

KASUKABE

第四次 春バス運行計画



春日部市

目 次

1.	はじめに.....	1
2.	地域公共交通計画における春バスの役割と実施施策.....	3
3.	春バスの現状と課題.....	8
3.1.	春バスの現状と課題.....	8
3.2.	第三次春バス運行の課題.....	11
3.3.	公共交通・春バスに関するアンケート調査.....	28
4.	第四次春バス運行計画基本方針.....	35
5.	第四次春バス運行計画.....	37
5.1.	ルートの再編方針.....	37
5.2.	運行ルート.....	40
6.	第四次春バス運行計画における指標、目標.....	50
6.1.	公共交通利用圏域の人口カバー率.....	50
6.2.	地域公共交通計画の目標値と春バス再編後の達成状況.....	52
7.	運行継続・見直し基準.....	53

春日部市はSDGsを推進しています

令和2年7月には内閣府よりSDGs未来都市として選定されました。

春日部市第2期SDGs未来都市計画「春日部2世、3世その先へと住みつなぐまち」では、

“だれもが「住んでみたい、住み続けたい」と思うまち”の実現を目指しています。

本計画においてもSDGsの推進に向けて取り組んでまいります。



1.はじめに

(1) 本計画策定の背景

春日部市のコミュニティバス「春バス」は、平成20年2月の運行開始以来、市内の主要公共交通機関である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公共交通として、運行を行ってきた。

何度かの路線の再編を経て、平成28年7月から現在の第三次運行が開始され、平成29年7月にワゴン車両の2ルートが追加されて、現在の運行に至っている。

近年、人口減少や少子高齢化等に伴う社会状況の変化や、新型コロナウイルス感染拡大の影響等により、本市の公共交通を取り巻く環境が大きく変わってきている。さらには、コンパクトシティの形成を目指す「春日部市立地適正化計画」が新たに策定されたことや、新たな施設の立地、移動ニーズの変化により、今後の持続可能な公共交通のあり方が問われている。

そこで本市では、令和3年3月に、これらの状況に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指した「春日部市地域公共交通計画」を策定し、春バスの再編をはじめとした各施策を実施していくこととしている。

(2) 本計画策定の目的

第四次春バス運行計画は、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ことを目的として策定するものである。

策定にあたっては、本計画の上位計画となる「春日部市地域公共交通計画」に定められた基本理念や基本方針をはじめ、実施する施策の方向性や目標、第三次春バス運行の利用状況、アンケート調査結果等を踏まえて多角的に検討し、より多くの方々に、より便利で快適な利用環境を整備するとともに、行政経費の適正化を図り、持続可能な運営の実現を目指していく。

(3) 本計画書の構成

本計画書の構成は次のとおりとする。

表 本計画書の構成

項目	内容
1. はじめに	・ 本計画の背景、目的等を示す
2. 地域公共交通計画における春バスの役割と実施施策	・ 地域公共交通計画に定められた春バスの役割、春バスに関する施策等を示す
3. 春バスの現状と課題	・ 第三次春バス運行の現状 ・ 各ルートの分析 ・ 第三次春バス運行の課題 ・ 公共交通・春バスに関するアンケート調査
4. 第四次春バス運行計画基本方針	・ 地域公共交通計画に定められた内容と、第三次春バス運行の課題から、第四次春バス運行計画の基本方針を示す
5. 第四次春バス運行計画	・ ルートの再編方針 ・ 運行ルート ・ 新ルートの収支予測
6. 第四次春バス運行計画における指標、目標	・ 新ルートでの運行における地域公共交通計画の指標、目標の達成状況を示す
7. 運行継続・見直し基準	・ 春バス運行の継続、見直し基準を示す

2. 地域公共交通計画における春バスの役割と実施施策

(1) 春日部市の現状

地域公共交通計画において抽出された、本市の公共交通に関する社会状況の現状を踏まえた課題について、以下に示す。第四次春バス運行計画の策定においては、本市の公共交通の現状を考慮した上で検討を行う必要がある。

具体的には、今後、人口減少や少子高齢化が進展し、公共交通利用者の減少が想定されることや、居住誘導区域外の地域においても、一定のサービスの維持を図る必要があること、アンケート調査や施設立地の状況から、鉄道、路線バスとの乗り継ぎの利便性向上が求められていること等を踏まえ、今後の春バスの方向性を検討していく。

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代以上の運転免許の返納意向は46.3%となっており、今後も運転免許を返納する高齢者が増えることが予想されるため、運転免許返納者をはじめとした高齢者の移動手段の重要性が増している。
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求められている。
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	・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。

※春日部市地域公共交通計画より一部抜粋

(2) 地域公共交通計画における春バスの位置づけ

地域公共交通計画における春バスの位置づけを以下に示す。

春バスは、鉄道、路線バスを補完し、各地域の日常生活を支援する交通手段として、位置づけされている。

＜春日部市の地域公共交通ネットワーク形成の考え方＞

鉄道、路線バス、春バス、タクシーのそれぞれの特性を活かしたモード連携により、多極型の公共交通ネットワークを形成する。

○鉄 道：広域交流を支援する拠点間・都市間の交通手段

○路線バス：市内移動の基幹的な交通手段

○春バス：**鉄道・路線バス網を補完し、各地域の日常生活を支援する交通手段**

○タクシー：個人の自由な移動を支えるとともに、鉄道・バス等のサービスの利用が困難な市民、及びサービス提供時間外の交通手段

各交通機関相互の連携を図るとともに、それぞれの公共交通が競合しないように効率的な運行を行い、民間活力を最大限活用することで、持続可能な公共交通の運行を目指す。

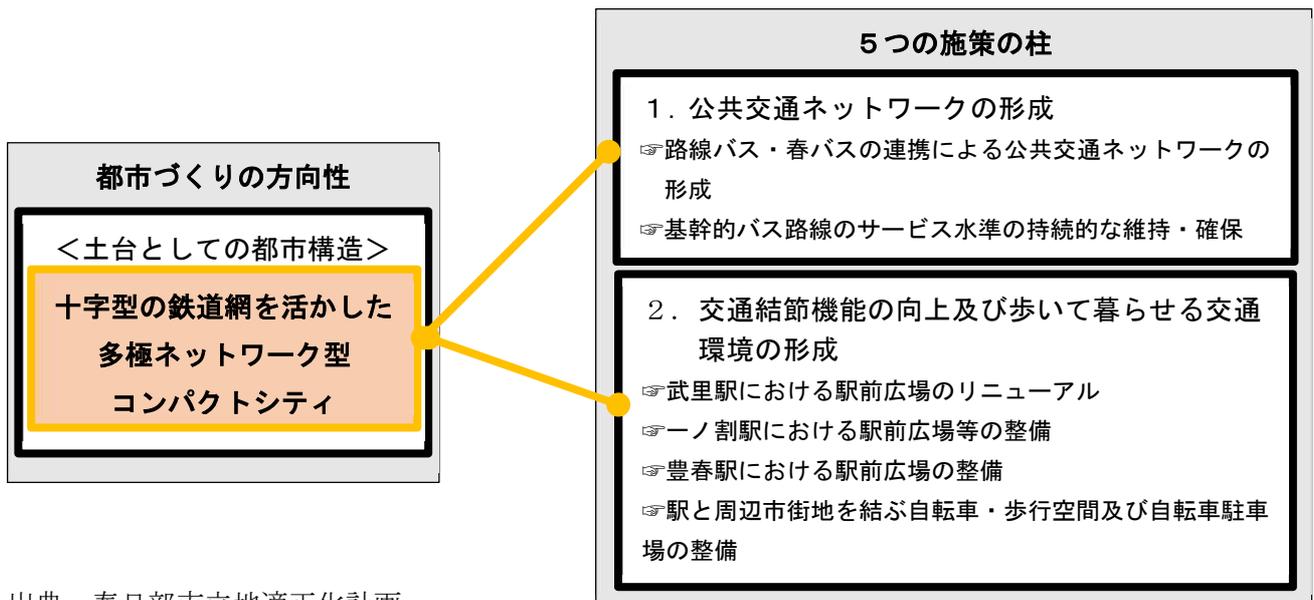
公共交通機関	役割・位置づけ	施策の方向性
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●広域交流を支援する拠点間・都市間の交通手段 ・市内拠点間の移動及び他都市への広域の移動手段 ・鉄道駅は、各交通モードとの乗り換えを行う交通結節点としての役割を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅における交通結節機能の強化 ・連続立体交差事業と連携した公共交通ネットワークの再編
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●市内移動の基幹的な交通手段 ・主に市内の移動の骨格を形成し、駅や主要施設、住宅地等を結ぶ移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要施設等における交通結節機能の強化 ・バス車両のバリアフリー化の促進 ・公共交通の利用促進
春バス	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道及び路線バス網を補完し、各地域の日常交通を支援する交通手段 ・鉄道、路線バスではカバーできない地域の住民の日常生活を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要施設等における交通結節機能の強化 ・春バス利用環境の整備 ・路線の効率化 ・春バスの認知度向上 ・行政経費の適正化
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●個人の自由な移動を支える交通手段 ・鉄道、路線バス、春バスでもカバーできない地域や、サービス提供時間外の移動手段 ・ドアツードアの利用者の自由な移動を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進 ・既存の公共交通を活用した、効率的な運行の検討

出典：春日部市地域公共交通計画

(3) 関連計画における公共交通の施策

地域公共交通計画は、立地適正化計画との連携を考慮して策定されており、立地適正化計画では、拠点（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により、拠点間ネットワーク及びバス路線のサービス水準の持続的な維持・確保を目指している。

第四次春バス運行計画の策定においては、これら2計画において整理された施策の方向性、指標と目標を踏まえて検討を行う必要がある。



出典：春日部市立地適正化計画

計画 (計画期間)	成果指標	目標		備考
		現状値	目標値	
春日部市 地域公共交通計画 (令和9年度まで)	公共交通利用圏域の 人口カバー率	88.5% (平成27年度)	90%以上	
	路線バスと春バス等の 乗り継ぎ拠点数	13か所	16か所	
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

(4) 地域公共交通計画における春バスの施策

地域公共交通計画では、3つの基本方針より6つの対応の方向性を示し、それぞれの方向性を踏まえた実施施策を示している。

第四次春バス運行計画の策定においては、この実施施策との整合も必要なことから、以下に春バスに関連する実施施策を示す。

まちづくりとの連携

○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

出典：新しい市役所（本庁舎整備）実施設計（案）中間報告（2020年1月）



イメージ図

公共交通利用の促進

○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
- ・集客力の高い大型商業施設等との連携



イベント時の春バス活用例

○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



春日部市民の日記念 バスポスター

「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

市民の生活利便性の向上

○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

○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

利用者ニーズへの対応

○春バス路線の効率化

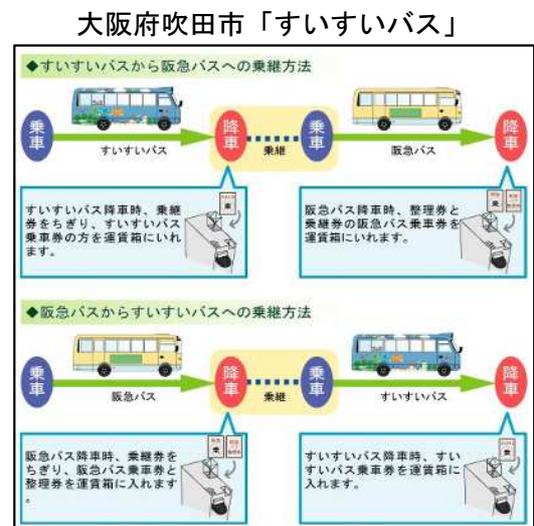
- ・既存の公共交通を活用した効率的な運行の検討

○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

○路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定

- ・民間路線バスと春バスとの乗り継ぎ運賃の検討



出典：大阪府吹田市

公共交通に関する行政経費の適正化

○春バス運賃の適正化

- ・民間路線バスと同水準の運賃設定の検討

3. 春バスの現状と課題

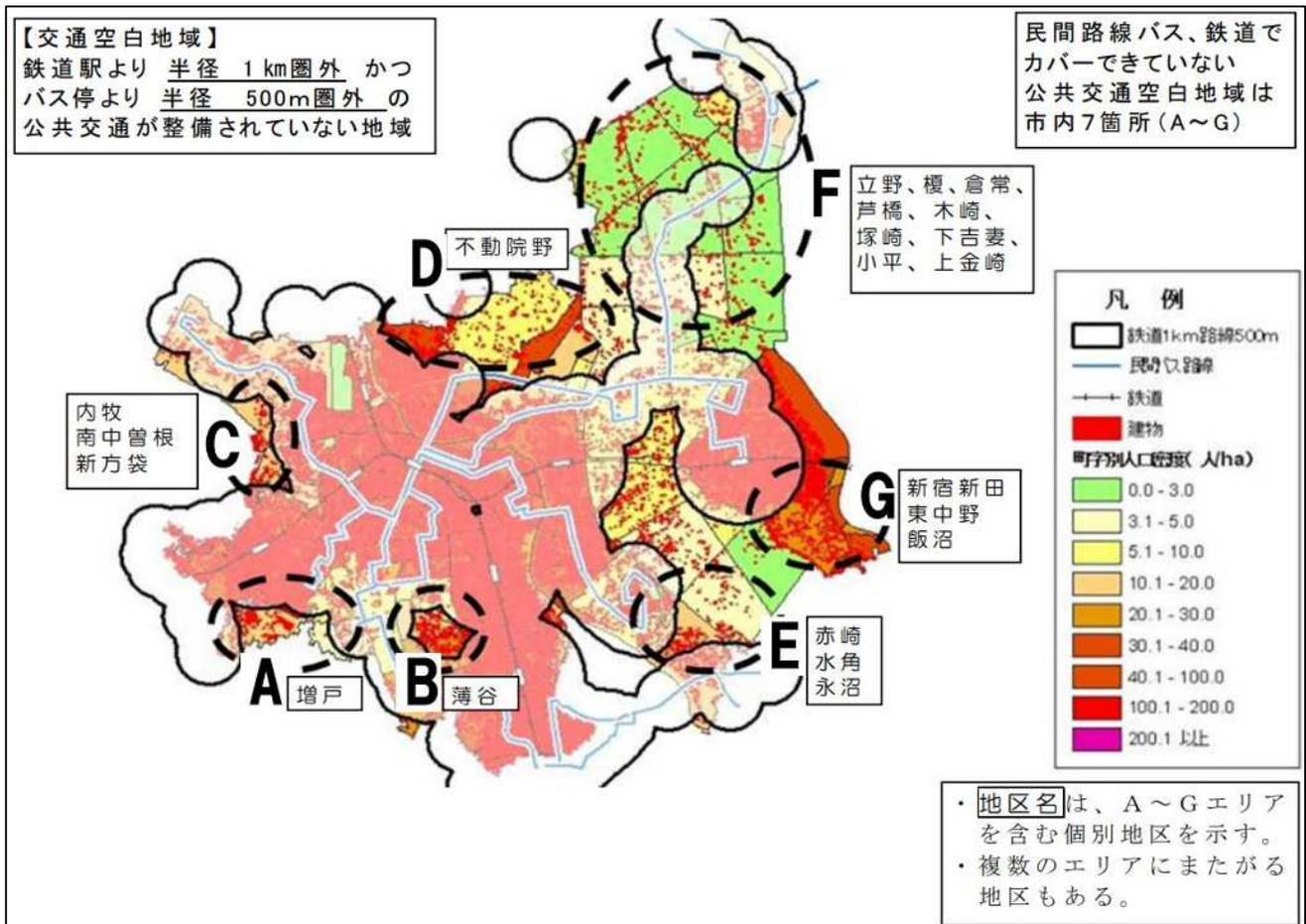
3.1. 春バスの現状と課題

(1) 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。

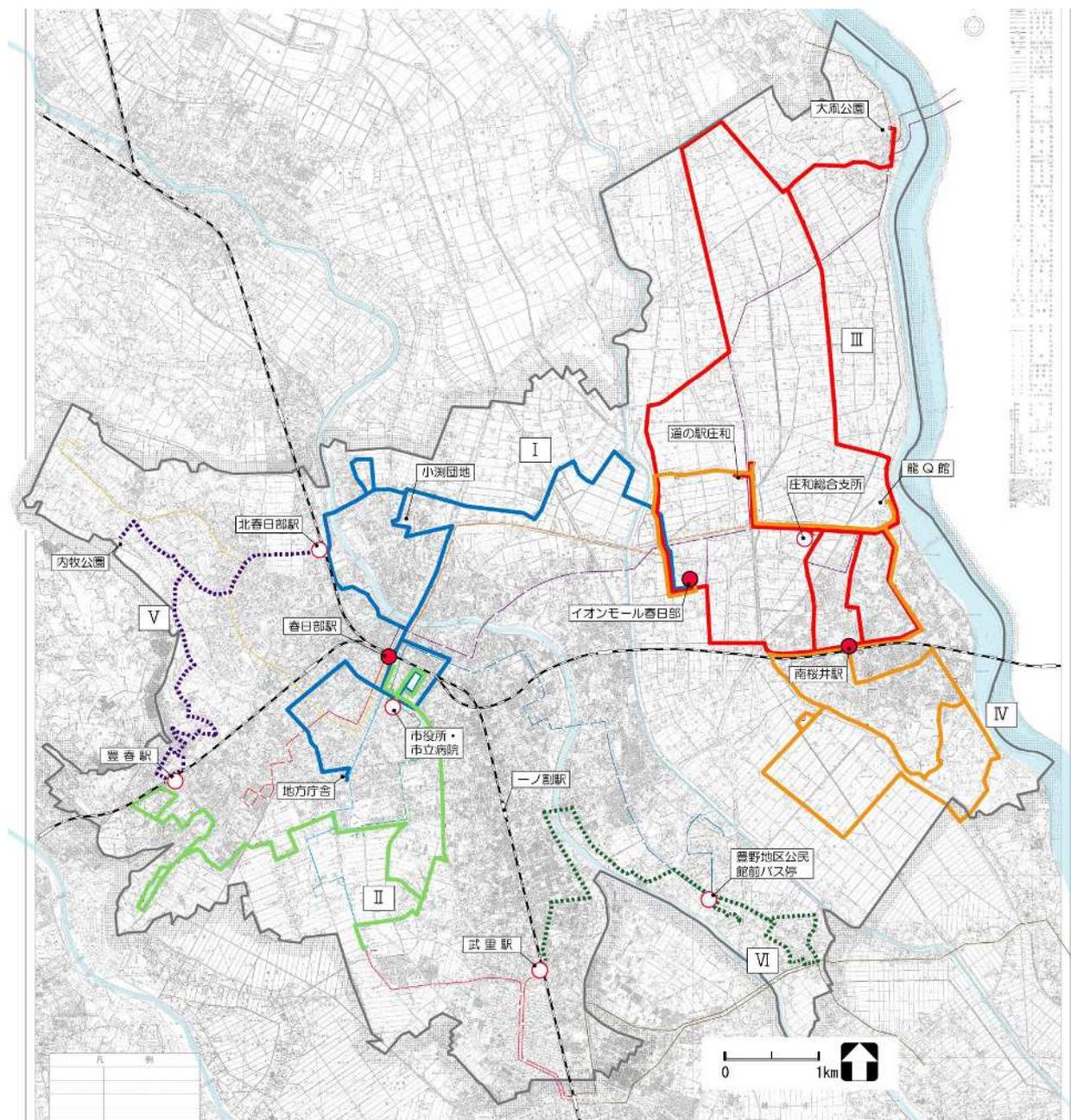
春バスの運行ルートは、以下の公共交通空白地域の分析から抽出された、A～Gの7箇所のエリアに対して、市民の意向や鉄道、路線バスとの連携等を考慮し、公共交通空白地域を効率的にカバーするよう設定されている。

■春バスを除く春日部市内の公共交通空白地域（第三次春バス運行計画策定当時）



前述した設定に基づき策定された、第三次春バス運行のルート及び運行概要を以下に示す。

■第三次春バス運行ルート図



■運行基本ルートの概要

凡例	ルートNo	路線名称(案)	交通モード	運行日数	料金体系	接続する交通結節点等 (凡例 ●: 主要な交通結節点 ○: 他の結節点)
—	①	粕壁～幸松地区ルート	春バス (小型バス)	週6日運行	路線バスと同水準 ※上限は300円とする	春日部駅、市役所・市立病院、北春日部駅、イオンモール春日部
—	②	春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	春バス (小型バス)	週6日運行		春日部駅、市役所・市立病院、豊春駅
—	③	庄和地区北ルート	春バス (小型バス)	週3日運行		南桜井駅、イオンモール春日部、庄和総合支所
—	④	庄和地区南ルート	春バス (小型バス)	週3日運行		南桜井駅、イオンモール春日部、庄和総合支所
⋯	⑤	豊春駅・内牧・北春日部駅ルート(新規)	春バス (ワゴン車)	週3日運行		豊春駅、北春日部駅
⋯	⑥	赤沼～武里駅ルート(新規)	春バス (ワゴン車)	週3日運行		武里駅、豊野地区公民館前バス停

