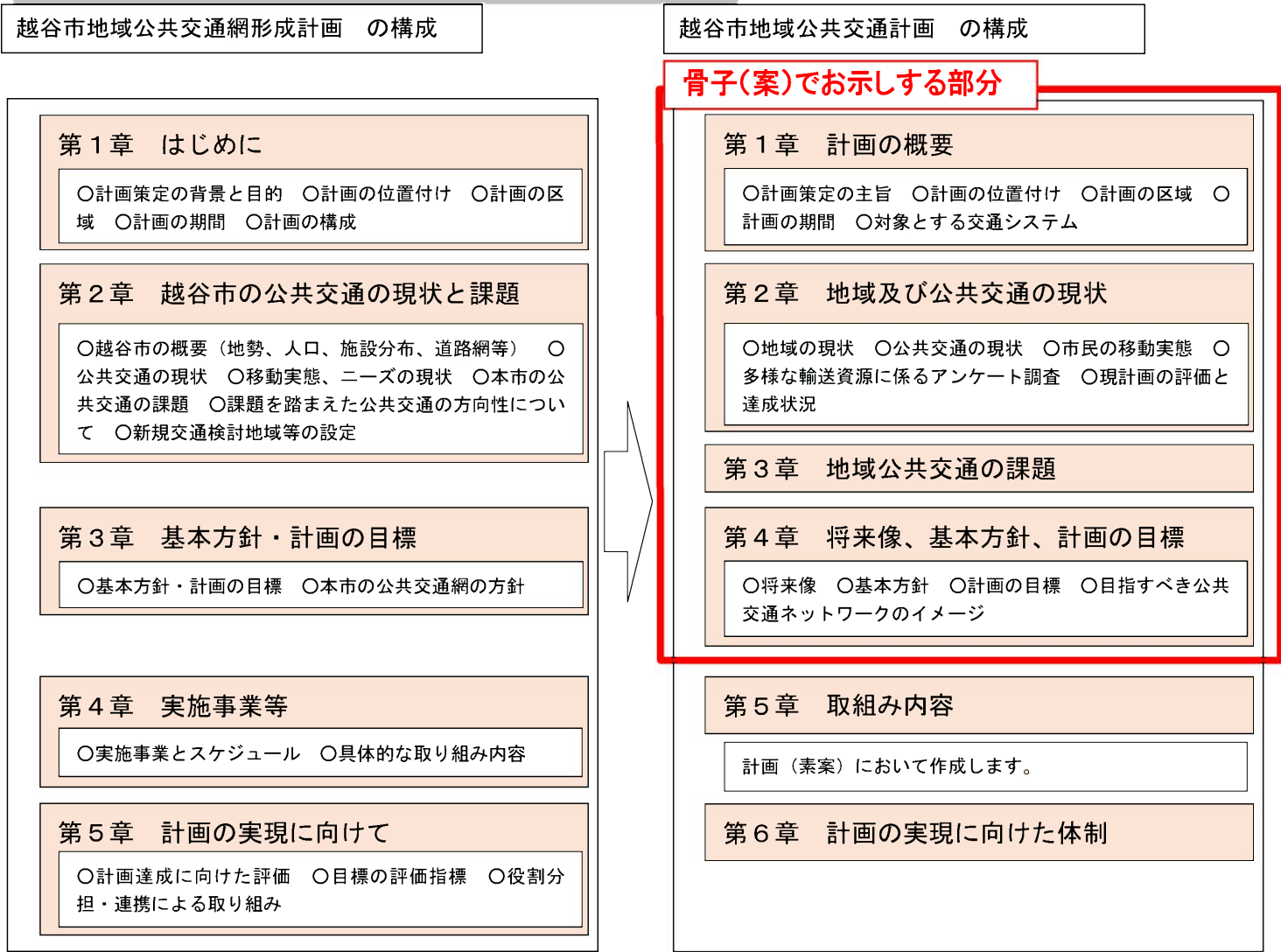


越谷市地域公共交通計画 骨子（案）

第1章 計画の概要

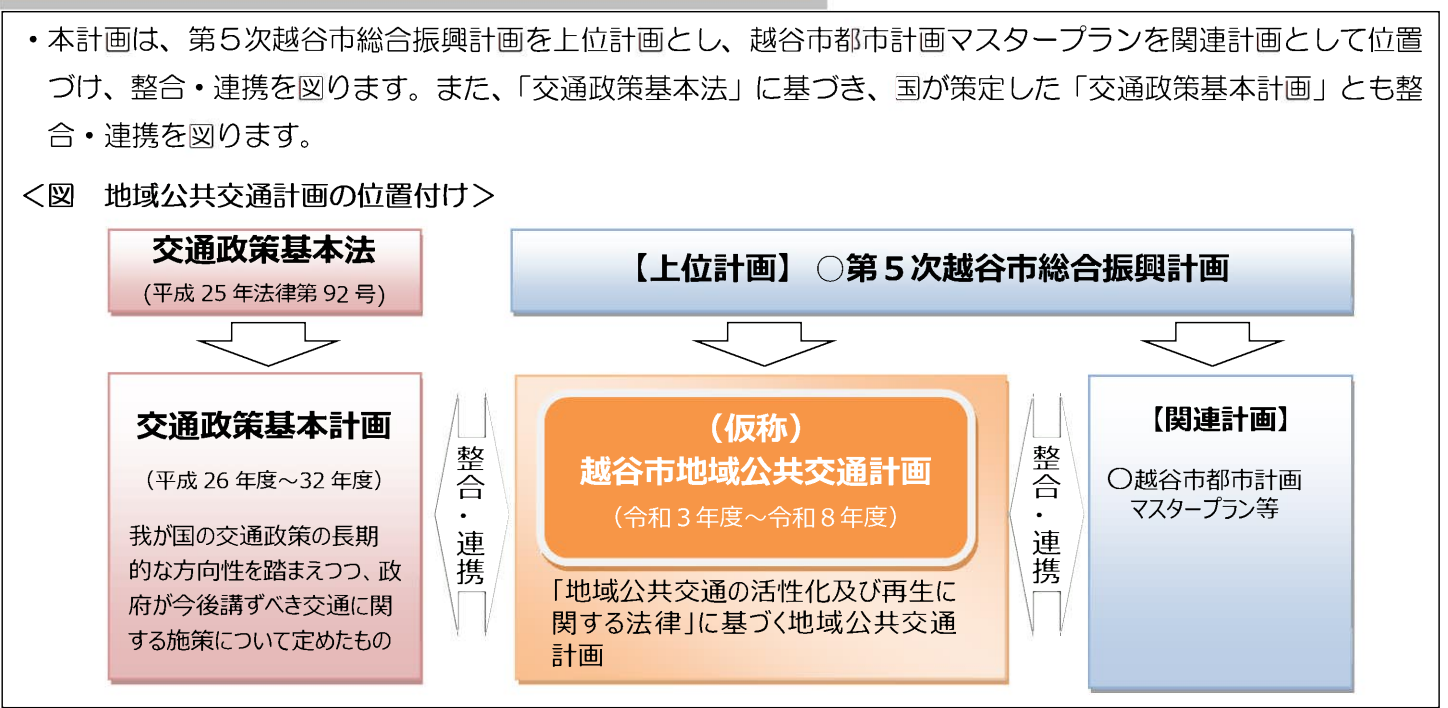
骨子(案)について



1 計画策定の主旨

- 本市では、まちづくりを支える公共交通網の充実を図るため、平成27年度に「越谷市地域公共交通網形成計画」を策定しました。この計画では、本市の公共交通に関する現状や課題を整理したうえで、本市の公共交通網の基本方針を「利便性が高く持続可能な公共交通網の形成」とし、計画目標やその達成に向けた取組内容、役割分担の設定を行い、新たな公共交通の導入検討や公共交通マップの作成などの事業を実施してきました。
- 近年、人口減少等に伴い公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許の返納が増す等、地域の移動手段を確保することがますます重要になっているため、国は、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しました。これにより、公共交通事業者を対象とした持続可能な地域公共交通網の形成という「地域公共交通網形成計画」の目的が、地域全体の輸送資源を対象とした地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と改正され、併せて当該計画の名称も「地域公共交通計画」に改められました。
- 現計画は令和2年度をもって終了することから、現計画を総括するとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るため、次期計画となる「（仮称）越谷市地域公共交通計画」を策定するものです。

