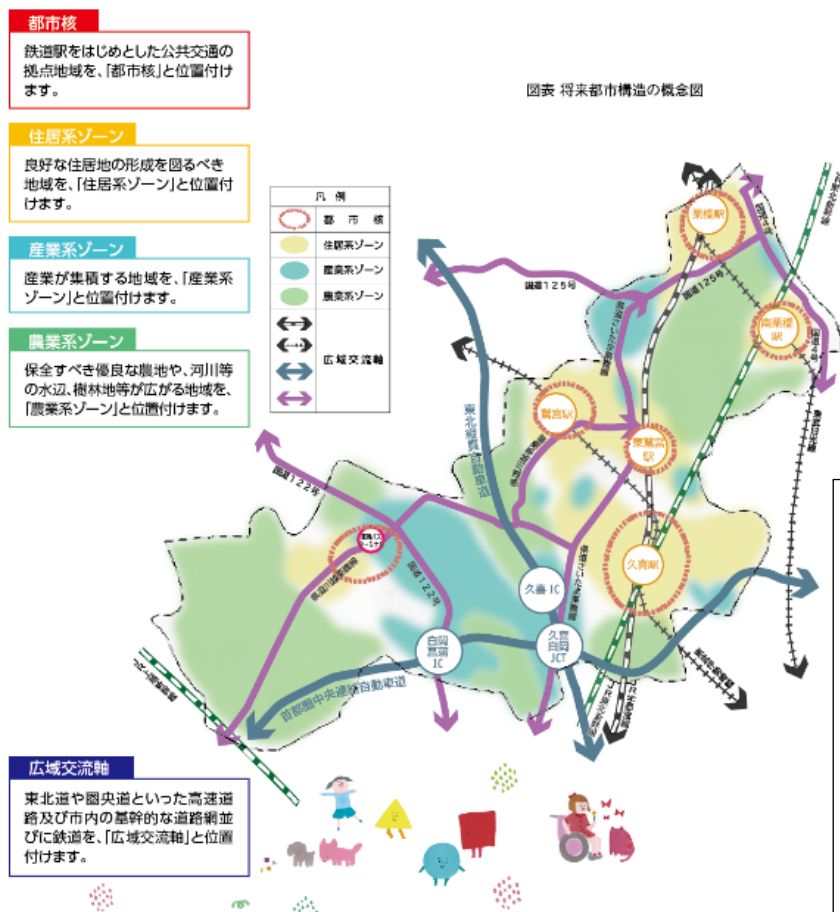
- ・都市核、住居系ゾーン、産業系ゾーンを形成し活力ある都市の実現
- ・交通軸を機能的にネットワークさせ、多様な交流を創出可能な都市の実現

■都市核

鉄道駅等の公共交通拠点地域を、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、鷲宮地区の間に相互に構築される道路ネットワーク



■目標達成のための施策

- ①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
- ②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

(2) 久喜市都市計画マスタープラン(令和4(2022)年12月改訂)

久喜市都市計画マスタープランは、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、令和14(2032)年度までの今後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にあっても、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。

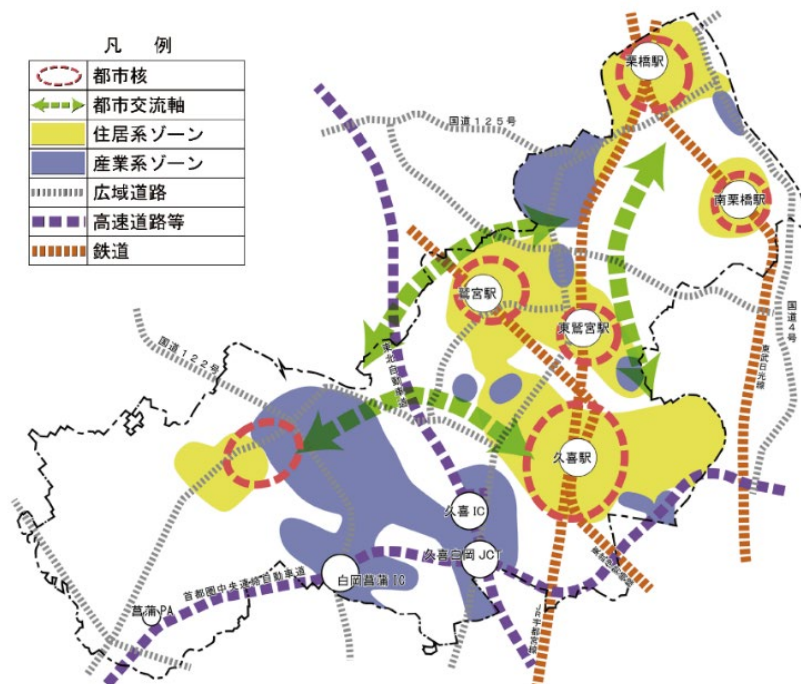
■住居系ゾーン

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



■公共交通の整備の方向性

- 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の改善（バス路線の充実）
 - ・デマンド交通（くきまる）など市民ニーズに対応した適切運用
- 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
 - ・市内循環バスやデマンド交通（くきまる）等の必要な見直し
 - ・路線バスの充実

5.2 他の関連施策の把握

(1) 関連計画と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。

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	—
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	新ごみ処理施設と余熱利用施設が令和9(2027)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3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(2022)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	—
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	第2期子ども・子育て支援事業計画	久喜市屋内型こどもの遊び場の整備。
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構想においては、早稲田大学大学院小野田研究室により、次世代モビリティの走行実験が行われている。
	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(2022)年度久喜市高齢者大学のまなびすぽつと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「まなびすぽつとフォーラム」報告書	【学生の要望等】 ・生涯学習施設への交通手段確保 ・市内循環バスの増設と全市内の運行

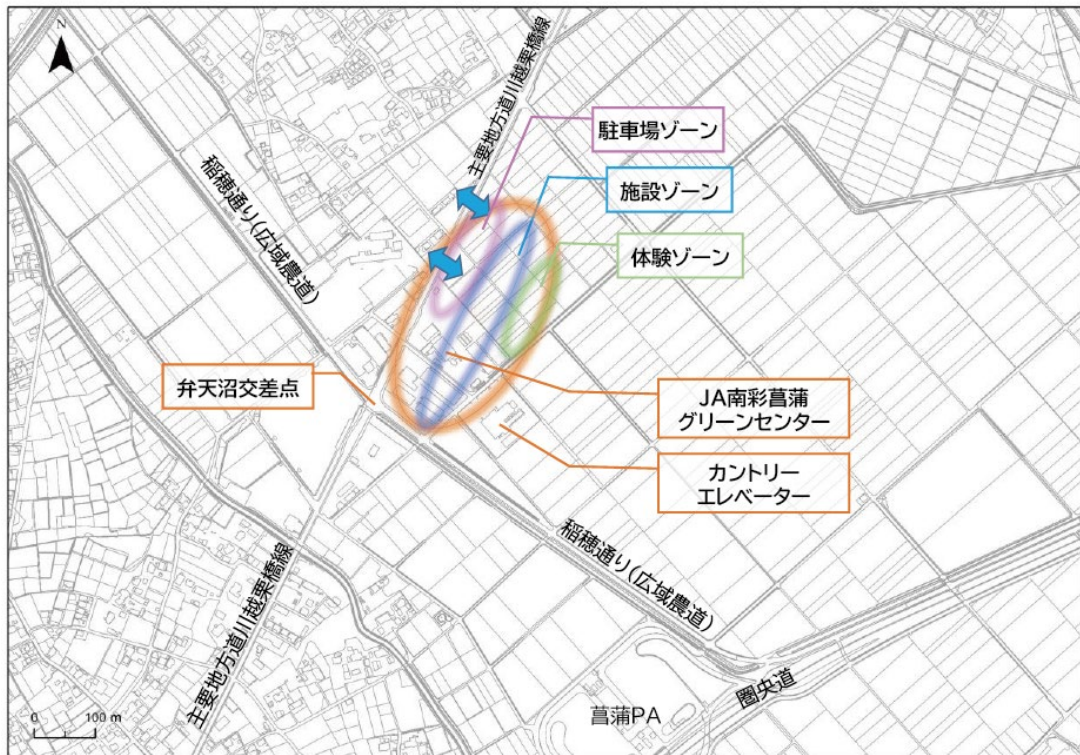
注) 令和5(2023)年度各課ヒアリング結果

(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(2023)年8月)

「久喜市都市計画マスタープラン」では、菖蒲パーキングエリアの周辺を観光交流拠点の整備エリアとして位置づけており、これに基づき、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。

開業については、令和9(2027)年度から順次開業することを予定している。



出典：農業振興拠点(道の駅)基本構想(令和5(2023)年8月)久喜市

図 5.2.1 道の駅の施設配置図

2) 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

老朽化した3か所の清掃センターを集約化し、効率的なごみ処理を行うため、現在、菖蒲清掃センターを拡張した敷地に新たなごみ処理施設の整備を進めている。

この新ごみ処理施設の付帯施設として、ごみ処理の過程で得られる熱や電力を積極的に活用し、資源循環の体験や環境啓発等を図ることを目的に、余熱利用施設を整備する。

また、本市出身で“日本の公園の父”と称される本多静六博士の理念を踏まえ、緑豊かで市民の憩いの場を創出することを目的に(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園を整備する。

さらに、隣接し合うこれらの施設を一体整備することにより、各施設の機能を補完し合い、相互利用による相乗効果をもたらすことで、一つの場所でいくつもの楽しみを体験できる、環境学習・交流・余暇の拠点としての新たな賑わいの場を創出することを目的に整備するものである。

供用開始は、令和9(2027)年4月を予定している。



出典：久喜市余熱利用施設・(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園
一体整備事業 整備方針(案) 令和4(2022)年(久喜市)

図 5.2.2 計画地の概要

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

(1) 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。

なお、久喜市内には、近隣自治体の公共交通も乗入れており、課題の解決に向けて、近隣自治体との連携も図っていく。

(2) 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。

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。

さらに公共交通では、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基本目標・施策の目標（取組方針）に位置付けられている。

6.2 過年度久喜市地域公共交通計画の評価

平成 25(2013)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(2013)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、一定水準で運営
- ・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(くきまる)は菖蒲地区及び栗橋・鷺宮地区を運行

【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)」を運行している。
- ・隣接する他都市では、市内循環バスとデマンド交通(くきまる)の組合せまでが多く、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(くきまる)については、利用者の伸び悩み、当初設定運賃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、その点について令和 6(2024)年 9 月に見直した。

