

越谷市地域公共交通網形成計画 (素案)

越 谷 市

目次

| | | |
|---|---------------------------|----|
| ● | 第1章 はじめに | |
| | 1-1 計画の背景と目的 | 1 |
| | 1-2 計画の位置づけ | 2 |
| | 1-3 計画区域 | 4 |
| | 1-4 計画期間 | 4 |
| | 1-5 計画の構成 | 5 |
| ● | 第2章 越谷市の公共交通の現状と課題 | |
| | 2-1 越谷市の概要 | 6 |
| | 2-1-1 越谷市の位置・地勢 | 6 |
| | 2-1-2 越谷市の土地利用 | 8 |
| | 2-1-3 越谷市の人口 | 9 |
| | 2-1-4 施設・観光資源分布 | 13 |
| | 2-1-5 道路網 | 15 |
| | 2-1-6 市街地開発事業 | 18 |
| | 2-2 越谷市の公共交通の現状 | 19 |
| | 2-3 市民の移動実態、ニーズの現状 | 24 |
| | 2-4 本市の公共交通の課題 | 30 |
| | 2-5 課題を踏まえた公共交通の方向性について | 31 |
| | 2-6 新規交通検討地域等の設定 | 32 |
| ● | 第3章 基本方針・計画の目標 | |
| | 3-1 基本方針・計画の目標 | 33 |
| | 3-2 本市の公共交通網の方針 | 34 |
| ● | 第4章 実施事業等 | |
| | 4-1 実施事業 | 36 |
| | 4-2 具体的な取り組み内容 | 37 |
| ● | 第5章 計画の実現に向けて | |
| | 5-1 計画達成に向けた評価 | 49 |
| | 5-2 目標の評価指標 | 51 |
| | 5-3 関係者による役割分担・連携による取り組み | 52 |
| ● | 参考資料 | |
| | 参考資料1 計画策定の体制と経緯 | |
| | 参考資料2 用語解説 | |

第1章 はじめに

1-1 計画の背景と目的

越谷市は、埼玉県の南東部、東京都心から25km圏内に位置し、古くから「水郷こしがや」として親しまれてきました。江戸時代には治水や開墾によって耕地が拡大するとともに、日光街道の陸運と中川や元荒川などの舟運が行き交っていたことから、宿場町や河岸のほか、米穀類などの物資の集散地として栄えてきました。現在においても、宿場町の面影を残す建物や、古い歴史を持つ社寺などの歴史資源、田園風景や河川などが創り出す自然景観が残されています。

明治時代後半には東武鉄道伊勢崎線が開通し、昭和30年代後半から高度成長期を迎えると、都心への交通利便性が良いことから、日光街道に沿って形成されていた市街地は急激に拡大しました。昭和48年にJR武蔵野線が開通すると、都心への連絡性が更に高まり、急激に人口が増加し市街化が進み、さらに、平成20年にJR武蔵野線に開設された越谷レイクタウン駅周辺では、広大な水辺と都市を融合させた越谷レイクタウンが整備され、良好な住宅の建築や大型商業施設などの立地により、多くの人々が集り、賑わいを創出しています。

本市の第4次越谷市総合振興計画において、安全で安心して快適に生活できるまちづくりこそが、越谷市の持続可能な成長を可能とすると考え、越谷市の将来像を「水と緑と太陽に恵まれた人と地域が支える安全・安心・快適都市」としています。その将来像を実現させるため、公共交通網の充実を図り、人や環境にやさしく生活利便性に富んだ集約型都市構造（コンパクトシティ）の構築に取り組んでいます。

しかしながら、今後さらに少子・高齢化が進み、人口減少社会に移行しようとするなか、高齢者ドライバーの交通安全対策、マイカー送迎における負担の解消、高齢者の外出支援による健康寿命の増進、狭隘道路拡幅への財政的・技術的課題や地域及び地域産業の活性化、さらには歴史資源や自然景観、商業施設などの観光資源を活かしたまちづくりなどへの取り組みが課題となっています。

そのため、本市の公共交通の課題を明確にし、今後、新たな交通施策を検討するため、平成26年度に新方地区でミニバスの試験運行を6ヶ月間実施するなど市内における交通に関する基礎調査を行いました。

そして、平成27年度は、鉄道・路線バス・乗用タクシーの公共交通事業者などの関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、市が主体となって持続可能な公共交通網を形成するために、越谷市地域公共交通協議会を設置し、協議を行ってまいりました。

この越谷市地域公共交通網形成計画は、計画的に本市の公共交通の利便性を向上させるために策定するものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、第4次越谷市総合振興計画を上位計画とし、その他配慮すべき計画については関連計画として、これらの計画と整合・連携を図り展開するものとします。また、交通政策基本法、交通政策基本計画の考え方とも整合・連携していきます。

なお本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年五月二十五日法律第五十九号)」第5条に基づき、越谷市地域公共交通協議会と協議のうえ、「越谷市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

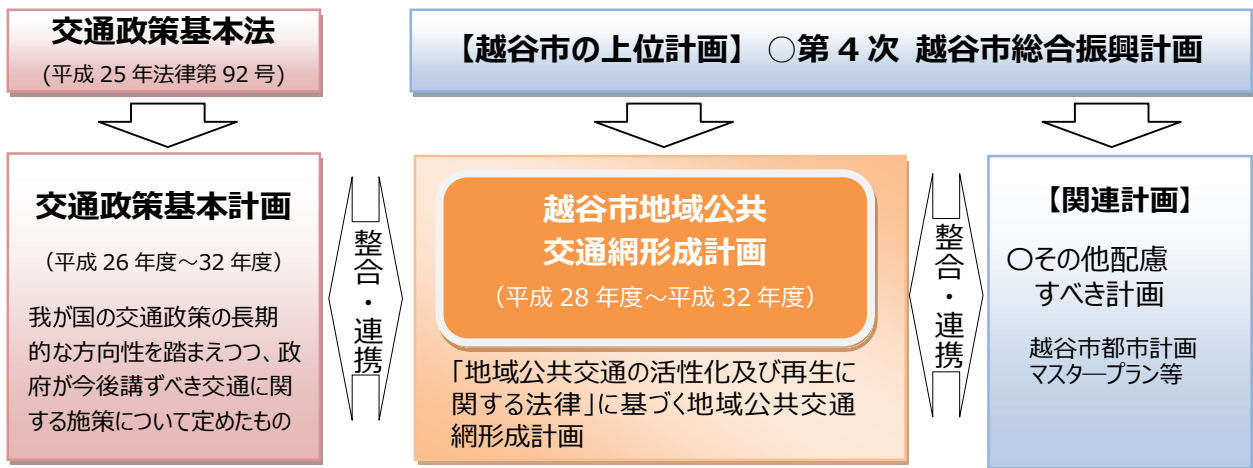


図 計画の位置づけ

次頁に、上位計画である「第4次越谷市総合振興計画」および、関連計画である「越谷市都市計画マスタープラン」の概要を参考に整理します。

○第4次越谷市総合振興計画

第4次越谷市総合振興計画は、平成23年4月に策定され、基本構想の期間は平成23年度から平成32年度としています。

基本構想において、安全で安心して快適に生活できるまちづくりこそが、越谷市の持続可能な成長を可能とすると考え、越谷市の将来像を「水と緑と太陽に恵まれた 人と地域が支える安全・安心・快適都市」としています。

そのうえで、将来像を実現するための目標を6つ設定し、目標3の「自然と調和し質の高い都市機能を備えたまちづくり」において、公共交通については、「バス路線や鉄道等の整備・拡充を促進することにより、快適に利用することのできる公共交通網の充実に取り組む」と位置づけています。

公共交通網の充実を図るため、本市の公共交通は、「越谷市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道駅を中心に運行がされているバス路線の充実をはじめ、利便性が高く持続可能な公共交通網の形成に努めます。

○越谷市都市計画マスタープラン

越谷市都市計画マスタープランは、平成23年3月に改訂され、計画期間は概ね20年間としています。都市づくりの理念を、「安全性」に包まれ、「利便性」に満ち、「快適性」にあふれ、一人ひとりが人間として尊重される、心豊かな生活と文化を創造する個性ある県南東部地域の中核都市の形成を市民との協働のもとに目指します。」としています。また、将来都市構造を

「多核型ネットワーク都市構造の実現を目指す。」としています。また都市整備の方針において、公共交通については、「市民の交通便利性を向上していくため、鉄道やバスによる公共交通網の充実に努めるとし、また誰もが利用しやすい駅施設やバス停留所などの整備を促進します。」と位置づけています。



1-3 計画区域

本計画は、越谷市の全域を計画区域とします。



図 計画の区域

1-4 計画期間

- 計画期間：平成28年度から平成32年度までの5年間
- 目標年度：平成32年度

1-5 計画の構成

本計画は、以下のような構成とします。

第1章 はじめに

- 1-1 計画の背景と目的
- 1-2 計画の位置づけ
- 1-3 計画区域
- 1-4 計画期間
- 1-5 計画の構成

第2章 越谷市の公共交通の現状と課題

- 2-1 越谷市の概要
- 2-2 越谷市の公共交通の現状
- 2-3 市民の移動実態、ニーズの現状
- 2-4 本市の公共交通の課題
- 2-5 課題を踏まえた公共交通の方向性について
- 2-6 新規交通検討地域等の設定

第3章 基本方針・計画の目標

- 3-1 基本方針・計画の目標
- 3-2 本市の公共交通網の方針

第4章 実施事業等

- 4-1 実施事業
- 4-2 具体的な取り組み内容

第5章 計画の実現に向けて

- 5-1 計画達成に向けた評価
- 5-2 目標の評価指標
- 5-3 関係者による役割分担・連携による取り組み

参考資料

- 参考資料1 計画策定の体制と経緯
- 参考資料2 用語解説

第2章 越谷市の公共交通の現状と課題

2-1 越谷市の概要

2-1-1 越谷市の位置・地勢

本市は、埼玉県の南東部、東京都心から25km圏内に位置し、市域面積は60.24km²※となっています。

また、本市の地勢は、大宮台地と下総台地に挟まれた埼玉県東部低地帯の一角を占め、地形は丘陵がなく平坦であり、広大な関東平野において中川・綾瀬川流域に位置しています。

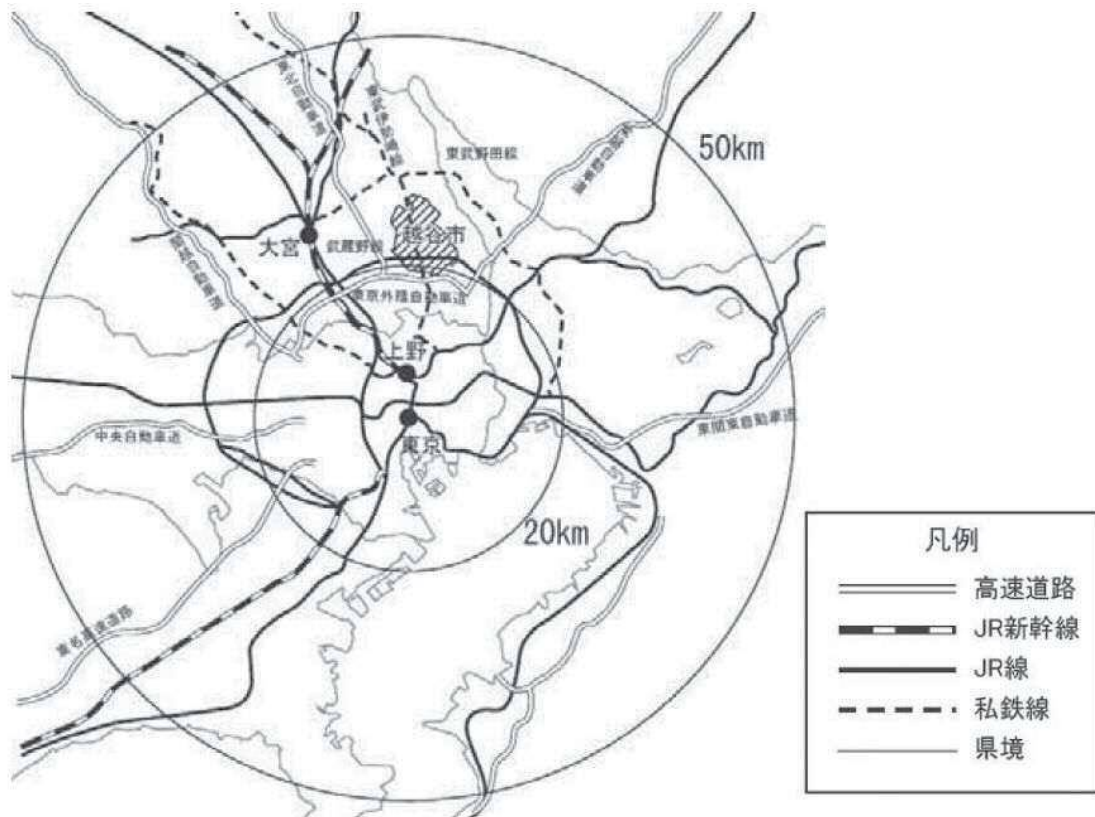


図 越谷市の位置

※市域面積は、平成27年3月に60.31km²から60.24km²に変更となった。

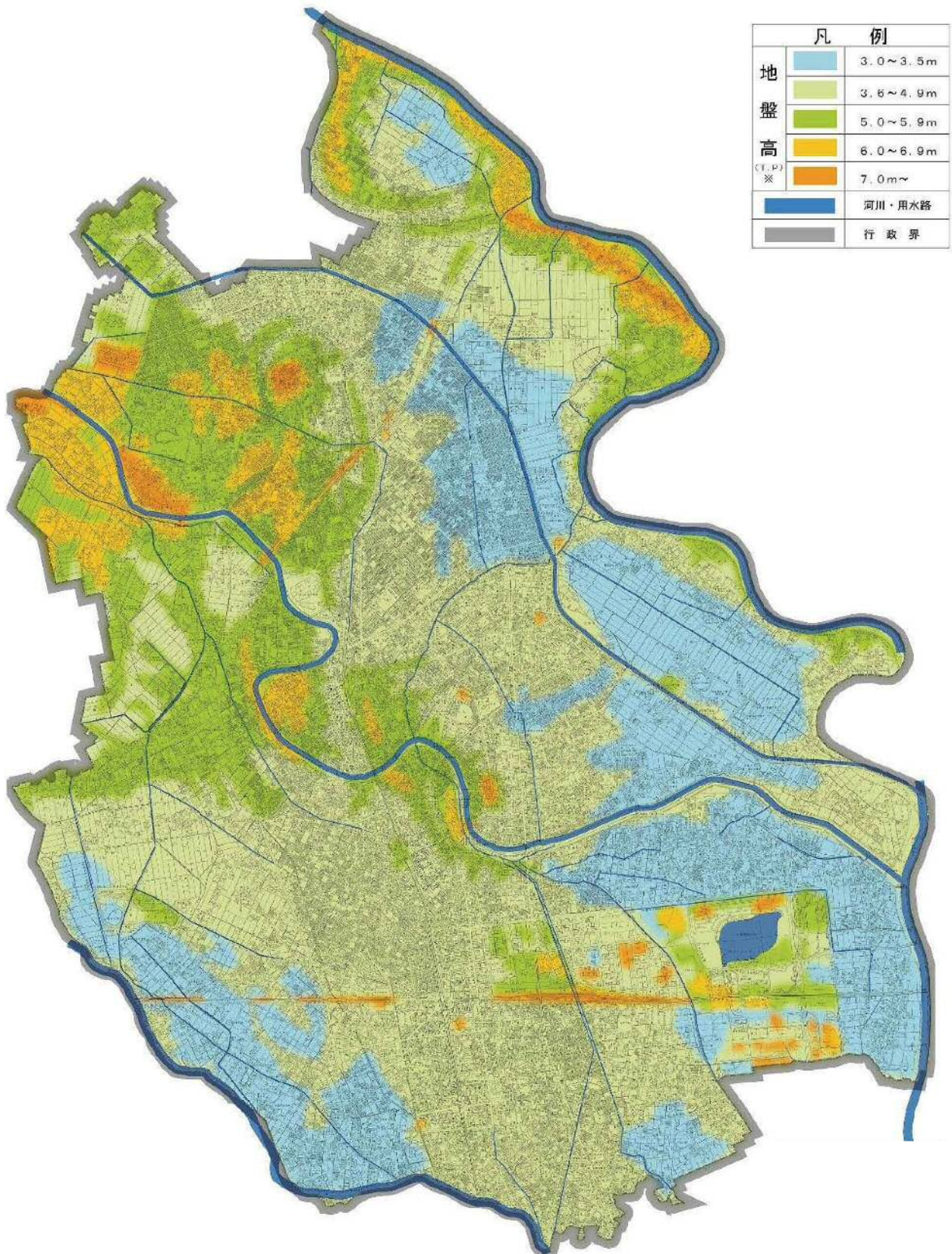


図 越谷市の地形図

(注)T.P:「Tokyo Peil」の略。東京湾平均海面とも言う。墨田川河口の霊岸島水標の0を基準として、国内における水準の測点の原点となっている。

2-1-2 越谷市の土地利用

本市は、市域の全域が都市計画区域に指定され、主に鉄道に沿って市街化区域が 28.72 km²（市域の 47.6%）、それを取り囲むように市街化調整区域が 31.59 km²（市域の 52.4%）指定されています（平成 27 年 4 月 1 日現在）。

