

3. 交通を取り巻く課題整理

(1) 現況のまとめ・問題点

①現況把握

1) 地域の概況

- ・平坦な地形で自転車利用が多く、自転車事故の発生件数も多い
- ・戸建て住宅から大規模集合住宅が混在し、生活道路（細街路）が多く存在している
- ・既に都市計画決定している駅前交通広場や都市計画道路、土地区画整理事業区域の一部でいまだに着手できていない地域が残っている
- ・一部の幹線道路で交通混雑が慢性化している
- ・少子高齢化の影響は顕著となっており、人口は近い将来減少に転じる見通しである
- ・人口構成は高齢人口が年少人口を上回り、生産年齢人口は減少に転じている
- ・自然、観光、歴史資源が点在している



2) 既存の公共交通手段

○鉄道（駅：近接するものを含む）

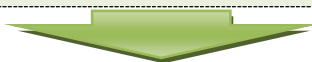
- ・東武スカイツリーライン（竹ノ塚駅・谷塚駅・草加駅・獨協大学前駅・新田駅）
- ・JR武蔵野線（越谷レイクタウン駅） ・埼玉高速鉄道（戸塚安行駅）
- ・つくばエクスプレス（八潮駅） ・日暮里・舎人ライナー（見沼代親水公園駅）

○バス等

- ・長距離バス（空港連絡バス・深夜急行バス）
- ・路線バス（東武バスセントラル、国際興業、朝日自動車）
- ・コミュニティバス（2路線）
- ・タクシー

○その他

- ・であいの森送迎バス、ふれあいの里送迎バス
- ・店舗・企業送迎バス等



3) 公共交通の特性と問題

（特性）

- ・南北方向に鉄道、東西方向に草加駅・獨協大学前駅を中心としたバスネットワークが広がっている
- ・路線バスは3事業者で運行され、コミュニティバス（2路線）が試験運行している
- ・公共交通が利用しやすい地域に夜間人口の約8割が居住している
- ・多様な送迎車両が運行している
- ・移動手段として手軽な自転車利用と競合している傾向がある

（問題）

- ・路線バスやタクシーの利用者は減少傾向にある
- ・高齢化の進行により、移動困難者の増大が懸念される
- ・交通空白地域・交通不便地域が存在している
- ・市立病院へ公共交通手段を使って行くことの困難な地域がある
- ・路線バスの行き先や乗り場が分かりづらい
- ・路線バスの定時性を維持することが困難な地域がある

②市民ニーズを把握するための調査及び地域懇談会のまとめ

1) 市民アンケート調査

- ・日常的な買物や通院は、自宅近くのスーパー等や医院の利用が多い。
- ・市立病院では、地域の医院等との医療連携のもと、市立病院での治療が完了した場合などは地域のかかりつけ医での継続した診療を促しているため、自宅近くの医院へ行く人が多い。そのため、通院の交通手段は、自転車や徒歩での移動が目立つ。
- ・駅から遠い草加川柳・草加稲荷・谷塚西部地域は、交通手段がなくて困る頻度が多く、その行き先は最寄りの駅、市立病院、市役所が多い。
- ・日常の移動では自転車や徒歩、自動車を利用する人が多く、バスを利用する習慣のない人が多い。バスを利用しない理由は、「運行本数が少ない」、「目的地へ行くバスが少ない」、「運行時間帯が合わない」という意見が多く、同項目での満足度が低くなっている。
- ・「今後ミニバス等が運行された場合に利用したい」と回答した人は半数程度で、行きたい場所は草加駅や市立病院等が多い。

2) 市立病院利用者ヒアリング調査等

- ・市立病院への交通手段がなくて困る人は、谷塚東部・新田西部地域などが多く、タクシーを利用している人が多い。
- ・市内外からの利用があり、交通手段は自分で自動車を運転したり送迎したりする人が多く、市内からでも鉄道やバス等複数の乗り物を使い継いで利用している人もいる。路線バスの利用は8%程度となっている。
- ・路線バスの利用は午前7時台、その他の交通手段は午前8時～10時の利用が多く、一般外来の診療時間（午前）に利用が集中している。

3) 交通弱者（高齢者・障がい者団体等）のヒアリング調査

- ・子育て世帯の人は、他の乗客の目を気にしたりベビーカーでの乗降が面倒であったりするなど、子連れでのバス利用に抵抗のある人が多く、日常の移動は自転車が多い。しかし、子どもが自転車にまだ乗れないうちや妊娠中は移動に不便を感じている。
- ・障がい者は、自分で自動車や自転車を運転できない人が多く、割引制度やタクシー券などを活用してバスやタクシーを利用している。また、割引制度の利用方法が分からなかったり、タクシーで行き先が上手に伝えられなかったりして困ることがある。
- ・高齢者は、市内外の駅や市立病院など公共施設を経由する生活に便利な路線を多く望んでいる。であいの森・ふれあいの里の送迎バスはすこやかクラブの団体利用に関し維持・継続とともに、改善を望んでいる。自転車の走行環境の整備に関する意見が多い。

4) 公共交通事業者へのヒアリング調査

- ・市立病院は利用者が多い。
- ・高年者の割引制度は人気がある。
- ・主に国道4号との交差点の混雑により渋滞が発生し運行ダイヤの乱れが生じているほか、駅前交通広場でのマイカー送迎や複数のバスが乗り入れていることにより、広場への乗り入れに時間のかかることがある。

5) 10地域地域懇談会

- ・今は市立病院へ行ける路線がなく自家用車で行く人が多いが、市立病院へ直接アクセスできる路線開設に対する意見が多い。
- ・市内の駅へアクセスする路線のない谷塚西部地域や、市中心部から離れた草加川柳地域などの交通空白（不便）地域を中心に、草加駅や市立病院へアクセスできる路線の開設を求める意見が多い。
- ・自転車での移動が多く、駅前の放置自転車対策や自転車の走行環境整備への意見も多い。
- ・企業バスやであいの森・ふれあいの里の送迎バスの走る一部の地域では、これらの活用意見が多い。
- ・税を投入しバスを運行することについて、疑問を呈する意見が多く寄せられている。

③地域特性と問題点

地域	地域特性・問題点
新田西部 地域	【地域特性】 ・路線バスは、新田駅－獨協大学前駅、新田駅－新栄団地を結ぶ路線が通っていることから、新田駅、戸塚安行駅への利用が多い。 ・地域内に交通空白地域が点在し、路線バスが通っていても市内中心部にはアクセスできない地域も存在する。 【住民ニーズ】 ・買物、通院先は自宅や最寄りの新田駅周辺が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では新田駅から鉄道の利用が多く、駅までは徒歩や自転車を利用している。 ・交通手段がなくて困る割合が低く、路線バスの利用率が低い。 ・新田駅のバスロータリーは東口のみとなっており、乗り継ぎについての満足度が低く、行き先についても満足度が低い。
新田東部 地域	【地域特性】 ・獨協大学前駅に隣接し、商業施設が分布している生活に便利な地域であり、草加市文化会館や綾瀬川左岸広場など市民が多く集まる公共施設も立地している。 ・獨協大学前駅周辺では人口密度が高い。 ・路線バスは、主に獨協大学前駅を起終点とし東西方向の幹線道路を通っている。 ・地域の北東部に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物先は自宅周辺やイオンレイクタウン、通院先は市内の医院が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では獨協大学前駅から鉄道の利用が多く、駅までは徒歩や自転車を利用している。 ・路線バス利用者が少なく、路線バスを利用していない人は、路線バスが便利になった場合の利用意向も低い。
草加川柳 地域	【地域特性】 ・路線バスは、新田駅－獨協大学前駅、新田駅－住宅地内、八潮駅・南越谷駅へ行く路線など、多方面へ向かう路線が通る一方、市中心部へのアクセス路線がない。 ・地域の中心部に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物先は自宅周辺やイオンレイクタウン、通院先は市内の医院が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では、他地域に比べ、鉄道の利用が少なく、自家用車が多い。 ・他地域に比べ、バスを利用している人が多いが、路線バスの満足度が低い。 ・一人で外出できない割合や交通手段がなくて困る割合が高く、その行き先は、駅、イオンレイクタウンが多い。 ・ミニバス等の利用意向が高い。その行き先は、駅、市立病院が多い。

