

春日部市地域公共交通網形成計画

平成 2 7 年 1 1 月

春 日 部 市

＜目次＞

＜第Ⅰ編：春日部市地域公共交通網形成計画＞

序 章 はじめに

1. 計画策定の背景と概要	1
2. 計画策定の経緯	1
3. 計画の位置づけ	2

第一章 春日部市における公共交通の現状と課題

1. 春日部市の概況	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 人口の推移、分布	4
(3) 上位計画、関連計画	5
(4) 主要施設の立地状況	7
2. 公共交通に関わる現状	8
(1) 公共交通の運行状況	8
(2) 公共交通の利用状況	11
3. 公共交通に関する市民意向	18
(1) 市民アンケート調査の結果	18
(2) 自治会アンケート調査の結果	22
4. 春日部市における公共交通の課題	23
(1) 春日部市の現状における公共交通に関する課題	23
(2) 主要な公共交通機関別の課題	24
(3) 春日部市地域公共交通網形成計画の策定に向けた課題の整理	24

第二章 春日部市地域公共交通網形成計画

1. 基本的な考え方	25
(1) 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	25
(2) 春日部市地域公共交通網形成計画の対象区域	26
(3) 計画の基本方針と目標	27
2. 目標を達成するための個別事業と実施主体	28
(1) 目標を達成するための事業の体系と実施主体	28
(2) 基本施策の内容と個別事業	29
(3) 計画の達成状況の評価方法	33
(4) 計画の実施期間	34

＜第Ⅱ編：第三次春バス運行計画＞

1．第三次春バス運行計画の考え方	3 5
(1) 春バスの位置づけ・役割	3 5
(2) 対象エリア	3 6
(3) 第三次春バス運行計画の基本方向	3 7
2．運行基本ルートの設定	4 3
(1) 運行基本ルートの設定の基本的な考え方	4 3
(2) 運行基本ルートの設定	4 4
3．ルート別運行計画	4 5
(1) 個別ルートの運行の基本方向	4 5
(2) ルート別運行計画	4 6

■参考資料

春日部市地域公共交通活性化協議会 委員構成

第Ⅰ編：春日部市地域公共交通網形成計画

序 章 はじめに

１．計画策定の背景と概要

春日部市では、平成２３年２月に「春日部市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）を策定し、連携計画に基づき、各施策や事業を推進してきている。

また、春日部市では、平成２５年３月に連携計画の上位計画となる「春日部市総合振興計画 後期基本計画」を策定している。また、国においては、平成２５年１２月に交通政策基本法が制定され、連携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」についても平成２６年５月に改正している。

このような背景を踏まえ、「春日部市地域公共交通総合連携計画」について、改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や、「春日部市総合振興計画 後期基本計画」との整合性を図り見直すとともに、同法に基づく計画として策定することを念頭に、名称を改めて「春日部市地域公共交通網形成計画」として策定するものである。

特に、春日部市コミュニティバス（以下「春バス」という。）については、見直しを行う場合、１年余りの運行準備期間を要するため、平成２８年度以降の運行方針を定める「第三次春バス運行計画」を併せて策定する。

２．計画策定の経緯

「春日部市地域公共交通網形成計画」の策定に至る経緯を下表に示す。

■計画策定の経緯

年度	地域公共交通に関する取組	関連事項
平成２１年度	・春日部市地域公共交通活性化協議会の設立 ・「春日部市地域公共交通総合連携計画」の策定に向けた検討着手	
平成２２年度	・「春日部市地域公共交通総合連携計画」の策定（平成２３年２月） ・同計画における「春バス再編計画（第二次運行計画）」の位置づけ	
平成２３年度	・計画に基づく施策の推進 ・春バスの第二次運行に向けた準備（事業手続き等）	・春日部市都市計画マスタープラン
平成２４年度	・春バスの第二次運行実施（粕壁～幸松地区ルート、庄和地区ルート）	・春日部市総合振興計画 後期基本計画
平成２５年度	・春バスの第二次運行実施（春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート）	・交通政策基本法の制定（平成２５年１２月）
平成２６年度	・「春日部市地域公共交通網形成計画」の検討 ・同計画における「春バス再編計画（第三次運行計画）」の位置づけ	・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成２６年５月改正） ・都市再生特別措置法（平成２６年５月改正）

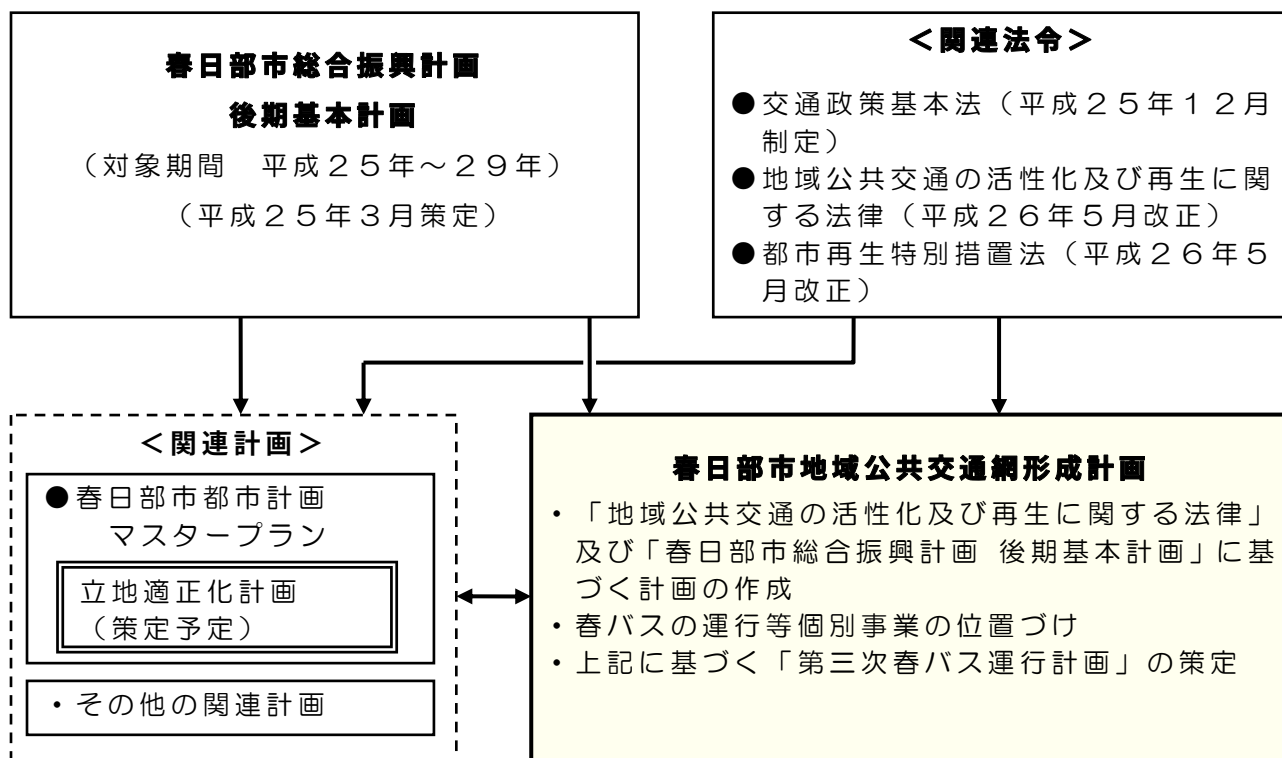
３．計画の位置づけ

「春日部市地域公共交通網形成計画」（以下「形成計画」という。）は、平成２３年２月に策定した「春日部市地域公共交通総合連携計画」について、その基本的な考え方を引き継ぎ、また、連携計画に基づき推進されている個別事業の継続性等を考慮した上で、関連計画や関連法等との整合性を確認の上、その計画名称を改めて、策定するものである。

具体的には、形成計画は、平成２５年３月に策定された「春日部市総合振興計画 後期基本計画」に則した個別計画であり、平成２６年５月に改正された「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。

また、春日部市都市計画マスタープラン等の関連計画との連携等にも考慮したものであるとともに、春日部市が、次年度に策定を予定している改正都市再生特別措置法に基づく「（仮称）春日部市立地適正化計画」（以下「立地適正化計画」という。）との連携も想定している。具体的には、立地適正化計画と形成計画の連携により、「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを推進し、市内各地域の連携による地域活性化に資することも期待されている。

【春日部市地域公共交通網形成計画の位置づけ】



第一章 春日部市における公共交通の現状と課題

1. 春日部市の概況

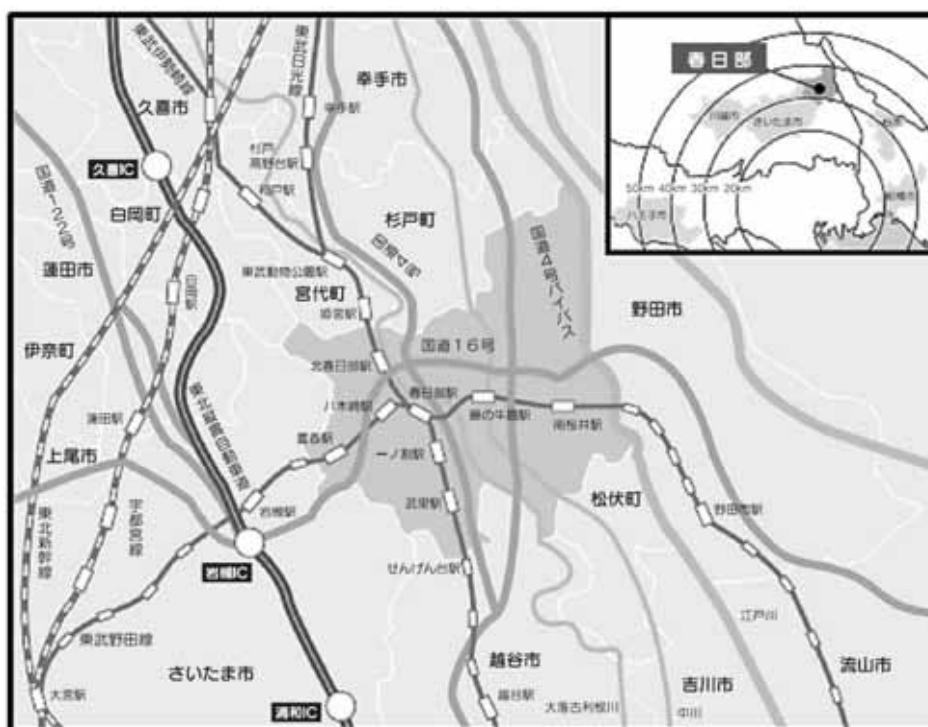
(1) 位置・地勢

春日部市は、平成17年度に旧春日部市と旧庄和町との合併により誕生し、平成26年現在において、人口は約24万人で、総面積は66km²の特例市である。

市内の南北方向には、東武伊勢崎線（愛称：東武スカイツリーライン）と国道4号、4号バイパスが縦断しており、東西方向には、東武野田線（愛称：東武アーバンパークライン）と国道16号が横断している。

市内の主な公共交通としては、春日部駅を中心に、東武伊勢崎線、東武野田線（8駅）、路線バス14路線、春日部市が運営するコミュニティバス（春バス）3路線が運行されている。

■ 春日部市位置図



資料：春日部市総合振興計画 平成20年3月

(2) 人口の推移、分布

① 人口推移

春日部市の総人口は、平成26年度現在、約24万人となっている。平成21年から平成25年にかけての推移では、総人口はやや減少しており、特に郊外地区で減少している。

■ 地区別人口の推移

	総数		粕壁		内牧		幸松	
	人口	増加率	人口	増加率	人口	増加率	人口	増加率
H21	237,710	-0.2%	46,495	1.2%	13,580	-0.2%	22,131	-0.4%
H22	237,926	0.1%	46,757	0.6%	13,607	0.2%	22,087	-0.3%
H23	238,005	0.0%	46,793	0.1%	13,615	0.1%	22,029	-0.3%
H24	237,114	-0.4%	46,706	-0.2%	13,636	0.2%	22,024	0.0%
H25	236,208	-0.4%	46,651	-0.1%	13,655	0.1%	21,984	-0.2%
	豊野		武里		豊春		庄和	
	人口	増加率	人口	増加率	人口	増加率	人口	増加率
H21	19,164	0.1%	56,455	-1.5%	42,681	-0.1%	37,204	-0.2%
H22	19,118	-0.2%	55,984	-0.8%	43,017	0.8%	37,356	0.4%
H23	19,029	-0.5%	55,580	-0.7%	43,640	1.4%	37,319	-0.1%
H24	19,019	-0.1%	55,032	-1.0%	43,334	-0.7%	37,363	0.1%
H25	18,919	-0.5%	54,485	-1.0%	43,224	-0.3%	37,290	-0.2%

○ 地域区分



資料：春日部市統計

② 地区別人口分布

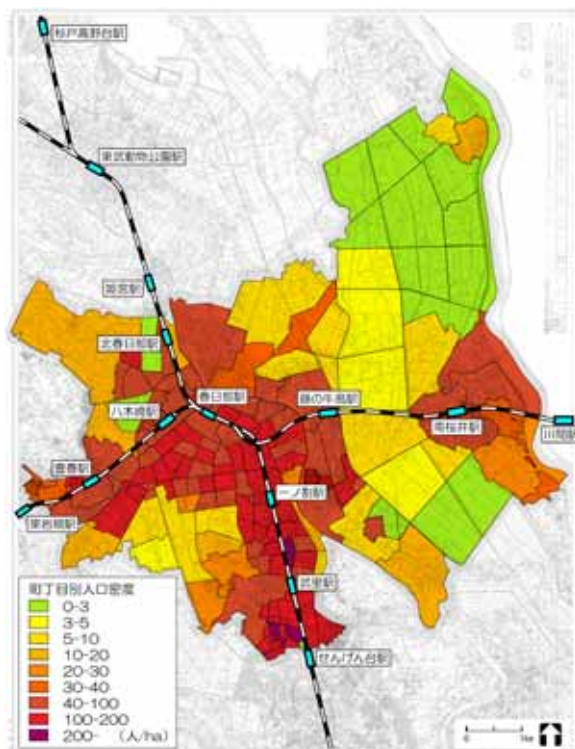
1) 地区別人口密度

鉄道沿線地区に人口が集中している。また、武里団地が位置する地区での人口密度が高くなっている。

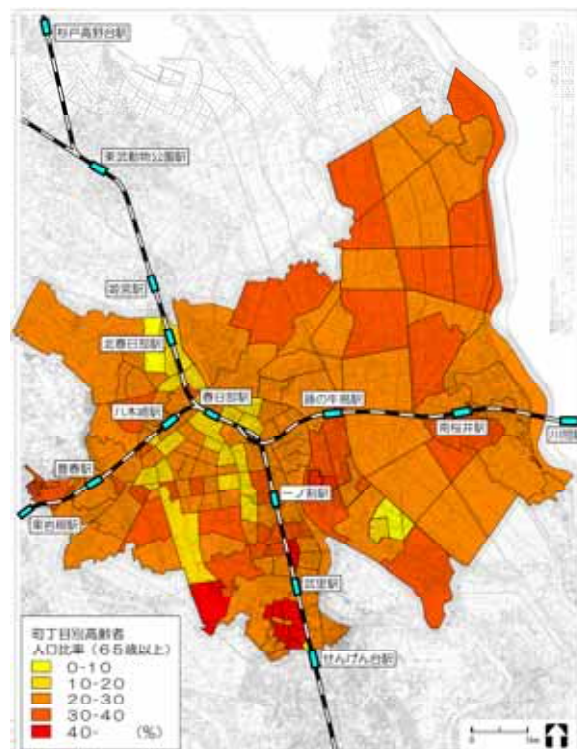
2) 地区別高齢者人口比率

春日部市全体の高齢化率は、現在約25.6%となっている。地区別でみると、庄和地域が春日部地域と比較して高齢者の比率がやや高い。

1) 町丁目別人口密度



2) 町丁目別高齢者人口比率



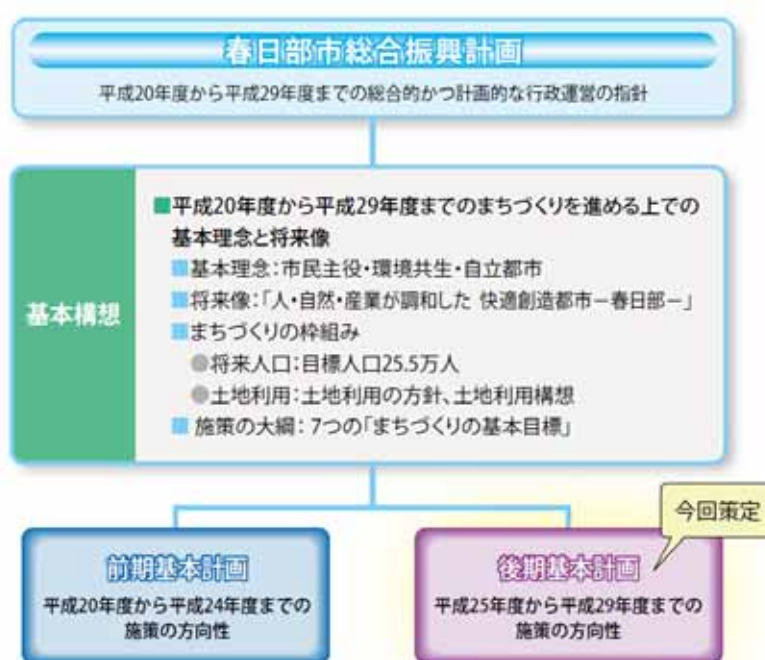
資料：春日部市統計（平成26年12月時点）

(3) 上位計画、関連計画

① 春日部市総合振興計画／後期基本計画（平成25年3月）

春日部市では、10年間にわたる行政運営の指針となる「春日部市総合振興計画」を、平成20年に策定している。

平成25年には、その総合振興計画にもとづき、後期5年間の施策の方向性を示す「後期基本計画」を策定している。



後期基本計画においては、「安全・円滑に移動できるまちをつくる」という政策のもとに「便利に利用できる公共交通の充実」という施策を位置づけている。また、個別の成果指標の1つとして、「鉄道・バスの1日平均乗降客数」を設定している。

3-2 安全・円滑に移動できるまちをつくる

- 3-2-1 円滑に移動できる幹線道路の整備 ・市内の幹線道路を、円滑かつ安全に移動できるようにすること
- 3-2-2 安全快適に移動できる生活道路の整備 ・市内の生活道路を、安全で快適に移動できるようにすること
- 3-2-3 便利に利用できる公共交通の充実 ・公共交通の利用者が、安全、快適、便利に移動できるようにすること

