第４章 先進事例、近似事例の研究・検討

１ コミュニティバス拡充の事例

先進事例として、合併後、コミュニティバス等の拡充を実施している埼玉県内の事例について、取り組みの背景、事業の概要、問題点・課題等について整理します。

（１）埼玉県行田市（平成 18 年１月１日合併　合併前市村：旧行田市、旧南河原村）

市の概要

人口	87,912 人	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年１月１日現在）】
面積	67.37 km²	【資料：埼玉県市町村勢概要　平成 21 年】
高齢化率	21.7%	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年１月１日現在）】
都市の特徴	埼玉県の北部に位置し、多くの河川や水路が流れるほぼ平坦な地形となっている。東京都心まで約 60 ㎞の距離にあり、都心まで１時間程度で結ぶ JR 高崎線や秩父鉄道が市民の通勤・通学の足となっている。埼玉（さきたま）古墳群や忍藩十万石の城下町としての歴史が息づく。	

市内循環バスの拡充に関わる取り組みの内容

①事業の背景と目的	◆旧行田市は、合併前から市内循環バスが運行していた。一方、旧南河原村は、一部路線バスがあったものの、大部分の地域が公共交通不便地域であった。 ◆これらの背景を基に、合併を機に、旧南河原村地区の住民サービス向上を目的として、市内循環バスの拡充を実施した。
②実施への取り組み	◆新市発足後、準備期間経過後、従来から運行していた市内循環バスを旧南河原村地区も含む拡大ルートで運行を開始した。
③事業の概要	◆事 業 主 体：行田市 ◆運行事業者：朝日自動車株式会社、株式会社協同観光バス、株式会社大堰観光バスの３社 ◆運　行　日：毎日運行 ◆運行ルート：６ルート ◆便　　数：需要に応じて異なり、１コースは往復各 20 便 ４コースは左回り、右回り各４便ずつ計８便 １コースは左回り、右回り各 10・11 便で計 20 便 ◆料　　金：100 円（未就学児、障がいのある方と介助する方は無料） ◆乗　　継：異なる２コースを利用する場合、２コース目は無料 ◆運 行 時 間：午前６時０分～午後８時０分
④問題点や課題	◆利用者が少なく運賃収入が運行経費の１割強程度しかない。 （1 人当たり約 700 円の運行経費に対し 100 円の料金収入） ◆利便性が低い（便数や停留所位置等）との住民意見がある。 ↓ 平成 22 年度に「行田市地域公共交通会議」を立ち上げ、問題点や課題への対応を検討し、見直された運行計画による事業が平成 23 年４月１日より開始

（2）埼玉県春日部市（平成 17 年 10 月 1 日合併　合併前市町：旧春日部市、旧庄和町）

市の概要

人口	240,672 人	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
面積	65.98 km²	【資料：埼玉県市町村勢概要　平成 21 年】
高齢化率	20.9%	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
都市の特徴	埼玉県の東部に位置し、市域は東西に 11 ㎞、南北に 12 ㎞に広がっている。河川に恵まれ、肥沃な土壌と豊かな水利から穀倉地帯を形成している。このことから都心から 35 ㎞と通勤圏にありながら、水と緑が豊かな自然環境を有する。	

市内循環バスの拡充に関わる取り組みの内容

①事業の背景と目的	◆旧庄和町では、町が運行する無料の循環福祉バスが運行されていた。一方、旧春日部市では、コミュニティバス等の運行はされていなかった。 ◆合併を機に、政策として新市の均衡ある発展を目指すことを目的とし、新市域においてコミュニティバス（春バス、料金 100 円）の運行を開始した。
②実施への取り組み	◆新市発足後、準備期間経過後、平成 20 年 2 月よりコミュニティバス（春バス）の運行を開始した。
③事業の概要	◆事 業 主 体：春日部市 ◆運行事業者：朝日自動車株式会社 ◆運　行　日：隔日運行 ◆運行ルート：４ルート ◆便　　数：各コースとも往復各５便ずつ運行 ◆料　　金：100 円（未就学児、障がいのある方と介助する方は無料） ◆運 行 時 間：午前６時 55 分～午後７時２分
④問題点や課題	◆利便性が低い（隔日運行、便数、停留所位置等）との住民意見がある。 ↓ これらの問題点、課題への対応を検討するため、平成 21 年度から「春日部市地域公共交通活性化協議会」を立ち上げ、以下の課題に対応すべくバス交通の見直しを進めているところである。 【バス交通見直しの課題】 ◆路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通連携による市域全域の公共交通の活性化及び利用促進 ◆コミュニティバスにおける運行本数の増加や運行路線の拡充等の市民ニーズへの対応 ◆コミュニティバスの運行体系見直しによる利便性の向上

2 デマンドバスの事例

「市民意識調査」で前述したとおり、新市における公共交通の拡充策としては、既存の市内循環バスの再編とともに、新たな交通システムの導入が考えられます。そこで、ここでは、デマンドバスの取り組みを実施している埼玉県内の事例整理を行い、基礎資料とします。

（1）デマンドバスとは

デマンドバスとは、利用者の需要に応じて運行する形態のバスです。デマンドバスには以下の２種類があります。

①迂回型バス

路線バスの運行形態の一種であり、条件に応じて基本路線の外の迂回路線を経由します。これはバスの運行を管理する者に対し、利用者が通信手段（電話、ファックス、専用端末、インターネットなど）により利用の手続きを行うと、バスに情報が伝えられ、希望する停留所までバスが迂回します。なお、利用者がいないバス停は経由しないで運行します。

図　迂回型バスのイメージ

②エリア型バス

路線バスの形態とは異なり、電話等による（複数の）利用者の希望乗降点（バス停名または拠点施設）及び乗降車時刻の要求に応じて、希望乗車点へ迎えに行く形の経路で運行する形態のバスです。通常は複数の利用者を乗せるので、乗り合い型の利用形態となります。可能な限り遠回りとならない経路で運行します。

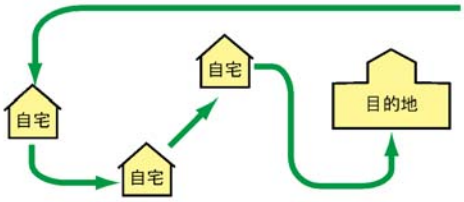


図　エリア型バスのイメージ

表　バス形態別の比較

利用者側	メリット	デメリット
迂回型バス	・到着時間が読める	・迂回による所要時間増 ・バス停まで歩く必要がある
エリア型バス	・乗りたい時に乗れる ・バス停まで歩く必要がない	・予約数や移動距離により所要時間が変動する

（2）迂回型バスの事例（埼玉県ときがわ町）

市の概要

人口	13,064 人	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
面積	55.77 km²	【資料：埼玉県市町村勢概要　平成 21 年】
高齢化率	24.7%	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
都市の特徴	埼玉県のほぼ中央に位置し、中心を町名の由来である都幾川が西から東に貫流している。外秩父山地が武蔵野に接する比企西部山間地域に属し、水と緑に囲まれた豊かな自然環境に恵まれている。	

市内循環バスの拡充に関わる取り組みの内容

①事業の背景と目的	◆路線バスは、経費や道路の問題から、主要な道路を運行していた。 ◆バス路線から離れた所に住んでいる住民（特に山間地域に住む高齢者）は非常に不便を感じていた。 ◆通勤・通学の足として公共交通の確保は重要な問題であった。 ◆これらの背景の基、市民の足としてのサービス向上を目的として、バス交通の拡充を検討してきた。
②実施への取り組み	◆平成 21 年度に「ときがわ町地域公共交通活性化協議会」を設置し、検討を進め、平成 22 年３月に「ときがわ町地域公共交通総合連携計画」を策定した。 ◆その後、平成 22 年 10 月４日に「ときがわ町新交通体系」（デマンドバスと路線バスのハブアンドスポーク方式）がスタートした。
③事業の概要	◆自宅近くのバス停から「慈光寺入口」又は「せせらぎバスセンター」の間を乗車できる乗合のワンボックス型路線バスである。 ◆朝の通勤時間帯を除く時間帯（概ね午前９時以降、終バス時刻まで）に、10 人乗りのワゴン車を使い、予約を受けてバス停まで迎えに行き、そこから「慈光寺入口」もしくは、「せせらぎバスセンター」まで送迎する。 ◆デマンドバス運行日：月～金曜日（土・日・祝日は運休） ◆利用者は、降車後は路線バスに乗車して各方面に向かう。 ◆運行経路は、予約人数や利用になるバス停の位置によって変わる。（予約の状況を見ながら最適なコースを選択する。） ◆予約がない時には、デマンドバスは運行しない。 ◆運賃は路線バスと一体で計算され「乗換時」に 200 円又は 300 円を支払う。後は、路線バスの「降車時」に 0 円又は 100 円の精算で済む。（最高 400 円） ◆路線バスのハブアンドスポーク方式と一体となって機能している。

