資料１

現行の地域公共交通計画　指標と目標

対応の方向性	指標		目標 〈現況値〉		〈目標値〉
(1)まちづくりとの連携	バスの乗り入れが可能な鉄道駅数	上位関連計画を踏まえて、まちづくり拠点である鉄道駅について、駅前広場への乗り入れが可能な駅数を確認する	4 駅（春日部駅、北春日部駅、武里駅、南桜井駅）	⇒	5 駅
(2)公共交通利用の促進	公共交通利用者数	上位関連計画を踏まえて、鉄道、路線バス、春バスの１日の利用者数を確認する	172,000 人/日 鉄道、路線バス、春バスの利用者数合計	⇒	172,000 人/日 鉄道、路線バス、春バスの利用者数合計
(3)人口減少及び高齢化社会への対応	公共交通におけるノンステップバスの導入率	上位関連計画を踏まえて、バリアフリーの整備状況として、ノンステップバスの導入率を確認する	90.9%（令和元年度） ノンステップバス導入率	⇒	100% ノンステップバス導入率
(4)市民の生活利便性の向上	公共交通利用圏域の人口カバー率	公共交通のサービス状況として、公共交通利用圏域（鉄道…駅から半径 800m 圏内、路線バス及び春バス…停留所から半径 300m 圏内）を確認する	88.5%（平成 27 年） 公共交通利用圏の人口カバー率	⇒	90%以上 公共交通利用圏の人口カバー率
	公共交通に関する住民満足度	公共交通に関する住民満足度を確認する	58%（平成 25 年度） 「交通の便のよいまち」だと思う市民の割合	⇒	65% 「交通の便のよいまち」だと思う市民の割合
(5)利用者ニーズへの対応	路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数	路線バスと春バス等の乗り継ぎが可能な鉄道駅、主要施設、停留所の数を確認する	13 か所 乗り継ぎ拠点数	⇒	16 か所 乗り継ぎ拠点数
(6)公共交通に関する行政経費の適正化	コミュニティバス運行における営業係数	春バスの運行における公費負担について確認する。	646（令和元年度） 春バス全ルートの営業係数	⇒	600 以下 春バス全ルートの営業係数

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）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
（１）まちづくりとの連携	①連続立体交差事業と連携した公共交通ネットワークの構築 ②まちづくりの拠点である鉄道駅へのバス路線乗り入れ ③施設立地と連携したバスネットワークの再編	バスの乗り入れが可能な鉄道駅数	目標値　5駅 実績値　5駅 乗り入れ駅は、春日部駅、武里駅、北春日部駅、南桜井駅、豊春駅	①「連続立体交差事業との連携した公共交通ネットワークの構築」については、現時点で連続立体交差事業の完成予定が令和13年度であるため、事業の進捗に合わせて検討を進めていく。 ②目標を達成。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。 ③令和６年１月の市役所新本庁舎の開庁と同時に、第四次春バス運行計画を開始した。今後、検証を行っていく。	
（２）公共交通利用の促進	④イベントやラッピング車両を活用した春バスのＰＲ ⑤商業施設との連携による公共交通の利用促進 ⑥環境負荷の少ない交通体系の整備	公共交通利用者数（鉄道、路線バス、春バスの1日の利用者数）	目標値　172,000人/日 実績値　156,491人/日 コロナ後のリモートワーク推進などによる影響で、令和７年度も目標値には達しなかったと思われるが、公共交通の利用者数は回復基調にある。（対前年比1,910人増）	④春日部藤まつりにて、春バスの展示を行った。今後も、イベント等を実施し、さらなるＰＲに努めていく。 ⑤連携手法の研究、関係者との調整を行っていく。 ⑥サイクル&バスライドについては、トラブル等無く、運用されている。	

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）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
（３）人口減少及び高齢化社会への対応	⑦高齢者・運転免許返納者への移動手段確保の検討 ⑧ノンステップバスの導入促進	１．公共交通利用者数（鉄道、路線バス、春バスの1日の利用者数） ２．公共交通におけるノンステップバスの導入率	１．目標値　172,000人/日 実績値　156,491人/日 コロナ後のリモートワーク推進などによる影響で、令和７年度も目標値には達しなかったと思われるが、公共交通の利用者数は回復基調にある。（対前年比1,910人増）（再掲） ２．目標値　100% 実績値　100%(45台)	⑦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）を行った。春タクは、令和８年４月から本格運行している。 ⑧ノンステップバスの導入率100%を今後も維持していく。	
（４）市民の生活利便性の向上	⑨乗換案内サービスへの対応 ⑩バス停留所の環境整備	１．公共交通利用圏域の人口カバー率 ２．公共交通に関する住民満足度 ３．路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数	１．目標値 90%以上 実績値 82.4% ２．目標値 65%以上 実績値 60.8% （対前回調査（令和４年度）比2.6ポイント改善） ３．目標値 16箇所 実績値 8箇所	⑨第四次春バス運行計画の開始に伴うルート変更への対応を行った。 ⑩ベンチを１基（春バス粕壁～幸松地区ルート「春日部市場」）設置した。今後もバス停へのベンチ設置等について、検討していく。	令和６年度に、市民意識調査を実施（春日部市に当てはまる印象「交通の便のよいまち」60.8%（令和４年度、58.2%））。
（５）利用者ニーズへの対応	⑪春バス路線の効率化 ⑫乗り継ぎ利用環境の強化 ⑬路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定			⑪第四次春バス運行計画を実施し、ルート・ダイヤの効率化を図った。 ⑫第四次春バス運行計画に基づき、路線バスと春バスの乗り継ぎしやすいダイヤ編成の検討を行う。 ⑬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検討していく。	

