

久喜市地域公共交通計画 概要版（案）

地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする公共交通の「マスタープラン」です。

計画内では、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向け、バスやタクシーといった既存の公共交通サービス、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバスなどの既存の民間事業者による送迎サービス等について活用する取組を盛り込み、実現化を図っていきます。



地域公共交通の課題

公共交通の現状からの課題

現状

- 公共交通空白地域の存在
- 市が運行する公共交通の収支率が10%前後で停滞
- 運転手退職者の増加、高齢化等

課題

- 社会情勢の変化や利用者のニーズに応じた公共交通の見直し
- 情報提供の拡充等による公共交通の認知度及び利用率の向上
- 市の負担額と収支率の改善
- 公共交通の担い手である運転手不足への対応

今後のまちづくりに対する公共交通の課題

現状

- 都市核等の特性を生かした均衡のある発展
- 菖蒲地区に2つの新たな公共施設を整備予定等
(新ごみ処理施設及び(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園、道の駅)

課題

- 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
- 新たに整備される公共施設へのアクセス性の確保
- 観光やまちづくり施策と連携した交流人口等の拡大

市民意識からの公共交通の課題

現状

- 高齢者ほど公共交通への不安を感じている
- 意識調査回答者の約25%が外出時に交通手段に困っている
- 公共交通が利用できず、徒歩や自転車に頼っている実態がある等

課題

- 市民の日常的な移動交通手段の確保
- 将来高齢になっても外出しやすい、安心して利用できる公共交通の確保が必要
- 「料金の見直し」や「現行の費用の範囲内でのサービス等」の見直しによる運行継続が望まれている

基本的な計画方針

公共交通計画の基本方針

本市の様々な公共交通の課題を踏まえ、久喜市地域公共交通計画の基本方針を次のように定めます。

<p>〈基本方針1〉 こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく使いやすい公共交通への改善</p>	<p>【計画目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 利用しやすい公共交通環境の整備 2) 公共交通システムのわかりやすさの向上 3) 利用者満足度の向上
<p>〈基本方針2〉 広域アクセスやまちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築</p>	<p>【計画目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 市公共交通の再編 2) 都市核や新たな公共施設へのアクセス向上 3) 担い手不足問題への対応
<p>〈基本方針3〉 新たな技術やサービスの活用による公共交通の利便性向上</p>	<p>【計画目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進