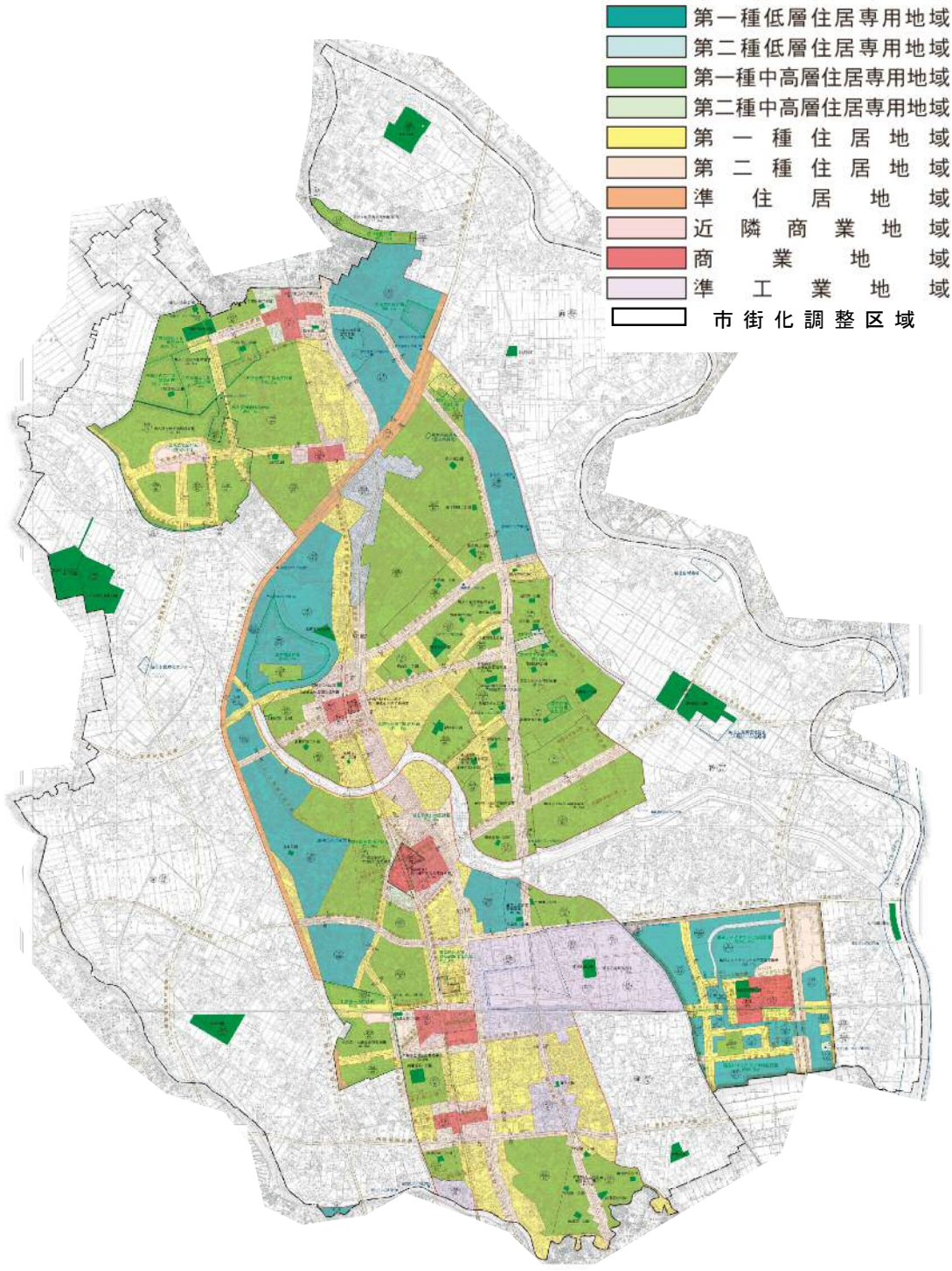


図 越谷市都市計画図

2-1-3 越谷市の人口

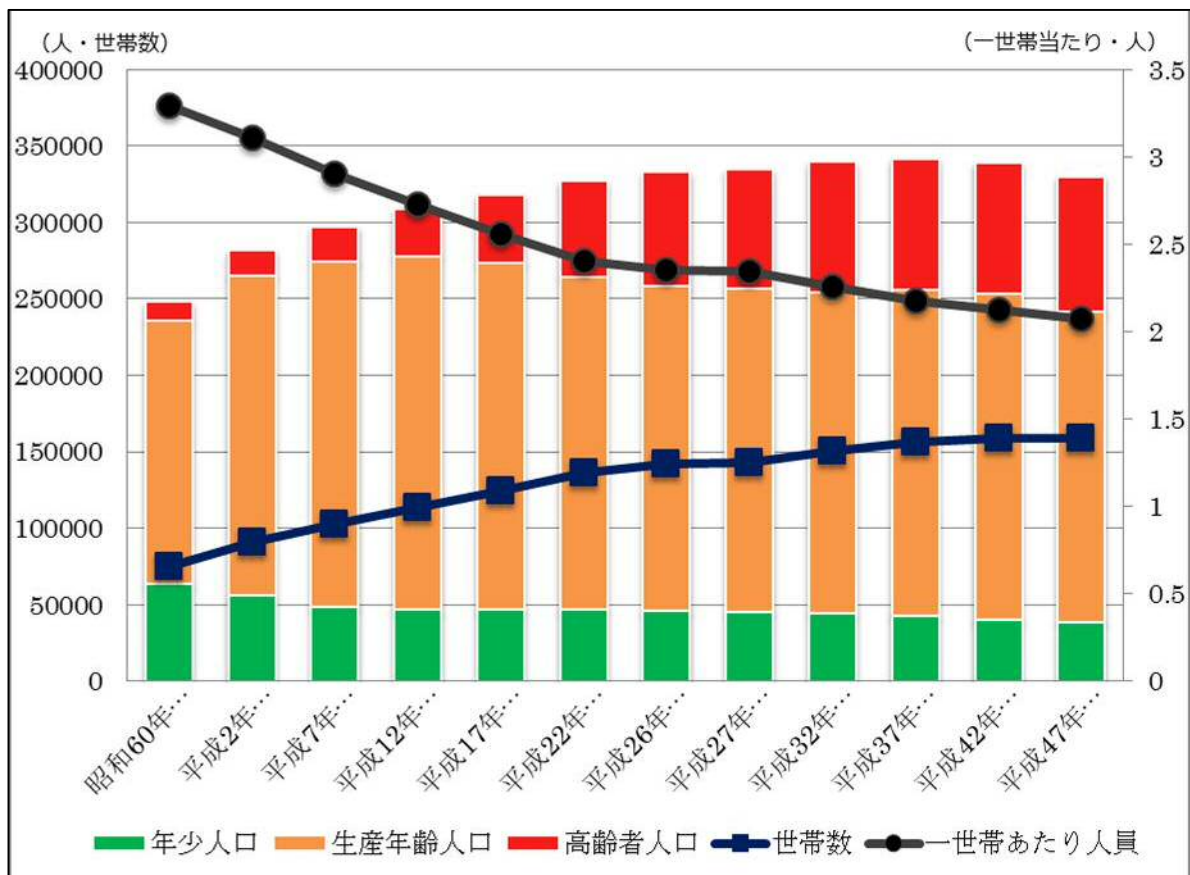
【人口の推移】

本市における人口は、平成27年4月1日現在で33万4,693人となっています。これまでの動向と土地区画整理事業などの開発を勘案して人口を推計すると、平成32年（2020年）には人口が33万9,800人となることを見込まれます。

土地区画整理事業が行われている一部地域では人口の増加傾向が続きますが、その他の地域では人口が横ばいか減少をたどると予想されます。出生・死亡による自然増減は、出生数が平成27年（2015年）をピークに減少に転じる見込みで、死亡者数は年々増加することから、近い将来、自然減になるものと予想されます。

したがって、本計画期間は緩やかに人口増加が続くものの、将来的には緩やかな人口減少過程に入るものと見込まれます。

また、本市の平成27年4月1日現在の高齢化率は、23.2%となっていますが、未婚率の上昇や晩婚化の進行などに伴う出生数の減少、平均寿命の伸びなどから高齢化が進み、平成32年（2020年）には高齢者人口の割合は25.1%になる一方、年少人口の割合は13.0%となり、平成27年（2015年）から0.5ポイント低下すると見込まれ、少しずつ少子高齢化が進行すると予想されます。



(年齢ごとの人口構成等：企画課)

【人口分布状況】

本市の人口分布は、鉄道に沿って集中し、市街化調整区域においては人口密度が低く分散している状況となっています。

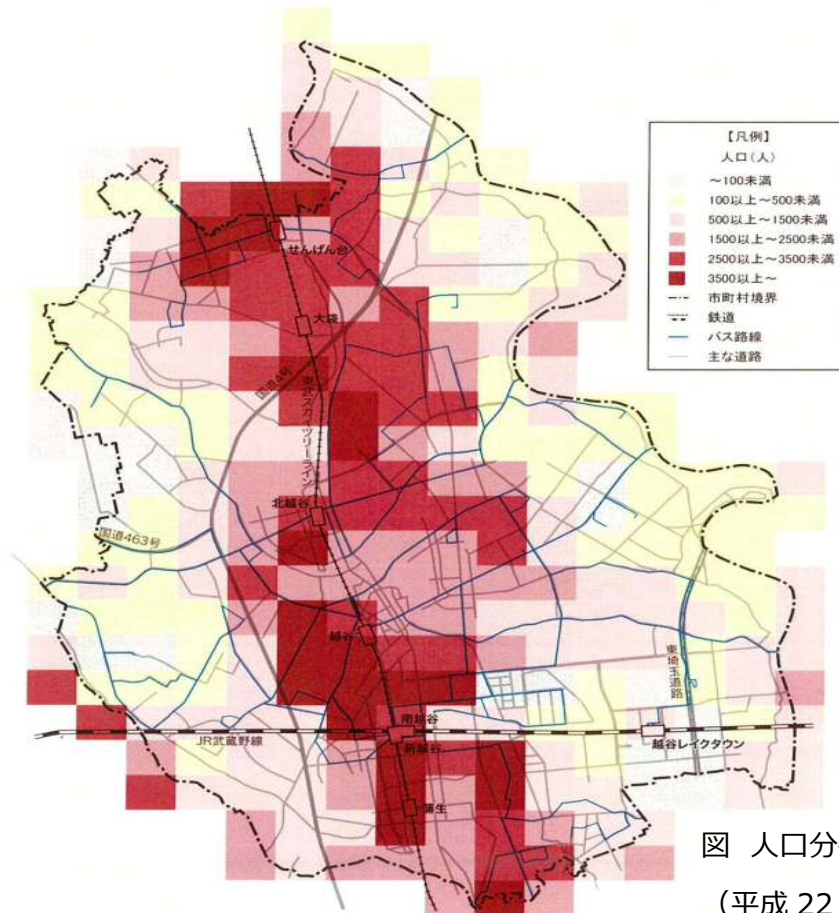


図 人口分布
(平成22年度国勢調査)

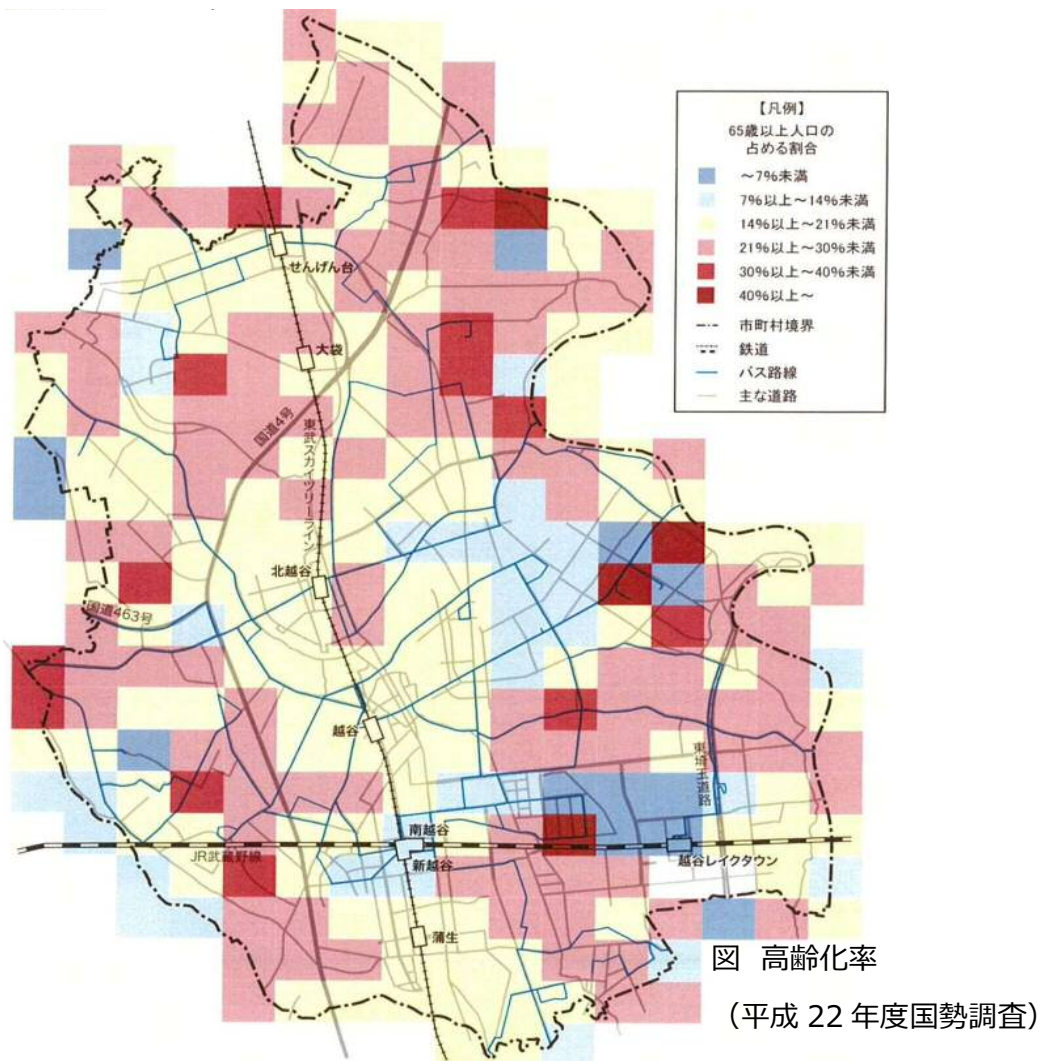
| | 平成22年 (2010年) | 平成27年 (2015年) | 平成32年 (2020年) | 平成37年 (2025年) |
|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 桜井地区 | 39,875 | 39,197 | 38,331 | 36,738 |
| 新方地区 | 15,551 | 14,727 | 13,881 | 12,791 |
| 増林地区 | 32,563 | 33,205 | 33,293 | 33,048 |
| 大袋地区 | 50,693 | 51,321 | 51,816 | 51,721 |
| 荻島地区 | 12,554 | 12,182 | 11,681 | 11,027 |
| 出羽地区 | 31,836 | 31,767 | 31,387 | 30,623 |
| 蒲生地区 | 43,817 | 44,007 | 43,614 | 42,767 |
| 川柳地区 | 8,119 | 8,309 | 8,527 | 8,691 |
| 大相模地区 | 19,189 | 25,993 | 33,620 | 41,447 |
| 大沢地区 | 22,190 | 22,242 | 22,040 | 21,565 |
| 北越谷地区 | 8,505 | 8,514 | 8,558 | 8,512 |
| 越ヶ谷地区 | 14,500 | 15,929 | 17,302 | 18,574 |
| 南越谷地区 | 26,470 | 27,300 | 27,678 | 27,864 |

(地区別人口構成：企画課)

【高齢化率の状況】

本市の高齢化率は、市街化調整区域で高い傾向があります。

なお、将来的には、全市的に高齢化率の増加が想定されます。



| | | 実績値 | | | | | | 推計値 |
|--------------------|----|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 平成2年 (1990年) | 平成7年 (1995年) | 平成12年 (2000年) | 平成17年 (2005年) | 平成22年 (2010年) | 平成27年 (2015年) | 平成32年 (2020年) |
| 年少人口 (0~14歳) | 人口 | 55,279 | 48,184 | 46,268 | 46,295 | 45,927 | 45,127 | 44,100 |
| | 割合 | 19.6% | 16.2% | 15.0% | 14.6% | 14.1% | 13.5% | 13.0% |
| 生産年齢人口 (15~64歳) | 人口 | 209,552 | 226,220 | 230,870 | 226,828 | 218,032 | 211,827 | 210,300 |
| | 割合 | 74.4% | 76.3% | 74.9% | 71.4% | 66.9% | 63.3% | 61.9% |
| 高齢者人口 (65歳以上) | 人口 | 16,692 | 22,197 | 30,939 | 44,608 | 61,903 | 77,739 | 85,400 |
| | 割合 | 5.9% | 7.5% | 10.0% | 14.0% | 19.0% | 23.2% | 25.1% |
| 合計 | 人口 | 281,523 | 296,601 | 308,077 | 317,731 | 325,862 | 334,693 | 339,800 |

(年齢ごとの人口構成：企画課)

【年齢別の移動の変化】

市内のトリップ数※の変化は、高齢化に伴い65歳未満の減少が大きく、5歳から14歳や15歳から64歳の通勤・業務の減少率が高くなる予想です。65歳以上については高齢化に伴い全ての目的で増加する見込みで、特に私事の増加率が高い見込みとなっています。

※トリップ…人がある地点からある地点へと移動する単位で、1回あたりの移動で1トリップ

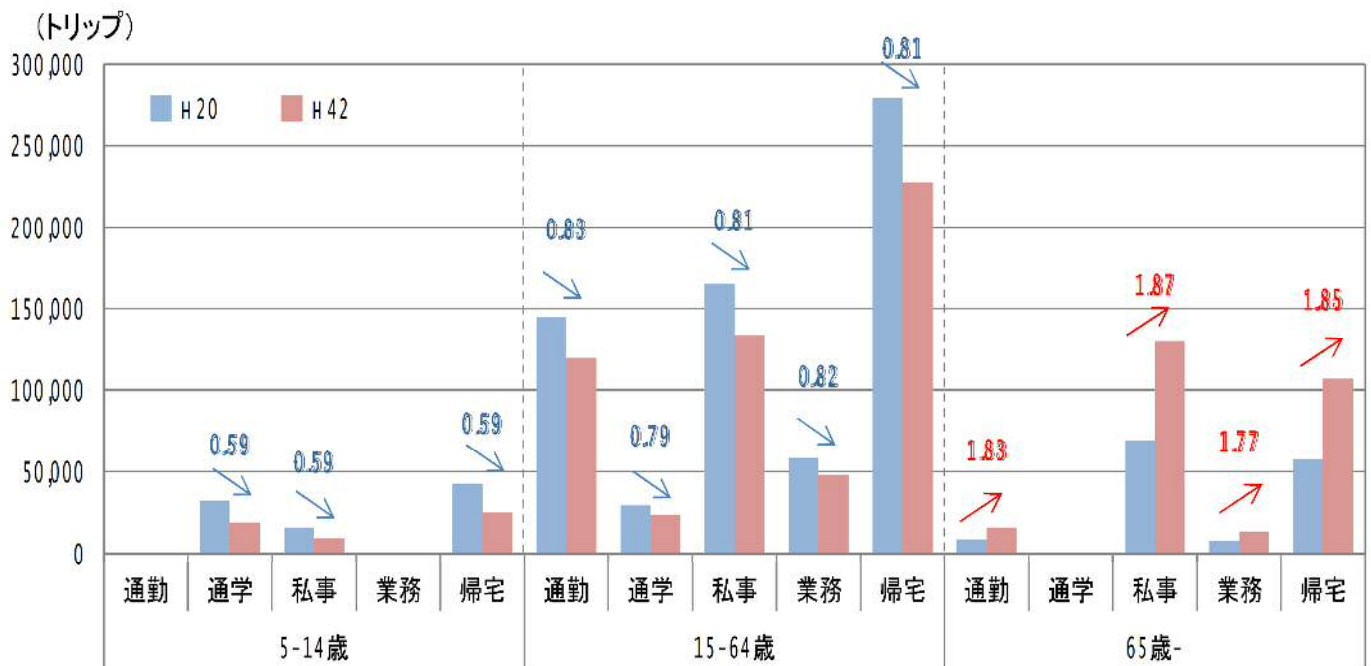


図 年齢階層別目的別トリップ数の変化（平成20年/平成42年）
（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

