

## 令和6年度第1回久喜市地域公共交通会議

議題（1）令和5年度第2回交通会議の指摘点について

令和6年7月

久 喜 市

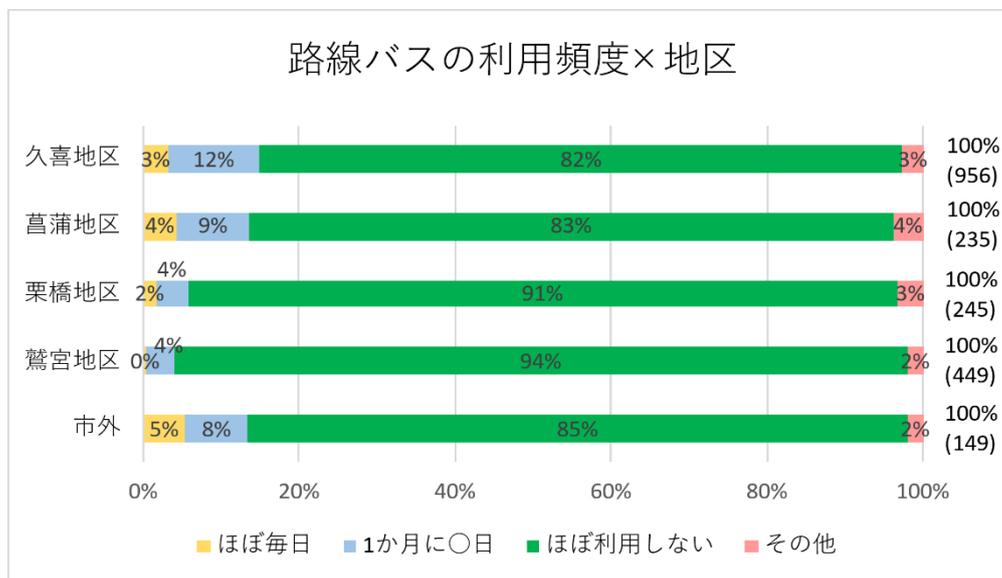
## 1. 令和5年度第2回久喜市地域公共交通会議・意見要旨

No.	意見等	回答
<b>1. アンケート調査結果について</b>		
①	路線バスも市内循環バスもほぼ利用していないとの回答が高いが、運行している地区としていない地区で分類した回答を教えて欲しい。くきまるも同様に地区別の結果が欲しい。くきふれあいタクシーについては、年齢層分類での回答が欲しい。	追って提示する。
②	市内循環バス及びくきまるの認知度、利用頻度について、地域別、年齢別に出して欲しい。	同上
③	詳細な移動状況について市全体だけでなく、地区内の移動についても把握する必要がある。	具体的な地区内の動きについては、端末情報で整理し粗々の動きは把握している。その他のオープンデータも使用して結果を示していく。
④	公共交通は、弱者により良い方法を取り入れる必要があるため、アンケートは、年齢層を考慮して見て欲しい。	利用するであろう人はどのように考えているか、というところをしっかりと着目して集計する。
<b>2. 公共交通の現状と課題について</b>		
⑤	駅などの公共交通の拠点地域への移動における利便性の向上が、6つにまとめた課題に反映されていないのではないかと。	移動をしっかりと把握した上で課題を出し直す。また、駅に限らずどこにどのようなサービスが必要かという点でも整理する。
⑥	事業者目線では、運転手の担い手不足が課題としてあり、その点を加えて欲しい。	国でもご指摘の課題に対応する動きがあるため、そうした点にも触れていく。
⑦	認知度や利用率の向上は、久喜市の公共交通だけでなく、路線バスや公共交通全体で取り組むべき。	鉄道、路線バス、タクシーも視野に入れながら整理する。
⑧	市の3つの交通は、鉄道・路線バス・タクシーでの不足を補うことで始めた。そうした中、バスやタクシーの運転手不足、トラックの2024年問題も出てきており、これを踏まえ全体を見て計画を立てて欲しい。近隣でも衰退傾向がみられ、その対応は民間企業では難しく市に手伝って欲しい。	鉄道・路線バスの軸があり、そのような軸を生かすために市の交通サービスがある。民間の公共交通は主軸、市の運行している公共交通はそれを補完する立場であるとの考えは、今後も一貫していく。