【参考：路線バスのハブアンドスポーク方式】

◇路線バスは、「せせらぎバスセンター」（せせらぎホール前駐車場）をハブとして、そこから各方面に向かって放射状にバスを運行するハブ＆スポーク方式を採用している。

◇同じ時間帯にバスが集まり、乗換を経て一斉にバスが発車する。（乗り換え時間は余りかからないように設定してある。）

◇「せせらぎバスセンター」で必ず乗換えが発生するが、多方向への対応ができるものになっている。

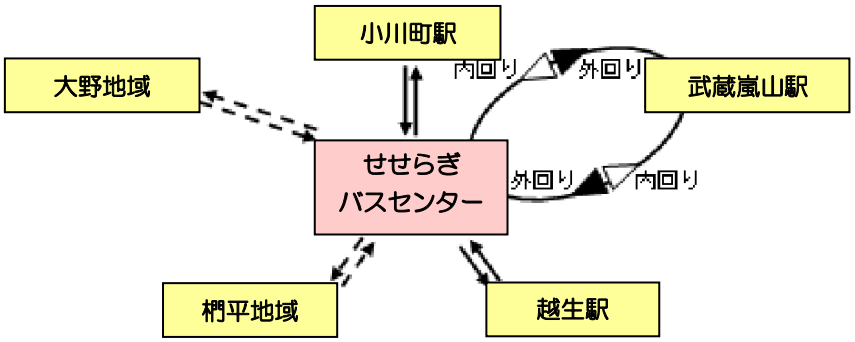


図　路線バスのハブアンドスポーク方式概念図

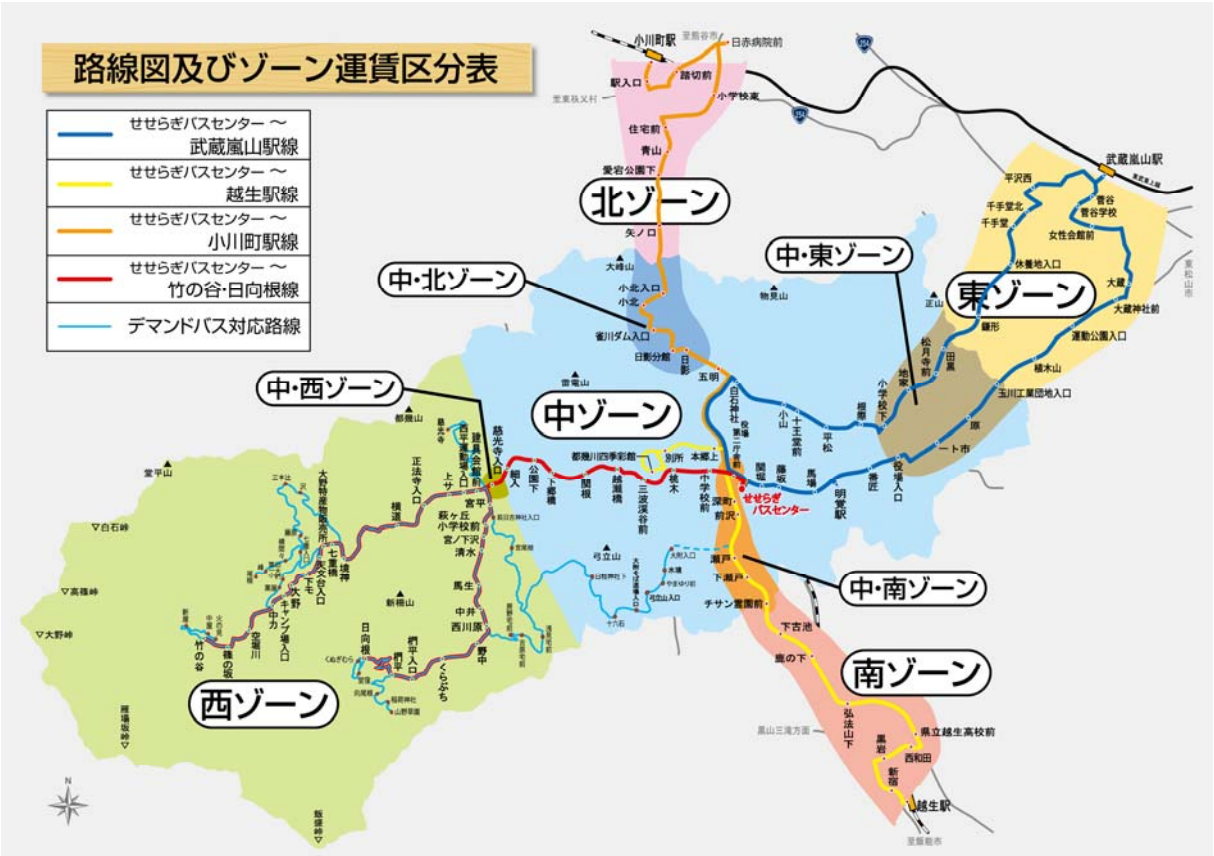


図　路線図及びゾーン運賃区分表

資料：ときがわ町ホームページ

（3）エリア型バスの事例（埼玉県北本市）

市の概要

人口	70,398 人	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
面積	19.84 km²	【資料：埼玉県市町村勢概要　平成 21 年】
高齢化率	21.0%	【資料：埼玉県町（丁）字別人口調査（平成 22 年 1 月 1 日現在）】
都市の特徴	埼玉県のほぼ中央に位置し、大規模マンション、住宅団地などの建設により首都圏近郊の住宅都市として発展してきている。また、豊かな自然環境に恵まれ、湧水の流れや大宮台地の浸食により形成された複雑な地形に希少な動植物が生息するなど、貴重な自然の宝庫となっている。	

市内循環バスの拡充に関わる取り組みの内容

①事業の背景と目的	◆バスを利用できない地域や高齢者などの交通弱者対策としての公共交通の確保とともに、交通渋滞の解消、環境問題への対応及び自動車事故防止の観点からも市民のバス利用の促進を図ることが必要となってきていた。 ◆バス事業の規制緩和により、需給調整規制が廃止され、事業への参入が緩和されたが、不採算路線からの撤退も容易になったためどのように市民の交通の便を確保していくかが大きな課題となっている。 ◆これらの背景を基に、市民の足としてのサービス向上を目的として、バス交通の拡充を検討してきた。
②実施への取り組み	◆平成 21 年度に「北本市地域公共交通活性化協議会」を設置し、検討を進め、平成 22 年３月に「北本市地域公共交通総合連携計画」を策定した。 ◆その後、平成 22 年４月５日～平成 23 年３月 31 日に実証運行を実施し、約１万 5,700 人の利用があった。平成 23 年４月１日より本格運行を開始した。
③事業の概要	◆運行日：毎日運行 ◆運行時間帯：午前８時 30 分～午後５時 30 分 ◆利用できる人：北本市在住の人　北本市に通勤、通学している人 ◆運行区域：市内全域 ◆乗降場所：　①利用者登録された人の自宅を乗降場として利用できる ②あらかじめ決められた市内の共通乗降場 （公共施設、病院、商業施設、金融機関、鉄道駅など） ◆予約受付期間：利用の１週間前から当日１時間前まで ◆予約受付時間：午前８時～午後６時まで ◆利用運賃：市内均一 300 円 ※小学生は半額、小学生未満の小児は無料 ※身体障害者手帳、障害者手帳、療育手帳をお持ちの人、要介護認定を受けている人は半額、介助者の人も１名まで半額 ◆運行車両

