

令和6年度第2回久喜市地域公共交通会議

議題（1）地域公共交通に関する施策・事業の検討（案）

令和6年10月

久 喜 市

目 次

1. 基本的な計画方針の検討	1
1.1 まちづくりと連携した公共交通の役割	1
1.2 公共交通ネットワークの基本方針	2
1.3 公共交通体系の見直し案(素案)の検討	4
2. 計画目標の設定	6
2.1 計画区域、計画目標、計画期間の設定	6
2.2 数値目標の設定と算出方法の検討	8
3. 地域公共交通に関する施策・事業の検討	9
3.1 導入事業・施策	9

1. 基本的な計画方針の検討

1.1 まちづくりと連携した公共交通の役割

第2次久喜市総合振興計画では、SDGsの理念と協働の観点も踏まえ、行政分野に捉われず、地域の課題を統合的に解決し、持続可能なまちづくりの基本的な考え方を示しています。



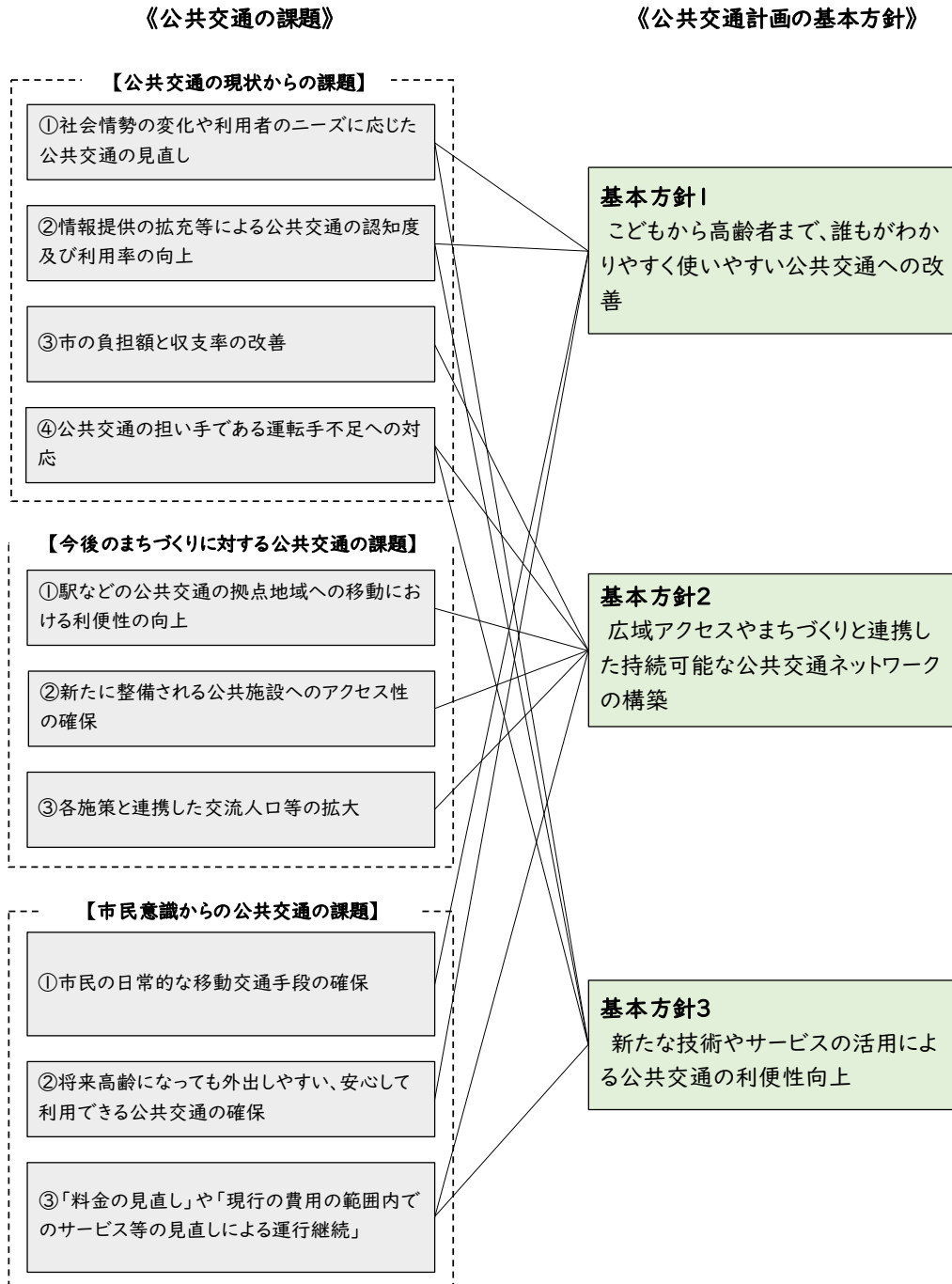
本市の地域公共交通の基本理念は、このような考え方に沿いながら、適正かつ持続可能な公共交通ネットワークを確立するため、次のように設定します。

【公共交通の基本理念】

久しく喜び合う住みやすいまち 久喜 を支える公共交通システムの実現
第2次久喜市総合振興計画で設定された目指すまちの将来像を実現するために、次の視点で、公共交通システムを構築していきます。 ①こどもから高齢者まで、誰もがわかりやすい公共交通 ②人々の賑わいや企業の活気を支える利用しやすい公共交通 ③快適で環境にやさしい公共交通 ④住みやすいまちを支える持続的な公共交通

1.2 公共交通ネットワークの基本方針

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



【公共交通の基本方針】

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

- ・持続可能なまちづくりを目指す中で、特にこどもや妊産婦、自動車を持たない子育て世帯、高齢者等の交通弱者が外出機会を減らすことのないように、わかりやすい交通環境を形成していきます。
- ・公共交通の認知度の低さは、利用者数が伸びない要因のひとつと考えられるため、幹線・支線の階層的な公共交通ネットワークを目指した公共交通システムの位置づけを明確にするとともに、利用者目線に立った情報提供のあり方の見直しを進めます。
- ・現時点で外出時の交通手段に困る人や、将来的な不安を抱えた高齢者、免許返納者等に対して、運行範囲や運行方向など市内における日常的な移動がしやすい内容に見直していきます。
- ・料金徴収のキャッシュレス化について、検討していきます。

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

- ・市民意識を踏まえ、現在の公共交通システムを維持していくために、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を継続的に進めていきます。
- ・鉄道駅は公共交通システムの中で乗継拠点に位置付けられ、また、将来のまちづくりにおいても、都市核に位置付けられています。潜在的な需要や乗り継ぎも考慮しながら、駅への移動利便性の向上を目指します。
- ・今後新たに整備が予定されている公共施設へのアクセスについて、既存の公共交通システムを有効活用して確保していくとともに、各施策と連携して、市外も含めた交流人口の拡大を目指します。
- ・社会情勢の変化から、公共交通の担い手不足が問題となっているため、定年退職者等の人材活用の工夫などを考えていきます。

