

### 3 本市を取り巻く社会的要因の検証

#### 3-1 公共交通を取り巻く課題の整理

人口減少及び少子高齢化等の社会的要因並びに現況調査及びアンケート結果を踏まえた公共交通等に関する課題を整理する。

**【熊谷市内の公共交通に関する現況】**

①人口特性

- 熊谷市の総人口は平成12年をピークに微減傾向で、平成22年の国勢調査では203,180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で核家族化が進行している。
- 65歳以上の高齢化率は平成22年に21.8%と増加傾向にあり、老年人口は20年間で2.04倍と大幅に増加し、移動手段の確保の重要性が高まっている。

②既存公共交通の現状

- 民間路線バスは熊谷駅を起点に29系統が運行されているが、これまで利用者数の減少等により路線が廃止されている。
- ゆうゆうバスは民間路線バスを補完しつつ、自家用車等での移動が困難な市民や来訪者の移動を確保するため、6系統が運行中である。総利用者数は既存ゆうゆうバス（4系統）の再編や、ほたる号と直実号の運行開始により年々増加傾向となっている。
- 県内隣接市町では4市2町でコミュニティバスが運行されており、より広域的な視点により公共交通の利便性向上が必要である。

③熊谷市地域公共交通総合連携計画における施策の達成状況

- 平成22年度に策定した「熊谷市地域公共交通総合連携計画」で掲げられた7つの事業については、これまで全てスケジュールどおり実施されている。

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 後期基本計画」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、公共交通相互の連携や停留所の増設等運行方法の見直し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」、「第2次熊谷市地球温暖化対策実行計画」及び「熊谷市都市環境改善基本計画」の中でも、公共交通機関の利用促進並びにゆうゆうバス及び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。

**【社会的要因】**

- 人口減少及び少子高齢化の進展
- 秩父鉄道新駅設置
- ラグビーワールドカップ2019の開催
- 地球環境問題への対応及び交通事故発生件数の抑制

**【地域住民のニーズ】**

<p><b>《熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査》</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○外出する時に困ることの有無は「困ることがよくある（7.1%）」、「困ることがたまにある（26.4%）」を合わせると、約34%の人が困っているとの回答があり、困っている時の外出目的は趣味・娯楽、買物及び通院が多い。</li> <li>○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と運行時刻の定時性で高い評価を得ているものの、運行本数、運行時間帯、乗り継ぎのし易さ等で低い。</li> <li>○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、八木橋・イオン周辺、スポーツ施設・公園、文化施設及び市内病院の順が多い。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。</li> <li>○公共交通の取組の方向性としては、「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（29.7%）」が、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（33.6%）」が最も多い。</li> <li>○公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「公共交通マップの作成・配布（46.1%）」、「観光施設や商業施設等と連携した公共交通割引チケット等の発行（25.5%）」、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供（25.2%）」の順が多い。</li> </ul>	<p><b>《ゆうゆうバス利用者アンケート調査》</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ゆうゆうバスの利用目的は、平日が各系統により異なり、休日が買物目的での利用が多い。</li> <li>○運行サービスに対する満足度としては、運賃、行き先、運行情報案内及びバス停までの距離で高い評価を得ているものの、運行本数で低い。</li> <li>○ゆうゆうバスから他のバスへは、24.4%の人が乗り継いだことがあると回答。また、仮に運行サービスが向上する場合の乗り継ぎ可能性は41.1%の人が利用すると回答。</li> <li>○ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要なサービスは、ダイヤ・運行時間帯の変更（58.8%）が顕著に多く、次に鉄道やバスとの乗継が便利なダイヤ設定（28.1%）、バス停留所に屋根・ベンチの整備（24.0%）の順が多い。</li> <li>○サービスが向上した場合の支払い可能な運賃は、現行と同様に100円（46.7%）が多い。</li> <li>○秩父鉄道新駅までゆうゆうバスが延伸した場合の利用意向は、28.6%の人が利用したいと回答（さくら号、グライダー号・ムサントミヨ号）。</li> </ul>	<p><b>《秩父鉄道新駅アンケート調査》</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅の利用目的は、買物、趣味・娯楽及び金融機関利用が多く、利用頻度は利用目的を反映して月に1日以下が、乗車券の種類は普通乗車券が多い。</li> <li>○自宅から新駅までの交通手段は、自転車、徒歩のみが多い。</li> <li>○駅前広場及び周辺に必要と思う施設は、「駐輪場（50.8%）」、「駐車場（32.7%）」及び「送迎スペース（32.4%）」の順が多い。</li> <li>○公共交通の利用有無は、30.7%の人が利用しているとの回答があり、その種類はJR高崎線が多い。</li> <li>○公共交通の利用目的は、趣味・娯楽、買物及び通勤目的での利用が多く、利用頻度は利用目的を反映して月に2～3日、月に1日以下と低頻度が多い。</li> </ul>
---	---	--

