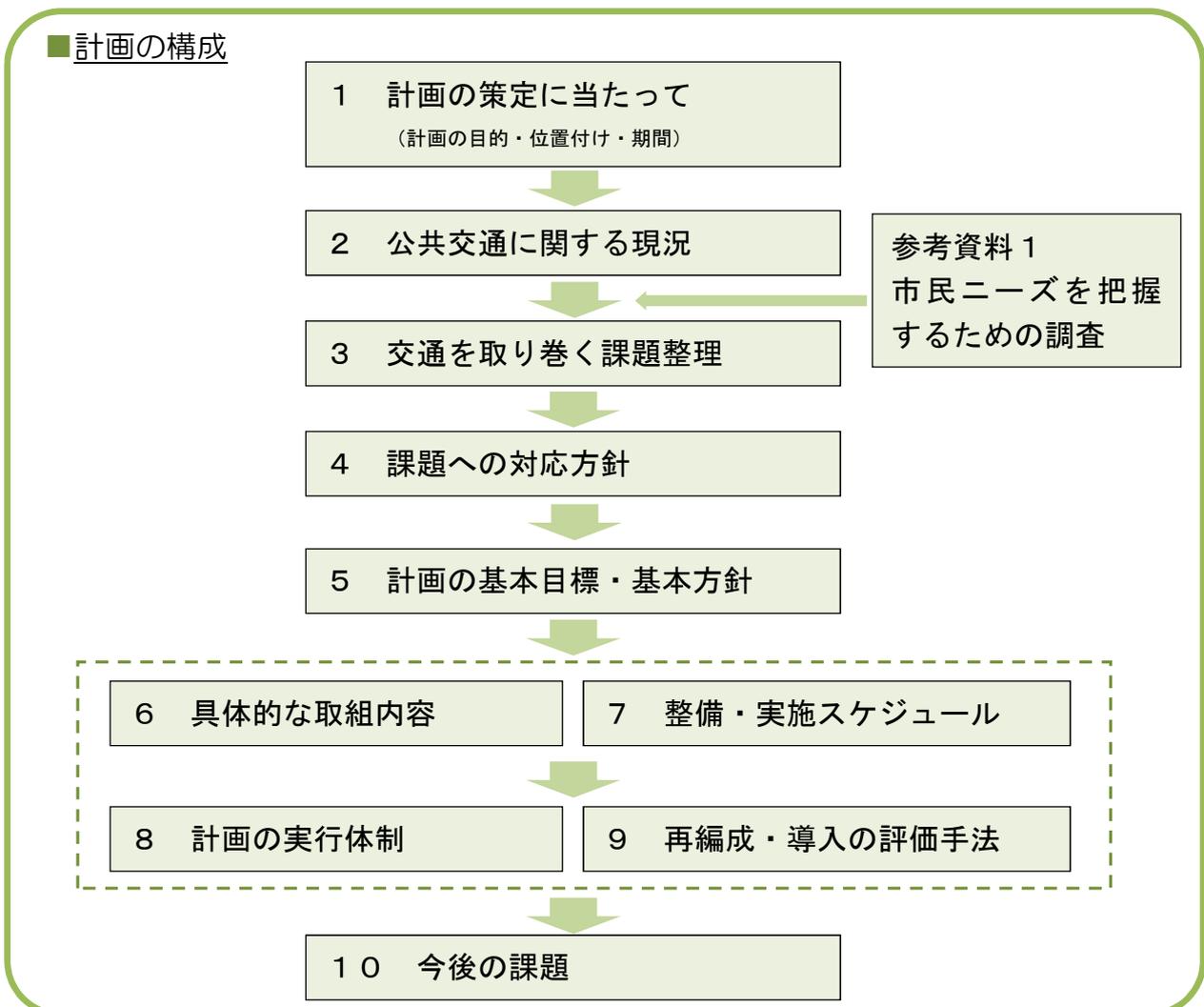


# 1. 計画の策定に当たって

## 1-1 計画の目的

草加市では、平成10年度に策定した草加市バス路線網整備計画に基づき、民間バス事業者との協議・調整により、バス路線の延伸や拡充を図ってきました。しかし、計画策定から約14年を経て、日暮里・舎人ライナーの開設や都市計画道路の整備等により開設した路線の運行状況のほか、市民の生活スタイル、移動手段やニーズの変化を組み入れた評価を改めて行う必要が生じています。また、高齢化や核家族化の進行に伴い、通院や買物など日々の生活の中で利用可能な、利便性の高い移動手段を提供する必要性も高まりつつあります。

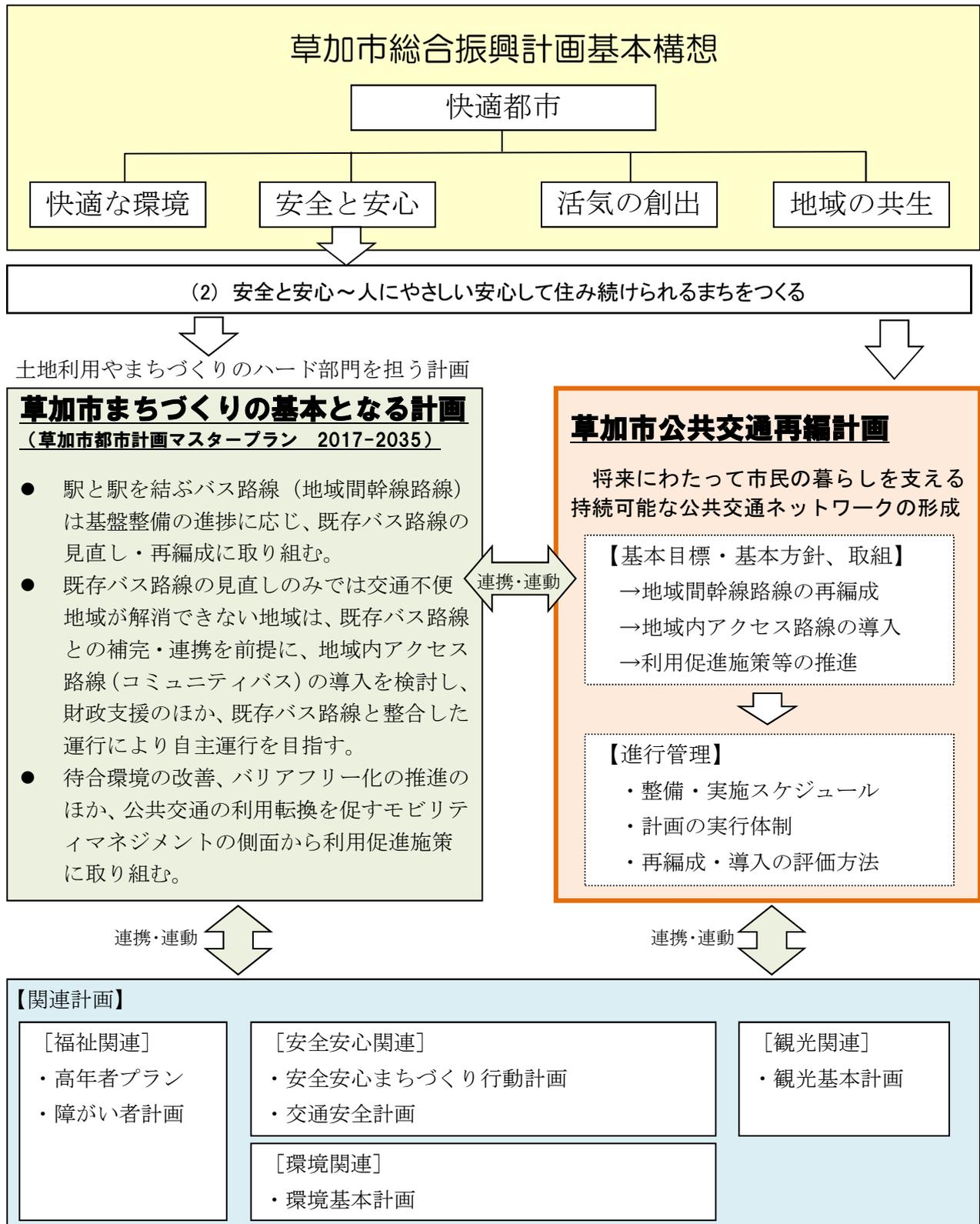
このようなバス路線を取り巻く環境の変化を踏まえ、高年者や障がい者、子育て世代の方など誰もが暮らしやすいまちづくりに向け、市立病院などの医療機関、商業施設及び公共施設並びに駅へのアクセスを踏まえた「計画公共交通網」を形成するとともに、将来に渡り市民のニーズと期待に応えることができ、バス路線の利用促進と充実につながる施策の体系として平成25年7月に「草加市公共交通再編計画」を策定しました。計画策定から3年が経過する中、上位計画となる「第四次草加市総合振興計画」の策定や「草加市まちづくりの基本となる計画（草加市都市計画マスタープラン2017-2035）」の改定、また関連計画の策定や見直しが進んできたことから、草加市公共交通再編計画を見直すこととしました。



## 1-2 計画の位置付け

本計画は第四次草加市総合振興計画基本構想を上位計画とし、本構想における「安全と安心～人にやさしい安全して住み続けられるまちをつくる 2)安全で円滑な交通」の推進に向けて、草加市内の公共交通体系のうち、バスやタクシー等に焦点を当て、基本目標や基本方針、具体的な取組などを示したものです。

また、本計画は、草加市まちづくりの基本となる計画などの関連計画と連携・連動するものとなります。

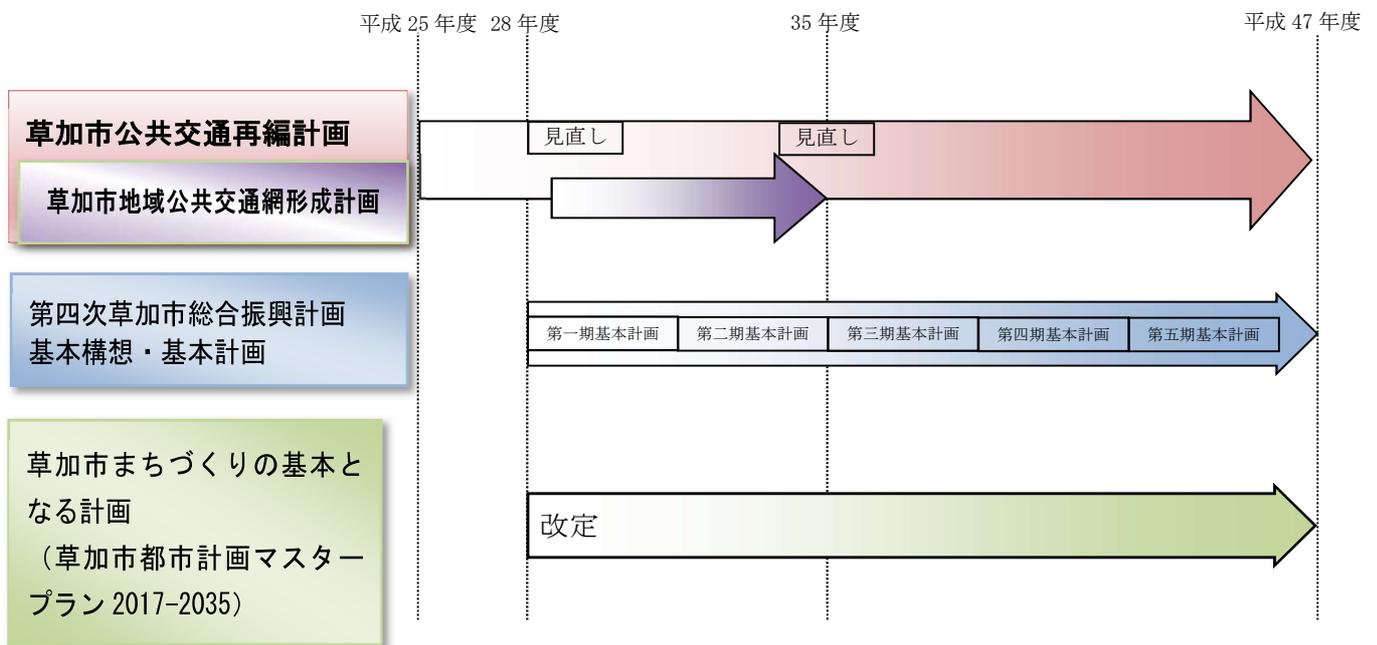


### 1-3 計画期間

本計画の目標期間は上位計画である「第四次草加市総合振興計画基本構想（平成27年9月）」や、関連計画である「草加市まちづくりの基本となる計画（平成29年3月）」が平成47年度までを計画期間としていることから、その整合性を図るとともに、中・長期的に取り組むべき課題路線が含まれているため、実施に向けた調整期間などを考慮し、平成25年度から同47年度（2013年-2035年）までとします。

ただし、上位計画の見直し時期に合わせ本計画の見直しを行うとともに、社会情勢の変化や都市基盤整備の状況等を考慮し、見直しを実施します。

#### 【上位計画等との関連性】



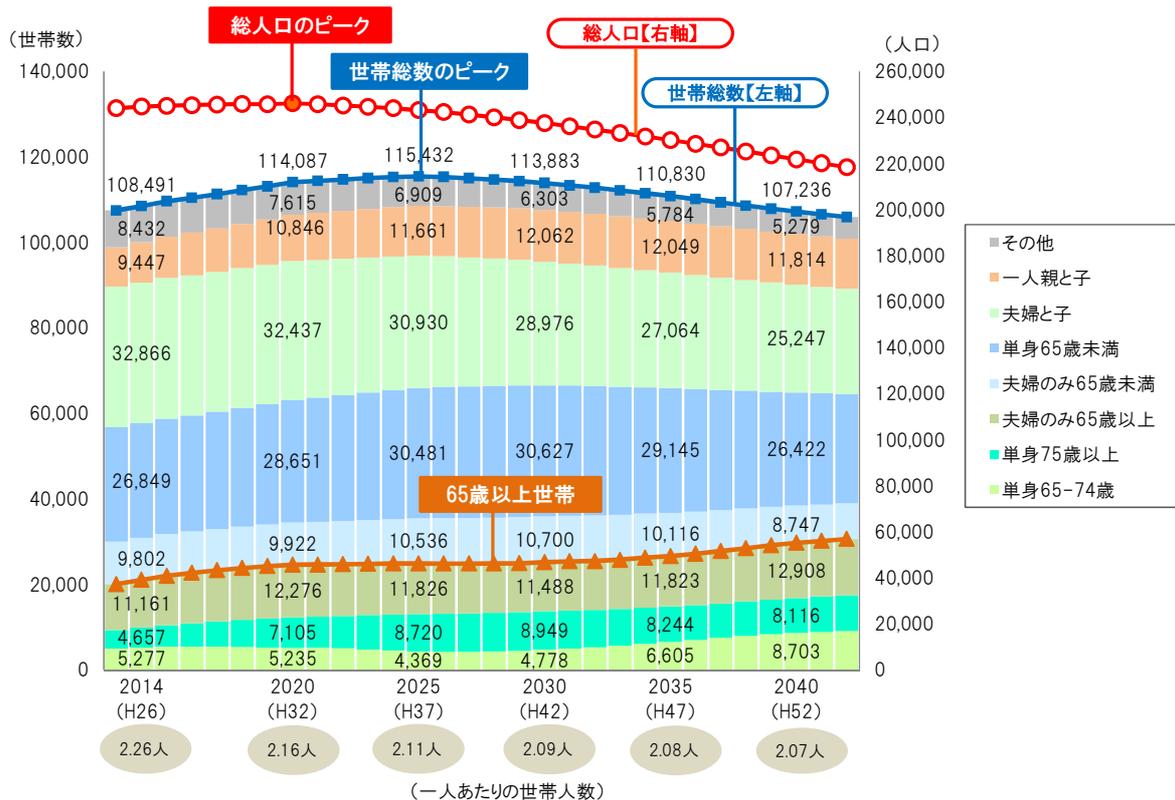
## 2. 公共交通に関する現況

### (1) 地域特性

#### ①人口・世帯状況

- ・草加市の人口・世帯数は、平成 26 年 4 月 1 日現在で、人口 244,715 人、世帯数 108,745 世帯であり、総人口が平成 32 年をピークに減少に転じる見通しに対して、世帯総数は平成 37 年まで増加を続けた後、減少する推計結果となっている。
- ・また、高齢化が進み、高年者のみの世帯が増加することも課題となっている。

