

三郷市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

三 郷 市

【 目 次 】

	頁
序章 はじめに	1
序－1 計画策定の目的	1
序－2 計画策定フロー	2
第1章 三郷市内の公共交通に関する現況把握	3
1－1 地域特性の整理	3
1－2 既存公共交通の現状把握	9
1－3 上位・関連計画における公共交通の位置付けの整理	14
第2章 地域住民等の移動実態・ニーズの把握	16
2－1 公共交通に関する市民アンケート調査	16
2－2 主要施設利用者聞き取り調査	24
2－3 職員アンケート調査	25
2－4 バス事業者聞き取り調査	25
第3章 地域公共交通を取り巻く課題整理	26
第4章 地域公共交通の構築に係る基本方針及び目標	30
4－1 地域公共交通に関する基本方針	30
4－2 地域公共交通の目標	36
第5章 目標を達成するために行う具体的な事業	37
5－1 事業メニューの設定	37
5－2 実施事業の概要	38
5－3 実施スケジュール	49
5－4 実施体制	50
第6章 計画の達成状況の評価	51
参考資料	52
参考資料－1 路線バスに対する改善ニーズ・評価が高い地区の抽出結果	52
参考資料－2 戸ヶ崎地区における路線バス廃止経緯	56
参考資料－3 用語説明	58

序章 はじめに

序－1 計画策定の目的

三郷市は、埼玉県の東南端に位置し、面積30.22km²で、南北は9.5km、東西は5.6kmあり、西に中川、東に江戸川、南に小合溜井と水に囲まれた土地で、北は吉川市、南は葛飾区、東は流山市、松戸市、西は草加市、八潮市と接している。高齢化率においては、25.73%（平成29年4月1日現在）となっており、公共交通の利用が必要な高齢者が年々増加している。

当市では、これまで平成14年度に需給調整規制撤廃による路線バスの再編が、平成17年度につくばエクスプレスやピアラシティの開業に合わせた三郷中央駅を中心とした路線バスの再編が行われた。しかしながら、再編後、10年近くが経過し、新三郷駅周辺における大規模商業施設の開業、インター南部地区の区画整理事業などの施行により、バス利用者の需要動向も大きく変化し、少子高齢化の進展に伴う交通弱者への対応、慢性的な交通渋滞の発生、一部地域での公共交通空白地域の存在などの問題点を抱えている。

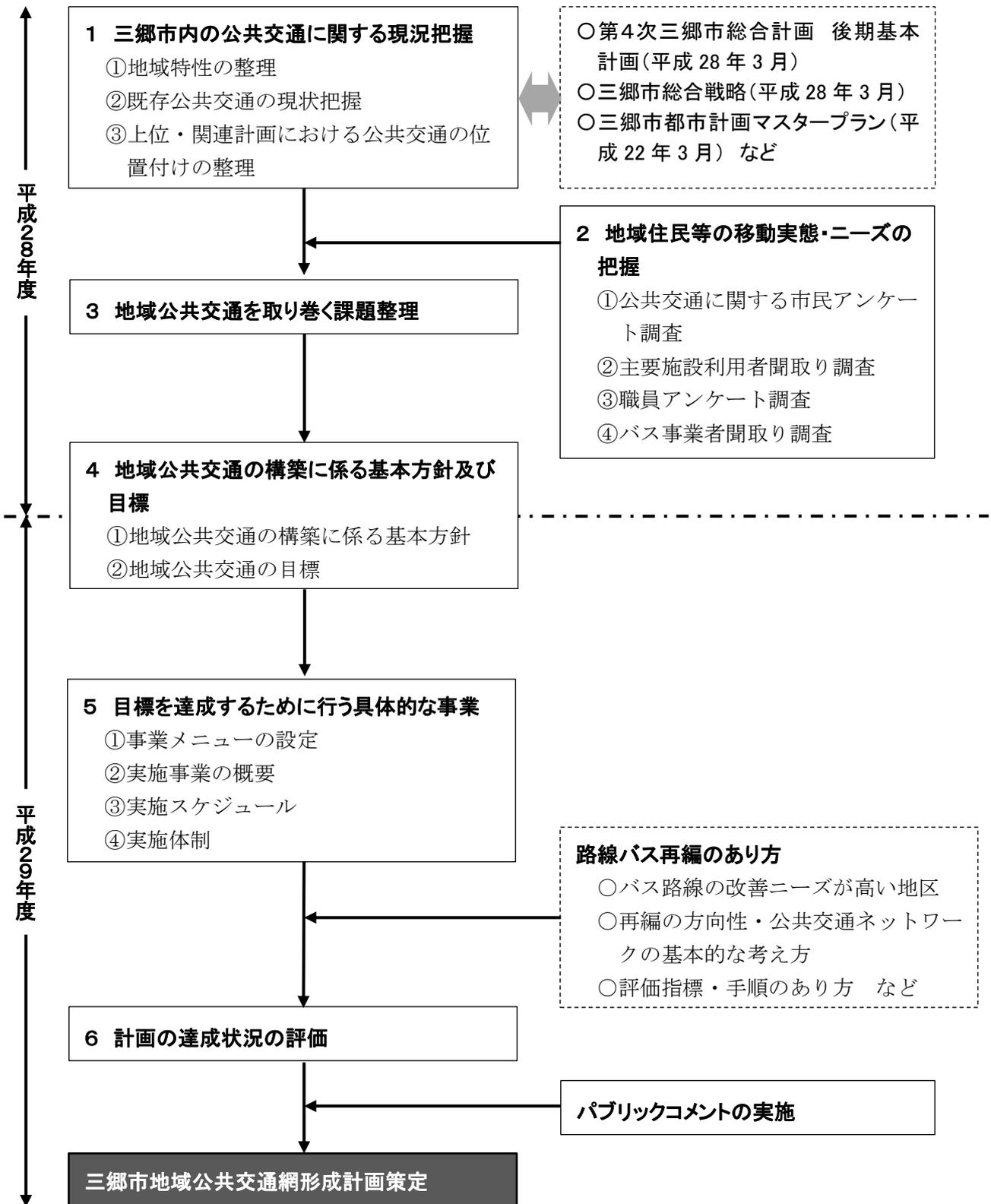
また、外環道の三郷南インターから高谷JCTまでの延伸、三郷料金所スマートICの機能拡充、（仮称）三郷流山橋など広域道路網の整備が予定され、さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のホストタウン（相手国：ギリシャ共和国）の登録による事前キャンプでの活用を検討している陸上競技場の整備、三郷インター南部南地区における土地区画整理事業が進められており、これらの事業と絡めた移動手段の確保が必要となっている。

国においては、平成25年に「交通政策基本法」が定められ、平成26年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正された。その中で、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的で面的な公共交通ネットワークを形成すること、市民の協力を含む関係者の連携といった方向性が示されたところである。

このような背景のもと、当市では、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網形成計画」を策定する。

