

## 久喜市地域公共交通計画（案）に対する意見募集の実施結果

久喜市地域公共交通計画（案）に対する意見募集を実施したところ 15 件の意見が提出されましたので、意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

意見提出期間	令和 6 年 12 月 26 日～令和 7 年 1 月 24 日
意見件数	15 人 15 件

### ○提出された意見の概要及び意見に対する市の考え方等

番号	意見の概要	市の考え方	計画案への反映
1	<p>特例特定小型原付について言及がなかったのが残念。</p> <p>恐らく今後、シニア向けの 3 輪 4 輪の特例特定が販売されると思われるので施策が必要と考える。</p> <p>例えば、自転車通行可歩道の整備、原付でなく自転車扱いで駐輪できる場所の確保や講習会の運営などはどうか。</p> <p>シニアカーに替わる次世代モビリティとして他市町村に先駆けて運用していくといいと思う。</p>	<p>久喜市地域公共交通計画は、持続可能な地域旅客運送サービス（公共交通機関、自家用有償旅客運送や福祉輸送など）の提供を確保することを目的に策定する予定であることから、ご意見をいただきました特例特定小型原付については、本計画（案）に位置付けていないものです。</p>	原案どおり
2	<p>市内の移動手段を充実するための「自動運転バスの検討」と「市内、路線バスの栗橋、鷲宮地区の設置及び久喜市全域の拡充」について。</p> <p>高齢化は将来的な免許返納ラッシュを、軽自動車の保有者増加は市民の購買力低下を指し示していると資料から感じたため、自家用車が無くとも移動できる手段の拡充を希望する。</p> <p>各エリアから久喜駅に行けるようになれば理想である。</p>	<p>自動運転については、道路整備、動線等に関する検討が必要であることから、本計画案では P136 の施策 14 の AI を活用した公共交通システムの再構築において、「将来的な自動運転の可能性についても、検討を進めていく。」としています。</p> <p>各エリアから久喜駅に行けるようにとのご意見について、P116 の「公共交通ネットワークの考え方」のとおり、路線バスについては、現在の機能を維持することとし、交通結節点により複数の交通手段を繋ぐことで全体として整合</p>	原案どおり

		<p>性のとれた交通ネットワークを目指していきます。</p> <p>さらに、P131 施策9において、公共交通運行内容の見直しを行っていくとしており、具体的な再編内容は、令和7年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。</p>	
3	<p>利根川が改修され、歩行者や自転車道路が魅力的になってきているが、利根川までの道が歩行者や自転車に危険な道路のままである。</p> <p>栗橋駅前道路改善案はあるが、直ぐに具体化するとは思えないため、現在の道路をそのまま活用しては如何か。</p> <p>①片側一車線の道路を一方通行にする、②自転車道路・歩道、休憩が出来るベンチやあずまや（野辺地町の木で）を作る、③電柱は地下に埋没する。</p> <p>※森林環境贈与税を活用する。 ※電柱は地下に埋没で東京電力に協力を求める。</p>	<p>久喜市地域公共交通計画は、持続可能な地域旅客運送サービス（公共交通機関、自家用有償旅客運送や福祉輸送など）の提供を確保することを目的に策定するものです。</p> <p>そのため、ご意見をいただきました道路等の整備や交通規制については、各道路管理者または警察が検討する事項となっているため、本計画案には位置づけていないものです。</p>	原案どおり
4	<p>菖蒲地区の住民宅と久喜地区にある主要な公共施設との間でデマンド交通が利用できない。</p> <p>少なくとも令和6年4月から児童保健は、本庁舎に移管され、成人保健は中央保健センターに移管されたことから、視覚障がい者や長距離歩行に支障がある方、妊婦や乳幼児がいる方は本庁舎や保健センターに低廉な料金で来庁できるように市は配慮すべき。</p> <p>また、菖蒲地区から新久喜総合病院間を利用できる市民が極めて限定的であり、75歳以上等に限定されているので、ほとんどの菖蒲地区の住民はデマンド交通が利用できない。</p> <p>せめて65歳以上や視覚障がい者、長距離歩行に支障がある方、妊婦、</p>	<p>久喜市地域公共交通計画（案）では、P116「公共交通ネットワークの考え方」のとおり、多様な交通手段を乗り継ぐことを基本とするとともに、鉄道や民間事業者が運行する路線バスを幹線と位置付けています。また、幹線を補完する支線として、市内循環バス等の市が運行する公共交通やタクシー等の民間の交通サービスを位置付けており、各公共施設へのアクセスについては、この考え方に基づき運行を行っています。</p> <p>菖蒲地区から新久喜総合病院へのデマンド交通（くきまる）でのアクセスについて、当該病院へは幹線である民間事業者の路線バスが乗り入れており、支線であるデ</p>	原案どおり

