

草加市地域公共交通網形成計画

平成 2 9 年 7 月

草 加 市

目 次

序．計画の背景と目的	1
1．交通を取り巻く課題整理	2
(1) 現況のまとめ・問題点	2
(2) 将来のまちづくりを支える公共交通の役割	3
(3) 課題	7
2．望ましい公共交通の方向性	9
3．計画の対象区域、計画期間	15
(1) 計画の対象区域	15
(2) 計画期間	15
4．計画の目標	16
5．目標実現に向けた実施施策の展開	18
(1) 実施する施策	18
6．実施施策の連携方策	32
7．計画の達成状況の評価	33
(1) PDCAサイクルによる施策の推進	33
(2) 評価方法及びスケジュール	34

草加市地域公共交通網形成計画

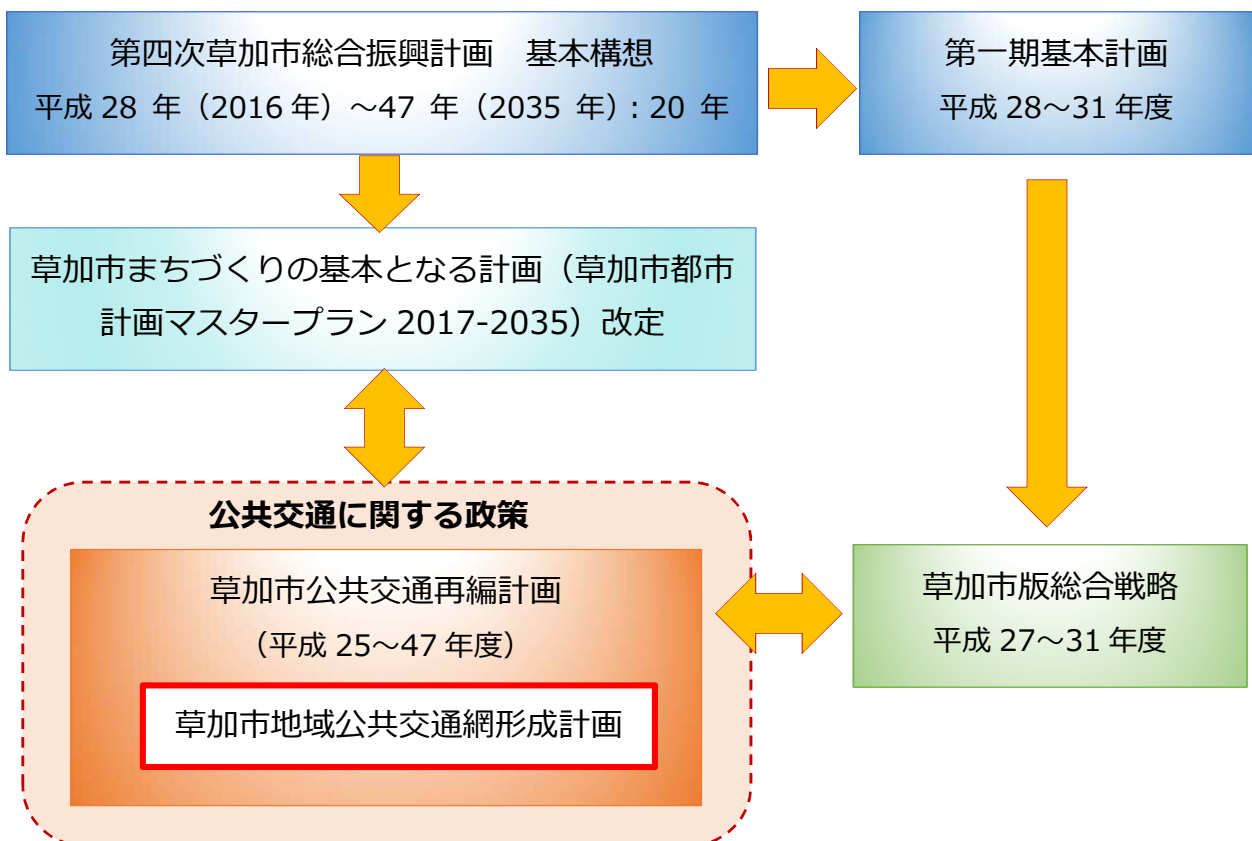
序. 計画の背景と目的

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など公共交通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、草加市では、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。この「草加市公共交通再編計画」に基づいて、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取組を進めています。

本計画は、「草加市公共交通再編計画」で体系化された施策をもとに、導入路線の評価や課題の改善に向けた取組のほか、都市核・地域核・地域拠点づくりと連動した公共交通ネットワークの構築を見据えた公共交通施策を検討し、まちづくり等の地域戦略との一体的かつ総合的な公共交通ネットワークを形成するため、「交通政策基本法」及び改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「草加市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

■計画の位置付け



(1) 現況のまとめ・問題点

1) 地域の概況

- ・平坦な地形で自転車利用が多く、自転車事故の発生率も高い
- ・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
- ・一部の幹線道路で渋滞が慢性化している
- ・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、歴史資源に比較的恵まれている



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) 将来のまちづくりを支える公共交通の役割

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（草加市都市計画マスタープラン 2017-2035）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。

