



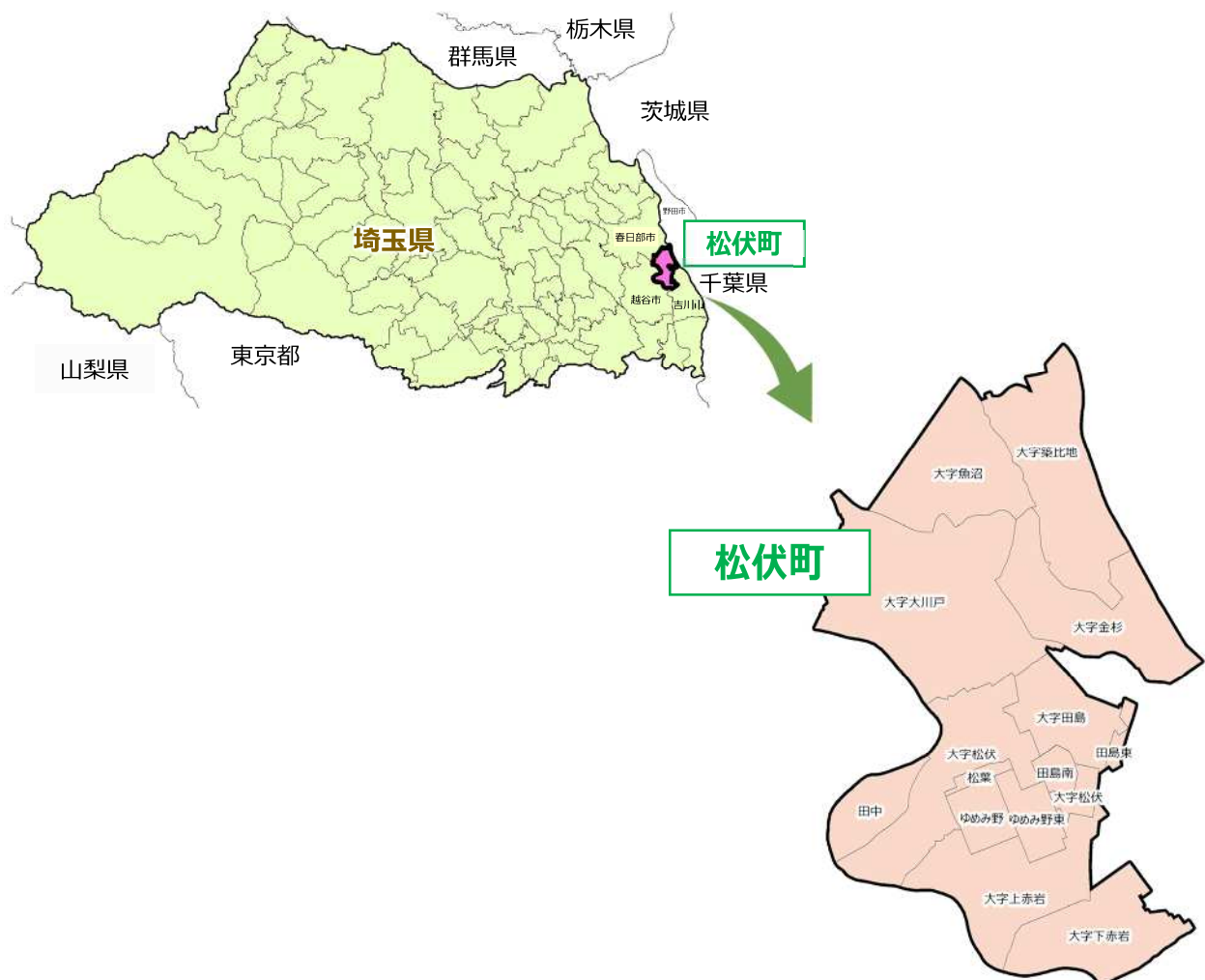
松伏町の地域及び公共交通の現状

松伏町の人口、施設の立地などに関する地域の概況および町内を運行する公共交通の現状は、以下のとおりです。

1. 地域の状況

1-1 位置・地勢

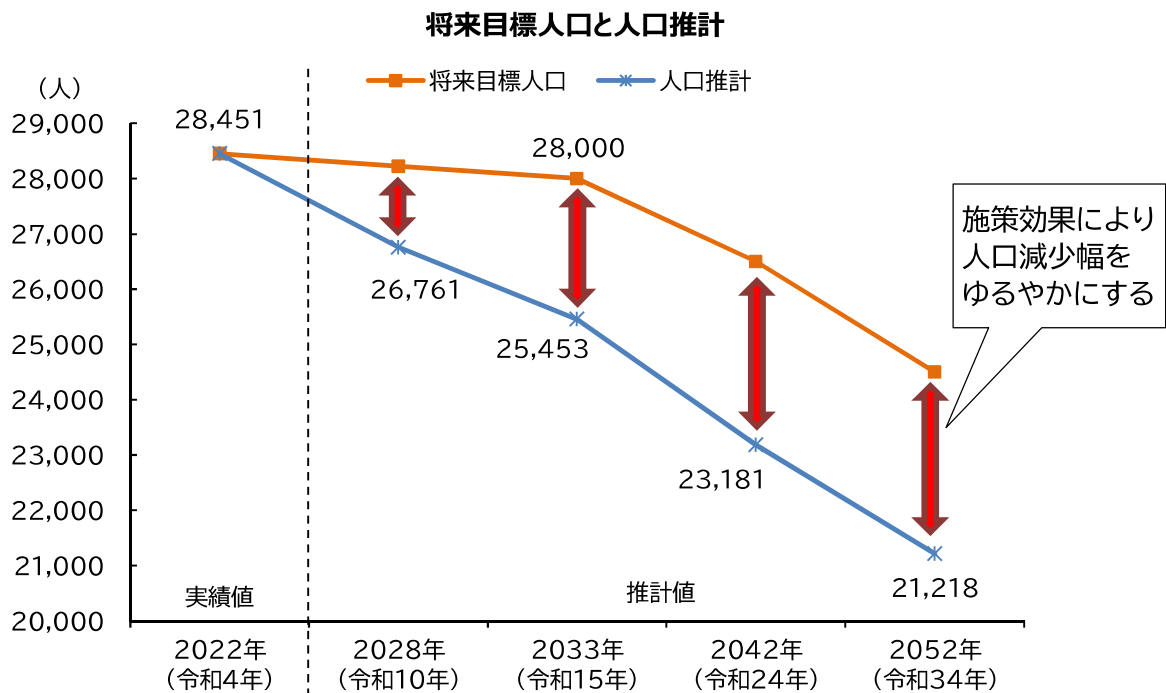
- 本町は埼玉県 の 東南部に位置し、都心から 30km 圏内にあります。東は江戸川を境に千葉県野田市、南は吉川市、西は大落古利根川を境に越谷市、北は春日部市に接しています。
- 概ね標高 4m～6m の高低差の少ない面積約 16.20km² の区域に、約 2 万 8 千人が暮らしています。大落古利根川沿いに住宅地がひろがる一方で、北部や中川沿いに農地がひろがっています。



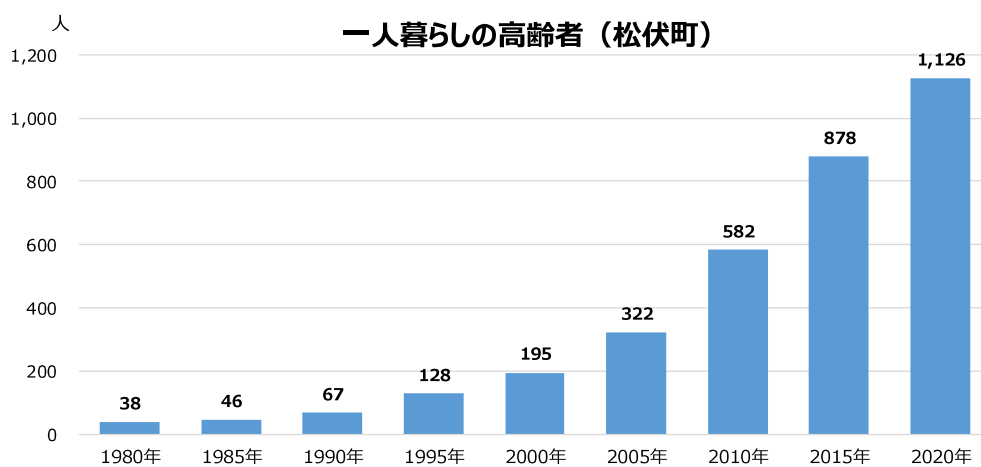
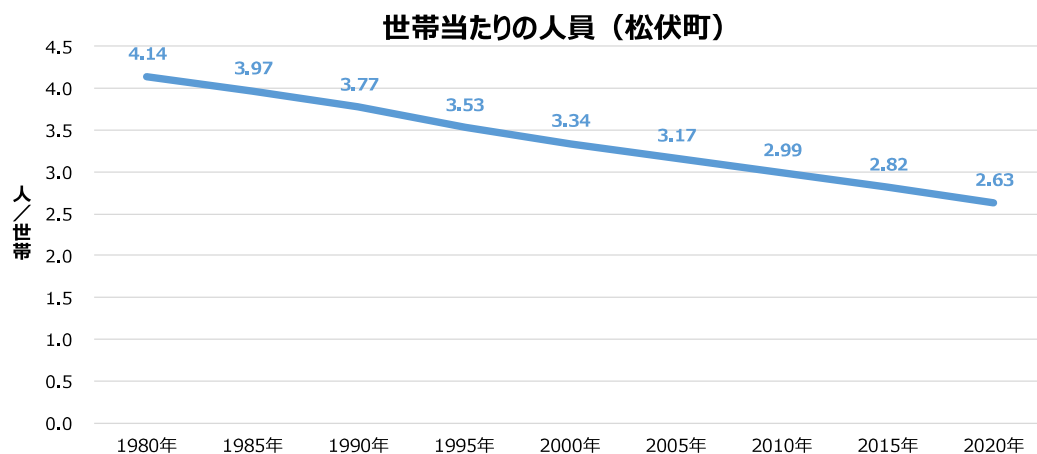
1-2 人口等の現況

(1) 人口等の推移

- 本町の人口は 2009 年以降、減少傾向にあり、2020 年の総人口は約 2 万 8 千人となっています。
- 一方、少子・高齢化が進んでおり、年少人口（0～14 歳）が減少し、老年人口（65 歳以上）が増加しています。高齢化率は約 3 割となっており、2040 年には 4 割を超える見込みです。



- 世帯当たりの人員は減少傾向にあります。
- また、少子・高齢化の進展や世帯の変化等により、一人暮らしの高齢者が大きく増加しています。



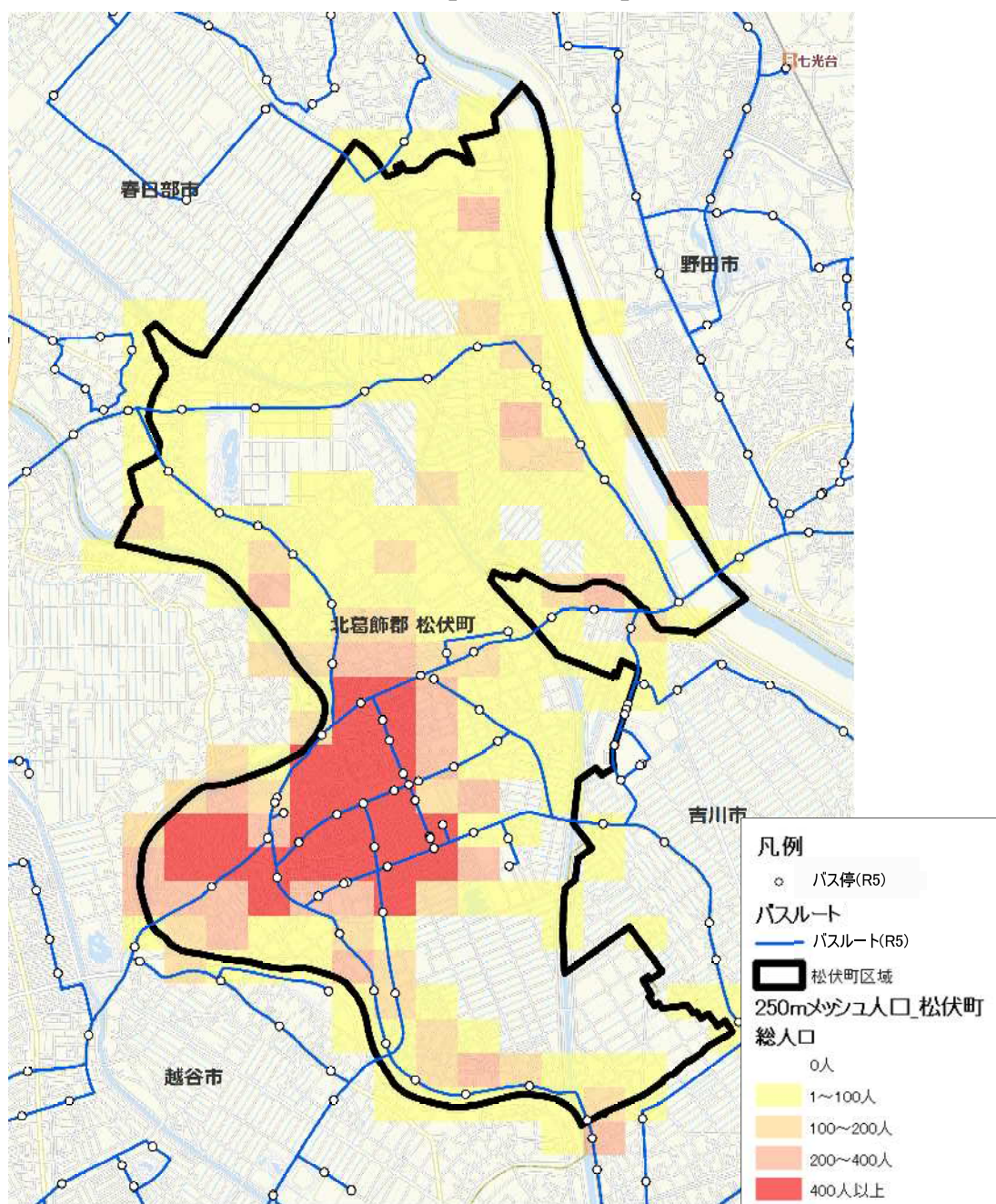
国勢調査より

(2) 人口の分布状況

・総人口の分布

- 本町の人口は、町域全体に広がっており、特に町の南西部に人口が集中しています。

人口の分布（松伏町）[250m メッシュ]

