様式第６号（第１７条）

会　　議　　録

（４－１）

会議の名称		第51回　春日部市地域公共交通活性化協議会		
開　催　日　時		令和８年８月19日(水)	開　会	午後２時00分
			閉　会	午後３時00分
開　催　場　所		書面開催		
議長(会長等)氏名		会長　久保田 尚		
出席者	委員氏名	(出席人数：12人) 久保田 尚、石塚 宏至、保泉 哲也、野房 宏規、鈴木 敏仁、今村 純雄、藤田 貢、飯塚 光弘、中山 律子、落合 八千代、川村 明、波多野 康治		
	説 明 者	(出席人数：０人)		
	事 務 局	(出席人数：４人) 都市整備部次長兼都市計画課長 金子 秀樹、都市計画課都市計画・公共交通担当主幹 三浦 邦明、都市計画課調整幹 渡辺 隆之、都市計画課都市計画・公共交通担当主任 千葉 陽介		
次第及び公開、一部公開、非公開の区分		議　事 【協議事項】 ・春日部市地域公共交通計画の評価等結果（令和７年４月～令和８年３月） 【報告事項】 ・春日部市コミュニティバス「春バス」令和７年度運行状況（第四次運行） ・令和７年度春バス利用者数実績（第四次運行） ・令和７年度タクシー車両活用実証実験（春タク）の実績 ・路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の利用実績 ・春日部市地域公共交通計画改定業務について ・「東埼玉道路沿線地域におけるBRTなど新たな交通システムの導入構想」の公表について 以上、すべて公開		
一部公開・非公開の場合はその理由		□ 要綱第３条第１号該当： □ 要綱第３条第２号該当： □ 要綱第３条第３号該当： □ 要綱第３条第４号該当：		
配　布　資　料		協議会資料		
会議録の作製方法		■　要点記録		
会議録署名の指定		議長及び議長が指名した委員１名が署名するものとする。		

発　言　者	発言内容　・　決定事項
司　　会	**１　開会**
司　　会	**【委員変更の報告】** 委員４名の変更を報告
司　　会	**【協議会の成立報告】** 欠席委員は７名で、春日部市地域公共交通活性化協議会条例第６条第２項の規定による過半数に達しており、当協議会が成立していることを報告
司　　会	**【配布資料の確認】** （配布資料を確認）
議　　長	**【会議の公開について】** 本会議は原則公開での協議となっており、本日の議事をすべて公開としてよいか。 （委員各位）異議なし
司　　会	**【傍聴人の確認】** 傍聴人１名の報告
	２　議事
議　　長	**【議事録署名人の指名】** 本日の会議録署名人に、春日部市都市整備部長の波多野委員を指名する。
	【協議事項】 **春日部市地域公共交通計画の評価等結果** **（令和７年４月～令和８年３月）について**
事　務　局	（地域公共交通計画の令和７年度の評価について事務局より資料１～３を用いて説明） 本計画の令和７年度における評価を協議をいただき、結果を国土交通大臣及び総務大臣に提出する。各目標について説明する。 （資料１） ○「（１）まちづくりとの連携」について 「バスの乗り入れが可能な鉄道駅数」を調査方法としている。目標値の５駅に対して実績値は５駅であり、目標は達成された。

