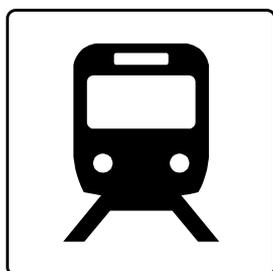
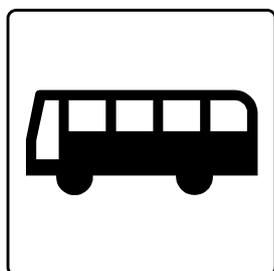


# 越谷市地域公共交通計画

～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を目指して～



令和3年(2021年)8月  
越谷市



## ごあいさつ



本市の公共交通網は、明治 32 年の東武鉄道開通から始まり、昭和 48 年には JR 武蔵野線が開通し、これらの鉄道を軸としながら、事業者による路線バスや乗用タクシーによって形成されてきました。

しかしながら、本市では令和 4 年をピークに人口減少に転じ、高齢化はさらに進展する見通しであり、高齢者の外出支援、高齢者ドライバーの交通安全対策、公共交通の利用促進による環境負荷の低減、さらには、地域産業の持続的な成長発展、魅力ある資源を活かしたまちづくりなどへの取組が求められています。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワーク等の普及や、全国的な自動車運転手の減少等により、公共交通を維持・確保することが厳しさを増している状況です。

このような状況を踏まえ、本市の地域公共交通に関する基本方針や具体的な取組内容を示す、「越谷市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、本市の公共交通の将来像を「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」としました。この将来像の実現に向け、持続可能な交通ネットワークの形成を図るとともに、利用しやすい公共交通環境の整備や、公共交通の利用促進に取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、パブリックコメント、アンケート等を通じて貴重なご意見をいただきました多くの市民・事業者の皆様、越谷市地域公共交通協議会委員の皆様には厚くお礼を申し上げます。

令和 3 年（2021 年）8 月 越谷市長 高橋 努

# 目 次

●	<b>第1章 計画の概要</b>	1
	1-1 計画策定の趣旨.....	1
	1-2 計画の位置付け.....	2
	1-3 計画の区域.....	3
	1-4 計画期間.....	3
	1-5 対象とする交通システム.....	3
	1-6 計画の構成.....	4
●	<b>第2章 越谷市の地域及び公共交通の現状</b>	5
	2-1 越谷市の概要.....	5
	2-2 越谷市の公共交通の現状.....	13
	2-3 市民の移動実態.....	20
	2-4 多様な輸送資源に係るアンケート調査.....	25
	2-5 従前計画の評価と達成状況.....	30
●	<b>第3章 越谷市の公共交通の課題</b>	33
●	<b>第4章 将来像と基本方針</b>	34
	4-1 越谷市の公共交通の将来像.....	34
	4-2 基本方針.....	35
	4-3 目指すべき交通ネットワークのイメージ.....	36
●	<b>第5章 取組み内容</b>	38
	5-1 取組み内容の設定.....	38
	5-2 具体的な取組み内容.....	39
	5-3 事業主体及びスケジュールの整理.....	54
●	<b>第6章 計画の実現に向けて</b>	55
	6-1 計画の評価指標.....	55
	6-2 計画の進行管理・達成状況の評価.....	56
	6-3 実施体制.....	57
●	<b>参考資料</b>	58
	参考資料-1 計画策定の体制.....	58
	参考資料-2 用語解説.....	62

用語解説に掲載している用語には「\*」マークをつけています。ただし、頻出する用語の「\*」は割愛しています。

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の趣旨

越谷市の公共交通\*網は、東武鉄道伊勢崎線及び JR 武蔵野線の鉄道駅を基点とし、市内を路線バス及びタクシー事業者による交通ネットワークで形成されています。

これまでに、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み内容、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ガイドマップの作成などの事業を令和 2 年度まで実施してきました。

近年、人口減少等に伴い公共交通サービスの維持・確保が厳しくなる一方、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（2020 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。

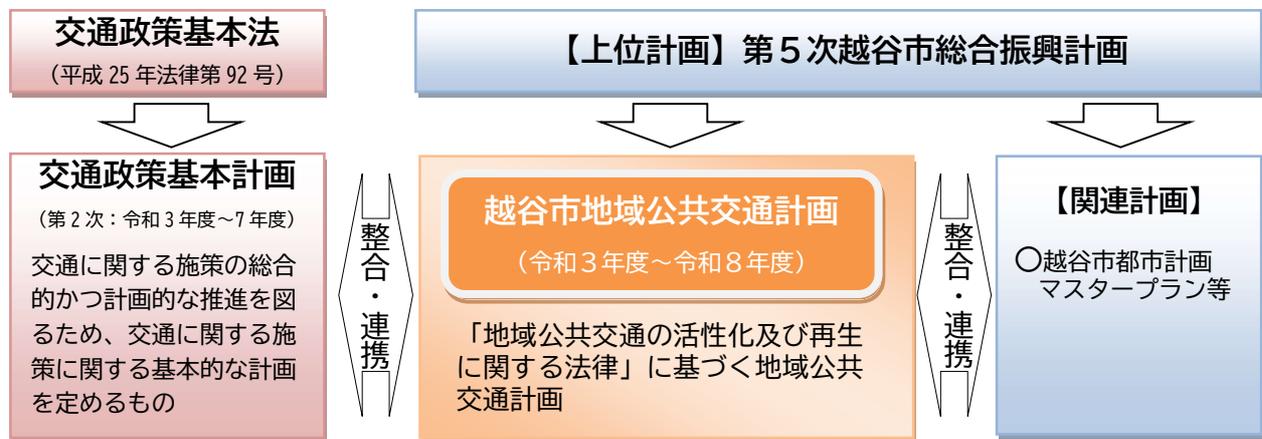
また、本市においては、今後、人口減少や少子高齢化の進行が予測されており、高齢者の外出支援、高齢者ドライバーの交通安全対策、公共交通の利用促進による環境負荷の低減、さらには、地域産業の持続的な成長発展、魅力ある資源を活かしたまちづくりなどへの取組みが求められています。

このような背景のもと、従前の計画の基本方針を踏まえつつ、本市が掲げる将来像「水と緑と太陽に恵まれた みんなが活躍する安全・安心・共生都市」の実現のため、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する次期計画として、「越谷市地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2 計画の位置付け

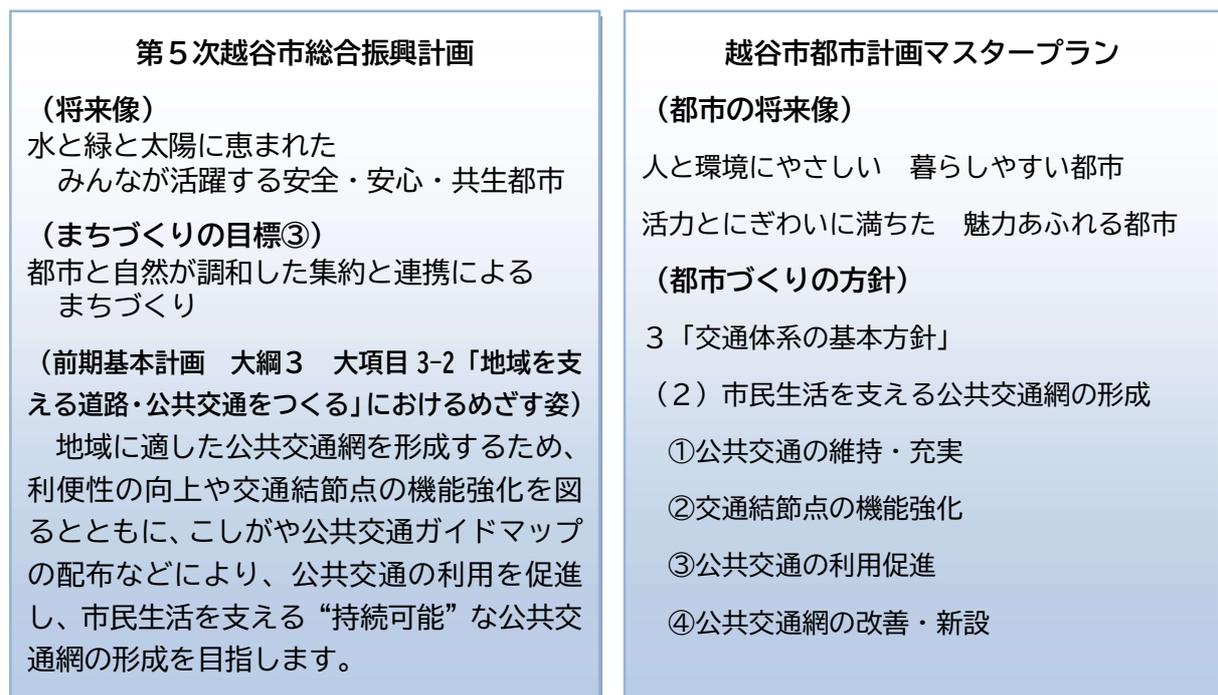
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年 5 月 25 日法律第 59 号)」第 5 条に基づき、越谷市地域公共交通協議会と協議のうえ策定するものです。

本計画は、平成 27 年度に策定した越谷市地域公共交通網形成計画の基本的な方針を踏まえたものであり、第 5 次越谷市総合振興計画を上位計画とし、越谷市都市計画マスタープランや、その他配慮すべき計画を関連計画として、これらの計画と整合・連携を図り策定します。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。



■図 計画の位置付け

### 【参考】第 5 次越谷市総合振興計画と越谷市都市計画マスタープランにおける公共交通の位置づけ



### 1-3 計画の区域

本計画は、越谷市の全域を計画の区域とします。

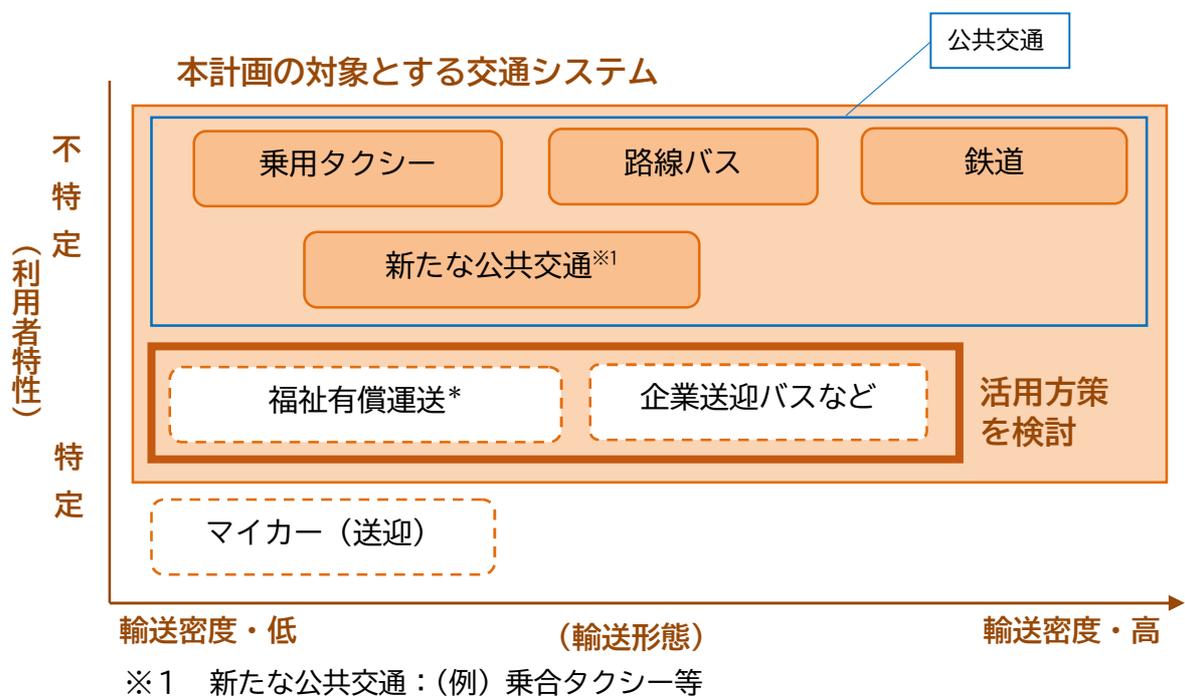
### 1-4 計画期間

本計画は、令和3年度から令和8年度までの6年間で計画期間とします。

### 1-5 対象とする交通システム

本計画では、「鉄道」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「新たな公共交通<sup>※1</sup>」、「福祉有償運送\*」、「企業送迎バスなど」を、主な対象として計画を検討します。

「福祉有償運送\*」、「企業送迎バスなど」は、地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年11月27日施行）に伴い、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた、地域における輸送資源の総動員の考えに基づき、地域公共交通計画の対象となることから、本計画における具体的な取組みにおいて輸送の実態を把握しながら、今後、活用方策を検討します。



■図 対象とする交通システム

## 1-6 計画の構成

越谷市地域公共交通計画は、以下の構成とします。

### 第1章 計画の概要

- |             |                 |
|-------------|-----------------|
| 1-1 計画策定の趣旨 | 1-4 計画期間        |
| 1-2 計画の位置付け | 1-5 対象とする交通システム |
| 1-3 計画の区域   | 1-6 計画の構成       |

### 第2章 越谷市の地域及び公共交通の現状

- |                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| 2-1 越谷市の概要      | 2-4 多様な輸送資源に係るアンケート調査 |
| 2-2 越谷市の公共交通の現状 | 2-5 従前計画の評価と達成状況      |
| 2-3 市民の移動実態     |                       |

### 第3章 越谷市の公共交通の課題

### 第4章 将来像と基本方針

- |                        |
|------------------------|
| 4-1 越谷市の公共交通の将来像       |
| 4-2 基本方針               |
| 4-3 目指すべき交通ネットワークのイメージ |

### 第5章 取組み内容

- |                     |
|---------------------|
| 5-1 取組み内容の設定        |
| 5-2 具体的な取組み内容       |
| 5-3 事業主体及びスケジュールの整理 |

### 第6章 計画の実現に向けて

- |                     |
|---------------------|
| 6-1 計画の評価指標         |
| 6-2 計画の進行管理・達成状況の評価 |
| 6-3 実施体制            |

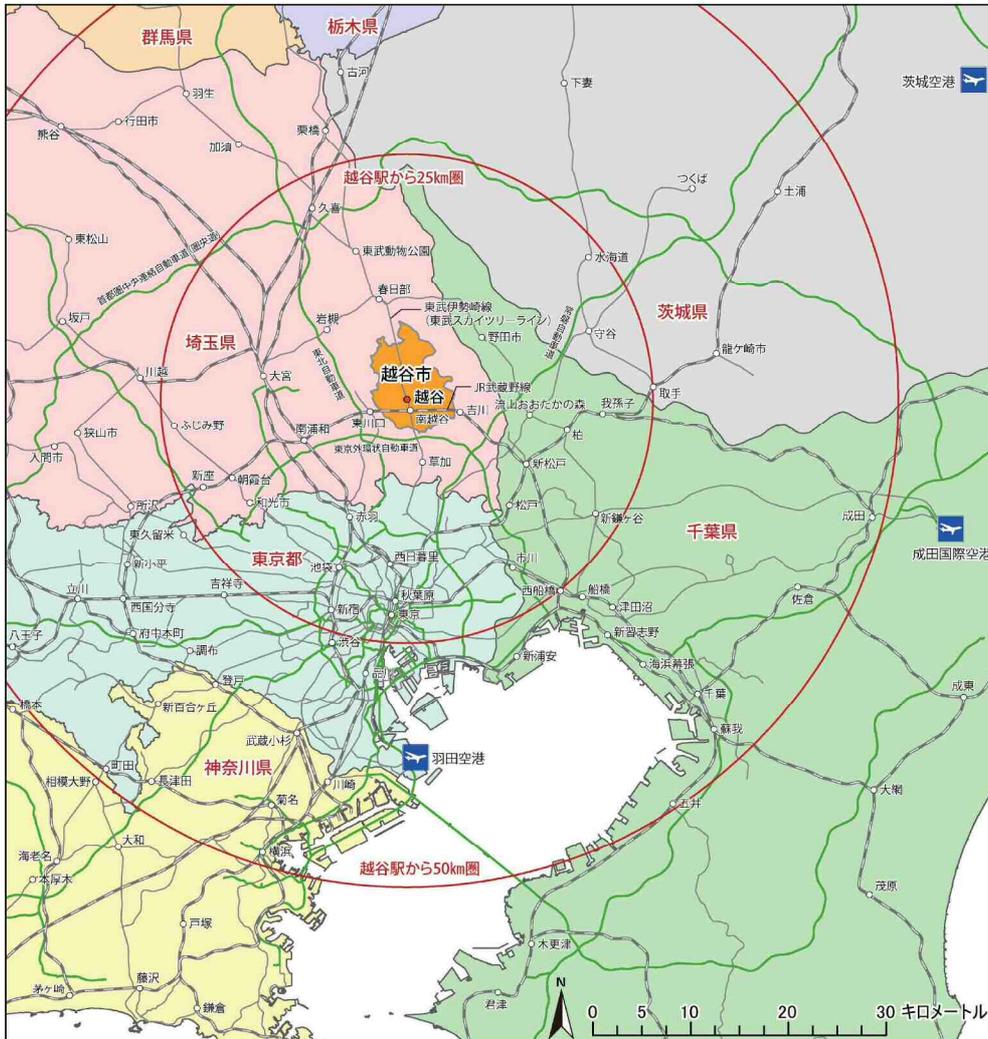
## 第2章 越谷市の地域及び公共交通の現状

### 2-1 越谷市の概要

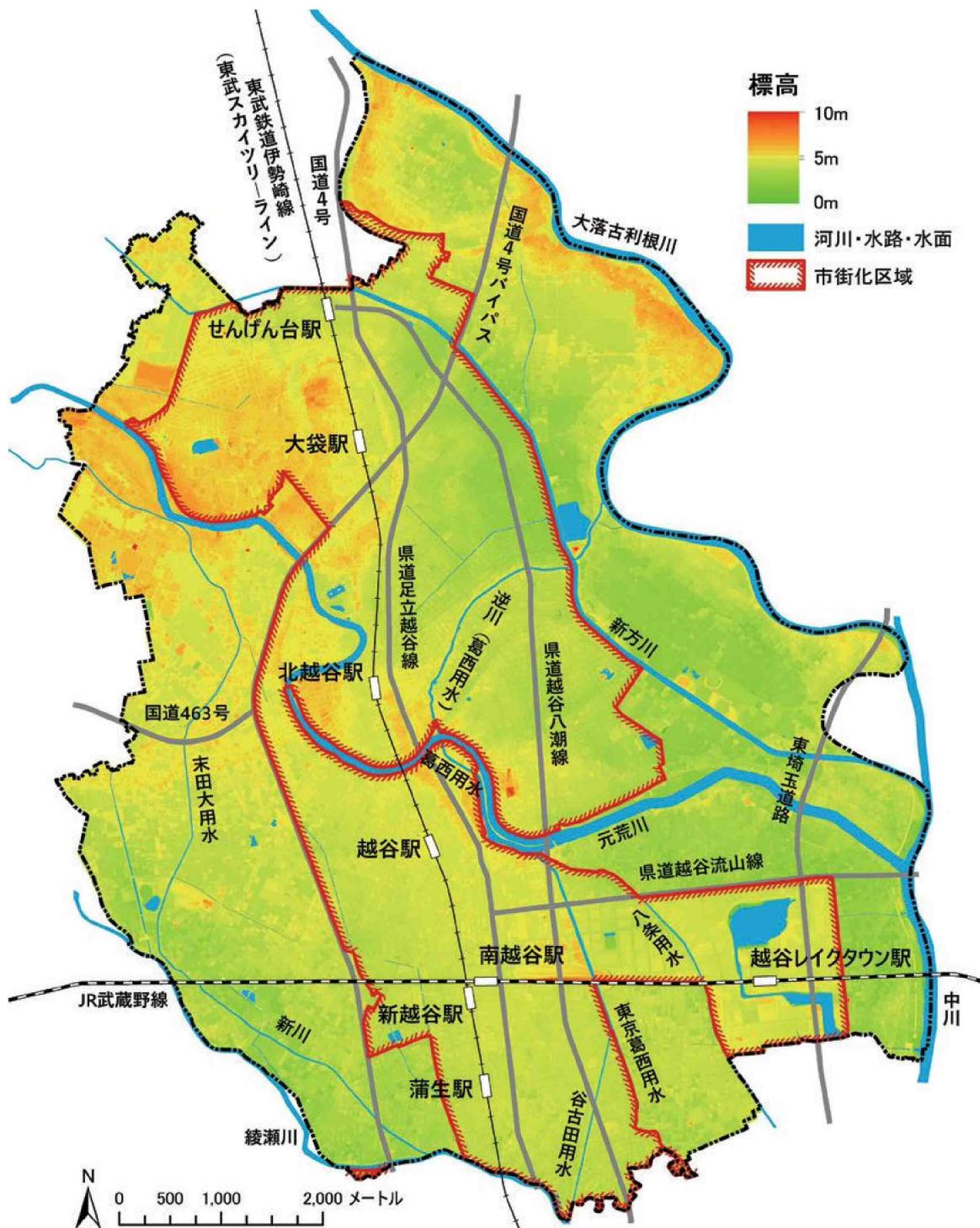
#### 2-1-1 越谷市の位置・地勢

本市は、埼玉県の南東部、東京都心から 25 km圏内に位置し、市域面積は 60.24 km<sup>2</sup>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。