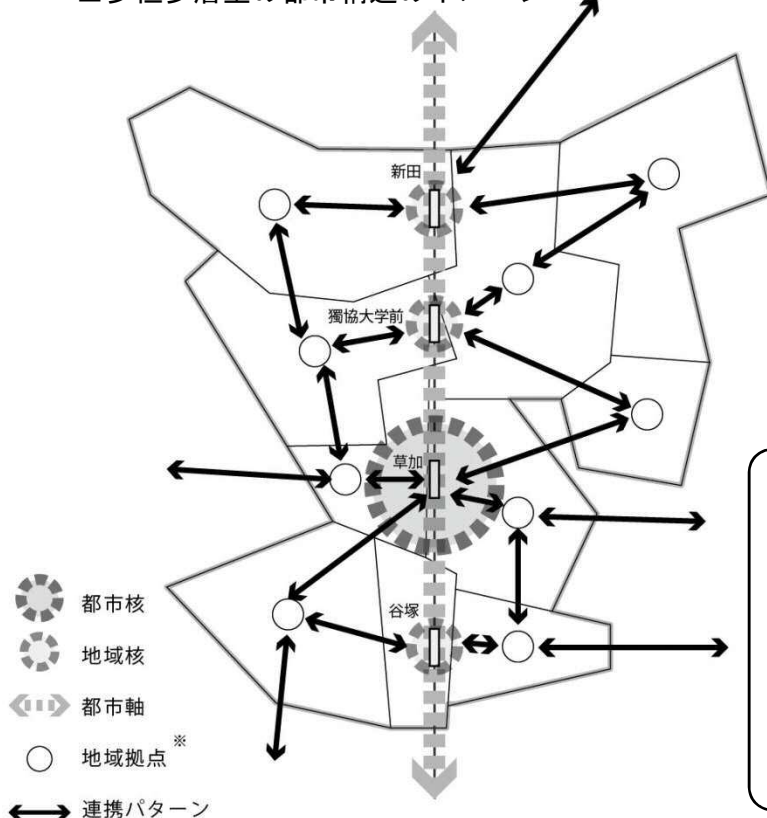
まちづくりの目標

- (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。

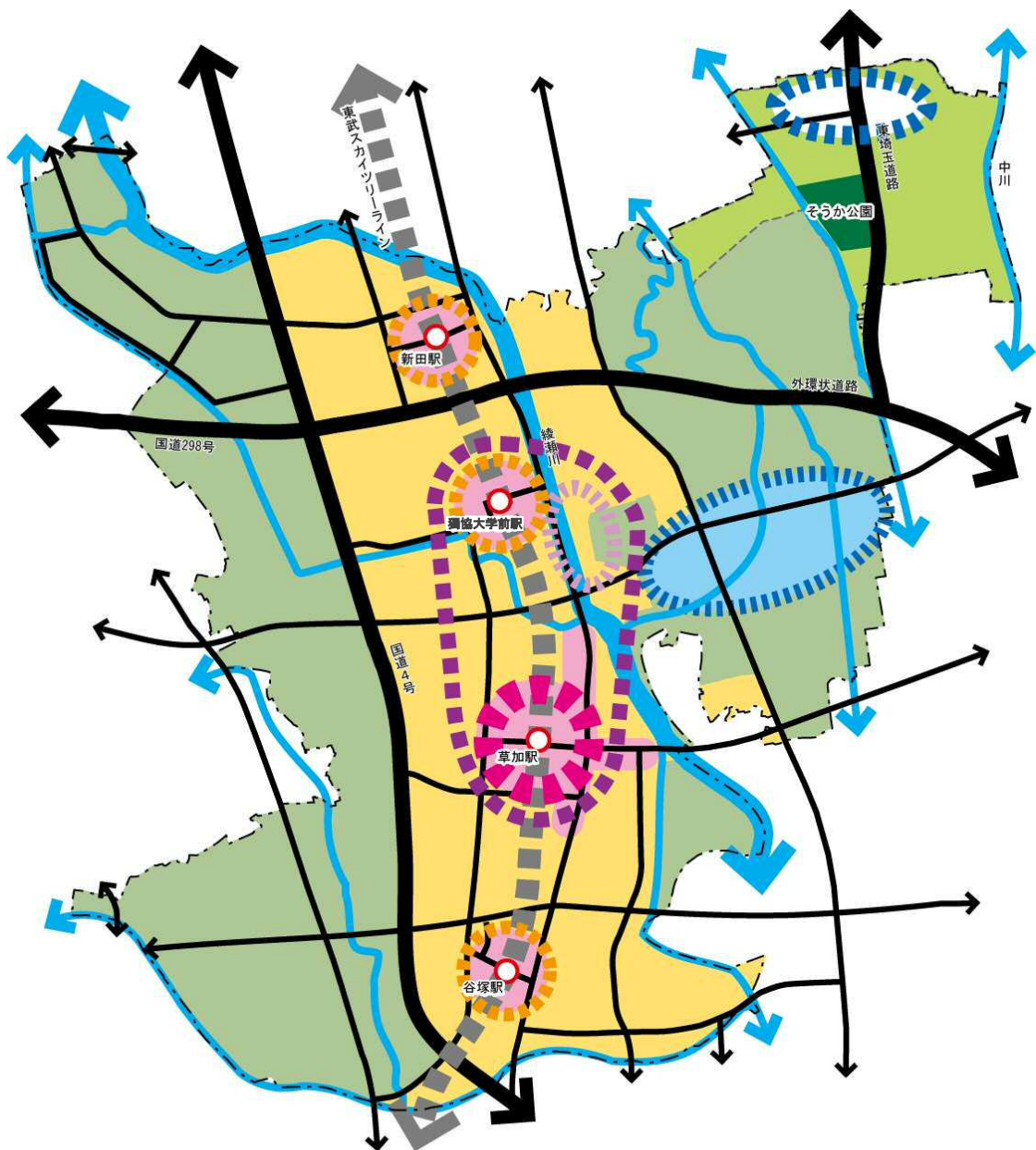
■多極多層型の都市構造のイメージ



※ 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）

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。

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。
- ・ 高年者にとって利用意向の高い市立病院に、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、広域幹線路線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。