地域	地域特性・問題点
草加安行 地域	【地域特性】 ・松原団地入居者の高齢化や単独世帯化が進行し、市内で最も高齢化率が高い。松原団地は建て替えが進んでいる。 ・中央図書館や子育て支援センターなど市民が多く集まる公共施設が多い。 ・路線バスは、獨協大学前駅－草加駅、獨協大学前駅－新田駅など市内を結ぶ路線や、草加駅－川口駅、草加駅－鳩ヶ谷駅など市外を結ぶ路線など、多くの路線が通っている。 【住民ニーズ】 ・買物先は自宅周辺や獨協大学前駅周辺、イオンレイクタウン、通院先は市内の医院とともに市立病院も多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では獨協大学前駅から鉄道の利用が多く、駅までは自転車が多い。 ・他地域に比べ家に自動車のない割合が高く、バスを利用している人が多い。
草加西部 地域	【地域特性】 ・路線バスは、草加駅－川口駅、草加駅－鳩ヶ谷駅、草加駅－見沼代親水公園駅、草加駅－竹ノ塚駅を結ぶ路線が通り、市外へのアクセスが充実している。 ・地域の西側に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物や通院先は自宅や最寄りの草加駅周辺、地域内に立地する市立病院が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では、草加駅から鉄道の利用が多く、駅までは自転車が多い。 ・交通手段がなくて困っている割合は低く、ミニバス等を利用したい割合が低い。
草加東部 地域	【地域特性】 ・草加駅周辺では、人口密度が高く、工場が多い稻荷一丁目近隣では単独世帯の割合が高くなっている。 ・地域内には市役所が立地し、コミュニティセンター、公民館や保健センターなど市民が多く集まる公共施設が立地している。 ・路線バスは、草加駅－八潮駅を結ぶ路線が多く通るほか、草加駅－谷塚駅を結ぶ路線や草加駅と手代町を循環する路線などが通り、交通空白地域はほとんど存在しない地域となっている。 【住民ニーズ】 ・買物、通院先は自宅や最寄りの草加駅周辺が多く、交通手段は自転車が多い。 ・通勤・通学では、草加駅から鉄道の利用が多く、駅までは徒歩や自転車を利用している。 ・路線バスの満足度はすべての項目において高い。

地域	地域特性・問題点
草加稲荷 地域	【地域特性】 ・他の地域に比べ、地域内に医療施設や公共施設は少ない。 ・路線バスは、地域中心部の稲荷五丁目―草加駅を結ぶ路線が走り、それ以外は地域の南側に八潮駅―草加駅を結ぶ路線が走る。 ・草加駅を結ぶ路線の通らない区域では工業地域を中心に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物先は自宅周辺、イオンレイクタウン、通院先は市内の医院が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では、草加駅から鉄道の利用が多く、鉄道駅までは自転車やバスが多い。 ・交通手段がなくて困る割合が高く、その行き先は駅、イオンレイクタウンが多い。 ・バスが便利になったら利用する、ミニバス等運行したら利用したい割合が高い。
谷塚西部 地域	【地域特性】 ・他の地域に比べ地域内に商業施設は少ないが、公民館やコミセンを有しているほか、ふれあいの里など市民が多く集まる公共施設が多く立地している。 ・見沼代親水公園駅や循環路線バスが通る竹ノ塚駅の利用が多い。 ・路線バスは、南北に草加駅―竹ノ塚駅、竹ノ塚駅―安行原久保循環路線、東西に草加駅―見沼代親水公園駅を結ぶ路線、地域を循環するように竹ノ塚駅行きの路線が通り、市外へのアクセスは充実している。 ・地域の中心部に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物、通院先は自宅周辺が多く、交通手段は自家用車が多い。 ・通勤・通学では、竹ノ塚駅、谷塚駅、見沼代親水公園駅などから鉄道の利用が多く、鉄道駅までは自転車やバスが多い。 ・交通手段がなくて困る割合が高く、バスが便利になったら利用する割合やミニバス等運行したら利用したい割合が高く、その行き先は駅、市立病院が多い。
谷塚中央 地域	【地域特性】 ・メディカルトピア草加病院、鳳永病院などの医療施設が充実している。 ・地域内を運行するバス路線はほとんどないが、谷塚駅を囲むような地形であることから、交通空白地域はほとんど存在しない。 【住民ニーズ】 ・買物、通院先は自宅や最寄りの谷塚駅周辺、メディカルトピア草加病院が多く、交通手段は自転車が多い。 ・通勤・通学では、谷塚駅から鉄道の利用が多く、駅までは徒歩が多い。 ・谷塚駅に近く、バスが通らない地域のため、交通手段がなくて困る割合が低く、バスについて知らない人が多く、利用している人も少ない。 ・地域内を運行するバスがほとんどないことから、バスの利用状況が極めて低く、バスに対する満足度も比較的低い。

地域	地域特性・問題点
谷塚東部 地域	【地域特性】 ・記念体育館や瀬崎グラウンドなど体育施設が充実しているほか、商業施設が比較的多く点在している。 ・バスは、谷塚駅ー草加駅を結ぶ路線と、谷塚駅から地域内を循環し花畑桑袋団地、竹ノ塚駅に向かう路線が通り、市外へのアクセスが充実している。 ・地域の東部の一部に交通空白地域が存在する。 【住民ニーズ】 ・買物、通院先は自宅や最寄りの谷塚駅周辺、メディカルトピア草加病院が多い。交通手段は、買物には自家用車を、通院には自転車を利用している割合が高い。 ・通勤・通学では、谷塚駅から鉄道の利用が多く、駅までは徒歩や自転車が多い。 ・バスが便利になったら利用する割合が高い。

(2) 交通を取り巻く課題

①交通を取り巻く課題

1) 既存路線バスの機能分担の明確化

- ・ 地域内アクセス路線は、広域幹線や地域間幹線に位置付けられる鉄道や路線バスの維持・確保を図るために、これらを補完する路線としての役割を担う必要があります。このため、既存のバス路線との機能分担を明らかにし、競争を極力避けるとともに、地域外へのアクセスは、広域幹線交通（鉄道）や地域間幹線路線に乗り継ぐことを前提として検討する必要があります。

2) 交通空白地域・交通不便地域、高年者等への対応

- ・ 駅やバス停から一定の距離を有する交通空白地域のほか、バス路線があっても運行本数が少なかったり市内の駅に行けなかったりする交通不便地域が存在しています。このため、特に高年者、要介護者などの交通手段を持たない移動困難者への日常の足を確保する必要があります。なお、移動手段を確保し交流を深めることで、地域の活性化に寄与することも期待できます。
- ・ 高年者にとって移動先としてニーズの高い市立病院に、市内から直接バスでアクセスできる地域が少なく、複数の交通手段を利用し移動している人もいます。このため、各地域から市立病院へのアクセス利便性を向上する必要があります。

3) 利用しやすいバス路線網・望ましいサービス水準への見直し、再編

- ・ 市内は、3社のバス事業者が運行しているため、行き先や乗り場などが分かりにくくなっています。
- ・ 市内はほぼ平坦な地形のため、徒歩や自転車の利用が多く、自転車事故の発生率が高いことも大きな課題となっています。駅周辺の自転車の放置抑制のほか、自転車の事故防止対策の視点も視野に入れて、利用しやすいバス路線網やサービス水準の見直しや再編の必要があります。

4) 道路整備の進捗状況に対応した走行環境の整備とバス路線の見直し

- ・ 市内の都市計画道路整備率は80%を超えていますが、特に国道4号と主要な幹線道路との交差点の一部では混雑により、バスの定時性を維持することが困難な区間もあります。
- ・ 今後の道路整備や交差点改良に合わせ、バス走行環境の改善や既存のバス路線を見直すなど、効果的かつ効率的な運行環境の整備を検討する必要があります。

5) 駅周辺環境整備や交通機関相互の連携による交通結節機能の強化

- ・ 利便性の高い鉄道と路線バスがネットワークとしての機能を最大限に発揮するためには、路線バス相互間のほか、路線バスと他の交通手段との乗り継ぎの際に発生する抵抗をできる限り軽減する必要があります。
- ・ 路線バスのネットワークの見直し・拡充には、起終点となる駅前交通広場やバス回転広場等の交通結節機能を強化する必要があります。

6) 既存送迎車両、既存バス回転広場等の有効活用

- であいの森・ふれあいの里の送迎バス、民間による無料の施設送迎車両、企業送迎バスも多く運行されており、既存のバス回転広場なども存在しています。これらの既存資源を活かし既存バス路線を補完する機能として、有効に活用していく必要があります。

7) 利用しやすく分かりやすい情報の提供

- 市内を走るバス路線は3社で運行しているため、一元化された情報を発信する必要があります。
- バスロケーションシステム（バス車両位置情報システム）は、市内では3社のうち2社が実施していますが、普段バスに乗る習慣のない人や初めて来訪した人にも、必要な情報が簡単に得られるよう、分かりにくさを解消する必要があります。