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	取組②の「まちづくりの拠点である 鉄道駅へのバス路線乗り入れ」について、「評価・次年度に向けた課題や取組」欄において、今後も駅を中心とした公共交通ネットワークの形成を目指していく。取組の③の「施設立地と連携したバスネットワークの再編」について、令和６年１月から第四次春バス運行計画を開始しており、検証を行っていくこととしている。 ○「（２）公共交通利用の促進」について 「１日あたりの鉄道、路線バス、春バスの公共交通利用者数」を調査方法としている。目標値 172,000 人に対し、実績値 156,491 人と目標を下回っているが、令和６年度との比較では 1,910 人の増加と、回復の基調にある。 取組④の「イベントやラッピング車両を活用した春バスのＰＲ」では令和７年度は、昨年に引き続き春日部藤まつりで、春バスの展示等を実施した。取組⑥の「環境負荷の少ない交通体系の整備」では、サイクル&バスライドを令和５年６月１日から導入している。現在、５箇所のサイクル&バスライド駐輪場（ハーモニー春日部、八丁目山中集会所、幸松第二公民館、公民館前、庄和総合支所）を設置している。 ○「（３）人口減少 及び 高齢化社会への対応」について 「（２）公共交通利用の促進」の１日あたりの鉄道・路線バス・春バスの公共交通利用者数と、公共交通におけるノンステップバスの導入率を調査方法としている。利用者数は先ほどの説明のとおりで、ノンステップバスの導入率については、昨年度に引き続き、令和７年度も 100％を維持した。 取組⑦の高齢者、運転免許返納者への移動手段確保は、庄和地域を対象にタクシー運賃を補助する実証実験（春タク）を実施し、令和８年４月からは本格運行に移行した。 ○「（４）市民の生活利便性の向上」と「（５）利用者ニーズへの対応」について （４）（５）ともに、以下の３つの同じ調査方法としている。 「公共交通利用圏域の人口カバー率」は、目標値 90％以上に対し、実績値は 82.4％と目標を下回った。地域と年齢等を限定してタクシー運賃を補助する「春タク」を令和６年１月から実証実験として実施し、令和８年４月から本格運行に移行した。 「公共交通に関する住民満足度」は、令和６年度に、市民意識調査を実施し、春日部市に当てはまる印象のうち「交通の便のよいまち」は、60.8％となり前回調査（令和４年度）と比較して 2.6 ポイント改善した。 「路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数」は、目標値 16 箇所に

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	対し、実績値は８箇所と目標を下回った。路線バス事業者と意見交換を図りながら、路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の対象となる路線の拡大を目指していきたいと考えている。 　取組⑩「バス停留所の環境整備」で、バス停へのベンチ設置等を検討や、⑬「路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定」で、乗り継ぎ割引の対象路線の拡大の検討を行う。⑨「乗換案内サービスへの対応」、⑪「春バス路線の効率化」、⑫「乗り継ぎ利用環境の強化」は、現行の第四次運行の中で対応し、今後も計画に定められた施策を推進し、満足度の向上につなげていきたい。 ○「（６）公共交通に関する行政経費の適正化」について 　この調査方法は「コミュニティバス運行における営業係数」、営業係数の目標値 600 以下に対して、実績値は 366 となり、令和６年度に引き続き、目標を達成した。 **【報告事項】**（関連があるため、協議事項に続けて説明） （資料２） **「春日部市コミュニティバス「春バス」令和７年度運行状況」について**
事　務　局	令和７年度の春バスの全ルート合計の累計利用者数は、122,371 人で、令和６年度の全ルート合計の利用者数 114,865 人に比べ、7,506 人の増加であり、利用者数は過去最高を更新した。 　営業係数について令和７年度は 366 で、令和６年度の 392 から 26 ポイント改善した。 　令和７年度の「粕壁～幸松地区ルート」は、利用者数は累計 56,612 人で前年度と比較して 106 人減少したが、運賃収入は増加した。なお、武里駅～豊春駅ルート、庄和地区ルートは、前年度と比較して利用者数・運賃収入ともに改善が図られた。 （資料３） **「令和７年度春バス利用者数実績（第四次運行）」について** 　各ルートの利用者数状況は、資料３のとおりで説明は省略する。 　以上から、目標の営業係数 600 以下を達成できた。
委　員　A	〔質疑応答〕 　営業係数について 100 を超えれば赤字とあるが、つまり春バスはすべて赤字ということか。 　これは何年後くらいに黒字を目指すなどの計画はあるのか。
事　務　局	春バスは赤字で運行している。また、目標値は営業係数を 600 以下に設定しており、交通空白等の地域をカバーする事業の為、黒字化は目標にしていない。しかし公共交通を維持していくために、

