

熊谷市地域公共交通網 形成計画（案）

平成 28 年 月

熊 谷 市

【 目 次 】

序	はじめに	1
序-1	計画策定の目的	1
序-2	計画策定フロー	1
1	熊谷市内の公共交通に関する現況整理	2
1-1	地域特性の整理	2
1-2	既存公共交通の現状把握	7
1-3	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の整理	22
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	23
1-5	秩父鉄道新駅の設置及びラグビーワールドカップ 2019 の開催	25
2	地域住民のニーズ把握	29
2-1	熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査	29
2-2	ゆうゆうバス利用者アンケート調査	44
2-3	秩父鉄道新駅の利用に関するアンケート調査	53
3	本市を取り巻く社会的要因の検証	59
3-1	公共交通を取り巻く課題の整理	59
3-2	新たな交通結節点の必要性の検証	64
3-3	望ましい公共交通網のあり方	65
4	地域公共交通網形成計画のとりまとめ	67
4-1	地域公共交通の構築に係る基本方針と目標	67
4-2	目標を達成するために行う事業及び実施主体	69
4-3	事業評価方法	81

序 はじめに

序－１ 計画策定の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画を策定する。

本計画では「熊谷市地域公共交通総合連携計画（平成23年3月策定）」を継承しつつ、複数の交通モードの連携、行田市域との連携も含めた広域性の検討、新交通システム等の視点を取り入れながら、人口減少及び少子高齢化に対応した本市の公共交通ネットワークのあり方について、秩父鉄道新駅設置及びラグビーワールドカップ2019開催という要素を加味して検討する。

序－２ 計画策定フロー

■計画策定フロー

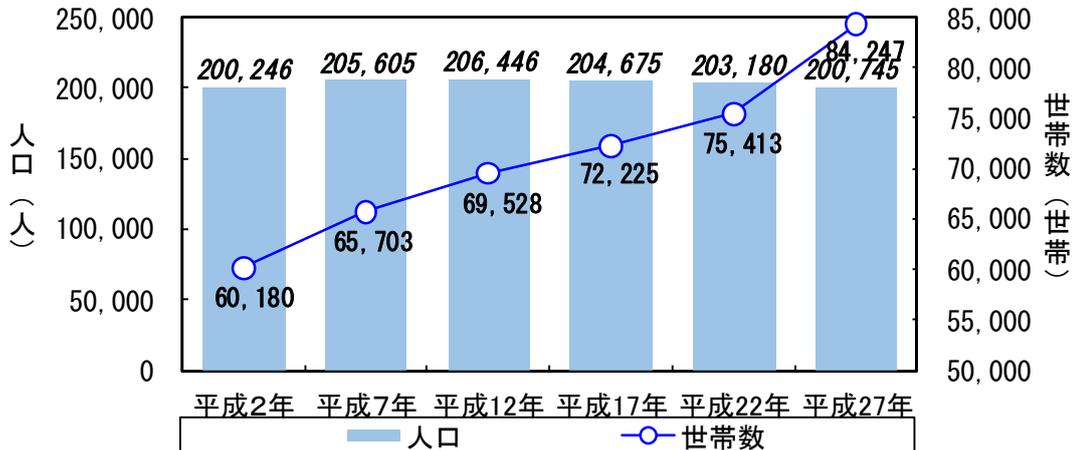


(2) 人口動向

①総人口・世帯数の推移

本市の総人口は平成12年をピークに微減傾向で、平成27年10月1日の住民基本台帳は200,745人となっている。その一方で、世帯数は年々増加傾向にあるため、1世帯当たり人員は減少傾向にあり、平成27年時点で2.4人/世帯となっており、核家族化が進行している。

■総人口及び世帯数の推移

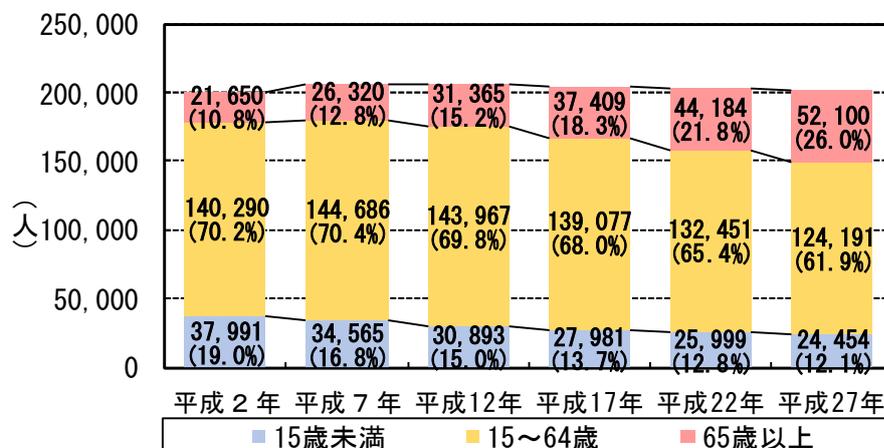


資料：国勢調査（各年10月1日現在）、平成27年は住民基本台帳（10月1日）。
 ※平成17年以前は旧熊谷市、旧大里村・町、旧妻沼町、旧江南村・町を合算している。

②年齢3区分人口の推移

平成27年における年齢別人口構成は、年少人口（0～14歳）割合が12.1%、生産年齢人口（15～64歳）割合が61.9%、老年人口（65歳以上）割合が26.0%と少子高齢化が進展しており、老年人口は20年間（平成7年～平成27年）で1.98倍と大幅に増加している。

■年齢3区分人口構成数（率）の推移

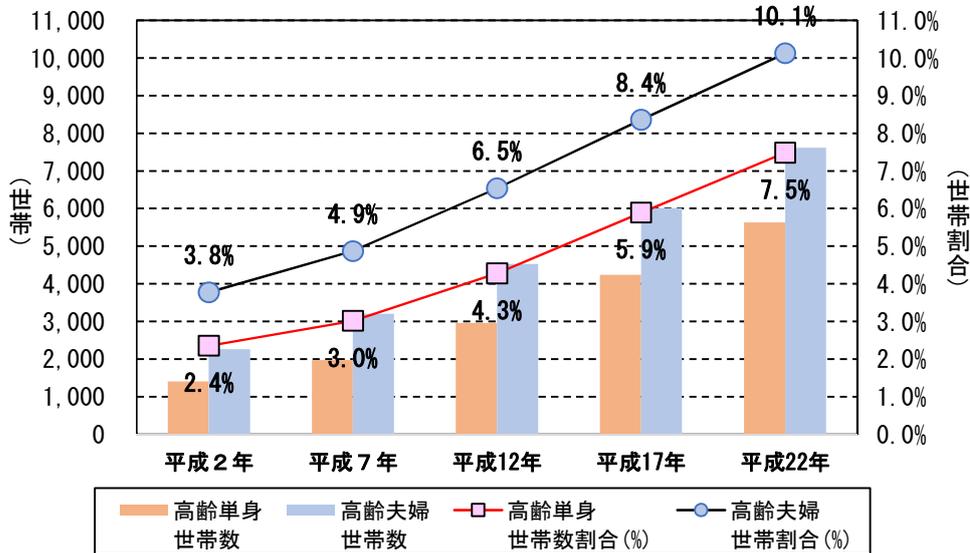


資料：平成2年～平成22年は国勢調査（各年10月1日現在）。平成27年は住民基本台帳（10月1日）。
 ※上段が実数、下段が構成比を示す。年齢不詳は含まない。

③高齢者世帯

高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯数は一貫して増加傾向にあり、平成22年にはそれぞれ全世帯の7.5%、10.1%を占めており、日常生活の足を確保する重要性が高まっている。

■高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の推移



資料：国勢調査（各年10月1日現在）

※高齢単身世帯：65歳以上の人一人のみの一般世帯をいう。

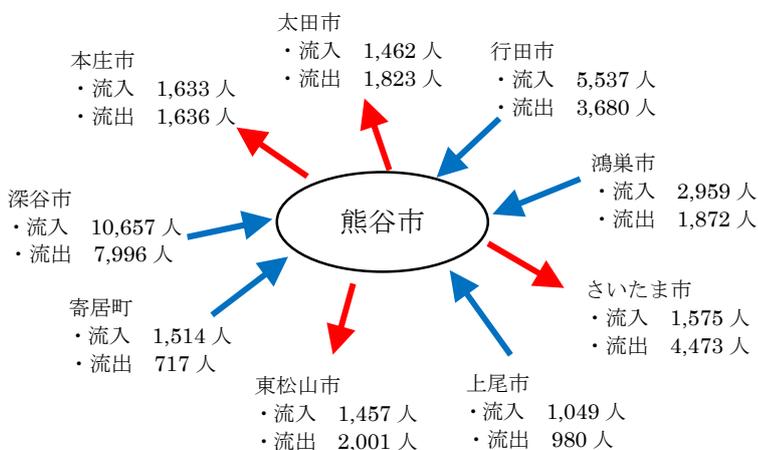
高齢夫婦世帯：夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦1組のみの一般世帯をいう。

(3) 交通手段特性

1) 通勤・通学流動

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

■通勤・通学状況（熊谷市への流入人口が1,000人を超える市町）



	流入人口	流出人口	移動者比較 (流入-流出)
さいたま市	1,575	4,473	-2,898
行田市	5,537	3,680	1,857
本庄市	1,633	1,636	-3
東松山市	1,457	2,001	-544
鴻巣市	2,959	1,872	1,087
深谷市	10,657	7,996	2,661
上尾市	1,049	980	69
寄居町	1,514	717	797
太田市	1,462	1,823	-361

出典：国勢調査（平成22年）

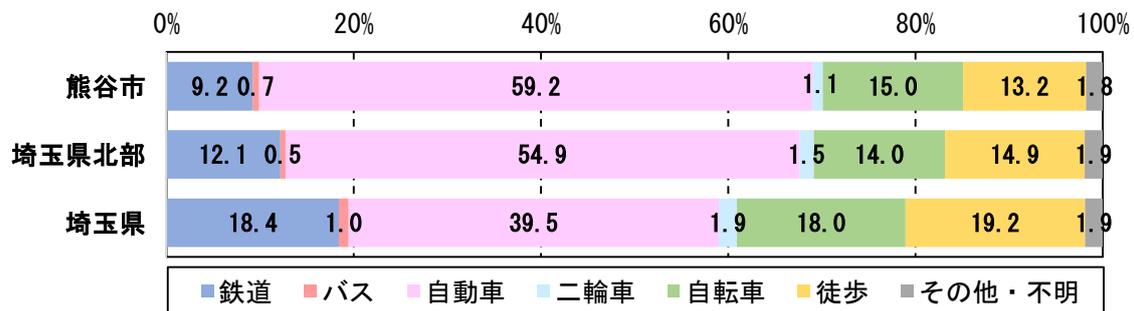
2) 東京都市圏パーソントリップ(※)調査による交通手段特性

※東京都市圏パーソントリップ調査：東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど、ある人の平日における1日の動きを調べるもので、10年毎に実施。

①代表交通手段

本市の代表交通手段分担率（平成20年）は、自動車分担率が59.2%と最も多く、次いで自転車（15.0%）、徒歩（13.2%）、鉄道（9.2%）の順で、バスは0.7%と少ない。また、埼玉県北部、埼玉県全域と比較しても、自動車が高く、鉄道、徒歩が少なくなっており、自動車への依存度が高いことが伺える。

■平成20年代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



※自動車：乗用車、軽乗用車、貨物自動車・軽貨物車、自家用バス・貸切バス、タクシー・ハイヤー

二輪車：自動二輪車（51cc以上）、原動機付自転車（50cc以下）

②鉄道駅端末交通手段

端末交通手段総トリップ(※)数は、熊谷駅が53,933トリップと全体の58.4%を占め、次いで籠原駅が34,041トリップで、両駅で95.3%を占めている。

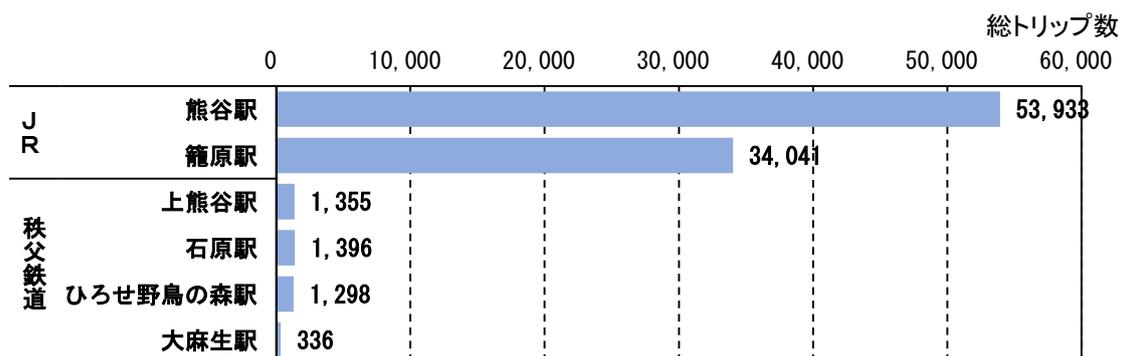
端末交通手段分担率（平成20年）を見ると、熊谷駅は徒歩、自転車が多く、次いで路線バスと乗用車が同程度となっており、籠原駅は徒歩、乗用車、自転車が多数。

上熊谷駅、石原駅及びひろせ野鳥の森駅はほぼ徒歩又は自転車の利用、大麻生駅は乗用車又は自転車の利用となっている。

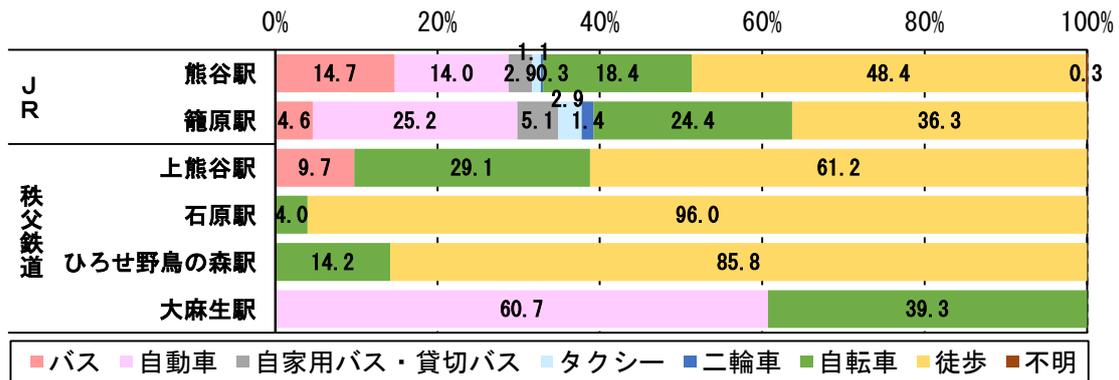
熊谷駅と籠原駅は端末交通手段トリップ数も多く、交通手段も路線バスや乗用車で移動する割合が高いため、秩父鉄道各駅と比較して広域的な利用であることが伺える。

※トリップ：人がある目的を持って、ある地点からある地点への移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

■鉄道駅別端末交通手段総トリップ数（平成20年）



■鉄道駅別端末交通手段分担率（平成 20 年）



※自動車：乗用車、軽乗用車、貨物自動車・軽貨物車

二輪車：自動二輪車、原動機付自転車

（参考）代表交通手段と端末交通手段とは

1つのトリップの中で、いくつかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（徒歩）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（バス）となる。



3) 自動車保有台数

自動車保有台数の5年間の増減を見ると、総人口は横ばいであるが、主に自家用に使用される割合が高い乗用車と軽自動車の合計では1.03倍と増加傾向にあり、依然として自動車への依存度が高い。

■自動車保有台数の推移

	乗用車	軽自動車	合計(乗用車 +軽自動車)	(参考) 総人口※	人口1人 当たり保 有台数
平成22年	85,123	47,142	132,265	202,532	1.53
平成23年	84,582	49,354	133,936	201,523	1.50
平成24年	84,370	50,240	134,610	203,624	1.51
平成25年	83,773	51,618	135,391	202,539	1.50
平成26年	83,000	53,737	136,737	201,787	1.48
伸び率(H26/H22)	0.98	1.14	1.03	1.00	

出典：関東運輸局埼玉運輸支局熊谷自動車検査登録事務所、熊谷市市民税課

※住民基本台帳（各年10月1日現在）

1-2 既存公共交通の現状把握

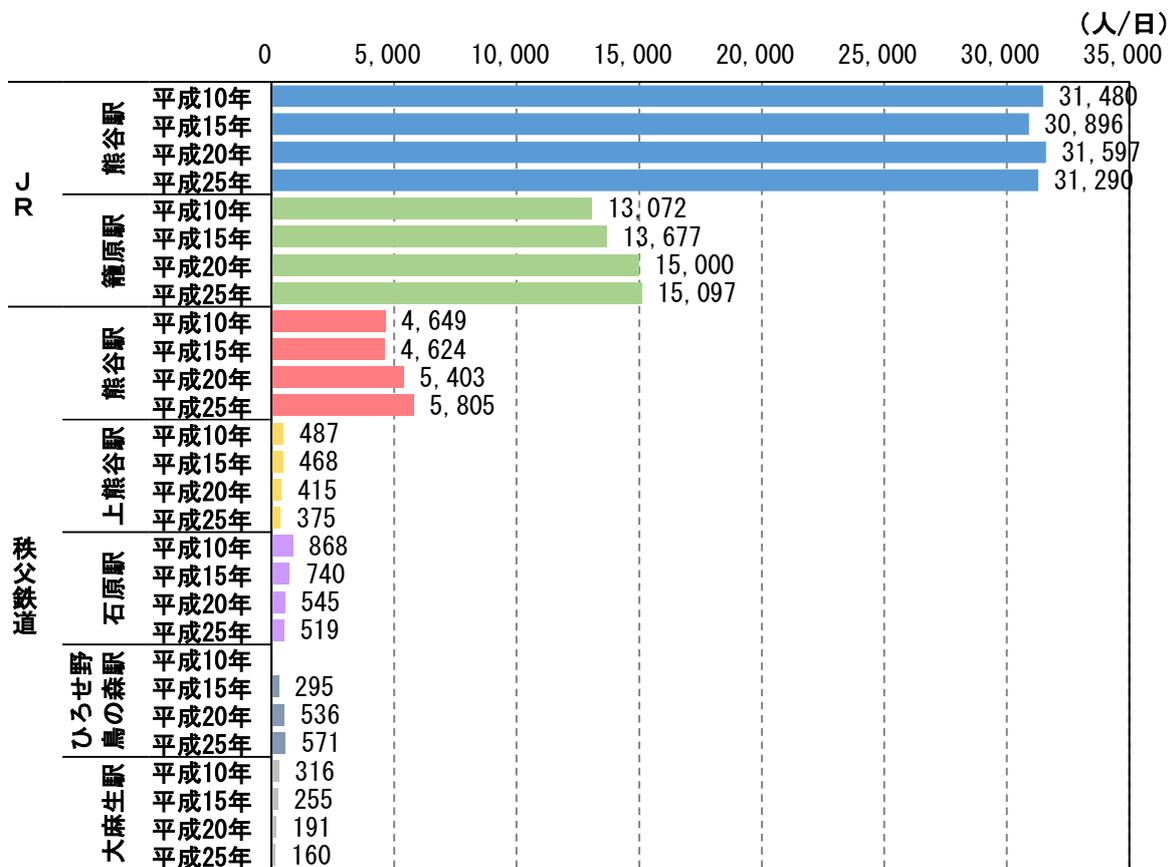
(1) 鉄道

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

駅別1日平均利用者数（平成25年）を見ると、熊谷駅が37,095人/日（JR熊谷駅31,290人と秩父鉄道熊谷駅5,805人との合計）と最も多い。また、籠原駅の利用者数は年々増加傾向にある。

なお、平成27年3月の上野東京ラインと北陸新幹線の開業や、秩父鉄道新駅の計画もあり、本市の鉄道に関する状況には変化が見られる。

■ 駅別1日平均利用者数の推移



資料：東日本旅客鉄道(株)、秩父鉄道(株)

※秩父鉄道ひろせ野鳥の森駅は平成15年3月27日開業

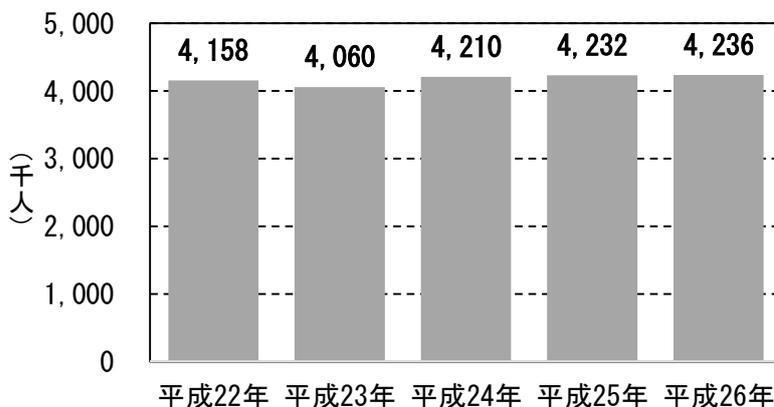
(2) 民間路線バス

民間路線バスは熊谷駅を起点として、籠原駅、深谷駅、東松山駅、小川駅などを結ぶ国際十王交通(株)が運行する路線と、市内の妻沼地区、群馬県の太田駅及び西小泉駅などを結ぶ朝日自動車(株)が運行する路線、そして熊谷～太田シャトルバスなど、現在、計 29 系統が運行している。

過去には、平成 5 年に秩父鉄道観光バスが路線バス事業から撤退したのを皮切り、平成 17 年に熊谷駅と深谷市の本島車庫を結ぶ路線が、平成 21 年には熊谷駅と滑川町の森林公園駅を結ぶ路線の一部が、そして平成 27 年には熊谷駅と行田市の折り返し場を結ぶ路線が廃止となっている。

なお、国際十王交通(株)と朝日自動車(株)の運賃は対距離運賃制度で、熊谷駅周辺及び籠原駅周辺の近距離区間において 100 円区間を運用している。

■ 民間路線バスの年間利用者数の推移



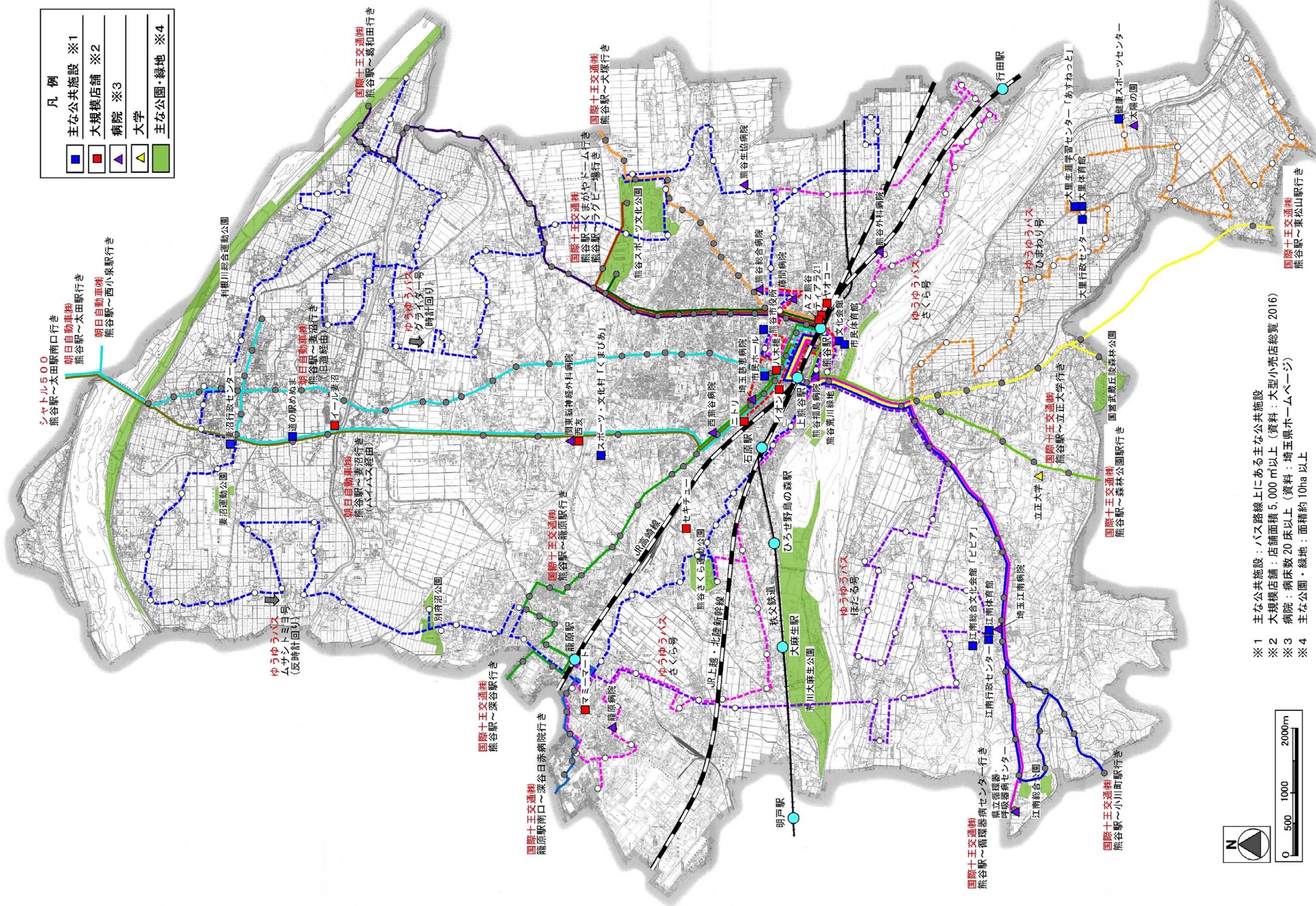
※資料：バス事業者データ提供（国際十王交通(株)と朝日自動車(株)のみの合算）

■ 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(株)	熊谷駅	熊谷駅～小川町駅・循環器病センター	44.5 本	33 本
		熊谷駅～深谷駅	6.5 本	5.5 本
		熊谷駅～籠原駅	31 本	25.5 本
		熊谷駅～新島車庫	25 本	17 本
		熊谷駅～上岡～東松山駅	73.5 本	52.5 本
		熊谷駅～南河原支所～犬塚	20 本	15.5 本
		熊谷駅～平塚～立正大学	90 本	51.5 本
		熊谷駅～くまがやドーム	18 本	25.5 本
		熊谷駅～熊谷スポーツ文化公園（ラグビー場）	2.5 本	—
		熊谷駅～中条学校～葛和田	21 本	16.5 本
		熊谷駅～森林公園西口～森林公園駅	2 本	2 本
		熊谷駅～箱田車庫	13.5 本	—
朝日自動車(株)	熊谷駅	熊谷駅～西小泉駅	8 本	6 本
		熊谷駅～太田駅	39.5 本	30 本
		熊谷駅～妻沼聖天前	29 本	16.5 本
		熊谷駅～妻沼（旧道経由）	25.5 本	19 本
		熊谷駅～妻沼（バイパス経由）	43 本	30.5 本
㈱矢島タクシー	熊谷駅	シャトル 500（熊谷駅～太田駅）	23 本	17 本
国際十王交通(株)	籠原駅	籠原駅～深谷日赤病院	33 本	28 本

■ 公共交通路線図

凡例	
■	主な公共施設 ※1
■	大規模店舗 ※2
▲	病院 ※3
▲	大学
■	主な公園・緑地 ※4



- ※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：店舗面積 5,000 m²以上（資料：大型小売店総覧 2016）
- ※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、平成 11 年 10 月から旧熊谷市で本格運行を開始し、その後、地域の要望等により運行ルートの見直しを随時行い、平成 17 年 10 月には、旧熊谷市、旧大里町及び旧妻沼町との合併を契機に、コミュニティバス路線を抜本的に見直しを行い 4 路線となった。

さらに、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」に基づき、平成 23 年 10 月からは、平成 19 年に合併した旧江南町と熊谷駅・籠原駅を結ぶ路線と熊谷駅を中心に中心市街地を循環する路線の計 2 路線の運行を新たに開始した。

■ゆうゆうバスの運行サービス ※運行車両数：7 台

路線名	運行日	運行時間帯	運行本数	運行事業者
さくら号	毎日運行 (1/1 ~1/3 運休)	6 : 35~21 : 08	5 往復/日	(株)協同観光バス
グライダー号 (時計回り)		6 : 45~21 : 59	5 本/日	
ムサシトミヨ号 (反時計回り)		6 : 35~21 : 08	5 本/日	
ひまわり号		6 : 30~21 : 15	12 往復/日	北斗交通(株)
ほたる号		6 : 20~20 : 09	6 本/日	国際十王交通(株)
直実号		7 : 50~17 : 50	11 本/日	

【運賃】

- 1 回 : 100 円
- 1 日乗車券 : 300 円
- 回数券 (11 枚綴り) : 1,000 円

※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、ゆうゆうバス 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



▲ほたる号



▲直実号

ゆうゆうバス時刻表



1回:100円
1日乗車券:300円
回数券(11枚組):1,000円

回数券ができました!!