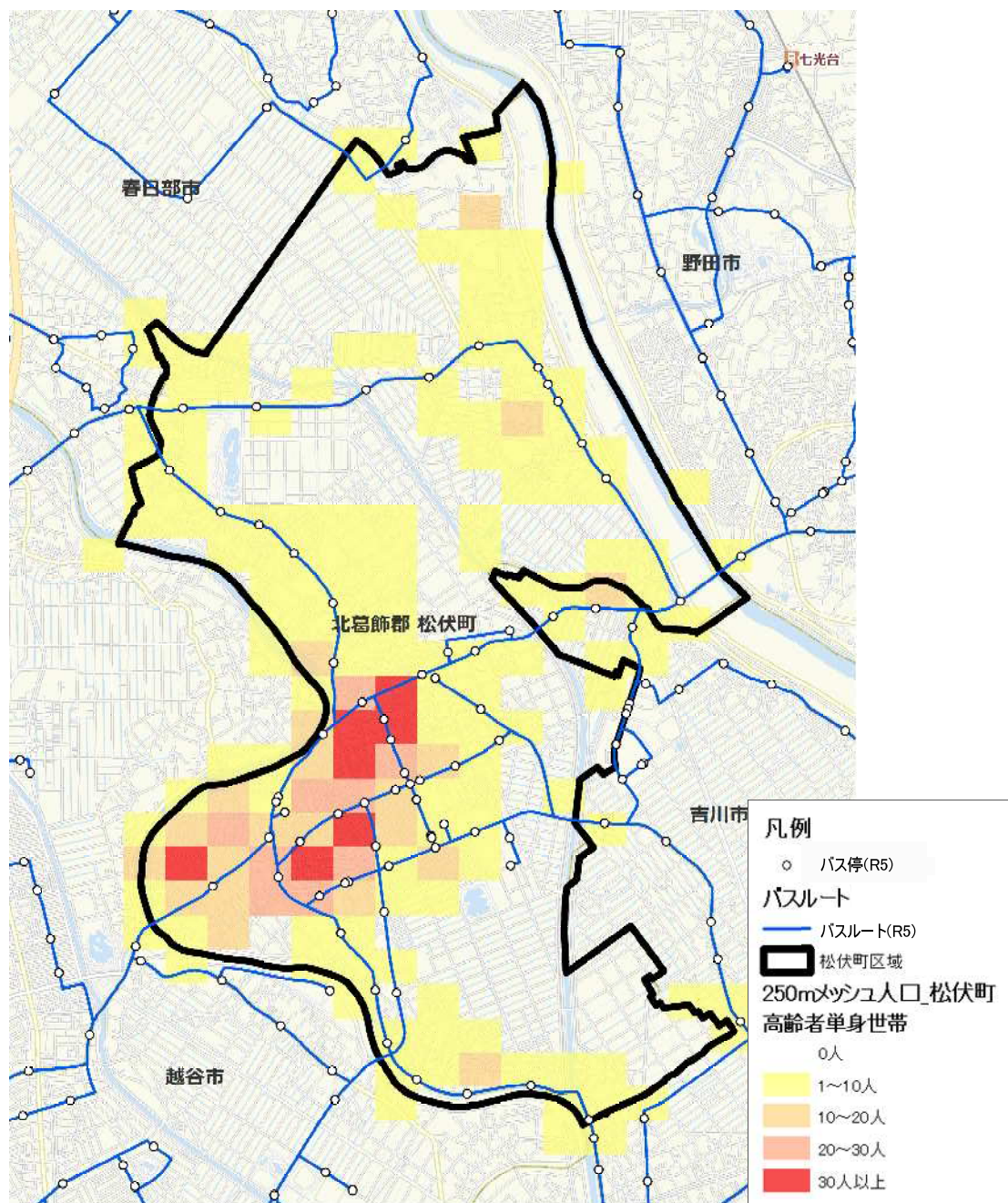


国勢調査（令和2年（2020年））より

・一人暮らしの高齢者世帯の分布

- 一人暮らしの高齢者も、総人口と同様に、町域全体に広がっています。

一人暮らしの高齢者世帯の分布（松伏町）[250m メッシュ]

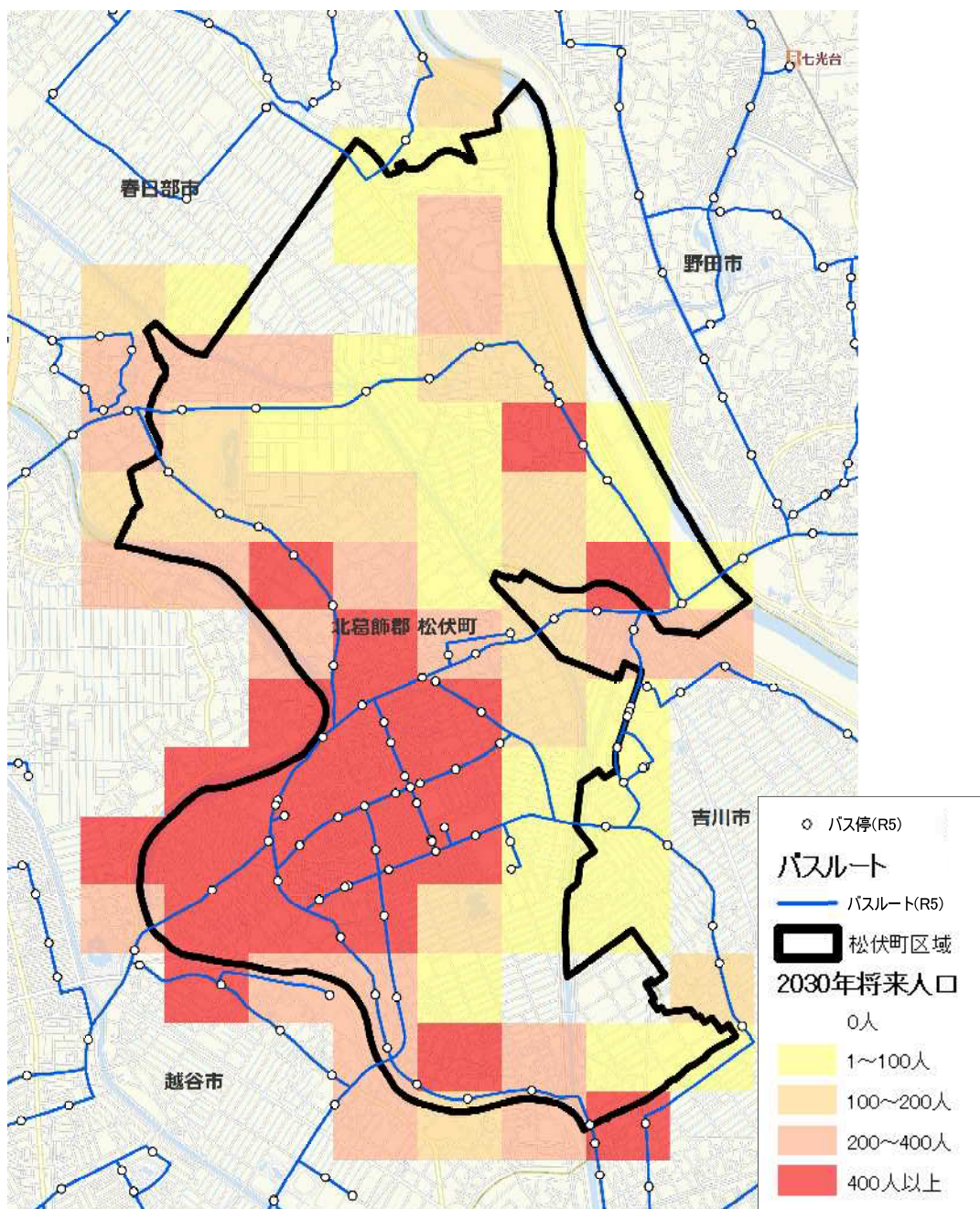


国勢調査（令和２年（2020年））より

・将来の人口分布

- 将来においても、本町の人口分布は、現在と同様の傾向であり、区域全体に広がる状況が続く見通しです。

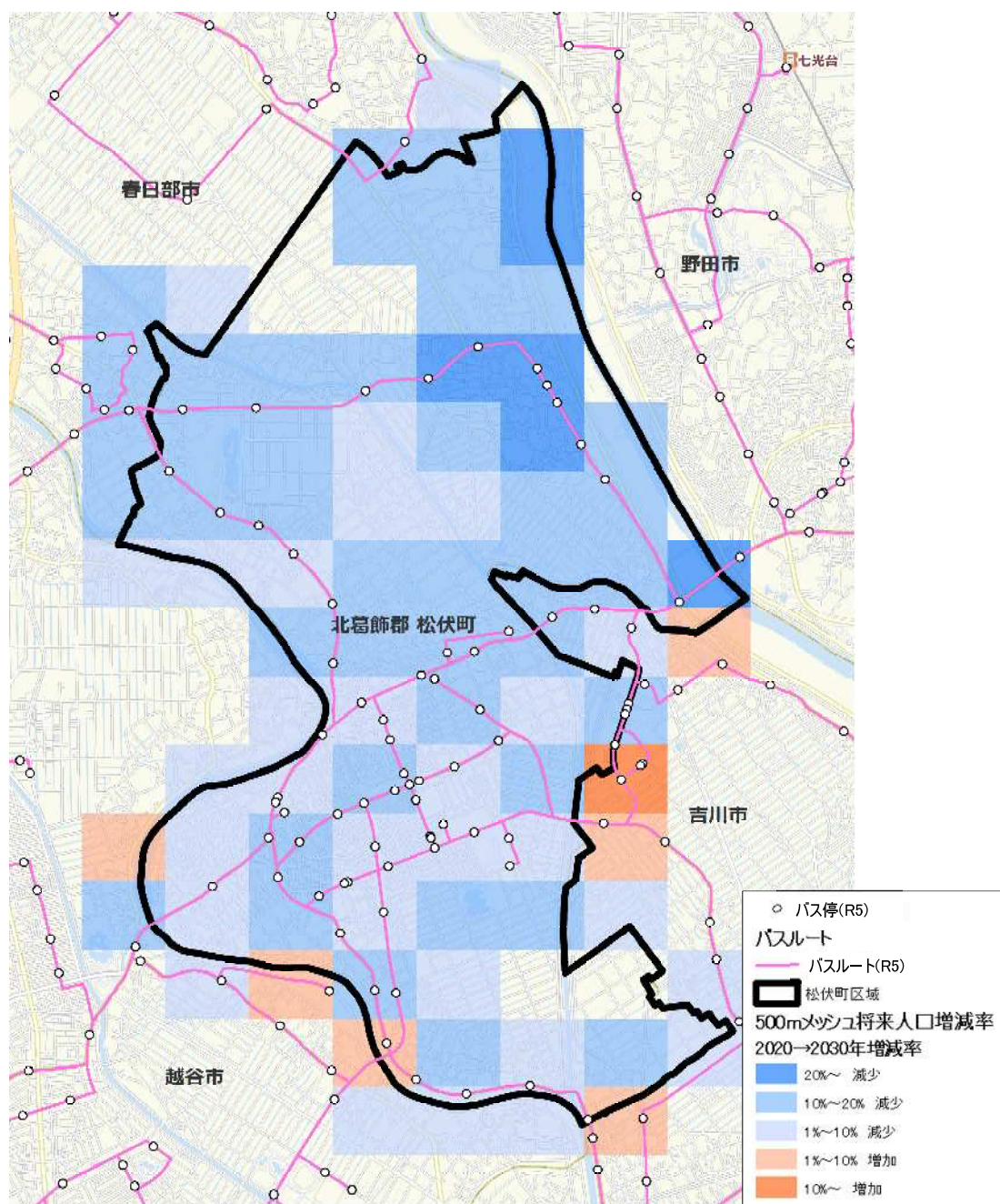
将来の人口分布（令和 12 年（2030 年））[500m メッシュ]



