熊谷市地域公共交通計画
素案

令和５年１月

熊谷市地域公共交通会議

目 次

序 はじめに 1

1．本計画の目的 1
2．対象区域 1
3．計画期間 1

第１章 熊谷市の現状 2

1．位置・地勢 2
2．人口動向 3
3．交通手段特性 5
4．都市計画道路 7
5．観光動向 8

第２章 地域公共交通の現状 9

1．鉄道 9
2．路線バス 10
3．ゆうゆうバス 11
4．タクシー 17
5．公共交通以外の移動手段の現状把握 17
6．隣接市で運行中の公共交通の運行状況 20
7．交通空白・不便地域の状況 21

第３章 上位・関連計画等における位置づけ 22

1．第２次熊谷市総合振興計画 22
2．熊谷市都市計画マスタープラン 23
3．熊谷市立地適正化計画 24
4．埼玉県５か年計画 25
5．公共交通網形成計画の評価 26

第４章 地域住民のニーズ把握 28

1．市民アンケート調査 28
2．公共交通利用者アンケート調査 42

第５章 地域公共交通の問題点・課題の整理 57

1．地域公共交通の問題点・課題の抽出 57
2．課題の整理 57

第６章 地域公共交通の構築に係る目指すべき将来像や基本目標 59

1．基本理念 59
2．基本方針 59
3．地域公共交通の機能分担 60
4．計画目標 62

第７章　実施事業の検討 63

１．基本方針を踏まえた実施事業 63
２．実施事業の検討 64

第８章　計画の達成状況の評価 70

１．事業遂行に係る進行管理の体制 70
２．ＰＤＣＡサイクルによる推進 71
３．評価の方法及びスケジュール 72

序　はじめに

1. 本計画の目的

本市における地域公共交通の持続可能なサービスを確保し「熊谷市都市計画マスタープラン」及び「熊谷市立地適正化計画」などと連携しながら、自立性が高く持続できる魅力ある都市を目指すため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「熊谷市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という）を策定する。

2. 対象区域

熊谷市全域

3. 計画期間

本計画は令和５年度から令和９年度までの５年間とする。

（年度）

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
第２次熊谷市総合振興計画						次期計画				
熊谷市都市計画マスタープラン										～R24
熊谷市立地適正化計画										～R24
本計画	実行				見直し	次期計画				

第１章　熊谷市の現状

１．位置・地勢

熊谷市は、関東平野の中央、埼玉県の北部、東京都心から 50～70 ㎞圏に位置し、東は行田市、鴻巣市、西は深谷市、南は東松山市、吉見町、滑川町、嵐山町、北は群馬県に接している。

市域は東西に約 14 ㎞、南北に約 20 ㎞、面積は 159.82 ㎢であり、埼玉県内の市町村では５番目に広い面積となっている。市域の大半は平たんな地形で、西部は櫛挽台地、南部は江南台地及び比企丘陵の一部となっており、また、荒川・利根川という日本を代表する二大河川が流れ、豊かな水と肥沃な大地により、自然環境が形成されている。

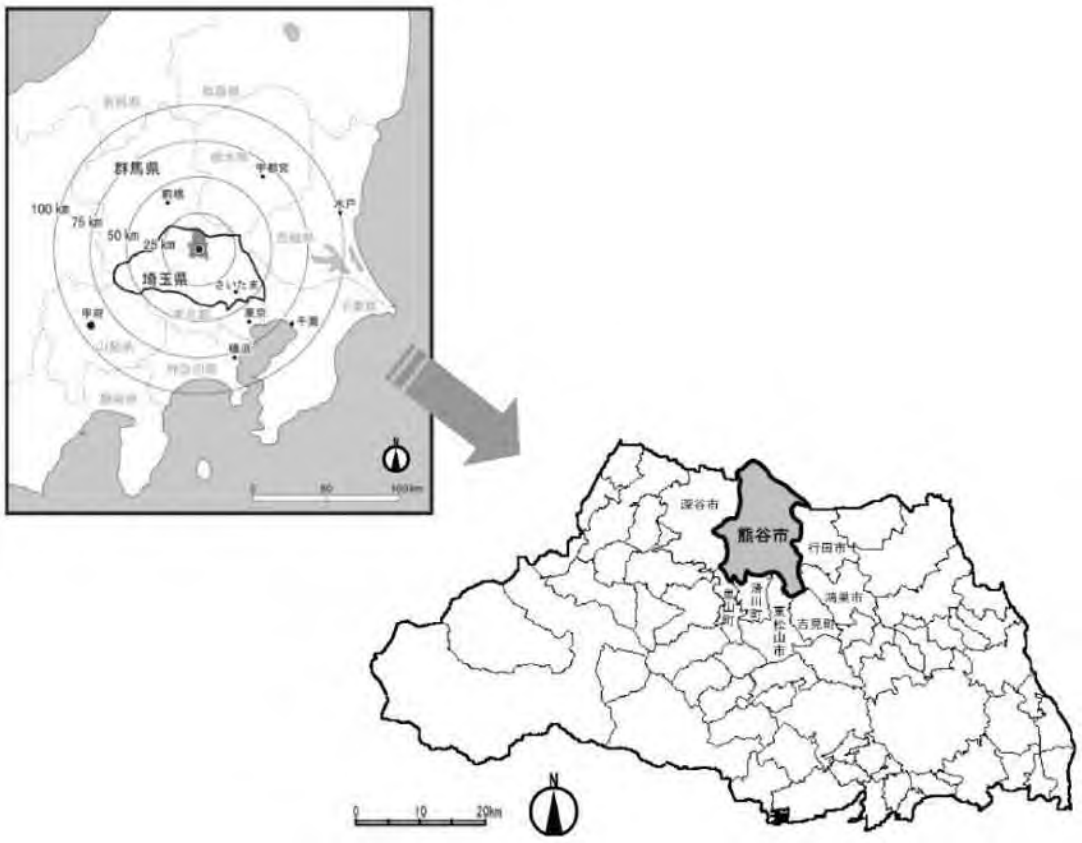


図　本市の位置

2. 人口動向

（１）総人口･世帯数

本市の総人口は近年微減傾向で、令和４年 10 月１日の住民基本台帳では 193,502 人となっている。その一方で、世帯数は年々増加傾向にあるため、１世帯当たり人員は減少傾向にあり、令和 ４ 年時点で 2.2 人/世帯となっており、核家族化が進行している。

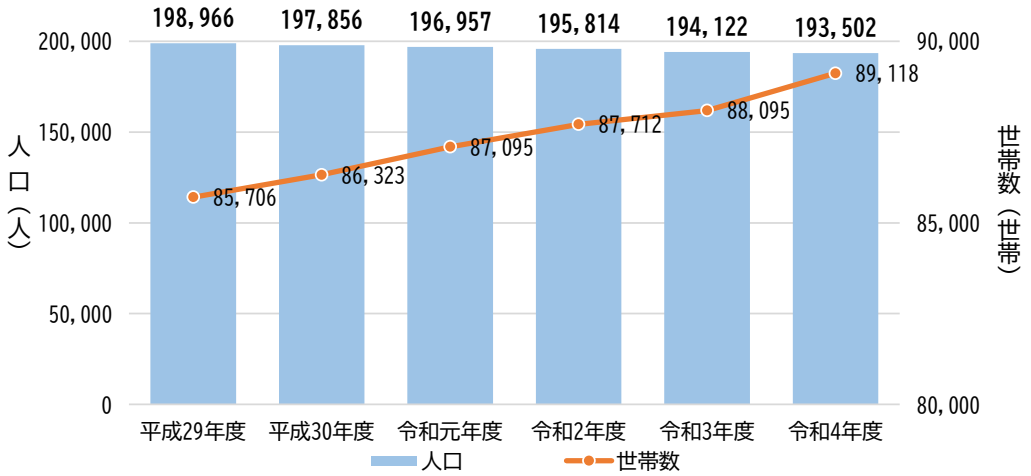


図　総人口及び世帯数の推移

（資料）熊谷市統計書（各年 10 月 1 日現在）

（２）年齢３区分別人口の推移

令和 4 年における年齢別人口構成は、年少人口（0～14 歳）が 21,497 人、生産年齢人口（15～64 歳）が 114,279 人、老年人口（65 歳以上）が 58,044 人で、高齢化率は 29.9%と少子高齢化が進展しており、老年人口は 5 年前より 3 ポイント増加している。

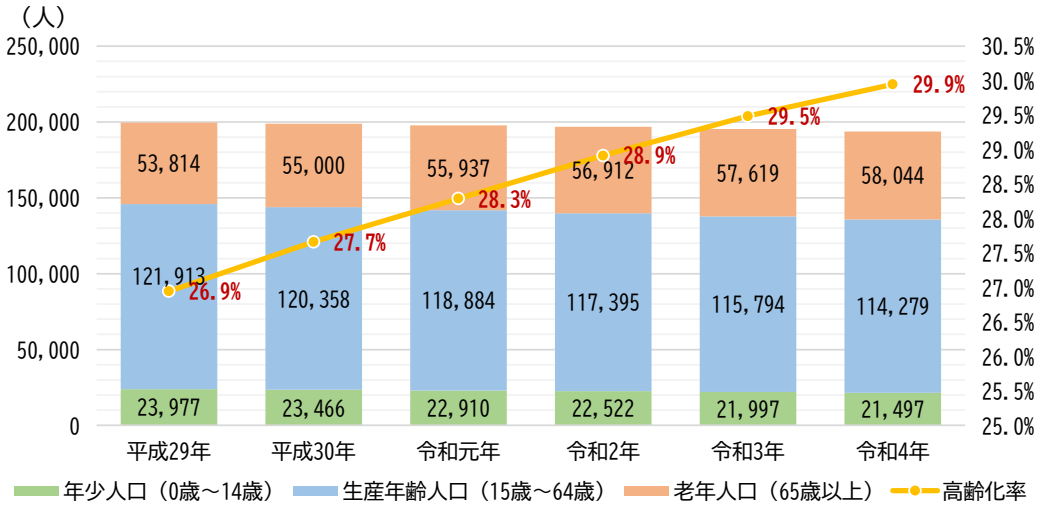


図　年齢３区分人口及び高齢化率の推移

（資料）熊谷市統計書（各年 1 月 1 日現在）

（３）将来人口推計

第 2 次熊谷市総合振興計画後期基本計画における推計では、将来人口は減少傾向の想定となっている。一方で高齢化率は令和 9 年時点で 31.5%まで増加することが想定されていることから、高齢者をはじめとした交通弱者への対応が一層必要となってくる。

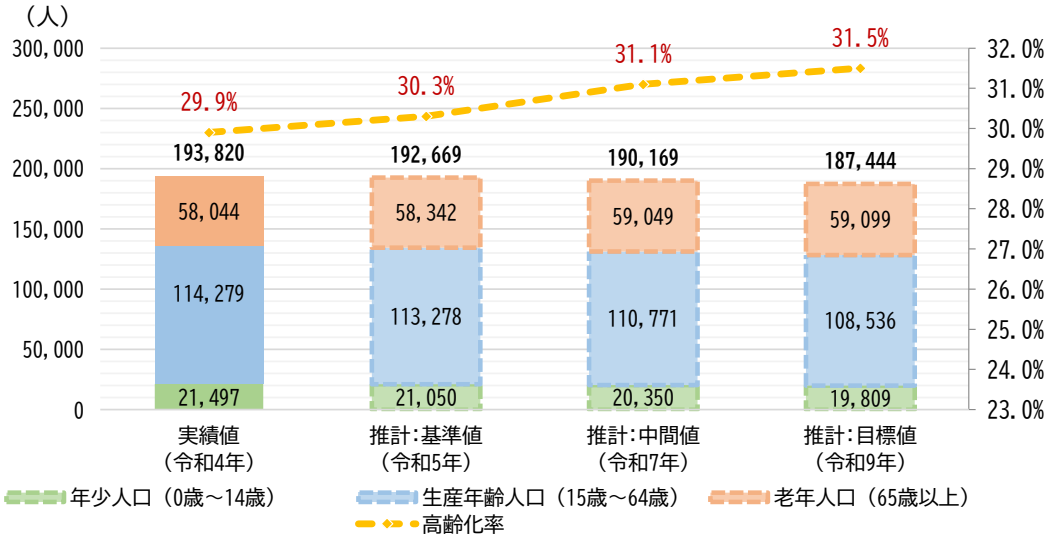


図　年齢 3 区分人口及び高齢化率の将来推計

（資料）第 2 次熊谷市総合振興計画後期基本計画

（４）高齢者世帯

高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯数は一貫して増加傾向で、令和 2 年にはそれぞれ全世帯の 11.5%、13.4%を占めており、日常生活の移動手段を確保する重要性が高まっている。

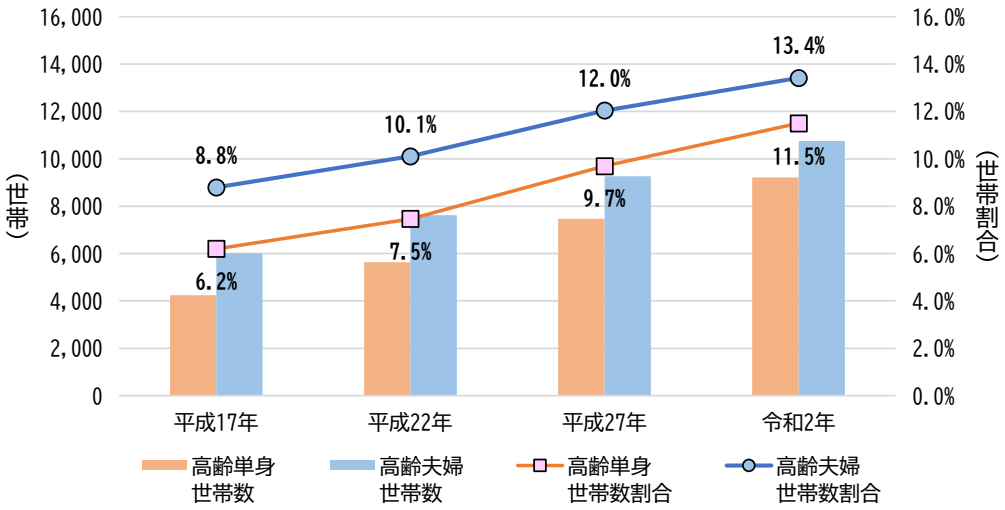


図　高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の推移

（資料）国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

※高齢単身世帯：65 歳以上の人一人のみの一般世帯をいう。
高齢夫婦世帯：夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦 1 組のみの一般世帯をいう。

（５）運転免許自主返納者数（65 歳以上）

65 歳以上で運転免許を自主返納する方は熊谷市、埼玉県全域においても令和２年度まで増加傾向にあったが、令和３年度にて減少に転じている。

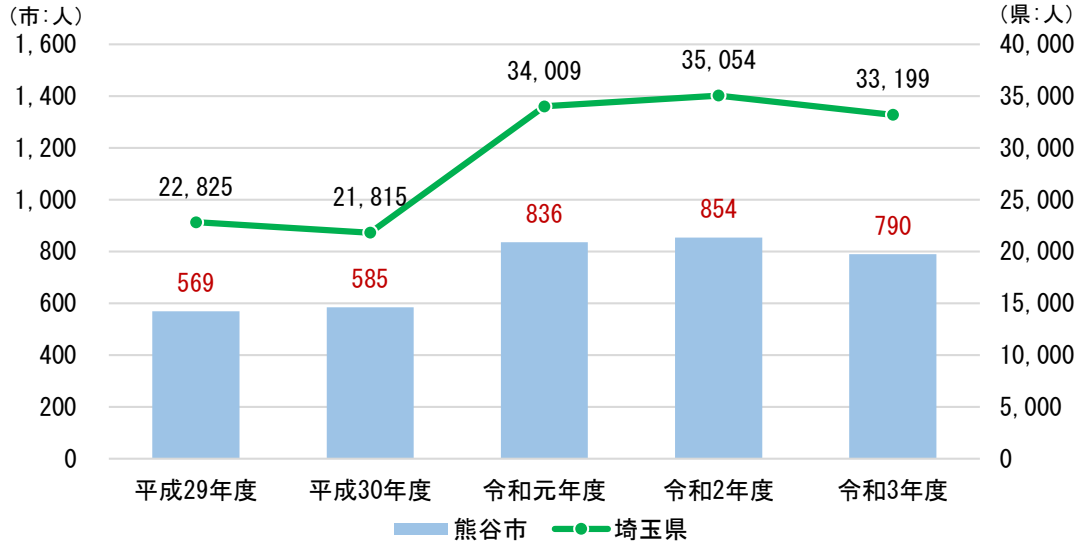


図　運転免許自主返納者数（65 歳以上）の推移

（資料）熊谷警察署提供データ

3. 交通手段特性

（１）通勤･通学流動

通勤･通学流動を見ると、流入･流出の両方が 2,000 人を超えている自治体は、深谷市、行田市、鴻巣市の隣接自治体で、各市ともに流入が流出を上回っている。

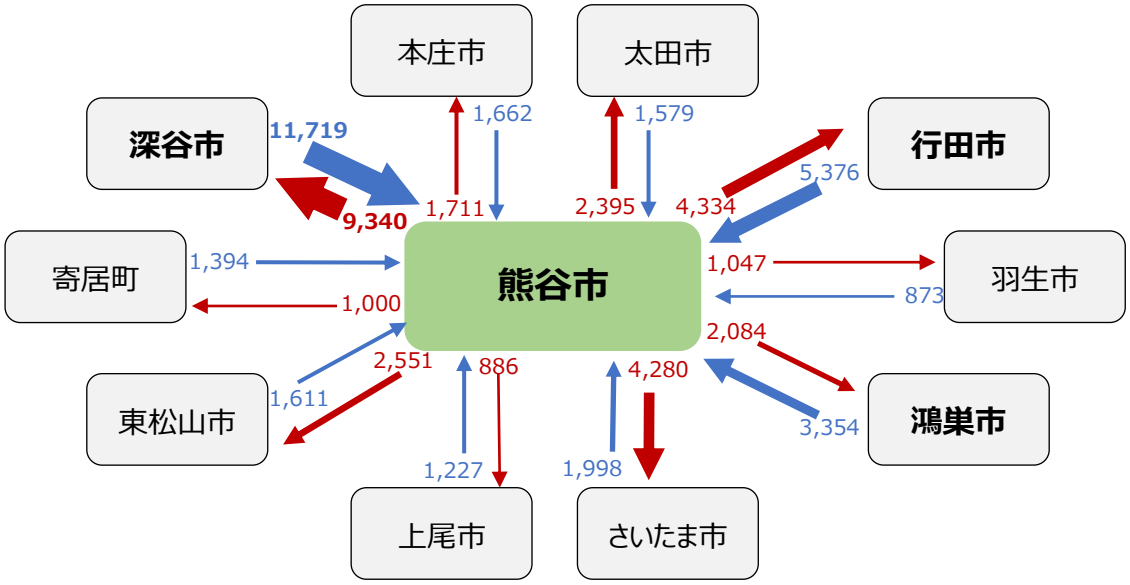


図　通勤･通学状況（本市への流入･流出人口が 1,000 人を超える市町）

（資料）国勢調査（令和２年）

（２）東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

本市の代表交通手段分担率（平成 30 年）は、自動車分担率が 62.2%と最も多く、次いで徒歩（15.6%）、鉄道（10.3%）、２輪車・自転車（9.9%）の順で、バスは 0.9%と少ない。

近隣の深谷市、行田市との比較では、鉄道・バスの分担率は高くなっている。

駅への交通手段として路線バスを使用しているのは熊谷駅が 14.5%と、行田駅や深谷駅よりも高く、生活に必要な交通手段となっている。

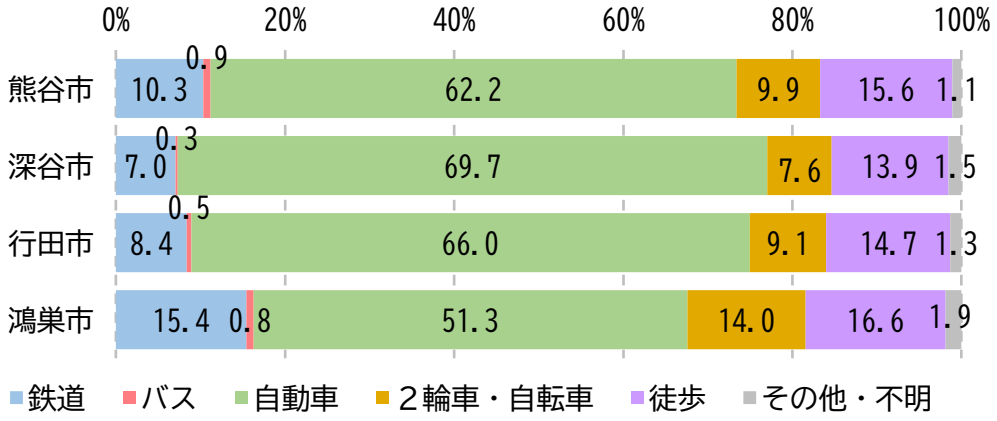
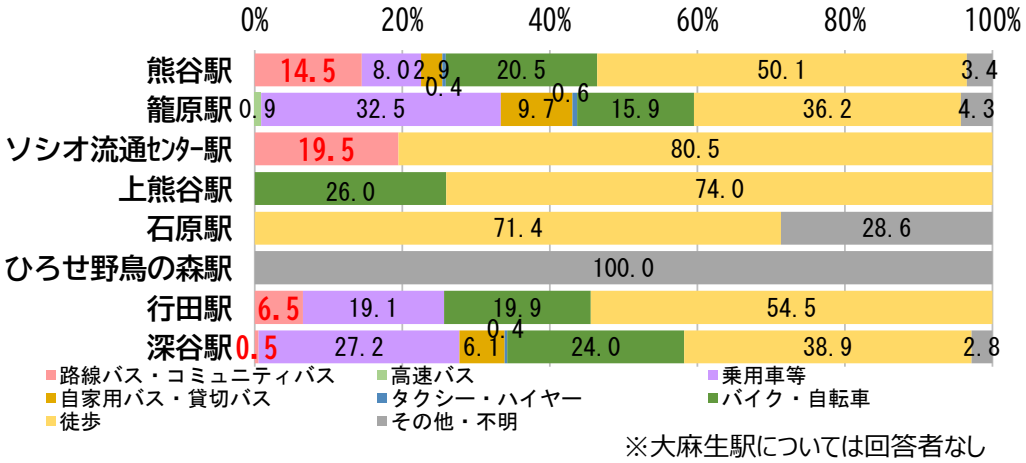


図　代表交通手段

（資料）東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）



※大麻生駅については回答者なし

図　駅端末交通手段構成比

（資料）東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

（参考）代表交通手段と端末交通手段とは

１つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。

4. 都市計画道路

本市では国道 17 号、125 号、140 号、407 号など、数多くの広域幹線道路がある。

また、50 路線の都市計画道路が計画されており、32 路線が整備完了、14 路線が整備中、4 路線が未整備となっている。

熊谷駅周辺においては整備完了路線、籠原駅周辺では整備中路線が多くなっている。



図　都市計画道路の整備状況

（資料）熊谷市立地適正化計画

5. 観光動向

観光入込客数は令和元年まで増加傾向にあり、5,067 千人であったが、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 3 年は 1,836 千人となっている。

今後、地域公共交通を維持していくうえでも、観光面での需要を取り入れ、利用者を増加させていくことが必要である。

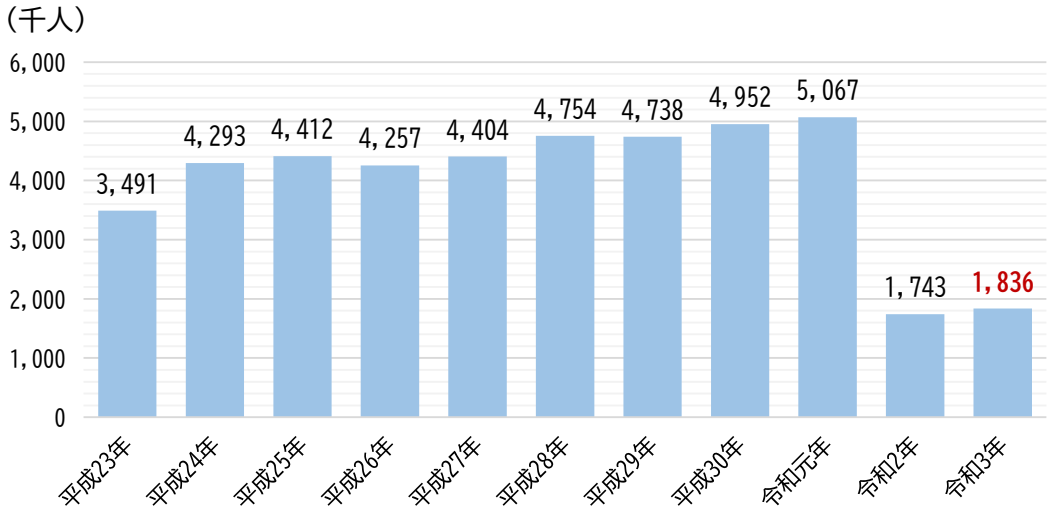


図　観光入込客数の推移

（資料）埼玉県：観光入込客統計調査結果について



図　熊谷観光マップ

（資料）熊谷観光協会

第2章　地域公共交通の現状

1. 鉄道

本市の鉄道は、上越・北陸新幹線や JR 高崎線、秩父鉄道が東西方向に走っており、また、本市の公共交通の主要な結節点となっている熊谷駅や JR 高崎線の始発駅でもある籠原駅、そして秩父鉄道の各駅を有している。

