加須市　地域公共交通計画

令和４年３月
令和６年３月一部修正
令和８年１０月一部修正
加須市地域公共交通会議

－ 目 次 －

序章　はじめに 1

第 1 章　加須市の公共交通をとりまく現状と課題 5

1-1　人口及び高齢化の現状 5

1-2　公共交通の現状 8

1-3　各種施設の立地状況 29

1-4　市民の移動交通手段の現状 34

1-5　各交通システムのサービス状況 36

1-6　アンケート調査結果の整理 37

1-7　前計画に基づく取組みと評価 44

1-8　公共交通の課題の整理 46

1-9　コミュニティバスの見直しの必要性 48

1-10　コミュニティバスの見直しの先行実施 49

第 2 章　コミュニティバス運行の基本的な考え方 50

2-1　コミュニティバス運行の基本理念 50

2-2　コミュニティバス運行の目的 51

2-3　コミュニティバスの定義 52

2-4　コミュニティバスの運行方針と留意点 53

2-5　SDGs との関連..... 54

2-6　三位一体の取り組み 55

2-7　持続可能なコミュニティバス実現のためのルールづくり 55

第 3 章　加須市の公共交通体系 56

3-1　加須市の公共交通体系構築のためのポイント 56

3-2　取組み施策 59

3-3　計画の達成状況の評価 66

3-4　計画の進捗管理 67

序章　はじめに

序-1　計画策定の背景と目的

加須市では、高齢者など交通弱者の交通手段の確保、病院・公共施設などへのアクセス利便性の確保、公共交通不便地域の解消を目的とした「新たなコミュニティバスの運行」等を目指した、「加須市地域公共交通総合連携計画」を平成 24 年 3 月に策定しました。

加須市地域公共交通総合連携計画は令和 2 年度に計画期間の最終年を迎え、また、令和 2 年 11 月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地方公共団体において「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

このような背景から、これまでの計画に基づく事業の実施状況や課題事項等を把握し、今後の加須市の公共交通体系の次なるステップとしての方針や事業をまとめる次期計画として、「加須市地域公共交通計画」を策定します。

序-2　加須市の地勢

加須市は、都心から概ね 50km 圏内にあり、埼玉県の東北部に位置し、群馬県、栃木県及び茨城県に接しています。関東平野のほぼ中央部を流れる利根川中流域にあり、利根川の堆積により形成されたという平坦地であり、面積は 133.30 ㎢を有しています。

鉄道は、東武伊勢崎線に加須駅と花崎駅、東武日光線に新古河駅と柳生駅があり、JR 東北本線（宇都宮線）・東武日光線の栗橋駅に近接しています。

主要な道路は、国道 122 号が南北方向に、国道 125 号と国道 354 号が東西方向を通り、東側で国道 4 号に近接しています。また、東北縦貫自動車道加須インターチェンジがあり、首都圏中央連絡自動車道の白岡菖蒲インターチェンジに近接しています。

序-3　計画の区域

本計画は、加須市の全域を計画区域として策定します。

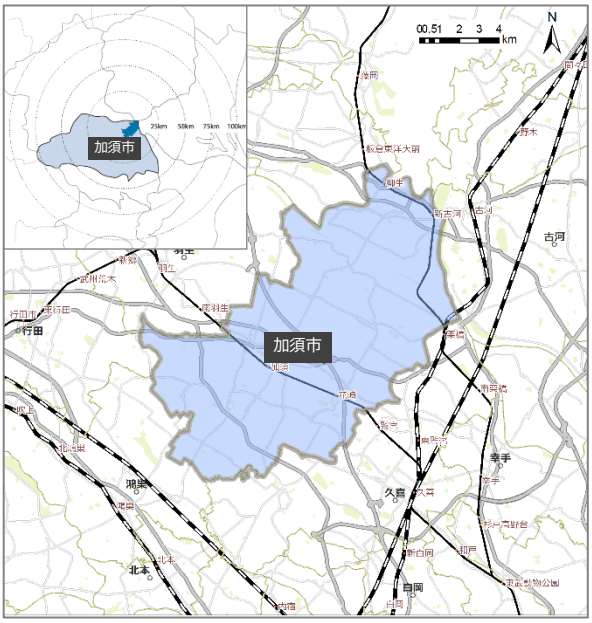
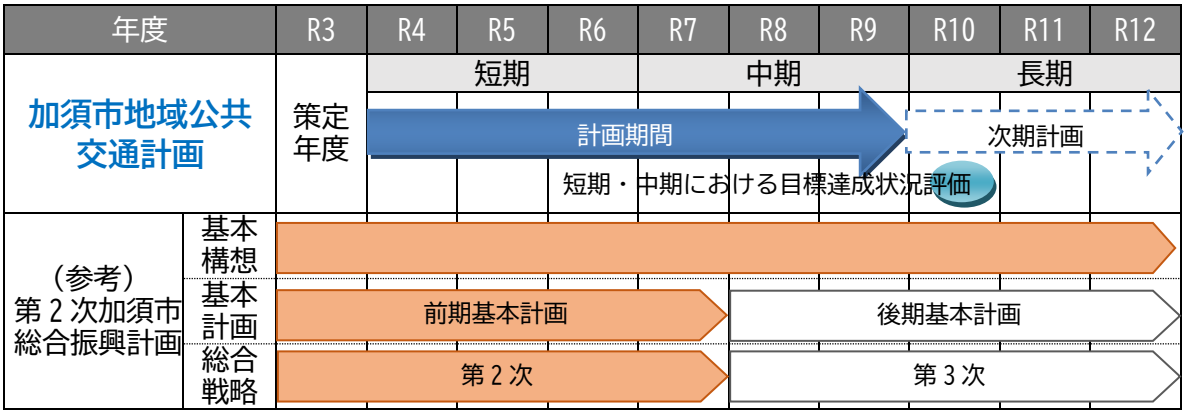


図　計画の位置（加須市）

序-4　計画の期間

令和 4 年度～令和 9 年度を計画期間とし、上位計画である第 2 次加須市総合振興計画と整合を図りながら事業に取り組み、令和 10 年度に評価を実施することとします。計画期間と評価を実施する年度のうち、令和 4 年度～令和 6 年度を短期、令和 7 年度～令和 9 年度を中期とします。また、持続可能な地域公共交通体系の実現のためには長期的な取組みが必要となるため、令和 10 年度から令和 12 年度を長期とし、施策毎に実施スケジュールを設定します。なお、運行開始後、利用実態等について 1 年ごとに検討し適宜改善を行い、中期の最終年度である令和 9 年度を目途とした目標達成状況の評価により、事業全般を通した改善を図るものとします。

■計画期間のイメージ



序-5　計画の検討経緯

本計画の検討経緯を以下に示します。

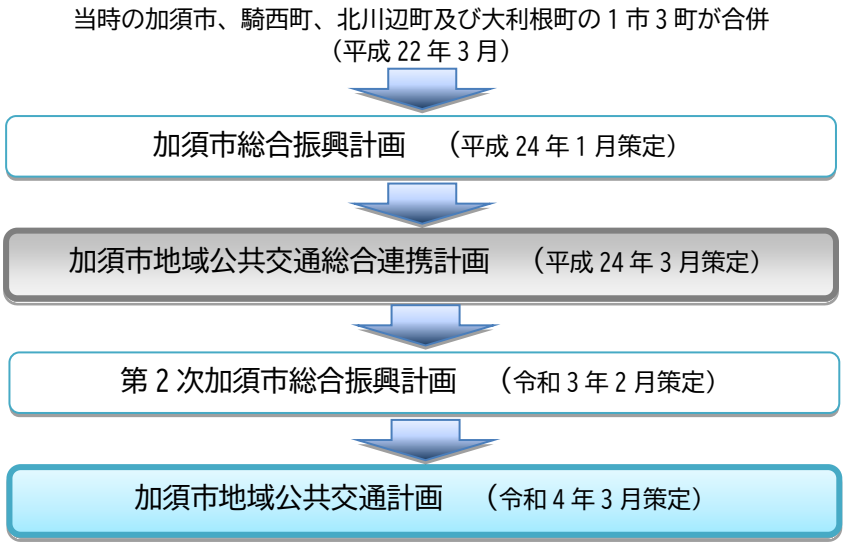


図　検討経緯

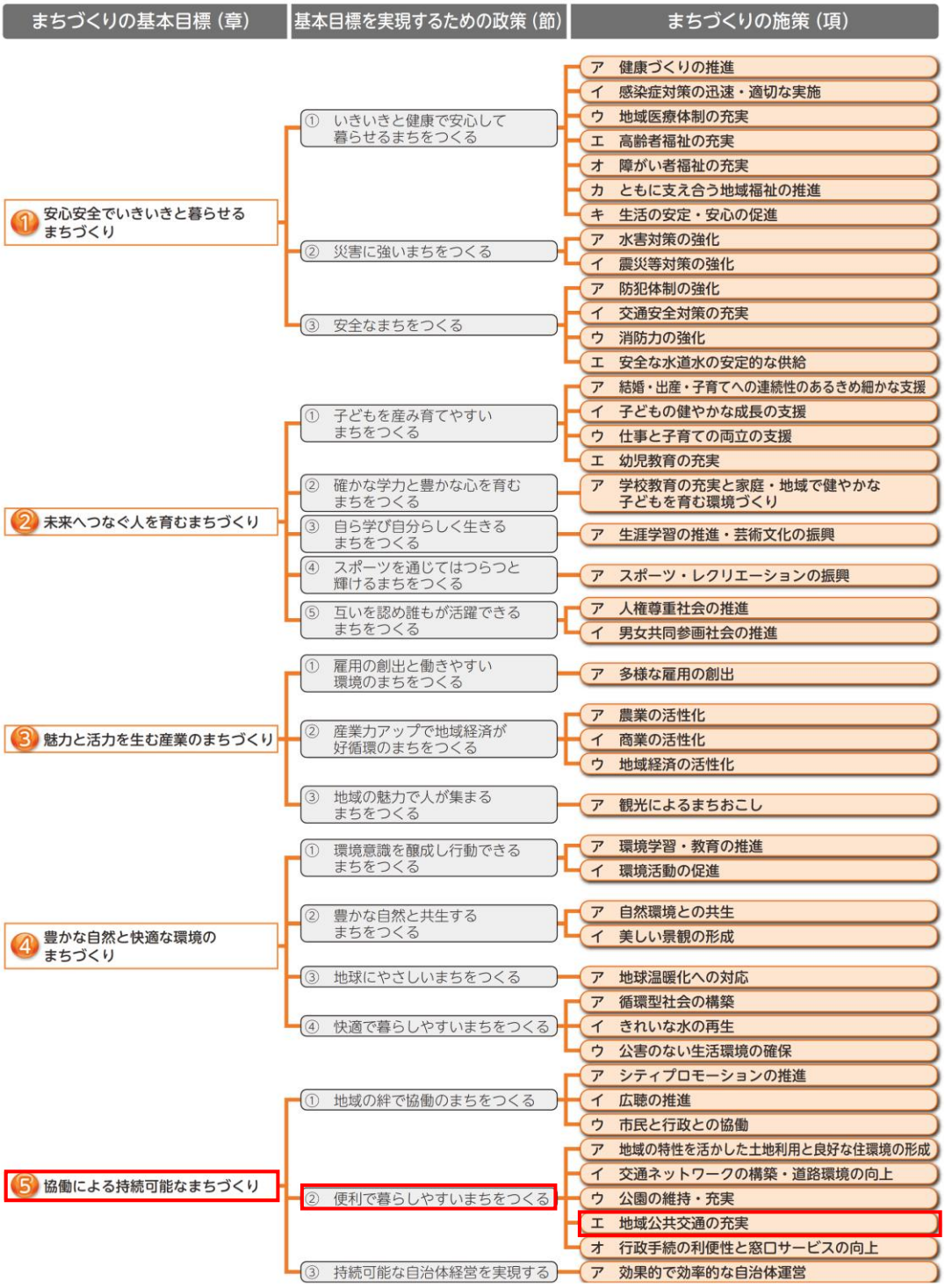
「第 2 次加須市総合振興計画」では、「協働による持続可能なまちづくり」の一環における「地域公共交通の充実」としてコミュニティバスの利便性向上や利用促進が位置付けられています。これら上位計画に沿って、公共交通施策を一体的に実施するための、「加須市地域公共交通計画」を策定します。

序-6　上位関連計画「第 2 次加須市総合振興計画」

令和 3 年 2 月に策定した「第 2 次加須市総合振興計画」では、「改革」、「継承」、「市民との協働」を基本姿勢に、市の将来都市像である「絆でつくる 緑あふれる 安心安全・元気な田園都市 加須」を実現していくこととしています。

この中で、公共交通が関連する項目を整理すると以下の通りとなります。

将来都市像　「絆でつくる 緑あふれる 安心安全・元気な田園都市 加須」



❺協働による持続可能なまちづくり　便利で暮らしやすいまちをつくる

基本方針

コミュニティバス「かぞ絆号」については、交通弱者と言われる高齢者等の通院や買物などの移動手段として、市内公共交通事業者と連携して、必要な運行改善を実施し、利便性の向上と利用促進を図ります。

また、コミュニティバスとともに、地域を支えている民間路線バスやタクシーの維持に努めます。鉄道については、鉄道事業者や関係機関に対し、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化の積極的な推進をはじめとする輸送力増強や利便性の向上に関する要望を粘り強く継続します。

関連するSDGs



具体的な施策

（1）コミュニティバスの充実

デマンド型乗合タクシー・循環バス・シャトルバスの３つの運行方式で運行しているコミュニティバス「かぞ絆号」については、利用者のニーズを的確に把握し、市内公共交通事業者への影響や財政的なバランスを十分に考慮しながら、埼玉県済生会加須病院の開院を契機として、運行経路の見直しや運行方式の改善を図り、市内全域において、高齢者等交通弱者の移動手段の確保、公共交通不便地域の解消を図り、より一層利用しやすい運行に努めます。

（2）民間路線バス・タクシーの維持

利用者数の減少や運転手の高齢化等の課題を抱えている民間路線バスやタクシーの市内公共交通事業者については、コミュニティバスとともに地域公共交通を支えられるようその維持、継続に努めます。

（3）鉄道の輸送力増強と利便性の向上

鉄道を利用する市民の利便性の向上を図るため、東武鉄道株式会社及び東日本旅客鉄道株式会社に対して、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化の積極的な推進など、輸送力増強や利便性の向上に関し、本市単独での要望活動のほか、沿線の自治体で構成する各協議会等や埼玉県を通じた要望活動を粘り強く継続します。

東武日光線に関しては、沿線の自治体との連携を図りながら、輸送力増強に関する要望活動を行います。

さらに、本市の重要な観光資源である渡良瀬遊水地や三県境の玄関口となっている柳生駅のバリアフリー化を推進し、利用者の利便性の向上はもちろん、観光振興や地域活性化を図ります。

協働のまちづくり

市内公共交通事業者と協働し、交通弱者の移動手段の確保や公共交通不便地域の解消を図ります。

ＫＰＩ（重要業績評価指標）

名　　称	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)	備　　考
コミュニティバス「かぞ絆号」1日当たり利用者数	201.2 人	270 人	デマンド型乗合タクシー・循環バス・シャトルバスの延べ利用者数の合計
デマンド型乗合タクシー利用登録者数（累計）	15,507 人	18,500 人	

図　第２次加須市総合振興計画　前期基本計画における公共交通に関する内容

第１章　加須市の公共交通をとりまく現状と課題

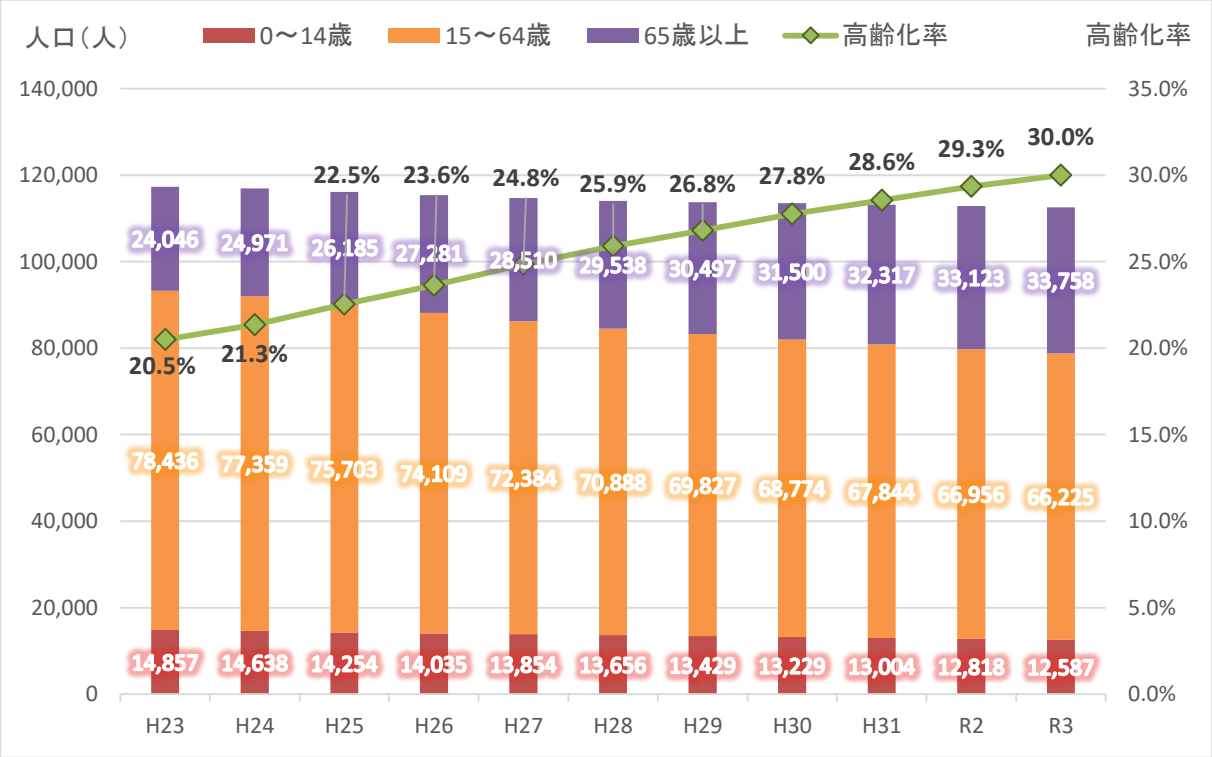
1-1　人口及び高齢化の現状

現状①　長寿社会の進行

1-1-1　人口及び高齢化率の推移

・人口は毎年減少傾向にありますが、高齢者人口は増加傾向にあります。

・令和３年４月１日現在、総人口の約 30%を高齢者人口が占めており、ここ 10 年で 10 ポイント程度の増加、高齢者人口も 9,000 人以上の増加となっています。今後も高齢化率は増加が見込まれます。



（出典：「埼玉県町（丁）大字別人口」（各年４月１日現在）、加須市資料）

図　加須市における人口構成及び高齢化率の推移

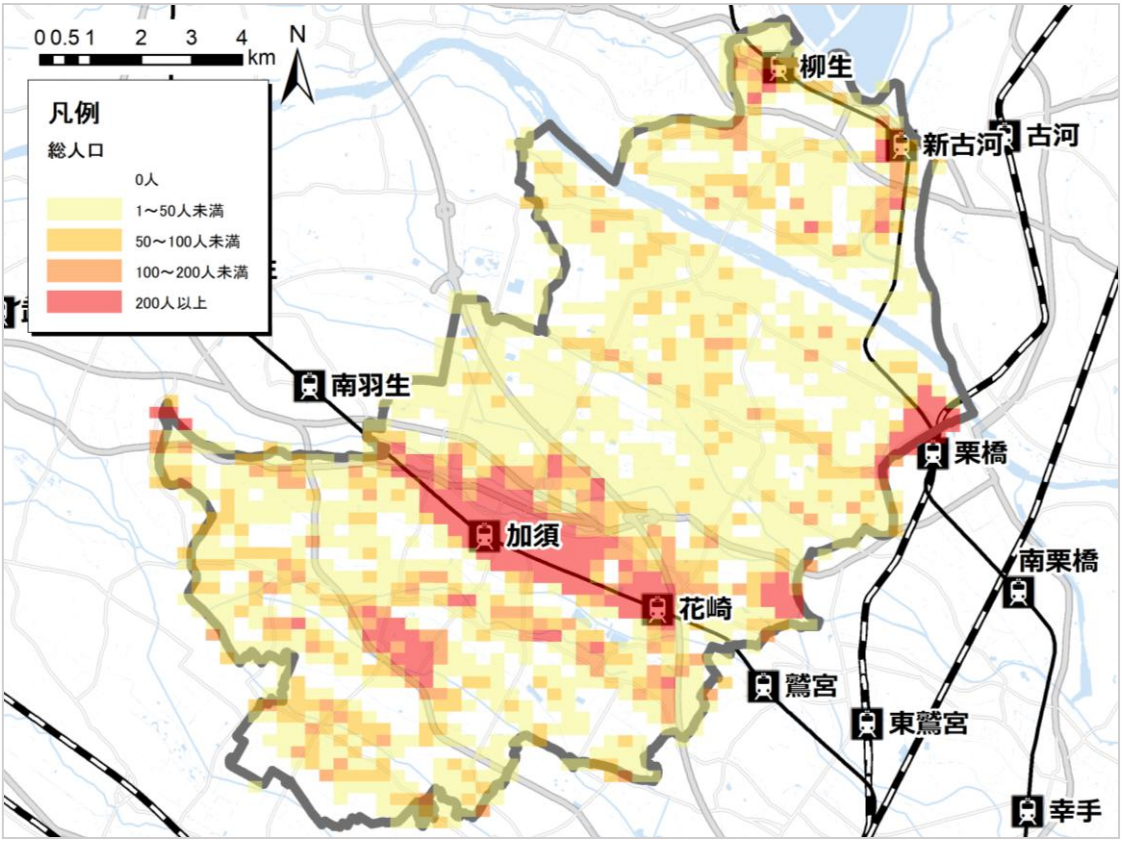
1-1-2　人口分布

・市の中心部から概ね 3㎞ 圏内に数多くの集落が分散しており、４地域それぞれに中心市街地が存在しています。

・総人口分布をみると、加須駅、花崎駅、栗橋駅周辺の地域、騎西総合支所周辺の地域などに人口が多くなっていますが、市内全体に低密度の人口分布が見られる状況です。

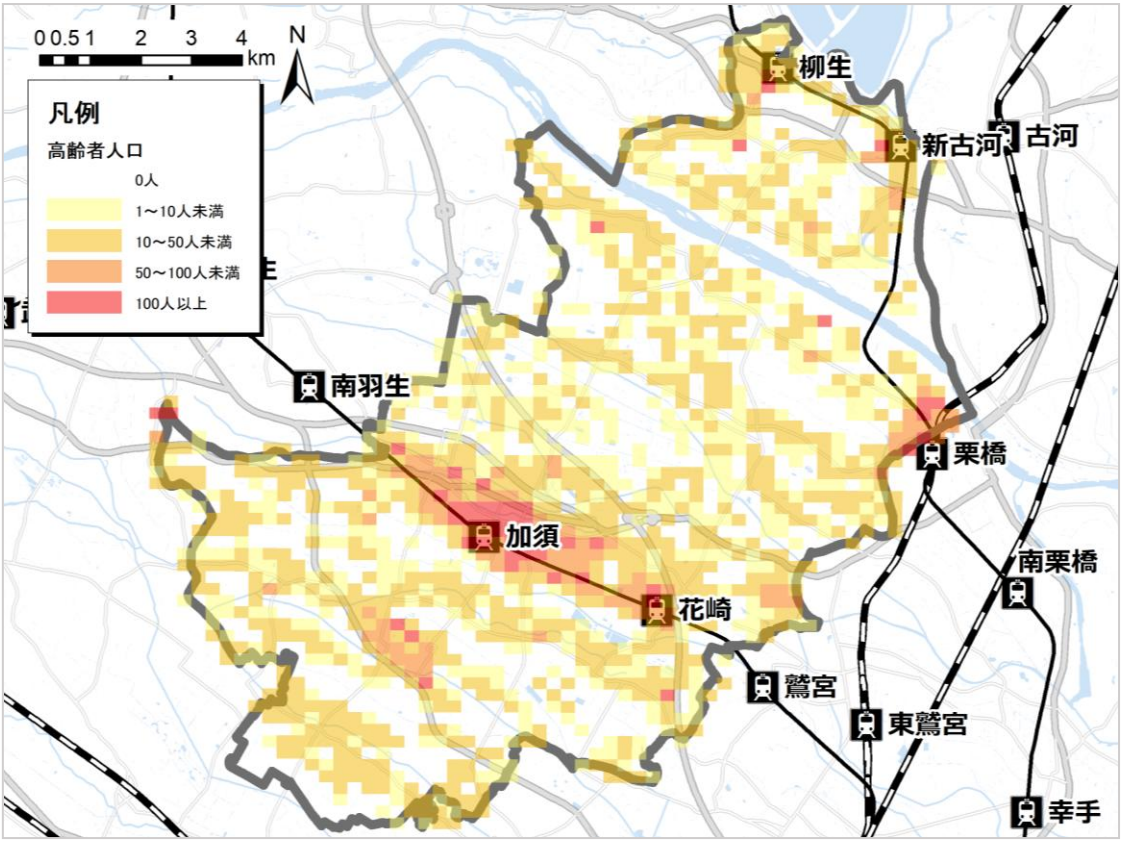
・高齢者人口分布をみると、加須駅、栗橋駅周辺の地域などに人口が多くなっていますが、鉄道駅から離れた地域にも、250m メッシュ当たり 100 人以上の高齢者が居住している地域が見受けられます。