国立社会保障・人口問題研究所 より

〔参考〕

人口の増減（令和 2 年から令和 27 年の増減）[500m メッシュ]



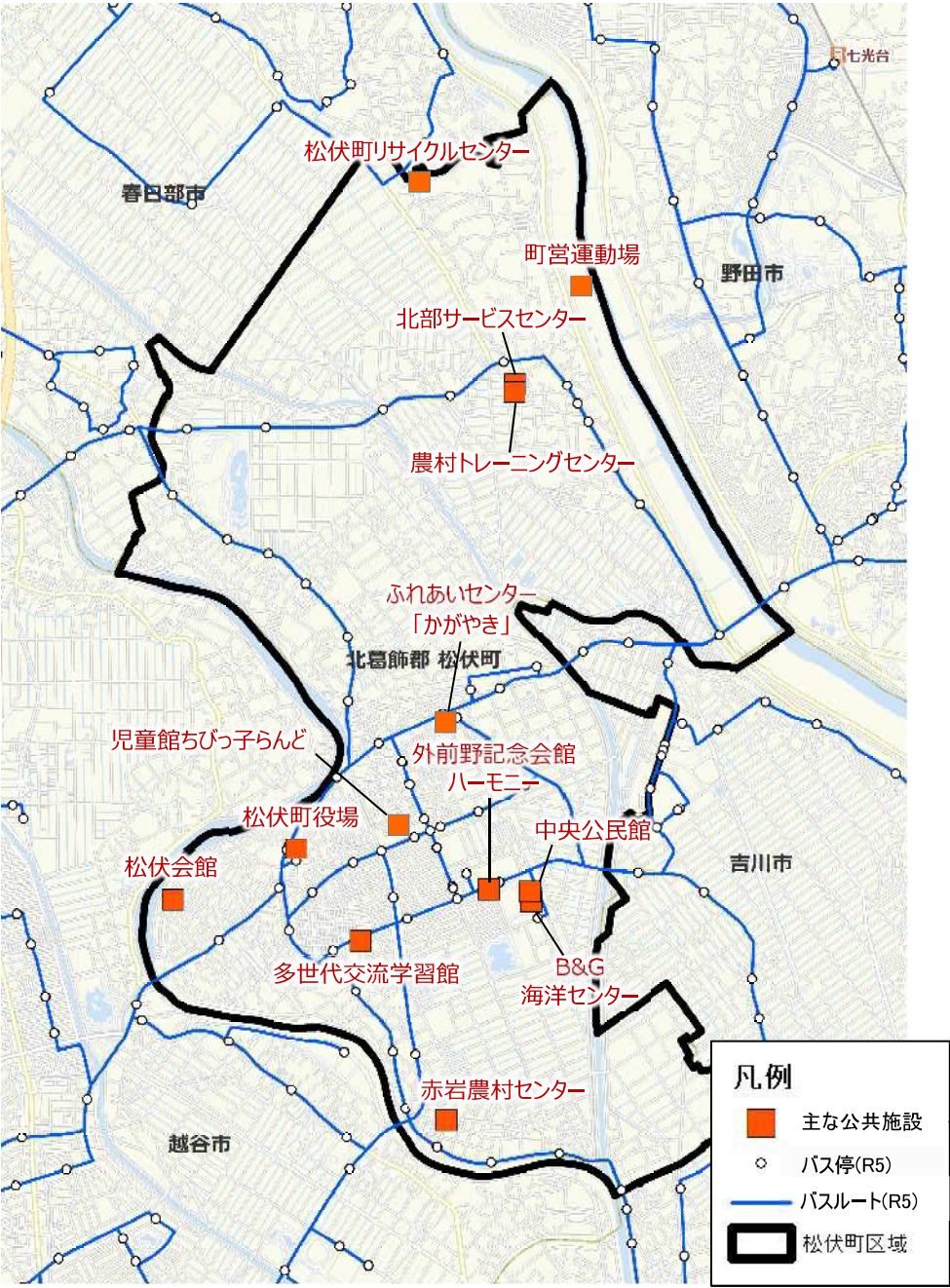
国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より