2. 望ましい公共交通の方向性

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



（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

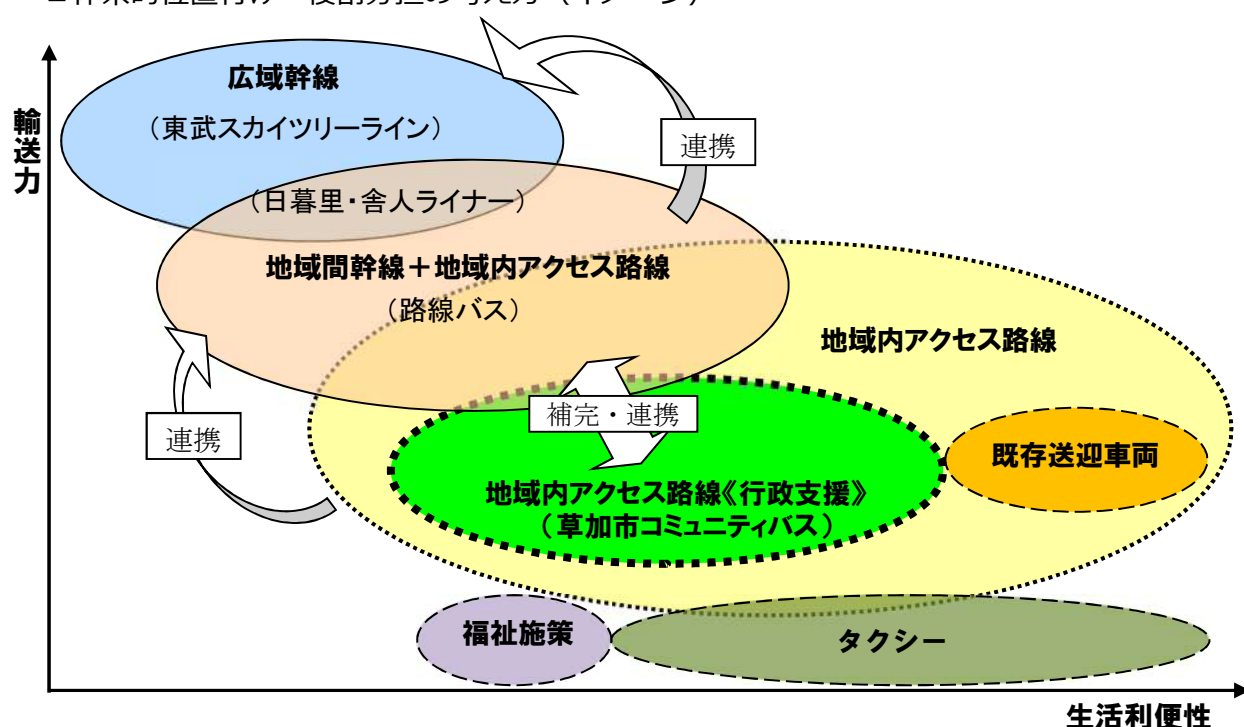
協働の取組により、本市に適合した持続可能な公共交通を構築

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。

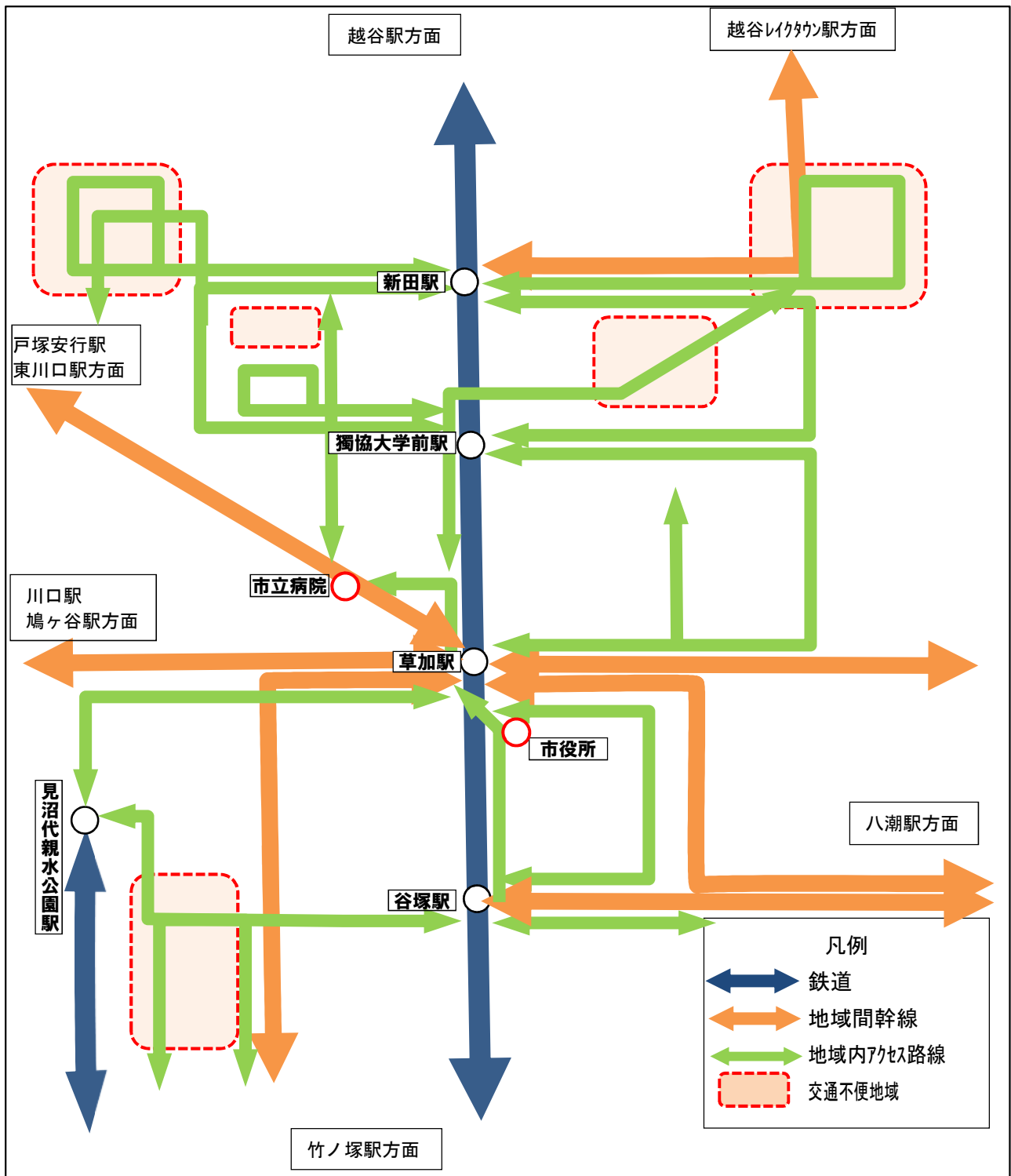
■体系的位置付け・役割分担の考え方（イメージ）



■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



■草加市コミュニティバスについて

(1) 位置付け・定義

- ・ 既存路線を補完・連携し、草加市公共交通再編計画に基づき新たに導入される地域内アクセス路線（住宅地や地域の拠点を結ぶ路線）
- ・ 住民・行政・交通事業者が協働で支えていく路線

(2) 目的【主たる目的：交通不便地域※¹の解消】

- ・ 地域核・地域拠点のネットワーク形成に向けた公共交通ネットワークの構築に寄与する
- ・ 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、社会参加の促進を支える

(3) 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。

(4) 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 本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）

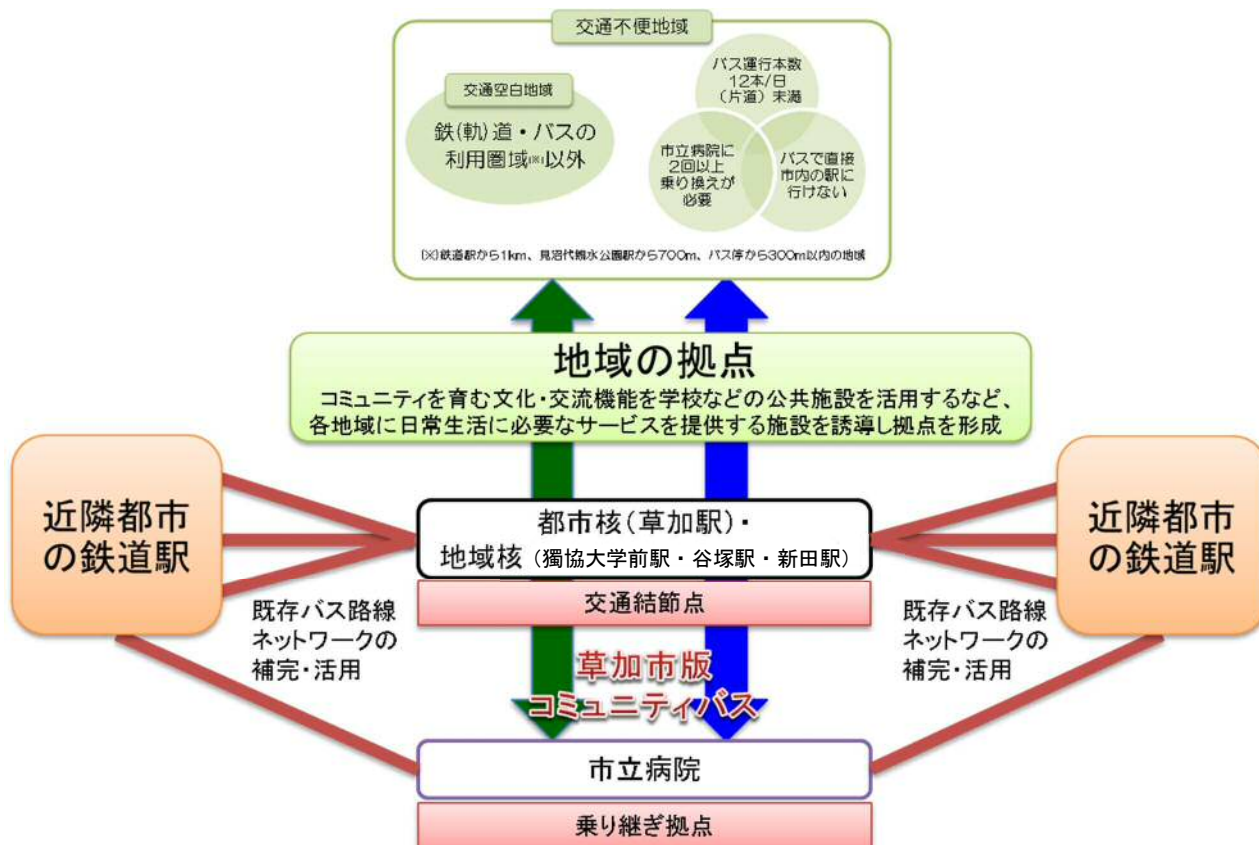
(※2) ①鉄道駅から1km以内、②軌道駅（見沼代親水公園駅）から700m以内、