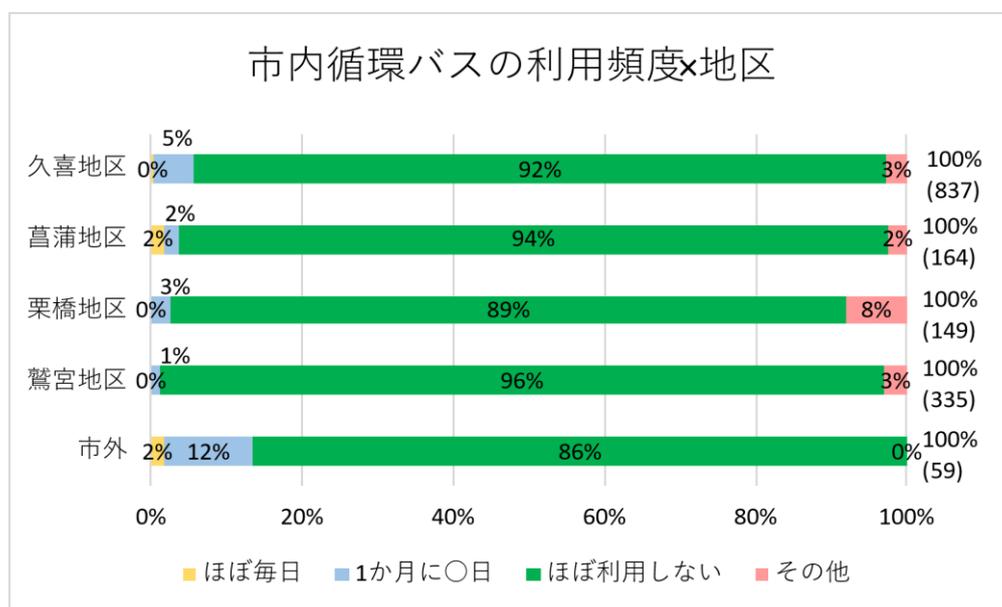
## 2. アンケート調査結果について

### (1) アンケート調査におけるクロス集計の追加

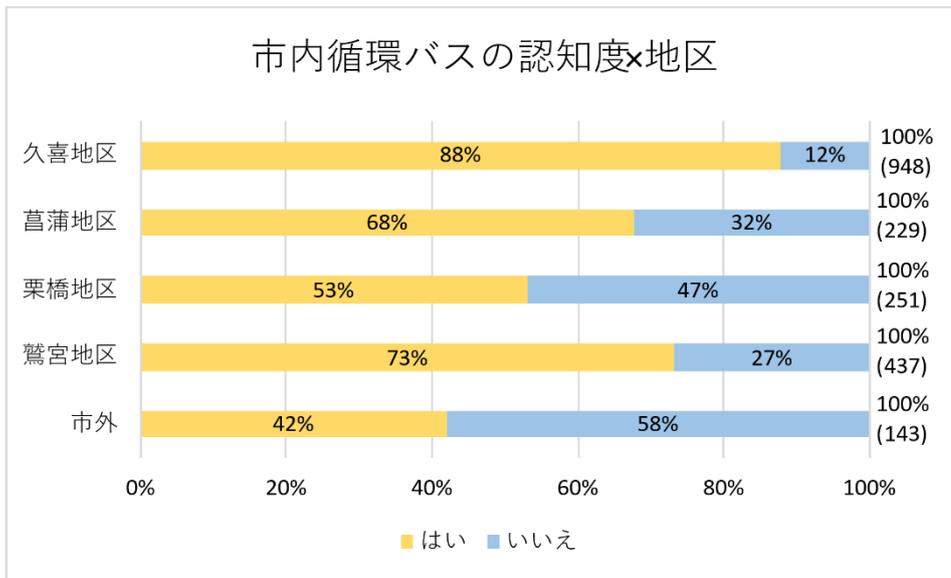
#### ① 路線バスの利用頻度



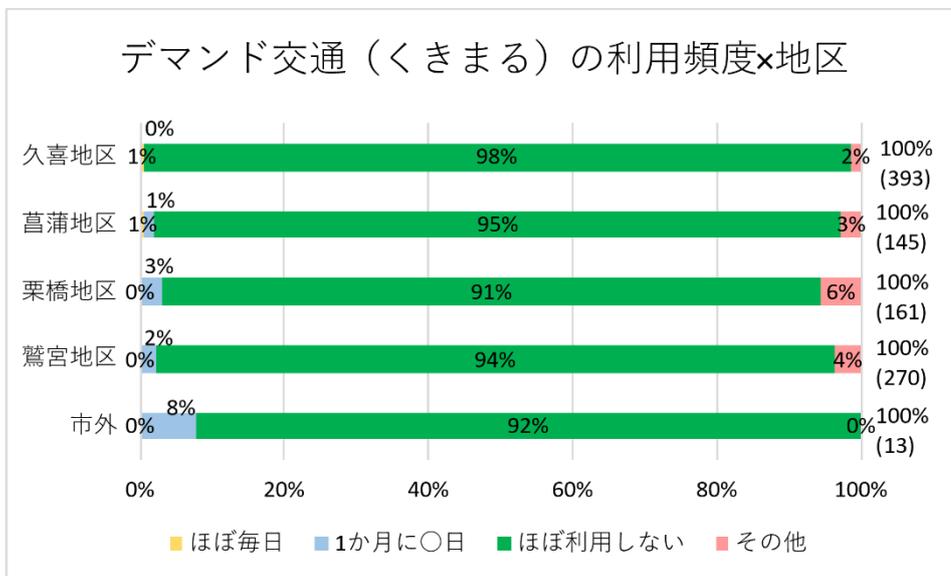
#### ② 市内循環バスの利用頻度



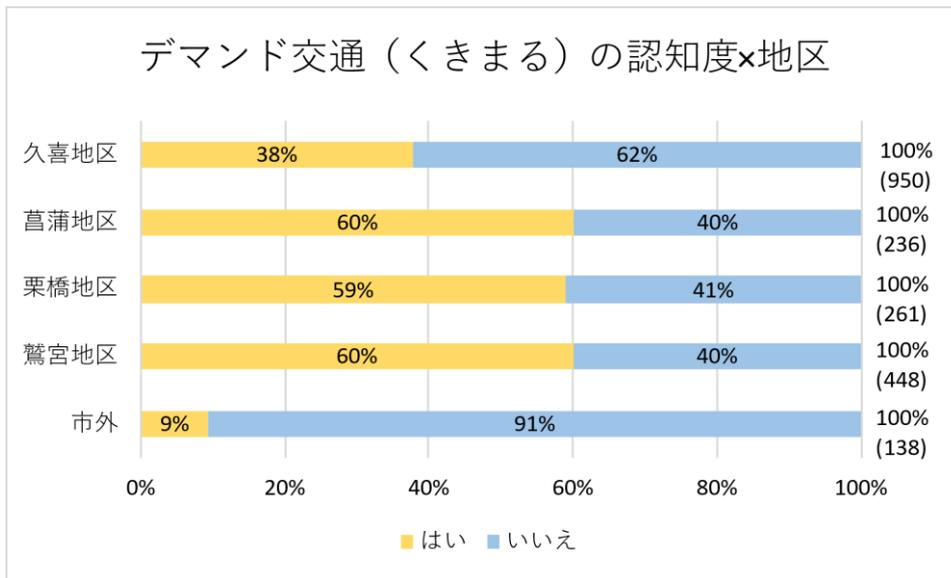
③市内循環バスの認知度



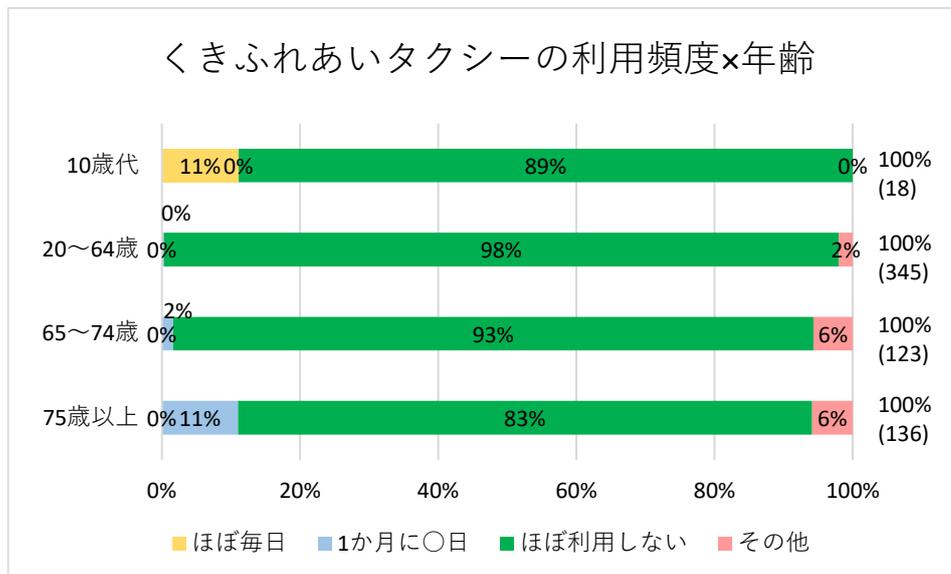
④デマンド交通(くきまる)の利用頻度



⑤ デマンド交通（くきまる）の認知度



⑥ くきふれあいタクシーの利用頻度



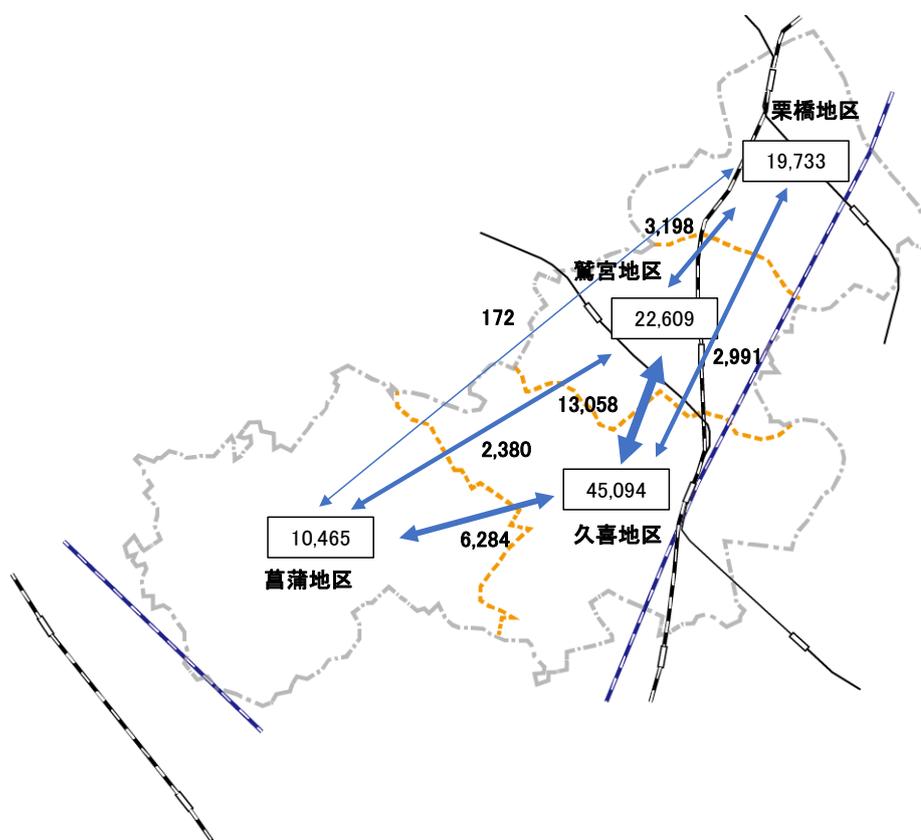
### 3. 久喜市内の人の移動状況について

#### (1) 平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査の小ゾーンは、4 つの地区に分割されており、この 4 地区の移動状況を整理した。

##### ①地区間の人の動き

- ・地区内の内々の動きの量は、久喜地区、鷺宮地区、栗橋地区、菫蒲地区の順に多い。
- ・地区間の人の動きは、久喜地区と鷺宮地区間が 1.3 万人でもっとも多く、次が久喜地区と菫蒲地区間の 6.3 千人、栗橋地区と鷺宮地区間の 3.2 千人、久喜地区と栗橋地区間の 3.0 千人である。



注) 久喜市内小ゾーン別 OD 量(人/日) 但し、OD 不明分データを除く

図 1.1 久喜市内の人の動き

②移動時の代表交通手段

・4つの地区内での移動については、平均で40%が乗用車であるが、菖蒲地区(46.5%)、栗橋地区(45.1%)では、平均よりも乗用車の割合が高い。次に多いのは、徒歩と自転車であり、特に、久喜地区と鷲宮地区は自転車の利用割合が高い。バスは、久喜地区の0.6%しかない。

・地区間の移動は、平均で70%が乗用車であり、菖蒲地区から栗橋、鷲宮地区間は100%である。

・久喜地区から栗橋、鷲宮地区間は、鉄道利用が15%前後あり、久喜地区から菖蒲地区はバス利用が7.2%ある。また、久喜栗橋地区間では、貨物車(ライトバン等)の割合が15.1%ある。