1-3 主要な施設等の立地状況

(1) 公共施設（町役場、公民館、文化施設等）

●本町の公共施設は、町役場、中央公民館（田園ホール・エローラ）、その他文化施設が立地しています。

主な公共施設の立地状況

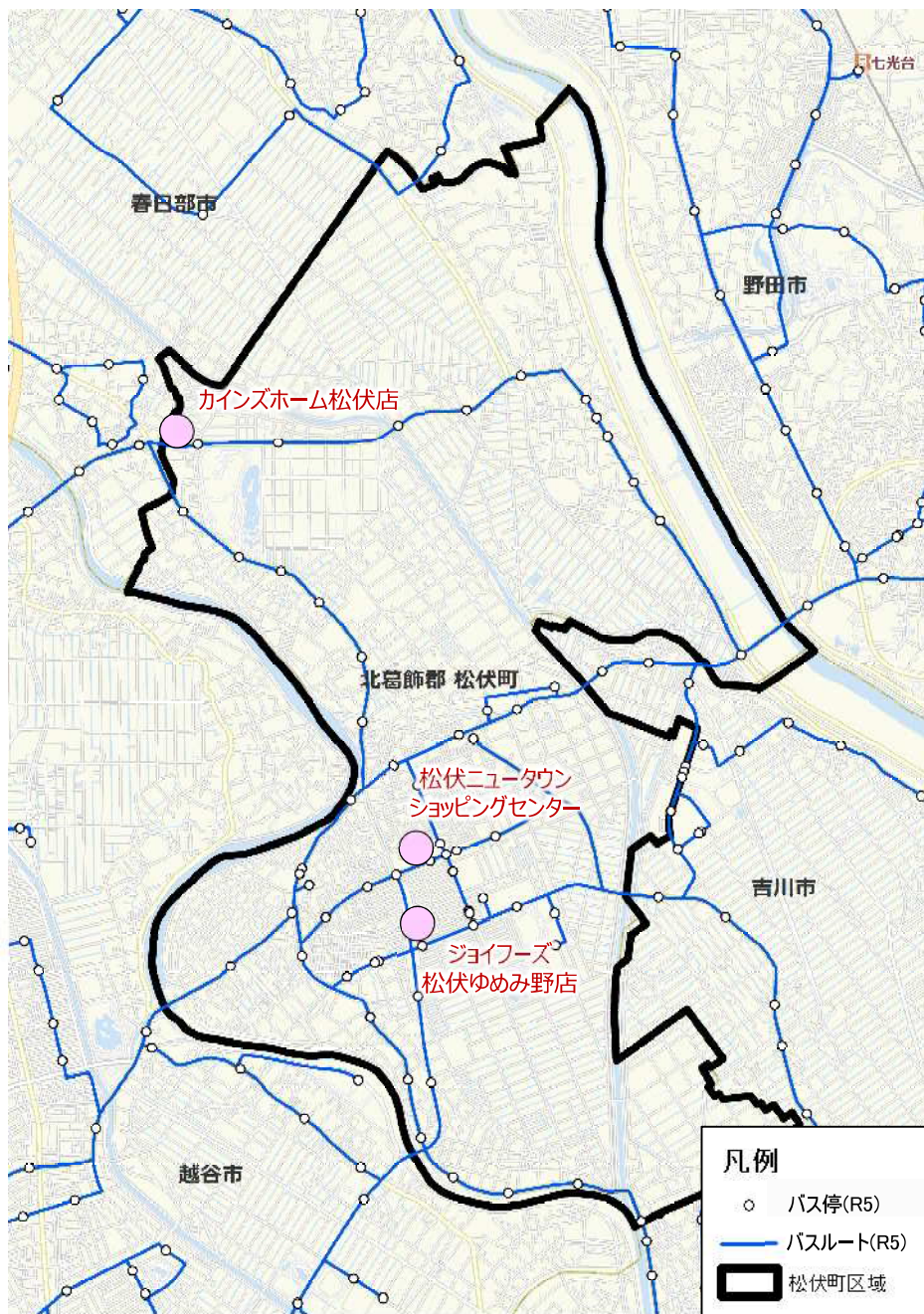


国土数値情報による「公共施設」を表示

(2) 主な店舗（大規模小売店舗）

- 町内に大規模小売店舗が3店舗立地しており、南部に立地する「松伏ニュータウンショッピングセンター」は町民の主要な買い物先となっています。

大規模小売店舗の立地状況

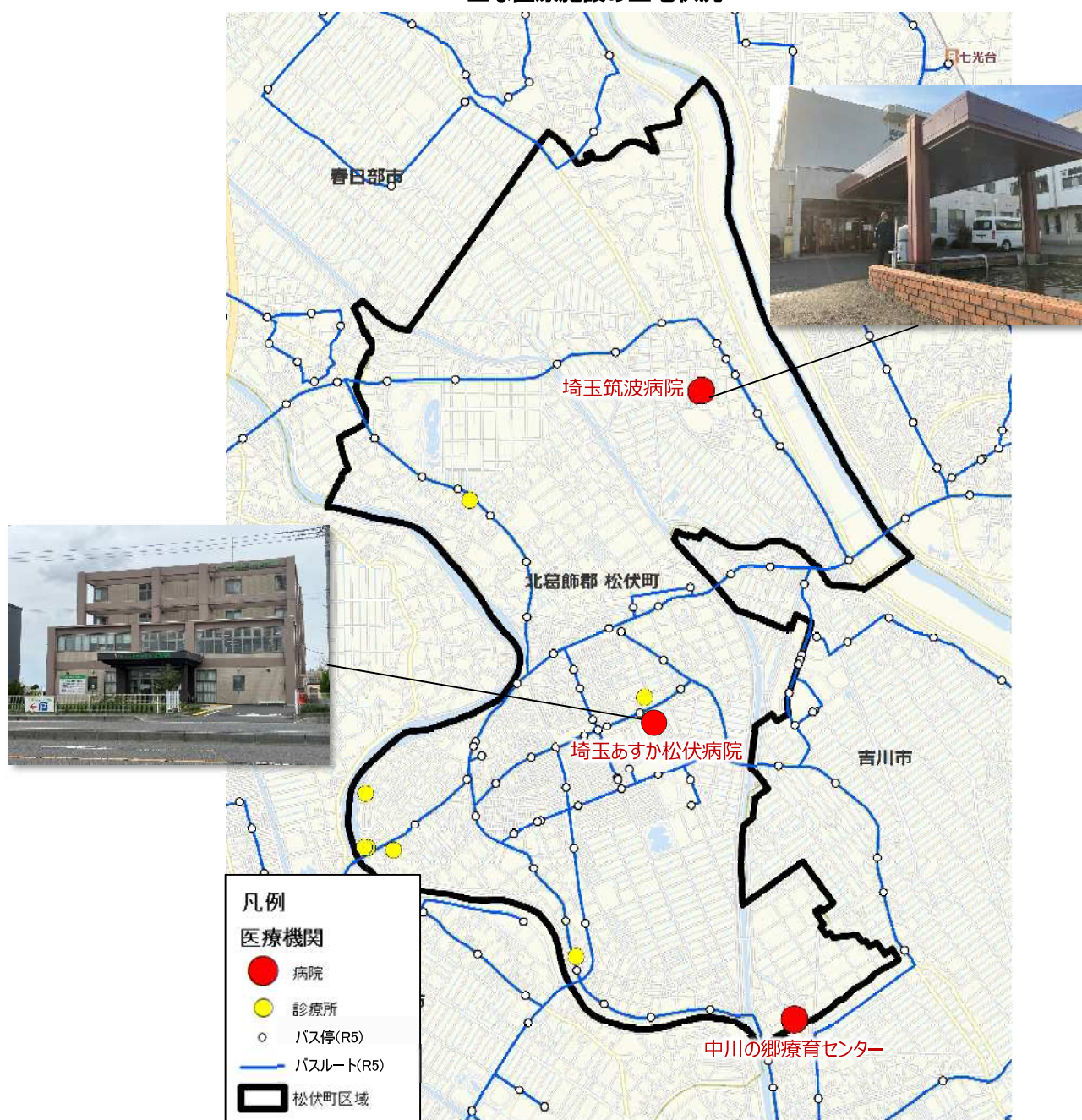


埼玉県による「大規模小売店舗名簿」より

(3) 主な医療施設（病院、診療所）

● 町内各地に病院、診療所が立地しており、その多くがバス路線沿線にあります。

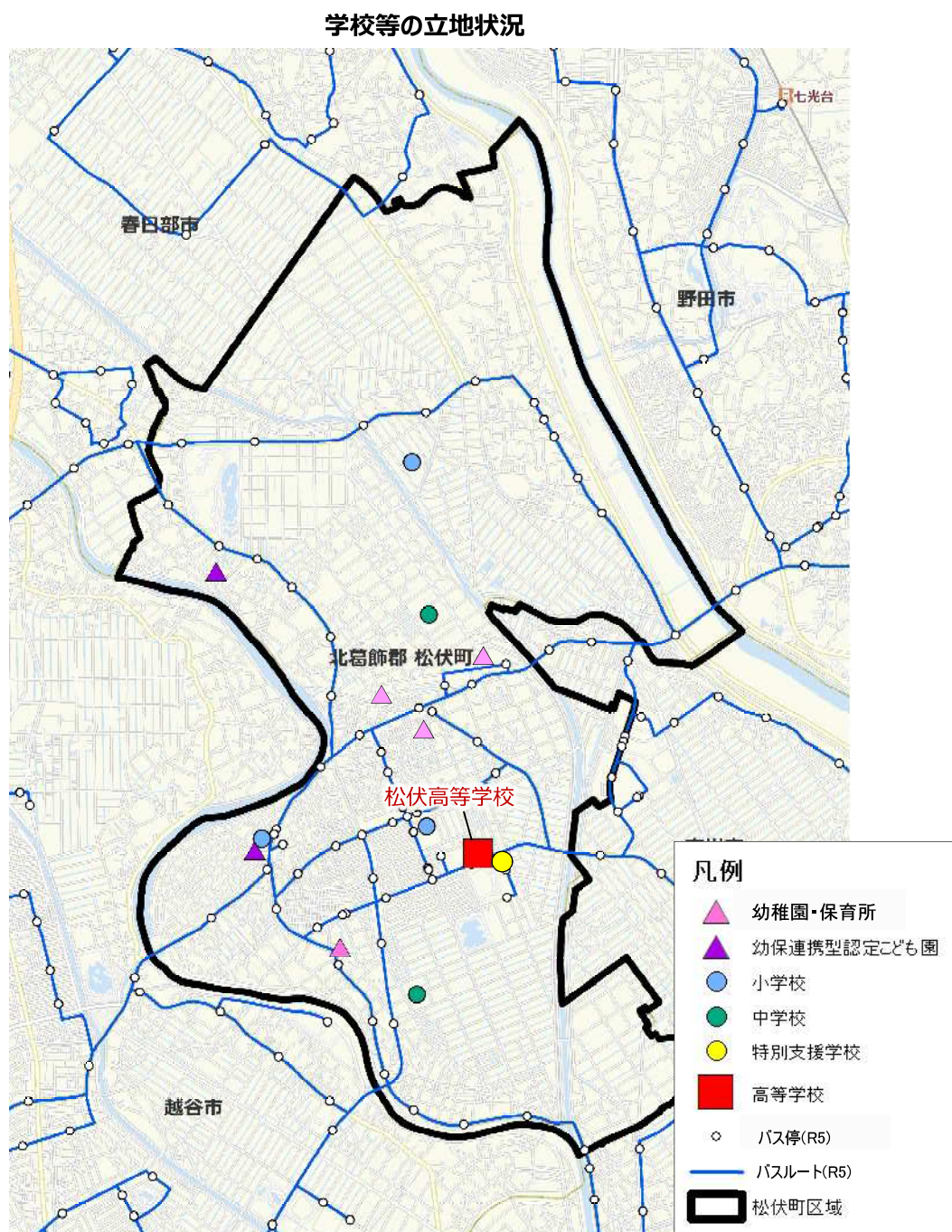
主な医療施設の立地状況



国土数値情報による「医療機関」を表示

(4) 学校等

●町内には、幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、特別支援学校、高校が立地しています。

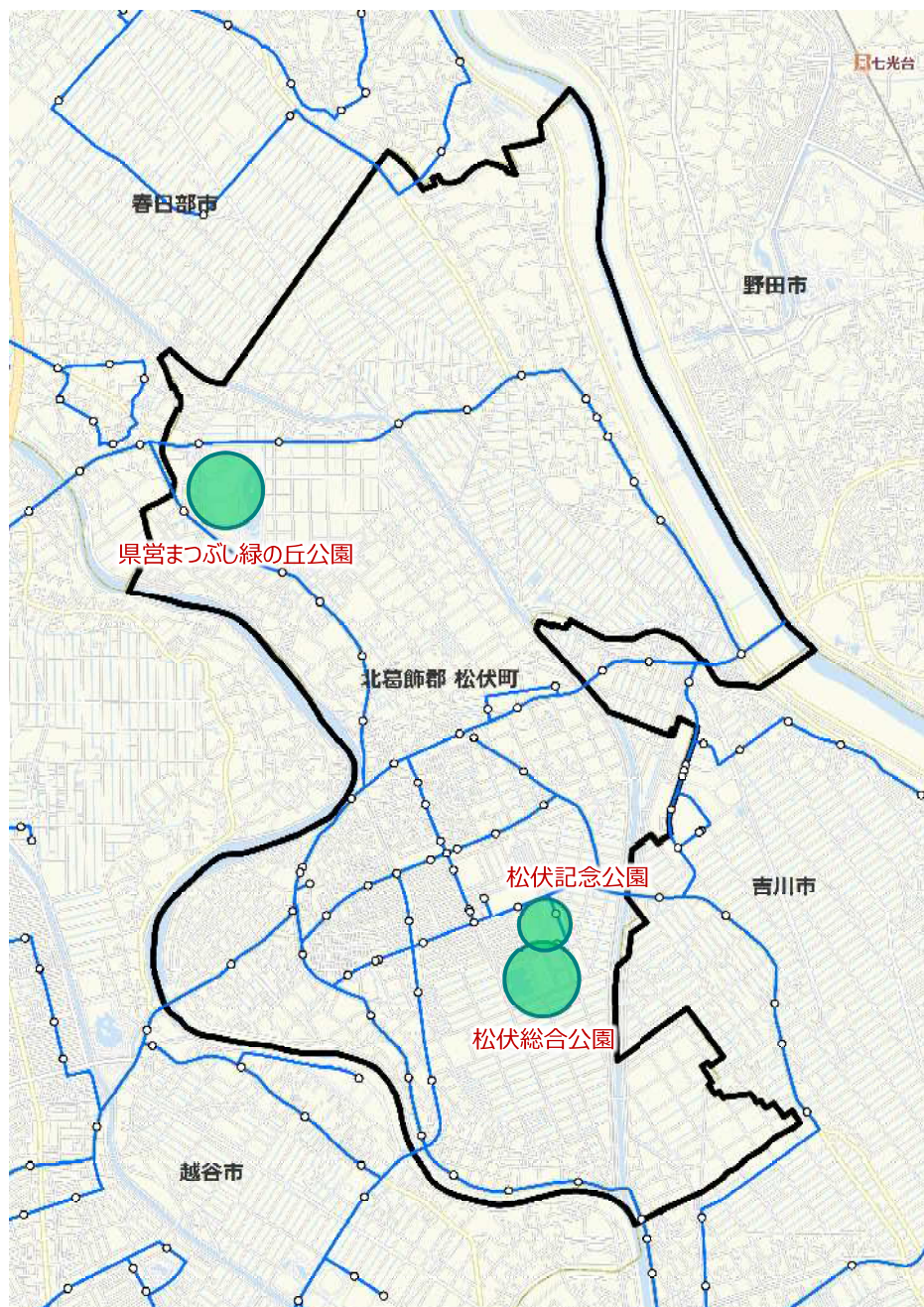


国土数値情報による「学校」を表示

(5) 主な公園等

- 本町には松伏総合公園、まつぶし緑の丘公園などの大規模な公園があり、町民の憩いの場となっています。
- いずれもバス路線沿線にあり、比較的アクセスしやすい立地となっています。

主な公園の立地状況



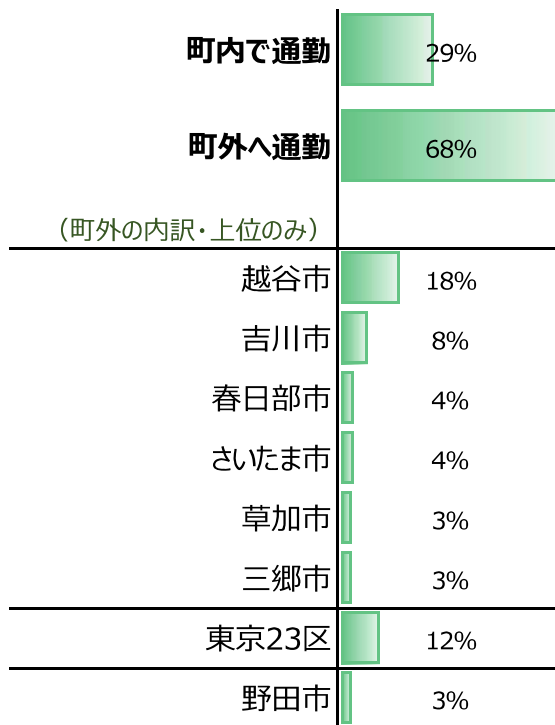
松伏町ガイドマップより

1 - 4 町民の外出状況

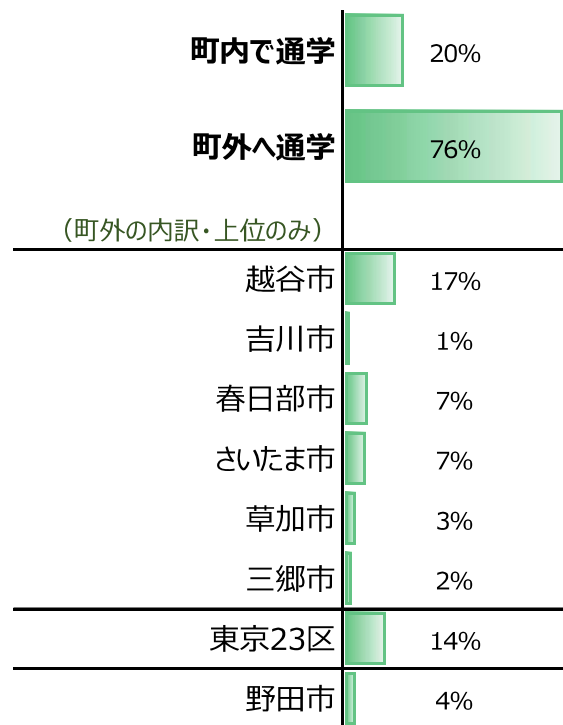
(1) 通勤・通学先

- 本町に住む通勤・通学者のうち、通勤で約3割、通学で約2割の人が町内に通っています。
- 町外では越谷市へ通う人が多く、次いで東京23区へ通う人が多くなっています。

15歳以上通勤者（松伏町民）



15歳以上通学者（松伏町民）



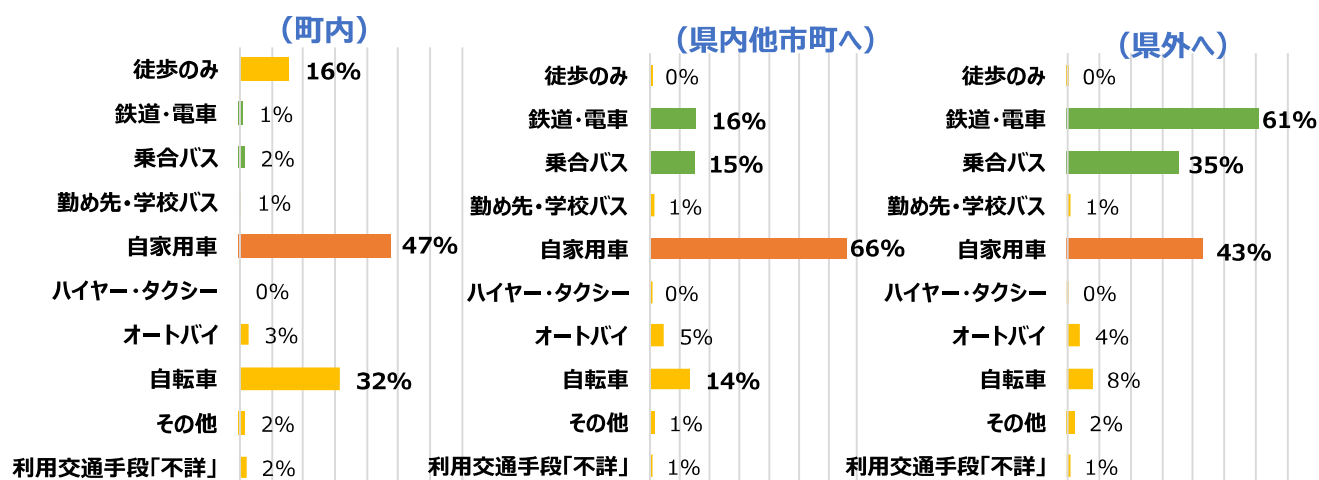
* 15 歳以上の通勤・通学者（通勤・通学先が「不詳」「外国」を除く）
小数点以下四捨五入の関係で合計が合わない場合があります。

