

三郷市地域公共交通計画
(資料編)
(案)

令和7年11月

目 次

第 1 章 上位・関連計画における公共交通の位置付け	1
1.1 上位・関連計画	1
1.1.1 三郷市第5次総合計画	2
1.1.2 三郷市都市計画マスタープラン	3
1.1.3 第4次三郷市地域福祉計画	5
1.1.4 三郷市障がい者計画	5
1.1.6 第3次みさとこどもにこにこプラン	6
第 2 章 公共交通を取り巻く現状	7
2.1 地域の特性	7
2.1.1 人口動態	7
2.1.2 人の動き	12
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況	14
2.1.4 自動車保有状況	27
2.1.5 高齢者の事故件数	28
2.2 地域公共交通の現状	29
2.2.1 既存の地域公共交通網	29
2.2.2 地域公共交通の利用状況	30
2.3 市民及び関係者の意向	36
2.3.1 市民アンケート調査	36
2.3.2 主要施設利用者アンケート調査	43
2.3.3 鉄道駅利用者アンケート調査	47
2.3.4 関係者ヒアリング	50
2.3.5 市民ワークショップ	51
2.4 三郷市地域公共交通網形成計画の評価検証	77
2.4.1 計画の進行評価	83
第 3 章 その他	90

第1章 上位・関連計画における公共交通の位置付け

1.1 上位・関連計画

三郷市地域公共交通計画は、「第5次三郷市総合計画」を上位計画、「三郷市都市計画マスタープラン」、「第4次三郷市地域福祉計画」等を関連計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。加えて、上位・関連計画における取り組みの方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理します。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

	計画の名称	策定年
上位計画	第5次三郷市総合計画	令和3年3月
関連計画	三郷市都市計画マスタープラン	令和3年9月
	第4次三郷市地域福祉計画	令和5年3月
	三郷市障がい者計画	令和6年3月
	第3次みきとこどもにこにこプラン	令和7年3月

1.1.1 三郷市第5次総合計画

「三郷市第5次総合計画＜前期基本計画＞」は、本市のまちづくりの根幹となる最上位計画に位置付けられており、総合的かつ計画的なまちづくりの指針の役割を担っています。本計画は、まちづくりの将来像を明らかにし、その実現に向けた基本方向等を示した「基本構想」、そこで定めた目標等を具体化するために、施策分野ごとの方向性等を示す「基本計画」、その方向性の実現のための具体的な実施内容を示す「実施計画」にて構成されています。

■三郷市第5次総合計画の概要

項目	内容
計画名	三郷市第5次総合計画
策定年月	令和3年3月
計画期間	令和3（2021）年度～令和12（2030）年度
まちづくりの体系・全体像（基本構想）	理念 1. 自立都市 みさと 2. 活力都市 みさと 3. 交流都市 みさと 将来都市像 きらりとひかる田園都市みさと ～人にも企業にも選ばれる魅力的なまち～
まちづくり方針（基本構想）	1. 安全でいつも安心して住めるまちづくり 2. 子供が健やかに、のびのびと成長できるまちづくり 3. 水と緑を生かした環境にやさしいまちづくり 4. 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり 5. 魅力的で活力のあるまちづくり 6. 誰もが生きがいを持ち輝くまちづくり 7. 健やかで自立した生活を支え合うまちづくり
公共交通に関する内容（前期基本計画）	4. 都市基盤の充実した住みやすいまちづくり 【施策4－2－3：公共交通アクセスの充実】 ■公共交通ネットワークの充実 公共交通機関が相互に連携した「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスと、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築等により、「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指します。 ■鉄道輸送の強化 利便性及び安全性の向上のため、つくばエクスプレスの8両編成化の早期実現や東京駅延伸、JR、武蔵野線のホームドア設置を鉄道事業者に働きかけます。 ■路線バス利用の促進 三郷市地域公共交通活性化協議会との連携により、利用環境の維持・改善など、路線バスが利便性の高い公共交通となるよう、検討を図ります。 ■自転車利用の促進 自転車利用促進サービスセンターにおいて、自転車に関する情報発信の充実を図ります。また、自転車利用の促進に向け、レンタサイクルの充実やシェアサイクルの導入の検討を図ります。 ■サイクルアンドバスライドの推進 バス利用の促進を図るため、サイクルアンドバスライドの周知 PR を実施していくとともに、設置箇所の拡大や利用環境の改善を図ります。 ■MaaSの具現化 「新たなモビリティサービスによる『まち』づくり協議会」の活動を通じ、地域の課題解決に向けた施策や取り組み、実証実験の実施等について検討します。

1.1.2 三郷市都市計画マスタープラン

「三郷市都市計画マスタープラン」は、時代潮流の変化や市民ニーズ、まちづくりの課題などを的確に捉え、将来あるべき都市像や、まちづくりの基本的な方向性を示すことを目的に策定されたもので、三郷市総合計画や、国・県の計画や構想に即し、都市計画の視点から施策の方針を示す計画となります。

■三郷市都市計画マスタープラン

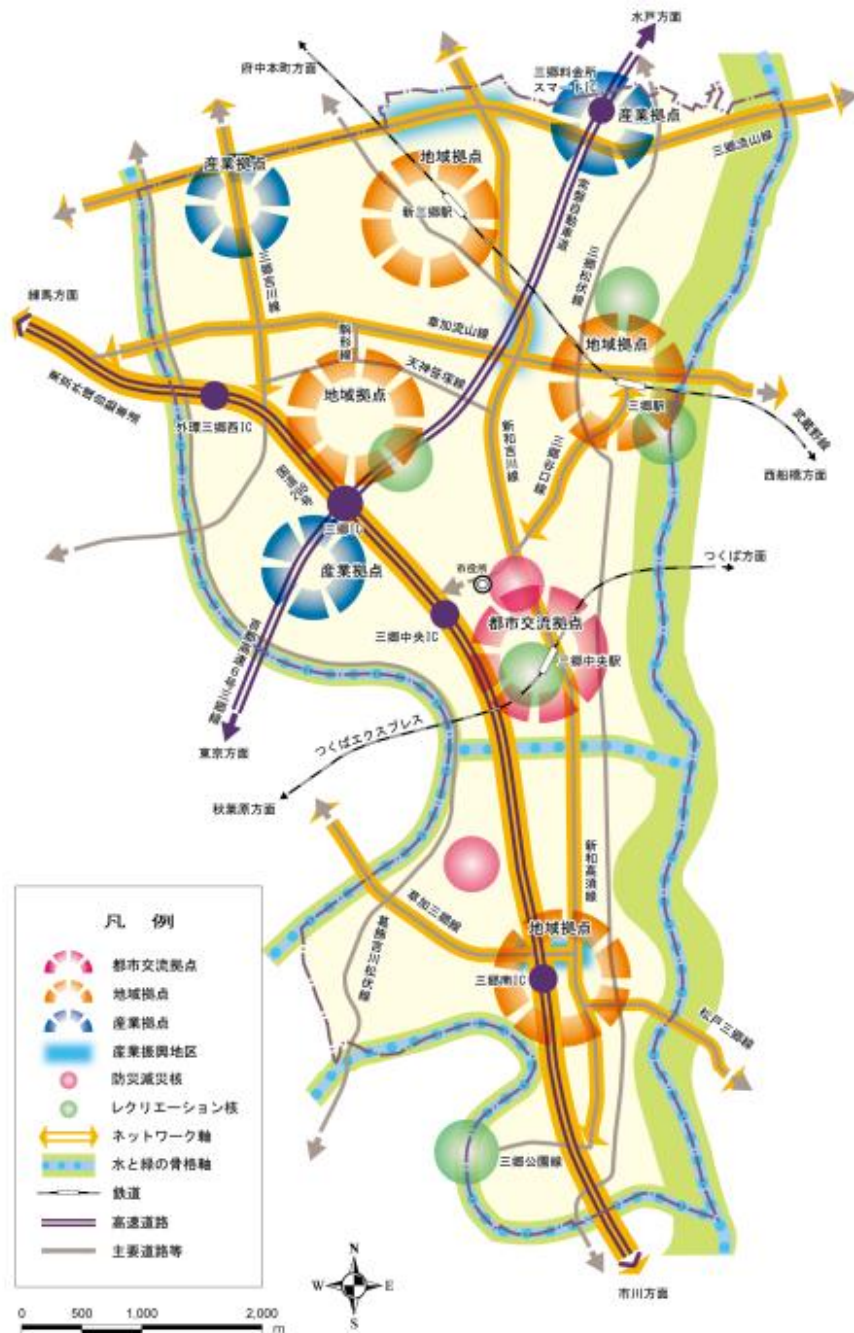
項目	内容
計画名	三郷市都市計画マスタープラン
策定年月	令和3年9月
計画期間	令和3（2021）年度～令和22（2040）年度
将来像	「きらりとひかる田園都市みさと」 ～人にも企業にも選ばれる魅力的なまち～
まちづくりの目標	1. 都市基盤の充実した活力あるまちづくり 2. 災害に強く安心して住めるまちづくり 3. 水と緑、優れた景観を活かした魅力的なまちづくり 4. すべての人にやさしい住み続けたいまちづくり
拠点の形成	都市交流拠点：三郷中央駅周辺 地域拠点：新三郷駅周辺・三郷インターチェンジ周辺、三郷駅周辺、三郷南インターチェンジ周辺
公共交通に関する内容	道路 交通 体系 整備 の方針 【方針3：交通体系の確立】 ■具体的な方針 ①鉄道利便性の向上 ・つくばエクスプレスの東京駅延伸や8両編成化による輸送力増強の早期実現等を鉄道事業者に働きかけ、鉄道利便性の向上に努めます。 ・駅や駅前広場は、高齢者や障がい者、子ども等、すべての人が安心・快適に利用できるよう可動式ホーム柵（ホームドア）設置の促進、ユニバーサルデザインに配慮した施設等の整備を進めます。 ②バス交通の確保 ・バス事業者と連携しながら三郷駅や新三郷駅、三郷中央駅、ピアラシティを中心に、公共施設や医療機関、商業施設等へのアクセスに配慮した路線バスのさらなる利便性向上を図ります。 ・低炭素・低公害型のまちづくりやユニバーサルデザインの観点から、環境に配慮した低公害型バス等の普及を交通事業者に要請するなど、グローバルな視点に立ったすべての人にやさしいバス利用環境の充実を図ります。 ・バス運転手の不足状況を踏まえて、バス事業者の運転手確保の対応に対して、支援を検討していきます。 ③自転車活用の推進 ・本市の特徴である平坦な地形を活かし、引き続き、サイクル&バスライドを促進するための駐輪場や、自転車専用レーンの整備により、環境にやさしい自転車の利用促進を図ります。 ・駅周辺の放置自転車を解消し、歩行者の円滑な通行や緊急時の救助活動を確保するため、民間による駐輪場建設費への補助等に努めます。

④水上交通の検討

- ・江戸川や中川を活用した水上交通システムの導入について、関係機関と協議・連携し方向性を検討します。
- ・防災の観点から三郷緊急用船着場の利活用について検討します。

⑤MaaSをはじめとする新たな交通システムの検討

- ・交通弱者の救済や交通渋滞の緩和、環境問題への対応、循環型社会の形成等、様々な交通をめぐる課題に対して、自動運転車両や小型モビリティ等、MaaSをはじめとする新たな交通システムの開発、研究が進められています。本市においても、実証実験等による導入可能性調査等、本市に適合したシステム導入に向けた取り組みを進めます。



1.1.3 第4次三郷市地域福祉計画

■第4次三郷市地域福祉計画の概要

項目	内容
計画名	第4次三郷市地域福祉計画
策定年月	令和5年3月
計画期間	令和5（2023）年度～令和9（2027）年度
公共交通に関する内容	基本方針4 地域で安心して暮らせるまちづくり 施策の方向性② バリアフリーのまちづくり ■6. 公共交通機関のバリアフリー化の整備促進 バリアフリー法に基づき、高齢者や障がいのあるかた等が移動しやすい環境をつくるため、バリアフリー化設備（転落防止設備や誘導用ブロック、ノンステップバスの導入等）の整備を行う鉄道事業者及びバス事業者に対して補助金を交付することにより、利便性及び快適性の向上を図り、だれもが利用しやすく安心して移動できる公共交通機関の充実に努める。

1.1.4 三郷市障がい者計画

■三郷市障がい者計画の概要

項目	内容
計画名	三郷市障がい者計画
策定年月	令和6年3月
計画期間	令和6（2024）年度～令和8（2026）年度
公共交通に関する内容	基本目標2 地域生活支援の支援基盤づくり 主要課題1 福祉施設・サービスの充実 ■55 福祉タクシー利用料金・自動車燃料費助成制度 在宅の重度障がい者の社会参加の促進や日常生活援助のために、福祉タクシー利用料金または自動車燃料費のどちらか一方を支給します。 ■60 民営バス運賃の割引 障がい者等が民営バスを利用する場合、運賃の割引を継続して行うよう、事業者等に要請します。 基本目標4 安心して暮らせるまちづくり 主要課題1 福祉のまちづくりの推進 ■95 交通機関バリアフリー化の推進 障がい者等が安心して利用できる駅にするため、多機能トイレ、エスカレーター及びホームドア等の設置を要望していきます。 ■96 バス交通網の整備 障がい者等の日常生活における移動手段を確保するため、事業者既存のバス交通網の維持を要請します。

1.1.5 第3次みさとこどもにこにこプラン

■第3次みさとこどもにこにこプランの概要

項目	内容
計画名	第3次みさとこどもにこにこプラン
策定年月	令和7年3月
計画期間	令和7（2025）年度～令和12（2030）年度
公共交通に関する内容	<u>基本目標2 こども・若者の教育と社会的成長を促進する</u> <u>施策の方向1 健全な社会的成長と多様な交流・体験・活躍の機会を提供する</u> <u>施策3 多様な交流・体験・活躍機会の提供</u> ■バスの乗り方教室の開催（事業 No.77） 小学生に、路線バスの乗り方や乗車マナー等を体験してもらい、体験学習の機会とします。 <u>基本目標3 親子・若者の健康と子育てを応援する</u> <u>施策の方向2 障がいや、医療的ケアを要するこどもを支援する</u> <u>施策2 経済的負担の軽減</u> ■民営バス運賃の割引（事業 No.131） 障がい者等が民営バスを利用する場合の運賃割引を継続して行っていただけるよう、事業者に要請します。 <u>施策の方向3 子育てに優しいサービスを提供する</u> <u>施策2 子育ての経済支援、自立支援等</u> ■子育て移動支援事業（事業 No.143） 妊婦の外出時の移動を支援するため、タクシー利用費等を支給します。

第2章 公共交通を取り巻く現状

2.1 地域の特性

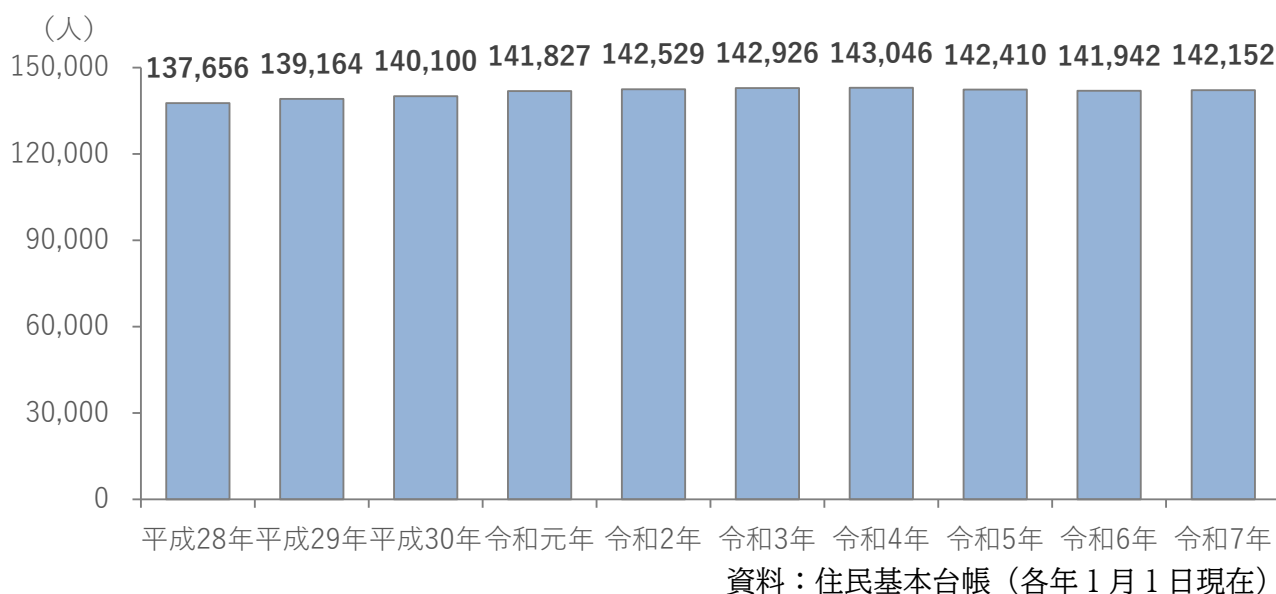
2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

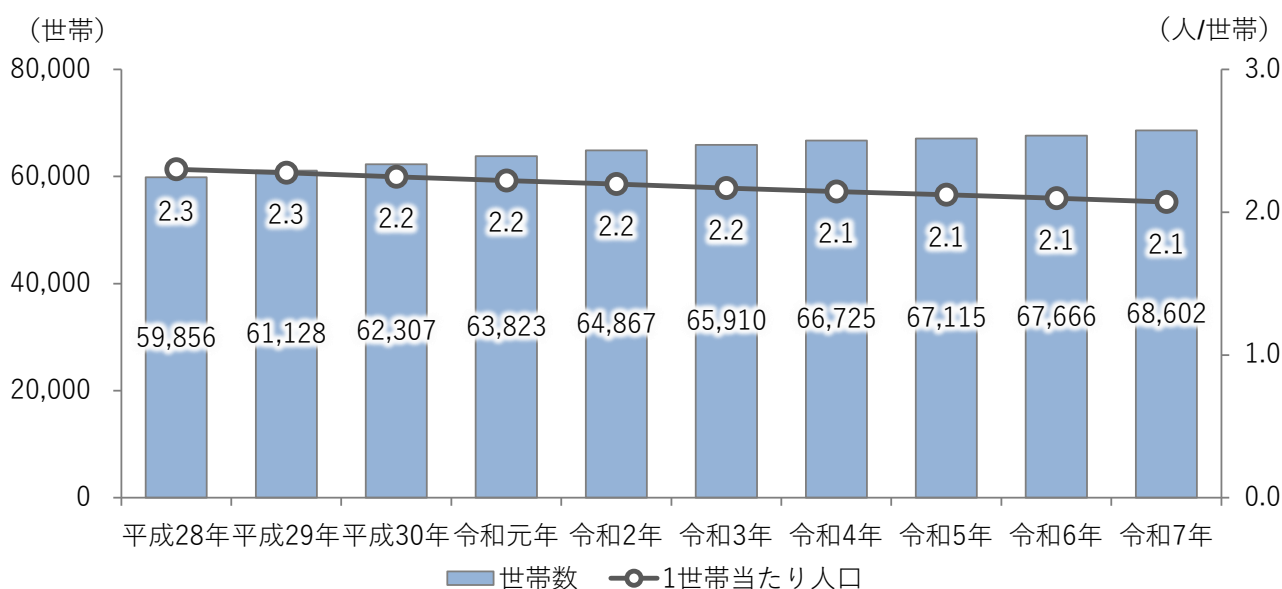
本市の人口は、令和7年1月1日現在で約142,200人となっています。令和4年の約143,000人をピークに令和5～6年では減少傾向にありましたが、令和7年より再び増加に転じています。

本市の世帯数は、令和7年1月1日現在で約68,600世帯となっています。9年前の平成28年に比べて約8,700世帯増加しており、令和7年の1世帯当たり人口は2.1人となっています。

■人口の推移



■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



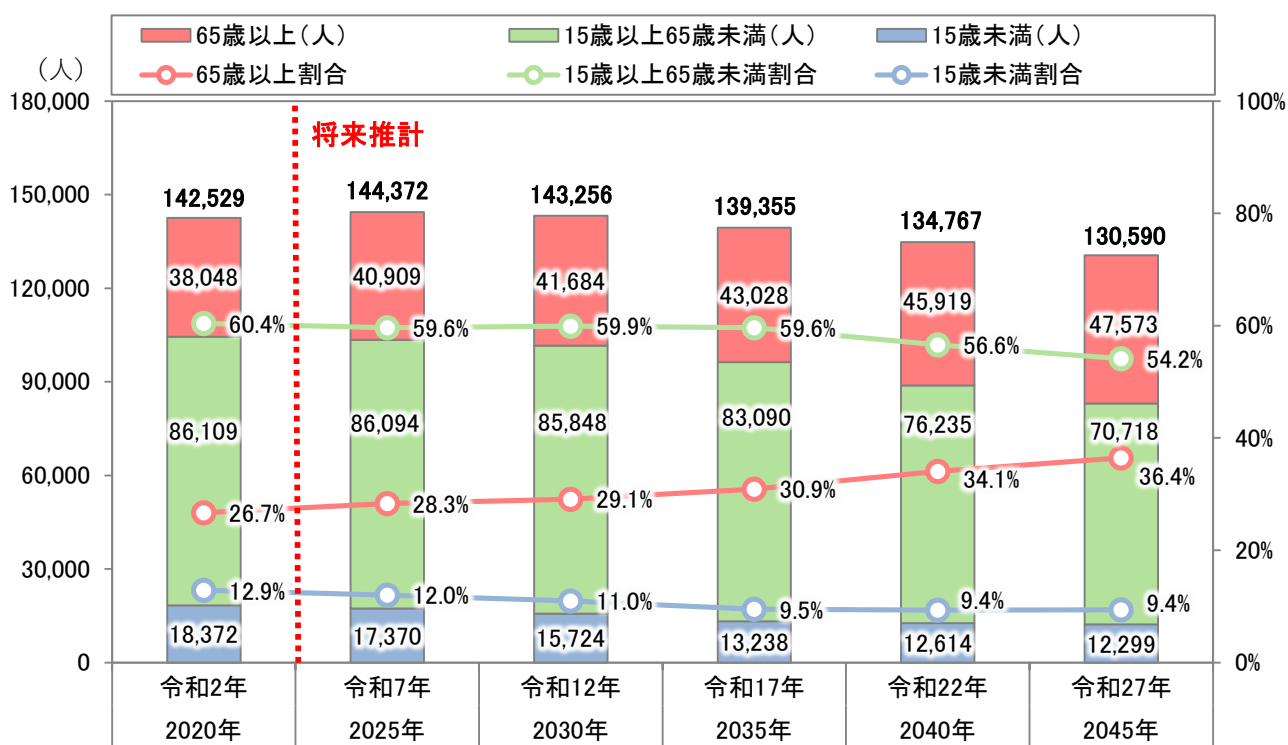
(2) 人口推計

三郷市版人口ビジョンによる人口推計では、本市の人口は、令和2年の約142,500人から令和27年には約130,600人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の12.9%から令和27年には9.4%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、60.4%から54.2%に減少、65歳以上の老年人口割合は、26.7%から36.4%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

	2020年 令和2年	2025年 令和7年	2030年 令和12年	2035年 令和17年	2040年 令和22年	2045年 令和27年
15歳未満（人）	18,372	17,370	15,724	13,238	12,614	12,299
15歳以上65歳未満（人）	86,109	86,094	85,848	83,090	76,235	70,718
65歳以上（人）	38,048	40,909	41,684	43,028	45,919	47,573
総人口（人）	142,529	144,372	143,256	139,355	134,767	130,590
15歳未満割合	12.9%	12.0%	11.0%	9.5%	9.4%	9.4%
15歳以上65歳未満割合	60.4%	59.6%	59.9%	59.6%	56.6%	54.2%
65歳以上割合	26.7%	28.3%	29.1%	30.9%	34.1%	36.4%



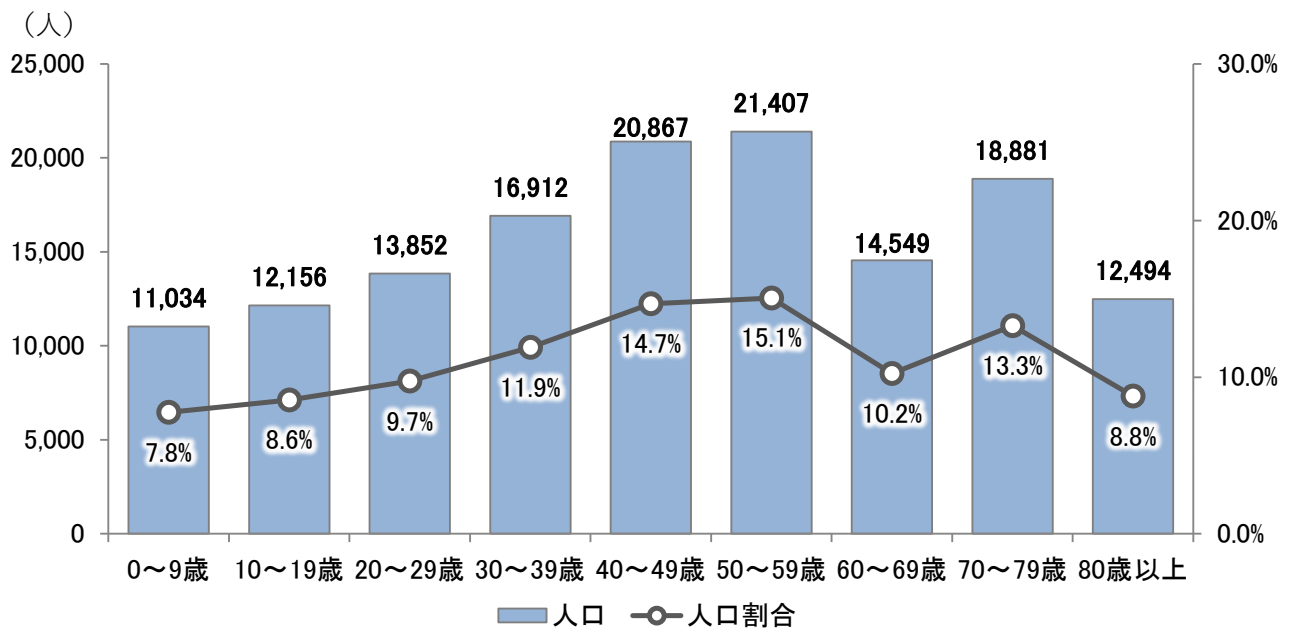
※令和2年は住民基本台帳より抽出した実数値

資料：令和元年度三郷市版人口ビジョン、住民基本台帳

(3) 年齢別人口

令和7年1月1日現在の年齢別人口を見ると、50歳代が約21,400人、40歳代が約20,900人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の32.3%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

(4) 地区別人口及び世帯数

地区別人口を見ると、令和7年時点で、三郷中央地区が24,036人と最も多く、次いで、早稲田地区が22,304人となっています。

令和3年から令和7年にかけての人口の増減率をみると、増加率では、三郷中央地区が最も大きく、4.9%増加しています。減少率では鷹野地区が最も大きく、4.0%減少しています。

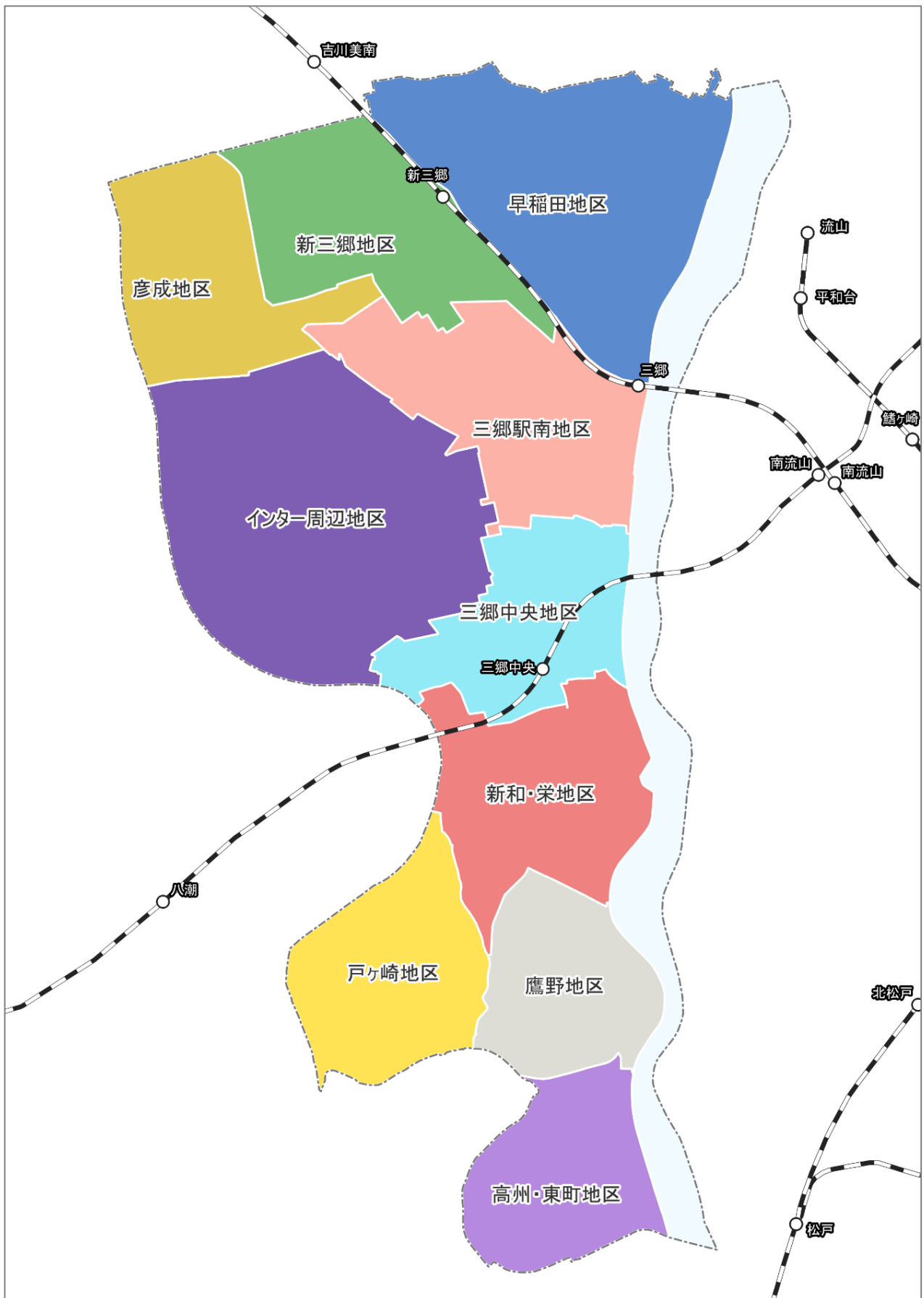
■地区別人口及び世帯数

		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	増減率 (令和3年- 令和7年)
早稲田地区	人口	22,951	22,813	22,548	22,407	22,304	-2.8%
	世帯数	10,520	10,561	10,599	10,686	10,819	2.8%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1	-5.5%
新三郷地区	人口	15,548	15,455	15,320	15,151	15,064	-3.1%
	世帯数	7,410	7,451	7,498	7,528	7,550	1.9%
	1世帯当たり人口	2.1	2.1	2.0	2.0	2.0	-4.9%
彦成地区	人口	17,518	17,386	17,364	17,353	17,290	-1.3%
	世帯数	8,970	9,024	9,112	9,204	9,307	3.8%
	1世帯当たり人口	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	-4.9%
三郷駅南地区	人口	7,125	7,159	7,147	7,066	7,573	6.3%
	世帯数	3,516	3,591	3,606	3,610	3,912	11.3%
	1世帯当たり人口	2.0	2.0	2.0	2.0	1.9	-4.5%
インター周辺地区	人口	10,350	10,321	10,321	10,274	10,395	0.4%
	世帯数	4,417	4,455	4,482	4,509	4,594	4.0%
	1世帯当たり人口	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	-3.4%
三郷中央地区	人口	22,913	23,713	23,815	23,972	24,036	4.9%
	世帯数	9,978	10,370	10,396	10,511	10,588	6.1%
	1世帯当たり人口	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	-1.1%
新和・栄地区	人口	8,719	8,723	8,680	8,679	8,673	-0.5%
	世帯数	4,061	4,135	4,142	4,187	4,253	4.7%
	1世帯当たり人口	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0	-5.0%
鷹野地区	人口	8,232	8,157	8,014	7,947	7,903	-4.0%
	世帯数	3,709	3,725	3,713	3,704	3,731	0.6%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.2	2.1	2.1	-4.6%
戸ヶ崎地区	人口	17,134	16,999	17,001	16,925	16,769	-2.1%
	世帯数	7,707	7,739	7,823	7,899	7,943	3.1%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.2	2.1	2.1	-5.0%
高州・東町地区	人口	12,353	12,268	12,171	12,128	12,112	-2.0%
	世帯数	5,605	5,649	5,728	5,808	5,887	5.0%
	1世帯当たり人口	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1	-6.6%

資料：三郷市町名別世帯数及び人口（各年1月1日現在）

※秘匿人口・世帯数を除く

■地区区分図



資料：三郷市

2.1.2 人の動き

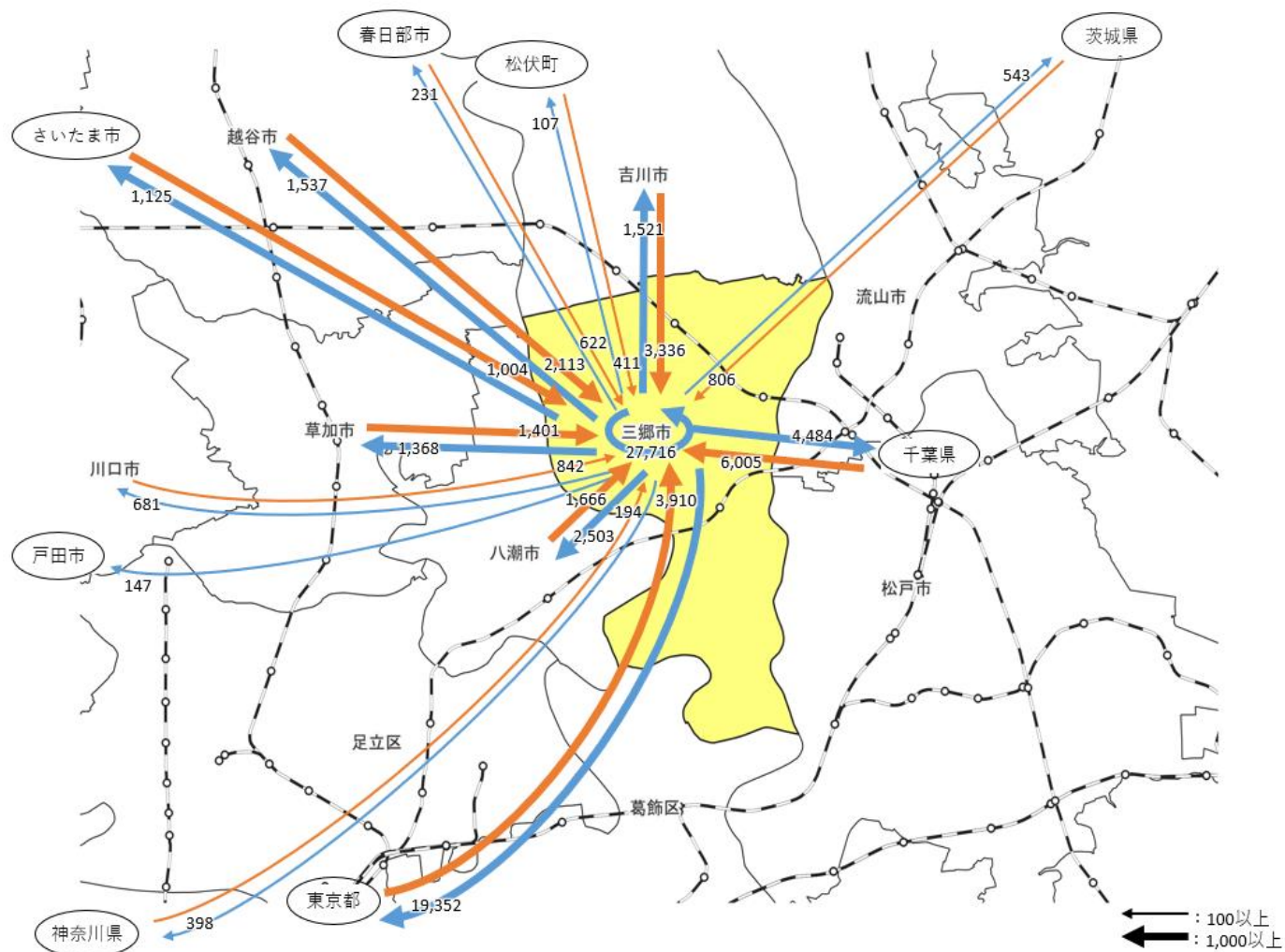
(1) 通勤目的の人の動き

市内に通勤している人が最も多く 27,716 人となっています。

県内他市町への通勤をみると、八潮市 (2,503 人)、越谷市 (1,537 人)、吉川市 (1,521 人)、草加市 (1,368 人)、さいたま市 (1,125 人) が多くなっています。

