# 春日部市 地域公共交通計画



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



# <目次>

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
3.	計画の位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
4.	計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
5.	計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
(:	参考:地域公共交通網形成計画について、立地適正化計画について)	
第	一章 春日部市の現状と課題	
1.	春日部市の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5
2.	上位関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	6
3.	春日部市の社会状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14
4.	公共交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	26
5.	公共交通に関する市民意向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	46
6.	春日部市における公共交通の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	51
第	二章 地域公共交通計画の基本方針	
1.	課題に対する対応方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	53
2.	基本方針 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	54
第	三章 地域公共交通計画の実施施策	
1.	実施施策の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	57
2.	各公共交通機関の役割と施策の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	58
3.	実施施策のスケジュール ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	59
4.	実施施策 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	60
第	四章 達成状況の評価と進捗管理	
1.	指標と目標の設定の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	72
2.	指標と目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	74
2	** · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	76

# 序章 はじめに

# 1. 計画策定の背景と概要

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、平成27年11月に「春日部市地域公共交通網形成計画」(以下「従前計画」という。)を策定し、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、地域公共交通計画の策定を行うものである。

# 2. 計画策定の経緯

「春日部市地域公共交通計画」の策定に至る経緯を下表に示す。

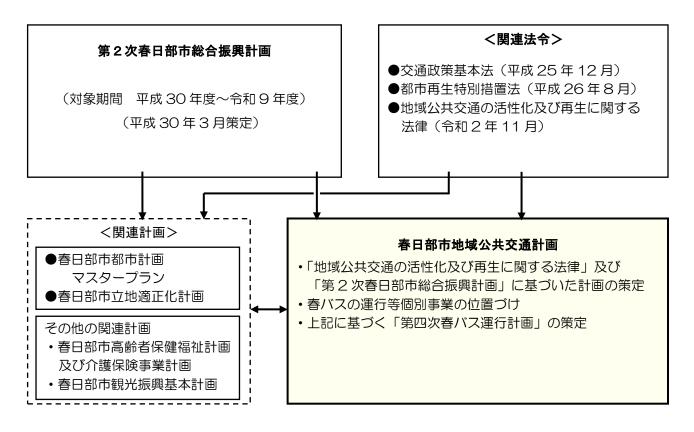
年度	地域公共交通に関する取組み	関連事項
平成 21 年度	・春日部市地域公共交通活性化協議会の設立	
平成 22 年度	・「春日部市地域公共交通総合連携計画」の策定	
	・「春バス再編計画(第二次運行計画)」の策定	
平成 24 年度	・春バスの第二次運行実施(粕壁~幸松地区ルート、庄和地区ルート)	• 春日部市総合振興計画
		後期基本計画
平成 25 年度	・春バスの第二次運行実施(春日部駅西口〜増戸・豊春駅ルート)	・交通政策基本法
		(平成 25 年 12 月)
平成 26 年度	・「春日部市地域公共交通網形成計画」の検討	・地域公共交通の活性化
	・同計画における「春バス再編計画(第三次運行計画)」の検討	及び再生に関する法律
		(平成 26 年 11 月)
		・都市再生特別措置法
		(平成 26 年 8 月)
平成 27 年度	・「春日部市地域公共交通網形成計画」の策定	・地域公共交通の活性化
	・「第三次春バス運行計画」の策定	及び再生に関する法律
		(平成 27 年 8 月)
平成 28 年度	・春バスの第三次運行実施	
平成 29 年度		<ul><li>「第2次春日部市総合振</li></ul>
		興計画」の策定
		・「春日部市都市計画マス
		タープラン」の改定
		・「春日部市立地適正化計
		画」の策定
平成 30 年度	・春バスの「バスロケーションシステム」の運用を開始	
平成 31 年度	・「春日部市地域公共交通網形成計画」の検討	
(令和元年度)		
令和2年度	・「春日部市地域公共交通計画」の策定	・地域公共交通の活性化
	・同計画における「第四次春バス運行計画」の検討	及び再生に関する法律
		(令和2年11月)

## 3. 計画の位置づけ

地域公共交通計画の策定は、平成27年11月に策定された地域公共交通網形成計画について、基本的な考え方を引き継ぎ、関連計画や関連法等との整合性を図り実施する。

具体的には、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。

また、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等の関連計画との連携を考慮したものである。



#### 4. 計画の区域

本計画の区域は、春日部市全域とする。

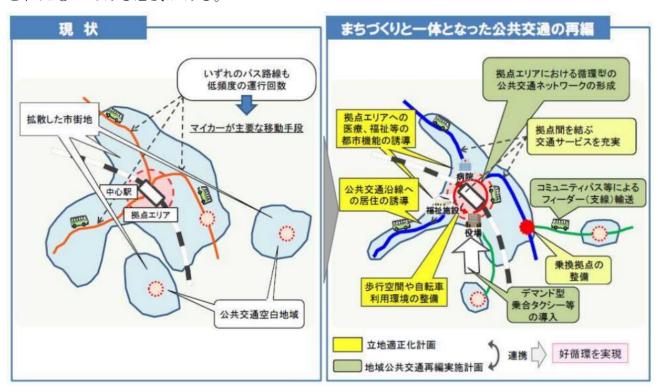
#### 5. 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である「第2次春日部市総合振興計画」との整合性を図り 令和3年度~令和9年度の7ヵ年とする。

# 【参考】〈地域公共交通網形成計画について〉

「地域公共交通網形成計画」は、モータリゼーション、人口減少、少子高齢化による、公 共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下等の地域公共交通の問題に対応するため、 地方公共団体が策定する計画として平成 26 年 11 月に創設された。

「地域公共交通網形成計画」は、立地適正化計画等のまちづくりに関する計画との調和がとれたものである必要がある。

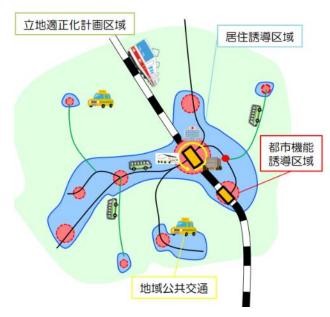


出典:「人とまち、未来をつなぐネットワーク」~地域公共交通活性化再生法の一部改正~ (国土交通省)(平成27年11月)

# <立地適正化計画について>

「立地適正化計画」は、都市全体の観点から、「コンパクトなまちづくり」を進めるための包括的なマスタープランとして機能する計画である。居住や都市の生活を支える機能を誘導する区域として、都市機能誘導区域や居住誘導区域等が定められる。

出典:立地適正化計画概要版(国土交通省) (平成26年8月)



# 第一章 春日部市の現状と課題

# 1. 春日部市の概況

春日部市は、平成17年に旧春日部市と旧庄和町との合併により誕生し、総面積は66 ㎡である。平成31年4月現在の人口は、約23.4万人でさいたま市、川口市、川越市、越谷 市、所沢市、草加市に次ぐ県内7位の施行時特例市である。

春日部市の位置は、都心から 35km 圏で、東京圏における超過密問題の解決を目的に、受け皿となる都市として指定された業務核都市であり、関東平野のほぼ中央、埼玉県の東部に位置する。北は宮代町、杉戸町、南は越谷市、松伏町、西はさいたま市、白岡市、東は江戸川を挟んで千葉県野田市と接している。

春日部市の地形は、北西部の一部が台地となっているが、大部分が標高 5~8m 程度の低地となっており、東側の市境界には江戸川、西側は元荒川、市の中央部には大落古利根川と中川が南北に流れている。

#### ■春日部市位置図



出典:春日部市都市計画マスタープラン (平成30年)

## 2. 上位関連計画

#### 2.1 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みが定められている。
- ○公共交通の取組みとして、「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。

■第2次春日部市総合振興計画の基本目標と重点プロジェクト



本計画と関連 する箇所:

# ■第2次春日部市総合振興計画の基本目標6の施策と取組み

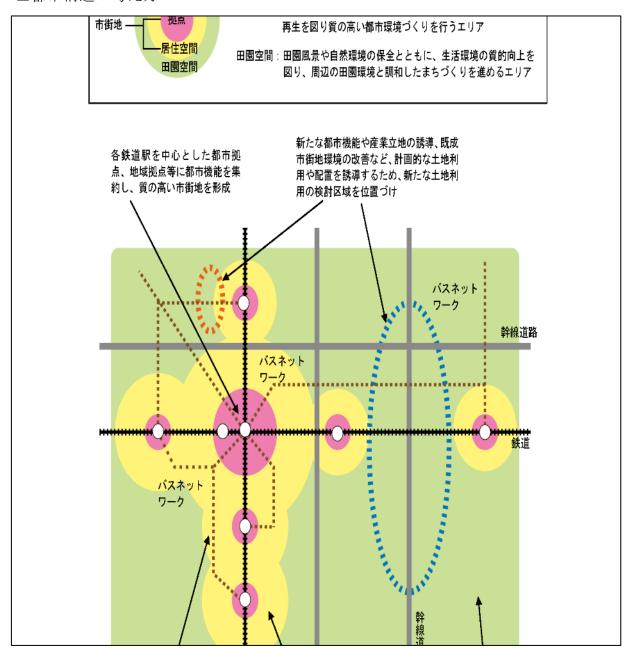
施策	施策における取組
6-1-1 魅力とにぎわいのある 中心市街地の創出	春日部駅付近連続立体交差事業とそれを契機とした一体的なまちづくりの推進
6-1-2 鉄道駅周辺の更新・再 生	既存ストック再生への支援促進 駅周辺への生活利便施設の立地誘導 駅周辺への住宅系土地利用の誘導 地域の中心となる駅周辺まちづくりの推進
6-1-3 活力あるまちの創出	新たな拠点の地域特性に応じた土地利用の推進 武里団地のリノベーションの促進 魅力ある良好なまちの整備促進 空家の有効活用 魅力ある生活利便施設の誘導促進
6-2-1 計画的な土地利用の推 進	多極ネットワーク型コンパクトシティの形成 交通の利便性に応じた、産業集積土地利用の推進 公共交通の利便性が高い市街地への住み替えの促進 土地利用の適正な規制と誘導 長期未着手事業の解消 西金野井第二土地区画整理事業の推進
6-2-2 世代がつながる居住環 境の推進	世代がつながるまちの推進 空家の有効活用 市営住宅の適切な管理 耐震改修の促進
6-3-1 公共交通ネットワーク の形成	利便性の高い公共交通ネットワークの形成 路線バス・春バス車両の周知 バスまちスポット、まち愛スポットの登録 ノンステップバスの導入 鉄道による輸送力強化の促進
6-4-1 円滑に移動できる幹線 道路の整備	都市計画道路の整備推進 広域幹線道路の整備促進(国道・県道) 幹線道路の整備による都市機能の向上 都市インフラマネジメント計画による道路施設の維持管理の推進 橋りょうの長寿命化修繕の推進 河川事業に伴う橋りょう整備の推進
6-4-2 安心・安全に通行でき る生活道路の整備	生活道路の整備促進 交通安全施設の整備促進 道路施設の適切な維持管理 開かずの踏切などの安全対策の推進

本計画と関連する箇所:

#### 2.2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。

#### ■都市構造の考え方



■都市計画マスタープランの部門別方針「2. 交通体系整備 公共交通機関の充実」

#### ②公共交通機関の充実

#### ◇公共交通機関の連携強化

- ・鉄道やバスなどの公共交通と、利用者の末端交通手段(徒歩、自転車)との連携強化を、道 路環境などのハード面や公共交通の運行等ソフト面の両方から推進する。
- ・鉄道やバスの乗り継ぎの円滑化、バスのフィーダー路線と鉄道駅との連絡の強化など、多様な交通サービス主体との連携協力を進め、公共交通サービスの充実化を図る。
- ・だれもが安全で快適な生活を送れるよう、多様な主体との連携によるバス路線の拡充などに より、公共交通を充実させ、自動車交通に依存しない環境づくりを推進する。

#### ◇鉄道

- ・春日部駅周辺の連続立体交差事業を推進し、東西の地域分断解消とともに、利用者の利便性 や安全性の向上に資する交通環境の整備を行う。
- ・ 東武野田線の輸送力の増強や将来的な路線の複線化を考慮した、新駅設置の可能性検討を進める。

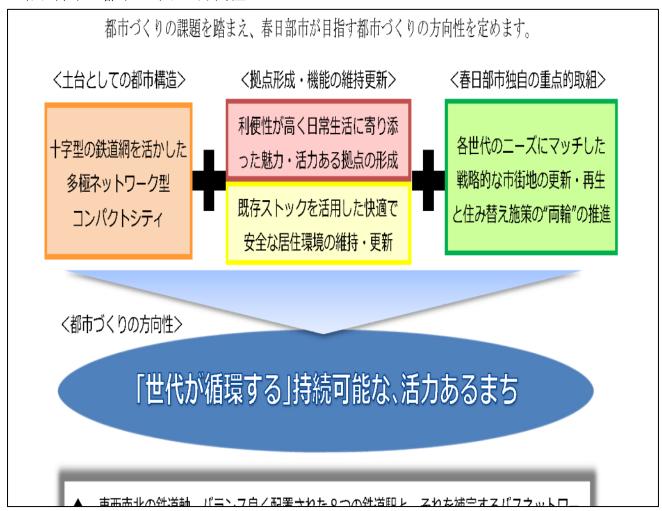
#### ◇バス

- ・バス交通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の見直しや運行の充 実、運行情報の提供などによる利便性の向上、バス停の環境やサービスの向上等について、 事業者と協議を進める。
- ・ノンステップバスや低公害バスの導入促進により人と環境にやさしいバス交通の実現を目指 す。