国勢調査（令和2年（2020年））より

(2) 通勤・通学手段

- 町内での通勤・通学の交通手段は、自家用車で通う人が約 5 割となっています。次いで自転車、徒歩が多く、バスの利用は少ないのが現状です。
- 県内の他市町へは、自家用車が約 7 割を占め、鉄道やバスは 2 割弱となっています。
- 県外へは、鉄道が 6 割、バスは 3 割を超えており、バスと鉄道を乗り継いで都心方面へ通っていることがうかがえます。

松伏町民の通勤・通学手段【複数選択可】



* 交通手段不詳を除いています。
小数点以下四捨五入の関係で合計が合わない場合があります。

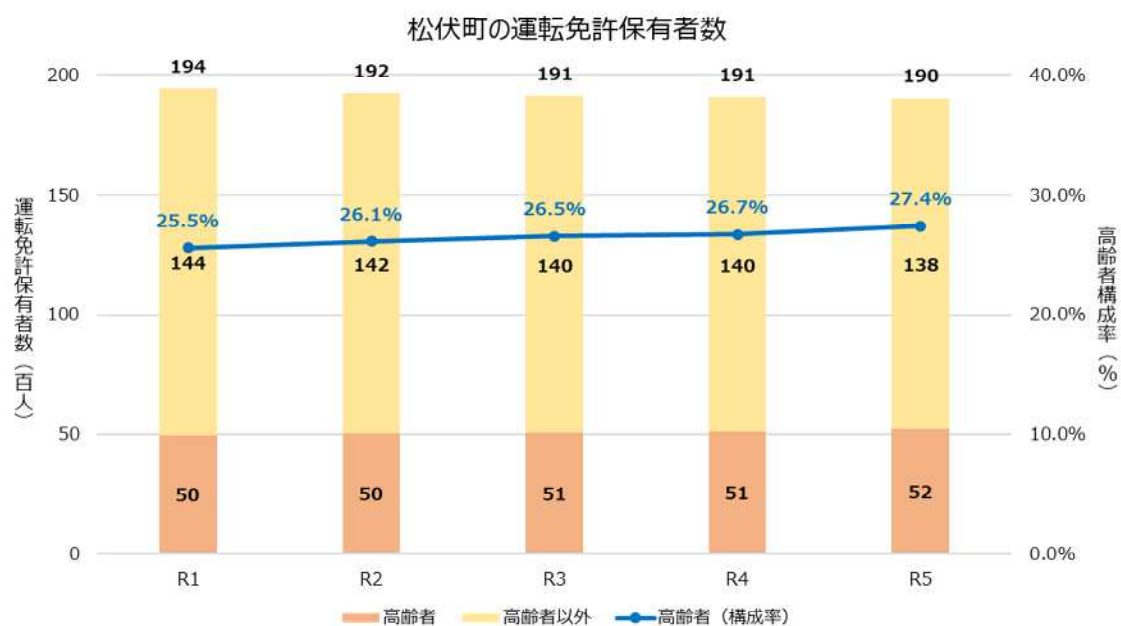
国勢調査（令和 2 年（2020 年））より

1－6 その他、町民等の状況

（１）町民の自動車利用の状況

・運転免許証の保有者数

●本町では、運転免許証の保有者数が緩やかに減少しています。一方で、運転免許証保有者数に占める高齢者の割合は、年々増加傾向にあります。

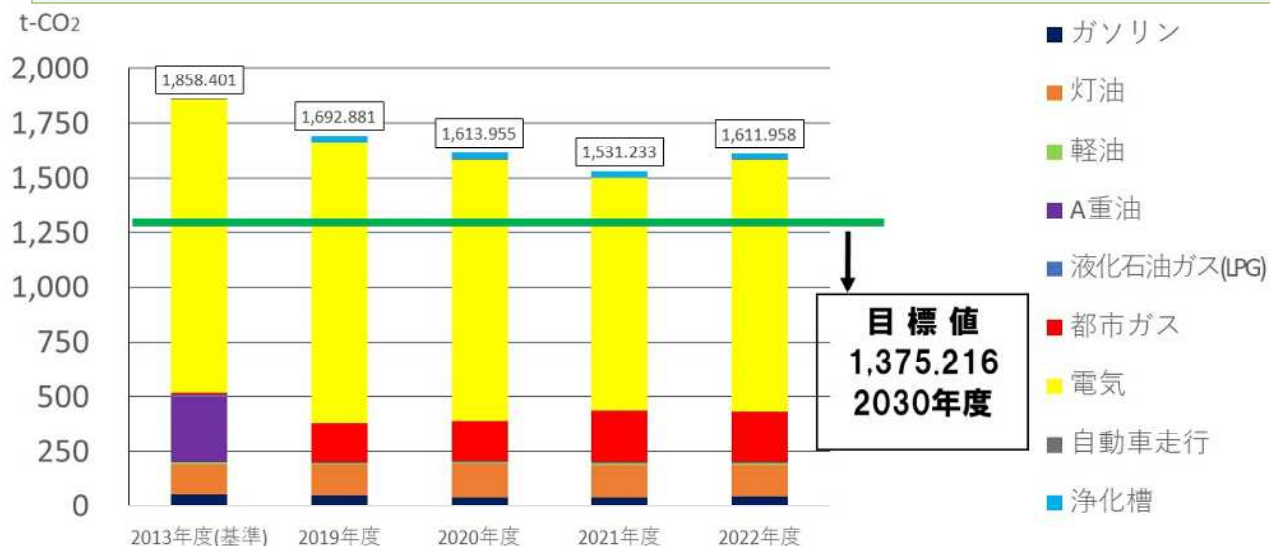


松伏町の統計情報をもとに整理

・参考：自動車利用による影響等

・参考：地球環境面（CO₂ 排出量の状況）

- 本町のCO₂ 排出量は近年減少傾向にあり、令和 4 年度は基準年度である平成 25 年度に比べて約 13%減少している状況です。
- 自動車走行による CO₂ 排出量は、基準年度より約 43%減少しています。



松伏町第4次地球温暖化対策実行計画（事務事業編） 取組状況報告より

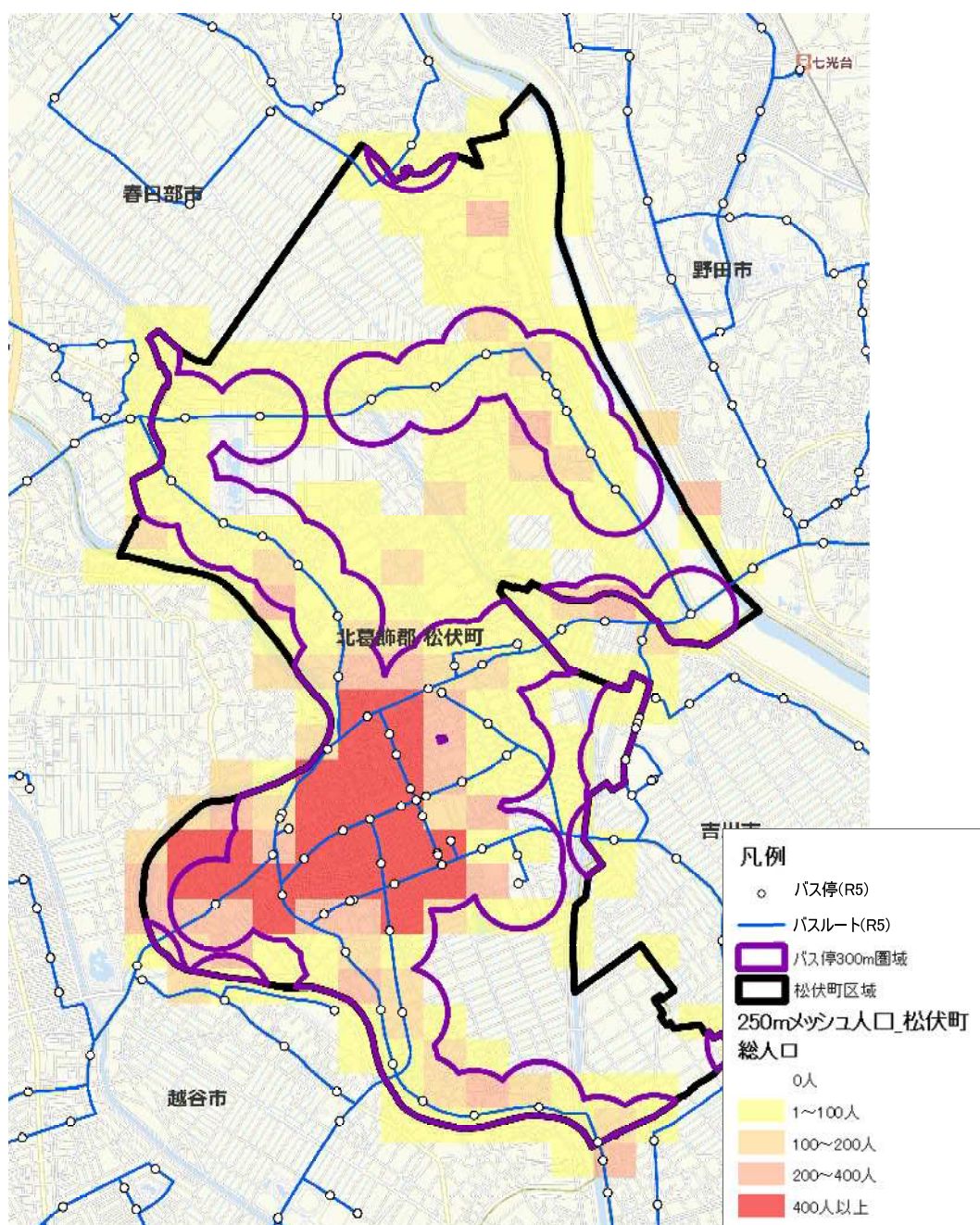
2. 公共交通の現状

2-1. 公共交通ネットワークの概要

(1) 松伏町の公共交通ネットワーク

- 本町では、人口が多く分布する地域を中心に路線バスが運行されており、人口の多くがバス停300m圏内に居住しています。しかし、バス利用圏域以外にも人口が広く分布している状況です。