2-1-4 施設・観光資源の分布

【商業施設・公共施設・福祉施設・医療施設の分布】

本市における大規模商業施設の多くは、せんげん台駅、越谷駅、南越谷駅・新越谷駅など鉄道駅周辺に立地しています。また、越谷レイクタウン駅周辺には、非常に大規模な商業施設が立地しています。

公共施設、福祉施設、医療施設及び教育施設の多くは、鉄道駅周辺に立地しています。

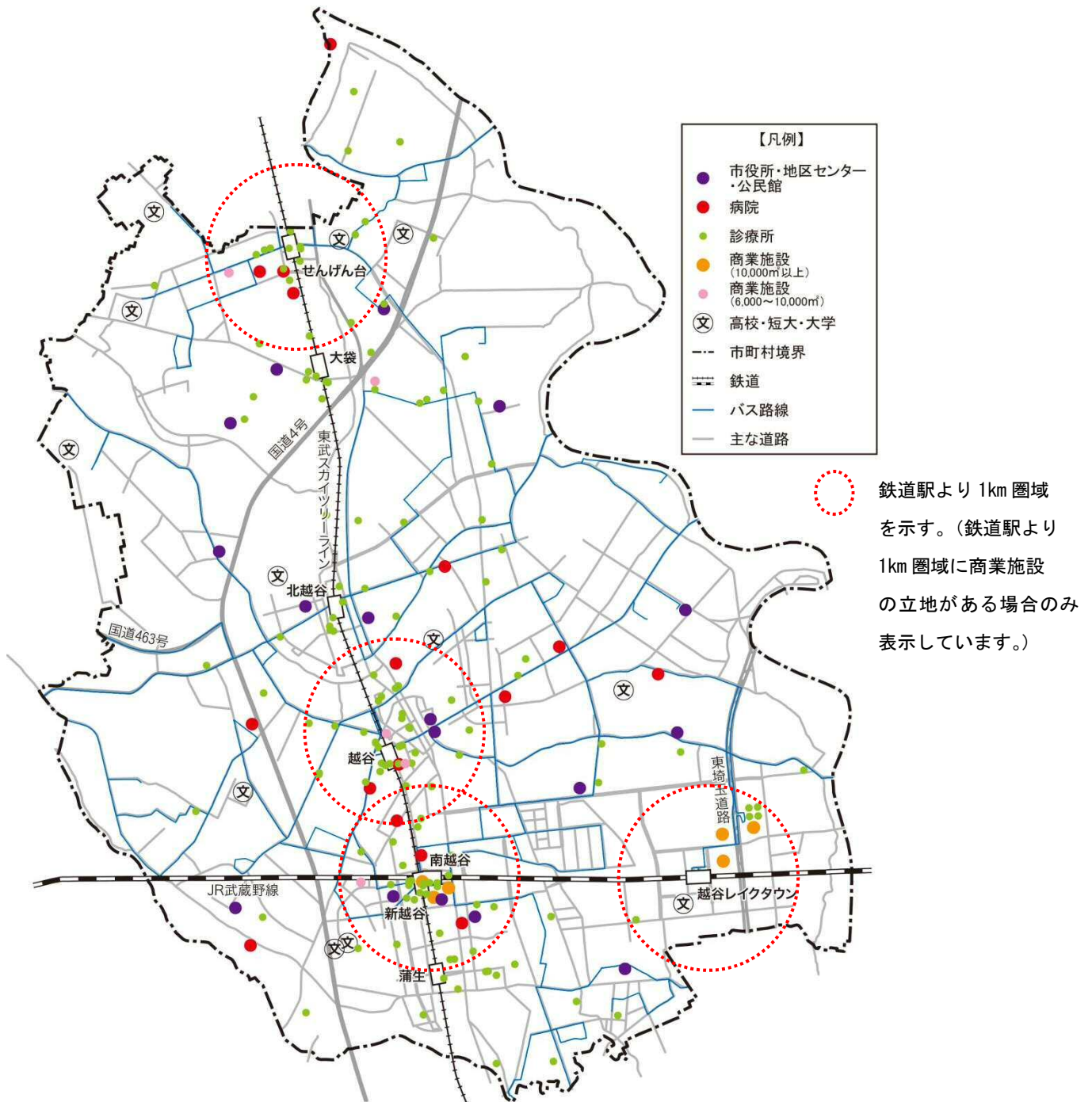


図 病院、商業施設、学校等の立地状況 (平成26年4月1日時点)

【観光資源の分布】

市内には、名所・旧跡、公園・スポーツ・文化施設、地域のイベント・伝統行事、観光農園などの観光資源があります。

なお、これら観光資源へのバス路線は現在、概ね確保されていますが、観光資源を循環するバス路線はありません。

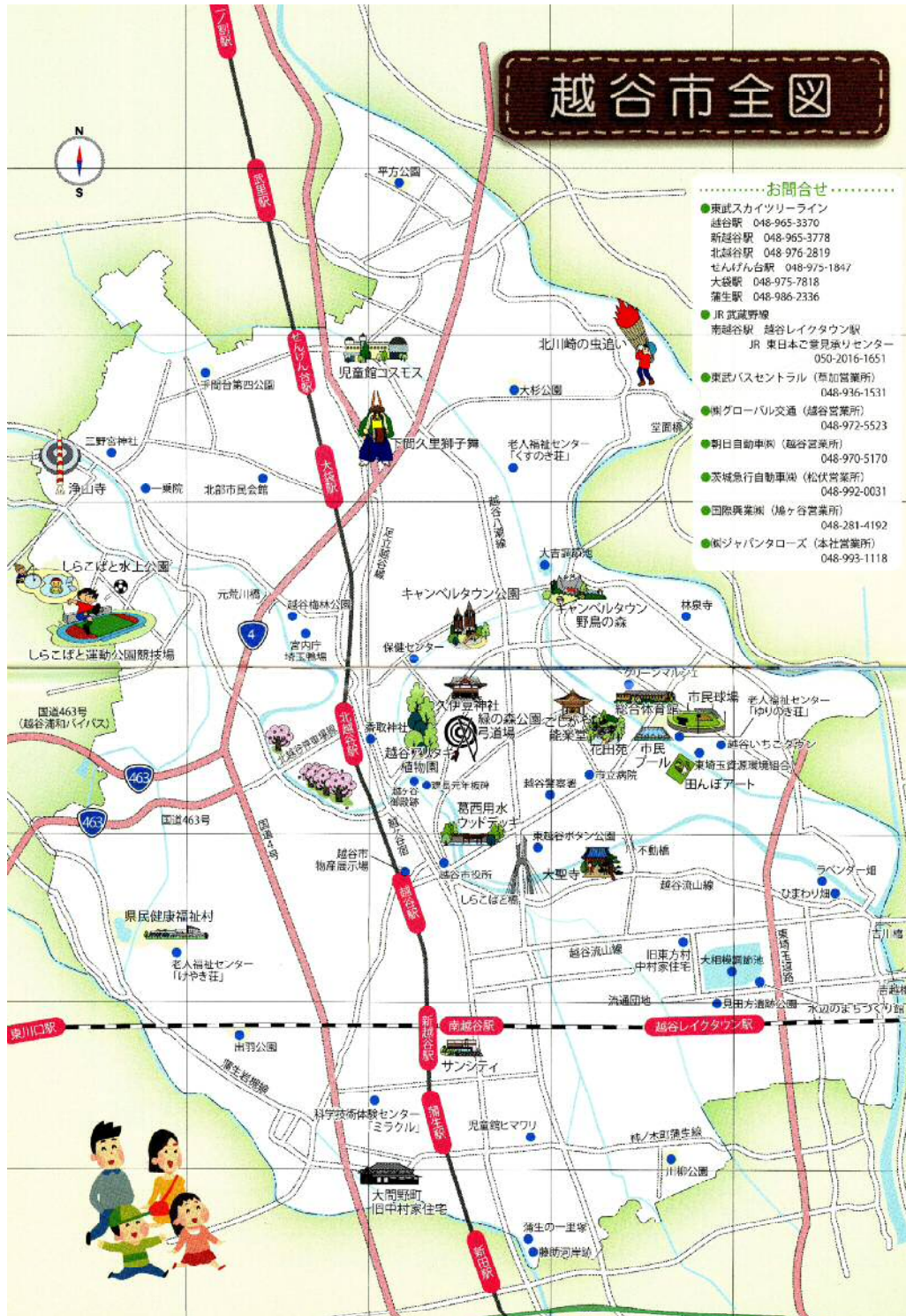
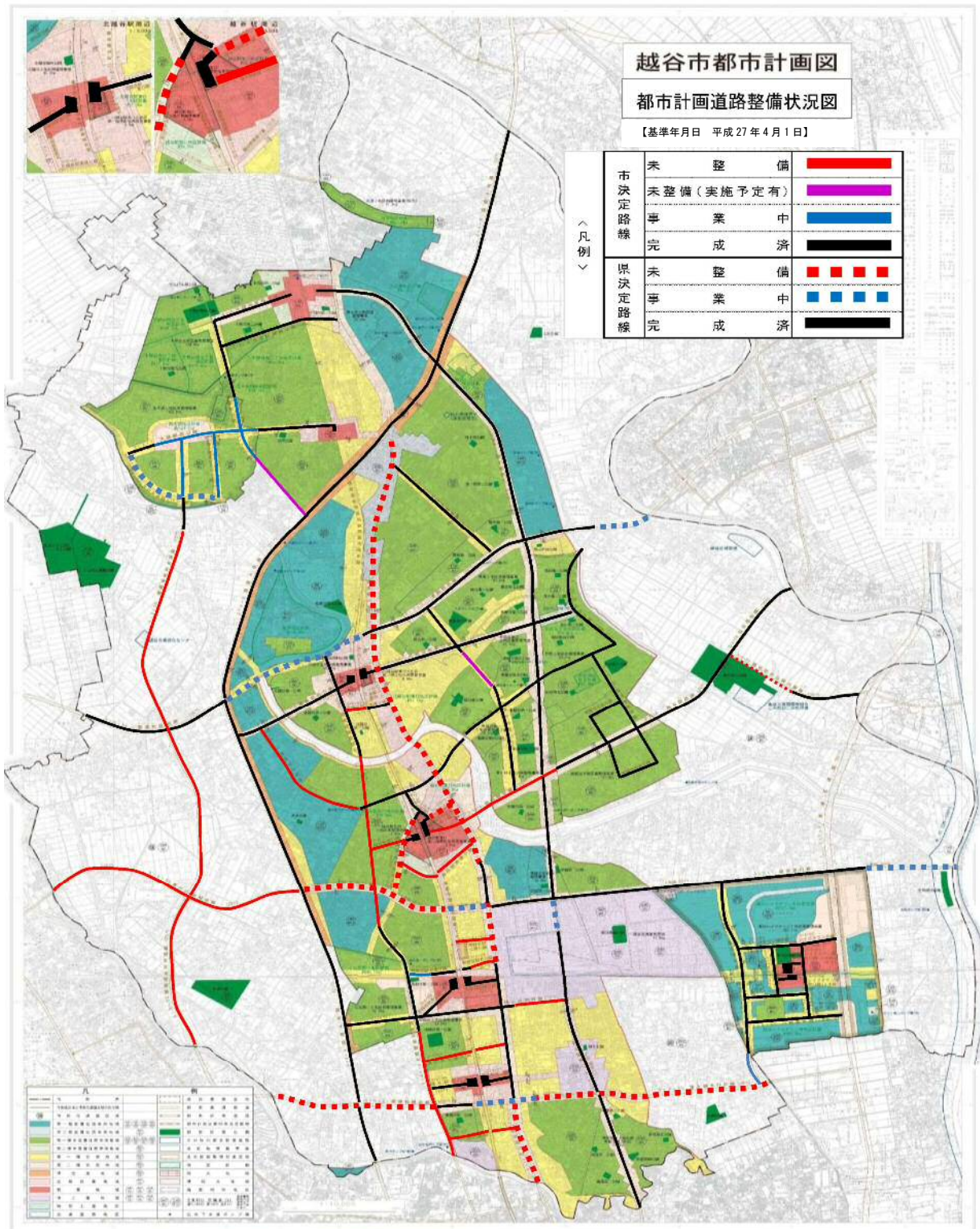


図 市内の観光資源
(出典：こしがや観光ガイドブック：平成 27 年 7 月発行)

【都市計画道路の整備状況】

本市の都市計画道路は、平成27年4月1日現在で、計画延長112,199mのうち、71,538m（63.8%）が整備済みとなっています。



【主要道路の混雑状況】

市内主要道路では、一般国道4号線、一般国道463号線、県道19号線（越谷野田線）、県道49号線（足立越谷線）、県道115号線（八潮越谷線）の混雑度が高く、主要渋滞箇所もこれらの道路上に多く分布しています。

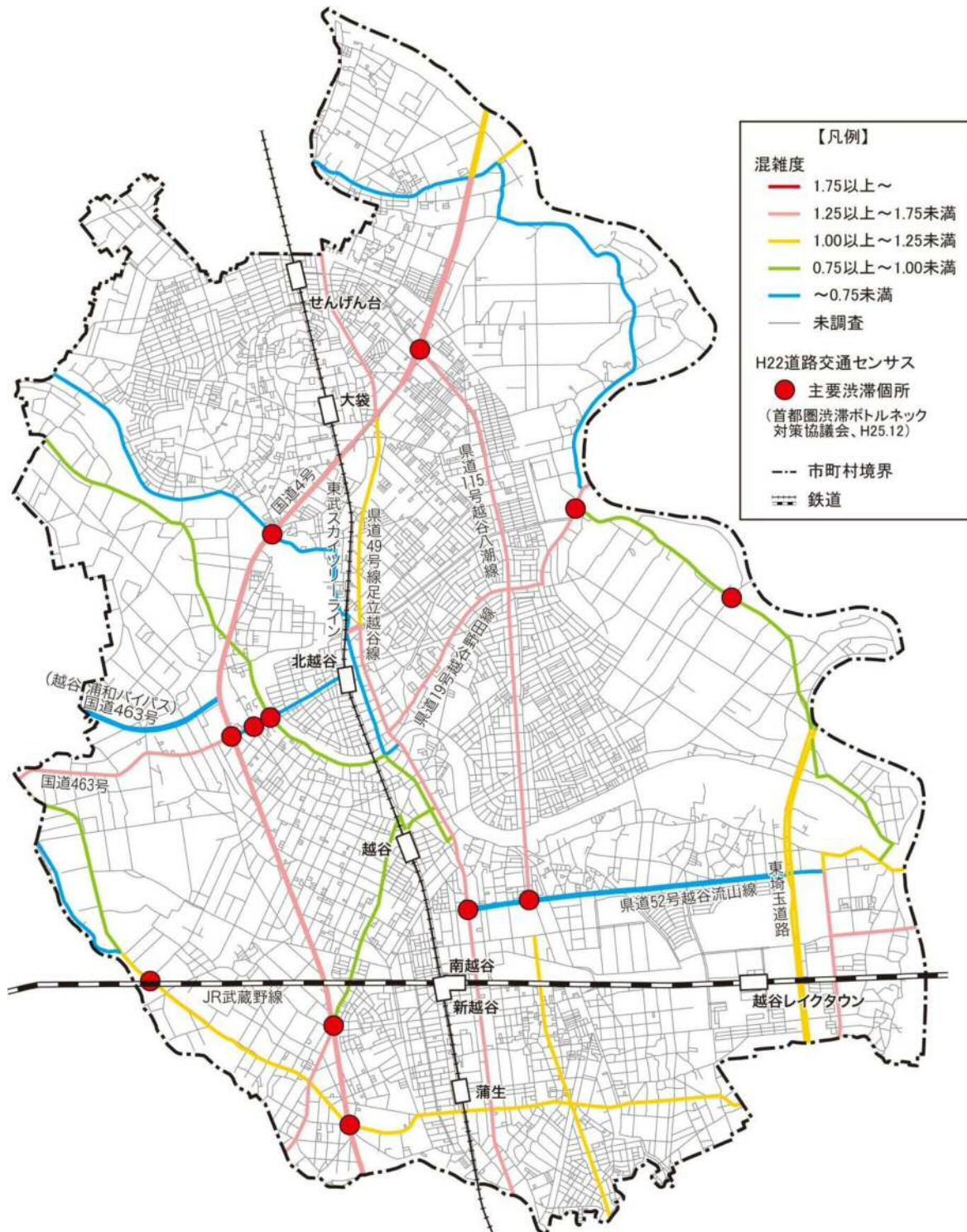


図 市内の道路混雑状況（平日）

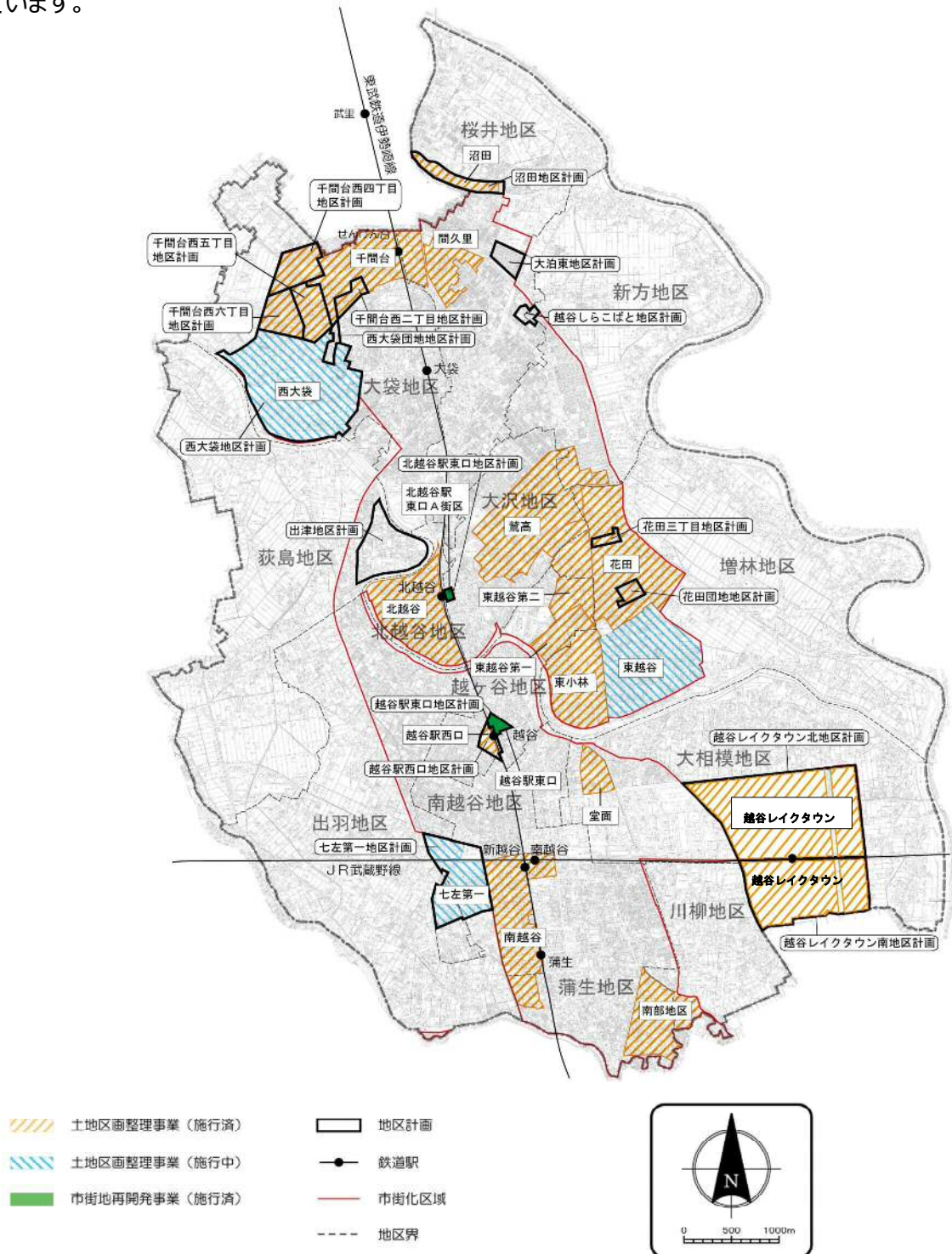
出典：平成22年度道路交通センサス、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料(H25.12)

