

春日部市地域公共交通計画について

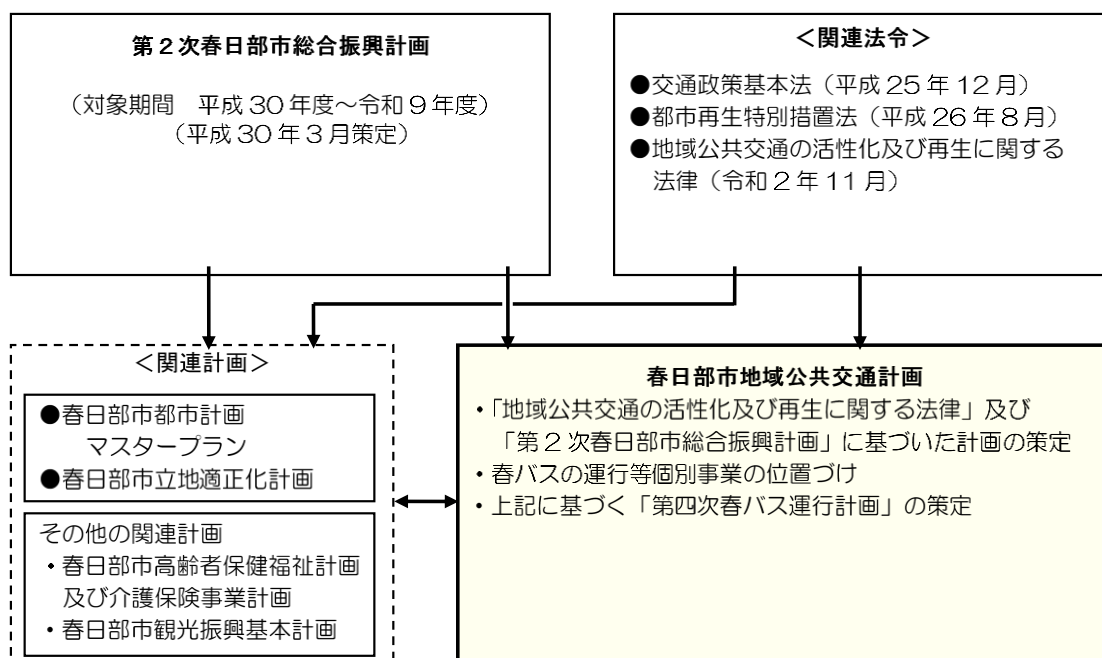
目的

本計画は、鉄道、路線バス、タクシー及び春バス等の連携により、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を形成することを目的とするものである。

背景

- 本市では、平成27年11月に「春日部市地域公共交通網形成計画」を策定し、春バスをはじめとする交通政策に取り組んでいるが、近年における公共交通の重要性の高まりとともに、より効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築が求められている。
- 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、合わせて同計画に即し、都市計画マスタープラン及び多極ネットワーク型コンパクトシティ形成のための「春日部市立地適正化計画」が策定された。
- こうしたことを踏まえ、上位計画との整合性を図るとともに、立地適正化計画の施策に沿った計画となるべく本計画を策定するものである。

計画の位置づけ



※上位計画等との関係

- 計画の改定にあたっては、従前の計画の基本的な考え方を引き継ぎ、「第2次春日部市総合振興計画」や、本計画の根拠法となっている「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」との整合性を図る。
- まちづくりの関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画との連携を見直し、更に利便性の高い都市構造の構築に向けた計画を策定する。

法改正への対応

- 令和2年11月に本計画の法的な根拠である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、計画名が「地域公共交通計画」となった。
- また、計画において、利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等の促進や、定量的な目標設定、毎年度の評価等によりPDCAを実施すること等が求められており、法改正に対応した計画の策定を行った。