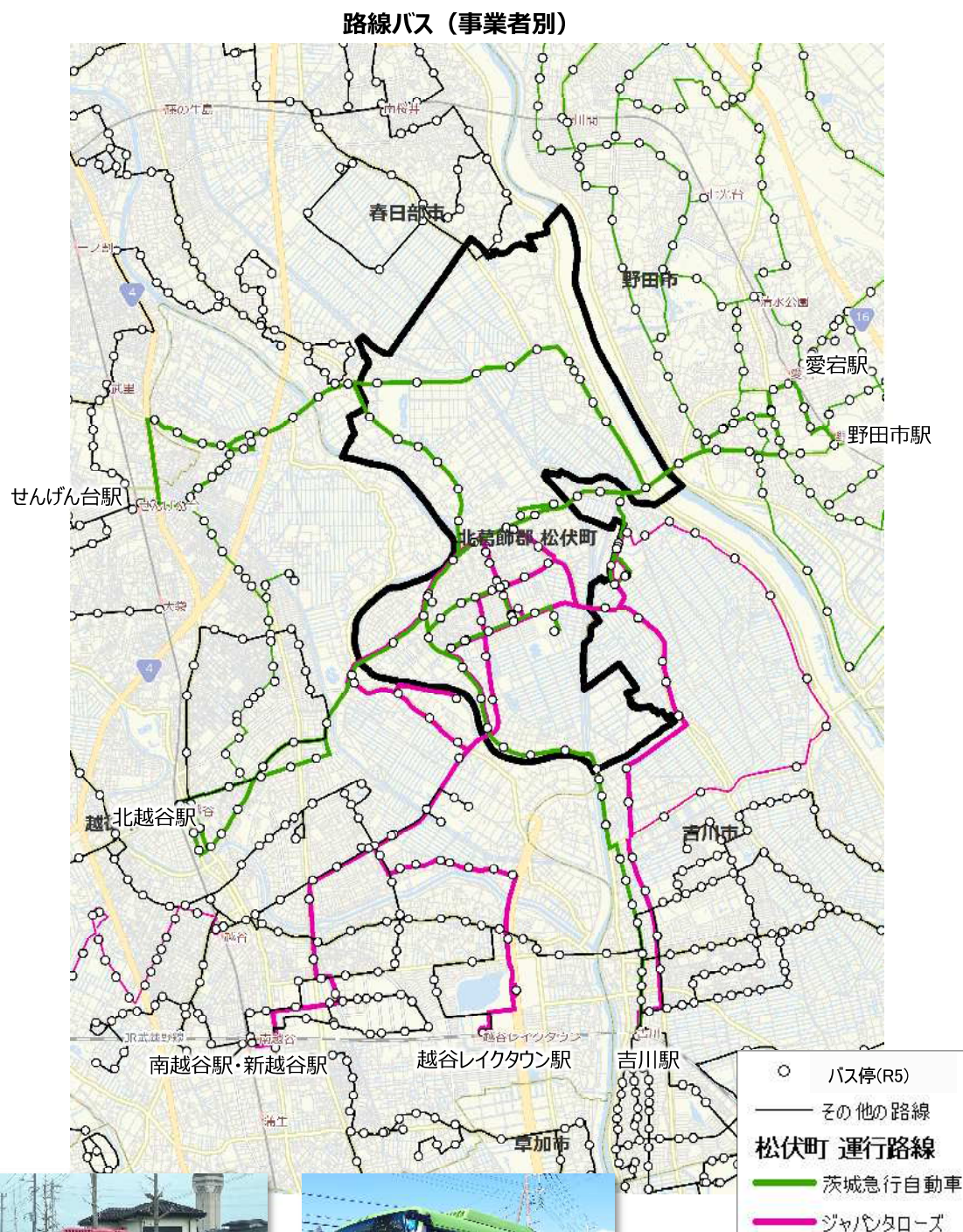
人口分布（総人口）とバス路線



国土数値情報（2024年3月時点）、国勢調査（令和2年）をもとに作成

(2) 路線バス（事業者別）

- 町内にはバス事業者 2 社（茨城急行自動車、ジャパントローズ）が運行しています。
- 多くの路線が鉄道駅（せんげん台駅、北越谷駅、南越谷駅・新越谷駅、野田市駅、愛宕駅、越谷レイクタウン駅、吉川駅）に発着しており、町内の各地域、及び周辺市町との間をつないでいます。



※松伏町通過路線を太線で表示

国土数値情報をもとに作成
(2024 年 3 月時点)

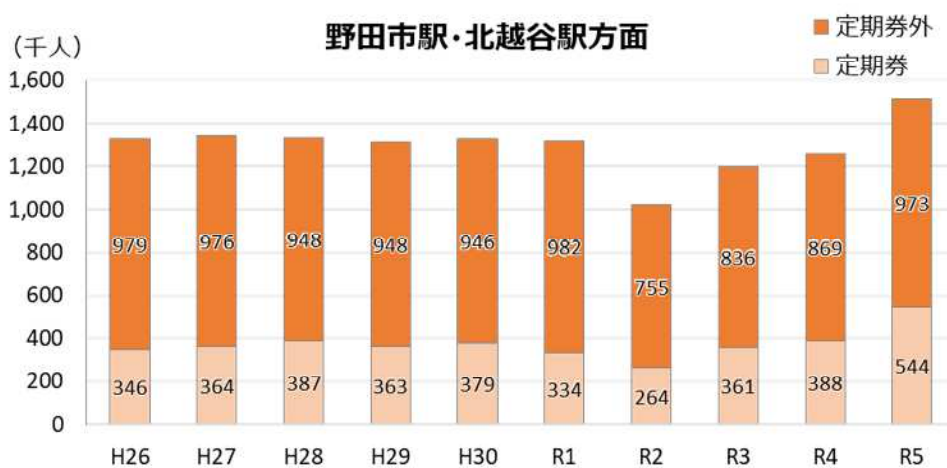
2-2. 公共交通の利用状況

(1) 路線バスの利用状況

〔路線別の輸送人員の推移〕

- 民間路線バスの輸送人員は、事業者によって差があるものの、コロナ禍以前まで、全体としてはほぼ横ばいに推移していました。
- しかし、コロナ禍の令和 2～3 年度に大きく利用が落ち込みました。その後、徐々に回復傾向にあるものの、一部の路線ではコロナ禍以前の水準までには戻っていない状況です。

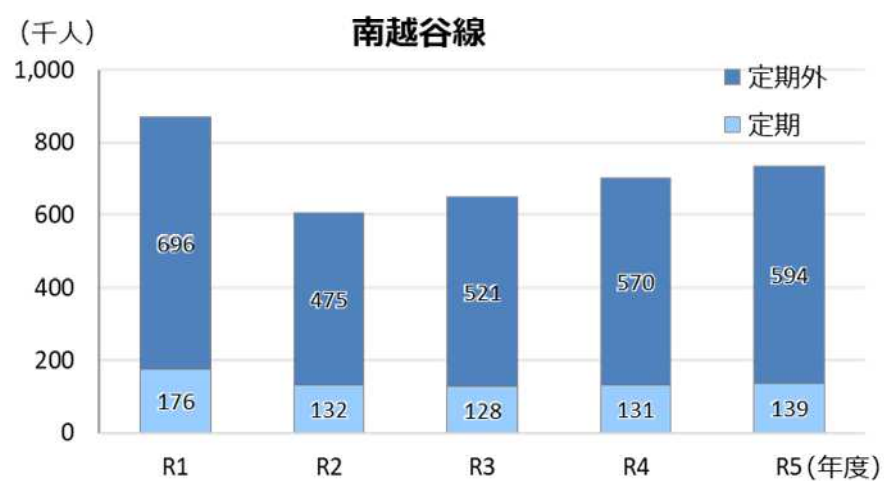
＜茨城急行自動車＞

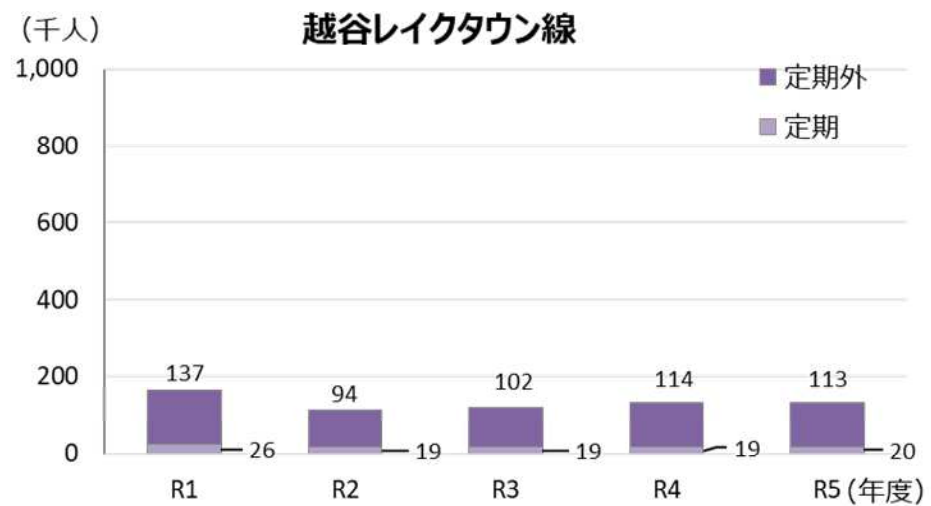
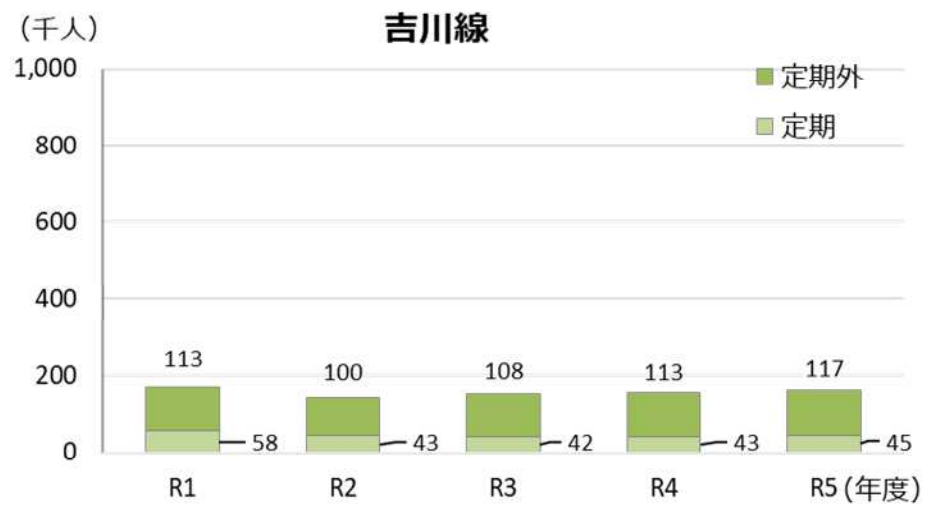
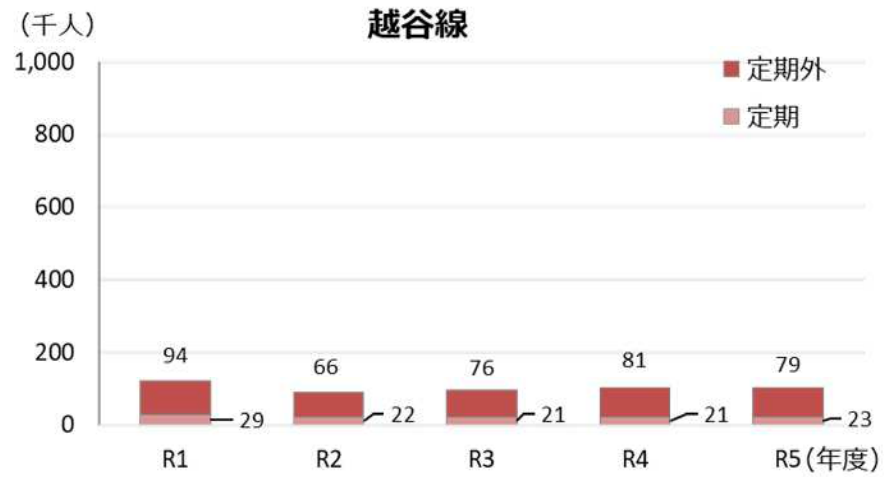


