

久喜市
地域公共交通利便増進実施計画
(素案)

令和 7 年 12 月

久 喜 市

【 目 次 】

第 1 章 久喜市地域公共交通利便増進実施計画について

1. 計画概要	1
---------------	---

第 2 章 公共交通における現況と課題

1. 久喜市の公共交通における現況	3
2. 地域公共交通の課題	6

第 3 章 利便増進事業の事業内容

1. 事業の内容	7
2. 地方公共団体による支援の内容	30
3. 利便増進事業の実施スケジュール	31
4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法	32
5. 事業の効果	33

第1章 久喜市地域公共交通利便増進実施計画について

1. 計画概要

(1) 計画策定の目的

本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、移動手段の確保を目的とするだけでなく、まちづくりと連携し都市機能の増進を図るとともに、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための指針となる「久喜市地域公共交通計画」を策定した。

「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」では、「久喜市地域公共交通計画」に「利便増進事業に位置づけ」として掲げた、公共交通運行内容の見直し等を具体的に検討し、実現していくための事業内容や実施主体等を定めることを目的とする。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、交通政策分野の基本的な考え方を示した「久喜市地域公共交通計画」の各種施策の事業内容等を定めた実施計画とする。

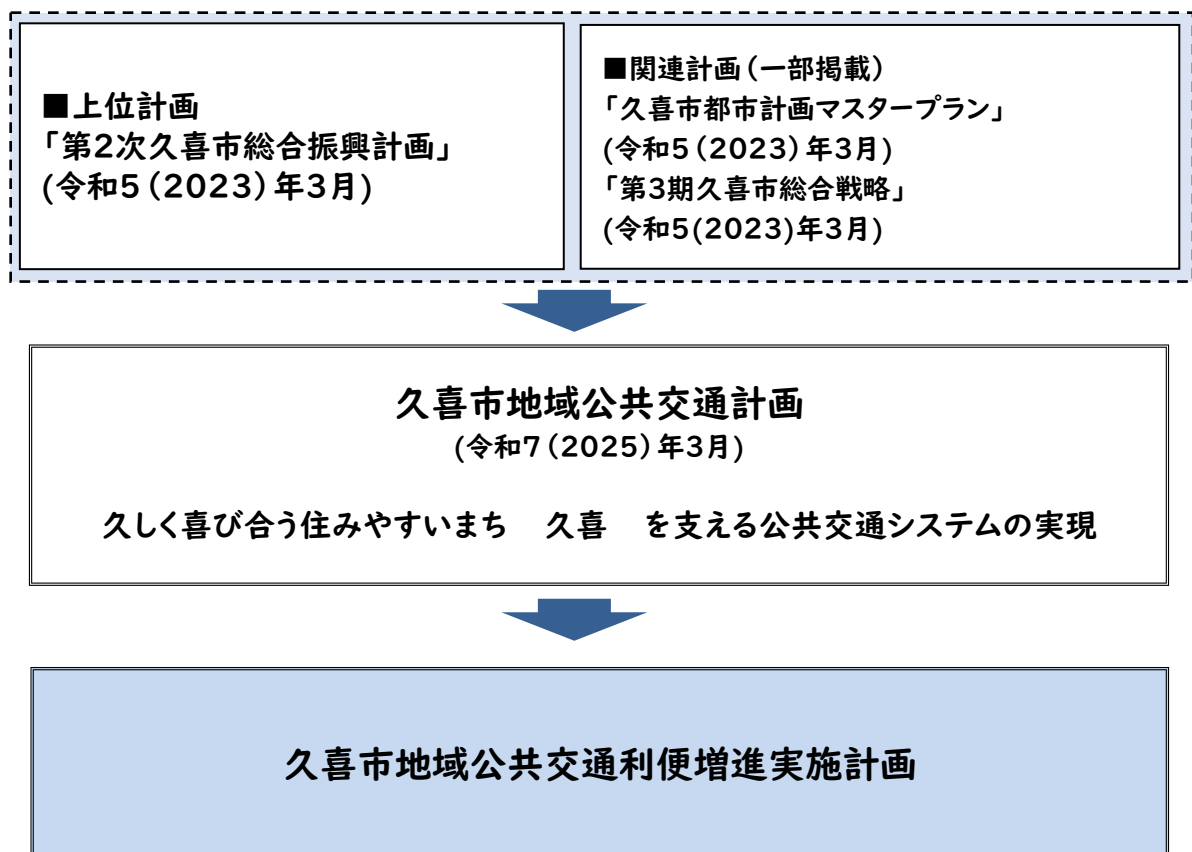


図-1 計画の位置づけ

(3)計画区域

久喜市全域を対象とする。

(4)実施予定期間

久喜市地域公共交通計画の計画期間と整合を図り、令和8(2026)年度から令和14(2032)年度までの7年間とする。

計画	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15～
第2次総合振興計画										
		令和5年度～令和14年度								次期計画
地域公共交通計画										
		令和7年度～令和14年度								次期計画
地域公共交通利便増進実施計画										
			令和8年度～令和14年度							次期計画

第2章 公共交通における現況と課題

1. 久喜市の公共交通における現況

(1) 公共交通網の現状

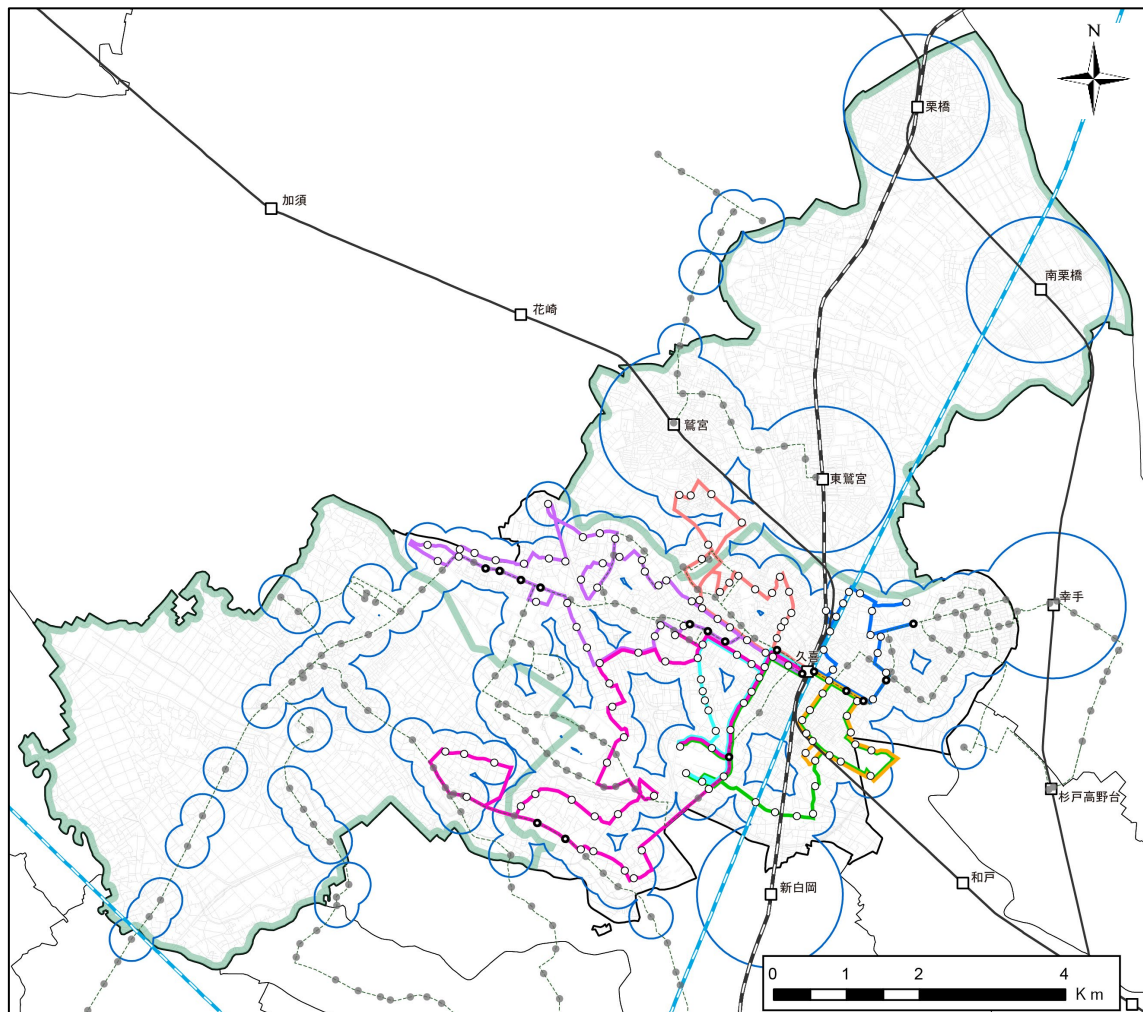
市内には、民間事業者による公共交通として鉄道・路線バス・タクシーが運行しており、久喜市が運行する公共交通としては、コミュニティバス(市内循環バス)・デマンド交通(くきまる)・くきふれあいタクシー(補助タク)が運行している。

表－1 民間事業者が運行する公共交通

【鉄道】 3路線／5駅	【路線バス】 2社／32路線	【タクシー】
① JR 宇都宮線 …久喜駅、東鷲宮駅、 栗橋駅	① 久喜地区 …久喜駅発着の路線が23路線	市内 7 事業者 市外 3 事業者
② 東武伊勢崎線 …久喜駅、鷲宮駅	② 菖蒲地区 …久喜駅や周辺駅発着の路線が12路線 (久喜地区と重複あり)	
③ 東武日光線 …栗橋駅、南栗橋駅	③ 鷲宮地区 …東鷲宮駅発着の路線が2路線	

表－２ 久喜市が運行する公共交通

	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・鷺宮地区 (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系統(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	乗降箇所の設定なし
運行日	月曜日から土曜日(日曜日、祝日、年末年始(12/29～1/3)は運休)		
運行時間帯	7時台～19時台 (時刻表による)	7時～18時 (12時台は除く、1時間ごと の運行)	9時～17時
利用料金	1回200円 (割引制度あり)	1回500円 (割引制度あり) 菖蒲地区から新久喜総合病 院へは1回800円 (割引制度あり)	タクシー料金に応じて利用 者負担額を設定している (一部抜粋:タクシー料金 900円の場合、利用者負担 額は500円)
事前受付	不要	事前に利用登録の上、利用 日の1週間前から 30 分前 までに予約センターへ電 話、FAX またはインターネ ット予約	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



