

第四次春バス運行計画 概要版

計画策定の背景

- ・人口減少や少子高齢化などの社会状況の変化
- ・新たな施設の立地や移動ニーズの変化
- ・コンパクトシティを目指す
「立地適正化計画」の策定
- ・地域公共交通活性化再生法の改正



地域公共交通計画（令和3年3月）
「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」

持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指した「地域公共交通計画」が策定され、春バスの再編をはじめとした各施策の実施を計画

計画策定の目的

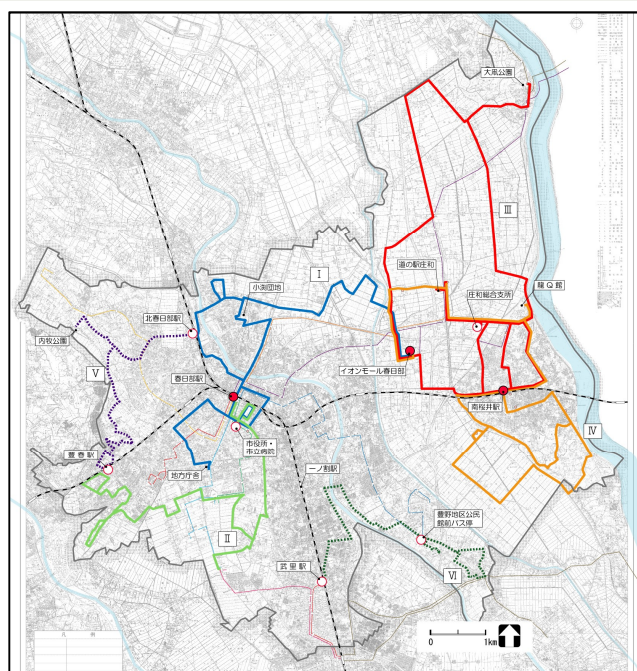
地域公共交通計画に定められた、春バスが「鉄道及び民間路線バス網を補完し、各地域の日常生活を支援する」という役割のもと、各公共交通機関との連携を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークを形成する

第三次春バス運行の概要

第三次春バス運行計画は、市内の主要公共交通機関である鉄道及び路線バス網を補完し、公共交通ネットワークを形成するとともに、公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保することを目的として策定された。

令和5年6月現在、春バスは次の6ルートが運行されており、そのうち、隔日運行のルートが4ルートある。また市民の意向や鉄道、路線バスとの連携等を考慮し、公共交通空白地域を効率的にカバーするよう設定されているため、運行距離・所要時間が長い傾向にある。

利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大により、令和2年度は大きく減少したが、令和3年度には、一部の民間路線バスの廃止の影響により、過去最高の利用者数を記録している。



■運行概要

ルート名	車両	運行日	運行便数	最大運行所要時間(往復)	1日当たり利用者数(R3)
粕壁～幸松地区ルート	小型バス	月～土	20	1時間42分	195
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	小型バス	月～土	10	1時間44分	34
庄和地区北ルート	小型バス	月・水・金	20	1時間15分	57
庄和地区南ルート	小型バス	火・木・土	8	2時間	47
豊春駅・内牧・					

第三次春バス運行各ルートの課題

各ルートの運行状況や、年間利用者数、乗降調査等から、各ルートにおける課題を以下のように抽出した。

ルート	課題
粕壁～幸松地区ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・系統数が多い(6系統) ・利用者の少ないルートの存在(北春日部駅方面、イオンモール春日部方面) ・路線バスとの競合の可能性(春日部駅西口～地方庁舎前)
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が長大(最長で往復1時間30分) ・曲がりの多い、遠回りなルート ・路線バスとの競合の可能性(春日部駅西口～秀和総合病院) ・公費負担率が高い
庄和地区北ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の全くいない停留所が多数存在 ・利用者の少ないルートの存在(庄和北部方面) ・龍Q館、イオンモール春日部の需要への対応 ・公費負担率が高い
庄和地区南ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が長大(最長で往復2時間) ・利用者の全くいない停留所が存在 ・利用者の少ないルートの存在(水角・赤崎方面、庄和工業団地方面) ・鉄道の北側と南側で利用者数に大きな差がある ・龍Q館、イオンモール春日部の需要への対応 ・公費負担率が高い
豊春駅・内牧・北春日部駅ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・1日の利用者数が1人以下の停留所が多数存在 ・公費負担率が高い
赤沼～武里駅ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・1日の利用者数が1人以下の停留所が多数存在 ・公費負担率が高い