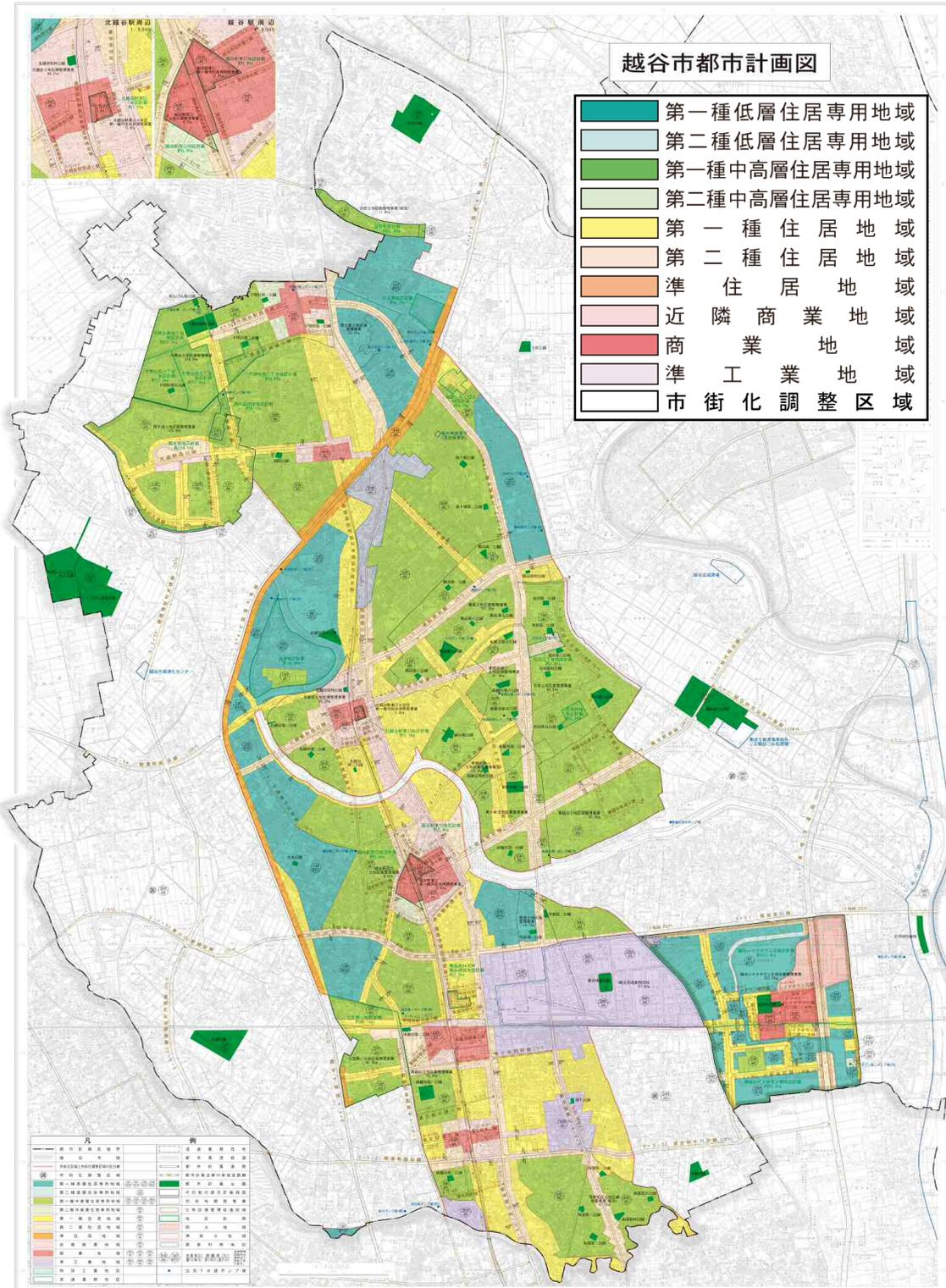
■図 越谷市の位置 (資料：越谷市都市計画マスタープラン)



■図 越谷市の地形図 (資料：越谷市都市計画マスタープラン)

2-1-2 越谷市の土地利用

本市は、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 km<sup>2</sup>（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 km<sup>2</sup>（市域の 52.4%）指定されています（令和3年（2021年）4月現在）。



■図 越谷市都市計画図（資料：越谷市都市計画図（平成29年2月））

## 2-1-3 越谷市の人口

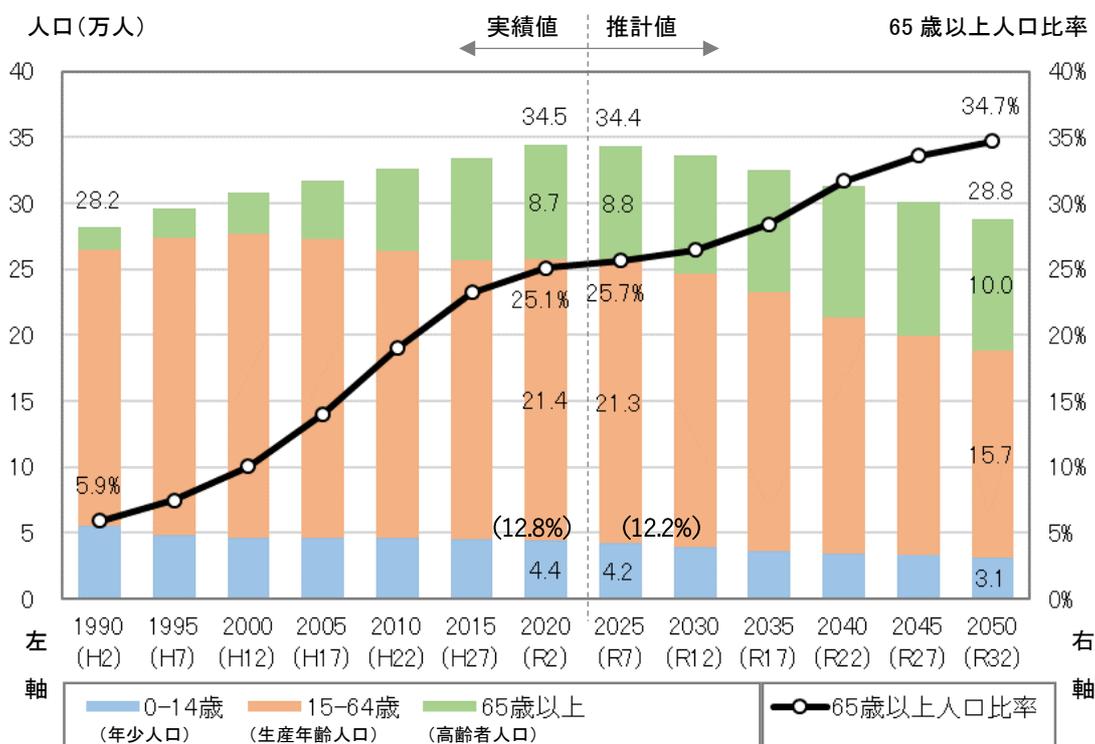
### 【人口、高齢化の推移】

本市における人口は、令和3年（2021年）4月現在で約34万5千人となっています。

本市の出生・死亡による人口の自然動態は、平成30年（2018年）に自然増から自然減に転じています。今後の少子高齢化により、この傾向は継続し、人口の自然減が続くものと見込まれます。

また、第5次越谷市総合振興計画における将来人口推計によると、本市の人口は令和4年（2022年）の34万6千人をピークに、その後、減少に転じる見通しです。

なお、本市の令和2年（2020年）の高齢化率は25.1%となっていますが、未婚率の上昇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、令和7年（2025年）には、高齢者人口の割合は25.7%になる一方、年少人口の割合は12.2%となり、令和2年（2020年）から0.6%低下すると見込まれ、少子高齢化が進行すると予想されます。

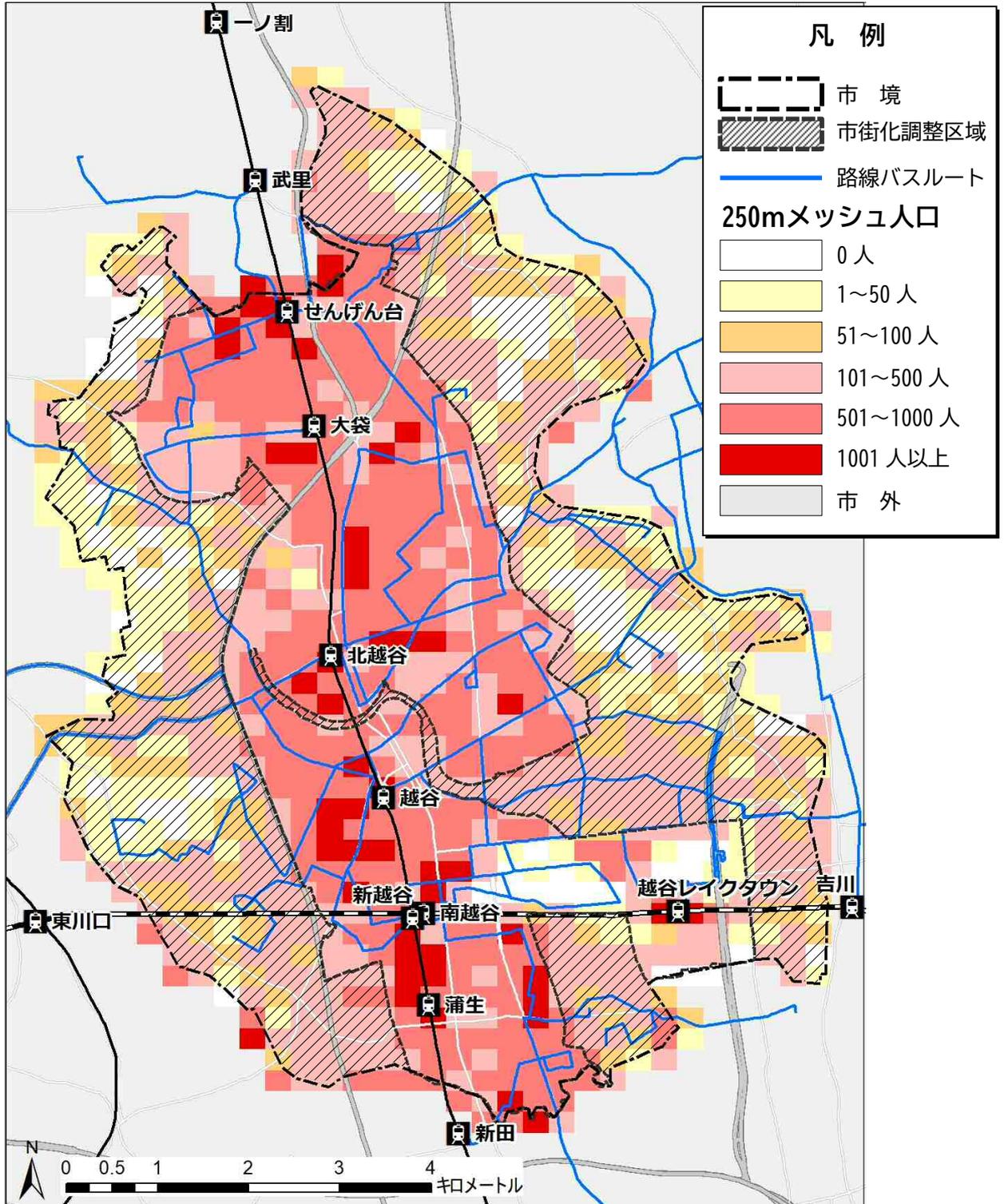


■図 越谷市の年齢別人口、高齢化の推移

(資料：第5次越谷市総合振興計画における将来人口推計)

【人口分布】

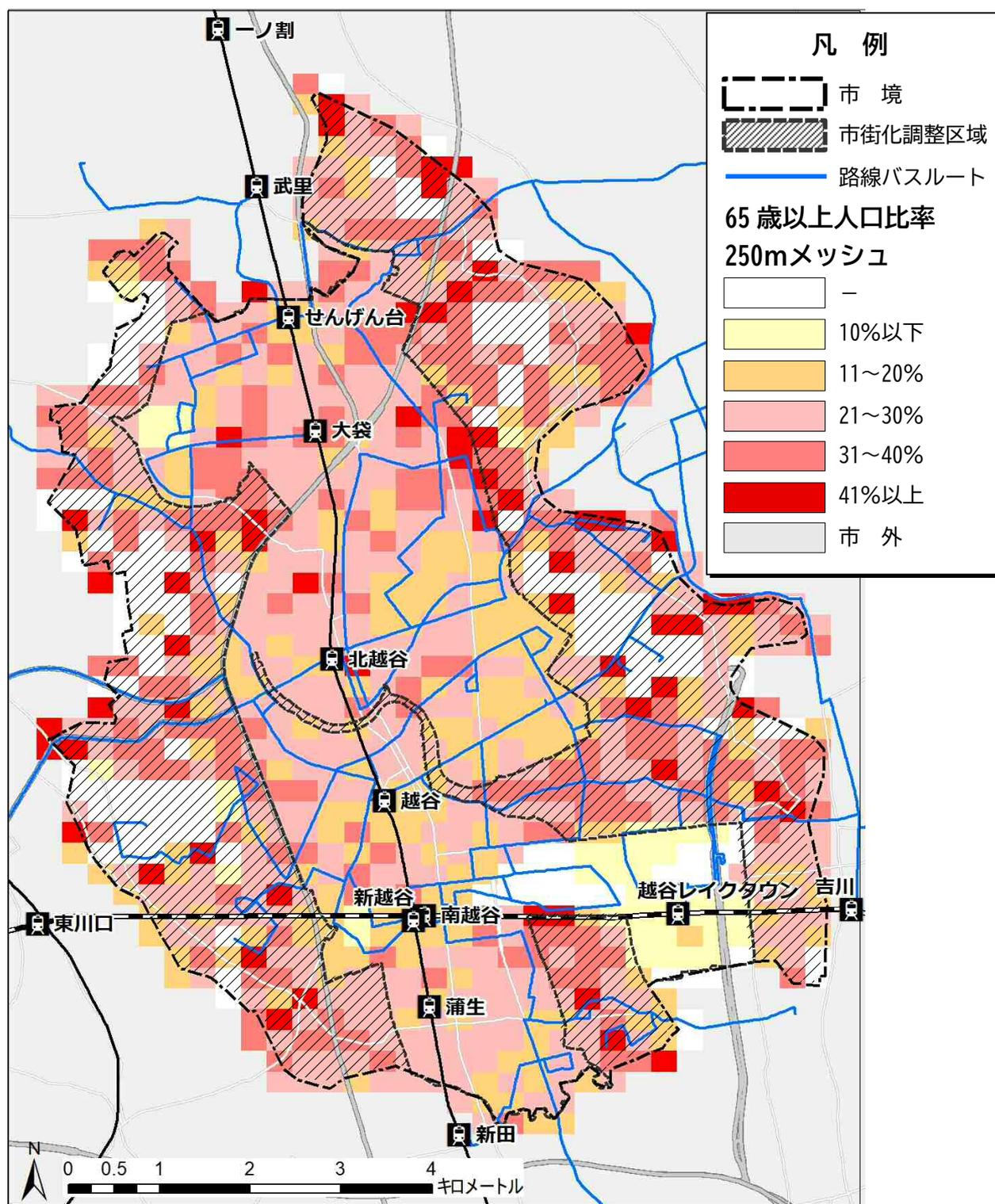
本市の人口は、市街化区域の鉄道駅周辺に集中しており、市街化調整区域においては人口密度が低く、分散している状況となっています。



■図 越谷市の人口分布（資料：平成27年国勢調査）

## 【高齢化率分布】

本市の高齢化率は、市街化調整区域において高くなっています。

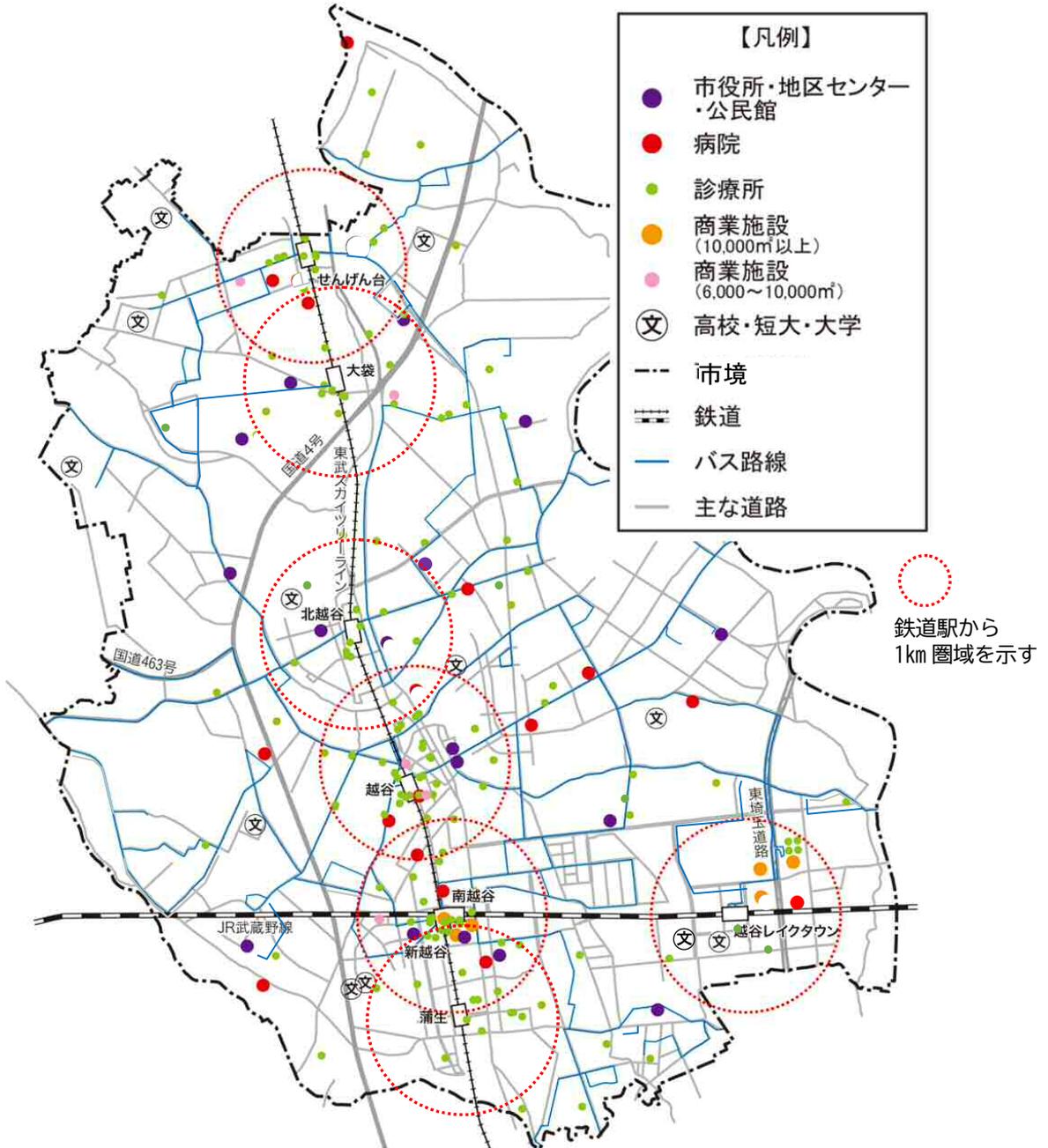


■図 越谷市の高齢化率分布（資料：平成27年国勢調査）

2-1-4 施設（公共施設・医療施設・商業施設等）の立地・観光資源等の分布状況

【公共施設・医療施設・商業施設等の立地状況】

本市の公共、医療、商業、教育施設の多くは、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、大規模な商業施設が立地しています。