1,000円で11回乗車できます。
ゆうゆうバス以外の通常のバスでは利用できません。
回数券がゆうゆうバス車内で購入できます。

さくら号
上之庄→久下→熊谷駅前→運動公園→三沢→
熊谷駅前→三沢→運動公園→熊谷駅前→久下→上之庄

グライダー号(時計回り)
東行政センター→上之庄→熊谷駅前→運動公園→熊谷駅前→熊谷市→東行政センター
ムサシトミヨ号(反時計回り)
東行政センター→熊谷駅前→上之庄→熊谷駅前→東行政センター

直実号(右回り)
熊谷駅前→東川通り→鎌倉通り→市役所→熊谷駅前→東川通り→熊谷駅前
直実号(左回り)
熊谷駅前→東川通り→熊谷駅前→市役所→熊谷駅前→東川通り→熊谷駅前

問い合わせ
さくら号・グライダー号・ムサシトミヨ号
株式会社熊谷市バス 048-554-2255
ゆいかわバス 北川交通株式会社 048-536-8165
ほたる号・直実号
国際十三交通株式会社 048-521-3560
発行/熊谷市総合政策課企画課 048-524-1111

ひまわり号
熊谷駅前→大宮内陸センター→熊谷駅前
熊谷駅前→大宮行政センター→熊谷駅前

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、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で、約 213,000 人/年（平成 26 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。

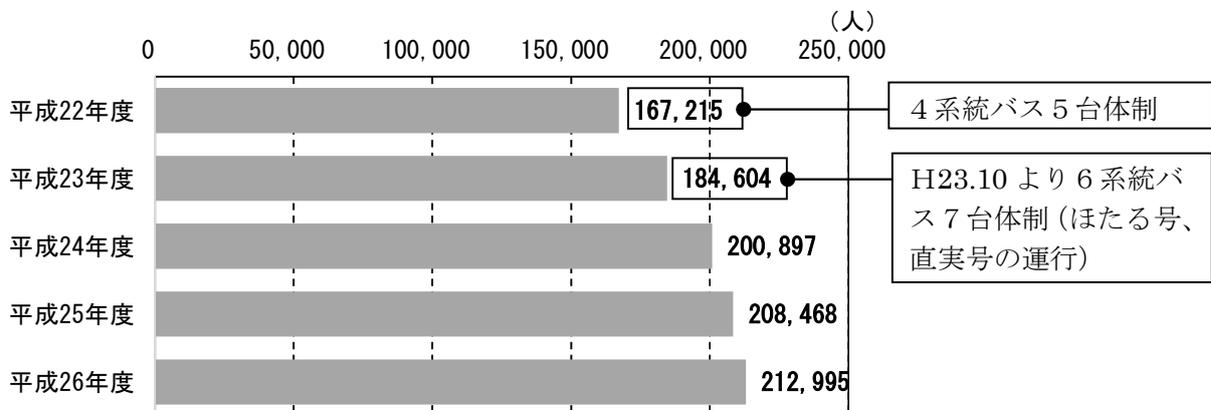
平成 24 年度から平成 26 年度にかけての伸び率を系統別に見ると、ほたる号（1.32 倍）とさくら号（1.29 倍）で大きく増加し、グライダー号、ムサシトミヨ号で減少している。

■ゆうゆうバスの系統別利用者数の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	伸び率 (H26/H24)
さくら号	23,311	22,192	22,290	22,841	28,665	1.29
グライダー号	31,340	31,139	30,504	28,706	27,506	0.90
ムサシトミヨ号	33,193	34,738	32,395	30,473	30,085	0.93
ひまわり号	79,371	80,674	76,254	78,523	76,911	1.01
ほたる号	—	10,612	25,725	33,955	34,004	1.32
直実号	—	5,249	13,729	13,970	15,824	1.15
合計	167,215	184,604	200,897	208,468	212,995	1.06

資料：熊谷市企画課調べ ※ほたる号と直実号は平成 23 年 10 月から運行開始

■ゆうゆうバスの総利用者数の推移



② 1 便当たり平均利用者数

ゆうゆうバスの1便当たり平均利用者数（平成26年度）は、グライダー号、ムサシトミヨ号及びほたる号で15人/便を超えているが、直実号で4.0人/便と、各系統で利用状況に差が生じており、さらにダイヤ別に見ると、各系統内でも時間帯により偏りが見受けられる。

■系統別1便当たり平均利用者数

		H23※	H24	H25	H26
さくら号	上之荘→籠原駅南口	6.2	6.5	6.4	8.3
	籠原駅南口→上之荘	5.2	5.9	6.1	7.6
グライダー号		15.9	16.9	15.9	15.2
ムサシトミヨ号		18.2	17.9	16.8	16.6
ひまわり号	長島記念館→熊谷駅南口	8.9	8.3	8.4	8.3
	熊谷駅南口→長島記念館	9.2	8.8	9.7	9.4
ほたる号		9.8	11.8	15.4	15.7
直実号		2.7	3.4	3.5	4.0

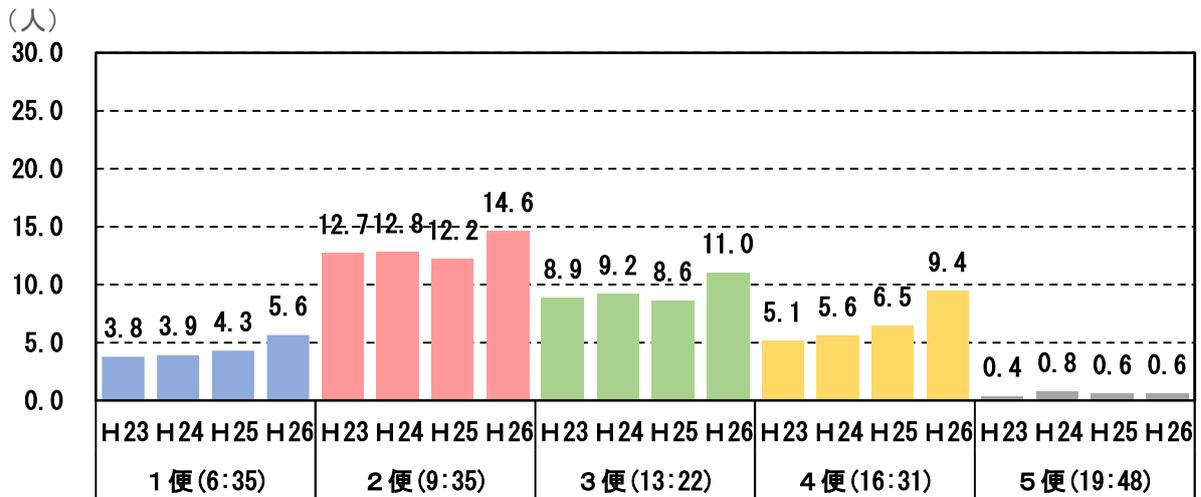
資料：熊谷市企画課調べ ※ほたる号と直実号は平成23年10月から運行開始

■系統別ダイヤ別の利用傾向

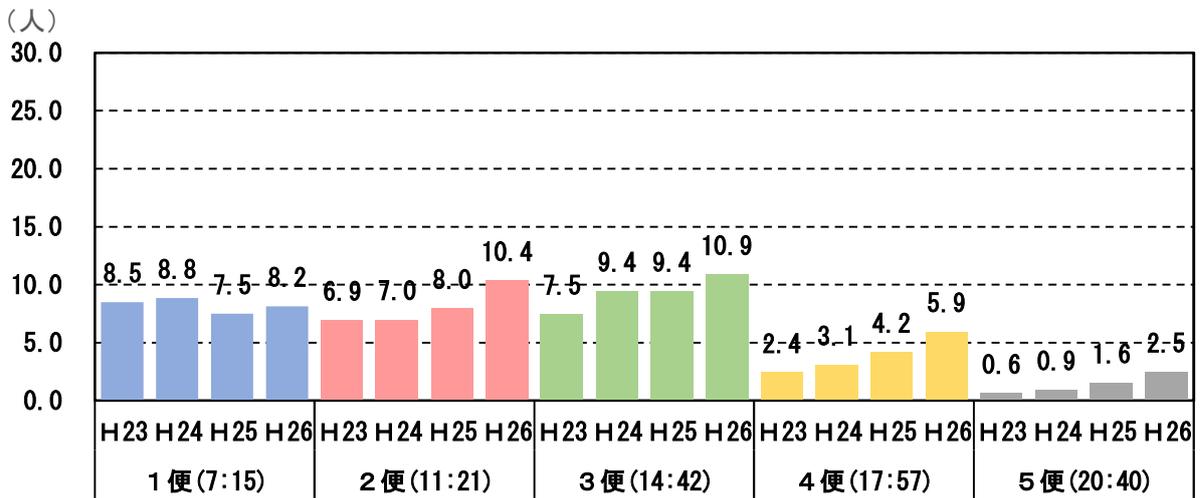
さくら号	<ul style="list-style-type: none"> 各ダイヤとも平成26年度は前年度と比較して増加しているものの、上之荘19：48発で0.6人/便、熊谷駅南口20：40発で2.5人/便と少ない。
グライダー号	<ul style="list-style-type: none"> 妻沼行政センター9：45発、12：50発で15人/便以上と多いものの、平成26年度は前年度と比較して6：45発、16：20発で減少し、特に19：40発では大きく減少し、4.4人/便と少ない。
ムサシトミヨ号	<ul style="list-style-type: none"> 妻沼行政センター6：35発、9：50発、12：35発及び15：45発で15人/便以上と多いものの、その中でも6：35発と15：45発は平成24年度以降減少傾向が続いている。 18：45発は4.5人/便と少なく、平成23年度以降一貫して減少している。
ひまわり号	<ul style="list-style-type: none"> 長島記念館前6：50発、8：30発、9：25発で10人/便以上と多い。6：30発は平成23年度が15.0人/便に対し、平成26年度が9.6人/便と大きく減少している。 熊谷駅南口2便目（7：50発）、6～10便目（12：20発～18：35発）で10人/便以上と多いものの、3～5便目（9：20発～11：20発）で5.0人/便以下と少ない。
ほたる号	<ul style="list-style-type: none"> 江南行政センター6：20発で平成26年度は21.4人/便と顕著に多く、2～5便目（8：27発～16：20発）で10人/便以上と多い。これらダイヤは平成23年度以降一貫して増加している。 18：20発は9.8人/便と他のダイヤより少なく、平成26年度は前年度（11.6人/便）より1.8人/便減少している。
直実号	<ul style="list-style-type: none"> 右回り、左回りとも全てのダイヤで6人/便未満と少ない。 右回り9：25発と11：05発、左回り10：15発と13：05発で5人/便を超え、平成23年度以降一貫して増加している。

■さくら号の1便当たり平均利用者数（平成23年10月～平成27年3月）

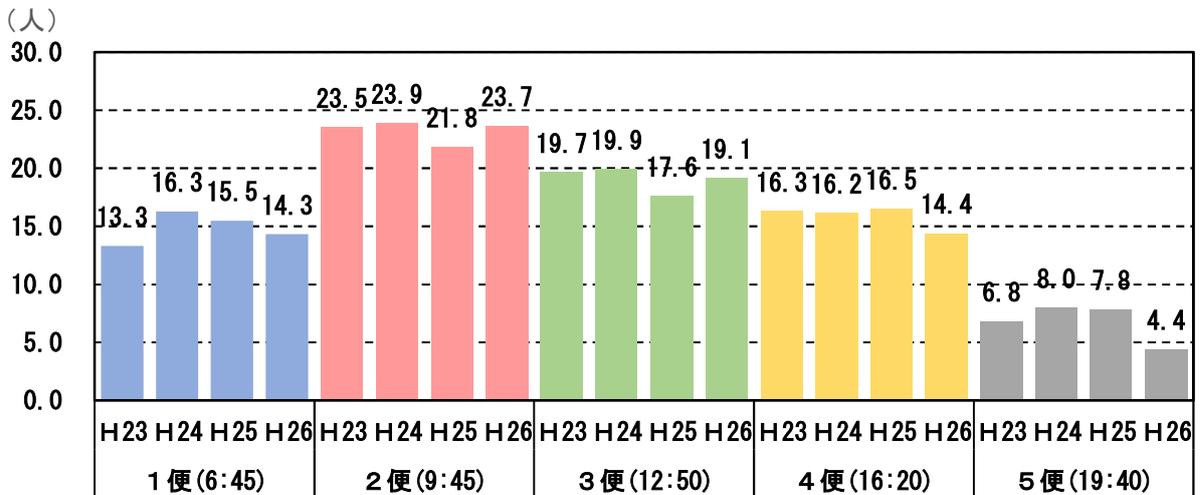
【上之荘→久下→熊谷駅南口→運動公園→三尻→籠原駅南口】



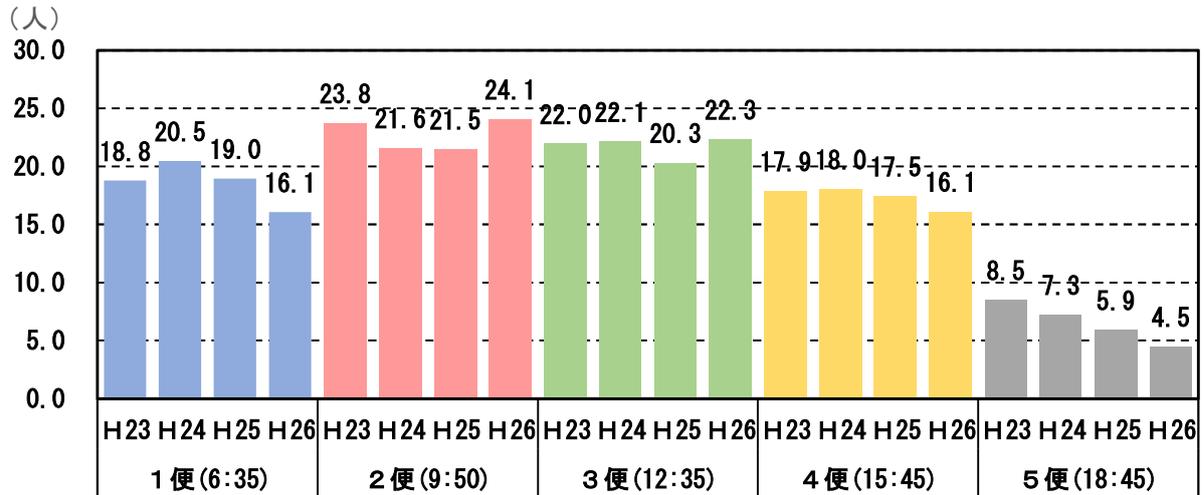
【籠原駅南口→三尻→運動公園→熊谷駅南口→久下→上之荘】



■グライダー号（時計回り）の1便当たり平均利用者数（平成23年10月～平成27年3月）



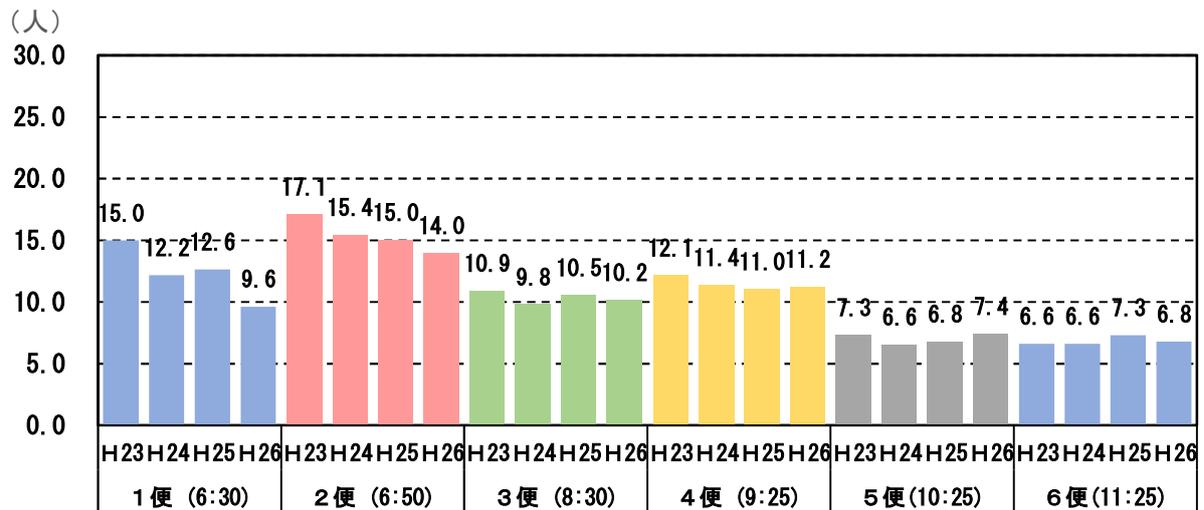
■ムサシトミヨ号（反時計回り）の1便あたり平均利用者数（平成23年10月～平成27年3月）



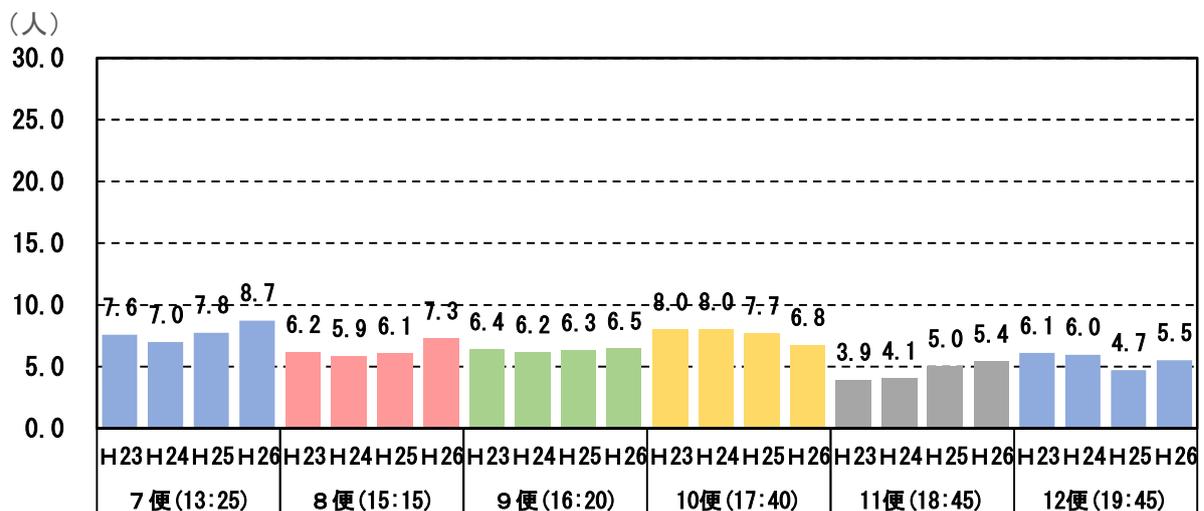
■ひまわり号の1便あたり平均利用者数（平成23年10月～平成27年3月）

【長島記念館→大里行政センター→熊谷駅南口】

（1便～6便）

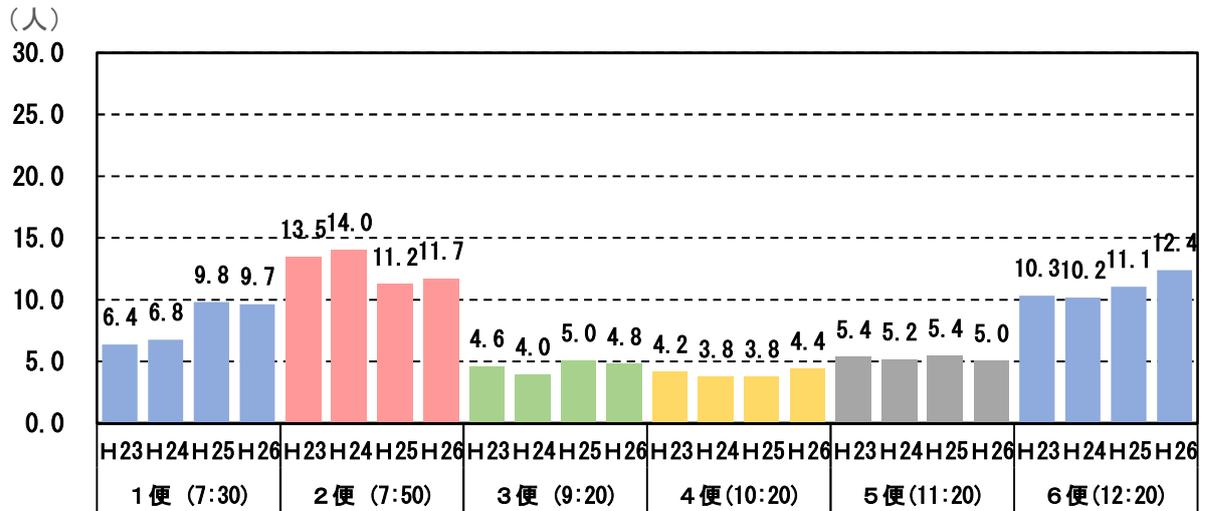


（7便～12便）

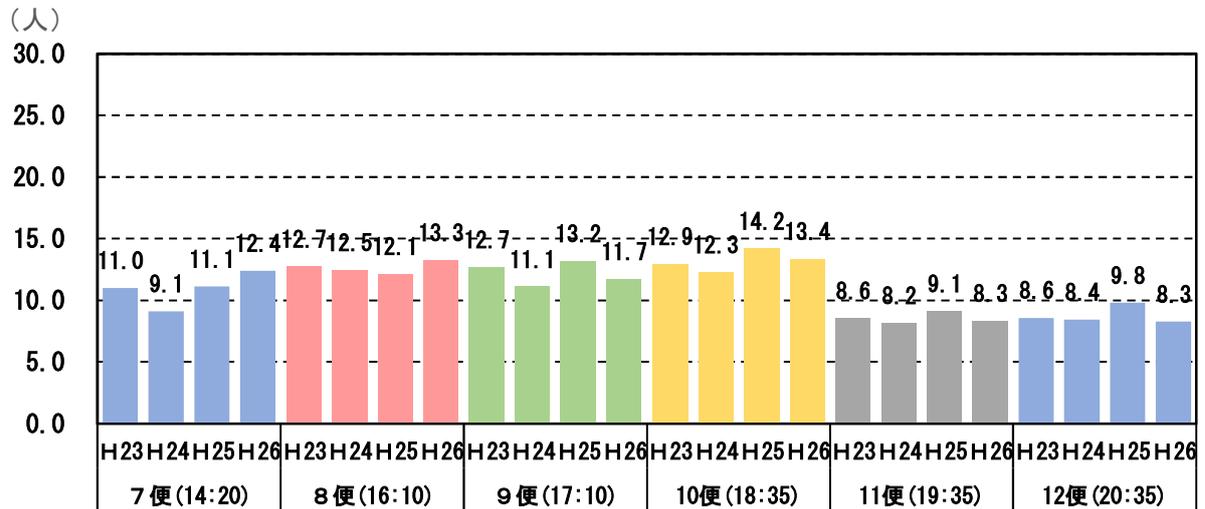


【熊谷駅南口→大里行政センター→長島記念館】

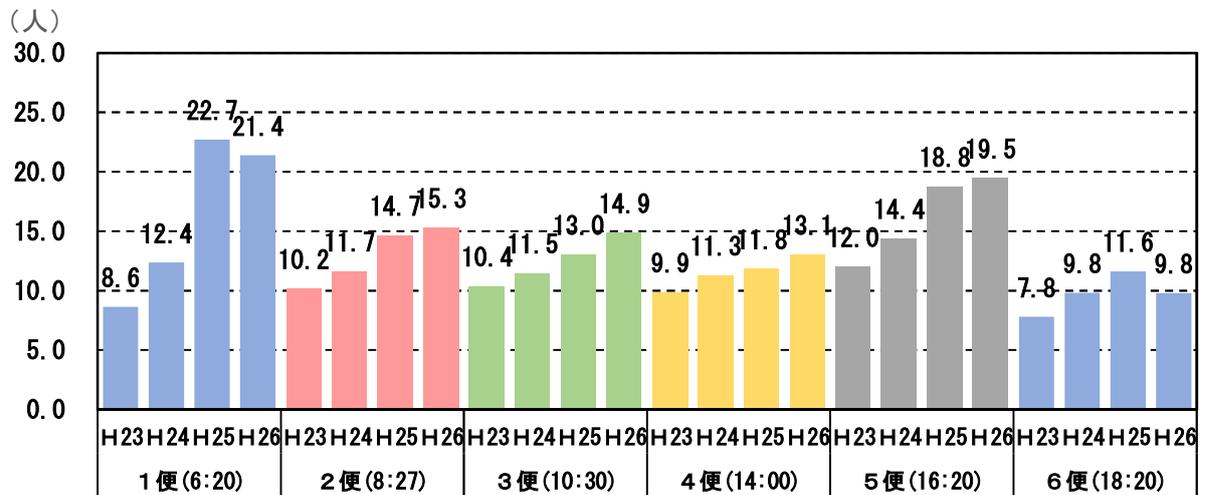
(1便～6便)



(7便～12便)

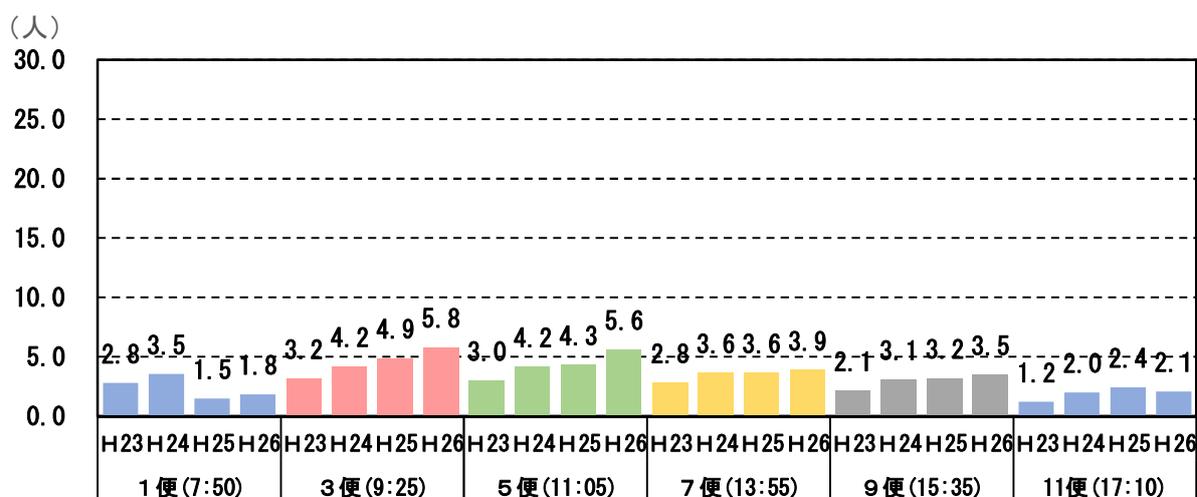


■ほたる号の1便当たり平均利用者数 (平成23年10月～平成27年3月)

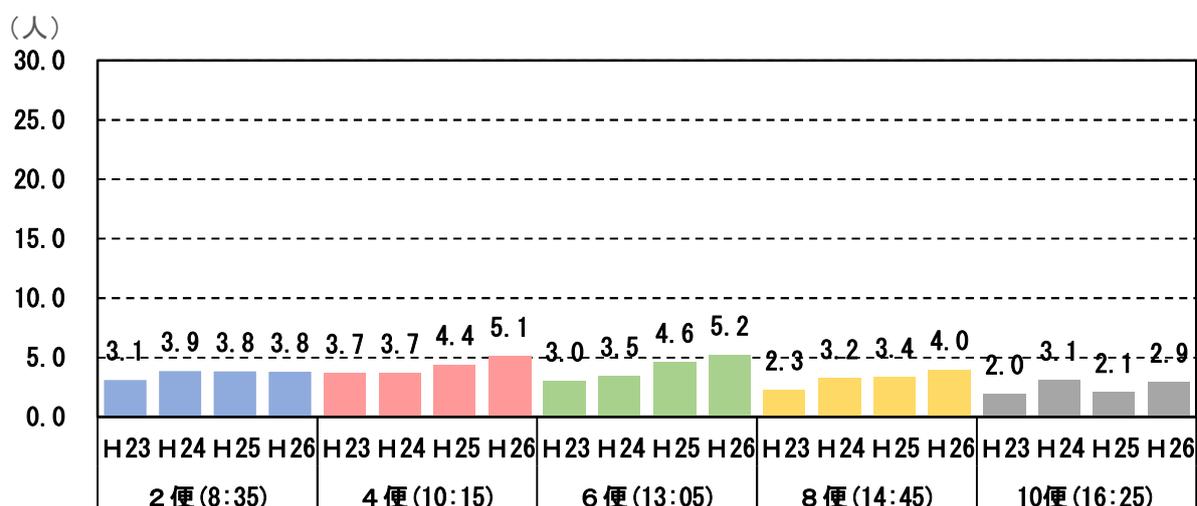


■直実号の1便当たり平均利用者数（平成23年10月～平成27年3月）

【右回り（熊谷駅南口→星川通り・鎌倉町通り→市役所→熊谷駅東口→熊谷駅南口）】



【左回り（熊谷駅南口→熊谷駅東口→市役所→鎌倉町通り・星川通り→熊谷駅南口）】



3) 運行収支

平成26年度の運行収支率は22.6%となっており、平成22年度と比較すると、系統数の増加やルート拡大等による運行経費のほか、バス車両の更新に伴う負担増による支出が増加し、3.7ポイント低くなっている。

■運行収支の推移

	収入	支出	収支差	収支率
平成22年度	15,245,000	57,896,850	△ 42,651,850	26.3%
平成23年度	19,529,836	81,083,372	△ 61,553,536	24.1%
平成24年度	24,375,895	88,347,165	△ 63,971,270	27.6%
平成25年度	24,545,097	88,966,264	△ 64,421,167	27.6%
平成26年度	25,536,757	112,798,749	△ 87,261,992	22.6%

出典：熊谷市企画課調べ

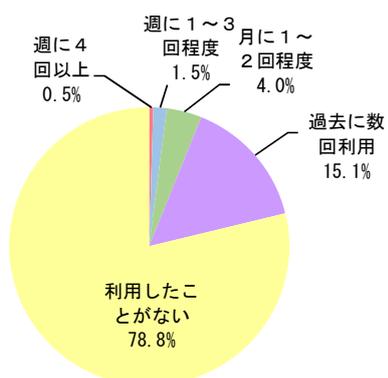
3) 平成 25 年度ゆうゆうバスアンケート調査結果の概要

※回収状況：1,043 票、回収率 34.8%

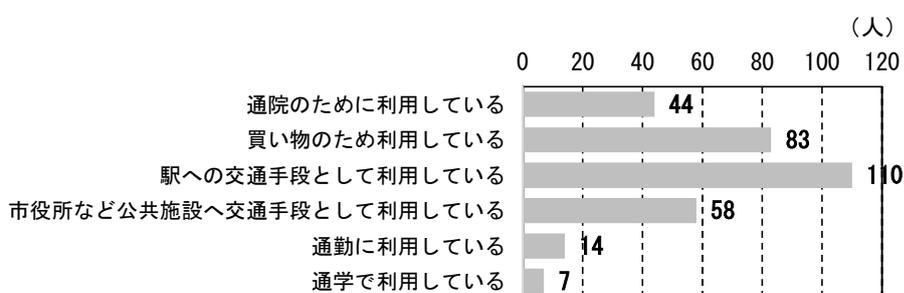
■アンケート調査結果の概要

①ゆうゆうバスの利用頻度	・ゆうゆうバスを利用したことがある方は 21.2%で、「過去に数回利用」、「月に1～2回程度」が多い。
②ゆうゆうバスの利用目的	・利用目的は「駅への交通手段として利用している」「買物のために利用している」が多い。
③新規路線の運行や既存路線の見直しによる使いやすさ	・使いやすさは「大変使いやすくなった」「使いやすくなった」と回答した方が 24.7%で、「運行ルートが長くなり、使いにくくなった」が 5.6%、「運行時間の変更になり、使いにくくなった」が 3.4%を占めている。 ・その他は運行本数の少なさや、ほたる号の運行ルートの見直し、平日と休日での運行ダイヤの変更といった意見が挙がっている。
④1日乗車券 300 円の利用有無と利用意向	・1日乗車券については、知っていた方が 38.4%で、知らなかった方が 61.6%となっており、「利用した」と回答した方は 2.5%と少ない。 ・「知らなかった」方のうち、「次回から利用したい」と回答した方は 30.6%を占めている。
⑤直実号の改善点	・直実号の改善点としては、「運行本数を増やす」が 43.0%と最も多く、次いで「始発・終発時間の変更 (14.0%)」、「停留所の新設 (13.1%)」、「経路の変更 (9.3%)」となっている。

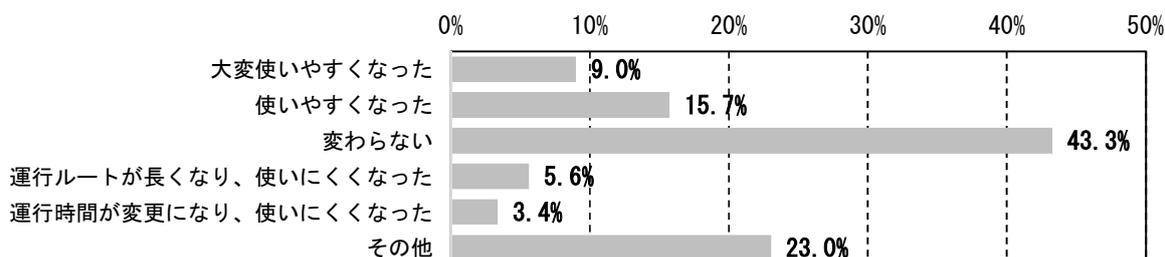
■利用頻度



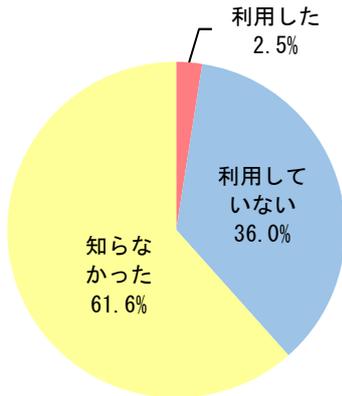
■利用目的



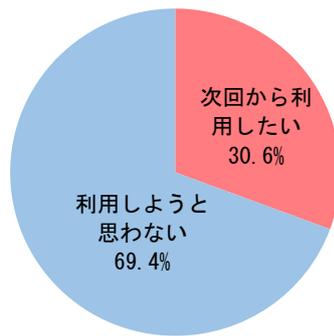
■新規路線の運行や既存路線の見直しによる使いやすさ



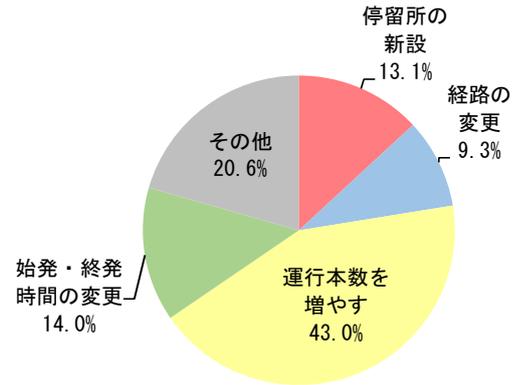
■ 1日乗車券の利用有無



■ 1日乗車券の利用意向



■ 直実号の改善点



(4) タクシー

市内には9つのタクシー事業者があるが、埼玉県県北交通圏（熊谷市、行田市、加須市、本庄市、羽生市、深谷市、美里町、上里町、寄居町）における法人タクシーの利用者数は減少傾向となっている。埼玉県県北交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画においては、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるよう、タクシーサービスの活性化、観光立国実現に向けた取り組み、地域公共交通としての役割の強化及び総合交通ネットワークの一員としての機能の向上などの目標が掲げられている。

■ 市内タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両数
熊谷構内タクシー(株)	熊谷市小島 241-1	44 両
中央タクシー(株)	熊谷市戸出 514	16 両
籠原タクシー(有)	熊谷市久保島 682-1	31 両
国際十王交通(株)	熊谷市新島 263-1	18 両
秩鉄タクシー(株)	熊谷市曙町 1-91-7	22 両
七福タクシー(有)	熊谷市弥藤吾 183	26 両
ミツワ交通(株)	熊谷市新堀 1041	13 両
(有)井上商会	熊谷市小江川 1902-15	5 両
(株)ソワニエ	熊谷市末広 1-34-1	1 両 (福祉車両 1 両)

資料：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会ホームページ

(5) 隣接市町で運行中のコミュニティバスの運行状況

より広域的な視点で、公共交通の利便性向上を検討する上での基礎資料として活用するため、隣接市町で運行中のコミュニティバス（定時定路線型のみ）の運行状況について整理する。

■県内隣接市町で運行中のコミュニティバスの運行状況（平成27年4月末時点）

自治体名	名称	運行日	日運行便数など	運賃
行田市	市内循環バス	毎日（年末年始除く）	<ul style="list-style-type: none"> ・北西循環コース：8便 ・東循環コース：8便 ・北東循環コース：8便 ・観光拠点循環コース：8便 ・西循環コース：20便 ・南大通り線コース：20往復 	100円
鴻巣市	フラワー号	毎日	<ul style="list-style-type: none"> ・川里循環コース：平日60便（休日41便） ・田間宮コース：9往復 ・常光コース：8.5往復 ・馬室コース：9往復 ・笠原コース：9往復 ・吹上北コース：9往復 ・吹上南コース：9.5往復 	1回150円、小中学生・高校生・65歳以上：100円
東松山市	市内循環バス	平日・土曜日	<ul style="list-style-type: none"> ・大谷コース：10便 ・唐子コース：5往復 ・野本・高坂コース：4.5往復 	100円
深谷市	くるりん	毎日（年末年始除く）	<ul style="list-style-type: none"> ・北部定期便：12便 ・東循環便：12便 ・西循環便：12便 ・南部シャトル便：11往復 	200円（1日乗り降り自由）
吉見町	巡回バス	平日、日・祝日	<ul style="list-style-type: none"> （町内循環コース） ・西コース：7便 ・東南コース：5便 ・北西コース：4便 （町外アクセスコース） ・森林公園駅～道の駅：5便 ・吹上駅～道の駅：5便 ・北本駅～道の駅：4便 	100円、1日券200円
滑川町	ふれあいバス	水・金曜日	<ul style="list-style-type: none"> ・南コース：5便 ・北コース：4便 	無料