・高齢者単身世帯は、東武伊勢崎線沿線地域に特に多く分布しているほか、鉄道駅周辺や旧騎西町市街地周辺にも点在しています。



（出典：平成 27 年国勢調査に関する地域メッシュ統計）

図　人口分布の状況



（出典：平成 27 年国勢調査に関する地域メッシュ統計）

図　高齢者人口分布の状況

（出典：平成 27 年国勢調査に関する地域メッシュ統計）

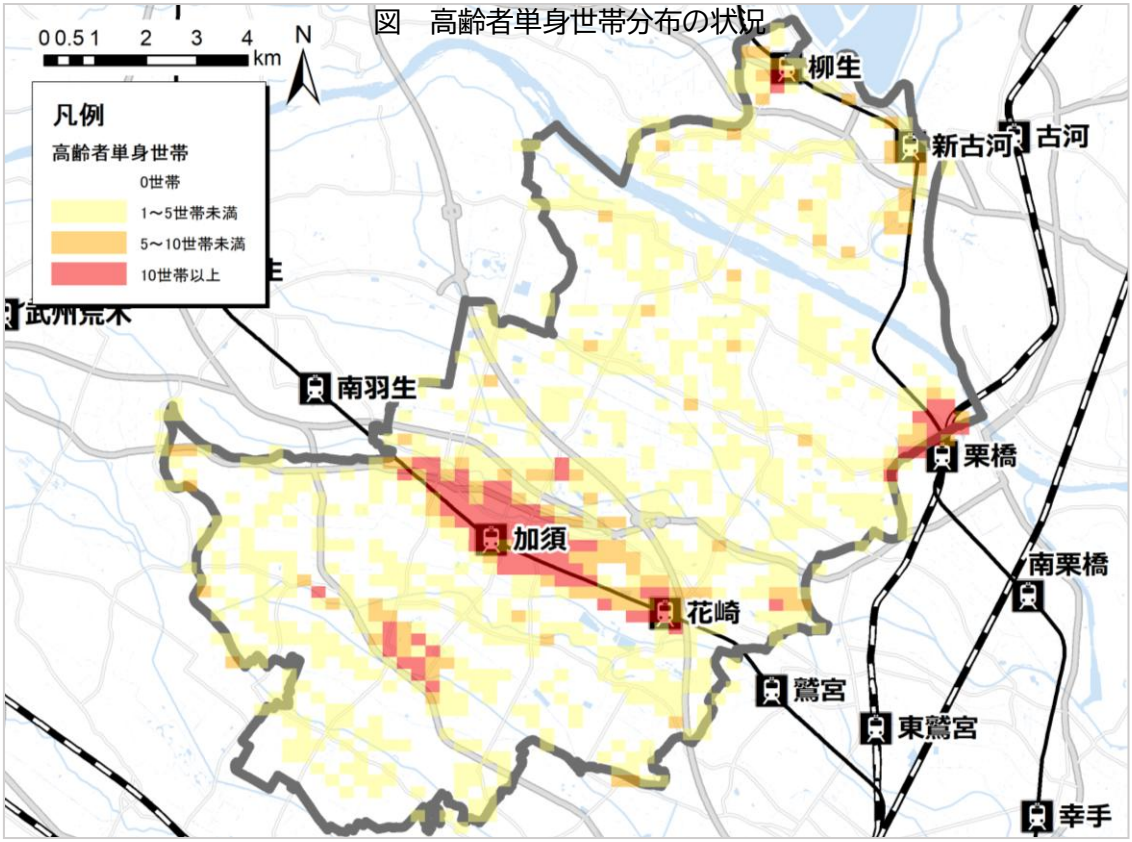


図　高齢者単身世帯分布の状況

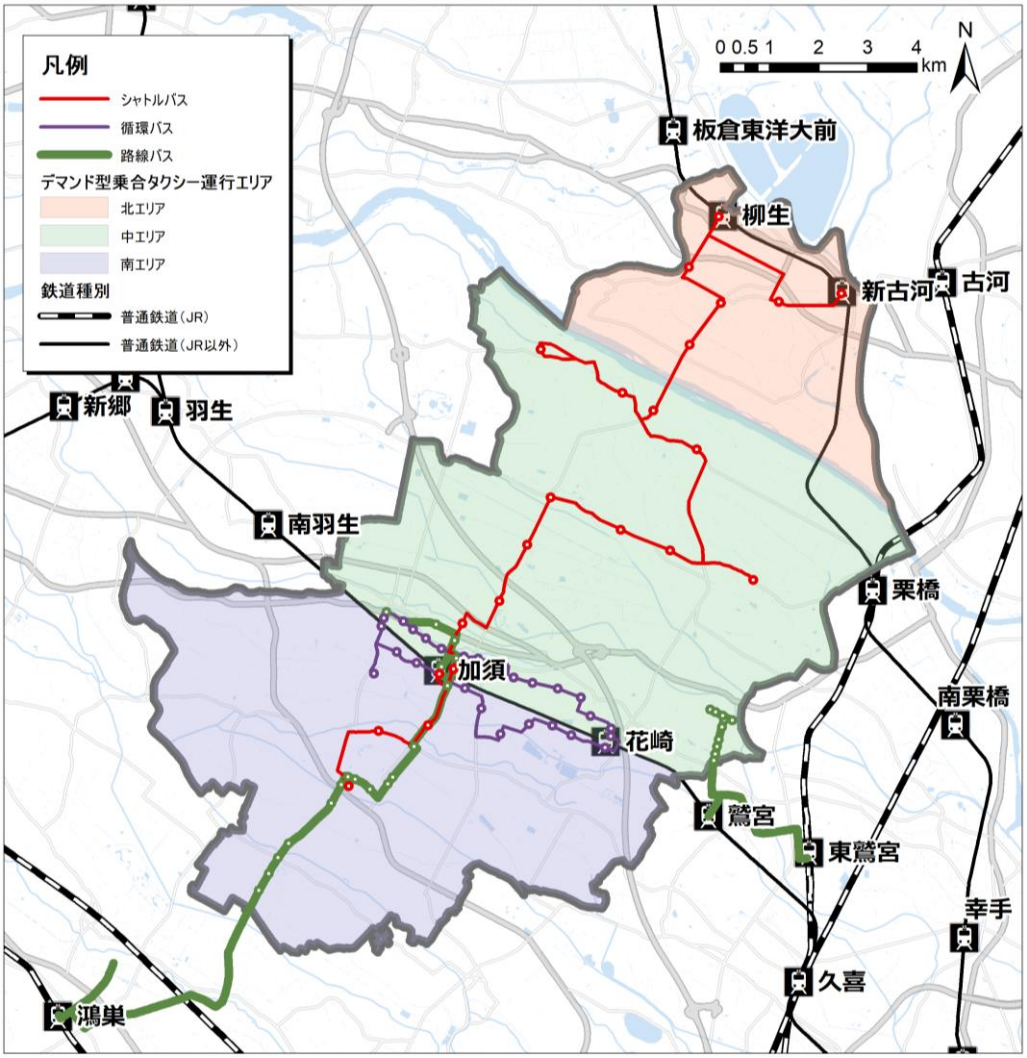
1-2　公共交通の現状

現状②　市内全体に公共交通（鉄道、路線バス、コミバス、タクシー等）が整備

1-2-1　市内の公共交通サービス状況

・市内の公共交通サービス状況としては、鉄道路線として東武伊勢崎線、東武日光線が通っており、路線バスは朝日自動車(株)が 2 路線 9 系統を運行しています。また、加須市コミュニティバス「かぞ絆号」が、幹線、支線、結節点という考え方を持って運行体系を構築しており、市内全域をデマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスという 3 つの運行方式によりカバーしています。

・シャトルバス及び循環バスは朝日自動車(株)が、デマンド型乗合タクシーは加須タクシー(株）、騎西タクシー(有)及び朝日自動車(株)が北エリア・中エリア・南エリアの 3 つのエリアに分けて運行しています。



（出典：加須市資料より作成）

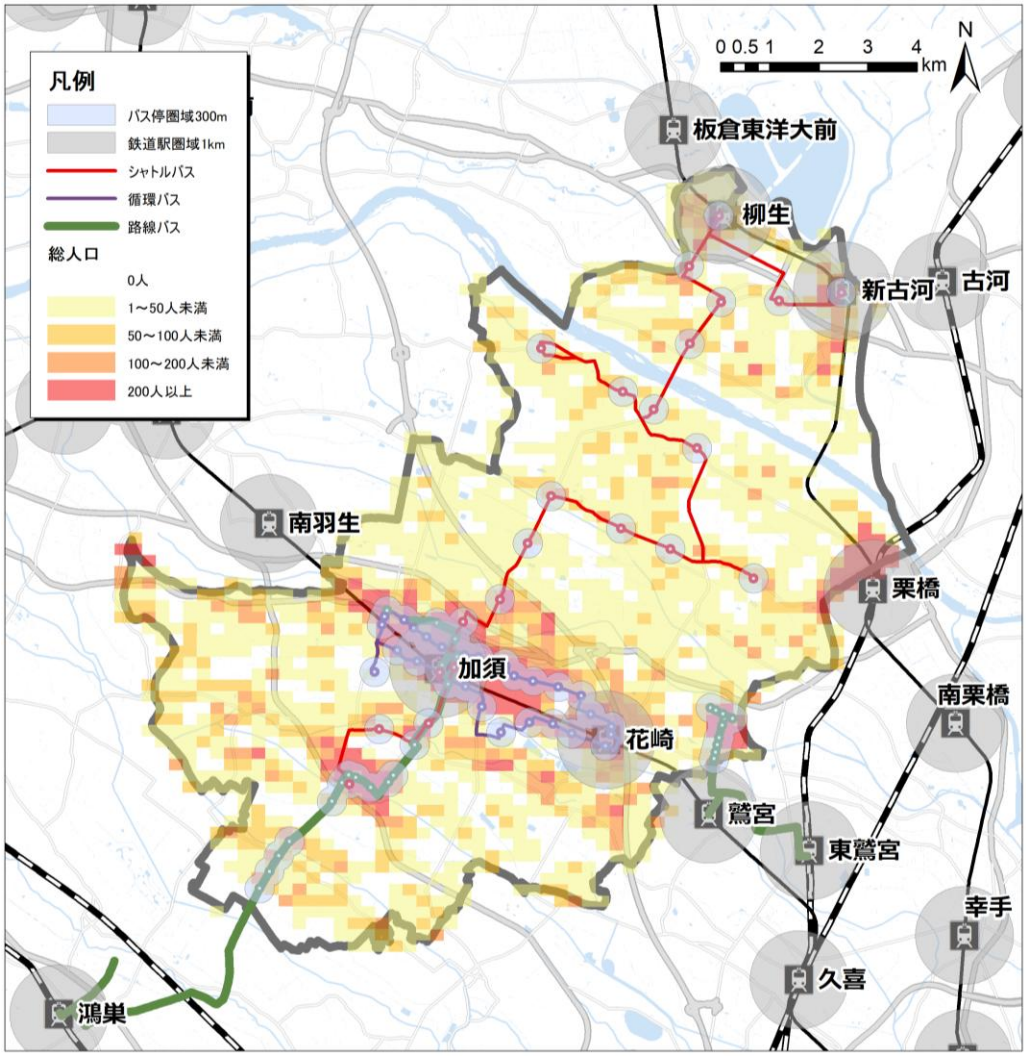
図　市内の公共交通サービス状況

・デマンド型乗合タクシーが市内全域を運行しているため、市内には公共交通の空白地区は無い状況になっています。

【参考（デマンド型乗合タクシーを除く、公共交通のサービス状況）】

・デマンド型乗合タクシーのサービス圏域を除いた場合は、市内の大半が公共交通不便地域（定時定路線の圏域外）※に該当する状況となります。

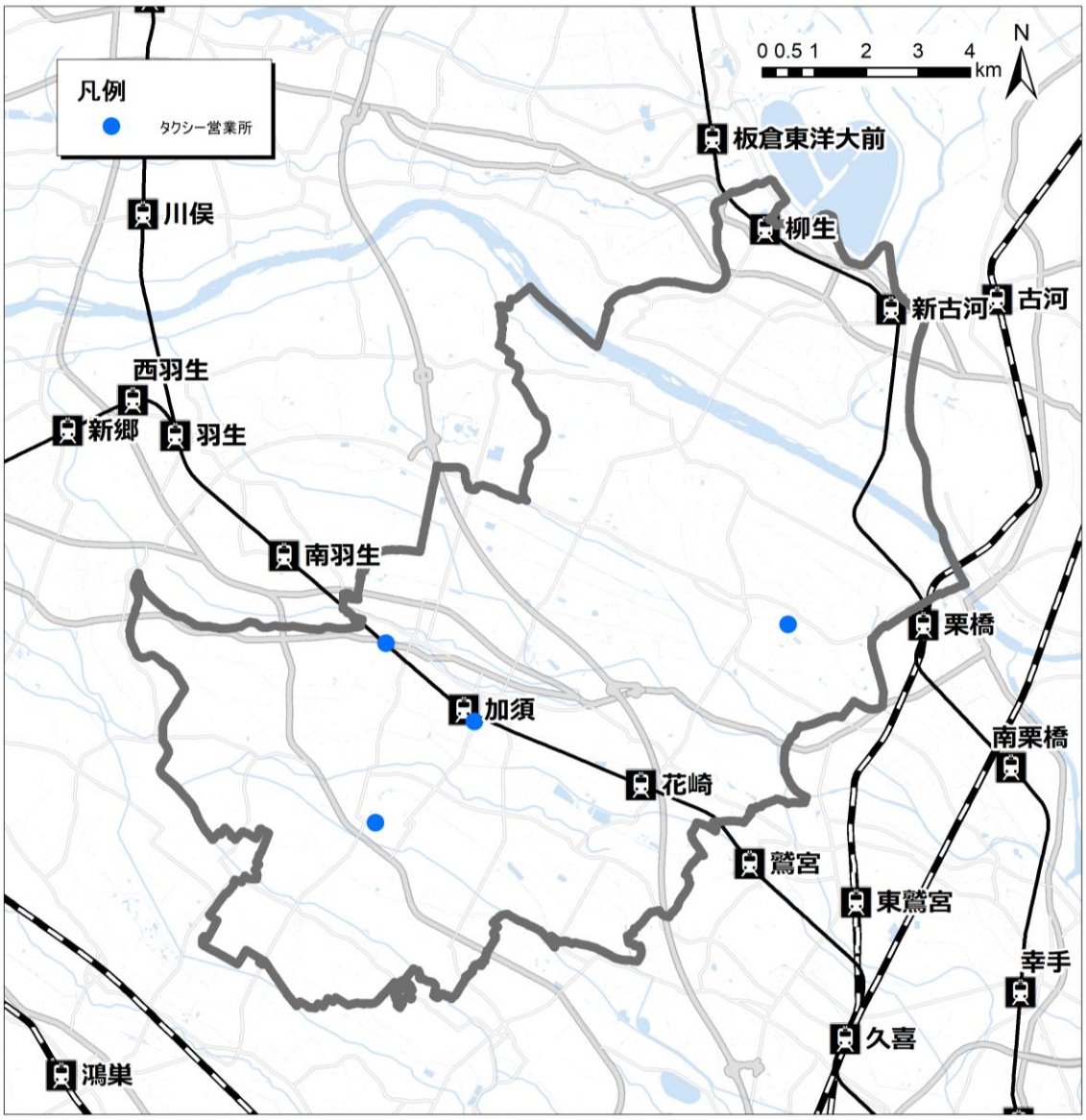
※公共交通不便地域（デマンド型乗合タクシーを除く、公共交通サービスの状況）
歩行者が抵抗を感じない公共交通サービス圏域を駅から 1㎞ 以内、バス停から 300m以内と設定し、定時定路線型のバス停のエリア外を公共交通不便地域としや場合のカバー状況図を以下に示しています。（なお、国土交通省関東運輸局による交通不便地域は、鉄道駅及び路線バス・循環バス・羽生市福祉バスのバス停から 1㎞ 以上の地域と指定されています。）



（出典：平成 27 年国勢調査に関する地域メッシュ統計、加須市資料より作成）

図　デマンド型乗合タクシーを除く公共交通のサービス状況図

・市内のタクシー営業所の位置、及び各事業者の状況については、以下のとおりです。



（出典：埼玉県乗用自動車協会 HP より作成）

図　市内のタクシー営業所

表　タクシー事業者の状況

No.	事業者名	住所	車両台数
1	朝日自動車株式会社　加須営業所	埼玉県加須市馬内 284-3	8 台
2	加須タクシー株式会社	埼玉県加須市南町 5-5-50	9 台
3	騎西タクシー有限会社	埼玉県加須市騎西 1339	6 台
4	大利根タクシー有限会社	埼玉県加須市北下新井 1737	9 台

（出典：埼玉県乗用自動車協会 HP 等）

1-2-2　民間路線バスの利用状況

・加須市内を運行する路線バスは鴻巣駅東口～騎西三丁目・加須駅南口～加須車庫線、東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線の 2 路線 9 運行系統です。うち、鴻巣駅東口～騎西三丁目～加須駅南口線、加須駅南口～加須車庫線、東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線の 3 運行系統の現在（R2 年度）の利用状況は以下のとおりです。

表　現在の利用状況（R2 年度）

令和2年4月1日～令和3年3月31日

No.	運行系統	年間利用者数（人）	1 日利用者数（人）
1	加須駅南口～大越馬場線	H27より廃止	
2	加須駅南口～加須車庫線	304,662	832
3	鴻巣駅東口～騎西三丁目～加須駅南口線		
4	東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター	205,198	561

2.3は合算数

※利用者数は按分にて算出。実数ではない。

※365 日運行するものとして、1 日利用者数を算出。

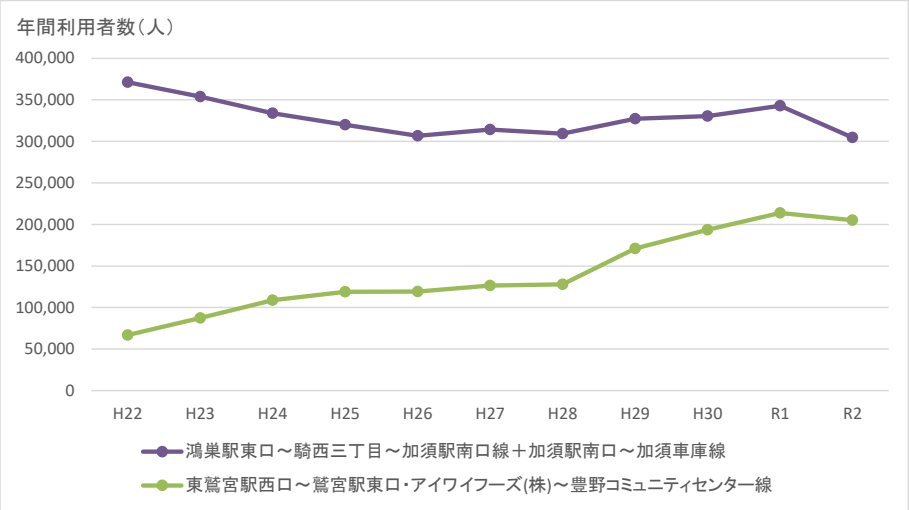
（出典：朝日自動車資料より作成）

・また、上記運行系統の年間利用者数の推移は以下のとおりです。

・鴻巣駅東口～騎西三丁目～加須駅南口線及び加須駅南口～加須車庫線は、H22 年度以降利用者数が減少していたものの、H28～R1 年度にかけては微増傾向にありました。

・東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線は、H21 年に東鷲宮駅西口～加須川口循環線として運行開始以来、H27 年の豊野コミュニティセンター、アイワイフーズ(株)への乗り入れ開始を経て、利用者数を伸ばしてきました。R3 年 7 月には鷲宮駅東口への乗り入れを開始しています。

・両運行系統とも、R2 年度については、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け利用者数が減少しています。



（出典：朝日自動車資料より作成）

図　路線バス利用者数の推移（H22 年度～R2 年度）

1-2-3　加須市コミュニティバス「かぞ絆号」の利用状況

（1）路線別利用者数の推移

・加須市コミュニティバス「かぞ絆号」は、デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスという 3 方式で運行しています。

・利用者数としては、デマンド型乗合タクシーが最も多くなっています。

・3 方式とも、R2 年度については新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、利用者数が減少しています。

表　路線別利用者数の推移

（単位：人）

		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
年間延べ利用者数	年間運行日数	151日	308日	307日	309日	308日	308日	307日	309日	308日
	デマンド型乗合タクシー	10,624	29,180	32,753	30,533	32,736	34,099	35,554	34,462	26,016
	北エリア	389	1,322	1,864	1,878	2,249	2,515	2,607	2,399	1,968
	中エリア	5,428	16,291	18,485	16,886	19,068	18,560	19,670	19,026	14,447
	南エリア	4,807	11,567	12,404	11,769	11,419	13,024	13,277	13,037	9,601
	登録者数（年度末）	9,021	10,602	11,976	12,736	13,412	14,114	14,674	15,507	15,903
	循環バス	6,909	14,475	16,080	19,495	19,740	20,297	22,511	22,456	16,715
	西循環	2,506	4,204	4,858	5,644	4,859	4,912	5,269	5,183	3,097
	東循環	4,403	10,271	11,222	13,851	14,881	15,385	17,242	17,273	13,618
	シャトルバス	1,493	3,549	5,232	5,902	5,410	6,126	5,364	5,133	3,444
	新古河駅西口発	908	2,185	3,051	3,234	2,954	3,365	2,956	2,677	1,953
	プラザきさい(騎西総合支所)発	585	1,364	2,181	2,668	2,456	2,761	2,408	2,456	1,491
	合計	19,026	47,204	54,065	55,930	57,886	60,522	63,429	62,051	46,175

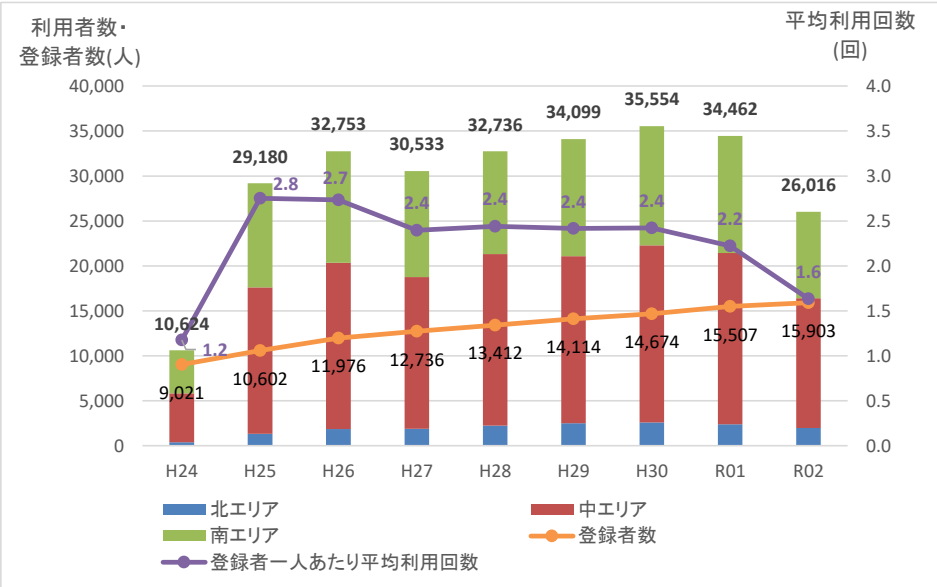
		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R01年度	R02年度
1日当たり利用者数	年間運行日数	151日	308日	307日	309日	308日	308日	307日	309日	308日
	デマンド型乗合タクシー	70.4	94.7	106.7	98.8	106.6	111.1	116.2	111.9	87.4
	北エリア	2.6	4.3	6.1	6.1	7.3	8.2	8.5	7.8	6.4
	中エリア	35.9	52.9	60.2	54.6	62.1	60.5	64.3	61.8	47.1
	南エリア	31.8	37.6	40.4	38.1	37.2	42.4	43.4	42.3	31.3
	循環バス	45.8	47.0	52.4	63.1	64.1	65.9	73.3	72.7	54.3
	西循環	16.6	13.6	15.8	18.3	15.8	15.9	17.2	16.8	10.1
	東循環	29.2	33.3	36.6	44.8	48.3	50.0	56.2	55.9	44.2
	シャトルバス	9.9	11.5	17.0	19.1	17.6	19.9	17.5	16.6	11.2
	新古河駅西口発	6.0	7.1	9.9	10.5	9.6	10.9	9.6	8.7	6.3
	プラザきさい(騎西総合支所)発	3.9	4.4	7.1	8.6	8.0	9.0	7.8	7.9	4.9