凡例	
— 鉄道 (JR)	コミュニティバス (市内循環バス)
— 鉄道 (東武線)	東西連絡
— 新幹線	野久喜・吉羽循環 野久喜経由・ふれあいセンター行き 吉羽経由・久喜駅東口行き
- - - 路線バス	久喜本循環
● 路線バス バス停	下早見循環
○ 市内循環バス バス停	六万部・北中曽根循環
● 路線バス・市内循環バス重複バス停	除堀・所久喜循環 久喜駅西口発市役所行き 市役所発久喜駅西口行き
■ デマンド交通 (くまる) 運行エリア	東循環
○ 公共交通圏域	
鉄道 (半径 1,000m 圏)	
路線バス (半径 300m 圏)	
市内循環バス (半径 300m 圏)	

※公共交通圏域: 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、ここでは鉄道、路線バス、コミュニティバス(市内循環バス)圏域を指す。

図-2 市内の公共交通網

2. 地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通の総合的課題

久喜市地域公共交通計画で整理した公共交通の課題を以下に示す。

【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

【今後のまちづくりからの課題】

- ・ 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」

第3章 利便増進事業の事業内容

1. 事業の内容

事業① 公共交通運行内容の見直し

<u>取組内容</u>	本市が運行する公共交通(コミュニティバス(市内循環バス))について、今後新たに整備される公共施設との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う。 ・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 ・新たな公共施設へのアクセス方法の検討
<u>実施主体</u>	バス事業者、タクシー事業者、久喜市
<u>実施時期</u>	令和9年度～

(1)バス停別利用状況調査と結果

令和6(2024)年12月から令和7(2025)年3月の期間の中で24日分の調査を行い、全便のドライブレコーダーの情報をもとに乗降者人数を把握した。調査概要及び結果を以下に示す。

1)実施期間

令和6(2024)年12月から令和7(2025)年3月のうちの24日間(日曜日を除く)。

・調査実施日(各月6日間)

12月：10(火), 11(水), 12(木), 13(金), 14(土), 16(月)

1月：15(水), 16(木), 17(金), 18(土), 20(月), 21(火)

2月：4(火), 5(水), 6(木), 7(金), 8(土), 10(月)

3月：4(火), 5(水), 6(木), 7(金), 8(土), 10(月)

2)調査方法・調査対象

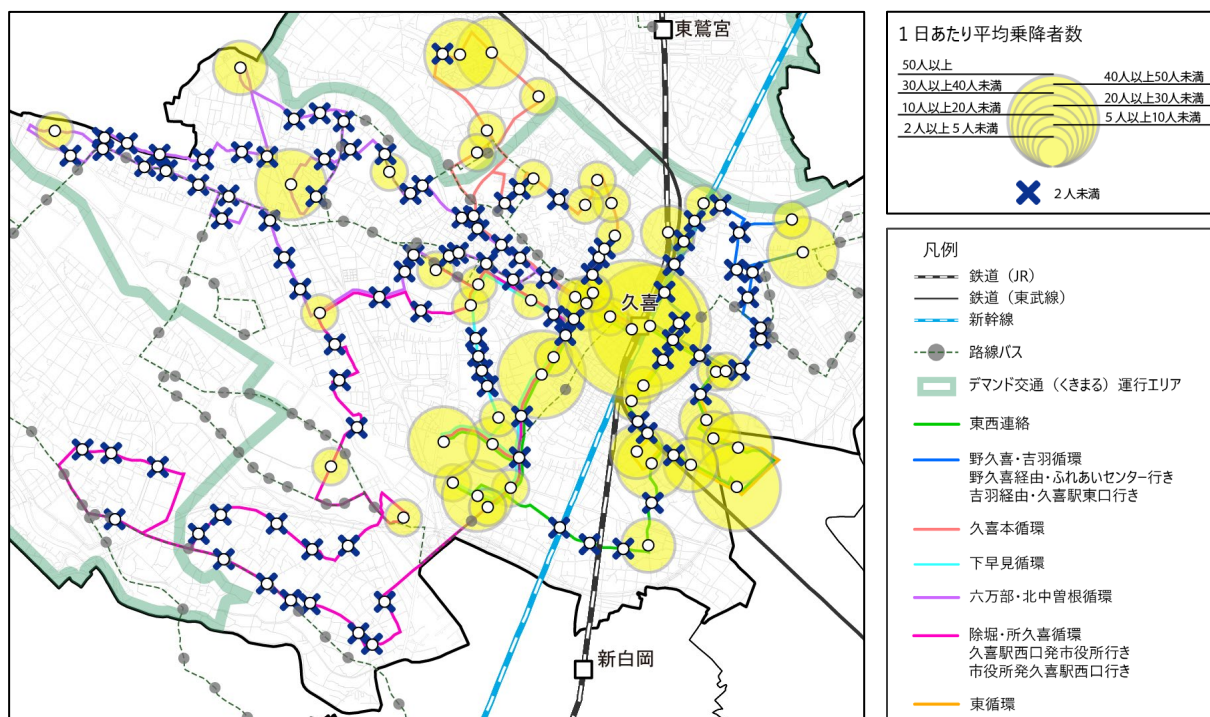
調査方法については車両搭載のドライブレコーダーの映像を基に、バス停ごとの乗車人数・降車人数を計上した。調査対象についてはコミュニティバス(市内循環バス)の7系統における全便が対象である。

(2)コミュニティバス(市内循環バス)の課題

1)低未利用バス停が多くみられる

六万部・北中曽根循環および除堀・所久喜循環では1日あたりの平均乗降者数2人未満のバス停が多くみられる。市全体では、久喜駅や公共施設、福祉施設に利用の偏りがみられ、利用が少ないバス停が散見される。

また、10人以上のバス停が12箇所あるが、2人未満のバス停は98箇所(65.3%)となった。



図－3 バス停別1日あたりの平均乗降者数

表－３ バス停別１日あたりの平均乗降者数

バス停名	1日あたりの 平均乗降者数	バス停名	1日あたりの 平均乗降者数	バス停名	1日あたりの 平均乗降者数
久喜駅西口	211.8	中央3丁目	2.1	仁丁町	0.7
久喜駅東口	139.8	アリオ鷲宮北（左回り）	2.0	久喜本	0.6
市役所	51.4	橋場	1.9	本町8丁目	0.6
沖ノ後	27.0	野久喜集会所入口	1.7	上町	0.6
総合体育館	22.1	西児童公園入口	1.7	久喜中学校入口	0.6
わし宮団地集会所前	19.6	本町6丁目	1.7	野合	0.6
国納	18.7	新堀	1.6	江面郵便局前	0.5
2街区東	16.5	清久コミュニティセンター入口	1.6	東1丁目	0.5
久喜メディカルクリニック前	15.1	東4丁目	1.5	下宿	0.5
久喜けいわ	15.1	蔵前	1.5	保健センター入口	0.5
ふれあいセンター久喜	14.7	地産児童公園入口	1.4	川妻バス停	0.5
鶴寿荘	11.0	東京電力変電所前	1.4	除堀	0.5
ライオンズガーデン久喜前	8.4	中央4丁目	1.4	樋ノ口	0.5
東小学校入口	8.1	沙汰	1.3	南中学校前	0.4
市民グラウンド	7.2	原	1.3	仁丁通り谷田向	0.4
向地大橋	6.8	橋詰	1.3	偕楽荘前	0.4
愛生会内科・婦人科クリニック前	6.7	内谷	1.3	長宮神社南	0.4
皆代	6.6	太田小学校北	1.3	六所神社前	0.4
東4丁目公園	6.3	田ノ上	1.3	森下	0.4
久喜自動車学校入口	5.3	久喜小学校東	1.2	ライオンズガーデン入口	0.3
園芸研究所前	5.0	市立図書館前	1.1	備前前堀大橋	0.3
北小学校入口	4.9	野久喜大橋	1.1	上万田	0.3
アリオ鷲宮北（右回り）	4.8	橋戸	1.1	ふるさと農園久喜入口	0.3
けやきの木	4.7	寺屋敷	1.0	江川西	0.3
久喜菖蒲公園	4.5	向地児童公園北	1.0	久喜工業高等学校入口	0.3
宮前大橋	4.0	久喜高校北	1.0	本町郵便局	0.3
久喜北陽高校入口	4.0	北青柳新幹線下	1.0	上町北	0.3
けやき公園前	4.0	太田小学校前	1.0	北中曽根バス停	0.3
南4丁目本町3丁目	4.0	高田	1.0	所久喜集会所前	0.3
新久喜総合病院	3.9	3街区北	1.0	上清久白幡	0.2
久喜郵便局前	3.8	本村	1.0	三箇小学校北側	0.2
市役所第二庁舎	3.7	大浦	0.9	西新田児童公園入口	0.2
向地児童公園入口	3.5	原新田	0.9	樋ノ口表	0.2
北2丁目	3.5	所久喜	0.9	東5丁目旧県道	0.1
北1丁目	3.3	太田袋	0.9	東前谷	0.1
かまなかクリニック前	3.0	七社大権現前	0.9	六所	0.1
本町1丁目	3.0	久喜南コミュニティセンター入口	0.8	出来野	0.1
さいたま看護専門学校前	3.0	大浦公園前	0.8	宮浦	0.1
すみれ保育園前	3.0	寛光院(ほうこういん)入口	0.8	北耕地集会所前	0.1
東5丁目	3.0	本町小学校入口	0.8	北中曽根	0.1
久喜警察署東	3.0	八幡神社入口	0.8	沖新田集会所前	0.1
久喜東コミュニティセンター東	2.8	いちょうの木前	0.8	除堀神社公園入口	0.1
久喜駅入口	2.8	清久駐在所前	0.8	長宮	0.0
久喜中央コミュニティセンター前	2.6	久喜上町	0.8	自転車等保管所入口	0.0
松の木公園前	2.6	久喜高校入口	0.8	白幡雷電神社前	0.0
和みの里	2.5	川島	0.7	西道下	0.0
ゆう・あい前	2.5	中曽根工場前	0.7	本田北	0.0
久喜の里	2.4	本田南	0.7	新田	0.0
本町4丁目	2.2	上宿	0.7	台宮五	0.0
川妻	2.1	斉藤医院前	0.7	中郷	0.0