2-1-6 市街地開発事業

市街地の土地区画整理事業施行地区面積の合計（施行中を含む）は、市街化区域面積の約40.4%となっています。

それ以外では、昭和30年～40年（1955～1965年）代にかけて実施された耕地整理による基盤の上に市街化した地域が多く、道路網や公園などが十分ではない状況にあります。

また、越谷駅東口地区や北越谷駅東口地区においては、市街地再開発事業の取り組みもなされています。



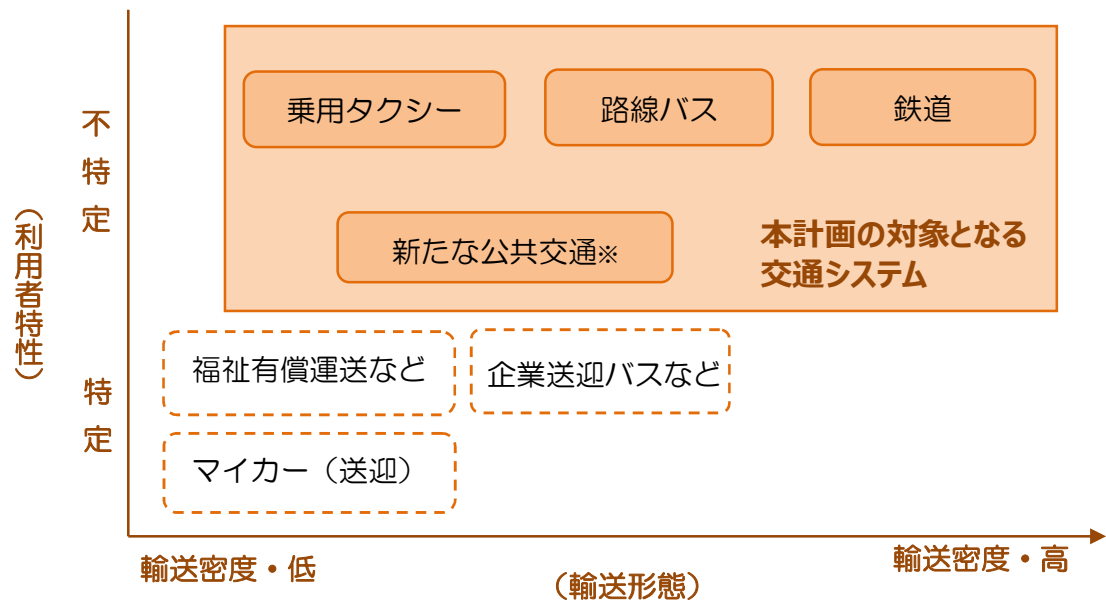
2-2 越谷市の公共交通の現状

【交通システム】

本計画では、不特定の方が利用する交通システムである「鉄道」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「新たな公共交通※」を公共交通とし、計画の対象とします。

このほか、特定利用となる福祉有償運送や企業送迎バス、病院の患者送迎バス、福祉施設の送迎バスなどの個別輸送バスも運行されています。

これらの送迎バス等は、本計画における公共交通の対象外となるものの、特定利用の福祉有償運送や企業送迎バス、病院の患者送迎バス、福祉施設の送迎バスなどの個別輸送バスについても、十分連携しながら、市民の移動環境を整備していくことが必要であるため、現状を把握しながら、今後、連携方策等を研究していくこととします。



※新たな公共交通：(例) コミュニティバス、乗合タクシー等

【公共交通（鉄道、路線バス、乗用タクシー）の1日平均利用者数の推移(単位:人)】

| | 平成 22 年度 | 平成 23 年度 | 平成 24 年度 | 平成 25 年度 | 平成 26 年度 |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 鉄道 | 243,041 | 243,824 | 248,200 | 253,841 | 260,825 |
| 路線バス | 26,933 | 27,240 | 27,605 | 28,144 | 29,548 |
| 乗用タクシー | 6,967 | 7,194 | 7,720 | 7,466 | 7,187 |
| 合計 | 276,941 | 278,258 | 283,525 | 289,451 | 297,558 |

(鉄道・路線バス：越谷市統計年報)

(乗用タクシー：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)

【鉄道】

本市は、東武スカイツリーラインが市の中央を南北に、J R 武蔵野線が市の南部を東西に運行しており、東武スカイツリーラインは、せんげん台駅、大袋駅、北越谷駅、越谷駅、新越谷駅、蒲生駅の6駅、J R 武蔵野線は南越谷駅、越谷レイクタウン駅の2駅があります。

また、新越谷駅と南越谷駅は隣接しており、相互に乗り換え可能な駅となっています。

なお、市内鉄道駅の1日平均乗車人員の合計は260,825人となっています。(平成26年度越谷市統計年報：平成25年度データ)



図 市内の鉄道駅

【バス路線】

市内では 81 系統のバス路線が運行されています。

市内で運行するバス路線の 1 日平均利用者数の合計は 29,546 人です。(平成 26 年版越谷市統計年報：平成 25 年 12 月 1 日現在) ※ …平成 27 年度開設予定

| 朝日自動車(株) |
|----------------------------------|
| 新田駅東口 ～ 南町三丁目 ～ 新田駅東口 |
| 新田駅東口 ～ 蒲生南小学校入口 |
| 新田駅東口 ～ 南町三丁目 |
| 南越谷駅南口 ～ 蒲生東町・天神橋 ～ 越谷南体育館 |
| 南越谷駅南口 ～ 蒲生東町 ～ 蒲生三丁目 |
| 南越谷駅南口 ～ 蒲生東町・天神橋 ～ 草加東高校 |
| 南越谷駅南口 ～ 蒲生東町・天神橋 ～ 越谷ハートフルクリニック |
| 南越谷駅南口 ～ 蒲生東町・天神橋 ～ ひのき荘 |
| 新越谷駅西口 ～ 赤山町 3 丁目 ～ 七左七丁目 |
| 新越谷駅西口 ～ 七左七丁目 ～ 出羽地区センター |
| 南越谷駅北口 ～ 越谷市立病院 ～ 花田 |
| 南越谷駅北口 ～ 越谷市立病院 ～ 越谷市立図書館前 |
| 南越谷駅北口 ～ 越谷市立病院 ～ 越谷駅東口 |
| 越谷駅東口 ～ 花田第四公園入口 ～ 花田 |
| 越谷駅東口 ～ 花田第四公園入口 ～ 越谷市立図書館前 |
| 越谷駅東口 ～ 花田第四公園入口 ～ 越谷駅東口 |
| 越谷駅東口 ～ 花田第四公園入口 ～ 花田小学校前 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 総合公園 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ いきいき館 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 |
| 越谷駅東口 ～ 藤塚 ～ 吉川車庫 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ レイクタウン駅 |
| 越谷駅東口 ～ 藤塚 ～ 吉川駅北口 |
| 大相模消防署前 ～ 吉川橋 ～ 吉川駅北口 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 増林地区センター |
| 南越谷駅北口 ～ 藤塚 ～ 吉川駅北口 |
| 南越谷駅北口 ～ 藤塚 ～ 吉川車庫 |
| 越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 吉川駅北口 |
| 越谷駅西口 ～ 末田 ～ 岩槻駅 |
| (荻島小) 学校前 ～ 岩槻駅 |
| 越谷駅西口 ～ 末田 ～ 水上公園 |
| 岩槻駅 ～ 末田 ～ 水上公園 |
| 北越谷駅 ～ 弥栄団地 ～ 北越谷駅 |
| 北越谷駅 ～ 弥栄団地 ～ 弥栄一丁目 |
| 北越谷駅西口 ～ しらこぼと水上公園 |
| 北越谷駅西口 ～ 埼玉スタジアム |
| せんげん台駅 ～ 埼玉県立大学 |
| せんげん台駅 ～ 獨協高校 |
| せんげん台駅 ～ みどり住宅 ～ ウイング・ハット春日部 |
| せんげん台駅 ～ 武里駅西口 |
| せんげん台駅 ～ 第四公園 |
| せんげん台駅 ～ みどり住宅 |
| せんげん台駅 ～ 大道 ～ せんげん台駅 |
| せんげん台駅 ～ 大道入口 |
| せんげん台駅 ～ 第五公園入口 |

| 茨城急行自動車(株) |
|----------------------------------|
| 野田市駅 ～ 下町 ～ 大沢四丁目 ～ 北越谷駅 |
| 野田市駅 ～ 中野台 ～ 大沢四丁目 ～ 北越谷駅 |
| 野田市駅 ～ 中野台 ～ 東大沢橋 ～ 北越谷駅 |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ まつぶし緑の丘公園 |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口・ゆめみ野東 ～ エローラ |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ ゆめみ野東 |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ 吉川駅北口 |
| 北越谷駅 ～ さぎたか第二公園 ～ 老人福祉センター |
| せんげん台駅 ～ 赤沼十字路 ～ 大正大学入口 |
| せんげん台駅 ～ 赤沼十字路 ～ まつぶし緑の丘公園 |
| せんげん台駅 ～ 桜井公民館前 ～ 老人福祉センター |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ 大正大学入口 |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ 東埼玉テクノポリス南 |
| 北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ 松伏給食センターほほえみ |
| せんげん台駅 ～ 大泊・平方循環 ～ せんげん台駅 |
| せんげん台駅 ～ 桜井小学校 ～ まつぶし緑の丘公園 |
| せんげん台駅 ～ 桜井小学校・まつぶし緑の丘公園 ～ 松伏町役場 |

| (株)ジャパンタローズ |
|---------------------------------------|
| 南越谷駅南口 ～ 松伏ニュータウンSC ～ 東埼玉テクノポリス |
| 南越谷駅南口 ～ 松伏高校前 ～ 東埼玉テクノポリス |
| 南越谷駅南口 ～ 松伏町役場前 ～ 松伏ターミナル |
| 南越谷駅南口 ～ 増林公園(越谷市斎場) |
| 越谷レイクタウン駅北口 ～ 松伏ニュータウンSC ～ タローズ本社前 |
| 越谷駅西口 ～ きたずみ内科クリニック前 ～ けやき荘 ～ 県民健康福祉村 |
| 越谷駅西口 ～ 越谷税務署前 ～ 浦和美園駅 |
| せんげん台駅東口 ～ 越谷市立病院 |
| せんげん台駅東口 ～ 東埼玉テクノポリス |

| 東武バスセントラル(株) |
|---|
| 松原団地駅東口 ～ 麦塚 ～ 柿木二区 |
| 京成上野駅前 ～ 新越谷駅東口 ～ 春日部駅西口 |
| <small>京成上野駅前・北千住駅西口 ～ 新越谷駅東口 ～ 春日部駅西口・東武動物公園駅・久喜駅東口・東葛宮駅西口</small> |
| 新越谷駅東口 ～ 吉川駅入口 ～ 三郷駅入口 ～ 早稲田八丁目 |
| 新越谷駅西口・草加駅東口・八潮駅北口 ～ 羽田空港※ |
| 新越谷駅西口・浦和美園駅 ～ 佐野新都市BT・西郷BS・須賀川営業所・郡山駅※ |
| 新越谷駅西口・草加駅東口・八潮駅北口 ～ 成田空港※ |

※京浜急行バス(株),福島交通(株),千葉交通(株),東京空港交通(株)との共同運行あり

| (株)グローバル交通 |
|------------------------|
| 越谷流通団地循環線 |
| 蒲生駅 ～ 大間野、七左一丁目 ～ 新越谷駅 |

| 国際興業(株) |
|-----------------------|
| 東川口駅 ～ 越谷駅西口 ～ 新越谷駅西口 |



※バス路線の系統ごとに色分けして表示しています。

※点線は、深夜急行バスや高速乗合バスの路線を示し、駅以外にバス停がない路線です。

図 市内のバス路線網

【乗用タクシー】

埼玉県乗用自動車協会の県南東部交通圏に加入している市内のタクシー事業者 8 社や個人タクシー事業者等により、市内全域で乗用タクシーを利用できる状況となっています。なお、市内のタクシーの 1 日平均利用者数の合計は 7,187 人です。（埼玉県乗用自動車協会及び埼玉県個人タクシー協会の提供資料：平成 26 年データ）

法人個人タクシー事業者一覧

| 会社名 | 所在地 | 車両数 |
|-------------|--------------------------------|-----|
| 株式会社越谷タクシー | 越谷市東越谷 3-15-22 | 50 |
| 蒲生交通株式会社 | 越谷市蒲生茜町 3-6 | 25 |
| 松栄川元交通株式会社 | 越谷市宮本町 5-29-4 3F | 80 |
| 南越谷タクシー有限会社 | 越谷市南越谷 2-5-26 | 31 |
| 大都交通株式会社 | 越谷市東越谷 10-104-6 | 25 |
| 都交通株式会社 | 越谷市宮本町 5-29-4 ｷｬﾐﾝｸﾞ ｸﾞﾗﾝﾄﾞ 2F | 63 |
| 朝日自動車株式会社 | 越谷市袋山 1119 | 49 |
| 大さがみ交通株式会社 | 越谷市東越谷 2-1-13 | 20 |
| 鳩交通有限会社 | 吉川市大字吉川 1559-1 | 27 |
| 吉川交通株式会社 | 吉川市中島 1-324-1 | 39 |
| 松伏交通有限会社 | 北葛飾郡松伏町大字大川戸 175 | 27 |

個人タクシー事業者一覧

| 組合名 | 事業者名 | 住所 |
|-------------------|--------|--------------------------|
| 埼玉県個人 タクシー協会 | 宇野タクシー | 越谷市花田 5-3-11 |
| | 上野タクシー | 越谷市蒲生南町 10-16 |
| | 松井タクシー | 越谷市川柳町 5-73 |
| | 櫻田タクシー | 越谷市蒲生西町 2-4-3 サンハイムⅡ 201 |
| 彩の国個人 タクシー協同組合 | 島根タクシー | 越谷市大沢 1660-4 |
| | 高橋タクシー | 越谷市川柳町 1-430-10 |
| | 亀田タクシー | 越谷市千間台東 4-1438-8 |