（出典：加須市資料）

(2) デマンド型乗合タクシー利用状況

・デマンド型乗合タクシーの利用者は H27 年度以降増加していましたが、R1 年度、R2 年度は減少に転じています。エリアでは特に中エリアの利用者数が多くなっています。

・デマンド型乗合タクシーの登録者数については、年々増加しています。

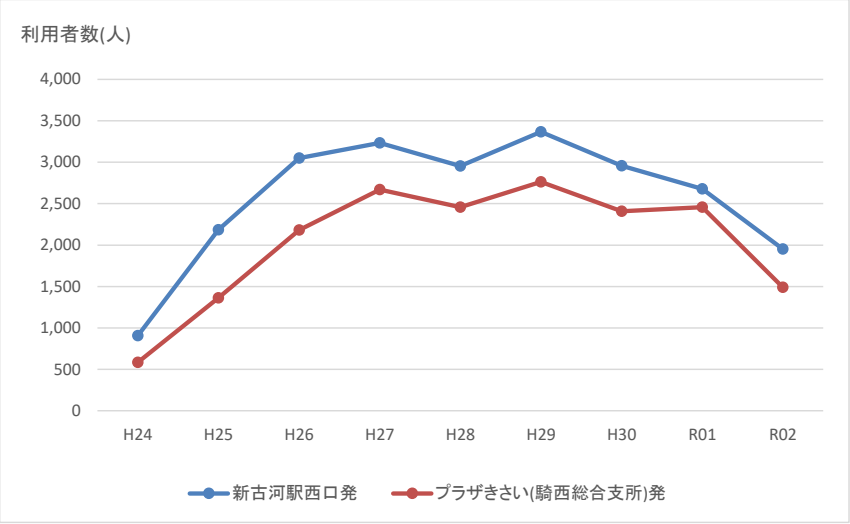


（出典：加須市資料より作成）

図　デマンド型乗合タクシー利用者数の推移

(3) シャトルバス利用状況

・シャトルバスの利用者は、上下線とも H27 年度までは増加傾向にありましたが、近年は減少傾向となっています。R2 年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、利用者数が減少しています。



（出典：加須市資料より作成）

図　シャトルバス利用者数の推移

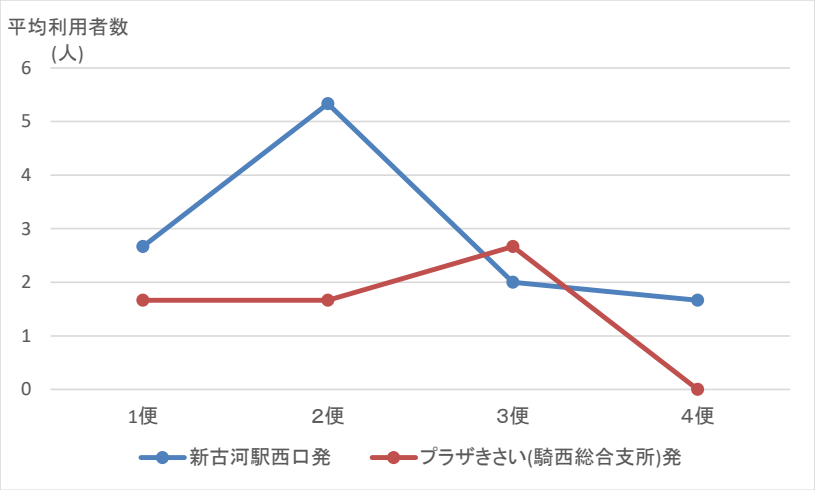
・R1 年度 12 月に実施された加須市コミュニティバス乗降調査によると、シャトルバスの利用者の属性は以下のとおりです。通勤・通学以外の目的で利用する方が全体の 75%以上を占めています。また、年代としては循環バスと同様に 60 歳代以上の高齢者の割合が高くなっています。一方で、性別は循環バスとは異なり男性の割合が高くなっています。

表　シャトルバス利用者の属性

利　用　者　数				合計（人）	割合
利用者数の内訳	目的別利用者数		通勤	9	17.0%
			通学	4	7.5%
			その他	40	75.5%
	3階層別利用者数		20歳代以下	7	13.2%
			30歳代～50歳代	17	32.1%
			60歳代以上	29	54.7%
	階層別・目的地別利用者数	20歳代以下	通勤	0	0.0%
			通学	4	7.5%
			その他	3	5.7%
		30歳代～50歳代	通勤	6	11.3%
			通学	0	0.0%
			その他	11	20.8%
		60歳代以上	通勤	3	5.7%
			通学	0	0.0%
			その他	26	49.1%
	男女別		男	28	52.8%
			女	25	47.2%

（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉）

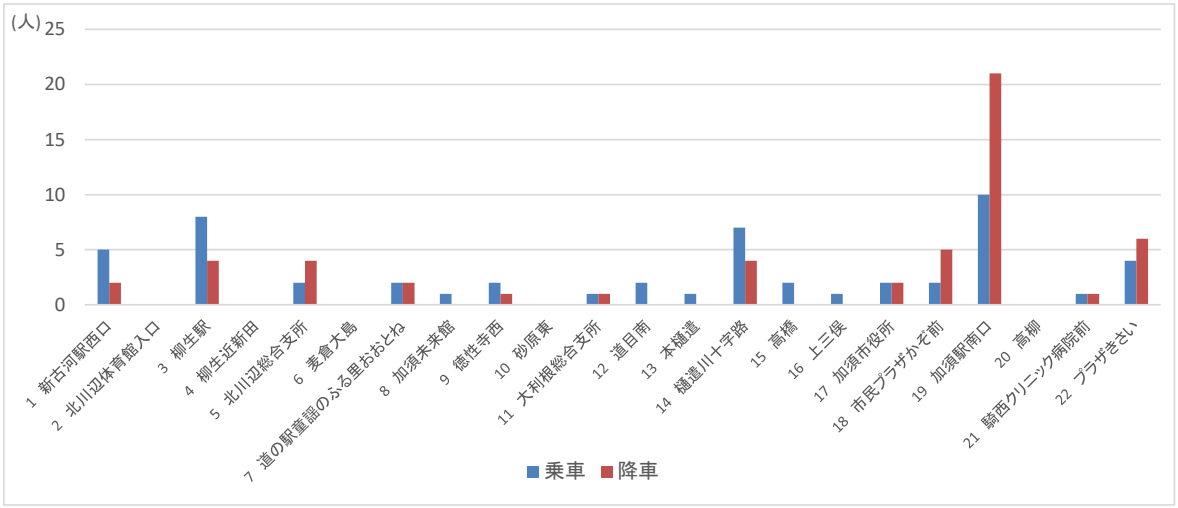
・シャトルバスの便別平均利用者数（調査日 3 日間の平均値）は以下のとおりです。新古河駅西口発の 2 便（10 時台～11 時台の時間帯）の利用者が特に多くなっています。プラザきさい発では 3 便（15 時台～16 時台の時間帯）の利用者が多くなっています。



（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉より作成）

図　シャトルバスの便別平均利用者数

・シャトルバスのバス停別乗降者数（調査日 3 日間の合計値）は以下のとおりです。バス停としては、『加須駅南口』が乗車、降車ともに最も多く利用されています。『柳生駅』、『樋遣川十字路』から乗車する利用者も多くなっています。降車では『プラザさいき』の利用が多くなっています。調査期間中、利用客がいなかったバス停も複数箇所見受けられます。

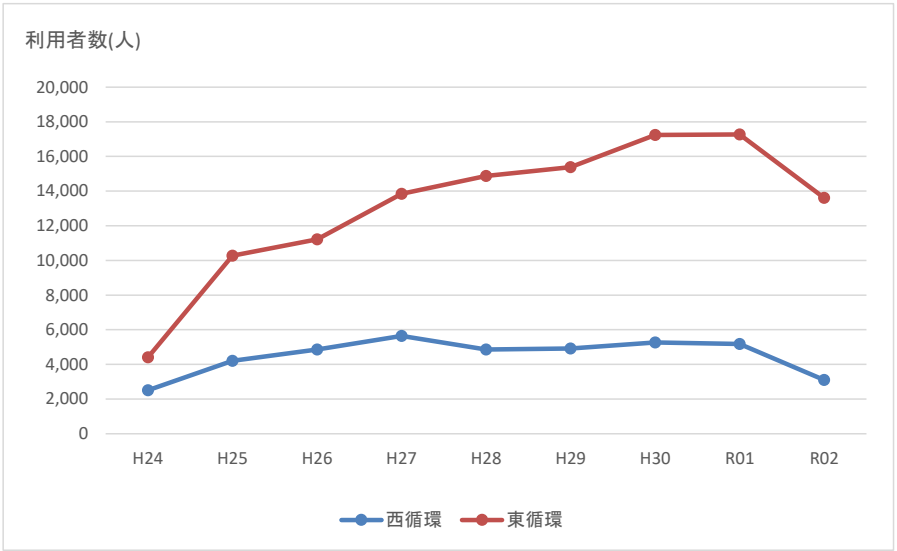


（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉より作成）

図　シャトルバスのバス停別乗降者数

（4）循環バス利用状況

・循環バスの利用者は、東循環コースで増加傾向となっており、西循環コースはほぼ横ばいで推移していましたが、近年は利用者数の増加が伸び悩み、R2 年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、利用者数が減少しています。



（出典：加須市資料より作成）

図　循環バス利用者数の推移

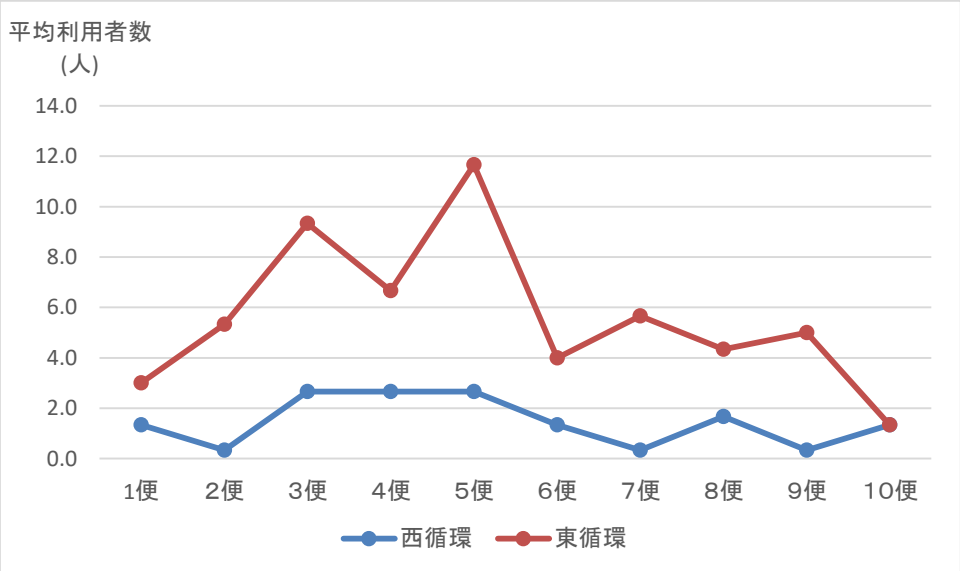
・R1 年度 12 月に実施された加須市コミュニティバス乗降調査によると、循環バスの利用者の属性は以下のとおりです。通勤・通学以外の目的で利用する方が全体の 90%以上を占めています。また、年代としては 60 歳代以上の高齢者、性別は女性の割合が高くなっています。

表　循環バス利用者の属性

利　用　者　数				合計(人)	割合
利用者数の内訳	目的別利用者数		通勤	11	5.2%
			通学	6	2.8%
			その他	196	92.0%
	3階層別利用者数		20歳代以下	22	10.3%
			30歳代～50歳代	64	30.0%
			60歳代以上	127	59.6%
	階層別・目的地別利用者数	20歳代以下	通勤	1	0.5%
			通学	6	2.8%
			その他	15	7.0%
		30歳代～50歳代	通勤	7	3.3%
			通学	0	0.0%
			その他	57	26.8%
		60歳代以上	通勤	3	1.4%
			通学	0	0.0%
			その他	124	58.2%
	男女別		男	68	31.9%
			女	145	68.1%

（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉）

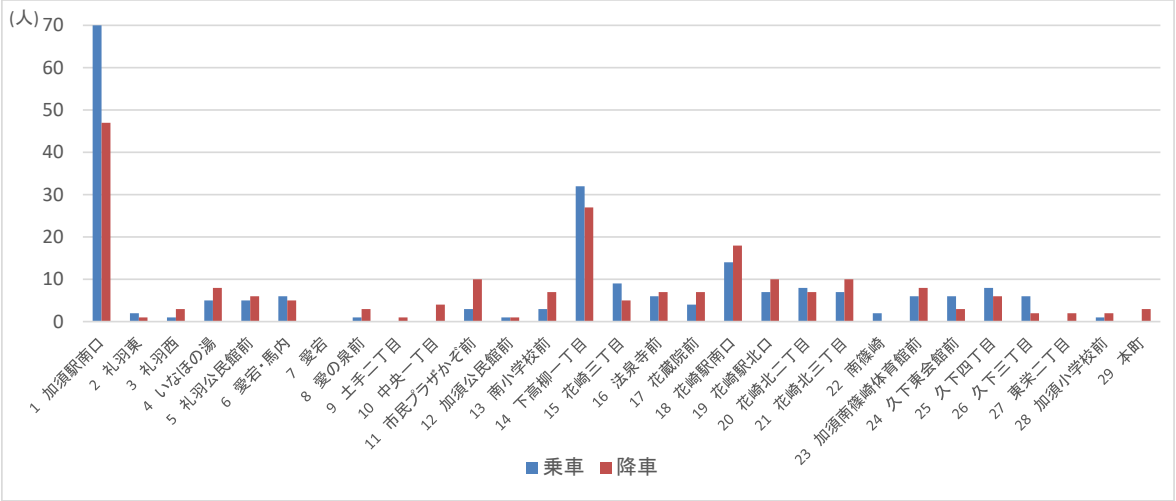
・循環バスの便別平均利用者数（調査日 3 日間の平均値）は以下のとおりです。西循環、東循環ともに、3 便～5 便（9 時台～13 時台の時間帯）の利用者が多くなっています。



（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉より作成）

図　循環バスの便別平均利用者数

・循環バスのバス停別乗降者数（調査日 3 日間の合計値）は以下のとおりです。バス停としては、『加須駅南口』が乗車、降車ともに最も多く利用されています。次いで、大型商業施設に隣接する『下高柳一丁目』の利用が多くなっています。

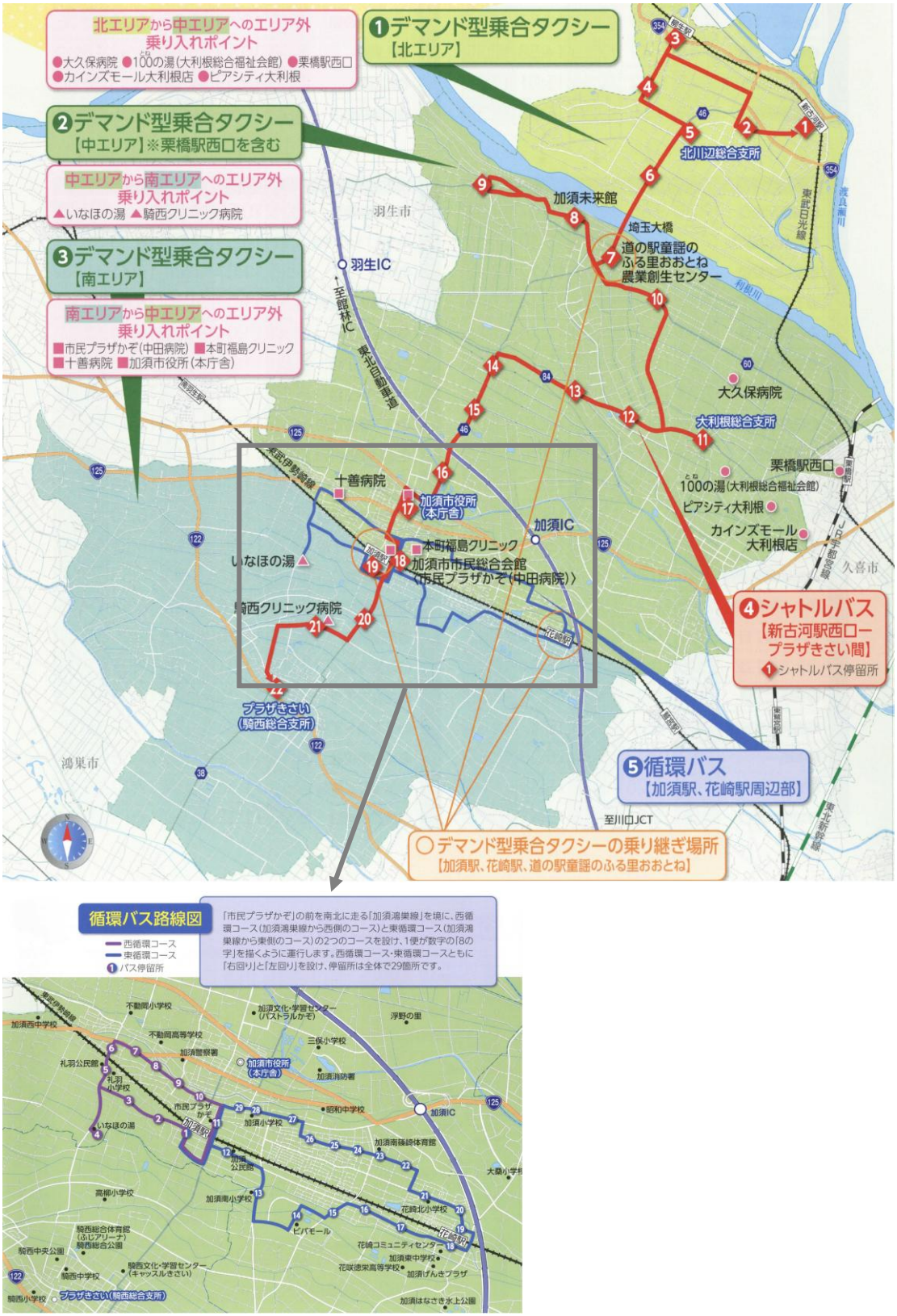


（出典：加須市コミュニティバス乗降調査〈R1〉より作成）

図　循環バスのバス停別乗降者数

（5）加須市コミュニティバス「かぞ絆号」の路線状況

・加須市コミュニティバス「かぞ絆号」は、令和３年４月１日現在、以下のとおり運行しています。



（出典：加須市資料）

図　加須市コミュニティバス「かぞ絆号」路線図

1-2-4　その他（市民の移動実態、駅別乗降客数）

（1）市民の移動実態

①通勤・通学流動

・市民の通勤・通学流動の状況を下表に示します。市内への通勤・通学が全体の半数近くを占め、次いで、久喜市、さいたま市への通勤・通学が多くなっています。

・県外では茨城県古河市、東京都千代田区・新宿区への通勤・通学が多くなっています。

表　加須市常住者の通勤・通学流動

加須市常住者の通勤・通学先

順位	通勤・通学先の市区町村	総数	割合	15歳以上通勤者	15歳以上通学者
1	加須市	29,374	46.1%	15,921	1,198
2	久喜市	6,101	9.6%	5,481	620
3	さいたま市	3,412	5.4%	2,940	472
4	羽生市	3,178	5.0%	2,767	411
5	行田市	1,164	1.8%	1,107	57
6	鴻巣市	1,016	1.6%	965	51
7	*茨城県古河市*	979	1.5%	949	30
8	春日部市	893	1.4%	626	267
9	*東京都千代田区*	773	1.2%	641	132
10	幸手市	701	1.1%	641	60
11	上尾市	593	0.9%	522	71
12	白岡市	561	0.9%	508	53
13	熊谷市	560	0.9%	514	46
14	越谷市	546	0.9%	428	118
15	*東京都新宿区*	522	0.8%	416	106
その他市区町村（16位以下）		13,343	20.9%	23,317	2,281
合計		63,716	100.0%	57,743	5,973

（出典 平成27年国勢調査）

・加須市への通勤・通学流動の状況を下表に示します。市内からの通勤・通学が全体の半数近くを占め、次いで、久喜市、羽生市からの通勤・通学が多くなっています。
・県外から上位 15 位に入ったのは茨城県古河市のみとなっています。

表　加須市への通勤・通学流動

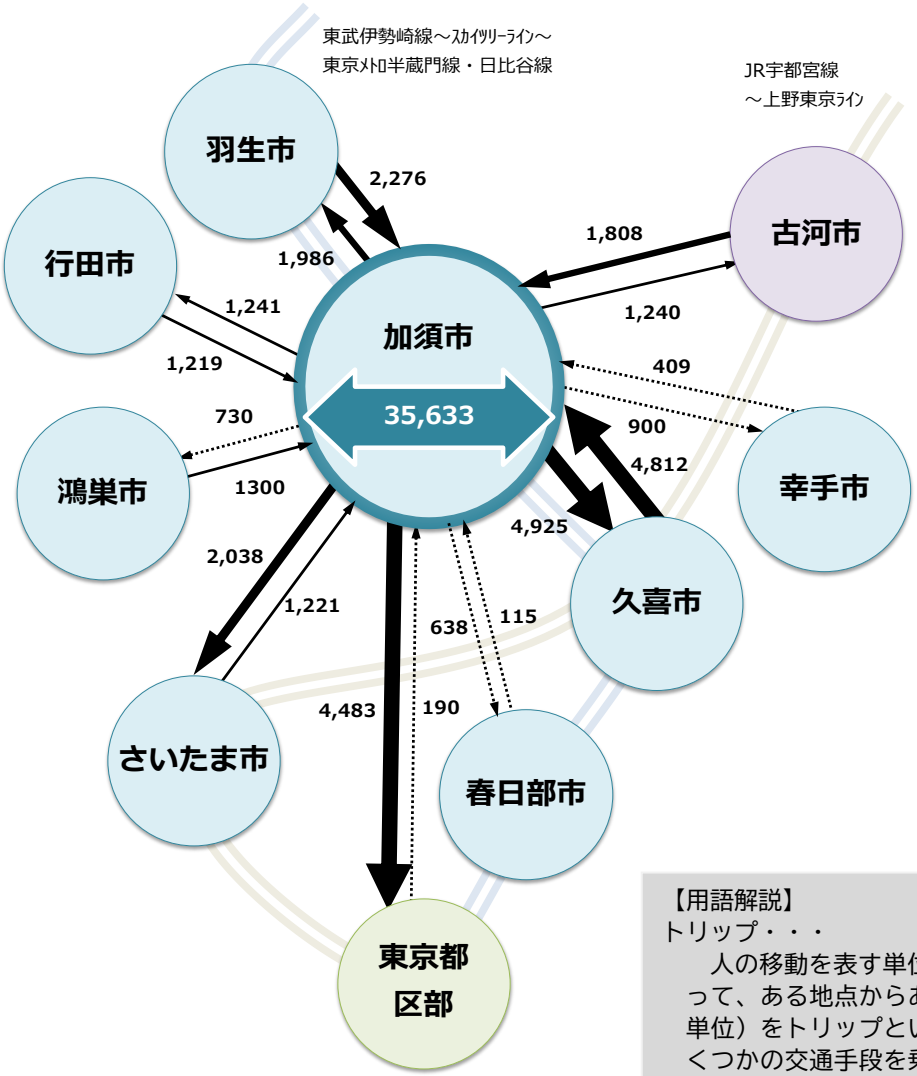
加須市への通勤・通学者の常住地

順位	常住市区町村	総数	割合	15歳以上通勤者	15歳以上通学者
1	加須市	29,374	46.1%	27,931	1,443
2	久喜市	5,320	8.3%	4,867	453
3	羽生市	3,240	5.1%	3,084	156
4	*茨城県古河市*	1,674	2.6%	1,543	131
5	行田市	1,422	2.2%	1,329	93
6	鴻巣市	1,300	2.0%	1,165	135
7	さいたま市	1,194	1.9%	940	254
8	幸手市	824	1.3%	753	71
9	春日部市	755	1.2%	483	272
10	熊谷市	562	0.9%	503	59
11	白岡市	537	0.8%	414	123
12	上尾市	476	0.7%	416	60
13	越谷市	474	0.7%	245	229
14	杉戸町	369	0.6%	300	69
15	蓮田市	362	0.6%	259	103
	その他市区町村（16位以下）	7,290	11.4%	6,286	1,004
	合計	55,173	86.6%	50,518	4,655

