3 交通特性

（1）鉄道

市内にはＪＲ宇都宮線と東武伊勢崎線が乗り入れる久喜駅、ＪＲ宇都宮線と東武日光線が乗り入れる栗橋駅、ＪＲ宇都宮線の東鷲宮駅、東武伊勢崎線の鷲宮駅及び東武日光線の南栗橋駅といった３路線、７駅があり、良好な鉄道利便性を備えています。

乗降客が最も多い鉄道駅は、ＪＲ久喜駅です。また、平成 16 年からの乗降客の増減率は７駅平均で約 110%となっており、増減率が平均以上の鉄道駅は、東武線の久喜駅、南栗橋駅、栗橋駅の３駅です。

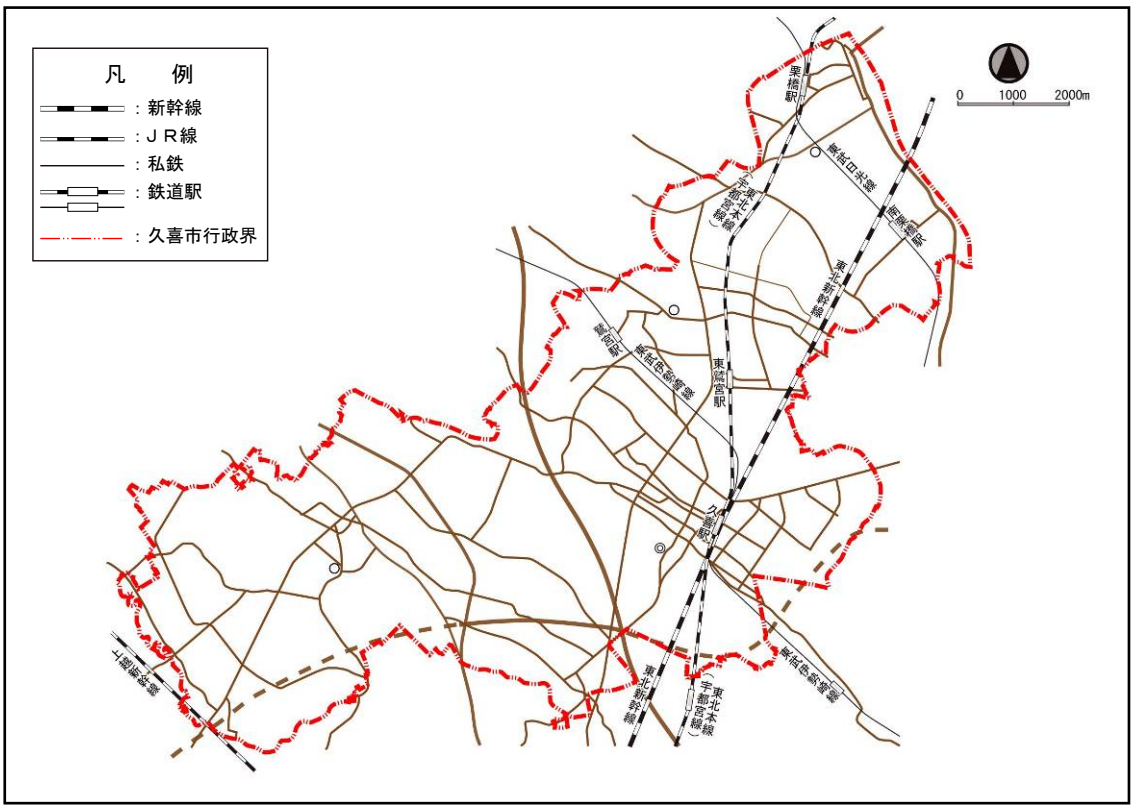


図　市内鉄道網図

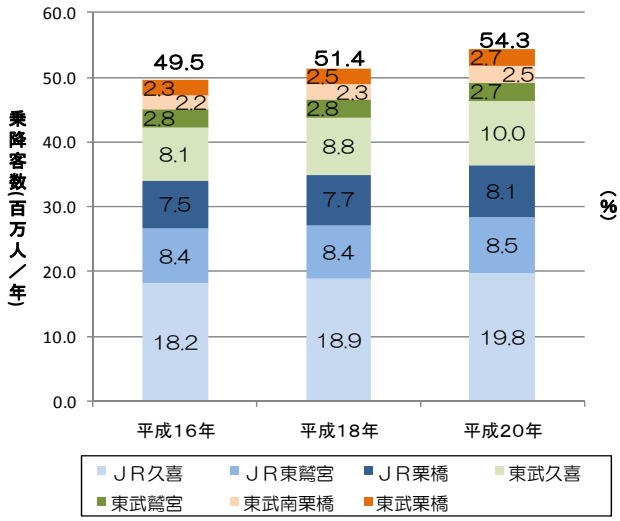


図　鉄道駅乗降客数の推移

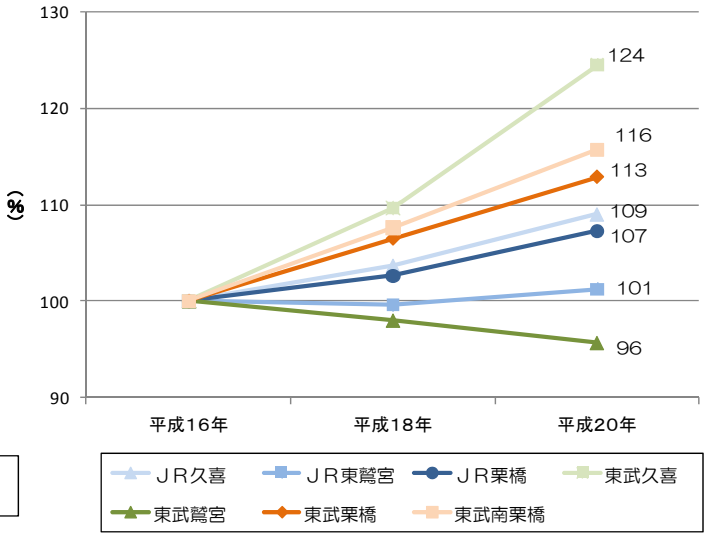


図　乗降客の増減率（平成 16 年を 100%とした指数）

資料：都市交通年報

（2）路線バス網及び市内循環バス

①運行状況

久喜地区は、路線バス、市内循環バスが主要な施設等を連絡しており、充実しています。鷲宮地区は、路線バスが２路線運行しています。栗橋地区は、古河駅と連絡する路線バスが運行しています。菖蒲地区は、鉄道駅と連絡する路線バスが６路線運行していますが、白岡駅、蓮田駅への路線は運行本数が少ない状況です。