#### 2.3春日部市立地適正化計画

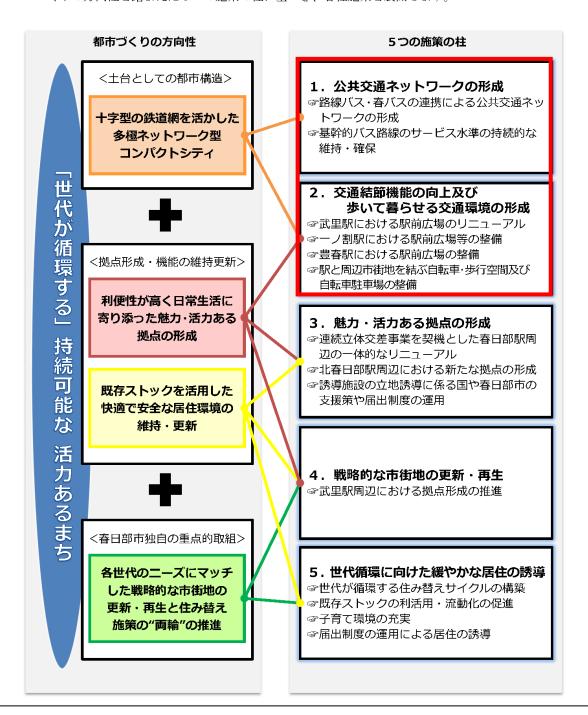
- ○将来の人口減少、少子高齢化の進行に備え、「世代が循環する」持続可能なまちの実現 に向け、集約型都市構造の実現に向けた住宅及び都市機能の立地の適正化についての 方針を定めた計画である。
- ○計画の実現に向けた「5 つの施策の柱」では、「1.公共交通ネットワークの形成」、「2. 交通結節機能の向上及び歩いて暮らせる交通環境の形成」が示されている。

#### ■春日部市の都市づくりの方向性



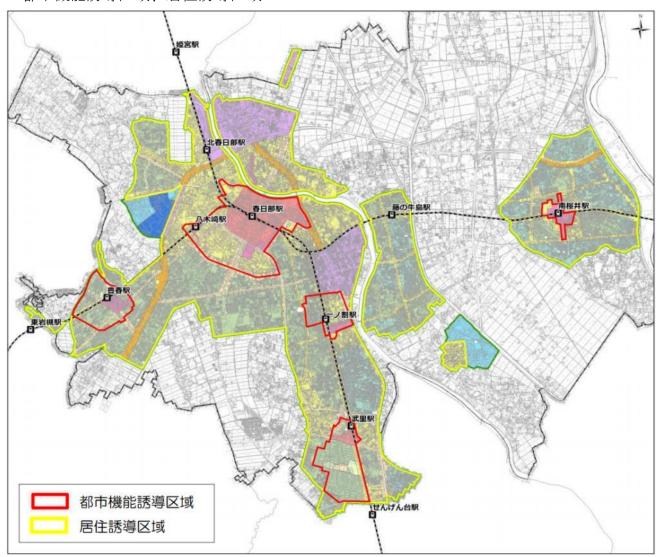
#### VI章 計画遂行に向けた取り組み

春日部市では、「II章 立地適正化に関する基本的な方向性」に示した春日部市の都市づくりの方向性を踏まえた5つの施策の柱に基づき、各種施策を展開します。



本計画と関連する箇所:

# ■都市機能誘導区域、居住誘導区域

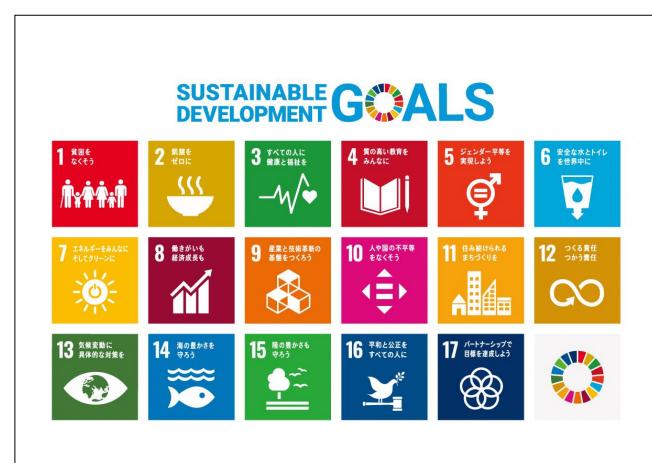


- ※「都市機能誘導区域」は、都市機能が充実している区域、公共交通によるアクセスの利便性の高い区域 等が設定されており、生活サービス施設の誘導を図る区域である。
- ※「居住誘導区域」は、市街地整備済み又は計画されており、公共交通の利便性が高く、人口の集積がある程度高い区域に設定されており、人口減少のなかにあっても人口密度を維持できるよう、市民の居住を誘導する区域である。

## 2.4 SDGs(持続可能な開発目標)

- 〇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 (M DGs) 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。
- 〇春日部市は、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。

#### ■ SDG s における 17 の目標



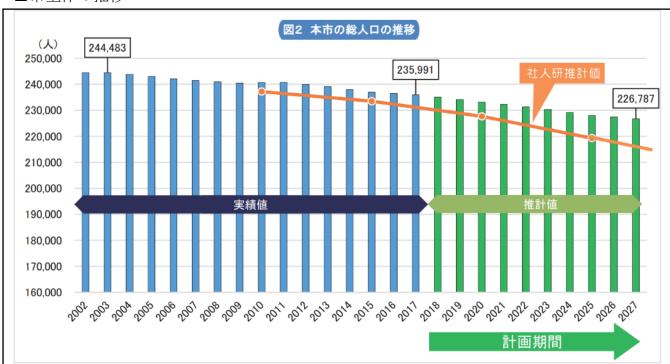
#### 3. 春日部市の社会状況

#### 3.1人口の現状と将来予測

#### (1) 春日部市全体の人口推移

- ○春日部市の人口は、平成 29 年(2017 年) 時点 235, 991 人で、平成 15 年(2003 年) 以 降減少傾向となっている。
- ○地域別の人口推移では、平成 26 年(2014 年)から令和元年にかけて粕壁地域で 1,013 人減少、武里地域で 916 人減少、豊春地域では 719 人減少と市内南西部での減少が多 い傾向にある。

#### ■市全体の推移



資料:2002年(平成14年)から2017年(平成29年)は、住民基本台帳人口(各年10月1日現在)、2020年(平成32年)、2025年(平成37年)は、総合戦略(春日部市【\*人口ビジョン編】)からの推計値、2010年(平成22年)、2015年(平成27年)、2020年(平成32年)、2025年(平成37年)の社人研推計値は、「日本の地域別将来推計人口」(http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/t-page.asp)
2018年(平成30年)から2027年(平成39年)(2020年(平成32年)、2025年(平成

2018 年(平成 30 年)から 2027年(平成 39 年)(2020 年(平成 32 年)、2025 年(平成 37 年)除く)は、総合戦略(春日部市【\*人ロビジョン編】)に基づき算出した推計値

出典:第2次春日部市総合振興計画(平成30年)

# ■地域区分図



出典:春日部市都市計画マスタープラン (平成30年)

# ■地域別人口推移

一名次为为人自由的								
	総数	数	粕	壁	内	女	幸林	公
	人口(人)	増加率	人口(人)	増加率	人口(人)	増加率	人口(人)	増加率
H26(2014)年	237,965		47,225		13,756		22,165	
H27(2015)年	236,969	-0.4%	47,014	-0.4%	13,657	-0.7%	22,059	-0.5%
H28(2016)年	236,487	-0.2%	46,890	-0.3%	13,631	-0.2%	21,958	-0.5%
H29(2017)年	235,991	-0.2%	46,667	-0.5%	13,571	-0.4%	22,052	0.4%
H30(2018)年	234,824	-0.5%	46,332	-0.7%	13,477	-0.7%	22,048	0.0%
R1(2019)年	234,267	-0.2%	46,212	-0.3%	13,487	0.1%	22,112	0.3%
	豊豊	F	武!		豊	季	庄和	口
	豊里 人口(人)	野 増加率	武! 人口(人)	増加率	豊利 人口(人)	<b>事</b> 増加率	庄和人口(人)	増加率
H26(2014)年								
H26(2014)年 H27(2015)年	人口(人)		人口(人)		人口(人)		人口(人)	
	人口(人)	増加率	人口(人) 54,858	増加率	人口(人) 43,449	増加率	人口(人) 37,470	増加率
H27(2015)年	人口(人) 19,042 19,014	增加率	人口(人) 54,858 54,867	增加率	人口(人) 43,449 43,161	增加率	人口(人) 37,470 37,197	增加率
H27(2015)年 H28(2016)年	人口(人) 19,042 19,014 18,895	増加率 -0.1% -0.6%	人口(人) 54,858 54,867 54,943	增加率 0.0% 0.1%	人口(人) 43,449 43,161 43,059	増加率 -0.7% -0.2%	人口(人) 37,470 37,197 37,111	増加率 -0.7% -0.2%

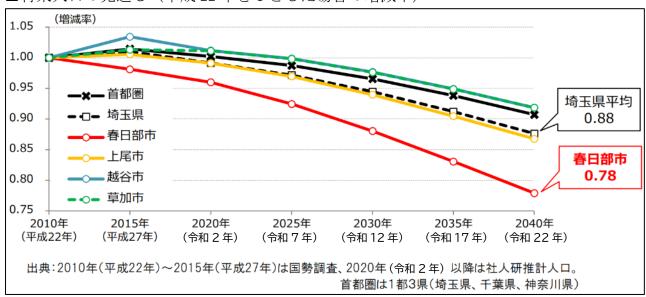
※住民基本台帳(各年4月の人口を元に作成)

※庄和地域は、「⑦南桜井地域」、「⑧庄和北地域」、「⑨庄和中央地域」、「⑩庄和南地域」の合計

#### (2) 将来人口の見通し

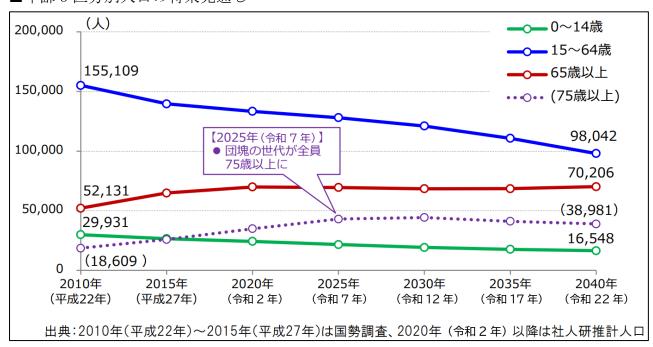
- ○春日部市における将来の人口は、埼玉県平均と同じく減少傾向で、令和 22 年には平成 22 年の約8 割程度の人口規模になる見通しである。
- ○生産年齢(15~64歳)人口が減少し続ける一方、高齢者(65歳以上)人口は横ばい傾向になるため、全人口に占める高齢者の割合が高くなると予想されている。

#### ■将来人口の見通し(平成22年を1とした場合の増減率)



出典:春日部市立地適正化計画(平成30年) ※一部加工

#### ■年齢3区分別人口の将来見通し

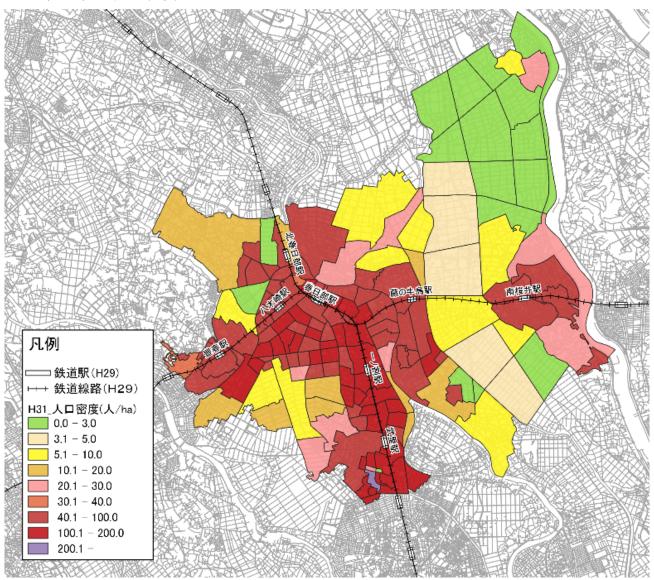


出典:春日部市立地適正化計画(平成30年) ※一部加工

# (3) 町(丁目)別人口分布

- ○人口密度が高い地域は、鉄道駅周辺と粕壁地域周辺に集中している。
- ○庄和地域の北部等の鉄道駅から離れた地域では比較的人口密度が低い傾向にある。

## ■町(丁目)別人口密度

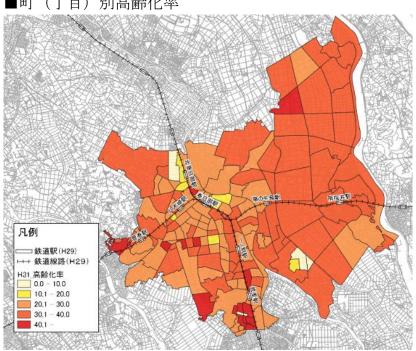


※平成31年4月時点の住民基本台帳を元に作成

#### (4) 町(丁目) 別高齢化率

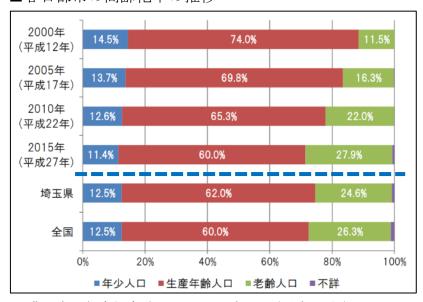
- ○高齢化率が20%以上の地域が市内に広く分布している。
- ○市全体の高齢化率(老齢人口比率)は平成31年4月時点30.2%で、全国(28.3%)とほ ぼ同じ状況である。