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

- ・近年、AI、IoT、自動運転、MaaS など様々なモビリティサービスが新たに登場しており、公共交通の分野においても、長期にかけて取り組んでいくべき事項として検討を行っていきます。

1.3 公共交通体系の見直し案（素案）の検討

(1) 全体的な考え方

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

- ・市外を含む主要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
- ・幹線システムは、「鉄道」、「民間路線バス」で構成し、鉄道駅が「乗継拠点」

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いることから、現在の機能を維持します。

①鉄道

- JR宇都宮線（久喜駅、東鷲宮駅、栗橋駅）、
- 東武伊勢崎線（久喜駅、鷲宮駅）、
- 東武日光線（栗橋駅、南栗橋駅）の3路線

②民間路線バス

朝日自動車株式会社、中田商会株式会社、大和観光自動車株式会社の3社、全33系統

久喜駅：西口から菖蒲地区方面、東口から青葉団地、幸手駅方面

西口から久喜菖蒲工業団地、清久工業団地、アリオ鷲宮方面

東鷲宮駅：西口から鷲宮駅東口経由で加須市豊野台テクノタウン方面

西口からアリオ鷲宮方面

菖蒲車庫、菖蒲仲橋を起点に桶川駅、蓮田駅、白岡駅方面

2) 支線システム

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

支線システムについては、幹線機能を補完するとともに、利便性向上を目指します。