#### ■家族類型別将来世帯推計



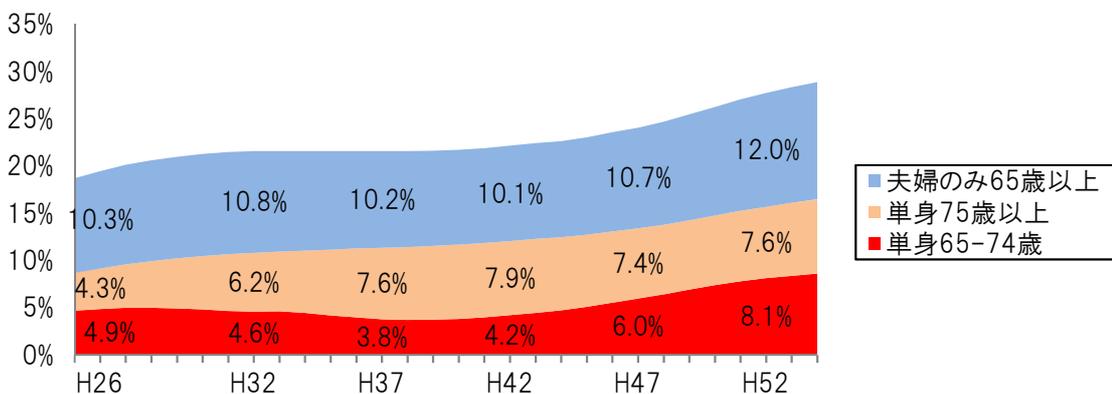
※グラフ上の世帯数及び内訳は平成 22 年の国勢調査を基に算出しているため、実数とは一致しない。

●「夫婦のみ」の年齢は世帯主の年齢

世帯主率法にて算出

出典：草加市統計データブック 2016

#### ■将来高齢者世帯割合推計

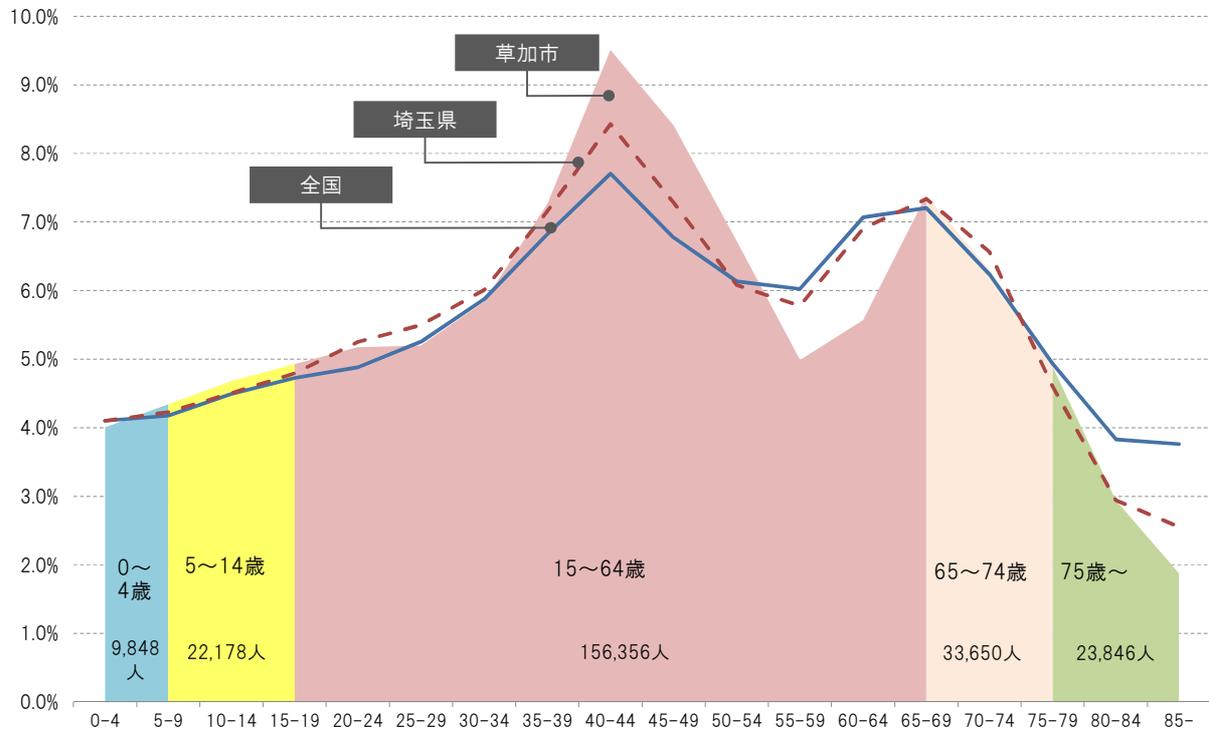


世帯主率法にて算出

出典：草加市統計データブック 2016

■人口構成比（平成 28 年 1 月 1 日時点，5 歳階級）

・草加市の人口構成は、全国・埼玉県と比較すると、40～54 歳の比率が高く、55～64 歳及び 85 歳以上の比率は低くなっている。



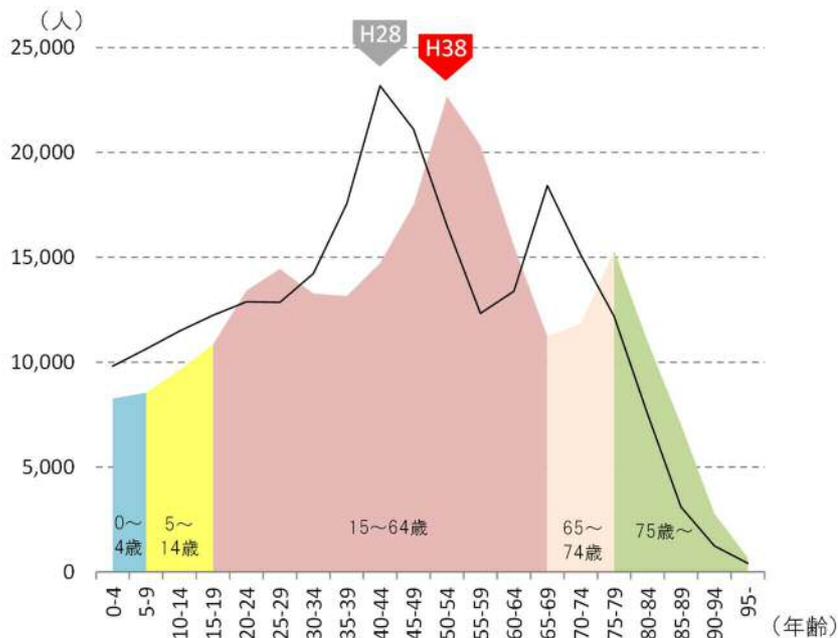
資料：草加市の数値は平成 28 年 1 月 1 日時点の住民基本台帳、全国・埼玉県の数値は総務省統計局による平成 26 年 10 月 1 日時点の人口推計

出典：草加市統計データブック 2016

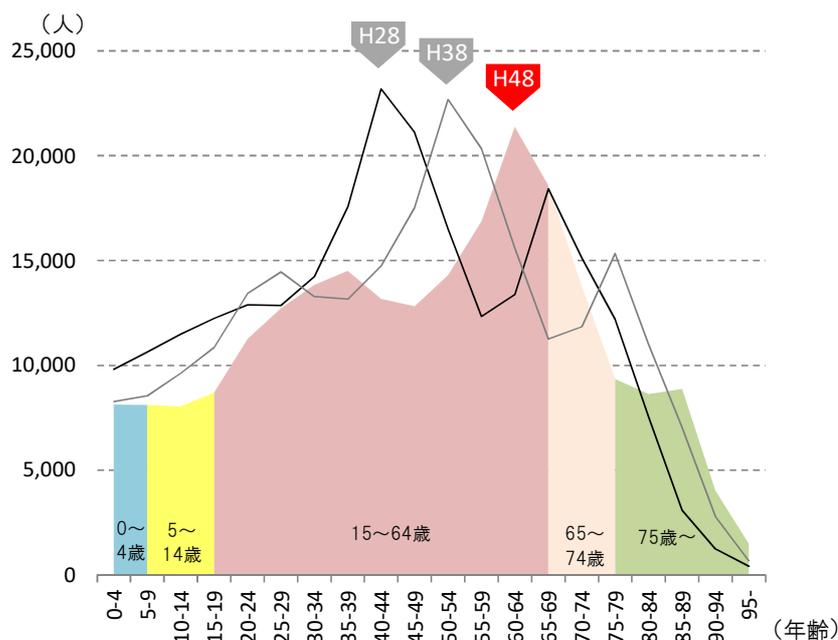
■将来の人口構成（5歳階級毎の推移）

・ 10～20年後では、14歳以下人口が減少し、75歳以上人口が増加する。30～40年後では、人口のボリュームゾーンである「団塊ジュニア世代」が65歳以上となり、高齢化が加速する。

●10年後（平成38年）

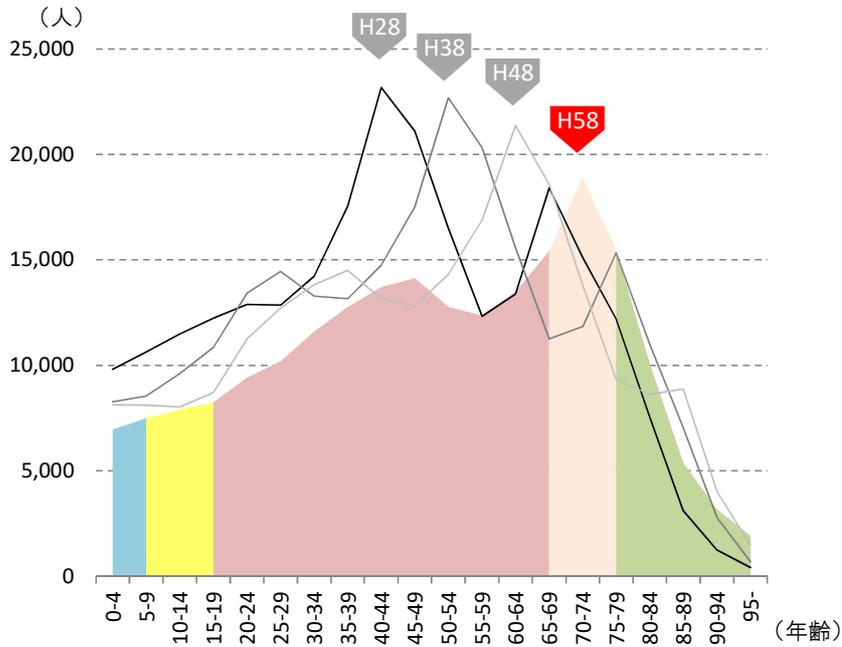


●20年後（平成48年）

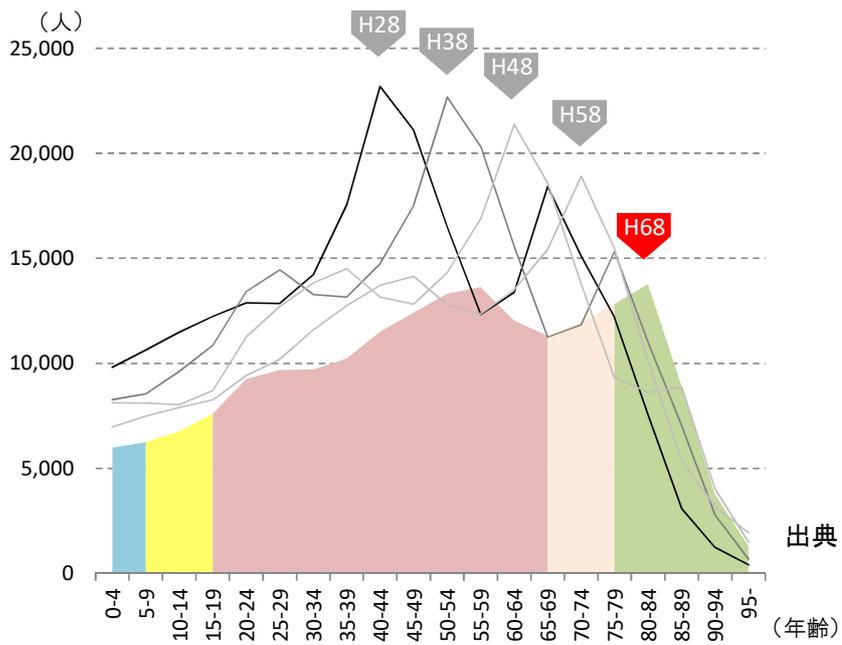


資料：平成28年4月1日時点の住民基本台帳。平成38年以降は、平成26年4月1日時点の住民基本台帳を基にした本市による独自推計。（本項・次項の図）

●30年後（平成58年）



●40年後（平成68年）



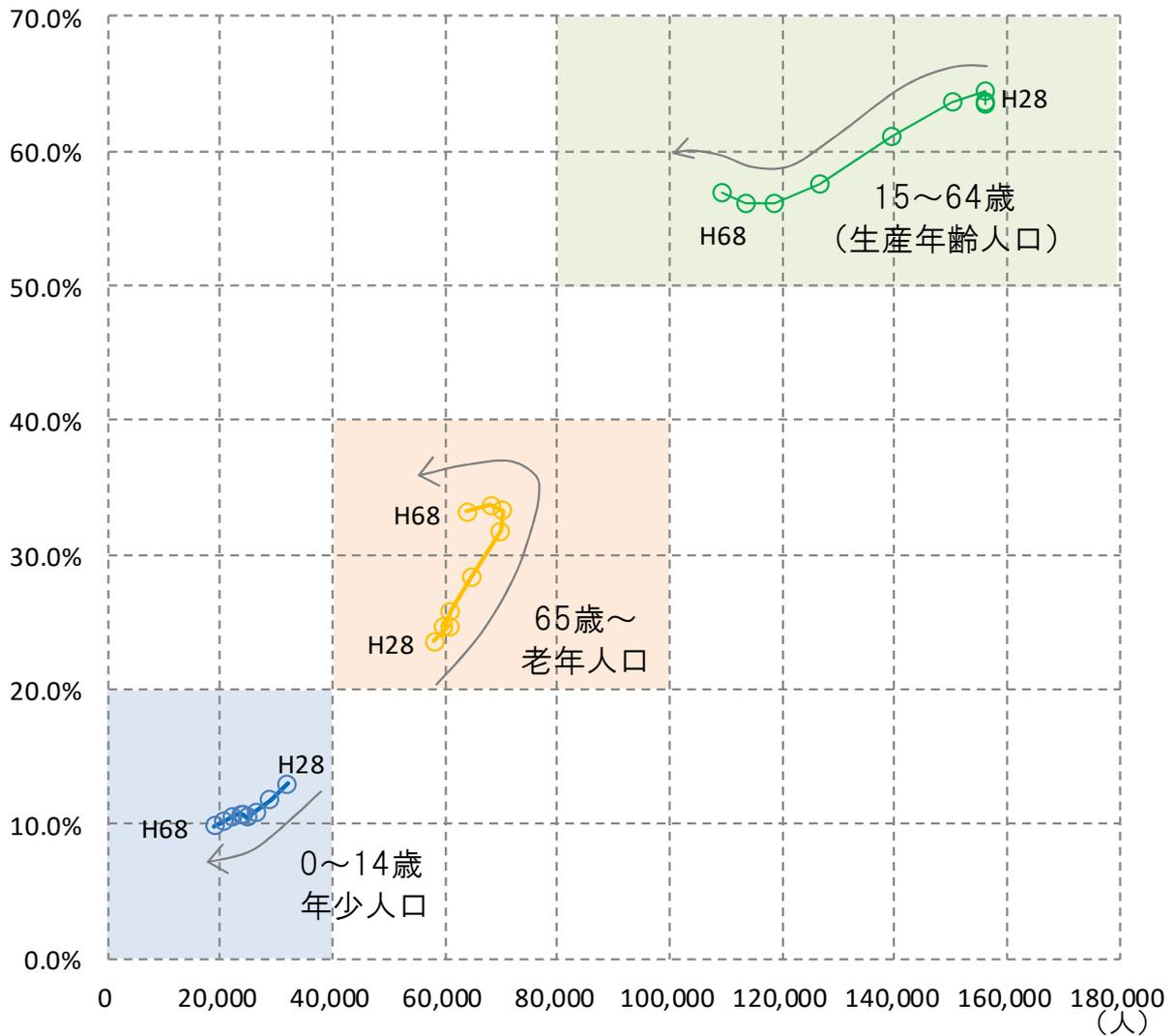
出典：草加市統計データブック 2016

■変化の速度（年齢3区分毎）

・ 年齢3区分毎に人口数・年齢区分別構成比の推移を見ると、変化が加速する時期に違いがある。大きな変化が見られるのは、生産年齢人口及び老年人口は H43-58 年の 15 年間、年少人口は H28-43 年の 15 年間である。