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 JR 宇都宮線、東武伊勢崎線、東武日光線の 3 路線であり、その 5 つの駅に係る利用者数を比較すると JR 線の駅の利用が多い。菖蒲地区の方の駅の利用は、主にバス路線のある 3 駅（JR・東武久喜駅・JR 桶川駅）と北本駅に分散している。
- ・菖蒲地区にバスターミナルがあるが、夜間の高速バスのみが利用しており、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空白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（補助タク）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（補助タク）は 26.9%となっており、市民の認知度が低い。
- ・交通空白地域は、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 日当たりの利用者数は、市内循環バスが 446 人、デマンド交通（くきまる）が 66 人、くきふれあいタクシー（補助タク）が 100 人である。1 便当たりでみると、デマンド交通（くきまる）が 1.7 人であるが、くきふれあいタクシー（補助タク）は 0.9 人での利用が多い。1 人当たりの市負担額は、市内循環バスが 533 円、デマンド交通（くきまる）が 2,682 円、くきふれあいタクシー（補助タク）が 743 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 6.9%と低い。
- ・路線バス及び一般タクシー事業者へのアンケートによると、新型コロナウイルス感染拡大後の現状について、運転手退職者の増加、高齢化などが挙げられた。

【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。
- ・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、市民や来訪者にわ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。
- ・バスやタクシー運転者の高齢化や担い手不足への対応が必要である。

(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）を位置づけ、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」と位置づけ、利便性の高い良好な都市環境の創出を図っている。
- ・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（2027）年度から順次開業）、市民に開かれた新ごみ処理施設と余熱利用施設及び（仮称）本多静六記念市民の森・緑の公園の整備（令和9（2027）年度供用）が計画されている。
- ・その他、交通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、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、賑わいの創出や交流人口の拡大を図る必要がある。

(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。
- ・久喜市が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行を継続する」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。
- ・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】

- ・市民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。

(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。

■公共交通の現状

- ・東京都内、さいたま市への通勤者が多く、JR 線の利用が多い
- ・菖蒲地区の方の駅の利用は、主にバス路線のある 2 駅（JR・東武久喜駅・JR 桶川駅）と北本駅に分散
- ・交通空白地域が、菖蒲地区や栗橋地区、鷲宮地区に存在
- ・地区や年齢により利用できる公共交通手段が異なる
- ・バス及びタクシー運転手の高齢化、担い手不足

■久喜市が運行する公共交通の現状

- ・1 日当たり利用者数は、市内循環バスが 446 人
- ・1 人当たり市負担額は、デマンド交通（くきまる）が 2,682 円と最も高い
- ・収支率は市内循環バスが 14.3%、デマンド交通（くきまる）が 6.9%

■久喜市の今後のまちづくり

- ・将来都市構造は、駅をはじめとした 6 つの「都市核」と 3 つのゾーンで構成
- ・基本目標は、「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」
- ・令和 9（2027）年度、菖蒲地区に 2 つの新たな公共施設を整備予定

■市民の公共交通に対する意識

【公共交通の不便や不満点】

市内循環バス

- ・運行本数が少ない
- ・乗りたい時間に便がない

デマンド交通（くきまる）

- ・運行エリアが限定
- ・希望時間に予約が取れない
- くきふれあいタクシー（補助タク）
- ・利用したい時間帯や曜日に運行していない

【外出時に交通手段に困ることの有無】

- ・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

【外出時に困る理由】

- ・「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」等が多く、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。

【外出時に困った時の対応】

- ・「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。

【公共交通の現状からの課題】

- ・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
- ・情報提供の拡充等による公共交通の認知度及び利用率の向上
- ・市の負担額と収支率の改善
- ・公共交通の担い手である運転手不足への対応

【今後のまちづくりに対する公共交通の課題】

- ・駅などの公共交通の拠点地域への移動における利便性の向上
- ・新たに整備される公共施設へのアクセス性の確保
- ・各施策と連携した交流人口等の拡大

【市民意識からの公共交通の課題】

- ・市民の日常的な移動交通手段の確保
- ・将来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
- ・「料金の見直し」や「現行の費用の範囲内でのサービス等」の見直しによる運行継続

7. 地域公共交通の基本方針

7.1 まちづくりと連携した公共交通の基本理念

第2次久喜市総合振興計画では、SDGsの理念と協働の観点も踏まえ、行政分野に捉われず、地域の課題を統合的に解決し、持続可能なまちづくりの基本的な考え方を示している。

<SDGsの視点>社会・経済・環境の三側面のバランスを重視する

(1) みんなが輝くまちをつくる【社会】

(2) みんなが豊かなまちをつくる【経済】

(3) みんなが自然と共生するまちをつくる【環境】

(4) みんなが協働してまちをつくる【協働】

このような考え方に沿いながら、適正かつ持続可能な公共交通ネットワークを確立するため、本市の地域公共交通の基本理念を次のとおりとする。

【公共交通の基本理念】

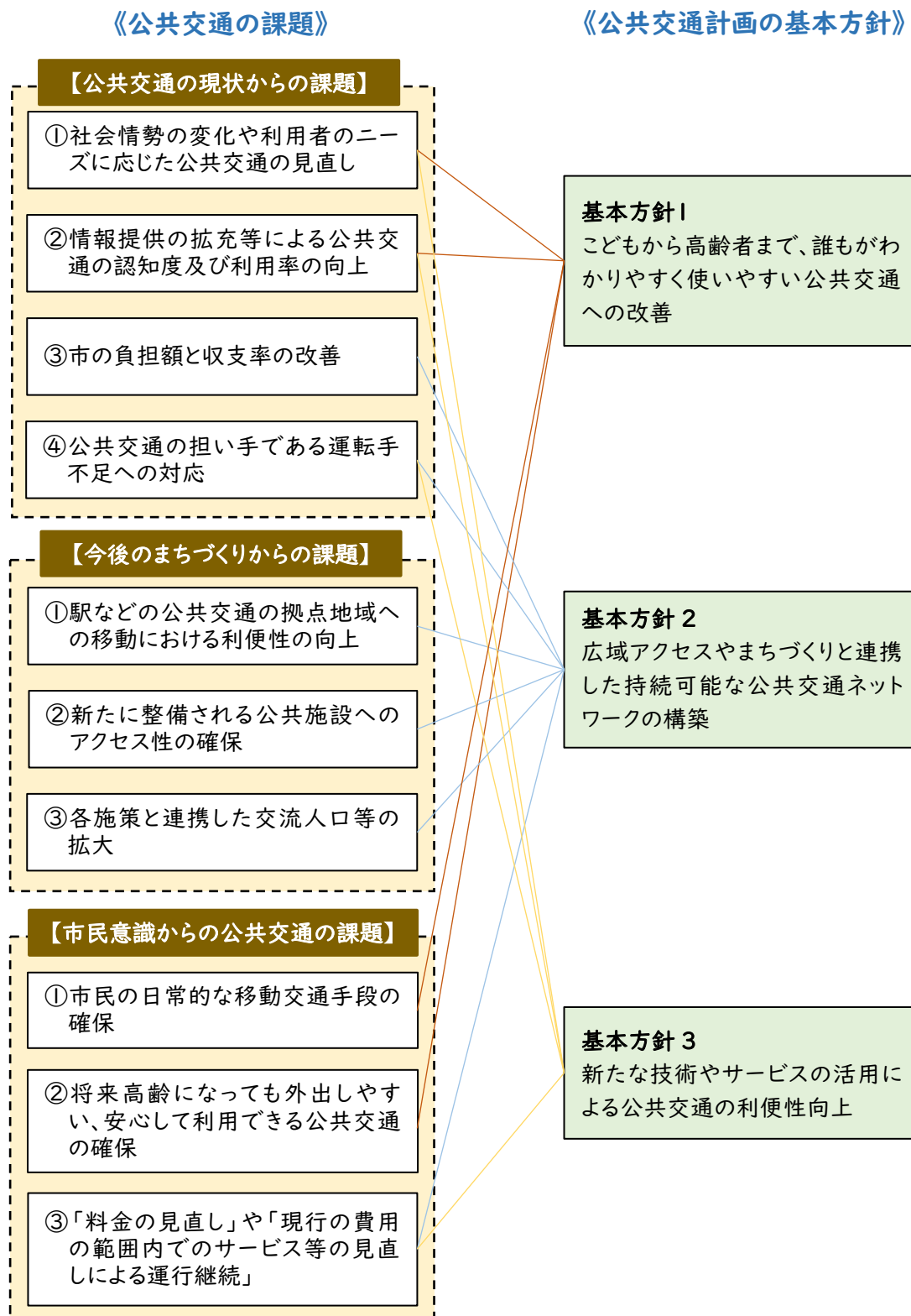
久しく喜び合う住みやすいまち 久喜 を支える公共交通システムの実現

第2次久喜市総合振興計画で設定された目指すまちの将来像を実現するために、次の視点で、公共交通システムを構築していきます。

- ① こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすい公共交通
- ② 人々の賑わいや企業の活気を支える利用しやすい公共交通
- ③ 快適で環境にやさしい公共交通
- ④ 住みやすいまちを支える持続的な公共交通

7.2 公共交通ネットワークの基本方針

本市の様々な公共交通の課題を踏まえ、久喜市公共交通計画の基本方針を次のように定める。



【公共交通の基本方針】

基本方針 1： こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく使いやすい公共交通への改善

- ・持続可能なまちづくりを目指す中で、特にこどもや妊産婦、自動車を持たない子育て世帯、高齢者等の交通弱者が外出機会を減らすことのないように、わかりやすい交通環境を形成する。
- ・公共交通の認知度の低さは、利用者数が伸びない要因のひとつと考えられるため、幹線・支線の階層的な公共交通ネットワークを目指した公共交通システムの位置づけを明確にするとともに、利用者目線に立った情報提供のあり方の見直しを進める。
- ・現時点で外出時の交通手段に困る人や、将来的な不安を抱えた高齢者、免許返納者等にとって、市内における日常的な移動がしやすい内容に見直す。
- ・料金徴収のキャッシュレス化について検討する。

基本方針 2： 広域アクセスやまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・市民意識を踏まえ、現在の公共交通システムを維持していくために、料金の見直しや現行の費用の範囲内でのサービス等の見直しを継続的に進める。
- ・鉄道駅は公共交通システムの中で乗継拠点に位置づけられ、また、将来のまちづくりにおいても、都市核に位置づけられている。潜在的な需要や乗り継ぎも考慮しながら、駅への移動利便性の向上を目指す。
- ・今後新たに整備が予定されている公共施設へのアクセスについて、既存の公共交通システムを有効活用して確保していくとともに、各施策と連携して、市外も含めた交流人口の拡大を目指す。
- ・社会情勢の変化から、公共交通の担い手不足が問題となっているため、定年退職者等の人材活用の工夫などを考える。