(2) 運行状況

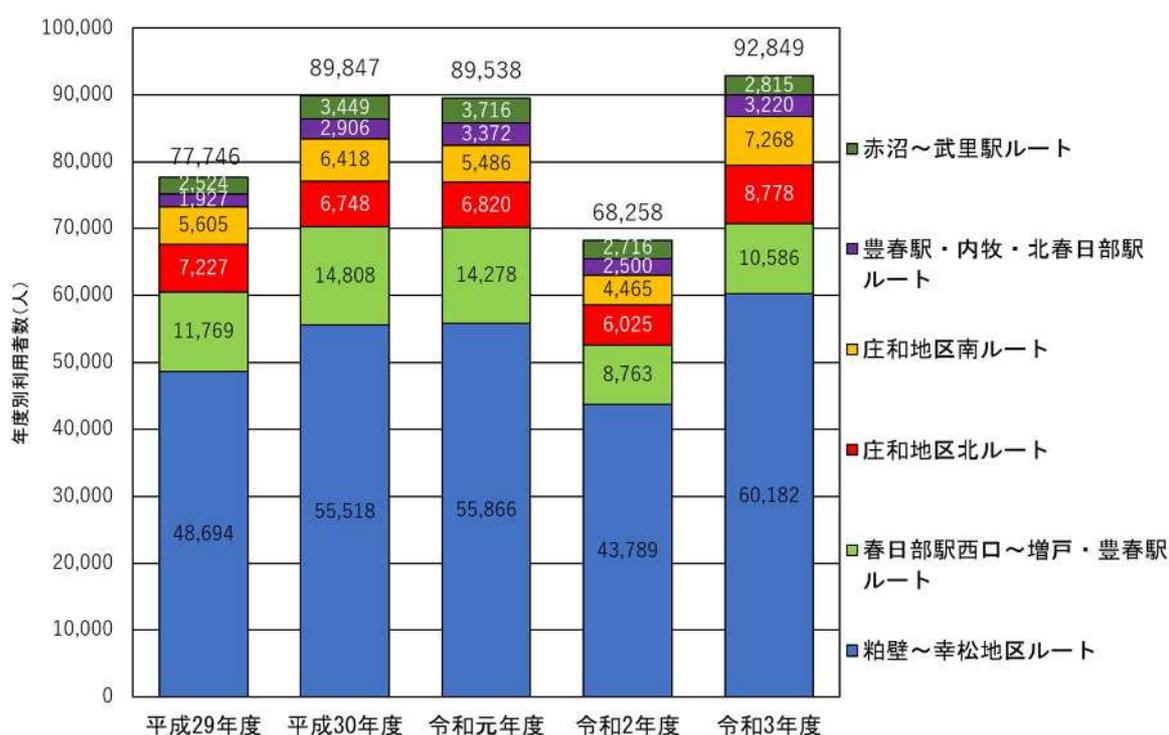
春バスの各ルートの運行は、春日部駅発着の「粕壁～幸松地区ルート」、「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」が週6日、それ以外の4ルートが週3日の運行となっている。運行ルートは、公共交通空白地域をカバーするように設定されているため、1回の運行距離が長い傾向にあり、往復運行所要時間が1時間を超えている系統が多く存在している。

ルート名	運行日	運行便数/日 (上りと下りの合計)	最大運行 所要時間(往復)	1日当たり 利用者数 (令和3年度)
粕壁～幸松地区ルート	月～土	20	1時間42分	195
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	月～土	10	1時間44分	34
庄和地区北ルート	月・水・金	20	1時間15分	57
庄和地区南ルート	火・木・土	8	2時間	47
豊春駅・内牧・北春日部駅ルート	火・木・土	16	54分	21
赤沼～武里駅ルート	月・水・金	12	50分	18

(3) 利用状況

春バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、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もあり、コロナ禍以前の水準以上となり、第三次運行の中で過去最高の利用者数を記録している。

■春バスのルート別年度別利用者数の推移



(4) 公費負担額

新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた令和2年度を除き、春バスの利用者数は増加傾向にあったが、公費負担額は平成29年度から令和3年度にかけて横ばいとなっており、公費負担率は8割を超え、高い状況が続いている。

■春バス（6ルート計）の公費負担率の推移



3.2. 第三次春バス運行の課題

(1) 各ルートの分析方針

以下の方法で第三次春バス運行の各ルートの分析を行い、課題を整理する。

①ルート概要

各ルートの概要や特徴について

②運行状況

各ルートの運行データを記載

③年間利用者数の推移

各ルートの過去5年間の年間利用者数の推移を示す

④ルート図・⑤停留所別乗降者数

各ルートの停留所ごとの1日平均利用者数をルート図とグラフで示す
ワゴンルートはカウントシステムではなく乗降調査の結果から算出

⑥ルートの課題

以上の分析から見えてきた各ルートの課題を抽出する

(2) 各ルートの現状と課題

①粕壁～幸松地区ルート

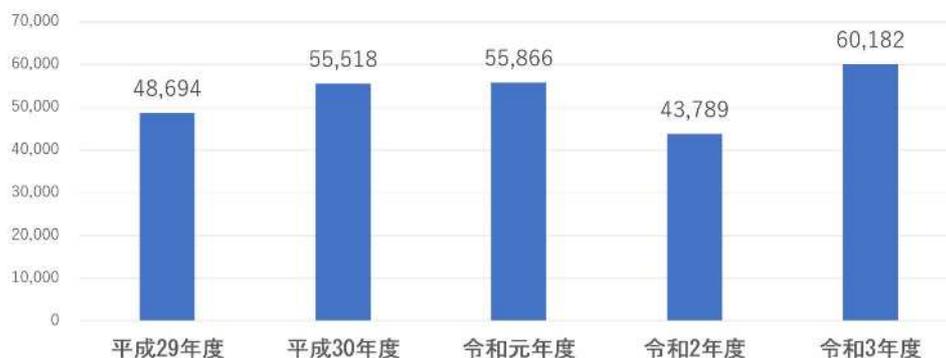
現状・課題

【ルート概要】

- 令和3年度の1日平均利用者数は約195人で、6ルートの中で最も利用者が多い。
- 主に小淵団地や春日部サンハイツ等の住宅地から、春日部駅へ向かう利用者が多い。
- 公共交通空白地域をカバーするため、「春日部市場北～イオンモール春日部」「ゲーカすかべ前～小淵北」を運行しているが、利用者は少ない。
- 令和2年12月に平成エンタープライズ路線が廃止となってから、利用者が増加している。
- 公費負担率は約60%で、6ルートの中で最も低くなっている。

運行状況 (令和4年度)	運行日	月～土曜	運行車両	小型バス車両
	運行時間	5:28～20:55	片道所要時間	約14～66分
	系統数	6系統	運行便数	20便
	停留所数	32	総キロ数	138.5 km/日

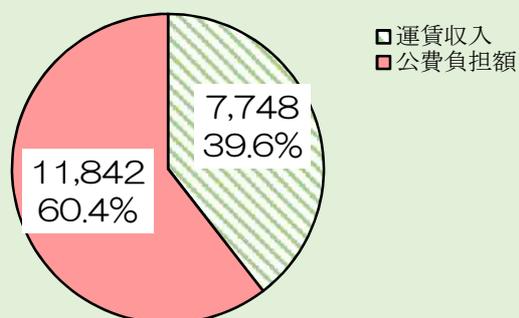
年間利用者数の推移



公費負担額 (令和3年度)

運行経費 : 19,590 千円
 運賃収入 : 7,748 千円
 公費負担額 : 11,842 千円

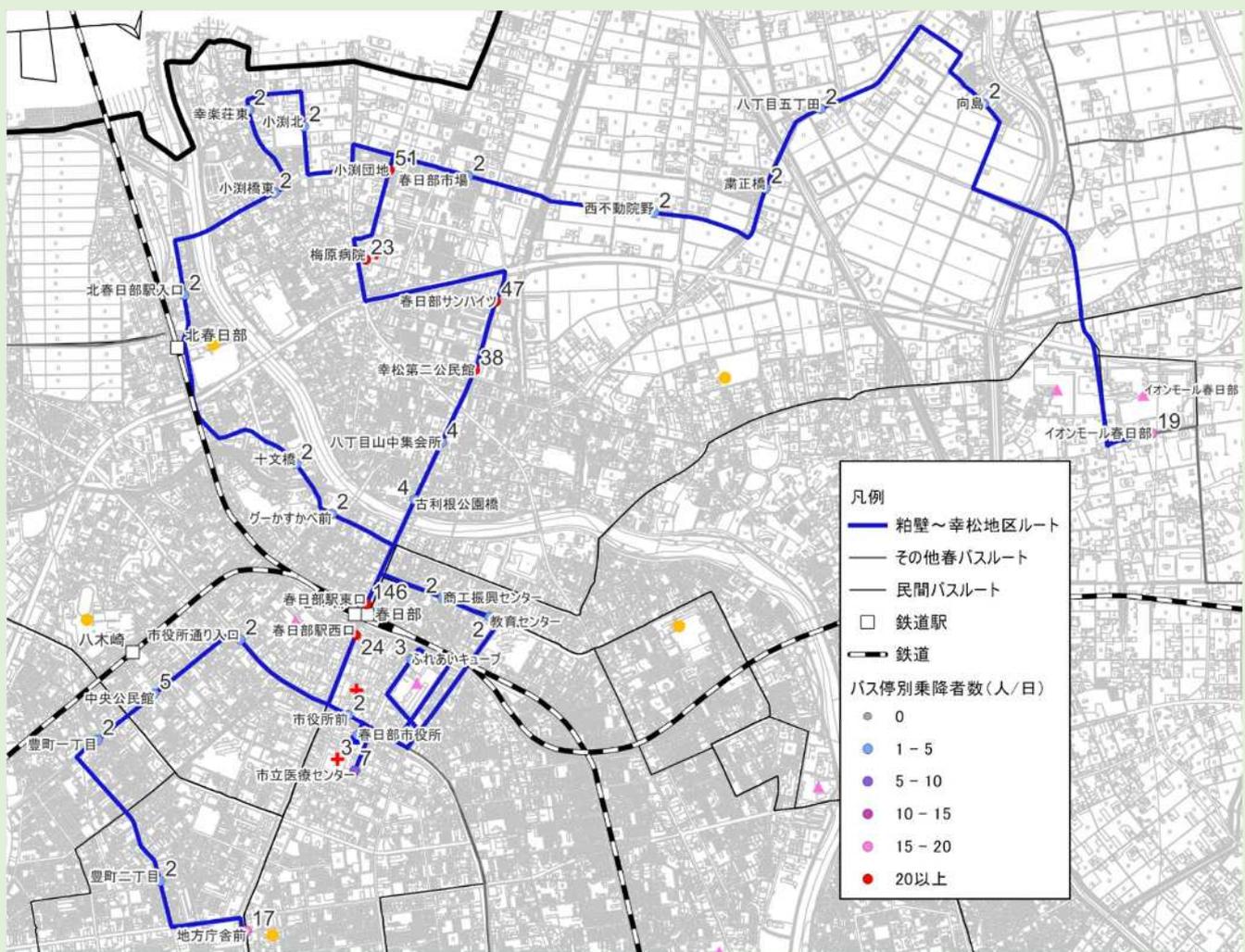
 公費負担率 : 60.4%
 営業係数 : 252



【ルートの課題】

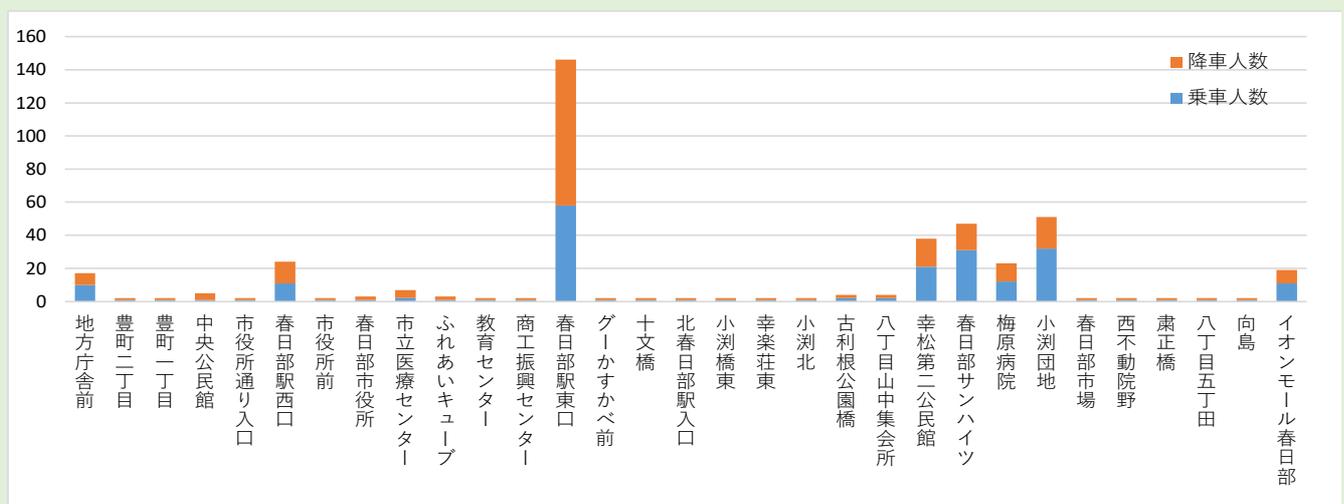
- 系統数が多い (6系統)
- 利用者の少ないルートの存在 (北春日部駅方面、イオンモール春日部方面)
- 路線バスとの競合の可能性 (春日部駅西口～地方庁舎前)

ルート図（令和3年度）



※数字は1日平均乗降客数(端数は切り上げ) 年間乗降客数が0人の場合のみ0となる

停留所別乗降者数（人/日）（令和3年度）



②春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート

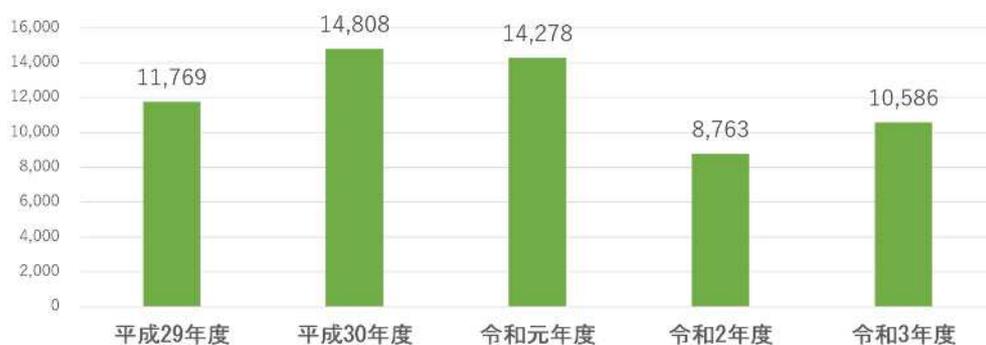
現状・課題

【ルート概要】

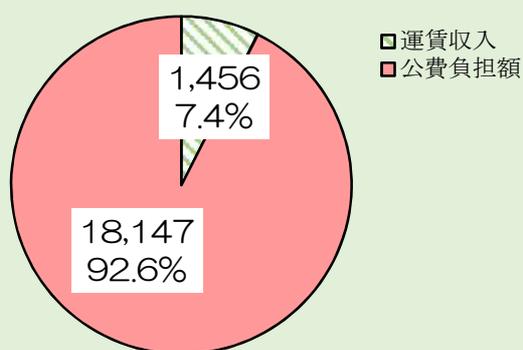
- 令和3年度の1日平均利用者数は約34人で、小型バス車両のルートで最も少ない。
- ほとんどの停留所で、少ないながら一定の利用者が存在している。
- 令和4年度から、豊春駅東口駅前広場への乗り入れを開始するとともに、大增中学校止まりとなっていた便を、全て秀和総合病院着に変更している。
- 運行の所要時間が非常に長くなっている。

運行状況 (令和4年度)	運行日	月～土曜	運行車両	小型バス車両
	運行時間	6:28～20:31	片道所要時間	約27～53分
	系統数	4系統	運行便数	10便
	停留所数	32	総キロ数	173.1 km/日

利用者数の推移



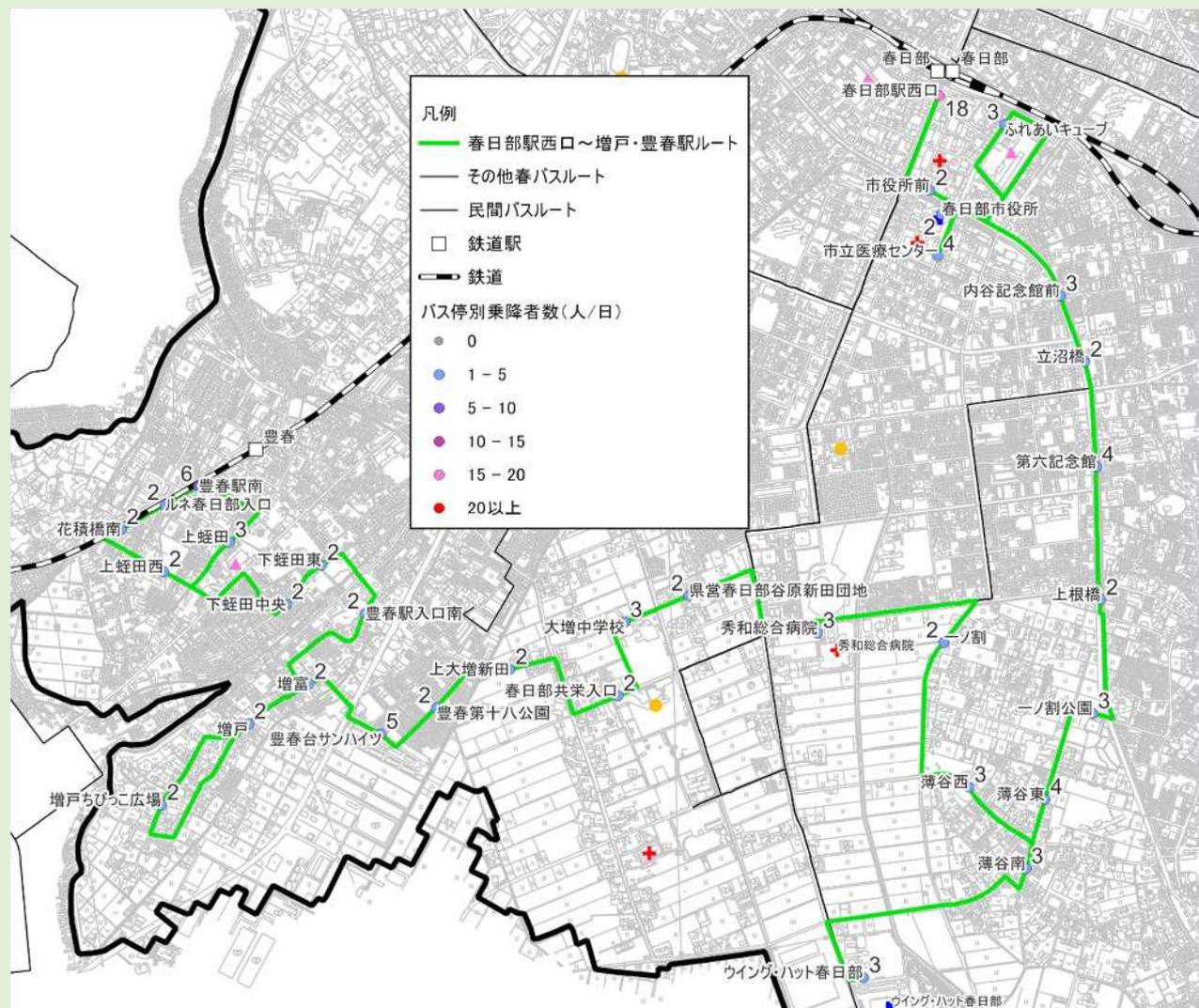
公費負担額 (令和3年度)	運行経費	: 19,603千円
	運賃収入	: 1,456千円
	公費負担額	: 18,147千円
公費負担率		: 92.6%
営業係数		: 1,346



【ルートの課題】

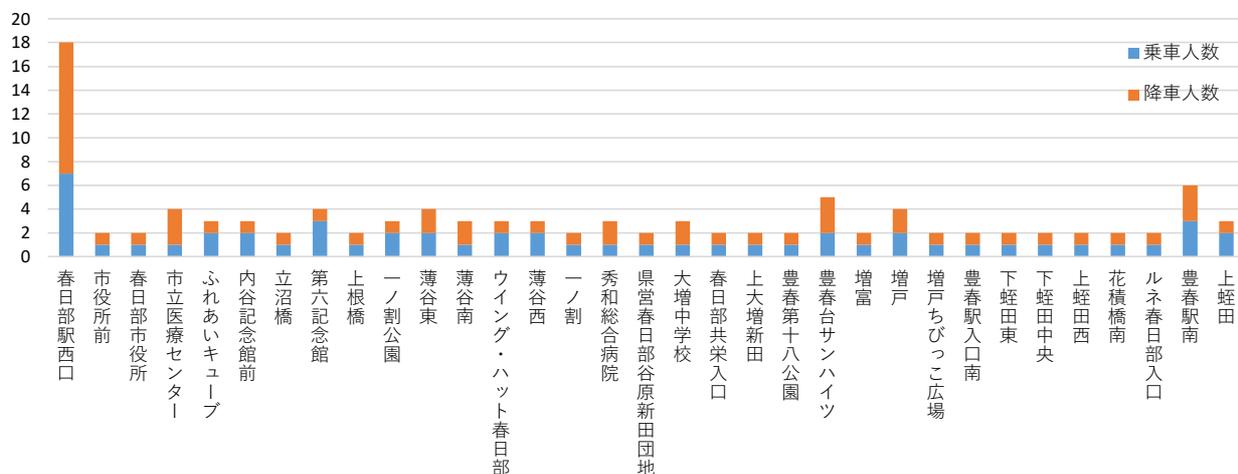
- 路線が長大（最長で往復1時間30分）
- 曲がりの多い、遠回りなルート
- 路線バスとの競合の可能性（春日部駅西口～秀和総合病院）
- 公費負担率が高い