駅別１日平均乗車者数（令和３年）を見ると、熊谷駅が 22,331 人/日と最も多い。

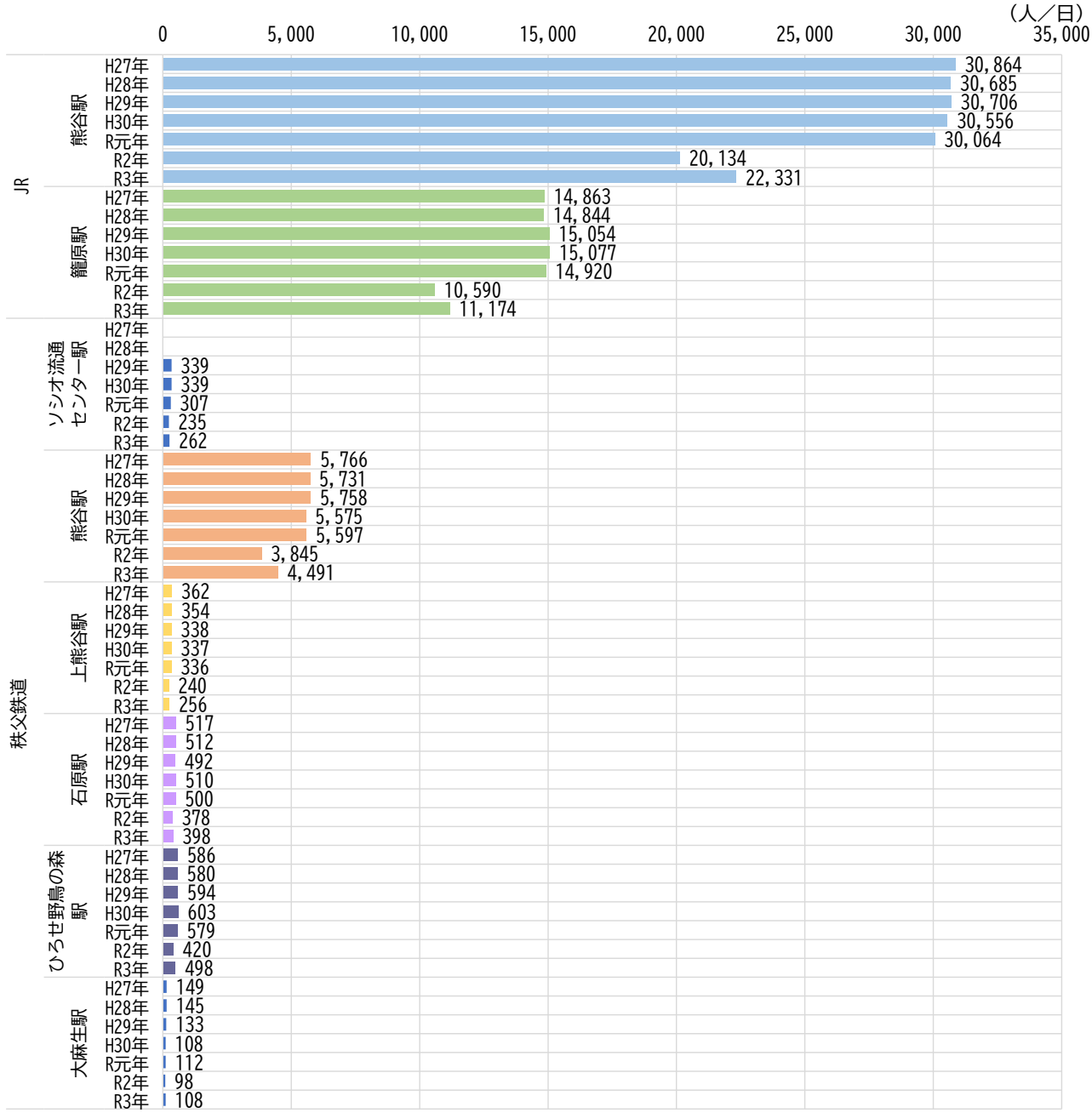


図　駅別１日平均利用者数の推移

（資料）熊谷市統計書

2. 路線バス

民間路線バスは熊谷駅を起点として、籠原駅、東松山駅、小川駅などを結ぶ国際十王交通㈱が運行する路線と、市内の妻沼地区、群馬県の太田駅及び西小泉駅などを結ぶ朝日自動車㈱が運行する路線、籠原駅から深谷赤十字病院を結ぶ深谷観光バス㈱、そして熊谷－太田シャトルバスが運行しており、令和3年度の利用者数は3,857千人となっている。

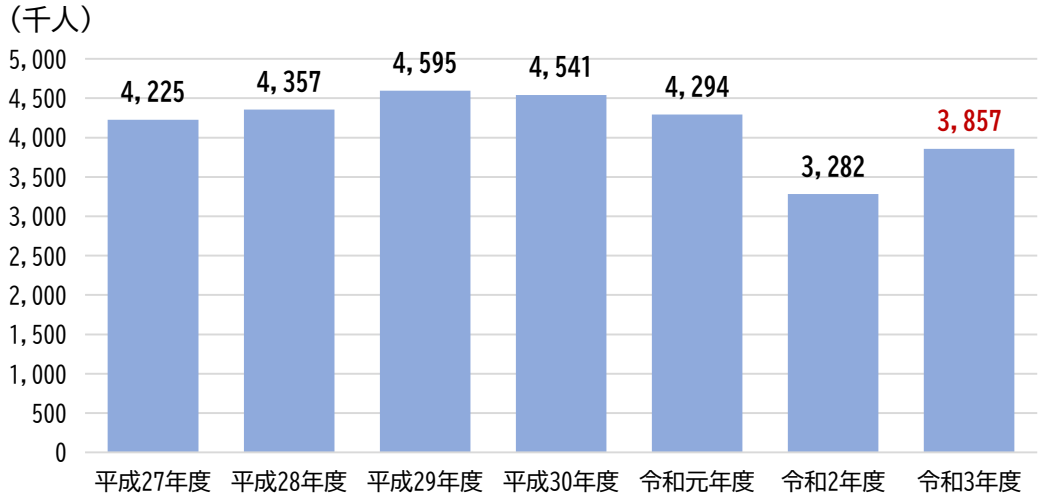


図　民間路線バスの年間利用者数の推移

（資料）熊谷市統計書

表　民間路線バスの日運行本数

事業者名	起点	区間	平日	休日
国際十王交通㈱	熊谷駅	熊谷駅～くまがやドーム	18本	26本
		熊谷駅～熊谷スポーツ文化公園（ラグビー場）	2本	－
		熊谷駅～中条学校～葛和田	21本	17本
		熊谷駅～陸上競技場入口～南河原支所～犬塚	19本	16本
		熊谷駅～箱田車庫	13本	－
		熊谷駅～上岡～東松山駅	70本	50本
		熊谷駅～小江川～小川町駅	4本	4本
		熊谷駅～県立循環器呼吸器病センター～小川町駅	41本	32本
		熊谷駅～新島車庫～籠原駅	72本	46本
		熊谷駅南口～森林公園西口～森林公園駅	24本	24本
		熊谷駅南口～平塚～立正大学	70本	23本
	立正大学	立正大学～森林公園西口～森林公園駅	12本	11本
朝日自動車㈱	熊谷駅	熊谷駅～妻沼仲町～太田駅線	33本	27本
		熊谷駅～妻沼仲町～西矢島	2本	－
		熊谷駅～妻沼仲町～西小泉駅線	9本	6本
		熊谷駅～上根～妻沼聖天前線	20本	20本
		熊谷駅～上根～妻沼線	31本	19本
		熊谷駅～中奈良～妻沼線	30本	17本
		熊谷駅～中奈良～妻沼西部工業団地～妻沼線（バイパス経由）	2本	－
㈱矢島タクシー	熊谷駅	シャトル 500（熊谷駅～太田駅）	19本	17本
深谷観光バス㈱	籠原駅	ＫＮ１ 【各停】籠原駅南口～深谷日赤	10本	10本
		ＫＮ２ 【急行】籠原駅南口～深谷日赤（土日祝は運休）	3本	－
		ＫＮ３ 【各停】籠原駅南口～東都大学２号館	2本	3本

3. ゆうゆうバス

ゆうゆうバスは、これまで合併等を契機に順次運行を開始して以降、平成 30 年 10 月から妻沼地域を循環する「グライダーワゴン」が、令和２年９月から熊谷駅北口と籠原駅北口を結ぶ「くまぴあ号」が運行するなど市民の意見や乗降者数データ等を参考に、ルート・時刻表の見直しを行っている。

これまで路線の拡大により、ゆうゆうバス全体としては平成 28 年度から令和元年度にかけて増加していたが、令和２年度は新型コロナウイルス感染症の影響等により大きく減少している。しかしながら、令和３年度では回復の傾向がみられる。

運行に係る補助金として、令和 3 年度で 110,710 千円となっており、収支率は 20.2%となっていることから、乗車運賃の見直し等も検討する必要がある。

表　ゆうゆうバスの運行サービス

路線名	運行日	運賃	運行時間帯	運行本数	運行事業者
さくら号	毎日運行（1/1～1/3 運休）	1 回：100 円 1 日乗車券：300 円 回数券：1,000 円	7:00～20:41	8 往復／日	株式会社協同バス
グライダー号			7:00～21:21	5 往復／日	
グライダーワゴン（籠原駅⇔妻沼行政センター）			6:40～19:52	5 往復／日	
グライダーワゴン（妻沼循環（時計回り））			8:30～20:50	5 便／日	
ムサシトミヨ号（熊谷駅⇔籠原駅）			7:00～20:22	4 往復／日	
ムサシトミヨ号（上之荘⇔熊谷駅）			6:40～20:49	4.5 往復／日	
くまぴあ号			7:45～19:12	4.5 往復／日	
ひまわり号			6:30～21:15	12 往復／日	北斗交通株式会社
ほたる号（熊谷駅⇔江南行政センター）			6:18～19:25	6 往復／日	国際十王交通株式会社
ほたる号（籠原駅⇔江南行政センター）			7:13～18:20	5 往復／日	
直実号			8:30～16:06	7 便／日	

（資料）ゆうゆうバスパンフレット

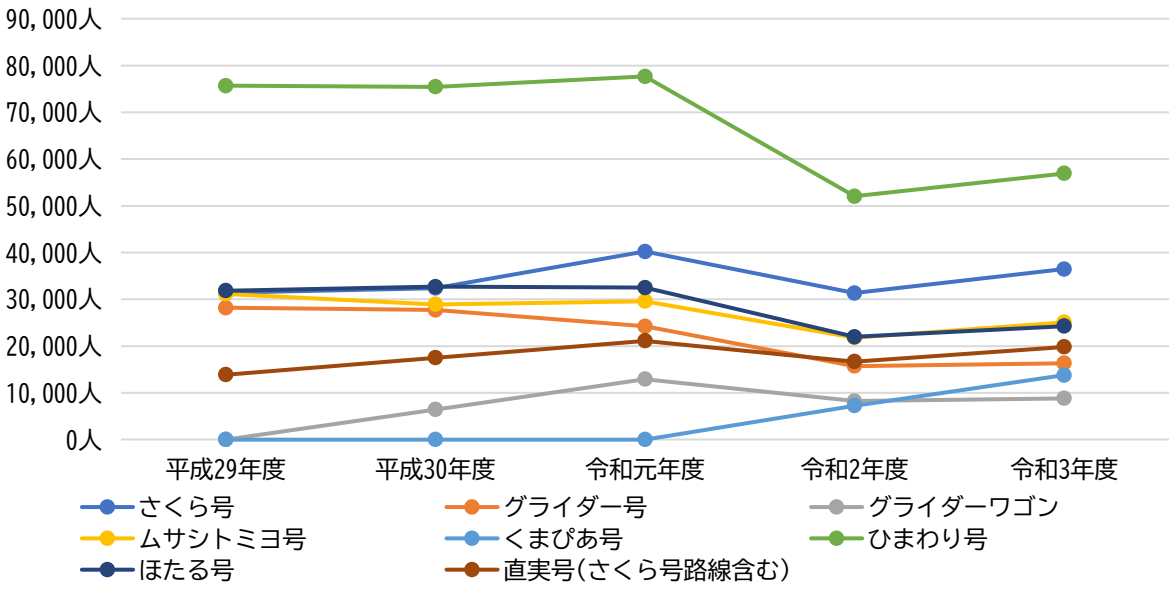


図　ゆうゆうバス年間利用者数の推移

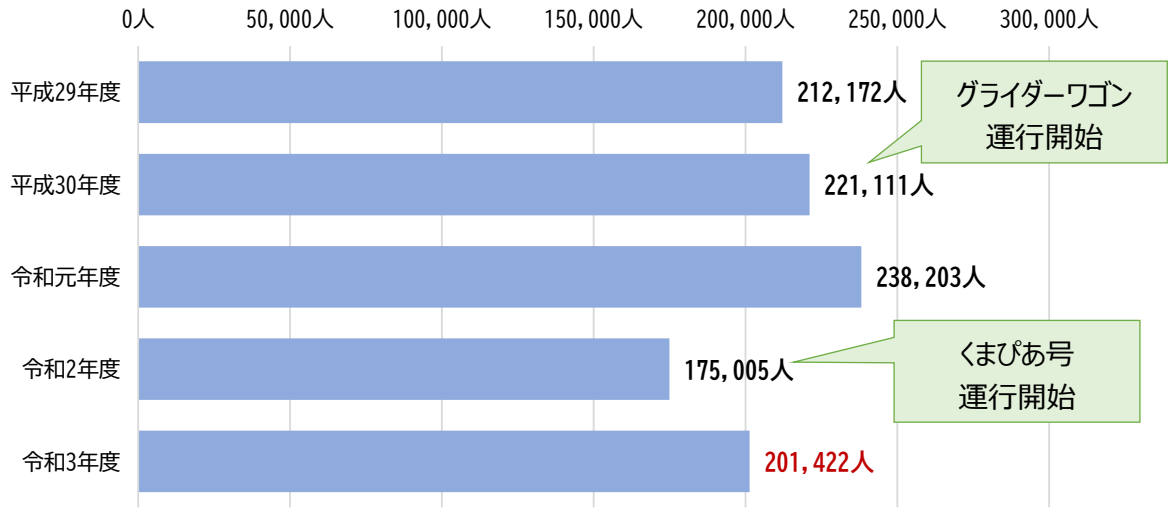


図　ゆうゆうバス総利用者数の推移

（資料）熊谷市統計書

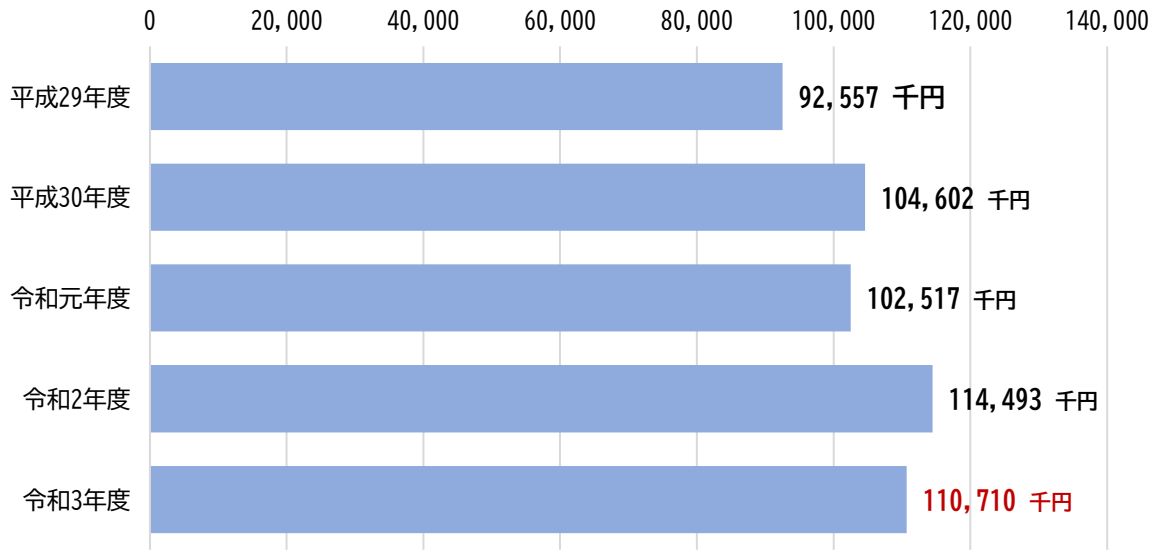


図　ゆうゆうバス補助金の推移

表　運行収入と運行経費

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
運行収入（千円）	16,272	19,985	23,868	28,220	27,940
運行経費（千円）	108,829	124,587	130,634	142,713	138,650
収支率（%）	15.0	16.0	18.3	19.8	20.2

さくら号　第 1 系統	グライダー号　第 2 系統
	
グライダーワゴン　第 3,4 系統	ムサシトミヨ号　第 5,6 系統
	
くまぴあ号　第 7 系統	ひまわり号　第 8 系統
	
直実（なおざね）号　第 9 系統	ほたる号　第 10 系統
	

図　ゆうゆうバス

（資料）熊谷市ホームページ

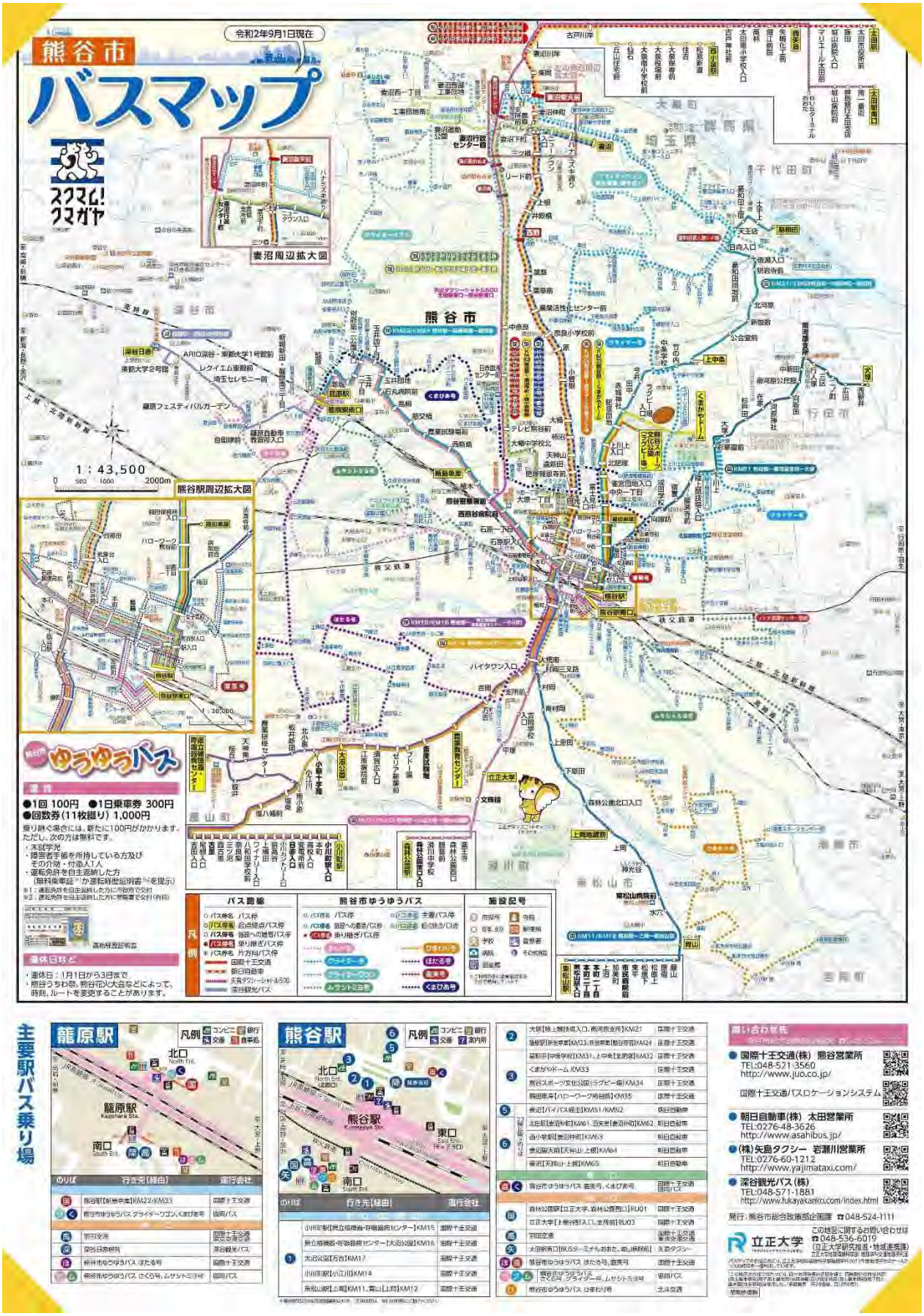


図　ゆうゆうバス運行ルート

（資料）熊谷市ホームページ

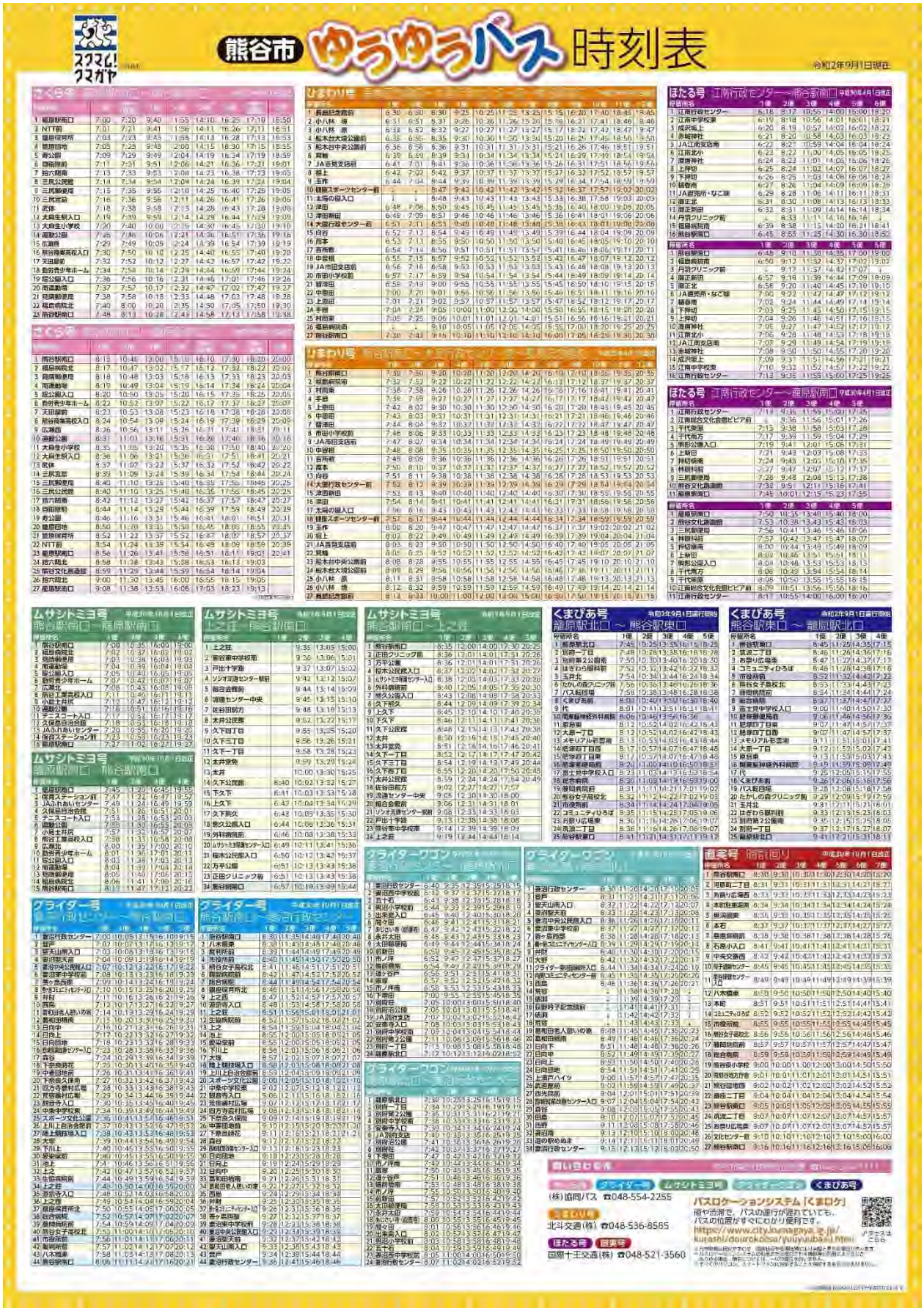


図　ゆうゆうバス時刻表

（資料）熊谷市ホームページ



図　地域公共交通の整備状況

（資料）熊谷市立地適正化計画

4. タクシー

市内には６社のタクシー事業者があり、UD タクシーの導入やキャッシュレス化への対応、ICT を活用した配車システムの導入など、サービスの向上に努めている。埼玉県県北交通圏（熊谷市、行田市、加須市、本庄市、羽生市、深谷市、美里町、上里町、寄居町）では、法人タクシーの利用者数は減少傾向となっている。埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画においては、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう、タクシーサービスの活性化、観光立国実現に向けた取り組み、地域公共交通としての役割の強化及び総合交通ネットワークの一員としての機能の向上などの目標が掲げられている。

表　市内タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両数
熊谷構内タクシー㈱	熊谷市小島 241-1	44 両
中央タクシー㈱	熊谷市戸出 514	32 両
籠原タクシー㈲	熊谷市大字久保島 682-1	31 両
七福タクシー㈲	熊谷市弥藤吾 183	26 両
ミツワ交通㈱	熊谷市新堀 1041	13 両
㈱ソワニエ	熊谷市末広 1-34-1	１両（福祉車両）

（資料）一般社団法人埼玉県乗用自動車協会ホームページ

5. 公共交通以外の移動手段の現状把握

（１）福祉交通サービス

令和４年９月現在、本市では、下記の移動支援事業を実施している。
大里地区福祉有償運送については令和４年９月現在で 27 事業者存在している。

表　福祉タクシーの概要

福祉タクシー利用料金助成	
事業内容	重度の障害者が、県内のタクシーを利用する場合に、初乗り料金相当額を助成
対象者・条件	・身体障害者手帳１級 ・身体障害者手帳２級 ・療育手帳　○Ａ、Ａ ※予め利用券の交付を受ける必要がある。 ※自動車燃料費補助事業との選択制
担当	障害福祉課

■登録者及び助成金

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度
登録者数（人）	1,908	1,872	1,857	1,852	1,849
助成金額（円）	9,521,930	9,653,080	8,977,870	5,680,350	5,806,230

表　大里地区福祉有償運送の概要

埼玉県大里地区福祉有償運送	
事業内容	身体障害者や要介護者等を対象に特定非営利活動法人、社会福祉法人等いわゆる非営利団体が乗車定員 11 人未満の自家用自動車（白ナンバー）を使用し、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価によって行う移送サービス
対象者・条件	他人の介助なしでは利用することが困難であると認められ、単独では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害者その他の障害を有する者
担当	NPO 法人・社会福祉法人

■登録者及び助成金

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
登録者数①（福祉有償運送・熊谷分）（人）	1,583	1,652	1,479	1,421	1,054
登録者数②（生活サポート全体分）（人）	1,472	1,496	1,434	1,392	1,325
延べ利用件数①（福祉有償運送・大里地区分）（人）	108,656	118,757	196,852	92,645	80,962
延べ利用件数②（生活サポート移送サービス分）（人）	56,004	53,197	53,867	45,744	43,944
助成金額（生活サポート移送サービス分）（円）	55,903,700	52,679,400	52,259,500	45,473,650	44,188,300

（２）スクールバス、企業送迎バス等

本市に立地している企業において、日総工産（熊谷駅）、トーハンロジテックス（熊谷駅）、ゼリア新薬工業株式会社（熊谷駅）、共栄精密株式会社　深谷事業所（籠原駅）で企業送迎バスを運行しており、医療送迎では熊谷生協病院（熊谷駅）、深谷日赤病院（籠原駅・路線バス）、北深谷病院（籠原駅）のバスが存在している。

また、埼玉県立妻沼高等学校でスクールバスを運行しているほか、熊谷市立成田星宮小学校の令和５年４月開校に合わせて、スクールバスを導入する。

表　スクールバスの運行計画

スクールバス運行計画	
事業内容	令和５年４月開校の熊谷市立成田星宮小学校の児童のうち、星宮地域の児童を対象とした登下校用スクールバスを運行することにより、対象児童の通学における安全の向上を図ることを目的とする。 また、登校と下校の間の空き時間を、スクールバスを活用した地域循環バスを運行し、公共交通充実による地域活性化を図る。
運行業務期間	令和５年４月１日から令和１０年３月３１日まで ※コミュニティバスについては利用状況等によりその限りではない
行政負担額（見込み）	１１６，０００千円（５年間の債務負担額行為設定）