#### ■町(丁目)別高齢化率



※平成31年4月時点の住民基本台帳を元に作成

#### ■春日部市の高齢化率の推移



出典:春日部市都市計画マスタープラン(平成30年)

#### 3.2 施設の立地

#### (1)主要施設の立地状況

○行政施設、大規模店舗等の主要な施設は、鉄道駅周辺やバス路線沿線といった公共交通 でアクセスしやすい場所に存在している。

#### ■春日部市における主要施設の立地状況



施設	施設数
○駅*1	8 駅
〇行政施設*1(市役所本庁、武里出張所、庄和総合支所)	3 施設
○病院**2	13 病院
○高齢者福祉施設及び障がい者福祉施設*1	高齢者:6施設、障がい者:5施設
〇大規模店舗(店舗面積 1,000 m <sup>3</sup> 以上) <sup>※3</sup>	35 店舗

- ※1 春日部市統計書(平成30年)に基づく
- ※2 健康課・春日部保健所を含む
- ※3 埼玉県大型小売店舗名簿(平成30年4月)に基づく

# (2) 生活サービス施設の立地状況と徒歩利用圏

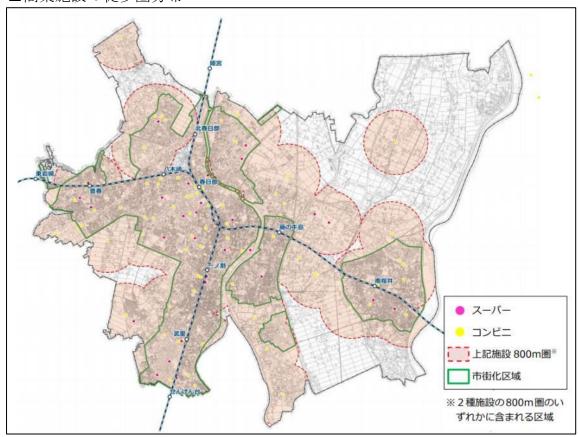
○生活サービス施設(商業、医療、福祉、子育て)は鉄道駅周辺に多く、特に春日部駅周辺や武里駅・武里団地周辺に集中している。

#### ■対象施設とその評価の概要

施設分類	対象施設	評価(徒歩圏分布状況)		
商業施設	日用品、食料品等を購入する際に日常的	概ね市街化区域全域で左記の施設		
	に利用されることが想定される店舗	を徒歩圏で利用可能		
	⇒スーパー又はコンビニ			
医療施設	身近な"かかりつけ医"となる医療施設	粕壁地域の一部で該当しないもの		
	⇒診療所・クリニック	の、概ね市街化区域全域で左記の施		
	(内科又は外科が診療科目の施設)	設を徒歩圏で利用可能		
福祉施設	徒歩利用が想定される通所介護施設	概ね市街化区域全域で左記の施設		
	⇒デイサービス・デイケア	を徒歩圏で利用可能		
子育て施設	子どもやその保護者の徒歩利用が想定さ	概ね市街化区域全域で左記の施設		
	れる施設	を徒歩圏で利用可能		
	⇒幼稚園・保育園、小学校	小学校が市街化調整区域に立地す		
	(幼稚園・保育園かつ小学校の徒歩圏に	る内牧地域等は該当しない区域が		
	含まれる区域を評価)	広く分布		

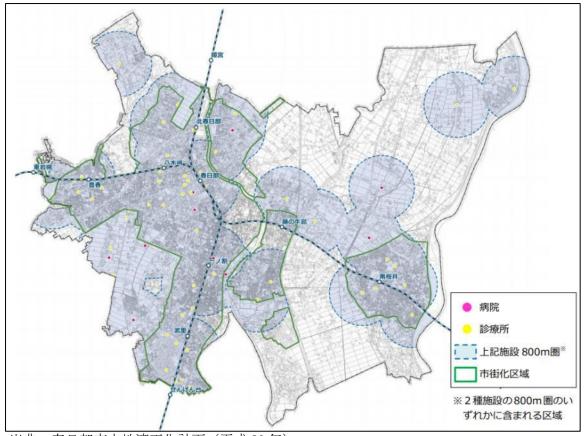
出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

#### ■商業施設の徒歩圏分布



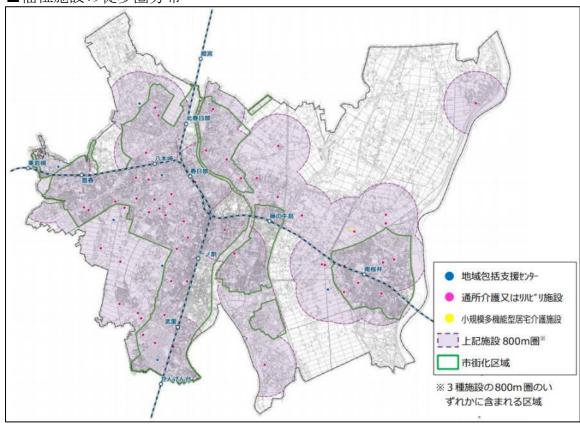
出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

# ■医療施設の徒歩圏分布



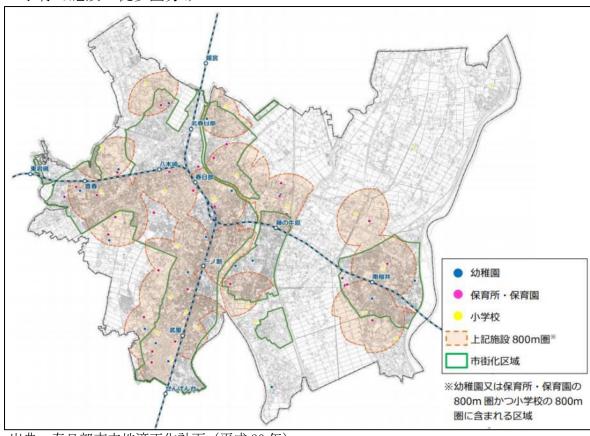
出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

# ■福祉施設の徒歩圏分布



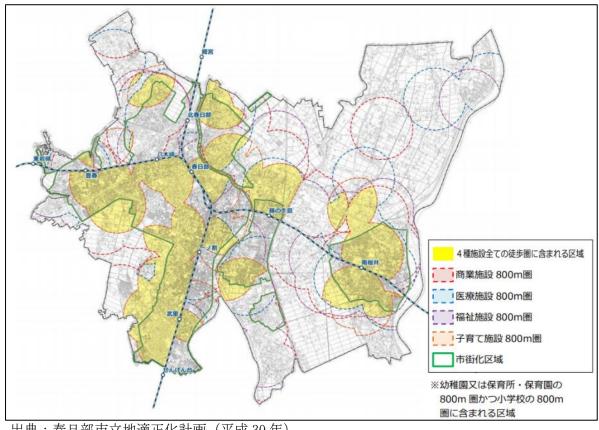
出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

# ■子育て施設の徒歩圏分布



出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

#### ■各生活サービス施設全ての徒歩圏に含まれる区域



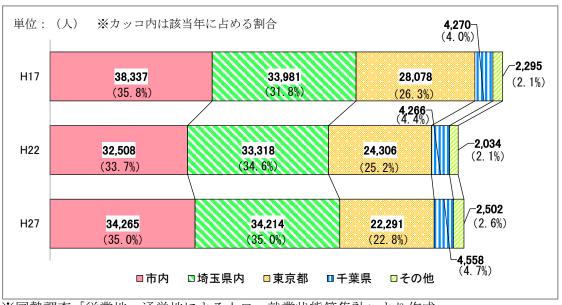
出典:春日部市立地適正化計画(平成30年)

#### 3.3 春日部市における移動特性

#### (1) 春日部市内在住者の就業・通学先

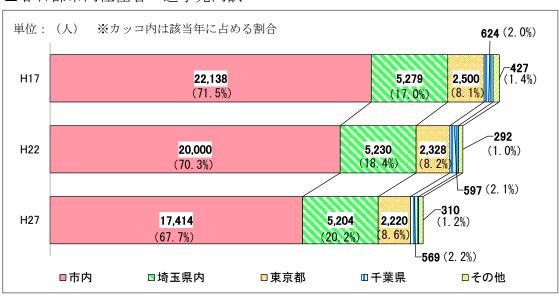
- ○春日部市内からの就業先は、春日部市内、埼玉県内、東京都が多く、近年は東京都へ就 業する人が減少傾向となっている。
- ○春日部市内からの通学者は、全体的に減少しており春日部市から春日部市内へ通学する人の減少傾向が顕著となっている。

#### ■春日部市内在住者 就業先内訳



※国勢調査「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」より作成

#### ■春日部市内在住者 通学先内訳



※国勢調査「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」より作成

#### (2) 春日部市内鉄道駅利用者の初乗り地域割合 (定期券利用者)

○鉄道駅所在地域又は隣接する地域からの移動が多い中、春日部駅のみ春日部市全ての 地域からの利用者が存在する。

#### ■鉄道駅利用者の初乗り地域割合



※第12回大都市交通センサス「端末交通手段別人員表」より作成

春日部市内の鉄道駅の中でも、春日部市内全ての地域からの利用者(※1)が存在する春日部駅について、駅を利用する際に出発地からどの交通手段を利用しているかの割合を下図に示す。

- ○春日部駅への移動を見ると、庄和地域から春日部駅への交通手段は自動車が多く、他交 通手段での移動が難しい地域と推測される。
- ○路線バスからの乗り継ぎで春日部駅を利用する地域は、「豊春地域」、「武里地域」、「豊野地域」、「幸松地域」の4地域で、中でも「豊野地域」からは8割以上が路線バスを利用している。

#### ※1 定期券利用者

#### ■春日部駅 地域別交通手段割合 春日部駅合計:14,092人 1.3% 粕壁地域⇒春日部駅 15.1% 35.6% 19.3% (58.6%)17.9% 0.9% 0.2% 0.4% 4.4% 64.4% 59.9% 82.1% 0.9% 45.7% 庄和地域 52.8% 幸松地域 内牧地域 北春日部駅 藤の牛島駅 南桜井駅 粕壁地域 <sub>豊春駅</sub> 豊春地域 2.3% 豊野地域 3.4% 17.0% 2.6% 18.7% 武里地域、1武里駅 11.0% 67.2% 14.6% 14.6% 81.3% その他地域 4.5% 70.8%

■徒歩 □自転車 □バイク ■車(送迎) □車(その他) □バス

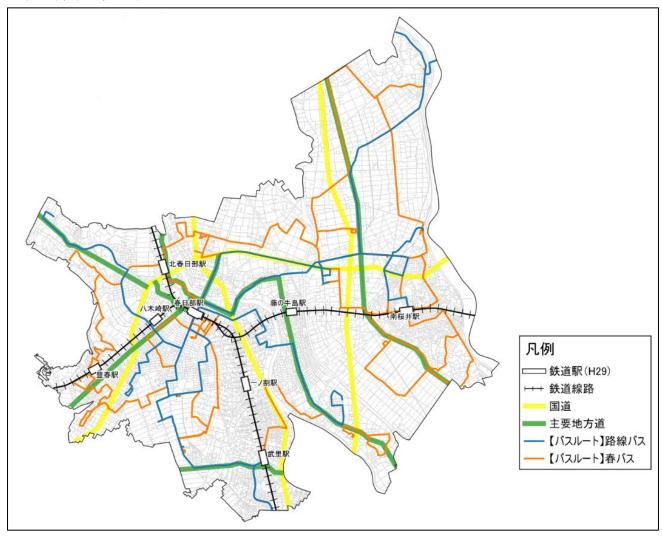
※第12回大都市交通センサス「端末交通手段別人員表」より作成

# 4. 公共交通の現状

#### 4.1 交通の概況

- ○南北には、東武伊勢崎線と国道 4 号、国道 4 号バイパスが縦断しており、東西には、 東武野田線と国道 16 号が横断している。
- ○市内には8つの鉄道駅がバランスよく配置され、東西南北に鉄道網が形成されている。 鉄道駅の利用圏から外れる地域では、路線バスや春バス等のバス路線が運行しており、 鉄道網を中心とした公共交通ネットワークが形成されている。