**【公共交通を取り巻く課題】**

- ①まちづくりと一体となった地域公共交通の再編・見直し
- ②秩父鉄道新駅や広域的な交流促進等を踏まえたゆうゆうバスの運行ルート・サービス水準の見直し
- ③公共交通機関相互の連携強化（新駅等）
- ④ラグビーワールドカップ2019によるスポーツの魅力で躍動するまちづくりとの連携方策の強化
- ⑤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) 社会的要因

### ①人口減少及び少子高齢化の進展

本市の総人口は、平成 22 年の国勢調査で 203,180 人と、平成 12 年をピークに微減傾向となっている。一方で、年齢 3 区分別人口は実数及び構成比ともに年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）が減少し、老年人口（65 歳以上）が増加している。

人口減少や少子高齢化の進展により、生産年齢人口（通勤・通学需要）の減少による公共交通サービスの縮小やサービス低下、また、高齢者数の増加による買物、通院及び公共施設利用など移動ニーズの多様化などが懸念される。

このため、公共交通は、従来の移動手手段の確保という役割だけでなく、高齢者の外出機会の増加によるまちの賑わいの創出や健康増進、観光客など来訪者の交流の活性化など多様な目的を達成する手段として、まちづくりと一体となった公共交通の再編が求められている。

### ②秩父鉄道新駅設置

熊谷市と行田市の行政界周辺（熊谷市佐谷田地内）では、平成 29 年 3 月に秩父鉄道新駅が開業する予定であり、熊谷・行田の両市民による交通行動の変化や市外（行田市）からの広域的な交流促進が想定される。

このため、新駅設置に伴う周辺の開発計画と連携した、ゆうゆうバス（グライダー号・ムサントミヨ号、さくら号）の再編について検討するとともに、行田市における市内循環バスのルートの検討など、新駅周辺を「小さな拠点」とした公共交通ネットワークの再編が求められている。

### ③ラグビーワールドカップ 2019 の開催

ラグビーワールドカップ 2019 では、熊谷ラグビー場が 2 万 4 千席（常設）に改修され、多くの観客が本市を来訪することが想定されるため、開催期間中の円滑な観客輸送に取り組むことが必要である。

さらに、改修により、ワールドクラスのスタジアムとなることから、国際大会や全国規模の大会開催を見据えて、継続的な交通手段の確保を念頭に置いた検討が求められている。

### ④地球環境問題への対応及び交通事故発生件数の抑制

「熊谷市環境基本計画（改訂版）」、「第 2 次熊谷市地球温暖化対策実行計画」及び「熊谷市都市環境改善基本計画」の中で、自家用車への過度な依存を改善し、公共交通機関への利用を促進することにより、二酸化炭素の排出削減を進めるなど地球環境問題への対応が求められている。

さらに、近年、高齢者の交通事故件数が増加傾向にあり、自家用車から公共交通機関への転換による発生件数の抑制が求められている。

## (2) 公共交通を取り巻く課題

### ①まちづくりと一体となった地域公共交通の再編・見直し

本市は、国宝・歓喜院聖天堂など歴史的建造物や、国内有数の規模を有するスポーツ施設、熊谷ブランドであるかき氷「雪くま」、「熊谷うちわ祭」や「熊谷花火大会」といった伝統的行事など多様な地域資源・ブランドを有している。

地域公共交通は、地域活性化のために不可欠な社会インフラとして位置付けられており、これらの地域資源やブランドを活用したまちづくりを、回遊性・快適性の面から支援ができるような地域公共交通への再編・見直しが必要である。

### ②秩父鉄道新駅や広域的な交流促進等を踏まえたゆうゆうバスの運行ルート・サービス水準の見直し

ゆうゆうバスの総利用者数は、年々増加傾向であるが、系統別にみると、伸び率（H26/H24）がグライダー号で0.90倍、ムサシトミヨ号で0.93倍と減少し、1便当たり平均利用者数は運行ルートや時間帯により偏りが見受けられるものの、直実号で4.0人/便と少なくなっている。