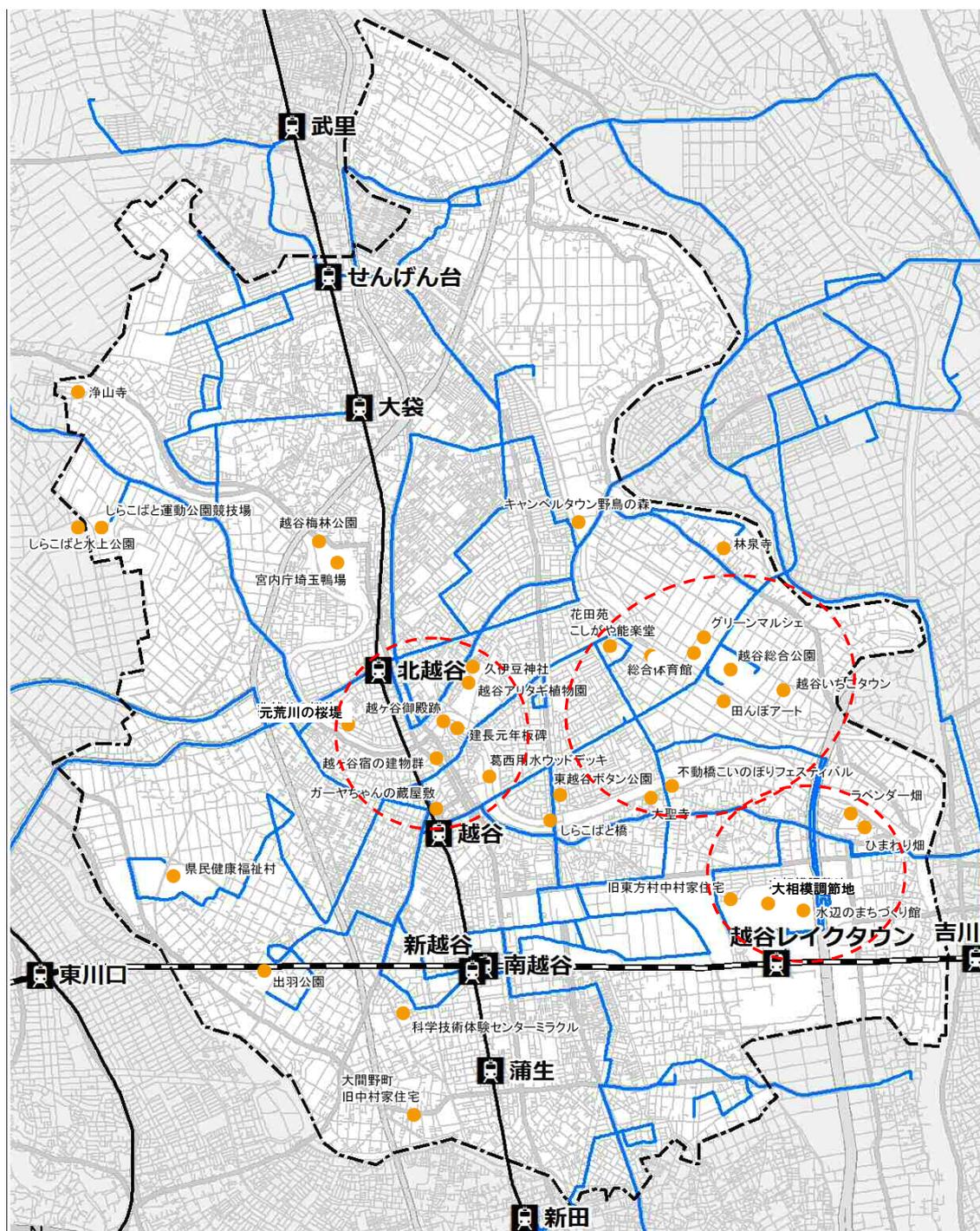


■図 施設立地状況

(資料：こしがや案内図、大規模小売店舗一覧(埼玉県)ほか)

## 【観光資源の分布状況】

市内には、名所や旧跡、公園やスポーツ施設及び文化財などの観光資源があり、その多くは、増林、大相模及び越ヶ谷地区に分布しています。これらの観光資源へのバス路線は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 観光施設の立地状況 (資料：越谷市観光振興計画 資料、こしがや案内図ほか)

## 2-2 越谷市の公共交通の現状

### 2-2-1 越谷市の公共交通の概要

越谷市の公共交通は、令和3年（2021年）3月現在、鉄道が2路線（東武鉄道伊勢崎線、JR武蔵野線）、路線バスが81系統（高速バス・深夜バス含む）運行されており、乗用タクシー13事業者（個人タクシー5事業者含む）が利用できる状況となっています。

越谷市の令和2年度の公共交通の利用者数は304,192人となっており、越谷市地域公共交通網形成計画を策定する前の平成26年度の利用者数と比較すると、約2%増加しています。この増加は、鉄道利用者が約7%増加した影響が大きく、路線バスは25%の減少、乗用タクシーは41%の減少となっております。

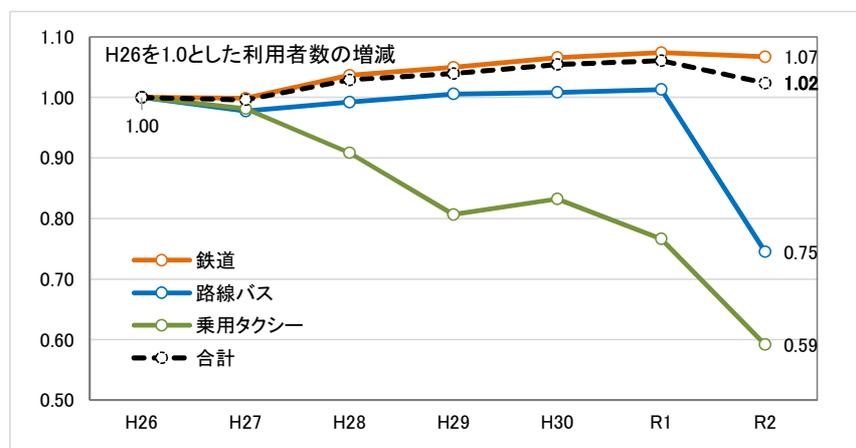
今後、本市の人口は減少に転じる見通しであり、公共交通の利用者数も減少することが見込まれます。

■表 公共交通利用者数（人/日）の推移

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
鉄道	260,825	260,499	270,359	273,785	277,972	280,236	277,917
路線バス	29,546	28,879	29,319	29,712	29,795	29,936	22,022
タクシー	7,187	7,054	6,531	5,797	5,984	5,510	4,253
合計	297,558	296,432	306,209	309,294	313,751	315,682	304,192
対前年度	8,107	-1,126	9,777	3,085	4,457	1,931	-11,490

資料：鉄道事業者・路線バス事業者からの提供資料、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（タクシー）

※表中の利用者数において、鉄道の利用者数は、市内各駅の乗車人員の合計値を示す。



■図 鉄道、路線バス、乗用タクシーの利用者の増減率（H26を1.0とした比率）

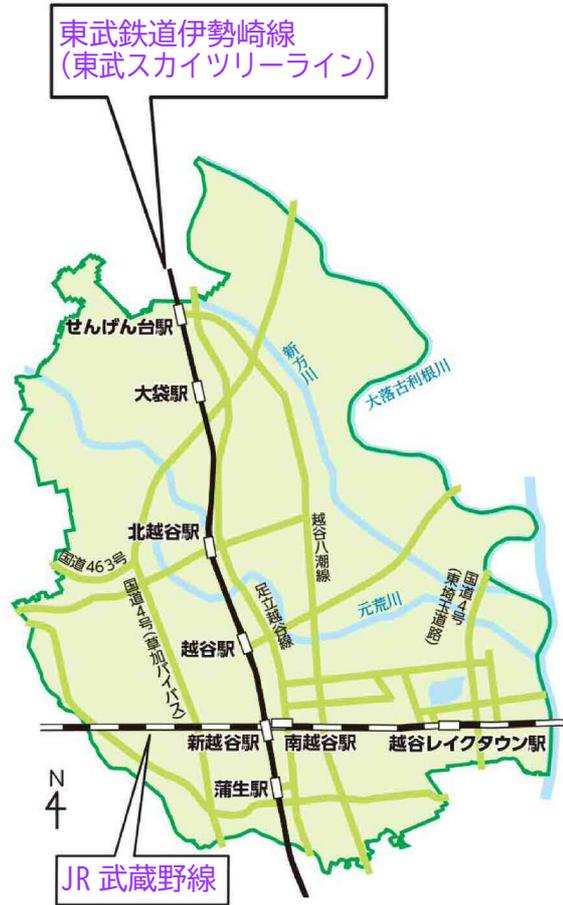
**【鉄道】**

本市は、東武鉄道伊勢崎線（路線愛称名：東武スカイツリーライン）が市の中央を南北に、JR 武蔵野線が市の南部を東西に運行しています。東武鉄道伊勢崎線は、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、JR 武蔵野線は南越谷駅、越谷レイクタウン駅の2駅、合わせて8つの駅があります。

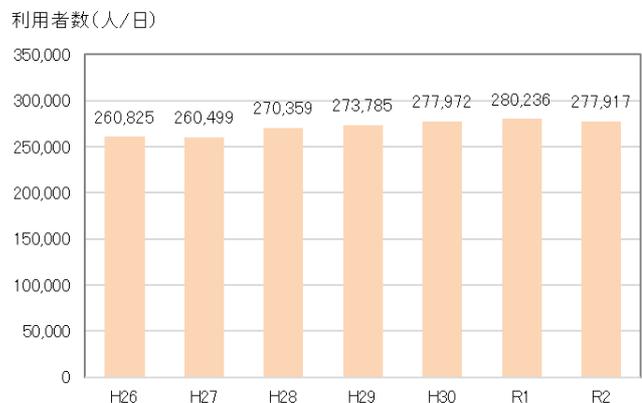
また新越谷駅と南越谷駅は隣接しており、相互に乗り継ぎが可能な駅となっています。

市内鉄道駅の1日平均乗車人員は277,917人（鉄道事業者からの提供資料）となっており、平成26年度から比較すると約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。



■図 市内の鉄道駅(資料：越谷市公共交通ガイドマップ)



■図 市内鉄道駅の利用者数の推移 (資料：鉄道事業者からの提供資料)



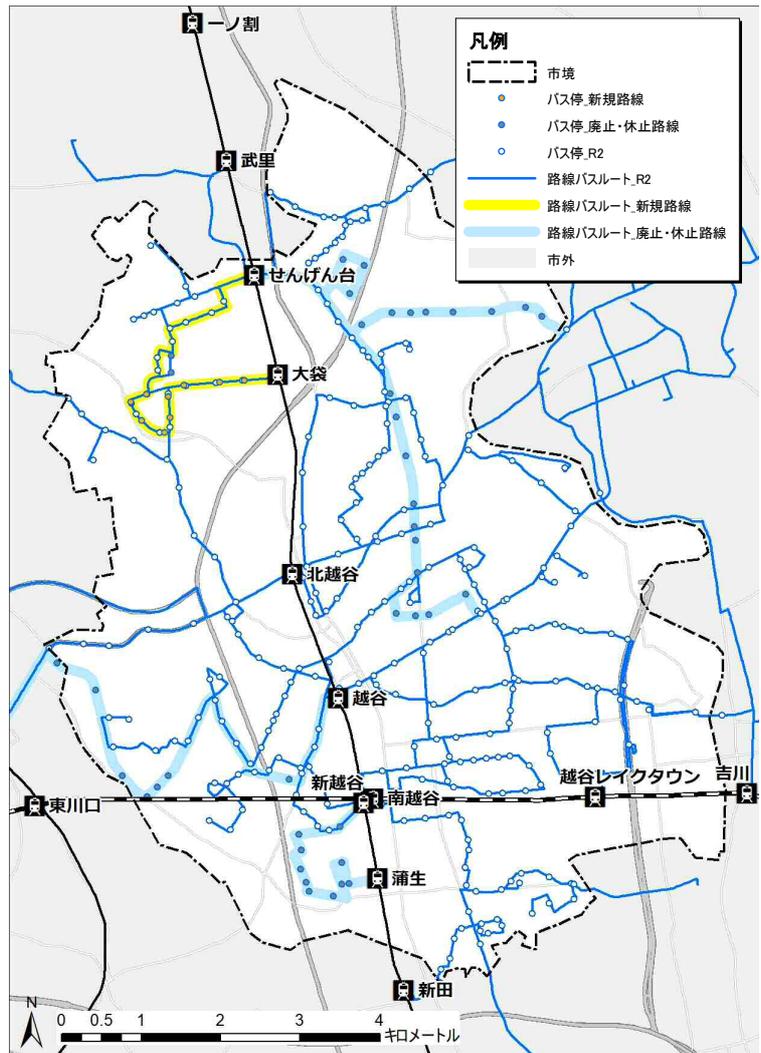
■図 鉄道駅別の利用者数の推移 (資料：鉄道事業者からの提供資料)

【路線バス】

市内では、令和3年（2021年）3月時点で6事業者により、81系統（高速バス・深夜バス含む）のバス路線が運行されており、市内路線バスの運行ルートは右図のとおりとなっています。また、次ページにバス事業者別の運行路線の一覧を示します。

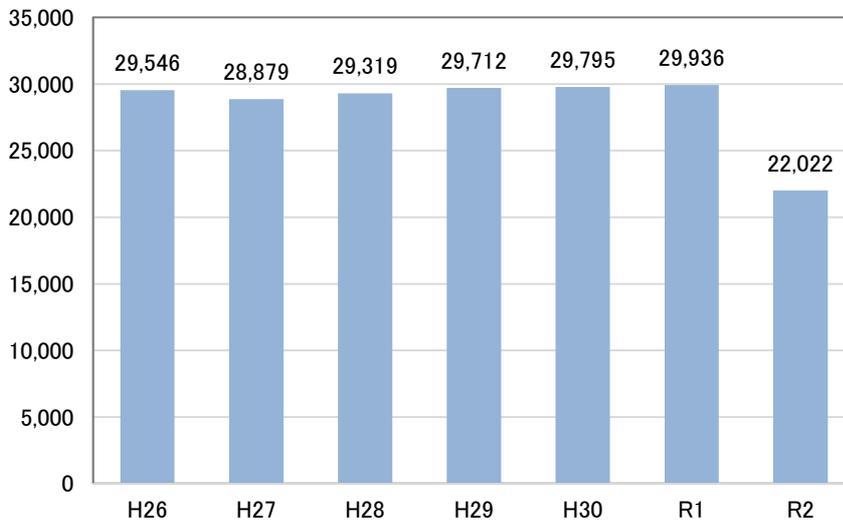
右図のとおり、平成26年度以降に、新設された路線と、廃止または休止された路線があります。

また、市内路線バスの1日平均利用者数は22,022人（路線バス事業者からの提供資料）となっており、平成26年度から約25%減少しています。



■図 路線バスの運行ルート図（令和2年度）

利用者数(人/日)



■図 路線バスの利用者数の推移  
（資料：路線バス事業者からの提供資料）

■表 路線バスの運行路線一覧（資料：路線バス事業者からの提供資料）

朝日自動車（株）
新田駅東口 ～ 南町三丁目 ～ 新田駅東口（循環）
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 ～ 花田第四公園入口
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（循環）
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 ～ いきいき館
越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 総合公園
越谷駅東口 ～ 市立病院
越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 増林地区センター
越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ レイクタウン駅
市立病院 ～ レイクタウン駅
越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 吉川駅北口
越谷駅東口 ～ 市立病院 ～ 吉川車庫
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 ～ 藤塚 ～ 吉川車庫
南越谷駅北口 ～ 藤塚 ～ 吉川駅北口
越谷駅東口 ～ 藤塚 ～ 幸町入口
南越谷駅北口 ～ 藤塚 ～ 吉川車庫
越谷駅西口 ～ 末田 ～ 岩槻駅東口
（狹島小）学校前 ～ 岩槻駅東口
越谷駅西口 ～ しらかばと水上公園
岩槻駅東口 ～ 末田 ～ しらかばと水上公園
北越谷駅 ～ 弥栄団地 ～ 北越谷駅（循環）
北越谷駅 ～ 弥栄団地 ～ 弥栄一丁目
せんげん台駅西口 ～ しらかばと水上公園（7月中旬～8月末）
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 ～ 獨協埼玉中学・高等学校
せんげん台駅 ～ 第四公園
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 ～ みどり住宅
せんげん台駅 ～ 武里駅西口
せんげん台駅 ～ 大道 ～ 大袋分署前
せんげん台駅 ～ 大袋分署前 ～ 大袋駅西口

茨城急行自動車（株）
野田市駅 ～ 中野台 ～ 大沢四丁目 ～ 北越谷駅
野田市駅 ～ 下町 ～ 大沢四丁目 ～ 北越谷駅
北越谷駅 ～ 花田三丁目・赤岩入口 ～ まつぶし緑の丘公園
北越谷駅 ～ 赤岩入口・松伏高校前 ～ エローラ
北越谷駅 ～ 赤岩入口 ～ 松伏高校前
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
野田市駅 ～ 中野台 ～ 東大沢橋 ～ 北越谷駅
北越谷駅 ～ 東大沢橋、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 ～ ふれあい広場前 ～ 老人福祉センター
せんげん台駅 ～ 大泊・平方 ～ せんげん台駅（循環）
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
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 ～ 桜井小学校 ～ まつぶし緑の丘公園

（株）シャパンタローズ
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）
南越谷駅南口 ～ 松伏ニュータウンSC ～ タローズ本社前
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 ～ きたずみ内科クリニック前 ～ 越谷誠和病院前

東武バスセントラル（株）
獨協大学前駅東口 ～ 麦塚 ～ 柿木二区
北越谷駅西口 ～ 埼玉スタジアム※

（株）グローバル交通
越谷流通団地循環線

国際興業（株）
東川口駅 ～ 越谷駅西口 ～ 新越谷駅西口

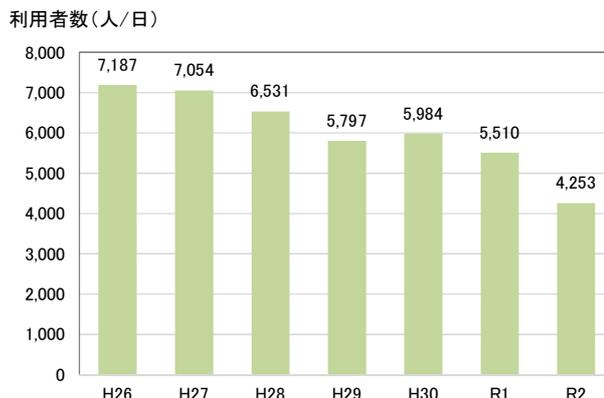
都市間バス
東京駅・京成上野駅前 ～ 新越谷駅東口 ～ 春日部駅西口
新越谷駅東口 ～ レイクタウン北 ～ 越谷レイクタウン駅入口 ～ 吉川駅入口 ～ 三郷駅北口 ～ 南流山駅
新越谷駅西口・草加駅東口・八潮駅北口 ～ 羽田空港
新越谷駅西口・浦和美園駅 ～ 佐野新都市BT・西郷BS・矢吹泉崎BS・須賀川営業所・郡山駅
新越谷駅西口・草加駅東口・八潮駅北口 ～ 成田空港

※1系統を2社で臨時運行

【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タクシー事業者8社と個人タクシー事業者により、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4,253人（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）となっており、平成26年度から約41%減少しています。



■図 乗用タクシーの利用者数の推移  
(資料：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)

■表 市内の乗用タクシー事業者一覧

(法人タクシー事業者一覧)

会社名	所在地
朝日自動車株式会社	越谷市大沢 3-4-35
飛鳥交通株式会社	(越谷営業所) 越谷市大字南荻島 176-5 (吉川営業所) 吉川市中島 1-324-1 (松伏営業所) 北葛飾郡松伏町 224-1
蒲生交通株式会社	越谷市蒲生茜町 3-6
株式会社越谷タクシー	越谷市神明町 3-30-1
大都交通株式会社	越谷市東越谷 10-104-6
鳩交通有限会社	吉川市大字吉川 1559-1
松伏交通有限会社	北葛飾郡松伏町大字大川戸 175
株式会社岩槻タクシー	(越谷営業所) 越谷市南越谷 1-1-39

(個人タクシー事業者一覧)