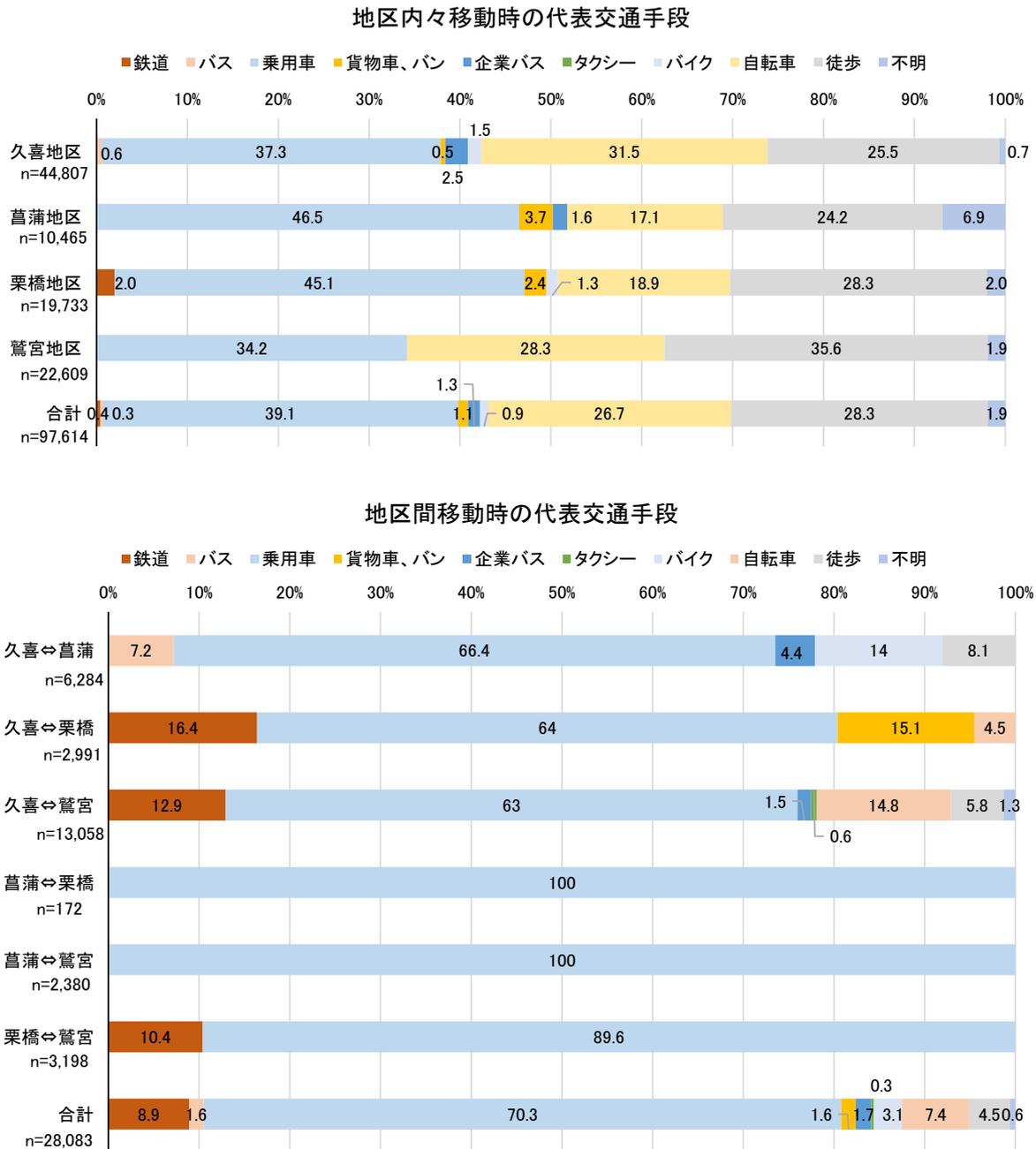


図 1.2 地区内々、地区間移動時の代表交通手段

### ③移動時の移動目的

・4つの地区内での移動については、私事の移動の割合が高い。

・地区間の移動においても、私事の割合が高いが、地区内々と比較して勤務（通勤）の割合も久喜地区と菖蒲地区間、菖蒲地区と鷺宮地区間で高くなっている。

