

6. 具体的な取組内容

(1) 地域間幹線路線等の再編成

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）

都市計画道路浦和東京線は、平成29年度末に全線供用開始に向けて一部未整備区間の整備を進めていますが、供用開始後においては、安行出羽までの運行となっている「草加駅西口～安行出羽」、「竹ノ塚駅西口～安行原久保循環」を戸塚安行駅・東川口駅まで延伸し、幹線機能を高め効率的な運行を目指します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・戸塚安行駅方面への需要変化の注視
- ・戸塚安行駅を発着する現行路線や川口市コミュニティバスとの整合
- ・利便性低下などの影響

②八潮駅方面への延伸・接続（草加三郷線の整備との整合）

都市計画道路草加三郷線は、現在八潮市内で一部区間が未整備となっていますが、区画整理事業地内は既に事業に着手し、柳之宮橋の整備による渋滞区間の解消が見込まれ、八潮駅方面の接続への利便性・速達性の向上が想定されるため、既存路線の振替などの見直しを検討します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・都市計画道路草加三郷線の整備の進捗
- ・渋滞区間運行の解消を目指した路線の再編成
- ・草加駅と八潮駅を結ぶ路線との整合
- ・谷塚駅方面・八潮駅方面への需要変化の注視

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）

川柳大成町線の一部区間が平成30年度以降に供用開始の見込みのため、草加市青柳地区から越谷レイクタウン駅方面へのアクセス利便性の向上に向けて、新田駅と越谷レイクタウン駅を接続し青柳地区を経由する幹線バス路線の導入可能性について検討します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・越谷レイクタウン駅への買物ニーズの変化
- ・越谷レイクタウン駅への通勤・通学ニーズの変化
- ・越谷レイクタウン駅へアクセスする都市計画道路川柳大成町線の整備
- ・越谷レイクタウン駅付近の道路の渋滞状況
- ・市内地域経済への影響

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

竹ノ塚駅付近鉄道高架化事業に伴う西口交通広場の拡張（平成32年度供用開始予定）により、竹ノ塚駅発のバス路線の増強が予想されるため、「竹ノ塚駅西口～草加駅西口」、「竹ノ塚駅西口～新里循環」等の谷塚駅西口や草加駅西口への接続を検討します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・竹ノ塚駅の高架化の整備の進捗
- ・西口交通広場とその周辺道路の整備の進捗
- ・竹ノ塚駅周辺の開発状況の注視

⑤松原団地の建て替え動向に合わせた路線再編成

現在、松原団地では建て替え計画が進んでおり、将来の土地利用計画や人口動向に合わせ既存路線の再編成や新規路線の導入を検討します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・松原団地の建て替えの進捗
- ・渋滞区間運行の解消を目指した路線の再編成
- ・松原団地建て替えによる土地利用計画との整合
- ・松原団地内の人口動向やニーズの変化の注視

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

新田駅西口土地区画整理事業の施行により、新田西口交通広場、都市計画道路新田西口停車場線及び都市計画道路新田駅前旭町線が平成 32 年度中に供用開始の見込みであるため、東口バス回転広場で運用している西側路線は整備完了と合わせ、西口交通広場に起終点を変更するとともに、一部走行ルートの見直しにより、利便性・速達性を向上し、交通不便地域の解消を図ります。

【検討に当たっての着眼点】

- ・新田駅西口土地区画整理事業の進捗に合わせた西口交通広場への乗り入れ路線の再構築
- ・渋滞区間運行の解消を目指した路線の再編成
- ・新田駅北側の交通不便地域の解消を目指した再編成

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

草加三郷線と国道 4 号との交差点や谷塚駅西口周辺の都市計画道路等の整備の進捗状況を見ながら、谷塚駅と見沼代親水公園駅を連絡する路線の導入を図ります。

【検討に当たっての着眼点】

- ・都市計画道路草加三郷線の整備に伴う国道 4 号との交差点の整備（谷塚仲町交差点の渋滞解消）
- ・西口交通広場とその周辺の都市計画道路の整備
- ・谷塚西部地域から谷塚駅へのニーズの注視
- ・谷塚中央地域から見沼代親水公園駅へのニーズの注視

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

草加稲荷地域の交通不便地域のうち、県道八潮越谷線（産業道路）周辺に分布する住宅密集地域から駅へのアクセス利便性を確保するために、平成 28 年 1 月に既存路線の一部走行ルートの見直しを行い、交通不便地域の解消を図りました。路線の維持継続に向けて利用状況の検証をしていきます。

【検討に当たっての着眼点】

- ・廃止バス停の代替となるバス停の選定
- ・産業道路の渋滞状況の注視
- ・沿線住民の住環境への配慮

(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

新田西部地域から利用意向の高い市立病院へのアクセス利便性を向上するため、既存路線の活用のほか、既存路線を活用・補完する地域内アクセス路線（コミュニティバス）での対応を検討します。

●新田駅⇒旭町六丁目バス回転広場⇒松原団地内⇒市立病院

【検討に当たっての着眼点】

- ・新田駅東西口の土地区画整理事業の進捗に合わせた路線の再構築との整合
- ・旭町六丁目バス回転広場の活用の可能性
- ・松原団地の建て替えの進捗や土地利用計画との整合
- ・松原団地内の人口動向やニーズの変化の注視

（既存路線の活用）

- ・市立病院へのアクセス（延伸）による利便性低下などの影響
- ・市内の既存路線やコミュニティバスとの整合

（地域内アクセス路線（コミュニティバス）での対応）

- ・新田西部地域内を並行する既存路線への影響・整合
- ・新田駅周辺の走行ルートやバス停の選定
- ・新田西部地域の起終点（折り返し場所・方法）の選定・検討

②柿木町・青柳地域内への対応

当該地区は需要が分散している地域であり、既存バス路線も運行していることから、柿木地区の主要な公共施設（公民館、市民温水プール、バス回転広場）を乗り継ぎ拠点（ハブ）とした地区内循環システムの導入のほか、コミュニティバスなどの既存バス路線と連携した対応を検討します。