ルート図（令和3年度）



※数字は1日平均乗降客数(端数は切り上げ) 年間乗降客数が0人の場合のみ0となる

停留所別乗降者数（人/日）（令和3年度）



③庄和地区北ルート

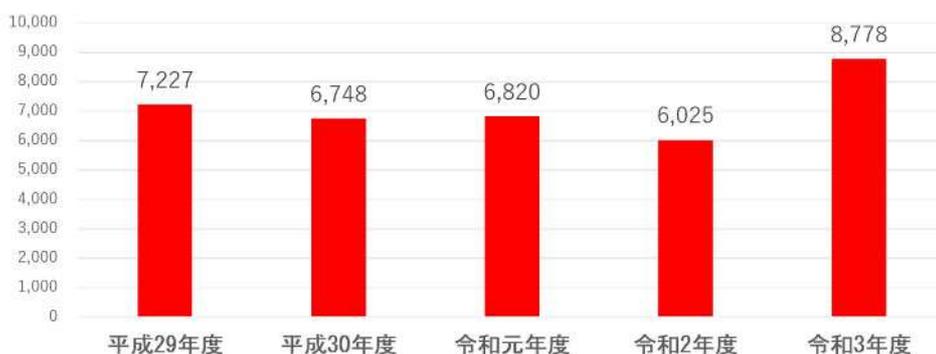
現状・課題

【ルート概要】

- 令和3年度の1日平均利用者は約57人で、南桜井駅北側エリアでの利用者が多い。
- 「庄内橋～上金崎」の区間は、1日2便の運行となっており、利用者が少なく、年間を通して利用者のいない停留所が多く存在している。
- 運行時間が1時間を超える系統がある。
- 令和2年12月に平成エンタープライズ路線が廃止となってから、利用者が増加している。

運行状況	運行日	月・水・金曜	運行車両	小型バス車両
	運行時間	6:35 ~ 18:55	片道所要時間	約15~75分
	系統数	4系統	運行便数	20便
	停留所数	39	総キロ数	132.3 km/日

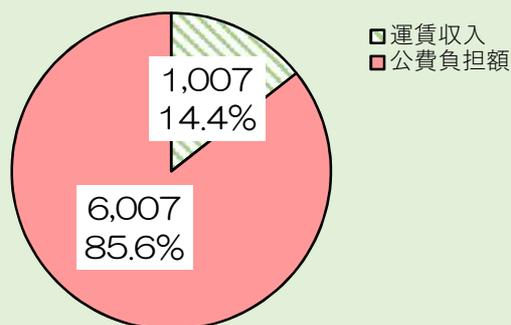
利用者数の推移



公費負担額 (令和3年度)

運行経費 : 7,015 千円
 運賃収入 : 1,007 千円
 公費負担額 : 6,007 千円

公費負担率 : 85.6%
 営業係数 : 696



【ルートの課題】

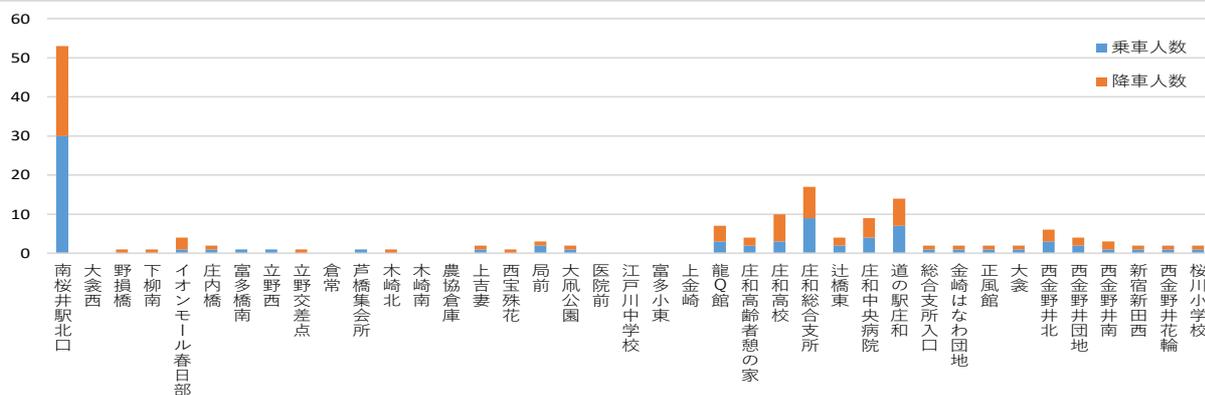
- 利用者の全くいない停留所が多数存在
- 利用者の少ないルートの存在 (庄和北部方面)
- 龍Q館、イオンモール春日部の需要への対応
- 公費負担率が高い

ルート図



※数字は1日平均乗降客数(端数は切り上げ) 年間乗降客数が0人の場合のみ0となる

停留所別乗降者数 (人/日) (令和3年度)



④庄和地区南ルート

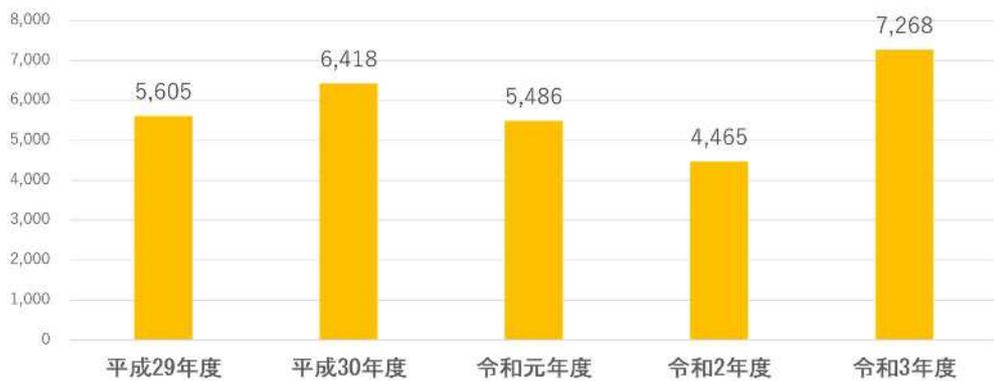
現状・課題

【ルート概要】

- 令和3年度の1日平均利用者は約47人で、ほとんどが東武アーバンパークライン以北で利用されており、以南における利用者は少ない。
- 年間を通して利用者のいない停留所が存在している。
- 運行時間が1時間を超えており、6ルートの中で1日の便数が最も少ない。
- 令和2年12月に平成エンタープライズ路線が廃止となってから、利用者が増加している。

運行状況	運行日	火・木・土曜	運行車両	小型バス車両
	運行時間	6:35 ~ 19:14	片道所要時間	約57~60分
	系統数	2系統	運行便数	8便
	停留所数	35	総キロ数	141.3 km/日

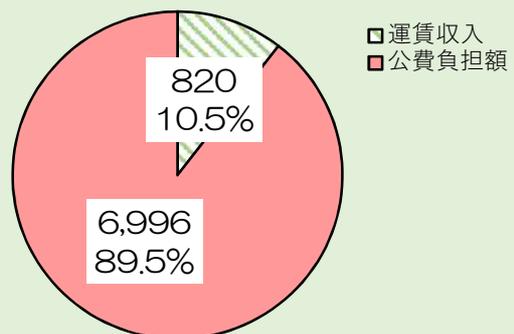
利用者数の推移



公費負担額 (令和3年度)

運行経費 : 7,816 千円
 運賃収入 : 820 千円
 公費負担額 : 6,996 千円

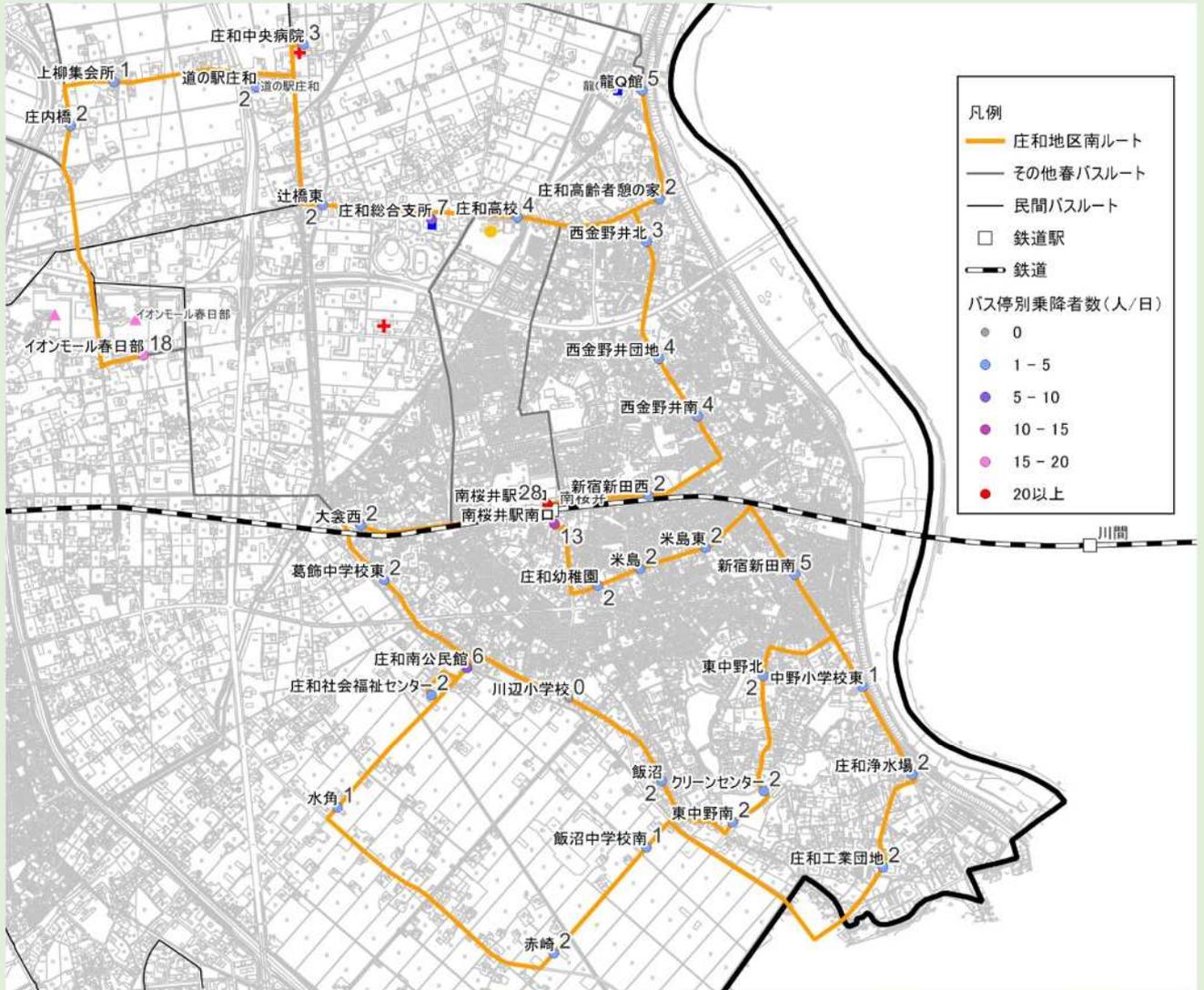
公費負担率 : 89.5%
 営業係数 : 953



【ルートの課題】

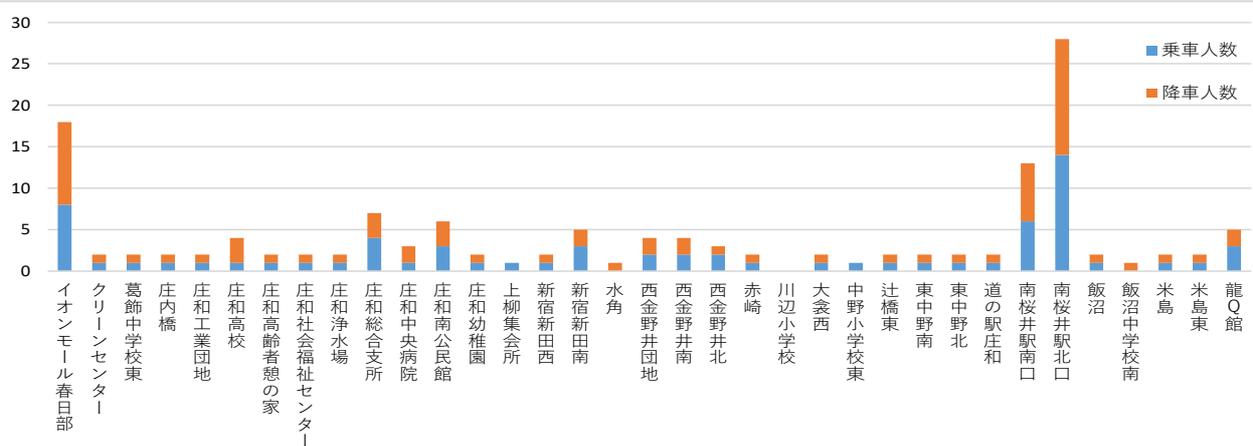
- 路線が長大（最長で往復2時間）
- 利用者の全くいない停留所が存在
- 利用者の少ないルートの存在（水角・赤崎方面、庄和工業団地方面）
- 鉄道の北側と南側で利用者数に大きな差がある
- 龍Q館、イオンモール春日部の需要への対応
- 公費負担率が高い

ルート図



※数字は1日平均乗降客数(端数は切り上げ) 年間乗降客数が0人の場合のみ0となる

停留所別乗降者数 (人/日) (令和3年度)



⑤豊春駅・内牧・北春日部駅ルート

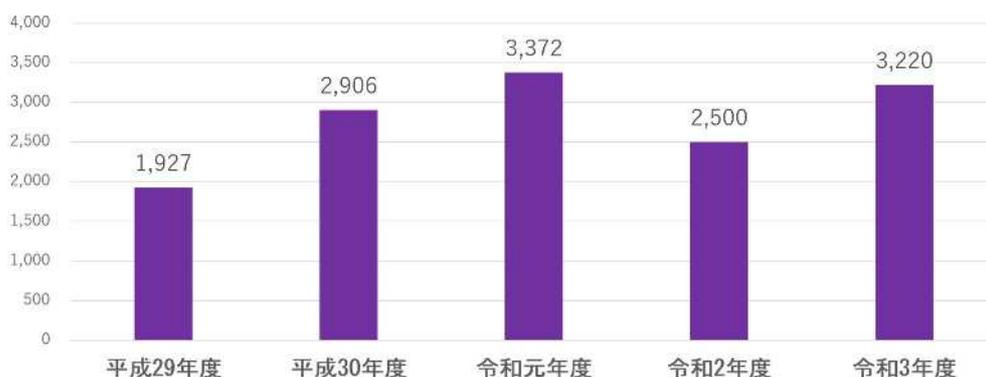
現状・課題

【ルート概要】

- 令和3年度の1日平均利用者は約21人で、主に公共交通空白地域をカバーするためのルート設定となっているため、全体的に利用者が少ない。
- 全便が、豊春駅から内牧公園を經由して北春日部駅を結ぶ往復ルートとなっており、系統も1つのみで分かりやすいルート、ダイヤになっている。
- ワゴン車で運行を行っているルートのため、公費負担額は小型バスと比較して少ないものの、公費負担率は93%と高い状況である。

運行状況	運行日	火・木・土曜	運行車両	ワゴン車両
	運行時間	6:32 ~ 19:22	片道所要時間	約27分
	系統数	1系統	運行便数	16便
	停留所数	20	総キロ数	124.6 km/日

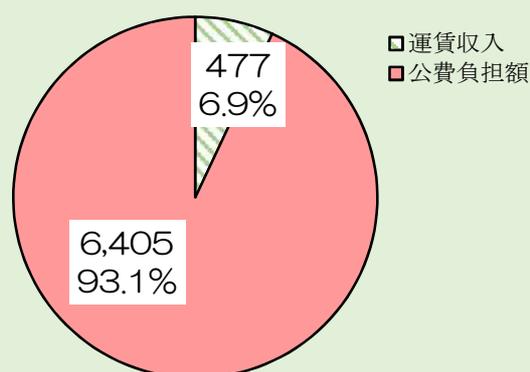
利用者数の推移



※平成29年度は運行開始した7月以降のデータ

公費負担額
(令和3年度)
 運行経費 : 6,882 千円
 運賃収入 : 477 千円
 公費負担額 : 6,405 千円

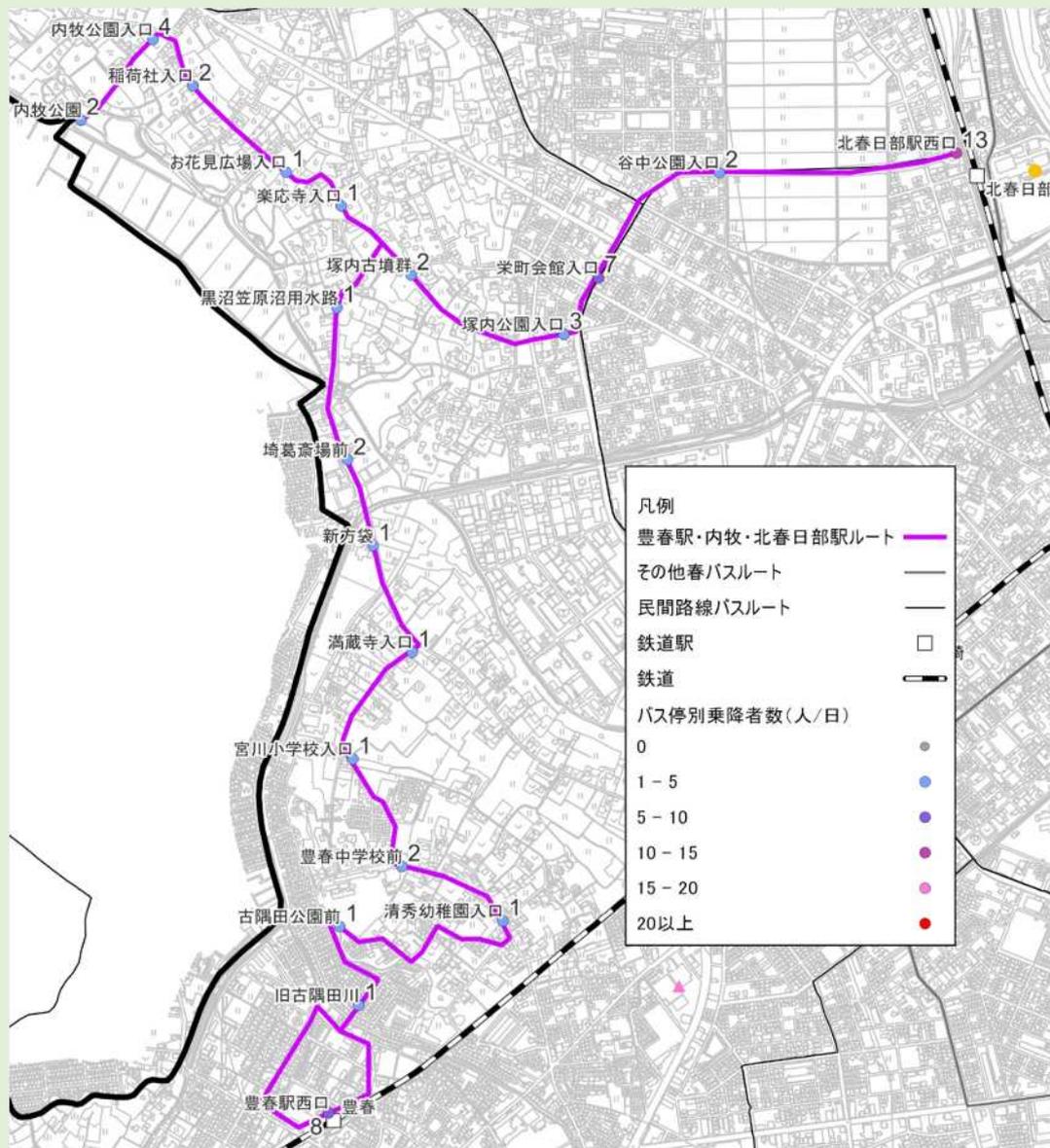
公費負担率 : 93.1%
 営業係数 : 1,442



【ルートの課題】

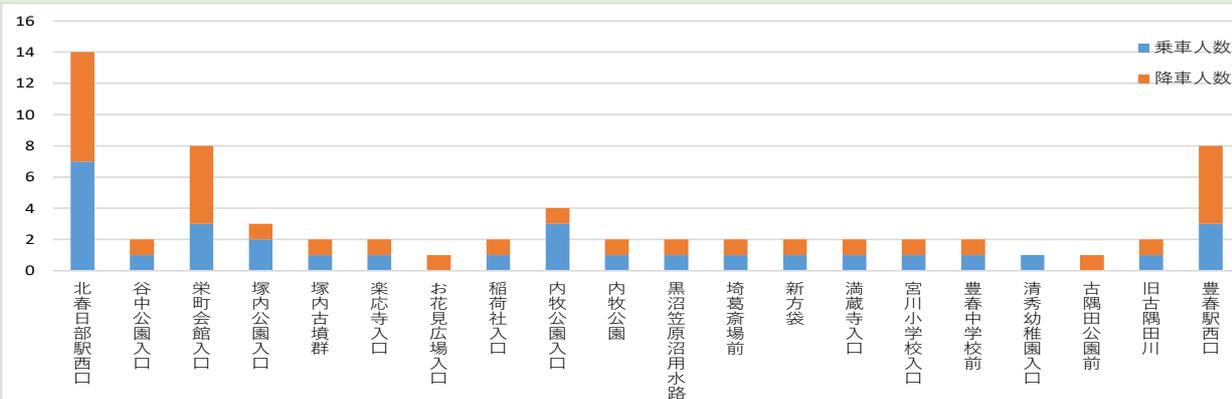
- 1日の利用者数が1人以下の停留所が多数存在
- 公費負担率が高い

ルート図（令和3年度）



※数字は令和3年度に実施した6回の乗降調査の平均乗降客数(端数は切り上げ)