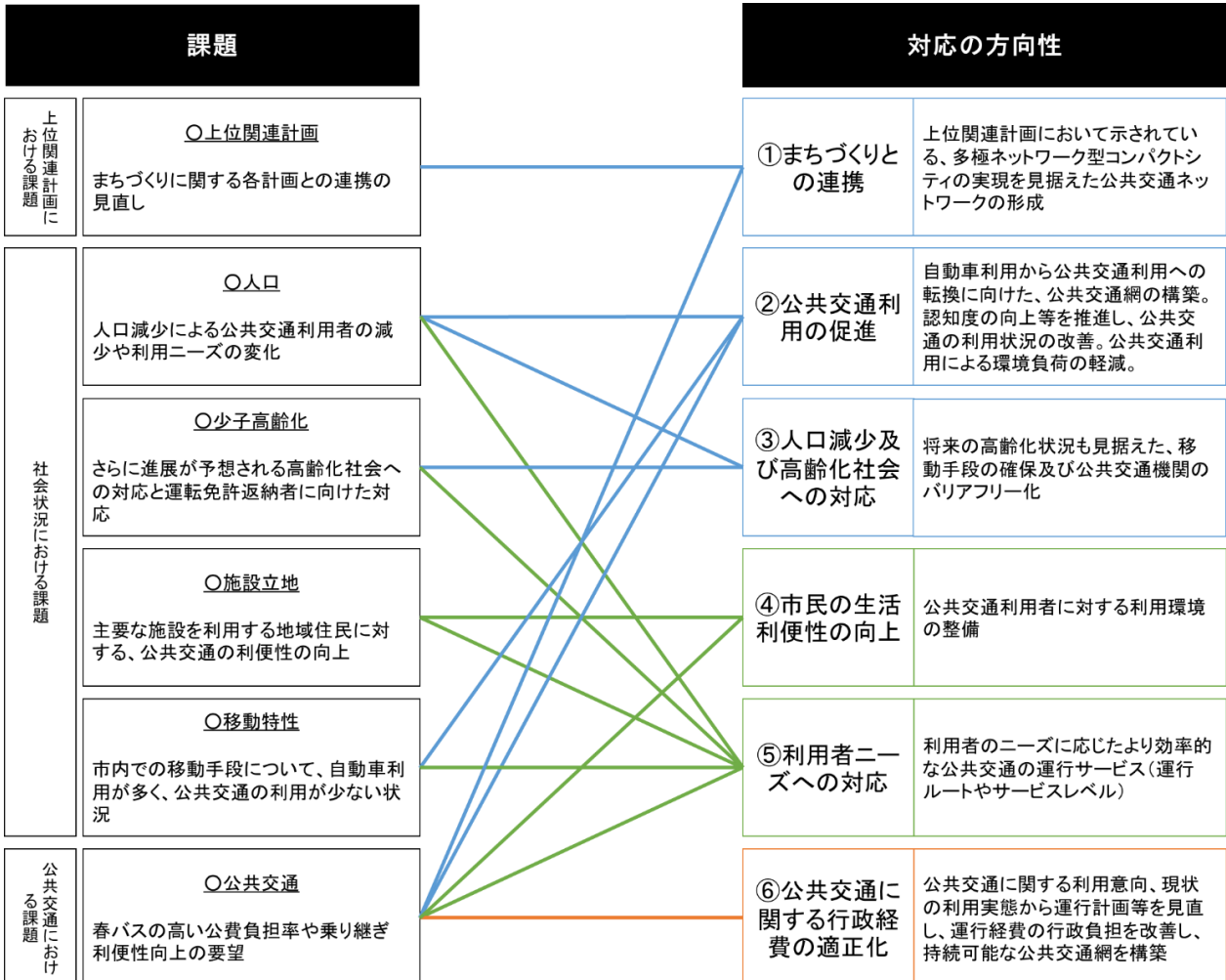
春日部市地域公共交通計画の策定に向けた課題

社会状況における課題

項目	現状の課題
人口	・春日部市の人口は平成 15 年以降減少傾向が続いており、令和 22 年には平成 22 年の約 8 割の人口になることが予想されている。
少子高齢化	・市民アンケート調査より、60 代以上の免許返納意向は 46.3%となっており、運転免許返納者の移動手段の確保が必要となる。
施設立地	・行政施設、大規模店舗等の主要施設や商業施設、医療施設等の生活サービス施設は鉄道駅や路線バスの沿線付近に分布しており、沿線以外に居住している住民の各施設への移動手段の確保が必要となる。
移動特性	・市民アンケート調査の結果から、市内での移動手段は、自動車利用の割合が高く、公共交通の利用が少ない状況である。

公共交通における課題

項目	現状の課題
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・春バスの利用者数は、平成 29 年度から平成 30 年度にかけて増加しているものの、公費負担率は高い水準にある。 ・市民アンケート調査の結果から、各交通手段の乗り継ぎの利便性向上を要望する声が多く上がっている。 ・居住誘導区域外の住宅が点在する地域においても、今後、一定のサービスの維持を図る必要がある。