その他、東京方面や千葉方面へ通勤している人も多くみられます。

■通勤目的における人の動き



資料：国勢調査（令和2年）

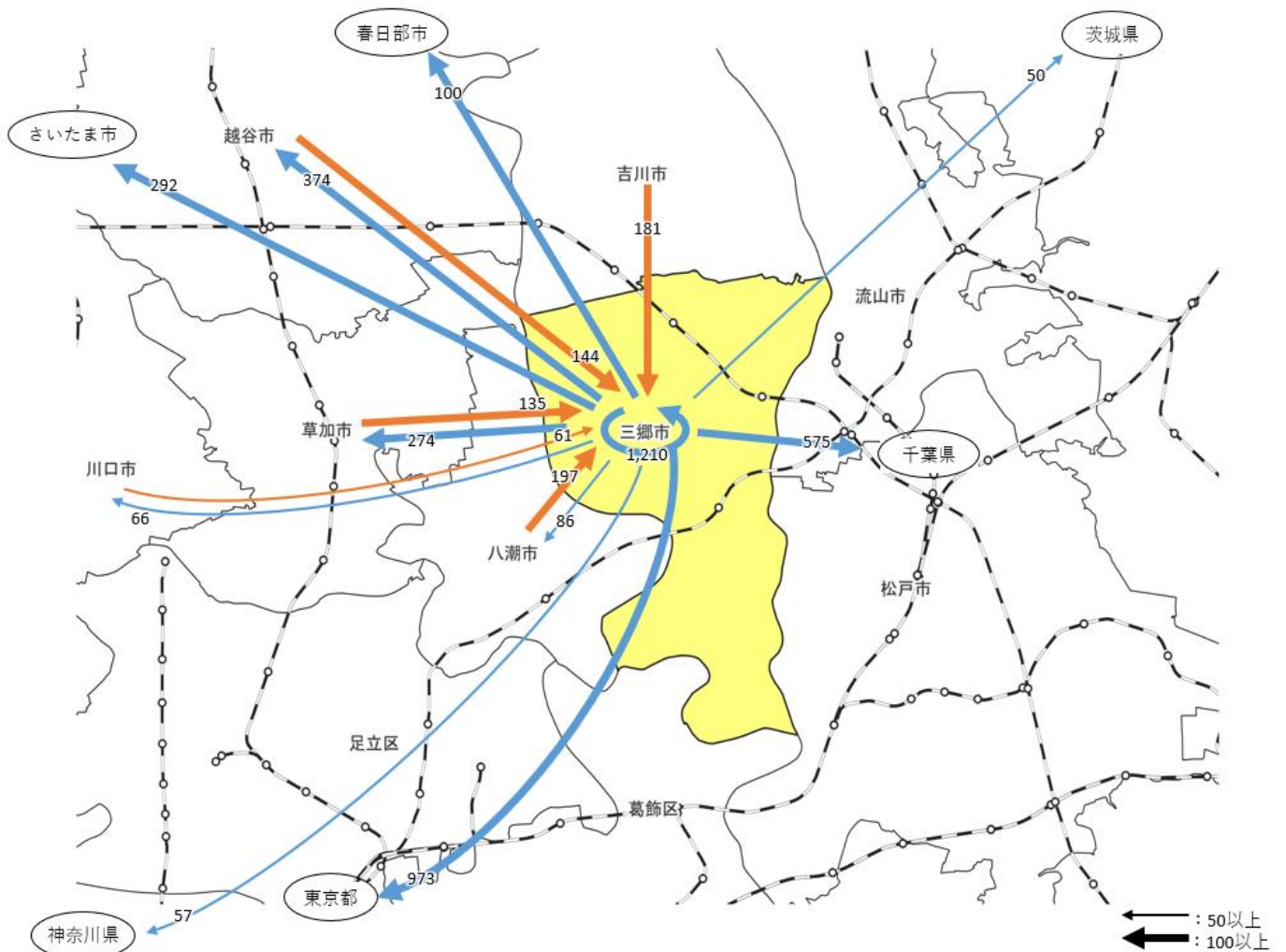
(2) 通学目的の人の動き

市内に通学している人が最も多く1,210人となっています。

県内他市町への通学をみると、越谷市(374人)、さいたま市(292人)、草加市(274人)、春日部市(100人)が多くなっています。

その他、東京方面や千葉方面へ通学している人も多くみられます。

■通学目的における人の動き



資料：国勢調査（令和2年）

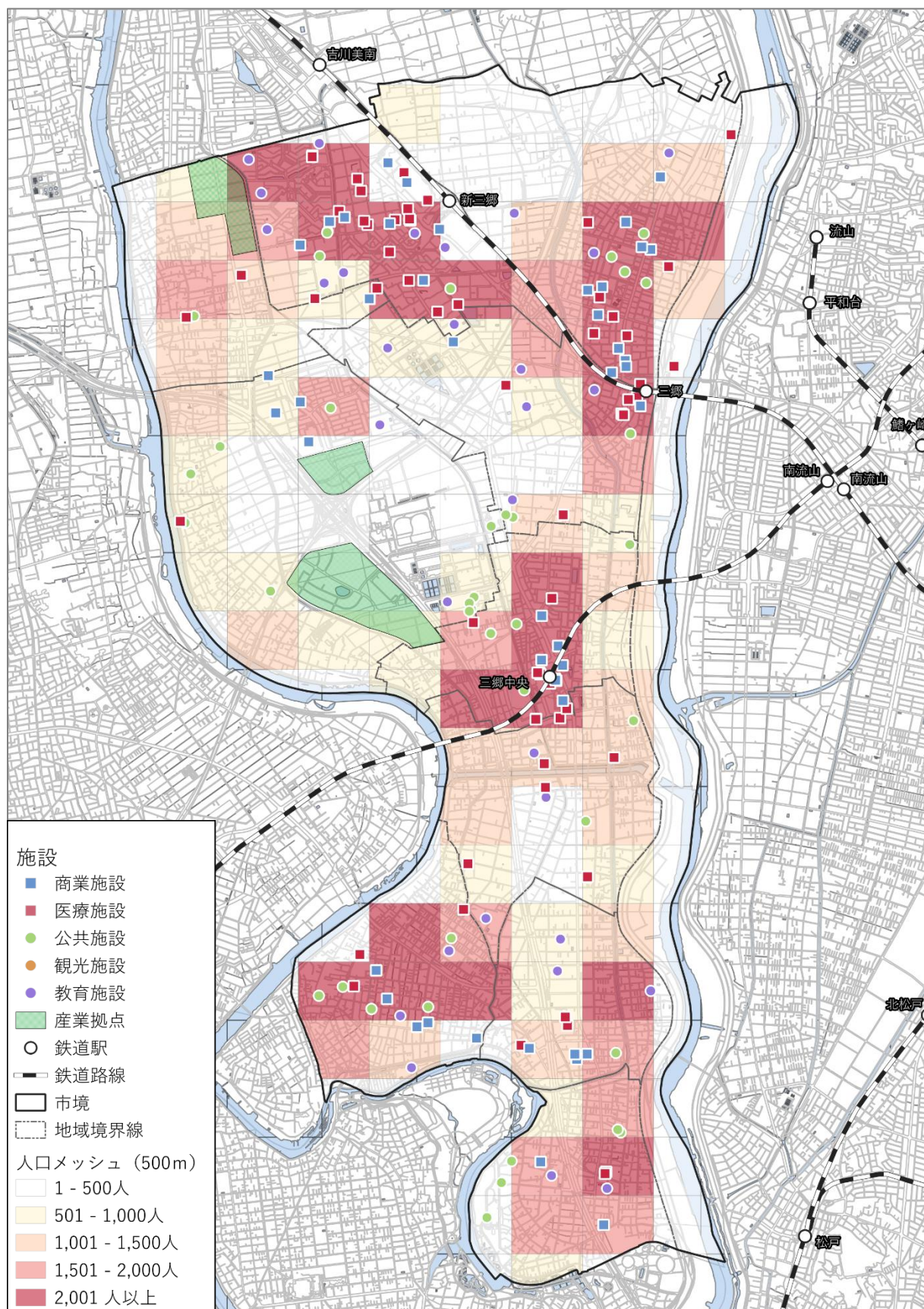
(1) 概観

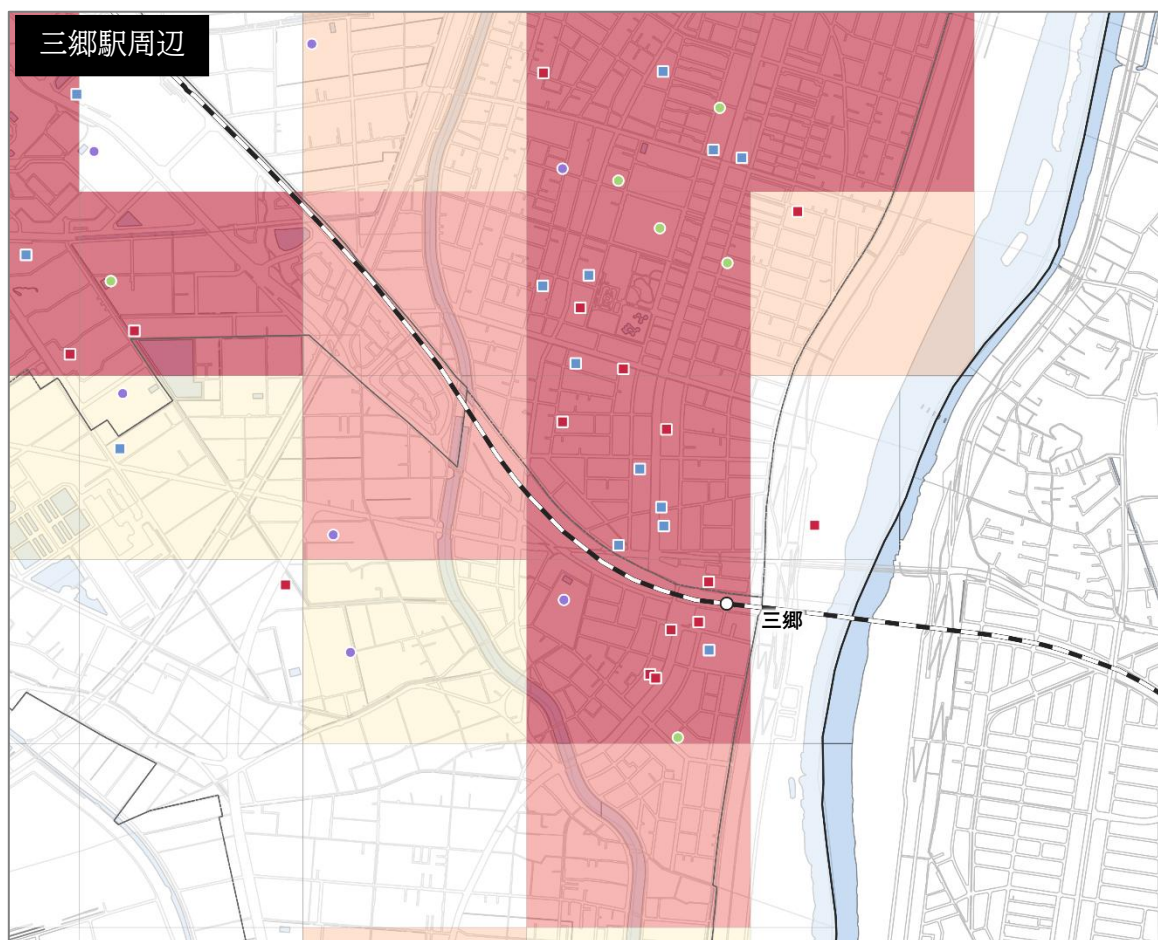
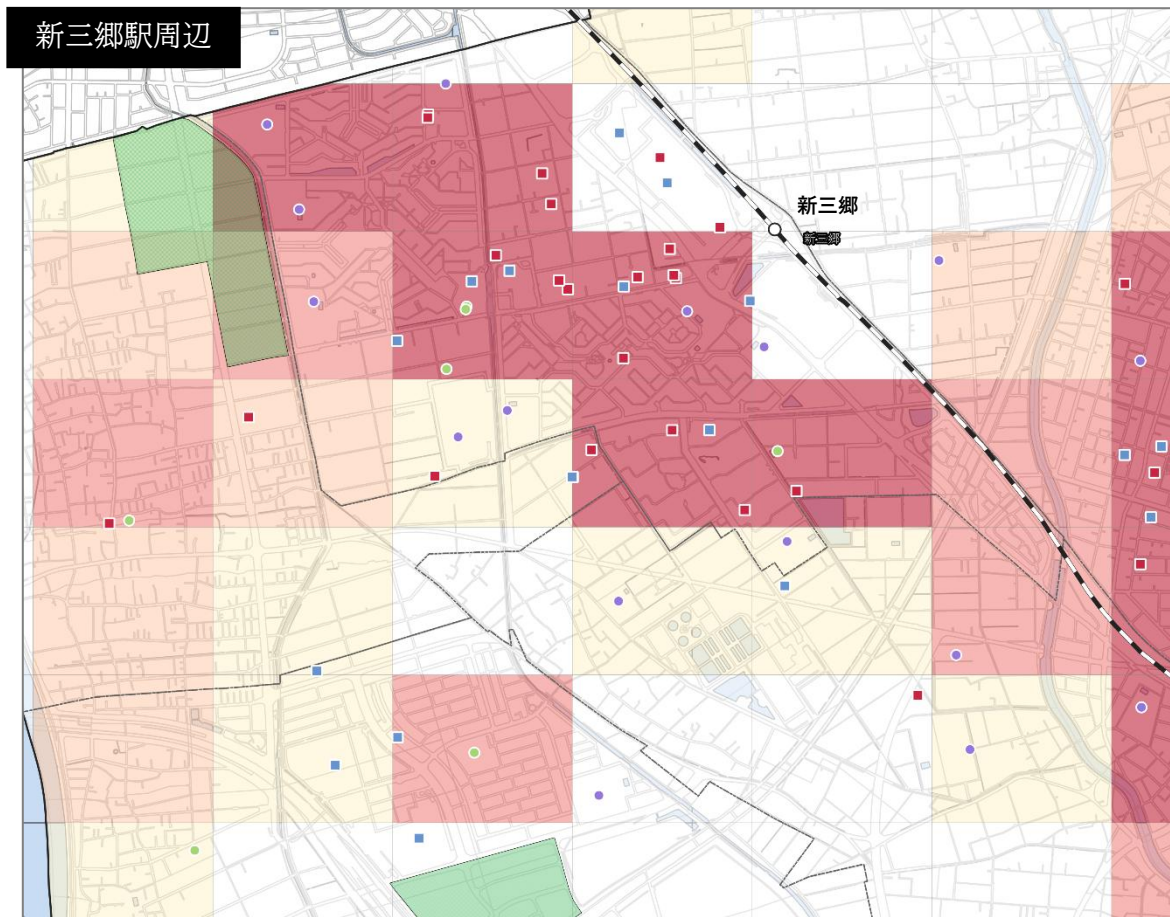
■人口分布

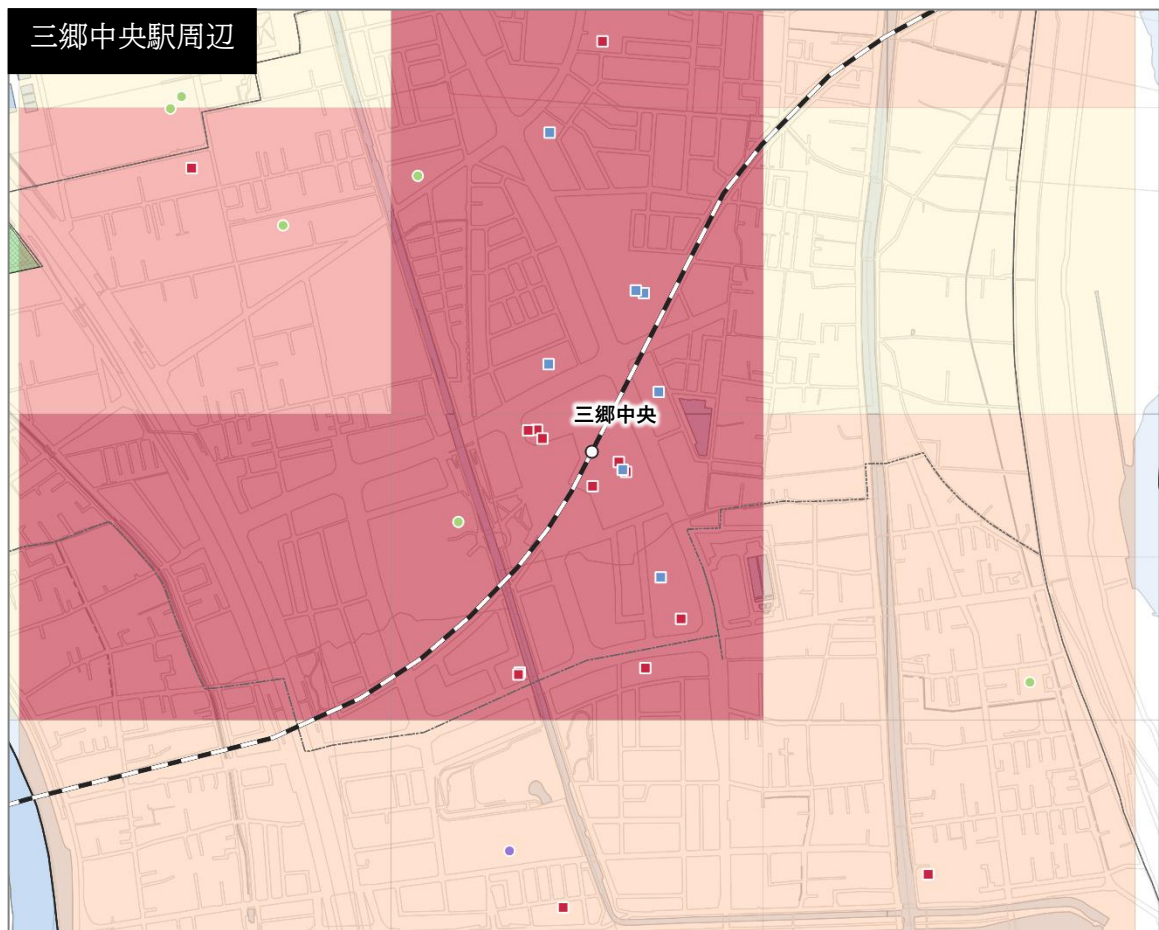


主要施設の立地状況をみると、各地区に商業、医療、公共、教育施設、産業拠点の立地がみられます。

■施設等の立地状況



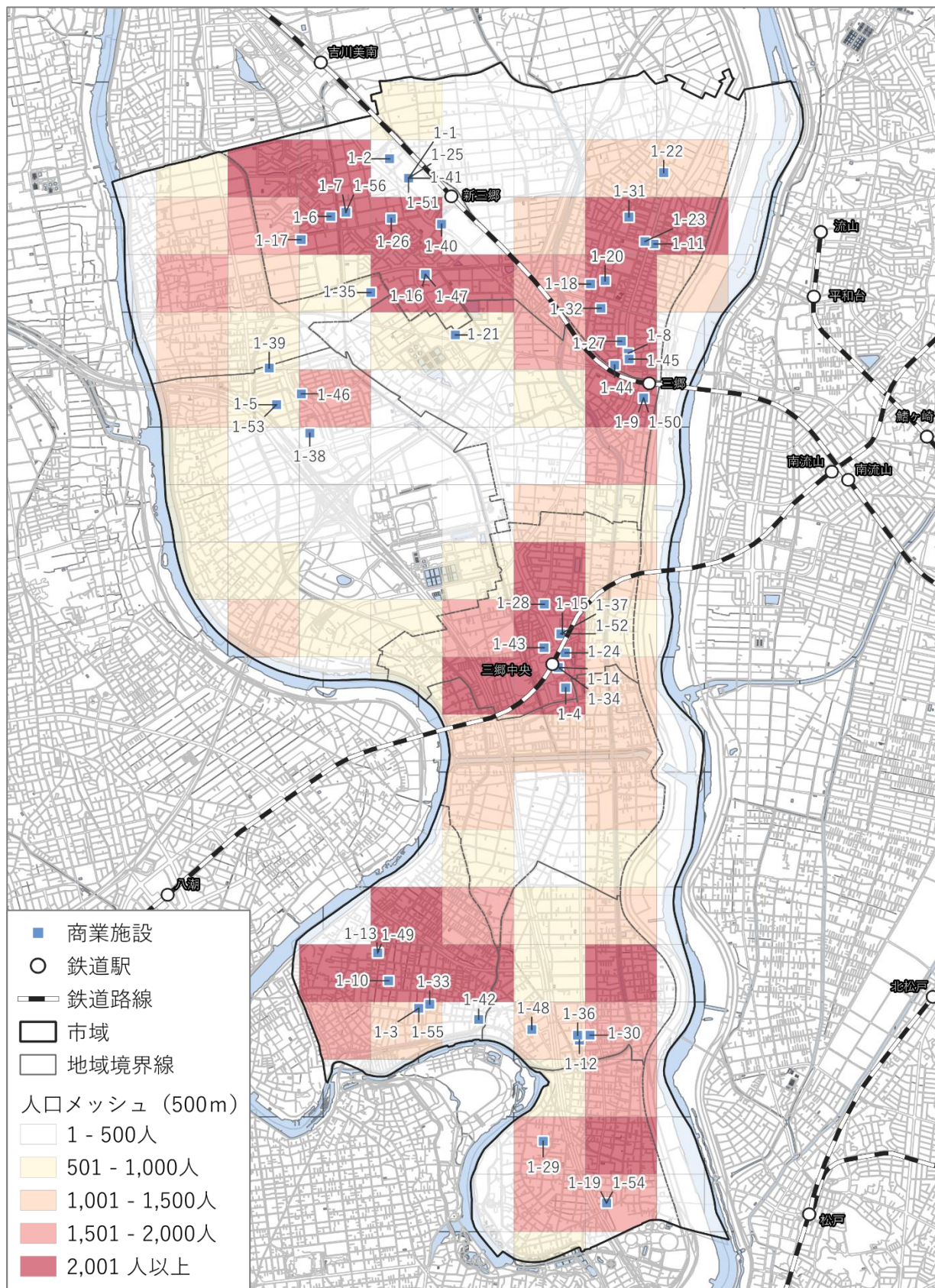




(2) 主な商業施設

商業施設は各地域に立地しており、新三郷駅周辺には大規模店舗の集積がみられます。一方、彦成地区、新和・栄地区には立地がない状況となっています。

■商業施設の立地状況



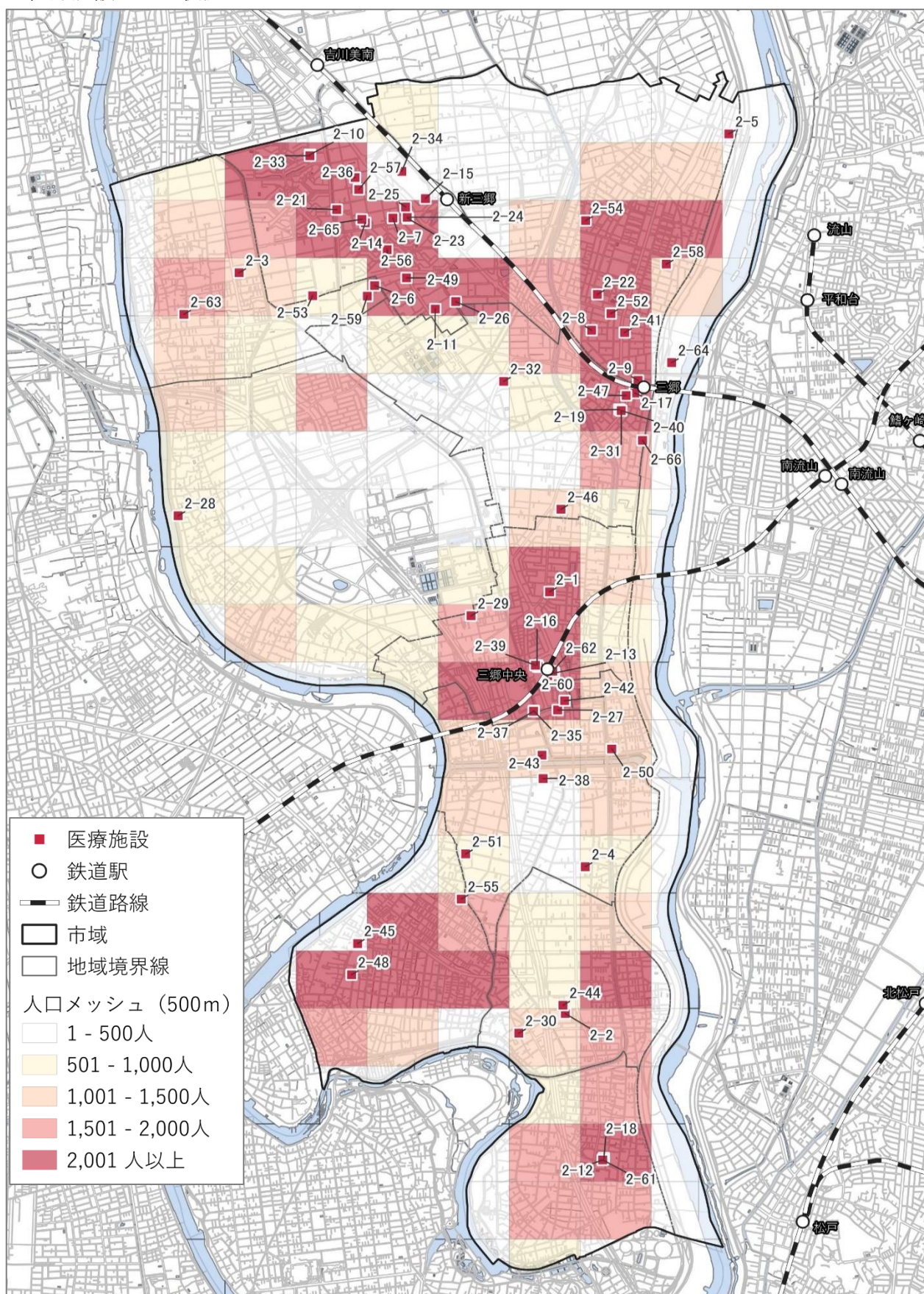
資料：全国大型小売店総覧（2024）、iタウンページ、NAVITIME

種類	No.	店舗名
ショッピングモール	1-1	ららぽーと新三郷
	1-2	COSTCO新三郷
スーパー	1-3	ベルク三郷戸ヶ崎店
	1-4	ヤオコー三郷中央店
	1-5	イトーヨーカドー三郷店
	1-6	アコレみさと団地店
	1-7	ビッグ・エーみさと団地店
	1-8	ビッグ・エー三郷駅前店
	1-9	BLANDE三郷店
	1-10	FOOD OFF ストッカー三郷店
	1-11	おっ母さん食品館三郷店
	1-12	セレクション三郷店
	1-13	いなげや三郷戸ヶ崎店
	1-14	マルエツ三郷中央店
	1-15	オーケー三郷中央店
	1-16	MEGAドン・キホーテ三郷店
	1-17	ボンゴバザール
	1-18	コープみらい早稲田店
	1-19	コモディイイダ三郷店
	1-20	業務スーパー三郷店
ドラッグストア	1-21	ドラッグストアセキ新三郷店
	1-22	ドラッグストアセキ三郷早稲田店
	1-23	マツモトキヨシドラッグストア早稲田団地店
	1-24	マツモトキヨシ三郷中央駅前店
	1-25	マツモトキヨシ新三郷店
	1-26	マツモトキヨシ三郷早稲田店
	1-27	ドラックセイムス三郷中央店
	1-28	ドラックセイムス高州店
	1-29	ドラッグセイムス鷹野店
	1-30	ウエルシア三郷早稲田店
	1-31	クリエイトS・D三郷早稲田店
	1-32	クリエイトS・D三郷戸ヶ崎店
	1-33	くすりの福太郎三郷中央店
	1-34	ダルマ薬局三郷店
ホームセンター	1-35	DCM三郷鷹野店
	1-36	島忠ホームズ三郷中央店
	1-37	スーパービバホーム三郷店
家電量販店	1-38	ヤマダ電機テックランド三郷店
家具量販店	1-39	IKEA新三郷
衣料品店	1-40	しまむら戸ヶ崎店
	1-41	しまむら三郷中央店
	1-42	洋服の青山三郷店
	1-43	AOKI三郷店
	1-44	紳士服コナカ三郷インター店
100円ショップ	1-45	ダイソー三郷鷹野店
	1-46	Can★Doみさと団地店

(3) 主な医療施設

医療施設は各地域に多く立地しており、特に新三郷地区、三郷中央地区に多くみられます。

■医療施設の立地状況



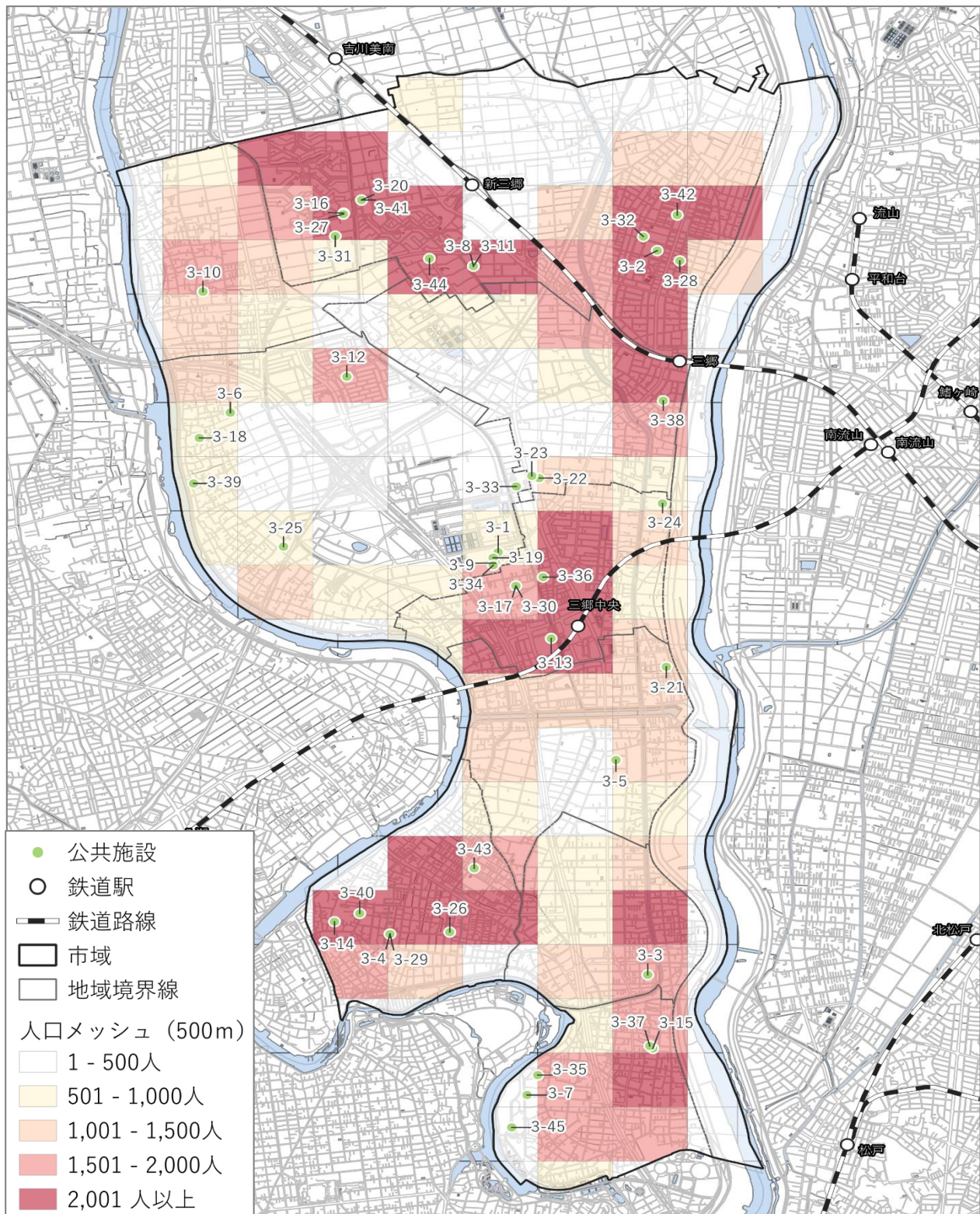
資料：三郷市地域医療情報システム（2025年4月1日時点）

種類	No.	名称	種類	No.	名称
病院	2-1	三郷中央総合病院	一般診療所	2-34	シイノキ眼科
	2-2	みさと健和病院		2-35	みさとメンタルクリニック
	2-3	三愛会総合病院		2-36	藤平耳鼻咽喉科
	2-4	埼玉みさと総合リハビリテーション病院		2-37	まちかどひろばクリニック
	2-5	みさと協立病院		2-38	タムスさくらの杜三郷診療所
	2-6	永井マザーズホスピタル		2-39	みさと中央耳鼻咽喉科・アレルギー科
一般診療所	2-7	高橋レディースクリニック		2-40	こころと眠りのクリニックみさと
	2-8	永井ウィメンズクリニック		2-41	MCクリニック
	2-9	みさと駅前クリニック		2-42	みさと中央クリニック
	2-10	さとうクリニック		2-43	三郷市医師会休日診療所
	2-11	三郷南口駅前眼科診療所		2-44	みさと健和クリニック
	2-12	むらした耳鼻咽喉科		2-45	とがさきクリニック
	2-13	杉浦小児科		2-46	いわさわ内科医院
	2-14	一城クリニック		2-47	鈴木耳鼻咽喉科医院
	2-15	ららぽーと新三郷内科・小児科		2-48	あおばファミリークリニック
	2-16	ふなくし皮膚科クリニック		2-49	さつき内科
	2-17	あじおか眼科クリニック		2-50	立澤外科胃腸科医院
	2-18	かとうぎ眼科		2-51	石橋医院
	2-19	児玉クリニック		2-52	早稲田医院
	2-20	セントラルクリニック三郷中央		2-53	三郷ハートクリニック
	2-21	みさと健和団地診療所		2-54	舘脇医院
	2-22	三郷皮膚科医院		2-55	仁心内科クリニック
	2-23	かわぐち泌尿器・内科クリニック		2-56	みさと団地中央診療所
	2-24	新三郷駅前眼科		2-57	皮膚科ダーマテック新三郷
	2-25	レッツ大腸肛門クリニック		2-58	クリニックふれあい早稲田
	2-26	たにぐちファミリークリニック		2-59	長村皮膚科クリニック
	2-27	三郷中央きむら眼科		2-60	コウ整形外科クリニック
	2-28	かみぐちクリニック		2-61	みさとファミリークリニック
	2-29	うつみ内科クリニック		2-62	あいえむクリニック
	2-30	みさとホームケア診療所		2-63	しみず泌尿器科・内科クリニック
	2-31	みさと在宅診療所		2-64	みさと眼科
	2-32	すこやかクリニック三郷		2-65	イムス三郷クリニック
	2-33	西本眼科		2-66	かばのこ小児科