第三次春バス運行全体の課題

○隔日運行となっている路線

運行コストを抑制するために、春バス6路線のうち、4路線が隔日運行となっており、早朝の便が設定されているものの、隔日運行のため、通勤・通学には適さない路線となっている。

○ルートの大化

鉄道・路線バスでサービスされていない地域を広くカバーしようとするあまり、ルートが大化している。「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」「庄和地区北ルート」「庄和地区南ルート」がその傾向にあり、速達性が低くなっている。

○路線バスとの競合

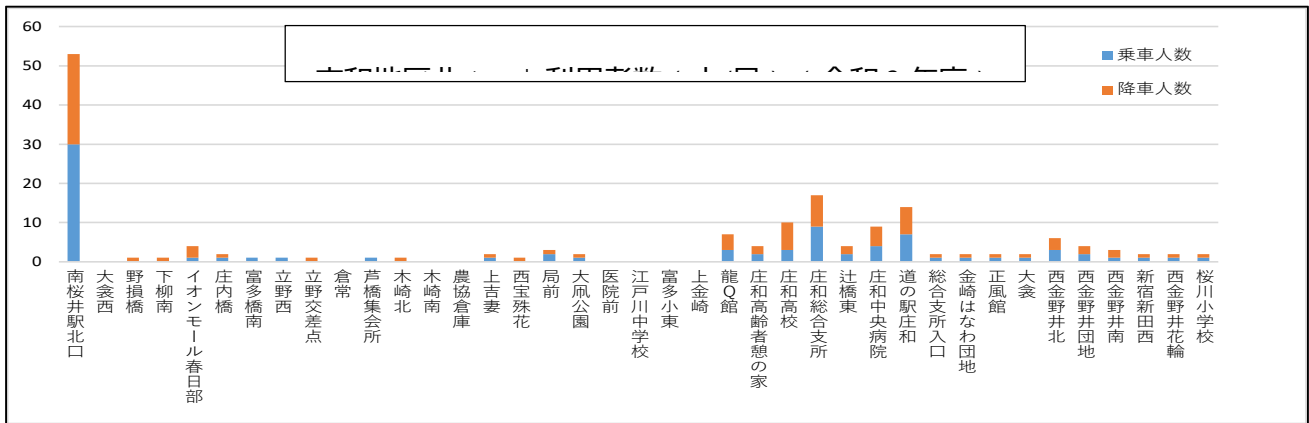
路線バスと競合している区間が多くみられる。

○鉄道駅へのアクセス

北春日部駅東口付近を運行していながら、駅前広場には乗り入れをしていないことや、駅利用者の多い、一ノ割駅、武里駅西口へのアクセスがない。

○利用者の全くない区間、停留所

公共交通空白地域の面積を減少させるため、人口の少ないエリアもカバーするルートとなっている。そのため、利用者がほとんどいない区間や停留所が多く存在する。



○ニーズの高い施設への対応

南桜井駅北側の地域には、庄和総合支所、庄和中央病院、庄和高校等、市民からのニーズの高い施設だけでなく、龍Q館、イオンモール春日部といった、市外からの来訪者が多い施設が立地している。現行のルートでは、いずれも隔日運行のルートであり、利用しづらくなっている。