図　路線バス･市内循環バス網

表　路線バスの運行状況

バス会社名	系　　統		延長(km) 市内	延長(km) 市外	延長(km) 計	注 下り運行本数（平日1日当たり） 計	注 下り運行本数（平日1日当たり） 1時間平均	注 上り運行本数（平日1日当たり） 計	注 上り運行本数（平日1日当たり） 1時間平均
朝日自動車株式会社	久喜駅東口～朝日バス車庫		3.6	—	3.6	12	0.6	—	—
	久喜駅東口～朝日バス車庫～久喜駅東口	循環	7.1	—	7.1	89	4.7	—	—
	久喜駅東口～朝日バス車庫・弁天橋～久喜駅東口	循環	9.1	—	9.1	21	1.1	—	—
	幸手駅～朝日バス車庫		2.4	1.7	4.1	1	0.1	—	—
	久喜駅東口～吉羽～昌平高校		3.6	1.5	5.1	3	0.2	2	0.1
	久喜駅東口～吉羽・栗原～久喜駅東口	循環	7.9	—	7.9	45	2.4	—	—
	久喜駅東口～吉羽・栗原～朝日バス車庫		4.8	—	4.8	12	0.6	—	—
	久喜駅東口～吉羽・栗原・青毛～朝日バス車庫		6.1	—	6.1	13	0.7	—	—
	東鷲宮駅西口～川口三丁目～東鷲宮駅西口	循環	8.1	1.5	9.6	38	2.0	40	2.1
	桶川駅東口～五丁台～菖蒲車庫		6.1	4.5	10.6	63	3.3	62	3.3
	桶川駅東口～西窪台～菖蒲車庫		6.1	6.4	12.5	3	0.2	4	0.2
	白岡駅～除堀～菖蒲仲橋		6.4	3.0	9.4	23	1.2	23	1.2
	蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫		4.0	11.0	15.0	6	0.3	8	0.4
	蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋		6.1	9.4	15.5	4	0.2	4	0.2
	久喜駅～川妻～菖蒲仲橋		8.8	—	8.8	80	4.2	84	4.4
	久喜駅～(直通)～モラージュ菖蒲中央口	直通	7.6	—	7.6	20	1.1	18	0.9
大和観光自動車株式会社	清久工業団地　菖蒲工業団地		17.3	—	17.3	56	2.9	55	2.9
茨城急行自動車株式会社	栗橋駅～二高～古河車庫		2.9	10.3	13.2	1	0.1	1	0.1
	栗橋駅～二高～古河駅		2.9	7.5	10.4	5	0.3	6	0.3
	栗橋駅～三高～古河駅		2.9	7.0	9.9	3	0.2	3	0.2
中田商会株式会社	コミュニティセンター(幸手市)～東鷲宮駅	循環	1.6	2.4	4.0	51	2.7	51	2.7
	東鷲宮駅東口～幸手駅～車庫		2.3	11.7	14.0	9	0.5	9	0.5
	東鷲宮駅東口～警察署前～車庫		2.3	5.2	7.5	3	0.2	3	0.2

注：延長は図上より計測

注：運行時間（午前5時から午前0時）より運行本数の平均を算出、小数点第2位以下は四捨五入

資料：各バス会社データ

表　市内循環バスの運行状況

系　　統　　名				延長(km)	乗降数（人） 日平均	乗降数（人） 年	注 運行本数（1日当たり） 計	注 運行本数（1日当たり） 1時間平均
①	東西連絡	西行き	駅東口→駅西口	8.3	39	11,483	6	0.5
		東行き	駅西口→駅東口	9.6	55	16,083	5	0.4
②	野久喜・吉羽循環		久喜駅東口発着	6.6	42	12,214	9	0.7
	野久喜経由・ふれあいセンター行き		駅東口→ふれあいセンター	4.0	3	740	2	0.2
	吉羽経由・久喜駅東口		ふれあいセンター→駅東口	2.6	4	1,197	2	0.2
③	久喜本循環	右回り	久喜駅西口発着	5.7	112	32,890	5	0.4
		左回り		5.7			6	0.5
④	下早見循環	右回り	市役所発着	7.7	46	13,532	5	0.4
		左回り		7.7			4	0.3
⑤	六万部・北中曽根循環		久喜駅西口発着	17.8	68	19,779	5	0.4
⑥	除堀・所久喜循環		市役所発着	20.4	70	20,469	6	0.5
	久喜駅西口発市役所行き		駅西口→市役所	1.4			1	0.1
	市役所発久喜駅西口		市役所→駅西口	1.4			1	0.1
⑦	東循環		久喜駅東口発着	4.8	70	20,400	12	0.9

注：運行時間（午前7時から午後8時）より運行本数の平均を算出、小数点第2位以下は四捨五入

資料：久喜市データ、乗降数は平成21年4月～平成22年3月のデータ

②市内循環バスの運行経費等

市内循環バス（4 台分）の年間運行経費（バスの償却費を含む）は平成 21 年度実績で 66,794,760 円となっており、1 ㎞当たりの年間運行経費は約 11.6 万円/㎞・年となります。

実績に基づき、複数のパターンで運行した場合にかかる運行経費を試算しました。さらに、参考として事例よりデマンドバスを運行した場合にかかる運行経費を試算しました。

市内循環バス（実績より）

現　在

○初期投資（車両購入費）→約 800 万円～2,400 万円
（マイクロバスの購入費～現行の市内循環バスの購入費）
○ランニングコスト（年間運行経費）→約 6,679 万円
4台で1日 574.95 ㎞を運行

1 ㎞当たり年間運行費＝**約 11.6 万円／㎞・年**

※　なお、平成 21 年度実績で運賃収入は約 1,217 万円となっており、年間運行経費から運賃収入を差し引いた約 5,462 万円を久喜市にて負担しています。

試　算　以下のパターンで運行した場合の年間運行経費を試算した。

パターン1	◆往復 10 ㎞　運行本数 10 便（1 便/時間）　1 ルート ◆総走行距離：10km×10 便×1 ルート＝100km ◆年間運行経費：11.6 万円／㎞・年×100km＝約 1,160 万円／年
パターン2	◆往復 15 ㎞　運行本数 10 便（1 便/時間）　1 ルート ◆総走行距離：15km×10 便×1 ルート＝150km ◆年間運行経費：11.6 万円／㎞・年×150km＝約 1,740 万円／年
パターン3	◆往復 20 ㎞　運行本数 10 便（1 便/時間）　1 ルート ◆総走行距離：20km×10 便×1 ルート＝200km ◆年間運行経費：11.6 万円／㎞・年×200km＝約 2,320 万円／年

デマンドバス運行（事例より）

◆初期投資（当初 1 ヶ月実験）
→ バス購入費（1 台当たり）：約 350 万円
（10 人乗りワンボックスを想定）
→ 予約・配車・運行システム導入、燃料費、人件費等
：約 350 万円

◆年間運行経費
（システム導入後、290 日運行と仮定）
→ システム使用料、バス償却費、燃料費、人件費等
：約 1,100 万円／台

※ 2 台目以降は、人件費等が軽減されるため、合計約 620 万円となります。

（3）福祉バス

鷲宮福祉センター巡回バスは、西地区コース・東地区コースで各２ルート（各：午前１便、午後１便）が、火曜日～金曜日の週４日運行しています。帰りの便は、「図書館前」停車後、行き先（停車場所）を確認して、希望の停車場所へ向かいます。下車予定のない停車場所は巡回しない仕組みです。