8) 持続可能な公共交通の確保

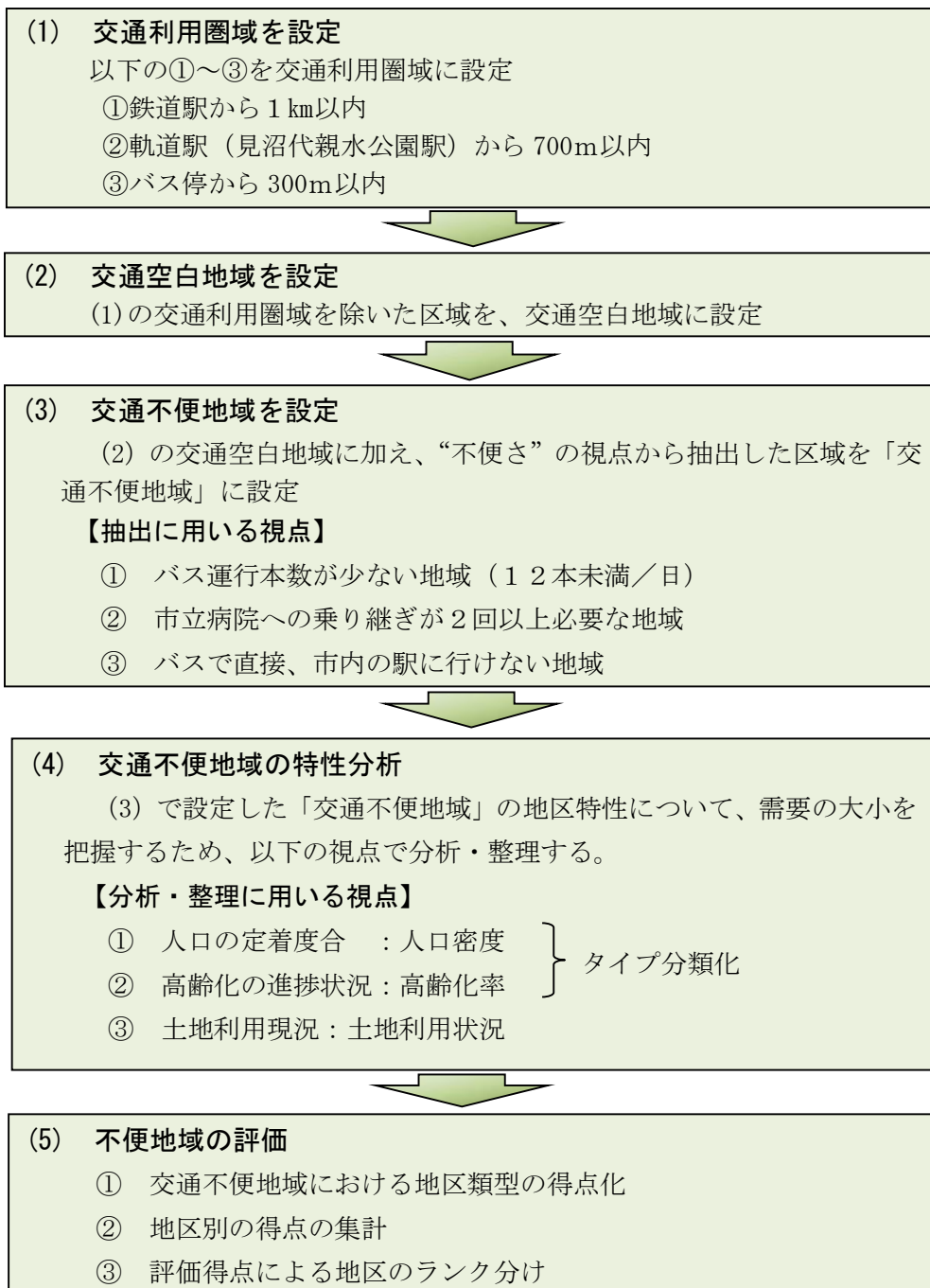
- 市の財政負担に限界がある中で、公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の自助努力や、行政の支援に加え、利用者である市民自らが生活交通の維持に対して責任を負う「協働」の意識を持つ必要があります。
- 本市では、広域幹線交通（鉄道）や地域間幹線路線は交通事業者が主に分担し、地域の生活に密着した低密度需要地域を走行するバス路線は、行政や地域が路線の維持に関し、相互に連携し、取り組む必要があります。

＜参考＞交通不便地域の詳細分析

地域ごとに交通不便の状況を検討する際には、その検討の基礎となるデータが必要となる。その基礎データとして、様々な条件から交通不便地域に関するパターン分析を行った。

類型化に当たっては、今後の高齢化社会を踏まえ日常の移動が困難な「高年者（65 歳以上）割合の高い地域」、基本的な需要の大小の目安となる「人口密度が高い地域」のほか、「連続した住宅のまとまった地域」など、地域特性の把握できる指標を設け、分析・評価した。

■分析の手順



（ア） 交通利用圏域の設定

一般的な定義により、以下に示す圏域を基準に交通利用圏域を設定する。

- ①鉄道勢力圏：東武スカイツリーラインの各駅や越谷レイクタウン駅から1 km 以内
- ②軌道勢力圏：日暮里・舎人ライナーの見沼代親水公園駅から700 m以内
- ③バス勢力圏：バス停から300 m以内

（イ） 交通空白地域の設定

(1)の交通利用圏域を除いた地域を交通空白地域に設定する。

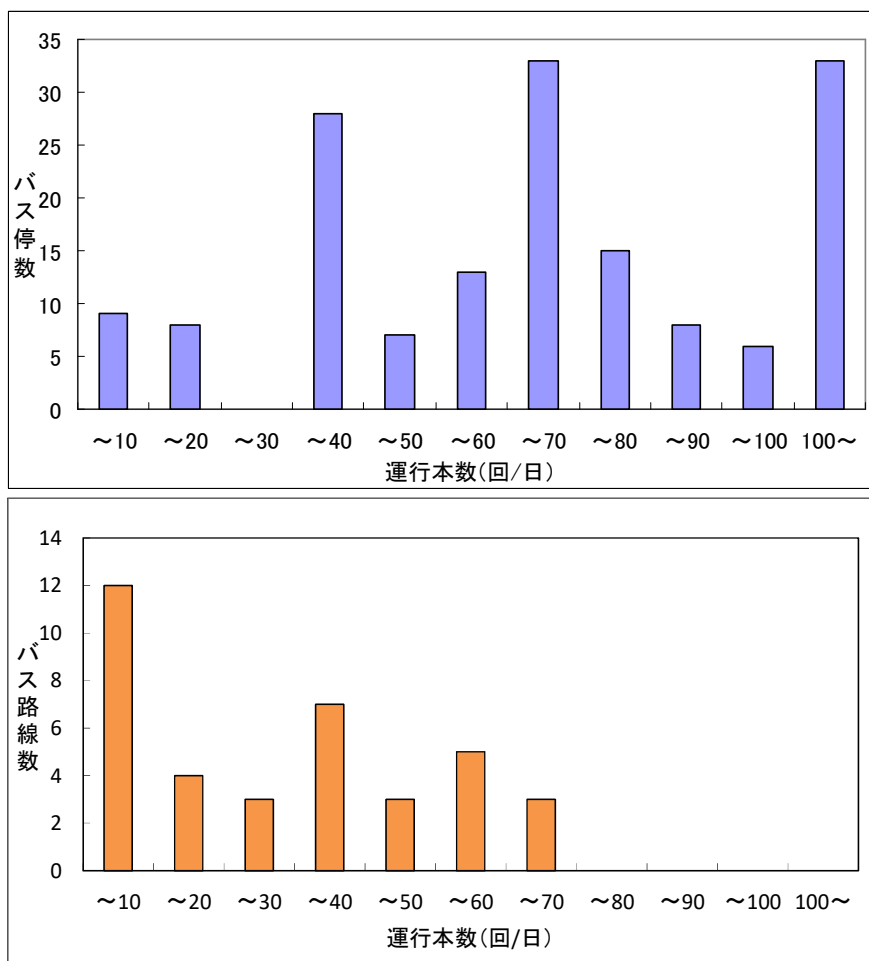
（ウ） 交通不便地域の設定

(2)の交通空白地域を加え、バスの運行本数、市立病院や市内の駅へのアクセス性（乗り換え回数）等に関して水準が低い地域を、交通不便地域に設定する。

①運行本数が少ない（運行サービス水準が低い）地域を抽出

- ・近隣市のコミュニティバスの運行水準は平均で1時間当たり1本（片道）、運行時間は12時間となっている。
- ・この運行水準に基づき、1日当たりの運行本数の最低水準を算定すると12本/日（片道）となる。
- ・交通空白地域に加え、**12本/日未満（片道）**のバス停の利用圏域は、「運行本数からみた交通不便地域」として設定する。

■既存のバス停とバス路線ごとの運行本数（片道）



■近隣市のコミュニティバスの運行状況

市町村	コース	1日当たり運行本数(片道)	運行時間帯(始発～終発)	1時間当たり平均運行本数
八潮市	北ルート	18	6:10～20:37 (15時間)	1.2
	西ルート	18	7:05～21:00 (15時間)	1.2
川口市	中央・横曽根・青木・南平循環	7	7:30～16:30 (10時間)	0.7
	神根・青木・芝循環	8	7:14～19:55 (13時間)	0.6
	新郷・安行・戸塚循環	8	7:40～20:00 (14時間)	0.6
	ミニはーと 北ルート	9	7:14～19:57 (10時間)	0.9
	ミニはーと 南ルート	9	7:14～19:58 (10時間)	0.9
蕨市	西ルート	14	8:00～17:45 (10時間)	1.4
	南ルート	14	8:15～18:00 (11時間)	1.3
	東ルート	14	8:00～17:45 (10時間)	1.4
戸田市	喜沢循環	22	7:40～18:10 (12時間)	1.8
	川岸循環	23	7:25～18:25 (12時間)	1.9
	美笹循環	12	7:30～18:30 (12時間)	1
	南西循環	11	8:00～18:00 (11時間)	1
	西循環	12	7:30～18:30 (12時間)	1
さいたま市	北区コミュニティバス	11	8:05～18:05 (11時間)	1
	見沼区コミュニティバス	12	7:00～18:00 (12時間)	1
	南区コミュニティバス	11	7:55～17:55 (11時間)	1
	西区コミュニティバス	11	8:35～18:35 (11時間)	1
	桜区コミュニティバス	11	7:30～19:10 (13時間)	0.8