(4) 主な公共施設

公共施設は各地域に多く立地しており、特に三郷中央駅周辺や三郷市役所周辺に多くみられます。

■ 公共施設の立地状況



資料：三郷市 HP

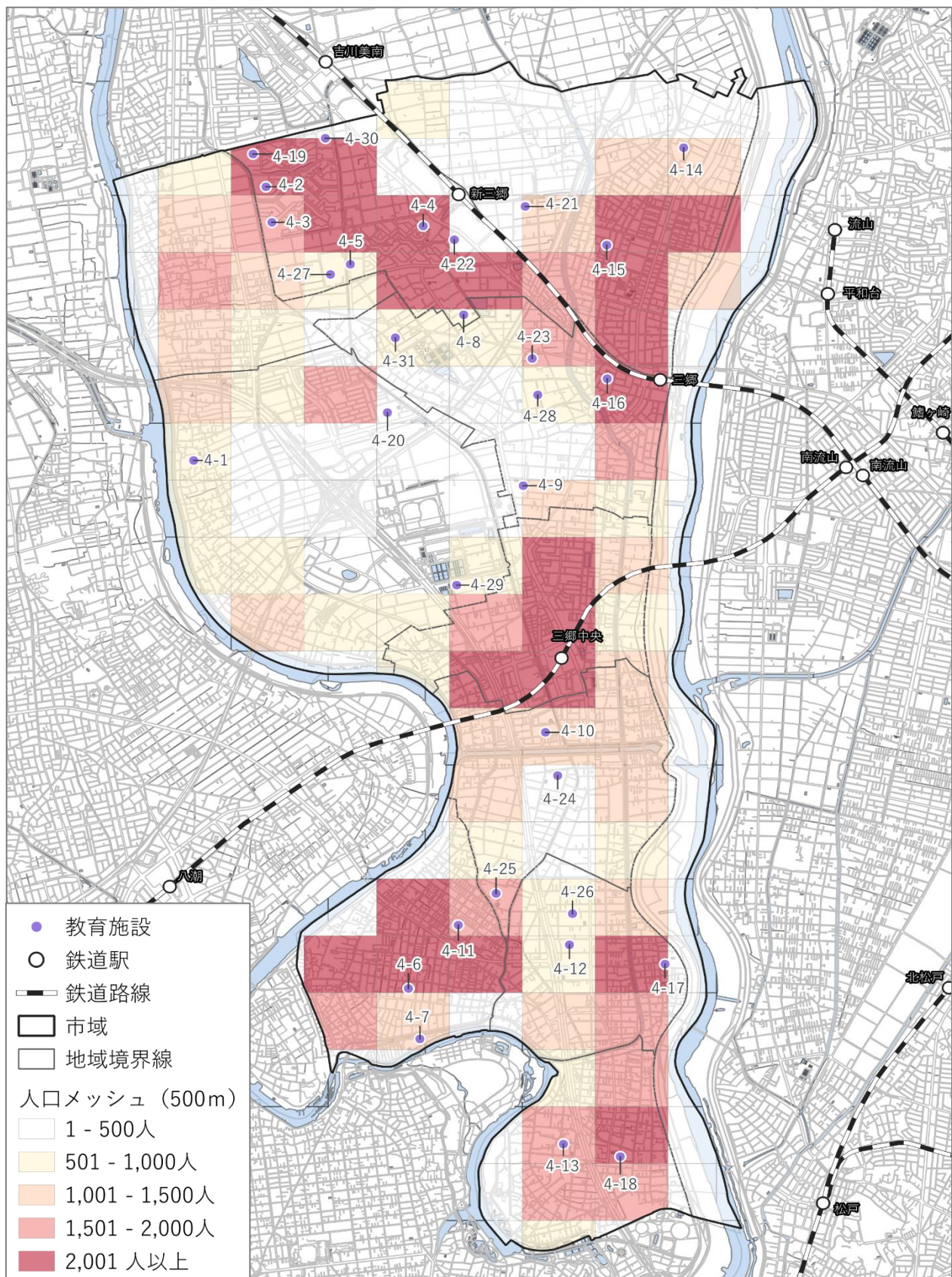
種類	No.	名称
市役所	3-1	三郷市役所
文化センター	3-2	文化会館
	3-3	鷹野文化センター
	3-4	コミュニティセンター
	3-5	東和東地区文化センター
	3-6	彦成地区文化センター
	3-7	高州地区文化センター
公民館 コミュニティ センター	3-8	北公民館
	3-9	青少年ホーム
	3-10	世代交流館ふれあいパーク
	3-11	瑞沼市民センター
	3-12	ピアラシティ交流センター
	3-13	三郷中央におどりプラザ
	3-14	戸ヶ崎ふれあいひろば
	3-15	ふれあいの郷下新田
展示室	3-16	希望の郷交流センター
	3-17	郷土資料館
保健・福祉 老人福祉 センター	3-18	彦成小学校講堂記念館
	3-19	健康福祉会館
		三郷市社会福祉協議会
		三郷市シルバー人材センター
	3-20	ほっとサロン・いきいき
	3-21	しいのみ学園
	3-22	ワークセンターしいの木
		障がい者就労支援センター
	3-23	さつき学園
	3-24	岩野木老人福祉センター
	3-25	彦沢老人福祉センター
児童館 児童センター	3-26	戸ヶ崎老人福祉センター
	3-27	北児童館
	3-28	早稲田児童センター
	3-29	南児童センター
図書館	3-30	市立図書館
	3-31	北部図書館
	3-32	早稲田図書館
体育館	3-33	総合体育館
	3-34	勤労者体育館
	3-35	高州地区体育館
郵便局	3-36	三郷郵便局
	3-37	高州郵便局
	3-38	三郷一郵便局
	3-39	彦成郵便局
	3-40	戸ヶ崎郵便局
	3-41	みさと団地内郵便局
	3-42	丹後郵便局
	3-43	天王橋通郵便局
	3-44	さつき郵便局
公園	3-45	みさと公園

(5) 主な教育施設

教育施設は、新三郷地区、三郷駅南地区に多く立地しています。

一方で、彦成地区、三郷中央地区には立地がみられない状況となっています。

■教育施設の立地状況



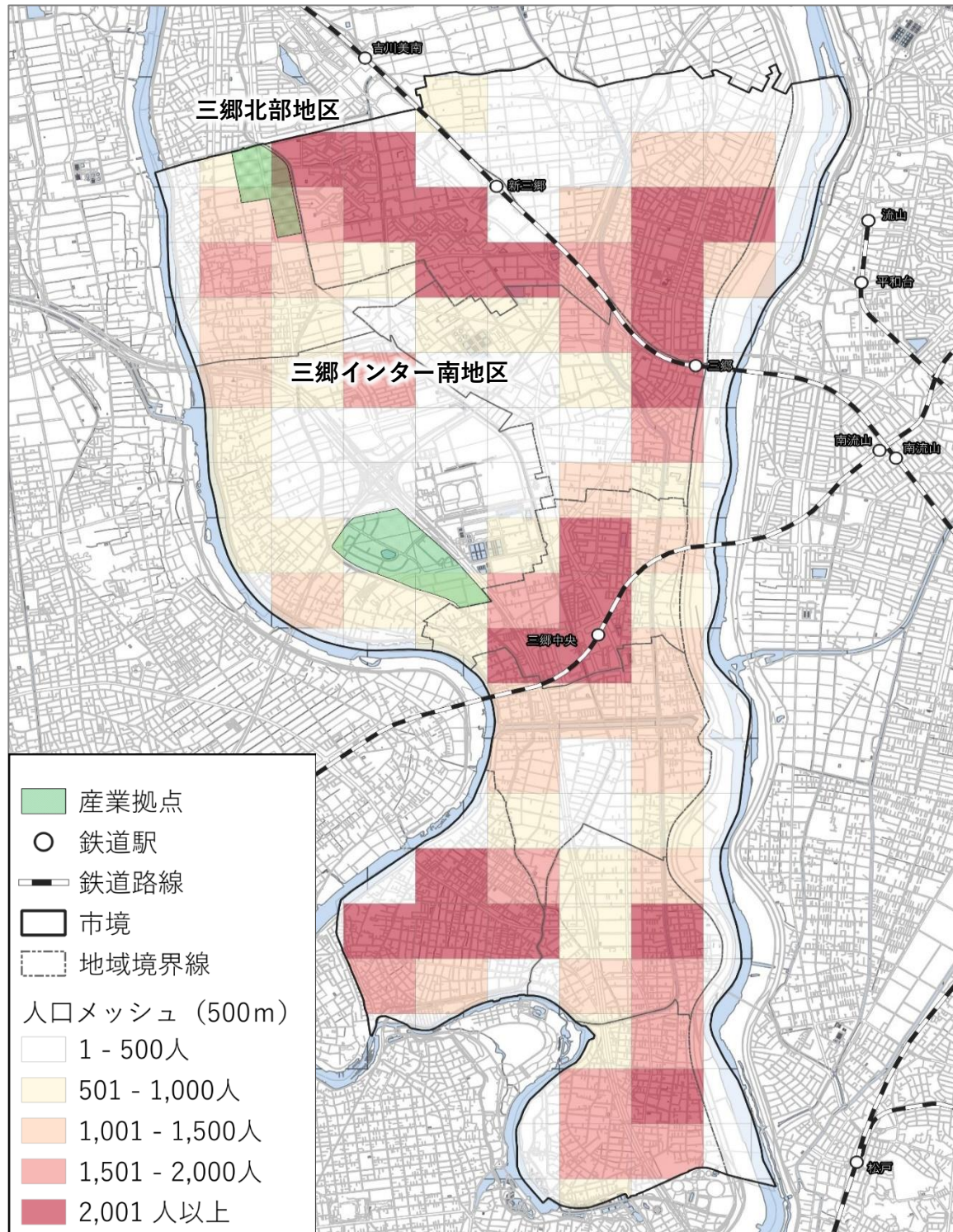
資料：三郷市ガイドブック（令和6年4月時点）

種類	No.	名称
小学校	4-1	彦成小学校
	4-2	彦糸小学校
	4-3	彦郷小学校
	4-4	桜小学校
	4-5	立花小学校
	4-6	前谷小学校
	4-7	吹上小学校
	4-8	瑞木小学校
	4-9	幸房小学校
	4-10	新和小学校
	4-11	戸ヶ崎小学校
	4-12	鷹野小学校
	4-13	高州小学校
	4-14	前間小学校
	4-15	丹後小学校
	4-16	早稲田小学校
	4-17	八木郷小学校
	4-18	高州東小学校
中学校	4-19	彦糸中学校
	4-20	北中学校
	4-21	早稲田中学校
	4-22	彦成中学校
	4-23	瑞穂中学校
	4-24	栄中学校
	4-25	前川中学校
	4-26	南中学校
高等学校	4-27	県立三郷工業技術高校
	4-28	県立三郷北高校
	4-29	県立三郷高校
専門学校	4-30	獨協医科大学附属看護専門学校三郷校
特別支援学校	4-31	県立三郷特別支援学校

(6) 主な産業拠点

産業拠点は、彦成地区の「三郷北部地区」、インター周辺地区の「三郷インター南地区」に立地しています。なお、「三郷北部地区」については、令和9年3月末まで、三郷北部地区土地区画整理事業の事業期間となりますが、将来的に産業活動の拠点及び流通業務機能の利便を増進する工業系の土地利用が図られる地域として、令和2年3月に用途地域を含む都市計画の変更が行われています。

■工業系土地利用の状況



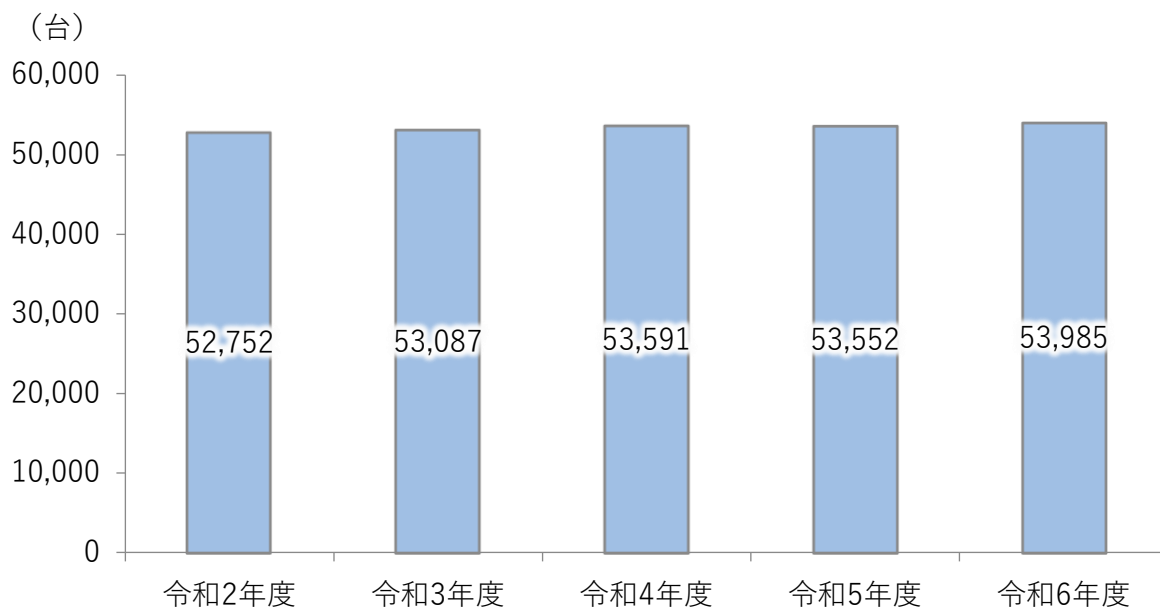
資料：三郷市

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和7年3月末現在で約54,000台となっています。令和3年に比べて、約1,200台増加しています。

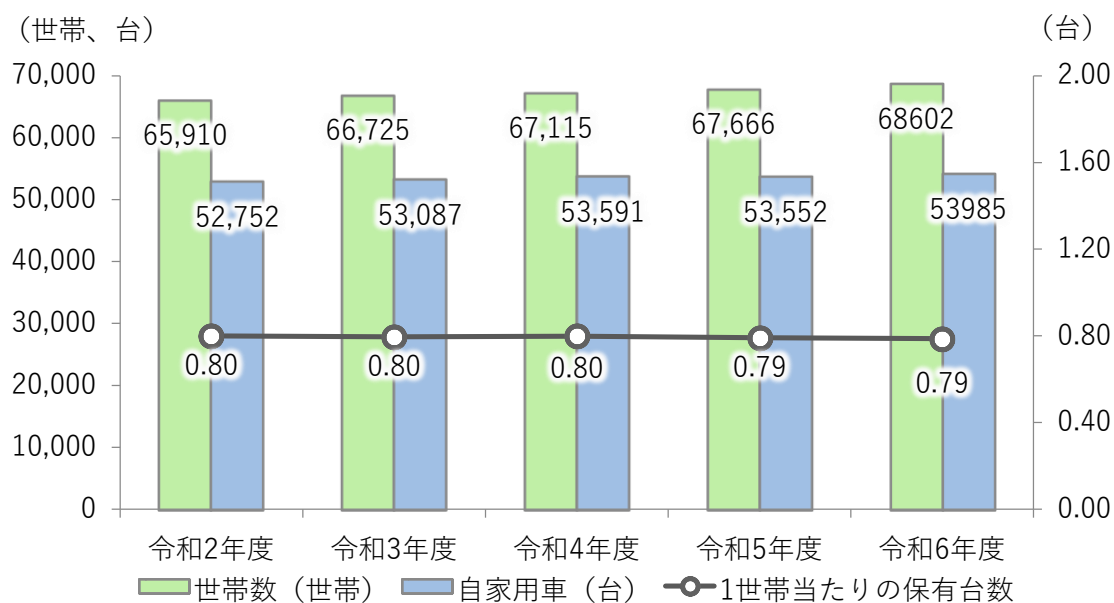
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和7年3月末現在で約0.79台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年3月末現在）

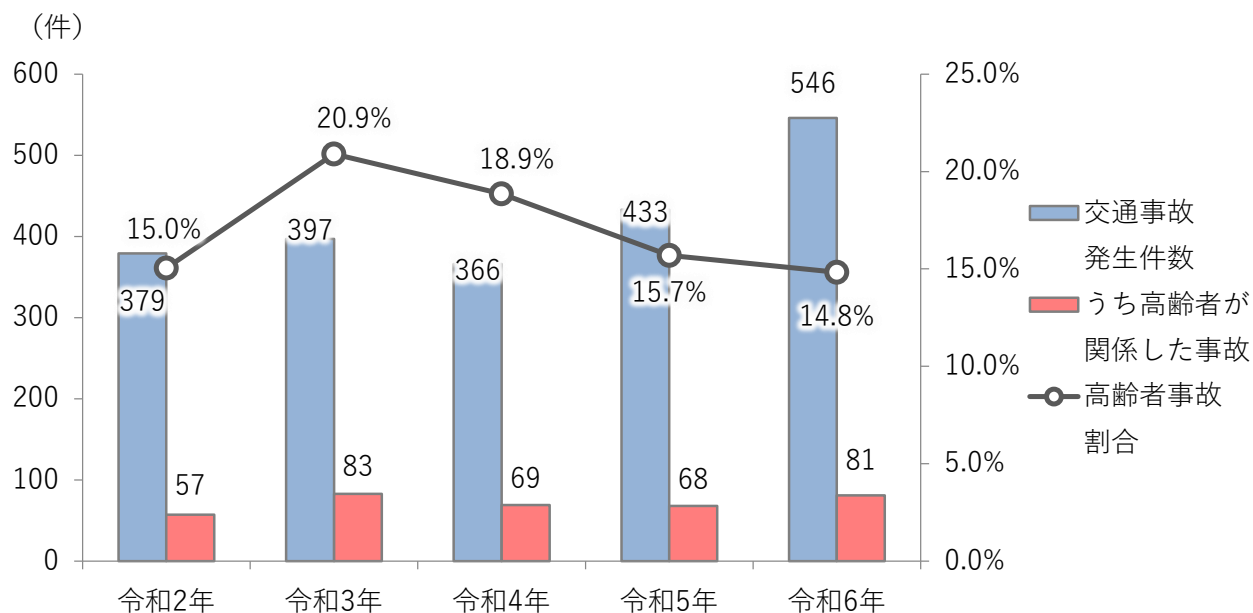
■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年3月末現在）

2.1.5 高齢者の事故件数

令和3年から、交通事故発生件数は概ね減少傾向にありましたが、令和5年からは再び増加に転じています。65歳以上の高齢者による交通事故割合は15～21%程度で推移しており、令和6年における高齢者事故割合は14.5%となっています。



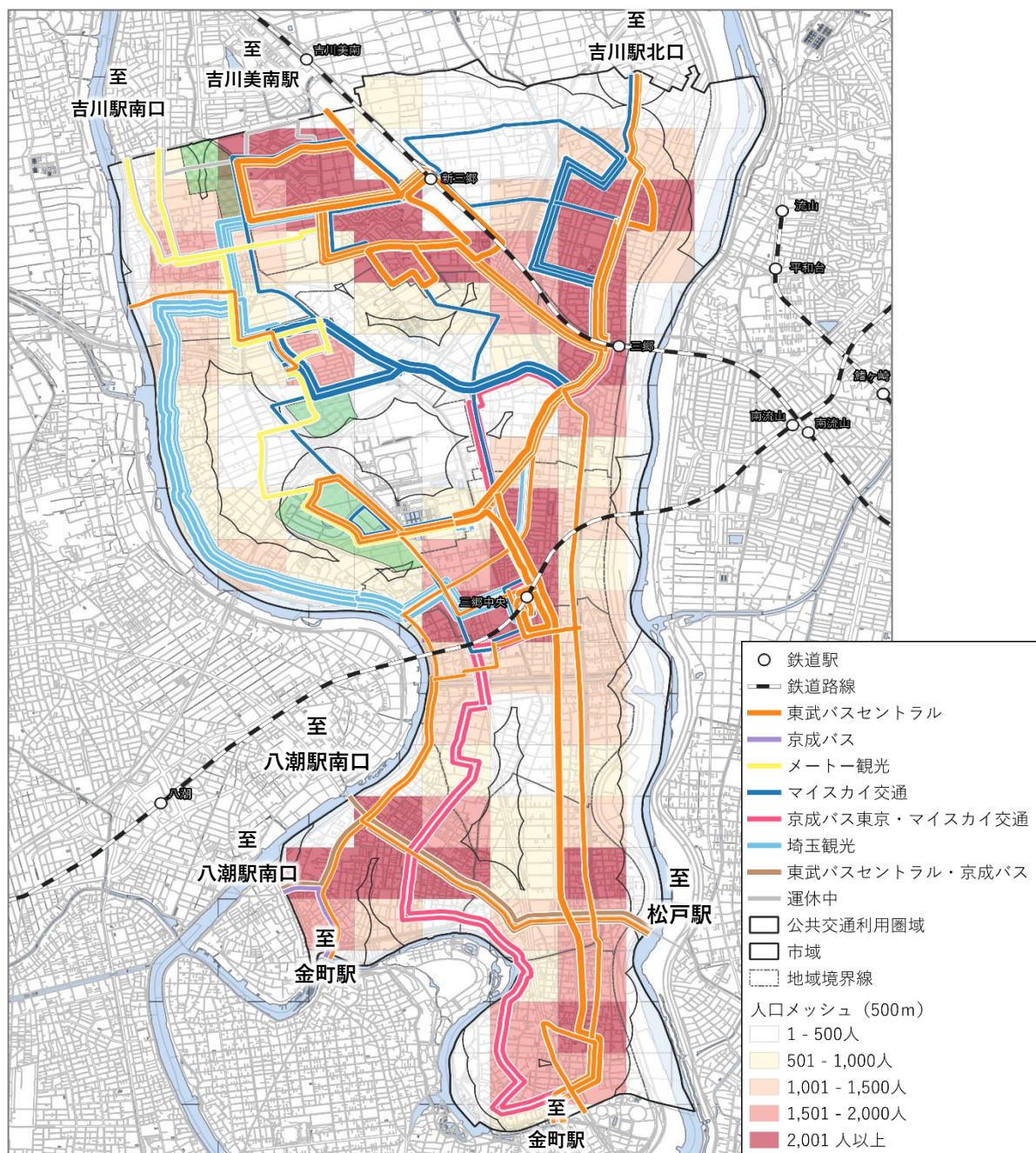
資料：埼玉県警交通事故統計資料 HANDBOOK および三郷市

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

本市の公共交通は、JR 武蔵野線が市北部を北西に、つくばエクスプレスが市中央部を東西に運行しています。また、鉄道駅を中心として各地域に網羅的に、路線バス、コミュニティバスが運行しており、施設等による送迎も行われています。このほかに、市内外への移動手段としてタクシーが運行しています。

■三郷市の市内の地域公共交通



2.2.2 地域公共交通の利用状況

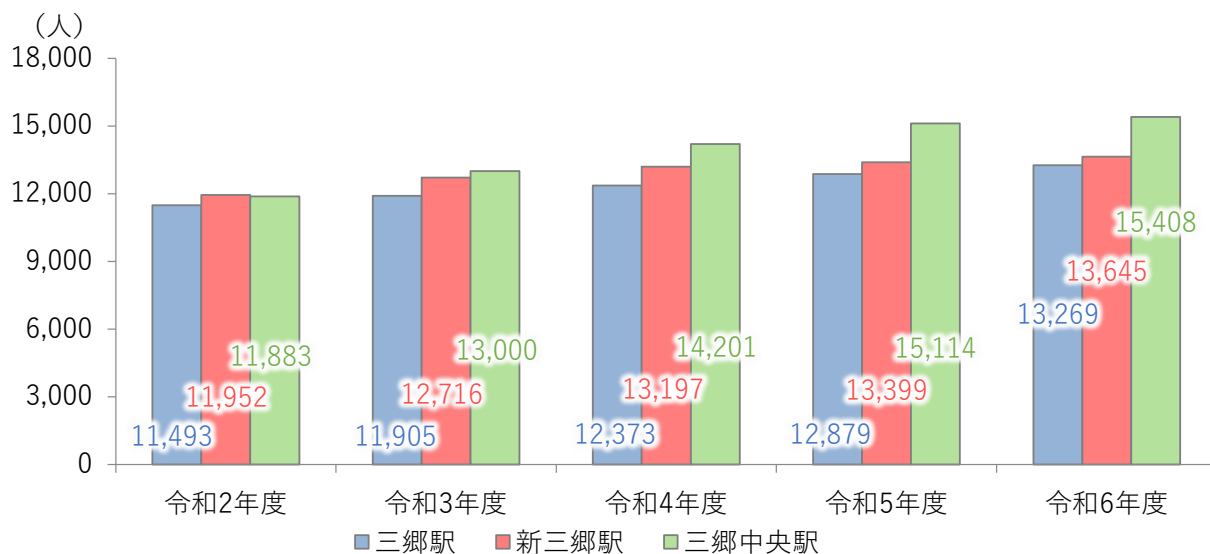
(1) 鉄道

鉄道は JR 武蔵野線、つくばエクスプレスが運行しており、JR 三郷駅・新三郷駅、つくばエクスプレス三郷中央駅の計 3 駅があります。

令和 6 年度の 1 日平均乗車人員は、三郷中央駅が約 15,400 人と最も多くなっており、新三郷駅では約 13,600 人、三郷駅では約 13,200 人となっています。

推移をみると、令和元年度から令和 2 年度にかけて利用の落ち込みがみられていましたが、令和 3 年度から増加傾向にあります。

■ 1 日平均乗車人員



資料：東日本旅客鉄道(株)および首都圏新都市鉄道(株)

(2) 路線バス

路線バスは、東武バスセントラル(株)、マイスカイ交通(株)、京成バス東京(株)、メートー観光(株)、京成バス(株)の 5 社により運行しており、市内鉄道 3 駅を起点として、市役所やピアラシティ、市外への駅などを結ぶ 32 系統が運行されています。令和元年度までは、(株)グローバル交通の路線が運行されていましたが、令和元年 12 月 31 日を以て廃止となっています。

路線バスの年度別輸送人員は、令和 6 年度は約 701 万人となっています（参考：令和元年度は約 803 万人）。総運行便数は、直近 5 年間で減少傾向にあり、令和 6 年度は 901 便となっています。

■ 会社別路線バス利用者数の推移

路線バス	令和 2 年度			令和 3 年度			令和 4 年度			令和 5 年度			令和 6 年度		
	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均
東武バスセントラル	2,991,746	386	21.2	3,156,679	457	18.9	3,471,592	472	20.2	3,543,144	454	21.4	3,570,835	454	21.5
マイスカイ交通	629,191	201	8.6	720,936	234	8.4	729,000	121	16.5	670,000	108	17.2	677,000	110	16.9
京成タウンバス	122,452	24	14.0	119,999	24	13.7	121,174	24	13.8	142,044	24	16.2	132,848	24	15.2
グローバル交通	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
メートー観光	121,535	68	4.9	126,668	46	7.5	126,609	51	6.8	119,586	44	7.4	104,464	46	6.2
京成バス	2,109,122	306	18.9	2,201,332	306	19.7	2,349,994	286	22.5	2,460,803	286	23.6	2,527,882	267	25.9
合 計	5,974,046	985	16.6	6,325,614	1,067	16.2	6,798,369	954	19.5	6,935,577	916	20.7	7,013,029	901	21.3

資料：東武バスセントラル(株)、マイスカイ交通(株)、京成バス東京(株)（旧：京成タウンバス(株)）、メートー観光(株)、京成バス(株)

(3) コミュニティバス

コミュニティバスは、埼玉観光㈱が本市からの委託を受け、事業者撤退路線を引き継ぎ、市内鉄道3駅や市役所、ピアラシティを結ぶ7系統が運行されています。

コミュニティバスは令和元年度より運行が開始され、利用者は増加傾向にあり、令和6年度で約9.9万人となっています。

■コミュニティバス利用者数の推移

コミュニティバス	令和2年度			令和3年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度		
	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均	利用者数	便数	1便平均
埼玉観光	79,363	50	4.3	89,118	50	4.9	90,585	38	6.5	93,655	38	6.8	98,671	38	7.1
合 計	79,363	50	4.3	89,118	50	4.9	90,585	38	18.9	93,655	38	6.8	98,671	38	7.1

資料：埼玉観光㈱

※令和2年度及び令和3年度の便数については、平日の運行便数（44 便）と休日のみ運行している系統の運行便数（6 便）を合算したものを記載している。また、令和4年度及び令和6年度については、平日の運行便数のみを記載している。なお、令和4年11月1日より平日の朝夕に運行する一部系統において新三郷駅西口への乗入れを開始したことに伴い、便数の計上方法の変更に併せて令和3年度から令和4年度にかけて便数の変更が生じている。

■令和6年度路線バス・コミュニティバス運行状況

会社名	No	経路	系統No	利用者数(R6.4～R7.3)			運行回数	
				年間 (人)	日平均 (人)	便平均 (人)	(往路) (便)	(復路) (便)
東武バス セントラル(株)	1	三郷駅北口～早稲田循環	早 0 1	371,647	1,018	16.7	0	61
	2	三郷中央駅～早稲田循環	早 0 1	13,059	36	35.8	0	1
	3	三郷駅北口～吉川駅北口 (吉川車庫)	三 1 3 . 1 5	109,072	299	10.3	14	15
	4	三郷中央駅～亀有駅	有 5 1	1,755	15	7.4	1	1
	5	八潮駅南口 (三郷中央駅) ～松戸駅	松 0 3・0 4・0 5	275,557	755	15.7	24	24
	6	(新三郷駅～) みさと団地～大膳橋～金町駅	金 5 2	1,507,459	4,130	33.0	62	63
	7	新三郷駅～中央通り～金町駅	金 5 4	377,827	1,035	34.5	15	15
	8	新三郷駅北循環	三 0 7	162,507	445	15.4	0	29
	9	新三郷駅南循環	三 0 8	296,941	814	14.0	0	58
	10	獨協大学前駅～ピアラシティ	松原 3 1	779	7	3.3	1	1
	11	東金町循環	金 5 0	54,661	150	21.4	7	0
	12	新三郷駅～サブセンター～吉川美南駅	三 1 0	4,487	18	9.1	1	1
	13	三郷駅流通団地北・中央・南・東～三郷駅・三郷中央駅～三郷駅流通団地北・中央・南・東・三郷中央駅～三郷駅	流通 0 1	167,168	458	22.9	20	0
	14	流通団地北・中央・南・東～三郷駅	流通 0 2	227,916	624	15.6	21	19
		小 計		3,570,835	9,804	21.6	166	288
マイスカイ 交通(株)	1	三郷中央駅～みさと公園前～金町駅南口	M 1 0	149,000	408	17.0	11	13
	2	三郷駅南口～みさと公園前～金町駅南口	M 0 1	282,000	773	17.6	23	21
	3	三郷駅南口～ピアラシティ循環 (右、左)	M 0 5	168,000	460	13.9	33	0
	4	新三郷駅東口～丹後橋～三郷駅北口	M 3 1	63,000	173	86.3	1	1
	5	新三郷駅東口～仁蔵橋東～三郷駅北口	M 0 2 - 1	4,000	0	0.0	0	0
	6	新三郷駅東口～三郷駅北口～三郷中央駅	M 0 2		0	0.0	0	0
	7	マイスカイ車庫～三郷駅北口～三郷中央駅	M 6 0	4,000	16	16.2	0	1
	8	後谷～三郷駅北口	M 6 1		0	0.0	1	0
	9	南部地区循環	M 0 3	5,000	20	6.7	3	0
	10	新三郷駅西口～三郷市役所～三郷中央駅	M 0 8	2,000	5	2.7	1	1
		小 計		677,000	1,856	16.9	73	37
京成 タウンバス(株)	1	三郷中央駅～金町駅南口	金 0 2	132,848	364	15.2	6	6
	2	三郷駅南口～金町駅南口	金 0 2				6	6
		小 計		132,848	364	15.2	12	12
メートー観光(株)	1	新三郷駅西口～吉川駅南口	M 1	104,313	286	6.8	21	21
	2	三郷中央駅～ピアラシティ～吉川駅南口	M 3	151	0	0.1	2	2
		小 計		104,464	286	6.2	23	23
京成バス(株)	1	八潮駅南口 (戸ヶ崎操車場) ～金町駅	金 6 1	1,945,461	5,330	24.2	111	109
	2	八潮駅南口～戸ヶ崎操車場～松戸駅	松 0 5	570,029	1,562	34.0	22	24
	3	八潮駅南口～新中川橋経由～松戸駅	松 0 4	12,392	34	34.0	1	0
		小 計		2,527,882	6,926	25.9	134	133
埼玉観光(株)	1	三郷中央駅～ピアラシティ	彦 0 1	98,671	270	7.1	5	6
	2	三郷市役所～ピアラシティ	彦 0 2				3	2
	3	三郷駅南口～新三郷駅西口	彦 0 3				※1	※1
	4	三郷中央駅～新三郷駅西口	彦 0 4				※1	※1
	5	三郷駅南口～ピアラシティ	彦 0 5				※1	※1
	6	三郷中央駅～新三郷駅西口 (ピアラシティ等通過)	彦 0 6				10	9
	7	三郷市役所～新三郷駅西口	彦 0 7				1	2
		小 計		98,671	270	7.1	19	19
合 計				7,111,700	19,505	20.8	427	512