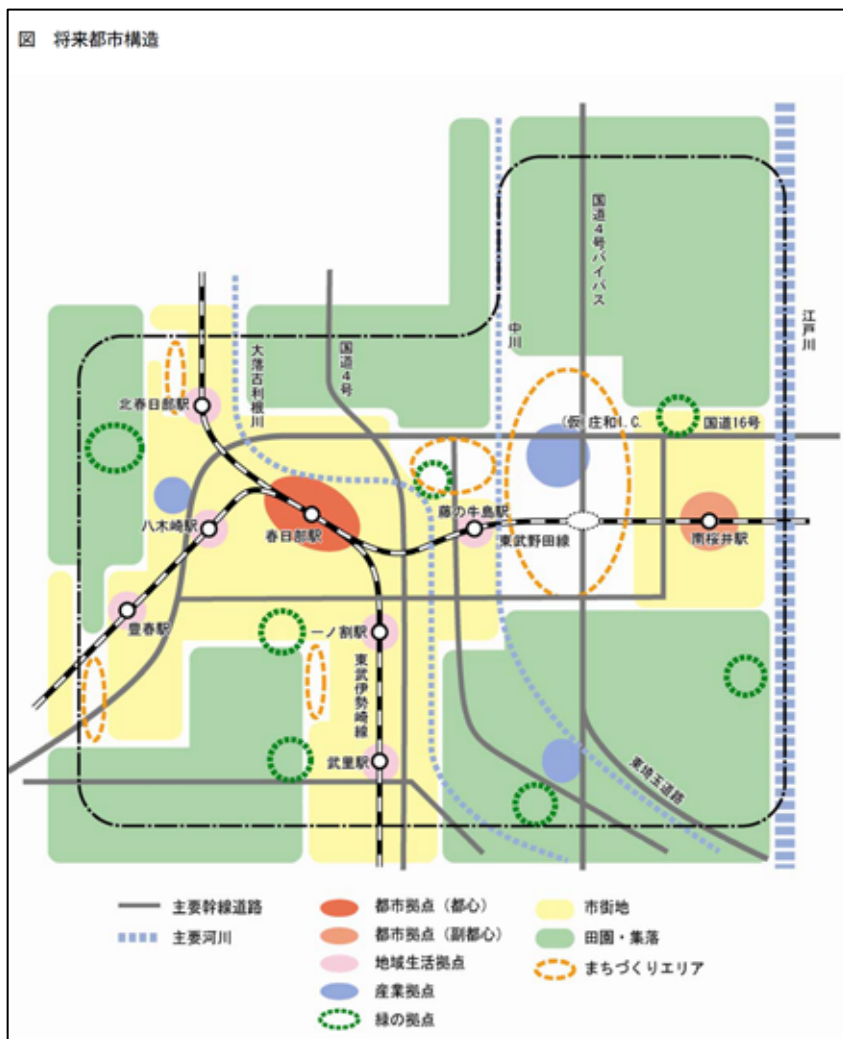
主な成果指標	現状値（平成23年度）	目標値（平成29年度）
都市計画道路の整備状況（整備率）	59%	65%
道路改良率	61.8%	63.2%
鉄道・バスの1日平均乗降客数	166千人	162千人

②春日部市都市計画マスタープラン（平成23年11月）

「春日部市都市計画マスタープラン」は、総合振興計画で位置づけられた各施策のうち、都市計画・まちづくり分野を受け持つ個別計画として、平成23年11月に策定されている。

この中で、将来都市構造の考え方として、「各鉄道駅を中心とした都市拠点、地域生活拠点を集約し、市街地を形成」「生活圈・拠点等のつながりや連携による都市全体の魅力や活力を高めるため、交通網や河川環境を活かしたネットワークの構築・充実を図る」等が示されている。

個別の部門別方針のうち、公共交通に関するものを右に示す。



■ 交通体系整備／公共交通機関の充実（抜粋）

◇ 公共交通機関の連携強化

- ・ 鉄道やバスの公共交通と徒歩や自転車との連携強化
- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化など、多様な交通サービス主体との連携強化

◇ 鉄道

- ・ 春日部駅周辺の連続立体交差事業の推進等

◇ バス

- ・ バスの利用促進に向けて、市街地整備との整合を図りながら路線網を見直し

■ 都市の安全・安心（抜粋）

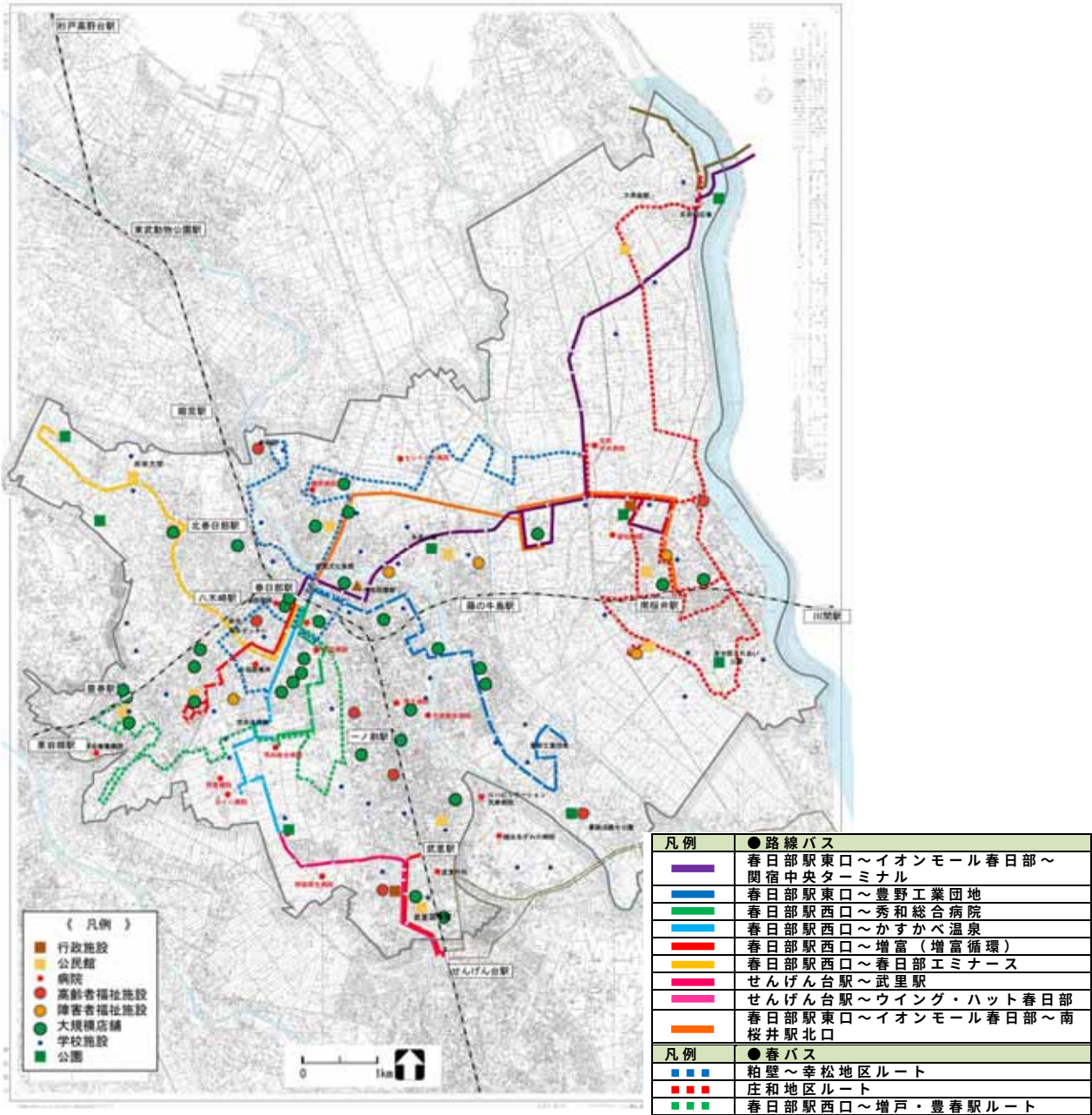
【人と環境にやさしいまちづくり】

- ・ 公共施設、道路、公共交通のバリアフリー化を促進

(4) 主要施設の立地状況

春日部市内の公共交通利用者の主要な目的施設として考えられる「駅、病院、行政施設、通所福祉施設、大規模店舗」の立地状況を下図に示す。

■ 主要施設立地状況図



施 設	施設数
○ 駅※ ¹	8 駅
○ 行政施設※ ¹ （市役所本庁、武里出張所、庄和総合支所）	3 施設
○ 病院（病床数 20 以上）※ ¹	12 病院
○ 高齢者福祉施設及び障害者福祉施設※ ¹	総合：1 施設 高齢者：6 施設 障害者：5 施設
○ 大規模店舗（店舗面積 1,000 ㎡以上）※ ²	32 店舗

※¹：春日部市統計書（平成 26 年）に基づく

※²：埼玉県大型小売店舗名簿（平成 25 年 4 月）に基づく

２．公共交通に関わる現状

（１）公共交通の運行状況

春日部市の主要公共交通として、鉄道、路線バス、春バスの運行状況を以下に示す。

①鉄道の運行状況

駅名	路線名	利用者数 (H25)	運行本数（本／h）			
			ピーク時		オフピーク時	
			上り	下り	上り	下り
春日部駅	伊勢崎線	73,666	25	21	15	14
	野田線		13	8	6	6
一ノ割駅	伊勢崎線	18,510	9	8	6	6
武里駅	伊勢崎線	16,317	10	9	6	6
北春日部駅	伊勢崎線	10,094	10	8	6	6
八木崎駅	野田線	10,264	9	10	6	6
豊春駅	野田線	13,849	9	9	6	6
藤の牛島駅	野田線	7,315	7	7	6	6
南桜井駅	野田線	15,271	7	8	6	6

※利用者数は春日部市資料より、運行本数は平成26年7月現在の時刻表より確認。

②路線バスの運行状況

駅	運行会社	行先	運行便数/日 (上りと下りの合計)	片道運行所要時間	1日当り 利用者数
春日部駅	朝日自動車	秀和総合病院	131 便	約 15 分	約 770 人
		かすかべ温泉、 ウイング・ハット春日部	181 便	約 20 分	約 1,630 人
		増富循環	56 便	約 12 分	約 590 人
		内牧彩光苑、 春日部エミナース	14 便	約 22 分	約 90 人
		イオンモール春日部、 関宿中央ターミナル 関宿はやま工業団地	257 便	約 35 分	約 2,040 人
		豊野工業団地	83 便	約 25 分	約 1,000 人
	平成インタープライス	イオンモール春日部	40 便	約 12 分	約 210 人
南桜井駅	平成インタープライス	イオンモール春日部	46 便	約 8 分	約 280 人
せんげん台駅	朝日自動車	武里駅西口	119 便	約 6 分	約 660 人
		ウイング・ハット春日部	58 便	約 15 分	約 250 人

※利用者数は、春日部市資料より算定による。運行便数は平成26年7月現在の時刻表より確認。

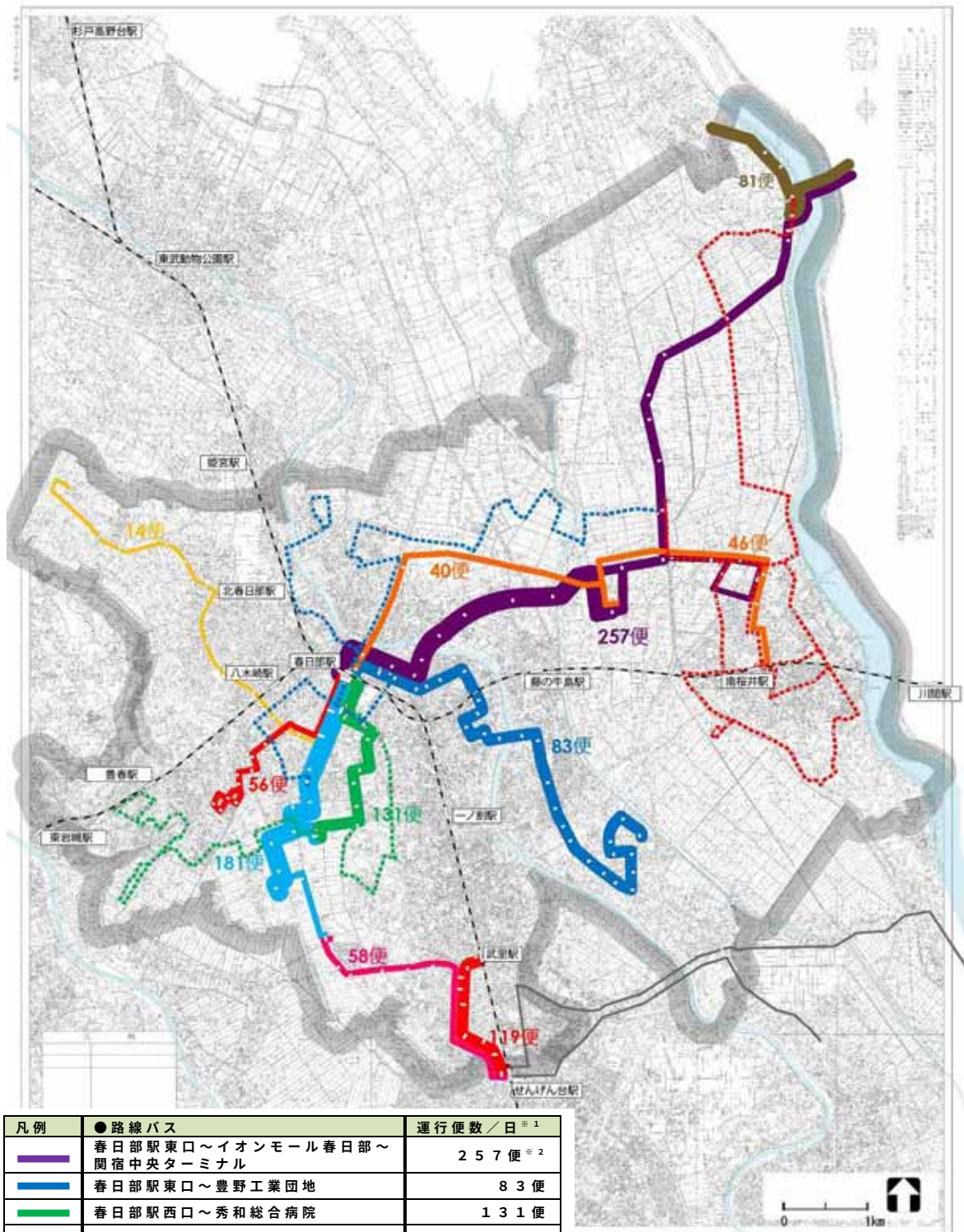
③春バスの運行状況

ルート	運行日	運行便数/日	片道運行所要時間	1日当り 利用者数
粕壁～幸松地区ルート	月～土	25 便	約 15 分～45 分	約 181 人
庄和地区ルート	月～土	19 便	約 10 分～60 分	約 46 人
春日部駅西口～ 増戸・豊春駅ルート	月～土	7 往復 (始発・終便：市立病院～豊 春第十八公園まで運行なし)	約 1 時間 30 分(往復) (始発・終便：約 60 分)	約 54 人

※利用者数は、春日部市資料より算定による。運行便数は平成26年7月現在の時刻表より確認。

■春日部市の公共交通ネットワーク

現在の春日部市の公共交通の運行状況を下図に整理する。



凡例	●路線バス	運行便数／日 ^{※1}
	春日部駅東口～イオンモール春日部～関宿中央ターミナル	257便 ^{※2}
	春日部駅東口～豊野工業団地	83便
	春日部駅西口～秀和総合病院	131便
	春日部駅西口～かすかべ温泉	181便
	春日部駅西口～増富（増富循環）	56便
	春日部駅西口～春日部エミナース	14便
	せんげん台駅～武里駅	119便
	せんげん台駅～ウイング・ハット春日部	58便
	春日部駅東口～イオンモール春日部	40便
	南桜井駅北口～イオンモール春日部	46便
凡例	●春バス	運行便数／日
	粕壁～幸松地区ルート	25便
	庄和地区ルート	19便
	春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	7便（循環）

※1：運行便数は、上りの便と下りの便の合計をあらわす。
 ※2：春日部駅東口～イオンモール春日部の便及びイオンモール春日部～関宿中央ターミナルの便を含む。

■参考 春日部市における人の移動特性（従前計画からの再掲）

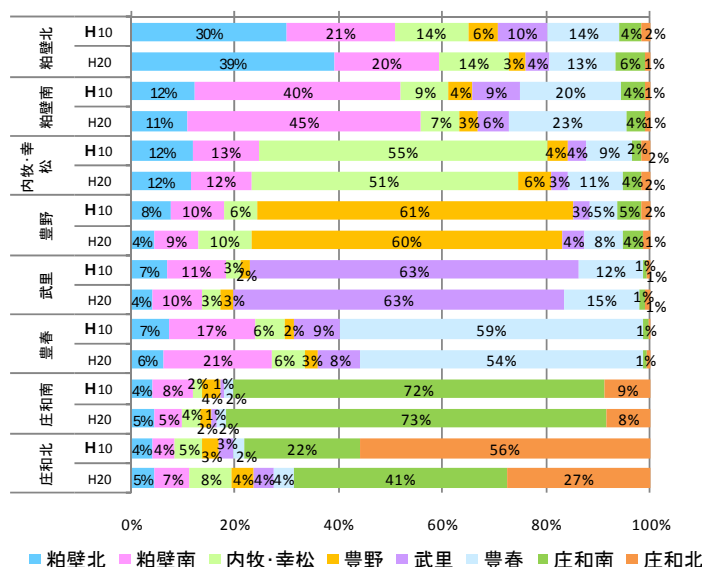
春日部市内の人の移動状況については、現行の連携計画において、平成20年度のパーソントリップ調査をもとに整理している。平成26年現在、なお同データが最新となるため、参考データとして示す。

1) 春日部市内のゾーン間の交通の結びつき

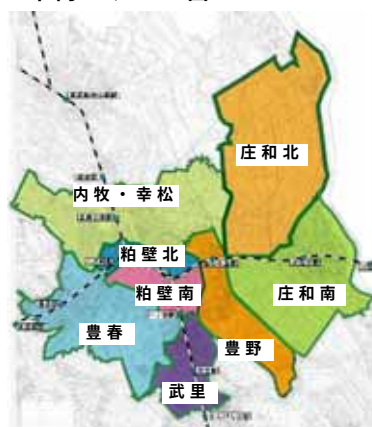
春日部市内の8ゾーン（ゾーン図参照）を起点・終点とする交通量の割合をみると、全ゾーンで自ゾーンの内々の移動（トリップ）が多くを占めている。自ゾーン以外では、春日部地域のゾーンにおいて、中心市街地の粕壁北、粕壁南ゾーンへの割合が高い。