	<p>難病手帳保有者や下肢を治療中の方は対象にすべきと考える。</p> <p>菖蒲地区については、駅もなく、医院はあっても他地区と違って病院がない。</p> <p>病院を誘致できないのであれば、せめてデマンド交通において、菖蒲地区における交通弱者を救済することは市の責務であると考えます。</p> <p>本来であれば久喜警察署についても 65 歳以上の方はデマンド交通を利用すべき。</p> <p>そもそも警察署の直近に路線バス停が無いのだから、自動車免許の返納をするのにタクシーが必要なのでは菖蒲地区の高齢者の免許返納率は増加しないと思慮する。</p>	<p>マンド交通は幹線と競合しないよう運行する必要があるため、年齢要件等を設けています。</p> <p>デマンド交通の乗り入れに当たっては、各運行事業者の意見等を踏まえ、久喜市地域公共交通会議において審議を行い決定したものです。</p> <p>なお、市が運行する公共交通については、P131 施策 9 の、公共交通運行内容の見直しを行っていきとしており、具体的な再編内容は、令和 7 年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。</p>	
5	<p>桶川駅から久喜駅まで乗り換えなしのバスを通してほしい。</p> <p>現状菖蒲仲町で乗り継ぎをしなければならぬのは手間がかかる上に時間も読めず不便でしかなく、それ故に高齢になっても自家用車を手放せず免許返上につながらぬ。</p> <p>また、若者世代においても受験校の選択や就職先の条件に旧久喜市方向に目が向かない、選択肢が狭まることはデメリットであると思う。</p> <p>鉄道がなくバスのみが唯一の公共交通である菖蒲地区が久喜市において切り捨てられていると心理的にも感じ、久喜市に対しての親しみや行動意欲に少なからず(無意識のうちに)ブレーキをかけていると思う。</p> <p>調整区域等菖蒲地区に人口が増えない要因の一つに交通問題はかなりのウェイトを占めていると思う。</p>	<p>久喜市地域公共交通計画（案）では、P116「公共交通ネットワークの考え方」のとおり、多様な交通手段を乗り継ぐことを基本とするとともに、鉄道や民間事業者が運行する路線バスを幹線と位置付けています。また、幹線を補完する支線として、市内循環バス等の市が運行する公共交通やタクシー等の民間の交通サービスを位置付けています。</p> <p>ご意見をいただきました桶川駅、久喜駅間のバスについては、民間事業者の路線バスが「菖蒲仲橋バス停」で接続していることから、本計画案では、幹線を維持していくこととしています。</p> <p>乗り継ぎについては、P123 施策 1 の駅・拠点バス停における環境整備と P124 施策 2 の駅・拠点バス停における待合環境整備において、バスの乗り換え及び乗り継ぎの利便性向上を目指すため、公共交通環境の整備を検討することとしています。</p> <p>なお、菖蒲地区については、P132</p>	原案どおり

		<p>施策10の公共交通の利用促進方策の検討において、隣接する鉄道駅までの利便性向上について検討していく、としています。</p>	
6	<p>市内循環バスを利用していない人が90%いることに驚きとそれを解消できていないことに驚かされた。</p> <p>市内循環バスに本数、運行日について113.3%の不满があることだから早急に対策を立てる必要があると考えられる。</p> <p>市内循環バスに人があまり乗っていないため、駅と役所をピストン輸送などを考えないと利用者は増えない。</p> <p>ただ交通が不便だという理由ではダメで、不便なのは最初から分かっている住んでいるのだから無駄に走らせることはない。デマンド交通やふれあいタクシーがありこちらを利用してもらえば良いことである。</p> <p>ルートの見直しが必要である。</p> <p>昨年委員になった人の氏名と住所を出来れば教えてもらいたい。それが無理なら活動期間を教えてもらいたい。</p> <p>60歳から74歳までが91%、75歳以上が93%不安を感じているので対策が必要である。</p> <p>補助タクシーには予約で30%の不满があるがどの様な内容か知りたい。</p> <p>デマンドでは時間帯、曜日で29.6%の不满がある。エリア限定についても50%不满である。委員会ではどの様に話し合われているのか教えてもらいたい。</p>	<p>ご意見をいただきました市内循環バスのルートの見直しについては、P131 施策9において、市が運行する公共交通運行内容の見直しを行っていくとしており、具体的な再編内容は、令和7年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。</p> <p>久喜市地域公共交通会議委員については、当該会議の審議において、氏名のみ公表するものとしており、委嘱期間と併せて市ホームページで公開しています。</p> <p>くきふれあいタクシー（補助タク）の「希望の時間に予約が取れない時がある」の回答の詳細については、アンケートの設問を設けていないことから把握していません。</p> <p>久喜市地域公共交通会議における審議内容については、市ホームページで公開しているほか、公文書館でも公開しています。</p>	原案どおり
7	<p>菖蒲エリアに新設される道の駅、新ゴミ処理施設と併設される公園等へのアクセスについて。</p> <p>道の駅は市外の利用者も考慮すれば乗用車で利用が多くなると考えられるが、乗用車以外のアクセスは</p>	<p>久喜市地域公共交通計画では、P116「公共交通ネットワークの考え方」のとおり、多様な交通手段を乗り継ぐことを基本とするとともに、鉄道や民間事業者が運行する路線バスを幹線と位置付けてい</p>	原案どおり