（出典 平成 27 年国勢調査）

②発着合計トリップ数（第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より）

・加須市における発着合計トリップ数の状況を以下に示します。基本的には市内での移動が多くなっていますが、久喜市への移動や、JR 線・東武線等でアクセス可能なさいたま市、東京都区部への移動も多くなっています。



【用語解説】

トリップ・・・

人の移動を表す単位（人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位）をトリップといい、１回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても１トリップと数えます。

パーソントリップ調査・・・

パーソントリップとは、「人（パーソン）の動き（トリップ）」を意味します。「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるものがパーソントリップ調査です。東京都市圏においては、日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域として、東京を中心とした通勤交通圏域を 1 つのまとまりある都市圏としています。そして、調査を、昭和 43 年以降、10 年ごとに実施してきており、平成 30 年に第 6 回目の調査が実施されています。

（出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

図　加須市における発着合計トリップ数

③目的別発生トリップ数

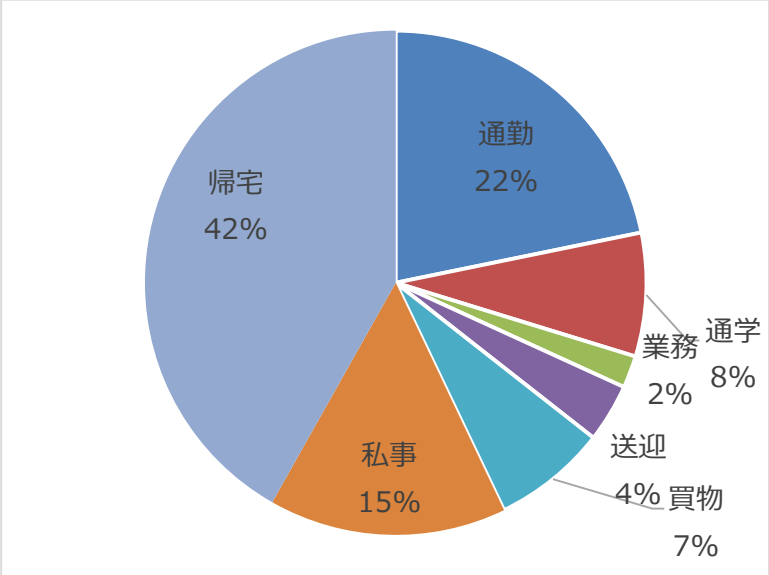
・加須市における目的別発生トリップ数の状況を下表に示します。割合としては全トリップの 42%を帰宅、22%を通勤が占めています。

・トリップ数 189,832 を加須市の総人口 107,790（第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査<H30>時点）で除した発生原単位は 1.76(トリップ/人・日)となっています。

表　加須市における発生トリップ数

外出目的	トリップ数
通勤	41,386
通学	15,043
業務	3,921
送迎	7,119
買物	13,954
私事	29,046
帰宅	79,363
計	189,832
発生原単位（トリップ/人・日）	1.76

（出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉）



（出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

図　加須市における発着トリップ目的別割合

（2）駅別乗降客数

①市内 4 駅の乗降客数の比較

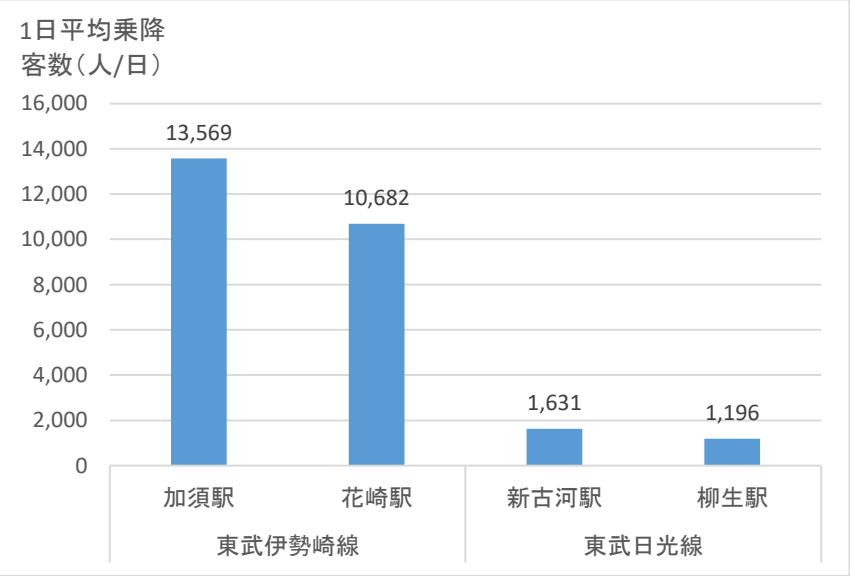
・令和元年度の駅別の一日平均乗降客数を以下に示します。

表　市内 4 駅の一日平均乗降客数（R1 年度）

単位：人/日

路線	東武伊勢崎線		東武日光線	
年度	加須駅	花崎駅	新古河駅	柳生駅
R1	13,569	10,682	1,631	1,196

（出典：東武鉄道資料）



（出典：東武鉄道資料より作成）

図　R1 年度市内 4 駅の一日平均乗降客数

②加須駅の乗降客数の推移

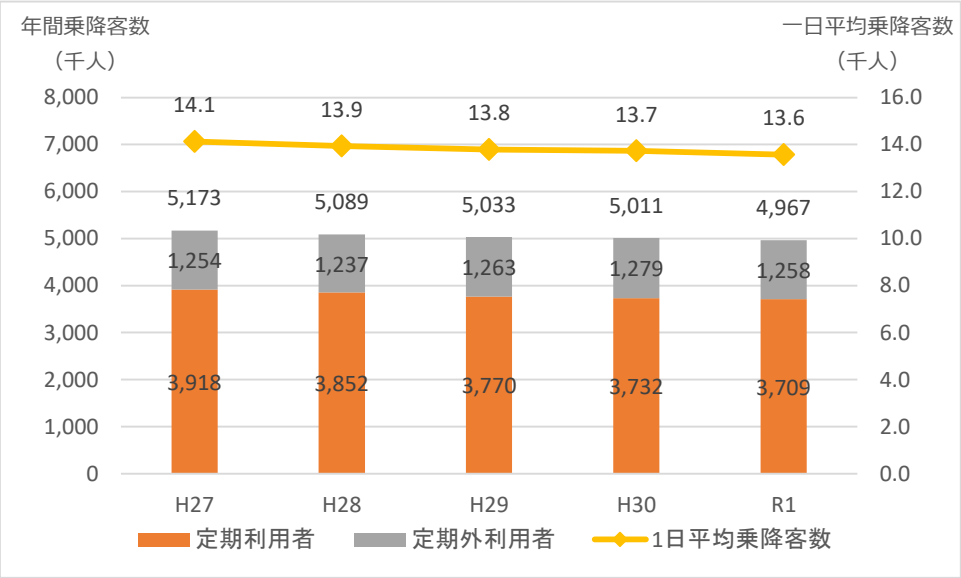
・東武伊勢崎線の加須駅の年間乗降客数及び一日平均乗降客数の平成 27 年度から令和元年度の推移を以下に示します。

・年間乗降客数はわずかに減少傾向にあります。

表　加須駅（東武伊勢崎線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

年度	H27	H28	H29	H30	R1
総数（人/年）	5,172,667	5,088,826	5,032,918	5,011,074	4,966,636
定期利用者（人/年）	3,918,360	3,851,820	3,769,560	3,731,820	3,708,840
定期外利用者（人/年）	1,254,307	1,237,006	1,263,358	1,279,254	1,257,796
1日平均乗降客数（人/日）	14,133	13,942	13,789	13,728	13,569

（出典：東武鉄道資料）



（出典：東武鉄道資料より作成）

図　加須駅（東武伊勢崎線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

③花崎駅の乗降客数の推移

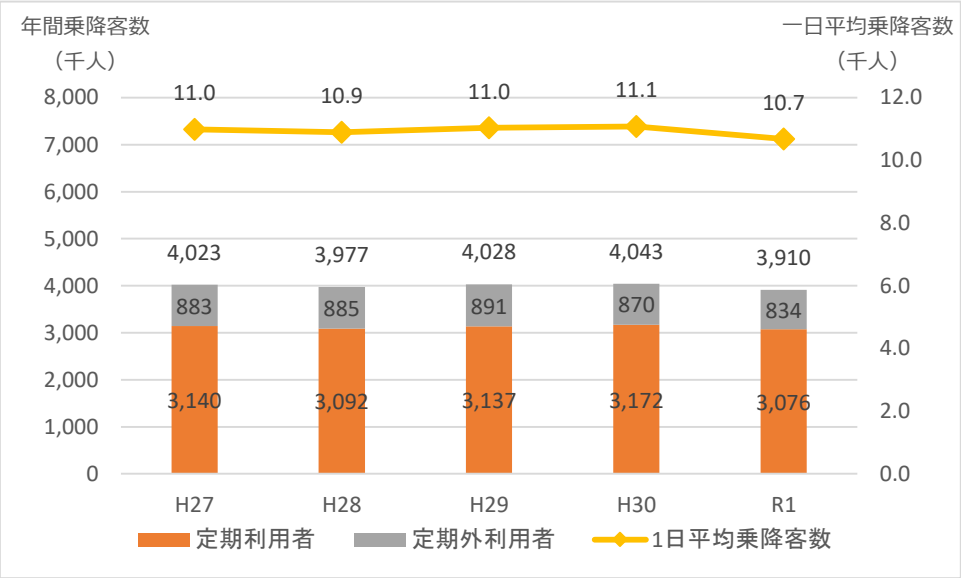
・東武伊勢崎線の花崎駅の年間乗降客数及び一日平均乗降客数の平成 27 年度から令和元年度の推移を以下に示します。

・年間乗降客数はほぼ横ばいで推移しています。

表　花崎駅（東武伊勢崎線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

年度	H27	H28	H29	H30	R1
総数（人/年）	4,022,987	3,976,771	4,028,071	4,042,530	3,909,811
定期利用者（人/年）	3,140,340	3,091,560	3,136,740	3,172,200	3,076,200
定期外利用者（人/年）	882,647	885,211	891,331	870,330	833,611
1日平均乗降客数（人/日）	10,991	10,895	11,036	11,076	10,682

（出典：東武鉄道資料）



（出典：東武鉄道資料より作成）

図　花崎駅（東武伊勢崎線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

④新古河駅の乗降客数の推移

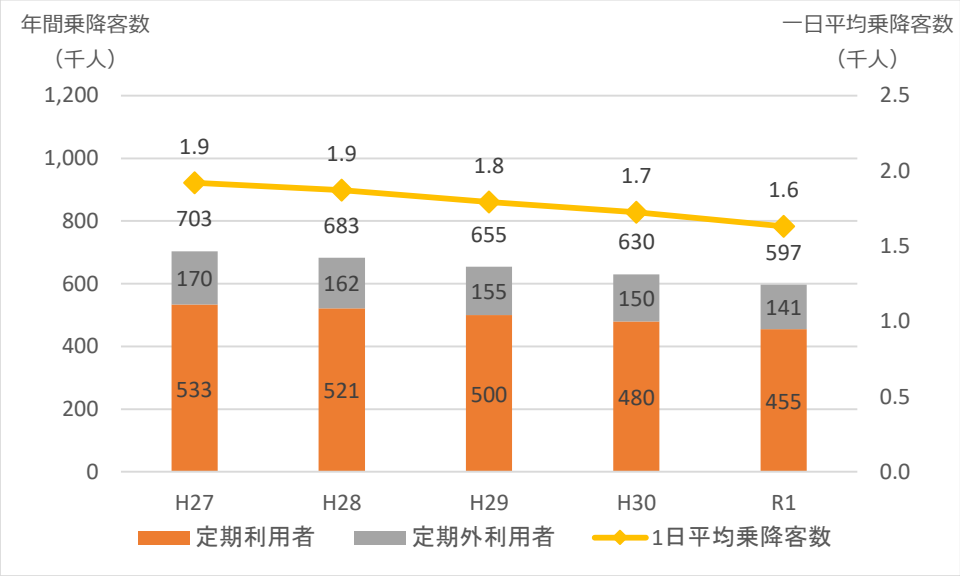
・東武日光線の新古河駅の年間乗降客数及び一日平均乗降客数の平成 27 年度から令和元年度の推移を以下に示します。

・年間乗降客数は減少傾向にあります。

表　新古河駅（東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

年度	H27	H28	H29	H30	R1
総数（人/年）	703,440	682,830	654,512	629,778	596,869
定期利用者（人/年）	533,280	521,280	499,920	479,580	455,400
定期外利用者（人/年）	170,160	161,550	154,592	150,198	141,469
1日平均乗降客数（人/日）	1,921	1,871	1,794	1,725	1,631

（出典：東武鉄道資料）



（出典：東武鉄道資料より作成）

図　新古河駅（東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

⑤柳生駅の乗降客数の推移

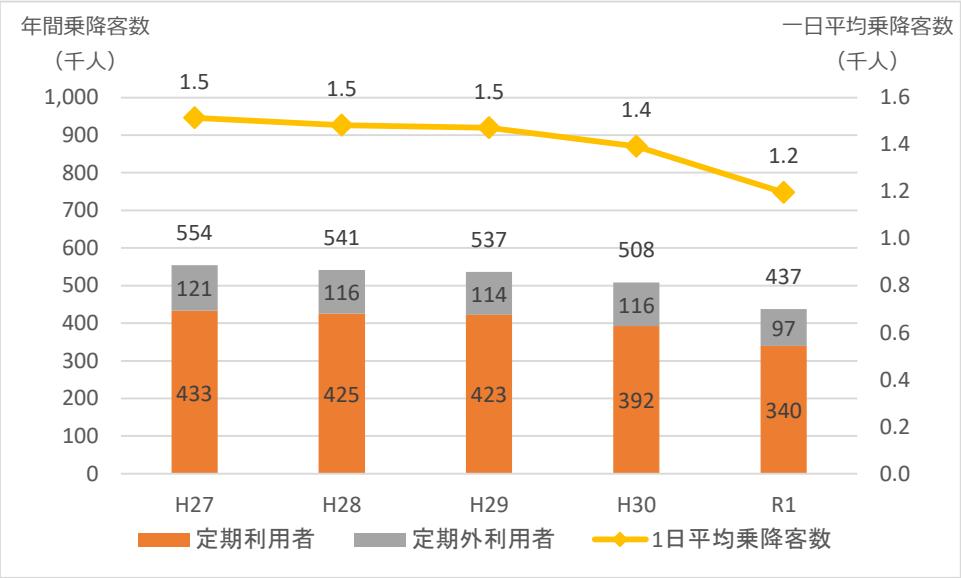
・東武日光線の柳生駅の年間乗降客数及び一日平均乗降客数の平成 27 年度から令和元年度の推移を以下に示します。

・年間乗降客数は減少傾向にあります。

表　柳生駅（東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

年度	H27	H28	H29	H30	R1
総数（人/年）	553,970	541,258	536,676	508,284	437,496
定期利用者（人/年）	433,020	425,400	422,580	392,100	340,020
定期外利用者（人/年）	120,950	115,858	114,096	116,184	97,476
1日平均乗降客数（人/日）	1,514	1,482	1,471	1,392	1,196

（出典：東武鉄道資料）



（出典：東武鉄道資料より作成）

図　柳生駅（東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

【参考】市外の隣接駅

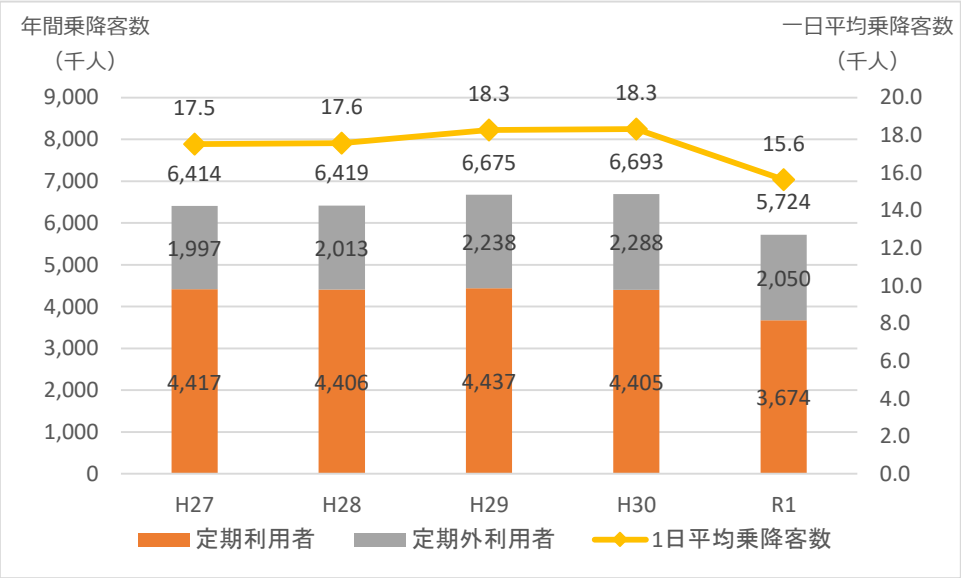
・大利根地域に隣接する栗橋駅（宇都宮線と東武日光線の合算値）の年間乗降客数及び一日平均乗降客数の平成 27 年度から令和元年度の推移を以下に示します。

・年間乗降客数はほぼ横ばいで推移しています。

表　栗橋駅（JR 宇都宮線＋東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

年度	H27	H28	H29	H30	R1
総数（人/年）	6,413,784	6,418,890	6,674,755	6,692,640	5,723,508
定期利用者（人/年）	4,416,888	4,405,915	4,436,940	4,404,820	3,673,542
定期外利用者（人/年）	1,996,530	2,012,610	2,237,815	2,287,820	2,049,966
1日平均乗降客数（人/日）	17,524	17,586	18,287	18,336	15,638

（出典：JR 東日本、東武鉄道資料）



（出典：JR 東日本、東武鉄道資料より作成）

図　栗橋駅（宇都宮線＋東武日光線）の一日平均乗降客数の推移（H27～R1 年度）

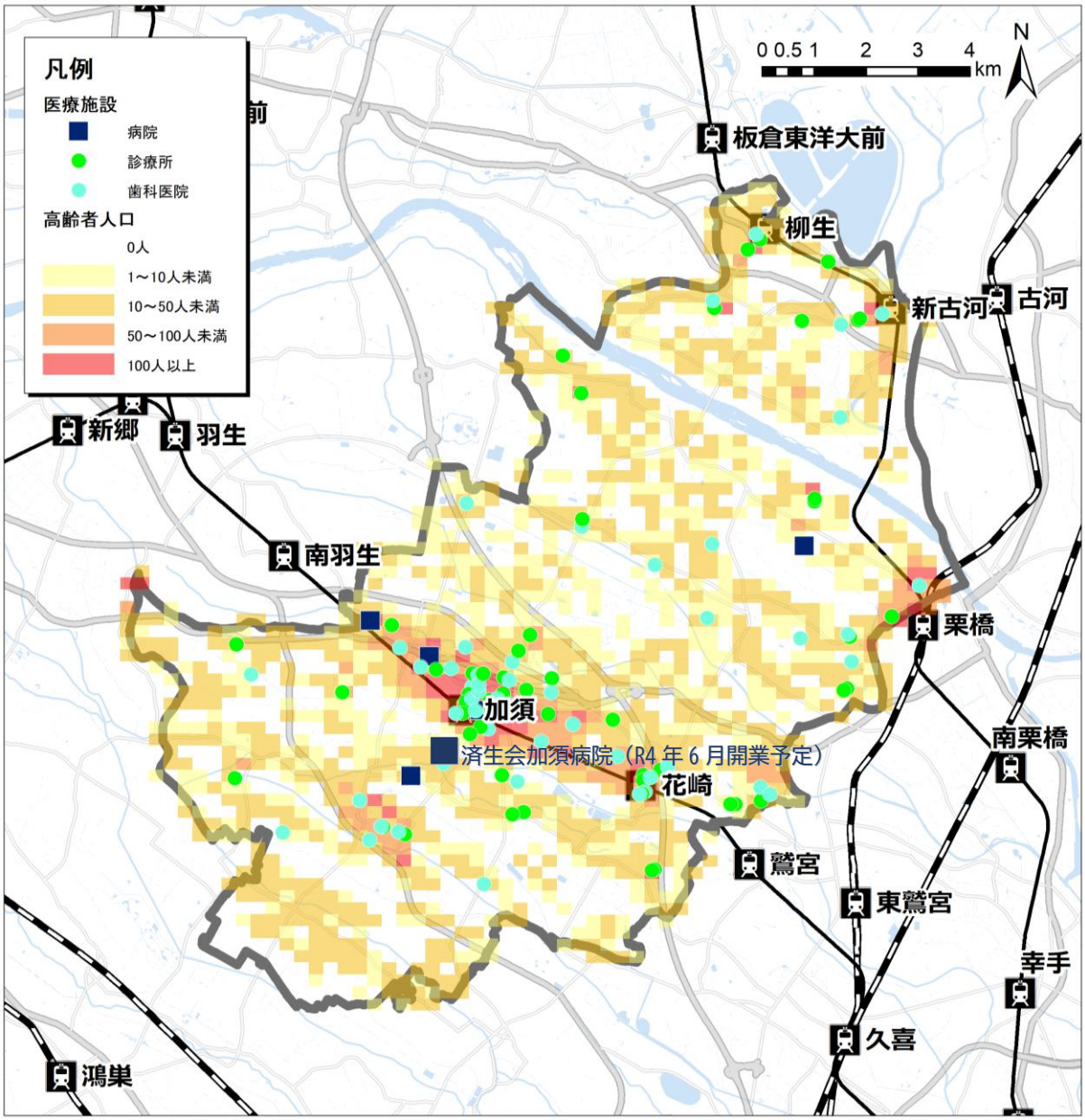
1-3　各種施設の立地状況

現状③　市域に点在する集落地・各種施設

・加須市は、旧加須市・旧騎西町・旧北川辺町・旧大利根町の 1 市 3 町が合併して誕生した市であり、その総面積は 133.30㎢ と県内で第 7 位の広さを有しています。

・公共施設は、南部に比較的多く立地していますが、全域に分散して立地しています。

・医療施設と高齢者人口の分布を以下に示します。加須駅前を中心に多数の診療所がある一方、規模の大きい病院は人口の多い地区から離れて立地しており、通院のための交通手段の確保が必要と考えられます。



（出典：平成 27 年国勢調査データ、国土数値情報より作成）

図　医療施設と高齢者人口分布状況

・また、病床数 304 床を有する総合病院である埼玉県済生会加須病院が令和 4 年 6 月開院予定であり、通院者のための交通手段の確保が必要と考えられます。以下にその概要を示します。