●5 年毎の人口・区分別構成比の変化

(区分別構成比)

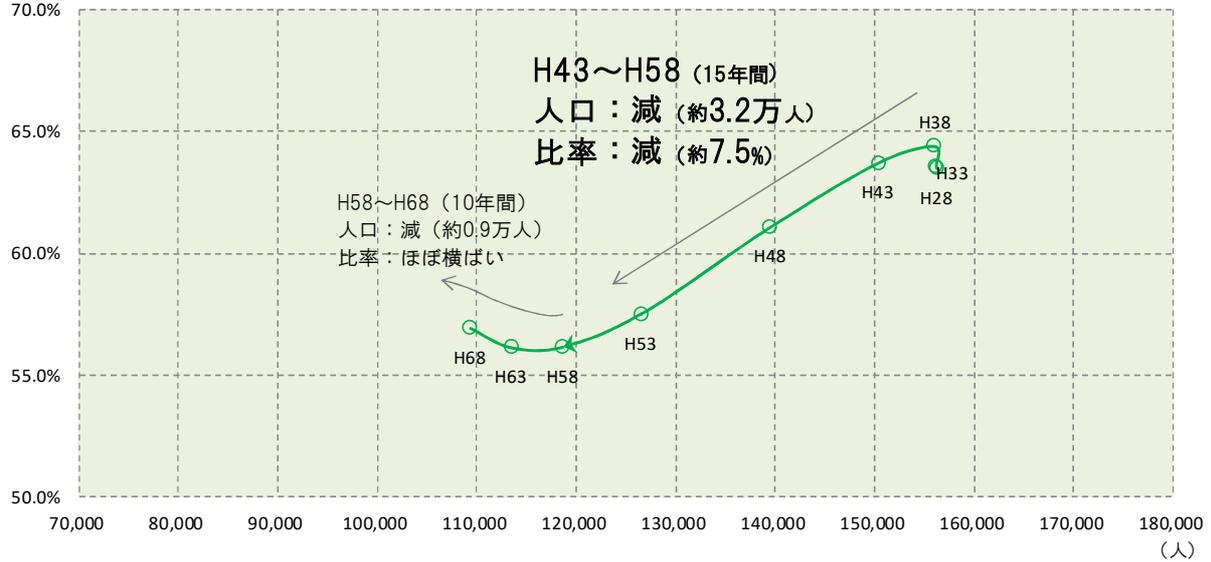


資料：平成 28 年 4 月 1 日時点の住民基本台帳。平成 33 年以降は、平成 26 年 4 月 1 日時点の住民基本台帳を基にした本市による独自推計。(本項・次項の図)

出典：草加市統計データブック 2016

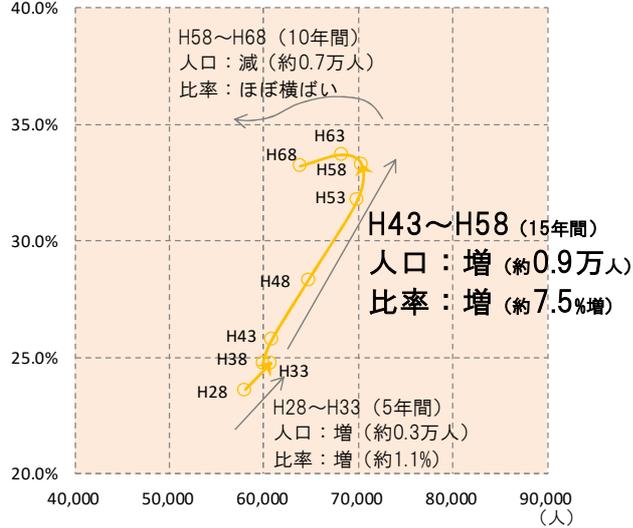
## ●生産年齢人口（15-64歳）の変化

(区分別構成比)



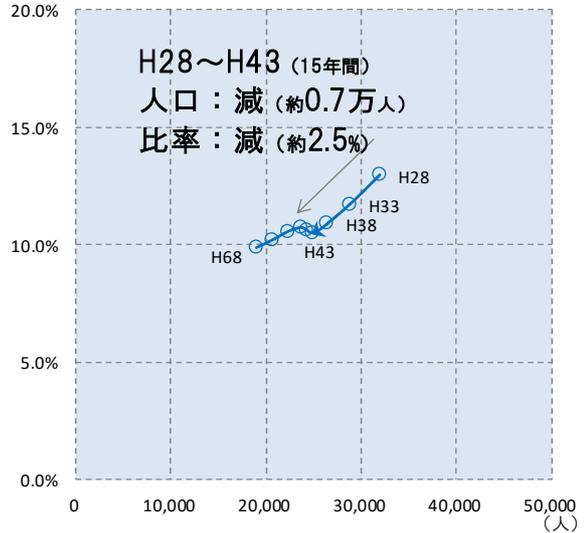
## ●老年人口（65歳）の変化

(区分別構成比)



## ●年少人口（0-14歳）の変化

(区分別構成比)

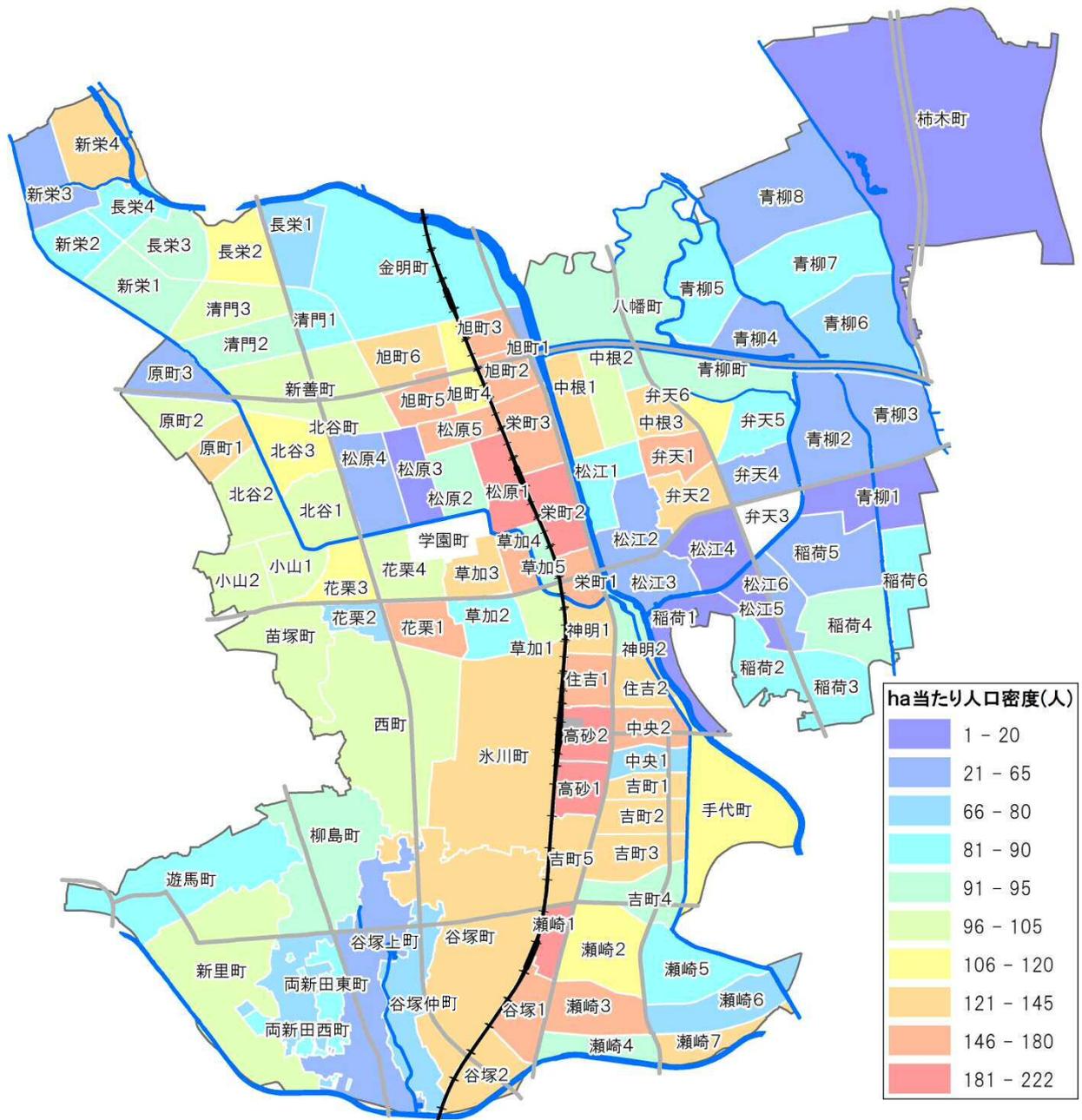


出典：草加市統計データブック 2016

■地域で見るデータ（町丁目別人口密度）

・町丁目別に人口密度を見ると、地域によって特徴がある。鉄道の沿線に近いほど、密度が高くなっている。一方で、工業地帯周辺（青柳・稲荷・松江）や市街化調整区域（柿木町）、建て替え中の松原団地（松原3丁目）では密度が低くなっている。

●町丁目別人口密度（平成 28 年 1 月 1 日現在）-1ha あたりの人口-



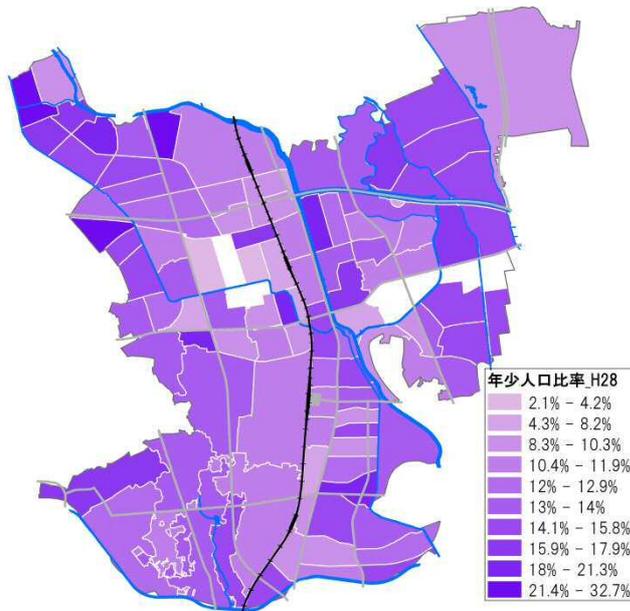
資料：住民基本台帳

出典：草加市統計データブック 2016

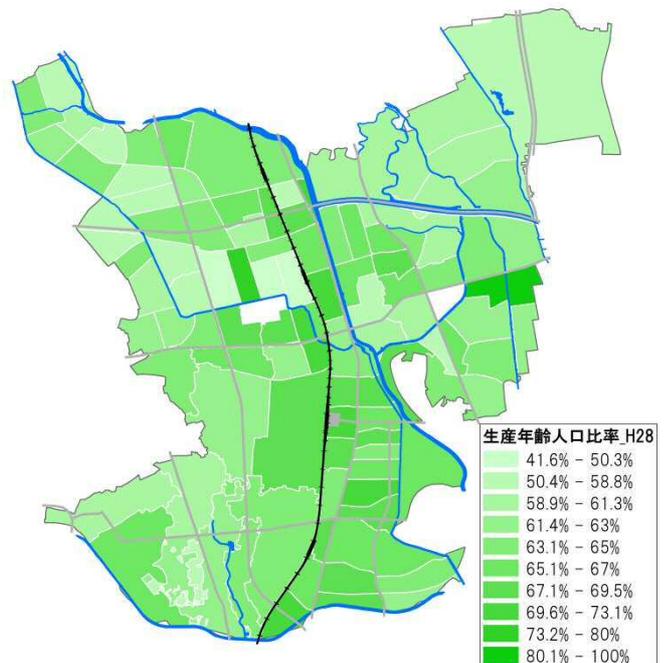
■地域で見るデータ（町丁目別3区分の比率）

・各年齢区分の割合を見ると、地域ごとに特徴があり一様でないことが分かる。鉄道の駅や沿線付近は比較的生産年齢人口の割合が高く、年少人口や老年人口の割合は、駅から離れた地域でやや高くなっている。

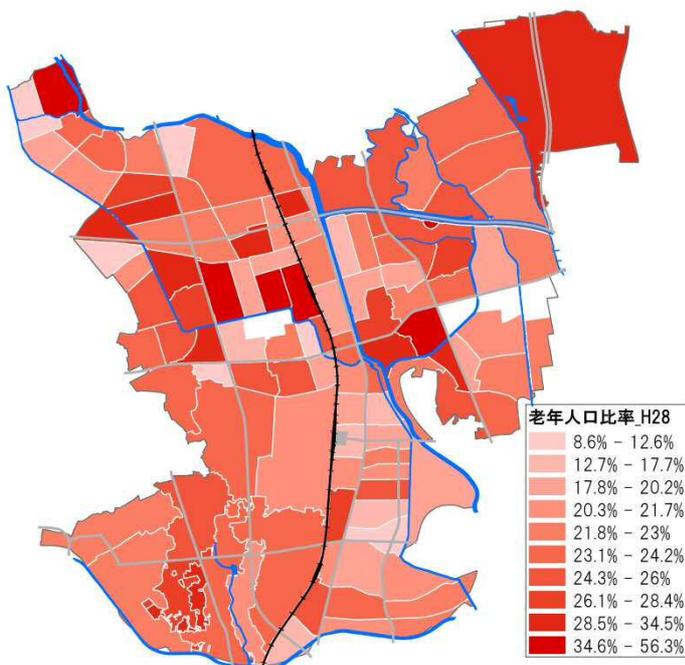
●15歳未満人口（年少人口）割合  
（平成28年1月1日現在）



●15～64歳人口（生産年齢人口）割合  
（平成28年1月1日現在）



●65歳以上人口（老年人口）割合  
（平成28年1月1日現在）



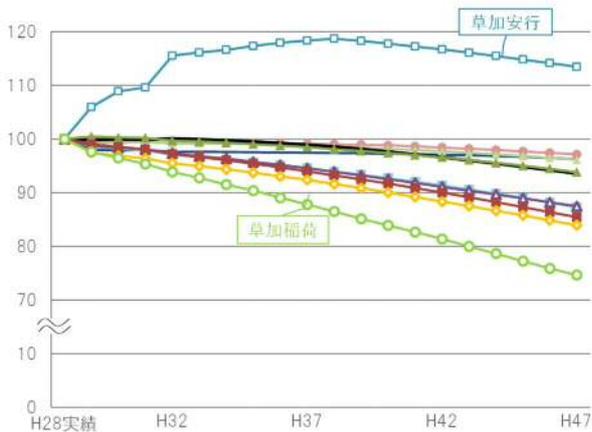
資料：住民基本台帳

出典：草加市統計データブック 2016

■地域で見るデータ（地域別将来人口推計）

・各地域の将来人口を推計した結果、地域毎に人口変動に違いが見られる。松原団地建て替えの影響により草加安行地域では当面増加傾向となるが、その他の地域は市全域と同様に人口が減少するものと推計される。特に、草加稲荷地域では、人口減少の比率が大きくなるものと推計されている。

