熊谷市地域公共交通総合連携計画

平成 23 年３月

熊　谷　市

【 目 次 】

序　はじめに …… 1
序－１　計画策定の背景と目的 …… 1
序－２　計画策定フロー …… 2

１　熊谷市内の公共交通に関する現況整理 …… 3
１－１　人口特性 …… 3
１－２　公共交通ネットワークの現状 …… 5
１－３　公共交通空白・不便地域 ……19
１－４　上位計画での公共交通に関する位置付けの整理及び関連計画との整合性 ……21

２　市民等の意向把握アンケート ……23
２－１　熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査） ……23
２－２　ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査 ……41

３　電動バスの試験運行 ……49

４　公共交通を取り巻く課題の整理 ……57

５　連携計画の基本的な方針と目標 ……63
５－１　熊谷市の公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針 ……63
５－２　熊谷市地域公共交通総合連携計画の区域 ……66
５－３　熊谷市地域公共交通総合連携計画の期間 ……66
５－４　熊谷市地域公共交通総合連携計画の目標 ……66

６　新ゆうゆうバス運行計画の策定 ……67
６－１　既存ゆうゆうバス（４系統）運行計画の策定 ……67
６－２　江南地区・新ゆうゆうバス運行計画の策定 ……70
６－３　熊谷駅周辺・新ゆうゆうバス運行計画の策定 ……73
６－４　新ゆうゆうバスの運賃体系の設定 ……74
６－５　運行収支シミュレーション ……75

７　目標を達成するために行う事業及び実施主体 ……77
７－１　事業メニュー ……77
７－２　実施すべき事業 ……78
７－３　事業一覧 ……86
７－４　ＰＤＣＡサイクルに基づく事業評価の実施 ……87

序　はじめに

序－１　計画策定の背景と目的

熊谷市内の公共交通機関は、鉄道（JR 上越・北陸（長野）新幹線、JR 高崎線、秩父鉄道本線）、民間路線バス、及びタクシーが運行されており、さらに民間路線バスを補完し、移動制約者や来訪者の足を確保するため、市内を循環するゆうゆうバスが市の補助によって運行されている。

一方、過度な自家用車へ依存した生活スタイルは交通混雑・渋滞の発生、環境負荷の増大、公共交通衰退等の様々な問題を起こしている。また、近年の高齢社会の進行に伴って、移動制約者の公共交通の維持・確保が課題とされている。特に、ゆうゆうバスについては市町合併前からの運行路線やサービス水準を引き継いでいるため、運行本数、地域間格差、採算性及び他の公共交通機関との連携など多くの課題を抱えている。

地域における公共交通は、市民生活に必要不可欠なものであるとともに、高齢社会や環境問題への対応として重要性を増している。しかしながら、自動車社会の進展による公共交通需要の長期低迷は、バス事業者等の経営を圧迫し、特に民間路線バスの減便や廃止は市民生活に大きな影響を及ぼしている。

そのような状況の中で、鉄道、民間路線バス、ゆうゆうバス、及びタクシーの公共交通機関相互の連携・共存などにより、利便性と採算性のバランスが取れた公共交通網の充実を目指すことが求められている。

このため、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、熊谷市における公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針や目標、実施すべき事業などを明らかにし、「熊谷市地域公共交通総合連携計画」を策定する。

序－２　計画策定フロー

■計画策定フロー

地域公共交通会議
・小委員会

１　熊谷市内の公共交通に関する現況整理
①人口特性
②公共交通ネットワークの現状
③公共交通空白・不便地域
④上位計画での公共交通に関する位置付けの整理及び関連計画との整合性

２　市民等の意向把握アンケート
①熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）
②ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査

３　電動バスの試験運行
（４週間、熊谷駅周辺）

第５回小委員会
（８/10）

第６回交通会議
（10/14）

４　公共交通を取り巻く課題の整理

５　連携計画の基本的な方針と目標
①熊谷市の公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針
②熊谷市地域公共交通総　合連携計画の区域
③熊谷市地域公共交通総合連携計画の期間
④熊谷市地域公共交通総合連携計画の目標

６　新ゆうゆうバス運行計画の策定
①既存ゆうゆうバス（４系統）運行計画の策定
②江南地区・新ゆうゆうバス運行計画の策定
③熊谷駅周辺・新ゆうゆうバス運行計画の策定
④新ゆうゆうバスの運賃体系の設定
⑤運行収支シミュレーション

７　目標を達成するために行う事業及び実施主体
①事業メニュー
②実施すべき事業
③事業一覧
④PDCA サイクルに基づく事業評価の実施

第６回小委員会
（１/13）

第７回交通会議
（１/20）

パブリックコメントの実施

第８回交通会議
（３/24）

熊谷市地域公共交通総合連携計画の策定

1　熊谷市内の公共交通に関する現況整理

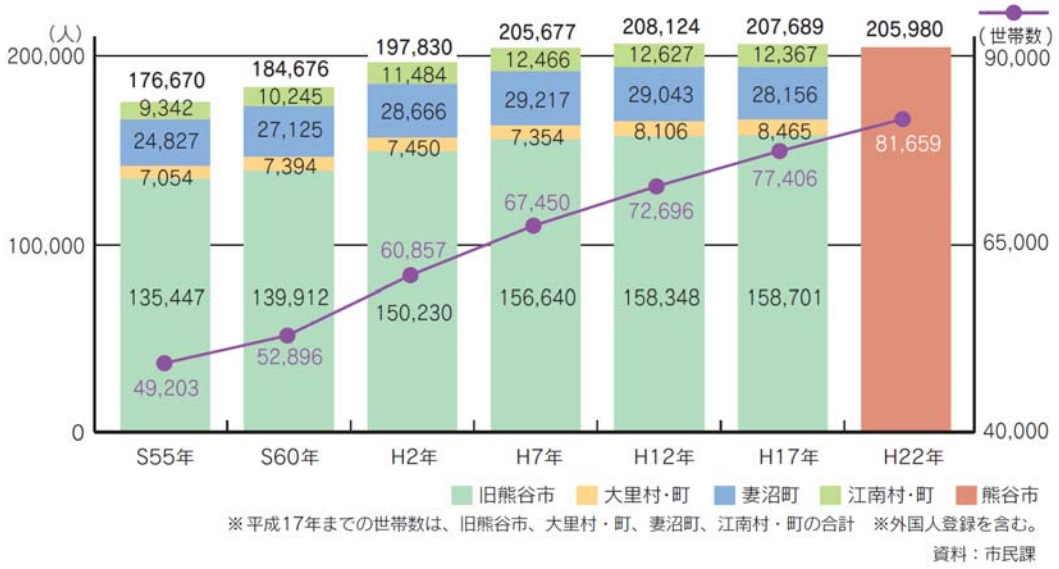
1－1　人口特性

（1）総人口動向

平成 17 年 10 月 1 日に旧熊谷市、旧大里町、旧妻沼町の合併により誕生した熊谷市は、平成 19 年 2 月 13 日に旧江南町と合併し、県北で唯一人口が 20 万人を超え、平成 21 年 4 月 1 日に特例市となった。

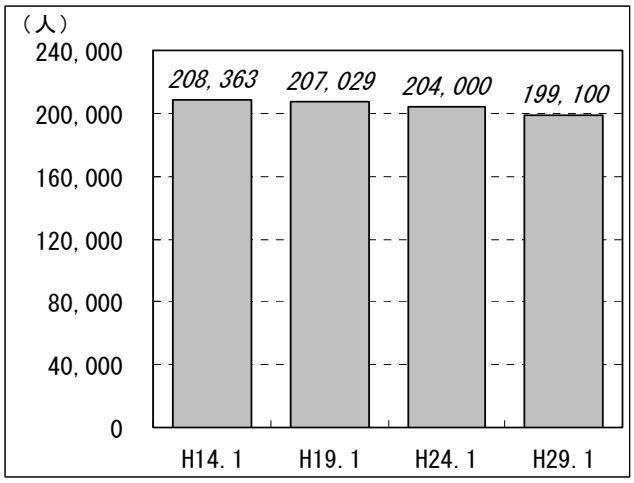
「熊谷市総合振興計画（平成 20 年 3 月）」によると、将来人口は少子高齢社会の進行に伴い、平成 29 年 1 月には 199,100 人（コーホート法）に減少することが予想されているが、人口増プロジェクトにより 230,000 人を目指している。

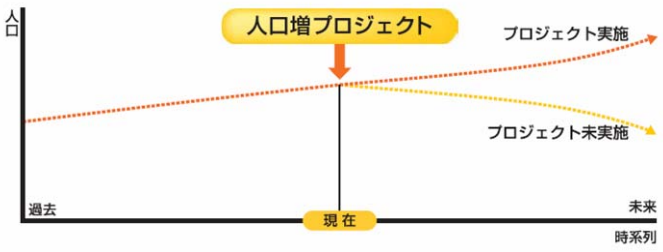
■総人口の推移



資料：2010 熊谷市市勢要覧

■将来人口予測



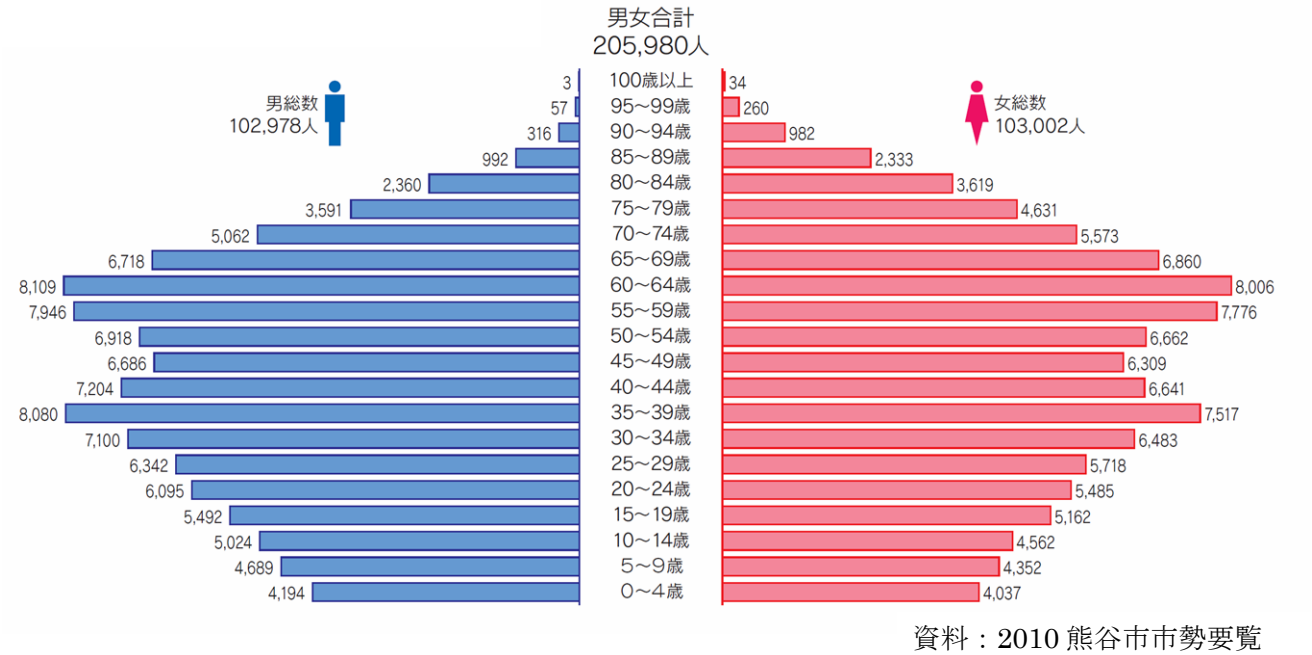


資料：熊谷市総合振興計画（平成 20 年 3 月）

（２）年齢別構成比

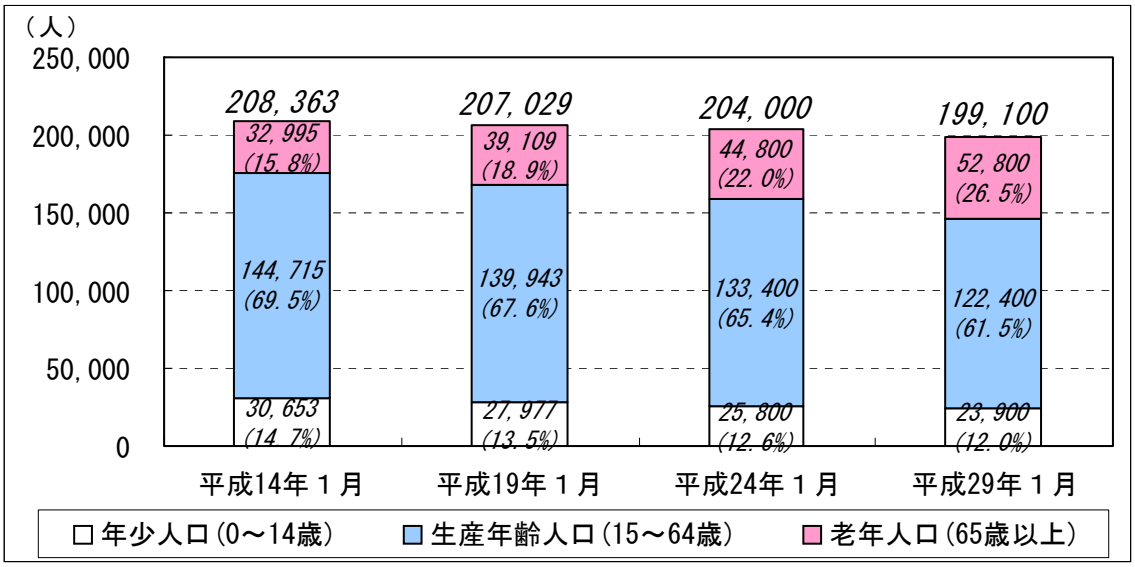
年齢別人口構成では、少子高齢社会が進行し、65 歳以上の高齢化率は平成 22 年１月１日現在の 21.1%から、平成 24 年には 22.0%、平成 29 年には 26.5%と増加することが予想されている。

■年齢別男女別人口構成（平成 22 年１月１日現在）



資料：2010 熊谷市市勢要覧

■年齢別人口構成予測



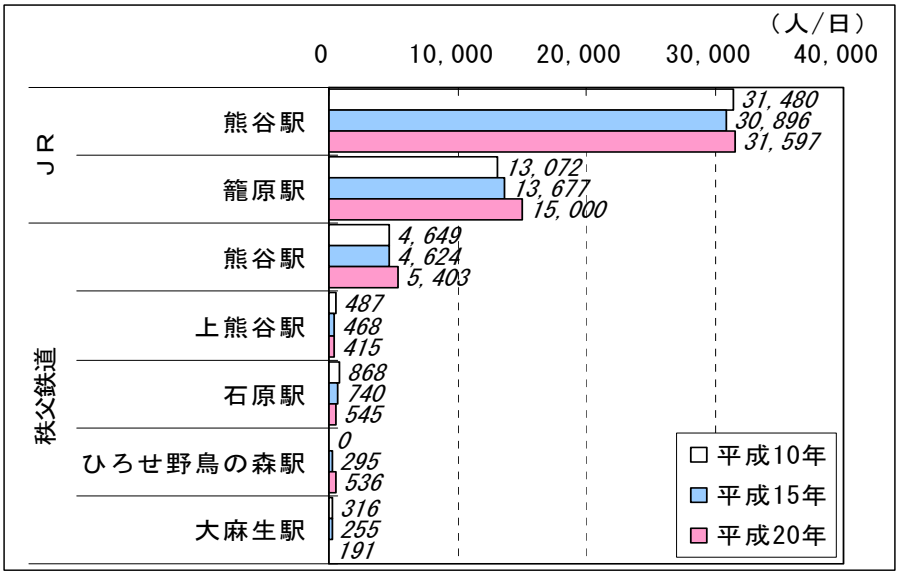
資料：熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）　（　）内は人口構成比を示す。

１－２　公共交通ネットワークの現状

（１）鉄道

熊谷市内の鉄道はJR上越・北陸（長野）新幹線やJR高崎線、秩父鉄道本線が東西方向に走り、主要な公共交通の結節点となっている熊谷駅や始発駅でもある籠原駅を有している。駅別１日平均利用者数（平成20年）をみると、熊谷駅が37,000人/日（JR熊谷駅31,597人と秩父鉄道熊谷駅5,403人との合計）と最も多く、利用者数の推移は横這い状態となっている。

■駅別１日平均利用者数の推移



資料：東日本旅客鉄道㈱
秩父鉄道
※秩父鉄道ひろせ野鳥の森駅は平成15年３月27日開業

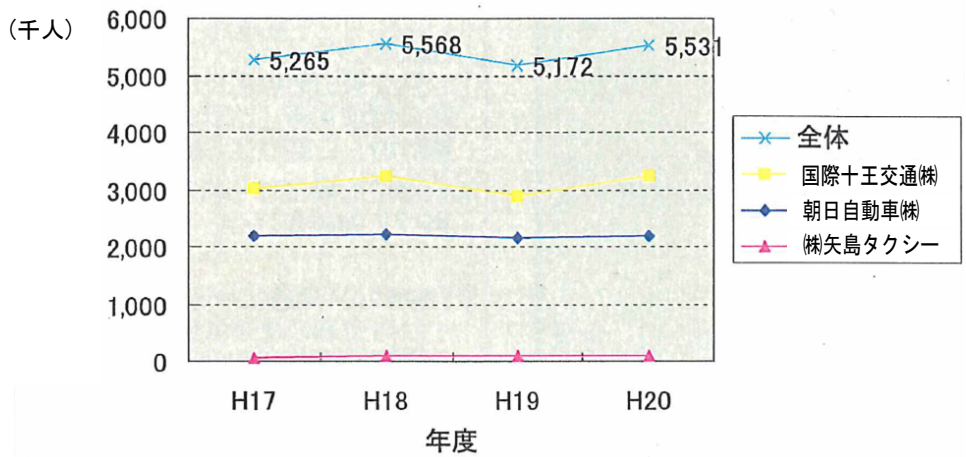
（２）民間路線バス

民間路線バスは国際十王交通㈱、朝日自動車㈱及び㈱矢島タクシーにより、熊谷駅を起点として放射型に運行されている。民間路線バス全体の利用者数は近年約550万人/年で、横這い状態となっている。

近年の運行サービスをみると、熊谷駅～本畠の路線や熊谷駅～森林公園駅の一部の路線が廃止され、また籠原駅～深谷日赤の路線が減便されている。一方、熊谷駅～くまがやドームの路線や熊谷駅～籠原駅の路線などでは増便されている。

国際十王交通㈱と朝日自動車㈱の運賃は対距離運賃制度で、熊谷駅と籠原駅周辺より近距離区間において100円区間を運用している。㈱矢島タクシーが運行するシャトル500（熊谷駅～太田駅）の運賃は、500円（小学生以下250円）となっている。

■民間路線バスの年間利用者数の推移



資料：広域的な公共交通導入に関する基礎調査業務委託報告書（平成22年３月）
※各社提供資料より作成

■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～小川町駅・循環器病センター	47 本	36 本
		熊谷駅～深谷駅	6 本	5 本
		熊谷駅～籠原駅	42 本	32 本
		熊谷駅～新島車庫	24 本	13 本
		熊谷駅～上岡～東松山駅	73 本	52 本
		熊谷駅～南河原支所～犬塚	20 本	18 本
		熊谷駅～平塚～立正大学	99 本	61 本
		熊谷駅～くまがやドーム	13 本	24 本
		熊谷駅～熊谷スポーツ文化公園（ラグビー場）	4 本	－
		熊谷駅～中条学校～葛和田	21 本	18 本
		熊谷駅～森林公園西口～森林公園駅	2 本	2 本
朝日自動車㈱	熊谷駅	熊谷駅～行田車庫	17 本	14 本
		熊谷駅～西小泉駅	8 本	6 本
		熊谷駅～太田駅	41 本	31 本
		熊谷駅～妻沼聖天前	32 本	17 本
		熊谷駅～妻沼（旧道経由）	25 本	20 本
		熊谷駅～妻沼（バイパス経由）	45 本	32 本
㈱矢島タクシー	熊谷駅	シャトル 500（熊谷駅～太田駅）	23 本	23 本
国際十王交通㈱	籠原駅	籠原駅～深谷日赤病院	32 本	28 本

■熊谷駅駅前広場の現地状況



▲正面口駅前広場（バスのりば）



▲正面口駅前広場（タクシーのりば）



▲南口駅前広場（ゆうゆうバスのりば）

■籠原駅駅前広場の現地状況



▲南口駅前広場（ゆうゆうバスのりば）

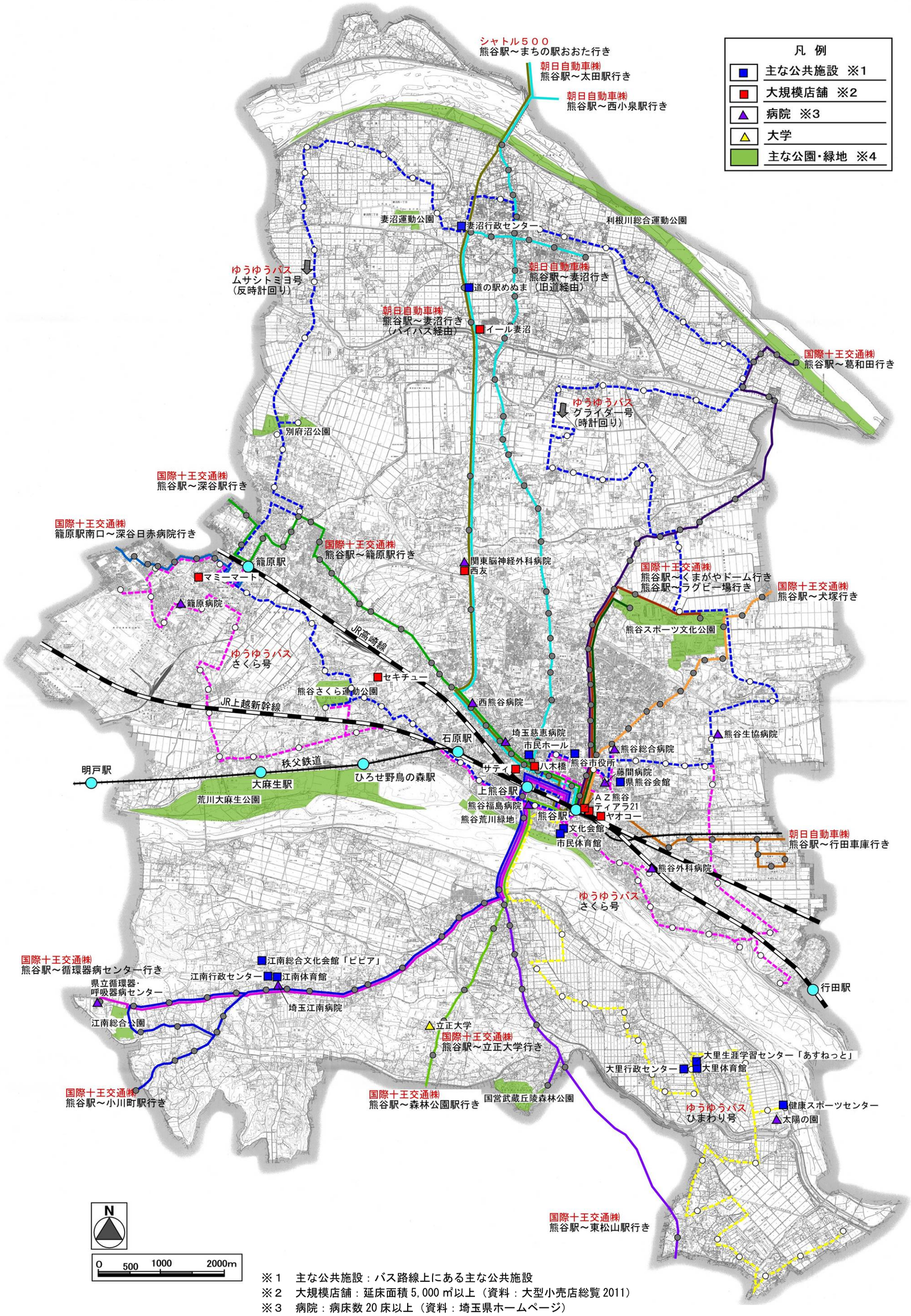


▲北口バス停留所（道路上）



▲北口駅前広場（タクシーのりば）

■公共交通路線図



※１　主な公共施設：バス路線上にある主な公共施設
※２　大規模店舗：延床面積 5,000 ㎡以上（資料：大型小売店総覧 2011）
※３　病院：病床数 20 床以上（資料：埼玉県ホームページ）
※４　主な公園・緑地：面積約 10ha 以上

（３）ゆうゆうバス

１）運行サービス概要

ゆうゆうバスは民間路線バスを補完しつつ、移動制約者や来訪者の足を確保するため、市町合併以前からの運行路線やサービス水準を引き継ぎ４系統で運行している。運賃は１回 100 円で、熊谷市がバス事業者に対し、運行経費の一部を補助している。各系統の運行本数をみると、ひまわり号で 12 往復/日と、さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号と比較して多くなっている。

■ゆうゆうバスの運行サービス

路線名	運行事業者	導入車両数	運行日	運行本数
さくら号	秩父鉄道観光バス㈱	バス３台	毎日運行（12/29～1/3 運休）	４往復/日
グライダー号（時計回り）				５本/日
ムサシトミヨ号（反時計回り）				５本/日
ひまわり号	北斗交通㈱	バス２台	毎日運行（1/1～1/3 運休）	12 往復/日

※運賃無料対象者：未就学児、障害者手帳を所持している方及びその介助・付添人１人、ゆうゆうパス 70 を所持している方（70 歳以上の運転免許返納者）



▲さくら号



▲グライダー号



▲ムサシトミヨ号



▲ひまわり号

■ゆうゆうバスの運行ルート図



資料：熊谷市ホームページ

熊谷市 ゆうゆうバス 時刻表

平成 22 年 4 月現在

ピンクのバス　運行日：毎日運行（12月29日から1月3日は運休します。）

さくら号
上之荘→久下→熊谷駅→運動公園→三尻→籠原駅

停留所名	1	2	3	4
上之荘		9:35	13:15	17:00
熊谷東中学校南		9:36	13:16	↓
戸出十字路		9:37	13:17	↓
佐谷田前方		9:39	13:19	↓
太井公民館		9:43	13:23	↓
久下第１公園		9:48	13:28	↓
太井		9:49	13:29	↓
久下公民館	6:50	9:51	13:31	↓
下久下	6:51	9:52	13:32	↓
上久下	6:52	9:53	13:33	↓
久下熊久	6:53	9:54	13:34	↓
熊久公園入口	6:54	9:55	13:35	↓
外科病院前	6:56	9:57	13:37	↓
ムサシトミヨ保護センター入口	6:58	9:59	13:39	↓
桜木公民館入口	6:59	10:00	13:40	↓
万平公園	7:00	10:01	13:41	↓
熊谷駅南口	7:02	10:03	13:43	↓
総合病院	↓	10:13	13:53	↓
藤間病院前	↓	10:15	13:55	17:07
熊谷女子高校北	↓	10:16	13:56	17:08
市役所前	↓	10:17	13:57	17:09
裁判所前	↓	10:18	13:58	17:11
八木橋東	↓	10:19	13:59	17:12
熊谷駅南口	↓	10:29	14:09	17:22
福島病院北	7:04	10:32	14:12	17:26
見晴郵便局	7:05	10:35	14:15	17:30
南運動場	7:06	10:36	14:16	17:31
堤公園入口	7:07	10:37	14:17	17:32
勤労青少年ホーム	7:08	10:38	14:18	17:34
天田屋前	7:10	10:40	14:20	17:35
熊谷商業高校入口	7:11	10:41	14:21	17:36
広瀬西	7:14	10:44	14:24	17:40
運動公園	7:17	10:49	14:29	17:45
大麻生小学校	↓	10:51	14:31	17:48
大麻生駅入口	↓	10:52	14:32	17:49
武体	↓	10:53	14:33	17:50
三尻宮島	↓	10:55	14:35	17:52
三尻郵便局	↓	10:56	14:36	17:54
三尻公民館	↓	10:57	14:37	17:55
熊谷文化創造館	↓	10:59	14:39	17:58
拾六間北	↓	11:01	14:41	18:00
拾六間火の見下	↓	11:03	14:43	18:02
籠原病院入口	↓	11:04	14:44	18:03
拾六間南	↓	11:05	14:45	18:04
自衛隊前	↓	11:08	14:48	18:06
寿公園	↓	11:11	14:51	18:10
籠原団地	↓	11:13	14:53	18:15
籠原保育所	↓	11:15	14:55	18:17
ＮＴＴ前	↓	11:17	14:57	18:19
籠原駅南口	7:28	11:19	14:59	18:21

さくら号
籠原駅→三尻→運動公園→熊谷駅→久下→上之荘

停留所名	1	2	3	4
籠原駅南口	7:35	11:25	15:10	18:25
ＮＴＴ前	7:37	11:26	15:11	↓
籠原保育所	7:40	11:28	15:13	↓
籠原団地	7:42	11:30	15:15	↓
寿公園	7:46	11:32	15:18	↓
自衛隊前	7:49	11:34	15:20	↓
拾六間南	7:51	11:36	15:22	↓
籠原病院入口	7:52	11:37	15:24	↓
拾六間火の見下	7:53	11:38	15:25	↓
拾六間北	7:55	11:39	15:27	↓
熊谷文化創造館	7:57	11:41	15:29	↓
三尻公民館	8:00	11:44	15:32	↓
三尻郵便局	8:01	11:45	15:33	↓
三尻宮島	8:02	11:46	15:34	↓
武体	8:04	11:47	15:35	↓
大麻生駅入口	8:06	11:49	15:36	↓
大麻生小学校	8:07	11:50	15:37	↓
運動公園	8:15	11:54	15:40	18:40
広瀬西	8:19	11:57	15:43	18:44
熊谷商業高校入口	8:21	11:59	15:45	18:46
天田屋前	8:22	12:00	15:46	18:47
勤労青少年ホーム	8:24	12:01	15:47	18:49
堤公園入口	8:25	12:02	15:48	18:50
南運動場	8:26	12:03	15:49	18:51
見晴郵便局	8:28	12:05	15:51	18:53
福島病院北	8:30	12:07	15:53	18:55
熊谷駅南口	8:35	12:12	16:00	19:00
八木橋東	8:45	12:21	16:09	
裁判所前	8:46	12:22	16:10	
市役所前	8:48	12:23	16:11	
熊谷女子高校北	8:49	12:24	16:12	
藤間病院前	8:50	12:25	16:13	
総合病院	8:52		16:15	
熊谷駅南口	9:03		16:26	
万平公園	9:04		16:28	
桜木公民館入口	9:05		16:29	
ムサシトミヨ保護センター入口	9:06		16:30	
外科病院前	9:07		16:31	
熊久公園入口	9:09		16:33	
久下熊久	9:10		16:34	
上久下	9:11		16:35	
下久下	9:12		16:36	
久下公民館	9:14		16:38	
太井	9:15		16:39	
久下第１公園	9:17		16:41	
太井公民館	9:20		16:44	
佐谷田前方	9:23		16:47	
戸出十字路	9:25		16:49	
熊谷東中学校南	9:26		16:50	
上之荘	9:28		16:52	

ブルーのバス

グライダー号（時計回り、外回り）
妻沼行政センター→上之荘→熊谷駅→運動公園→籠原駅→別府荘→あじさい寺→妻沼行政センター

停留所名	1	2	3	4	5
妻沼行政センター	8:00	10:30	13:40	16:10	18:45
聖天山南入口	8:05	10:35	13:45	16:15	18:50
妻沼中央公民館入口	8:08	10:38	13:48	16:18	18:53
妻沼東中学校前	8:10	10:40	13:50	16:20	18:55
善ヶ島西部	8:11	10:41	13:51	16:21	18:56
善ヶ島コミュニティセンター入口	8:12	10:42	13:52	16:22	18:57
弁財	8:14	10:44	13:54	16:24	18:59
グライダー滑空場入口	8:16	10:46	13:56	16:26	19:01
葛和田老人憩の家	8:18	10:48	13:58	16:28	19:03
日向	8:20	10:50	14:00	16:30	19:05
日向団地入口	8:22	10:52	14:02	16:32	19:07
西城就業改善センター入口	8:24	10:54	14:04	16:34	19:09
森谷	8:25	10:55	14:05	16:35	19:10
下奈良時花	8:28	10:58	14:08	16:38	19:13
中妻団地前	8:29	10:59	14:09	16:39	19:14
下奈良久保南	8:30	11:00	14:10	16:40	19:15
四方寺農村広場	8:31	11:01	14:11	16:41	19:16
荒宿農村広場	8:32	11:02	14:12	16:42	19:17
観音寺入口	8:33	11:03	14:13	16:43	19:18
中条中学校東	8:36	11:06	14:16	16:46	19:21
スポーツ文化公園	8:38	11:08	14:18	16:48	19:23
下川上	8:40	11:10	14:20	16:50	19:25
池上	8:42	11:12	14:22	16:52	19:27
生協病院前	8:45	11:15	14:25	16:55	19:29
上之荘	8:47	11:17	14:27	16:57	19:32
源宗寺入口	8:48	11:18	14:28	16:58	19:33
上之西	8:49	11:19	14:29	16:59	19:34
銀座保育所北	8:50	11:20	14:30	17:00	19:35
総合病院	8:54	11:24	14:34	17:04	19:39
藤間病院前	8:55	11:25	14:35	17:05	19:40
熊谷女子高校北	8:56	11:26	14:36	17:06	19:41
市役所前	8:57	11:27	14:37	17:07	19:42
裁判所前	8:58	11:28	14:38	17:08	19:43
八木橋東	8:59	11:29	14:39	17:09	19:44
熊谷駅南口	9:09	11:39	14:49	17:19	19:54
福島病院北	9:11	11:41	14:51	17:21	19:56
見晴郵便局	9:12	11:42	14:52	17:22	19:57
南運動場	9:13	11:43	14:53	17:23	19:58
堤公園入口	9:14	11:44	14:54	17:24	19:59
勤労青少年ホーム	9:15	11:45	14:55	17:25	20:00
広瀬北	9:16	11:46	14:56	17:26	20:10
熊谷工業高校入口	9:19	11:49	14:59	17:29	20:13
小島土井尻	9:20	11:50	15:00	17:30	20:14
運動公園	9:27	11:57	15:07	17:41	20:16
テニスコート入口	9:28	11:58	15:08	17:42	20:17
久保島自治会館	9:29	11:59	15:09	17:43	20:18
JAふれあいセンター	9:31	12:01	15:11	17:45	20:20
保育ステーション前	9:34	12:04	15:14	17:48	20:23
籠原駅南口	9:39	12:09	15:19	17:53	20:28
ＮＴＴ前	9:40	12:10	15:20	17:54	20:29
別府第２公園	9:49	12:19	15:29	18:03	20:38
別府中学校南	9:50	12:20	15:30	18:04	20:39
安楽寺入口	9:51	12:21	15:31	18:05	20:40
ＪＡ別府支店	9:52	12:22	15:32	18:06	20:41
別府沼公園	9:53	12:23	15:33	18:07	20:42
別府荘	9:54	12:24	15:34	18:08	20:43
下増田	9:59	12:29	15:39	18:13	20:48
市ノ坪	10:01	12:31	15:41	18:15	20:50
前新田	10:02	12:32	15:42	18:16	20:51
永井太田	10:03	12:33	15:43	18:17	20:52
あじさい寺（能護寺）	10:04	12:34	15:44	18:18	20:53
間々田	10:05	12:35	15:45	18:19	20:54
出来島入口	10:06	12:36	15:46	18:19	20:54
男沼小学校前	10:07	12:37	15:47	18:20	20:55
五十石	10:08	12:38	15:48	18:21	20:56
妻沼西中学校前	10:09	12:39	15:49	18:22	20:57
妻沼行政センター	10:11	12:41	15:51	18:25	21:00

ムサシトミヨ号（反時計回り、内回り）
妻沼行政センター→あじさい寺→別府荘→籠原駅→運動公園→熊谷駅→上之荘→妻沼行政センター

停留所名	1	2	3	4	5
妻沼行政センター	7:00	9:30	12:40	15:10	17:40
妻沼西中学校前	7:02	9:32	12:42	15:12	17:42
五十石	7:03	9:33	12:43	15:13	17:43
男沼小学校前	7:04	9:34	12:44	15:14	17:44
出来島入口	7:05	9:35	12:45	15:15	17:45
間々田	7:06	9:36	12:46	15:16	17:46
あじさい寺（能護寺）	7:07	9:37	12:47	15:17	17:47
永井太田	7:08	9:38	12:48	15:18	17:48
前新田	7:09	9:39	12:49	15:19	17:49
市ノ坪	7:10	9:40	12:50	15:20	17:50
下増田	7:12	9:42	12:52	15:22	17:52
別府荘	7:17	9:47	12:57	15:27	17:57
別府沼公園	7:18	9:48	12:58	15:28	17:58
ＪＡ別府支店	7:19	9:49	12:59	15:29	17:59
安楽寺入口	7:20	9:50	13:00	15:30	18:00
別府中学校南	7:21	9:51	13:01	15:31	18:01
別府第２公園	7:22	9:52	13:02	15:32	18:02
ＮＴＴ前	7:27	9:57	13:07	15:37	18:07
籠原駅南口	7:32	10:02	13:12	15:42	18:12
保育ステーション前	7:33	10:03	13:13	15:43	18:13
JAふれあいセンター	7:35	10:05	13:15	15:45	18:15
久保島自治会館	7:37	10:07	13:17	15:47	18:17
テニスコート入口	7:39	10:09	13:19	15:49	18:19
運動公園	7:44	10:14	13:24	15:54	18:24
小島土井尻	7:45	10:15	13:25	15:55	18:25
熊谷工業高校入口	7:46	10:16	13:26	15:56	18:26
広瀬北	7:48	10:18	13:28	15:58	18:28
勤労青少年ホーム	7:50	10:20	13:30	16:00	18:30
堤公園入口	7:52	10:21	13:31	16:01	18:32
南運動場	7:53	10:22	13:32	16:02	18:33
見晴郵便局	7:54	10:23	13:33	16:03	18:34
福島病院北	7:56	10:25	13:35	16:05	18:36
熊谷駅南口	8:06	10:32	13:42	16:12	18:46
八木橋東	8:13	10:39	13:49	16:19	18:53
熊谷駅南口	8:15	10:41	13:51	16:21	18:55
市役所前	8:16	10:42	13:52	16:22	18:56
熊谷女子高校北	8:18	10:44	13:54	16:24	18:58
藤間病院前	8:19	10:45	13:55	16:25	18:59
総合病院	8:24	10:50	14:00	16:30	19:04
銀座保育所北	8:25	10:51	14:01	16:31	19:05
上之西	8:26	10:52	14:02	16:32	19:06
源宗寺入口	8:27	10:53	14:03	16:33	19:07
上之荘	8:28	10:54	14:04	16:34	19:08
生協病院前	8:29	10:55	14:05	16:35	19:09
池上	8:33	10:59	14:09	16:39	19:13
下川上	8:35	11:01	14:11	16:41	19:15
スポーツ文化公園	8:37	11:03	14:13	16:43	19:17
中条中学校東	8:38	11:04	14:14	16:44	19:18
観音寺入口	8:42	11:08	14:18	16:48	19:22
荒宿農村広場	8:43	11:09	14:19	16:49	19:23
四方寺農村広場	8:44	11:10	14:20	16:50	19:24
下奈良久保南	8:45	11:11	14:21	16:51	19:25
中妻団地前	8:46	11:12	14:22	16:52	19:26
下奈良時花	8:47	11:13	14:23	16:53	19:27
森谷	8:50	11:16	14:26	16:56	19:30
西城就業改善センター入口	8:51	11:17	14:27	16:57	19:31
日向団地入口	8:53	11:19	14:29	16:59	19:33
日向	8:55	11:21	14:31	17:01	19:35
葛和田老人憩の家	8:57	11:23	14:33	17:03	19:37
グライダー滑空場入口	8:59	11:25	14:35	17:05	19:39
弁財	9:01	11:27	14:37	17:07	19:41
善ヶ島コミュニティセンター入口	9:03	11:29	14:39	17:09	19:43
善ヶ島西部	9:04	11:30	14:40	17:10	19:44
妻沼東中学校前	9:05	11:31	14:41	17:11	19:45
妻沼中央公民館入口	9:07	11:33	14:43	17:13	19:47
聖天山南入口	9:10	11:36	14:46	17:16	19:50
妻沼行政センター	9:15	11:41	14:51	17:21	19:55

熊谷市 ゆうゆうバス

料金1回　100円

ただし、未就学児、障害者手帳を所持している方及びその介助・付添人１人、ゆうゆうパス 70 を所持している方（70 歳以上の運転免許返納者）は無料。

（お問い合せ）

- さくら号・ムサシトミヨ号・グライダー号
  秩父鉄道観光バス(株)　TEL048 - 526 - 3115
- （大里方面）ひまわり号
  北斗交通(株)　TEL048 - 536 - 8585

熊谷市総合政策部企画課　TEL048 - 524 - 1111

（大里方面）ひまわり号

運行日：毎日運行（1月1日から1月3日は運休します。）

長島記念館前→JA吉見支店前→大里行政センター前→市田小学校前→熊谷駅

停留所名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
長島記念館前	6:30	6:50	8:25	9:25	10:25	11:25	13:25	15:10	16:10	17:35	18:40	19:35
小八林　境	6:31	6:51	8:26	9:26	10:26	11:26	13:26	15:11	16:11	17:36	18:41	19:36
小八林　原	6:32	6:52	8:27	9:27	10:27	11:27	13:27	15:12	16:12	17:37	18:42	19:37
船木台大境公園前	6:35	6:55	8:30	9:30	10:30	11:30	13:30	15:15	16:15	17:40	18:45	19:40
船木台中央公園前	6:36	6:56	8:31	9:31	10:31	11:31	13:31	15:16	16:16	17:41	18:46	19:41
箕輪	6:39	6:59	8:33	9:33	10:33	11:33	13:33	15:18	16:18	17:43	18:48	19:43
ＪＡ吉見支店前	6:41	7:01	8:35	9:35	10:35	11:35	13:35	15:20	16:20	17:45	18:50	19:45
相上	6:42	7:02	8:36	9:36	10:36	11:36	13:36	15:21	16:21	17:46	18:51	19:46
玉作	6:44	7:04	8:38	9:38	10:38	11:38	13:38	15:23	16:23	17:48	18:53	19:48
健康スポーツセンター前	-	-	8:41	9:41	10:41	11:41	13:41	15:26	16:26	17:51	18:56	19:51
太陽の園入口	-	-	8:42	9:42	10:42	11:42	13:42	15:27	16:27	17:52	18:57	19:52
津田	6:47	7:07	8:43	9:43	10:43	11:43	13:43	15:28	16:28	17:53	18:58	19:53
津田新田	6:48	7:08	8:44	9:44	10:44	11:44	13:44	15:29	16:29	17:54	18:59	19:54
大里行政センター前	6:50	7:10	8:45	9:45	10:45	11:45	13:45	15:30	16:30	17:55	19:00	19:55
向谷	6:51	7:11	8:46	9:46	10:46	11:46	13:46	15:31	16:31	17:56	19:01	19:56
高本	6:52	7:12	8:47	9:47	10:47	11:47	13:47	15:32	16:32	17:57	19:02	19:57
吉所敷	6:53	7:13	8:48	9:48	10:48	11:48	13:48	15:33	16:33	17:58	19:03	19:58
中曾根	6:54	7:14	8:49	9:49	10:49	11:49	13:49	15:34	16:34	17:59	19:04	19:59
ＪＡ市田支店前	6:55	7:15	8:50	9:50	10:50	11:50	13:50	15:35	16:35	18:00	19:05	20:00
市田小学校前	6:56	7:16	8:51	9:51	10:51	11:51	13:51	15:36	16:36	18:01	19:06	20:01
普津田	6:58	7:18	8:52	9:52	10:52	11:52	13:52	15:37	16:37	18:02	19:07	20:02
中恩田	6:59	7:19	8:53	9:53	10:53	11:53	13:53	15:38	16:38	18:03	19:08	20:03
上恩田	7:00	7:20	8:54	9:54	10:54	11:54	13:54	15:39	16:39	18:04	19:09	20:04
手島	7:03	7:23	8:57	9:57	10:57	11:57	13:57	15:42	16:42	18:07	19:12	20:07
熊谷駅南口	7:20	7:43	9:10	10:10	11:10	12:10	14:10	15:55	16:55	18:20	19:25	20:20