※黄色着色：1日あたりの平均乗降者数2人未満のバス停

2) 路線バスやコミュニティバス(市内循環バス)同士の重複区間がみられる

【路線バス】

六万部・北中曽根循環及び除堀・所久喜循環において、路線バスとの重複区間が存在しており、この区間のバス停は1日あたりの平均乗降者数が5人未満である。また、久喜駅周辺などでも重複区間が点在している。

【コミュニティバス(市内循環バス)】

久喜駅の西側と東側ではコミュニティバス(市内循環バス)同士の重複区間がみられ、重複区間内のバス停では多くの乗降が集中している。

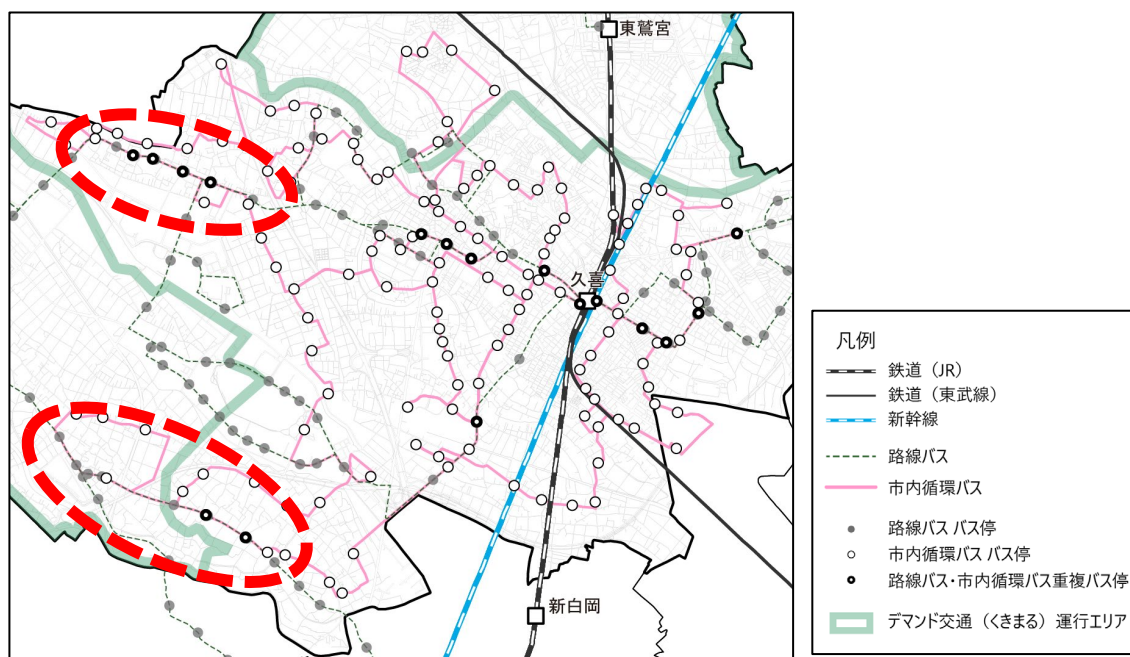


図-4 路線バスとコミュニティバス(市内循環バス)の重複区間

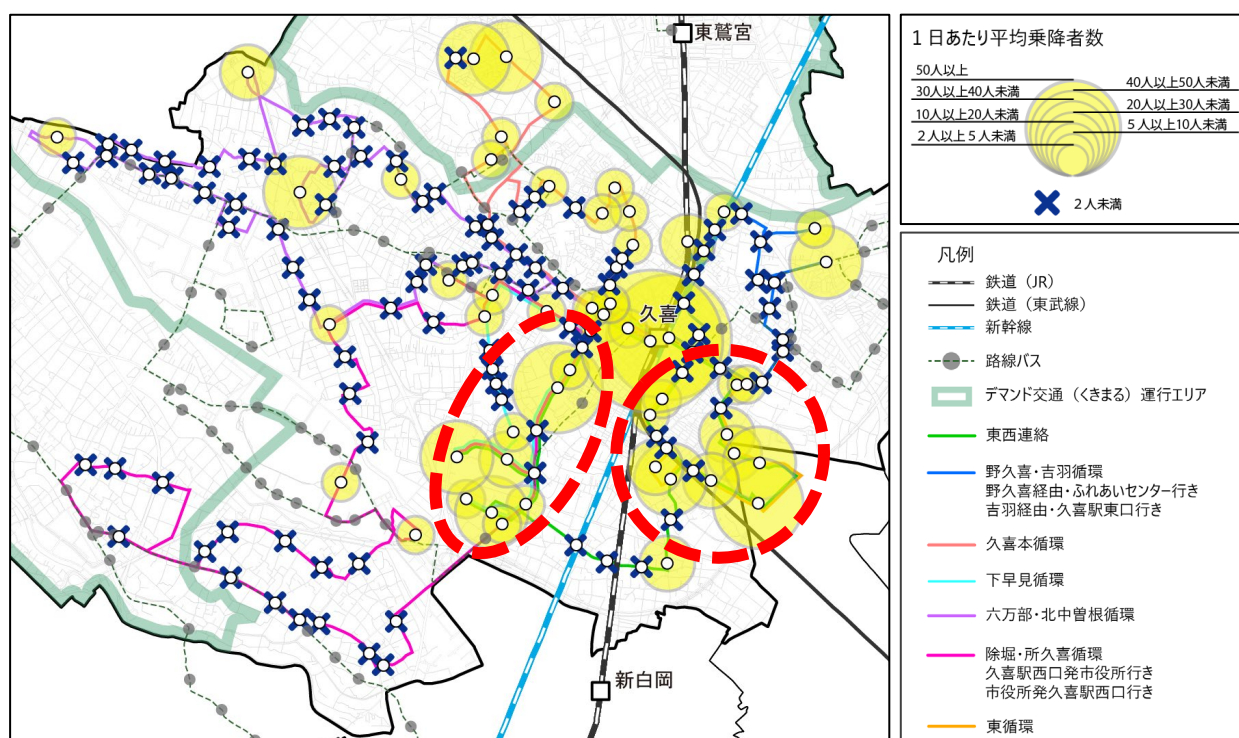
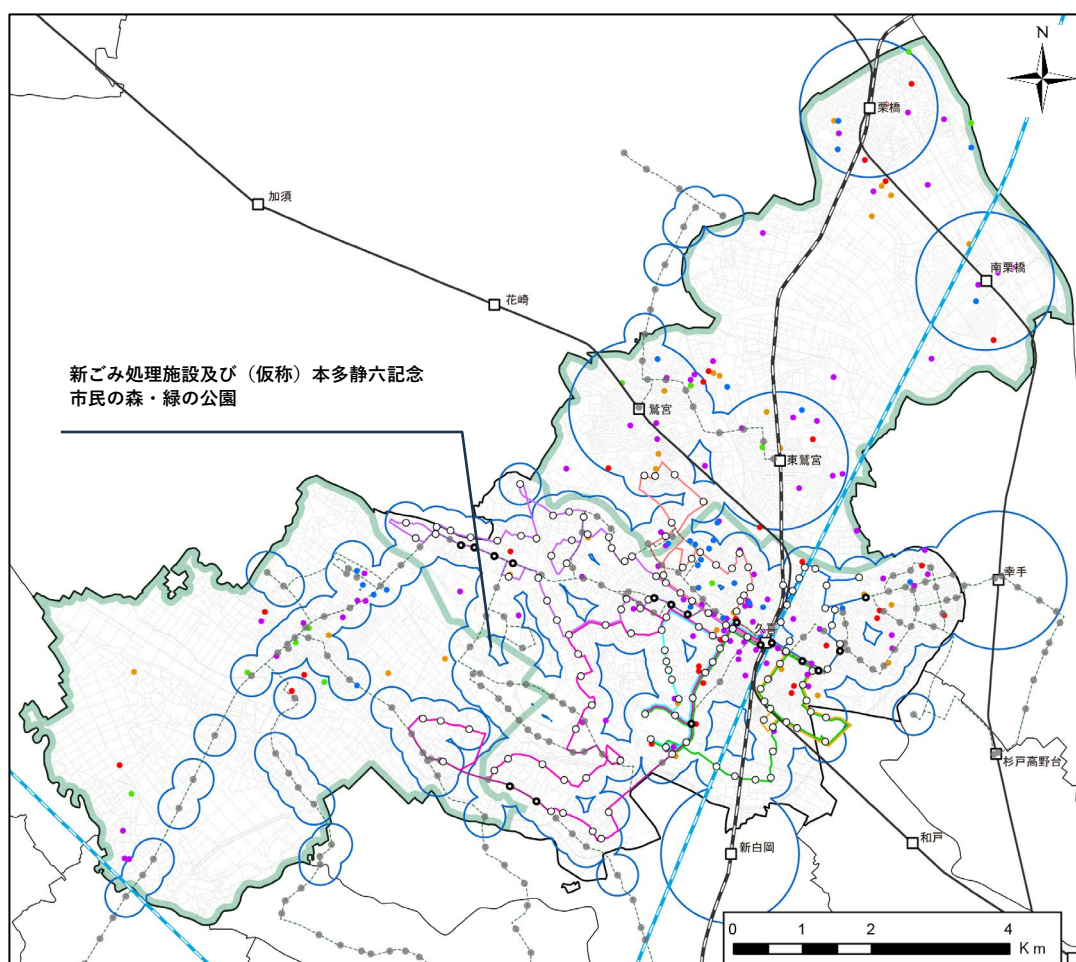