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）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
（６）公共交通に関する行政経費の適正化	⑭春バス運賃の適正化 ⑮地域自主運行交通の導入の検討	コミュニティバス運行における営業係数	目標値　600以下 実績値　366 令和７年度は、第四次春バス運行計画の実施に伴い、ルート・ダイヤの効率化を図ったため、目標を達成した。（対前年比-26）	⑭令和５年度に、乗務員不足という意見もあり、乗務員確保のため運賃の値上げを実施した。 ⑮地域の方々との意見交換やご協力もいただきながら、需要や実情を勘案し、今後検討していく。	

（記載に当たっての留意事項）

・　本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。

・　毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。

・　一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。

・　月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。

・　地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

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）

資料2－1

		粕壁～幸松地区ルート	武里駅～豊春駅ルート	庄和地区ルート	3ルート合計
累計利用者数	（人）	56,612	24,343	41,416	122,371
累積運行日数	（日）	307	307	307	307
一日平均利用者数	（人）	184	79	135	399
累計運賃収入※1	（千円）	9,647	3,532	6,169	19,348
営業係数		258	640	376	366

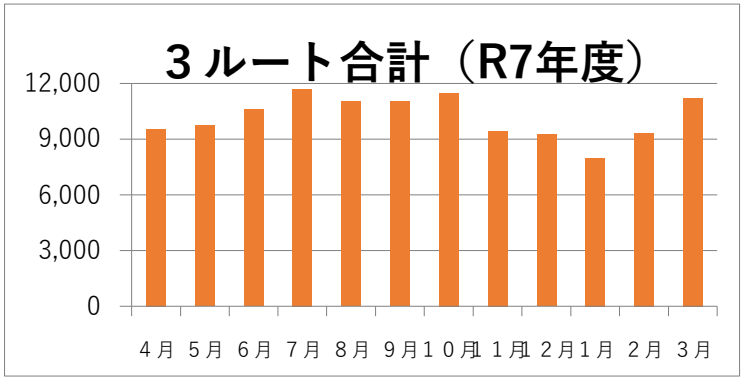
参考　R6年度運行状況		粕壁～幸松地区ルート	武里駅～豊春駅ルート	庄和地区ルート	3ルート合計
累計利用者数	（人）	56,718	22,319	35,828	114,865
累積運行日数	（日）	308	308	307	308
一日平均利用者数	（人）	184	72	117	373
累計運賃収入※1	（千円）	9,422	2,769	4,940	17,132
営業係数		252	774	445	392

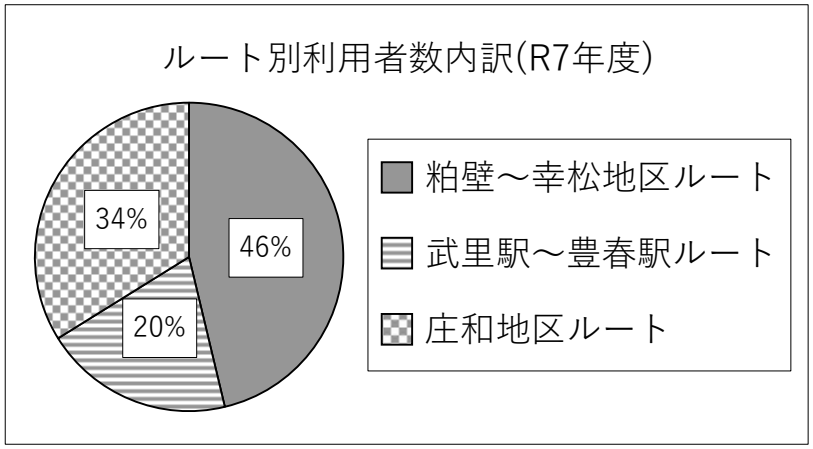
月別内訳

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
運行日数（日）	26	27	25	27	26	26	27	25	24	24	24	26
利用人数（人）	9,538	9,748	10,596	11,688	11,034	11,028	11,501	9,448	9,252	7,983	9,323	11,232
運賃収入（千円）※1	1,471	1,564	1,689	1,928	1,777	1,750	1,783	1,443	1,469	1,355	1,412	1,707
営業係数※2	400	377	350	307	332	338	332	408	401	434	417	346

※1　千円未満は四捨五入

※2　営業係数：100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。100未満であれば黒字、超えれば赤字。



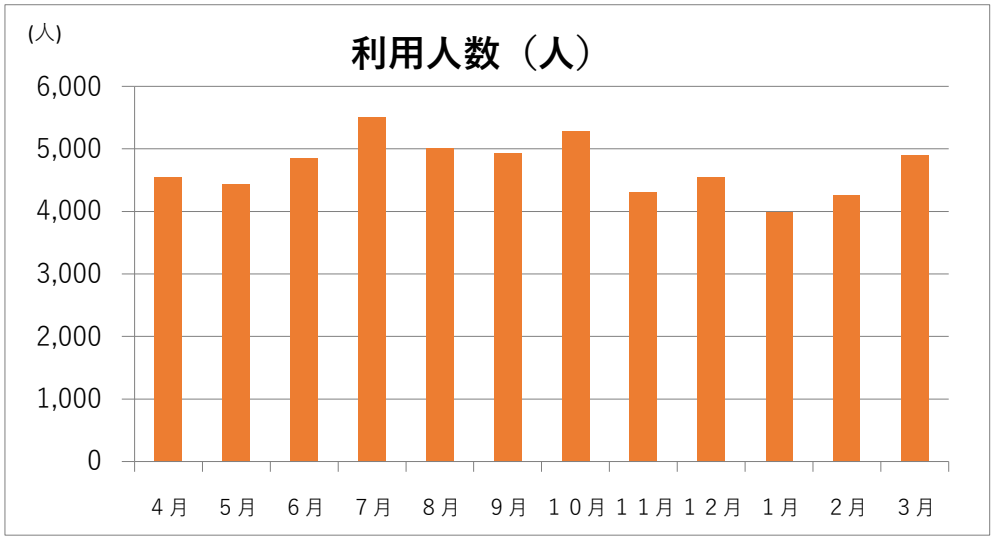


春日部市コミュニティバス「春バス」令和7年度運行状況（第四次運行）

資料2－2

粕壁～幸松地区ルート

累計利用者数	56,612 人
累積運行日数	307 日
一日平均利用者数	184 人
累計運賃収入※1	9,647 千円
営業係数	258



月別内訳

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
運行日数（日）	26	27	25	27	26	26	27	25	24	24	24	26
利用人数（人）	4,559	4,433	4,854	5,515	5,013	4,938	5,282	4,315	4,555	3,990	4,254	4,904
運賃収入（千円）※1	768	802	862	948	874	857	881	715	730	666	702	841
営業係数※2	270	259	241	220	238	243	237	290	284	310	295	247