①コミュニティバス（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）

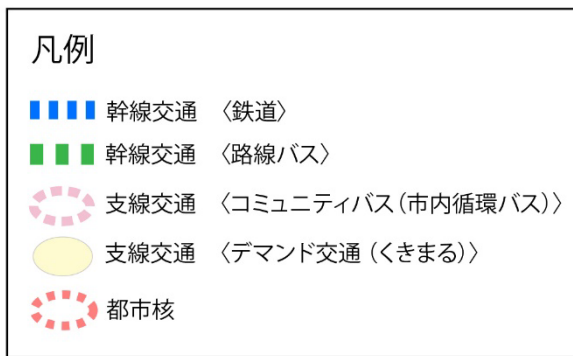
④一般タクシー

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）

(2) 利便増進実施計画※に位置づける内容

- ・本市の公共交通の再編（新たな公共施設へのアクセス）など
- ・スクールバスや企業送迎バス等との連携
- ・駅・拠点バス停における待合環境整備

※路線等にとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る計画



※くきふれあいタクシー(補助タク)は一定の利用条件で利用可能

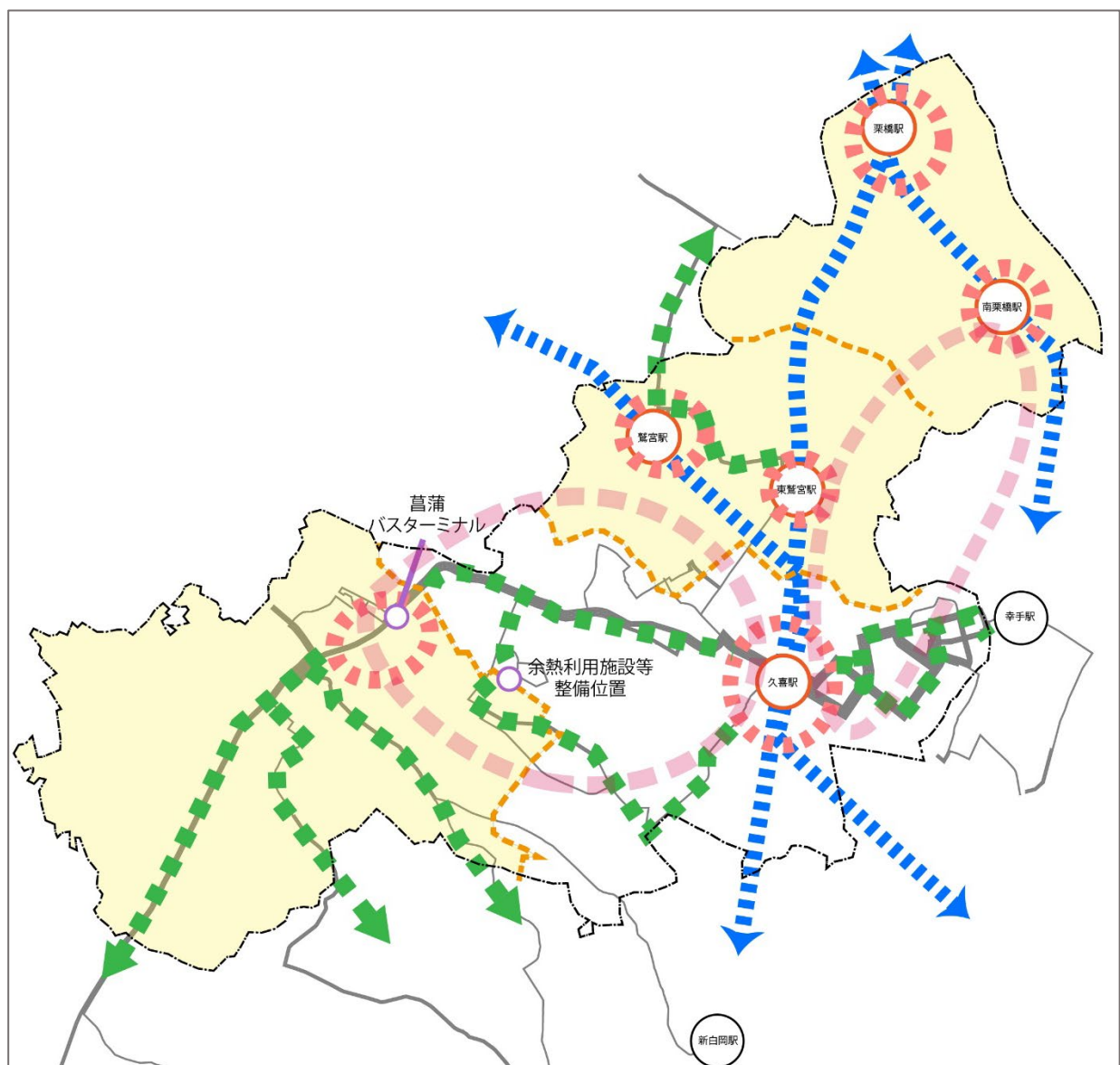


図 1.3.1 久喜市の将来ネットワーク方針図

2. 計画目標の設定

2.1 計画区域、計画目標、計画期間の設定

基本方針に対応した目標設定を行い、数値目標、算出方法等を検討するとともに、現況値及び将来目標値を設定します。

(1) 計画区域

久喜市地域公共交通計画における計画区域は、久喜市全域とします。

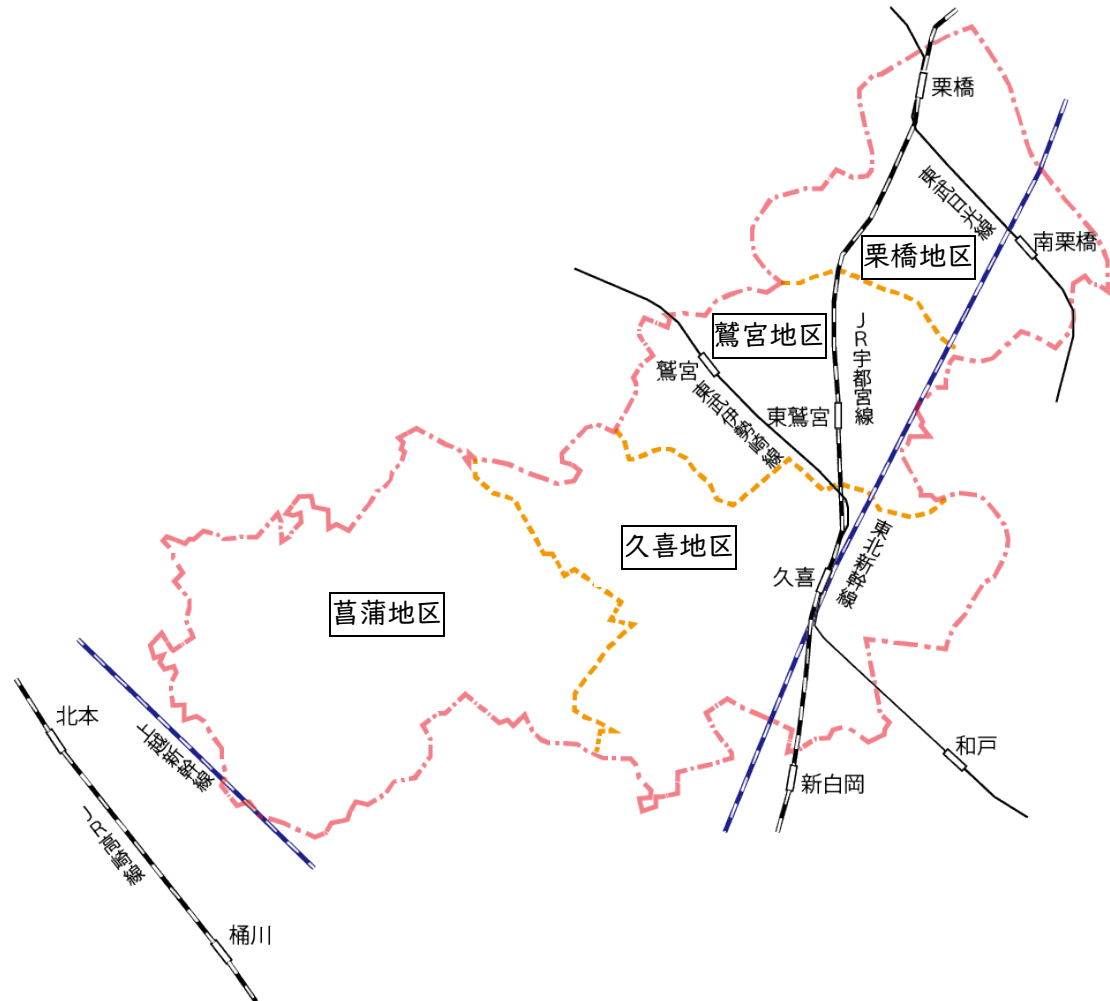


図 2.1.1 計画区域

(2) 計画期間

計画期間は、第2次久喜市総合振興計画の計画期間と整合を図り、令和 7 (2025) 年度から令和 14 (2032) 年度までの 8 年間とします。

(3) 計画目標

前述した基本理念に基づき設定した基本方針に対する計画目標と施策の方向性を整理すると、次頁のとおりとなります。

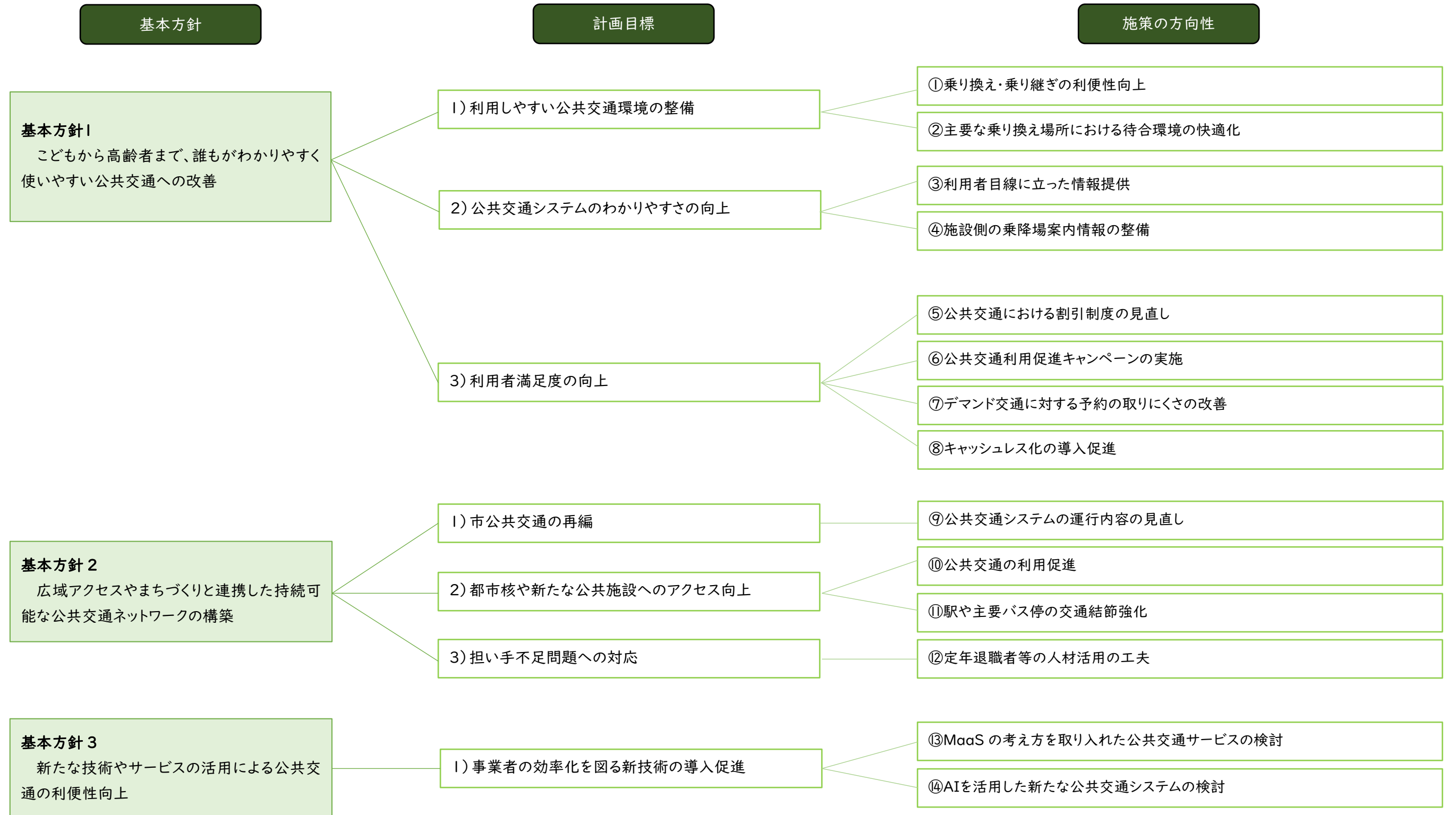


図 2.1.2 計画目標と具体施策(案)