熊谷駅→市田小学校前→大里行政センター前→JA吉見支店前→長島記念館前

停留所名	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
熊谷駅南口	7:30	7:50	9:20	10:20	11:20	12:20	14:20	16:05	17:05	18:30	19:35	20:30
手島	7:40	8:00	9:28	10:28	11:28	12:28	14:28	16:13	17:13	18:38	19:43	20:38
上恩田	7:42	8:02	9:30	10:30	11:30	12:30	14:30	16:15	17:15	18:40	19:45	20:40
中恩田	7:43	8:03	9:31	10:31	11:31	12:31	14:31	16:16	17:16	18:41	19:46	20:41
普津田	7:44	8:04	9:32	10:32	11:32	12:32	14:32	16:17	17:17	18:42	19:47	20:42
市田小学校前	7:45	8:05	9:33	10:33	11:33	12:33	14:33	16:18	17:18	18:43	19:48	20:43
ＪＡ市田支店前	7:46	8:06	9:34	10:34	11:34	12:34	14:34	16:19	17:19	18:44	19:49	20:44
中曾根	7:47	8:07	9:35	10:35	11:35	12:35	14:35	16:20	17:20	18:45	19:50	20:45
吉所敷	7:48	8:08	9:36	10:36	11:36	12:36	14:36	16:21	17:21	18:46	19:51	20:46
高本	7:49	8:09	9:37	10:37	11:37	12:37	14:37	16:22	17:22	18:47	19:52	20:47
向谷	7:50	8:10	9:38	10:38	11:38	12:38	14:38	16:23	17:23	18:48	19:53	20:48
大里行政センター前	7:51	8:11	9:39	10:39	11:39	12:39	14:39	16:24	17:24	18:49	19:54	20:49
津田新田	7:52	8:12	9:40	10:40	11:40	12:40	14:40	16:25	17:25	18:50	19:55	20:50
津田	7:53	8:13	9:41	10:41	11:41	12:41	14:41	16:26	17:26	18:51	19:56	20:51
太陽の園入口	7:54	8:14	9:42	10:42	11:42	12:42	14:42	16:27	17:27	18:52	19:57	20:52
健康スポーツセンター前	7:55	8:15	9:43	10:43	11:43	12:43	14:43	16:28	17:28	18:53	19:58	20:53
玉作	7:58	8:18	9:46	10:46	11:46	12:46	14:46	16:31	17:31	18:56	20:01	20:56
相上	8:00	8:20	9:48	10:48	11:48	12:48	14:48	16:33	17:33	18:58	20:03	20:58
ＪＡ吉見支店前	8:01	8:21	9:49	10:49	11:49	12:49	14:49	16:34	17:34	18:59	20:04	20:59
箕輪	8:03	8:23	9:51	10:51	11:51	12:51	14:51	16:36	17:36	19:01	20:06	21:01
船木台中央公園前	8:05	8:25	9:53	10:53	11:53	12:53	14:53	16:38	17:38	19:03	20:08	21:03
船木台大境公園前	8:06	8:26	9:54	10:54	11:54	12:54	14:54	16:39	17:39	19:04	20:09	21:04
小八林　原	8:09	8:29	9:57	10:57	11:57	12:57	14:57	16:42	17:42	19:07	20:12	21:07
小八林　境	8:10	8:30	9:58	10:58	11:58	12:58	14:58	16:43	17:43	19:08	20:13	21:08
長島記念館前	8:11	8:31	9:59	10:59	11:59	12:59	14:59	16:44	17:44	19:09	20:14	21:09

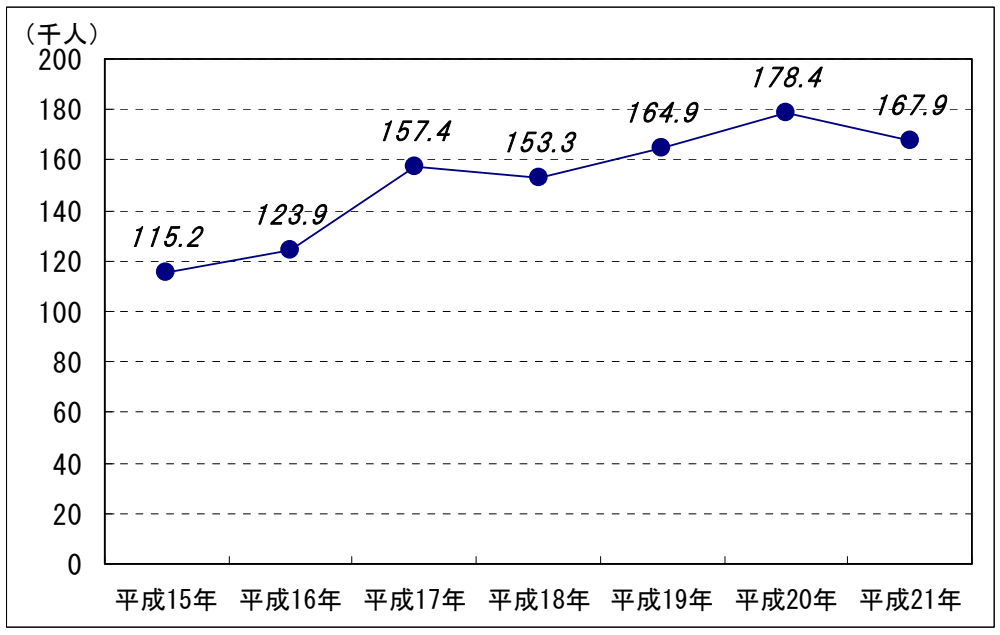
資料：熊谷市ホームページ

２）利用状況

①総利用者数の推移

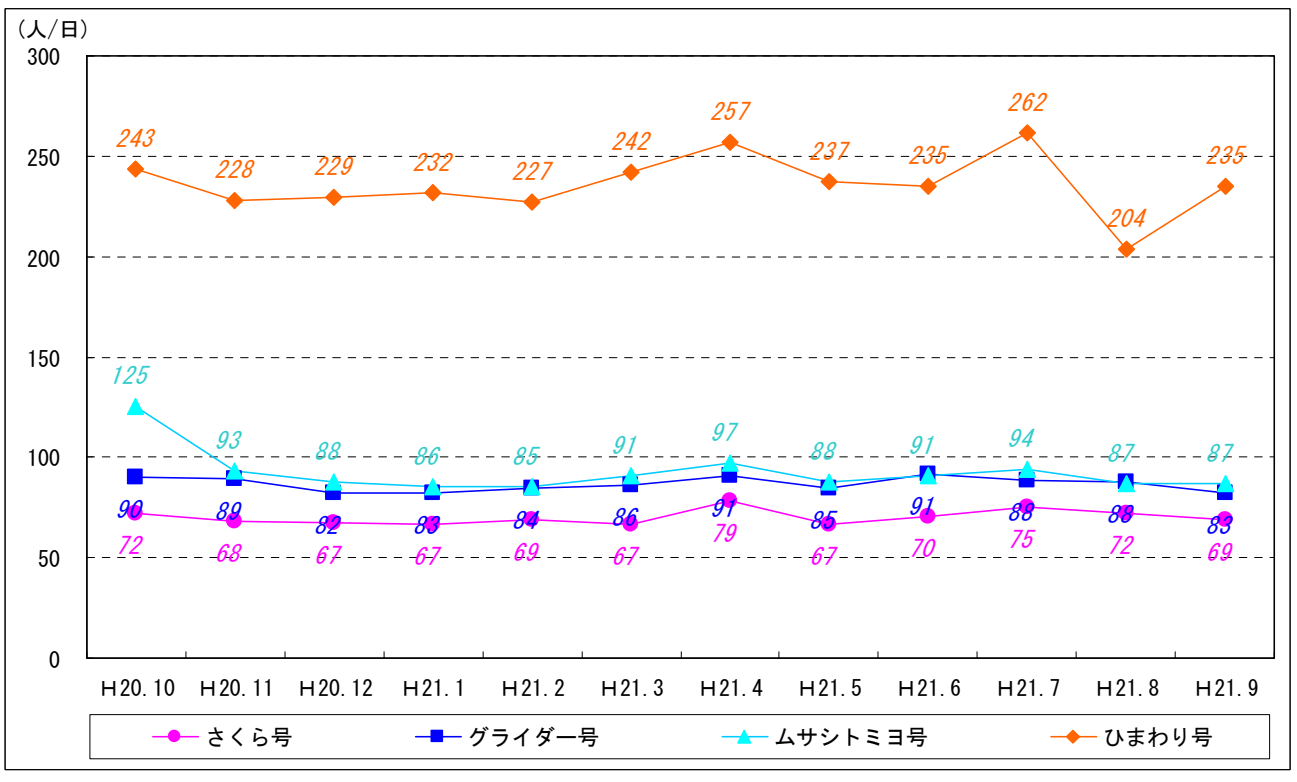
ゆうゆうバスの総利用者数は年々増加傾向で、約 167,900 人/年（平成 21 年度）の利用があり、市民の重要な足として必要不可欠な手段となっている。

■ゆうゆうバスの利用者数の推移



資料：熊谷市企画課調べ

■系統別１日平均利用者数（平成 20 年 10 月～平成 21 年９月）



②１便当り平均利用者数

ゆうゆうバスの１便当り平均利用者数は11.6人/便で、グライダー号、ムサシトミヨ号で多く、ダイヤ別にみると、各系統で偏りが見受けられる。

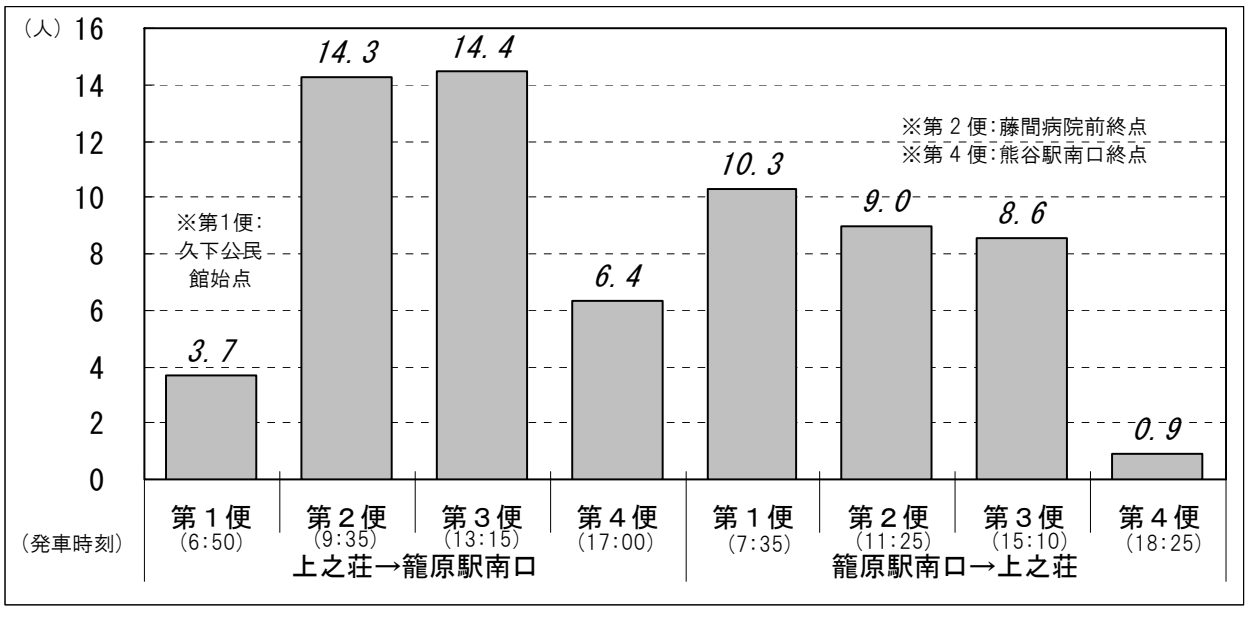
■系統別１便当り平均利用者数（平成20年10月～平成21年９月）

		運行日数	日便数	年間利用者数	１便当り平均利用者数
さくら号		359日	４往復	25,172人	8.8人/便
グライダー号（時計回り）		359日	５便	31,139人	17.3人/便
ムサシトミヨ号（反時計回り）		359日	５便	33,324人	18.6人/便
ひまわり号	大里→熊谷駅南口	362日	12便	41,615人	9.6人/便
	熊谷駅南口→大里	362日	12便	43,848人	10.1人/便
合計		－	－	175,098人	11.6人/便

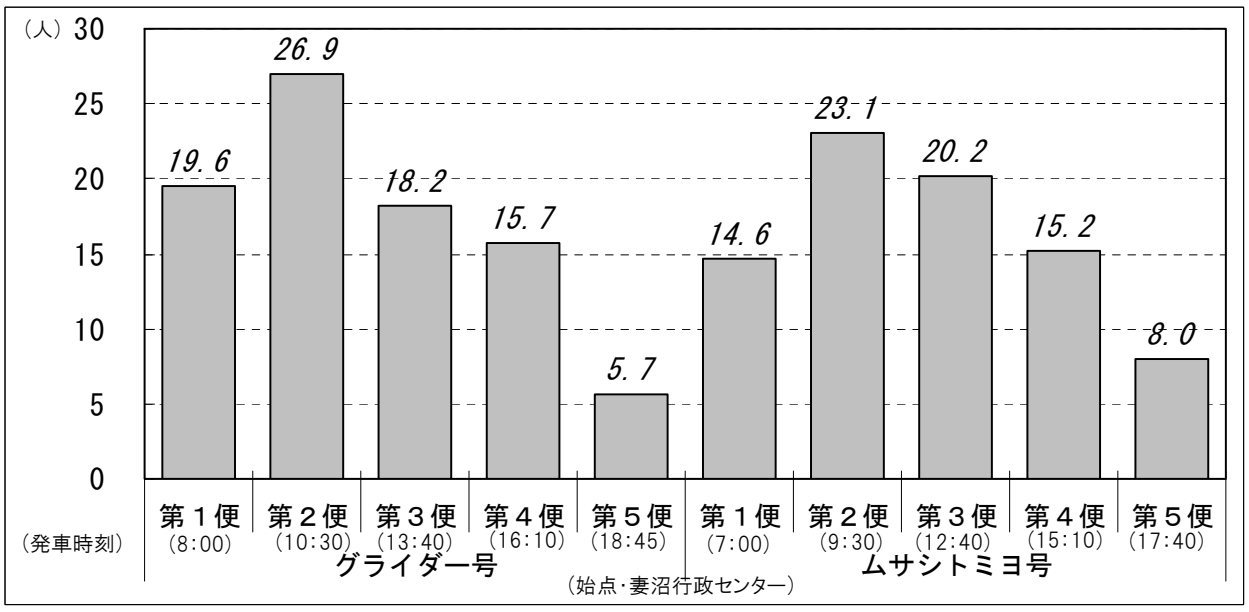
■系統別ダイヤ別の利用傾向

さくら号	・上之荘→籠原駅南口の久下公民館6：50発で3.7人/便、籠原駅南口→上之荘の籠原駅南口18：25発で0.9人/便と少ない。
グライダー号（時計回り）	・妻沼行政センター8：00発、10：30発、13：40発、16：10発で約15人/便以上と多いものの、18：45発で5.7人/便と少ない。
ムサシトミヨ号（反時計回り）	・グライダー号と同様に、妻沼行政センター9：30発、12：40発、15：10発で約15人/便以上と多いものの、17：40発で8.0人/便と少ない。
ひまわり号	・大里→熊谷駅南口の長島記念館発１～４便目（6：30発～9：25発）で利用が多いものの、５便目以降は利用が少なく、特に11便目（18：40発）、12便目（19：35発）で約３人/便と少ない。 ・熊谷駅南口→大里の熊谷駅南口発２便目（7：50発）と６便目以降（12：20発～）で利用があるものの、それ以外の便で７人/便未満と少ない。

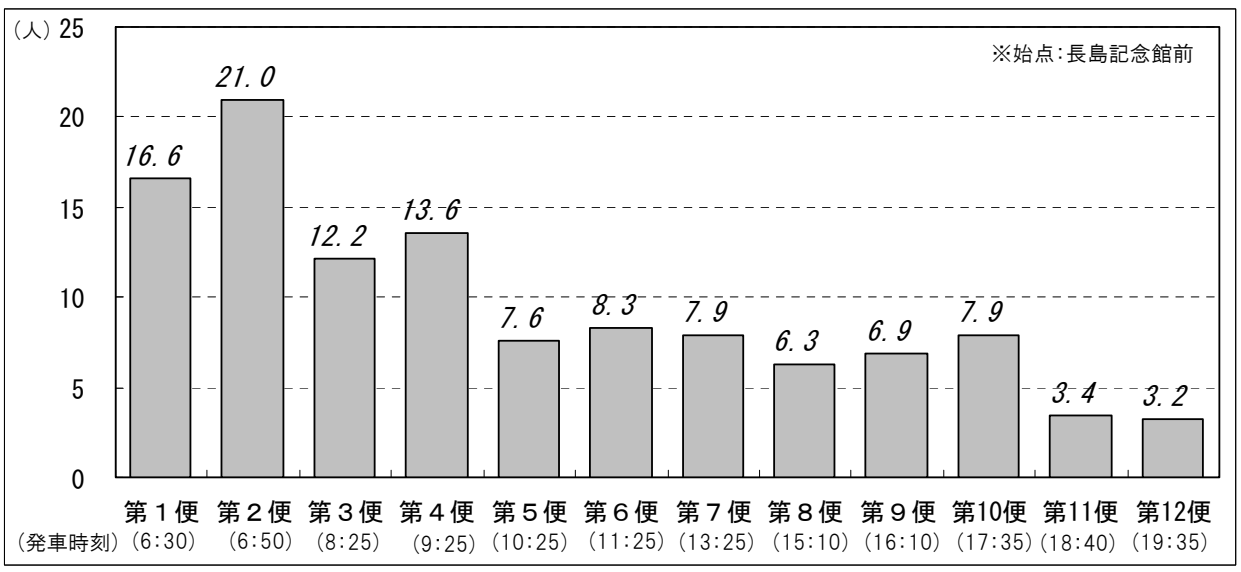
■さくら号の１便当り平均利用者数（平成20年10月～平成21年９月）



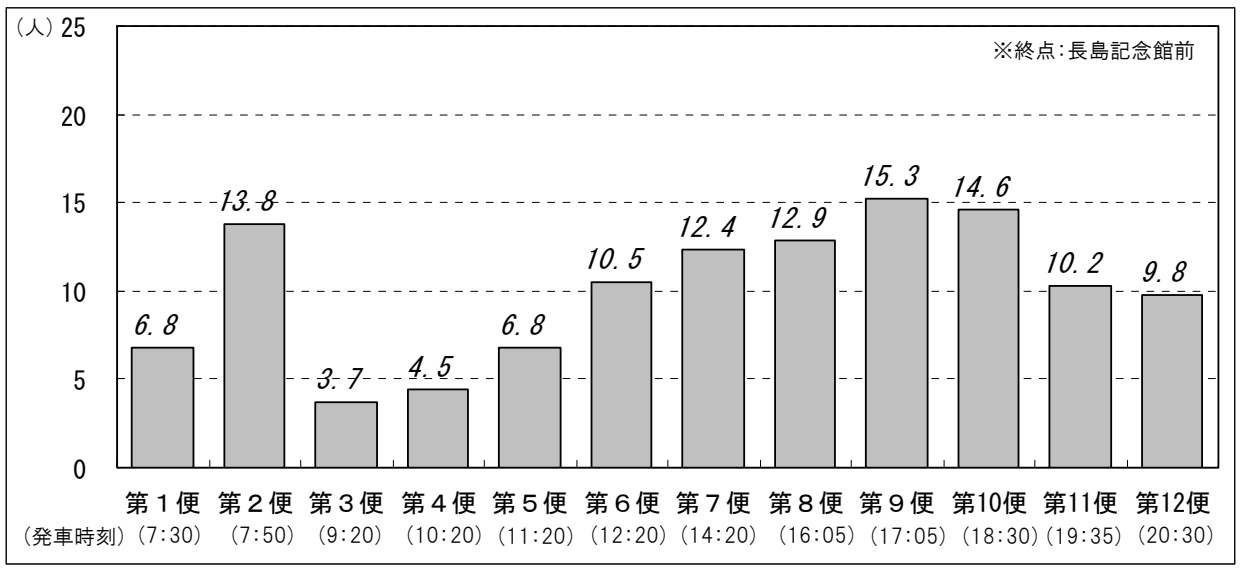
■グライダー号・ムサシトミヨ号の１便当り平均利用者数（平成 20 年 10 月～平成 21 年９月）



■ひまわり号（大里→熊谷駅南口）の１便当り平均利用者数（平成 20 年 10 月～平成 21 年９月）



■ひまわり号（熊谷駅南口→大里）の１便当り平均利用者数（平成 20 年 10 月～平成 21 年９月）



3）ゆうゆうバスについてのアンケート調査結果の概要

・調査時期：配布平成 21 年２月～回収平成 21 年３月

・調査対象者：市民 3,000 人（無作為抽出）

・回収状況：1,136 票、回収率 37.9％

■アンケート調査結果の概要

①ゆうゆうバスの利用有無	ゆうゆうバスを「利用したことがある」と回答した方は 24.7％で、年齢別割合（図１）をみると、50 代以上が 59％を占めている。
②停留所を設置して欲しい場所	ゆうゆうバスの停留所を設置して欲しい場所（図２）としては、「病院・診療所（26％）」、「市役所等（24％）」、「駅（17％）」及び「商店・百貨店（12％）の順で多い。
③ゆうゆうバスへ望むこと	ゆうゆうバスへ望むこと（図３）としては、料金を上げてでも、運行本数、経路、時間延長といったサービスの向上を望むニーズが 50％を占めている。
④ゆうゆうバスの重要度	ゆうゆうバスの重要度（図４）としては、「重要・やや重要」と回答した方が 61％を占めている。

図１　利用したことがあると
回答した方の年齢別割合

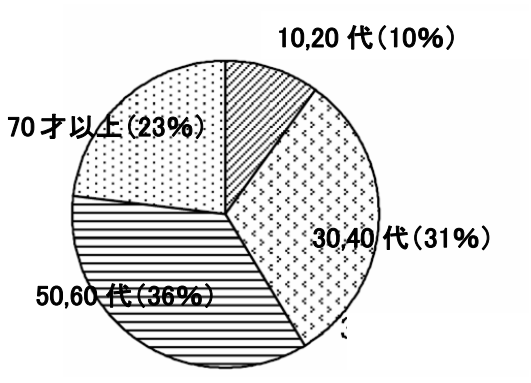


図２　停留所を設置して欲しい場所

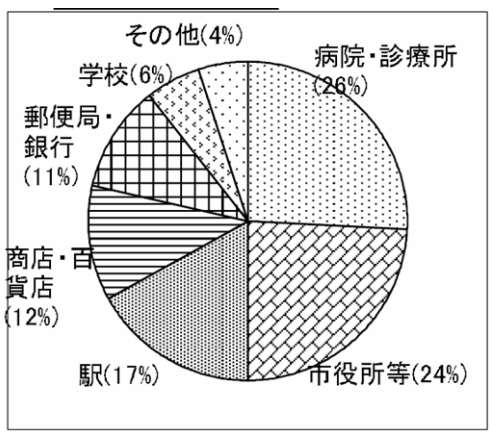


図３　ゆうゆうバスへ望むこと

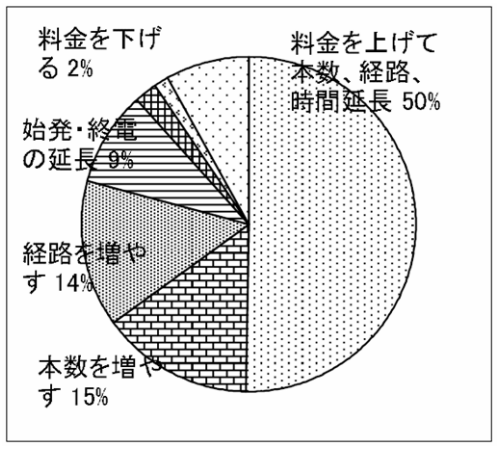
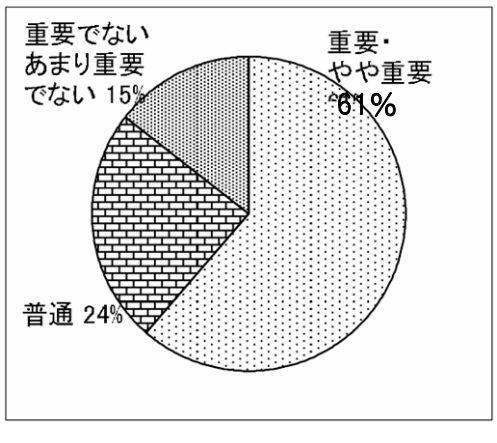


図４　ゆうゆうバスの重要度



4）ゆうゆうバスに関して市民から寄せられている要望・苦情（平成 18 年度以降）

ゆうゆうバスに関して市民から、主に停留所の設置やルートの新設・延伸に関する要望が多くなっている。

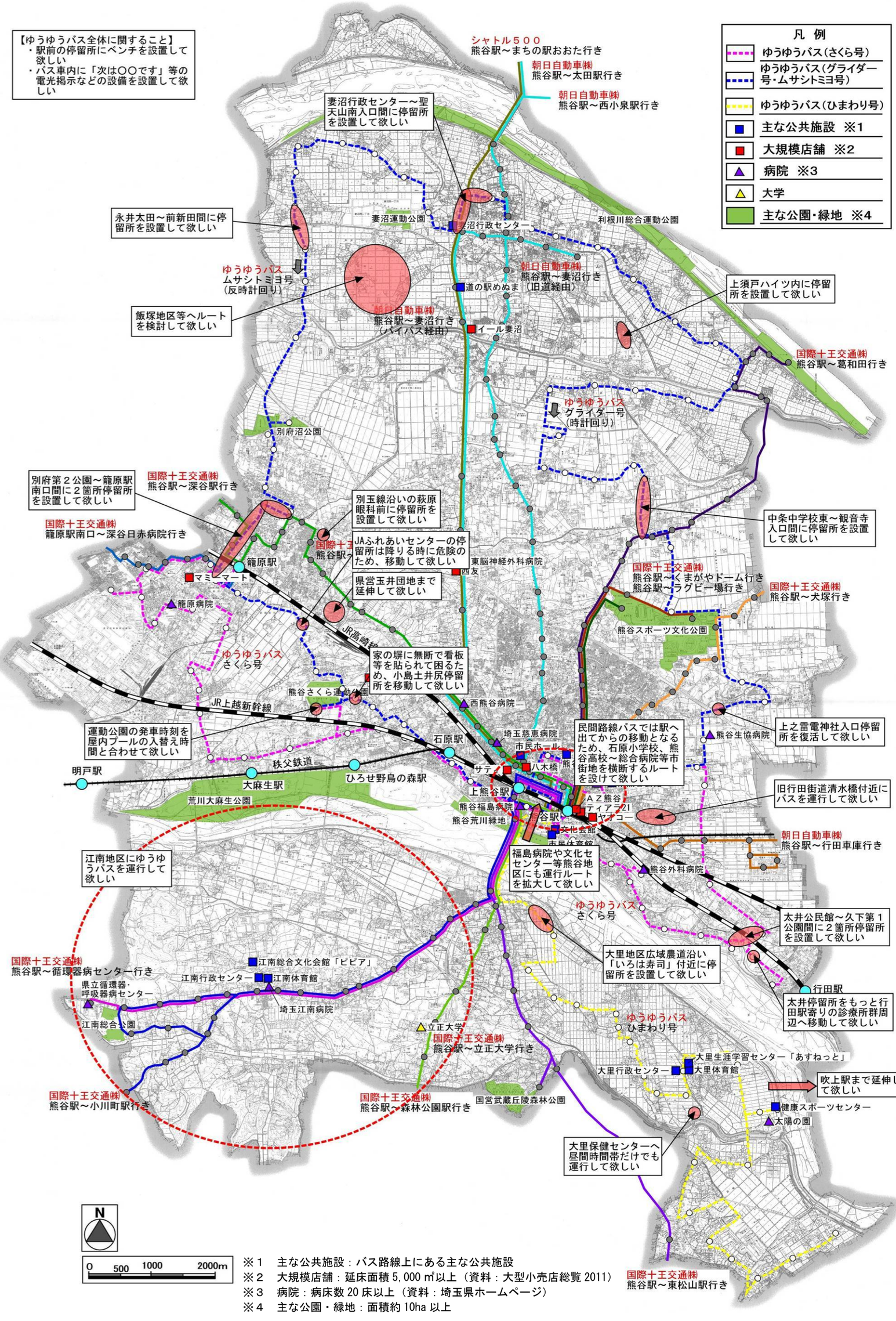
【ゆうゆうバスに関して市民から寄せられている要望】

既存ルートについて	**さくら号**	・太井停留所をもっと行田駅寄りの診療所群周辺へ移動して欲しい。 ・運動公園の発車時刻を屋内プールの入換え時間と合わせて欲しい。 ・太井公民館～久下第１公園間に２箇所停留所を設置して欲しい。
	グライダー号・ムサシトミヨ号	・JA ふれあいセンターから県営玉井団地まで延伸して欲しい。 ・永井太田～前新田間に停留所を設置して欲しい。 ・中条中学校東～観音寺入口間に停留所を設置して欲しい。 ・JA ふれあいセンターの停留所は降りる時に危険のため、移動して欲しい。 ・妻沼行政センター～聖天山南入口間に停留所を設置して欲しい。 ・熊谷商工信用組合（国道 407 号）付近に停留所を設置して欲しい。 ・上之雷電神社入口停留所を復活して欲しい。 ・旧行田街道清水橋付近にバスを運行して欲しい。 ・家の塀に無断で看板等を貼られて困るため、小島土井尻停留所を移動して欲しい。 ・別府第２公園～籠原駅南口間に２箇所停留所を設置して欲しい。 ・上須戸ハイツ内に停留所を設置して欲しい。 ・別玉線沿いの萩原眼科前にゆうゆうバス、国際十王交通㈱の停留所を設置して欲しい。 ・飯塚地区などへルートを検討して欲しい。
	ひまわり号	・吹上駅まで延伸して欲しい。 ・福島病院や文化センター等熊谷地区にも運行ルートを拡大して欲しい。 ・大里地区広域農道沿い「いろは寿司」付近に停留所を設置して欲しい。 ・大里保健センターへ昼間時間帯だけでも運行して欲しい。
新規ルートについて		・江南地区にゆうゆうバスを運行して欲しい。 ・県営玉井団地にもゆうゆうバスを運行して欲しい。 ・民間路線バスでは駅へ出てからの移動となるため、石原小学校、熊谷高校～総合病院等市街地を横断するルートを設けて欲しい。
その他		・駅前の停留所にベンチを設置して欲しい。 ・バス車内に「次は○○です」等の電光掲示などの設備を設置して欲しい。

【ゆうゆうバスに関して市民から寄せられている苦情】

・運転手のマナーに関すること
・定時性に関すること（ダイヤ通りの運行）
・停留所で待っていたら、通過してしまったこと
・スピードの出し過ぎ、急発進に関すること

■ゆうゆうバスに関する市民から寄せられている要望図



※１　主な公共施設：バス路線上にある主な公共施設
※２　大規模店舗：延床面積 5,000 ㎡以上（資料：大型小売店総覧 2011）
※３　病院：病床数 20 床以上（資料：埼玉県ホームページ）
※４　主な公園・緑地：面積約 10ha 以上

（4）タクシー

平成 21 年 10 月、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法)」※１が施行され、タクシー需要の減少（平成 13 年 355 万人→平成 20 年 313 万人※２)、輸送実績の悪化など厳しい状況であった埼玉県県北交通圏（熊谷市含む）は国土交通大臣から「特定地域」※３の指定を受けた。

そのため、埼玉県県北交通圏のタクシー事業者など地域の関係者は、平成 21 年 10 月 28 日、埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会を設立し、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮するための自主的な取組みを行うため平成 22 年２月 22 日、埼玉県県北交通圏タクシー特定地域協議会地域計画を策定した。

市内には９つのタクシー事業者があるが、同協議会地域計画においては、タクシーは終電車や終バスが終わった後の移動手段及び高齢者等の重要な移動手段として位置づけが明確化され、また、タクシーサービスの活性化、環境問題への貢献などの目標が掲げられている。

今後、タクシー事業者は他の地域公共交通と同様に、生活に欠かせない公共交通機関として、重要な役割を担うことが期待される。

※１「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法)」…次ページ「概要」参照

※２埼玉県県北交通圏の輸送人員

※３「特定地域」…供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できない地域

■市内タクシー事業者の配車時間及び営業範囲

事業者名	配車時間	営業範囲	備考
篭原タクシー㈲	6:00～翌日2:00	熊谷市、深谷市ほか	
熊谷構内タクシー㈲	7:00～翌日2:00	熊谷市、深谷市、行田市ほか	
国際十王交通㈱	6:00～翌日1:30	熊谷市ほか	
七福タクシー㈲	6:00～23:45	熊谷市ほか	
ニュー埼玉交通㈱	月～木…7:00～翌日1:00 金～日…24時間営業	熊谷市ほか	金～日:24時間営業 （H22.5月から開始）
秩鉄タクシー㈱	8:00～翌日1:00	熊谷市ほか	
中央タクシー㈱	7:30～翌日1:00	熊谷市、行田市ほか	
㈲井上商会、大沼公園タクシー	7:00～21:00	熊谷市ほか	
深谷ミツワタクシー㈲	6:00～翌2:00	熊谷市ほか	

※タクシー事業者ヒアリングによる

※１特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の概要

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法）

①　国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域

地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

②　国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

ｉ）特定地域における取組み

①地域の協議会による取組み・・・地域計画の作成

協議会構成員（地域の関係者）			
	地方運輸局長	関係地方公共団体の長	タクシー事業者・団体
	タクシー運転者の団体	地域住民	その他（学識経験者、関係行政機関等）

地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

○タクシーサービスの活性化
○事業経営の活性化、効率化
○タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
○交通問題、環境問題、都市問題の改善　　など

※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

具体例



（乗り場の整備等による利用者サービスの充実）

②タクシー事業者による取組み・・・特定事業計画の作成

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み（特定事業）を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定（※）を受ける

⇒必要に応じて、計画に**減車等（事業再構築）を記載**

（※）国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 ⇒ 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告
道路運送法の手続きの特例

ｉｉ）特定地域における措置

①新規参入要件を厳格化
②増車を事前届出ではなく、認可制に
③減車実施事業者に対する監査の特例
④行政処分の特例

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、

「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」

⇒**「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」**

資料：国土交通省ホームページ

１－３　公共交通空白・不便地域

（１）公共交通空白地域

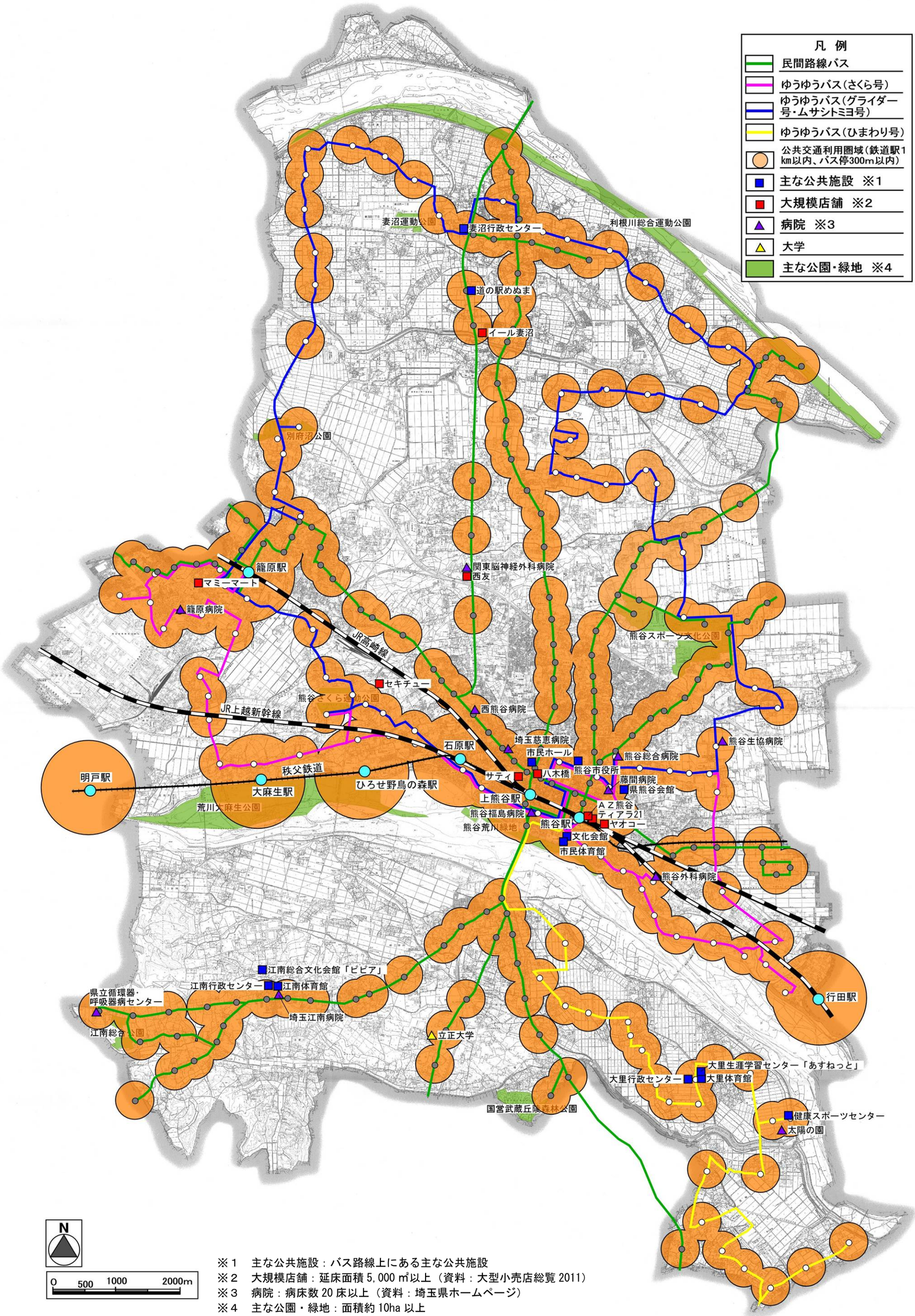
熊谷市の公共交通は、鉄道（JR 上越・北陸（長野）新幹線、JR 高崎線、秩父鉄道本線）、民間路線バス（国際十王交通㈱、朝日自動車㈱）、及びゆうゆうバス（４系統）が運行されている中で、さらに、これらバス交通を補完するように、タクシー事業者により、高齢者等の移動手段として運行され、公共交通が利用できない空白地域が存在しないものと考えられる。

（２）公共交通不便地域

公共交通不便地域は、目的地から鉄道駅やバス停まで無理なく歩ける歩行距離として考え、鉄道駅より半径１㎞以遠で、かつバス停より半径 300m以遠のエリアとするのが一般的であるため、本市の公共交通不便地域は、公共交通利用圏域※（鉄道駅より半径１㎞以内、又はバス停より半径 300m以内）以外の部分が該当すると考えられる。

※公共交通利用圏域…次ページ「公共交通利用圏域図」参照

■公共交通利用圏域図



※１　主な公共施設：バス路線上にある主な公共施設
※２　大規模店舗：延床面積 5,000 ㎡以上（資料：大型小売店総覧 2011）
※３　病院：病床数 20 床以上（資料：埼玉県ホームページ）
※４　主な公園・緑地：面積約 10ha 以上

１－４　上位計画での公共交通に関する位置付けの整理及び関連計画との整合性

（１）上位計画での位置付けの整理

上位計画として「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」での公共交通の位置付けを整理する。

【計画期間】　平成 20 年度～平成 29 年度
【将来都市像】　『川と川　環境共生都市　熊谷』
【将来都市像を実現するための９つの施策の大綱】
①魅力ある郷土をほこれるまち　②市民と行政が協働するまち　③みんなで創る安全なまち
④だれもが安心して健康に暮らせるまち　⑤自然の豊かさがあふれるまち
⑥活力ある産業が育つまち　⑦便利で快適な人にやさしいまち
⑧地域に根ざした教育・文化のまち　⑨効率的でわかりやすい行財政

【施策方針】：公共交通を充実する

駅舎や車両のバリアフリー化を進めるとともに、事業者に運行本数の増発やルートの見直し等を働きかけます。

熊谷市ゆうゆうバスについては、利用者の視点から運行ルートの見直し等を進めます。

※目標値（成果指標：公共交通に満足している市民の割合）
- 現状値：45%
- めざそう値５年後：50%
- めざそう値 10 年度：55%

（２）関連計画との整合性

関連計画として「熊谷市環境基本計画（平成 20 年３月）、「熊谷市地球温暖化対策地域推進計画（平成 21 年３月）」、及び「熊谷市都市環境改善基本計画（平成 22 年 10 月）」との整合を図る。

①熊谷市環境基本計画（平成 20 年３月）

【計画期間】　平成 20 年度～平成 29 年度
【将来の環境像】
：きらめく大河とやすらぎの緑のふるさと　未来へ育み伝える　～　環境共生都市　熊谷　～
【将来の環境像を実現するための４つの環境目標】
①環境負荷の少ないまちを目指します
②環境資源を大切にするまちを創ります
③環境と調和した快適なまちを創造します
④地球環境の保全・創造に寄与する人をつくります

○【施策】自動車の熱を減らすための対策
○【施策】移動発生源対策による大気汚染の防止
鉄道やバス事業者に対し、運行ルートの見直しや本数の増加要望等により利便性の向上を図るとともに、「熊谷市ゆうゆうバス」についても利用しやすい運行体制の見直しを図ることにより、公共交通機関の利用を促進し、自家用車の利用を低減します。

②熊谷市地球温暖化対策地域推進計画（平成 21 年３月）

【計画期間】 平成 20 年度～平成 24 年度（短期目標）
【目標年度】 短期目標：平成 24 年度、中期目標：平成 32 年度、長期目標：平成 62 年度
【削減目標】 短期目標：平成 24 年度に基準年度比（平成２年）で７％削減
中期目標：平成 32 年度に平成 18 年度比 25%削減
長期目標：平成 62 年度に平成 18 年度比 50%削減

③熊谷市都市環境改善基本計画（平成 22 年 10 月）

【「エコまちづくり熊谷」の理念】 〔環境への負荷が小さい　ひと中心のまちづくり〕
エコまちづくりで熊谷を元気に！

【環境にやさしく、暮らしやすく、魅力ある中心市街地を目指す「エコまちづくり熊谷」の基本方針】
①移動する人の利便性を損なわずに「自動車から環境負荷の少ない交通手段への転換」を図る
②自動車以外でも便利に利用できるようにし、「中心市街地へのアクセス・回遊の増加」を図る
③市街地への流入を減らし混雑を緩和することで「自動車の走行性（燃費）の向上」を図る
④（道路に関係する環境分野）ヒートアイランド対策や緑化の推進により、「都市の快適性の向上」を図る