2 計画の位置付け



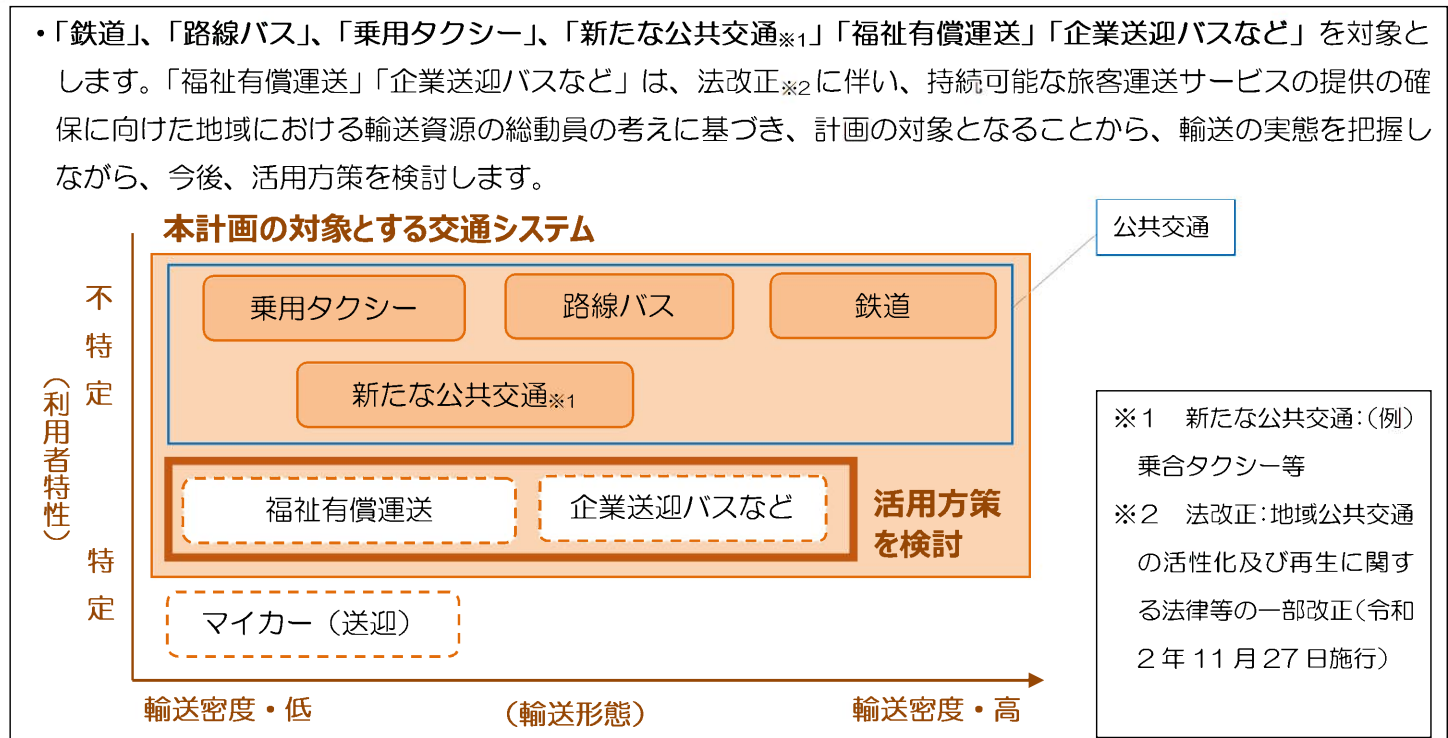
3 計画の区域

越谷市全域

4 計画の期間

令和3年度～令和8年度の6年間（次期交通計画に総合振興計画を反映するため、総合振興計画基本計画の見直し時期と本計画の終期を1年ずらしています）

5 対象とする交通システム



第2章 地域及び公共交通の現状

1 地域の現状

人口の推移

- ・越谷市の人口は、令和4年（34.6万人）をピークに、減少に転じる見通しです。
- ・高齢化率は令和2年現在で25.1%となっています。高齢者人口は増加傾向に、年少人口は減少傾向にあり、少子高齢化が進むと見込まれます。

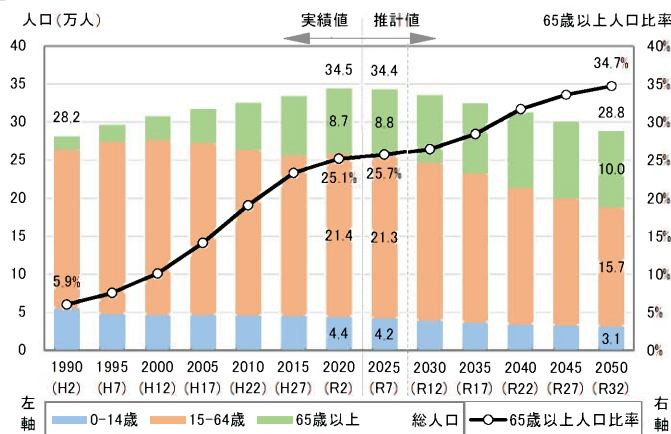
地区別の人口増減

- ・地区別の人口増減については、今後5年間で、市内の多くの地区で人口減少が見込まれますが、川柳地区、大相模地区、北越谷地区、越ヶ谷地区、南越谷地区では人口増が見込まれます。

人口分布、高齢化率分布

- ・市内の人口は、市街化区域、特に鉄道駅周辺に集中しています。
- ・高齢化率は、市街化調整区域において高くなっています。（平成27年国勢調査）

■人口、高齢化の推移

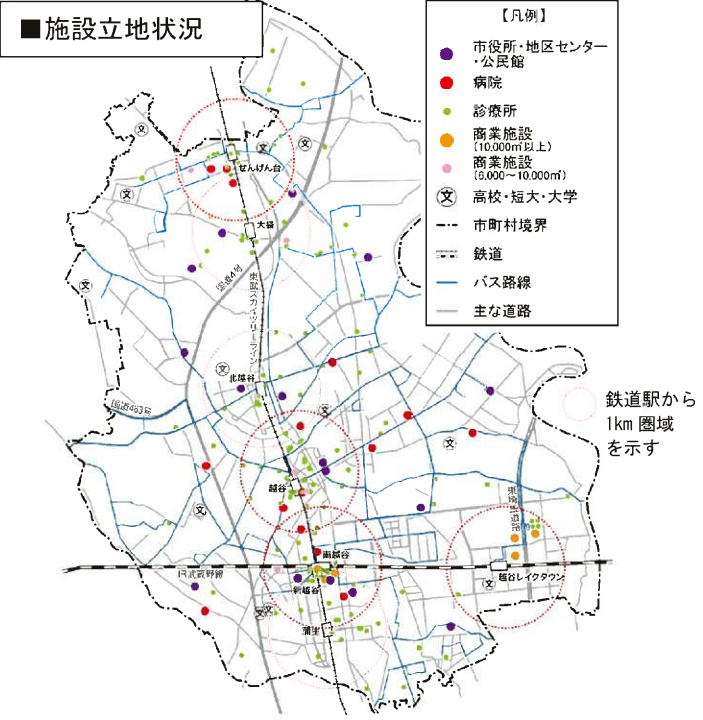


■地区別人口、5年後の増減



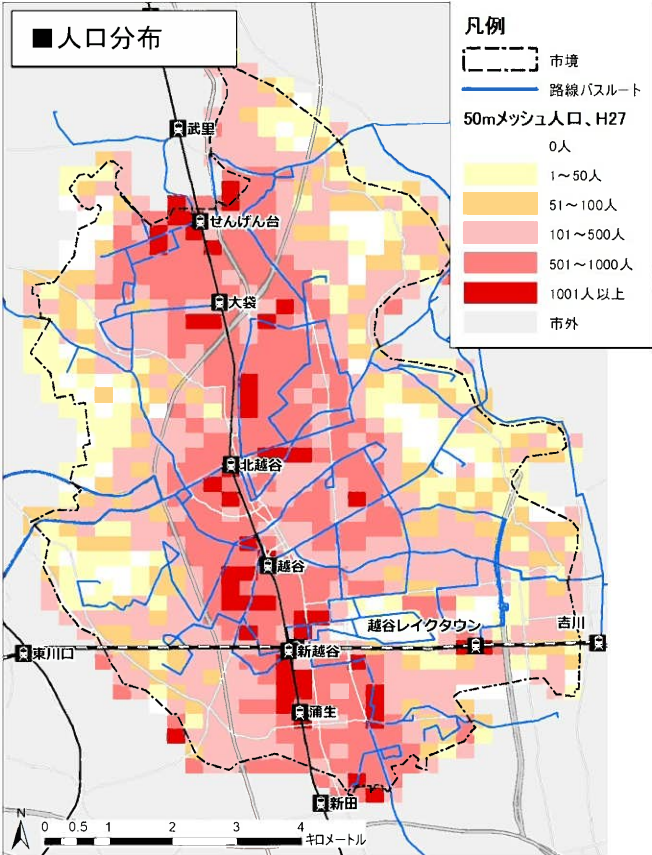
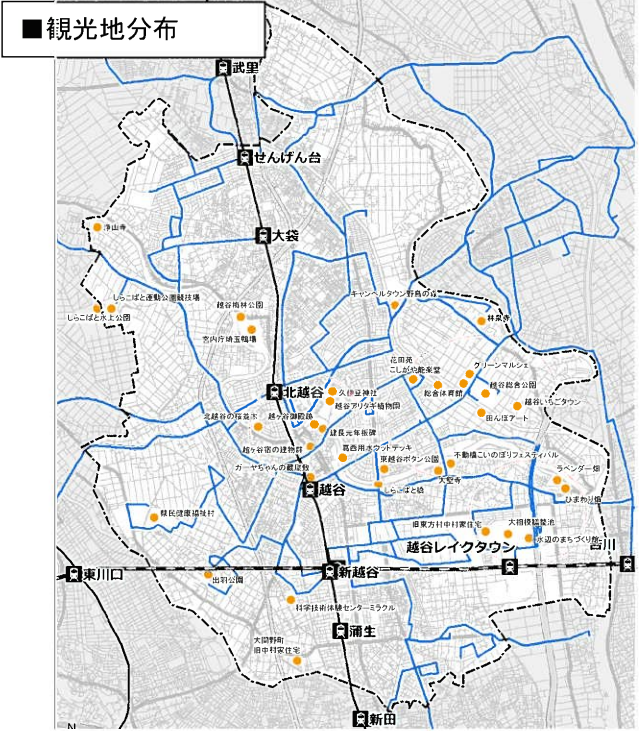
商業施設等の立地状況