停留所別乗降者数（令和3年度乗降調査より）



⑥赤沼～武里駅ルート

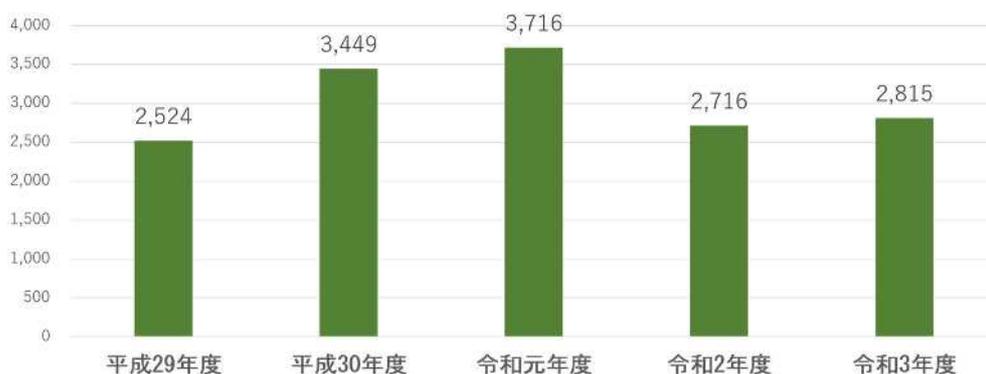
現状・課題

【ルート概要】

- 令和3年度の1日平均利用者は約18人であり、6ルートの中で最も少ない。
- 主に公共交通空白地域をカバーするためのルート設定となっているため、全体的に利用者が少ない。
- 乗り継ぎ拠点が1か所（公民館前）あるものの、人口の少ない赤沼地区と武里駅を結ぶルートとなっており、公共交通ネットワーク形成への役割は低い。
- ワゴン車で運行を行っているルートのため、公費負担額は小型バスと比較して少ないものの、公費負担率は95%と高い状況である。

運行状況	運行日	月・水・金曜	運行車両	ワゴン車両
	運行時間	7:22～19:15	片道所要時間	約25分
	系統数	2系統	運行便数	12便
	停留所数	20	総キロ数	122.4 km/日

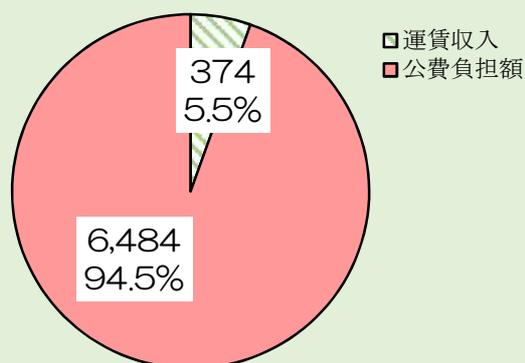
利用者数の推移



※平成29年度は運行開始した7月以降のデータ

公費負担額
(令和3年度)
 運行経費 : 6,858 千円
 運賃収入 : 374 千円
 公費負担額 : 6,484 千円

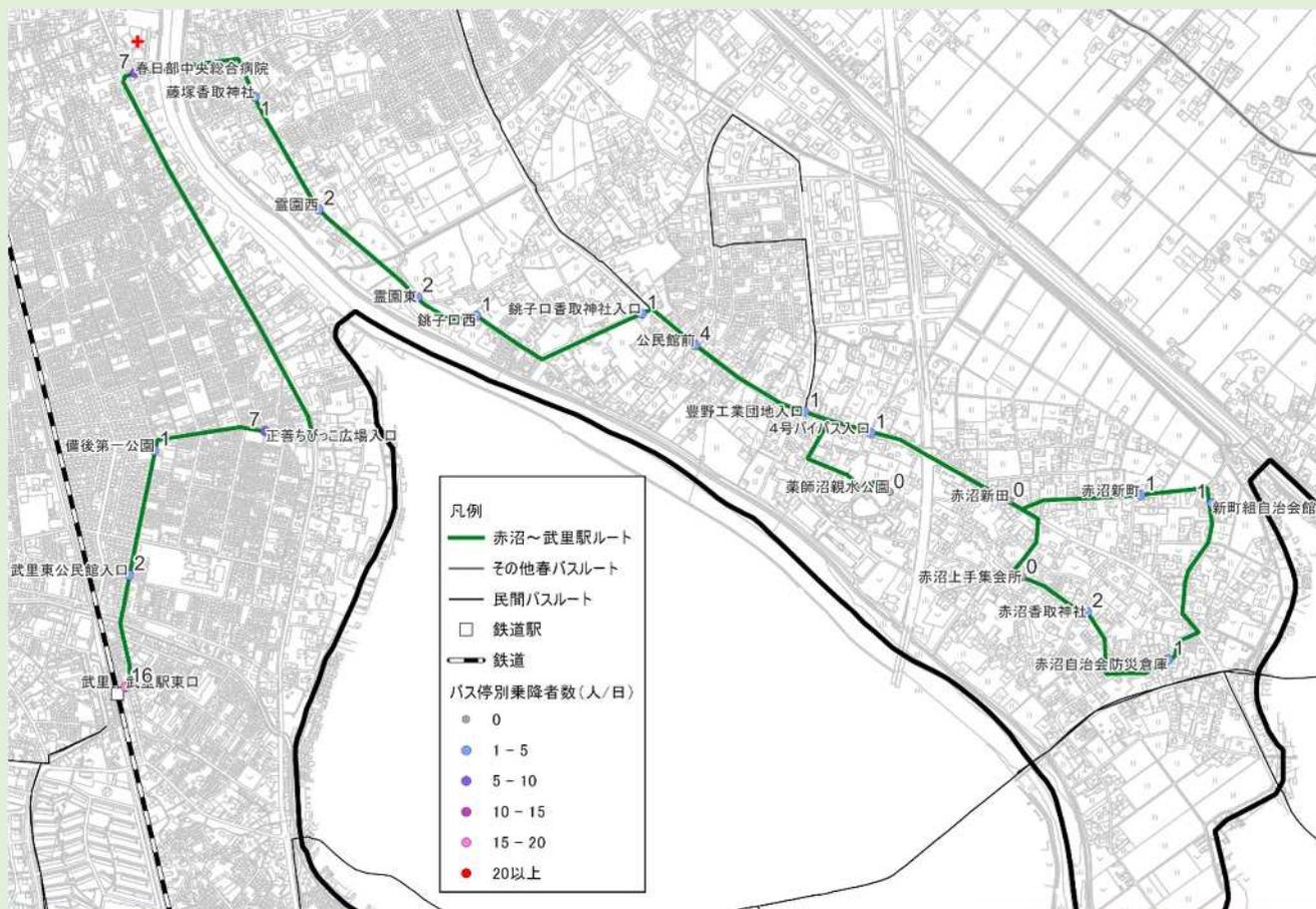
公費負担率 : 94.5%
 営業係数 : 1,833



【ルートの課題】

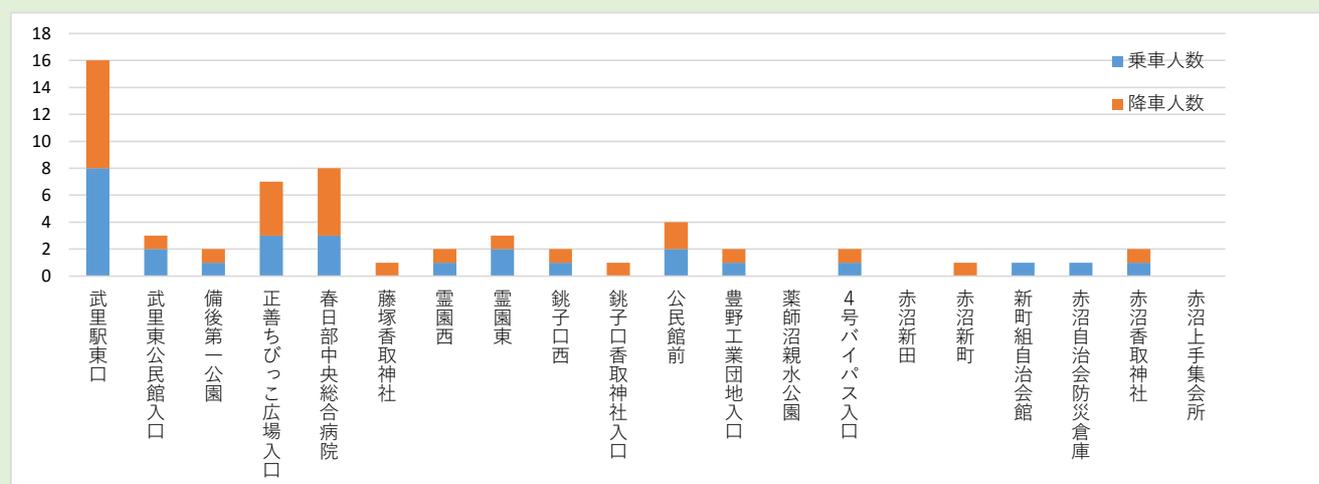
- 1日の利用者数が1人以下の停留所が多数存在
- 公費負担率が高い

ルート図（令和3年度）



※数字は令和3年度に実施した6回の乗降調査の平均乗降客数(端数は切り上げ)

停留所別乗降者数（令和3年度乗降調査より）



(3) 第三次春バス運行各ルートの課題

第三次春バス運行の状況及び各ルートの分析から抽出されたルートごとの課題を以下のように整理した。

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

(4) 第三次春バス運行の全体的な課題

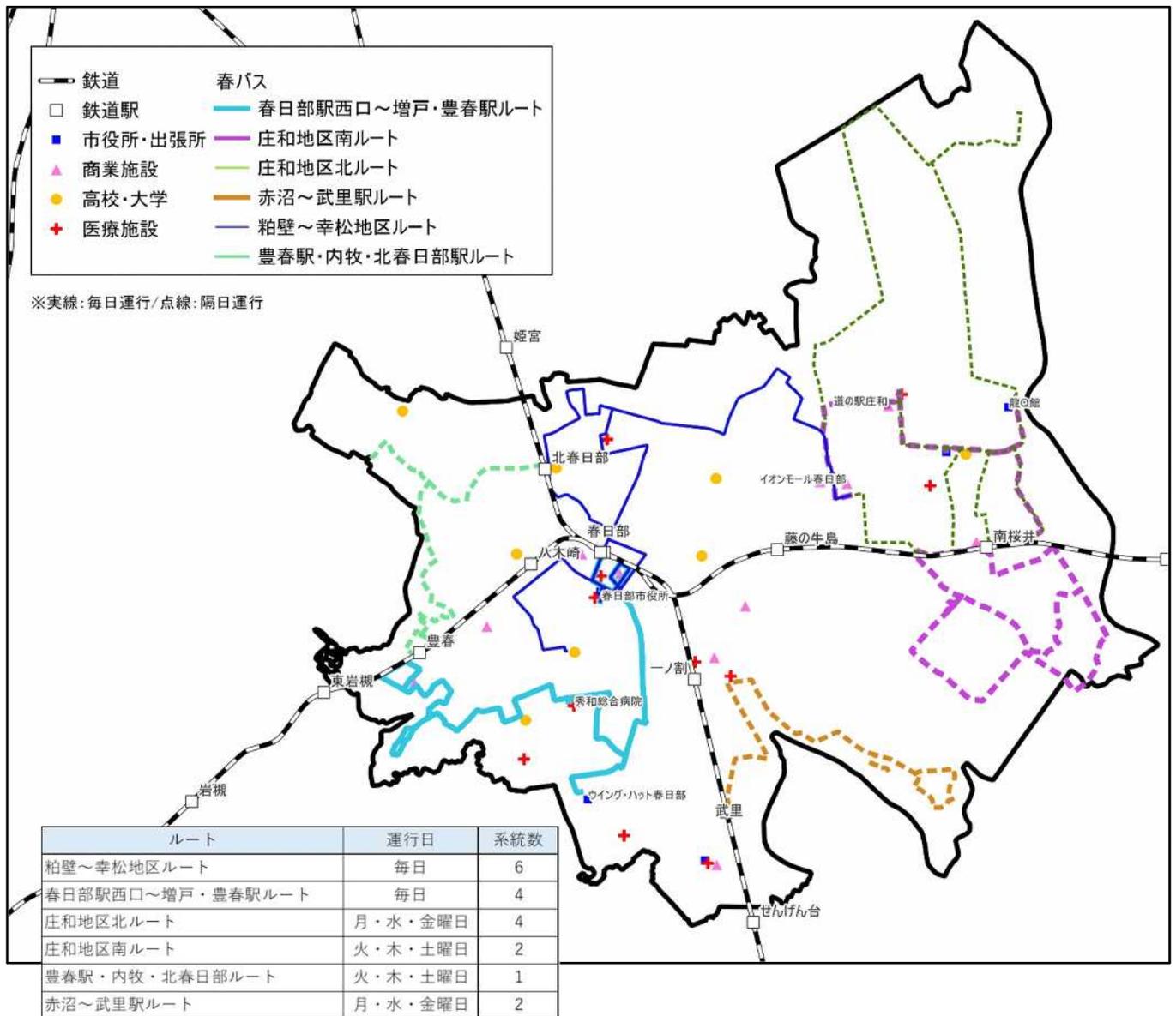
①運行形態からみた課題

・系統数が多く路線がわかりづらい

限られた車両で公共交通空白地域を解消することを目指したために、系統数の多い路線形態となっている。「粕壁～幸松地区ルート」では6系統となっているため、利用者、特に来訪者には、わかりづらい、利用しづらい路線となっている。

・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いる。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。ただし、この運用方法であるがため、通勤・通学利用者が主体の民間路線バスとの需要競合の回避ができている面がある。



②ルートからみた課題

・ルートの長大化

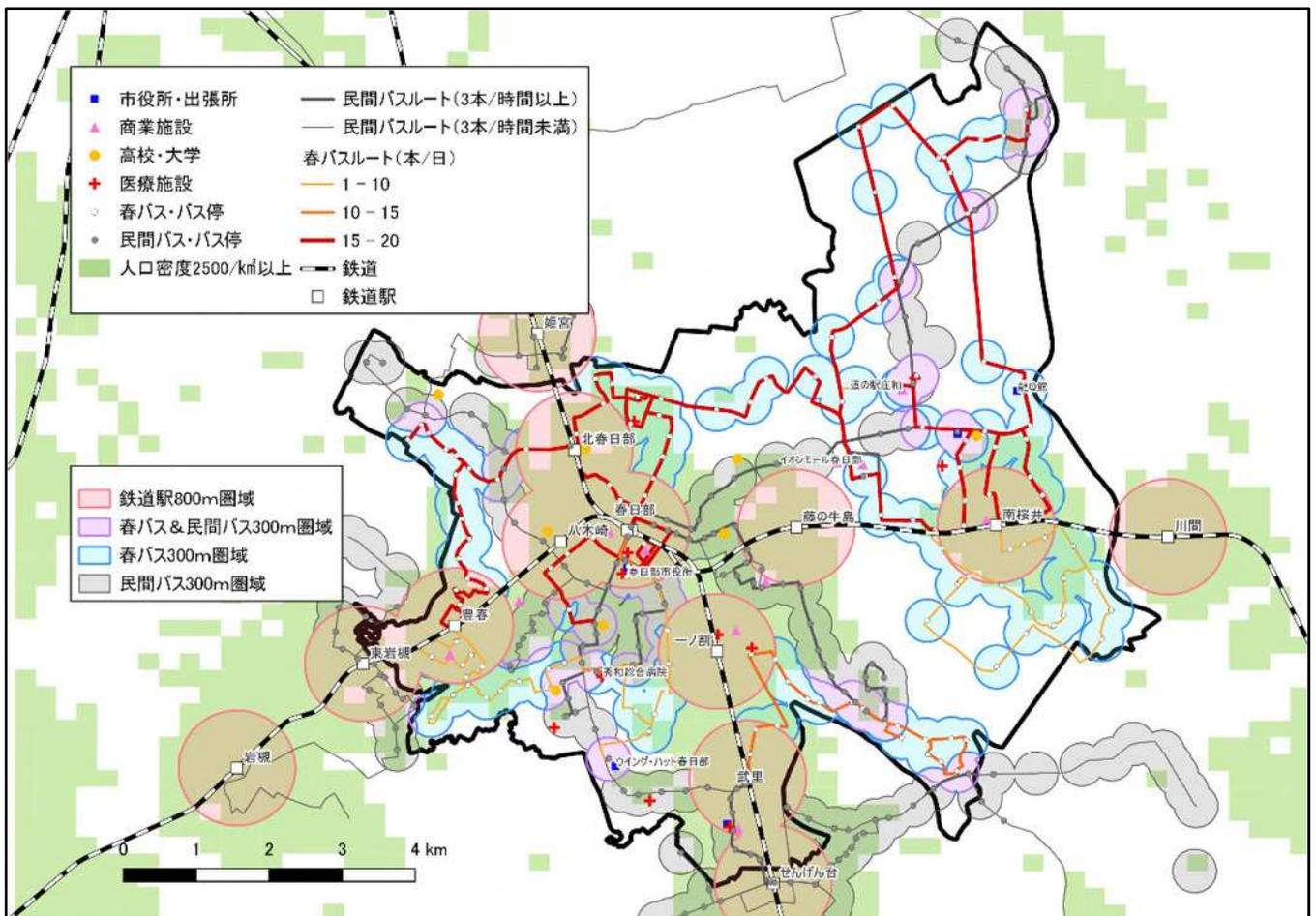
鉄道・路線バスでサービスされていない地域を広くカバーしようとするあまり、ルートが長大化している。「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」、「庄和地区北ルート」、「庄和地区南ルート」がその傾向にあり、速達性が低い路線となっている。

鉄道及び路線バスのカバー圏は、カバー面積率よりもカバー人口率が高くなっているが、春バスのカバー圏はカバー面積率がカバー人口率よりも高くなっている。このことから、春バスが人口よりも空白面積を解消する傾向にあることがわかる。

・路線バスとの競合

バスの運行可能な道路が限られていることから、路線バスと競合（バス停 300m圏）している区間が多くみられる。路線バスだけのカバー人口、春バスだけのカバー人口とも約 15%、路線バスと春バスの重複しているカバー人口が約 8%となっており、路線バスと春バスのカバー圏は約 35%（ $=8/(8+15)$ ）が重複していることになる。

圏域	面積 (km ²)	面積比率 (%)	人口 (人)	人口比率 (%)
鉄道800m圏域	15.8	24.0%	120,376	52.2%
鉄道カバー圏域を除いた路線バス&春バス・バス停300m圏域 ※路線バスと春バスカバー圏域が重複しているカバー圏	5.3	8.0%	17,601	7.6%
鉄道カバー圏域・春バスカバー圏域を除いた路線バス・バス停300m圏域	8.7	13.1%	34,791	15.1%
鉄道カバー圏域・路線バスカバー圏を除いた春バス・バス停300m圏域	14.8	22.5%	33,461	14.5%
交通空白地域	21.4	32.4%	24,320	10.5%
合計	66.0	100.0%	230,549	100.0%



・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。

③利用状況からみた課題

・利用者の全くいない区間、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。

・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、「粕壁～幸松地区ルート」以外は、隔日運行で経費を削減しているにも関わらず、県内平均を大きく上回っている。

路線	車両サイズ	運行日	令和3年			
			利用者数 (人)	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	公費負担率 (%)
粕壁～幸松地区	小型バス	月～土	60,182	19,590	7,748	60.4
春日部駅西口～ 増戸・豊春駅ルート	小型バス	月～土	10,586	19,603	1,456	92.6
庄和地区北・南ルート	小型バス	北：月水金 南：火木土	16,046	14,833	1,828	87.7
豊春駅・内牧 ・北春日部駅ルート	ワゴン	火木土	3,220	6,882	477	93.1
赤沼～武里駅ルート	ワゴン	月水金	2,815	6,858	374	94.5

④利用ニーズに対する課題

・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、これらの施設へは、「庄和地区北ルート」、「庄和地区南ルート」が運行しているが、いずれも隔日運行でルートも異なっている。そのため、それらの施設への運行を充実させるとともに、市外からの来訪者も利用しやすい運行形態（わかりやすいルート・ダイヤ等）とする必要がある。