平成 25 年調査

②市立病院へのアクセス性から、交通不便地域を抽出

市内から市立病院へ鉄道やバスを利用して行く場合、2回以上乗り換えを必要とする区域を交通不便地域とする。

③バスで直接、市内の駅に行けない区域を交通不便地域として抽出

乗り換えをしないと、市内の最寄りの駅へ行けない区域を交通不便地域とする。

(エ) 交通不便地域の現況分析

① (2)の交通不便地域の地区特性を以下の視点で分析する。

分析する視点

- (a) 人口密度：人口の定着度合
- (b) 高齢化率：高齢化の進捗状況
- (c) 土地利用現況：土地利用状況

② (a)人口密度と(b)高齢化率によるタイプ分類化

- ・交通不便地域は、人口密度と高年化率によるランク分けにより、以下の6つのタイプ分類に設定する。
- ・(a)の人口密度は「市平均値(89人/ha)」を基準に2タイプに区分するとともに、(b)の高齢化率は「25%」と「市平均値(17.4%)」を基準に3タイプに区分し、それらを組み合わせることで合計6タイプに分類する。

■タイプ分類の相関表

(a)人口密度 (b)高齢化率		ランク①	ランク②	ランク③	ランク④	ランク⑤
		100人/ha以上	89人/ha以上 100人/ha未満	75人/ha以上 89人/ha未満	50人/ha以上 75人/ha未満	50人/ha未満
ランク①	25%以上	地区類型Ⅰ		地区類型Ⅱ		
ランク②	20%以上 25%未満	地区類型Ⅲ		地区類型Ⅳ		
ランク③	17.4%以上 20%未満					
ランク④	8.4%以上 17.4%未満	地区類型Ⅴ		地区類型Ⅵ		
ランク⑤	8.4%未満					

③ (c) 土地利用現況での分析

- ・抽出した交通不便地域での建物の土地利用状況を把握するため、埼玉県都市計画基礎調査のデータを活用して、バスの需要が見込みづらい区域を抽出する。

1) 対象とする土地利用分類

- ・2)に分類されない土地利用
⇒ 一定のバスの需要が見込める区域

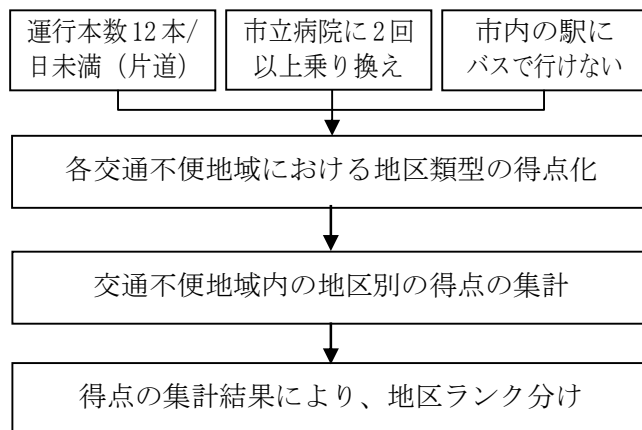
2) 対象としない土地利用分類

- ・田、畑、山林、水面、工業用地、その他の空地
- ・学校、公園は国土数値情報データも活用の上、特定し対象から外している
⇒ 居住人口の集積が無く、バスの需要が見込みづらい区域

（才）交通不便地域の現況分析

①評価の方法

- ・ 3つの視点から抽出された交通不便地域をもとに、市域を総合的に見て交通不便地域の評価を、以下の流れで行った。



②交通不便地域における地区類型の得点化

- ・ 各視点別に抽出された交通不便地域ごとに、交通不便地域内の地区（町・丁目）ごとに地区類型をもとに得点化した。
- ・ その場合、地区類型の得点は、以下のように設定した。

■地区類型ごとの得点

地区類型	得点	重要度
地区類型Ⅰ	6 点	高 低
地区類型Ⅱ	5 点	
地区類型Ⅲ	4 点	
地区類型Ⅳ	3 点	
地区類型Ⅴ	2 点	
地区類型Ⅵ	1 点	

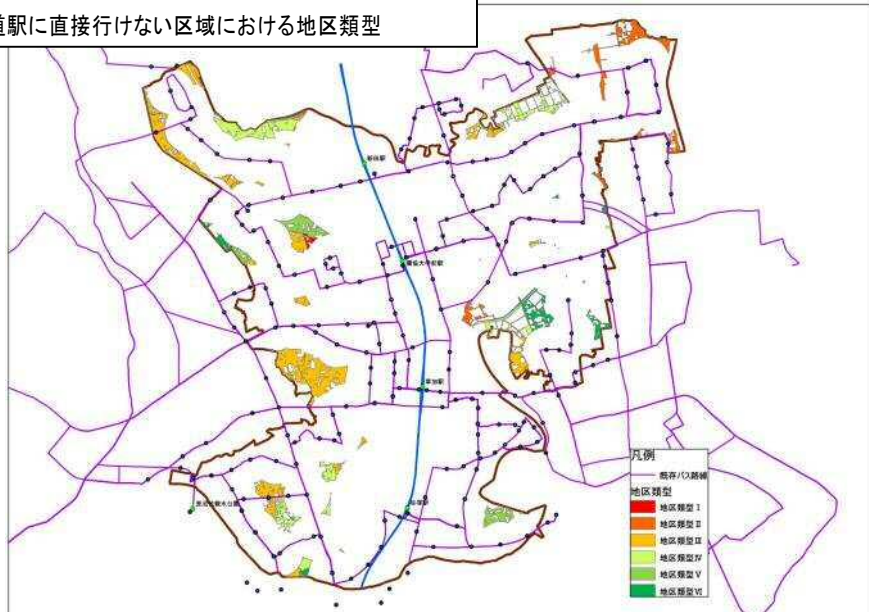
運行本数(12本/日未満)からみた交通不便地域における地区類型



市立病院への乗り継ぎ回数(2回以上)交通不便地域における地区類型



市内鉄道駅に直接行けない区域における地区類型



③地区別の得点の集計

- ・視点ごとに得点化されたものを単純集計し、それを地区ごとの交通不便地域の評価得点とした。
- ・その場合、他の視点の交通不便地域に含まれない場合は、得点を「 0 」とした。