基本方針 3： 新たな技術やサービスの活用による公共交通の利便性向上

- ・近年、AI、IoT、自動運転、MaaS など様々なモビリティサービスが新たに登場しており、公共交通の分野においても、長期にかけて取り組んでいくべき事項として検討を行う。

7.3 公共交通ネットワークの考え方

本市の公共交通システムは、骨格である幹線システムとそれを補完する支線システム（地域生活サービス）の 2 段階に機能区分し、これらの交通ネットワークと駅や拠点バス停などの交通結節点が一体的に機能し、全体として整合性のとれた交通ネットワークを形成することで、円滑な移動や利便性の高いサービスを提供し、市民の住みやすいまちを支える公共交通システムの実現を目指す。

【幹線システム】

主要な地区間を連絡する大量輸送が可能な公共交通で、民間事業者が運営する鉄道及び路線バスで構成する。鉄道は県内外への広域的な、また、民間路線バスは近隣市町や地区間での幹線機能を有しており、現在の機能を維持する。

■公共交通ネットワーク

[鉄道]

- ・JR宇都宮線
- ・東武伊勢崎線
- ・東武日光線

[路線バス]

- ・3社33系統が運行
- ・久喜駅、東鷲宮駅が起点
- ・菖蒲車庫、菖蒲仲橋バス停から桶川駅、蓮田駅、白岡駅方面も連絡

■交通結節点

[鉄道駅]

- ・久喜駅、東鷲宮駅、鷲宮駅、栗橋駅、南栗橋駅

[拠点バス停]複数のバス路線の乗換え

- ・菖蒲仲橋、アリオ鷲宮、モラージュ菖蒲、菖蒲バスターミナル、余熱利用施設等

補完

【支線システム（地域生活サービス）】

幹線システムである鉄道及び民間路線バスを補完し、交通空白地域や高齢者、障がい者等の日常の移動を支える地域に密着した交通サービスを提供する。わかりやすく環境にもやさしい地域の活性化に資する公共交通として、持続可能な提供の確保と利便性の向上を目指す。

■市が運行するサービス

- ・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（補助タク）

■民間のサービス

- ・一般タクシー
- ・その他
(シェアサイクル、ライドシェア
企業送迎バス、介護タクシー等)