計画の基本理念

＜春日部市地域公共交通計画の基本理念＞

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

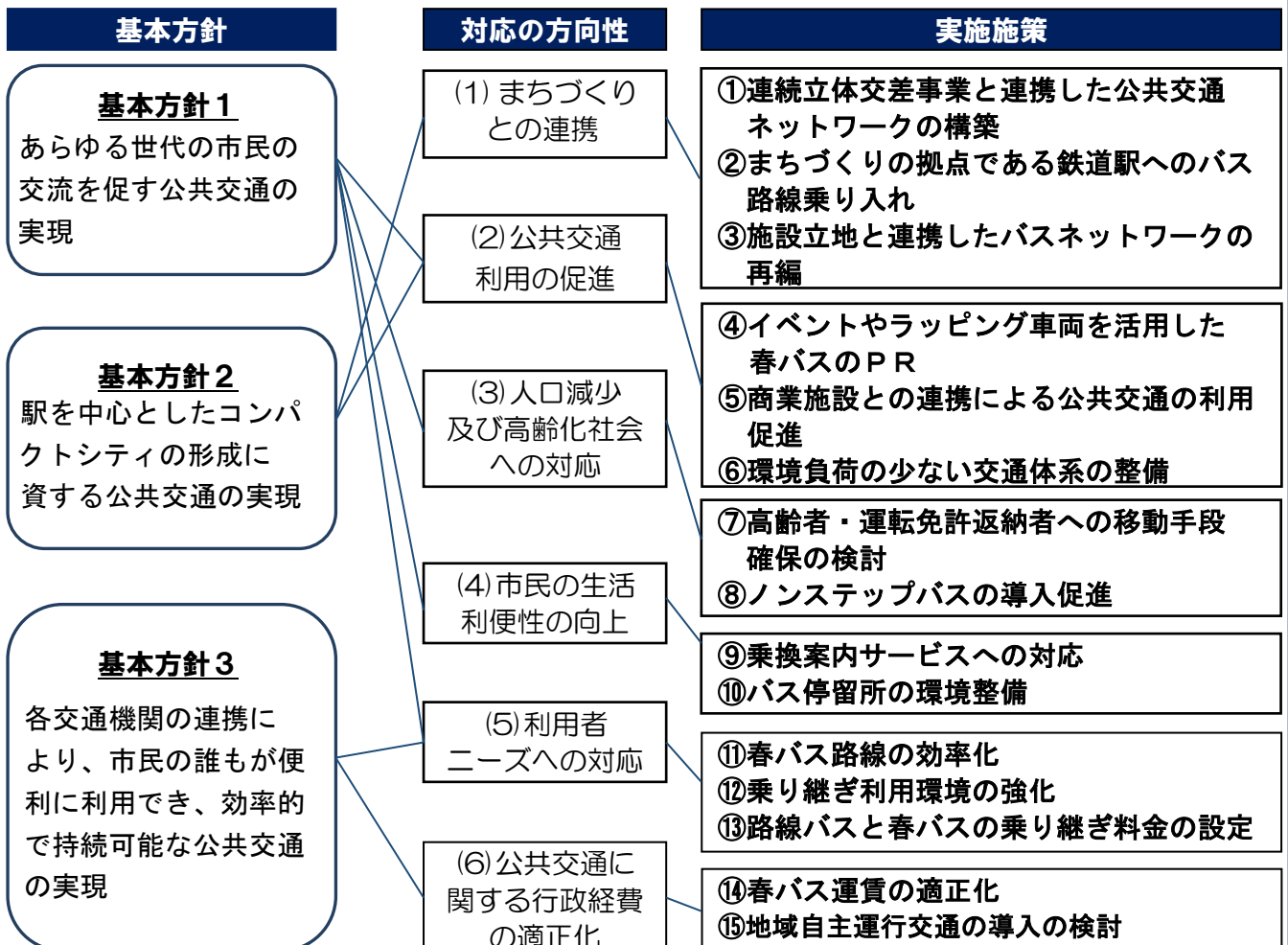
高齢者や障がい者等の交通弱者はもちろん、あらゆる世代の市民が、便利に利用できる、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」と連動した、わかりやすく効率的につながっている地域公共交通ネットワークを形成する。

人口減少が進み、公共交通の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。

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。

計画の基本方針と実施施策

春日部市における公共交通の課題を前提に、本計画の基本方針と目標を以下のように設定する。



計画期間・計画の評価

◇計画期間 令和3年度～令和9年度（計7ヶ年）

◇計画の評価 計画期間中に中間評価を行い、必要に応じて見直しを行う。

指標と目標

本市の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する。指標の設定にあたっては、上位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等を踏まえて設定する。

上位関連計画における公共交通に関する成果指標

計画	成果指標	目標	
		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	172,000人
	ノンステップバス導入台数	29台	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	6駅
	交通利便性 ※「交通の便のよいまち」 だと思ふ市民の割合	58%	70%以上