庄和北ゾーンでは、庄和南ゾーンへのトリップが増加しており、また、豊春ゾーンから粕壁南ゾーンへのトリップの割合も比較的高い。

■市内8ゾーンのゾーン間の移動の割合 （平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査）



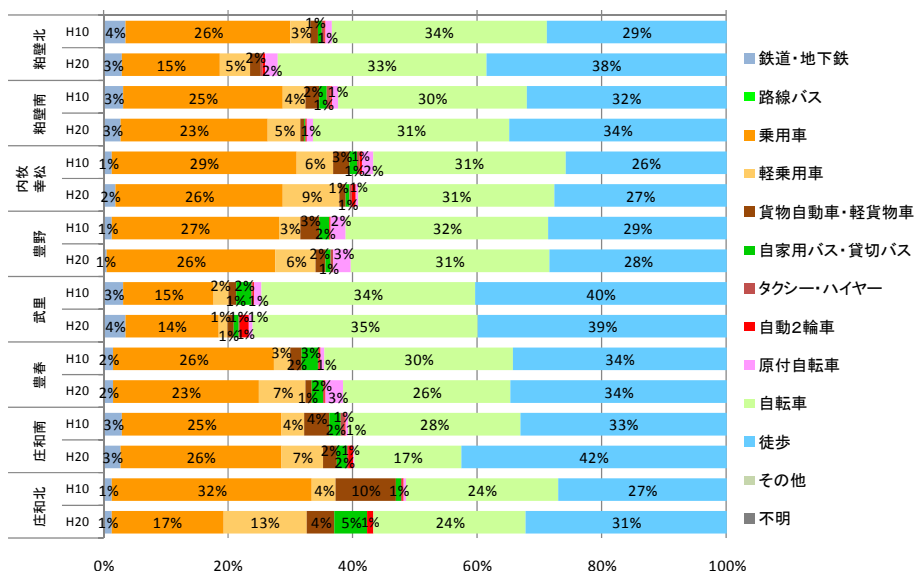
・市内8ゾーン図



2) 春日部市内のゾーン間交通の交通手段分担率

市内だけの移動による全交通手段をみると、各ゾーンとも鉄道の分担率は少なく、自動車、自転車、徒歩の分担率が多い。特に、自動車（乗用車＋軽乗用車）の分担率が、内牧・幸松、豊野、豊春、庄和南の4ゾーンで、平成10年から増加している。

■市内8ゾーンの代表交通手段発生集中量 （平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査）



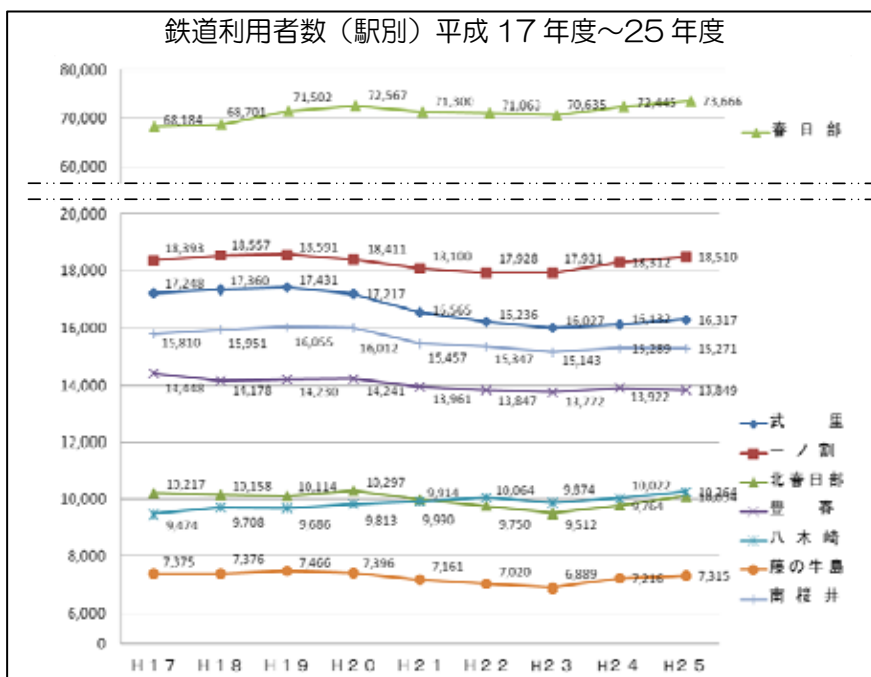
(2) 公共交通の利用状況

春日部市の主要公共交通として、鉄道、路線バス、春バスの利用状況を以下に示す。

① 鉄道の利用状況

鉄道の利用者数は、平成20年度から微減していたが、平成24年度からほとんどの駅で微増に転じている。

■ 鉄道各駅の利用者数の推移

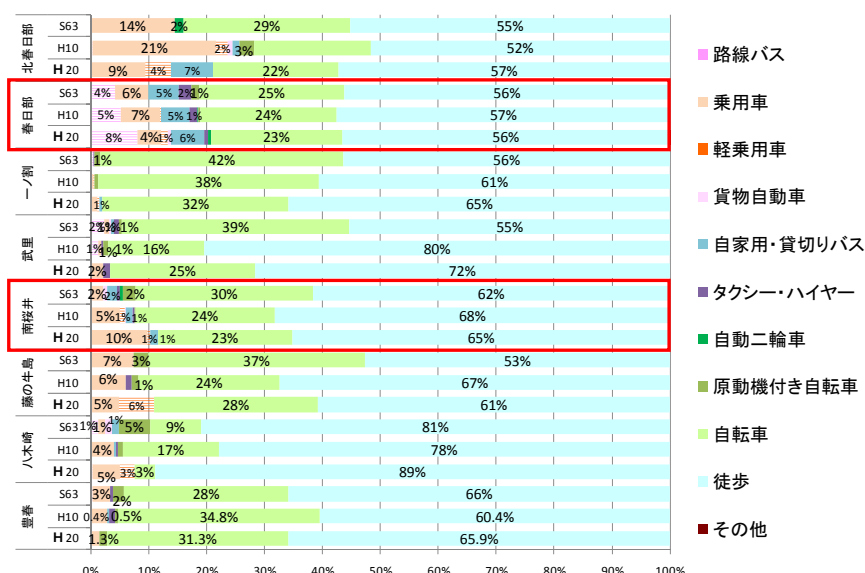


■ 参考 駅端末交通の状況（平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査／従前計画からの再掲）

市内各駅とも、端末交通手段（駅までの交通手段）としては、全体的に徒歩及び自転車の割合が高い。春日部駅では、他の駅と比較してバス利用者の割合が高く、路線バスの分担率が、昭和63年の4%から、平成20年の8%へと20年間で倍増している。

南桜井駅では、自動車の分担率が、昭和63年の2%から、平成20年では10%と5倍に増加している。

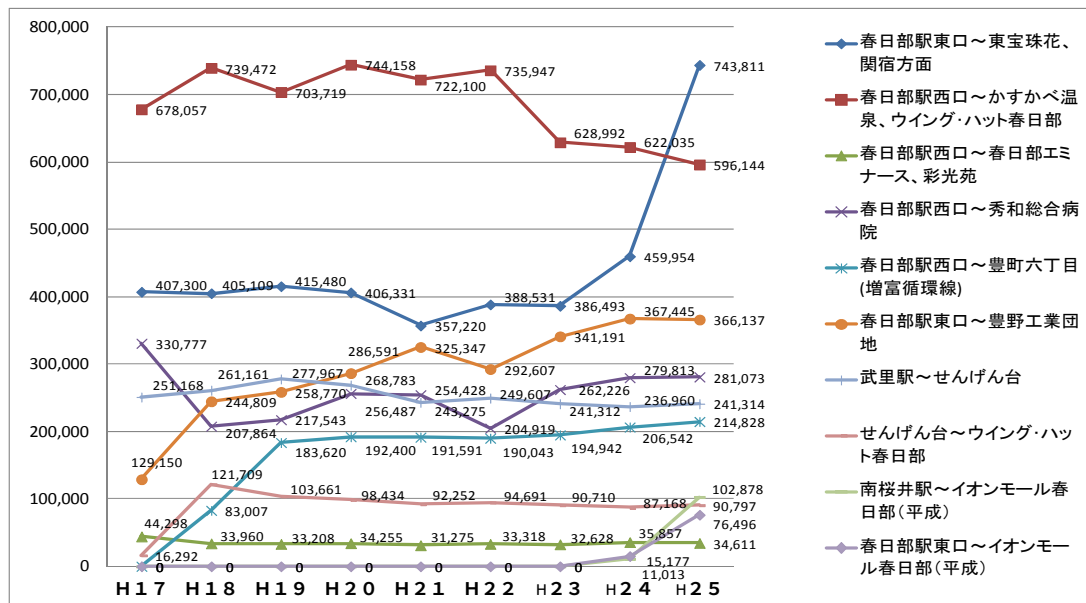
■ 駅の端末交通利用状況の推移（平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査）



②路線バスの利用状況

1) 路線バス年度別の推移

市内路線バスの利用者数は、平成22年度までは、大きな変化はなかったが、平成23年度に春日部駅西口～かすかべ温泉、ウイング・ハット春日部線の利用者数が大きく落ち込んでいる。また、平成24年度に春日部駅東口～東宝珠花、関宿方面線の利用者が、大きく増加している。同年にオープンしたイオンモール春日部の影響と考えられる。



資料：春日部市資料

2) 時間帯別の利用状況

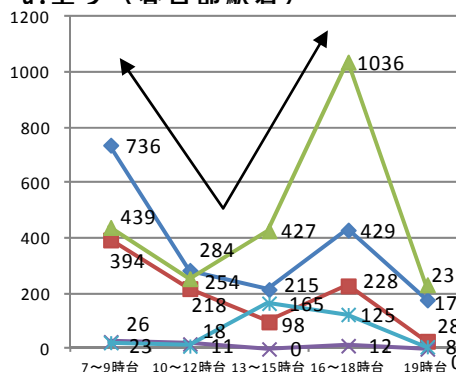
平成26年7月、5路線を対象に行った利用実態調査から、時間帯別の利用状況を確認すると、以下のような傾向が見られる。

上り（春日部駅着）の乗降客数では、概ね朝夕に乗降客数のピークがみられる。「春日部駅東口～イオンモール春日部（平成）」については日中に乗降客数が多い。

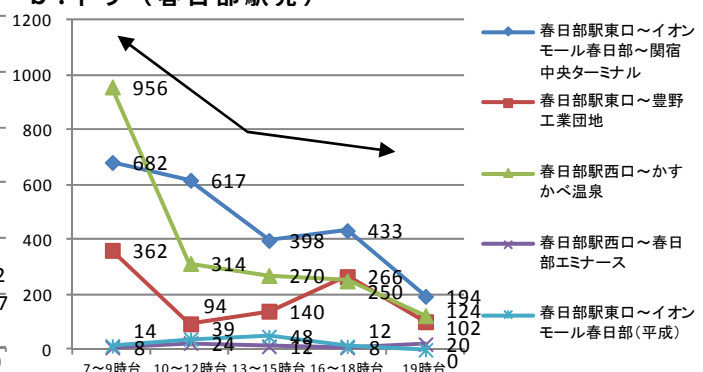
下り（春日部駅発）の乗降客数では、「春日部駅東口～豊野工業団地」で朝夕のピークが見えるが、他の路線では、夕方のピークがみられない。

■路線別・時間帯別乗降客数

a. 上り（春日部駅着）



b. 下り（春日部駅発）



※乗降客数は、平成26年7月の利用実態調査から得られた、時間帯別の乗降サンプルデータをもとに、時間帯の運行便数に応じて拡大係数を乗じて、乗降客数を算出している。

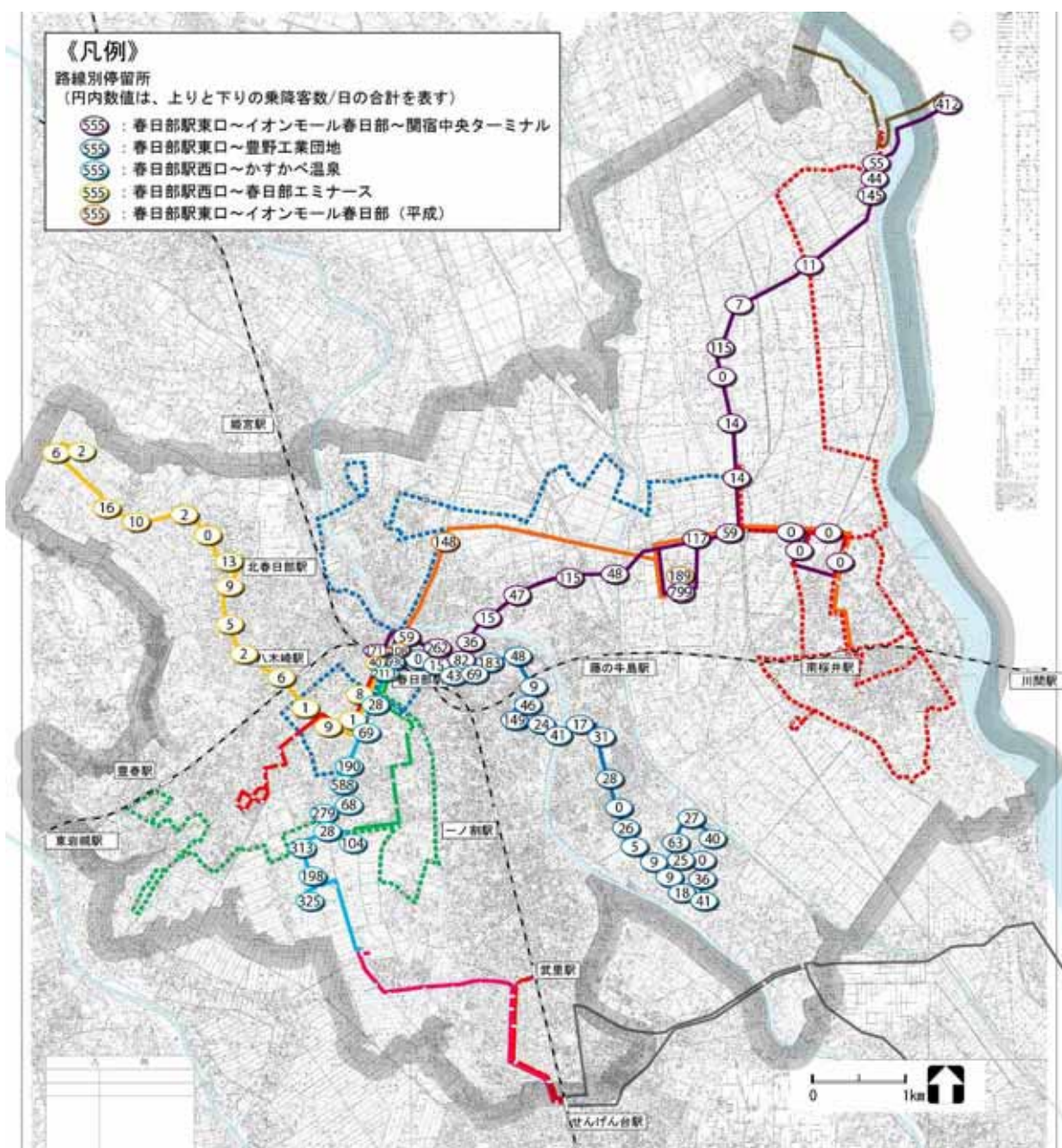
3) 停留所別の利用状況

前項同様、利用実態調査を行った5路線を対象に、7時から20時の停留所別の1日の乗降客数(上りと下りの合計)について下図に整理し、路線別にその傾向を確認する。

路線バスについては、春日部駅の停留所の乗降客数が最も多い。次いで、イオンモール春日部の停留所の乗降客数が多い。

「春日部駅西口～かすかべ温泉」路線の停留所は、全般的に乗降客数が多く、「春日部駅西口～春日部エミナース」路線の停留所は、全般的に乗降客数が少ない。

■路線バス 停留所別乗降客数



※乗降客数は、平成26年7月の利用実態調査から得られた、時間帯別の乗降サンプルデータを基に、時間帯の運行便数に応じて拡大係数を乗じて、乗降客数を算出している。

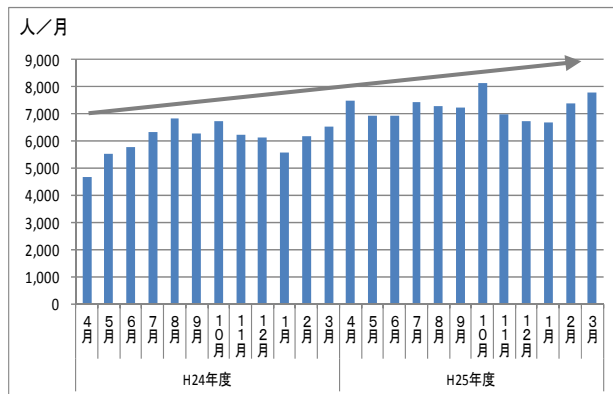
③春バスの利用状況

1) 春バス全体の利用者数

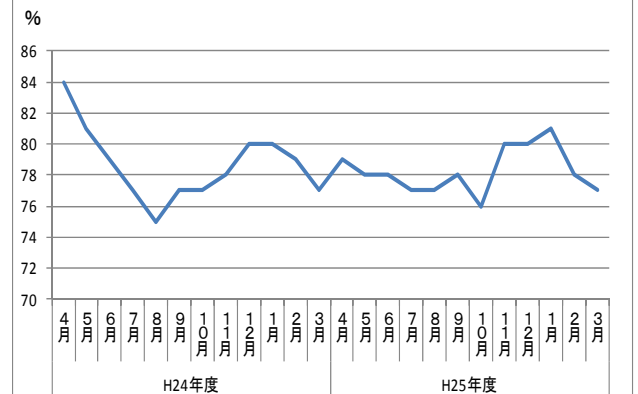
春バスの利用者数は、平成24年4月の第二次運行の開始以降、春バス全体の利用者数は、増加傾向にあると言える。特に、月別で前年度との比較を見ると、各月で増加している。

公費負担率は、平成24年度当初は、84%であったが、数ヶ月後以降は、約75%～80%間で推移している。

○春バス（3路線計）の月別利用者数の推移



○春バス（3路線計）の公費負担率の推移



○春バス（3路線計）の平成24年度と平成25年度の月別利用者数と増減率

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
H24年度	4,668	5,507	5,802	6,339	6,823	6,302	6,751	6,208	6,141	5,569	6,173	6,545
H25年度	7,471	6,956	6,917	7,444	7,275	7,220	8,147	6,977	6,721	6,697	7,394	7,808
増減率	160%	126%	119%	117%	107%	115%	121%	112%	109%	120%	120%	119%