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	営業係数を下げていくという目的で目標値を設定している。
議　　長	黒字化はできないが交通のサービスが必要な地域があるため、税金によるコミュニティバスが必要であるとご認識いただければと思う。
委　員　B	公共交通利用圏域の人口カバー率の算出方法や定義について教えて欲しい。
事　務　局	春日部市では駅から 800m かつバス停から 300m 以上離れているエリアを交通空白と設定しており、その中に入っている人口の割合から出している。
議　　長	令和７年度の評価として国に報告することで承認してよいか。 （委員各位）異議なし
	３ 報告事項 **令和７年度タクシー車両活用実証実験（春タク）の実績について**
事　務　局	（令和７年度タクシー車両活用実証実験（春タク）の実績について事務局より資料４を用いて報告） 春タクは、春バスルート再編で公共交通空白地域が拡大した庄和地域で、移動手段の確保のため、タクシー補助制度の実証実験を行った。運行区域は庄和地域全域、対象者は庄和地域で、道のりで鉄道駅から 800m 以上、かつ春バス・路線バスのバス停留所から 300m 以上の距離に居住する 75 歳以上の方及び妊産婦である。 実績報告について、令和８年３月 31 日現在、686 件の申請があり、対象者の要件を満たす 568 名（うち妊産婦３名）の方に利用登録証を交付した。 令和７年度の利用回数は 2,013 回、タクシー会社への補助金額は、合計 1,399,500 円、利用回数は月平均 168 回、タクシー会社への補助金額は月平均 116,625 円で、令和６年度から増加した。 令和６年１月から実証実験で、「経費」と「効果」について一定の把握ができたことと、令和６年７月に実施したアンケート調査では、「春タクの満足度」の質問で、「非常に満足」・「まあまあ満足」の割合が約 70％であり、一定の効果があると考え、令和８年４月から実証実験の実施内容のまま本格運行へ移行した。 〔質疑応答〕 なし
議　　長	補足として、本制度は対象者を鉄道駅やバス停からの距離を道

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	のりで判定する非常に珍しい方法をとっており、論理的な測定方法となっている。 　本格運行となり、次回以降も継続的に報告をお願いする。 **路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の利用実績**
事　　務　　局	（路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の利用実績について、事務局より資料５を用いて説明） 　公共交通全体の利用者の増加や、利便性の向上を図るため、春バスと路線バスを相互に乗り継ぐ際に、乗り継ぎ後のバス運賃の割引が受けられるもので、対象路線を限定して実施している。 　割引額は、100 円（中学生以上）、半額対象者は 50 円（小学生等）である。 　対象路線は、春バスは全線、路線バスは朝日バスの、 ①春日部駅西口～市役所前・大沼六丁目～秀和総合病院線、 ②春日部駅西口～地方庁舎前・秀和総合病院・かすかべ温泉～ウイング・ハット春日部線 ③春日部駅東口～イオンモール春日部前・庄和総合支所・関宿中央ターミナル～関宿はやま工業団地線 ④せんげん台駅～みどり住宅～ウイング・ハット春日部線 ⑤せんげん台駅～団地センター～武里駅西口線 　の５路線である。 　乗継が可能な主要施設は、①春日部市役所、②春日部駅、③秀和総合病院、④武里駅、⑤アイル・アリーナ ウイング・ハット春日部、⑥庄和総合支所、⑦庄和中央病院、⑧イオンモール春日部の８カ所である。 　利用実績として、令和７年度は 1,818 人、令和６年度は 1,850 人となり、令和７年度は前年度比 32 人減少である。 〔質疑応答〕 なし
議　　長	利用者数が減少したとのことで、今後以降も乗継の利用者数を注意深く確認して欲しい。 **春日部市地域公共交通計画改定業務について**
事　　務　　局	（春日部市地域公共交通計画改定業務について、事務局より資料６を用いて説明）

