

草加市地域公共交通計画（案）

令和5年（2023年） 月

草 加 市

目次

1	序説	1
1-1	地域公共交通計画とは	2
1-2	計画の目的	2
1-3	計画の位置付け	3
1-4	計画の区域	4
1-5	計画の対象	5
1-6	計画の期間	5
2	草加市の公共交通の現況と課題	6
2-1	現況のまとめ	7
2-2	公共交通に関する調査結果	26
2-3	公共交通を取り巻く課題	33
3	基本方針と目標	34
3-1	市が目指す都市像及びまちづくりの方向性	35
3-2	基本方針	37
3-3	計画の目標	37
3-4	公共交通のネットワークのイメージ	39
3-5	地域公共交通の将来像	40
4	目標達成のための施策	41
4-1	施策体系	42
4-2	施策内容	43
4-3	実施スケジュール	58
5	計画の実施・評価方法	59
5-1	計画の推進体制	60
5-2	評価・検証	61
5-3	評価指標・目標	62
6	参考資料	63
	用語解説	63

1 序説

1-1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、既存の公共交通サービスのみならず、地域の多様な輸送資源についても最大限活用し、極め細やかな移動ニーズの実現を目指すものです。

地域公共交通計画に基づき、様々な取組を進めることで、地域の実情に合った持続可能な公共交通の形成を図っていきます。

1-2 計画の目的

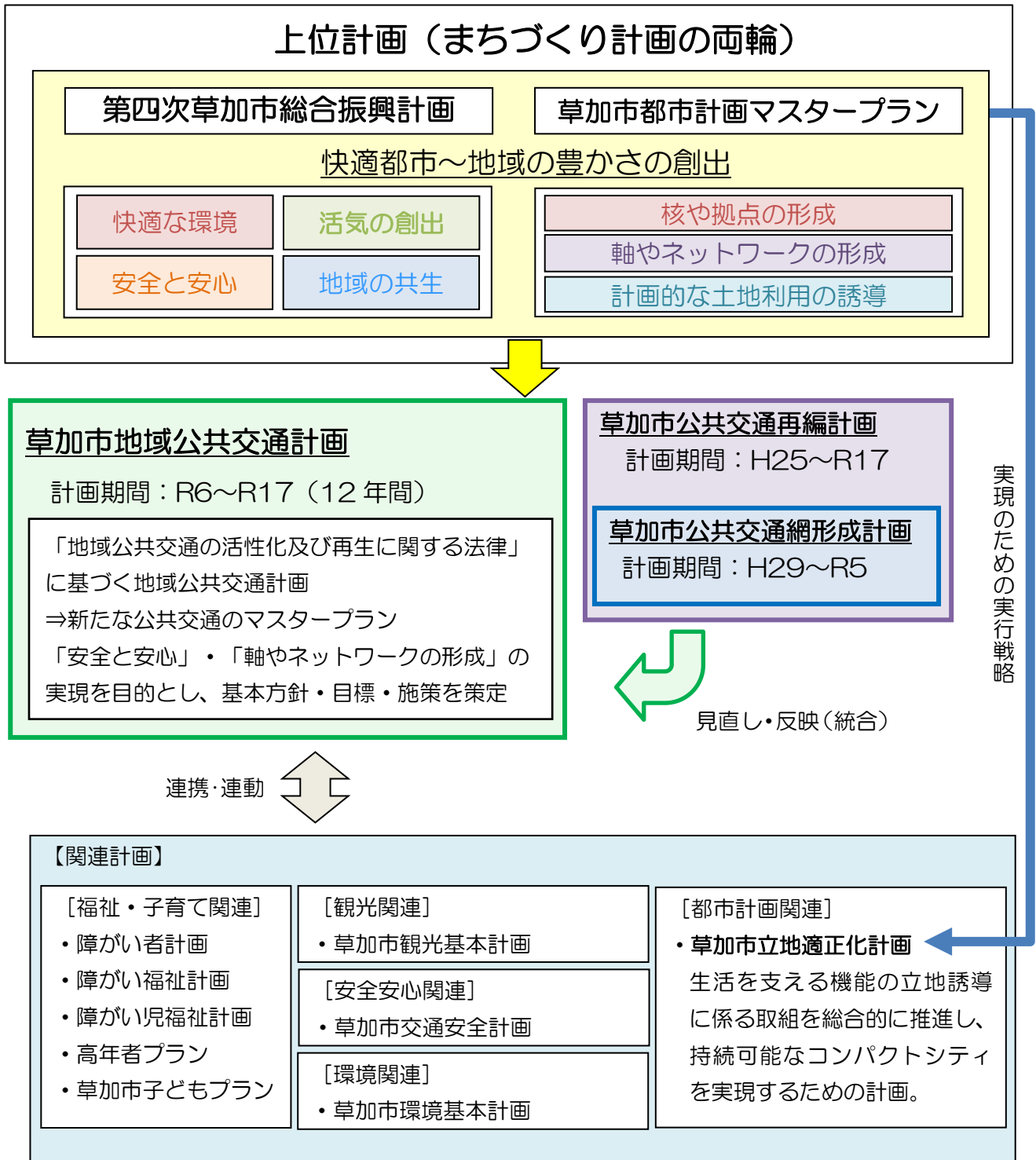
近年の社会情勢として、全国的な少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の影響、世界規模の環境負荷軽減への要請等が挙げられます。このような状況の中、地域の公共交通においては、交通事業を担う運転士の不足の深刻化や、生活様式の変化による公共交通利用者の減少等の課題を抱え、現状のサービスの維持・確保が困難な状況となっています。

本市では、これまでバス路線の再編、新設を中心とした「草加市公共交通再編計画」及び「草加市地域公共交通網形成計画」に基づいた取組を進めてきました。令和5年度（2023年度）は計画の見直しと計画期間の満了時期を迎えます。そこで、近年の社会情勢を踏まえ、持続可能な地域公共交通の実現を目的に、令和6年度（2024年度）を始期とする新たな公共交通のマスタープランである「草加市地域公共交通計画」を策定します。

1-3 計画の位置付け

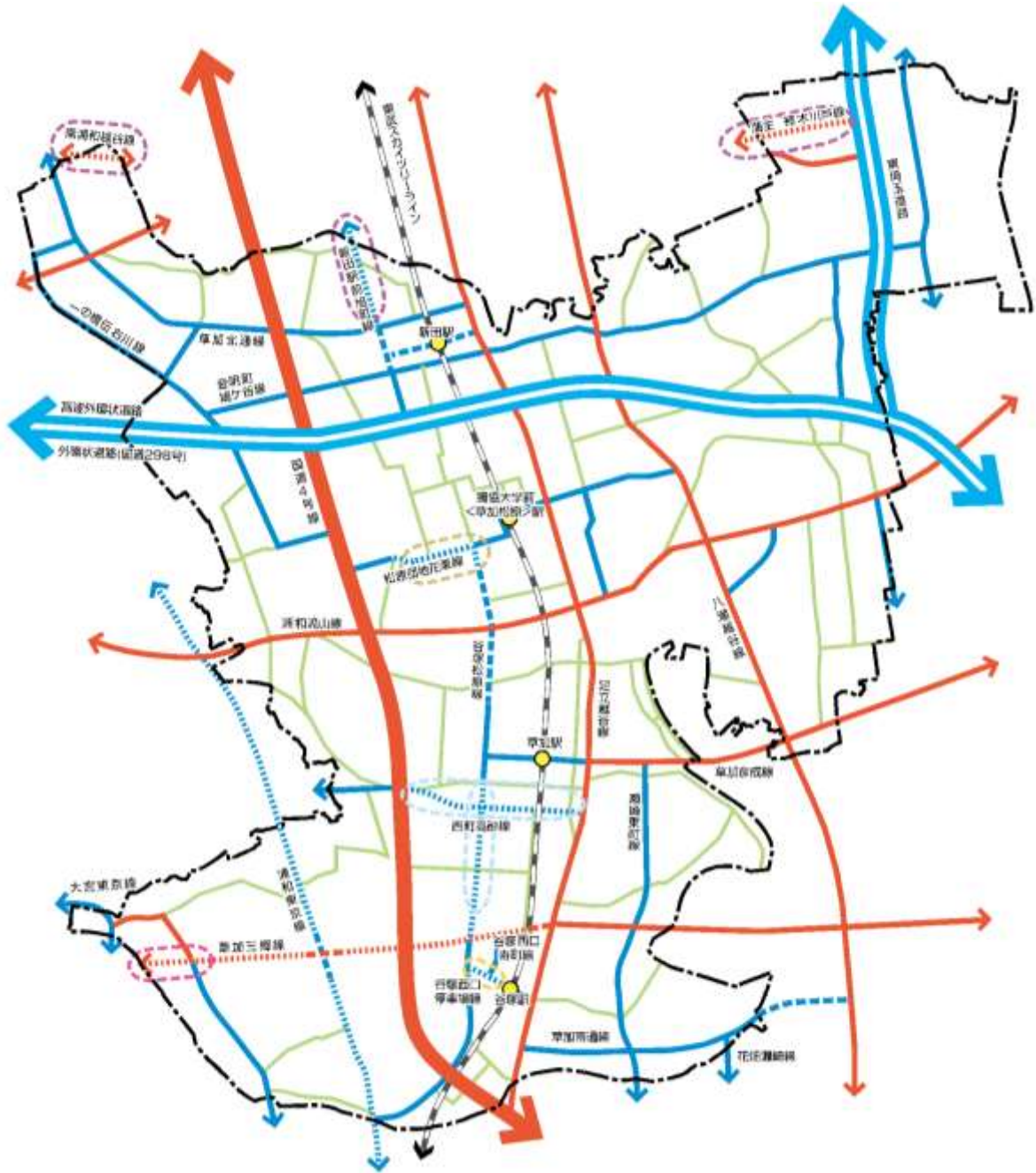
本計画は、上位計画の第四次草加市総合振興計画及び草加市都市計画マスタープランで定める将来の都市構造の実現に向けて、同計画に定める基本的な方針に基づくものとします。

また、都市計画や福祉・子育て、環境、観光、安全安心等の他分野の計画を関連計画に位置付け、連携・連動を図りながら、相互に補完した取組を進めることで、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を進めていきます。



1-4 計画の区域

本計画の区域は草加市全域とします。



	主要幹線道路		主要生活道路(6m程度)
	幹線道路		関係自治体と調整する道路
	幹線道路(事業中)		事業化を検討する道路
	幹線道路(計画決定)		計画見直しを検討する道路
	補助幹線道路		整備手法を検討する道路
	補助幹線道路(事業中)		鉄道・駅
	補助幹線道路(計画決定)		

1-5 計画の対象

本計画の対象は、鉄道・バス・タクシー等の公共交通をはじめ、福祉交通や施設送迎バス、シェアリングサービス等との連携・役割分担も含めた検討を進めていきます。

【計画の対象】

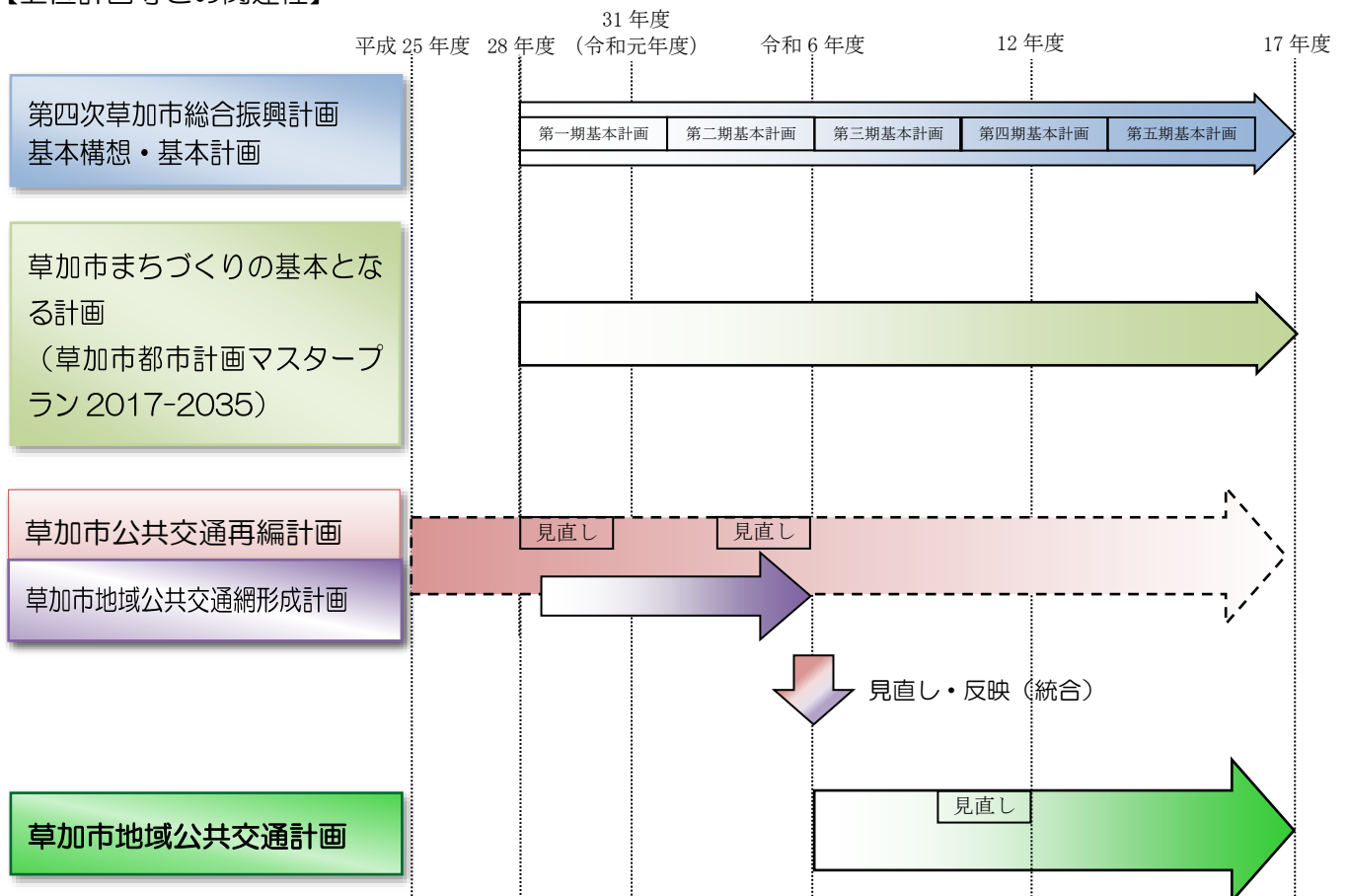
分類	交通手段
公共交通	鉄道
	一般路線バス
	草加市コミュニティバス「パリポリくんバス」
	タクシー
	新しい移動手段 (グリーンスローモビリティ、自動運転バス等)
福祉交通	福祉有償運送
施設送迎バス	病院、福祉施設、企業送迎バス等
シェアリングサービス	シェアサイクル等

1-6 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度（2024年度）から、上位計画と整合する令和17年度（2035年度）までとし、中間時期の令和11年度（2029年度）を目途に見直しを実施します。

なお、社会情勢の変化やまちづくりの進捗、法令・制度の変更、関連計画の見直し等によって、対応が必要となった場合には、状況に応じて見直しを検討していきます。

【上位計画等との関連性】



2 草加市の公共交通の現況と課題

2-1 現況のまとめ

公共交通に関する基礎資料から見る本市の現況は以下のとおりです。

(1) 地域特性にみる現状

- ①今後市内人口は減少し、高齢化率は年々増加する見通し
- ②駅から離れたエリアに高年者が多い地域が見られる
- ③公共交通が利用しやすい地域に夜間人口の9割が居住
- ④市内在住者の通勤先は市内よりも都内が多い
- ⑤幅員 4m未満の生活道路が多く残っている

(2) まちづくりの進展・道路整備の視点（将来的な潜在需要）

- ①獨協大学前<草加松原>駅西側エリアの商業・住宅の開発
- ②新田駅東西口土地区画整理事業の進展
- ③都市計画道路の整備進展
- ④市北東部スポーツ推進地区の整備推進
- ⑤鉄道新線等の整備