2) 個別路線の傾向

個別路線で見ると、3路線の内、粕壁～幸松地区ルートは、平成25年度の平均利用者数181人/日と多く、営業係数も233とコミュニティバスとしては比較的強く抑えられている。

一方、庄和地区ルートは平均利用者数46人/日、営業係数は1,099と高い。同ルートについては、その利便性の向上等による利用者増や運賃収入の増加、経費節減等による事業採算性の改善が課題となる。

○路線別での平成24年度と平成25年度の運行状況の比較

	粕壁～ 幸松地区ルート			春日部駅西口～ 増戸・豊春駅ルート			庄和地区ルート		
	運行 経費	日平均利 用者数	営業 係数	運行 経費	日平均利 用者数	営業 係数	運行 経費	日平均利 用者数	営業 係数
H24 年度	1,350 万円	157 人/日	272	570 万円	77 人/日	547	1,390 万円	42 人/日	1,309
H25 年度	1,310 万円	181 人/日	233	1,490 万円	54 人/日	685	1,350 万円	46 人/日	1,099

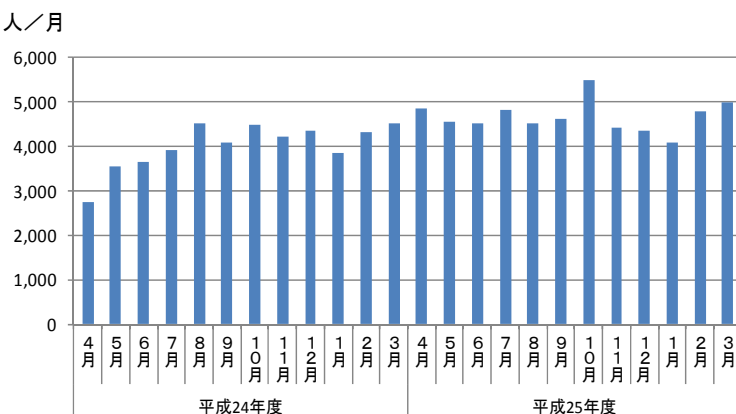
※春日部駅西口～増戸・豊春駅ルートは、平成24年度は火、木、土運行。平成25年度は月～土運行

●個別路線の月別利用者数の推移

○粕壁～幸松地区ルート

平成24年度は、4月の運行開始時は、2,744人／月だったが、以降、増加傾向である。

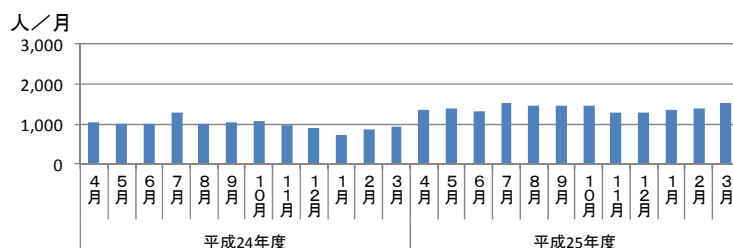
平成25年度も、順調に推移し、10月には最大5,476人の利用があった。



○春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート

平成24年度は、週3日の運行だったが、平成25年度は週6日となり、大きく増加している。

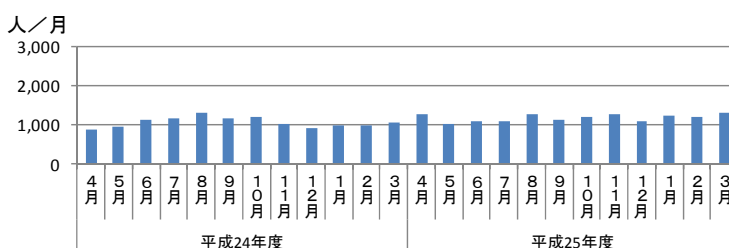
平成25年度は、11月、12月と落ち込みが見られるが、2月、3月は増加している。



○庄和地区ルート

平成24年度4月の運行開始以降8月までは増加しているが、9月に減少に転じ、1月には再度、増加に転じている。

以降は、多少の変動はあるものの、全般的には微増傾向で推移している。



○各ルート別の平成24年度と平成25年度の月別利用者数

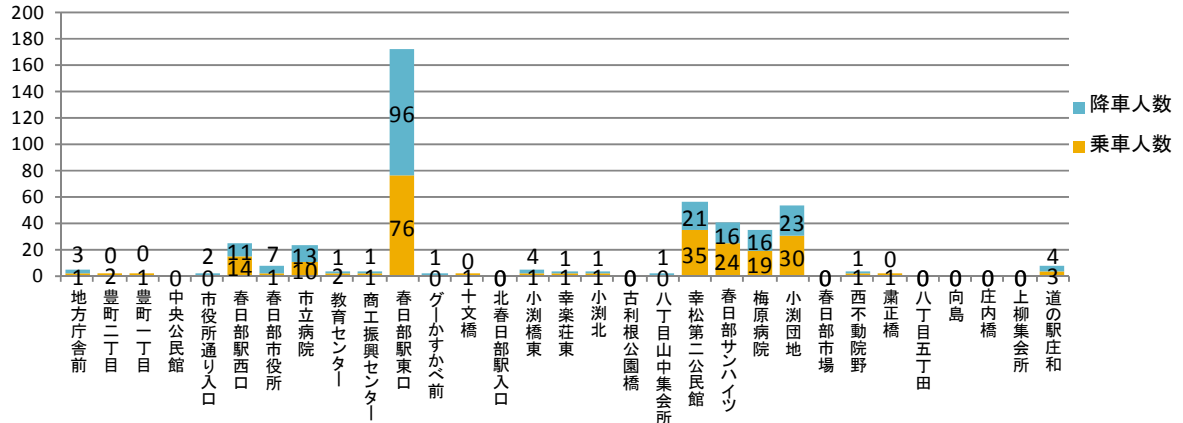
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
粕壁～幸松地区ルート	H24年度	2,744	3,550	3,661	3,902	4,507	4,098	4,479	4,219	4,338	3,853	4,305	4,525
	H25年度	4,844	4,545	4,513	4,821	4,526	4,635	5,476	4,407	4,349	4,093	4,802	4,978
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	H24年度	1,057	1,005	1,017	1,276	1,007	1,046	1,091	968	884	735	882	951
	H25年度	1,358	1,377	1,315	1,514	1,463	1,444	1,473	1,300	1,277	1,360	1,396	1,525
庄和地区ルート	H24年度	867	952	1,124	1,161	1,309	1,158	1,181	1,021	919	981	986	1,069
	H25年度	1,269	1,034	1,089	1,109	1,286	1,141	1,198	1,270	1,095	1,244	1,196	1,305

3) 各バス停の乗降状況

平成26年7月に行った春バスの利用実態調査から、各バス停別での乗降状況を整理する。

●粕壁～幸松地区ルート

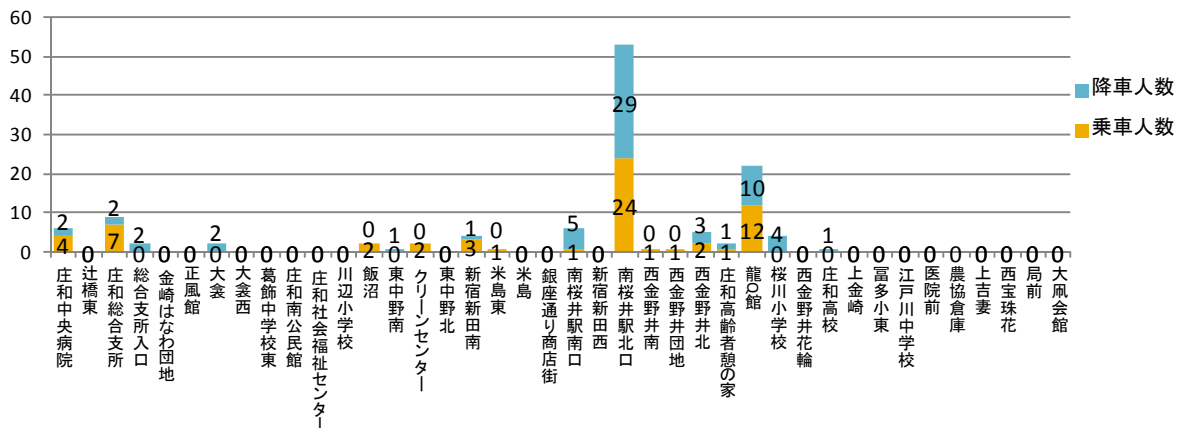
春日部駅東口での利用が多く、次いで小湊団地周辺での利用が多い。春日部駅西口周辺でも一定の利用がある。



資料：春バスOD調査（平成26年7月実施）

●庄和地区ルート

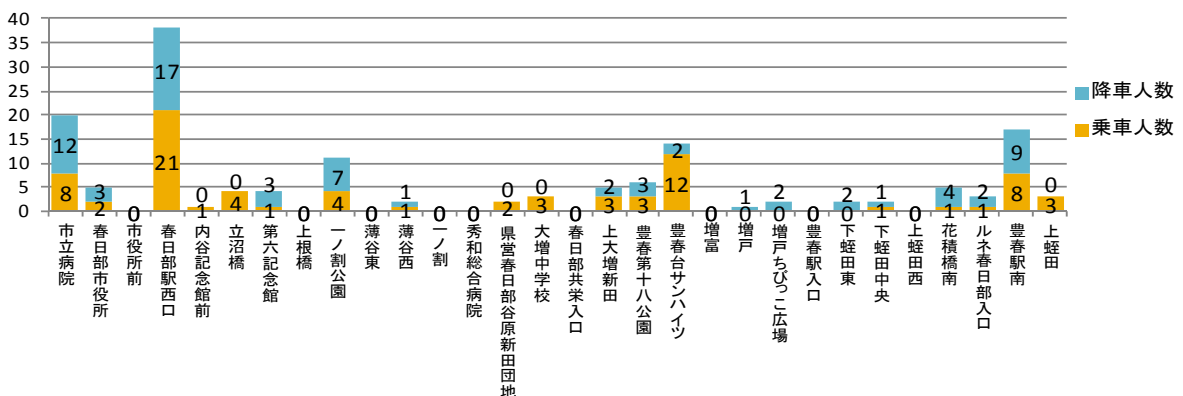
南桜井駅北口が特に多く、次いで龍Q館周辺での利用がある。庄和高校以北の停留所の利用はほとんど見られない。



資料：春バスOD調査（平成26年7月実施）

●春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート

春日部駅西口や市立病院、豊春台サンハイツ周辺を中心に多く、全区間を通じて一定の利用がある。



資料：春バスOD調査（平成26年7月実施）

4) 停留所別の利用状況

前項の乗車数と降車数を合わせた数を、各バス停の位置に示し、路線別にその傾向を確認する。

●粕壁～幸松地区ルート

- ・春日部駅東口が突出して多く、次いで小湊団地周辺の4つのバス停で多くなっている。春日部市場から道の駅庄和間での利用はほとんどない。

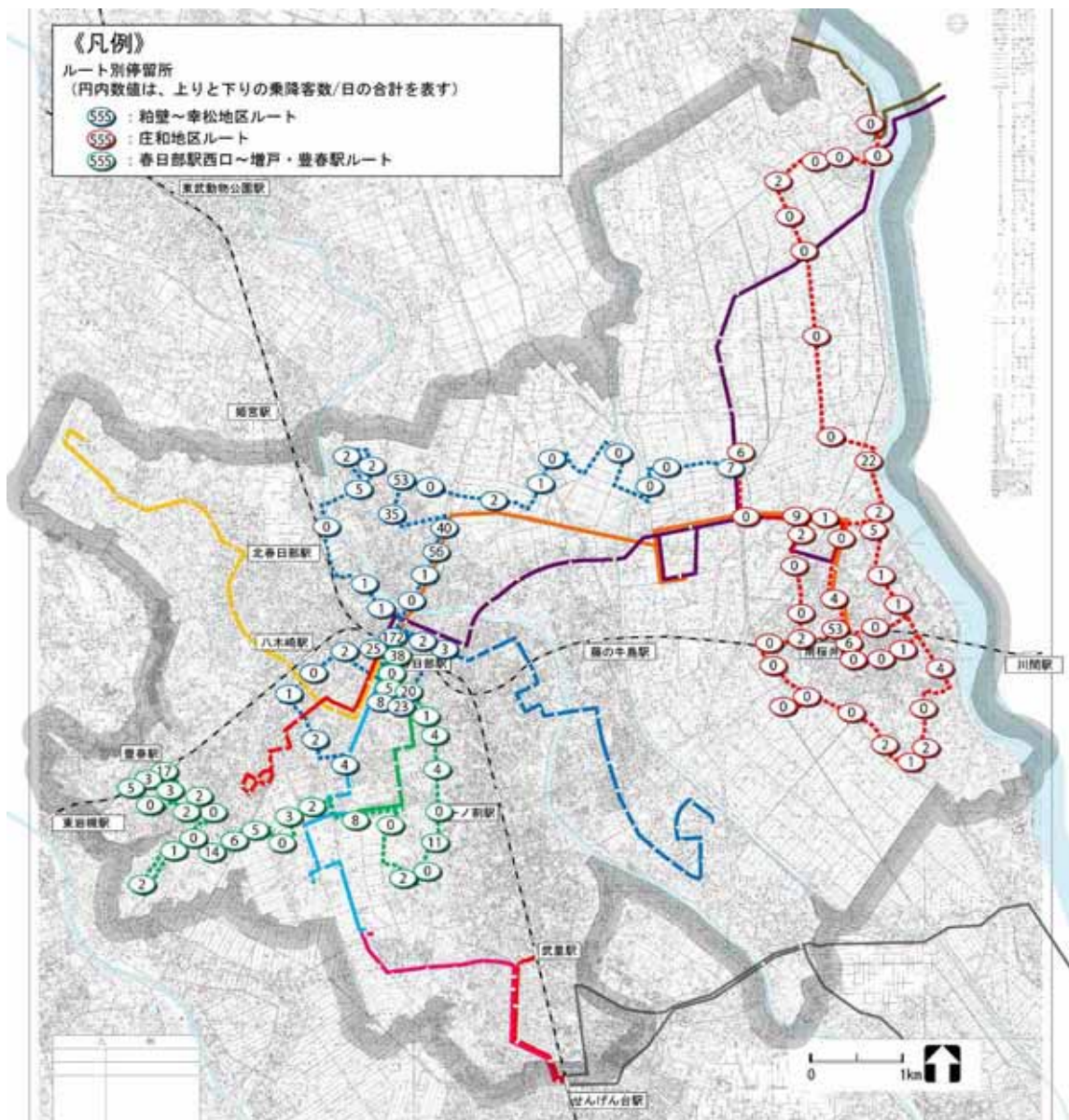
●庄和地区ルート

- ・全般的に少ない中、南桜井駅が特に多く、次いで龍Q館、庄和総合支所で多くなっている。他のバス停での利用は少ない。

●春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート

- ・春日部駅西口が特に多いが、市立病院、豊春駅南、豊春台サンハイツなど路線全般に広いエリアで利用がある。

■春バス 停留所別乗降客数



※乗降客数は、平成26年7月の利用実態調査から得られたデータを基にしている。

３．公共交通に関する市民意向

平成２６年７～８月にかけて実施した市民アンケート調査および自治会アンケート調査の結果をまとめ、公共交通に関する市民意向を整理する。

（１）市民アンケート調査の結果

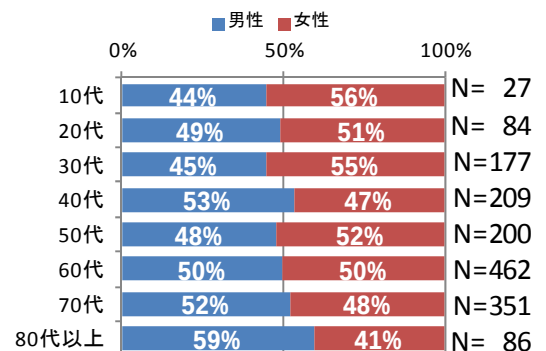
①回答者の属性【単一回答】

市民アンケートの回答者のうち、男性は８０３人、女性は７９５人、不明１３人、合計１,６１１人である。

性別での回答数の大きな違いは無いと言える一方、年代別では、６０代、７０代の回答が多い。

	回答数
男性	803
女性	795
不明	13
合計	1,611

※個別の質問については、無回答等があるため、上記合計の1,611にならない場合がある。

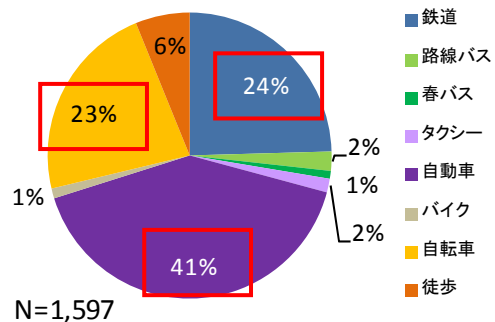


②日常生活の移動・交通手段について

１）最もよく利用する交通手段【単一回答】

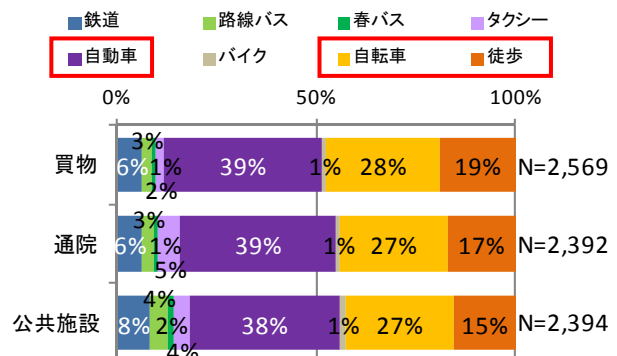
日常の交通手段としては、自動車、鉄道、自転車の利用が多く、これらの合計で８８％を占める。

路線バスは２％、春バスは１％と少ない。



２）市内での目的別の交通手段【複数回答】

市内での買物、通院、公共施設利用目的での移動では、利用されている交通手段に大きな違いは見られない。自動車が約４０％、自転車が約３０％となっている。

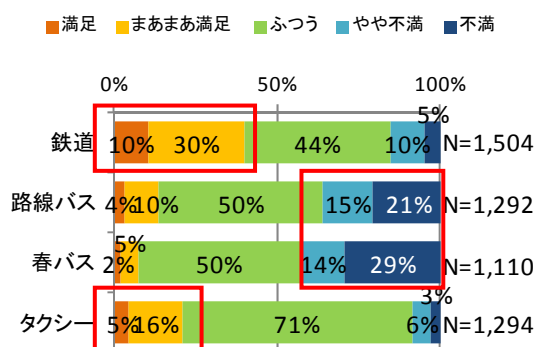


③各公共交通に関する満足度と取組みの全般的な意向

1) 各公共交通に関する満足度【単一回答】

鉄道、タクシーでは「満足」と「まあまあ満足」を合わせた割合が「不満」と「やや不満」を合わせた割合を上回っている。

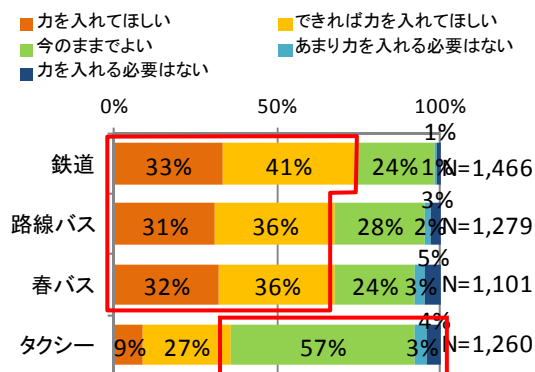
路線バス、春バスでは、「不満」と「やや不満」を合わせた割合は3割以上あり、「満足」と「まあまあ満足」を合わせた割合を大きく上回っている。