●地域別将来人口指標【全体】（平成28年1月1日=100とした場合）



**【草加市のコミュニティ地域】**  
 今後、社会の変化や不慮の災害に適切に対応していくためにも、地域によるまちづくり活動を推進し、地域コミュニティの維持・発展を図る必要がある。  
 そのため、本市では、まちづくりの取組に当たっては、10地区の地域を基礎的な単位として位置付けている。

●H37 [H28=100とした場合の指標]

●H47 [H28=100とした場合の指標]



[ ]内は、平成28年1月1日を100とした場合の各年4月1日の指標。

地図の表示は、濃い（増加・減少小） ←→ 薄い（減少大）

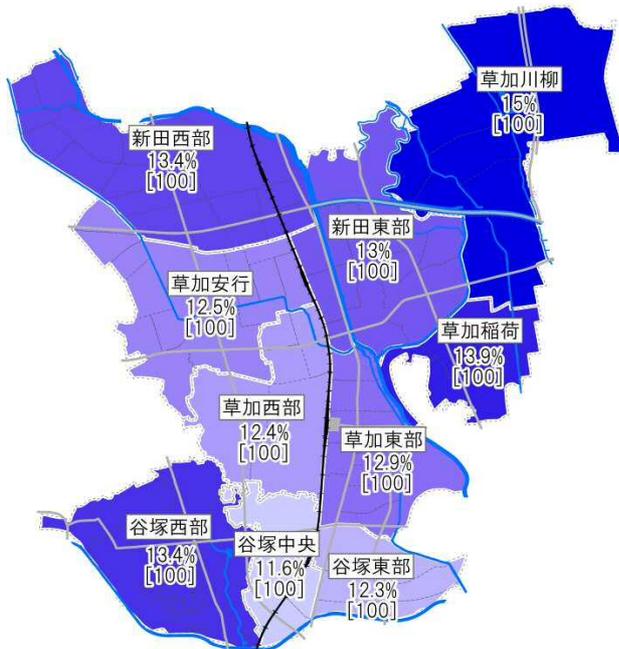
資料：地域地図と住民分布を空間的に結合処理し、住民情報に地域属性を付与後、地域毎の移動率を算出。その後、コーホート要因法を用いて地域毎の将来人口を独自推計。（松原団地建て替え事業による影響も考慮）

■地域で見るデータ（地域別将来人口推計 年齢3区分別）

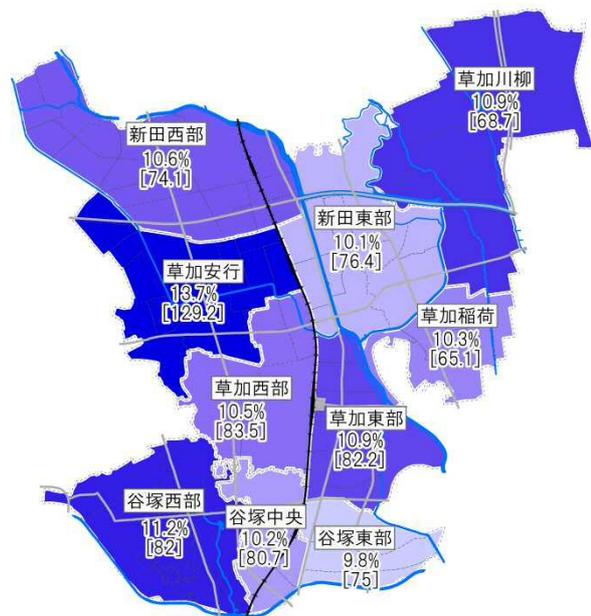
・年少人口は、今後ほとんどの地域で大きく減少すると推計される。ただし、草加安行地域は、松原団地建て替えの影響もあり、今後10年間は増加傾向にあると推計される。

●地域別将来人口比率【0～14歳（年少人口）】

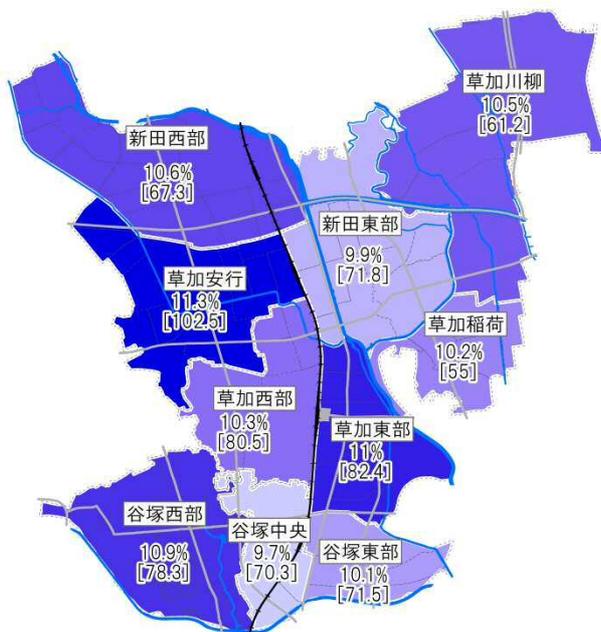
●H28 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



●H37 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



●H47 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



上段は、各年の年齢3区分の比率。

下段[ ]内は、平成28年1月1日を100とした場合の各年4月1日の指標。

地図の表示は、濃い（年齢3区分比率高）←→薄い（年齢3区分比率低）

資料：地域地図と住民分布を空間的に結合処理し、住民情報に地域属性を付与後、地域毎の移動率を算出。その後、コーホート要因法を用いて地域毎の将来人口を独自推計。（松原団地建て替え事業による影響も考慮）

■地域で見るデータ（地域別将来人口推計 年齢3区分別）

・生産年齢人口は、特に谷塚東部、谷塚中央、草加稲荷地域で減少幅が大きく、年齢3区分の比率も低くなるものと推計されている。

●地域別将来人口比率【15～64歳（生産年齢人口）】

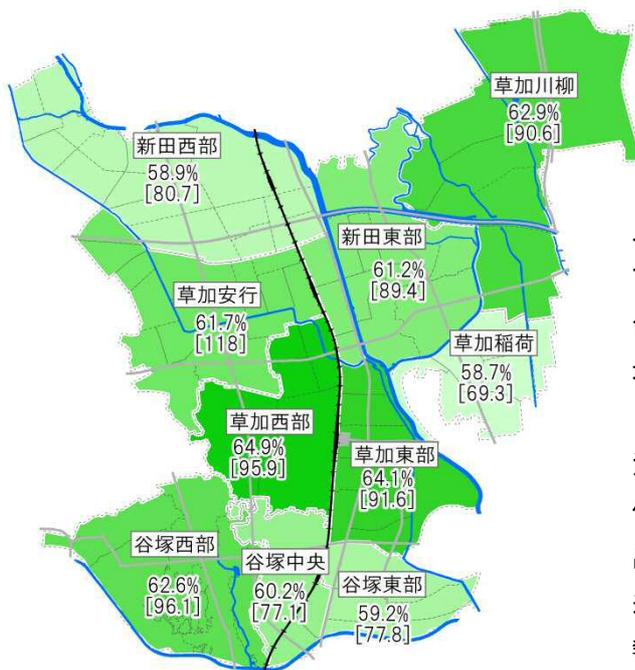
●H28 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



●H37 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



●H47 年齢3区分比率（%）  
[H28=100 とした場合の指標]



上段は、各年の年齢3区分の比率。

下段[ ]内は、平成28年1月1日を100とした場合の各年4月1日の指標。

地図の表示は、濃い（年齢3区分比率高）←→薄い（年齢3区分比率低）

資料：地域地図と住民分布を空間的に結合処理し、住民情報に地域属性を付与後、地域毎の移動率を算出。その後、コーホート要因法を用いて地域毎の将来人口を独自推計。（松原団地建て替え事業による影響も考慮）

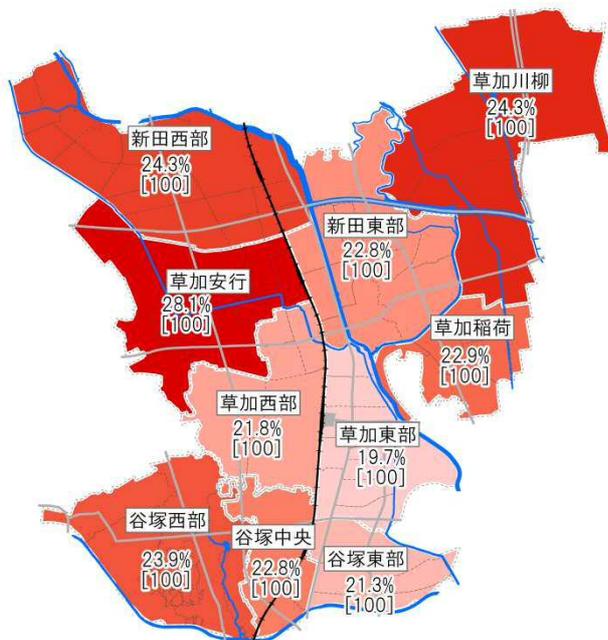
■地域で見るデータ（地域別将来人口推計 年齢3区分別）

・老年人口は、今後ほとんどの地域で増加し、20年後には高齢化率が30%を超える地域も見られるようになるものと推計される。ただし、草加安行地域は、松原団地建て替えの影響もあり、現時点で比率は高い状況だが、今後は若年層の流入により、年齢3区分の比率は下がるものと推計される。

●地域別将来人口比率【65歳以上（老年人口）】

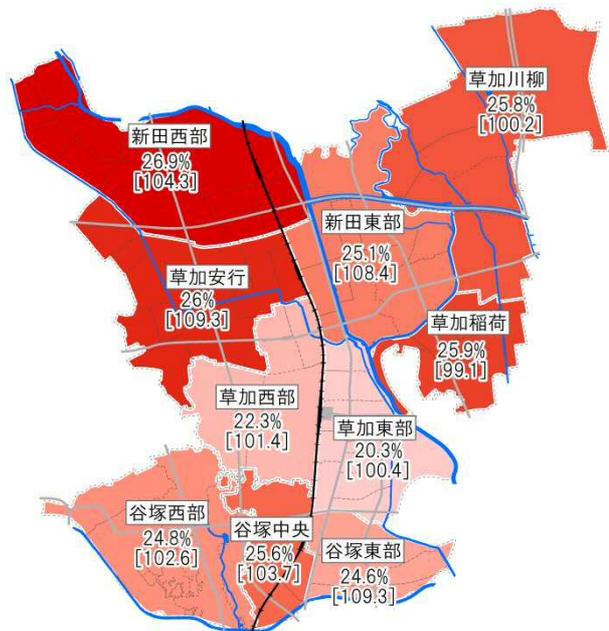
●H28 年齢3区分比率（%）

[H28=100とした場合の指標]



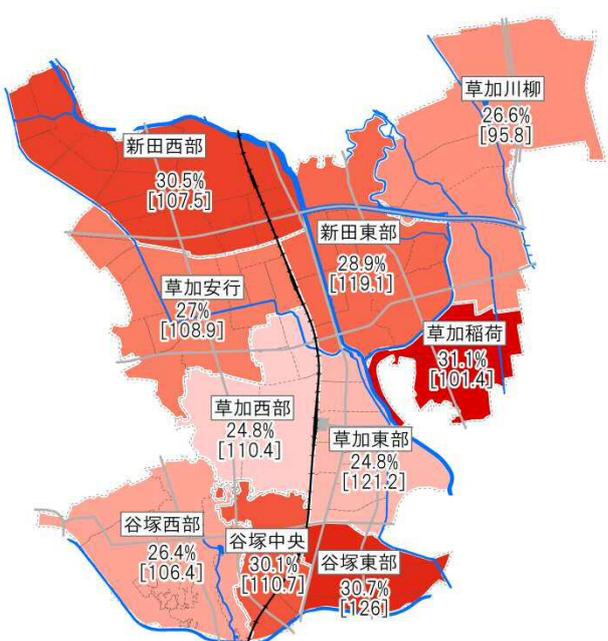
●H37 年齢3区分比率（%）

[H28=100とした場合の指標]



●H47 年齢3区分比率（%）

[H28=100とした場合の指標]



上段は、各年の年齢3区分の比率。

下段[ ]内は、平成28年1月1日を100とした場合の各年4月1日の指標。

地図の表示は、濃い（年齢3区分比率高）←→薄い（年齢3区分比率低）

資料：地域地図と住民分布を空間的に結合処理し、住民情報に地域属性を付与後、地域毎の移動率を算出。その後、コーホート要因法を用いて地域毎の将来人口を独自推計。（松原団地建て替え事業による影響も考慮）



■ 主な公共施設の年間利用者数（平成 27 年度）

施設名称	利用者数(人/年度)		
	平成 27 年度値	平成 23 年度値	増減
中央図書館	554,713	660,282	-105,569
スポーツ健康都市記念体育館	257,554	141,757	115,797
市立病院	238,904	229,579	9,325
中央公民館	225,924	274,877	-48,953
草加市文化会館	200,142	221,360	-21,218
ふれあいの里	157,194	155,184	2,010
であいの森	142,203	140,773	1,430
谷塚文化センター	123,794	129,224	-5,430
市民体育館	107,322	102,264	5,058
川柳文化センター	77,215	78,199	-984
市民温水プール	69,775	33,904	35,871
新田西文化センター	68,827	62,920	5,907
新里文化センター(旧谷塚西公民館)	56,881	28,508	28,373
氷川コミュニティセンター	52,705	54,941	-2,236
高砂コミュニティセンター	40,310	42,858	-2,548
八幡コミュニティセンター	36,668	37,981	-1,313
勤労青少年ホーム	35,407	34,232	1,175
瀬崎コミュニティセンター	33,745	37,565	-3,820
柿木公民館	33,390	29,704	3,686
原町コミュニティセンター	33,361	29,209	4,152
稲荷コミュニティセンター	32,130	30,429	1,701
柳島コミュニティセンター	28,055	36,965	-8,910
新田ミニコミュニティセンター	17,338	17,285	53
歴史民俗資料館	16,763	15,707	1,056
そうか公園テニスコート 1)	14,224	12,323	1,901
谷塚ミニコミュニティセンター	13,545	10,440	3,105
草加南ミニコミュニティセンター	12,550	16,141	-3,591
勤労福祉会館	12,410	13,505	-1,095
谷塚南ミニコミュニティセンター	6,980	6,337	643
松原ミニコミュニティセンター	6,441	7,734	-1,293
草加北ミニコミュニティセンター	5,767	9,555	-3,788
吉町グラウンド 1)	4,437	4,382	55
工業団地公園野球場 1)	1,879	1,677	202
そうか公園多目的運動広場 1)	579	518	61
総合運動場 1)	464	442	22