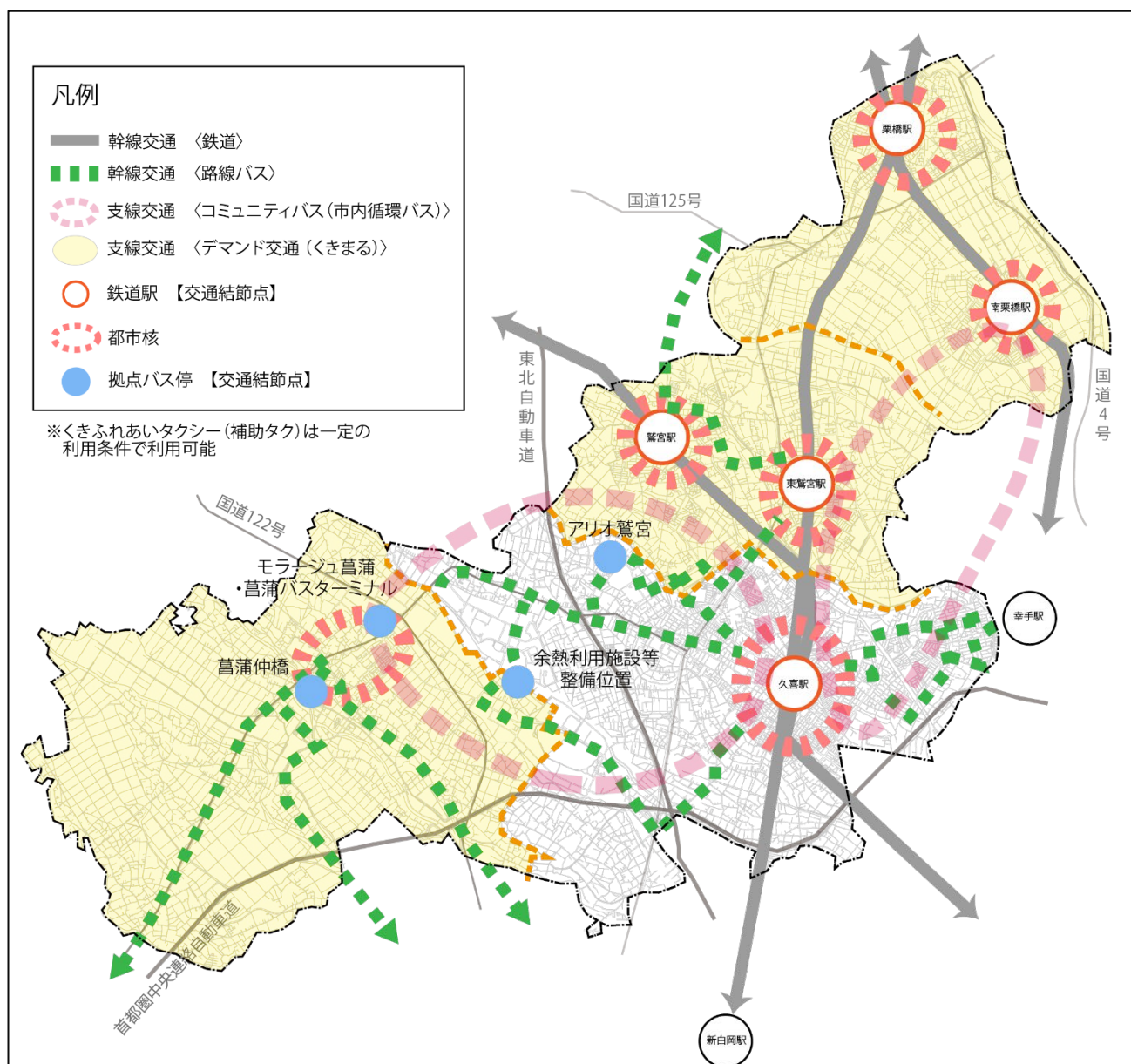


図 7.3.1 久喜市の公共交通ネットワーク方針図

8. 計画目標の設定

8.1 計画区域、計画目標、計画期間の設定

基本方針に対応した目標設定を行い、数値目標、算出方法等を検討するとともに、現況値及び将来目標値を設定する。

(1) 計画区域

久喜市地域公共交通計画における計画区域は、久喜市全域とする。

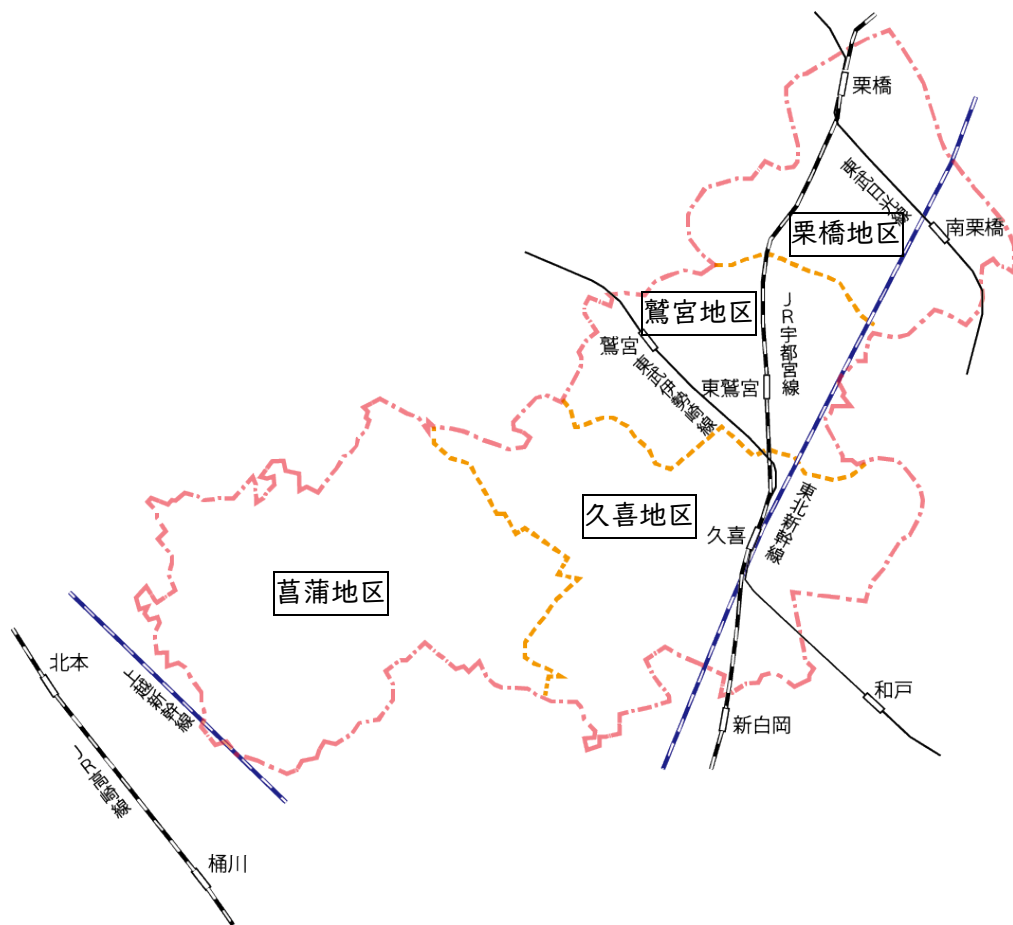


図 8.1.1 計画区域

(2) 計画期間

計画期間は、第2次久喜市総合振興計画の計画期間と整合を図り、令和7(2025)年度から令和14(2032)年度までの8年間とする。

(3) 計画目標

前述した基本理念に基づき設定した基本方針に対する計画目標と施策の方向性を整理し、次頁のとおり定める。

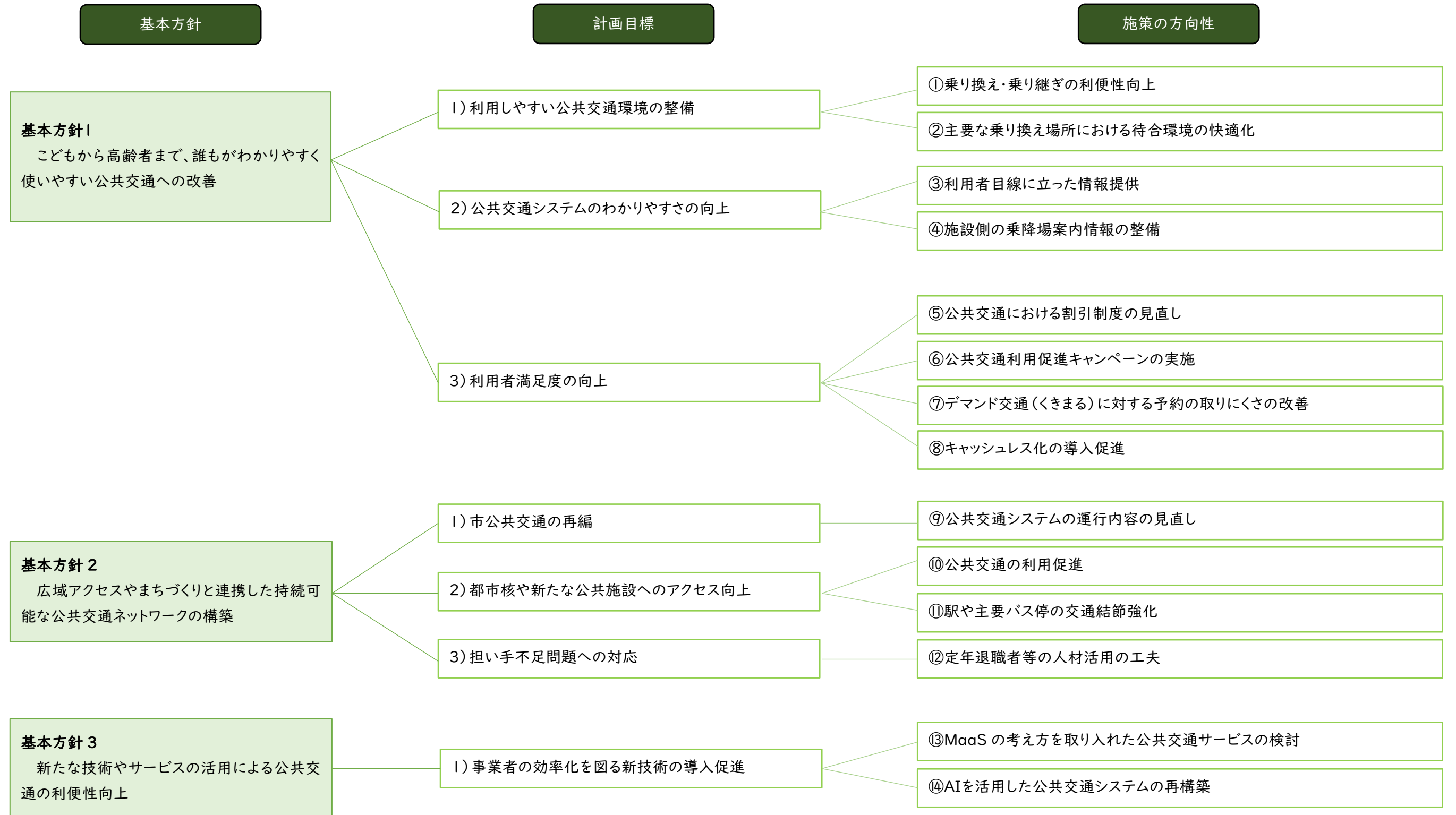


図 8.1.2 計画目標と具体施策

8.2 数値目標の設定と算出方法の検討

本計画はPDCAサイクルに基づき、本計画の目標の達成状況を確認するため、計画目標・施策内容に対して次のような成果指標を設定する。

表 8.2.1 成果指標の設定根拠と算出方法

指標	設定根拠	検証項目	現状値 R5年度 (2023)	目標値 R14年度 (2032)	入手方法
指標1 公共交通 の利用者 数	公共交通の環境整備 や利用しやすさの向 上により、公共交通の 利用者が増加して いくことを把握	1日当たりの利用 者数	5.9万人 (R4(2022) 年度)	6.3万人	事業者 ヒアリン グ
指標2 公共交 通の満 足度	公共交通の利用環境 やわかりやすさの改 善により、利用者の不 便さや不満に感じる ことが減少していく ことを把握	不便や不満を感じ ていない人の 割合	38.3%	50%	アンケ ート調 査
指標3 市が運 行する 公共交 通の利 用頻度	市が運行する公共交 通の再編や新たな公 共施設へのアクセス向 上により、公共交通の 利用頻度が上昇して いくことを把握	公共 交通 の利 用 頻 度	市内循環バ ス 5% デマンド交通 (くきまる) 2% くきふれあい タクシー (補助タク) 4%	10% 10% 10%	アンケ ート調 査
指標4 採用した確 保策の件 数	担い手確保につな がる取組を行った実績を 把握	担い手確保につ ながる取組を行 った実績	0件	1件/年 以上	担当課ヒ アリング等
指標5 新技術導 入件数	事業の効率化を図る 新技術の導入を行った 実績を把握	新技術の導入を 行った実績数	0件	1件以上	担当課ヒ アリング等

※指標1：鉄道（久喜駅）、路線バス（朝日自動車久喜市内）、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）の合計値

指標3：市民アンケート調査（令和5（2023）年度）の市が運行する公共交通の利用頻度

各計画目標、施策内容と成果指標の関係は、次のとおりである。

表 8.2.2 計画目標・施策内容に対する成果指標

基本方針	計画目標	施策内容	成果指標
基本方針 1 こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく使いやすい公共交通への改善	1) 利用しやすい公共交通環境の整備	① 駅・拠点バス停における環境整備	指標 1
		② 駅・拠点バス停における待合環境整備	指標 1
	2) 公共交通システムのわかりやすさの向上	③ 公共交通マップの整備	指標 2
		④ 乗降施設側の案内整備	指標 2
	3) 利用者満足度の向上	⑤ 割引制度の見直し	指標 1
		⑥ 利用促進キャンペーンの実施	指標 1
		⑦ 予約の取りにくさの改善	指標 2
		⑧ キャッシュレス化の導入促進	指標 2
基本方針 2 広域アクセスやまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築	1) 市公共交通の再編	⑨ 公共交通運行内容の見直し	指標 1,2,3
	2) 都市核や新たな公共施設へのアクセス向上	⑩ 利用促進方策の検討	指標 1,2,3
		⑪ パーク&バスライド駐車場の整備	指標 1
	3) 担い手不足問題への対応	⑫ 運転手の確保策	指標 4
基本方針 3 新たな技術やサービスの活用による公共交通の利便性向上	1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進	⑬ MaaS の導入検討	指標 5
		⑭ AIを活用した公共交通システムの再構築	指標 5

9. 地域公共交通に関する施策・事業の検討

9.1 導入事業・施策

本市における望ましい公共交通ネットワークの構築並びに計画目標の実現に向け、重点的に取り組むべき施策・事業メニューを整理した。

具体的には、計画目標のための施策の方向性を踏まえ、施策体系で示した施策の方向性毎に、実施の目的、事業概要、実施主体等を検討した。

この中で、利便増進事業への位置づけを明記した施策は、今後策定予定の地域公共交通利便増進実施計画（以下、利便増進実施計画という。）に掲載するものである。

①利便増進実施計画について

利便増進実施計画とは地域公共交通計画に基づいた地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業を実施する計画である。

②利便増進実施計画のメリット

利便増進実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることにより、計画の実施手続きのワンストップ化や事業の確実な実施の担保、国の補助金活用による事業の推進などにより、対象施策を優先的に実施していくことが可能となる。

③本市が作成する利便増進実施計画の該当施策

施策 2 駅・拠点バス停における待合環境整備

施策 3 公共交通マップの整備

施策 6 利用促進キャンペーンの実施

施策 9 公共交通運行内容の見直し

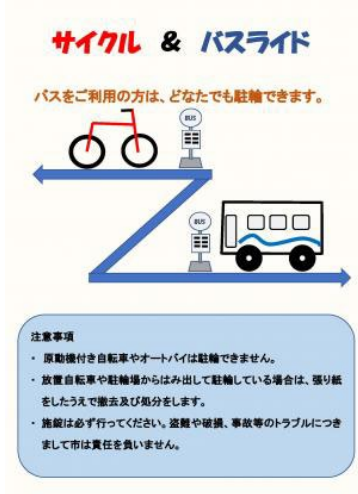
施策 10 利用促進方策の検討

基本方針Ⅰ こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく使いやすい公共交通への改善

1) 利用しやすい公共交通環境の整備

① 乗り換え・乗り継ぎの利便性向上

■施策Ⅰ 駅・拠点バス停における環境整備

	概要
目的	鉄道と路線バスの乗換・乗継拠点、バス停に着目して、バスの乗り換え及び乗り継ぎの利便性を向上することを目的とする。
事業内容	《バスの案内誘導標識等の整備》 鉄道と路線バスの乗換・乗継拠点となっている久喜駅、東鷲宮駅、鷲宮駅について、路線バス（久喜駅は市内循環バスも含む）の乗降場の案内誘導を明確化し、一元化したバス停位置図、案内誘導標識等の整備を検討する。 移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような状況にあっても利用しやすい駅の環境づくりを目指し、鉄道事業者と協力して取り組みを行っていく。 ■案内標識の例  相模原駅  都営バス 《サイクル&バスライドの推進》 利用者の多い拠点バス停や公共施設に隣接したバス停について、潜在的な需要を把握しながら駐輪場を整備し、自転車から路線バスへの乗換えを促進するサイクル&バスライドを推進する。 □上尾市の例  上尾市の「サイクル & バスライド」は、自転車とバスを連携させた乗換システムです。イラストには、自転車とバスがそれぞれ専用のレーンで走行し、乗換が容易なようになっています。また、注意事項として、原動機付き自転車やオートバイは駐輪できません、放置自転車や駐輪場からはみ出して駐輪している場合は、張り紙をしたうえで撤去及び処分をします、施設は必ず行ってください。盗難や破壊、事故等のトラブルにつきまして市は責任を負いませんと記載されています。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

②主要な乗り換え場所における待合環境の快適化

■施策 2 駅・拠点バス停における待合環境整備(利便増進事業に位置づけ)