2) 各公共交通に関する市の取組みについての意向【単一回答】

鉄道、路線バス、春バスでは、市の取組みの重要度として「力を入れてほしい」と「できれば力を入れてほしい」を合わせた割合が6割を超えている。

タクシーでは、「今のままでよい」「あまり力を入れる必要はない」「力を入れる必要はない」を合わせた割合が6割を超えている。



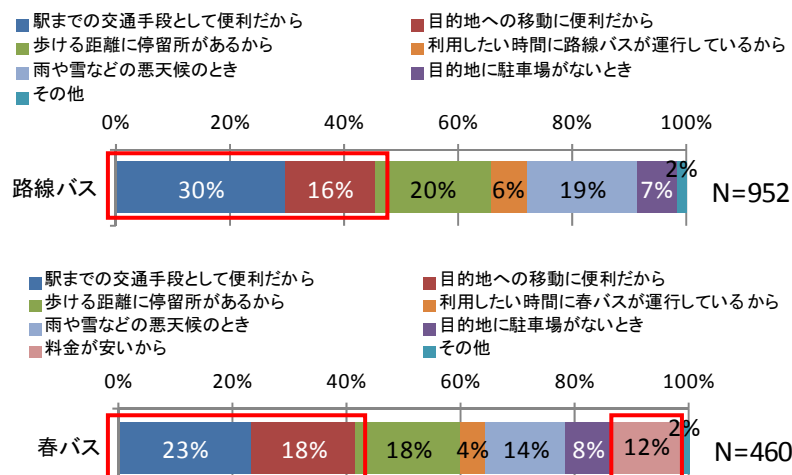
④路線バスと春バスを利用する理由と要望

※路線バス、春バスそれぞれの利用者のみ回答

1) 路線バスと春バスを利用する理由【複数回答】

「駅までの交通手段として便利だから」と「目的地への移動に便利だから」の割合を合わせると、路線バス、春バスともに約4割である。

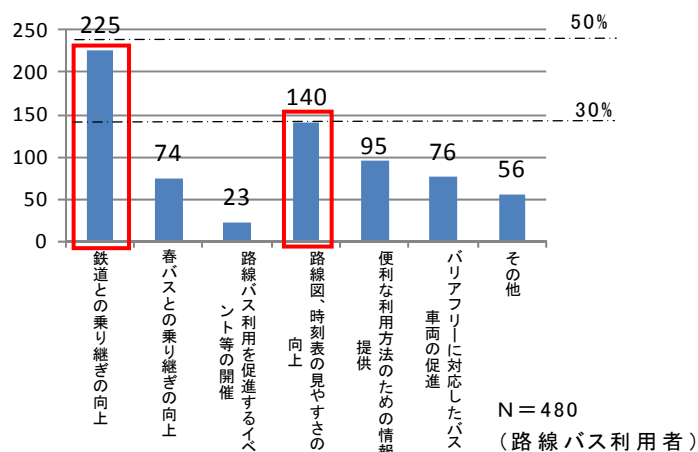
春バスは、料金の安さよりも、目的地までの移動に便利だから利用されている。



2) 路線バスと春バスに関する要望【複数回答】

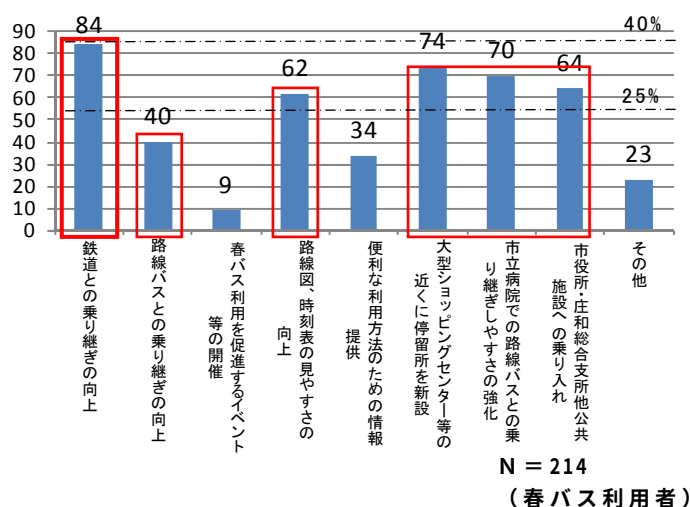
●路線バスに関する要望

路線バスに対する要望では、「鉄道との乗り継ぎの向上」を約5割の利用者が、「路線図、時刻表の見やすさの向上」については約3割の利用者が要望している。



●春バスに関する要望

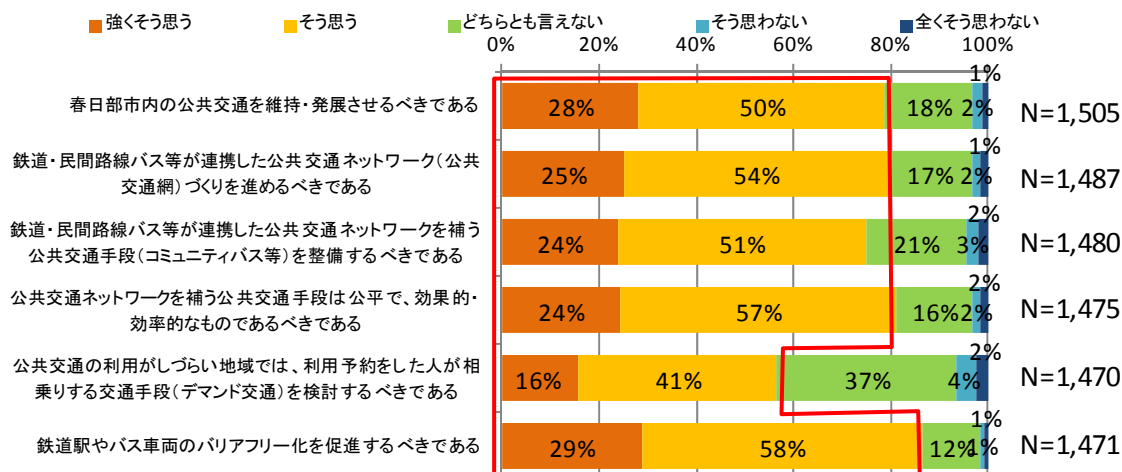
春バスに対する要望でも、「鉄道との乗り継ぎの向上」を約4割の利用者が要望し特に多い。その他、路線バスとの乗り継ぎ、路線図の見やすさ、ショッピングセンター等の各施設との接続（停留所整備等）についても、要望がある。



⑤ 公共交通全般に関する市の取組みの方向性について【単一回答】

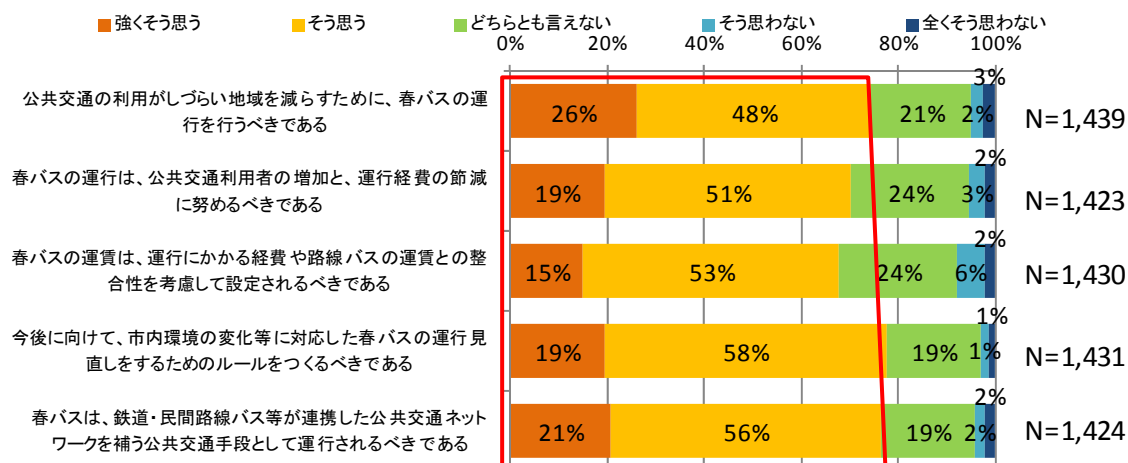
全ての質問で、「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合を大きく上回っている。

デマンド交通の検討については、他よりも「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が少なく、「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合が大きい。



⑥ 春バスに関する市の取組みの方向性について【単一回答】

全ての質問で、「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合を大きく上回っている。



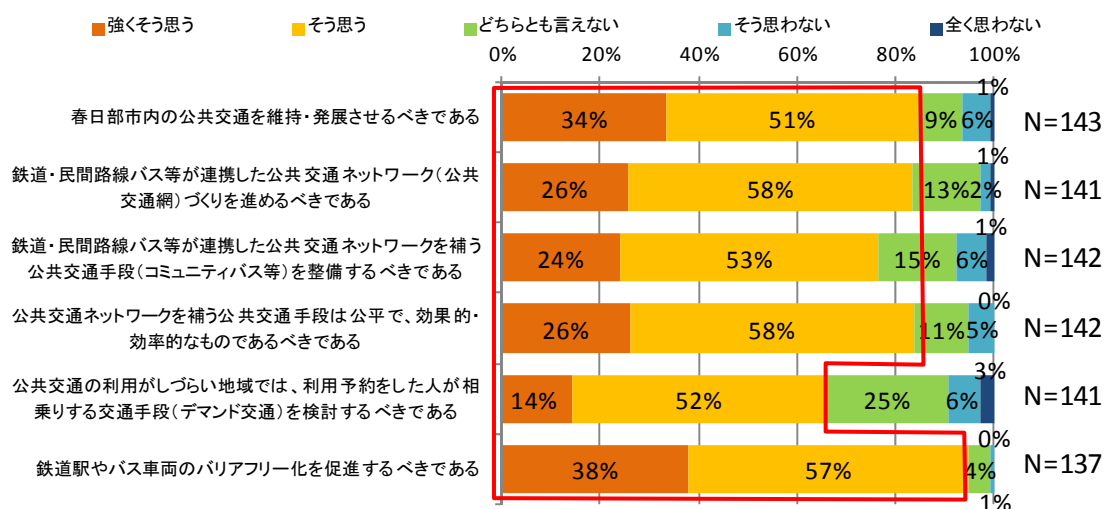
(2) 自治会アンケート調査の結果

① 公共交通全般に関する市の取組みの方向性について【単一回答】

調査の結果は、市民アンケート調査と同じ傾向である。

全ての質問で、「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合を大きく上回っている。

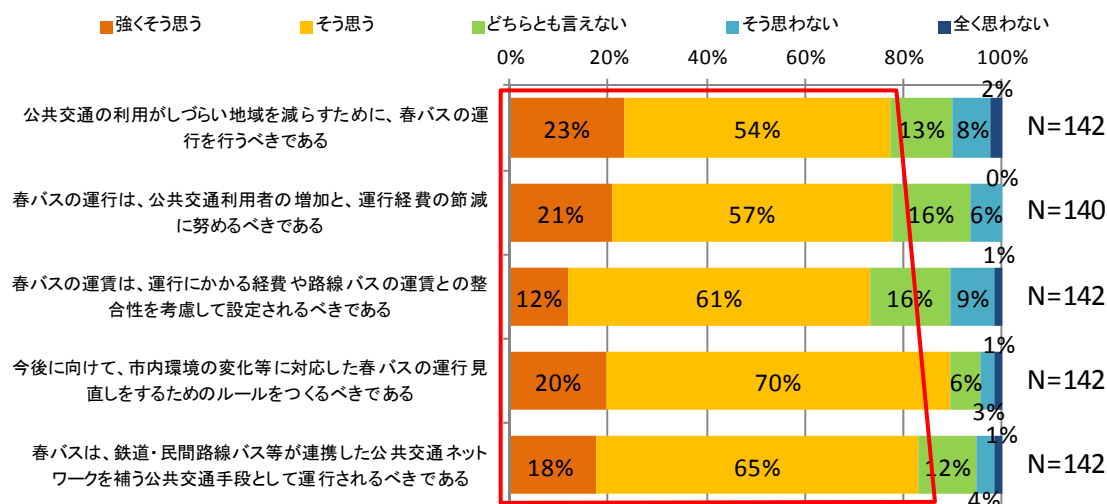
デマンド交通の検討については、他よりも「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が少なく、「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合が大きい。



② 春バスに関する市の取組みの方向性について【単一回答】

調査の結果は、市民アンケート調査と同じ傾向である。

全ての質問で、「強くそう思う」と「そう思う」を合わせた割合が「全くそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合を大きく上回っている。



4. 春日部市における公共交通の課題

(1) 春日部市の現状における公共交通に関する課題

前節までに示した春日部市の現状に関する各項目における対応すべき課題について下表に整理する。

項目	現状の課題
① 春日部市の概況 (上位計画、人口等)	○上位計画や関連法令 ・従前の「春日部市地域公共交通総合連携計画」の策定以降に、まちづくりに関連する各種の計画が策定されている。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や、「都市再生特別措置法」等の地域の公共交通やまちづくりに関する法律も改正されている。本計画の策定にあたっては、これらのまちづくりに関する計画との連携や整合を図るとともに、改正された法律の趣旨や制度の内容を踏まえ対応する必要がある。 ○人口 ・春日部市の人口は減少傾向であり、また、現在の高齢化率は、約25.6%である。今後、その傾向は、一層進むことが予想される。このことを踏まえた公共交通網の形成が必要である。
② 公共交通に関わる現状	○交通分担率 ・市内の移動における主要交通分担率は、自動車の割合が、鉄道やバスの割合に比較して圧倒的に多い状況である。地球温暖化への対応として、課題である。 ○都市開発との連携 ・従前の春バスの運行計画が策定された後に、市内では大規模商業施設が開業している。民間路線バスは、同商業施設に運行し、民間路線バスの結節点となっている。現状の春バスについても、民間路線バスとの連携が望まれる状況である。 ○春バスの利用状況 ・春バスの利用者数は、全般的に増加傾向ではあるが、負担している行政経費はなお多く、持続可能な公共交通の実現の観点から課題がある。
③ 公共交通に関する市民意向	○公共交通の利用が不便な地域への対応 ・市民アンケート調査では、「公共交通の利用がしづらい地域を減らすために春バスを運行すべき」という意見が多くあげられている。公共交通の不便な地域を把握し、その解消に向けた対応を進める必要がある。 ○利用者ニーズ ・春バスの利用者からは、鉄道やバスとの乗り継ぎでの利便性の向上をはじめとした、各種の要望があげられている。これらへの対応も必要となる。

（２）主要な公共交通機関別の課題

春日部市における各公共交通機関の現況等を踏まえ、各公共交通機関別の課題を、下表のように整理する。

公共交通機関	課題
鉄道・駅	・路線バスや春バス、タクシーとの連携強化（各駅の結節機能の強化） ・高齢化社会に対応する駅周辺のバリアフリー環境の充実
路線バス	・春バス、鉄道との連携強化による公共交通ネットワークの形成 ・高齢化社会に向けた車両のバリアフリー化
春バス	・公共交通空白地域の解消に向けたネットワークの拡充 ・路線バス、鉄道との連携強化による公共交通ネットワークの形成 ・春バス利用者と路線バス利用者における受益者負担の公平性の確保 ・春バス運行における行政経費の節減（運行の効率化）
その他（タクシー等）	・タクシーの特性を活かした、他の公共交通機関との連携強化 ・各公共交通と自転車との連携による利便性の向上

（３）春日部市地域公共交通網形成計画の策定に向けた課題の整理

前項で示した春日部市の現状における公共交通に関する課題及び上記の各公共交通機関別の課題を踏まえ、計画の策定に向け、対応すべき課題として、以下を設定する。

課題	概要
① まちづくりの推進	・まちづくりや都市開発とも連携し、都市機能の誘導や集約によるコンパクトシティの実現も見据えた公共交通ネットワークの形成
② 温暖化への対応	・自動車利用から公共交通への利用に転換する都市構造、公共交通網の構築
③ 人口減少及び高齢化社会への対応	・現況はもちろん将来の高齢化状況も見据えた多極連携型の地域公共交通ネットワークの形成と公共交通機関のバリアフリー化
④ 市民の生活利便性の向上	・公共交通が利用できない地域等における不便な状況の解消
⑤ 利用者ニーズへの対応	・利用者のニーズに応じた適正な公共交通の運行サービス（運行ルートやサービスレベル）
⑥ 公共交通に関する行政経費の節減	・春バスに係る行政経費の低減に向けた運行の効率化

第二章 春日部市地域公共交通網形成計画

1. 基本的な考え方

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

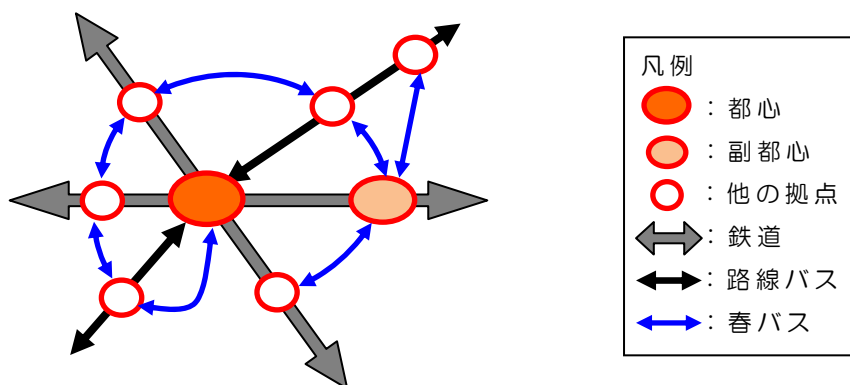
春日部市における地域公共交通の活性化及び再生に向けては、鉄道、路線バスを主要公共交通として今後も位置づけ、春日部市のまちづくり方策と連携を取りつつ、一体的に取り組んでいく必要がある。