最寄りに鉄道の駅もないため朝日バスのみとなり、例えば久喜駅からの利用の場合、菖蒲仲橋で桶川駅行きに乗り換えとなる（片道 720 円）。

久喜市民が乗用車以外を使って利用するのは難しく、新ごみ処理施設も、現状は久喜駅からバスを利用すると、下車して 15 分から 25 分徒歩となり、乗用車での利用が現実的。

昨年、新ごみ処理施設の見学会に参加したが、久喜市内各エリアからの、例えばシャトルバスなどが計画されているのかについては、現状計画がないとのことだった。

市の方針として、高齢者施設の廃止、統合などが実施されているが、新ごみ処理施設については地元の菖蒲からもアクセスが不便であり、また、乗用車を利用するとしても、施設の立地が工業地域であるため、ゴミ収集車両と併せて大型車両の交通が激しい場所であることを考えると、市内何ヶ所かからのシャトルバス運行がないと、高齢者の施設利用者（特に平日）が限られてしまい、利用者が少ないことで施設の運営にも影響がでかねない。

市内各エリアにあるコミュニティセンターも、利用者は徒歩、自転車または乗用車を利用しており、公共交通機関の利用者は少ない。

これはコミュニティセンターへの公共交通のアクセスが運転便数の少なさと利用料金の金額に問題があると考えられる。

交通弱者のために公共交通の見直しを図るのであれば、高齢者の声を多く聞き取ることが絶対不可欠であるが、今回のパブリックコメント募集も広報誌に小さく記載されていてどこまで告知として効果があるのか疑問である。

ます。また、幹線を補完する支線として、市内循環バス等の市が運行する公共交通やタクシー等の民間の交通サービスを位置付けています。

新ごみ処理施設及び（仮称）本多静六記念市民の森・緑の公園への交通手段については、今後策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において、市内循環バスの乗り入れやデマンド交通（くきまる）の乗降ポイントとすることを定めていく予定です。

久喜市地域公共交通計画策定に当たっては、令和 5 年度に行った市民アンケート結果を踏まえるとともに、公募の委員が属する久喜市地域公共交通会議での審議やこのたびの市民意見募集（パブリックコメント）を実施し、久喜市市民参加条例に基づく市民参加を行っています。

なお、市民アンケートの結果において、「市が運行する公共交通を維持できるように利用料金を見直す」、「現行の費用の範囲内でサービス等を見直し運行を継続する」が 71.6%となっていることから、P115「公共交通の基本方針 2」において、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を見直しを継続的に進めることとしています。