曜日	ワゴン車両（10 人まで乗車可能）	セダン車両（４人まで乗車可能）
月～金	２台	１台
土	１台	１台
日・祝	１台	－

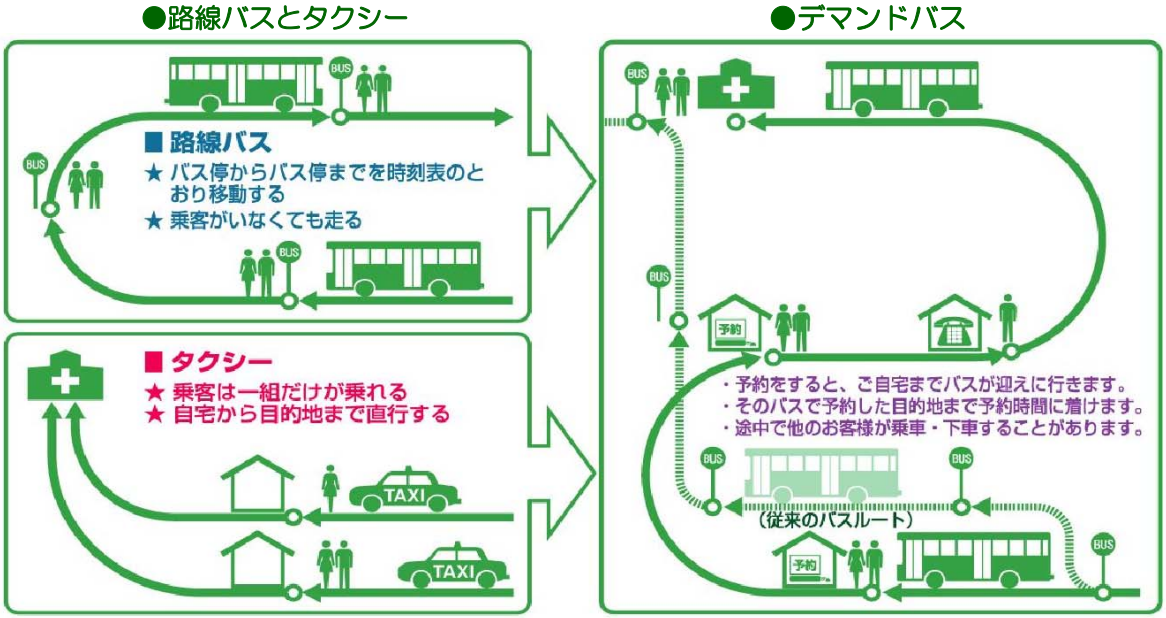


図　デマンドバス概念図

資料:北本市ホームページ

3 先進事例、近似事例のまとめ

ここでは、事例からみたコミュニティバス（市内循環バス）とデマンドバスの特徴を整理します。

表 コミュニティバス（市内循環バス）の特徴

	コミュニティバス（市内循環バス）
運行の自由度	■運行の自由度はない ・バス路線、バス停、時刻表が決められている
使用車両と乗車定員	□デマンドバスよりは大量輸送が可能 ・小型バス（25～30人乗り程度）
料　　金	□現行の市内循環バスと同じとすれば１回 100 円
車両購入費	■１台約 800 万円～2,400 万円（マイクロバスの購入費～現行の市内循環バスの購入費）
システム導入費	□無し
運行経費	■久喜市の現行市内循環バスは、４台の運行で年間 6,679 万円 （１台当たり年間約 1,670 万円） ・ただし、乗車定員が多いため利用が増えれば１人当たりのコストは下がる
利用者から見た特性	□予約が要らない □バス停に行けば必ず運行している ■バス停まで歩かなければならない □出発時間と到着時間が時刻表で決まっており、行動予定が立てやすい ■路線が決まっているためサービスできる地域の限界がある □久喜市の現行市内循環バスでは車いすでの乗車が可能
事業者からの見た特性	□通常の路線バスと同様な配車、運行ができる ■利用者がいなくても必ず運行しなければならない □配車等のコストは通常と同じ ■利用者がいなくてもバス運行の経費がかかる
導入に適した地域	利用者がある程度まとまっている地域での導入に適している

注：□はメリットがあると考えられる項目　　■はデメリットがあると考えられる項目

表　デマンドバスの特徴

	デマンドバス
運行の自由度	【迂回型バス】 □運行の自由度はコミュニティバスとエリア型バスとの中間 ・基本的なバス路線、時刻表はあるが、利用者の要望（電話等での事前予約）により迂回して基本路線以外のバス停に立ち寄ったり、バス停をとばしたりした運行を行う 【エリア型バス】 □運行の自由度は大きい ・電話等による事前予約を受け、複数の利用者の自宅（又は希望場所）を回り、希望した場所まで運行する
使用車両と乗車定員	■輸送可能人員はコミュニティバスよりは少ない ・ワゴン車（９人乗り程度） ・タクシー（４人乗り程度）
料　　金	■エリア型の場合１回 200～300 円程度の例が多い
車両購入費	□１台約 350 万円（10 人乗りワンボックスを想定）
システム導入費	■システム導入に 200 万円程度必要
運行経費	□試算では１台当たり年間約 1,100 万円 ・コミュニティバスより安いが乗車定員は少ない 参考：エリアの広さ、運行頻度、運行法方等が同一ではないが、事例では１台当たり 500 万円～1,400 万円の例がある
利用者から見た特性	■事前予約が必要（事例では乗車１時間前までという例が多い）で、急に利用したい時に利用できない □エリア型バスの場合は自宅まで来てくれる また、迂回型バスでは利用者がいない停留所は通らないため、間隔の短いバス停設定が可能 ■エリア型バスの場合は、複数の利用者の希望時間を調整するため、希望の時間での出発、到着とならない場合がある □路線に自由度があり広い地域にサービスできる 特に、エリア型はサービスできる地域に制限が少ない ■タクシー車両の場合は車いすを降りて乗車、ワゴン車の場合は車いすを乗せるための改造が必要
事業者からの見た特性	■１運行ごとに運行経路、運行時間を決める必要がある □利用者がいなければバスを走らせない ■配車のための新たな運用コストが発生する □利用者がいないバスを運行しないため運行経費が節約できる
導入に適した地域	利用者が広く点在している地域での導入に適している 高齢者、障がい者などでバス停までの歩行が大変な方がいる地域での導入に適している

注：□はメリットがあると考えられる項目　　■はデメリットがあると考えられる項目

第５章 久喜市におけるバス交通等に関する課題の把握

１ 現況及び市民ニーズからみた課題

ここでは、前述した久喜市の現状及び市民ニーズからみた個別の課題を整理する。

都市特性	**◇合併に伴う都市構造の変化への対応** ➡一体的まちづくりや都市軸形成の実現に資する公共交通施策の検討 **◇少子･高齢社会への対応** ➡高齢者の外出、社会参加を促し、地域の活性化に資する公共交通網の構築 **◇地区内を中心とした近距離移動への対応** ➡近距離移動や公共施設へのアクセス等、移動実態に即した公共交通網の構築 **◇新しい人の動きへの対応** ➡病院新設や開発事業に伴う、新しい人の動きへの対応策の検討
交通特性	**◇幹線と支線の明確化** ➡公共交通網を特性に応じて役割分担を明確化し、効率・効果的な公共交通施策を検討 **◇バス交通の利便性の向上** ➡地域の実情や利用特性に合った路線、本数、乗継利便性・サービス等の検討 **◇公共交通機関までの安全なアクセスの確保** ➡利用促進のため、交通結節点を中心に交通機関までの安全なアクセスの確保 **◇公共交通不便地域の解消** ➡人口集積がみられるが、公共交通徒歩圏外に位置する公共交通不便地域の解消
市民意識調査	**◇地区による日常的移動に関する不満や不安等の解消** ➡地区・地域によって異なる移動に対する不満や不安を解消するための対応策の検討 **◇少子･高齢社会への対応** ➡通院や福祉施設の利用等、高齢者の日常生活に必要な移動手段の確保 **◇自動車から公共交通への転換** ➡安定した利用者の確保のため、自動車から公共交通への利用転換を促す施策の検討 **◇財政状況を踏まえた経済合理性の確保** ➡利用者数の増加や収支率の向上などの経済合理化の視点による検討
団体ヒアリング調査	**◇公益性に主眼を置いた地域公共交通の運営** ➡生活環境水準の確保や住民満足度の向上などの公益性の視点による検討 **◇利用者ニーズへの対応** ➡想定される需要や利用者ニーズに対応した、適正なバスの経路やサービス水準の設定 **◇施設アクセス性の向上** ➡市内に分布する拠点や施設等のアクセス向上を目的とした移動手段の確保 **◇安全･安心な交通環境づくり** ➡あらゆる人が安全・安心に利用できる、ユニバーサルデザインによる交通環境づくり

2 課題のまとめ

個別の課題を久喜市におけるバス交通等に関する主要な課題として、以下に集約する。

体系の確立と公的バスの役割の明確化

市民が行う様々な活動を支えるのが交通システムであり、交通はそれ自体が目的ではなく、手段です。まず始めに市の目指すべき将来像があり、それを実現するための施策のひとつとして公共交通の充実を検討する必要があります。

自動車から公共交通への転換

久喜市における移動手段は自動車が中心で、バス利用率は低く、運行経費に対する公的負担も少なくない状況です。バス交通網の検討には、地域の実状を十分に把握する必要があります。また、多くの利用者を確保することで、市民の満足度や安心感の向上につながり、環境負荷の低減や交通渋滞の緩和が期待できることから、自動車から公共交通への転換を図るための施策の検討が求められます。

公共交通不便地域の解消と地区バランスの確保

地区によっては公共交通不便地域が存在しており、その中には人口が集積している地域もあり、移動に対する不満や問題、将来の不安が市民意識調査より浮き彫りになっています。このことから、地区単位でのニーズ対応が求められます。

高齢化社会の進展への対応

高齢化社会の進展により、移動に制約を受ける交通弱者が増加します。移動手段の確保が困難となると、買い物や通院などの日常生活が不便となります。誰もが健康で安心して暮らせるまちづくりのため、公共交通の充実が求められます。

今後の開発への対応

開発事業や病院の新設に伴い、新たな人の動きが発生することが見込まれます。これらの施設アクセスに対する移動手段の確保が求められます。

施設へのアクセス性向上の検討

公的バスの役割として、一般的に商業施設や公共施設へのアクセスが挙げられます。久喜市には、公共交通不便地域に位置する施設がみられることから、アクセス性向上の検討が求められます。

第６章 久喜市における公共交通のあり方

１ 基本理念と基本方針

「新市基本計画」では、まちづくりの基本理念として「共生を大切にするまちづくり」、「安全・安心を重視したまちづくり」、「協働のまちづくり」、「市民主役のまちづくり」を掲げ、その実現に向けて、様々な政策・施策・事業により、安全で調和のとれた住みよい快適なまちづくりを推進することとしており、その基盤として、快適で便利な公共交通体系の確立を目指すこととしています。

久喜市における公共交通の基本理念は、この「新市基本計画」でのまちづくりの考え方を基に以下のとおり設定することとします。

■公共交通の基本理念

基本理念	**『安全・安心な暮らしを支える快適で便利な公共交通システムの実現』**

【公共交通の主要な課題】
- **体系の確立と公的バスの役割の明確化**
- **自動車から公共交通への転換**
- **公共交通不便地域の解消と地区バランスの確保**
- **高齢化社会の進展への対応**
- **今後の開発への対応**
- **施設へのアクセス性向上の検討**