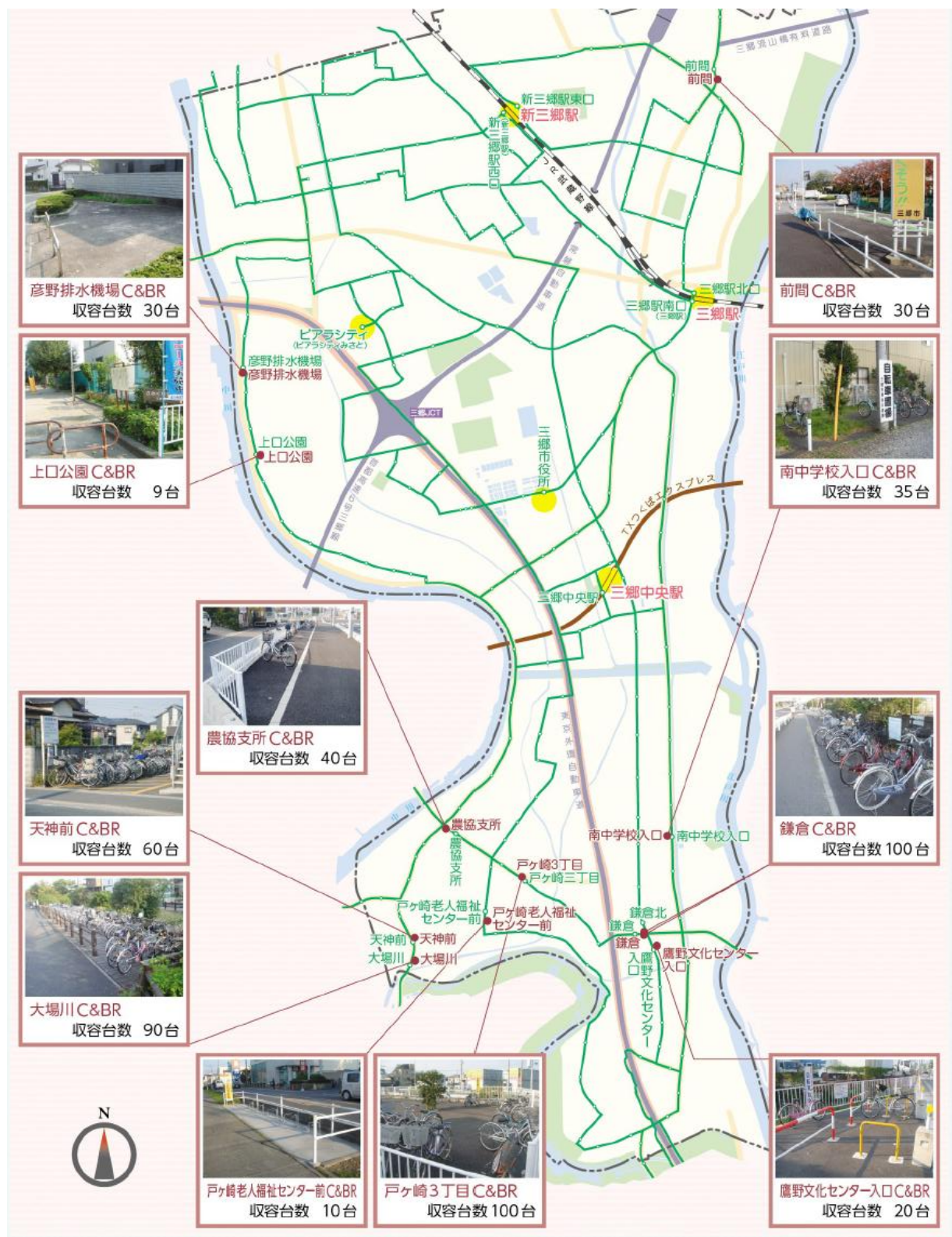
※土日のみ運行のため、小計の運行回数には含んでいない

資料：東武バスセントラル(株)、マイスカイ交通(株)、京成バス東京(株) (旧：京成タウンバス(株))、メートー観光(株)、京成バス(株)、埼玉観光(株)

(4) サイクルアンドバスライド

三郷市では、鉄道駅へのフィーダー交通として、路線バスや自転車の利便性確保を図るため、これまでサイクルアンドバスライドや駅周辺への自転車駐車場の整備を進めています。

サイクルアンドバスライドは、市内の11箇所のバス停に計524台の無料自転車置き場を設置しています。



(5) タクシー

タクシーは市内で3事業者が運行しており、住民等の個別利用ニーズを満たす移動手段として機能しています。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	車両数
(有)三郷交通	三郷市新和3-147	25台
明治タクシー(有)	三郷市栄3-401	12台
(有)彦成タクシー	三郷市彦成5-183-3-2	30台

資料：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 HP

(6) 送迎バス等

市内の病院や自動車教習所、学校等から送迎バスが運行されています。

■病院

実施主体	運行ルート	運行日	運行時間帯	運行本数（平日／日）	備考
埼玉みさと総合リハビリテーション病院	病院～三郷駅	毎日	7時台～20時台	三郷駅発：12便 病院発：14便	マイクロバス(28人乗り) ハイエース(7人乗り)
	病院～三郷中央駅			三郷中央駅発：12便 病院発：14便	
	病院～松戸駅	毎日	10時台～17時台	上下各5便	マイクロバス(28人乗り)
三愛会総合病院	病院～新三郷駅	毎日	8時台～18時台	新三郷駅発：24便 病院発：32便	--
三郷中央総合病院	病院～三郷駅	平日・土曜	7時台～19時台	病院発：24便 三郷駅発：27便	--
みさと健和病院	三郷団地診療所～三郷駅～三郷中央駅～病院	平日・土曜	9時台～17時台	7便	シャトルバス
	病院～高州方面	平日・土曜	9時台～16時台	4便	シャトルバス
	病院～八潮駅	平日・土曜	8時台～16時台	4便	シャトルバス
	病院～柳原病院（東京都足立区）	平日	8～12時台・ 13～17時台	2便	マイクロバス
	病院～水元循環	平日	10時台・12時台	2便	マイクロバス
みさと協立病院	病院～三郷駅	毎日	8時台～17時台	三郷駅発：15便 病院発：17便	--

資料：病院 HP

■自動車教習所

実施主体	運行ルート	運行日・時間帯
三郷自動車教習所	三郷団地コース	要予約
	三郷コース（三郷駅）	
	吉川コース（吉川駅・吉川美南駅）	
	戸ヶ崎コース（三郷中央駅）	
	南越谷コース（南越谷駅）	
	越谷コース	
	草加・松原コース（獨協大学前駅）	
	水元コース	

資料：三郷自動車教習所 HP

■スクールバス

実施主体
三郷特別支援学校

資料：学校HP

■自家用有償運送

実施主体
NPO法人ささえあいの会みさとクローバー
社会福祉法人緑の風福社会

資料：埼玉県HP

2.3 市民及び関係者の意向

2.3.1 市民アンケート調査

日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、公共交通全般に対する市民ニーズや地域公共交通の問題点・課題などを把握するため、「市内公共交通に関するアンケート」を実施しました。

■調査概要

項目	内容
調査対象者	市内在住の15歳以上の市民2,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※Web回答も可能とする。
調査時期	令和5年11月20日（月）～令和5年12月10日（日）
配布枚数	2,000票
回収数	832票
回収率	41.6%

■結果概要

1. 目的別の移動手段

(1) 通勤・通学

全体では、行先「県外市区町村」、手段「鉄道」が最多

地区別では、行先「市内」「県外市区町村」、手段「鉄道」「自分で車を運転」が多くなっている。

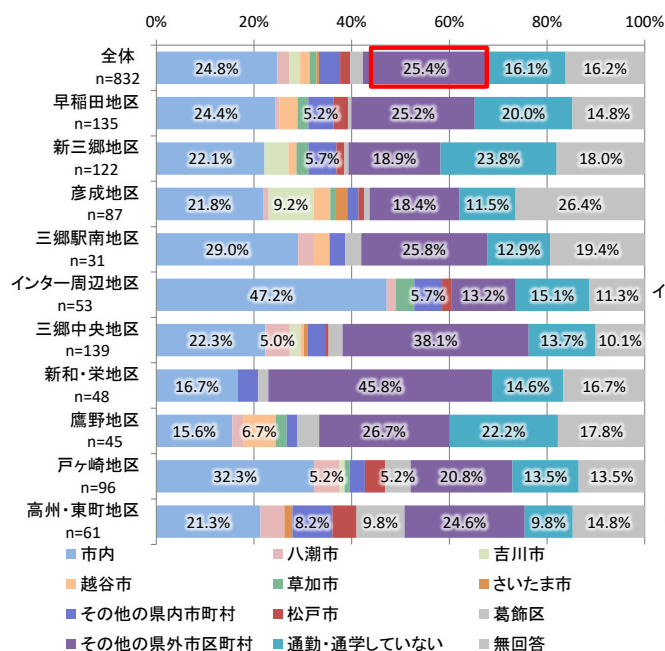


図 通勤・通学の行先

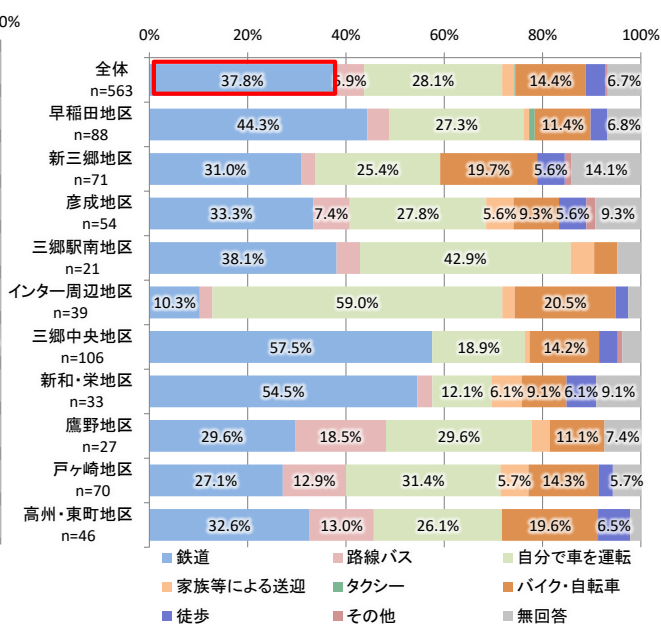


図 通勤・通学の手段

(2) 買物（食料品等最寄品）

全体では、行先「その他の市内店舗」、手段「自分で車を運転」が最多

地区別では、最寄り地域への買物が多く、手段は各地区で「自分で車を運転」が多くなっている。

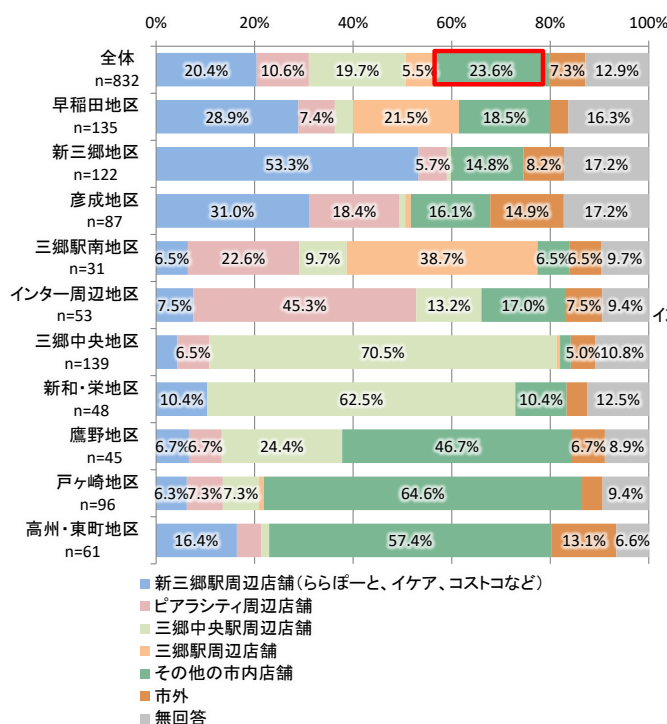


図 買物(食料等最寄品)の行先

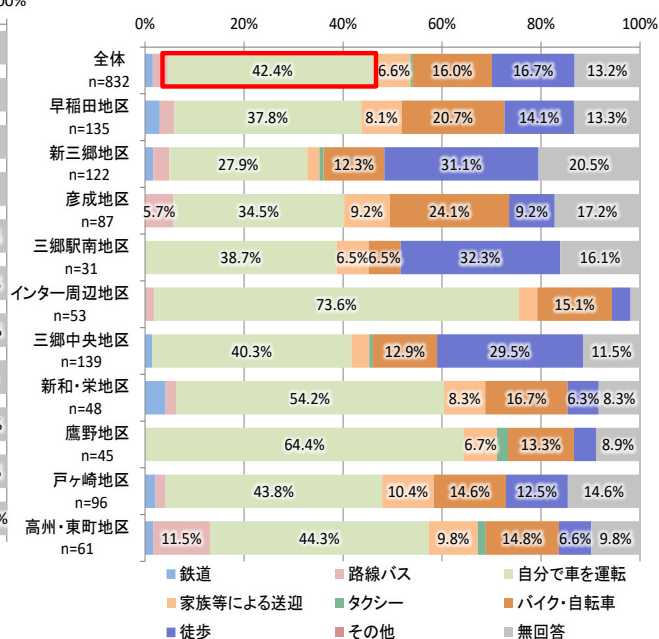


図 買物(食料等最寄品)の手段

(3) 通院

全体では、行先「その他の市内病院」、手段「自分で車を運転」が最多

地区別では、最寄りの総合病院への通院が多く、手段は「自分で車を運転」が多くなっている。

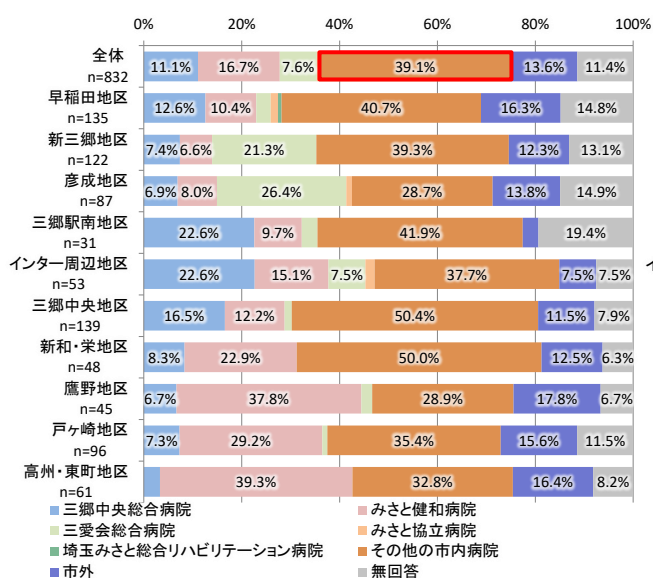


図 通院時の行先

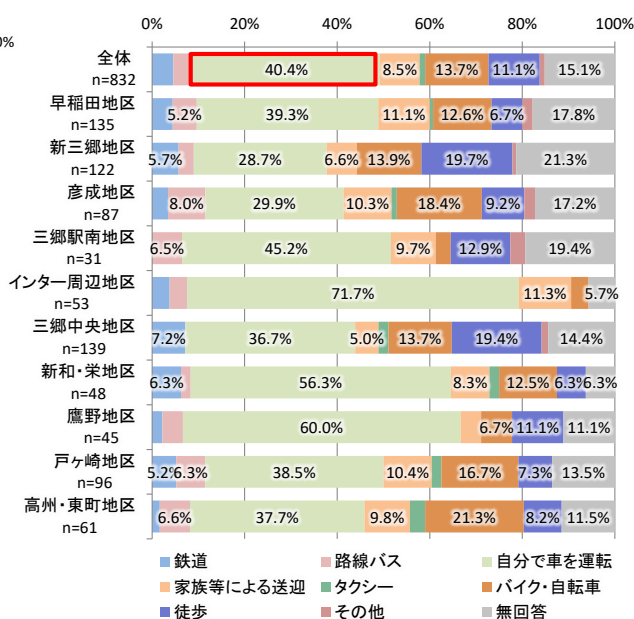


図 通院時の手段

(4) 公共施設利用

全体では、行先「三郷市役所」、手段「自分で車を運転」が最多

地区別では、最寄りの文化・交流センターが多く、手段は「自分で車を運転」が多くなっている。

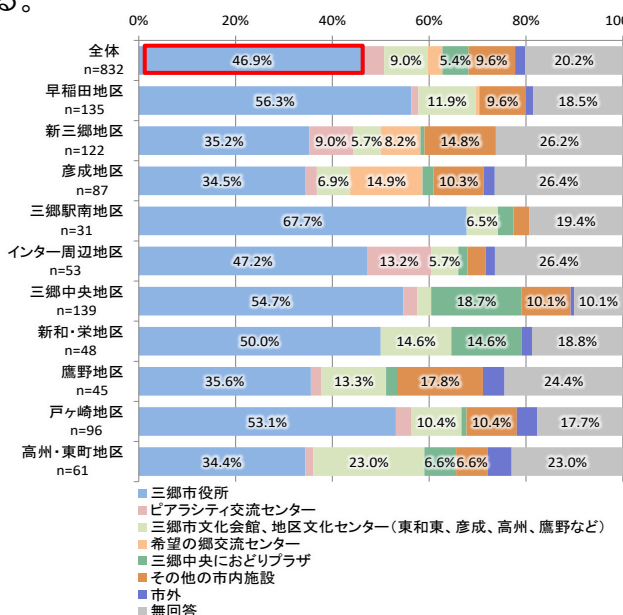


図 公共施設利用時の行先

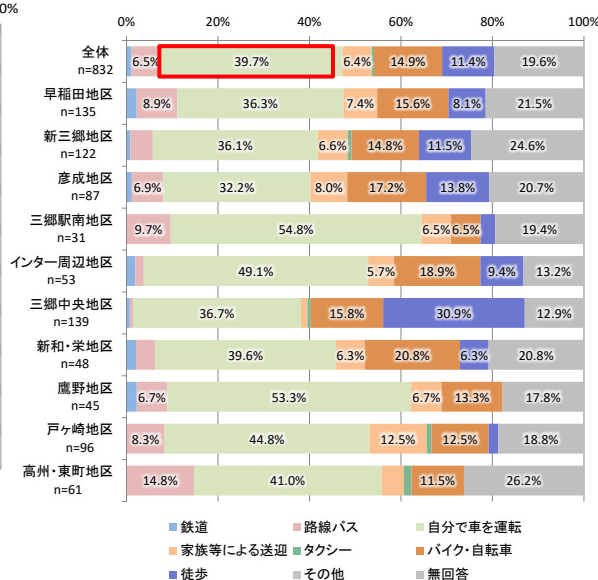


図 公共施設利用時の手段

2. 外出時の交通手段がないことによる困りごと

「困ることがよくある・たまにある」を合わせると約4割。

困りごとがある場合の対応は「家族・友人等に送迎してもらう」が最多。

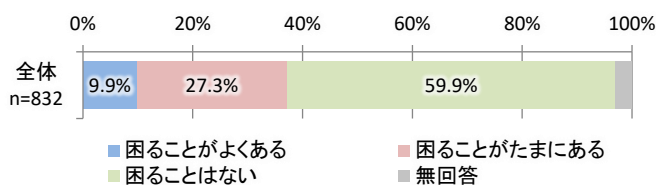


図 外出時に交通手段がない困りごとの有無

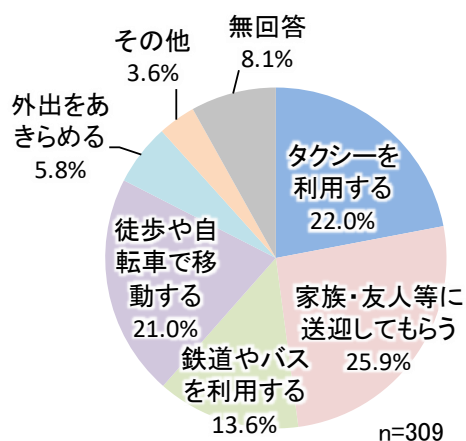


図 困りごとがある場合の対応方法

3. 各交通機関の利用状況

(1) 鉄道

全体では頻度「年に数回」が最多、駅までの移動手段「徒歩」が最多

地区別では高州・東町で「利用していない」が多い。駅に近い地区は「徒歩」遠い地区は「路線バス」が多い。

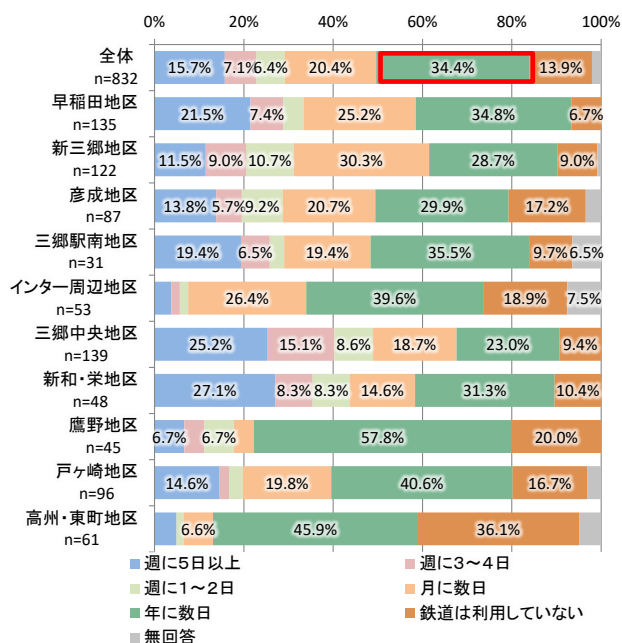


図 鉄道の利用頻度

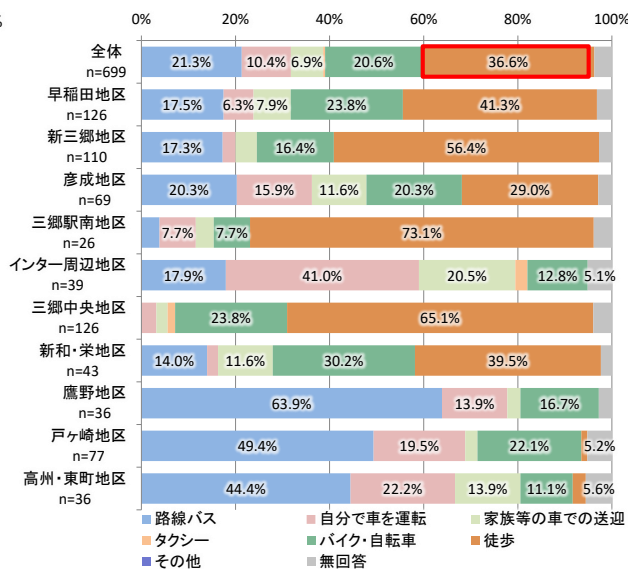


図 鉄道駅までの移動手段

(2) 路線バス

全体では「利用していない」が最多、利用目的「遊び・趣味等」が最多

利用していない理由は「自分で車を運転して移動できる」が最多

地区別では鷹野・戸ヶ崎・高州・東町で利用頻度が高い。

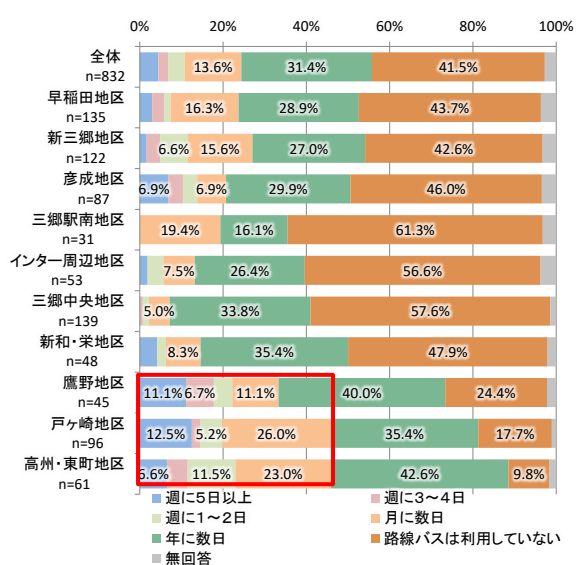


図 路線バスの利用頻度

表 路線バスを利用していない理由

	路線バスを利用していない理由									
	自家用車より時間がかかる	バス停が近くにない	利用したい時間帯に行っていない	運賃が高い	行先や利用方法が分かりづらい	徒歩や自転車で移動できる	自分で車を運転して移動できる	家族や知人等に送迎してもらえる	高齢、けが、病気等でバスを利用できない	その他
全体	24.6%	11.3%	28.1%	7.0%	18.3%	43.5%	50.1%	14.5%	2.9%	8.1%
早稲田地区	18.6%	11.9%	27.1%	5.1%	16.9%	45.8%	47.5%	10.2%	3.4%	5.1%
新三郷地区	19.2%	1.9%	28.8%	9.6%	21.2%	53.8%	44.2%	5.8%	0.0%	7.7%
彦成地区	25.0%	5.0%	37.5%	7.5%	25.0%	37.5%	40.0%	25.0%	2.5%	7.5%
三郷駅南地区	21.1%	21.1%	10.5%	10.5%	10.5%	42.1%	52.6%	10.5%	0.0%	0.0%
インター周辺地区	43.3%	6.7%	50.0%	10.0%	20.0%	13.3%	73.3%	16.7%	0.0%	13.3%
三郷中央地区	26.3%	20.0%	25.0%	5.0%	20.0%	52.5%	56.3%	13.8%	1.3%	10.0%
新和・栄地区	26.1%	26.1%	8.7%	4.3%	21.7%	65.2%	47.8%	21.7%	0.0%	13.0%
鷹野地区	36.4%	0.0%	45.5%	18.2%	9.1%	18.2%	54.5%	18.2%	9.1%	18.2%
戸ヶ崎地区	17.6%	5.9%	23.5%	0.0%	5.9%	29.4%	35.3%	23.5%	23.5%	11.8%
高州・東町地区	50.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%

利用目的は「遊び・趣味等」が多い

表 路線バスの利用目的

	路線バスの主な利用目的						
	通勤・通学	買物	通院	公共施設利用	遊び・趣味等	その他	無回答
全体 n=464	22.8%	33.0%	17.2%	8.2%	50.6%	9.5%	2.8%
早稲田地区 n=71	26.8%	42.3%	15.5%	14.1%	43.7%	14.1%	1.4%
新三郷地区 n=66	16.7%	31.8%	24.2%	13.6%	42.4%	9.1%	0.0%
彦成地区 n=44	20.5%	43.2%	29.5%	4.5%	40.9%	18.2%	2.3%
三郷駅南地区 n=11	9.1%	27.3%	27.3%	18.2%	27.3%	9.1%	0.0%
インター周辺地区 n=21	14.3%	38.1%	19.0%	9.5%	71.4%	4.8%	4.8%
三郷中央地区 n=57	7.0%	29.8%	15.8%	12.3%	45.6%	15.8%	7.0%
新和・栄地区 n=24	16.7%	25.0%	16.7%	0.0%	50.0%	8.3%	0.0%
鷹野地区 n=33	42.4%	18.2%	9.1%	3.0%	54.5%	9.1%	0.0%
戸ヶ崎地区 n=78	32.1%	33.3%	11.5%	3.8%	64.1%	2.6%	1.3%
高州・東町地区 n=54	27.8%	27.8%	11.1%	3.7%	59.3%	3.7%	9.3%

上位1位
上位2位
上位3位

「運行ルート」「所要時間・定時性」「決済方法」は満足度が高いが、「本数・時間帯」「待合空間」で不満の割合が高い。

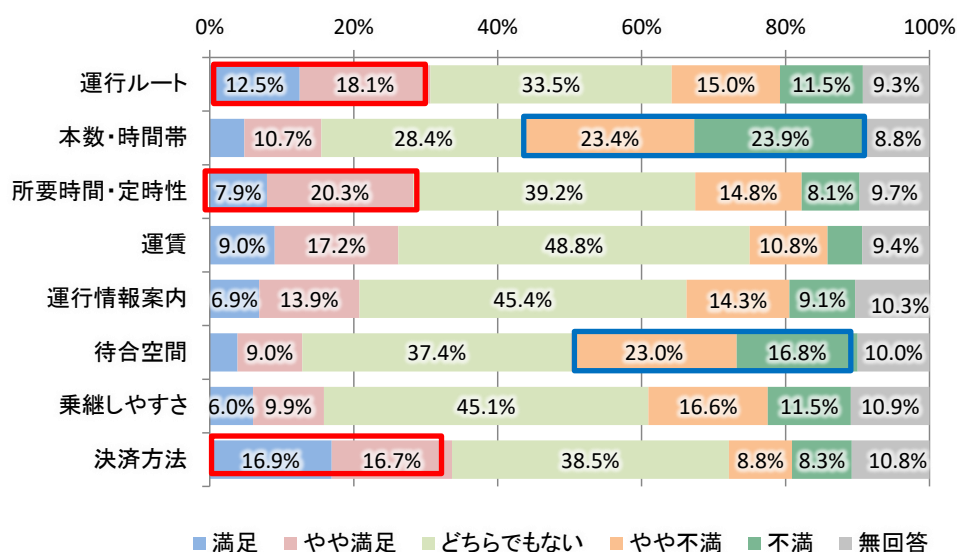


図 路線バスの満足度

4. 今後の公共交通について

(1) 路線バス維持のための取り組み

「値上げしてよいので運行ルート・ダイヤを維持」が1位。

地区別では、インター周辺地区・三郷中央地区・新和・栄地区で「利用者が少ない路線は廃止し他の交通手段を運行」が1位。

表 路線バスを維持するために優先すべき対応(総得点に占める割合)

	市内の路線バスを維持するために優先すべき対応							
	値上げしてよいので運行ルート・ダイヤを維持	休日の運行減でもよいので平日の運行を維持	平日の運行減でもよいので休日の運行を維持	タ以降運行減でもよいので朝の運行を維持	朝の運行減でもよいのでタ以降の運行を維持	朝・タが減ってもよいので日中の運行を維持	利用者が少ない路線は廃止し別の交通手段を運行	その他
全体 n=832	26.22%	19.71%	5.49%	7.44%	3.67%	4.66%	23.05%	9.76%
早稲田地区 n=135	24.38%	22.52%	5.79%	9.92%	2.69%	4.75%	19.83%	10.12%
新三郷地区 n=122	26.97%	15.27%	6.68%	8.59%	6.68%	7.16%	23.39%	5.25%
彦成地区 n=87	31.71%	22.29%	4.00%	3.71%	1.43%	4.29%	23.14%	9.43%
三郷駅南地区 n=31	22.11%	28.42%	5.26%	6.32%	1.05%	8.42%	26.32%	2.11%
インター周辺地区 n=53	23.53%	17.65%	1.07%	10.70%	4.81%	1.07%	28.88%	12.30%
三郷中央地区 n=139	25.80%	16.60%	7.20%	3.20%	2.20%	3.60%	33.00%	8.40%
新和・栄地区 n=48	21.18%	18.72%	5.42%	10.34%	3.94%	4.43%	22.17%	13.79%
鹿野地区 n=45	26.92%	20.88%	0.55%	11.54%	1.65%	1.10%	19.23%	18.13%
戸ヶ崎地区 n=96	26.99%	17.61%	8.24%	6.82%	4.26%	7.10%	18.75%	10.23%
高州・東町地区 n=61	29.33%	25.33%	5.33%	8.44%	7.11%	2.22%	12.89%	9.33%

上位1位 上位2位 上位3位

(2) 利用しやすくするための取組

「全ての路線バスにICカードの導入」が1位。

地区別でも、全10地区で「ICカードの導入」が1位。

表 公共交通を利用しやすくするために優先すべき取組(総得点に占める割合)

	公共交通を利用しやすくするために優先すべき取組										その他
	観光施設や商業施設と連携した公共交通割引チケットの発行	幼稚園や小学生を対象としたバスの乗り方教室等の開催	バス停の待合環境(ベンチ、上屋)の改善・向上	バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善	公共交通マップ等の配布物やインターネット上での運行情報案内の充実・改善	駅やバス停に駐輪場の設置	鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入	全ての路線バスにICカードの導入	バス車両のバリアフリー化やデザイン工夫	自動車から公共交通への転換を自発的に促すエコ通勤キャンペーン等の実施	
全体 n=832	11.30%	2.01%	10.84%	13.29%	9.14%	6.07%	12.14%	23.29%	4.40%	3.83%	3.69%
早稲田地区 n=135	8.61%	2.19%	9.05%	14.74%	9.49%	5.26%	16.93%	23.50%	4.38%	3.50%	2.34%
新三郷地区 n=122	11.28%	2.02%	14.14%	13.30%	9.76%	3.54%	14.14%	17.68%	5.05%	6.06%	3.03%
彦成地区 n=87	15.00%	3.25%	9.50%	12.50%	8.50%	3.50%	7.75%	22.25%	7.00%	4.00%	6.75%
三郷駅南地区 n=31	7.48%	0.68%	13.61%	19.05%	11.56%	4.76%	6.12%	25.17%	7.48%	1.36%	2.72%
インター周辺地区 n=53	12.12%	2.27%	6.82%	17.05%	6.44%	4.55%	10.98%	28.41%	1.89%	4.55%	4.92%
三郷中央地区 n=139	13.97%	2.23%	8.24%	17.60%	10.34%	4.05%	8.38%	22.91%	3.77%	3.63%	4.89%
新和・栄地区 n=48	13.98%	0.42%	6.78%	12.29%	13.56%	9.75%	9.32%	21.61%	2.97%	6.78%	2.54%
鹿野地区 n=45	9.95%	0.45%	9.95%	6.33%	9.50%	9.95%	20.36%	22.17%	2.26%	4.07%	4.98%
戸ヶ崎地区 n=96	9.09%	1.95%	14.29%	8.66%	6.06%	8.87%	12.12%	30.95%	4.98%	2.16%	0.87%
高州・東町地区 n=61	10.71%	2.60%	16.23%	8.44%	7.79%	12.99%	12.01%	19.81%	3.57%	1.62%	4.22%

上位1位 上位2位 上位3位

(3) 市内で利用できると嬉しい交通サービス

交通の定額乗り放題」が1位。

地区別では、「交通の定額乗り放題」「デマンド交通」へのニーズが高い。

利用目的は、「買物」のニーズが高い。

表 市内で利用したい交通サービス

	市内で利用したい交通サービス						
	デマンド交通	グリーン スローモ ビリティ	レンタサイ クル・電動 車いす	レンタル 小型モビ リティ	交通の定 額乗り放 題	自動運転バ ス・タクシ ー	無回答
全体 n=832	48.7%	37.1%	23.1%	15.4%	52.8%	21.4%	9.4%
早稲田地区 n=135	48.1%	37.8%	20.7%	12.6%	51.9%	21.5%	8.1%
新三郷地区 n=122	46.7%	39.3%	22.1%	15.6%	62.3%	17.2%	8.2%
彦成地区 n=87	46.0%	47.1%	23.0%	6.9%	52.9%	20.7%	11.5%
三郷駅南地区 n=31	45.2%	35.5%	41.9%	12.9%	45.2%	9.7%	9.7%
インター周辺地区 n=53	56.6%	28.3%	15.1%	15.1%	50.9%	13.2%	17.0%
三郷中央地区 n=139	51.8%	33.8%	28.1%	20.9%	51.8%	28.8%	7.2%
新和・栄地区 n=48	50.0%	39.6%	25.0%	22.9%	50.0%	25.0%	4.2%
鷹野地区 n=45	51.1%	37.8%	22.2%	33.3%	55.6%	26.7%	8.9%
戸ヶ崎地区 n=96	49.0%	42.7%	19.8%	9.4%	54.2%	26.0%	7.3%
高州・東町地区 n=61	44.3%	26.2%	21.3%	16.4%	42.6%	16.4%	13.1%