※1　千円未満は四捨五入

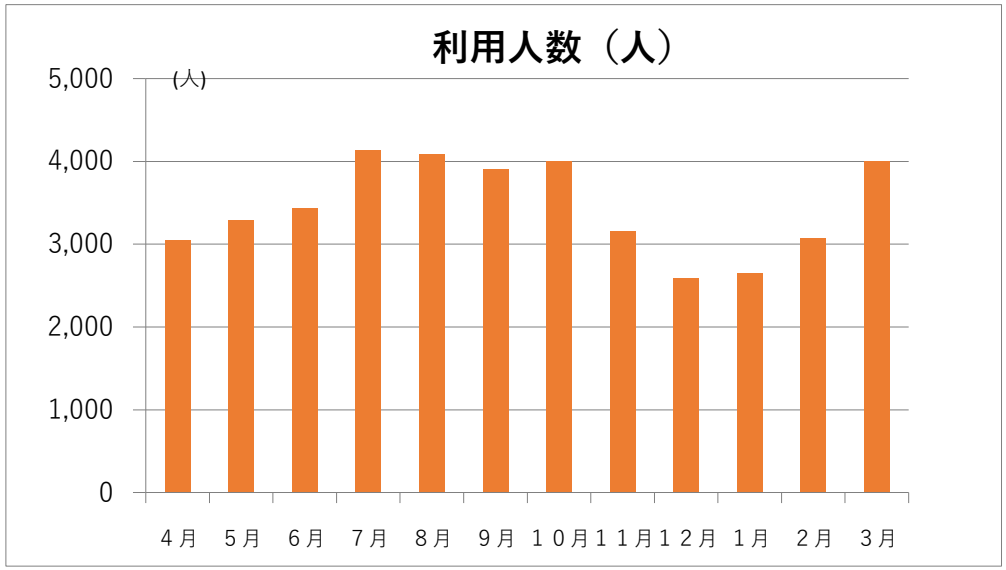
※2　営業係数：100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。100未満であれば黒字、超えれば赤字。

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）

資料2－3

庄和地区ルート

累計利用者数	41,416 人
累積運行日数	307 日
一日平均利用者数	135 人
累計運賃収入※1	6,169 千円
営業係数	376



月別内訳

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
運行日数（日）	26	27	25	27	26	26	27	25	24	24	24	26
利用人数（人）	3,047	3,296	3,443	4,132	4,089	3,905	4,010	3,162	2,591	2,656	3,074	4,011
運賃収入（千円）※1	448	485	515	660	610	565	577	468	448	420	437	537
営業係数※2	431	399	376	295	318	343	336	413	430	459	442	360

※1　千円未満は四捨五入

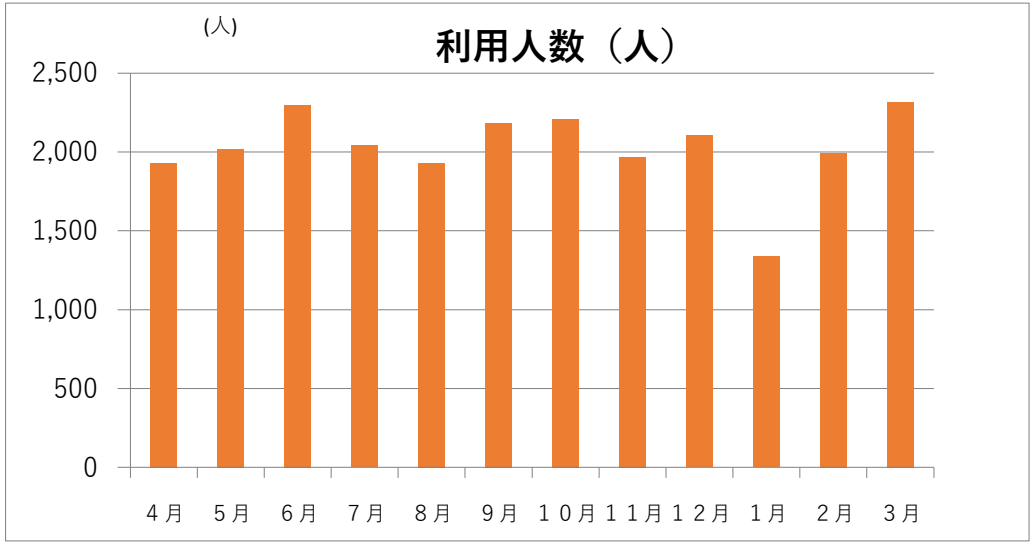
※2　営業係数：100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。100未満であれば黒字、超えれば赤字。

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）

資料２－４

武里駅～豊春駅ルート

累計利用者数	24,343　人
累積運行日数	307　日
一日平均利用者数	79　人
累計運賃収入※1	3,532 千円
営業係数	640



月別内訳

月	４月	５月	６月	７月	８月	９月	１０月	１１月	１２月	１月	２月	３月
運行日数（日）	26	27	25	27	26	26	27	25	24	24	24	26
利用人数（人）	1,932	2,019	2,299	2,041	1,932	2,185	2,209	1,971	2,106	1,337	1,995	2,317
運賃収入（千円）※1	255	277	312	319	293	329	324	261	291	269	273	329
営業係数※2	738	680	604	591	645	575	584	723	650	700	689	575

※1　千円未満は四捨五入

※2　営業係数：100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。100未満であれば黒字、超えれば赤字。