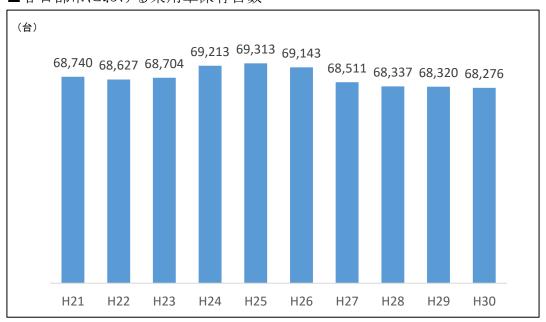
#### ■春日部市の交通網



#### 4.2春日部市における乗用車保有の推移

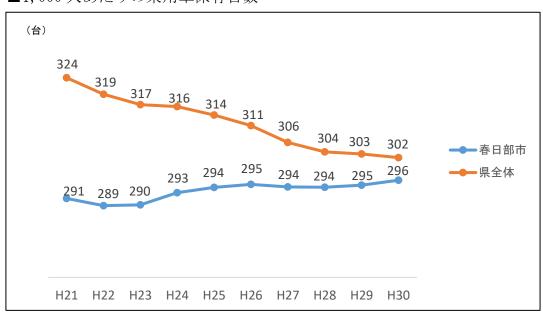
- ○乗用車の保有台数は、平成 25 年をピークに減少傾向にあり、68,000~69,000 台の間を 推移している。
- ○1,000 人あたりの乗用車保有台数は、埼玉県全体が減少傾向である一方、春日部市内は 横ばい傾向である。

#### ■春日部市における乗用車保有台数



※埼玉県統計年鑑より作成

#### ■1,000 人あたりの乗用車保有台数



※埼玉県統計年鑑より作成

# 4.3 鉄道の状況

# (1)運行状況

○春日部市内には鉄道駅が8駅存在し、東武伊勢崎線、東武野田線の両路線が乗り入れている春日部駅が、運行便数と利用者数ともに最も多い鉄道駅となっている。

		一日平均	運行便数(本/h)			
駅名	路線名	乗降人員	ピー	ク時	オフピ	一ク時
		(H30)	上り	下り	上り	下り
武里	伊勢崎線	16,084	9	7	6	6
一ノ割	伊勢崎線	18,440	8	7	6	6
春日部	野田線	70.100	10	7	7	6
谷口叩 	伊勢崎線	72,186	21	15	14	14
北春日部	伊勢崎線	10,413	8	7	6	6
豊春	野田線	13,721	11	12	6	6
八木崎	野田線	10,662	11	12	6	6
藤の牛島	野田線	7,217	7	7	5	6
南桜井	野田線	14,692	7	7	5	6

<sup>※</sup>利用者は春日部市資料により、運行本数は令和元年8月現在の時刻表より確認

<sup>※</sup>ピーク時は、平日の7時台、8時台として設定

#### (2) 利用状況

- ○鉄道の一日当たりの乗降客数は、市全体では微増、微減を繰り返しているものの、約 160,000 人で推移している。
- ○市内各駅の一日当たりの乗降客数の推移も大きな変化はなく、最も利用者数の多い駅 は春日部駅の約73,000人である。

#### ■一日当たりの鉄道駅の乗降客数の推移



出典:第2次春日部市総合振興計画(平成30年)

#### (3) 鉄道駅の整備状況

- ○春日部駅周辺の現在の交通状況は、鉄道により東西に分断されており、バス路線等も東西で分かれてルートが設定されているが、東西の回遊性を高めるため連続立体交差事業が進められている。
- ○市内全駅にエレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックが設置されており、 バリアフリー化の整備が完了している。

■市内8駅の現状(ポテンシャル)と今後想定されるまちづくり・事業

南桜井駅	1.5	▼	トリントリー・事本
一ノ割駅	1.8		●西口駅前広場の整備
武里駅	1.6	●駅周辺に生活サービス施設(商業・医療等) が集積	●都市計画道路大場大枝 線の整備
豊春駅	1.3		●駅前広場の整備
八木崎駅	1.1	●春日部駅に隣接し、駅周辺に公共公益施設 が集積	●連続立体交差事業
		■四ボ側(+白切り)和末甘船が数ス	

※出典:春日部市「春日部市立地適正化計画」

※春日部駅では、平成31年3月に都市計画決定、令和元年12月に事業認可がされた春日部駅付近連続立体交差事業が行われるが、整備の時期等から本計画では連続立体交差事業が行われる前の交通網を想定し、計画を策定する。

# ■市内8駅のバリアフリー設備の整備状況

		Ī	設備	
駅	エレベーター	エスカレーター	多機能トイレ	内方線付き 点状ブロック
春日部駅	0	0	0	0
南桜井駅	0	0	0	0
一ノ割駅	0		0	0
<b>武里駅</b>	0	0	0	0
豊春駅	0	0	0	0
八木崎駅	0		0	0
北春日部駅	0		0	0
藤の牛島駅	0		0	0

<sup>※</sup>エレベーター、エスカレーター、多目的トイレの整備状況は、令和元年 12 月現在の東武鉄道 HP より確認

<sup>※</sup>内方線付き点状ブロックの整備状況は春日部市にて確認

#### 4.4 路線バスの状況

#### (1)運行状況

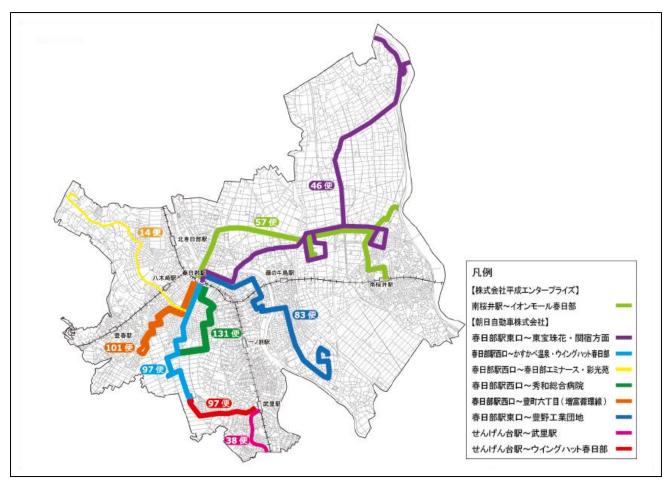
- ○春日部市内の路線バスは春日部駅東口発着の路線が3路線、春日部駅西口発着の路線が4路線、他鉄道駅発着の路線が2路線の計9路線が運行されており、春日部駅を中心としたネットワークが形成されている。
- ○春日部市外へ接続している路線は、西宝珠花を経由し野田市に接続している「春日部駅 東口〜東宝珠花・関宿方面」と、越谷市に接続している、せんげん台駅を発着とする2 路線の合計3路線が存在している。
- ○また、春日部駅東西をまたぐ路線はない現状である。
- ○運行所要時間が30分未満で比較的短い時間に抑えられている路線が多い。

駅	運行事業者	行 先	運行便数/日 (上りと下り の合計)	片道運行 所要時間	1 日あたり 利用者数 (H30)
	朝日自動車	東宝珠花、 関宿中央ターミナル方面	165 便	約 15~ 72 分	約 2,390 人
春日部駅	株式会社	豊野工業団地	56 便	約 15~ 25 分	約 1,126 人
(東口)	株式会社 平成エンター プライズ	イオンモール春日部~ 南桜井駅	57 便	約 40 分	約 563 人
		かすかべ温泉、 ウイング・ハット春日部	181 便	約 12~ 19 分	約 1,877 人
春日部駅	朝日自動車	春日部エミナース、 内牧彩光苑	15 便	約 17~ 22 分	約 98 人
(西口)	株式会社	増富~春日部駅西口 (増富循環線)	56 便	約 12~ 24 分	約 628 人
		秀和総合病院	84 便	約 12 分	約 906 人
<b>井人/羊人/</b> 年日	朝日自動車	武里駅	38 便	約8分	約 286 人
せんげん台駅	株式会社	ウイング・ハット春日部	74 便	約 11~ 13分	約 547 人

※利用者は春日部市資料により、運行便数は令和元年8月現在の時刻表より確認

# 運行状況を下図に整理する

# ■路線バスの運行状況

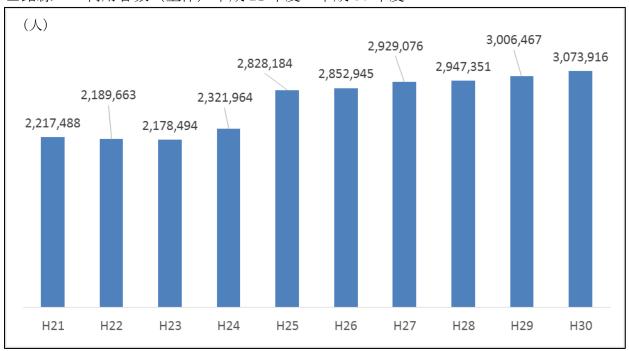


※令和元年8月現在

#### (2) 利用状況

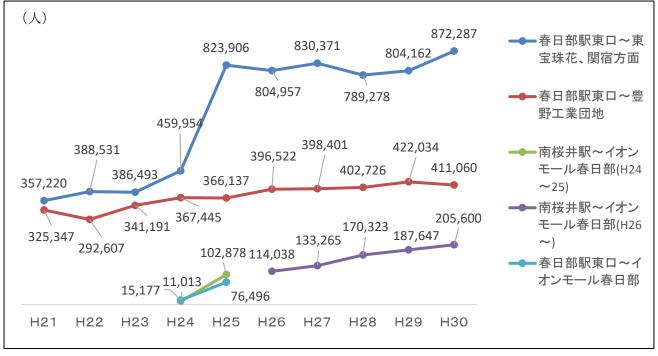
- ○春日部市内の路線バスの利用者は平成 24 年度以降、増加傾向にあり、平成 30 年度には、平成 21 年度以降、最も利用者の少なかった平成 23 年度と比較し、約 41%増の 3,073,916 人となっている。
- ○個別路線では、「春日部駅東口~東宝珠花、関宿方面線」の平成 24 年度から平成 25 年度の間、「せんげん台~ウイング・ハット春日部」の平成 26 年度から平成 27 年度の間で利用者が急激に増加しており、一方で「武里駅~せんげん台駅」は平成 26 年度から平成 27 年度の間で急激に減少している。
- ○その他の路線では微増、横ばい傾向で推移している。

#### ■路線バス利用者数(全体)平成21年度~平成30年度

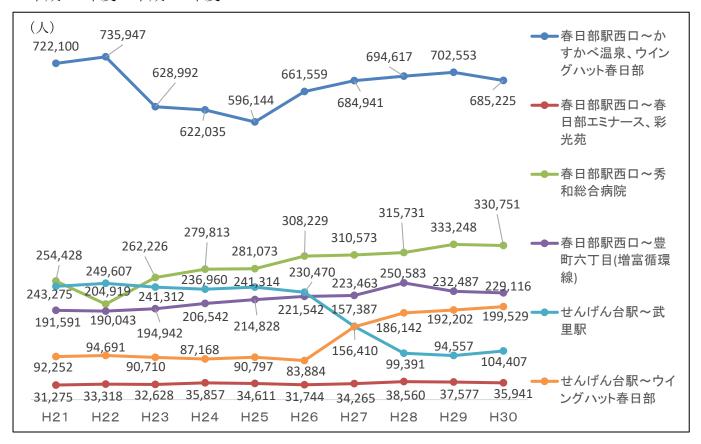


※春日部市データより作成

### ■路線バス利用者数 (ルート別 春日部駅東口発着、南桜井駅発着) 平成 21 年度~平成 30 年度



- ※春日部市データより作成
- ※「春日部駅東口~イオンモール春日部」は、平成26年度から「南桜井駅~イオンモール春日部」と統合
- ■路線バス利用者数 (ルート別 春日部駅西口発着、せんげん台駅発着) 平成 21 年度~平成 30 年度



※春日部市データより作成

### 4.5 春バスの状況

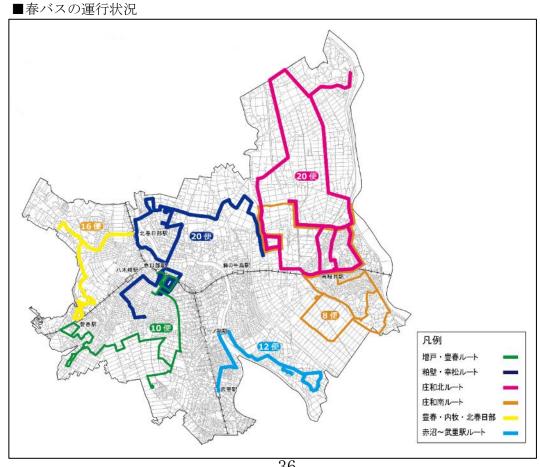
### (1) 運行状況

- ○春日部駅発着の路線は月~土曜日の週 6 日運行されており、その他の路線では春日部 駅発着の便と比較し、運行頻度が少ない週3日の運行となっている。
- ○春バスは、鉄道駅から遠く、路線バスが運行を行っていない地域を補う路線を設定して いるため、1回の運行距離が長く、片道運行所要時間が1時間前後の路線が多く存在し ている。