【計画の目標値】 CO_2目標削減量：10 千 t-C02（平成 32 年度）（運輸部門目標の約半分）

２　市民等の意向把握アンケート

２－１　熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）

２－１－１　調査概要

熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査は、日常的な交通行動、公共交通の利用状況、及び公共交通の利用意向等を把握し、バスの潜在需要層とそのニーズを探り、将来の公共交通のあり方を検討するに当たっての基礎資料として活用するために実施した。

調査対象者	住民基本台帳から無作為抽出した 15 歳以上の市民 3,000 人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査期間	平成 22 年８月 31 日（火）～９月 13 日（月）
調査項目	①回答者の属性（性別、年齢、職業、居住地、運転免許証の有無、自動車などの保有状況、自宅近くのバス停留所の有無） ②ゆうゆうバスの認知度 ③日常的な交通行動と公共交通の利用状況等 〇外出目的別日常的な交通行動（主な行き先、交通手段、外出頻度） 〇公共交通の利用状況（民間路線バスとゆうゆうバスの利用有無、利用しているバスの種類、利用目的、利用頻度、バスを利用しない理由、サービスが改善された場合の利用意向） 〇外出する時に困ることの有無と困っている時の外出目的 〇民間路線バス及びゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度（全般のサービス、運行本数、運行時間帯、行き先、運賃等） 〇民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス ④公共交通の利用意向（公共交通を利用して行きたい場所（上位３位を回答）、利用目的、利用頻度、利用時間帯） ⑤公共交通の維持・確保意向（公共交通の取組みの方向性、公共交通を維持・充実すべき理由、公共交通を維持・充実していくための方法） ⑥公共交通への転換の可能性（自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向、取組み可能な方法）（自家用車利用者のみ回答）
回収状況	回収票数　1,256 票（回収率：41.9%） ※熊谷地区：928 票、大里地区：53 票、妻沼地区：174 票、江南地区：82 票、住所無回答：19 票

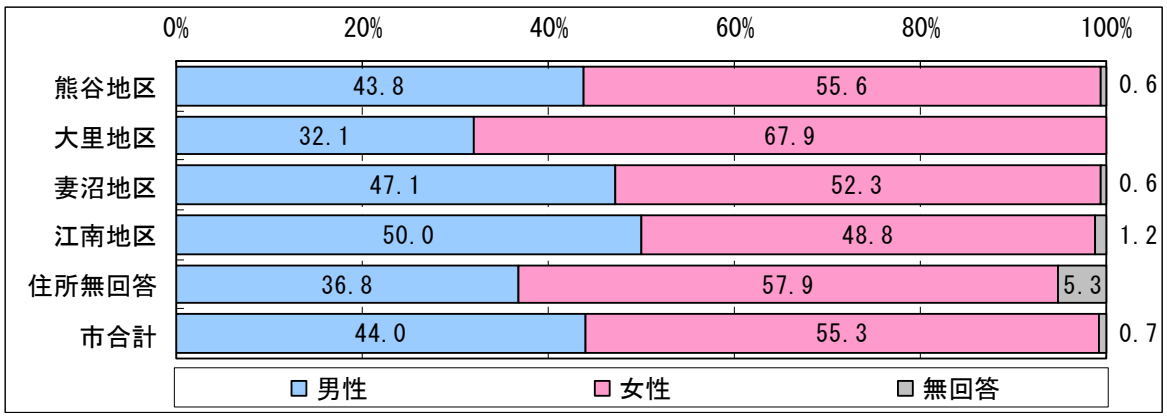
２－１－２　調査結果

（１）回答者の属性

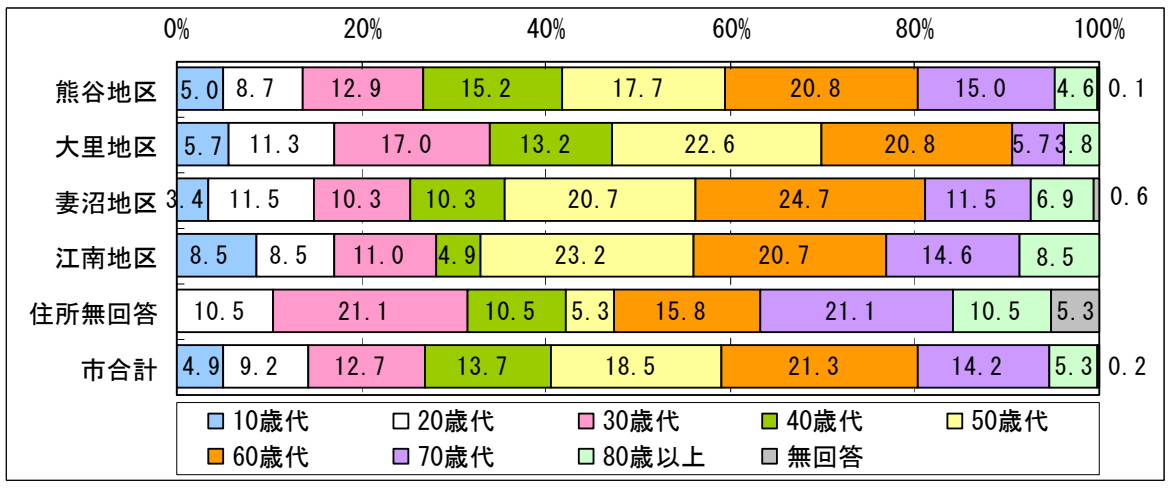
・回答者の性別については「女性」の回答者が 55.3%と男性よりも多く、年齢は「60 歳代（21.3%）」、が最も多く、60 歳以上の方が 40.8%を占めている。

・回答者の職業は、「会社員・公務員」が 29.2%と最も多く、次いで「無職（21.6%）」、「専業主婦（夫）」となっている。

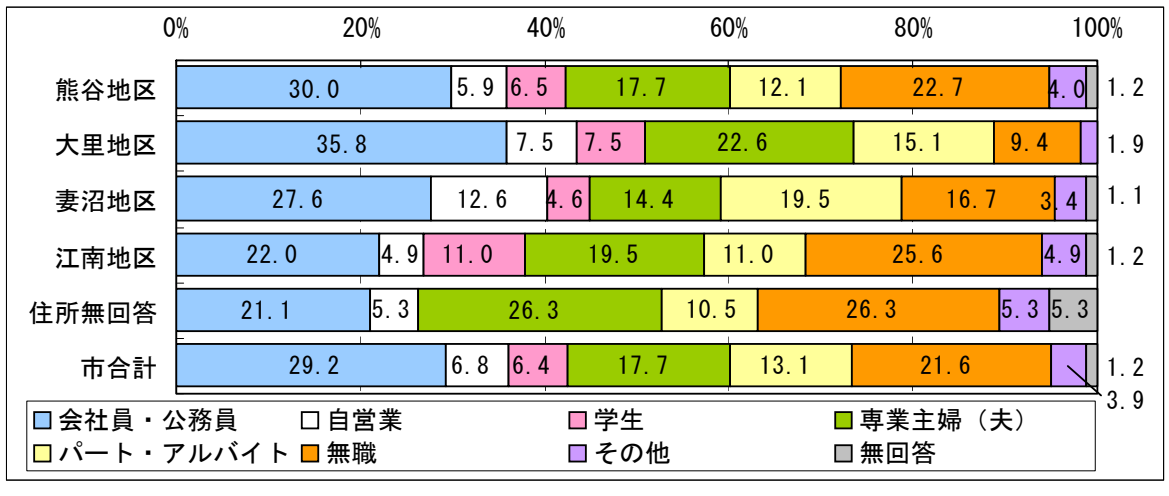
■性別



■年齢

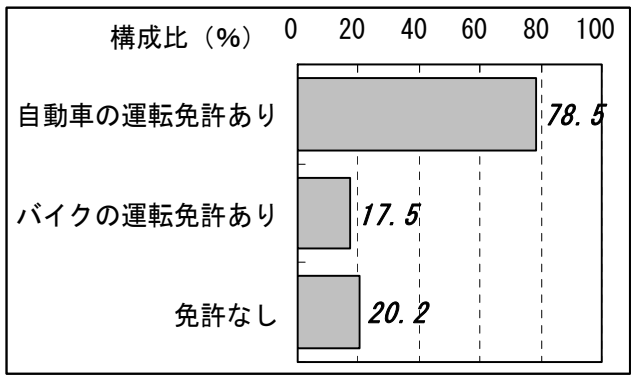


■職業

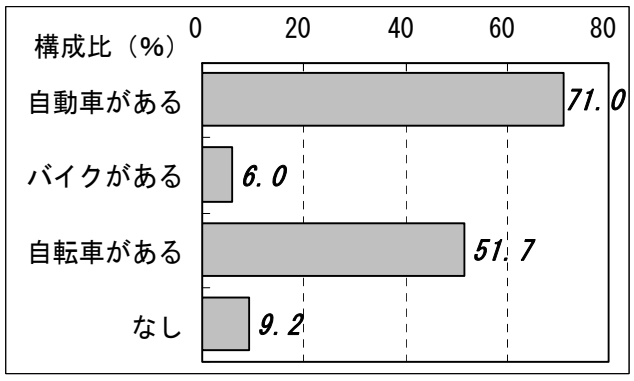


・運転免許証の保有状況をみると、回答者の約 80%の人が自動車運転免許もしくはバイク運転免許を保有しており、回答者の約 20%の人はいずれの免許も保有していない。
・自動車などの保有状況をみると、自動車もしくはバイク、自転車のいずれも保有していない人は全回答者の 9.2%となっている。
・自宅近くのバス停留所へのアクセスは、「近くにバス停留所がある」と回答した方が 80.6%を占めているが、地区別にみると、江南地区で 69.5%と他地区と比較して低くなっている。

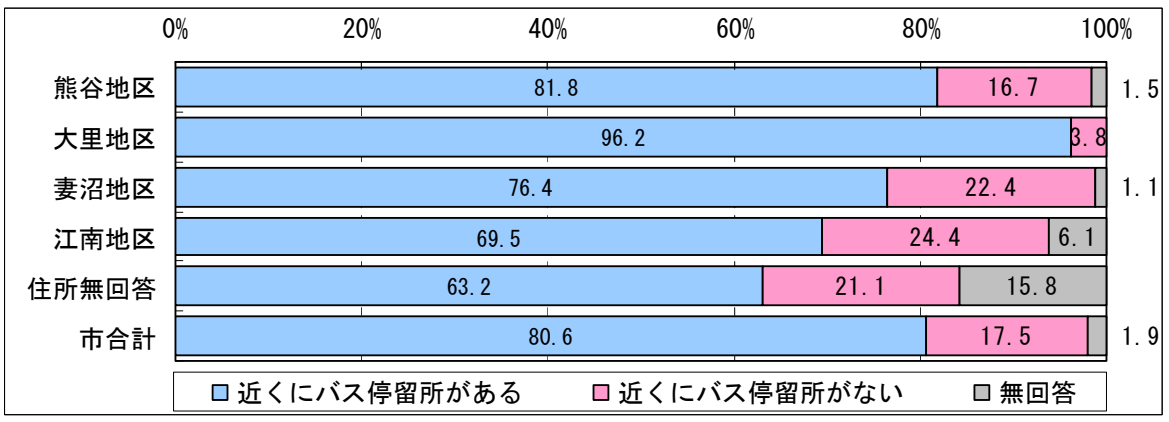
■運転免許証の有無



■自動車などの保有状況



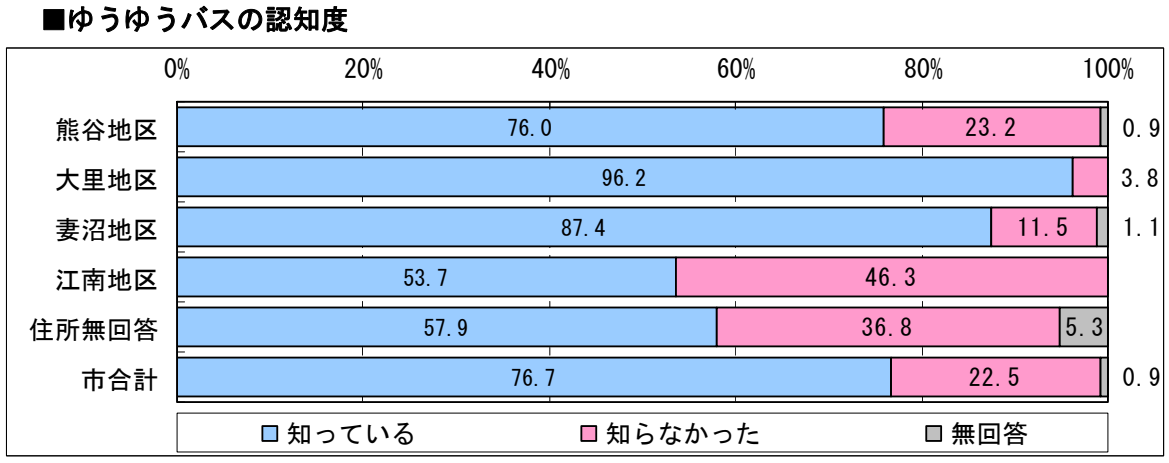
■自宅近くのバス停留所の有無



（2）ゆうゆうバスの認知度

・ゆうゆうバスの認知度は、76.7%の人が「知っている」と回答し、地区別にみると、大里地区で 96.2%と顕著に高くなっている。

■ゆうゆうバスの認知度



（３）日常的な交通行動と公共交通の利用状況等

①日常的な交通行動

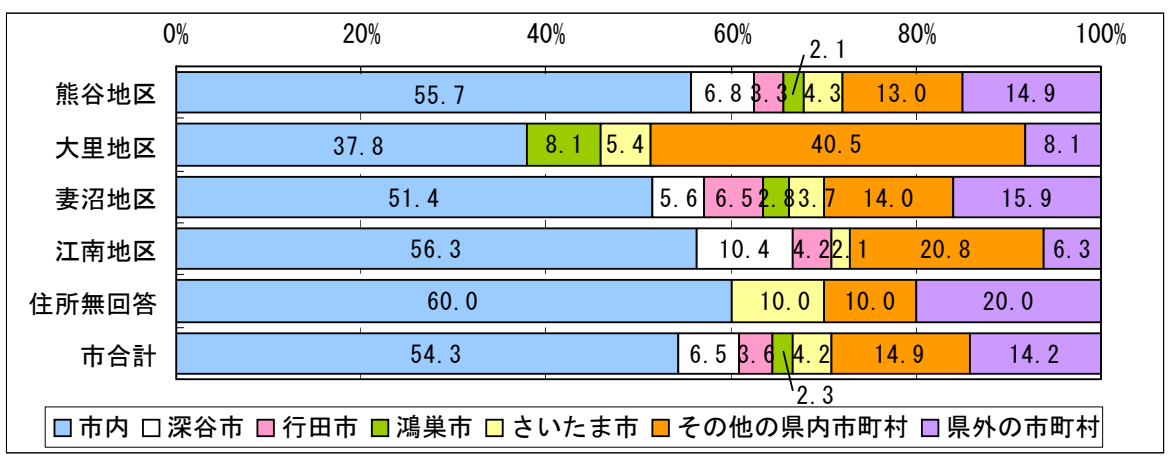
ア）通勤・通学の場合

・通勤・通学先は、熊谷・妻沼・江南地区で「市内」への移動が最も多いものの、大里地区で「その他の県内市町村」が多くなっている。

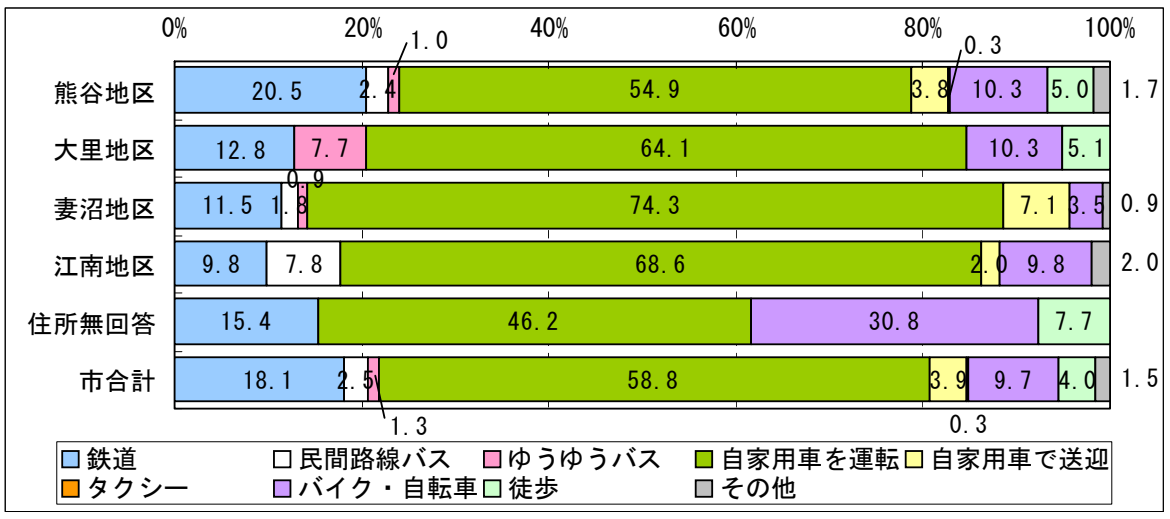
・通勤・通学時の交通手段として、市合計で 58.8%の人が「自家用車を運転」と回答し、民間路線バスとゆうゆうバスは 3.8%を占めている。

・通勤・通学目的による外出頻度は、どの地区も「週に５日以上」が最も多くなっている。

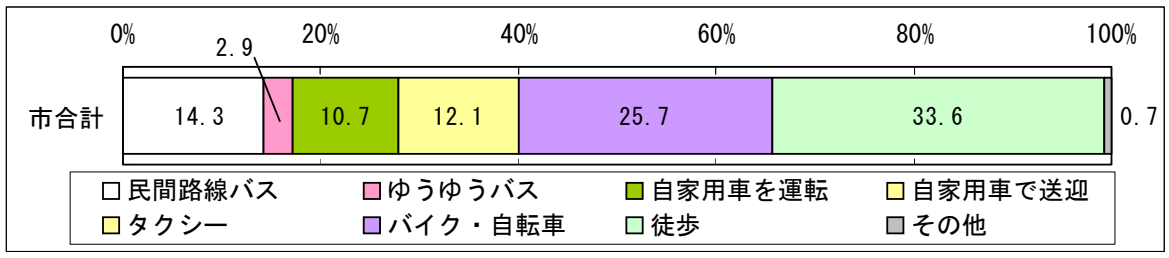
■通勤・通学目的による主な行き先



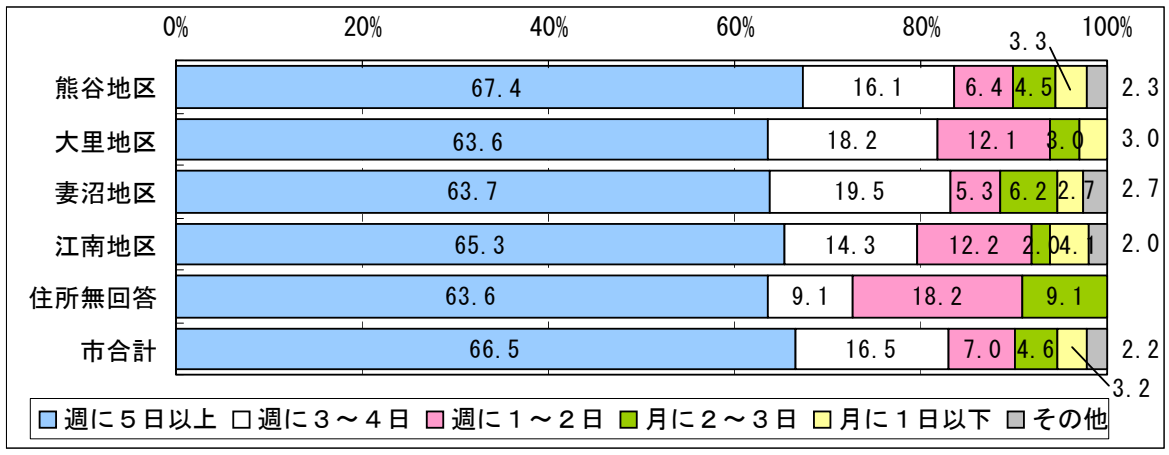
■通勤・通学目的による交通手段



■通勤・通学目的の駅までの交通手段



■通勤・通学目的による外出頻度



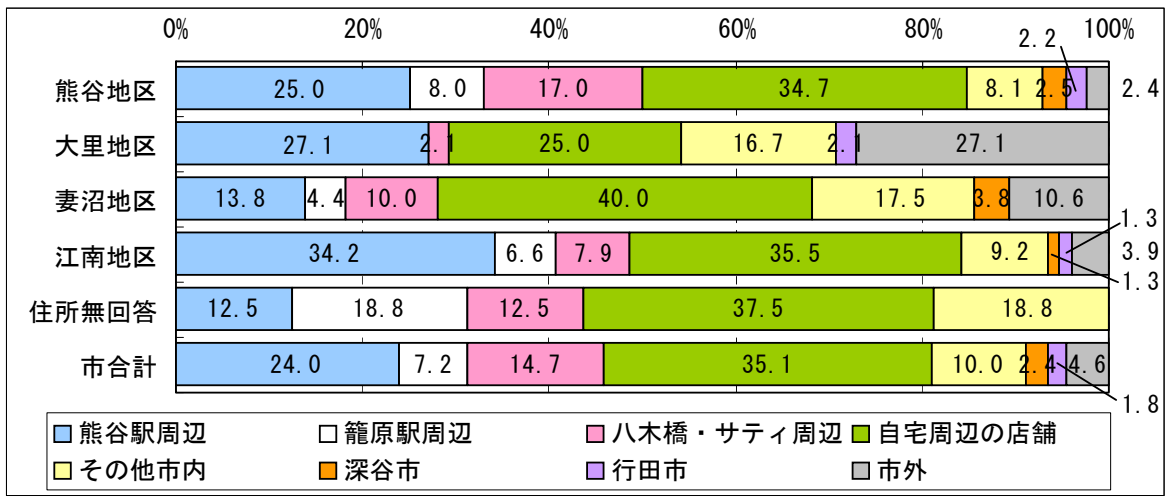
イ）買物の場合

・買物時の行き先は、「自宅周辺の店舗」が 35.1%と最も多く、次いで「熊谷駅周辺（24.0%）」、「八木橋・サティ周辺（14.7%）」となっており、地区別にみると、大里地区で「市外（27.1%）」への移動が多くなっている。

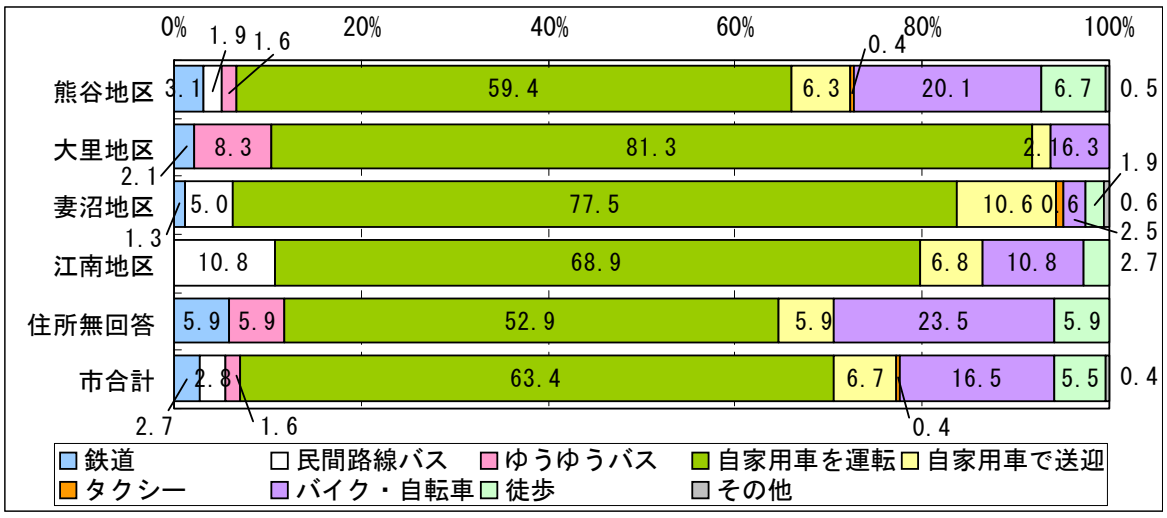
・買物時の交通手段として、市合計で 63.4%の人が「自家用車を運転」と回答し、次いで「バイク・自転車」が多く、民間路線バスとゆうゆうバスは 4.4%を占めている。

・買物目的による外出頻度は、どの地区も「週に１～２日」が最も多くなっている。

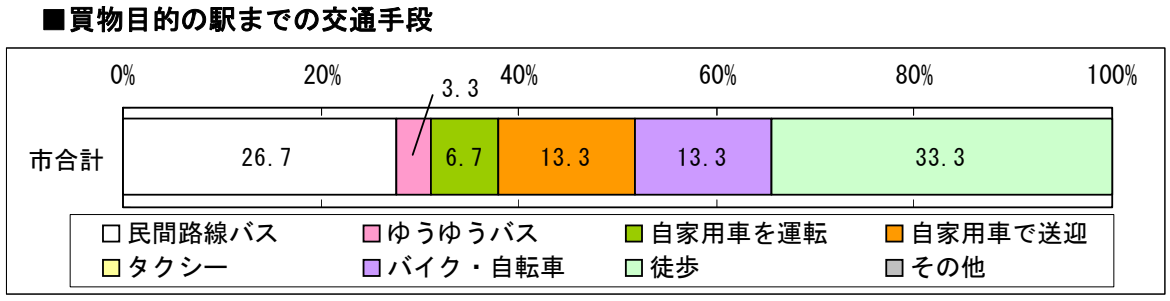
■買物目的による主な行き先



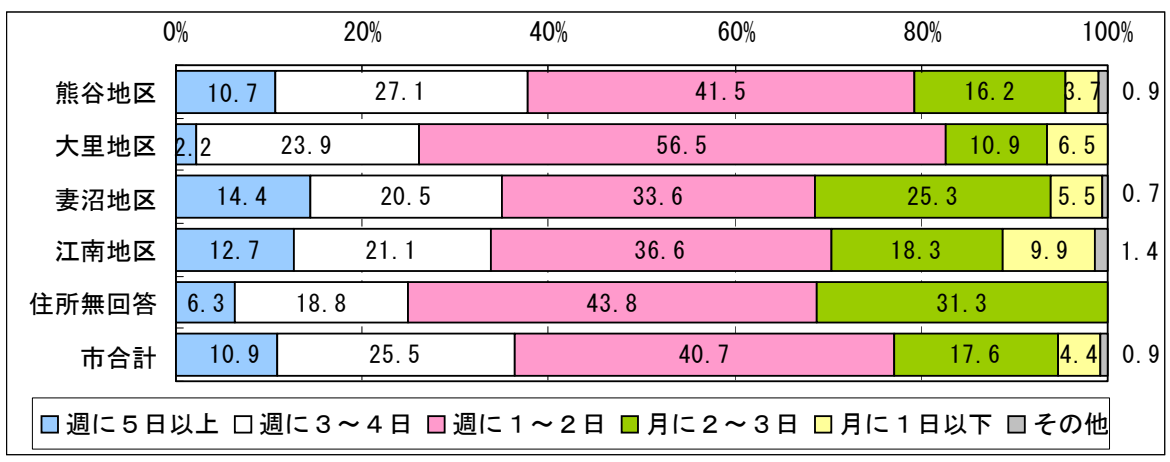
■買物目的による交通手段



■買物目的の駅までの交通手段



■買物目的による外出頻度



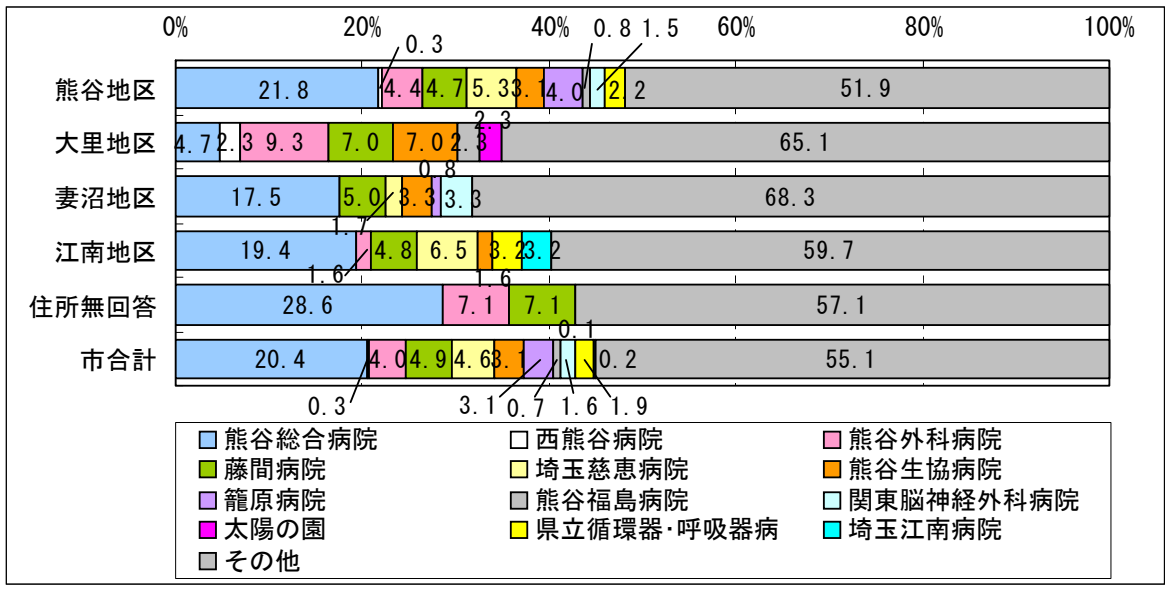
ウ）通院の場合

・通院先は、どの地区も「その他」が最も多く、次いで「熊谷総合病院」が多くなっている。

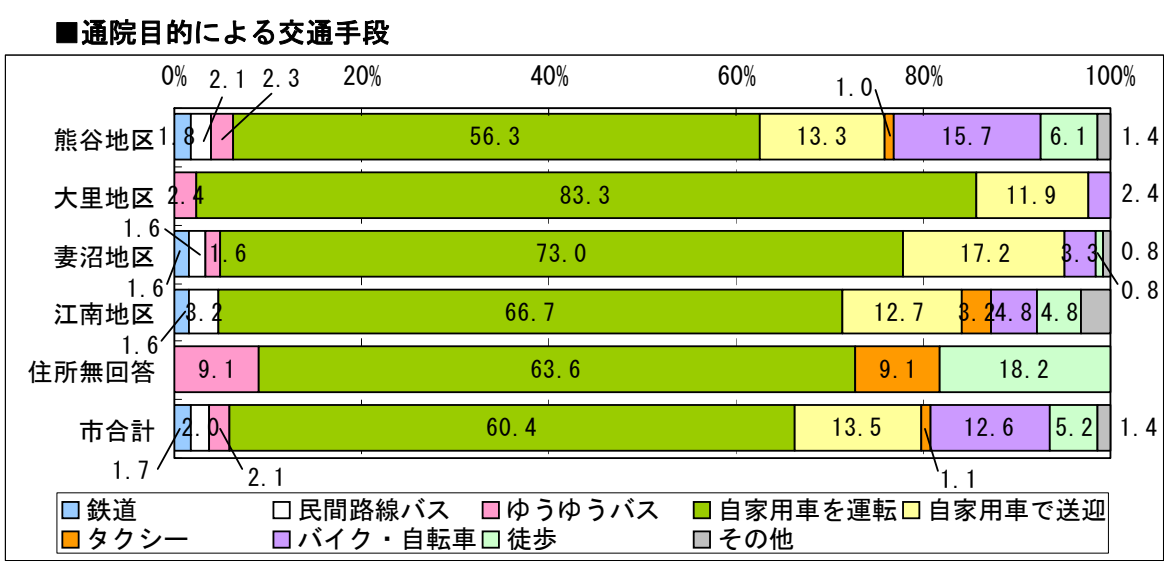
・通院時の交通手段として、市合計で 60.4%の人が「自家用車を運転」と回答し、次いで「自家用車で送迎（13.5%）」、「バイク・自転車（12.6%）」が多く、民間路線バスとゆうゆうバスは 4.1%を占めている。

・通院目的による外出頻度は、どの地区も「月に 1 日以下」が最も多くなっている。

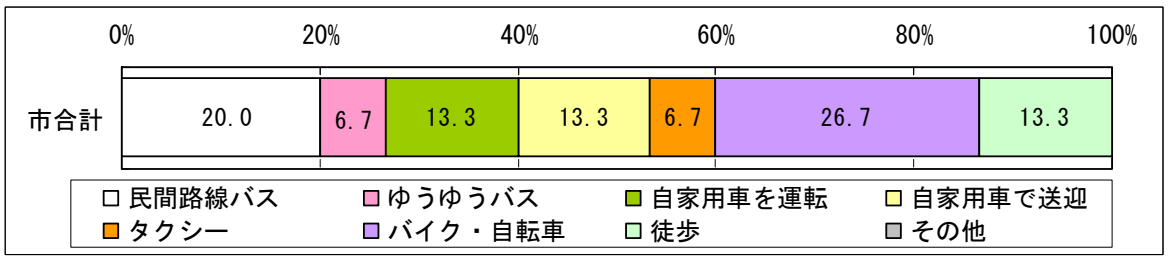
■通院目的による主な行き先



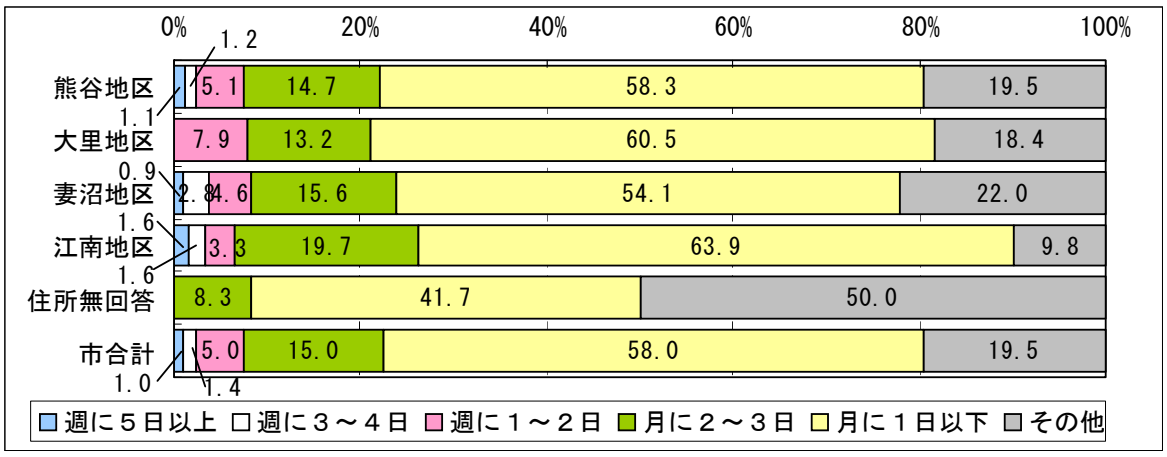
■通院目的による交通手段



■通院目的の駅までの交通手段



■通院目的による外出頻度



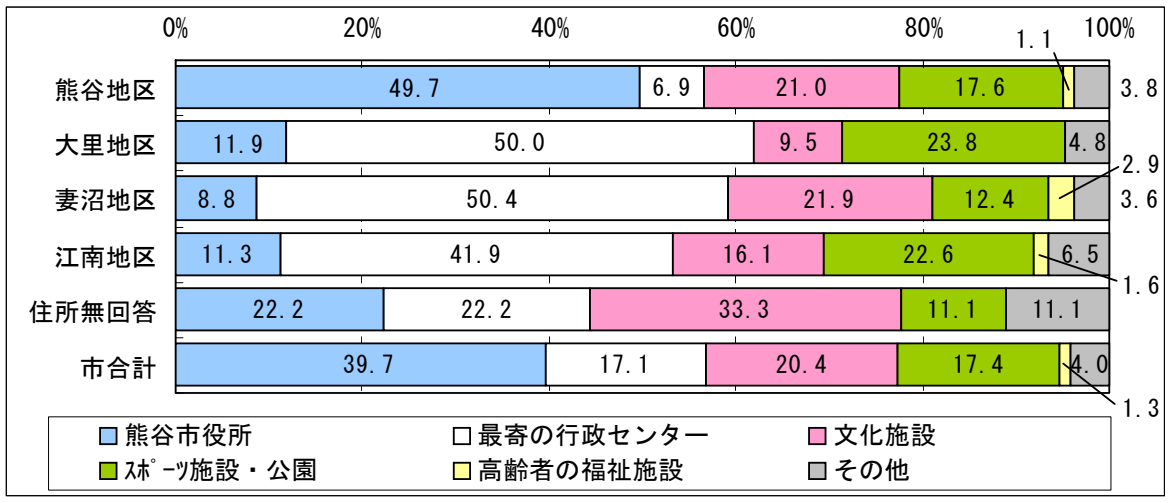
エ）公共施設利用の場合

・公共施設利用時の行き先は、熊谷地区が「熊谷市役所（49.7%）」、その他３地区で「最寄の行政センター」が最も多くなっている。

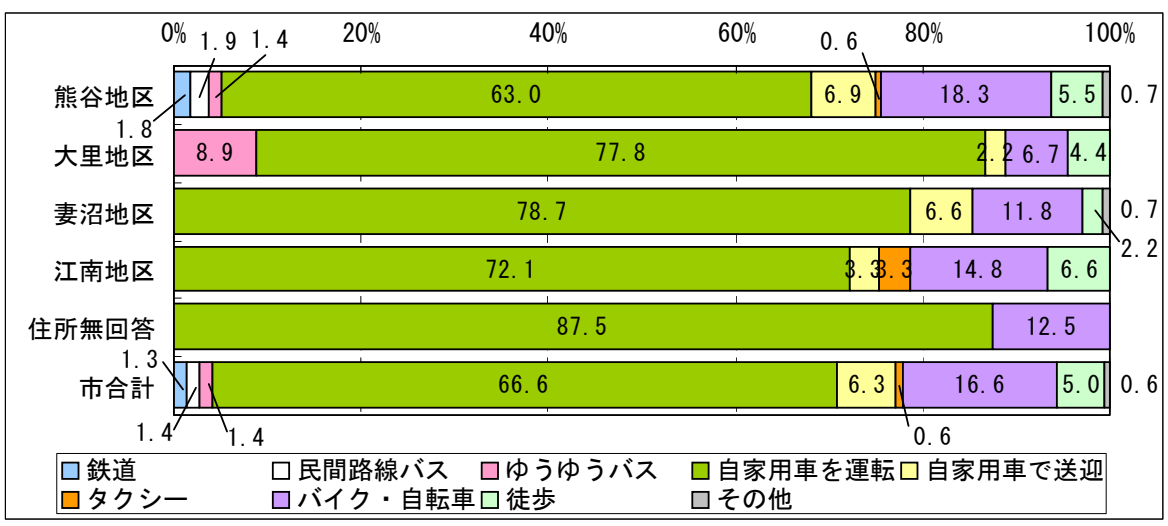
・公共施設利用目的の交通手段として、市合計で 66.6%の人が「自家用車を運転」と回答し、次いで「バイク・自転車」が多く、民間路線バスとゆうゆうバスは 2.8%を占めている。

・公共施設利用目的による外出頻度は、どの地区も「月に１日以下」が最も多くなっている。

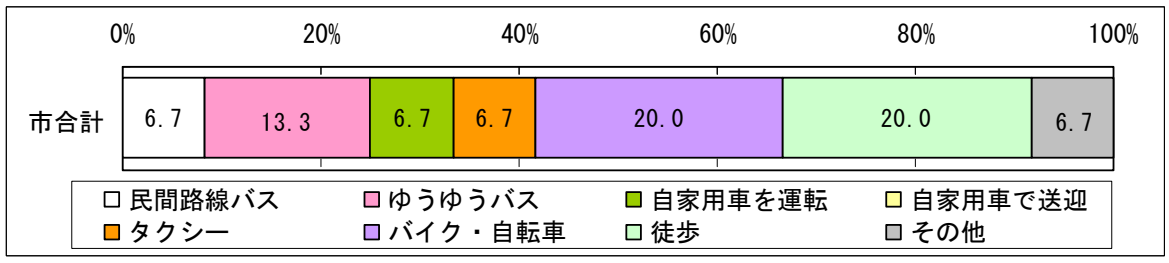
■公共施設利用目的による主な行き先



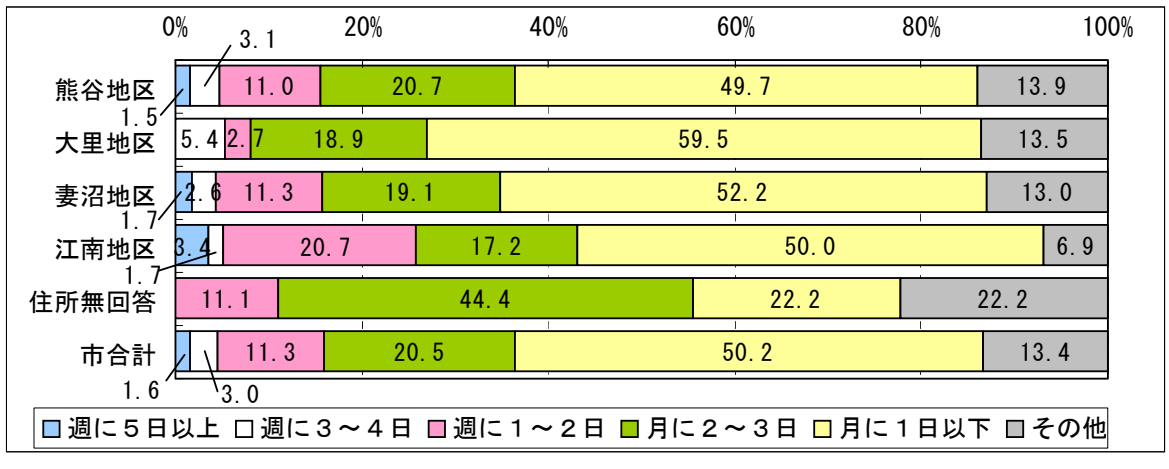
■公共施設利用目的による交通手段



■公共施設利用目的の駅までの交通手段



■公共施設利用目的による外出頻度



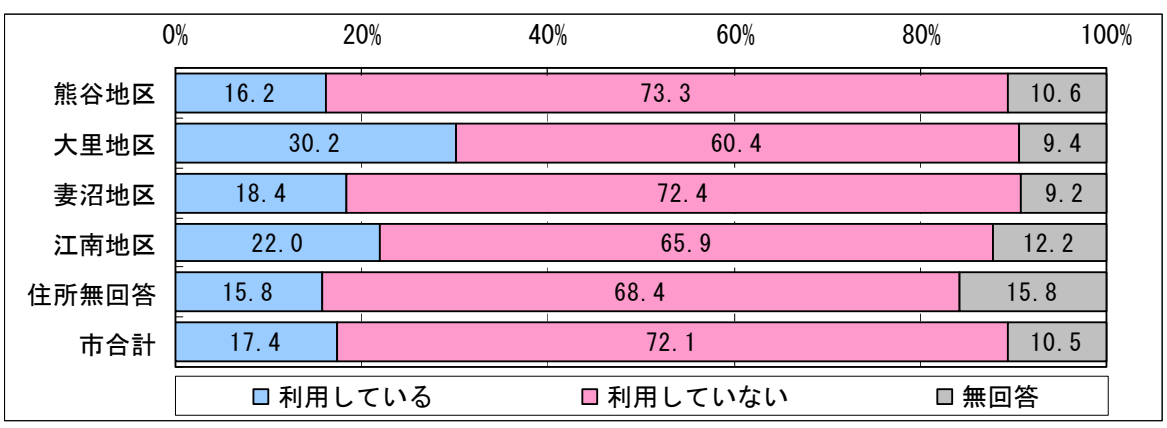
②公共交通の利用状況

・普段の民間路線バスとゆうゆうバスの利用有無は、市合計で 17.4%の方が「利用している」と回答し、地区別にみると、大里地区で 30.2%と多くなっている。

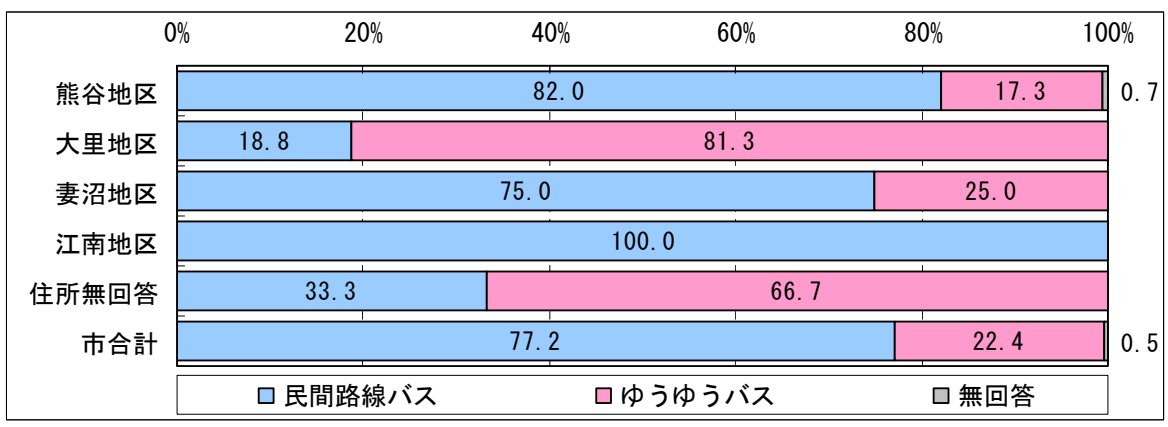
・その場合の公共交通の利用手段は、熊谷・妻沼・江南地区で「民間路線バス」が、大里地区で「ゆうゆうバス」が多くなっている。