上位1位 上位2位 上位3位

表 交通サービスの利用目的

	利用したい交通サービスの利用目的							
	通勤・ 通学	買物	通院	公共施 設利用	遊び・趣 味等	その他	無回答	合計
全体 n=832	17.7%	52.5%	36.3%	17.5%	32.2%	3.0%	9.4%	168.6%
早稲田地区 n=135	21.5%	45.9%	40.7%	25.9%	25.2%	3.7%	6.7%	169.6%
新三郷地区 n=122	15.6%	54.9%	41.8%	22.1%	26.2%	0.0%	11.5%	172.1%
彦成地区 n=87	12.6%	57.5%	43.7%	14.9%	26.4%	5.7%	10.3%	171.3%
三郷駅南地区 n=31	6.5%	51.6%	41.9%	29.0%	25.8%	3.2%	9.7%	167.7%
インター周辺地区 n=53	22.6%	37.7%	26.4%	11.3%	37.7%	7.5%	15.1%	158.5%
三郷中央地区 n=139	17.3%	62.6%	30.9%	15.1%	34.5%	4.3%	7.2%	171.9%
新和・栄地区 n=48	16.7%	52.1%	35.4%	12.5%	50.0%	2.1%	2.1%	170.8%
鷹野地区 n=45	17.8%	53.3%	26.7%	11.1%	46.7%	2.2%	8.9%	166.7%
戸ヶ崎地区 n=96	18.8%	54.2%	36.5%	16.7%	31.3%	2.1%	7.3%	166.7%
高州・東町地区 n=61	24.6%	42.6%	32.8%	13.1%	39.3%	0.0%	13.1%	165.6%

上位1位 上位2位 上位3位

2.3.2 主要施設利用者アンケート調査

■調査概要

項目	内容
調査対象者	市内 3 施設の利用者 みさと健和病院、ピアラシティみさと、ケーヨーデイツー三郷鷹野店
調査方法	平日・休日各 1 日（9 時～17 時）直接ヒアリング方式
調査時期	令和 5 年 11 月 18 日（土）・27 日（月）
回収数	134 票

■結果概要

1. 施設の利用状況

（1）来訪頻度

ケーヨーデイツー、健和病院は「月に数回」「年に数回」、ピアラシティは「週 1～2 日以上」が多い。

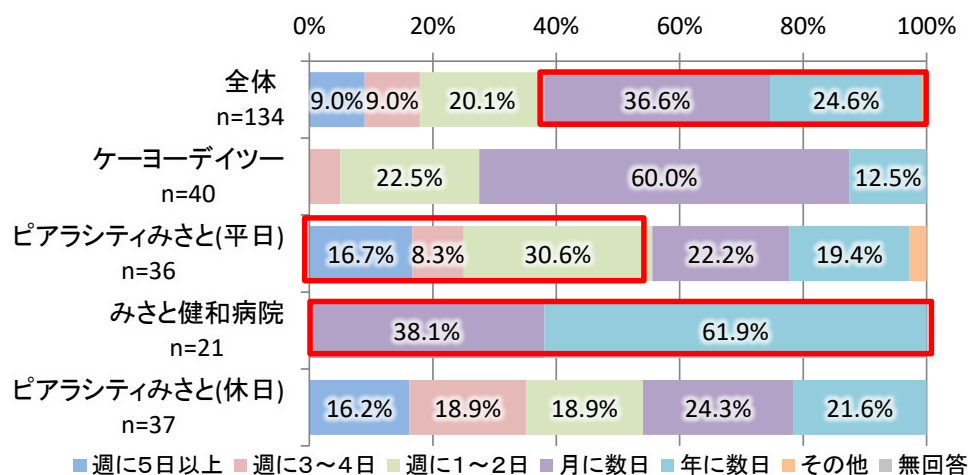


図 当該施設の利用頻度

（2）施設への移動手段

ケーヨーデイツー、健和病院は「自分で車を運転」、ピアラシティは「路線バス」が多い。

表 当該施設への移動手段

	施設への移動手段									合計
	鉄道	路線バス	自分で車を運転	家族等の車で送迎	タクシー	バイク・自転車	徒歩	その他	無回答	
全体 (n=134)	9.7%	20.9%	47.0%	6.0%	0.7%	23.9%	4.5%	0.7%	0.0%	113.4%
ケーヨーデイツー (n=40)	0.0%	0.0%	65.0%	2.5%	0.0%	32.5%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
ピアラシティみさと(平日) (n=36)	13.9%	36.1%	30.6%	8.3%	2.8%	25.0%	2.8%	0.0%	0.0%	119.4%
みさと健和病院 (n=21)	0.0%	0.0%	76.2%	14.3%	0.0%	4.8%	0.0%	4.8%	0.0%	100.0%
ピアラシティみさと(休日) (n=37)	21.6%	40.5%	27.0%	2.7%	0.0%	24.3%	13.5%	0.0%	0.0%	129.7%

上位1位
上位2位
上位3位

(3) 普段の路線バスの利用頻度（当該施設への移動に限定しない）

いずれも「路線バスを利用していない」が最多。ピアラシティは平日よりも休日の方が利用頻度が高い。

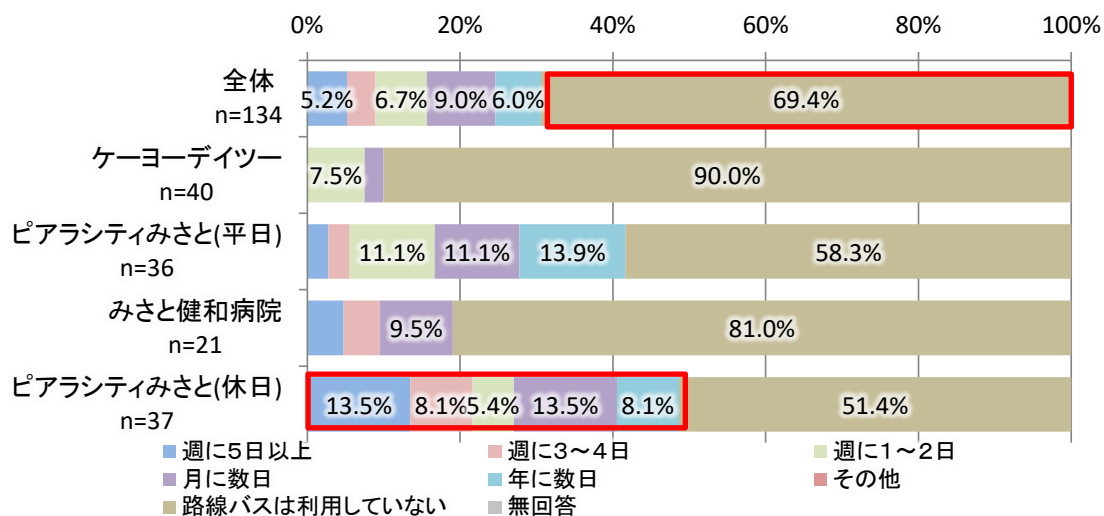


図 普段の路線バスの利用頻度

2. 路線バスの利用実態

(1) 主な利用目的

ケーヨーデイツーは「遊び・趣味等」

健和病院とピアラシティ(休日)は「通勤・通学」

ピアラシティ(平日)は「買物」が最多。

表 路線バスの主な利用目的

	路線バスの主な利用目的					
	通勤・通学	買物	通院	公共施設利用	遊び・趣味等	その他
全体 n=41	43.9%	34.1%	7.3%	0.0%	29.3%	4.9%
ケーヨーデイツー n=4	25.0%	25.0%	25.0%	0.0%	50.0%	0.0%
ピアラシティ みさと(平日) n=15	26.7%	53.3%	13.3%	0.0%	26.7%	13.3%
みさと健和 病院 n=4	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ピアラシティ みさと(休日) n=18	50.0%	27.8%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%

上位1位
上位2位
上位3位

(2) 利用時の困りごと

ケーヨーデイツー、健和病院は「ダイヤの接続が悪い」

ピアラシティは「その他」が最多。

(その他意見：本数が少ない、ICカードが利用できない)

表 路線バス利用時の困りごと

	路線バスの利用で困ること					
	目的地へどのバスが行くのか分かりにくい	発車時刻や運賃が分からない	鉄道と路線バス等のダイヤの接続が悪い	その他	特にない	無回答
全体 n=41	4.9%	4.9%	14.6%	48.8%	31.7%	0.0%
ケーヨーデイツー n=4	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%
ピアラシティ みさと(平日) n=15	0.0%	0.0%	6.7%	46.7%	46.7%	0.0%
みさと健和病院 n=4	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%
ピアラシティ みさと(休日) n=18	11.1%	0.0%	5.6%	61.1%	27.8%	0.0%

上位1位 上位2位 上位3位

(3) 利用していない理由

路線バスを利用していない理由は「自分で車を運転して移動できるから」が最多。

表 路線バスを利用していない理由

	路線バスを利用していない理由									その他
	自家用車よりも時間がかかる	バス停が近くにない	利用したい時間帯に運行していない	運賃が高い	行先や利用方法が分かりづらい	徒歩や自転車移動できる	自分で車を運転して移動できる	家族や知人等に送迎してもらえる	高齢、病気などでバスを利用できない	
全体 n=93	32.3%	14.0%	8.6%	0.0%	8.6%	32.3%	66.7%	9.7%	0.0%	24.7%
ケーヨーデイツー n=36	25.0%	11.1%	11.1%	0.0%	16.7%	30.6%	75.0%	8.3%	0.0%	13.9%
ピアラシティ みさと(平日) n=21	42.9%	9.5%	9.5%	0.0%	0.0%	42.9%	57.1%	28.6%	0.0%	23.8%
みさと健和病院 n=17	29.4%	17.6%	11.8%	0.0%	5.9%	0.0%	58.8%	0.0%	0.0%	17.6%
ピアラシティ みさと(休日) n=19	36.8%	21.1%	0.0%	0.0%	5.3%	52.6%	68.4%	0.0%	0.0%	52.6%
						上位1位	上位2位	上位3位		

3. 利用増に向けた取り組み

健和病院は「バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善」が最多。それ以外は「IC カードの導入」が最多。

表 より多くの人が路線バスを使うのに効果的な取組

	より多くの人が路線バスを利用するための効果的な取組												
	観光施設や商業施設等と連携した公共交通割引チケットの発行	幼稚園や小中学生等を対象としたバスの乗り方教室等の開催	バス停の待合環境(ベンチ、上屋)の改善・向上	バス停の分かり易い運行情報案内(時刻表、系統図等)の表示改善	公共交通マップ等の配布物やインターネット上での運行情報案内の充実・改善	駅やバス停に駐輪場の設置	鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入	全ての路線バスにICカード(Suica、PASMO等)の導入	バス車両のバリアフリー化やデザインの工夫	自動車から公共交通への転換を自発的に促すエコ通勤キャンペーン等の実施	その他	無回答	合計
全体 n=134	17.2%	3.7%	11.2%	20.9%	18.7%	6.7%	13.4%	38.8%	3.0%	6.7%	26.9%	0.0%	167.2%
ケーヨーデイズ n=40	15.0%	5.0%	10.0%	20.0%	22.5%	10.0%	17.5%	30.0%	0.0%	15.0%	20.0%	0.0%	165.0%
ピアシティみさと(平日) n=36	8.3%	2.8%	5.6%	16.7%	22.2%	8.3%	8.3%	47.2%	8.3%	0.0%	36.1%	0.0%	163.9%
みさと健和病院 n=21	4.8%	9.5%	23.8%	33.3%	9.5%	0.0%	19.0%	23.8%	0.0%	9.5%	14.3%	0.0%	147.6%
ピアシティみさと(休日) n=37	35.1%	0.0%	10.8%	18.9%	16.2%	5.4%	10.8%	48.6%	2.7%	2.7%	32.4%	0.0%	183.8%

上位1位 上位2位 上位3位

2.3.3 鉄道駅利用者アンケート調査

■調査概要

項目	内容
調査対象者	市内 3 駅（三郷駅、新三郷駅・三郷中央駅）の利用者
調査方法	平日・休日各 1 日（9 時～17 時）直接ヒアリング方式
調査時期	令和 5 年 11 月 18 日（土）・27 日（月）
回収数	225 票

■結果概要

1. 鉄道駅の利用状況

（１）鉄道駅への来訪頻度：「週に 5 日以上」が最多

各駅で大きな差は見られないが、三郷中央駅の「週 1～2 日以上」はやや他駅より多い。

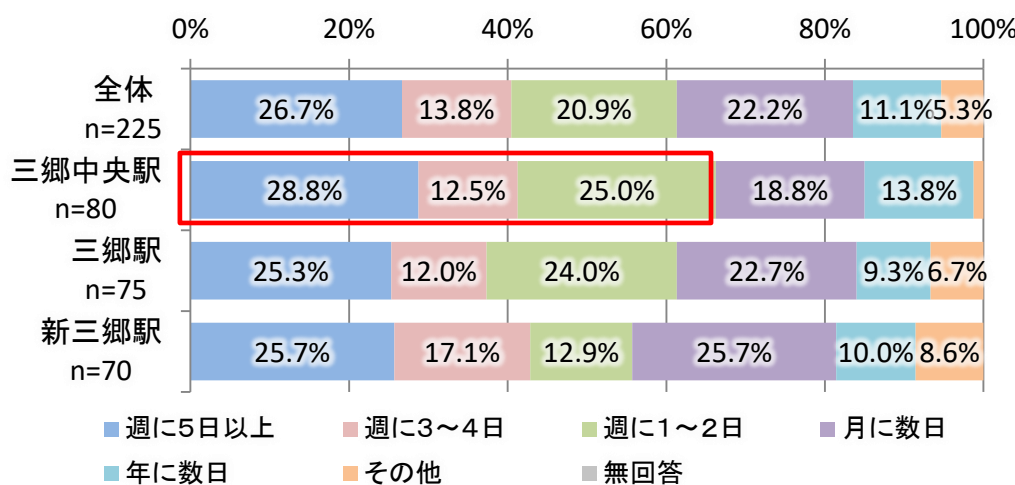


図 当該駅の利用頻度

（２）鉄道駅までの移動手段

三郷駅、新三郷駅は「鉄道」、三郷中央駅は「路線バス」が最多。

表 当該駅への移動手段

	鉄道駅までの移動手段							
	鉄道	路線バス	自分で車を運転	家族等の車で送迎	タクシー	バイク・自転車	徒歩	その他
全体 n=225	53.3%	45.8%	4.0%	8.4%	4.9%	10.2%	22.7%	5.8%
三郷中央駅 n=80	2.5%	57.5%	6.3%	2.5%	1.3%	3.8%	26.3%	1.3%
三郷駅 n=75	78.7%	28.0%	5.3%	18.7%	2.7%	6.7%	2.7%	10.7%
新三郷駅 n=70	84.3%	51.4%	0.0%	4.3%	11.4%	21.4%	40.0%	5.7%

上位1位 上位2位 上位3位

(3) 普段の路線バスの利用頻度（調査駅への移動に限定しない）

いずれも「路線バスを利用していない」が最多だが、三郷中央駅はやや他駅よりも利用頻度が高い。

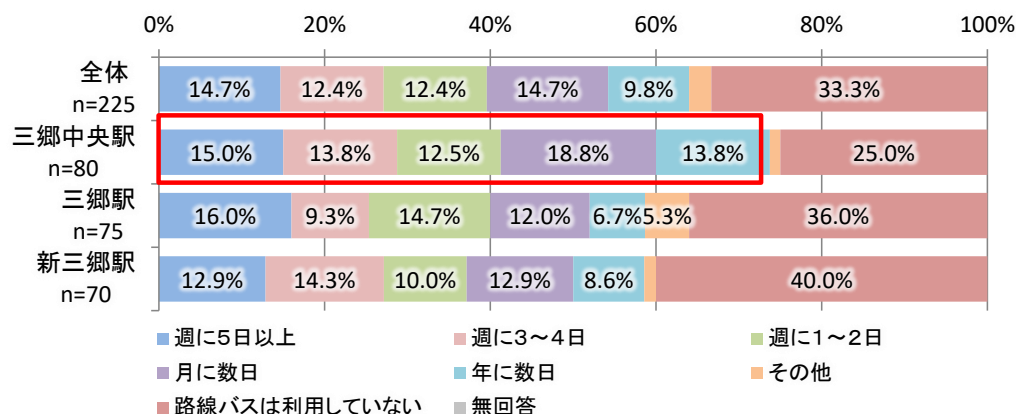


図 普段の路線バスの利用頻度

2. 路線バスの利用実態

(1) 主な利用目的

三郷中央駅では「買物」、三郷駅では「遊び・趣味等」、新三郷駅では「通勤・通学」「買物」が最多。

表 路線バスの主な利用目的

	路線バスの主な利用目的					
	通勤 通学	買物	通院	公共 施設 利用	遊び・ 趣味 等	その他
全体 n=150	30.0%	29.3%	21.3%	2.0%	25.3%	4.7%
三郷中央駅 n=60	25.0%	36.7%	15.0%	1.7%	30.0%	3.3%
三郷駅 n=48	31.3%	14.6%	18.8%	4.2%	35.4%	2.1%
新三郷駅 n=42	35.7%	35.7%	33.3%	0.0%	7.1%	9.5%

上位1位 上位2位 上位3位

(2) 利用時の困りごと

三郷中央駅・三郷駅は「特にない」、新三郷駅は「鉄道とバス、バス同士の接続が悪い」が最多。
(その他意見：本数が少ない、時間通りに来ない、待ち時間が長い、ICカードが使えない)

表 路線バス利用時の困りごと

	路線バスの利用で困ること				
	目的地まで どのバスに 乗るのか分 かりにくい	発車時刻や 運賃が分か らない	鉄道と路線 バスや、路 線バス同士 の接続が悪 い	その他	特にない
全体 n=150	10.0%	4.7%	13.3%	35.3%	45.3%
三郷中央駅 n=60	8.3%	1.7%	5.0%	38.3%	51.7%
三郷駅 n=48	6.3%	6.3%	4.2%	35.4%	56.3%
新三郷駅 n=42	16.7%	7.1%	35.7%	31.0%	23.8%

上位1位 上位2位 上位3位

(3) 利用していない理由

路線バスを利用していない理由は「徒歩や自転車で移動できるから」が最多。

表 路線バスを利用していない理由

	路線バスを利用していない理由									
	自家用車よりも時間がかかる	バス停が近くにない	利用したい時間帯に運行していない	運賃が高い	行先や利用方法が分かりづらい	徒歩や自転車で移動できる	自分で車を運転して移動できる	家族や知人等に送迎してもらえる	高齢、病気などでバスを利用できない	その他
全体 n=75	8.0%	9.3%	16.0%	0.0%	6.7%	33.3%	16.0%	10.7%	0.0%	24.0%
三郷中央駅 n=20	10.0%	0.0%	20.0%	0.0%	5.0%	40.0%	30.0%	10.0%	0.0%	5.0%
三郷駅 n=27	11.1%	11.1%	7.4%	0.0%	0.0%	25.9%	14.8%	11.1%	0.0%	37.0%
新三郷駅 n=28	3.6%	14.3%	21.4%	0.0%	14.3%	35.7%	7.1%	10.7%	0.0%	25.0%

上位1位 上位2位 上位3位

(4) 利用していない理由

三郷中央駅は「バス停の運行情報案内の表示改善」「その他」が最多。(その他回答：バスの本数を増やす」「料金を下げる」等)

新三郷駅は「バス停の運行情報案内の表示改善」が最多。

三郷駅は「IC カードの導入」が最多。

表 より多くの人が路線バスを使うのに効果的な取組

	より多くの人が路線バスを利用するための効果的な取組										
	商業施設等と連携した割引チケット発行	幼稚園や小中学生等対象の乗り方教室の開催	待合環境(ベンチ、上屋)の改善・向上	バス停の分かりやすい運行情報案内の表示改善	公共交通マップ等やインターネット上で情報案内の充実・改善	駅やバス停に駐輪場の設置	鉄道やバス、バス同士との乗継時間の短縮や割引の導入	全ての路線バスにICカードの導入	バス車両のバリアフリー化やデザインの工夫	自動車から公共交通への転換を促すエコ通勤キャンペーン等の実施	その他
全体 n=225	11.6%	0.0%	8.9%	31.6%	8.9%	2.7%	15.6%	24.9%	11.1%	3.6%	22.7%
三郷中央駅 n=80	16.3%	0.0%	8.8%	26.3%	8.8%	5.0%	8.8%	18.8%	11.3%	7.5%	26.3%
三郷駅 n=75	5.3%	0.0%	10.7%	28.0%	9.3%	1.3%	5.3%	38.7%	17.3%	2.7%	13.3%
新三郷駅 n=70	12.9%	0.0%	7.1%	41.4%	8.6%	1.4%	34.3%	17.1%	4.3%	0.0%	28.6%

上位1位 上位2位 上位3位

2.3.4 関係者ヒアリング

事業者から見た三郷市の公共交通の利用状況や改善点、本計画に求める内容を把握するため、市内で路線バスを運行する交通事業者6社を対象に、書面によるヒアリング調査を実施しました。

利用状況	○コロナ禍前の水準に回復した系統と、8割程度にとどまっている系統がある。 ○系統により、コロナ禍の影響から8~9割程度回復している系統や、影響を受けず微増している系統がある。土休日は部活動により学生の利用が増える区間がある。 ○コロナ禍前の水準に戻っておらず平日の利用者が多い。 ○コロナ禍により利用者が減少し、減便・休止している。
路線バスの走行環境	○戸ヶ崎交差点~潮止橋、上葛飾橋で朝夕時間帯を中心に交通渋滞が発生。朝時間帯の県道21号線三郷流山有料橋の交差点で渋滞が発生。 ○流山橋に向かう車の渋滞で30分以上の遅延が発生。 ○東金町天王橋バス停から桜土手~金町駅方面、休日の新三郷駅周辺で渋滞が発生。 ○新三郷駅、三郷駅の送迎車両でバスが進入できないことがある。 ○彦成通りが狭あい道路で危険を感じる。
バス停や車両等に関する事	○バス停は車椅子対応などのため、歩道の整備やマウンドアップ等が望ましい。 ○三郷駅南口の上屋の建替え、乗り場の整列箇所の明確化をしてほしい。 ○複数社の路線が発着するバス停について、各社のバス停が立っているので整理してほしい。
利用促進のために行っていること	○各社にて、利用促進の観点から、バスロケーションシステムの提供、学生向け乗り放題定期券の販売、免許返納者向け優待、バス車両を使ったイベント等を実施している。
利用者や市民等からの声	○時間帯により満員となるため増便の意見が寄せられている。 ○遅延が激しいため渋滞対策の意見が寄せられている。
行政に対する意見・要望	○走行環境や渋滞解消について交通管理者や道路管理者等への働きかけを行うほか、信号改良等の対応をお願いしたい。 ○バス停上屋・ベンチ等の設置について行政でも設置の検討をお願いしたい。 ○新三郷駅、三郷駅、三郷中央駅にバス専用待機場を整備してほしい。 ○駅ロータリーへの一般車両の進入を規制してほしい。 ○路線維持のため他自治体と同様の支援策を新設してほしい。

2.3.5 市民ワークショップ

新たな地域公共交通計画の策定に向け、地域における高齢者などの交通弱者をはじめとした市民の方々の公共交通に係るニーズを把握し、新計画の実施施策に反映させることを目的に、住民ワークショップを実施しました。

■実施概要

実施目的	日常生活における移動についての困りごとや、現行計画から新計画に位置付ける事業、新しいモビリティサービスの導入に関する意見等を把握し、市内の公共交通サービスの改善に必要な施策の検討や、今後の公共交通サービス等の検討材料を得ることを目的とする。
日時・会場	6月18日（水）14：00～ ピアラシティ交流センター 6月21日（土）9：30～ 戸ヶ崎コミュニティセンター 6月21日（土）14：00～ 鷹野文化センター 6月24日（火）10：00～ 早稲田図書館 6月26日（木）18：30～ 三郷中央におどりプラザ
募集方法	・「広報みさと」（毎月15日発行）での周知やホームページ等での周知による事前申し込み制とした。
プログラム	■開催あいさつ（10分） ・趣旨（公共交通計画の策定にあたり、現行計画から引き続き盛り込む施策や将来像を検討しており、市民目線の意見を聞き取りたい）の説明を行う。 ・事務局の紹介を行う。 ・三郷市の公共交通の現状と課題について、現時点で取りまとめている内容の説明を行う。 ・令和5年度に実施した市民アンケート結果の説明を行う。 ■ワークショップ（90分） ・ファシリテーターが3つのテーマに沿って、グループ内で意見を募りグループ内で発表を行う。 ■閉会（5分） ・出席への謝辞、今後のスケジュールなど
作成資料	・【資料1】三郷市公共交通に関するワークショップについて ・【資料2】三郷市地域公共交通網形成計画 計画の進行評価 ・【資料3】新しいモビリティの事例
留意点	・開催時間帯や曜日は、より多くの参加者を募るため、土休日だけでなく平日日中や夜間に分散して実施した。

当日は、各テーマの所要時間を 20 分程度とし、各班のファシリテーターからテーマごとの結果について全体発表を行った。

■テーマ及び聞き取り項目

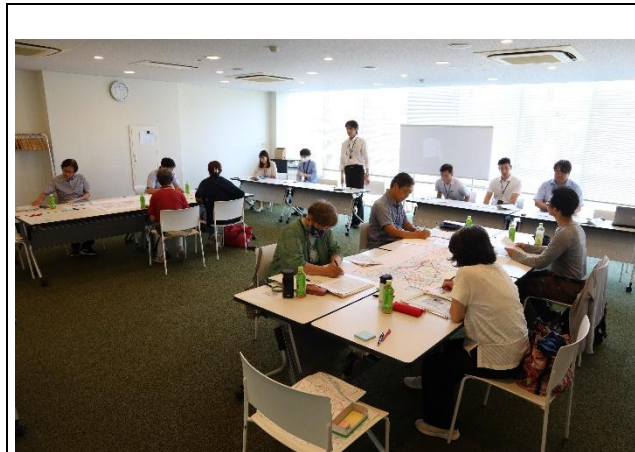
	把握内容	主な聞き取り項目
①	■公共交通に関する困りごと	・ 普段の外出先と主な交通手段は何ですか？ ・ 買物先や通院先はどちらに行かれていますか？ ・ 普段バスを使うのはどのような時ですか？ ・ ベビーカーや小さなお子様連れで公共交通を利用する際に、困ったことはありますか？ ・ 土日、休日はおでかけ先が変わりますか？ ・ 市内の鉄道・路線バス・タクシーの利用にあたって、改善して欲しいことはありますか？ ・ 公共交通の利用に関して、充実してほしい支援策はありますか？ など
②	■現行計画から新計画に引き継ぐ事業について ■新計画に新たに位置付ける事業について	・ 現行計画に位置付けられている事業の中で、新たな計画にも引き継ぐべきと思う事業はありますか？ ・ 新計画で新たに追加する必要がある事業はありますか？ など
③	■新しいモビリティサービスの導入に関する意見	・ 乗務員不足により、バスの本数を増やすのが困難な状況の中で、地域に合った新しいモビリティサービスを導入するなら、どのようなものがふさわしいと思いますか？ ・ 地域が主体となって運営、運行する新しいモビリティサービスについて、どのように感じますか？ など

■参加状況

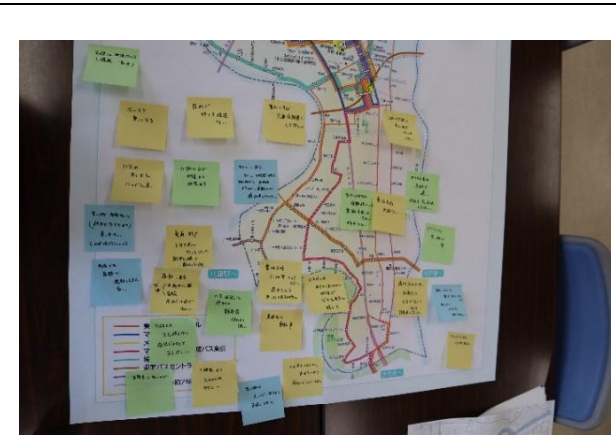
	開催場所・時間	参加者数
第 1 回	6 月 18 日（水）14:00 ピアラシティ交流センター 1 階体験学習室 B	8 名
第 2 回	6 月 21 日（土）9:30 戸ヶ崎コミュニティセンター 2 階集会室 1	8 名
第 3 回	6 月 21 日（土）14:00 鷹野文化センター 2 階会議室 B	7 名
第 4 回	6 月 24 日（火）10:00 早稲田図書館 2 階集会室	11 名
第 5 回	6 月 26 日（木）18:30 三郷中央におどりプラザ 3 階会議室 B	8 名

■当日の様子

<ピアラシティ交流センター>



<戸ヶ崎コミュニティセンター>



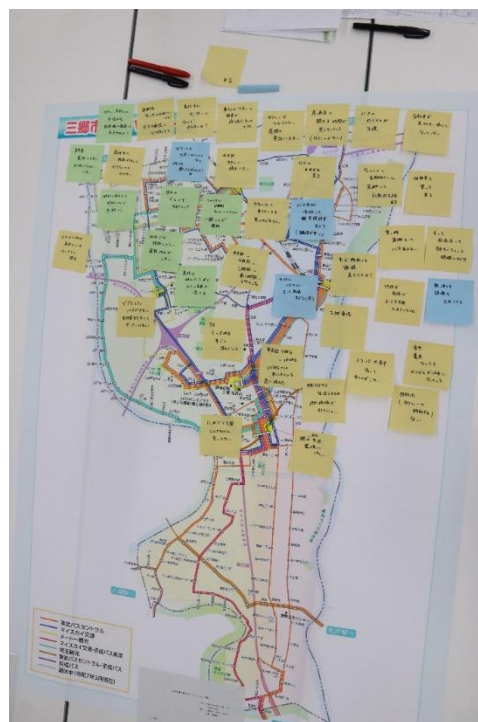
<鷹野文化センター>



<早稲田図書館>



<三郷中央におどりプラザ>



■結果概要

ワークショップ参加者から多く出た意見（概要）は以下のとおりです。

テーマ	意見（抜粋）
<テーマ1> ■公共交通に関する困りごと	（バスのルートについて） ・行きたい目的地への路線がない、という意見が多く、特に駅やピアラシティが目的地として挙げられた。 （バスの運行内容について） ・運行本数が少なくなって不便という意見や、混雑による遅延で時間通りに来ないなどの意見が挙げられた。 （移動手段について） ・タクシーが走っていない時間帯がある、呼んでも来ないなどの意見が特に多く挙げられた。 ・今は運転できるが、返納後の移動手段に不安がある、バスは時間が読めないの家族を走り帰りで送迎しているなどの意見が挙げられた。 （バス待ち環境について） ・屋根がない、遅延の情報がバス停でも分かるようにしてほしい、熱中症の危険があるので涼しいところで待てるようにしてほしいなどの意見が挙げられた。
<テーマ2> ■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について	特に【事業4】、【事業5】、【事業6】への意見が多く挙げられた。 【事業4】 サイクルアンドバスライドの推進 ・利用率の高いサイクルアンドバスライド駐輪場が多く、もっと拡大していくべき。 ・環境改善（定期的な清掃、ラックの設置等）が必要。 【事業5】 運行情報提供の充実・改善 ・目的地とバス路線が結びついた案内を充実させてほしい。 ・高齢者向けにスマホ以外の案内を用意してほしい。 ・時刻改正や運休などの案内をリアルタイムに反映してほしい。 ・GoogleMap で出てこないバスがある。 【事業6】 交通系 IC カードの導入検討 ・キャッシュレス決済は時代の流れなので、IC にこだわらず早く導入できるものを入れてほしい。 ・あくまで交通系 IC カードにこだわるべき。 ・キャッシュレスの導入は遅延の減少にも効果的ではないか。
<テーマ3> ■新しいモビリティサービスの導入に関する意見	実施地域によって様々な意見が挙げられた。 ・自動運転や送迎サービスなど使えるものを最大限活用すべき ・スマホの予約のみでは高齢者は利用できないのではないかな ・需要の多い時間帯はバスを走らせて、日中はデマンドなど小さな交通にするのはどうか。 ・自分の居住地域には小さい交通は合わないと思う。 ・地域主体で支える小さな交通に関心がある。地域の移動の足を自分たちで守っていく。ただし、ノウハウや運行事業者とのパイプ役は市が担ってほしい。

① 地域別の意見

ピアラシティ交流センター（6月18日（水）実施）

主なご意見

<テーマ1：■公共交通に関する困りごと>

●A班

（バスのルートについて）

- 三郷中央病院に行くバスがない
- 三郷中央駅まで通勤ができない（自家用車で移動）
- 三郷駅を経由しないと移動できないケースが多い
- 新三郷駅まで行くがバスがなく不便なため、高齢の方は駅に行かなくなった
- 市役所に行くには本数が少ない。東武バスは遠回りになるので日常遣いは難しい

（バスの運行内容について）

- 10年以上前は、朝は20分に1本、夕方は40分に1本の頻度で走っており、最終便も21時くらいまであった
- 松05系統の本数が少ない。三郷中央まで行くバスがない

（移動手段について）

- 今は運転できるが、免許返納後はバスを使いたい
- シェアサイクルを活用しているが、高齢者にとっては利用方法が難しいと思う
- 健和病院へ行くのにタクシーを使うが、往復8000円かかるので負担が大きい
- 金町まで行く際は、武蔵野線で新松戸を経由して向かう

（バス待ち環境について）

- 総合体育館でバスの乗り継ぎをする際、停留所に屋根がなく、待つ場所がない。

（その他）

- 近くの文化センターが休館中で、市の催しなどは南部の文化センターへ行く必要があるが、公共交通では大変
- スーパーがない。イトーヨーカドーなどに行ける、自動運転のバスなどがあれば良い。
- 1回の外出で複数の病院を渡り歩くことがある

●B班

（バスのルートについて）

- 県営住宅からピアラへ向かうバスが1本もない
- グローバル交通が運行していたさつき平→ピアラの路線を復活してほしい
- さつき平一丁目→交流センター、三郷団地北側→水沼で利用するが、乗り換えが必須

（バスの運行内容について）

- 20年前は1日75往復あったが、すごく減った（メートー観光 吉川～新三郷）
- みさと団地→金町のバスが少ない
- バスの時間が集中しているので、分散して均等に走ってほしい
- 市役所に入るバスの本数を増やす
- バス運転手も施設を伝えたらどこで降りるか案内してほしい

（移動手段について）

- 三郷駅近くに住んでいるため不便はない
- 今は自転車に乗れるが乗れなくなった時に不便に思う
- タクシーがいない時間帯がある

（バス待ち環境について）

- 一街区のバス停にベンチがない

（その他）

- 三郷駅から電車に乗るが、駅員不在の時間帯が増えた。行政が補助を出してでもいいので人は常駐すべきだと思う

- バスは視覚障害者にとって行先が分からない。利用のハードルを下げるためにはどうしたらいいか？

<テーマ2：■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について>

●A班

- 【事業1】 乗り換え検索でよく笹塚が乗り換え地点として表示されるが、乗り換え先のバスの乗り場が分からず、長時間待つのも大変
- 【事業8】 杖を使う人は、ノンステップバスでもまだ転びやすいので、もう少し乗り降りの段差を減らしてほしい
- 【事業8】 運賃箱の横のスペースが狭く、荷車が通れない様子が見られる
- 【事業9-1】 戸ヶ崎などでは、商業施設を周遊するコミュニティバスがあればいいのではないかな
- 【事業14】 料金よりも利便性を高めるのが優先