●小型車両を使用した乗合システム（面的サービスをイメージ）

【検討に当たっての着眼点】

- ・分散型小需要に対応した乗合システムの構築
- ・持続可能な運行システムの構築
- ・乗り継ぎ拠点の選定
- ・既存路線との整合

③高年者福祉施設の送迎バスの見直し

高年者福祉施設（であいの森やふれあいの里）では、高年者の生きがいづくりや介護予防に資するための様々な事業を行っています。この事業への参加を促す役割を担っている送迎バスについて公共交通を補完するものとして位置付け、運行の目的、現在の運行状況や利用実態などを考慮しながら、既存路線との将来的な機能の統合を視野に入れ、福祉施策と連携しながら見直しを検討します。

【検討に当たっての着眼点】

- ・ 運行の目的、現在の運行状況や利用実態などを考慮
- ・ 地域内アクセス路線との整合
- ・ 団体送迎、現行の走行ルートやサービス水準との比較

④民間送迎車両の活用

公共交通を補完するものとして無料の施設送迎車両や企業送迎バス等の法的な整理を進める中で、その活用について協議・調整を進めます。

【検討に当たっての着眼点】

- ・ 利用方法の構築
- ・ 周知の方法
- ・ 交通事業者との調整

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）

利用意向の高い市立病院へのアクセス利便性の確保とともに、谷塚西部地域の交通不便地域を解消するため、コミュニティバスを運行します。運行開始から2年目の平成29年度から30年度に見直しの検討及び実施を行い、試験運行期間の最終年度となる平成32年度に継続又は廃止の検討を行います。

【検討に当たっての着眼点】

- ・ 並行する既存路線との整合
- ・ 見沼代親水公園駅へのアクセスの必要性
- ・ ふれあいの里送迎バスとの整合
- ・ 沿線住民の住環境や交通安全上の配慮
- ・ 路線評価（収支率）や施策評価など総合的な観点から分析評価

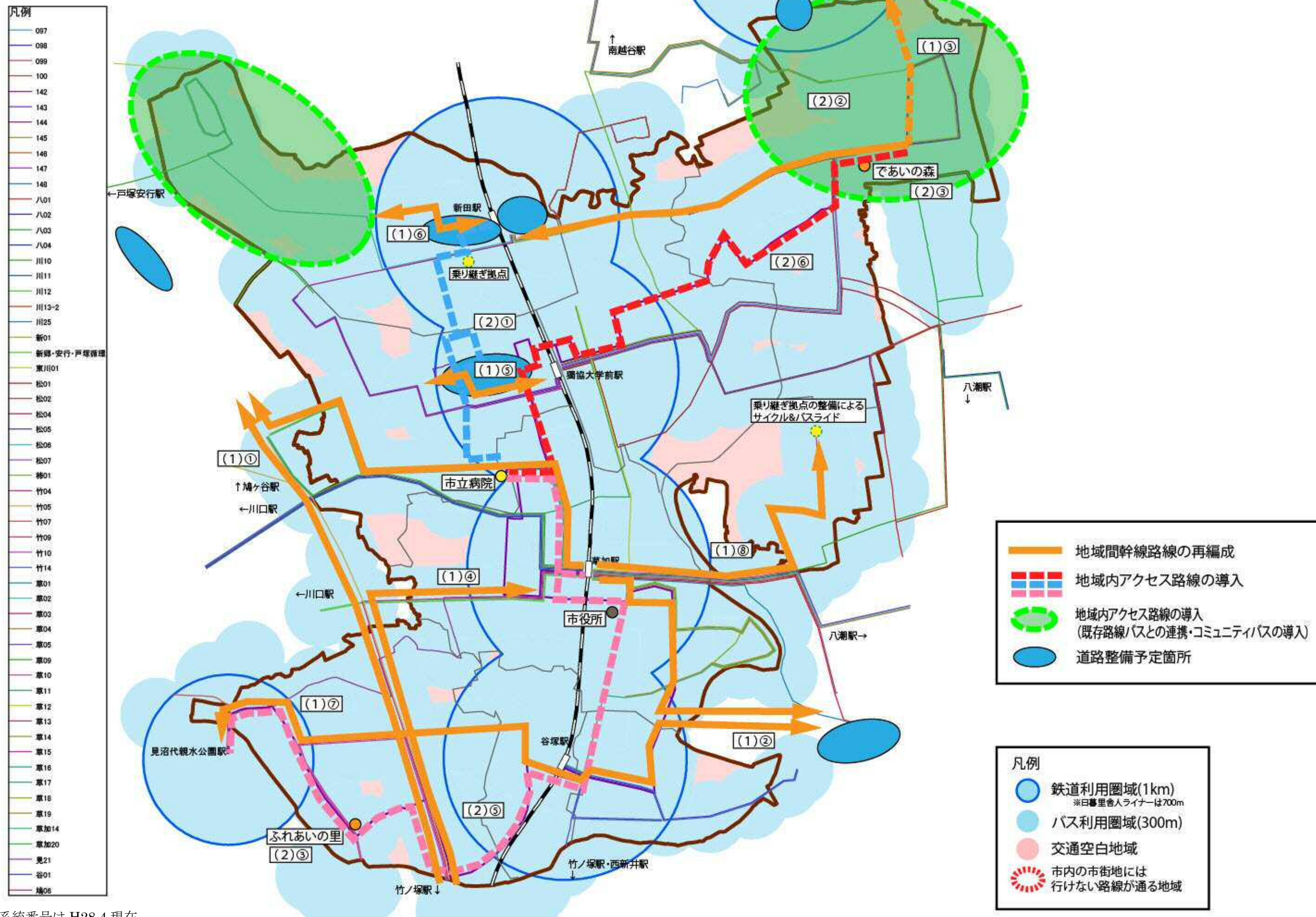
⑥草加川柳地域へ対応する路線（パリポリくんバス北東ルート）

利用意向の高い市立病院へのアクセス利便性の確保とともに、草加川柳地域の交通不便地域を解消するため、コミュニティバスを運行します。運行開始から2年目の平成29年度から30年度に見直しの検討及び実施を行い、試験運行期間の最終年度となる平成32年度に継続又は廃止の検討を行います。