2-3 市民の移動実態、ニーズの現状

【移動実態】

鉄道・バス路線

鉄道、バス路線の利用は、東武スカイツリーライン沿線や大袋地区、荻島地区で高く、増林地地区、出羽地区で低くなっています。

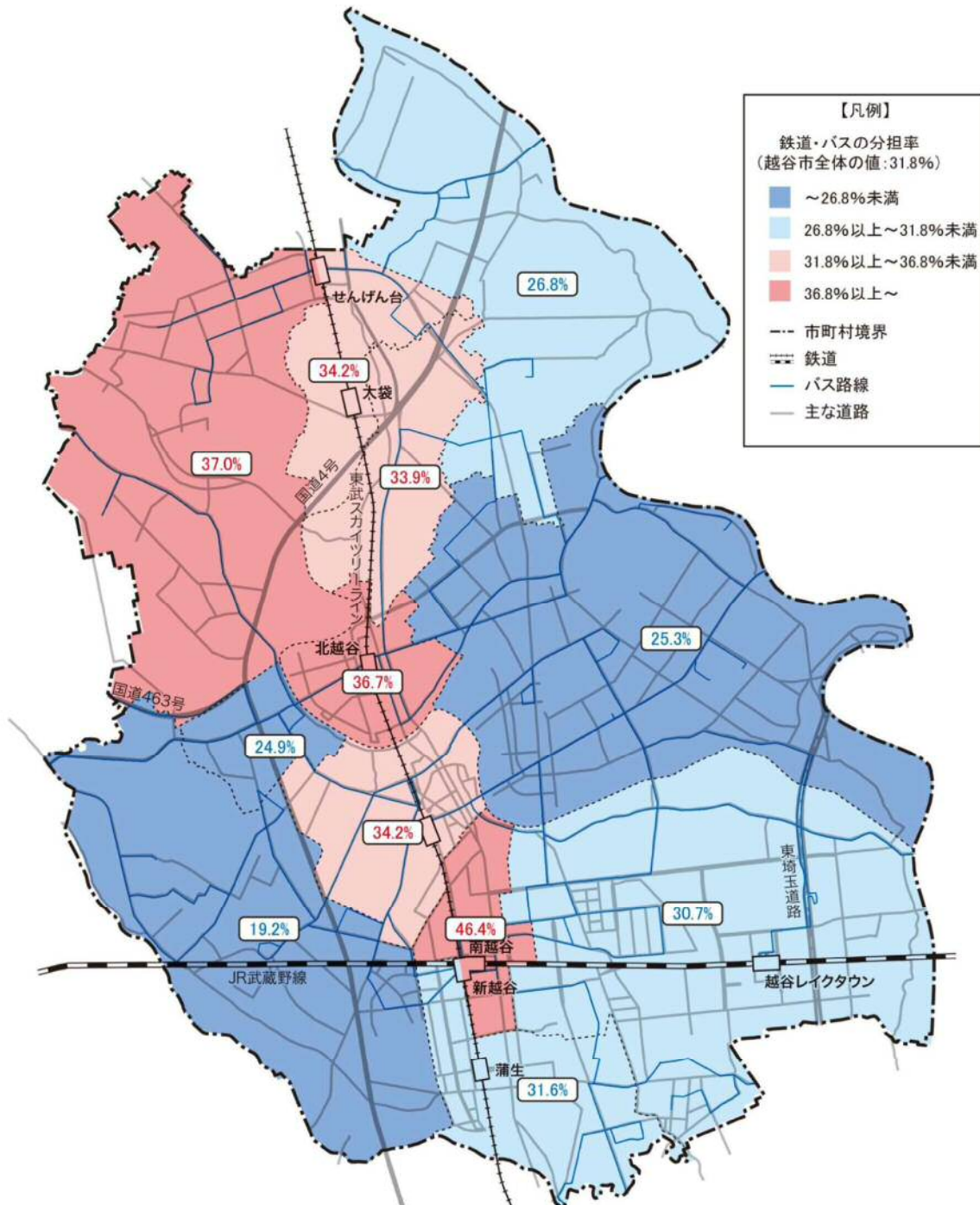


図 鉄道・路線バス分担率【資料:東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 20 年)】

自動車・バイク

自動車、バイクの利用は、JR 武蔵野線沿線で高く、北越谷地区、大沢地区、南越谷地区、蒲生地区周辺で低くなっています。

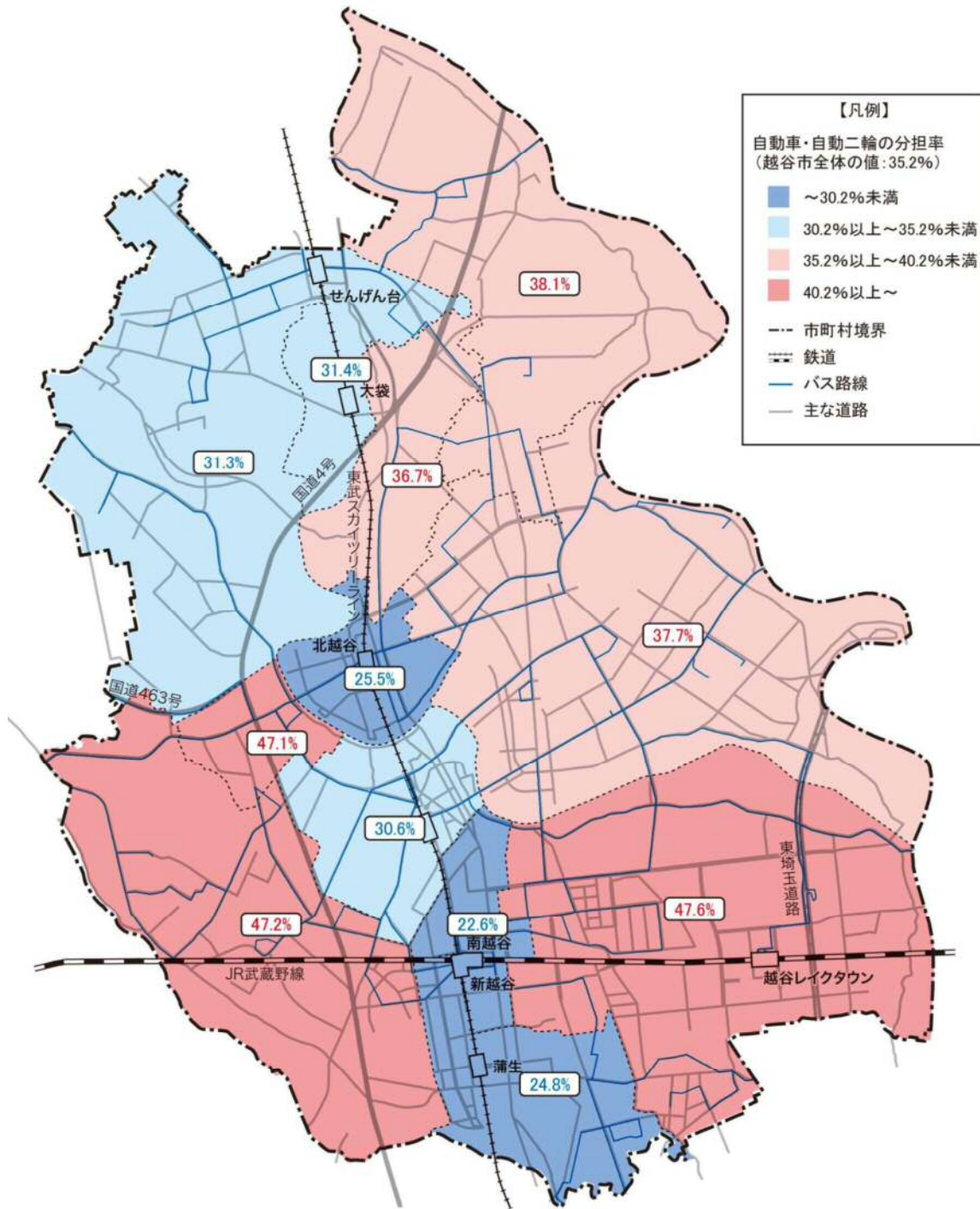


図 自動車・バイク分担率【資料:東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)】

徒歩・自転車

徒歩、自転車の利用は、北越谷地区、大沢地区、蒲生地区周辺で高く、大相模地区、川柳地区で低くなっています。

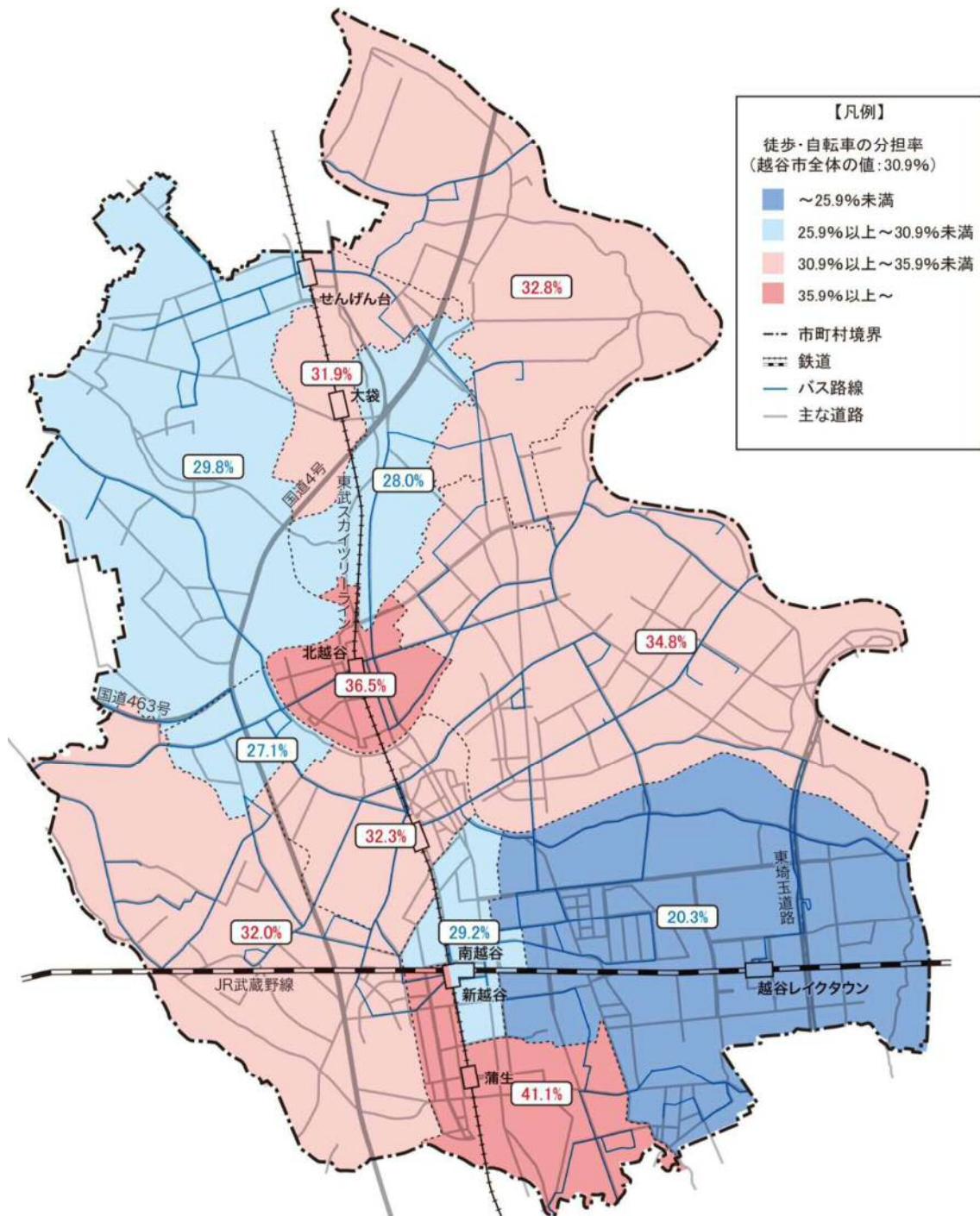


図 徒歩・自転車分担率【資料:東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）】

【市民ニーズ】

市民アンケート

本市における市民の公共交通に対するニーズを把握するため、平成26年度に公共交通基礎調査において市民アンケートを実施しました。

その市民アンケートでは、路線バスを利用しない理由として、「自動車・タクシーが便利」「自転車・バイクが便利」といった理由が多い結果となりました。一方で、「バス停が遠い」「運行ルートが合わない」などの理由も挙げられているため、ニーズに合わせたルート設定や運行形態に変更することで、路線バスの利用者が増加する可能性があります。

また、鉄道や路線バスを利用しづらい地域への新たな公共交通サービスが必要であると回答した市民は約半数となり、将来的には必要性があると回答した市民を含めると約7割となりました。移動先としては、最寄り駅、公共施設、近隣のスーパー、診療施設が多く、運行本数は、1時間に3本以上で、運行時間帯は、午前6時台から午後11時以降までが多く、路線バスと同様なサービスレベルが望まれています。

なお、本アンケート調査による鉄道・バス路線・乗用タクシーを含めた公共交通全体の満足度は75%でした。

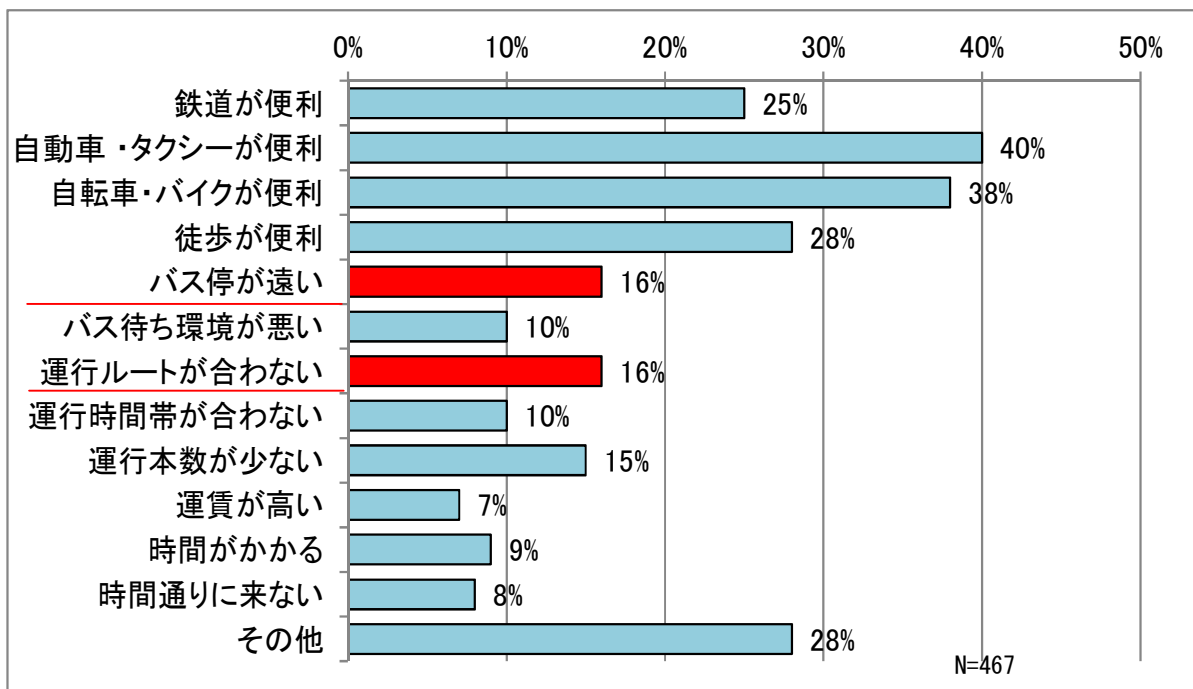


図 路線バスを利用しない理由(H26 実施の市民アンケート調査)

試験運行

平成 26 年度に路線バスが運行していない新方地区において、ニーズの把握を行うため、ミニバスの試験運行を実施しました。その結果、ミニバスの試験運行 6 ヶ月間の利用者は期間全体で、5,043 人となり、1 日あたり約 30 人、収支率（運賃収入／運行経費）は、約 14.2%となりました。このミニバスの試験運行の結果を踏まえると、本市における新方地区以外の鉄道や路線バスを利用しづらい地域において、今回と同様なミニバスを運行する場合には、行政負担などが必要になることが想定されます。

- 運行期間 平成 26 年 9 月 1 日～平成 27 年 2 月 28 日までの 6 ヶ月間
(12 月 30 日から 1 月 3 日までを除く)
- 運行コース せんげん台駅東口～新方地区センター間の約 7.7km
- 運行時間 午前 6 時台～午後 7 時台まで 1 日 11 往復
- 運行車両 ワンボックス型車両 (10 人乗り。福祉車両)
- 運賃 一律料金
(大人 300 円、小人 150 円、障がい者手帳を取得している方は 150 円)



図 ミニバス運行ルート

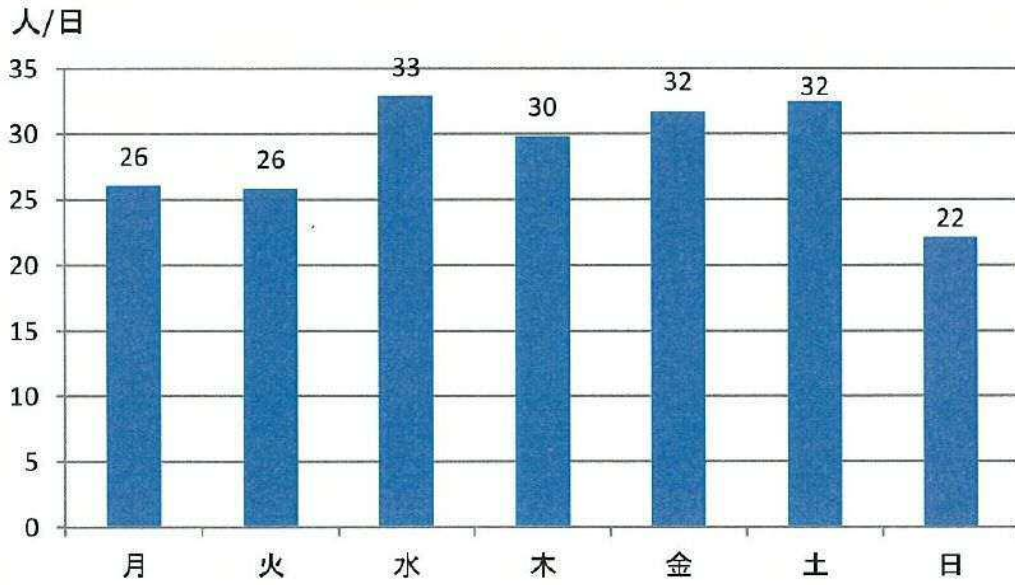


図 曜日別平均利用者数

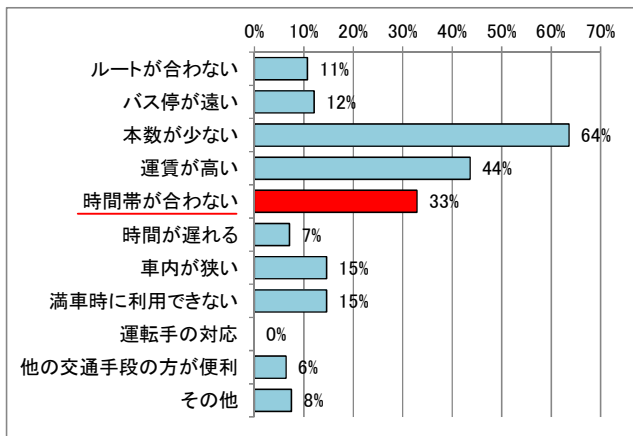


図 不満な点(利用者)

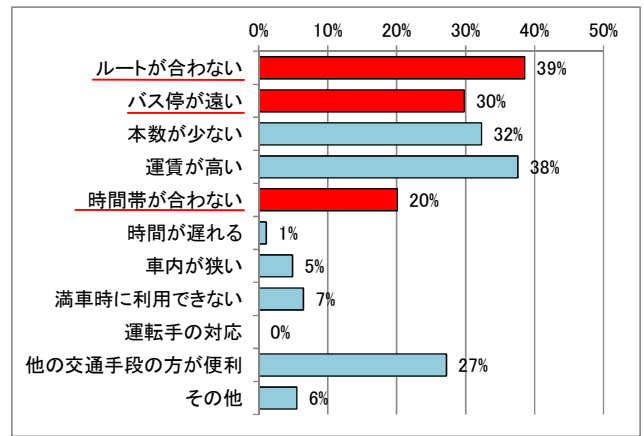


図 利用しない理由(非利用者)

2-4 本市の公共交通の課題

これまでに示した現状等を踏まえ、本市の公共交通の課題を以下のとおり整理します。

課題① 鉄道駅周辺への移動の確保

市民の主な目的地となる主要施設は鉄道駅周辺に立地していることから、鉄道駅周辺への移動の確保が必要です。

課題② 高齢者の移動の確保の視点

主に市街化調整区域で高齢化率が高く、将来的にも高齢化がさらに進展すると想定されることから、高齢者の移動の確保の視点が必要です。

課題③ 道路状況に見合った車両での運行

大型、中型等のバス車両の運行が困難と考えられる道路もあることから、道路状況に見合った車両での運行が必要です。

課題④ 鉄道や路線バスを利用しづらい地域から鉄道駅や各地区の拠点への移動の確保

一部の地域では路線バスや鉄道を利用しづらい地域があるため、鉄道やバスを利用しづらい地域から鉄道駅や各地区の拠点への移動の確保のための公共交通が必要です。

課題⑤ 新たな公共交通の確立

市街化調整区域は人口が分散し、バス路線の運行では採算の確保が困難であると想定されることから、市民参加や車両の効率的運用等を通じた新たな公共交通の確立が必要です。

課題⑥ 市民ニーズの適切な把握

市民アンケートにより、ミニバスを利用しない理由として「バス停が遠い」「運行ルートが合わない」などが挙げられたことから、市民ニーズの適切な把握と運行形態、事業形態の検討が必要です。

