

令和6年度第3回久喜市地域公共交通会議

報告（Ⅰ）令和6年度第2回交通会議の指摘点について

令和6年12月

久 喜 市

Ⅰ. 令和６年度第２回久喜市交通会議・意見要旨

No.	意見等	回答
Ⅰ. 地域公共交通に関する施策・事業の検討（案）について（資料２）		
①	施策２ 結節点の待合環境の件について、これに関しては、タクシーも実施主体に入るのではないかと。タクシーの乗り場を特に検討しないという形になっているのではないかなと思うがなぜか。 施策１３ MaaS の検討について、三芳町でタクシー会社のシステムと連携を図ってと書いてあるが、実施主体にタクシー事業者が入っていないのはなぜか。 施策１４ 今、行っているシステムは、基本的には AI であり、導入しているのでこの書きぶりは現状と合っていない。	施策２（１２４ ページ）・施策１３（１３５ ページ） 待合環境と MaaS の関係については、できるだけ多くの関係者に関わっていただき、事業を進めたいと考えているため、「タクシー事業者」の表記を追加する。 他の施策についても、再度検討する。 施策１４（１３６ ページ） 施策のタイトル、その事業の内容について文言を改める。
②	今出されている施策の評価のところで、基本理念の喜び合うということの評価するのは難しい。施策が実施されるタイミングでアンケート等で聴取する方がいい。 様々な施策を一つの場所で実施する際には、モビリティハブ（交通結節点）というようなイメージで進めていくことが重要でどのような結節点になるのか、公共交通になるのかイメージできるといい。	数値目標については、基本方針等を考慮し検討する。（１２０、１２１ ページ） 施策の展開方法や交通拠点について再度整理し、将来ネットワーク方針図についても併せて交通結節点の表記を追加する。（１１７ ページ）
③	幹線システムの民間路線バスとの連携において、何らかの形で利便増進計画の中に位置付けられればと思っている。	民間の路線バスは、バス事業者と調整は必要だが、今の状態で維持できるのかどうかというところも含め、また、路線によっては廃止をしたいといったところもあるかと考えられるため調整をしながら、てこ入れができるのかも含めて、検討した上で、来年度の中で検討したい。その中で施策１０の表記を改める。（１３２ ページ）