2.2 数値目標の設定と算出方法の検討

本計画の目標の達成状況を確認するため、計画目標に対して次のような目標値を設定します。
ここでは、施策の方向性から想定される後述する施策内容に対して成果指標を設定しています。

表 2.2.1 計画目標とその数値目標設定値(案)

計画目標	施策内容	成果指標	
		現状値	目標値
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			
１）利用しやすい公共交通環境の整備	①駅・拠点バス停における環境整備	サイクル&バスライド駐輪場箇所数	
	②駅・拠点バス停における待合環境整備	整備箇所数	
２）公共交通システムのわかりやすさの向上	③公共交通マップの整備	作成及び配布枚数	
	④乗降施設側の案内整備	設置箇所数	
３）利用者満足度の向上	⑤割引制度の見直し	利用者数	
	⑥利用促進キャンペーンの実施	実施回数	
	⑦予約の取りにくさの改善	予約が取れなかった人数	
	⑧キャッシュレス化の導入促進	キャッシュレス利用者数	
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			
１）市公共交通の再編	⑨公共交通運行内容の見直し	利用者数	
２）都市核や新たな公共施設へのアクセス向上	⑩利用促進方策の検討	利用者数	
	⑪パーク&バスライド駐車場の整備	パーク&バスライド用駐車場整備箇所数	
３）担い手不足問題への対応	⑫運転手の確保策	採用した人数	
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			
１）事業者の効率化を図る新技術の導入促進	⑬MaaSの導入検討	導入の有無	
	⑭AIの導入検討	導入の有無	

3. 地域公共交通に関する施策・事業の検討

3.1 導入事業・施策

本市における望ましい公共交通ネットワークの構築並びに計画目標の実現に向け、重点的に取り組むべき施策・事業メニューを整理しました。

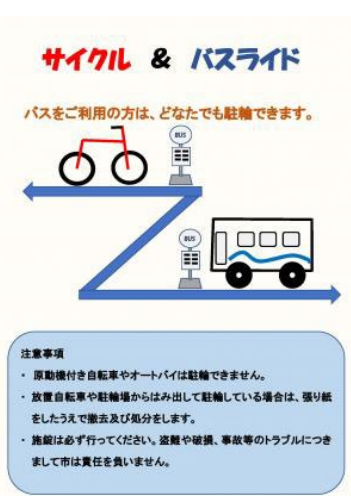
具体的には、計画目標のための施策の方向性を踏まえ、施策体系で示した施策の方向性毎に、実施の目的、事業概要、実施主体等を検討しました。

基本方針 Ⅰ 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

Ⅰ) 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 Ⅰ 駅・拠点バス停における環境整備

	概要
目 的	鉄道と路線バスの乗換・乗継拠点、バス停に着目して、バスの乗り換え及び乗り継ぎの利便性を向上することを目的とします。
事業内容	《バスの案内誘導標識等の整備》 鉄道と路線バスの乗換・乗継拠点となっている久喜駅、東鷲宮駅、鷲宮駅について、路線バス（久喜駅はコミュニティバス（市内循環バス）も含む）の乗降場の案内誘導を明確化し、一元化したバス停位置図、案内誘導標識等の整備を検討します。 移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような状況にあっても利用しやすい駅の環境づくりを目指し、鉄道事業者と協力して取り組んでいきます。 ■案内標識の例  相模原駅  都営バス 《サイクル&バスライドの推進》 利用者の多い拠点バス停や公共施設に隣接したバス停について、潜在的な需要を把握しながら駐輪場を整備し、自転車から路線バスへの乗換えを促進するサイクル&バスライドを推進します。 □上尾市の例 
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

②主要な乗り換え場所における待合環境の快適化

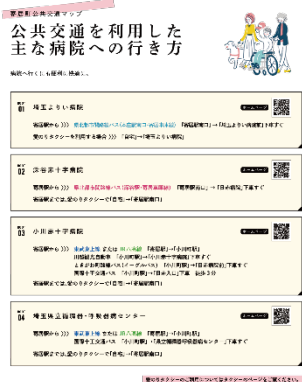
■施策 2 駅・拠点バス停における待合環境整備(利便増進事業に位置づけ)

	概要
目 的	鉄道駅や主要バス停において、安全で快適に過ごすことができる待合環境を改善することを目的とします。
事業内容	《鉄道駅》 市内のバスが利用できる鉄道駅については、乗車待ちを快適に過ごすことができるように待合環境の改善に取り組んでいきます。 久喜駅西口周辺では、まちづくりの検討が進められており、駅前の停車スペースの路外での確保、駅前広場における二重駐車などの抑制などを目的に、駅から少し離れたところに、バスターミナルを整備することが考えられています。 これらの検討と合わせて、久喜駅におけるバスの待合環境の整備を検討していきます。 また、東鷲宮駅や鷲宮駅についてもバスの待合環境の改善を検討します。 《拠点バス停》 移動の目的地に近く、多くの利用者が見込まれるバス停等において、快適性向上のための待合環境の整備を行っていきます。 菖蒲行政センターや市立中央図書館、清久コミュニティセンターでは、館内でバスを待つことができるまち愛スポットの表示があり、バスの発車時刻まで快適に過ごすことができるようになっています。 医療機関の待合室や商業施設の店舗内、コミュニティセンターや図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、座って待つことができる環境を確保していきます。 民間バス路線も含め、このような場所を広めることを検討します。  新久喜総合病院バス乗降場  清久コミュニティセンター まち愛スポットの表示
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、久喜市

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

	概要
目的	公共交通に関する様々な情報の提供、お出かけ情報等を記述した公共交通マップを作成し、公共交通を身近な交通手段としての認識を広め、公共交通の利用促進を図ることを目的とします。
事業内容	本市ではホームページ上で、本市が運行する公共交通の案内を個別に行っています。 公共交通をより利用しやすくするために、利用者目線に立った公共交通マップを作成します。 具体的には、鉄道や民間路線バスの情報に本市が運行する公共交通の情報を併せて掲載し、市民が具体的に利用する場合の利用事例を示しながら、より公共交通を利用しやすくすることを検討していきます。 ・鉄道の情報 ・民間路線バスの情報 ・公共交通の利用方法 ・主要施設への公共交通による行き方 ・主要公共施設や大規模商業施設、観光施設等の案内など 《埼玉県寄居町の公共交通マップ例》  
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