(3) 公共交通の現状

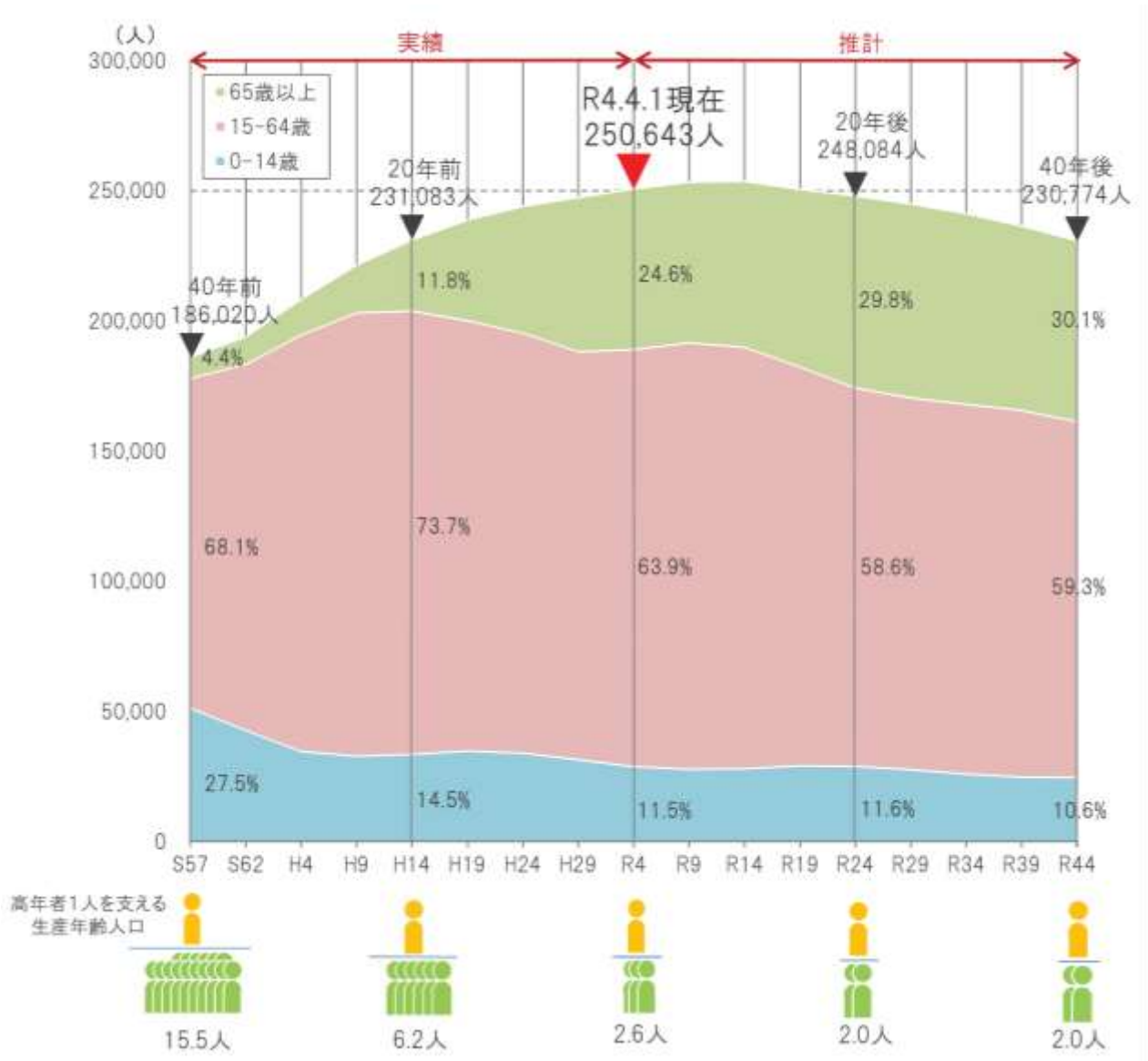
- ①路線バスは駅へのアクセスを中心として系統数・便数ともに多く、市内のタクシー事業者も多いことから、公共交通ネットワークは充実しているものの、各事業者では働き方改革の推進、運転士不足などの課題に直面している。
- ②新型コロナウイルス感染症の感染拡大や新しい生活様式定着の影響により、鉄道を始めた公共交通の利用者が減少している。

(1) 地域特性にみる現状

①今後市内人口は減少し、高齢化率は年々増加する見通し

これまで本市の総人口は増加を続け、令和4年（2022年）4月1日時点で250,643人に達しています。しかし、今後は減少に転じ、高齢者人口（65歳以上）の増加と生産年齢人口（15-64歳）及び年少人口（0-14歳）の減少が予測されています。

●将来人口推移



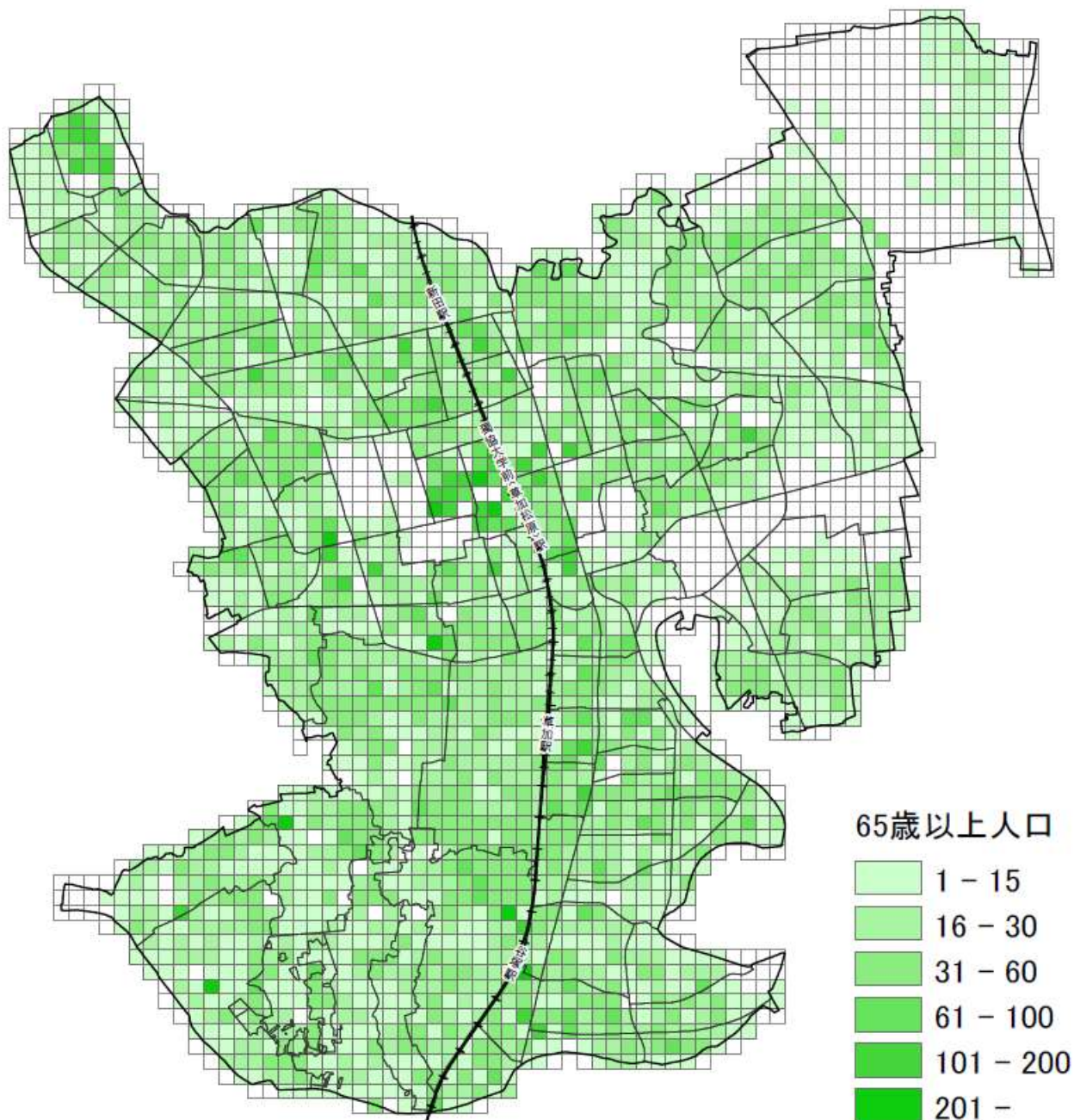
資料：昭和40年～50年は国勢調査、昭和55年から昭和60年は住民基本台帳、平成2年から平成22年は総人口、平成27年以降は住民基本台帳、令和7年以降は市独自推計。昭和40～50年は10月1日時点、昭和55～平成7年は1月1日時点、平成12年以降は4月1日時点。

出典：草加市統計データブック2022

②駅から離れたエリアに高齢者が多い地域が見られる

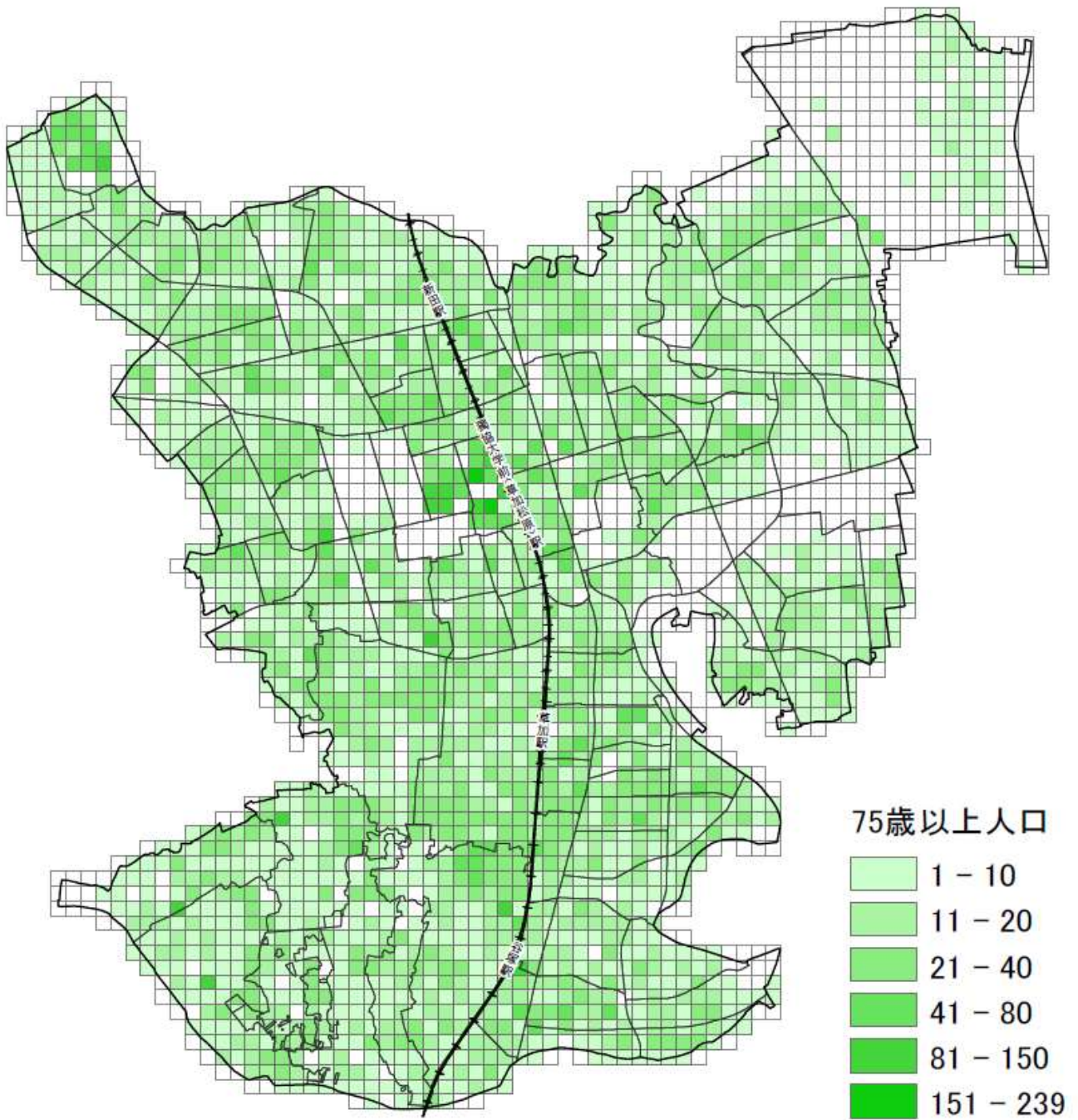
高齢者人口（65歳以上）は新栄・北谷といった、駅から離れた地域が多い傾向があります。一方で、工業地帯周辺（青柳・稲荷・松江）や市街化調整区域（柿木町）、獨協大学前<草加松原>駅西側（松原3・4丁目）では少なくなっています。

●高齢者人口（65歳以上）100mメッシュ



資料：住民基本台帳（令和4年）

●高年者人口（75歳以上）100mメッシュ



資料：住民基本台帳（令和4年）

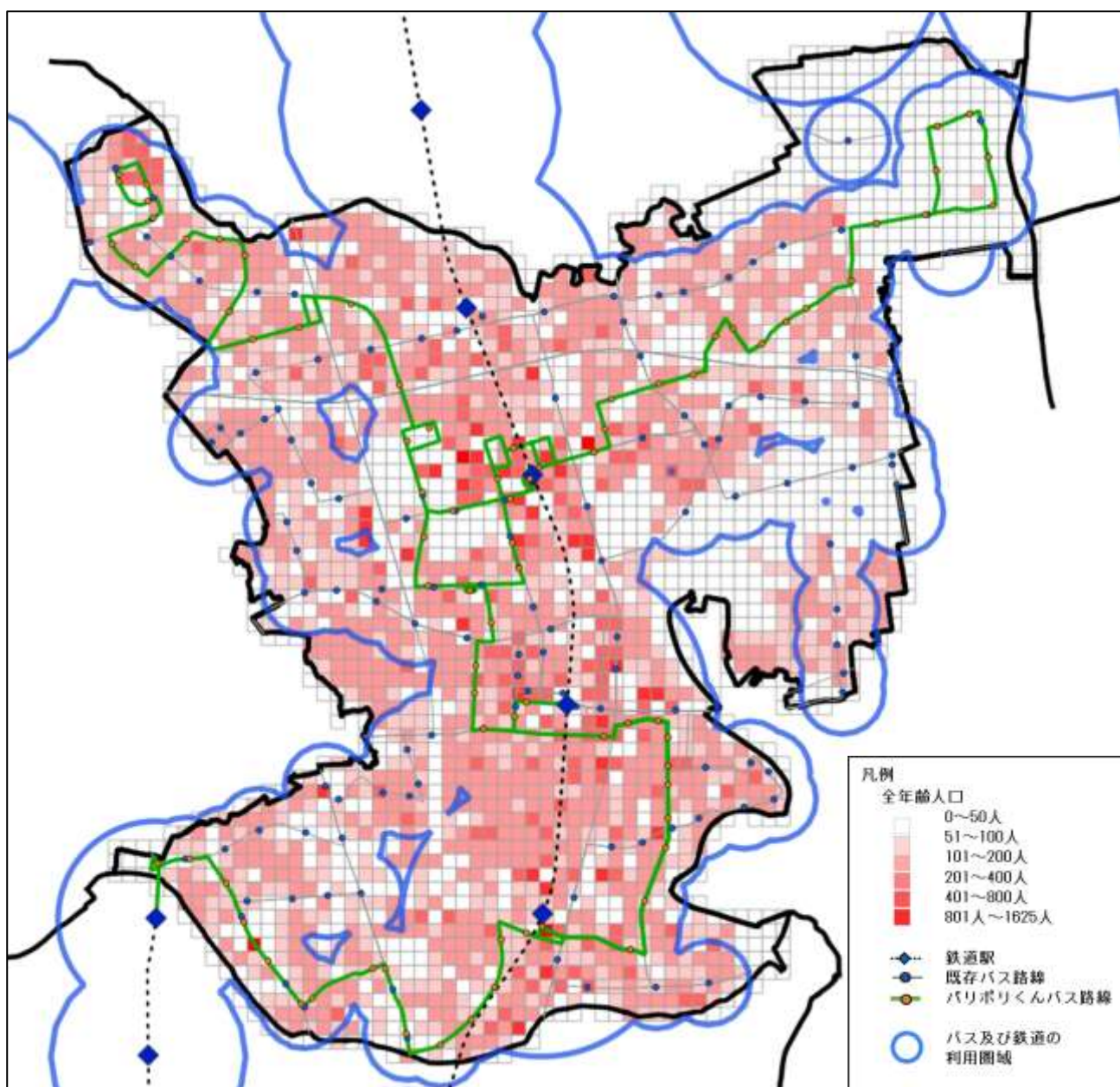
③公共交通が利用しやすい地域に夜間人口の9割が居住

市内は南北に東武スカイツリーラインが運行し、駅へのアクセスを中心として多くの系統数・便数の路線バスが運行しています。

また、路線バスを補完してコミュニティバスが運行しており、鉄道や路線バス等が利用できる範囲を表した乗合交通利用圏域の面積比は約88%、人口比は約92%となっています。そのため、夜間人口の約9割が公共交通を利用できる地域に居住している状況です。

●乗合交通利用圏域の状況

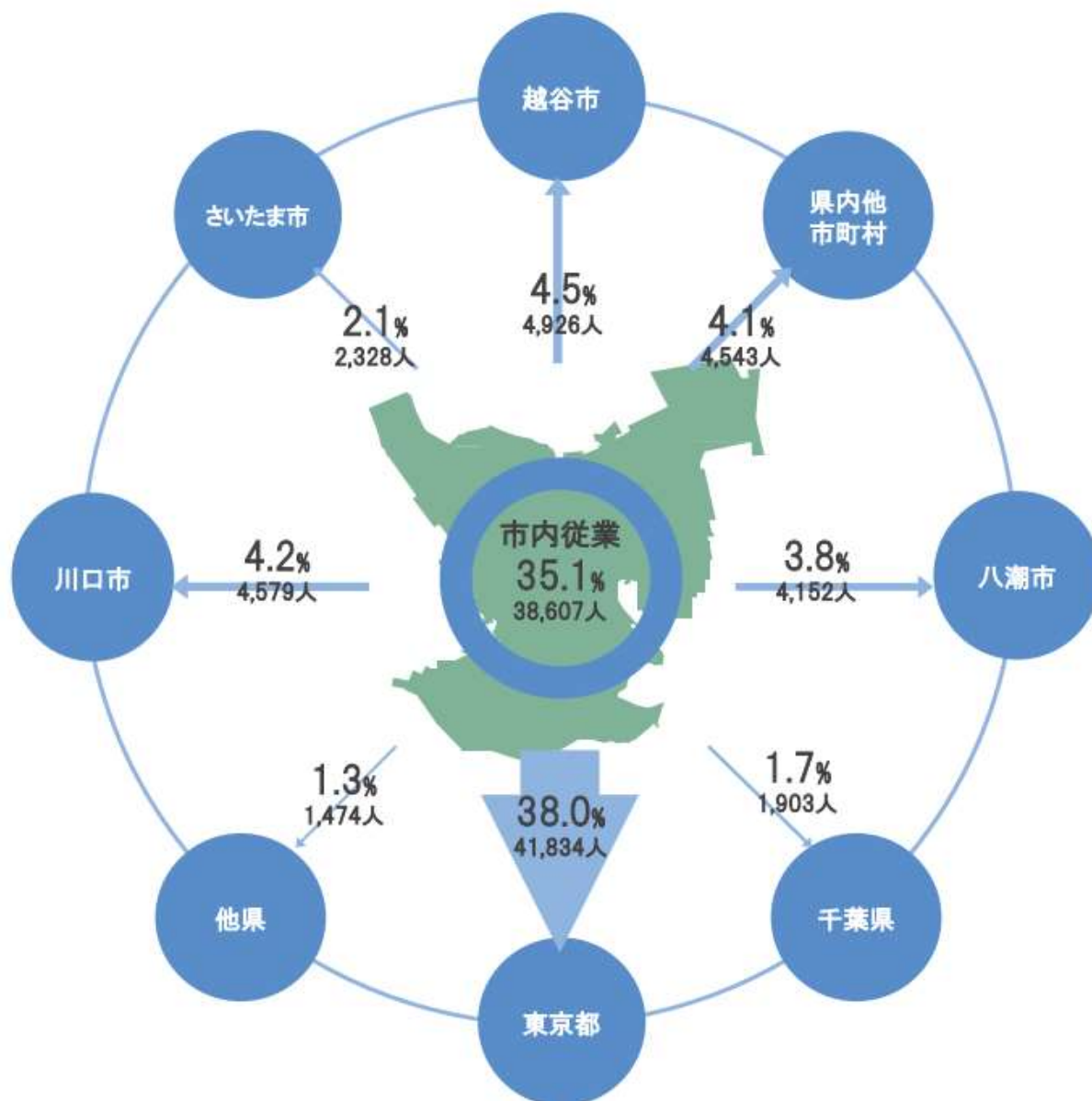
	面積/ha	人口/百人
市全体	27.5	2,506
乗合交通利用圏域	24.2	2,299
乗合交通利用圏域 のカバー率	88.0%	91.7%