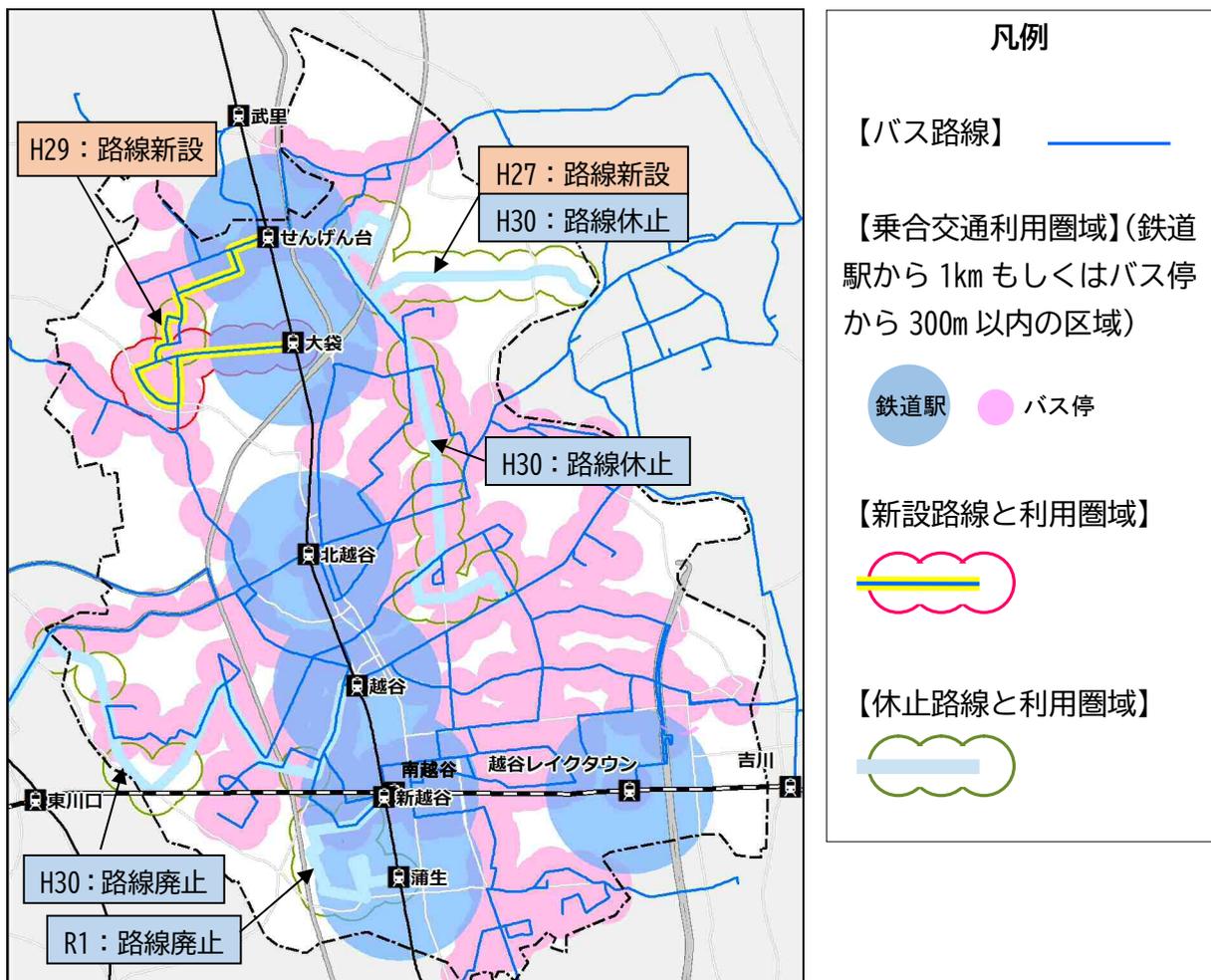
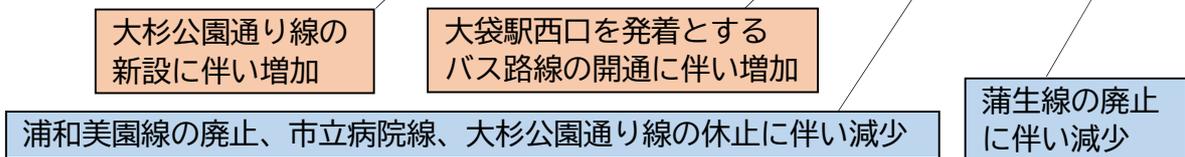
組合名	事業者名
埼玉県個人タクシー協同組合	宇野タクシー
	松井タクシー
	櫻田タクシー
彩の国個人タクシー協同組合	高橋タクシー
	亀田タクシー

## 2-2-2 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等に伴い、計画策定時よりやや減少しています。

■表 乗合交通利用圏域の推移

		H26	H27	H28	H29	H30	R1
面積	カバー率	71.2%	74.0%	74.0%	74.9%	71.0%	70.5%
	対前年度	-	+2.8%	0%	+0.9%	-3.9%	-0.5%
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%

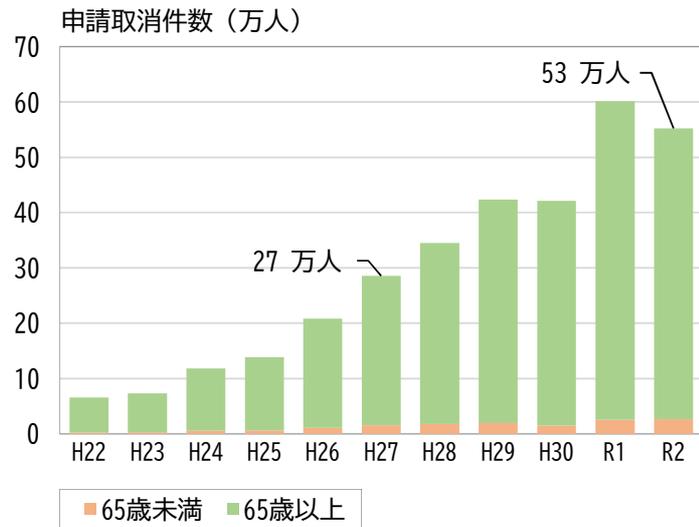


■図 乗合交通利用圏域の状況

2-2-3 公共交通を取り巻く全国的な状況

【運転免許の返納件数の推移】

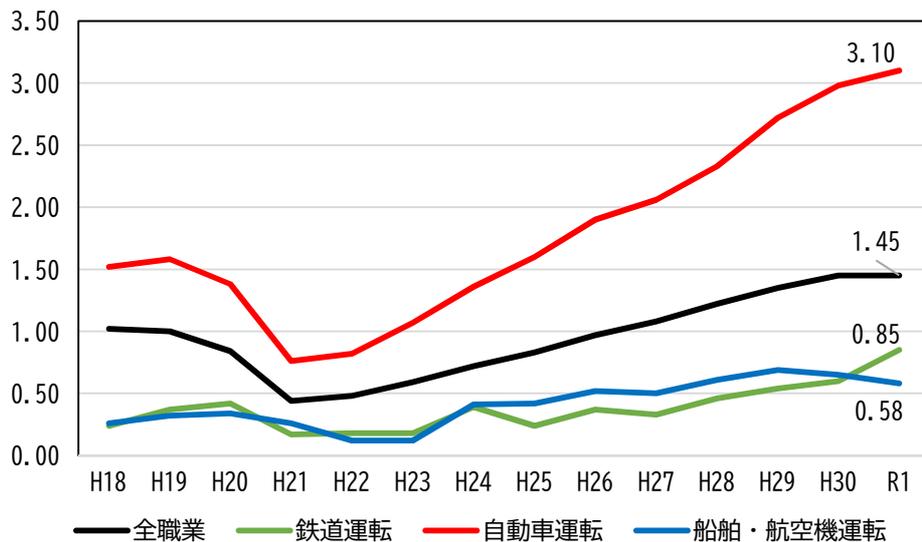
全国的に運転免許の申請取消（自主返納）が増加しています。運転免許返納者の95%以上が65歳以上です。



■図 運転免許の返納件数の推移（全国）  
（資料：警察庁運転免許統計（令和2年版））

【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、深刻な運転手不足となっています。



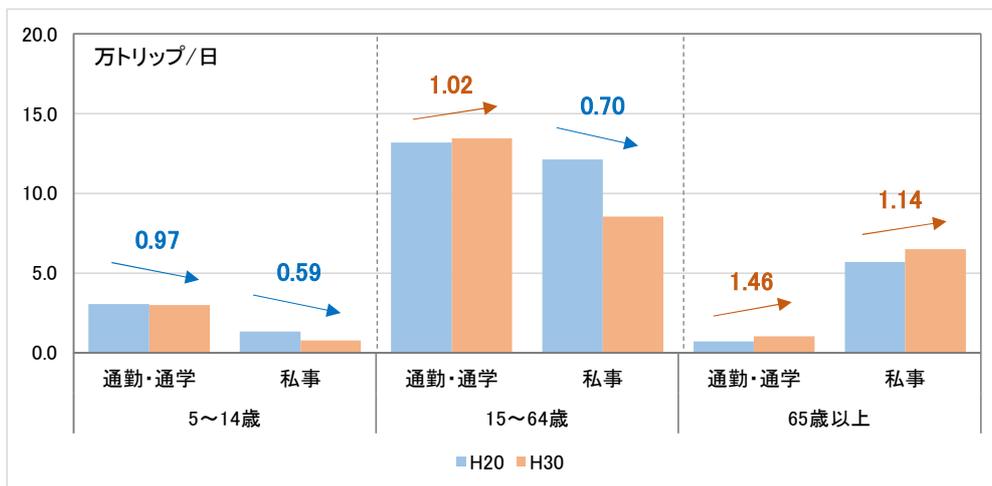
■図 有効求人倍率(常用パートを含む)  
（資料：厚生労働省 一般職業紹介状況（令和元年度））

## 2-3 市民の移動実態

### 2-3-1 年齢、目的別の移動量の変化

市内のトリップ数※1は、高齢化に伴い65歳以上で増加しており、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。

※1 トリップ数：人がある地点からある地点へと移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。



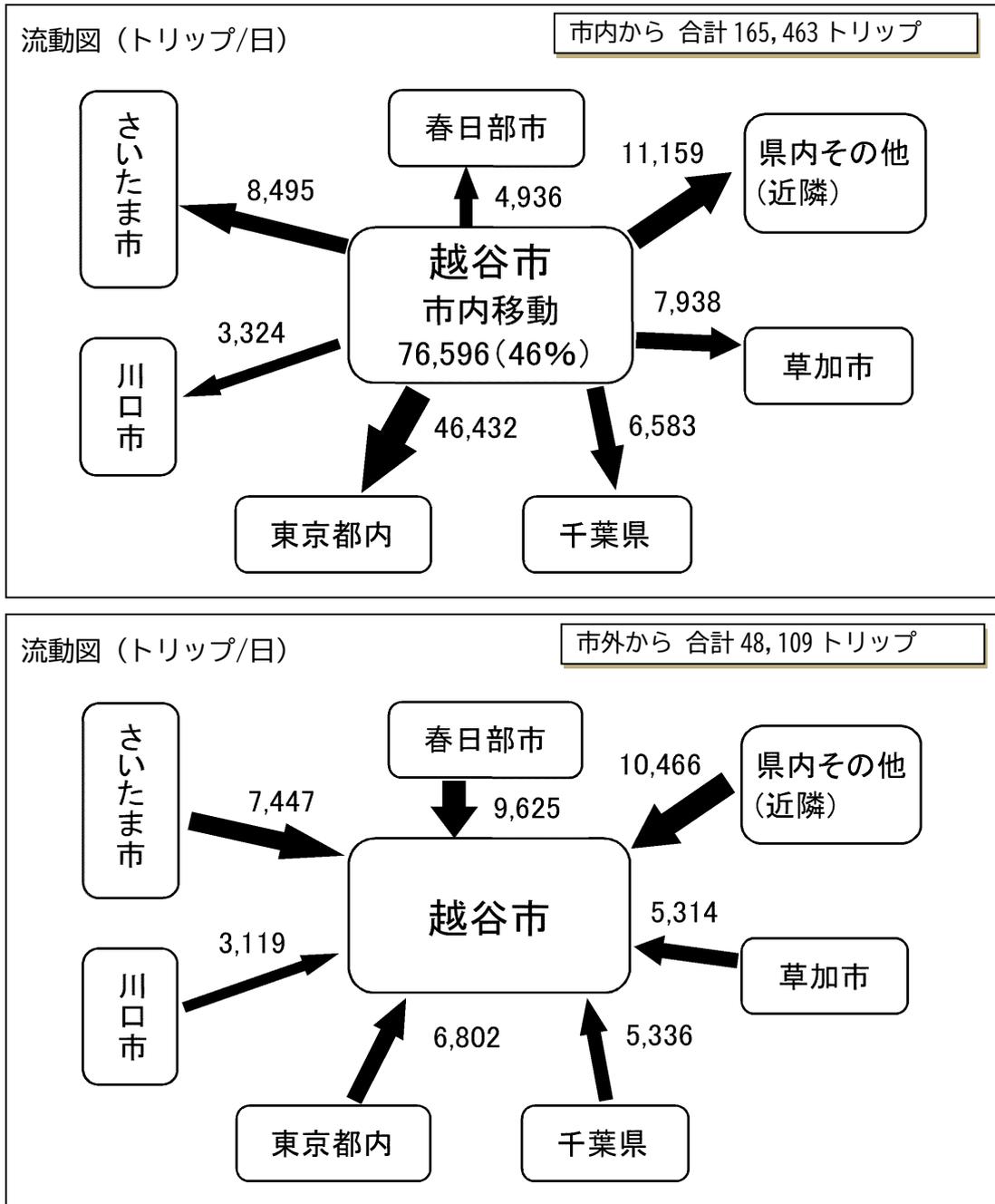
■図 年齢階層別、目的別の市内発トリップ数の推移  
(資料：第5、6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年、30年))

2-3-2 目的別の移動先、移動元

【通勤・通学】

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。

他市区町村から越谷市への流動は、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。

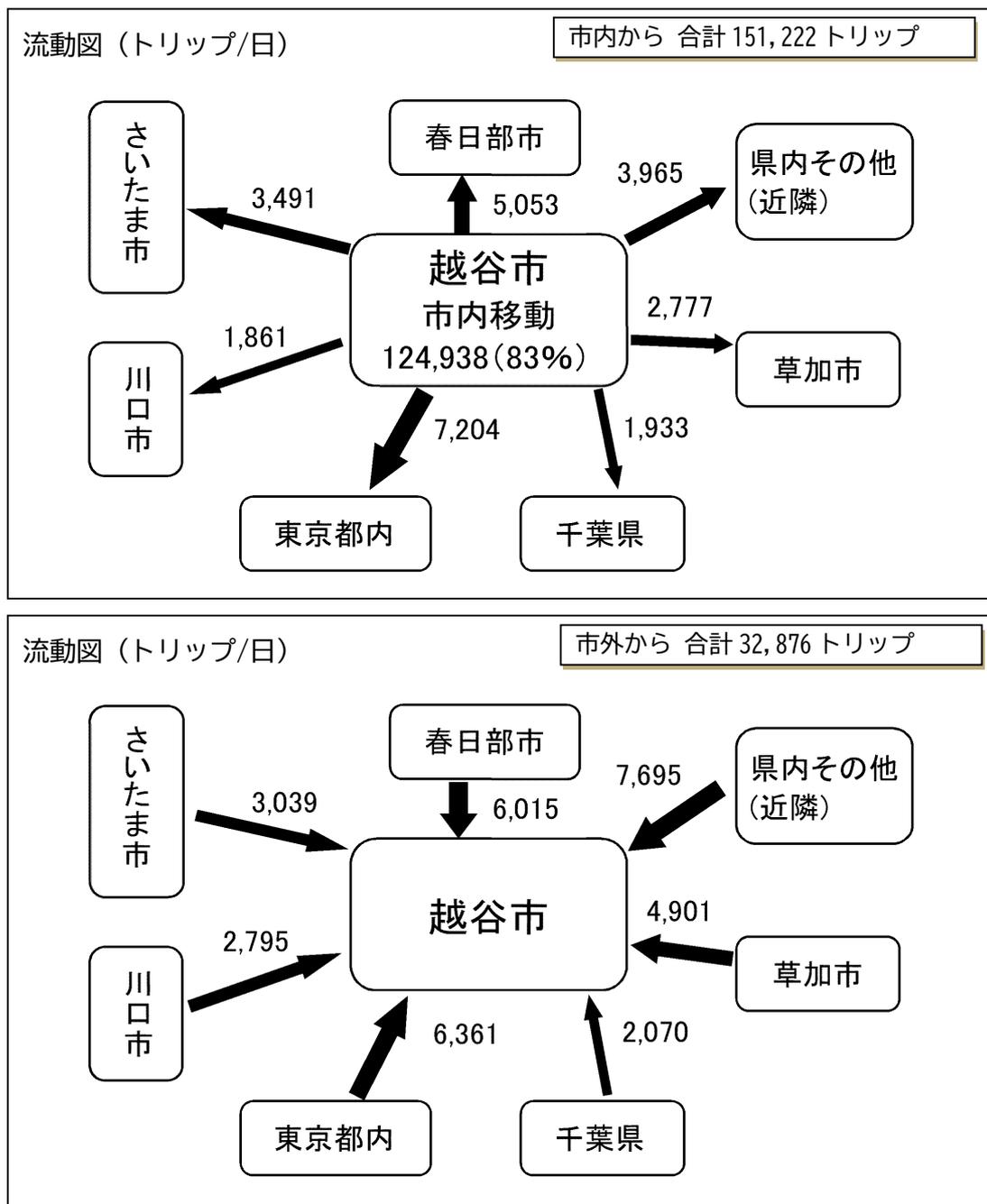


■図 通勤、通学目的移動の流動状況  
 (資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査 (平成30年))

**【私事】**

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。

他市区町村から越谷市への流動は、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。

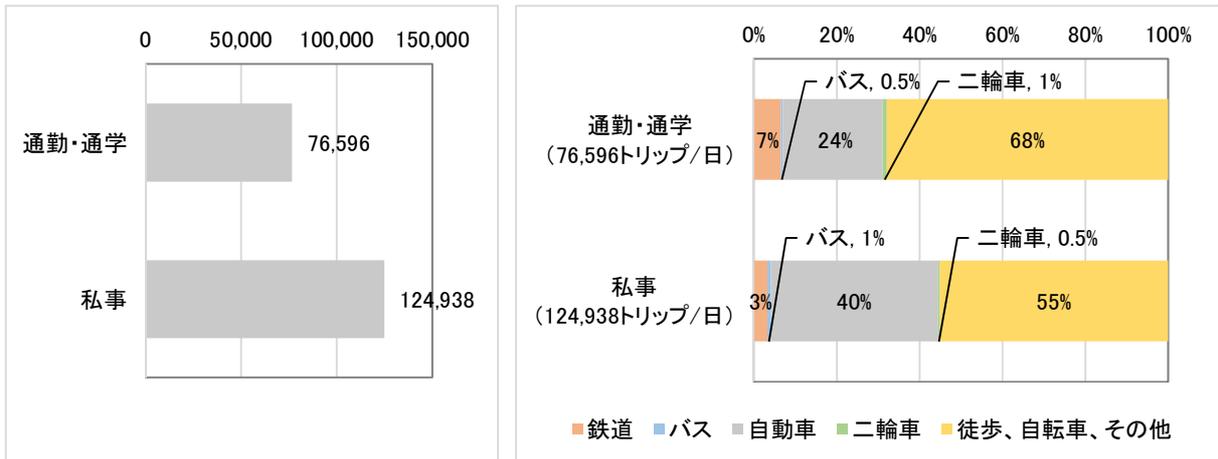


■図 私事目的移動の流動状況  
 (資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年))

2-3-3 移動先、移動目的別の移動手段

【移動先：市内】

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。

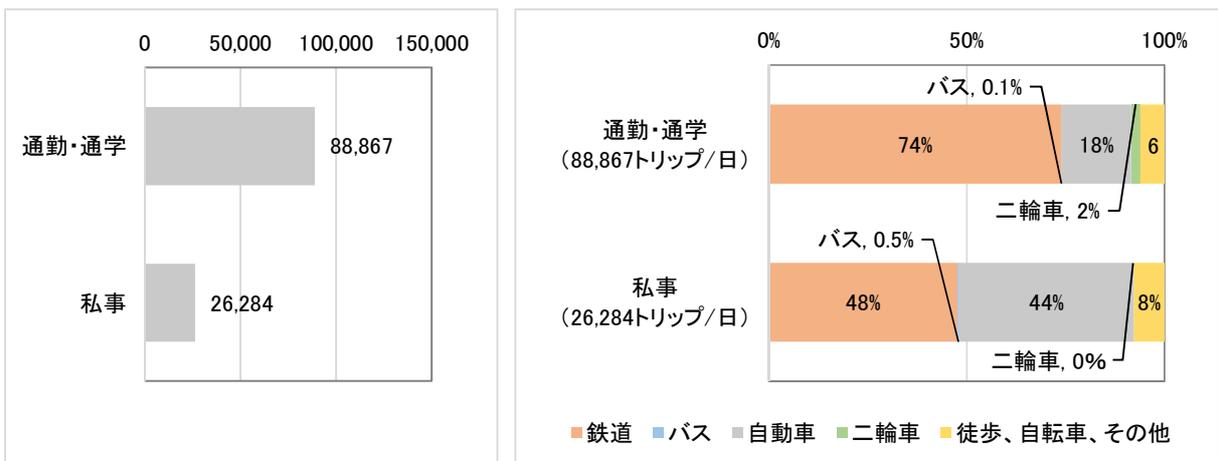


■図 市内移動の目的、移動手段

(資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）)

【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。

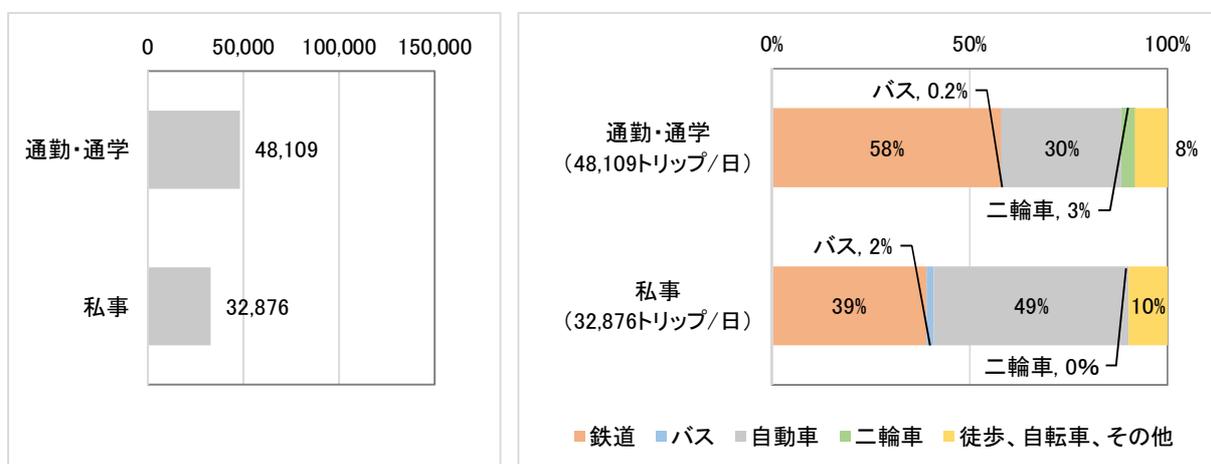


■図 市内→市外移動の目的、移動手段

(資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）)