・菖蒲地区と栗橋地区間では、私事の割合が特に高い。

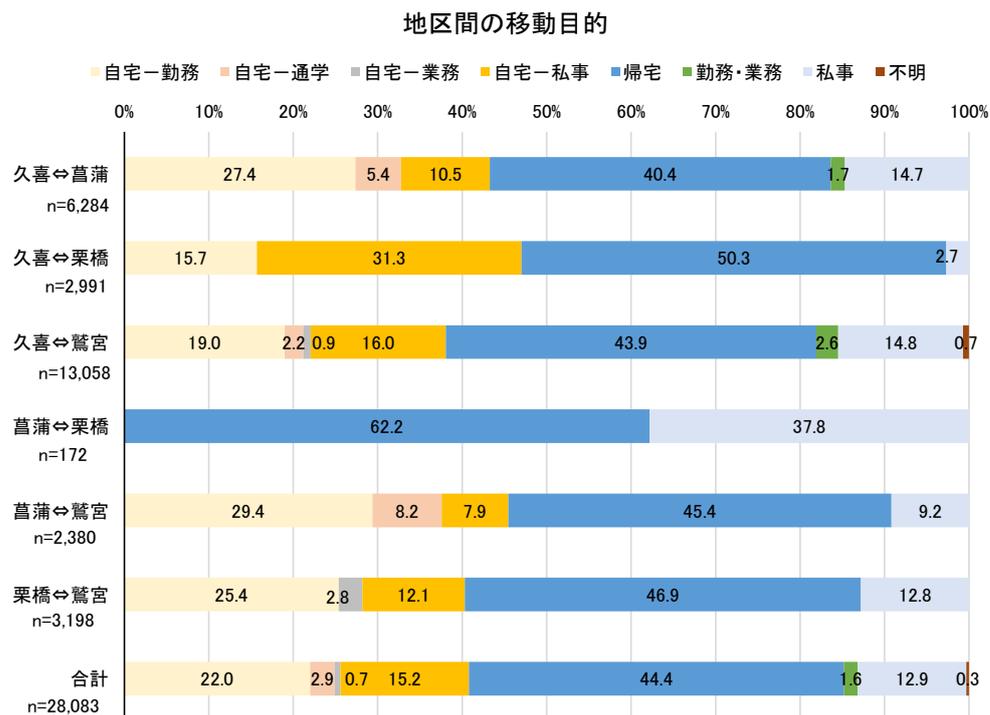
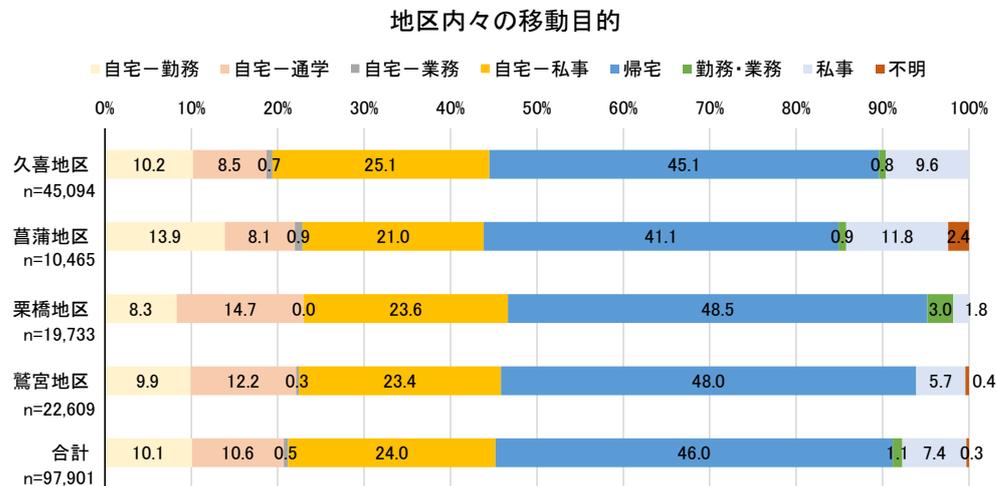
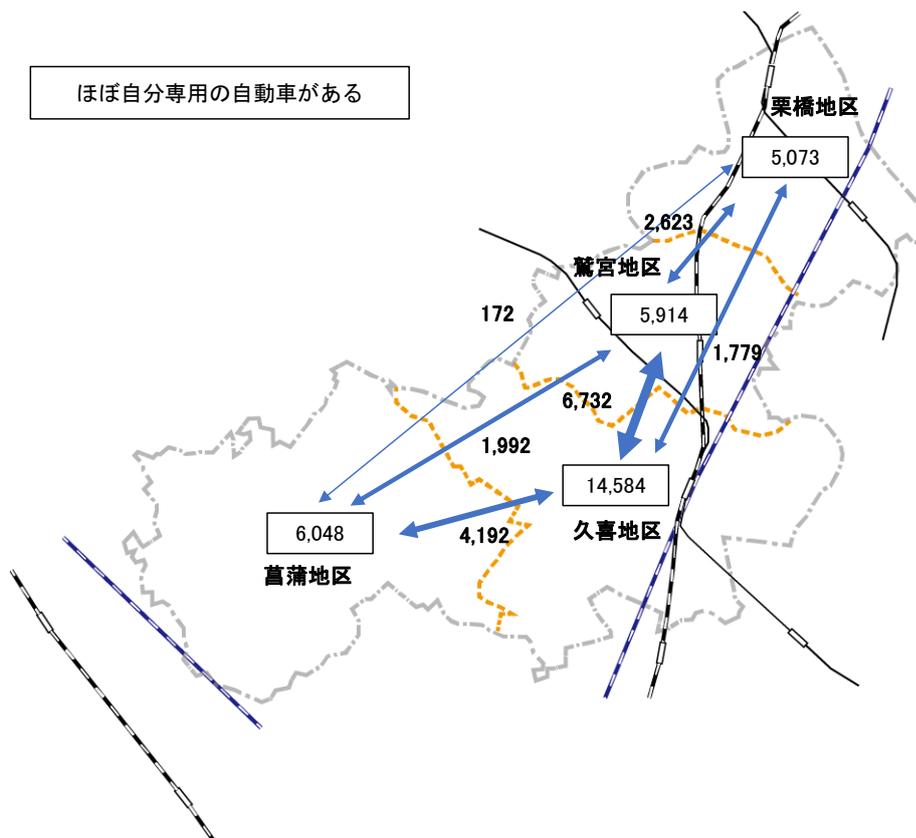