・公共交通の利用目的としては、民間路線バスは「買物（36.5%）」、「趣味・娯楽（26.3%）」及び「通勤（18.6%）」目的が、ゆうゆうバスは「買物（39.6%）」、「趣味・娯楽（31.3%）」及び「通院（20.8%）」目的での利用が多くなっている。

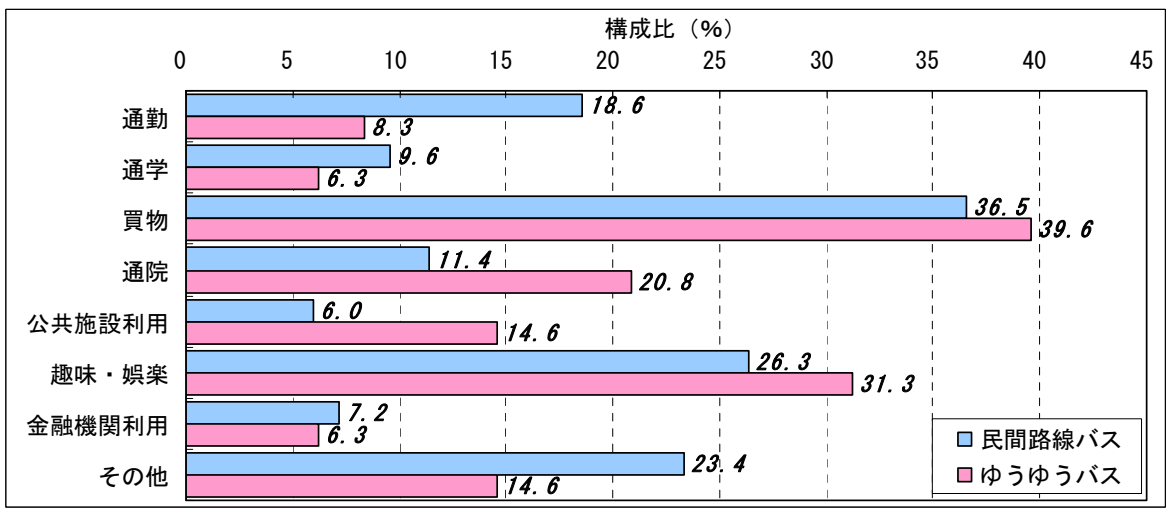
■民間路線バスとゆうゆうバスの利用有無



■利用しているバスの種類

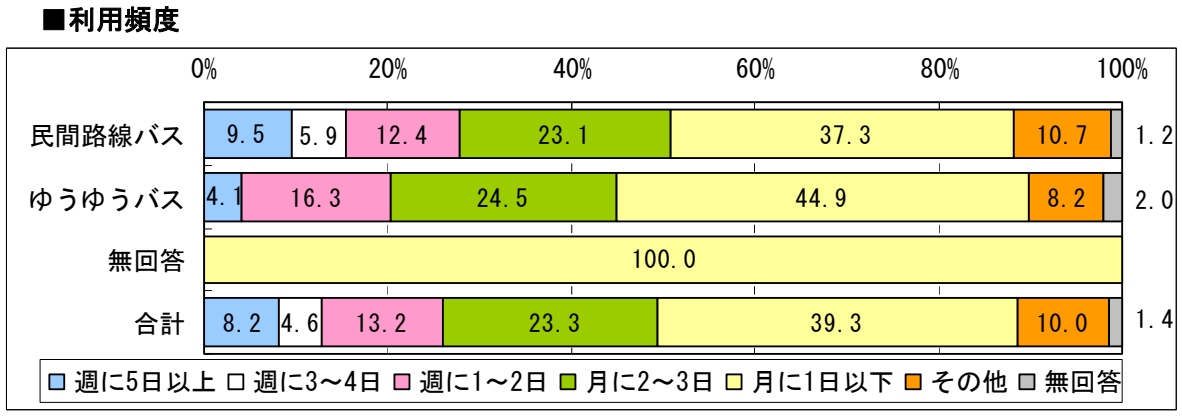


■公共交通を利用する目的

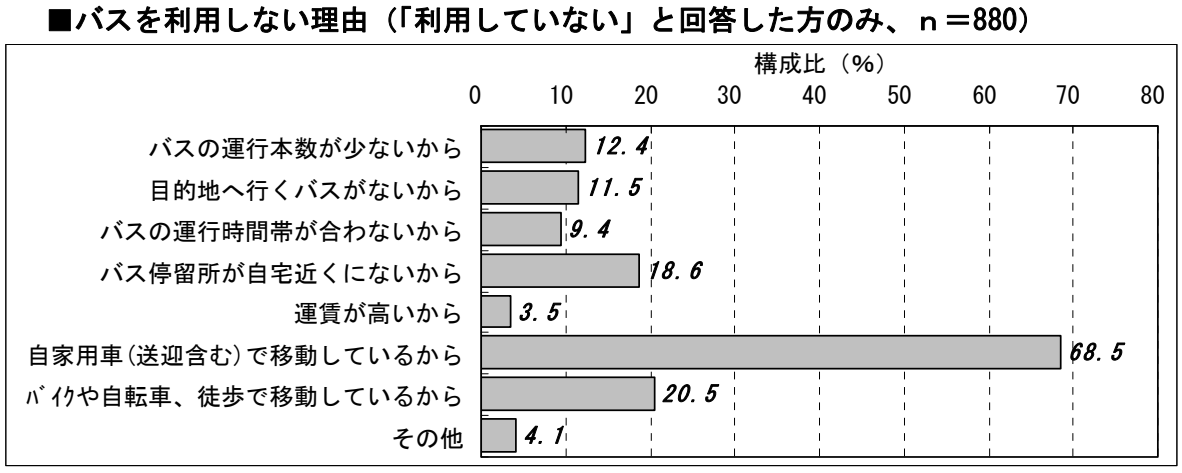


・利用頻度は、民間路線バス、ゆうゆうバスともに「月に１日以下」、「月に２～３日」といった低頻度の利用が多くなっているものの、民間路線バスにおいては、通勤目的での利用を反映し、9.5%の方が「週に５日以上」利用している。
・バスを利用しない理由としては、「自家用車（送迎含む）で移動しているから」と回答した方が 68.5%と顕著に多く、次いで「バイクや自転車、徒歩で移動しているから（20.5%）」、「バス停留所が自宅近くにないから（18.6%）」となっている。
・サービスが改善された場合の利用意向としては、「利用すると思う」と回答した方が 32.0%を占めている。

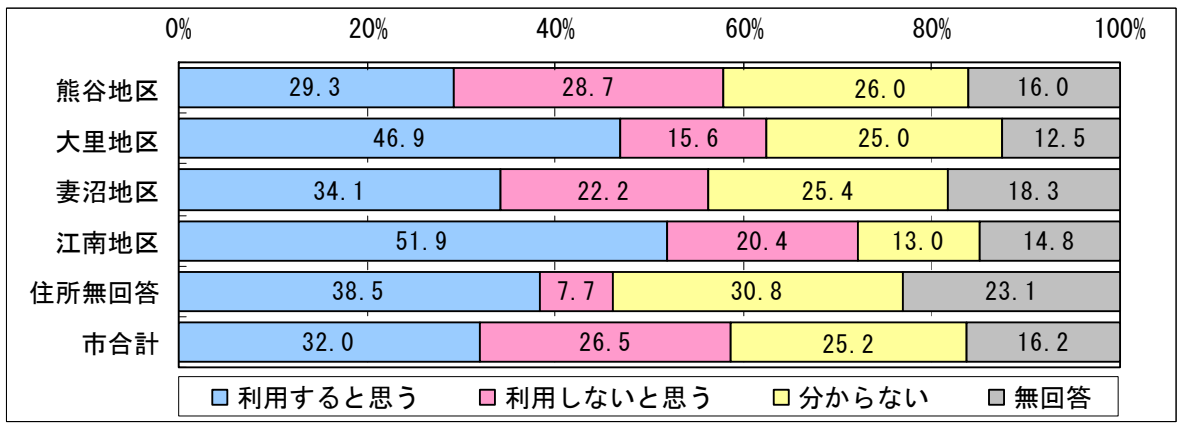
■利用頻度



■バスを利用しない理由（「利用していない」と回答した方のみ、ｎ＝880）



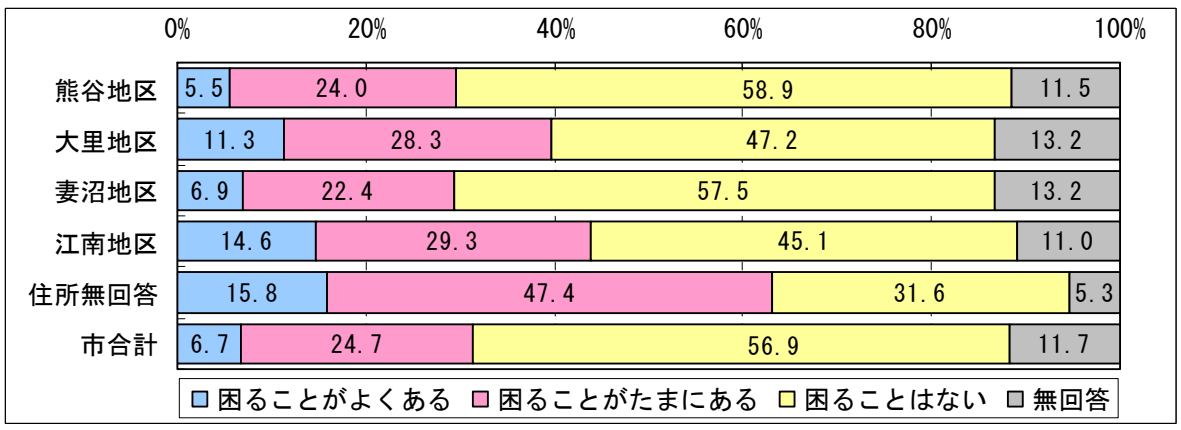
■サービスが改善された場合の利用意向（「利用していない」と回答した方のみ）



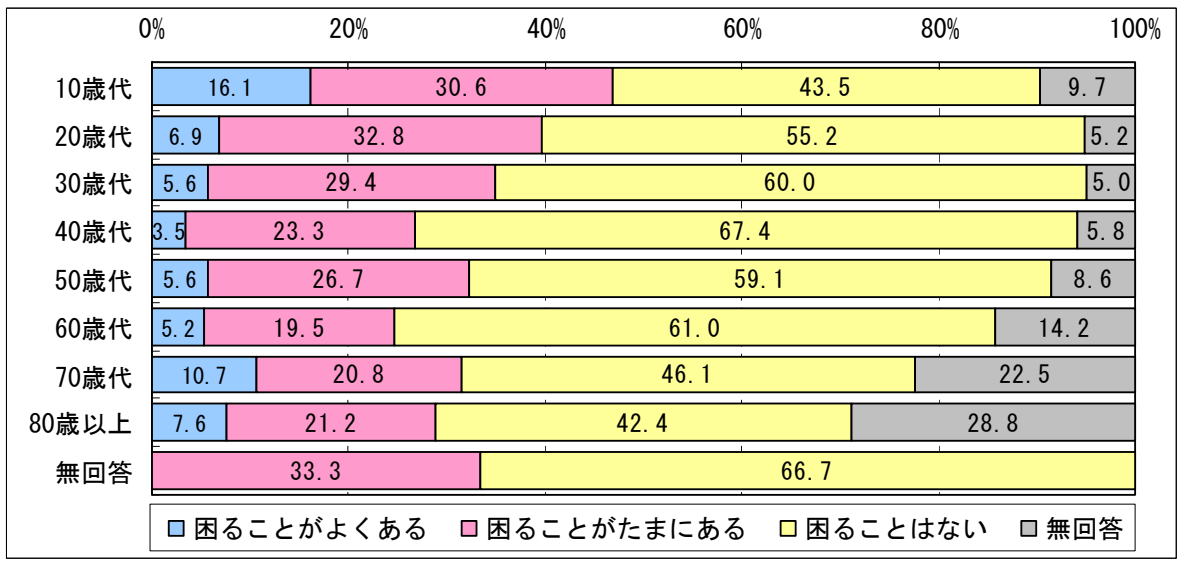
③外出する時に困ることの有無と困っている時の外出目的

・回答者全体のうち、外出する時に6.7%の人が「困ることがよくある」、24.7%の人が「困ることがたまにある」との回答があり、特に「趣味・娯楽」や「買物」、「通院」目的で外出する時に困るとの回答が多くなっている。

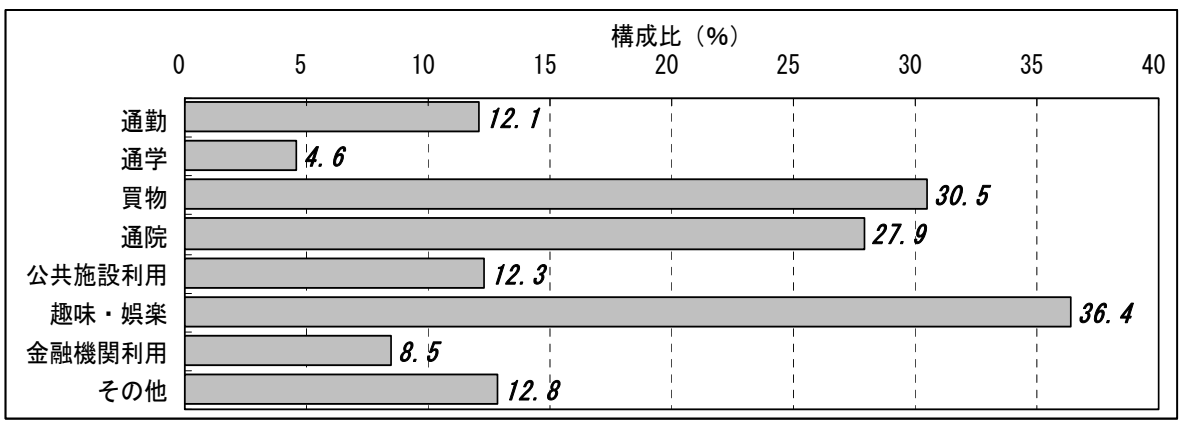
■外出する時に困ることの有無



■年代別困ることの有無



■困っている時の外出目的（「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」と回答した方のみ　n＝390）

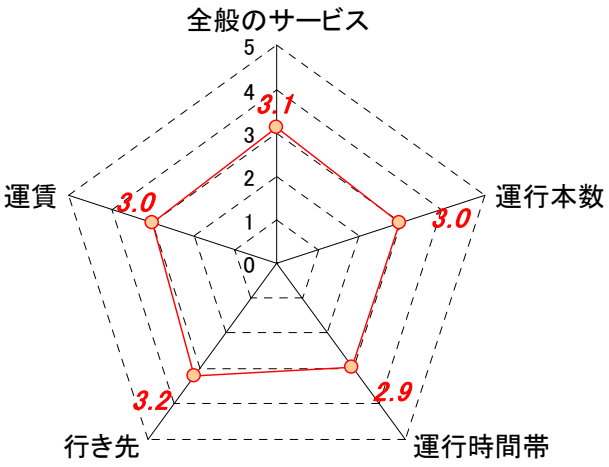


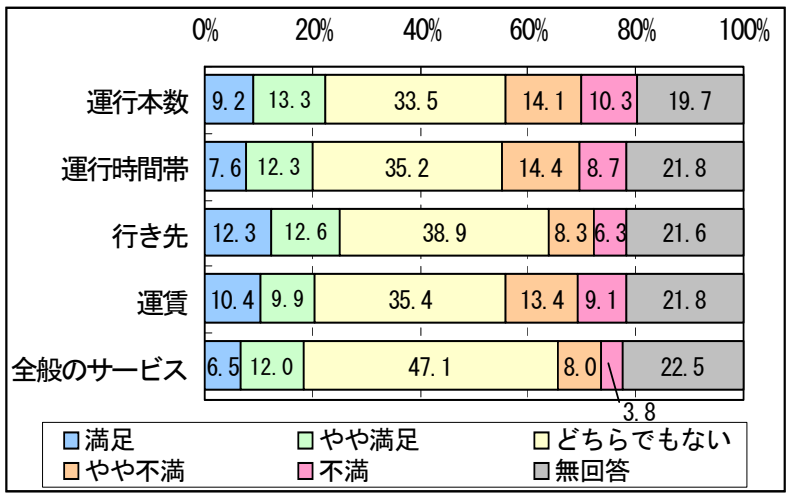
④民間路線バス及びゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度

・運行サービスに対する満足度として、民間路線バスは全体的に平均的な評価となっている。

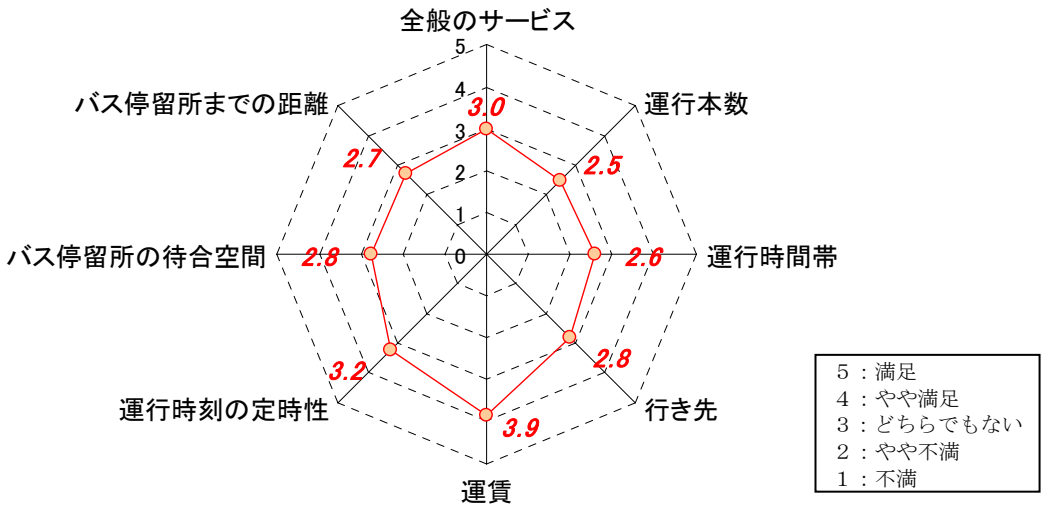
・ゆうゆうバスは、「運賃」で高い評価を得ているものの、「運行本数」、「運行時間帯」、「行き先」、「バス停留所の待合空間」及び「自宅からバス停留所までの距離」でやや不満、不満と回答している方が多くなっている。

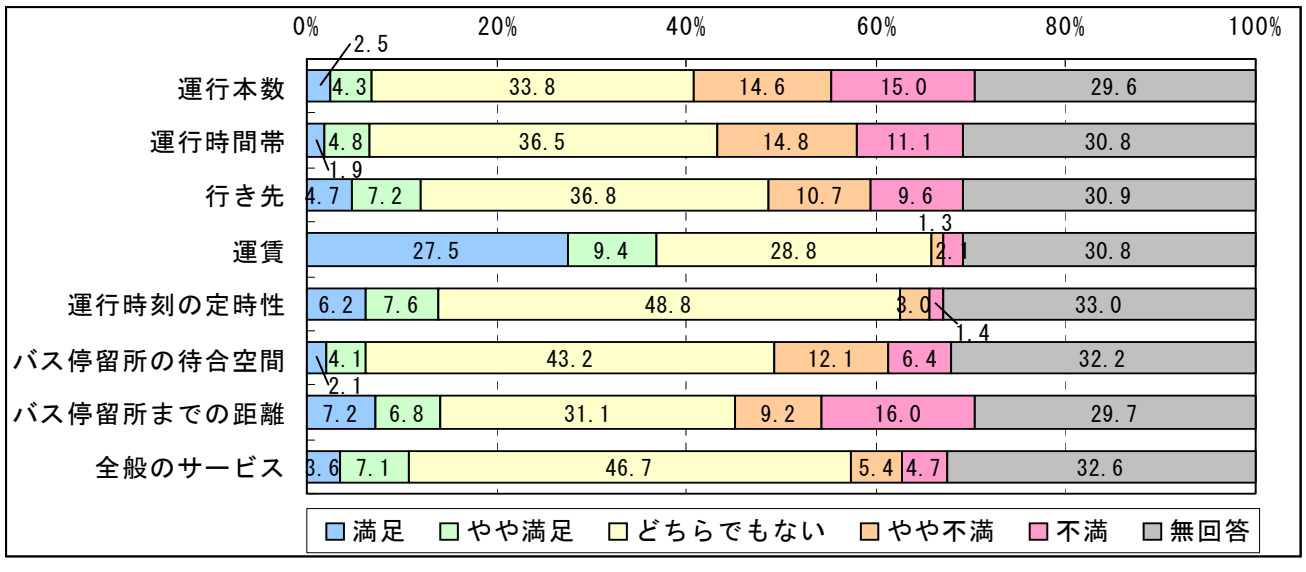
■民間路線バスの運行サービスに対する満足度





■ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度

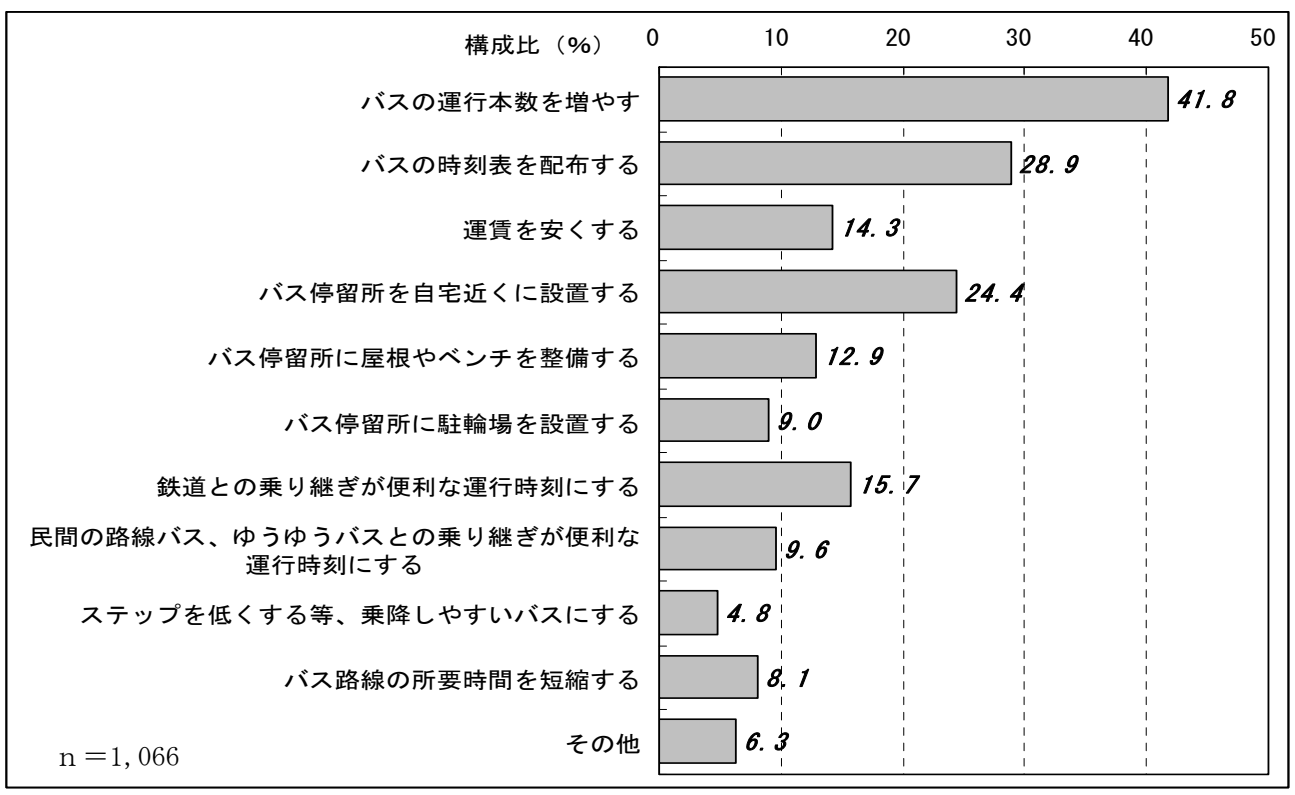




⑤民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス

▪民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービスについては、「バスの運行本数を増やす（41.8%）」、「バスの時刻表を配布する（28.9%）」及び「バス停留所を自宅近くに設置する（24.4%）」の順で多くなっている。

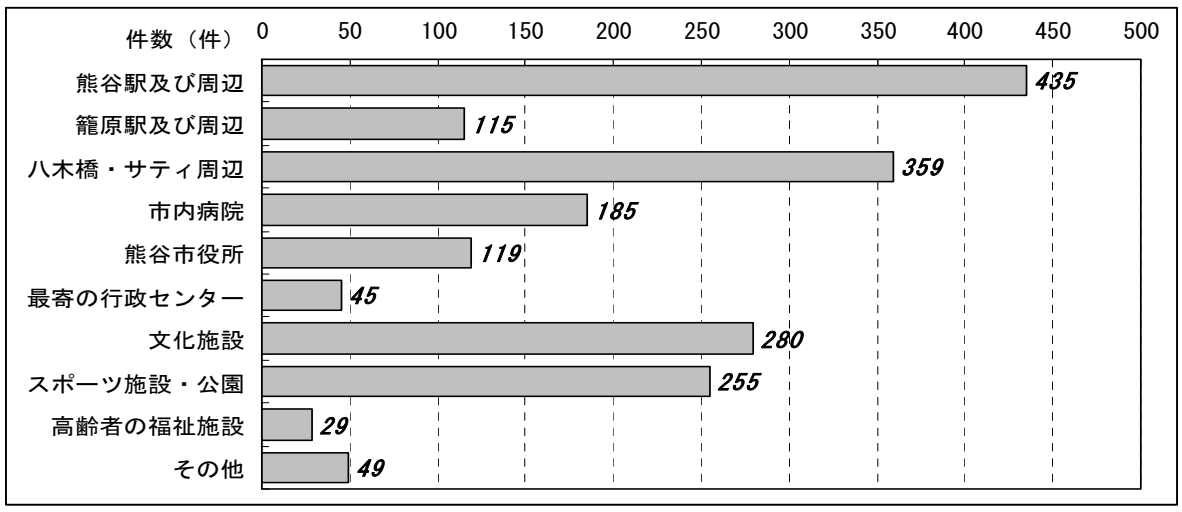
■民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス



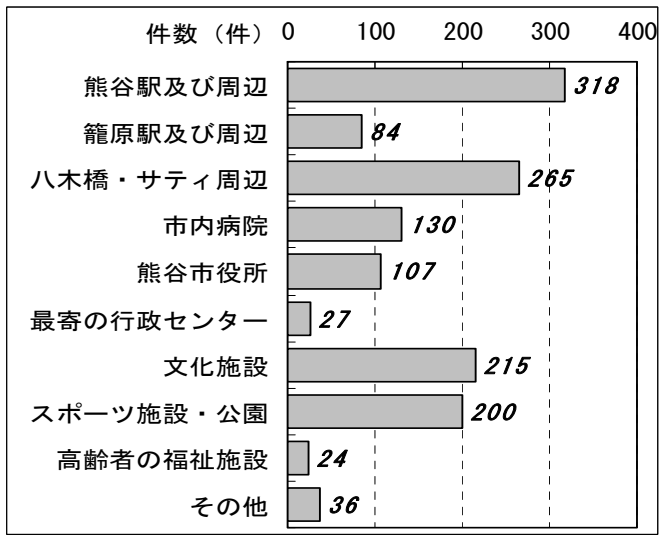
（４）公共交通の利用意向

・バス等を利用して行きたい場所としては、「熊谷駅及び周辺（435 件）」、「八木橋・サティ周辺（359 件）」、「文化施設（280 件）」、「スポーツ施設・公園（255 件）」及び「市内病院（185 件）」の順で多くなっている。

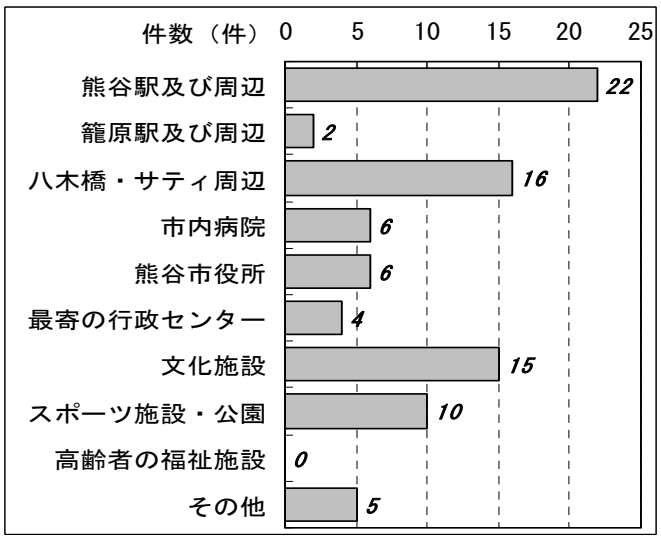
■バス等を利用して行きたい場所（市合計、ｎ＝1,871）



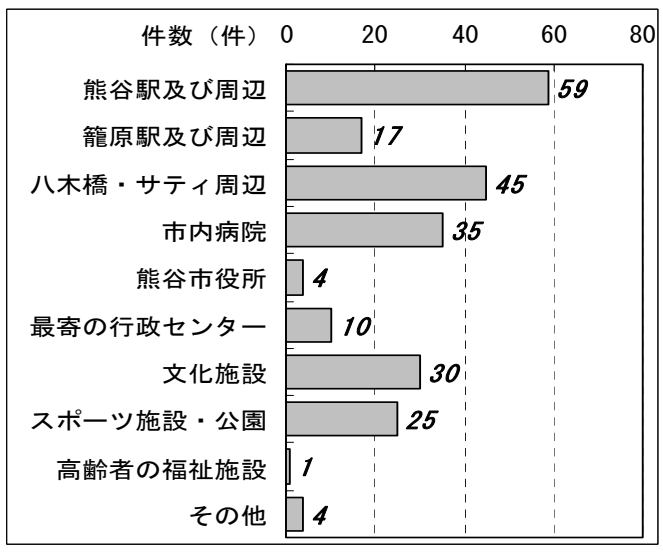
【熊谷地区】（ｎ＝1,406）



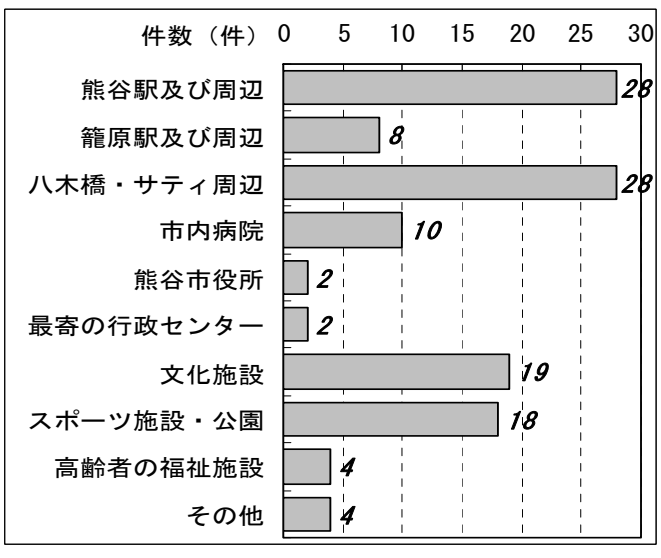
【大里地区】（ｎ＝86）



【妻沼地区】（ｎ＝230）

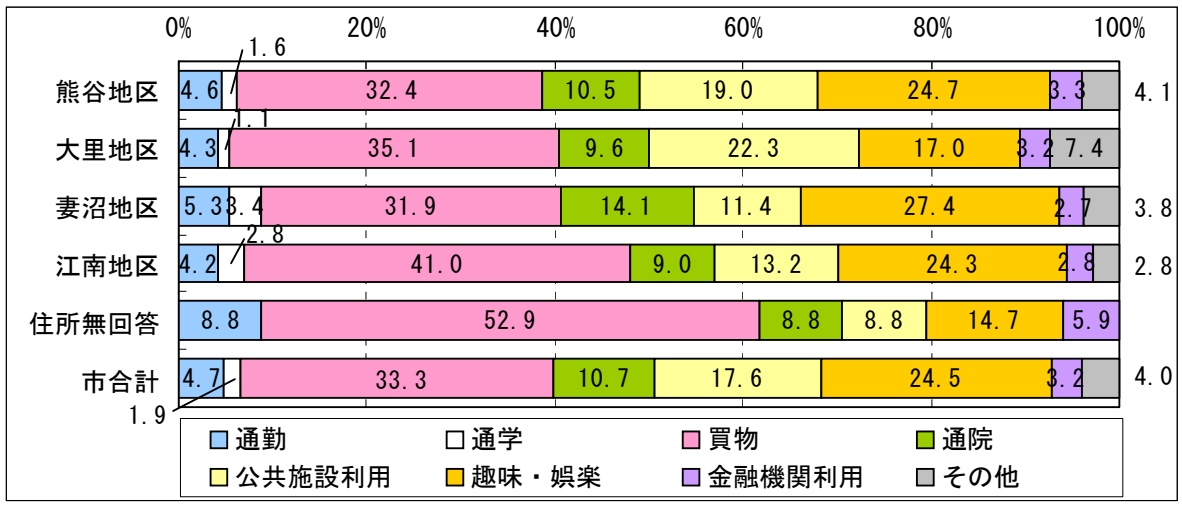


【江南地区】（ｎ＝123）

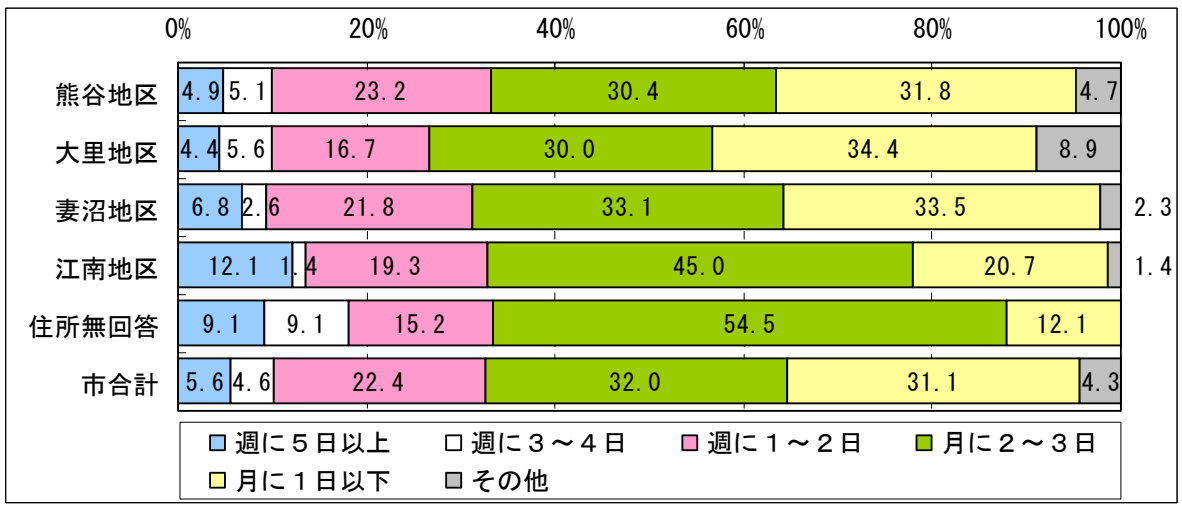


・利用目的としては、「買物（33.3%）」、「趣味・娯楽（24.5%）」、「公共施設利用（17.6%）」が多く、利用頻度は利用目的を反映して、「月に２～3 日（32.0%）」、「月に１日以下（31.1%）」が多くなっている。
・利用時間帯は、「午前（９～11 時台）」、「午後（12～15 時台）」が多くなっている。

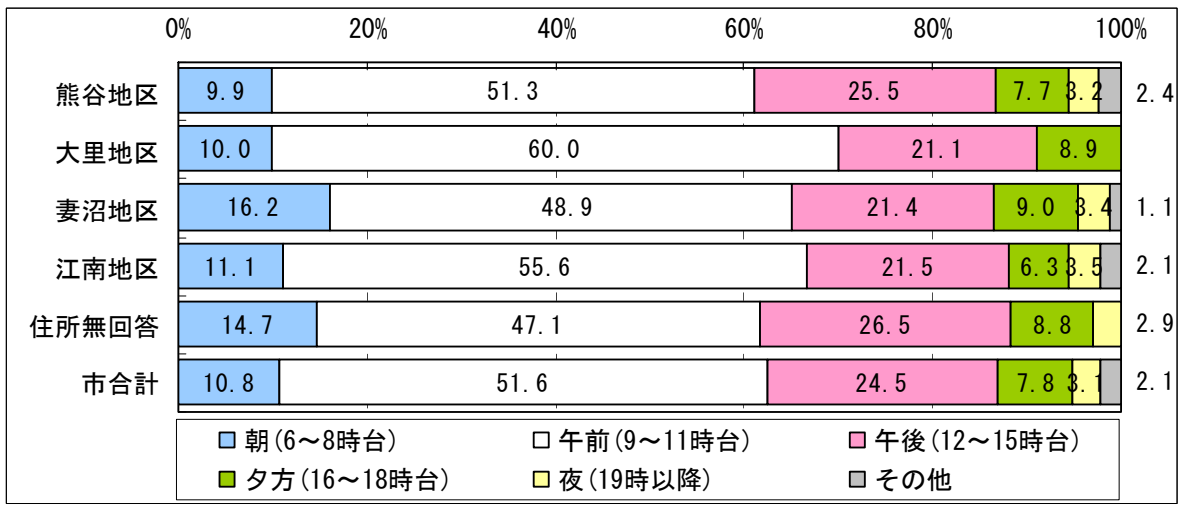
■利用目的



■利用頻度



■利用時間帯

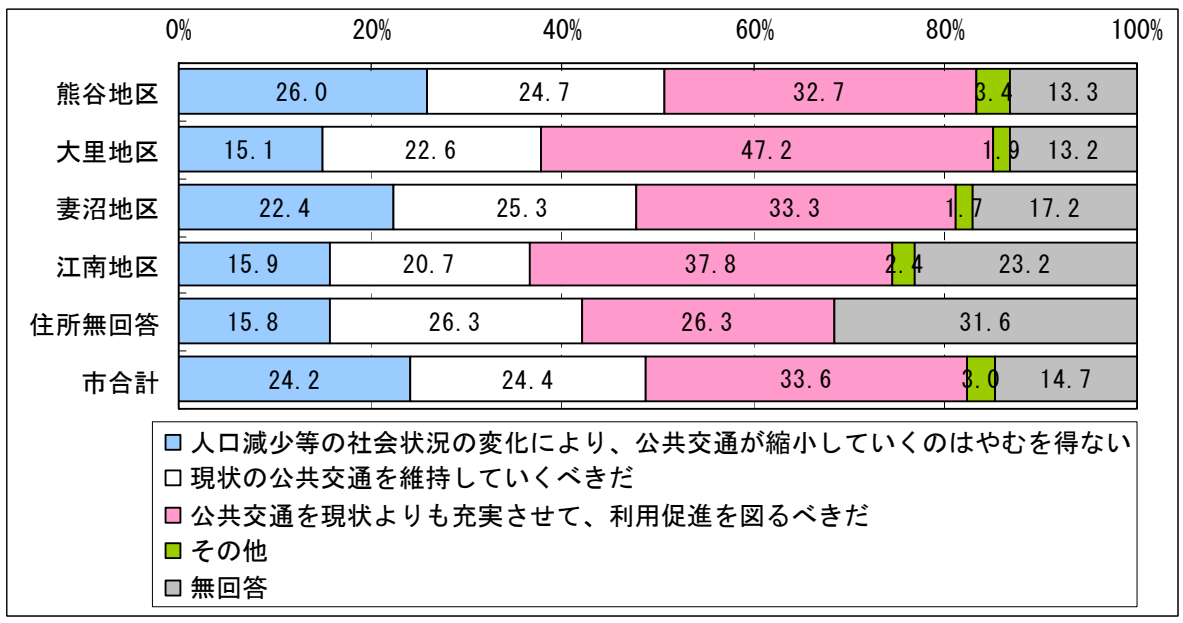


（５）公共交通の維持・確保意向

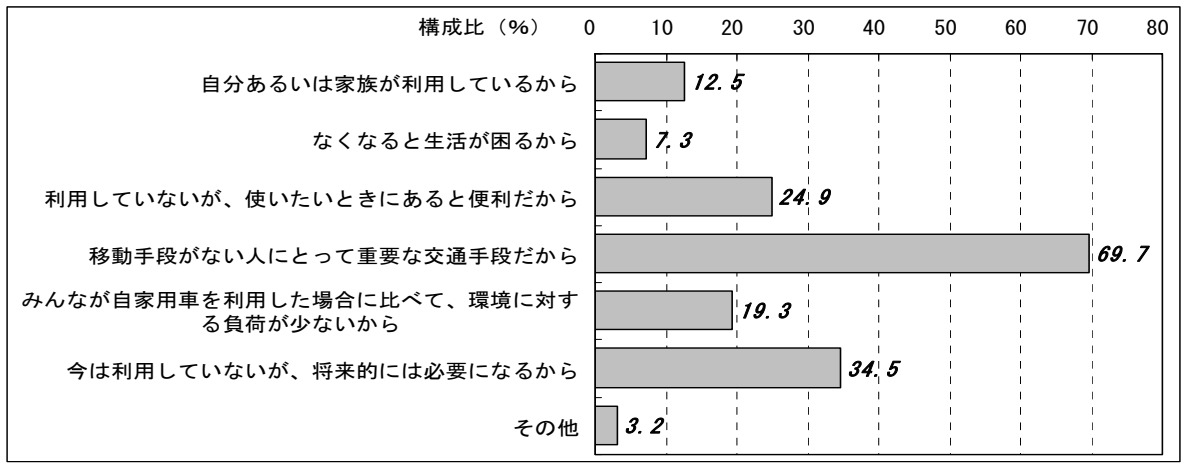
・公共交通の取組みの方向性としては、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」と回答した方が 33.6%と多く、次いで「人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小していくのはやむを得ない」もしくは「現状の公共交通を維持していくべきだ」がそれぞれ約 24%を占めている。