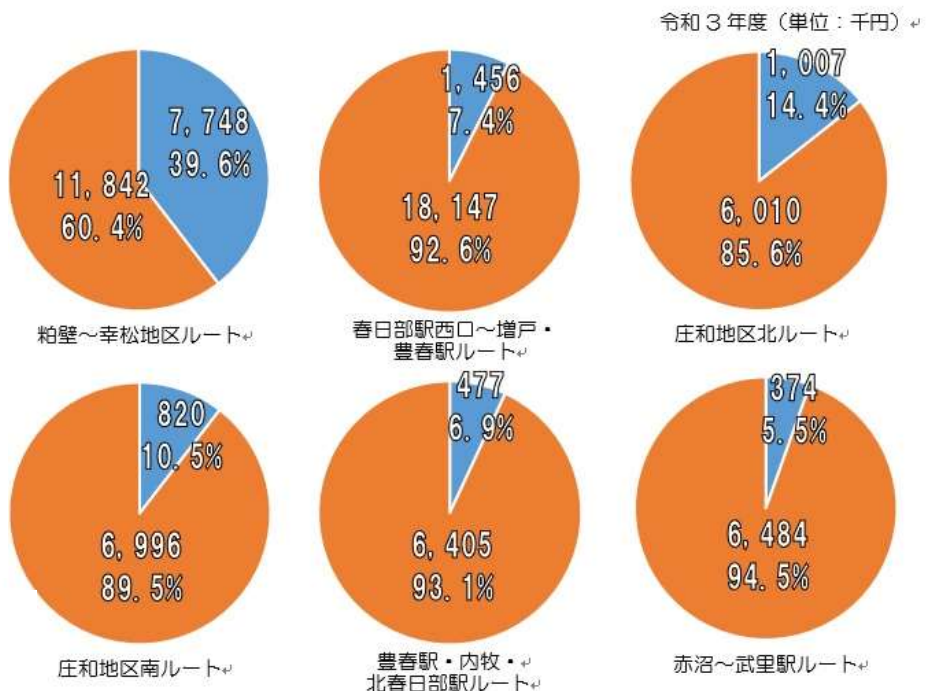
○運行経費に占める

公費負担割合が高い

公費負担率は、「粕壁～幸松地区ルート」が60%だが、それ以外の路線は88～95%と非常に高くなっている。埼玉県内のコミュニティバスの平均公費負担率は、77%（地域の足の活性化検討調査 平成30年3月 埼玉県より）で、県内平均を大きく上回っている。

各ルートの公費負担率

(青：運賃収入 赤：公費負担額)



公共交通・春バスに関するアンケート調査

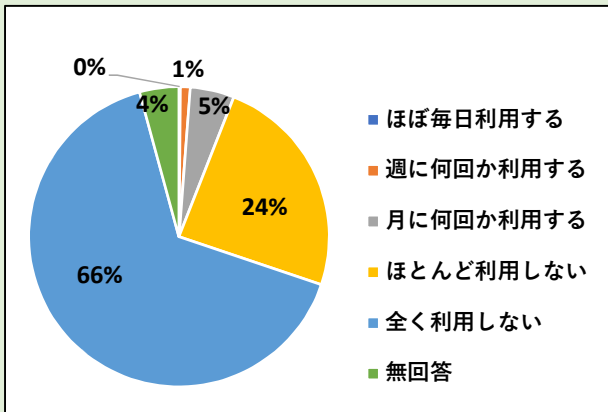
市内を10地区に分け、各地区から15歳以上の市民300人ずつを無作為に抽出した計3,000人に調査票を郵送し、1,061件（回収率35.4%）の回答を得た。