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

	概要																																																				
目 的	施設側の乗降場案内をわかりやすくすることにより、公共交通のわかりやすさを向上させることを目的とします。																																																				
事業内容	市民アンケートによると、本市が運行する公共交通の利用に対して、他の公共交通機関への乗換えがわかりにくいという不満があります。 事前に公共交通マップ等で案内するとともに、特に利用者の多い施設側等においても、乗降場の位置を明確にするとともに、他の公共交通への乗換えが可能な乗降場については、乗換え情報を提供することにより、公共交通を利用しやすくしていきます。 《川越市の表示例》久喜市役所バス停 川越市 デマンド型交通 乗降場詳細図[地区3] ■ 凡例 - 乗降場名称 - 乗降場案内図に表示された記号 - サイン(自印)が設置されている場所 ■ 乗降場のサイン(自印)の種類 - サインポスト - プレート(シール) - くいプレート ■ 乗降場のサイン(自印)のイメージ ・コミュニティバス(市内循環バス)の不便や不満点 ・デマンド交通(くきまる)の不便や不満点 n=180 <table border="1"> <caption>コミュニティバス(市内循環バス)の不便や不満点</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくい</td> <td>34.4</td> </tr> <tr> <td>他の公共交通機関との乗り継ぎが不便</td> <td>15.6</td> </tr> <tr> <td>自宅からバス停までの移動が大変</td> <td>20.6</td> </tr> <tr> <td>運行ルートが目的地を経由しない</td> <td>19.4</td> </tr> <tr> <td>目的地までの所要時間が長い</td> <td>15.6</td> </tr> <tr> <td>運行本数が少ない</td> <td>53.9</td> </tr> <tr> <td>乗りたい時間に便が少ない</td> <td>40.0</td> </tr> <tr> <td>乗りたい曜日の運行がない</td> <td>19.4</td> </tr> <tr> <td>時刻表の時間から遅れることがある</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>バス停に駐輪場がない</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td>バス停の待合環境が良くない</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>キャッシュレス決済ができない</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>特に不便や不満を感じていない</td> <td>12.8</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>12.2</td> </tr> </tbody> </table> n=54 <table border="1"> <caption>デマンド交通(くきまる)の不便や不満点</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>他の公共交通機関への乗換えがわかりにくい</td> <td>22.2</td> </tr> <tr> <td>運行エリアが限定されている</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td>利用したい時間帯や曜日に運行していない</td> <td>29.6</td> </tr> <tr> <td>待ち時間が長い</td> <td>11.1</td> </tr> <tr> <td>希望の時間に予約が取れない時がある</td> <td>27.8</td> </tr> <tr> <td>電話がつながりにくい時がある</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>インターネットで予約ができない</td> <td>11.1</td> </tr> <tr> <td>キャッシュレス決済ができない</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>特に不便や不満を感じていない</td> <td>24.1</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>16.7</td> </tr> </tbody> </table>	項目	割合 (%)	路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくい	34.4	他の公共交通機関との乗り継ぎが不便	15.6	自宅からバス停までの移動が大変	20.6	運行ルートが目的地を経由しない	19.4	目的地までの所要時間が長い	15.6	運行本数が少ない	53.9	乗りたい時間に便が少ない	40.0	乗りたい曜日の運行がない	19.4	時刻表の時間から遅れることがある	7.2	バス停に駐輪場がない	5.6	バス停の待合環境が良くない	7.8	キャッシュレス決済ができない	12.2	特に不便や不満を感じていない	12.8	その他	12.2	項目	割合 (%)	他の公共交通機関への乗換えがわかりにくい	22.2	運行エリアが限定されている	50.0	利用したい時間帯や曜日に運行していない	29.6	待ち時間が長い	11.1	希望の時間に予約が取れない時がある	27.8	電話がつながりにくい時がある	13.0	インターネットで予約ができない	11.1	キャッシュレス決済ができない	3.7	特に不便や不満を感じていない	24.1	その他	16.7
項目	割合 (%)																																																				
路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくい	34.4																																																				
他の公共交通機関との乗り継ぎが不便	15.6																																																				
自宅からバス停までの移動が大変	20.6																																																				
運行ルートが目的地を経由しない	19.4																																																				
目的地までの所要時間が長い	15.6																																																				
運行本数が少ない	53.9																																																				
乗りたい時間に便が少ない	40.0																																																				
乗りたい曜日の運行がない	19.4																																																				
時刻表の時間から遅れることがある	7.2																																																				
バス停に駐輪場がない	5.6																																																				
バス停の待合環境が良くない	7.8																																																				
キャッシュレス決済ができない	12.2																																																				
特に不便や不満を感じていない	12.8																																																				
その他	12.2																																																				
項目	割合 (%)																																																				
他の公共交通機関への乗換えがわかりにくい	22.2																																																				
運行エリアが限定されている	50.0																																																				
利用したい時間帯や曜日に運行していない	29.6																																																				
待ち時間が長い	11.1																																																				
希望の時間に予約が取れない時がある	27.8																																																				
電話がつながりにくい時がある	13.0																																																				
インターネットで予約ができない	11.1																																																				
キャッシュレス決済ができない	3.7																																																				
特に不便や不満を感じていない	24.1																																																				
その他	16.7																																																				
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市																																																				

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

	概要
目 的	本市が運行する公共交通について、運賃の見直しと合わせて割引制度を見直し、妊産婦を含めこどもから高齢者までの交通弱者に対し、使いやすい料金制度となることを目的とします。
事業内容	令和 6 年 9 月 1 日から本市が運行する公共交通について、割引制度を次のように見直したことから、今後も収支率等を勘案しながら検討していきます。 ①コミュニティバス(市内循環バス) 【半額対象者】小学生を新たに設定 【無料対象者】等級の制限等を廃止 ・障害者手帳の交付を受けている全ての方 ・指定難病医療受給者証等の交付を受けている方 ・介護認定又は要支援認定を受けている方 ・上記の方 1 人につき同伴の介助者 1 人 ・未就学児 ・妊産婦(出産予定日 3 か月後まで) 及び介助者 1 人を追加 ②デマンド交通(くきまる) 【半額対象者】等級の制限等を廃止 ・障害者手帳の交付を受けている全ての方 ・指定難病医療受給者証等の交付を受けている方 ・介護認定又は要支援認定を受けている方 ・上記の方 1 人につき同伴の介助者 1 人 ・80 歳以上の方 ・小学生 ・妊産婦(出産予定日 3 か月後まで) 及び介助者 1 人を追加 【無料対象者】未就学児
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

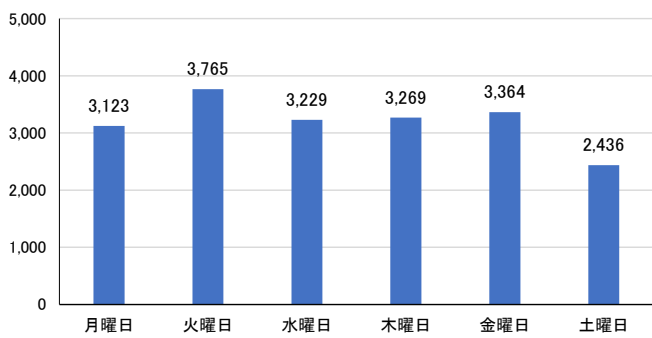
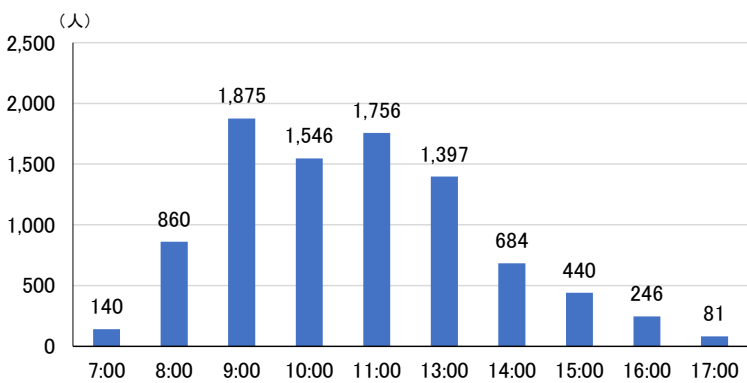
⑥公共交通利用促進キャンペーンの実施