表　埼玉県済生会加須病院の概要

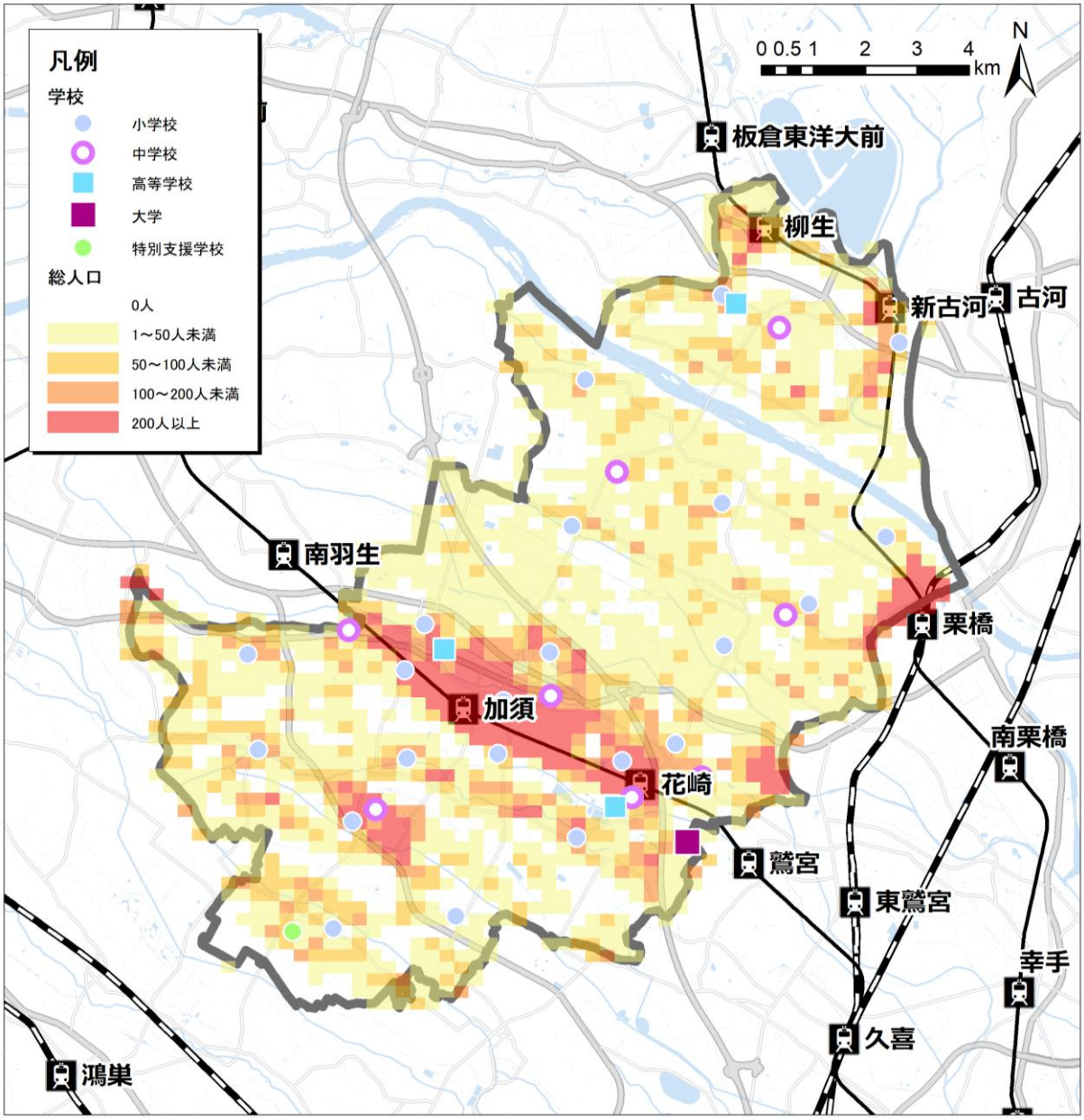
名称	社会福祉法人恩賜財団済生会支部 埼玉県済生会加須病院
住所	加須市上高柳 1680 番地
土地	41,380 平方メートル
病床数	304 床（感染症病床 4 床を含む）
診療科目	（26 科）　内科、呼吸器内科、消化器内科、神経内科、糖尿病内科、腎臓内科、漢方内科、血液内科、循環器内科、小児科、外科、呼吸器外科、乳腺外科、内視鏡外科、心臓血管外科、脳神経外科、泌尿器科、耳鼻咽喉科、眼科、皮膚科、整形外科、形成外科、救急科、リハビリテーション科、放射線科、麻酔科
開院予定	令和 4 年 6 月



（出典：加須市 HP）

図　埼玉県済生会加須病院　完成イメージ図

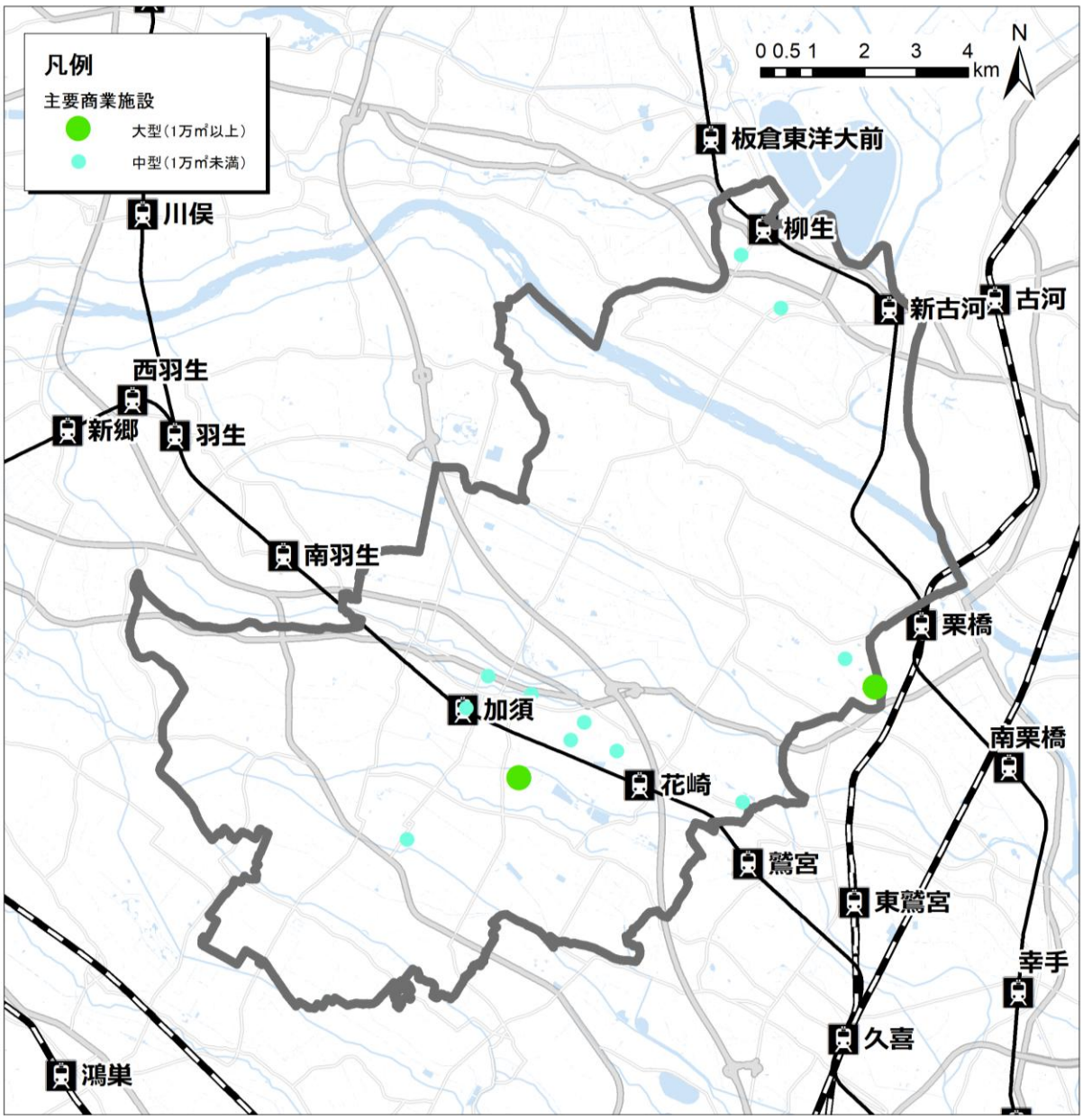
・学校と人口の分布を以下に示します。学校は市内に均等に配置されており、人口の多い地域から離れて立地している学校も多くなっています。



（出典：平成 27 年国勢調査データ、国土数値情報より作成）

図　学校と人口分布状況

・主要な商業施設の分布は以下のとおりです。主要道路沿いに大型店舗が立地し、加須駅周辺に中型の店舗が複数立地しています。



（出典：第 2 次加須市商業振興プラン（H30）より作成）

図　主要商業施設の状況

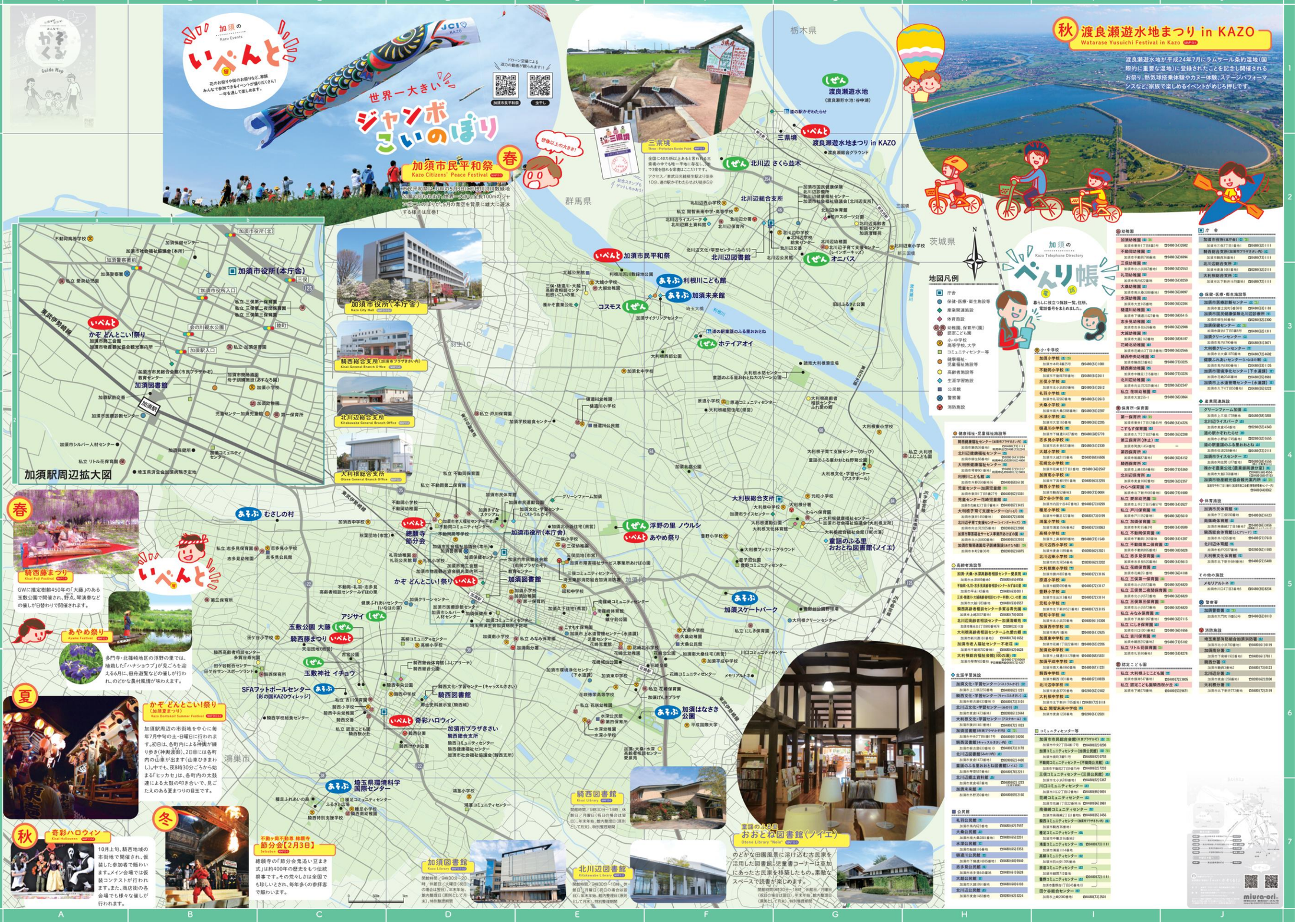


図　主要施設配置図

（出典：加須市資料）

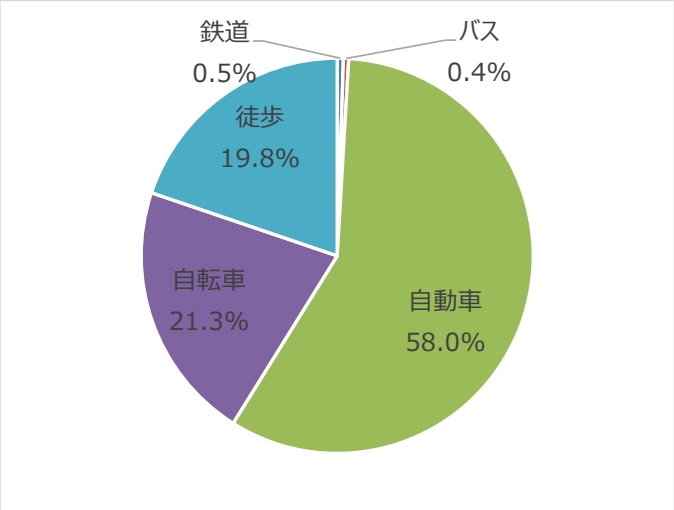
1-4　市民の移動交通手段の現状

現状④　自家用自動車を中心とした交通体系

・第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）の結果、発着地がいずれも加須市内であるトリップ、すなわち、加須市内の移動における代表交通手段分担率は以下のとおりです。市内の移動手段は自家用車が約 6 割を占めています。自転車や徒歩による移動もそれぞれ約 2 割を占め、バス利用者割合は非常に少ない状況です。

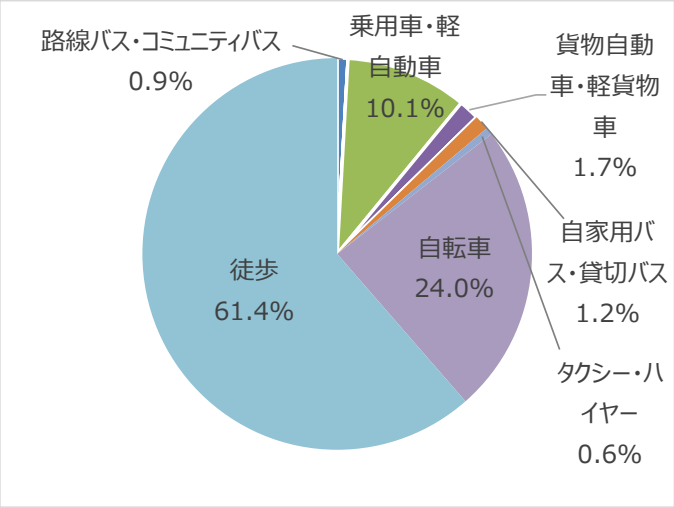
・市内には加須駅、花崎駅、柳生駅、新古河駅の 4 駅があるものの民間路線バスの乗り入れ駅は加須駅のみとなっています。

・加須市内の鉄道駅への交通手段は、徒歩や自転車のほか、自家用車による家族送迎が中心であり、公共交通の利用は低いのが現状です。



（出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

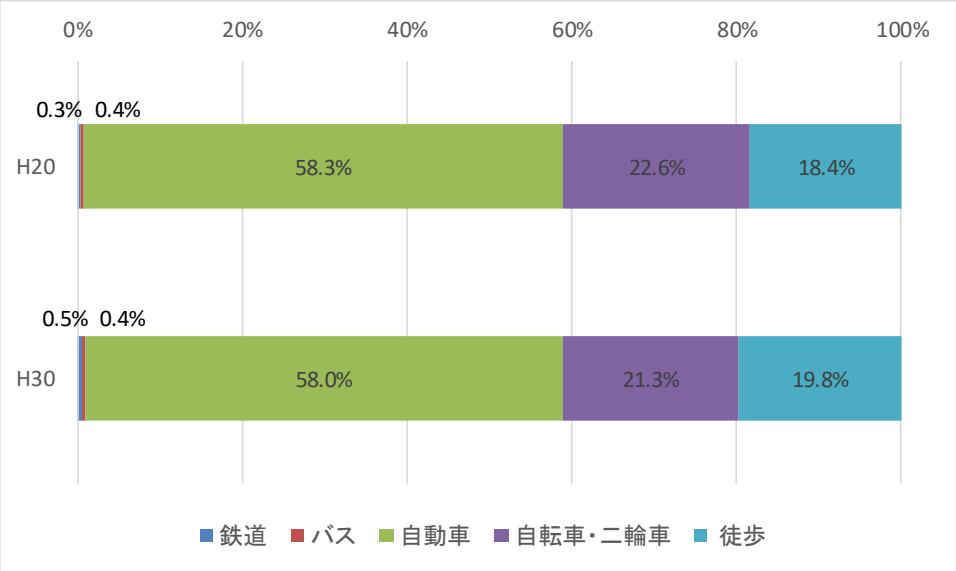
図　加須市内の移動における代表交通手段の割合（分担率）



（出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

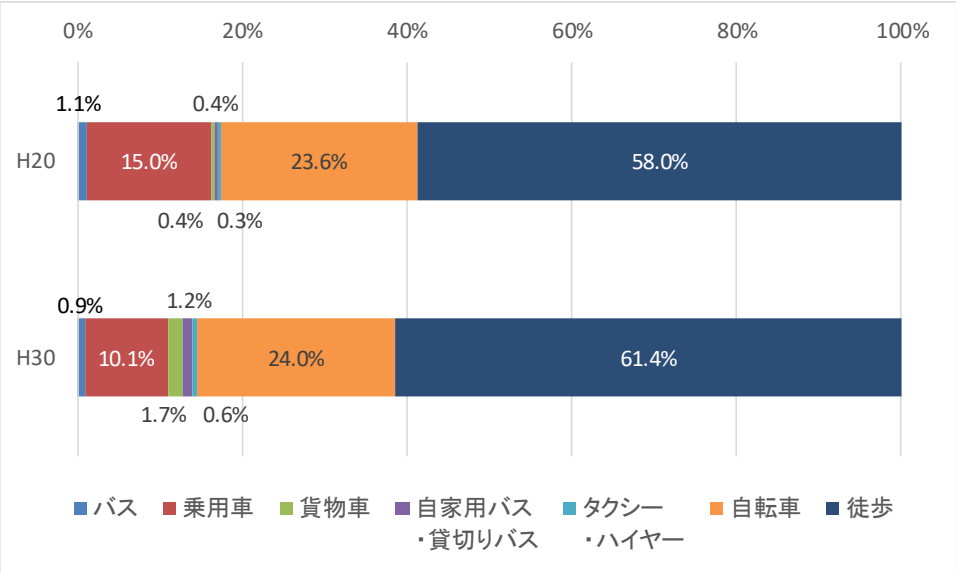
図　加須市内の鉄道駅への端末交通手段の割合（分担率）

・H24 年度の公共交通再編に伴う市民の移動実態の変化を把握するため、第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）と第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）の結果を比較しました。
・加須市内の移動における代表交通手段の分担率は鉄道、徒歩の割合が若干増え、自動車と自転車・二輪車の割合が若干減る結果となりました。
・加須市内の鉄道駅への端末交通手段の分担率は自転車、徒歩等の割合が増え、乗用車の割合が減る結果となりました。



（出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H20〉，
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

図　加須市内の移動における代表交通手段の割合（分担率）の変化



（出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H20〉，
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査〈H30〉より作成）

図　加須市内の鉄道駅への端末交通手段の割合（分担率）の変化

1-5　各交通システムのサービス状況

現状⑤　維持・確保が求められる地域公共交通

・市内の移動手段の種類として、鉄道、路線バスやコミュニティバス（加須市コミュニティバス「かぞ絆号」）が挙げられます。

・路線バスは市内 2 路線 9 運行系統を運行していますが、北川辺地域と大利根地域を運行する路線はない状況となっています。

・加須地域と騎西地域の路線バスの維持とともに、北川辺地域及び大利根地域の公共交通の確保が必要です。

表　各交通システムのサービス状況

項目	概要	サービス状況
鉄道	東武伊勢崎線（加須駅、花崎駅）	上下各々 3～8 便/時
	東武日光線（新古河駅、柳生駅）	上下各々 1～5 便/時
路線バス	鴻巣駅東口～騎西三丁目・加須駅南口～加須車庫線	上下各々 1～5 便/時
	東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線	上下各々 1～3 便/時
加須市コミュニティバス「かぞ絆号」	デマンド型乗合タクシー	３エリア各 1 日 10 便
	シャトルバス	上下各々 1 日 4 便
	循環バス 西循環コース	右回り・左回り各々 1 日 5 便
	循環バス 東循環コース	右回り・左回り各々 1 日 5 便

※令和 3 年度現在のデータ。

※路線バス・コミュニティバスの路線図は P.8 を参照。

1-6　アンケート調査結果の整理

第 2 次加須市総合振興計画策定に向け、全市民を対象とした「加須市まちづくりアンケート調査」、及び、市内の高校生・大学生を対象とした「若者の進学・就職などの希望に関する調査」が令和元年度に実施されました。

以下に、その調査結果のうち、公共交通計画に関連の深い項目について整理します。

1-6-1　加須市まちづくりアンケート調査

(1) 調査の概要

調査の概要は以下のとおりです。

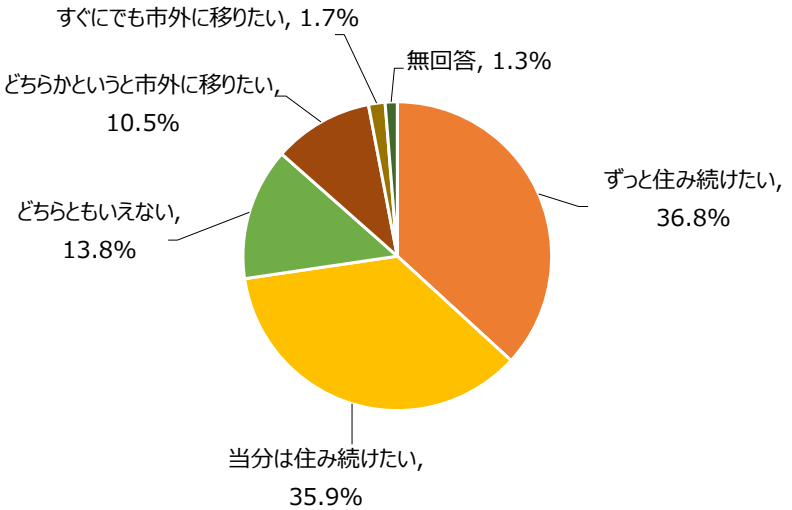
表　アンケート調査の概要

名称	加須市まちづくりアンケート調査
調査対象	市内居住の 18 歳以上の男女
対象者数	5,000 人
抽出方法	住民基本台帳（令和元年 11 月 13 日現在）から無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和 2 年 1 月 9 日送付、1 月 24 日締切
標本数	5,000 票
有効回数数	1,899 票
回収率	38.0%

(2) 調査の結果

①「加須市にこれからも住み続けたいと思いますか」に対する回答

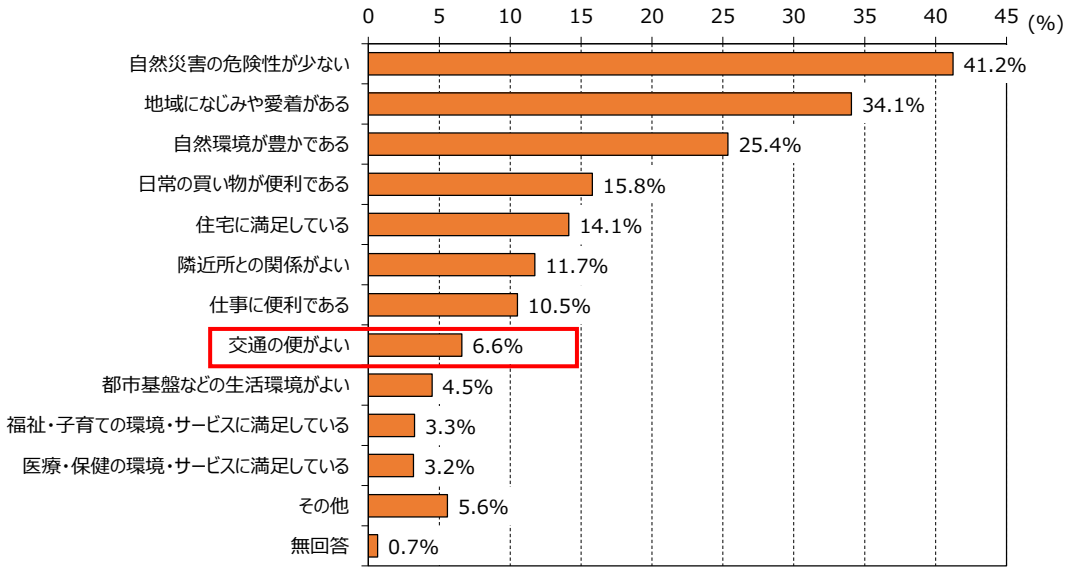
・今後も加須市への定住意向がある回答者は、「ずっと住み続けたい」「当分は住み続けたい」の計 72.7%となっています。一方、「どちらかというと市外に移りたい」「すぐにでも市外に移りたい」と回答した人は計 12.2%となっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

②「加須市にこれからも住み続けたい」と回答した理由

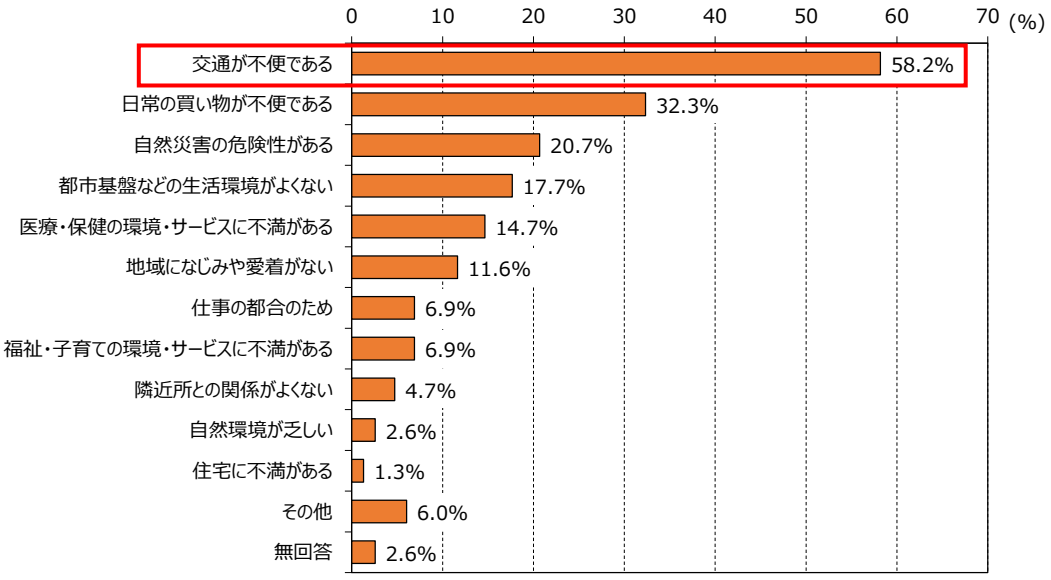
・加須市への定住意向の理由として、「交通の便がよい」と回答した人の割合は 6.6%と低くなっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