菖蒲老人福祉センターにおいては、利用者の需要に応じて送迎を行っています。

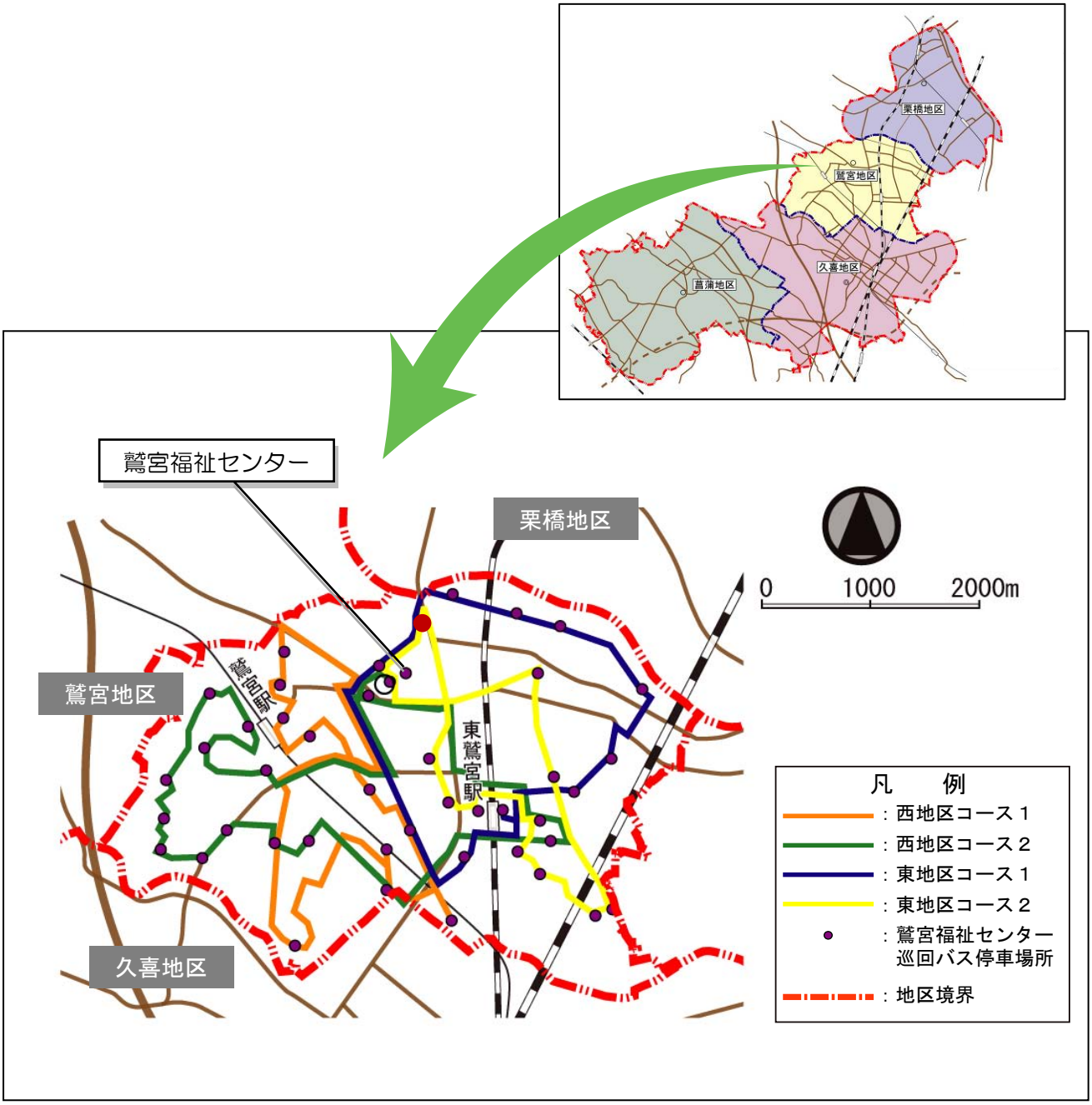
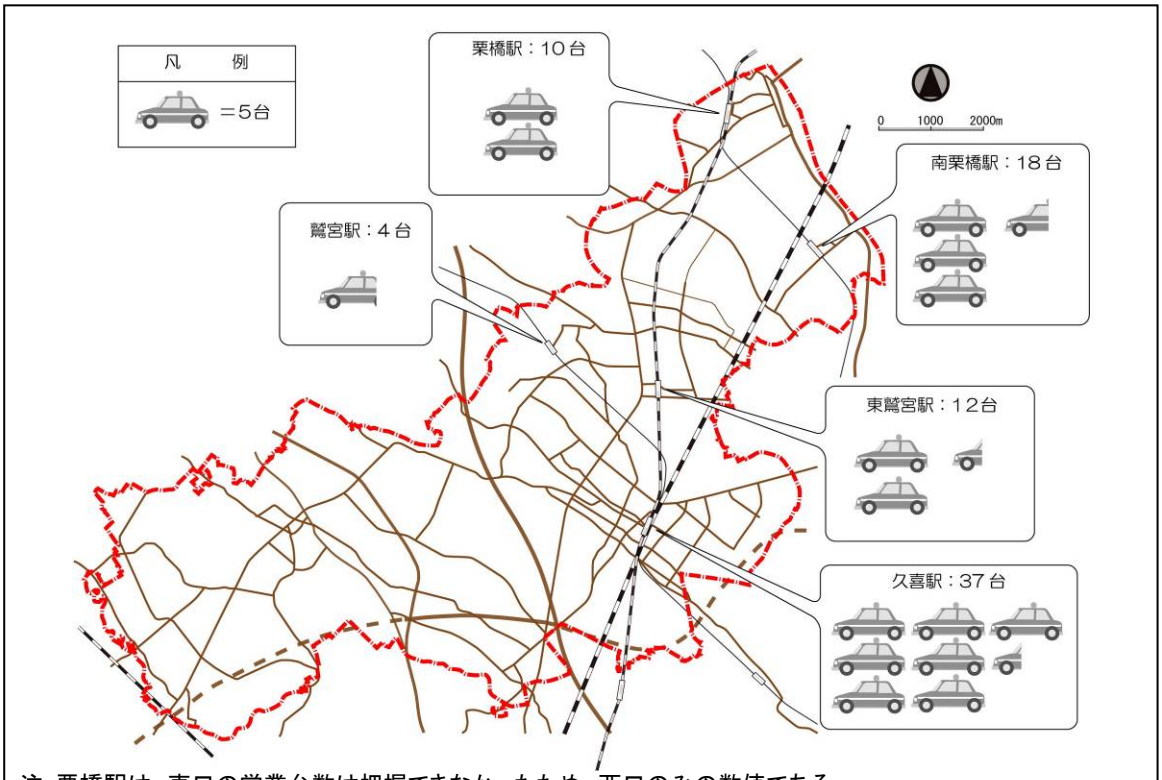


図　鷲宮福祉センター巡回バス路線

（4）タクシー

平成 23 年 1 月に実施した「タクシー事業者アンケート調査」によると、市内タクシー事業者 10 社合計のタクシー保有台数は 146 台（全て中型車）、在籍運転手は 226 人です。10 社全てが、鉄道駅構内タクシーとしての営業を行っており、市内の鉄道駅では２～５社が営業しています。１日当たりの利用者数は、平日約 2,900 人、休日約 1,400 人です。

タクシーの利用目的は平日と休日とで異なってなり、平日は、仕事が 40%と最も多く、次いで帰宅、通院が続いています。休日は、帰宅が 47%と最も多く、次いで駅利用が続いています。このことから、タクシーはドア to ドアで早く目的地に到着できることや、時間帯や地域によって他の交通機関が無いことから選択されるものと考えられます。