	概要
目 的	鉄道駅や主要バス停において、安全で快適に過ごすことができる待合環境に改善することを目的とする。
事業内容	《鉄道駅》 市内のバスが利用できる鉄道駅については、乗車待ちを快適に過ごすことができるように待合環境の改善に取り組んでいく。 久喜駅西口周辺では、まちづくりの検討が進められており、駅前の停車スペースの路外での確保、駅前広場における二重駐車などの抑制などを目的に、駅から少し離れた場所に、バスターミナルを整備することが考えられている。 これらの検討と合わせて、久喜駅におけるバス等の待合環境の整備を検討していく。 また、東鷲宮駅や鷲宮駅についてもバス等の待合環境の改善を検討する。 《拠点バス停》 移動の目的地に近く、多くの利用者が見込まれるバス停等において、快適性向上のための待合環境の整備を行っていく。 菖蒲行政センターや久喜市立中央図書館、久喜中央コミュニティセンター等では、館内でバスを待つことができるバスまちスポットの表示があり、バスの発車時刻まで快適に過ごすことができるようになっている。 医療機関の待合室や商業施設の店舗内、コミュニティセンターや図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、座って待つことができる環境を確保していく。 民間バス路線も含め、このような場所を広めることを検討する。  新久喜総合病院バス乗降場  久喜市立中央図書館 バスまちスポットの表示
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、埼玉県、久喜市

2) 公共交通システムのわかりやすさの向上

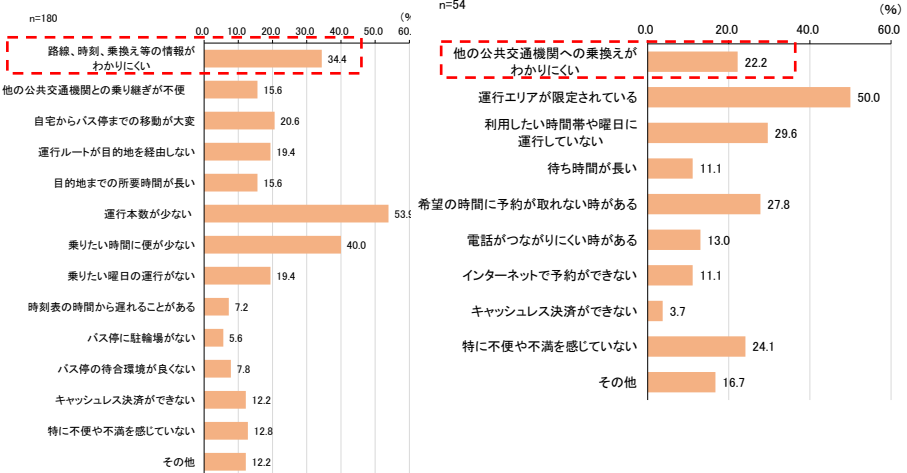
③利用者目線に立った情報提供

■施策3 公共交通マップの整備(利便増進事業に位置づけ)

	概要
目 的	公共交通に関する様々な情報の提供、お出かけ情報等を記述した公共交通マップを作成し、身近な交通手段としての認識を広め、公共交通の利用促進を図ることを目的とする。
事業内容	本市のホームページ上で、本市が運行する公共交通の案内を個別に行っていく。 公共交通をより利用しやすくするために、利用者目線に立った公共交通マップを作成する。 具体的には、鉄道や民間路線バスの情報に本市が運行する公共交通の情報を併せて掲載し、市民が具体的に利用する場合の利用事例を示しながら、公共交通がより利用しやすくなるよう検討していく。 ・鉄道の情報 ・民間路線バスの情報 ・公共交通の利用方法 ・主要施設への行き方 ・主要公共施設や大規模商業施設、観光施設等の案内など 《埼玉県寄居町の公共交通マップ例》
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

④施設側の乗降場案内情報の整備

■施策 4 乗降施設側の案内整備

	概要
目的	施設側の乗降場案内を改善することにより、公共交通のわかりやすさを向上させることを目的とする。
事業内容	市民アンケートによると、本市が運行する公共交通の利用に対して、他の公共交通機関への乗換えがわかりにくいという不満がある。 事前に公共交通マップ等で案内するほか、特に利用者の多い施設側等においても、乗降場の位置を明確にするとともに、他の公共交通への乗換えが可能な乗降場については、乗換え情報を提供することにより、公共交通を利用しやすくしていく。 《川越市の表示例》 久喜市役所バス停   ・市内循環バスの不便や不満点 ・デマンド交通（くきまる）の不便や不満点  市内循環バスの不便や不満点 (n=180): - 路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくい: 34.4% - 他の公共交通機関との乗り継ぎが不便: 15.6% - 自宅からバス停までの移動が大変: 20.6% - 運行ルートが目的地を経由しない: 19.4% - 目的地までの所要時間が長い: 15.6% - 運行本数が少ない: 53.3% - 乗りたい時間に便が少ない: 40.0% - 乗りたい曜日の運行がない: 19.4% - 時刻表の時間から遅れることがある: 7.2% - バス停に駐輪場がない: 5.6% - バス停の待合環境が良くない: 7.8% - キャッシュレス決済ができない: 12.2% - 特に不便や不満を感じていない: 12.8% - その他: 12.2% デマンド交通（くきまる）の不便や不満点 (n=54): - 他の公共交通機関への乗換えがわかりにくい: 22.2% - 運行エリアが限定されている: 50.0% - 利用したい時間帯や曜日に運行していない: 29.6% - 待ち時間が長い: 11.1% - 希望の時間に予約が取れない時がある: 27.8% - 電話がつながりにくい時がある: 13.0% - インターネットで予約ができない: 11.1% - キャッシュレス決済ができない: 3.7% - 特に不便や不満を感じていない: 24.1% - その他: 16.7%
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

3) 利用者満足度の向上

⑤ 公共交通における割引制度の見直し

■ 施策 5 割引制度の見直し

	概要
目 的	本市が運行する公共交通について、運賃の見直しと合わせて割引制度を見直し、妊産婦を含めこどもから高齢者等の交通弱者に対し、使いやすい料金制度となることを目的とする。
事業内容	令和 6(2024)年 9 月 1 日から本市が運行する公共交通について、割引制度を次のように見直したことから、今後も収支率等を勘案しながら検討していく。 ① 市内循環バス 【半額対象者】小学生を新たに設定 【無料対象者】等級の制限等を廃止 ・障害者手帳の交付を受けている方 ・指定難病医療受給者証等の交付を受けている方 ・介護認定又は要支援認定を受けている方 ・上記の方 1 人につき同伴の介助者 1 人 ・未就学児 ・妊産婦(出産予定日 3 か月後まで)及び介助者 1 人を追加 ② デマンド交通(くきまる) 【半額対象者】等級の制限等を廃止 ・障害者手帳の交付を受けている方 ・指定難病医療受給者証等の交付を受けている方 ・介護認定又は要支援認定を受けている方 ・上記の方 1 人につき同伴の介助者 1 人 ・80 歳以上の方 ・小学生 ・妊産婦(出産予定日 3 か月後まで)及び介助者 1 人を追加 【無料対象者】未就学児
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

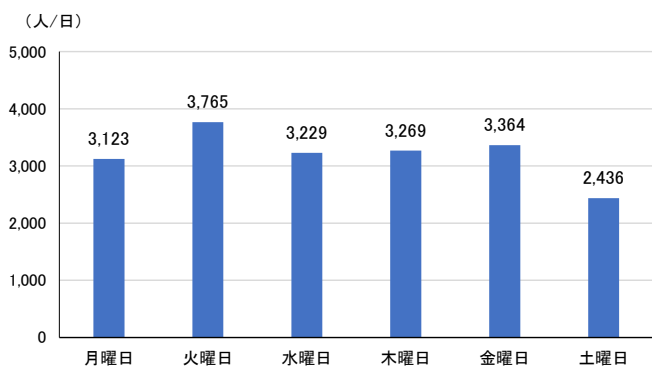
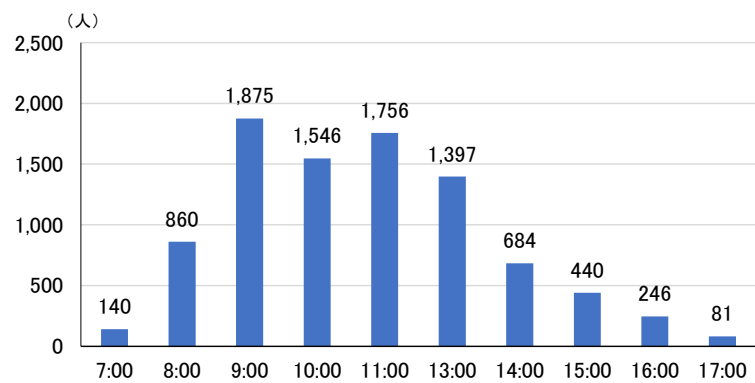
⑥公共交通利用促進キャンペーンの実施

■施策 6 利用促進キャンペーンの実施(利便増進事業に位置づけ)

	概要
目 的	埼玉県が実施する「県民の日」や「バスの日」に関するイベント、本市の中心市街地で企画されるイベント等に合わせて、市民や民間事業者等と連携を図りながら、公共交通の利用を働きかけるキャンペーンを実施することにより、公共交通利用者の増加や利用促進を図ることを目的とする。
事業内容	県や本市が実施する様々なイベント等において、市民や民間事業者等が参加しながら公共交通に親しめる催しを実施するとともに、高齢者が集まる集会等で公共交通のPR活動を行うことを検討していく。 《埼玉県民の日》 バス乗り方教室 (一社)埼玉県バス協会開催 令和 5(2023)年 11 月 14 日 関東運輸局公報より  《バスの日》 エコ・カーフェア&カーフリーデー (一社)埼玉県バス協会開催 平成 20(2008)年 9 月 20 日  埼玉県ホームページより
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