【検討に当たっての着眼点】

- ・ 並行する既存路線との整合
- ・ であいの森送迎バスとの整合
- ・ 沿線住民の住環境や交通安全上の配慮
- ・ 路線評価（収支率）や施策評価など総合的な観点から分析評価

■再編・導入路線（交通利用圏域との重ね合わせ図）



系統番号は H28.4 現在

■再編・導入路線（交通不便地域との重ね合わせ図）



系統番号は H28.4 現在

(3) 利用促進施策等の推進

公共交通への利用の拡大を図るため、モビリティマネジメントの側面からハード面とソフト面における実現可能性の高い施策を推進します。

①ハード施策

1) P T P S (公共車両優先システム) の導入

地域間幹線路線において、バスの進行方向の信号を優先制御(青延長・赤短縮)することで、バスの定時性を確保します。

2) 渋滞緩和策の検討

慢性的に渋滞が発生している区間の渋滞緩和策を検討し、バスの定時性の確保を図ります。

3) バリアフリー化の促進

高齢者、身体障がい者やベビーカーなどに配慮した超低床バスの導入促進のほか、バス・タクシー乗り場の環境整備を進めます。

4) 待合環境等の改善

交通結節点となるバス乗り場やタクシー乗り場でシェルター(上屋)やベンチの設置を検討したり、「バスまちスポット」の取組などと連携しバスの停車する公共施設や店舗等を活用したりするなど、主要なバス停等を地域の交流拠点とした環境の改善を図ります。

5) 乗り継ぎ利便性の向上

交通機関相互の乗り継ぎを円滑に進めるために、運行時刻の調整のほか、駅前交通広場等の乗り継ぎしやすい環境づくりを進めます。

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

バスが停車する公共施設や店舗、交通結節点となる主要なバス停において駐輪場の整備を進めます。

7) バス回転広場の活用

既存のバス回転広場をサイクル&バスライドのほか、観光バスやタクシーの待機場所の拠点とするなど、既存のバス回転広場の活用を図ります。

8) バスの分かりやすい運行時刻の設定

毎時間同じ時刻で発着するなど、バス利用者が分かりやすく覚えやすい運行時刻を設定します。

9) 駅のバリアフリー化（内方線付き点状ブロック整備等）

市内各駅において、視覚障がい者の安全性の向上を図るため、視覚障がい者がホームの内側を認識できるための「内方線付き点状ブロック」の整備等を進めるとともに、ホームドア設置の検討を行います。

②ソフト施策

1) バスロケーションシステム※の導入・展開

バス停の表示板、携帯電話やパソコン等により運行しているバスの位置情報を提供します。

2) 公共交通の利用ガイドの周知

公共交通の乗り方や乗り場、時刻表、路線等が分かりやすく示された利用ガイドを配布するとともにそれらの情報をホームページなどで周知し、公共交通の利用促進を図ります。

3) 公共交通のかしこい使い方の周知

公共交通利用によるメリットや効果を知ること、利用習慣化を図れるよう、市民に対し「公共交通のかしこい使い方」を周知します。

4) 子どもへの公共交通の利用方法の周知

「バスの乗り方教室」などを通じて、将来を担う子どもたちが、公共交通の利用方法を知る機会を提供します。

5) 市外来訪者等への情報の提供

市外の来訪者や転入者が、市内の観光情報等に合わせ、公共交通に関する情報を手軽に入手できる環境づくりを進めます。

6) バス利用に対する抵抗感の軽減

バスの乗り方や利用方法などについて、運転士による対応のほか、乗客が互いに教え合えるような環境をつくるなどバス利用の抵抗を軽減する取組を進めます。

7) 声かけサポート体制の充実

駅ホームにおける転落防止のための施策として、視覚障がい者への声かけ・サポートの体制を充実させます。

(※) バスロケーションシステム

バスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話等にバスの接近等の運行状況をリアルタイムで提供するシステム。システムを導入するためには、バスの車内に車載機を搭載する必要がある。

7. 整備・実施スケジュール

地域間幹線路線の再編成や地域内アクセス路線の導入等の取組は、整備・実施に当たっての必要な条件などを整理した上で、次のスケジュールに基づき実現を図っていきます。

■整備・実施スケジュールの考え方

整備・実施時期	考え方
短期	- 大規模な道路整備を行わずに、路線の一部を変更するなどして対応可能な路線 - 他の短期計画路線と連携し、効果的に実現可能な施策
中期	- 事業に着手している都市計画道路等や連携する短期計画路線が、計画どおりに整備された場合に運行可能な路線 - 短期的に対応できない施策であるが、実現の方向性が明確な施策
構想	- 大規模な道路整備や面的整備などに関連する路線は、それらの計画が具体化する段階で再度見直しを行う - 関係機関との調整に期間を有する可能性が高く、長期的な対応が必要な施策