注：栗橋駅は、東口の営業台数は把握できなかったため、西口のみの数値である

図　市内鉄道駅における構内タクシーの営業台数

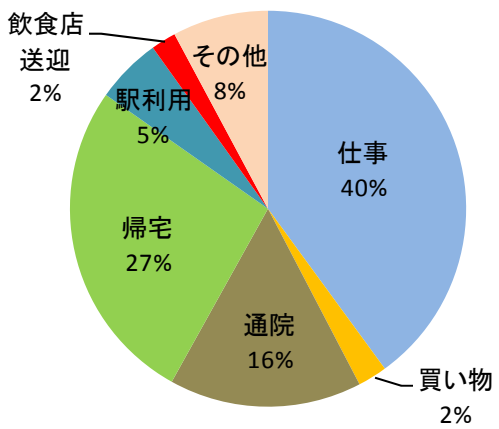


図　タクシー利用目的（平日）

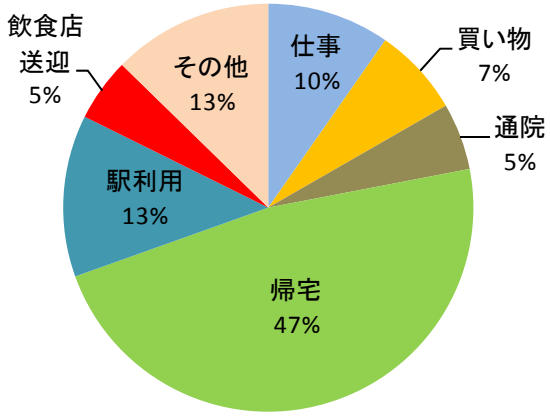


図　タクシー利用目的（休日）

資料：平成 23 年1月タクシー事業者アンケート調査

（5）民間送迎バス

企業送迎バス等の民間送迎バスの運行が久喜駅周辺を中心としてみられます。久喜駅周辺における民間送迎バスの運行状況をみると、平日の午前７時から午前８時（30 台／時）と午後５時半から午後６時半（34 台／時）にピークを迎えます。休日の便数は、平日の半分程度となっています。

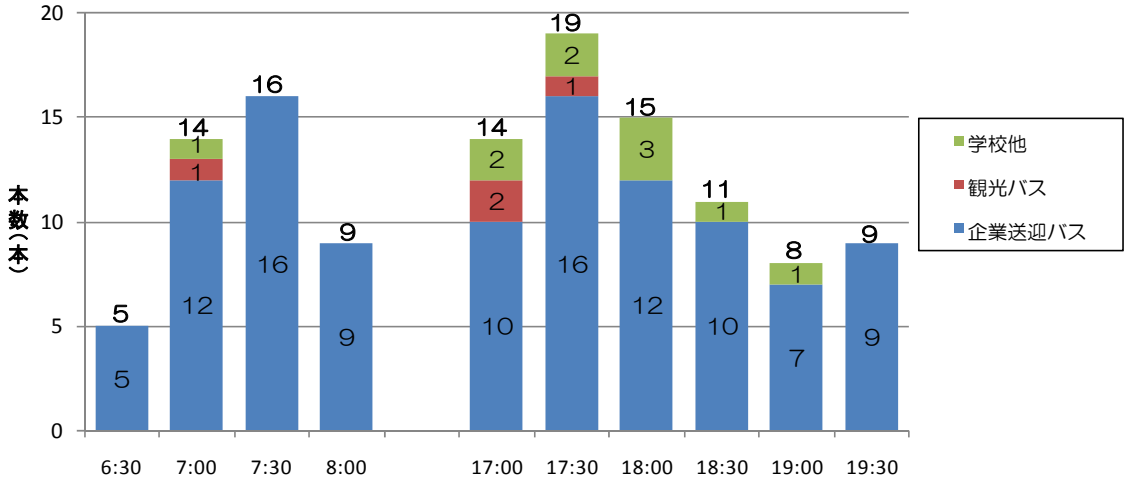


図　久喜駅周辺民間送迎バス到着本数（平日）

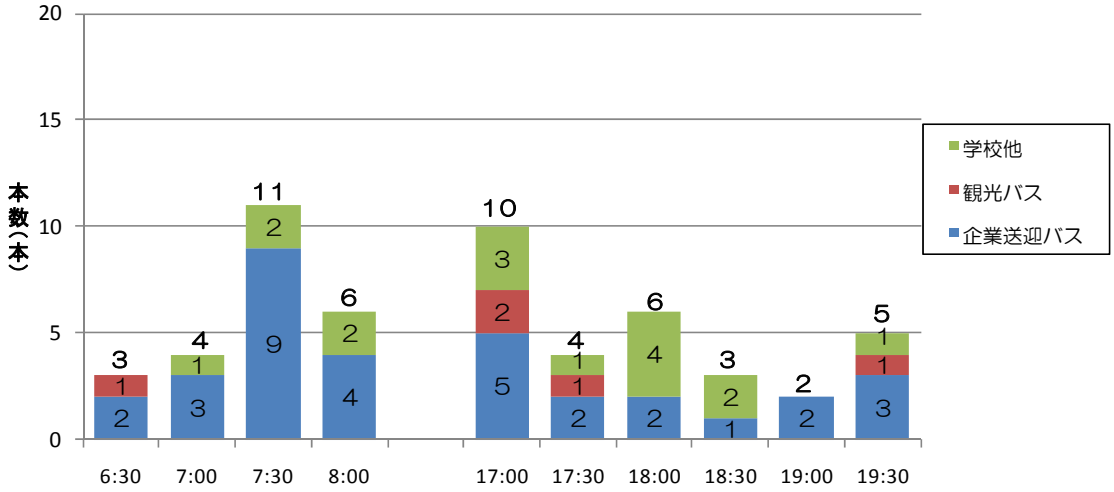


図　久喜駅周辺民間送迎バス到着本数（休日）

資料：久喜市調査（平成 17 年 7 月）

（6）自動車

①自動車の保有

自動車保有の推移をみると、乗用車類は増加傾向にありますが、貨物車類は減少傾向で、全体では増加傾向となっています。

自動車保有率は 1,000 人当り 568 台で、2 人に 1 台以上と高くなっています。地区別に見ると、1 人当り（世帯当り）自動車保有率は菖蒲地区が最も高くなっています。