■公共交通の基本方針

基本方針①	**幹線・支線システムによる公共交通システムの形成を目指す**

・久喜市の公共交通システムは地区によって特性が異なる中で、地区間、地域間の連携強化による一体感の醸成と安全・安心な暮らしを支えるため、公共交通を幹線システム、支線システムの２段階に機能区分することにより、階層的なネットワークの形成を目指すこととします。

・鉄道駅を「乗継拠点」として位置付けるとともに、鉄道駅相互を連絡する路線バス網を幹線システムとして位置付けます。

・幹線システムとしての鉄道及び路線バスを補完し、地域の生活を支える「地域生活交通」を支線システムとして位置付けます。

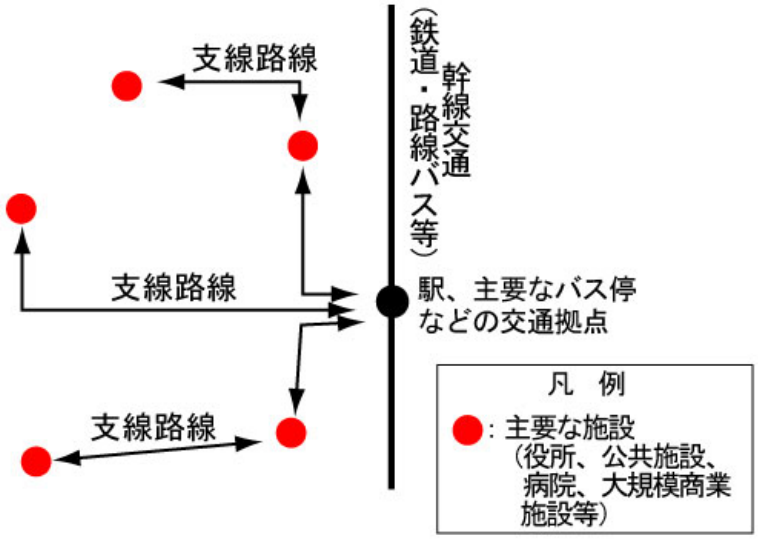


図　幹線･支線システムのイメージ図

基本方針②　**誰もが安全で安心に移動できる公共交通システムの整備**

・交通手段の選択肢が少ない高齢者や障がい者の日常生活の足となる公共交通システムの構築を目指します。
・近くにバス停などがない公共交通不便地域における生活交通確保のための公共交通システムの構築を目指します。

基本方針③　**快適で利用しやすい公共交通システムの整備**

・市役所、総合支所をはじめとした公共施設や厚生連久喜総合病院、済生会栗橋病院など医療機関、大規模店舗などの市民生活に密着した施設を連絡する快適で利用しやすい公共交通システムによるサービスの提供を目指します。
・今後の開発事業に伴い発生が見込まれる新たな人の移動に対応する公共交通システムによるサービスの提供を目指します。

基本方針④　生活交通確保のための「地域生活交通網」の充実を目指す

・幹線システムは、市外を含む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、現在一定水準について民間事業者による運営が行われています。
・そのため、久喜市の公共交通を充実させるためには、支線システムとして地域に密着したきめの細かいサービスを行うことが可能である「地域生活交通網」の整備を図ることとします。
・支線システムとなる「地域生活交通網」は、現在久喜地区で導入されている市内循環バス及び菖蒲、栗橋、鷲宮の各地区で地区特性に合わせて導入を予定する公共交通網を位置付けることとします。
・また、現在市内を運行している福祉センターの送迎や民間送迎バスについても、それぞれの役割分担や補完機能を有効活用することを検討し、立場の違いはあるものの協力、連携が可能なことについて積極的に進めていくことを基本とします。

基本方針⑤　持続可能な公共交通システムの実現

・将来にわたり市民の満足度が高い公共交通を持続していくため、自動車主体の交通体系から公共交通への転換を図り、利用者を増加させるとともに、環境への負荷軽減を図るための施策を進めていきます。
・持続可能な公共交通システムの実現のため、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し協働による取り組みを行うための仕組みづくりを進めます。

第７章 地域生活交通網（案）の検討

１ 検討の視点

（１） 対象とする利用者と導入エリア

誰もが健康で安心して暮らせる交通環境を目指し、高齢者・障がい者等の交通弱者の移動手段確保と公共交通不便地域における日常交通の確保を重視した地域生活交通網の充実を目指します。

具体的には、下図に示す「６５歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」とを重視した地域生活交通網の充実を目指します。