序-2 計画策定フロー

■計画策定フロー



第1章 三郷市内の公共交通に関する現況把握

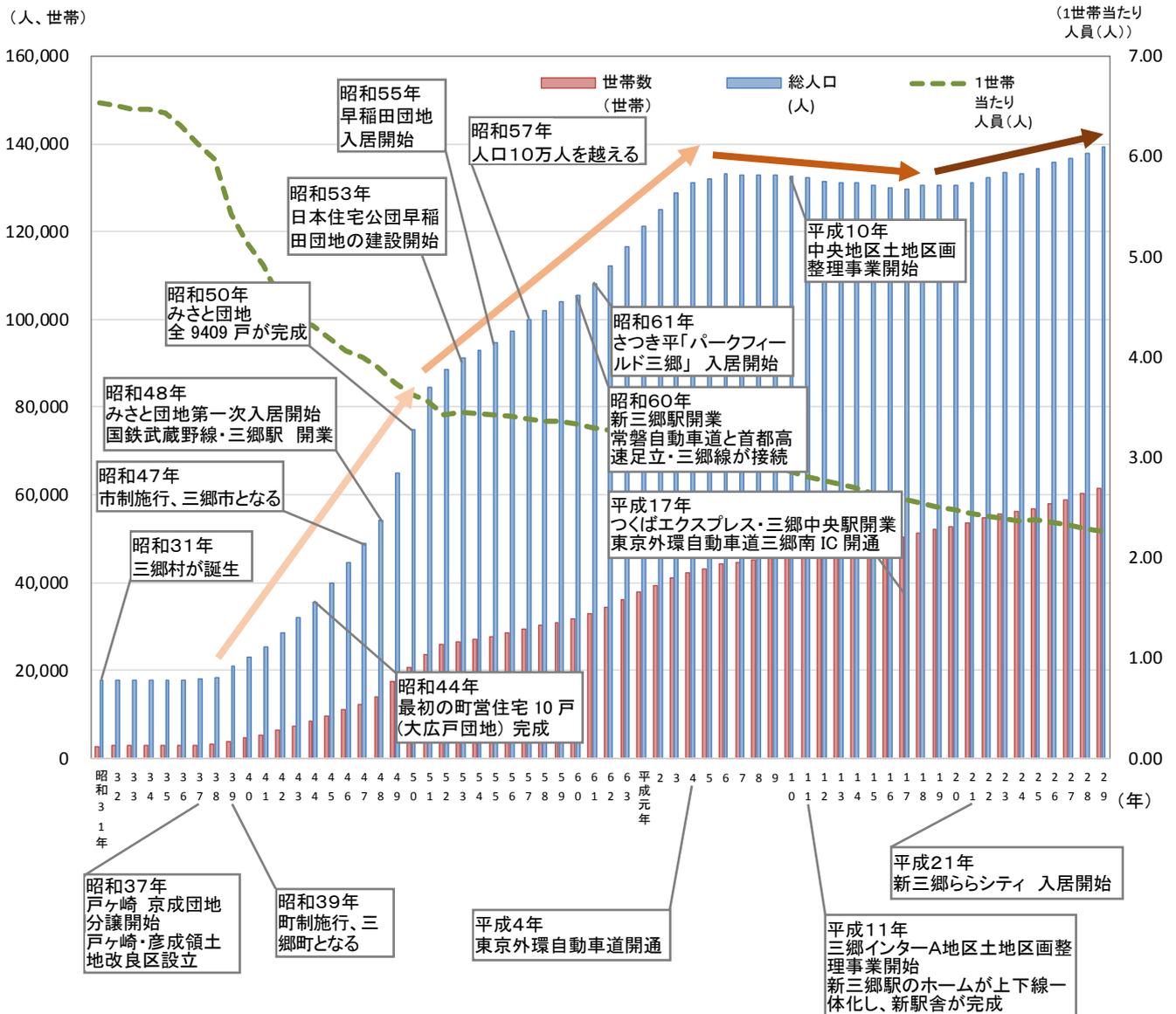
1-1 地域特性の整理

(1) 人口動向

① 総人口・世帯数の推移

- 三郷市の総人口は、平成29年4月1日現在139,413人で、平成6年をピークに徐々に減少していたが、つくばエクスプレス三郷中央駅が開業した2005年以降は増加傾向となっている。
- 世帯数は年々増加傾向にあるため、1世帯当たり人員は減少傾向にあり、平成29年時点で2.27人/世帯となっており、核家族化が進行している。
- 「第4次三郷市総合計画（平成22年3月）」及び「三郷市都市計画マスタープラン（平成22年3月）」での計画人口は平成32年度時点で140,000人と設定している。

■ 総人口・世帯数の推移

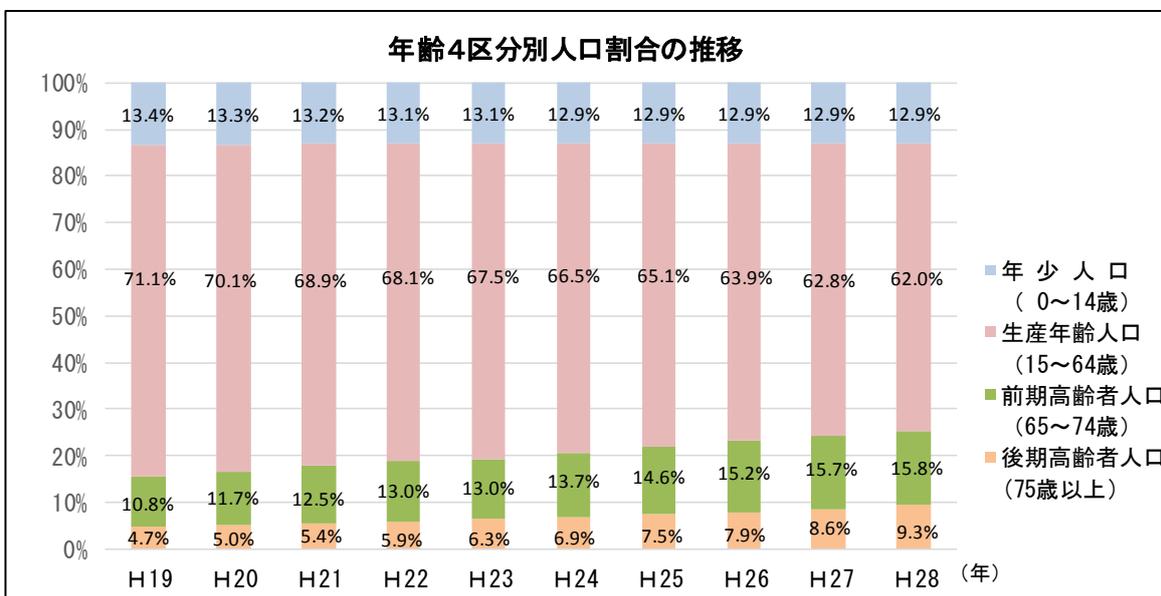
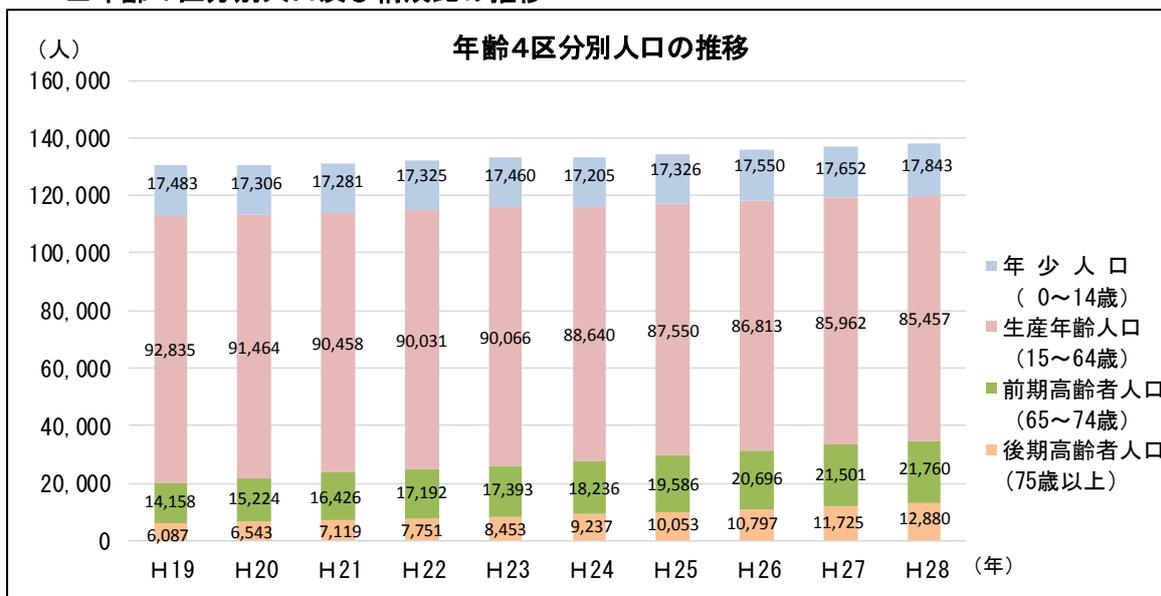