1)については団体利用数を示している

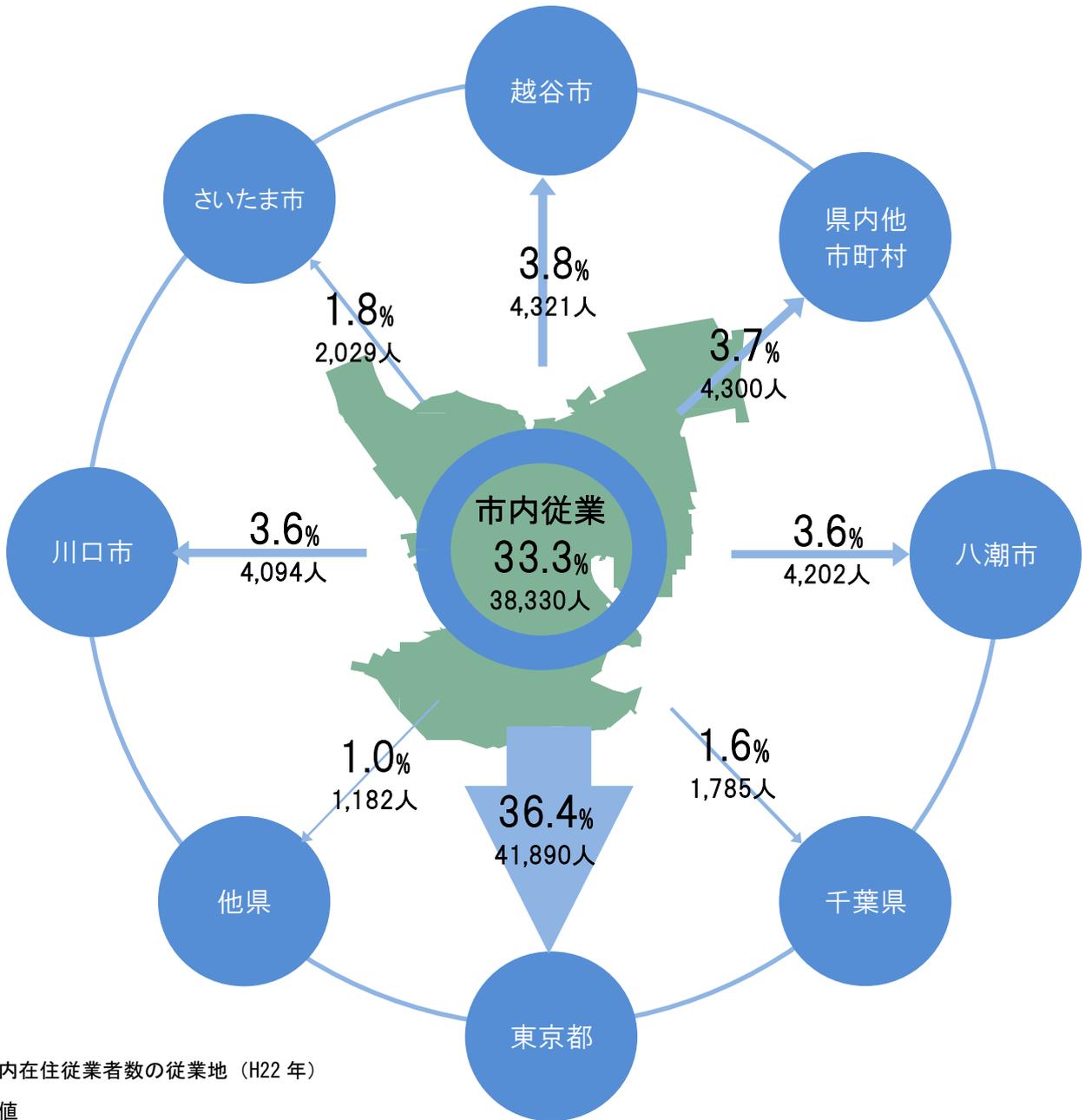
出典：草加市統計データ

(2) 交通流動状況

① 通勤流動

・市内在住従業者の通勤先では、東京都が 36.4%と最も多く、「市内で従業 (33.3%)」より多くなっている。

■市内在住従業者の従業地 (H22 年)



市内在住従業者数の従業地 (H22 年)

数値

上段：市内在住総従業者数 (115,149 人) に占める割合

下段：該当する従業地に従業する人数

資料：平成 22 年国勢調査

## ②利用交通手段特性（平成20年パーソントリップ調査※結果より）

### 1) 駅までの最終交通手段の特性

- 駅を利用する際は「徒歩」で行く割合が最も高く、次に「自転車」が利用されている。
- 新田駅は他の駅に比べ、「自転車」で行く割合（約4割）が高い。
- 駅まで「バス」を利用する割合は、全体の1割にも満たない。
- 多くのバス路線が乗り入れている草加駅では他の駅に比べ、「バス」を利用する割合（13.7%）が高い。

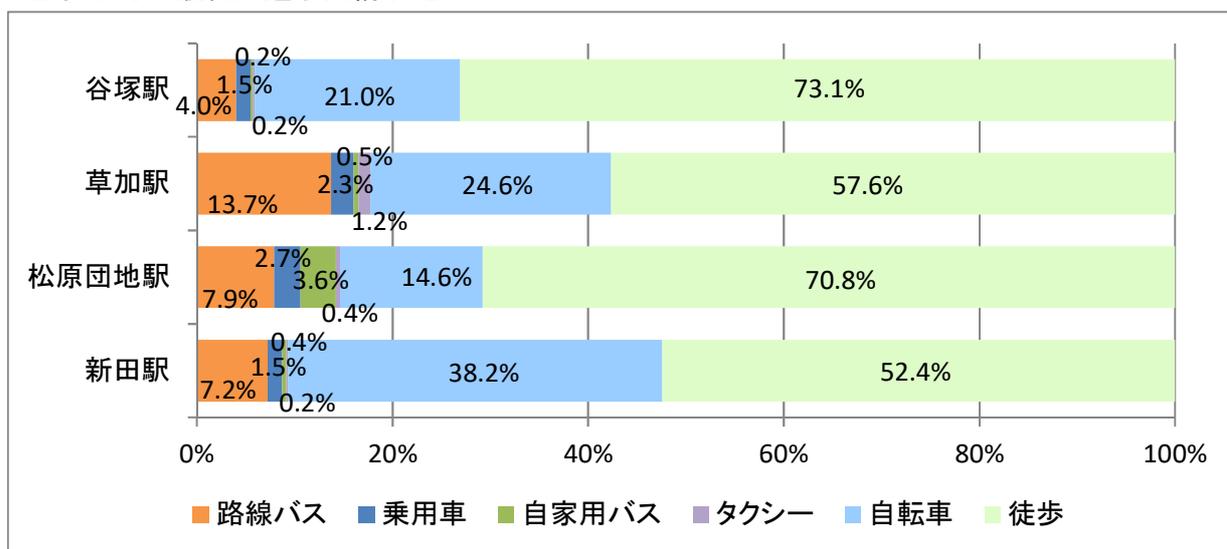
### 2) 目的種類別の代表交通手段の特性

- 通勤（自宅ー勤務）には「鉄道・地下鉄」の利用が多い。通学（自宅ー通学）は「徒歩」が多い。業務中の移動（勤務・業務）には、「自動車」の利用が多い。

### 3) 地域ごとの特性

- 草加東部・谷塚東部地域  
「自宅ー私事」や「私事」での移動の際、3割、4割が「自転車」で、3割が「徒歩」であり、これに次ぐ移動手段として約22%が「自動車」を利用している。
- 新田西部・草加安行地域  
「自宅ー私事」や「私事」での移動の際、3割が「自転車」で、3割が「徒歩」であり、これに次ぐ移動手段は「徒歩」となっている。
- 草加西部・谷塚西部・谷塚中央地域  
「自宅ー私事」と「私事」の移動の際、4割が「自転車」で、これに次ぐ交通手段は、「自動車」、「徒歩」となっている。

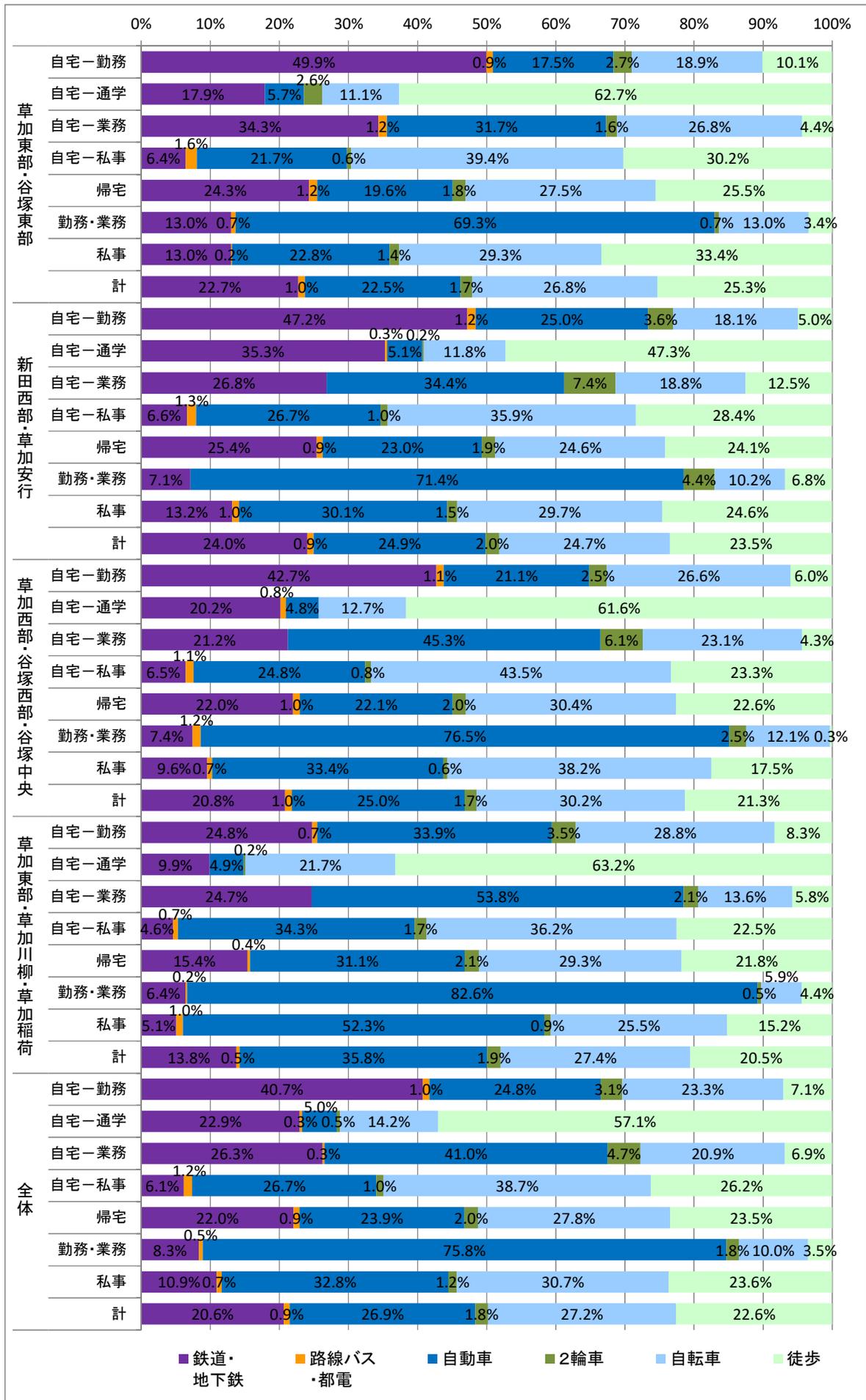
### ■ 駅までの最終交通手段構成比



### (※) パーソントリップ調査

「どのような人が」「いつ」「どのような目的・交通手段で」「どこからどこへ」移動したか、平日の一日のすべての移動を捉えるために行われる調査。移動の目的、起点と終点、出発時間や到着時間などが把握できる。東京都市圏（主に関東南部）での調査は昭和43年から10年ごとに5回実施。なお、本計画では最新の調査結果である平成20年のデータを活用している。

■代表手段構成比



出典：平成20年パーソントリップ調査



## ②-1 路線バスの運行状況

- 東武スカイツリーラインの東側は市内の北東部や南東部を經由する路線が通っている。また、草加駅東口からは八潮駅を結ぶ路線が通っている。
- 東武スカイツリーラインの西側は市内の北西部や南西部を經由する路線が通っている。また、草加駅西口からは、川口駅、鳩ヶ谷駅、竹ノ塚駅や見沼代親水公園駅を結ぶ路線が通っている。新田駅からは新田西部地域を往復する路線、獨協大学前駅からは草加安行地域を往復する路線がそれぞれ運行されているが、他の路線に比べ運行本数は少ない。

## ②-2 路線バスの利用状況

- 1便当たりの利用者数は八潮駅、川口駅、竹ノ塚駅へつながる路線が多い。また、北東部では新田駅と獨協大学前駅を結ぶ路線の利用者数が多い。
- 市内全体の利用者数は平成23年3月（平成22年度）の東日本大震災の影響により減少し、平成23年度からは越谷市域を經由する路線が2路線開設されたことなどにより微増傾向にあったが、近年は横ばいから増加傾向である。

### ■バス路線図



※路線の太さは便数を表す

## ■路線バスの系統別利用状況（平成27年度）

路線名	乗降車人員			便数(平日)
	(平成27年度)			
	総数	1日平均	1便平均	
草加駅東口～緑町三丁目～木曾根	12,880	35	17.5	2
草加駅東口～稲荷三丁目～八潮団地	892,371	2,445	16.5	148
草加駅東口～稲荷三丁目～稲荷五丁目	166,723	457	13.4	34
草加駅東口～谷塚駅・山王通り・手代町循環	265,202	727	9.7	75
草加駅東口～柳之宮・八潮車庫～八潮駅北口	828,681	2,270	17.9	127
草加駅東口～伊草団地・八潮車庫～八潮駅北口	106,842	293	20.9	14
草加駅東口～緑町三丁目・木曾根～八潮駅南口	768,159	2,105	29.2	72
草加駅東口～緑町三丁目・八潮市役所～八潮駅北口	199,327	546	17.6	31
草加駅東口～谷古宇橋～草加車庫	2,030	6	0.3	18
草加駅西口～谷古宇橋～草加車庫	66	-	-	2
草加駅西口～新郷支所～川口駅東口	1,124,132	3,080	29.6	104
草加駅西口～新堀～川口駅東口	1,143,093	3,132	34.0	92
草加駅西口～横道～清門西	6,146	17	8.5	2
草加駅西口～横道～鳩ヶ谷駅東口	212,579	582	7.7	76
草加駅西口～草加市立病院～安行出羽	338,335	927	10.5	88
草加駅西口～草加市立病院～松原団地駅西口	13,026	36	4.0	9
草加駅西口～草加二丁目～草加市立病院	5,424	15	2.5	6
草加駅西口～遊馬町中～見沼代親水公園駅	255,259	699	10.3	68
松原団地駅東口～南青柳～八潮団地	357,888	981	14.0	70
松原団地駅東口～谷古宇橋～ピアラシテイ	9,234	25	2.1	12
松原団地駅東口～総合グラウンド～青柳五丁目	27,779	76	15.2	5
松原団地駅東口～総合グラウンド～新田駅東口	489,562	1,341	23.5	57
松原団地駅東口～麦塚～柿木二区	11,715	32	16.0	2
松原団地駅東口～青柳消防署前～そうか公園	48,509	133	16.6	8
松原団地駅東口～南青柳～工業団地南	291,785	799	12.7	63
松原団地駅西口～D地区センター循環～松原団地駅西口	150,268	411	8.2	50
松原団地駅西口～新田駅東口・原町三丁目	282,941	773	15.8	49
谷塚駅～花畑桑袋団地	391,412	1,072	10.7	100
西新井駅東口～竹の塚駅東口～花畑桑袋団地	36,160	99	16.5	6
新田駅東口～新栄団地	314,096	858	15.9	54
新田駅東口～柿木循環～新田駅東口	143,766	394	15.2	26
新田駅東口～蒲生南小学校入口・南町三丁目・南町・伊原循環	166,792	456	7.5	61
川口駅東口～新郷農協・戸塚安行駅～新栄団地	43,418	119	14.9	8
新越谷駅西口～草加駅東口～羽田空港 1)	210,764	577	18.0	32
新越谷駅西口～草加駅東口～成田空港 1)	48,145	132	11.0	12
南越谷駅南口～越谷南体育館・ハートフルクリニック・草加東高校	703,481	1,922	19.7	97.5
竹の塚駅西口～新堀～草加駅西口	226,278	620	14.1	44
竹の塚駅西口～安行原久保循環～竹の塚駅西口	158,078	433	22.8	19
竹の塚駅西口～新里循環～竹の塚駅西口	556,871	1,526	21.8	70
八潮駅北口～八潮団地・工業団地循環～八潮駅北口	144,478	396	20.8	19