■施策 6 利用促進キャンペーンの実施

	概要
目 的	埼玉県が実施する県民の日やバスの日のイベントや、本市の中心市街地で企画されるイベント等に合わせて、市民や民間事業者等と連携を図りながら、公共交通の利用を働きかけるキャンペーンを実施することにより、公共交通利用者の増加、利用促進を図ることを目的とします。
事業内容	県や本市が実施する様々なイベント等において、市民や民間事業者等が参加しながら公共交通に親しめる催しを実施するとともに、高齢者が集まる集会等で公共交通のPR活動を行うことを検討していきます。 《埼玉県民の日》 バス乗り方教室 (一社)埼玉県バス協会開催 2023年11月14日 関東運輸局公報より 《バスの日》 エコ・カーフェア&カーフリーデー (一社)埼玉県バス協会開催 2008年9月20日 埼玉県ホームページより  
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、久喜市

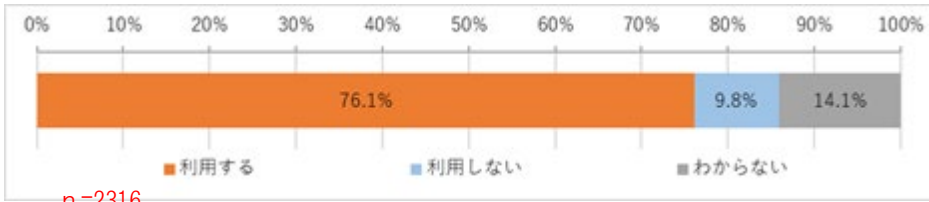
⑦デマンド交通に対する予約の取りにくさの改善

■施策 7 予約の取りにくさの改善

	概要																																				
目 的	デマンド交通(くきまる)の利用者が、希望する時間に予約がとれるよう、予約時の集中時間帯の情報提供、予約受付体制の見直しを行い、予約の取りにくさの改善を目的とします。																																				
事業内容	デマンド交通(くきまる)の利用時間帯は、9時から11時の午前中に集中しています。曜日ごとの利用状況や混雑する時間帯の情報を本市のホームページ等で情報提供し、混雑の少ない日や時間帯へ移動していただくことの検討を進めます。 また、予約システムの変更等により、空車率を減らし限られた車両数で最大限の輸送効率を引き出すことについても、今後検討していきます。 □デマンド交通(くきまる)利用者の曜日変動 (人/日)  <table border="1"> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>利用人数(人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>月曜日</td> <td>3,123</td> </tr> <tr> <td>火曜日</td> <td>3,765</td> </tr> <tr> <td>水曜日</td> <td>3,229</td> </tr> <tr> <td>木曜日</td> <td>3,269</td> </tr> <tr> <td>金曜日</td> <td>3,364</td> </tr> <tr> <td>土曜日</td> <td>2,436</td> </tr> </tbody> </table> 令和 5 (2023) 年度の利用者 □時間帯別の予約を取れなかった人数 (人)  <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間帯</th> <th>予約が取れなかった人数(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7:00</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>8:00</td> <td>860</td> </tr> <tr> <td>9:00</td> <td>1,875</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>1,546</td> </tr> <tr> <td>11:00</td> <td>1,756</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>1,397</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>684</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>440</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>246</td> </tr> <tr> <td>17:00</td> <td>81</td> </tr> </tbody> </table> 平成 27 (2015) 年度から令和 5 (2023) 年度の合計 出典:久喜市デマンド交通(くきまる)の利用状況(久喜市)	曜日	利用人数(人/日)	月曜日	3,123	火曜日	3,765	水曜日	3,229	木曜日	3,269	金曜日	3,364	土曜日	2,436	時間帯	予約が取れなかった人数(人)	7:00	140	8:00	860	9:00	1,875	10:00	1,546	11:00	1,756	13:00	1,397	14:00	684	15:00	440	16:00	246	17:00	81
曜日	利用人数(人/日)																																				
月曜日	3,123																																				
火曜日	3,765																																				
水曜日	3,229																																				
木曜日	3,269																																				
金曜日	3,364																																				
土曜日	2,436																																				
時間帯	予約が取れなかった人数(人)																																				
7:00	140																																				
8:00	860																																				
9:00	1,875																																				
10:00	1,546																																				
11:00	1,756																																				
13:00	1,397																																				
14:00	684																																				
15:00	440																																				
16:00	246																																				
17:00	81																																				
実施主体	タクシー事業者、久喜市																																				

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

	概要								
目 的	運賃支払いのキャッシュレス化を促進することにより、利用者にとっての料金徴収時の時間短縮、事業者にとっての運賃箱の更新やメンテナンスにかかる費用の抑制、運転手の現金管理の負担軽減などを目的とします。								
事業内容	キャッシュレス化は、現金を使用しなくても活動できる状態を目指すことであり、多くの業態でクレジットカードや各種 IC カード等による支払いが比率を高めています。 国土交通省では、路線バスの運行規定を令和 6 年 8 月に見直し、現金では運賃を支払えない「完全キャッシュレスバス」の実証実験を令和 6 年 11 月頃から開始する予定です。新札が発行されると、精算機(両替機)も新札対応が必要となり、すべてのバスを新札対応にするには、かなりのコストがかかるということもひとつの要因となっています。 本市が運行する公共交通は、高齢者の利用も多く、現金とキャッシュレス決済を併用する形で今後検討していきます。 《市民アンケート》 市民アンケート結果では、76.1%の人が本市の公共交通でキャッシュレス決済ができる場合、利用すると回答しています。  <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用状況</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用する</td> <td>76.1%</td> </tr> <tr> <td>利用しない</td> <td>9.8%</td> </tr> <tr> <td>わからない</td> <td>14.1%</td> </tr> </tbody> </table> n=2316	利用状況	割合	利用する	76.1%	利用しない	9.8%	わからない	14.1%
利用状況	割合								
利用する	76.1%								
利用しない	9.8%								
わからない	14.1%								
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市								

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

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)