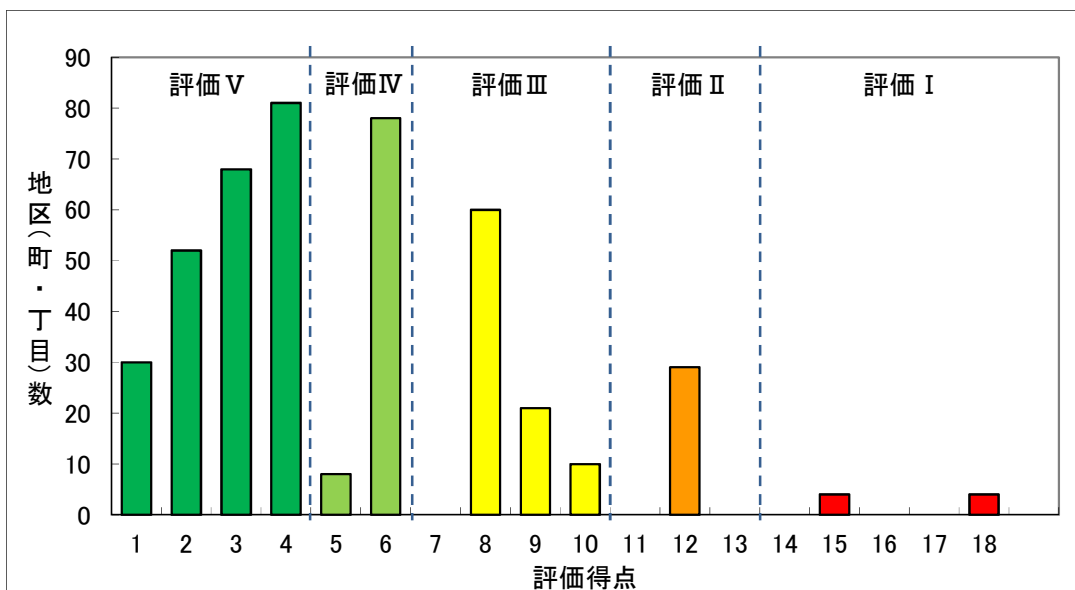
④評価得点による地区のランク分け

- ・ランク分けについては、地区（町・丁目）ごとの評価得点の分布状況から評価のランクを5段階に分け、対応の必要性の度合いを明確にした。

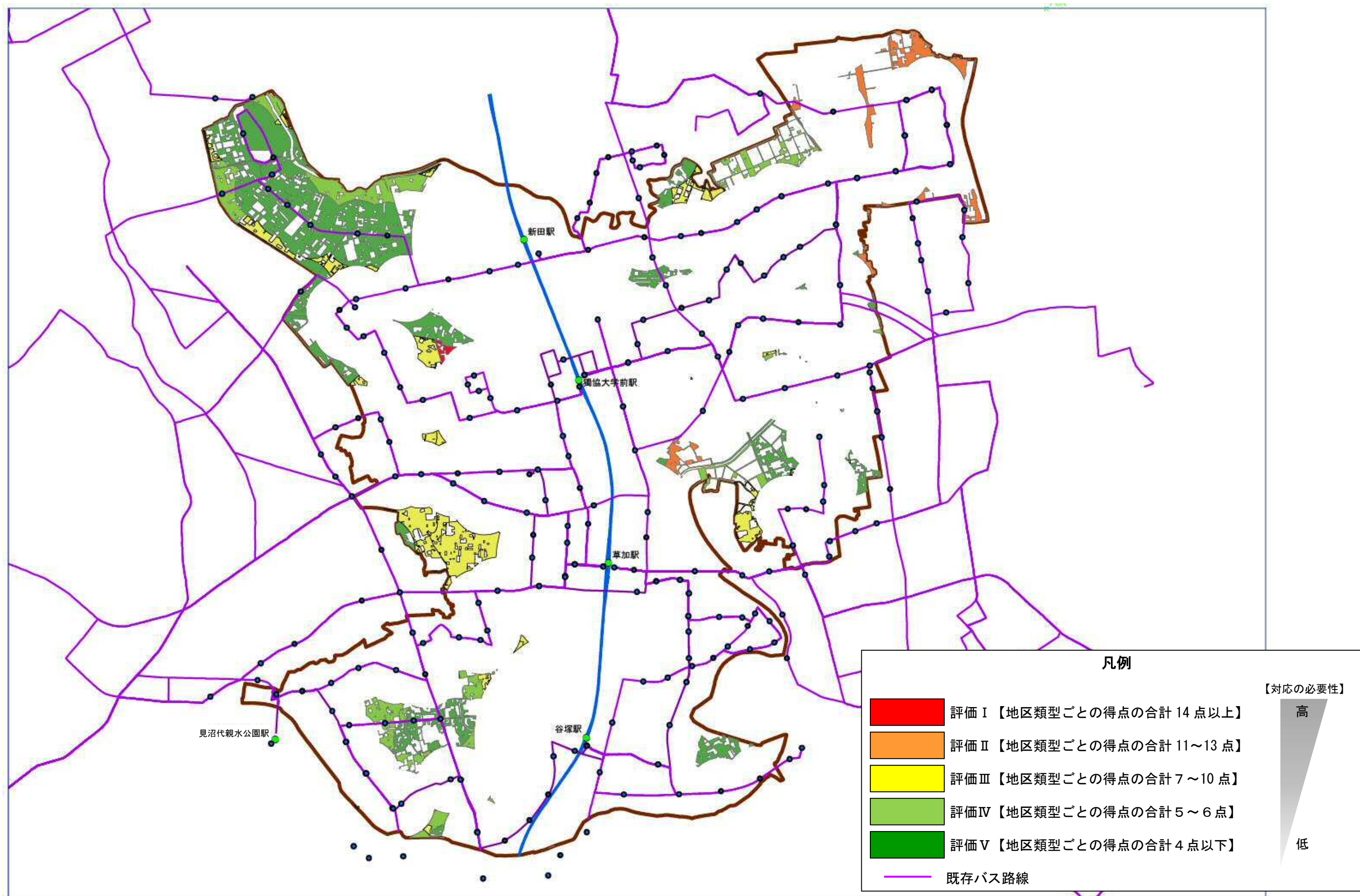
■地区ごとのランクと評価得点

地区ランク	評価得点	対応の 必要性
評価Ⅰ	14点～	高 低
評価Ⅱ	11～13点	
評価Ⅲ	7～10点	
評価Ⅳ	5～6点	
評価Ⅴ	～4点	

■地区ごとの評価得点の分布状況



■交通不便地域（運行本数 12 本/日未満（片道）、市立病院に 2 回以上乗り換え、市内鉄道駅にバスで行けない）の重ね合わせ評価図



4. 課題への対応方針

まちづくりに関わる地域戦略や公共交通の課題への対応に向けた望ましい公共交通の方向性は、以下に示すとおりです。

■望ましい公共交通の方向性

【地域戦略】

まちづくりの上位計画

- ・第四次草加市総合振興計画基本構想
- ・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）
- ・草加市版総合戦略

観光
関連

安全
安心
関連

福祉
関連

環境
関連

（将来のまちづくりを支える公共交通の役割）

- ・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

【公共交通の特性】

- ・南北方向に鉄道、東西方向に草加駅・獨協大学前駅を中心としたバスネットワークが広がる公共交通体系
- ・路線バスは3社のバス事業者、コミュニティバスは2路線が試験運行
- ・夜間人口の約8割を交通利便地域がカバー
- ・多様な送迎車両の運行
- ・移動手段として手軽な自転車利用と競合傾向

【公共交通の問題】

- ・路線バスやタクシーの利用者は減少傾向
- ・高齢化の進行により、移動困難者の増大が懸念
- ・交通空白地域・交通不便地域の存在
- ・市立病院へ公共交通手段を使って行くことの困難な地域
- ・路線バスの行き先や乗り場の分かりづらさ
- ・路線バスの定時性を維持することが困難な地域

【公共交通の課題】

課題①

既存バス路線の機能分担の明確化

課題②

交通空白地域・交通不便地域、高齢者等への対応

課題③

利用しやすい路線網・望ましいサービス水準への見直し、再編

課題④

道路整備の進捗状況に対応した走行環境の整備とバス路線の見直し

課題⑤

駅周辺環境整備や交通機関相互の連携による交通結節機能の強化

課題⑥

既存送迎車両、既存バス回転広場等の有効活用

課題⑦

利用しやすく分かりやすい情報の提供

課題⑧

持続可能な公共交通の確保

【望ましい公共交通の方向性】

方向性①

機能・役割を明確にした地域内の公共交通ネットワークの再編と公共交通機関相互の連携

方向性②

将来のまちづくりの動向や道路整備の進捗に合わせた既存バス路線の見直し

方向性③

交通不便地域における地域内アクセス路線（コミュニティバス）の導入

方向性④

高齢者福祉施設送迎バスの見直し・民間送迎車両の活用

方向性⑤

公共交通の利用促進に資する「使いやすい」「分かりやすい」公共交通体系の実現

方向性⑥

協働の取組により、本市に適合した持続可能な公共交通を構築

方向性①

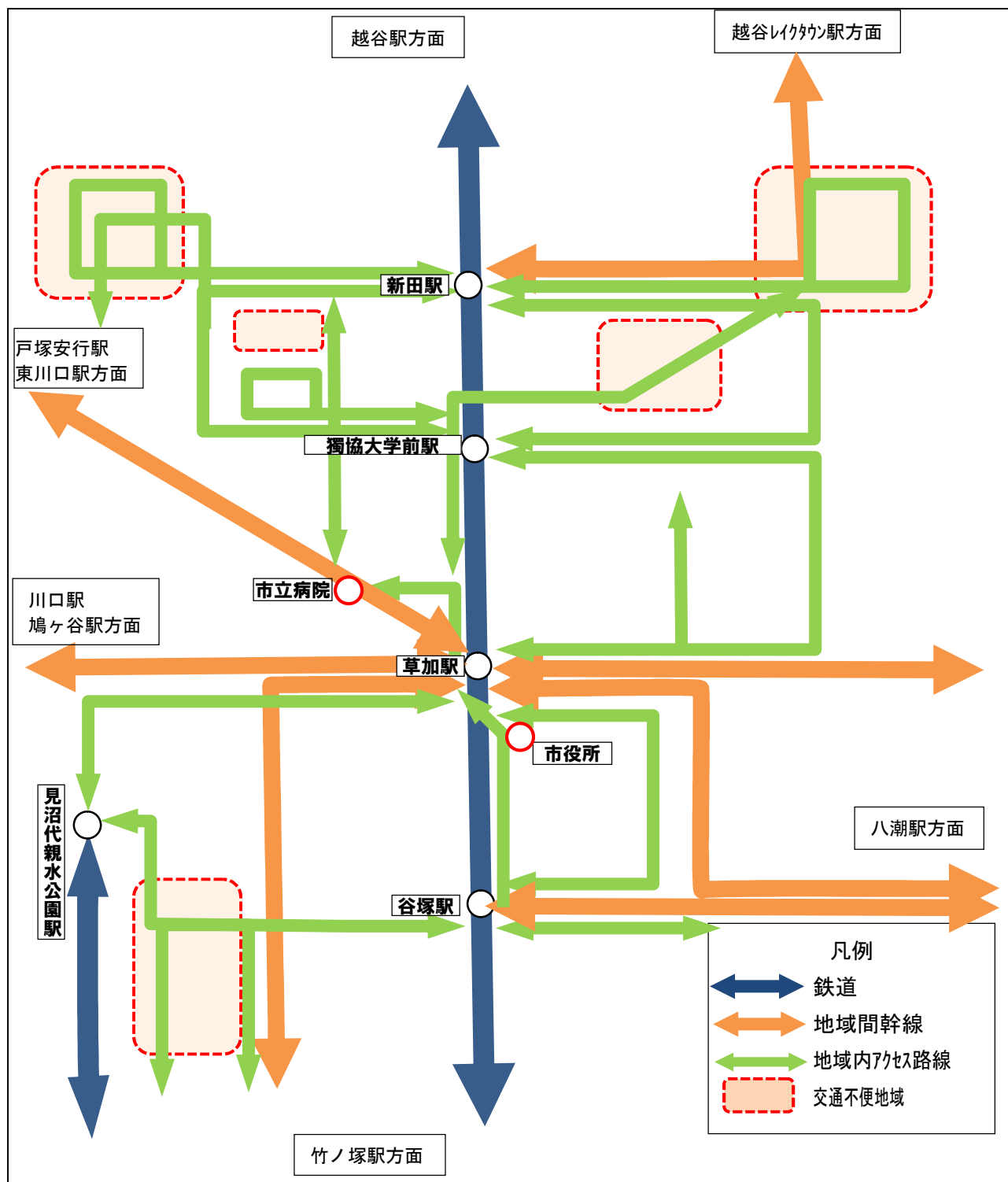
機能・役割を明確にした地域内の公共交通ネットワークの再編と公共交通機関相互の連携