出典：三郷市住民基本台帳（各年4月1日）

②年齢4区分別人口の推移

- 「年少人口」及び「生産年齢人口」は共に緩やかに減少傾向が続いているが、「年少人口」については平成24年頃以降他区分人口と比較すると若干回復傾向が見られる。
- 高齢者人口は前期・後期共に増加傾向が見られる。前期高齢者人口は平成24年に年少人口を上回り、後期高齢者人口は平成28年（約1.3万人）には平成19年時点（約0.6万人）から2.1倍に増加している。

■年齢4区分別人口及び構成比の推移



出典：三郷市住民基本台帳（各年4月1日）

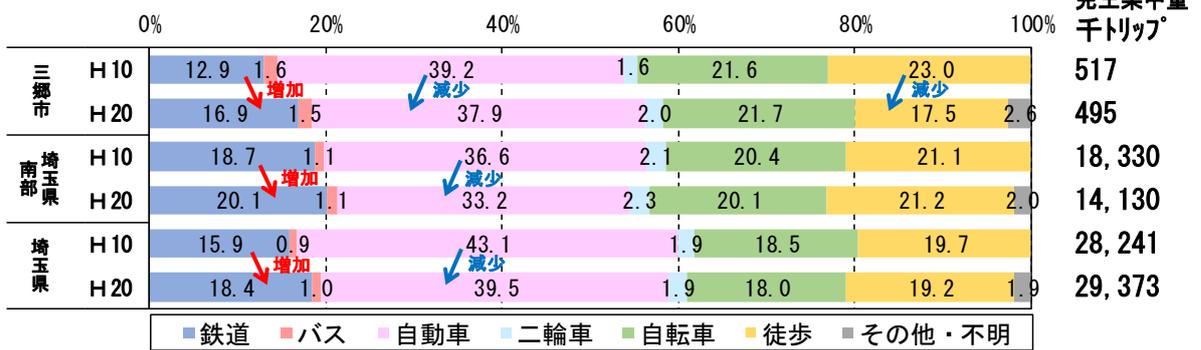
(3) 交通手段特性

1) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

- 三郷市の代表交通手段分担率（平成 20 年）は、自動車分担率が 37.9%と最も多く、次いで自転車（21.7%）、徒歩（17.5%）、鉄道（16.9%）の順で、バスは1.5%と少ないものの、埼玉県南部、埼玉県全域よりやや高くなっている。
- 平成 10 年と平成 20 年を比較すると、つくばエクスプレスの開業（平成 17 年 8 月）等の影響により、鉄道分担率が増加し、自動車、徒歩が減少している。

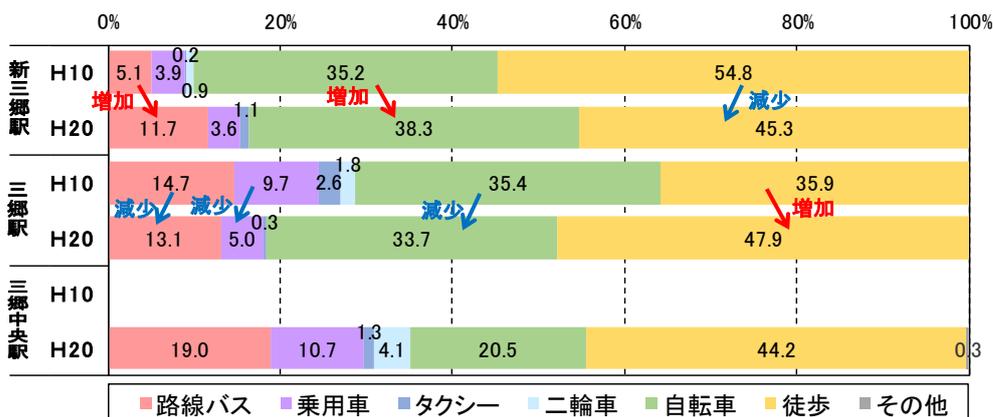
■代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



②鉄道駅端末交通手段

- 鉄道 3 駅の端末交通手段総トリップ数は、平成 10 年が 50,684 トリップに対し、平成 20 年が 68,477 トリップと 1.35 倍増加している。
- 端末交通手段分担率を見ると、路線バス分担率は鉄道 3 駅の中で三郷中央駅が 19.0%と多く、平成 10 年と平成 20 年を比較すると、新三郷駅は路線バスと自転車が增加し、徒歩が減少しており、三郷駅は徒歩が増加し、路線バス、乗用車、自転車が減少している。

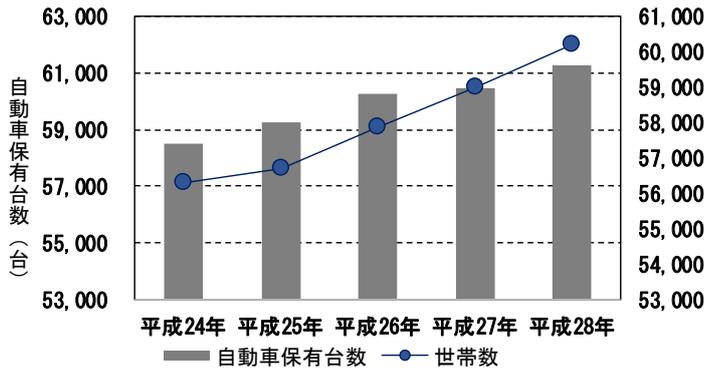
■鉄道駅別端末交通手段分担率



2) 自動車保有台数

- 自動車保有台数の5年間の増減を見ると、特に軽自動車で1.16倍と総世帯数の伸び率より増加傾向にあり、主に自家用に使用される割合が高い乗用車と軽自動車の合計では1.05倍と総世帯数に比例し増加している。
- 三郷市の運転免許返納者数（高齢ドライバー）は、平成25年度が136名、平成26年度が219名、平成27年度が322名、平成28年度が381名と年々増加傾向であり、今後も増加することが予想される。

■自動車保有台数の推移



	乗用車	軽自動車	合計(乗用車+軽自動車)	(参考) 総人口※	(参考) 総世帯数※	世帯当たり保有台数
平成24年	40,081	18,443	58,524	133,318	56,285	1.04
平成25年	40,149	19,104	59,253	134,515	56,692	1.05
平成26年	40,168	20,118	60,286	135,856	57,874	1.04
平成27年	39,732	20,758	60,490	136,840	58,988	1.03
平成28年	39,879	21,386	61,265	137,940	60,209	1.02
伸び率(H28/H24)	0.99	1.16	1.05	1.03	1.07	—