	概要
目 的	本市が運行する公共交通について、地区ごとに利用可能な交通手段が異なる点や本市負担額の増加について、今後の利用実態を踏まえながら、再編を含めた見直しを行っていくことを目的とします。
事業内容	公共交通ごとに、運賃や支払い方法を見直すとともに、次のような点について見直しを行っていきます。 ■コミュニティバス(市内循環バス) 令和6年9月1日から運賃を1回100円から200円に見直しました。 今後新たに整備される公共施設については、広域的なアクセスを考慮し、既存路線バスとの調整を図りながら路線の見直しを行っていきます。 また、市内循環のみならず「乗継拠点」をつなぐコミュニティバスとしての運行を検討します。 ・久喜駅東口の民間路線バスとの役割分担の見直し ・久喜駅西口の需要の見込める路線への見直し ・久喜駅東口と西口を循環する路線の必要性の検討 ・利用者の利用時間を考慮した運行ダイヤの見直し ・「乗継拠点」をつなぐ運行の検討 ・新たに整備が予定されている公共施設へのアクセス方法の検討 ■久喜市デマンド交通(くきまる) 令和6年9月1日から運賃を1回300円から500円、菖蒲地区～新久喜総合病院1回600円から800円に見直しました。 1人当りの市負担額が最も大きく、収支率のさらなる向上に向けて、利用者数と相乗率の向上を目指していきます。 市民アンケートによると、運行エリアが限定されるため不便という意見が多く、利用者の要望を踏まえながら、見直しを行っていきます。 ■くきふれあいタクシー(補助タク) 令和6年9月1日から利用者負担率をタクシー料金の50%台(一般料金の場合、3,500円以上は料金から1,500円差し引き)に見直しました。 その他、利用者の声を踏まえながら、必要に応じて見直しを行っていきます。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

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)

	概要												
目 的	市内 4 つの地区の公共交通整備状況に合わせ、各地区における公共交通を有効に活用する環境を整備することを目的とします。												
事業内容	久喜地区、鷲宮地区、栗橋地区は、鉄道による広域的な移動が可能なため、地区内から最寄り駅までの利便性向上を検討します。 菖蒲地区は、民間路線バスによる市内及び市外への移動が可能なため、バス停までの利便性向上を検討します。 久喜地区は、久喜駅が起点となって、民間路線バス等が地区内を網羅していますが、駅に企業の送迎バスやスクールバスが集中するため、駅前広場の混雑を招いています。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していきます。 鷲宮地区と栗橋地区は、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していきます。 菖蒲地区は、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）を含めて利用促進策を検討していきます。 《異分野連携による新たな交通サービスの提供方策》 ■教育、医療、福祉(主要3分野)の異分野連携 <u>スクールバスと乗合バスの連携のケース</u> <table><tr><td></td><td>スクールバスを用いた連携</td><td>乗合バスを用いた連携</td></tr><tr><td>間 合 い 使 用</td><td>スクールバスの間合いで乗合サービスを提供</td><td>乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供</td></tr><tr><td>混乗化</td><td>スクールバスを一般住民に開放</td><td>スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行</td></tr><tr><td>統 合</td><td>乗合バスをスクールバスに統合</td><td>スクールバスを乗合バスに統合</td></tr></table> 国土交通省資料より		スクールバスを用いた連携	乗合バスを用いた連携	間 合 い 使 用	スクールバスの間合いで乗合サービスを提供	乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供	混乗化	スクールバスを一般住民に開放	スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行	統 合	乗合バスをスクールバスに統合	スクールバスを乗合バスに統合
	スクールバスを用いた連携	乗合バスを用いた連携											
間 合 い 使 用	スクールバスの間合いで乗合サービスを提供	乗合バスの間合いでスクールバスのサービスを提供											
混乗化	スクールバスを一般住民に開放	スクールバスとしての役割を兼ねた乗合バスの運行											
統 合	乗合バスをスクールバスに統合	スクールバスを乗合バスに統合											
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、民間事業者、学校関係者、久喜市												

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

	概要
目 的	交通混雑緩和、自動車事故防止、CO ₂ の削減による環境改善などを旨とするため、主要バス停に駐車場を整備して、マイカーから路線バス等や鉄道への乗換えを促進することを目的とします。
事業内容	鉄道やバスなどの公共交通の利用促進、駅や主要バス停の交通結節点としての強化のため、利用者の多い主要バス停にパーク&バスライド用の駐車場を整備又は施設事業主等と協議・調整していくことを検討します。 既存の時間貸駐車場においても、一定時間以上の駐車に対する割引のある駐車場については、パーク&バスライド用駐車場と位置付け、活用を検討します。 本市のホームページで、パーク&バスライド用駐車場の意義や具体的な場所の案内、料金等の情報を提供し、公共交通の利用促進を図ります。 《新宿区のパーク&バスライドの例》 パーク&バスライドの利用方法 ① 東京都庁第一駐車場に車を停めたら、駐車券をもらいます ② 「新宿ワシントンホテル前」バス停から新宿WEバスに乗ります ③ バスに乗ったら、 ・駐車券に乗車証明印をもらいます ・P&B割引運賃なら、400円で8名まで一日乗り放題！ (乗務員に申し出てください) ④ お好きな場所で降りて新宿の街を楽しみましょう！ ⑤ 提携している店舗では、お買い物金額に応じて駐車サービス券をお渡しします ⑥ 駐車券(バス乗車証明付)と提携店舗駐車サービス券を窓口に表示し、駐車料金の残額をお支払いください 都庁第一駐車場 1時間 150円/30分 2時間以降 250円/30分 一日上限料金2,000円 入口 8:00又は8:30から 出口 22:00まで 駐車券にバスの乗車証明をもらうことで、駐車料金が1時間サービス(300円)になります！お忘れなく！ 提携店舗: 伊勢丹 新宿店、小田急百貨店 新宿店、京王百貨店 新宿店、高島屋 新宿店、丸井 新宿全店、ルミネ新宿店、ルミネエスト店 ※ 詳細は提携店舗へお問い合わせください。 新宿区ホームページより
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、久喜市

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

	概要
目 的	バスやタクシー運転手の更なる高齢化や退職者の増加、労働人口の減少に伴う運転手希望者の減少等を鑑み、今後も持続的に運転手を確保していくことを目的とします。
事業内容	バス運転手の労働時間や所得が他の産業に比較して条件が悪いことなどが、運転手不足の背景にあります。 公務員は定年制となっており、例えば、消防士が定年以降、再任用など勤務する場合は、バス運転手という形で働く場を提供することが考えられます。 このような事を踏まえ、実施主体が連携し、課題の解決に向けた取組みの検討を進めていきます。 《三重県桑名市の例》 桑名市で大型運転免許を持つ消防士が60歳で定年退職する際に、本人が希望をすれば三重交通のバス運転手として転籍を可能とする協定が2023年10月に締結されました。 三重交通としては運転手不足を補うことが狙いで、バスの運転に必要な大型2種免許は三重交通が取得をサポートし、1年毎の契約更新ですが最長で72歳まで勤務ができる、としています。 その他の人材確保策として、タクシー運転手も含めて、女性運転者の活用、運転手の希望に配慮した勤務形態、大型二種免許、二種免許を有しない者、有しているが運転経験が少なく、運転技量が未熟な者に対して、バス事業者、タクシー事業者による自社養成への助成制度創設なども考えられます。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、久喜市