・公共交通を維持・充実すべき理由としては、「移動手段がない人にとって重要な交通手段だから」と回答した方が 69.7%と顕著に多く、次いで「今は利用していないが、将来的には必要になるから（34.5%）」、「利用していないが、使いたい時にあると便利だから（24.9%）」が多くなっている。

■公共交通の取組みの方向性

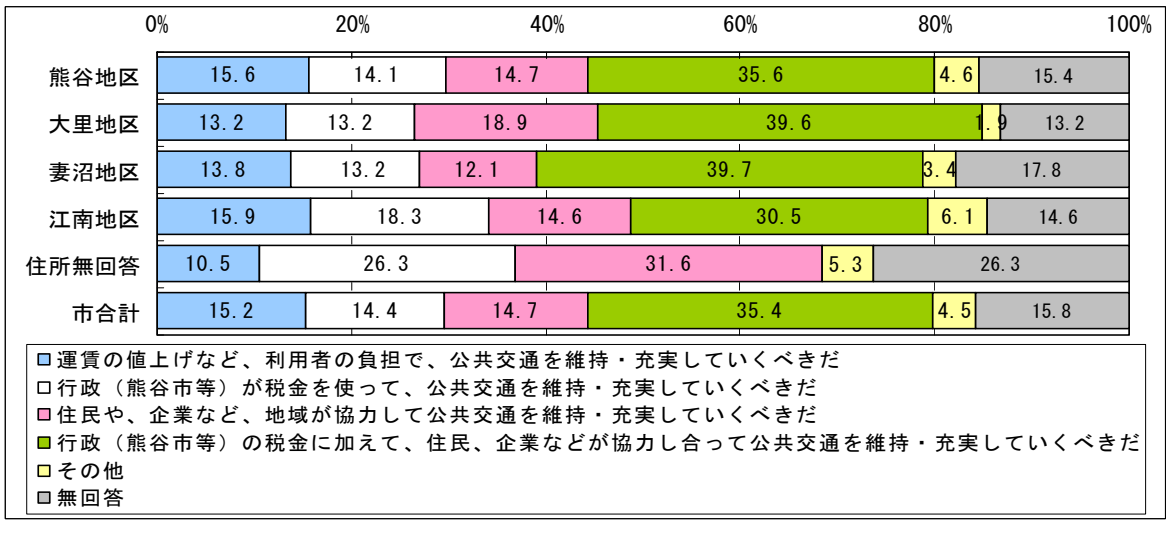


■公共交通を維持・充実すべき理由（「現状の公共交通を維持していくべきだ」、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」と回答した方のみ、ｎ＝727）



・公共交通を維持・充実していくための方法は、「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業等が協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」と回答した方が 35.4%と最も多く、「運賃の値上げ等利用者の負担で、公共交通を維持・充実していくべきだ」、「行政（熊谷市等）が税金を使って、公共交通を維持・充実していくべきだ」、「住民や企業など地域が協力して公共交通を維持・充実していくべきだ」と回答した方はそれぞれ 14～15%となっている。

■公共交通を維持・充実していくための方法

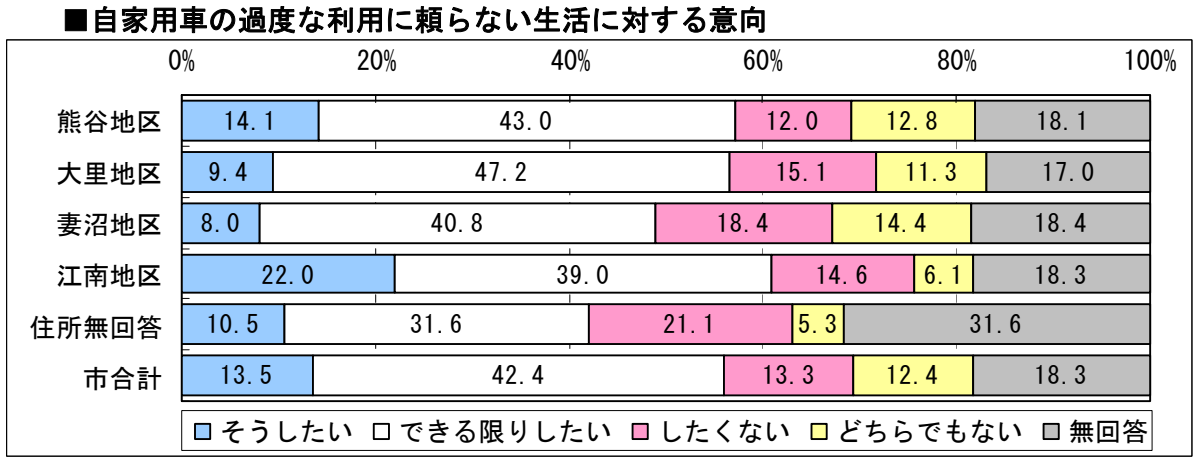


（６）公共交通への転換の可能性（自家用車利用者のみ）

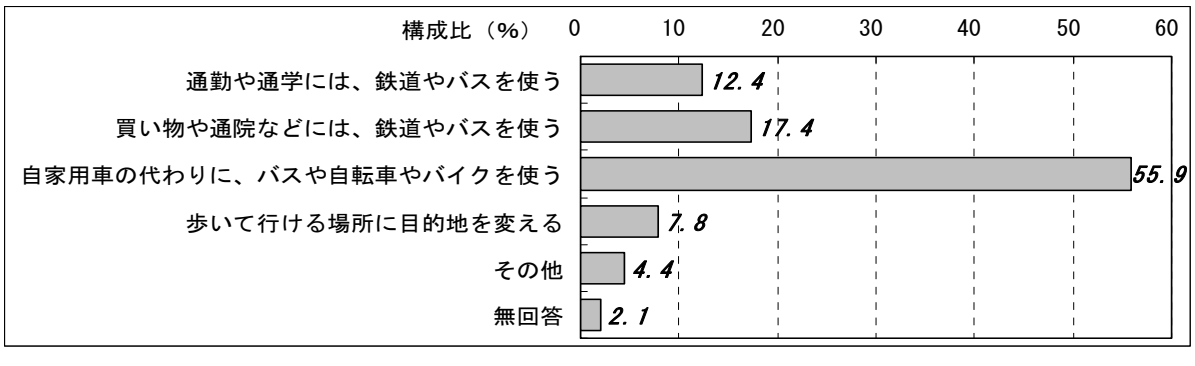
・自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向としては、「そうしたい」と回答した方が 13.5%、「できる限りしたい」と回答した方が 42.4%となっている。

・また、取組み可能な方法としては、「自家用車の代わりに、バスや自転車やバイクを使う」が 55.9%と最も多くなっている。

■自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向



■取組み可能な方法（「そうしたい」、「できる限りしたい」と回答した方のみ、ｎ＝703）



２－２　ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査

２－２－１　調査概要

ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査は、回答者の属性、ゆうゆうバスの利用特性、運行サービスに対する満足度（運行本数、運行時間帯、行き先、運賃等）、乗り継ぎの有無と乗り継ぎの際に最も重要と思うこと、ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス、及び運行サービスが向上した場合の支払い可能な運賃などを把握し、ゆうゆうバスを見直しに当っての基礎資料として活用するために実施した。

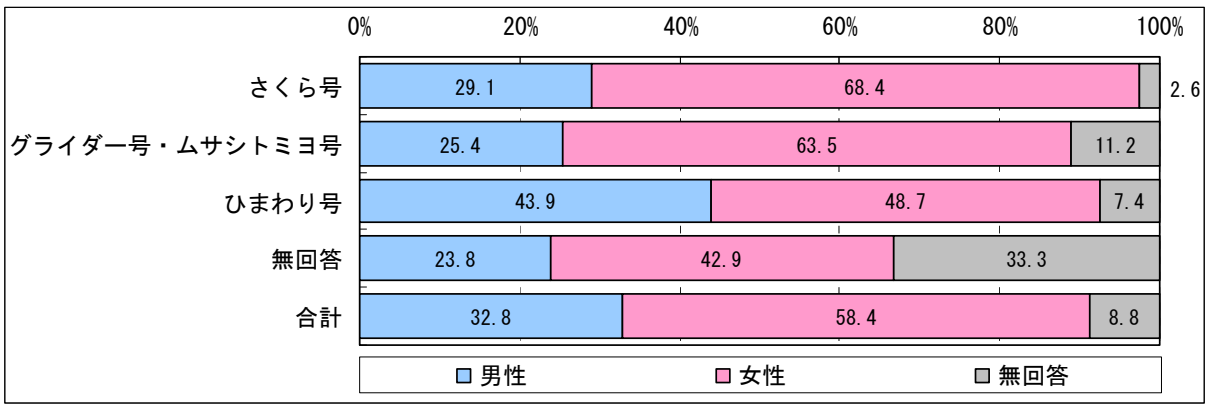
調査対象者	ゆうゆうバス利用者（配布数：1,074 票）
調査方法	配布：職員による手渡し配布及び車内での留置き、回収：郵送回収
調査期間	平成 22 年 9 月上旬～中旬
調査項目	①回答者の属性（性別、年齢、居住地） ②ゆうゆうバスの利用特性（利用目的、利用頻度、利用時間帯） ③運行サービスに対する満足度（全般のサービス、運行本数、運行時間帯、行き先、運賃、運行時刻の定時性、バス停留所の待合空間、バス停留所までの距離） ④乗り継ぎの有無と乗り継ぎの際に最も重要と思うこと ⑤ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス ⑥経路・本数・時間帯などの運行サービスが向上した場合の支払い可能な運賃
回収状況	全体 524 票（回収率：48.8%） ※さくら号 117 票、グライダー号・ムサイトミヨ号 197 票、ひまわり号 189 票、無回答 21 票

２－２－２　調査結果

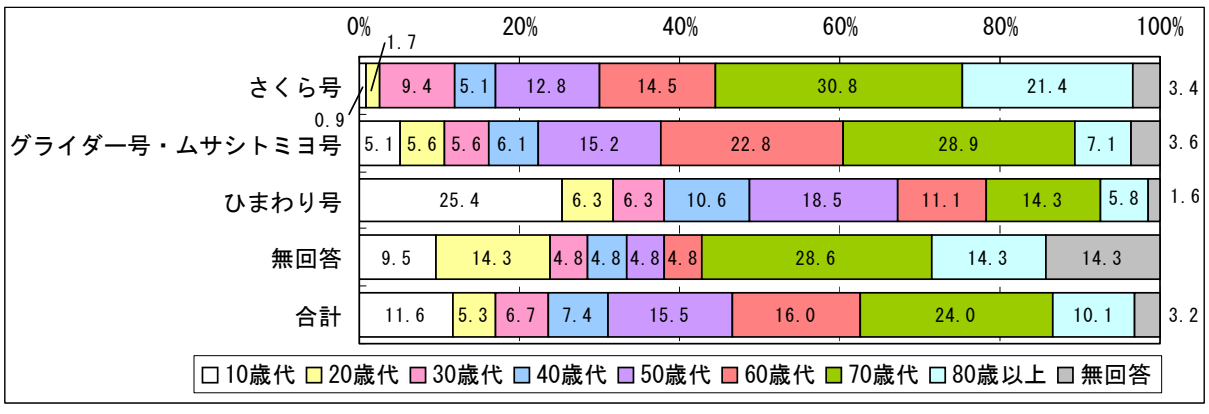
（１）回答者の属性

・性別については、女性の回答者が 58.4%と男性よりも多い。
・年齢については、60 歳以上の方が 50.1%と多いものの、系統別にみると、ひまわり号で 10 歳代の方が 25.4%と多くなっている。
・居住地については、市内の回答者が 78.8%と多くなっているが、ひまわり号で市外の回答者が 21.7%と多くなっている。

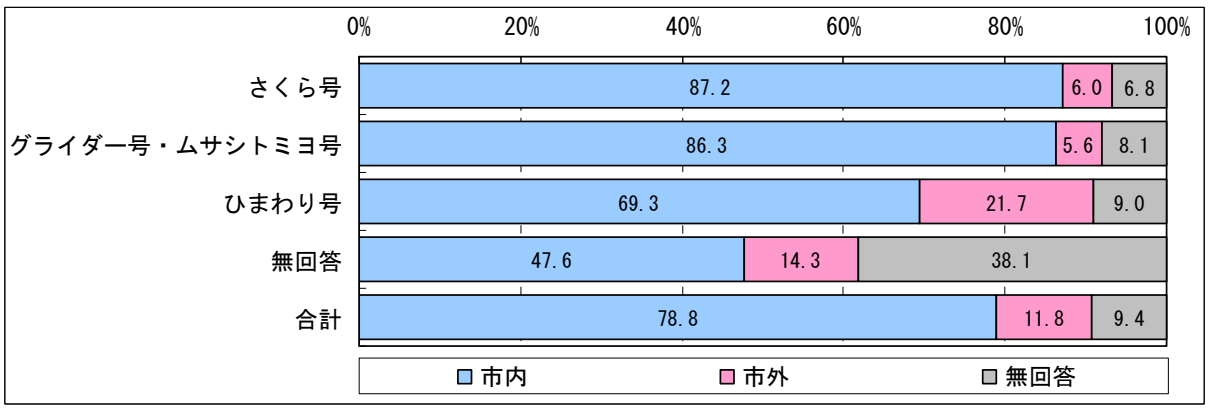
■性別



■年齢



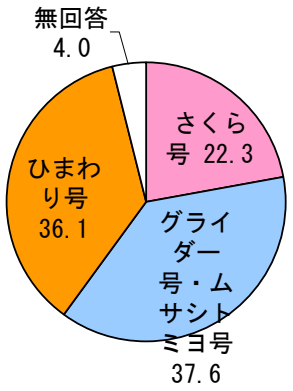
■居住地



（２）ゆうゆうバスの利用特性

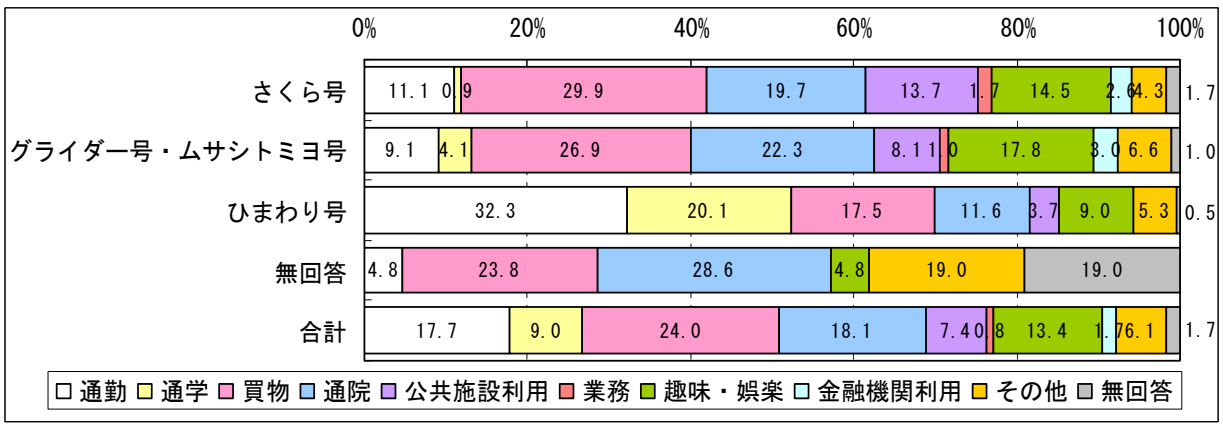
・ゆうゆうバスの利用目的については、さくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号は買物、通院及び趣味・娯楽目的が、ひまわり号は通勤、通学、買物目的での利用が多くなっている。
・利用頻度は、利用目的に対応し、さくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号は週に１～２日と月に２～３日が、ひまわり号は週に５日以上の利用が多くなっている。
・利用時間帯をみると、行き（自宅→目的地）は利用目的に対応し、さくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号は午前（９～11時台）が、ひまわり号は朝（６～８時台）が多くなっている。

■ゆうゆうバスの利用系統

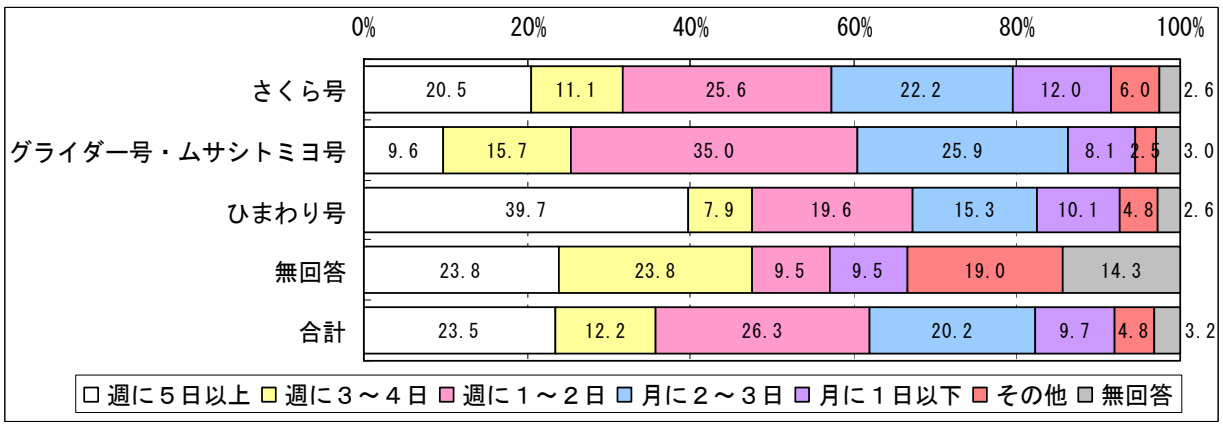


・一方で、帰り（目的地→自宅）はさくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号が午後（12～15時台）に、ひまわり号が夕方（16～18時台）と夜（19時以降）が多くなっている。

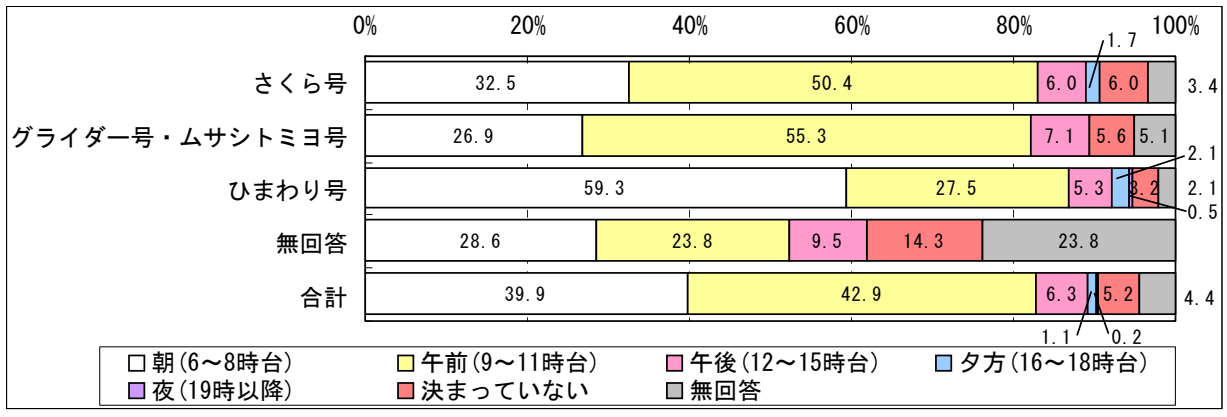
■ゆうゆうバスの利用目的



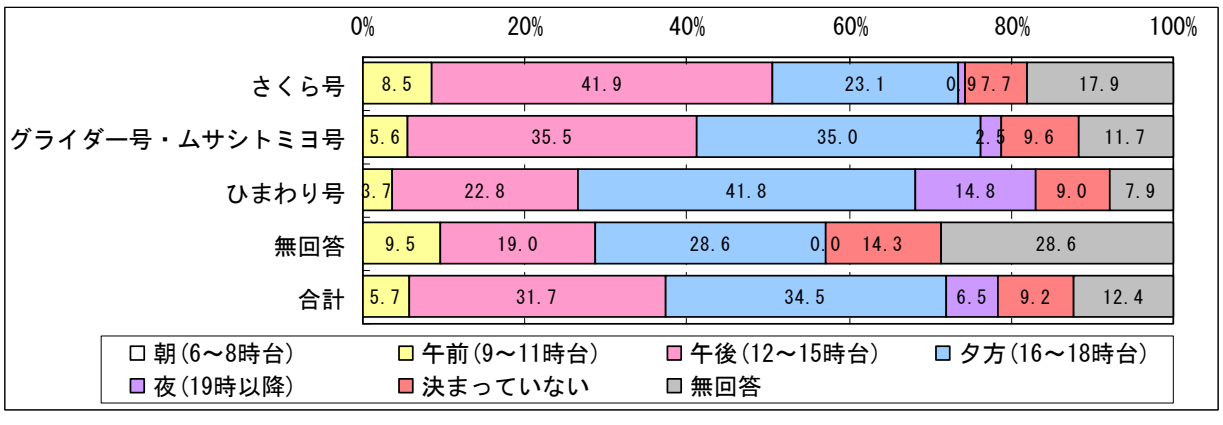
■ゆうゆうバスの利用頻度



■ゆうゆうバスの利用時間帯（行き（自宅→目的地））



■ゆうゆうバスの利用時間帯（帰り（目的地→自宅））

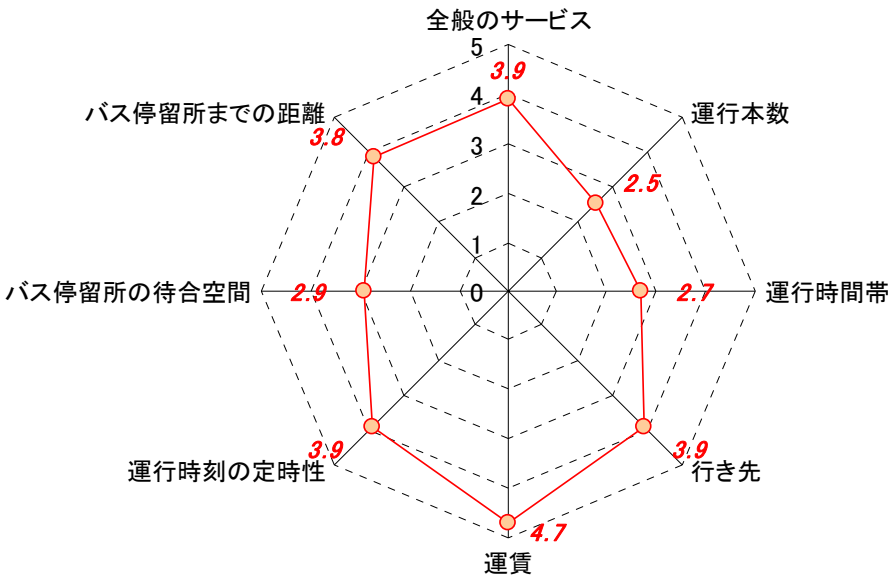


（３）運行サービスに対する満足度

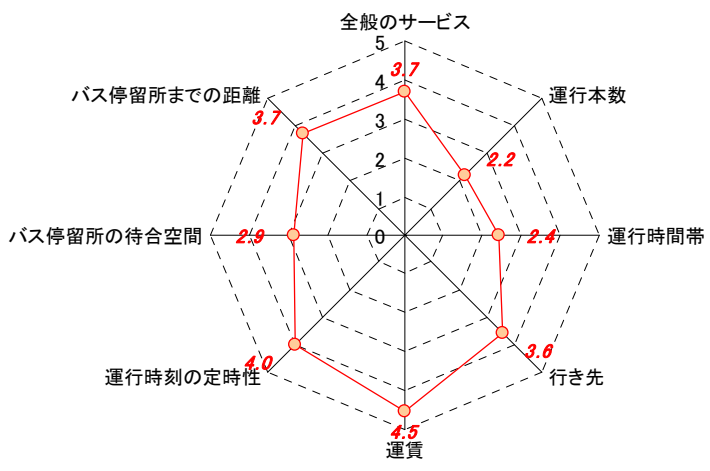
・ゆうゆうバス全体としては、特に運賃、行き先、運行時刻の定時性及びバス停留所までの距離で高い評価を得ているものの、運行本数や運行時間帯、バス停留所の待合空間で評価が低くなっている。

■ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度

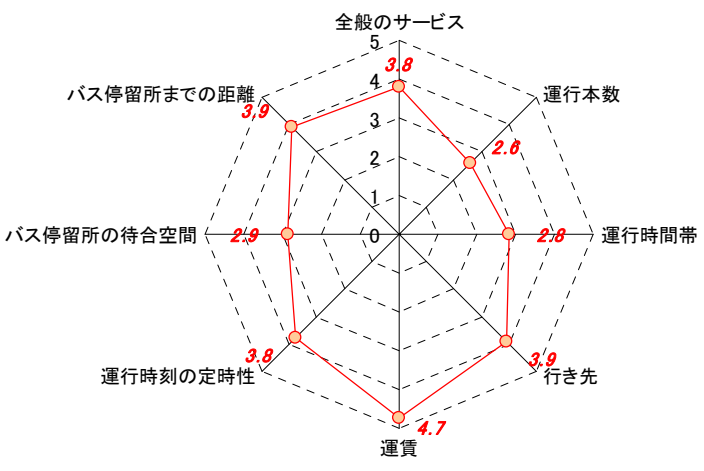
【ゆうゆうバス全体】



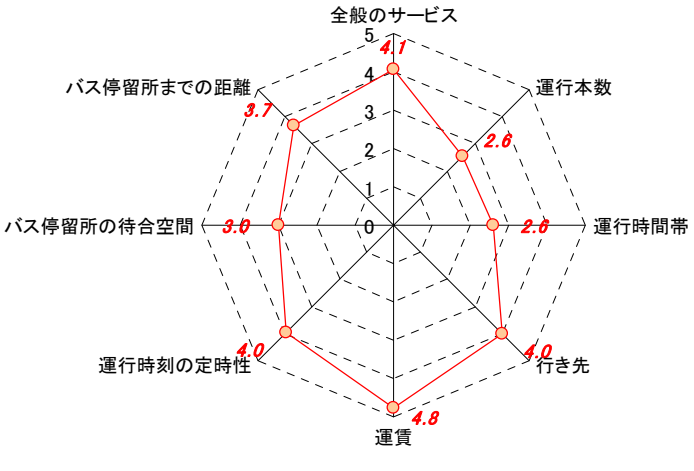
【さくら号】



【グライダー号・ムサシトミヨ号】



【ひまわり号】



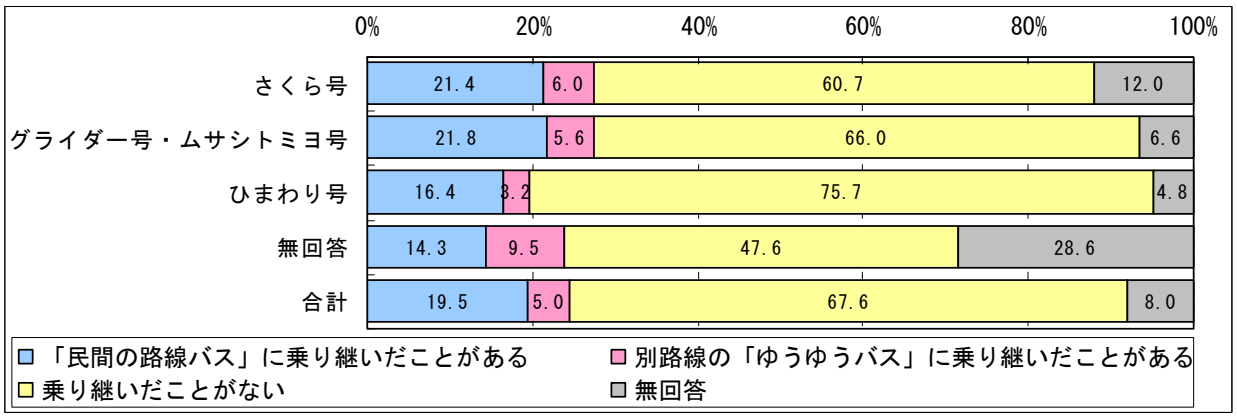
５：満足
４：やや満足
３：どちらでもない
２：やや不満
１：不満

（４）乗り継ぎの有無と乗り継ぎの際に最も重要と思うこと

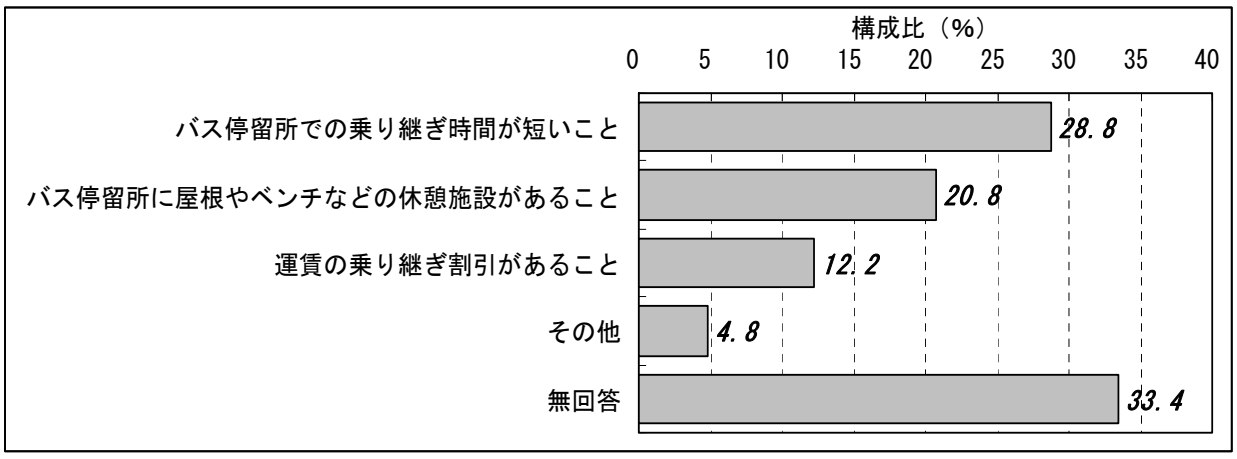
・ゆうゆうバスから他のバスへの乗り継ぎの有無については、「乗り継いだことがない」と回答した方が 67.6%と多く、乗り継いだことがある方と回答した方は 24.5%となっている。

・乗り継ぎの際に最も重要と思うことについては、「バス停留所での乗り継ぎ時間が短いこと（28.8%）」、「バス停留所に屋根やベンチなどの休憩施設があること（20.8%）」、「運賃の乗り継ぎ割引があること（12.2%）」の順で多くなっている。

■ゆうゆうバスから他のバスへの乗り継ぎの有無



■乗り継ぎの際に最も重要と思うこと（ｎ＝524）

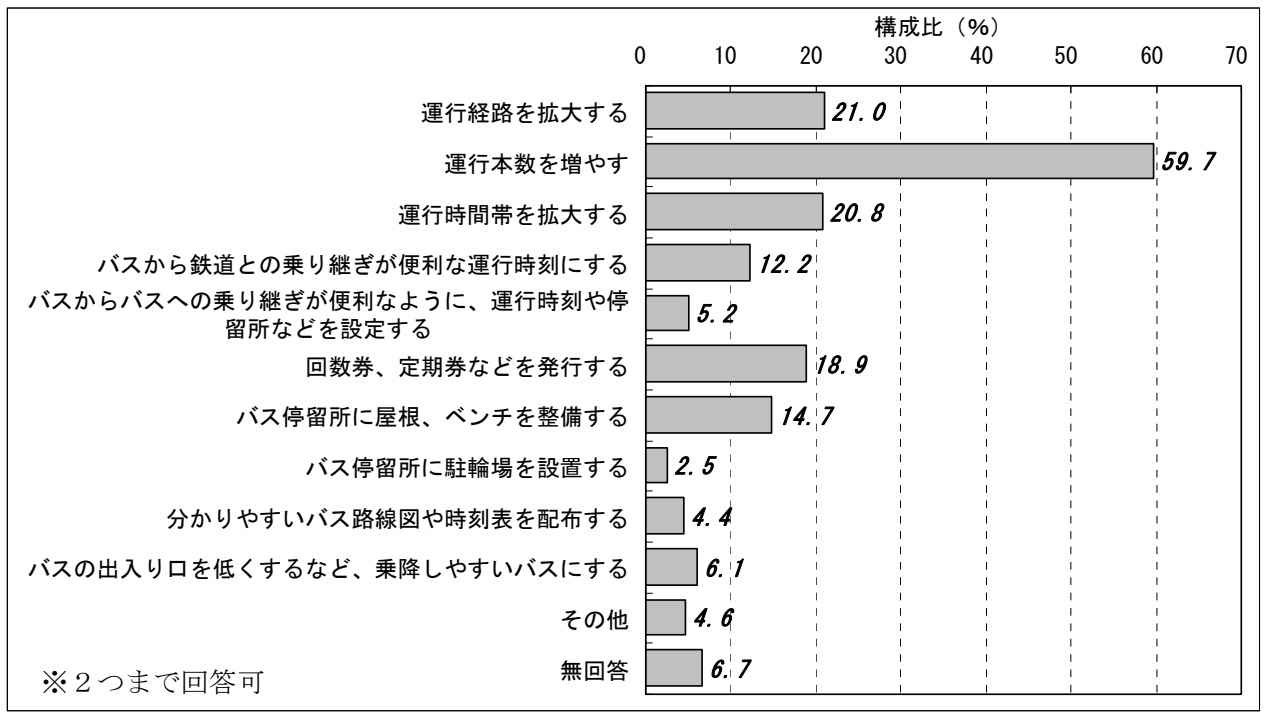


（５）ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス

・ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービスについては、「運行本数を増やす（59.7%）」が顕著に多く、次に「運行経路を拡大する（21.0%）」、「運行時間帯を拡大する（20.8%）」、「回数券、定期券などを発行する（18.9%）」の順に多くなっている。

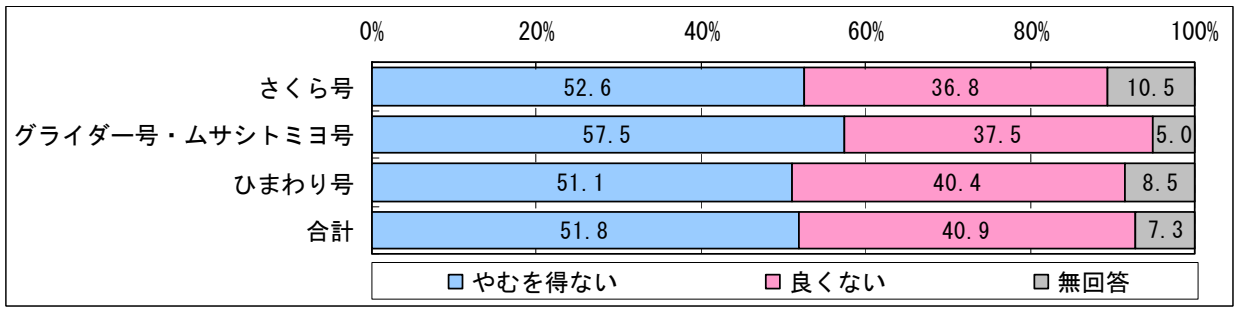
・運行サービスを高めた場合に料金を上げることに対する意向については、運行時間帯の拡大で「やむを得ない」との回答が多くなっている。

■ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス（ｎ＝524）

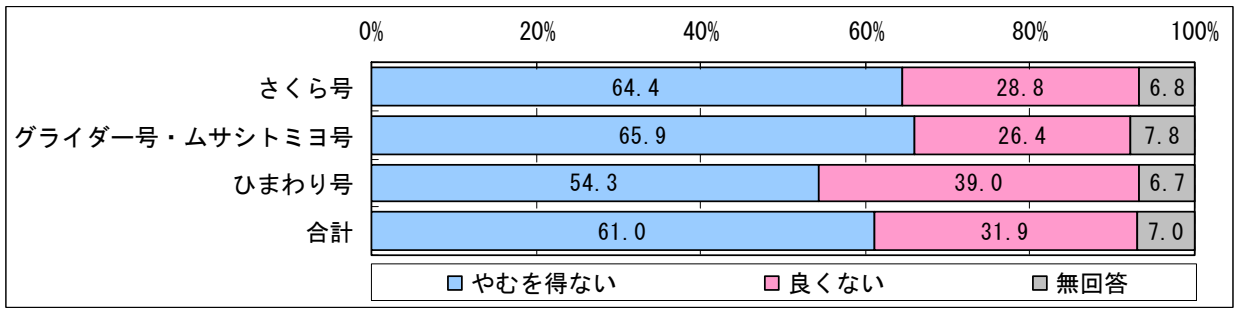


■運行サービスを高めた場合に料金を上げることに対する意向

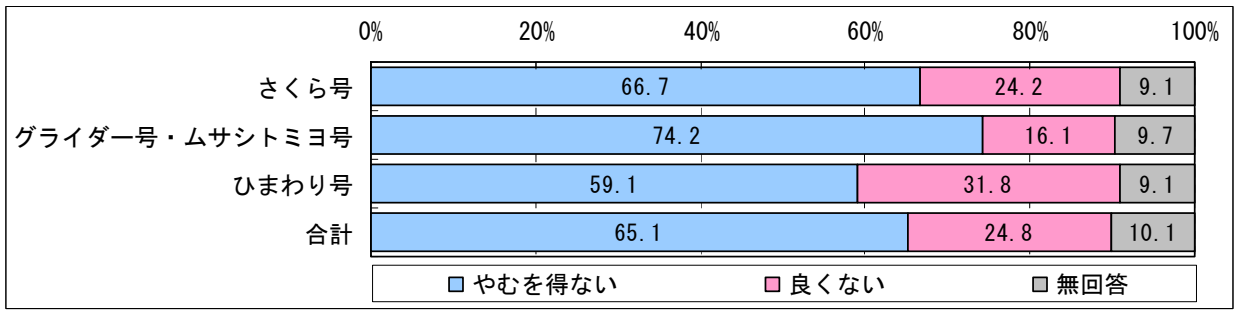
【運行経路の拡大】



【運行本数の増便】



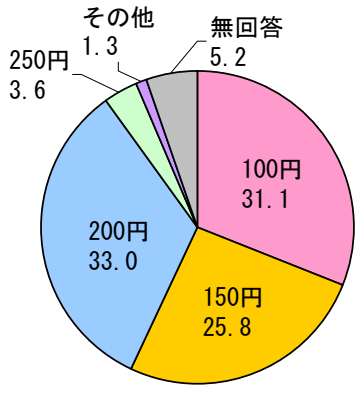
【運行時間帯の拡大】



（６）経路・本数・時間帯などの運行サービスが向上した場合の支払い可能な運賃

・ゆうゆうバスの運賃は 100 円となっているが、運行サービスが向上した場合に、支払い可能な運賃をみると、「200 円」が 33.0%と最も多く、次に「100 円（31.1%）」、「150 円（25.8%）」となっている。

■経路・本数・時間帯などの運行サービスが向上した場合の支払い可能な運賃



3　電動バスの試験運行

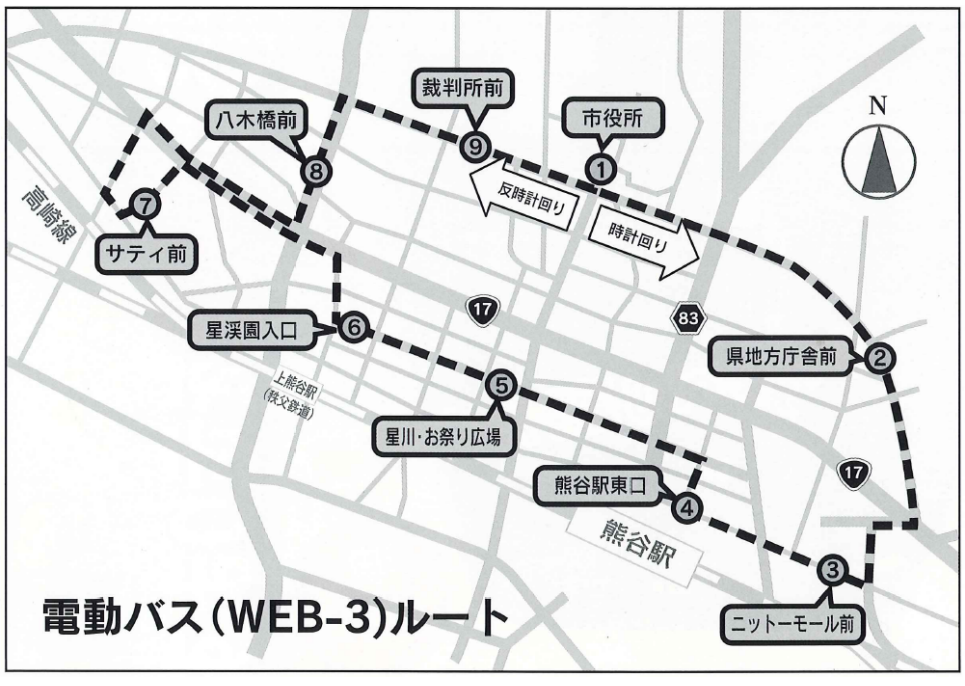
（1）試験運行概要

熊谷駅周辺での公共交通の利用需要や電動バスの省エネ効果を検証するため、平成 22 年 11 月 8 日（月）から 12 月 6 日（月）までの 29 日間、電動バスの試験運行を実施した。

■電動バスの運行概要

運行ルート	市役所（充電場所）を始発・終点として、熊谷駅周辺及び鎌倉町周辺の２つの商業核を星川シンボルロードで結ぶルート（下図参照）
運行車両・車両数	早稲田大学先進電動マイクロバス“WEB-３”　１台
運賃	無料
運行本数	時計回りルート６本、反時計回りルート５本
運行時間帯	９時 30 分から 18 時 55 分まで
実施体制	○実施主体：熊谷市地域公共交通会議、早稲田大学、（財）本庄国際リサーチパーク研究推進機構 ○運用：（財）本庄国際リサーチパーク研究推進機構 ○車両研究・開発：早稲田大学