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	令和９年度までの計画の為、令和８年、９年で春日部市地域公共交通計画の改定を行う。 ○「１．春日部市地域公共交通計画とは」について 春日部市では、近年の人口減少や、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況が厳しさを増す中、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保、まちづくりの観点からの交通施策の促進等の目的で、計画を策定した。 春日部市地域公共交通計画は、平成 30 年３月に策定された「第２次春日部市総合振興計画」に則した個別計画であり、令和２年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、法定計画である。 ○「２．関連計画」について 春日部市地域公共交通計画の関連計画は、第２次春日部市総合振興計画、春日部市都市計画マスタープラン、春日部市立地適正化計画、SDGｓが関連計画である。 「（１）第２次春日部市総合振興計画」は、春日部市における都市づくりの目標を示すとともに、市政を総合的、計画的に運営するために、各分野における計画や事業の指針を明らかにする、市政運営の最も基本となる計画である。 各分野に基本目標が定められ、その中の１つとして「基本目標６〔都市基盤〕」に、公共交通に関する取組みが定められてる。 公共交通の取組みとして、「利便性の高い公共交通ネットワークの形成」や「路線バス・春バス車両の周知」等が示されている。 「（２）春日部市都市計画マスタープラン」は、春日部市における望ましい将来都市像やまちづくりの方向性を総合的に示す計画である。 鉄道駅を生活圏の核と位置づけ、都市機能や都市サービスを集約させ、都市拠点機能の強化を図るとともに、都市拠点を結ぶ交通ネットワークの形成を図ることが示されている。 部門別方針で「②公共交通機関の充実」が示されており、この中で鉄道やバス等の公共交通に関する充実に向け、「公共交通機関の連携強化」が示されている。 「（３）春日部市立地適正化計画」は、将来の人口減少、少子高齢化の進行に備え、「世代が循環する」持続可能なまちの実現に向け、集約型都市構造の実現に向けた住宅及び都市機能の立地の適正化についての方針を定めた計画である。 計画の実現に向けた「５つの施策の柱」では、「１.公共交通ネットワークの形成」、「２.交通結節機能の向上及び歩いて暮らせる交通環境の形成」が示されている。

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	「（４）ＳＤＧｓ」は、平成 27 年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された平成 28 年から令和 12 年までの国際目標である。 SDGs は、貧困、エネルギー、成長・雇用、気候変動など、持続可能な社会のための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。 本市は、令和２年７月に、SDGs 未来都市として選定されている。本計画においても SDGs の理念を取り入れて策定を行うものである。 ○「３．現行の春日部市地域公共交通計画の基本理念と基本方針」について 基本理念である「あらゆる世代にとって便利で、持続可能な公共交通ネットワークの実現」については、高齢者や障がい者等の交通弱者はもちろん、あらゆる世代の市民が、便利に利用できる、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」と連動した、わかりやすく効率的につながる地域公共交通ネットワークを形成することである。 また、人口減少が進み、公共交通利用の縮小が予想される中、地域住民、交通事業者、行政が連携し、持続可能な公共交通のネットワークを構築することで公共交通利用者の維持・増加を図る。また、効率的な公共交通の運行と利用の促進により環境にも配慮した公共交通ネットワークを形成することとしている。 この基本理念をもとに、本計画の基本方針を設定している。 基本方針３つ、 基本方針１「あらゆる世代の市民の交流を促す公共交通の実現」、 基本方針２「駅を中心としたコンパクトシティ（コンパクトで低炭素な都市）の形成に資する公共交通の実現」、 基本方針３「各交通機関の連携により、市民の誰もが便利に利用でき、効率的で持続可能な公共交通の実現」 を設定している。 ○「４．現行の春日部市地域公共交通計画の指標と目標の設定の考え方」について これは、基本方針に沿った地域公共交通網の形成に向け、達成状況を評価する指標を設定しているものである。 指標の設定にあたっては、関連計画との連携を図る必要があるため、それぞれの計画における公共交通に関する成果指標を踏まえて設定している。 目標の設定は、それぞれの指標に対して市、交通事業者等が定期的に収集、整理するデータを用いて、定量的に評価することが可能