図-5 コミュニティバス(市内循環バス)の重複区間

3)新たな拠点・施設へのアクセス性を確保する必要がある

新ごみ処理施設及び(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園へのアクセスの確保が必要である。



凡例	コミュニティバス（市内循環バス）	主要施設
- 鉄道（JR） - 鉄道（東武線） - 新幹線 - 路線バス ● 路線バス バス停 ○ 市内循環バス バス停 ● 路線バス・市内循環バス重複バス停 - デマンド交通（くまろ）運行エリア - 公共交通圏域 - 鉄道（半径 1,000m 圏） - 路線バス（半径 300m 圏） - 市内循環バス（半径 300m 圏）	- 東西連絡 - 野久喜・吉羽循環 - 野久喜経由・ふれあいセンター行き - 吉羽経由・久喜駅東口行き - 久喜本循環 - 下早見循環 - 六万部・北中曽根循環 - 除堀・所久喜循環 - 久喜駅西口発市役所行き - 市役所発久喜駅西口行き - 東循環	- 公共施設 - 商業施設 - 観光施設 - 福祉施設 - 医療施設 - 新たな拠点施設

図-6 主要施設分布

4)1 運行あたりの所要時間が長い系統が存在している

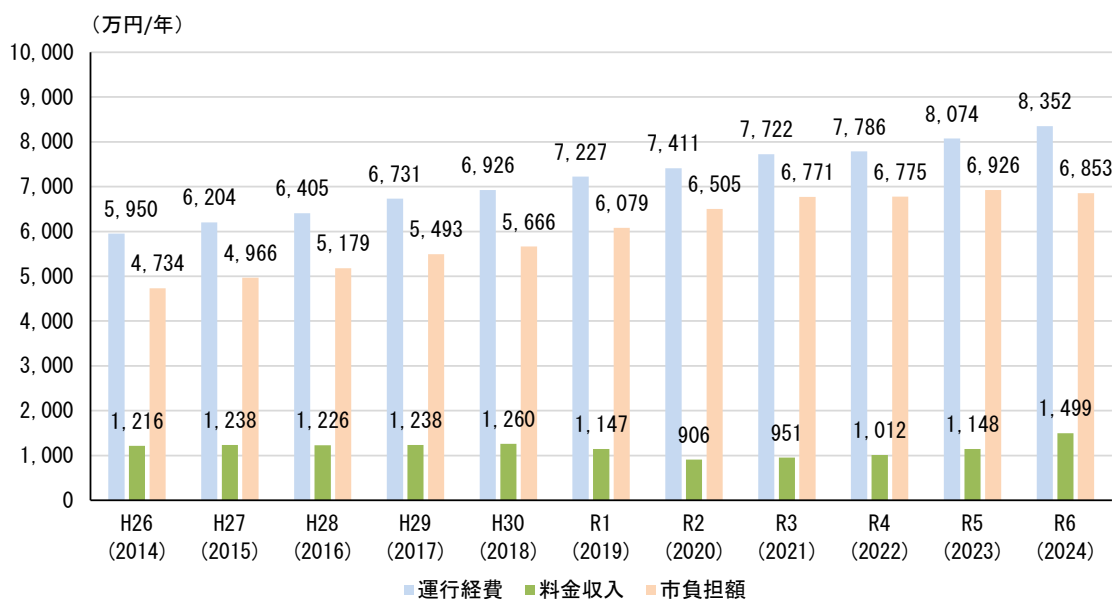
六万部・北中曽根循環及び除堀・所久喜循環は1運行あたりの所要時間が長いため、コンパクトな運行ルートとする必要がある。

表－4 コミュニティバス(市内循環バス)系統別運行概要

系統名		方向	運行時間帯	運行便数	所要時間 (分)
東西連絡	東行き	双方向	8:05～17:47	5便	32
	西行き		9:15～19:08	6便	28
野久喜・吉羽循環		一方行	8:40～17:25	9便	25
				ふれあいセンター2便	12
				駅東口2便	10
久喜本循環	右回り	双方向	7:30～14:55	4便	35
	左回り		15:10～20:05	5便	35
下早見循環	右回り	双方向	7:20～14:40	4便	25
	左回り		16:25～19:50	3便	25
六万部・北中曽根循環		一方行	8:20～18:48	5便	57
除堀・所久喜循環		一方行	7:25～19:47	市役所発着6便	85
				駅西口→市役所2便	6
				市役所→駅西口1便	6
東循環		一方行	7:30～18:25	12便	15

5)財政負担が増加している

運行コストの上昇等に伴い財政負担が増加している。運行経費は、過去10年間で年間5,950万円から年間8,352万円に2,402万円(40.4%)増加し、料金収入は、過去10年間で、年間1,216万円から年間1,499万円に283万円(23.3%)増加している。市の負担額は年間4,734万円から年間6,853万円に2,119万円(44.8%)増加している。



図－7 コミュニティバス(市内循環バス)の収支状況の推移

6) デマンド交通(くきまる)を除いた公共交通圏域において公共交通空白地域が存在している

鉄道駅から半径 1,000m、路線バスとコミュニティバス(市内循環バス)のバス停から半径 300mを公共交通が徒歩で利用できる公共交通圏域とし、250mメッシュ人口に重ねた。鷲宮駅と東鷲宮駅の北東側と栗橋駅の南側、南栗橋駅の南側、菖蒲地区・久喜地区内の一部で公共交通圏域の外に一定の人口集積が散見される。

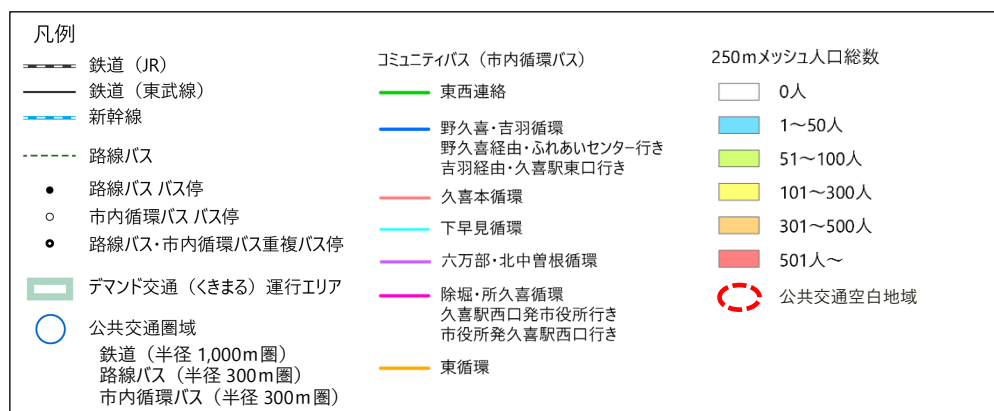
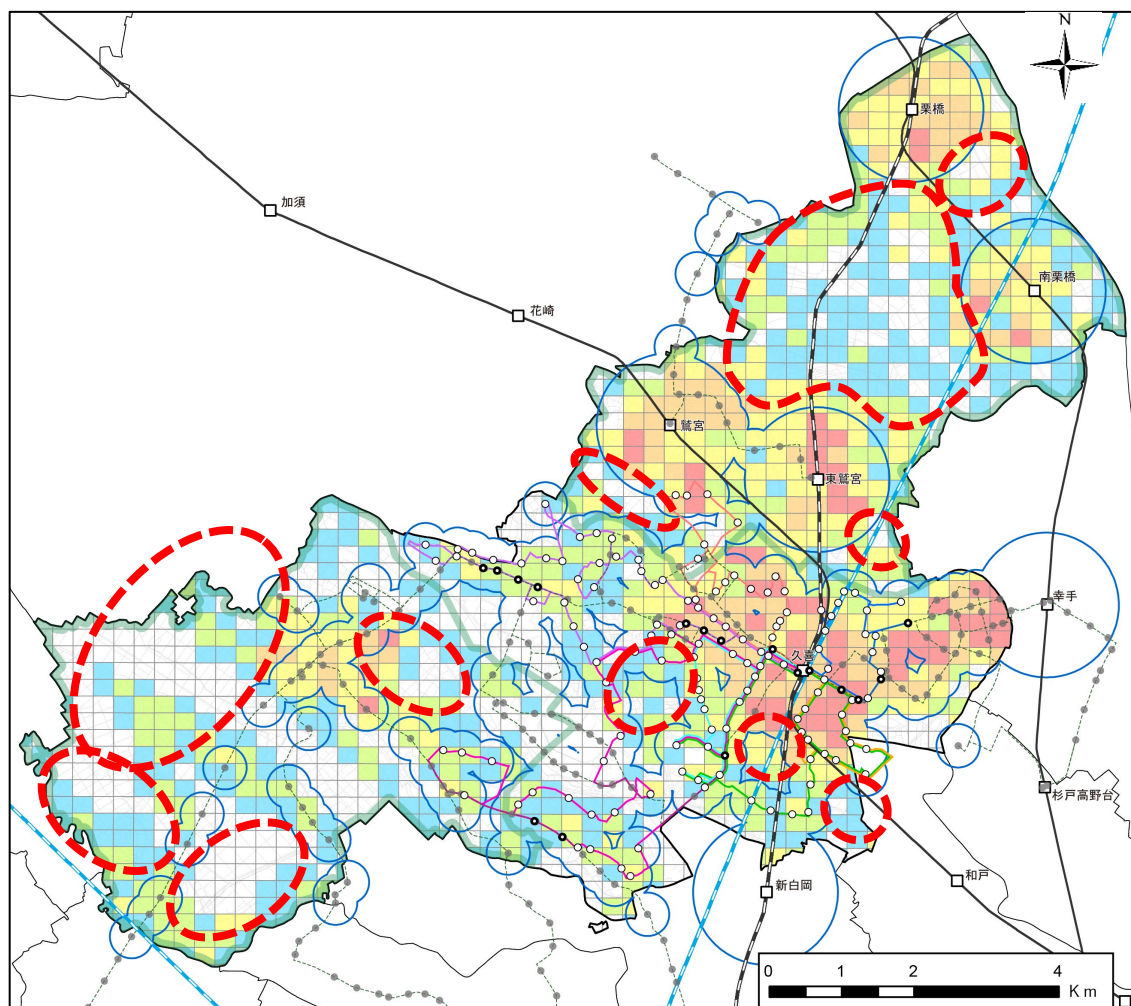