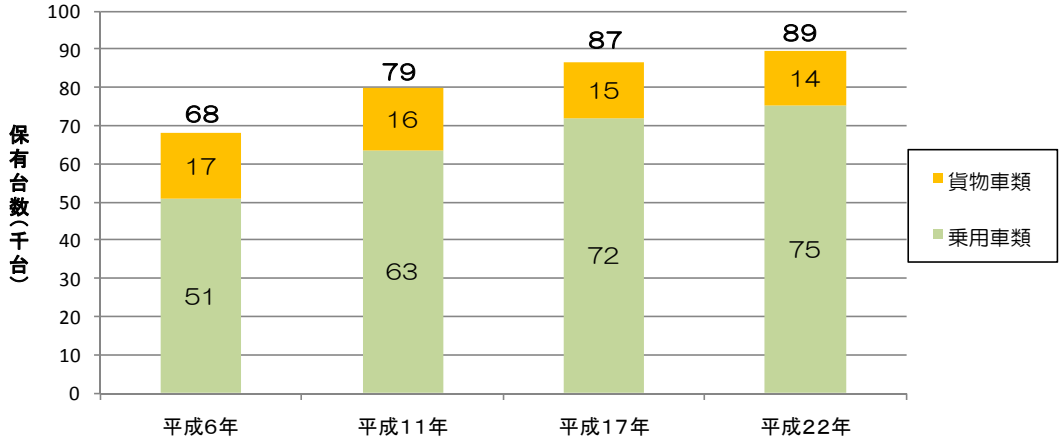


図　自動車保有台数の推移

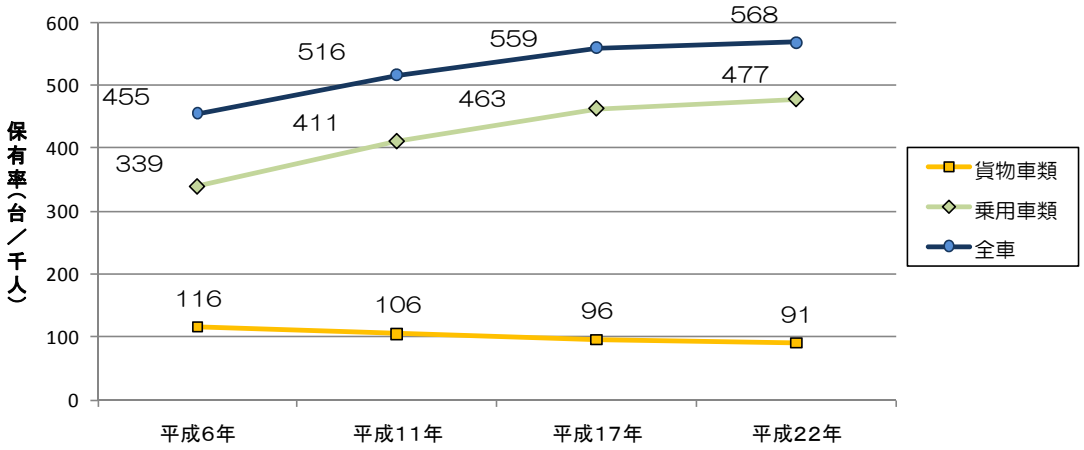


図　自動車保有率の推移

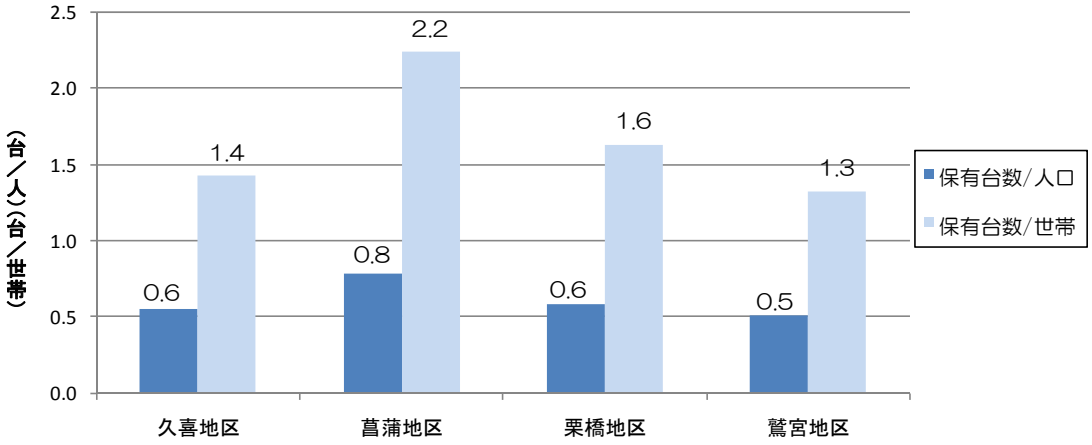


図　地区別自動車保有率（平成 21 年）

資料：市区町村別　自動車保有台数
市区町村別　軽自動車車両数
住民基本台帳人口久喜市調査（平成 21 年 3 月）

②道路網

東北自動車道、国道４号、122 号及び主要地方道さいたま栗橋線等の幹線道路が南北方向に縦断し、広域交通体系に恵まれています。

平成 23 年５月には、首都圏中央連絡自動車道の久喜白岡ジャンクション及び白岡菖蒲インターチェンジが開通し、東北自動車道の久喜インターチェンジとともに２か所のインターチェンジを有することで、広域交通の機能や利便性は一層高まると期待されます。