出典：埼玉県自動車税事務所、市民税課（乗用車：普通四輪・小型四輪、軽自動車：二輪車・三輪車・四輪乗用車・四輪貨物車）
 ※住民基本台帳（各年4月1日）

(4) 都市基盤整備状況

1) 道路交通状況

- 三郷市の都市計画道路は、平成27年度末現在約55kmを指定し、そのうち約36kmの整備が完了しており、現在、「新和高須線」、「駒形線」、「天神笹塚線」及び「三郷流山線」で事業が進められている。
- また、東京外環自動車道の三郷南～高谷JCT間の延伸工事が平成30年6月までには完了し、都心方面への広域的なアクセス利便性が向上される。

2) まちづくりの整備状況

- 三郷市では外環自動車道の開通やつくばエクスプレスの開業、三郷中央地区、三郷インターA地区や三郷インター南部地区の土地区画整理事業、新三郷ららシティの大規模開発事業の整備が完了している。

魅力ある拠点の形成に向けた位置付けや主な取組み内容について整理する。

拠点名	都市計画マスタープランでの位置付け	主な取組み内容
三郷中央駅周辺	都市拠点	○駅を中心に商業・業務・サービス機能、行政サービス並びに都市型住宅などの施設立地の誘導 ○「におどり公園」や第二大場川などの地域資源の活用
三郷IC周辺	商業・業務・流通・工業拠点	○各地区（A地区、南部地区）の役割や個性を具体化する整備の推進
新三郷駅周辺	複合都市機能拠点	○新三郷ららシティで地区計画を活用したまちづくりの推進 ○周辺地域について公益性の高い便利施設などの誘致
三郷駅周辺	地域拠点	○近隣型の商業・業務機能の一層の集積
三郷南IC周辺	地域拠点	○近隣型の商業・業務機能の集積

現在、三郷市では次のまちづくりが計画・事業中となっている。

①土地区画整理事業

三郷市では現在、三郷インター南部南地区で土地区画整理事業の事業を行っている。

【三郷インター南部南地区の事業概要】

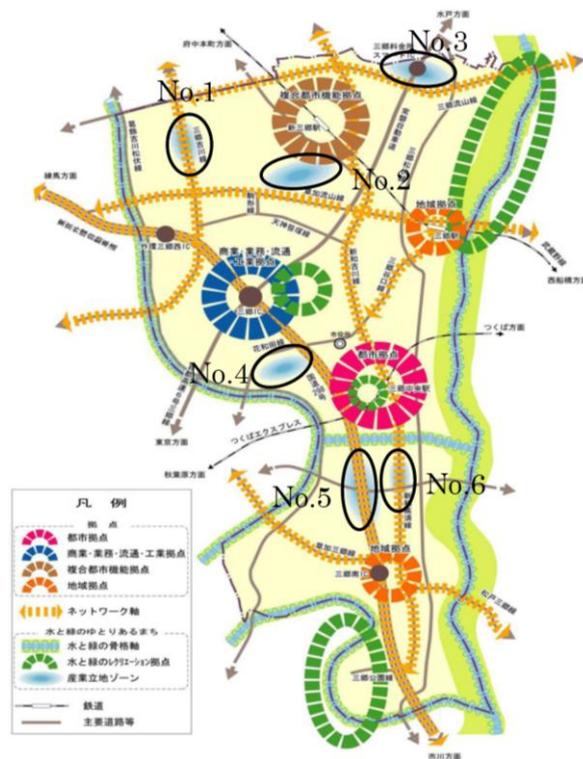
- ・土地利用：工業・流通系
- ・概略スケジュール（平成 28 年～平成 32 年度）：市街化区域編入、組合設立の認可、仮換地指定、使用収益開始、換地処分

②産業立地ゾーン

三郷市では、市街化調整区域の非常に利便性の高い一部の地区 6 か所を「産業立地ゾーン」に位置付け、そのうち「No. 1 三郷吉川線沿道ゾーン」と「No. 4 三郷インター南部第 2 ゾーン」を平成 32 年度までに産業の活性化に資する土地利用を誘導することを目指している。

適用範囲	No. 1：三郷吉川線沿道ゾーン No. 2：草加流山線以北ゾーン No. 3：三郷料金所スマートインターチェンジ周辺ゾーン No. 4：三郷インター南部第 2 ゾーン No. 5：外環沿道ゾーン No. 6：新和高須線沿道ゾーン
誘導対象の土地利用	工業・流通系の土地利用を誘導する。三郷吉川線沿道ゾーンでは工業・流通系に加え、商業、業務、サービス等の土地利用を誘導することを検討する。
産業立地の目標	産業用地供給の目標量：38ha
施策の効果	・ 税収効果 固定資産税 約 3 億円（立地初年度の課税額累計） ・ 雇用機会の創出 約 1,800 人

■産業立地ゾーンの位置図



③陸上競技場の整備・三郷南部地区の調査

「第 4 次三郷市総合計画 後期基本計画（平成 28 年 3 月）」において、三郷市の最大の強みである都心への交通アクセスの利便性を活かし、三郷インターチェンジ近くの上口調節池を活用して公認陸上競技場（400mトラック）の整備に取り組むとともに、東京オリンピック・パラリンピックへの関わり方について調査・研究をしていくことが掲げられている。



▲陸上競技場のイメージ

また、「第 4 次三郷市総合計画 後期基本計画（平成 28 年 3 月）」において、三郷南 IC 周辺を地域拠点として掲げており、三郷南部地区の地域拠点等の整備について、生活利便性の向上や活性化を目指すために調査を行っている。

1-2 既存公共交通の現状把握

(1) 鉄道

- 三郷市の鉄道は、市北部に JR 武蔵野線が中央部につくばエクスプレスが東西方向に走っており、また、市内には三郷駅、新三郷駅及び三郷中央駅の3駅を有している。
- 駅別1日平均乗車人員（平成28年）を見ると、新三郷駅が15,702人/日と最も多く、直近5年間の伸び率は三郷中央駅で駅周辺のマンション開発等により1.33倍と顕著に増加しているものの、三郷駅が0.98倍、新三郷駅が0.96倍とそれぞれ微減している。

■駅別1日平均乗車人員の推移



資料：東日本旅客鉄道(株)、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)、京成タウンバス(株)、(株)グローバル交通、メーター観光(株)、京成バス(株)の6社により、市内鉄道3駅を起点として、吉川駅、金町駅、松戸駅、八潮駅などを結ぶ28路線56系統が運行している。
- 直近5年間の総運行便数は平成24年度が1,551便に対し、平成28年度が1,388便と約0.89倍に減少しているものの、年間利用者数は横ばい状態で、1便当たり平均利用者数が増加し、運行の効率化が図られている。

■会社別路線バス利用者数の推移

	平成24年度			平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度		
	利用者数	便数	1便平均												
東武バスセントラル	3,207,078	530	16.6	3,388,218	582	15.9	3,513,927	560	17.2	3,409,029	591	15.8	3,495,362	562	17.0
マイスカイ交通	904,950	354	7.0	945,308	330	7.8	905,999	252	9.8	953,984	292	9.0	964,676	311	8.5
京成タウンバス	134,801	52	7.1	146,005	52	7.7	149,734	52	7.9	238,712	52	12.6	258,403	52	13.6
グローバル交通	422,224	96	12.0	425,624	96	12.1	431,991	96	12.3	421,619	73	15.8	420,050	73	15.7
メーター観光	517,953	195	7.3	453,776	142	8.8	366,503	119	8.4	240,186	72	9.1	259,726	72	9.9
京成バス	2,603,484	324	22.0	2,630,936	324	22.2	2,613,868	324	22.1	2,661,618	318	22.9	2,681,120	318	23.0
合計	7,790,490	1,551	13.8	7,989,867	1,526	14.3	7,982,022	1,403	15.6	7,925,148	1,398	15.5	8,079,337	1,388	15.9