- ・公共、医療、商業及び教育施設の多くは、鉄道駅周辺に立地しています。

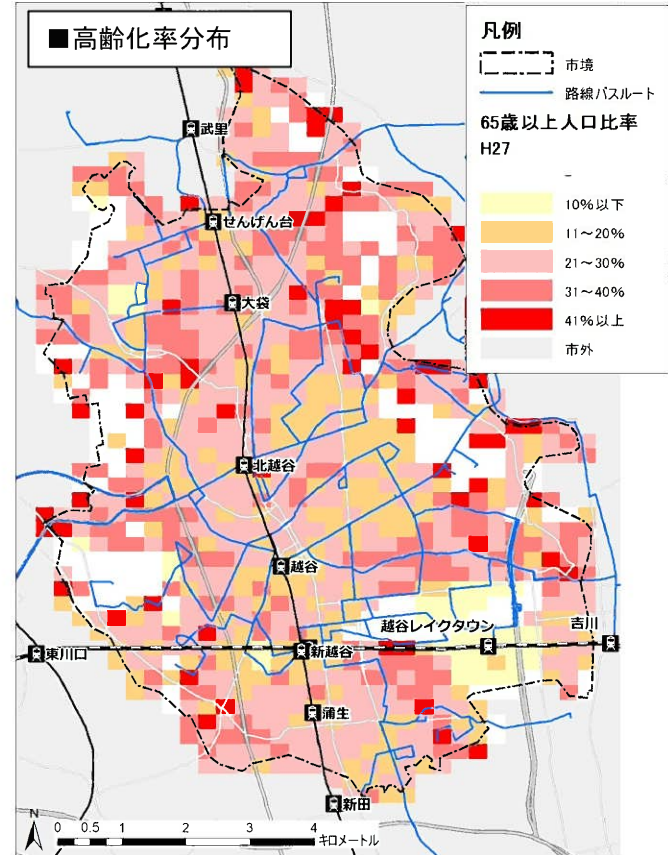


観光施設の立地状況

- ・名所や旧跡、公園及び文化財の多くは、増林、大相模及び越ヶ谷地区に立地しています。



資料：平成27年国勢調査より算出



資料：平成27年国勢調査より算出

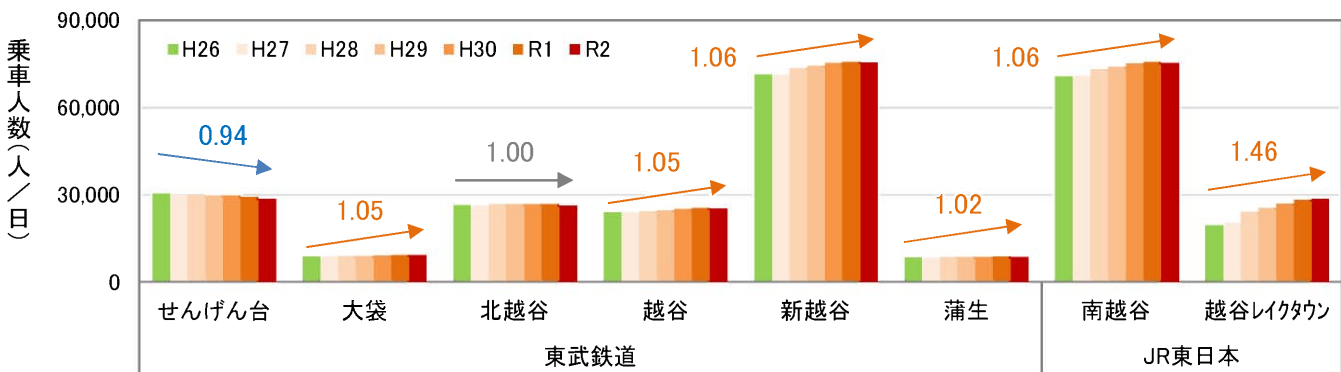
第2章 地域及び公共交通の現状

2 公共交通の現状

鉄道

- ・市内鉄道駅の利用者数は平成 26 年度以降、増加傾向にあり、令和元年度では平成 26 年度から 7% の増加となっています。
- ・鉄道駅別の利用者数の推移では、せんげん台駅、北越谷駅以外で増加傾向にあります。

■鉄道駅別の利用者数の推移

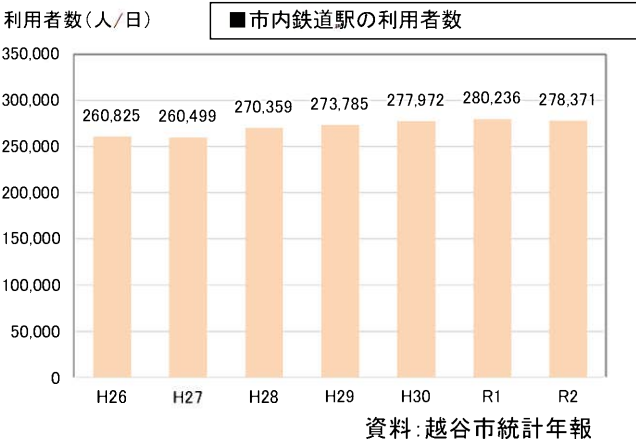


路線バス

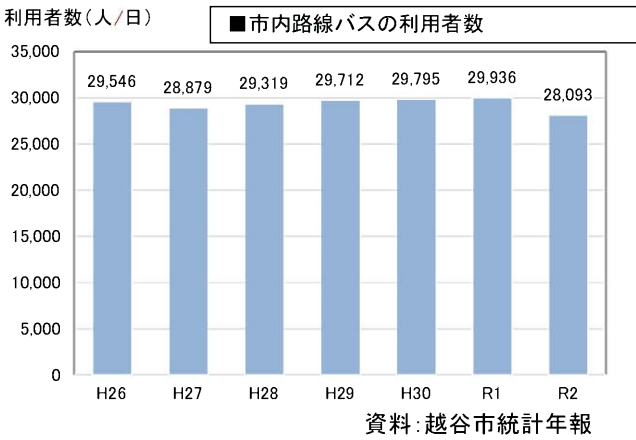
- ・市内路線バスの利用者数は平成 26 年度以降、横ばい傾向にあり、令和元年度では平成 26 年度から 1% の増加となっています。(新型コロナウイルスの影響が見られる令和 2 年度は 5% 減)

タクシー

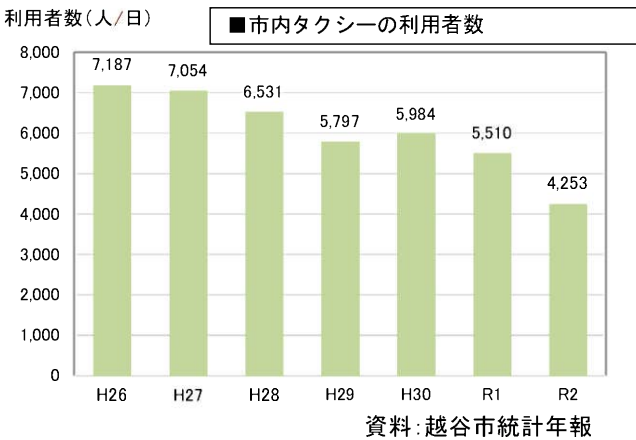
- ・市内のタクシー利用者数は、平成 26 年度以降減少傾向にあり、令和元年度では平成 26 年度から 23% の減少となっています。(新型コロナウイルスの影響が見られる令和 2 年度は 41% 減)