（３）移動販売

下記の移動販売事業を実施している。

表　事業概要

名称	カスミ　移動スーパー	あんしん市場
開始日	令和４年１月 17 日	令和２年６月２日
販売場所	45 か所のうち、１日８～１０か所を巡回して販売	15 か所のうち、１日４～６か所を巡回して販売
営業曜日	平日のみ（週５日間）	平日のみ（週３日間・祝日休業）
販売商品	野菜・お魚・お肉などの生鮮食品、豆腐・牛乳・パンなどの日配品、調味料・菓子などの加工食品、おにぎり・弁当、日用品など（合計 約 650 品目）	市場から仕入れた新鮮な季節の野菜・果物のほか、市内事業者から仕入れたうどん・パン・和菓子、牛乳・卵・納豆など
主体	カスミ妻沼店　（埼玉県熊谷市妻沼東２丁目 １ 番）	熊谷青果市場青果商組合 株式会社熊谷青果市場（埼玉県熊谷市佐谷田１４２２番地）
協力	熊谷市社会福祉協議会 熊谷市	熊谷市社会福祉協議会 熊谷市

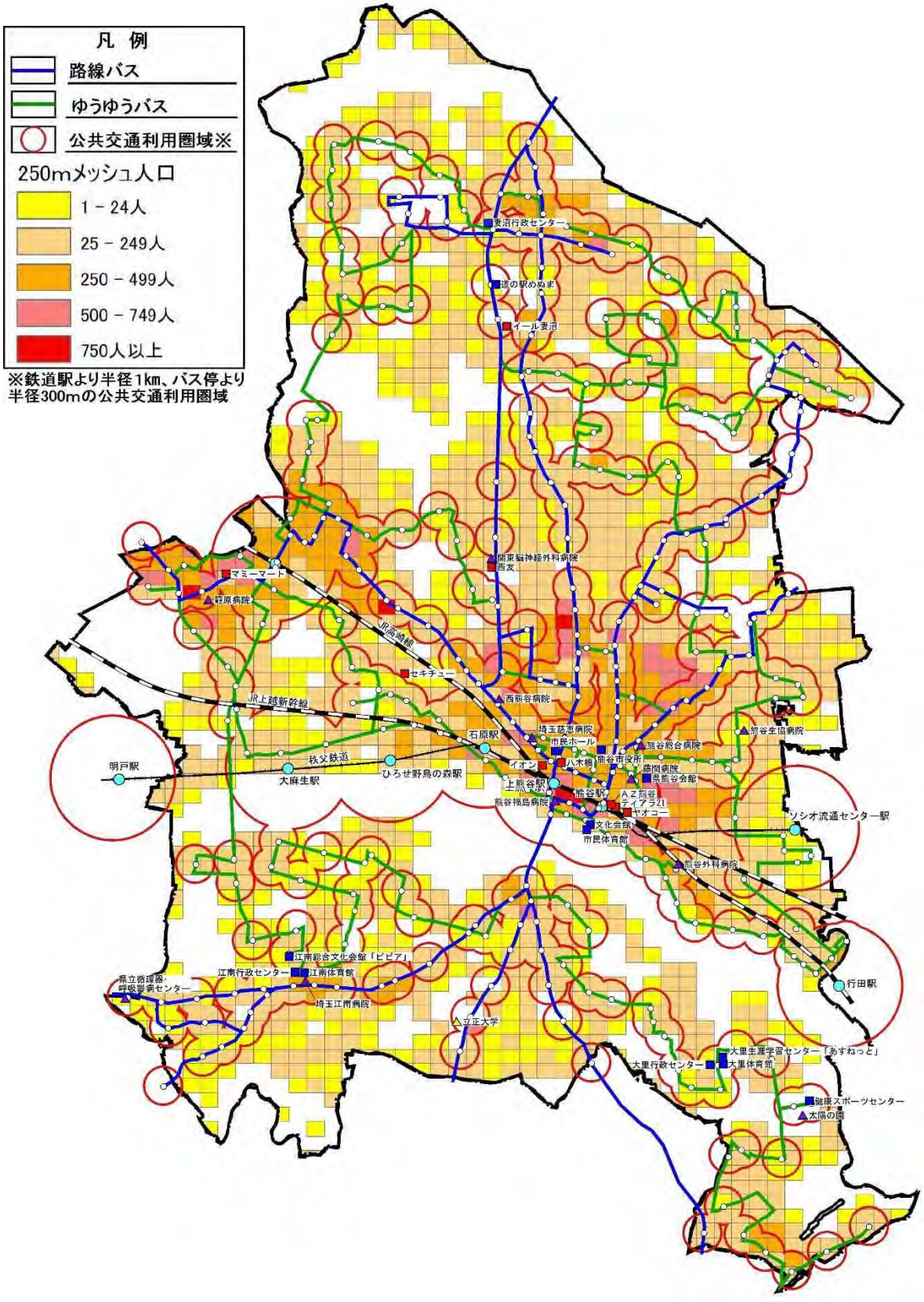


６．隣接市で運行中の公共交通の運行状況

より広域的な視点で、公共交通の利便性向上を検討する上での基礎資料として活用するため、隣接市で運行中の公共交通の運行状況について整理する。

自治体名	鉄道	路線バス	タクシー	コミュニティバス	その他
熊谷市	JR 高崎線 秩父鉄道 JR 上越・北陸新幹線	国際十王交通　12 系統 朝日自動車　7 系統 深谷観光バス　3 系統 矢島タクシー　1 系統	5 事業者	1 回 100 円 10 コース 115 便	
行田市	JR 高崎線	朝日自動車　4 系統 国際十王交通　2 系統	2 事業者	1 回 100 円 または、150 円 ６コース 84 便	デマンドタクシー
深谷市	JR 高崎線 秩父鉄道	国際十王交通　2 系統 武蔵観光株式会社　2 系統	3 事業者	1 回 100 円 または、200 円 4 コース 80 便	デマンドバス
東松山市	東武東上線	国際十王交通　2 系統 川越観光バス　5 系統 東武バス　1 系統	3 事業者	1 回 100 円 2 コース 18 便	デマンドタクシー
鴻巣市	JR 高崎線	朝日自動車　5 系統 川越観光バス　2 系統 東武バス　1 系統	6 事業者	1 回 200 円 または、100 円 8 コース 197 便	デマンド交通

7. 交通空白・不便地域の状況



第3章　上位・関連計画等における位置づけ

1. 第2次熊谷市総合振興計画

【策　　定】平成 30 年 3 月
【計画期間】平成 30 年度～令和 9 年度
【基本理念】子供たちの笑顔があふれるまち　熊谷　～輝く未来へトライ～
【政　　策】①スポーツ・観光を通じて魅力を発信するまち　②健康で安全・安心に暮らせるまち
③人にやさしい思いやりのあるまち　④環境にやさしく自然が豊かなまち
⑤人が集い活力ある産業が育つまち　⑥快適で暮らしやすいまち
⑦地域に根ざした教育・文化のまち　⑧市民と行政が協働して創る満足度の高いまち

■利便性の高い公共交通を推進する

・地域住民のニーズに応えつつ効率的なコミュニティバス（ゆうゆうバス）の運行の最適化を引き続き検討するとともに、様々な移動手段による交通ネットワークを構築する。

«目標»

成果指標	現状値 (令和４年８月)	前期目標 (令和５年３月)	後期目標
公共交通に満足している市民の割合	41.8%	50.0%	55.0%

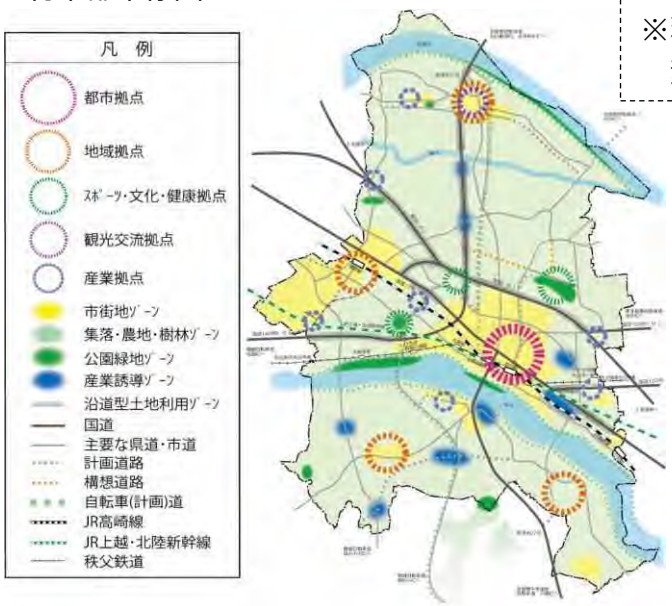
■単位施策１　持続可能で効率的な交通ネットワークを構築する

○コミュニティバス（ゆうゆうバス）運行情報等のオープンデータ化と運行の確保
○公共交通不便地域での移動手段の確保
○MaaS（AI）オンデマンド交通等次世代モビリティサービス）の研究
○公共交通利用の啓発活動や潜在需要を掘り起こす施策の研究

■単位施策２　誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備する

○運転免許証返納者への移動支援
○バリアフリー化（ノンステップバス導入）の継続的な支援
○安全対策支援
○コミュニティバス（ゆうゆうバス）の利用促進事業の推進

■将来都市像図



※現在、後期計画策定中のため、一部内容を変更することがありますので、ご了承ください。

2. 熊谷市都市計画マスタープラン

【策　　定】令和４年３月策定
【計画期間】令和４年度～令和 23 年度
【将来都市像】未来に向かって人や地域がまとまり・つながるまち　くまがや
【５つの目標】①「コンパクト・プラス・ネットワーク」化されたまち
②自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまち
③快適で魅力ある緑あふれるまち
④安心して暮らせる安全なまち
⑤ヒト・モノが集まり活力ある産業が育つまち

◇**分野別の方針**

■**時代の変化に柔軟に適応する交通ネットワークの形成**
○鉄道・路線バスの維持・充実　○交通結節点の整備
○交通インフラへの先進技術の導入　○道路施設のアセットマネジメント

■**にぎわいを生み出す交通機能の充実**
○中心市街地のゆうゆうバスの維持・充実　○公共空間の柔軟な活用
○スポーツ・文化・健康の連携軸の整備

■**誰もが移動しやすい交通環境の形成**
○安全で快適な歩行環境の確保　○自転車を利用しやすい環境の確保
○バリアフリー・ユニバーサルデザインの展開
○都市計画道路等の整備　○狭あい道路の解消

■**産業を支える交通環境の形成**
○広域道路ネットワークの強化　○熊谷渋川連絡道路の整備促進

■将来都市構造



3. 熊谷市立地適正化計画

【策　　定】令和４年３月策定
【計画期間】令和４年度～令和 23 年度
【３つの方針】①居住誘導・防災の方針
既存の都市基盤や生活利便性の高さを生かし、誰もが安全で快適に暮らせる住環境づくり
②都市機能誘導の方針
地域の特性に応じた都市機能の維持・充実による魅力やにぎわいのある拠点づくり
③公共交通の方針
多様な移動手段による生活が可能な公共交通ネットワークの維持・充実

■地域公共交通計画に基づく公共交通の再編等

・免許返納等による公共交通需要への対応をはじめ、公共交通の利用促進・利用転換を図るため、啓発活動や潜在需要を掘り起こす施策を展開する。

■円滑な市内移動を実現する公共交通ネットワークの検討

・社会情勢の変化に応じた地域公共交通計画の策定を進める。
・各拠点間の連携強化や基幹的公共交通軸の補完、公共交通空白地域の解消に向け、鉄道・ バス・タクシー、新たな移動手段等を包括する公共交通ネットワークの再構築を目指す。

«目標»

成果指標	現状値（H27）	目標値（R23）
基幹的公共交通徒歩圏の人口カバー率の向上	43.7%	46.0%以上

指標の考え方：公共交通の維持・充実や利用促進を図る各種施策により、居住者が公共交通沿線に居住し、公共交通を利用しやすい市民の割合が増えているかを確認

■目指すべき都市の骨格構造



4. 埼玉県5か年計画

【策　　定】令和４年３月
【計画期間】令和４年度～令和８年度
【将来像】⑴安心・安全の追究　～Resilience～　　⑵誰もが輝く社会　～Empowerment～
　　⑶持続可能な成長　～Sustainability～
【12の針路】

①災害・危機に強い埼玉の構築	②県民の暮らしの安心確保
③介護・医療体制の充実	④子育てに希望が持てる社会の実現
⑤未来を創る子供たちの育成	⑥人生100年を見据えたシニア活躍の推進
⑦誰もが活躍し共に生きる社会の実現	⑧支え合い魅力あふれる地域社会の構築
⑨未来を見据えた社会基盤の創造	⑩豊かな自然と共生する社会の実現
⑪稼げる力の向上	⑫儲かる農林業の推進

■埼玉の価値を高める公共交通網の充実

○ホームドアの設置など安全で快適な鉄道駅の整備支援
○地域鉄道の安全性向上を目指す設備整備への支援
○ノンステップバスの導入支援　　○生活交通を支える路線バスの維持・確保対策
○第３セクター鉄道の経営安定化の支援
○あと数マイルプロジェクトに基づく鉄道網の延伸検討
○地域公共交通活性化への支援

5. 公共交通網形成計画の評価

表　網形成計画の達成状況

基本方針	評価指標	目標値	基準値 (策定時)	実績値	評価
①公共交通が相互に連携した利便性の高い公共交通ネットワークの再編を目指す	公共交通に満足している市民の割合	55%	49.5% (H26)	41.8%	△
	乗継拠点・乗継ポイントでの待合空間の整備箇所数	6 か所	1 か所 (H27)	6 か所 ※ 1	◎
	外出困難度	25.1%	33.5% (H27)	20.5% ※ 2	◎
②観光振興や中心市街地活性化など、まちづくりと一体となった公共交通サービスを目指す	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	5 件	－	0 件	×
	多言語表記等の整備箇所数	2 か所	－	1 か所	○
③「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す	利用促進イベントの実施	7 件	3 件	2 ※ 3	△

◎	目標を達成した。達成する見込。
○	目標を達成できなかった（基準値より増加）
△	目標が達成できなかった（基準値より減少）
×	事業等が実施できなかった
－	評価不能

※ 1 乗継ポイント　熊谷駅（正面口、南口）、籠原駅（北口、南口）、ソシオ流通センター駅、妻沼聖天前

※ 2 目的別（通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽）の設問に対し「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答した割合の平均値

※ 3 路線バス（朝日自動車、国際十王交通）高齢者向け定期券購入補助
熊谷・妻沼名所めぐりきっぷ発売（朝日自動車、国際十王交通）

表　事業進捗状況

実施事業		現在の進捗状況	今後の取組予定
①ゆうゆうバスの再編		平成 30 年（2018 年）にルート及びダイヤの大規模見直しを行ったほか、同年にグライダーワゴン、令和 2 年(2020 年)にくまぴあ号路線を新設	利用状況を分析し、ルート、ダイヤの見直しを検討するとともに、路線バスや鉄道駅との結節点を設け、既存公共交通の補完に努める
②秩父鉄道新駅及び関連施設の整備推進		平成 29 年(2017 年)に開業したソシオ流通センター駅をゆうゆうバス、行田市循環バスとの乗り継ぎ拠点として位置づけた	予定なし
③利用・乗継環境の改善	待合・乗継環境の改善	熊谷駅正面口及び籠原駅北口の駅前広場を整備したほか、ソシオ流通センター駅に乗り継ぎ拠点を整備した	要望等に応じて整備検討
	運行情報提供の充実・改善	ゆうゆうバス、路線バスともにバスロケーションシステムが導入されている	ゆうゆうバスデータについては、オープンデータ化を目指す
④交通バリアフリーの促進		UD タクシー導入補助、超低床ノンステップバス導入促進事業の実施	事業継続の検討
⑤ラグビーワールドカップ 2019™ の開催に向けたまちづくりとの連携事業の実施	連接バスの導入	令和 2 年 1 1 月に自動運転バス隊列走行の実証実験を実施	なし
	観光客や外国人訪問者に対応した多言語表記等の導入検討	熊谷駅正面口にタッチサイネージを設置	必要性と費用対効果を検証し、検討
⑥まちなか・広域（周辺自治体）等との連携事業の実施	商業施設・観光施設等との連携事業	なし	回遊性を高める取組の検討
	広域連携に資する公共交通の検討	行田市、吉見町と連携し、それぞれのコミュティバス等と接続	近隣市町との結節点の検討
⑦公共交通の利用促進・利用転換事業の実施		路線バス事業者が実施している高齢者向け定期券の一部の補助を行っている	無料乗車デーなどのイベントを検討
⑧ゆうゆうバスの採算性向上の検討		運賃の値上げを検討しているが、コロナ禍の影響もあり、課題となっている	適正運賃について引き続き検討

第４章　地域住民のニーズ把握

１．市民アンケート調査

表　調査概要

対象者		・15 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）					
主な調査項目		・属性（居住地、性別、年齢、職業、家族構成、運転免許保有状況、自宅近くのバス停留所情報、自家用車保有状況） ・日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望、公共交通の維持・確保の意向					
調査方法		・郵送による配布・回収（料金受取人払い）					
調査期間		・令和４年 10 月 18 日（火）～11 月４日（金）					
回答数		・N＝1,257（回収率 41.9%）					
内訳		属性	実数	割合	属性	実数	割合
	性別	男性	573	45.6(%)	女性	667	53.1(%)
		その他	1	0.1(%)	無回答	16	1.3(%)
	年齢	10 歳代	54	4.3(%)	20 歳代	63	5.0(%)
		30 歳代	119	9.5(%)	40 歳代	169	13.4(%)
		50 歳代	196	15.6(%)	60～64 歳	116	9.2(%)
		65～69 歳	135	10.7(%)	70 歳代	267	21.2(%)
		80 歳代以上	132	10.5(%)	無回答	6	0.5(%)
	職業	会社員・公務員	401	31.9(%)	自営業	66	5.3(%)
		学生	70	5.6(%)	専業主婦（夫）	186	14.8(%)
		パート・アルバイト	187	14.9(%)	無職（年金生活含む）	303	24.1(%)
		その他	32	2.5(%)	無回答	12	1.0(%)
	地区	中央エリア	327	26.0(%)	東部エリア	166	13.2(%)
		西部エリア	334	26.6(%)	南部エリア	157	12.5(%)
		北部エリア	257	20.4(%)	無回答	16	1.3(%)

※構成比は小数点以下第２位を四捨五入しているため、合計値が 100%にならない場合がある。



図　本調査における地区区分

（１）日常の外出行動

○自動車・バイクの免許保有率は 82.1%となり、「免許なし」「免許返納済み」は合計 17.0%となる。
○目的別の利用交通手段ではどの項目においても「自分で車を運転」が最も多いが、特に買い物時が最も多く 71.0%を占めている。「家族等による送迎」を含めると買い物時は 83.9%、通院時は 84.0%と自家用車依存が高い傾向がみられる。
○「鉄道」「民間の路線バス」「ゆうゆうバス」の公共交通利用が多い目的は「通勤・通学」が最多で 29.3%、次に「趣味・娯楽等」が 20.6%となっており、いずれも「鉄道」利用者が多い。

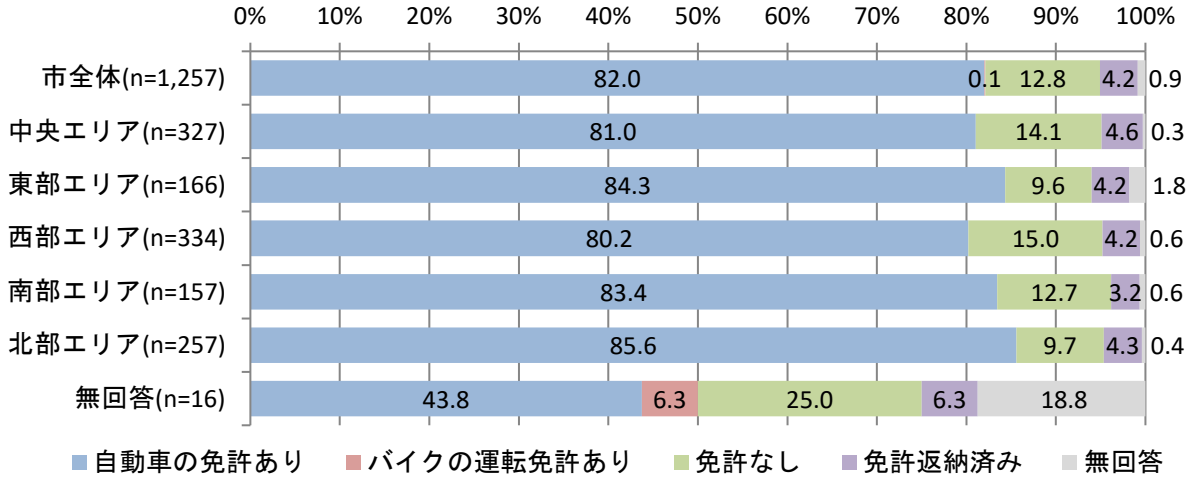


図　運転免許保有率

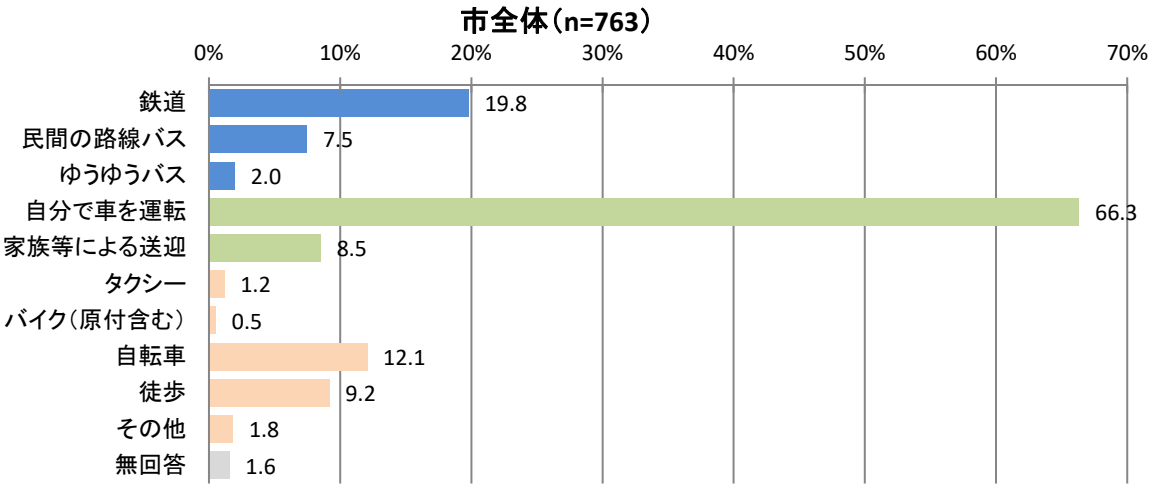


図　通勤・通学時の主な利用交通手段（複数回答）

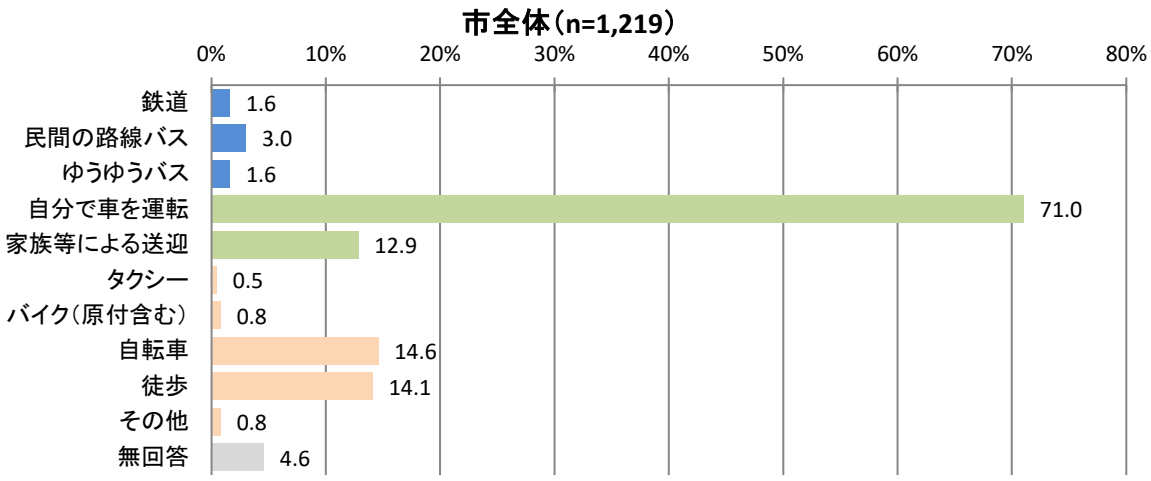


図　買い物時の主な利用交通手段（複数回答）

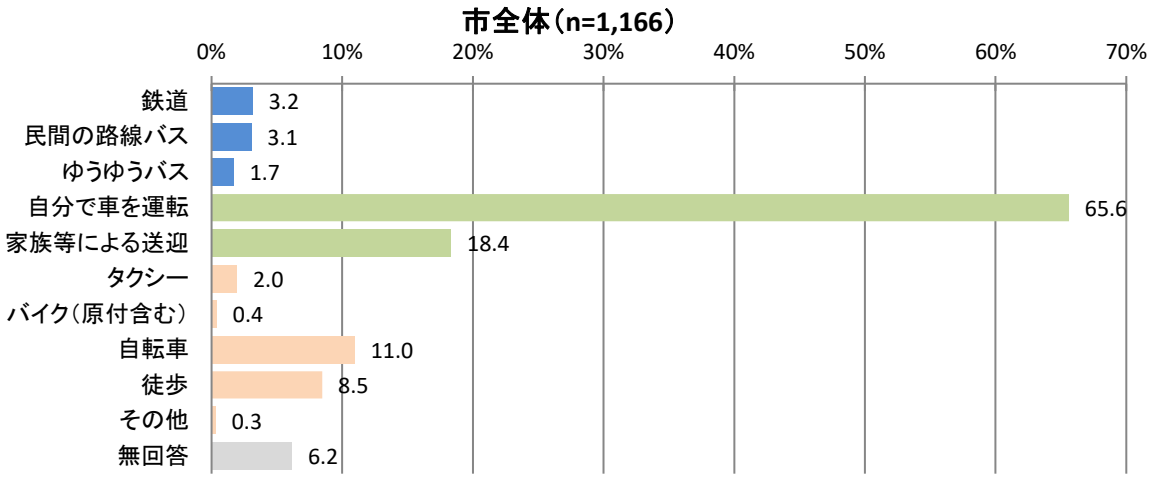


図　通院時の主な利用交通手段（複数回答）

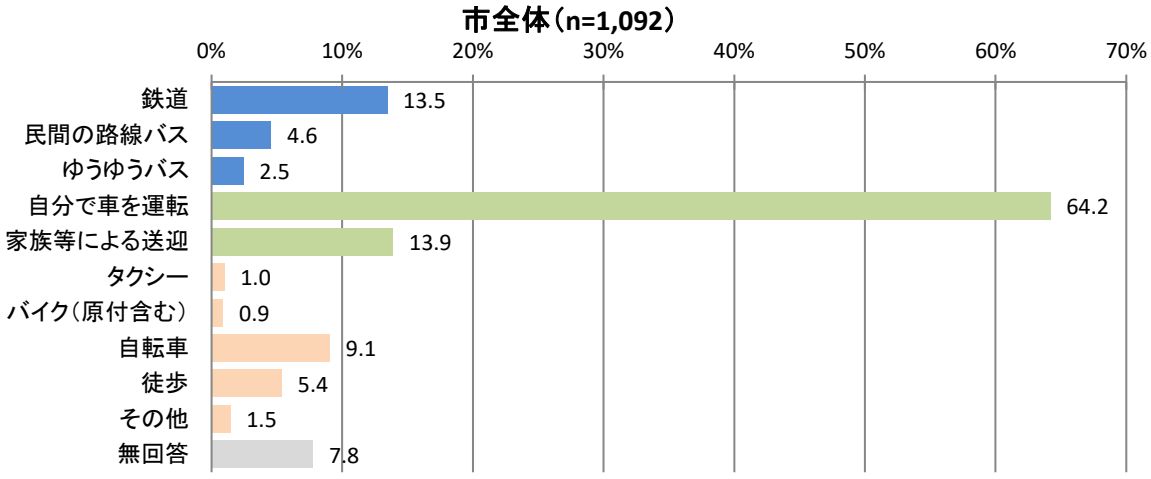


図　趣味・娯楽時の主な利用交通手段（複数回答）

○移動目的別の困り具合では、「通勤・通学」目的で困っている方の割合が高く、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」合計で 27.2%となっている。