公共交通利用状況

最も利用する交通手段は自動車が42%と最も多く、次いで鉄道が20%、自転車が18%と続き、路線バス・タクシーは2%、春バスの利用は1%以下の結果となっている。

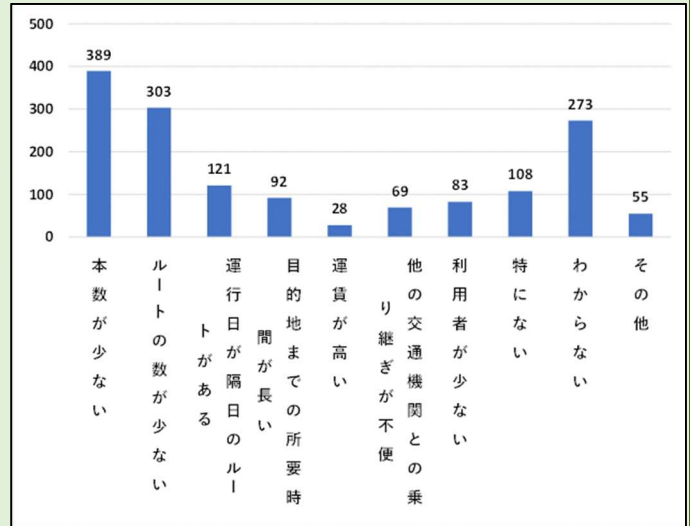
春バスの利用状況

春バスの利用に関しては、市全体で90%の人が「ほとんど利用しない」か「全く利用しない」と回答している。



春バスの改善点

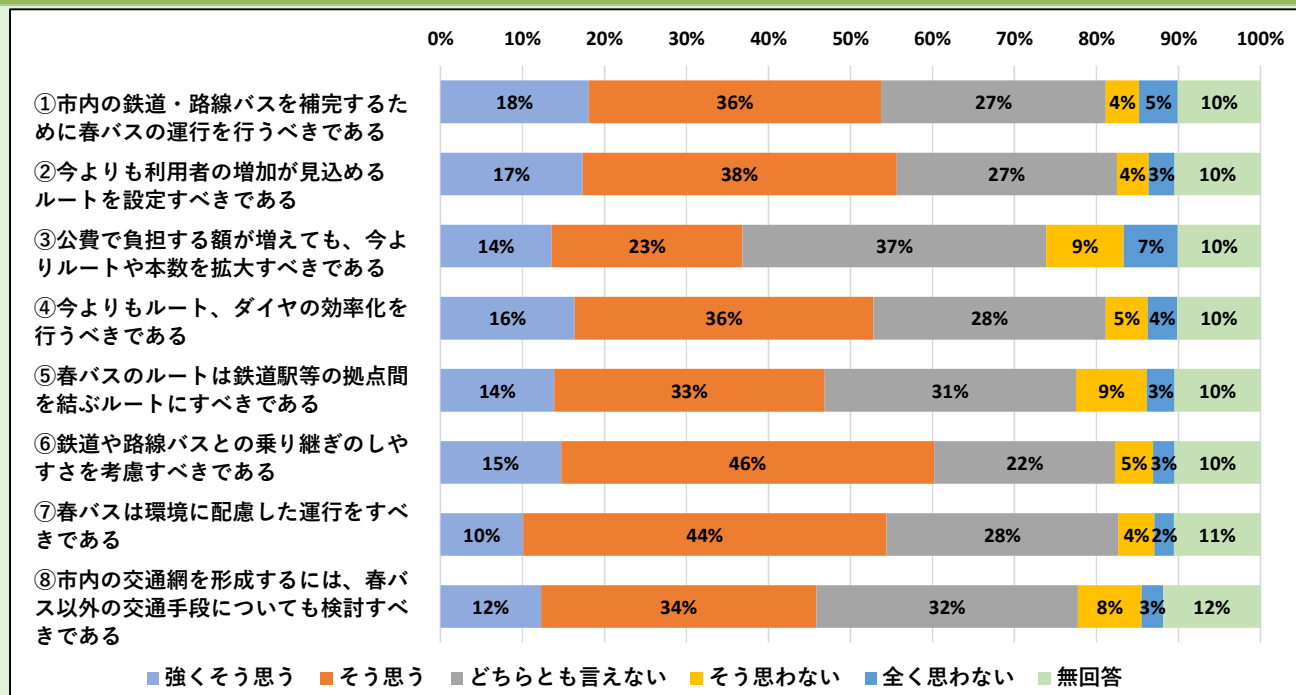
「本数が少ない」、「ルート数が少ない」といった意見が多く、サービスの拡大を求める声が多い。



春バスを利用しない理由

停留所までの距離が遠く、運行本数が少ない地域は不便を感じている一方で、鉄道駅が近い地域では、「他の交通手段を利用できる」、「利用する必要性を感じない」と回答している人が75%に上り、春バスの必要性を感じていない傾向が伺える。