- ・既存のバス路線はそのほとんどが鉄道駅に接続しており、鉄道を補完する公共交通としての役割を担っています。また、特性に応じて駅と駅の間を運行する「地域間幹線路線」と、住宅団地や地域拠点（主要施設等）を結ぶ「地域内アクセス路線」とに分類されます。
- ・地域内アクセス路線と既存のバス路線との競合は極力避け、市外へのアクセスは駅や主要なバス停で鉄道（広域幹線交通）や地域間幹線路線に乗り継ぐものとします。
- ・これらの鉄道や路線バスを補完するものとして、既存送迎車両のほか、主に障がい者を対象とした福祉タクシー券・自動車燃料費補助など福祉施策との連携を図ります。
- ・タクシーは、地域内アクセス路線等で対応できない移動ニーズに対応する公共交通として位置付けます。

■機能分担と位置付け・取組

機能	位置付け・取組
広域幹線	○都市間を連絡する鉄道（中量輸送システム）で地域の基幹交通軸として骨格を形成する。
地域間幹線	○既に一定数以上の利用と運行が確保されている主軸路線で、高頻度・等間隔運行・料金設定により戦略的にサービスを提供し、都市基盤整備状況に合わせてさらなる利便性の向上を図る。 ○主軸路線は、平日や土休日、運行時間帯により利用目的・特性（通勤・通学、買物、通院）が異なるため、需要に応じたサービスを提供する。
地域内アクセス路線	○駅間を結ぶ路線以外の既存路線は、駅等へのアクセスを補完する役割を担い、並行・競合路線の見直しを図る。 ○路線のネットワーク機能を発揮し、利用者に分かりやすい系統とするため、乗り継ぎ環境の向上を図る。 ○民間の路線バスの運行が困難な地域（路線）は、車両の小型化や新しい公共交通システムなどの導入、運行ルートやダイヤの工夫により路線の競合を避け役割を明確にしながら市民・交通事業者・市（行政）の三位一体で路線の導入を検討する。

■公共交通機能分担ネットワーク構成イメージ図



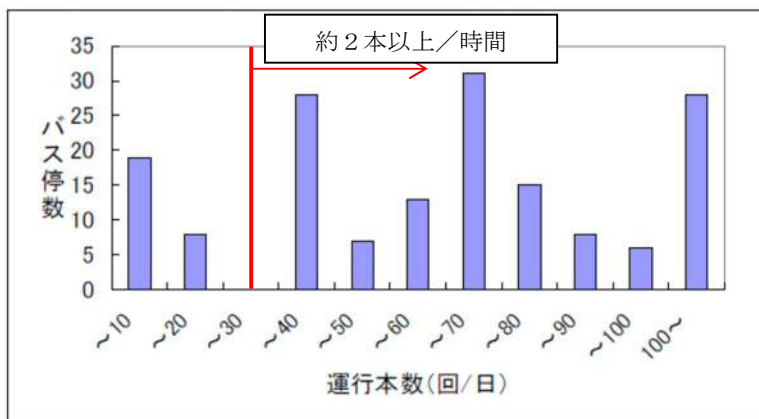
方向性② 将来のまちづくり動向や道路整備の進捗に合わせた既存バス路線の見直し

- ・ 松原団地の建て替え計画等の将来のまちづくり・新たな開発の動向・都市計画道路の整備・交差点改良等の事業計画がある地域・新たな地域の拠点が形成された地域は、その進捗に合わせて路線やサービス水準の見直しを図ります。
- ・ 車両の乗り入れが多く路線バスの終着点としての機能に支障をきたしている市内の駅前交通広場は、交通事業者との協議・調整を図りながら、新たな乗降スペースの確保など駅前交通広場の改善に向け見直し・検討を図ります。

方向性③ 交通不便地域における地域内アクセス路線（コミュニティバス）の導入

- ・ 既存の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、最低限必要なサービス水準を検討した上で、既存バス路線の見直しと地域内アクセス路線（コミュニティバス）の導入を並行して検討します。
- ・ 交通不便地域の解消を図るために導入を検討するバス路線（コミュニティバス）の運行本数は、既存路線のサービス水準を踏まえつつ、本市の地域特性（既存のバス路線の利便性が比較的高く、平坦な地形であること）を考慮し、1時間に2本（片道）の運行を目安に導入を検討します。

■既存バス停ごとの運行本数（片道）



方向性④ 高年者福祉施設送迎バスの見直し・民間送迎車両の活用

- ・ 市の高年者福祉施設（であいの森やふれあいの里）の送迎バスの利用は主に高年者に限定されており、行政負担の軽減を図る必要もあることから、コミュニティバスなどの地域内アクセス路線との統合などを視野に入れた検討を進めます。
- ・ 娯楽施設等への無料送迎車両や企業送迎バスが多く運行され、一部では施設利用者に限定せず誰でも利用できるものも見受けられます。このため、公共交通を補完するものとしてこれらの送迎車両等の法的な整理を進める中で、その活用について検討を行い、交通利便性の向上を図ります。



方向性⑤ 公共交通の利用促進に資する「使いやすい」「分かりやすい」公共交通体系の実現

- ・ 市内の道路混雑や駅周辺の放置自転車の解消に向けて、自動車や自転車から公共交通利用の転換を促す利用促進策を検討します。
- ・ 高年者等の移動制約者だけでなく、一般市民にとって分かりやすく利用しやすいサービスの提供が重要です。そのためには、公共交通のサービス水準（運行ルート・ダイヤ、運行本数など）を高めるとともに、乗り継ぎの円滑化（乗り継ぎダイヤの接続、乗り継ぎ運賃割引、シェルターやベンチ等の待合環境の整備など）、バリアフリーに対応した低床車両の導入、マップ等による情報提供の充実など既存ストックを最大限に活用しながら、使いやすく分かりやすい公共交通体系の実現を図ります。
- ・ 市への転入時や市内観光に、運行ダイヤや運行状況などの交通情報や観光情報などが、手軽に入手できる方策などを展開するモビリティマネジメント手法を活用し、自動車に頼らずに移動できる環境の創出を図ります。

方向性⑥ 協働の取組により、本市に適合した持続可能な公共交通を構築

- ・ 市の財政負担に限界がある中で、幹線路線は交通事業者が主に分担し、地域の生活に密着した低密度需要地域は行政や地域も協力しながら相互に連携する取組が必要です。
- ・ 地域とともに協働で取り組むことで路線を維持していく仕組みを検討します。
- ・ 市民・交通事業者・市（行政）の役割、それぞれの責任と負担のあり方を再整理し、公的支援の範囲や市民負担の範囲等に関する基本的な原則（運行指針）を明確化します。
- ・ 将来を担う子どもたちなど市民に対し『バスの（かしこい）使い方』を周知するなどバスの積極的な利用を促すモビリティマネジメントの実施方法を検討し、自動車や自転車からバス利用への転換を図ります。