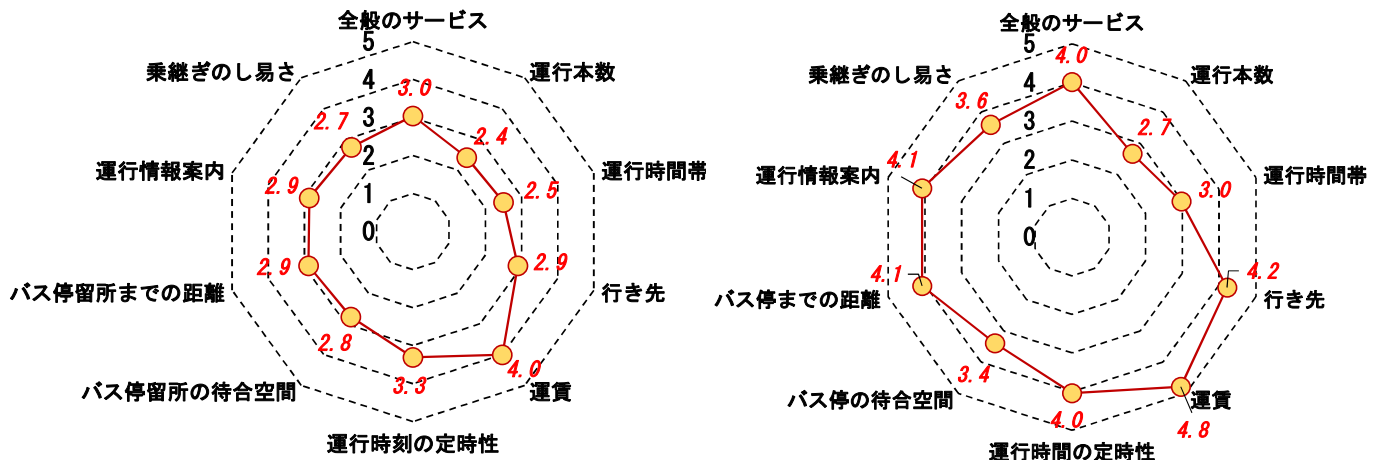
ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度を見ると、市民アンケート調査、ゆうゆうバス利用者アンケート調査ともに「運賃」で高い評価を得ているものの、市民アンケート調査では全体的に低くなっている。さらに、ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要なサービスについて「ダイヤ・運行時間帯の変更」と回答した方が58.8%と顕著に多くなっている。

このため、ゆうゆうバスについては、利用状況や市民ニーズ等を考慮しながら、運行ルート・サービス水準の見直しを行うことが必要である。また、見直しに当たっては、秩父鉄道新駅における乗り継ぎ環境の整備や周辺市町との連携など、広域的な交流促進も踏まえて検討する必要がある。