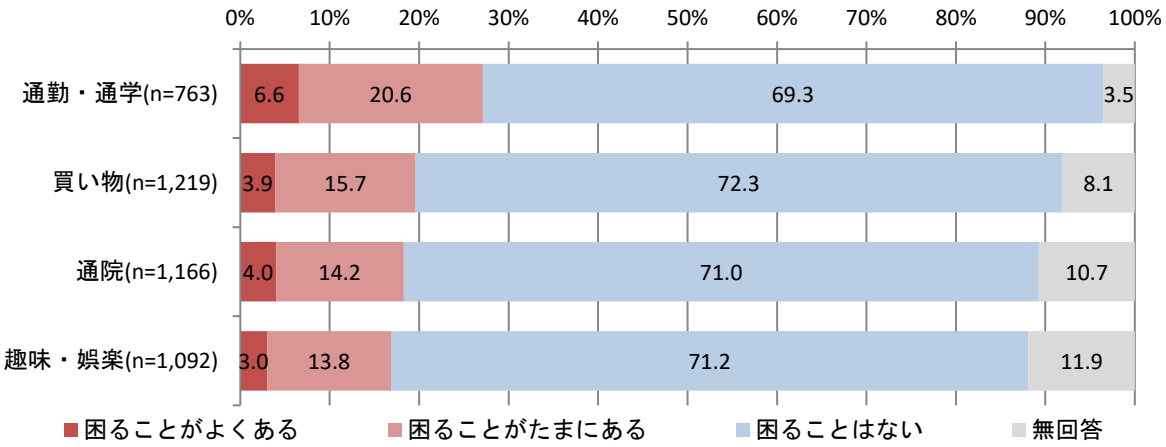


図　移動目的別の困り具合

（２）民間の路線バス利用

○路線バスの利用実態としては、週に１日以上の利用（「週に５日以上」、「週に３～４日」、「週に１～２日」を合算）は 5.0%となり、一方で「民間の路線バスは利用しない」への回答が 70.2%に上る。
○利用目的は「趣味・娯楽」が 35.3%と最も多く、次いで「買物（20.9%）」が多い。
○路線バスを利用しない理由としては「自家用車（送迎含む）で移動するから」への回答が 82.3%で最多となり、自家用車依存率の高さがうかがえる。
○路線バス利用者に対する満足度では「満足」「やや満足」への回答はどの項目でも２割前後となる一方、「運行本数」に関しては「やや不満」「不満」への回答が 34.5%に上り、満足度が低い傾向にある。

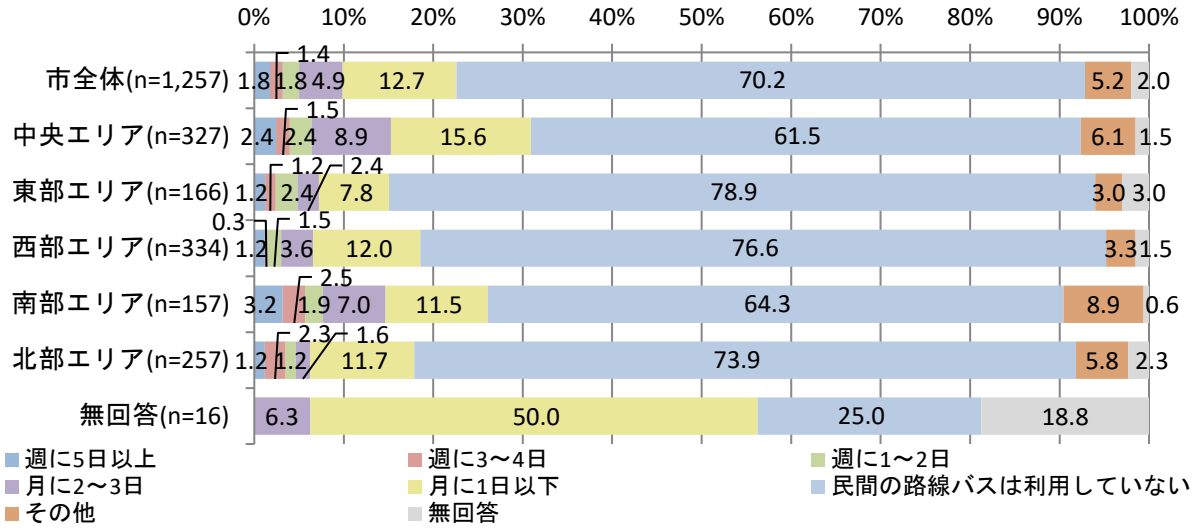


図　路線バスの利用率

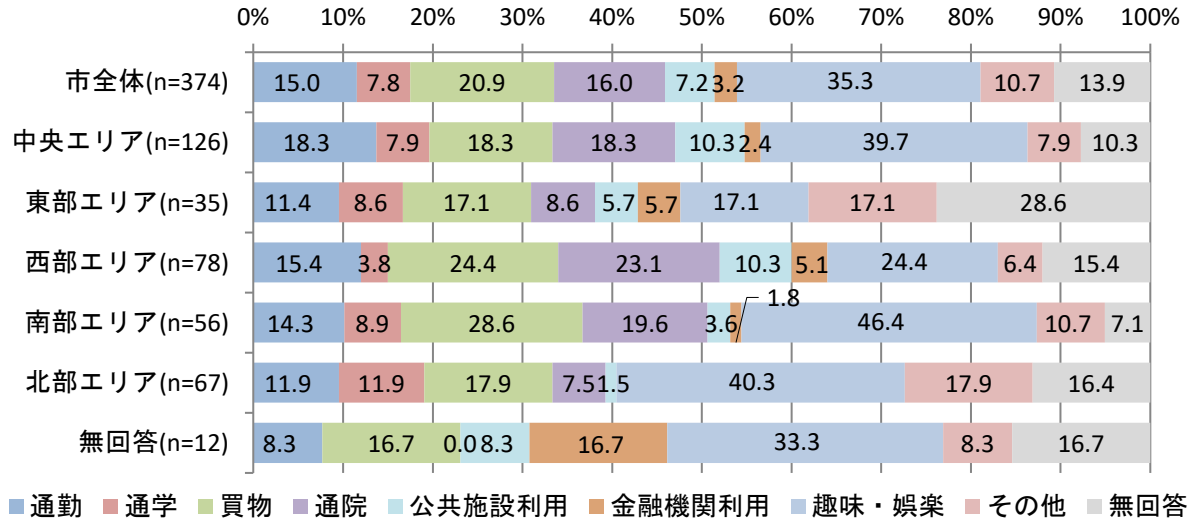


図　路線バスの利用目的

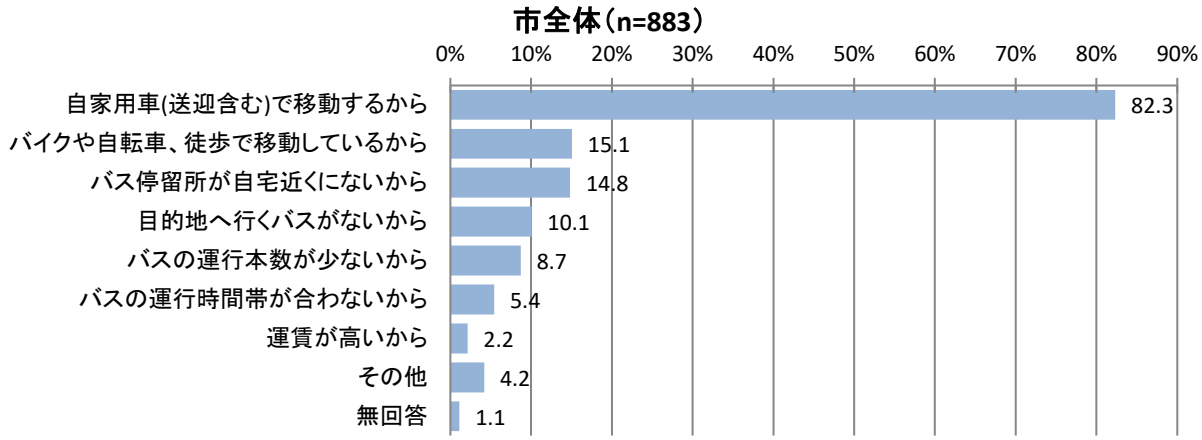


図　路線バスを利用しない理由（複数回答）

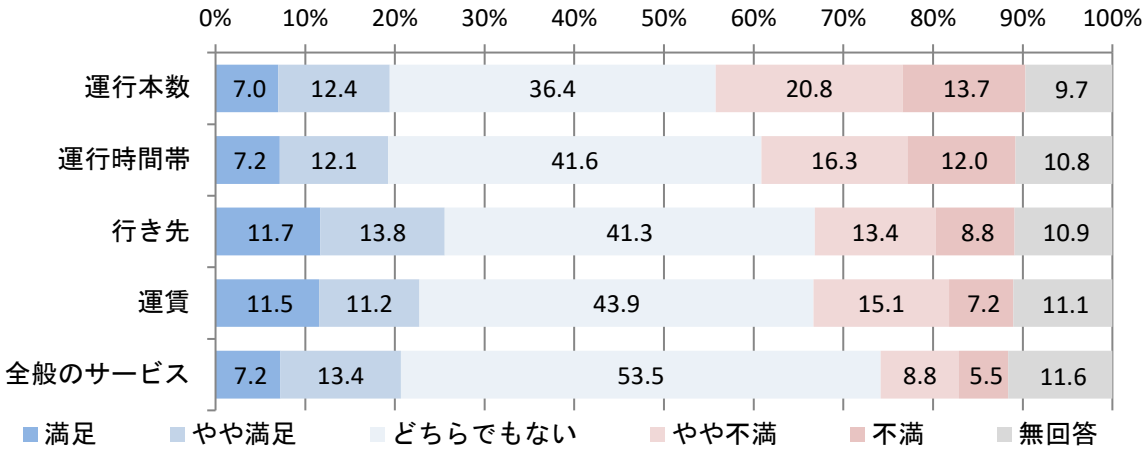


図　満足度

（３）ゆうゆうバス利用

○市全体ではゆうゆうバスの利用率は低く、84.6%が「ゆうゆうバスは利用していない」と回答している。
○利用目的は「趣味・娯楽」が 29.9%で最も多く、次に「買物」、「通院」が同率で 18.6%と多い。中央エリアでは「通勤」、「通院」での利用がほかの地域よりも多くみられる。
○ゆうゆうバスを利用しない理由としては「自家用車（送迎含む）で移動するから」への回答が 72.5%で最多となっている。
○満足度では「運賃」に対する「満足」「やや満足」への回答が 36.9%と高く、次いで「自宅からバス停までの距離」が 22.1%となる。一方、「やや不満」「不満」への回答が多く満足度が低いのは「運行本数（40.8%）」、「運行時間帯（35.6%）」、「行き先・ルート（31.8%）」となっている。

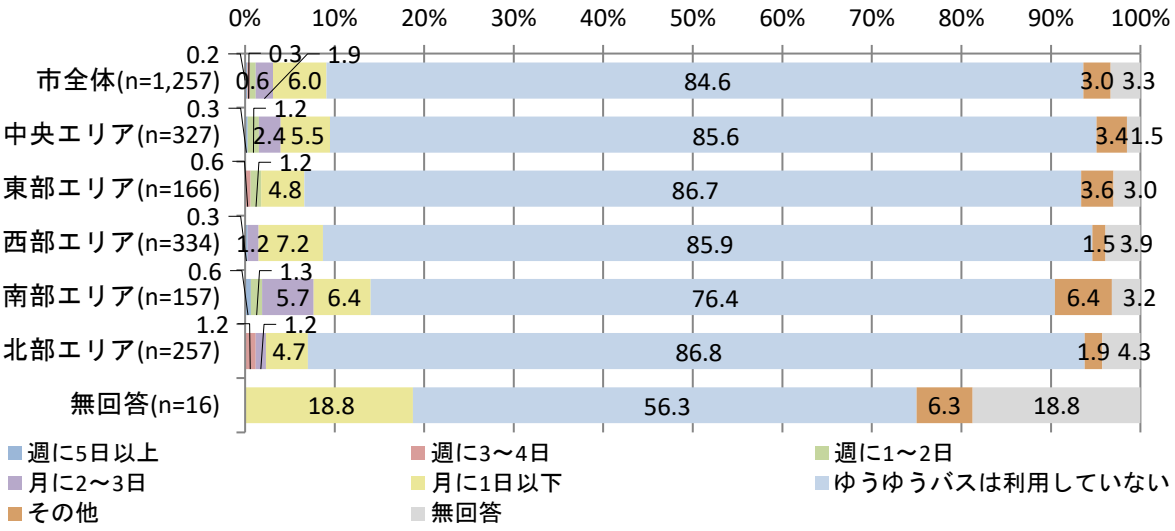


図　ゆうゆうバスの利用率

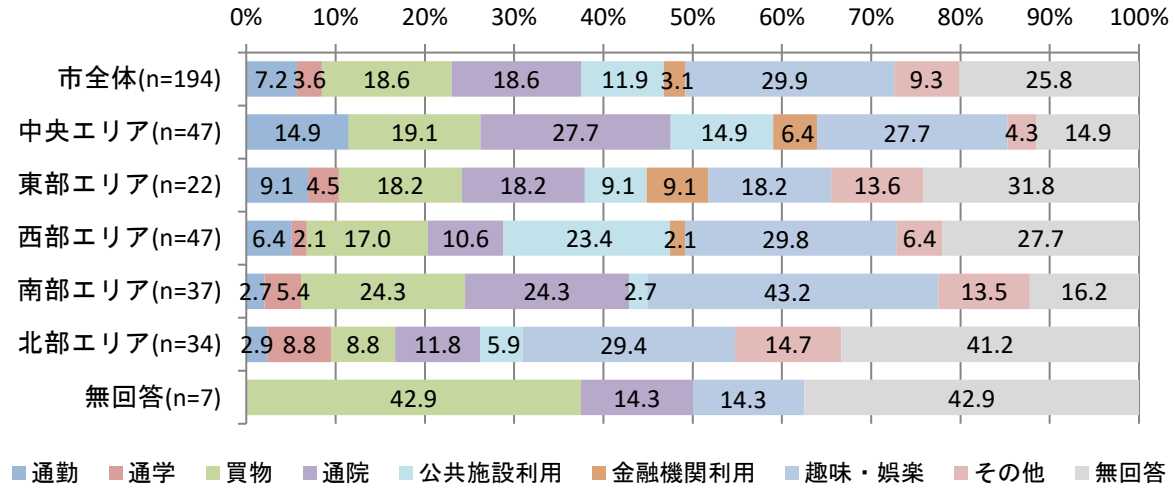


図　ゆうゆうバスの利用目的

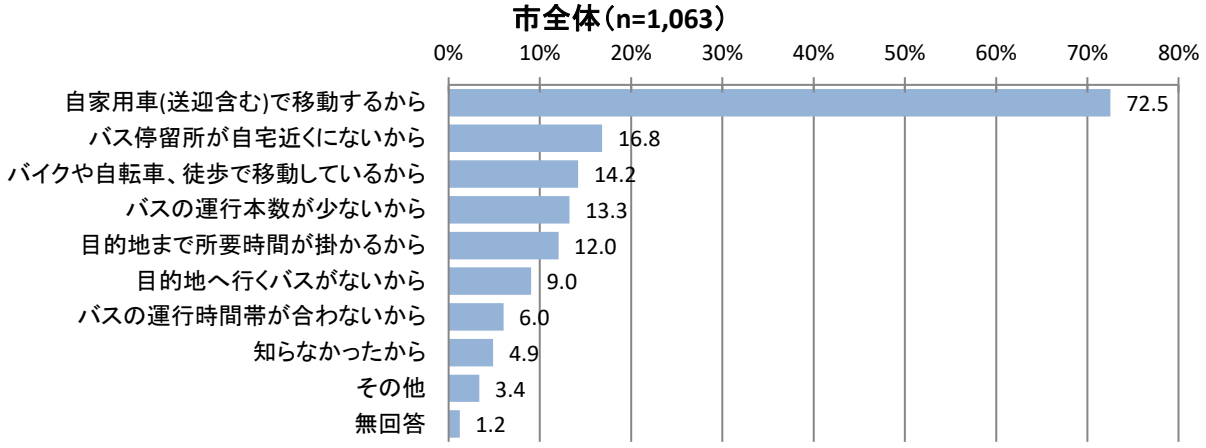


図　ゆうゆうバスを利用しない理由（複数回答）

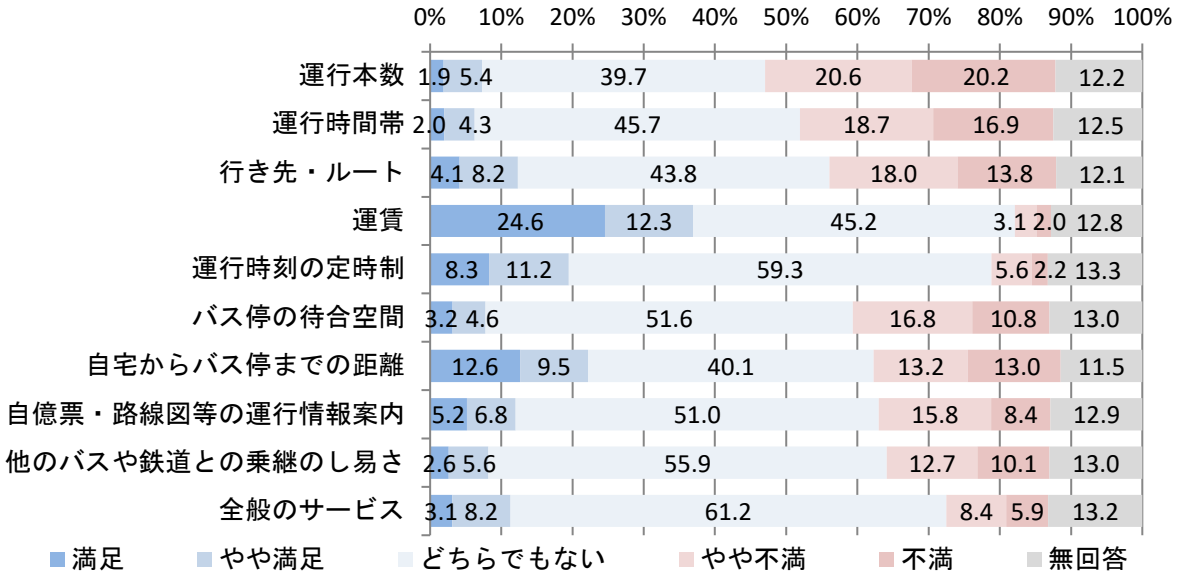


図　満足度

（４）鉄道（JR 高崎線・秩父鉄道・新幹線）利用

○主に利用する駅としては熊谷駅（60.5%）が最多で、次に籠原駅（24.4%）となる。
○鉄道の利用目的は「趣味・娯楽」が 53.2%と最も多く、次いで「買物（20.8%）」、「通勤（12.9%）」が多い。中央エリア、西部エリアでは通勤による鉄道利用が他エリアと比較して多い。
○満足度は JR 高崎線においては「運行本数・運行時間帯」、「時刻表・路線図等運行情報案内」に高い満足度が示されている。一方、秩父鉄道は全体的に満足度が低く、「運行本数・運行時間帯」に対する「やや不満」「不満」への回答が 27.4%に上る。

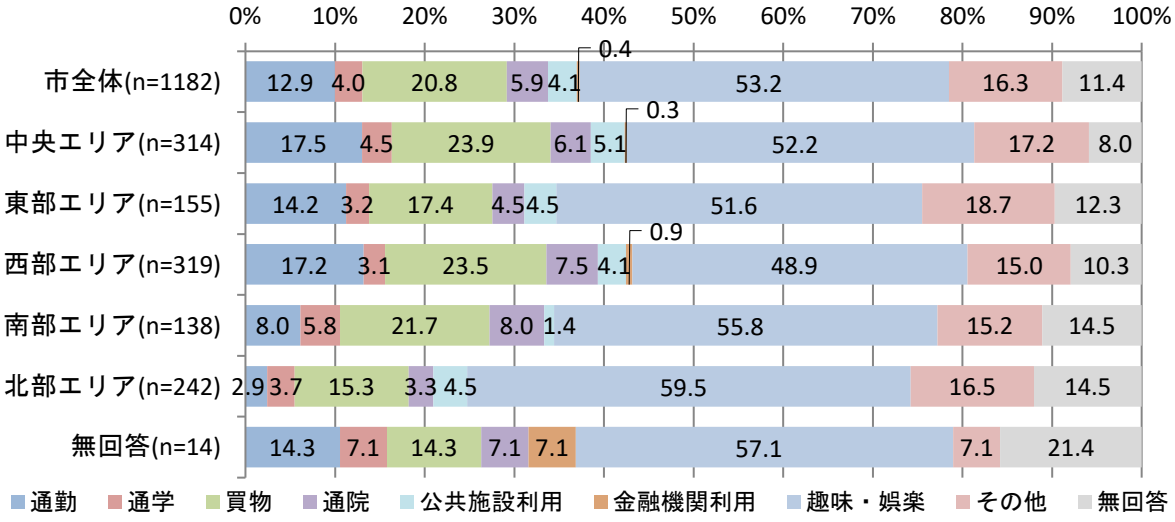


図　鉄道の利用目的

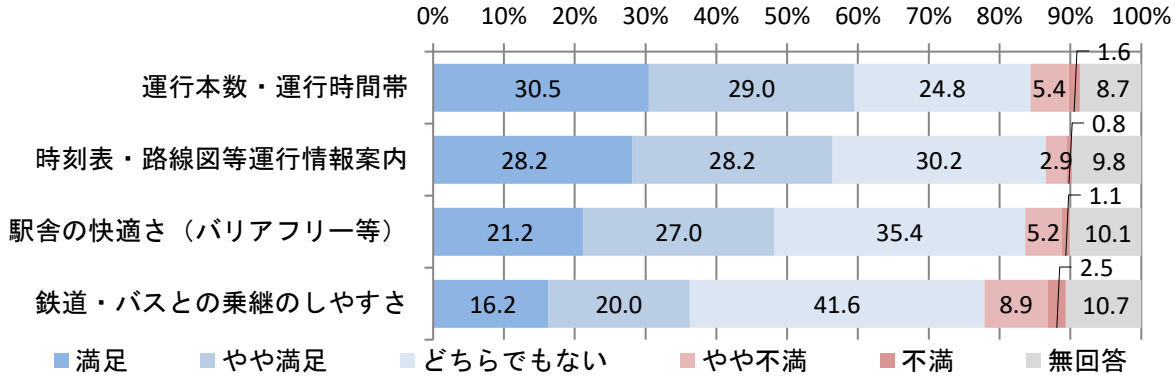


図　満足度（JR 高崎線）

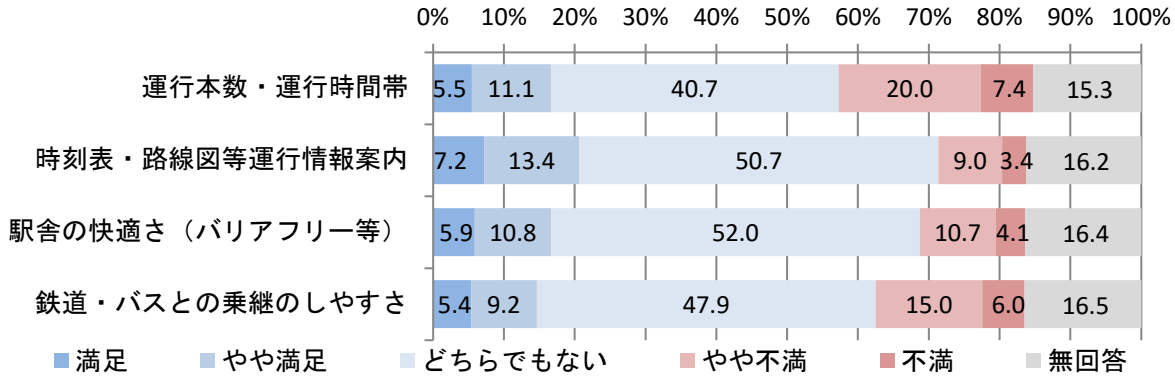


図　満足度（秩父鉄道）

（５）タクシー利用

○タクシー利用率は 75.7%が「利用していない」に回答しており、低い利用率となっている。
○利用目的は「趣味・娯楽」が 39.5%と最も多く、次いで「通院（27.1%）」が多くなっている。
○満足度は「利用のしやすさ」、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で比較的高い一方、「運賃」に対する「やや不満」「不満」への回答が 46.0%に上る。