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



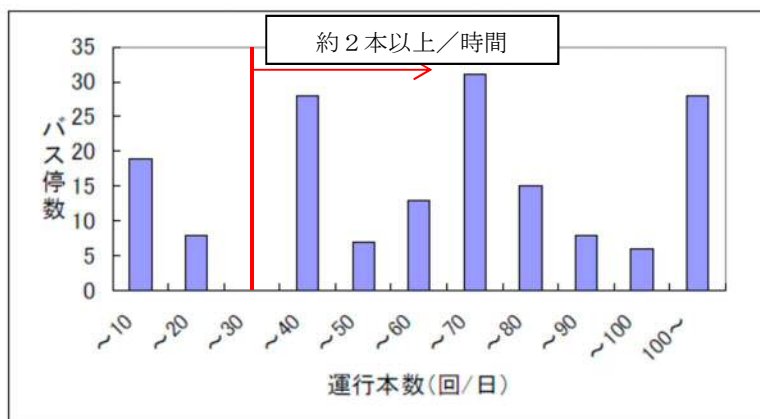
方向性② 将来のまちづくり動向や道路整備の進捗に合わせた既存バス路線の見直し

- ・ 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。

3. 計画の対象区域、計画期間

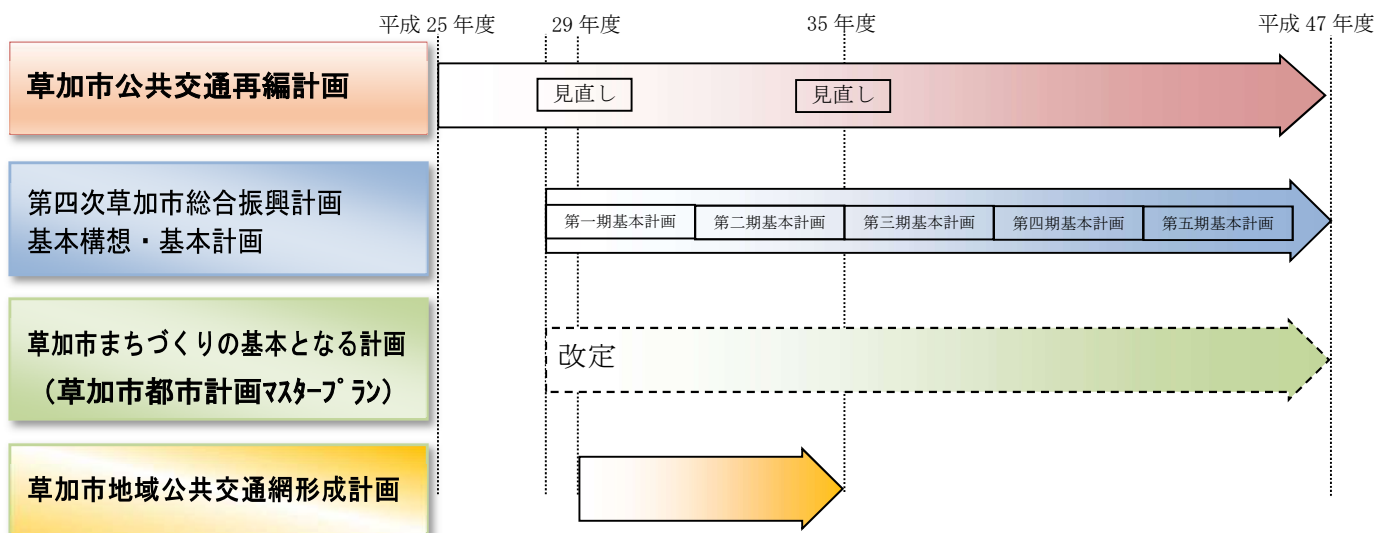
(1) 計画の対象区域

- ・草加市内全域 (27.46 km²)

(2) 計画期間

- ・ 「草加市公共交通再編計画」の目標期間は、中・長期的に取り組むべき課題路線が含まれていることから、実施に向けた調整期間などを考慮するとともに、上位計画である「第四次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（草加市都市計画マスタープラン 2017-2035）」との整合を図るため、平成 25 年度から 47 年度となっています。
- ・ 本計画では都市計画道路や土地区画整理事業などの基盤整備に連動した施策が一部含まれていることから、この進捗を踏まえ、「第四次草加市総合振興計画」の「第一期・第二期基本計画」の計画期間と整合を図り、平成 29 年度から 35 年度の 7 年間とします。