図-8 公共交通網と 250mメッシュ人口

(3)コミュニティバス(市内循環バス)の見直し方針

コミュニティバス(市内循環バス)の課題を踏まえ、以下に基本方針を整理した。

基本方針

方針①：現状の運行体制(バス車両4台)の維持

【ねらい】

今後の公共交通についての市民意見(公共交通に関するアンケート調査:令和5年度)では、「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」の意見が多く、費用拡大や運転手確保の点からも車両台数を増加することが難しいため、運転手の負担軽減を考慮した上でバス車両4台体制による運行を維持する。

方針②：低未利用バス停が連続する区間の廃止

【ねらい】

低未利用バス停が連続する区間を廃止することにより、運行の効率化を図る。

※低未利用バス停:1日あたりの平均乗降者数2人未満のバス停

【主な該当箇所】

・特に六万部・北中曽根循環と除堀・所久喜循環で多く見られる

方針③：路線バス及び市内循環バス相互の重複区間の改善

【ねらい】

バス運行区間の重複区間を解消することにより、運行の効率化を図る。

【主な該当箇所】

■民間バス路線との重複

・六万部・北中曽根循環と除堀・所久喜循環の重複区間を廃止

■市内循環バス路線相互の重複

・東循環と東西連絡

・除堀・所久喜循環と下早見循環、東西連絡

方針④：運行区間の長大な路線の解消

【ねらい】

長大路線を解消し、路線延長を適正化することにより、運行の効率化並びに利用しやすさの向上を図る。

【主な該当箇所】

- ・六万部・北中曽根循環(所要時間57分)
- ・除堀・所久喜循環(所要時間85分)

方針⑤：新たな拠点((仮称)余熱利用施設等)へのアクセス経路の確保

【ねらい】

(仮称)余熱利用施設等の新たな拠点へのアクセス経路を確保することにより、拠点のポテンシャル向上と利用者の増加を図る。

【主な該当箇所】

- ・六万部・北中曽根循環、除堀・所久喜循環の改良(路線バス事業者との調整が必要)
- そのほかルートを検討する上で連絡が必要な施設
 - ・菖蒲地区:久喜菖蒲公園
 - ・久喜地区:市役所、総合体育館、新久喜総合病院
 - ・鷲宮地区:アリオ鷲宮
 - ・栗橋地区:東鷲宮病院

方針⑥：新規路線(南栗橋駅～東鷲宮駅・久喜駅)の検討

【ねらい】

南栗橋駅～東鷲宮駅・久喜駅の新規路線要望を受け、周辺地域の通勤通学の利用サービスを提供する。(実証運行)

デマンド交通(くきまる)を除いた公共交通圏域において、鷲宮駅と東鷲宮駅の北東側と南栗橋駅の南側の公共交通空白地域の解消を図る。

※現行と同じ車両4台体制で、他ルートとあわせて新規路線を運行する。

【主な該当箇所等】

- ・通勤、通学時間帯のみ運行(7時～9時、15時～19時)
- ・南栗橋駅～久喜駅の場合、片道が30分を超えてしまい1.5往復程度しかできないのに対して、南栗橋駅～東鷲宮駅の場合、片道が15分ほどで2.5往復程度可能であることから、「南栗橋駅～東鷲宮駅」区間の新規路線を検討する。
- ・バス停(東鷲宮駅、東鷲宮病院入口他)

(4)コミュニティバス(市内循環バス)の再編

コミュニティバス(市内循環バス)の基本方針により、運行の再編内容を以下に示す。

1)再編前後の運行概要

【再編前】

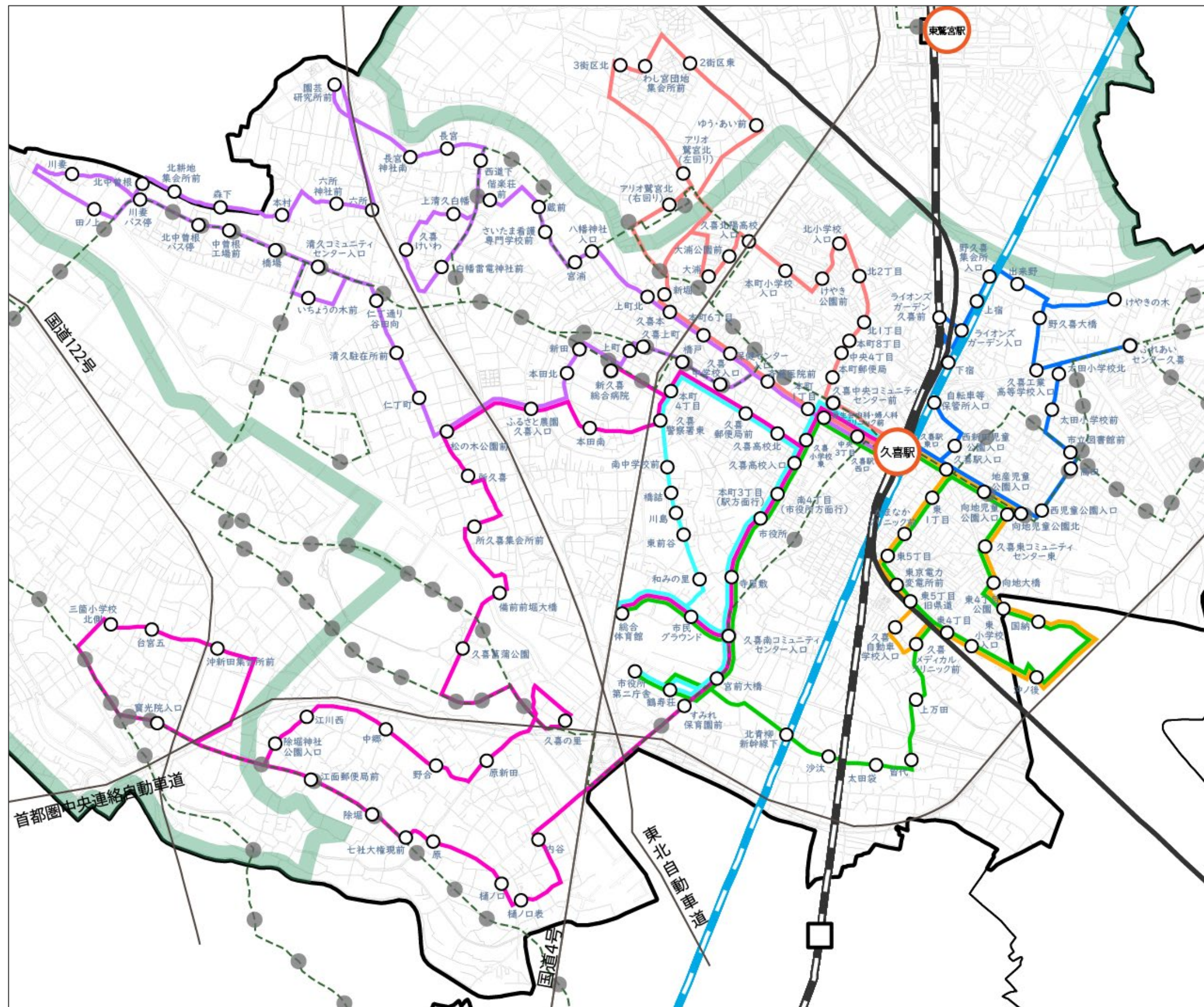
系統名		運行便数	所要 時間 (分)
東西連絡	東行き	5 便	32
	西行き	6 便	28
野久喜・吉羽循環		1 3 便 その内ふれあいセンター 久喜発着が4本	25 12 10
久喜本循環	右回り	4 便	35
	左回り	5 便	35
下早見循環	右回り	4 便	25
	左回り	3 便	25
六万部・北中曽根循環		5 便	57
除堀・所久喜循環		市役所発着 9 便 その内市役所止まり 2 便 その内駅西口 1 便	85 6 6
東循環		1 2 便	15

【再編後】

系統名		運行便数	所要 時間 (分)
東西連絡	東行き	—	—
	西行き		
野久喜・吉羽循環		9 便 その内ふれあいセンター久喜 起終点6便	33 19・14
久喜本循環		9 便	32
下早見循環		1 7 便 その内市役所起終点10便	30 5
(仮称) 西循環 (北ルート)		8 便 その内新久喜総合病院経由4便 余熱利用施設発着4便	50 50 30・20
(仮称) 西循環 (南ルート)		7 便 その内新久喜総合病院経由4便 余熱利用施設発着4便	50 56 30・20
東循環		1 1 便 その内皆代経由2便	20 26
新規路線	南栗橋駅行	6便	16
	東鷲宮駅行	7便	16

※上記運行便数については、会議内の協議等により、会議後に修正したものです(関連ページも同様)。

○再編前のコミュニティバス（市内循環バス）路線図

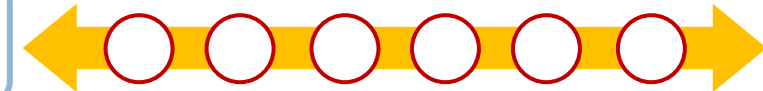


- 凡例
- 鉄道（JR）
 - 鉄道（東武線）
 - 新幹線
 - 路線バス
 - デマンド交通（くままる）運行エリア
 - 東西連絡
 - 野久喜・吉羽循環
野久喜経由・ふれあいセンター行き
吉羽経由・久喜駅東口行き
 - 久喜本循環
 - 下早見循環
 - 六万部・北中曽根循環
 - 除堀・所久喜循環
久喜駅西口発市役所行き
市役所発久喜駅西口行き
 - 東循環