令和7年度春バス利用者数実績（第四次運行）

資料３

単位：人

全ルート合計

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
4月		8,986	9,538				
5月		9,366	9,748				
6月		9,221	10,596				
7月		10,324	11,688				
8月		10,330	11,034				
9月		9,574	11,028				
10月		10,573	11,501				
11月		9,601	9,448				
12月		8,666	9,252				
1月	6,350	8,349	7,983				
2月	7,835	9,879	9,323				
3月	8,563	9,996	11,232				
合計	22,748	114,865	122,371	0	0	0	0
一カ月平均	7,583	9,572	10,198				

単位：人

粕壁～幸松地区ルート

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
4月		4,703	4,559				
5月		4,912	4,433				
6月		4,727	4,854				
7月		5,135	5,515				
8月		5,286	5,013				
9月		4,799	4,938				
10月		5,226	5,282				
11月		4,583	4,315				
12月		4,347	4,555				
1月	3,597	4,063	3,990				
2月	4,480	4,182	4,254				
3月	4,823	4,755	4,904				
合計	12,900	56,718	56,612	0	0	0	0
一カ月平均	4,300	4,727	4,718				

単位：人

武里駅～豊春駅ルート

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
4月		1,660	1,932				
5月		1,916	2,019				
6月		1,641	2,299				
7月		1,800	2,041				
8月		1,786	1,932				
9月		1,660	2,185				
10月		2,063	2,209				
11月		2,031	1,971				
12月		1,820	2,106				
1月	1,136	1,716	1,337				
2月	1,338	2,131	1,995				
3月	1,464	2,095	2,317				
合計	3,938	22,319	24,343	0	0	0	0
一カ月平均	1,313	1,860	2,029				

単位：人

庄和地区ルート

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
4月		2,623	3,047				
5月		2,538	3,296				
6月		2,853	3,443				
7月		3,389	4,132				
8月		3,258	4,089				
9月		3,115	3,905				
10月		3,284	4,010				
11月		2,987	3,162				
12月		2,499	2,591				
1月	1,617	2,570	2,656				
2月	2,017	3,566	3,074				
3月	2,276	3,146	4,011				
合計	5,910	35,828	41,416	0	0	0	0
一カ月平均	1,970	2,986	3,451				

資料４

令和７年度タクシー車両活用実証実験（春タク）の実績

■制度の概要

春バスのルート再編により、公共交通空白地域が広がる庄和地域において、自身で車を運転することが難しいと思われる 75 歳以上の高齢者や妊産婦の移動手段の確保のため、以下のタクシー補助制度の実証実験を行う。

□実施内容

○運行区域…庄和地域全域

○対 象 者…庄和地域において、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（※1）する 75 歳以上の高齢者及び妊産婦（※2）

○事 業 者…市内タクシー事業者 3 社

○車　　両…一般のタクシー車両

○実験期間…令和 6 年 1 月から令和 8 年 3 月（ただし、予算の範囲内とする）

○運行日時…月曜日～土曜日（祝日、12/29～1/3 を除く）　9：00～17：00

○利用料金…通常のタクシー料金（配車料含む）に応じて、下記の表のとおりとする

タクシー料金	利用料金（利用者負担額）
1,000 円未満	500 円
1,000 円以上～1,800 円未満	800 円
1,800 円以上	タクシー料金から 1,000 円を引いた額

○補助方法…タクシー事業者は、補助による運行実績を月ごとにまとめ、市へ請求し、市は各タクシー事業者へ割引相当額を支出する

※1：住民登録上の住所地

※2：妊娠中または出産予定日から 1 年以内の者

■春タク利用登録者数（令和８年３月 31 日現在）

令和 6 年 1 月 4 日からの運行開始に先立ち、令和 5 年 12 月 1 日から、利用登録の受付を行った。令和８年３月 31 日現在、686 件の申請があり、下表の通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。

○年齢別登録者数

	妊産婦	75～79 歳	80～84 歳	85～89 歳	90 歳以上	合計
男性	－	34	72	59	24	**189**
女性	3	95	148	100	33	**379**
合計	**3**	**129**	**220**	**159**	**57**	**568**

○地区別登録者数

地区	大字	男性	女性	合計
北部	西宝珠花	1	2	3
	塚崎	0	1	1
	倉常	0	2	2
	立野	0	1	1
	神間	3	3	6
	芦橋	1	2	3
	北部計	**5**	**11**	**16**
中部	上金崎	2	3	5
	金崎	7	13	20
	上柳	3	3	6
	下柳	1	1	2
	西金野井	37	75	112
	大衾	2	7	9
	中部計	**52**	**102**	**154**
南部	新宿新田	43	80	123
	米島	27	64	91
	永沼	8	7	15
	米崎	3	7	10
	東中野	41	94	135
	水角	1	5	6
	飯沼	2	3	5
	赤崎	7	6	13
	南部計	**132**	**266**	**398**
	合計	**189**	**379**	**568**

○春タク運行補助金

単位：円

令和７年度	利用回数	運賃	利用者負担	補助金額
4 月	137	210, 580	118, 650	91, 930
5 月	138	230, 190	131, 290	98, 900
6 月	150	229, 300	132, 300	97, 000
7 月	180	286, 810	167, 600	119, 210
8 月	152	252, 100	145, 600	106, 500
9 月	191	311, 400	179, 400	132, 000
10 月	183	312, 100	180, 400	131, 700
11 月	177	295, 010	172, 000	123, 010
12 月	193	318, 190	185, 190	133, 000
1 月	159	259, 080	150, 900	108, 180
2 月	165	291, 960	166, 800	125, 160
3 月	188	322, 210	189, 300	132, 910
合計	2, 013	3, 318, 930	1, 919, 430	1, 399, 500
月平均	168	276, 578	159, 953	116, 625

令和６年度	利用回数	運賃	利用者負担	補助金額
合計	1, 505	2, 474, 110	1, 401, 920	1, 072, 190
月平均	125	206, 176	116, 827	89, 349