資料：東武バスセントラル、京成バス、メーター観光、マイスカイ交通、京成タウンバス、グローバル交通

■路線バス系統図



- ① 早01 (東)三郷中央駅～(市役所)三郷駅～早稲田橋
 - ② 三13地 (東)三郷中央駅～(三郷駅)吉川(津庫)～吉川駅北口
 - ③ M02 (マ)新三郷駅東口～三郷中央駅
 - ④ M31 (マ)新三郷駅東口～新三郷駅北口
 - ⑤ M60 (マ)三郷中央駅～マイスカイ車庫
 - ⑥ M61 (マ)三郷駅北口～後谷
 - ⑦ 金52 (東)新三郷駅～金町駅
 - ⑧ 金54 (東)新三郷駅～金町駅
 - ⑨ M01 金02 (マ・京タ)三郷駅南口～金町駅南口
 - ⑩ M10 金02 (マ・京タ)三郷中央駅～金町駅南口
 - ⑪ 松03 (東)三郷団地～松戸駅
 - ⑫ 有51 (東)三郷中央駅～亀有駅
 - ⑬ 三10 (東)新三郷駅～吉川美南駅
 - ⑭ M3 (メ)三郷中央駅～吉川駅南口
 - ⑮ M3 (メ)ピアラシティ～吉川駅南口
 - ⑯ 三01 (ク)三郷駅南口～新三郷駅西口
 - ⑰ M05 M05-1 (マ)三郷駅南口～ピアラシティ循環
 - ⑱ M21 (マ)新三郷駅西口～三郷中央駅
 - ⑲ 松01 (東)松原団地駅～ピアラシティ
 - ⑳ 三07 (東)新三郷駅～北循環
 - ㉑ 三08 (東)新三郷駅～南循環
 - ㉒ M1 (メ)新三郷駅西口～吉川駅南口・吉川美南駅
 - ㉓ M2 (メ)吉川駅南口～三郷団地北循環・吉川美南駅
 - ㉔ 松04 松05 (京)八潮駅南口～松戸駅
 - ㉕ 金61 (京)八潮駅南口～金町駅
 - ㉖ 金50 (東)金町駅～東金町循環
 - ㉗ 百5402 (ク)吉川美南駅～メディカルマイ
 - ㉘ 百5401 (ク)吉川駅北口～吉川美南駅
 - ㉙ 流501 (東)三郷中央駅～流通団地北・中央・南
 - ㉚ 流502 (マ)三郷駅南口～南部地区循環
- ※ ()内はバス会社を表します。
 (東) 東武バスセントラル (メ) メートー観光
 (マ) マイスカイ交通 (ク) クローバル交通
 (京) 京成バス (流) 京成バス
- ・バス会社ごとに路線の色を区分しています。
 ・同じバス会社で路線の重複する部分は本に基きとめています。
 ・線の太さは平日1日あたりの運行本数で区分しています。
 (概ね1日30本以上は太線)

凡例	
◎	市役所
⊠	警察署、交番
⊗	消防署、消防署分署
⊕	病院、医院
⊗	小・中学校、高校
■	公園、緑地

1 : 16,000



(3) サイクルアンドバスライド (C&BR)

- 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る。
- サイクルアンドバスライドは、市内のバス停に 12 箇所 554 台の無料自転車置き場を設置しており、平成 27 年 10 月調査では天神前や鎌倉、農協支所と南部エリアのバス停で利用率が高いものの、利用が全く無い自転車置き場も存在し、12 箇所全体の利用率は 43.3%となっている。また、駅周辺の自転車駐車場の利用率は 61.9%となっている。

■サイクルアンドバスライド位置図



出典：みさとバスガイドブック

(4) タクシー

- 市内には4つのタクシー事業者があるが、埼玉県南東部交通圏（三郷市、草加市、越谷市、蓮田市、春日部市、八潮市、久喜市、幸手市、吉川市、白岡市、加須市、松伏町、杉戸町）における法人タクシーの利用者数は減少傾向となっている。
- 埼玉県南東部交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画においては、タクシーが引き続き地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できるように、タクシーサービスの活性化、観光立国実現に向けた取り組み、地域公共交通としての役割の強化及び総合交通ネットワークの一員としての機能の向上などの目標が掲げられている。

■市内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)日昭交通	三郷市幸房 123	19 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ホームページ

(5) 公共交通のサービス度評価

①公共交通空白・不便地域

「バスサービスハンドブック（土木学会）」によると、無理なく歩ける距離は健常者で300m、高齢者で100mとされている。

現状の公共交通ネットワークを基に、公共交通空白地域（鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠）を評価すると、三郷IC西側エリアの上口1・2丁目、番匠免1・2丁目や、栄4・5丁目、鷹野2丁目など一部の地域で若干存在している。

公共交通不便地域（路線バス30本未満（片側））は、市北部（小谷堀、後谷、早稲田8丁目等）や、ピアラシティ北側（彦川戸2丁目等）及び南部（栄4丁目等）などで存在している。

②主な目的地へのアクセス性

市内の三郷市役所や鉄道3駅（新三郷駅、三郷駅、三郷中央駅）は概ね直接アクセス可能であるものの、一部の地域で1回乗換えが必要となっている。市外の八潮駅、金町駅及び松戸駅へは大半の地域で1回乗換えが必要で、直接アクセスは一部地域のみとなっている。

1-3 上位・関連計画における公共交通の位置付けの整理

(1) 上位計画での位置付けの整理

上位計画として、「第4次三郷市総合計画 後期基本計画（平成28年3月）」での公共交通の位置付けを整理する。

【計画期間】 平成28年度～平成32年度

【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～

【将来都市像を実現するための6つのまちづくり方針】

- ①安全でいつも安心して住めるまちづくり
- ②水と緑を大切にした環境にやさしいまちづくり
- ③都市基盤の充実した住みやすいまちづくり**
- ④魅力的で活力あるまちづくり
- ⑤人が育ち活躍できるまちづくり
- ⑥健やかで自立した生活を支え合うまちづくり

【施策3-7：公共交通の充実（路線バス関連のみ）】

[主な取組み内容]

■公共交通の利用促進

- バス輸送の強化：移動の利便性及び安全性を向上させるため、高齢者や障がい者に配慮した、ノンステップバスの導入やバス停留所の環境整備、レールアンドバスライド、サイクルアンドバスライドなど、バス交通サービスの充実について関係機関と協議し、働きかけていきます。
- 利用しやすい公共交通施設の整備：さまざまな交通手段の結節点である鉄道駅及び駅前広場を中心とする地区においては、円滑で安全、快適な交通機関へのアクセスや相互の乗り換えを実現するための整備を推進します。

■公共交通の利便性向上

- バス交通ネットワークの充実：すべての市民が通勤、通学等において市内を自由に移動できるよう、利便性の高い路線や運行本数の見直し、乗継運賃、高齢者割引等について関係機関と協議を進めます。また、バス路線の再編強化や案内システムの充実など、更なるバス交通ネットワークの強化を図ります。

[数値目標]