	<p>意見回収場所となる各所も、パブリックコメントが募集されているということはわかりにくく、また、回答時に参考となる資料も膨大であり、パソコンで閲覧する、または設置場所でじっくり読み込むことは特に高齢者には困難である。</p> <p>市内コミュニティセンターや、ショッピングモールなど、高齢者の集まる場所で説明会、アンケート、意見募集などを行う等、市民の意見集約に工夫をしてほしい。</p> <p>また、公共交通の整備維持のために市の負担は増やさないという方針であるようだが、多くの市民が便利に暮らせることにこそ予算は使っていただきたい。</p>		
8	<p>久喜市循環バスの久喜駅西口～六万部・北中曽根循環方面線についての要望</p> <p>①久喜駅西口発のバスを11時前後の増発を希望</p> <p>②橋場又は清久コミュニティセンター前バス停から久喜駅西口行～15時前後の増発を希望</p> <p>※清久さくら通り付近は、今後に完成予定のゴミ焼却施設(仮)やスポーツ施設(仮)の利用で、交通手段の更なる改善と利用促進が期待される地域。全年代の方々が気軽に利用できるようになれば良い。</p>	<p>市内循環バスについては、P131 施策9の公共交通運行内容の見直しにおいて、今後策定を予定している「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において具体的なルート等を定めていく予定です。</p> <p>新ごみ処理施設及び(仮称)本多静六記念市民の森・緑の公園への交通手段については、市内循環バスの乗り入れ等を行う予定です。</p>	原案どおり
9	<p>栗橋地区は、五霞、幸手、加須と近接しており、また主要駅として南栗橋駅、栗橋駅がある。</p> <p>近接自治体バスの停留所を栗橋地内に設置してもらえれば、運行費用も抑えられ満足度も上がる。</p> <p>政治家は1人占めする傾向があり、成果を分かち合わない。皆が幸せになるようなことに努力してほしい。</p>	<p>近隣自治体が運行する公共交通の乗り入れについては、これまでも協議を進めてきた経緯がありますが、費用負担や自治体住民の理解が得られないなどの課題があり実現には至っていないところであります。</p> <p>このような課題はありますが、今後についても近隣自治体と情報共有等を図っていきます。</p>	原案の修正 P106 6.1「久喜市の公共交通の役割と位置づけ」において、近隣自治体との連携について追記します。
10	<p>久喜市の公共交通は、住民の足の確保という大事な計画であり、予算</p>	<p>本計画案については、令和5年度に無作為抽出した16歳以上の市</p>	原案どおり

	<p>も十分つけて、利便性よくやってほしい。</p> <p>ルートや時間の変更では、不便な人が増えるだけである。</p> <p>計画を見直し運転手やバス・タクシーの台数を増やす、ルートを大きく見直していくなどしてほしい。</p> <p>75 歳以上の高齢者が最大に増えていくにあたり、免許返納者も最大に増えていくと思われる。</p>	<p>民 3,000 人を対象に公共交通に関する市民アンケートを実施しています。</p> <p>当該アンケート結果では、「市が運行する公共交通を維持できるように利用料金を見直す」、「現行の費用の範囲内でサービス等を見直し運行を継続する」が 71.6%となっていることから、P115「公共交通の基本方針 2」において、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ることとしています。</p> <p>ご意見をいただきました市内循環バスのルートの見直しについては、P131 施策 9 において、市が運行する公共交通運行内容の見直しを行っていくとしており、具体的な再編内容は、令和 7 年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。</p>	
11	<p>菖蒲町小林に転居して交通の便が悪かったので免許を取った。</p> <p>年齢的には免許返納の時期だが、返納すると生活ができない。</p> <p>返納前に公共交通利用で生活できることを望んで公共交通検討委員会に応募し、8 年間の交通計画も楽しみにしていた。</p> <p>8 年間の交通計画では、免許返納できない、ふれあいタクシーの利用も年金生活では料金が厳しい。</p> <p>近隣の市町村とも比べても久喜市の公共交通は料金が高い、財源のこともあるが、市民の足第 1 で考えてほしい。</p> <p>パブリックコメントの周知も広報で分かりにくかった。</p>	<p>本計画案については、令和 5 年度において、無作為抽出した 16 歳以上の市民 3,000 人を対象に公共交通に関する市民アンケートを実施しています。</p> <p>当該アンケート結果では、「市が運行する公共交通を維持できるように利用料金を見直す」、「現行の費用の範囲内でサービス等を見直し運行を継続する」が 71.6%となっていることから、P115「公共交通の基本方針 2」において、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ることとしています。</p> <p>なお、市が運行する公共交通については、P131 施策 9 において、</p>	原案どおり