④市内在住者の通勤先は市内よりも都内が多い

市内在住者の通勤先では、東京都が38.0%と最も多く、「市内で従業（35.1%）」より多くなっています。

●市内在住者の従業地（令和2年）



資料：国勢調査

数値

上段：市内在住総従業者数（118,058人）に占める割合

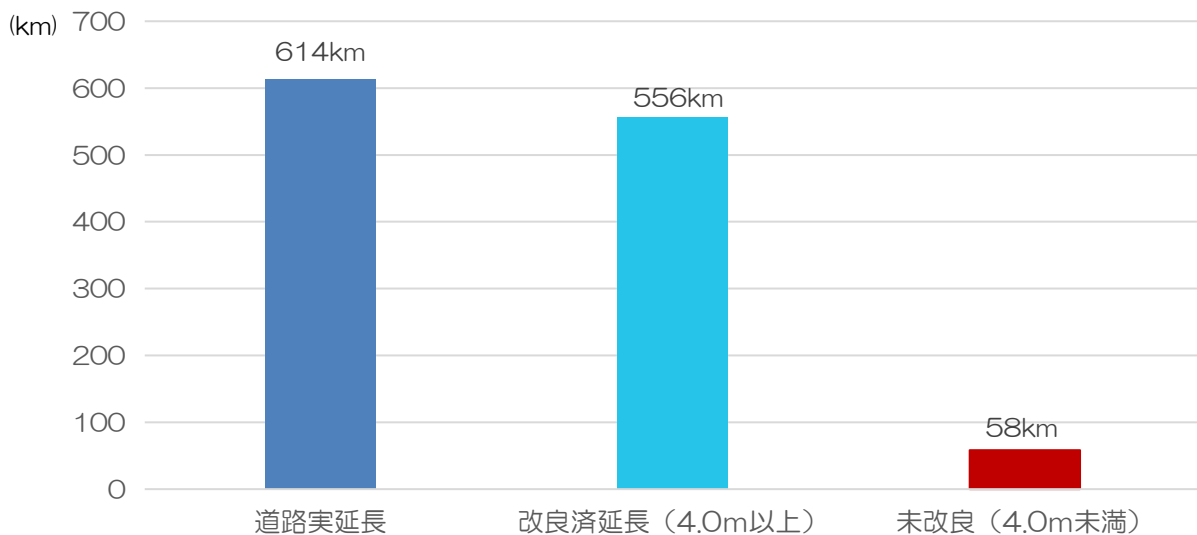
下段：該当する従業地に従業する人数

出典：草加市統計データブック 2022

⑤幅員 4m未満の生活道路が多く残っている

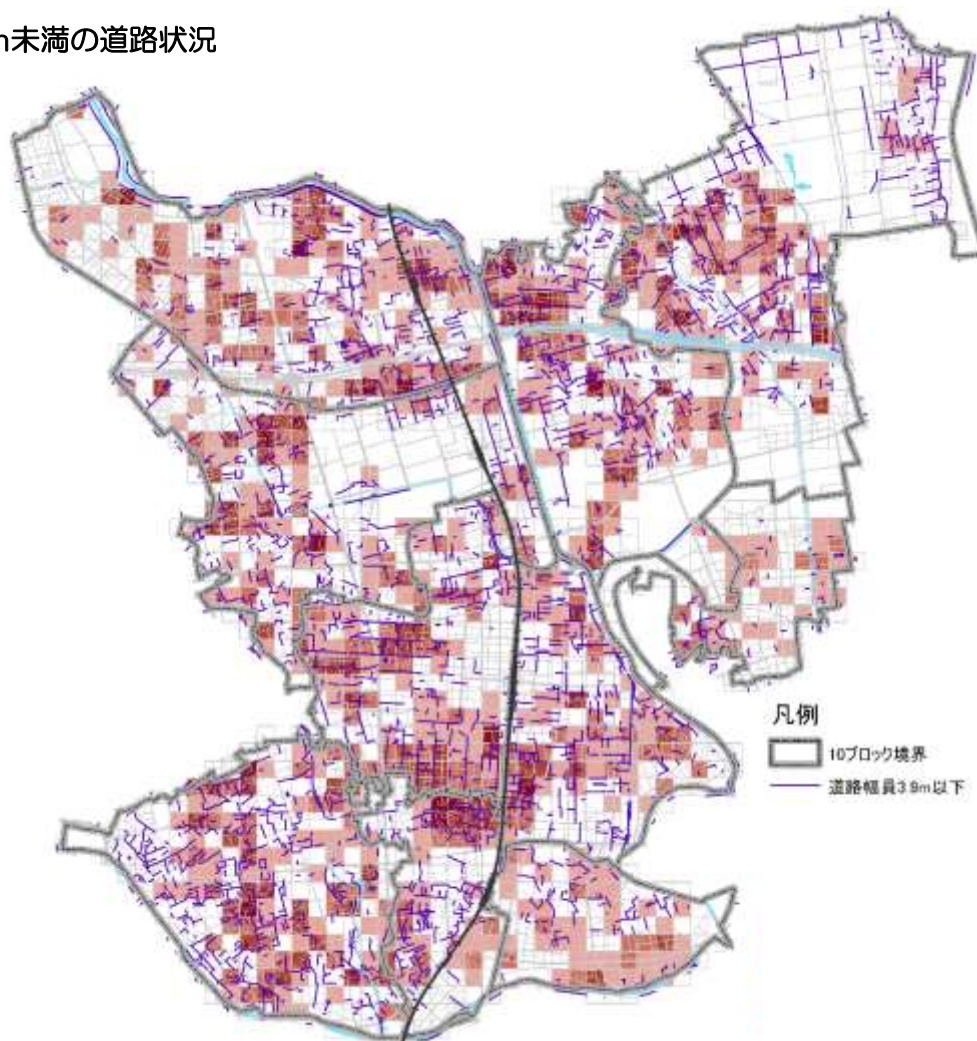
道路幅員 4m未満の道路が点在しており、特に谷塚西部・草加東部ブロックが多い傾向にあります。

●道路幅員別の市内道路の総延長（令和 4 年度）



出典：道路現況調査

●4m未満の道路状況



出典：草加市都市計画マスタープラン

(2) まちづくり等の進展・道路整備の視点

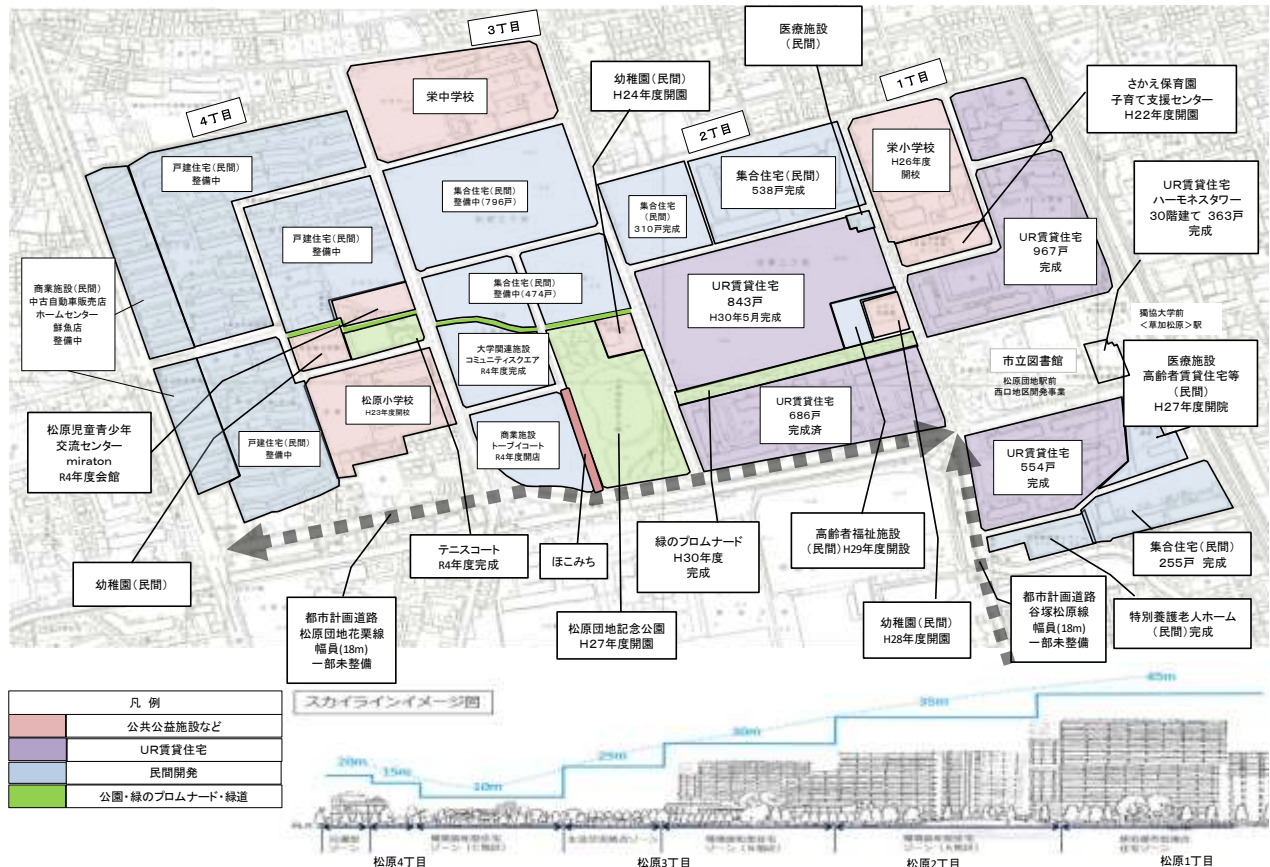
①獨協大学前<草加松原>駅西側エリアの商業・住宅の開発

獨協大学前<草加松原>駅西側では商業・福祉・医療・行政・文化などの多様なサービスを提供する施設を集約することで、都市機能のさらなる活性化を目指し、草加松原団地の建替えと一体となったまちづくりを推進してきました。

また、建替事業が完了した草加松原団地については、UR・獨協大学との協定に基づき、地区計画などを活用して建物の規模や地域の景観、日照に配慮しながら、良質な住宅の供給と公共施設整備を行ってきましたが、現在は民間企業へ譲渡等した敷地において民間企業による開発計画が進められており、これまでのまちづくりの枠組みに新たな企業が加わり、引き続き関係者と連携したまちづくりを進めております。

●獨協大学前<草加松原>駅西側地域まちづくり推進事業の整備の状況（令和5年6月現在）

- ・事業名：【獨協大学前<草加松原>駅西側地域まちづくり推進事業】 約54ha
- ・事業期間：平成15年度～
- ・UR都市機構及び民間開発により地区内で約6,000戸の住宅を建設する計画です。
- ・団地の建替事業に伴い団地内に設置されている公共施設等（都市計画道路、都市公園、保育園、小・中学校、児童館等）の新設・再整備を行っています。



出典：草加市都市整備部都市計画課

②新田駅東西口土地区画整理事業の進展

新田駅東西口は土地区画整理事業により交通広場や道路、公園などの公共施設を整備・改善し、宅地の利用増進を図るとともに、駅周辺にふさわしい環境を整備するとしています。

●新田駅東口



草加都市計画事業 新田駅東口土地区画整理事業 設計図

1 : 1,500



出典：新田駅東口事業概要パンフレット

●新田駅西口



草加都市計画事業
新田駅西口土地区画整理事業

設計図

1:1000



出典：新田駅西口事業概要パンフレット

③都市計画道路の整備進展

市域の南北方向に国道4号や東埼玉道路、足立越谷線などが、東西方向には東京外環自動車道及び国道298号、さいたま草加線、川口草加線などが整備されています。

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量が多いことなどもあり、東西方向の道路が不足しています。そこで、これらの課題に対応し、交通利便性の向上を目指して、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ます。

●都市計画道路の整備状況



出典：草加市都市整備部都市計画課

④市北東部スポーツ推進地区の整備推進

スポーツ推進地区では、スポーツを通じた健康づくり促進のために、そうか公園の北西部にスポーツ機能の立地を目指し、整備を進めています。



出典：草加市スポーツ施設整備計画

⑤鉄道新線等の整備等

交通の利便性の向上を図るため、他自治体と連携を図りながら、鉄道新線及び東埼玉道路の整備に向けた活動に取り組んでいます。

●地下鉄 8 号線の整備及び延伸イメージ図



出典：2030 鉄道実現委員会事務局

(<http://www.2030-chika8.jp/8go>)

(3) 公共交通の現状

①路線バスは駅へのアクセスを中心として系統数・便数ともに多く、市内のタクシー事業者も多いことから、公共交通ネットワークは充実しているものの、各事業者では、働き方改革の推進、運転士不足などの課題に直面しています。

東武バスセントラル(株)・朝日自動車(株)・国際興業(株)の3社が市内で路線バスを運行しており、運行系統は46系統あります。

路線バスの便数は、草加駅、獨協大学前駅、竹ノ塚駅へのアクセス路線が多い状況です。

タクシーについては、市内には法人5社、個人4者のタクシー事業者があり、市内全域でタクシーが利用できる状況です。

●路線バスの系統(令和5年4月1日時点)

東武バスセントラル(株)

草加駅東口～柳之宮～八潮車庫～八潮駅北口
草加駅東口～緑町三丁目～木曽根
草加駅東口～伊草団地～八潮車庫～八潮駅北口
草加駅東口～緑町三丁目～八潮市役所・若柳交差点～八潮駅北口
草加駅東口～緑町三丁目～木曽根～八潮駅南口
草加駅東口～八潮市役所・八潮中央総合病院～八潮駅北口
草加駅東口～稲荷三丁目～八潮団地
草加駅東口～稲荷西公園～稲荷五丁目
草加駅西口～草加車庫
草加駅東口～草加車庫
草加駅西口～草加市立病院～安行出羽
草加駅西口～草加市立病院～獨協大学前駅西口
草加駅西口～草加二丁目～草加市立病院
草加駅東口～手代町南～谷塚駅
草加駅東口～手代町南～山王通り
草加駅東口～手代町循環
草加駅西口～横道～清門西
草加駅西口～遊馬町中～島忠ホームズ～見沼代親水公園駅
草加駅西口～後峰(安行循環)～草加駅西口
獨協大学前駅東口～谷古宇橋～ビッパツィ
獨協大学前駅東口～南青柳～八潮団地
獨協大学前駅東口～南青柳～工業団地南
獨協大学前駅東口～総合グラウンド前～青柳五丁目
獨協大学前駅東口～麦塚～柿木二区
獨協大学前駅東口～総合グラウンド前～新田駅東口
獨協大学前駅東口～青柳消防署前～そうか公園
新田駅東口～柿木循環(浄水場入口先回り)～新田駅東口
谷塚駅～花畑桑袋団地
谷塚駅～文教大学(東京あだちキャンパス)
八潮駅北口～八潮工業団地循環～八潮駅北口
竹の塚駅西口～草加駅西口
竹の塚駅西口～新里循環
竹の塚駅西口～新里・柳島～竹の塚車庫
西新井駅東口～竹の塚駅東口～花畑桑袋団地
川口駅東口～新郷農協・戸塚安行駅～新栄団地
草加駅西口～新郷支所～川口駅東口
草加駅西口～新堀～川口駅東口

朝日自動車(株)








新田駅東口～新栄団地
獨協大学前駅西口～草加西高校入口・原町三丁目～新田駅東口
獨協大学前駅西口～原町三丁目
獨協大学前駅西口～原町三丁目～清門南
南越谷駅南口～蒲生東町・天神橋～越谷南体育館・草加東高校






国際興業(株)