公共交通ネットワークの考え方

本市の公共交通システムは、幹線システムと支線システムの2段階に機能区分し、これらが一体となって整合性のとれた交通ネットワークを形成することを目指します。

1) 幹線システム

幹線システムは主要な地域間を連絡する大量輸送が可能な公共交通であり、民間事業者が運営している「鉄道」、「民間路線バス」で構成する。

幹線システムについては、鉄道は県内外への広域的な、また、民間路線バスは近隣市町や地区間での幹線機能を有しており、現在の機能を維持します。

2) 支線システム

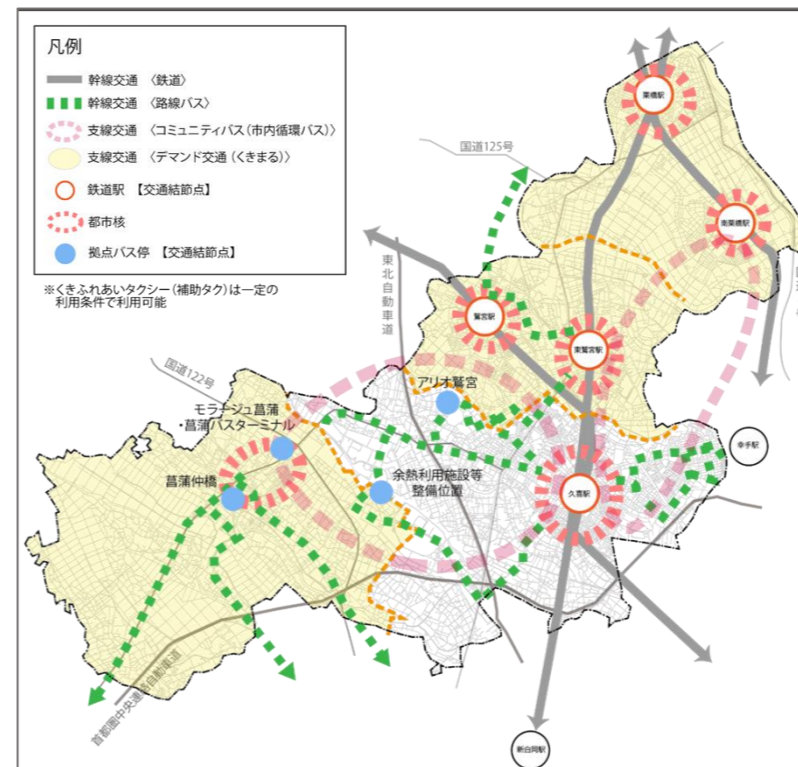
鉄道及び民間路線バスを補完し、地域に密着した交通サービスを提供する「地域生活サービス」

- ① 市内循環バス
- ② デマンド交通(くきまる)
- ③ くきふれあいタクシー(補助タク)
- ④ 一般タクシー
- ⑤ その他
(シェアサイクル、ライドシェア、企業送迎バス、介護タクシーなど)

支線システムについては、幹線機能を補完するとともに、わかりやすく環境にもやさしい地域の活性化に資する公共交通として、持続可能な提供の確保と利便性の向上を目指します。

【交通結節点】

- [鉄道駅]
久喜駅、東鷲宮駅、鷲宮駅、栗橋駅、南栗橋駅
- [拠点バス停] 複数のバス路線の乗換え
菖蒲仲橋、アリオ鷲宮、モラージュ菖蒲、菖蒲バスターミナル、余熱利用施設等



▲久喜市の将来ネットワーク方針図

Uni-Voice
二次元コード

〈基本目標1〉

こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすく
使いやすい公共交通への改善

計画目標1) 利用しやすい公共交通環境の整備

- ①乗り換え・乗り継ぎの利便性向上
施策1 駅・拠点バス停における環境整備
→乗換・乗継拠点、バス停の整備
- ②主要な乗り換え場所における待合環境の快適化
施策2 駅・拠点バス停における待合環境整備
(**利便増進事業に位置づけ**)
→鉄道駅や主要バス停の待合環境を改善



計画目標2) 公共交通システムのわかりやすさの向上

- ③利用者目線に立った情報提供
施策3 公共交通マップの整備
(**利便増進事業に位置づけ**)
→情報の提供、公共交通マップを作成
- ④施設側の乗降場案内情報の整備
施策4 乗降施設側の案内整備
→施設側の乗降場案内をわかりやすくする

計画目標3) 利用者満足度の向上

- ⑤公共交通における割引制度の見直し
施策5 割引制度の見直し
→運賃の見直し、割引制度の見直し
- ⑥公共交通利用促進キャンペーンの実施
施策6 利用促進キャンペーンの実施
(**利便増進事業に位置づけ**)
→イベント等に合わせたキャンペーンの実施



□バス乗り方教室
(一社)埼玉県バス協会開催

- ⑦デマンド交通(くきまる)に対する予約の取りにくさの改善
施策7 予約の取りにくさの改善
→集中時間帯の情報提供、予約受付体制の見直し
- ⑧キャッシュレス化の導入促進
施策8 キャッシュレス化の導入促進
→運賃支払いのキャッシュレス化を促進