※嵐山町のみ運行なし

1-3 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の整理

「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。

<p>【熊谷市地域公共交通総合連携計画の目標（計画期間：平成23年度～平成29年度）】</p> <p><数値目標（公共交通に満足している市民の割合）></p> <p>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%</p> <p><計画目標></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
--

■熊谷市地域公共交通総合連携計画で位置付けた事業及び達成状況

事業名	スケジュール				達成状況
	短期事業			中長期事業 H26～H29	
	H23	H24	H25		
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）	●―――実証実験―――→			●―――本格運行―――→	・H23年10月運行時間帯拡大、運行本数増加、バス停新設 ・H26年4月ルート延伸
②江南地区・新ゆうゆうバスの導入	●―――実証実験―――→			●―――本格運行―――→	・H23年10月導入済
③熊谷駅周辺・新ゆうゆうバスの導入	●―――実証実験―――→			●―――本格運行―――→	・H23年10月導入済
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 ○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	●―――順次整備―――→			●―――検討・協議―――→	・妻沼行政センター、聖天山にベンチ設置 ・H26バスロケーションシステム社会実験実施 ※乗継運賃割引は検討・協議中
⑤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	●―――実施―――→	●―――継続的実施―――→			・H25年10月公共交通マップ作成済
⑥バリアフリー化の推進 ○バス車両のバリアフリー化	●―――順次整備―――→			●―――	・ゆうゆうバス車両など順次整備中
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）	●―――検討・実施―――→			●―――	・H23御稜威ヶ原工業団地と連携したモビリティ・マネジメント実施 ・H24～25ゆうゆうバスPR作戦（中学生への路線図・時刻表チラシ配布、イベント会場への誘導、ニャオぞね乗車体験）実施

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 後期基本計画（平成25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25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
- ⑩リーディングプロジェクト

【施策34】：公共交通を充実する

駅舎や車両のバリアフリーを進めるとともに、地域や利用者の視点から公共交通相互の連携や停留所の増設等、運行方法についての見直しを地域公共交通会議において協議し、地域、事業者及び行政で協働し進めていきます。

[目標値]

- 公共交通に満足している市民の割合…現状値 47.4%→後期めざそう値 55%
- ゆうゆうバス利用者数……………現状値 184,604人→後期めざそう値 225,000人

(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（改訂版）（平成26年3月）」、「第2次熊谷市地球温暖化対策実行計画（平成27年3月）」及び「熊谷市都市環境改善基本計画（平成22年10月）」の目標や施策との整合を図る。

①熊谷市環境基本計画（改訂版）

【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】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第2次熊谷市地球温暖化対策実行計画

【計画期間】 平成27年度～平成32年度（中期目標）

【目標年度】 短期目標：平成32年度、長期目標：平成62年度

【削減目標】 短期目標：平成32年度に平成19年度比で3.8%削減

長期目標：平成62年度に平成19年度比50%削減

【取組の展開】 公共交通等の充実・ゆうゆうバス等の利便性向上

通勤や通学時、不要不急時などでの自動車利用を減らし、二酸化炭素の排出削減を進めていきます。

- 通勤通学時でのバス等公共交通機関や自転車利用の促進
- 熊谷市ゆうゆうバスや路線バスの充実による利便性の向上の検討
- パークアンドライドの推進

③熊谷市都市環境改善基本計画「エコまちづくり熊谷」

【「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】

- 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

【中心市街地の課題】

- 公共交通の充実が必要
 - ・自動車に頼らなくても郊外部から中心市街地により行きやすくする
 - ・自動車に頼らなくても公共交通で2つの商業拠点と市役所周辺間を回遊できるようにする
 - ⇒バスで中心市街地にアクセス
 - ⇒バスで中心市街地を回遊

【計画の目標値】 CO₂目標削減量：10千t-CO₂（平成32年度）（運輸部門目標の約半分）

1-5 秩父鉄道新駅の設置及びラグビーワールドカップ2019の開催

(1) 秩父鉄道新駅

①新駅周辺の地域特性

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月に新駅が開業する予定である。新駅周辺の地域特性は以下の通りである。

- 新駅計画地の南側1km圏内に熊谷流通センターが立地し、「熊谷市総合振興計画」の将来都市構造図で産業拠点として位置付けている。
- 新駅計画地の東側には住宅地が広がり、「行田市都市計画マスタープラン」で「質の高い住環境を備えた都市生活圏の形成」を図るため、秩父鉄道熊谷駅と持田駅の間に新駅設置を位置付けている（26～28頁の参考資料参照）。
- 国道125号を運行していた路線バスが廃止となったため、熊谷・行田の両市民が利活用できるよう、新駅周辺を「小さな拠点」とした公共交通ネットワークを検討する必要がある。

■新駅予定地



②新駅の概要

- 位置：熊谷駅から約3.3km、持田駅から約1.5kmの位置に設置
- その他：新駅の1日当たり運行本数（平日）は、現在の運行状況を参考にすると、上り（羽生方面）50本（うち午前7時・8時台は6本程度）、下り（三峰口方面）50本（うち午前7時・8時台は7本程度）が見込まれ、熊谷駅でのJR高崎線への乗り換えや、羽生駅での東武伊勢崎線との乗り換えにより、首都圏へのアクセスも向上する。

(2) ラグビーワールドカップ2019

ラグビーワールドカップは、夏季オリンピック、FIFAサッカーワールドカップとともに、世界の三大スポーツイベントとされている大会で、2019年に日本で開催され、2015年のイングランド大会では総観客数が約248万人となっている。

ラグビーワールドカップ2019では、熊谷ラグビー場など、全国12会場で開催することが決定し、開催都市は、観客の円滑な輸送に十分な量の公共交通（鉄道やバスの臨時運行、シャトルバス等）を準備することが求められ、観客の輸送・交通等に関する業務に取り組むことが必要である。

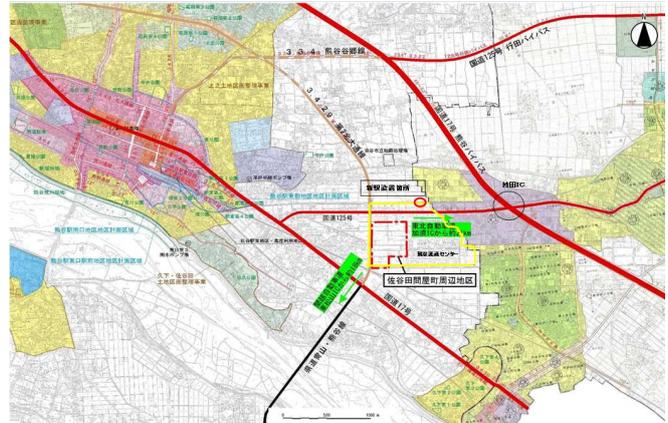
さらに、大会開催を通じて創り上げる資産の将来活用（レガシープログラム）が求められており、開催後のまちづくりにも寄与することが望ましいとされている。なお、2万4千席に改修される熊谷ラグビー場は、大会期間中にとどまらず、その後の利用も見込まれることから、継続的な交通手段確保を念頭に検討する必要がある。

◎秩父鉄道新駅周辺地区のまちづくり

(1) 熊谷市域におけるまちづくり

〔上位計画の位置付けについて〕

新駅計画地の南側1km圏内に熊谷流通センターが立地しており、熊谷市総合振興計画後期基本計画(平成25年3月策定)において、「問屋町周辺については、第二北大通線や久下橋が整備され、主要交通網へのアクセス強化が図られたことから、流通団地の立地優位性を高めつつ施設の更新や拡大を促進し、産業拠点としての充実を図ります。」と位置付けている。



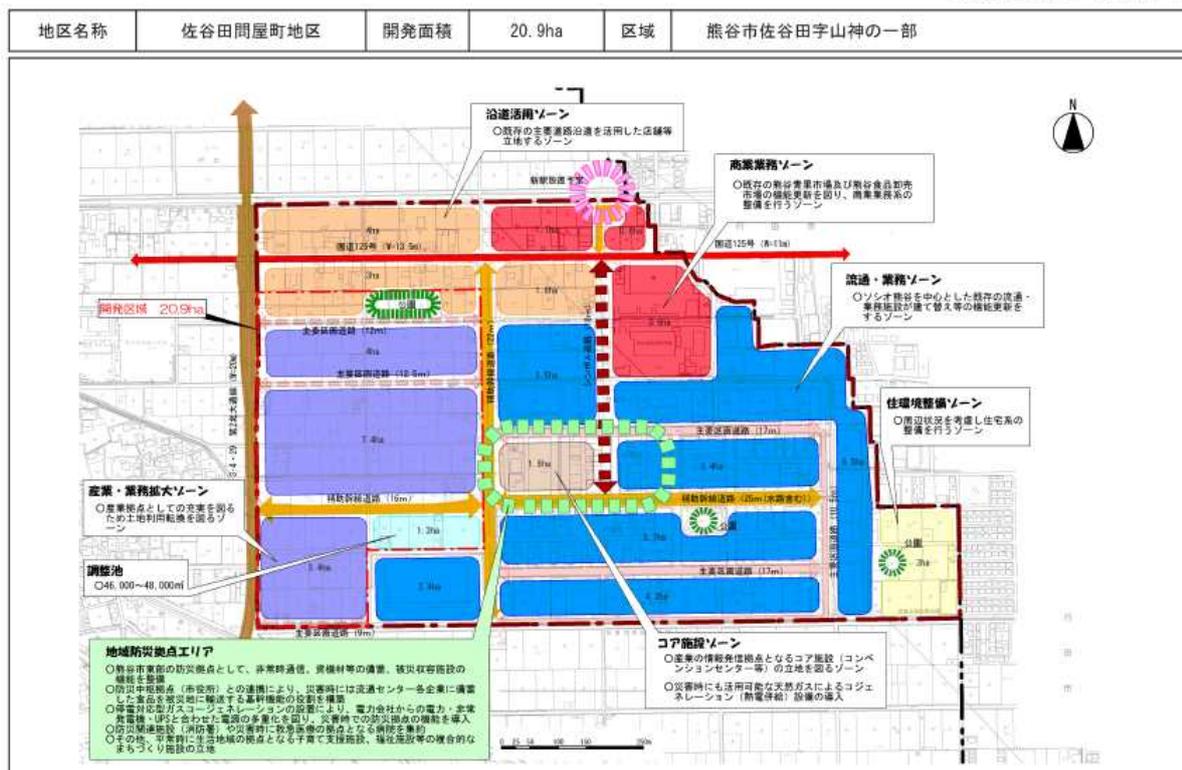
〔まちづくりの課題について〕

当センターは、東北自動車道、関越自動車道、北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道の各高速道路に囲まれ、国道により各インターチェンジへのアクセス性も良好であるなど、道路ネットワークが大変優れている。

しかし、徒歩圏内に鉄道駅がなく、民間路線バスが平成27年1月に廃止されるなど公共交通ネットワークが弱いことが課題である。

また、センター自体も開設から38年が経過しており、施設・機能の老朽化が課題となっており、既存エリアの再整備及び隣接エリアの開発構想が検討されている。

土地利用計画(構想)図



(2) 行田市域におけるまちづくり

[上位計画の位置付けについて]

平成 25 年 3 月に策定された行田市都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本方針として「環境負荷の少ない集約・連携型の都市づくり」を目指すとされており、道路・交通に関する方針においても「都市拠点とそれぞれの生活圏を公共交通のネットワークで連携した、「つなぐ」「めぐる」「つどう」を念頭においた道路・公共交通の整備を進める。」とされている。

これらの基本方針を実現する施策の一つとして、西部地域において「質の高い住環境を備えた都市生活圏の形成」を図るため、秩父鉄道熊谷駅と持田駅の間への新駅設置を位置付けている。

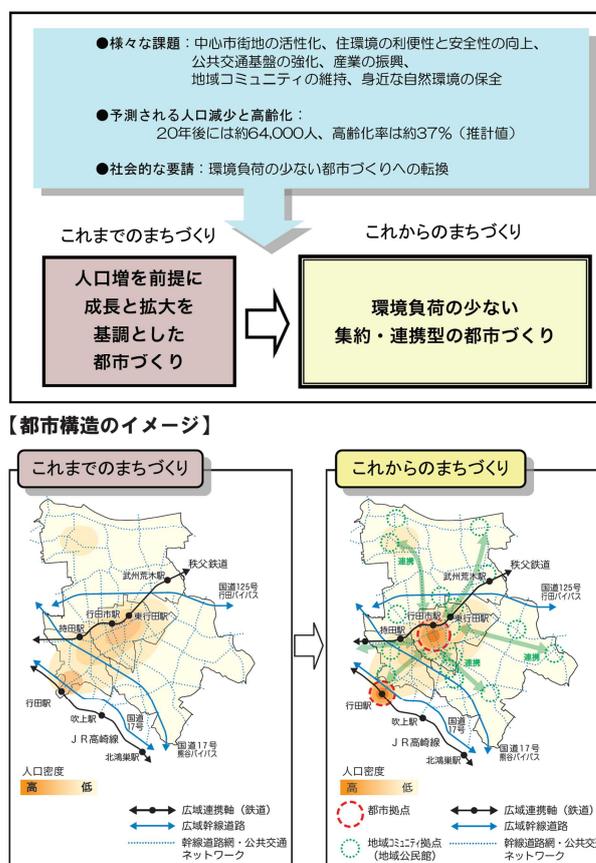
[まちづくりの課題について]

行田市では、平成 18 年 1 月の旧南河原村との合併後、9 年間で約 6 千人の人口が減少しており、将来的に地域社会や地域経済の活力の低下が懸念されている。

また、行田市の流入・流出人口は隣接する熊谷市が最多となっているが、両市を結ぶ民間事業者の路線バスが廃止されたことに伴い、西部地域において地域公共交通手段の確保が喫緊の課題になっている。

こうした人口減少の現状を踏まえ、平成 25 年 3 月には、全国的にも珍しい定住促進基本条例を制定するとともに、定住促進基本計画を策定し、「住む・育む・働く」の各分野において、定住促進奨励金や企業立地奨励金の交付、公園併設型の新たな子育て支援拠点施設の整備など、総合的な人口減少対策に取り組んでいる。

今回、熊谷市との地域間連携事業として、当該エリアに秩父鉄道新駅を設置することにより、地域公共交通の利便性の向上が図られるとともに、新駅周辺区域において宅地開発が促進されることで、新駅を核に既存の国道 125 号沿道の生活サービス施設や隣接の産業団地を含めた「小さな拠点」として、定住人口の増加及び地域の活性化が期待されている。



2 地域住民のニーズ把握

2-1 熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査

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やサービスに対する満足度、公共交通の利用意向及び公共交通の維持・確保意向等を把握し、今後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
調査日	平成27年10月10日(土)～平成27年10月20日(火)
調査項目	①回答者の属性(性別、年齢、職種、居住地、運転免許証の有無、自由に使える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(主な行き先、交通手段、外出頻度) ④バス(民間の路線バス、ゆうゆうバス)の利用状況等 ○バスの利用状況等(利用頻度、利用目的、利用しない理由、サービスが改善された場合の利用意向、サービスに対する満足度) ○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 ⑤鉄道(JR高崎線・秩父鉄道・新幹線)の利用状況等(主な利用駅、利用目的、サービスに対する満足度) ⑥タクシーの利用状況等(利用頻度、利用目的、サービスに対する満足度) ⑦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) ⑧公共交通の維持・確保意向(公共交通の取組の方向性、公共交通を維持・充実していくための方法、効果的な公共交通の利用促進策)
回収状況	回収票数1,345票(回収率44.8%) ※熊谷地区:679票、大里地区:133票、妻沼地区:360票、江南地区:154票、住所無回答:19票

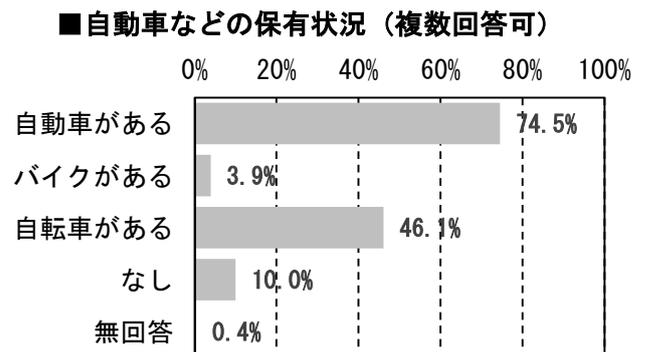
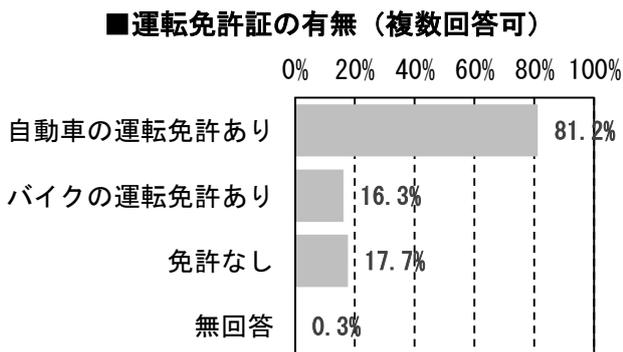
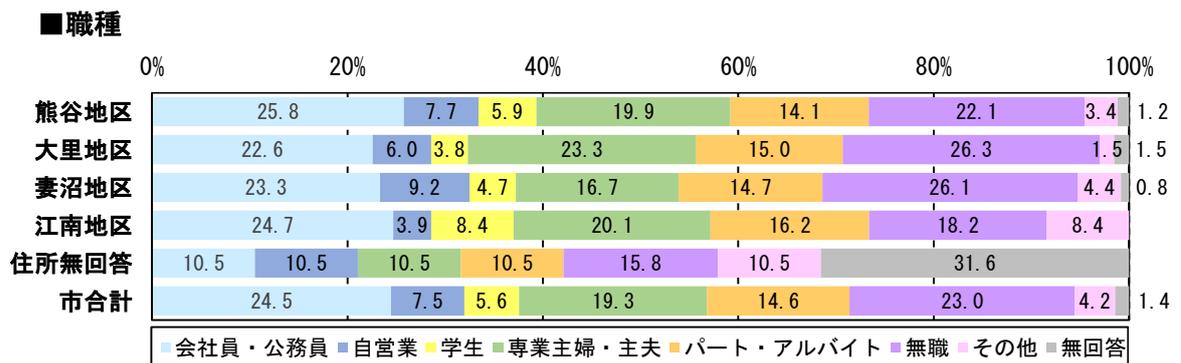
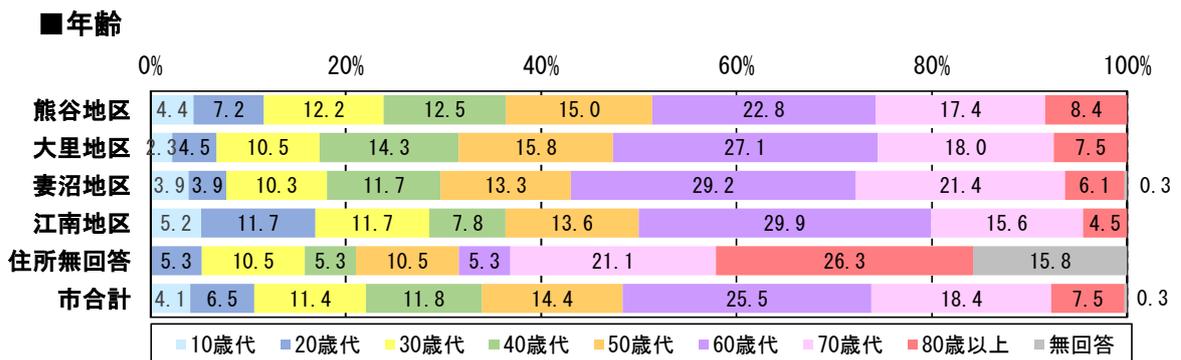
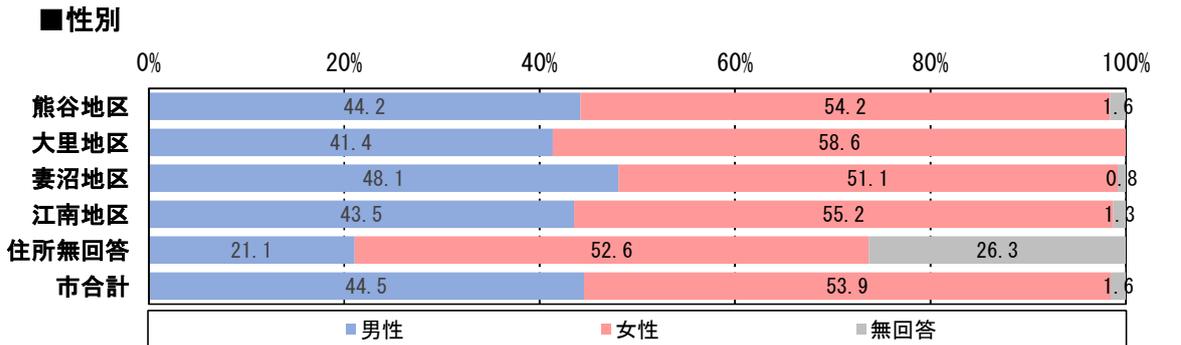
(注) 比率は全て百分率(%)で表し、小数点以下第2位を四捨五入して算出しているため、合計が100%にならない場合がある。

(1) 回答者の属性

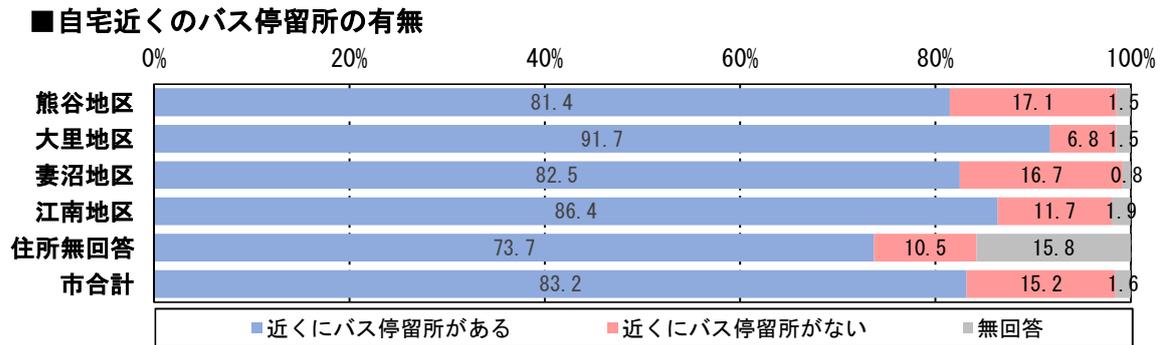
回答者の性別については「女性」の回答者が53.9%と男性よりも多く、年齢は「60歳代(25.5%)」が最も多く、60歳以上の人々が51.4%を占めている。

回答者の職種は「会社員・公務員」が24.5%と最も多く、次いで「無職(23.0%)」、「専業主婦・主夫(19.3%)」となっている。

運転免許証の有無を見ると、回答者の約80%の人が自動車運転免許又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見ると、自動車、バイク又は自転車のいずれも保有していない人は全回答者の10.0%となっている。

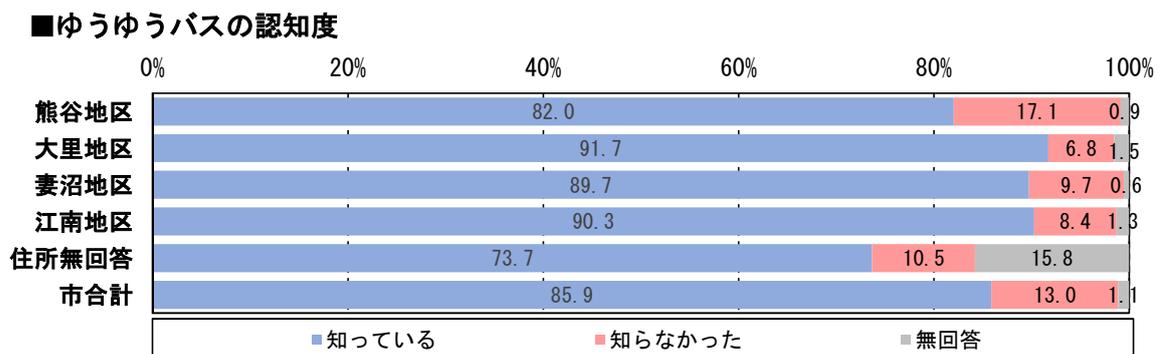


自宅近くのバス停留所へのアクセスは、「近くにバス停留所がある」と回答した方が83.2%を占め、各地区とも約80%を超えている。



(2) ゆうゆうバスの認知度

ゆうゆうバスの認知度は、85.9%の人が「知っている」と回答し、各地区とも約80%を超えている。



(3) 日常的な交通行動

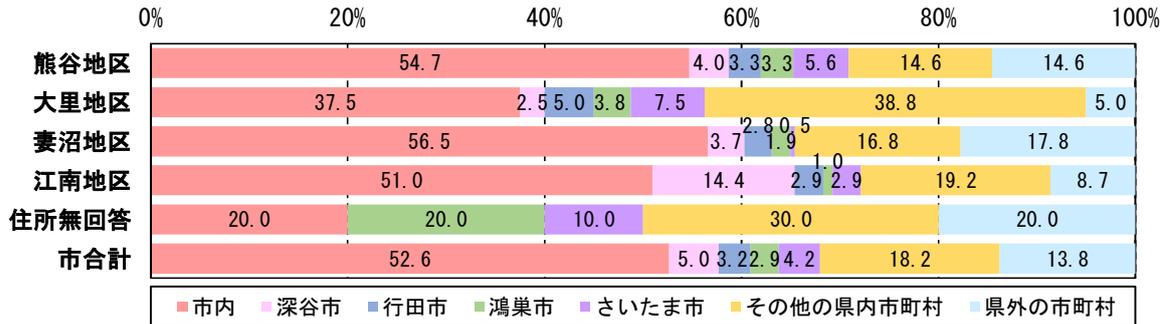
①通勤・通学の場合

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。

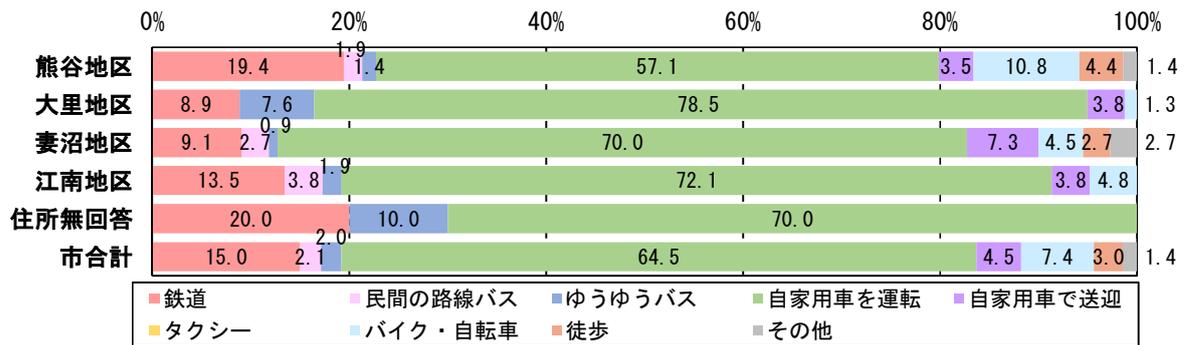
通勤・通学時の交通手段として、市合計で64.5%の人が「自家用車を運転」と回答し、民間の路線バスとゆうゆうバスは4.1%となっている。

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。

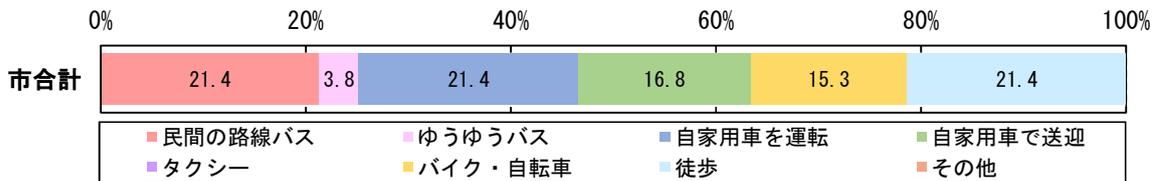
■通勤・通学目的による主な行き先



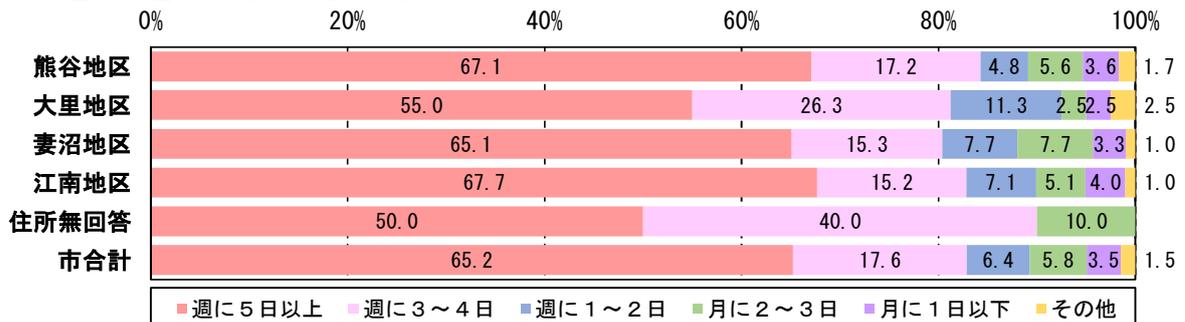
■通勤・通学目的による交通手段



■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



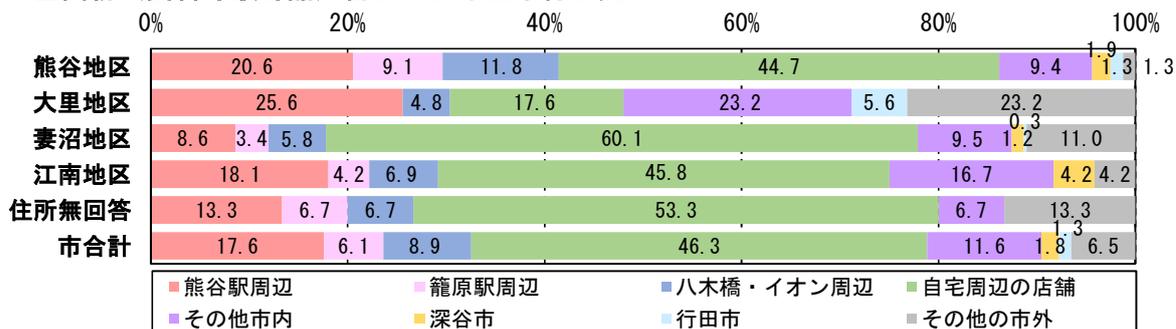
②買物（食料等最寄品）の場合

買物時の行き先は、「自宅周辺の店舗」が46.3%と最も多く、次いで「熊谷駅周辺（17.6%）」となっており、地区別に見ると、大里地区で「その他の市外」「行田市」と市外への移動が28.8%と多くなっている。

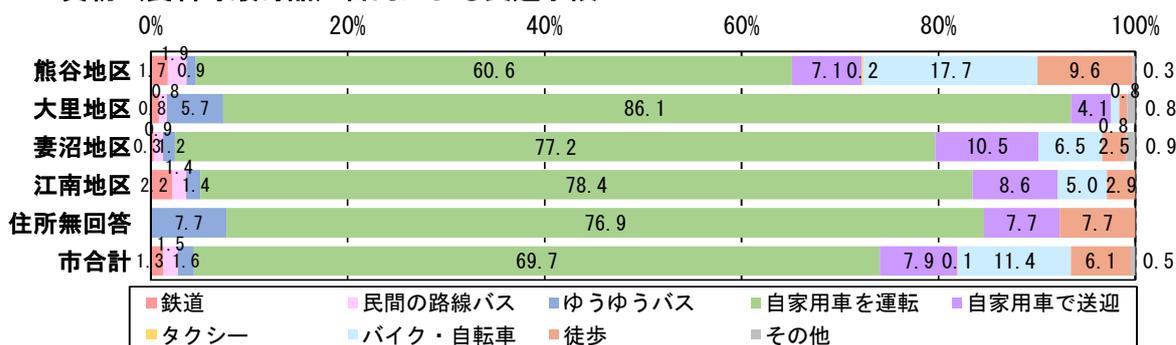
買物時の交通手段として、市合計で69.7%の人が「自家用車を運転」と回答し、民間の路線バスとゆうゆうバスは3.1%となっている。