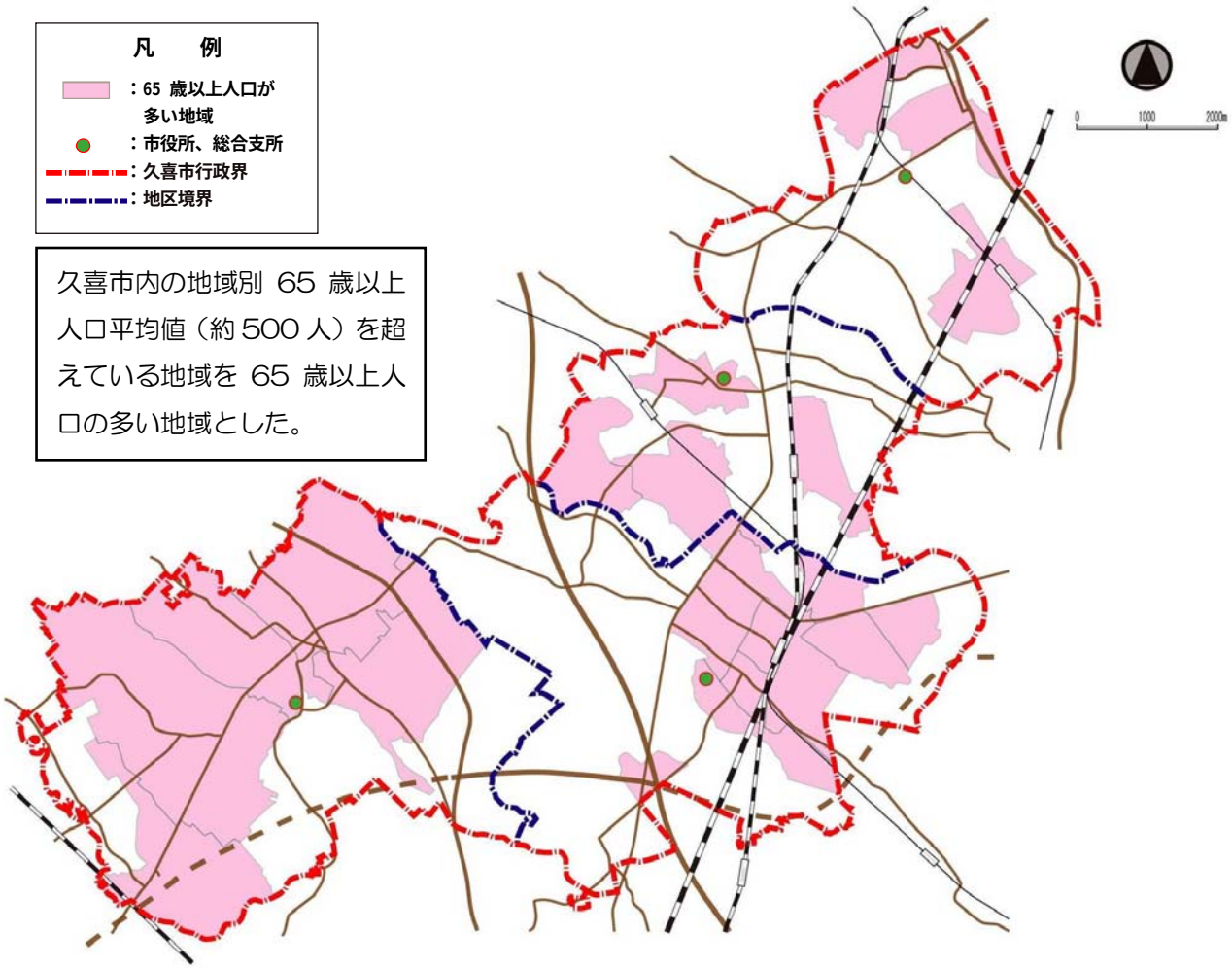


図 久喜市内の 65 歳以上人口が多い地域図

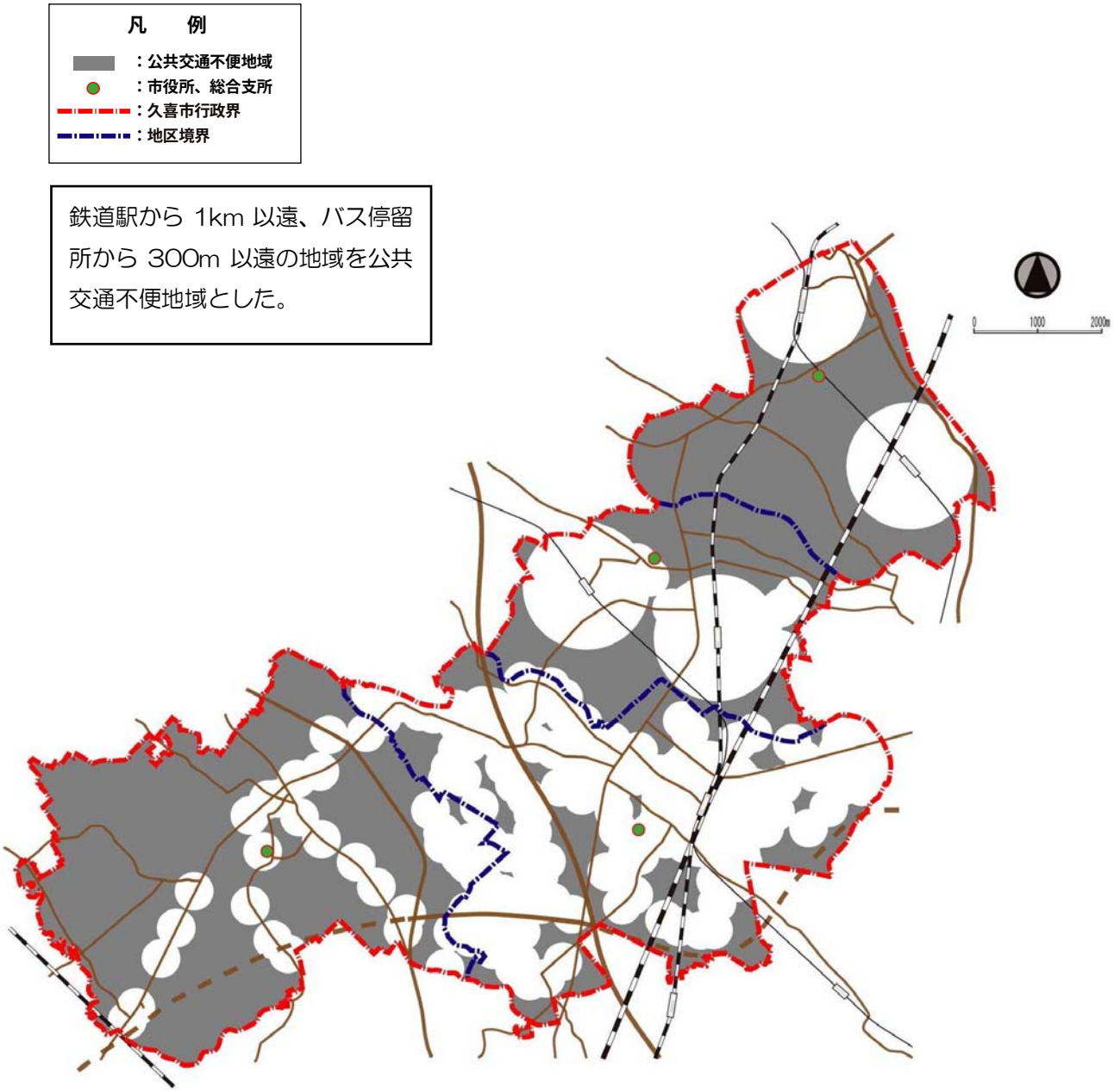


図　久喜市内の公共交通不便地域図

（２）地域生活交通導入の方向性

久喜地区、栗橋地区、鷲宮地区では、「６５歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」に配慮し、鉄道駅と地区内主要施設を連絡する地域生活交通の確保を目指します。

・久喜地区は久喜駅と地区内主要施設を循環する現行の市内循環バスを基本とし、必要に応じた再編を行います。
・久喜地区に隣接する鷲宮南部地区については、その連続性を考慮して現行の市内循環バスを延伸することによる対応を基本とします。
・栗橋地区、鷲宮北部地区は、人口密度が低い公共交通不便地域が広範囲に広がる地区であるため、定時・定路線で運行するバスは利用者が少なく非効率となることが想定されます。
・そのため、栗橋地区、鷲宮北部地区をひとつのエリアとしたデマンド型交通の導入により地域生活交通の確保・充実を目指します。

菖蒲地区では、「６５歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」に配慮し、近隣の鉄道駅（久喜駅、白岡駅、蓮田駅、桶川駅等）との連絡強化や地区内主要施設を連絡する地域生活交通の確保を目指します。

・菖蒲地区は、人口密度が低い公共交通不便地域が広範囲に広がる地区であるため、定時・定路線で運行するバスは利用者が少なく非効率となることが想定されます。そのため、菖蒲地区をひとつのエリアとしたデマンド型交通の導入により地域生活交通の確保・充実を目指します。
・なお、菖蒲地区は鉄道がないため、路線バスの主要な停留所を他の地区における鉄道駅と同様な交通結節点としてとらえることとします。
・この交通結節点で路線バスに乗り換えることにより、近隣鉄道駅との連絡強化を図ります。

（3）対象となる目的地等

「６５歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」に配慮し、鉄道駅、病院、商業施設、公共施設等を連絡する地域生活交通の確保を目指します。

・市内４地区（久喜、菖蒲、栗橋、鷲宮）ごとの主要施設を連絡する地域生活交通を確保します。
・経由する主要施設としては、市役所・総合支所、鉄道駅、総合病院、大規模商業施設を基本とし、その他高齢者利用者の多い施設等を選定していきます。

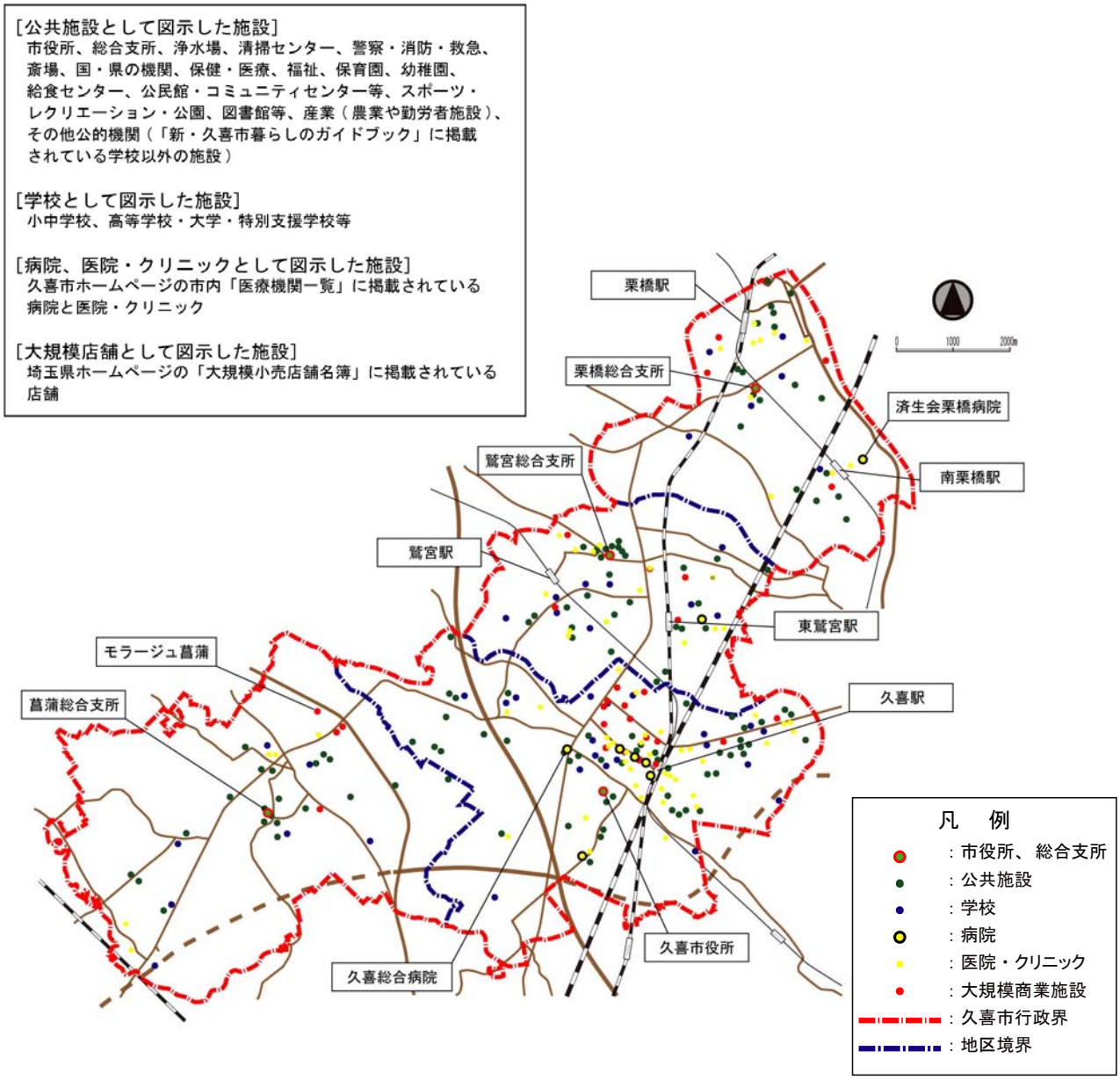


図　市内の主要施設位置図

2 新たな地域生活交通網（案）

前項で整理した「検討の視点」に基づき、久喜市における地域生活交通網（案）を作成します。

地域生活交通網（案）の作成には、以下に示す高齢者の多い地域や公共交通不便地域、主要施設（市役所・総合支所、病院、大規模商業施設等）、交通結節点である鉄道駅等に配慮することとします。