〈基本目標2〉

広域アクセスやまちづくりと連携した
持続可能な公共交通ネットワークの構築

計画目標1) 市公共交通の再編

- ⑨公共交通システムの運行内容の見直し
施策9 公共交通運行内容の見直し
(**利便増進事業に位置づけ**)
→公共交通の再編を含めた見直し

公共交通ごとに運賃や支払い方法等を見直す

市内循環バス	運賃の見直し 路線の見直し
久喜市デマンド交通(くきまる)	運賃の見直し 利用者数と相乗率の向上 運行エリアの見直し
くきふれあいタクシー(補助タク)	必要に応じた見直し

計画目標2) 都市核や新たな公共施設へのアクセス向上

- ⑩公共交通の利用促進
施策10 利用促進方策の検討
(**利便増進事業に位置づけ**)
→各地区における公共交通を有効に活用する環境を創出する

久喜地区

駅前広場の混雑が発生しているため、まちづくりの検討と合わせながら、効率的な連携方策を検討する

菖蒲地区

バスターミナルの有効活用、小・中学校スクールバスとの連携やデマンド交通(くきまる)の利用促進策を検討する

鷲宮地区、栗橋地区

運行する一部の路線バスの活用とデマンド交通(くきまる)の利用促進策を検討する

- ⑪駅や主要バス停の交通結節強化
施策11 パーク&バスライド駐車場の整備
→主要バス停に駐車場を整備し、公共交通への乗換えを促進する

計画目標3) 担い手不足問題への対応

- ⑫定年退職者等の人材活用の工夫
施策12 運転手の確保策
→実施主体と連携し、運転手確保における課題解決を図る

〈基本目標3〉
新たな技術やサービスの活用による
公共交通の利便性向上

計画目標1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進

- ⑬MaaSの考え方を取り入れた公共交通サービスの検討
施策13 MaaSの導入検討→MaaS導入に向け検討を進めていく
- ⑭AIを活用した公共交通システムの再構築
施策14 AIを活用した公共交通システムの再構築
→現在運用されているAIを活用したデマンド交通(くきまる)について、他都市の事例等を参考に利便性の向上を図る

成果指標と事業スケジュール

■成果指標

PDCA サイクルに基づき、本計画の目標の達成状況を確認するため、次のような成果指標を設定します。

指標	検証項目	現状値 (令和5(2023)年度)	目標値 (令和14(2032)年度)
指標1 公共交通の利用者数	1日当たりの利用者数	5.9万人 (R4(2022)年度)	6.3万人
指標2 公共交通の満足度	不便や不満を感じていない人の割合	38.3%	50%
指標3 市が運行する公共交通 の利用頻度	市内循環バス	5%	10%
	デマンド交通(くきまる)	2%	10%
	くきふれあいタクシー(補助タク)	4%	10%
指標4 採用した確保策の件数	担い手確保につながる取組を行った実績	0件	1件/年以上
指標5 新技術導入件数	新技術の導入を行った実績数	0件	1件以上

■事業スケジュール

←:検討 →:実施

施策内容	実施スケジュール(年度)								対応する指標
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
施策1 駅・拠点バス停における環境整備	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1
施策2 駅・拠点バス停における待合環境整備	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1
施策3 公共交通マップの整備	←	←	←	←	←	←	←	←	指標2
施策4 乗降施設側の案内整備	←	←	←	←	←	←	←	←	指標2
施策5 割引制度の見直し	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1
施策6 利用促進キャンペーンの実施	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1
施策7 予約の取りにくさの改善	←	←	←	←	←	←	←	←	指標2
施策8 キャッシュレス化の導入促進	←	←	←	←	←	←	←	←	指標2
施策9 公共交通運行内容の見直し	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1,2,3
施策10 利用促進方策の検討	可能性検討・関係者との協議								指標3
施策11 パーク&バスライド駐車場の整備	←	←	←	←	←	←	←	←	指標1
施策12 運転手の確保策	←	←	←	←	←	←	←	←	指標4
施策13 MaaSの導入検討	←	←	←	←	←	←	←	←	指標5
施策14 AIを活用した公共交通システムの再構築	←	←	←	←	←	←	←	←	指標5