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。

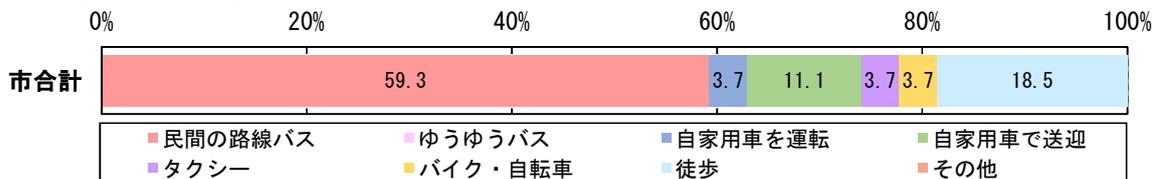
■買物（食料等最寄品）目的による主な行き先



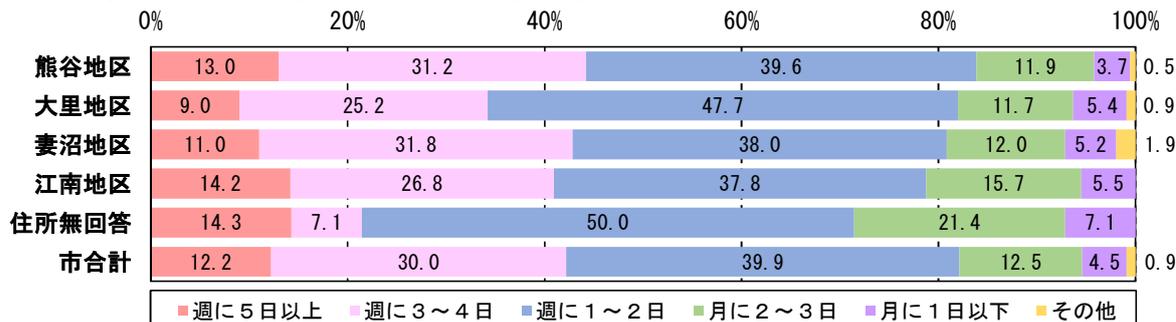
■買物（食料等最寄品）目的による交通手段



■買物（食料等最寄品）目的の駅までの交通手段



■買物（食料等最寄品）目的による外出頻度



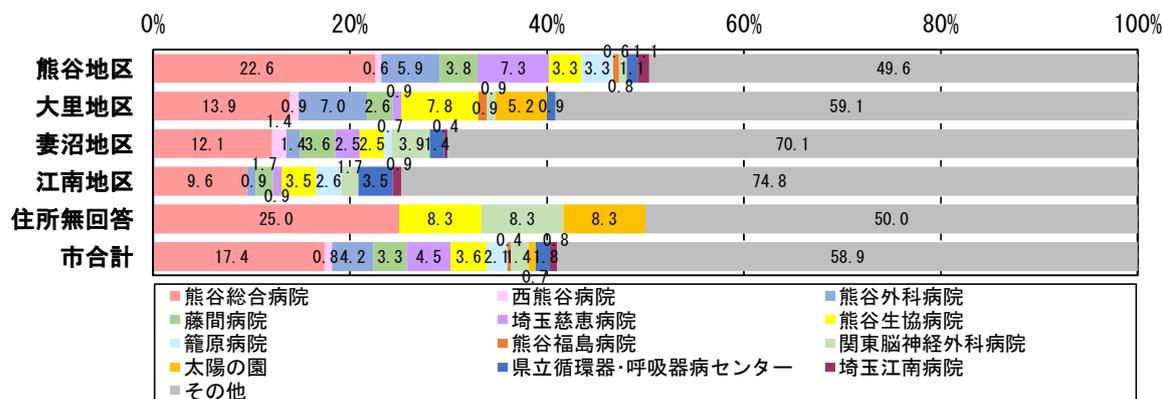
③通院の場合

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。

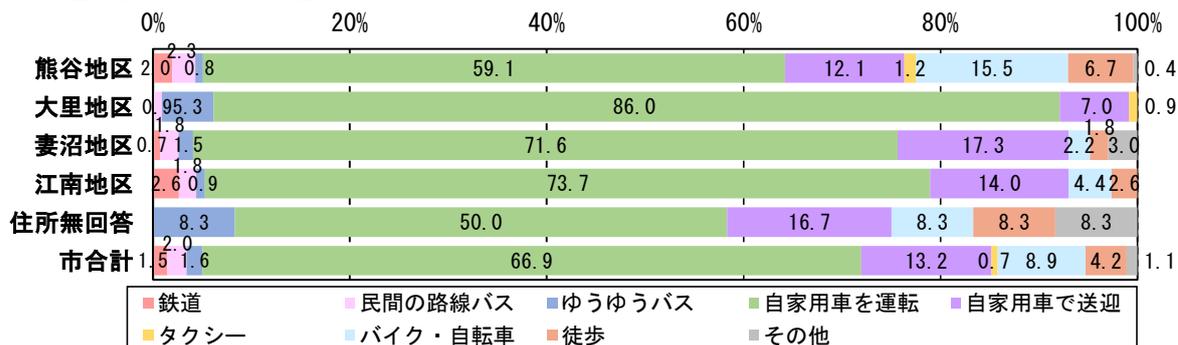
通院時の交通手段として、市合計で66.9%の人が「自家用車を運転」と回答し、次いで「自家用車で送迎（13.2%）」が多く、民間の路線バスとゆうゆうバスは3.6%となっている。

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。

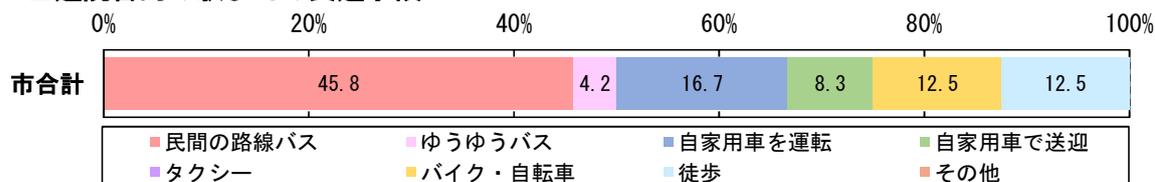
■通院目的による主な行き先



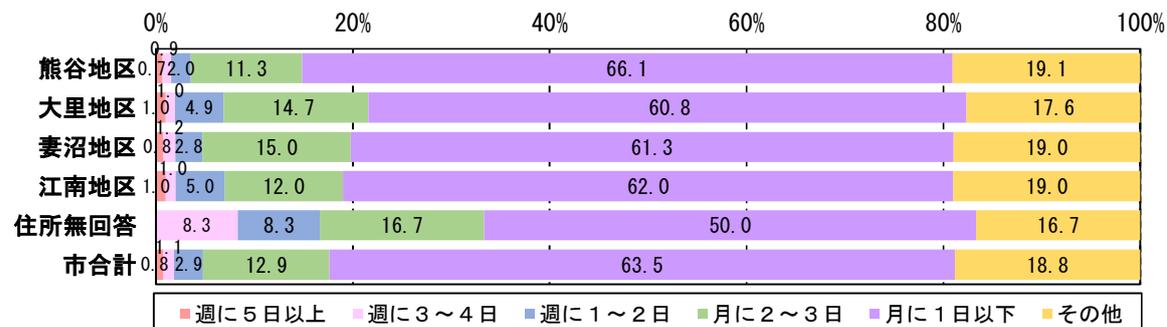
■通院目的による交通手段



■通院目的の駅までの交通手段



■通院目的による外出頻度



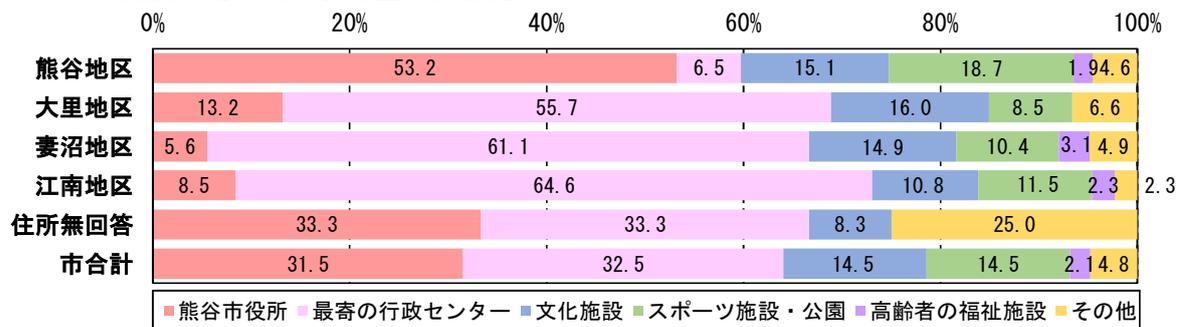
④公共施設利用の場合

公共施設利用時の行き先は、熊谷地区が「熊谷市役所（53.2%）」、その他3地区で「最寄りの行政センター」が最も多くなっている。

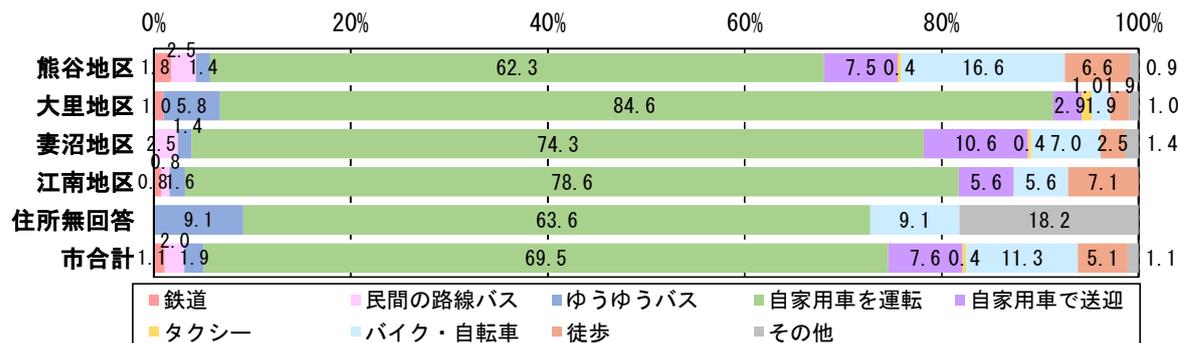
公共施設利用目的の交通手段として、市合計で69.5%の人が「自家用車を運転」と回答し、民間の路線バスとゆうゆうバスは3.9%となっている。

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。

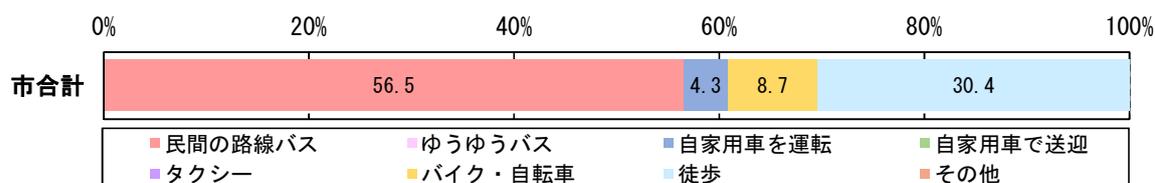
■公共施設利用目的による主な行き先



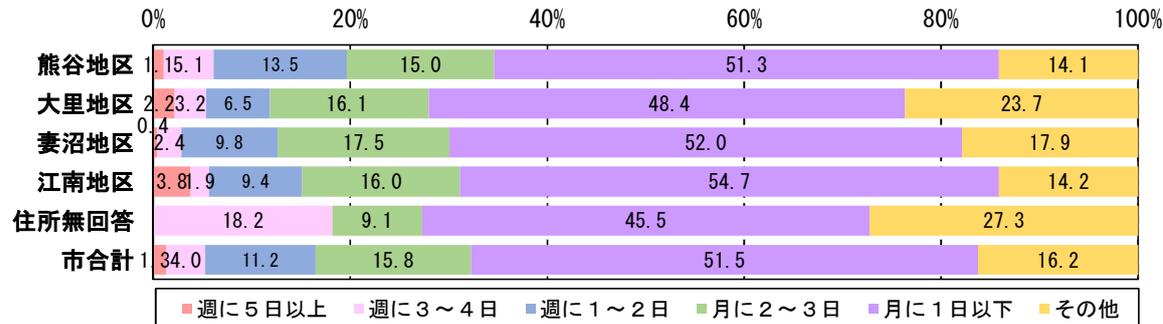
■公共施設利用目的による交通手段



■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



(4) バス（民間の路線バス、ゆうゆうバス）の利用状況等

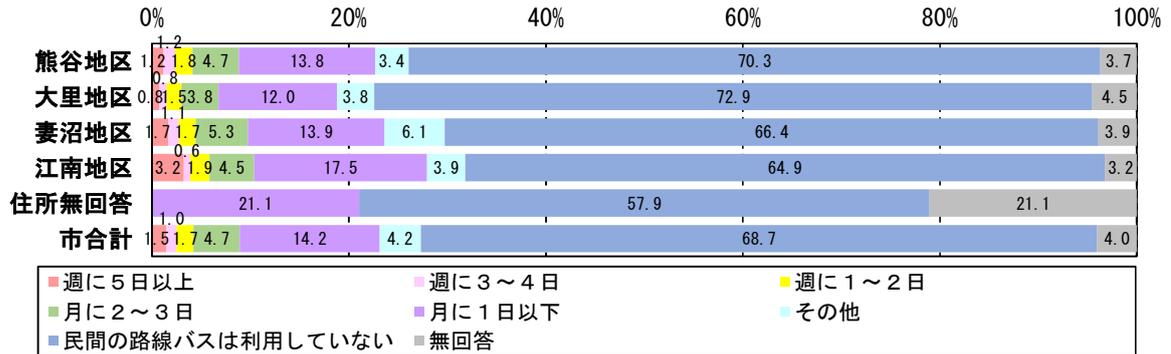
①バスの利用状況

バスの利用頻度としては、民間の路線バスが27.3%、ゆうゆうバスが12.6%の人が利用しているものの、「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。

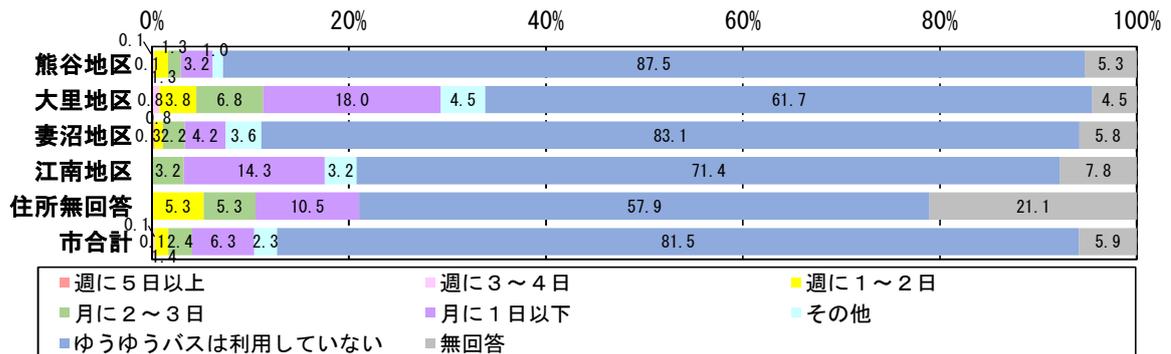
利用目的としては、民間の路線バス、ゆうゆうバスともに「趣味・娯楽」、「買物」目的が多くなっている。

■利用頻度

【民間の路線バス】

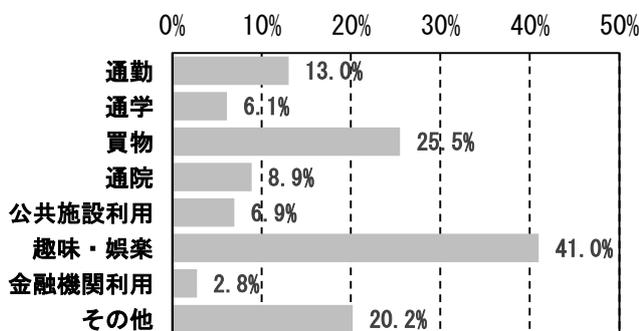


【ゆうゆうバス】

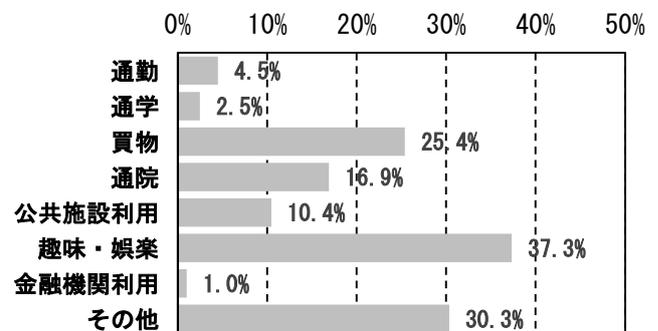


■利用目的（複数回答可）

【民間の路線バス】



【ゆうゆうバス】

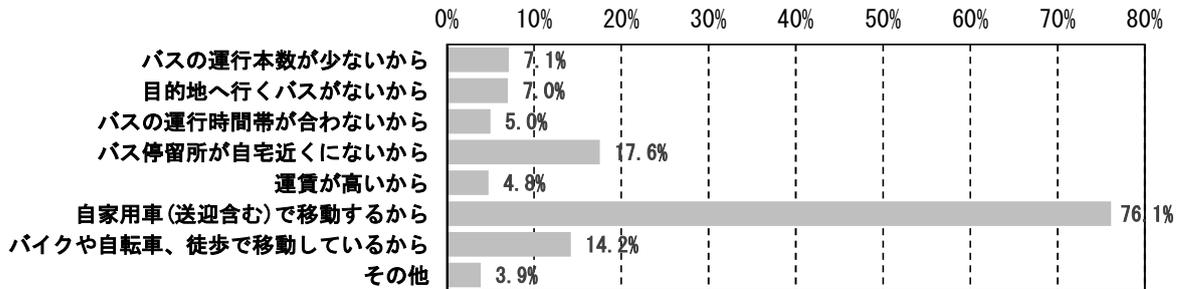


バスを利用しない理由としては、民間の路線バス、ゆうゆうバスともに「自家用車（送迎含む）で移動するから」が最も多く、次いで「バス停留所が自宅近くにないから」となっている。

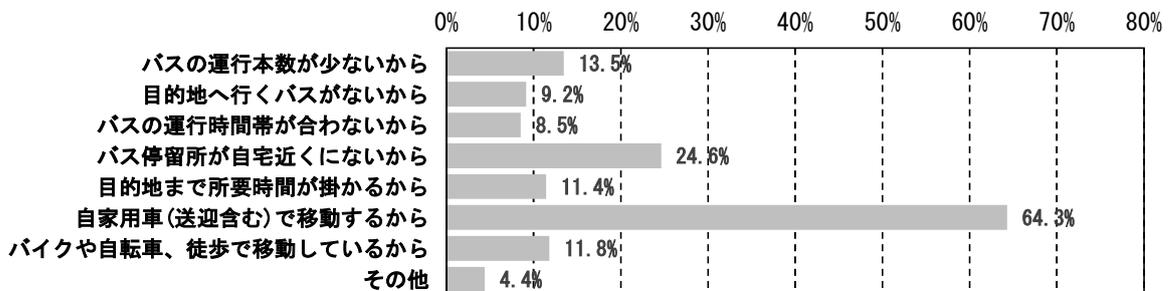
サービスが改善された場合の利用意向としては、「利用すると思う」と回答した方は、民間の路線バスが29.7%、ゆうゆうバスが37.6%を占めている。

■利用しない理由（「利用していない」と回答した方のみ、複数回答可）

【民間の路線バス】

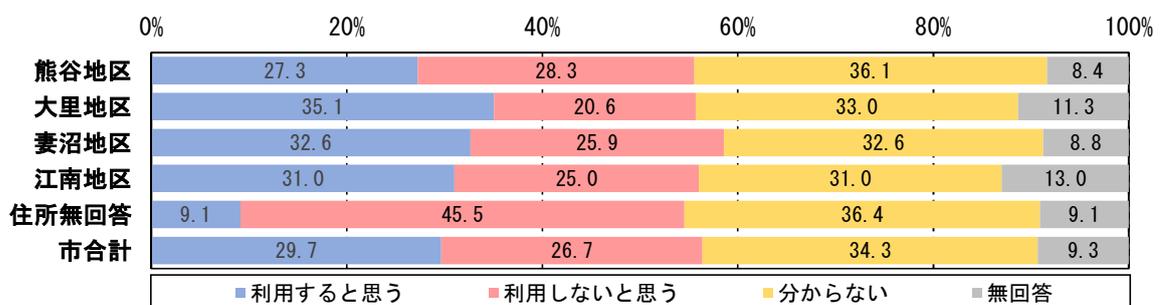


【ゆうゆうバス】

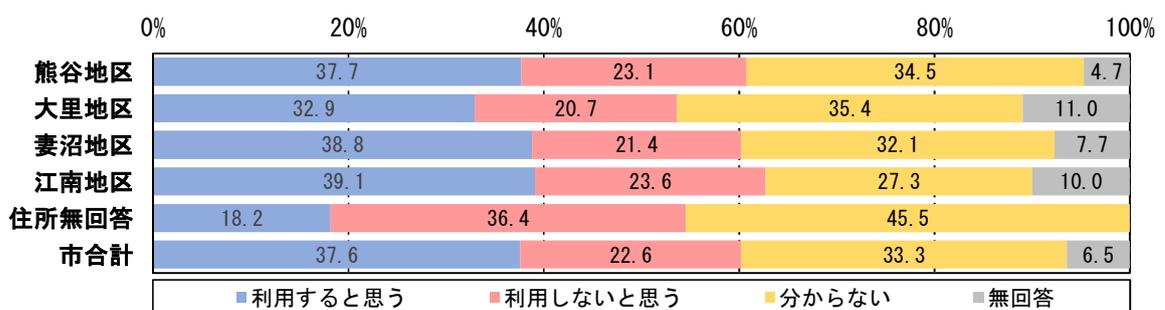


■サービスが改善された場合の利用意向（「利用していない」と回答した方のみ）

【民間の路線バス】



【ゆうゆうバス】



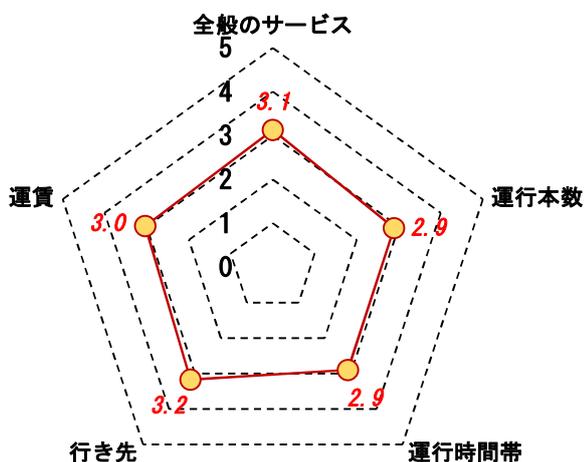
②運行サービスに対する満足度

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

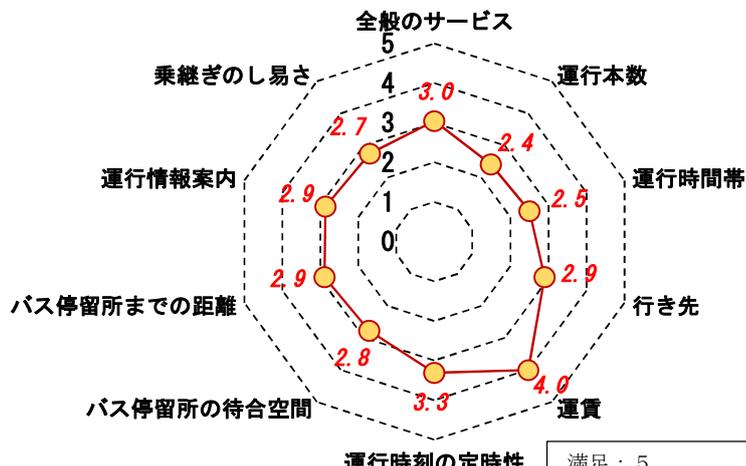
ゆうゆうバスは、「運賃」で高い評価を得ているものの、「運行本数」、「運行時間帯」及び「乗り継ぎのし易さ」などで評価が低くなっている。

■運行サービスに対する満足度

【民間の路線バス】



【ゆうゆうバス】

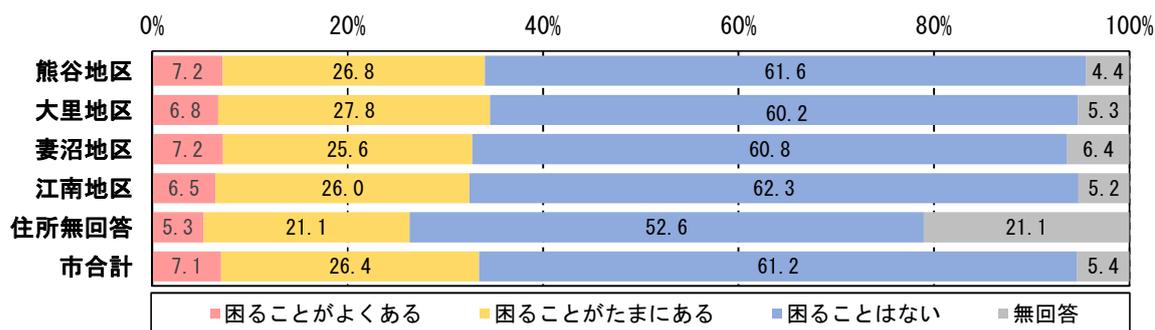


満足：5
 やや満足：4
 どちらでもない：3
 やや不満：2
 不満：1

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

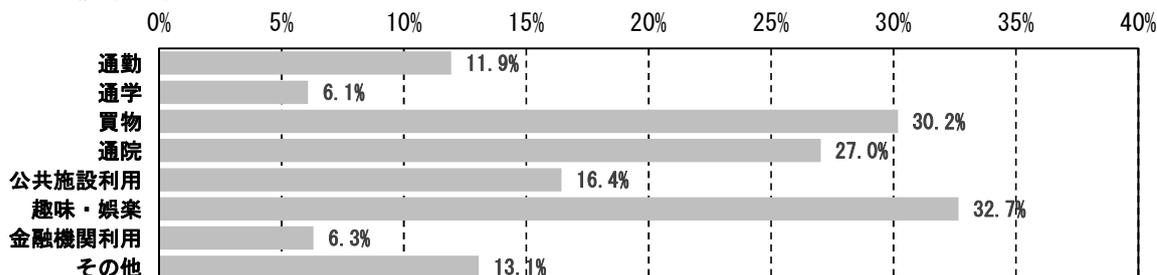
回答者全体のうち、外出する時に7.1%の人が「困ることがよくある」、26.4%の人が「困ることがたまにある」との回答があり、特に「趣味・娯楽 (32.7%)」、「買物 (30.2%)」、「通院 (27.0%)」目的で外出する時に困るとの回答が多くなっている。

■外出する時に困ることの有無



■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）

(複数回答可)



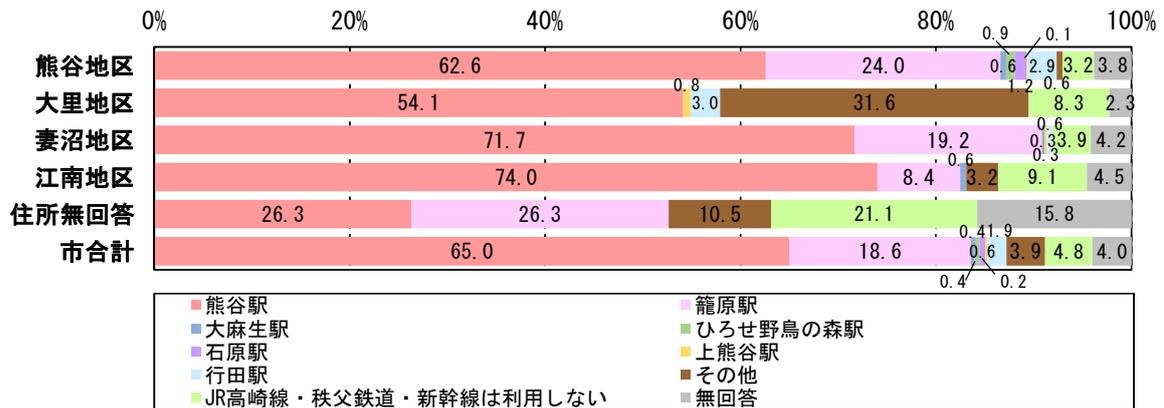
(5) 鉄道（JR 高崎線・秩父鉄道・新幹線）の利用状況等

主な利用鉄道駅は、どの地区も「熊谷駅」が多く、次いで地区別に見ると、大里地区で「その他（31.6%）」が多くなっている。

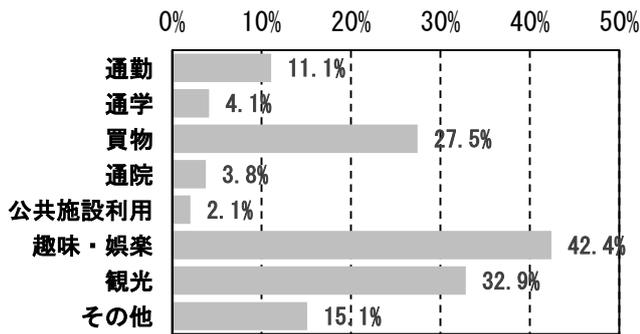
利用目的としては、「趣味・娯楽（42.4%）」、「観光（32.9%）」及び「買物（27.5%）」目的での利用が多くなっている。

運行サービスに対する満足度は、全体的に高い評価を得ている。

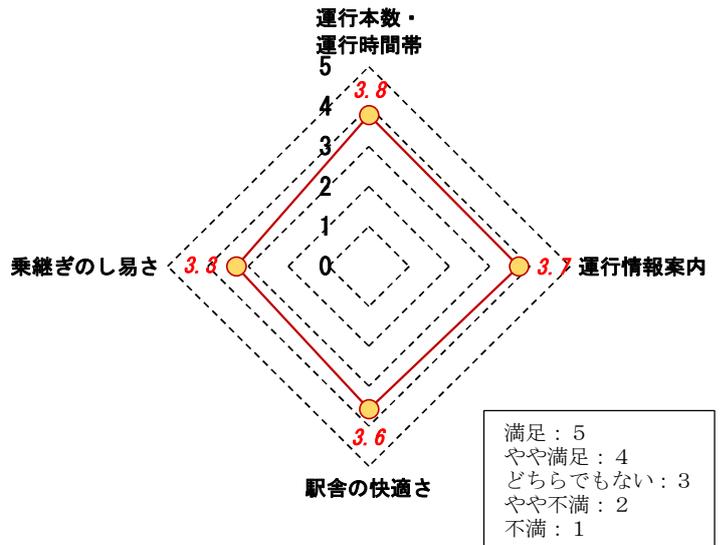
■主な利用鉄道駅



■利用目的（複数回答可）



■運行サービスに対する満足度



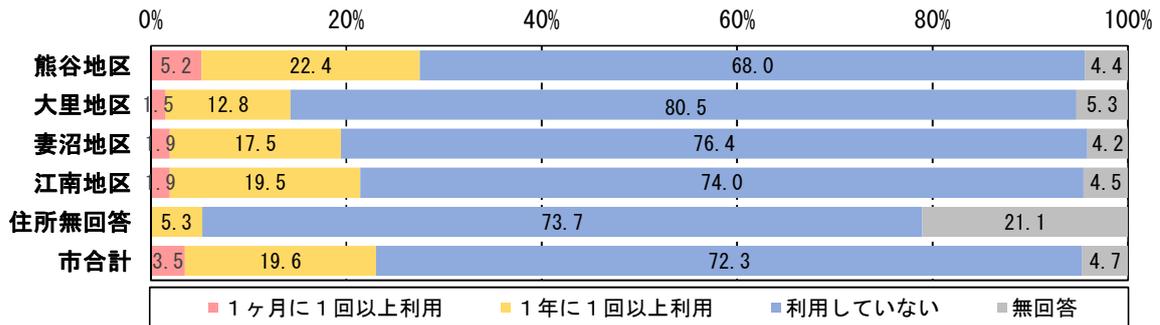
(6) タクシーの利用状況等

タクシーの利用頻度としては、3.5%の人が「1ヶ月に1回以上利用」、19.6%の人が「1年に1回以上利用」という回答となっている。

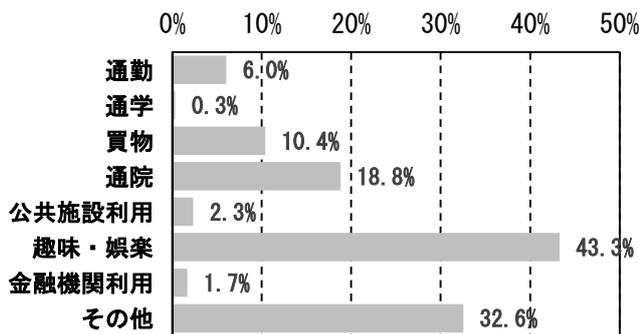
利用目的としては、「趣味・娯楽（43.3%）」、「通院（18.8%）」目的での利用が多くなっている。

運行サービスに対する満足度として、「車両の乗り心地・乗りやすさ」と「利用のし易さ（電話での呼び出し等）」で高い評価を得ているものの、「運賃」と「料金・サービス等の運行情報案内」で評価が低くなっている。