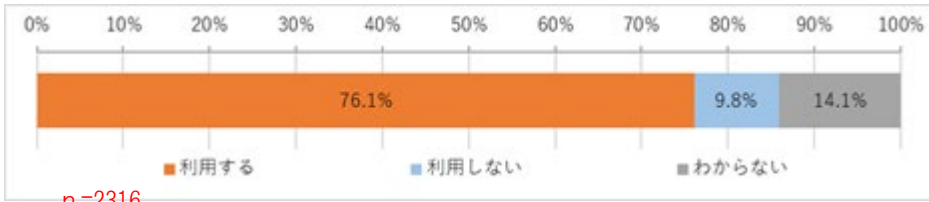
⑦デマンド交通(くきまる)に対する予約の取りにくさの改善

■施策 7 予約の取りにくさの改善

	概要																																				
目 的	デマンド交通(くきまる)の利用者が、希望する時間に予約がとれるよう、予約が集中する時間帯の情報提供や予約受付体制の見直しを行い、予約の取りにくさの改善を目的とする。																																				
事業内容	デマンド交通(くきまる)の利用時間帯は、9時から11時の午前中に集中している。曜日ごとの利用状況や混雑する時間帯の情報を本市のホームページ等で情報提供し、混雑の少ない日や時間帯で移動してもらうことの検討を進める。 また、予約システムの変更等により、空車率を減らし限られた車両数で最大限の輸送効率を引き出すことについても、今後検討していく。 □デマンド交通(くきまる)利用者の曜日変動  <table border="1"> <caption>デマンド交通(くきまる)利用者の曜日変動 (人/日)</caption> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>利用人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>月曜日</td> <td>3,123</td> </tr> <tr> <td>火曜日</td> <td>3,765</td> </tr> <tr> <td>水曜日</td> <td>3,229</td> </tr> <tr> <td>木曜日</td> <td>3,269</td> </tr> <tr> <td>金曜日</td> <td>3,364</td> </tr> <tr> <td>土曜日</td> <td>2,436</td> </tr> </tbody> </table> 令和 5 (2023) 年度の利用者 □時間帯別の予約が取れなかった人数  <table border="1"> <caption>時間帯別の予約が取れなかった人数 (人)</caption> <thead> <tr> <th>時間帯</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7:00</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>8:00</td> <td>860</td> </tr> <tr> <td>9:00</td> <td>1,875</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>1,546</td> </tr> <tr> <td>11:00</td> <td>1,756</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>1,397</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>684</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>440</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>246</td> </tr> <tr> <td>17:00</td> <td>81</td> </tr> </tbody> </table> 平成 27 (2015) 年度から令和 5 (2023) 年度の合計 出典:久喜市デマンド交通(くきまる)の利用状況(久喜市)	曜日	利用人数	月曜日	3,123	火曜日	3,765	水曜日	3,229	木曜日	3,269	金曜日	3,364	土曜日	2,436	時間帯	人数	7:00	140	8:00	860	9:00	1,875	10:00	1,546	11:00	1,756	13:00	1,397	14:00	684	15:00	440	16:00	246	17:00	81
曜日	利用人数																																				
月曜日	3,123																																				
火曜日	3,765																																				
水曜日	3,229																																				
木曜日	3,269																																				
金曜日	3,364																																				
土曜日	2,436																																				
時間帯	人数																																				
7:00	140																																				
8:00	860																																				
9:00	1,875																																				
10:00	1,546																																				
11:00	1,756																																				
13:00	1,397																																				
14:00	684																																				
15:00	440																																				
16:00	246																																				
17:00	81																																				
実施主体	タクシー事業者、久喜市																																				

⑧キャッシュレス化の導入促進

■施策 8 キャッシュレス化の導入促進

	概要								
目 的	運賃支払いのキャッシュレス化を促進することにより、利用者にとっての料金徴収時の時間短縮、事業者にとっての運賃箱の更新やメンテナンスにかかる費用の抑制、運転手の現金管理の負担軽減などを目的とする。								
事業内容	キャッシュレス化は、現金を使用しなくても活動できる状態を目指すものであり、多くの業態でクレジットカードや各種 IC カード等による支払いの比率が高まっている。 国土交通省では、路線バスの運行規定を令和 6(2024)年 8 月に見直し、現金で運賃を支払えない「完全キャッシュレスバス」の実証実験を令和 6(2024)年 11 月から開始している。新札が発行されると、精算機(両替機)の新札対応が必要となり、すべてのバスで対応できるようにするには、かなりのコストがかかるということもひとつの要因となっている。 本市が運行する公共交通は、高齢者の利用も多く、現金とキャッシュレス決済を併用する形で今後検討していく。 《市民アンケート》 市民アンケート結果では、76.1%の人が本市の公共交通でキャッシュレス決済ができる場合、利用すると回答している。  <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用状況</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用する</td> <td>76.1%</td> </tr> <tr> <td>利用しない</td> <td>9.8%</td> </tr> <tr> <td>わからない</td> <td>14.1%</td> </tr> </tbody> </table> n=2316	利用状況	割合	利用する	76.1%	利用しない	9.8%	わからない	14.1%
利用状況	割合								
利用する	76.1%								
利用しない	9.8%								
わからない	14.1%								
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市								

基本方針 2 広域アクセスやまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築

1) 市公共交通の再編

⑨ 公共交通システムの運行内容の見直し

■施策 9 公共交通運行内容の見直し（利便増進事業に位置づけ）

	概要
目 的	本市が運行する公共交通について、地区ごとに利用可能な交通手段が異なる点や本市負担額の増加について、今後の利用実態を踏まえながら、再編を含めた見直しを行っていくことを目的とする。
事業内容	公共交通ごとに、運賃や支払い方法を見直すとともに、次のような点について見直しを行っていく。 ■市内循環バス 令和6（2024）年9月1日から運賃を1回100円から200円に見直した。 今後新たに整備される公共施設については、広域的なアクセスを考慮し、既存路線バスとの調整を図りながら路線の見直しを行っていく。 また、市内循環のみならず「乗継拠点」をつなぐコミュニティバスとしての運行を検討する。 ・久喜駅東口の民間路線バスとの役割分担の見直し ・久喜駅西口の需要の見込める路線への見直し ・久喜駅東口と西口を循環する路線の必要性の検討 ・利用者の利用時間を考慮した運行ダイヤの見直し ・新たに整備が予定されている公共施設へのアクセス方法の検討 ■デマンド交通（くきまる） 令和6（2024）年9月1日から運賃を1回300円から500円、菖蒲地区から新久喜総合病院への運賃1回600円から800円に見直した。 1人当たりの市負担額が最も大きく、収支率のさらなる向上に向けて、利用者数と相乗率の向上を目指す。 市民アンケートによると、運行エリアが限定されるため不便という意見が多く、利用者の要望を踏まえながら、見直しを行っていく。 ■くきふれあいタクシー（補助タク） 令和6（2024）年9月1日から利用者負担率をタクシー料金の55～60％程度（一般料金の場合、3,500円以上は料金から1,500円差し引き）に見直した。 その他、利用者の声を踏まえながら、必要に応じて見直しを行っていく。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

2) 都市核や新たな公共施設へのアクセス向上

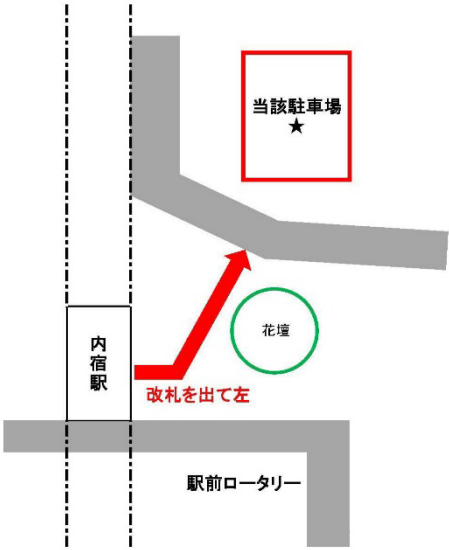
⑩公共交通の利用促進

■施策 10 利用促進方策の検討(利便増進事業に位置づけ)

	概要												
目 的	市内 4 つの地区の公共交通整備状況に合わせ、各地区における公共交通を有効に活用できる環境を創出することを目的とする。												
事業内容	久喜地区、鷲宮地区、栗橋地区は、鉄道による広域的な移動が可能なため、地区内から最寄り駅までの利便性向上を検討する。 菖蒲地区は、鉄道が通っていないため、隣接する鉄道駅までの利便性向上について検討していく。 久喜地区は、久喜駅が起点となって、民間路線バス等が地区内を網羅しているが、駅に企業の送迎バスやスクールバスが集中するため、駅前広場の混雑を招いている。まちづくりの検討と合わせながら、効率的な連携方策を検討していく。 菖蒲地区は、バスターミナルの有効活用、小・中学校スクールバスとの連携やデマンド交通(くきまる)を含めて利用促進策を検討していく。 栗橋地区と鷲宮地区は、運行する一部の路線バスの活用とデマンド交通(くきまる)の利用促進策を検討していく。 《異分野連携による新たな交通サービスの提供方策》 ■教育、医療、福祉(主要3分野)の異分野連携 <u>スクールバスと乗合バスの連携のケース</u> <table><tr><td></td><td>スクールバスを用いた連携</td><td>乗合バスを用いた連携</td></tr><tr><td>間 合 い 使 用</td><td>スクールバスの間合いで乗合サービスを提供</td><td>乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供</td></tr><tr><td>混乗化</td><td>スクールバスを一般住民に開放</td><td>スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行</td></tr><tr><td>統 合</td><td>乗合バスをスクールバスに統合</td><td>スクールバスを乗合バスに統合</td></tr></table> 国土交通省資料より		スクールバスを用いた連携	乗合バスを用いた連携	間 合 い 使 用	スクールバスの間合いで乗合サービスを提供	乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供	混乗化	スクールバスを一般住民に開放	スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行	統 合	乗合バスをスクールバスに統合	スクールバスを乗合バスに統合
	スクールバスを用いた連携	乗合バスを用いた連携											
間 合 い 使 用	スクールバスの間合いで乗合サービスを提供	乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供											
混乗化	スクールバスを一般住民に開放	スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行											
統 合	乗合バスをスクールバスに統合	スクールバスを乗合バスに統合											
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、民間事業者、学校関係者、久喜市												

⑪ 駅や主要バス停の交通結節強化

■ 施策 11 パーク&バスライド駐車場の整備

	概要
目 的	交通混雑緩和、自動車事故防止、CO ₂ の削減による環境改善などを目的するため、主要バス停に駐車場を整備して、マイカーから路線バス等や鉄道への乗換えを促進することを目的とする。
事業内容	鉄道やバスなどの公共交通の利用促進、駅や主要バス停の交通結節点としての強化のため、駅や利用者の多い主要バス停にパーク&バスライド用の駐車場を整備又は施設事業主等と協議・調整していくことを検討する。 既存の時間貸駐車場においても、一定時間以上の駐車に対する割引のある駐車場については、パーク&バスライド用駐車場と位置づけ、活用を検討する。 本市のホームページで、パーク&バスライド用駐車場の意義や具体的な場所の案内、料金等の情報を提供し、公共交通の利用促進を図る。 《内宿駅パーク&ライドの例》 内宿駅の対象駐車場に車を停めると、内宿⇄大宮間をお得に往復できる割引乗車券「マイカーパス」を購入できる。マイカーパス乗車券は、1 日（24 時間）580 円で、140 円お得になる。    埼玉新都市交通株式会社ホームページより
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、久喜市