川口駅東口～新郷支所～草加駅
川口駅東口～新堀～草加駅
草加駅西口～安行出羽
鳩ヶ谷駅東口～草加駅西口

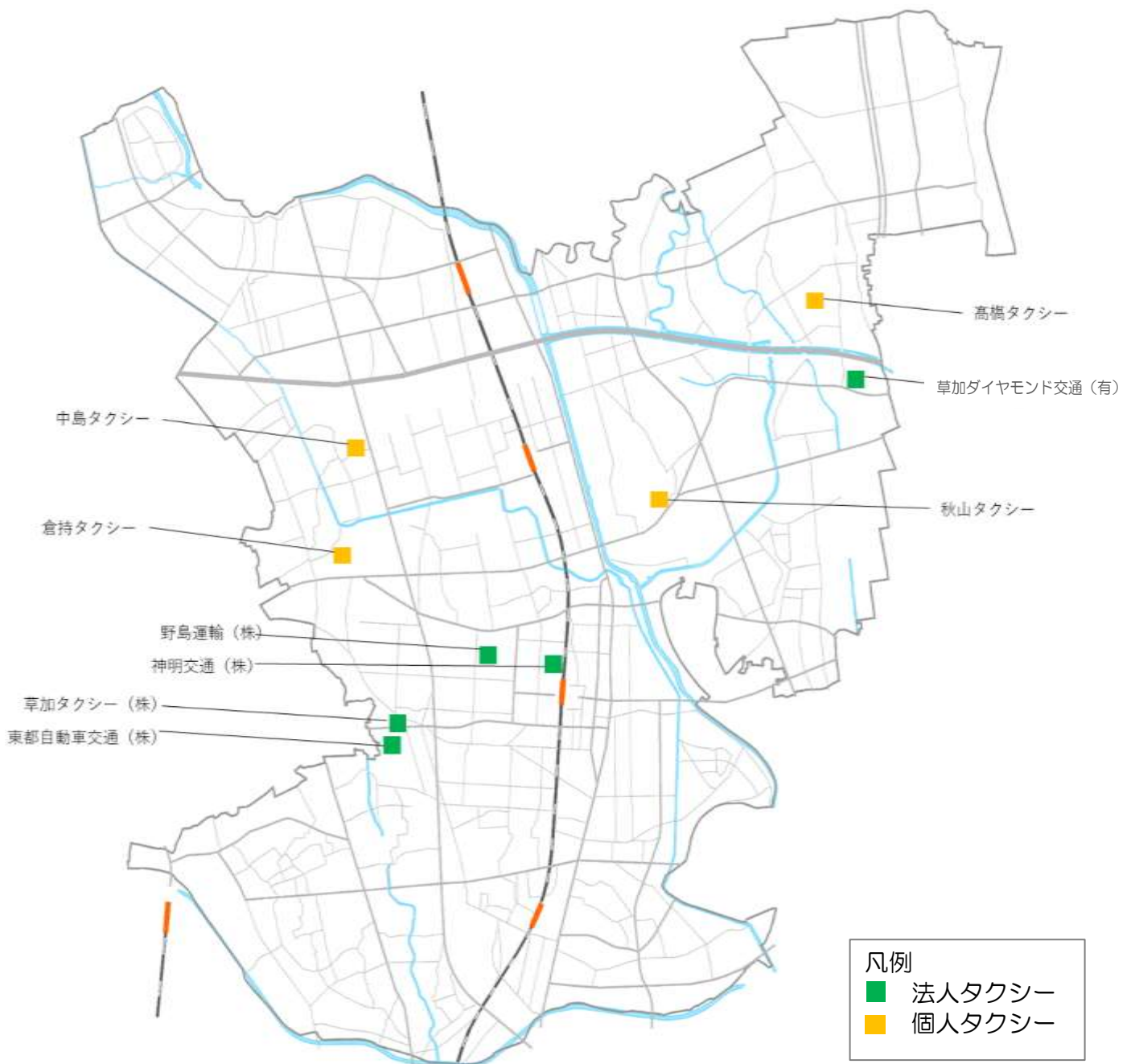
●市内バス路線図と乗降人員数（令和4年版 草加市統計書より作成）



	市内バス路線
	パリポリくんバス路線
	市庁舎等
	医療・健康施設
	コミュニティ施設
	主な公園・広場
	学校

年間乗降人員数(R3)	
	— 25,000
	25,001 — 80,000
	80,001 — 300,000
	300,001 — 500,000
	500,001 —

●市内タクシー事業者



②新型コロナウイルス感染症の感染拡大や新しい生活様式定着の影響により、鉄道をはじめとした公共交通の利用者が減少しています。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、市内の鉄道各駅・路線バス等の利用者数は令和2年度（2020年度）に大きく落ち込んでいます。

その後、令和3年度（2021年度）以降は回復傾向にありますが、テレワーク等の新しい生活様式が定着しており、感染拡大前の令和元年度の水準には至っていない状況です。

●鉄道利用者数の推移

(人/日)		H29年度	H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度
利用者数	草加駅	87,341	88,400	88,682	68,850	73,516
	獨協大学前駅	59,221	59,971	59,443	39,657	46,419
	谷塚駅	38,237	38,667	38,681	30,081	32,693
	新田駅	31,697	31,606	31,295	24,107	25,592
	合計	216,496	218,644	218,101	162,695	178,220

出典：草加市統計データ・東武鉄道（株）ホームページ

●路線バス利用者数の推移

(人/日)	H29年度	H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度
利用者数	32,174	31,686	31,566	24,165	25,555

出典：草加市統計データ

●タクシー利用者数の推移

(人/日)	H29年度	H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度
利用者数	3,572	3,409	3,183	1,983	2,086

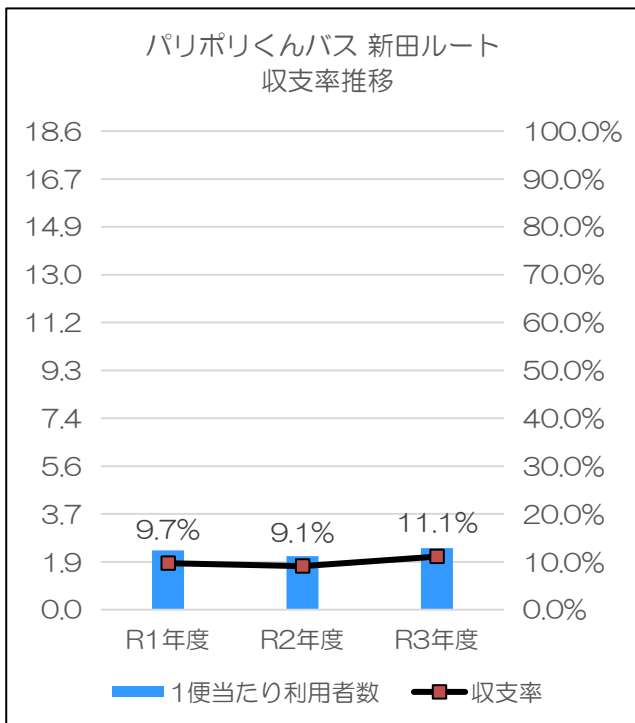
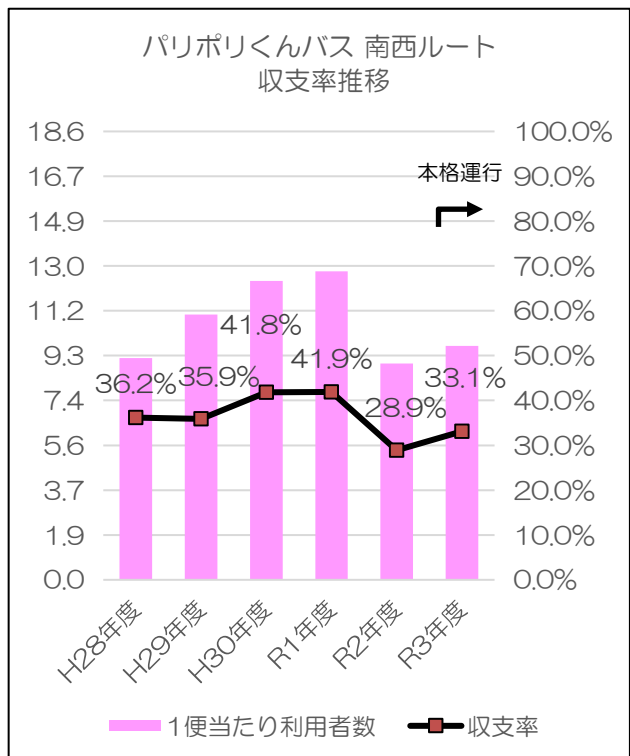
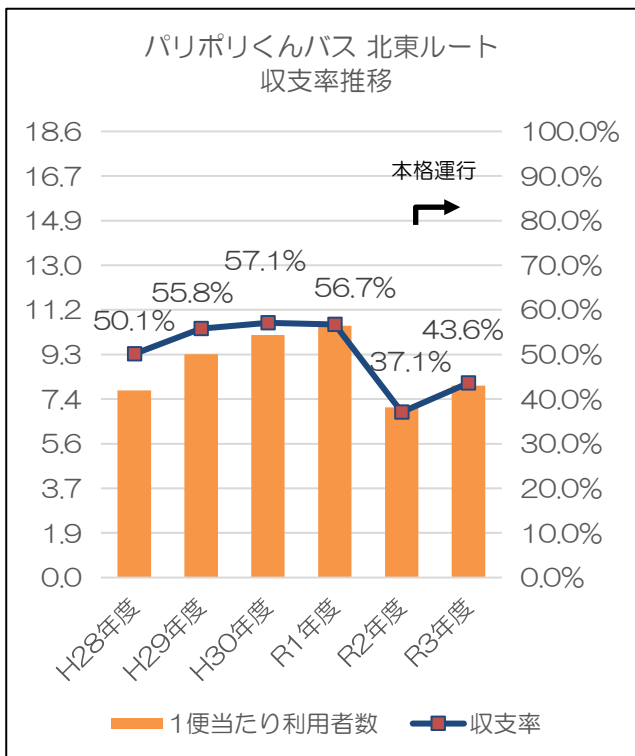
出典：埼玉県乗用自動車協会

●コミュニティバス利用者数の推移

(人/日)		H29年度	H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度
利用者数	北東ルート	456	496	516	349	393
	南西ルート	507	570	591	413	441
	新田ルート	—	—	107	100	115
	合計	963	1,066	1,214	862	949

※新田ルートは令和2年（2020年）1月24日から試験運行を開始

●コミュニティバス収支率の推移



2-2 公共交通に関する調査結果

現状の公共交通の利用実態・需要等について把握するために実施。

●調査概要

アンケート調査について

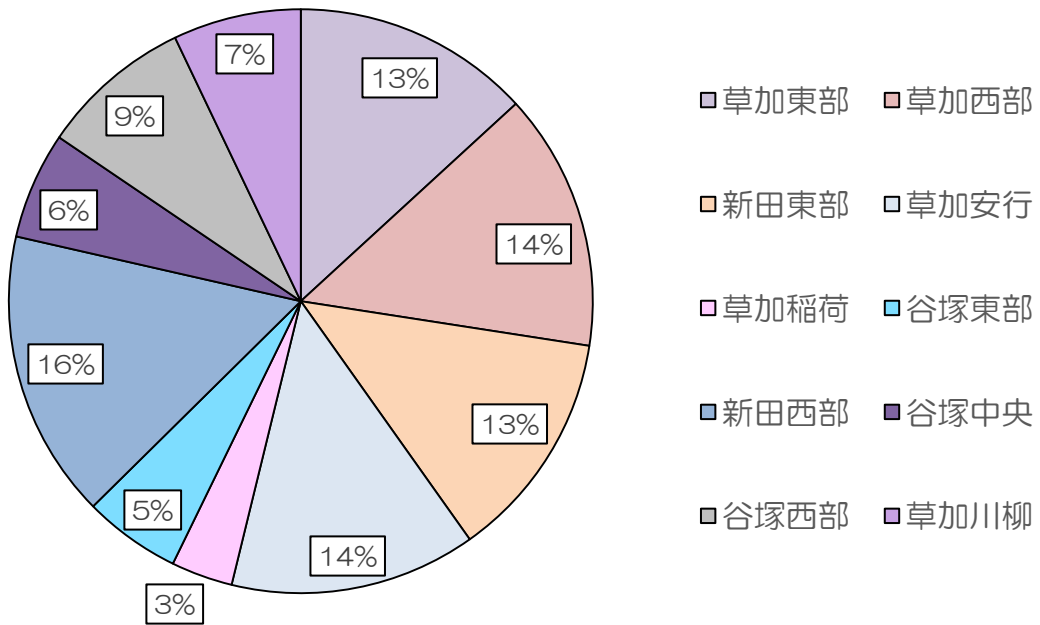
- 調査実施時期：令和5年（2023年）2月17日～令和5年（2023年）2月28日
- 対象：草加市全域（無作為に抽出）
- 実施方法：郵送による配布・回収
- 回収部数：N=1,123（回収率34.0%）
- 調査内容：草加市の公共交通について

●結果概要

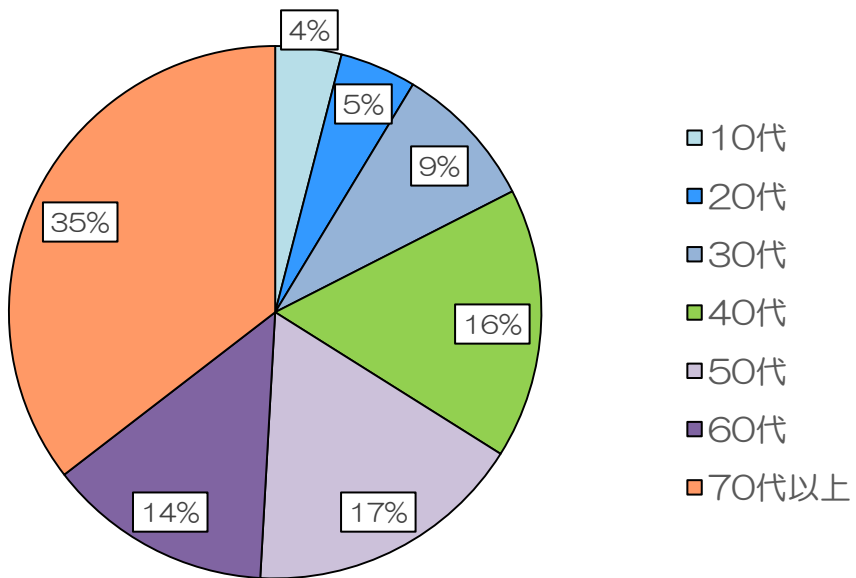
- ・日頃の移動の目的地としては、市外の学校・職場のほか、買い物施設（1km圏内）、市内の学校・職場に向かうと回答した人が多く、目的地に向かう際の最初の経由地は、市内の駅と回答した人が全体の3割となっています。目的地に行くまでの交通手段としては、徒歩と自転車が7割を占めており、本市の平坦な土地柄が影響していると考えられます。
- ・市全体で公共交通に満足していると回答した人は3割となっています。交通手段別の満足度では、満足していると回答した人は鉄道で6割、路線バスで2割、タクシー、パリポリくんバスで1割となっており、わからないと回答している人は鉄道で3割、路線バス、タクシー、パリポリくんバスで6～8割と多くを占めています。利用頻度としては、利用していると回答した人は鉄道で6割、路線バスで2割、タクシー、パリポリくんバスで1割にとどまっています。このことから、利用頻度の高い公共交通は満足度が高く、利用機会の少ない公共交通の満足度は低いあるいはわからないと回答している人が多い傾向にあります。
- ・公共交通の利用促進に効果的だと思う取組については、駅まで運行するバス路線の充実や、定時制の確保（時刻表に沿った運行）等が挙げられており、各移動手段の連携が今後の課題であるといえます。また、車両や施設のバリアフリー化を求める意見が一定数あり、高年者等の体の不自由な方が気軽に外出できるよう、環境を整備していく必要があります。
- ・新しいモビリティを導入することが重要であると回答した人は全体の6割に上り、既存の公共交通に加え、様々な移動手段の導入を期待している状況です。また、利用してみたい、利用可能性の高いモビリティについては、ともにシェアサイクルと回答した人が多く、シェアサイクルが普及、拡大していくことへの期待値が高いといえます。

●回答者の属性

■住んでいる地域



■年齢

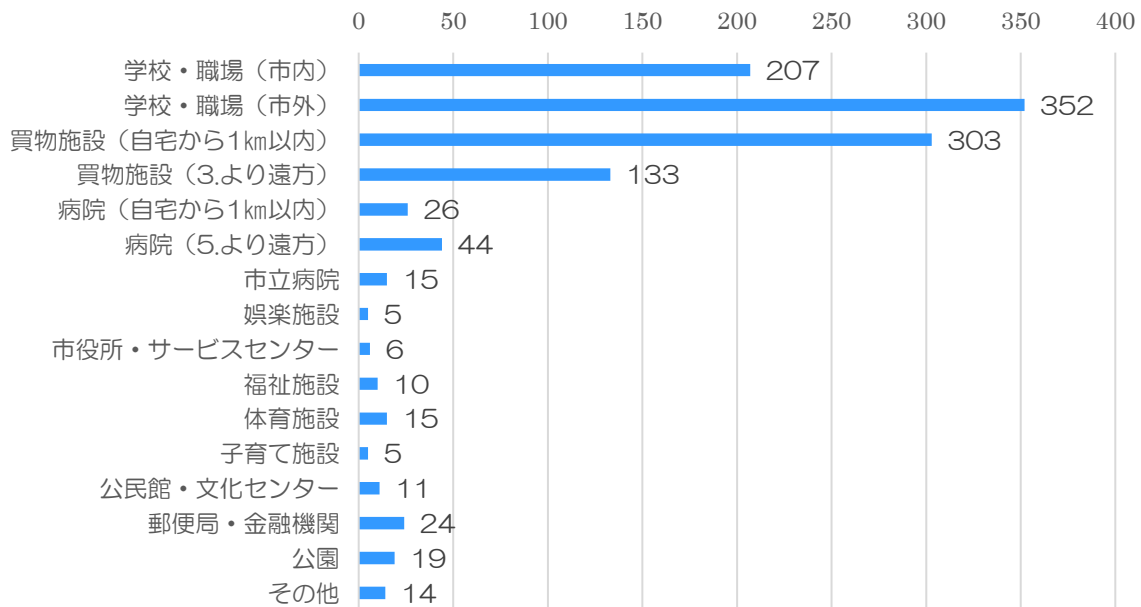


①日頃の移動について

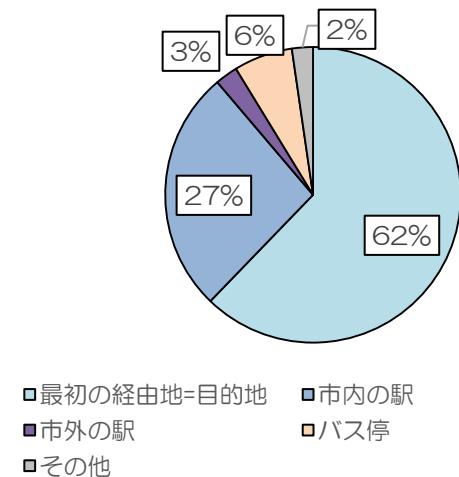
移動の際の目的地としては、「学校・職場（市外）」が最も多く、次に買物施設（自宅から1km以内）が多くなっています。