春バスの今後の運行

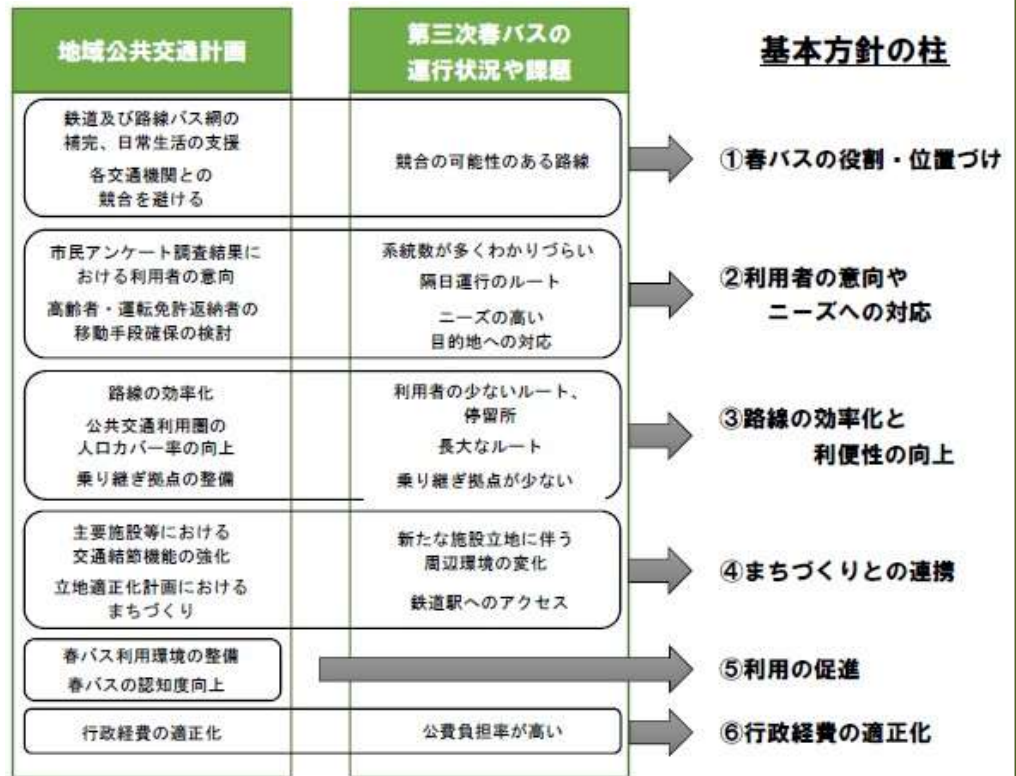


これらのアンケート結果から、今後も春バスは、鉄道・路線バスを補完するための運行が求められているとともに、今よりも利用者の増加が見込めるルートや、ルートやダイヤの効率化が望まれ

第四次春バス運行計画の基本方針

地域公共交通計画に定められた春バスの位置づけ、役割、施策の方向性及び、第三次春バス運行の状況や、各ルートからの分析から見えてきた課題について、右図のように整理を行う。

これらの事項から、第四次春バス運行計画の基本方針を定める。



①春バスの役割・位置づけ

- ・鉄道及び路線バス網の補完、日常生活を支援する交通手段
- ・他の公共交通との競合を避ける

③路線の効率化と利便性の向上

- ・公共交通空白地域への交通サービス確保から人口カバー率の向上へ
- ・乗り継ぎ拠点整備による利便性の向上
- ・乗り継ぎしやすいダイヤ編成
- ・利用の少ないルート及び停留所、長大なルートの見直し

⑤利用の促進

- ・バス停の環境整備、サイクル&バスライド等、春バスの利用環境の整備
- ・イベントやラッピング車両を活用したPR
- ・商業施設との連携による利用促進

②利用者の意向やニーズへの対応

- ・市民アンケート調査の結果にある「他の交通との乗り継ぎの向上」「運転免許の返納意向の高まり」等、利用者の意向やニーズを踏まえた施策の検討
- ・福祉部局等と連携した、高齢者・運転免許返納者の移動手段確保の検討

④まちづくりとの連携

- ・主要施設等において、鉄道や路線バスとの連携を図ることによる交通結節機能の強化
- ・立地適正化計画に定められた、鉄道駅へのアクセス利便性の向上や、拠点間を結ぶ基幹的バス路線沿線への緩やかな居住の誘導を図ることを踏まえたルートの設定

⑥行政経費の適正化

- ・路線バスと同水準の運賃設定の検討
- ・営業係数の改善による公費負担の軽減

<第四次春バス運行計画における基本方針>

1. 鉄道及び路線バス網を補完し、各地域の日常生活を支援する役割を担う。
2. 鉄道及び路線バスの運行区間との競合はできる限り避ける。
3. 市民アンケート等による利用者の意向やニーズを踏まえ、効果的な施策を実施する。
4. 福祉部局等と連携し、高齢者・運転免許返納者への施策の検討を行う。
5. 公共交通利用圏域の人口カバー率を考慮したルートの設定を行う。