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	な項目を設定している。 ○「５．現行の春日部市地域公共交通計画の指標と目標」について 　こちらについては、先ほど協議事項として、資料１「春日部市地域公共交通計画の評価等結果（令和７年４月～令和８年３月）」にて、説明した内容である。 ○「６．現行の春日部市地域公共交通計画改定の必要性」について 　春日部市では、平成 30 年３月に地域公共交通網形成計画の関連計画となる「第２次春日部市総合振興計画」が策定され、同計画に即し、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成のため「春日部市立地適正化計画」が策定された。 　国においては、令和２年６月に地域公共交通網形成計画の根拠法となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が公布され、同年 11 月に施行された。 　法律の改正に伴い、「地域公共交通網形成計画」の名称が「地域公共交通計画」に変更となり、計画の策定が努力義務化されるとともに、定量的な目標の設定や、毎年度の評価等により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保が求められている。 　このような背景を踏まえ、「第２次春日部市総合振興計画」と従前計画（平成 27 年 11 月策定　春日部市地域公共交通網形成計画）の策定後に策定された、「春日部市立地適正化計画」の施策との整合性を図り、春日部市地域公共交通計画の策定を行った。 　現行の春日部市地域公共交通計画を令和３年度～令和９年度の７か年とし、関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画と整合を図りつつ定量的な目標を設定し、様々な施策によって地域公共交通の促進を図っている。 　令和９年度が現行計画の期間であり、今後の春日部市において持続可能な公共交通を目指していくため、既存計画を見直し、改定する必要がある。 　ＰＤＣＡサイクルに基づき、計画、実行、評価、改善のサイクルを繰り返し行い、継続的に事業の改善を促す必要がある。 ○「７．スケジュール（予定）」について 　春日部市地域公共交通計画改定のスケジュールについて令和８年８月から令和９年２月の間に、基礎調査や統計データの収集、アンケート調査等を実施、計画の方針、区域、目標等を策定する予定である。 　令和９年３月に、計画骨子案を作成し、本協議会にて協議させていただく予定である。 　計画骨子案を協議した後に、関連計画との調整を図りながら、令和９年度、計画素案について途中経過、パブリックコメント実施前

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	の計２回、本協議会にて協議予定である。 　その後、計画案について、パブリックコメントを実施する。パブリックコメント実施後に、計画案とパブリックコメント結果について本協議会にて協議し、令和 10 年３月に、計画を改定する予定である。 〔質疑応答〕
委　員　B	交通空白解消について、要モニタリング地区が春日部は４地区あったかと思う。対策の方針などは入れていくのか。
事　務　局	要モニタリング地区の対応などは検討していく予定である。また、すでに地元と打合せや意見交換会を行っている地区もある。
委　員　A	アンケートについて、地域や年齢は決まっているか。
事　務　局	全地域、16 歳以上、3000 人を対象として検討している。
委　員　A	春バスは高齢者利用が多いと認識している。幸松～粕壁ルートを自身が利用しているが、便数が少ないという声がある。少ないため足が悪くても立ち乗りの方もいる。16 歳以上を対象としても、春バスの利用者層ではく、春バスの利用者層を想定したアンケートとして欲しい。
事　務　局	春バスだけのアンケートではないため、ご意見として伺い、どのように反映できるかも併せて検討していく。
委　員　A	ぜひ、春バスに重点を置いて欲しい。
事　務　局	ご意見として受け取る。
議　　長	次期計画期間は令和 10 年度～令和 15 年度となる。春日部駅付近連続立体交差事業は事業期間を令和 13 年度までとしており、計画期間中に完成予定である。市内の交通の状況が大きく変わると思うが、春日部駅付近連続立体交差事業はどのように計画内で取り扱うか。
事　務　局	高架下の機能や駅前広場も未確定の状況であり、春日部駅付近連続立体交差事業の状況に合わせて改定で対応することもありうる。 **「東埼玉道路沿線地域における BRT など新たな交通システムの導入構想」について**
事　務　局	「東埼玉道路沿線地域における BRT など新たな交通システムの導入構想」について、事務局より資料７を用いて説明） 　「東埼玉道路沿線地域における BRT など新たな交通システムの