［久喜市における地域生活交通網の考え方］

・久喜市における地域生活交通網の検討に際しては、高齢者の多い地域　や公共交通不便地域　における日常生活の移動手段の確保に配慮します。

・特に両者の重なった地域　に配慮し、主要施設　や鉄道駅　を連絡する地域生活交通網の構築を目指します。

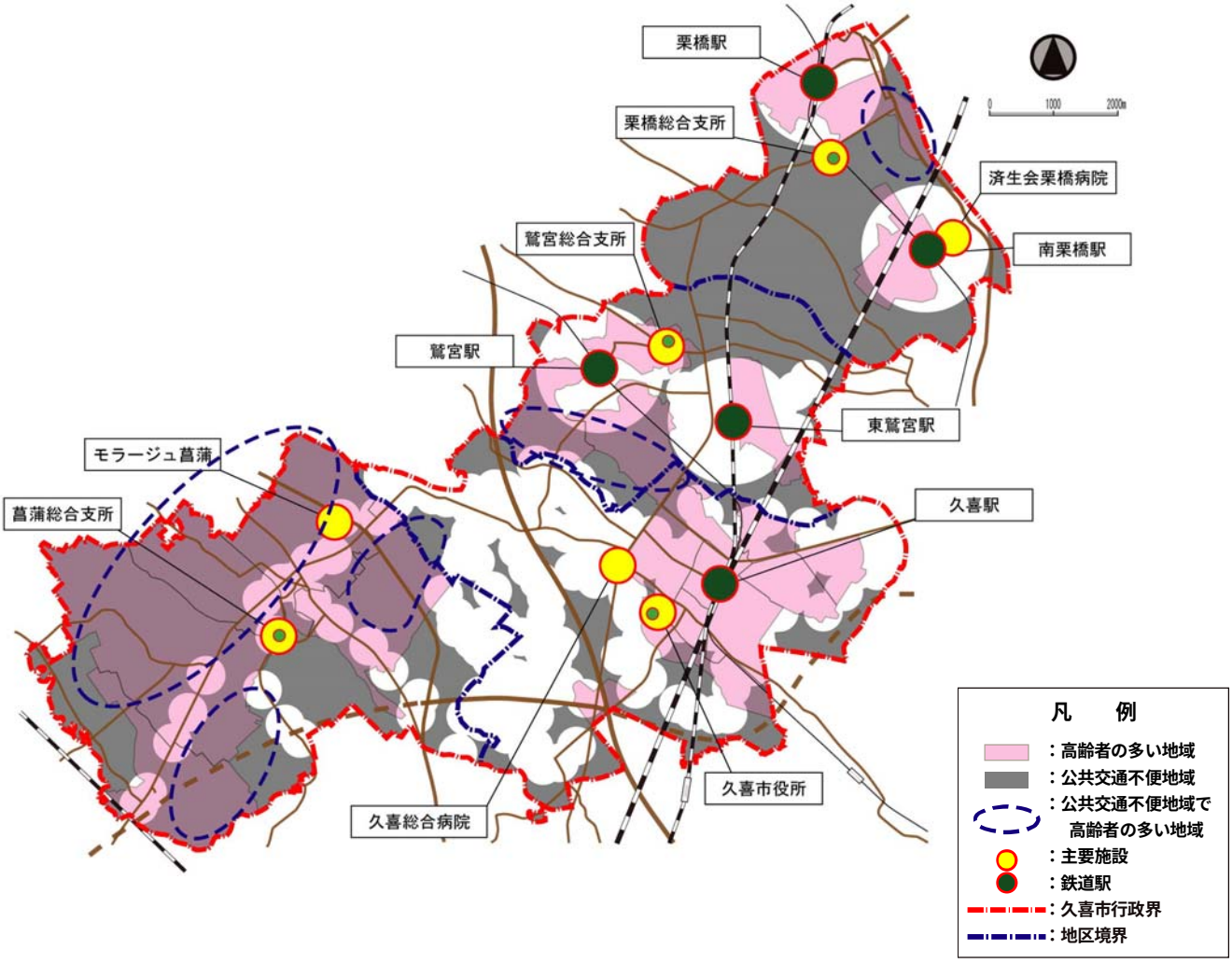


図 久喜市内の高齢者の多い地域と公共交通不便地域、主要施設位置図

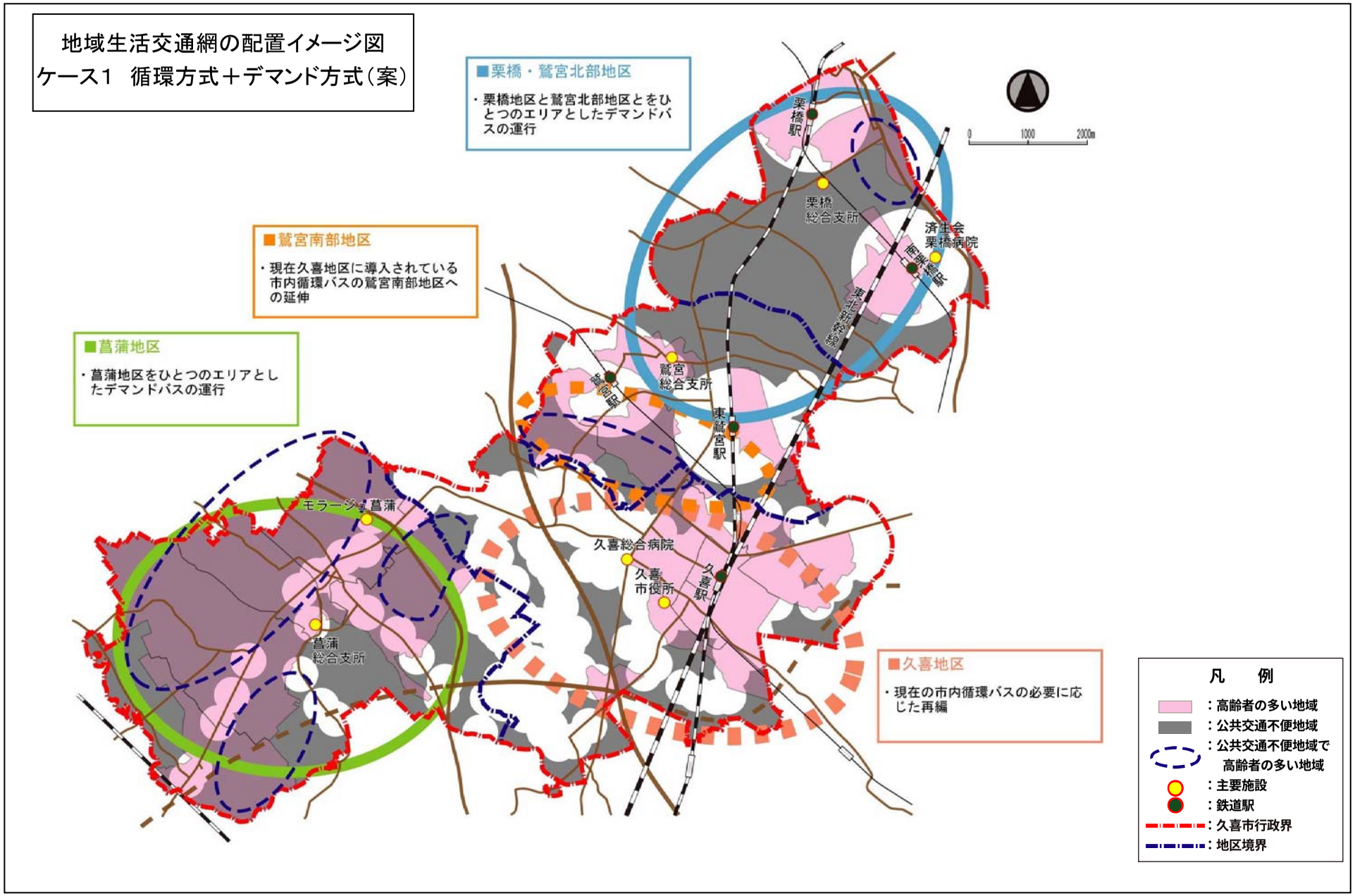


図 地域生活交通網の配置イメージ図　　ケース1　循環方式＋デマンド方式（案）

表　配置イメージ1ケースの比較

ケース	ケース1　循環方式＋デマンド方式（案）
概略運行経費	・久喜地区＋鷲宮南部地区（市内循環バス）：約66,700千円 ・菖蒲地区（デマンド交通）　：約23,400千円 ・栗橋地区＋鷲宮北部地区（デマンド交通）　：約23,400千円 ■4地区計：約113,500千円　／年 注：初期投資としての車両購入費は含んでいない。車両の減価償却費は運行経費で考慮している。
概略運行経費は、現行の市内循環バスや事例の実績に基づき、以下の仮定より試算を行っています。	
概略ルート延長	■参考：現行の市内循環バスの実績 ・久喜地区：　574.95km　7系統　合計69便
	■市内循環バス ・久喜地区＋鷲宮南部地区：約575km　7系統　合計約70便 ■デマンド交通 ・菖蒲地区　：1エリア（3台運行） ・栗橋地区＋鷲宮北部地区　：1エリア（3台運行）
連絡予定施設	・久喜地区：鉄道駅、市役所、厚生連久喜総合病院　他 ・菖蒲地区：路線バスの既存バス停、総合支所、商業施設　他 ・栗橋地区：鉄道駅、総合支所、済生会栗橋病院　他 ・鷲宮地区：鉄道駅、総合支所　他
便　　数	■市内循環バス ・現行市内循環バスと同程度（午前7時～午後8時の間に運行、1系統当たり10便・日） ■デマンド交通 ・概ね午前8時～午後6時の間に運行
概略輸送力	■市内循環バス ・1系統当たり300人／日（30人×10便）　バスに乗車可能な最大人数である。 ■デマンド交通 ・デマンド交通1台当たり約30人／日　　過去の事例による1台当たりの平均輸送人数である。