- 駅利用者数（1日平均利用者、3駅合計）…現状値 42,070 人→目標値 44,000 人
- バス利用者数（1日平均利用者）……………現状値 21,869 人→目標値 22,500 人

(2) 関連計画との整合性

関連計画として「三郷市都市計画マスタープラン（平成22年3月）」、「三郷市版総合戦略（平成28年3月）」の目標や施策との整合を図る。

①三郷市都市計画マスタープラン

【計画期間】平成12年度～平成32年度

【まちづくりの目標】

- ①市民の生命と暮らしを守る安全で安心して住めるまち
- ②水と緑を大切にした環境にやさしいまち
- ③都市基盤の充実した住みやすいまち
- ④魅力的で賑わいと活力あるまち

【将来都市構造】

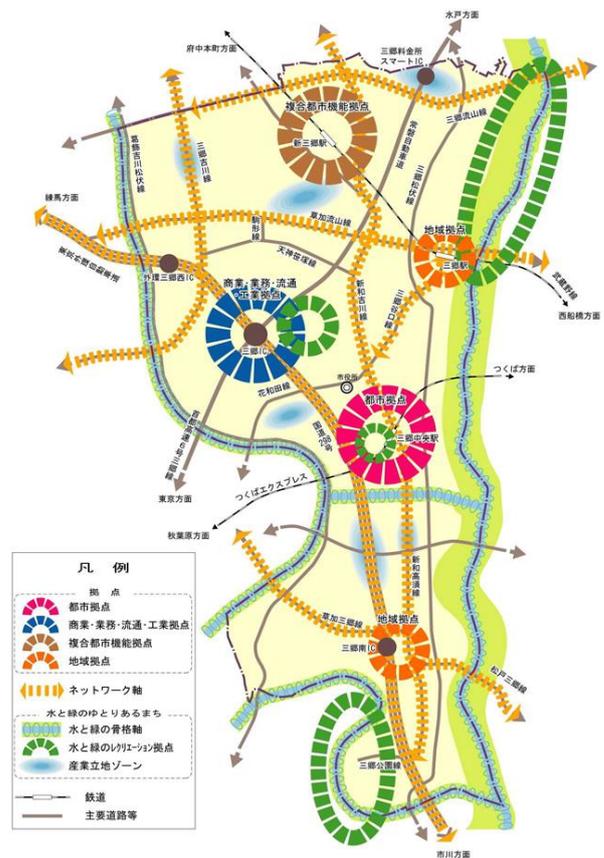
- 拠点の形成：都市拠点（三郷中央駅周辺）、商業・業務・流通・工業拠点（三郷IC周辺）、複合都市機能拠点（新三郷駅周辺）、地域拠点（三郷駅周辺）、地域拠点（三郷南IC周辺）
- ネットワーク軸（都市軸）
- 水と緑のゆとりあるまちの形成：水と緑の骨格軸、水と緑のレクリエーション拠点（江戸川河川敷、三郷スカイパーク、におどり公園、みさと公園）、産業立地ゾーン



【道路交通体系整備の方針（バス交通の充実）】

- ・道路ネットワークの整備推進と併せ、過度に自家用自動車に依存しない環境的に持続可能な交通を実現するため、バス事業者と連携しながら三郷中央駅及び三郷駅、新三郷駅、ピアラシティを中心に、公共施設や医療機関など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。
- ・すべての人に配慮したノンステップバス導入時の補助を継続するとともに、環境に配慮した低公害車バスなどの普及を交通事業者に要請するなど、ユニバーサルデザインやグローバルな視点に立ったバス交通環境の整備を図ります。

■将来都市構造図



②三郷市版総合戦略

【計画期間】平成28年度～平成32年度

【基本目標】

- ①ひとにも企業にも選ばれる三郷市
- ②住みやすさがきらりとひかる三郷市
- ③教育・スポーツ環境が充実している三郷市

【基本的方向2-4】安心・安全な快適な居住環境を整備する（公共交通の充実）

市民の日常生活を支える公共交通を充実させるため、まちづくり、福祉、スポーツ、観光、環境、健康などの分野と連携し、更なる公共交通のネットワークを図ります。

第2章 地域住民等の移動実態・ニーズの把握

2-1 公共交通に関する市民アンケート調査

公共交通に関する市民アンケート調査は、日常的な交通行動、公共交通の利用状況やサービスに対する満足度、公共交通の利用意向及び公共交通の維持・確保意向等を把握し、今後の公共交通のあり方を検討するに当たっての基礎資料として活用するために実施した。

調査対象者	住民基本台帳から無作為抽出した15歳以上の市民5,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査日	平成28年9月1日(木)～平成28年9月19日(月)
回収状況	回収票数1,888票(回収率37.8%)

(1) 回答者の属性

性別は男性が42.5%、女性が53.4%とやや女性の割合が、年齢は60歳以上の方が48.3%と高く、職業は会社員・公務員が30.7%、無職が20.9%、専業主婦(夫)が19.2%と高い。

自動車運転免許の有無は、持っていると回答した方が70.1%と高く、自動車の所有状況は「家族共有の自動車がある」と「自分専用の自動車がある」方がそれぞれ44.3%、42.5%を占めている。

自宅近くのバス停の有無は、「ある」が93.6%、「場所がわからない」が5.2%となっている。

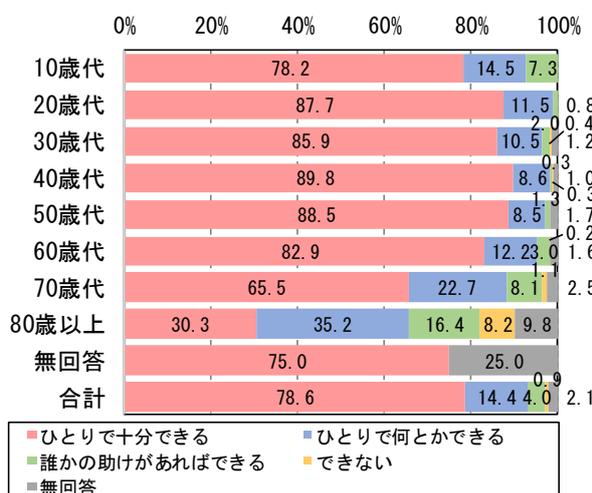
(2) 外出時における現在の移動状況及び将来の移動に対する不安度

外出時における現在の移動状況は、各目的とも「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」の合計が約9割を占めており、「誰かの助けがあればできる」が4～6%、「できない」が1～2%となっているが、80歳以上では「誰かの助けがあればできる」が16～27%、「できない」が8～13%と高くなっている。

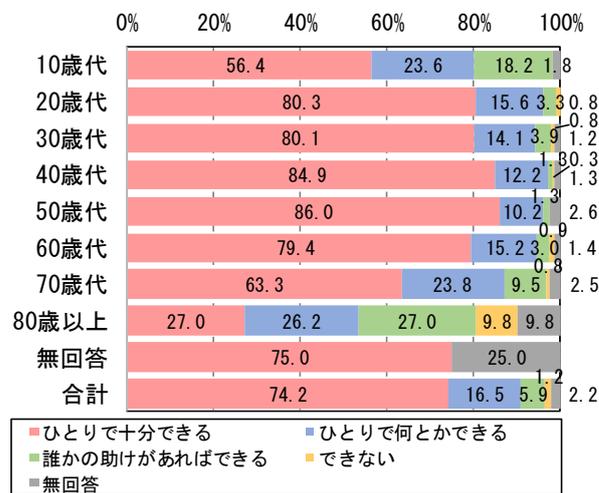
将来の外出に対する不安度は、各目的とも「不安がない」が45～53%、「不安がある」が35～42%とやや「不安がない」方が高くなっているが、60歳以上では「不安がない」より「不安がある」と回答した方の割合が高く、高齢になる程、不安を抱える割合が高くなっている。