③「加須市外へ移りたい」と回答した理由

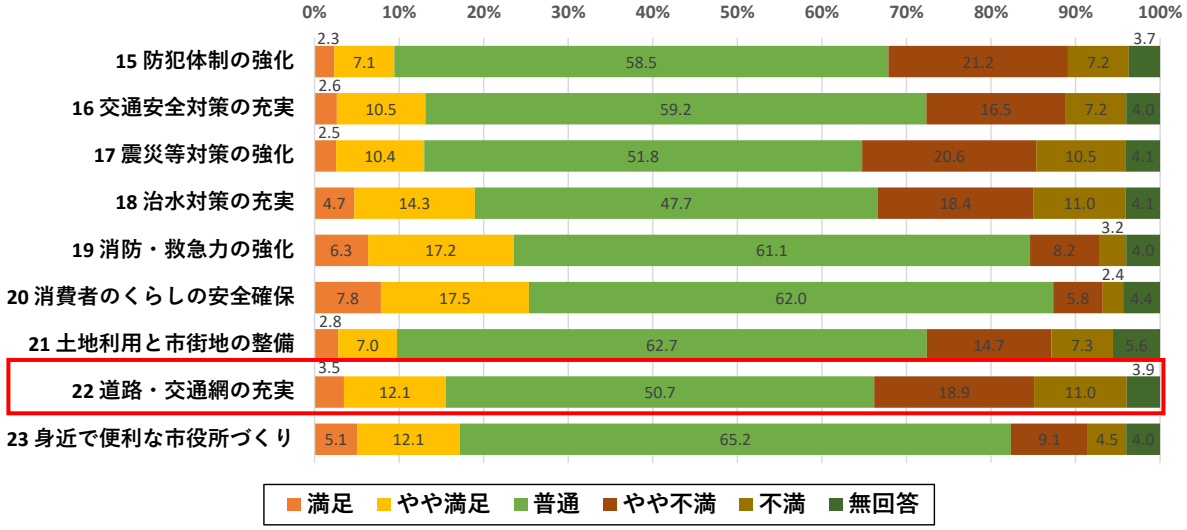
・一方で、定住意向がない理由として、「交通が不便である」と回答した人の割合は 58.2%と最も高くなっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

④まちづくり施策に対する満足度

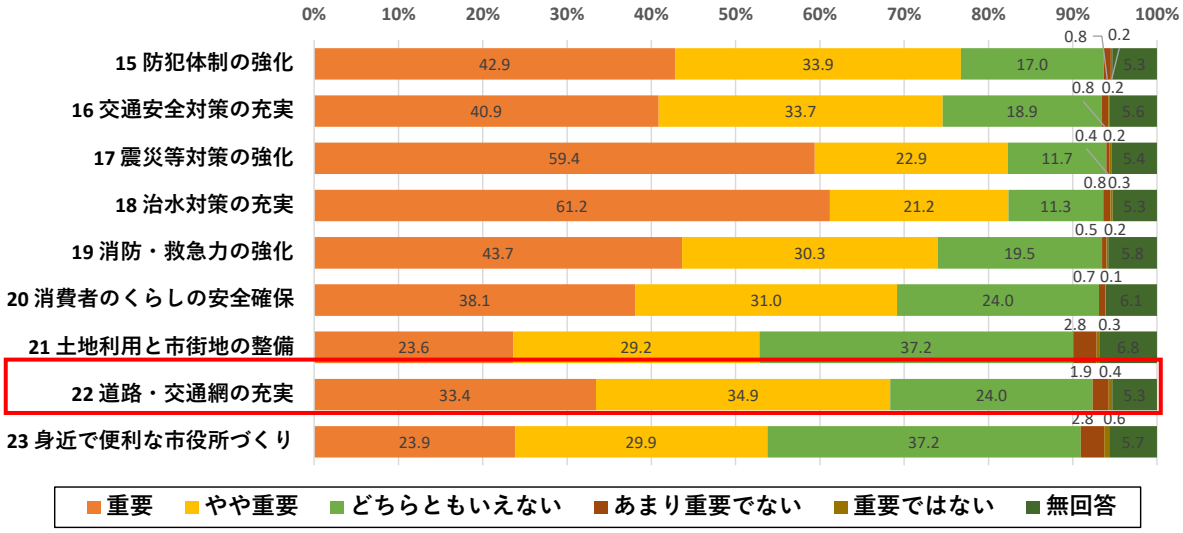
・「道路・交通網の充実」の施策に対する満足度は「満足」「やや満足」で計 15.6%と低くなっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

⑤まちづくり施策に対する重要度

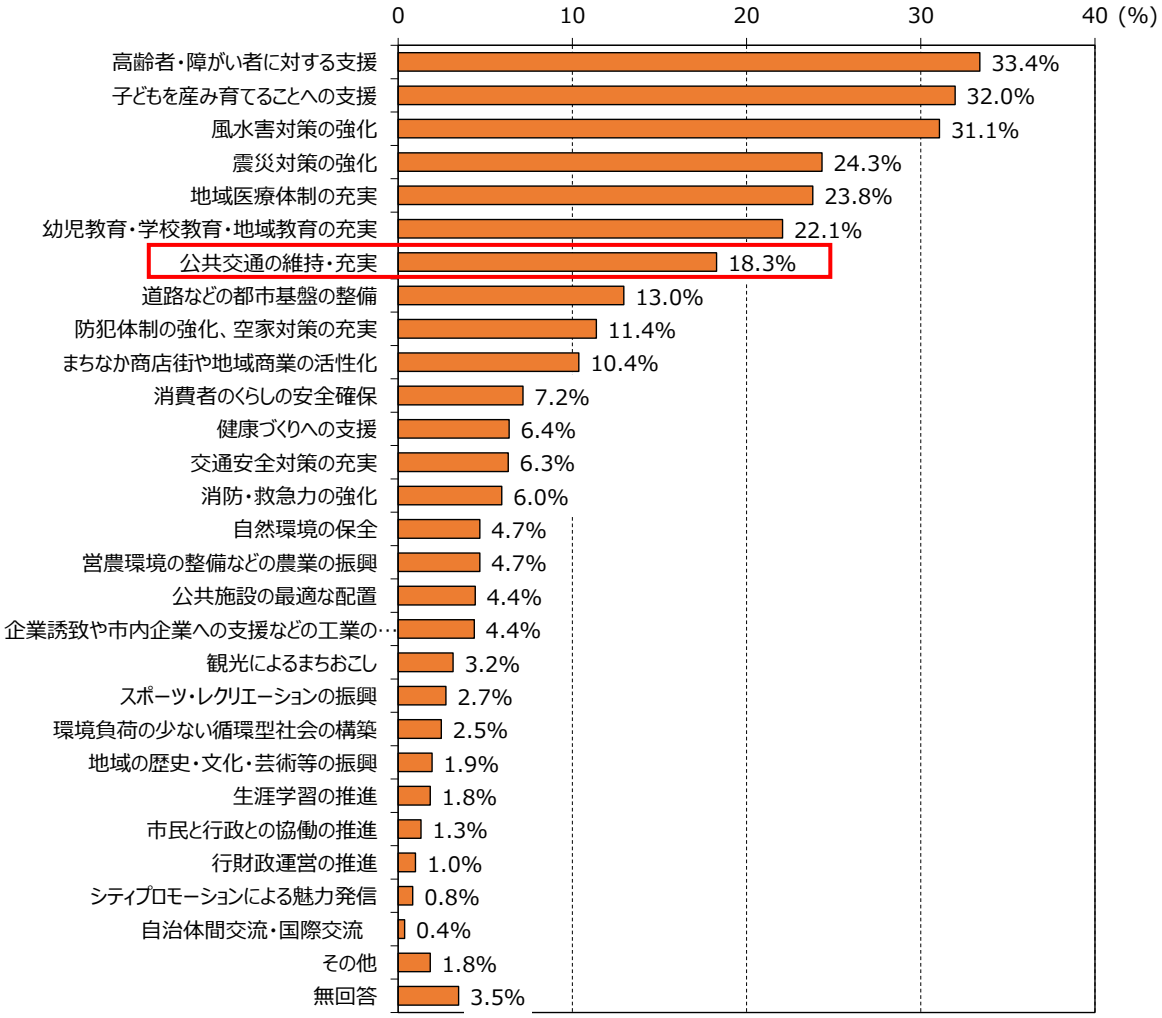
・「道路・交通網の充実」の施策に対する重要度は「重要」「やや重要」で 63.8%と高くなっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

⑥今後のまちづくり施策への要望

・今後重点的に取り組んでほしい施策について、13.0%の回答者が「公共交通の維持・充実」を選択しており、45 施策中第 7 位となっています。



（出典：加須市まちづくりアンケート調査〈R2〉）

1-6-2　若者の進学・就職などの希望に関する調査

（1）調査の概要

調査の概要は以下のとおりです。

表　アンケート調査の概要

名称	若者の進学・就職などの希望に関する調査
調査対象	・加須市所在の高等学校（県立不動岡高等学校・花咲徳栄高等学校・開智未来高等学校）の 2 年生のうち、市内在住の生徒 ・平成国際大学の 3 年生
調査方法	学校を通じて配布・回収
調査期間	令和 2 年 1 月
有効回数数	253 票（高校 2 年生：92 票、大学 3 年生 161 票）

（2）調査の結果

①加須市への居住希望とその理由（抜粋）

・加須市へ「住んでみたいと思わない」と回答した高校生・大学生がその理由を自由記述したところ、「交通・アクセスを含む生活環境の不便さ」が多く指摘される結果となりました。

表　回答における単語別出現数上位 10 位

順位	出現回数	単語
1	**21**	**不便**
2	**15**	**交通**
3	9	田舎
	9	魅力
5	5	地元
	5	実家
7	4	場所
8	3	周り
	3	アクセス
	3	都内

（出典：若者の進学・就職などの希望に関する調査〈R2〉）

・「交通・アクセスを含む生活環境の不便さ」に関する回答の一部を以下に抜粋します。

［キーワード：不便・交通・田舎・アクセス・都内］

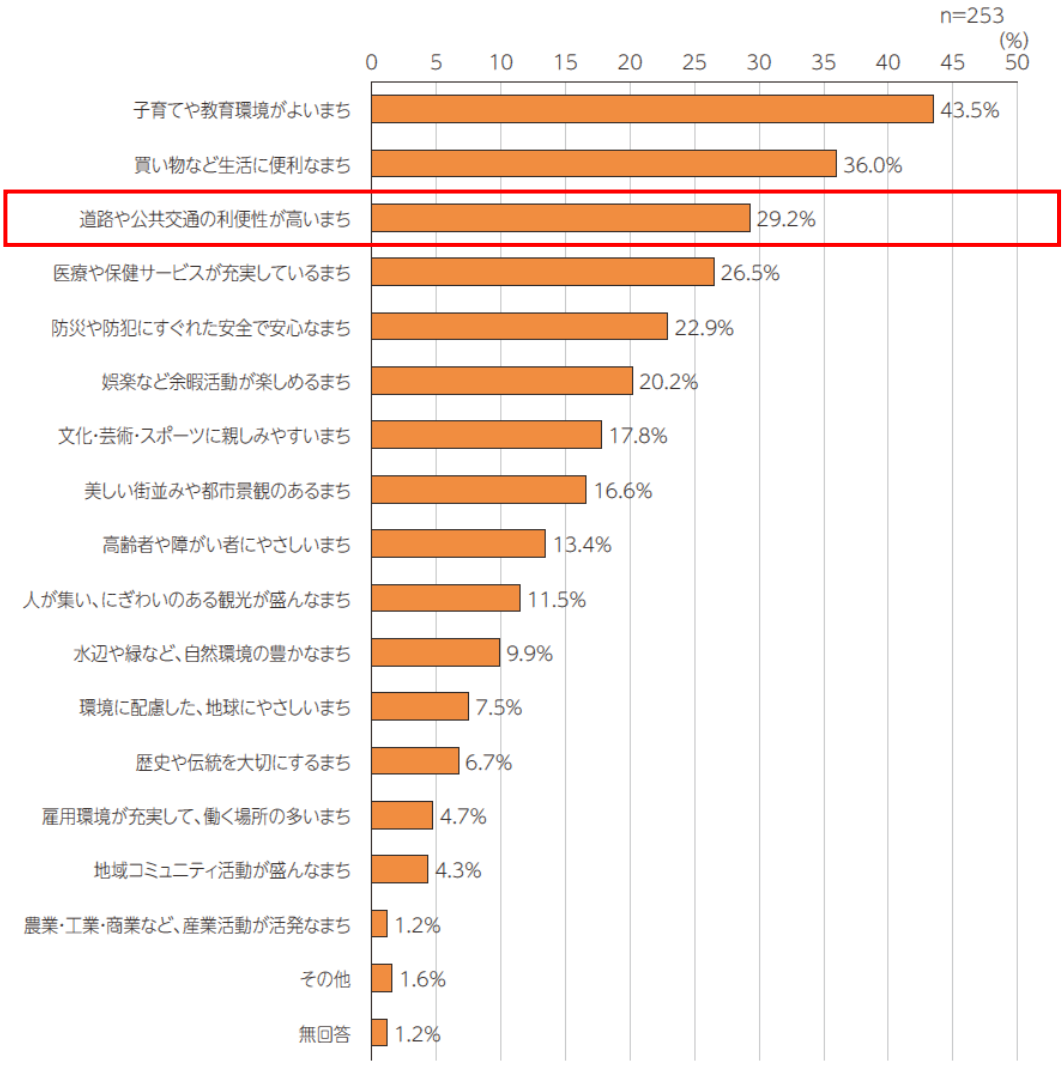
〇通学、進学に不便であり、住みにくく、魅力のない町だから。

〇車が無いと不便だから。

〇スーパーやデパートが遠い。駅の周りに何もない。

②加須市に住むとしたら、どんなまちであってほしいか

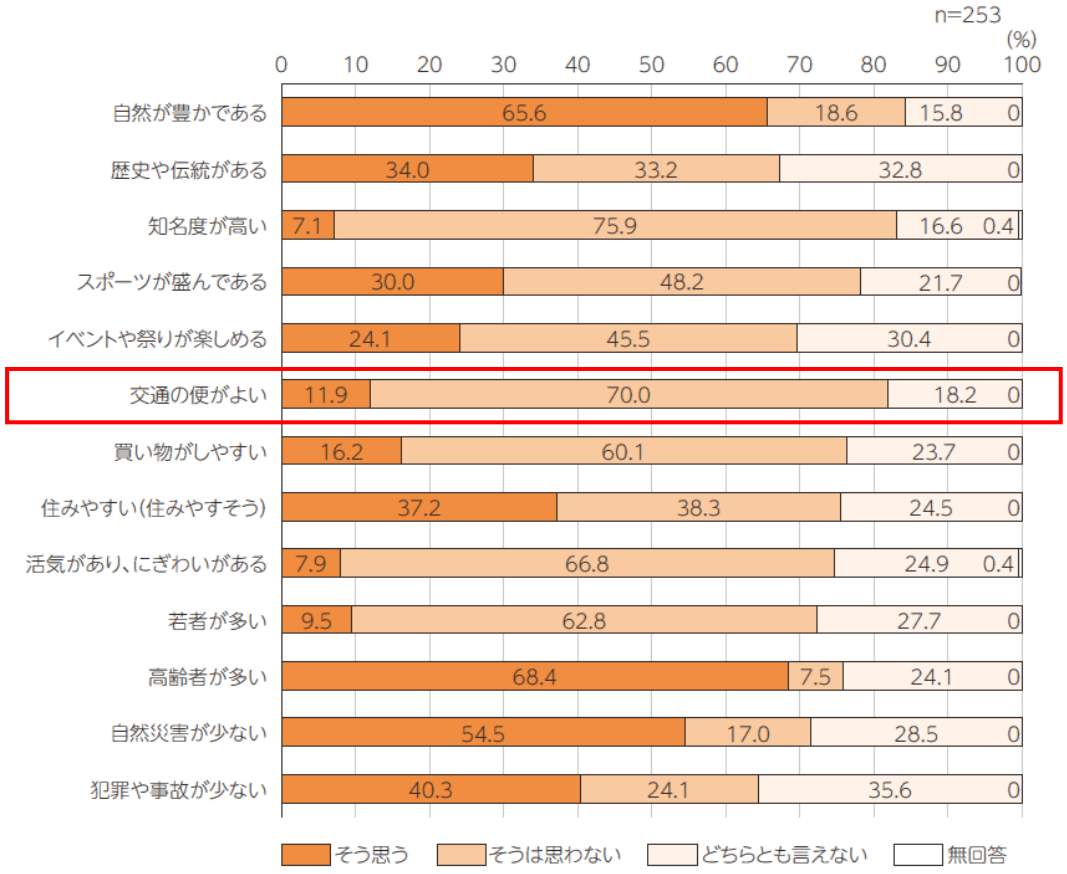
・「道路や公共交通の利便性が高いまち」が上位 3 番目の 29.2%と高校生・大学生からの要望が高い結果となりました。



（出典：若者の進学・就職などの希望に関する調査〈R2〉）

③現在の加須市について、どのようなイメージを持っているか

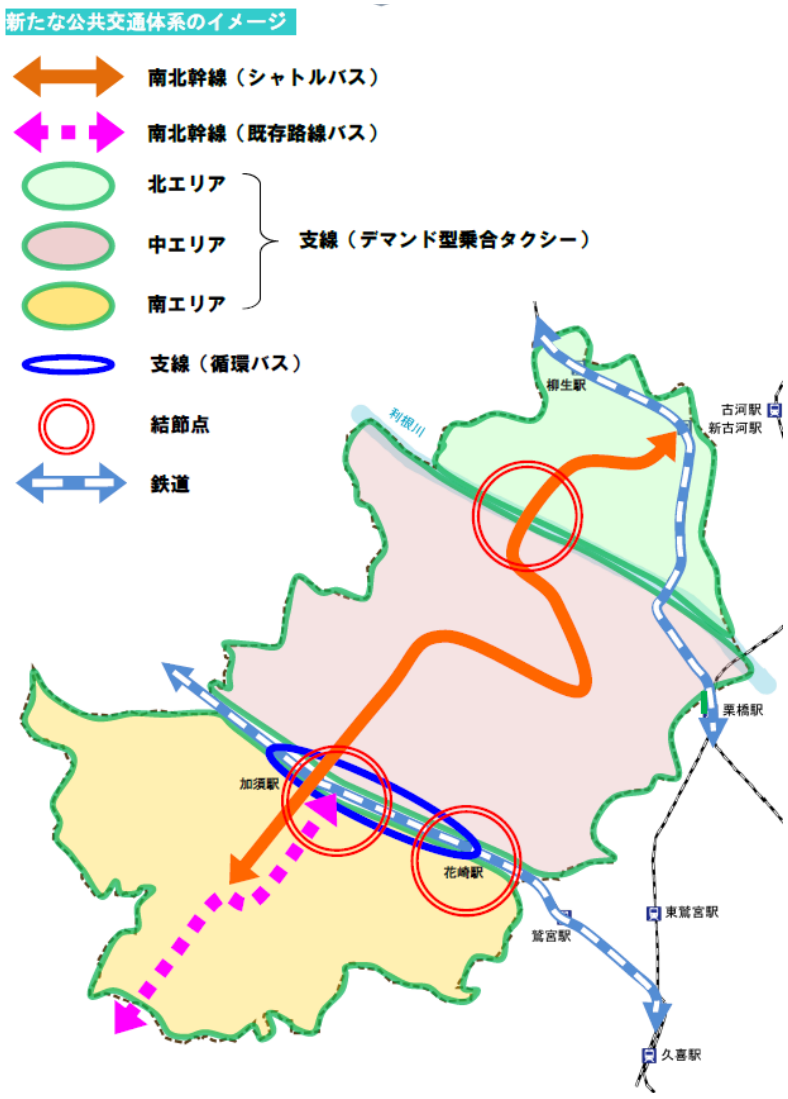
・「交通の便が良い」については「そう思わない」が 70.0%と高くなっています。外出に関連する項目として、「買い物がしやすい」についても「そうは思わない」が 60.1%と高くなっています。



（出典：若者の進学・就職などの希望に関する調査〈R2〉）

1-7　前計画に基づく取組みと評価

H24 年度に策定された「加須市地域公共交通総合連携計画」（以降、前計画）に基づき、加須市の公共交通が大きく再編されました。前計画においては、市の地域特性を踏まえた運行エリアの設定、各エリアを結ぶ幹線・エリア内の支線の設定、さらに幹線・支線をつなぐ結節点の設定を新たな公共交通体系構築に向けた方針とし、これに基づき、デマンド型乗合タクシー（支線）、シャトルバス（幹線）、循環バス（支線）の３つの方式によるコミュニティバスの運行が開始されました。



（出典：加須市地域公共交通総合連携計画〈H24〉）

図　前計画における公共交通体系のイメージ

路線バス・コミュニティバスに関して、前計画に基づく取組み実施状況、利用状況及び評価を以下に整理しました。なお、利用状況の評価にあたっては、最新年度である R2 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けているため、前年の R1 年度実績値を採用しています。

市内の路線バスは、ルート再編の影響等もあり、利用客数を増やしています。また、H24 年度に運行が開始されたコミュニティバスも、順調に利用客数を伸ばしており、地域住民の移動手段として定着しつつあります。

一方で、前述（1-2-3　加須市コミュニティバス「かぞ絆号」の利用状況）の通り、バス停毎の利用状況を分析すると、シャトルバスや循環バスで利用者の少ないバス停や区間が見られました。既存路線バスとの重複がみられる区間も一部見受けられ、それらの改善により、さらなる利便性の向上及び既存路線との連携を図っていくことが求められます。

表　取組み実施状況、利用状況及び評価

	運行本数	年間利用者数 H25年度（人）	年間利用者数 R01年度（人）	年間利用者数 増加率	取組み実施状況	評価
路線バス		466,748	556,659	+19%		ルート重複のあるコミュニティバス（シャトルバス）へ集約される形で、加須駅南口～大越馬場線が廃止になりました。残る２路線については利用客数を順調に伸ばしています。特に、東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線についてはルート再編により大きく利用客数を伸ばしています。
加須駅南口～大越馬場線	H27年より廃止					
鴻巣駅東口～騎西三丁目・加須駅南口～加須車庫線	上下各々1～5便/時	320,048	342,839	+7%		
東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口・アイワイフーズ(株)～豊野コミュニティセンター線	上下各々1～3便/時	119,009	213,820	+80%		
デマンド型乗合タクシー		29,180	34,462	+18%	○	H24年度に導入後、利用客数を順調に伸ばしています。特に北エリアの利用客数増加率が高くなっています。
北エリア	10便/日	1,322	2,399	+81%		
中エリア	10便/日	16,291	19,026	+17%		
南エリア	10便/日	11,567	13,037	+13%		
登録者数（年度末）		10,602	15,507	+46%		
シャトルバス		3,549	5,133	+45%	○	H24年度に導入後、利用客数を順調に伸ばしています。特にプラザきさい(騎西総合支所)発の利用客数増加率が高くなっています。
新古河駅西口発	4便/日	2,185	2,677	+23%		
プラザきさい(騎西総合支所)発	4便/日	1,364	2,456	+80%		
循環バス		14,475	22,456	+55%	○	H24年度に導入後、利用客数を順調に伸ばしています。特に東循環の利用客数増加率が高くなっています。
西循環	右回り・左回り各々5便/日	4,204	5,183	+23%		
東循環	右回り・左回り各々5便/日	10,271	17,273	+68%		

1-8　公共交通の課題の整理

前項までの現状を踏まえ、加須市における公共交通をとりまく主な課題は以下の 5 点です。

現状①　長寿社会が進んでいます　[P.5～参照]

課題①　長寿社会（高齢化）の進行への対応

・本市では、高齢化率は近年増加傾向にあり、今後もますます進行するものと考えられ、バス交通を必要とする高齢者の割合も一層高まるものと考えられます。
・高齢者・障害者など自動車を利用することが困難な交通弱者の生活交通を確保するために、公共交通(コミュニティバス等)の確保・維持・改善が必要です。