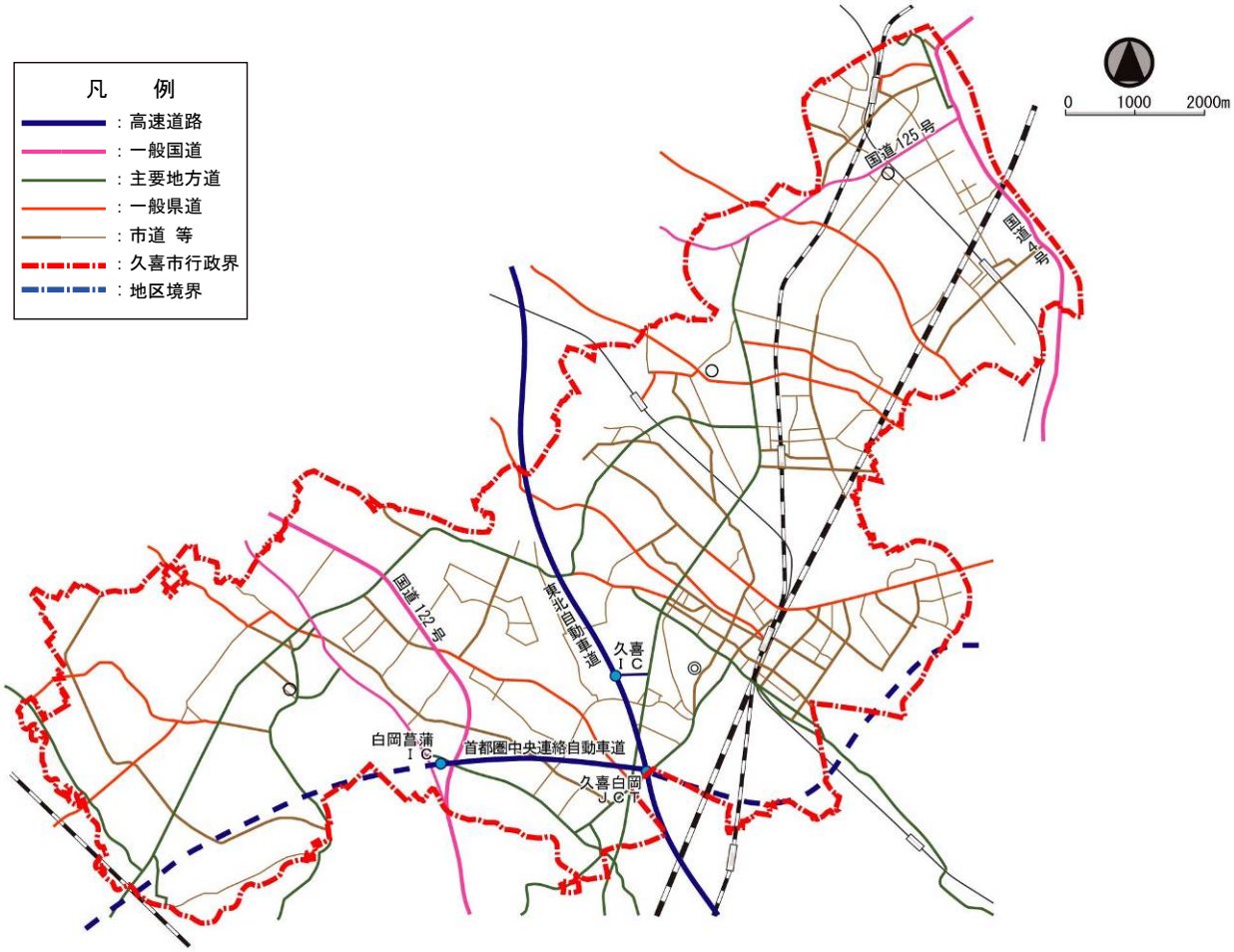


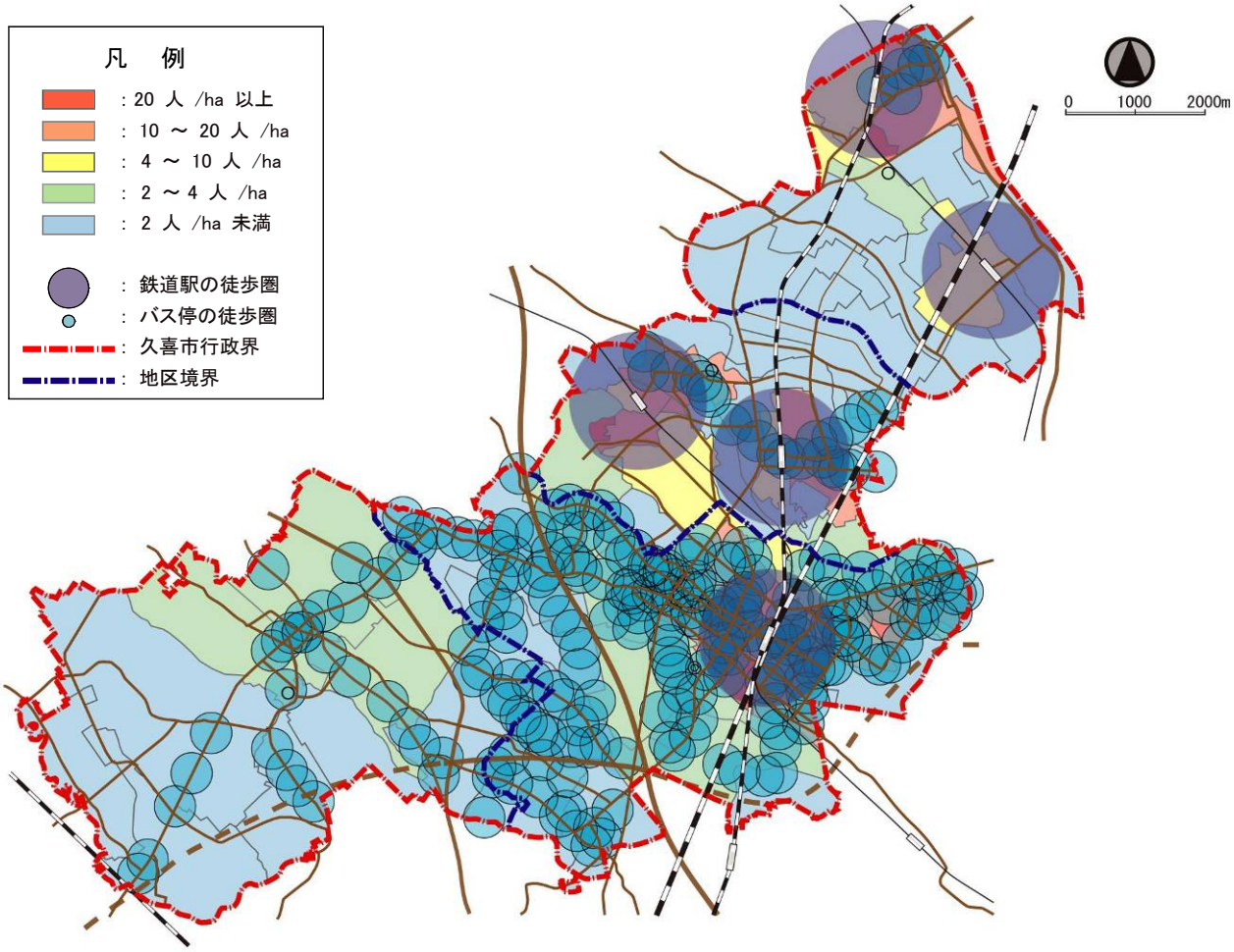
図　市内幹線道路網図

（7）公共交通徒歩圏

公共交通徒歩圏として、鉄道は鉄道駅から半径 1,000m、バスはバス停から半径 300m と考えます。ここでは、公共交通の空白地域を把握して、前述で整理した都市特性の分布と合わせて公共交通徒歩圏外を整理します。