■現在の外出状況

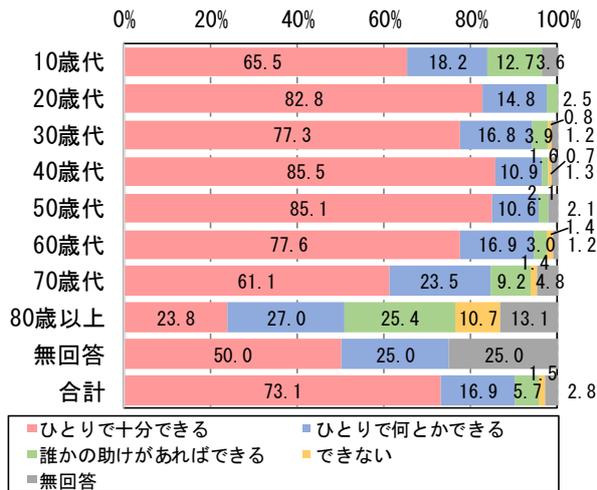
[買物先への移動について]



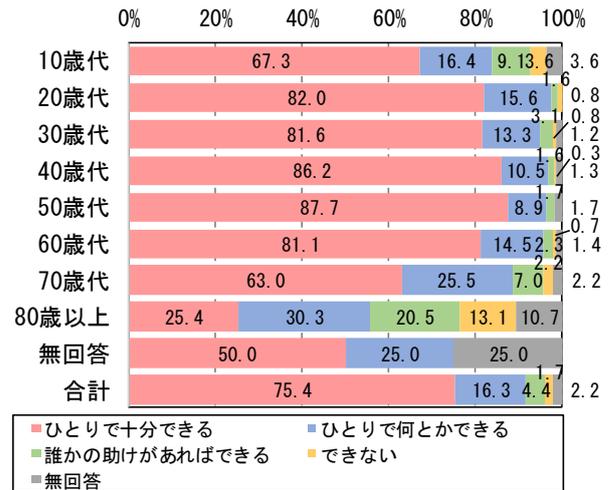
[通院先への移動について]



[公共施設への移動について]

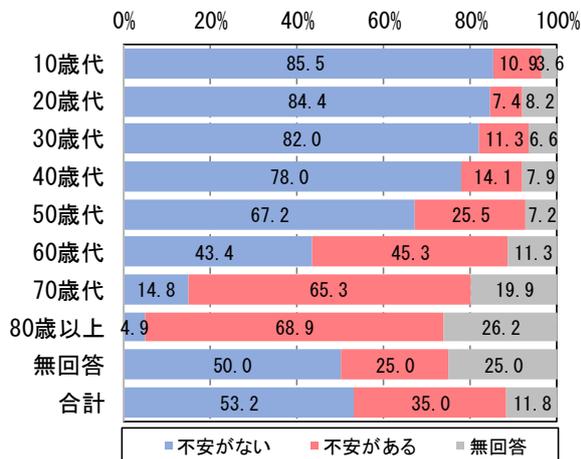


[金融機関への移動について]

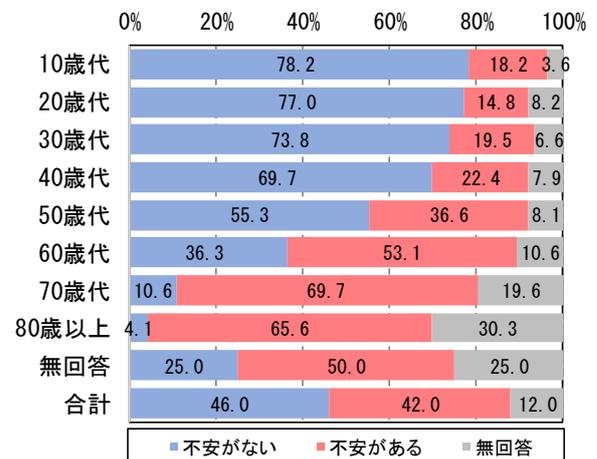


■将来の外出に対する不安度

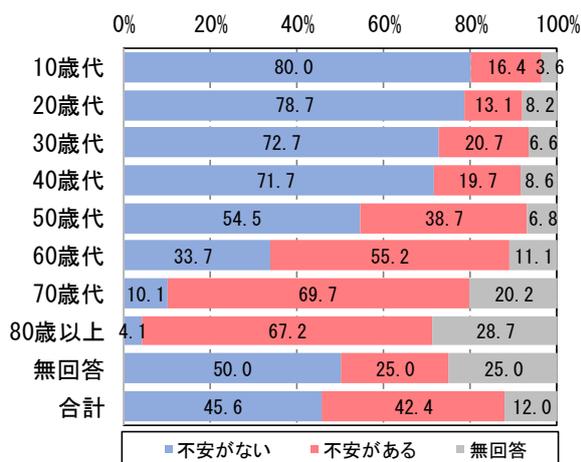
[買物先への移動について]



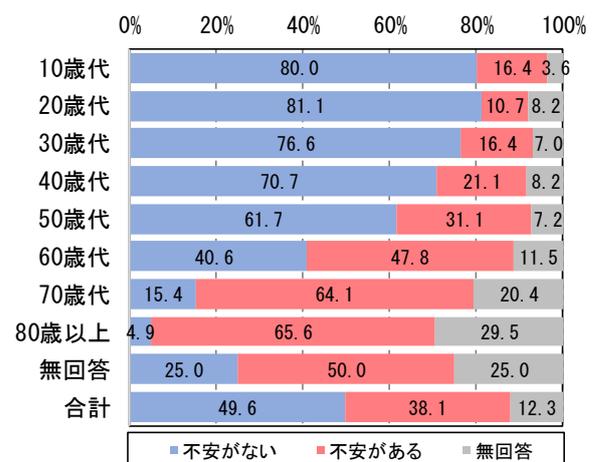
[通院先への移動について]



[公共施設への移動について]



[金融機関への移動について]



(3) 日常の外出行動について

主な行き先は、通勤・通学では市内、県外市町村、買物では自宅周辺、通院ではその他の市内病院、公共施設利用では三郷市役所が多い。

主に利用している交通手段は、通勤・通学では「鉄道」、買物、通院及び公共施設利用では「自分で車を運転」が4割前後と高く、次いでバイク・自転車や徒歩で、路線バスは公共交通利用で11.7%と高くなっている。