【上位計画等との関連性】



4. 計画の目標

公共交通再編計画 P59 参照

〔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〕

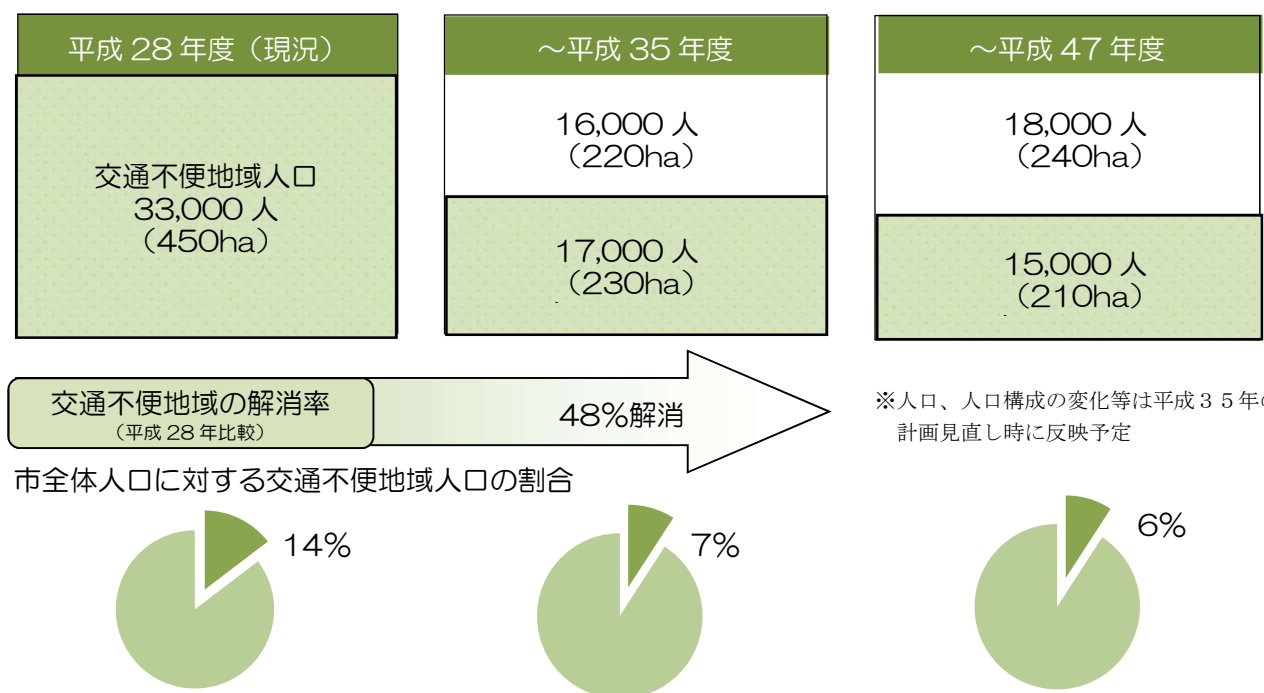
①交通不便地域の約 48%の解消（対現況人口（平成 22 年国勢調査）比）

②公共交通網の充実の満足度約 43%から 50%への増加

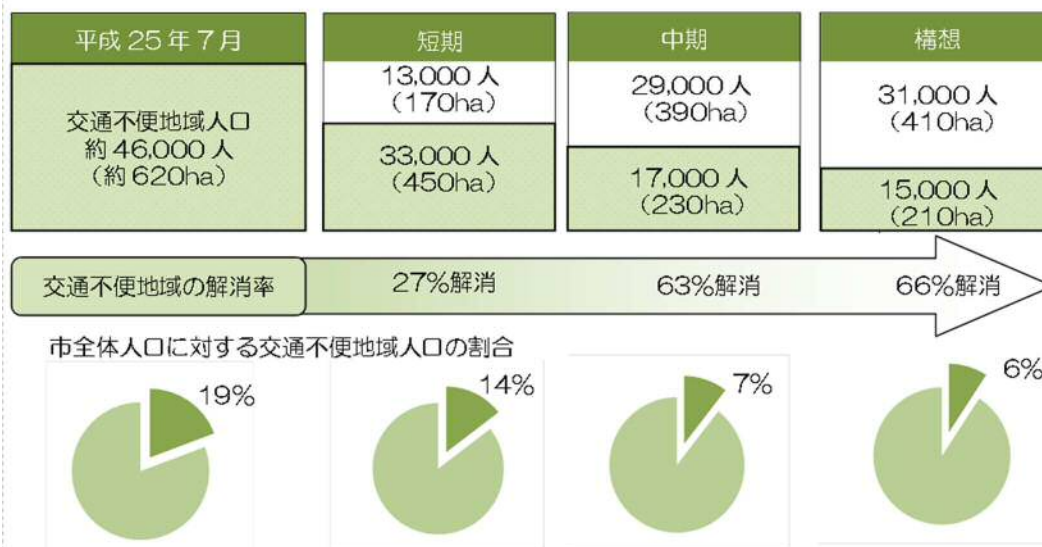
（対現況（H26 年度草加市民アンケート）比）

■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



【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）



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。

5. 目標実現に向けた実施施策の展開

公共交通再編計画 P61 参照

(1) 実施する施策

〔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（主に高齢者）

【主な目的地】市内の駅、市立病院、地域の拠点（主要施設等）

A 地域間幹線路線の再編成

- ① 八潮駅方面への延伸・接続（草加三郷線の整備との整合）
- ② 竹ノ塚駅西口駅前広場整備に伴う路線の再編
- ③ 松原団地の建て替え動向に合わせた路線の再編

B 地域内アクセス路線の検討

- 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 高齢者福祉施設の送迎バスの見直し
- ④ 民間送迎車両の活用

C 利用促進施策等の推進

- ① ハード施策
 - 1) P T P S（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) バス回転広場の活用
 - 6) バスの分かりやすい運行時刻の設定
- ② ソフト施策
 - 1) 公共交通の利用ガイドの周知
 - 2) 公共交通のかしこい使い方の周知
 - 3) 子どもへの公共交通の利用方法の周知
 - 4) 市外来訪者等への情報の提供
 - 5) バス利用に対する抵抗感の軽減

D 地域内アクセス路線（草加市コミュニティバス）の運行・評価

- ① 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）
- ② 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）

A－① 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。

【事業実施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

■実施主体：バス事業者（支援：草加市）

■実施スケジュール：平成31～35年度

A－② 竹ノ塚駅西口駅前広場整備に伴う路線の再編

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。

【事業実施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

■実施主体：バス事業者（支援：草加市）

■実施スケジュール：平成32～35年度

A－③ 松原団地の建て替え動向に合わせた路線の再編

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。

【事業実施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

■実施主体：バス事業者（支援：草加市）

■実施スケジュール：平成30～35年度

B. 地域内アクセス路線の検討

B-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。

【事業実施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

■実施主体：草加市（運行：バス事業者）、草加市地域公共交通会議

■実施スケジュール：平成29～35年度

B-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）

【事業実施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

■実施主体：草加市（運行：バス又はタクシー事業者など）、草加市地域公共交通会議

■実施スケジュール：平成29～35年度

B-③ 高年者福祉施設の送迎バスの見直し

■概要

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。

【事業実施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

■実施主体：草加市

■実施スケジュール：平成29～35年度

B-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。

【事業実施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

■実施主体：草加市（地元民間企業・店舗など）

■実施スケジュール：平成29～35年度

再編・導入方針図

- A. 地域間幹線路線の再編成
B. 地域内アクセス路線の導入



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。

C-① ハード施策

C-①-1) PTPS（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。

■実施主体：交通管理者（警察）、バス事業者（支援：国・県）

■実施スケジュール：平成29～35年度

C-①-2) 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。

■実施主体：道路管理者（国・県・市）

■実施スケジュール：平成29～35年度

C-①-3) 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。

■実施主体：バス事業者（支援：国・県・市）、道路管理者（国・県・市）

■実施スケジュール：平成29～35年度

C-①-4) 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。

■実施主体：バス事業者、市

■実施スケジュール：平成29～35年度

「バスまちスポット」・「まち愛スポット」とは

埼玉県では、急速に進む高齢化と急増する高齢者の運転免許返納の動きを背景に、出歩きやすいまちづくりを進める観点から、平成25年から「バスまちスポット」※1「まち愛スポット」※2の登録制度を開始し、バス交通の利用促進を図っています。