■電動バス運行ルート







■電動バス時刻表

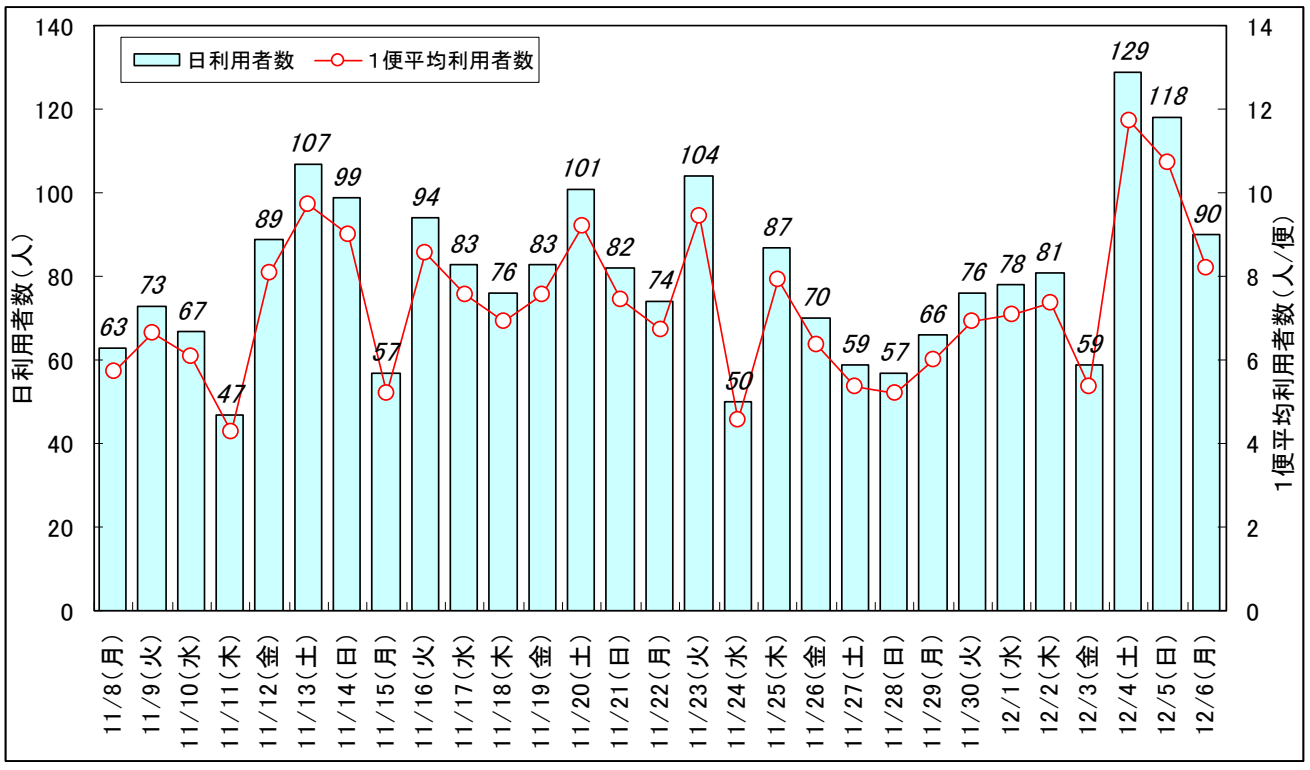
	時計回りルート					
停留所	1便	3便	5便	7便	9便	11便
① 市役所	9:30	11:00	14:00	15:30	17:00	18:30
② 県地方庁舎前	9:32	11:02	14:02	15:32	17:02	18:32
③ ニットーモール前	9:35	11:05	14:05	15:35	17:05	18:35
④ 熊谷駅東口	9:36	11:06	14:06	15:36	17:06	18:36
⑤ 星川・お祭り広場	9:39	11:09	14:09	15:39	17:09	18:39
⑥ 星渓園入口	9:40	11:10	14:10	15:40	17:10	18:40
⑦ サティ前	9:45	11:15	14:15	15:45	17:15	18:45
⑧ 八木橋前	9:48	11:18	14:18	15:48	17:18	18:48
⑨ 裁判所前	9:49	11:19	14:19	15:49	17:19	18:49
① 市役所	9:55	11:25	14:25	15:55	17:25	18:55

	反時計回りルート				
停留所	2便	4便	6便	8便	10便
① 市役所	10:15	11:45	14:45	16:15	17:45
⑨ 裁判所前	10:16	11:46	14:46	16:16	17:46
⑧ 八木橋前	10:18	11:48	14:48	16:18	17:48
⑦ サティ前	10:22	11:52	14:52	16:22	17:52
⑥ 星渓園入口	10:26	11:56	14:56	16:26	17:56
⑤ 星川・お祭り広場	10:27	11:57	14:57	16:27	17:57
④ 熊谷駅東口	10:30	12:00	15:00	16:30	18:00
③ ニットーモール前	10:31	12:01	15:01	16:31	18:01
② 県地方庁舎前	10:33	12:03	15:03	16:33	18:03
① 市役所	10:40	12:10	15:10	16:40	18:10

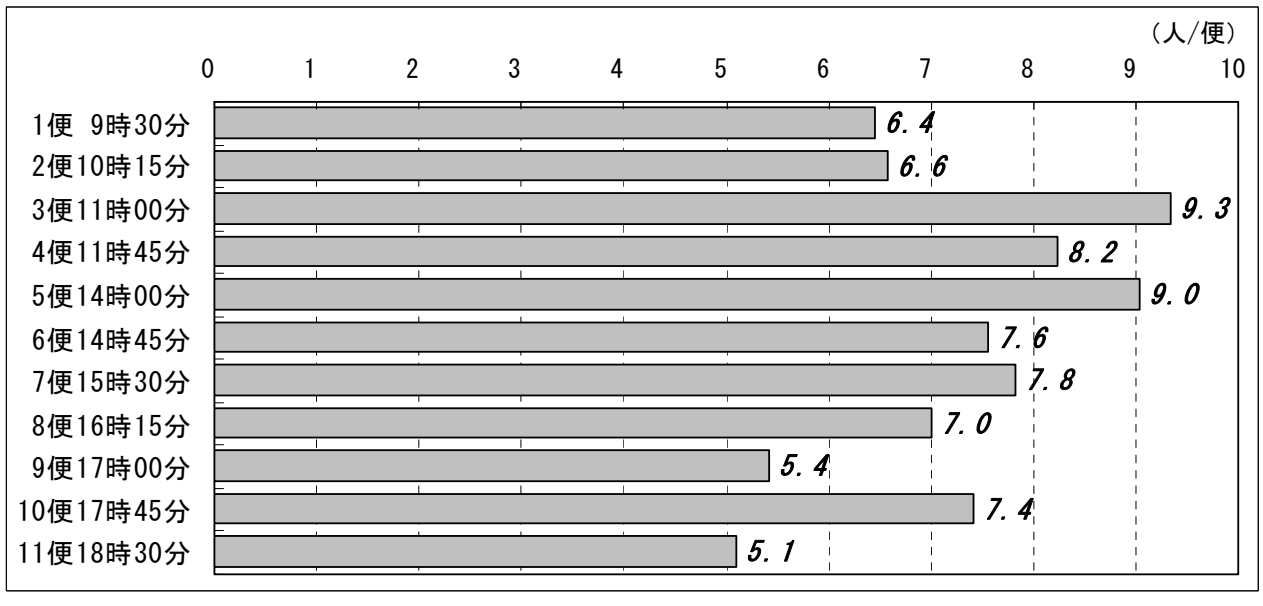
（２）利用実績

電動バスの試験運行期間中（11/8～12/6、29 日間）の延べ利用者数は 2,319 人で、平均利用者数は一日平均が 80.0 人/日、一便平均が 7.3 人/便となっている。

■試験運行中の日利用者数及び１便平均利用者数（11/8～12/6）



■ダイヤ別平均利用者数



（３）早稲田大学電動バス“ＷＥＢ－３”試験運行に関するアンケート調査（電動バス利用者アンケート）

①調査概要

電動バス利用者アンケート調査は、電動バスの普及や性能向上を図るため、また熊谷駅周辺の公共交通の利用需要を検証するための参考資料として活用するために実施した。

調査方法	配布：車内での留置き、回収：郵送回収
調査期間	平成 22 年 11 月 8 日～12 月 6 日
調査項目	○利用者の属性（性別、年齢、居住地、職業、使用交通手段、自家用車やバイクの利用頻度、バス利用頻度） ○電動バスに対する感想（周知媒体、利用目的、良いと感じた点、悪いと感じた点、電動バスが普及した場合のバス利用意向、電動バスを利用したいと思える条件） ○熊谷駅周辺の運行経路・停留所・料金の利用意向
回収状況	308 票

②調査結果

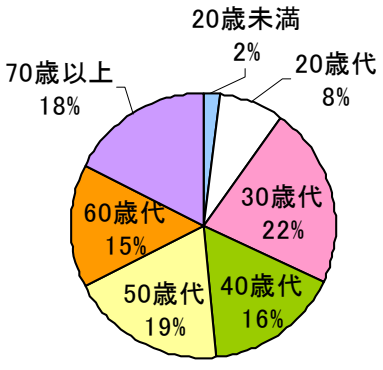
ア）利用者の属性

・年齢は、各世代で幅広く利用され、性別は男性、女性ともに半数となっている。

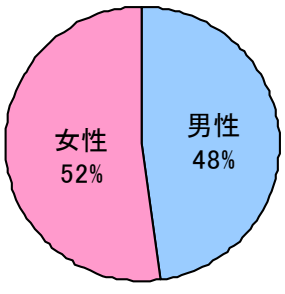
・居住地は、熊谷市内（75%）が、職業は会社員・自営業・公務員等（44%）と主婦・主夫（25%）が多くなっている。

・普段使用する交通手段は、自家用車が 40%と多く、バスは 11%を占めている。自家用車やバイク（原付含む）の利用頻度はほぼ毎日が 40%と多く、バスをほぼ毎日利用されている方は 11%となっている。

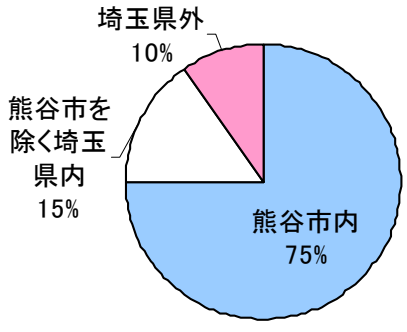
■年齢



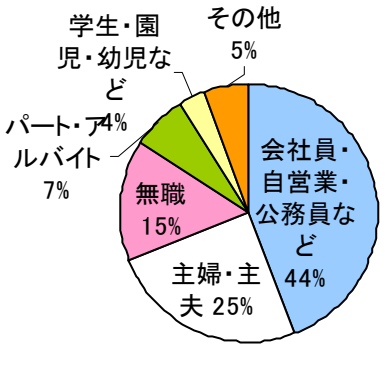
■性別



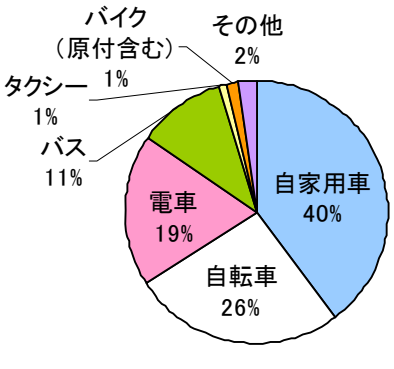
■居住地



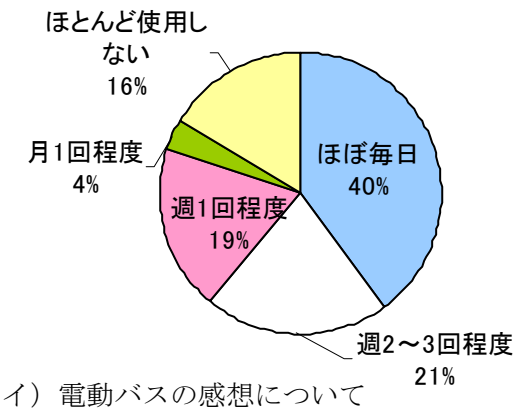
■職業



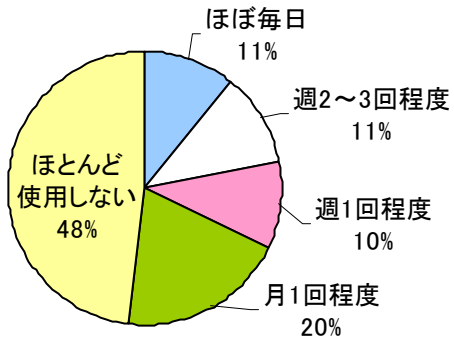
■普段使用する交通手段



■自家用車やバイク（原付含む）の利用頻度



■バス利用頻度



イ）電動バスの感想について

・電動バスの周知は、熊谷市報、チラシ・ポスターが多くなっている。

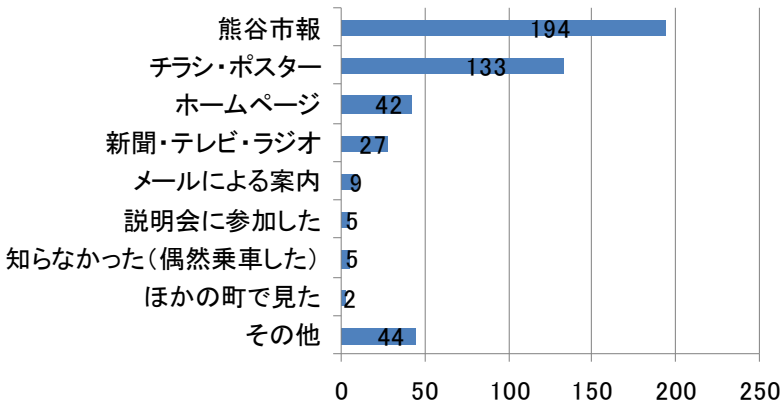
・電動バスの利用目的は乗車体験が 55%と顕著に多く、次いで買物、通勤及び公共施設利用が多くなっている。

・電動バスの良いと感じたところは、「車内が静か」、「排気ガスの臭いが無い」、及び「走行が滑らか」といった意見が、一方で悪いと感じたところは、「座席数が少ない」、「車内が狭い」といった意見が多くなっている。

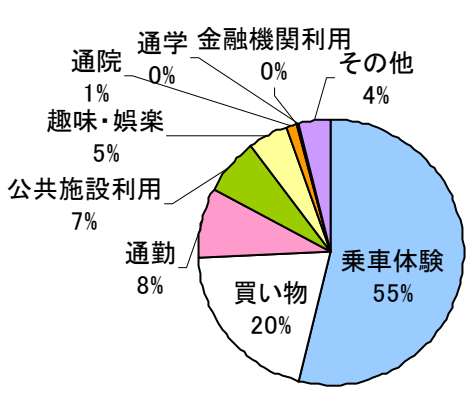
・電動バスが普及した場合の利用意向は、「利用したい」と「できるだけ利用したい」を合わせると、62%の方が利用したいと回答している。

・電動バスを利用したいと思える条件は、「経路や便数が多い」、「環境にやさしい」、及び「運賃が安い」の順で多くなっている。

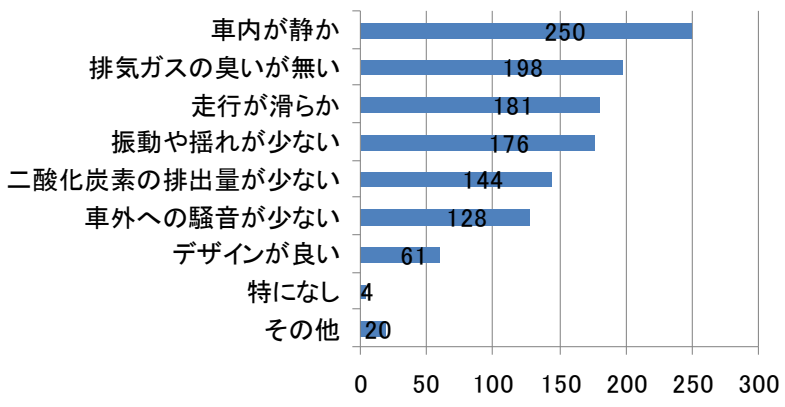
■電動バスの周知媒体（複数回答可）



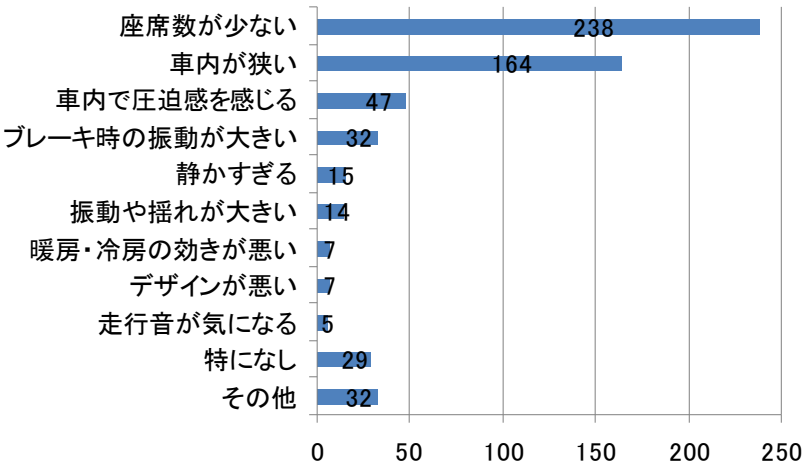
■利用目的



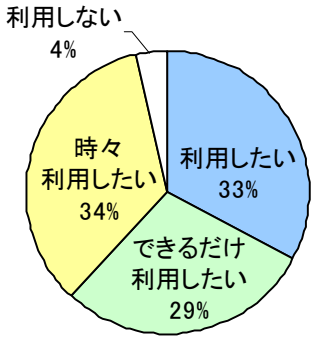
■電動バスの良いと感じたところ（複数回答可）



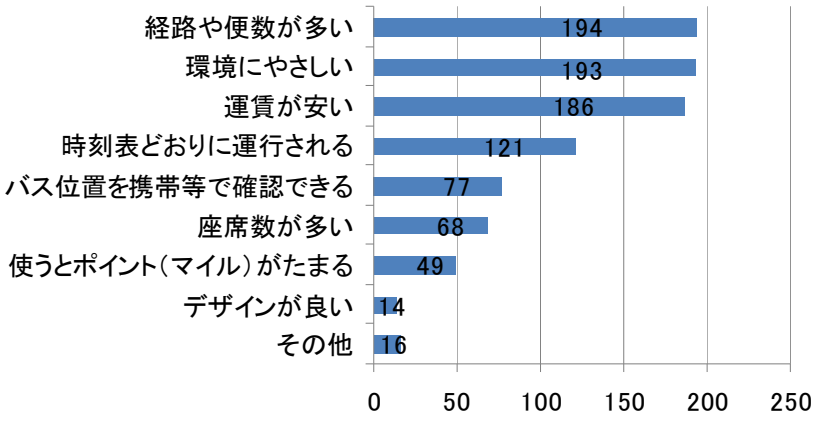
■電動バスの悪いと感じたところ



■電動バスが普及した場合の利用意向



■電動バスを利用したいと思える条件



ウ）運行経路・停留所・料金の利用意向などについて

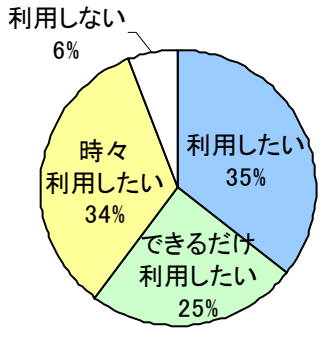
・同じ経路で運行された場合の利用意向は、「利用したい」と「できるだけ利用したい」を合わせると、60%の方が利用したいと回答し、その利用目的は買物、通勤、及び公共施設利用が多くなっている。

・料金を支払って利用する場合、利用できると思う運賃は、１回乗車の場合が 100 円、１日乗車自由の場合が 300 円で多くなっている。

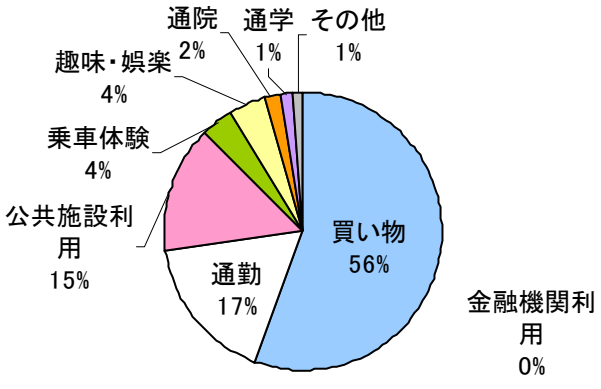
・利用したい時間は、午前（９～11 時台)、午後（12～15 時台)、及び夕方（16～18 時台）と９～18 時台で多くなっている。

・今回の運行経路、停留所に対しては、53%の方が満足しているものの、47%の方がほかにも行きたい場所があると回答し、具体的には公共施設、病院に行きたいというニーズが多くなっている。

■同じ経路で運行された場合の利用意向

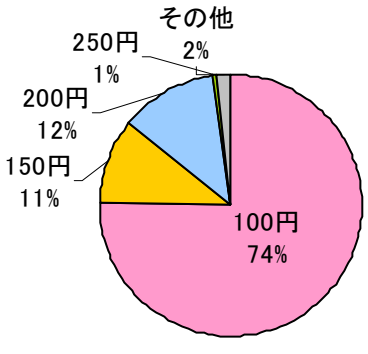


■利用目的

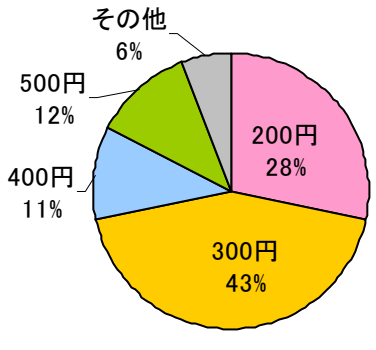


■料金を支払って利用する場合、利用できると思う運賃

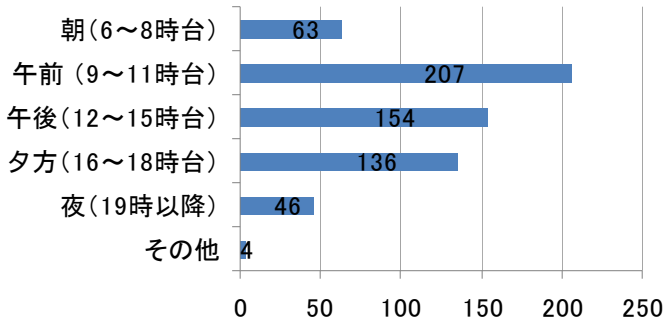
【１回乗車の場合】



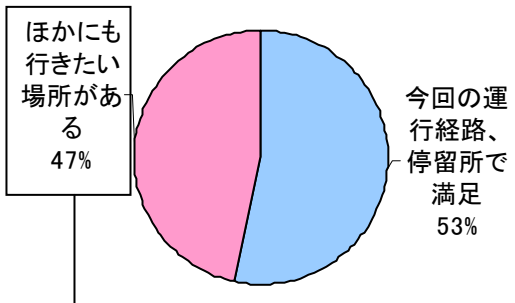
【１日乗車自由の場合】



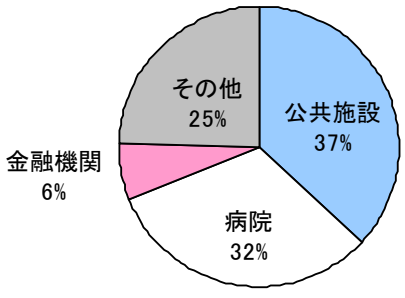
■利用したい時間帯



■運行経路・停留所に対する満足度



■今回の停留所以外で行きたい場所



（４）環境性能などの試験結果

電動バスの“WEB-３”とディーゼルのベース車両を運行した場合の環境負荷低減効果として、CO_2排出率はベース車両：0.562 ㎏/㎞から電動バス WEB-３：0.272 ㎏/㎞と 52%削減されることが予想される。また、乗車環境改善効果として、室内騒音レベルは電動バス WEB-３の方がアイドリング時、走行時ともに 12dB 以上小さい傾向になることが分かった。

■環境負荷低減効果結果

	ベース車両	WEB3	電動化による削減率
消費エネルギー 消費燃料量	(10.0 kWh) 0.994 L	3.76 kWh (0.372 L)	62 % -
燃費/電費	(0.501 km/kWh) 5.05 km/L	1.34 km/kWh (13.57 km/L)	-
CO2 排出率	0.562 kg/km	0.272 kg/km	52 %

( )内は換算値

■室内騒音試験結果

		ベース車両	WEB3	電動化による削減量	音のエネルギー比
アイドリング		61-63 dB	48-49 dB	▲12-15 dB	約 1/16 - 1/32
走行	定常	67-70 dB	55-63 dB	▲12-21 dB	約 1/16 - 1/128
	加速	70-76 dB			

（参考）試験条件

		ベース車両	WEB3
乗車人員(運転手+測定者)		3(1+2)人	3(1+2) 人
重量	車両重量	5730 kg	6430 kg
	車両総重量	5895 kg	6595 kg
空調負荷条件		OFF	OFF/ヒータ/クーラ



▲ディーゼルのベース車両



▲電動バスの“WEB-3”

4　公共交通を取り巻く課題の整理

熊谷市内の公共交通に関する現況、市民等の意向把握アンケート（熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査、ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査）、及び電動バスの試験運行等を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を整理する。

【熊谷市内の公共交通に関する現況】

①人口特性

●熊谷市の総人口は県北で唯一 20 万人を超えているものの、将来人口は「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」の中で平成 29 年１月に 199,100 人に減少することが予想されている。しかしながら、人口増プロジェクトにより 230,000 人を目標としている。

●65 歳以上の高齢化率は平成 22 年に 21.1%、平成 29 年に 26.5%と増加することが予想されている。

②公共交通ネットワークの現状

●民間路線バスは熊谷駅を起点に放射型に運行され、総利用者数は近年、約 550 万人／年で、その推移は横這い状態となっている

●ゆうゆうバスは市町合併以前からの運行ルートやサービス水準を引き継ぎ４系統が運行中である。総利用者数は年々増加傾向（平成 21 年度：約 167,900 人/年）で、１便当り平均利用者数は系統やダイヤにより偏りが見受けられる。

●ゆうゆうバスに関して市民からは、江南地区で運行して欲しいなど運行ルートの新設・延伸や停留所の設置などに関する要望が多い。

③公共交通空白・不便地域

●熊谷市の公共交通は民間路線バスやゆうゆうバスに加えて、これらバス交通を補完するように、タクシー事業者が運行中で、公共交通が利用できない空白地域は存在しないものと考えられる。

●公共交通不便地域は、公共交通利用圏域（鉄道駅より半径１㎞以内、又はバス停より半径 300m以内）以外の部分が該当すると考えられる。

④上位計画での公共交通に関する位置付け及び関連計画との整合性

●上位計画として「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」の中で、公共交通については、駅舎や車両のバリアフリー化の推進、運行本数の増発やルートの見直し等の働きかけ、ゆうゆうバスの運行ルートの見直し等が位置付けられている。

●関連計画として、「熊谷市環境基本計画（平成 20 年３月）、「熊谷市地球温暖化対策地域推進計画（平成 21 年３月）」、及び「熊谷市都市環境改善基本計画（平成 22 年 10 月）」の中でも、公共交通機関の利用促進やゆうゆうバスや民間路線バスの利便性の向上の検討などが位置付けられている。

【電動バスの試験運行】

①利用実績

●電動バスの試験運行期間中の平均利用者数は一日平均が 80.0 人/日、一便平均が 7.3 人/便となっている。

②電動バス利用者アンケート調査

●同じ経路で運行された場合の利用意向は、60%の方が利用したいと回答し、その利用目的は買物、通勤、及び公共施設利用が多い。

●料金を支払って利用する場合、利用できると思う運賃は、１回乗車の場合が 100 円、１日乗車自由の場合が 300 円で多い。

●利用したい時間帯は９～18 時台で多い。

●今回の運行経路、停留所に対しては 53%の方が満足し、47%の方は他にも行きたい場所として公共施設、病院にも行きたいと回答。

③環境性能などの試験結果

●電動バスとディーゼルのベース車両を運行した場合、電動バスは CO_2 排出率が 52%削減され、室内騒音レベルがアイドリング時、走行時ともに 12dB 以上小さくなる。

【市民等の意向把握アンケート】

《熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査》

●外出する時に困ることの有無は「困ることがよくある（6.7%）」、「困ることがたまにある（24.7%）」を合わせると、約 31%の方が困っているとの回答があり、特に江南地区で 43.9%と多い。困っている時の外出目的としては趣味・娯楽、買物及び通院で多い。

●民間路線バスは全体的に平均的な評価で、ゆうゆうバスは運賃で高い評価を得ているものの、運行本数、運行時間帯、行き先、バス停留所の待合空間及び自宅からバス停留所までの距離で低い。

●民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービスは、バスの運行本数を増やす（41.8%）、バスの時刻表を配布する（28.9%）及びバス停留所を自宅近くに設置する（24.4%）の順で多い。

●公共交通の利用意向として、バス等を利用して行きたい場所は熊谷駅及び周辺（435 件）、八木橋・サティ周辺（359 件）、文化施設（280 件）、スポーツ施設・公園（255 件）及び市内病院（185 件）の順で多い。その利用目的としては買物、趣味・娯楽及び公共施設利用が多く、利用時間帯は利用目的を反映して午前（９～11 時台）と午後（12～15 時台）が多い。

●公共交通の取組みの方向性としては、「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」と回答した方が 33.6%と最も多く、公共交通を維持・充実すべき理由は「移動手段がない人にとって重要な交通手段だから」と回答した方が 69.7%と顕著に多い。

●公共交通を維持・充実していくための方法としては、「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業等が協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」と回答した方が 35.4%と多い。

●自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向としては、「そうしたい（13.5%）」、「できる限りしたい（42.4%）」を合わせると、約 56%の方がその意向があると回答。

《ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査》

●ゆうゆうバスの利用目的は、さくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号が買物、通院及び趣味・娯楽目的、ひまわり号が通勤、通学、買物目的での利用が多い。

●運行サービスに対する満足度としては、運賃、行き先、運行時刻の定時性及びバス停留所までの距離で高い評価を得ているものの、運行本数や運行時間帯及びバス停留所の待合空間で低い。

●ゆうゆうバスから他のバスへの乗継は、24.5%の方が乗り継いだことがあると回答。また、乗り継ぎの際に最も重要と思うことはバス停留所での乗り継ぎ時間が短いこと、バス停留所に屋根やベンチなどの休憩施設があること、運賃の乗り継ぎ割引があることの順で多い。

●ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービスは、運行本数を増やす（59.7%）が顕著に多く、次に運行経路を拡大する（21.0%）、運行時間帯を拡大する（20.8%）の順で多い。

●運行サービスを高めた場合に料金を上げることに対する意向で「やむを得ない」と回答した方は、運行時間帯の拡大が 65.1%、運行本数の増便が 61.0%、運行経路の拡大が 51.8%を占める。

●運行サービスが向上した場合の支払い可能な運賃は、200 円が 33.0%と最も多く、次に 100 円（31.1%）、150 円（25.8%）の順で多い。

【公共交通を取り巻く課題】

①高齢者など移動制約者に配慮したゆうゆうバス等公共交通サービスの充実

②既存ゆうゆうバス（4系統）の運行ルート・サービス水準等の見直し改善

③江南地区での市民の足の確保

④公共交通機関相互の連携による熊谷駅周辺での市民の足の確保

⑤民間路線バスの維持・活性化

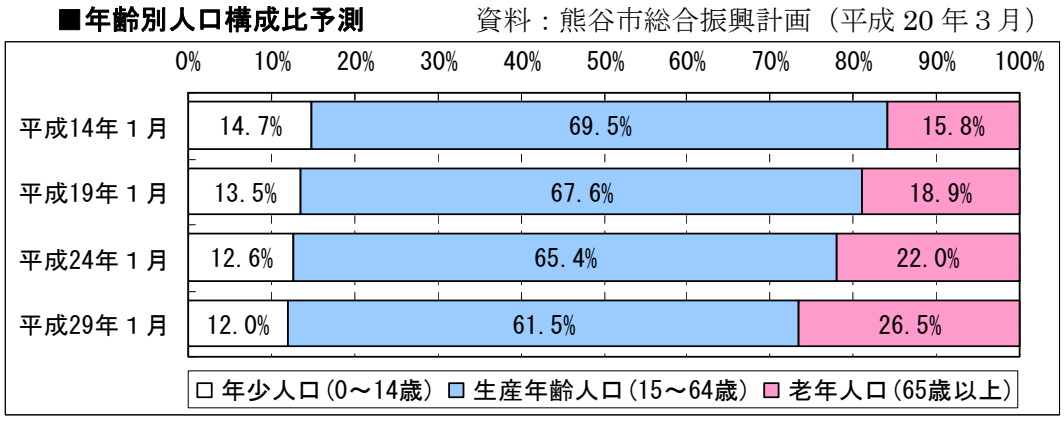
⑥市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

①高齢者など移動制約者に配慮したゆうゆうバス等公共交通サービスの充実

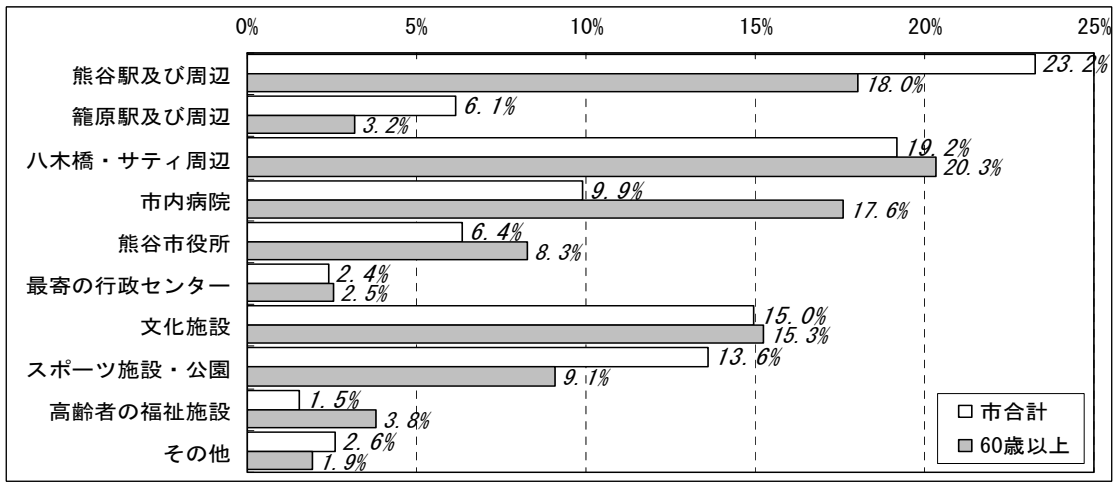
熊谷市の老年人口の割合（65 歳以上）は、平成 22 年 1 月の 21.1%から、平成 29 年には 26.5%に増加し、老年人口は約 43,400 人（平成 22 年）から約 52,800 人（平成 29 年）と増加することが予想されている。

今回実施した「熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）」によると、60 歳以上におけるバス等を利用して行きたい場所としては、高い順に「八木橋・サティ周辺」、「熊谷駅及び周辺」、及び「市内病院」となっている。また、公共交通を維持・充実すべき理由としては、「移動手段がない人にとって重要な交通手段だから（69.7%）」、「今は利用していないが、将来的には必要になるから（34.5%）」といった回答が多く、高齢者など移動制約者の利用ニーズに配慮した上で、民間路線バスやゆうゆうバスなど公共交通サービスの充実を図ることが必要である。

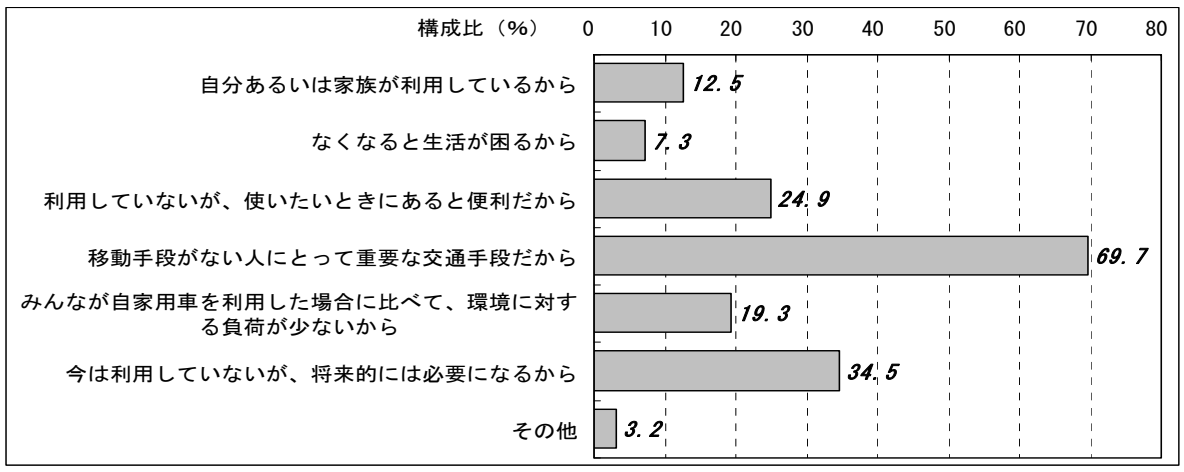
■年齢別人口構成比予測　　資料：熊谷市総合振興計画（平成 20 年 3 月）



■バス等を利用して行きたい場所（市合計、60 歳以上）（市民アンケート調査）



■公共交通を維持・充実すべき理由（市民アンケート調査、ｎ＝727）



②既存ゆうゆうバス（４系統）の運行ルート・サービス等の見直し改善

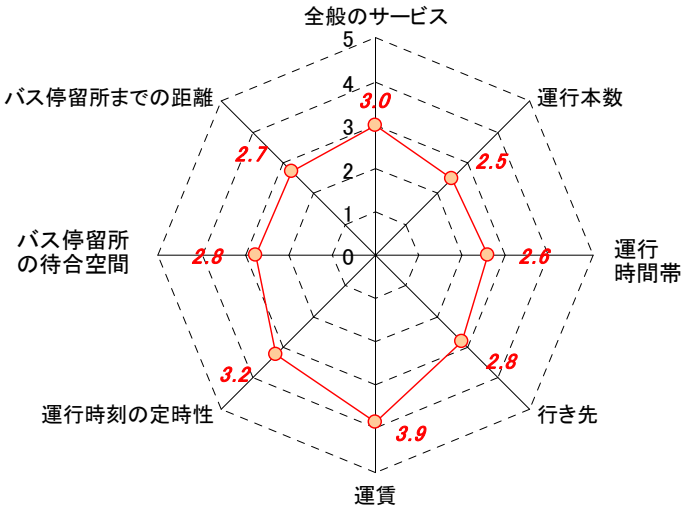
ゆうゆうバスは、市町合併以前からの運行ルートや便数などのサービス水準を引き継ぎ４系統で運行されているため、系統によって、サービスなどが異なっている。利用状況をみると、総利用者数は年々増加傾向であるものの、１便当り利用者数は運行ルートやダイヤにより偏りが見受けられている。

ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度をみると、１回 100 円で運行中のため、「運賃」で高い評価を得ているものの、「運行本数」、「運行時間帯」及び「バス停留所の待合空間」で評価が低くなっている。さらには、ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービスでも「運行本数を増やす」と回答した方が 59.7%と顕著に多くなっている。

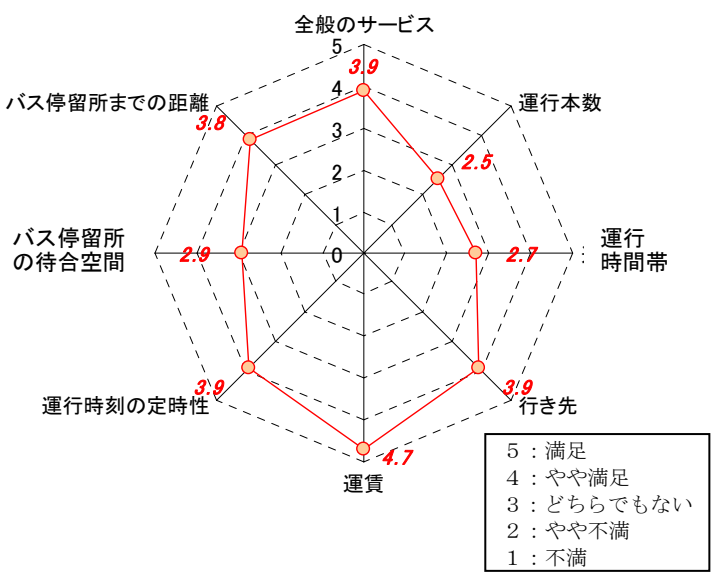
このため、既存ゆうゆうバス（４系統）については、利用状況、市民ニーズ等を考慮しつつ、より利便性の高い公共交通となるように運行ルート・サービスの見直しを行うことが必要である。

■ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度

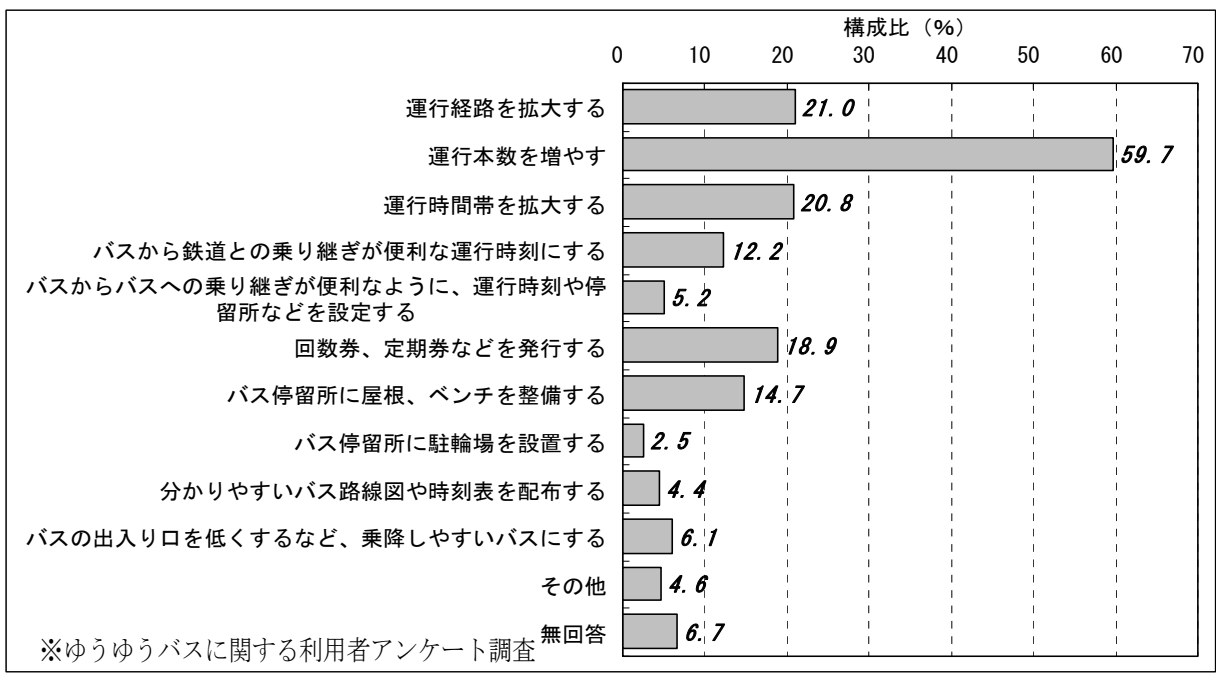
（市民アンケート調査）



（ゆうゆうバス利用者アンケート調査）



■ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス（ｎ＝524）



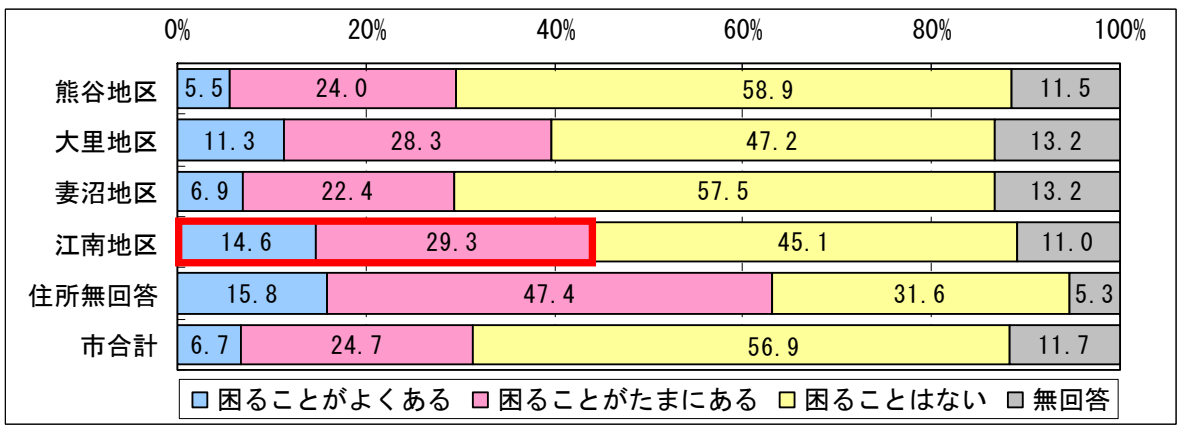
※ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査