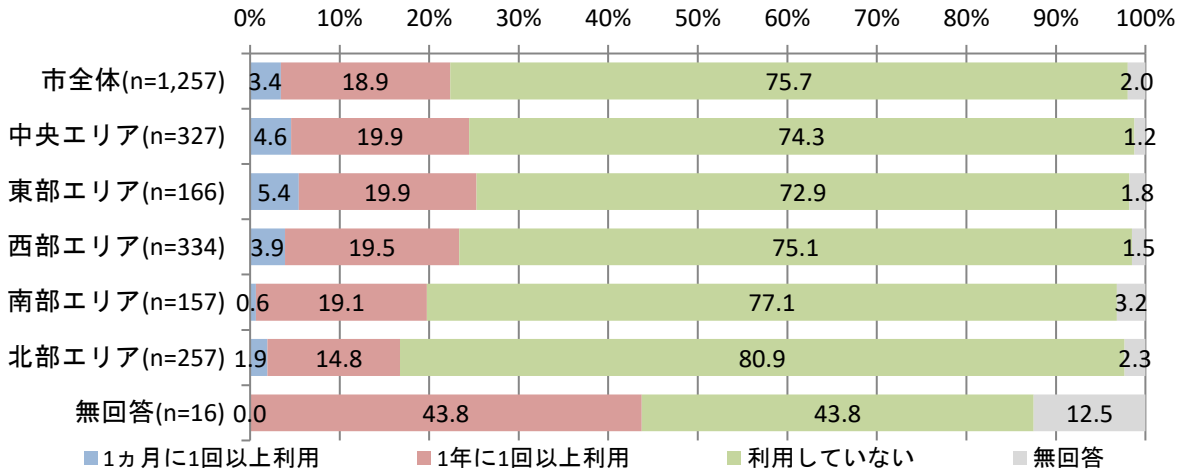


図　タクシーの利用率

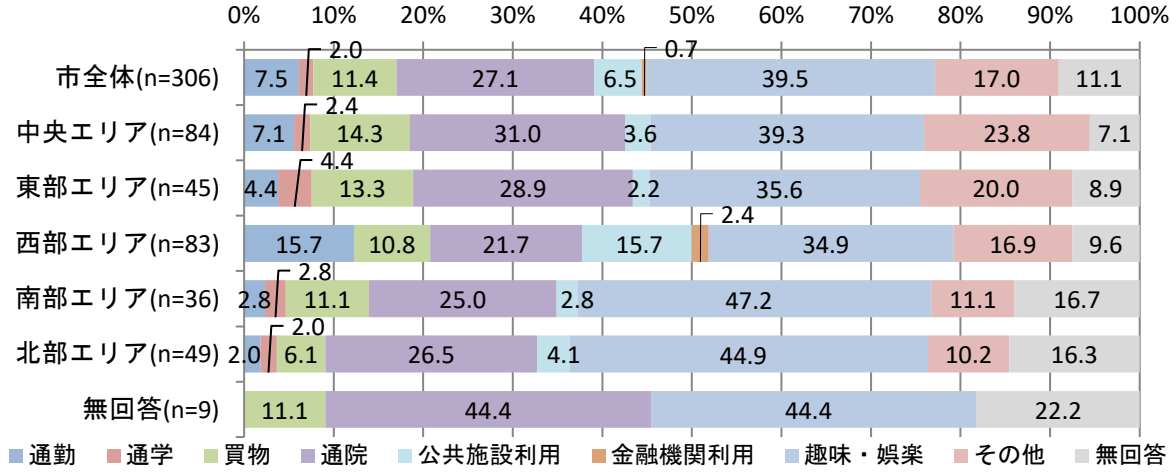


図　タクシーの利用目的

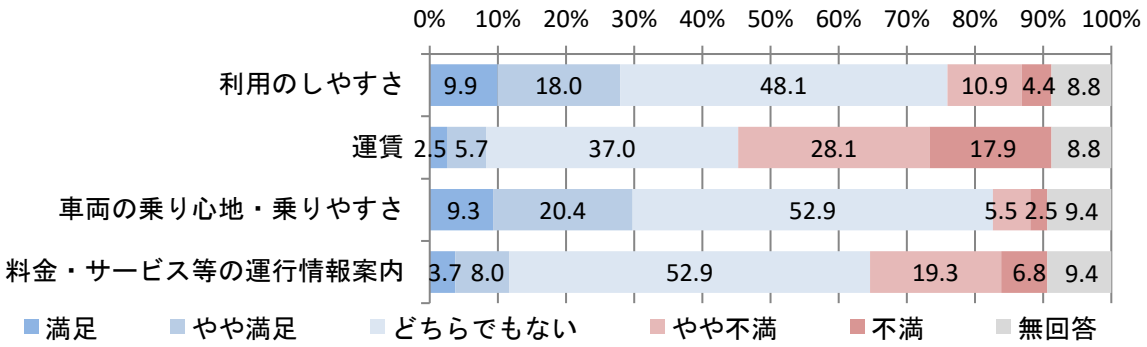


図　満足度

（６）公共交通の利用意向

○公共交通で行きたい場所としては「熊谷駅及び周辺」が最多で 43.9%となり、次いで「八木橋・イオン周辺（23.9%）」と続く。地域別には中央エリアと南部エリアの半数は「熊谷駅及び周辺」に回答しており、需要の高さがうかがえる。
○具体的な行先としては、病院では「熊谷総合病院」が 29 票で最も多く、地域では「東京（39 票）」、「さいたま市（大宮）（15 票）」、「ふかや花園プレミアム・アウトレット（9 票）」が多数となった。
○公共交通の利用の意向としては「趣味・娯楽」、「買物」などの低頻度の移動目的が中心で、月に数日程度、時間帯は午前中を中心に利用意向が強い結果となった。

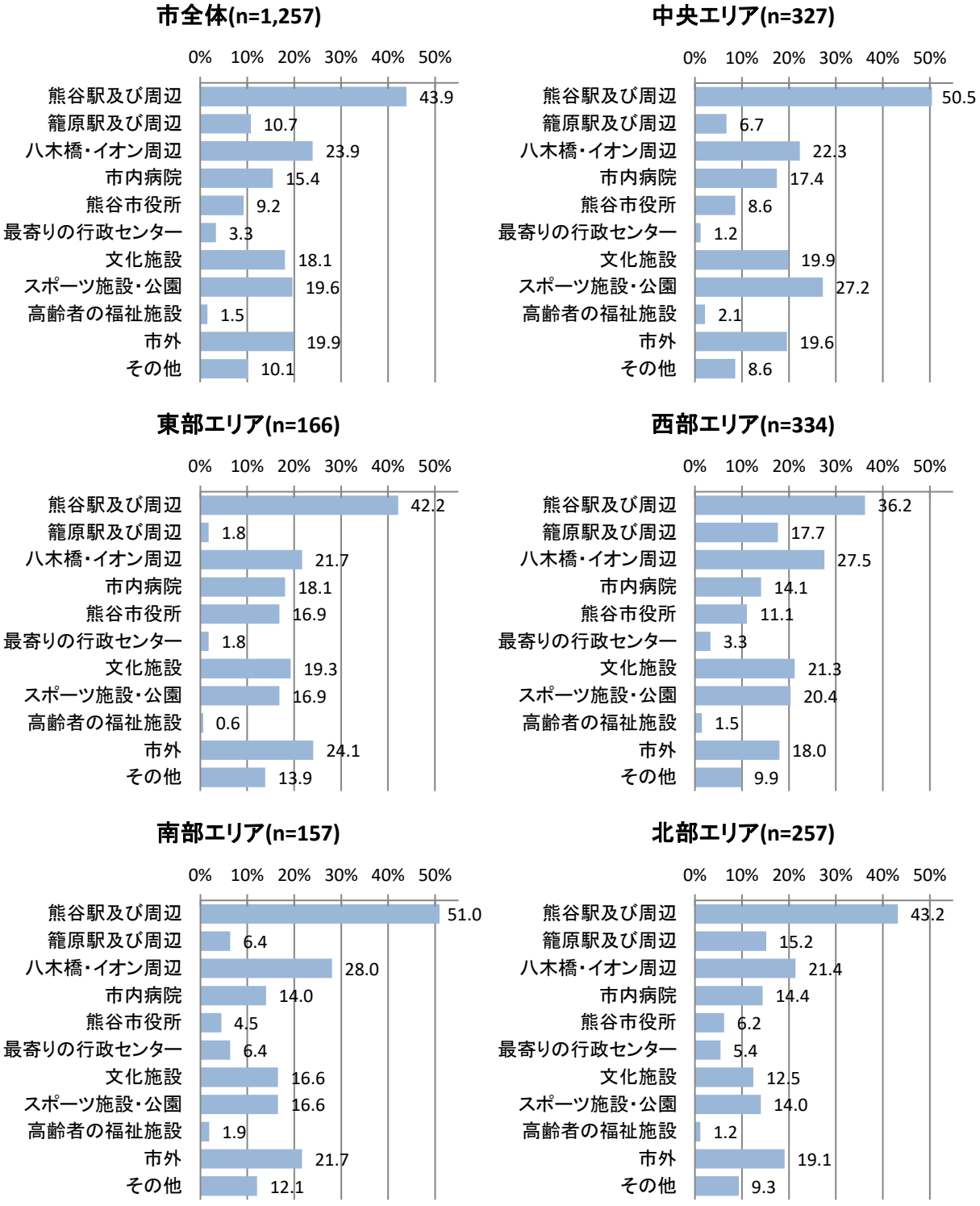


図　公共交通で行きたい場所（１位～３位まで・無回答を除く）

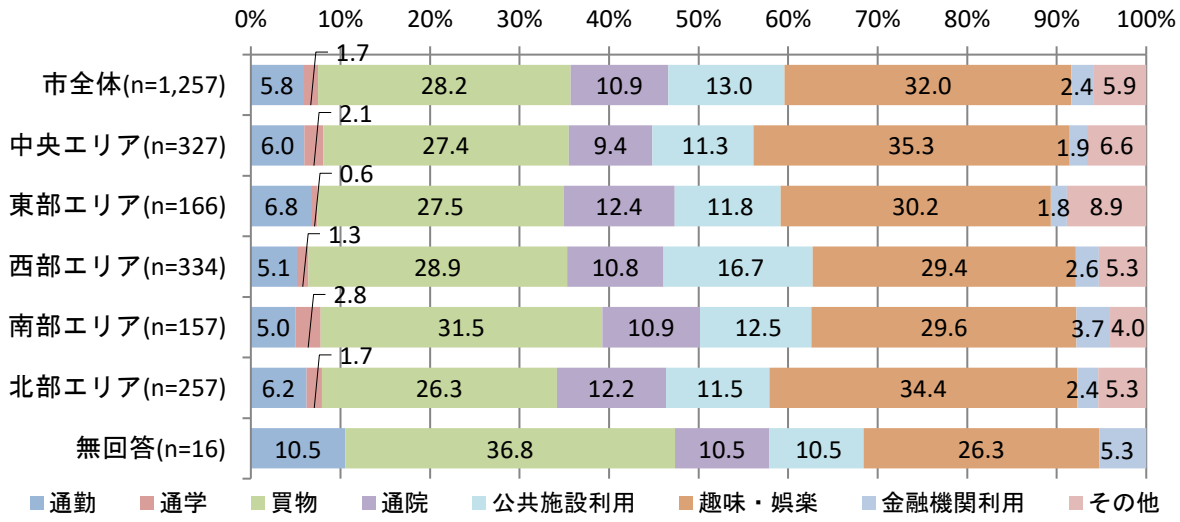


図　利用目的（１位～３位まで･無回答を除く）

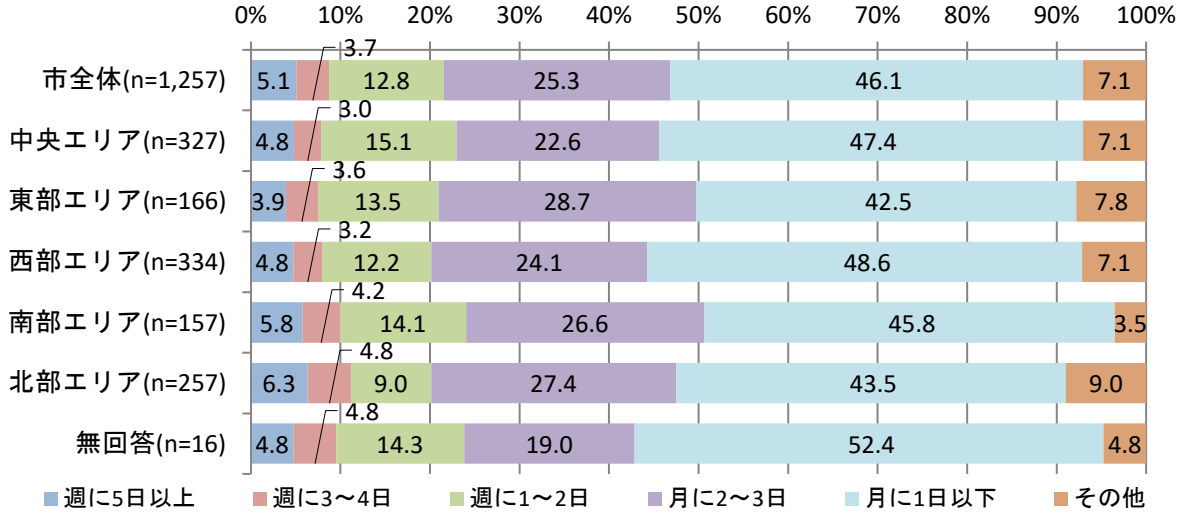


図　利用頻度（１位～３位まで･無回答を除く）

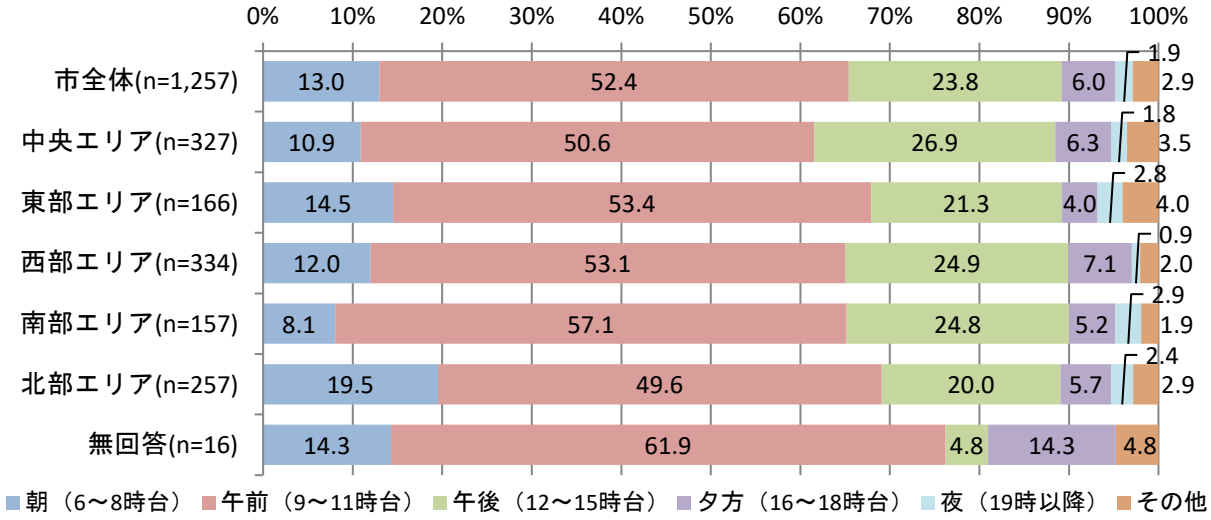


図　利用時間帯（１位～３位まで･無回答を除く）

（７）公共交通の今後のあり方

○公共交通が取り組むべき方向性としては「公共交通の維持ができなくなった場合は、別の移動手段（デマンド交通など）を確保していくべきだ」が最多で 37.2%となり、次いで「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が 23.6%となった。
○公共交通を維持・充実していくための方向性としては「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」が 37.7%で最多となり、他の項目についても公共交通維持のため財政負担を容認する回答が多かった。
○利用促進策としては「民間の路線バスやゆうゆうバス等の運行ルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布（44.4%）」、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、経路検索等の提供（35.5%）」が多く、公共交通に関わる情報提供を要望する声が多数となった。

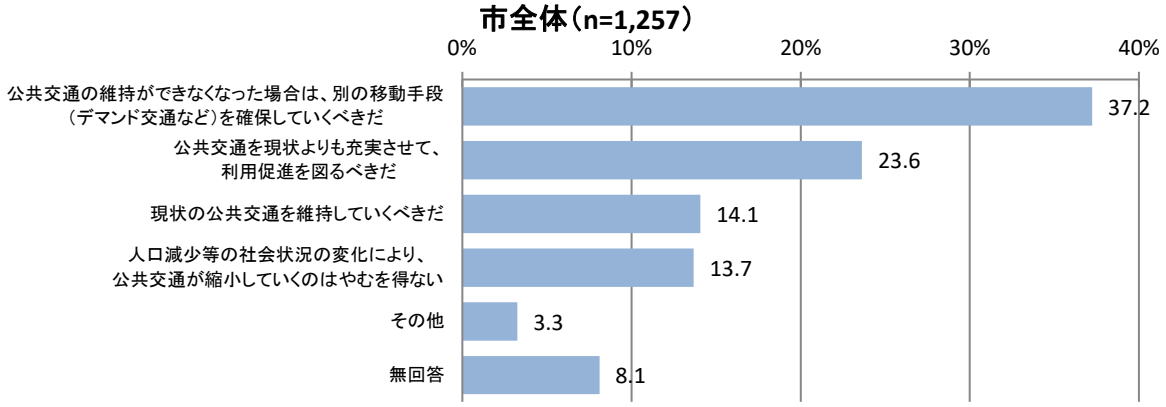


図　公共交通が取り組むべき方向性（複数回答）

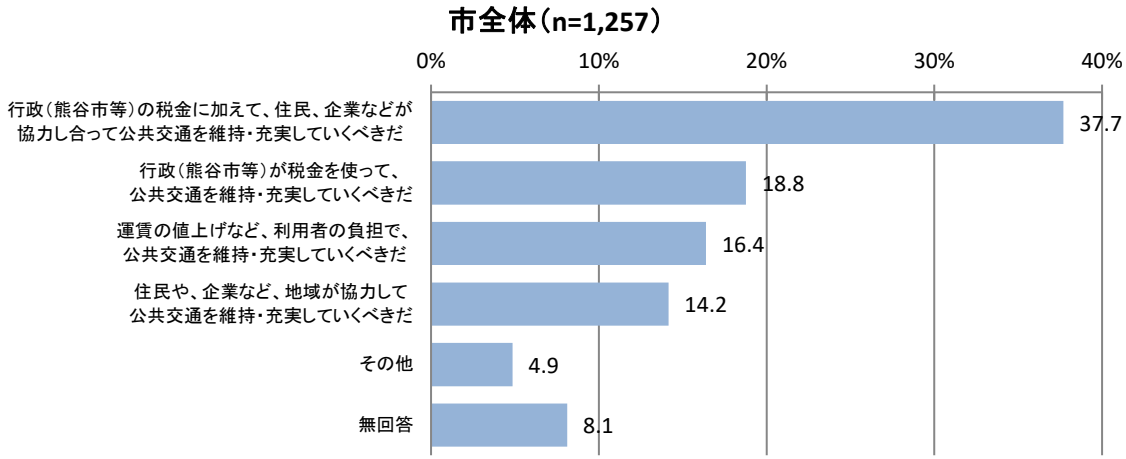


図　公共交通を維持・充実していくための方向性（複数回答）

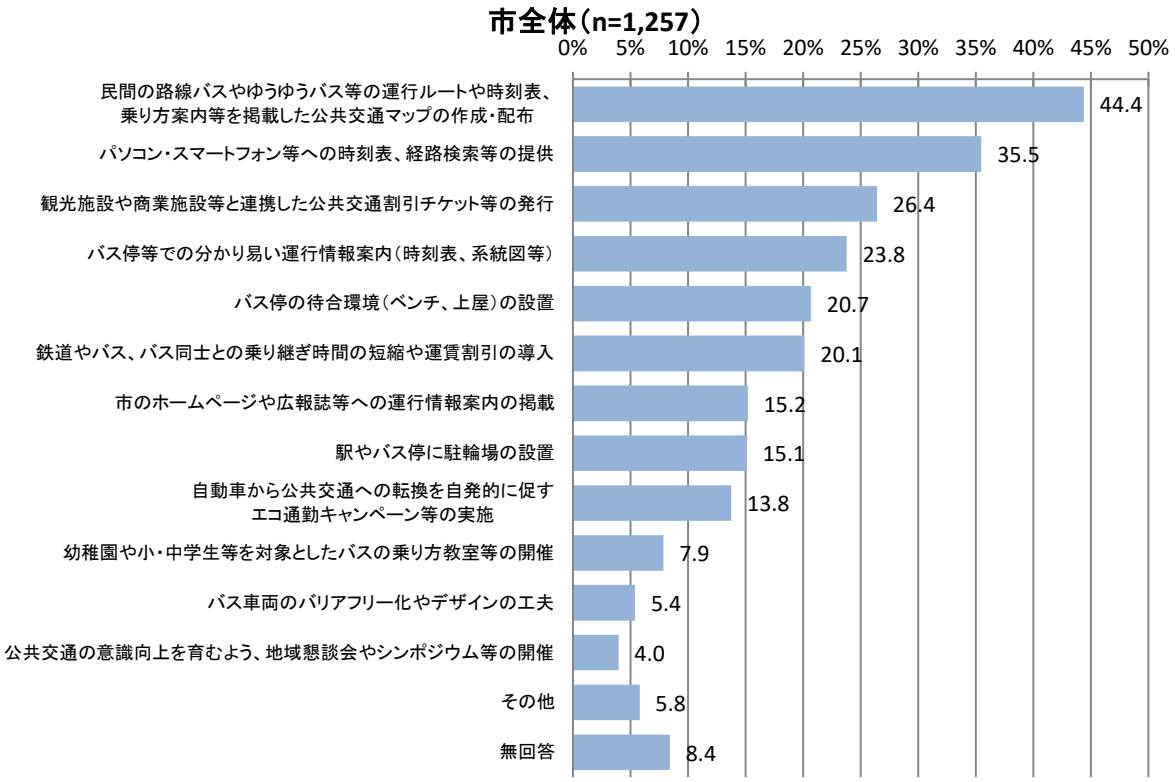


図　公共交通の利用促進策（複数回答）

2. 公共交通利用者アンケート調査

（１）路線バス利用者アンケート調査

表　調査概要

対象者		・路線バスを利用している方					
主な調査項目		・利用者属性（性別・年齢・職業・居住地） ・路線バス利用状況（利用目的・頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数・運行時間帯・運賃等） ・改善して欲しいサービス（行き先・運行日・運行本数等）					
調査方法		・調査員が利用者に直接ヒアリング（7:00～19:00）					
調査期間		・令和４年 10 月 23 日（日）、25 日（火）					
回答数		N=653（熊谷駅 523、籠原駅 130）					
内訳		属性	実数	割合	属性	実数	割合
	性別	男性	307	47.0(%)	女性	342	52.4(%)
		無回答	4	0.6(%)			
	年齢	10 歳代	173	26.5(%)	20 歳代	143	21.9(%)
		30 歳代	41	6.3(%)	40 歳代	70	10.7(%)
		50 歳代	63	9.6(%)	60 歳	59	9.0(%)
		70 歳	52	8.0(%)	80 歳代	15	2.3(%)
		90 歳代	1	0.2(%)	無回答	36	5.5(%)
	職業	会社員・公務員	225	34.5(%)	自営業	19	2.9(%)
		パート・アルバイト	60	9.2(%)	家事専業	24	3.7(%)
		学生・生徒	258	39.5(%)	無職	50	7.7(%)
		その他	10	1.5(%)	無回答	7	1.1(%)
	居住地	熊谷市内	274	42.0(%)	熊谷市外	363	55.6(%)
		無回答	16	2.5(%)			

※構成比は小数点以下第２位を四捨五入しているため、合計値が 100%にならない場合がある。

○利用者の特性としては、熊谷駅利用者は市外、籠原駅利用者は市内居住者が多く、年齢層では 10 歳～20 歳代、目的別には「通勤」「通学」のための利用が多い。
○利用頻度では「週に 5 日以上」が 38.3%と最も多く、次いで「週に 3～4 日」が 15.9%となっており、日常的な駅の利用がみられる。
○満足度では「運行ルート」「運行情報案内」で高い満足度となっている。一方、「運行本数」では「やや不満」と「不満」が 3 割を占めている。
○利便性向上のために効果的だと思う項目では「便数増便」が 57.6%と最も多い。