3.3. 公共交通・春バスに関するアンケート調査

(1) アンケートの概要

①調査の目的

本計画の策定に向け、利用しやすい公共交通・春バスの実現を目指し、春バスをはじめとした公共交通に関する市民アンケート調査を実施した。

②調査方法

人口の少ない地区においても回答数を確保するため、市内を都市計画マスタープランにおける地域区分（10 地区）分けて、各地区より 15 歳以上の市民から 300 人ずつ無作為抽出を行い、合計 3,000 人に郵送で配布した。

記入した調査票を郵送で回答する方法のほか、WEB ページからの回答も可能とした。

③集計方法

集計は、地域ごとの合計のほか、全地域の合計と、それぞれの地域人口に基づく拡大値の合計値（表中の「春日部市合計」）による集計を実施した。

④実施期間

令和 4 年 9 月 16 日から 10 月 2 日（約 2 週間）

⑤回答数

郵送回収：912 件 WEB 回答：149 件
合計 1,061 件（回収率 35.4%）

表 地区別回答状況

居住地域	配布数	回答数	回収率
粕壁地域	300	99	33.0%
幸松地域	300	98	32.7%
武里地域	300	103	34.3%
内牧地域	300	95	31.7%
豊春地域	300	103	34.3%
豊野地域	300	102	34.0%
南桜井地域	300	105	35.0%
庄和北地域	300	111	37.0%
庄和中央地域	300	126	42.0%
庄和南地域	300	97	32.3%
地域不明	-	22	-
計	3,000	1,061	35.4%



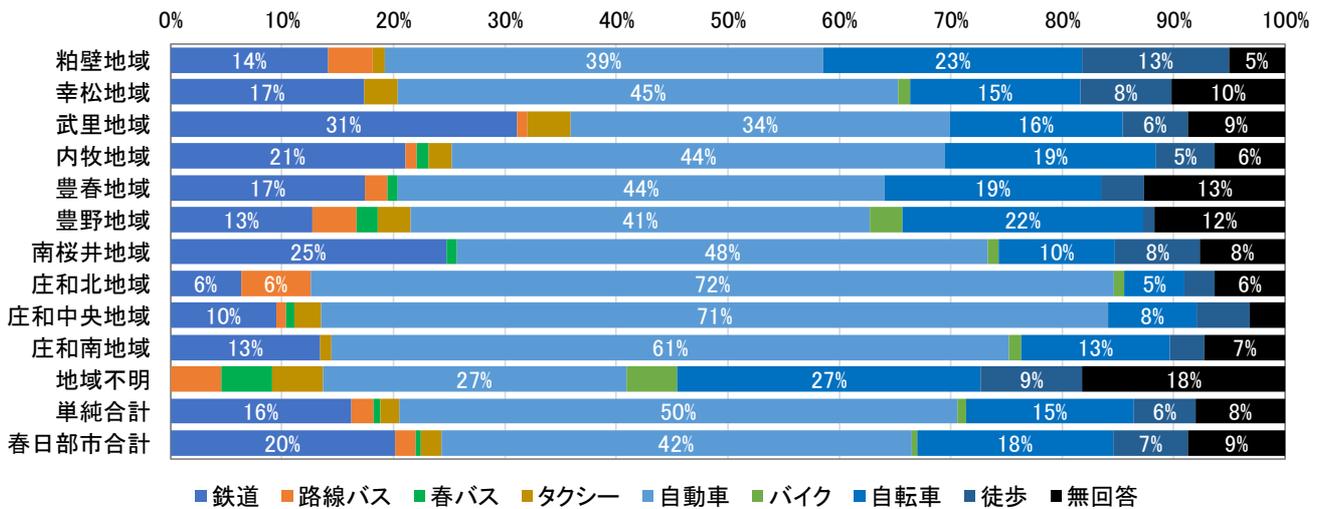
(2) アンケート調査結果

①公共交通機関の利用状況

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。

特に、駅の近い南桜井地域を除く庄和地域では、広く公共交通空白地域となっているため、最も利用する交通手段として自動車と答えた人は6割から7割を占めており、鉄道利用者も少ない。

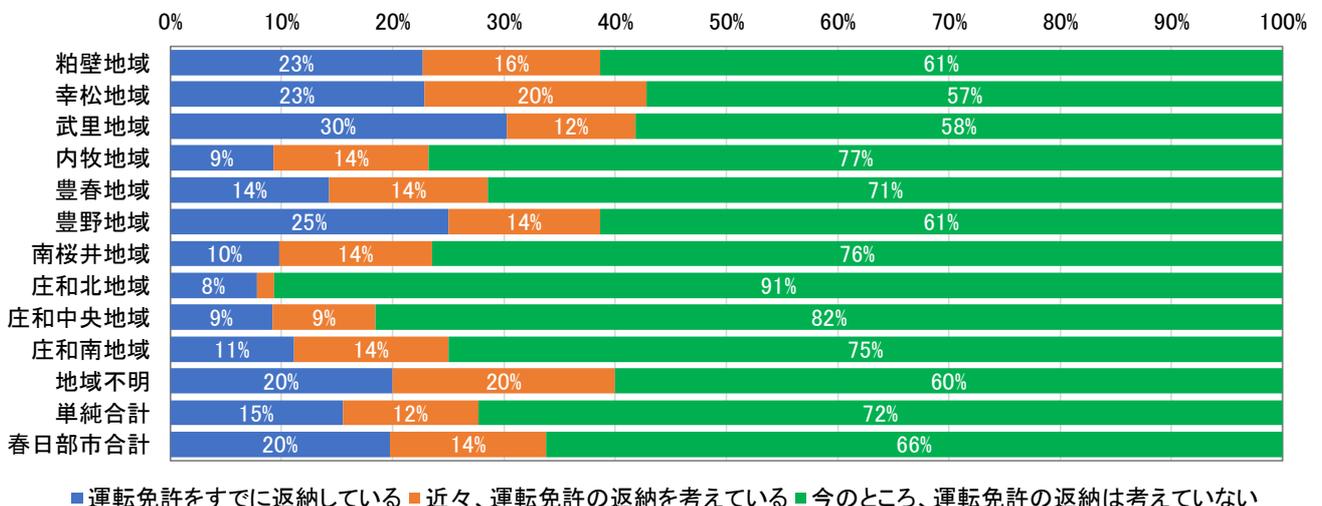
【最もよく利用する交通手段について】



グラフ内の5%未満の値は非表示

60歳以上の運転免許の返納の意向を見てみると、免許の返納を考えていない人の割合は、市全体で66%を占めている。特に庄和北地域では、その割合が91%と突出しており、公共交通利用への転換が進んでいないと言える。

【運転免許の返納について（60歳以上の運転免許保有者）】



グラフ内の5%未満の値は非表示

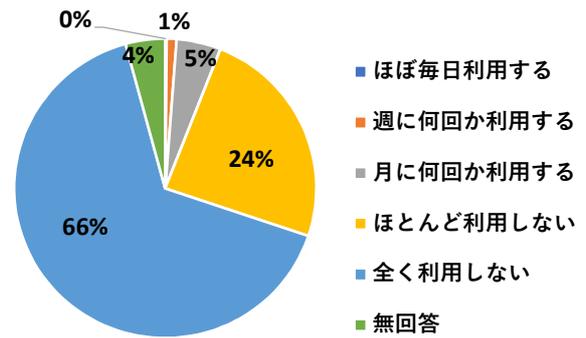
②春バスの利用状況

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。

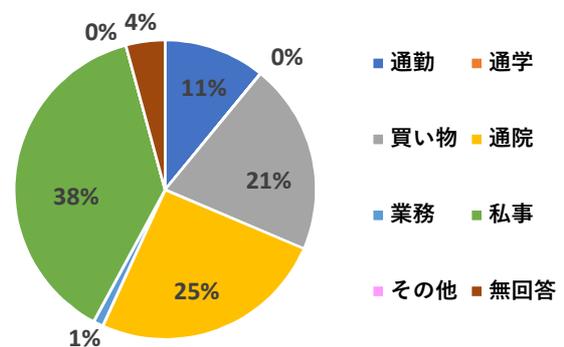
また、内牧地域や庄和地域では、「時間がかかる」、「本数が少ない」、「ルート为数が少ない」、「停留所が遠い」等の理由で春バスに不便を感じている割合が高い。

春バスの主な利用目的としては「私事」、「通院」、「買い物」の割合が高くなっている。また、利用する理由としては「駅までの交通手段として便利だから」、「目的地への移動に便利だから」、「歩ける距離に停留所があるから」といった理由の割合が高くなっている。

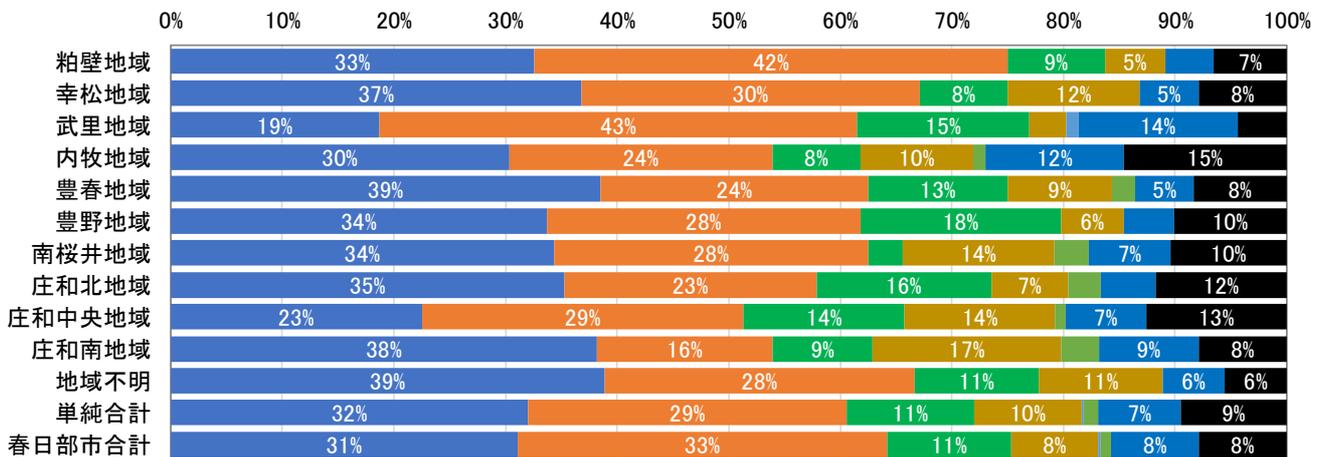
【春バスの利用状況】



【春バスの主な利用目的】



【春バスを利用しない理由】



これにより、自宅から駅、停留所までの距離が遠く、運行本数が少ない地域（内牧、庄和の各地域）は不便を感じており、鉄道駅が近い粕壁地域では、「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。

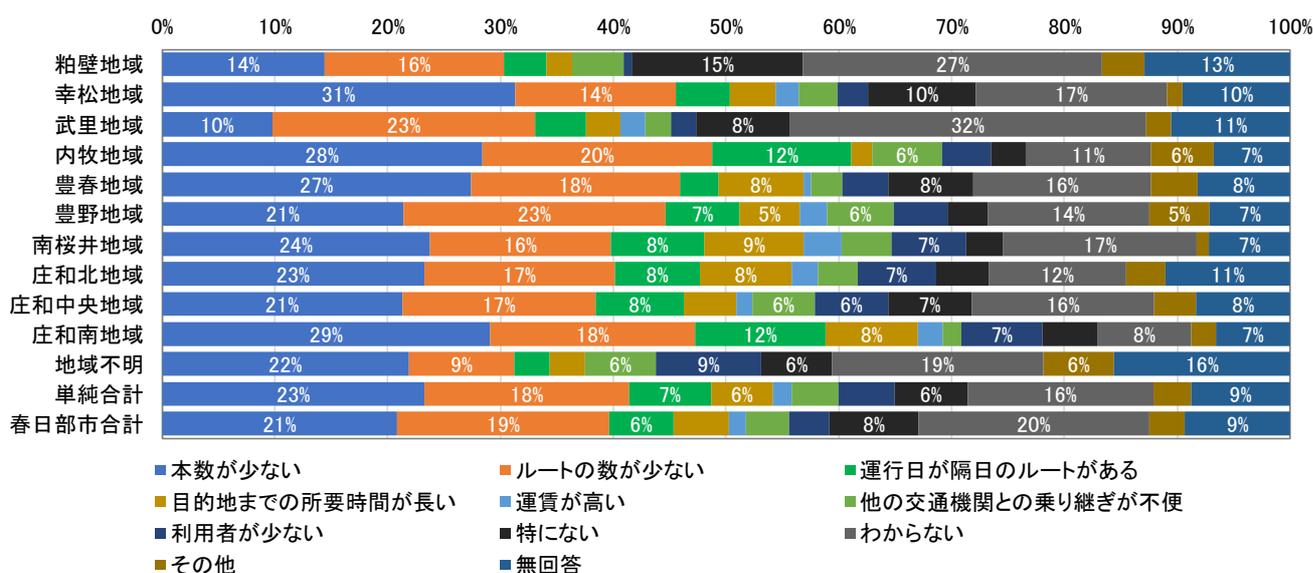
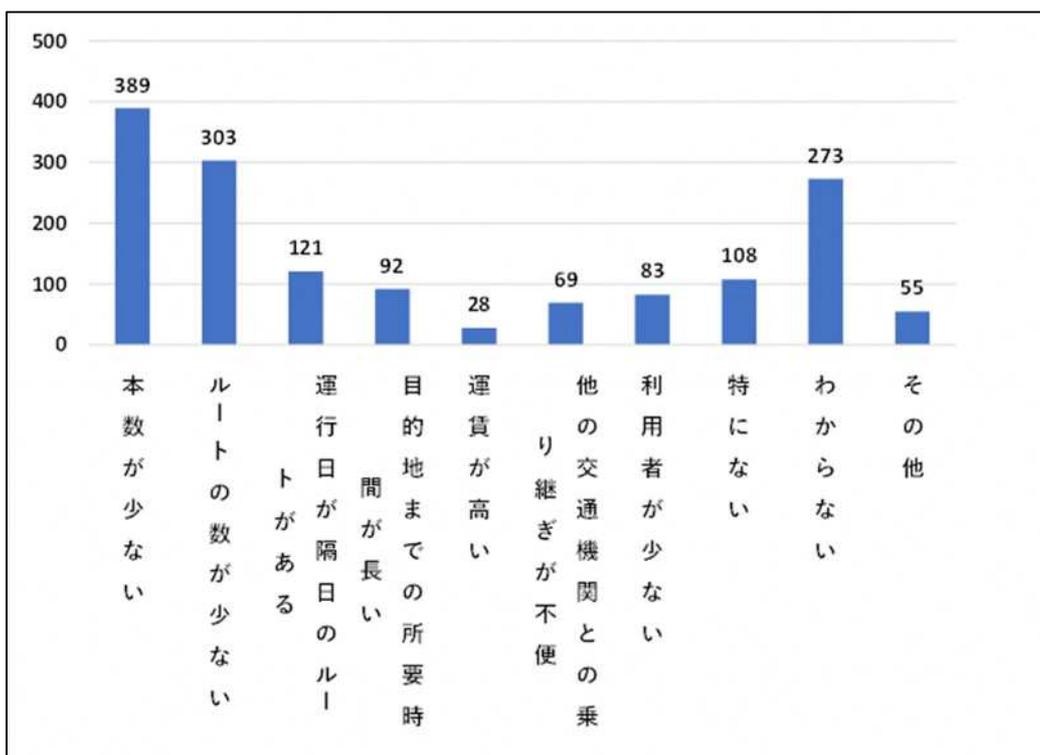
グラフ内の5%未満の値は非表示

③春バスの改善点

春バスの改善点としては、「本数が少ない」、「ルート为数が少ない」、「運行日が隔日のルートがある」、「目的地までの所要時間が長い」等の意見が多く、春バスのサービスの拡大を求める声が多い。

運行間隔の短時間化、面的なサービスの拡大を望んでいることが推察される。

【春バスの改善点】



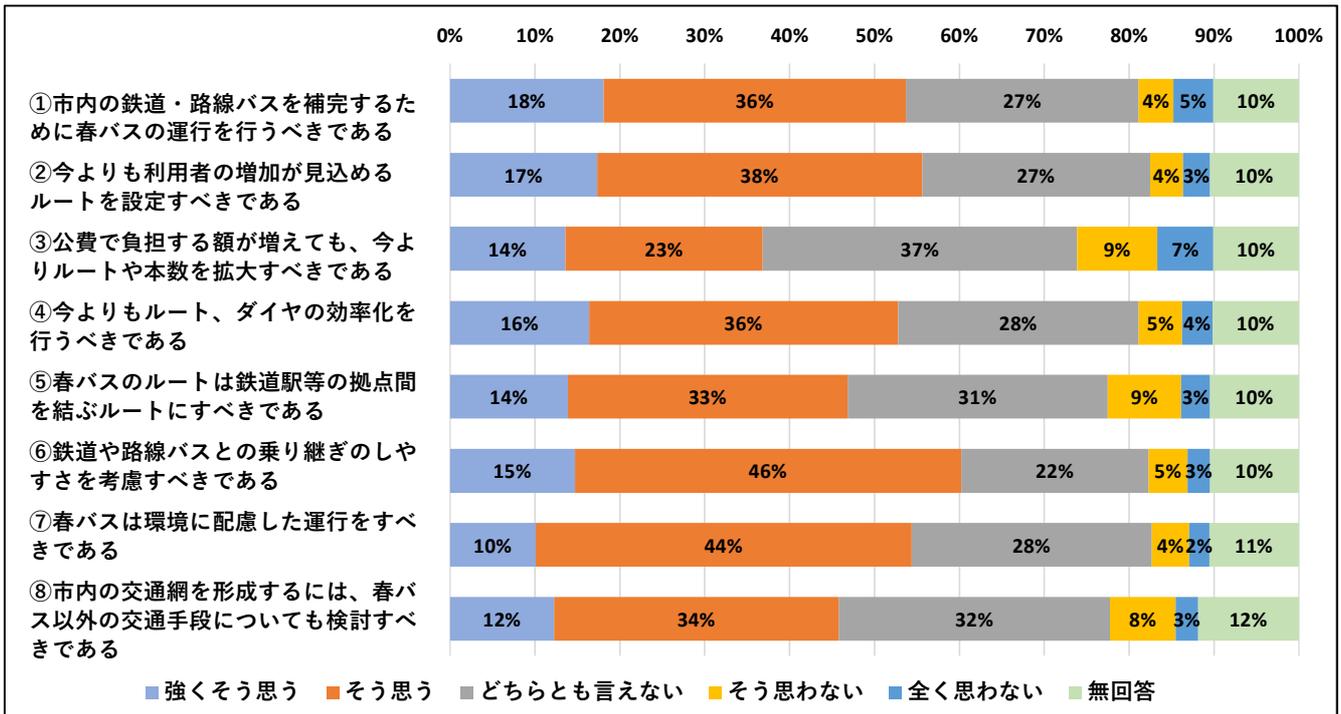
グラフ内の割合は、回答数の合計を母数(100%)として算出
グラフ内の5%未満の値は非表示

④今後の春バスの運行

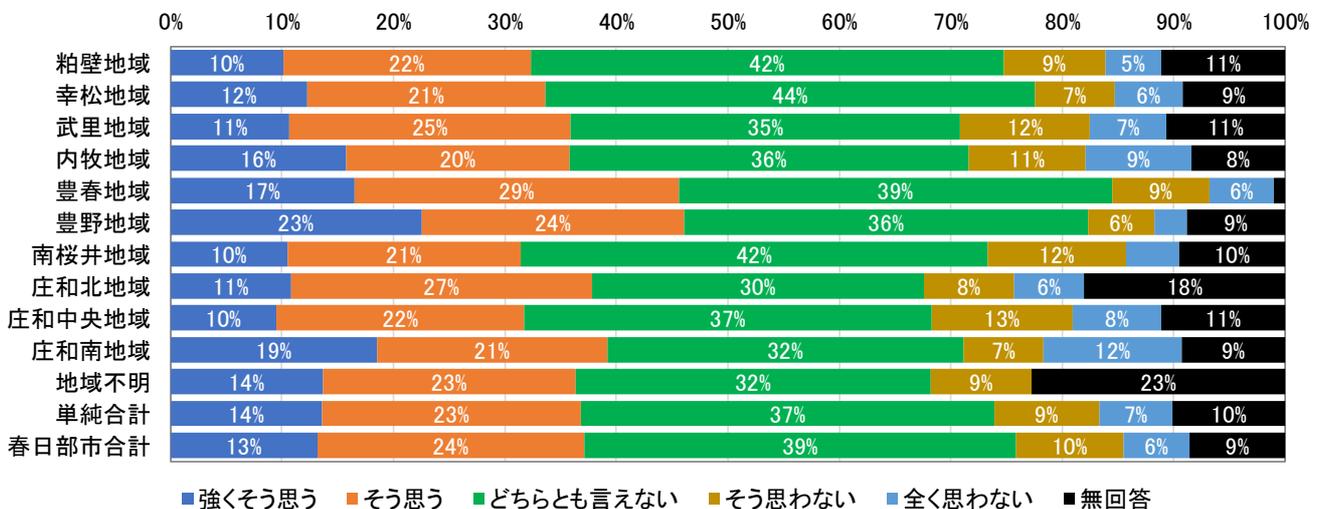
今後の春バスの運行については、「市内の鉄道・路線バスを補完するために春バスの運行を行うべきである」、「今よりも利用者の増加が見込めるルートを設定すべきである」、「今よりもルート、ダイヤの効率化を行うべきである」、「鉄道や路線バスとの乗り継ぎのしやすさを考慮すべきである」といった設問で「強くそう思う」、「そう思う」の回答がいずれも半数以上となっている。