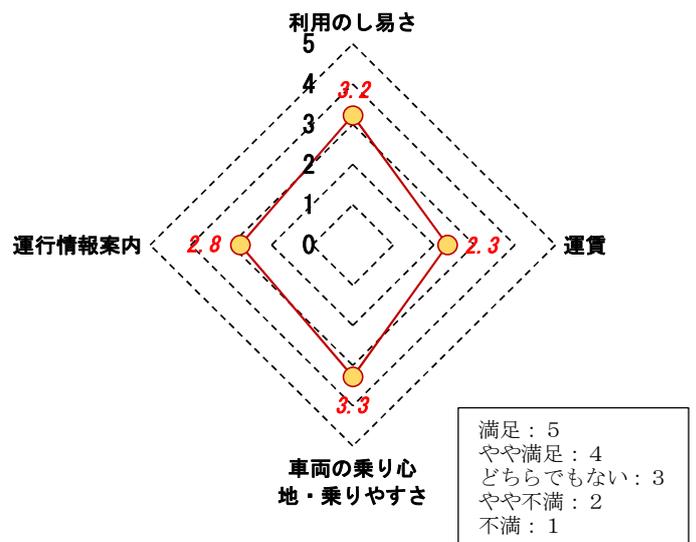
■タクシーの利用頻度



■利用目的（複数回答可）



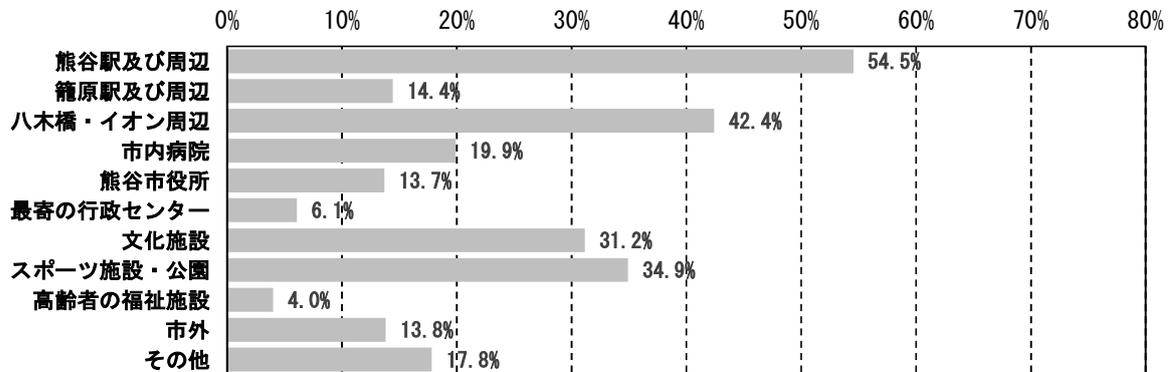
■運行サービスに対する満足度



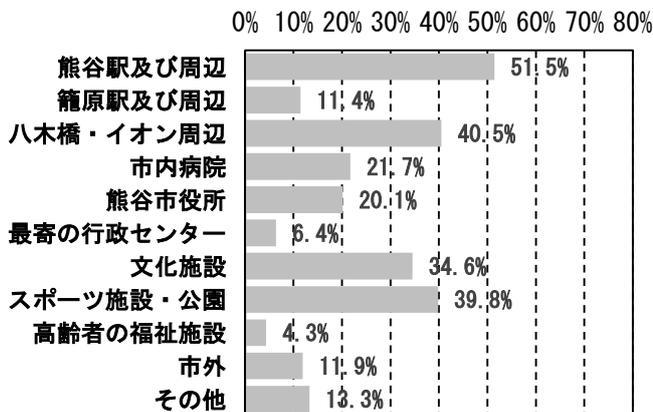
(7) 公共交通の利用意向

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」、「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。

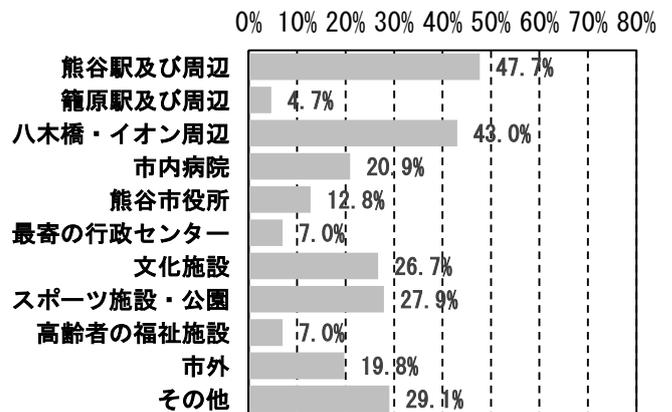
■バス等を利用して行きたい場所（市合計、複数回答可）



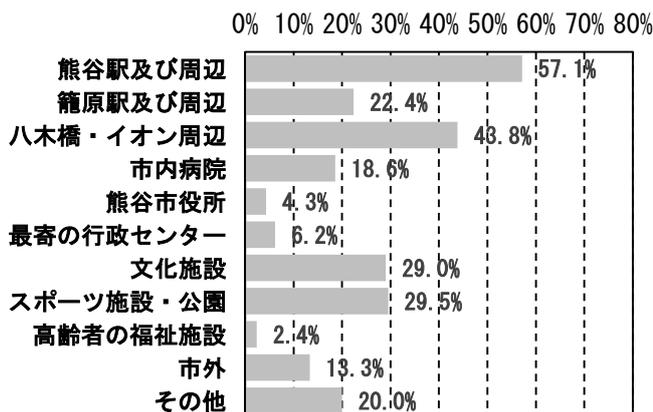
【熊谷地区】



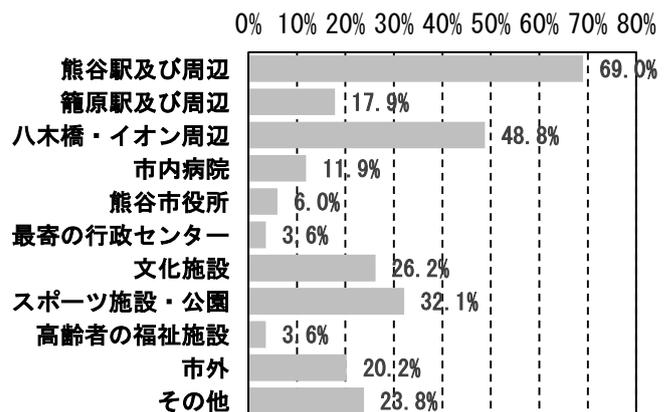
【大里地区】



【妻沼地区】



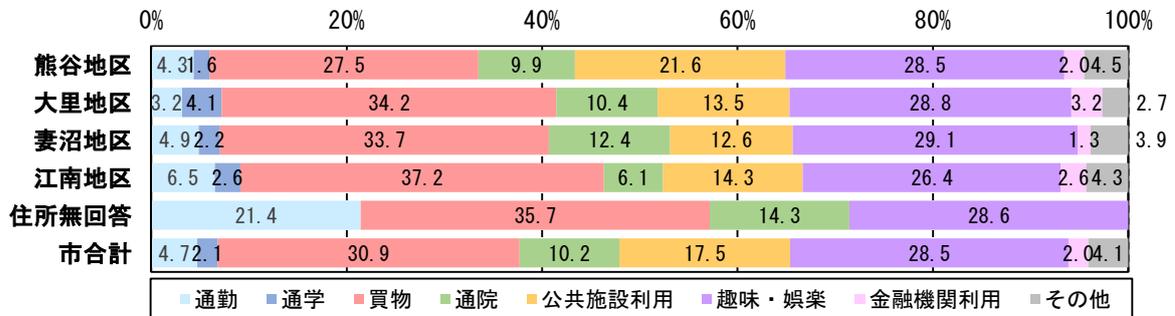
【江南地区】



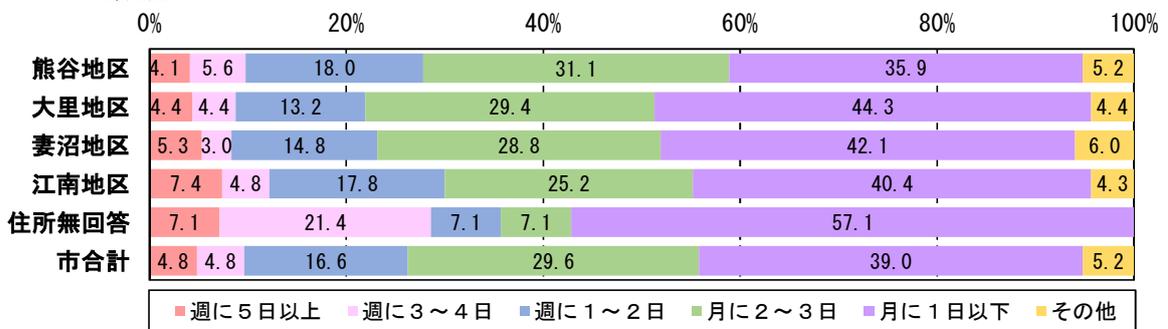
利用目的としては、「買物（30.9%）」、「趣味・娯楽（28.5%）」、「公共施設利用（17.5%）」が多く、利用頻度は利用目的に反映して、「月に1日以下（39.0%）」、「月に2～3日（29.6%）」が多くなっている。

利用時間帯は、「午前（9～11時台）（54.4%）」、「午後（12～15時台）（23.5%）」が多くなっている。

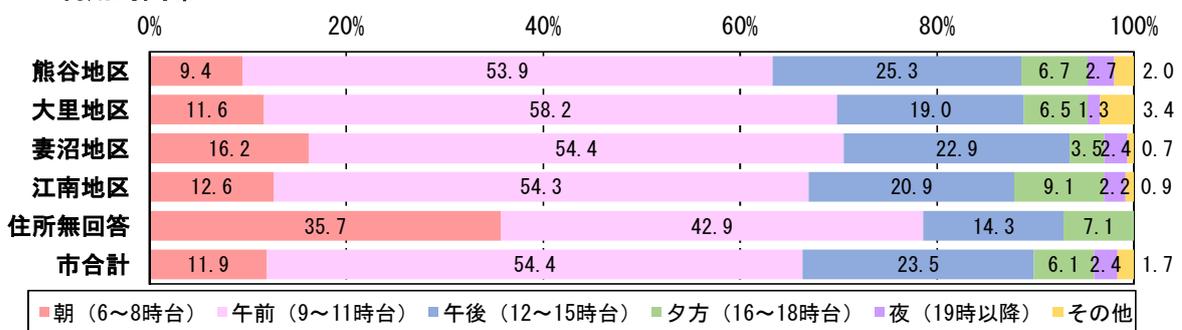
■利用目的



■利用頻度



■利用時間帯



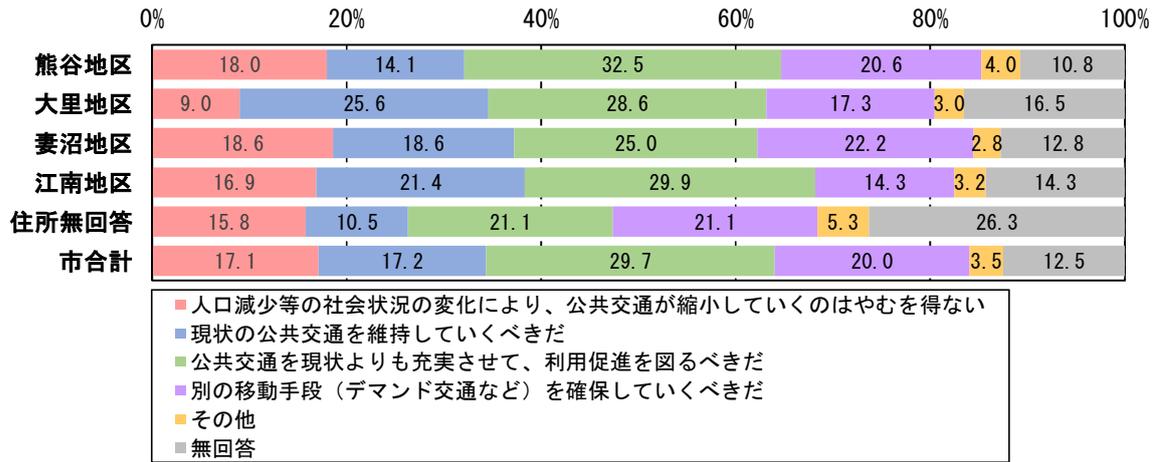
(8) 公共交通の維持・確保意向

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」と回答した人が29.7%と多く、次いで「別の移動手段（デマンド交通など）を確保していくべきだ（20.0%）」となっている。

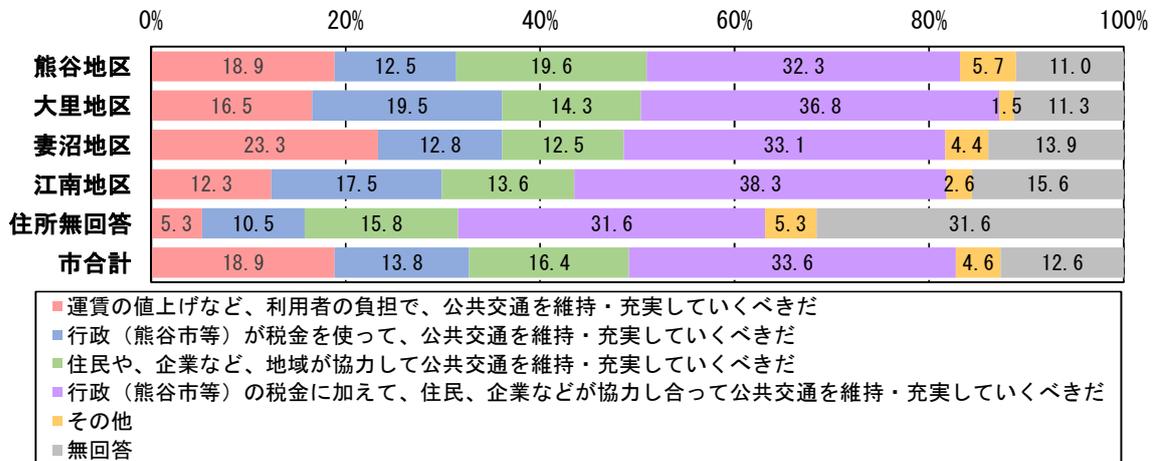
公共交通を維持・充実していくための方法は、「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」と回答した人が33.6%と多くなっている。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「民間の路線バスやゆうゆうバス等の運行ルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布（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%）」の順で多くなっている。

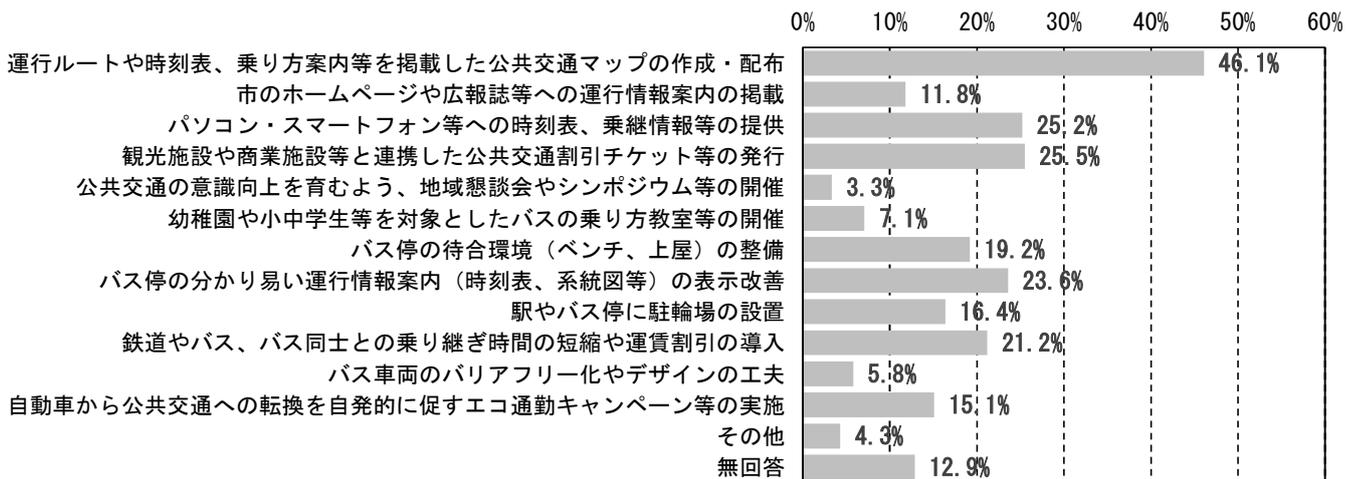
■公共交通の取組の方向性



■公共交通を維持・充実していくための方法



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（複数回答可）



2-2 ゆうゆうバス利用者アンケート調査

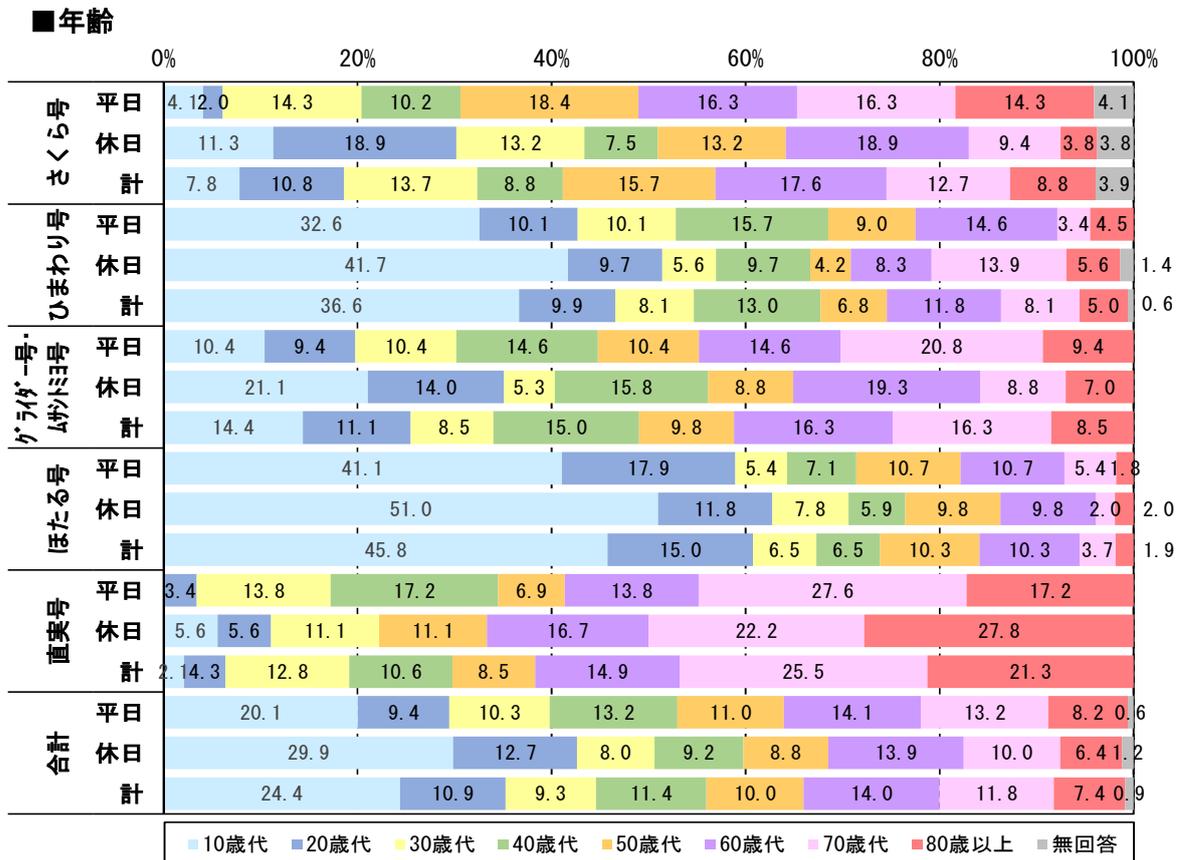
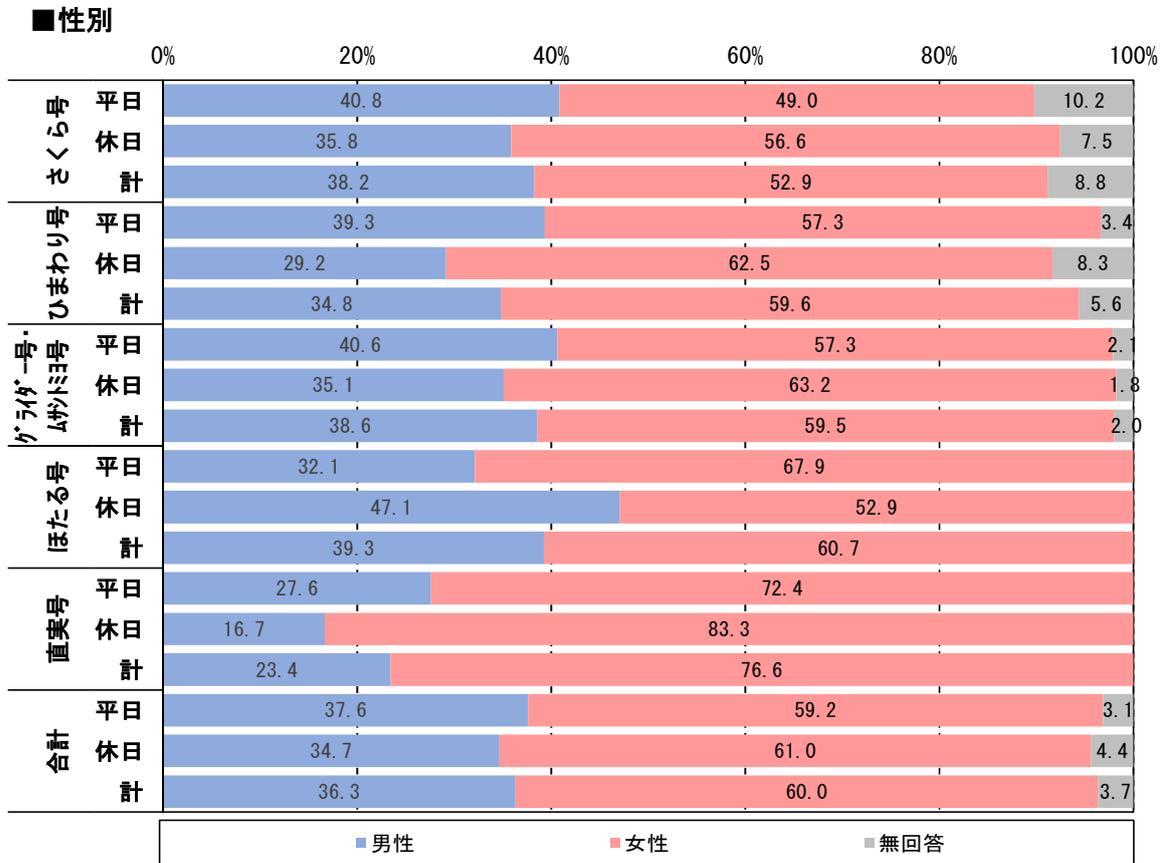
ゆうゆうバス利用者アンケート調査は、ゆうゆうバスの利用状況、運行サービスに対する満足度、乗り継ぎの有無と可能性、ゆうゆうバスの利用をより一層促進するために必要なサービスと支払い運賃可能額及び秩父鉄道新駅まで延伸した場合の利用意向（さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号のみ）を把握し、ゆうゆうバス見直しに当たっての基礎資料として活用するために実施した。

調査対象者	ゆうゆうバス利用者																														
調査方法	調査員による直接ヒアリング+手渡し配布・郵送回収																														
調査日	平日：平成27年9月28日（月）、休日：平成27年9月27日（日）																														
調査項目	①回答者の属性（性別、年齢） ②ゆうゆうバスの利用状況（利用目的、利用頻度） ③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、運行時間の定時性、バス停の待合空間、自宅からバス停までの距離、時刻表・路線図等の運行情報案内、他のバスや鉄道との乗り継ぎのし易さ、全般のサービス） ④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 ⑤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と支払い運賃可能額 ⑥秩父鉄道新駅まで延伸した場合の利用意向（さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号のみ）																														
回収状況	全体 570 票（平日 319 票、休日 251 票） <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平日</th> <th>休日</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>さくら号</td> <td>49 票</td> <td>53 票</td> <td>102 票</td> </tr> <tr> <td>ひまわり号</td> <td>89 票</td> <td>72 票</td> <td>161 票</td> </tr> <tr> <td>グライダー号・ムサシトミヨ号</td> <td>96 票</td> <td>57 票</td> <td>153 票</td> </tr> <tr> <td>ほたる号</td> <td>56 票</td> <td>51 票</td> <td>107 票</td> </tr> <tr> <td>直実号</td> <td>29 票</td> <td>18 票</td> <td>47 票</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>319 票</td> <td>251 票</td> <td>570 票</td> </tr> </tbody> </table>				平日	休日	合計	さくら号	49 票	53 票	102 票	ひまわり号	89 票	72 票	161 票	グライダー号・ムサシトミヨ号	96 票	57 票	153 票	ほたる号	56 票	51 票	107 票	直実号	29 票	18 票	47 票	合計	319 票	251 票	570 票
	平日	休日	合計																												
さくら号	49 票	53 票	102 票																												
ひまわり号	89 票	72 票	161 票																												
グライダー号・ムサシトミヨ号	96 票	57 票	153 票																												
ほたる号	56 票	51 票	107 票																												
直実号	29 票	18 票	47 票																												
合計	319 票	251 票	570 票																												

(1) 回答者の属性

性別については、女性の回答者が60.0%と男性よりも多い。

年齢については、ひまわり号とほたる号で10歳代の人が、直実号で60歳以上の人が多かった。
さくら号とグライダー号・ムサシトミヨ号は各世代から万遍なく回答があった。



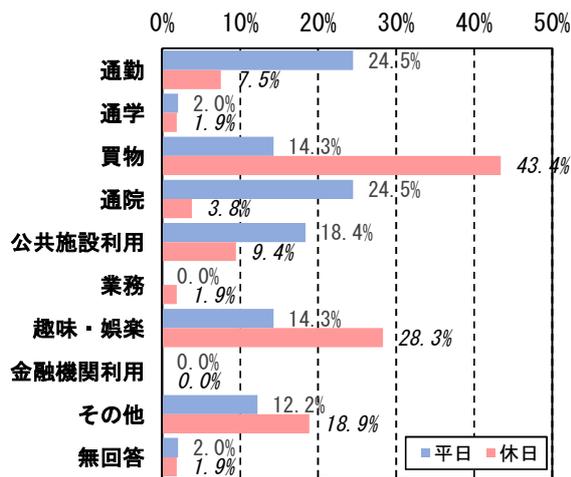
(2) 利用状況

平日の利用目的については、さくら号とグライダー号・ムサントミヨ号は通勤と通院、ひまわり号とほたる号は通勤と通学、直実号は通院と公共施設利用が多くなっており、休日は、各系統とも買物が最も多くなっている。

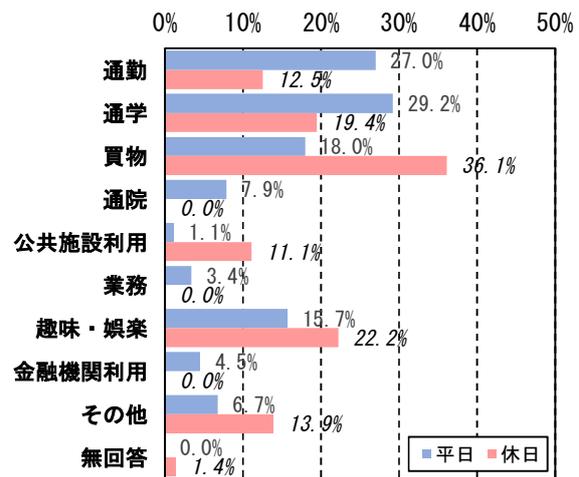
利用頻度は、通勤、通学での利用割合が多いひまわり号、グライダー号・ムサントミヨ号及びほたる号で週5日以上の利用が多くなっている。

■利用目的（複数回答可）

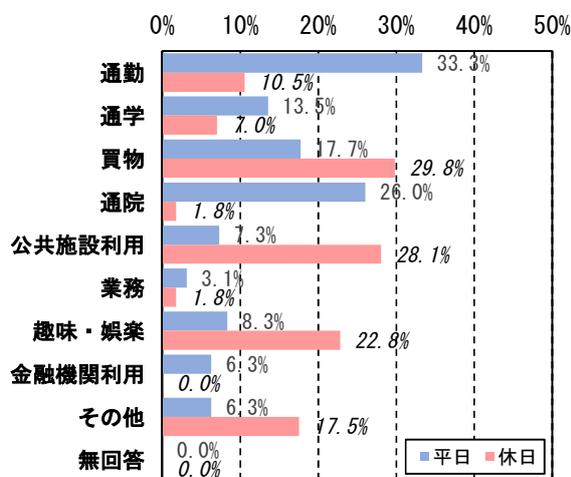
【さくら号】



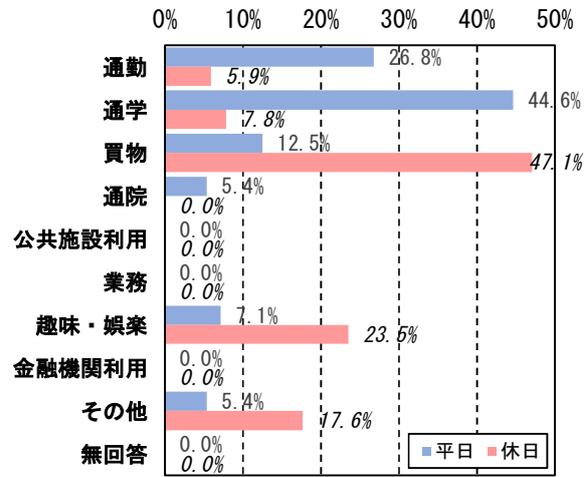
【ひまわり号】



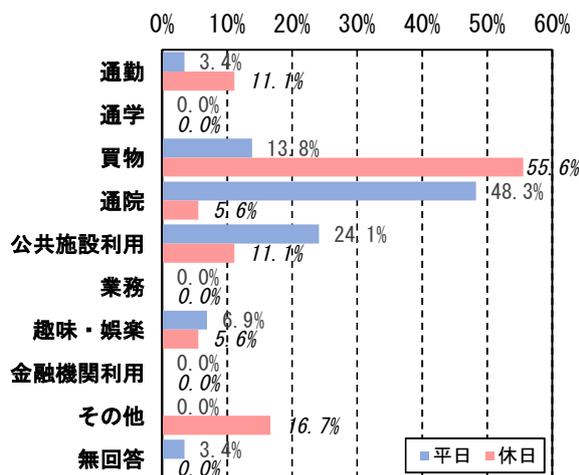
【グライダー号・ムサントミヨ号】



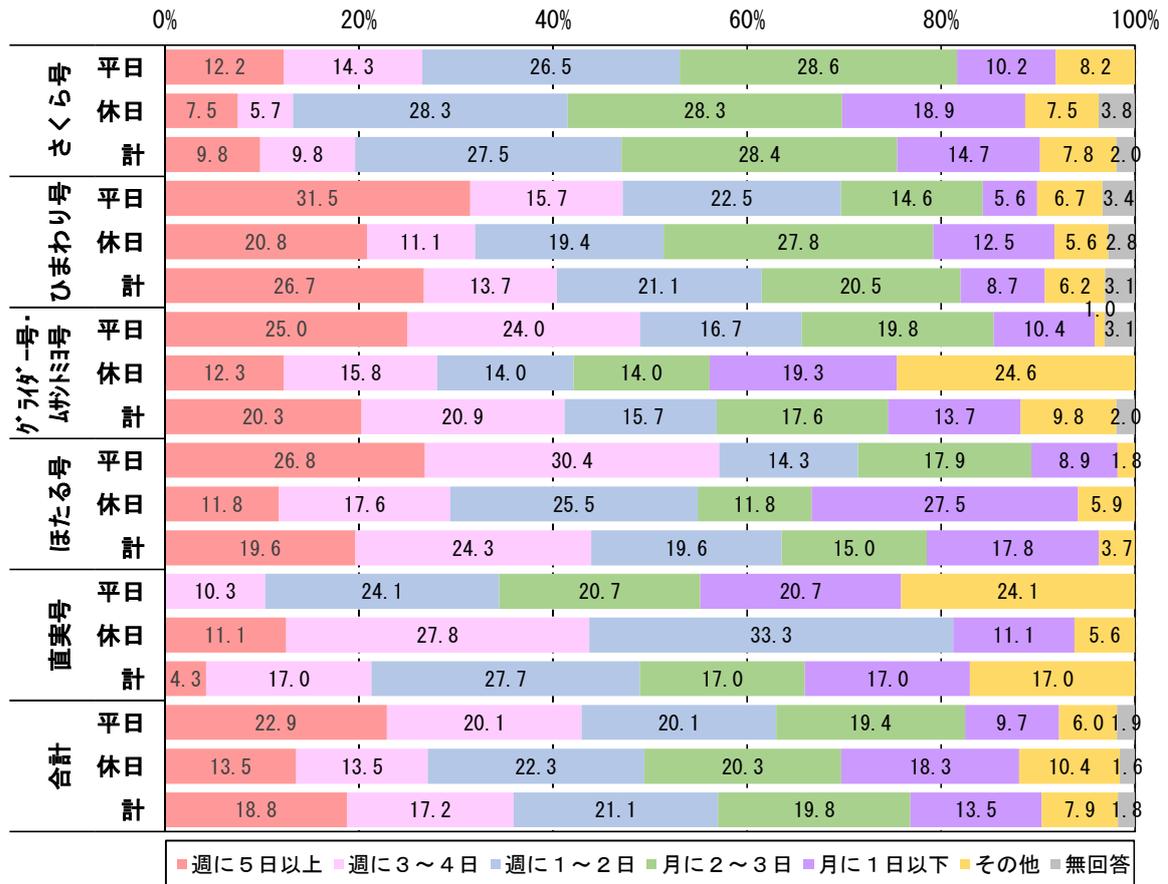
【ほたる号】



【直実号】



■利用頻度

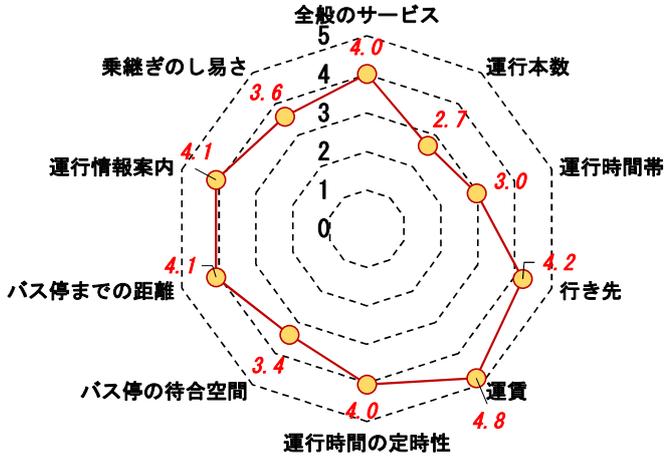


(3) 運行サービスに対する満足度

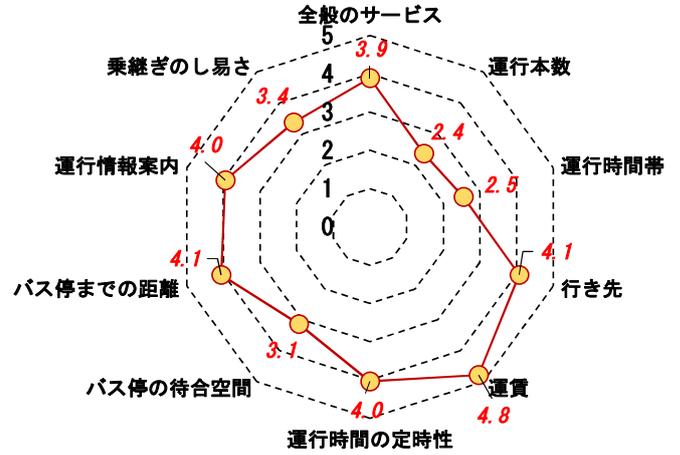
ゆうゆうバス全体としては、特に運賃、行き先、運行情報案内及びバス停までの距離で高い評価を得ているものの、運行本数で評価が低くなっている。