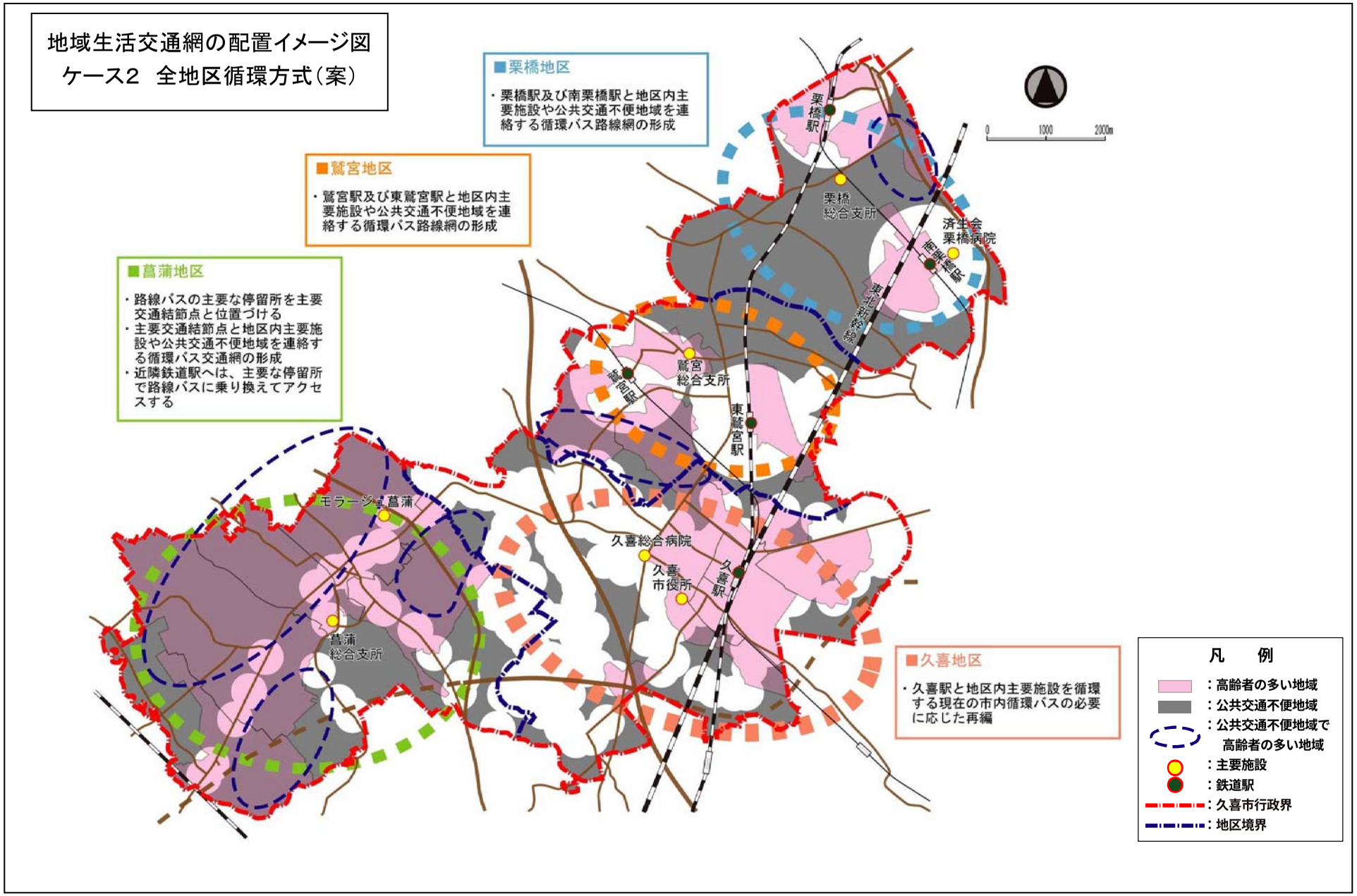


図 地域生活交通網の配置イメージ図　ケース2　全地区循環方式（案）

表　配置イメージ2ケースの比較

ケース	ケース2　全地区循環方式（案）
概略運行経費	・久喜地区（市内循環バス）：約66,700千円 ・菖蒲地区（市内循環バス）：約66,700千円 ・栗橋地区（市内循環バス）：約34,800千円 ・鷲宮地区（市内循環バス）：約34,800千円 ■4地区計：約203,000千円　／年 注：初期投資としての車両購入費は含んでいない。車両の減価償却費は運行経費で考慮している。
概略運行経費は、現行の市内循環バスや事例の実績に基づき、以下の仮定より試算を行っています。	
概略ルート延長	■参考：現行の市内循環バスの実績 ・久喜地区：　574.95km　7系統　合計69便
	■市内循環バス ・久喜地区：約575km　7系統　合計約70便 ・菖蒲地区：約575km　5～7系統　合計約70便 ・栗橋地区：約300km　3～4系統　合計約35便 ・鷲宮地区：約300km　3～4系統　合計約35便
連絡予定施設	・久喜地区：鉄道駅、市役所、厚生連久喜総合病院　他 ・菖蒲地区：路線バスの既存バス停、総合支所、商業施設　他 ・栗橋地区：鉄道駅、総合支所、済生会栗橋病院　他 ・鷲宮地区：鉄道駅、総合支所　他
便　　数	■市内循環バス ・現行市内循環バスと同程度（午前7時～午後8時の間に運行、1系統当たり10便・日）
概略輸送力	■市内循環バス ・1系統当たり300人／日（30人×10便）　バスに乗車可能な最大人数である。