目的地に行く際の最初の経由地については、「市内の駅」に向かう人が最も多くなっています。目的地に行く際の移動手段では、徒歩、自転車が過半数を占めています。

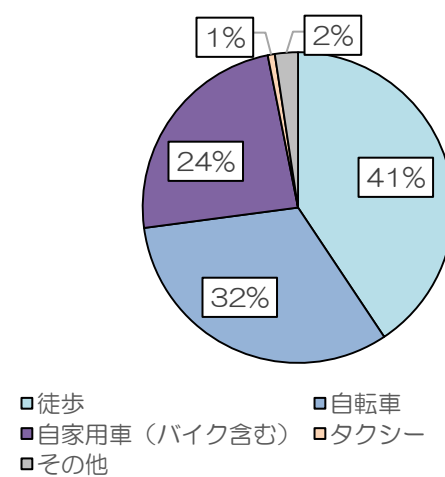
■一番多い目的地



■目的地に行く際の最初の経由地



■目的地に行く際の移動手段

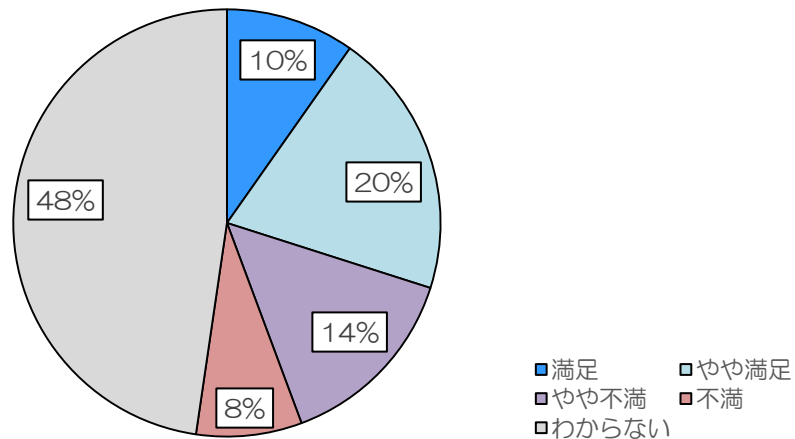


②公共交通の満足度と利用頻度

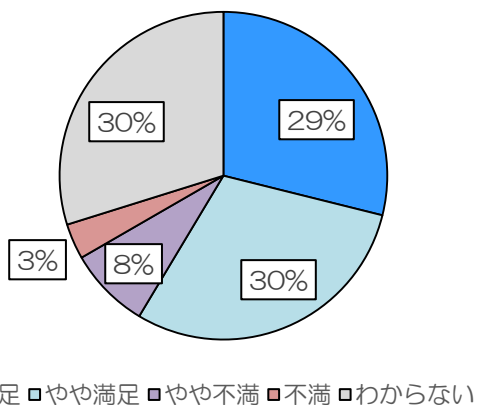
市全体で公共交通に満足していると回答した人は3割となっており、わからないと回答した人が約5割となっております。

公共交通の利用状況も影響されますが、交通手段別では、鉄道の満足度は約6割を占めている一方、それ以外の公共交通の満足度は2割を下回っている状況です。

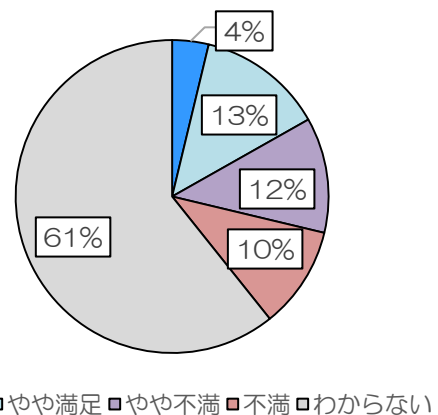
■満足度（市全体）



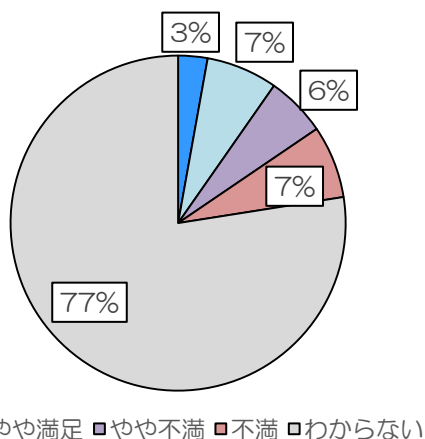
■満足度（鉄道）



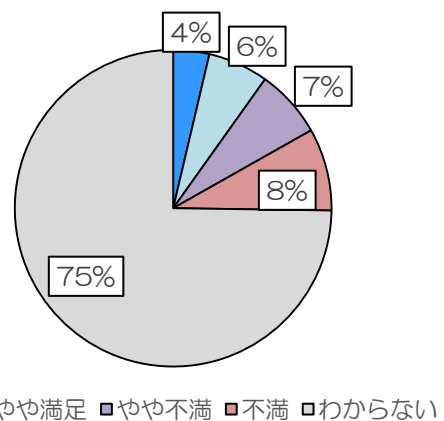
■満足度（路線バス）



■満足度（タクシー）



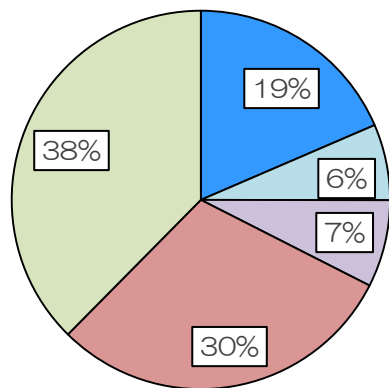
■満足度（パリポリくんバス）



公共交通の利用頻度について、鉄道は週3～4回以上利用すると回答した人が25%であり、タクシーは月に数回以上利用する人が全体の10%でした。

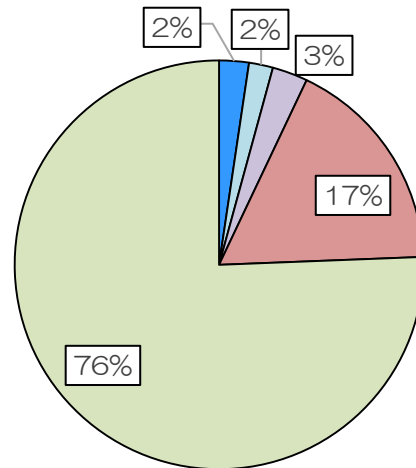
路線バスについては、全体の7%が週に1～2回以上利用すると回答していますが、パリポリックンバスは全体の3%にとどまっています。

■利用頻度（鉄道）



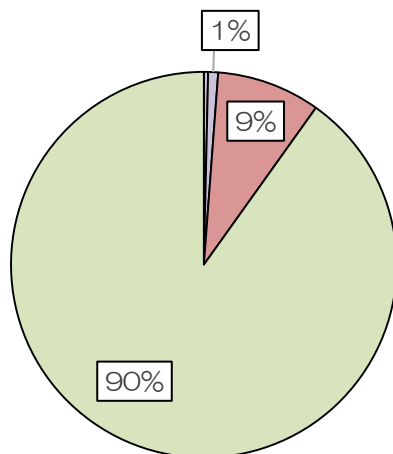
■ ほぼ毎日
■ 週に3～4日
■ 週に1～2日
■ 月に数回
■ 利用していない

■利用頻度（路線バス）



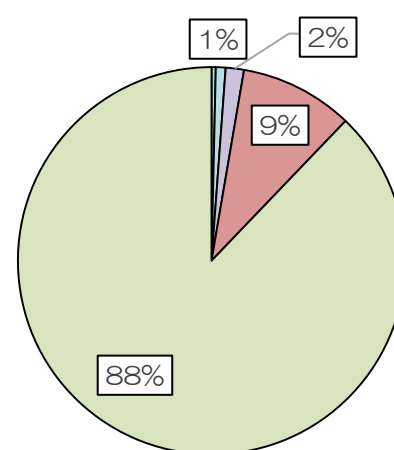
■ ほぼ毎日
■ 週に3～4日
■ 週に1～2日
■ 月に数回
■ 利用していない

■利用頻度（タクシー）



■ 週に1～2日
■ 月に数回
■ 利用していない

■利用頻度（パリポリックンバス）

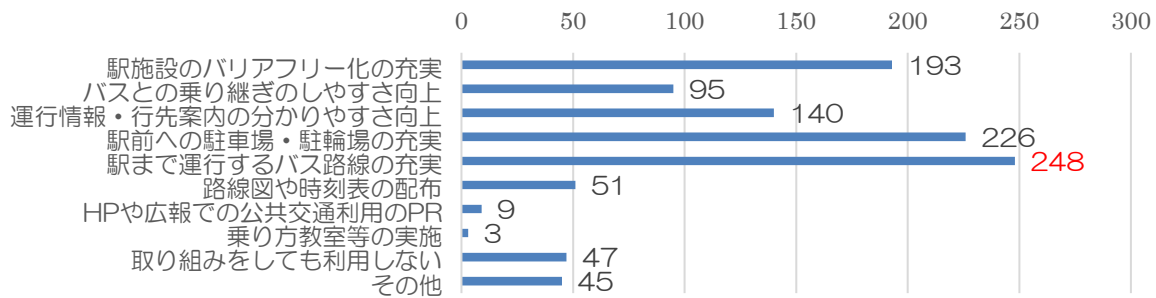


■ 週に3～4日
■ 週に1～2日
■ 月に数回
■ 利用していない

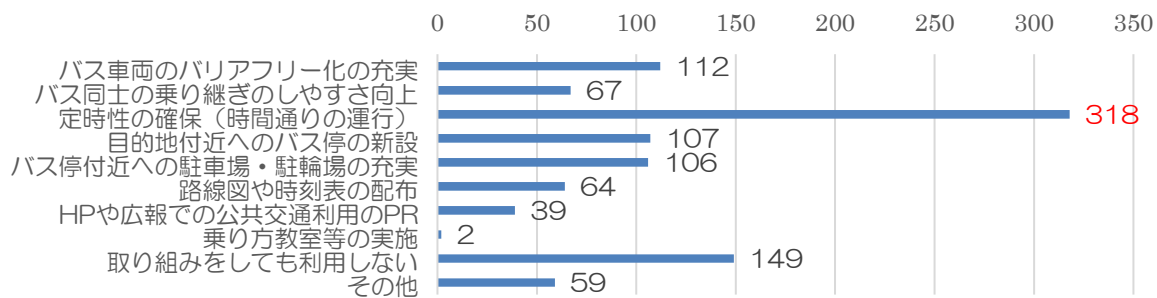
③公共交通の利用促進に効果的だと思う取り組み

公共交通の利用促進に効果的だと思う取組については、鉄道では駅まで運行するバス路線の充実、路線バスでは定時制の確保（時刻表に沿った運行）が最も多く、各移動手段の連携が今後の課題であるといえます。また、どの手段でも車両や施設のバリアフリー化を求める意見が一定数あり、高年者等のお体の不自由な方が気軽に外出できるよう、環境を整備していく必要があります。

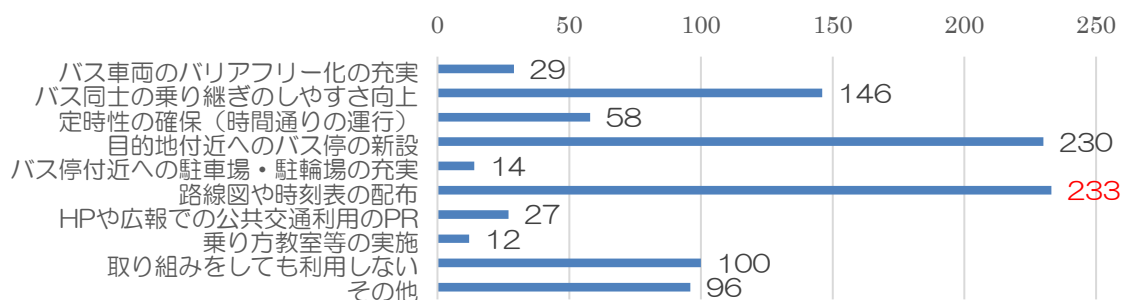
【鉄道】



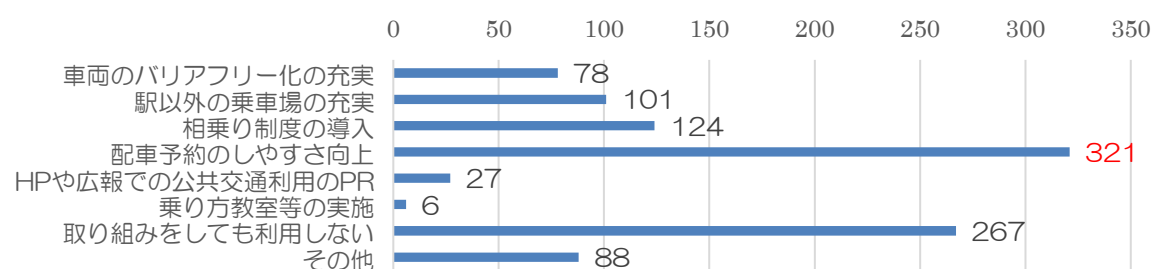
【路線バス】



【パリポリくんバス】



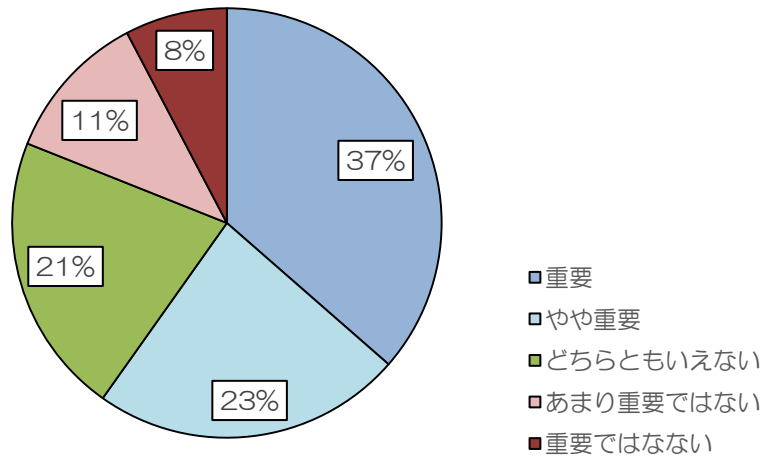
【タクシー】



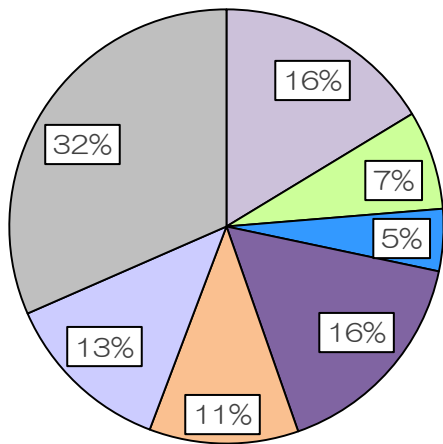
④新しいモビリティについて

新しいモビリティの導入について、過半数が重要であると回答しています。
 利用してみたいモビリティについて、シェアサイクル、超小型モビリティが16%で最も多くなっています。
 利用可能性の高いモビリティにおいても、シェアサイクルが22%と最も多くなっています。

■公共交通を利用しづらい地域への新しいモビリティの導入の重要度について

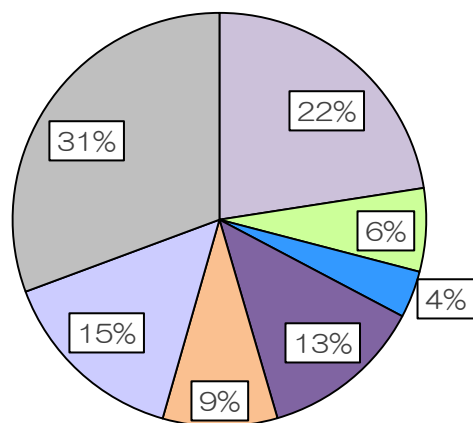


■利用してみたいモビリティ



- シェアサイクル
- 電動キックボード
- AIシェアモビリティサービス
- 超小型モビリティ
- グリーンスローモビリティ
- 自動運転バス
- 特にない

■自身が市内で移動する際に利用可能性が高いと考えるモビリティ



- シェアサイクル
- 電動キックボード
- AIシェアモビリティサービス
- 超小型モビリティ
- グリーンスローモビリティ
- 自動運転バス
- 特にない

2-3 公共交通を取り巻く課題

本市の交通状況から、公共交通を取り巻く課題を以下のとおり整理しています。

課題1 高年者の移動手段の確保

- 現在、本市の高年者人口は鉄道駅から離れた地域で多い傾向が見られます。また、将来的な人口推計では高齢化率が年々増加する見通しであることや運転免許証の返納で移動が不便となる高年者の増加も見込まれることから、高年者の外出機会が制限されることのないよう、安全安心に移動できる環境を持続的に提供することが必要です。