2-5 課題を踏まえた公共交通の方向性について

本市の公共交通の課題を踏まえ、方向性を以下のとおり整理します。

＜方向性 1＞公共交通網の考え方

本市は、鉄道、バス路線、乗用タクシーの公共交通機関が存在しています。

⇒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しながら、本市に適した公共交通網を形成します。

＜方向性 2＞鉄道・バス路線のカバーエリアやサービス水準の考え方

・主に市街化調整区域では、鉄道やバス路線がカバーされていない地区が存在するほか、カバーされているが運行本数が少ないという地域も存在します。また、市街化調整区域では高齢化率が高くなっており、高齢者の移動の確保などの課題があります。

・路線バスは、一定の需要が確保できる地域や道路環境が整備されている地域において運行されているため、採算性や道路環境に課題がある地域においては路線バスでの対応や、一定のサービス水準の確保が困難となることが想定されます。

⇒鉄道や路線バスを利用しづらい地域については、バス事業者によるバス路線の維持・充実や市民と市の協働による新たな公共交通を構築します。

＜方向性 3＞持続可能な公共交通としての考え方

・平成 26 年度にミニバスの試験運行を新方地区で実施しましたが、運行維持には行政負担が必要となります。また、今後導入地区を拡大すると行政負担が増大する可能性があります。

・市内の公共交通を持続可能なものとするため、地域のマイバス意識の向上や利用促進なども含め、関係者の協働体制で取り組んでいくことが必要です。

⇒公共交通を持続可能なものとするため、市民、公共交通事業者、市の協働体制を構築します。

2-6 新規交通検討地域等の設定

今後、市内の公共交通の利便性を高めるため、次のとおり地域を設定し、それぞれの区域に合わせて乗合交通の利便性の向上を目指します。

赤・青…**乗合交通利用圏域**（鉄道駅から1 km もしくはバス停から300m以内の区域）

白…**新規交通検討地域**（市内の乗合交通利用圏域以外の地域）

※なお、平成22年度時点の乗合交通利用圏域の面積カバー率は、約71.2%、人口カバー率は約86.8%となっています。

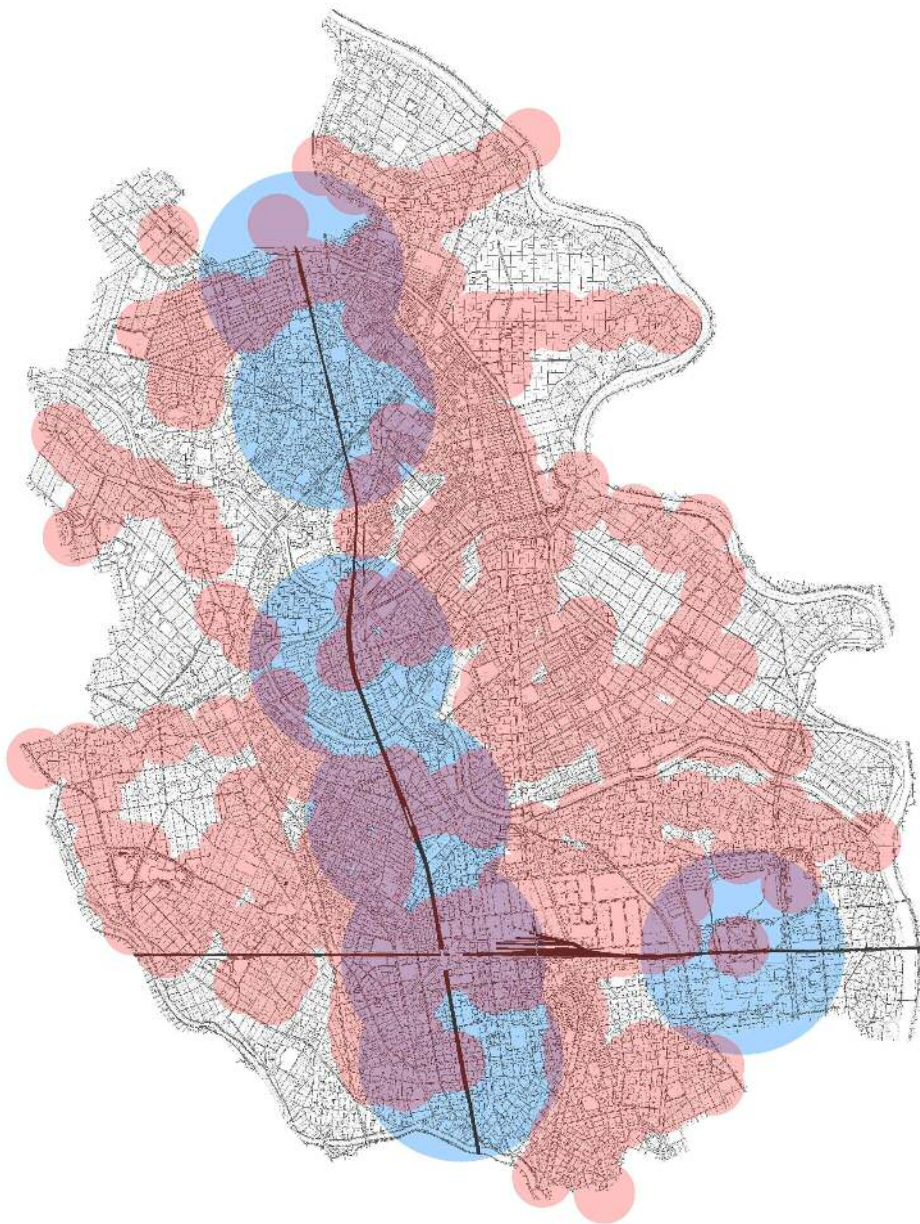


図 市内の新規交通検討地域等（平成27年10月時点）

第3章 基本方針・計画の目標

3-1 基本方針・計画の目標

第2章で整理した内容を踏まえ、本市のまちづくりを支える公共交通網の充実を図るため、本市の今後の公共交通網の基本方針、計画の目標を以下の通り設定します。

基本方針

利便性が高く“持続可能”な公共交通網の形成

計画の目標


- 目標 1** 地域に適した 公共交通網 を形成します
- 目標 2** 鉄道や路線バスを利用しづらい地域などの サービス改善 を図ります
- 目標 3** 公共交通を持続可能なものとするための 仕組み（体制やルール） をつくります


3-2 本市の公共交通網の方針


基本方針に基づき、本市の公共交通網の方針を、以下の2つのおりとしてします。

●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します。

【各公共交通機関の役割】


 鉄道 他都市との広域移動と市内の移動を担う市民の移動軸として、また、大量の移動需要に対応する役割を果たします。


 バス路線 地域間または地域内の移動を担う市民の移動軸として、また、鉄道とタクシーの中間の移動需要に対応する役割を果たします。

 乗用タクシー 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できる公共交通機関として、また少量の移動需要に対応し、ドアツードアの特性を活かした面的な移動や時間帯を幅広く対応する役割を果たします。

●新規交通検討地域では、バス事業者によるバス路線の新設や市民、公共交通事業者、市の協働体制により新たな公共交通を構築します。

【乗合交通の充実】

 バス路線(新設) 都市計画道路の整備等と合わせ、バス路線の新設を検討します。

 新たな公共交通 新規交通検討地域において、既存の乗合交通と連携し、市民、公共交通事業者、市の協働による新たな公共交通の運行を検討します。

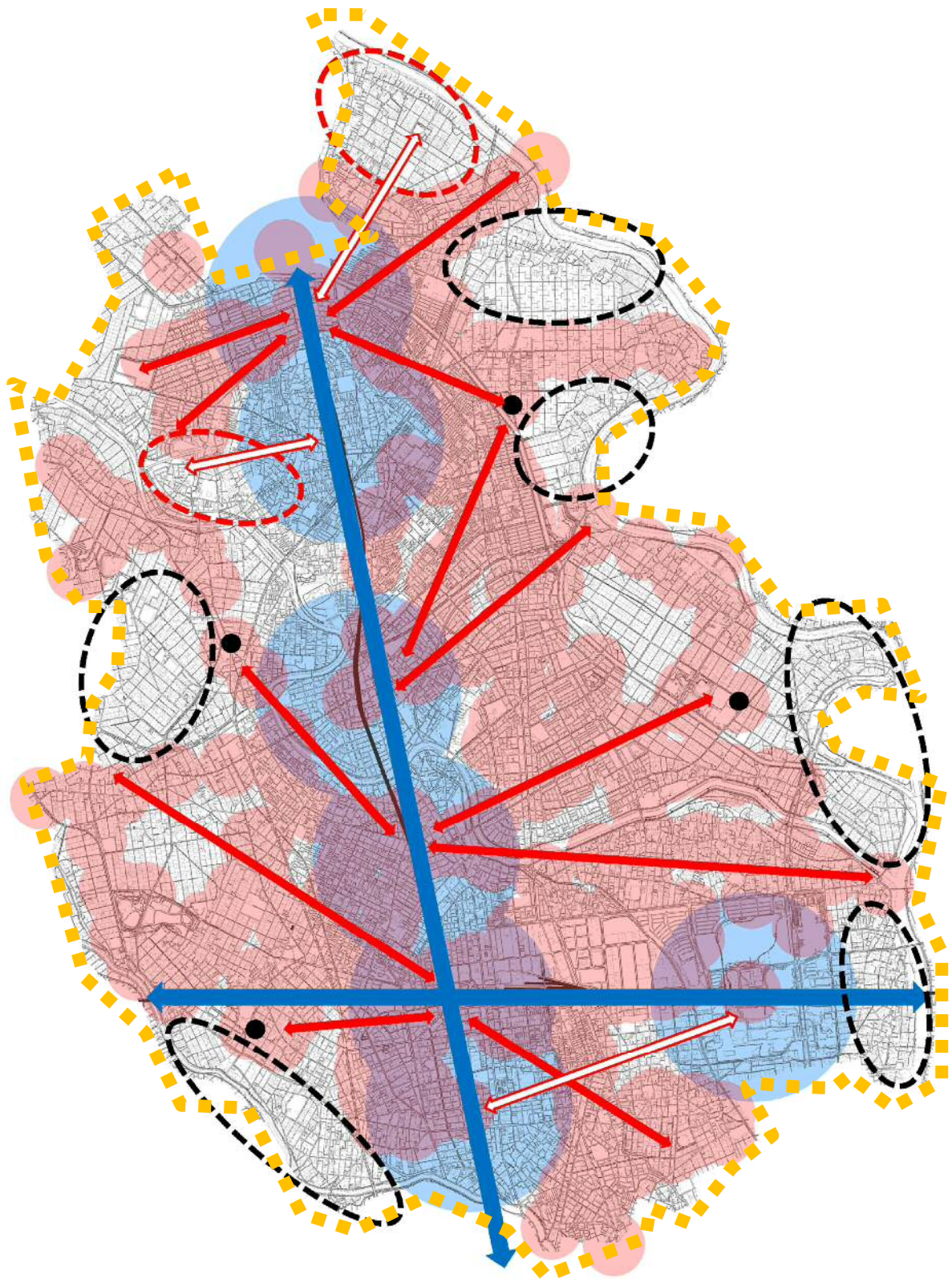


図 本市の公共交通網方針図（イメージ）

第4章 実施事業等

4-1 実施事業とスケジュール

3つの事業（事業1：公共交通網の形成事業、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、事業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事業）に基づき、事業メニューを設定し、計画期間内に目標の達成に向けて取り組むものとします。

以下に、実施事業とスケジュールの一覧を示します。

<実施事業とスケジュール一覧>

| 事業メニュー | | 実施年度 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
|---------------------------------------|--|------|-------|---------|-----|-----|-----|
| 事業1 公共交通網の形成事業 | | | | | | | |
| バス路線の維持・充実 | 1-1 バス路線の維持・充実 | | 検討・整備 | | | | |
| | 1-2 ノンステップバスの導入促進 | | 導入 | | | | |
| | 1-3 バス停利用環境の改善 | | 検討・整備 | | | | |
| | 1-4 サイクルアンドバスライド拠点の整備 | | 検討・整備 | | | | |
| 駅の交通結節機能の強化 | 1-5 交通結節機能の強化（ダイヤ接続や案内等） | | 検討・整備 | | | | |
| | 1-6 駅のバリアフリー化（内方線付き点状ブロックの設置等） | | 検討・整備 | | | | |
| 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 | 2-1 バス路線の新設 | | 検討・整備 | | | | |
| 新たな地域公共交通の検討 | 2-2 関係者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） | | 準備・導入 | | | | |
| | 2-3 関係者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） | | | 準備・導入 | | | |
| 事業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事業 | | | | | | | |
| 仕組みづくり | 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） | | 作成 | | | | |
| 利用促進活動 | 3-2 案内マップ、利用促進ツールなどの作成 | | 作成 | 配布・見直し等 | | | |
| | 3-3 モビリティ・マネジメント | | 実施 | | | | |

4-2 具体的な取り組み内容

事業 1. 公共交通網の形成事業（目標 1 に対応する事業）

事業 1-1. バス路線の維持・充実

バス路線は、通勤、通学あるいは通院など日常生活に欠かせない移動手段です。バス路線を維持・充実していくために、市民、バス事業者、市が連携して事業の実現に努めます。

【実施主体】

市民

バス路線の積極的な利用によりバス路線を維持します。

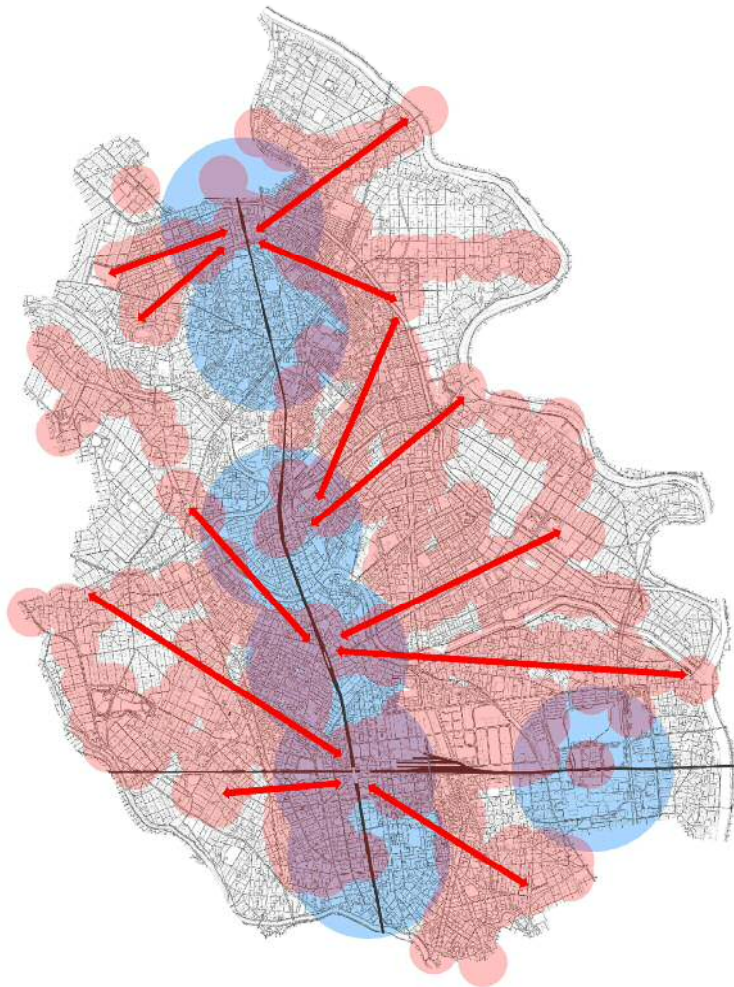
バス事業者

市民のニーズに応じて路線の増便・延伸等に努めます。

【協力】

市

バス路線の延伸や渋滞解消に向けた道路整備やバス路線のPR 活動を行います。また、市民要望を事業者へ情報提供します。



事業 1-2.ノンステップバスの導入促進

高齢者、障がい者、妊婦をはじめ誰もが快適に路線バスを利用できるよう、ノンステップバスの導入を促進します。

ノンステップバスを導入することで乗り降りの抵抗が低減されるほか、車いす利用者もバス路線を利用して移動出来るようになります。

【実施主体】

バス事業者

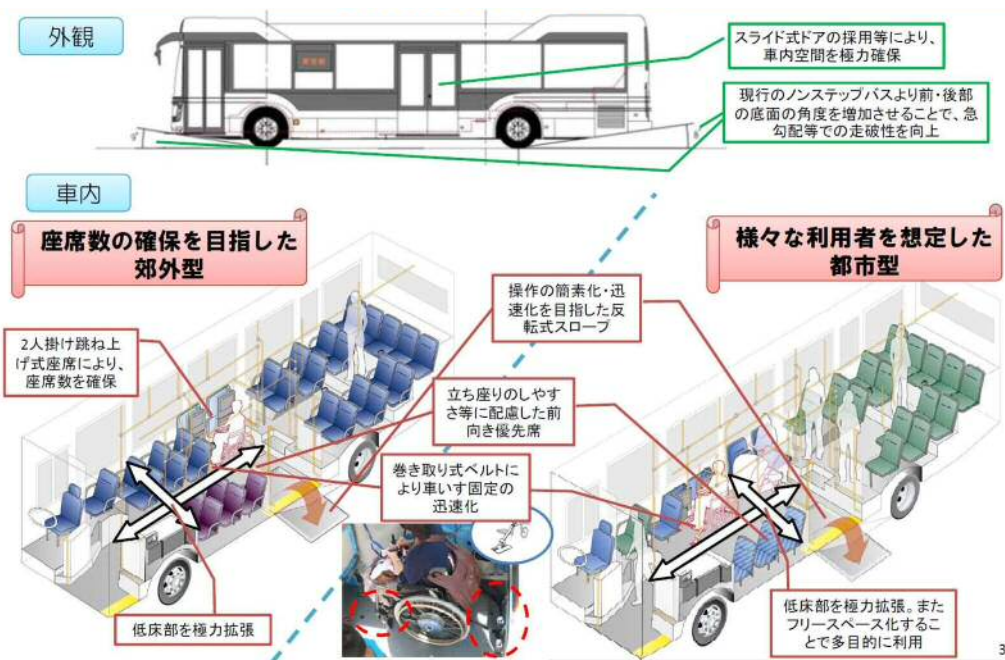
ノンステップバスの導入促進を図ります。

【協力】

市（国・県）

ノンステップバス導入の支援を行います。

●ノンステップバス車両のイメージ



出典：「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」報告書

（平成 23 年 7 月 国土交通省自動車局）参考

URL:http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000003.html

事業 1-3.バス停利用環境の改善

乗降者数の多いバス停において、バス停の上屋やベンチの設置に努めます。

また、埼玉県の「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業と連携し、バス停の近くでバスを気軽に待つことができる施設と協力し、利用者が待合しやすい「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録拡大を推進します。