#### ■ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度

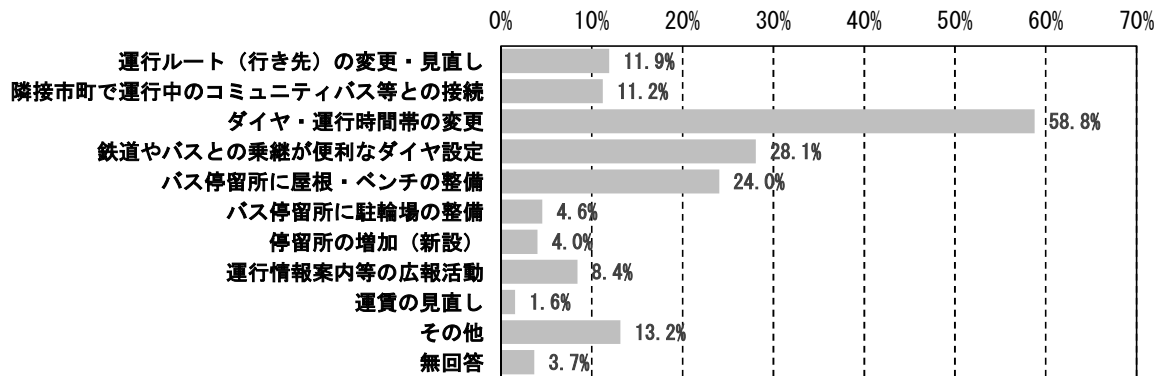
##### 【市民アンケート調査】

##### 【ゆうゆうバス利用者アンケート調査】



満足：5  
 やや満足：4  
 どちらでもない：3  
 やや不満：2  
 不満：1

### ■ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要なサービス【ゆうゆうバス利用者アンケート調査】



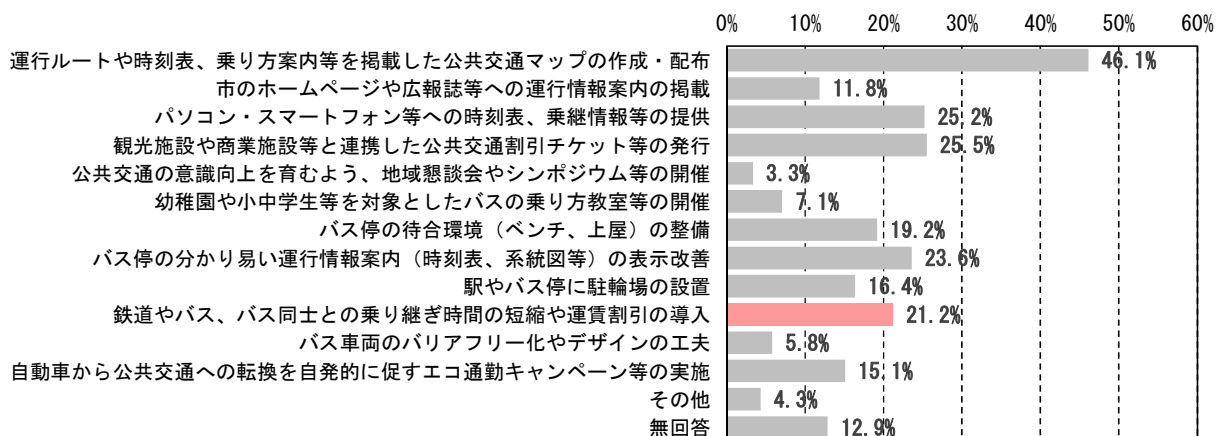
### ③公共交通機関相互の連携強化（新駅等）

本市には、鉄道、民間路線バス、ゆうゆうバス及びタクシーといった多様な公共交通手段があり、市民アンケート調査やゆうゆうバス利用者アンケート調査によると、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組や必要なサービスとして「鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入」、「鉄道やバスとの乗り継ぎが便利なダイヤ設定」とする回答が2割程度を占める。

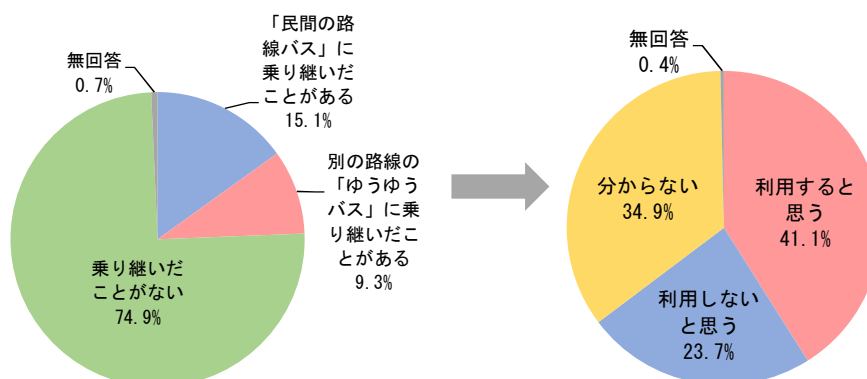
また、仮に運行サービスが向上する場合の乗り継ぎ可能性については、41.1%の人が利用すると回答しており、現在乗り継いだことがある方の割合（24.4%）より多くなっている。

このため、これら公共交通機関を総合的に捉え、公共交通機関相互が連携し機能を最大限に発揮する上でも、秩父鉄道新駅などの交通結節点の整備や、運行ダイヤの接続などにより、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要である。

### ■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組【市民アンケート調査】



### ■乗り継ぎの有無と運行サービスが向上する場合の乗り継ぎ可能性【ゆうゆうバス利用者アンケート調査】



#### ④ラグビーワールドカップ 2019 によるスポーツの魅力で躍動するまちづくりとの連携方策の強化

本市では、「伝統」、「文化」、「産業」などの地域資源を生かし、県北部最大の都市として輝き続けるための施策を展開している中で、世界の三大スポーツイベントであるラグビーワールドカップ 2019 による熊谷の魅力の世界へ発信し、スポーツの魅力で躍動する活力あるまちづくりを推進していくことが必要である。