路線名	運行日	運行便数/日 (上りと下りの 合計)	片道運行 所要時間	1 日当たり 利用者数 (H30)
粕壁~幸松地区ルート	月~土	20	約 13~1 時間 5 分	181
春日部駅西口~増戸・豊春駅ルート	月~土	10	約 15~56 分	48
庄和地区北ルート	月・水・金	20	約 20~1 時間 15 分	44
庄和地区南ルート	火·木·土	8	約1時間	42
赤沼~武里駅ルート	月・水・金	12	約 25~50 分	22
豊春駅・内牧・北春日部駅ルート	火·木·土	16	約 27 分	19

※利用者は春日部市データにより、運行便数は令和元年8月現在の時刻表より確認

### 運行状況を下図に整理する



### (2)利用状況

### ①春バス全体の利用者数

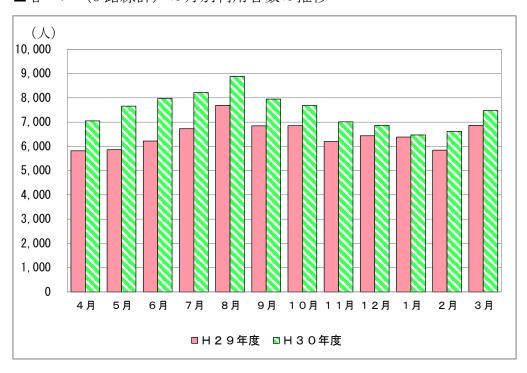
- ○第三次運行からの春バスの年間利用者は平成 29 年度から平成 30 年度にかけて増加している。
- ○月当たりの利用者数は平成30年度で6,000~9,000人程度で推移している。

■春バス (6 路線計) の平成 29 年度と平成 30 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	
H29 年度	5,818	5,859	6,220	6,729	7,690	6,845	
H30 年度	7,053	7,658	7,976	8,215	8,885	7,945	
増減率	21%	31%	28%	22%	16%	16%	
	10 月	11 月	12 月	1月	2 月	3 月	合計
H29 年度	6,855	6,197	6,435	6,385	5,845	6,868	77,746
H30 年度	7,681	7,011	6,864	6,468	6,616	7,475	89,847
増減率	12%	13%	7%	1%	13%	9%	16%

※春日部市データより作成

### ■春バス(6路線計)の月別利用者数の推移



※春日部市データより作成

### ②個別路線の傾向

- ○「粕壁・幸松地区ルート」は、1日当たりの利用者が平成30年度時点で181人と多く、 営業係数も306とコミュニティバスとしては比較的低く抑えられている。
- ○平成29年度、平成30年度を比較すると、営業係数はほぼ横ばいとなっている。
- ○平成 30 年度の運賃収入と負担額の割合は、「粕壁~幸松地区ルート」以外のルートで 公費の割合が 90%を超えている状況であり、全ルート合計の公費負担率も 84%と高い 状況である。

### ■路線別 平成29年度と平成30年度の運行状況比較

左连	料壁・幸松地区ルート ま		春日部駅 増戸・豊都		庄和地区北ルート			
年度	利用人数 (人/日)	営業 係数(※)	利用人数 (人/日)	営業 係数	利用人数 (人/日)	営業 係数		
H29	159	313	38	1,283	47	873		
H30	181	306	48	1,137	44	1,075		
比較	22	-7	10	-146	-3	202		

左连	庄和地区南ルート		豊春駅 北春日部		赤沼~武里駅ルート			
年度	利用人数 (人/日)	営業 係数	利用人数 (人/日)	営業 係数	利用人数 (人/日)	営業 係数		
H29	36	1,071	17	1,732	23	1,242		
H30	42	42 1,076		1,544	22	1,373		
比較	6	5	2	-188	-1	131		

年度	6ルート 合計 営業 係数
H29	632
H30	639
比較	7

※春日部市データより作成

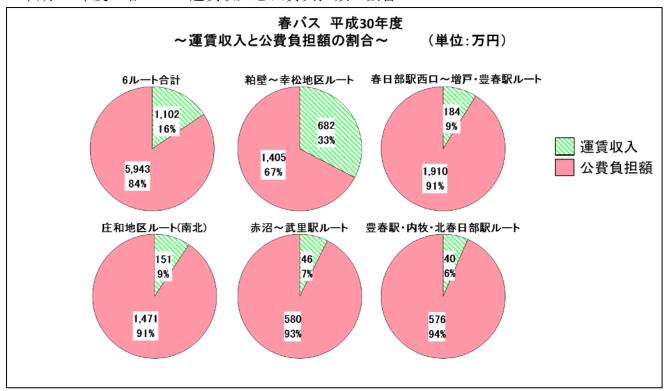
※営業係数:100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要する

かを表す指標

100未満であれば黒字、超えれば赤字

(運行経費×100) /運賃収入

### ■平成30年度 春バスの運賃収入と公費負担額の割合

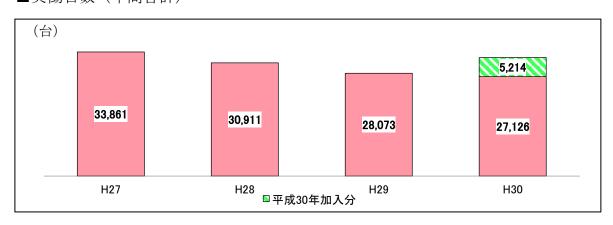


※春日部市データより作成

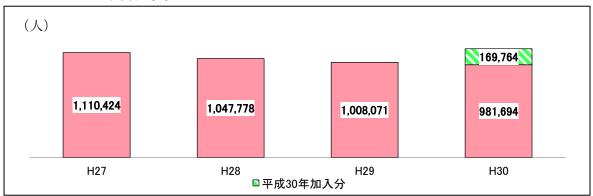
### 4.6 タクシーの状況

- ○平成27年から平成30年にかけて、春日部市に登録されているタクシーの運行状況は、 実働台数、乗降人員、運賃収入ともに、実質減少傾向(※)にある。
- ※平成30年より新たに1社が協会に加入したため、加入分のデータで増加に転じているが、加入分を除くと減少傾向となる。

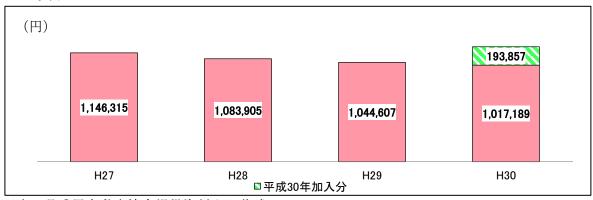
### ■実働台数(年間合計)



### ■タクシーの乗降人員



### ■運賃収入



※埼玉県乗用自動車協会提供資料より作成

### 4.7公共交通空白地域

春日部市における公共交通網の徒歩利用圏を把握するため、公共交通空白地域の整理を行う。

### (1) 従前計画における公共交通空白地域の考え方

従前計画における、公共交通空白地域の考え方は以下の通りで、春日部市の地形特性や他制度、計画等を踏まえて、「鉄道駅から半径 1 km圏」、「バス停留所から半径 500m圏」を徒歩利用圏とし、その圏外を公共交通空白地域としている。

### ■従前計画における公共交通空白地域の考え方

### ①公共交通空白地域の考え方

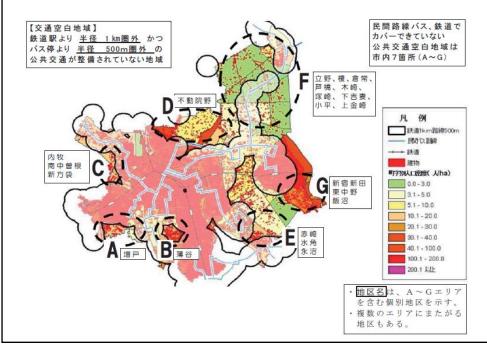
- ・「公共交通空白地域」については、共通の定義は定められておらず、各地域等が、その地域の実情等に応じて、個別に設定している。基本的には、「駅勢圏」及び「バス勢圏」を設定し、これら両方の圏外としている。
- ・「駅勢圏」は、他の多く自治体等でも半径1km圏と設定しており、これにならい、本計画でも駅から半径1km圏と設定する。
- ・「バス勢圏」は、バス停からの半径300mから500mの圏域としている例が多いが、国の補助金制度では1km、(公社)日本バス協会の調査では600mと言う比較的広い圏域も示されている。このような事例を参考に、春日部市の比較的なだらかな地形等を考慮し、本計画では、バス停か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

### 〇参考

・500mは、歩行速度が約80m/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 ( $A\sim G$ ) のエリアが確認できる。



※従前計画より再掲

### (2) 本計画における公共交通空白地域の定義

本計画でも、従前計画における鉄道駅、路線バスからの徒歩利用圏の圏外を公共交通空白地域とする考え方を引き継ぐが、本計画では「春日部市立地適正化計画」における公共交通の徒歩利用圏の考え方や、従前計画から高齢化がさらに進んでいることを考慮し、本計画での公共交通への徒歩利用圏を「鉄道駅から半径 800m圏」、「バス停留所から半径 300m圏」とし、その圏外を公共交通空白地域に設定した。

■立地適正化計画における公共交通の徒歩利用圏

### 2. 居住誘導区域の設定

### (1)居住誘導区域の設定方針

基本的な考え方に基づき、下記の手順に従い、居住誘導区域を設定します。

### STEP1:居住誘導区域に「含む区域」の設定

### 視点① 既存ストックの充実度

### ①-1 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域を「含む区域」に設定します。

### ①-2 都市基盤整備区域

土地区画整理事業等の市街地整備が完了又は実施中の区域を「含む区域」に設定します。

### 視点② 公共交通の利便性

### ②-1 公共交通の徒歩利用圏

鉄道駅半径800m圏、及び基幹的バス路線\*\*のバス停300m圏を「含む区域」に設定します。 ※概ね1日60本以上/日の頻度で運行するバス路線を基幹的バス路線として位置づけます。

### 視点③ 人口の集積

### ③-1 将来人口密度40人/ha以上の区域

目標年次(2040年(平成52年))における将来人口密度\*\*が40人/ha以上(DID設定基準)の町丁目を「含む区域」に設定します。なお、40人/haを下回る町丁目であっても、隣接町丁目と一体的な市街地を形成し、隣接町丁目と一帯で40人/ha以上の人口集積を有する場合は、「含む区域」として設定します。

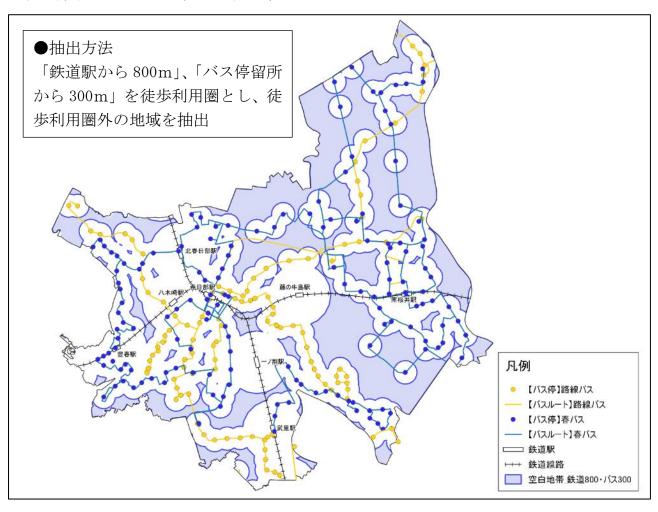
※目標年次(2040年(平成52年)) における将来人口は、計画本体の目標「居住誘導区域 における人口増減率の向上」の目標値0.88(2040年(平成52年))の社人研推計人口に 対する2010年(平成22年)の人口比率)を踏まえた推計値とします。

※出典:春日部市「春日部市立地適正化計画」

### (3)公共交通空白地域の状況

- ○立地適正化計画と整合を図ったことから、公共交通の徒歩利用圏は減少したが、公共交通の徒歩利用圏の人口のカバー率は88.45%となっており、埼玉県「地域の足の活性化検討調査報告書」における、埼玉県全体の公共交通カバー圏域の86%(※)を上回る数値で、比較的高い水準にあると言える。
- ※埼玉県「地域の足の活性化検討調査報告書」における、公共交通カバー圏域の算出は、鉄道駅の徒歩利用圏を「鉄道駅から 1000m」、路線バスの徒歩利用圏を「バス停留所から 300m」としているため、本計画での春日部市における公共交通カバー圏域より、鉄道駅の利用圏を広域で設定し、カバー圏域の算出を行っている。