③江南地区での市民の足の確保

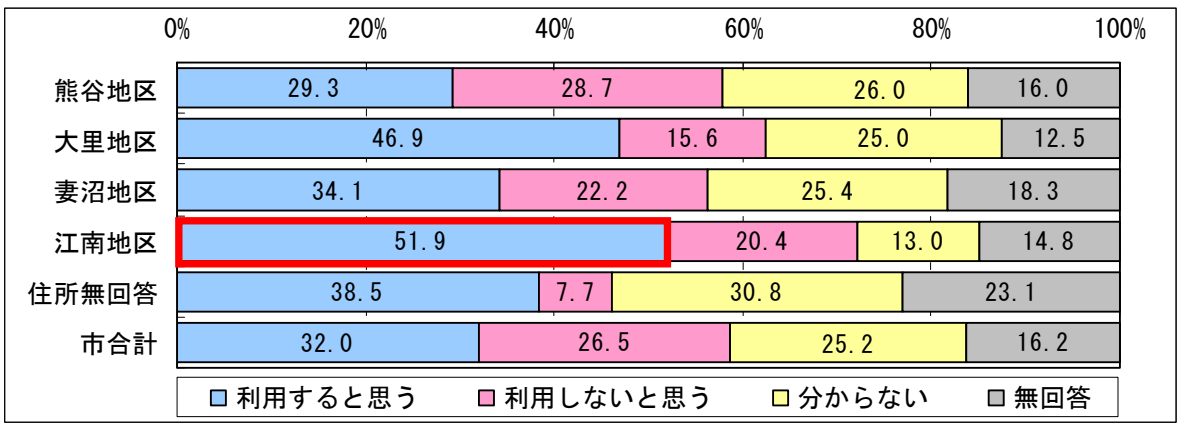
熊谷市全体の公共交通ネットワークをみると、江南地区北部エリアにおいて民間路線バスやゆうゆうバスが運行していない地域が広く存在し、これまで市民からもゆうゆうバスを運行して欲しいといったニーズが寄せられている。

江南地区は、「熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）」において外出する時に困っていると回答した方は「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」を合わせると 43.9%と多く、また、サービスが改善された場合の利用意向でも「利用すると思う」と回答した方は 51.9%と、新たなゆうゆうバスの運行に対する必要性が高いことが伺える。

■困ることの有無（市民アンケート調査）



■サービスが改善された場合の利用意向（市民アンケート調査）



④公共交通機関相互の連携による熊谷駅周辺での市民の足の確保

熊谷駅周辺は、「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」の将来都市構造の中で、「都市拠点」として位置付けられ、公共施設や大規模店舗、病院など多様な機能が集積し、さらには主要な公共交通の結節点として鉄道、民間路線バスやゆうゆうバスなどの公共交通機関が集中している。

しかしながら、熊谷駅周辺には公共施設や大規模店舗（商業核）、病院などを結ぶ循環バスは運行しておらず、市民から運行に関して要望があり、また熊谷駅周辺の賑わいの創出も求められている。

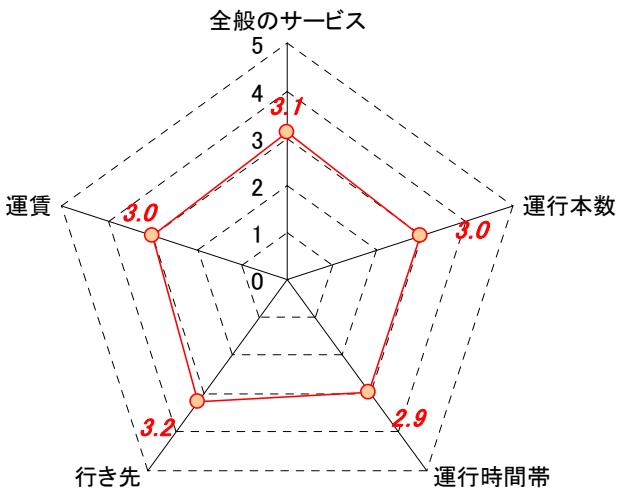
このため、熊谷駅周辺に集中している公共交通の現状や、電動バス試験運行の利用やニーズ等を踏まえつつ、熊谷駅周辺での回遊性向上及び公共交通同士との連携による市民の足の確保を主な目的とし、さらには中心市街地の活性化にも寄与していくことを目的とした熊谷駅周辺での新たなゆうゆうバスの導入などを検討することが必要である。

⑤民間路線バスの維持・活性化

民間路線バスは熊谷駅を起点に放射型に運行され、近年の利用者数は約 550 万人／年と横這い状態となっている。「熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）」によると、民間路線バスの運行サービスに対する満足度は全体的に平均的な評価となっているが、より一層利用を高めるために必要あるいは重要なサービスとして、「バスの運行本数を増やす（41.8%）」、「バスの時刻表を配布する（28.9%）」及び「バス停留所を自宅近くに設置する（24.4%）」といった回答が多くなっている。

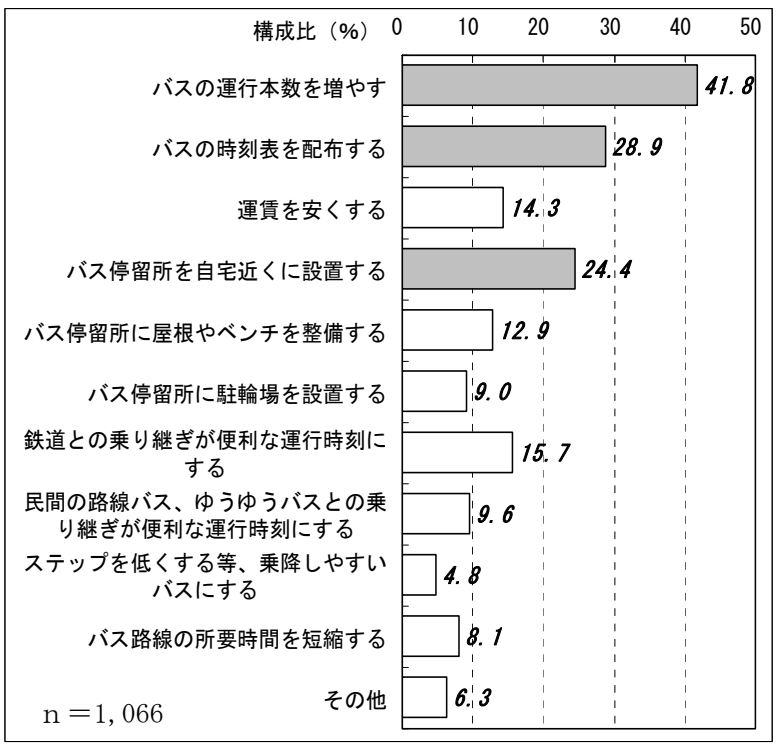
民間路線バスは、各地区を連絡し、快適に市民生活を送る上で欠かせない交通手段であることから、これら市民ニーズ等を踏まえ、路線バス事業者との協議・調整を図りつつ、より利便性の高い公共交通となるよう維持・活性化を図っていくことが必要である。

■民間路線バスに対する運行サービスに対する満足度



※市民アンケート調査

■民間路線バスやゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス



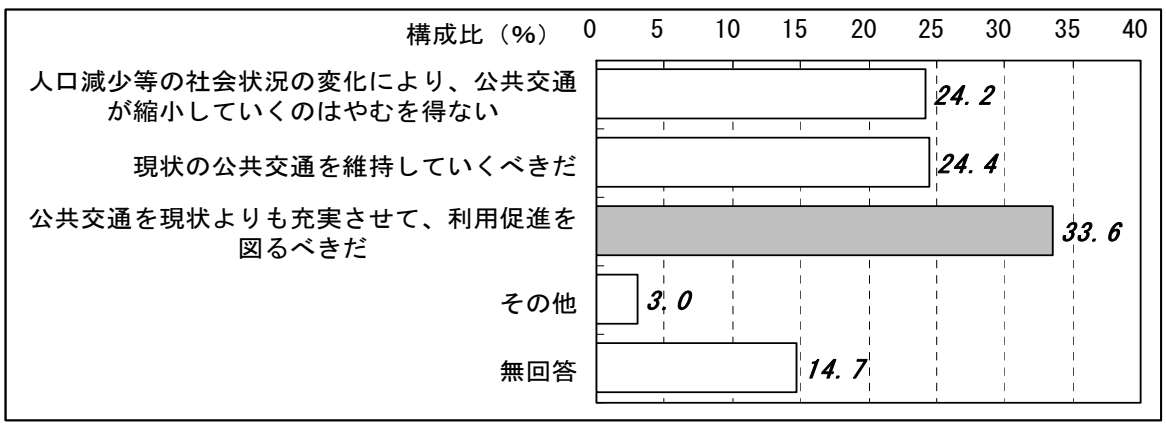
⑥市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

ゆうゆうバス４系統は利用者の運賃だけで採算が取れないことから、熊谷市がバス事業者に対し運行経費（利用者１人当り約 250 円）を補助し運行の維持を図っている。今後、新たなゆうゆうバスの導入に伴い、さらなる行政負担が増加することが予想されている中で、市民からは公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図っていくことが求められている。

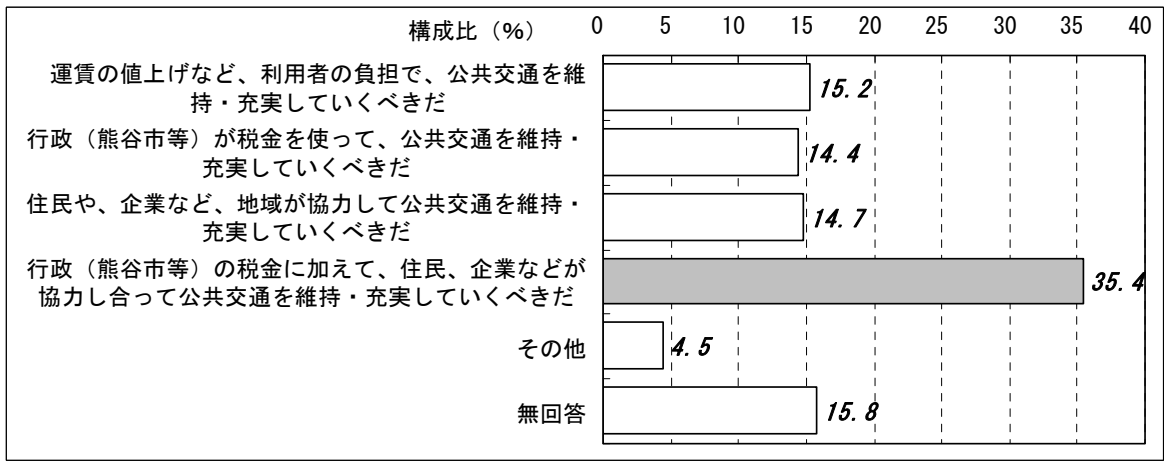
「熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査（市民アンケート調査）」によると、公共交通を維持・充実していくための方法としては「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」との回答が 35.4%と最も多くなっている。

公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の自助努力や、市の支援に加え、市民（地域）が自分達の地域の移動手段の維持に対して負担の責務を負う意識が必要で、市民（地域）、交通事業者、行政との役割分担による持続可能な仕組みについて考えていくことが必要である。

■公共交通の取組みの方向性（市民アンケート調査、ｎ＝1,256）



■公共交通を維持・充実していくための方法（市民アンケート調査、ｎ＝1,256）



５　連携計画の基本的な方針と目標

５－１　熊谷市の公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針

①公共交通機能・役割の明確化や公共交通機関相互の連携により、分かりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの再編を図る。

熊谷市は、商業施設や業務施設が集積している熊谷駅周辺（中央エリア）や、各行政センターを核とした地区によって土地利用や人口集積などの特性が異なっているため、各公共交通システムの機能分担を明確にし、各地区をネットワークで形成することが求められている。

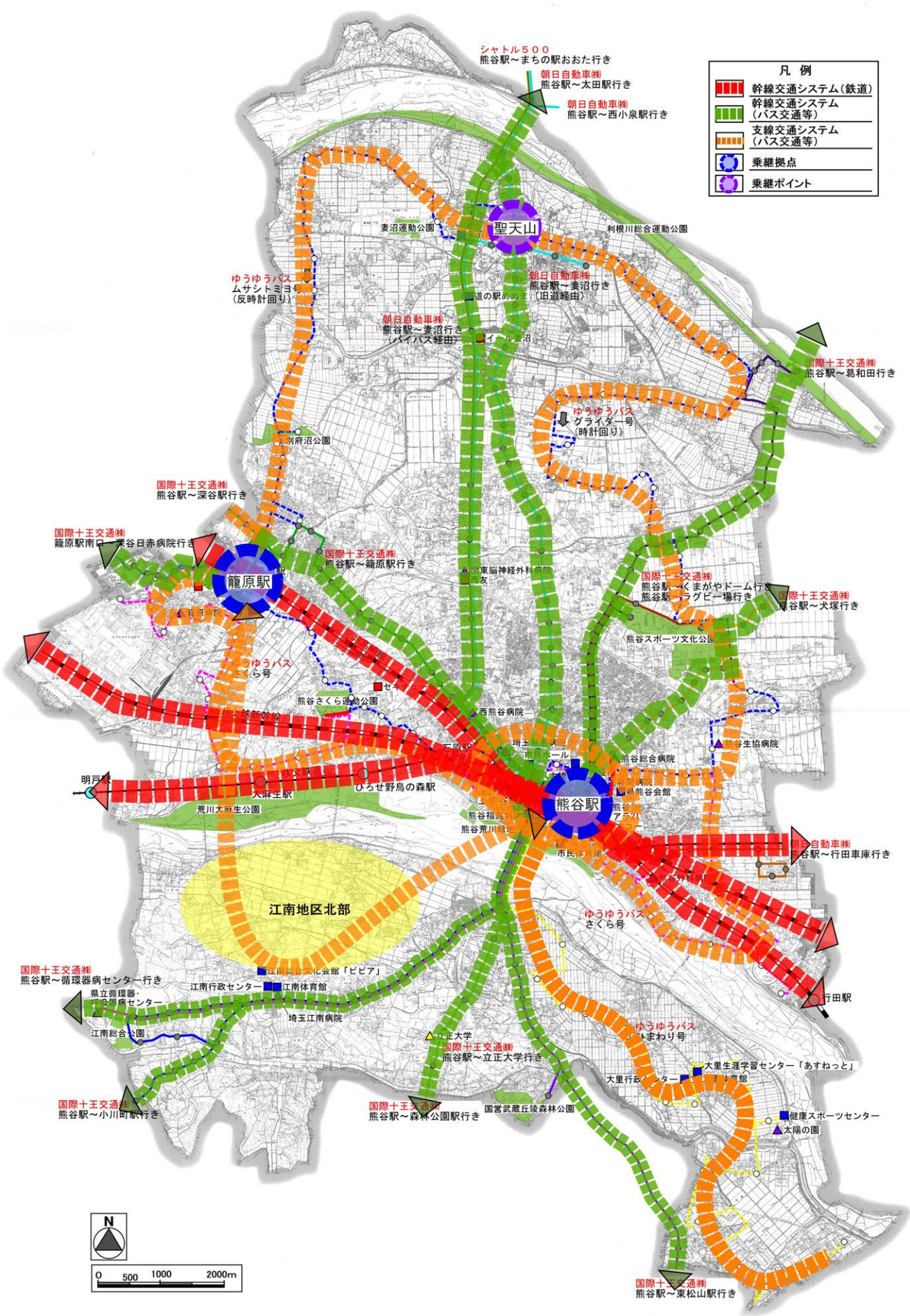
このため、市内で運行中の公共交通については、次のように幹線交通システム（鉄道）、幹線交通システム（バス交通等）、支線交通システム、及び補完交通システムの４段階に機能分類することにより、役割に応じた運行サービスを提供し、地区と地区との連携強化による一体感の醸成と、市民生活の向上を図っていくことを目指す。

さらに、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を図るため、地域のニーズに合ったサービスの提供、公共交通機関相互の連携による利便性向上と効率的な運行を目指す。

■公共交通の機能分担

機能分類		性格	
鉄道	**幹線交通システム**	・都市間や市内を連絡するメインの公共交通軸。	JR 上越・北陸（長野）新幹線、JR 高崎線、秩父鉄道本線
バス交通等		・幹線交通システム（バス交通等）とは、乗継拠点（※）を起点に、市内及び周辺市町を連絡する骨格路線として、重要な機能を担う路線。 ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応。	民間路線バス
	支線交通システム	・支線交通システム（バス交通等）とは、幹線交通システム（鉄道、バス交通等）と補完し、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	・鉄道、バス交通等（幹線交通システム、支線交通システム）を補完し、高齢者などの移動を支援。	タクシー
乗継拠点・乗継ポイント（※）		・乗継拠点とは幹線交通システム（鉄道、バス交通等）と支線交通システム、及び補完交通システム（タクシー）等を連絡するバス停と位置付け、待合空間の整備等機能強化を図るべき拠点。 ・乗継ポイントとは民間路線バスとゆうゆうバス相互を連絡するバス停と位置付け、待合空間の整備等機能強化を図るべきポイント。	○乗継拠点 ：熊谷駅、籠原駅 ○乗継ポイント：聖天山

■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



②地域ニーズに合った利便性・採算性の高いゆうゆうバスの実現を図る。

旧市町から引き継いだゆうゆうバスは、運行サービスなどが系統によって異なっていることから、路線の再編や運行サービス水準の見直し、運賃体系の見直しを行い、公平で利便性の高い公共交通の実現を目指す。さらには、ゆうゆうバスの機能を最大限に発揮する上でも、鉄道や民間路線バス・タクシーの維持・活性化を目指す。

③市民の足を確保する新たなゆうゆうバス（江南地区、熊谷駅周辺）の導入を図る。

公共交通不便地域が広く存在する江南地区については、新たなゆうゆうバスを導入することにより、市民の足を確保する。さらに、多様な都市機能や公共交通ネットワークが集中している熊谷駅周辺については、鉄道、既存ゆうゆうバス（４系統）や民間路線バスなど公共交通機関相互の連携を図り、回遊性の向上を支援するとともに、中心市街地の活性化を創出することを目指す。

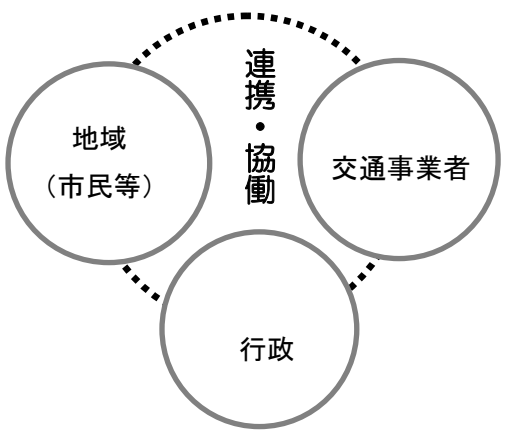
④公共交通サービスをサポートし、利用促進に資する交通体系の実現を図る。

公共交通の維持・充実を継続的に図るためには、公共交通のサービス水準を高めると同時に、乗継拠点の整備（乗継ダイヤの接続、屋根やベンチ等の休憩施設の整備など）、公共交通マップや情報提供 WEB ページなどによる情報提供の充実、さらには環境対策の観点から過度な自家用車利用を抑制し公共交通への転換を図るための公共交通利用促進イベントなどの実施により、既存ストック（公共交通システム）を最大限に活用するよう利用促進に資する交通体系の実現を目指す。

⑤市民・事業者・行政との協働による持続可能な仕組みづくりの確立を図る。

熊谷市の財政負担に限りがある中で、公共交通の維持・確保を図るためには交通事業者の自助努力や、行政の支援だけでなく、市民自らが地域の公共交通（ゆうゆうバスなど）を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関わっていくことが重要である。

熊谷市の市民の足を確保する公共交通システムを魅力ある、使いやすいものとしていくためには、地域（市民等）、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働し取り組み、持続可能な仕組みづくりの確立を図る。



５－２　熊谷市地域公共交通総合連携計画の区域

連携計画の区域は、鉄道（JR 上越・北陸(長野)新幹線、JR 高崎線、秩父鉄道本線）、民間路線バス、ゆうゆうバス、及びタクシー相互の連携を図り、一体的に進める必要があるため、熊谷市全域とする。

５－３　熊谷市地域公共交通総合連携計画の期間

連携計画は、「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」の目標年次と整合を図るとともに、中長期的に取組むべき課題も含めているため、実現に要する期間を考慮し、計画期間は平成 23 年度～平成 29 年度とする。

５－４　熊谷市地域公共交通総合連携計画の目標

（１）数値目標

連携計画の数値目標は、本連携計画を着実に推進することで、「熊谷市総合振興計画（平成 20 年３月）」にも掲げた「公共交通に満足している市民の割合」を次のとおりに高めていくことを目指す。

現状値（平成 19 年度）　45%　→　平成 24 年度（５年後）50%
→　平成 29 年度（10 年後）55%

（２）計画目標

熊谷市における地域公共交通の活性化と利用者の利便性向上などを図るため、基本方針に対応した計画目標を次のように設定する。

①公共交通不便地域の解消を図り、ゆうゆうバスの社会的価値を高めるよう運行サービスの充実を目指す。

人と環境にやさしいまちづくりを推進し、ゆうゆうバスの運行サービスの充実により社会的価値を高めるため、既存ゆうゆうバス（４系統）の見直しに加えて、公共交通不便地域として広く存在する江南地区北部や、熊谷駅周辺での新たなゆうゆうバスを導入することにより、公共交通の活性化の第一歩となることを目指す。

②ゆうゆうバスと鉄道・民間路線バスなど他の公共交通機関との連携･共存を目指す。

ゆうゆうバスの運行サービスの充実と合わせて、鉄道・民間路線バスなど他の公共交通機関との連携・強化を図ることにより、利便性の高い体系的な公共交通ネットワークの構築を目指す。

③市民自らが過度な自家用車利用の抑制を意識し、さらに公共交通の存在意義を認識することで、自発的な公共交通の利用を目指す。

利便性の高い公共交通ネットワークの構築に合わせて、公共交通の利用促進と環境にやさしい公共交通の実現を図るため、過度な自家用車利用を抑制し、自発的な公共交通への転換を促すことを目指す。

６　新ゆうゆうバス運行計画の策定

新ゆうゆうバスの運行計画（案）は、公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針を踏まえ、現在運行中のゆうゆうバス（４系統）に加え、新たに江南地区及び熊谷駅周辺を対象に検討する。

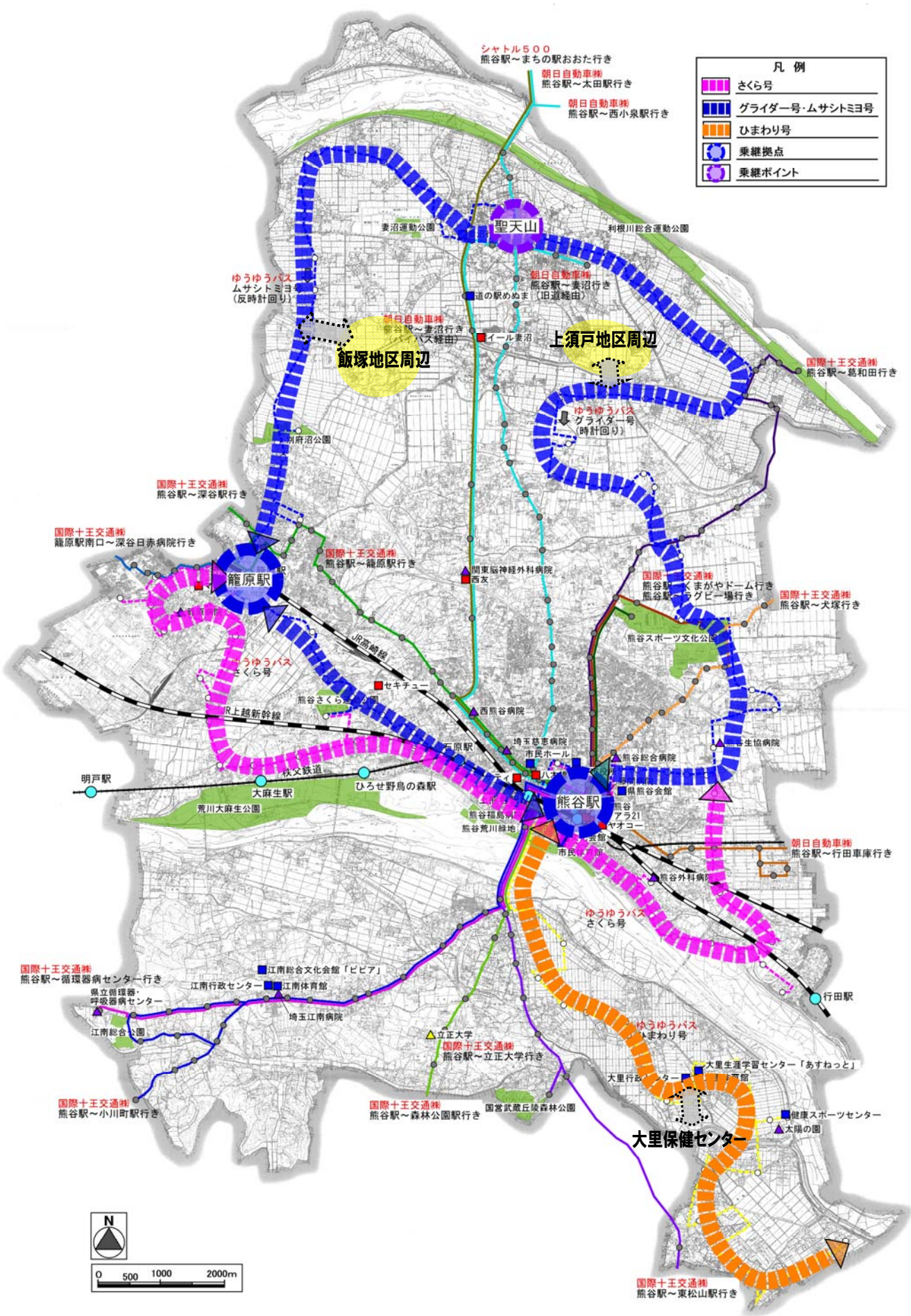
６－１　既存ゆうゆうバス（４系統）運行計画の策定

（１）運行ルート

既存ゆうゆうバス（４系統）の運行ルートは、現行の利用者の足を確保する（守る）観点から現行ルートを基本としつつ、利用実績データ、市民から寄せられている要望、及びアンケート調査結果等を踏まえ、見直しを行う。

さくら号（籠原駅～運動公園～熊谷駅～上之荘）	**【運行ルート見直し方針】** ○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について、関係機関と調整し検討する。 ○また、更なる利用者を増やすため、久下・太井地区内における国道17号を走行するルートについて、関係機関と調整し検討する。 **【新たに設置を検討するバス停】** ：久下３丁目・４丁目内、ＮＴＴ前～寿公園間 **【廃止を検討するバス停】** ：籠原保育所、籠原団地（※民間路線バスとの重複） **【移設を検討するバス停】** ：久下第一公園
グライダー号・ムサシトミヨ号（妻沼行政センター～籠原駅～熊谷駅～妻沼行政センター）	**【運行ルート見直し方針】** ○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について関係機関と調整し検討する。 ○また、新たに飯塚・上須戸地区周辺への乗入れについて関係機関と調整し検討する。 **【新たに設置を検討するバス停】** ：雷電神社、別府第２公園～籠原駅南口間、妻沼行政センター～聖天山南間、永井太田～前新田間、飯塚・上須戸地区周辺 **【移設を検討するバス停】** ：聖天山南
ひまわり号（熊谷駅～大里行政センター～長島記念館前）	**【運行ルート見直し方針】** ○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について、関係機関と調整し検討する。なお、吹上駅までの延伸については、時間を要するため、延伸しない。 ○利用者が少ない便の時間帯については、大里保健センター等へバス停を設置し、利用増を図る。 **【新たに設置を検討するバス停】** ：福島病院周辺、荒川大橋南～手島間、大里保健センター（昼間時間帯のみ）

■既存ゆうゆうバス（４系統）の運行ルートイメージ図



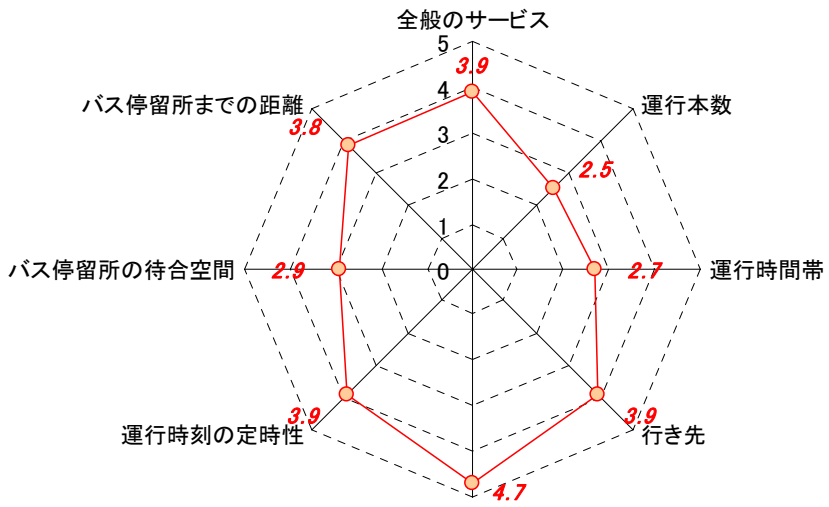
（２）運行サービス水準

路線名		運行時間帯	運行本数	運行日
さくら号	現行	午前７時～午後７時	４往復/日	毎日運行(12/29～1/3 運休)
	見直し	午前７時～午後９時(拡大)	５往復/日(拡大)	毎日運行(1/1～1/3 運休)(拡大)
グライダー号・ムサシトミヨ号	現行	午前７時～午後９時	５本/日	毎日運行(12/29～1/3 運休)
	見直し	同上	同上	毎日運行(1/1～1/3 運休)(拡大)
ひまわり号	現行	午前６時 30 分～午後９時	12 往復/日	毎日運行(1/1～1/3 運休)
	見直し	同上	同上	同上

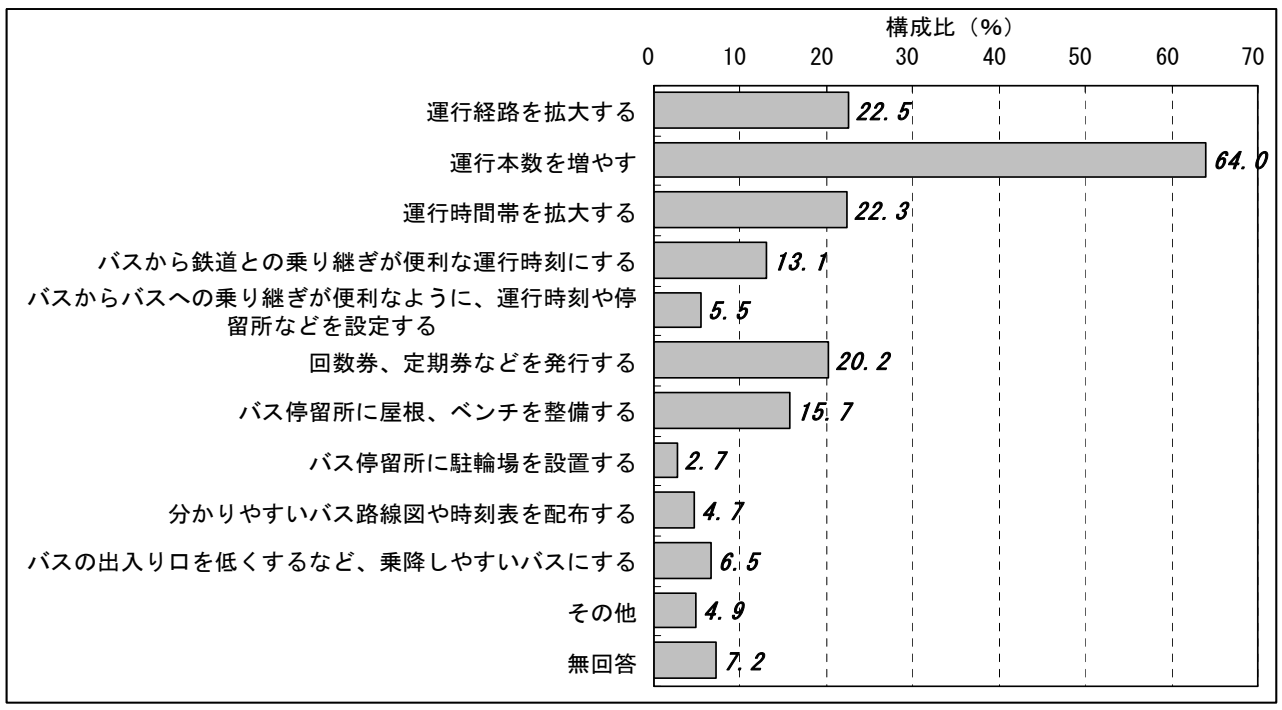
※１　運休日は、さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号とひまわり号で異なっているため、1/1～1/3 に統一する。

※２　運行車両は既存のバス車両５台を活用。但し、さくら号の運行回数の増便に対応するため、熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの車両を導入する。

■ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度（ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査）



■ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要あるいは重要なサービス
（ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査、ｎ＝489）



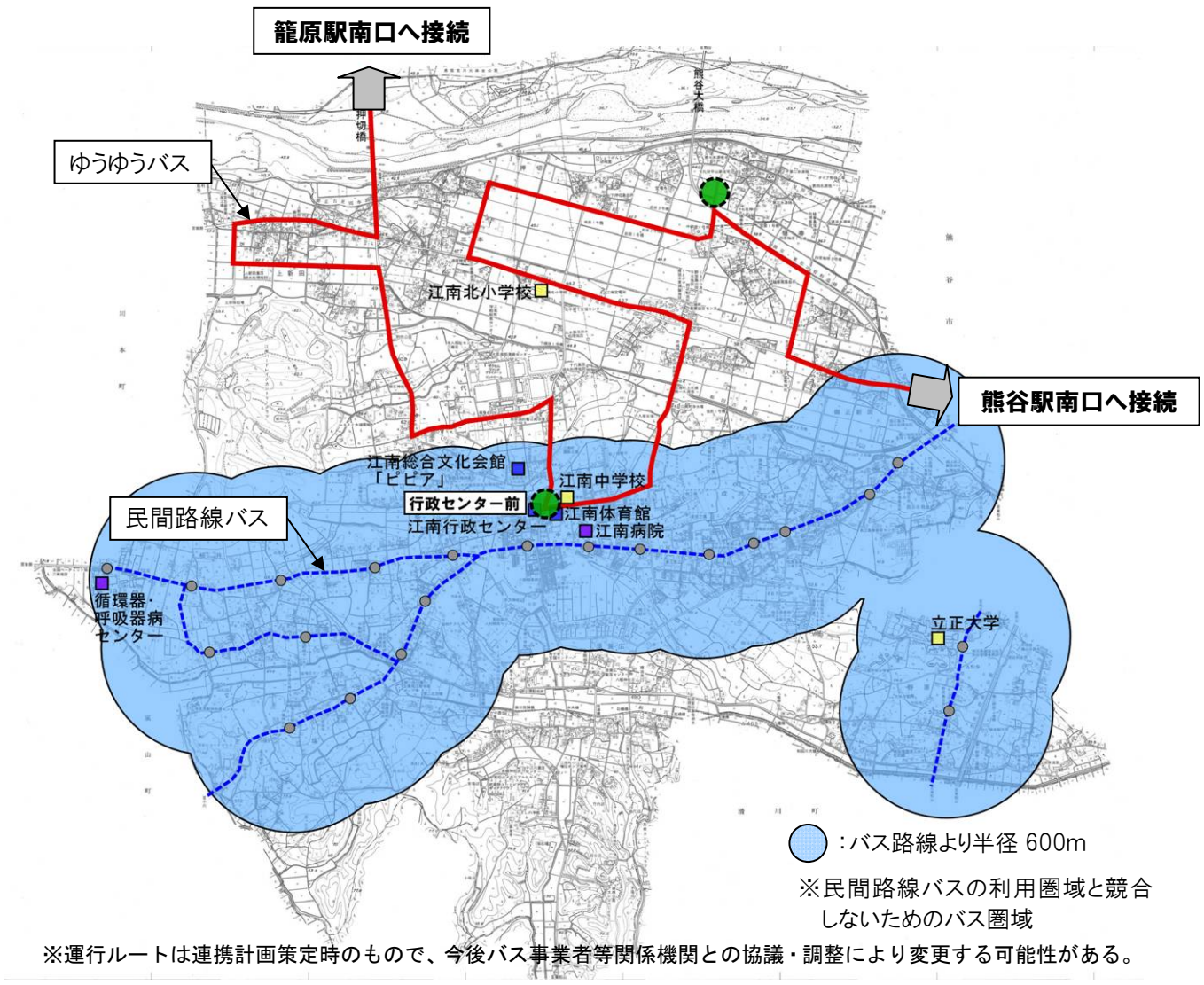
６－２　江南地区・新ゆうゆうバス運行計画の策定

江南地区においては、平成 21 年 11 月に江南自治会連合会から「江南地区循環バス運行経路（案）」が提示されたことを受けて、「循環バス江南地区路線を考える懇談会」を開催し、運行ルート案などの検討を行った。

（１）運行ルート

江南地区・新ゆうゆうバスの運行ルートは、民間路線バスとの競合を避けつつ、江南行政センター、熊谷駅南口及び籠原駅南口を連絡するルートとする。なお、熊谷駅方面の場合は「熊谷福島病院」を経由し、籠原駅方面の場合は「さくらめいと」を経由する。

■江南地区・新ゆうゆうバス運行ルート



※運行ルートは連携計画策定時のもので、今後バス事業者等関係機関との協議・調整により変更する可能性がある。

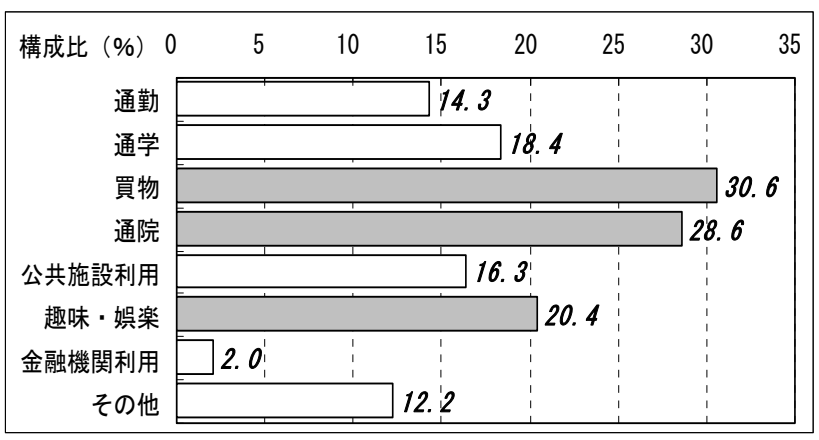
■江南地区・新ゆうゆうバス運行ルート概要

運行区間	ルート概要	延長
熊谷駅南口～江南行政センター～籠原駅南口	・熊谷駅南口へは江南行政センター、三本地区、JA くまがやふれあいセンター・なご味を経由し、御正新田地区を走行する。 ・籠原駅南口へは江南行政センターから上新田地区を経由し、押切橋を走行する。	約２２．４㎞

（２）運行サービス水準

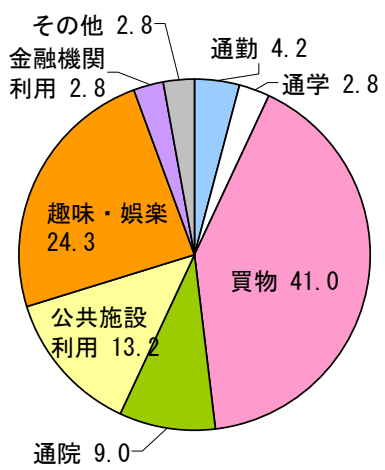
運行時間帯	「熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査」によると、江南地区で困っている時の外出目的は、主に買物、通院及び趣味・娯楽目的で困っている方が多く、また、新たなバス等が運行された場合の利用目的としても買物、趣味・娯楽、公共施設利用が多くなっている。 江南地区の運行時間帯は、既存ゆうゆうバス（４系統）と同様に、午前７時から午後９時までとする。
運行本数	６往復/日程度
運行日	毎日運行（1/1～1/3 運休）　※既存ゆうゆうバス（４系統）と同様
運行車両・車両数	小型バス車両１台

■困っている時の外出目的（江南地区、ｎ＝49）



※市民アンケート調査

■新たなバス等が運行された場合の利用目的（江南地区）



（参考資料）江南地区通勤・通学シャトルバス実証実験結果の概要

※資料：かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト in 熊谷（埼玉県）

（1）実験実施概要

公共交通の利用転換促進を図るため、新規バス路線運行への需要有無や課題を把握するため、平成 22 年 11 月 8 日（月）から 11 月 12 日（金）までの 5 日間、江南地区通勤・通学シャトルバスの試験運行を実施した。

■江南地区通勤・通学シャトルバスの運行概要

運行ルート	朝時間帯：江南行政センター　→　JA くまがやふれあいセンター　→　籠原駅 夕時間帯：籠原駅　→　JA くまがやふれあいセンター　→　江南行政センター ※所要時間：片道 40～45 分（約 11 ㎞）
運賃	無料（モニター登録者のみ利用が可能）
運行時間帯・本数	

	朝（江南行政センター発）	夕（籠原駅発）
運行時間帯	6 ：00～ 7 ：45	18：10～21：10
運行本数	4 本（30～45 分間隔）	6 本（30～45 分間隔）