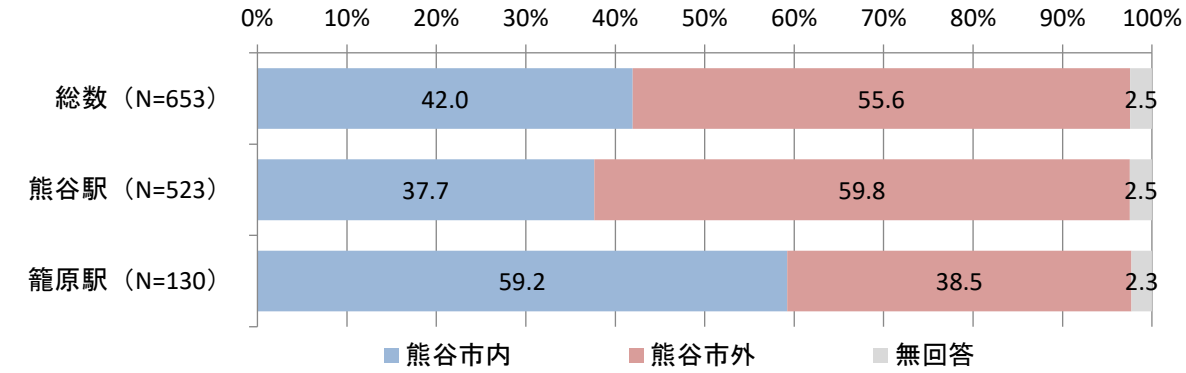


図　居住地

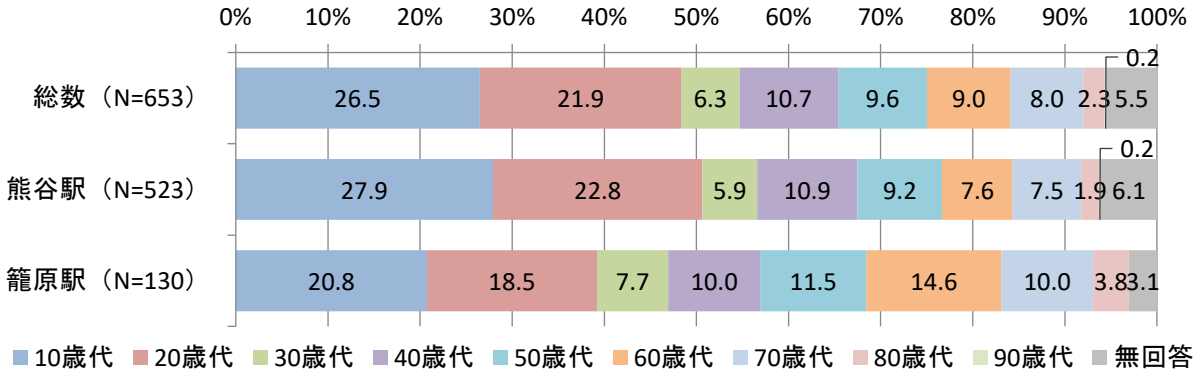


図　年齢

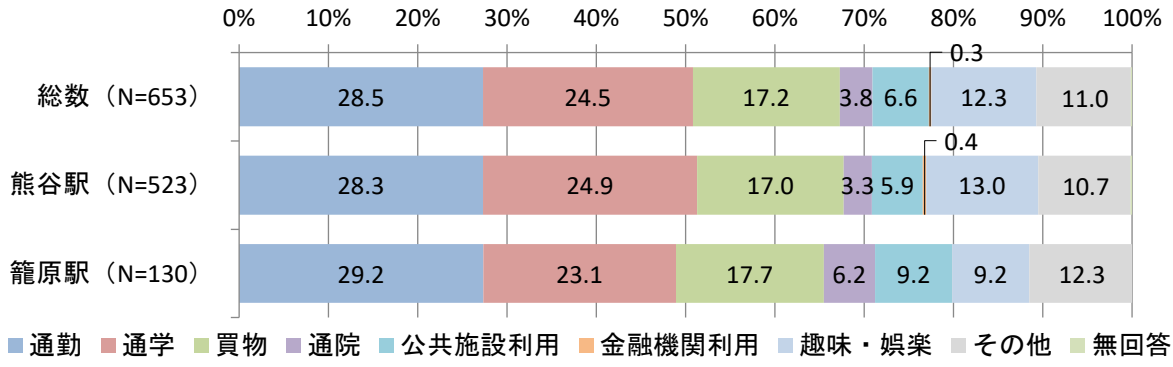


図　利用目的

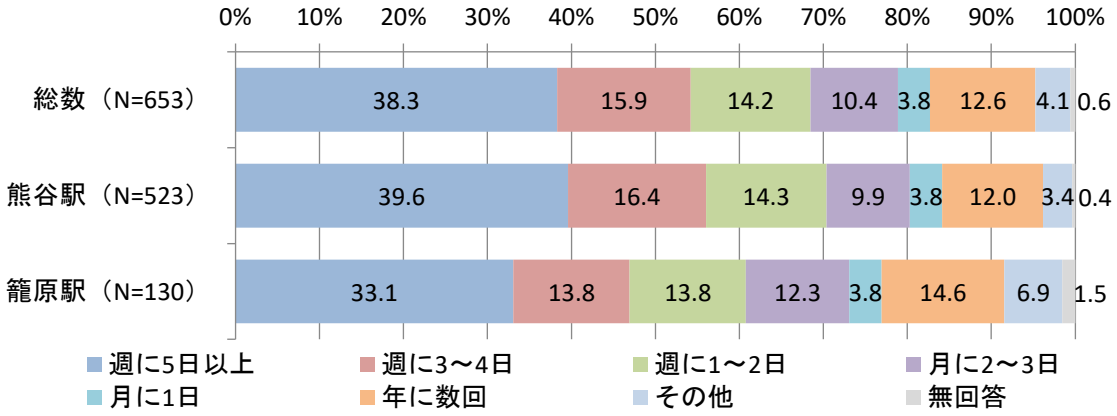


図　利用頻度

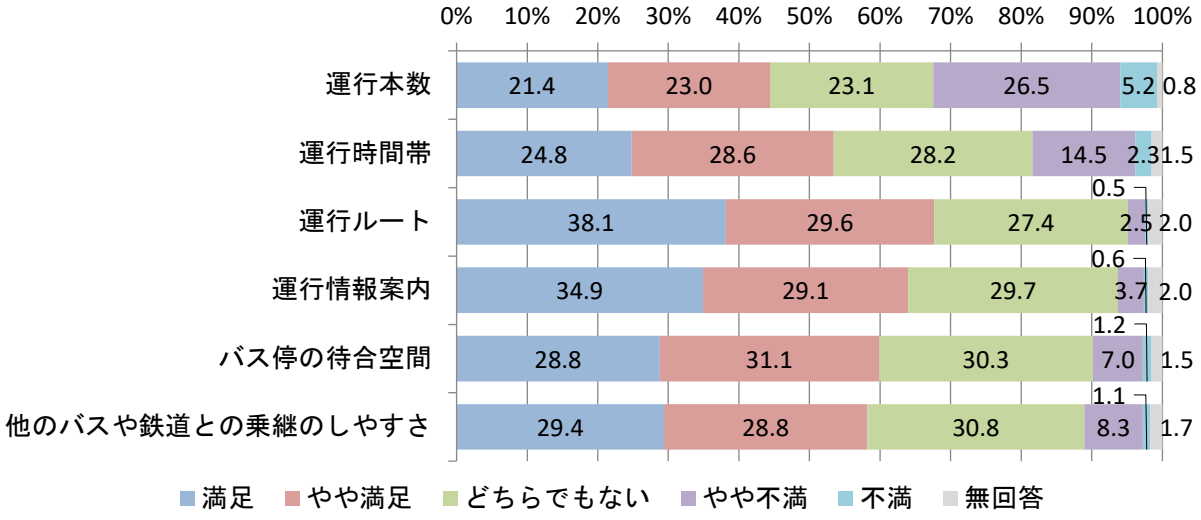


図　満足度

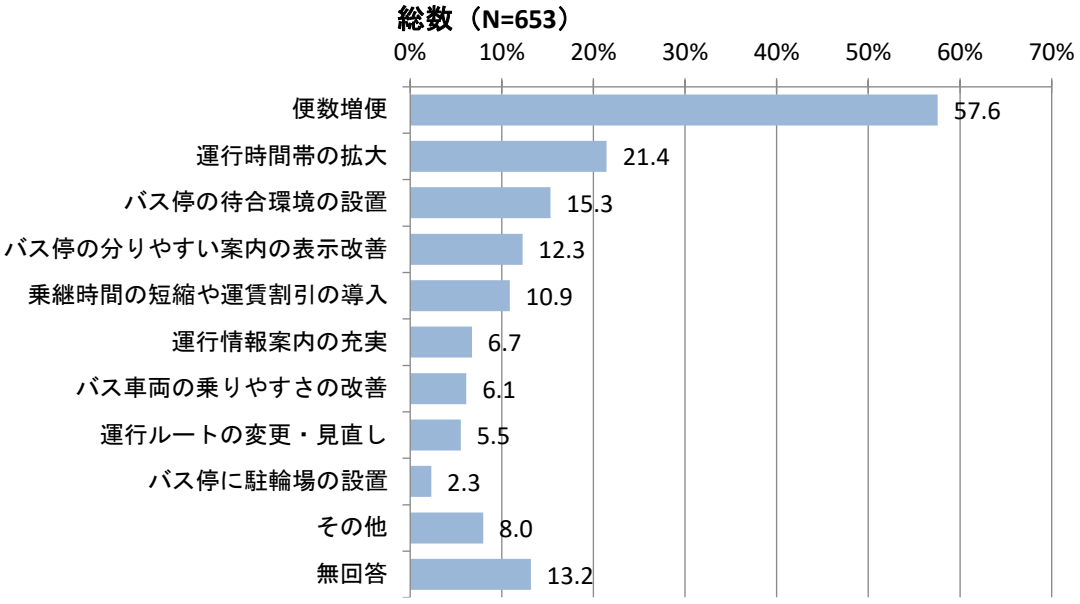


図　利便性向上のために効果的だと思う項目（最大３項目まで回答）

（２）ゆうゆうバス利用者実態調査

表　調査概要

対象者		・ゆうゆうバスの乗客					
主な調査項目		・利用者属性（性別・年齢・居住地） ・ゆうゆうバス利用状況（利用目的・片道/往復・頻度） ・運行サービスに対する満足度 ・改善して欲しいサービス（行き先・運行日・運行本数等）					
調査方法		・調査員が利用者に直接ヒアリング					
調査期間		・令和４年 10 月 23 日（日）、25 日（火） 始発便～終発便					
回答数		N=1,125（さくら号 271、グライダー号 87、グライダーワゴン 46、 ムサシトミヨ号 165、くまぴあ号 68、ひまわり号 268、直実号 89、ほたる号 131）					
内訳		属性	実数	割合	属性	実数	割合
	性別	男性	440	39.1(%)	女性	677	60.2(%)
		無回答	8	0.7(%)			
	年齢	10 歳代	185	16.4(%)	20 歳代	119	10.6(%)
		30 歳代	74	6.6(%)	40 歳代	98	8.7(%)
		50 歳代	147	13.1(%)	60～64 歳	78	6.9(%)
		65～69 歳	64	5.7(%)	70 歳代	180	16.0(%)
		80 歳代以上	141	12.5(%)	無回答	39	3.5(%)
	居住地	熊谷市内	613	54.5(%)	熊谷市外	173	15.4(%)
		無回答	339	30.1(%)			

※構成比は小数点以下第２位を四捨五入しているため、合計値が 100%にならない場合がある。

○利用者の特性としては、54.5%が市内居住者となり、市外居住者の利用は 15.4%となる。
○特に「さくら号」、「直実号」では休日に市外居住者による利用が多い傾向がある。

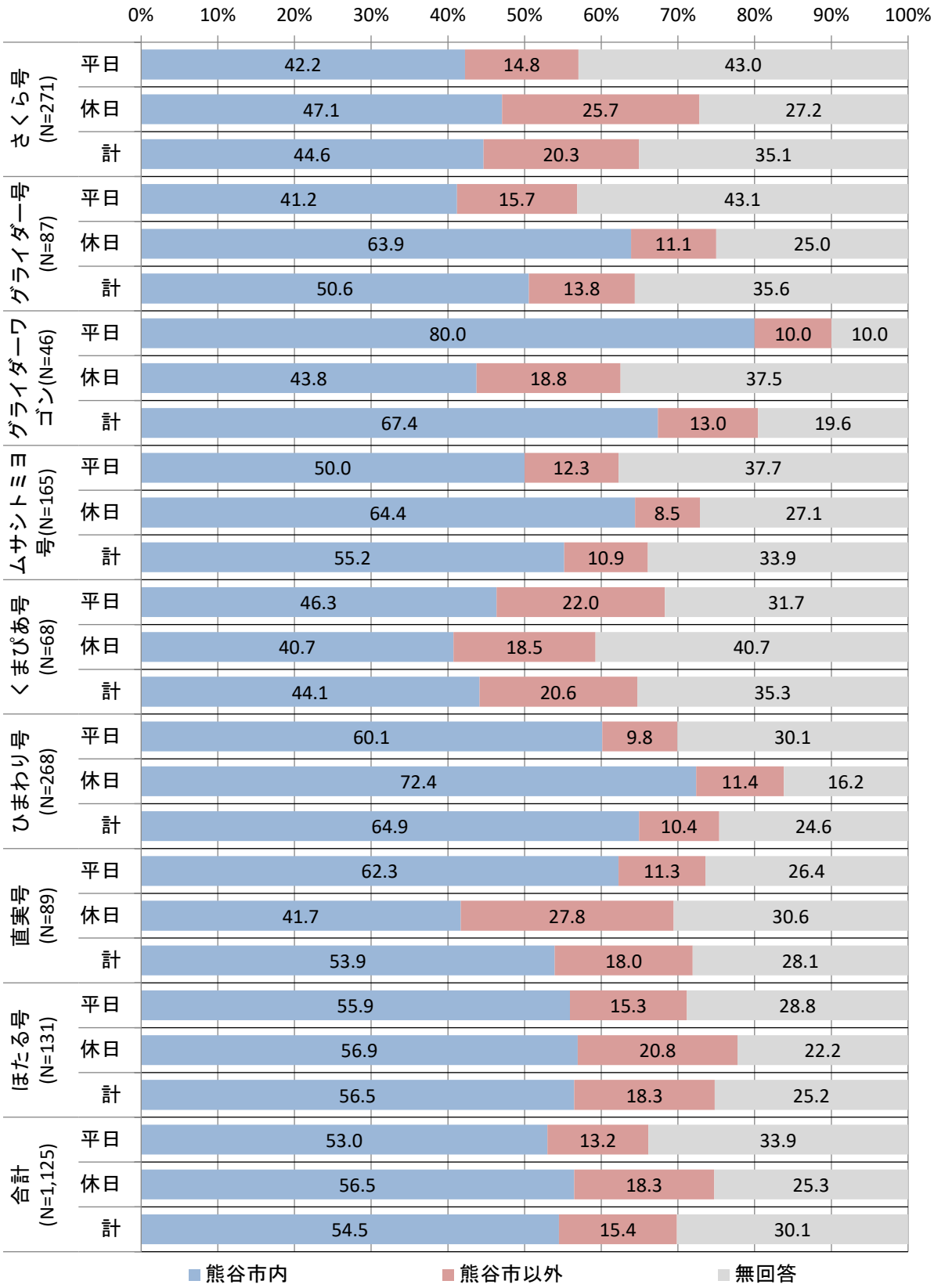
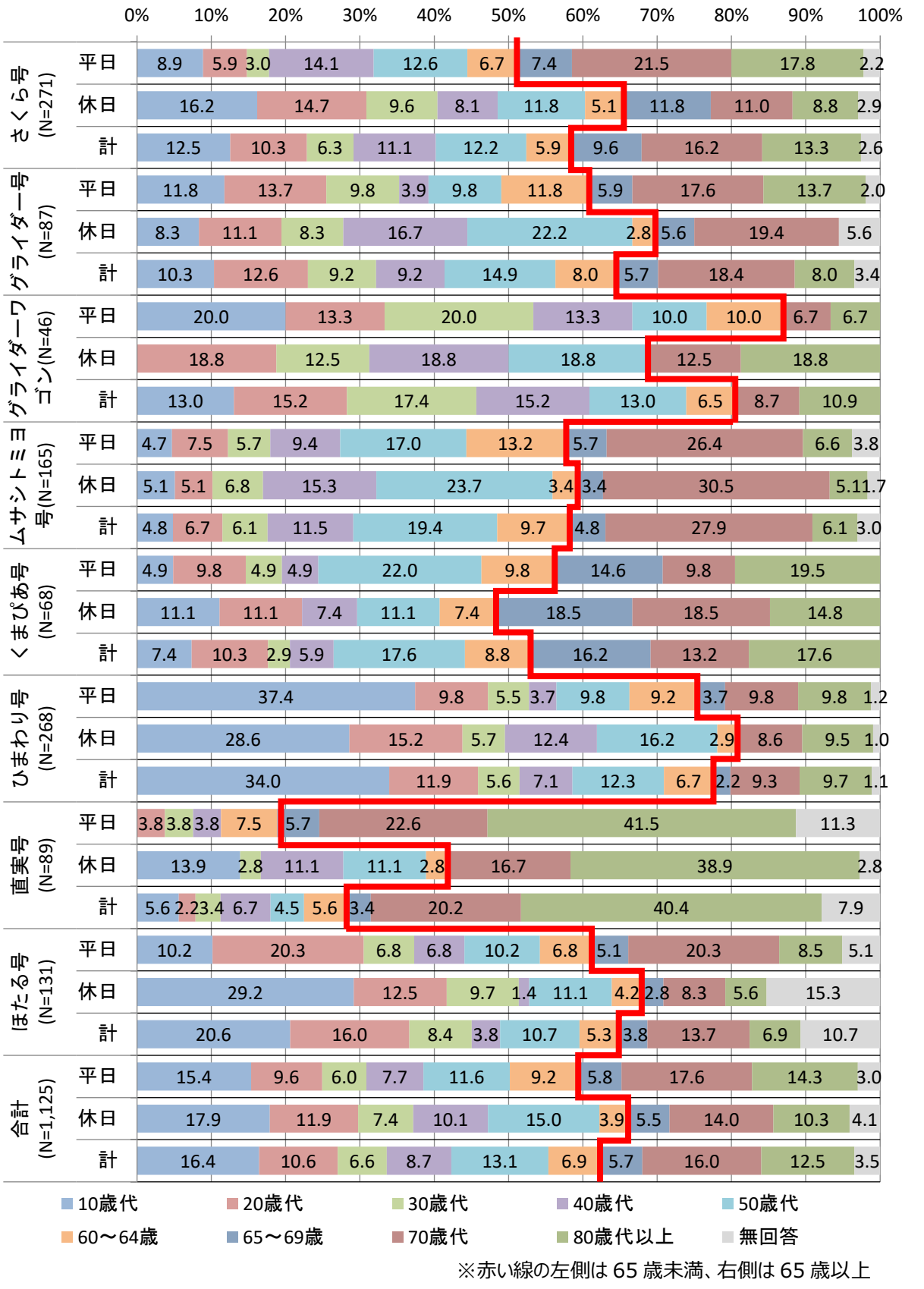


図　居住地

○年齢別では「10 歳代」が 16.4%で最多、次いで「70 歳代」が 16.0%となり幅広い年代層の利用がある。
○「ひまわり号」は若年層の利用が多く、「直実号」は高齢者層の利用が多い。



※赤い線の左側は 65 歳未満、右側は 65 歳以上

図　年代別利用者割合

○利用目的では各路線とも「通勤」・「通学」及び「買い物」が多く、平日・休日で主な利用目的が異なる路線が多い。特に「直実号」は平日に「通院」、休日に「買い物」が突出している。

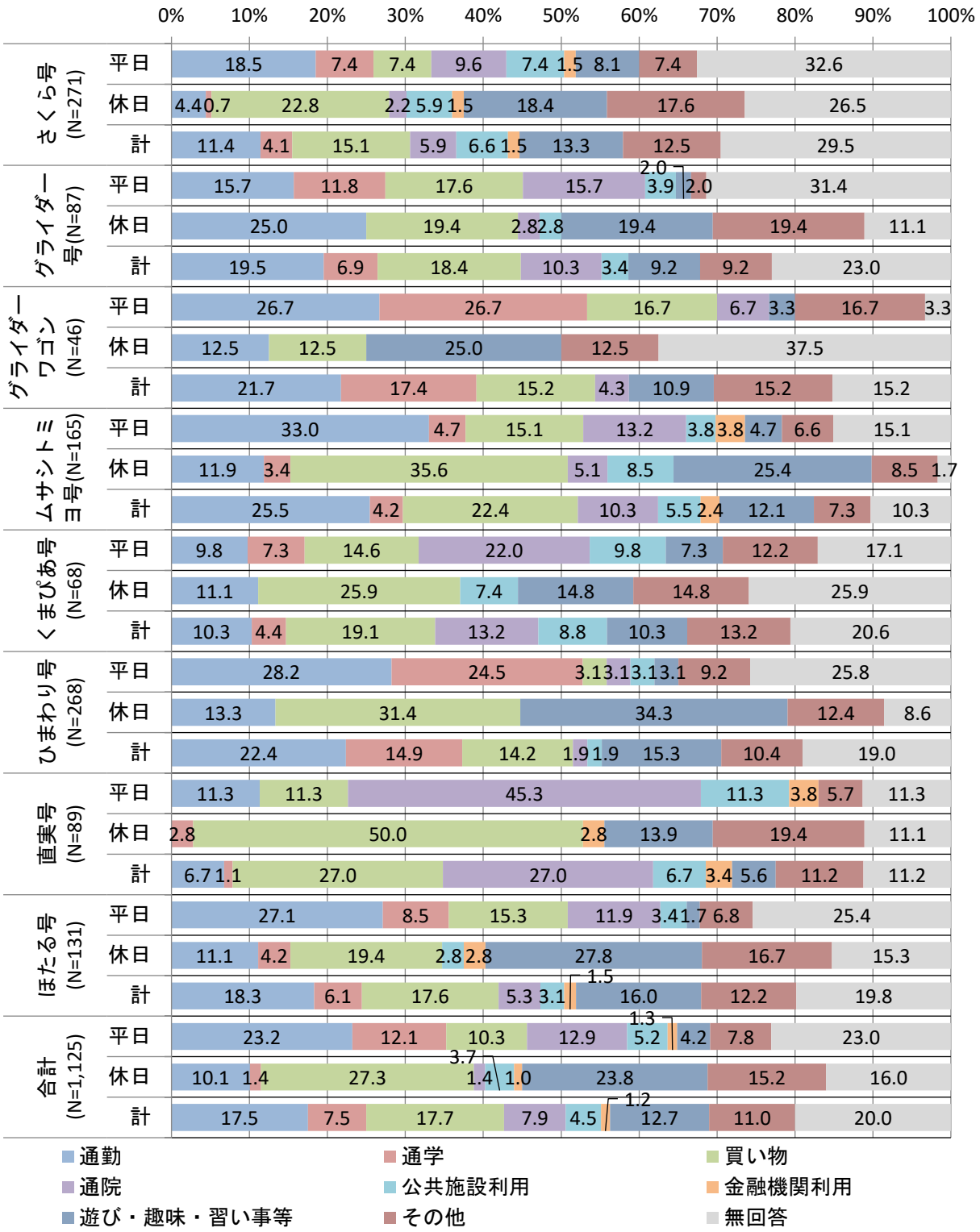


図　利用目的

○利用頻度では、全体で「週に 1～2 日」以上の利用が約半数となった。路線別では「ひまわり号」で平日に「週に 5 日以上」が 36.2%を占め、日常的な利用がみられる。「グライダーワゴン」では休日に「週に 5 日以上」が 0%となり、平日と休日で利用者層が異なることが考えられる。

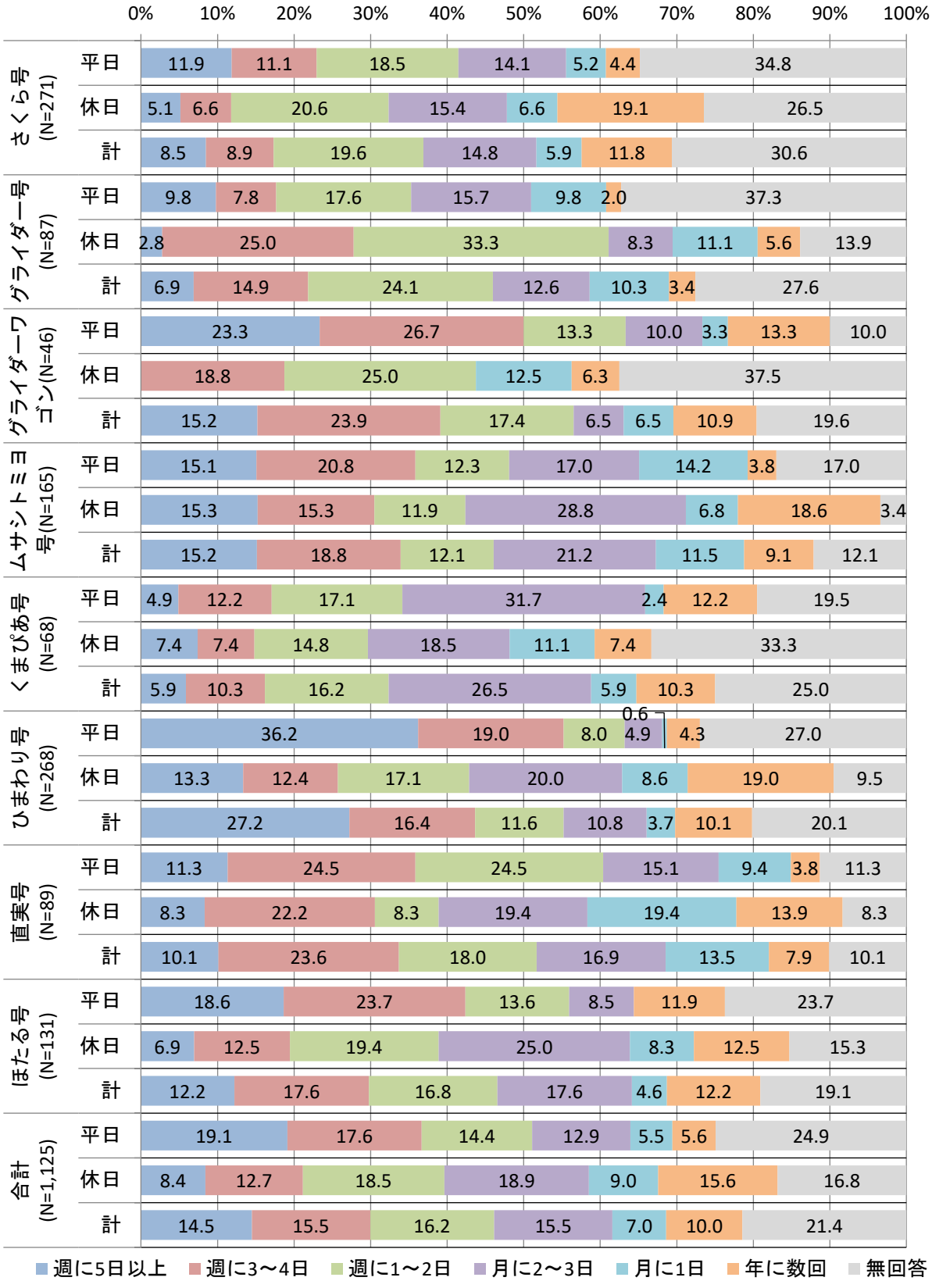


図　利用頻度

○満足度では、「満足」「やや満足」への回答はゆうゆうバス全体で 59.0%となり高い数値となっている。一方、すべての路線において「やや不満」「不満」への回答率は低い。