課題2 様々な移動手段の連携・役割分担による、多種多様な移動ニーズへの対応

- 本市では平坦な土地柄のため、駅へのアクセスには徒歩・自転車が多く利用されています。また、東武スカイツリーラインのほか、路線バスやコミュニティバス、タクシーが全域的に運行されており、夜間人口の9割が公共交通を利用しやすい環境にあります。しかしながら、幅員4m未満の生活道路が残る等の理由から、公共交通のサービスが行き届きづらい地域もあり、地域の特性やニーズに応じて、様々な移動手段の連携・役割分担を図り、交通結節点・目的地までのラストワンマイルを含めた移動手段の確保が望まれます。

課題3 まちづくりの進展等に合わせた公共交通ネットワークの再構築

- まちづくりの進展は、にぎわいや交流の拠点を生み、都市計画道路の整備は交通結節点・駅へのアクセス向上や道路渋滞の緩和等に繋がります。現在進行している獨協大学前<草加松原>駅西側エリアの商業・住宅の開発や、新田駅東西口土地区画整理事業、市北東部スポーツ推進地区の整備進展及び都市計画道路の整備に加え、市街化調整区域の土地利用の方針等の進捗状況を見据えて、公共交通ネットワークの再編・新設を行う必要があります。

課題4 持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 今後、高年者人口の増加や、運転免許証返納者の増加が見込まれており、公共交通の重要性はますます高まっています。一方で、公共交通を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症の影響や運転士の不足、人口減少の進展等により、日々厳しさを増している状況にあります。このような中でも、現在の公共交通サービスを維持するために効率的で効果的なネットワークの構築が必要です。

3 基本方針と目標

3-1 市が目指す都市像及びまちづくりの方向性

(1) 市が目指す都市像

○第四次草加市総合振興計画

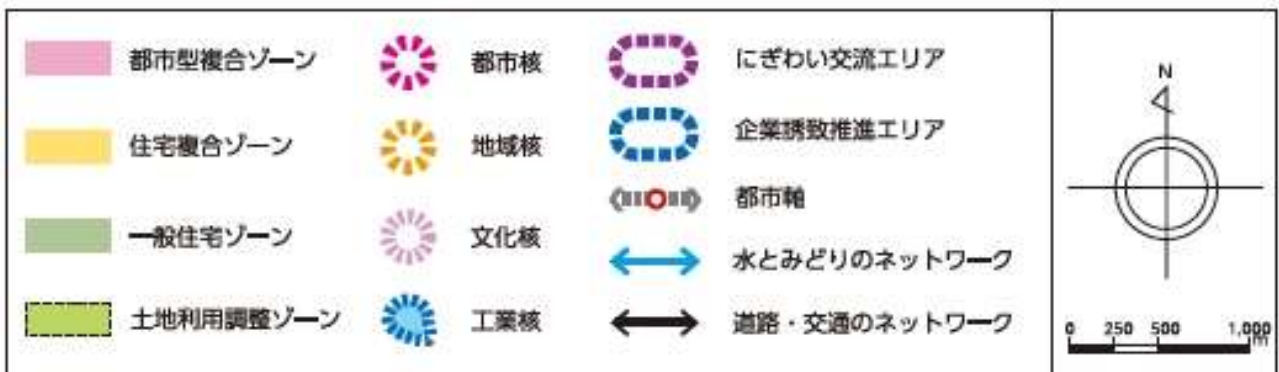
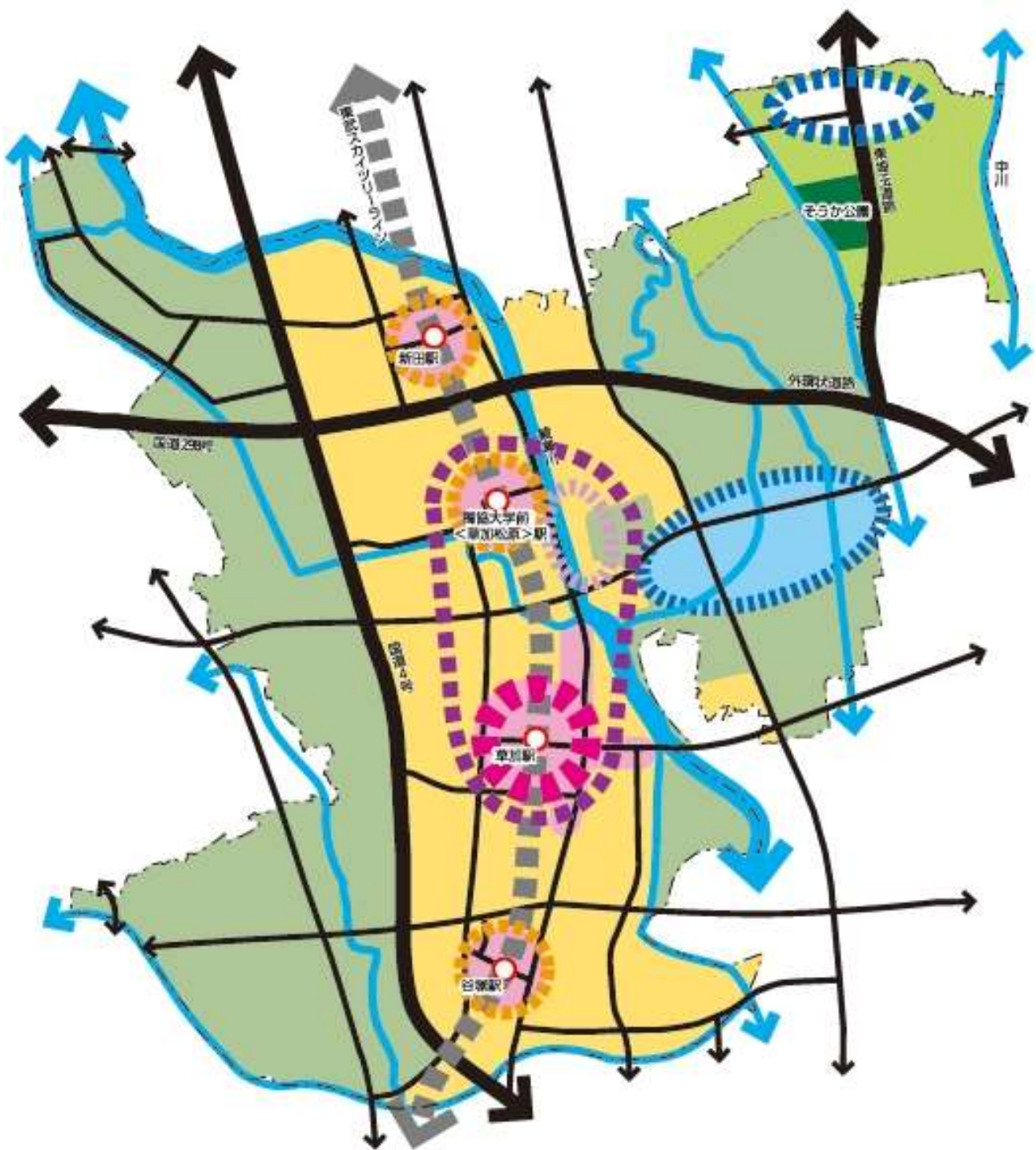
項目	内容
めざす都市像	快適都市～地域の豊かさの創出～
めざす都市像の基本的要素	<ul style="list-style-type: none"> ・ 快適な環境…環境にやさしい水とみどりのまちをつくる ・ 安全と安心…人にやさしい安心して住み続けられるまちをつくる ・ 活気の創出…にぎわいのあるまちをつくる ・ 地域の共生…ともに力をあわせて自分たちのまちをつくる
【安全と安心】構想の体系	<p>①良好なまちづくり 東武スカイツリーラインの4つの駅と各地域の拠点とがそれぞれ結びつきながら補い合う都市構造へ転換し、だれもが快適に暮らせるまちづくりを目指します。</p> <p>②安全で円滑な交通 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、自転車などが利用しやすい環境づくりを目指します。</p> <p>③安全性の高いまちづくり 防災、防犯、交通安全などの対策や、安全な水の供給、安定した汚水処理など、安全で安心なまちづくりに取り組みます。</p>

(2) まちづくりの方向性

○草加市都市計画マスタープラン 2017-2035 ※令和6年度改定有

項目	内容
めざす都市像	快適都市～地域の豊かさの創出～ (第四次草加市総合振興計画と共通)
将来都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・ 核や拠点の形成 東武スカイツリーラインの4駅を中心に商業業務などの核を形成していく。さらに、だれもが容易に移動できる範囲内にコミュニティの空間が確保できるよう、様々な地域資源の活用などを図ります。 ・ 軸やネットワークの形成 核や拠点、主要公共施設を結びつけるため、鉄道、主要道路、河川等により、軸やネットワークを形成します。 ・ 計画的な土地利用の方針 都市型複合ゾーン、住宅複合ゾーン、一般住宅ゾーンの3つに区分し、良好な土地利用を図ります。市街化調整区域については、自然環境と調和のとれた計画的な土地利用を目指します。

○第四次草加市総合振興計画 将来都市構造図



3-2 基本方針

■将来にわたって持続可能な公共交通の形成

近年の公共交通を取り巻く環境の変化や今後の人口減少等を見据えながら、市民の生活の足を支える公共交通を維持・確保していくために、公共交通事業者・行政・市民やNPO、企業等の地域関係者が協力、連携した取組を進めます。

■誰もが移動しやすい公共交通環境の推進

運転免許証を返納した高年者や若者、子育て世代等の誰もが安心して移動しやすい交通環境の構築を目指します。

3-3 計画の目標

目標1 現状の公共交通の維持・再編

交通事業を担う運転士不足の深刻化や、生活様式の変化による公共交通利用者の減少など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。こうした中でも、市民生活の足の確保は重要であることから、鉄道、バス、タクシー等の現状の公共交通の利用サービスの維持を図るとともに、利便性向上に向けて地域公共交通網の再編を目指します。

目標2 地域で支える仕組みづくりの構築

地域の実情に合った地域公共交通の実現には、公共交通事業者及び行政による取組の他、利用者である市民の「仕組みづくり」への参加と「支え」が不可欠です。公共交通事業者・行政・市民やNPO、企業等の地域関係者との連携を構築します。

目標3 地域に適した移動手段の確保・連携

駅やバス停が近くにない・駅ではなく近所の買物施設に行きたいなど、地域ごとに利用可能な公共交通や移動ニーズが異なります。誰もが移動しやすい公共交通環境の実現に向け、交通不便地域を中心に、様々な移動手段の導入を目指します。また、移動手段の確保に当たっては、公共交通の役割を明確化し、地域に適した移動手段の確保・連携を図ります。

目標4 利便性の高い公共交通サービスの構築

公共交通には、デジタル技術（※1）を取り入れた誰もが利用しやすい利便性の高いサービスが求められています。また、長時間通勤を避け、家族の団らんなど、ゆとりの時間を確保するための職住近接（※2）のニーズが高まっていることから、鉄道やバス、タクシー等の連携強化を図ることで、利便性の高い公共交通サービスの構築を目指します。

※1 国では、デジタル田園都市国家構想に基づき、デジタル技術を活用して「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指しています。

※2 国では、職住近接のまちづくりを推進するため、生活環境の整備に取り組んでいます。

デジタル田園都市国家構想

デジタル庁では、内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局、内閣府地方創生推進室との連携の下、デジタル田園都市国家構想を進めています。デジタル田園都市国家構想とは、「心ゆたかな暮らし」(Well-Being)と「持続可能な環境・社会・経済」(Sustainability)を実現していく構想です。

- デジタル田園都市国家構想の取組イメージ全体像



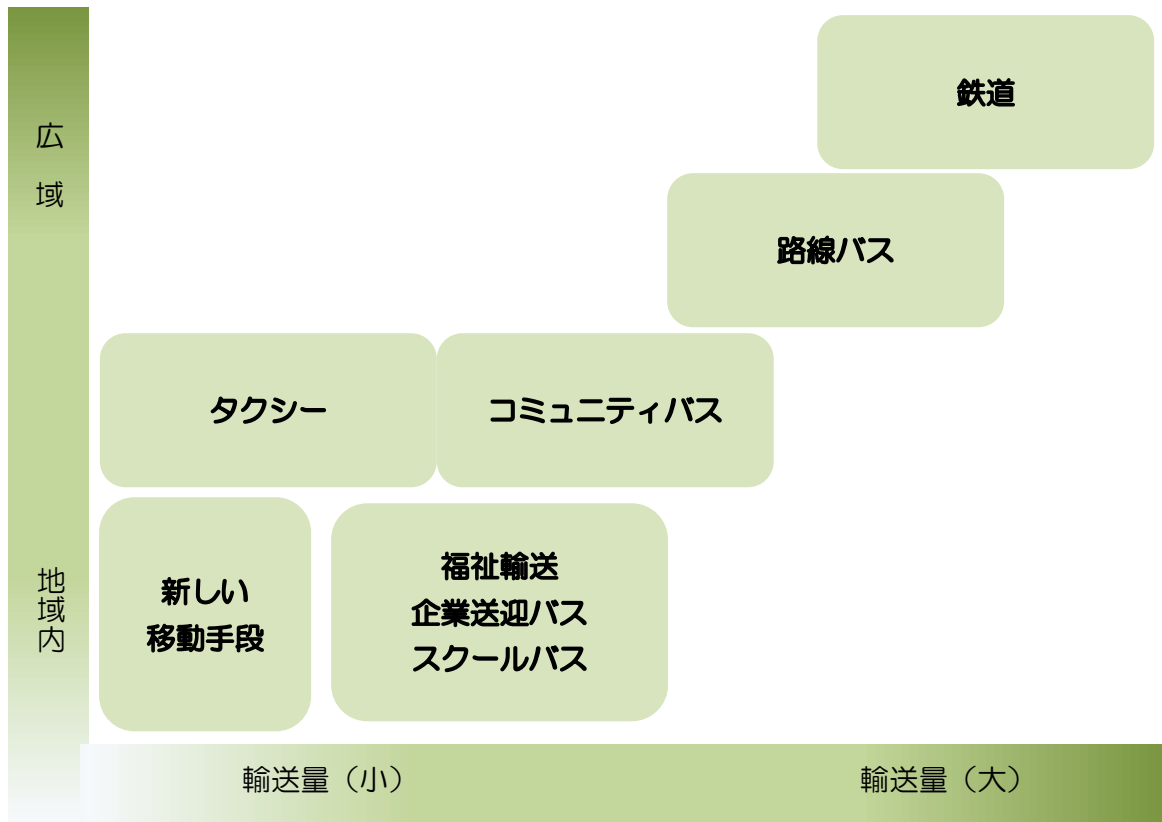
出典：デジタル庁ホームページ

3-4 公共交通ネットワークのイメージ

【各公共交通の役割】

公共交通	役割
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を移動する骨格的な公共交通 他都市及び都市内拠点等への広域的なアクセス
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 地域間または地域内を移動する公共交通 鉄道駅や主要施設等へのアクセス
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバス等ではカバーしきれない地域を移動する公共交通 多様な利用者の個別の目的地へのアクセス
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 地域内を移動し、路線バスを補完する公共交通 公共施設等へのアクセス

【移動手段ごとの役割・位置付けイメージ】

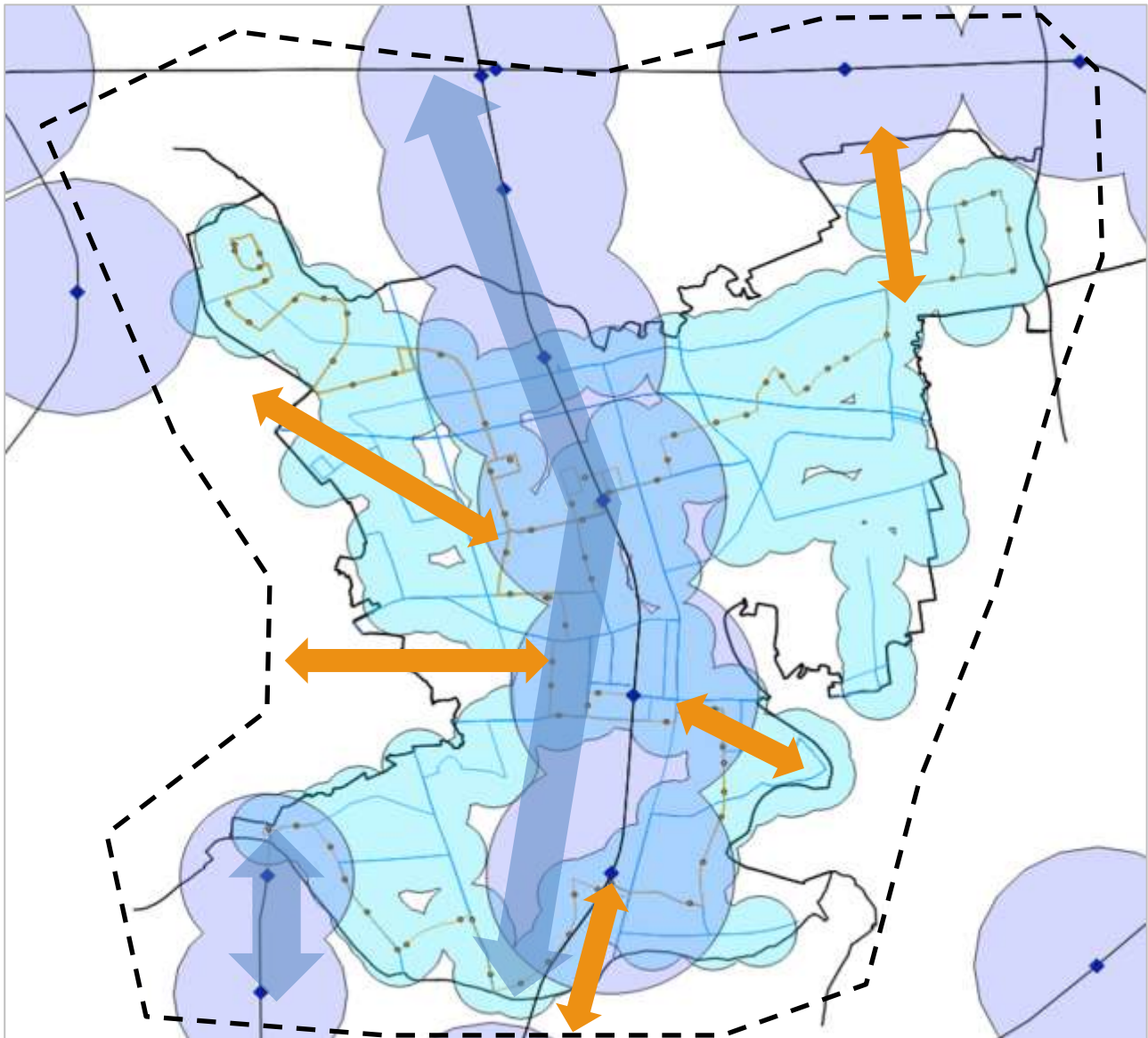


3-5 地域公共交通の将来像

本市では、鉄道・路線バス・タクシー等により利便性の高い公共交通ネットワークが構築されているため、現状のネットワークを維持していくことを基本とします。

一方、市内での乗合交通利用圏域から外れた交通空白地域は一定数存在するため、当該地域について、新たな交通手段の導入可能性を検討し、だれもが移動しやすい公共交通とすることを目指していきます。