図 1.3 地区内々、地区間移動時の移動目的

④自動車の保有状況別の人の移動

・ほぼ自分専用の自動車がある人は、地区内々、地区間問わず、市内を移動している。家族共有の自動車がある人は、ほぼ自分専用の自動車がある人よりも移動量が減っており、特に菖蒲地区内での移動が減少している。

・自由に使える自動車が無い人は、移動方向が限られ、鉄道が利用できる久喜地区、鷲宮地区、栗橋地区間やバスの運行する久喜地区と菖蒲地区間の移動が目立っている。



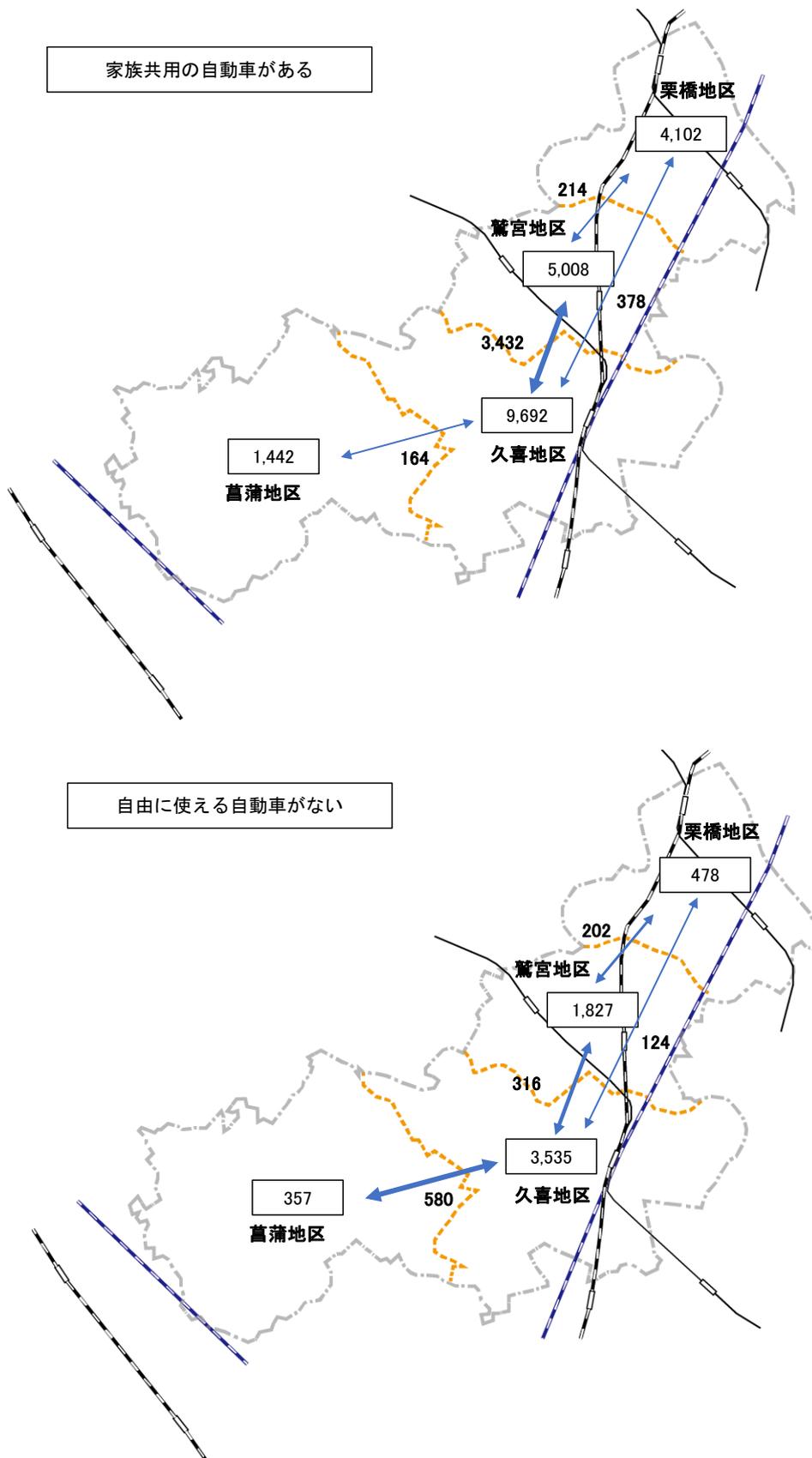


図 1.5 家族共有の自動車がある人と自由に使える自動車がない人の移動状況

## (2) 市民アンケート調査結果

市民アンケート調査結果について、目的地を訪ねた 3 つの移動目的別に 4 地区の移動状況を整理した。

・買物、通院、レジャーの 3 つを合計した移動状況では、久喜地区や鷲宮地区で区内々の移動量が多く、地区間では、久喜地区と鷲宮地区間、久喜地区と栗橋地区間の移動が多い。