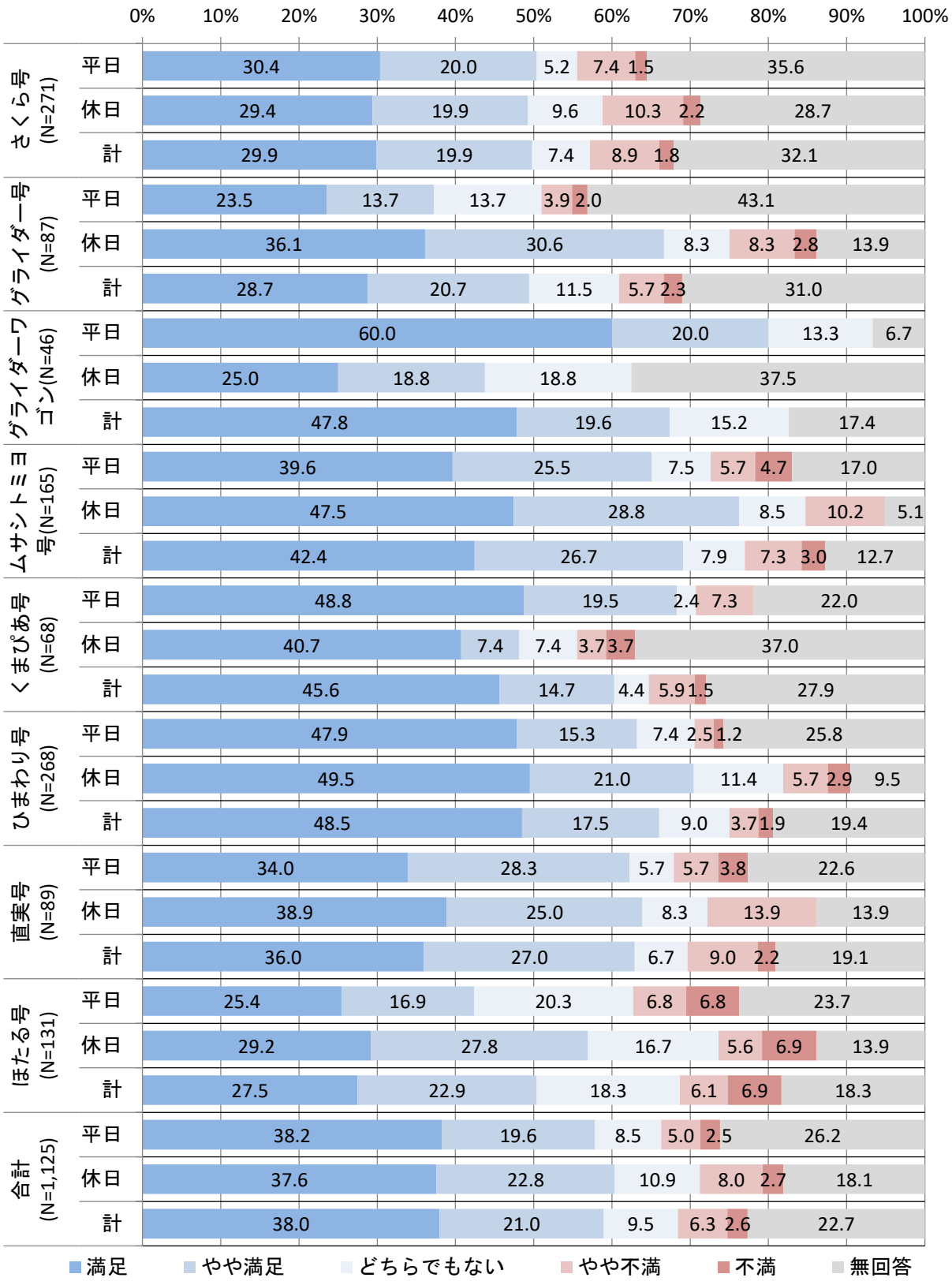


図　路線別における満足度

○改善要望では「運行本数」が 53.2%で最多となり、次いで「運行時間帯（27.8%）」が多い。

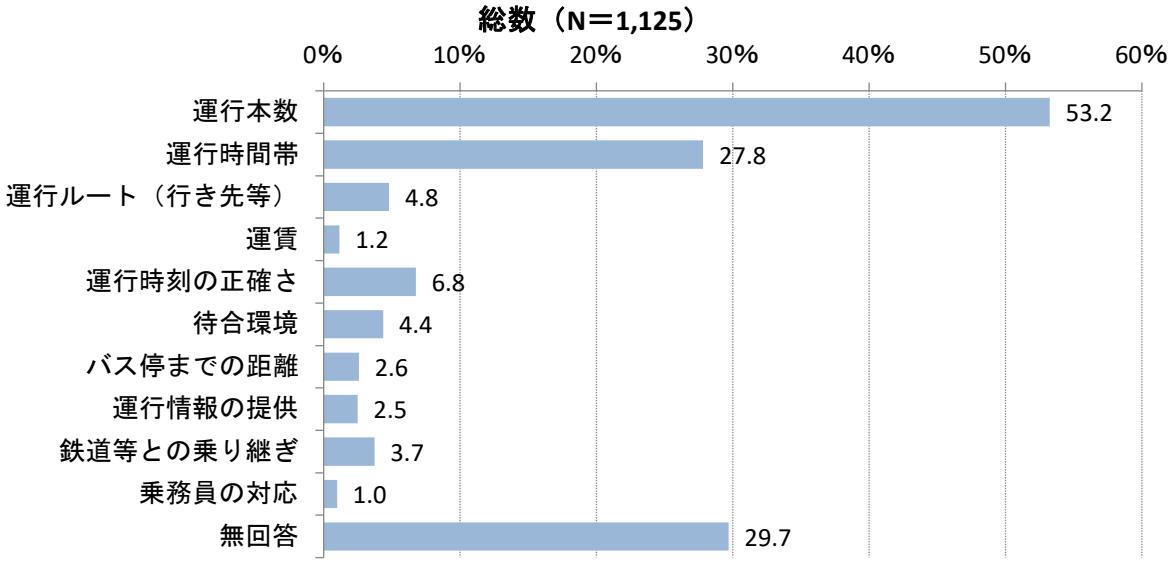


図　改善してほしいサービス（上位２項目まで回答）

（３）交通事業者・関係団体アンケート調査

表　調査概要

<table>
<tr><td colspan="2">対象者</td><td>«交通事業者»
<table><tr><td>鉄道</td><td>東日本旅客鉄道㈱高崎支社、秩父鉄道㈱</td></tr><tr><td>路線バス</td><td>朝日自動車㈱、国際十王交通㈱、深谷観光バス㈱</td></tr><tr><td>ゆうゆうバス</td><td>㈱協同バス、北斗交通㈱、国際十王交通㈱</td></tr><tr><td>タクシー</td><td>中央タクシー㈱、ミツワ交通㈱、七福タクシー㈲、
籠原タクシー㈲、熊谷構内タクシー㈱</td></tr></table>
«関連事業者»
<table><tr><td>社会福祉協議会</td><td>熊谷市社会福祉協議会</td></tr><tr><td>観光協会</td><td>熊谷市観光協会</td></tr><tr><td>商工会</td><td>熊谷商工会議所、くまがや市商工会</td></tr></table></td></tr>
<tr><td colspan="2">調査方法</td><td>・事前に調査票を送付し、郵送回収</td></tr>
<tr><td rowspan="2">主な
調査項目</td><td>交通事業者</td><td>・利用者の特性や運行上の問題点、利用促進策
・最近の利用者層の動向や変化
・走行環境などの問題点
・5 年後（令和 9 年度）の利用者予測と、令和 3 年度との比較
・利用促進・利便性向上・経営改善のための計画、事業
・利用者や市民などから寄せられている意見・要望</td></tr>
<tr><td>関連事業者</td><td>・観光や商業の現状や、新型コロナウイルスの影響などによる問題点、課題点
・来訪者などから熊谷市の公共交通に関して寄せられている声
・公共交通と協力・連携した取組や事業の可能性
・市の公共交通についての意見・要望</td></tr>
<tr><td colspan="2">調査期間</td><td>・令和 4 年 12 月 2 日（金）～12 月 9 日（金）</td></tr>
</table>

表　交通事業者

事業者	内容
鉄道事業者	○**利用者の動向** ・利用者総数はコロナ禍以前の水準まで回復していない。 ・大型商業施設（ふかや花園プレミアム・アウトレット）への利用客増加。 ○**利用促進・経営改善等のために行っていること** ・沿線地域における団体・企業とのコラボによる沿線活性化活動の実施 ・地域と共存できる駅舎への改良・有効活用の検討 ○**他の交通事業者との連携や協力について** ・将来的に MaaS 等の活用により連携を図っていきたい。
路線バス事業者	○**利用者の動向** ・コロナ禍におけるリモートワーク等の普及により利用者が減少。 ・教育機関の通常授業再開（大学など）により通学利用が回復している。 ・将来的にもコロナ禍前と同水準またはそれ以上までの利用者増加は見込めない。 ○**運行上、経営上の問題点** ・乗務員不足の深刻化 ○**路線バスの走行環境** ・ラグビー輸送や商業施設の繁忙期には、一般車との錯綜により遅延が起こる。 ○**利用促進・経営改善等のために行っていること** ・学生フリー乗車券、一日乗車券等の企画券の導入 ・乗務員確保のための説明会開催、バスの乗り方教室等の開催 ○**市の施策・計画に提言・期待、または協働で実施したいこと等** ・バスの円滑な運行のための交通整理 ・赤字路線維持のための補助金の交付 ・乗務員不足を補うための取組
ゆうゆうバス 運行事業者	○**利用者の動向** ・高齢者や障がい者の利用が増えている。 ・今後は学生の減少・高齢者の増加により、運送収入は減少するものの利用総数は変わらないのではないか。 ○**運行上、経営上の問題点** ・１台あたりの走行距離が長く、予定以上に整備（修理）が必要となる。 ・安全運行のため、人件費・車両整備に伴う経費を増加したい。 ○**市の施策・計画に提言・期待、または協働で実施したいこと等** ・乗車人員の増加のため、地域内の事業所誘致や行事を行ってほしい。
タクシー事業者	○**利用者の動向** ・平日午前中は高齢者の通院需要が多い。 ・イベント時は駅～スポーツ文化公園などで学生など若い世代の利用も多い。 ○**抱えている課題** ・乗務員不足の深刻化に伴う稼働率の減少 ○**利用促進・経営改善等のために行っていること** ・バリアフリー車両の導入（増車） ・配車アプリの導入または導入検討

表　関連事業者

事業者	内容
社会福祉協議会	○**高齢者や障がい者などから寄せられる声** ・生活様式に合わない公共交通の運行経路・ダイヤのため自動車運転免許の返納を躊躇している高齢者が多い一方、運転の危険性を危惧して早めに返納する方も増加している。
観光協会	○**観光における問題点・課題点** ・イベント時、大量の来場客の適切な誘導等が難しく、その影響により参加を躊躇する傾向がある。適切な運営のためには経費が増大し開催自体が困難となる。 ・個人や小規模グループで楽しめ、時期や時間を制約しない観光が求められる。 ○**観光振興のため公共交通と連携・協力した取組等** ・バス事業者が作成した観光マップに情報提供を行った。 ○**来訪者や観光施設等から寄せられる声** ・熊谷スポーツ文化公園の駐車場不足、周辺道路の渋滞、アクセスバスの遅延 ○**市の公共交通への意見・要望** ・臨時バス運行費、臨時駐車場経費、安全対策のため警備費用等の財政支援 ・熊谷駅周辺に大型バス駐車場の確保 ・まちなかへの車両進入制限、主要施設への LRT 整備等
商工会	○**商業における問題点・課題点** ・市の標榜するスポーツ観光による交流人口・関係人口の増加を目指すのであれば、地域活性化に活かせる公共交通のあり方を検討することが望まれる。 ・スポーツコミッションとの連携のほか、多くの関係者・企業を巻き込んだオープンな議論が必要である。 ・事業主の高齢化・後継者不足により近い将来廃業となる事業所の増加が懸念される。 ・キャッシュレス化についても高齢の事業主を中心に対応ができていないのが現状。 ○**商業活性化のため公共交通と連携・協力した取組等** ・現時点ではないが、熊谷スポーツ文化公園への交通手段を改善し来訪者を増やすことで、結果として市内商業活性化につながるものと考える。 ・十数年前から現在でも販促支援の位置づけとして地域内観光マップ「縦横無尽。」を継続的に発刊し支援中。 ○**来訪者や商業施設等から寄せられる声** ・公共交通手段、ルートおよび便数が限られており不便。 ・コミュニティバスの運行情報が不足しており、他の交通手段の代替として使えない。 ・コミュニティバスについて、中心市街地までの所要時間に不満の声がある。 ○**市の公共交通への意見・要望** ・現行のコミュニティバスの運用見直しは急務であり、オンデマンド交通の導入検討を含め効率的な交通システムの構築が必要 ・市街地に商業施設等を結ぶ短距離・循環型のバス（低価格・定額制）の検討 ・公共施設アセットマネジメント基本計画の進捗と連動した公共交通の施策検討 ・商業への販促支援につながる高齢者等買い物難民対策の検討 （高齢者への宅配サービス支援、高齢者宅から小売店等への送迎サービス支援）

（４）民生委員・児童委員アンケート調査

表　調査概要

対象	・民生委員・児童委員、主任児童委員を対象としたアンケート調査
主な調査項目	担当する地域にお住いの高齢者、障がい者、子育て世帯の方などについて ・生活実態や公共交通の利用状況 ・普段利用する医療施設や商業施設 ・公共交通に対する問題点、改善要望 ・外出する際の移動に関して困っていること ・問題点に対して、地域として考える改善策、取組内容、行政への要望
調査方法	・手渡し配布・郵送回収
調査期間	・令和４年 10 月 31 日（月）～11 月 11 日（金）

○外出する際に「困っている方・不便を感じている方が多い」との回答は 36.0%に上り、地域委員の目から見ても移動に何らかの不自由を持っている方が多いという結果となった。

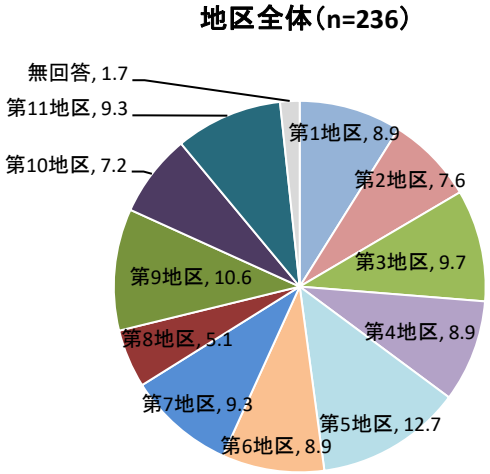


図　担当する地区協議会

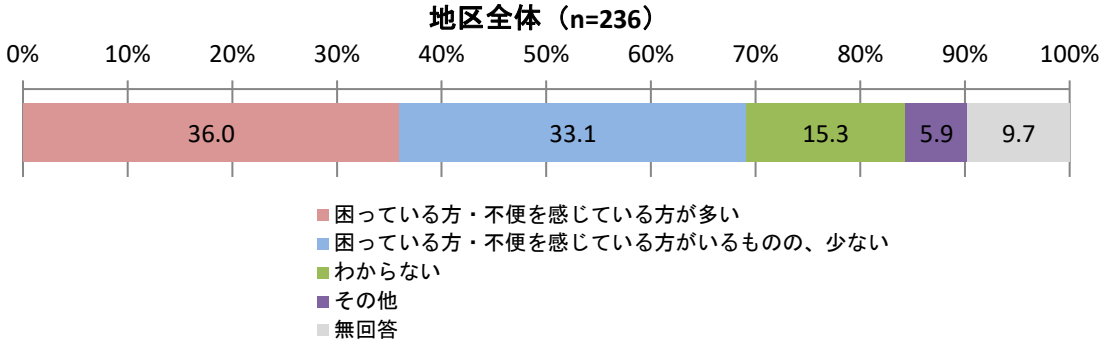


図　外出する際の困り具合

表　民生委員・児童委員アンケート調査意見の集約

○熊谷市内での移動実態について

«一人で外出できる方のご意見»

・免許証を返納したいが交通手段が無い為、自分の運転に頼らざるを得ない。公共機関を利用しても荷物を持つのが大変。

・高齢者でお元気な方は近くの店へは徒歩か自転車を使用している。タクシーは待ち時間等も料金に含まれる場合もあり、料金が気になる。

«一人で外出が困難な方のご意見»

・家族やヘルパーの方に送迎を頼むことが多い。

・家族以外、近所に住む知人等に送迎をお願いする場合、申し訳なく思い遠慮がちになってしまう。

・高齢世帯で車両の乗り降りに困難性のある方は介護タクシー利用も考えるが、予約が困難であり、必要な時に使えない不便がある。

○普段利用する医療施設

・熊谷総合病院（92 票）

・埼玉慈恵病院（54 票）

・内田クリニック（28 票）

・藤間病院（28 票）

・深谷赤十字病院（26 票）　等

○普段利用する商業施設

・ベルク（140 票）

・八木橋百貨店（67 票）

・ヤオコー（65 票）

・カスミ（47 票）

・イオン（35 票）　等

○公共交通サービスに関する要望・意見

«一人で外出できる方のご意見»

・バスを利用したくてもバス停に行くのが困難。本数も少ない。

・ゆうゆうバスを利用するが、目的地までの時間が大分かかる。（回り道のため）

・現在のゆうゆうバスを維持するために利用を心掛けているが、本数の都合で行きは良くても帰りの便がなく、タクシーを利用するケースが多い。

«一人で外出が困難な方のご意見»

・タクシーは便利だがバスなどと比べると高い。年金の中から支出するので、余程でない限り利用出来ない。

・介護保険を使って病院まで送迎して欲しい。乗り合いタクシーみたいに、何人かで使えないでしょうか。

«民生委員・児童委員のご意見»

・若い世代は自家用車を使えるため移動に困っている人は少ない。

・ゆうゆうバスのルート外の住民向けに、他市町村で導入しているデマンド交通などを入れてほしい。

・移動に困っている方もいるが、バスの本数が少なく免許返納に踏み切れない方が多いと思料する。

・近所に医療施設・商業施設等が揃っている地区では、移動の不便さを感じていない。

第5章　地域公共交通の問題点・課題の整理

1．地域公共交通の問題点・課題の抽出

第１章のまとめ（熊谷市の現状）

○人口は過去５年間で微減傾向にあり、年齢３区分では、老年人口は増加しているが、年少人口、生産年齢人口では年々減少傾向にある。
○本市における高齢化率は、30.08%と増加傾向にある。
○通勤・通学の流動は、深谷市、行田市、鴻巣市の隣接市との結び付きが強く、流入が流出を上回っている。
○東京都市圏 PT 調査による代表交通手段は、自動車分担率が 62.2%と高い。
○観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症流行前（令和元年度）まで増加傾向で、その後減少している。

第２章のまとめ（地域公共交通の現状）

○鉄道は上越・北陸新幹線、ＪＲ高崎線、秩父鉄道が東西方向に走っており、公共交通の主要結節点である熊谷駅や、ＪＲ高崎線の始発駅でもある籠原駅、秩父鉄道の各駅を有している。
○路線バスは熊谷駅を起点に運行しており、利用者の動向では新型コロナウイルス感染症拡大の影響等に伴い大幅な減少がみられる。
○ゆうゆうバスは、これまで合併等を契機に順次運行を開始して以降、平成 30 年 10 月から「グライダーワゴン」が、令和２年９月から「くまぴあ号」が運行しており、利用者の動向では令和２年度に大幅に減少したものの、令和３年度では回復の傾向がみられる。
○タクシー事業者は６社あり、本市を含む県北交通圏の法人タクシー利用者数は減少傾向にある。
○公共交通以外として、福祉交通サービス（大里地区福祉有償運送）や、スクールバス、企業送迎バス、移動販売等が運行している。

第４章のまとめ（地域公共交通に関する実態・ニーズ調査）

«市民アンケート調査»
○「買物」時の移動手段としては 7 割、「通院」、「趣味・娯楽」時の移動手段としては６割超が自家用車による移動となり、自家用車への高い依存がうかがえる。一方、「通勤・通学」、「趣味・娯楽」時の移動手段では２割超が公共交通手段を選択している。
○バスを日常的（週に１日以上）に利用している方は路線バスで５％程度、ゆうゆうバスで１％程度である。利用しない理由としては「自家用車利用」のほか、「バス停が自宅近くにないから」との声も一定数ある。
○バス交通の今後の方向性としては、「公共交通の維持ができなくなった場合は、別の移動手段（デマンド交通など）を確保していくべき」との声が 3 割程度と最も多い。
○バス交通の維持・充実のための方策として、「行政の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべき」との声が多い。
«路線バス利用者アンケート調査»
○利用者特性として、10～20 歳代の「通勤・通学」目的による利用が多く、熊谷駅では市外居住者、籠原駅では市内居住者が主に利用している。
○満足度では、比較的「運行ルート」「運行情報案内」の評価が高く、「運行本数」「運行時間帯」で評価が低い傾向にある。
○要望として「便数増便」が多くを占めたほか、「運行時間帯の拡大」「バス停の待合環境の設置」が望まれている。
«ゆうゆうバス利用実態調査»
○全体の傾向として市内居住者の割合が半数以上であり、各年代に幅広く利用されているが、路線別の特徴としてひまわり号では 10 歳代、直実号では 70 歳代以上の利用が比較的多くなっている。
○利用者満足度では比較的高い傾向にあり、要望としては「運行本数」「運行時間帯」の改善が望まれている。
«交通事業者・関係団体アンケート調査»
○利用者数がコロナ禍以前の水準まで回復するのは困難であり、利用者の高齢化も進んでいる。
○バス、タクシー事業者においては乗務員不足が深刻化している。運行費用等の助成が望まれている。
«民生委員・児童委員アンケート調査»
○現在のゆうゆうバスを維持するために利用を心がけているが、本数の都合で行きは良くても帰りの便がなく、タクシーを利用するケースが多い。
○移動に困っている方もいるが、バスの本数が少なく免許返納に踏み切れない方が多いと思料する。

第３章のまとめ（本計画における上位・関連計画）

○第２次熊谷市総合振興計画
　➢利便性の高い公共交通を推進
○熊谷市都市計画マスタープラン
　➢鉄道・路線バスの維持・充実　　➢交通結節点の整備
　➢交通インフラへの先進技術の導入
　　（自動運転バス、バスの電気自動車化等）
　➢中心市街地のゆうゆうバスの維持・充実
○熊谷市立地適正化計画
　➢公共交通の再編等（公共交通の啓発活動や潜在需要の掘り起こし）
　➢円滑な市内移動を実現する公共交通ネットワークの検討
○埼玉県５か年計画
　➢埼玉の価値を高める公共交通網の充実（路線バスの維持・確保等）

地域公共交通の課題

【課題①】
市の骨格を形成する鉄道、路線バスの維持

【課題②】
ゆうゆうバスの運行ルート・サービス水準の見直し

【課題③】
地域公共交通の相互連携による利便性の向上

【課題④】
点在する公共交通空白地域の改善

【課題⑤】
熊谷スポーツ文化公園へのアクセス改善

【課題⑥】
他産業との連携による公共交通の利用促進

2. 課題の整理

各課題の詳細については以下のとおりである。

【課題①】市の骨格を形成する鉄道、路線バスの維持

・鉄道（JR 高崎線、秩父鉄道本線）や路線バスの利用者数は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、減少傾向となっている。
・基幹的公共交通徒歩圏（鉄道又は路線バス 30 本/日以上）は、「熊谷市立地適正化計画（令和４年３月）」によると、市人口の 37.3%を占めており、これら市の骨格を形成する鉄道や路線バスの維持が必要である。

【課題②】ゆうゆうバスの運行ルート・サービス水準の見直し

・ゆうゆうバスは、これまで市民の意見や乗降者数データ等を参考にしながら、新規路線（くまぴあ号、グライダーワゴン）の運行やルート・時刻表の見直しを行っている。
・利用者数は令和元年度から令和２年度にかけて新型コロナウイルス感染症の影響等により減少したものの、令和３年度は回復の傾向が見られた。
・今後も持続可能な公共交通となるよう、利用実績や市民ニーズ等を考慮しながら、効率性・利便性を高めるための運行ルート・サービス水準等について見直しを行うことが必要である。

【課題③】地域公共交通の相互連携による利便性の向上

・「熊谷市都市計画マスタープラン（令和４年３月）」で掲げている将来都市構造「多核連携型コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、鉄道や路線バス、ゆうゆうバス等の相互連携により、乗継利便性の強化や情報の一元化等を通じて、利用しやすい公共交通体系の構築が必要である。

【課題④】点在する公共交通空白地域の改善

・鉄道・バスの人口カバー率は「熊谷市立地適正化計画（令和４年３月）」によると、全人口の 80.0%を占めているものの、一部エリアで公共交通空白地域が存在している。
・これら公共交通空白地域について、ゆうゆうバスなど地域公共交通だけで解消することは財政面や運営面等の観点から困難なため、大里地区福祉有償運送など公共交通以外の移動手段と連携を図りながら、費用対効果も含めて検討が必要である。
・検討に当たっては、既存路線を基本に、現状カバーできていない地域に対しては AI オンデマンド交通の導入や地域輸送資源の総動員等、あらゆる手段を検討していく必要がある。

【課題⑤】熊谷スポーツ文化公園へのアクセス改善

・スポーツイベント等開催時に周辺道路の渋滞が発生し、日常生活で自家用車やバス利用している方へ影響を及ぼしていることから、県、施設管理者と連携し、周辺道路環境の改善や ICT を活用した渋滞対策、近隣駐車場案内等の導入を検討するとともに公共交通の利用やシェアサイクルの活用を推進していく必要がある。

【課題⑥】他産業との連携による公共交通の利用促進

・ゆうゆうバスの行政負担額は増加傾向で、さらに、小・中学校の段階的な統廃合によるスクールバスの運行などに伴い、行政負担額の更なる増加が懸念される。
・昨今の社会情勢の変化により、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくことは困難である。
・市内外からの交流人口を増やす観光イベントや集客施設等と連携した利用促進策を講じることにより、新たな需要を取り込むことで生活交通の一部を補完することが必要である。

第6章　地域公共交通の構築に係る目指すべき将来像や基本目標

1. 基本理念

地域公共交通の課題に対応するため、本計画の基本理念を以下のとおりとする。

「人や地域がつながるまち」を支える
市民・来訪者の移動の基盤となる地域公共交通の実現

2. 基本方針

課題解決に向けて、基本理念を踏まえ、基本方針として以下のとおり設定する。

【基本方針①】地域公共交通の再編及び接続強化による利用しやすい公共交通網の構築を目指す

・県北最大の交通結節点である熊谷駅へのアクセス強化を図るよう、鉄道、路線バス、ゆうゆうバス及びタクシーなどの各公共交通機関同士を有機的に接続し、地域ニーズに合った利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークの形成を目指す。
・公共交通ネットワークの形成に当たっては、隣接市町で運行中のコミュニティバスとの接続強化に留意する。
　➢基幹的公共交通（鉄道、路線バス）ネットワークの維持・充実
　➢市内地域間を結ぶ循環方向の強化（ゆうゆうバス）
　➢県北最大の交通結節点である熊谷駅の機能強化

【基本方針②】輸送資源の総動員による持続可能な公共交通環境の構築を目指す

・本市は鉄道、路線バス、ゆうゆうバス及びタクシー等に加え、福祉交通サービス、スクールバス、企業送迎バス及び移動販売など多様な公共交通が運行中のため、これら地域の輸送資源の総動員を図りながら、持続可能な公共交通環境の構築を目指す。

【基本方針③】新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携を目指す

・人口減少が進み、公共交通の利用者数が減少傾向にある中で、生活交通のみで公共交通を維持していくのは困難である。
・熊谷市が有する魅力的な観光資源など他分野・産業との連携を図りながら、新たな需要を取り込むことで持続可能な公共交通を目指す。

【基本方針④】公共交通の利用促進、利便性向上のため、MaaS の実現等を目指す

・本市は自動車依存度が高いため、公共交通に対する市民意識の醸成を促すよう、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしながら、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を目指す。

3. 地域公共交通の機能分担

本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり４区分に機能分担を図る。

「熊谷市都市計画マスタープラン（令和４年３月）」で掲げている将来都市構造「多核連携型コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、県北最大の交通結節点である熊谷駅周辺を起点とした放射状ネットワークと、地域の拠点を循環するネットワークをつなぎ合わせ、有機的な公共交通ネットワークの形成を目指す。



表　市内公共交通の機能分担

区　分		機能分担	対応公共交通システム
鉄道	**基幹交通システム**	○広域的な移動を連絡し、骨格を形成する路線	上越・北陸新幹線 JR 高崎線 秩父鉄道本線
バス交通等		○鉄道による広域アクセスを享受し、骨格を形成する路線	路線バス（運行頻度が 1 日片道当たり 30 本以上）
	幹線交通システム	○基幹交通システムを補完し、市内の地域間の移動を連絡する路線	路線バス
	支線交通システム	○適切な機能分担のもと基幹交通システム、幹線交通システムを補完し、市内の移動サービスを支援する路線 ○地域の実情に合わせて、主として通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応	ゆうゆうバス
	補完交通システム	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、民間送迎バス スクールバス、シェアサイクル、移動販売 福祉交通サービス（大里地区福祉有償運送）
乗継拠点		○基幹交通システム、幹線交通システム、支線交通システム及び補完交通システムを連絡する鉄道駅で、公共交通機関相互の連携強化と待合空間の整備等機能強化を積極的に図るべき拠点	熊谷駅 籠原駅
乗継ポイント		○乗継拠点を補完するバス停で、待合空間の整備等機能強化を図るべきポイント	聖天山・妻沼行政センター 江南行政センター 大里行政センター 熊谷スポーツ文化公園 ソシオ流通センター駅