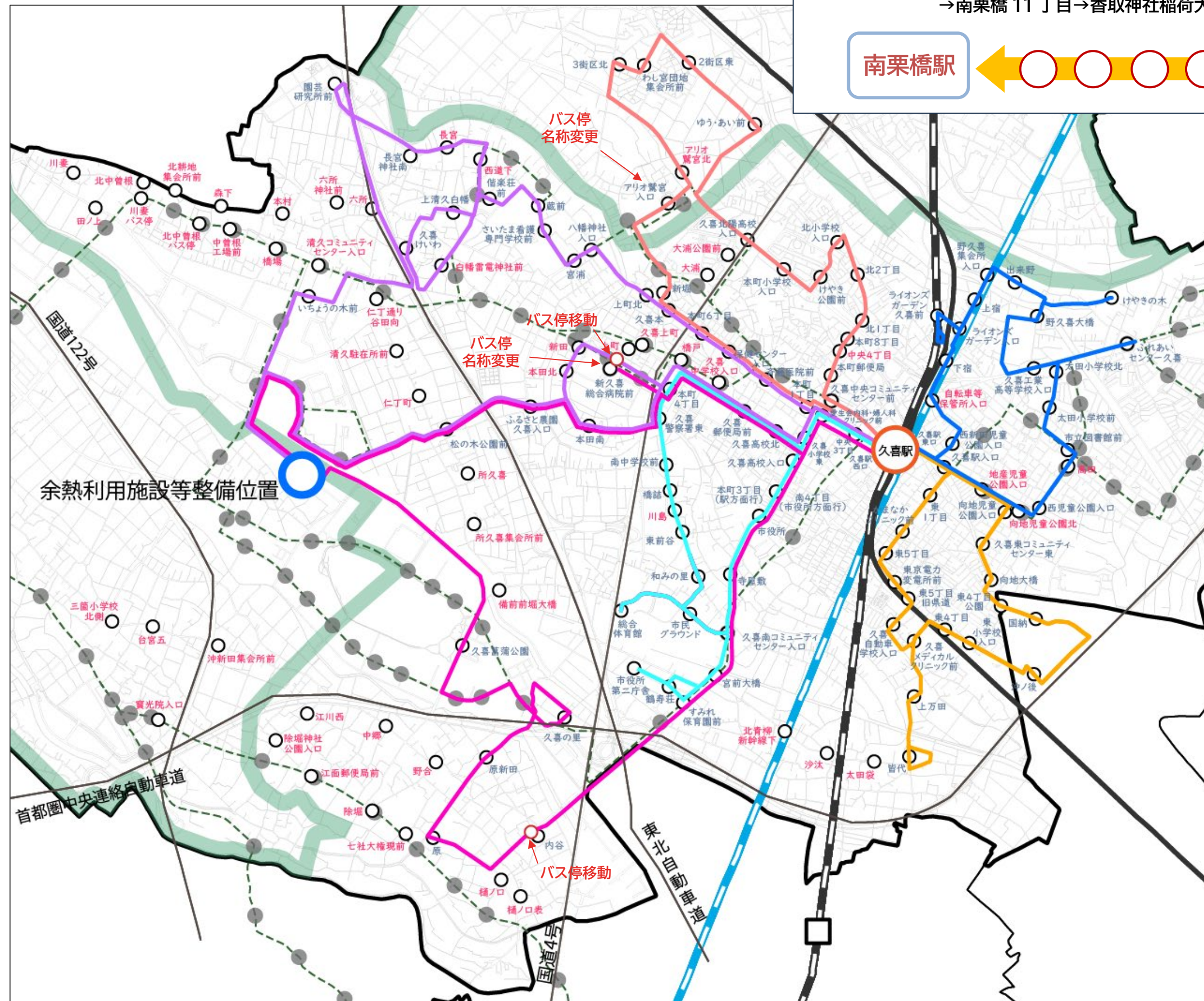
【新規路線】

南栗橋駅西口→イオンスタイル南栗橋→南栗橋スポーツ広場→南栗橋12丁目
→南栗橋11丁目→香取神社稲荷大明神前→東鷲宮病院入口→東鷲宮駅東口

南栗橋駅



東鷲宮駅



※赤文字は廃止バス停

凡例

- 鉄道 (JR)
- 鉄道 (東武線)
- 新幹線
- 路線バス
- デマンド交通 (くきまる) 運行エリア
- 野久喜・吉羽循環
野久喜経由・ふれあいセンター行き
吉羽経由・久喜駅東口行き
- 久喜本循環
- 下早見循環
- (仮称)
— 西循環 (北ルート)
- (仮称)
— 西循環 (南ルート)
- 東循環

(4)系統ごとの運行概要について

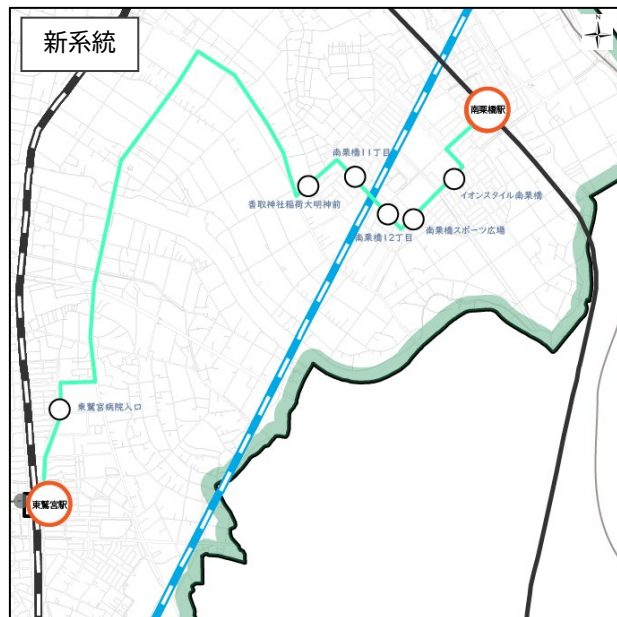
①新規路線(南栗橋駅～東鷲宮駅)

新たに南栗橋駅西口～東鷲宮駅東口間を運行する系統を新設する。

項目	再編前	再編後		
運行方法	-	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)		
運行主体	-	株式会社 協同バス		
運行区間	-	起点)南栗橋駅西口 終点)東鷲宮駅東口 主な経由地)イオンスタイル南栗橋		
キロ程	-	7.6km		
運行本数	-		起点→終点	終点→起点
		平日	7	6
		土曜日	7	6
バス停数	-	8か所		
運賃	-	定額制		

バス停名
南栗橋駅西口
イオンスタイル南栗橋
南栗橋スポーツ広場
南栗橋12丁目
南栗橋11丁目
香取神社稲荷大明神前
東鷲宮病院入口
東鷲宮駅東口

※青文字は追加バス停



②東西連絡

東西連絡を廃止する。

項目	再編前			再編後
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第 4 条)			廃止
運行主体	株式会社 協同バス			
運行区間	起点)久喜駅西口 終点)久喜駅東口 主な経由地)市役所			
キロ程	起点→終点)11.2km 起点→終点)9.4km			
運行本数		起点→終点	終点→起点	
	平日	5	6	
	土曜日	5	6	
バス停数	37 か所			
運賃	定額制			

バス停名	
久喜駅西口	上万田
中央3丁目	久喜メディカルクリニック前
愛生会内科・婦人科クリニック前	東4丁目
久喜小学校東	東小学校入口
久喜高校入口	沖ノ後
南4丁目	国納
本町3丁目	東4丁目公園
市役所	向地大橋
寺屋敷	久喜東コミュニティセンター東
市民グラウンド	向地児童公園入口
総合体育館	地産児童公園入口
久喜南コミュニティセンター入口	久喜駅入口
宮前大橋	久喜駅東口
鶴寿荘	東1丁目
市役所第二庁舎	かまなかクリニック前
北青柳新幹線下	東5丁目
沙汰	東京電力変電所前
太田袋	東5丁目旧県道
皆代	

※赤文字は廃止バス停



廃止

野久喜・吉羽循環は、バス停の廃止及び久喜駅への接続を考慮して運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前	再編後
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第 4 条)	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第 4 条)
運行主体	株式会社 協同バス	株式会社 協同バス
運行区間	起点)久喜駅東口 終点)久喜駅東口 主な経由地) けやきの木、ふれあいセンター久喜	起点)久喜駅東口 終点)久喜駅東口 主な経由地) けやきの木、ふれあいセンター久喜
キロ程	起点→終点)7.4km	起点→終点)7.8km
運行本数		
	起点→終点	起点→終点
	平日 13 (その内ふれあいセンター久喜の起終点が 4 本)	平日 9 (その内ふれあいセンター久喜発着が 6 本)
	土曜日 13 (その内ふれあいセンター久喜の起終点が 4 本)	土曜日 9 (その内ふれあいセンター久喜発着が 6 本)
バス停数	21 か所	17 か所
運賃	定額制	定額制

バス停名
久喜駅東口
西新田児童公園入口
自転車等保管所入口
下宿
ライオンズガーデン入口
ライオンズガーデン久喜前
上宿
野久喜集会所入口
出来野
けやきの木
野久喜大橋
久喜工業高等学校入口
ふれあいセンター久喜
太田小学校北
太田小学校前
市立図書館前
高田
西児童公園入口
向地児童公園北
地産児童公園入口
久喜駅入口

[illegible]

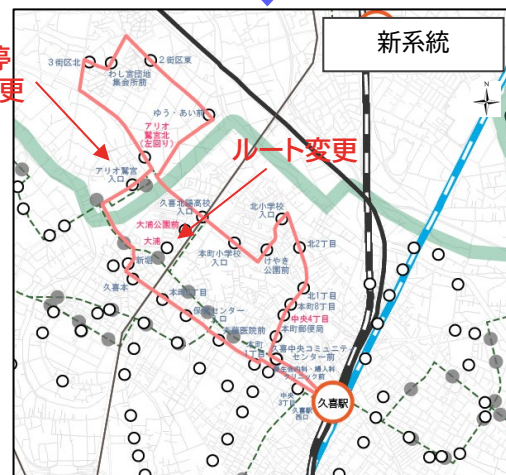
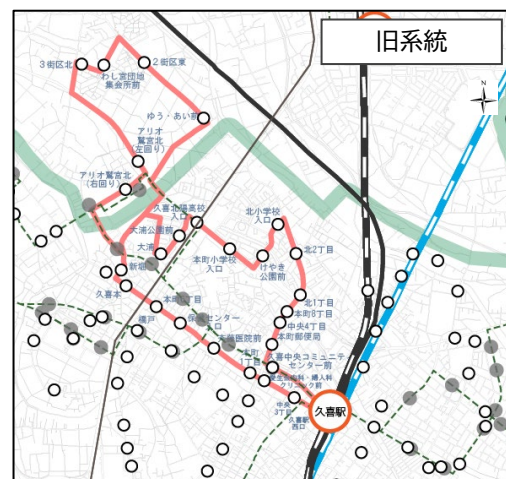
④久喜本循環