令和５年度	利用回数	運賃	利用者負担	補助金額
合計	284	463, 550	266, 500	197, 050
月平均	95	154, 517	88, 833	65, 683

※月平均につきましては、四捨五入しております。

○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 円となっており、令和６年度と比較して増加しています。
○タクシーを呼んでも来ないといった、「運転手不足」などの課題もあります。
○令和７年度、７月と２月に、タクシーとバス運転手の確保に向けて、交通事業者と協働の運転手募集説明会を２回開催しました。令和８年度も引き続き開催する予定です。
○令和６年１月から実施している実証実験により、「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」についての質問に、非常に満足・まあまあ満足の割合が約 70%となっていることから、一定の効果があると考え、令和８年４月から現行の実施内容のまま本格運行へ移行しました。

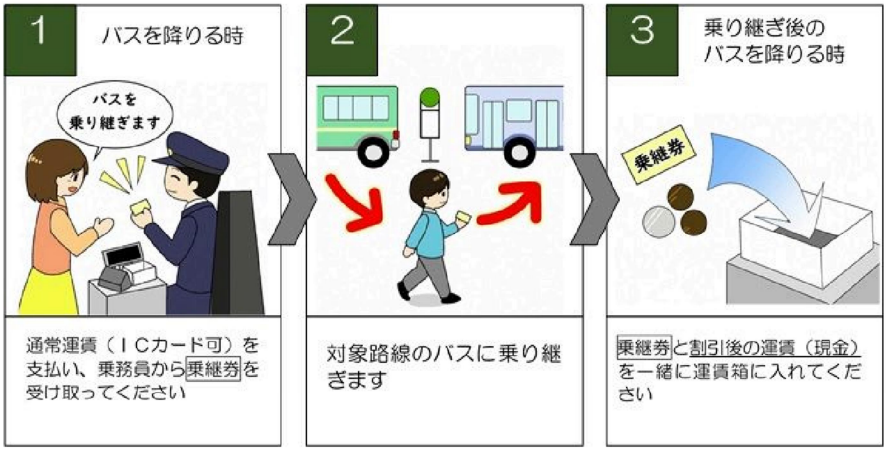
資料５

路線バスと春バスの乗り継ぎ割引の利用実績

■実施内容

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、春バスと朝日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制度を、対象路線を限定して、実施しております。

（乗り継ぎ方法）



1. バスを降りる時、通常運賃（ICカード可）を払って、乗務員に「バスを乗り継ぎます」と伝えて、乗務員から乗継券を受け取ってください
2. 対象路線のバスに乗り継ぎます
3. 乗り継ぎ後のバスを降りる時、乗継券と割引後の運賃（現金）を一緒に運賃箱に入れてください

○割　引　額　　100 円（中学生以上）、半額対象者は 50 円（小学生等）
○支払い方法　　現金払い（IC カード不可）
○実 施 期 間　　令和 4 年 5 月 2 日から
○対 象 路 線
春 バ ス：全線
朝日バス：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
※往復での利用がされないように春バス同士、路線バス同士の乗り継ぎは対象外

○乗継が可能な主要施設
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

■乗り継ぎ割引実績　　単位：人

	春バスから朝日バスへの乗り継ぎ						朝日バスから春バスへの乗り継ぎ					
区分	一般（100 円割引）			半額（50 円割引）			一般（100 円割引）			半額（50 円割引）		
年度	R5	R6	R7	R5	R6	R7	R5	R6	R7	R5	R6	R7
４月	41	74	85	22	22	20	16	26	19	0	3	0
５月	28	72	108	24	34	8	17	23	28	0	6	1
６月	44	87	108	27	20	21	25	36	31	4	8	0
７月	39	94	123	21	14	22	21	27	49	2	2	3
８月	55	84	112	31	16	26	24	33	38	3	1	2
９月	27	80	95	30	10	16	17	36	39	0	0	0
１０月	37	103	108	31	20	39	24	61	31	1	3	2
１１月	38	88	82	29	17	43	19	46	18	0	7	5
１２月	41	106	87	24	19	31	25	43	42	0	0	7
１月	77	105	60	3	23	17	28	32	34	0	8	0
２月	73	122	80	8	10	31	38	44	20	2	1	6
３月	51	123	70	21	25	15	24	33	36	0	3	0
合計（人）	551	1,138	1,118	271	230	289	278	440	385	12	42	26
補助金（円）	55,100	113,800	111,800	13,550	11,500	14,450	なし					

利用者：令和５年度　１，１１２人
　　令和６年度　１，８５０人
　　令和７年度　１，８１８人

補助金額：令和５年度　　６８，６５０円
　　令和６年度　１２５，３００円
　　令和７年度　１２６，２５０円

○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制度を、対象路線を限定して実施しています。
○実績として、令和７年度は 1,818 人、令和６年度は 1,850 人となっており、前年度比▲32 人の減少となっております。

資料６

春日部市地域公共交通計画改定について

１．春日部市地域公共交通計画とは

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、計画を策定している。

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。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律　第五条抜粋

（地域公共交通計画）
第五条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

２．関連計画

（１）．第２次春日部市総合振興計画

○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ており、その中の 1 つとして「基本目標 6〔都市基盤〕」において、公共交通に関する取組が定められている。
○公共交通の取組として、「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