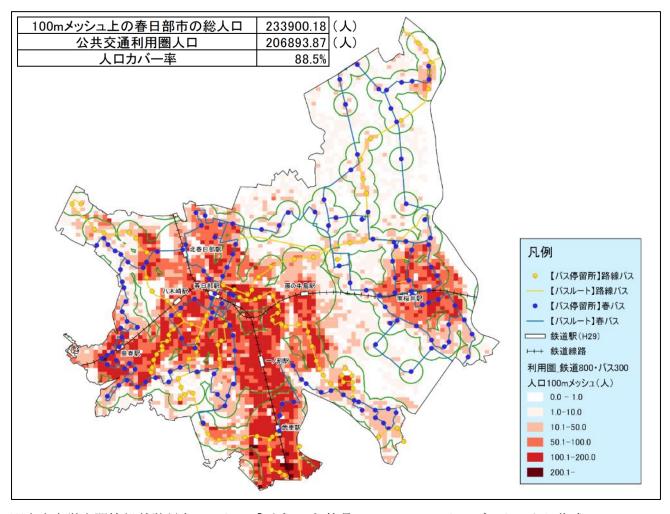
### ■春日部市における公共交通空白地域



従前計画の公共交通空白地域の分析は、人口密度の分布を元に、公共交通カバー圏域が 人口密度の高い地域、低い地域をどの程度カバーしているかを、図で判断していた。

本計画では、100m人口メッシュの分布を示した上で、公共交通カバー圏域が人口集積の高い地域、低い地域をどの程度カバーしているか図化するだけでなく、メッシュデータが持っている人口データから公共交通カバー圏域内での人口を数値で推定することとした。これにより、公共交通がカバーしている人口を数値で示すことが可能となり、施策効果を数値化して確認することができる。

### ■100mメッシュを使用した公共交通の人口カバー率の算出

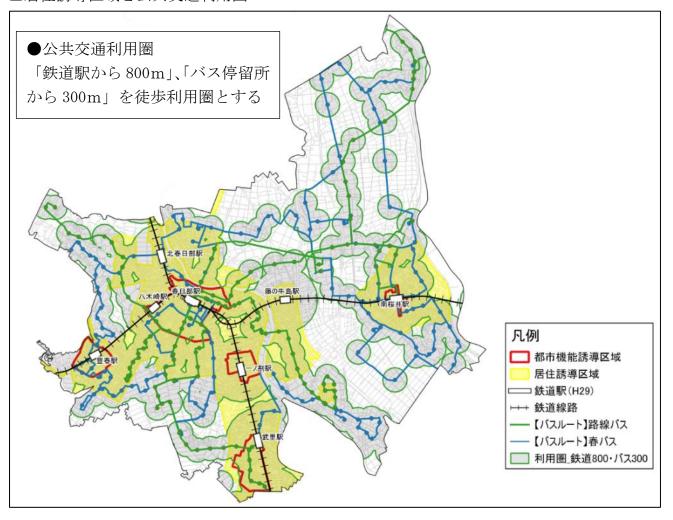


※東京大学空間情報科学研究センター「平成27年簡易100mメッシュ人口データ」より作成

### (4) 公共交通徒歩利用圏と居住誘導区域

○立地適正化計画における居住誘導区域に対して、公共交通の徒歩利用圏は概ねカバー している状況である。

### ■居住誘導区域と公共交通利用圏



### 5. 公共交通に関する市民意向

令和元年9月に実施した市民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。

### アンケート調査の概要

調査対象:春日部市民のうち町域毎に分けた上で無作為に抽出した5,000人

調査期間:令和元年9月6日~9月20日

### ① 回答者の属性

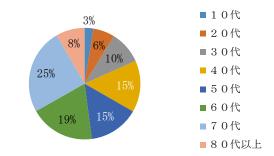
市民アンケートの回答者のうち、男性は 891 人、女性は 1,115 人、不明 14 人、合計 2,020 人である。

性別では女性の回答数が多く、年代別では、70代の回答が最も多い。

	回答数
男性	891
女性	1, 115
不明	14
合計	2, 020

回収率:40.4%

※個別の質問については、無回答等があるため、 上記合計の2,020にならない場合がある。

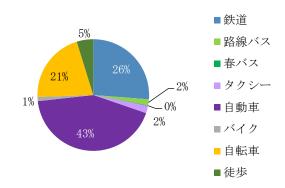


### ② 日常生活の移動・交通手段について

### 1) 最もよく利用する交通手段

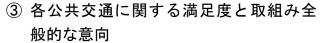
日常の交通手段としては、自動車、鉄道、 自転車の利用が多く、これらの合計で 90% を占める。

一方路線バスの使用者は2%、春バスの使用者は1%未満と少ない。



### 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、公共施設への利用目的での移動は、目的別で大きな違いは見られず、全ての目的で自動車の割合が高く約40%、次いで自転車が約25%、徒歩が約20%となっている。



### 1) 各公共交通に関する満足度【単一回答】

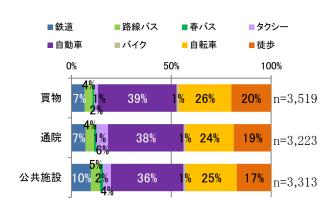
鉄道、タクシーは「満足」と「まあまあ満足」を合わせた割合が「不満」と「やや不満」を合わせた割合を上回っている。

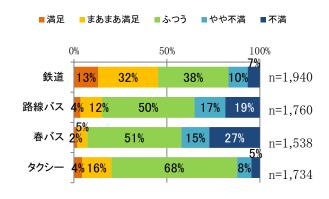
路線バスでは「不満」と「やや不満」を合わせた割合が36%、春バスは42%あり、「満足」と「まあまあ満足」を合わせた割合を大きく上回っている。

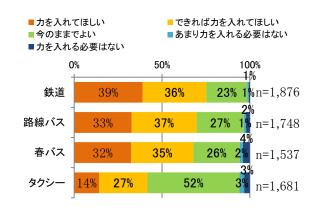
# 2) 各公共交通に関する市の取組みについての意向【単一回答】

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。

タクシーは、不満が少ないものの、「力を 入れてほしい」と「できれば力を入れてほし い」の割合が 41%となっている。







# ④ 路線バスと春バスを利用する理由と要望(※利用者のみ回答)

# 1) 路線バスと春バスを利用する理由 【単一回答】

路線バスは「駅までの交通手段として便利だから」が最も多い理由となっており、次いで「歩ける距離に停留所があるから」、「雨や雪などの悪天候のとき」、「目的地への移動に便利だから」となっている。

春バスは「歩ける距離に停留所があるから」が最も多い理由で、次いで「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」が同じく 20%の割合となっている。

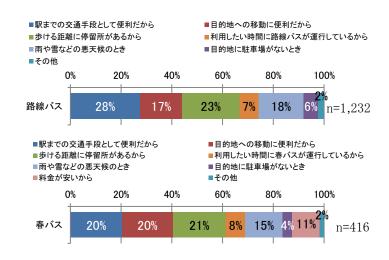
# 2) 路線バスと春バスに関する要望 【複数回答】

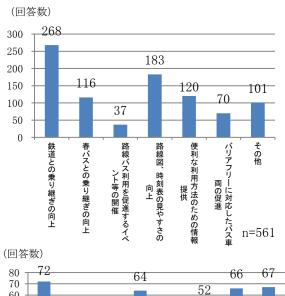
### ●路線バスに対する要望

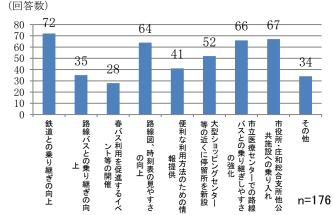
路線バスに関する要望では、「鉄道との 乗り継ぎの向上」が最も多く約5割の利 用者が要望している。次いで「路線図、時 刻表の見やすさの向上」が3割以上の利 用者が要望している。

### ●春バスに関する要望

春バスに対する要望では、「鉄道との乗り継ぎの向上」が最も多く約4割の利用者が要望している。「路線図、時刻表の見やすさの向上」、「市立医療センターでの路線バスとの乗り継ぎしやすさの強化」、「市役所・庄和総合支所他公共施設への乗り入れ」への要望が多い。



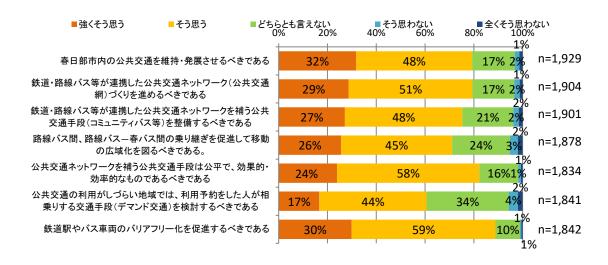




### ⑤ 公共交通全般に関する市の取組みの方向性について【単一回答】

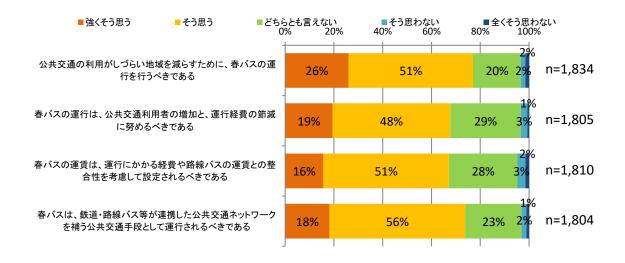
全ての質問で、「強くそう思う」、「そう思う」を合わせた合計が、「全くそう思わない」、「そう思わない」を合わせた割合を大きく上回っている。

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、「どちらとも言えない」の割合が多くなっている。



### 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」、「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。



### ⑦ 公共交通で行けるようにしてほしい施設【2箇所までの自由記述】

公共交通で行けるようにしてほしい施設の要望で最も多い施設は「春日部市役所」となっており、次いで「春日部市立医療センター」、「イオンモール春日部」、「ウイング・ハット春日部」への要望が多い。

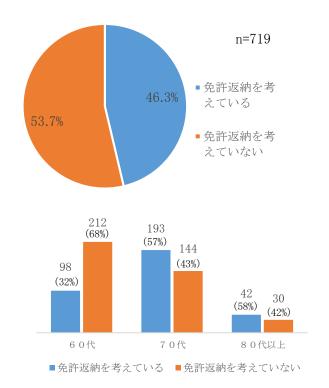
主な回答内容	回答数
春日部市役所	138
春日部市立医療センター	63
イオンモール春日部	37
ウイング・ハット春日部	33
図書館	30
春日部駅	27
病院	20
市民文化会館	19
エンゼル・ドーム	18

※「病院」等の施設の種類で書かれているものと、「春日部市立医療センター」等の固有名詞で書かれているものは、分けて集計している。

### ⑧ 60 代以上の運転免許の返納意向

「免許返納を考えている」と回答した 市民の割合は46.3%となり、約半数が 免許返納を考えている。

年代別で比較すると、70代以降では 半数以上が「免許返納を考えている」 と回答している。



### 6. 春日部市における公共交通の課題

### 6.1 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整理 する。

### (1)上位関連計画における課題

従前計画では、春日部市総合振興計画 後期基本計画や春日部市都市計画マスタープラン (平成 23 年度策定) の内容を考慮するとともに、今後の社会情勢を踏まえ策定が予定されていた春日部市立地適正化計画を想定し、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた計画として策定された。

本計画においては、これらの<u>上位・関連計画が従前計画以降新たに策定されたことから、</u> <u>改めてまちづくりに関する各計画との連携を見直し</u>、さらに利便性の高い都市構造の構築 に向けた計画の策定が求められている。

### (2) 社会状況における課題

前節までに示した課題と市民アンケート調査の結果を踏まえて、社会状況の課題を整理すると下表の通りである。

項目	現状の課題
人口	・春日部市の人口は平成15年以降減少傾向が継続しており、将来の推計に おいても減少傾向は変わらず、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。人口の減少に伴い、公共交通利用者の減 少や利用者のニーズ等が変化することが予想される。
少子高齢化	・春日部市における高齢化率は平成31年時点で30.2%となっており、全国と同じく「超高齢化社会」の水準である21.0%を超えている。将来の推計においても、0~14歳の年少人口、15~64歳の生産年齢人口が減少傾向である一方で、65歳以上の老年人口は横ばい傾向になるため、全人口に占める高齢者の割合が高くなると予想されている。 ・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。

項目	現状の課題
	・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。
移動特性	・市内における乗用車の保有率は、埼玉県全体が減少傾向であるのに対し、
	横ばいとなっており、環境負荷への影響等を考慮した公共交通利用への
	意識は高くない傾向にある。