		公共交通運行内容の見直しを行っていくとしており、具体的な再編内容は、令和 7 年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。	
12	<p>私は持病があるため、月 1 回下栢間の三須医院へデマンドをお願いしていく。</p> <p>昨年 9 月より片道 300 円から 500 円に急に上がり年金での生活の中で、物価が上がってしまい食費を削りながら医療費に回さなくてはならない。</p> <p>ガソリン代も値上げ、人件費も上げなければならないと思うが、バス代も上げられると病院も他の市まで行かなくてはならないので、交通をなるべく値上げしないようお願いする。</p>	<p>令和 6 年 9 月 1 日から市が運行する公共交通（市内循環バス、デマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー）の運賃改定を行いました。これは、民間事業者の路線バスやタクシーが運賃改定を行ったため、それらと均衡を図る必要があることから行ったものです。</p> <p>この運賃改定と合わせて割引制度の見直しを行っており、障がい者手帳をお持ちのすべての方や妊産婦など対象者の拡大を行いました。</p> <p>本計画案では、P127「割引制度の見直し」を掲げており、今後も収支率等を勘案しながら使いやすい料金制度となるよう検討していく、としています。</p>	原案どおり
13	<p>143 ページもあり読むのが大変で、もう少しコンパクトに分かりやすいものに今後していただきたい。</p> <p>市の負担額と収支率の改善（負担が大きい）ということで、デマンドバス等の充実（台数の増加）が見られない（見つけられない）のは、とても残念で、ぜひ再検討していただきたい。</p> <p>今後増える高齢者とりわけ免許返上者が急増する中、菖蒲は病院、買い物にも必要な時に安心して利用できるよう、市の負担を減らすのではなく、ぜひ充実のために具体的対策をお願いする。</p>	<p>本計画案におけるデマンド交通（くきまる）の課題への対応については、P129 施策 7「予約のとりくさの改善」、P136 施策 14「AI を活用した公共交通システムの再構築」において、新たな AI の導入を検討することにより予約のとりくさの改善や輸送効率化のための検討を行うとしています。</p> <p>なお、デマンド交通（くきまる）を含めた市が運行する公共交通については、P131 施策 9 において、公共交通運行内容の見直しを行っていくとしており、具体的な再編内容は、令和 7 年度以降に策定予定の「久喜市地域公共交通利便増進実施計画」において定めていく予定です。</p>	原案どおり

14	<p>JR 東鷺宮駅から、バスが出ているが、このバスが鷺宮行政センターを回らない、経由しない。</p> <p>市民の生活に必要な鷺宮行政センターを経由する様にはならないのか。</p> <p>時間的には9時から16時ぐらいの間、通勤、通学時間は鷺宮行政センターはクローズだから（早朝と夕刻）不要、土日也不要、平日の昼間のみ。</p>	<p>ご意見をいただきました路線バス（幹線）は、民間事業者が運行しており、交通需要や利用者ニーズ等を勘案し、ルート等を決定しています。</p> <p>そのため、鷺宮行政センターへのアクセスについては、幹線を補完する支線として市が運行するデマンド交通（くきまる）の乗降ポイントを設定しています。</p>	原案どおり
15	<p>今後急速に進む高齢化で運転手不足も悪化する一方だと思し、また、高齢者が運転免許証の返納や体力不足で自力での移動が困難になる状況は容易に予想される。</p> <p>切実な通院もままならない状態になると思し、既存のバス路線が利用できる地域はいいが、バス路線の空白地域は広大である。</p> <p>タクシーアプリで簡単に使用できるデマンド交通や、ライドシェアの制度を地域の利用状況に合わせリーズナブルでレスポンスのいいサービスが受けられることを期待する。</p> <p>素人考えだが、デマンド交通の平均乗車数が非常に少ない印象で、限られた範囲の運行のため、ライドシェアを取り入れても、地元で近距離なのでプロの運転手でなくてもハードルが低いと思う。</p>	<p>久喜市地域公共交通計画（案）では、P116 公共交通ネットワークの考え方において、「本市の公共交通システムは、骨格である幹線システムとそれを補完する支線システムの2段階に機能区分し、これらの交通ネットワークと駅や拠点バス停などの交通結節点が一体的に機能し、全体として整合性のとれた交通ネットワークを形成することで、円滑な移動や利便性の高いサービスを提供し、市民の住みやすいまちを支える公共交通システムの実現を目指す」としています。</p> <p>そのため、路線バスや市が運行する公共交通等、異なる交通手段が交通結節点に乗り入れ、結節点での乗り換えを前提に市全体の交通ネットワークの形成を目指していくものとしています。</p> <p>ご意見をいただきました課題に対応する施策については、P134 施策 12「運転手の確保策」や P135 施策 13「MaaS の導入検討」を掲げており、これらを実施していくことで解決を図っていくこととしています。</p> <p>なお、ライドシェアについては、市内タクシー事業者の協力が不可欠ですが、同事業者からは、タクシー業界における運転手やオペレータなどの人手不足やリスク管理</p>	原案どおり

		の観点から、現状では市内での導 入が難しいもののご意見をいただ いています。	
--	--	--	--

【問い合わせ】

交通住宅課 交通係

電話 0480-22-1111 内線 2631、2634

[kotsu@city.kuki.lg.jp](mailto:kotsu@city.kuki.lg.jp)