■運行サービスに対する満足度

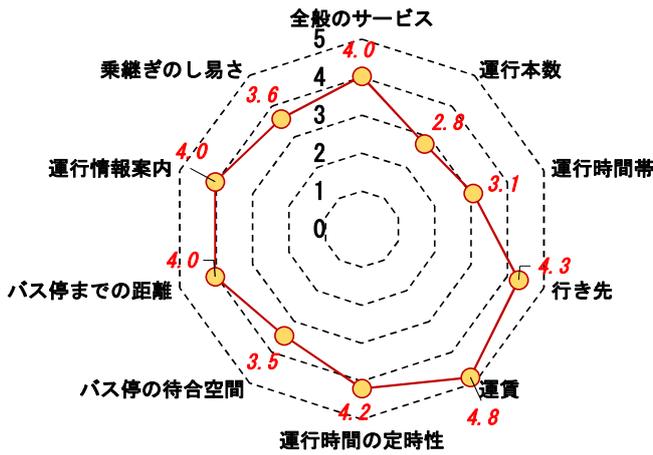
【ゆうゆうバス全体】



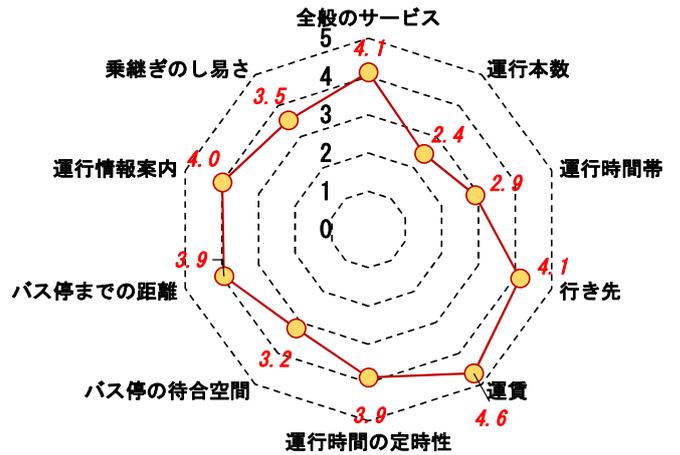
【さくら号】



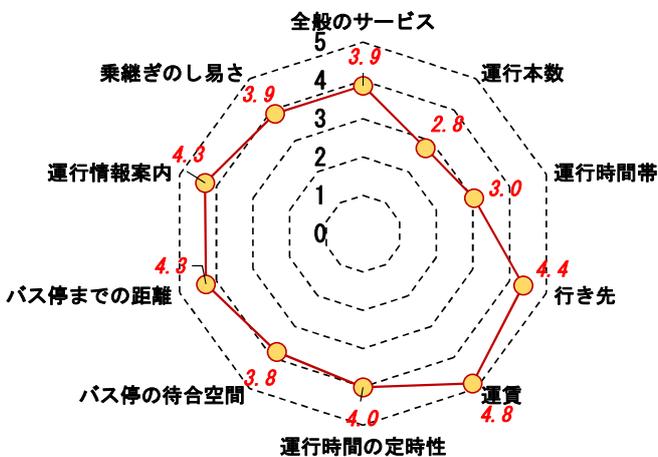
【ひまわり号】



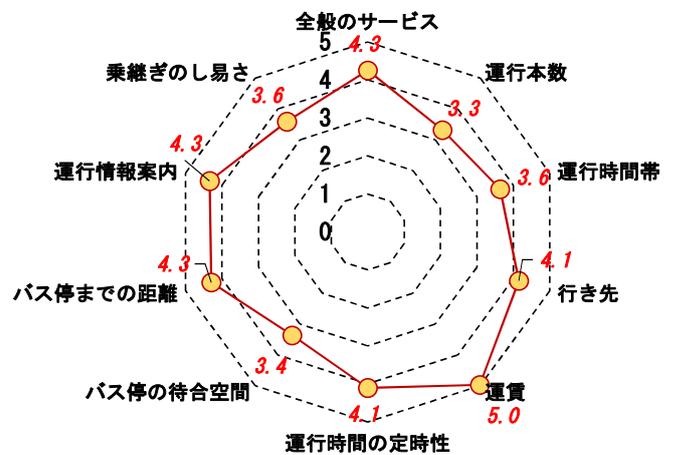
【グライダー号・ムサシトミヨ号】



【ほたる号】

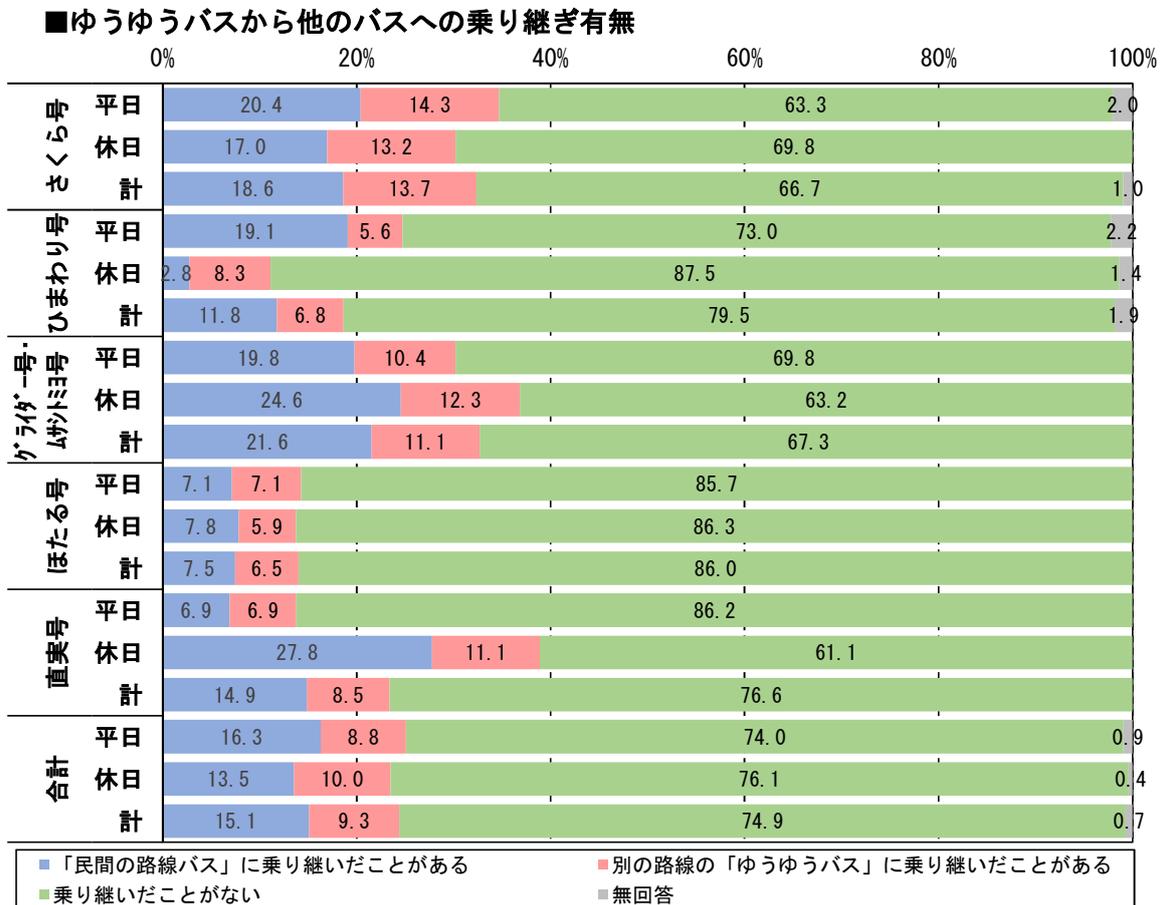


【直実号】



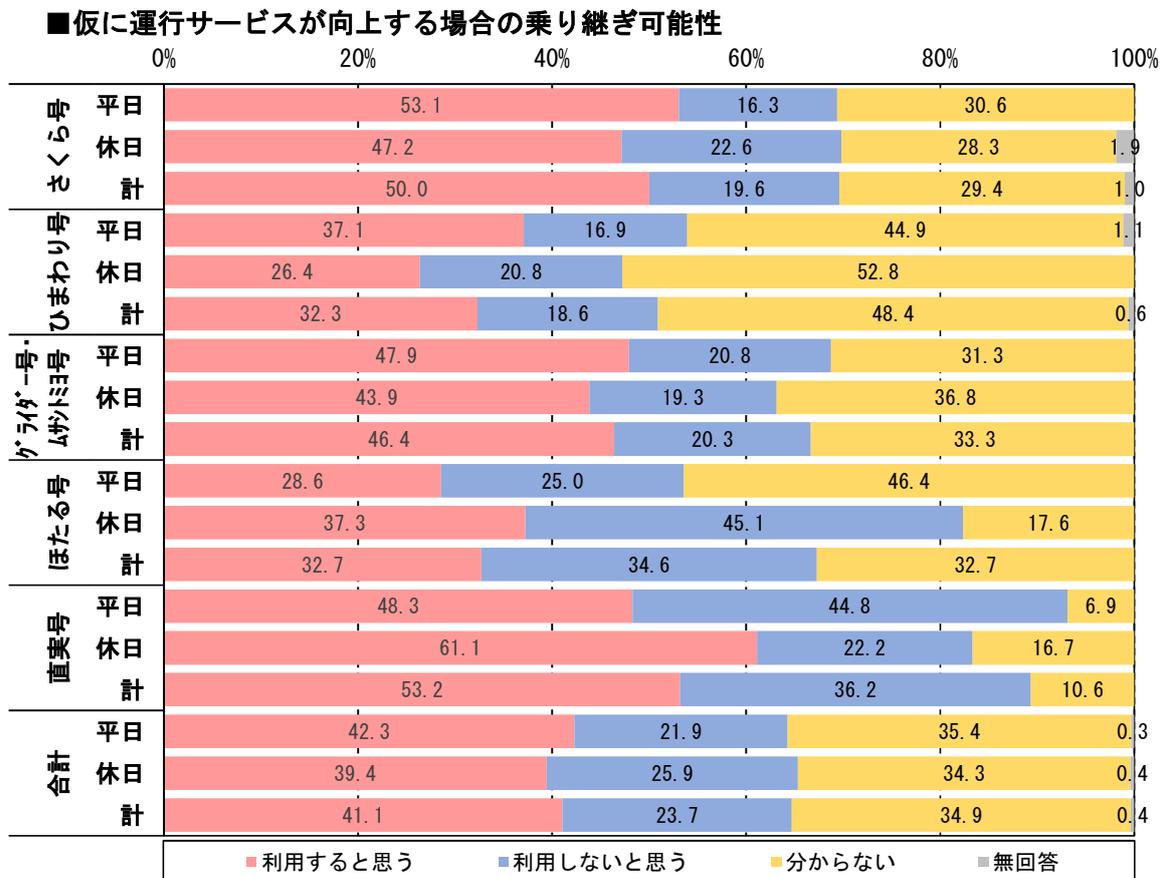
(4) 他のバスへの乗り継ぎの有無

ゆうゆうバスから他のバスへの乗り継ぎ有無については、「乗り継いだことがない」と回答した人が74.9%と多く、乗り継いだことがあると回答した人は24.4%となっており、系統別に見ると、乗り継いだことがあると回答した人はグライダー号・ムサントミヨ号で32.7%、さくら号で32.3%と多くなっている。



(5) 乗り継ぎ可能性

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、「利用すると思う」と回答した人が41.1%と多く、系統別に見ると、直実号が53.2%、さくら号が50.0%と多くなっている。

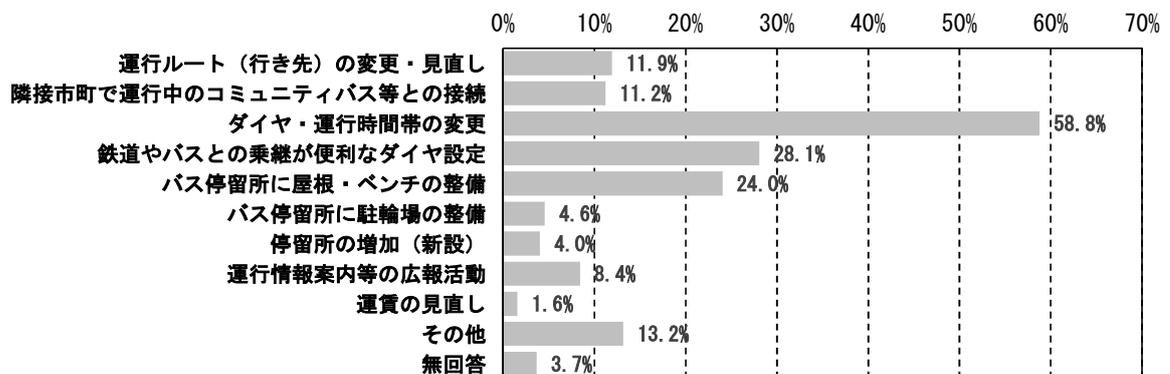


(6) 必要なサービスと支払い運賃可能額

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「鉄道やバスとの乗り継ぎ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%)」の順で多くなっている。

サービスが向上した場合の支払い可能な運賃については、現行と同様に「100円」と回答した人が46.7%と最も多く、次に「200円 (26.7%)」となっている。

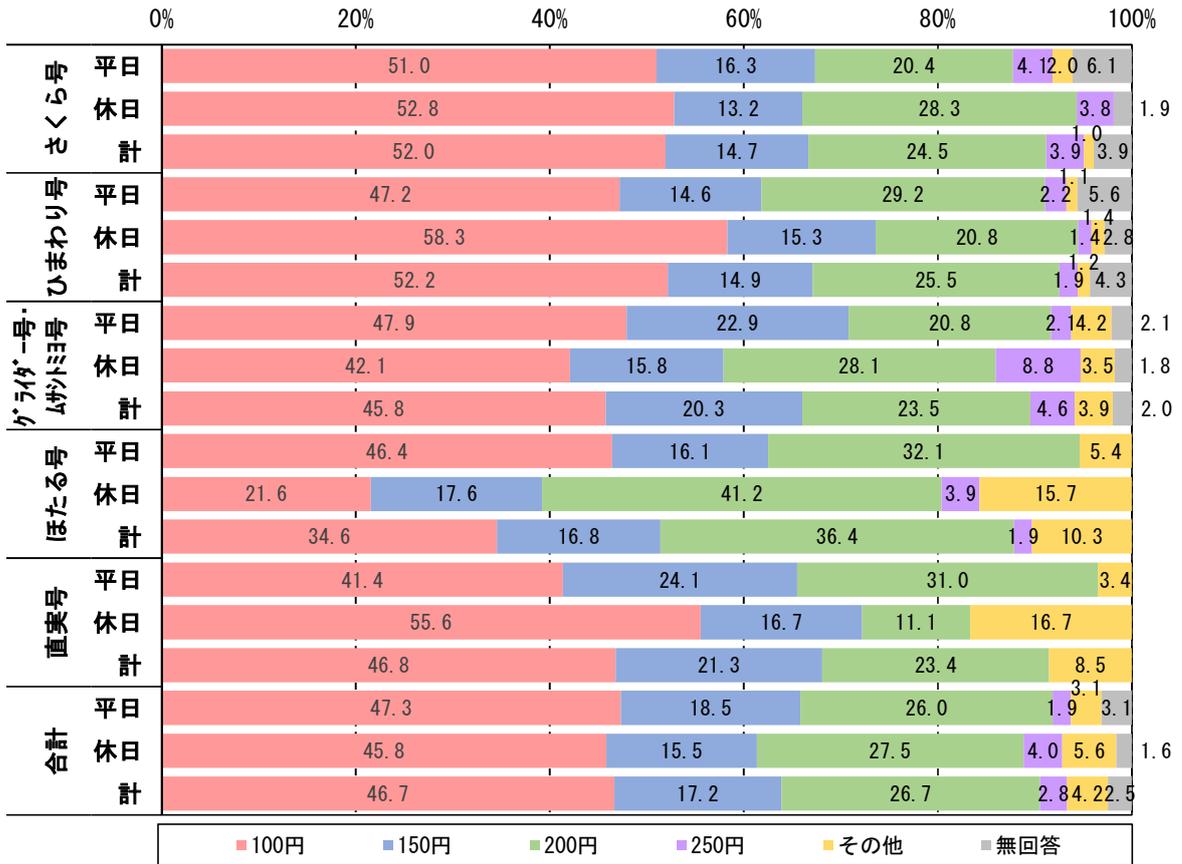
■より一層高めるために必要なサービス【ゆうゆうバス全体、(複数回答可)】



※希望する経由地・市外：東松山市(駅) 11件、吹上駅6件、深谷駅2件

その他：運行本数の増便25件、今のままで良い8件、ICカードの導入5件

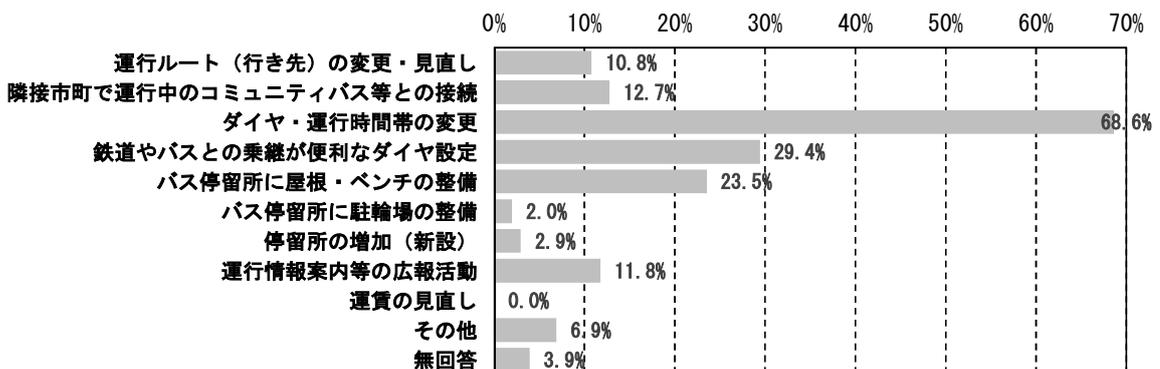
■サービスが向上した場合の支払い可能な運賃



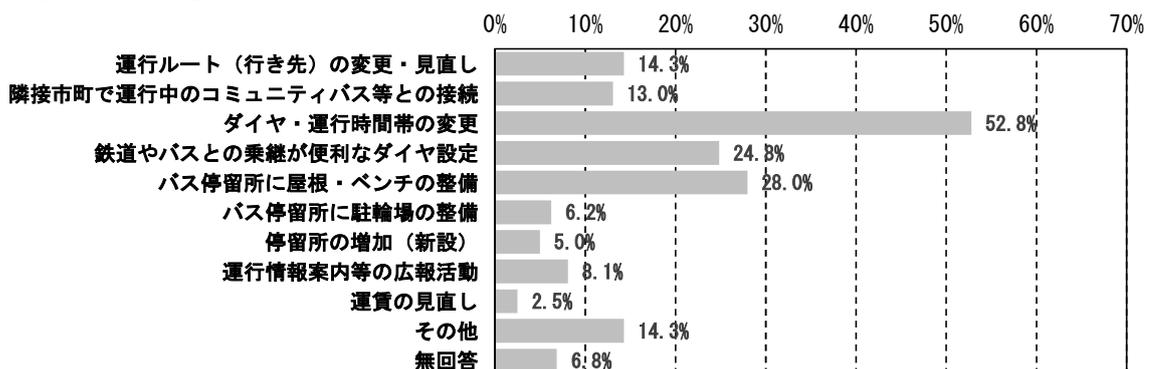
その他：「ゆうゆうバス 70」所持者のため関係ない 8 件、300 円 5 件

■系統別・より一層高めるために必要なサービス（複数回答可）

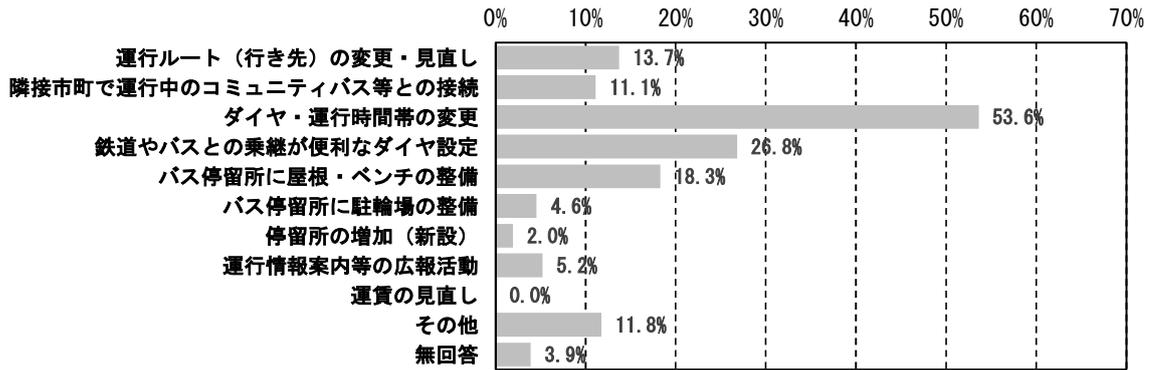
【さくら号】



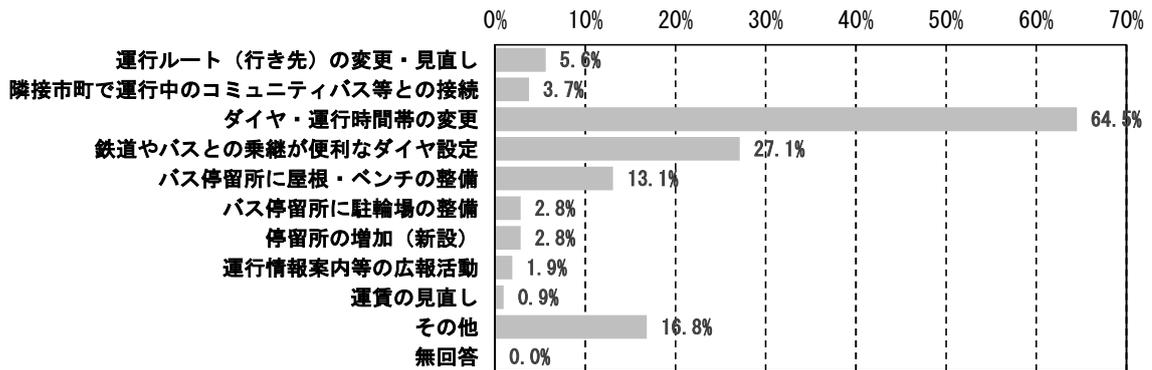
【ひまわり号】



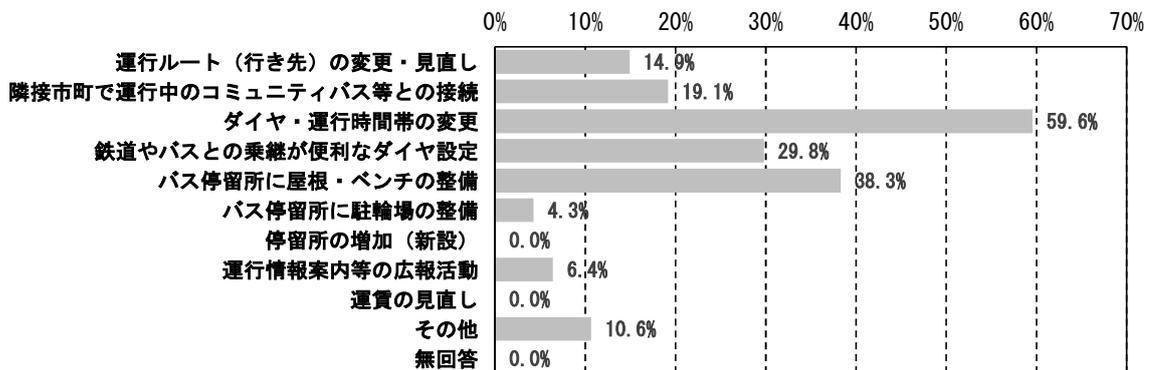
【グライダー号・ムサシトミヨ号】



【ほたる号】



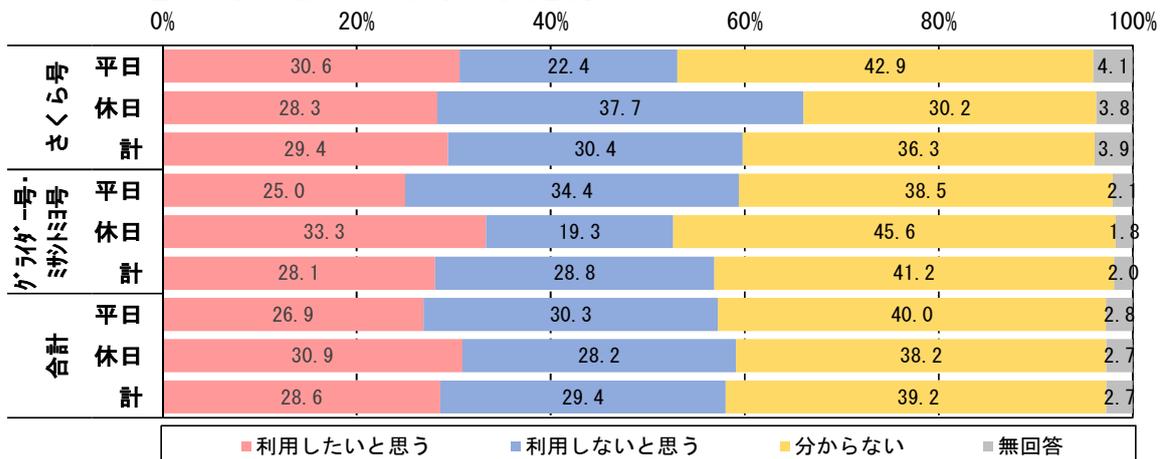
【直実号】



(6) 秩父鉄道新駅まで延伸した場合の利用意向（さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号）

秩父鉄道新駅まで延伸した場合の利用意向は、「利用したいと思う」と回答した人が28.6%、「利用しないと思う」と回答した人が29.4%と同程度となっている。

■ 秩父鉄道新駅まで延伸した場合の利用意向



2-3 秩父鉄道新駅の利用に関するアンケート調査

秩父鉄道新駅の利用に関するアンケート調査は、秩父鉄道新駅の利用可能性や意向、市内の公共交通の利用状況等を把握し、秩父鉄道の新駅に対する利用可能性や利便性向上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。

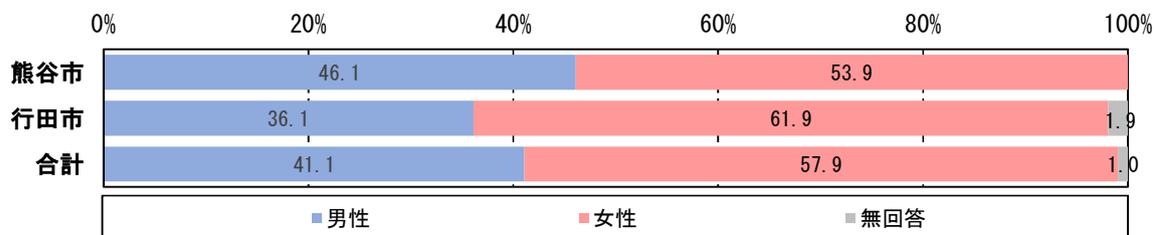
調査対象者	住民基本台帳から無作為抽出した新駅予定地の周辺地域の15歳以上の600人（熊谷市300人、行田市300人）
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査日	平成27年10月16日（金）～平成27年10月30日（金）
調査項目	①回答者の属性（性別、年齢、職種、居住地、運転免許証の有無、自由に使える自動車などの保有状況、鉄道を利用する場合の主な鉄道駅、駅までの交通手段） ②秩父鉄道新駅の利用可能性や意向（新駅の利用目的、自宅から新駅までの交通手段、降車又は乗換駅、利用頻度、乗車券の種類、駅前広場及び周辺に必要と思う施設） ③市内の公共交通の利用状況（公共交通の利用有無、利用する公共交通の種類、利用目的、利用頻度、公共交通を利用しない理由）
回収状況	回収票数309票（回収率51.5%） ※熊谷市：154票、行田市：155票

(1) 回答者の属性

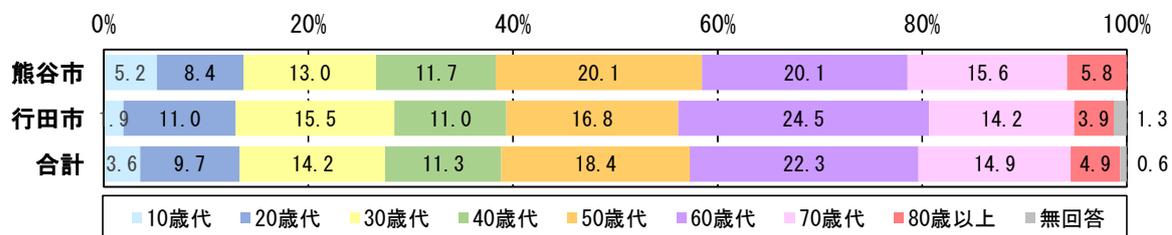
性別については、「女性」の回答者が57.9%と男性よりも多く、年齢は、「60歳代（22.3%）」が最も多く、次いで「50歳代（18.4%）」、「70歳代（14.9%）」となっている。

回答者の職種は、「会社員・公務員（32.0%）」が最も多くなっている。

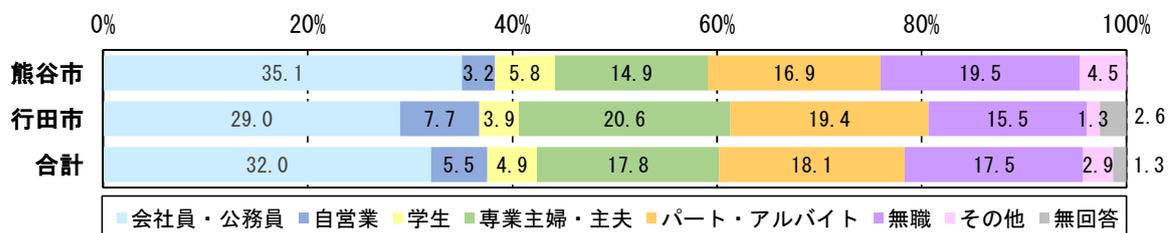
■性別



■年齢



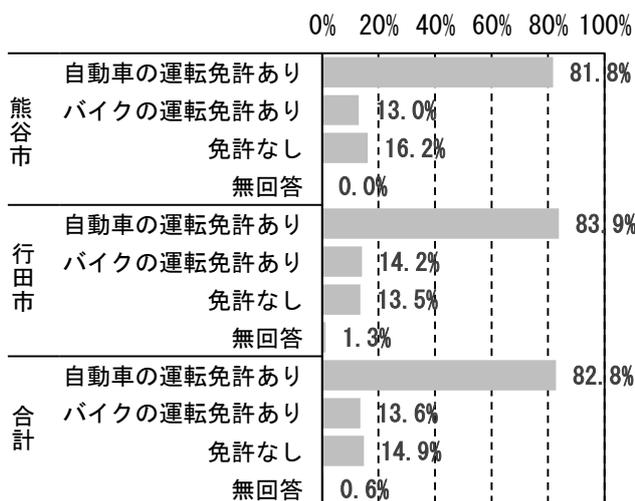
■職種



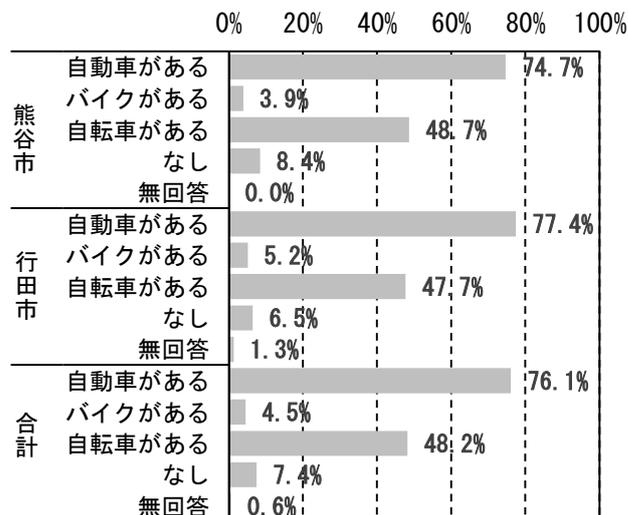
運転免許証の有無を見ると、回答者の約80%の人が自動車運転免許又はバイク運転免許を保有しており、回答者の約14.9%の人はいずれの免許も保有していない。自動車などの保有状況を見ると、自動車、バイク又は自転車のいずれも保有していない人は全回答者の7.4%となっている。