【目指す公共交通ネットワークのイメージ】



【凡 例】

- | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| • 広域移動（鉄道） | | • 乗合交通利用圏域
鉄道駅から 1,000m
(舎人ライナーは 700m) | |
| • 地域間移動（路線バス） | | バス停から 300m | |
| • 地域内移動（路線バス）
（コミュニティバス） | | | |
| • タクシー | | ※交通空白地域においては、新たな交通手段の導入可能性を検討します。 | |

4 目標達成のための施策

4-1 施策体系

目標達成のための施策を次のとおり定めます。

基本方針	目標	施策
将来にわたって持続可能な公共交通の形成	目標1 現状の公共交通の維持・再編	①バス・タクシーの運転士の確保 ②バス路線の維持・再編 ③コミュニティバスの改善・利用促進
	目標2 地域で支える仕組みづくりの構築	④協議会の発展 ⑤地域と連携したモビリティマネジメント
誰もが移動しやすい公共交通環境の推進	目標3 地域に適した移動手段の確保・連携	⑥新たな公共交通システムの導入促進 ⑦新しい移動手段の導入検討 ⑧多様な輸送資源との連携検討
	目標4 利便性の高い公共交通サービスの構築	⑨わかりやすい情報の発信 ⑩鉄道駅バリアフリー化の促進 ⑪鉄道・バスとの連携強化 ⑫バス車両のバリアフリー化の促進 ⑬タクシー車両のバリアフリー化の促進 ⑭交通のシームレス化を図る MaaS や定額制サービス

4-2 施策の内容

施策① バス・タクシー運転士の確保

【実施主体 バス・タクシー事業者・行政】

- 全国的なバスやタクシー事業者の運転士不足や労働環境の是正を目的とした改善基準告示の改正などの影響もあり、バス・タクシー事業者は現状の公共交通ネットワークを維持することが困難となっております。将来的に持続可能な運行をしていくためには、運転士の確保が必要となりますが、事業者の採用活動だけでは限界があることから、市も連携してバスやタクシー事業者の魅力を紹介し、運転士の確保に向けた推進を図ります。

■バス・タクシー会社の求人募集



出典：東武バスホームページ (<https://www.tobu-bus.com/pc/recruit/entry/>)

朝日自動車ホームページ (<https://www.asahibus.jp/index.php>)

国際興業ホームページ (<https://recruitment.kokusaikogyo.co.jp/>)

草加タクシーホームページ (<http://www.sokataxi.com>)

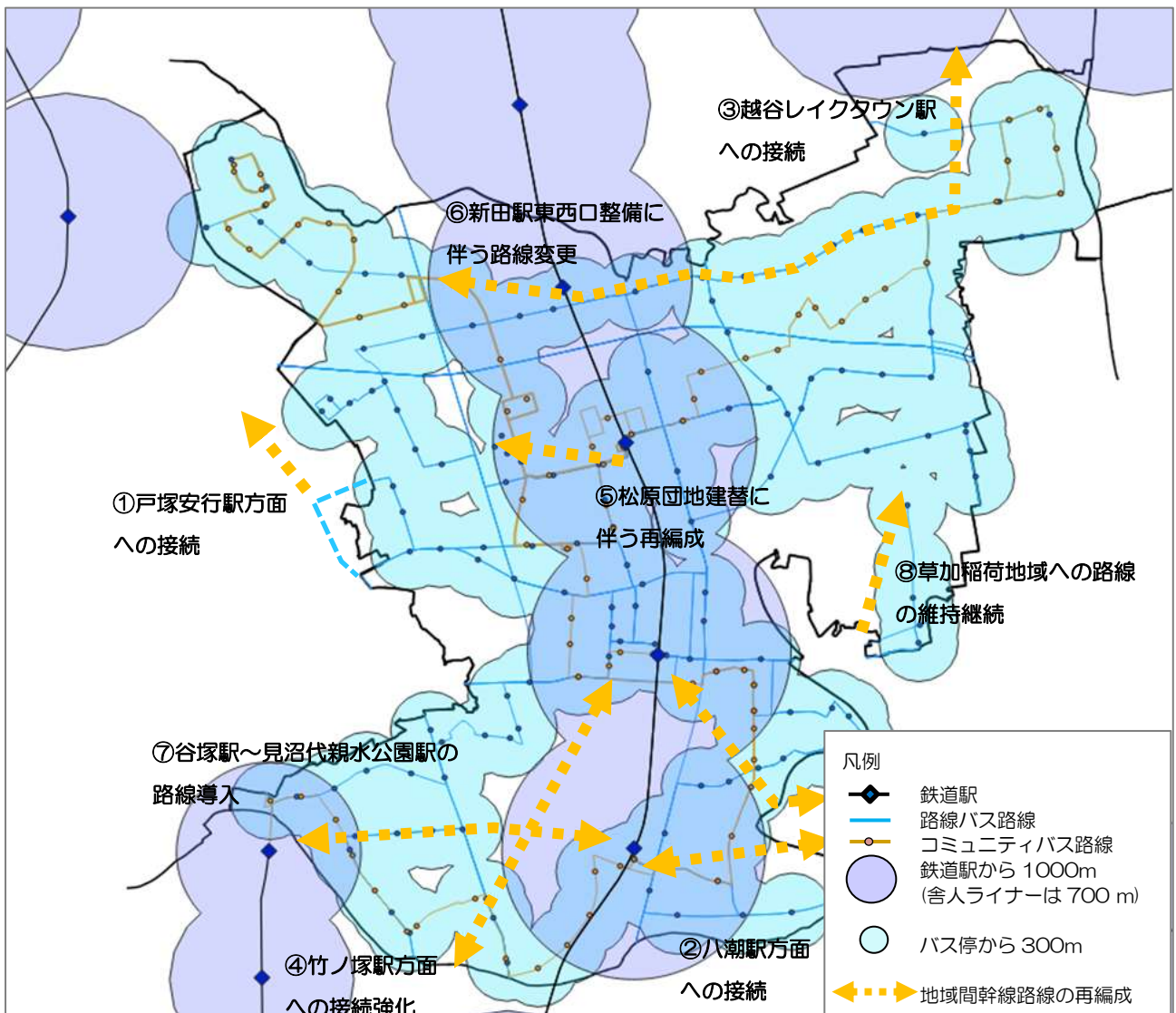
施策② バス路線の維持・再編

【実施主体 行政・バス事業者】

- ・市民の生活の足を支える一般バス路線について、運転士不足や利用者減少などの課題を抱えていることを踏まえ、現状のサービスを維持するための取組みをバス事業者とともに進めていきます。
- ・バス利用者の利便性向上のため、まちづくりの進展や道路整備の状況を踏まえる中で、引き続き、路線の再編に取り組みます。また、状況に応じてバス停の新設や位置変更などを検討し、市民の生活の足となるよう努めます。

【一般バス路線の再編 草加市公共交通再編計画からの継続】

- ①戸塚安行駅方面への延伸・接続
- ②八潮駅方面への延伸・接続
- ③越谷レイクタウン駅への接続
- 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松原団地の建替動向に合わせた路線再編成
- ⑥新田駅東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の維持継続



【一般バス路線の再編】

①戸塚安行駅方面への延伸・接続

戸塚安行駅方面への需要の把握に努め、「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・東川口駅までの延伸の可能性について検討します。

②八潮駅方面への延伸・接続

都市計画道路草加三郷線の整備進捗や、八潮駅方面への需要を注視し、既存路線の振替等を検討します。

③越谷レイクタウン駅への接続

越谷レイクタウン駅への需要の把握に努め、都市計画道路川柳大成町線の整備進捗や、川柳地区の環境変化を注視し、越谷レイクタウン駅方面への導入可能性について検討します。

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

竹ノ塚駅方面への需要や、谷塚駅西口の整備状況を注視し、「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。

⑤獨協大学前<草加松原>駅西側地域のまちづくり合わせた路線再編成

将来の土地利用計画や人口動向に合わせて、既存路線の再編成や新規路線の導入を検討します。

⑥新田駅東西口土地区画整理事業の整備に合わせた路線の変更

新田駅東口駅前広場等の整備完了に合わせて、東口の走行ルートの見直しを行います。また、新田駅西口土地区画整理事業の整備完了に合わせて、東口駅前広場で運用している西側路線の発着を西口交通広場に移行するとともに、一部走行ルートの見直しにより、利便性・速達性の向上を図ります。

⑦草加三郷線と国道4号交差点の整備等に合わせて谷塚駅～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注視し、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。

⑧草加稲荷地域の交通不便地域に対応する路線の維持継続

草加稲荷地域の交通不便地域に対応する路線の維持継続に向けて、利用状況の検証を行います。

施策③ コミュニティバスの改善・利用促進

【実施主体 行政・バス事業者】【関連 市民】

- コミュニティバスは、既存路線バスを補完・連携し、住宅地や駅、主要施設を結ぶバス路線で、交通不便地域の解消（鉄道駅や市立病院へのアクセス性向上）を目的とし、平成28年（2016年）から北東・南西ルート、令和2年（2020年）から新田ルートの運行を開始しました。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・持続可能性などを地域公共交通会議の中で評価を行い、令和3年（2021年）から北東・南西ルートは本格運行を開始しました。

将来に渡って「地域の身近な足」として持続可能な運行をするために、需要実態に応じたサービスの最適化を図るとともに、地域、バス事業者と連携し利用に繋がるような取組を継続します。また、利用者からの運賃収入のほか、広告収入をはじめとした収入増の取組を検討していきます。

■子どもフェスタでの車両展示・乗車体験の様子



■草加駅東口商業施設イベントの様子



施策④ 協議会の発展

【実施主体 行政・公共交通事業者・市民等】

- 持続可能な公共交通の形成には、地域の実情に応じた、利便性の高いサービスを提供する必要があります。その実現に向けて、学識経験者や公共交通事業者、市民等からなる「草加市地域公共交通会議」において、公共交通の維持や発展に向けた協議、調整を進めていきます。

■地域公共交通会議の様子



施策⑤ 地域と連携したモビリティマネジメント

【実施主体 行政・公共交通事業者

・市民等】

- 「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ一人ひとりの行動を少しずつ変えていくことを目的として日常生活において公共交通を活用してもらうよう、公共交通事業者と連携して、地域や企業、学校等に働きかける取組を検討します。

■モビリティ・マネジメントの取組例

区分	対象	概要
学校	学生、生徒、職員	学校の協力を得ながら、入学時等にバスマップなどを配布し、公共交通に関する情報提供を行うことにより、通学・通勤時の移動に公共交通を利用する意識を醸成する。
企業	企業、就労者	市内の企業に対して情報提供を行うことにより、通勤時の自動車利用の抑制を促す。
住民	転入者	転入手続き時にバスマップなどを配布し、公共交通の情報提供を行うことにより、市内の公共交通について周知を行う。
イベント	市民等	バス事業者と連携し、イベントなどで「バスの展示」や「バスの乗り方教室」等を実施し、バスを身近に感じてもらう利用促進を行う。

■平成30年度（2018年度）に実施した、バスの乗り方教室の様子



施策⑥ 新たな公共交通システムの導入促進

【実施主体 行政・公共交通事業者】

- 埼玉県、千葉県及び茨城県と東京都心のアクセス利便性向上のため、地下鉄8号線の延伸に向けた取組を促進します。延伸に向けた取組については、沿線自治体1区11市町で構成された「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」を中心として早期の実現を図ります。

①地下鉄8号線建設促進に関する要望活動

要望活動（国・東京都・千葉県・埼玉県・茨城県）

②地下鉄8号線建設促進に関する会議体

定期総会・幹事会・研究部会

整備検討調査 WG

③地下鉄8号線建設促進に関する財政調整基金積立及び運用



出典：2030 鉄道実現委員会事務局

(<http://www.2030-chika8.jp/8go>)

- 日暮里・舎人ライナーの延伸について、埼玉県と連携した取り組みを進めます。
- 東埼玉道路における自動運転専用道路及び新たな交通システムの整備に向けて、近隣の自治体と連携・協力した取組を推進します。

施策⑦ 新しい移動手段の導入検討

【実施主体 行政・公共交通事業者・企業等】

- 鉄道やバスが利用しづらい地域において、バス停までのラストワンマイル（自宅から最寄りバス停までの距離）や、デジタル田園都市国家構想に基づき、自家用車を持たない高齢者などの移動手段の確保を目的として、ワゴンタクシー、グリーンスローモビリティ等の新しい移動手段の導入可能性の検討やシェアサイクルの推進に取り組みます。

なお、導入に当たっては、SDGsの観点から、環境への配慮を踏まえるとともに、公費負担のあり方や既存公共交通への影響を配慮し検討することとします。

■新しい移動手段の事例（主なもの）

<p>(1) シェアサイクル</p>  <ul style="list-style-type: none"> • アプリで登録すると、ポートにある自転車をレンタルできる • 別のポートで乗り捨てが可能 	<p>(2) 電動キックボードシェア</p>  <ul style="list-style-type: none"> • アプリで登録すると、ポートにある電動キックボードがレンタルできる • 別のポートで乗り捨てが可能
<p>(3) AI シェアモビリティサービス</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 月額料金で利用する相乗り移動サービス • AIの処理で複数の予約に対して最適ルートを算出し決定 	<p>(4) 超小型モビリティシェア</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 乗り捨てが可能な一人乗り電気自動車 • 観光地などで導入実験の取組がされている
<p>(5) グリーンスローモビリティ</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 時速 20km/h 未満の電気自動車の移動サービス • 公共交通の不足などに対応する目的で導入される 	<p>(6) 自動運転バス</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 自動運転技術を利用したバス • 公共交通の不足などに対応する目的で導入される • ルートは一般的なバスと変わらない

施策⑧ 多様な輸送資源との連携検討

【実施主体 行政・公共交通事業者・企業等】

- 交通不便地域で、新しい移動手段の導入も困難な地域については、「地域公共交通活性化再生法」の輸送資源を総動員する考え方に基づき、市内の多様な輸送資源（福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービス）との連携を検討し、地域住民の移動手段の確保を図ります。

■輸送資源の総動員による移動手段の確保のイメージ



出典：国土交通省資料

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

施策⑨ わかりやすい情報の発信

【実施主体 行政・公共交通事業者・企業等】

- 誰でも簡単に公共交通を利用できるように、駅前にバス等の乗り場及びバスの行先などを表示した案内板や各乗り場の時刻表、乗り場サインを設置・更新する際には、それぞれの情報の整合性を図るとともに、多言語対応など誰でも分かりやすい表示を目指します。また、バス停設置・更新に当たっては、IoT 技術を搭載し、デジタルサイネージにより時刻表やお知らせ文等をリアルタイムで表示できるスマートバス停等の設置を検討し、地域住民や来街者を含めた利用者にとって、わかりやすい情報発信を行い、利用促進を図ります。

■わかりやすい情報発信のイメージ（バス乗り場案内）



出典：京都市広報資料「市バスの「わかりやすさ向上」のためのデザインマニュアルの策定と案内表示の一新について」

■IoT 技術を活用したバス停のイメージ



出典：西鉄エム・テックホームページ

(https://m-tech.nnr.co.jp/itsystem/smart_busstop)

施策⑩ 鉄道駅バリアフリー化の促進

【実施主体 鉄道事業者・行政】

- 鉄道駅ホームにおける利用者の安全性向上を図るため、鉄道事業者、国、埼玉県と連携し、市内4駅における可動式ホーム柵や駅トイレのリニューアルなどバリアフリー化を促進します。市では鉄道事業者に対し、バリアフリー化整備に要する費用の一部について、引き続き、埼玉県と協同して補助金を交付していきます。