各計画路線の整備により、交通不便地域の約 50%（対現況人口比※）の解消が見込まれます。

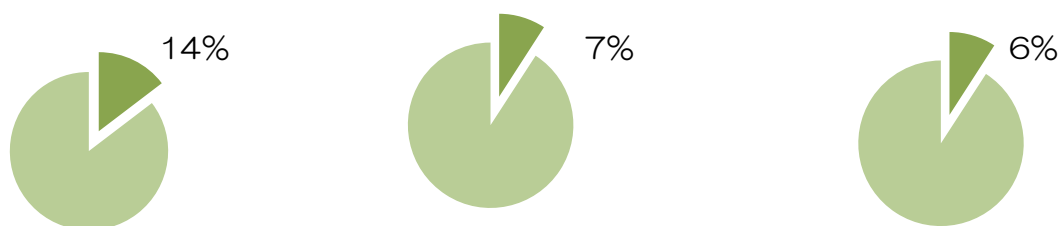
■交通不便地域の解消の見込み（概数）

※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

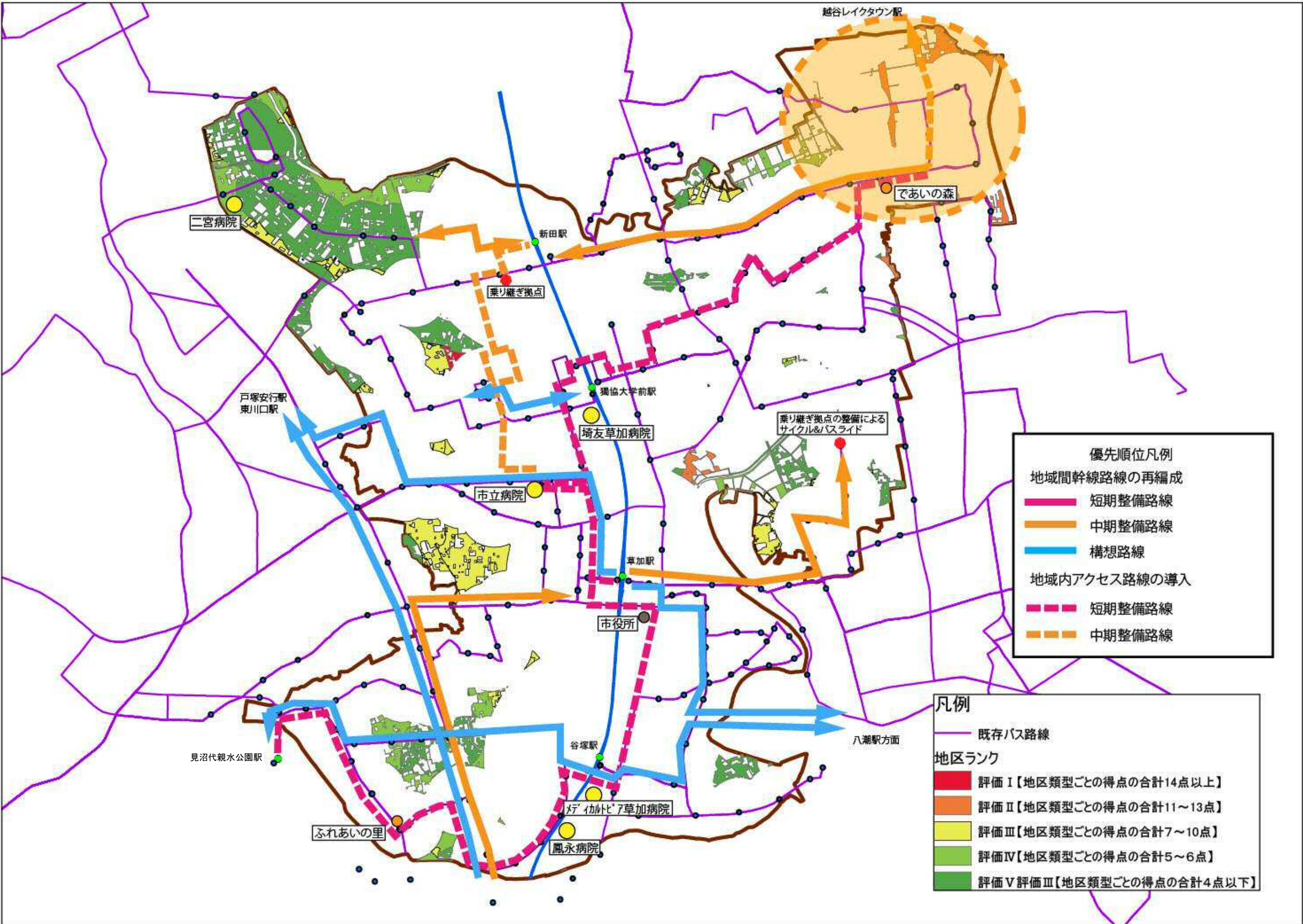


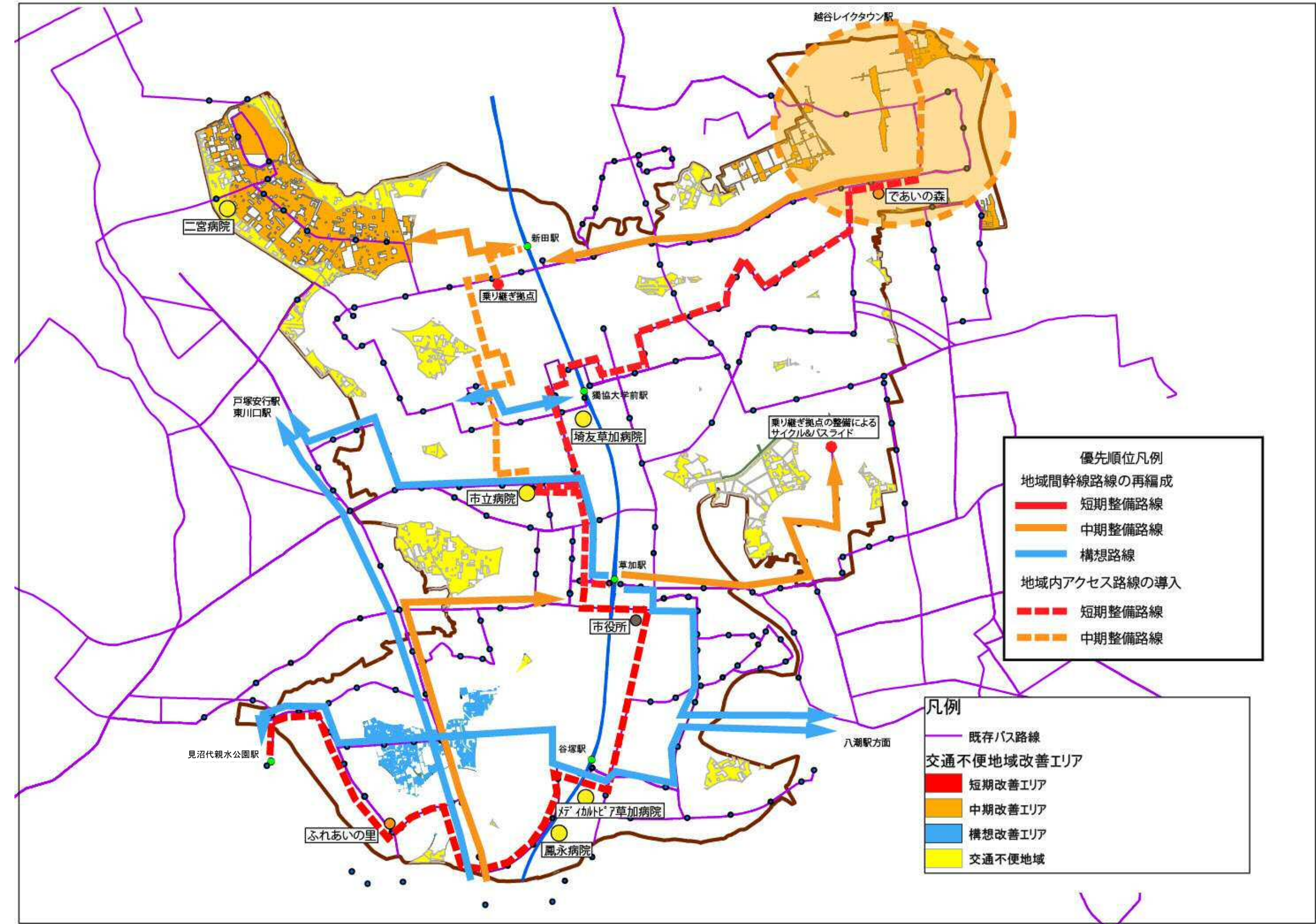
■整備・実施スケジュール

計画路線	スケジュール		
	短期 平成25～28年度	中期 平成29～34年度	構想 平成35～47年度
(1) 地域間幹線路線等の再編成			
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に向けた検討			
②柿木町・青柳地区内への対応			
③であいの森・ふれあいの里送迎バスの利用の拡充と機能の統合			
④民間送迎バスの活用			
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）			

施策等	スケジュール		
	短期 平成25～28年度	中期 平成29～34年度	構想 平成35～47年度
(3) 利用促進施策等の推進			
①ハード施策			
1) PTPS(公共車両優先システム)の導入			
2) 混雑区間や渋滞交差点の改良			
	都市計画道路等の基盤整備と整合		
3) バリアフリー化の促進 (バス車体、バス乗り場・タクシー乗り場)			