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

1) 事業者の効率化を図る新技術の導入促進

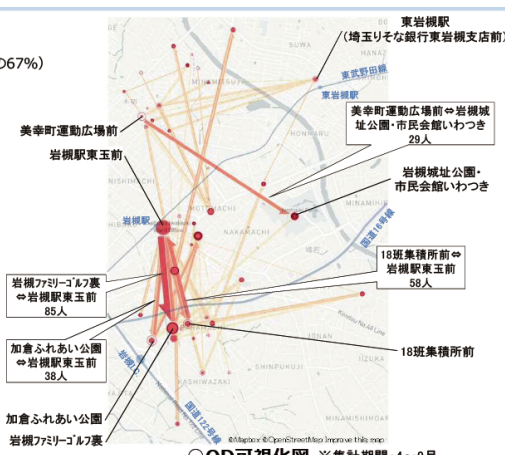
⑬MaaS の考え方を取り入れた公共交通サービスの検討

■施策 13 MaaS の導入検討

	概要
目 的	MaaS は、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。本市においても公共交通の課題を解決するため、長期的に取り組んでいくことを目的とします。
事業内容	埼玉県三芳町では、国土交通省の日本版 MaaS 推進・支援事業として、高齢者の家庭に配布するタブレットとタクシーの配車システムの連携を図った平時と買物等の移動・役務提供と災害時の安全確保を実証できるシステムの実証を行っています。 本市においても、本市の公共共通とそれ以外の観光や医療、防災等における移動情報サービスとの連携について、検討を進めていきます。 《埼玉県三芳町の例》 三芳町高齢者支援システム実証実験協議会 実験の概要 三芳町の住民意識調査などで課題となっている交通に対する不満解消を目的とし、高齢者の家庭に配布するタブレットとタクシーの配車システムの連携を図り、平時の医療、買い物等の移動・役務提供と災害時の安心安全確保が実現できるシステムの実証を行う。 協議会の構成員 埼玉県三芳町 / 株式会社JVCケンウッド（幹事会社） あいおいニッセイ同和損害保険株式会社 三和交通株式会社 県立広島大学 / 流通経済大学 MaaSの提供により解決したい地域の課題 三芳町住民意識調査で明らかとなった、高齢者を中心とする交通の利便性に対する不便・不満の解消、および、災害時の「自助」「共助」を重視した避難者・行政が一体となる移動手段の確保をWithコロナ／Afterコロナへも対応できるシステムとして構築すること。 交通手段と連携するサービス ・保険制度設計（あいおいニッセイ同和損保による保険制度設計） ・ショッピング等の店舗（アクロスプラザなど店舗利用後、復路の呼び出し等の手段検討、タブレット設置等） ・医療機関、施設（総合病院での乗降場所提供、帰路の呼び出し、薬の宅配等への協力）、高齢者への薬、必需品の宅配の店舗と提携 本格的な導入に向けた検証項目、目標値 ・利用者タブレットの利便性の計測、意見収集と改善の効果確認、平時サービス利用が複数回あり、利用満足度、交通不満解消の寄与度が上がる ・避難保険を行うための、避難者の利用要望の収集（事業化前提） 上記を、実際のシステムデータおよびアンケートにより解析 実験内容 ※利用者（高齢者及び避難対象者）へのタブレットの配布をおこない、平時におけるサービスの提供、発注ができるインフラを整える ⇒タクシー呼び出し・・・福祉、生活支援に寄与 ⇒ショッピングモール、医療機関等への乗り合いシステム検討 ⇒薬、生活必需品などの買い物タクシーへの転用 ※災害時の情報発信、避難のためのタクシー呼び出しなどをおこなう ⇒災害情報（避難レベル）の通知・・・行政からの災害情報をスピーカー等で通知 ⇒避難補助要請・・・災害時、ワンタッチで援護を要請 これらのコストをサービス事業者や避難保険により賄うことのできるシステムの構築を実証実験する
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、国土交通省、埼玉県、久喜市

⑭AIを活用した新たな公共交通システムの検討

■施策14 AIの導入検討

	概要																																	
目的	既存の公共交通サービスに、AI等を活用した効率的な情報提供、蓄積されるデータの把握・分析によるさらなる利便性の向上を図ることを目的とします。																																	
事業内容	AIをデマンド交通に導入することで、刻々と変化する車両や人の移動状況に対応した効率的な配車サービスを提供することを検討します。 本市では、デマンド交通(くきまる)の予約の取りにくさの改善や輸送の効率化のために検討を進めます。 また、AI化により、利用者の詳細な利用状況や運用状況がデータとして、蓄積されるため、それらを活用してさらに利便性を向上させることも検討します。 また、将来的な自動運転の可能性についても、研究を進めていきます。 《さいたま市の例》 岩槻区での実証実験 データからODを可視化 して、今後の運行に活用 柏崎・美幸町地区 チョイソコさいたま いわつき号  ○乗降回数上位の停留所(上位10か所) ・上位10か所の乗降回数計 714 (乗降総数1,064の67%) <table><thead><tr><th>乗降場名</th><th>乗降回数</th><th>備考</th></tr></thead><tbody><tr><td>①岩槻駅東玉前</td><td>233</td><td>鉄道駅</td></tr><tr><td>②岩槻ファミリーゴルフ裏</td><td>95</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>③加倉ふれあい公園</td><td>69</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>④加倉5丁目2</td><td>62</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>⑤丸山記念総合病院</td><td>51</td><td>病院</td></tr><tr><td>⑥にぎわい交流館・人形博物館</td><td>50</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館</td><td>50</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑧18班集体所前</td><td>46</td><td>住宅地</td></tr><tr><td>⑨美幸町運動広場前</td><td>33</td><td>公共施設</td></tr><tr><td>⑩スーパービバホーム岩槻店</td><td>29</td><td>商業施設</td></tr></tbody></table> ○OD可視化図 ※集計期間:4~8月	乗降場名	乗降回数	備考	①岩槻駅東玉前	233	鉄道駅	②岩槻ファミリーゴルフ裏	95	住宅地	③加倉ふれあい公園	69	住宅地	④加倉5丁目2	62	住宅地	⑤丸山記念総合病院	51	病院	⑥にぎわい交流館・人形博物館	50	公共施設	⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館	50	公共施設	⑧18班集体所前	46	住宅地	⑨美幸町運動広場前	33	公共施設	⑩スーパービバホーム岩槻店	29	商業施設
乗降場名	乗降回数	備考																																
①岩槻駅東玉前	233	鉄道駅																																
②岩槻ファミリーゴルフ裏	95	住宅地																																
③加倉ふれあい公園	69	住宅地																																
④加倉5丁目2	62	住宅地																																
⑤丸山記念総合病院	51	病院																																
⑥にぎわい交流館・人形博物館	50	公共施設																																
⑦岩槻図書館・岩槻本町公民館	50	公共施設																																
⑧18班集体所前	46	住宅地																																
⑨美幸町運動広場前	33	公共施設																																
⑩スーパービバホーム岩槻店	29	商業施設																																
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、埼玉県、久喜市																																	