具体的には、上位計画である春日部市総合振興計画や関連計画の春日部市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画等のまちづくり計画と連携を図りつつ推進するものとする。これにより、今後、春日部市においても予想される人口減少や地域住民の高齢化を念頭に、都市機能の誘導や集約によるコンパクトシティの実現も見据えた、下図で示すような「多極連携型の地域公共交通ネットワーク」の形成を目指すものとする。

また、上記の基本的な方針に合致する従前の「春日部市地域公共交通総合連携計画」の基本理念は、本計画においてもこれを引き継ぐものとする。

<春日部市の多極連携型地域公共交通ネットワーク形成の概念図>

- ・ 鉄道、路線バス、春バス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目指す。
- ・ 具体的には、鉄道は広域交流を支援する拠点間・都市間の交通手段として、路線バスは、市内の活性化を支援する市内移動の基幹的な交通手段として、春バスは鉄道・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として、それぞれの役割を担うものとし、公共交通ネットワークを形成する。



■春日部市地域公共交通網形成計画の基本理念

＜春日部市地域公共交通網形成計画の基本理念＞

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

●あらゆる世代にとって便利な公共交通ネットワーク

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、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。

●持続可能な公共交通とその運営体制

環境都市春日部にふさわしい、環境的に**持続可能である都市交通体系の構築に向けた公共交通ネットワークを形成**する。

また、高齢化社会の進展にあわせて、厳しくなることが予想される財政状況の中、地域住民、交通事業者、行政の連携・協働により、運営においても**持続可能な公共交通**の運営体制を構築する。

（２）春日部市地域公共交通網形成計画の対象区域

全市域を対象区域とする。

(3) 計画の基本方針と目標

前章で整理した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に設定する。あわせて、目標の評価指標及び目標値を設定する。

春日部市の公共交通の課題		基本方針	目標	評価指標	現況値	目標値
社会状況や都市整備における課題	まちづくりの推進	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	公共交通空白地の解消	公共交通空白地域（鉄道駅1km圏外、バス停留所500m圏外の地域の面積）	1,169ha ※1	616ha ※6
	温暖化への対応					
	人口減少及び高齢化社会への対応					
住民ニーズ等への対応課題	市民の生活利便性の向上	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	公共交通の利用者数の確保・維持	市内各駅の乗降客数、市内運行の路線バス利用者数及び春バス利用者数の合計	6,324万人/年 ※2	6,324万人/年
	利用者ニーズへの対応					
財政状況における課題	公共交通に関する行政経費の節減	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	公共交通に関する住民満足度を上げる	各公共交通に関する満足度>	14.4 ※3	24.4
			公共交通における行政経費を減らす	春バスの営業係数	460 ※4	400
			公共交通におけるバリアフリー環境の拡大	ノンステップバス導入台数 内方線付き点状ブロック整備駅数	21台 ※5 0	27台 8

※1 第二次春バス運行時

※2 平成25年度実績（市内駅乗車客数6,033万人/年、市内バス利用者数291万人/年）

※3 市民意識調査結果（構成比）（満足+やや満足）

※4 平成25年度実績（3ルート総計）

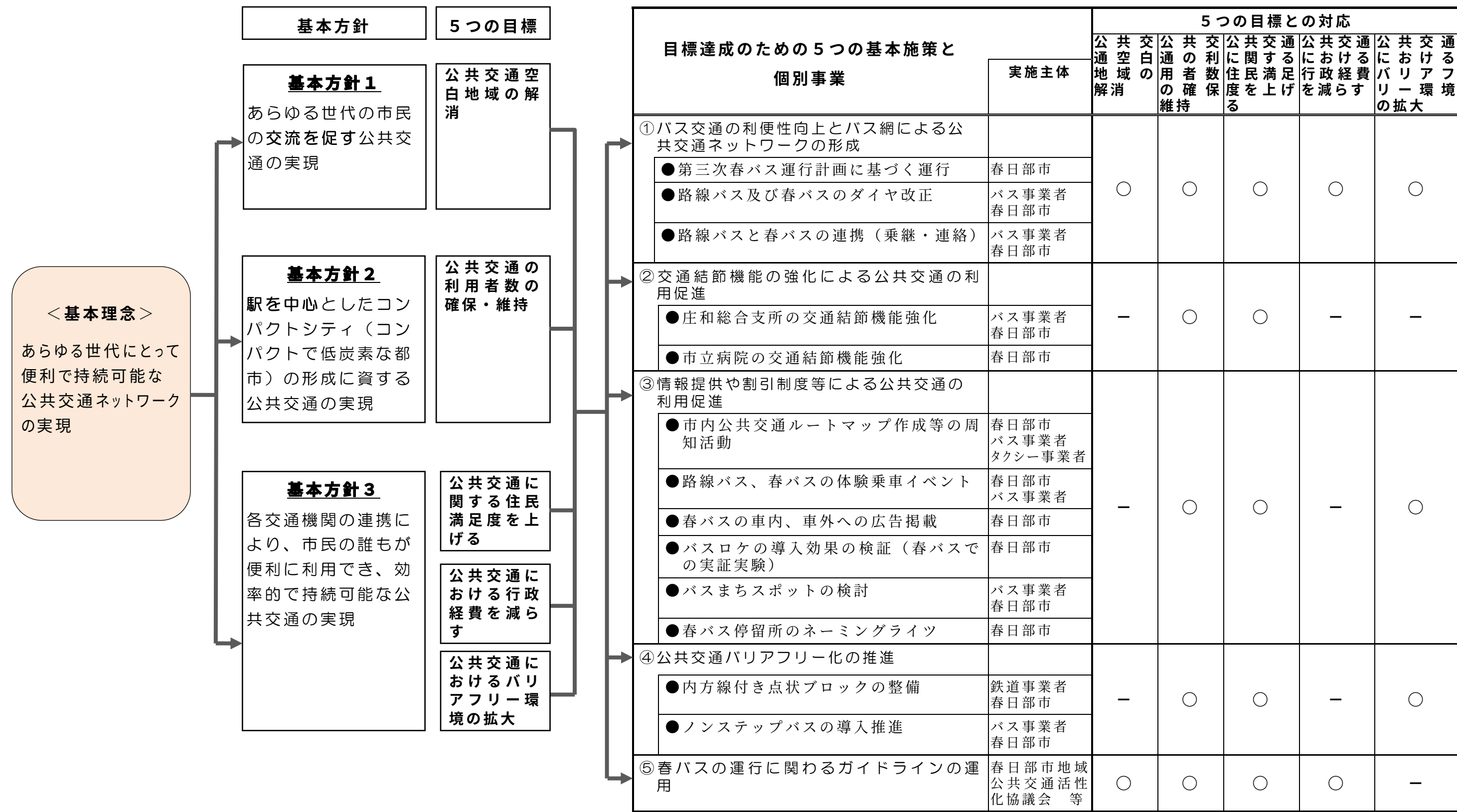
※5 平成26年度見込み導入台数（路線バス18台、春バス3台）

※6 第三次春バス運行時（試算値）

2. 目標を達成するための個別事業と実施主体

(1) 目標を達成するための事業の体系と実施主体

基本方針、目標及びこれを達成するための個別事業の体系として、以下を設定する。



※目標との対応の「○」は、特に効果が期待されるもの

(2) 基本施策の内容と個別事業

基本施策及び個別事業については、前節の「春日部市の多極連携型地域公共交通ネットワーク形成の概念図」で示した各公共交通機関の役割を前提に設定する。

ここでは、前章で確認した各公共交通機関別の課題を踏まえ、あらためて、その役割・位置づけと施策の方向性を整理する。

公共交通機関	役割・位置づけ	施策の方向性
鉄道・駅	●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 ・特に駅は、各交通モードとの乗換を行う交通結節点としての機能を担う役割	・春バスや路線バス、駅との連携強化 (春バスの路線設定における配慮) ・駅のバリアフリー化 等
路線バス	●市内の活性化を支援する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	・路線バスや春バス、駅との連携強化(主要施設での結節機能の強化等) ・関連情報の提供 ・バス車両のバリアフリー対応の推進
春バス	●各地域の日常生活を支援する交通手段 ・鉄道、路線バスではカバーされていない地域の住民の日常生活を支える移動手段	・春バス網の充実(地域の人口や施設立地状況、住民ニーズ等に応じたサービスレベルの設定) ・春バスの利用環境の改善(利便性の向上等) ・関連情報の提供 ・春バス運行における市民参画の「ガイドライン」の策定、運用
その他(タクシー)	●個人の自由な移動を支える交通手段 ・24時間利用可能で、ドアツードアの利用者の自由な移動を支える移動手段	・路線バスや春バスとの連携強化(結節機能の強化における配慮)

①バス交通の利便性向上とバス網による公共交通ネットワークの形成

バス交通の利便性向上とバス網による公共交通ネットワークの形成に向け、春バス運行計画の見直しを行う。あわせて、路線バスと春バスのダイヤ改正や、関係者の協働による春バスと路線バスの乗り継ぎしやすさの向上等を図る。

●個別事業

- ・第三次春バス運行計画に基づく運行
- ・路線バス及び春バスのダイヤ改正
- ・路線バスと春バスの連携（乗継・連絡）

○事例：第二次春バス運行

利用動向や要望を踏まえつつ、他の公共交通とも連携し地域全体で便利な公共交通ネットワークの形成を目的としている。第二次運行では、春日部駅、南桜井駅を中心とした路線に再編し、粕壁～幸松地区ルート、庄和地区ルート、春日部駅西口～増戸・豊春駅ルートの3路線の運行を行う。



②交通結節機能の強化による公共交通の利用促進

公共交通の利用促進に向け、春バスと路線バス、タクシー、自転車等の乗り換えの利便性の向上等の交通結節機能の強化を図る。（路線バスと春バスの乗り場の近接化等）。

また、個別のバス停等の施設利用における環境の改善に向け、バス停のバス乗り場のバリアフリー化やシェルターの整備を検討する。

●個別事業

- ・庄和総合支所の交通結節機能強化
- ・市立病院の交通結節機能強化

○事例：交通結節機能の強化

埼玉県ときがわ町の「せせらぎバスセンター」は、乗り継ぎのハブとなるバス停として整備された。

- ・せせらぎバスセンター（埼玉県ときがわ町）



○事例：交通結節機能の強化

東京都練馬区の「石神井公園駅前広場」は、バス乗り場等のバリアフリー化やシェルター（屋根）の整備が行われた。

- ・石神井公園駅前広場（東京都練馬区）

整備前



整備後



③情報提供や割引制度等による公共交通の利用促進

公共交通の利用促進に向け、市ホームページを使った春バス情報提供など既に実施しているものに加えて、市内公共交通ルートマップの作成等の新たな情報提供や割引制度等を検討・実施する。また、春バス路線整備・運行にあたっては、バスまちスポット、停留所のネーミングライツ、広告掲載で市民等の協力が得られるように周知していく。

●個別事業

- ・市内公共交通ルートマップ作成等の周知活動
- ・路線バス、春バスの体験乗車イベント
- ・春バスの車内、車外への広告掲載
- ・バスロケの導入効果の検証（春バスでの実証実験）
- ・バスまちスポットの検討
- ・春バス停留所のネーミングライツ

○事例：バスまちスポット

埼玉県「出歩きやすいまちづくり」事業の取組の1つで、バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（公共施設、商店、病院等）に協力してもらい、施設内の一部をバスの待合いスペースとして利用してもらうもの。

- ・内部の待合いスペース 日高市（セーブオン） ・登録ステッカー



④公共交通バリアフリー化の推進

市内公共交通のバリアフリー化に向け、市や事業者等が協力して、内方線付き点状ブロックの整備や、ノンステップバスの導入を推進し、誰でもが安心・安全に利用できる公共交通の実現を目指す。

●個別事業

- ・内方線付き点状ブロックの整備
- ・ノンステップバスの導入推進

○事例：内方線付き点状ブロック

1日の利用者数が1万人以上の駅について、視覚障がい者のホームからの転落防止策として、国土交通省が推進している。

- ・埼玉県の取組事例（駅ホームからの転落防止対策）



内方線：ホーム側を示す

⑤春バスの運行に関わるガイドラインの運用

春バスの運行を維持するためには、市民、市、事業者をはじめとする公共交通関係者が協力して、持続可能な運営を実現することが必要である。このためには、春バスの運行について、一定期間の運行を実施した後、適切な評価を行い、各路線の利用状況に合わせた最適化を検討し、今後の市内環境の変化等に対応した見直しを行っていく必要がある。

このことから、市民提案による「新規路線の導入」「運行の改善」及び第三次春バス運行路線に関する「運行実績に基づく見直し」についての基準や手続き等の方法を定める「春バス運行ガイドライン」を策定する。

●個別事業

- ・春バスの運行に関わるガイドラインの運用

○事例：コミュニティバス導入等ガイドライン

市民、市、事業者をはじめとする公共交通関係者が協力して、持続可能な運営を実現することを目的とし、コミュニティバス等の公共交通を検討するための手引書として策定している。

・ガイドライン（さいたま市）



・ガイドライン（相模原市）

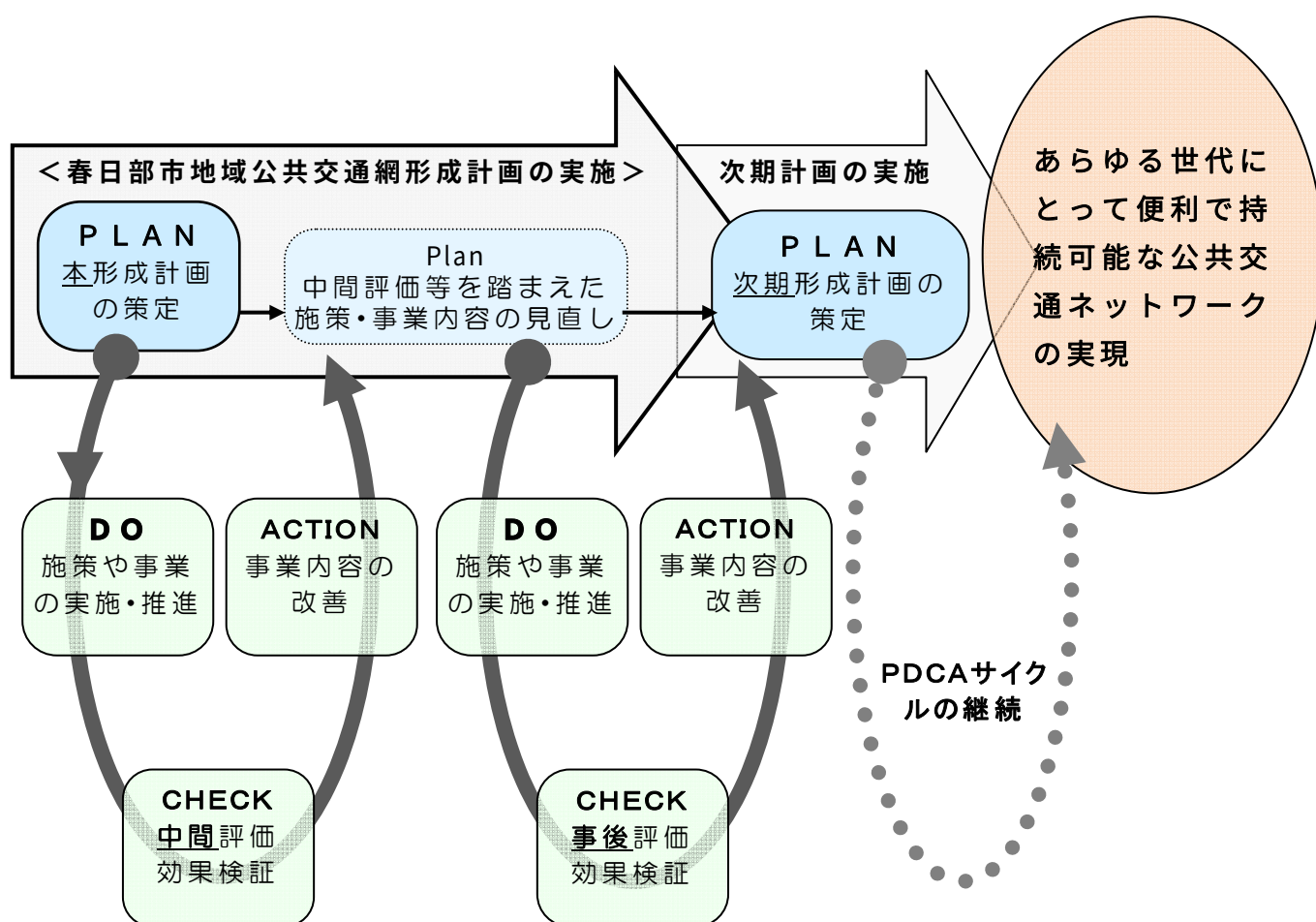


(3) 計画の達成状況の評価方法

本計画の着実な推進に向けては、前節で示した目標の達成状況等を適時に把握し、評価・検証を行い、必要に応じて改善、見直し等を行う必要がある。

具体的には、「PDCA」サイクルに基づき、達成状況を把握し、評価を行うものとする。特に、本計画では、中間評価を実施し、これを踏まえて、必要に応じて施策・事業内容の見直しを行い、さらにその見直しした施策・事業について事後評価を行い、次期の地域公共交通網形成計画に反映するものとする。

■ PDCAサイクルによる春日部市地域公共交通網形成計画の推進イメージ



(4) 計画の実施期間

①計画の実施期間

本計画の期間は、上位計画である「春日部市総合振興計画 後期基本計画」との整合性を図り、同計画の期間である平成29年度までの3ヶ年を前期とし、その後の3ヶ年を後期として設定し、計6ヶ年（平成27年度～平成32年度）の計画とする。

計画期間：平成27年度～平成32年度

②個別事業の実施スケジュール

基本施策及び個別事業について、平成27年から平成32年までのスケジュールを示す。なお、春バスの運行に関する3事業については、既存4路線と新規2路線では、関係機関との協議調整等に係る期間が異なることから、上下段に分けて示す。

基本施策	個別事業		計画期間					
			前期			後期		
			H27	H28	H29	H30	H31	H32
①バス交通の利便性向上とバス網による公共交通ネットワークの形成	●第三次春バス運行計画に基づく運行	既存						
		新規						
	●路線バス及び春バスのダイヤ改正	既存						
		新規						
	●路線バスと春バスの連携（乗継・連絡）	既存						
		新規						
②交通結節機能の強化による公共交通の利用促進	●庄和総合支所の交通結節機能強化							
	●市立病院の交通結節機能強化							
③情報提供や割引制度等による公共交通の利用促進	●市内公共交通ルートマップ作成等の周知活動							
	●路線バス、春バスの体験乗車イベント							
	●春バスの車内、車外への広告掲載							
	●バスロケの導入効果の検証（春バスでの実証実験）							
	●バスまちスポットの検討							
	●春バス停留所のネーミングライツ							
	●春バスの運行に関わるガイドラインの運用							
④公共交通バリアフリー化の推進	●内方線付き点状ブロックの整備							
	●ノンステップバスの導入推進							
⑤春バスの運行に関わるガイドラインの運用	●春バスの運行に関わるガイドラインの運用							
			周知	試行運用	実運用			