一方で、「公費で負担する額が増えても、今よりルートや本数を拡大すべきである」は「強くそう思う」、「そう思う」は37%で、他の設問と比較しても少なく、半数を超えている地域も見られない。

【今後の春バスの運行について】



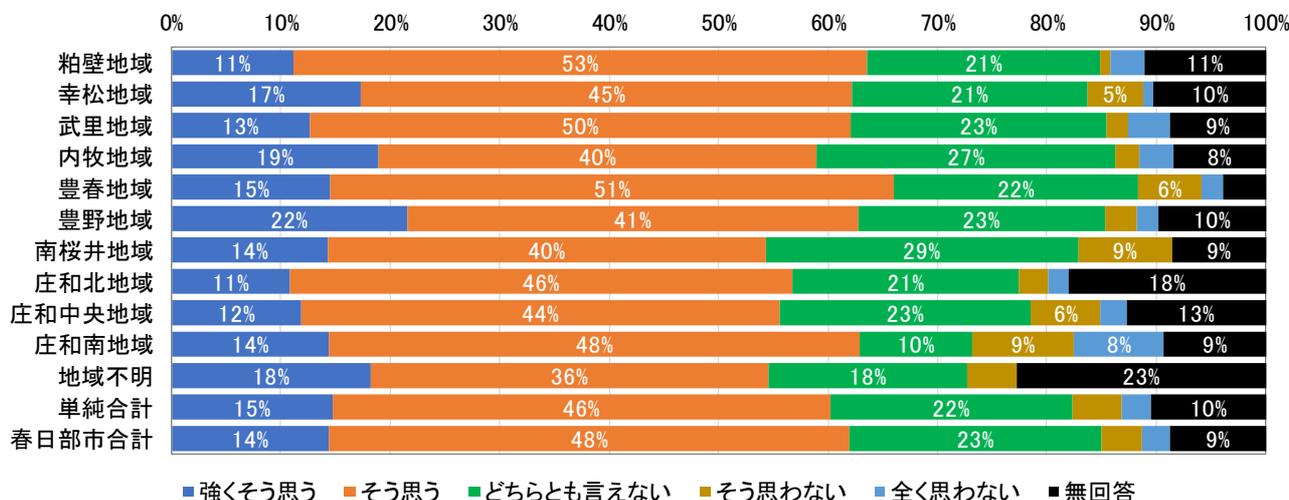
③公費で負担する額が増えても、ルートや本数を拡大すべきである



グラフ内の5%未満の値は非表示

特に、「鉄道や路線バスとの乗り継ぎのしやすさを考慮すべきである」との設問には、肯定的な意見が多く、乗り継ぎ拠点の整備や、他の交通機関と連携した交通ネットワーク形成の必要性が高いことがうかがえる。

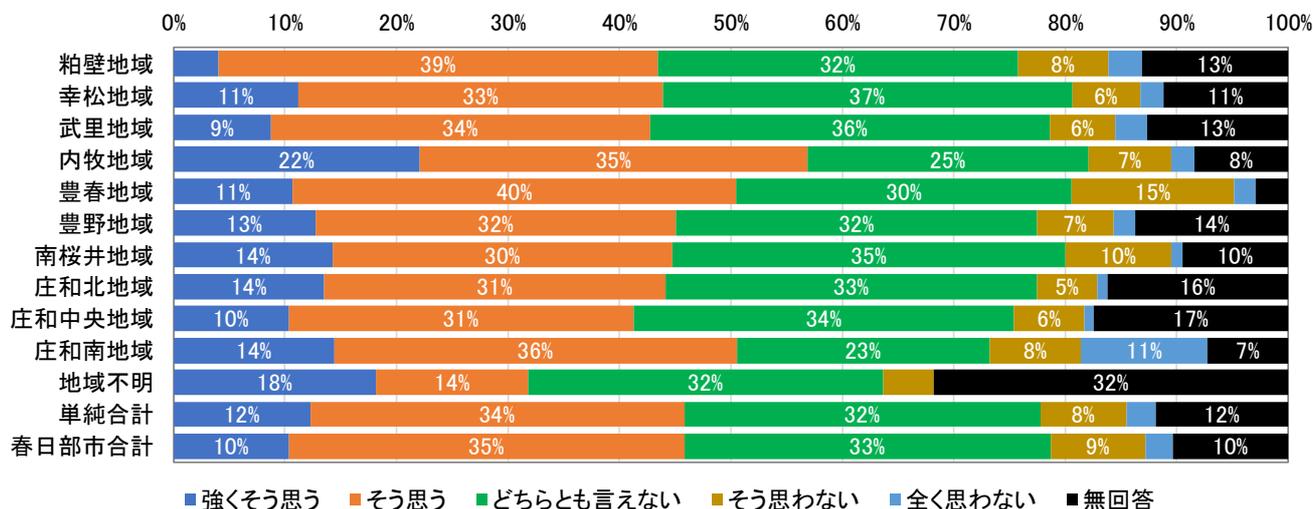
⑥ 鉄道や路線バスとの乗り継ぎのしやすさを考慮すべきである



グラフ内の5%未満の値は非表示

他に注目すべき点としては、「市内の交通網を形成するには、春バス以外の交通手段についても検討すべきである」との設問には、春バスの運行が厳しい状況になっている内牧地域、豊春地域、庄和南地域で「強くそう思う」、「そう思う」の割合が高くなっており、こういった地域では、地域の特性に合った交通手段の検討の必要性が高いと言える。

⑧ 市内の交通網を形成するには、春バス以外の交通手段についても検討すべきである



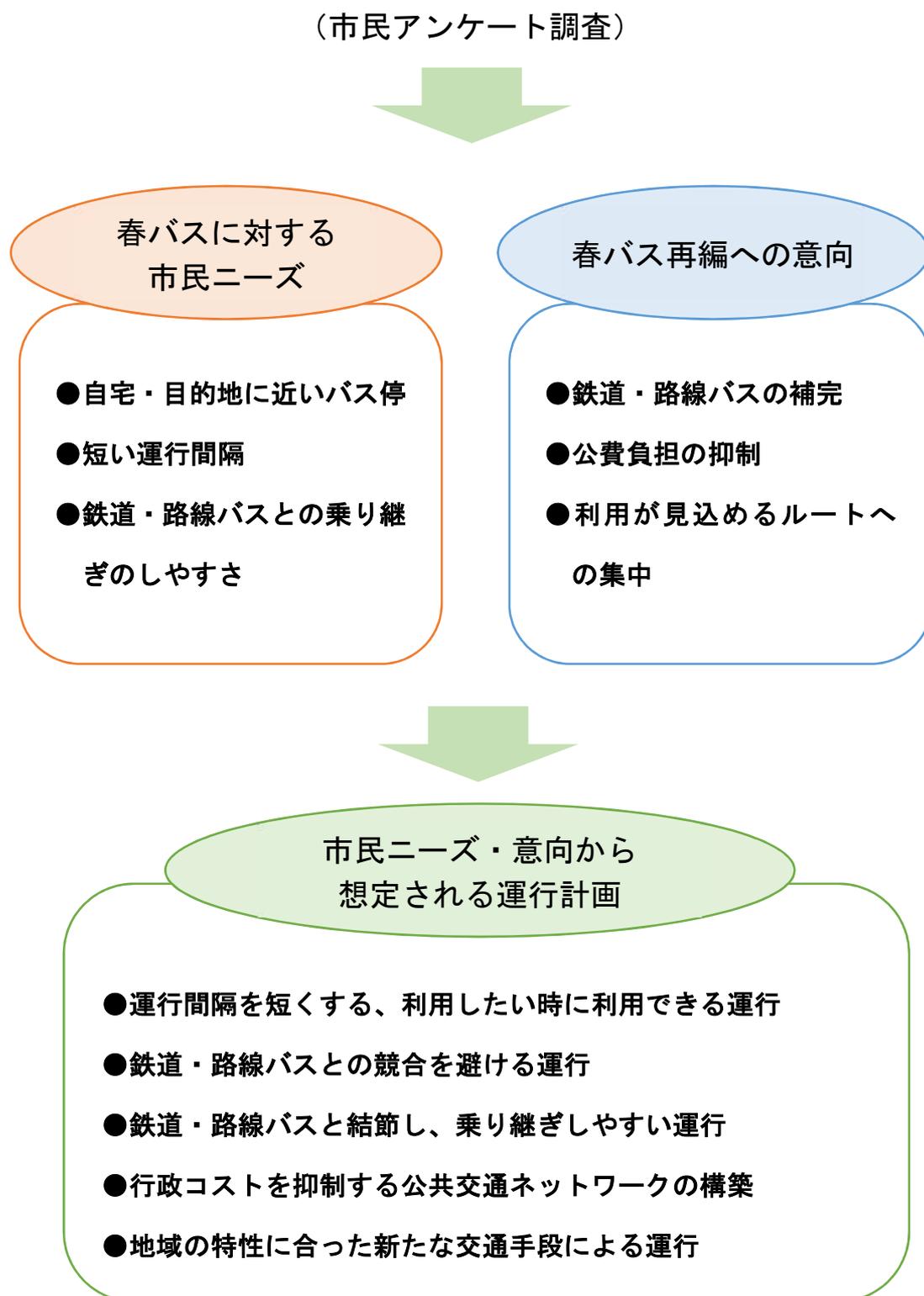
グラフ内の5%未満の値は非表示

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ているが、公費負担の増大は、必ずしも望まれてはいないことが分かる。

今後は、限られた予算内で、可能な限りこれらの市民要望を満たす春バスの運行を目指すべきであると言える。

(3) アンケートからわかる市民ニーズ

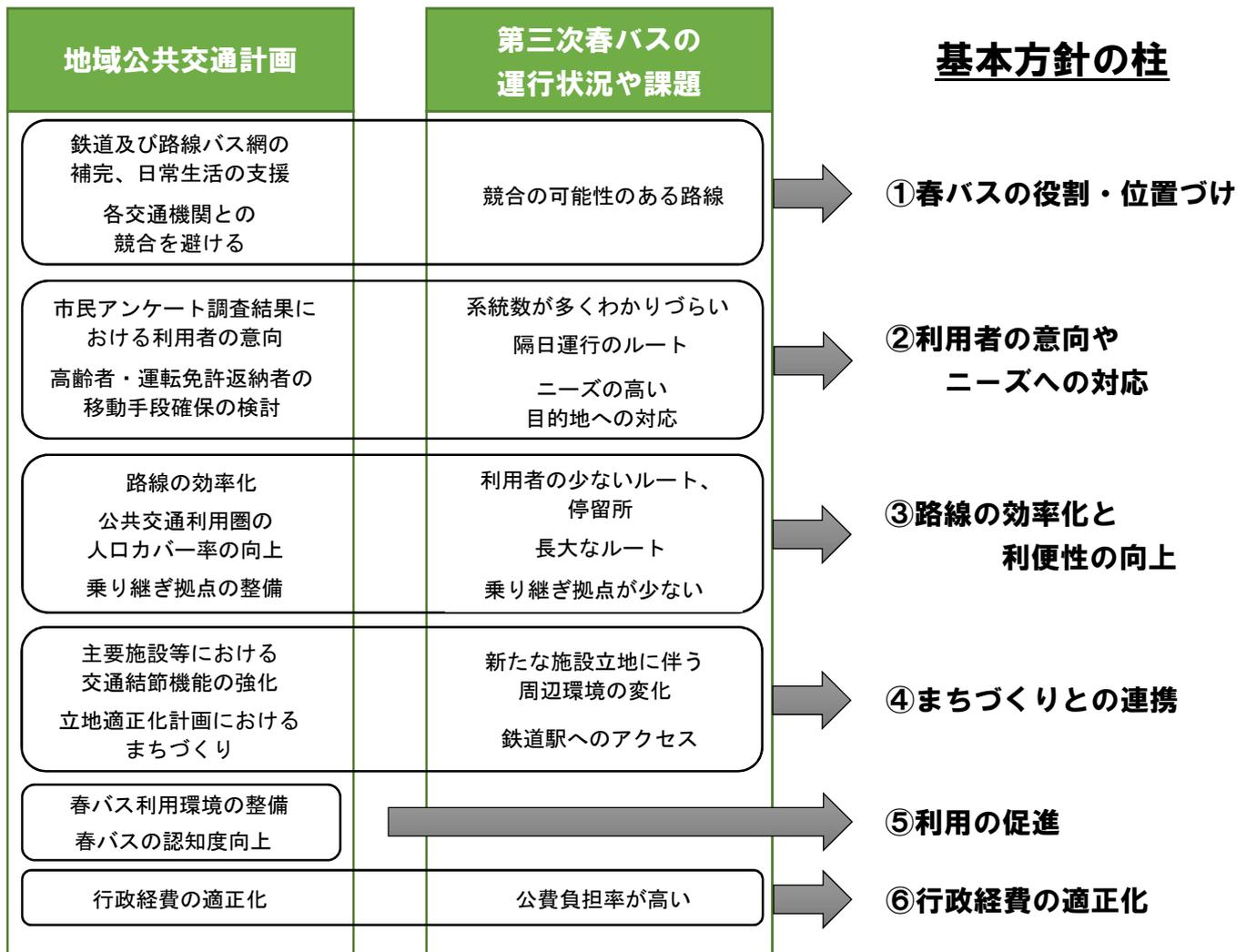
アンケート結果から、「市民ニーズ」と「春バス再編の進め方」、そこから類推できる新たな運行計画について、次のように整理する。



4. 第四次春バス運行計画基本方針

2章では、地域公共交通計画に定められた春バスの位置づけ、役割、施策の方向性等について整理を行った。また、3章では、第三次春バス運行の状況や、各ルートの分析から見えてきた課題について整理を行った。

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。



第四次春バス運行計画の基本方針イメージ

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

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

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



「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

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

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

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。
6. 鉄道及び路線バスとの乗り継ぎ拠点の整備により公共交通ネットワークを強化するとともに、運行ルートの効率化により利便性を向上させる。
7. 駅を中心としたまちづくり（コンパクトシティ）の形成を考慮したルート設定を行う。
8. 利用環境や認知度を向上させ、より一層の利用促進を図る。
9. 営業係数の改善を目指し、公共交通として持続可能な運行を行う。

5. 第四次春バス運行計画

5.1. ルートの再編方針

前章で定められた、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、以下に示す。

(1) 春バスの再編方針

1. 利用者数の増加が見込めるルートの設定

- ・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

2. ルートの効率化

- ・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

- ・路線バスと重複している路線の見直し

4. 利便性の向上

- ・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）

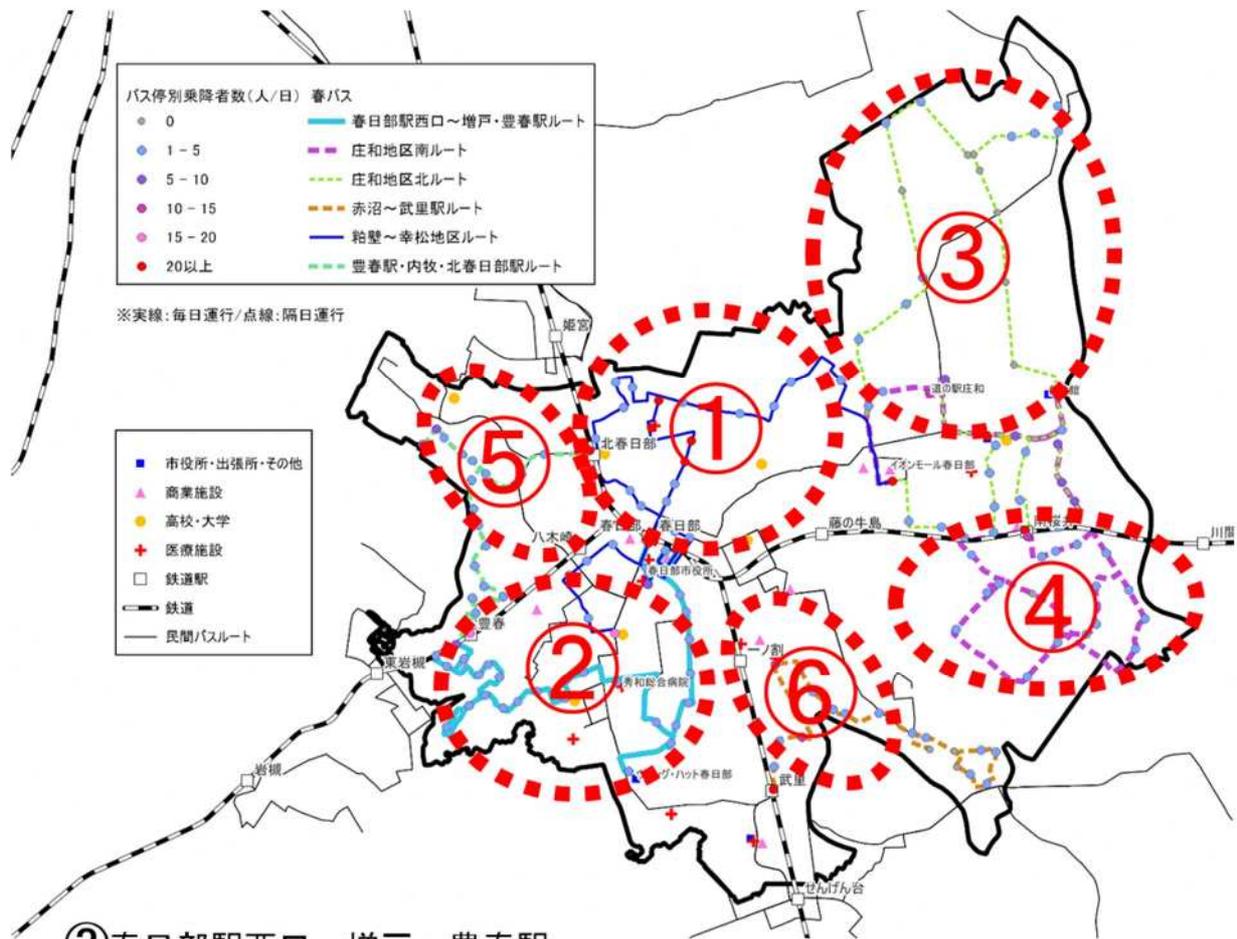
- ・拠点となる鉄道駅間を結ぶルート設定
- ・鉄道駅を中心としたルート設定
- ・居住誘導区域内の運行を充実

6. 各公共交通機関と連携したネットワークの形成

- ・路線バスと春バスとの乗り継ぎ割引の対象路線拡大
- ・タクシーの活用
- ・他の交通機関の活用

(2) 春バスのルート別再編方針

- ① 粕壁～幸松地区ルート
 - ・「地方庁舎～春日部駅西口」区間の廃止
 - ・「ゲーかすかべ～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接続
- ② 春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート
 - ・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しやすいルートへ変更
 - ・ウイング・ハット春日部への直行ルートを設定
- ③ 庄和地区北ルート
 - ・庄和北部区間の廃止
 - ・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
 - ・「大衾～下柳南」区間の廃止
- ④ 庄和地区南ルート→全線廃止
- ⑤ 豊春駅・内牧・北春日部駅ルート→全線廃止
- ⑥ 赤沼～武里駅ルート→全線廃止



- ② 春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート
 - ・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しやすいルートへ変更
 - ・ウイング・ハット春日部への直行ルートを設定