春バスの再編方針

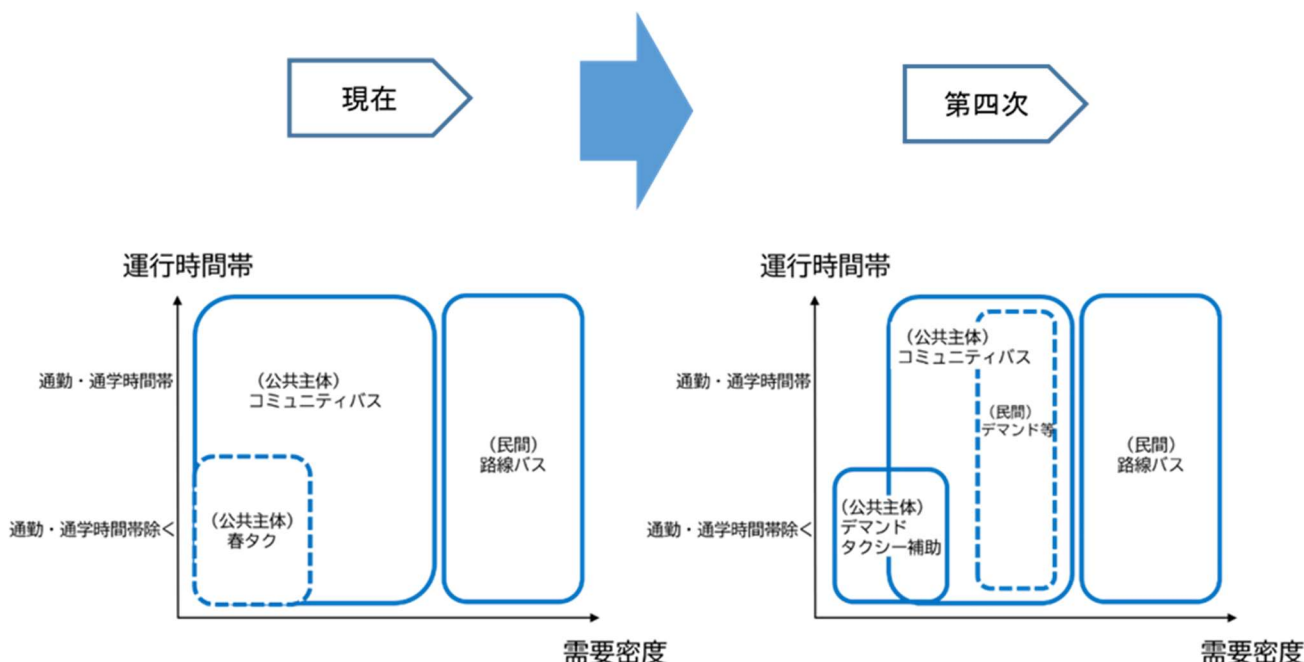
基本方針から具体的な春バスの運行ルートの再編の考え方については以下のとおり

1. 利用者数の増加が見込めるルートの設定	2. ルートの効率化
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の少ない路線、区間の見直し ・利用者が多く、ニーズの高い施設のダイヤを充実 ・公共交通空白地域への運行から、人口カバー率を考慮した運行への転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの所要時間を短くすることで、運行頻度を向上 ・遠回りのルートを見直し、速達性を向上 ・路線バスとの乗り継ぎ利用を想定し、ルートを効率化
3. 路線バスとの競合回避	4. 利便性の向上
<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと重複している路線の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・隔日運行のルートを解消 ・分かりやすいルート、系統の設定
5. 立地適正化計画との連携 (コンパクトシティの形成)	6. 各公共交通機関と連携したネットワークの形成
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる鉄道駅間を結ぶルート設定 ・鉄道駅を中心としたルート設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと春バスとの乗り継ぎ割引の対象 路線拡大

新しい交通システムの考え方

これまでコミュニティバスがカバーしていた領域には、需要密度、運行時間帯で細分すると、民間主体のデマンドタクシー、さらに需要が少ない領域には、公共主体のデマンドタクシーやタクシー補助が適している場合が考えられる。