※1「バスまちスポット」

バス停近くで雨風をしのげる場所や座って待てる場所

※2「まち愛スポット」

バス停まで歩く間に休憩できる場所



C－①－５）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。

■**実施主体**：市（協力：バス事業者・タクシー事業者）

■**実施スケジュール**：平成２９～３５年度

C－①－６）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。

■**実施主体**：バス事業者

■**実施スケジュール**：平成２９～３５年度

C-② ソフト施策

C-②-1) 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。

■**実施主体**：市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

■**実施スケジュール**：平成29～35年度

C-②-2) 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。

■**実施主体**：市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

■**実施スケジュール**：平成29～35年度

C-②-3) 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。

■**実施主体**：市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

■**実施スケジュール**：平成29～35年度

C-②-4) 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。

■**実施主体**：市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

■**実施スケジュール**：平成29～35年度

C-②-5) 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作るなどバス利用の抵抗を軽減する取組を進めます。

■**実施主体**：市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、地域住民

■**実施スケジュール**：平成29～35年度

D. 地域内アクセス路線（草加市コミュニティバス）の運行・評価

D-①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

■実施主体：草加市、草加市地域公共交通会議

■実施スケジュール：平成29～32年度

D-②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

■実施主体：草加市、草加市地域公共交通会議

■実施スケジュール：平成29～32年度

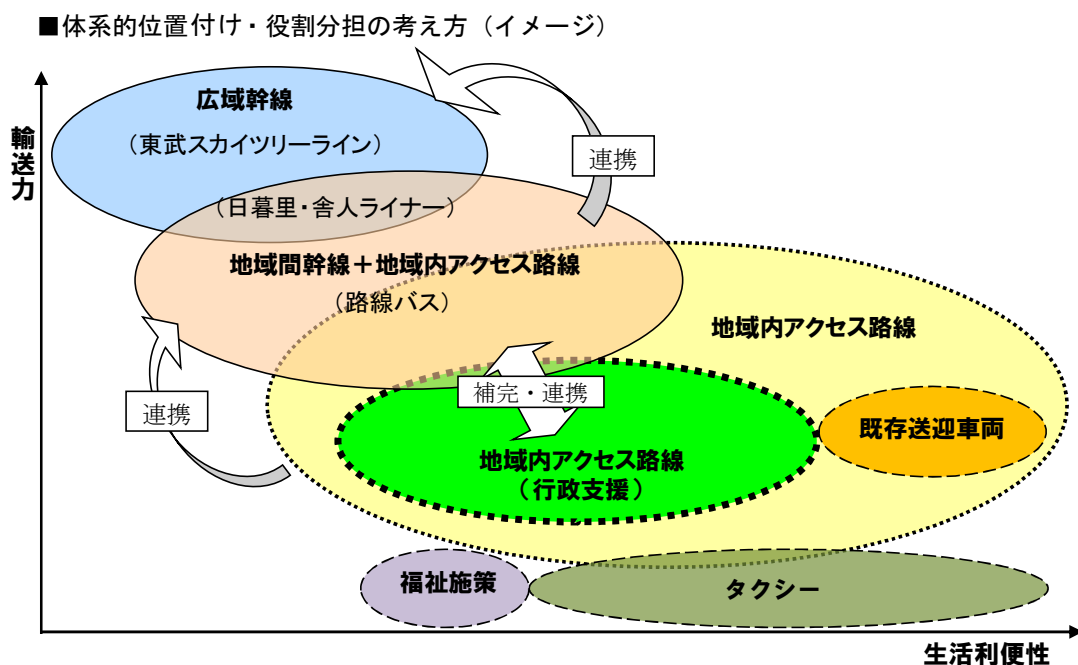
地域内アクセス路線（草加市コミュニティバス）の評価方法について

新規バス路線は5年間の試験運行の中で、収支率や利用者数等の動向を確認の上、そ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ていきます。また、評価に当たっては、既存バス路線への影響を把握し調整を図ります。

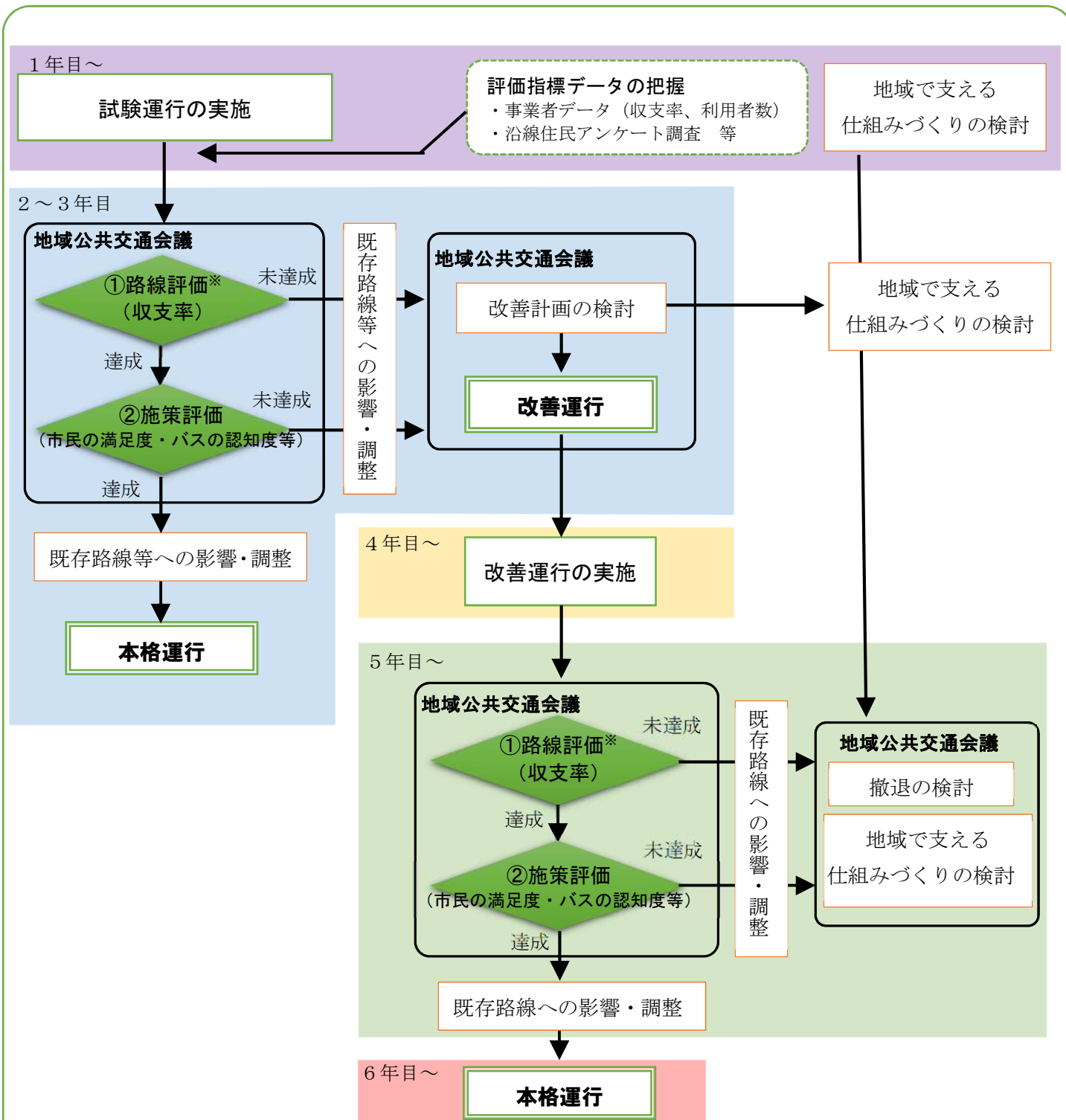
なお、評価が「未達成」と判断された場合には、地域で支える仕組みづくりを含め改善策を検討した上で、改善運行又は撤退を検討します。