■ホームドア設置駅のイメージ



出典：東武鉄道ホームページ

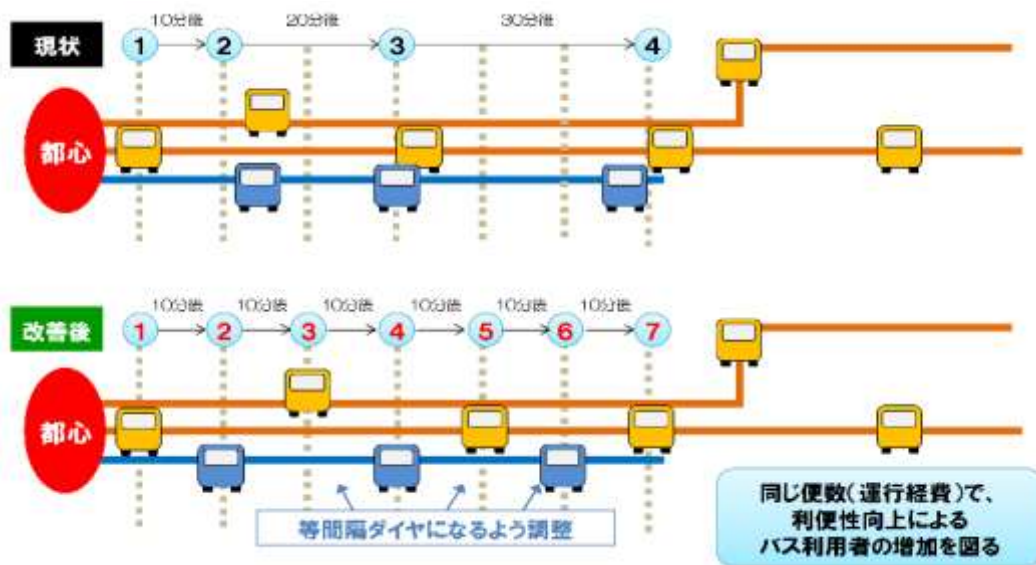
(<https://www.tobu.co.jp/>)

施策⑪ 鉄道・バスとの連携強化

【実施主体 行政・鉄道、バス事業者】

- 自動車、自転車等から公共交通への利用転換を進めるために、鉄道⇄バスの乗り換えがスムーズにできるよう鉄道・バスの連携を強化し、鉄道と連動したダイヤの調整を目指します。また、バス同士で運行ルートが重複し、ダイヤも重なっている区間については、等間隔運行等へのダイヤ調整を検討し、待ち時間の短縮化等による利便性向上を図ります。
- 本市は平坦な地形であり、自転車利用が多い傾向であることを踏まえ、主に公共交通が利用しやすい地域の近辺のバス停を中心に、自転車の停車スペース（サイクル&バスライド）の整備を検討します。

■重複区間におけるダイヤ調整のイメージ



出典：岡山市資料

(<https://www.city.okayama.jp/shisei/0000006208.html>)

■自転車の停車スペース整備（サイクル&バスライド）のイメージ



出典：葛飾区ホームページ

(<https://www.city.katsushika.lg.jp/kurashi/1000060/1003616/1020702.html>)

施策⑫ バス車両のバリアフリー化の促進

【実施主体 行政・バス事業者】

- ・高年者、障がいのある人、ベビーカー利用者など様々な人々のスムーズな乗降を可能とするために、ノンステップバス導入の推進を図ります。市ではバス事業者に対し、ノンステップバス導入に係る経費の一部について、引き続き、埼玉県と協調して補助金を交付するなどの支援を活用していきます。

乗車から着席、降車までを段差なく利用できるノンステップバスの導入を促進することで、安全・快適に公共交通で移動できる環境を整備します。また、SDGsの観点から、低炭素・脱炭素に向けて将来的にハイブリッドバスや電気自動車（EV）等の導入を検討していきます。

■ノンステップバス車両のイメージ



出典：国土交通省資料

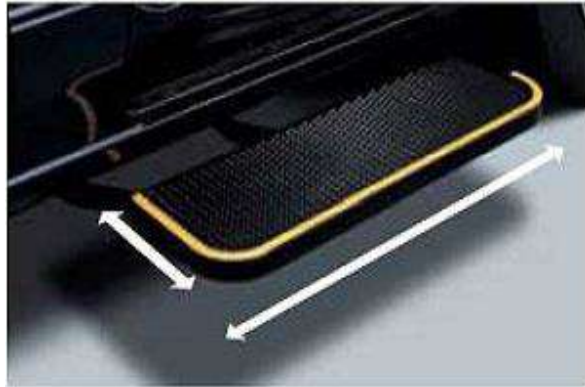
(<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000175270.pdf>)

施策⑬ タクシー車両のバリアフリー化の促進

【実施主体 行政・タクシー事業者】

- 高年者や障がいのある人、ベビーカー利用者など様々な人々のスムーズな乗降を可能とするために、ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進していきます。

■ユニバーサルデザインタクシーのイメージ



出典：国土交通省ホームページ

(https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/ud-teach.html)

施策⑭ 交通のシームレス化を図る MaaS や定額制サービス

【実施主体 行政・公共交通事業者・企業等】

- 買い物や通院等に利用するための十分な移動手段を確保するため、デジタル田園都市国家構想に基づき、目的地までの経路や移動手段等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する MaaS（Mobility as a Service）の導入を検討し、交通手段同士の接続をスムーズにすることで、移動の利便性向上を図ります。
また、利便性向上に向け、地域の特徴を踏まえた公共交通のサブスクリプション（定額制）の導入可能性について、調査・研究を行っていきます。

■MaaS のイメージ




出典：国土交通省ホームページ

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion>)

4-3 実施スケジュール

本計画で定める取組内容の実施スケジュールは次のとおりとします。なお、スケジュールは現時点で想定されるものであり、取組内容の進捗状況や社会情勢の変化などにより前後する可能性があります。詳細は実施主体において調整・検討していきます。

施策項目	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
施策① バス・タクシーの運転士の確保						検討・実施						
施策② バス路線の維持・再編						検討・実施						
施策③ コミュニティバスの改善・利用促進						検討・実施				見直し踏まえ検討、実施		
施策④ 協議会の発展						検討・実施				見直し踏まえ検討、実施		
施策⑤ 地域と連携したモビリティマネジメント						検討・実施				見直し踏まえ検討、実施		
施策⑥ 新たな公共交通システムの導入促進						検討・実施				見直し踏まえ検討、実施		
施策⑦ 新しい移動手段の導入検討						調査・検討・実施				見直し踏まえ検討・実施		
施策⑧ 多様な輸送資源との連携検討						調査・検討・実施				見直し踏まえ検討・実施		
施策⑨ わかりやすい情報の発信						検討・実施				見直し踏まえ検討、実施		
施策⑩ 鉄道駅バリアフリー化の促進	実施					検討・実施						
施策⑪ 鉄道・バスとの連携強化						調査・検討・実施						
施策⑫ バス車両のバリアフリー化の促進						実施						
施策⑬ タクシー車両のバリアフリー化の促進						実施						
施策⑭ 交通のシームレス化を図る MaaS や 定額制サービス						調査・検討・実施				見直し踏まえ検討・実施		

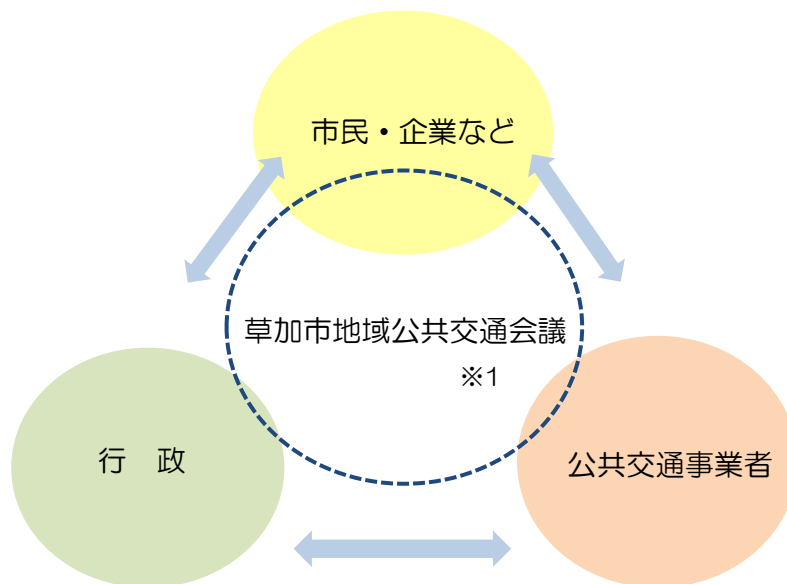
 : 中間見直し年度

5 計画の実施・評価方法

5-1 計画の推進体制

本計画の推進には、市民や企業、公共交通事業者、行政、それぞれが役割を認識し、連携した取組が必要です。そのためには、草加市地域公共交通会議を中心に、関係者と連携した取組を進めていきます。

■実施体制



- ※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会
「道路運送法」に基づく協議会
- ・地域公共交通計画の策定及び見直し
 - ・地域公共交通計画の実施に関する協議及び連絡調整
 - ・地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施及び進行管理

計画の進行管理・達成状況の評価は、草加市地域公共交通会議の中で施策の進捗状況や実施効果などを踏まえて総合的に判断します。中間年度である令和11年度（2029年度）には、目標値の達成状況に応じて必要な見直しを図ります。

■評価体制

●：実施

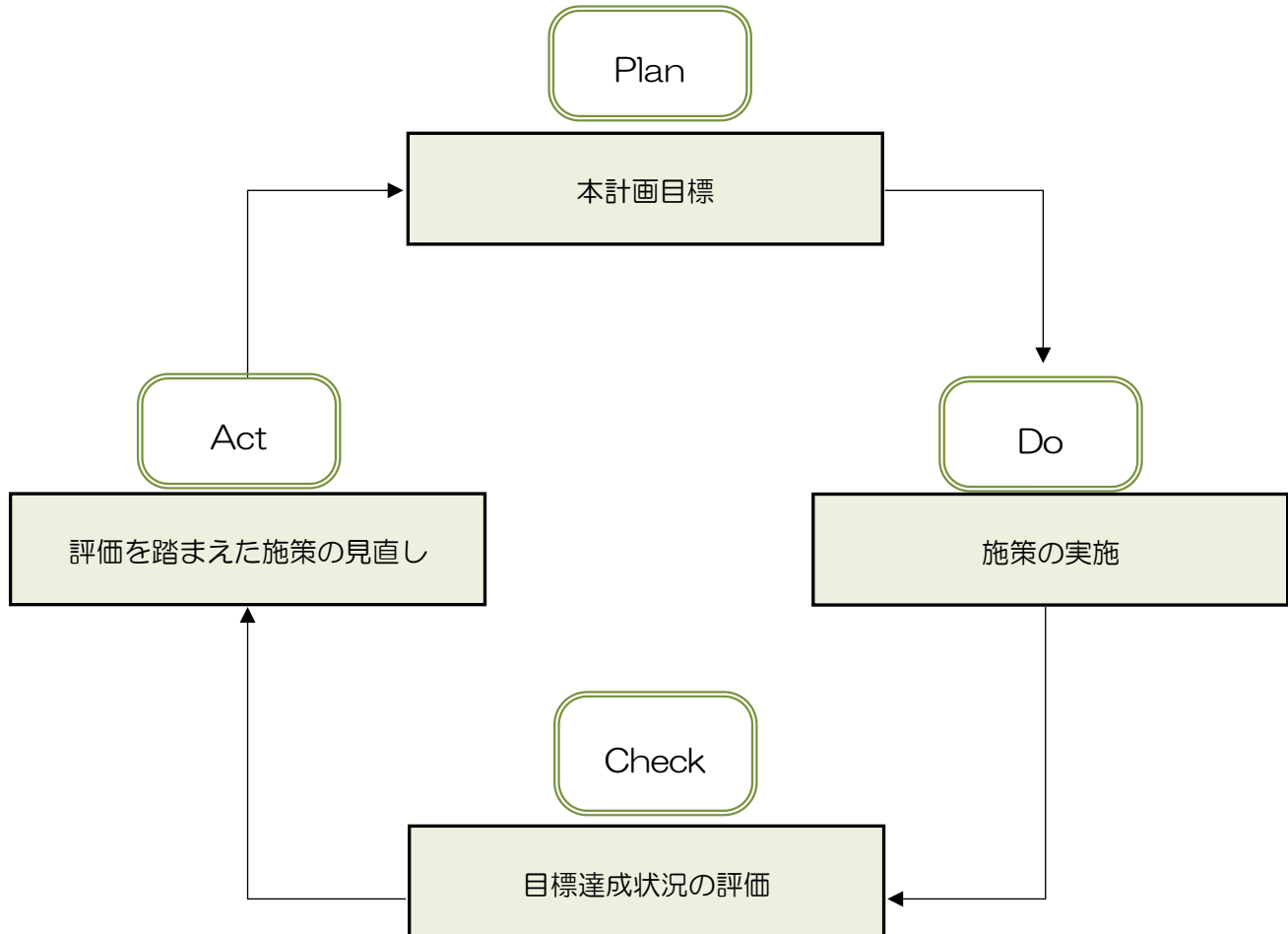
項目/年度	R6	R7	R8	R9	R10	R11
計画の進行管理・達成状況の評価	●	●	●	●	●	●
計画の見直し						●
地域公共交通会議	●	●	●	●	●	●

※計画の進捗状況によっては、評価の時期・回数等については変動する場合があります。

5-2 評価・検証

本計画を着実に実行するために、PDCA サイクルに基づき、要因の把握・改善を行いながら、計画の推進のマネジメントを実施していきます。

■PDCA サイクルの実施イメージ



5-3 評価指標・目標

基本方針	目標	施策	評価指標	現状値	目標値
将来にわたって持続可能な公共交通の形成	目標1 現状の公共交通の維持・再編	①バス・タクシーの運転士の確保 ②バス路線の維持・再編 ③コミュニティバスの改善・利用促進	運転士の充足状況（アンケート）	6割	増加
			市内路線バスの利用者数（人）	7,567,167	増加
			コミュニティバスの収支率（%）	北東 50 南西 38 新田 15	40以上※
			コミュニティバスの利用者数（人）	383,617	増加
	目標2 地域で支える仕組みづくりの構築	④協議会の発展 ⑤地域と連携したモビリティマネジメント	モビリティマネジメント実施回数（回）	2	5
誰もが移動しやすい公共交通環境の推進	目標3 地域に適した移動手段の確保・連携	⑥新たな公共交通システムの導入促進 ⑦新しい移動手段の導入検討 ⑧多様な輸送資源との連携検討	様々な交通手段の導入、連携数（手段）	1	増加
	目標4 利便性の高い公共交通サービスの構築	⑨わかりやすい情報の発信 ⑩鉄道駅バリアフリー化の促進 ⑪鉄道・バスとの連携強化 ⑫バス車両のバリアフリー化の促進 ⑬タクシー車両のバリアフリー化の促進 ⑭交通のシームレス化を図るMaaSや定額制サービス	公共交通に対する満足度（アンケート、%）	30	増加

※詳細はコミュニティバス運行ガイドライン（仮）で設定します。

6 参考資料

■用語解説

(あいうえお順)

- **I o T 技術** (あいおーていーぎじゅつ)
→「Internet of Things」の略称。「モノ」がインターネットとつながる仕組みや技術のこと。
- **運行系統** (うんこうけいとう)
→列車やバスなどの交通機関における体系化された具体的な運行経路のこと。系統は一つひとつの経路のことを指し、路線は同じような系統をまとめたものを指す。
- **カーボンニュートラル** (かーぼんにゅーとらる)
→温室効果ガスの排出を全体としてゼロとするというもの。排出せざるをえなかった分については同じ量を「吸収」または「除去」することで、差し引きゼロを目指すもの。
- **交通結節点** (こうつうけっせつてん)
→異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。
- **サイクル&バスライド** (さいくるあんどばすらいど)
→自宅から自転車で最寄りの駅やバス停まで行き、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。
- **シームレス** (しーむれす)
→利用者が複数のサービスを同じサービスを利用しているかのように利用できること。
- **市街化区域** (しがいかくいき)
→都市計画法に基づく都市計画区域内で、既に市街化を形成している区域、及び、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
- **市街化調整区域** (しがいかちょうせいいき)
→都市計画区域内で市街化を抑制すべき区域のこと。一定規模以上の計画的開発などを除き、開発行為は許可されない。
- **地域公共交通会議** (ちいきこうきょうこうつうかいぎ)
→道路運送法に基づき、地域の実情に応じたバス等の輸送サービスの実現を目的して開催される会議体のこと。草加市では、バス・タクシー事業者をはじめ、社会福祉関係団体や地域市民団体など計19人の委員で組織されている。

・デジタルサイネージ（でじたるさいねーじ）

→あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを指す。

・都市計画道路（としけいかくどうろ）

→都市計画において定められる都市施設の一つで、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類がある。

・土地区画整理事業（とちくかくせいりじぎょう）

→良好な市街地の形成と快適な居住環境の創出を目的に、街路、公園、水路などの都市基盤を整備し、居住環境・都市環境の改善を図る事業。区域内の土地を交換・分合（換地という）し、公共施設用地を皆で出し合うこと（減歩という）により道路・公園などを整備して、良好な環境の市街地として整備すること。

・乗合交通利用圏域（のりあいこうつうりょうけんいき）

→駅又はバス停までに徒歩でアクセスできる地域のこと。草加市では、鉄道駅から1 km以内、軌道駅から700m以内、バス停から300m以内と定義している。

・PDCAサイクル（ピーでいーしーえーさいくる）

→Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念のこと。

・モビリティマネジメント（もびりていまねじめんと）

→人々の意識や慣習といった社会的・心理的要素に配慮しつつ、「一人ひとりの移動」が社会にも個人にもより望ましい方向へと自発的に変化するように促す手法の総称。自動車から公共交通利用や自転車・徒歩などへの自発的な転換を促すことを図るケースが多い。

・夜間人口（やかんじんこう）

→一定の住居に3か月以上にわたって住んでいる人の数を常住人口といい、夜間人口はその通称のこと。国勢調査では、住民登録をしていない者も調査時点に実際に居住している場所の人口の中に含まれる。

・ラストワンマイル（らすとわんまいる）

→最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間のこと。