凡例

- ：事業の具体化に向けた調整期間（関係者との合意形成等）
- ：事業化に向けた準備期間（各種手続き、協議、施設整備等）
- ：事業の展開期間（事業実施、実証運行等）

③計画期間内における計画の見直しについて

本市では、次年度以降、立地適正化計画や次期総合振興計画の策定を予定している。また、計画期間内に社会経済情勢や市民のニーズ等も変化することも考えられる。これらの状況を踏まえ、必要に応じて、計画を見直すものとする。

第Ⅱ編：第三次春バス運行計画

1．第三次春バス運行計画の考え方

(1) 春バスの位置づけ・役割

①春バス事業の概要と目的

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民間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するものである。策定にあたっては、現在の利用状況及びアンケート調査結果等による市民の意向、並びに、利用目的や需要等を踏まえて検討し、より多くの市民に、より便利で快適に利用してもらうことで、収益性等の改善等を図り、持続可能な運営の実現を目指すものである。

②春バスが対象とする利用目的

春バスが対象とすべき利用目的は、既存の公共交通を補完し、市民生活における移動を支援するものとして計画する。

③春バスの基本的な対象エリア

検討すべき運行エリアとしては、既存の路線バス等で既にカバーされているエリアを除外したエリアを想定する。

○公共交通空白地域について

春バスの運行の検討エリアは、上記の春バス運行の目的を踏まえ、特に現況の公共交通空白地域へのサービスを念頭に設定する。

ここで、公共交通空白地域は、以下の範囲とする。

公共交通空白地域＝鉄道駅から半径1km圏外及びバス停留所からの半径500m圏外の地域

④春バスの車両

春バスの車両は、小型バス、もしくは、ワゴン車（10人乗り程度）とする。

⑤持続可能な運営

運営に際しては、市民、市、事業者をはじめとする公共交通関係者が協力して、持続可能な運営を実現する。各路線は、評価に必要な所要期間運行後、利用状況に応じた最適化を図り、際限のない経費の増大を回避し、適正な受益者負担による持続的な運営の実現を目指す。

(2) 対象エリア

① 公共交通空白地域の考え方

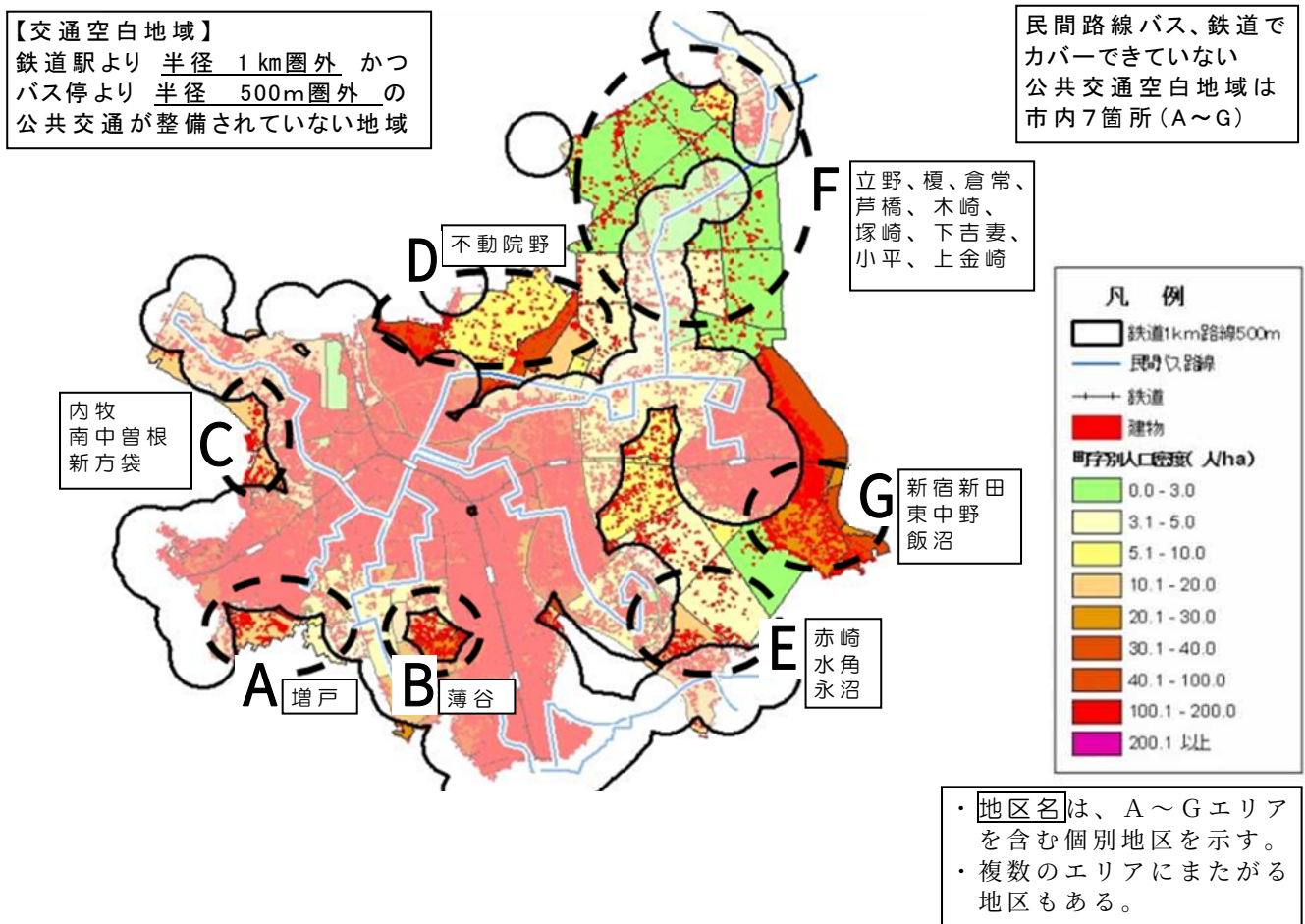
- ・「公共交通空白地域」については、共通の定義は定められておらず、各地域等が、その地域の実情等に応じて、個別に設定している。基本的には、「駅勢圏」及び「バス勢圏」を設定し、これら両方の圏外としている。
- ・「駅勢圏」は、他の多く自治体等でも半径1 km圏と設定しており、これになり、本計画でも**駅から半径1 km圏**と設定する。
- ・「バス勢圏」は、バス停からの半径300 mから500 mの圏域としている例が多いが、国の補助金制度では1 km、(公社)日本バス協会の調査では600 mと言う比較的広い圏域も示されている。このような事例を参考に、春日部市の比較的なだらかな地形等を考慮し、本計画では、**バス停から500 m圏**と設定する。

○参考

- ・500 mは、歩行速度が約80 m/分の健常者が約6～7分で移動できる距離である。

② 公共交通空白地域図

- ・本計画での公共交通空白地域の定義に基づき作図をすると、下図のようになる。春日部市内において、7箇所(A～G)のエリアが確認できる。



(3) 第三次春バス運行計画の基本方向

① ルート設定の基本的な考え方・基本方針

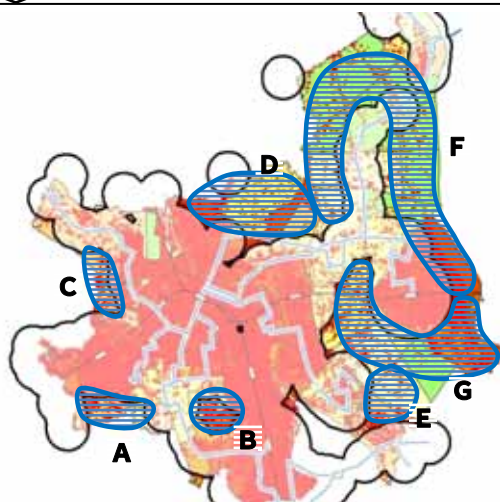
春バスのルートは、春バスの目的を踏まえ、春バスがカバーするエリアと市民意向や利用者の意向に基づいて、接続する交通結節点等を設定し、春バスルートの基本的なイメージ図を整理する。

●春バスの目的

- ・春バスは、**鉄道及び民間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**することを目的とする。

●春バスがカバーするエリア

- ・公共交通空白地域をゾーニングすると右図になる。
- ・春バスは、この**公共交通空白地域のエリアを、効率的にカバー**する。



1) 鉄道、路線バスとの役割分担・連携

- ・鉄道や路線バスと役割分担し、これらとの**運行区間の競合をできる限り避ける**。
- ・駅や利用者の多いバス停等を**交通結節点**として位置づけ、**鉄道や路線バスとの連携**を図り、公共交通ネットワークを形成する。

2) 現行春バスの運行状況、利用者意向等

- ・現行の春バス路線の利用者は、増加傾向であり、**安定需要が見込まれる**。**現行ルートは、基本とする**。
- ・一層の利便性向上に向け、**利用者意向を反映**して、必要に応じて見直す。

3) エリア別の市民意向等

- ・市民アンケートや自治会アンケート等から、公共交通空白地域を含む各エリアにおける**市民の意向**を踏まえ、新規路線の導入や現行路線の見直しを行う。

4) 春日部市のまちづくり方針

- ・春日部市の都市計画等において、**まちづくりを誘導する地区は、優先的に路線を設定**する。

<春バスのルート設定における6つの方針>

- i : 公共交通空白地域を、効率的にカバーする。
- ii : 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。
- iii : 鉄道や路線バスとの連携を図る交通結節点を設定し、春バスのルートを接続し、公共交通ネットワークを形成する。
- iv : 現行ルートは、安定的な需要があり、基本的に踏襲する。
- v : 地域住民や利用者の意向を反映する。
- vi : 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、ルートを設定する。

1) 鉄道、路線バスとの役割分担・連携に向けた「交通結節点」の設定 (春バスと鉄道及び路線バスとの接続)

鉄道や路線バスとの連携による公共交通ネットワークの形成に向けて、特に春バスルートとの接続を行うバス停を「交通結節点」として位置づける。

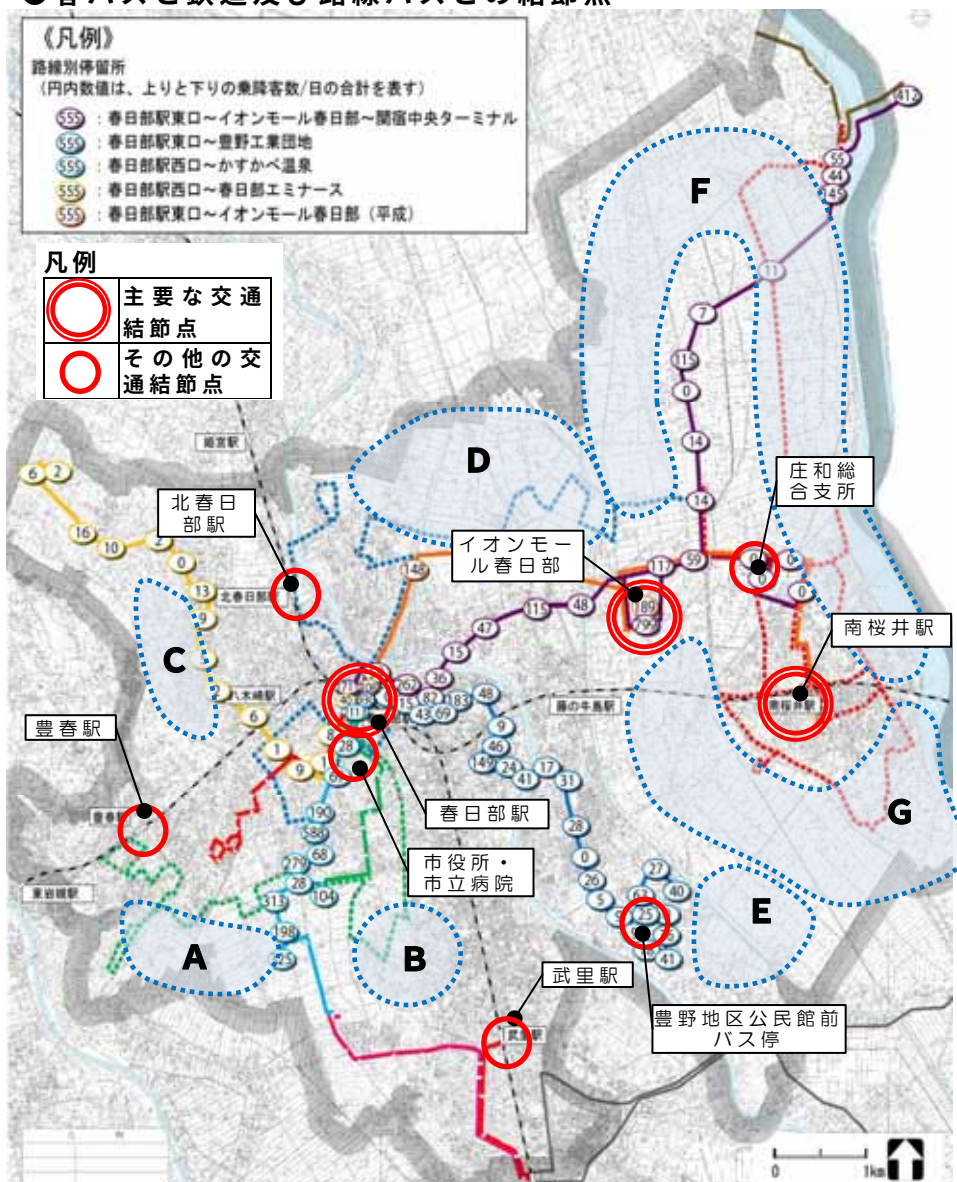
具体的には、右表に示すように、春日部市の**都心駅「春日部駅」、副都心駅「南桜井駅」**及び、路線バス2社が乗り入れており、乗降客の多いバス停である**「イオンモール春日部バス停」**を「主要な交通結節点」と位置づける。

また、公共交通空白地域である各エリアの近傍に位置し、春バスとの接続が考えられる「**現行の春バスの接続駅**」、「**現行で交通結節機能のある春バスバス停**」「**その他、公共交通空白地域に近く、路線バスとの連携が考えられるバス停**」の視点から、右表に示す6箇所を「その他の交通結節点」と位置づける。

■春バスが接続する交通結節点の設定

	概要	結節点となる停留所
主要な交通結節点	都心駅	春日部駅
	副都心駅	南桜井駅
	路線バス2社が乗り入れ特に利用者の多いバス停	イオンモール春日部
その他の交通結節点	現行の路線バス又は春バスの接続駅	北春日部駅
		豊春駅
		武里駅
	現行の春バスで交通結節機能が想定されるバス停	市役所・市立病院
		庄和総合支所
	その他、路線バスとの連携が考えられるバス停	豊野地区公民館 (公民館前バス停)

●春バスと鉄道及び路線バスとの結節点



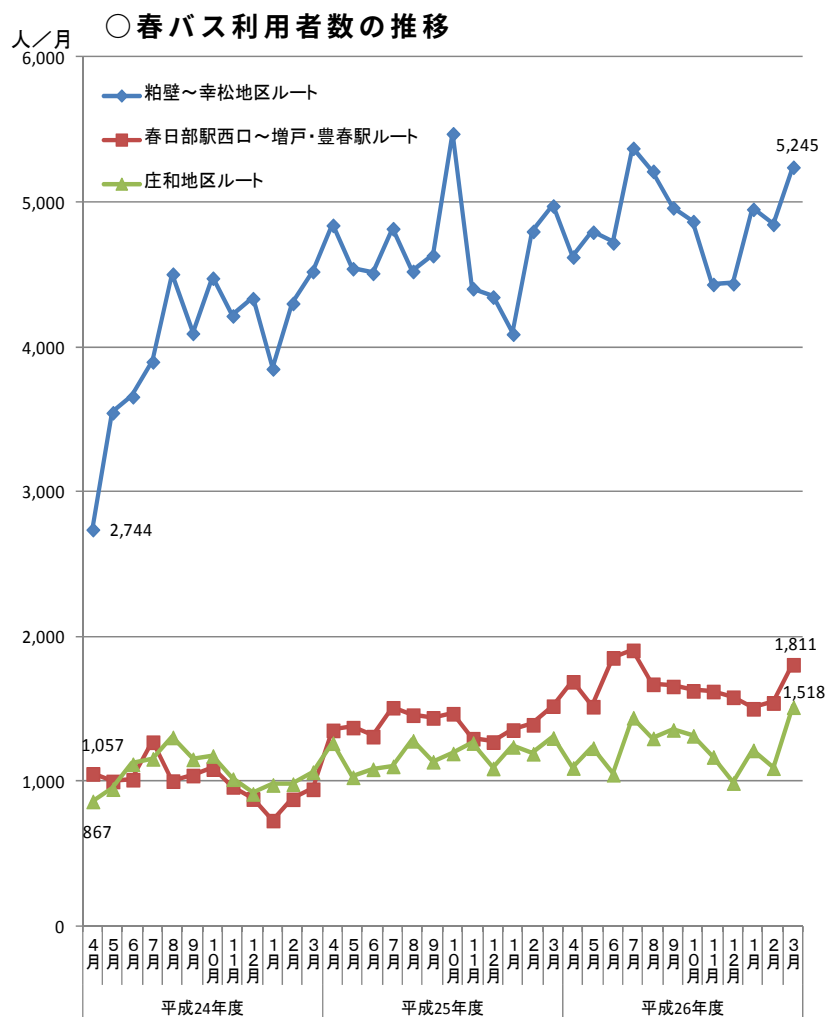
※図は、平成26年7月に市内の主要な路線バス5路線を対象に行ったバス停別の乗降客数図をベースに上記の交通結節点を示したもの。
春日部駅周辺に次いで、イオンモール春日部が突出して多い。