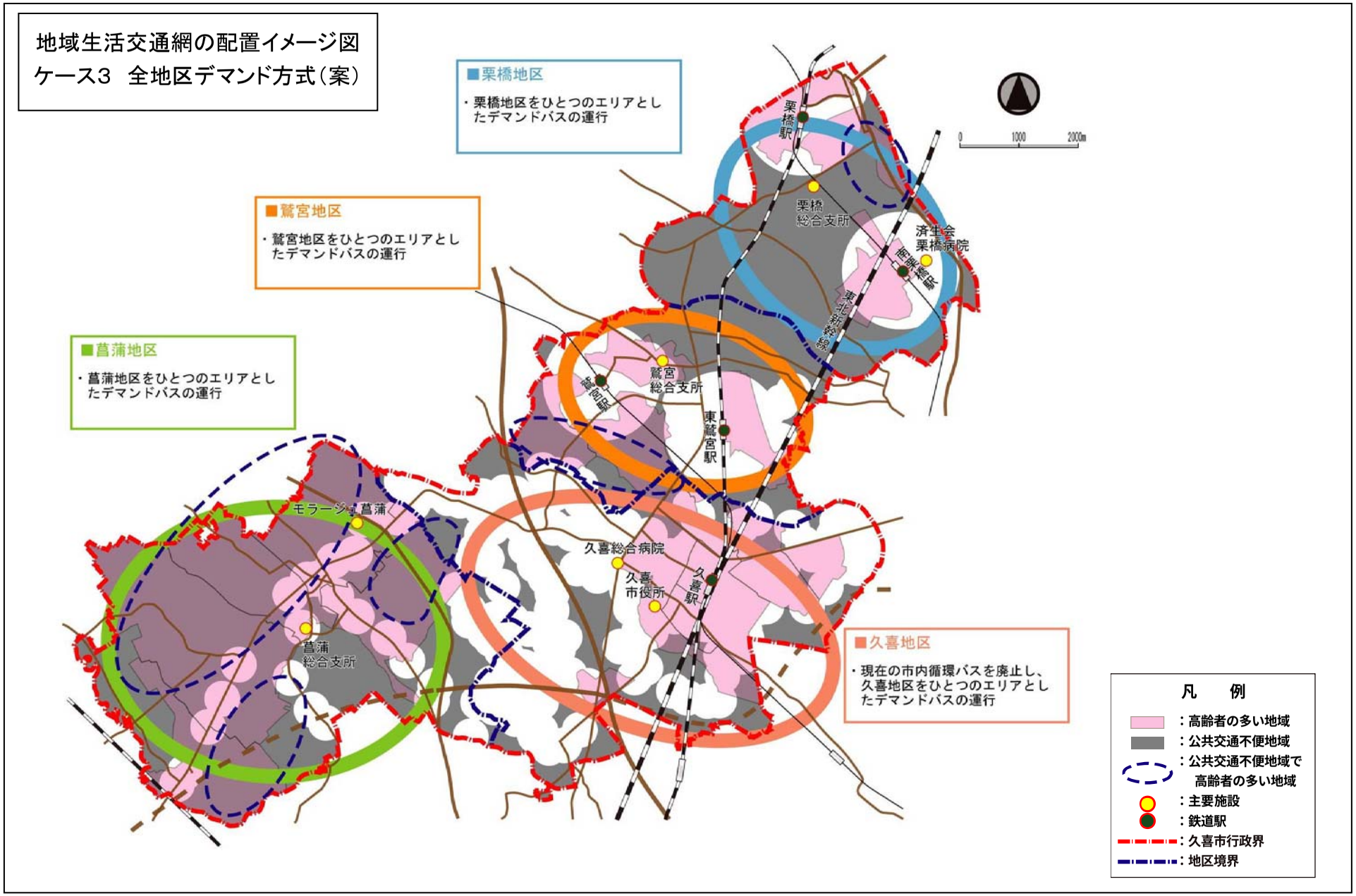


図　地域生活交通網の配置イメージ図　　ケース3　全地区デマンド方式（案）

表　配置イメージ3ケースの比較

ケース	ケース3　全地区デマンド方式（案）
概略運行経費	・久喜地区（デマンド交通）：約42,000千円 ・菖蒲地区（デマンド交通）：約23,400千円 ・栗橋地区（デマンド交通）：約23,400千円 ・鷲宮地区（デマンド交通）：約23,400千円 ■4地区計：約112,200千円　／年 注：初期投資としての車両購入費は含んでいない。車両の減価償却費は運行経費で考慮している。
概略運行経費は、現行の市内循環バスや事例の実績に基づき、以下の仮定より試算を行っています。	
概略ルート延長	■デマンド交通 ・久喜地区：1エリア（6台運行） ・菖蒲地区：1エリア（3台運行） ・栗橋地区：1エリア（3台運行） ・鷲宮地区：1エリア（3台運行） 注：久喜地区は人口規模が他地区の2倍以上であり、目的地となる施設数も多いため他地区の2倍となる6台運行とした。
連絡予定施設	・久喜地区：鉄道駅、市役所、厚生連久喜総合病院　他 ・菖蒲地区：路線バスの既存バス停、総合支所、商業施設　他 ・栗橋地区：鉄道駅、総合支所、済生会栗橋病院　他 ・鷲宮地区：鉄道駅、総合支所　他
便　　数	■デマンド交通 ・概ね午前8時～午後6時の間に運行
概略輸送力	■デマンド交通 ・デマンド交通1台当たり約30人/日　　過去の事例による1台当たりの平均輸送人数である。

第８章　今後の事業の進め方

１　行政･市民･事業者等の役割分担

安全・便利で効率的かつ持続可能な公共交通システムを実現していくためには、行政だけではなく、市民、事業者等の関係者との協力体制の構築が重要です。

このため、今後の検討にあたっては、市民が計画段階から参画し、その声を反映しやすい環境をつくるとともに、計画策定に関わる市民・交通事業者・行政等がそれぞれの役割分担を明確にしながら、情報を共有し、計画段階から関係者間の合意形成を図るという協働による取り組み体制を構築することが重要と考えられます。

また、計画の進捗状況に応じて、ＰＤＣＡサイクルに基づきフォローアップする仕組みを同時に構築していくことも必要であると考えられます。

計画段階での協力体制

久喜市におけるバス交通の具体的計画を策定していく際には、市民・交通事業者・行政等で構成される「地域公共交通会議」を設立し、役割分担を明確にしながら、情報を共有し、合意形成を図りながら進めていくこととします。

事業実施後の協力体制

行　　政	公的バス事業の主体となり、より良いバス交通システムの実現に向けた事業を進めます。運営は交通事業者へ委託します。また、バス利用促進のための広報活動等を実施します。
交通事業者	公的バスの運営を行います。また、路線バスについての利便性向上を考えていきます。
市　　民	積極的なバス利用等の利用者の立場からの協力をしていきます。

2 事業化に向けた検討課題

効果的、効率的な公共交通システムを実現していくため、今後、以下の検討を行いながら具体的な計画を策定・推進していくことが必要と考えられます。

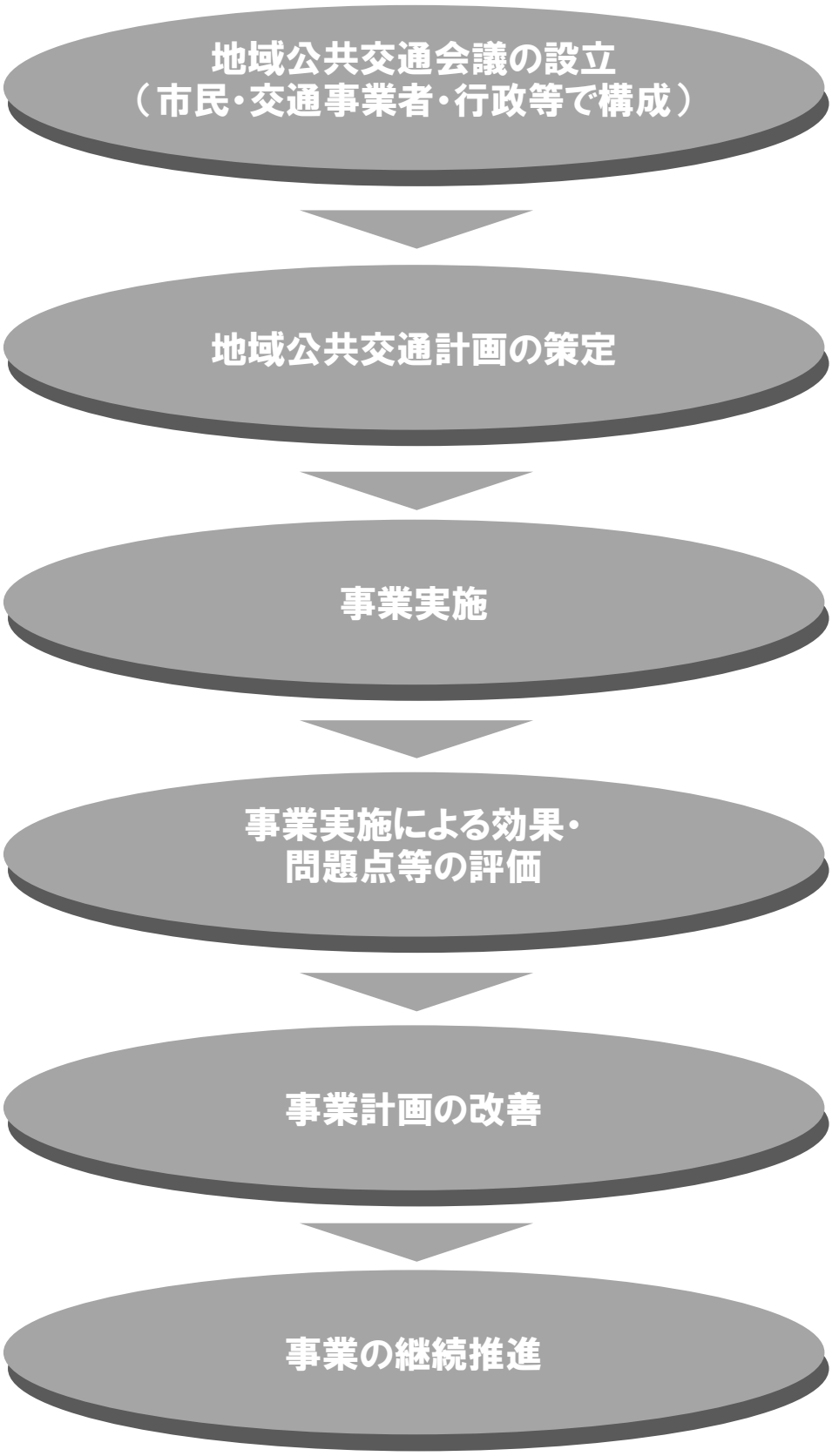
（1）具体的ルート、デマンド交通の導入方式等の検討・計画

・久喜地区及び鷲宮南部地区における市内循環バスの具体的再編ルートの検討・計画
・地区特性を考慮した菖蒲地区や栗橋、鷲宮北部地区で導入するデマンド交通の運営方式の検討・計画

（2）費用対効果を考慮した効率的、効果的な地域生活交通網の検討・計画

・久喜地区及び鷲宮南部地区における市内循環バスの具体的再編ルートの検討を行う際には、費用対効果の検討を行い、効率的・効果的な計画を策定
・地区特性を考慮した菖蒲地区や栗橋、鷲宮北部地区で導入するデマンド交通の運営方式の検討を行う際には、費用対効果の検討を行い、効率的・効果的な計画を策定

（3）段階的な地域生活交通網の形成

・地域生活交通網の形成に際しては、費用対効果の検討や社会実験での検証等を踏まえ、必要性と整備効果との関連を考慮しつつ、必要に応じて段階的な導入・形成について検討

３ 実現に向けたプログラムの検討