実施体制	○実施主体：埼玉県、熊谷市 ○運行主体：朝日自動車㈱ ○運行バス：中型バス

（2）実験結果概要

①モニター数

モニター種類	江南行政センター停留所利用者	JA くまがやふれあいセンター停留所利用者	人　数
一般	11 人	２人	13 人
学生	７人	７人	14 人
合計	18 人	９人	27 人

②利用者数

・朝は合計で 43 人日、夕方は 54 人日の利用があった。

・１回の運行での最大乗車人数は９人であったが、朝始発の『6：00』、夕方最終便の『21：10』の２便の利用者がいないなど、車両の大きさや運行時間を再検討する必要がある。

利用者数	発車時刻				朝合計	発車時刻						夕合計
	6:00	6:30	7:15	7:45		18:10	18:40	19:25	19:55	20:40	21:10	
合計人数	0	8	34	1	43	18	7	10	15	4	0	54
平均乗車人数	0	1.6	6.8	0.2	2.2	3.6	1.4	2	3	0.8	0	1.8
最大乗車人数	0	5	9	1	9	7	2	3	4	2	0	7

③主なアンケート結果

・シャトルバスの平均利用者数は 1.9 回/人であり、全５日間利用した人も複数人存在した。

・自由意見の中に、熊谷駅方面への運行を求める意見が複数あった。

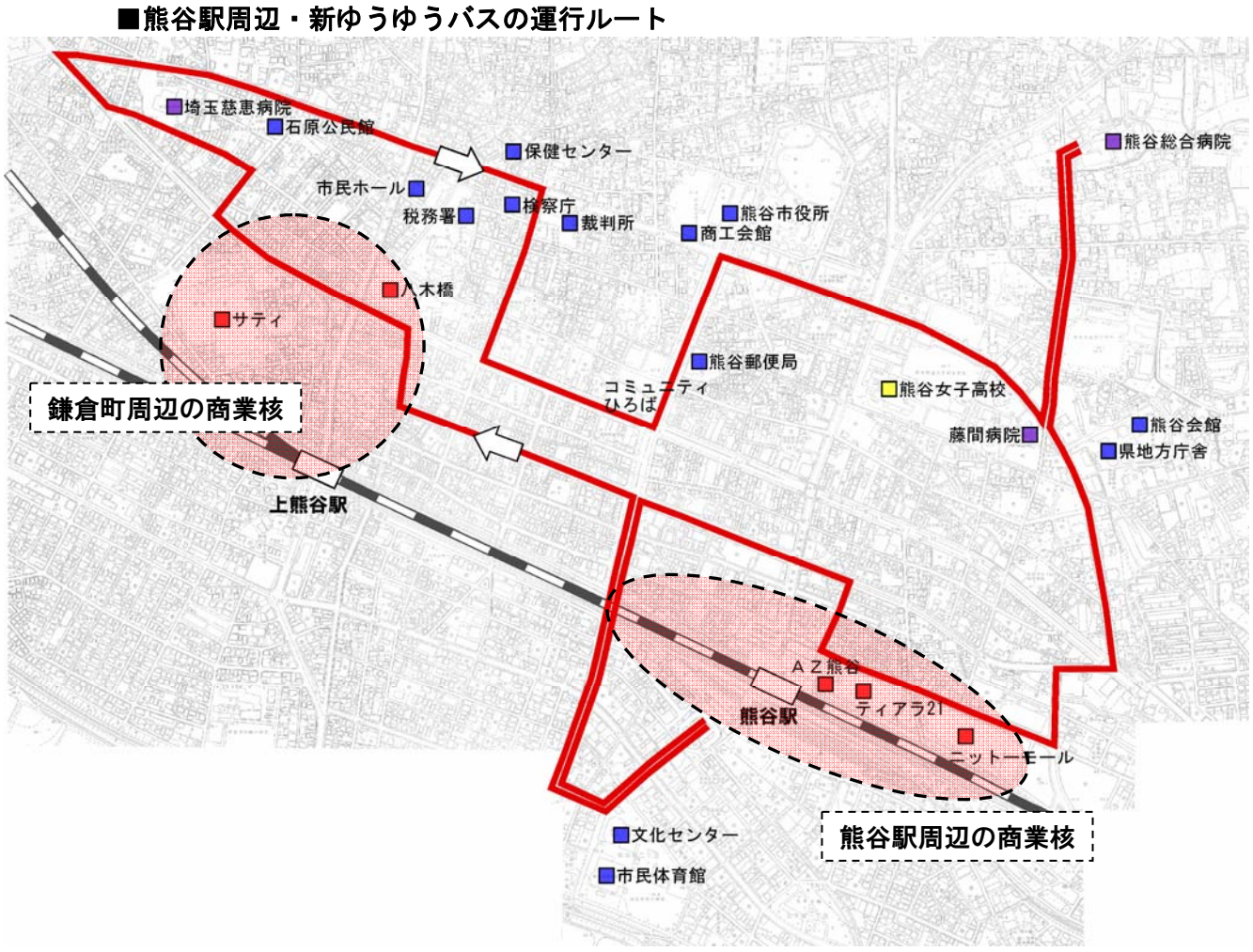
６－３　熊谷駅周辺・新ゆうゆうバス運行計画の策定

（１）運行ルート

熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの運行ルートは、電動バスの試験運行ルートを基本に、利用実績、利用者アンケート調査による評価・検証や、及び既存ゆうゆうバスとの連携などを踏まえ、市街地及び周辺の病院や公共施設に出来る限りアクセス可能となるように設定した。

熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの運行ルート
：熊谷駅南口～鎌倉町周辺の商業核～市役所～熊谷駅周辺の商業核～熊谷駅南口（延長：約 9.0km）

■熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの運行ルート



※運行ルートは連携計画策定時のもので、今後バス事業者等関係機関との協議・調整により変更する可能性がある。

（２）運行サービス水準

運行時間帯	午前８時 30 分から午後６時まで（主に公共施設や商業施設等への利用に対応）
運行本数	時計回り 11 本/日程度
運行日	毎日運行（1/1～1/3 運休）　※既存ゆうゆうバス（４系統）と同様
運行車両・車両数	小型バス車両（１台）

６－４　新ゆうゆうバスの運賃体系の設定

現行のゆうゆうバス（４系統）の運賃は１回 100 円となっているが、運行経費約 5,700 万円に対し、収入 1,500 万円と約 4,200 万円（５台）を市で費用負担している。新ゆうゆうバスは、これら既存４系統の他、新たに江南地区や熊谷駅周辺での導入に伴い、市の負担が大幅に増加することが懸念される中で、ゆうゆうバスの採算性を高めるための検討が必要である。

○既存ゆうゆうバスの運賃については、ゆうゆうバスに関する利用者アンケート調査によると、運行サービスが向上した場合に支払い可能な運賃（１回乗車）としては「200 円」が 33.0%と最も多く、次いで 100 円（31.1%）、150 円（25.8%）となっている。

○また、熊谷駅周辺での電動バス利用者アンケート調査によると、１回乗車の場合は「100 円」が 75%と顕著に多く、１日乗車自由の場合は 300 円（43%）、200 円（28%）が多くなっている。

新ゆうゆうバスの運賃は、これらアンケート調査結果や、分かり易さ、採算性の向上、及び民間路線バスとの格差への配慮などを考慮した上で、次のように設定する。

【ゆうゆうバスの現行運賃】

○1回：１００円

○減免措置（以下の方は無料）

- **未就学児**
- **障害者手帳を所持している方、その介助・付添人１人**
- **70 歳以上の運転免許自主返納者**

【新ゆうゆうバスの見直し運賃】

○1回：１００円

○1日乗車券：３００円

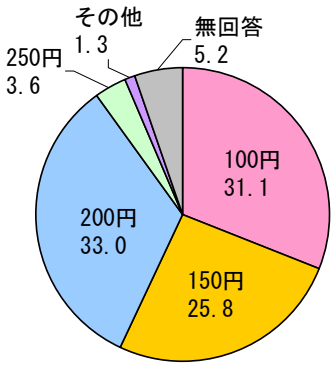
※ゆうゆうバス全経路共通

○減免措置（以下の方は無料）

- **未就学児**
- **障害者手帳を所持している方、その介助・付添人１人**
- **70 歳以上の運転免許自主返納者**

■運行サービスが向上した場合に支払い可能な運賃

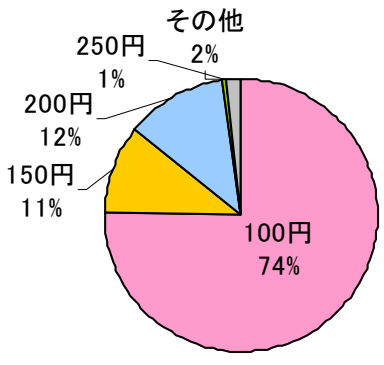
（ゆうゆうバス利用者アンケート調査）



■料金を支払って利用する場合、利用できると思う運賃

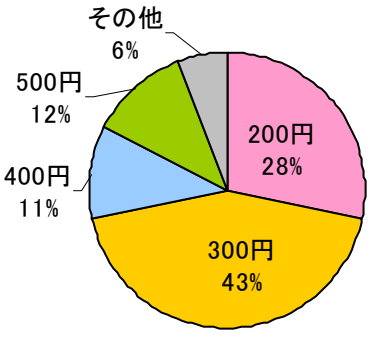
（電動バス利用者アンケート調査）

【１回乗車の場合】



※加重平均金額：118 円

【１日乗車自由の場合】



※加重平均金額：307 円

６－５　運行収支シミュレーション

既存ゆうゆうバス（４系統）、江南地区及び熊谷駅周辺で新ゆうゆうバスを導入した場合の運行収支は、平成 21 年度運行収支実績や、新ゆうゆうバスの運賃等を考慮した上で試算する。

（１）既存ゆうゆうバス（４系統）

・既存ゆうゆうバス（４系統）の見直し後の運行経費は、平成 21 年度運行経費を基に、さくら号の運行回数の増便分（４往復/日→５往復/日）の費用（約 380 万円）を上乗せすると、現行約 5,750 万円→見直し後約 6,130 万円となる。

・収入は、平成 21 年度収入（約 1,550 万円）にさくら号の運行回数の増便分（約 60 万円）を上乗せすると、現行約 1,550 万円→見直し後約 1,610 万円となる。

※さくら号・グライダー号・ムサシトミヨ号の収入約 770 万円＋さくら号の増便分（8.8 人/便×２×100 円×362 日）＋ひまわり号収入約 780 万円＝約 1,610 万円

・以上より、見直し後の既存ゆうゆうバスの市負担額は約 4,520 万円となる。

【既存ゆうゆうバス（４系統）の市負担額】
＝運行経費約 6,130 万円－収入約 1,610 万円＝約 4,520 万円/年

■既存ゆうゆうバス（４系統）の運行収支シミュレーション

	H21 利用者数（人）	平成21年度 収入（万円）	平成21年度 経費（万円）	平成21年度 収支（万円）	見直し案 収入（万円）	見直し案 経費（万円）	見直し案 収支（万円）
さくら号							
グライダー号	85,404	768	3,557	▲ 2,789	832	3,937	▲ 3,105
ムサシトミヨ号							
ひまわり号	82,482	780	2,191	▲ 1,411	780	2,191	▲ 1,411
合計	167,886	1,548	5,747	▲ 4,200	1,612	6,127	▲ 4,516

（２）江南地区・新ゆうゆうバス

・江南地区・新ゆうゆうバスの運行経費は、さくら号・グライダー号・ムサシトミヨ号の運行経費約 3,550 万円を既存車両数３台で割って試算すると、約 1,200 万円となる。

・収入は、１便当り平均利用者数（ひまわり号、10 人/便）に、大里地区と江南地区北部エリアの人口比率※、運行本数６往復/日、運賃 100 円、及び年運行日数 362 日を乗じて試算すると、約 304 万円となる。

※江南地区の１便当り平均利用者数は、ひまわり号が運行中の大里地区（8,947 人）と、江南地区の北部エリア（約 6,000 人、江南地区人口 12,225 人の約 50%）の人口を比較すると、概ね７割のため、ひまわり号の７割とした。

・以上より、江南地区・新ゆうゆうバスの市負担額は、約 900 万円となる。

【江南地区・新ゆうゆうバスの市負担額】
＝運行経費約 1,200 万円－収入約 300 万円＝約 900 万円/年

（３）熊谷駅周辺・新ゆうゆうバス

・熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの運行経費は、約 1,200 万円/台※１に運行時間帯の比率（9.5ｈ/14ｈ）※２を乗じて試算すると約 820 万円となる。

※１　さくら号・グライダー号・ムサシトミヨ号の運行経費約 3,550 万円を既存車両数３台で割って試算すると、約 1,200 万円/台となる。

※２　熊谷駅周辺の運行時間帯（午前８時 30 分～午後６時、９時間 30 分）と現行の運行時間帯（午前７時～午後９時、14 時間）との比率より 68%と想定する。

・収入は、電動バスの試験運行中の１便当り平均利用者数 7.3 人/便に、運行本数 11 本/日、運賃 100 円、年運行日数 362 日を乗じる。さらに、電動バス利用者アンケート調査による利用意向（94%）、利用目的（通勤・通学・乗車体験除く、78%）を乗じて試算すると、約 210 万円となる。

・以上より、熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの市負担額は、約 610 万円となる。

【熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの市負担額】
＝運行経費約 820 万円－収入約 210 万円＝約 610 万円/年

（４）新ゆうゆうバスの運行収支のまとめ

以上の試算結果を基に、新ゆうゆうバスの市負担額は現行約 4,200 万円に対して、約 6,030 万円と、約 1,830 万円増加することになる。

■新ゆうゆうバスの運行収支のまとめ

	経費（万円）	収入（万円）	収支（万円）
既存ゆうゆうバス（４系統）	6,130	1,610	▲ 4,520
江南地区・新ゆうゆうバス	1,200	300	▲ 900
熊谷駅周辺・新ゆうゆうバス	820	210	▲ 610
合計	8,150	2,120	▲ 6,030

7　目標を達成するために行う事業及び実施主体

7－1　事業メニュー

前項で設定した基本的方針の実現に向けて、熊谷市においては次の事業を実施する。

【公共交通体系に関する基本的方針】

①公共交通機能・役割の明確化や公共交通機関相互の連携により、分かりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの再編を図る。

②地域ニーズに合った利便性・採算性の高いゆうゆうバスの実現を図る。

③市民の足を確保する新たなゆうゆうバス（江南地区、熊谷駅周辺）の導入を図る。

④公共交通サービスをサポートし、利用促進に資する交通体系の実現を図る。

⑤市民・事業者・行政との協働による持続可能な仕組みづくりの確立を図る。

【事業展開メニュー】

□既存ゆうゆうバス（４系統）の再編
・運行ルートの再編及びサービス水準の見直し、運賃体系の見直し

□江南地区・新ゆうゆうバスの導入

□熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの導入

□鉄道・バスなどの公共交通機関相互が連携するための環境整備
・乗継拠点・乗継ポイントの整備（ベンチ・上屋、バスロケーションシステム等の導入）
・ゆうゆうバスと民間路線バス・タクシーとの乗継運賃割引の導入検討

□公共交通情報等の提供
・公共交通マップの作成
・ゆうゆうバス運行情報提供の充実

□バリアフリー化の推進
・バス車両のバリアフリー化

□モビリティ・マネジメントの実施

７－２　実施すべき事業

【事業１】既存ゆうゆうバス（４系統）の再編

①事業概要

■既存ゆうゆうバス（４系統）における運行ルート・サービス水準の見直し方針

	運行ルート	運行時間帯	運行本数	運行日
さくら号	○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について、関係機関と調整し検討する。 ○また、更なる利用者を増やすため、久下地区内における国道 17 号を走行するルートについて、関係機関と調整し検討する。	午前７時～午後９時（拡大）	５往復/日（拡大）	毎日運行（1/1～1/3 運休）（拡大）
グライダー号・ムサシトミヨ号	○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について関係機関と調整し検討する。 ○また、新たに飯塚・上須戸地区周辺への乗入れについて、関係機関と調整し検討する。	午前７時～午後９時	グライダー号５本/日、ムサシトミヨ号５本/日	毎日運行（1/1～1/3 運休）（拡大）
ひまわり号	○運行ルートは原則現行通りとするが、バス停の新設・廃止について、関係機関と調整し検討する。なお、吹上駅までの延伸については、時間を要するため、延伸しない。 ○利用者が少ない便の時間帯については、大里保健センター等へバス停を設置し、利用増を図る。	午前６時 30 分～午後９時	12 往復/日	毎日運行（1/1～1/3 運休）

【新ゆうゆうバスの見直し運賃】

○１回：１００円

○１日乗車券：３００円　※ゆうゆうバス全経路共通

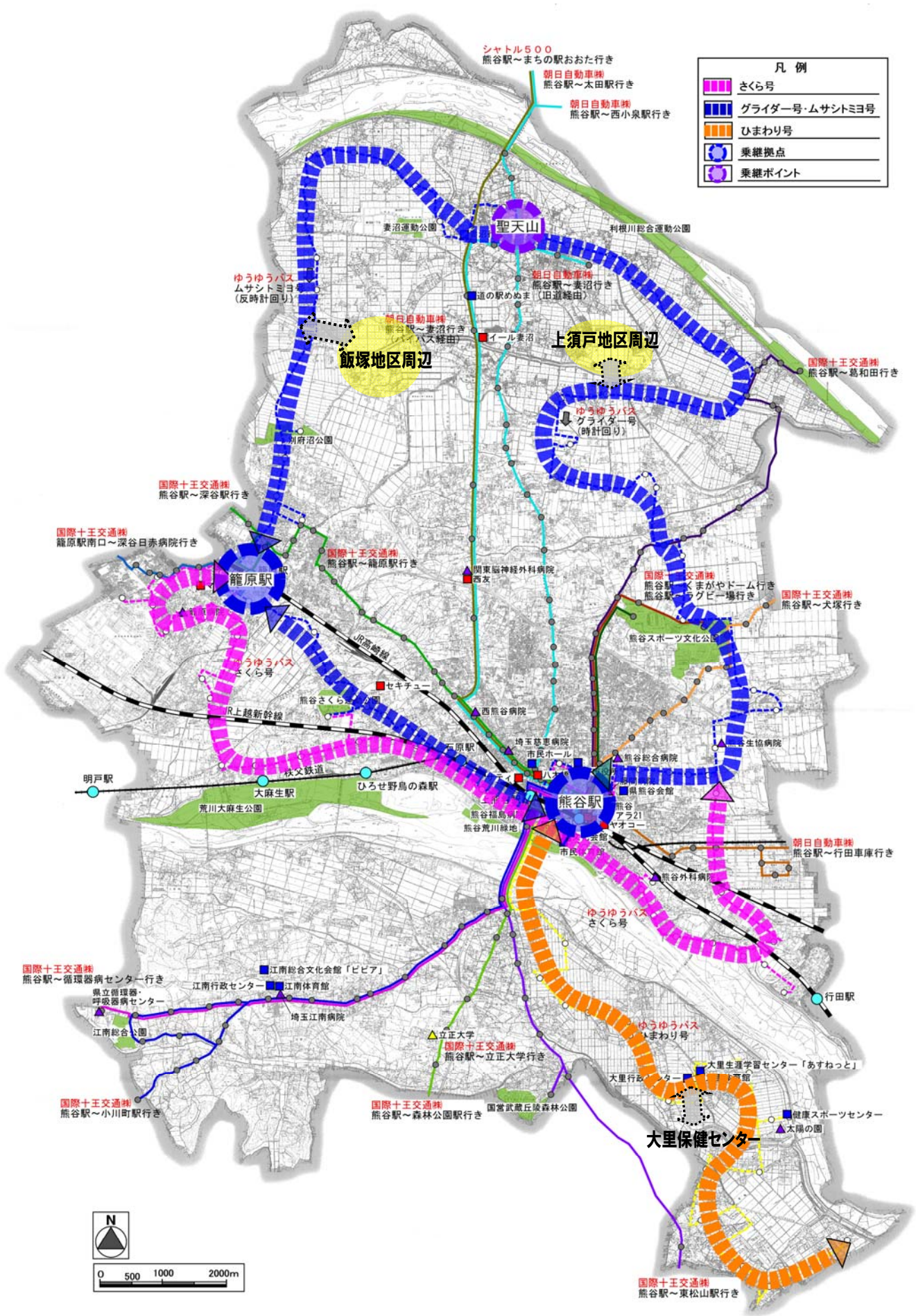
○減免措置（無料）：未就学児、障害者手帳を所持している方及びその介助・付添人１人、70 歳以上の運転免許自主返納者

②実施主体：熊谷市、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
既存ゆうゆうバス（４系統）の再編		実証運行			本格運行		

■既存ゆうゆうバス（４系統）の運行ルートイメージ図



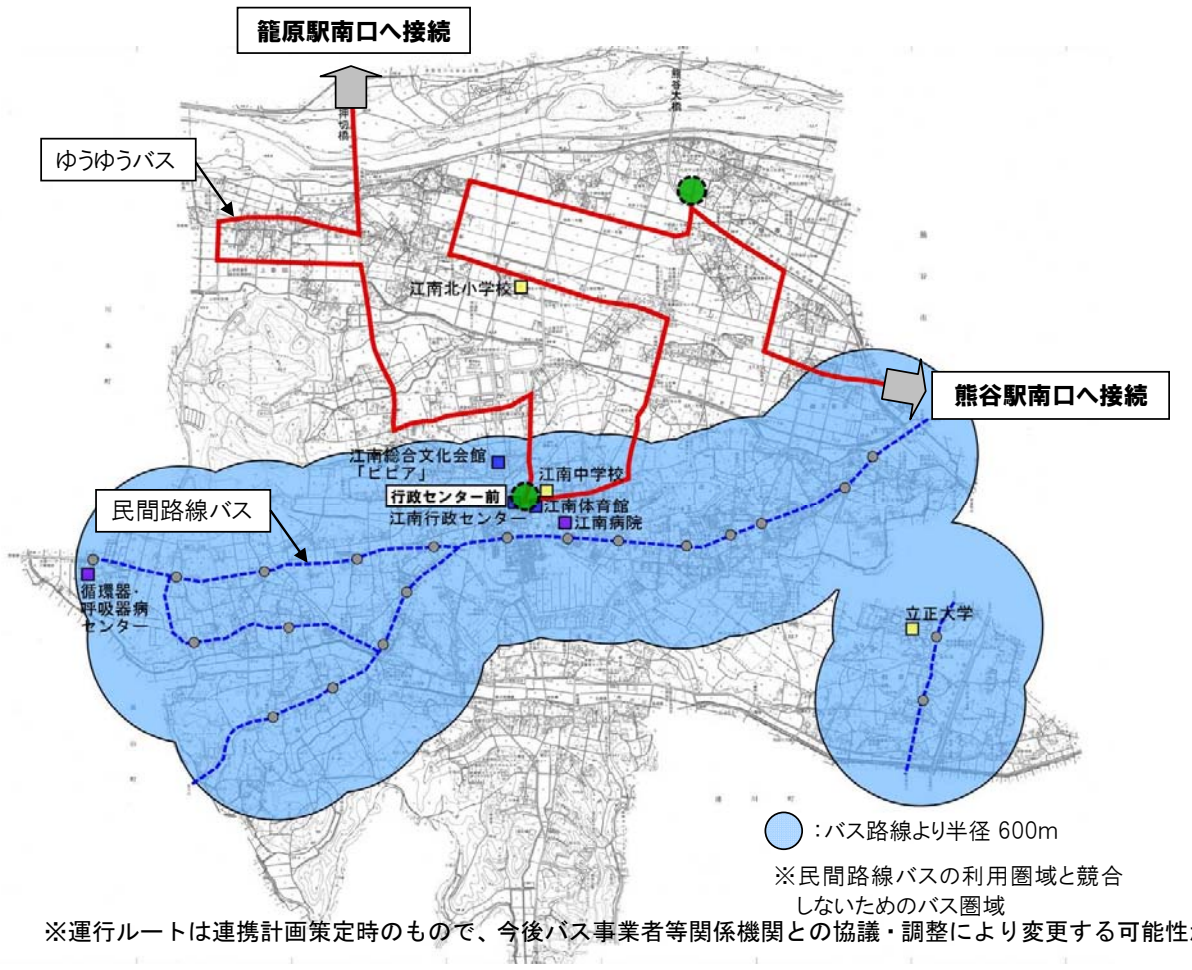
【事業２】江南地区・新ゆうゆうバスの導入

①事業概要

■江南地区・新ゆうゆうバスにおける運行ルート・サービス水準の方針

運行ルート	運行ルートは、民間路線バスとの競合を避けつつ、江南行政センター、熊谷駅南口及び籠原駅南口を連絡するルートとする。なお、熊谷駅方面の場合は「熊谷福島病院」を経由し、籠原駅方面の場合は「さくらめいと」を経由する。
運行時間帯	午前７時から午後９時まで
運行本数	６往復/日程度
運行日	毎日運行（1/1～1/3 運休）　※既存ゆうゆうバス（４系統）と同様
運賃	○１回：１００円 ○１日乗車券：３００円　※ゆうゆうバス全経路共通 ○減免措置（無料）：未就学児、障害者手帳を所持している方及びその介助・付添人１人、70 歳以上の運転免許自主返納者
運行車両・車両数	小型バス車両１台

■江南地区・新ゆうゆうバス運行ルート



※運行ルートは連携計画策定時のもので、今後バス事業者等関係機関との協議・調整により変更する可能性がある。

②実施主体：熊谷市、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
江南地区・新ゆうゆうバスの導入		実証運行			本格運行		

【事業３】熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの導入

①事業概要

■熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスにおける運行ルート・サービス水準の方針

運行ルート	熊谷駅南口～鎌倉町周辺の商業核～市役所～熊谷駅周辺の商業核～熊谷駅南口
運行時間帯	午前８時 30 分から午後６時まで
運行本数	時計回り 11 本/日程度
運行日	毎日運行（1/1～1/3 運休）
運賃	○１回：１００円 ○１日乗車券：３００円　※ゆうゆうバス全経路共通 ○減免措置（無料）：未就学児、障害者手帳を所持している方及びその介助・付添人１人、70 歳以上の運転免許自主返納者
運行車両・車両数	小型バス車両１台

■熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの運行ルート



※運行ルートは連携計画策定時のもので、今後バス事業者等関係機関との協議・調整により変更する可能性がある。

②実施主体：熊谷市、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの導入		実証運行			本格運行		

【事業４】鉄道・バスなどの公共交通機関相互が連携するための環境整備

①事業概要

ゆうゆうバス同士や、ゆうゆうバスと民間路線バスを連絡する乗継拠点・乗継ポイントは、バス事業者と協議・調整を図りながら、上屋やベンチの設置、バスの現在地を表示できるバスロケーションシステムなどバス待ち時における利用者の利便性・快適性の向上を支援する待合空間の整備を進める。

さらに、乗継による利便性の向上を図るため、ゆうゆうバスから民間路線バスやタクシーへの乗継ぎ運賃割引制度の導入についても検討する。

【乗継拠点・乗継ポイント】　：熊谷駅、籠原駅、聖天山（定期バス回転場）



▲熊谷駅北口駅前広場（民間路線バス乗場）



▲籠原駅南口駅前広場（ゆうゆうバス乗場）



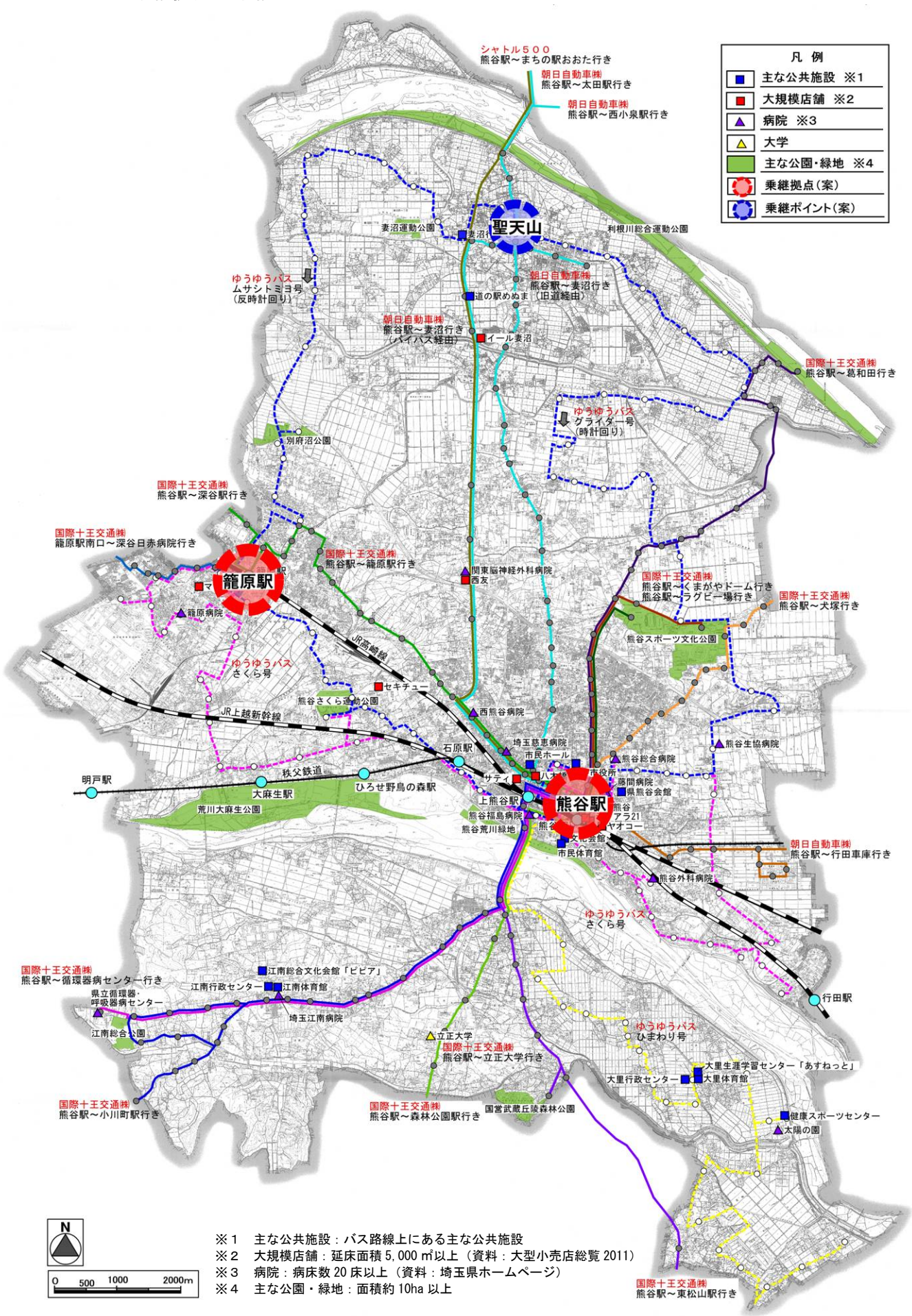
▲聖天山（定期バス回転場）

②実施主体：熊谷市、バス事業者、タクシー事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
乗継拠点・乗継ポイントの整備（ベンチ・上屋、バスロケーションシステム等の導入）	●	順次整備 →					
ゆうゆうバスと民間路線バス・タクシーとの乗継運賃割引の導入検討		● 検討・協議 →		┈┈→	┈┈→	┈┈→	┈┈→

■乗継拠点・乗継ポイント図



※１　主な公共施設：バス路線上にある主な公共施設
※２　大規模店舗：延床面積 5,000 ㎡以上（資料：大型小売店総覧 2011）
※３　病院：病床数 20 床以上（資料：埼玉県ホームページ）
※４　主な公園・緑地：面積約 10ha 以上

【事業５】公共交通情報等の提供

①事業概要

現在、ゆうゆうバスや民間路線バスの運行ルートやダイヤ、停留所の位置などを広く市民や来訪者などに周知を図るため、それぞれ独自のマップなどを作成しているが、ゆうゆうバスや民間路線バスなど公共交通機関相互の連携・強化により、利用者の利便性向上を図るため、ゆうゆうバスや民間路線バスなどが一体となった公共交通マップを作成する。

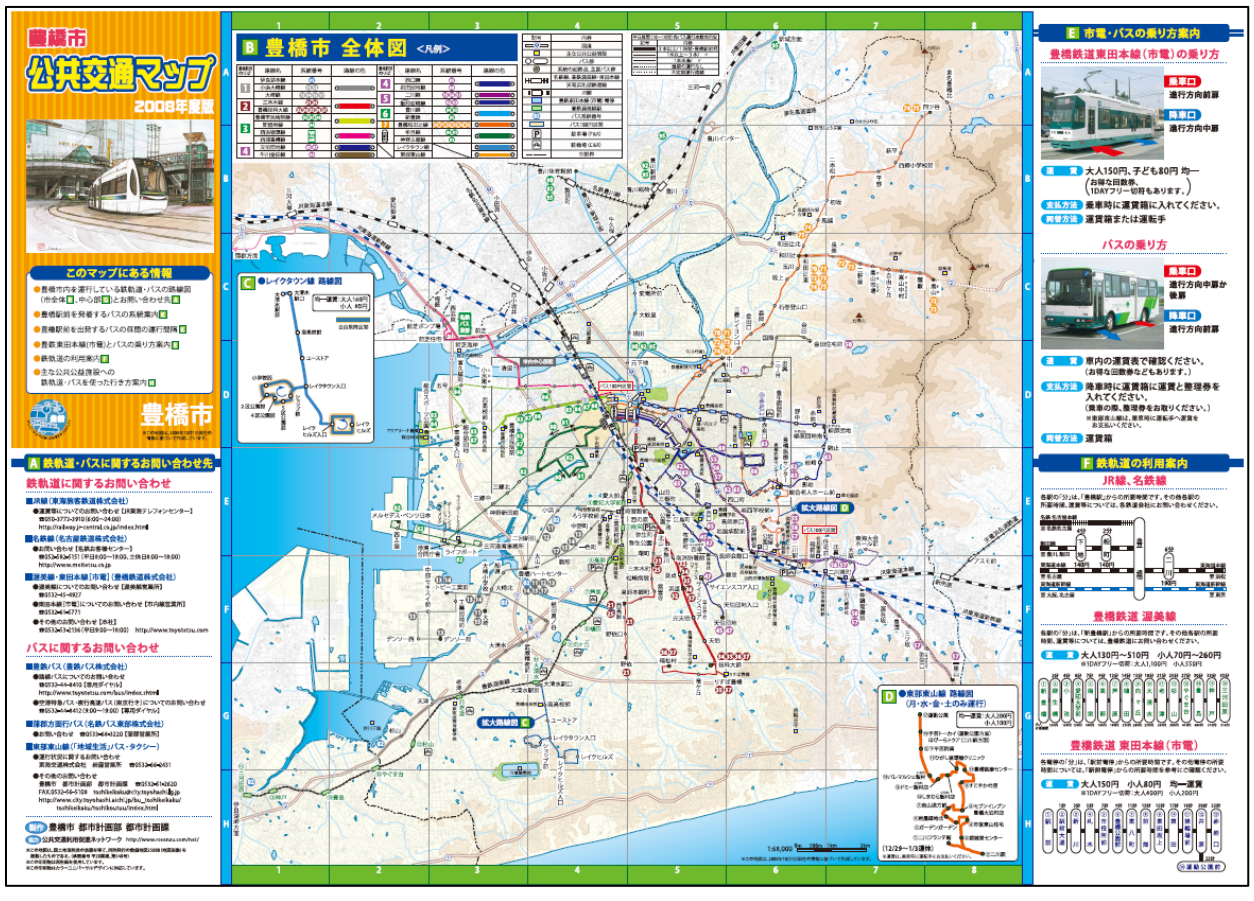
さらに、ゆうゆうバスの運行情報については、熊谷市ホームページや熊谷地域ポータルサイト「あついぞ.ＣＯＭ」などで提供しているが、今後も新ゆうゆうバスの運行に合わせて、情報の提供・充実を図っていくものとする。

②実施主体：熊谷市、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
●公共交通マップの作成	実施			継続的実施			
●ゆうゆうバス運行情報提供の充実	実施			継続的実施			

■公共交通マップ例（愛知県豊橋市）



【事業６】バリアフリー化の推進

①事業概要

熊谷市では市民の誰もが安心して円滑に移動できる、人にやさしい移動環境を創出するため、「熊谷市交通バリアフリー基本構想（平成 14 年３月）」に基づき、熊谷駅周辺及び籠原駅周辺を対象に、バリアフリー化を推進してきた。

今後も高齢化の進展などを踏まえ、段階的にノンステップバス車両やリフト付き車両の導入などの導入支援を行いながら、バス車両のバリアフリー化を推進する。



②実施主体：熊谷市、埼玉県、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
バス車両のバリアフリー化				順次整備			

【事業７】モビリティ・マネジメントの実施

①事業概要

公共交通利用者を増加させるためには、過度な自家用車利用から公共交通への転換を促進するための市民の意識改革が必要である。このため、公共交通マップの配布や、運行情報提供の充実などを図っていくとともに、地域のまちづくりと連携した公共交通利用促進イベント（バス試乗会など）の開催など、公共交通の利用を高めるための施策を展開する。

さらに、高齢社会の進行や環境問題への対応など、公共交通の役割が重要性を増している中で、環境負荷の小さいバス車両などについても研究を進める。



②実施主体：熊谷市、埼玉県、バス事業者

③計画期間

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
モビリティ・マネジメントの実施				検討・実施			

７－３　事業一覧

熊谷市は、公共交通の基本的方針及び目標の実現化を図るため、既存ゆうゆうバス（４系統）の再編として、さくら号の運行時間帯・運行本数・運行日の拡大、グライダー号・ムサシトミヨ号の運行日の拡大を図っていくとともに、江南地区及び熊谷駅周辺を対象にした新たな路線を導入し、市民の足を確保する。同時に、利便性の高いゆうゆうバスを実現し、更なる利用促進を図るため、既存の運賃体系に加えて、新たに１日乗車券（300 円）を導入する。

さらには、公共交通機関相互の連携による利便性向上を図るため、鉄道・バス等他の公共交通機関相互が連携するための環境整備、公共交通情報等の提供、及びバリアフリー化の推進を展開していくとともに、過度な自家用車利用から公共交通への転換を促すモビリティ・マネジメントを実施する。

熊谷市における実施すべき事業については、次のように整理される。

事業名	実施主体	短期事業			中長期事業
		H23	H24	H25	H26 ～ H29
①既存ゆうゆうバス（４系統）の再編（運行ルート・サービス水準の見直し、運賃体系の見直し）	熊谷市、バス事業者		実証実験 →		本格運行 ⇢
②江南地区・新ゆうゆうバスの導入	熊谷市、バス事業者		実証実験 →		本格運行 ⇢
③熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの導入	熊谷市、バス事業者		実証実験 →		本格運行 ⇢
④鉄道・バスなどの公共交通機関相互が連携するための環境整備 **〇乗継拠点・乗継ポイントの整備（ベンチ・上屋、バスロケーションシステム等の導入）**	熊谷市、バス事業者、タクシー事業者		順次整備 →		
〇ゆうゆうバスと民間路線バス・タクシーとの乗継運賃割引の導入検討			検討・協議 →		⇢
⑤公共交通情報等の提供 **〇公共交通マップの作成**	熊谷市、バス事業者	実施 →		継続的実施 ⇢	
〇ゆうゆうバス運行情報提供の充実		実施 →		継続的実施 ⇢	
⑥バリアフリー化の推進 **〇バス車両のバリアフリー化**	熊谷市、埼玉県、バス事業者		順次整備 →		
⑦モビリティ・マネジメントの実施（公共交通利用促進イベントの開催等）	熊谷市、埼玉県、バス事業者			検討・実施 →	

７－４　ＰＤＣＡサイクルに基づく事業評価の実施

事業の実施に当っては、数値目標の達成度を評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「熊谷市地域公共交通会議」を継続的に運営し、ＰＤＣＡサイクルに基づく評価・検証を行い、効率性と利便性を高めつつ進化する公共交通システムの実現を目指す。

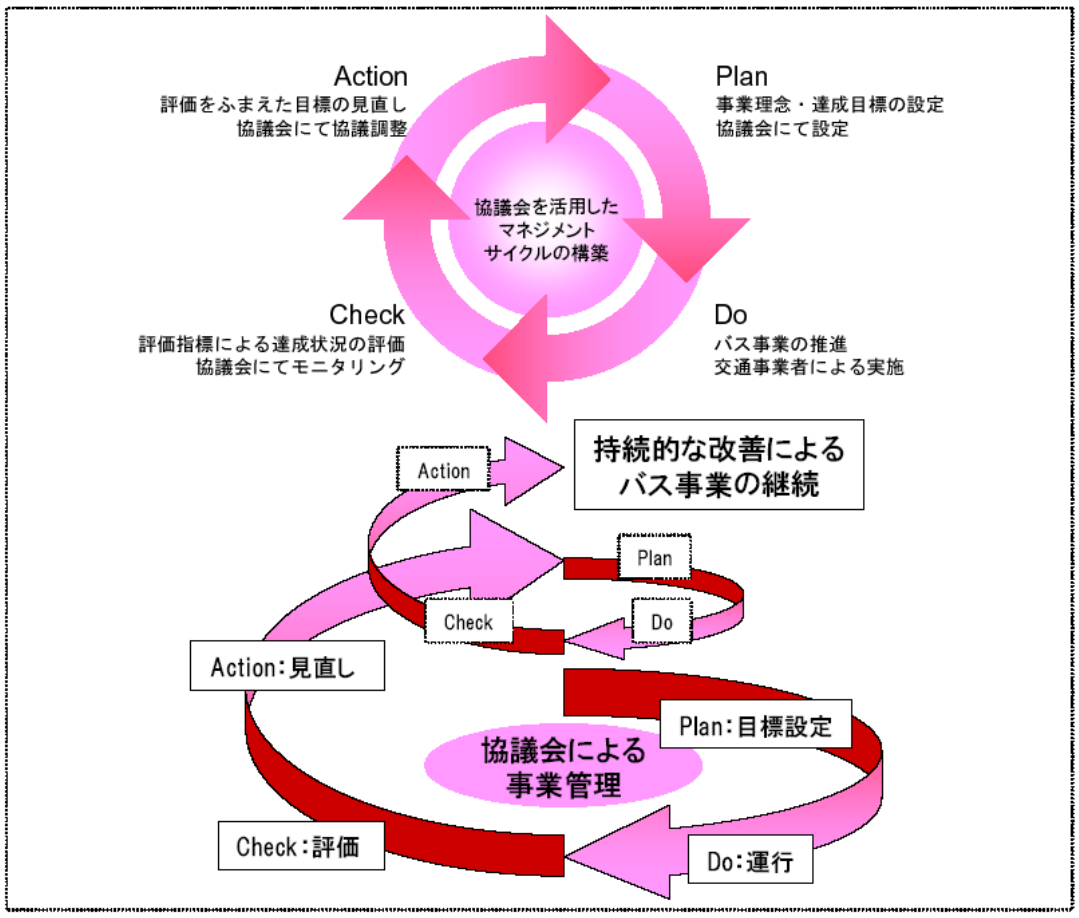
具体的には、本連携計画の数値目標として掲げた「公共交通に満足している市民の割合」について、市民意向調査により継続的に検証する。

【連携計画の数値目標】

現状値（平成 19 年度）　45%　→　平成 24 年度（５年後）50%

→　平成 29 年度（10 年後）55%

■ＰＤＣＡサイクルの概念



資料：コミュニティバスの事業評価の手引き（国土交通省中部運輸局、平成 21 年３月）

※概念図で示されている協議会は、熊谷市の場合、熊谷市地域公共交通会議となる。

■ＰＤＣＡサイクルにもとづく評価・見直しのスケジュール

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
熊谷市地域公共交通会議の開催	○	○	○	○	○	○	○
実証運行	→	→	→				
評価・検証	→	→	→	→	→	→	→