## 【移動先：市外（都内・県内近隣市町・千葉県）から市内】

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多く見られますが、私事においては自動車の利用が多くなっています。



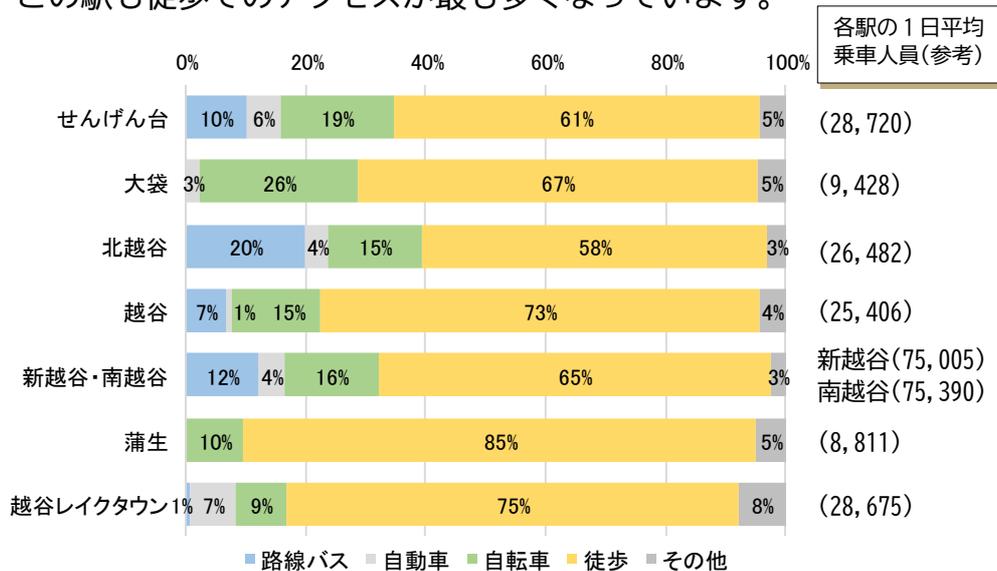
■図 市外→市内移動の目的、移動手段  
(資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年))

### 2-3-4 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が利用されており、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。

一方、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。

また、どの駅も徒歩でのアクセスが最も多くなっています。



■図 鉄道駅ごとのアクセス交通手段の分担率  
(資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年))

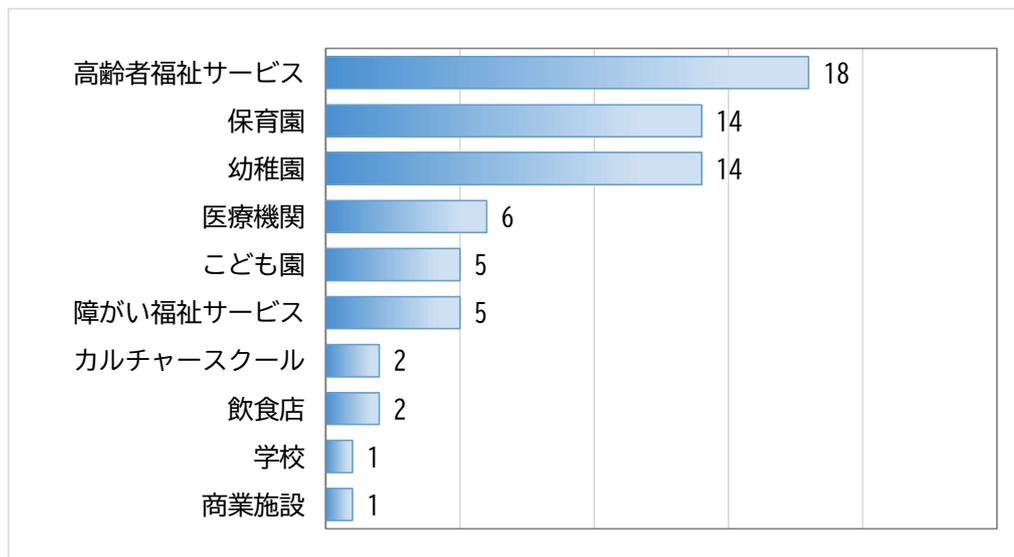
## 2-4 多様な輸送資源に係るアンケート調査

### 2-4-1 調査概要

調査目的	<p>地域公共交通活性化再生法の改正により、地域の多様な輸送資源についても、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた、地域における輸送資源の総動員の考えに基づき、地域公共交通計画の対象となる。</p> <p>そのため、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を行う目的で調査を実施した。</p>																																																																
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）を対象とした。																																																																
調査期間	令和2年（2020年）11月18日～令和3年（2021年）1月22日																																																																
実施状況	148 事業者中 67 事業者より回答あり（回収率 45.2%）																																																																
調査項目	<p><b>【本調査】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>設問番号</th> <th>設問内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>問1 企業概要</b></td> </tr> <tr> <td>問1-1</td> <td>運営主体の業務内容</td> </tr> <tr> <td>問1-2</td> <td>対象施設の役割</td> </tr> <tr> <td>問1-3</td> <td>運営全体及び対象施設の従業員の人数</td> </tr> <tr> <td>問1-4</td> <td>対象施設における車両の保有有無</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問2 道路運送法の許可又は登録の取得有無</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問3 保有車両の概要、及び登録の状況</b></td> </tr> <tr> <td>問3-1</td> <td>保有車両に係る道路運送法に基づく許可又は登録の状況</td> </tr> <tr> <td>問3-2</td> <td>保有車両の台数</td> </tr> <tr> <td>問3-3</td> <td>保有車両の概要</td> </tr> <tr> <td>問3-4</td> <td>保有車両の運行目的</td> </tr> <tr> <td>問3-5</td> <td>保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問4 保有車両の概要、及び登録の取得の予定</b></td> </tr> <tr> <td>問4-1</td> <td>今後の道路運送法に基づく許可又は登録の取得の予定</td> </tr> <tr> <td>問4-2</td> <td>保有車両の台数</td> </tr> <tr> <td>問4-3</td> <td>保有車両の概要</td> </tr> <tr> <td>問4-4</td> <td>保有車両の運行目的</td> </tr> <tr> <td>問4-5</td> <td>保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問5 地域公共交通全体に係る事項</b></td> </tr> <tr> <td>問5-1</td> <td>地域公共交通（主として路線バス）を取り巻く現状について</td> </tr> <tr> <td>問5-2</td> <td>本市の地域公共交通（主としてバス路線）の現状について</td> </tr> <tr> <td>問5-3</td> <td>地域公共交通（鉄道・乗合バス）の利用が不便な地域について</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問6 地域の多様な輸送資源に対する考え方1</b></td> </tr> <tr> <td>問6-1</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することとなった契機</td> </tr> <tr> <td>問6-2</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として対応するために重要な事</td> </tr> <tr> <td>問6-3</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問7 地域の多様な輸送資源に対する考え方2</b></td> </tr> <tr> <td>問7-1</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することを可能とするための条件</td> </tr> <tr> <td>問7-2</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>問8 地域の多様な輸送資源に対する考え方3</b></td> </tr> <tr> <td>問8-1</td> <td>地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することが不可能な理由</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【車両ごとの運行状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象車両の概要（メーカー、車種、定員）、輸送人数、運行期間、時間、運行地区</li> </ul>	設問番号	設問内容	<b>問1 企業概要</b>		問1-1	運営主体の業務内容	問1-2	対象施設の役割	問1-3	運営全体及び対象施設の従業員の人数	問1-4	対象施設における車両の保有有無	<b>問2 道路運送法の許可又は登録の取得有無</b>		<b>問3 保有車両の概要、及び登録の状況</b>		問3-1	保有車両に係る道路運送法に基づく許可又は登録の状況	問3-2	保有車両の台数	問3-3	保有車両の概要	問3-4	保有車両の運行目的	問3-5	保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲	<b>問4 保有車両の概要、及び登録の取得の予定</b>		問4-1	今後の道路運送法に基づく許可又は登録の取得の予定	問4-2	保有車両の台数	問4-3	保有車両の概要	問4-4	保有車両の運行目的	問4-5	保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲	<b>問5 地域公共交通全体に係る事項</b>		問5-1	地域公共交通（主として路線バス）を取り巻く現状について	問5-2	本市の地域公共交通（主としてバス路線）の現状について	問5-3	地域公共交通（鉄道・乗合バス）の利用が不便な地域について	<b>問6 地域の多様な輸送資源に対する考え方1</b>		問6-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することとなった契機	問6-2	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として対応するために重要な事	問6-3	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること	<b>問7 地域の多様な輸送資源に対する考え方2</b>		問7-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することを可能とするための条件	問7-2	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること	<b>問8 地域の多様な輸送資源に対する考え方3</b>		問8-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することが不可能な理由
設問番号	設問内容																																																																
<b>問1 企業概要</b>																																																																	
問1-1	運営主体の業務内容																																																																
問1-2	対象施設の役割																																																																
問1-3	運営全体及び対象施設の従業員の人数																																																																
問1-4	対象施設における車両の保有有無																																																																
<b>問2 道路運送法の許可又は登録の取得有無</b>																																																																	
<b>問3 保有車両の概要、及び登録の状況</b>																																																																	
問3-1	保有車両に係る道路運送法に基づく許可又は登録の状況																																																																
問3-2	保有車両の台数																																																																
問3-3	保有車両の概要																																																																
問3-4	保有車両の運行目的																																																																
問3-5	保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲																																																																
<b>問4 保有車両の概要、及び登録の取得の予定</b>																																																																	
問4-1	今後の道路運送法に基づく許可又は登録の取得の予定																																																																
問4-2	保有車両の台数																																																																
問4-3	保有車両の概要																																																																
問4-4	保有車両の運行目的																																																																
問4-5	保有車両の運行期間、運行時間及び運行範囲																																																																
<b>問5 地域公共交通全体に係る事項</b>																																																																	
問5-1	地域公共交通（主として路線バス）を取り巻く現状について																																																																
問5-2	本市の地域公共交通（主としてバス路線）の現状について																																																																
問5-3	地域公共交通（鉄道・乗合バス）の利用が不便な地域について																																																																
<b>問6 地域の多様な輸送資源に対する考え方1</b>																																																																	
問6-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することとなった契機																																																																
問6-2	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として対応するために重要な事																																																																
問6-3	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること																																																																
<b>問7 地域の多様な輸送資源に対する考え方2</b>																																																																	
問7-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することを可能とするための条件																																																																
問7-2	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段として継続しつづけるために、地域や行政等に求めること																																																																
<b>問8 地域の多様な輸送資源に対する考え方3</b>																																																																	
問8-1	地域の多様な輸送資源を、地域公共交通を補完する交通手段の対象として対応することが不可能な理由																																																																

## 2-4-2 回答施設の種類の種類

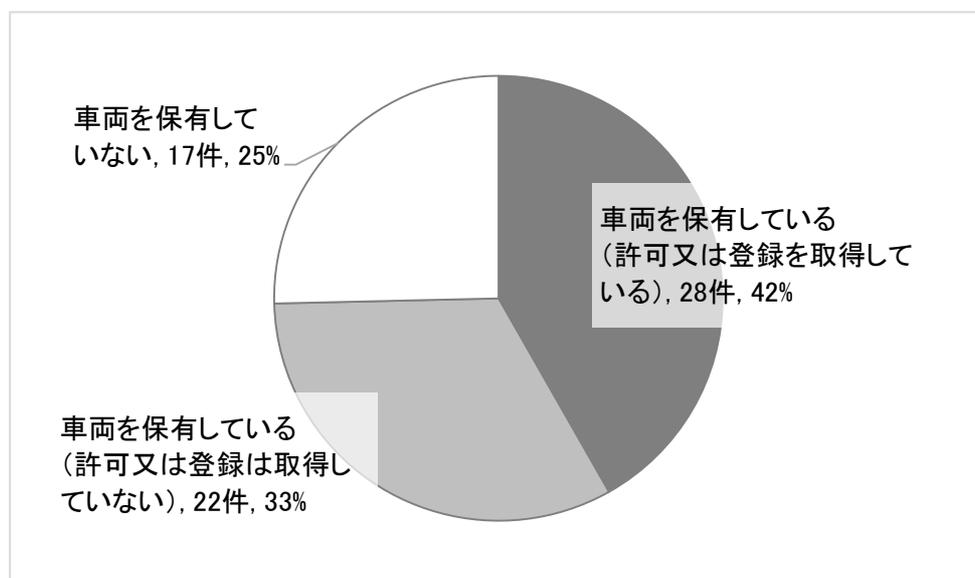
福祉施設（デイサービス、老人ホーム等）や乳幼児施設（保育園、幼稚園）からの回答が多く得られています。



■図 アンケート回答施設の種類の種類（複数回答）

## 2-4-3 車両及び道路運送法の許可又は登録の保有状況

回答施設のうち、車両を保有している施設は 50 件（75%）となっており、そのうち 28 件が道路運送法の許可又は登録を取得しています。



■図 アンケート回答施設の車両、許可又は登録の保有状況

【道路運送法の許可又は登録を有する事業者】

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。

■表 道路運送法の許可又は登録の内容（複数回答）

	回答件数
一般旅客自動車運送事業 (第3条第1項)	1
特定旅客自動車運送事業 の許可(第3条第2項)	2
自家用自動車運送の許可 (第78条)	17
自家用自動車運送の登録 (第79条)	7
無回答	4

■表 運行目的

	回答件数
対象施設利用者の送迎	24
福祉有償運送	4
対象施設従事者の送迎	0
地域への貢献 (利用対象:特定の地域住民)	0
地域への貢献 (利用対象:不特定の地域住民)	0

■表 保有車両数

	回答件数
1台	5
2台	5
3台	7
4台	4
5台	3
6台以上	3
無回答	1

■表 保有車両の車種構成（複数回答）

	回答件数
マイクロバス (定員25～51人)	37
ワゴン車両 (定員5～10人)	13
普通車 (定員4～8人)	9

【道路運送法の許可又は登録を持たない事業者】

今後の許可又は登録の取得を予定する事業者は、現在のところありません。

■表 運行目的

	回答件数
対象施設利用者の送迎	19
対象施設従事者の送迎	2
地域への貢献 (利用対象:特定の地域住民)	0
地域への貢献 (利用対象:不特定の地域住民)	0
福祉有償運送	0
無回答	1

■表 今後の取得の予定

	回答件数
許可又は登録の 取得予定あり	0
許可又は登録の 取得予定なし	19
無回答	3

■表 保有車両数

	回答件数
1台	1
2台	2
3台	0
4台	2
5台	4
6台以上	10
無回答	3

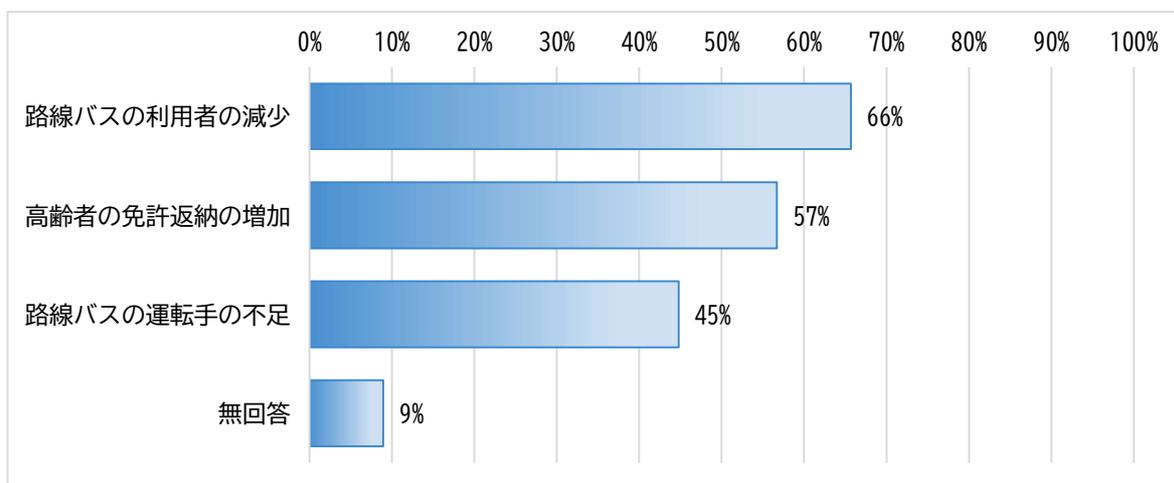
■表 保有車両の車種構成（複数回答）

	回答件数
マイクロバス (定員25～51人)	2
ワゴン車両 (定員5～10人)	35
普通車 (定員4～8人)	17

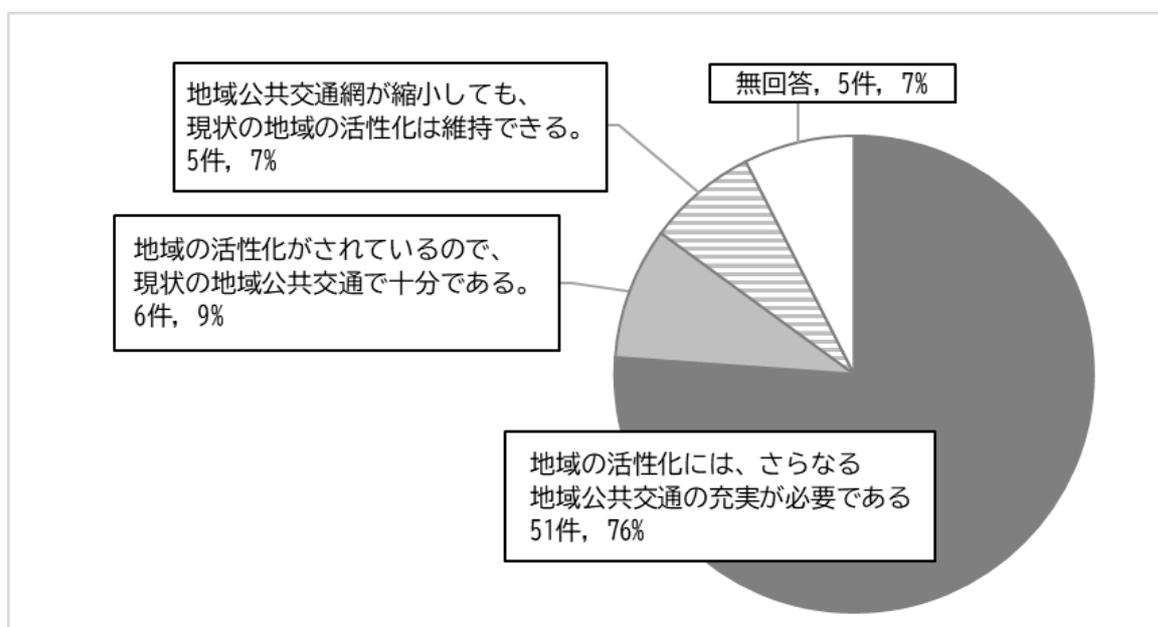
#### 2-4-4 地域公共交通の現状に対する理解

地域公共交通の現状については、路線バスの利用者数の減少、高齢者の免許返納の増加、路線バスの運転手の不足のそれぞれについて、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。



■図 アンケート回答施設の地域公共交通の現状に関する認識（複数回答）



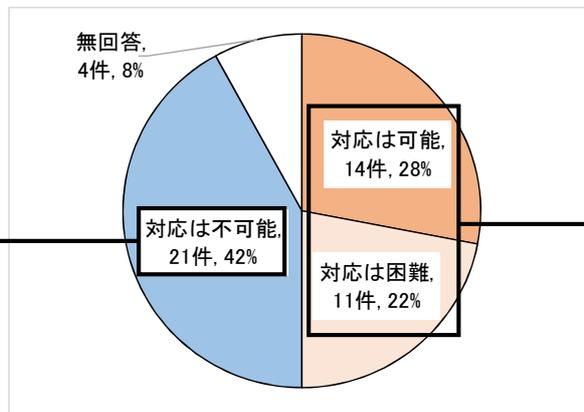
■図 アンケート回答施設の地域の活性化に向けて必要と考えること

2-4-5 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

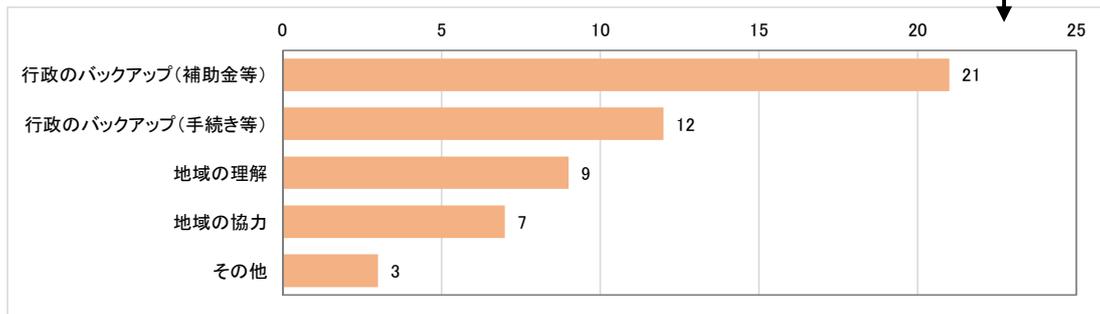
施設が保有する車両について、地域公共交通を補完する交通手段の対象とすることに関する意向では、車両を保有する施設のうち、対応可能と考える施設が14件、困難と考える施設が11件、不可能と考える施設が21件となっています。