資料: 越谷市統計年報



資料: 越谷市統計年報



資料: 越谷市統計年報

公共交通による乗合交通利用圏域の状況

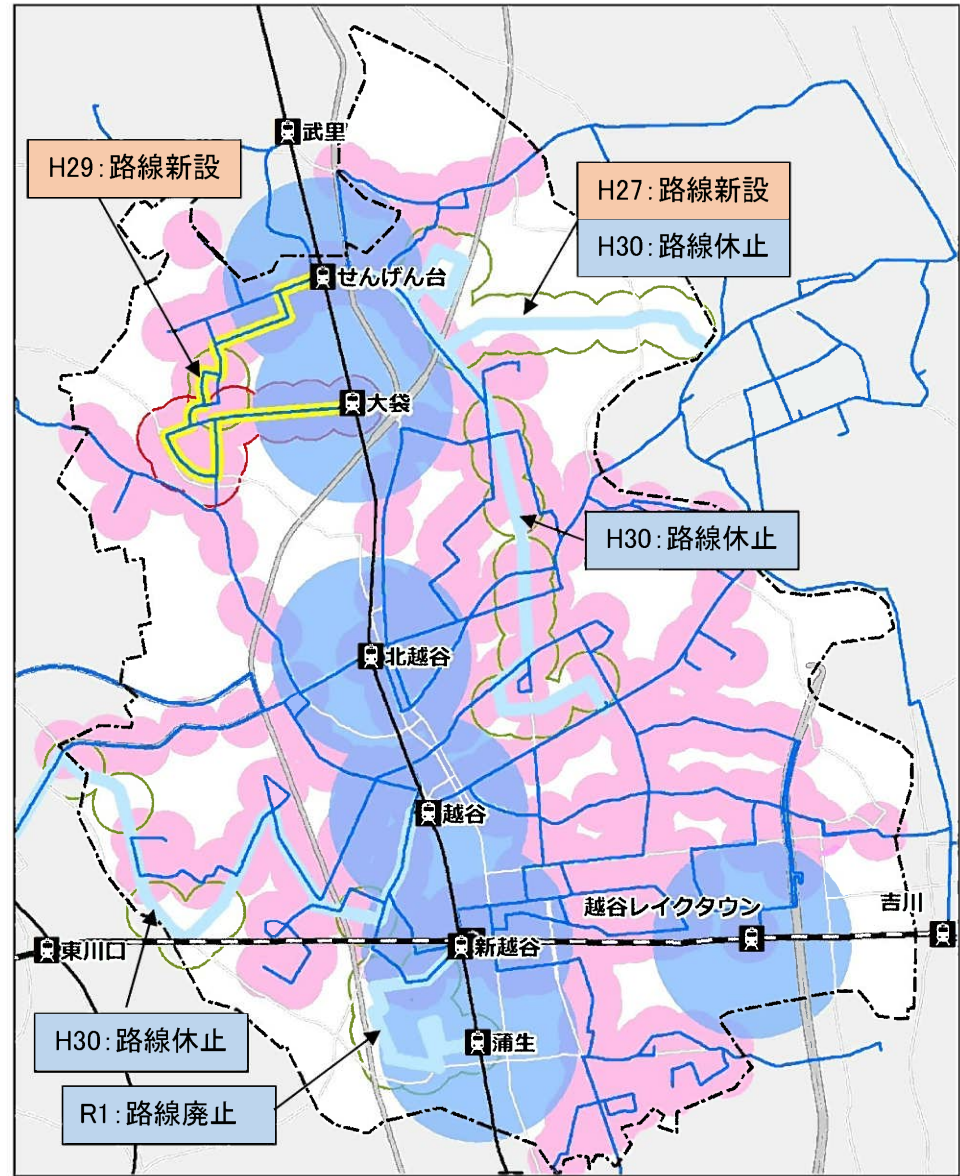
- ・鉄道、路線バスによる乗合交通利用圏域の面積・人口カバー率は、地域公共交通網形成計画策定後、バス路線の新設により増加傾向にありましたが、近年のバス路線廃止に伴い、計画策定時よりやや減少しています。

■平成 26 年～令和元年の人口、面積カバー状況

面積	カバー率	H26	H27	H28	H29	H30	R1
	対前年度	71.2%	74.0%	74.0%	74.9%	71.0%	70.5%
人口	カバー率	88.9%	89.4%	89.4%	89.9%	88.2%	87.8%
	対前年度	—	+0.5%	0%	+0.5%	-1.7%	-0.4%

※路線新設・廃止等については、利用圏域に係る変更のみ抽出

■カバー状況



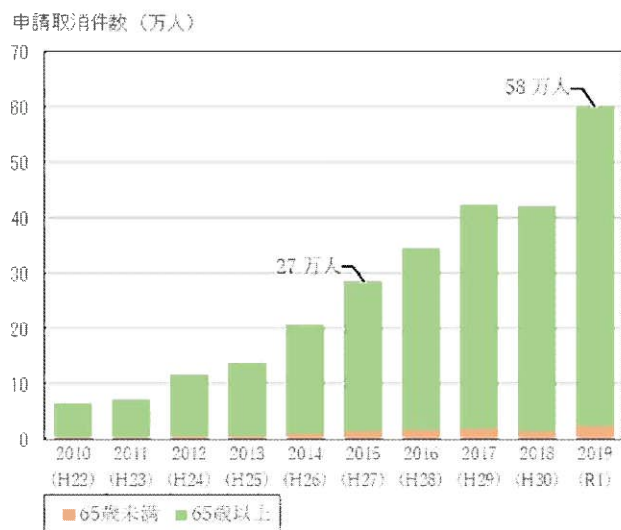
第2章 地域及び公共交通の現状

2 公共交通の現状（全国的な現状）

運転免許の返納件数の推移

- 全国的に運転免許の申請取消（自主返納）が増加しています。その95%以上が65歳以上です。

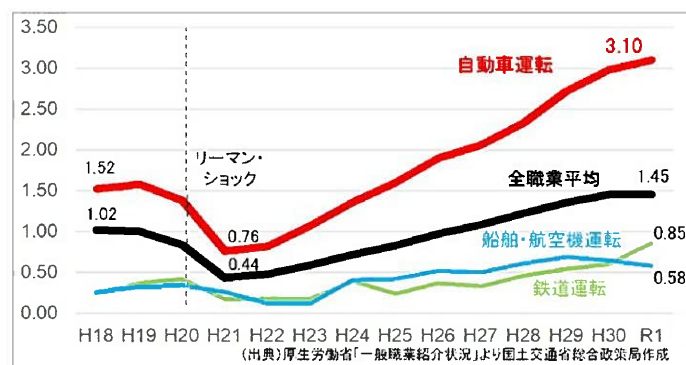
■申請取消件数



自動車運転職業の有効求人倍率の推移

- 自動車運転職業の有効求人倍率は、全職業の平均より高く、運転手不足が深刻化しています。

■有効求人倍率(常用パートを含む)

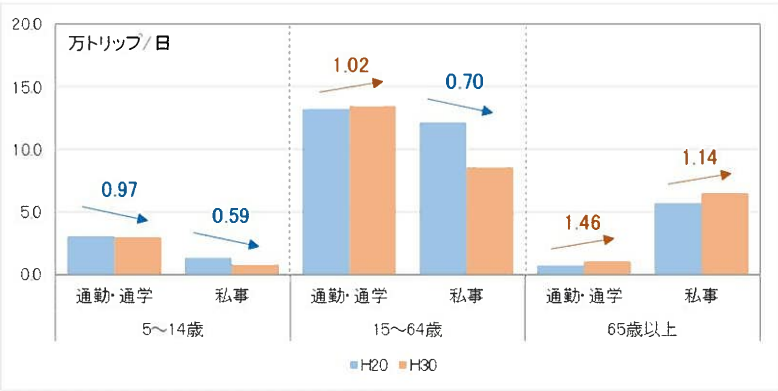


第2章 地域及び公共交通の現状

3 市民の移動実態

年齢、目的別の移動量

- 市内のトリップ数は、高齢化に伴い 65 歳以上の増加が大きくなっており、さらなる高齢化により増加する見込みです。
- 15 歳から 64 歳の通勤・通学はほぼ横ばいとなっていますが、私事は減少しています。