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&バスライドの促進 (整備)			
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			
	路線の再編に合わせて実施		
9) 駅のバリアフリー化(内方線付き点状ブロック設置等)			
②ソフト施策			
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			
	準備・作成	実施・随時見直し	
3) 公共交通のかしこい使い方の周知			
	準備・作成	実施・随時見直し	
4) 子どもへの公共交通の利用方法の周知			
	準備	実施・随時見直し	
5) 市外来訪者等への情報の提供			
	準備・作成	実施・随時見直し	
6) バス利用に対する抵抗感の軽減			
	準備	実施・随時見直し	
7) 声かけサポート体制の充実			

《参考》整備のスケジュール（交通不便地域との重ね合せ評価）



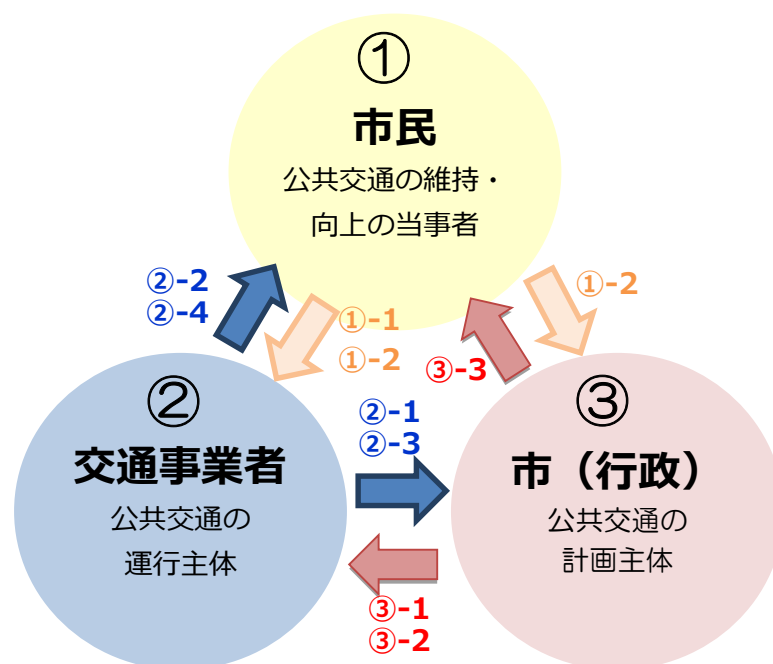


8. 計画の実行体制

(1) 実施施策の連携方策

バス路線を新設・維持し持続可能な公共交通体系を確保するため、市民・交通事業者・市（行政）が相互に連携して取り組み、各主体が適切な役割分担を担う必要がある。

■持続可能な公共交通体系の確保に向けた市民・交通事業者・市（行政）の役割分担



【市民】

- (①-1) 目的に応じて積極的にバスに乗ってもらうことで、地域に必要な路線を支える。
- (①-2) 地域を集約し、路線を維持するために必要な運行サービスを市や事業者へ伝える。