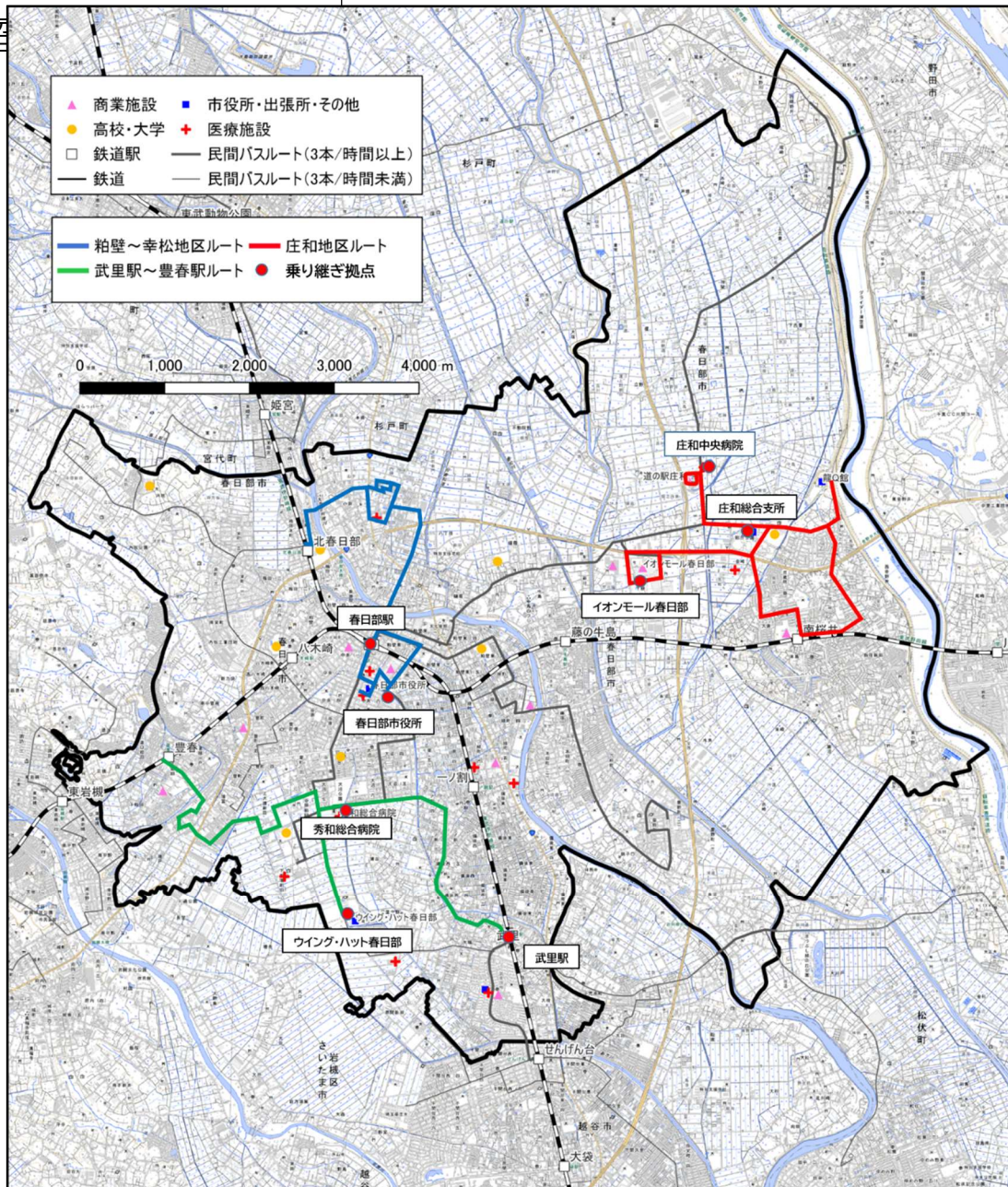
春バスの運行区間の中でも、利用が少なく公費負担率が高い区間では、路線を維持することが難しい状況となっており、需要量や地域の人口密度、既存の公共交通、施設立地等の状況から、公共主体、民間主体を問わず、タクシーを活用した交通サービスの導入が選択肢として考えられる。



第四次運行ルートの概要

再編方針に基づき、新たなルートを次のとおり、①粕壁～幸松地区ルート、②武里駅～豊春駅ルート、③庄和地区ルートの3ルートとする。

ルート名	主な変更箇所
粕壁～幸松地区ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・「地方庁舎～春日部駅西口」区間の廃止 ・「ゲーカスカベ～北春日部駅」区間の廃止 ・「春日部市場北～イオンモール春日部」区間の廃止 ・北春日部駅東口への乗り入れ
武里駅～豊春駅ルート (旧・春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ・武里駅へ接続 ・豊春駅周辺ルートの見直し ・一ノ割駅にアクセスできるルートへ変更 ・ウイング・ハット春日部への直行ルートを設定
庄和地区ルート (庄和地区北ルートと南ルートを統合)	<ul style="list-style-type: none"> ・庄和北部地域区間の廃止 ・龍Q館、イオンモール春日部、庄和高校、庄和総合支所、庄和中央病院のダイヤ充実 ・「大袈～下柳南」区間の廃止
庄和地区南ルート	廃止
豊春駅・内牧・北春日部駅ルート	廃止