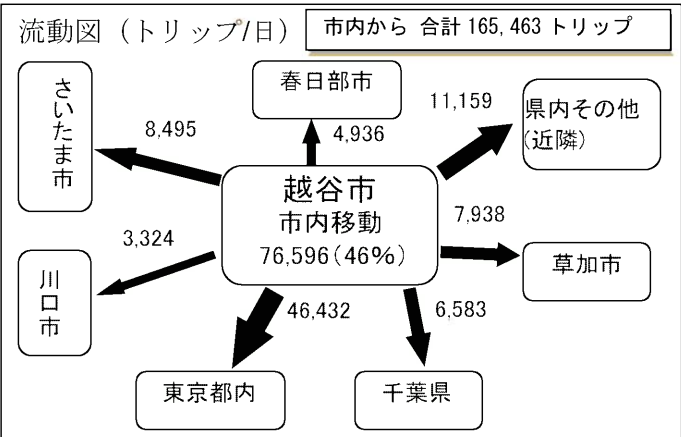


出典：第 5、6 回東京都市圏パーソントリップ調査(平成 20 年、30 年)

目的別の移動先、移動元

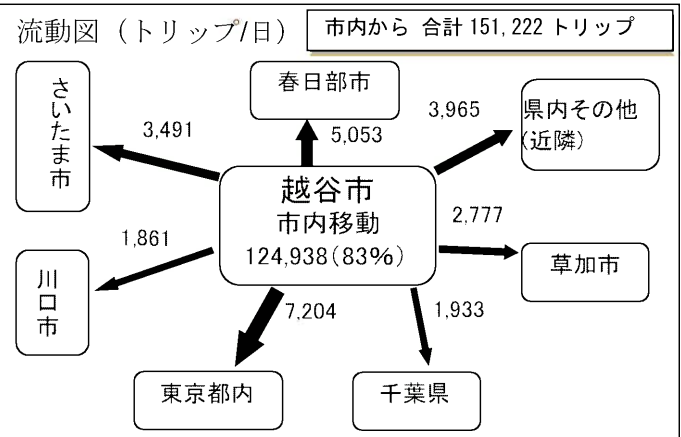
○通勤・通学（市内→市外）

- 通勤・通学では市内移動が最も多く、次に都内が多くなっています。



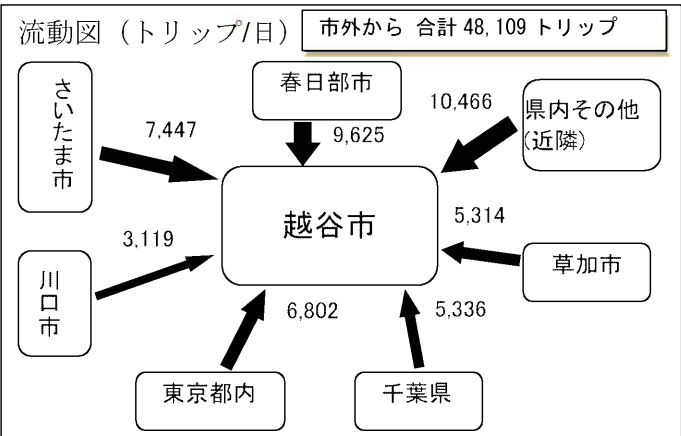
○私事（市内→市外）

- 私事では 80%以上が市内移動となっており、その他に都内や春日部市が多くなっています。



○通勤・通学（市外→市内）

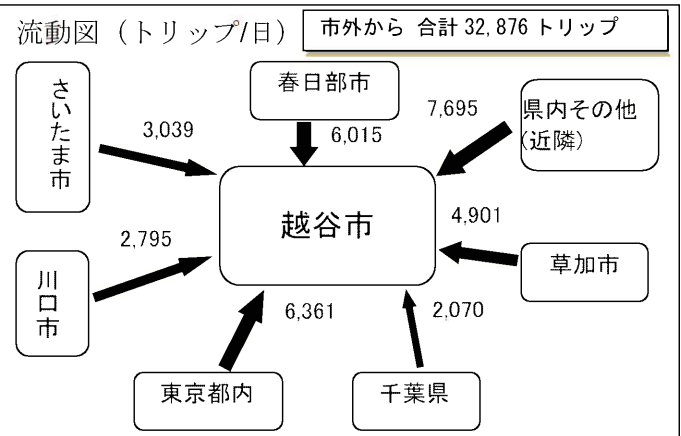
- 通勤・通学では、近隣市町や都内から、大きな偏りがなく越谷市へ通っています。



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査(平成 30 年)

○私事（市外→市内）

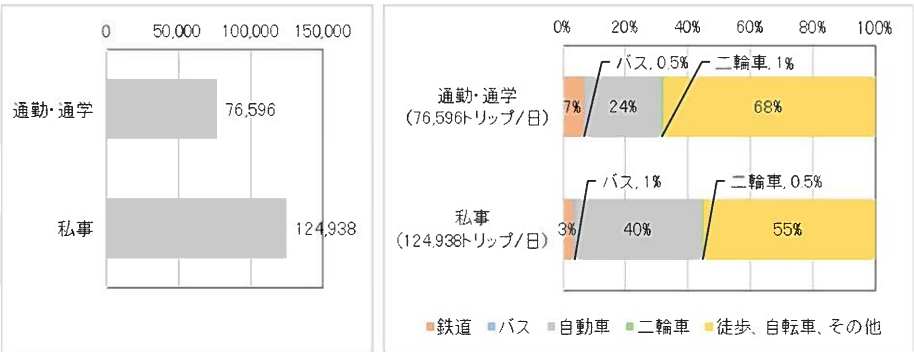
- 私事では、近隣市町や都内から、大きな偏りがなく越谷市を訪れています。



移動先、移動目的別の移動手段

○移動先：市内移動

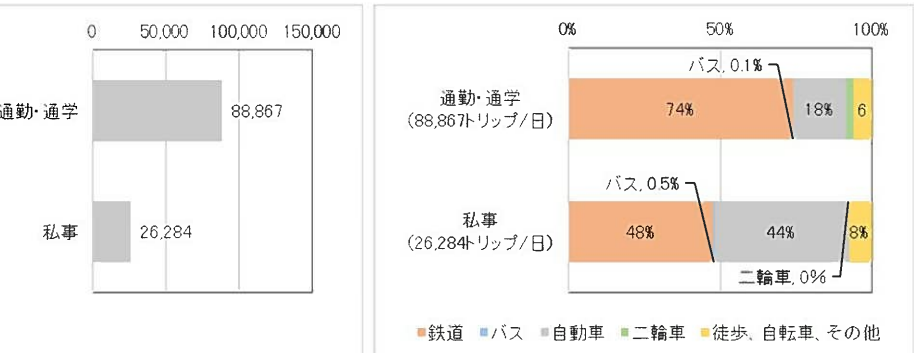
- 市内移動の移動手段は、徒歩や自転車が多くなっていますが、自動車の利用も多く見られます。



○移動先：市内から市外

（都内・県内近隣市町・千葉県）

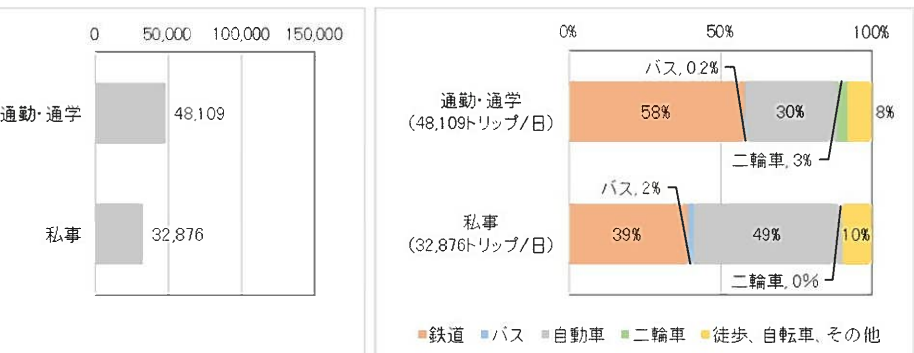
- 市外への移動では、通勤や通学は鉄道が最も多くなっていますが、私事においては、鉄道と自動車が同程度となっています。