【交通事業者】

- (②-1) 運営・運行主体として、専門的なノウハウを活かしたバス路線を運行する。
- (②-2) 本計画に基づき、地域性と採算性を考慮したバス運行サービスを提供する。
- (②-3) 採算性が低い路線は、市や地域等と協議し改善策を講じる。
- (②-4) 市民が利用しやすいバスを目指し、積極的な運行情報の提供や乗客への対応の向上に努め、継続的に運行サービスの改善を進める。

【市（行政）】

- (③-1) 本計画に基づき「草加市地域公共交通会議」を開催し、交通事業者の協力を得ながら運行計画を検討するとともに、検証・見直しを図る。
- (③-2) 路線の新設や見直しに際し、ホームページや広報などを通じて積極的なPRを展開する。
- (③-3) 地域に合った運行サービスとその水準等を把握するため、市民のニーズや交通行動の実態を定期的に確認する。

(2) 計画の実行体制

道路運送法に規定されている「地域公共交通会議^{※1}」を設置し、本計画に基づく取組の進捗状況を確認しながら、取組の妥当性の判断などを行います。

また、「地域公共交通会議」では、計画で位置付けた地域内アクセス路線の導入に向け、「PDCAサイクル^{※2}」の概念に基づき、「試験運行⇒評価⇒評価を踏まえた運行の見直し」の手順により、地域の実情に沿った運行が実現できるよう進行管理を行います。

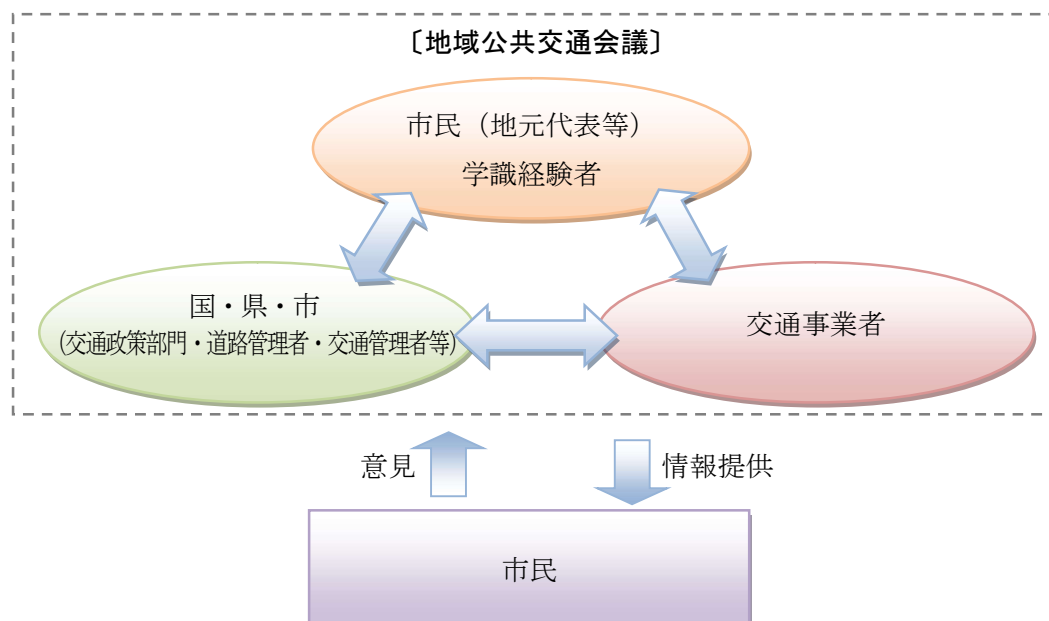
(※1) 地域公共交通会議

地域の公共交通計画を実施する目的で、平成 18 年 10 月の道路運送法の改正により位置付けられた会議。市町村が主体となって設置する。この会議の協議結果に基づく内容を実現するために、運賃の認可、道路管理者や交通管理者への事務手続の簡略化など路線認可の迅速化を図ることができる。

(※2) PDCAサイクル

事業の実施に際し、「計画を立て（Plan）、実行し（Do）、その評価（Check）に基づいた改善をする（Action）」という工程を継続的に繰り返すという考え方

■実行体制のイメージ



■PDCAサイクルの概念



9. 再編成・導入の評価手法

持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、計画に基づき再編成又は導入する路線等は、その運行により有益な効果が得られているかなどを地域公共交通会議で総合的に評価します。この評価結果をもとに、同会議において改善に向けた見直しの検討を進めます。