対応は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、21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。

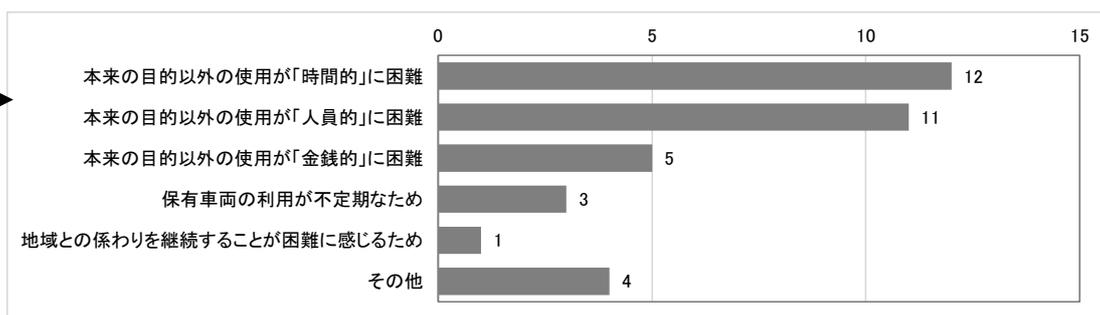
対応は不可能と考える施設において、その理由の多くは、保有車両を本来の目的以外で使用するについて、時間的、人力的に困難な点が挙げられており、事業上厳しい点がうかがえます。



■図 地域公共交通の補完としての対応に関する意向



■図 対応する際の条件（複数回答）



■図 対応が不可能である理由（複数回答）

## 2-5 従前計画の評価と達成状況

### 2-5-1 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



##### ○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%

市政世論調査より

##### ○評価

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。目標を達成するには、鉄道以外の満足度の向上が効果的であると考えられます。

#### 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



##### ○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

※路線廃止

※路線廃止

##### ○評価

計画策定後、バス路線の新設、廃止や休止がされており、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、乗合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



結果 304,192人 (+2%)

○計画策定後の公共交通の利用者数の推移（人/日）

	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	304,192
対前年度	8,107	-1,126	9,777	3,085	4,457	1,931	-11,490

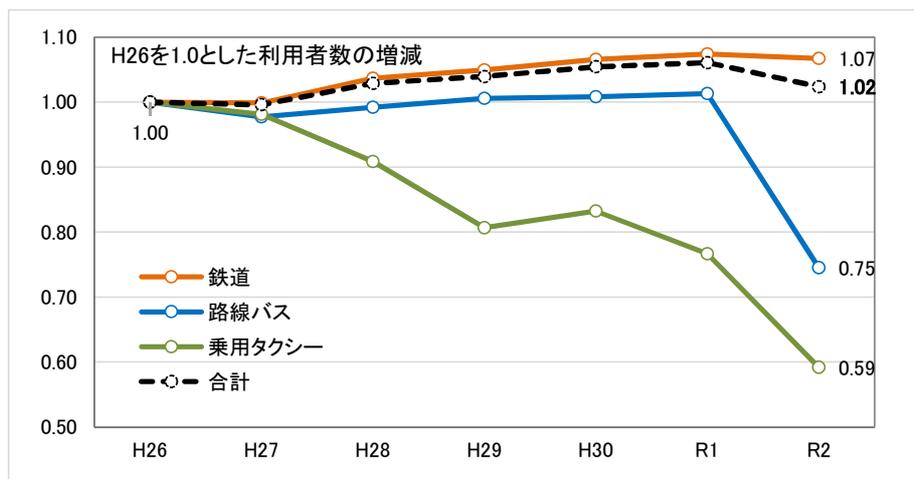
鉄道事業者・路線バス事業者からの提供資料、埼玉県乗用自動車協会及び埼玉県個人タクシー協会提供資料より

○評価

平成26年度と令和2年度の利用者数を比較すると、公共交通の利用者数は計画策定時から約2%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25%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います。

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形成（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。



■図 鉄道、路線バス、乗用タクシーの利用者の増減率（H26を1.0とした比率）

（資料：鉄道事業者・路線バス事業者からの提供資料、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）

## 2-5-2 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
事業1 公共交通網の形成事業			
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	○
	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%）	○
	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	△
	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）	△
駅や交通結節機能の強化	事業1-5 交通結節機能*の強化（ダイヤ接続や案内等）	・具体的な取組み成果がなかった	×
	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）	・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	○
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）	○
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内公共交通導入検討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。	△
	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組み（展開地区）		×
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	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による取組みを進める中で、ガイドラインを作成する。	×
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）	○
	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）	△

## 第3章 越谷市の公共交通の課題

第2章で示した越谷市の地域及び公共交通の現状を踏まえ、本市の公共交通の課題を以下のとおりまとめます。

### 課題1 少子高齢化に伴い、公共交通網の維持・充実が必要

- ・本市の人口推計では、令和4年の34.6万人をピークに、減少に転じる見通しです。
- ・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年間において9.6%上昇し、34.7%となる見通しです。
- ・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%が乗合交通利用圏域外であり、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。
- ・全国的に自動車運転手が減少しており、公共交通による移動手段の確保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、鉄道駅周辺の公共交通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。
- ・市民の移動実態として、都内をはじめ、市外へ移動する人の多くが鉄道を利用しています。
- ・市外から本市へ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がっています。これらの技術は、乗合交通利用圏域の拡大や、観光振興の一翼を担うものとして期待されています。
- ・令和元年度に、さいたま市をはじめとする6市1町により設立された「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・新技術の活用により、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

### 4-1 越谷市の公共交通の将来像

上位計画である第5次越谷市総合振興計画で示す施策の方向性や、第3章で示した越谷市の公共交通の課題を踏まえ、越谷市の公共交通の将来像を以下のとおり設定します。

#### 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、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いの向上や利用促進を図り、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。

#### (参考)

<従前の越谷市地域公共交通網形成計画における基本方針>

「利便性が高く持続可能な公共交通網の形成」

<第5次越谷市総合振興計画 前期基本計画（令和3年度～令和7年度）>

#### Ⅲ. 前期基本計画

#### 第4章 分野別計画

#### 大綱3 都市と自然が調和した集約と連携によるまちづくり

#### 3-2 地域を支える道路・公共交通をつくる

#### ■施策の方向性

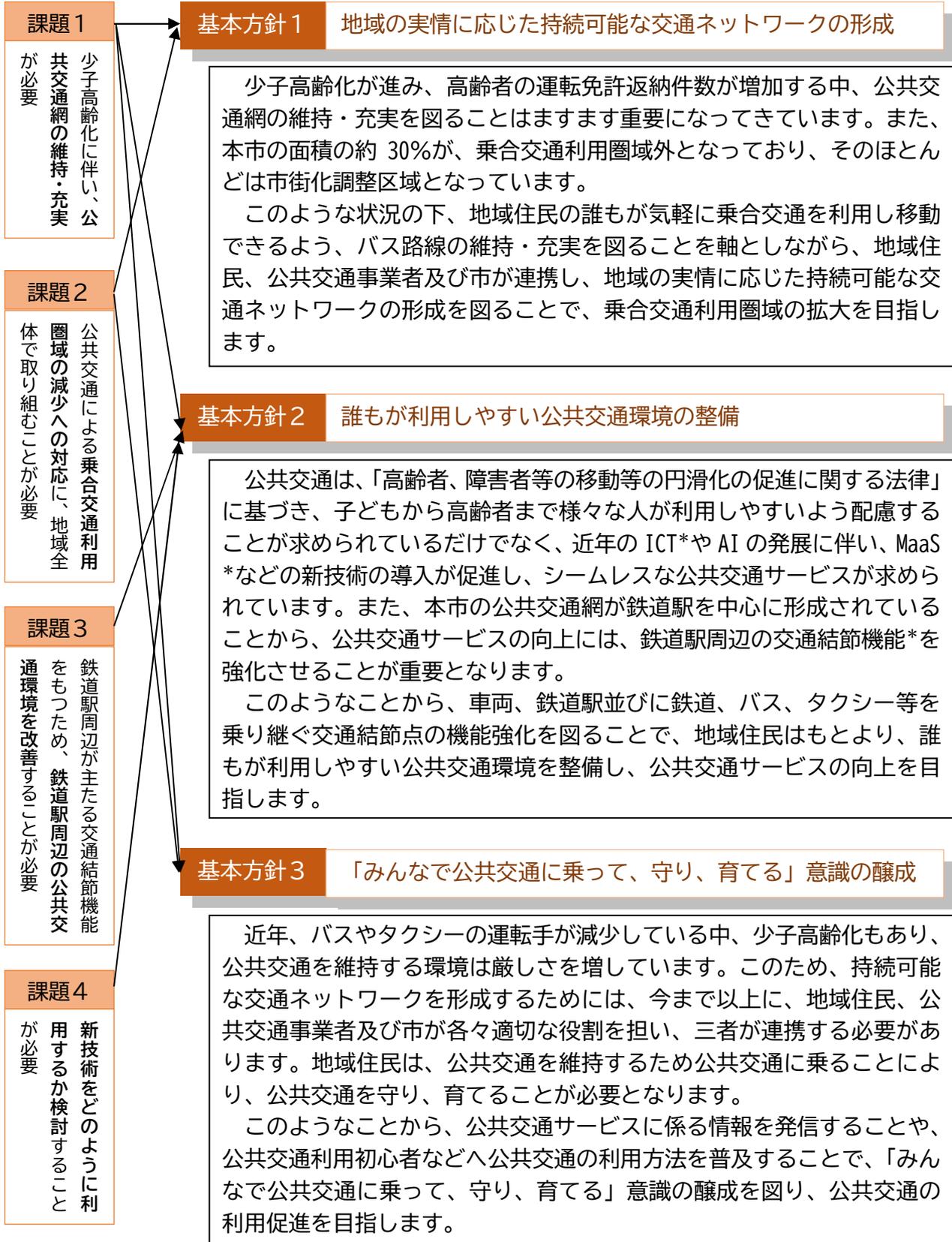
#### 323 公共交通の維持・充実を図る

□公共交通網の維持・充実や交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進により、利便性が高く持続可能な公共交通網の形成に向け取り組みます。

□市民、交通事業者、市の3者が連携し、「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成を図ります。

## 4-2 基本方針

越谷市の公共交通の将来像の実現に向け、取組みを推進する際の基本的な方針を以下のとおり定めます。第3章で示した公共交通の課題との関連性もあわせて示します。



### 4-3 目指すべき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、越谷市の交通ネットワークの形成方針を以下のとおりとします。

#### ●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。

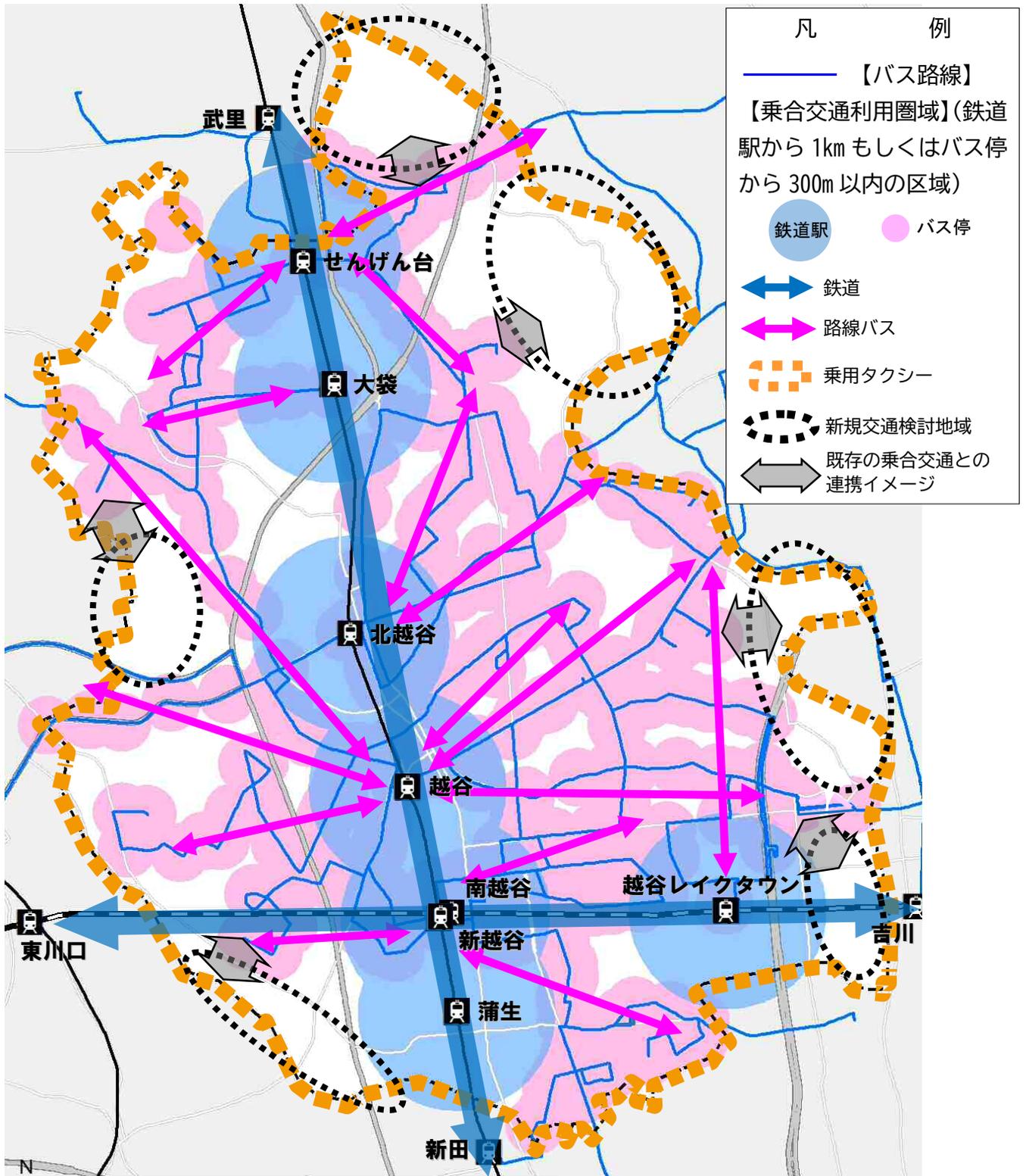
【各公共交通機関の役割】

 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。
 路線バス	地域間または地域内の移動を担う移動軸として、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、幅広い時間帯に対応する役割を果たします。

#### ●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。

【乗合交通の充実】

	新規交通検討地域
	既存の乗合交通との連携イメージ

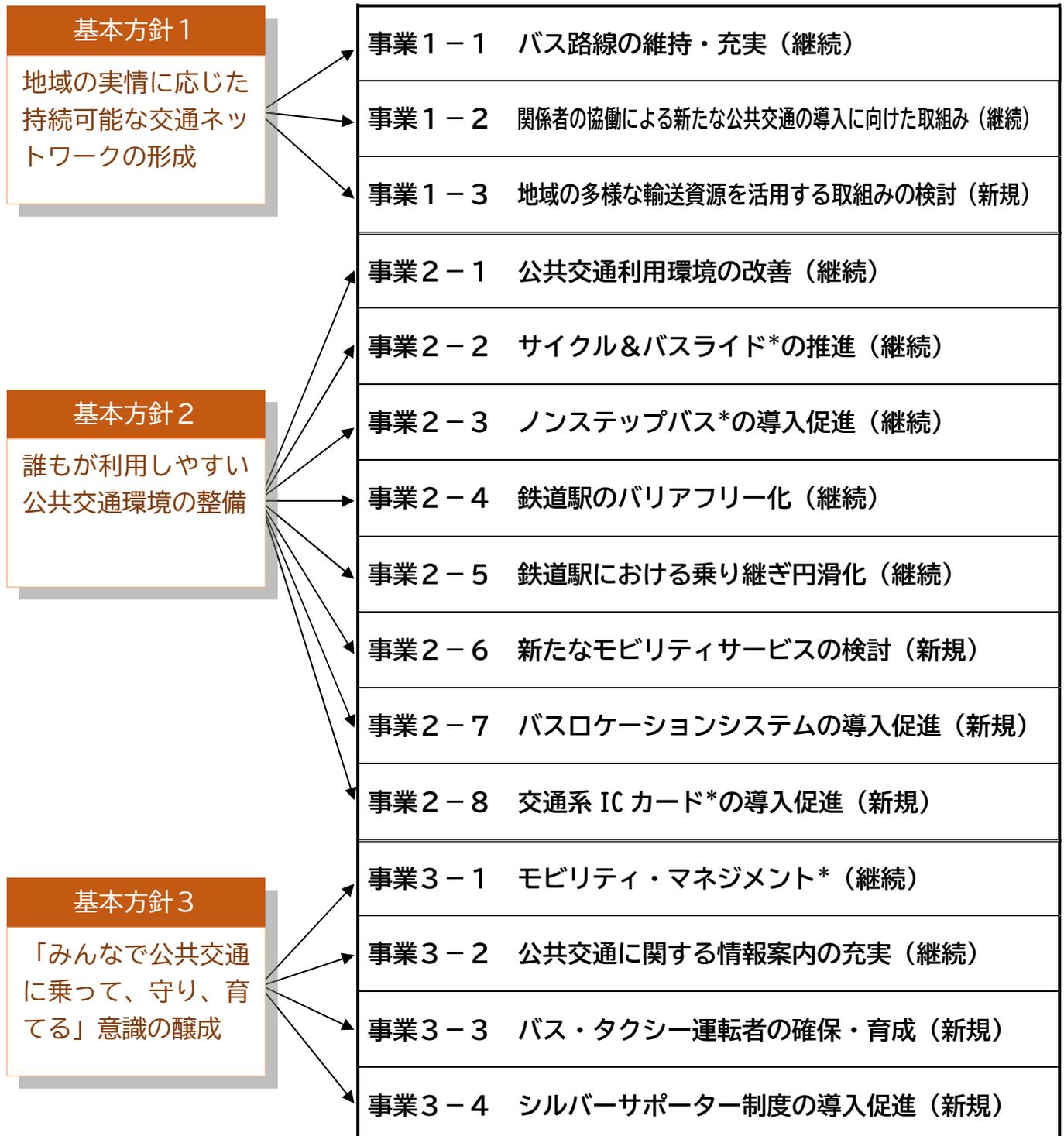


■図 本市の目指すべき交通ネットワークのイメージ

## 第5章 取組み内容

### 5-1 取組み内容の設定

本市の公共交通の将来像の実現に向け、基本方針に対応する取組み(実施事業)を、以下のとおり設定します。

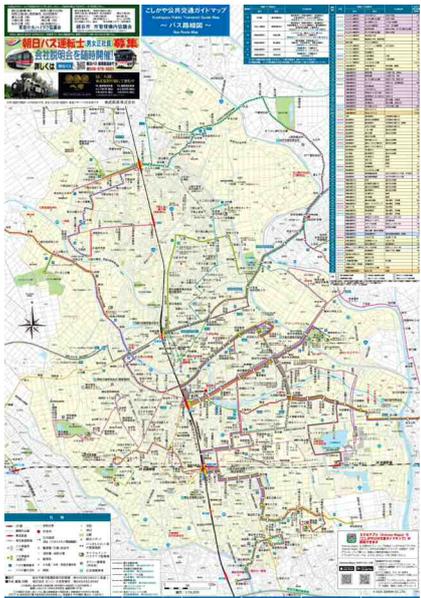


※継続・新規：従前の越谷市地域公共交通網形成計画における実施事業から継続しているかを示す

5-2 具体的な取組み内容

実施事業1-1 バス路線の維持・充実（継続）

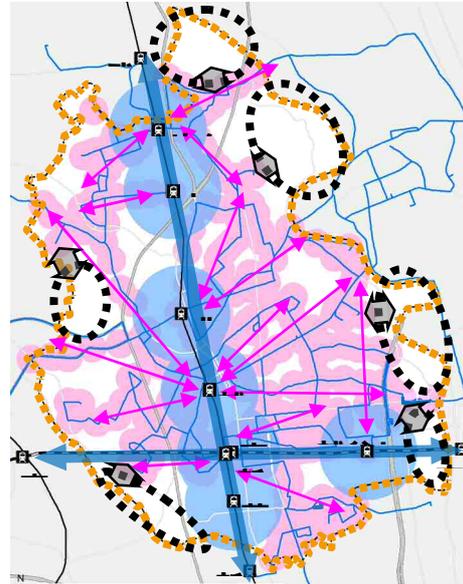
基本方針	方針1：地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成																					
事業概要	<p>既存のバス路線は、通勤・通学、私事など日常生活に欠かせない移動手段であり、市内各地と本市の交通結節点である鉄道駅との移動に多く利用されています。</p> <p>本市のバス路線のサービス水準を維持、充実するため、公共交通サービスを支える担い手のひとつである市民が積極的に路線バスを利用するとともに、バス事業者と市が連携し、利用者のニーズに応じたバス路線の維持、新設や見直しに努めます。</p> <p>実施にあたっては、まちづくりと連携した路線の新設や、市内外の路線の連携及び道路環境についても配慮しながら進めます。</p>																					
実施主体	市・事業者・市民																					
実績管理指標	路線バス利用者数																					
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="552 1554 1311 1742"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス路線の見直し</td> <td colspan="6">調査・検討・実施</td> </tr> <tr> <td>市民要望の情報共有</td> <td colspan="6">実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>※スケジュールは事業の進め方のイメージを示したものであり、詳細は実施主体において検討・調整します。</p>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	バス路線の見直し	調査・検討・実施						市民要望の情報共有	実施					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8																
バス路線の見直し	調査・検討・実施																					
市民要望の情報共有	実施																					