### (3)公共交通における課題

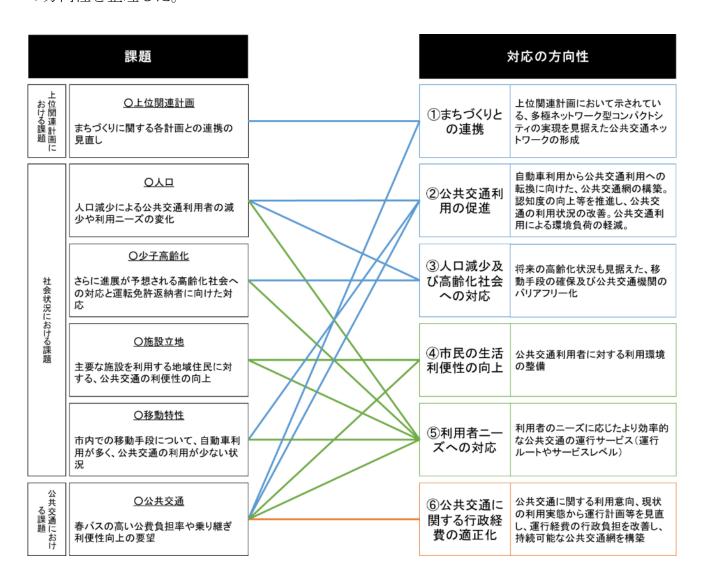
前節までに示した課題と市民アンケート調査の結果を踏まえて、公共交通の課題を整理すると下表の通りである。

項目	現状の課題
公共交通	<ul> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

### 第二章 地域公共交通計画の基本方針

### 1. 課題に対する対応方針

春日部市の公共交通に関する課題を集約し、計画の策定に向け、以下のとおり課題対応 の方向性を整理した。



### 2. 基本方針

### 2.1基本的な考え方

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。

具体的には、上位関連計画で示されている、都市機能の誘導や集約による「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成と連動した、「地域公共交通ネットワーク」の形成を目指すものとする。

本計画の策定にあたって、春日部市における社会状況等の傾向が従前計画策定時点から大きく変化していないため、従前計画における基本理念は引き継ぐものとする。

### <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。

〇鉄 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: <u>鉄道・路線バス網を補完し、各地域の日常生活を</u> 支援する交通手段

〇タクシー: 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。

### ■春日部市地域公共交通計画の基本理念

<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

### ●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、「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ネットワーク

人口減少が進み、公共交通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。また、**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。

# 持続可能な公共交通ネットワークの実現

### 2.2 基本方針の設定

春日部市地域公共交通計画の基本理念をもとに、本計画の基本方針を以下に設定する。

### 基本方針

### 基本理念

# あらゆる世代にとって便利で、

### 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」

- ・春日部市における将来の人口減少及び少子高齢化への対応
- ・まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成により、あらゆる世代への公共交通の利用を促進し、市民の交流をより活発にする公共交通の実現

### 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」

- ・まちづくりにおける多極ネットワーク型コンパクトシティの実 現に資する、公共交通ネットワークの形成
- ・乗用車から公共交通への利用転換による二酸化炭素排出削減

### 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」

- ・利用者のニーズ、市民の生活利便性を踏まえ、各交通機関の連携 を見直し、乗換え交通等により市民が便利に利用できる公共交 通を実現
- ・将来的にも持続的に市民が利用できる公共交通を維持するため、 効率のよい運行計画により行政経費を適正化

### 第三章 地域公共交通計画の実施施策

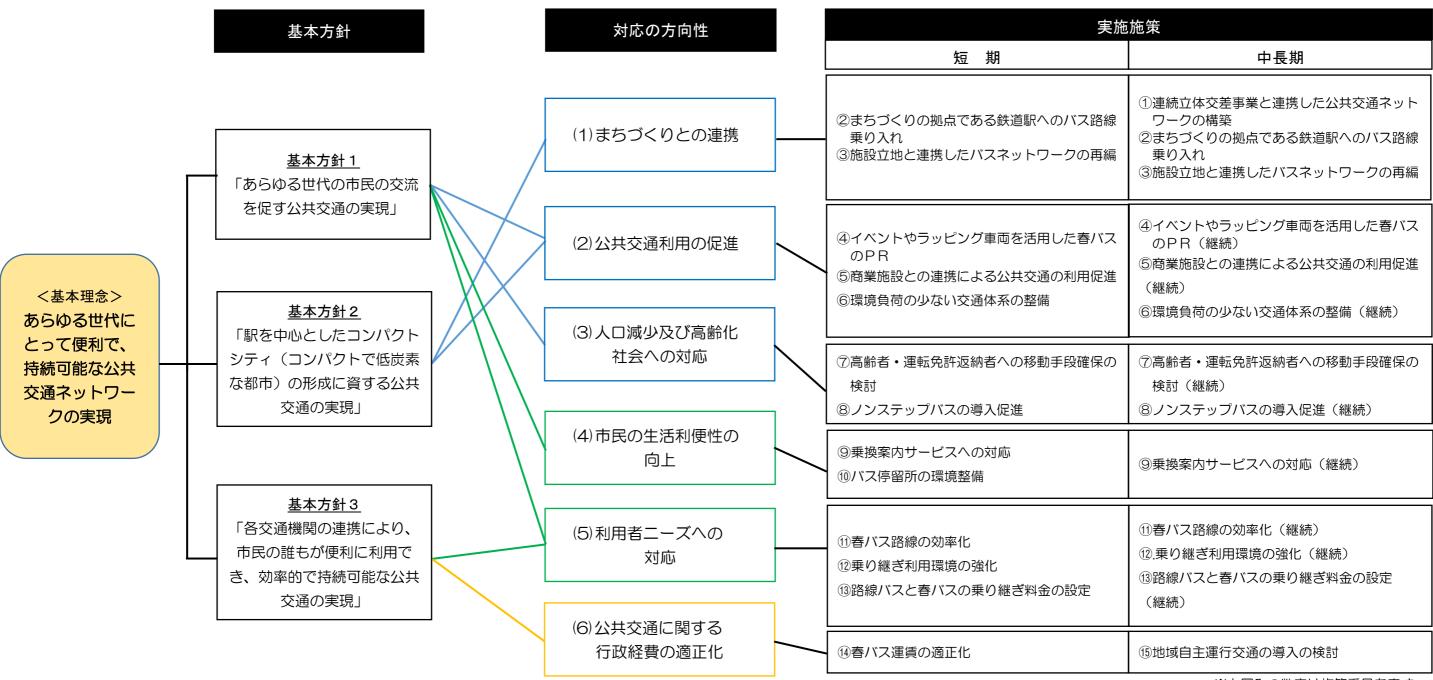
### 1. 実施施策の考え方

### 1.1 施策の期間

施策の期間は、本計画の策定から概ね4年(令和3年度~令和6年度)以内に実施予定の施策を「短期施策」、概ね4年以降に効果の発現を目指した施策を「中長期施策」として設定する。

### 1.2 実施施策の一覧

実施施策は対応の方向性を踏まえ、メニューの抽出、整理を行った。



※丸囲みの数字は施策番号を表す

### 2. 各公共交通機関の役割と施策の方向性

ここでは、前頁の施策のそれぞれの実施主体である各公共交通機関について、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	●広域交流を支援する拠点間・都市	・鉄道駅における交通結節機能の強
	間の交通手段	化
	・市内拠点間の移動及び他都市へ	・連続立体交差事業と連携した公共
	の広域の移動手段	交通ネットワークの再編
	・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	
路線バス	●市内移動の基幹的な交通手段	・主要施設等における交通結節機能
	・主に市内の移動の骨格を形成し、	の強化
	駅や主要施設、住宅地等を結ぶ移	<ul><li>バス車両のバリアフリー化の促進</li></ul>
	動手段	・公共交通の利用促進
春バス	●鉄道及び路線バス網を補完し、各	・主要施設等における交通結節機能
	地域の日常生活を支援する交通	の強化
	手段	・春バス利用環境の整備
	<ul><li>鉄道、路線バスではカバーできな</li></ul>	・路線の効率化
	い地域の住民の日常生活を支え	・春バスの認知度向上
	る移動手段	・行政経費の適正化
タクシー	●個人の自由な移動を支える交通	・公共交通の利用促進
	手段	・既存の公共交通を活用した、効率
	・鉄道、路線バス、春バスでもカバ	的な運行の検討
	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	

### 3. 実施施策のスケジュール

実施施策について、施策ごとのスケジュールを以下に示す。

	施策			美	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	主任	本	,,,,,,,,,,,,		実施時期(年度)					
対応の 方向性			春日部市	鉄道	線	タクシー	商業施設等	その他関係者	令和3年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和8年度	令和9年度
	① 連続立体交差事業とワークの構築	生連携した公共交通ネット	0	0	0	0						検討			-
	② まちづくりの拠点で ある鉄道駅へのバス路	豊春駅東口駅前広場	0		0				協議			運行	実施		<b>•</b>
	線乗り入れ	一ノ割駅	0		0							検討			-
(1)まちづくり との連携		市役所新本庁舎	0		0				検証	す・協議	-		運行実	施	•
	③ 施設立地と連携したバスネットワークの再	(仮称)新たな森公園	0		0				検証	す・協議	-		運行実	Æ	-
	編	赤沼·銚子口産業団地	0		0	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,						検討			<b></b>
		北春日部駅周辺地区 土地区画整理	0		0	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,						検討			<b></b>
	④ イベントやラッピング車両を活用した春バス のPR		0		0		0				i	継続実施	i.		<b>-</b>
(2)公共交通 利用の促進	⑤ 商業施設との連携による公共交通の 利用促進		0		0	0	0		検討・	協議		実	ME .		<b>-</b>
	⑥ 環境負荷の少ない交通体系の整備		0		0	0		0				検討			<b>-</b>
(3)人口減少 及び高齢化	⑦ 高齢者・運転免許返納者への移動手段確保 の検討		0		0	0					ŧ	対・協	<b>X</b>		<b>-</b>
社会への対応	⑧ ノンステップバスの導入促進		0		0							継続実施	Ē.		<b>-</b>
	⑨ 乗換案内サービスへの対応							0	情報提	供		: لا	ノテナン	ス	<b>-</b>
(4)市民の生活 利便性の向上	⑩ バス停留所の環境	豊春駅東口駅前広場	0						協議			実	施		<b></b>
	整備	市役所新本庁舎	0						検討	- 協議	•		実施		<b>-</b>
	⑪ 春バス路線の効率値	Ė	0		0	0			検討	- 協議	-		実施		<b>•</b>
(5)利田孝		乗り継ぎ拠点の整備	0	0	0				0			検討			<b></b>
(5)利用者 ニーズへの 対応	⑩ 乗り継ぎ利用環境 の強化	デジタルサイネージ	0	0	0	0		0	検討	・協議	-		実施		<b></b>
		サイクル&バスライド	0		0				協議			順次	実施		<b>-</b>
	③ 路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定		0		0				検討	- 協議	<b>-</b>		実施		<b></b>
(6)公共交通に 関する行政経費の	① 春バス運賃の適正化	<u></u>	0		0				検討	- 協議	•		実施		<b>-</b>
適正化	① 地域自主運行交通の	り導入の検討	0			***************************************		0				検討			<b></b>

### 4. 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





### 中長期施策

【実施主体】春日部市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【実施目的】春日部駅付近連続立体交差事業による駅前広場の整備に対応した、公共交通 ネットワークの再編を行う。

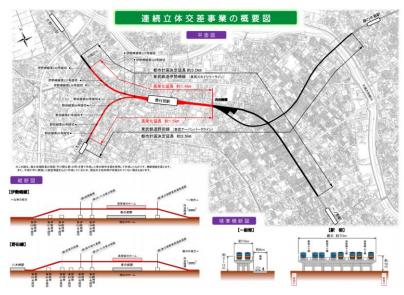
【個別事業】・各公共交通の乗降場の環境整備

- ・春日部駅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

### ○春日部駅付近連続立体交差事業の概要図



※このイメージは、あくまで市が作成したものであり、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません。



出典:春日部駅付近連続立体交差事業及び関連する都市計画について



### 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

### 短期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】春日部市立地適正化計画では、豊春駅を地域生活拠点と位置づけており、豊春駅 東口駅前広場の整備により、バス路線が乗り入れることで、地域生活拠点と地域 住民を結ぶ交通ネットワークの形成を図る。

【個別事業】・豊春駅東口駅前広場への春バス車両の乗り入れ

### ○豊春駅東口の整備イメージ



出典:春日部市

### 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】春日部市立地適正化計画では、一ノ割駅を地域生活拠点と位置づけており、一ノ割駅駅前 広場の整備により、バス路線の乗り入れを検討することで、地域生活拠点と地域住民を 結ぶ交通ネットワークの形成を図る。

【個別事業】・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

### 短期施策

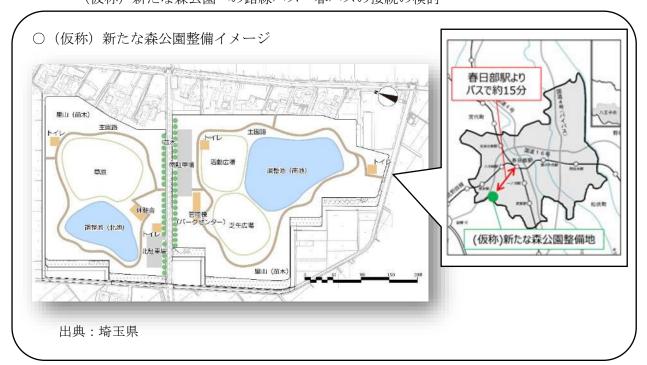
【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】公共交通ネットワークのさらなる充実のため、乗り継ぎ拠点となる新たな施設への乗り入れを行い、乗り継ぎの強化を行う。