鉄道を利用する場合の主な鉄道駅は、熊谷市では「熊谷駅(77.9%)」、行田市では「行田駅(54.2%)」が多く、駅までの主な交通手段は、全体で39.9%の人が「自家用車を運転」と回答している。

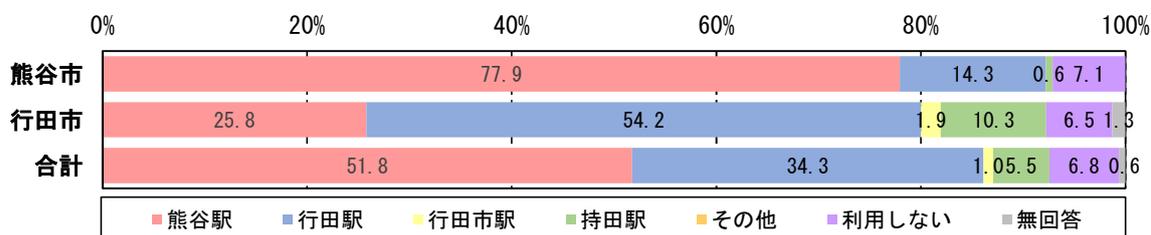
■運転免許証の有無（複数回答可）



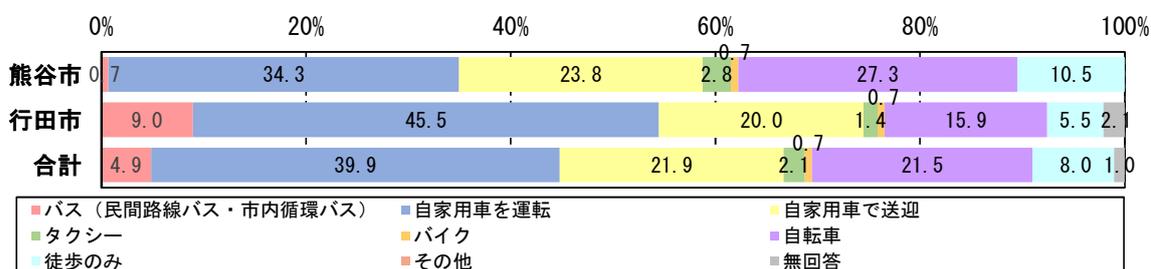
■自動車等の所有状況（複数回答可）



■鉄道を利用する場合の主な鉄道駅



■鉄道駅までの主な利用交通手段



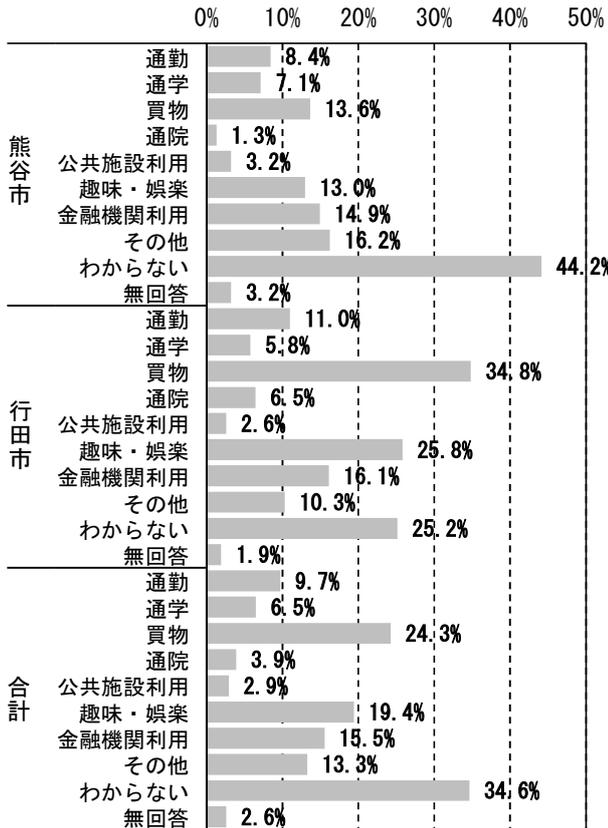
(2) 秩父鉄道新駅の利用可能性や意向

新駅の利用目的については、「わからない」を除くと「買物 (24.3%)」、「趣味・娯楽 (19.4%)」及び「金融機関利用 (15.5%)」が多く、通勤・通学における現在の利用交通手段は、「JR 高崎線 (50.0%)」、「自家用車を運転 (40.5%)」及び「自転車 (31.0%)」が多くなっている。

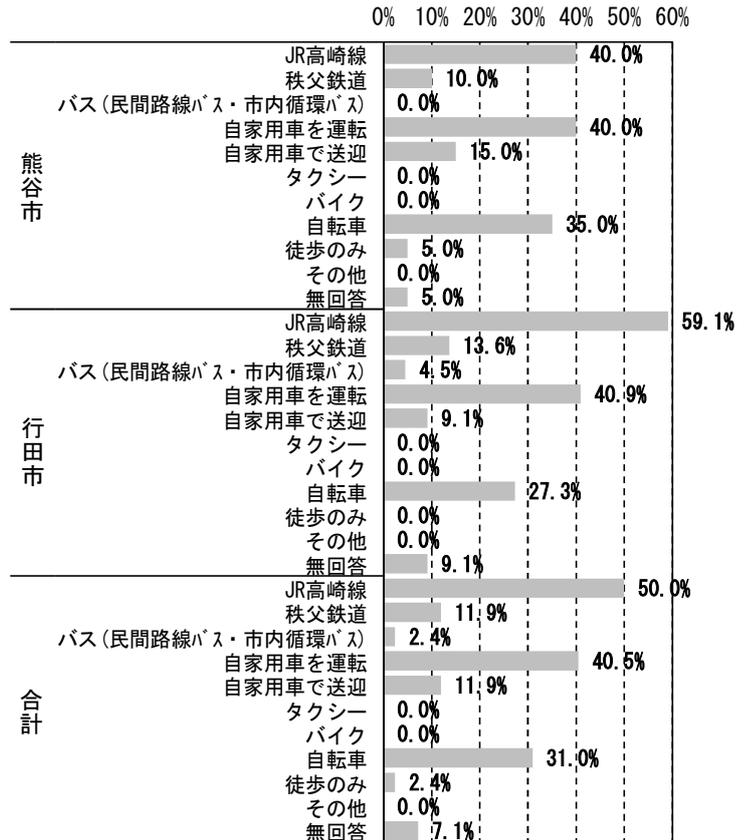
自宅から新駅までの利用交通手段については、「自転車」と回答した人が 37.9%と最も多く、次いで「徒歩のみ (20.1%)」となっている。

新駅乗車後に降車駅又は乗換駅は、「熊谷駅」と回答した人が 61.5%と最も多くなっている。

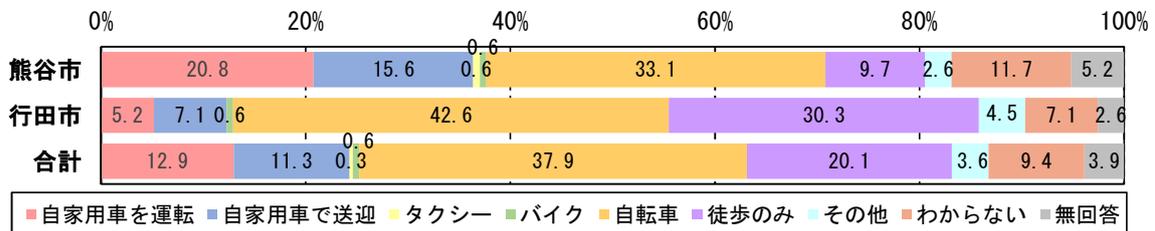
■新駅の利用目的 (複数回答可)



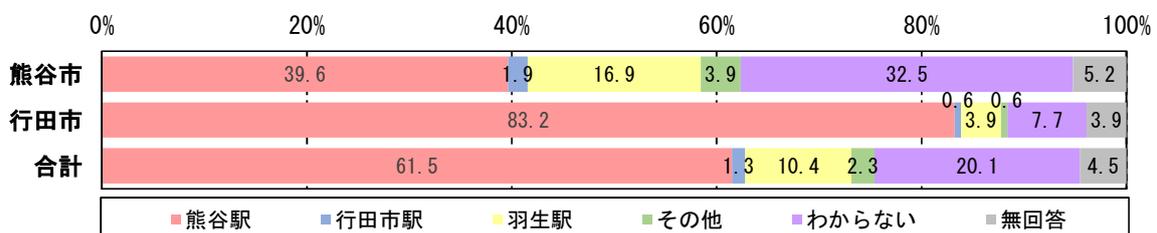
■通勤・通学時の現在の利用交通手段 (複数回答可)



■自宅から新駅までの利用交通手段



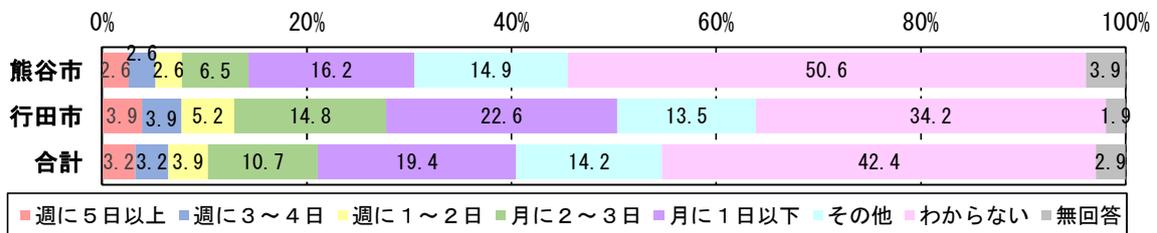
■新駅乗車後、降車駅又は乗換駅



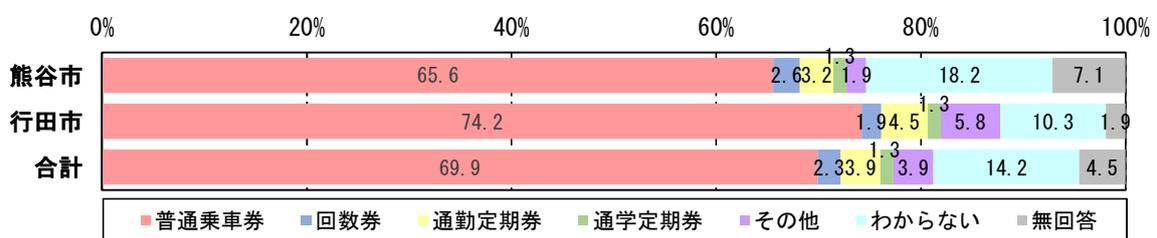
新駅の利用頻度は、「わからない」を除くと、「月に1日以下（19.4%）」が、乗車券の種類は、「普通乗車券（69.9%）」が最も多くなっている。

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「送迎車スペース（32.4%）」の順で多くなっている。

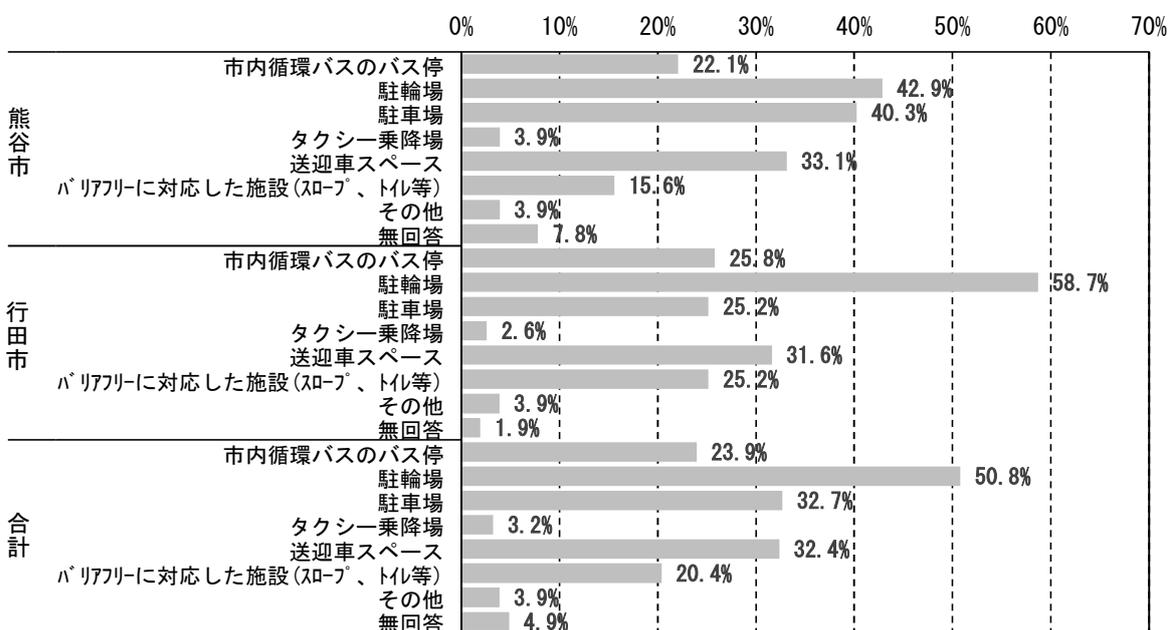
■新駅の利用頻度



■利用すると思う乗車券の種類



■駅前広場及び周辺に必要と思う施設（複数回答可）

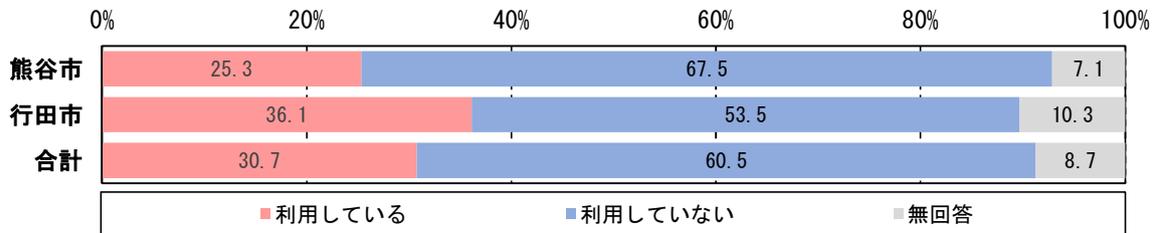


(3) 市内の公共交通の利用状況

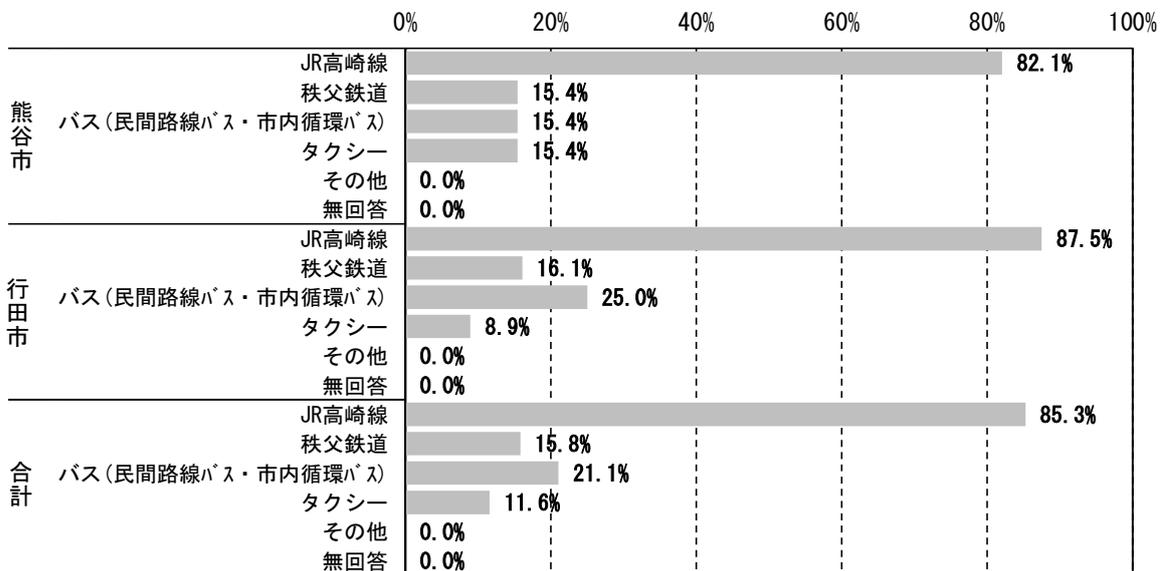
公共交通の利用有無については、「利用している」と回答した人が30.7%で、公共交通の種類は熊谷市、行田市ともに「JR高崎線」と回答した人が8割を超え多くなっている。

公共交通の利用目的は、熊谷市、行田市ともに「趣味・娯楽」、「買物」及び「通勤」の順で多くなっている。

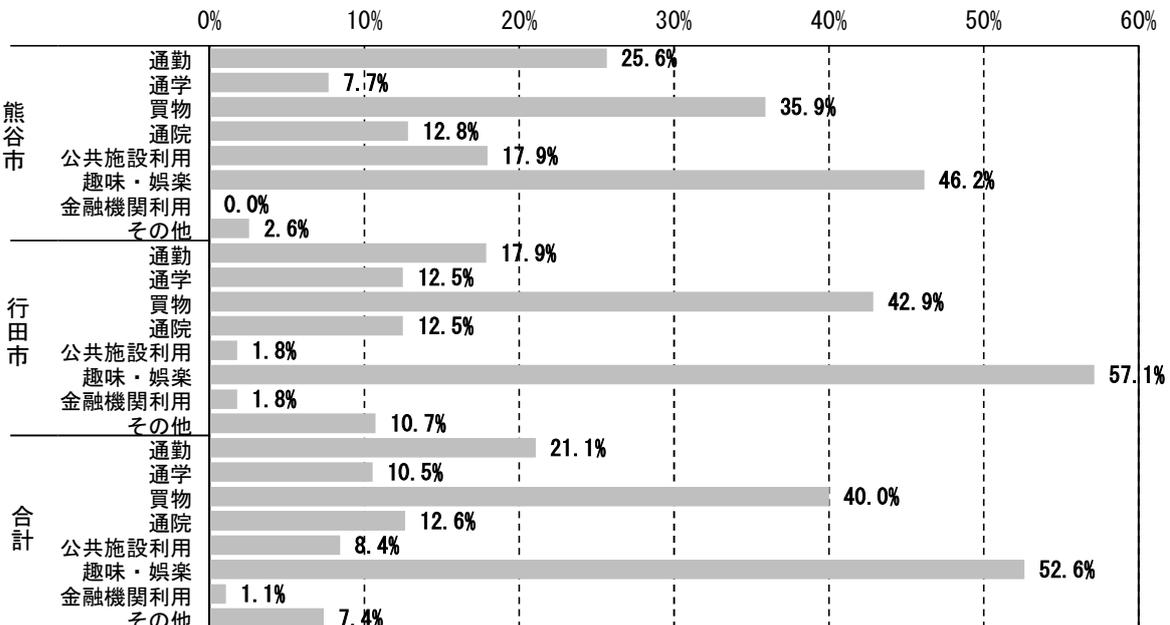
■公共交通の利用有無



■公共交通の種類（複数回答可）



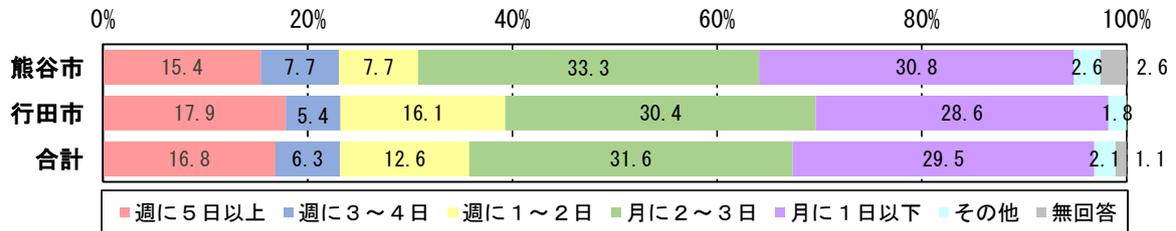
■利用目的（複数回答可）



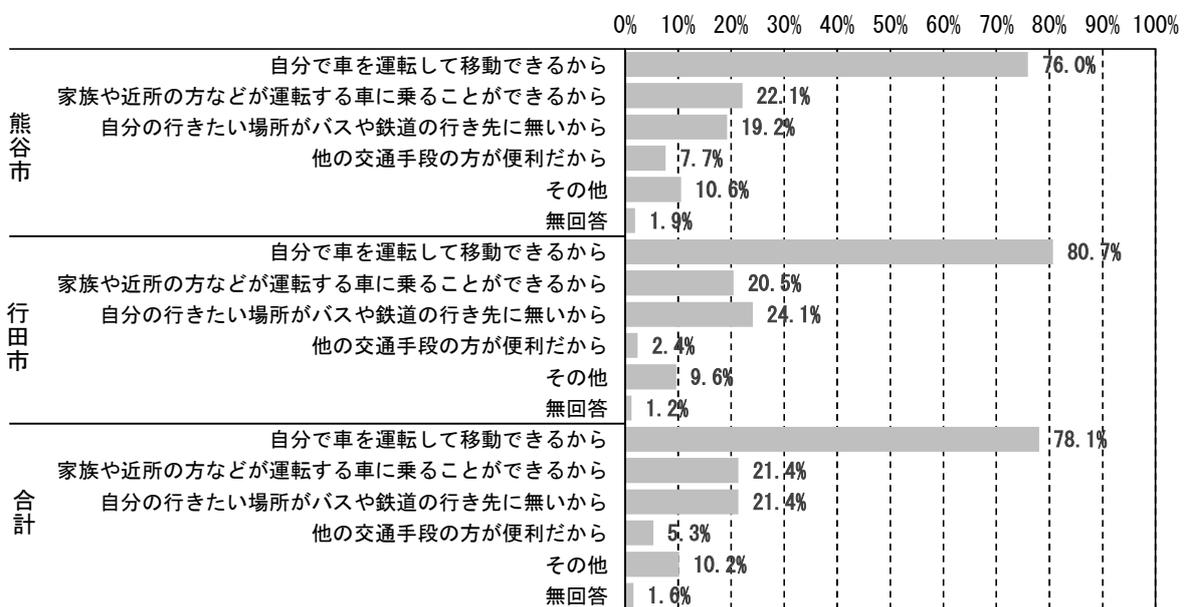
利用頻度は利用目的を反映して、「月に2～3日」、「月に1日以下」が多くなっている。

公共交通を利用しない理由については、熊谷市、行田市ともに「自分で車を運転して移動できるから」が最も多くなっている。

■利用頻度



■公共交通を利用しない理由（複数回答可）



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>《熊谷市公共交通に関する市民アンケート調査》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 	<p>《ゆうゆうバス利用者アンケート調査》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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・ムサシトミヨ号）。 	<p>《秩父鉄道新駅アンケート調査》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○自宅から新駅までの交通手段は、自転車、徒歩のみが多い。 ○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「送迎車スペース（32.4%）」の順が多い。 ○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。 ○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。
---	---	---

【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。

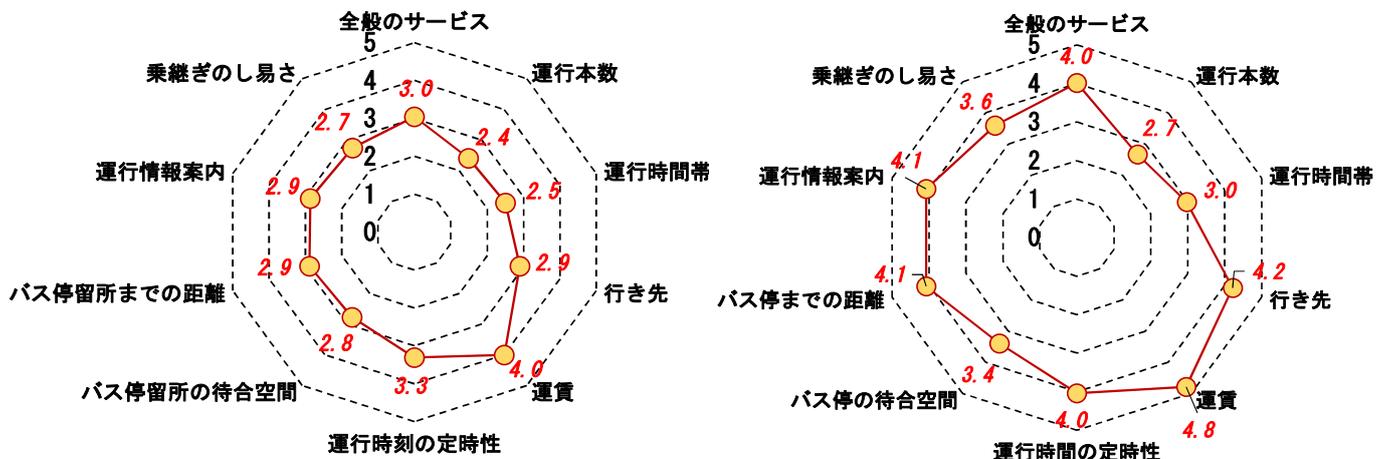
ゆうゆうバスの運行サービスに対する満足度を見ると、市民アンケート調査、ゆうゆうバス利用者アンケート調査ともに「運賃」で高い評価を得ているものの、市民アンケート調査では全体的に低くなっている。さらに、ゆうゆうバスの利用をより一層高めるために必要なサービスについて「ダイヤ・運行時間帯の変更」と回答した方が58.8%と顕著に多くなっている。

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

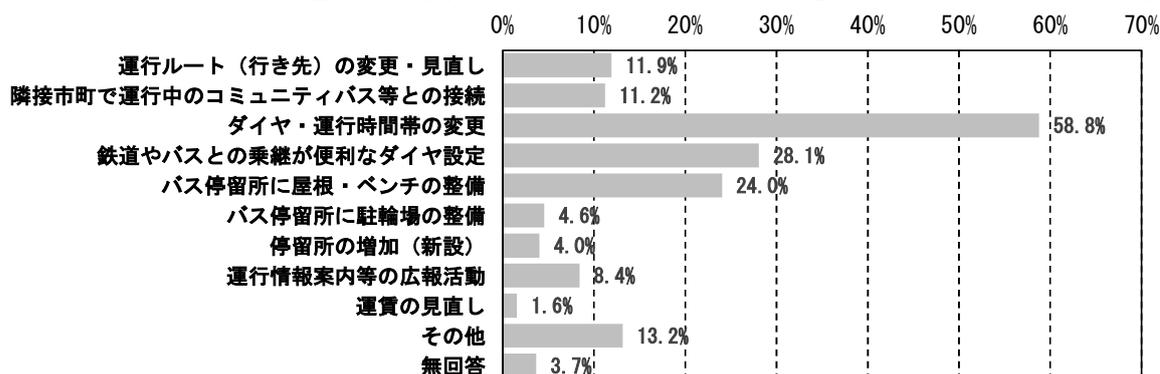
【市民アンケート調査】

【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】



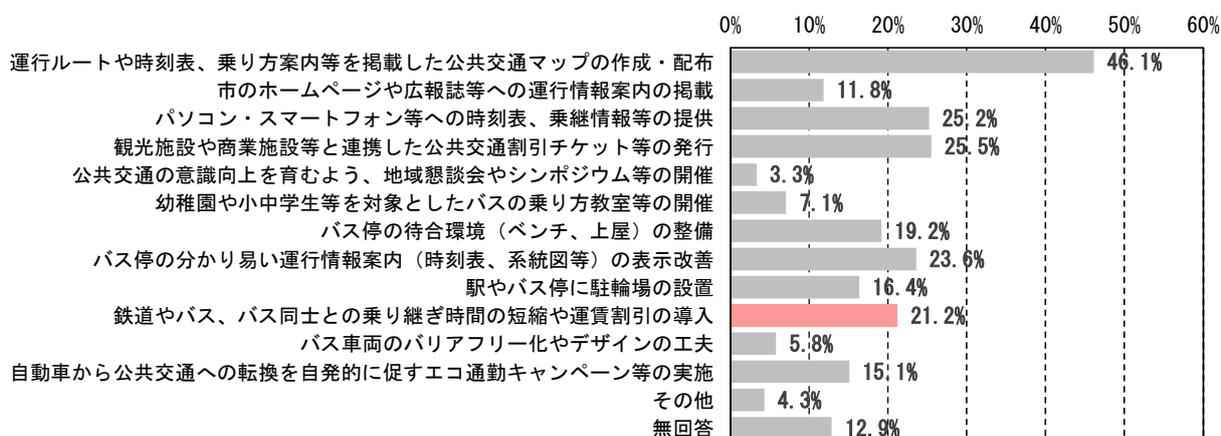
③公共交通機関相互の連携強化（新駅等）

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。

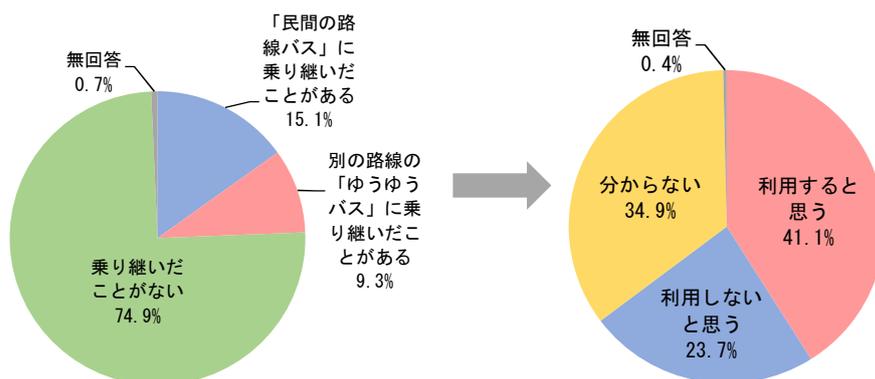
また、仮に運行サービスが向上する場合の乗り継ぎ可能性については、41.1%の人が利用すると回答しており、現在乗り継いだことがある方の割合（24.4%）より多くなっている。

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。

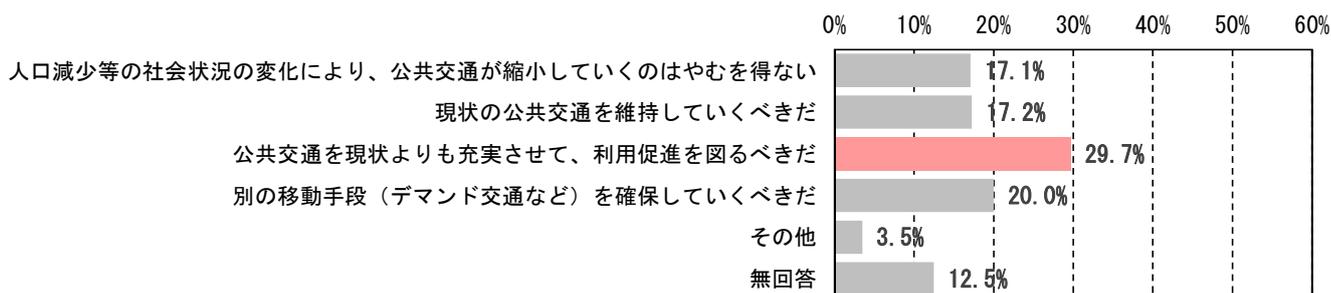
⑤市民（地域）・交通事業者・行政との役割分担による持続可能な仕組みづくり

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。

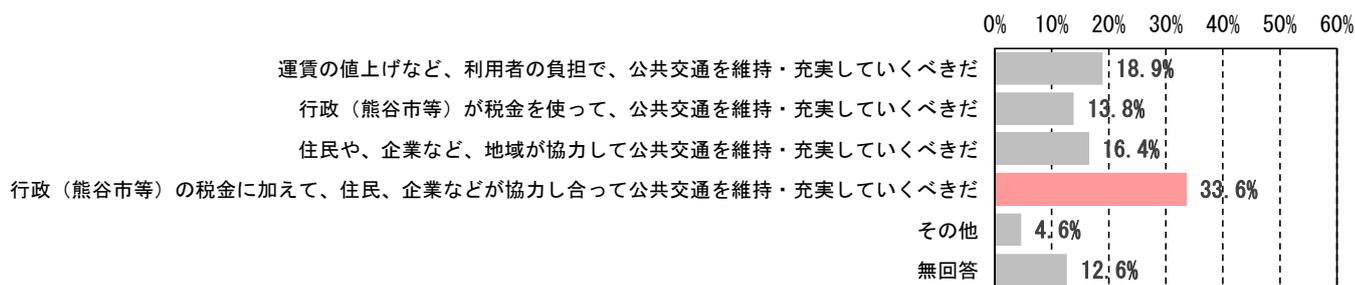
市民アンケート調査によると、公共交通の取組の方向性としては「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」との回答が 29.7%と最も多くなっている。また、公共交通を維持・充実していくための方法としては「行政（熊谷市等）の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」との回答が 33.6%と最も多くなっている。