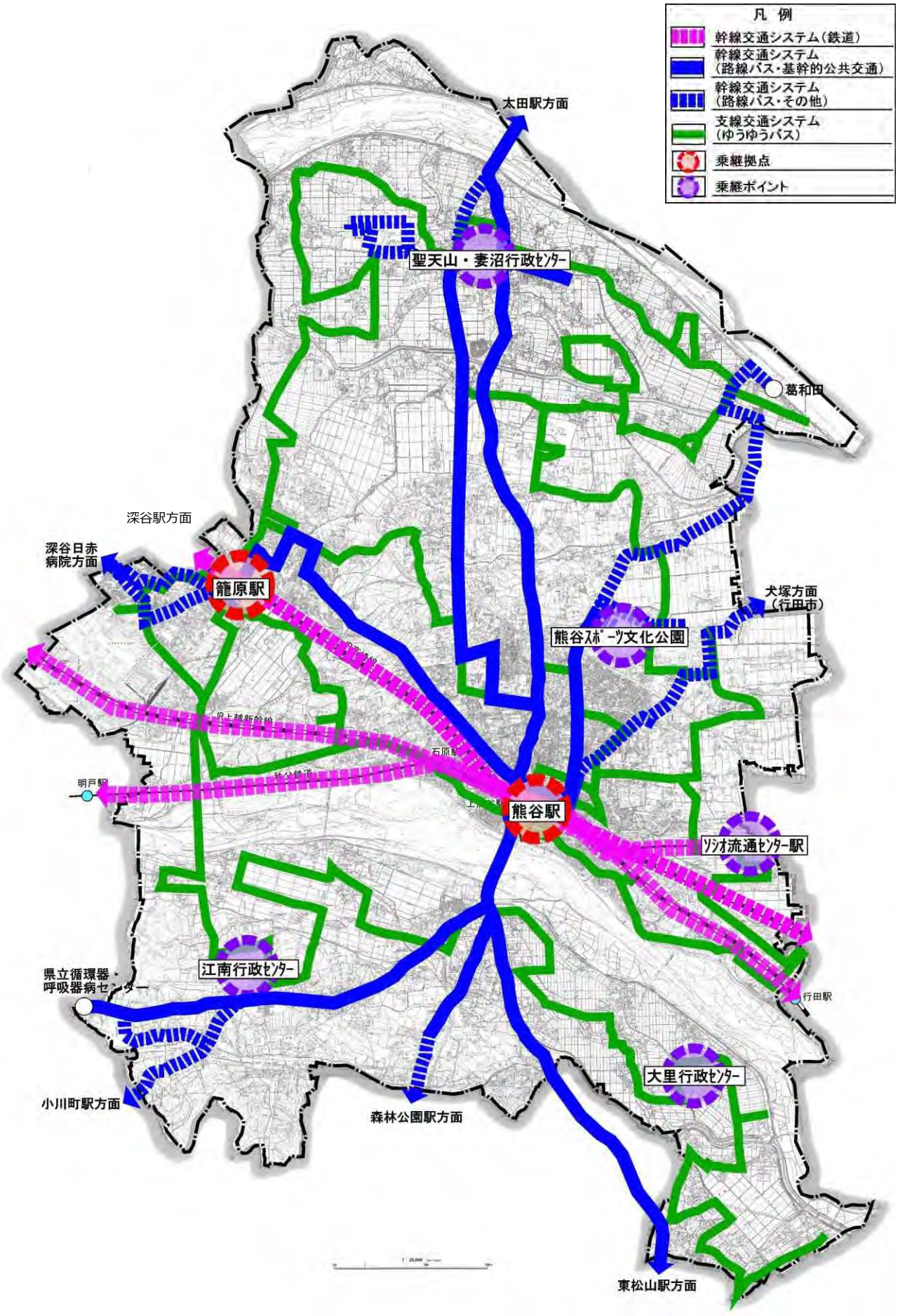


図　公共交通ネットワークの骨格形成イメージ

4. 計画目標

地域公共交通の目標は、基本方針それぞれについて、令和 9 年度目標の達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定める。

表　実施事業一覧

基本方針	評価指標	現状値	目標値
①地域公共交通の再編及び接続強化による利用しやすい公共交通網の構築を目指す	公共交通利用者数　※1 ・鉄道日利用者数 ・路線バス年間利用者数 ・ゆうゆうバス年間利用者数	 39,518 人/日 3,857 千人/年 201 千人/年	 40,000 人/日 3,900 千人/年 210 千人/年
	ゆうゆうバスの収支率　※2	20.2%	25.0%以上
	公共交通に満足している市民の割合　※3	41.8%	55.0%以上
	乗継拠点・乗継ポイントでの待合空間の整備箇所数　※4	6 か所	8 か所
②輸送資源の総動員による持続可能な公共交通環境の構築を目指す	外出困難度　※5	18.8%	15.0%未満
	デマンド交通等、新たな交通システムの導入地域	0 地域	1 地域
③新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携を目指す	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	0 件	1 件
④公共交通の利用促進、利便性向上のため、MaaS の実現等を目指す	利用促進イベントの実施　※6	2 件	5 件

※1　各交通手段別の利用者数（現状値は令和 3 年度数値）

※2　ゆうゆうバスの収支率（運行収入/運行経費）
（現状値は令和 3 年度数値、目標値は、埼玉県平均 24.4%を上回る数値目標とした）

※3　現状値は「まちづくり市民アンケート（令和 4 年度分・計画 5 年目）」。目標値は「熊谷市総合振興計画」で掲げている、後期めざそう値（H29）55%と同様に設定。

※4　ゆうゆうバスと路線バス及び鉄道が交わる乗継ポイントを 2 箇所追加整備

※5　市民アンケート調査における目的別（通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽）の設問に対し「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答した割合の平均値

※6　バスの乗り方教室やゆうゆうバスの PR など、これまで利用する機会がなかった人々への利用促進

第7章　実施事業の検討

1．基本方針を踏まえた実施事業

４つの基本方針に基づき、次の実施事業を実施する。

表　実施事業一覧

基本方針	実施事業
基本方針①： 地域公共交通の再編及び接続強化による利用しやすい公共交通網の構築を目指す	**【事業１】**ゆうゆうバスの再編 ※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）（ほたる号）の運行支援を含む
	【事業２】路線バスの維持・利用促進 ※地域公共交通確保維持事業（地域間系統）（熊谷駅～犬塚間）の運行支援を含む
	【事業３】鉄道の利便性向上と利用促進
	【事業４】AI オンデマンド交通等新たなモビリティの導入検討
	【事業５】乗継拠点・乗継ポイントの機能強化
	【事業６】熊谷スポーツ文化公園周辺の交通改善
基本方針②： 輸送資源の総動員による持続可能な公共交通環境の構築を目指す	**【事業７】**星宮小学校等スクールバスの有効活用
	【事業８】タクシー等民間事業者と連携した取組の検討
基本方針③： 新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携を目指す	**【事業９】**他産業と連携した利用促進策の検討
	【事業１０】外出支援のための福祉施策等との連携
基本方針④： 公共交通の利用促進、利便性向上のため、MaaS の実現等を目指す	**【事業１１】**モビリティマネジメント施策の実施 ➢公共交通を利用する機会の提供（お試し乗車券等） ➢バス乗り方教室の開催
	【事業１２】ICT 等の活用による利用促進 ➢分かりやすい運行情報の発信（ゆうゆうバスのオープンデータ化等） ➢総合公共交通マップの作成等、情報発信の一元化

2. 実施事業の検討

４つの基本方針に基づき、令和５年度から９年度の５か年での実施を想定する 12 の事業の具体的な内容について、以下のとおり位置づける。

基本方針①：
地域公共交通の再編及び接続強化による利用しやすい公共交通網の構築を目指す

【事業１】ゆうゆうバスの再編＜支線交通＞

ゆうゆうバスについては、利用実績や利用者のニーズを正確に捉えた上で、利便性向上と効率的な運行となるよう運賃を含めた運行サービスの見直しを検討・実施する。

また、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」を活用し、安定的な確保・維持を目指す。

《実施主体》熊谷市、バス事業者

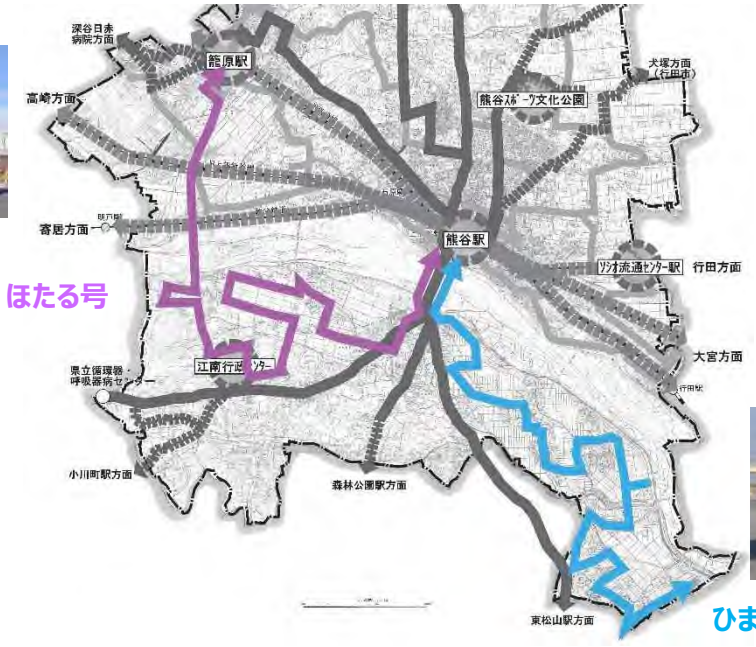
実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
ゆうゆうバスの再編	検討	実施			

■補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
コミュニティバス(ほたる号)	熊谷駅南口	江南行政センター	籠原駅南口	４条乗合	路線定期運行	国際十王交通	フィーダー補助
コミュニティバス(ひまわり号)	熊谷駅南口	大里行政センター	長島記念館	４条乗合	路線定期運行	北斗交通	廃止代替貸切バス路線確保対策費補助金

■該当路線図







【事業 2】路線バスの維持・利用促進＜基幹交通・幹線交通＞

路線バスは、熊谷駅と市内や東松山駅、太田駅等を結ぶ移動を担う重要な公共交通として、鉄道など他の交通事業者との連携により乗り継ぎの円滑化を図りながら、維持する。

国際十王交通で運行中の熊谷駅～犬塚間路線バスについては、行田市と連携し、地域公共交通確保維持事業（地域間系統）などを活用し維持する。

また、同社運行中の熊谷駅～小川町駅間路線バスについては、小川町、嵐山町と連携し、利用促進・支援を行う。

なお、バスやタクシー事業者では、運転手確保に苦慮している状況であるため、バスの乗り方教室など公共交通を身近に感じてもらえるイベントの開催など、協力・実施を検討する。

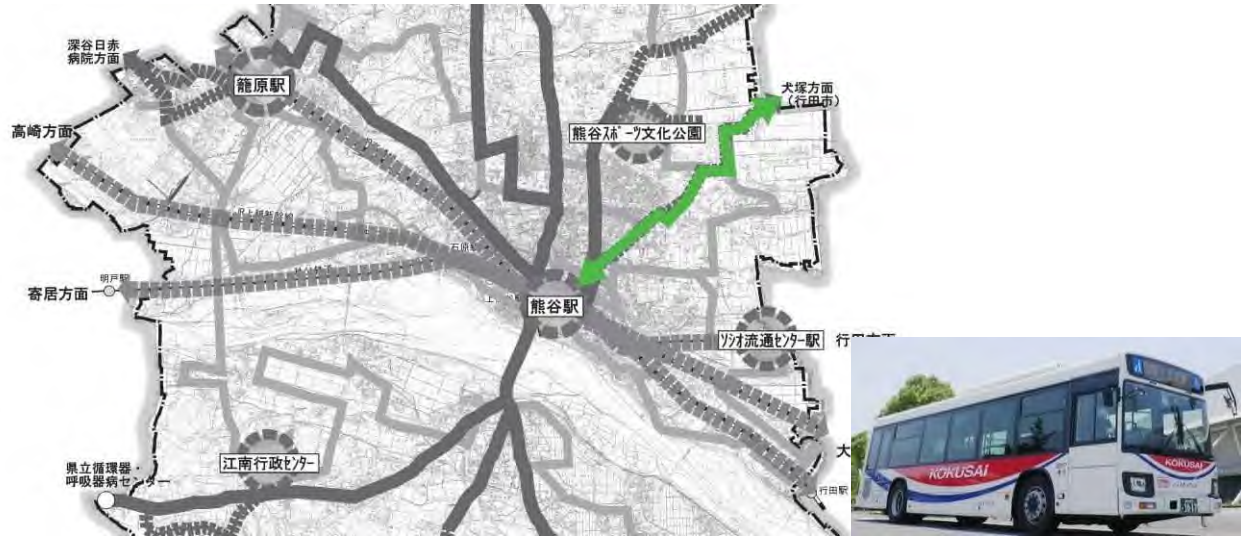
《実施主体》バス事業者、熊谷市、関係市町

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
路線バスの維持・利用促進	実施				

■補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス (熊谷駅～犬塚線)	熊谷駅	南河原支所前	犬塚	4 条乗合	路線定期運行	国際十王交通	幹線補助

■該当路線図



【事業３】鉄道の利便性向上と利用促進＜基幹交通＞





JR 東日本の新幹線及び高崎線と秩父鉄道の秩父本線について、運行本数の増便や、路線バスなどとの乗り継ぎ利便性の強化を踏まえた運行ダイヤの改善などについて要請していく。

特に北陸新幹線については、熊谷駅から乗り換えることなく金沢駅まで行けるよう引き続き要望していく。

また、秩父鉄道「SL パレオエクスプレス」などの鉄道の利用を促進する企画切符などの周知 PR や各種イベントの開催などにより市内外の利用促進を図る。

《実施主体》熊谷市、鉄道事業者、関係市町

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
鉄道の利便性向上と利用促進	実施				

【事業 4】AI オンデマンド交通等新たなモビリティの導入検討

乗車時間及び乗降停留所を事前に予約し、利用者の希望に沿った公共交通の利用ができるサービスとして「AI オンデマンド交通」等新たなモビリティの導入を検討する。AI オンデマンド交通の導入やタクシー事業者と連携することで、路線バスやゆうゆうバスだけでは解消できない交通空白地域の解消にもつながる可能性がある。AI オンデマンド交通等に使用する車両の整備については、導入地域の状況、ニーズを踏まえて検討する。

《実施主体》熊谷市、交通事業者

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
AI オンデマンド交通等新たなモビリティの導入検討	検討・協議	検討・協議・必要に応じて整備・実施			

【事業 5】乗継拠点・乗継ポイントの機能強化

乗継拠点（熊谷駅、籠原駅）や乗継ポイントは、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継抵抗の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

また、ゆうゆうバスと路線バス、鉄道駅や、隣接自治体のコミュニティバスとの新たな乗継ポイントを検討し、路線バスや鉄道を補完する。

《実施主体》熊谷市、交通事業者

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
乗継拠点・乗継ポイントの機能強化	順次整備				

【事業 6】熊谷スポーツ文化公園周辺の交通改善

熊谷スポーツ文化公園へのアクセスや周辺道路の渋滞対策のため、新たなモビリティ等の導入可能性の検討を行う。

《実施主体》熊谷市、交通事業者、埼玉県

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
熊谷スポーツ文化公園周辺の交通改善	検討・協議 →				

基本方針②：輸送資源の総動員による持続可能な公共交通環境の構築を目指す

【事業 7】星宮小学校等スクールバスの有効活用 <補完交通>

令和 5 年度から運行する星宮小学校等のスクールバスについて、以下の注意点・課題に留意しつつ、教育委員会などと調整を図りながら、路線バスやゆうゆうバスとの役割分担を考慮し、その検証を行い、今後のスクールバスの効果的な活用方法を検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット及び注意点・課題

メリット	注意点・課題
○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保	○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風などの緊急時や行事などによる登下校時間の変更） 〇保護者及び地域の理解と利用が必要 ○既存の交通事業者との競合

《実施主体》熊谷市、学校関係者

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
星宮小学校等スクールバスの有効活用	検証 →	検証・検討・協議・必要に応じて整備・実施 →			

【事業８】タクシー等民間事業者と連携した取組の検討＜補完交通＞

公共交通のほか、民間事業者等と連携した生活支援サービス等の充実を図り、市民の暮らしの豊かさをより高めることが重要である。今後もさらに高齢化が進行してくことが予想され、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、公共交通の充実による高齢者の買い物や通院の移動手段の確保が必要となる。現状では、福祉タクシー利用料金助成として、重度の障がいのある方に対して、タクシー等利用券の給付を行い、生活圏の拡大や利便性の向上を図っている。より多くの市民の利便性の向上に向け、民間事業者等との連携を推進していくことが必要である。

そのため、タクシーアプリサービスの周知等を進めていくとともに、高齢者等の交通弱者支援に向けたサービスを検討する。

《実施主体》熊谷市、タクシー事業者、地域

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
タクシー等民間事業者と連携した取組の検討	検討・協議 →				

基本方針③：新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携を目指す

【事業９】他産業と連携した利用促進策の検討

他産業と連携した取組として、スポーツイベント、商業施設、観光施設等と連携により、利用者の利便性を向上し、外出機会の創出につなげるとともに、利用したくなる公共交通になるような利用促進策を検討する。

《実施主体》熊谷市、交通事業者、企業（イベント主催者、商業施設等）、観光施設

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
他産業と連携した利用促進策の検討	企画・実施 →				

【事業１０】外出支援のための福祉施策等との連携＜他分野との連携＞

今後、高齢化が進展していく中で、本市の公共交通施策において高齢者等への外出支援サービスの重要性が高まっていくことが想定される。現状では、高齢者が外出する際の移動手段として、親族による送迎や隣近所の知人等との混乗を選択している方が多い状況であるため、公共交通として高齢者等への外出支援サービスを確保する必要がある。

そのため、福祉施策との連携や、埼玉県警察の実施する「シルバー・サポーター制度」の周知など、高齢者の外出支援と連動した公共交通サービスの拡充を図る。

《実施主体》熊谷市、埼玉県警察

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
外出支援のための福祉施策等との連携	検討・協議 →				

基本方針④：公共交通の利用促進、利便性向上のため、MaaS の実現等を目指す

【事業１１】モビリティマネジメント施策の実施＜その他ソフト施策＞

公共交通の利用促進に向けて、本基本計画の各事業や交通事業者等の取組について、情報提供等を行うほか、これまで公共交通を利用したことのない人に向け公共交通を利用するきっかけをつくることが重要である。今後の運行体系の見直しに合わせ、公共交通の利用促進を図るために路線バスやゆうゆうバス等の様々な交通に触れ合うことのできる機会づくりが必要となる。

そのため、公共交通の乗り方教室や乗車体験、公共交通を利用した買い物ツアー等を実施し、これまで利用する機会がなかった人々の利用促進につながるイベントを実施する。

《実施主体》熊谷市、地域住民、鉄道事業者、バス事業者

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
モビリティマネジメント施策の実施	企画・実施 →				

【事業１２】ICT 等の活用による利用促進＜その他ソフト施策＞

路線バス事業者である国際十王交通や朝日自動車で実施中のバスロケーションシステムについて、市ホームページや広報紙などを活用し、広く市民等に周知・利用してもらうための積極的な PR を行う。

また、ゆうゆうバスについては、オープンデータ化をはじめ、運用中のバスロケーションシステムを活用した取組などの検討を進める。

《実施主体》熊谷市、バス事業者

実施工程	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
ICT 等の活用による利用促進	企画・実施 →				

第8章　計画の達成状況の評価

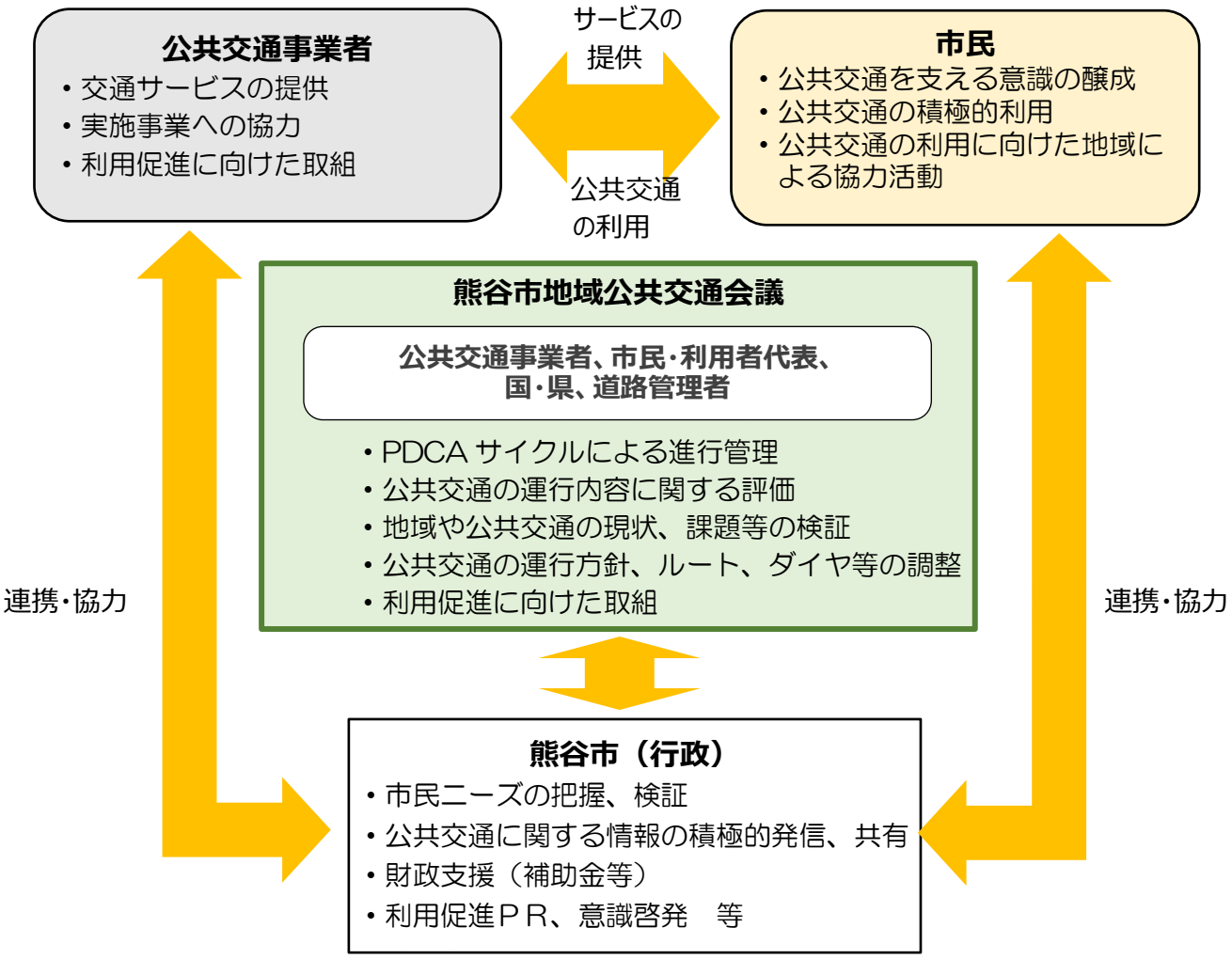
1．事業遂行に係る進行管理の体制

計画の実施にあたっては、熊谷市地域公共交通会議を主体として、計画に位置づける事業に関わる関係者（市民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって取り組んでいくことが重要である。

また、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況等を評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す必要がある。

そのため、以下のような実施体制のもと役割分担を行いながら、連携して取り組む。

■本計画推進のための実施体制

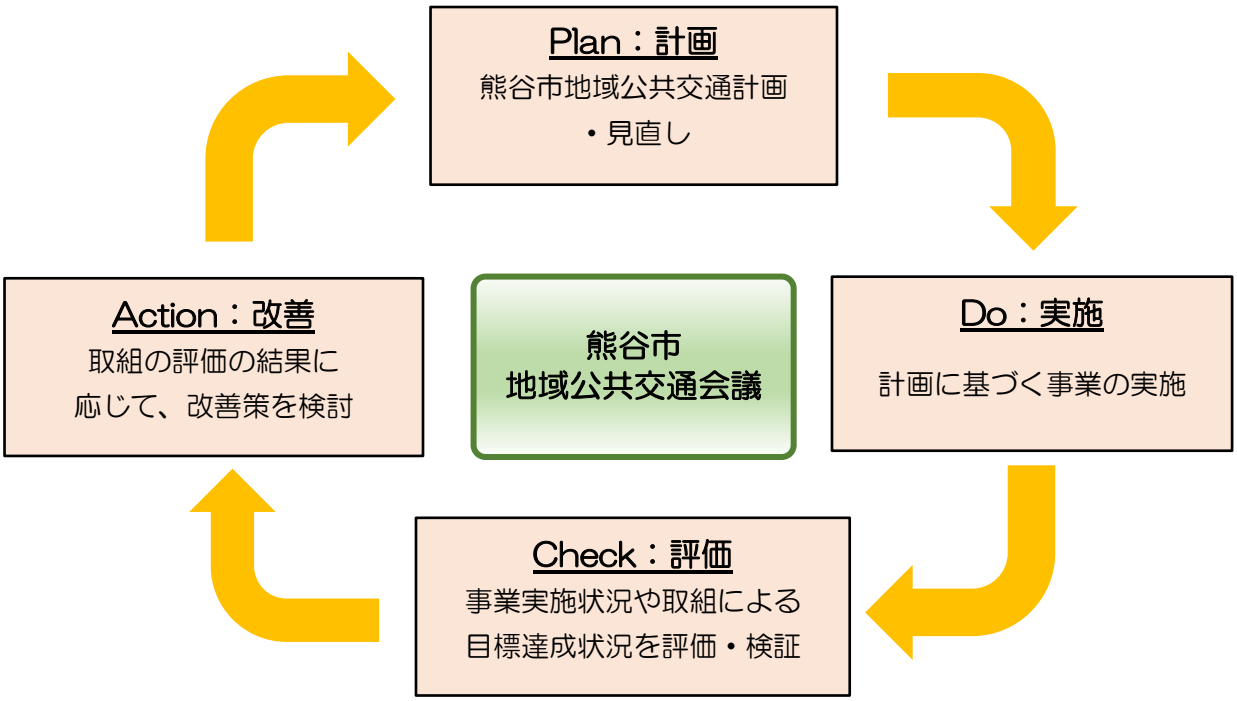


2. PDCAサイクルによる推進

計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況等について数値目標を指標としながら評価・検証し、実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）→計画（Plan）のサイクルを実行する。

計画の PDCA サイクルの実行は、「熊谷市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政等）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。



■各ＰＤＣＡサイクルの概要

項目	目標達成度の評価（概ね５年に１回実施）	事業実施状況の評価（年に１回実施）
P（計画）	地域公共交通計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
D（実施）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	地域公共計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

3. 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（令和９年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行う等、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進する。

計画期間におけるＰＤＣＡサイクルの具体的な評価スケジュールと、検証するための調査概要は次のとおりとする。

■評価スケジュール

項　目		令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
評価方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査	◎	◎	◎	◎	◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価・検証				○		◎
計画・目標値の見直し				○		●
地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例　◎：実施　○：必要に応じて実施　●：次期計画の検討