- ⑥ 赤沼～武里駅ルート→全線廃止

- ④ 庄和地区南ルート→全線廃止

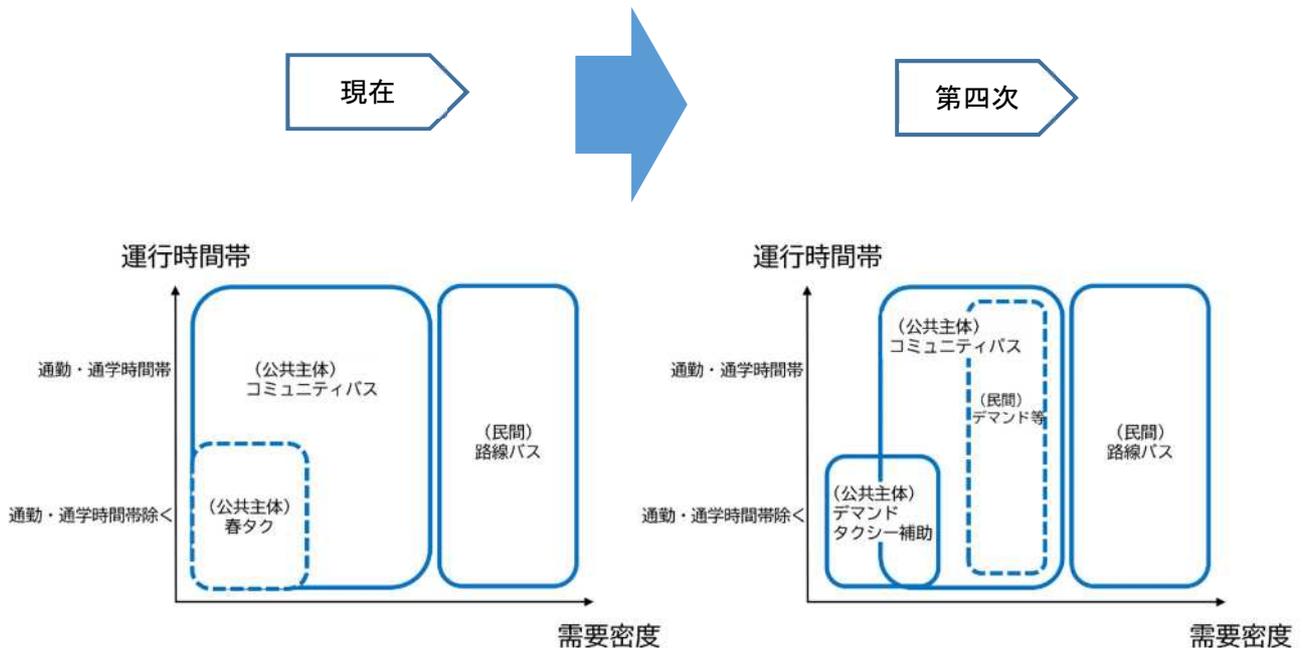
(3) 新しい交通システムの導入の考え方

公共交通の運行形態について、下図のとおり、横軸に需要密度、縦軸に運行時間帯をとり、その対応範囲を検討する。現状では、需要密度の高い地域には路線バス、需要密度が低い地域にはコミュニティバス（春バス）が運行しており、令和4年度に、庄和北部地域でタクシー車両を活用して実施された「春バスプラスワン実証実験」（春タク）は、需要密度が低い地域で通勤通学時間帯を除いた時間に運行していたものである。

現在、地域公共交通ではタクシーを活用した取り組みが全国各地で行われており、公共が主体となっているものでは、デマンドタクシーや定額タクシー、タクシー補助、民間が主体で実施しているものでは、道路運送法による許可で運行するサブスクリプション型の乗り放題の乗合タクシー、旅行業法で運行するサブスクリプション型のタクシー等がある。

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。

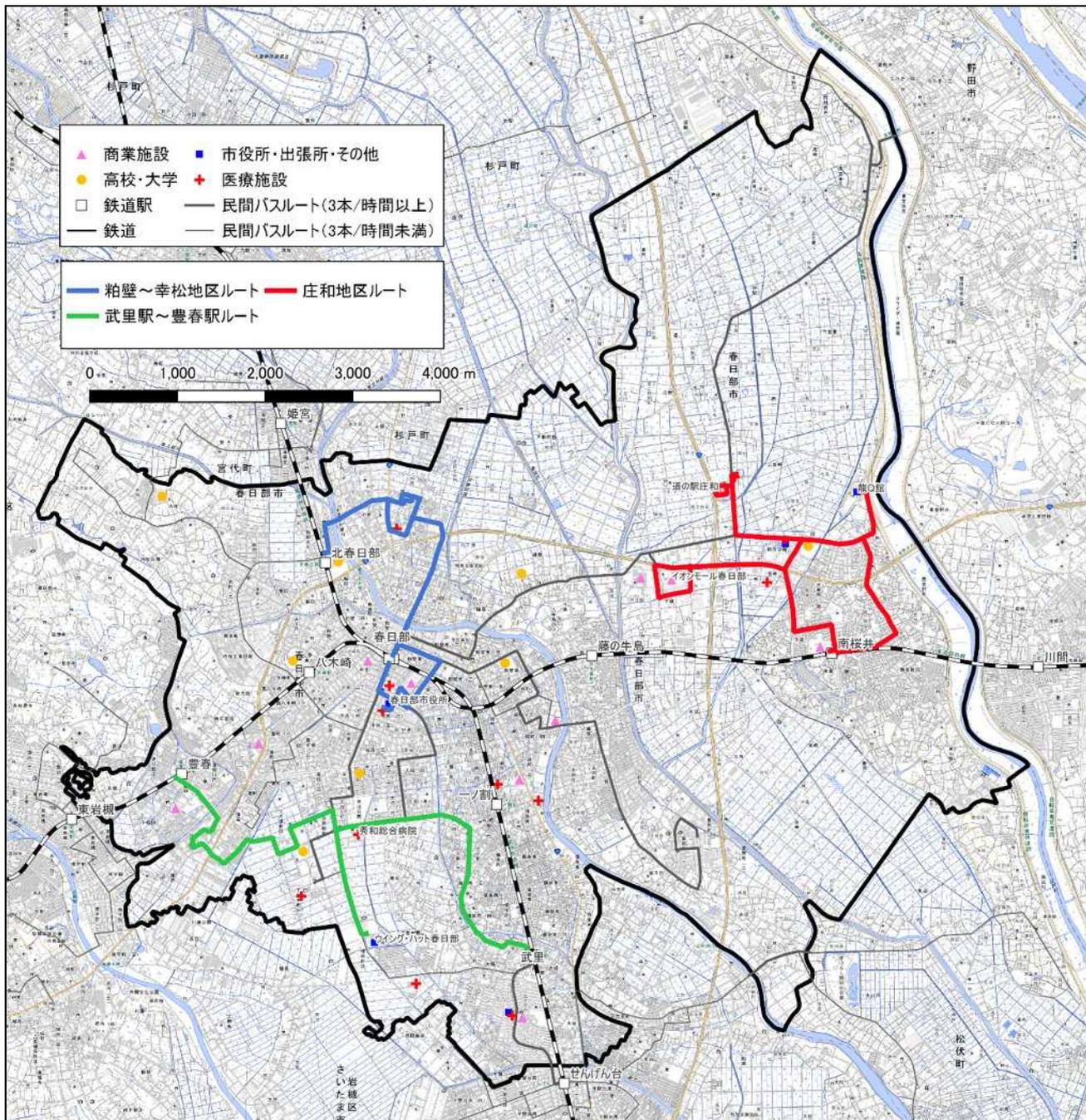


5.2. 運行ルート

(1) 運行ルートの概要

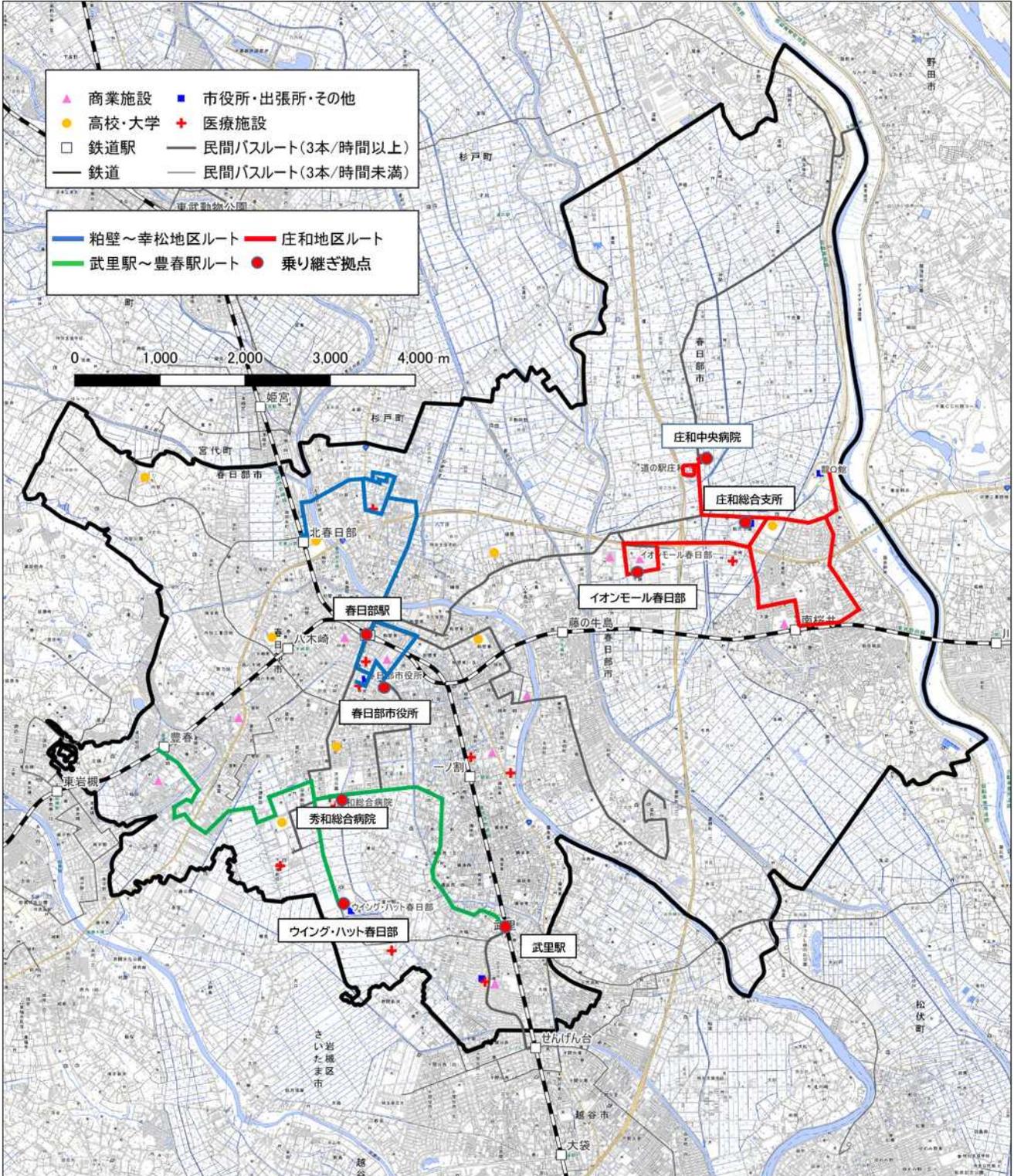
春バスの再編方針に基づき、下図のとおり、①粕壁～幸松地区ルート、②武里駅～豊春駅ルート、③庄和地区ルートの3ルートに再編する。その結果、民間路線バスとの乗り継ぎ拠点を次のページ、各ルートの概要は42ページ以降に示す。

■第四次春バス運行ルート図



■ 乗り継ぎ拠点

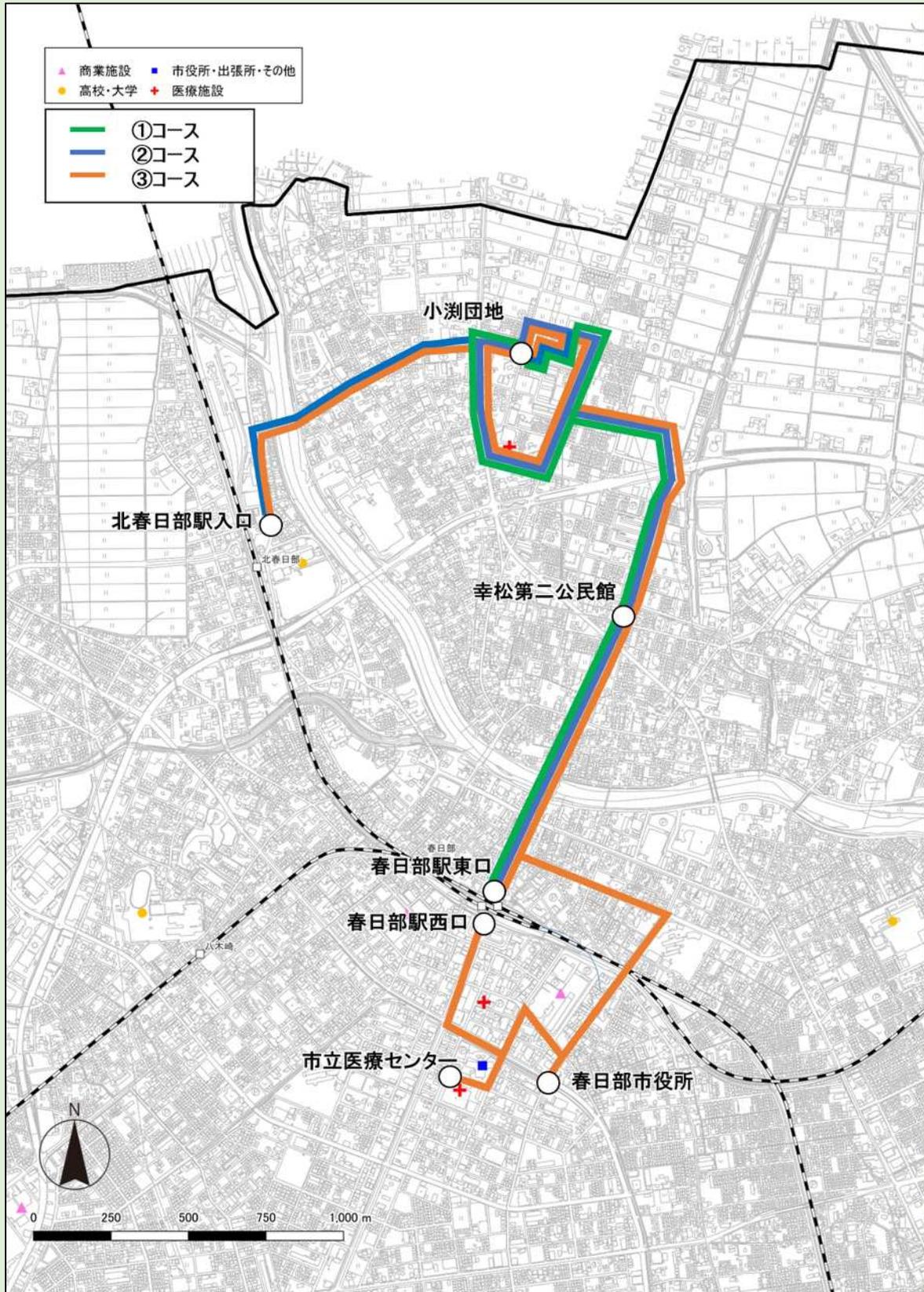
乗り継ぎ拠点 (8箇所)	
①春日部駅	⑤武里駅
②春日部市役所	⑥庄和中央病院
③秀和総合病院	⑦庄和総合支所
④ウイング・ハット春日部	⑧イオンモール春日部



(2) ルート別運行計画

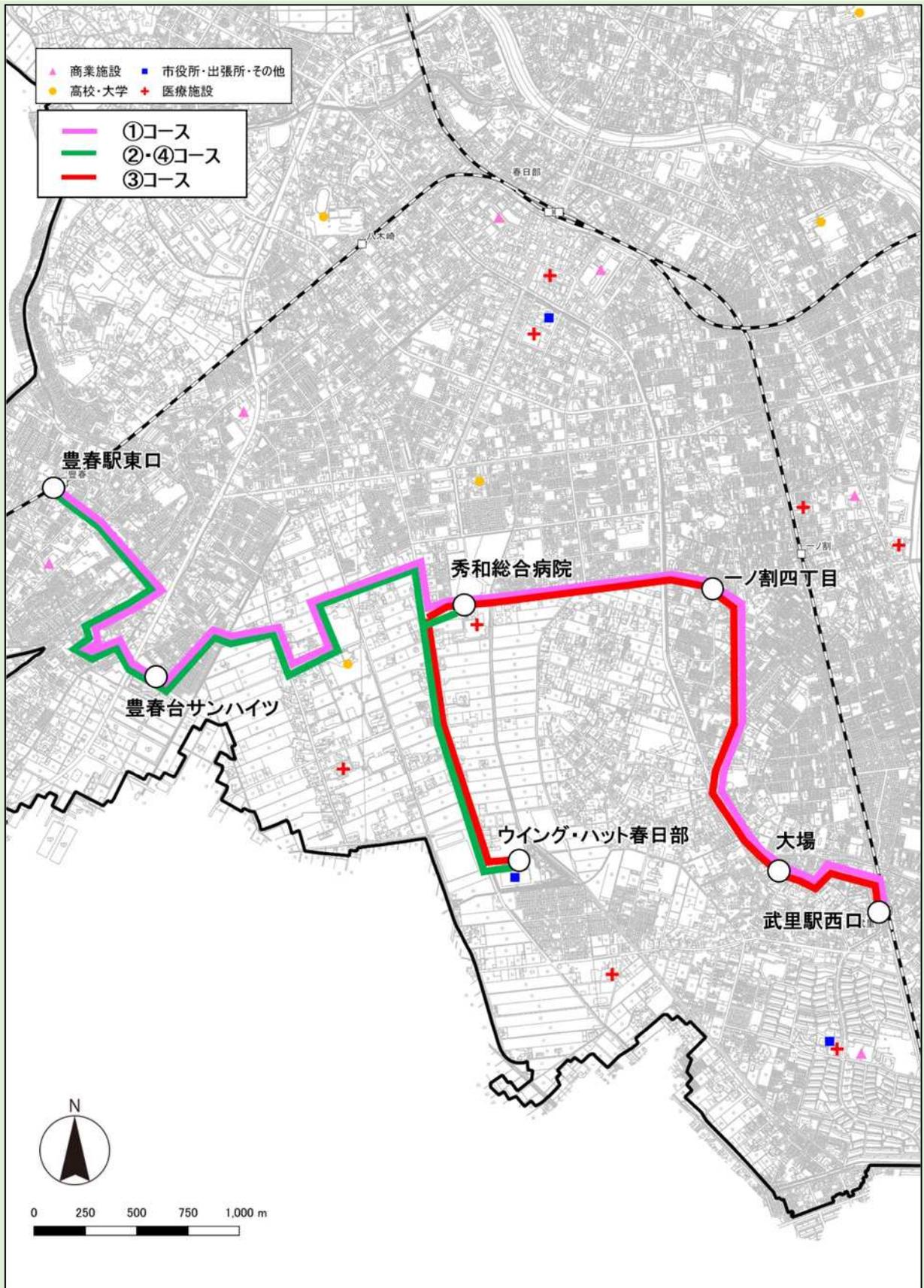
粕壁～幸松地区ルート								
ルート概要		<コース設定の考え方> ・利用者の多い「春日部駅東口～小湊団地」区間のダイヤを強化 ・春日部駅西口周辺の主要施設を結ぶ ・北春日部駅東口へ接続することで、春日部駅との往復により、両駅の利用を可能とし、利用者の増加を図る						
運行コース		①		②		③		
起点		小湊団地	春日部駅東口	春日部駅東口	北春日部駅入口	春日部駅西口	北春日部駅入口	
終点		春日部駅東口	小湊団地	北春日部駅入口	春日部駅東口	北春日部駅入口	春日部駅西口	
主要バス停	春日部駅西口					起点		
	市立医療センター					○		
	春日部市役所					○		
	春日部駅東口		起点	起点		○		
	幸松第二公民館		○	○		○		
	小湊団地		終点	○		○		
	北春日部駅入口			終点	起点	終点	起点	
	小湊団地	起点			○		○	
	幸松第二公民館	○			○		○	
	春日部駅東口	終点			終点		○	
	春日部市役所						○	
	市立医療センター						○	
春日部駅西口						終点		
ルート延長		3.0km	3.4km	5.0km	4.6km	8.2km	7.8km	
バス停数		8	8	11	11	18	18	
サービス水準	運行日	月～土曜日（ただし12/29～1/3を除く）						
	運行便数	1	3	4	4	5	5	
	所要時間	14分	14分	18分	22分	33分	39分	