【実施主体】

バス事業者

利用者の多いバス停の上屋の設置に努めます。

【協力】

市

バス事業者と連携を図り、上屋の設置を推進します。
バスまちスポット等の整備箇所の拡大に努めます。

市内のバスまちスポット一覧（平成 27 年 4 月 1 日時点）

| 協力施設名 | バス会社 | 最寄りのバス停 |
|------------------------------|-------------------------|-------------|
| イオンレイクタウン kaze | 朝日自動車(株) (株)ジャパンタローズ | 越谷レイクタウン駅北口 |
| 越谷市蒲生地区センター・公民館 | 朝日自動車(株) | 蒲生公民館入口 |
| 越谷市桜井地区センター・公民館 | 茨城急行自動車(株) | 桜井公民館前 |
| 越谷市出羽地区センター・公民館 | 朝日自動車(株) | 出羽地区センター |
| 越谷市増林地区センター・公民館 越谷市教育センター | 朝日自動車(株) | 増林地区センター |
| 越谷市中央市民会館 | 朝日自動車(株) | 中央市民会館前 |
| コープ北越谷店 | 茨城急行自動車(株) | 東大沢二丁目南 |

●バス停の上屋設置状況
せんげん台駅



●「バスまちスポット」の整備箇所
増林地区センター・公民館



事業 1-4. サイクルアンドバスライド拠点の整備

市内各地にあるバス停について、サイクルアンドバスライドの必要性や可能性を検討し、バス停付近に自転車駐輪場を整備することを検討します。

【実施主体】

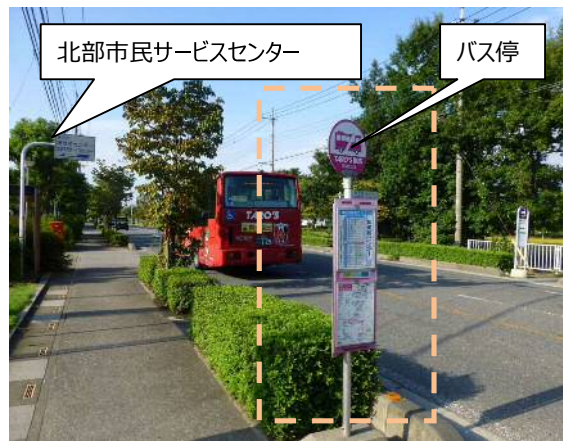
市

バス停が付近にある公共施設等において、当該施設利用者以外に、路線バス利用者にも駐輪場が利用できるよう駐輪場の整備等を検討します。

● 埼玉県吉川市におけるバス停周辺の駐輪場整備実施例



北部市民サービスセンターの駐輪場（バス利用者も利用可能）



バス停（旭地区センター）



下広島集会所の駐輪場（バス利用者も利用可能）



バス停（旭小学校入口）



- 吉川市では、バス利用におけるさらなる利便性の向上を目指して、市内9箇所にサイクルアンドバスライド駐輪場を設置しています。
- サイクルアンドバスライド駐輪場には、バス利用者も駐輪できることがわかるように、標識を設置しています。

（出典：吉川市公式ホームページ（一部加工））

事業 1-5.交通結節機能の強化（ダイヤ接続や案内等）

鉄道駅の改札付近で、バス停や周辺の観光案内などの情報を多言語で分かりやすく表示することにより、乗り継ぎの円滑化等を図ります。

また、発着するバス路線のダイヤについて、乗り継ぎしやすいダイヤの設定を検討することで、目的地や自宅まで連続して移動しやすい環境づくりを進めます。

【実施主体】

市

鉄道駅の改札付近にバス停や周辺の観光案内などの情報を、多言語で分かりやすく表示することを検討します。

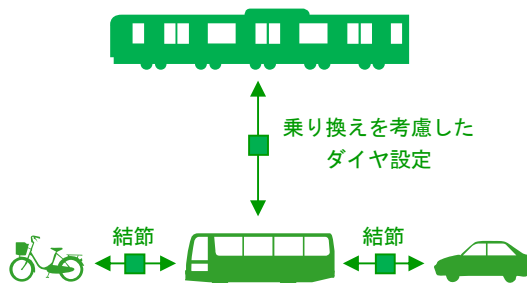
バス事業者、鉄道事業者

乗り継ぎしやすいダイヤの設定を検討します。

鉄道事業者

案内版等の設置に協力します。

●異なる交通モードの結節イメージ



●案内サインによる交通結節機能の強化



バス停、タクシー乗り場などを分かりやすく表示



事業 1-6.駅のバリアフリー化（内方線付き点状ブロックの設置等）

市内各駅において、高度なバリアフリー化を図るため、視覚障がい者の方がホームの側面を認識できるための「内方線付き点状ブロック」の設置等を進めます。

【実施主体】

鉄道事業者

内方線付き点状ブロックの設置促進を図ります。
ホームドアの設置の検討を行います。

【協力】

市

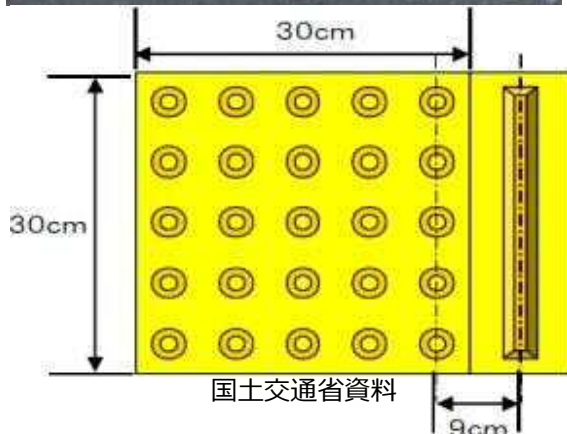
内方線付き点状ブロックの設置等を協力していきます。

●内方線付き点状ブロックの設置イメージ

未設置（せんげん台駅・北越谷駅・越谷駅・蒲生駅）



設置済み（大袋駅、新越谷駅・南越谷駅・越谷レイクタウン駅）



- ・点状突起25点（5×5）
- ・ホームの内側を表示する線状突起（内方線）あり

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

(目標 2 に対応する事業)

事業 2-1. バス路線の新設

公共交通網方針図に示す赤の破線エリアへのバス路線の新設等を検討します。

なお、土地区画整理事業、公園整備事業、街路事業などと連携して整備を図ることで、本市のまちづくりと一体となった公共交通網の充実を図っていきます。

【実施主体】

バス事業者

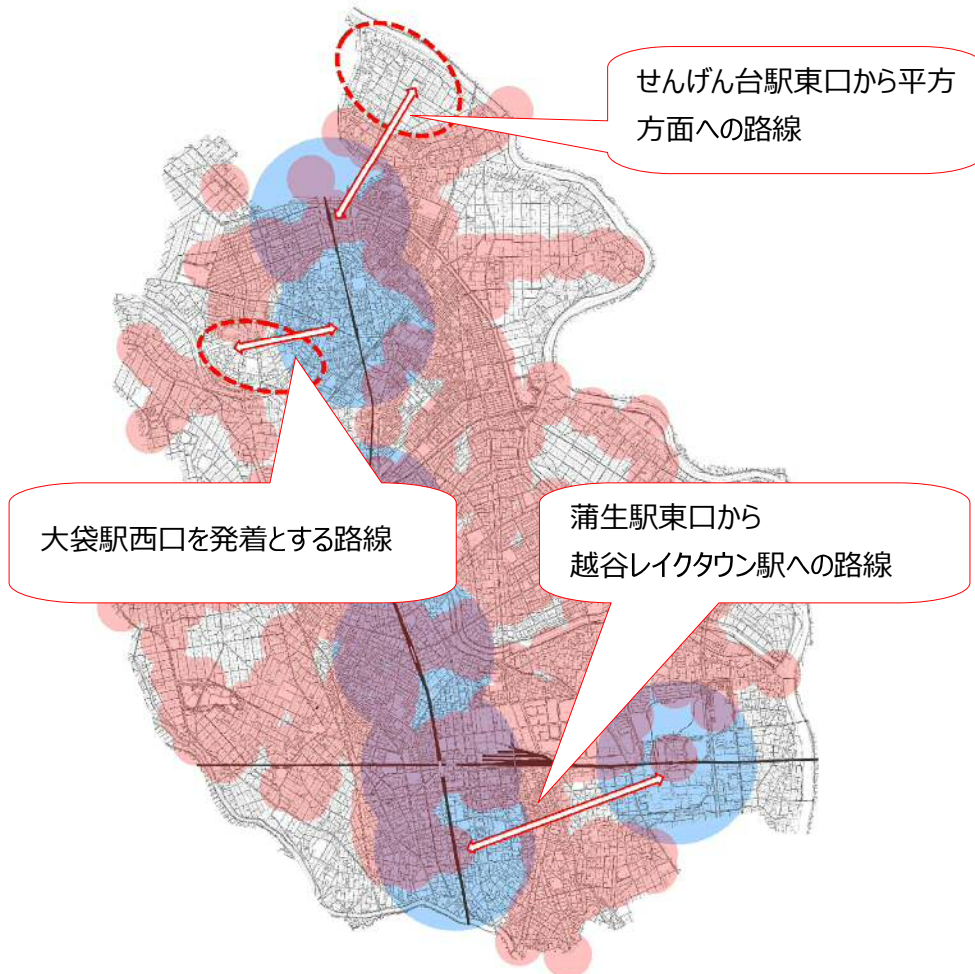
バス路線の新設を図ります。

【協力】

市

都市計画道路など走行環境の整備等を行います。

また、バス路線新設の際には、市民への積極的な PR 活動を行います。



事業 2-2.関係者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）

事業 2-3.関係者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）

本事業は、事業 3 に示す 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）に基づき、関係者との協働により新規交通検討地域における新たな交通施策について、既存の公共交通網を活用しながら、地域のバス停、公共施設、駅などを拠点とした持続可能な新たな公共交通の導入を検討します。

なお、新たな公共交通について市民が検討しやすいように、市がモデル地区を選定し、先導して新たな公共交通の導入に向けた取り組みを行います。

展開地区では、モデル地区を参考に市民が主体となって運行計画等を作成し、市は、その実現に向けた支援を行います。

【実施主体】

市

新規交通検討地域の縮小に努めます。

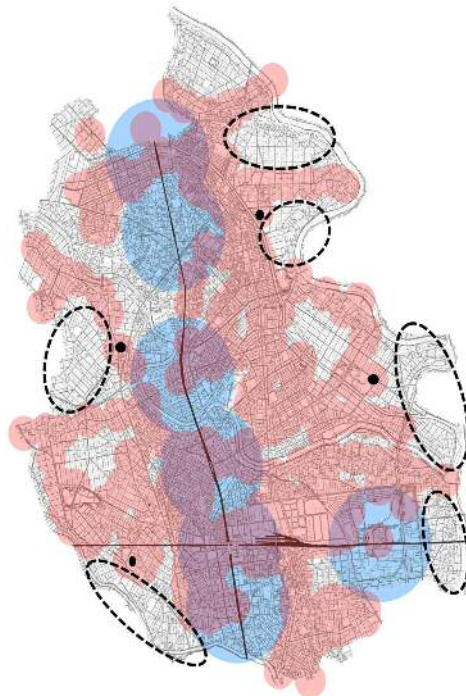
【協力】

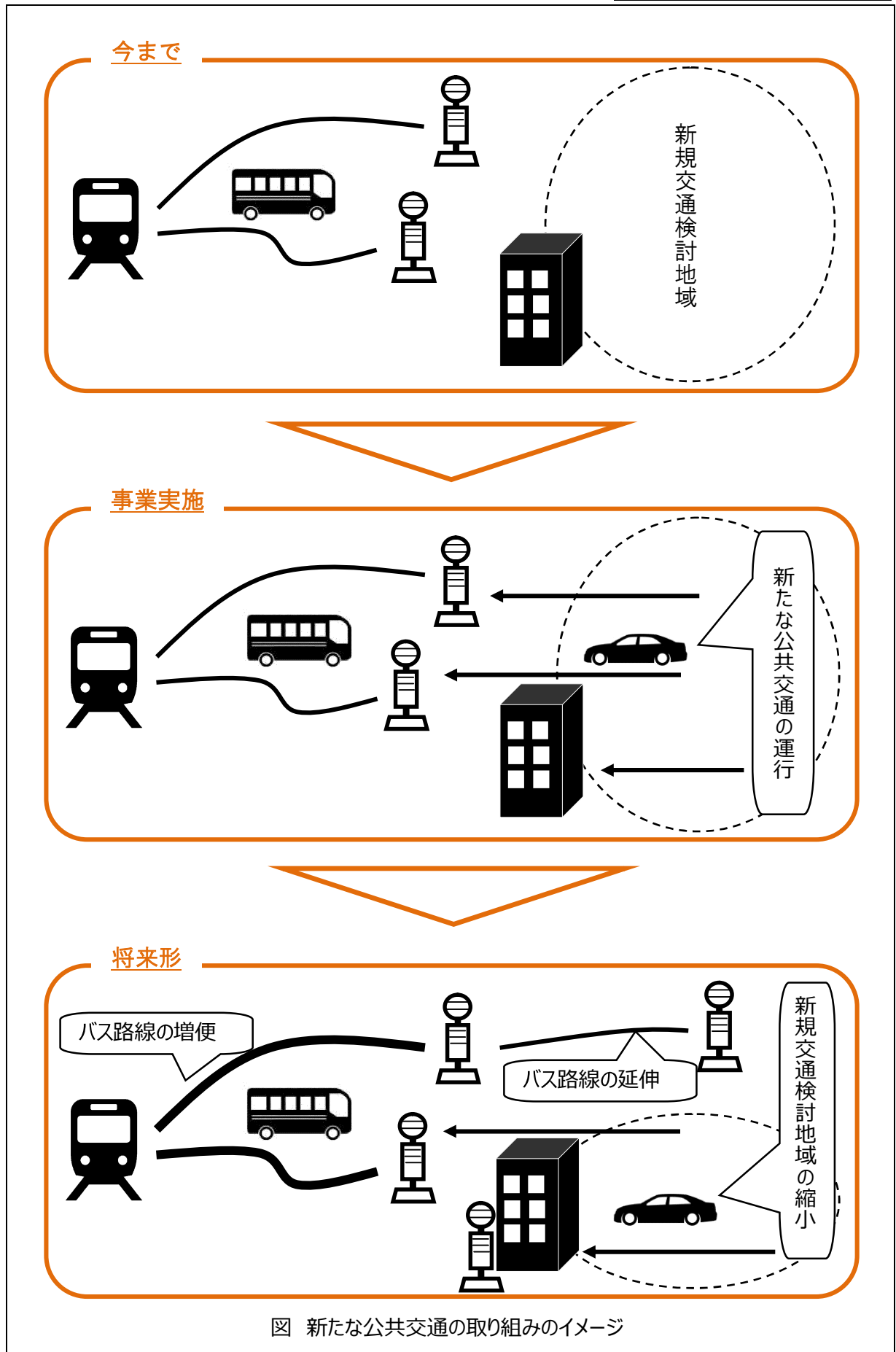
市民

運行計画の作成にあたり、ニーズに関する意見交換を市と行うなど、新規交通検討地域の縮小に向けた取り組みに協力します。

バス事業者、タクシー事業者

既存の事業を活用し、車両の運行等を行います。





事業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事業

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）

市民との連携による新たな公共交通の取り組みの方法として、新たな交通施策の実施に関するガイドライン（手引き）を作成します。

また、このガイドラインを市民へ周知し、新規交通検討地域における新たな公共交通の導入や改善を進めます。

【実施主体】

市

ガイドラインの作成を行います。

市民

ガイドラインに基づき、運行計画の作成等の運行計画に関わる主体となります。

【協力】

公共交通事業者

ガイドラインを作成するための必要な調整等を行います。

●他市における先進事例



(さいたま市)

〈ガイドラインの作成手順(例)〉

1. 対象地域を設定する。
2. 事業の取組主体・役割分担を決定する。
3. 運行開始、運行継続、運行廃止の条件を設定する。
4. 取り組みを継続的に進めるための進行計画(PDCA)を定める。
5. 1~4の流れをガイドラインとして冊子等にまとめる。

※市民・公共交通事業者・市の連携により対象地域や事業の取組主体・役割分担を定め、新たな公共交通の運行までの流れを整理します。

また、必要な運行のみを行うために、運行の継続基準や取り組みの進行方法等について定めます。

事業 3-2.案内マップ・利用促進ツールなどの作成

方面別に色分けされたバスマップや、乗用タクシーの営業所の所在地が示されたマップなど、市内の公共交通に関する情報を網羅した案内マップを作成し、公共交通の利用促進ツールとして活用します。

また、本市の公式ホームページ上の「こしがや住まいるマップ（インターネットを通じて地図情報を提供するシステム）」において、観光スポット等と連携して、各公共交通の運行内容等を分かりやすく提供できるシステム導入を検討します。

【実施主体】

市

マップの作成に向けた調整や印刷を行い、幅広く市民に配布し、公共交通の利用促進を図ります。

こしがや住まいるマップ上に公共交通に関するコンテンツの作成を検討します。

公共交通事業者

バス停やルートの変更の情報提供や、マップの案内方法について、市と連携を図ります。

【協力】

市民

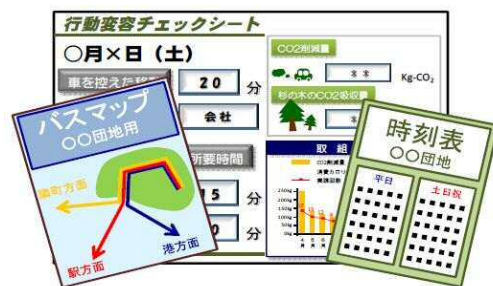
マップを活用し、公共交通の積極的な利用に努めます。

●利用促進ツールのイメージ



←左図

八戸市の3事業者共通の路線図「バスマップはちのへ」。方面別記号をバスマップに表示するとともに、運行本数を路線の太さで表示するなど、分かりやすさの向上を図っています。(青森県八戸市)