買物先、通院先では、特に久喜地区と鷲宮地区の移動が目立っている。

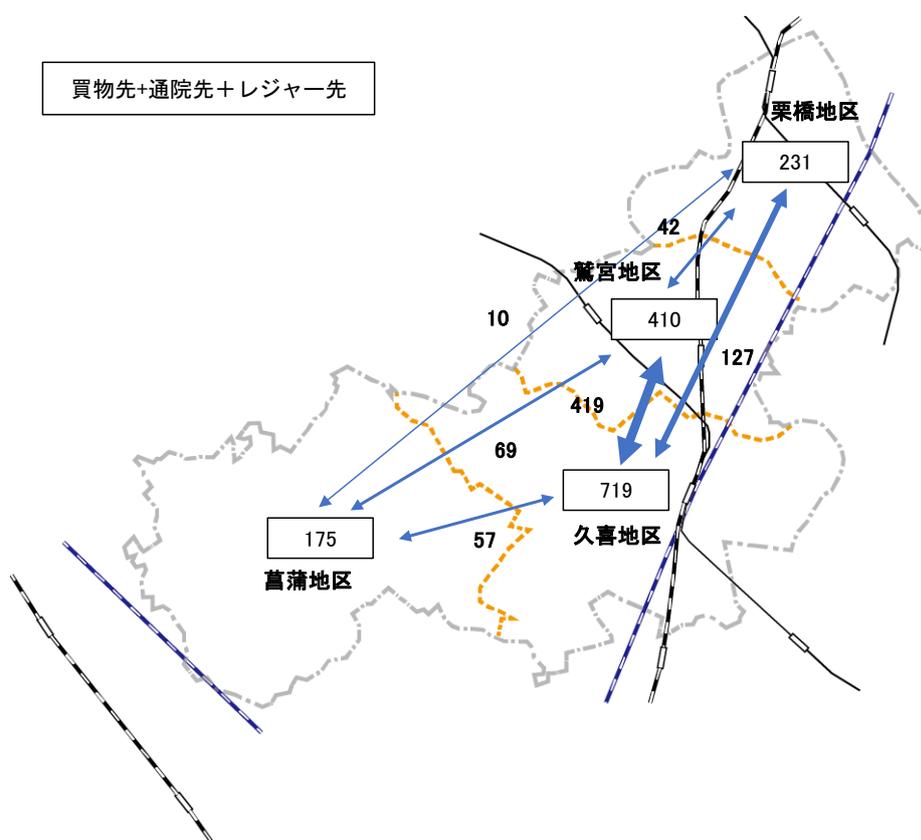


図 1.6 買物、通院、レジャー目的の移動状況

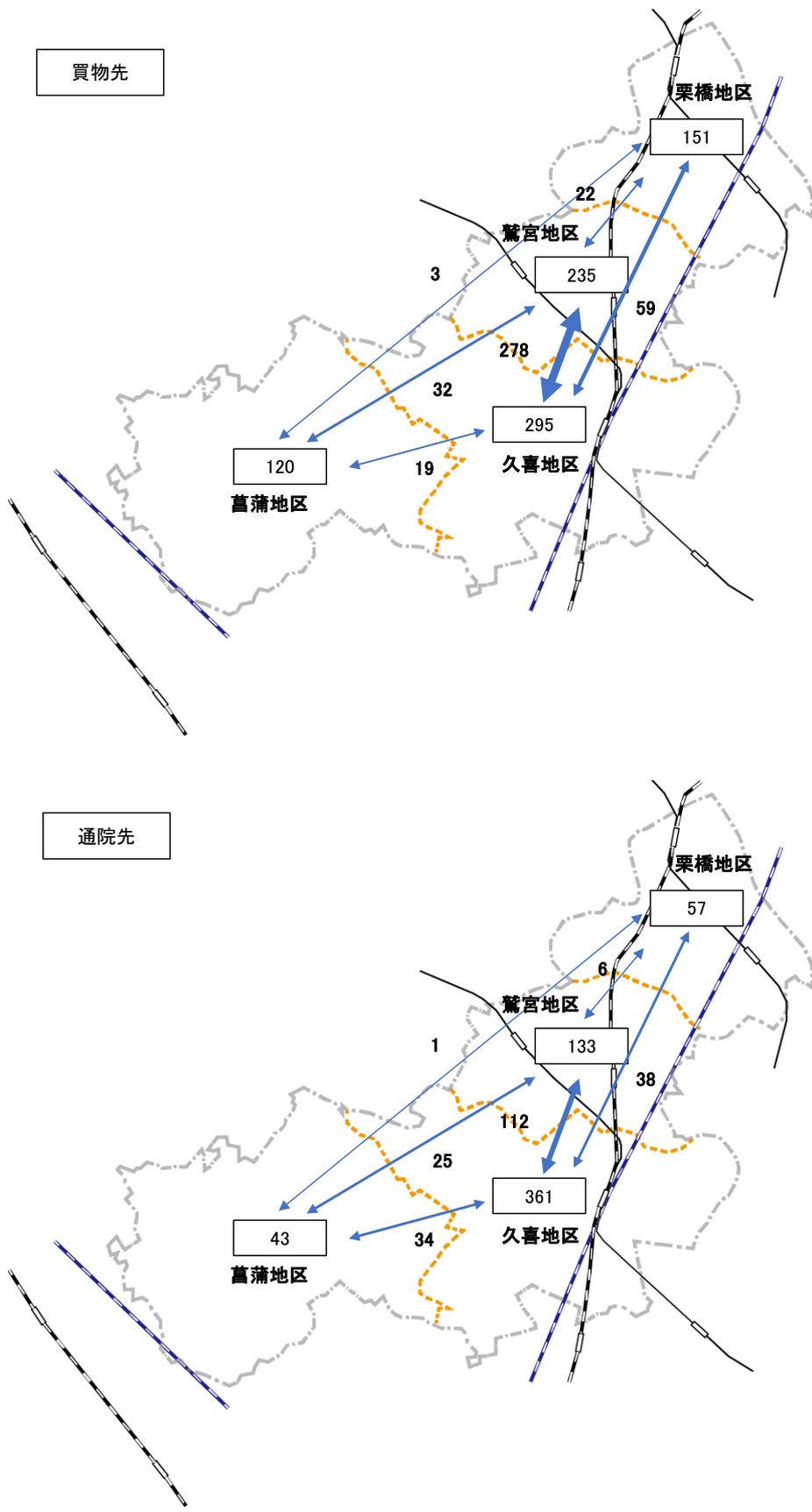