※数値は策定時のもの

対応の方向性	指標	目標
(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 まちづくり拠点である鉄道駅の駅前広場へのバス乗り入れが可能な数	4駅 (春日部、北春日部、武里、南桜井) → 5駅
(2) 公共交通利用の促進	公共交通利用者数 鉄道、路線バス、春バスの1日の平均利用者数	172,000人/日 → 172,000人/日
	ノンステップバスの導入率 バリアフリーの整備状況であるノンステップバスの導入率	90.9% (令和元年度) → 100%
(3) 人口減少及び高齢化社会への対応	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である、公共交通利用圏域(鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m圏内)の人口の割合	88.5% (平成27年度) → 90%以上
(4) 市民の生活利便性の向上	公共交通に関する住民満足度 市民意識調査における「交通の便のよいまち」だと思ふ市民の割合	58% (平成25年度) → 65%
(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換えが可能な鉄道駅、主要施設、停留所の数	13か所 → 16か所
(6) 公共交通に関する行政経費の適正化	春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	646 (令和元年度) → 600以下

実施施策

(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

- ・各公共交通の乗降場の環境整備
- ・春日部駅前広場や駅高架下空間を活用した、公共交通結節機能の強化
- ・バス路線等の再編
- ・高速バスの乗り入れ等、新たな機能の導入の検討



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

- ・豊春駅東口駅前広場への春バスの乗り入れ
- ・都市計画道路一ノ割通り線とあわせた、春バス路線の乗り入れの検討



③ 施設立地と連携したバスネットワークの再編

- ・市役所新本庁舎への春バス路線の乗り入れ
- ・(仮称) 新たな森公園への路線バス・春バスの接続の検討
- ・赤沼・銚子口産業団地への路線バス・春バス路線の接続の検討
- ・北春日部駅周辺地区土地区画整理地への路線バス・春バスの接続の検討

(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

- ・春日部市民の日記念バスイベントにおける、バス教室の開催、春バス車両の展示及び小学生無料体験乗車の実施
- ・ラッピング車両の運行
- ・市内公共交通のPR及び不足する乗務員確保のための周知活動
- ・啓発グッズの配布
- ・集客力の高い大型商業施設等との連携

⑤ 商業施設との連携による公共交通の利用促進

- ・公共交通利用者に対する、商業施設での割引制度

⑥ 環境負荷の少ない交通体系の整備

- ・将来を見据えた次世代モビリティ(電気自動車、自動運転)導入の検討
- ・バス停留所付近の施設を活用したサイクル&バスライドの検討



「クレヨンしんちゃん」 ©臼井儀人／双葉社・シンエイ・テレビ朝日・ADK

(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手段確保の検討

- ・福祉部局等と連携し、高齢者や運転免許返納者が移動しやすい環境の整備を検討

⑧ ノンステップバスの導入促進

- ・ノンステップバスの導入を行う路線バス事業者に対し、補助金を交付する



(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

- ・多様な乗換案内サービスで春バスを含めた経路検索を可能にする

⑩バス停留所の環境整備

- ・市役所新本庁舎バス停留所に上屋、ベンチの整備を検討する
- ・豊春駅東口駅前広場に新設するバス停留所の上屋等の整備を検討する

(5) 利用者ニーズへの対応

⑪春バス路線の効率化

- ・路線バスと春バスの新たな乗り継ぎ拠点の整備
- ・既存の公共交通を活用した、効率的な運行の検討
- ・春バス運行ガイドラインに基づく、運行ルートの見直し

表：現在の路線バスと春バスの乗り継ぎ拠点

鉄道駅	春日部駅、武里駅
主要施設	春日部市役所、地方庁舎、秀和総合病院、ウイング・ハット春日部、イオンモール春日部 庄和総合支所、庄和中央病院
停留所	栄町会館入口、公民館前（豊野） 吉妻（江戸川中学校）、局前

※乗り継ぎ拠点：路線バス及び春バス等の乗り継ぎのできる鉄道駅、主要施設及び50m以内の近接した停留所（重複した路線を除く）

⑫乗り継ぎ利用環境の強化

- ・路線バスと春バスの新たな乗り継ぎ拠点の整備
- ・乗り継ぎしやすいダイヤ編成
- ・駅、バス停、タクシー乗り場への乗換案内の掲示
- ・デジタルサイネージの利用の検討
- ・バス停留所付近の施設を活用したサイクル&バスライドの検討

⑬路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定

- ・路線バスと春バスとの乗り継ぎ運賃の検討



(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

- ・路線バスと同水準の運賃設定の検討

⑮地域自主運行交通の導入の検討

- ・地域自主運行交通の導入支援