①高齢者人口密度と公共交通徒歩圏

高齢者人口密度が高い久喜駅～東鷲宮駅、鷲宮駅間や菖蒲地区北部で公共交通徒歩圏外となる地域があります。

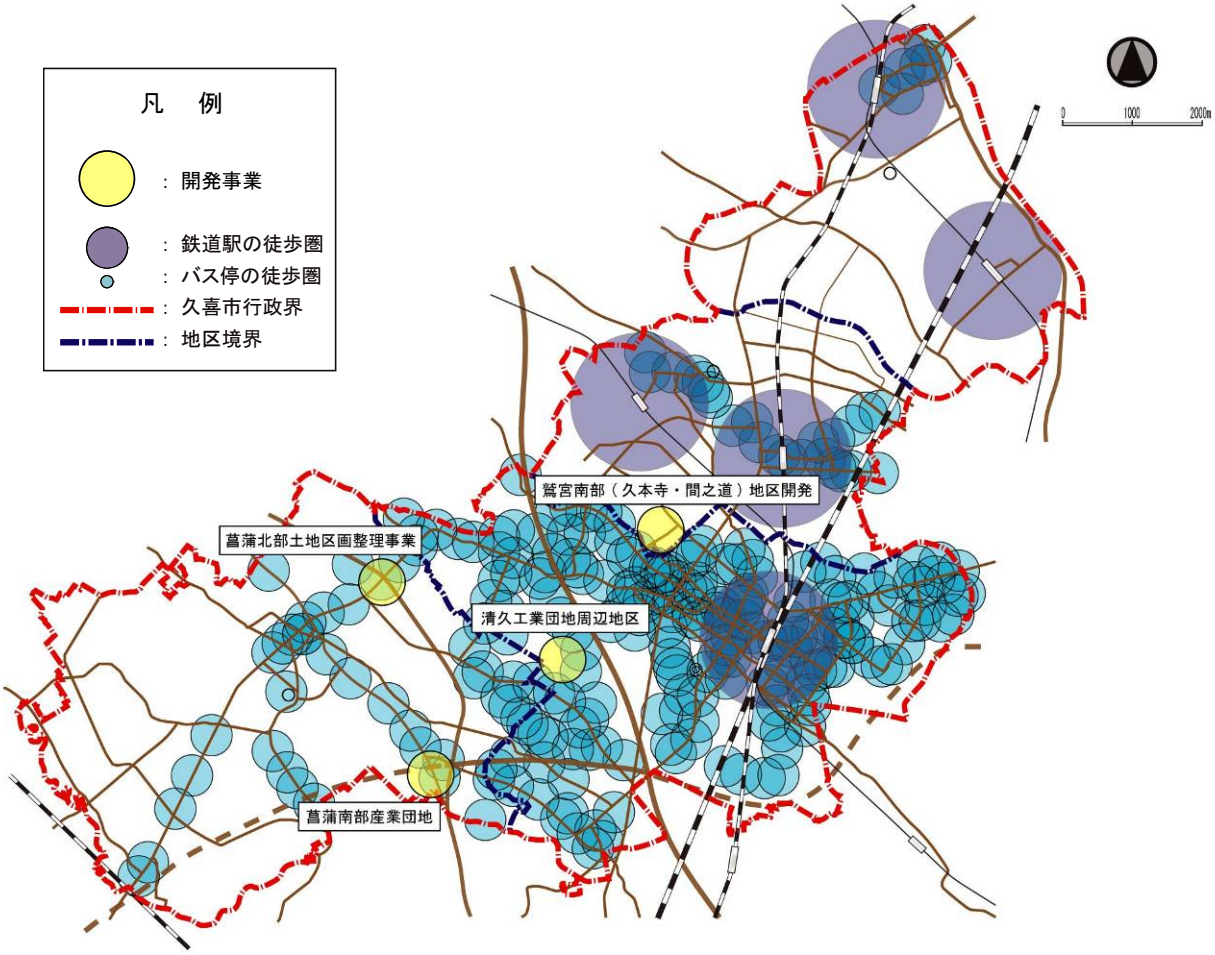


注：鷲宮福祉センター巡回バスは表示していない。

図　地域別 65 歳以上人口密度分布と公共交通徒歩圏図

②開発事業と公共交通徒歩圏

開発事業地はおおむね公共交通徒歩圏内にありますが、鷲宮南部(久本寺・間之道)地区開発は公共交通徒歩圏外となっています。

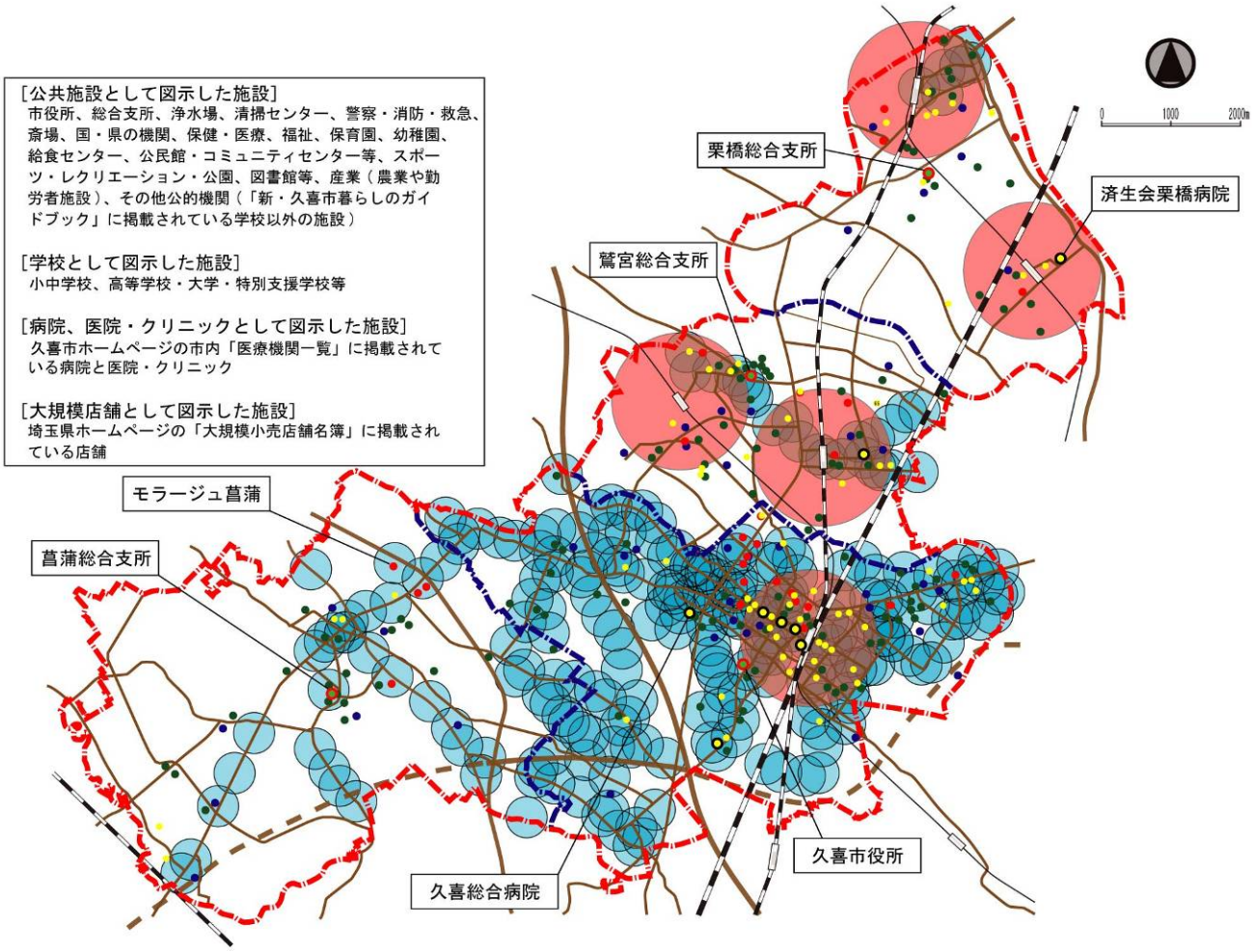


注：鷲宮福祉センター巡回バスは表示していない。

図　開発事業位置と公共交通徒歩圏図

③主要施設と公共交通徒歩圏

久喜地区では、主要施設（市役所、総合支所、公共施設、学校、病院、医院・クリニック、大規模商業施設）は概ね公共交通徒歩圏内にありますが、菖蒲地区、栗橋地区、鷲宮地区は、公共交通徒歩圏外の施設が多くなっています。



注：鷲宮福祉センター巡回バスは表示していない。

図　主要施設と公共交通徒歩圏図

第３章 市民ニーズ把握

１ 市民意識調査

合併後、新市のまちづくりを行っていくにあたり、「久喜市総合振興計画」を策定することとなり、市民の考えや意見反映させるための基礎資料を得ることを目的として「市民意識調査」を実施しました。ここでは、調査結果より、公共交通に関する日常生活の移動状況、市内のバス利用状況、市内循環バスの運営に対する考え方、地域の生活環境に対する考え方等について住民ニーズを整理します。

調査の設計

調査対象	基準日において、久喜市の住民基本台帳に記録された 18 歳以上の者から 3,000 人（男女各 1,500 人）
基準日	平成 22 年 11 月 1 日
抽出方法	無作為抽出
調査方法	郵送調査法
調査時期	平成 22 年 12 月８日～12 月 27 日

回収状況

配布数	有効回収数	有効回収率
3,000 件	1,566	52.2%

（1）日常生活の移動のしやすさ

◆「日常の移動には困っていない」との回答が少なく、「買い物や通院などでたまに困るときがある」との回答が多いのは、菖蒲地区、久喜地区の江面地域及び清久地域です。

◆「将来的（3～5 年）に困ることがあると思う」との回答が多いのは、上記と同様に、菖蒲地区、久喜地区の江面地域及び清久地域です。

◆年齢別にみると、70 歳代以上は、「日常の移動には困っていない」との回答が非常に少なく、「将来的（3～5 年）に困ることがあると思う」との回答が多くなっています。「将来的（3～5 年）に困ることがあると思う」との回答は 60 歳代も多くなっています。

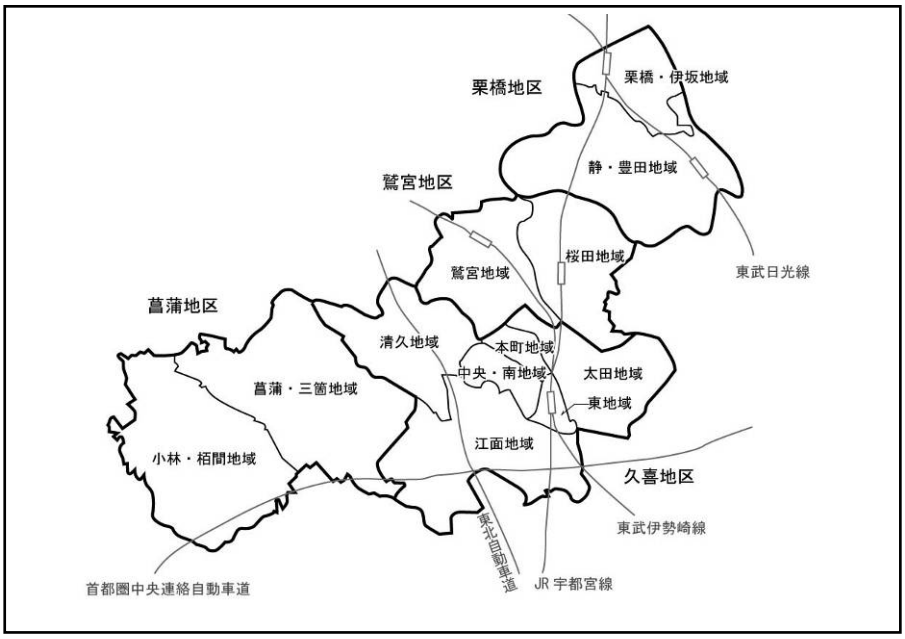


図　総合振興計画市民意識調査に係る市内地区別概略図

（2）日常生活の移動手段

◆目的に関わらず、「自家用車」との回答が多くなっています。地区別にみると、「自家用車」の利用が多く、「徒歩」や「自転車」の利用が少ないのは、久喜地区の江面地域及び清久地域、菖蒲地区です。