2) 現行春バスの利用状況、利用者意向

●利用状況

現行の春バスの利用状況を、平成24～26年度の推移で見ると、各ルートとも全般的に増加傾向であり、安定的な需要があると言える。

継続運行により、今後も引き続き利用者の増加が期待される。



		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
粕壁～幸松地区ルート	H24年度	2,744	3,550	3,661	3,902	4,507	4,098	4,479	4,219	4,338	3,853	4,305	4,525
	H25年度	4,844	4,545	4,513	4,821	4,526	4,635	5,476	4,407	4,349	4,093	4,802	4,978
	H26年度	4,625	4,797	4,723	5,376	5,217	4,965	4,870	4,436	4,441	4,955	4,851	5,245
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	H24年度	1,057	1,005	1,017	1,276	1,007	1,046	1,091	968	884	735	882	951
	H25年度	1,358	1,377	1,315	1,514	1,463	1,444	1,473	1,300	1,277	1,360	1,396	1,525
	H26年度	1,693	1,521	1,858	1,910	1,676	1,661	1,630	1,626	1,586	1,507	1,547	1,811
庄和地区ルート	H24年度	867	952	1,124	1,161	1,309	1,158	1,181	1,021	919	981	986	1,069
	H25年度	1,269	1,034	1,089	1,109	1,286	1,141	1,198	1,270	1,095	1,244	1,196	1,305
	H26年度	1,098	1,235	1,051	1,445	1,302	1,361	1,320	1,174	994	1,220	1,097	1,518

●利用者意向

アンケート調査で確認された現行の各ルート別利用者の主な意見の概要を示す。

ルート	利用者意向（春バス利用者アンケート等）
粕壁～幸松地区ルート	・運行ルートについては、現状でよいという意見が多い。 ・運行頻度については、増やしてほしいという意見が多い。
春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート	・運行ルートについては、現状でよいという意見が多い。 ・運行頻度については、増やしてほしいという意見が多い。
庄和地区ルート	・運行ルートについては、他のルートに比べて、ルートを拡げてほしいという意見が多い。 ・運行頻度については、増やしてほしいという意見が多い。

3) エリア別市民意向と人口等の状況

アンケート調査で確認された公共交通空白地域の市民の主な意見等を示す。

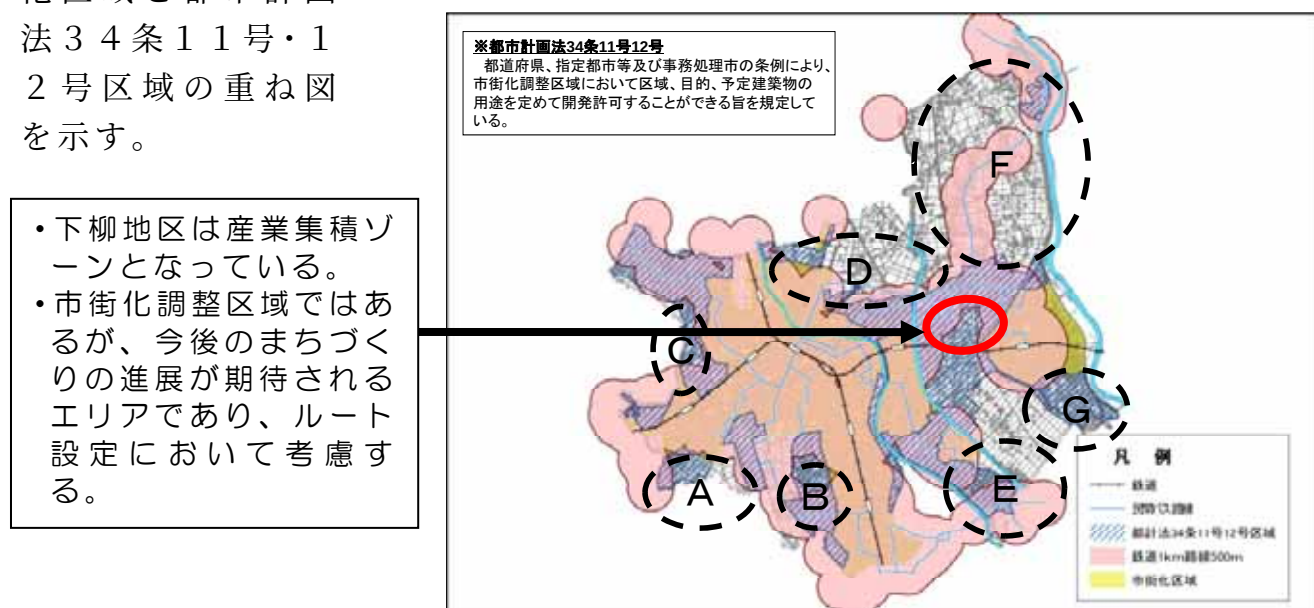
エリア	市民意向（自治会アンケート等）	利用施設（市民アンケート等）	人口密度
A	- 現状の春バスは利用者から支持されており、見直しを行いつつも現状を維持してほしい。 - 市の財政状況を踏まえながら公共交通の利便性を高めてほしい。	- イトーヨーカドー - 秀和総合病院	10～30人 /ha 程度
B	- 高齢化が進み、通院目的での春バス利用が増えると思う。 - 春バス利用者を増やし、公費負担を軽減してほしい。	- イトーヨーカドー - 市立病院	5～10人 /ha 程度
C	- 豊春駅から北方面に春バスを運行してほしい。 - 高齢者の増加に伴い、公共交通の重要性が高まると思う。	- 北春日部駅 - ライフ北春日部店	10～20人 /ha 程度
D	- 利用の多い時間帯を考慮した運行をお願いしたい。 - 公費負担を軽減してほしい。	- 春日部駅 - 北春日部駅	10～30人 /ha 程度
E	- 現在、春バスが運行していない地域でも春バスを運行してほしい。 - 路線バスの停留所まで遠いので、春バスを運行してほしい。	- イオンモール春日部 - 豊野地区公民館	5～10人 /ha 程度
F	- 現在、春バスが運行していない地域でも春バスを運行してほしい。 駅、病院、買物等に利用しやすい運行を望む。	- ヤオコー南桜井店 - 庄和中央病院	3～5人 /ha 程度
G	- 旧庄和町の頃はバスがあったが、今はないので、春バスを運行してほしい。 - 高齢化に伴い、公共交通を利用する人は増えると思う。	- ヤオコー南桜井店 - 南桜井駅	5～20人 /ha 程度

※人口密度は、運行頻度等のサービスレベルの検討段階で考慮するものとして示す。

4) 春日部市の都市計画などにおけるまちづくり

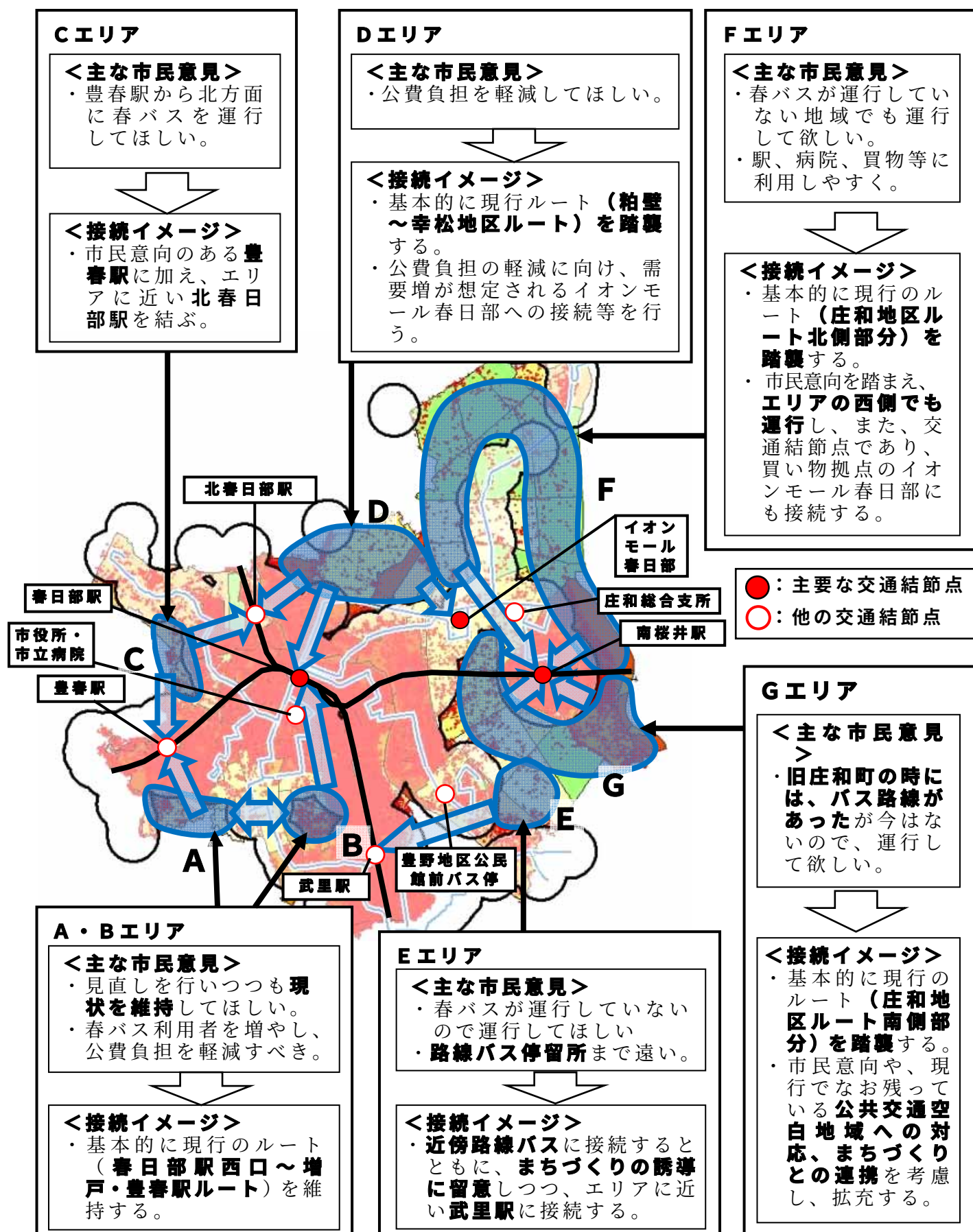
春日部市の市街化区域と都市計画法34条11号・12号区域の重ね図を示す。

（市街化区域と都市計画法34条11号・12号区域）



②各エリアと駅等の交通結節点の接続イメージ

春バスのルート設定における6つの方針を踏まえ、各エリアと駅等の交通結節点との接続イメージを示す。



③運行ルート数

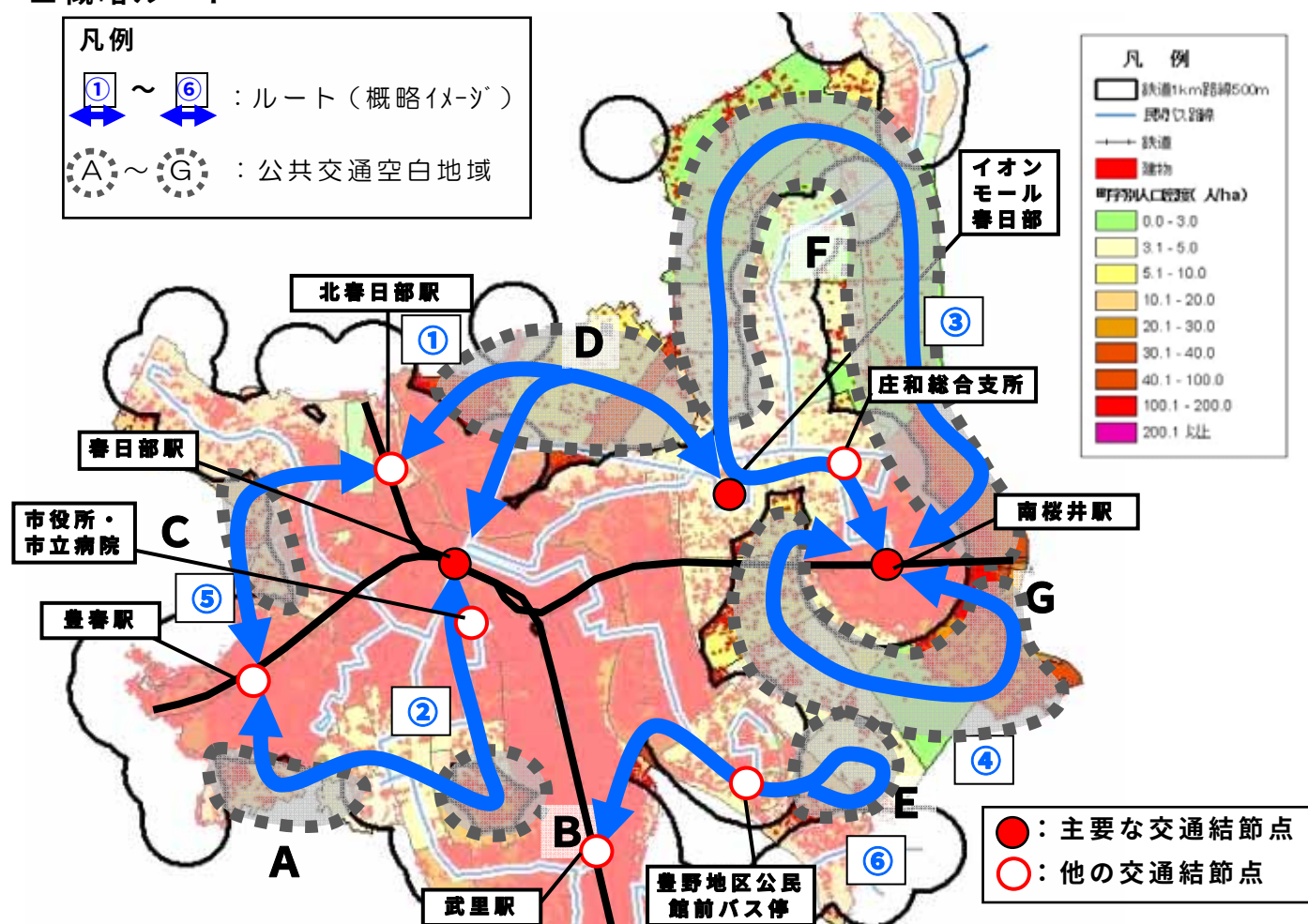
第三次春バス運行計画におけるルート数は、現行の3ルートの運行でなお残っている公共交通空白地域の状況や、前項で示した「各エリアと駅等の交通結節点の接続イメージ」から勘案し、6ルートを想定する。

④概略ルートの設定

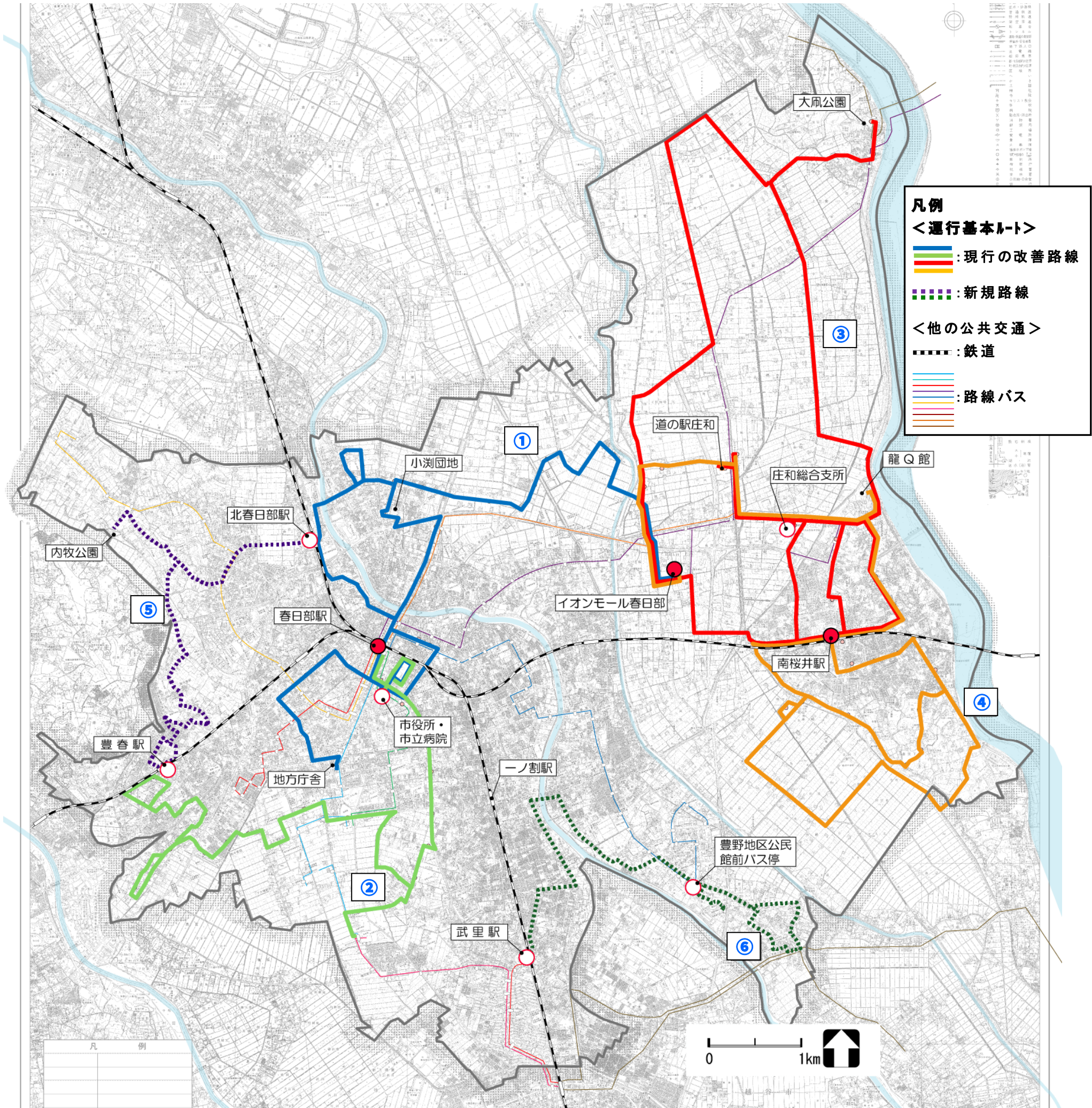
前項のルート設定の基本方針、ルートの接続イメージ、及び6ルート運行を念頭に、その概略ルートを設定する。

ルート	ルートの基本的な考え方	公共交通空白地域のカバーエリア
①	・ 現行の「粕壁～幸松地区ルート」を基本とし、イオンモール春日部への接続を行う。	D
②	・ 現行の「春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート」を基本とし、豊春駅での結節性の向上を図る。	A、B
③	・ 現行の「庄和地区ルート」の特に北側部分について、需要を踏まえ見直す。イオンモール春日部への接続を行う。	F
④	・ 現行の「庄和地区ルート」の特に南側部分について、需要を踏まえ見直す。イオンモール春日部への接続を行う。	G
⑤	・ 現行で公共交通空白地域となっている内牧地区と豊春駅及び北春日部駅を結ぶルートを設定する。	C
⑥	・ 公共交通空白地域である赤沼地区と近傍の路線バスのバス停及び武里駅を結ぶルートを設定する。	E

■概略ルート



(2) 運行基本ルートの設定



■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	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	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	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	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	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	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