○移動：市外から市内

（都内・県内近隣市町・千葉県）

- 市外から市内への移動では、通勤・通学においては鉄道利用が比較的よく見られますが、私事においては自動車の利用が多くなっています。

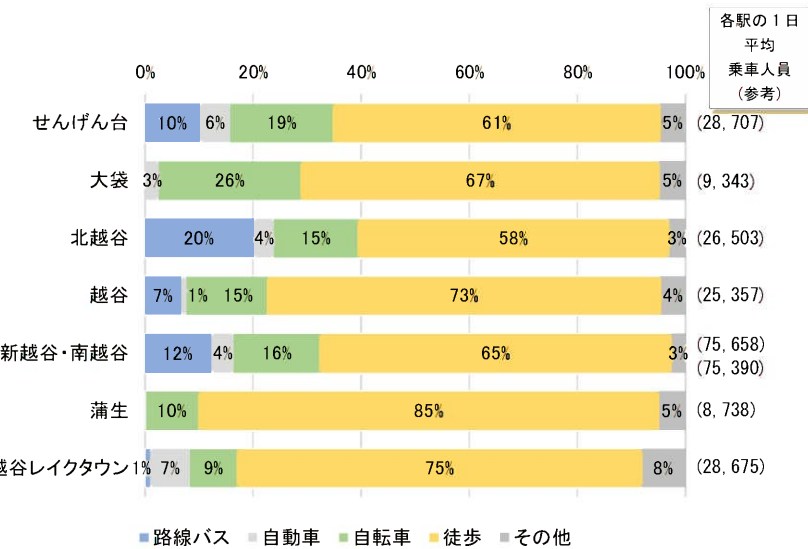


出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査(平成 30 年)

鉄道駅へのアクセス交通手段

- せんげん台駅、北越谷駅、越谷駅、新越谷・南越谷駅では路線バスの利用が発生しており、特に北越谷駅は路線バスの利用率が 20%と高くなっています。
- 自動車でのアクセスは、せんげん台駅や越谷レイクタウン駅が多くなっています。
- どの駅も徒歩でのアクセスが最も多くなっています。

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査(平成 30 年)



第2章 地域及び公共交通の現状

4 多様な輸送資源に係るアンケート調査結果

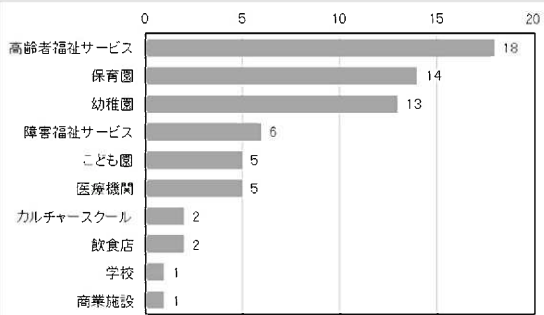
調査実施概要

調査対象：市内の約 150 事業者（乳幼児施設、介護、デイサービス施設、飲食、娯楽施設等）を対象に実施
調査目的：事業者における車両の保有状況、輸送状況、今後の地域公共交通への協力意向の確認
回収状況：149 事業者中 63 事業者から回答（回答率 43%） ※1 月中旬時点

施設の種類

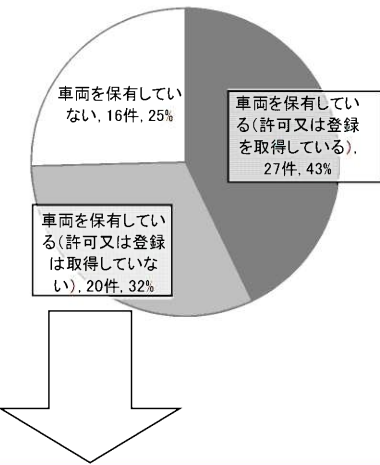
・福祉施設（デイサービス、老人ホーム等）や乳幼児施設（保育園、幼稚園）からの回答が多く得られています。

■回答施設の種類の
（複数回答）



車両、許可等の保有状況

■車両、許可等の保有状況



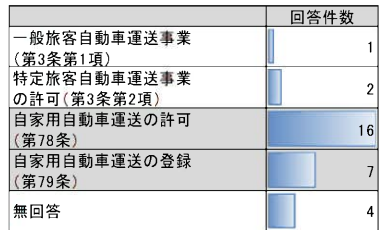
許可又は登録を取得していない施設（車両保有内容、今後の取得意向）

・今後の許可又は登録の取得予定は現在のところありません。

許可又は登録を取得している施設（許可内容、車両保有内容）

・許可又は登録は、自家用自動車運送が主となっています。
・運行目的は対象施設利用者の送迎が主で、保有車両はマイクロバスが主となっています。

■許可又は登録の状況（複数回答）



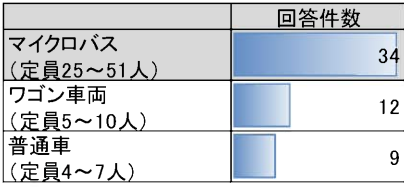
■運行目的



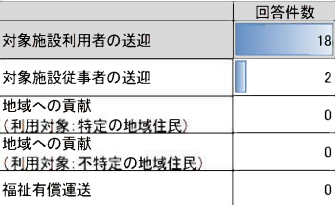
■保有台数



■車両の定員（複数回答）



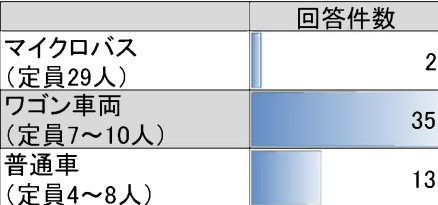
■運行目的



■保有台数



■車両の定員（複数回答）



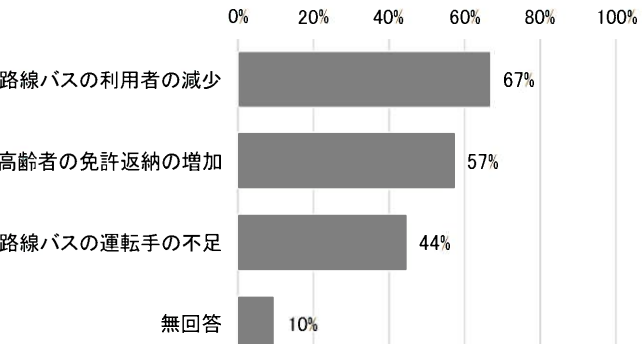
■今後の意向



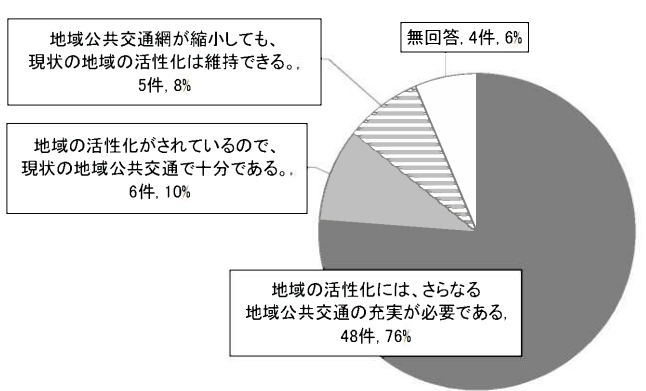
地域公共交通の状況への理解

- ・地域公共交通の現状については、路線バスの利用者数減、路線バスの運転手不足、高齢者の免許返納の増加それぞれについて、半数近くもしくはそれ以上の事業者が認識しています。
- ・地域の活性化に向けては、地域公共交通のさらなる充実が必要と考える事業者が多くなっています。

■地域公共交通の現状に関する認識（複数回答）



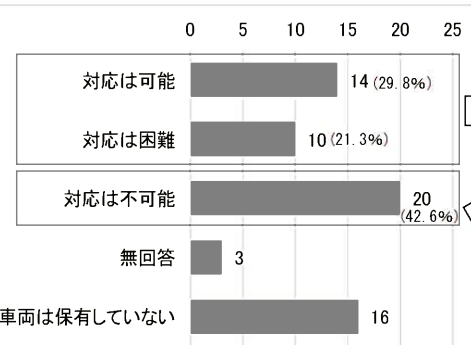
■地域の活性化に向けて必要と考えること



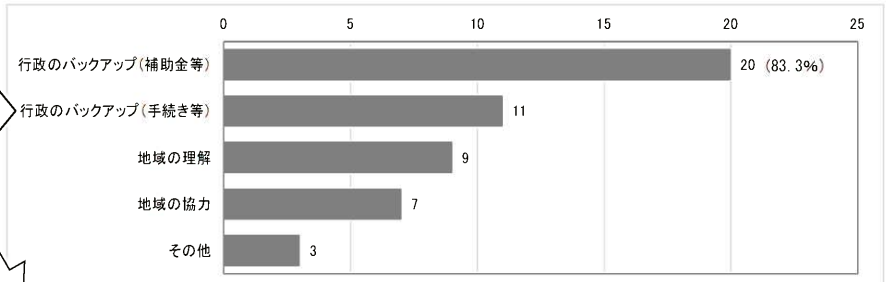
地域公共交通を補完する交通手段の対象とすることに関する意向

- ・施設が有する車両について、地域公共交通を補完する交通手段の対象とすることに関する意向では、車両を保有する施設のうち、対応可能と考える施設が 14 件、困難と考える施設が 10 件、不可能と考える施設が 20 件となっています。
- ・可能又は困難と考える施設において対応する際の条件は、20 件（約 8 割）の施設が行政のバックアップ（補助金等）が必要であると回答しており、他に手続等での行政のバックアップや地域の理解の回答も見られます。
- ・困難又は不可能と考える施設において、その理由の多くは、保有車両を本来の目的以外で使用するについて、時間的、人力的に厳しい点が挙げられており、事業上厳しい点が伺えます。