◆年齢別にみると、30 歳代～50 歳代は「自家用車」での移動が中心となっています。80 歳代の「通院」及び「公共施設（市役所・公民館等）の利用等」の移動手段として、「バス」や「タクシー」がその他の年代より多くなっています。

（3）路線バス利用について

◆路線バスの利用経験者は、３割未満です。利用頻度は「３ヶ月に１回程度」が約１割と最も多くなっています。

◆「利用したことがある」との回答が多いのは、久喜地区の本町地域、太田地域、清久地域、菖蒲地区となっています。

◆年齢別にみると、30 歳代は「利用したことがない」との回答が多くなっています。70 歳代以上は「利用したことがある」との回答がその他の年代より多く、目的をみると「通院」による利用が多くなっています。

◆利用しない理由として、「利用する必要がない」が最も多く、半数以上を占めます。しかし、地区別にみると久喜地区の清久地域では「利用する必要がない」との回答は少なく、「他の交通手段が便利」、「バス停留所が近くにない」、「運行本数が少ない」等の理由から、バスが利用されていません。このことから、バス交通に対するニーズがうかがえます。菖蒲地区、栗橋地区の静・豊田地域も同様の傾向にあります。

◆年齢別にみると、70 歳代以上は「利用する必要がない」との回答が少なく、バスを利用しない理由として、「目的地に行く路線がない」が多くなっています。

（4）市内循環バス利用について

◆市内循環バスの利用経験者は、１割程度であり、年齢別にみると、70 歳代以上は「利用あり」との回答がその他の年代より多くなっています。

◆利用目的として、「余暇・レジャー」、「買い物」、「公共施設（市役所・公民館等）の利用等」の順に多くなっています。

◆利用しない理由を地区別にみると、菖蒲地区、栗橋地区の静・豊田地域は「利用する必要がない」との回答は少なく、「バス停留所が近くにない」が多くなっています。このことから、バス交通に対するニーズがうかがえます。

◆年齢別にみると、路線バスと同様に 70 歳代以上は「利用する必要がない」との回答が少なく、バスを利用しない理由として、「バス停留所が近くにない」、「目的地に行く路線がない」が多くなっています。

（5）鷲宮福祉センター巡回バス利用について

◆鷲宮福祉センター巡回バスの利用経験者は、８人とごく僅かです。これは、便数やルートが限定的であるためと考えられます。

（6）市内循環バスの運営について

◆市内循環バスの運営について、「効率性や経済性を踏まえたうえで、定額の負担を目安として、バスの再編を図るべき」との回答が最も多く、３人に１人強の割合となっています。

◆地区別にみると、菖蒲地区では「循環バスではなく、他の方法を考えるべき」との回答が多くなっています。

（7）住みよい・住みにくい理由

◆住みよい理由として、「住み慣れている」が７割近くと最も多くなっています。

◆住みにくい理由として、菖蒲地区は「通勤・通学などの交通の便が悪い」との回答が９割近くとなっています。

（8）環境保全について

◆環境保全に関する活動について、「できるだけ自動車の使用を控え、公共交通機関や自転車などを利用している」との回答は３割程度となっています。

（9）地域の生活環境について

◆「交通の利便性（鉄道・バスなど）」は「満足」と「まあ満足」が 40%程度を占めています。

◆地区別にみると、久喜地区の江面地域、菖蒲地区、栗橋地区の静・豊田地域は「やや不満」と「不満」の割合が多く、特に、菖蒲地区では８割程度となっています。

◆「通勤・通学の利便性」は「満足」と「まあ満足」が 45%程度を占めています。

◆地区別をみると、「交通の利便性（鉄道・バスなど）」とほぼ同様の傾向であり、ここでは久喜地区の清久地域も「やや不満」と「不満」の割合が多くなっています。

◆「買い物の利便性」は「満足」と「まあ満足」が 50%程度を占めています。

◆地区別をみると、久喜地区の江面地域、菖蒲地区の小林・栢間地域、栗橋地区の静・豊田地域は「やや不満」と「不満」の割合が多くなっています。

◆居住地域の生活環境について、今後市に力を入れてほしいものとして、「交通の利便性（鉄道・バスなど）」は４番目に多く、２割程度となっています。特に、菖蒲地区では半数程度を占めています。

２ 団体ヒアリング調査

前述の「市民意識調査」とともに、団体ヒアリング調査を市内の福祉関連団体を対象に実施しました。ヒアリング項目として、①日頃の移動状況や困っていること、日頃よく利用する施設、移動経路等、②今後のバス交通に対する考えについて把握した結果をここでは整理します。

（１）バス交通に関しての現状への意見や困っていること

◆障がい者、高齢者は、移動手段が少なく、家族に頼っている現状がある。また、階段等があるため、電車を利用するのは困難である。

◆現在の市内循環バスや路線バスは、路線や時刻表、乗り継ぎ等が分かりづらく、また遠回りする路線も多いため利用しにくい。

◆栗橋地区は、鉄道利便性は高いが、バス路線が非常に少ないため、地区内の移動が難しい。

◆鷲宮地区の交通弱者は、日常の買い物に不便しているようである。

◆済生会栗橋病院への便利な公共交通手段がなく、通院が大変である。

◆市内循環バスを運行するのであれば、ある程度の利用者負担はやむを得ない。

◆鷲宮福祉センター巡回バスは、夕方の便は便利であり、日常的に利用している者がいる。

◆現在、一部の近隣の病院では、集合場所を定めての送迎バスがあり、利用している。

◆通所施設への送迎は家族の負担となっている。また、家族の病気や用事によって子どもの行動が制限されてしまう場合がある。

（２）バス交通への要望

◆バス交通の検討では、障がい者の視点も考慮してほしい。

◆合併して市域が拡大したので、市内循環バスを拡充してほしい。

◆市内循環バスについて、東西の連絡や増便、運行時間の拡大をしてほしい。

◆地区ごとに公的機関、病院、商業施設、通所作業所等へのバス交通の確保をしてほしい。

◆終バス時間の延長（午後 10 時まで）や休日運行をしてほしい。

◆バスを番号や色で分けることやバス停の行き先表示を大きくすることなどの工夫により路線を分かりやすくしてほしい。

◆停留所までの移動が困難な人の移動手段として、デマンドバスを運行してほしい。

◆知的障がい者や聴覚障がい者の立場からはデマンドバスは利用が難しい。市内循環バスの拡充の方が利便性は高い。

◆市内循環バスは多少の費用がかかっても、福祉目的のために市で市民サービスとして実施してほしい。

◆厚生連久喜総合病院へ乗り入れるバスは、病院から乗ろうとすると、混雑時は病人が座れない恐れがあるので、病院から鉄道駅へ直行するバスが必要である。

◆自立のためにも、通所施設の送迎バスの運行による施設への交通手段を確保したい。