事業 3-3.モビリティ・マネジメント

マイカーから公共交通への自発的な転換（行動変容）を促すための施策であるモビリティ・マネジメント等、公共交通の利用意識の向上を図り、公共交通の利用促進による環境負荷の低減につながる施策を推進します。

具体的には、バス事業者と協働で、小学生などの児童を対象としたバスの乗り方教室を実施し、将来的な利用のきっかけとすることや、越谷市へ転入してきた方に対して総合時刻表などの公共交通に関する情報を提供することで、日常生活における移動の中で公共交通を活用していただけるきっかけとなるような取り組みを検討します。

【実施主体】

市

モビリティ・マネジメント事業の実施主体となります。

【協力】

公共交通事業者

市の事業に必要なに応じて協力をします。

●モビリティ・マネジメントの実施例

北海道当別町におけるバスの乗り方教室開催の様子
（国土交通省・北海道運輸局 報道資料より）



福岡市城南区において、転入者に配布しているバスや地下鉄のパンフレット（国土交通省・九州運輸局HP）



第5章 計画の実現に向けて

5-1 計画達成に向けた評価

計画の実現に向けては、第4章で示した実施事業とスケジュールに基づき事業を展開していきますが、計画達成に向けた評価として、下表に示すように、計画の進行管理として越谷市地域公共交通協議会の継続開催と、事業実施状況や達成状況の確認、評価、また、必要に応じた見直しの検討を行うこととします。

なお、中間評価年（平成30年度）、最終年度（平成32年度）の2時点において実施状況を確認し、PDCAサイクルとして事業の評価と改善を行っていきます。

<計画達成に向けた評価の流れ>

| 実施年度 | 計画期間5か年 | | | | |
|--|-----------------------------------|-----|--------|-----|--------|
| | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
| 事業1 公共交通網の形成事業 (目標1に対応する事業) | 事業の検討・実施 | | | | |
| 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 (目標2に対応する事業) | 事業の検討・実施 | | | | |
| 事業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事業 (目標3に対応する事業) | 事業の検討・実施 | | | | |
| 計画の進行管理 | 越谷市地域公共交通協議会の継続実施 施策実施の進行管理を行う | | | | |
| 実施状況の評価、数値の評価 | | | 中間評価 ● | | 最終評価 ● |

中間評価の内容

- ・事業メニュー実施の進捗状況あるいは検討・協議状況の確認、課題の把握

最終評価の内容

- ・事業メニュー実施の進捗状況の確認
- ・数値目標の達成状況の確認（全数値目標）

＜参考＞ P D C Aの考え方

Plan（計画）

越谷市地域公共交通協議会において具体的な事業の進め方や実施期間等を検討し、越谷市地域公共交通網形成計画を策定します。

Do（実施）

目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施する。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

Check（評価）

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施する。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認します。

Action（改善）

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取り組みの見直しや改善を図ります。

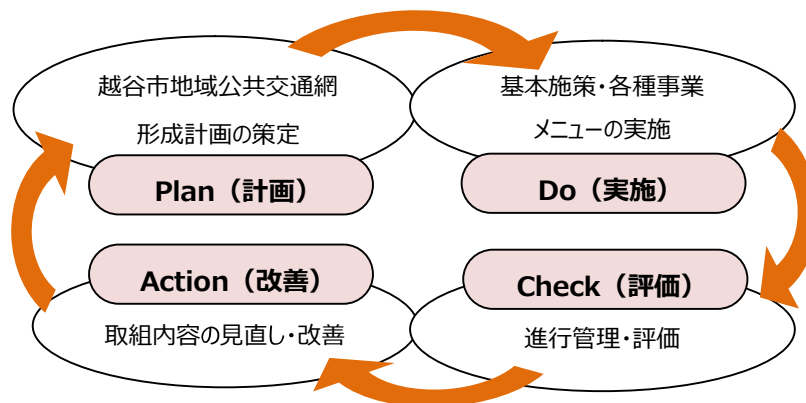


図 越谷市地域公共交通網形成計画の進行管理イメージ

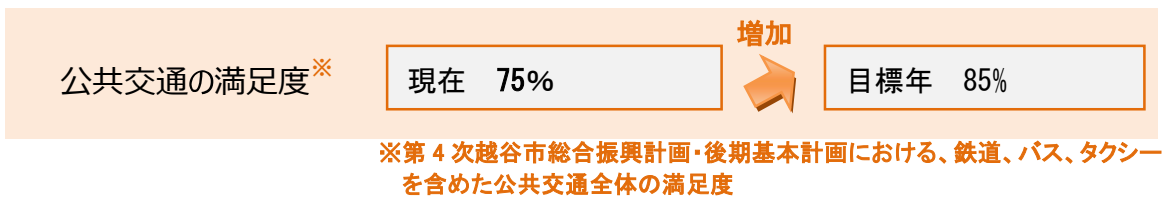
5-2 目標の評価指標

目標それぞれについて、本計画における目標値を以下のように定めます。

なお、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定します。目標値は、現在値に対する目標として設定し、計画期間にあわせ平成32年度とします。

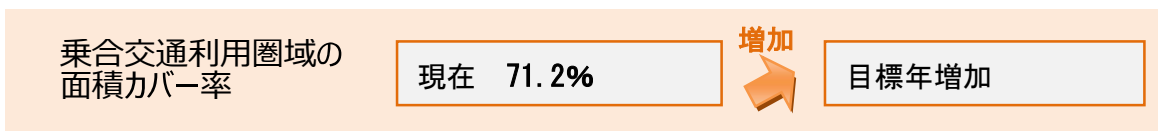
目標1 に対する評価指標

→①公共交通に対する満足度の向上



目標2 に対する評価指標

→②乗合交通利用圏域の面積カバー率



目標3 に対する評価指標

→③公共交通（鉄道、路線バス、乗用タクシー）の一日平均利用者数



○鉄道利用者数：市内各駅一日平均乗車人員の全駅総数（平成25年度データ）
〔資料：東武鉄道㈱、東日本旅客鉄道㈱〕に基づく越谷市統計年報より

○路線バス利用者数：市内路線バス一日平均利用者数の全路線総数
（平成26年12月1日現在）〔資料：越谷市統計年報より〕

○乗用タクシー利用者数：市内タクシーの一日平均利用者数
（平成26年データ）〔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〕

5-3 関係者による役割分担・連携による取り組み

計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、市などの役割分担、連携により取り組んでいく必要があります。本計画を効果的に推進していくために、「基本方針、計画の目標」を関係者が共有し、その達成に向けて、関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の状況把握及び取り組みを進めることとします。



図 関係者による役割分担による取り組みイメージ

参考資料

参考資料-1 計画策定の経緯及び体制

(1) 計画策定に向けた流れ

平成 26 年度には、本計画を策定する上での基礎資料となる越谷市公共交通基礎調査及び試験運行に関する基礎調査を行い、本市の地域公共交通を取り巻く課題の明確化、新規交通検討地域や本市にとって望ましい交通施策のあり方などを検討してきました。平成 27 年度には「越谷市地域公共交通協議会」を開催し、平成 26 年度の調査結果を踏まえ、評価、方向性の設定、計画（案）を作成しました。

以下に調査、検討、計画の作成に向けた取り組みの流れを示します。

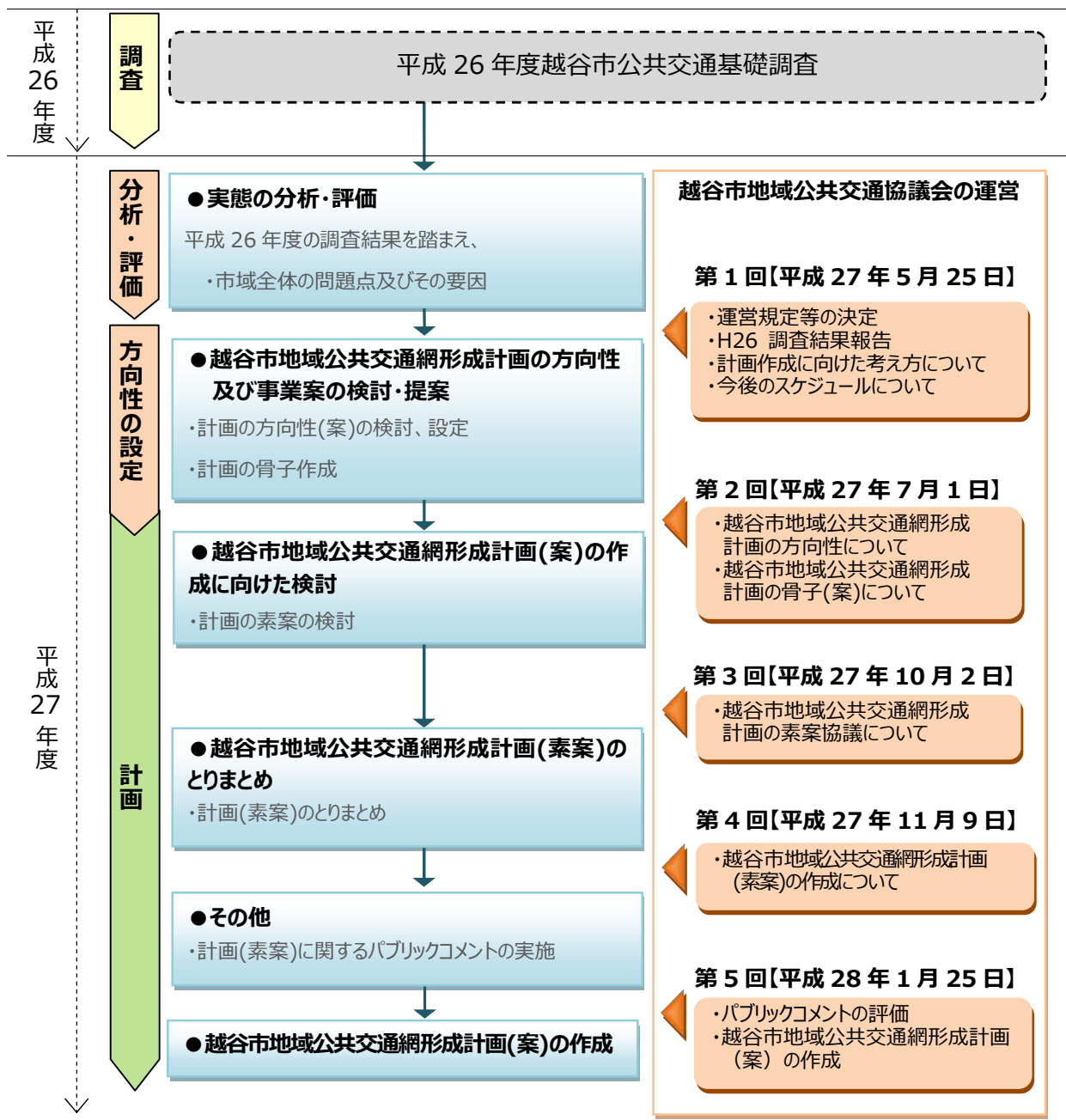


図 策定フロー(平成 26、27 年度の流れ)

(2) 検討体制

●越谷市地域公共交通協議会

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）第 6 条第 1 項の規定に基づき、越谷市地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 9 条の 2 の規定に基づき、地域住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、市長の附属機関として、越谷市地域公共交通協議会を設置しました。

●越谷市地域公共交通協議会の開催経過（平成 27 年度は 5 回実施）

| 開催日 | 協議事項 |
|---------------------|--|
| 平成 27 年 5 月 25 日（月） | <ul style="list-style-type: none">・委嘱式・運営規定等の決定 ・H26 調査結果報告・計画作成に向けた考え方について・今後のスケジュールについて |
| 平成 27 年 7 月 1 日（水） | <ul style="list-style-type: none">・越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について・越谷市地域公共交通網形成計画の骨子(案)について （計画期間、区域、事業内容、事業主体等） |
| 平成 27 年 10 月 2 日（金） | <ul style="list-style-type: none">・越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議について |
| 平成 27 年 11 月 9 日（月） | <ul style="list-style-type: none">・越谷市地域公共交通網形成計画（素案）について |
| 平成 28 年 1 月 25 日（月） | <ul style="list-style-type: none">・パブリックコメントの評価・越谷市地域公共交通網形成計画（案）の作成 |

●越谷市地域公共交通協議会委員名簿

平成 27 年 11 月 2 日現在（五十音順）

| 氏 名 | 選 出 区 分 | | 任 期 | 役職名 |
|-------------------------|---------------------------|------------|---------------------------|-----|
| ド バシ ヨシ オ 土 橋 良 男 | 条例第3条 第2項第1号 委員 | 市の職員 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| ナガ ラ ヨウ セイ 長 柄 幸 聖 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| ハツ リ ヨシ アキ 服 部 義 昭 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| アイ ハラ ヒデ ユキ 相 原 秀 行 | 条例第3条 第2項第2号 委員 | 関係行政機関の職員 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| シオ ヲ ヤ マサ ヒロ 塩 谷 正 広 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| セキ グチ ユキ 関 口 豊 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| ノ セ カズ ユキ 能 勢 一 幸 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| ヤナ セ ミツ テル 柳 瀬 光 輝 | | | 平成27年11月2日 ～平成29年5月24日 | |
| アイ ダ テル アキ 會 田 皓 章 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| イイ ジマ ミチ ヒロ 飯 島 教 広 | | | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| オオ ダテ ヒロ チカ 大 舘 広 知 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| オ グマ カズ ヒサ 小 熊 和 久 | 平成27年9月1日 ～平成29年5月24日 | | | |
| カネ コ シゲル 金 子 茂 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| スズ キ カズ コ 鈴 木 和 子 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| タカ シマ トシ カズ 高 島 俊 和 | 平成27年9月1日 ～平成29年5月24日 | 関係公共交通事業者等 | | |
| タカ ノ トシ ヒサ 高 野 寿 久 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| ツル オカ ヒロシ 鶴 岡 洋 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| ナカ ムラ ヒトン 中 村 仁 | 平成27年11月2日 ～平成29年5月24日 | | | |
| ナカ ムラ トオル 中 村 透 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| フカ ツ コウ イチ 深 津 光 市 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| ヨシ ダ モト ミ 吉 田 求 己 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| ア ベ ケン ジ 阿 部 健 次 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | 公募による市民 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |
| ア ベ ミル 阿 部 実 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| カワ カミ シゲル 河 上 繁 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| セキ ネ ヒロ キ 関 根 博 樹 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | | |
| オオ クボ カズ アキ 大 窪 和 明 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | 学識経験者 | 会長職務代理者 | |
| ク ボ タ ヒサシ 久保田 尚 | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | | 会長 | |
| フカ イ テル ノリ 深 井 輝 典 | 条例第3条 第2項第6号 委員 | 自治会を代表するもの | 平成27年5月25日 ～平成29年5月24日 | |

参考資料-2 用語解説

越谷市地域公共交通網形成計画における用語解説と最初に用語を掲載している頁を掲載します。

■公共交通(1頁)

越谷市では不特定の対象者が利用する交通システムである「鉄道」「路線バス」「乗用タクシー」の3つを総称して公共交通と定義します。なお、新たに検討し導入する新たな公共交通も今後、公共交通の概念に含むものとします。

■土地区画整理事業(9頁)

土地区画整理事業は、道路・公園・下水道が未整備のまま宅地化が進んでいる地区や今後進むと予想される地区について、公共施設の整備改善、宅地の利用増進を目的とした土地区画整理に基づく事業のことです。

越谷市では昭和36年の北越谷地区にはじまり、平成27年3月現在、14地区で事業が完了しています。

■福祉有償運送(19頁)

NPO法人や社会福祉法人等が障がい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者等の運送を、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

■乗合交通利用圏域(32頁)

越谷市では、乗合交通利用圏域を、「鉄道駅

から半径1km以内の地域（駅から徒歩でアクセスできる地域として定義しており、駅から徒歩で概ね15分以内に到着可能な地域）及びバス停から半径300m以内の地域（バス停から徒歩でアクセスできる地域として定義しており、バス停から徒歩で概ね5分以内に到着可能な地域）のいずれかに該当する地域」として定義しています。

■新規交通検討地域(32頁)

市内の乗合交通利用圏域以外の地域において、市民との連携により、既存の公共交通網を活用しながら、地域のバス停、公共施設、駅等を拠点とした持続可能な新たな公共交通を検討する地域をいいます。

■ノンステップバス(36頁)

「低床バスのうち、床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であるバス」であって、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー新法という。）の公共交通移動等円滑化基準に適合するバスをいう。バリアフリー新法の第8条には、公共交通事業者等は、旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際し、当該旅客施設及び車両等を公共交通移動等円滑化基準に適合させなければならないと規定されています。

■サイクルアンドバスライド(36頁)

バス停が付近にある公共施設等において、当該施設利用者以外にも路線バス利用者が駐輪場を利用できるように駐輪場を整備することで、バスに乗り換えしやすくする事業をいいます。

■ 交通結節機能(36 頁)

交通結節点とは、人及び物の移動において、多様な公共交通機関相互の乗り換えや乗り継ぎが行われる場所をいい、バスや鉄道など異なる公共交通機関での乗換が可能な駅やターミナル等、また、バスの中でも幹線や支線といった役割の異なる路線同士の乗り換え場所や、路線バスと新たに検討する新たな公共交通が接続する箇所を指す場合もあります。

これら交通結節点における機能としては、「乗り換え機能」、「拠点形成機能」などがあり、代表的な施設としては、駐輪場、バス乗降場、乗り換え待ち合いスペース、案内板などの情報提供設備などがあります。

■ モビリティ・マネジメント（通称：MM）(36 頁)

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心した交通政策をいいます。

■ バスマチスポット(39 頁)

バスを待つ際に、快適にバスが待てる場所として登録された施設やお店のことです。

埼玉県が公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指して実施している取り組みのひとつとして、「バスマチスポット」、「まち愛スポット」の登録制度があります。バスマチスポットとは、バス停から概ね 50m 圏内で、バスを気軽に待つことができる施設で、バス時刻表の掲示や配布している施設であり、まち愛スポットとは、バス停から概ね 500m 圏内で、バ

ス停留所まで歩くときにベンチやイスを設置し休憩できる施設をいいます。

■ 内方線(ないほうせん) 付点状ブロック(42 頁)

視覚障がい者の方が、駅ホームの内側と外側を区別できるよう、点字ブロックの駅ホームの内側に設置された凸型線状のブロックのことをいいます。

■ 街路事業 (43 頁)

街路事業は、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的とし、都市計画法第 59 条の認可又は承認を得て実施される都市計画事業や都市内、主に既成市街地内で行われる事業をいいます。

■ パブリックコメント(参考資料-1)

公的な機関が規則あるいは計画などを制定しようとするときに、広く公に（＝パブリック）に、意見・情報・改善案など（＝コメント）を求める手続のことです。