運行評価の基本的な考え方

1 評価対象

既存路線は導入の経緯や路線特性が異なるため、本計画で示す運行評価の考え方の対象は、原則として、本計画で位置付けた路線の再編・導入路線とします。

2 評価の主体

地域間幹線路線は、交通事業者が主体的に評価します。

生活に密着した低密度需要地域を運行する地域内アクセス路線は、地域公共交通会議が評価します。

3 評価の手順

地域内幹線路線と地域内アクセス路線は、その機能やサービス水準等が異なるため、それぞれの特性に応じた手順で評価します。

4 評価の活用

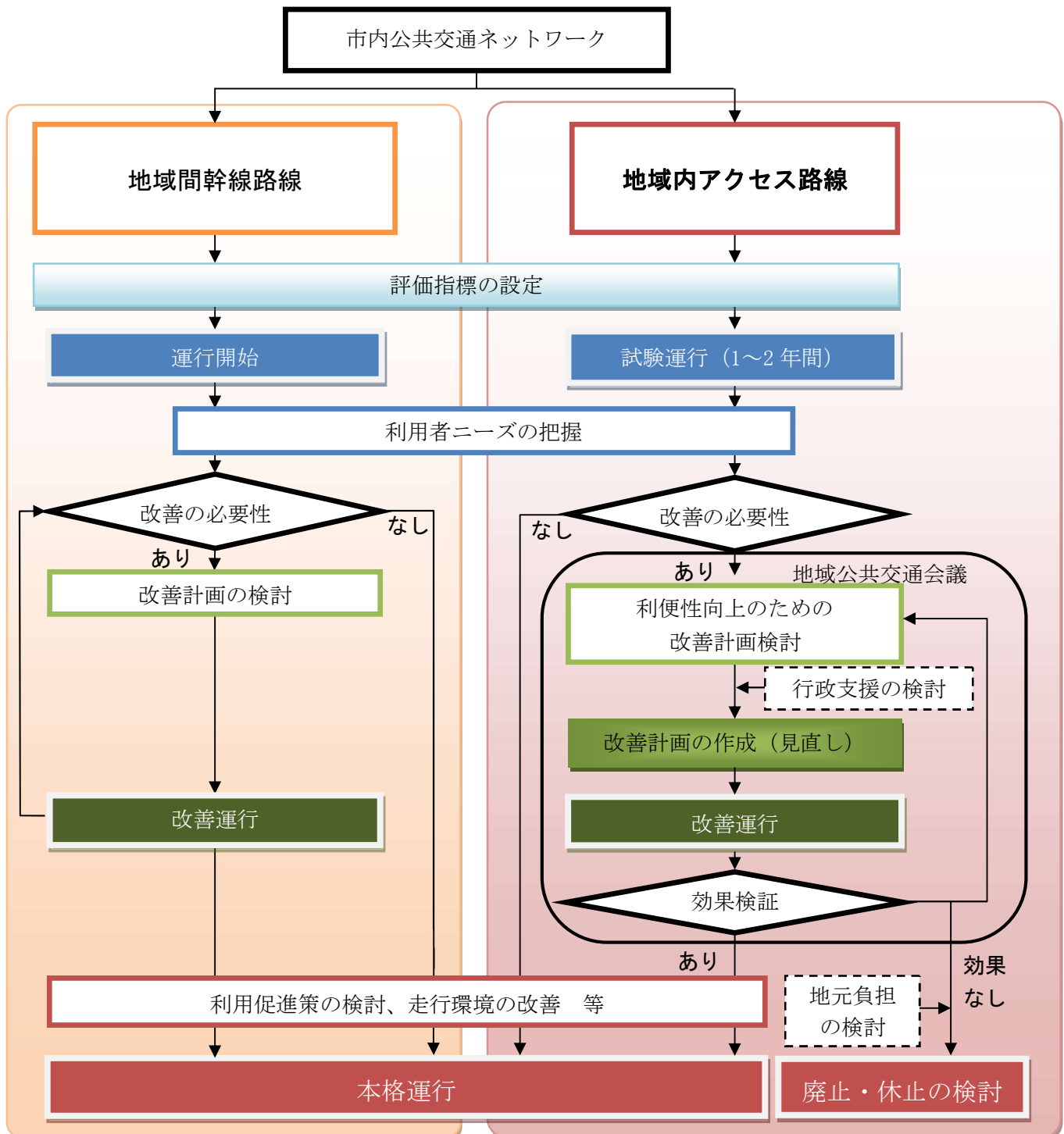
評価した結果に基づき、必要に応じて改善策を検討します。また、検討した改善策を実行した際には、その改善策の実績を再評価します。

（１）運行評価の手順

地域間幹線路線の運行は、利用者ニーズに沿った質の高いサービス水準の確保に向けて、交通事業者が主体的に評価します。

一方で、地域内アクセス路線の運行は、地域間幹線路線を補完するとともに生活に密着した路線としての機能を果たしているかなどについて、利用実績データのほか、運行地域での必要性や持続可能性などを地域公共交通会議で評価します。なお、見直しが必要と判断される場合には、改善策を検討し、改善計画を作成して改善運行を行っていきます。