このため、ラグビーワールドカップ 2019 開催期間中は、ラグビー観戦者のほか、観光訪問者や外国人訪問者が増加することが想定されるため、観客輸送だけでなく、中心市街地や観光資源等へ誘客するための移動支援や公共交通利用促進策などを検討することが必要である。

さらに、ラグビーワールドカップ 2019 終了後の、同会場を積極的に活用したスポーツ振興や観光振興などのまちづくりを見据えた交通政策についても検討が必要である。

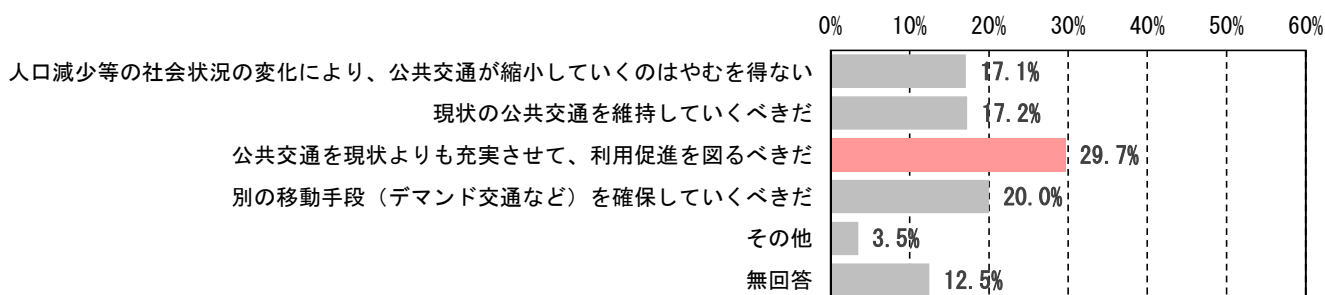
#### ⑤市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

ゆうゆうバスは利用者の運賃だけでは採算が取れないことから、本市ではバス事業者に対し運行経費（利用者 1 人当たり約 410 円）を補助し運行の維持を図っている。

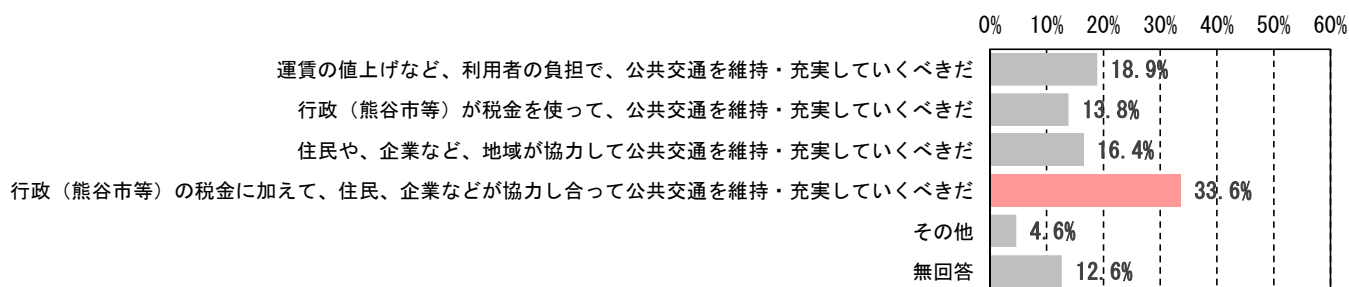
市民アンケート調査によると、公共交通の取組の方向性としては「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」との回答が 29.7%と最も多くなっている。また、公共交通を維持・充実していくための方法としては「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」との回答が 33.6%と最も多くなっている。

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。

##### ■公共交通の取組の方向性【市民アンケート調査】



##### ■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】



### 3-2 新たな交通結節点の必要性の検証

「熊谷市地域公共交通総合連携計画」で乗継拠点として熊谷駅と籠原駅が、乗継ポイントとして聖天山が位置付けられている。

新たな交通結節点として、公共交通に関する現状や地域住民のニーズなどを踏まえ、乗継拠点として秩父鉄道新駅を、乗継ポイントとして熊谷スポーツ文化公園、江南行政センターを追加する。

これら乗継拠点・乗継ポイントについては、乗り継ぎが効率的にできるような便利なダイヤ設定や、上屋・ベンチの整備、スポーツ・観光施設との連携（公共交通割引チケット等）等について検討することが必要である。