ルート図



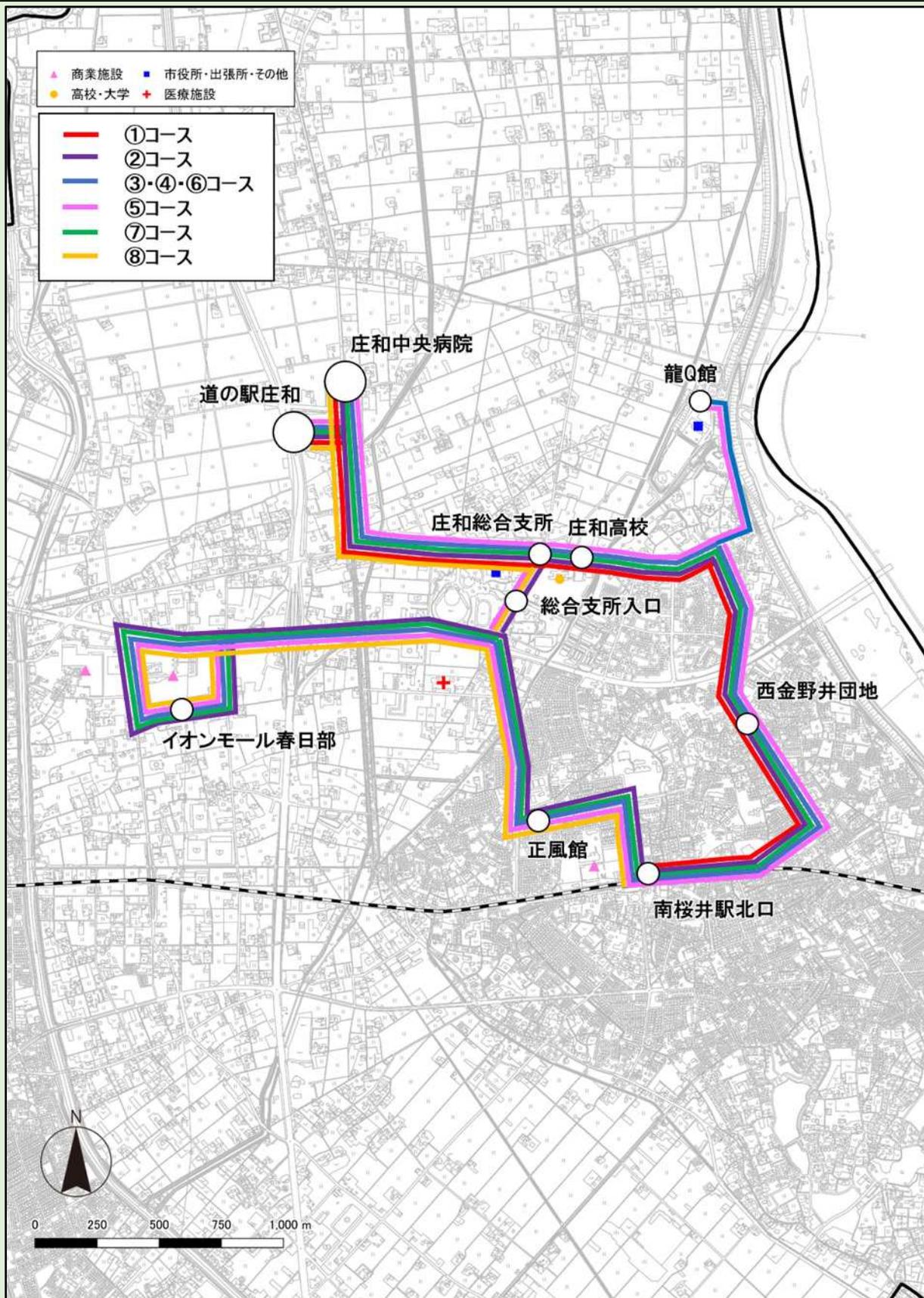
武里駅～豊春駅ルート						
ルート概要		<コース設定の考え方> <ul style="list-style-type: none"> ・長大ルートの効率化 ・武里駅と豊春駅を結ぶことでネットワーク性を向上 ・秀和総合病院での乗り継ぎ利用によるルートの効率化 ・駅への速達性を高め、通勤・通学利用を促進 ・一ノ割駅にアクセスしやすいルートへ変更 ・ウイング・ハット春日部への直行ルートを設定することで、運行を効率化 				
運行コース		①	②	③	④	
起点		豊春駅東口	武里駅西口	豊春駅東口	ウイング・ハット春日部	豊春駅東口
終点		武里駅西口	豊春駅東口	ウイング・ハット春日部	武里駅西口	秀和総合病院
主要バス停	武里駅西口		起点			
	大場		○			
	一ノ割四丁目		○			
	秀和総合病院		○			
	豊春台サハイツ		○			
	豊春駅東口	起点	終点	起点		起点
	豊春台サハイツ	○		○		○
	秀和総合病院	○		○		終点
	ウイング・ハット春日部			終点	起点	
	秀和総合病院				○	
	一ノ割四丁目	○			○	
	大場	○			○	
武里駅西口	終点			終点		
ルート延長		7.6km	7.7km	5.8km	5.0km	4.2km
バス停数		17	17	12	8	11
サービス水準	運行日	月～土曜日（ただし 12/29～1/3 を除く）				
	運行便数	5	8	3	3	1
	所要時間	33分	33分	21分	17分	16分

ルート図



庄和地区ルート									
ルート概要		<コース設定の考え方> ・ 隔日運行の廃止 ・ 長大ルートの効率化 ・ 利用者の多い南桜井駅北側エリアに運行ルートを集約 ・ ニーズの高い「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」へのダイヤを充実							
運行コース		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
起点		道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和
終点		道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	道の駅庄和	南桜井駅北口
主要バス停	道の駅庄和	起点	起点	起点	起点	起点	起点	起点	起点
	庄和中央病院	○	○	○	○	○	○	○	○
	庄和高校	○	○	○	○	○	○	○	○
	龍Q館				○	○	○		
	西金野井団地	○	○	○	○	○	○	○	
	南桜井駅北口	○	○	○	○	○	○	○	
	正風館		○	○	○	○	○	○	
	総合支所入口		○			○			
	庄和総合支所		○			○			
	総合支所入口		○			○			○
	イオンモール春日部		○	○	○	○	○	○	○
	正風館		○	○	○	○	○	○	○
	南桜井駅北口		○	○	○	○	○	○	終点
	西金野井団地	○	○	○	○	○	○	○	
	龍Q館			○	○				
	庄和高校	○	○	○	○	○	○	○	
庄和中央病院	○	○	○	○	○	○	○		
道の駅庄和	終点	終点	終点	終点	終点	終点	終点		
ルート延長		8.9km	16.8km	17.3km	19.0km	18.5km	17.3km	15.7km	7.5km
バス停数		21	32	32	35	35	32	29	10
サービス水準	運行日	月～土曜日（ただし12/29～1/3を除く）							
	運行便数	1	1	1	2	1	1	2	1
	所要時間	40分	71分	69分	74分	76分	69分	65分	29分

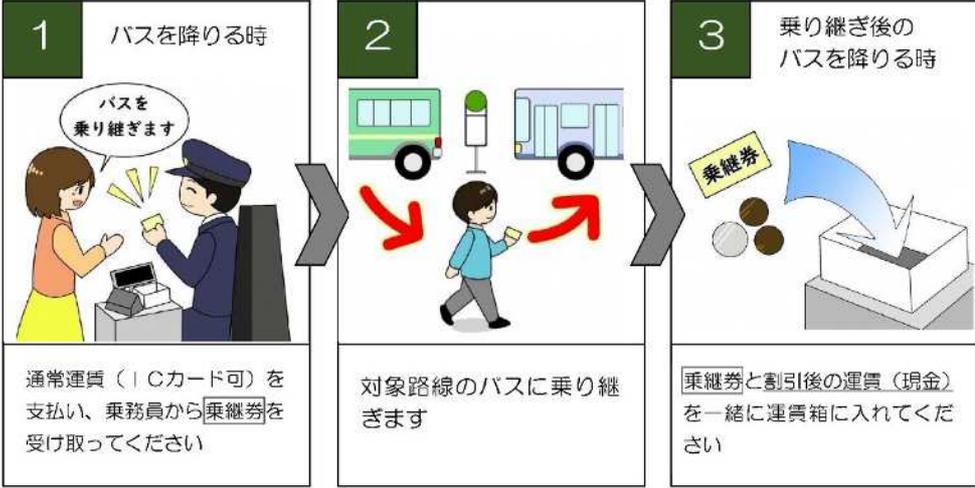
ルート図



(3) 路線バスとの乗り継ぎ割引制度の拡大

地域公共交通計画の実施施策の一つである「路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定」に基づき、令和4年5月から、対象路線を限定して、朝日バスと春バスの乗り継ぎ割引制度を実施している。

本計画のルート再編後における、目的地への移動ニーズに応じていくため、対象路線の拡大や、ICカード利用等のサービス向上の検討を行っていく。

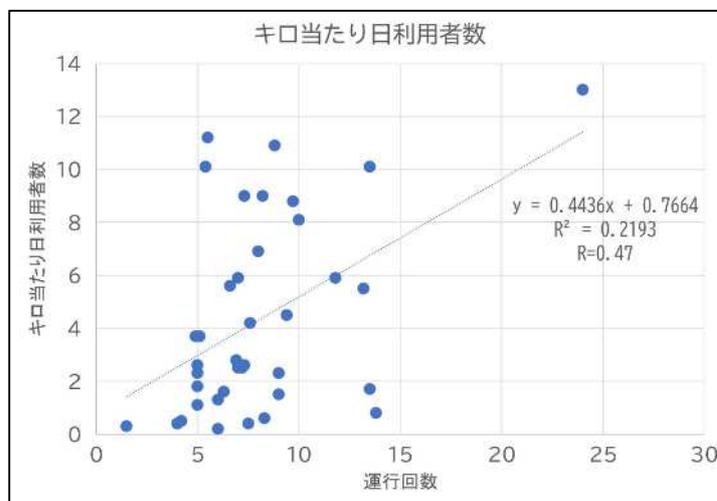
<p>実施概要</p>	<p>公共交通全体の利用者の増加や、利便性の向上を図るため、朝日バスと春バスを相互に乗り継ぐ際に、乗り継ぎ後のバス運賃の割引が受けられる制度を、対象路線を限定して試験的に実施</p>
<p>割引額</p>	<p>100円（半額運賃対象者50円）</p>
<p>割引対象路線 (令和4年度)</p>	<p>春バス ○春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート</p> <p>朝日バス ○春日部駅西口～かすかべ温泉/ウイング・ハット春日部線 ○春日部駅西口～秀和総合病院線</p> 
<p>乗り継ぎ方法</p>	<p>乗り継ぎ後のバスの運賃は現金のみ</p>  <p>1 バスを降りる時 バスを乗り継ぎます 通常運賃（ICカード可）を支払い、乗務員から乗継券を受け取ってください</p> <p>2 対象路線のバスに乗り継ぎます</p> <p>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</p>

(4) 需要・運行収支予測

予測方法は次のとおりである。

●現行ルートを短絡化する「粕壁～幸松地区ルート」及び「庄和地区ルート」

- ・「地域の足の活性化検討調査報告書 H30.3 埼玉県」の県内市町村のコミュニティバスの運行データより、y (路線キロ当たり日利用者数) と x (運行回数) の回帰式 (=利用者数予測式) を作成する
- ・現状の運行回数、将来の運行回数より、予測式による、現況及び将来の路線キロ当たり日利用者数を算出する



- ・実際の現況路線キロ当たり日利用者数に、現況予測値と将来予測値の比率を乗じて将来の路線キロ当たり日利用者数とする
- ・運行日数より年間利用者数を算出する
- ・運行経費は令和6年度の運行経費見込みより算出する
- ・運賃は平均利用距離と現行運賃体系より算出する

●新ルートとなる「武里駅～豊春駅ルート」

- ・現在の春バス全線のバス停から半径300m圏内の人口における1日あたりのバス停乗車人数の割合の原単位を作成する
- ・武里駅～豊春駅の沿線300m人口に、前記原単位を乗じて日乗車人数を算出する
- ・運行日数より年間利用者数を算出する
- ・運行経費は令和6年度の運行経費見込みより算出する
- ・運賃は平均利用距離と現行運賃体系より算出する

●予測結果

予測結果は次のとおりである。

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

※運行経費は令和6年度の見込みから算出

6. 第四次春バス運行計画における指標、目標

6.1. 公共交通利用圏域の人口カバー率

地域公共交通計画では、計画の指標として、公共交通利用圏域（鉄道駅から半径 800m 圏内、バス停留所から半径 300m 圏内）の人口カバー率を向上させることを目標としている。

しかし、本計画のルート再編により、利用者の少ない路線・区間を効率化することを目指した結果、公共交通利用圏域のカバー率は、面積では 67.6%から 51.0%へ、16.6 ポイントと大幅に減少し、人口でも 89.5%から 82.4%へ、7.1 ポイント減少している。

公共交通空白地域の面積の減少を目指した第三次運行では、隔日で 1 日 2 便しか運行のない停留所においても、他の停留所と同様にカバー率算出の対象としていたこと等を考慮すると、路線の廃止を含めた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。

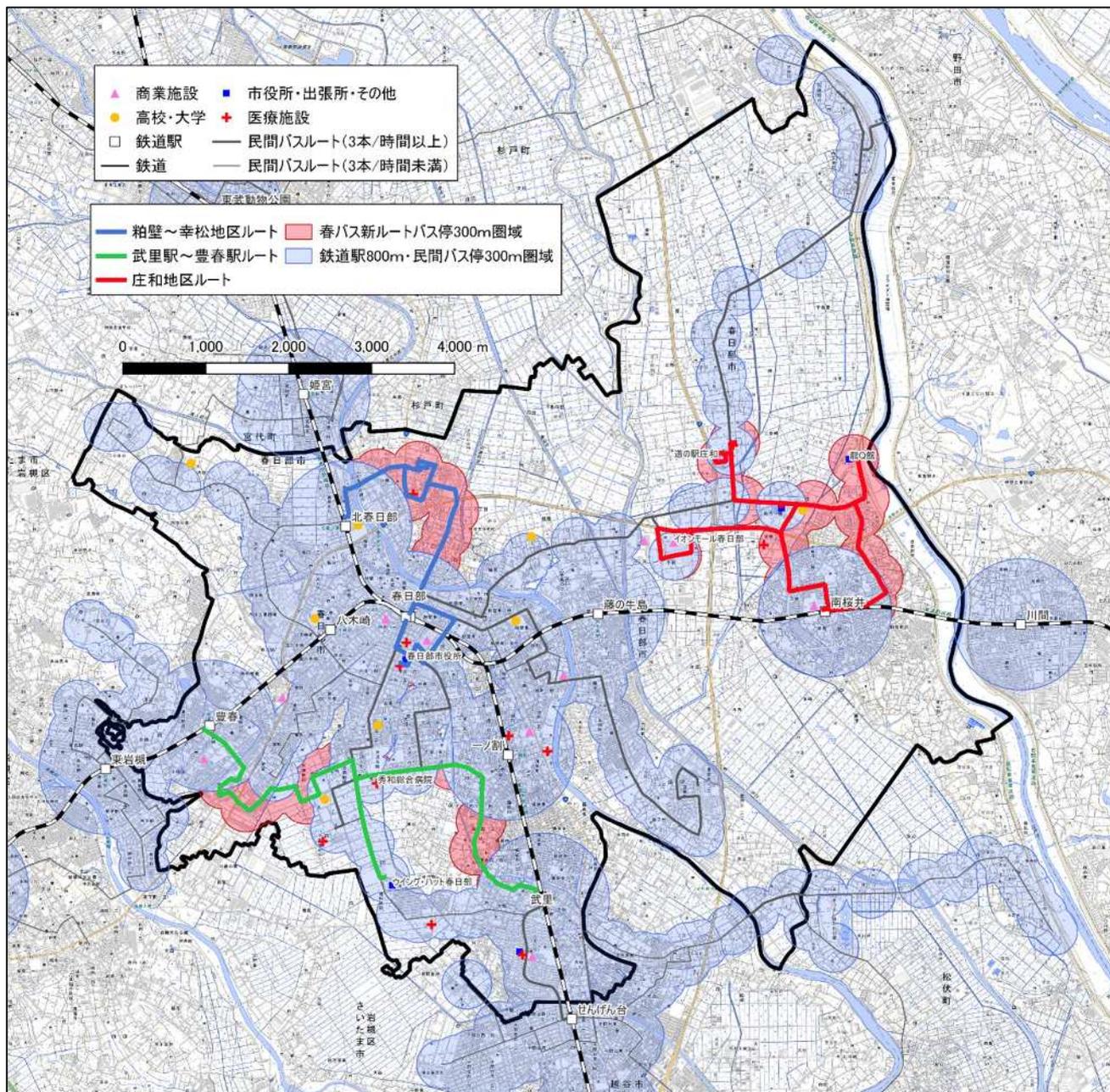
一方で、人口カバー率を、立地適正化計画に定める居住誘導区域に限って算出すると、91.9%から 89.1%へ、2.8 ポイントの減少と、減少幅は少なくなっており、同計画の目指す駅を中心としたコンパクトなまちづくりや、利用者の増加が期待できるルート設定に繋がっているものと見ることもできる。

しかしながら、公共交通によりカバーされない地域も多く存在することから、5 章の「(3) 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、本市の公共交通の利用圏域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%

■公共交通利用圏域図



6.2. 地域公共交通計画の目標値と春バス再編後の達成状況

地域公共交通計画の計画期間である令和9年度の目標値と、春バス再編後の達成状況を示す。現行の春バス6路線のうち3路線を廃止することから、公共交通利用圏域の人口カバー率や路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数が現況よりも低下する指標がある。この点については、前頁で記したとおり、新たな交通システムの導入によりサービス改善を図っていく必要がある。

■地域公共交通計画及び本計画の目標値

指標	地域公共交通計画 ／春バス運行計画	現況値	目標値（上段） 実績値（下段）
バスの乗り入れが可能な鉄道駅数	地域公共交通計画	4 駅	5 駅
	春バス運行計画 （春バスのみ）	4 駅 （春日部駅、北春日部駅、 武里駅、南桜井駅） ※令和3年度	5 駅 （春日部駅、北春日部駅、 豊春駅、武里駅、南桜井駅）
公共交通利用者数	地域公共交通計画	172,000 人/日	172,000 人/日
	春バス運行計画 （春バスのみ）	92,849 人/年 ※令和3年度	146,300 人/年 ※予測値
公共交通におけるノンステップバスの導入率	地域公共交通計画	90.9%	100%
	春バス運行計画 （春バスのみ）	100% ※令和3年度	100%
公共交通利用圏域の人口カバー率	地域公共交通計画	88.5%	90%以上
	春バス運行計画	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	地域公共交通計画	58%	65%
	春バス運行計画	—	—
路線バスと春バス等の乗り継ぎ拠点数	地域公共交通計画	13 箇所 （春日部駅、武里駅、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、柴町会館入口、公民館前、局前、江戸川小中学校）	16 箇所
	春バス運行計画	13 箇所 （同上）	8 箇所 （春日部駅、武里駅、春日部市役所、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）
コミュニティバス運行における営業係数	地域公共交通計画	646	600 以下
	春バス運行計画	570 ※令和3年度	325 ※予測値

7. 運行継続・見直し基準

現在の運行実績に基づく見直しの制度は、その基準値が前年よりも営業係数が悪化した場合に見直すという相対的な基準となっている。これでは収支の悪い状況のまま運行が継続される可能性があるため、絶対的な基準を設けることとする。本計画のルート再編では、3ルートとも小型バス車両を想定しており、見直し基準は小型バス車両を想定し、次のとおりとする。

なお、計画策定時点では、社会情勢の不安からエネルギー価格が高騰する等、運行経費が上昇傾向にあることから、金額に関わる基準値を暫定値とする等の措置も考えられる。

表 運行継続・見直し基準

対象交通手段	見直し基準	ねらい・根拠等
春バス (小型バス車両)	①区間通過人数が最大でも 9人以下 かつ ②公費負担率 85%以上	【ねらい】 ・「ワゴン車両へのダウンサイジング」や「タクシーを活用した新しい交通システム」への変更により経費縮減となる可能性を検討すべき目安 【根拠】 ①乗車人数から現在の小型バス車両が不要な条件 ②公費負担率改善の目安 ・本計画において、公費負担率が高いために見直したルートの中で、最も公費負担率が低い「庄和地区北ルート」の公費負担率 85.6%（令和3年度） ・埼玉県内の市町村のデマンド交通の平均公費負担率 85.7%（令和3年度）

春バスの運行には、乗務員の確保や、車両の調達が必要がある。そのため、交通事業者と運行委託契約を締結する場合、単年度での契約は難しく、複数年度の契約期間が必要である。今までの春バスの運行契約は、概ね 5 年程度とされてきたが、運転手の人件費が年々増加していることに加え、燃料費の高騰等、昨今の社会情勢の先行きが不透明な状況であり、長期の契約にはリスクを伴うことから、第四次運行では、概ね 3 年程度の運行期間とし、必要に応じて計画の見直しを実施することとする。

- 1 年目：当初計画の運行を開始し、運行データを蓄積
- 2 年目：当初計画の運行を続け、必要に応じて軽微な見直しを検討
- 3 年目：当初計画の運行を続け、軽微な変更の各種手続き・実施準備
- 4 年目：軽微変更の運行を開始し、運行データを蓄積
- 5 年目：軽微変更の運行を続け、抜本的な見直しを検討
- 6 年目：軽微変更の運行を続け、抜本的な見直しの各種手続き・実施準備

表 運行実績に基づく見直しスケジュール

運行年	年度	計画・契約・運行期間	見直し、変更の内容
1 年	令和 6 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行データの蓄積 (・ 地域公共交通計画の目標等の見直し)
2 年	令和 7 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 見直し基準によるチェック (・ 軽微な見直しの検討)
3 年	令和 8 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行契約準備等 (・ 運行の変更案の協議)
4 年	令和 9 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行データの蓄積 ・ 次期地域公共交通計画の策定
5 年	令和 10 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 見直し基準によるチェック ・ 地域公共交通計画に基づく次期運行計画の検討
6 年	令和 11 年度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 次期運行計画の策定の協議 ・ 運行契約準備等

※()は必要に応じて実施

春日部市民憲章

わたしたちのまち春日部は 古利根川と江戸川が流れ
豊かな自然のなかで 伝統 文化 産業を育んできた歴史のあるまちです
わたしたちは この先の時代に想いを馳せ
だれもが住み良い 魅力あるまちを目指して
ここに 市民憲章を定めます

- 環境にやさしく かけがえのない自然を守りましょう
- 心と体を健やかに 良識ある行動を心がけましょう
- お互いを尊重し ともに助け合い 心かよう信頼を築きましょう
- 伝統と文化を大切にし 次の世代に引き継ぎましょう
- 広い視野で世界に学び 平和で夢のある未来をつくりましょう

そして
このまちで
ともに生きましょう

第四次春バス運行計画

発行 春日部市
編集 都市整備部都市計画課
作成 2023年（令和5年）10月
電話 048-736-1111（代表）
ホームページ <https://www.city.kasukabe.lg.jp/>
メールアドレス toshikei@city.kasukabe.lg.jp