「草加市公共交通再編計画」における新規バス路線の位置付けと評価方法

- ・ 新規バス路線（コミュニティバス）は、既存路線を中心とした地域間幹線路線を補完し、生活に密着した路線としての機能を有する「地域内アクセス路線」に位置付けられます。
- ・ 「地域内アクセス路線」は通勤・通学目的のほか、主に高齢者などの通院・買物目的の利用を対象としています。また、市内の駅のほか、住宅地、交通不便地域、市立病院、高齢者施設や市役所を主な目的地としています。
- ・ 持続可能な公共交通ネットワークを構築していくため、計画に基づき導入する「地域内アクセス路線」は運行によって有効な効果が得られているか、その機能を果たしているかなどについて、地域公共交通会議の中で総合的に評価・検証を行っていきます。



■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。

①路線評価

一定の収支率の確保が持続可能な路線の構築につながることから、検証の第1段階として、まずは収支率から評価をします。また、このたび導入する新規路線は既存路線と同様に「対距離制」を採用することから、この収支率は利用者数の動向とほぼ一致します。このため、この収支率による評価は利用動向を評価することにもつながります。

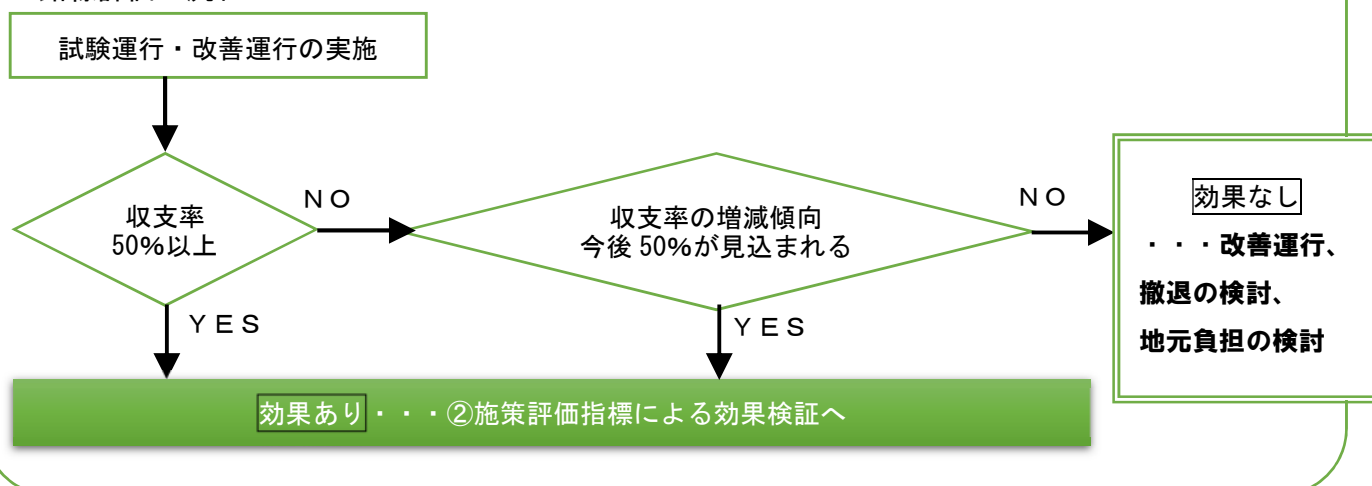
<評価方法>

路線の収支率が、50%※以上…効果あり

50%※未満…効果なし

※交通不便地域の人口が減少し、なおかつ、路線利用者数が増加傾向にあり、収支率が50%以上となる見込みがある場合は効果ありとする

■路線評価の流れ



②施策評価

「①路線評価」において指標となっている「50%」以上が確保されていた場合は、第2段階として、施策効果を評価します。この評価は直接的・間接的に市に与えた効果を評価するもので、路線導入による効果に直接結び付けることが困難なため、総合的な観点から分析・評価をします。

<評価方法>

路線導入により得られる各施策の効果を評価するため、運行開始前の状況を事前に把握し、その前後の変化を分析し、施策として市へ与えた効果を評価する。

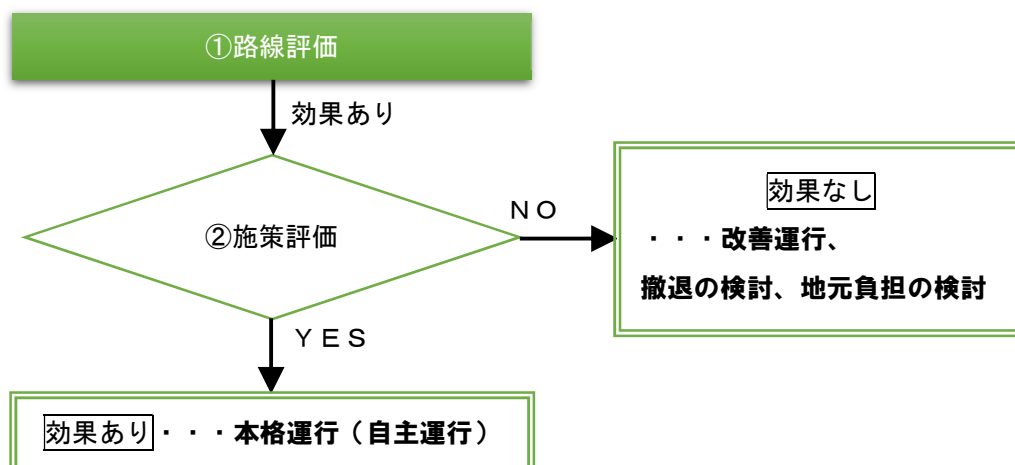
（例 1）利用者数や満足度、CO2 排出量等様々な指標において効果が見られた。

（例 2）運転免許返納者は増加したが、その他の指標については効果が見られなかった。

効果があると評価された・・・効果あり

効果がないと評価された・・・効果なし

■施策評価の流れ



施策評価の指標（案）

次の評価項目を基本に、総合的な観点から分析・評価をします。

a. 路線導入の直接的な効果として評価しやすい項目

評価項目	活用データ	利用情報	まちづくりに果たす役割
バス利用者数	・新規路線利用者推移 ・市内を運行するバス路線利用者推移（市全体）	バス事業者集積情報	暮らしやすいまちづくり 高年者に優しいまちづくり
交通不便地域の人口	・交通不便地域圏域人口（市全体）	国勢調査	環境負荷を軽減するまちづくり にぎわいのあるまちづくり
市民の公共交通や移動に関する満足度	・「草加市市民意識調査」における公共交通や移動に関する項目	市民アンケート	（設問による）

b. 路線導入の直接的な効果としての評価は難しいが、効果が期待できる項目

評価項目	活用データ	利用情報	まちづくりに果たす役割
運転免許返納者数	・運転免許返納者割合	埼玉県警察	暮らしやすいまちづくり 高年者に優しいまちづくり 歩行者の安全に配慮したまちづくり 環境負荷を軽減するまちづくり
地域拠点となる施設利用者数	・路線沿線の公共施設（文化センター・子育て施設等）の利用者数	統計書	地域コミュニティを強化するまちづくり にぎわいのあるまちづくり