■評価の手順（流れ）



(2) 地域内アクセス路線の運行評価指標の設定

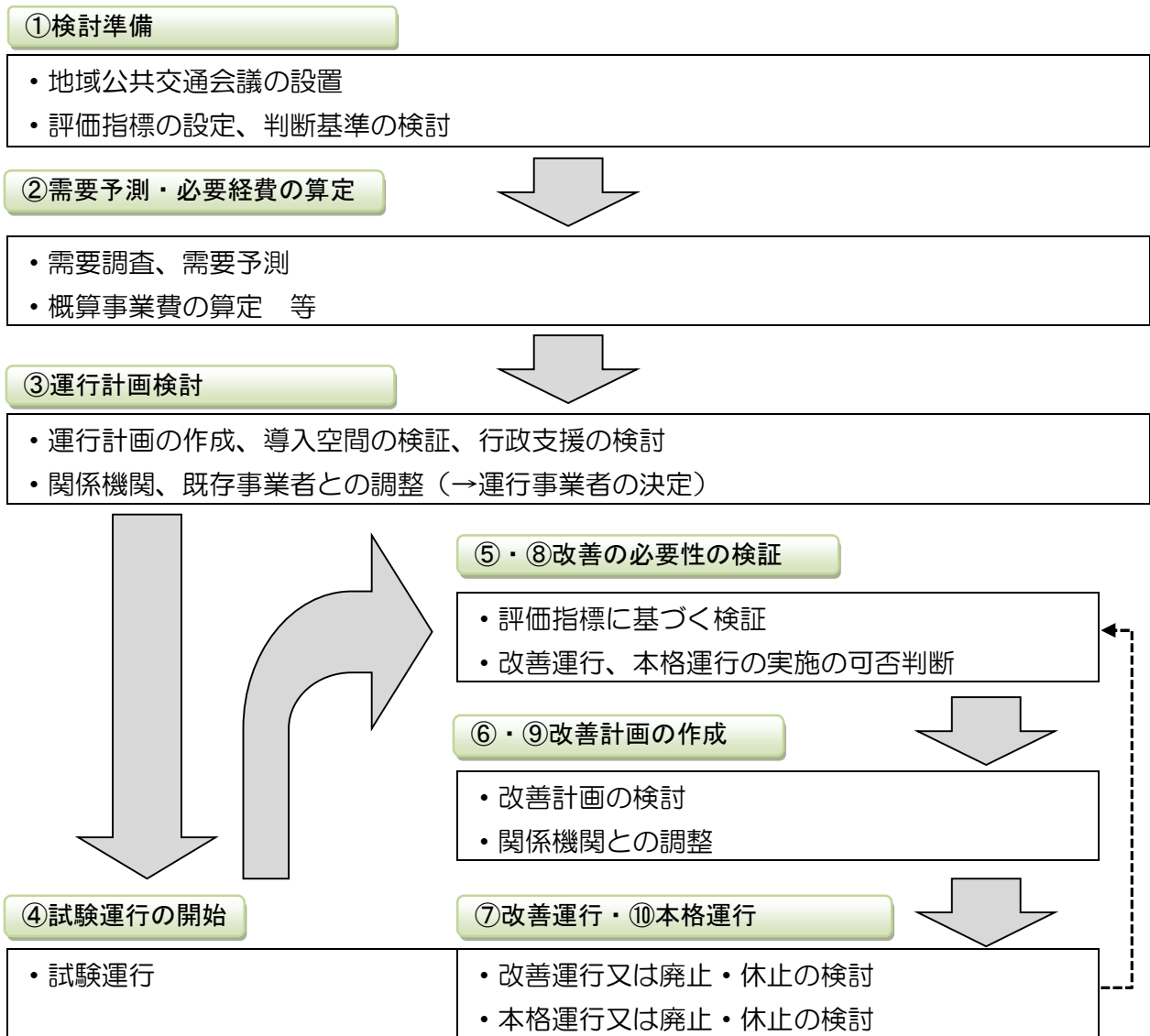
地域公共交通会議では地域内アクセス路線の運行を総合的に評価していくため、確保すべきサービス水準を設定し、そのサービス水準に対する指標を定めます。指標は、本計画の「期待される効果」に基づき定めます。

■地域内アクセス路線の運行評価指標（例）

まちづくりに果たす役割		評価指標（例示）	期待される効果	目指すまちの姿
暮らしやすいまちづくり	交通不便地域の解消（移動手段の提供） 持続可能な公共交通	バス利用者数 市民の満足度 交通不便地域の人口 路線収支率 バスの認知度	行政サービス（市役所・高齢者施設・市立病院等）の向上、買物・通院等の利便性の向上 バス路線採算性の改善	利便性の高い生活しやすいまちに
高齢者に優しいまちづくり	高齢者の移動手段の提供	運転免許返納者数 高齢者外出頻度	高齢者の外出機会を創出（交通事故の危険性を抑制）	高齢者が外出しやすいまちに
歩行者の安全に配慮したまちづくり	自転車の代替移動手段の提供 サイクル＆バスライドの推進	放置自転車台数 交通事故発生率	放置自転車の抑制 自転車による交通事故の抑制 歩行者環境の改善	安全で歩きやすいまちに
環境負荷を軽減するまちづくり	自動車やバイクの代替移動手段の提供	バス分担率	交通混雑の解消 地球温暖化ガスの低減	自動車に依存しなくても移動できるまちに
地域コミュニティを強化するまちづくり	拠点バス停強化による交流の場を創出	コミュニティ活動の参加人数	地域の拠点機能強化 地域コミュニティへの貢献	住民同士のつながりが深いまちに
にぎわいのあるまちづくり	イベント会場へのアクセス提供	イベント参加人数	市民がイベントに訪れやすい交通環境を創出	市民全員がイベントを楽しめるまちに

(参考)

■地域内アクセス路線の導入から本格運行までの流れ



■（試験）運行を開始するまでのスケジュール（目安）

必要な事務手続等	～2 か月	～4 か月	～6 か月	～8 か月	～10 か月	～12 か月	2 年目
運行事業者の選定	→						
事業認可申請		→	→	→			
道路使用・占用許可等			→	→			
車両の調達		→	→	→			
広報・PR				→	→	→	
運行開始					■ ■ →		

10. 今後の課題

（１）公共交通の支援のあり方の検討

バスを始めとした公共交通機関は、通勤・通学者の減少とともに利用者数も減少傾向にあります。一方で、公共交通ネットワークは高年者など交通弱者の生活を支える足として、今後、より一層重要な役割を担っていくこととなります。

このような社会的背景の変化を踏まえ、行政や地域が公共交通の運行に係る経費等を支援する取組が全国各地で進められています。これらの事例を参考に、既存バス路線への影響を考慮の上、本市の地域特性に応じた適切な支援のあり方について検討を進めていく必要があります。

（２）市民が支える仕組みの構築

持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、市民に積極的かつ継続的にバス等の公共交通を利用してもらう必要があります。このため、市民ボランティアによる乗降補助やバス停の維持管理などを担う（仮称）バスサポーター制度の創設など、地域の足として愛着心の育むことのできる協働の仕組みづくりを構築する必要があります。

（３）総合的な交通政策の推進

本計画は公共交通ネットワークの構築に向け、その利用促進と充実につながる施策の体系を定めています。しかし、交通渋滞の緩和、放置自転車対策、交通安全対策や地域活性化などのまちづくりの課題を解決するためには、バスのみならず、歩行者や自転車など各交通手段の交通ネットワークを再構築し、総合的な交通政策を推進していくことが求められます。