3) 担い手不足問題への対応

⑫定年退職者等の人材活用の工夫

■施策 12 運転手の確保策

	概要
目 的	バスやタクシー運転手の更なる高齢化や退職者の増加、労働人口の減少に伴う運転手希望者の減少等を鑑み、今後も持続的に運転手を確保していくことを目的とする。
事業内容	バスやタクシー運転手の労働時間や所得が他の産業と比較して条件が悪いことなどが、運転手不足の背景にある。 人材確保策として、例えば、消防士などの公務員が定年後、再任用で勤務する場合は、バス運転手として働く場を提供することが考えられる。 このような事例を踏まえ、実施主体が連携し、課題の解決に向けた取組みの検討を進めていく。 《三重県桑名市の例》 桑名市で大型運転免許を持つ消防士が60歳で定年退職する際に、本人が希望をすれば三重交通のバス運転手として転籍を可能とする協定が令和5(2023)年10月に締結された。 三重交通としては運転手不足を補うことが狙いで、バスの運転に必要な大型2種免許は三重交通が取得をサポートし、1年毎の契約更新だが最長で72歳まで勤務ができる、としている。 その他の人材確保策として、タクシー運転手も含めて、女性運転者の活用、運転手の希望に配慮した勤務形態、大型二種免許、二種免許を有しない者、有しているが運転経験が少なく、運転技量が未熟な者に対して、バス事業者、タクシー事業者による自社養成への助成制度創設なども考えられる。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

基本方針 3 新たな技術やサービスの活用による公共交通の利便性向上

1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進

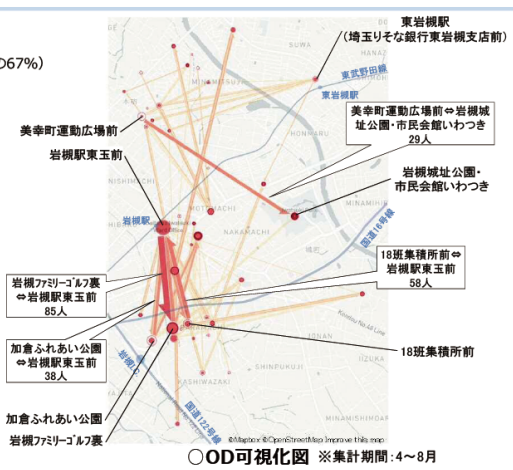
⑬MaaS の考え方を取り入れた公共交通サービスの検討

■施策 13 MaaS の導入検討

	概要
目 的	MaaS (Mobility as a Service) は、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。本市においても公共交通の課題を解決するため、長期的に取り組んでいくことを目的とする。
事業内容	埼玉県三芳町では、国土交通省の日本版 MaaS 推進・支援事業として、高齢者の家庭に配布するタブレットとタクシーの配車システムの連携を図った平時と買物等の移動・役務提供と災害時の安全確保を実証できるシステムを実装している。 本市においても、本市の公共交通とそれ以外の観光や医療、防災等における移動情報サービスとの連携について、検討を進めていく。 《埼玉県三芳町の例》 三芳町高齢者支援システム実証実験協議会 実験の概要 三芳町の住民意識調査などで課題となっている交通に対する不満解消を目的とし、高齢者の家庭に配布するタブレットとタクシーの配車システムの連携を図り、平時の医療、買い物等の移動・役務提供と災害時の安心安全確保が実現できるシステムの実証を行う。 協議会の構成員 埼玉県三芳町 / 株式会社JVCケンウッド（幹事会社） あいおいニッセイ同和損害保険株式会社 三和交通株式会社 県立広島大学 / 流通経済大学 MaaSの提供により解決したい地域の課題 三芳町住民意識調査で明らかとなった、高齢者を中心とする交通の利便性に対する不便・不満の解消、および、災害時の「自助」「共助」を重視した避難者・行政が一体となる移動手段の確保をWithコロナ／Afterコロナへも対応できるシステムとして構築すること。 交通手段と連携するサービス ・保険制度設計（あいおいニッセイ同和損保による保険制度設計） ・ショッピング等の店舗（アクロスプラザなど店舗利用後、復路の呼び出し等の手段検討、タブレット設置等） ・医療機関、施設（総合病院での乗降場所提供、帰路の呼び出し、薬の宅配等への協力）、高齢者への薬、必需品の宅配の店舗と提携 本格的な導入に向けた検証項目、目標値 ・利用者タブレットの利便性の計測、意見収集と改善の効果確認、平時サービス利用が複数回あり、利用満足度、交通不満解消の寄与度が上がる ・避難保険を行うための、避難者の利用要望の収集（事業化前提） 上記を、実際のシステムデータおよびアンケートにより解析 実験内容 ※利用者（高齢者及び避難対象者）へのタブレットの配布をおこない、平時におけるサービスの提供、発注ができるインフラを整える ⇒タクシー呼び出し・・・福祉、生活支援に寄与 ⇒ショッピングモール、医療機関等への乗り合いシステム検討 ⇒薬、生活必需品などの買い物タクシーへの転用 ※災害時の情報発信、避難のためのタクシー呼び出しなどをおこなう ⇒災害情報（避難レベル）の通知・・・行政からの災害情報をスピーカー等で通知 ⇒避難補助要請・・・災害時、ワンタッチで援護を要請 これらのコストをサービス事業者や避難保険により賄うことのできるシステムの構築を実証実験する 
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、国土交通省、埼玉県、久喜市

⑭AIを活用した公共交通システムの再構築

■施策 14 AIを活用した公共交通システムの再構築

	概要																																	
目的	現在運用されているAIを活用したデマンド交通(くきまる)について、他都市の事例等を参考に、さらなる利便性の向上を図ることを目的とする。																																	
事業内容	近年、様々なAIを活用したデマンド交通システムが各地で導入されているが、刻々と変化する車両や人の移動状況に対応した新たな配車サービスについて研究を行い、利便性を向上させることを検討する。 本市では、デマンド交通(くきまる)の予約の取りにくさの改善や輸送の効率化のための検討を進める。 また、AIの活用により、利用者の詳細な利用状況や運用状況がデータとして蓄積されるため、それらを活用してさらに利便性を向上させることも検討する。 また、将来的な自動運転の可能性についても、研究を進めていく。 《さいたま市の例》 岩槻区での実証実験 データからODを可視化 して、今後の運行に活用 柏崎・美幸町地区 チョイソコさいたま いわつき号  ©さいたま市地図情報 ○乗降回数上位の停留所(上位10か所) ・上位10か所の乗降回数計 714 (乗降総数1,064の67%) <table><tr><th>乗降場名</th><th>乗降回数</th><th>備考</th></tr><tr><td>①岩槻駅東玉前</td><td>233</td><td>鉄道駅</td></tr><tr><td>②岩槻ファミリーゴルフ裏</td><td>95</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>③加倉ふれあい公園</td><td>69</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>④加倉5丁目2</td><td>62</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>⑤丸山記念総合病院</td><td>51</td><td>病院</td></tr><tr><td>⑥にぎわい交流館・人形博物館</td><td>50</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館</td><td>50</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑧18班集積所前</td><td>46</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>⑨美幸町運動広場前</td><td>33</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑩スーパービバホーム岩槻店</td><td>29</td><td>商業施設</td></tr></table>  ○OD可視化図 ※集計期間:4~8月	乗降場名	乗降回数	備考	①岩槻駅東玉前	233	鉄道駅	②岩槻ファミリーゴルフ裏	95	住宅地	③加倉ふれあい公園	69	住宅地	④加倉5丁目2	62	住宅地	⑤丸山記念総合病院	51	病院	⑥にぎわい交流館・人形博物館	50	公共施設	⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館	50	公共施設	⑧18班集積所前	46	住宅地	⑨美幸町運動広場前	33	公共施設	⑩スーパービバホーム岩槻店	29	商業施設
乗降場名	乗降回数	備考																																
①岩槻駅東玉前	233	鉄道駅																																
②岩槻ファミリーゴルフ裏	95	住宅地																																
③加倉ふれあい公園	69	住宅地																																
④加倉5丁目2	62	住宅地																																
⑤丸山記念総合病院	51	病院																																
⑥にぎわい交流館・人形博物館	50	公共施設																																
⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館	50	公共施設																																
⑧18班集積所前	46	住宅地																																
⑨美幸町運動広場前	33	公共施設																																
⑩スーパービバホーム岩槻店	29	商業施設																																
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、埼玉県、久喜市																																	

9.2 事業スケジュール

本市における望ましい公共交通ネットワークの構築及び計画目標の実現に向けた施策・事業の実施スケジュールは、計画期間を考慮し、表 9.2.1 に示すように整理した。

表 9.2.1 事業スケジュール

計画目標		施策内容	実施主体	実施スケジュール							
				令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度	令和13 (2031) 年度	令和14 (2032) 年度
基本方針Ⅰ　こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく使いやすい公共交通への改善											
	1) 利用しやすい公共交通環境の整備	①乗り換え・乗り継ぎの利便性向上 施策Ⅰ　駅・拠点バス停における環境整備	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
		②主要な乗り換え場所における待合環境の快適化 施策Ⅱ　駅・拠点バス停における待合環境整備	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、埼玉県、久喜市	検　討		実　施					
	2) 公共交通システムのわかりやすさの向上	③利用者目線に立った情報提供 施策Ⅲ　公共交通マップの整備	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
		④施設側の乗降場案内情報の整備 施策Ⅳ　乗降施設側の案内整備	バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
	3) 利用者満足度の向上	⑤公共交通における割引制度の見直し 施策Ⅴ　割引制度の見直し	バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討			実　施				
		⑥公共交通利用促進キャンペーンの実施 施策Ⅵ　利用促進キャンペーンの実施	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討			実　施				
		⑦デマンド交通（くきまる）に対する予約の取りにくさの改善 施策Ⅶ　予約の取りにくさの改善	タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
		⑧キャッシュレス化の導入促進 施策Ⅷ　キャッシュレス化の導入促進	バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
基本方針Ⅱ　広域アクセスやまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築											
	1) 市公共交通の再編	⑨公共交通システムの運行内容の見直し 施策Ⅸ　公共交通運行内容の見直し	バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
		2) 都市核や新たな公共施設へのアクセス向上	⑩公共交通の利用促進 施策Ⅹ　利用促進方策の検討	バス事業者、タクシー事業者、民間事業者、学校関係者、久喜市	可能性検討・関係者協議						
⑪駅や主要バス停の交通結節強化 施策Ⅺ　パーク＆バスライド駐車場の整備	鉄道事業者、バス事業者、久喜市		検　討		実　施						
	3) 担い手不足問題への対応	⑫定年退職者等の人材活用の工夫 施策Ⅻ　運転手の確保策	バス事業者、タクシー事業者、久喜市	検　討		実　施					
基本方針Ⅲ　新たな技術やサービスの活用による公共交通の利便性向上											
	1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進	⑬MaaSの考え方を取り入れた公共交通サービスの検討 施策Ⅼ　MaaSの導入検討	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、国土交通省、埼玉県、久喜市	検　討						実　施	
		⑭AIを活用した公共交通システムの再構築 施策Ⅽ　AIを活用した公共交通システムの再構築	バス事業者、タクシー事業者、埼玉県、久喜市	検　討			実　施				