■図 越谷市内の鉄道・バス路線網  
(資料：越谷市公共交通ガイドマップ)

## 実施事業 1 - 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組み（継続）

基本方針	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																												
事業概要	<p>乗合交通が利用しづらい地域（新規交通検討地域）において、市、地域住民、公共交通事業者の協働により、新たな公共交通の導入に向けた検討体制の構築、地域に適した運行形態の検討、事業者の既存の車両を活用した運行手段の検討などを行い、持続可能な新たな公共交通の導入に取り組めます。</p> <p>また、市内で先行して取り組むモデル地区の検討状況を踏まえ、新たな公共交通の導入における、体制の構築及び持続可能な仕組みの形成に向けたガイドラインを作成し、他の新規交通検討地域においても地域の意向を踏まえ、活用、展開します。</p>																												
実施主体	市・事業者・市民																												
実績管理指標	乗合交通利用圏域のカバー率																												
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">実施項目</th> <th style="width: 10%;">R3</th> <th style="width: 10%;">R4</th> <th style="width: 10%;">R5</th> <th style="width: 10%;">R6</th> <th style="width: 10%;">R7</th> <th style="width: 10%;">R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>モデル地区における導入</td> <td style="background-color: #cccccc;">調査・検討</td> <td colspan="5" style="background-color: black; color: white;">実施</td> </tr> <tr> <td>導入ガイドラインの作成</td> <td colspan="2" style="background-color: black; color: white;">実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>他地区への展開</td> <td></td> <td></td> <td colspan="4" style="background-color: black; color: white;">実施</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	モデル地区における導入	調査・検討	実施					導入ガイドラインの作成	実施						他地区への展開			実施			
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8																							
モデル地区における導入	調査・検討	実施																											
導入ガイドラインの作成	実施																												
他地区への展開			実施																										



■図 新規交通検討地域（黒破線の囲み）

## 実施事業 1 - 3 地域の多様な輸送資源を活用する取組みの検討（新規）

基本方針	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														
事業概要	<p>既存のバス路線では行き届かない移動ニーズを満たすため、また、新たな公共交通の導入が難しい新規交通検討地域において地域旅客運送サービスを確保するため、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（自家用有償旅客運送、福祉輸送、企業の送迎バス等）を活用する取組みを検討します。</p> <div style="text-align: center;"> <p>■図 輸送資源の総動員による移動手段の確保イメージ（国土交通省資料） URL <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001374657.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001374657.pdf</a></p> </div>														
実施主体	市・事業者（交通事業者以外の事業者含む）														
実績管理指標	乗合交通利用圏域のカバー率														
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>輸送資源の調査、活用方策の検討</td> <td colspan="6" style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	輸送資源の調査、活用方策の検討						
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
輸送資源の調査、活用方策の検討															

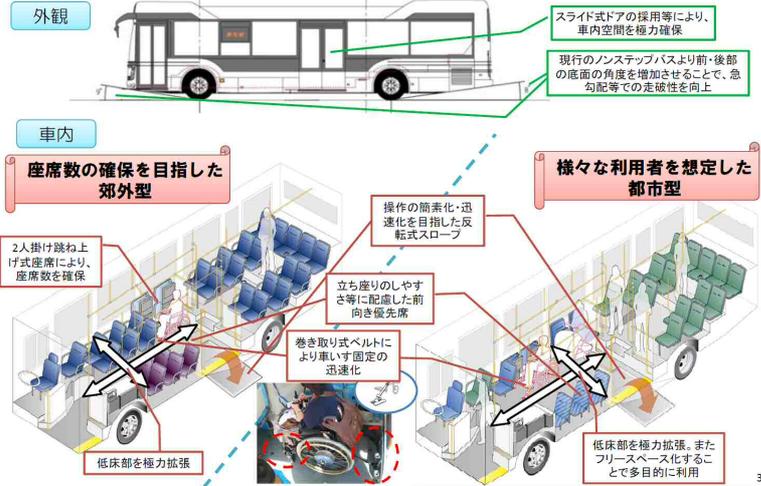
## 実施事業 2 - 1 公共交通利用環境の改善（継続）

基本方針	方針 2 : 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備																					
事業概要	<p>公共交通利用者がバスやタクシーを安全、快適に利用できるよう、乗降客数の多いバス停やタクシー乗り場において、上屋やベンチの設置及び待合環境の整備に努めます。</p> <p>また、出歩きやすいまちづくりの一環として、バス停の近くでバスを気軽に待つことができるよう、公共施設や店舗等に「バスまちスポット*」や「まち愛スポット*」の登録拡大を推進、周知し、バス停を利用する環境の改善を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>■図 上屋の設置状況（せんげん台駅） ■図 「バスまちスポット」の案内表</p>																					
実施主体	市・事業者																					
実績管理指標	バス、タクシー待合環境の改善箇所数 バス待ちスポット・まち愛スポットの登録数																					
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">実施項目</th> <th style="width: 5%;">R3</th> <th style="width: 5%;">R4</th> <th style="width: 5%;">R5</th> <th style="width: 5%;">R6</th> <th style="width: 5%;">R7</th> <th style="width: 5%;">R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通利用環境の整備</td> <td colspan="6">▶ 実施 ▶</td> </tr> <tr> <td>バスまちスポット等の登録拡大</td> <td colspan="6">▶ 実施 ▶</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	公共交通利用環境の整備	▶ 実施 ▶						バスまちスポット等の登録拡大	▶ 実施 ▶					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8																
公共交通利用環境の整備	▶ 実施 ▶																					
バスまちスポット等の登録拡大	▶ 実施 ▶																					

実施事業2-2 サイクル&バスライド\*の推進（継続）

基本方針	方針2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備														
事業概要	<p>本市は起伏の少ない平坦な地形であり、自転車利用に適しています。自転車によるバス停への移動が効果的と考えられる新規交通検討地域に接するバス停を中心に、サイクル&amp;バスライド駐輪場の必要性や可能性を検討し、必要に応じてバス停付近に駐輪場を設置、周知することにより、自転車と路線バスを連携して利用できる環境の整備を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="496 721 917 1034"> </div> <div data-bbox="943 725 1382 1034"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="485 1055 895 1122"> <p>■ 図 サイクル&amp;バスライド駐輪場の設置事例（荻島地区センター）</p> </div> <div data-bbox="951 1055 1361 1122"> <p>■ 図 サイクル&amp;バスライド駐輪場の表示</p> </div> </div>														
実施主体	市・事業者・市民														
実績管理指標	サイクル&バスライド*駐輪場の設置箇所数														
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">実施項目</th> <th style="width: 5%;">R3</th> <th style="width: 5%;">R4</th> <th style="width: 5%;">R5</th> <th style="width: 5%;">R6</th> <th style="width: 5%;">R7</th> <th style="width: 5%;">R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐輪場の検討・設置</td> <td colspan="6"> </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	駐輪場の検討・設置						
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
駐輪場の検討・設置															

## 実施事業 2-3 ノンステップバス\*の導入促進（継続）

基本方針	方針 2 : 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備														
事業概要	<p>高齢者、障害者、妊婦をはじめ、誰もが快適に路線バスを利用できるように事業者と市が連携し、ノンステップバスの導入を促進します。</p> <p>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、車いす利用者などが、路線バスを利用して移動しやすくなります。</p>  <p>■図 ノンステップバス車両のイメージ          資料：「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）          URL <a href="http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000003.html">http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000003.html</a></p>														
実施主体	市・事業者														
実績管理指標	ノンステップバスの導入率														
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="550 1473 1311 1608"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ノンステップバスの導入</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	ノンステップバスの導入				実施		
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
ノンステップバスの導入				実施											

## 実施事業2-4 鉄道駅のバリアフリー化（継続）

基本方針	方針2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備																					
事業概要	<p>鉄道駅利用者の安全性の向上を図るため、ホームドアの設置など、安全で統一した案内誘導装置により、鉄道駅のバリアフリー化を進めます。</p> <p>また、目の不自由な方がホーム外へ転落する事故を防止する取組みとして、県と協力し、目の不自由な方に対する、駅ホームでの声かけサポート講習会を実施します。</p> <div data-bbox="954 434 1374 981" data-label="Image"> </div> <p>■図 北越谷駅のホームドア設置状況 資料：東武鉄道ホームページ</p>																					
実施主体	市・事業者・市民																					
実績管理指標	ホームドアの設置駅数・番線数 駅ホーム声かけサポート講習会の開催回数																					
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="552 1330 1311 1536"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ホームドアの設置</td> <td colspan="6">▶ 実施 ▶</td> </tr> <tr> <td>駅ホーム声かけサポート講習会の開催</td> <td colspan="6">▶ 実施 ▶</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	ホームドアの設置	▶ 実施 ▶						駅ホーム声かけサポート講習会の開催	▶ 実施 ▶					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8																
ホームドアの設置	▶ 実施 ▶																					
駅ホーム声かけサポート講習会の開催	▶ 実施 ▶																					

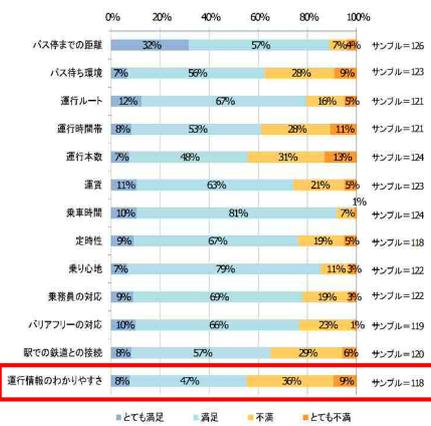
## 実施事業2-5 鉄道駅における乗り継ぎ円滑化（継続）

基本方針	方針2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備														
事業概要	<p>本市の公共交通網は、鉄道駅を中心に形成されています。鉄道駅付近に、路線バスやタクシー乗り場の位置並びに路線バスの行先や観光案内などの情報を表示した案内板を設置し、交通結節機能*の強化を図ります。</p> <p>あわせて、これらの情報を多言語で分かりやすく表示することにより、外国人観光客の乗り継ぎの円滑化や、観光振興の促進を図ります。</p> <div data-bbox="869 548 1369 1041" data-label="Image"> </div> <p>■図 バス・タクシー乗り場案内板の例（JR熊本駅）</p> <p>URL <a href="https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/detail.aspx?c_id=5&amp;id=16798">https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/detail.aspx?c_id=5&amp;id=16798</a></p>														
実施主体	市・事業者														
実績管理指標	交通結節点での機能強化整備箇所数														
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗り継ぎ情報の案内板設置（多言語化含め）</td> <td colspan="6" style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	乗り継ぎ情報の案内板設置（多言語化含め）						
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
乗り継ぎ情報の案内板設置（多言語化含め）															

## 実施事業2-6 新たなモビリティサービスの検討（新規）

<p>基本方針</p>	<p>方針2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備</p>														
<p>事業概要</p>	<p>市民の公共交通の利用状況やニーズを踏まえ、本市における持続可能な交通ネットワークの形成に向け、次世代モビリティの導入の可能性を検討しながら、ICT*を活用した本市における MaaS*のあり方を検討します。</p> <p>令和元年度に組織された、さいたま市をはじめとする6市1町で構成する「新たなモビリティサービスによる「まち」づくり協議会」への参画を通し、市と事業者が連携し、検討します。</p> <div data-bbox="491 772 1364 1209"> <p>従来型のモード毎の交通サービス</p> <p>利用者</p> <p>モード毎のサービスに個別に検索・予約・決済を行う</p> <p>出発地 → 鉄道 → バス → タクシー、レンタカー、ライドシェア、シェアサイクル等 → 目的地</p> <p>MaaSによるサービス提供イメージ</p> <p>利用者</p> <p>出発地から目的地までの移動をひとつのサービスとして提供(検索・予約・決済)</p> <p>出発地 → 鉄道 → バス → タクシー、レンタカー、ライドシェア、シェアサイクル等 → 目的地</p> <p>移動に付随するサービスを追加し、付加価値を高めることも可能</p> <p>観光案内、飲食店検索・予約、クーポン配布...etc</p> </div> <p>■図 MaaS*による利用者の公共交通へのアプローチの変化の考え方 (国土交通省資料 URL <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001257136.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001257136.pdf</a> を加工して作成)</p>														
<p>実施主体</p>	<p>市・事業者</p>														
<p>実績管理指標</p>	<p>検討事項なので設定しない</p>														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本市における MaaS* のあり方の検討</td> <td colspan="6" style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	本市における MaaS* のあり方の検討						
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
本市における MaaS* のあり方の検討															

## 実施事業 2-7 バスロケーションシステムの導入促進（新規）

基本方針	方針 2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備																																																																																				
事業概要	<p>本市の公共交通に関する調査では、バス利用に関する満足度において、運行情報の分かりやすさについて改善の余地がある結果が示唆されています。</p> <p>バスの遅延、接近状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムの導入など、利用者へ運行情報を提供する取組みを進め、周知することで、路線バスの利用促進を図ります。</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>とても満足</th> <th>満足</th> <th>不満</th> <th>とても不満</th> <th>サンプル</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス待までの距離</td> <td>32%</td> <td>57%</td> <td>7%</td> <td>4%</td> <td>126</td> </tr> <tr> <td>バス待ち環境</td> <td>7%</td> <td>59%</td> <td>29%</td> <td>5%</td> <td>123</td> </tr> <tr> <td>運行ルート</td> <td>12%</td> <td>67%</td> <td>16%</td> <td>5%</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>運行時間帯</td> <td>8%</td> <td>53%</td> <td>28%</td> <td>11%</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>運行本数</td> <td>7%</td> <td>48%</td> <td>31%</td> <td>13%</td> <td>124</td> </tr> <tr> <td>運賃</td> <td>11%</td> <td>63%</td> <td>21%</td> <td>5%</td> <td>123</td> </tr> <tr> <td>乗車時間</td> <td>10%</td> <td>81%</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>124</td> </tr> <tr> <td>定時性</td> <td>9%</td> <td>67%</td> <td>19%</td> <td>5%</td> <td>118</td> </tr> <tr> <td>乗り心地</td> <td>7%</td> <td>79%</td> <td>11%</td> <td>3%</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>乗務員の対応</td> <td>9%</td> <td>69%</td> <td>19%</td> <td>3%</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>バリアフリーの対応</td> <td>10%</td> <td>66%</td> <td>22%</td> <td>3%</td> <td>119</td> </tr> <tr> <td>駅での乗降との接続</td> <td>8%</td> <td>57%</td> <td>23%</td> <td>6%</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>運行情報のわかりやすさ</td> <td>8%</td> <td>47%</td> <td>36%</td> <td>9%</td> <td>118</td> </tr> </tbody> </table> <p>■図 バス利用に関する満足度（平成 26 年度越谷市公共交通基礎調査より）</p>  <p>■図 バスロケーションシステムの紹介（朝日自動車ホームページより）</p>	項目	とても満足	満足	不満	とても不満	サンプル	バス待までの距離	32%	57%	7%	4%	126	バス待ち環境	7%	59%	29%	5%	123	運行ルート	12%	67%	16%	5%	121	運行時間帯	8%	53%	28%	11%	121	運行本数	7%	48%	31%	13%	124	運賃	11%	63%	21%	5%	123	乗車時間	10%	81%	7%	1%	124	定時性	9%	67%	19%	5%	118	乗り心地	7%	79%	11%	3%	122	乗務員の対応	9%	69%	19%	3%	122	バリアフリーの対応	10%	66%	22%	3%	119	駅での乗降との接続	8%	57%	23%	6%	120	運行情報のわかりやすさ	8%	47%	36%	9%	118
項目	とても満足	満足	不満	とても不満	サンプル																																																																																
バス待までの距離	32%	57%	7%	4%	126																																																																																
バス待ち環境	7%	59%	29%	5%	123																																																																																
運行ルート	12%	67%	16%	5%	121																																																																																
運行時間帯	8%	53%	28%	11%	121																																																																																
運行本数	7%	48%	31%	13%	124																																																																																
運賃	11%	63%	21%	5%	123																																																																																
乗車時間	10%	81%	7%	1%	124																																																																																
定時性	9%	67%	19%	5%	118																																																																																
乗り心地	7%	79%	11%	3%	122																																																																																
乗務員の対応	9%	69%	19%	3%	122																																																																																
バリアフリーの対応	10%	66%	22%	3%	119																																																																																
駅での乗降との接続	8%	57%	23%	6%	120																																																																																
運行情報のわかりやすさ	8%	47%	36%	9%	118																																																																																
実施主体	市・事業者																																																																																				
実績管理指標	バスロケーションシステムの導入取組み数																																																																																				
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バスロケーションシステムの導入</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">調査・検討</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	バスロケーションシステムの導入	調査・検討																																																																											
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8																																																																															
バスロケーションシステムの導入	調査・検討																																																																																				

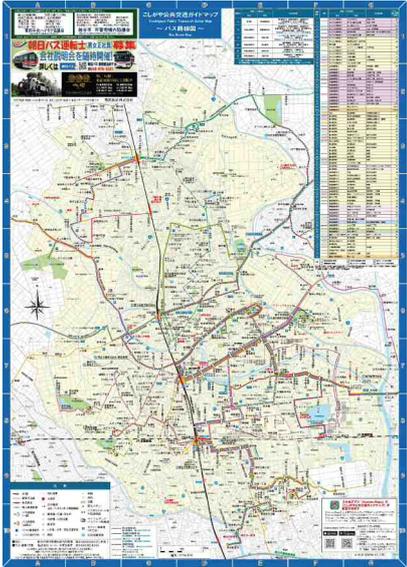
## 実施事業2-8 交通系 IC カード\*の導入促進（新規）

<p>基本方針</p>	<p>方針2：誰もが利用しやすい公共交通環境の整備</p>														
<p>事業概要</p>	<p>交通系 IC カード*を導入することにより、公共交通利用者の乗降時間の短縮や、高齢者、障害者が公共交通を利用する際のバリアの軽減が期待できます。また、路線バスにおいては、定時性の確保や運賃収受の自動化による、運用負荷の軽減に効果があるものと考えられます。さらには、交通系 IC カードは、複数の移動手段をシームレスに利用する MaaS*と組み合わせ、公共交通の利便性を高める効果があるものと考えられます。</p> <p>交通系 IC カード導入の取組みを進め、公共交通の利用促進を図ります。</p> <div data-bbox="507 869 1327 1361" style="border: 1px solid red; padding: 10px;"> <p>【バスのご利用方法】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>前扉からのご乗車</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>後ろ扉からのご乗車</p>  </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>※1枚のカードで複数人ご利用の場合、または割引運賃適用の場合、大人用ICカードで小児運賃をご利用の場合などは、運転士にお申し出ください。</p> </div> </div> <p>■図 PASMO による路線バスの利用方法（朝日自動車ホームページより）</p>														
<p>実施主体</p>	<p>市・事業者</p>														
<p>実績管理指標</p>	<p>交通系 IC カード*の導入取組み数（事業者数）</p>														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">実施項目</th> <th style="width: 10%;">R3</th> <th style="width: 10%;">R4</th> <th style="width: 10%;">R5</th> <th style="width: 10%;">R6</th> <th style="width: 10%;">R7</th> <th style="width: 10%;">R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通系 IC カードの導入</td> <td colspan="6" style="background-color: #cccccc; text-align: left;">調査・検討</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	交通系 IC カードの導入	調査・検討					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
交通系 IC カードの導入	調査・検討														