資料：東武バスセントラル株式会社、国際興業株式会社、朝日自動車株式会社

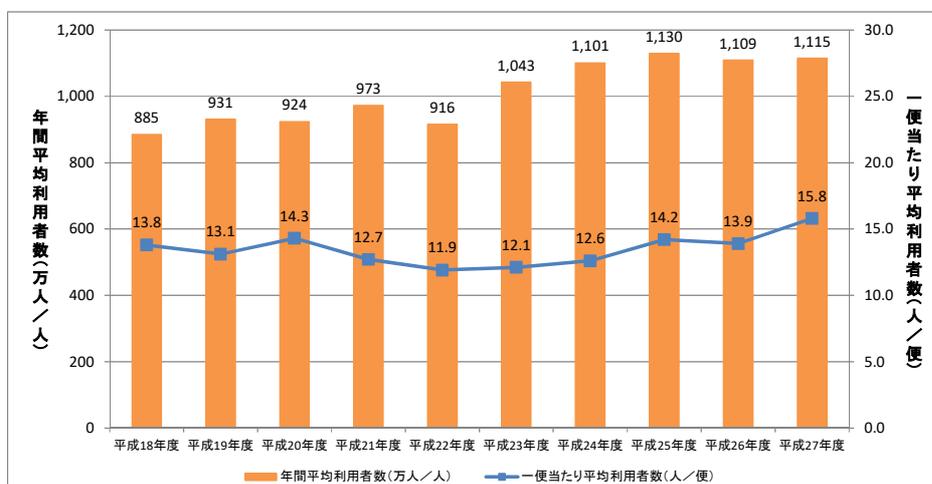
編集：市民生活部交通対策課

(注) 平成26年版草加市統計書から「便数」の定義を、平日の往路・復路を合計した数とした。  
同一路線に複数の会社が運行している場合は、合計した数である。  
路線名・便数は平成28年3月31日現在

1)平成26年版草加市統計書から東武バスセントラル株式会社以外の便も合計した数とした。

## ■路線バスの年間利用者数の推移

出典：草加市統計書（平成28年版）



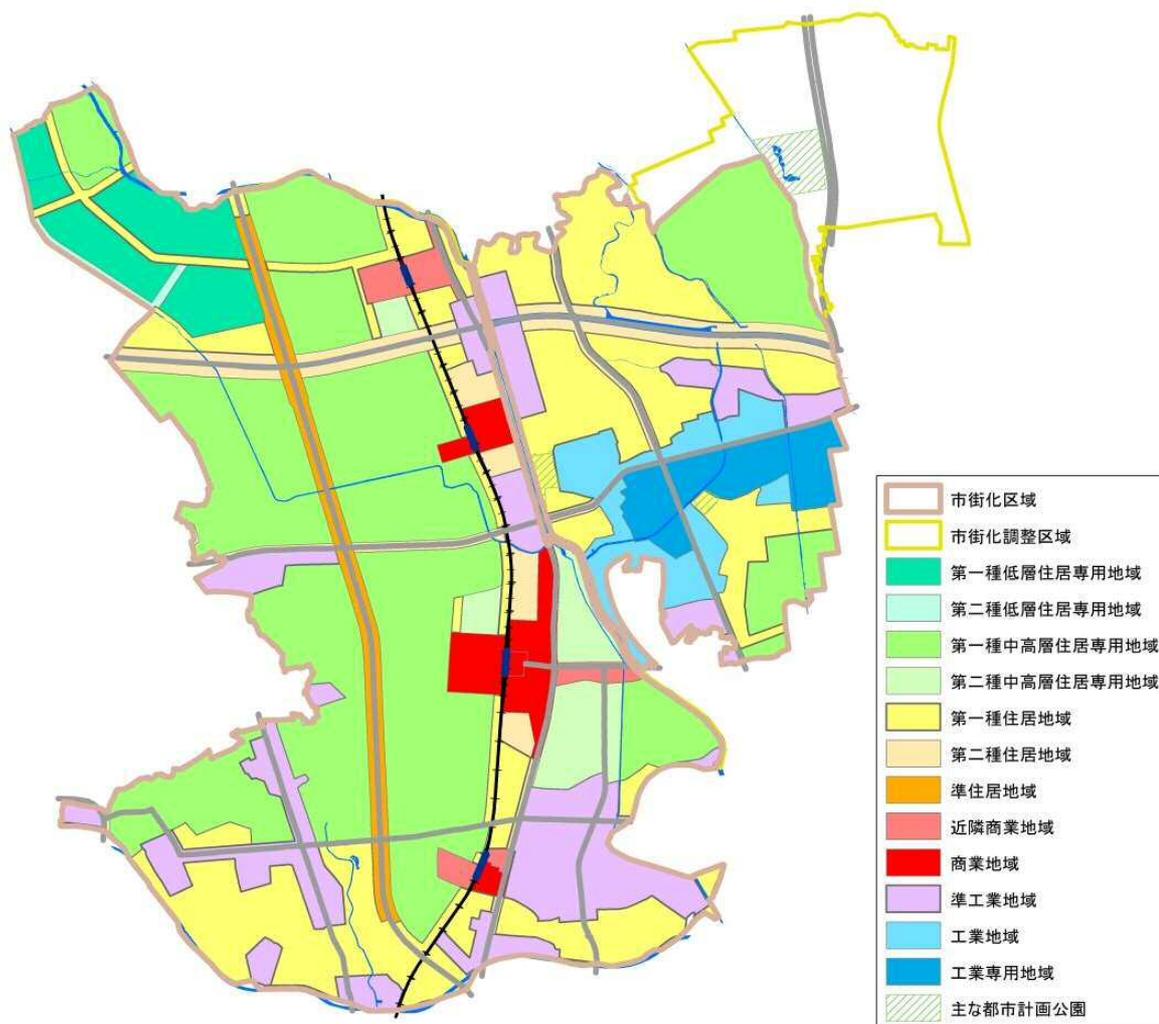
出典：草加市統計データ

#### (4) 都市基盤整備状況

##### ①土地利用及び用途地域

・草加市は、市域の90%以上が市街化区域となっており、他市と比べても高い状況である。市街化区域では、都市機能の維持増進・住環境の保護等を目的とした土地の合理的利用を図るため、用途地域が定められている。

##### ■用途地域図



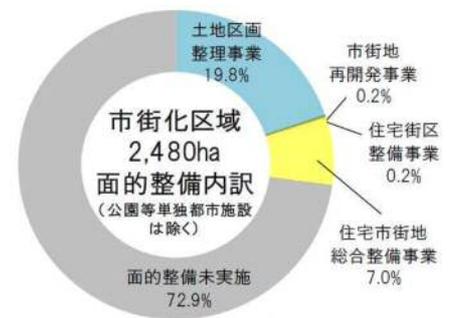
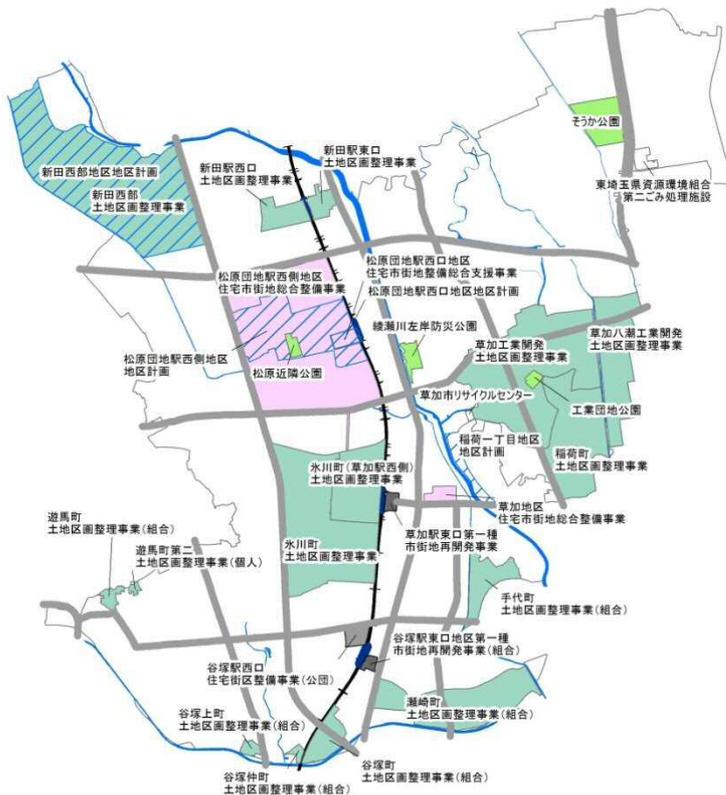
平成28年4月1日現在

資料：都市整備部都市計画課

## ②面的整備事業

- ・市街化区域 2480ha 中、671.6ha（約 27.1%）で面的整備事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅街区整備事業、住宅市街地総合整備事業）が行われている（事業中含む）。
- ・新田駅東西口では駅前広場の整備が予定されている。
- ・谷塚駅西口の整備の目処が立っていない状況にある。

### ■土地区画整理事業、市街地再開発事業等の主な位置



平成 28 年 4 月 1 日現在

資料：都市整備部都市計画課

### 【面的整備事業一覧】

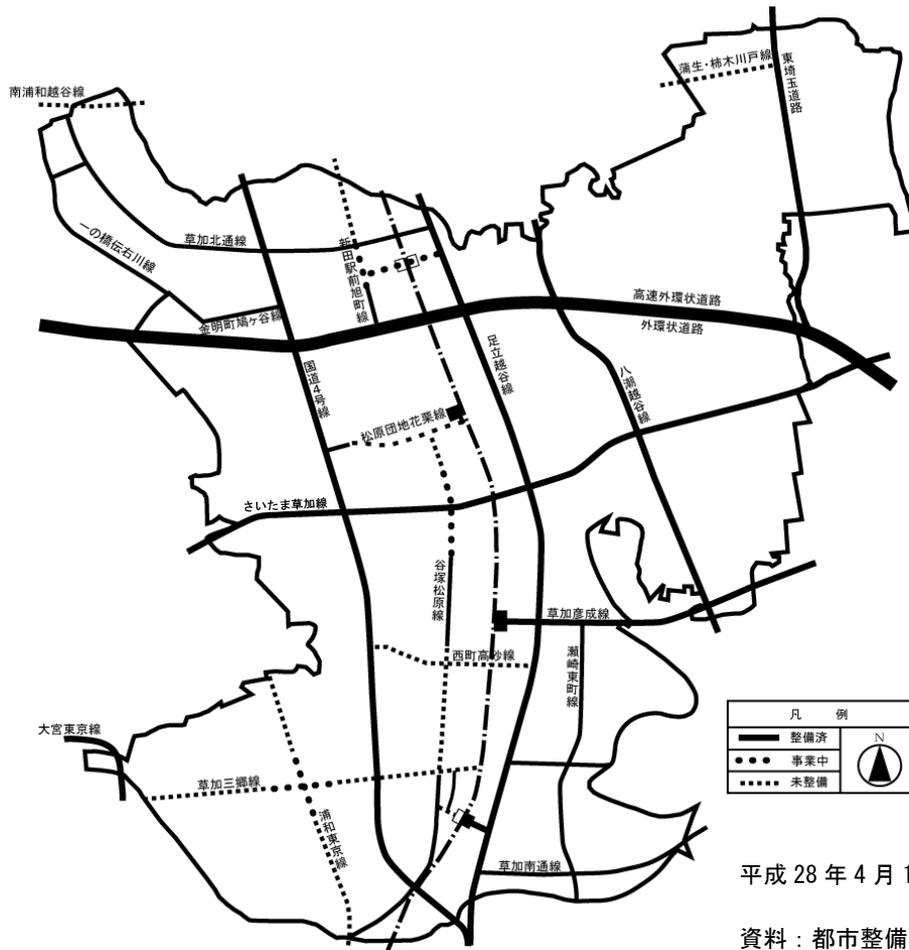
単位：ha

土地区画整理事業	面積	施行期間	計画決定	市街地再開発事業	面積
草加工業開発	105.6	昭和 38 年～昭和 40 年	昭和 38 年 8 月 12 日	草加駅東口第一種	2.3
草加八潮工業開発	46.9	昭和 40 年～昭和 43 年	昭和 40 年 12 月 28 日	谷塚駅東口第一種	1.8
稲荷町	54.5	昭和 47 年～平成 8 年	昭和 45 年 8 月 18 日	住宅街街区整備事業	面積
氷川町（草加駅西側）	34.1	昭和 49 年～平成 27 年	昭和 43 年 5 月 10 日	谷塚駅西口住宅街区	4.2
新田西部	145.9	昭和 61 年～平成 26 年	昭和 46 年 10 月 15 日	住宅市街地総合整備事業	面積
手代町	16.3	平成元年～平成 16 年	平成元年 4 月 1 日	松原団地駅西側地区	163.0
遊馬町	3.1	平成 6 年～平成 12 年	平成 6 年 7 月 27 日	松原団地駅西口	3.5
谷塚上町	2.3	平成元年～平成 5 年	平成元年 6 月 19 日	草加地区	6.5
瀬崎町	50.4	昭和 41 年～昭和 56 年	昭和 40 年 12 月 2 日	長期未着手土地区画整理事業	面積
谷塚町	12.0	昭和 49 年～昭和 60 年	昭和 48 年 11 月 1 日	氷川町	91.7
谷塚仲町	1.4	平成 8 年～平成 14 年	平成 8 年 3 月 29 日		
遊馬町第二	0.9	平成 20 年～平成 20 年	—		
新田駅西口	10.6	平成 22 年～平成 37 年	平成 22 年 3 月 9 日		
新田駅東口	6.3	平成 25 年～平成 43 年	平成 24 年 11 月 22 日		

### ③道路網・道路交通量

- ・市域の南北方向に国道4号や東埼玉道路、県道足立越谷線などが、東西方向には国道298号と東京外環自動車道、さいたま草加線、草加三郷線などが整備されている。
- ・一方で、市内中央を南北に通る東武スカイツリーラインの各駅に向かう交通が多いことなどもあり、東西方向の道路が不足している。順次、都市計画道路（都市計画において定められた道路）の整備が進められている。