5. 計画の基本目標・基本方針

〔基本目標〕

将来にわたって市民の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの形成

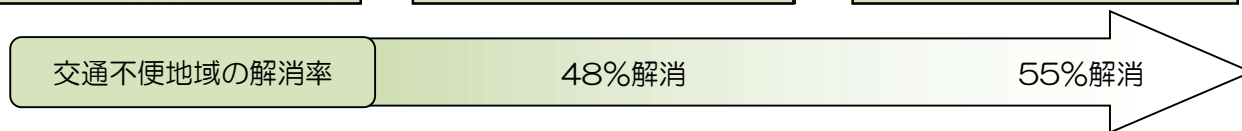
〔目標の指標〕

交通不便地域の約 48%の解消（対現況人口（H22 年国勢調査）比）

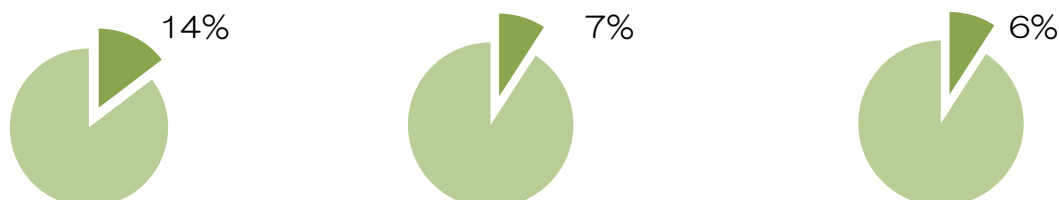
■交通不便地域の解消の見込み（概数）

平成 22 年国勢調査より

平成 28 年度（現況）	～平成 35 年度	～平成 47 年度
交通不便地域人口 33,000 人 (450ha)	16,000 人 (220ha)	18,000 人 (240ha)
	17,000 人 (230ha)	15,000 人 (210ha)



市全体人口に対する交通不便地域人口の割合

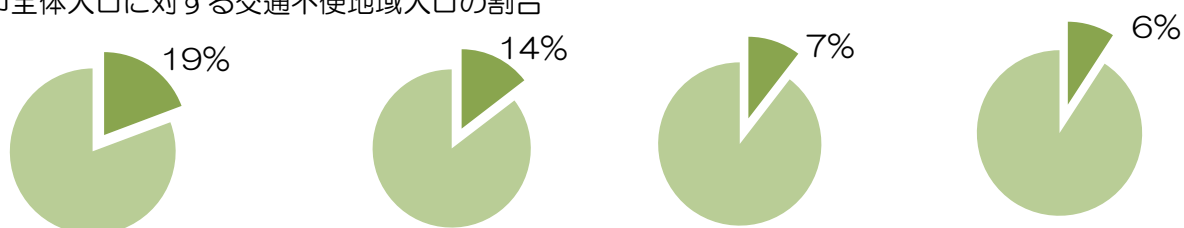


【参考】公共交通再編計画策定時の交通不便地域の解消の見込み（概数）

平成 25 年 7 月	短期	中期	構想
交通不便地域人口 約 46,000 人 (約 620ha)	13,000 人 (170ha)	29,000 人 (390ha)	31,000 人 (410ha)
	33,000 人 (450ha)	17,000 人 (230ha)	15,000 人 (210ha)



市全体人口に対する交通不便地域人口の割合



第四次草加市総合振興計画基本構想（抜粋）

4 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

1) 良好なまちづくり

都市をかたちづくり、快適さを生み出すためには、適正な土地利用と人が集まる拠点づくり、拠点と拠点、拠点と生活の場などを結ぶネットワークづくりが重要となります。

本市は、東京のベッドタウンとして発展してきたまちであることから、産業との調和を図りつつ、良好な住環境を維持していくことをめざします。また、本市は、東武スカイツリーラインの4つの駅を中心とした多極型の都市構造をしていますが、今後、超高齢社会となるにしたがって、身近な生活圏の中で生活ができるよう各地域の拠点づくりが重要となります。そのため、4つの核と各地域の拠点とがそれぞれ結びつきながら補い合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。

2) 安全で円滑な交通

人や物を循環させる交通は、都市における、いわば血液の役目を果たすものであり、これが円滑でないと都市の機能は低下してしまい、私たちの日常生活や市内での生産活動にも大きな影響を及ぼします。また、超高齢社会を迎えた本市にあっては、高年者などの交通弱者の移動手段をいかに確保し、豊かな暮らし、快適なまちをかたちづくるかが重要となります。

そのため、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環境づくりをめざします。

〔基本方針〕

路線の機能分担

□地域間幹線路線

【主な対象】通勤・通学目的の利用

【主な目的地】市内の駅、八潮駅、越谷レイクタウン駅、戸塚安行駅、川口駅、見沼代親水公園駅方面

□地域内アクセス路線（コミュニティバス）

【主な対象】通勤・通学目的のほか、通院・買物目的の利用（主に高年者）

【主な目的地】市内の駅、市立病院、地域の拠点（主要施設等）

（１）地域間幹線路線の再編成

- ① 戸塚安行駅方面への延伸・接続（浦和東京線の整備との整合）
- ② 八潮駅方面への延伸・接続（草加三郷線の整備との整合）
- ③ 越谷レイクタウン駅への接続（川柳大成町線の整備との整合）
- ④ 竹ノ塚駅西口駅前広場整備に伴う路線の増強、谷塚駅西口又は草加駅西口への接続
- ⑤ 松原団地の建て替え動向に合わせた路線再編成
- ⑥ 新田駅西口土地区画整理事業の整備に合わせた路線の変更
- ⑦ 草加三郷線と国道４号交差点の整備等に合わせた谷塚駅～見沼代親水公園駅の路線導入
- ⑧ 草加稲荷地域の交通不便地域に対応する路線への変更

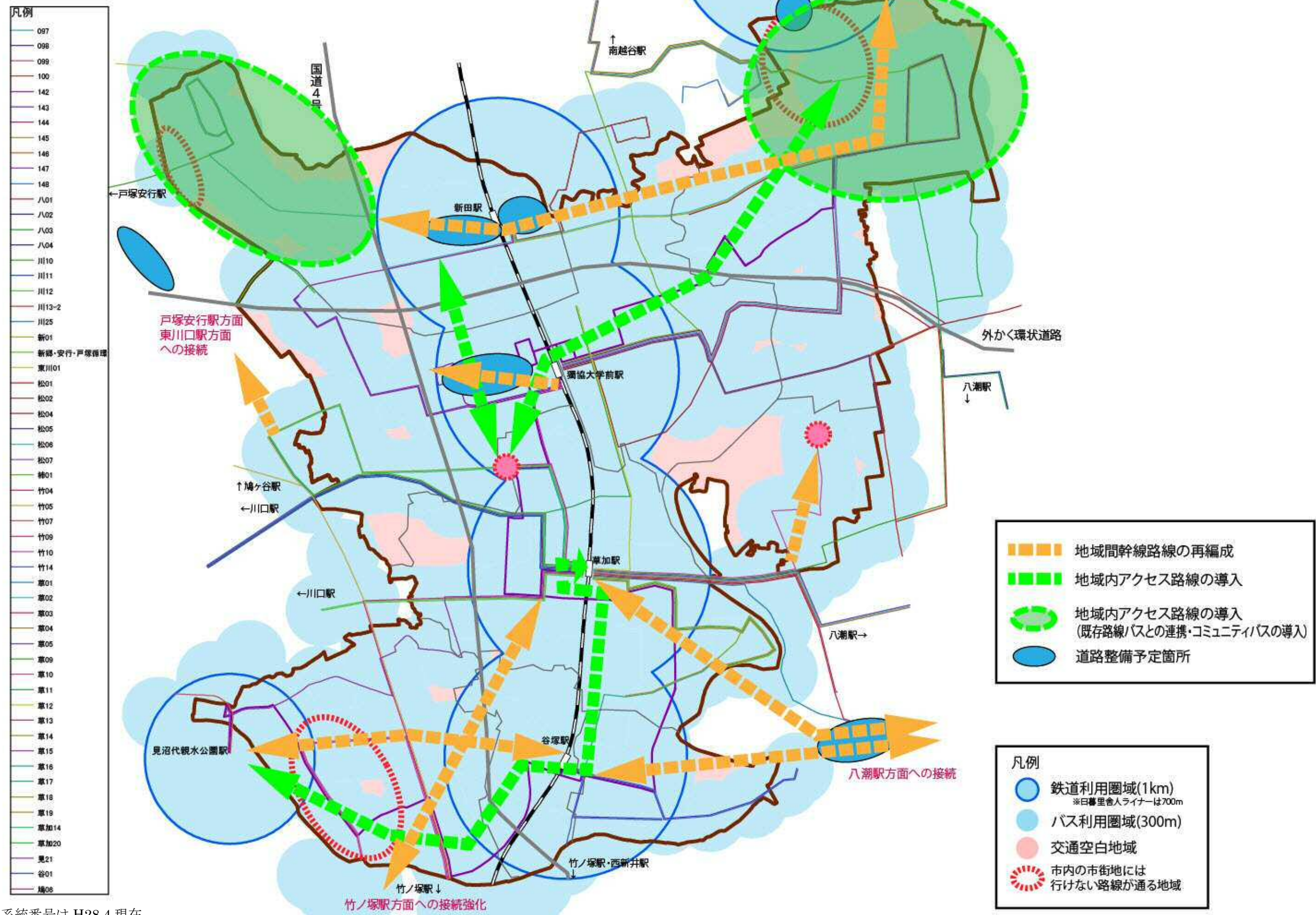
（２）地域内アクセス路線の導入

- ① 新田西部地域から市立病院へのアクセス利便性向上への検討
- ② 柿木町・青柳地区内への対応
- ③ 高年者福祉施設の送迎バスの見直し
- ④ 民間送迎車両の活用
- ⑤ 谷塚西部地域へ対応する路線（パリポリくんバス南西ルート）
- ⑥ 草加川柳地域へ対応する路線（パリポリくんバス北東ルート）