○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

○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。

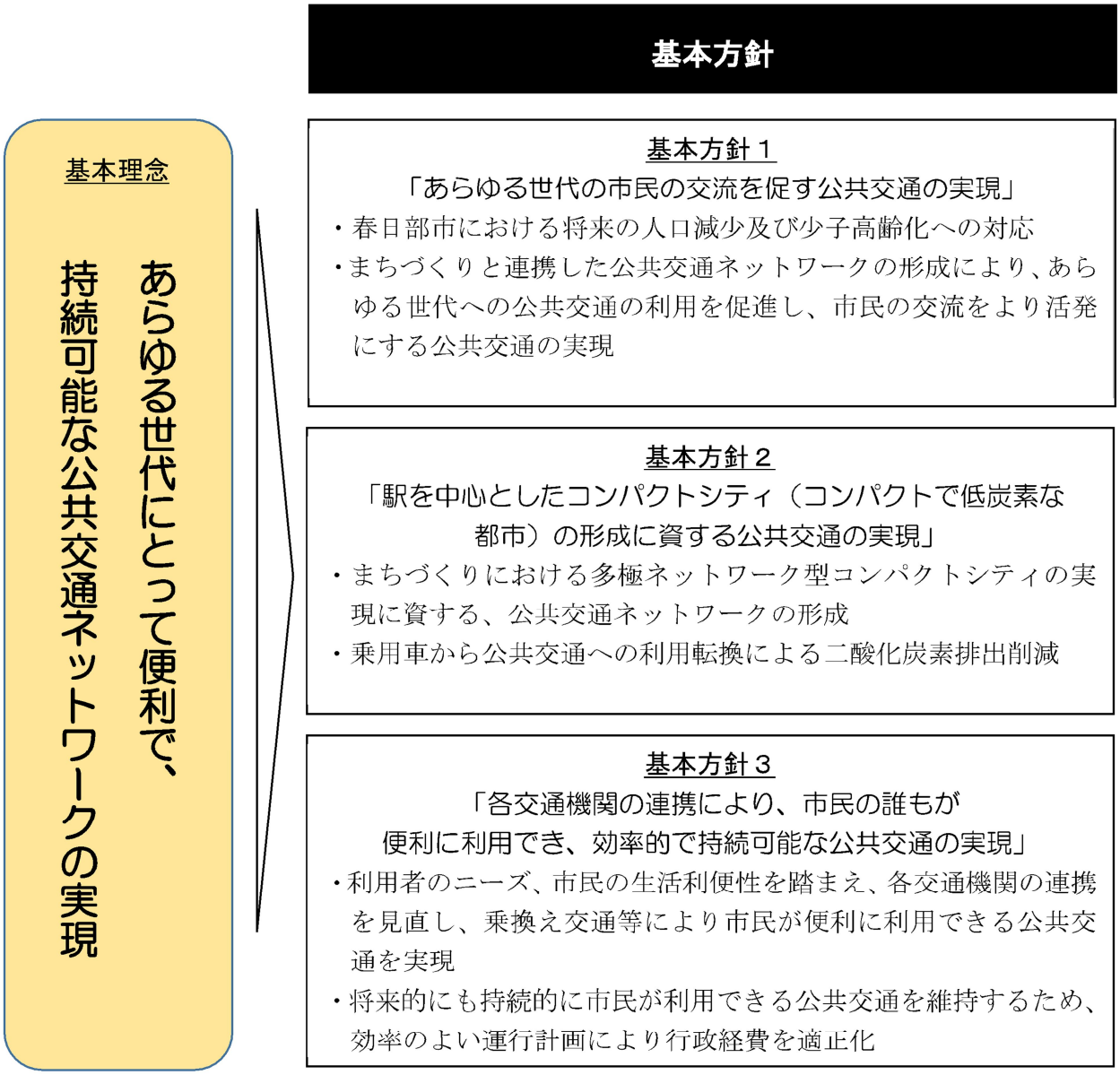
（４）．SDGｓ

○ＳＤＧｓ(持続可能な開発目標）とは、平成 13 年に策定されたミレニアム開発目標(ＭＤＧｓ)の後継として、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。
○春日部市では、「春日部市ＳＤＧｓ推進方針」を策定し、春日部市ＳＤＧｓ推進本部を中心にＳＤＧｓを推進している。
○春日部市は、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。

■ＳＤＧｓにおける 17 の目標



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



春日部市における地域公共交通の活性化及び再生に向けては、鉄道、路線バスを主要公共交通、春バス、タクシーは主要公共交通を補完する公共交通として位置づけ、春日部市のまちづくり施策と連携を取りつつ、一体的に取り組んでいく必要があるとしている。