●B班

- 【事業1】 乗り換えてバス利用するのはハードルが高いので、便利にするにはどうしたらいいかな？
- 【事業1】 ピアラシティの乗り継ぎ環境を強化してはどうか。
- 【事業2】 視覚障害者にとっては、バス停の環境が危険（茂田井は降りてすぐ自転車道があり、事故が起こりやすい）
- 【事業5】 市内の拠点にどんなバスが来ていてどこに向かっているのかPRが必要
- 【事業6】 視覚障害者としては交通系ICカードを入れてほしい。キャッシュレスは社会の流れ。遅延対策にもメリットが大きい
- 【事業7】 TXの延伸（羽田まで）
- 【事業7】 全部の駅にホームドアは現実的に無理と思うので、駅員さんの目が欲しい
- 【事業8】 バスの低床化100%は達成していないのではないかな。
- 【事業8】 どのような取り組みになるのかイメージしづらい。
- 【事業10-1】 新三郷駅の西口、三郷中央駅にある空港バス用スペースを有効活用してはどうか。
- 【事業11】 帰りは八潮まで空港バスに乗ることになるので、新三郷まで空港バスを運行してほしい
- 【事業12】 一定規模以下の事業者に市から乗務員の育成補助を出してはどうか？
- 【事業12】 人件費補助は重点項目だと思う。新しく従事した乗務員に三郷市内に住んでもらうといい
- 【その他】 バス事業者が少ない方が便利になる。バス事業者を行政がコントロールすべきでは

<テーマ3：■新しいモビリティサービスの導入に関する意見>

●A班

- 自動運転を積極的に導入しては？
- 送迎サービスなどを活用してはどうか（三郷ケアセンター、教習所、健和病院、早稲田スイミングバス、三愛会病院など）

●B班

- 地域の移動の足確保が一番大事
- デマンド交通は、地域が乗合方式を理解できるかどうか課題とを感じる
- バスとデマンドどっちかではなく両方進めていくべきではないかな
- 需要の多い朝晩にバスを集中させ日中はタクシーなど別会社が走らせる

主なご意見

<テーマ1：■公共交通に関する困りごと>

●A班

（バスのルートについて）

- 三郷方面が不便。三郷中央駅行きのバスに乗るには20～30分歩く
- ピアラシティまで公共交通で行くと2時間かかるので、現実的ではない

（バスの運行内容について）

- 八潮駅行きが30分に1本ある

（移動手段について）

- タクシーを使うには、鉄道駅で拾うかタクシーGOを使う必要がある
- 三郷中央駅へ行くには主にタクシーを使う
- 健和病院に行くには主にタクシーを使う。送迎バスは認知されていない
- 三郷中央に行くときは八潮駅まで移動して、鉄道を使う
- 自転車に乗れない高齢者が増えている
- 金曜夕方はタクシーがつかまらない

（その他）

- 市の主要な施設は駅から北側に多い（郷土資料館、ららぽーと）
- 公共サービスがやや薄い
- 人口減少は本当に起こっているのか。戸ヶ崎五丁目が宅地化され、人口が増えつつある。

●B班

（バスのルートについて）

- 鷹野文化センターへの北部からのバスがなくて困る。駐車場が足りない
- 三郷団地→金町・松戸に直接行くバスがなくなった

（バスの運行内容について）

- 農協支所を7時台前半に経由するバスが遅れてくる。降りる人も乗る人も多い
- 亀有・松戸方面のバスが1日1本になってしまった。新中川橋で南北が分断されている
- 三郷駅行きがかなり減った（1時間2本→1本）
- 金町～吉川のバスがなくなって不便。三郷駅～金町駅の路線も減って不便
- 不便が存在しないのではなく、不便を我慢している（遅延・渋滞）

（移動手段について）

- 三郷駅からタクシー3000円かかる
- タクシーが来ない。30分～1時間待ち、朝7時からしか運行していない。ドライバーの高齢化で夜仕事したくないのではないか
- 高校生は自転車で移動している
- 市役所が市外からアクセスしづらい
- ピアラシティへの買い物は車移動が主流
- 八潮のほうは快速がある。始発もある。
- 買い物はスーパーが近隣にあるので不便していない

（バス待ち環境について）

- ピアラシティにもバス待ち環境がほしい
- 農協支所の停留所に屋根がない
- バス停の前で、バスの待ち客がゴミを民家に捨てているのが問題だと感じる
- 三郷中央駅のバスの乗り継ぎの時間がマッチしない
- バスの乗り換えのハードルが高い
- 屋内で待てる環境がない

（その他）

- 通勤・通学で新中川橋・鎌倉が渋滞している。高州は道がきれいに整備されている
- 人は来てくれるのに、移動の足がないから市外でイベントを実施している
- キッズケータイはバスロケが見れない

- バスがないから車移動になる

<テーマ2：■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について>

●A班

- 【その他】現実的な再開発をしていかないといけない。人口が増えているところもある
- 【その他】道路整備の推進が必要
- 【その他】ワークショップで意見を聞くだけでなく、もっと反映してほしい

●B班

- 【事業4】サイクルバスライドは毎朝使っている。農協支所は綺麗。中学生も多い
- 【事業5】乗り換え案内のダイヤ改正の反映が遅いので、反映を早くしてほしい
- 【事業6】マイスカイ交通は交通系ICが使えない。QR決済ではなく交通系ICが便利
- 【事業13】バスで通勤・通学する家族をバス停まで送迎する。待つまでの間、コンビニや商業施設など駐車場を一時的に使わせてほしい
- 【その他】東武と京成で系統が重複しているのに、定期券は会社毎にしか使えない。共通定期券にしてほしい

<テーマ3：■新しいモビリティサービスの導入に関する意見>

●A班

- 小さいバスを小回りで走らせるほうがよい
- 外環、堤防の下以外は、自転車の通りが多いので、ほかの交通が必要ではないか？
- 道が狭くて大型バスの運行は厳しい
- デマンドよりもタクシーを使う
- 町内で乗り合って移動が良いのでは
- 道が狭いので自転車だと走りにくい
- 市で登録制のライドシェアを導入してはどうか

●B班

- 細かい移動は自動車を使うので、あくまでバスを残してほしい
- 町会の中でも高齢で運転している人が多い
- 買い物の荷物が多いと（何日か分まとめて）車しかない。COOP使っている人はいる

主なご意見

<テーマ1：■公共交通に関する困りごと>

●A班

（バスの運行内容について）

- 市役所に行くときに帰り（15時台）のバス便がない

（移動手段について）

- 三郷駅方面に行くのは、今は雨の日や飲みに行く日のみ
- 高州の人たちは、医療施設や店がある戸ヶ崎、三郷中央をよく使っている
- かかりつけ医（立沢医院）に行くのに鷹野⇄大膳橋でバスを利用するが、帰りは少し待つ
- 車がないから三郷中央駅北には行かない
- 自転車に乗れないとバス頼りになる
- タクシーが電話ではつかまらない

●B班

（バスのルートについて）

- 普段は東武バスだが、時間が空くときはマイスカイ交通を使う

（バスの運行内容について）

- 高齢者の足の確保のため、昼は1時間3本を維持してほしい
- マイスカイ交通は交通系ICが使えず不便
- 松戸から金町へ行く時間が読めない

（移動手段について）

- 家族は三郷中央駅まで送迎している（遅れるのでバスは時間が読めない）
- 都内へ行くときはバスと鉄道を乗り継ぐ。通勤していた頃は、バスで松戸駅まで行っていた
- 早朝はタクシーが来ないし、日中も当てにならない

（バス待ち環境について）

- バス停にあと何分で来るかの表示がほしい
- 三郷中央駅のデジタルサイネージが他にもあると良い
- 三郷中央駅は乗り場が多くて分かりにくい

（その他）

- ネットスーパーを使う。生協の配達サービスなど、昔に比べれば便利になった
- 市全体で見れば、三郷は便利なエリアだと思う
- 八木郷町会が高齢化が特に進んでいる

<テーマ2：■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について>

●A班

- 【事業4】 サイクルアンドバスライド⇒シェアサイクルを使う（若い人しかできないが）
- バスを待つよりも早い
- 【事業4】 鷹野五丁目など自分の自転車でバス停まで行くと、駐輪場から雨ざらしになる
- 【事業4】 地区内の駐輪場は常に出入りがある
- 【事業5】 バスロケーションシステムを高齢者でも使いやすいようにできないか
- 【事業6】 電車・バス移動のときは交通系ICが多い（現金だと後ろが悶える）
- 【事業13】 割引制度の導入

●B班

- 【事業2】 バス待ちスポットでは、運行状況がリアルタイムに表示されると良い
- 【事業4】 鎌倉のサイクルバスライドは放置自転車が多いのではないか
- 【事業6】 両替、運賃支払いが面倒なので、簡単に導入できるキャッシュレスを優先すべき
- 【事業7】 TXは高いが、三郷中央に区間快速が停まるので便利
- 【事業8】 中央通りのバスは、幹線にするならもう少し遅くまで走ってほしい

<テーマ3：■新しいモビリティサービスの導入に関する意見>

●A班

- 細かい移動は自転車を使うのであまり必要ない

●B班

- あまり鷹野には次世代モビリティが合わないと思う
- コモディイイダの移動販売が来ている、費用はかかるが家まで運んでくれる

主なご意見

<テーマ1：■公共交通に関する困りごと>

●A班

（バスのルートについて）

- 三郷市全体をバス路線で充実させてほしい。特に市役所や公共施設への移動手段の確保

（バスの運行内容について）

- かつては23:00～1:00の時間帯に夜間バス（料金は倍）があった
- 新三郷→早稲田が7時台はあるが17時以降がない
- かつては60往復あったが、20本程度になった

（移動手段について）

- 高齢者が市役所に行くのに乗り継ぎが負担
- 半田地区～生協は車通りが多く自転車も不慣れで行きにくい
- 若い人はシェアサイクルを使う人も多いと感じる

（その他）

- 大場川の西側の人は新三郷へ行く人も多い
- 市役所へ行かずに行政手続きができればベスト
- 高齢者は車を使わないと買い物などができない

●B班

（バスのルートについて）

- 三愛会は細かいバスがない。コミュニティバスが必要

（移動手段について）

- 地域で小さな交通を運行すべき
- 市で直接運行するコミュニティバスが必要
- バスを増やせばいいわけではない。ドアツードアの移動手段でないと大変
- ただ路線を増やしても、赤字路線が増えるだけで解決しない
- 高齢者が外出できない（移動手段がない）
- 施設の送迎を活用して地域の力で運行するのはどうか

（バス待ち環境について）

- 熱中症の危険があり、集まって移動できる手段を導入すべき

（その他）

- 違う地域の保育園へバスを利用しているが、困りごとは聞いていない
- 過去に地域で買い物支援をやっていたが、維持できなかった
- 移動不便を地域の力で解決できないか
- 衣類が地域内で買えない
- 路線の拡大は難しいと理解しているが、移動ニーズにどう応えるか
- 夜の徒歩は歩道がなく暗い。三郷駅全体の構造上の問題がある
- 家から三郷駅へ家族を送迎している
- 高齢者のカートの押し歩きなどが見ていて危なく感じる
- 充実はしていないが困ってもいない。高齢者などの外出も億劫な方にとっては、市内の交通は利用しづらい
- 交通不便なエリアは買い物に行っても荷物が多くて大変

<テーマ2：■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について>

●A班

- 【事業5】バス路線の現況を伝える場所が必要
- 【事業5】高齢者が乗り継ぎの経路を見れるような仕組みが必要
- 【事業5】スマホで一括して検索できるとよい
- 【事業8】本数を増やすのが大事

- 【事業9-2】地域課題を話し合う場所がない

●B班

- 【事業1】交通結節点として駅を整備しても、市外の人のためにしかない。市民のため
- を考えると、整備すべきは駅ではないのでは？
- 【事業5】紙の時刻表を配ってほしい
- 【事業5】運休の案内がなく待たされた（市外の知人）
- 【事業6】現金が使えず用事に遅れた
- 【その他】利用者の立場ごとに必要なものが違うのではないか

<テーマ3：■新しいモビリティサービスの導入に関する意見>

●A班

- もっと地域の交通について綿密に話し合う場が必要
- 市域を北と南の半分に分けて考えるだけでも違うと思う
- 新しい交通を走らせるか、タクシー券などで対応するか検証が必要
- 日中は路線バスは少なくともデマンド交通などで補完できれば
- 日中であれば多少遅れても確実に移動できるようにしてほしい
- 朝夕は大きいバス、日中は小さいバスと、車両を使い分けるのはどうか
- 地域に合ったやり方を考えていくことが必要
- 吉川市で小学生にバスチケットを配布している。同乗で保護者も利用するので利用者増に貢献している
- 地域住民全体で少額を出し合って公共交通を支える
- 病院や介護事業所のバスを活用して運行する

●B班

- 介護施設、病院の送迎車の活用が考えられるのではないか
- バスが1日1本しかないので利用しようがない
- デマンドでなくても、毎日〇〇時には迎えに来る、というような小さい交通はどうか
- 自動運転を試しにやってみてもいいのでは
- 小さな交通からバスに乗り継ぐ仕組み。広範囲な路線バスは快速運転
- どうすればできるのか、事業者とのパイプ役、ノウハウを市が担ってほしい
- バス事業者は精一杯やっていると思う
- モバイル前提の取り組みは、高齢者の利用は厳しい
- 小学生が遠くまで歩いて通学している。なぜバスを使ってはいけないのか
- 市内でも細かい地域ごとにすみ分けて考えていくべきだと思う
- 公民館などの家に近いところから乗れる交通がほしい
- 自分たち（地域）が主体となった移動手段

主なご意見

<テーマ1：■公共交通に関する困りごと>

●A班

（バスのルートについて）

- 新しい道路ができたので、おおたかの森方面に行くバスがあってもいいのでは
- 三郷中央駅～松戸駅のバス路線がなくなった
- ピアラシティに行くのに、コミュニティバスをよく使っていた
- ピアラシティのアクセス路線の充実
- 三郷駅～市役所へのバスがないのでシェアサイクルを使う

（バスの運行内容について）

- 病院がいくつかあるがバスが不便（高齢者）
- ピアラシティに行くのに1時間前に移動しないといけない
- 最寄りの学童の先生方は、市内のバスは度々本数が減っていると言っていた
- 夏休みに三郷公園に行く路線が混雑で15分待ちくらいになる
- 健和病院まで直行できるルートがない

（移動手段について）

- タクシー待ちで40分待ち
- ピアラシティに直接行けるようになれば便利
- 流しのタクシーが来ない
- タクシー会社は電話をかけても応答がない

（その他）

- 高齢者はみさと公園に行きたいのではないか

●B班

（バスのルートについて）

- 運休中の路線が多く、目的地に行きたくても行けない
- 地域の人口からすれば、彦成のバスがなくなると困る
- もっと統廃合して残すべきところを明確にするべき
- 中央駅～市役所～三郷駅～新三郷駅～ピアラシティの大循環をコミュニティバスで走らせる
- 市が委託して循環バスを走らせてはどうか
- 金町、亀有へのバスがなくなって乗り換えが必要になっている
- ピアラシティはバスが少ないが、利用者も少なくこれ以上走らせてもやっていけない

（バスの運行内容について）

- 回数券を買って乗る

（移動手段について）

- タクシーがつかまらない。昼間も電話に出ない
- タクシーGOは呼べば来る
- 三郷中央駅にタクシーが停まっていない
- 返納後も、日常生活には困らないが、大きな病院へ行けなくなる
- 行政が主体で小さな交通を入れるべきでは
- 買い物の重い荷物を持ってバスには乗れない
- TXは6～8時台がすごく混んでいる
- おどり公園のシェアサイクルが空いていない
- 三郷中央駅の車送迎が7時台、18時台～20時台には溢れている。最近になって急に増えた

（バス待ち環境について）

- バスの乗り換えが不便

（その他）

- 彦成地区文化センターでなぜワークショップやらないのか。困っている人が一番多いはず
- タクシーがないために、客の帰りの手段がなく、居酒屋の閉まる時間が早くなっている
- 市内の道路は、自転車が走りやすい作りになっていない

- トラックや大型車が多くて歩くのが怖い
- タクシーで移動するような目的地がない
- 三郷中央だけなら生活できるが、ほかの地域が行きにくい
- 本数が少なくなって人が乗らなくなる負のスパイラル
- 橋の歩道を整備してほしい
- 乗る人も少ないと経営が成り立たないのでは
- 今のことと長期的なことを見越して計画を作る必要がある

<テーマ2：■現行計画から新計画に引き継ぐ事業、新計画に新たに位置付ける事業について>

●A班

- 【事業1】ららぽーと・コストコ・IKEA など、外から来る施設が多い
- 【事業1】人が通り過ぎる町。三郷市に来てもらえる目的地があれば・・・コストコ？
- 【事業5】三郷中央駅の電光掲示板は行き先、時間は分かるが自分の乗るバスが分からない
- 【事業5】Google で出てこないバスがある。ピアラシティの行き方が出てこない
- 【事業5】外から来た人は三郷中央駅のバス乗り場がわかりにくいのではないか
- 【事業6】交通系 IC を早く使えるようにしてほしい。回数券もなくなり、シルバーパスのようなものもない
- 【事業9-2】小回りの利く交通の充実を図ってほしい
- 【事業9-2】車がないと無理と言われる間は、普及は難しい
- 【事業12】市民のほとんどは普段乗らないので、危機感がない
- 【事業15】マイカーを使っていたが路線バスに転換したいという人が多い
- 【事業15】車は経費がかかるので公共交通を使う方がいいと伝えれば、納得してくれる人がいるかも
- 【その他】いろいろなものが自動になり人とのふれあいがなくなった（交通案内の人がいれば、と感じる）
- 【その他】生身の人間で接するのが大事

●B班

- 【事業4】数を増やして設備も充実させる必要がある
- 【事業4】サイクルアンドバスライドをもっと整備すべきと思う
- 【事業8】バス会社合併して共同経営すべき（確保が第一）
- 【事業9-2】ポイントを大事にするのではなく何でも通してしまっってはどうか？

<テーマ3：■新しいモビリティサービスの導入に関する意見>

●A班

- スマホ主体でもいいがフォローできる場所がいくつもあるとよい。窓口で代わりに受け付ける？
- スマホを見ることはできるが発信ができない
- 過去には、100 円バスなど小回りの利くバスを動かしていたが利用者がいなかった
- 今なら利用したい人も多いのではないか
- 南北に行く交通がなくなって、人の移動の流れがなくなった
- デマンドのような細かい交通が合うのではないか
- 家が密集しているような地域でこまめに走れる交通があればいい
- 水路を活かした交通を考えてはどうか

●B班

- 若年層が免許を取らないため地域のドライバーがいない
- 彦成はタクシーを呼んだら来てくれる。小さい交通が合っている
- 時代に合わせてゼロベースで大胆に。日中はデマンドやライドシェアなどでカバーしては
- アメリカの Uber ように一般の人が運転する移動手段があってもよいのでは
- 町会では評価しづらい。他人の運転が怖い

■配布資料

意見交換を行う前に下記資料に基づき、三郷市の現状等を説明した。

<資料1>

三郷市公共交通に関するワークショップ

本日はご参加いただきありがとうございます。

みなさまからいただいた意見を、公共交通に係るマスタープランとなる、新たな「三郷市地域公共交通計画」に反映させることを目的に、本ワークショップを開催いたします。



■本日の実施内容

- 公共交通の現状と課題について
 - 「地域公共交通計画」の策定について
 - 公共交通が抱える現状と課題について

事務局からご説明します。
- グループ意見交換

3つのテーマについて、グループに分かれていただき、みなさまからのご意見を伺います。

【1】公共交通に関する困りごとについて
 【2】現行の「地域公共交通形成計画」から引き継ぐ事業／新たに位置付ける事業について
 【3】新しいモビリティサービスの導入に関する意見について
- グループ発表

みなさまからお伺いした内容をとりまとめ、全体発表を行います。

1

公共交通の現状と課題 について

1. 公共交通の現状と課題について

- 「地域公共交通計画」の策定について
- 公共交通が抱える現状と課題について

2

公共交通の現状と課題 について

■ 地域公共交通計画の策定について

(1) 策定の背景

三郷市では、将来に渡って持続的かつ安定的に公共交通を維持・発展させ、まちづくりなどの地域戦略と一体となった公共交通の活性化、利用促進を図るため、**「三郷市地域公共交通形成計画」**を平成30年3月に策定いたしました。

↓

策定からの7年間で…社会情勢は大きく変化

- 通勤・通学・外出頻度の変化**
⇒新型コロナウイルス感染症の流行や、ネットショッピング、リモートワーク等の普及により、ライフスタイルが多様化しつつあります。
- 国が定める法律の施行による、「地域公共交通計画」作成の努力義務化**
⇒改正地域公共交通活性化・再生法の施行(令和2年11月)により、その地域にとって望ましい運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。
- 路線バスの乗務員不足の深刻化**
⇒「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」の改正(令和6年4月/いわゆる「2024年問題」)や、乗務員の高齢化等による退職などの影響で、バス業界全体で乗務員不足が深刻となっています。
三郷市においても、乗務員不足を原因とする路線の休止や、減便が発生するなどの影響が出ています。
- その他、社会課題の変化**
(燃料費・人件費の高騰、輸送サービスの多様化、DXの推進 等)

➡ **令和7年度に、新計画となる『三郷市地域公共交通計画』を策定します！**

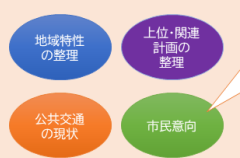
3

公共交通の現状と課題 について

■ 公共交通が抱える現状と課題について

(1) 市の現状

この先10年間の公共交通施策を検討するにあたり、公共交通施策にて重視すべき点や、解消すべき課題をあきらかにするため、以下の4つの観点から、市の現状について調査を行い、状況把握を行いました。



市民意向を調査するために実施した市民アンケート調査では、多数のご協力をいただき、誠にありがとうございました。

【三郷市】市域の状況や公共交通に関する市民アンケート

調査概要：三郷市は、人口約10万人、面積約1,000平方キロメートルの市域を有し、人口密度が低い地域である。公共交通の整備は、市民の生活の便や、市の発展に大きく影響する。本調査は、市民の意向を把握し、公共交通の改善策を立案するための基礎資料として活用する。

調査対象：三郷市在住の18歳以上の住民（無回答者を含む）

調査期間：令和7年1月～令和7年3月

調査方法：インターネットによるアンケート調査

調査結果：市民の意向は、公共交通の改善策として、路線バスの増便、コミュニティバス、自転車シェアリング、タクシーの導入などが挙げられた。また、市民の意向は、公共交通の改善策として、路線バスの増便、コミュニティバス、自転車シェアリング、タクシーの導入などが挙げられた。

- 地域特性の整理**
⇒人口の動向や、施設の立地状況、通勤・通学における人の動き、交通事故の発生状況などから、市の地域特性を整理しました
- 上位・関連計画の整理**
⇒市のまちづくりの根幹となる「総合計画」や「都市計画マスタープラン」や、福祉・障がい者・子育てなどの幅広い分野の計画から、三郷市の公共交通に求められる役割を整理しました
- 公共交通の現状**
⇒市内を走る鉄道・路線バスの運行状況や利用状況の推移、交通事業者へのヒアリングを通じて、市の公共交通が抱える現状や課題を整理しました
- 市民意向の調査**
⇒市民2,000人を対象にアンケート調査を行い、832人から回答を得ました
⇒このほか、市内の主要施設(健和病院、ピアラシティ、ケーヨーデイズ)や、鉄道駅利用者(三郷駅・新三郷駅・三郷中央駅)にもアンケート調査を行い、広く市民のみなさまから意向を調査しました

4

公共交通の現状と課題 について

■ 公共交通が抱える現状と課題について

● 地域特性の整理

- 将来人口推計では、全体人口は減少へ転じるものの、高齢者の人口は増加が見込まれ、移動手段の確保が求められます。
- 通勤・通学では、市内だけでなく、市外への移動も多く見られ、一定程度の市外からの流入がありますが、流出超過となっています。
- 三郷中央駅の開業から約20年が経過し、市民の移動実態の変化や人口分布にも変化が見られます。

● 上位・関連計画の整理

- 上位計画では、持続可能な交通の確立や、路線バスの確保、MaaSといった、新たな交通システムの検討が求められています。
- 関連計画では、バリアフリー化や福祉タクシー利用料金の支給など、公共交通に関連する項目を位置づけています。

● 公共交通の現状

- 市内の鉄道駅は3駅いずれも1日10,000人以上が利用し、交通結節点となっています。
- 乗り換えダイヤの接続やのりばの案内、高頻度なダイヤ改正による運行情報案内の分散などにより、バス事業者同士の連携には課題があります。
- 市内では路線バス・タクシー業界全体で乗務員不足が深刻化し、市内の路線でも減便や運休などの影響が生じています。
- 燃料費の高騰や安全基準の法改正等により、路線バス事業者の負担が大きくなっています。
- 令和2年より運行しているコミュニティバスは、年間約5,000万円の経費を市が負担しています。

● 市民意向の調査

- 買い物時には「自分で車を運転」が多いため、公共交通利用割合が低くなっています。特に、「運行本数・時間帯」や「待合空間」の満足度が低い状況です。
- キャッシュレス決済に非対応の事業者が多く、交通系ICカードの導入の要望が多くなっています。

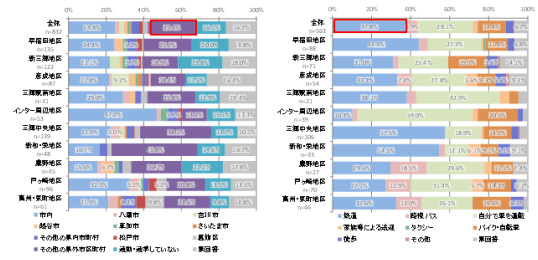
5

【参考】市民アンケート調査結果 について

■ 移動状況について

① 通勤・通学：全体では、行先「県外市区町村」、手段「鉄道」が最多

地区別では、行先「市内」「県外市区町村」、手段「鉄道」「自分で車を運転」が多くなっている。



6

【参考】市民アンケート調査結果 について

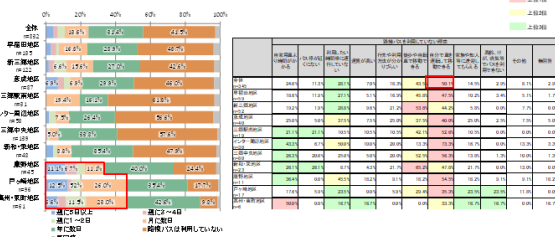
■ 移動時の交通手段について

① 外出時の交通手段がないことによる困りごと「困ることがよくある・たまにある」を合わせた約4割。

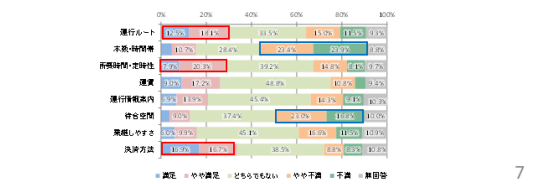


② 路線バス：全体では「利用していない」が最多、利用目的「遊び・趣味等」が最多
利用していない理由は「自分で車を運転して移動できる」が最多

地区別では蕨市・戸ヶ崎・高州・東町で利用頻度が高い。



「運行ルート」「所要時間・定時性」「決済方法」は満足度が高いが、「本数・時間帯」「待合空間」で不満の割合が高い。



7

【参考】市民アンケート調査結果 について

■ 今後の公共交通について

① 路線バス維持のための取組：「値上げによって運行ルート・ダイヤを維持」が1位。
地区別では、インター周辺地区・三郷中央地区・新和・栄地区で「利用者が少ない路線は廃止」の交通手段を運行が1位。

地区	運行ルート・ダイヤを維持	利用者が少ない路線は廃止	その他の交通手段
全体	28.2%	18.7%	5.1%
三郷中央地区	24.2%	22.2%	5.7%
新和地区	29.7%	15.2%	6.8%
栄地区	21.7%	22.2%	4.8%
三郷中央地区	22.7%	24.4%	5.2%
インター周辺地区	23.3%	17.8%	5.1%
高州地区	25.8%	16.8%	7.2%
戸ヶ崎地区	21.1%	18.7%	5.4%
東町地区	26.9%	20.8%	6.5%
蕨市地区	26.9%	17.8%	6.2%
三郷中央地区	29.2%	25.2%	5.2%

② 利用しやすいするための取組：「全ての路線バスにICカードの導入」が1位。
地区別でも、全10地区で「ICカードの導入」が1位。

地区	全ての路線バスにICカードの導入	ICカードの導入	その他の交通手段
全体	17.8%	17.8%	17.8%
三郷中央地区	17.8%	17.8%	17.8%
新和地区	17.8%	17.8%	17.8%
栄地区	17.8%	17.8%	17.8%
三郷中央地区	17.8%	17.8%	17.8%
インター周辺地区	17.8%	17.8%	17.8%
高州地区	17.8%	17.8%	17.8%
戸ヶ崎地区	17.8%	17.8%	17.8%
東町地区	17.8%	17.8%	17.8%
蕨市地区	17.8%	17.8%	17.8%

③ 市内で利用できる嬉しい交通サービス：「交通の定額乗り放題」が1位。
地区別では、「交通の定額乗り放題」「チャリット交通」へのニーズが高い。
利用目的は、「買物」のニーズが高い。

地区	交通の定額乗り放題	チャリット交通	その他の交通手段
全体	48.7%	27.1%	24.2%
三郷中央地区	48.7%	27.1%	24.2%
新和地区	48.7%	27.1%	24.2%
栄地区	48.7%	27.1%	24.2%
三郷中央地区	48.7%	27.1%	24.2%
インター周辺地区	48.7%	27.1%	24.2%
高州地区	48.7%	27.1%	24.2%
戸ヶ崎地区	48.7%	27.1%	24.2%
東町地区	48.7%	27.1%	24.2%
蕨市地区	48.7%	27.1%	24.2%

8

三郷市公共交通に関するワークショップ

2. グループ意見交換

- 【1】公共交通に関する困りごとについて
- 【2】現行の「地域公共交通網形成計画」から引き継ぐ事業／新たに位置付ける事業について
- 【3】新しいモビリティサービスの導入に関する意見について

9

三郷市公共交通に関するワークショップ

■意見交換の進め方

- ① 班ごとに簡単に自己紹介【1人1分程度】
(お名前・お住まいの地区・普段の公共交通の利用状況等)
- ② テーマに沿って意見交換【各20分程度】

事務局が
進めます

テーマ	意見の例
公共交通に関する困りごと	普段は●●スーパーに自家用車で行く。 通院は、●●病院に家族の送迎で行く。 ●●周辺にバスで行くとき、時刻表が分かりづらくて困っている。 ベビーカーや子供連れで●●に行くとき、バスが混雑していて乗りづらくなっている。 市内の鉄道・バス・タクシーの●●を改善してほしい
新計画に位置付ける事業	現在の計画から、●●の事業は、現在も達成していないので引き続き取り組むべき 現在の計画では位置付けられていないが、7年間の社会情勢の変化から、新しく●●を計画に追加するべき
新しいモビリティサービスの導入に関する意見	三郷市で将来にわたって移動の足を確保していくために、三郷市に合ったモビリティサービスは、●●だと思う 地域が主体となって運行する新しいモビリティサービスの運営に関わりたい 他市町村の●●の取組が三郷にも合っているのではないかな

10

三郷市公共交通に関するワークショップ

■意見交換時の注意事項

よりよいワークショップとなるよう、みなさまのご協力をお願いいたします

- ① 自分と異なる意見を尊重する
→他人の意見を否定しない
- ② 話している人の意見を最後まで聞く
→話をさえぎらない
- ③ 発言は、なるべく簡潔にまとめる
→「伝えたいこと」「その理由」を話すことを意識する
- ④ 攻撃的な言葉を避ける
→個人への批判や、感情的な言葉遣いは避ける
- ⑤ わからない点等があれば、いつでも質問してください

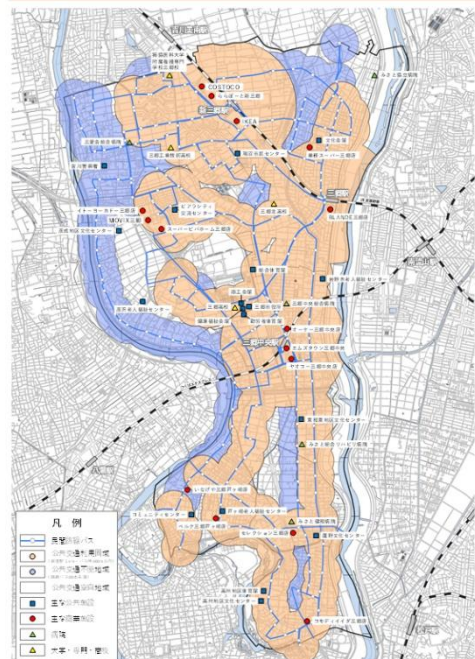
11

【参考】三郷市における公共交通が利用可能なエリア

公共交通利用圏域: 鉄道駅およびバス停留所が徒歩圏内(300m)に位置するエリア

公共交通不便地域: 徒歩圏内にバス停留所が位置しているが、運行本数が少ないエリア

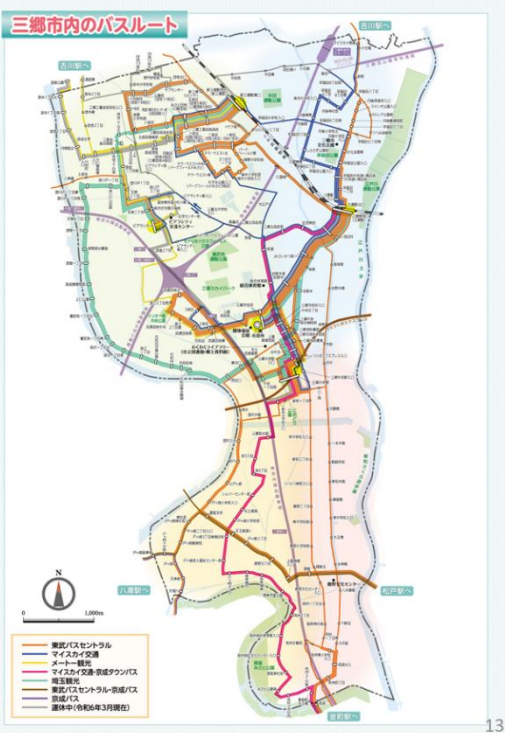
公共交通空白地域: 徒歩圏内に鉄道駅・バス停留所がないエリア



12

【参考】三郷市の路線バスネットワーク図
(みさとバスガイドブックより)

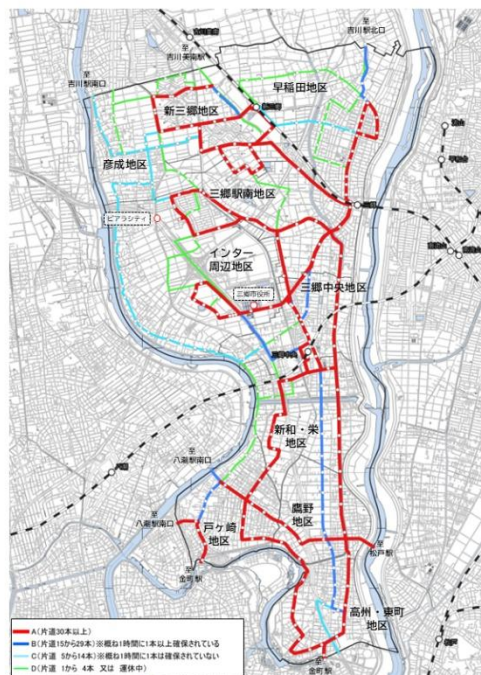
三郷市内のバスルート



13

【参考】三郷市内の交通ネットワーク
運行本数別路線図

令和7年5月時点の市内の路線バスの運行本数は、下図のようになっています。



14

<資料 2>

計画の進行評価

「三郷市地域公共交通形成計画」にて位置付けられた15事業について、平成30（2018）年度～令和6（2024）年12月までの実施状況を以下の通り整理しました。

■評価の手順

検証項目	評 価
取組みの実施・達成状況の評価	A：事業内容の記載項目を全て又は達成した事業 B：事業内容の記載項目のうち、一部が達成した事業 C：計画期間内に事業内容の記載項目に着手したが、達成できていない事業 又は計画期間内における社会情勢の変化により、事業内容の記載項目の実施が困難となった事業