（３）利用促進施策等の推進

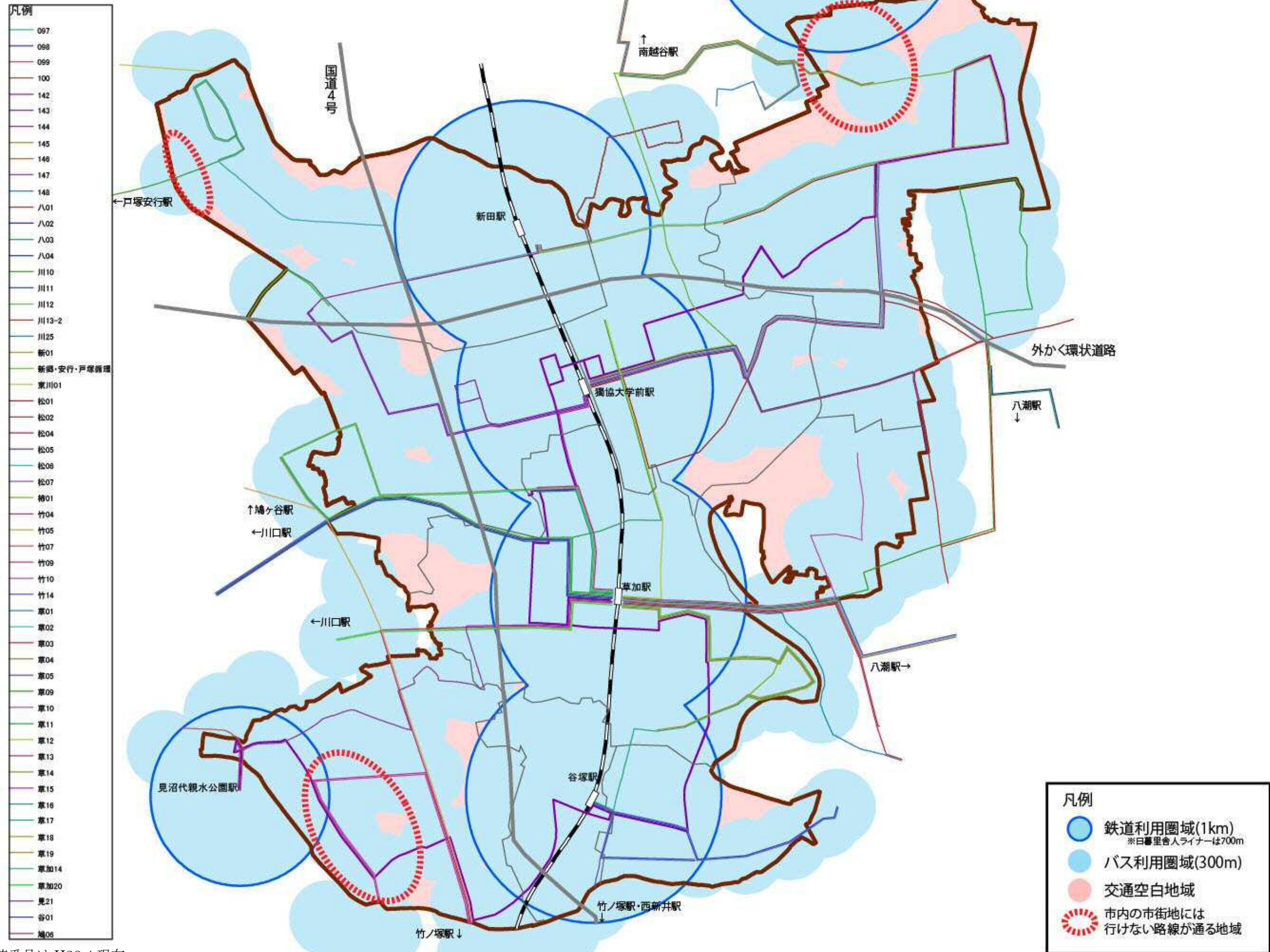
- ① ハード面
 - １） ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）の導入
 - ２） 渋滞緩和策の検討
 - ３） バリアフリー化の促進
 - ４） 待合環境等の改善
 - ５） 乗り継ぎ利便性の向上
 - ６） サイクル&バスライド(バス停駐輪場からのバスへの乗り換え)の促進
 - ７） バス回転広場の活用
 - ８） バスの分かりやすい運行時刻の設定
 - ９） 駅のバリアフリー化
- ② ソフト面
 - １） バスロケーションシステムの導入・展開
 - ２） 公共交通の利用ガイドの周知
 - ３） 公共交通のかしこい使い方の周知
 - ４） 子どもへの公共交通の利用方法の周知
 - ５） 市外来訪者等への情報の提供
 - ６） バス利用に対する抵抗感の軽減
 - ７） 声掛けサポート体制の充実

■基本方針図



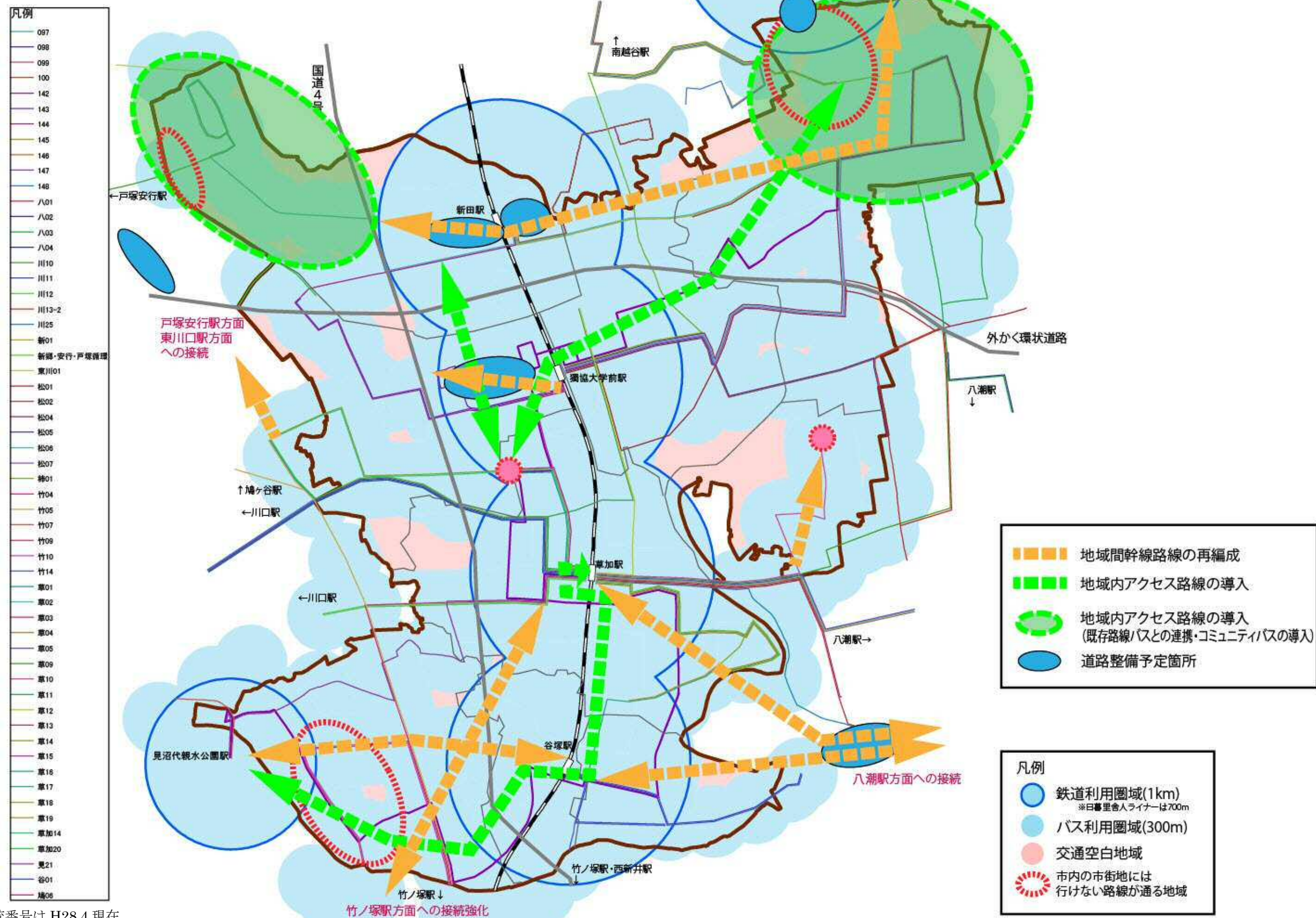
系統番号は H28.4 現在

■現在の交通利用圏域



系統番号は H28.4 現在

■将来の交通利用圏域イメージ



系統番号は H28.4 現在