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

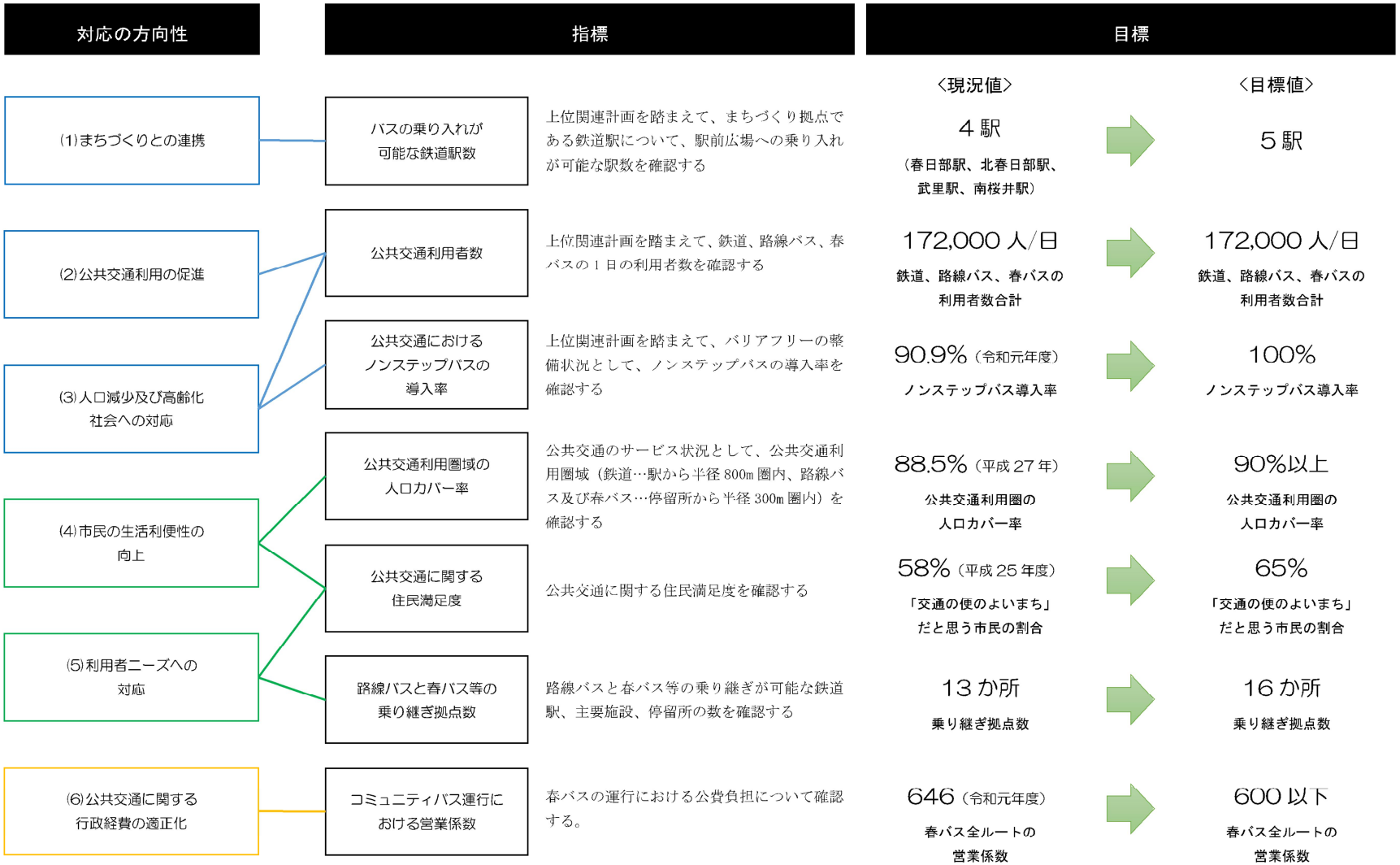
基本方針に沿った地域公共交通網の形成に向け、達成状況を評価する指標を設定している。指標の設定にあたっては、関連計画との連携を図る必要があるため、それぞれの計画における公共交通に関する以下の成果指標を踏まえて設定している。

関連計画での公共交通に関する成果指標

計画 （計画期間）	成果指標	目標		備考
		現状値	目標値	
第２次春日部市総合振興計画 （令和９年度まで）	鉄道・バスの一日平均乗降客数	172,000 人 （平成 28 年度）	172,000 人	
	ノンステップバス導入台数	29 台 （平成 28 年度）	39 台	
春日部市立地適正化計画 （令和 22 年度まで）	バスによるアクセスが可能な鉄道駅	4 駅 （平成 29 年度）	6 駅	
	交通利便性 ※「交通の便のよいまち」だと思う市民の割合	58% （平成 25 年度）	70%以上	※ 市民意識調査

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



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」にて、説明した内容となっている。

６．現行の春日部市地域公共交通計画改定の必要性

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上位計画となる「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。

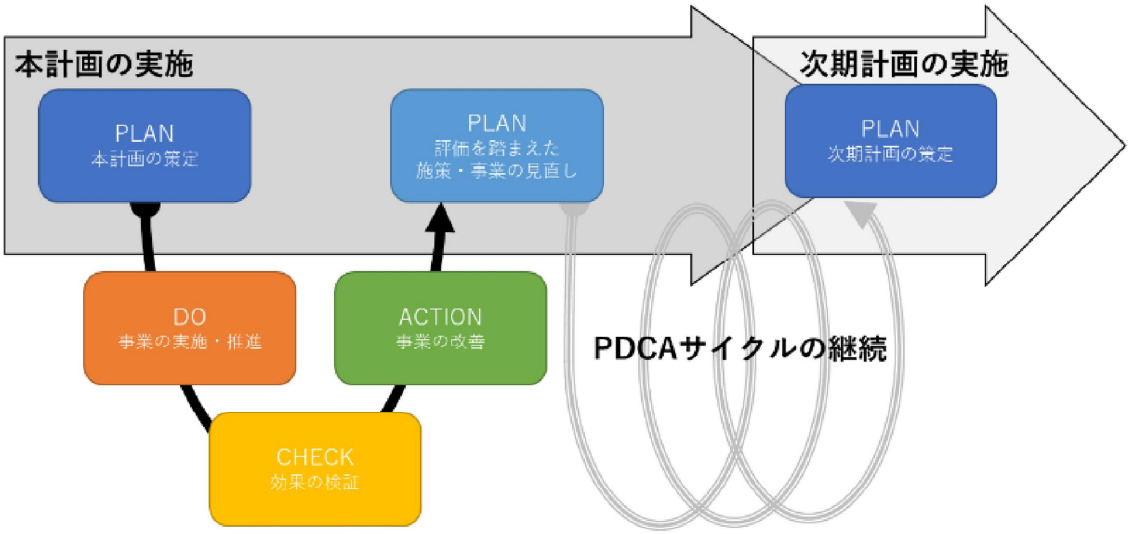
国においては、令和２年６月に地域公共交通網形成計画の根拠法となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が公布され、同年 11 月に施行された。