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。

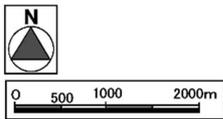
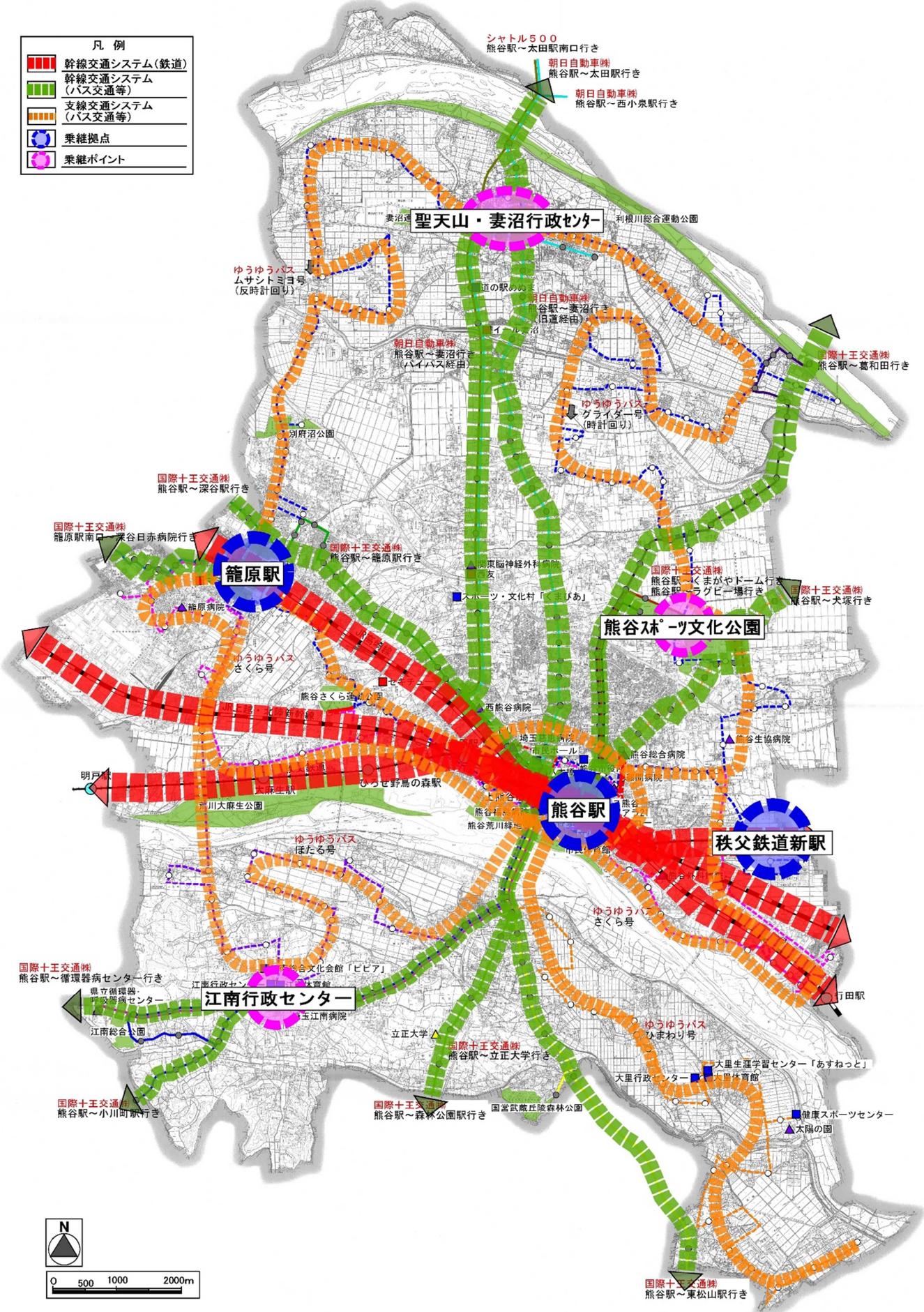
■公共交通の機能分担

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、 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

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



4 地域公共交通網形成計画のとりまとめ

4-1 地域公共交通の構築に係る基本方針と目標

(1) 計画区域

熊谷市地域公共交通網形成計画の区域は、「熊谷市地域公共交通総合連携計画」と同様に、鉄道（上越・北陸新幹線、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、一体的に事業を推進する必要があるため熊谷市全域とする。

ただし、公共交通ネットワークの形成に当たっては、隣接市町の公共交通機関との連携など広域的な視点を持って検討する。

(2) 地域公共交通に関する基本方針

①公共交通が相互に連携した利便性の高い公共交通ネットワークの再編を目指す

鉄道と路線バスやゆうゆうバスとの連携、路線バスとゆうゆうバスとの連携、それらを補完するタクシーとの連携により、地域ニーズに合った利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークの形成を目指す。公共交通ネットワークの形成に当たっては、隣接市町で運行中のコミュニティバスや鉄道駅への接続など、より広域的な視点から検討する。

さらに、秩父鉄道新駅など新たな交通結節点を設置することにより、まちづくりと公共交通機関、また公共交通機関の相互連携により、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。

②観光振興や中心市街地活性化など、まちづくりと一体となった公共交通サービスを目指す

本市の地域公共交通は、今後人口減少や少子高齢化の進展等により、ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下などが懸念される中で、まちづくりと連携した公共交通サービスの展開が必要となっている。

継続して地域公共交通の維持・充実を図るためには、行政支援等により公共交通のサービス水準を高めると同時に、ラグビーワールドカップ 2019 による観光振興や国際交流の促進、中心市街地活性化や熊谷市都市環境改善、熊谷市バリアフリー基本構想及び総合戦略事業等との連携・一体化を図った取組、乗継拠点・乗継ポイントの整備、公共交通マップ等による情報提供の充実、さらには意識啓発・PR といった施策を展開し、既存のストック（公共交通システム）を最大限に活用しながら利便性・快適性の向上を目指す。

③「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す

持続可能で利便性の高い公共交通の維持・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、地域自らが公共交通を「支え、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。

本市の市民・来訪者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、観光協会、商工団体、福祉団体、市民など多様な主体との協働・連携を図りながら、持続可能な公共交通の確立を目指す。

(3) 計画期間

熊谷市地域公共交網形成計画の計画期間は、熊谷市次期総合振興計画や、秩父鉄道新駅設置、ラグビーワールドカップ 2019 開催といった関連事業との連携を考慮し、平成 28 年度～平成 34 年度とする。

(4) 地域公共交通の目標

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

基本方針	評価指標	現状値	目標値 (H34)
①公共交通が相互に連携した利便性の高い公共交通ネットワークの再編を目指す	公共交通に満足している市民の割合 ※1	49.5% (H26)	55%
	乗継拠点・乗継ポイントでの待合空間の整備箇所数 ※2	1箇所 (H27)	6箇所
	外出困難度 ※3	33.5% (H27)	25.1%
②観光振興や中心市街地活性化など、まちづくりと一体となった公共交通サービスを目指す	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数 ※4	—	5件
	多言語表記等の整備箇所数 ※5	—	2箇所
③「地域で支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す	利用促進イベントの実施 ※6	3件	7件

※1 現状値は「平成26年度市民生活の現状および満足度についてのアンケート調査」。目標値(H34)は「熊谷市総合振興計画」で前期めざそう値(H24)50%、後期めざそう値(H29)55%と掲げており、後期めざそう値(H29)と同様に設定。

※2 現状値は、聖天山・妻沼行政センターのみ1箇所。将来値は熊谷駅、籠原駅、秩父鉄道新駅、聖天山・妻沼行政センター、熊谷スポーツ文化公園、江南行政センターの6箇所。

※3 市民アンケート調査35頁で「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した方の割合。現状値は「困ることがよくある7.1%」+「困ることがたまにある26.4%」=33.5%。目標値は現状値の4分の3とし、「困ることがよくある5.3%」+「困ることがたまにある19.8%」=25.1%。

※4 商業施設や観光施設等と連携した公共交通利用者に対するサービスを、平成30年度から年に1件のペースで実施。

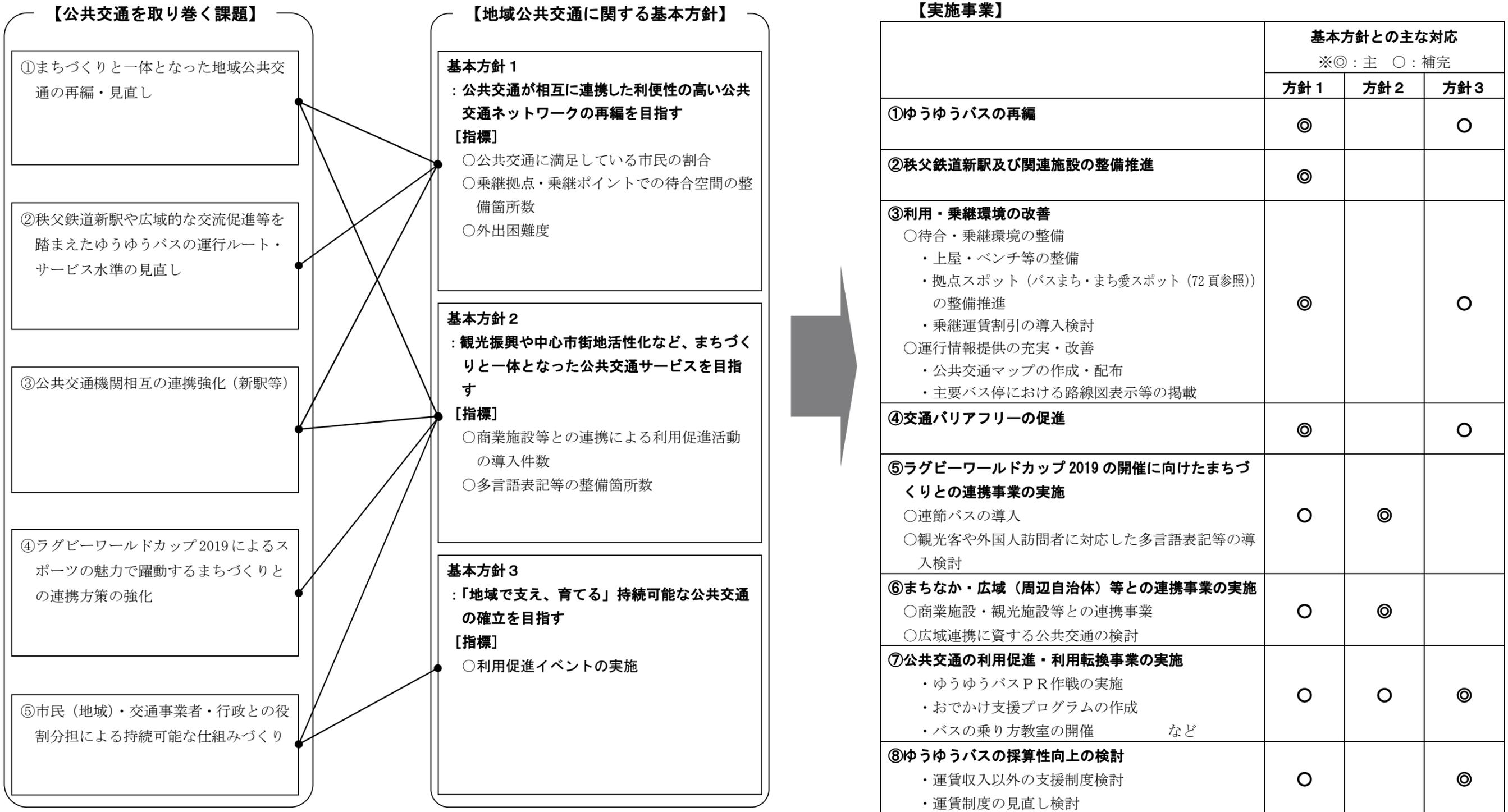
※5 多言語表記等を、熊谷駅周辺、熊谷スポーツ文化公園で整備。

※6 バスの乗り方教室やゆうゆうバスPR作戦などの利用促進イベントを、平成28年度から年に1件のペースで実施。

4-2 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 事業メニューの設定

本市では、「地域公共交通の構築に係る基本方針と目標」の実現に向けて、次の事業を実施する。



(2) 地域公共交通網形成計画に基づいて実施する事業

実施する事業について、基本方針を踏まえ、事業の概要や実施主体、実施時期を整理する。

■基本方針 1：公共交通が相互に連携した利便性の高い公共交通ネットワークの再編を目指す

【事業 1】 ゆうゆうバスの再編

①事業概要

【当面】

- ルート変更や運行方式(循環型、往復型)の見直し、ダイヤ調整により、乗り継ぎ・乗り換え機能の充実を図り、交通結節点において公共交通機関が相互に連携できるよう検討する。
- より広域の移動がしやすくなるよう、ルート変更やダイヤ調整などにより周辺市町のコミュニティバスとの連携を検討する。
- 直実号以外の系統については、利用状況などを考慮した上で、中心市街地内での直通運転（主要施設等に限定）等による速達性向上や効率化を図るとともに、直実号への乗り換え促進を検討する。



【将来】

- 直実号と他の系統との接続強化により、中心市街地へのアクセス・回遊性の向上と自家用車からより環境負荷の少ない交通手段（公共交通）への転換を目指す。
- 現在の運行方式にはそれぞれメリット・デメリットがあるため、今後の社会状況の変化に応じて、デマンド方式など地域の実情に即した運行方式の導入を適宜検討する。

■ゆうゆうバスにおけるルート別見直し方針（当面）

さくら号	○運行ルートは、秩父鉄道新駅への乗り入れ（経由）について検討する。
グライダー号・ムサシトミヨ号	○運行ルートは妻沼行政センター～熊谷駅～妻沼行政センターの循環型路線から、①熊谷駅～上之荘～聖天山と、②熊谷駅～籠原駅～聖天山の往復型2路線への変更を検討する。 ○また、熊谷駅～上之荘～聖天山については、秩父鉄道新駅への乗り入れについて検討する。
ひまわり号	○運行ルートは原則現行通りとするが、吹上駅方面へのアクセスと利便性の向上を図るため、吉見町巡回バスとの接続について検討する。
ほたる号	○循環器及び小川駅行きの民間路線バスとの接続について、検討します。
直実号	○直実号は、熊谷駅周辺での回遊性向上が主な目的であるが、利用者数が伸び悩んでいる。運行ルートの拡大や乗り継ぎの利便性向上など抜本的な見直しを検討する。

■路線設定（運行方式）のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
循環型路線 (さくら号、グライダー号・ムサシトミヨ号、ほたる号、直実号)	○往復型路線と比較すると、1つの路線で、広い範囲の商業施設や医療機関、集落などを結ぶことが可能。	○路線が長大になりやすく、乗降するバス停やダイヤにより目的地までの所要時間が長くなり利便性が低下。 ○1運行当たりの所要時間が増大すると、運行本数が少なくなり利便性が低下。 ○運行本数を確保する場合、車両等のコストが増大。
往復型路線 (ひまわり号)	○循環型路線と比較すると、目的地までの所要時間が短く、効率的な運行による運行本数の確保が可能。	○1つの路線で、効率性を重視した場合、経由しない区間が発生し、利便性が低下。

②実施主体：熊谷市、バス事業者、秩父鉄道、関係市町、関係団体

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
ゆうゆうバスの再編	検討			実施			

【事業2】秩父鉄道新駅及び関連施設の整備推進

①事業概要

秩父鉄道新駅が開設される地域は、熊谷市と行田市の行政界に位置し、熊谷市総合振興計画において「産業拠点」に位置付けられており、「熊谷流通センター」が立地している。流通センター一地区では、新駅の開設に合わせ既存区域（32ha）の改修と隣接地区における市街化区域への編入が計画されている。また、行田市域においては、行田市都市計画マスタープランにより、「質の高い住環境を整えた都市生活圏の形成」を図る地域として位置付けられている。

そこで、新駅を開設することにより、これらのまちづくりを促進するとともに、さらに両市のコミュニティバスを乗り入れることにより交通結節機能を強化し、新駅周辺地域を「小さな拠点」としての整備を進める。また、乗り継ぎの自由度を高めるため、相互利用が可能な乗車パスの発行を検討する。

【事例】千葉県南房総市・千倉駅

観光案内所を併設した千倉駅舎の改築と、駅前広場やトイレ等の整備に伴い、バスの乗り入れによる公共交通の利便性向上や玄関口としてのイメージアップが図られている。



②実施主体：熊谷市（行田市）、バス事業者、秩父鉄道

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
秩父鉄道新駅及び関連施設の整備推進	整備	検討・協議			実施		

【事業3】利用・乗継環境の改善

①事業概要

【事業3-1】待合・乗継環境の整備

(運行ダイヤの設定、ベンチ・上屋等の整備、拠点スポットの整備等)

ゆうゆうバス同士や、ゆうゆうバスと民間路線バス・鉄道を連絡する乗継拠点・乗継ポイントでは、鉄道・バス事業者と協議・調整を図りながら、運行ダイヤの設定やゆうゆうバスの運行ルートの見直しを行うなど、スムーズに乗り継ぎができる環境整備を進める。

また、上屋・ベンチの設置、公共・民間施設を活用した拠点スポットの整備（「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度の活用など）など、利用者が快適にバスを待てるような待合空間の整備を進める。

その他、駅前広場内の交通錯綜の解消に向けた研究や、ゆうゆうバス間及びゆうゆうバスから民間路線バスへの乗り継ぎ時の運賃割引の検討を行う。

【乗継拠点・乗継ポイント】：熊谷駅、籠原駅、秩父鉄道新駅、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

【事例】埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度

県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。熊谷市内では妻沼地区の藤川屋青春館と梅月堂が「バスまちスポット」に登録。



○バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね50m圏内）

※バスの時刻表を掲示または配布

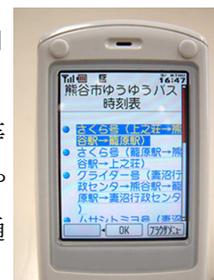
○まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね500m圏内）

※ベンチや椅子を設置

【事業3-2】運行情報提供の充実・改善

現在、ゆうゆうバスについては、平成25年10月以降「ゆうゆうバスマップ」の作成・配布や、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」等による運行情報提供、パソコン・携帯電話による時刻表検索情報等の提供を行っている。さらに公共交通が移動手段の選択肢となるよう、鉄道や民間路線バス、ゆうゆうバスの運行内容を網羅的に掲載した総合的な公共交通マップの作成などによる情報提供を行う。

総合的な公共交通マップは、ゆうゆうバスの再編に合わせて作成し、市内全世界帯への配布のほか、転入者への配布等を行い、公共交通の利用促進に繋げる。



▲携帯電話による時刻表検索情報サービス

さらに、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組として、23.6%の方が「バス停の分かりやすい運行情報案内（時刻表、系統図等）の表示改善」と回答している。そこで、バスの現在地を表示できるバスロケーションシステムの導入、公共施設や医療機関などがある主要バス停への路線図の掲載、特に熊谷駅など多くの来訪者が利用する交通結節点については運行状況を表示するモニターの設置など、より分かりやすい情報提供のあり方について検討する。

【事例】八戸市・統一したサインシステムと合わせた主要停留所の整備

中心街のバス停での路線ナンバリング（方面別記号）や共通路線図の掲出に合わせて、中心街の主要停留所を「屋根のないバスターミナル」として位置付け、中心街に乗り入れているバス事業者3者合同で、バス停5箇所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番乗り場」として統一した交通サインシステムを整備した。



【事例】大分市・バス停留所への路線図掲載

大分市関連系統（高速バス除く）に事業者共通の系統番号の設定に合わせて、市内全てのバス停留所や車両内に、運行経路図を掲示した。



②実施主体

【事業3-1】 待合空間の整備：熊谷市、埼玉県、鉄道事業者、バス事業者

【事業3-2】 公共交通マップの作成・配布及び主要バス停への表示改善

：熊谷市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

③計画期間

		H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業3-1： 待合・乗継 環境の整備	上屋・ベンチ等の整備（乗継拠点・乗継ポイント）		順次整備					
	バスまち・まち愛スポットの整備推進				順次整備			
	乗継運賃割引の導入検討		検討・協議				実施	
事業3-2： 運行情報 提供の充実・改善	公共交通マップの作成・配布		ゆうゆうバス再編に合わせて実施					
	主要バス停における路線図表示等の掲載	検討		順次整備				

【事業4】交通バリアフリーの促進

①事業概要

今後も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支援を行い、バス車両のバリアフリー化を引き続き推進するとともに、障がい者や高齢者、妊産婦など様々な人達にとって利用しやすい公共交通となるよう交通政策を検討する。

※「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）の規定に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成32年度末までに、ノンステップバスの導入率の努力目標を70%とし、福祉タクシー車両を全国で約2万8千台導入することが示されている。



▲日産自動車NV200 パネットタクシー
(標準仕様認定第1号車両)

②実施主体：熊谷市、埼玉県、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通バリアフリーの促進	●—————→ 順次整備						

■基本方針 2：観光振興や中心市街地活性化など、まちづくりと一体となった公共交通サービスを目指す

【事業 5】

ラグビーワールドカップ 2019 の開催に向けたまちづくりとの連携事業の実施

①事業概要

【事業 5-1】連節バスの導入

連節バスとは、高い輸送力を有し、鉄軌道よりも低いコストで整備が可能な交通手段で、現在 7 都市で運行中である。PTPS（公共車両優先システム）等の施策と合わせて、連節バスを導入することにより、輸送力の効率化（運行本数削減）、定時性・速達性の向上等の公共交通本来の効果のほか、駅前広場の交通渋滞の解消といった公共交通の利便性向上に伴う自動車交通の環境改善への相乗効果も期待される。

熊谷ラグビー場については、最寄駅である「JR 熊谷駅」からのアクセスの改善が課題となっている。熊谷ラグビー場は、ワールドクラスのスタジアムとして改修されることから、ワールドカップ後の大規模大会の誘致も念頭に、大量輸送が可能な連節バス、PTPS、バス専用レーンについて検討する。

■連節バス導入事例

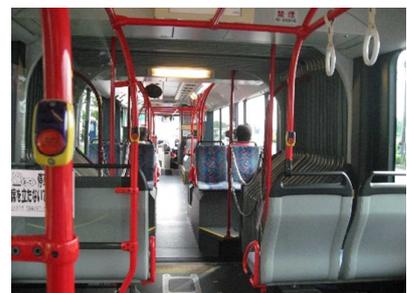
自治体名	運行区間	事業者名	運行開始時期	導入台数等
神奈川県藤沢市	湘南台駅～慶應大学	神奈川中央交通(株)	H17.3.14	4 台 (PTPS の導入)
神奈川県厚木市	厚木バスセンター～厚木アクト	神奈川中央交通(株)	H20.2.4	4 台 (PTPS の導入、車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置)
千葉県千葉市	幕張本郷駅～海浜幕張駅	京成バス(株)	H22.2.19	10 台 (車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置、バス優先システム、交差点への右折矢印信号設置)
岐阜県岐阜市	岐阜駅～岐阜大学・岐阜大学病院	岐阜乗合自動車(株)	H23.3.27	2 台 (バス優先レーン、PTPS の導入)
東京都町田市	町田バスセンター～山崎団地センター	神奈川中央交通(株)	H24.5.28	4 台 (車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置)
兵庫県三田市	三田駅・新三田駅～関西学院大学等	神姫バス(株)	H25.4.1	2 台 (IC カードシステム)
新潟県新潟市	新潟駅～青山	新潟交通(株)	H27.9.5	4 台 (快速運行)



▲藤沢市・連節バス車両



▲厚木市・連節バス車両



▲厚木市・連節バス車内

【事業5-2】観光客や外国人訪問者に対応した多言語表記等の導入検討

2020年オリンピック・パラリンピック東京大会では、開催時さらには開催後も見据え、外国人旅行者の円滑な移動や快適な滞在に資する都市環境の向上を目指すため、分かりやすい案内表示・標識等の設置、無料公衆無線LANサービス、ICTを活用した歩行者移動支援サービス、バリアフリー関連情報の多言語化等の検討が進められている。

ラグビーワールドカップ2019の開催に伴い、熊谷駅及び会場となる熊谷スポーツ文化公園には多くの観光客や外国人訪問者が来訪することが見込まれるため、今後示される大会ガイドラインに則り、行政、民間団体及び企業等が相互に連携・協働した多言語対応の強化・推進を図るための施策について検討する。検討に当たっては、ラグビーワールドカップ2019以降の大会誘致や外国人観光客の誘客にも役立つよう、中長期を見据えたものとする。

②実施主体

【事業5-1】連節バスの導入：熊谷市、国土交通省、埼玉県、バス事業者

【事業5-2】多言語表記等の導入検討：熊谷市、バス事業者

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業5-1： 連節バスの導入		検討・協議		実施		継続的实施	
事業5-2：多言語表記等 の導入検討	検討・協議		整備		継続的实施		

【事業6】まちなか・広域（周辺自治体）等との連携事業の実施

①事業概要

【事業6-1】商業施設・観光施設等との連携事業

商業施設・観光施設等へ民間路線バスやゆうゆうバスで移動しやすい環境を創出し、来訪者の回遊性の向上による交流の活性化を促すため、ゆうゆうバス沿線（直実号）の商業施設などと連携した公共交通利用者に対する割引などのサービスについて検討する。（帰りのゆうゆうバスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）

【事例】浜松市・遠鉄バス「お帰りきっぷ（無料乗車券）」サービス

遠鉄バスでは、遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発券している。



【事業6-2】広域連携に資する公共交通の検討

新たに鉄道路線で結ぶ構想は、都市の発展などに大きく寄与することが期待されるが、既に検討し、建設費や事業採算性など運営面での課題が明らかになっている。

このため、広域連携に資する公共交通のあり方について、隣接市町のコミュニティバスとの連携や、行政界を越えた共同運行について、周辺市町と幅広く情報共有、連携・協力を図りながら検討する。

②実施主体

【事業6-1】商業施設・観光施設等との連携：熊谷市、バス事業者、市民団体、企業

【事業6-2】広域連携に資する公共交通の検討

：熊谷市、鉄道事業者、バス事業者、関係自治体

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業6-1：商業施設・観光施設等との連携事業	検討・調整				順次実施		
事業6-2：広域連携に資する公共交通の検討	検討・協議						

■基本方針3：「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す

【事業7】公共交通の利用促進・利用転換事業の実施

①事業概要

過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すには、市民の意識改革も必要である。本市では、これまで平成23年度に御稜威ヶ原工業団地と連携したモビリティ・マネジメント※の実施や、平成24～25年度にゆうゆうバスPR作戦（中学生への路線図・時刻表チラシ配布、イベント会場への誘導、ニャオざね乗車体験）を実施してきた。

そこで、総合的な公共交通マップの作成・配布など、運行情報提供の充実・改善（【事業3-2】）を図っていくとともに、見直しに合わせて、ゆうゆうバスPR作戦の再度実施、おでかけ支援プログラムの作成及び小中学生や高齢者等を対象にした乗り方教室の開催など、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を展開（毎年、企画・実施）する。

※モビリティ・マネジメント：「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組。

【事例】鶴ヶ島市・マイ時刻表制作サービス

鶴ヶ島市で運行中の「つるバス」「つるワゴン」に対して、担当課窓口か電話等で申し込み後、後日郵送するマイ時刻表制作サービスを行い、利用促進を図っている。

※マイ時刻表制作サービスとは、外出の際、つるバスやつるワゴンを利用するのに、ご利用になりたい停留所までの経路・時間だけを載せた簡単な時刻表を作成するサービス

鶴ヶ島 太郎 様 マイ時刻表						
〇〇センター(発)→△△病院(着)						
つるワゴン(ピンク) 松ヶ丘・太田ヶ谷線						
〇〇センター(発)						
9:18	10:43	11:43	13:43	14:43	16:43	17:43
↓						
鶴ヶ島市役所(着)						
9:30	10:55	11:55	13:55	14:55	16:55	17:55
↓						
鶴ヶ島市役所で乗換						
つるワゴン(緑) 坂戸駅線						
鶴ヶ島市役所(発)						
10:06	11:07	12:10	14:10	15:10	17:10	18:43
↓						
△△病院(着)						
10:19	11:20	12:23	14:23	15:23	17:23	18:56

【事例】埼玉運輸支局・バスの乗り方教室（交通バリアフリー教室）

関東運輸局埼玉運輸支局では、ノンステップバス、UDタクシー、福祉タクシーを使用した車いすや高齢者の疑似体験及び介助体験を行った交通バリアフリー教室を開催。



②実施主体：熊谷市、地域住民、観光事業者、鉄道事業者、バス事業者

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
公共交通の利用促進・利用転換事業の実施 ・ゆうゆうバスPR作戦 ・おでかけ支援プログラム ・バスの乗り方教室等							
	企画・実施（毎年）						
	→						

【事業8】 ゆうゆうバスの採算性向上の検討

①事業概要

ゆうゆうバスの持続可能な運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃収入以外の収入確保についても工夫していくことも必要である。ゆうゆうバス沿線の企業（病院、スーパーなど）を対象に社会貢献（CSR）や集客増などの観点から運営スポンサーの募集や、車外・車内広告及びバス停ネーミングライツなどの収入増となる取組みについて検討する。

また、ゆうゆうバス利用者アンケート調査の結果（サービスが向上した場合の支払い可能な運賃として約9割の方が200円以内を選択）や、隣接市町で運行中のコミュニティバスの運賃（深谷市：200円（1日乗り降り自由）、吉見町：1日券200円）を参考にしながら、利便性と採算性のバランスが取れた運賃制度への見直しについて検討する。

②実施主体：熊谷市、バス事業者、企業

③計画期間

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
運賃収入以外の支援制度 検討		検討・調整				検討・実施	
運賃制度の見直し検討	検討			実施			

(3) 実施スケジュールの設定

本市において実施する事業のスケジュールは、次のとおりである。

■実施スケジュール

事業名		実施主体	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
① ゆうゆうバスの再編		熊谷市、バス事業者、秩父鉄道、関係市町、関係団体	検討				実施		
② 秩父鉄道新駅及び関連施設の整備推進		熊谷市(行田市)、バス事業者、秩父鉄道	整備	検討・協議			実施		
③ 利用・乗継環境の改善	③-1：待合・乗継環境の整備 ・上屋・ベンチ等の整備 ・拠点スポットの整備推進 ・乗継運賃割引の導入検討	熊谷市、埼玉県、鉄道事業者、バス事業者		順次整備			順次整備		
	③-2：運行情報提供の充実・改善 ・公共交通マップの作成・配布 ・主要バス停における路線図表示等の掲載	熊谷市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者					ゆうゆうバス再編に合わせて実施		
④ 交通バリアフリーの促進		熊谷市、埼玉県、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者					順次整備		
⑤ RWC2019の開催等まちづくりとの連携事業の実施	⑤-1：連節バスの導入	熊谷市、国土交通省、埼玉県、バス事業者		検討・協議		実施		継続的实施	
	⑤-2：多言語表記等の導入検討	熊谷市、バス事業者		検討・協議	整備			継続的实施	
⑥ まちなか・広域(周辺自治体)等との連携事業の実施	⑥-1：商業施設・観光施設等との連携事業	熊谷市、バス事業者、市民団体、企業	検討・調整				順次実施		
	⑥-2：広域連携に資する公共交通の検討	熊谷市、鉄道事業者、バス事業者、関係自治体					検討・協議		
⑦ 公共交通の利用促進・利用転換事業の実施		熊谷市、地域住民、観光事業者、鉄道事業者、バス事業者					企画・実施(毎年)		
⑧ ゆうゆうバスの採算性向上の検討 ・運賃収入以外の支援制度検討 ・運賃制度の見直し検討		熊谷市、バス事業者、企業		検討・調整			検討・実施		
			検討				実施		

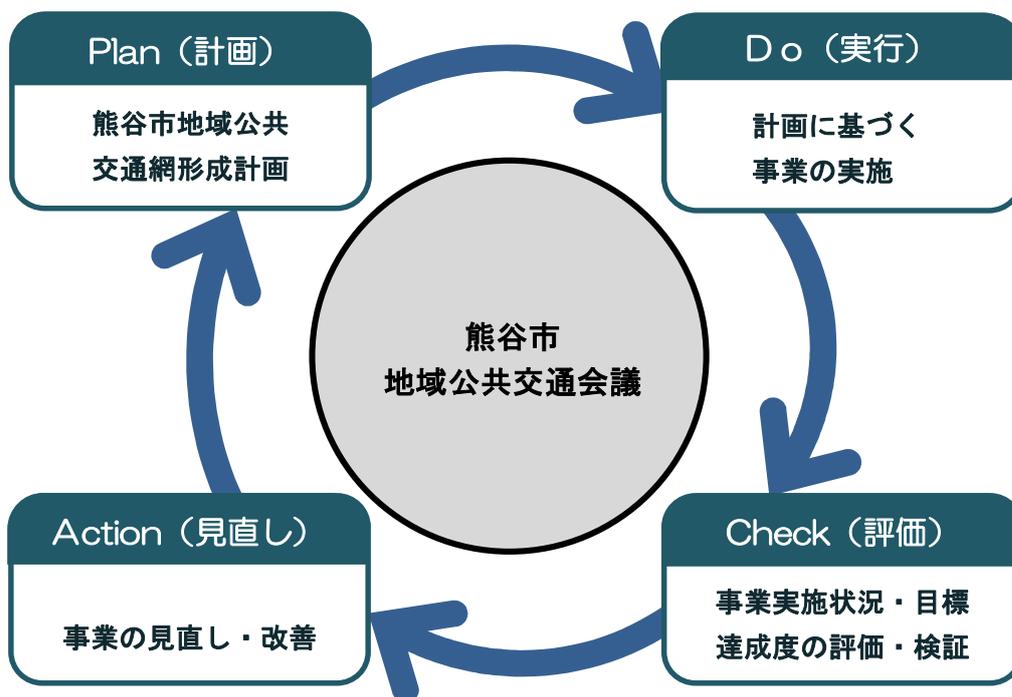
4-3 事業評価方法

(1) PDCAサイクルの実行

熊谷市地域公共交通網形成計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要である。そのため、計画上で定めた評価指標だけでなく、地域公共交通の利用状況など各実施事業の成果も把握し、適宜評価を行う。

本計画のPDCAサイクルの実行は、熊谷市地域公共交通会議が主体となって進行管理を実施する。

■PDCAサイクルの概念



(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間の最終年度（平成 34 年度）には、計画全体及び地域公共交通全体の再編について評価・検証を実施する。評価・検証の際には各種アンケート調査を実施し、合わせて次期計画に向けた見直しを行う。

また、ゆうゆうバスなどの利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施する。

■評価スケジュール

項目		H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
評価 方法	利用者数調査（ゆうゆうバス）	●	●	●	●	●	●	●
	利用者アンケート				○			●
	市民アンケート調査							●
事業実施の評価		●	●	●	●	●	●	●
計画の評価								●
計画・目標値の見直し								☆
熊谷市地域公共交通会議の開催		●	●	●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画に向けた見直し