10. 推進に向けた体制の検討

10.1 計画の推進体制

地域公共交通計画は、PDCAサイクル等の手法により、計画を適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが必要である。

地域公共交通計画の取り組みの評価やチェックにあたっては、明確なデータや指標等に基づき、評価できるシステムを構築することとする。

今後の人口減少や高齢化社会にあっては財源的な制約等を考慮しつつ、効率的で質の高い地域公共交通を実現する必要がある。そのため、地域公共交通計画を構成する施策を集中的、かつ、重点的に展開し、社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、適宜見直しを図りながら進めるものとする。

具体的には、各種施策を着実に実施し、実施したものに対して明確なデータや指標に基づき、客観的、公正な評価を行い、また情勢の変化等による新たな視点等を加えながら、より良い状態へとスパイラルアップを図るとともに、結果を各施策に反映する。

また、地域公共交通計画に係る評価や見直しにあたっては、市が地域公共交通の取り組みの重要性をあらためて認識し、その進捗状況等の把握や評価、見直しを行うシステム、すなわち、PDCAを実行していく体制と実施スキームを整備しておくものとする。

なお、PDCAを実行する体制は、地域公共交通会議が引き続き役割を担うものとする。

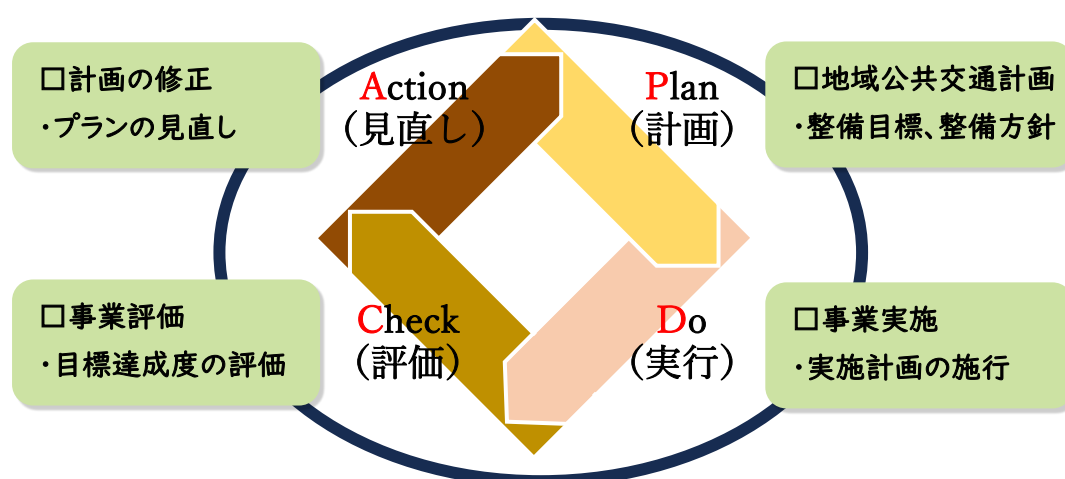


図 10.1.1 PDCAによる地域公共交通計画の進め方のイメージ

10.2 評価スケジュールの検討

計画期間の中間年度（令和10(2028)年度）及び最終年度（令和14(2032)年度）には、計画全体及び地域公共交通全体の再編について評価・検証を実施する。評価・検証の際には各種アンケート調査を実施し、併せて最終年度には、次期計画に向けた見直しを行う。

なお、市が運行する公共交通などの利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施する。

表 10.2.1 事業の評価スケジュール

項 目		年 度							
		R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)
評価 方法	鉄道 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) 利用者数の把握	○	○	○	○	○	○	○	○
	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) 利用者アンケート調査				○				○
	民間路線バス 利用者数の把握				○				○
	市民アンケート調査				○				○
事業実施の評価		○	○	○	○	○	○	○	○
計画の評価					○				○
計画・目標値の見直し					○				○
久喜市地域公共交通 会議		○	○	○	○	○	○	○	○

中間評価

最終評価

資料編

1. 用語集

あ行

用 語	説 明
A I	Artificial Intelligence の略。人工知能のこと。
IoT	Internet of Things の略。 「様々な物がインターネットにつながること」「インターネットにつながる様々な物」を指す。
SDGs	Sustainable Development Goals の略。 2015 年の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標のこと。 2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

か行

用 語	説 明
介護タクシー	訪問介護サービスのひとつである「通院等乗降介助」を行うタクシーのこと。乗務員は被介護者の乗降車で介助行為をするため、「介護職員初任者研修（旧ホームヘルパー2 級）」の資格取得が必須。
キャッシュレス決済	現金を使用せずにお金を支払うこと。クレジットカードやスマートフォン決済など、さまざまな手段がある。
拠点バス停	本計画のなかで「複数のバス路線の乗り換えが可能なバス停留所」と位置付けている。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の交通手段の接続が行われる場所や施設の総称。相互の乗換機能や賑わいのある交流拠点機能等をもつ。
交通手段分担率	全体のトリップ（ある地点からある地点への移動）に対する、ある交通手段を利用した割合のこと。
コミュニティバス	地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ等を工夫したバスサービス。

さ行

用 語	説 明
サイクル&バスライド	駅やバスターミナル等に自転車を駐車し、鉄道やバス等の公共交通機関へ乗り換える手法。
自動運転	ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行うもので、GPS やカメラなど様々な計測装置や情報通信技術を駆使し、道路の白線や、クルマなどの移動体・構造物を始めとする道路上の周囲環境を読み取りながら、運転操作の自動制御につなげるもの。
シェアサイクル	一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段のこと。

た行

用 語	説 明
地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
デマンド交通	「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。
都市核	鉄道駅等の公共交通拠点地域を、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に位置付けた区域。

な行

用 語	説 明
乗合タクシー	同じ方面へ向かう不特定多数の乗客が相乗りで利用するタクシーのこと。車両の乗車定員は 10 人以下で、定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。

は行

用 語	説 明
パーク & バスライド	都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、路線バスや鉄道等の公共交通機関へ乗り換える手法。
P D C A サイクル	計画 (Plan) ⇒ 実施 (Do) ⇒ 評価 (Check) ⇒ 改善 (Action) のプロセスの順に実施し、業務を継続的に改善していく手法のこと。

ま行

用 語	説 明
MaaS	Mobility as a Service の略。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。観光、商業、医療等の多様な移動以外のサービスとの連携により、利便性向上等に資する手段。
バスまちスポット	バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設。バス時刻表を掲示または配布し、ステッカーを掲示している。

ら行

用 語	説 明
ライドシェア	公共ライドシェアは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村や NPO 法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送で、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2つがある。 日本版ライドシェアは、地域交通の「担い手」、「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車、一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする仕組み。
利便増進事業	地方公共団体が中心となって地域公共交通計画に基づいた地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組のこと。
リモート授業	パソコンやタブレットを活用し、インターネットを介すことで、自宅にいながら遠隔で授業や講義を行える携帯のこと。
リモートワーク	オフィスに行くことなく、インターネットを利用した Web 会議ツールやチャットツールなどを活用しながら、遠隔地で業務を行う形態のこと。

2.久喜市地域公共交通会議委員名簿

No	号	委員の区分	氏 名	備 考
1	1	公募による市民	益山 典子	
2			横内 美沙代	
3			石田 健太	
4			岡安 正知	
5			丸山 悦子	
6			遠藤 喜代美	
7			柴木 健之	副会長
8			吉水 美智子	
9	2	一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者	田沼 健一	
10			岡田 正二	
11			天野 堅太	
12			常見 博信	
13			野本 雄三	
14	3	一般社団法人埼玉県バス協会の代表	関根 肇	
15	4	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	明野 真久	
16	5	関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者	坂井 貴夫	
17	6	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表	飯塚 光弘	
18	7	道路管理者又はその指名する者	古川 美和	
19	8	久喜警察署長又はその指名する者及び幸手警察署長又はその指名する者	高橋 茂雄	
20			高田 洋文	
21	9	学識経験を有する者	石坂 哲宏	
22	10	市長又はその指名する者	小澤 敦子	会長
23	11	前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者	村上 晶彦	
24			大迫 和子	
25			瀬田 やす子	

3.久喜市地域公共交通会議経過

回	開催日	議題
第1回	令和5(2023)年 8月28日(月)	(1)久喜市地域公共交通会議について (2)久喜市地域公共交通計画策定について (3)市民アンケート調査について
第2回	令和6(2024)年 3月13日(水)	(1)アンケート調査結果について (2)公共交通の現状と課題について (3)久喜市公共交通の見直しについて (4)幸手市乗合型デマンドタクシーの乗降場所について
第3回	令和6(2024)年 7月31日(水)	(1)令和5年度第2回交通会議の指摘点について (2)基本方針・目標について
第4回	令和6(2024)年 10月18日(金)	(1)地域公共交通に関する施策・事業の検討
第5回	令和6(2024)年 12月12日(木)	(1)久喜市地域公共交通計画(素案)について (2)地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)について
第6回	令和7(2025)年 3月12日(水)	(1)久喜市地域公共交通計画(案)に対する意見募集の実施結果について (2)久喜市地域公共交通計画(案)について (3)幸手市乗合型デマンドタクシーの乗降場所の継続利用について