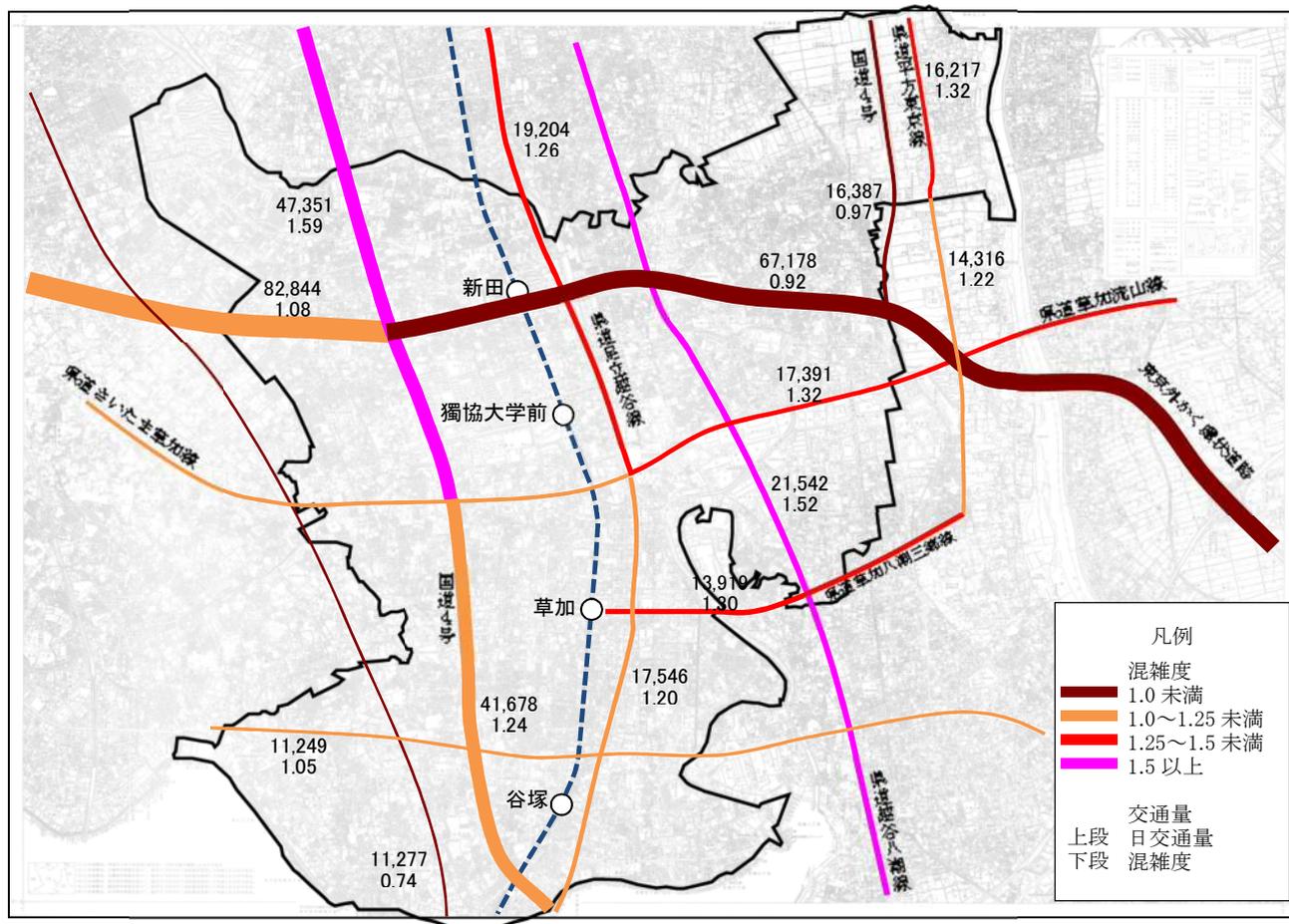
#### ■都市計画道路整備状況図



年度	計画延長 (km)	路線数 (本)	整備済延長 (km)	整備率 (%)
20	70.41	47	54.14	76.89
22	70.41	47	56.26	79.90
23	70.41	47	56.34	80.02
24	70.41	47	56.34	80.02
25	70.41	47	56.34	80.02
26	70.41	47	56.34	80.02
27	70.41	47	57.41	81.54
28	70.41	47	57.41	81.54



## ■ 道路交通量・混雑度



出典：平成 22 年度 道路交通センサス※

### (※) 道路交通センサス

道路交通センサスは、正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査である。

## (5) パリポリくんバスの運行計画・概要

- ・都市核・地域核、地域拠点の形成に向けた公共交通ネットワークの構築に寄与し、交通不便地域の解消を図る。
- ・地域の身近な足として、移動困難者の外出意欲を向上させ、社会参加を促進する。

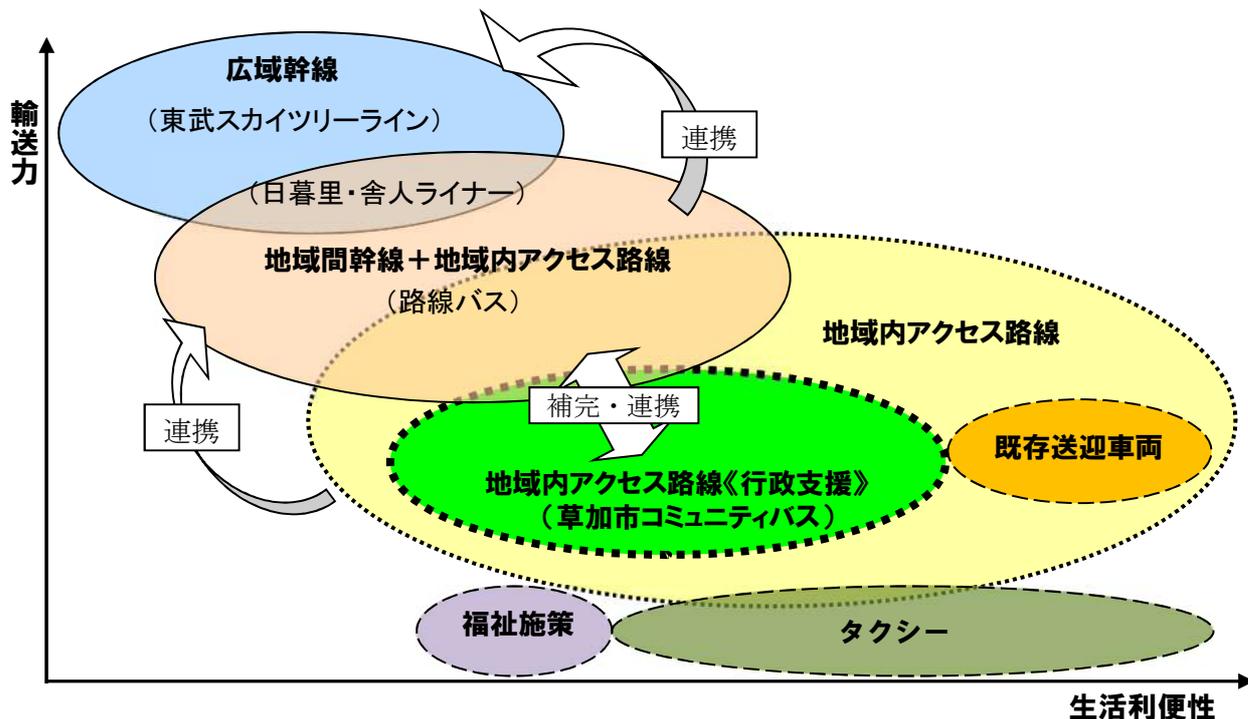
### ①コミュニティバスの定義の例

文献名称	定義・位置付け
コミュニティバスの導入ガイド 平成16年3月 国土交通省 近畿運輸局	地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと。
コミュニティバスの導入に関するガイドライン 通達	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。 ①一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。） ②市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送
導入ガイドライン さいたま市	路線バスを補完する交通 ・主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地区の解消 ・路線バス網の補完 ・駅、病院、商店街、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス
一般的定義	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送によって運行するものをいう。

## ②草加市が運行する新規バス路線の位置付け

- ・ 新規バス路線は、地域内アクセス路線として位置付けられ、地域間幹線路線を補完し生活に密着した路線として機能を有する路線である。
- ・ また、既存交通不便地域の解消及び地域住民の市立病院等へのアクセス性向上等の移動ニーズに対応する路線として、積極的に行政が関わる路線として位置付ける。
- ・ なお、当面は採算性の確保が困難であるため、市の支援による試行運行を実施しながら評価・検証を行うが、最終的にはバス事業者が運営及び運行主体となり自主的に運行するバス路線として運行することを目指すものである。

### ■体系的な位置付け・役割分担の考え方（イメージ）



## ③草加市のコミュニティバスの定義

- ・ 草加市では「草加市地域公共交通会議」での審議を経て、「草加市公共交通再編計画（平成25年7月）」の考え方のほか、新規バス路線の運行事業者の選定方法、サービス水準や検証方法などの検討結果を踏まえて、「草加市コミュニティバス」を下記のとおり、定義する。

### ■位置付け・定義

#### 下記要件を全て満たすバス路線等

- 草加市公共交通再編計画に基づき、新たに導入されるバス路線で、既存バスを補完・連携し、住宅地や駅、主要施設などを結ぶバス路線等
- 行政、地域住民などが運行経費の一部を補助するなど、財政支援を行うバス路線等
- 行政、地域住民、交通事業者が連携して環境改善や利用促進を講じるなど、三者協働で支えていくバス路線等

■目的

主目的：交通不便地域※1の解消(鉄道駅や市立病院へのアクセス性の向上)

- 都市核・地域核、地域拠点の形成に向けた公共交通ネットワークの構築に寄与
- 地域の身近な足として、移動困難者の外出意欲を向上させ、社会参加を促進

■導入に当たっての考え方

- 採算性の確保が見込めない場合は、市が財政支援を行う。
- 経路、運賃や運行時刻などの運行計画の作成の際は、既存バス路線と整合を図る。

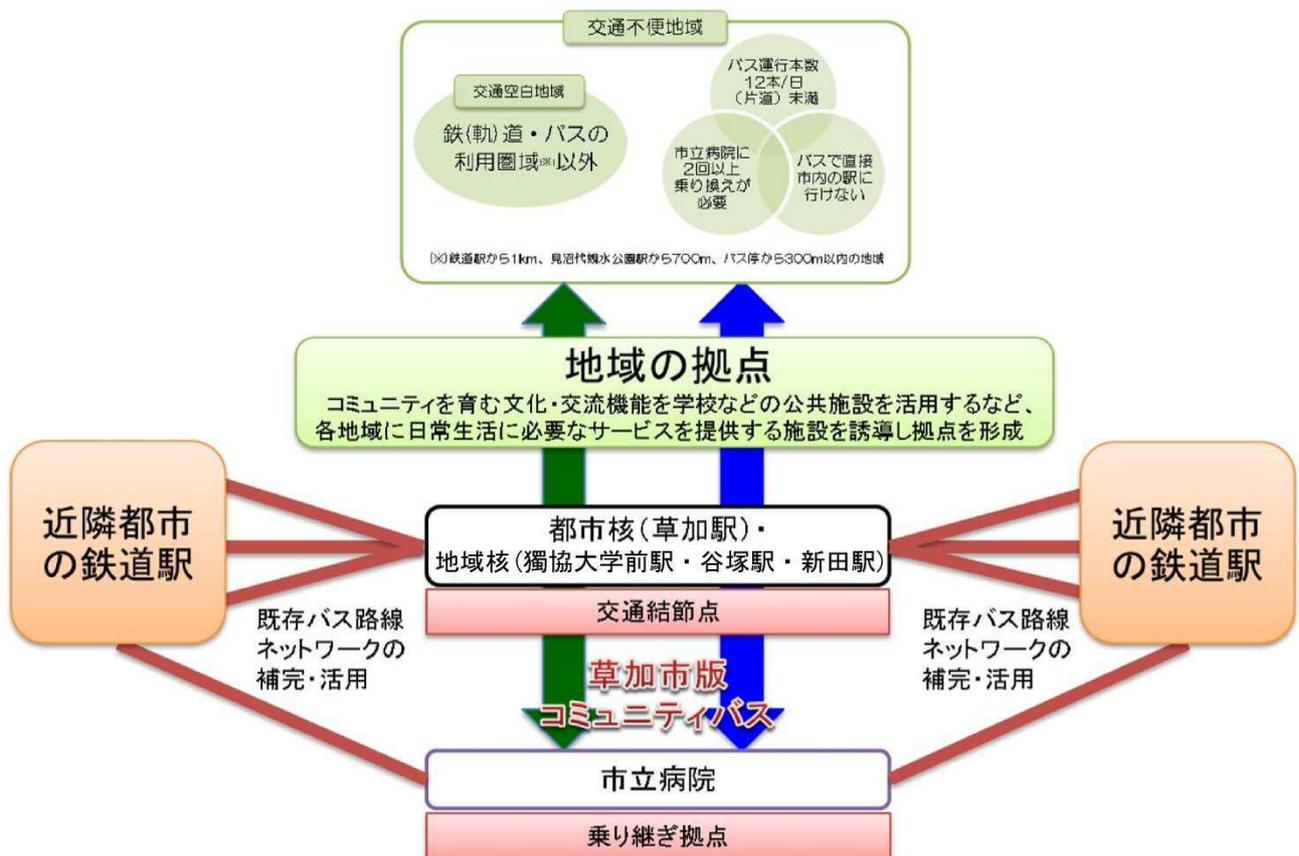
■運行に当たっての考え方

- 試験運行による評価・検証を行い、事業者による自主運行を目指す。
- 利用動向のほか、地域住民の生活を支える足としての機能の達成状況について、草加市地域公共交通会議の中で評価・検証し、見直しを図っていく。

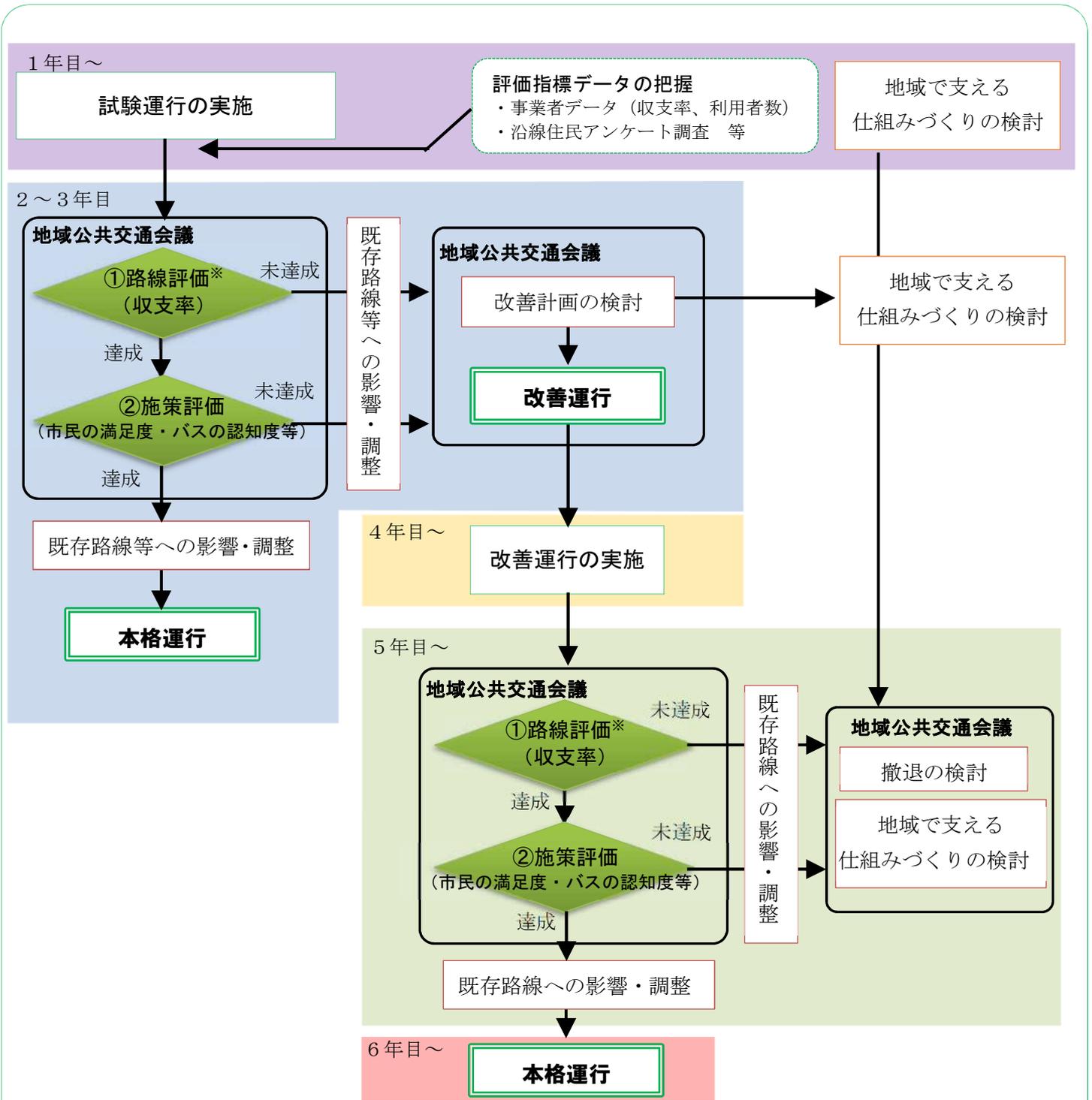
※1 公共交通再編計画における交通不便地域の定義

次の条件のいずれかに該当する地域を交通不便地域と定義する。

- (1) 交通利用圏域※2以外の地域(交通空白地域)
- (※2) ①鉄道駅から1km以内、②軌道駅(見沼代親水公園駅)から700m以内、③バス停から300m以内
- (2) 交通利用圏域の中で、バスの運行本数が12本未満/日(片道)の地域
- (3) 交通利用圏域の中で、鉄道やバスを2回以上乗り継がなければ市立病院へ行けない地域
- (4) 交通利用圏域の中で、バスで直接市内の駅に行けない地域