出典：各社提供資料



<ジャパントローズ>

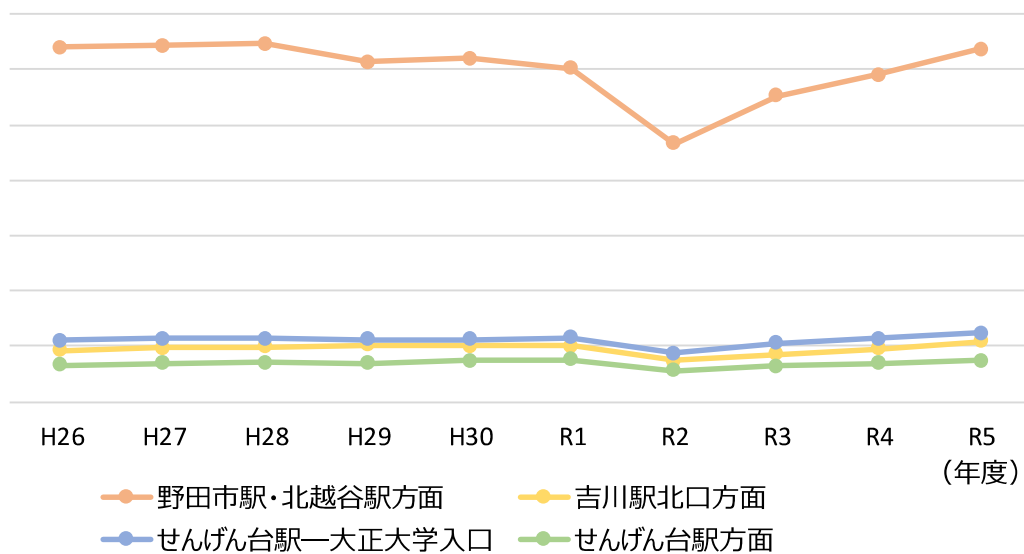




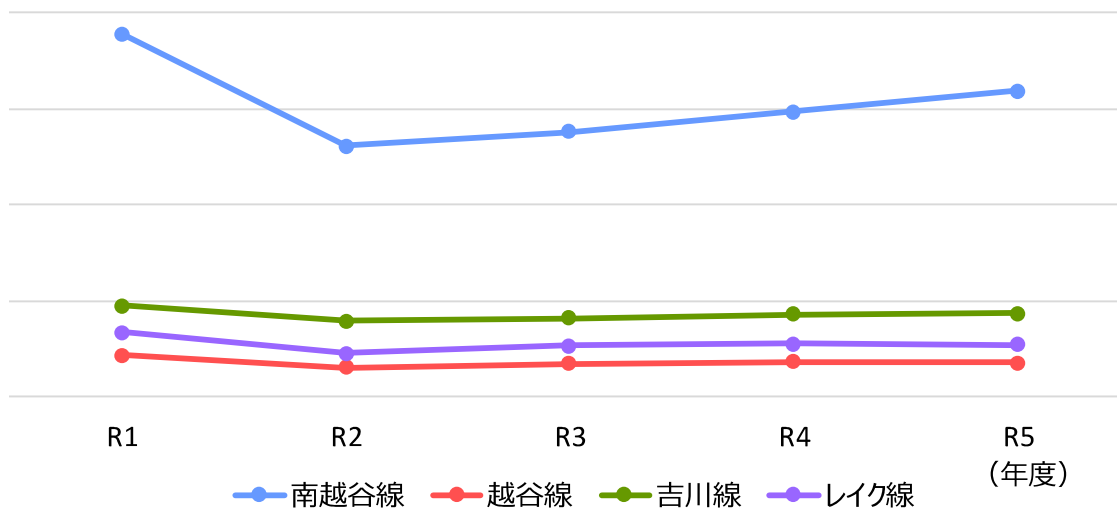
〔路線別の運送収入〕

●輸送人員と同様、運送収入もコロナ禍の影響を受けて令和２年度に大きく減少しています。

【茨城急行自動車】運送収入



【ジャパントローズ】運送収入



〔路線別・月別の輸送人員（令和５年度）〕

●各路線の輸送人員は月ごとの変化は小さく、年間を通じて大きな増減は少ない状況です。





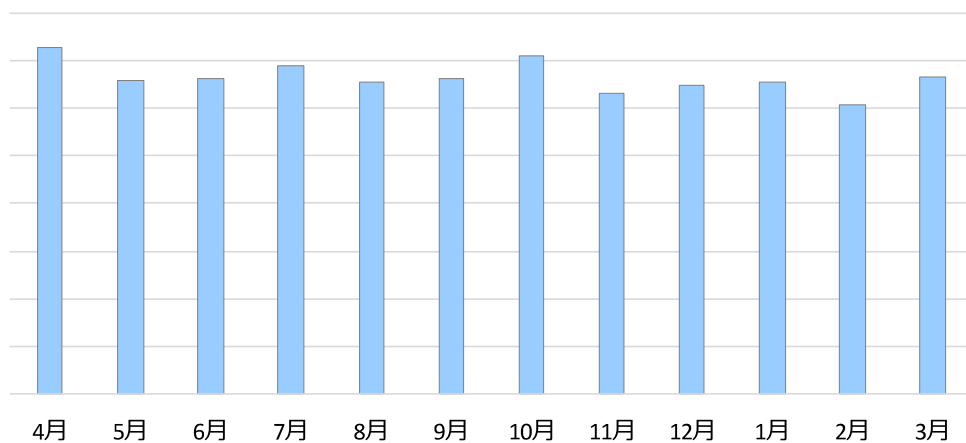
出典：ジャパントローズ提供資料（令和 5 年度）

※茨城急行自動車は資料なし

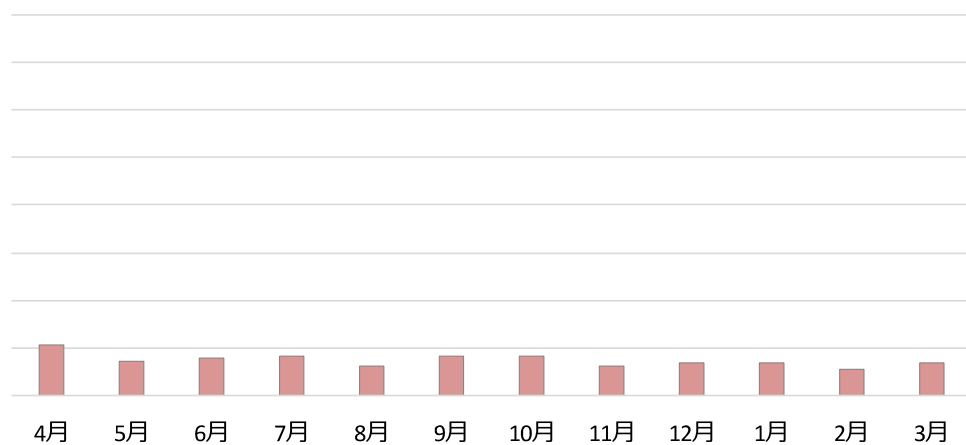
〔路線別・月別の運送収入（令和５年度）〕

●各路線の運送収入も同様に、月ごとの変化は小さく、年間を通じて大きな増減は少ない状況です。

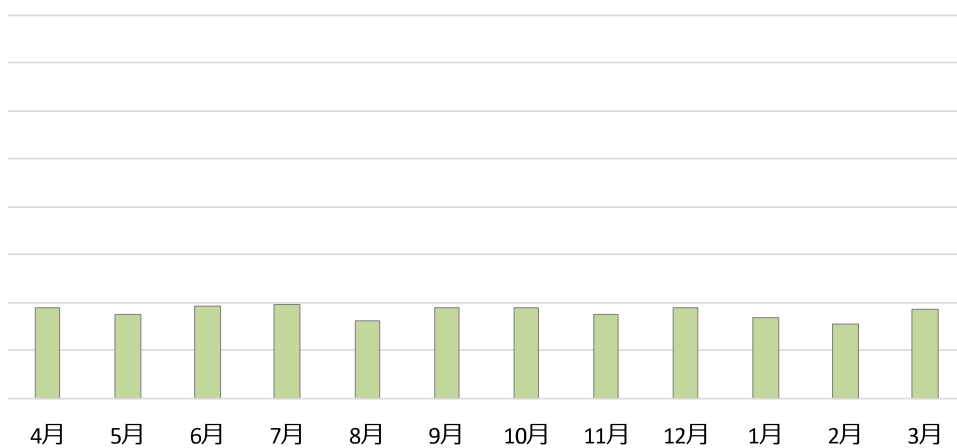
南越谷線



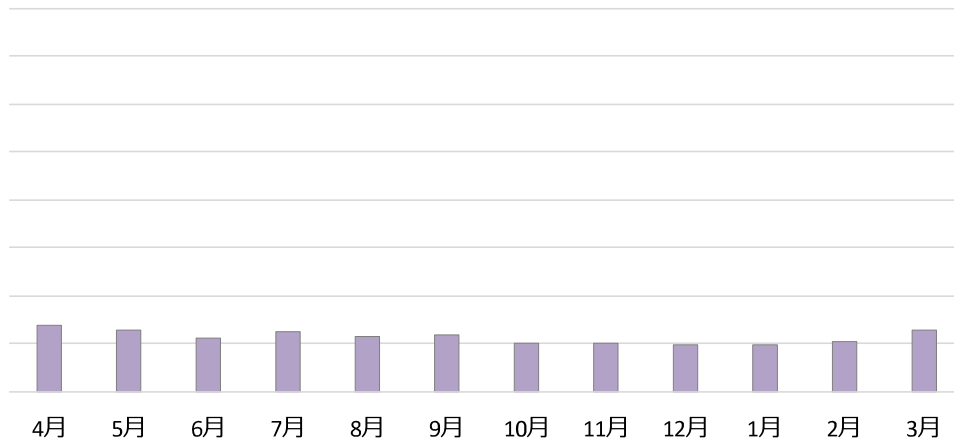
越谷線



吉川線



越谷レイクタウン線

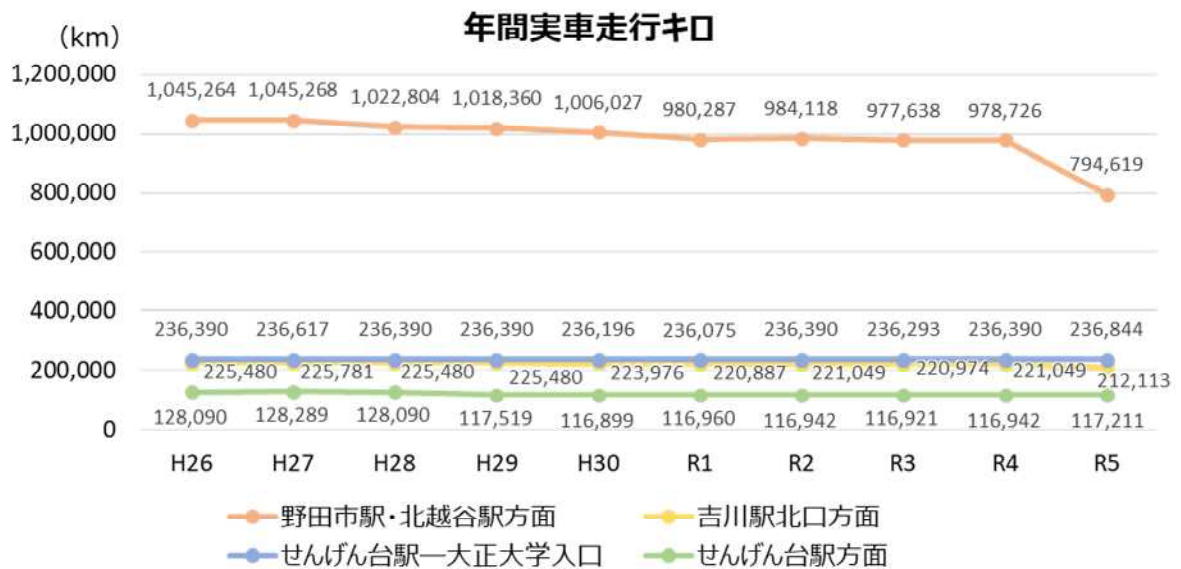


出典：ジャパントローズ提供資料（令和 5 年度）

※茨城急行自動車は資料なし

〔年間実車走行キロ〕

- 各路線の年間実車走行キロは、おおむね横ばいに推移しています。野田市駅・北越谷駅方面の路線は、運行回数の変更等により、令和 5 年度に大きく減少しています。



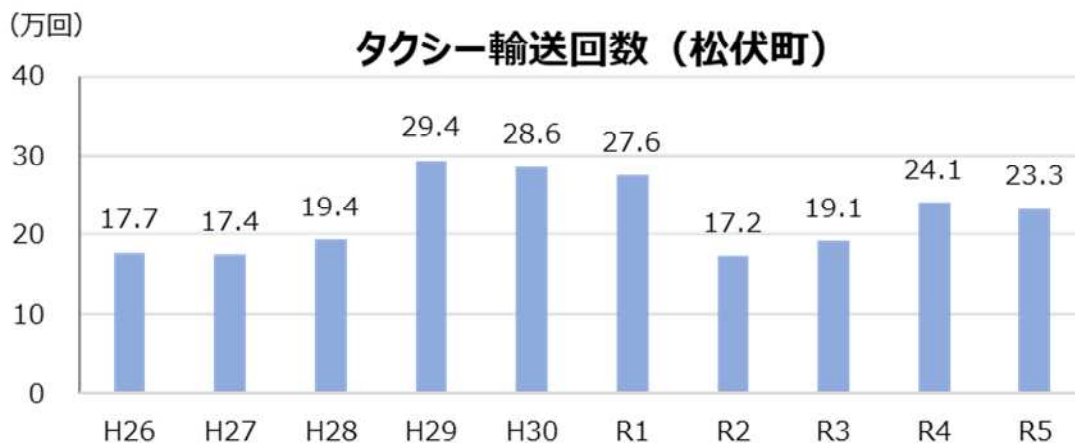
出典：茨城急行自動車提供資料

※ジャパントローズは資料なし

(2) タクシーの利用状況

〔輸送回数（平成 26 年度～令和 5 年度）〕

- 平成 29 年度～令和元年度はほぼ横ばいに推移していましたが、コロナ禍の影響を受け令和 2 年度に大幅に減少しています。
- 令和 3 年度以降は徐々に増加傾向にありますが、コロナ前の令和元年度の水準までには回復していません。