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	導入構想」が八潮市ホームページにて公表された。 ○「１．経緯」について 　埼玉県東部地域では、近年、大型商業施設の立地に伴い、周辺道路で渋滞が発生するなど様々な影響が生じている。これらの問題の解決に向け、災害、渋滞対策、地域振興など、まちづくりに資する施策提言を行うことを目的に令和５年２月 10 日に、「埼玉県東部地域道路交通研究会」を設立し、調査・研究を進めた。 　BRT とは、Bus Rapid Transit_バス高速輸送システムであり、走行空間、車両、運行管理などに様々な工夫を施すことにより、従来のバスに比べ、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステムのことである。 ○「２．研究会の構成」について 　構成員は、八潮市、越谷市、三郷市、春日部市、吉川市、草加市、松伏町である。 　アドバイザーは東京大学大学院工学系研究科　西野 教授。オブザーバーは国土交通省北首都国道事務所長、埼玉県交通政策課、埼玉県県土整備政策課、埼玉県都市整備政策課である。 ○「３．構想の趣旨」について 　（仮称）外環八潮スマート IC 周辺から春日部市庄和 IC までの区間を繋ぐ東埼玉道路に自動運転専用道路を整備し、BRT などの新たな交通システムの導入やパーク＆ライドを実現することにより、人やモノの流れを公共交通機関に振り替えることで、渋滞緩和、経済性・生産性の向上、環境負荷の軽減が期待できることから、埼玉県東部地域における BRT などの新たな交通システムの導入に向け、本構想を策定したものである。 ○「４．自動運転 BRT の整備効果」について （1）東埼玉道路周辺はバス利用者が多く、渋滞に左右されず、定時運行が可能なモビリティへの需要が期待できる。 （2）草加工業団地、草加・八潮工業団地、草加柿木フーズサイト、東埼玉テクノポリス、松伏田島産業団地、豊野工業団地に通勤する人たちの交通利便性の向上が期待できる。 （3）災害時などにおける消防や救急などの緊急車両用道路としての活用など、レジリエンスの向上が期待できる。 （4）先端技術を活用した新たな交通システムを拠点としたコンパクトかつスマートなまちづくりが期待できる。 　以上の整備効果が期待できる。 将来像と期待される効果について 　本市が、BRT などに期待する効果は、「交通空白地の新たな交通手段」、「周辺の地域活性化」としている。

発　言　者	発言内容　・　決定事項
	「東埼玉道路沿線地域における BRT など新たな交通システムの導入構想」の公表については、以上となります。
	〔質疑応答〕
議　　長	自動運転専用道路を作るとのことだが、本当か。
事　務　局	高架の下を利用して専用レーンを作る構想である。国土交通省への要望活動も実施している。
議　　長	自動車専用部の１車線を専用レーンにするのではなく、別の場所に作るのか。
事　務　局	計画の区間の自動車専用部は全て盛り土区間も高架化の計画となっている。一般道とは別に作る。自動車専用道、一般道の間に整備予定である。
議　　長	全体を通して意見や質問等はあるか。 （質疑等無し）
議　　長	これで本日の協議・報告事項は終了したので、議長の任は以上で終わりとする
	４ 閉 会 閉会宣言 －散会－

発　言　者	発言内容　・　決定事項

議事の顛末・概要を記載し、その相違なきことを証するためここに署名する。

令和８年９月１６日

署名者の職・氏名

議　　長　　久保田　尚　（原本は自署）

委　　員　　波多野　康治（原本は自署）