【個別事業】・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



### 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】公共交通ネットワークのさらなる充実のため、乗り継ぎ拠点となる新たな施設への 乗り入れを行い、乗り継ぎの強化を行う。

【個別事業】・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

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者、商業施設等

【実施目的】イベントやさまざまな広報活動によるPRで春バスの認知度を高め、より一層の利用促進を図る。

【個別事業】・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 藤まつりでの車両展示や、大凧マラソン大会等の市内イベントの来場者等の輸送に 春バス車両を活用

### ○イベント時の春バス活用例





- ・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

「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





### ⑤商業施設との連携による公共交通の利用促進

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者、タクシー事業者、商業施設等

【実施目的】市内経済の活性化と公共交通の利用促進のため、商業施設と連携した施策を実施し、 新たな公共交通利用者の増加を図る。

【個別事業】・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

### 短期施策・中長期施策

【実施主体】春日部市、交通事業者、地域住民

【実施目的】環境に配慮した移動手段や交通体系を整備するとともに、地域コミュニティの活性化を 図る。

【個別事業】・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





### (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

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者、タクシー事業者

【実施目的】高齢化の進展により人口に占める高齢者の割合が増えているとともに、高齢ドライバーに よる交通事故により、運転免許の自主返納を行う高齢者が今後も増えていくことが予想さ れている。高齢者や運転免許返納者が、安心していきいきと暮らせるよう、公共交通を 利用した移動しやすい環境を整備する。

【個別事業】・福祉部局等と連携し、高齢者や運転免許返納者に対する施策等について、検討を行う



### ⑧ノンステップバスの導入促進

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】バスのバリアフリー化を促進するため、ノンステップバスの導入を進め、誰もが利用し やすいバス乗降環境の整備を行う。

【個別事業】・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

### ○ノンステップバス乗降体験



出典:春日部市

### (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



### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、乗換案内サービス事業者

【実施目的】春バスの運行情報については、一部の乗換案内サービス業者のみの掲載となっている状況であるため、幅広く時刻表、沿線情報などの情報を乗換案内サービス事業者などに提供する。また、将来の活用が期待されている MaaS との連携を意識した乗換案内など、利用者が運行状況を把握しやすい環境の整備を行う。

【個別事業】・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

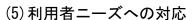
### 短期施策

【実施主体】春日部市

【実施目的】主要な施設のバス停留所において、上屋等の設置を検討することにより、利用環境の向上 を図る。

【個別事業】・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



### ⑪春バス路線の効率化



### 短期施策・中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者、タクシー事業者

【実施目的】春バスは、運行所要時間の長い路線が多く、便数も少ないことが課題であるため、より利便性が高く、効率的な運行への見直しを行う。また、鉄道駅と春バス路線との乗り継ぎや路線バスと春バス路線との乗り継ぎを強化するため、乗り継ぎ拠点での乗り継ぎ環境の整備や MaaS 活用による乗り継ぎ情報の提供など、ハードとソフトの整備を一体的に行い、効率化を行うことで利用促進を図る。

【個別事業】・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

### ○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					
	春日部市役所、地方庁舎、秀和総合病院、					
主要施設	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					
/	栄町会館入口、公民館前(豊野)、局前					
停留所	吉妻(朝日バス)⇔江戸川中学校(春バス)					

※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

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、交通事業者、広告事業者

【実施目的】市民アンケートの結果から、公共交通の乗り継ぎのしやすさを求める意見が多いこと から、ダイヤの調整や乗換案内情報の提供等により、効率的な乗り継ぎが可能な環境の 整備を行う。

【個別事業】・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

○事例:ときがわ町「せせらぎバスセンター」 埼玉県ときがわ町では、ハブ&スポーク方式による路線バスの再編が行われた。



出典:埼玉県ときがわ町

○事例:熊谷市「熊谷駅前広場 デジタルサイネージ」 歩工児熊公市の熊公駅五面口駅前広場には、地図表示の熊公駅五面口駅前広場には、地図表示の熊公駅五面口駅前広場には、地図表示の熊公駅五面口駅前広場には、地図表示の北京

埼玉県熊谷市の熊谷駅正面口駅前広場には、地図表示やバス乗場案内などの機能をもったデジタルサイネージを設置し、情報ツールとして活用している。



出典:埼玉県熊谷市



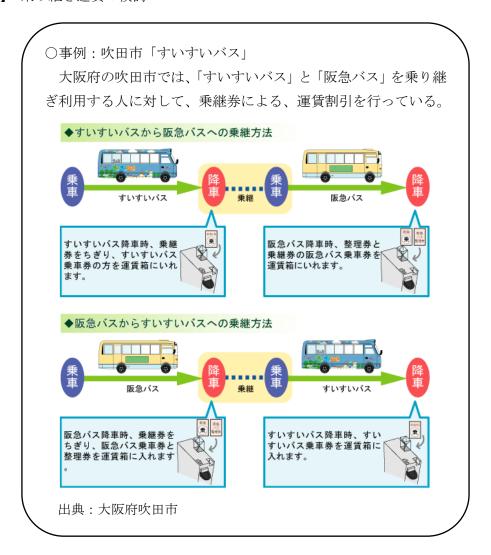
### (3)路線バスと春バスの乗り継ぎ料金の設定

### 短期施策 • 中長期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】市民アンケートの結果から、公共交通の乗り継ぎのしやすさを求める意見が多いこと から、路線バスと春バスとの乗り継ぎ利用者の運賃割引の導入を検討する。

【個別事業】・乗り継ぎ運賃の検討



### (6) 公共交通に関する行政負担の適正化

### (4)春バス運賃の適正化



### 短期施策

【実施主体】春日部市、バス事業者

【実施目的】現在の春バス運賃が路線バスの運賃と比較して低い金額となっていることに加え、春バスの多くの路線で公費負担率が高い状況となっているため、財政負担の適正化を図っていく。

【個別事業】・路線バスと同水準の運賃設定の検討





### ⑤地域自主運行交通の導入の検討

### 長期施策

【実施主体】春日部市、地域運行主体

【実施時期】中長期

【実施目的】地域の実情やニーズに即した末端交通が求められているため、地域が自ら運営する公共 交通の導入についても可能性を検討する。

【個別事業】・地域自主運行交通の導入支援

### 第四章 達成状況の評価と進捗管理

### 1. 指標と目標の設定の考え方

### 1.1 評価の期間

指標設定を行うにあたり、指標の達成時期は本計画期間と同様に令和3年度から令和9年度までの7年間とする。

### 1.2 指標の設定

第二章で設定した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を踏まえて設定する。

### ■上位関連計画での公共交通に関する成果指標

計画	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	目	# <b></b>	
(計画期間)	│    成果指標 │	現状値	目標値	備考
第2次春日部市	鉄道・バスの一日 平均乗降客数	172,000 人 (平成 28 年度)	172,000 人	
総合振興計画 (令和9年度まで)	ノンステップバス 導入台数	29 台	39 台	
春日部市	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	
立地適正化計画 (令和 22 年度まで)	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

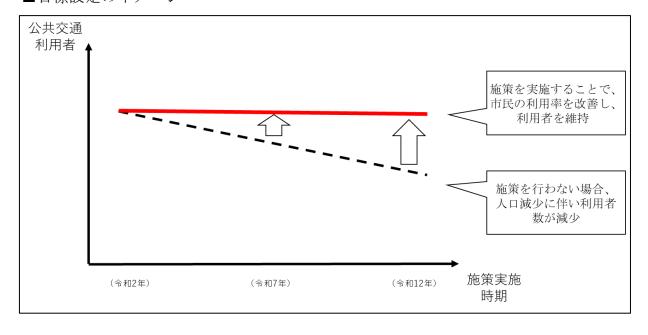
### 1.3 目標の設定

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する。

### 1.4 目標数値の考え方

春日部市の人口は平成 15 年以降減少傾向となっており、将来の推計人口においても、引き続き減少を続けることが予測されている。公共交通のサービス利用者は基本的には市全体の人口の減少に伴って減少することが想定されるため、本計画における目標設定は、人口減少期においても、利便性の向上等による公共交通の質向上により、公共交通利用者の現状値を維持することを基本的な目標する。

### ■目標設定のイメージ



### 2. 指標と目標

本計画における、指標と目標を以下に示す。

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)		100% ノンステップバス導入率
(4)市民の生活利便性の	公共交通利用圏域の人口力バー率	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 人ロカバー率
向上	K	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

### 3. 達成状況の評価と進捗管理

### 3.1 達成状況の評価

各指標に対する達成状況の評価は、以下に示す検証方法にて実施する。

指標	検証方法
バスの乗り入れが可能な鉄道駅数	各駅の駅前広場や、接続道路の整備状況によ り確認を行う
公共交通利用者数	各交通事業者の年間利用者数のデータより、 利用状況を確認する
公共交通におけるノンステップバスの導入率	路線バス事業者の状況によりノンステップ バスの導入率を確認する 導入率=ノンステップ化完了台数/市内の 路線バス事業者がノンステップ化を希望す る台数×100
公共交通利用圏域の人口カバー率	各交通事業者の路線データ及び国勢調査等 の統計データより、人口カバー率の分析を行 う
公共交通に関する住民満足度	春日部市総合振興計画における市民意識調 査の回答結果より、公共交通に対する満足度 を確認する
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 ※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)
コミュニティバス運行における営業係数	春バスの運行データより、営業係数の算出を 行い確認する 営業係数=(運行経費×100)/運賃収入

### 3.2 進捗管理

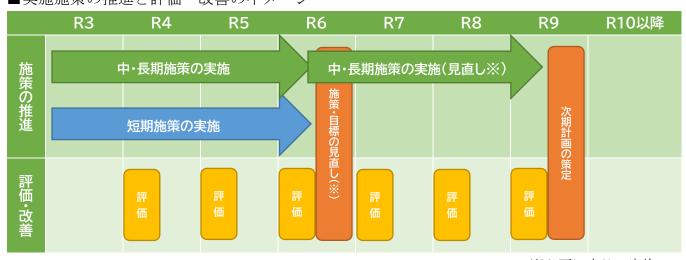
本計画の推進に向けては、社会状況の変化等により、当初の想定された各事業の影響・効果が十分に発現しない可能性も考えられるため、目標の達成状況を下表に示す通り適時に把握し、評価・検証を行い必要に応じて施策内容や目標値等の見直しを行う。

### ■指標に対する評価スケジュール

指標	実施主体	短期			中長期		钥	# <del>**</del>	
1日1宗		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	,
バスの乗り入れが	春日部市								
可能な鉄道駅数									
公共交通利用者数	春日部市								各交通事業者にデータの提供を依頼
	各交通事業者								し、毎年度、市が集計する
公共交通における	春日部市								路線バス事業者にノンステップバス
ノンステップバスの	路線バス事業者		•	•	•	•	•	•	の導入台数を確認し、毎年度、市が
導入率									集計する
公共交通利用圏域の	春日部市								国勢調査の公表年度以降に実施
人口カバー率									
公共交通に関する	春日部市		0			0	0		総合振興計画の市民意識調査後に実
住民満足度	各交通事業者								施
路線バスと春バス等の	春日部市		0			0	0		路線の再編やルート変更を実施した
乗り継ぎ拠点数	路線バス事業者								場合に実施
コミュニティパス運行	春日部市								毎年度、市が集計する
における営業係数									

●実施 ○必要に応じて実施

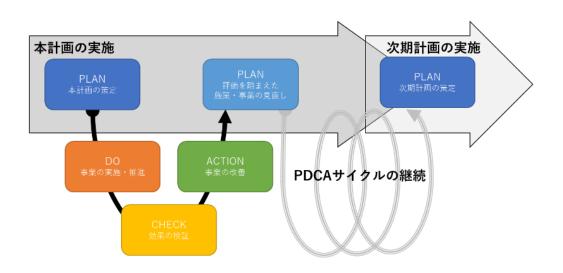
### ■実施施策の推進と評価・改善のイメージ



※必要に応じて実施

### ■ P D C A サイクルのイメージ

具体的には、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。



工程	実施内容
計画(Plan)	春日部市地域公共交通活性化協議会において、基本理念、基
	本方針の実現に向けた実施施策や、指標、目標等を検討し、
	本計画を策定する。
実行(Do)	目標を達成するために設定した施策を、計画に沿って、それ
	ぞれの実施主体が関係者と連携して実施する。
評価(Check)	設定した目標を評価するために必要なデータを整理し、評価
	スケジュールに基づき評価を行う。
	実施施策については進捗状況の確認、目標については設定し
	た目標値への達成状況を確認する。
改善(Action)	評価の結果や事業の実施状況、さらには社会環境の変化など
	を踏まえ、必要に応じて実施施策や目標値等の見直しや改善
	を図る。

### 春日部市地域公共交通計画

発行 春日部市

編集 都市整備部都市計画課

作成 2021年(令和3年)3月

〒344-8577 春日部市中央六丁目2番地

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

市制施行 15 周年を記念して、 「住んで良かった」と思えるまちを実現させるため、 市民憲章を制定しました。

春日部市民憲章とは、 春日部市のより良い理想の姿を掲げ、 それを市民全員で実現するための道しるべとなるものです。



### 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