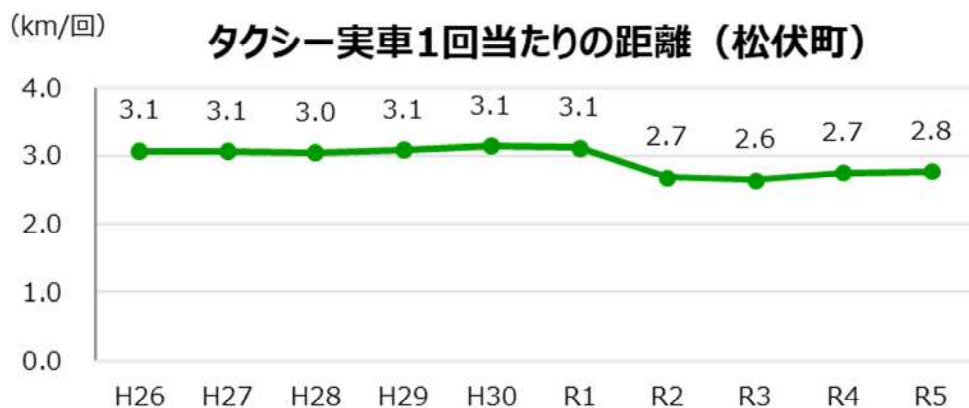


出典：各社提供資料（平成 26 年度～令和 5 年度）

※松伏交通有限会社、飛鳥交通株式会社の 2 社合計
ただし、H26～H27 は松伏交通有限会社のみの数値

〔実車 1 回当たりの距離（平成 26 年度～令和 5 年度）〕

- 実車 1 回当たりの距離は、令和 2 年度に減少し、その後は横ばいに推移しています。

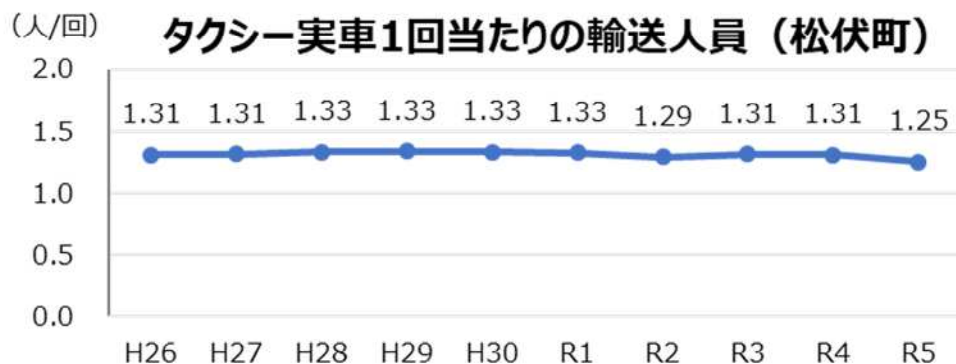


出典：各社提供資料（平成 26 年度～令和 5 年度）

※松伏交通有限会社、飛鳥交通株式会社の 2 社
ただし、H26～H27 は松伏交通有限会社のみの数値

〔実車 1 回当たりの輸送人員（平成 26 年度～令和 5 年度）〕

●タクシー実車 1 回当たりの輸送人員は、おおそ横ばいに推移していますが、令和 2 年度以降は緩やかに減少しています。



出典：各社提供資料（平成 26 年度～令和 5 年度）

※松伏交通有限会社、飛鳥交通株式会社の 2 社
ただし、H26～H27 は松伏交通有限会社のみの数値

3. 本町のまちづくりの上位・関連計画について

上位・関連計画より、本町がめざす姿、まちづくりの考え方を以下の通り整理します。

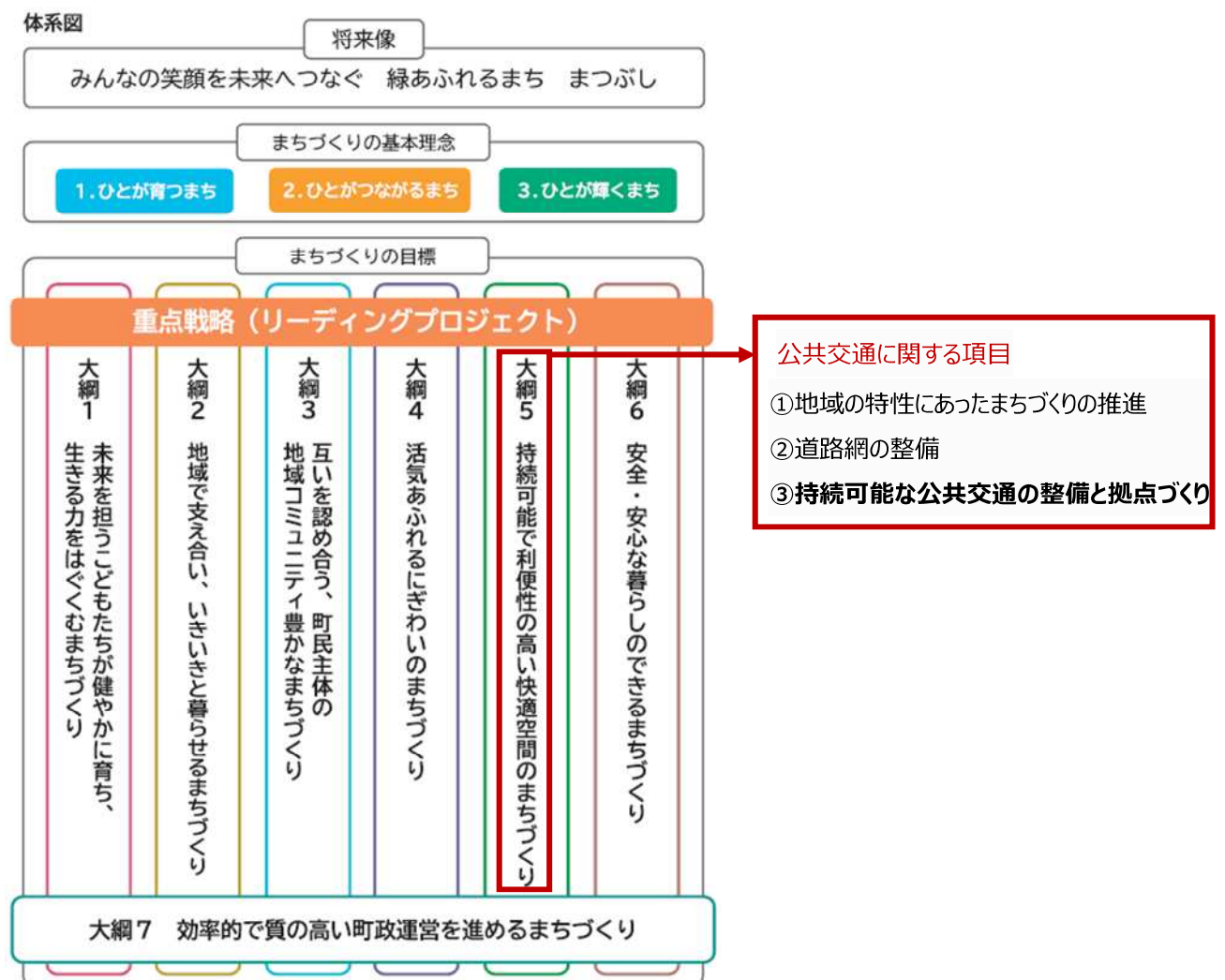
3-1 上位・関連計画等（一覧）

No	計画名	内容（抜粋）
1	松伏町第6次総合振興計画	・【重点戦略】次世代につながる活気とにぎわいのあるまちづくり：バスターミナルを併設した道の駅の設置推進、地域公共交通の維持、BRT などの将来を担う交通網の整備促進 ・持続可能な公共交通の整備と拠点づくり：地域公共交通の維持・確保、広域幹線道路の整備に伴う BRT の整備、公共交通の拠点整備、DX を活用した新たなモビリティ環境の整備、高速鉄道東京 8 号線の整備促進
2	松伏町まち・ひと・しごと創生総合戦略（第3期）	・【目標値】道路・公共交通機関の整備の満足度の割合の向上（アンケートにて満足度が「普通」以上の割合：33.9%（2022 年度）→38.9%（2028 年度））
3	松伏町人口ビジョン	・生活利便性を高めるまちづくり：新たな拠点の整備、地域公共交通の維持と利便性の向上
4	松伏町都市計画マスタープラン	・将来都市構造の設定 ・公共交通機関の整備：道の駅設置推進とバス路線の充実、高速鉄道東京 8 号線の整備促進
5	松伏町立地適正化計画	・活気とにぎわいを生み出す公共交通ネットワークの整備・充実 ・町民の生活利便性の向上を図る公共交通の充実、将来を担う新たな公共交通ネットワークの構築 ・【目標値】バス路線の徒歩圏人口カバー率（総人口のうちバス停 300m 圏の人口の割合）78.7%を維持（2020 年度→2045 年度）
6	松伏町第4次障がい者計画、松伏町第7期障がい福祉計画及び第3期障がい児福祉計画	・公共交通機関等の利用促進：ノンステップバス導入費補助 ・福祉タクシー利用料金助成制度、公共交通機関等の割引制度の周知
7	松伏町第2期地域福祉計画	・高齢者福祉サービス：高齢者タクシー・バス利用券 ・障がい者（児）福祉サービス：福祉タクシー利用料金助成、鉄道運賃等の割引制度の周知
8	松伏町 道の駅基本構想	・既存バス網の集約・新規路線の設定・乗り継ぎ強化 ・広域高速バスや観光バス等への対応 ・パーク＆バスライドの展開
9	松伏町「道の駅」基本計画	・バスターミナル併設の検討

3-2 主な上位・関連計画における公共交通関連の考え方

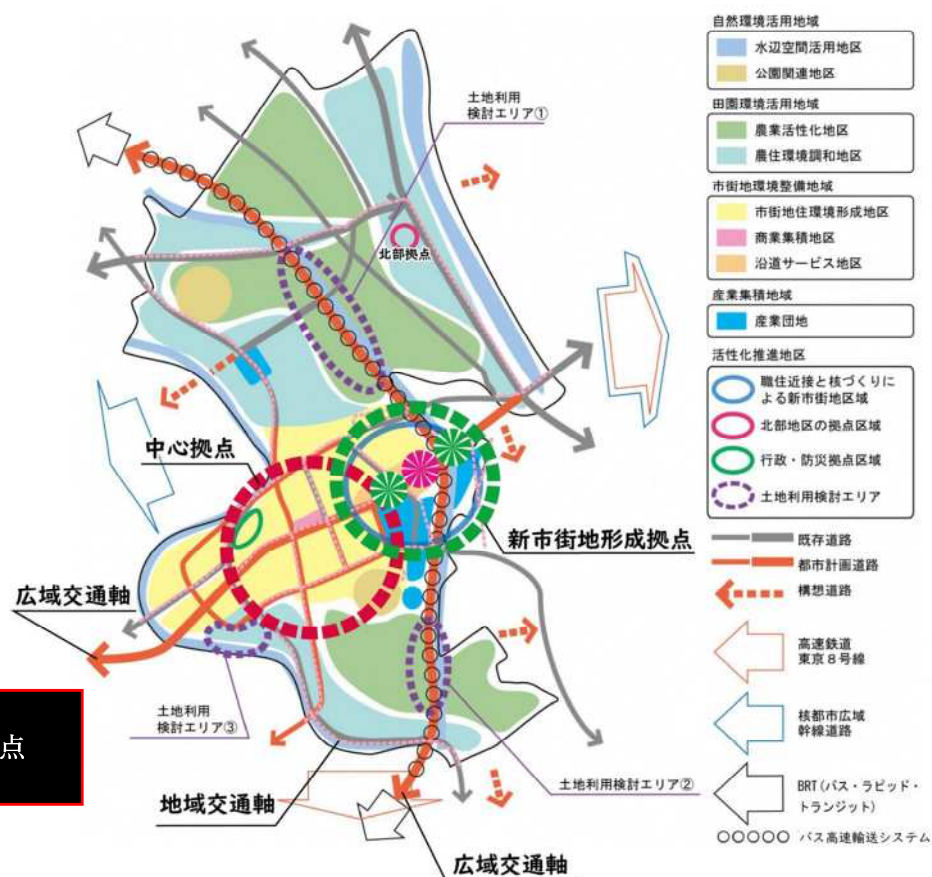
松伏町第6次総合振興計画（上位計画）

- 「みんなの笑顔未来へつなぐ 緑あふれるまち まつぶし」を掲げ、3つの基本理念、7つの大綱を設定しています。
- 重点戦略として「こどもや高齢者にやさしいまちづくり」「次世代につなぐ活気とにぎわいのあるまちづくり」を定め、後者では公共交通の充実を図り、活気とにぎわいのある次世代へのまちづくりに取り組むこととしています。
- 施策「持続可能な公共交通の整備と拠点づくり」の実現のための取り組みとして、「地域公共交通の維持」「公共交通の拠点づくり」「交通利便性の低い地域に住む方への支援」「交通DXや環境負荷低減の取り組み」「高速鉄道東京8号線の整備促進」などを掲げています。



松伏町立地適正化計画（関連計画）＊現在策定中

- まちづくりの方針の1つとして、「活気とにぎわいを生み出す公共交通ネットワークの整備・充実」を掲げ、「公共交通ネットワークの整備・充実」を図り、「新たな道路交通環境の変化を見据えたまちづくり」を目指します。
- 都市機能誘導区域に適したエリアとして、都市機能施設の徒歩800m圏と30本/日以上バス停300m圏、都市基盤が整備されている区域を設定しています。
- 誘導施策のうち公共交通施策として、バス・タクシーの維持のための公共交通事業者との協議・支援、デジタル技術の活用、地域公共交通計画の策定や、広域幹線道路の整備とBRTの導入の要望活動、道の駅の設置の推進、高速鉄道東京8号線の松伏新駅を想定した町の核づくりなどを挙げています。
- 公共交通に関する指標として、バス路線の徒歩圏人口カバー率（総人口のうちバス停300m圏の人口の割合）78.7%を維持することを目標とします。（2020年度→2045年度）



注：パプコメ時点