現状②　市内全体に公共交通（鉄道、路線バス、コミバス、タクシー等）が整備されています　[P.8～参照]

課題②　市内全体の公共交通体系の確保

・H24 年度に加須市の公共交通が大きく再編され、デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスによる運行が開始しました。
・市内の移動手段の種類として、鉄道、路線バスやコミュニティバス（デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バス）、タクシー等が挙げられますが、これらが役割分担のもと連携し、加須市の公共交通体系を構築していくことが必要です。

現状③　市域に集落地・各種施設が点在しています　[P.29～参照]

課題③　市域に点在する集落地・各種施設への対応

・加須市は、旧加須市・旧騎西町・旧北川辺町・旧大利根町の 1 市 3 町が合併して誕生した市であり、その総面積は 133.30㎢ と県内で第 7 位の広さ（市域の 5 割以上が農地）を有しています。
・市の中心部から概ね 3㎞ 圏内に数多くの集落が分散しており、放射状に形成されている道路に沿って集落が連なっているほか、4 地域それぞれに中心市街地が存在しています。
・加須駅を中心に公共施設・病院・商業施設が集積していますが、市全域に公共施設等が分散しています。
・埼玉県済生会加須病院が開院予定（R4 年 6 月）となっています。
・市全域に、人口密度の低いエリアが広く分布しています。
・上記のような地域性も踏まえて、市民が外出、移動しやすい交通の対応を図っていくことが求められます。

現状④　自家用自動車を中心とした利用が多くなっています　[P.34～参照]

課題④　自家用自動車を中心とした交通体系への対応

・第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）の結果、市内の移動手段は自家用車が約 6 割を占めています。自転車や徒歩による移動もそれぞれ約 2 割を占め、バス利用者割合は非常に少ない状況です。
・市内には加須駅、花崎駅、新古河駅、柳生駅の 4 駅があるものの民間路線バスの乗り入れ駅は加須駅のみとなっています。
・鉄道駅への交通手段は、徒歩や自転車のほか、自家用車による家族送迎（キスアンドライド）が中心であり、公共交通の利用は低いのが実状です。

現状⑤　地域公共交通の維持・確保が必要とされています　[P.36～参照]

課題⑤　地域公共交通の維持・確保への対応（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）

・市内の移動手段の種類として、鉄道、路線バスやコミュニティバス（デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バス）、タクシー等が挙げられます。
・H24 年度に加須市の公共交通が大きく再編され、デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスによる運行が開始しました。
・上記により、市域全体の公共交通サービスが確保されておりますが、一部、利用状況や運行状況の課題もあり、都市の変化（病院の整備等）にも対応して、公共交通の一部見直し、持続性の確保が必要です。（H24 年度再編後の公共交通の検証と、必要に応じた改善）
・市民意向においても交通の便についての満足度は高くなく、住み続けたいまちとしてくためにも交通の便の改善が求められています。
・地域公共交通の維持のためには、従来の公共交通機関に加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバス、企業送迎バス、病院送迎バスなど地域の多様な輸送資源との連携が必要です。

1-9　コミュニティバスの見直しの必要性

1-9-1　現状と課題の整理

市内の公共交通をとりまく現状と課題を以下に整理します。

＜５つの課題＞

課題①　長寿社会(高齢化)の進行への対応
課題②　市内全体の公共交通体系の確保
課題③　市域に点在する集落地・各種施設への対応
課題④　自家用自動車を中心とした交通体系への対応
課題⑤　地域公共交通の維持・確保への対応
（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）

以上に示した課題を
踏まえますと、

・加須市においては、“現状の公共交通のもつ課題への対応”、“上位計画への対応”、及び“市民ニーズ・意向への対応”などといった観点から、今後の市民の交通手段の確保及び利便性の向上のための方策として、『コミュニティバスの見直し』が必要と考えられます。
・さらに、地域の関係者が連携し、地域が一体となった公共交通ネットワークの構築のため、民間路線バスなど『既存の交通システムの活用、連携』も必要です。

1-9-2　コミュニティバスの見直しの方向性

コミュニティバスの見直しの方向性を以下に整理します。

＜３つの方向性＞

方向性①　運行目的の再確認（継続、強化）
方向性②　運行範囲・ルート等の見直し（バス停・乗入れポイントの追加等）
方向性③　運行体制等の見直し（民間事業者との連携、車両増車等）

1-10　コミュニティバスの見直しの先行実施

前項の通り整理したコミュニティバスの見直しの方向性をもとに、加須市では済生会加須病院の開院を見据えて、令和４年１月から先行してコミュニティバスの見直しを実施しました。

＜先行実施内容＞

施策 1-1　デマンド型乗合タクシーの運行体制の見直し　[P.60 参照]
施策 1-3　シャトルバスの運行ルートの見直し　[P.61 参照]
施策 1-4　循環バスの運行ルートの見直し　[P.62 参照]

第 2 章　コミュニティバス運行の基本的な考え方

2-1　コミュニティバス運行の基本理念

加須市のコミュニティバスは、市民意向が最大限に反映された課題や目的をもとに（＝「加須市にふさわしい」）運行するものとし、市民、事業者、市が三位一体となった（＝「持続可能な」）ルールづくりを含めた公共交通の整備が必要となります。

よって、以下の通り、コミュニティバス運行の基本理念を設定します。この基本理念に基づいて、コミュニティバスを運行します。

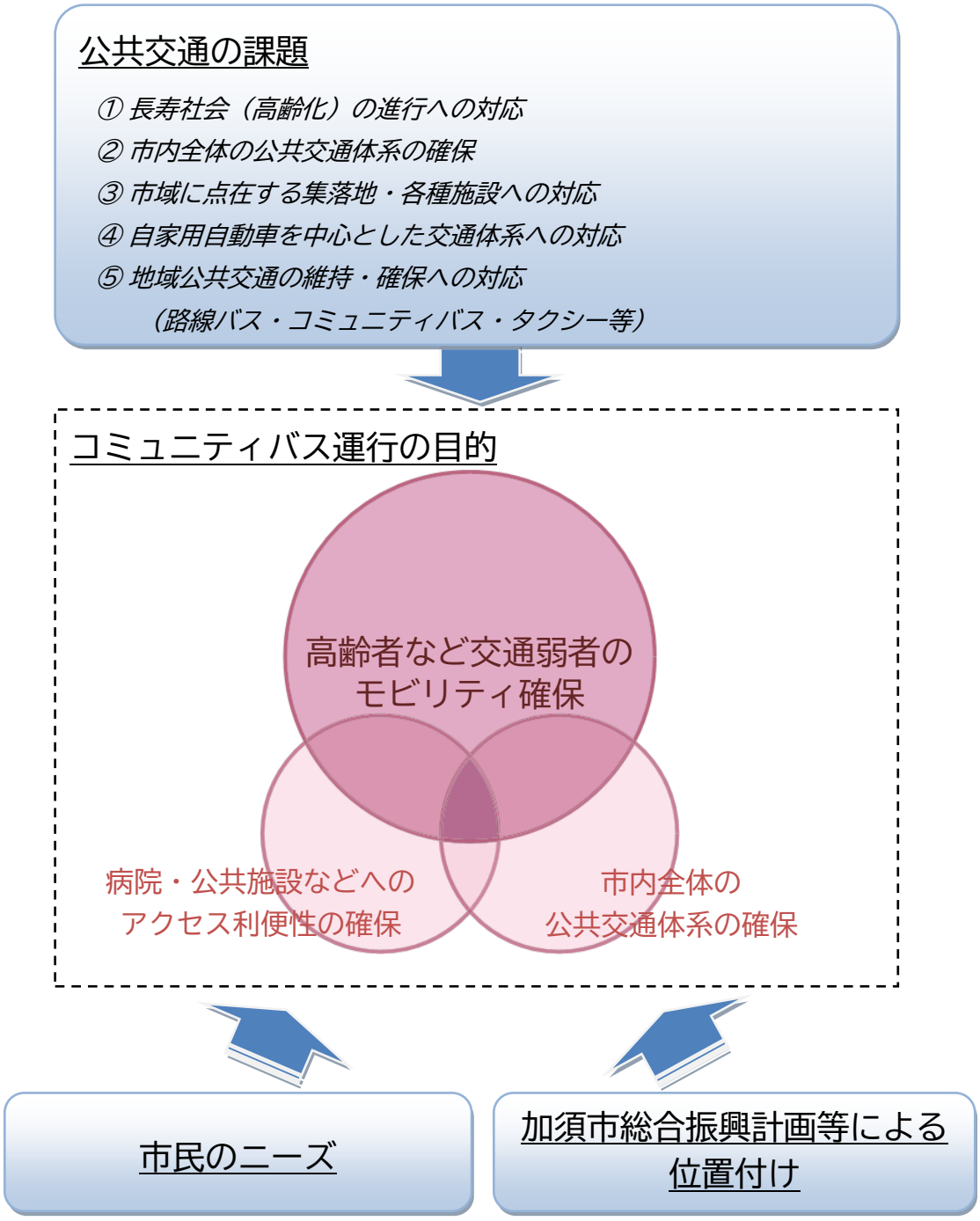


基本理念

加須市にふさわしい持続可能な公共交通の実現

2-2　コミュニティバス運行の目的

前項までの本市におけるコミュニティバス見直しの必要性を受け、今後のコミュニティバス運行にあたって、次に示す目的を設定します。



2-3　コミュニティバスの定義

コミュニティバスの定義は明確に設定されておらず、一般的に、地方公共団体が交通空白地・不便地域の解消や、高齢者等の外出促進などを目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのことと解されています。このような中、本市におけるコミュニティバスは、前頁に示した「コミュニティバス運行の目的」を踏まえ、次のように定義づけを行います。

＜定義＞

◎交通弱者の足の確保、公共施設などへのアクセス利便性を確保するために運行する公共交通

◎既存の民間バス路線等で対応しきれない領域をカバーするために運行する公共交通

◎市が事業主体・計画主体となり運行する公共交通

◎デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスの運行方式により運行する公共交通



図　加須市のコミュニティバスの位置付け

2-4　コミュニティバスの運行方針と留意点

コミュニティバスの運行方針、留意点を以下のように掲げます。

＜５つの運行方針＞

方針１　長寿社会（高齢化）の進行への対応 を図る

長寿社会（高齢化）の進行への対応として、市民の移動ニーズを踏まえ、高齢者など交通弱者の移動手段確保に資する、運行・サービス提供を行う。

方針２　市内全体の公共交通体系の確保 を図る

市内全体の公共交通体系を確保することで、自家用自動車などの移動手段を持たない方の移動手段確保に資する、運行・サービス提供を行う。

方針３　市域に点在する集落地・各種施設への対応 を図る

市内の公共交通ネットワークを、幹線と支線に分け、それぞれを結節点で繋ぐことで、幹線と支線が補完しあう効率的な交通体系を構築し、市内の各地域間、市域に点在する集落地・各種施設への移動手段を確保する。

方針４　自家用自動車を中心とした交通体系への対応 を図る

前述の効率的な交通体系とするため、市域のおかれる地理的条件も考慮した上で、幹線としての南北軸の強化、市外駅へのアクセス確保の検討などにより、自家用自動車に代替機能を持つ交通体系の構築を図る。また、コミュニティバスの充実を通じて、自動車に依存した市民の移動手段を変えることで、環境負荷の軽減を図り、環境にやさしいまちづくりを推進する。

方針５　地域公共交通の維持・確保への対応（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）を図る

コミュニティバスは「路線バスを補完する交通」として位置付け、導入によって民間バス路線における減便や事業者の撤退を招くことが無いよう、役割分担をもって計画する。

現在、市内には鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等の移動手段があり、市域全体の公共交通サービスが確保されているが、一部、利用状況や運行状況の課題がある。また、都市の変化にも対応して、公共交通の一部見直し、持続性の確保が必要である。

＜留意点＞

また、上記方針においては、以下に留意することで、持続可能な交通体系の実現を図ります。

留意点　公共交通事業者との連携

路線バス事業者やタクシー事業者には、地域の公共交通を支えてきた実績があり、地域の移動ニーズや特性に詳しいことから、地域公共交通の充実に向けて、市内の公共交通事業者と綿密な連携によりコミュニティバスを運行する。

2-5　SDGs との関連

コミュニティバスの運行方針及び本計画に基づく取組み内容は、国連が 2015 年に定めた「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」の達成に寄与する内容となります。

なお、関連目標の設定については、本計画の上位計画である「第 2 次加須市総合振興計画」において定められた 6 つの目標に加え、モビリティ・マネジメント（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等に変化することを促す交通政策）の観点から、持続可能な開発・ライフスタイルに関する意識向上や啓発活動の実現にも寄与することをふまえ、目標 4（学習機会の提供）、目標 12（情報提供と意識の向上）を加えた 8 つを関連目標とします。

＜SDGs との関連について＞

「第 2 次加須市総合振興計画」記載の関連目標

本計画において追加した関連目標



表　各方針と対応する目標

方針		対応する目標
方針１	長寿社会（少子高齢化）の進行への対応を図る	3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17
方針２	市内全体の公共交通体系の確保を図る	3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17
方針３	市域に点在する集落地・各種施設への対応を図る	3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17
方針４	自家用自動車を中心とした交通体系への対応を図る	3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17
方針５	地域公共交通の維持・確保への対応（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）を図る	3, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 17

※各方針に対し、特に関連の深い目標について色を付けています。

2-6　三位一体の取り組み

市が主体となって実施するコミュニティバスについては、市民、事業者、市が三位一体となった取り組みが必要です。なお、コミュニティバスの運行については、市内の公共交通事業者を基本に検討します。

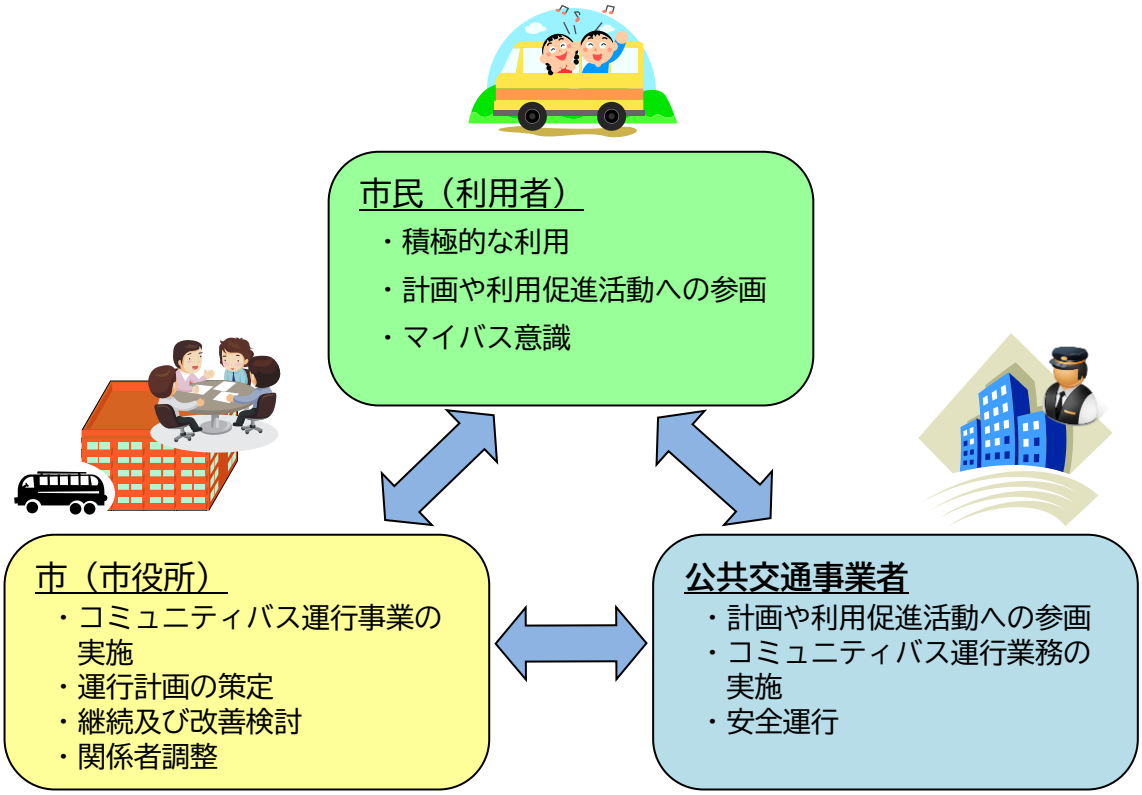


図　三位一体の取り組みイメージ

2-7　持続可能なコミュニティバス実現のためのルールづくり

コミュニティバスへの取り組みが全国的に行われていますが、多くの市町村において、サービス水準の維持等に関して課題を抱えているのが現状となっています。

このため、運行後における見直し判断を行うためのルール作りなど、持続可能なコミュニティバス実現のための取り組みが必要となります。

なお、運行開始後、利用実態等について 1 年ごとに検討し適宜改善を行い、5 年を目途とした計画内容の再評価により、事業全般を通した改善を図るものとします。

第 3 章　加須市の公共交通体系

3-1　加須市の公共交通体系構築のためのポイント

コミュニティバス運行の見直しにあたり、市の地域特性を踏まえ、幹線、支線、結節点という考え方を導入した公共交通体系を構築します。

3-1-1　現状の公共交通体系

令和 3 年 4 月 1 日現在、加須市は下図のような公共交通体系となっています。

・市内東西方向の鉄道 2 路線
・市内南北方向を中心とした路線バス 2 路線 9 系統
・3 つの方式で運行するコミュニティバス

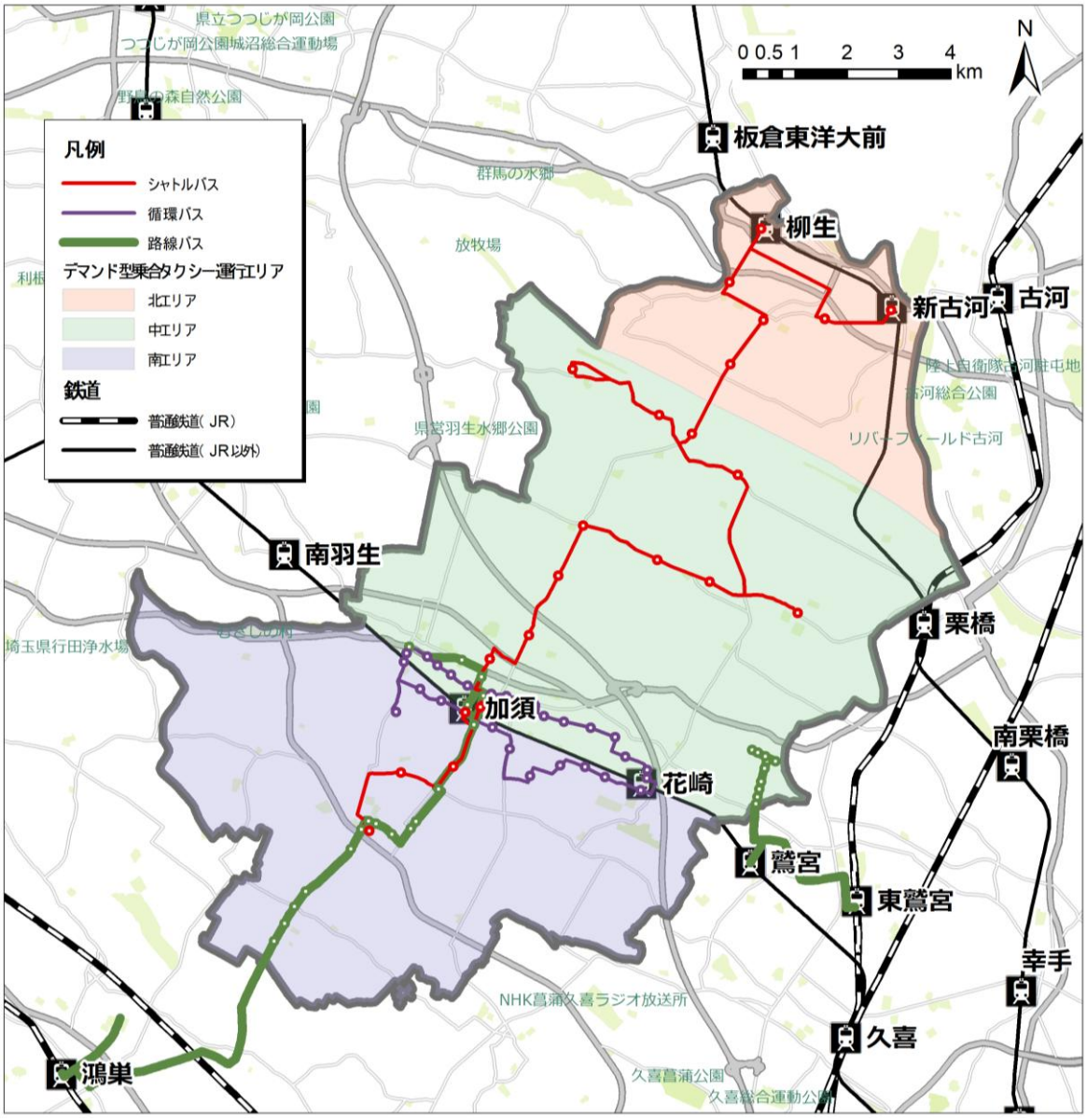


図　令和 3 年 4 月 1 日現在の公共交通体系

3-1-2　これからの公共交通体系

市の地域特性及びコミュニティバスの利用状況を踏まえ、これからの公共交通体系を以下のとおり構築します。各エリアを結ぶ「南北幹線」としてシャトルバス、既存路線バスを位置付け、エリア内を運行する「支線」としてデマンド型乗合タクシー、循環バスを位置付けます。また、豊野台地区から鷲宮駅・東鷲宮駅方面へ運行している既存路線バスについても本市の公共交通体系を構成する路線として位置付けます。さらに、幹線・支線をつなぐ「結節点」を設定します。