久喜本循環は、バス停の廃止及び久喜駅への接続を考慮した運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前			再編後	
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)			路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)	
運行主体	株式会社 協同バス			株式会社 協同バス	
運行区間	起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) ゆう・あい前、アリオ鷺宮北			起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) ゆう・あい前、アリオ鷺宮入口	
キロ程	起点→終点)9.8km			起点→終点)9.1km	
運行本数		起点→終点	終点→起点		起点→終点
	平日	4	5	平日	9
	土曜日	4	5	土曜日	9
バス停数	27 か所			23 か所	
運賃	定額制			定額制	

バス停名
久喜駅西口
久喜中央コミュニティセンター前
本町郵便局
中央4丁目
本町8丁目
北1丁目
北2丁目
北小学校入口
けやき公園前
本町小学校入口
久喜北陽高校入口
大浦公園前
大浦
ゆう・あい前
2街区東
わし宮団地集会所前
3街区北
アリオ鷺宮北(左回り)
【名称変更】アリオ鷺宮入口
新堀
久喜本
本町6丁目
保健センター入口
斉藤医院前
本町1丁目
愛生会内科・婦人科クリニック前
中央3丁目

※赤文字は廃止バス停



⑤下早見循環

下早見循環は、バス停の廃止及び久喜駅への接続を考慮した運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前			再編後	
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)			路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)	
運行主体	株式会社 協同バス			株式会社 協同バス	
運行区間	起点)市役所 終点)市役所 主な経由地) 総合体育館、久喜警察署東、久喜駅西口			起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) 総合体育館、久喜警察署東、市役所	
キロ程	起点→終点)7.2km 終点→起点)7.2km			起点→終点)7.2km	
運行本数		起点→終点	終点→起点		起点→終点
	平日	4	3	平日	17 (その内久喜駅西口と市役所間10本)
	土曜日	4	3	土曜日	17 (その内久喜駅西口と市役所間10本)
バス停数	24か所			23か所	
運賃	定額制			定額制	

バス停名
久喜駅西口
中央3丁目
愛生会内科・婦人科クリニック前
久喜小学校東
久喜高校入口
南4丁目
本町3丁目
市役所
寺屋敷
久喜南コミュニティセンター入口
宮前大橋
鶴寿荘
市役所第二庁舎
市民グラウンド
総合体育館
和みの里
東前谷
川島
橋詰
南中学校前
久喜警察署東
本町4丁目
久喜郵便局前
久喜高校北

※赤文字は廃止バス停

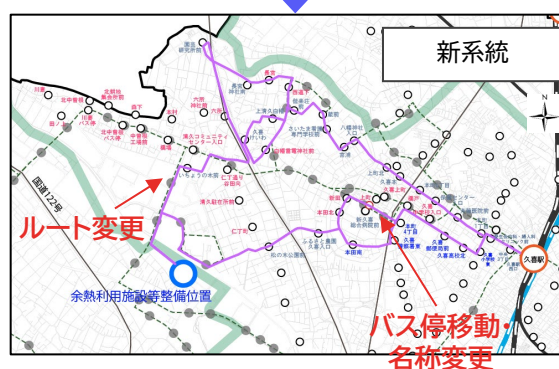
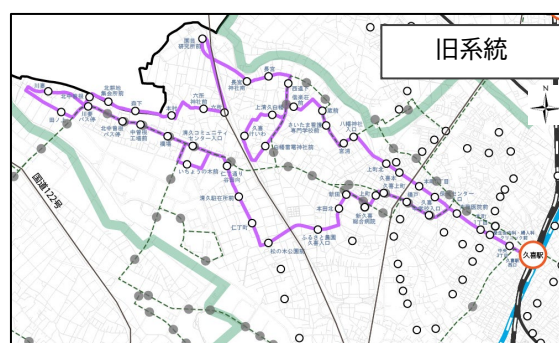


⑥六万部・北中曽根循環 【再編後】(仮称)西循環(北ルート)

六万部・北中曽根循環は今回の再編に伴い、名称を【(仮称)西循環(北ルート)】に変更する。加えて、バス停の廃止や(仮称)余熱利用施設等への乗り入れと久喜駅への接続を考慮した運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前		再編後	
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)		路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)	
運行主体	株式会社 協同バス		株式会社 協同バス	
運行区間	起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) 久喜けいわ、新久喜総合病院		起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) 久喜けいわ、(仮称)余熱利用施設等、新久喜総合病院前	
キロ程	起点→終点)18.0km		起点→終点)16.6km	
運行本数		起点→終点		起点→終点
	平日	5	平日	8(その内新久喜総合病院経由4本) ((仮称)余熱利用施設等発着4本)
	土曜日	5	土曜日	8(その内新久喜総合病院経由4本) ((仮称)余熱利用施設等発着4本)
バス停数	47 か所		29 か所	
運賃	定額制		定額制	

バス停名	バス停名
久喜駅西口	北中曽根
中央3丁目	川妻
愛生会内科・婦人科クリニック前	田ノ上
本町1丁目	川妻バス停
斉藤医院前	北中曽根バス停
保健センター入口	中曽根工場前
本町6丁目	橋場
久喜本	清久コミュニティセンター入口
上町北	いちょうの木前
八幡神社入口	仁丁通り谷田向
宮浦	清久駐在所前
さいたま看護専門学校前	仁丁町
蔵前	【新設バス停】(仮称)余熱利用施設等
偕楽荘前	松の木公園前
上清久白幡	ふるさと農園久喜入口
久喜けいわ	本田北
白幡雷電神社前	新田
西道下	【名称変更】新久喜総合病院前
長宮	上町
長宮神社南	久喜上町
園芸研究所前	橋戸
六所	久喜中学校入口
六所神社前	本田南
本村	久喜警察署東
森下	本町4丁目
北耕地集会所前	久喜郵便局前
	久喜高校北
	久喜小学校東



※赤文字は廃止バス停

※青文字は追加バス停

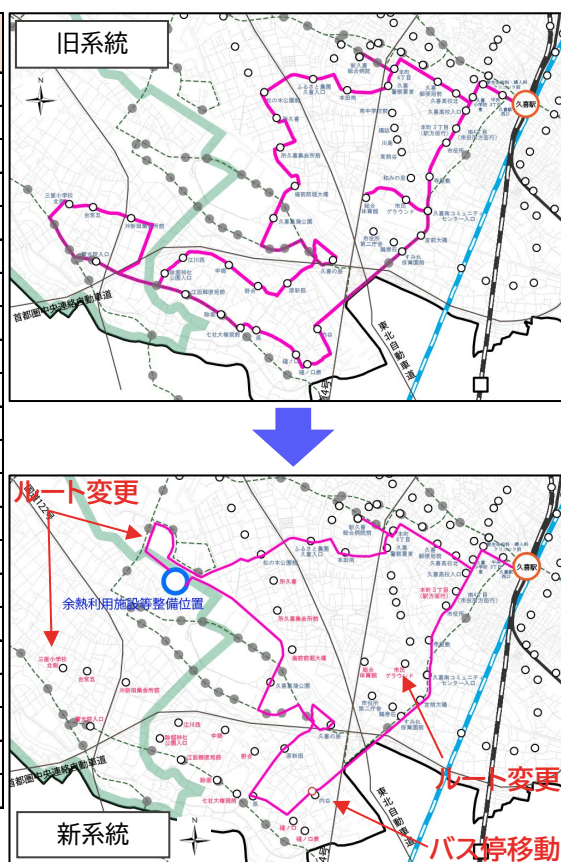
⑦除堀・所久喜循環 【再編後】(仮称)西循環(南ルート)

除堀・所久喜循環は今回の再編に伴い、名称を【(仮称)西循環(南ルート)】に変更する。加えて、バス停の廃止や(仮称)余熱利用施設等への乗り入れと久喜駅への接続を考慮した運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前		再編後	
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)		路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)	
運行主体	株式会社 協同バス		株式会社 協同バス	
運行区間	起点)市役所 終点)市役所 主な経由地) 久喜駅西口、久喜警察署東		起点)久喜駅西口 終点)久喜駅西口 主な経由地) 市役所、(仮称)余熱利用施設等、久喜警察署東	
キロ程	起点→終点)22.3km		起点→終点)15.5km	
運行本数		起点→終点		起点→終点
	平日	9 (市役所～久喜駅西口が3本)	平日	7(その内新久喜総合病院経由4本) ((仮称)余熱利用施設等発着4本)
	土曜日	9 (市役所～久喜駅西口が3本)	土曜日	7(その内新久喜総合病院経由4本) ((仮称)余熱利用施設等発着4本)
バス停数	43 か所		25 か所	
運賃	定額制		定額制	

バス停名	バス停名
久喜駅西口	台宮五
中央3丁目	三箇小学校北側
愛生会内科・婦人科クリニック前	寛光院(ほうこういん)入口
久喜小学校東	除堀神社公園入口
久喜高校入口	江川西
南4丁目	中郷
本町3丁目	野合
市役所	原新田
寺屋敷	久喜の里
市民グラウンド	久喜菖蒲公園
総合体育館	備前前堀大橋
久喜南コミュニティセンター入口	所久喜集会所前
宮前大橋	所久喜
すみれ保育園前	【新設バス停】(仮称)余熱利用施設等
内谷	松の木公園前
樋ノ口表	ふるさと農園久喜入口
樋ノ口	本田南
原	久喜警察署東
七社大権現前	新久喜総合病院
除堀	本町4丁目
江面郵便局前	久喜郵便局前
沖新田集会所前	久喜高校北