図 1.7 買物、通院目的の移動状況

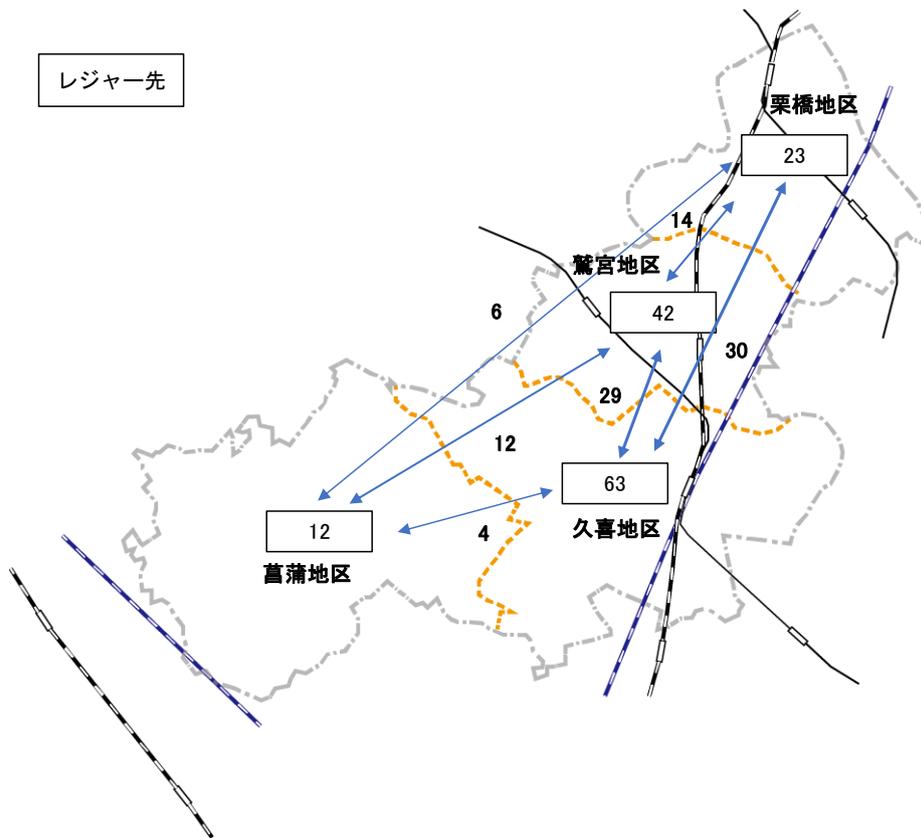


図 1.8 レジャー目的の移動状況

## 4. 課題の修正及び追加について

抽出された市の公共交通に関する課題をまとめると、次のとおりである。