新ルート需要・運行収支予測

新たなルートが、現行ルートの一部となっている「粕壁～幸松地区ルート」及び「庄和地区ルート」は、県内市町村のコミュニティバスの運行データより算出した「路線キロ当たり日利用者数」と「運行回数」の回帰式をもとに需要を算出した。新ルートとなる「武里駅～豊春駅ルート」は、現在の春バスの停留所から半径300m圏内の人口における1日あたりのバス乗車人数の割合をもとに需要を算出した。

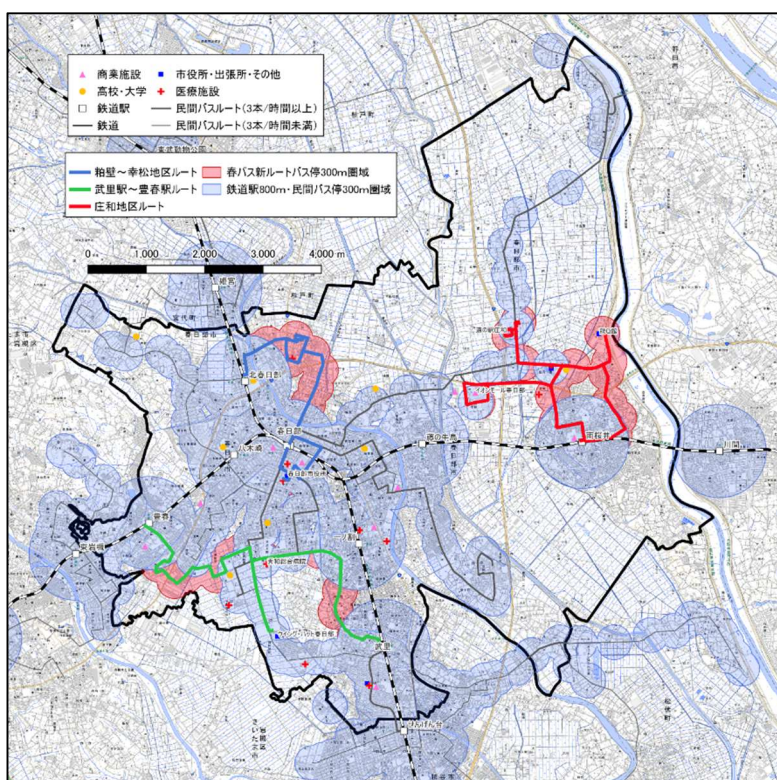
ルート	運賃収入(千円)	運行経費(千円)	公費負担率(%)
粕壁～幸松地区ルート	12,542	25,279	48.0
武里駅～豊春駅ルート	5,008	23,324	76.9
庄和地区ルート	4,680	23,731	78.7

計画における指標・目標

新たなルートでの運行により、地域公共交通計画における指標・目標は、下の表のように推計される。

中でも、公共交通カバー率は減少する結果となっているが、第三次運行では、隔日で1日2便しか運行のない停留所もカバー率算出の対象としていたこと等を考慮すると、運行の効率化を目指した第四次運行において、人口カバー率が減少することは避けられないものであると言える。一方で立地適正化計画に定める居住誘導区域内に限った場合は、減少幅は少なくなっている。

公共交通が空白となる地域には、前述の「新しい交通システムの導入の考え方」に基づき、地域の実情に相応しい移動サービスの導入を検討し、公共交通の人口カバー率向上を目指していく必要がある。



■公共交通利用圏域のカバー率の比較

	市内全域		居住誘導区域	
	面積カバー率	人口カバー率	面積カバー率	人口カバー率
第三次運行	67.6%	89.5%	91.2%	91.9%
第四次運行	51.0%	82.4%	88.2%	89.1%
増減	▲16.6%	▲7.1%	▲3.0%	▲2.8%

■地域公共交通計画及び本計画の目標値

指標	現況値	再編後予測値
バスの乗り入れが可能な鉄道駅数	4 駅 (令和3年度)	5 駅
公共交通利用者数(年間・春バスのみ)	92,849 人 (令和3年度)	146,300 人
ノンステップバスの導入率	100%	100%
公共交通利用圏域の人口カバー率	89.5% (令和2年国勢調査)	82.4%
公共交通に関する住民満足度	-	-
路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数	13 箇所	8 箇所