■三郷市地域公共交通形成計画実施・達成状況の評価

【事業1】乗継拠点の機能強化	
事業内容	市内各方面への乗継移動で重要な拠点（乗継拠点）となっている「三郷駅」「新三郷駅」「三郷中央駅」「三郷市役所」「ピアラシティ」の5ヶ所について鉄道と路線バス・タクシー、路線バスと路線バスへの乗継案内、公共交通機関の乗り場案内、乗り場での行き先表示やレールアンドバスライドの整備について充実するとともに、訪日外国人向けの多言語化表記や、乗継紙札の軽減に資する乗継時間や運賃負担などについて検討する。なお、「三郷北部地区」「三郷南部地区」については、周辺まちづくり等の状況を踏まえ、中長期的な視点で整備を検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	「三郷市役所」デジタルサインageを設置（031） 「三郷駅」「新三郷駅」「ピアラシティ」駅前広場やロータリーの再整備等に合わせた整備を検討した。 「三郷北部地区」「三郷南部地区」まちづくりと合わせた乗継拠点の整備を検討した。
【事業2】待合環境の整備	
事業内容	待合環境については、三郷団地周辺や鎌倉など一部の停留所のみで、ベンチや上屋がない停留所がほとんどとなっている。 待合環境の設置には、導入や維持管理にコストが掛かることや、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況であるため、幹線公共交通線路上に駅舎機能や商業施設など利用が多い停留所については、優先順位を付けたが計画的に整備を進める。 また、公共・民間施設を活用した拠点スポットの整備（「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度の活用など）について、施設管理者と連携・協力、利用者が安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを順次進める。
評 価	B 実施状況
事業内容	・三郷駅南口バス停7カ所で、老朽化したベンチを撤去し新設。 ・陸上競技場の整備に合わせたバス停上屋及びベンチを設置。 ・公共・民間施設を活用した拠点スポットの整備について検討した。

1

【事業8】幹線公共交通の品質向上と維持・充実	
事業内容	拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ幹線公共交通については、公共交通の中核を担う重要な路線のため、バス事業者との協議・調整により、高頻度サービス水準を継続的に提供できるようにする品質向上により維持・充実を目指す。 具体的には、幹線公共交通上の路線バスについて停留所の高度化による待合環境強化や、低床バス導入によるバリアフリー化、乗継拠点での乗継利便性向上、サイクルアンドバスライド導入促進などを検討し、一層の利用促進を図っていく。
評 価	B 実施状況
事業内容	・令和3年度までに低床バス導入率100%を達成 ・停留所の高度化による待合環境強化や、乗継利便性向上について検討した。
【事業9-1】まちづくりや道路整備の進捗に合わせた路線バスの再編検討	
事業内容	三郷インター南部南地区では、土地地区面整理事業によるまちづくりの整備が進められる。また、三郷南部地区では、主要な幹線道路の交差部分という道路特性を活かした近隣型の商業・業務機能の集積に向けた検討を行っており、これらまちづくりの事業進捗や道路整備に合わせて、路線バスの再編について検討する。
評 価	C 実施状況
事業内容	・交通事業者への情報提供を適宜行い、事業者の意向確認を行った。
【事業9-2】地域との協働による路線バスの再編検討	
事業内容	公共交通空白・不便地域や路線バスの再編に対するニーズが高い地域を対象に、地域に必要なとされる路線バスのルート見直しやダイヤ調整など具体的な運行計画を地域が主体となって協議する地域協議会を開催し、行政や交通事業者の支援のもと、路線バスの再編について検討する。 また、地域・行政・交通事業者との責任分担の基に、地域住民などの積極的な関与（協働・連携）を前提とした事業スキームなど地域公共交通を支える仕組み・体制づくりなどについて検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・令和3年度に、産成地域及び戸ヶ崎・栄地域で市民アンケートを行い、令和4年度に結果説明会を実施。 ・令和4年度に平瀬田地区で市民アンケートを実施。 ・地域と協議する地域協議会の開催方法について検討した。
【事業9-3】陸上競技場の整備に合わせた路線バスの再編検討	
事業内容	三郷市では、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のホストタウン（相手国：ドミニカ共和国）に登録され、事前キャンプでの活用を検討している陸上競技場の整備を進めている。 陸上競技場が整備されることにより、公共交通の利用者が見込まれるため、バス停の設置や路線バス網の整備について検討するとともに、スポーツ交流をはじめ、ホストタウンの文化や歴史を市内小中学校で学習する各種交流事業と地域公共交通との連携についても検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・陸上競技場の整備に合わせマイスカイ交通の停留所が新設され、市が上屋整備を実施。 ・ホストタウンの文化や歴史を小中学校で学習する各種交流事業などのイベントの実施を検討した。

3

【事業3】主要バス停の分かりやすい停留所の整備	
事業内容	鉄道駅周辺など複数のバス事業者が運行中の地域においては、事業者ごとのに停留所を統一するため、停留所を1箇所に集約するなど、共通の時刻表・路線図などを掲出するなど、分かりやすい情報提供を行う。
評 価	C 実施状況
事業内容	・三郷中央駅において駅前交通広場の改修に合わせたバス停再配置を検討、関係者協議を了している。
【事業4】サイクルアンドバスライドの推進	
事業内容	市内のバス停付近に12箇所554台の無料自転車置き場を設置しており、サイクルアンドバスライドの利用促進を図るため、「バスガイドマップ」や広報誌への掲載などにより周知PRを行っている。今後とも継続的に周知PRを実施していくとともに、設置箇所の拡大や利用環境（清掃等）の改善について関係機関と協議・調整を図りながら検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・周知PRや利用環境（清掃等）の改善を実施。
【事業5】運行情報提供の充実・改善	
事業内容	路線バスの運行情報案内については、「みさとバスガイドブック」や、バス事業者ごとにホームページなどで路線・ダイヤなどの運行情報を提供し、市のホームページで全ての交通事業者を掲載したリンクを掲載している。また、平成28年10月より東武バスセントラルではバスの現在地を表示できるバスロケーションシステムが導入されている。今後は「バスガイドブック」の継続的な作成・配布や、「総合時刻表」の作成、公共施設や医療機関などが主要停留所への路線図の掲載、乗継拠点での運行情報案内システムの設置などを行うとともに、現在国で実用化を推進している公共交通に資する「オープンデータ」による運行情報検索や駅等の施設情報など、より分かりやすい情報提供の充実・改善について検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・ダイヤ改正に係るバスガイドブックを継続的に発行 ・「総合時刻表」の作成を検討した。 ・公共施設・医療機関等の路線図掲載、オープンデータの活用について検討した。
【事業6】交通系ICカードの導入検討	
事業内容	交通系ICカードは、公共交通利便性向上策の一つとして、全国各地で急速に導入が進み、三大都市圏や地方拠点都市で普及している交通系ICカード10カード（Suica、Pasmo など）と地方独自カード37種類に区分されている。 市内で運行中のバス事業者8社のうち、交通系ICカードの導入は2社（東武バスセントラル他、京成バス他）のみとなっており、利用者等から導入を求めるニーズが高くなっている。国土交通省では交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討を進めており、IC導入へ向け、導入費用などの支援制度の検討などについて検討を行っている。
評 価	C 実施状況
事業内容	・計画期間内に運行を開始した埼玉観光の路線で電子マネーWAONの導入が行われた ・交通系ICカード導入費用支援や定期乗り放題チケットについて検討した。
【事業7】鉄道輸送の利便性及び安全性向上	
事業内容	鉄道事業者においては、輸送力の増強、定時運行の確保を図り、バリアフリー化などあらゆる利用者の利便性・安全性向上を図るべく取り組んでいる。 また、三郷市においては、利便性の高い移動手段の確保、快適に安心して駅を利用できるよう関係機関と働きかけを行う。
評 価	A 実施状況
事業内容	・3回/年の頻度で鉄道事業者との協議を行い、輸送力増強に寄与するつくばエクスプレスの8編組化に向けたホーム拡張工事や、安全性向上に寄与する鉄道用地の承継が行われた。

2

【事業10-1】駅前広場における路線バス走行環境の改善	
事業内容	三郷駅、新三郷駅及び三郷中央駅の各駅前広場は、基本的なハード整備が定まっているため、路線バスの安全な走行環境を確保するよう、送迎車両に対する交通規制や歩行者への注意喚起のサインの設置などについて検討する。
評 価	A 実施状況
事業内容	・路面標示の修繕や一般車向けの駐車禁止看板を設置。
【事業10-2】路線バスの走行環境向上策の展開	
事業内容	路線バスの定時性確保施策として、バス専用・優先レーンやPTP S（公共車両優先システム）の設置などが有効であるが、4車線以上の道路が限定されていることや、一般交通への影響などを考慮し、走行環境の改善を図っていく。今後、バス事業者から遅延や危険な箇所として指摘があった箇所については、交差点改良や道路整備などを進めるとともに、路線バスの定時性・速達性の向上に資する信号制御などの施策について検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・市において、バス利用者が円滑に乗降できるよう歩車道境界ブロックの撤去を実施。 ・関東運輸局が主導となり、バス停留所の安全性確保対策を実施。
【事業11】高速バスによる羽田・成田空港への運行検討	
事業内容	現在、市内には高速バスは運行していないが、外環道（三郷南1C～高谷JC T）の開通に伴い、羽田空港、成田空港への交通アクセスが格段に向上するため、鉄道3駅（三郷駅、新三郷駅、三郷中央駅）に停車する高速バスの運行について検討する。
評 価	C 実施状況
事業内容	・事業者へ継続要望を行っている。
【事業12】バス運転手の確保・育成	
事業内容	全国的にバス運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、既存路線バスのサービスを確保する上でバス運転手の確保は必要不可欠である。 三郷市のバス事業者においても、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況なため、三郷市で実施中の「合同企業面接会」やバス運転手に特化した就職博の開催など、バス事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について検討する。
評 価	B 実施状況
事業内容	・合同企業面接会を実施。 ・バス運転手に特化した就職博の開催について検討した。
【事業13】商業施設との連携事業	
事業内容	まちの賑わいの創出を促すため、新三郷駅やピアラシティ周辺等の商業施設及び地元商店会と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（例：路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。また、市役所やピアラシティ交流センターなど公共施設で実施するイベントの参加について、公共交通利用の案内を掲載するなど利用促進活動の検討を行う。
評 価	C 実施状況
事業内容	・商業施設及び地元商店街との連携、公共施設で実施するイベントでの公共交通利用案内の掲載など、利用促進の取組について検討した。

4

【事業14】運転免許自主返納制度の導入検討		
事業内容	埼玉県では、高齢者の交通事故死者の増加し、交通事故防止が重要課題となっており、埼玉県警察では運転免許証を自主返納した高齢者を対象にした「シルバーサポート制度」を行っている。 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、シルバーサポート制度の周知等警察と協働で返納制度を推進していく。また、各バス会社で取り組んでいる高齢者限定乗車券の購入促進などを図っていく。	
評価	B	実施状況 ・令和5年度より、運転免許証自主返納者支援事業を新設し、タクシーや路線バスの利用券、自動車の燃料費助成等を実施。 ・高齢者限定乗車券の購入促進に契機として、コロナ禍において福祉部局で「高齢者移動支援事業」を実施。
【事業15】モビリティ・マネジメントの実施		
事業内容	過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すためには、市民の意識改革も重要なため、三郷市ではこれまでキャンペーン・フェアなどで公共交通に関するイベントを行っており、今後も公共交通マップの作成・配布など、運行情報提供の充実・改善を図っていくとともに、小・中学生や高齢者等を対象にした乗り方教室の開催や、路線バスの利用促進のためのスタンプラリーの実施など、公共交通の利用啓発や滞在需要の掘り起こしのための施策を実施する。	
評価	A	実施状況 ・バスの乗り方教室、生活安全フェアなど、公共交通の利用促進に資するイベントを実施。 ・ダイヤ改正に伴うバスガイドブックを継続的に発行。

地方公共交通の代表格

1. 路線バス・コミュニティバス

<特徴>

- 時刻表に沿って、決まったルートを定期的に運行する、定時定路線型の交通サービス。
- 事前予約等の必要がないので、突然の利用や、来訪者の移動などにも利便性が高い。
- 利用者がいなくても運行するため、運行に係る経費は大きくなる。

路線バスの利便性を高める フリー乗降制での運行

近年では、地方路線の利便性向上のため、バス停上でなくとも自由に乗り降りできる区間を設けている地域があります。

フリー区間では、利用者はタクシーと同様、バスに向かって手を上げて乗車し、降車の際は運転手に降車場所を告げてバスを停車してもらいます。



▲一部をフリー乗降制（自由乗降区間）としている事例。主に市街地から離れたエリアで設定されることが多い。（山梨県都留市）

小さくても立派なバス 小・中型のコミュニティバス

路線バスは大型バスで運行されることが多いですが、コミュニティバスはそれに限らず、特に地方部では、地域特性や利用者数に応じて中型・普通自動車を用いて運行されることが多いです。大型バスでは乗り入れることのできない幅員の狭い道や、生活道路にもアクセスすることが出来ます。



▲日野自動車製「ポンチョ」は中型バス車両の代名詞（左上：栃木県宇都宮市）。他にも、マイクロバス車両（下：栃木県小山市）や、ワンボックスカー（右上：滋賀県草津市）が用いられる例もある。

0

利用に応じてルートを変える

2. デマンド交通

<特徴>

- 利用予約に応じて、指定された時間に指定された場所へ運行する交通サービス。
- 路線バスよりも自宅に近い場所で乗車し、目的地に近い場所で降車ができる。
- 予約がない場合は運行しないので、他の交通サービスよりも経費が少ない。

サービスの概要

デマンド交通は、同時刻に予約した利用者を順番に乗車させて、各々の目的地を順番に巡るようにして運行します。

路線バスやコミュニティバスよりも車両が小さいため狭い道路でも運行でき、ダイヤに縛られない柔軟な運行が出来ることから、利用者層や目的、地域の状況などに応じて様々な形で運行されています。

料金パターン

運行体制や事業者によって、料金収受方法が異なるケースもあります。

- 都度払い制
路線バス等と同様、乗車時/降車時に運賃を支払う
- 定額制（サブスクリプション）
事前登録した上での利用が基本となるため、月ごとなど定額での支払いも可能である。

車両パターン

利用状況に合わせて、様々な車両が使用されています。

○タクシー車両



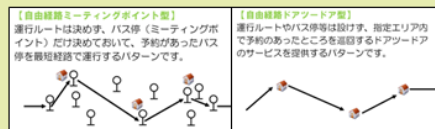
▲タクシー会社が運行している場合、一般のタクシー車両を用いるケースが多い。（山梨県都留市）

○ワンボックスカー

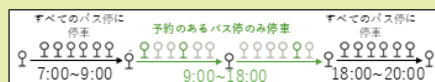


▲1便あたりの利用が多い場合は、定員10人前後の車両を用いるケースもある。（埼玉県久喜市）

運行パターン



▲一般的なデマンド交通で用いられる運行パターン



▲近年では、通勤時間帯など利用の多い時間帯は定時定路線、オフピークの時間帯は予約制のデマンド運行となるケースも見られる。

1

利用に応じてルートを変える

2. デマンド交通

デマンド交通 主な導入事例

デマンド交通は、地域によって「デマンドバス」「デマンドタクシー」「乗合バス（タクシー）」と様々な名称で運行されています。

MyRide のるる (茨城県高萩市)

高萩市の呼出型最適経路バス「MyRideのるる」は、朝夕の時間帯は路線バスが決められた時刻・ルートで運行しているエリアで、日中は路線バスをアプリや電話からバス停に呼び出して、AIによる最適なルート・時刻で運行するデマンド交通です。



◀MyRideのるるが運行されている時間帯に限り、既存のバス停のほかバーチャルバス停が設定され、より目的地に近い場所で乗り降りすることができます。



ほりかねデマンドバス (埼玉県狭山市)

狭山市で運行されているほりかねデマンドバスは、地域特性に即した移動手段を導入するため、地域の自治会などの代表が主体となって運行計画の作成、利用状況の検証などを行う、地域主体型のデマンド交通です。

ほりかね デマンドバス

令和4年10月5日実施運行開始！

10月5日から10月31日まで、利用登録キャンペーン

を実施！1回乗車1回乗車料が半額になります！

ただし、事前登録が必要となります。

9月26日から10月31日の期間、1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

この期間に1回乗車料が半額になります。

◀行政が主体として運行しているコミュニティバスは一般的だが、地域のための公共交通を地域が主体となって考える事例も注目されている。



2

利用に応じてルートを変える

2. デマンド交通

最先端の技術を活用 AIオンデマンド交通

一般のデマンド交通では、利用者数や利用区間を見て、事業者が地図などを見ながら、前もってルートを設定します。しかし、近年急増しているAIオンデマンド交通では、このルート設定にAI技術を用いて、より効率的なルートを素早く設定することが出来るようになり、予約締め切り時間の短縮や撤廃が可能になるとともに、スマートフォン等を用いて手軽に予約できるなど、利便性が向上しています。

すぐに利用できる！

AIが即座にルートを設定するので、予約に応じてルートを変えることで、直近の予約にも対応することが出来ます。また、タクシーのように、好きな時間に利用することも可能になります。



▲急なデマンド（予約）にも対応できる。

少しでも早く、少しでも速く

空車の際にも需要の高いエリアへAIが誘導し、予約に対して“より早く”配車できるようになるほか、最速ルートを用いて移動するので、目的地まで“より速く”到着できるようになります。



▲AIならではの予測機能で、運行をスムーズにする。

他のサービスとの連携も

スマートフォンを介した予約システムにすれば、将来的に鉄道やタクシーなど他の交通サービスの予約、きっぷ購入などを同時に行う『MaaS』システムの導入にもつながります。



3

利用に応じてルートを変える

2. デマンド交通

AIデマンド交通 主な導入事例

AIデマンド交通は、バスの少ない地方部で主要な交通として導入が進んでいますが、近年ではバス車両の入れない住宅地まできめ細かく回れる公共交通として、都市部での導入も増えつつあります。

喜多見・宇奈根地区オンデマンド輸送 (東京都世田谷区)

世田谷区で運行されている「喜多見・宇奈根地区オンデマンド輸送」は、始発から朝8時台までは路線バス【砦06】として決められた時間・ルートで運行し、9時台以降は予約制のオンデマンド交通として、22箇所設定された地区内の乗降ポイントで乗り降りができます。運行時刻の30分前の予約にも対応しているほか、バス停以外の乗降ポイントを設定し、より自宅に近い場所から乗降することが出来るようになりました。



2023年4月1日以降

▲通勤・通学目的の利用者が多い朝の時間帯は路線バス、病院や買い物目的の利用者が多い日中～夜の時間帯はオンデマンド輸送と、時間帯によって運行形態を変える路線も増えつつある。



三鷹市AIデマンド交通「めぐり号」 「ほたる号」(東京都三鷹市)

三鷹市で運行されている「めぐり号」「ほたる号」は、AI技術をフルに活用し、時刻表がなく、乗車直前まで予約が可能で、運行時間内であれば好きな時間に利用できるシステムを使用しています。

西部エリア AIデマンド交通 めぐり号・ほたる号

運行エリア 大沢・井口・深大寺エリア内

運行時間 月曜～土曜 8:00～18:00

料金 100円

どこからでもご利用可能
エリア内料金100円・乗 (回数券あり)
大人・小学生同額
市内駅・各大学病院・公共施設・プラザ
エリア外料金100円・乗 (回数券あり)



◀スマートフォンのアプリを通して予約（電話予約も可）するシステムで、利用する時間も任意で指定できる。AIが自動処理するため、予約受付もタクシーの配車のように乗車直前でも可能となっている。

4

今までになかった新しい交通

3. 次世代モビリティ

<特徴>

- 主に、**人口減少及び少子高齢化、環境保全への対応を重視**して設計されているものが多い。
- これまでの交通サービスとは異なり、少人数あるいは短距離など、**コンパクトなものが多い**。
- 自動運転システムなど、未だ研究段階のサービスもある。

日常の移動を支援する 超小型モビリティ

主に1～2人乗りで、自動車よりコンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足として利用できる車両を『超小型モビリティ』あるいは『パーソナルモビリティ』と呼びます。用途や目的に応じて多様な構造の車両があり、全国各地で様々なものが運行されています。



◀愛知県豊田市では、一人乗りの小型電気自動車『コムス』を山間部地域の希望する高齢者にリース（6,600円/月）で提供している。



◀山口県山口市では、市内の観光周遊用として、超小型モビリティの貸出を行っている。生活移動、観光問わず、シェアリングサービスで提供している事例が多い。

短距離の移動を支援する グリーンスローモビリティ

従来の公共交通ネットワークを補完する交通として開発された、時速20km未満で行動を走行する電動車を用いた公共交通サービスです。低速で走行することから安全性が高く、車体が小さいので狭い路地などでも走行ができることから、高齢者や自家用車を持たない方を対象とした駅・バス停などからの“ワンマイル輸送”への活用が期待されています。

グリーンスローモビリティ

ルート・ダイヤが変わります

グリーンスローモビリティ

さあ、出かけよう

料金 100円 (1人1台1時間以内)

運行時間 月曜～土曜 8:00～18:00

料金 100円 (1人1台1時間以内)

大人・小学生同額

市内駅・各大学病院・公共施設・プラザ

エリア外料金100円・乗 (回数券あり)

◀東京都葛飾区では、地域主体の交通として、地域内の医療施設や商店、郵便局などへの移動や、鉄道駅と接続して鉄道の利用など、地域の外出促進と活性化を目的にグリーンスローモビリティの実証運行を行っています。

5

今までになかった新しい交通

3. 次世代モビリティ

最先端の技術を活用 次世代自動車

新しい形の交通サービス以外にも、昨今の最新技術を用いて、既存の自動車交通を改良する動きも盛んになっており、未だ研究段階の技術も多いものの、将来的に地域の交通を大きく変えるものとして期待が高まっています。

自動運転技術の導入

現在でも乗用車における運転アシスト機能などが実用化されていますが、将来的な完全自動運転に向けて研究が進められています。公共交通においても、近年最も大きな課題として挙げられる運転手不足の打開策として期待されています。



▲令和2年4月より「自動運転レベル3（高速道路など一定条件で、作動継続が困難な場合に運転者が直に対応できる環境でのみ可）」の実用化が始まり、国産の乗用車などで採用されている。

新エネルギー車の開発

現在主流になっているガソリン車に代わる次世代自動車として、環境への負荷軽減を見据えた新エネルギー車の開発・導入が進められています。公共交通においても、路線バスを中心に、ハイブリット車、電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車などへの転換が進められています。

排気ガス規制値	規制区分
平成28年（2016）新車（ガソリン車）	EU6
平成29年（2017）新車（ガソリン車）	EU6
平成30年（2018）新車（ガソリン車）	EU6
平成31年（2019）新車（ガソリン車）	EU6
令和元年（2019）新車（ガソリン車）	EU6
令和2年（2020）新車（ガソリン車）	EU6
令和3年（2021）新車（ガソリン車）	EU6
令和4年（2022）新車（ガソリン車）	EU6
令和5年（2023）新車（ガソリン車）	EU6
令和6年（2024）新車（ガソリン車）	EU6
令和7年（2025）新車（ガソリン車）	EU6
令和8年（2026）新車（ガソリン車）	EU6
令和9年（2027）新車（ガソリン車）	EU6
令和10年（2028）新車（ガソリン車）	EU6
令和11年（2029）新車（ガソリン車）	EU6
令和12年（2030）新車（ガソリン車）	EU6
令和13年（2031）新車（ガソリン車）	EU6
令和14年（2032）新車（ガソリン車）	EU6
令和15年（2033）新車（ガソリン車）	EU6
令和16年（2034）新車（ガソリン車）	EU6
令和17年（2035）新車（ガソリン車）	EU6
令和18年（2036）新車（ガソリン車）	EU6
令和19年（2037）新車（ガソリン車）	EU6
令和20年（2038）新車（ガソリン車）	EU6
令和21年（2039）新車（ガソリン車）	EU6
令和22年（2040）新車（ガソリン車）	EU6
令和23年（2041）新車（ガソリン車）	EU6
令和24年（2042）新車（ガソリン車）	EU6
令和25年（2043）新車（ガソリン車）	EU6
令和26年（2044）新車（ガソリン車）	EU6
令和27年（2045）新車（ガソリン車）	EU6
令和28年（2046）新車（ガソリン車）	EU6
令和29年（2047）新車（ガソリン車）	EU6
令和30年（2048）新車（ガソリン車）	EU6
令和31年（2049）新車（ガソリン車）	EU6
令和32年（2050）新車（ガソリン車）	EU6

▲自動車の排気ガスに関する規制は昭和50年代から継続的に行われており、路線バス等では、規制強化により車両の更新を余儀なくされる事例も見られるほか、中古車の導入にも影響が出ている。



▲前述の『ポンチョ』をはじめとして、ハイブリット車（中央：東京都）や燃料電池車（右：東急バス）など、路線バス車両では新エネルギーを用いる車両が一般的なものになりつつある。

6

今までになかった新しい交通

3. 次世代モビリティ

次世代自動車 開発・導入事例

新しい形の交通サービス以外にも、昨今の最新技術を用いて、既存の自動車交通を改良する動きも盛んになっており、未だ研究段階の技術も多いものの、将来的に地域の交通を大きく変えるものとして期待が高まっています。

導入事例 （自動運転技術）

現在でも乗用車における運転アシスト機能などが実用化されていますが、将来的な完全自動運転に向けて研究が進められています。公共交通においても、近年最も大きな課題として挙げられる運転手不足の打開策として期待されています。



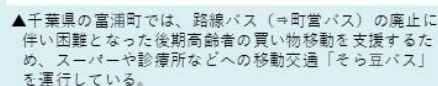
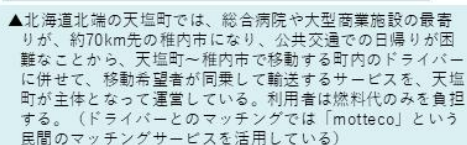
▲日本各地にて自動運転に関する実証実験が行われ、その成果を以て2020年11月より、茨城県境町にて初の実証運行が開始されている。運行当初は、旅客案内とともに車両の発進、停止、後続車への対応などの操作を行うオペレーターに加えて、緊急時に対応する保安要員の乗車が義務付けられていたが、1年間の実績により、2021年以降ではオペレーターのみでの添乗で運行している。一方で、歩行者との接触事故を考慮し、運行速度が20km/h程度に留まるなどの課題も未だ見られる。

7

4. ボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービス

- バス路線などが一切ない地域にて、主に地域住民が交通弱者の移動支援のために行う無料サービス。
- 主に自治会やNPO法人が運行する事例と、地域住民が自家用車を用いて運行する事例がある。
- 市町村が所有する車両を使用したり、車両購入、運行費等で補助を受けて運行しているケースが多い。

過疎地に住む地域住民や、地域内で活動するボランティア団体が、高齢者の通院輸送や買い物移動のための交通手段を提供するために発起されたサービスが多く見られます。運行に係る燃料費や交通費などは利用者負担あるいは行政の補助で、団体が車両を所有して運行する際には、車両購入費や維持管理費用などで行政の補助を受けるケースが多いです。

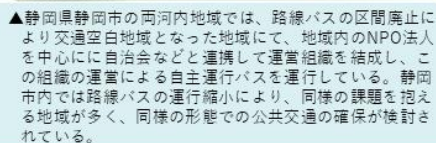
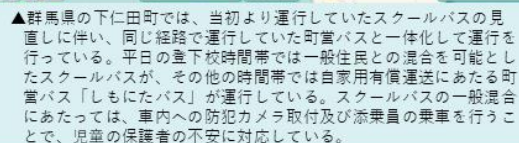


8

5. 自家用有償旅客運送

- バス、タクシー事業者での運行が厳しい地域などで、市町村やNPO法人が運行する有料交通サービス。
- 地域住民が運行する場合には、自治会やNPO法人を設立する場合が多い。
- 運行事業者が確保できないなどの理由で、自治体が運行しているコミュニティバスなども含まれる。

主に、赤字運行のためのバス路線が廃止になったり、採算が取れないため民間事業者による公共交通の運行がない地域などで、地域住民や自治体が運営主体となって運行する交通サービスが多い。自家用有償運送として届け出た場合、本来では認められないバス・タクシー事業者以外の団体による交通サービスの運営や、二種免許を持たない運転手による運行が可能になる。



9

2.4 三郷市地域公共交通網形成計画の評価検証

「三郷市地域公共交通網形成計画」は、将来に渡って持続的かつ安定的に公共交通を維持・発展させ、まちづくりなどの地域戦略と一体となった公共交通の活性化、利用促進を図るために策定されました。

■三郷市地域公共交通網形成計画概要

項目	内容
計画名	三郷市地域公共交通網形成計画
策定年度	平成 30（2018）年 3 月
計画の期間	平成 30（2018）年度～令和 7（2025）年度（8 年間）
基本理念	まちとまちを結び、地域公共交通網の維持による利用しやすい公共交通サービスの実現「三郷」
基本方針	①公共交通機関が相互に連携した「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスを目指す ②拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指す ③「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す
基本方針に基づく目標と実施内容	
■事業 1：乗継拠点の機能強化 市内各方面への乗継移動で重要な拠点（乗継拠点）となっている「三郷駅」「新三郷駅」「三郷中央駅」「三郷市役所」「ピアラシティ」の 5 ヶ所について鉄道と路線バス・タクシー、路線バスと路線バスへの乗継案内、公共交通機関の乗り場案内、乗り場での行き先表示やレールアンドバスライドの整備について充実するとともに、訪日外国人向けの多言語化表記や、乗継抵抗の軽減に資する乗継時間や運賃負担などについて検討する。なお、「三郷北部地区」「三郷南部地区」については、周辺まちづくり等の状況等を踏まえ、中長期的な視点で整備を検討する。 ■事業 2：待合環境の整備 待合環境については、三郷団地周辺や鎌倉など一部の停留所のみで、ベンチや上屋がない停留所がほとんどとなっている。 待合環境の設置には、導入や維持管理にコストが掛かることや、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況であるため、幹線公共交通軸上で医療機関や商業施設など利用が多い停留所については、優先順位を付けながら計画的に整備を進める。 また、公共・民間施設を活用した拠点スポットの整備（「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度の活用など）について、施設管理者と連携・協力し、利用者が安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを順次進める。 ■事業 3：主要バス停の分かり易い停留所の整備 鉄道駅周辺など複数のバス事業者が運行中の地域においては、事業者ごとのに停留所を設置しているため、停留所を 1 箇所を集約するなど、共通の時刻表・路線図などを掲出するなど、分かり易い情報提供を行う。 ■事業 4：サイクルアンドバスライドの推進 市内のバス停付近に 12 箇所 554 台の無料自転車置き場を設置しており、サイクルアンドバスライドの利用促進を図るため、「バスガイドマップ」や広報誌への掲載などにより周知 P R を行っている。今後とも継続的に周知 P R を実施していくと	

ともに、設置箇所の拡大や利用環境（清掃等）の改善について関係機関と協議・調整を図りながら検討する。

■事業５：運行情報提供の充実・改善

路線バスの運行情報案内については、「みさとバスガイドブック」や、バス事業者ごとにホームページなどで路線・ダイヤなどの運行情報を提供し、市のホームページで全ての交通事業者を網羅したリンクを掲載している。また、平成28年10月より東武バスセントラルではバスの現在地を表示できるバスロケーションシステムが導入されている。今後は「バスガイドブック」の継続的な作成・配布や、「総合時刻表」の作成、公共施設や医療機関などが主要停留所への路線図の掲載、乗継拠点での運行情報案内システムの設置などを行うとともに、現在国で実用化を推進している公共交通に関する「オープンデータ」による運行情報検索や駅等の施設情報など、より分かり易い情報提供の充実・改善について検討する。

■事業６：交通系ＩＣカードの導入検討

交通系ＩＣカードは、公共交通利便性向上策の一つとして、全国各地で急速に導入が進み、三大都市圏や地方拠点都市で普及している交通系ＩＣカード10カード（Suica、Pasmo など）と地方独自カード37種類に区分されている。

市内で運行中のバス事業者6社のうち、交通系ＩＣカードの導入は2社（東武バスセントラル㈱、京成バス㈱）のみとなっており、利用者等から導入を求めるニーズが高くなっている。国土交通省では交通系ＩＣカードの普及・利便性拡大に向けた検討を進めており、ＩＣ導入へ向けて、導入費用などの支援制度の検討などを進めていくとともに、定額の乗り放題チケット（期間限定など）等の導入について検討を行っていく。

■事業７：鉄道輸送の利便性及び安全性向上

鉄道事業者においては、輸送力の増強、定時運行の確保を図り、バリアフリー化などあらゆる利用者の利便性・安全性向上を図る。

また、三郷市においては、利便性の高い移動手段の確保、快適に安心して駅を利用できるよう関係機関に働きかけを行う。

■事業８：幹線公共交通軸の品質向上と維持・充実

拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ幹線公共交通軸については、公共交通の中核を担う重要な路線のため、バス事業者との協議・調整により、高頻度サービス水準を継続的に提供できるよう更なる品質向上により維持・充実を目指す。

具体的には、幹線公共交通軸上の路線バスについて停留所の高度化による待合環境強化や、低床バス導入によるバリアフリー化、乗継拠点での乗継利便性向上、サイクルアンドバスライド導入促進などを検討し、一層の利用促進を図っていく。

■事業９：まちづくりの進捗等に合わせた路線バスの再編検討

９－１：まちづくりや道路整備の進捗に合わせた路線バスの再編検討

三郷インター南部南地区では、土地区画整理事業によるまちづくりの整備が進められる。また、三郷南部地区では、主要な幹線道路の交差部分という道路特性を活かした近隣型の商業・業務機能の集積に向けた検討を行っており、これらまちづくりの事業進捗や道路整備に合わせて、路線バスの再編について検討する。

９－２：地域との協働による路線バスの再編検討

公共交通空白・不便地域や路線バスの再編に対するニーズが高い地域を対象に、地域に必要とされる路線バスのルート見直しやダイヤ調整など具体的な運行

計画を地域が主体となって議論する地域勉強会を開催し、行政や交通事業者の支援のもと、路線バスの再編について検討する。

また、地域・行政・交通事業者との責任分担の基に、地域住民などの積極的な関与（協働・連携）を前提とした事業スキームなど地域公共交通を支える仕組み・体制づくりなどについて検討する。

9-3：陸上競技場の整備に合わせた路線バスの再編検討

三郷市では、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のホストタウン（相手国：ギリシャ共和国）に登録され、事前キャンプでの活用を検討している陸上競技場の整備を進めている。

陸上競技場が整備されることにより、公共交通の利用者が見込まれるため、バス停の設置や路線バス網の整備について検討するとともに、スポーツ交流をはじめ、ホストタウンの文化や歴史を市内小中学校で学習する各種交流事業と地域公共交通との連携についても検討する。

■事業 10：路線バスの走行環境の改善

10-1：駅前広場における路線バス走行環境の改善

三郷駅、新三郷駅及び三郷中央駅の各駅前広場は、基本的なハード整備が完了しているため、路線バスの安全な走行環境を確保するよう、送迎車両に対する交通規制や歩行者への注意喚起のサインの設置などについて検討する。

10-2：路線バスの走行環境向上策の展開

路線バスの定時性確保施策として、バス専用・優先レーンや P T P S（公共車両優先システム）の設置などが有効であるが、4 車線以上の道路が限定されていることや、一般交通への影響などを考慮し、走行環境の改善を図っていく。今後、バス事業者から遅延や危険な箇所として指摘があった箇所については、交差点改良や道路整備などを進めるとともに、路線バスの定時性・速達性の向上に資する信号制御などの施策について検討する。