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。

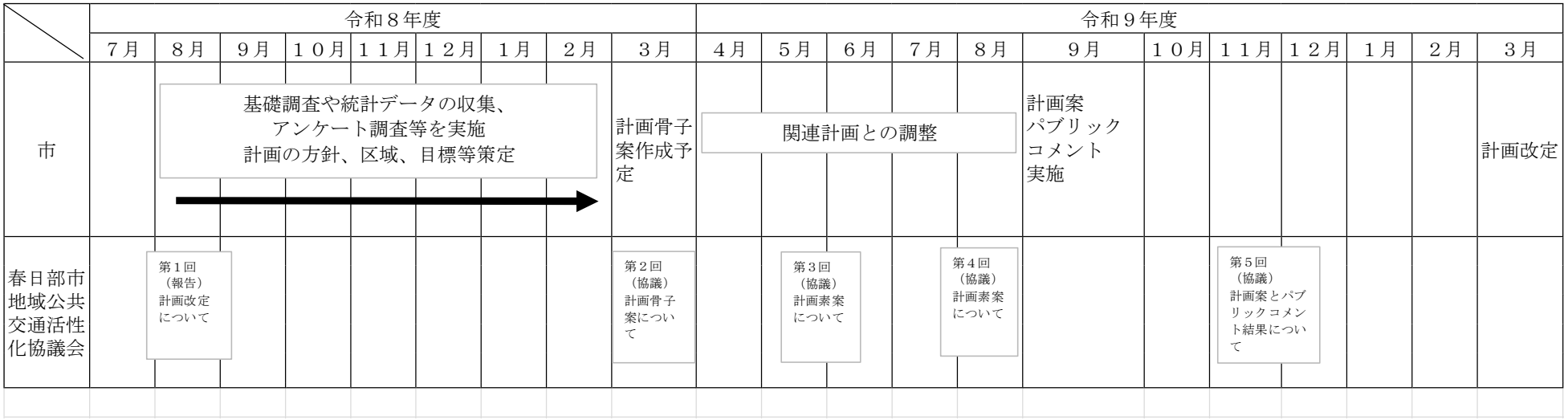
春日部市地域公共交通計画を令和３年度から令和９年度の７か年とし、関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画と整合を図りつつ定量的な目標を設定し、様々な施策によって地域公共交通の促進を図っている。

令和９年度まで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（Ｐｌａｎ）→実行（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→改善（Ａｃｔｉｏｎ）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）



※スケジュール上の表記について、計画＝春日部市地域公共交通計画

【春日部市地域公共交通活性化協議会の予定】

・第１回　春日部市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画改定について報告（今回）
・第２回　春日部市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画骨子案について協議を予定
・第３回　春日部市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画素案について協議を予定（途中経過協議）
・第４回　春日部市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画素案について協議を予定（パブリックコメント実施前協議）
・第５回　春日部市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画案とパブリックコメントの結果について協議を予定

関連計画である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と調整を図りながら改定業務を進めていく。その後、計画案についてパブリックコメント（市民意見提出手続き）を実施し、寄せられた意見を踏まえ、令和10年度から改定された春日部市地域公共交通計画とする予定である。

資料７－１

「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

１．経緯

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ます。これらの問題の解決に向け、令和５年２月 10 日に、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「埼玉県東部地域道路交通研究会」を設立し、調査・研究を進めてまいりました。

注記）BRT（Bus Rapid Transit_バス高速輸送システム）
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す。

２．研究会の構成

【 構　成　員 】　八潮市（会長市）、越谷市（副会長）、三郷市（副会長）、春日部市(幹事)、吉川市(幹事)、草加市(監事)、松伏町(監事)

【アドバイザー】　東京大学大学院工学系研究科　西野 成昭教授

【オブザーバー】　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

３．構想の趣旨

（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す。

４．自動運転 BRT の整備効果

(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。

「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

資料７－２

■将来像と期待される効果

BRT等（東埼玉道路専用レーン利用のBRT等）
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
基幹バス（現道利用のBRT等）
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
路線バス
（隣接鉄道駅等と接続）
高速利用の一般車
BRT等／高速バス
（さいたま新都心と接続）
交通結節点
（PA等）
既存路線バス



【共通：BRTなどに期待する効果】
・賑わいのある拠点の構築と各市町の拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで魅力ある都市の形成
・先端技術を活用した交通システムにより地域における移動の利便性向上
・専用レーンを活用した緊急輸送等、災害対応に寄与する地域の創出
・短期間での整備が可能になるなど、鉄道システムに比べて低コストで導入可能

【春日部市：BRTなどに期待する効果】
・交通空白地の新たな交通手段
・周辺の地域活性化

【松伏町： BRTなどに期待する効果】
・将来を担う交通網として期待
・結節点がパーク＆バスライド及び各種交通のハブとなることで、地域や町の活性化、にぎわいの創出、関係人口の増加

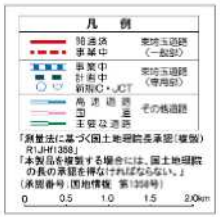
【吉川市： BRTなどに期待する効果】
・県東部地域におけるにぎわいの創出

【三郷市： BRTなどに期待する効果】
・県東部地域における訪問者の増加及び人の回遊性

【越谷市：BRTなどに期待する効果】
・大型商業施設や越谷いちごタウンなどの観光資源へのアクセス向上、地域活性化
・越谷レイクタウン周辺の渋滞緩和

【草加市：BRTなどに期待する効果】
・そうか公園へのアクセス向上、にぎわいの創出
・渋滞緩和

【八潮市：BRTなどに期待する効果】
・道の駅が交通連結拠点となった場合、渋滞解消、災害対策、地域振興



■イオンレイクタウン
・商業施設面積：183,000㎡（国内最大）
・店舗数：710店（国内最大）
・越谷レイクタウン駅の定期外利用者：約480万人/年



■越谷レイクタウン
・計画戸数：7，000戸
・計画人口：2万2千人（現在：約2万人）



出典：越谷市HP

■みさと団地
・総戸数：9，867戸
・居住者数：2万人　※URで2番目に大きな団地



出典：UR都市機構HP

■沿線の工業団地（予定箇所除く）
・総敷地面積：約280万㎡（東京ドーム約60個分）
・総企業数：約400社



出典：北首都国道事務所HP

■そうか公園
・敷地面積：17．8万㎡（東京ドーム約4個分）
・設備：テニスコート、多目的運動広場、キャンプ場等
・花火大会：5，000発、約8万人の人出



出典：草加市HP

■越谷いちごタウン
・敷地面積：1.9ha
・栽培面積：1.0ha
・来場者数：約3．5万人／年　※関東最大級



出典：越谷市HP