## 実施事業3-1 モビリティ・マネジメント\*（継続）

基本方針	方針3：「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成														
事業概要	<p>マイカーから公共交通への自発的な転換を促すイベントを開催し、交通ネットワークの維持や環境負荷の低減を図ります。</p> <p>具体的には、市とバス事業者の協力による「バスの乗り方教室」の開催や、出前講座による本市の公共交通の考え方の周知により、日常生活における移動手段として公共交通を活用するきっかけとなるような取組みを検討します。</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>①</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>②</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>③</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>④</p> </div> </div> <p>■資料 ①～③：バスの乗り方教室開催例（国土交通省資料）  URL <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001261051.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001261051.pdf</a>  URL <a href="https://wwwtb.mlit.go.jp/shikoku/content/h30_barifuri_aizuminishi.pdf">https://wwwtb.mlit.go.jp/shikoku/content/h30_barifuri_aizuminishi.pdf</a></p> <p>■資料 ④：バスの乗り方教室用のパネル作成事例（国土交通省資料）  URL <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001261051.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001261051.pdf</a></p>														
実施主体	市・事業者・市民														
実績管理指標	モビリティ・マネジメントに係るイベントの開催数														
実施スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>モビリティ・マネジメントに係るイベントの開催</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black; color: white;">実施</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	モビリティ・マネジメントに係るイベントの開催				実施		
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
モビリティ・マネジメントに係るイベントの開催				実施											

## 実施事業3-2 公共交通に関する情報案内の充実（継続）

<p>基本方針</p>	<p>方針3：「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成</p>														
<p>事業概要</p>	<p>鉄道、バスの路線網や、タクシーの営業所など、市内の公共交通に関する情報を網羅した公共交通ガイドマップを作成し、公共施設・民間施設へ配布します。市民がガイドマップを積極的に活用することで、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>あわせて、電子版のガイドマップを作成、更新し、外出先の現在地から、バス路線及びバス停を検索できるようにすることで、路線バスの利用促進を図ります。</p> <div data-bbox="762 723 959 1115" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>令和3年(2021年)3月版 Vol.6</p> <p><b>こしがや公共交通ガイドマップ</b></p> <p>利便性が高く、持続可能な公共交通網の形成を目指して</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <p><b>TAXI</b></p>  </div> <p>こしがや公共交通ガイドマップは、越谷市内の鉄道、路線バス、タクシーなどについての正しい合わせ先やバス路線などを掲載している公共交通に関する総合的なマップです。</p> </div>  <p style="text-align: center;">■図 こしがや公共交通ガイドマップ（令和2年度版）</p>														
<p>実施主体</p>	<p>市・事業者・市民</p>														
<p>実績管理指標</p>	<p>こしがや公共交通ガイドマップの配布先箇所数・配布枚数</p>														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通ガイドマップの作成・配布</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	公共交通ガイドマップの作成・配布						
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
公共交通ガイドマップの作成・配布															

# 実施事業3-3 バス・タクシー運転者の確保・育成（新規）

<p>基本方針</p>	<p>方針3：「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成</p>														
<p>事業概要</p>	<p>全国的にバス・タクシーの運転者が減少し、不足している中、本市の生活交通を支えるバス路線網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー運転者の確保が必要です。</p> <p>事業者による運転者の積極的な募集、育成とともに、運転者を確保するためのさらなる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介し、バス・タクシー運転者の増加に結び付く取組みの推進を図ります。</p> <div data-bbox="635 719 1252 752" style="text-align: center; background-color: #333; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px;">             嘉麻市と西鉄バス 地域の広報誌にバス運転士募集記事を掲載         </div> <div data-bbox="619 768 1273 1227" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px;"> </div> <p style="text-align: center;"><b>■資料 広報誌への掲載例（国土交通省資料より）</b>              URL <a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/leaf0708.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/leaf0708.pdf</a></p>														
<p>実施主体</p>	<p>市・事業者</p>														
<p>実績管理指標</p>	<p>バス・タクシー運転者の増加に結び付く取組みの数</p>														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運転者の増加に向けた取組み</td> <td colspan="6" style="text-align: center;"> <div style="background-color: black; color: white; padding: 10px; display: inline-block; font-weight: bold;">                     調査・検討・実施                 </div> </td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	運転者の増加に向けた取組み	<div style="background-color: black; color: white; padding: 10px; display: inline-block; font-weight: bold;">                     調査・検討・実施                 </div>					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
運転者の増加に向けた取組み	<div style="background-color: black; color: white; padding: 10px; display: inline-block; font-weight: bold;">                     調査・検討・実施                 </div>														

## 実施事業3-4 シルバーサポーター制度の導入促進（新規）

<p>基本方針</p>	<p>方針3：「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成</p>														
<p>事業概要</p>	<p>高齢者の交通事故の抑制と、公共交通の利用促進を図るため、公共交通事業者や、公共交通によるアクセス性が高い店舗へ、「シルバーサポーター制度」の導入を促進します。</p> <p>※シルバーサポーター制度：協賛施設において自動車運転免許返納者が運転経歴証明書を提示することで、様々な特典（公共交通利用料金の割引、商業施設での購入代金の割引、配送料の割引など）が受けられる制度</p>  <p>■図 シルバーサポーター制度の概要（埼玉県警 HP より） URL <a href="https://www.police.pref.saitama.lg.jp/f0010/kurashi/silversupporter.html">https://www.police.pref.saitama.lg.jp/f0010/kurashi/silversupporter.html</a></p>														
<p>実施主体</p>	<p>市・事業者</p>														
<p>実績管理指標</p>	<p>シルバーサポーター制度の協賛事業者数</p>														
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" data-bbox="550 1534 1311 1662"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者へ制度協賛への働きかけ</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">調査・検討</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	事業者へ制度協賛への働きかけ	調査・検討					
実施項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8									
事業者へ制度協賛への働きかけ	調査・検討														

### 5-3 事業主体及びスケジュールの整理

本計画で定める取組みの主体及びスケジュールを以下に整理します。なお、スケジュールは事業の進め方のイメージを示したものであり、詳細は実施主体において検討・調整します。

#### 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

番号	事業名称	実施主体	R3	R4	R5	R6	R7	R8		
事業 1-1	バス路線の維持・充実	市・事業者 ・市民	調査・検討・実施							
事業 1-2	関係者の協働による新たな公共交通の導入に向けた取組み	市・事業者 ・市民	調査・検討	実施						
事業 1-3	地域の多様な輸送資源を活用する取組みの検討	市・事業者	調査・検討							

#### 基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

番号	事業名称	実施主体	R3	R4	R5	R6	R7	R8	
事業 2-1	公共交通利用環境の改善	市・事業者	実施						
事業 2-2	サイクル&バスライド*の推進	市・事業者 ・市民	実施						
事業 2-3	ノンステップバス*の導入促進	市・事業者	実施						
事業 2-4	鉄道駅のバリアフリー化	市・事業者 ・市民	実施						
事業 2-5	鉄道駅における乗り継ぎ円滑化	市・事業者	実施						
事業 2-6	新たなモビリティサービスの検討	市・事業者	調査・検討						
事業 2-7	バスロケーションシステムの導入促進	市・事業者	調査・検討						
事業 2-8	交通系 IC カード*の導入促進	市・事業者	調査・検討						

#### 基本方針3 「みんなで公共交通に乗って、守り、育てる」意識の醸成

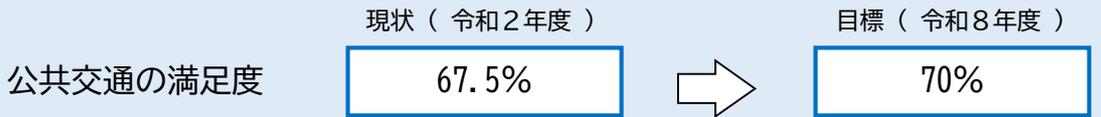
番号	事業名称	実施主体	R3	R4	R5	R6	R7		
事業 3-1	モビリティ・マネジメント*	市・事業者 ・市民	実施						
事業 3-2	公共交通に関する情報案内の充実	市・事業者 ・市民	実施						
事業 3-3	バス・タクシー運転者の確保・育成	市・事業者	調査・検討・実施						
事業 3-4	シルバーサポーター制度の導入促進	市・事業者	調査・検討						

## 第6章 計画の実現に向けて

### 6-1 計画の評価指標

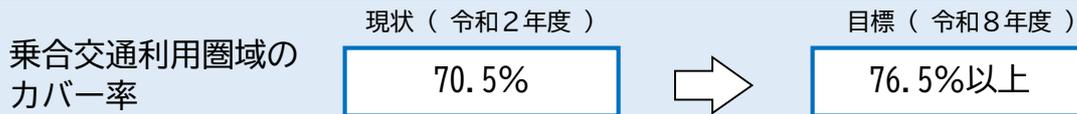
計画の実現に向け、以下のとおり評価指標を設定し、達成状況の評価を行います。

#### 指標1 公共交通に対する満足度



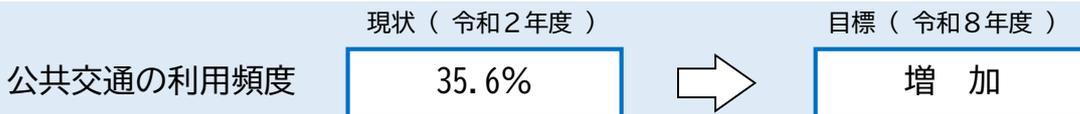
※公共交通の満足度：市政世論調査における鉄道、バス、タクシーそれぞれの満足度の平均値（各交通機関における「とても満足」、「やや満足」の回答比率の合計を、その交通機関の満足度とする。）

#### 指標2 乗合交通利用圏域のカバー率



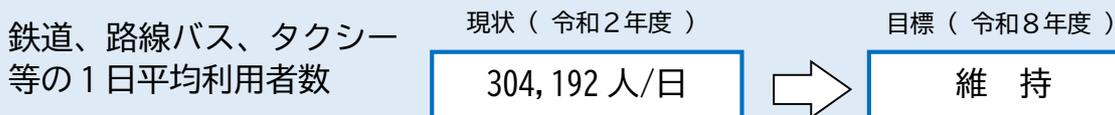
※乗合交通利用圏域のカバー率：鉄道駅1km、バス停300mの範囲でカバーされる面積比率

#### 指標3 公共交通の利用頻度



※公共交通の利用頻度：市政世論調査における鉄道、バス、タクシーそれぞれの利用頻度の平均値（各交通機関における「常に利用している」、「よく利用している」、「ときどき利用している」の回答比率の合計を、その交通機関の利用頻度とする。）

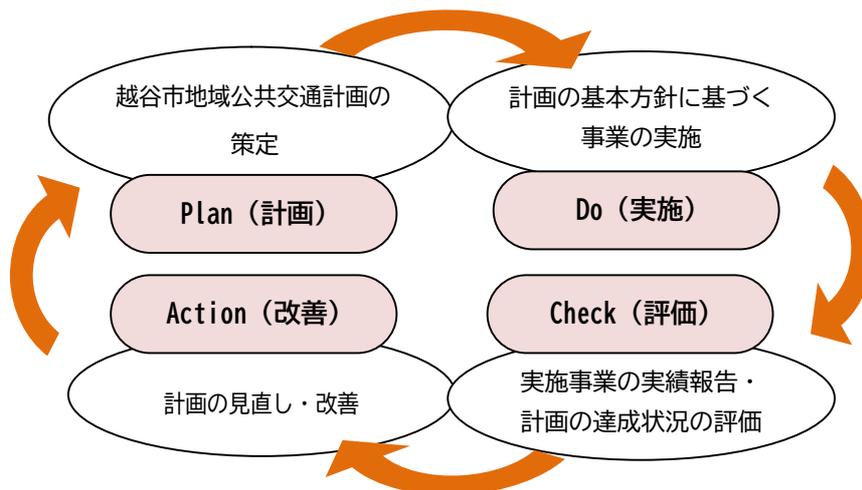
#### 指標4 公共交通の利用者数



※1日平均利用者数：市内の鉄道駅、路線バス、タクシー、新たな公共交通の利用者数の合計値（利用者数の考え方については13ページの表を参照）

## 6-2 計画の進行管理・達成状況の評価

本計画の実現に向けて、第5章で示した実施事業とスケジュールに基づき事業を進めて行きますが、計画の進行管理及び達成状況の評価のため、PDCA サイクルに基づき、越谷市地域公共交通協議会を継続して開催し、事業の実施状況や達成状況の確認及び評価を行います。



■図 PDCA サイクルに基づく本計画の進行管理イメージ

本計画における取組みについては、越谷市地域公共交通協議会において実施事業の実績報告及び計画の達成状況の評価を行いながら、中間年度(令和5年度(2023年度))には、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。また、計画の最終年度(令和8年度(2026年度))には、達成状況の最終評価を行い、次期計画に向けた改善点等の抽出を行います。

■表 計画の進行管理及び評価のスケジュール

項 目	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
実施事業の実績報告・計画の達成状況の評価	●	●	●	●	●	●
計画(取組み・評価指標等)の見直し			○			★
地域公共交通協議会	●	●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ★：次期計画への検討

### 6-3 実施体制

計画の目的、目標の達成のためには、市民や公共交通事業者、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・計画の評価指標」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組みイメージ

## 参考資料

### 参考資料-1 計画策定の体制

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年（2007 年）法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、従前の計画である「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、並びに道路運送法施行規則（昭和 26 年（1951 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、平成 27 年度に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。

また、本市の交通政策に関連する部署で構成する「越谷市公共交通連絡調整会議」を設置し、越谷市地域公共交通協議会における協議事項について、事前に連絡調整を行っています。

「越谷市地域公共交通計画」は、令和 2 年度から本協議会及び連絡調整会議で協議のうえ令和 3 年度に作成され、今後も必要な協議を行いながら計画を実施していきます。

以下に、越谷市地域公共交通協議会条例及び本協議会のこれまでの開催経過等を示します。

## ●越谷市地域公共交通協議会条例

平成27年3月19日

条例第20号

改正 令和2年12月16日条例第49号

(設置)

第1条 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計画（以下「計画」という。）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（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 本市の公共交通のあり方の協議に関する事。
- (2) 計画の策定及び変更の協議に関する事。
- (3) 計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (4) 計画に定められた事業の実施に関する事。
- (5) 地域の実情に応じた公共交通の運行の合意形成に関する事。
- (6) その他地域公共交通に関し協議会が必要と認める事。

(組織)

第3条 協議会は、委員29人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市の職員
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 関係公共交通事業者等
- (4) 公募による市民
- (5) 学識経験者
- (6) 自治会を代表する者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員に欠員が生じたときの補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 協議会に会長を置く。

2 会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

4 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集する。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成27年4月1日から施行する。

(越谷市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

2 越谷市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和36年条例第4号）の一部を次のように改正する。

[次のよう]略

附 則（令和2年条例第49号）

この条例は、公布の日から施行する。

●越谷市地域公共交通協議会の開催経過

年度	開催日	協議事項
平成27年度	平成27年5月25日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委嘱式</li> <li>・運営規程等の決定</li> <li>・H26 調査結果報告</li> <li>・計画作成に向けた考え方について</li> <li>・今後のスケジュールについて</li> </ul>
	平成27年7月1日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について</li> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画の骨子(案)について</li> </ul>
	平成27年10月2日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議について</li> </ul>
	平成27年11月9日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画(素案)について</li> </ul>
	平成28年1月25日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメント*の結果について (パブリックコメントは、越谷市地域公共交通網形成計画(素案)について、平成27年12月1日(火)～平成28年1月8日(金)まで実施し、2名から4件のご意見があった。)</li> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画(案)について</li> </ul>
平成28年度	平成28年7月26日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな公共交通の導入に向けたガイドラインの策定について</li> <li>・駅前広場のバス乗り場番号の明示について</li> </ul>
	平成28年11月28日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな公共交通の導入に向けたガイドラインの方向性について</li> <li>・こしがや公共交通ガイドマップの改訂について</li> </ul>
29平成年度	平成30年2月16日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年度公共交通事業の実施状況について</li> </ul>
30平成年度	平成30年11月26日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画の中間評価について</li> <li>・新方地区における新たな公共交通の導入に関する基本方針について</li> </ul>
令和元年度	令和元年11月18日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新方地区内公共交通導入検討協議会での取組について</li> </ul>
令和2年度	令和2年11月4日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通計画の策定について【諮問】</li> <li>・新方地区住民との協働による新たな公共交通の導入に向けた取組について</li> </ul>
	令和3年2月10日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通網形成計画の最終評価について</li> <li>・越谷市地域公共交通計画の骨子(案)について</li> <li>・新方地区住民との協働による新たな公共交通の導入に係る実証運行の実施について</li> </ul>
令和3年度	令和3年4月14日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通計画(素案)について</li> </ul>
	令和3年8月6日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・越谷市地域公共交通計画(案)について【答申】</li> <li>※パブリックコメント*の結果についても報告 (パブリックコメントは、越谷市地域公共交通計画(素案)について、令和3年6月1日(火)～令和3年6月30日(水)まで実施した。8名から13件のご意見があった。)</li> <li>・新方地区住民との協働による新たな公共交通の導入に係る実証運行について</li> </ul>

●越谷市地域公共交通協議会委員名簿

令和3年8月現在（選出区分順）

氏名	選出区分	任期	役職名		
林 実	条例第3条 第2項第1号 委員	市の職員	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
小川和彦			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
鈴木正明			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
上山明	条例第3条 第2項第2号 委員	関係行政機関の職員	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
河内克己			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
清家裕之			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
根岸甚高			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
渡邊正			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
會田皓章	条例第3条 第2項第3号 委員	関係公共交通事業者等	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
小川幸一			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
荻原政晃			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
金子茂			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
久武雅人			令和3年8月3日 ～令和5年5月24日		
小瀧正和			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
関根肇			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
田沼健一			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
佃晋太郎			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
信清智之			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
深津光市			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
女ヶ沢健一			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
和佐見文男			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
新木田信明			条例第3条 第2項第4号 委員	公募による市民	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日
那倉和彦					令和3年5月25日 ～令和5年5月24日
山本初枝	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日				
加藤哲平	条例第3条 第2項第5号 委員	学識経験者	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
久保田尚			令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		
深野弘	条例第3条 第2項第6号 委員	自治会を代表するもの	令和3年5月25日 ～令和5年5月24日		

## 参考資料-2 用語解説

越谷市地域公共交通計画における用語解説と最初に用語を記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」、「新たな公共交通」を公共交通と定義する。（本編1-5を参照）

### ■福祉有償運送（3頁）

NPO法人や社会福祉法人等が、一人で公共交通機関を利用することが困難な高齢者や身体障害者、要介護者などに対し、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。

### ■乗合交通利用圏域（18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」として定義する。

### ■交通結節機能（32頁）

鉄道とバス、タクシーなど、複数の交通手段を相互に連絡できる機能のこと。

交通結節機能をもつ施設を交通結節点といい、鉄道とバスなどの乗り継ぎが可能な鉄道駅や、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継ぎができるバス停などが該当する。

交通結節機能の向上に資する設備として、バス、タクシーの乗降場や乗り継ぎの待ち合いスペース、駐輪場、乗り継ぎ案内板などがある。

### ■土地区画整理事業（32頁）

都市計画区域内で一定の区域を定め、公共施設の整備改善や、宅地の利用増進を図る事業のこと。

道路・公園・下水道が未整備のまま宅地化が進むと予想される区域や、新たなまちづくりを行う区域において行われることが多い事業手法である。

### ■ICT（33頁）

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報処理だけではなく、インターネット等の通信技術を活用した産業やサービスのこと。

### ■MaaS（33頁）

Mobility as a Service の略。ICTを活用し、複数の公共交通やそれ以外の交通手段による移動をシームレスに繋ぎ、ひとつの移動としてとらえる概念のこと。検索・予約・決

済を一括で行う例が多い。

### ■新規交通検討地域（36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、既存の乗合交通と連携しながら、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う。

### ■ドアツードア（36頁）

出発地点のドア（自宅など）から目的地点のドア（病院の施設など）までを示す。本計画においては、出発地点から目的地点まで直接輸送する特徴を示す言葉として使う。

### ■サイクル&バスライド（38頁）

バス停付近の公共施設等において、バス利用者が利用できる駐輪場を整備・確保することにより、自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。

### ■ノンステップバス（38頁）

地上面から床面の高さを概ね 30cm 以下として、高齢者や児童にも乗り降りが容易であるバスのこと。補助スロープ等により、車いすでの乗降もスムーズにできるものとなっている。

### ■交通系 IC カード（38頁）

事前にチャージ（前払い）した金額から公共交通や店舗での決済の際に運賃や料金を差し引く機能を持ったカードのこと。三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している

Suica や PASMO などの 10 種類のカード（10 カードという）は、平成 25 年から相互利用が可能となっている。

### ■モビリティ・マネジメント（通称：MM）（38頁）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも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施策をいう。

### ■バスまちスポット・まち愛スポット（42頁）

「バスまちスポット」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、バス時刻表の掲示や配布をしている施設のこと。「まち愛スポット」とは、バス停から概ね 500m 圏内で、バス停まで歩くときにベンチやイスが設置されており休憩できる施設のこと。

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組みのひとつである。

### ■パブリックコメント（60頁）

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（=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。



越谷市地域公共交通計画（令和3年（2021年）8月発行）

発行 越谷市

〒343-8501 埼玉県越谷市越ヶ谷四丁目2番1号  
048-964-2111（代表）

編集 越谷市 都市整備部 都市計画課