■事業 11：高速バスによる羽田・成田空港への運行検討

現在、市内には高速バスは運行していないが、外環道（三郷南 I C～高谷 J C T）の開通に伴い、羽田空港、成田空港への交通アクセスが格段に向上するため、鉄道 3 駅（三郷駅、新三郷駅、三郷中央駅）に停車する高速バスの運行について検討する。

■事業 12：バス運転手の確保・育成

全国的にバス運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、既存路線バスのサービスを確保する上でバス運転手の確保は必要不可欠である。

三郷市内のバス事業者においても、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況なため、三郷市で実施中の「合同企業面接会」やバス運転手に特化した就職博の開催など、バス事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について検討する。

■事業 13：商業施設との連携事業

まちの賑わいの創出を促すため、新三郷駅やピアラシティ周辺等の商業施設及び地元商店会と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。また、市役所やピアラシティ交流センターなど公共施設で実施するイベントの参加について、公共交通利用の案内を掲載するなどの利用促進活動の検討を行う。

■事業 14：運転免許自主返納制度の導入検討

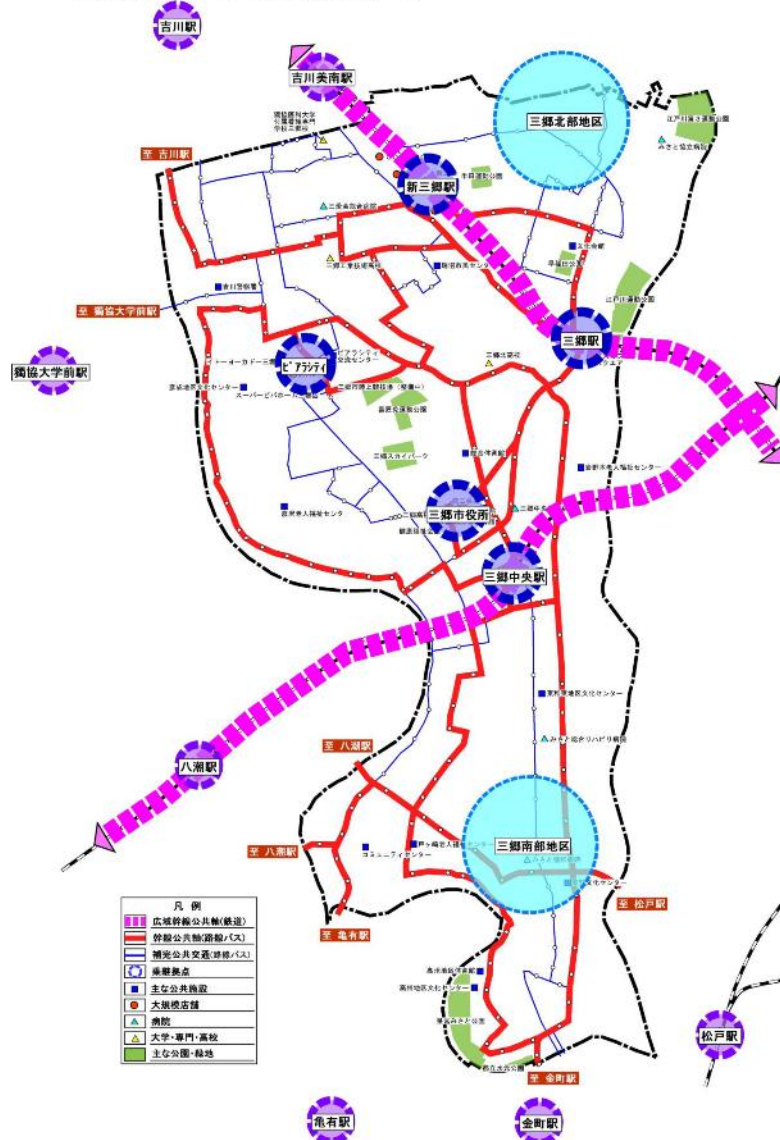
埼玉県内では、高齢者の交通事故死者の増加し、交通事故防止が重要課題となっており、埼玉県警察では運転免許証を自主返納した高齢者を対象にした「シルバーサポーター制度」を行っている。

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、シルバーサポーター制度の周知等警察と協働で返納制度を推進していく。また、各バス会社で取り組んでいる高齢者限定乗車券の購入促進などを図っていく。

■事業 15：モビリティ・マネジメントの実施

過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すためには、市民の意識改革も重要なため、三郷市ではこれまでキャンペーン・フェアなどで公共交通に関するイベントを行っており、今後も公共交通マップの作成・配布など、運行情報提供の充実・改善を図っていくとともに、小・中学生や高齢者等を対象にした乗り方教室の開催や、路線バスの利用促進のためのスタンプラリーの実施など、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を実施する。

■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



■評価指標の達成状況

「三郷市地域公共交通網形成計画」にて定めた 9 つの評価指標について、平成 30（2018）年度～令和 6（2024）年 1 2 月までの目標値の達成状況を以下の通り整理しました。

■達成状況の評価基準

評 価
A：目標値を達成した評価指標
B：目標値は達成していないが、当初値を上回る評価指標
C：現況値が当初値を下回った評価指標

評価指標	平成 30 年度 当初値	目標値	令和 6 年度 現況値	達成 状況
基本方針 1 公共交通機関が相互に連携した「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスを目指す				
①乗継拠点での機能強化の整備箇所数	1 箇所 (三郷中央駅)	7 箇所 ※ 1	2 箇所 (三郷中央駅・ 三郷市役所)	B
②運行情報案内に対する市民の満足度 ：市民アンケート調査による路線バスの運行サービス満足度のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」割合	27.3%	35% ※ 2	20.8% (満足 6.9%＋ やや満足 13.9%)	C
基本方針 2：拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指す				
③駅利用者数 ：1 日平均利用者数、3 駅合計	43,183 人	45,100 人 ※ 3	41,392 人 (令和 5 年度実績： 三郷駅 12,879 人＋ 新三郷駅 13,399 人＋ 三郷中央駅 15,114 人)	C
④バス利用者数 ：1 日平均利用者数	22,075 人	23,000 人 ※ 4	19,292 人 (令和 5 年度実績)	C
⑤鉄道に対する市民の満足度 ：市民アンケート調査による鉄道の運行サービス満足度で「満足」＋「やや満足」割合	53.1%	60% ※ 5	57.9% (満足 29.2%＋ やや満足 28.7%)	B
⑥路線バスに対する市民の満足度 ：市民アンケート調査による路線バスの運行サービス満足度で「満足」＋「やや満足」割合	26.1%	35% ※ 6	15.5% (満足 4.8%＋ やや満足 10.7%)	C
⑦外出困難度 ：市民アンケート調査による不便で困ることの有無で「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」割合	30.3%	25% ※ 7	37.2% (よくある 9.9%＋ たまにある 27.3%)	C
基本方針 3：「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指す				
⑧地域公共交通利用促進活動事業実施回数 ：地域公共交通の PR やイベント、モビリティ・マネジメントの実施回数	—	8 回 ※ 8	26 回 (バスの乗り方教室： 14 回(年 2 回) 公共施設におけるパネル展示：4 回 環境フェスタみさと等のイベント：6 回 市内図書館における企画展示：2 回)	A

⑨商業施設との連携による利用促進活動の導入件数 ：商業施設と連携した公共交通利用者に対するサービスの導入件数	—	2件 ※9	0件	C
---	---	----------	----	---

<三郷市地域公共交通網形成計画策定当初における、目標値設定の根拠>

- ※1 三郷駅、新三郷駅、三郷中央駅、三郷市役所、ピアラシティ、三郷北部地区、三郷南部地区の7箇所。
- ※2 運行情報案内の満足度（満足＋やや満足）を年に約1％のペースで向上。
- ※3 平成37年駅利用者数＝鉄道利用率31.5％（鉄道利用者数43,183人/日÷総人口137,940人）×平成37年推計人口143,290人（三郷市版人口ビジョン）≒45,100人
- ※4 平成37年バス利用者数＝バス利用率16.05％（バス利用者数22,075人/日÷総人口137,940人）×平成37年推計人口143,290人（三郷市版人口ビジョン）≒23,000人
- ※5 鉄道の運行サービス満足度（満足＋やや満足）を年に約1％のペースで向上。
- ※6 路線バスの運行サービス満足度（満足＋やや満足）を年に約1％のペースで向上（概ね3人に1人が満足）。
- ※7 不便で困っている方の割合を概ね3人に1人から4人に1人の割合へ減少。
- ※8 乗り方教室や地域公共交通のPRや活性化イベントを、平成30年から年に1件のペースで実施。
- ※9 商業施設と連携した公共交通利用者に対するサービスを、2件（ららぽーと新三郷、ピアラシティ）で実施。

2.4.1 計画の進行評価

「三郷市地域公共交通網形成計画」にて位置付けられた 15 事業について、平成 30（2018）年度～令和 6（2024）年 1 2 月までの実施・達成状況の評価を以下の通り整理しました。

■評価の手順

検証項目	評 価
取 り 組 み の 実 施・達成状況の 評価	A：事業内容の記載項目を全て又は達成した事業 B：事業内容の記載項目のうち、一部が達成した業務 C：計画期間内に事業内容の記載項目に着手したが、達成できていない事業 又は計画期間内における社会情勢の変化により、事業内容の記載項目の実施が困難となった事業

■三郷市地域公共交通網形成計画実施・達成状況の評価

【事業 1】乗継拠点の機能強化			
事業内容	市内各方面への乗継移動で重要な拠点（乗継拠点）となっている「三郷駅」「新三郷駅」「三郷中央駅」「三郷市役所」「ピアラシティ」の 5 ヶ所について鉄道と路線バス・タクシー、路線バスと路線バスへの乗継案内、公共交通機関の乗り場案内、乗り場での行き先表示やレールアンドバスライドの整備について充実するとともに、訪日外国人向けの多言語化表記や、乗継抵抗の軽減に資する乗継時間や運賃負担などについて検討する。なお、「三郷北部地区」「三郷南部地区」については、周辺まちづくり等の状況等を踏まえ、中長期的な視点で整備を検討する。		
評 価	B	評価理由	平成 31 年度に新たに三郷市役所にデジタルサイネージを設置した。計画期間内において、三郷駅、新三郷駅、ピアラシティについては、駅前広場やロータリーの再整備等が実施されなかったことから、当事業を実施することが困難であった。また、三郷北部地区、三郷南部地区については、関連計画や現計画等に拠点として位置付けられていたものの、まちづくりの進捗が見られなかったことから、乗り継ぎ拠点として機能強化を図ることが難しかった。
今後の課題と方向性	現計画での経緯を踏まえて、次期計画においては、公共交通利用者の動向をふまえて、再整備等が実施される見込みのある拠点から優先順位を設定するなど、事業内容を検討する必要がある。 路線の見直し等により運行情報が流動的になっていることから、リアルタイム性の高い情報提供への対応が課題である。また、公共交通ネットワークの将来像に合わせた整備目標の設定が必要である		

【事業2】待合環境の整備			
事業内容	待合環境については、三郷団地周辺や鎌倉など一部の停留所のみで、ベンチや上屋がない停留所がほとんどとなっている。 待合環境の設置には、導入や維持管理にコストが掛かることや、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況であるため、幹線公共交通軸上で医療機関や商業施設など利用が多い停留所については、優先順位を付けながら計画的に整備を進める。 また、公共・民間施設を活用した拠点スポットの整備（「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度の活用など）について、施設管理者と連携・協力し、利用者が安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを順次進める。		
評価	B	評価理由	待合環境の整備に関しては、三郷駅南口 7 か所のバス停について、老朽化したベンチを撤去し新設。また、陸上競技場の整備に合わせ上屋及びベンチの設置を実施したが、その後の取り組みは検討だけに留まっていたため。
今後の課題と方向性	計画期間内において整備の優先順位を示す方針が定められなかったことが課題として挙げられる。 今後も継続的にベンチや上屋の設置、バスまち・まち愛スポットの増加等により待合環境の整備を行っていく必要があり、併せて優先順位の検討が必要である。		
【事業3】主要バス停の分かり易い停留所の整備			
事業内容	鉄道駅周辺など複数のバス事業者が運行中の地域においては、事業者ごとのに停留所を設置しているため、停留所を1箇所を集約するなど、共通の時刻表・路線図などを掲出するなど、分かり易い情報提供を行う。		
評価	C	評価理由	三郷中央駅における駅前交通広場の改修に合わせたバス停再配置の協議を了しているが、改修事業の期間が令和 9 年度までとなっていることから、未完了であるため。
今後の課題と方向性	三郷中央駅以外の交通結節点となりえる、停留所についてもバス利用者等の利用動向をふまえて、同様の施策実施の検討が必要となる。		
【事業4】サイクルアンドバスライドの推進			
事業内容	市内のバス停付近に12箇所554台の無料自転車置き場を設置しており、サイクルアンドバスライドの利用促進を図るため、「バスガイドマップ」や広報誌への掲載などにより周知PRを行っている。今後とも継続的に周知PRを実施していくとともに、設置箇所の拡大や利用環境（清掃等）の改善について関係機関と協議・調整を図りながら検討する。		
評価	B	評価理由	周知PRや利用環境（清掃等）の改善を実施した。バス利用者などからサイクルアンドバスライドの増設に関しての要望が寄せられなかったことから、設置箇所の拡大に至らなかった。
今後の課題と方向性	今後も継続して周知PRや利用環境の改善について、事業を実施する。次期計画では、ラストワンマイルの観点においてシェアサイクル事業の実証実験を実施していることをふまえて事業内容の検討をする必要がある。		

【事業5】 運行情報提供の充実・改善			
事業内容	路線バスの運行情報案内については、「みさとバスガイドブック」や、バス事業者ごとにホームページなどで路線・ダイヤなどの運行情報を提供し、市のホームページで全ての交通事業者を網羅したリンクを掲載している。また、平成 28 年 10 月より東武バスセントラルではバスの現在地を表示できるバスロケーションシステムが導入されている。今後は「バスガイドブック」の継続的な作成・配布や、「総合時刻表」の作成、公共施設や医療機関などが主要停留所への路線図の掲載、乗継拠点での運行情報案内システムの設置などを行うとともに、現在国で実用化を推進している公共交通に関する「オープンデータ」による運行情報検索や駅等の施設情報など、より分かり易い情報提供の充実・改善について検討する。		
評 価	B	評価理由	ダイヤ改正に伴うバスガイドブックの発行を継続的にやっているが、「総合時刻表」の作成や、公共施設・医療機関等の路線図掲載など、事業内容に記載された項目に未達成の項目があるため。
今後の課題と方向性	公共施設・医療機関等への路線図掲載や乗継拠点での運行案内システムの設置については、【事業1】乗継拠点の機能強化・【事業2】待合環境の整備の評価理由と併せて、関係機関との協議が未実施であった。 「オープンデータ」による運行情報検索や駅等の施設情報などの情報提供の充実・改善については、オープンデータ化に対応できるバス事業者が限られており、市内におけるバスに関する情報を一律に情報提供することが難しいという課題があることをふまえて、事業の内容の検討が必要である。		
【事業6】 交通系 I C カードの導入検討			
事業内容	交通系 I C カードは、公共交通利便性向上策の一つとして、全国各地で急速に導入が進み、三大都市圏や地方拠点都市で普及している交通系 I C カード 10 カード（Suica、Pasma など）と地方独自カード 37 種類に区分されている。 市内で運行中のバス事業者 6 社のうち、交通系 I C カードの導入は 2 社（東武バスセントラル㈱、京成バス㈱）のみとなっており、利用者等から導入を求めるニーズが高くなっている。国土交通省では交通系 I C カードの普及・利便性拡大に向けた検討を進めており、I C 導入へ向けて、導入費用などの支援制度の検討などを進めていくとともに、定額の乗り放題チケット（期間限定など）等の導入について検討を行っていく。		
評 価	C	評価理由	交通系 I C カードの導入事業者は増加していないが、計画期間内に運行を開始した埼玉観光の路線で電子マネーWAON の導入が行われたため。
今後の課題と方向性	交通系 I C カードの導入に向けた導入費用などの支援制度や定額の乗り放題チケット等の導入については、費用が不明確であることや支援体制の構築が進んでいない状況であるが、交通系 I C カード以外のキャッシュレス決済サービスが多様化している状況をふまえて、事業の内容の検討が必要である。		

【事業7】鉄道輸送の利便性及び安全性向上			
事業内容	鉄道事業者においては、輸送力の増強、定時運行の確保を図り、バリアフリー化などあらゆる利用者の利便性・安全性向上を図る。 また、三郷市においては、利便性の高い移動手段の確保、快適に安心して駅を利用できるよう関係機関に働きかけを行う。		
評 価	A	評価理由	3回/年の頻度で鉄道事業者との協議を行い、その結果、輸送力増強に寄与するつくばエクスプレスの8両編成化に向けたホーム拡張工事や、安全性向上に寄与する鉄道用地の草刈りが行われたため。
今後の課題と方向性	つくばエクスプレス8両化・東京駅延伸の早期実現や、武蔵野線のホームドア設置等、輸送力増強や利便性の向上を引き続き関係機関に働きかけを行っていく。		
【事業8】幹線公共交通軸の品質向上と維持・充実			
事業内容	拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ幹線公共交通軸については、公共交通の中核を担う重要な路線のため、バス事業者との協議・調整により、高頻度サービス水準を継続的に提供できるよう更なる品質向上により維持・充実を目指す。 具体的には、幹線公共交通軸上の路線バスについて停留所の高度化による待合環境強化や、低床バス導入によるバリアフリー化、乗継拠点での乗継利便性向上、サイクルアンドバスライド導入促進などを検討し、一層の利用促進を図っていく。		
評 価	B	評価理由	令和3年度までに低床バス導入率 100%を達成したが、停留所の高度化による待合環境強化や、乗継利便性向上など、未達成の項目があるため。
見直し	停留所の高度化による待合環境強化【事業2】や、乗継拠点での乗継利便性向上【事業1、事業3】については、当該事業の評価理由により一部達成という状況である。引き続き、路線バスの品質向上と維持・充実に取り組む方向性で検討していく。		
【事業9－1】まちづくりや道路整備の進捗に合わせた路線バスの再編検討			
事業内容	三郷インター南部南地区では、土地区画整理事業によるまちづくりの整備が進められる。また、三郷南部地区では、主要な幹線道路の交差部分という道路特性を活かした近隣型の商業・業務機能の集積に向けた検討を行っており、これらまちづくりの事業進捗や道路整備に合わせて、路線バスの再編について検討する。		
評 価	C	実施状況	交通事業者への情報提供を適宜行ってきたところであるが、具体的な路線再編については未実施であるため。
見直し	三郷北部地区における土地区画整理事業や、都市計画道路駒形線の整備進捗に合わせた経路変更、延伸等に向けては、市や事業者間での協議が必要である。		

【事業9－2】地域との協働による路線バスの再編検討			
事業内容	公共交通空白・不便地域や路線バスの再編に対するニーズが高い地域を対象に、地域に必要とされる路線バスのルート見直しやダイヤ調整など具体的な運行計画を地域が主体となって議論する地域勉強会を開催し、行政や交通事業者の支援のもと、路線バスの再編について検討する。 また、地域・行政・交通事業者との責任分担の基に、地域住民などの積極的な関与（協働・連携）を前提とした事業スキームなど地域公共交通を支える仕組み・体制づくりなどについて検討する。		
評価	B	評価理由	令和3年度に、彦成地域及び戸ヶ崎・栄地域で市民アンケートを実施し、令和4年度に結果説明会を実施したほか、令和4年度に早稲田地区にて市民アンケートを実施した。しかしながら、地域と議論する地域勉強会の開催までは至っていないため。
今後の課題と方向性	急速な少子高齢化や人口減少などの社会情勢の変化や、改善基準告示の改正により、公共交通を担う運転手不足が深刻化しており、地域との協働よりも、バス事業者が主体となって路線バスの再編が進んでいる状況である。全国的な事例として、地域主体の交通など、策定時にはなかった多様な手段が一般化しつつあることから、このような状況を取り込んで新計画に掲載する。		
【事業9－3】陸上競技場の整備に合わせた路線バスの再編検討			
事業内容	三郷市では、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のホストタウン（相手国：ギリシャ共和国）に登録され、事前キャンプでの活用を検討している陸上競技場の整備を進めている。 陸上競技場が整備されることにより、公共交通の利用者が見込まれるため、バス停の設置や路線バス網の整備について検討するとともに、スポーツ交流をはじめ、ホストタウンの文化や歴史を市内小中学校で学習する各種交流事業と地域公共交通との連携についても検討する。		
評価	B	評価理由	陸上競技場の整備に合わせてマイスカイ交通の停留所が新設され、市が上屋整備を実施した。新型コロナウイルスによる外出抑制などにより、ホストタウンの文化や歴史を市内小中学校で学習する各種交流事業などのイベントが積極的に開催される状況ではなかったため、評価は一部達成とする。
今後の課題と方向性	概ね事業は達成したと判断できることから、次期計画には位置付けは行わない。		
【事業10－1】駅前広場における路線バス走行環境の改善			
事業内容	三郷駅、新三郷駅及び三郷中央駅の各駅前広場は、基本的なハード整備が完了しているため、路線バスの安全な走行環境を確保するよう、送迎車両に対する交通規制や歩行者への注意喚起のサインの設置などについて検討する。		
評価	A	評価理由	路面標示の修繕や一般車向けの駐停車禁止看板の設置を実施したため。
今後の課題と方向性	事業者より駅前広場への待機スペースの設置要望が出ていることから、合わせて検討が必要。		

【事業 10－2】路線バスの走行環境向上策の展開			
事業内容	路線バスの定時性確保施策として、バス専用・優先レーンやPTPS（公共車両優先システム）の設置などが有効であるが、4車線以上の道路が限定されていることや、一般交通への影響などを考慮し、走行環境の改善を図っていく。今後、バス事業者から遅延や危険な箇所として指摘があった箇所については、交差点改良や道路整備などを進めるとともに、路線バスの定時性・速達性の向上に資する信号制御などの施策について検討する。		
評価	B	評価理由	市において、バス利用者が円滑に乗降できるよう歩車道境界ブロックの撤去を実施。また、関東運輸局が主導となり、バス停留所の安全性確保対策を実施している。
今後の課題と方向性	路線バスの定時性・速達性の向上に資する信号制御などの施策については、埼玉県警察などの関係機関と協議を実施していないことから、未実施の状況である。定時性確保施策については、他事業において関連する記載があるため、事業内容の統合も含めて検討が必要である。		
【事業 11】高速バスによる羽田・成田空港への運行検討			
事業内容	現在、市内には高速バスは運行していないが、外環道（三郷南IC～高谷JCT）の開通に伴い、羽田空港、成田空港への交通アクセスが格段に向上するため、鉄道3駅（三郷駅、新三郷駅、三郷中央駅）に停車する高速バスの運行について検討する。		
評価	C	評価理由	今後の課題で記載のとおり、コロナ禍によるバス利用者の減少を発端として、バス業界において運転手不足が課題となっているなか、高速バスの新規路線を運行することは非常に難しい状況であることから、事業の進捗がない状況である。
今後の課題と方向性	バス業界における運転手不足が課題であるため、空港アクセスについては新規路線の運行に限定せず、既存路線の活用なども含めて検討する。		
【事業 12】バス運転手の確保・育成			
事業内容	全国的にバス運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、既存路線バスのサービスを確保する上でバス運転手の確保は必要不可欠である。 三郷市内のバス事業者においても、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況なため、三郷市で実施中の「合同企業面接会」やバス運転手に特化した就職博の開催など、バス事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について検討する。		
評価	B	評価理由	合同企業面接会を実施した（令和2年度、令和3年度はバス事業者の参加なし）が、バス運転手に特化した就職博の開催については、バス事業者などの関係機関との調整を図っていないため、未実施の状況である。
今後の課題と方向性	一般社団法人埼玉県バス協会において、埼玉県バス会社合同就職説明会を開催していることから、就職博の開催に限定せず、より効果的な運転手確保の方策について検討していく必要がある。		

【事業 13】 商業施設との連携事業			
事業内容	まちの賑わいの創出を促すため、新三郷駅やピアラシティ周辺等の商業施設及び地元商店会と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。また、市役所やピアラシティ交流センターなど公共施設で実施するイベントの参加について、公共交通利用の案内を掲載するなどの利用促進活動の検討を行う。		
評 価	C	評価理由	商業施設及び地元商店街との連携や、公共施設で実施するイベントでの公共交通利用の案内を掲載するなどの利用促進の取組については、関係機関との調整が図られていないため、実施していない状況である。
今後の課題と方向性	公共交通の利用促進に効果的であることから、今後も実施に向けて商業施設及び地元商店会との調整を行う必要がある。		
【事業 14】 運転免許自主返納制度の導入検討			
事業内容	埼玉県内では、高齢者の交通事故死者の増加し、交通事故防止が重要課題となっており、埼玉県警察では運転免許証を自主返納した高齢者を対象にした「シルバーサポーター制度」を行っている。 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、シルバーサポーター制度の周知等警察と協働で返納制度を推進していく。また、各バス会社で取り組んでいる高齢者限定乗車券の購入促進などを図っていく。		
評 価	B	評価理由	令和5年度より、運転免許証自主返納者支援事業を新設し、タクシーや路線バスの利用券、自動車の燃料費助成等を行った。高齢者限定乗車券の購入促進に関して、コロナ禍において福祉部局で「高齢者移動支援事業」を実施したが、期間が限定的であったため。
今後の課題と方向性	自主返納者の移動を確保するため支援を継続していく必要があるが、制度の導入としては事業を達成した。今後も各バス会社で取り組んでいる高齢者限定乗車券の購入促進などを図っていく。		
【事業 15】 モビリティ・マネジメントの実施			
事業内容	過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すためには、市民の意識改革も重要なため、三郷市ではこれまでキャンペーン・フェアなどで公共交通に関するイベントを行っており、今後も公共交通マップの作成・配布など、運行情報提供の充実・改善を図っていくとともに、小・中学生や高齢者等を対象にした乗り方教室の開催や、路線バスの利用促進のためのスタンプラリーの実施など、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を実施する。		
評 価	A	評価理由	バスの乗り方教室、生活安全フェアなど、公共交通の利用促進に資するイベントを実施したため。
今後の課題と方向性	今後も継続して取り組みを実施する。		

第3章 その他

三郷市地域公共交通計画の策定経緯

開催日	実施内容
令和5年9月26日（火）	令和5年度第1回三郷市地域公共交通活性化幹事会
令和5年10月23日（月）	令和5年度第1回三郷市地域公共交通活性化協議会
令和5年11月18日（土）・ 11月27日（月）	鉄道駅利用者アンケート調査・主要施設利用者アンケート調査
令和5年11月20日（月）～ 12月10日（日）	市民アンケート調査
令和6年3月28日（木）	令和5年度第2回三郷市地域公共交通活性化幹事会
令和6年5月14日（火）	令和6年度第1回三郷市地域公共交通活性化協議会
令和6年11月19日（火）	令和6年度第1回三郷市地域公共交通活性化幹事会
令和7年1月30日（木）	令和6年度第3回三郷市地域公共交通活性化協議会
令和7年6月18日（水）～ 6月26日（木）	市民ワークショップ
令和7年8月26日（火）	令和7年度第1回三郷市地域公共交通活性化幹事会
令和7年10月6日（月）	令和7年度第1回三郷市地域公共交通活性化協議会

三郷市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和5年度時点）

（敬称略）

区 分	氏 名	所 属 団 体 等
要綱第5条1項1号委員 （市長又はその指名するもの）	キヅ マモル 城津 守	三郷市まちづくり推進部
要綱第5条1項2号委員 （公共交通事業者等）	タダ サトシ 多田 聡	東武バスセントラル株式会社
〃	スギオカ コウイチ 杉岡 耕一	マイスカイ交通株式会社
〃	ミウラ ユウキ 三浦 裕樹	京成バス株式会社
〃	オオバ コウイチ 大庭 耕一	京成タウンバス株式会社
〃	フカイ ヒロミツ 深井 啓光	メートー観光株式会社
〃	カワシマ オサム 川島 磨	埼玉観光株式会社
〃	セキネ ハジメ 関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会
〃	ナカムラ ヒロユキ 中村 浩之	三郷地区交通タクシー協議会
〃	ワタナベ ダイスケ 渡邊 大輔	東日本旅客鉄道株式会社 ＪＲ東日本 大宮支社
〃	アイカワ ジュンイチロウ 相川 淳一郎	首都圏新都市鉄道株式会社
要綱第5条1項3号委員 （運転手が組織する団体の代表者）	コミヤマ キオ 小見山 希生	東武バス労働組合三郷分会
要綱第5条1項4号委員 （道路管理者又はその指名する者）	ヤナガワ タクロー 柳川 拓郎	国土交通省関東地方整備局 北首都国道事務所
〃	イシダ マサキ 石田 正樹	埼玉県県土整備部 越谷県土整備事務所
〃	ソウマ キイチ 相馬 喜一	三郷市建設部
要綱第5条1項5号委員 （関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者）	ナカヤマ トシオ 中山 俊夫	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局
要綱第5条1項6号委員 （埼玉県吉川警察署長又はその指名する者）	タカハシ セイジ 高橋 清二	埼玉県警察吉川警察署
要綱第5条1項7号委員 （公共交通機関の利用者の代表）	シコタ ケンイチ 志子田 健一	三郷市民生委員・児童委員協議会
〃	シノミヤ ヒサシ 篠宮 尚	三郷市ＰＴＡ連合会
〃	アケツ クニコ 阿久津 邦子	三郷市交通安全母の会
〃	モロ ヨシオ 茂呂 義雄	三郷市老人クラブ連合会
〃	ノブタ キクオ 信田 貴久夫	三郷市商工会
要綱第5条1項8号委員 （学識経験者）	スズキ ユウ 鈴木 雄	東京理科大学創域理工学部 社会基盤工学科
要綱第5条1項9号委員 （市長が必要と認めるもの）	ニシノ トシヒコ 西野 利彦	埼玉県企画財政部交通政策課

三郷市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和6年度時点）

（敬称略）

区 分	氏 名	所 属 団 体 等
要綱第5条1項1号委員 （市長又はその指名するもの）	キヅ 城津 マモル 守	三郷市まちづくり推進部
要綱第5条1項2号委員 （公共交通事業者等）	タダ 多田 サトシ 聡	東武バスセントラル株式会社
〃	スギオカ 杉岡 ヨウイチ 耕一	マイスカイ交通株式会社
〃	ミウラ 三浦 ユウキ 裕樹	京成バス株式会社
〃	ヒヤマ 檜山 マサキ 雅紀	京成タウンバス株式会社
〃	フカイ 深井 ヒロミツ 啓光	メートー観光株式会社
〃	カワシマ 川島 オサム 磨	埼玉観光株式会社
〃	セキネ 関根 ハジメ 肇	一般社団法人埼玉県バス協会
〃	ナカムラ 中村 ヒロユキ 浩之	三郷地区交通タクシー協議会
〃	フタナベ 渡邊 ダイスケ 大輔	東日本旅客鉄道株式会社 JR東日本 大宮支社
〃	アイカワ 相川 ジュンイチロウ 淳一郎	首都圏新都市鉄道株式会社
要綱第5条1項3号委員 （運転手が組織する団体の代表者）	コミヤマ 小見山 キオ 希生	東武バス労働組合三郷分会
要綱第5条1項4号委員 （道路管理者又はその指名する者）	ヤナガワ 柳川 タクロー 拓郎	国土交通省関東地方整備局 北首都国道事務所
〃	ナカムラ 中村 アキオ 秋男	埼玉県県土整備部 越谷県土整備事務所
〃	ソウマ 相馬 ケイチ 喜一	三郷市建設部
要綱第5条1項5号委員 （関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者）	タカギ 高木 ジュンコ 純子	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局
要綱第5条1項6号委員 （埼玉県吉川警察署長又はその指名する者）	キタザワ 北沢 カズキ 一樹	埼玉県警察吉川警察署
要綱第5条1項7号委員 （公共交通機関の利用者の代表）	シヨタ 志子田 ケンイチ 健一	三郷市民生委員・児童委員協議会
〃	シノミヤ 篠宮 ヒサシ 尚	三郷市PTA連合会
〃	アヅツ 阿久津 クニヨ 邦子	三郷市交通安全母の会
〃	モロ 茂呂 ヨシオ 義雄	三郷市老人クラブ連合会
〃	ノブタ 信田 キクオ 貴久夫	三郷市商工会
要綱第5条1項8号委員 （学識経験者）	スズキ 鈴木 ユウ 雄	北海学園大学工学部 社会環境工学科
要綱第5条1項9号委員 （市長が必要と認めるもの）	ムラカミ 村上 アキヒコ 晶彦	埼玉県企画財政部交通政策課

三郷市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和7年度時点）

（敬称略）

区 分	氏 名	所 属 団 体 等	
要綱第5条1項1号委員 (市長又はその指名するもの)	キヅ 城津	マモル 守	三郷市まちづくり推進部
要綱第5条1項2号委員 (公共交通事業者等)	タダ 多田	サトシ 聡	東武バスセントラル株式会社
〃	スギオカ 杉岡	コウイチ 耕一	マイスカイ交通株式会社
〃	ミウラ 三浦	ユウキ 裕樹	京成バス株式会社
〃	ナガサカ 長坂	ヤスヒロ 保宏	京成バス東京株式会社
〃	フカイ 深井	ヒロミツ 啓光	メートー観光株式会社
〃	カワシマ 川島	オサム 磨	埼玉観光株式会社
〃	セキネ 関根	ハジメ 肇	一般社団法人 埼玉県バス協会
〃	ナカムラ 中村	ヒロユキ 浩之	三郷地区交通タクシー協議会
〃	カワハタ 川幡	ヨシノブ 嘉文	東日本旅客鉄道株式会社 JR東日本 大宮支社
〃	シライシ 白石	タカユキ 昂之	首都圏新都市鉄道株式会社
要綱第5条1項3号委員 (運転手が組織する団体の代表者)	コミヤマ 小見山	キオ 希生	東武バス労働組合
要綱第5条1項4号委員 (道路管理者又はその指名する者)	カナモリ 金森	ソウイチロウ 宗一郎	国土交通省関東地方整備局 北首都国道事務所
〃	ナカムラ 中村	アキオ 秋男	埼玉県県土整備部 越谷県土整備事務所
〃	ソウマ 相馬	キイチ 喜一	三郷市建設部
要綱第5条1項5号委員 (関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者)	タカギ 高木	ジュンコ 純子	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局
要綱第5条1項6号委員 (埼玉県吉川警察署長又はその指名する者)	キタザワ 北沢	カズキ 一樹	埼玉県警察吉川警察署
要綱第5条1項7号委員 (公共交通機関の利用者の代表)	ナカムラ 中村	キョカズ 清一	三郷市民生委員・児童委員協議会
〃	タカハシ 高橋	カズタカ 和貴	三郷市P T A連合会
〃	アクト 阿久津	クニコ 邦子	三郷市交通安全母の会
〃	モロ 茂呂	ヨシオ 義雄	三郷市老人クラブ連合会
〃	ウダガワ 宇田川	ハツオ 初夫	三郷市商工会
要綱第5条1項8号委員 (学識経験者)	スナガ 須永	ダイスケ 大介	麗澤大学 工学部
要綱第5条1項9号委員 (市長が必要と認めるもの)	ニシノ 西野	ツネヒロ 常博	埼玉県企画財政部 交通政策課