■運行評価の流れ



※①路線評価における指標

評価時点（3年目、5年目）の直近年次（2年目、4年目）の収支率50%を指標とする。

## (6) 上位計画や関連計画における公共交通の位置付け

まちづくりの根幹をなす上位計画である草加市総合振興計画や草加市まちづくりの基本となる計画のほか、各種関連計画の中で公共交通の整備や利用促進に向けた取組が位置付けられ、公共交通はまちづくりの重要な役割を担っています。

### ①草加市の将来都市構造とまちづくりの目標

#### 草加のめざす都市像：快適都市 ～地域の豊かさの創出～

これからの新たなまちづくりの方針として、総合振興計画とまちづくりの基本となる計画をまちづくり計画の両輪とし、「快適都市」の実現という共通目標を持った計画として機能させるため、改定草加市まちづくりの基本となる計画では第四次草加市総合振興計画と同じ将来都市像を掲げます。

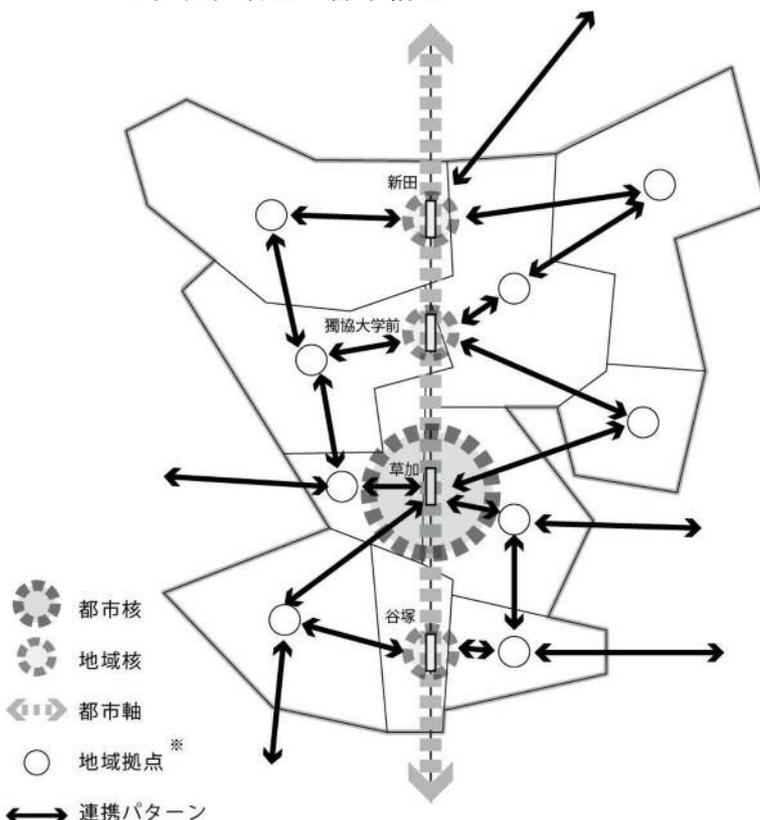
#### まちづくりの目標

- (1) 快適な環境～環境にやさしい水とみどりのまちをつくる
- (2) 安全と安心～人にやさしい安心して住み続けられるまちをつくる
- (3) 活気の創出～にぎわいのあるまちをつくる
- (4) 地域の共生～ともに力をあわせて自分たちのまちをつくる

良好なまちづくりに向けて、4つの核と、10地区のコミュニティ地域での拠点とがそれぞれ結びつきながら補いあう多極多層型の都市構造へ転換し、だれもが快適に暮らせるまちづくりをめざします。

安全で円滑な交通に向けて、人が集まる核及び拠点と、だれもが安全かつ便利に移動できる交通ネットワークを構築し、市民が様々な場所に快適に移動できる環境づくりに取り組みます。

#### ■多極多層型の都市構造のイメージ

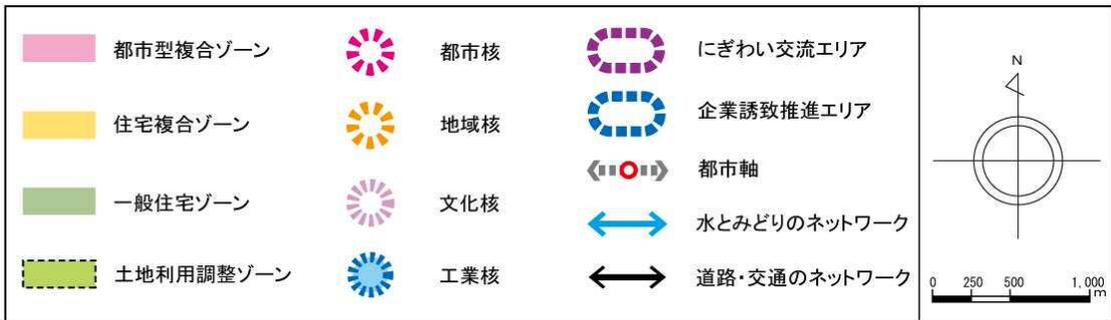
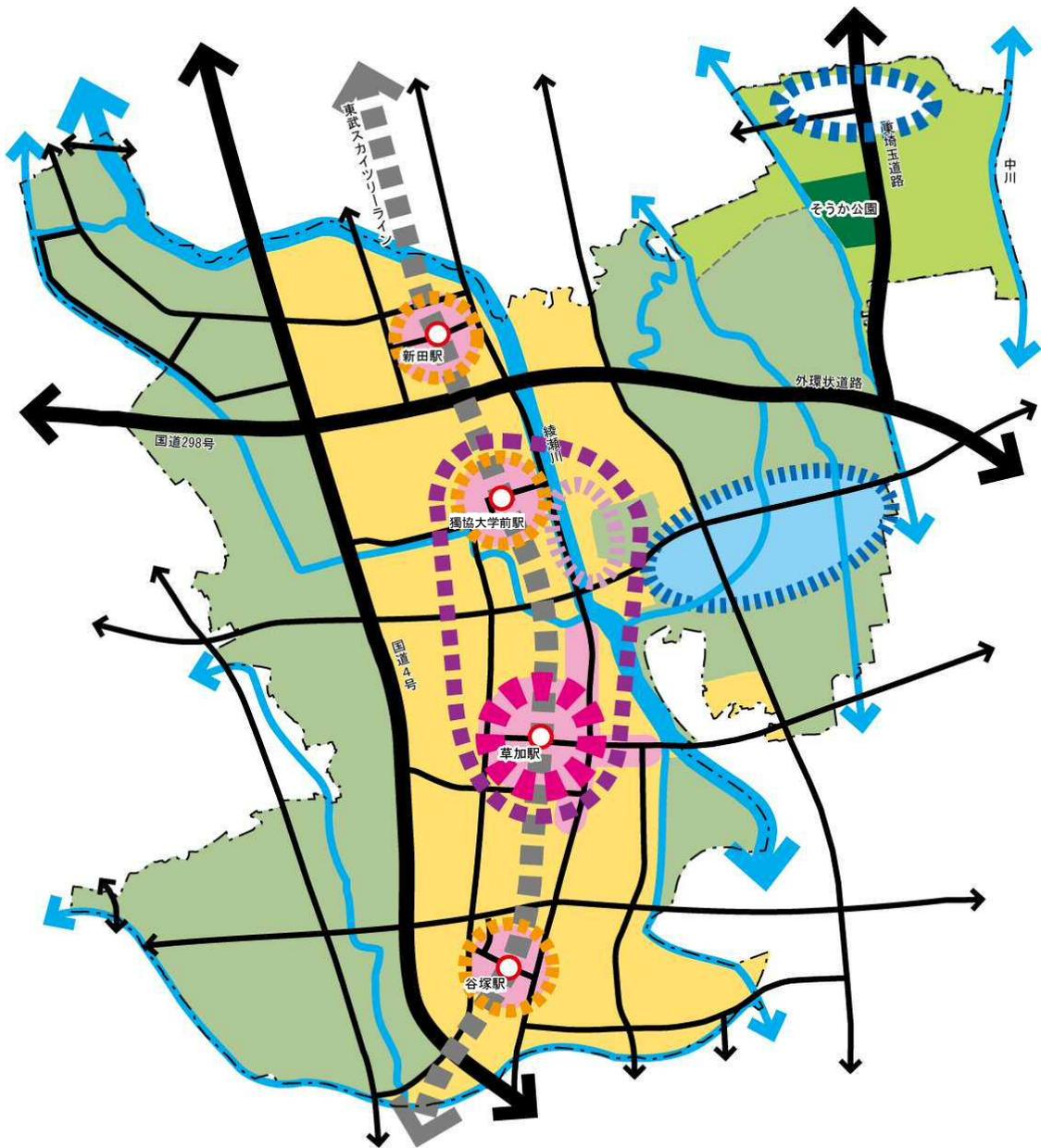


#### ※ 地域拠点

市内10地区の地域で、学校などの公共施設を活用し、文化・交流機能を複合化することなどにより、各地域の拠点づくりに取り組むとともに、拠点を中心に日常生活に必要なサービスを提供する施設が立地するように配置の検討や誘導を図ります。

(各地域に拠点は1か所のみと限られたものではない)

# 第四次総合振興計画による将来都市構造図



- 核や拠点の形成
  - ・ 東武スカイツリーラインの草加駅周辺を都市核として、3 駅（谷塚駅・獨協大学前駅・新田駅）周辺を地域核として形成、10 地域で各地域の拠点づくりに取り組む
- 軸やネットワークの形成
  - ・ 都市軸、道路交通のネットワークの形成、水とみどりのネットワークの形成
- 計画的な土地利用の誘導
  - ・ 市街化区域は良好な土地利用の形成を図り、市街化調整区域は自然環境と調和のとれた土地利用を誘導

## ②公共交通の役割

- ・ 将来にわたって市民の暮らしを支える交通利用環境の改善促進
- ・ 身近な交通手段の特性を活かした訪れやすい観光地化の推進
- ・ 駅周辺や市内交通の適正な交通需要の管理
- ・ 人にやさしい安全で安心な交通環境の整備
- ・ 低炭素まちづくりの推進

### ■まちづくりの根幹をなす計画（上位計画）

#### 第四次草加市総合振興計画 基本構想（平成 28 年～47 年度）

##### 構想の体系

(2)安全と安心～人にやさしい安心して住み続けられるまちをつくる

##### 2)安全で円滑な交通

幹線道路や生活道路などの整備、安全に人が歩ける歩行者空間の形成、持続可能な公共交通網の構築、平坦な地形条件から利用が多い自転車などが利用しやすい道路環境づくりをめざす

#### 第一期基本計画（平成 28～31 年度）

##### 【施策 5】 交通利用環境の改善促進

- ・ バス運行事業者や関係機関と連携しながら、将来にわたって市民の暮らしを支え続ける、分かりやすく利用しやすい公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進

#### 草加市まちづくりの基本となる計画（草加市都市計画マスタープラン 2017-2035）

（平成 28 年～47 年度）

公共交通網の充実を図るため、駅と駅を結ぶバス路線（地域間幹線路線）は、将来のまちづくりや都市計画道路などの基盤整備の進捗に応じ、既存バス路線の見直し・再編成に取り組むとともに、既存バス路線の見直しのみでは交通不便地域が解消できない地域は、既存バス路線との補完・連携を前提に、地域内アクセス路線（コミュニティバス）の導入を検討し、財政支援のほか、既存バス路線と整合した運行により自主運行を目指すこととしている。

また、公共交通の利用拡大を図るため、待合環境の改善、バリアフリー化の推進のほか、公共交通の利用転換を促すモビリティマネジメントの側面から利用促進施策に取り組むこととしている。

#### 草加市版総合戦略（平成 27 年～31 年度）

バス事業者や関係機関と連携しながら、将来にわたって市民の暮らしを支え続ける、分かりやすく利用しやすい公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進することとしている。

## ■分野別計画

### ・観光関連の計画

#### **第二次草加市観光基本計画（平成28年～35年度）**

身近な交通手段の特性を活かした訪れやすい観光地化を推進するため、公共施設や店舗等の有効活用などによる主要なバス停での待合環境の改善や、市外からの来訪者又は転入者が、公共交通に関する情報を入手できる環境づくりを進めることが位置付けられている。

### ・安全安心関連の計画

#### **草加市安全安心まちづくり行動計画（“第三次計画”を平成29年度に策定予定）**

駅周辺や市内交通の適正な交通需要の管理を図るため、便数、ダイヤや路線をバス事業者等と調整し、利用促進に努めることが位置付けられている。

#### **第10次草加市交通安全計画（平成28年～32年度）**

人にやさしい安全で安心な交通環境を整備するため、バス利用の促進が位置付けられている。

### ・福祉関連の計画

#### **第六次草加市高齢者プラン（平成27年～29年度）**

将来にわたり利用可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、バス路線の導入・再編の推進のほか、利便性の向上や路線バスのバリアフリー化の推進が位置付けられている。

#### **第二次草加市障がい者計画・第4期草加市障がい福祉計画（平成21年～29年度）**

高齢者や障がいのある人を含めすべての人が安全で快適に利用できる交通環境の整備を推進し、バリアフリー新法による駅や停留所周辺のバリアフリー化を進めることが位置付けられている。

### ・環境関連の計画

#### **第二次草加市環境基本計画（平成28年～47年度）**

低炭素まちづくりの推進に向けて、公共交通の利用促進が位置付けられている。

### ・生涯学習関連の計画

#### **国指定名勝「おくのほそ道の風景地 草加松原」保存活用計画（平成29年度に策定予定）**

「草加松原」の利便性の高い立地条件を活かし、周辺地域との一体的な利用促進として公共交通機関の利用が位置付けられている。