#### 【熊谷市内の公共交通に関する現況】

##### ①既存公共交通の現状

- ゆうゆうバスの総利用者数は年々増加傾向であるが、系統別にみると、伸び率（H26/H24）はグライダー号で0.90倍、ムサントミヨ号で0.93倍と減少。
- 県内隣接市町では4市2町でコミュニティバスが運行しており、より広域的な視点により公共交通の利便性向上が必要。

##### ②秩父鉄道新駅

- 秩父鉄道新駅は平成29年3月に開業予定で、国道125号を運行していた路線バスの廃止に伴い、熊谷・行田の両市民が利活用できるよう「小さな拠点」として交通ネットワークの再編が必要。

##### ③ラグビーワールドカップ2019

- ラグビーワールドカップ2019では開催期間中の観客輸送業務だけでなく、終了後のまちづくりにも寄与する継続的な交通手段確保を念頭に検討することが必要。

#### 【地域住民のニーズ】

##### ①市民アンケート調査

- ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度として、全体的に評価が低い。

##### ②ゆうゆうバス利用者アンケート調査

- 運行サービスに対する満足度は、市民アンケート調査と比較して、全体的に評価が高いものの、運行本数、運行時間帯で低い。
- 仮に運行サービスが向上する場合の乗り継ぎ可能性は、41.1%の人が利用すると回答し、現在乗り継いだことがある方の割合（24.4%）より多い。
- 秩父鉄道新駅までゆうゆうバスが延伸した場合の利用意向は、28.6%の人が利用したいと回答。

##### ③秩父鉄道新駅アンケート調査

- 駅前広場及び周辺に必要と思う施設として、23.9%の人が市内循環バスのバス停と回答。

#### 【新たな交通結節点の必要性】

本市の公共交通ネットワークは、秩父鉄道新駅及びラグビーワールドカップ2019開催を加味しつつ、公共交通機関相互の連携強化や隣接市町で運行中のコミュニティバスとの接続強化による、利便性向上と効率的な運行を目指すため、新たな交通結節点を設置することが必要である。

#### 【交通結節点（乗継拠点・乗継ポイント）】

	現行	新規追加
乗継拠点	熊谷駅、籠原駅	秩父鉄道新駅
乗継ポイント	聖天山・妻沼行政センター	熊谷スポーツ文化公園、江南行政センター

### 3-3 望ましい公共交通網のあり方

本市の公共交通網の方向性は、「熊谷市地域公共交通総合連携計画」の中で、幹線交通システム（鉄道、バス交通等）、支線交通システム、及び補完交通システムの3段階に機能分類し、公共交通機関相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークが位置付けられている。

そこで、「熊谷市地域公共交通総合連携計画」での考え方を踏襲しつつ、前項での新たな交通結節点での必要性を踏まえて、次の考え方により緊密に連携しながら接続する面的なネットワークの形成を目指す。

- ①乗継拠点・乗継ポイントとして、新たに「秩父鉄道新駅」、「熊谷スポーツ文化公園」及び「江南行政センター」を追加し、合わせてゆうゆうバスを再編して利便性向上と効率的な運行を目指す。
- ②「秩父鉄道新駅」は、ゆうゆうバス（熊谷市）と市内循環バス（行田市）との連携により、両地域の交流促進を目指す。
- ③熊谷駅と熊谷スポーツ文化公園間の交通アクセスを改善し、ワールドカップ後の大規模大会の継続的な誘致などワールドカップ開催をその後のまちづくりに活かすため、連節バスの導入を検討する。

#### ■公共交通の機能分担

機能分類		性格	
鉄道 バス 交通等	幹線交通システム	・幹線交通システム（鉄道）とは、都市間や市内を連絡するメインの公共交通軸。	上越・北陸新幹線、JR高崎線、秩父鉄道本線
	支線交通システム	・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 ※主要路線への連節バスの導入
		・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）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	・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。 ・乗継ポイントとは、幹線交通システム（バス交通等）、支線交通システムを連絡するバス停で、待合空間の整備等機能強化を図るべきポイント。	○乗継拠点：熊谷駅、籠原駅、 <b>秩父鉄道新駅</b> ○乗継ポイント：聖天山・妻沼行政センター、 <b>熊谷スポーツ文化公園、江南行政センター</b>

注) 赤字は「熊谷市地域公共交通総合連携計画」と比較して、新規追加を示す。

# ■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ

凡例	
	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(バス交通等)
	乗継拠点
	乗継ポイント