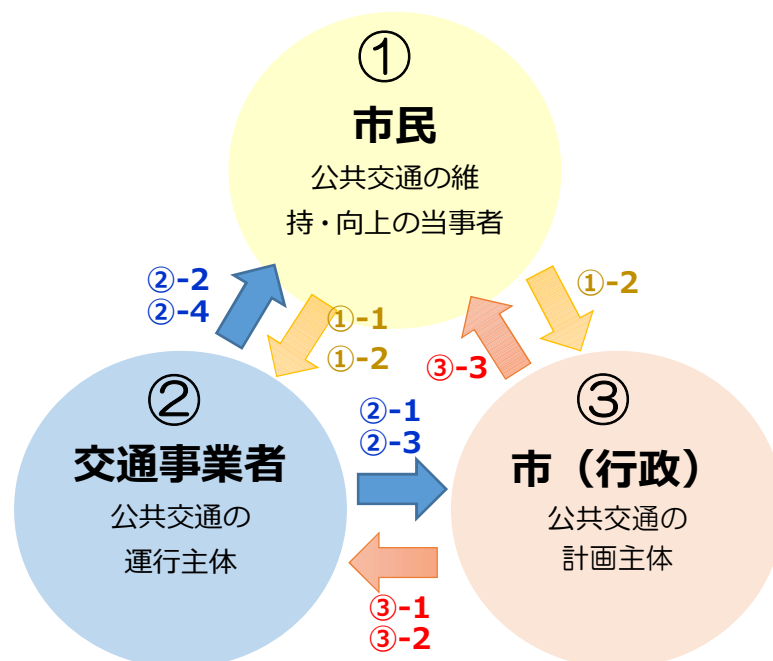
c. 運行開始前・運行開始後に調査を行うことで評価できる項目

評価項目	活用データ	利用情報	まちづくりに果たす役割
バスの分担率	・日常の交通手段	沿線住民アンケート調査	暮らしやすいまちづくり 歩行者の安全に配慮したまちづくり 環境負荷を軽減するまちづくり
バスの認知度	・バス停位置、乗り方、運賃（市全体、高年者）		暮らしやすいまちづくり 高年者に優しいまちづくり
外出頻度	・日常の外出頻度（市全体、高年者）		暮らしやすいまちづくり 高年者に優しいまちづくり
イベント・サークル活動参加	・新規路線での移動目的		地域コミュニティを強化するまちづくり にぎわいのあるまちづくり

6. 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) 地域の声を集約し、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。

7. 計画の達成状況の評価

(1) P D C Aサイクルによる施策の推進

本計画の着実な推進に当たって、実績等に基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、定期的に見直し、改善する「P D C Aサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を実施しながら、施策を推進していくとともに、必要に応じて計画を見直します。

このP D C Aサイクルの実行は、「草加市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、関係行政機関など）が施策効果の検証結果を共有します。

なお、評価・検証は「毎年実施するP D C A」と「長期的に実施するP D C A」による二重（二輪）の組合せで進行管理を行います。

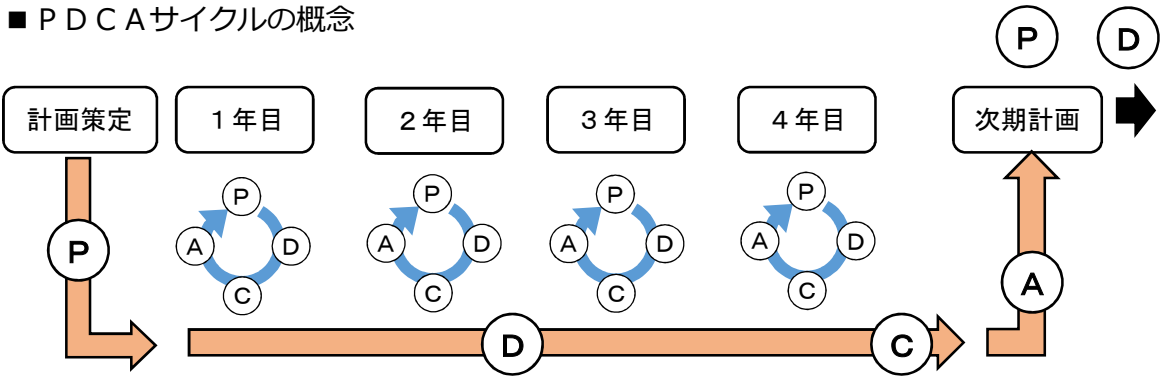
①事業実施状況の評価（毎年1回実施）

草加市公共交通再編計画に基づき、平成28年度から試験運行を行っているコミュニティバスの評価方法をもとに、事業内容に沿った指標を作成し、評価を行い、必要に応じて改善を図っていきます。

②目標達成度の評価（おおむね4年に1回実施）

計画の目標達成度合の把握とともに、総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し検証します。

■ P D C Aサイクルの概念



■ 各P D C Aサイクルの概要

項目	大きなP D C A	小さなP D C A
P（計画）	草加市地域公共交通網形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	草加市地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

(2) 評価方法及びスケジュール

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的評価スケジュールは、下表のとおりとします。

① 計画最終年度の評価

- ・ 計画最終年度は、事業者から提供を受けた利用実績、市民の公共交通に関する満足度等のアンケート調査を踏まえ、計画の全体を俯瞰した上で公共交通網の整備状況进行评估します。

② 中間年度の評価

- ・ 施策によっては、計画期間の途中での実現も想定されることから、それらの事業による効果进行评估するために、必要に応じて計画期間の中間年度に計画の全体、公共交通網の整備状況について評価を行います。

③ 毎年度の評価

- ・ 公共交通機関の利用状況（変化）のほか、計画に定めた事業の実施結果（進捗）に関する評価を、毎年度行います。

■評価スケジュール

年度（平成）	29～30 （各年度）	31	32～34 （各年度）	35
地域公共交通会議の開催	●	●	●	●
利用者数調査	●	●	●	●
利用者アンケート調査		○		●
市民アンケート調査		○		●
実施事業の評価	●	●	●	●
計画の評価		○		●
公共交通網の評価		○		●
公共交通網の見直し	○	○	○	●

●実施 ○必要に応じて実施