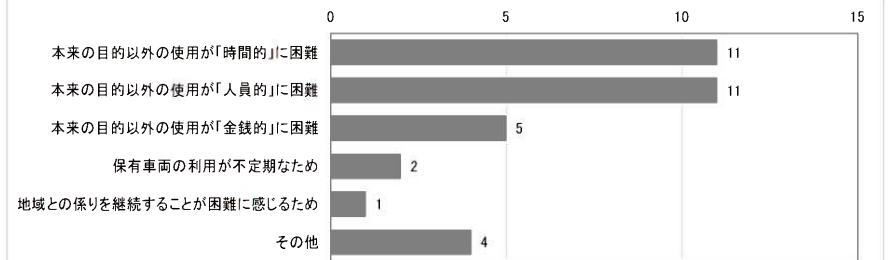
■対象とすることに関する意向（n=63）



■対応する際の条件（複数回答）（n=24）



■対応が不可能である理由（複数回答）（n=20）



※各回答に記載した割合は、車両を保有していない施設からの回答に対する割合を示しています。

第2章 地域及び公共交通の現状

5 現計画の評価と達成状況

計画目標の達成状況

目標 1（地域に適した公共交通網の形成）に対する評価指標

①公共交通に対する満足度の向上

策定時75%

目標85%

減少

結果67.5%（▲7.5%）

○計画策定後の満足度の推移

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
合計	75.0%	43.5%	65.8%	65.8%	65.2%	66.0%	67.5%
鉄道	—	70.5%	82.5%	81.6%	82.2%	86.5%	85.2%
路線バス	—	33.8%	56.3%	56.4%	55.7%	52.0%	55.3%
タクシー	—	26.2%	58.7%	59.4%	57.8%	59.6%	62.1%

平成 26 年度・27 年度の調査は、それぞれ”回答項目と標本数”、”選択肢の数”が現在の回答項目と異なるため、令和 2 年度の結果と単純に比較できません。回答項目が同じ平成 28 年度と令和 2 年度の結果を比較すると 1.7%の増加となり、目標 1については、目指す公共交通網の形成は達成されず、現状が概ね維持されたものと考えられます。また、目標の達成のためには鉄道以外の満足度の向上が必要となります。

目標 2（鉄道や路線バスが利用しづらい地域などのサービス改善）に対する評価指標

②乗合交通利用圏域の面積カバー率

策定時71.2%

目標増加

減少

結果減少（▲0.7%）

○計画策定後の面積カバー率の推移

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
面積カバー率	71.2%	74.0%	74.0%	74.9%	71.0%	70.5%	70.5%

※路線新設 ※路線新設 ※路線休止 ※路線廃止

計画策定後、路線バスの新規開設、廃止がされており、結果として微減となっています。また、新たな公共交通は導入検討中であり、交通利用圏域が拡大されていないことから、目標 2については改善途上であるといえます。

目標 3（公共交通を持続可能なものとするための仕組みづくり）に対する評価指標

③公共交通の利用者数

策定時297,558 人

目標増加

増加

結果306,961 人（+6%）

○計画策定後の公共交通の利用者数の推移

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
合計	297,558	296,432	306,209	309,294	313,751	315,682	306,961
対前年度	8,107	−1,126	9,777	3,085	4,457	1,931	−8,721

越谷市統計年報、埼玉県乗用自動車協会及び埼玉県個人タクシー協会提供資料より 人/日

平成 26 年度と令和 2 年度の利用者数と比較すると、公共交通の利用者数は計画策定時から約 3%増加しています。これは鉄道利用者数が増加した影響が大きく、路線バスは 18%の減少、乗用タクシーは 41%減少しています。令和 2 年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大による外出抑制等の影響により、前年より利用者数が減少しております。（ただし、鉄道の利用者数は当該年度の前年度の利用者数が、統計年報に掲載される。）目標 3 においては、実施事業である「市民との連携による新たな公共交通の仕組みの（ガイドライン）」は、形成できていない状況であり、実現に向け継続する必要があります。

取組みの実施状況

事業メニュー	事業項目	これまでの取組み内容	評価	今後
事業1 公共交通体系の形成事業				
バス路線の維持・充実	事業 1-1 バス路線の維持・充実	・系統数の推移（H27 年：82系統 H28 年：84 系統 H29 年：84 H30 年：83 R1 年：82 R2 年：81） ・市民の要望の共有を協議会で実施	○	発展
	事業 1-2 ノンステップバスの導入促進	・計画策定以降 14 台導入（H28 年：6 台、H29 年：3 台、H30 年：3 台、R1 年：2 台） ・ノンステップ化率（H27 年：79.2% R2 年：90.1%）	○	継続
	事業 1-3 バス停利用環境の改善	・計画策定以降 14 箇所について整備 →バス停付近の歩車道境界ブロックの撤去 →歩道環境が整備された箇所へのバス停移設 ・バス待ちスポット・まち愛スポットの登録数：26 箇所	△	継続
	事業 1-4 サイクルアンドバスライド拠点の整備	・令和 2 年度時点で 9 箇所整備（既存の施設駐輪場と連携した案内を実施）	△	継続
駅や交通結節機能の強化	事業 1-5 交通結節点機能の強化（ダイヤ接続や案内等）	・具体的な取り組み成果がなかった	×	継続
	事業 1-6 駅のバリアフリー化の促進（内方線付き点状ブロックの設置等）	・内方線付き点状ブロック整備駅数：7 駅 ・ホームドア設置駅数：2 駅（北越谷駅、新越谷駅） ・駅ホーム声かけサポート講習会の開催	○	継続
事業2 鉄道や路線バスを利用しづらい地域のサービス改善事業				
バス路線の新設	事業 2-1 バス路線の新設	・土地区画整理事業と連携した路線（2 路線） ・バス事業者による市内路線の路線（6 路線）	○	継続
新たな地域公共交通の検討	事業 2-2 関係者との協働による新たな公共交通の導入に向けた取り組み（モデル地区）	・公共交通地区懇談会等を実施し、令和元年度に新方地区公共交通協議会を立ち上げた。協議会において新しい公共交通の導入に向けた協議を進め、実証運行の計画を検討中である。 ・5年間における実績が乏しい中、今後は、加速度をもって事業を促進していく必要がある。	△	継続
	事業 2-3 関係者との協働による新たな公共交通の導入に向けた取り組み（展開地区）		×	継続
事業3 公共交通を持続可能なものとするための利用促進事業				
仕組みづくり	事業 3-1 市民との連携による新たな公共交通の仕組みの形成（ガイドラインの作成）	・事業 2-2 による取り組みを進める中で、ガイドラインを作成する。	×	継続
利用促進活動	事業 3-2 案内マップ、利用促進ツールなどの作成	・公共交通マップの作成、配布（平成 28 年度以降、毎年度約 1 万部発行） ・AvenzaMaps アプリ上に公共交通ガイドマップを掲載し、ガイドマップ上での現在地案内を可能とした（令和元年度）	○	継続
	事業 3-3 モビリティ・マネジメント	・市職員の出張講座（公共交通関連講座）を実施（H28 年、H29 年）	△	発展

「評価」欄：事業の実施状況に対する評価 ○：計画内容が実施された △：十分な実施が不足 ×：未実施
「今後」欄：継続：内容を変えず継続実施 発展：新たな取組も含め継続実施

第3章 地域公共交通の課題

課題1 少子高齢化に伴い、公共交通網の維持・拡充が必要

- ・本市の人口推計では、令和4年の34.6万人をピークに、減少に転じることが想定されています。
- ・高齢化率は年々上昇し、令和2年度から令和32年度までの30年間に於いて9.6%上昇し、34.7%となることが想定されています。
- ・本市の人口は、鉄道駅を中心とした市街化区域に集中していますが、高齢化率は、市街化調整区域において高くなっています。
- ・全国的に、高齢者の運転免許返納件数が増加しています。