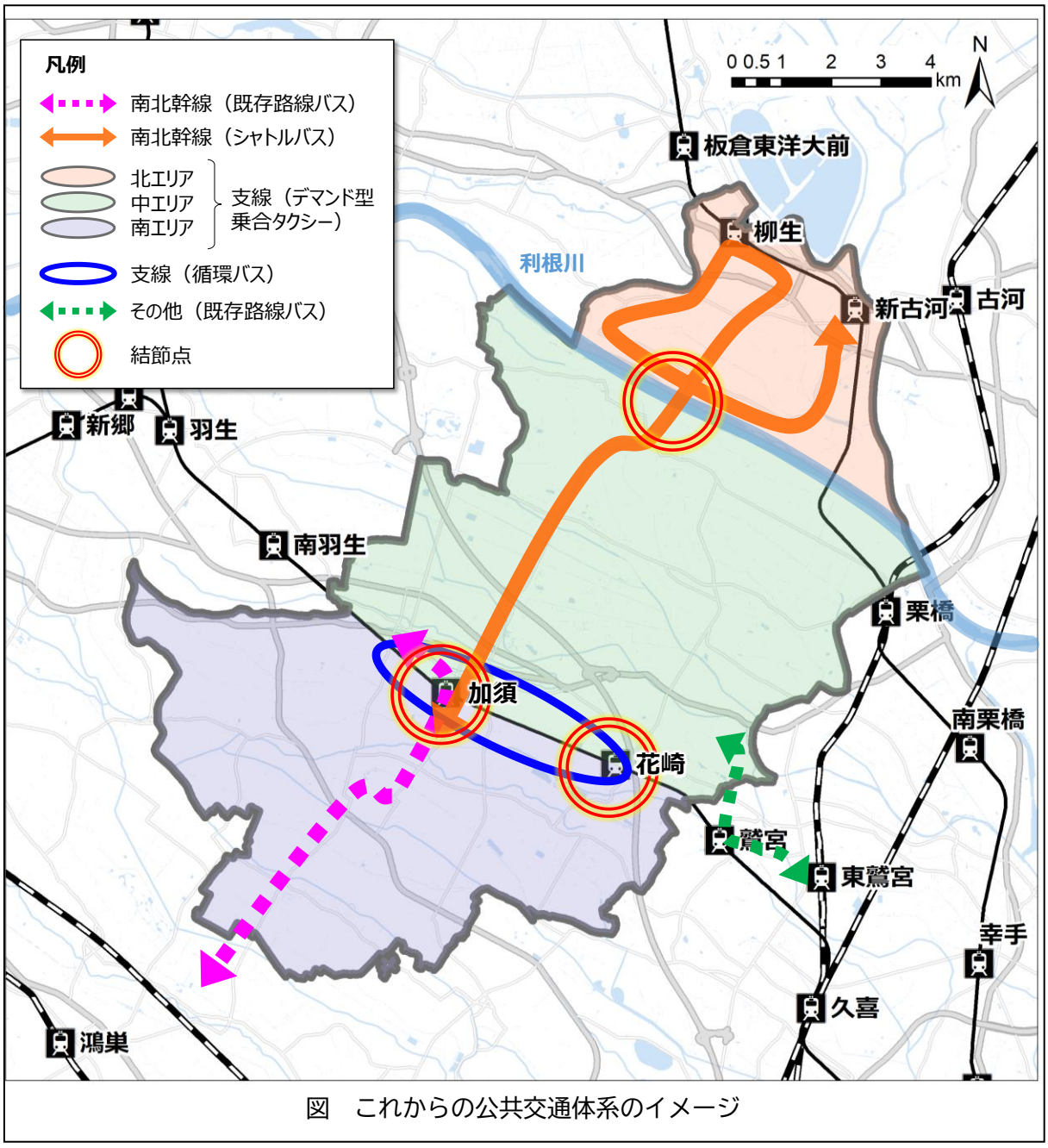


図　これからの公共交通体系のイメージ

交通体系	凡例	これからの公共交通体系の考え方と概要
南北幹線	シャトルバスと既存路線バスの連携により、市を南北に横断する南北幹線を整備します。	
	既存路線バス 	**【中エリア～南エリア】** 加須車庫から加須駅・騎西総合支所を経由し、鴻巣駅方面へ運行している既存路線バスは、南北幹線を構成するものとして位置付けます。
	シャトルバス 	**【北エリア～中エリア～済生会加須病院】** シャトルバスは、鉄道間の連携及び市の一体性、主要施設へのアクセス利便性を考慮の上、新古河駅西口から済生会加須病院（令和 4 年 6 月乗り入れ予定）を結ぶ路線とします。
支線	デマンド型乗合タクシー 	**【各エリア内】** 市の人口分布状況は、低密度が中心であるため、支線の運行方式は、原則として、低密度な需要を広くカバーすることに最適なデマンド型乗合タクシーとします。なお、デマンド型乗合タクシーはドア・ツー・ドアで運行します。 ●乗り継ぎポイント ・道の駅童謡のふる里おおとね ・加須駅 ・花崎駅 ●エリア外乗り入れポイント ・北エリア→中エリア：大久保病院（令和 4 年 4 月移転改称予定）、100 の湯（大利根総合福祉会館）、栗橋駅西口、カインズモール大利根店、ピアシティ大利根 ・中エリア→南エリア：いなほの湯、騎西病院、済生会加須病院（令和 4 年 6 月乗り入れ予定） ・南エリア→中エリア：市民プラザかぞ（中田病院）、本町福島クリニック、十善病院、加須市役所（本庁舎）
	循環バス 	**【加須駅・花崎駅の周辺地域】** 加須駅・花崎駅の周辺地域は、人口・施設が集中する地域であるため、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効な循環バスを運行します。
その他	既存路線バス 	豊野台地区から鷲宮駅・東鷲宮駅方面へ運行している既存路線バスについて、本市の公共交通体系を構成する路線として位置付けます。
結節点		3 つのエリアの連携や、幹線・支線・鉄道等の各公共交通機関の乗り継ぎを考慮し、各エリアの境界に位置する以下の 3 箇所を結節点とします。 ・道の駅童謡のふる里おおとね（北エリア・中エリアの境界） ・加須駅（中エリア・南エリアの境界） ・花崎駅（中エリア・南エリアの境界）

3-1-3　地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

シャトルバス及びデマンド型乗合タクシー（北エリア及び中エリア）については、公共交通空白地域等の解消と、高齢者など交通弱者のモビリティ確保、病院・公共施設などへのアクセス利便性の確保、市内全体の公共交通体系の確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用により、生活交通手段を確保・維持する必要があります。

【デマンド型乗合タクシーについて】

58 ページに記載されているデマンド型乗合タクシーは、加須市民の方のみが利用することができ、加須市民の生活交通として必要です。また、このうち、北エリアと中エリアについては、地域公共交通確保維持改善事業の対象路線です。

ここで、エリア外乗り入れポイントにも設定されている栗橋駅西口については久喜市内にありますが、久喜市は費用負担をしておらず、また、前述のとおり久喜市民は利用出来ないことから地域公共交通確保維持改善事業の補助申請も行っていないため、久喜市の地域公共交通計画に当該デマンド型乗合タクシーの位置付けは行っていません。

3-1-4　デマンド型乗合タクシーの運行区域等の見直し及び地域公共交通確保維持事業における位置付け

デマンド型乗合タクシーは、鉄道、路線バス及びシャトルバスを補完し、市内各地域における通院、買物その他の日常生活に必要な移動を支える交通手段として、引き続き本市の地域公共交通ネットワークに位置付けます。

令和 9 年 10 月から、北エリアをはじめとする利用者の利便性の向上を図るため、北エリア及び中エリアという地域区分は維持しつつ、北・中エリア間をより利用しやすくするために利用範囲を拡大し、乗り継ぎ制限の見直しを行います。

具体的には、北エリアと中エリアを一体的な運行区域として取り扱うことにより、両エリア間を乗り継ぎなしで移動できるようにします。これに伴い、北エリアから中エリアへ移動する際の乗り継ぎのために設けている乗り入れポイントを廃止し、北エリアから中エリア内の目的地まで直接利用できるようにします。

なお、北エリア及び中エリアの地域区分は、市の地域区分及び公共交通体系上の区分として引き続き維持します。また、南エリアの利用範囲及び乗り継ぎの取扱いについては、現行の運行方法を継続します。

この見直しは、デマンド型乗合タクシーの地域公共交通ネットワークにおける位置付け及び役割を変更するものではなく、見直し後も、公共交通による移動が困難な地域の生活交通を確保するとともに、鉄道、路線バス及びシャトルバスへの接続を補完する役割を引き続き担います。

デマンド型乗合タクシーは、市民の日常生活に必要な移動を確保する上で不可欠な交通手段であり、市の財政負担のみで運行を継続することは困難です。このため、運行区域及び利用方法の

見直し後も、地域公共交通確保維持事業を活用し、その運行を確保・維持する必要があります。

　また、この見直しに伴う事業の実施主体及び道路運送法上の許可区分の変更はなく、現行の実施主体及び許可区分により運行を継続します。

3-2　取組み施策

本計画の方針に基づき、今後取り組んでいく施策及び実施スケジュール、実施主体を以下に示します。

また、個別の取組み施策の内容の詳細について、次頁以降に示します。

表　取組み施策一覧

基本施策	事業	実施主体	実施期間 R4 R5 R6 R7 R8 R9 R10 R11 R12 短期 / 中期 / 長期 計画期間 / 計画期間
施策１ コミュニティバスに係る見直し	施策1-1 デマンド型乗合タクシーの運行体制の見直し	加須市 協議会	R4年１月～ 実施
	施策1-2 デマンド型乗合タクシーの予約システムの見直し	加須市 協議会	R4年度 実施
	施策1-3 シャトルバスの運行ルートの見直し	加須市 協議会	R4年1月～ 実施
	施策1-4 循環バスの運行ルートの見直し	加須市 協議会	R4年6月～ 実施
施策２ 鉄道に係る改善	施策2-1 鉄道に係る改善（輸送力増強、バリアフリー化）	鉄道事業者	継続的に要望活動を実施 →
施策３ モビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進	施策3-1 市HP、広報紙への情報掲載等によるPR	加須市	R4年度から随時実施 →
	施策3-2 利用啓発活動の実施	加須市 バス事業者 市民	R4年度から随時実施 →
	施策3-3 公共交通マップ・総合時刻表の作成	加須市 協議会	R4年度 実施
施策４ 新たな交通モード、新技術の導入検討	施策4-1 情報オープンデータ化、Maas等の導入検討	加須市 各交通事業者	検討 →
	施策4-2 新たなモビリティ・技術の導入検討	加須市 各交通事業者	検討 →

施策１　コミュニティバスに係る見直し

施策１-1　デマンド型乗合タクシーの運行体制の見直し

実施主体　加須市、加須市コミュニティバス円滑運行協議会（運行事業者）

実施時期　短期（R4 年 1 月～実施）

運送法上の許可区分　一般乗合

具体的な取組み内容

①運行体制の強化

運行車両数を計 6 台から計 8 台へ増車します。

・北エリア：1 台体制（変更なし）

・中エリア：3 台体制→4 台体制（1 台増車）

・南エリア：2 台体制→3 台体制（1 台増車）

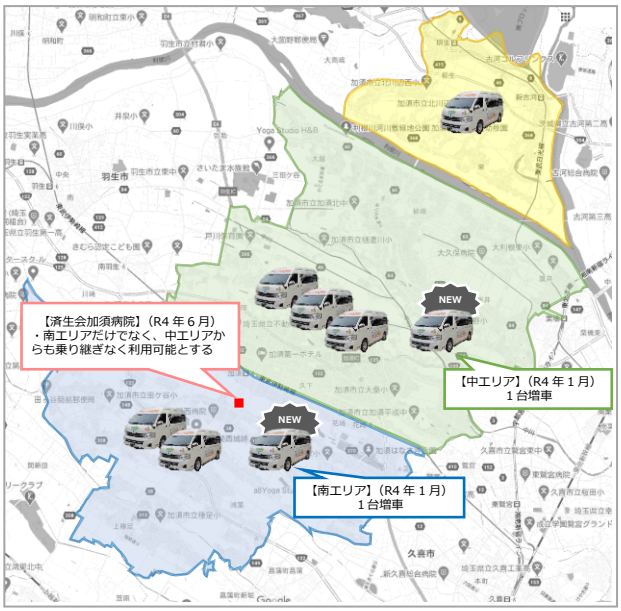
②エリア外乗り入れポイントの追加

R4 年 6 月開院予定の済生会加須病院をエリア外乗入れポイントに追加します。中エリアからの乗り継ぎが不要となることで、通院利用の利便性向上や運行効率の向上を図ります。

※運行区域

・北エリア…北川辺地域

・中エリア…加須地域の一部及び大利根地域



（出典：加須市資料より作成）

デマンド型乗合タクシーの運行体制の見直し

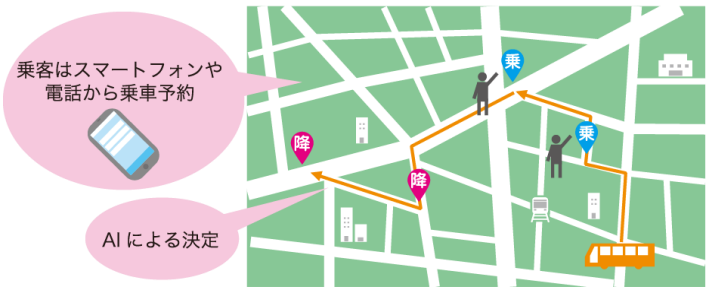
施策１-2　デマンド型乗合タクシーの予約システムの見直し

実施主体　加須市、加須市コミュニティバス円滑運行協議会

実施時期　短期（R4 年度実施）

具体的な取組み内容

予約システムについて、オンライン予約及び車両位置情報確認システムを導入し、より利用者にとって予約しやすくするとともに、配車・運行の効率化・オペレーターの業務負担軽減を図ります。



デマンド型乗合タクシーの予約システムの見直し（イメージ）

施策 1-3　シャトルバスの運行ルートの見直し

実施主体　加須市、加須市コミュニティバス円滑運行協議会（運行事業者）

実施時期　短期（R4 年 1 月～実施）

運送法上の許可区分　一般乗合

具体的な取組み内容

①北エリア内の運行ルートの変更、停留所の追加

・北エリアの運行ルートを見直し、停留所を追加します。

②中エリア内の運行ルートの変更、停留所の追加

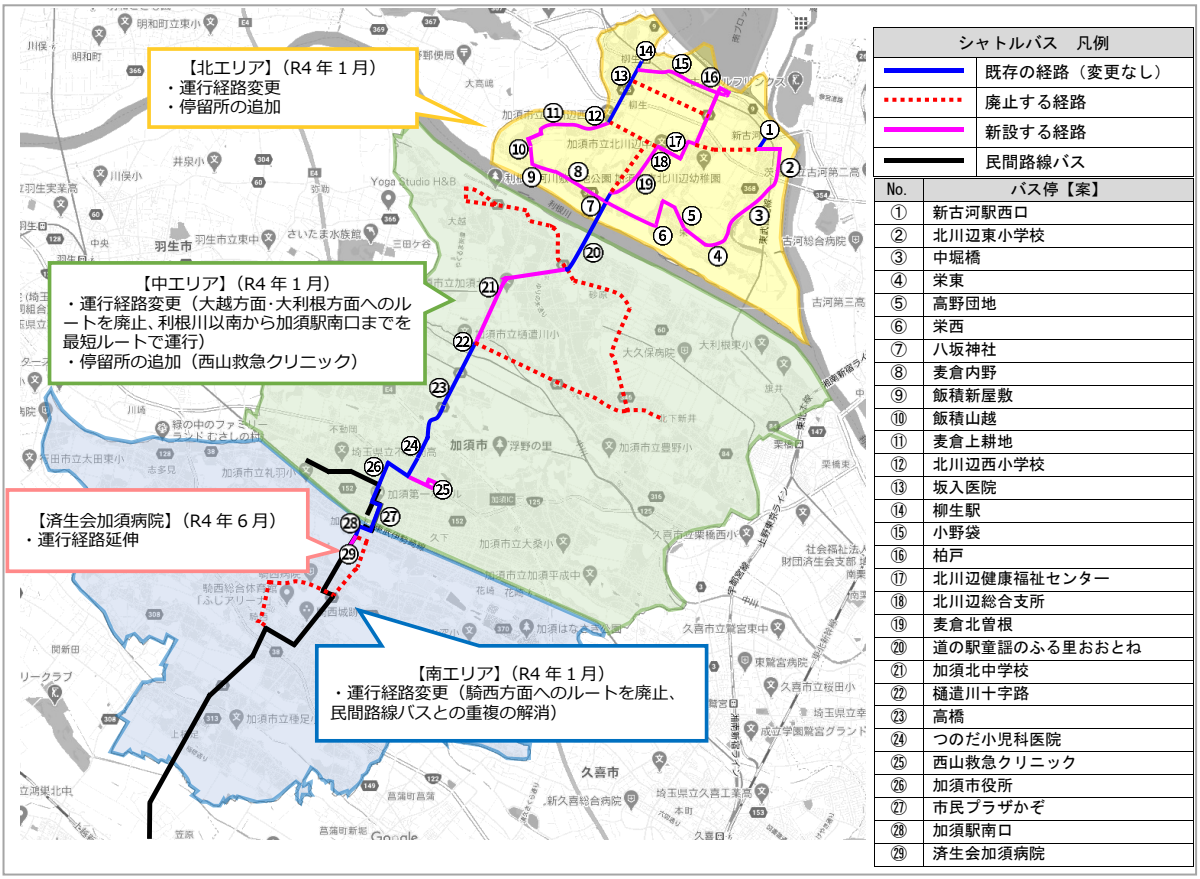
・利用実績等を踏まえ、大越方面･大利根方面へのルートを廃止します。利根川以南から加須駅南口まで最短ルートでつなぎ、運行効率化を図ります。

・新たに西山救急クリニックを停留所として追加します。

③南エリア内の運行ルートの変更

・利用実績等を踏まえ、また、民間路線バスとの重複を解消するため、騎西方面へのルートを廃止します。

・R4 年 6 月開院予定の済生会加須病院を停留所として追加し、加須駅南口から済生会加須病院までルートを延伸します。



No.	バス停【案】
①	新古河駅西口
②	北川辺東小学校
③	中堀橋
④	栄東
⑤	高野団地
⑥	栄西
⑦	八坂神社
⑧	麦倉内野
⑨	飯積新屋敷
⑩	飯積山越
⑪	麦倉上耕地
⑫	北川辺西小学校
⑬	坂入医院
⑭	柳生駅
⑮	小野袋
⑯	柏戸
⑰	北川辺健康福祉センター
⑱	北川辺総合支所
⑲	麦倉北曽根
⑳	道の駅童謡のふる里おおとね
㉑	加須北中学校
㉒	樋遣川十字路
㉓	高橋
㉔	つのだ小児科医院
㉕	西山救急クリニック
㉖	加須市役所
㉗	市民プラザかぞ
㉘	加須駅南口
㉙	済生会加須病院

シャトルバスの運行ルートの見直し

（出典：加須市資料より作成）

施策 1-4　循環バスの運行ルートの見直し

実施主体　加須市、加須市コミュニティバス円滑運行協議会

実施時期　短期（R4 年 6 月～実施）

具体的な取組み内容

R4 年 6 月開院予定の済生会加須病院を停留所として追加し、ルートを延伸します。



循環バスの運行ルートの見直し

（出典：加須市資料より作成）

施策２　鉄道に係る改善

施策 2-1　鉄道に係る改善（輸送力増強、バリアフリー化）

実施主体　鉄道事業者

実施時期　短期・中期・長期（継続的に要望活動を実施）

具体的な取組み内容

鉄道の延伸や増発、増両による輸送力増強及び駅舎内のエレベーター設置やトイレ等施設の機能充実を通したバリアフリー化の推進、ホームドアの整備、ホームの待合環境の改善等の促進に向け、継続的に要望活動を実施します。

施策３　モビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進

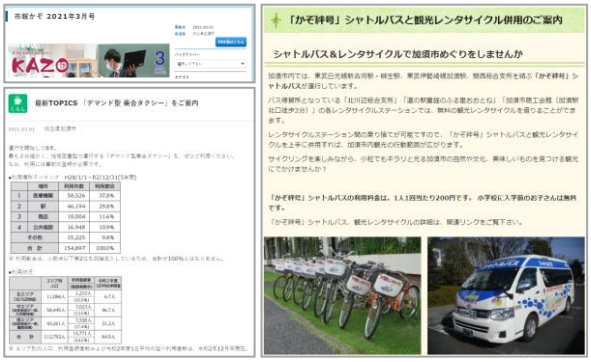
施策 3-1　市 HP、広報紙への情報掲載等による PR

実施主体　加須市

実施時期　短期・中期・長期（R4 年度より随時実施）

具体的な取組み内容

公共交通になじみのない方も含めて、より公共交通機関を利用してもらうために、市 HP、広報紙等への情報掲載等を活用して PR を行います。公共交通の状況や維持に向けた利用案内等を掲載し、将来に向けた公共交通の利用増・維持につなげます。



（出典：加須市 HP）

市 HP・広報等を活用した情報発信

施策 3-2　利用啓発活動の実施

実施主体　加須市、バス事業者、市民

実施時期　短期・中期・長期（R4 年度より随時実施）

具体的な取組み内容

学校や地域を対象とした出前講座やバスの乗り方教室等をバス事業者と協力し開催することを検討します。また、デマンド型乗合タクシー予約システムの更新に合わせて、利用方法の情報発信や住民説明会を実施することで、利用増につなげます。



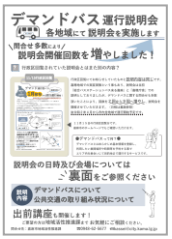


（出典：三郷市 HP）

（事例）路線バスの乗り方教室の開催（三郷市）



（出典：一宮町 HP）



（出典：嘉麻市 HP）

（事例）住民説明会の開催（一宮町、嘉麻市）

施策 3-3　公共交通マップ・総合時刻表の作成

実施主体　加須市、加須市コミュニティバス円滑運行協議会

実施時期　短期（R4 年度実施）

具体的な取組み内容

市内全域の公共交通の総合案内となる公共交通マップや、総合時刻表の作成によって、市民への情報発信を行います。運行ルート・行先や運行時間帯等を分かりやすく発信し理解促進を図ることで、公共交通利用意識を向上します。



（出典：上尾市 HP）

（事例）民間路線バスや高速バス、タクシーの情報等も含んだ公共交通マップの作成（上尾市）

施策４　新たな交通モード、新技術の導入検討

施策 4-1　情報オープンデータ化、MaaS 等の導入検討

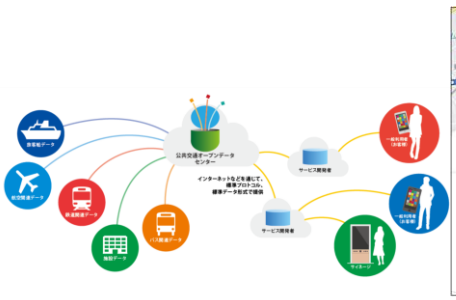
実施主体　加須市、各交通事業者

実施時期　短期・中期・長期（継続的に検討）

具体的な取組み内容

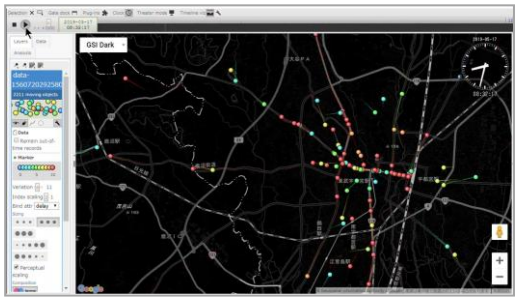
①情報オープンデータ化

バス経路情報、運賃情報、リアルタイム運行情報等のオープンデータ化に向けた検討を行います。オープンデータ化によって、地図アプリや経路検索アプリ等プラットフォームに情報が活用され、潜在的な需要の掘り起こしにつながる可能性があります。また、運行や利用実績について事後の分析が可能となるため、バスの運行改善・効率化が期待されます。



（出典：公共交通オープンデータ協議会、西武バス HP）

（事例）バス運行情報の地図アプリへの反映



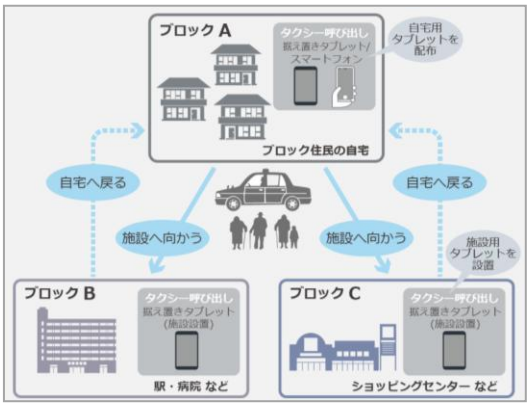
（出典:株式会社トラフィックブレイン HP）

（事例）リアルタイム運行状況の可視化

②MaaS 等の導入検討

MaaS（Mobility as a Service）は、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通やその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

まずは、他自治体の先進事例等の情報収集を行い、都市の規模や地域特性を考慮しながら適応の可能性を検討します。公共交通事業者、医療施設・商業施設・集客施設関係者等で意見交換しながら、回遊を促す他の企画や支援もあわせて検討します。



（出典：株式会社 JVC ケンウッド HP）

（事例）高齢者支援システム実証実験（三芳町）



（出典：関東鉄道 HP）

（事例）つちうら MaaS（土浦市）

施策 4-2　新たなモビリティ・技術の導入検討

実施主体　加須市、各交通事業者

実施時期　短期・中期・長期（継続的に検討）

具体的な取組み内容

高齢者の移動手段確保や回遊のための新たな交通手段としては、駅周辺や施設間の循環バス、シャトル便等のほか、開発・試験等が進められているグリーンスローモビリティや自動運転バス、超小型モビリティなど、多様な手段が考えられるため、今後の研究開発動向等の情報を収集するとともに、実証実験を行うことも検討します。事例収集の他、近隣市町との連携の可能性等も視野に入れながら検討を進めます。



（出典：埼玉工業大学 HP）

（事例）自動運転バス実証実験（深谷市）



（出典：日高市 HP）

（事例）グリーンスローモビリティ実証実験（日高市）



（出典：上里町 HP）

（事例）超小型モビリティ実証実験（上里町）

3-3　計画の達成状況の評価

本計画の目標の達成状況を評価するため、以下のように評価指標及び目標値を設定します。なお、計画期間における達成状況を令和 9 年度に評価することを想定しているため、令和 8 年度実績値を評価対象とします。

表　評価指標と目標値

計画目標	項目		現状値		短期・中期における目標値
			R1	R2	R9
目標１ 地域公共交通 利用者数の増加	コミュニティバス	1 日当たり平均利用者数 （デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスの合計）	201 人/日	153 人/日	**270 人/日以上**
	デマンド型乗合タクシー	登録者数 （累計）	15,507 人	15,903 人	**18,500 人以上**
	鉄道	1 日当たり平均乗降客数 （市内４駅の合計）	27,078 人/日	－	**28,000 人/日**
	路線バス	1 日当たり平均利用者数 （市内全路線の合計）	1,525 人/日	1,393 人/日	**1,500 人/日**
目標２ 地域公共交通 収支率の増加	コミュニティバス	収支率 （デマンド型乗合タクシー、シャトルバス、循環バスの合計。ただし、収入に国庫補助金を含む）	19.4 %	16.1 %	**現状維持**
目標３ 地域公共交通 利用促進の実施	利用促進事業の年間実施件数		－	－	**５事業**

3-4　計画の進捗管理

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCA サイクルの考え方により推進していきますが、この PDCA の実践にあたっては、実施する時期、実施主体、実施する内容（何をチェックして改善していくのか）を明確にして進めることが成功の鍵となります。

以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

＜長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール＞