※赤文字は廃止バス停
※青文字は追加バス停



⑧東循環

東循環は、バス停の追加と久喜駅への接続を考慮した運行本数や発着時間等の変更を行う。

項目	再編前		再編後	
運行方法	路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)		路線定期運行 一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)	
運行主体	株式会社 協同バス		株式会社 協同バス	
運行区間	起点)久喜駅東口 終点)久喜駅東口 主な経由地) 久喜東コミュニティセンター東		起点)久喜駅東口 終点)久喜駅東口 主な経由地) 皆代、久喜東コミュニティセンター東	
キロ程	起点→終点)5.4km		起点→終点)5.4km(皆代経由:8.0km)	
運行本数		起点→終点		起点→終点
	平日	12	平日	11 (その内皆代経由が2本)
	土曜日	12	土曜日	11 (その内皆代経由が2本)
バス停数	18 か所		19 か所	
運賃	定額制		定額制	

バス停名
久喜駅東口
久喜駅入口
東1丁目
かまなかクリニック前
東5丁目
東京電力変電所前
東5丁目旧県道
久喜自動車学校入口
久喜メディカルクリニック前
上万田
皆代
東4丁目
東小学校入口
沖ノ後
国納
東4丁目公園
向地大橋
久喜東コミュニティセンター東
向地児童公園入口
地産児童公園入口

※赤文字は廃止バス停
※青文字は追加バス停



事業② 駅・拠点バス停における待合環境整備

取組内容	《鉄道駅》 ①久喜駅西口周辺では、まちづくりの検討が進めており、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図る。 ②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図る。特に東鷲宮駅西口は、引き続きロータリー内の適切な維持管理を行うとともに、同駅東口については、令和7年度に隣接する商業施設を結ぶ立体道路を整備することから、同施設内の桜田コミュニティセンターをバスまちスポットとする。 ③バスロケーションシステムを導入し、利用者が運行情報をリアルタイムで確認できる環境を整備する。 《拠点バス停》 (アリオ鷲宮、(仮称)余熱利用施設等、モラージュ菫蒲、菫蒲仲橋) 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。
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
実施時期	令和10年度～

■鷲宮駅東口



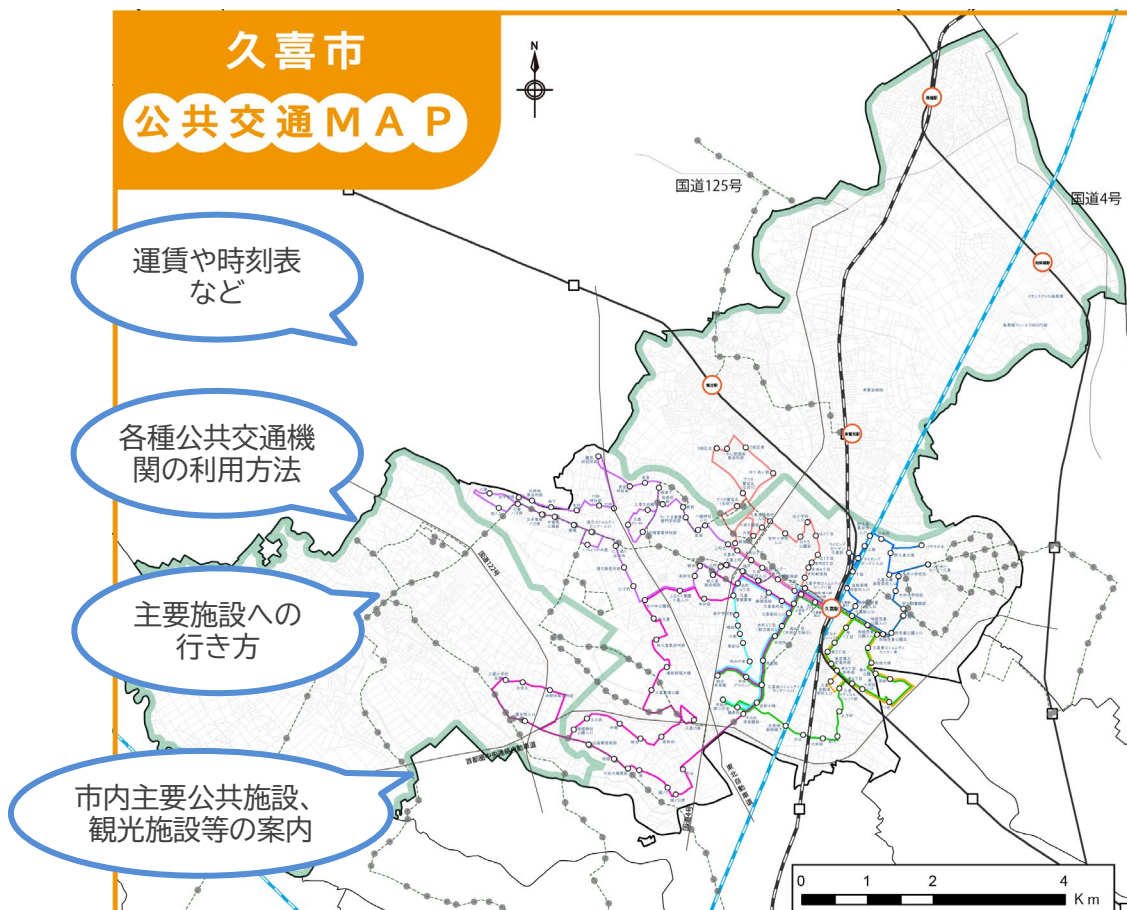
■東鷲宮駅西口



事業③ 公共交通マップの整備

取組内容	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。 ≪主な記載内容≫ ・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、観光施設等の案内等
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市
実施時期	令和9年度～

■久喜市公共交通MAP(イメージ)



事業④ 利用促進キャンペーンの実施

取組内容	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と連携して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活動を実施する。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市
実施時期	令和10年度～

■バス乗り方教室(関東運輸局公報より)



事業⑤ 利用促進方策の検討

取組内容	久喜地区、栗橋地区、鷲宮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図る。 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)を含めて利用促進を図る。 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)の利用促進策を実施する。
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
実施時期	令和10年度～

2. 地方公共団体による支援の内容

(1) 持続可能な運行のための支援

公共交通サービスを確保、維持していくために、交通事業者に対して休憩スペースの設置等の支援を行う。

また、バスやタクシーの運転手希望者の減少を鑑み、持続的に運転手を確保するため、交通事業者の運転手確保策を支援する。

(2) 公共交通の利用促進に資する情報提供の発信

各交通事業者の広報活動に合わせて、公共交通ネットワーク全体の利用を促進するため、以下の取組を主体的に実施する。

- ・市内公共交通ネットワークに係る包括的なパンフレットの作成
- ・市の広報誌やホームページを活用した情報発信
- ・交通事業者と連携した公共交通の乗り方教室等の実施

(3) 事業推進体制の構築

地域公共交通会議の事務局を担い、「地域住民」・「交通事業者」・「関係機関」・「行政」が協働・連携して事業を推進する体制を構築し、コーディネーターとして要望・意見・利害関係等を調整する。

また、市民から出た公共交通の改善意見については、地域公共交通会議等で改善方策を検討し持続可能な公共交通を目指す。

3. 利便増進事業の実施スケジュール

利便増進事業の実施スケジュールを下表に示す。

表 5－利便増進事業等の実施スケジュール

事業 No	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	備考
①公共交通運行 内容の見直し	検討準備		事業実施						
②駅・拠点バス停 における待合 環境整備	検討準備		事業実施						
③公共交通マップ の整備	検討準備		事業実施						
④利用促進キャン ペーンの実施	検討準備		事業実施						
⑤利用促進方策 の検討	検討準備		事業実施						

4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業における事業実施に必要な金額を下表に示す。

表 6－事業実施に必要な額

項目	1年分の総事業費 (単位:円/年)	調達主体	調達先・内容	調達額 (単位:円/年)	実施年度
①公共交通運行内容の見直し※1	86,024,000	久喜市	国土交通省(地域公共交通確保維持事業地域内フィーダー系統補助(対象1系統))	6,144,571	R9～R14
			久喜市(自主財源)	79,879,429	
②駅・拠点バス停における待合環境整備	500,000※2	久喜市	久喜市(自主財源)	500,000	R10～R14
③公共交通マップの整備	2,130,000	久喜市	国土交通省(調査事業補助金)	1,065,000	R9～R14
			久喜市(自主財源)	1,065,000	
④利用促進キャンペーンの実施	—	—	—	—	R10～R14
⑤利用促進方策の検討	—	—	—	—	R10～R14

※1:積算している事業費は、市内循環バス(コミュニティバス)の 7 系統分を計上している。また、久喜市(自主財源)の金額は、運行収入を含んでいない。

※2:初年度のみシステム導入費として 3,000,000 円の事業費を計上する。

5. 事業の効果

地域公共交通計画で設定した、下表の成果指標をもとに利便増進事業の実施により期待される効果を整理した。

■成果指標と目標値

指標	設定根拠	検証項目	現状値 R5 年度(2023)	目標値 R14 年度 (2032)
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 通の利用者数が増加し ていくことを把握	1 日当たりの利用 者数	5.9 万人※ ¹ (R4(2022)年 度)	6.3 万人
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%
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%	10%
		デマンド交通 (くきまる)	2%	10%
		くきふれあい タクシー (補助タク)	4%	10%

※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

■利便増進事業により期待される効果

利便増進事業	事業の効果	地域公共交通計画における位置づけ
①公共交通運行内容の見直し※	東鷲宮駅～南栗橋駅間の新規路線の運行開始や(仮称)余熱利用施設等へのアクセス確保等による利便性の向上、低未利用バス停の廃止や区間短縮等による系統及びダイヤの見直しを行い、運行の効率化を図る。	指標1
②駅・拠点バス停における待合環境整備	久喜駅・東鷲宮駅・鷲宮駅、拠点バス停においてバスの待合環境を改善することで、さらなる利用向上を図る。	指標2
③公共交通マップの整備	公共交通マップを作成し、利用の仕方や時刻表等の情報提供を行い、利用を促進する。	指標1
④利用促進キャンペーンの実施	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。	指標1.2.3
⑤利用促進方策の検討	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・環境を創出し、利用促進を図る。	指標1.2.3

※新規路線の実証運行については、1日あたりの利用者数等を考慮した上で「廃止・継続・運行見直し」といった判断をする。(目標とする利用者数:63人/日)
(下早見循環・久喜本循環・東循環の通勤通学時間帯の利用者数÷3)