課題2 公共交通による乗合交通利用圏域の減少への対応に、地域全体で取り組むことが必要

- ・地域全体の需要を鑑み、バス事業者によるバス路線の新設はされているものの、既存バス路線の休止や廃止も行われており、本市全域での乗合交通利用圏域は減少しています。
- ・多様な輸送資源に係るアンケート調査結果によると、車両を保有する事業者の約30%は、条件によっては公共交通を補完する交通手段として対応することが可能であると回答しています。
- ・本市の面積の約30%が乗合交通圏域外であり、そのほとんどが市街化調整区域となっています。
- ・乗合交通利用圏域外の高齢化率が高くなっています。
- ・全国的に乗合自動車の運転手が減少しており、バス路線の維持に影響を及ぼしています。

課題3 鉄道駅周辺が主たる交通結節機能をもつため、鉄道駅周辺の環境を改善することが必要

- ・本市の公共交通網は、鉄道駅を中心としたバス路線網が構築されています。
- ・本市の公共施設や商業施設などの多くは、鉄道駅周辺に集中して立地しています。
- ・本市民の移動実態として、都内をはじめ、市外へ移動する者の多くが鉄道を利用しています。
- ・市外から本市への移動する人の多くが、鉄道を利用しています。

課題4 新技術をどのように利用するか検討することが必要

- ・現在、ICTやAIの発展に伴いMaaSの導入や新技術の利用が広まっています。これらの技術は、乗合交通圏域の拡大や、観光振興の一翼をになうものとして期待されています。
- ・令和元年度に、越谷市を含む周辺7市町で設立された「新たなモビリティサービスによる「まち」づくり協議会」では、これらの市町が相互に協力・連携し、新しいモビリティ・技術の活用により、あらゆる人がシームレスで、安全で自由に移動できる社会の実現を目指すこととしています。

第4章 将来像と基本方針と計画の目標

1 越谷市の地域公共交通の将来像

地域全体でつくり育てる、
利便性が高く持続可能な交通ネットワークのある都市

今後の人口減少及び超高齢社会を見据えて、地域の協働や多様な輸送資源により、既存及び新たな交通ネットワークの維持・確保を図ります。また、公共交通の利用しやすさの向上や利用促進により、公共交通利用者数を確保することにより、利便性が高く持続可能な交通ネットワークの形成を図ります。

2 基本方針と計画目標

基本方針1 地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成

少子高齢化が進み、高齢者の運転免許返納者が増加する中、公共交通網の維持・充実に努めることはますます重要になってきています。また、本市の面積の約30%が、乗合公共交通利用圏域外となっており、そのほとんどは市街化調整区域となっています。

このような状況の下、地域住民の誰もが気軽に乗合交通を利用し移動できるよう、バス路線の維持・充実に努めることを軸としながら、地域住民、公共交通事業者及び市が連携し、地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成を図ることで、乗合交通利用圏域の拡大を目指します。

【計画の目標】 公共交通の利用者数、乗合交通利用圏域のカバー率

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境の形成

公共交通は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、小さな子供から高齢者まで様々な人が利用しやすいよう配慮することが求められているだけでなく、近年のICTやAIの発展に伴い、MaaSなどの新技術の導入が促進し、平準化した公共交通サービスが求められています。また、本市の公共交通網が、鉄道駅を中心に形成されていることから、公共交通サービスの向上には、鉄道駅周辺の交通結節機能を強化させることが、重要となります。

このようなことから、車両、鉄道駅及び交通結節点の機能強化を図ることで、地域住民はもとより、誰もが利用しやすい公共交通環境を形成し、公共交通サービスの向上を目指します。

【計画の目標】 公共交通に対する満足度、環境整備箇所数

基本方針3 「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の定着

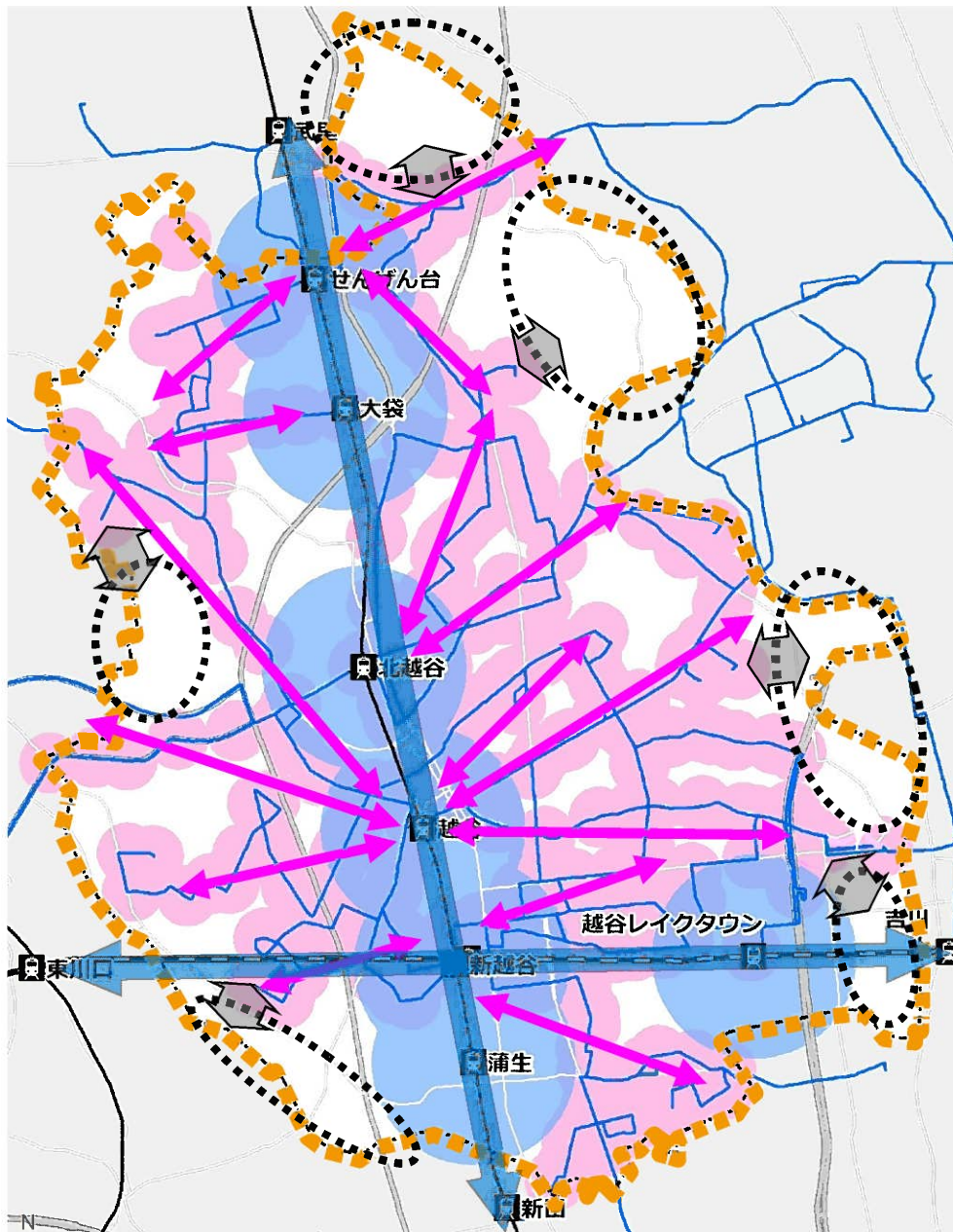
近年、バスやタクシーの運転手が減少している中、少子高齢化もあり、公共交通を維持する環境は、厳しさを増しています。このため、持続可能な交通ネットワークを形成するためには、今まで以上に、地域住民、公共交通事業者及び市が各々適切な役割を担い、三者が連携する必要があります。地域住民は、公共交通を維持するため公共交通に乗ることにより、公共交通を守り、育てることが必要となります。

このようなことから、公共交通サービスに係る情報を発信することや、公共交通利用初心者などへ公共交通の利用方法を普及することで、「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の定着を図り、公共交通の利用促進を目指します。

【計画の目標】 公共交通の利用頻度

第4章 将来像と基本方針と計画の目標

3 目指すべき公共交通ネットワークのイメージ



・基本方針1(地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成)に基づき、越谷市の公共交通網の方針を以下の2つのとおりとします。

●各公共交通機関の役割を明確にし、既存の公共交通網を活用

⇄ 鉄道 他都市との広域移動を担う移動軸、また大量の移動需要に対応する役割を担う

⇄ 路線バス 地域間または地域内の移動を担い、また、鉄道とタクシーの中間の移動需要に対応

⬡ タクシー 福祉や観光を含めた多様な利用者ニーズにきめ細かく対応

●新規交通検討地域では、既存の乗合交通と連携できるよう、市民、事業者及び市の協働による、持続可能な公共交通の構築を検討します

⬡ 新規交通検討地域

⇄ 既存の乗合交通との連携イメージ