なお、交通手段で鉄道と回答した方の駅までの交通手段は、通勤・通学では徒歩、買物と通院では路線バス、公共施設利用では徒歩の割合が高い。

外出頻度は、通勤・通学、買物、通院、公共施設利用の順で頻度が高くなっている

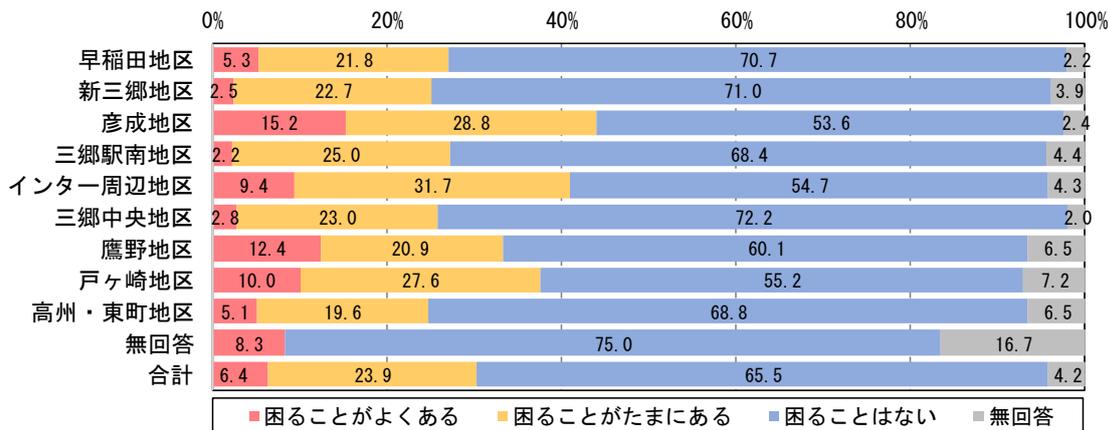
(4) 外出する時の不便度

①外出する時に不便で困ることの有無

外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は30.3%となっており、彦成地区、インター周辺地区、戸ヶ崎地区及び鷹野地区で市平均を上回っている。

また、主に20歳代や30歳代、80歳以上の方、学生や専業主婦(夫)の方、自動車運転免許が無い方で困ることがある割合が高くなっている。自宅近くのバス停有無はある、場所がわからないともに同程度となっている。

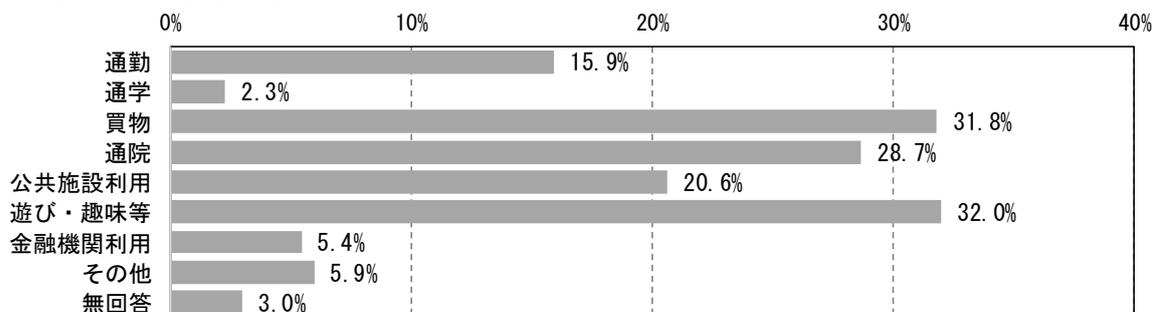
■外出する時に不便で困ることの有無



②困っている時の目的

困っている時の外出目的としては、遊び・趣味等(32.0%)、買物(31.8%)及び通院(28.7%)で高い。

■困っている時の目的 (n=572)

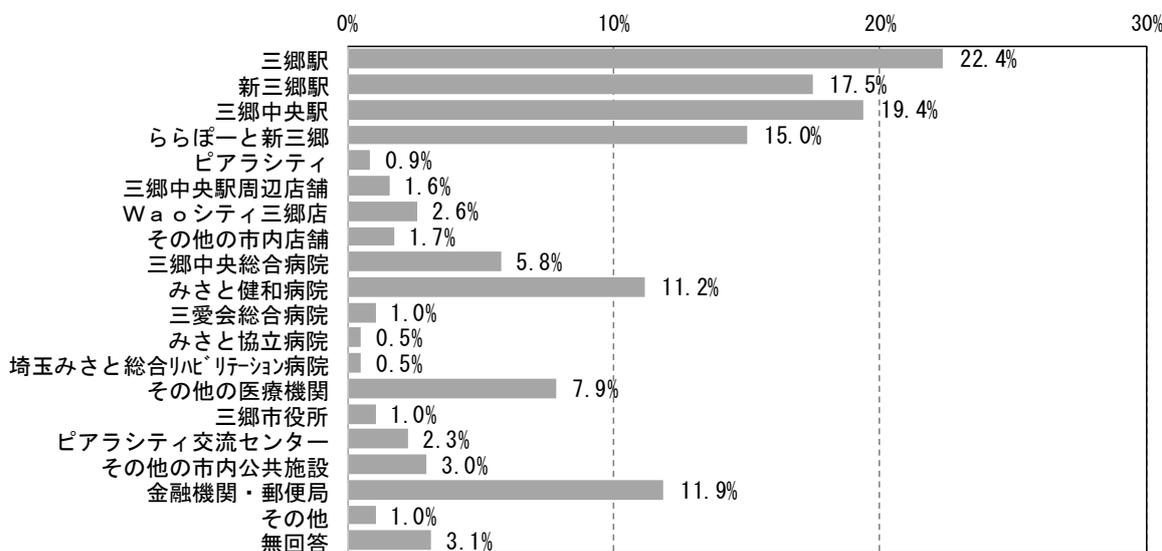


※その他(3件以上): 家族・友人等と会う3件、雨天時3件

③困っている時の行き先

困っている時の行き先としては鉄道3駅（三郷駅、新三郷駅、三郷中央駅）とららぽーと新三郷で高い。

■困っている時の行き先 (n=572)



④困っている時の対応

困っている時の対応としては、「家族・友人などに送迎してもらう」が32.2%、「タクシーを利用する」が25.0%と高い。

(5) 自動車運転に対する考え方

自動車運転については、「運転は苦にならない」方が約8割を占めているものの、年齢別に見ると80歳以上で「運転に苦痛・不安を感じはじめているので、できれば控えたいが、他に変わる交通手段がない」と「自分で運転することを控えている」との合計が26.3%と高い。

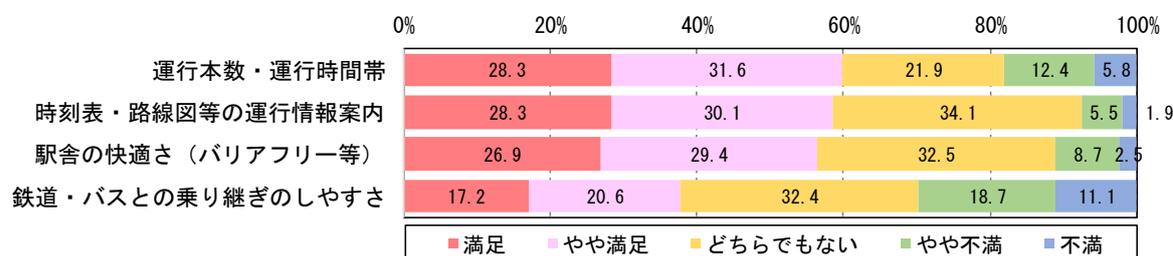
何歳まで運転を続けるかどうかは、65～74歳が53.7%、75～84歳が27.9%と高い。

(6) 鉄道（JR 武蔵野線・つくばエクスプレス）について

主な利用鉄道駅は、三郷中央駅、新三郷駅及び三郷駅の順で高く、それぞれ26.3%、24.6%、22.8%となっており、市外鉄道駅は18.4%を占め、特に高州・東町地区や戸ヶ崎地区で高くなっている。

鉄道の利用目的は、遊び・趣味等、通勤及び買物の順で高く、運行サービスに対する満足度は、運行本数・運行時間帯、時刻表・路線図等の運行情報案内及び駅舎の快適さで「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさで「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が29.8%と高い。

■JR 武蔵野線・つくばエクスプレスの運行サービスに対する満足度



(7) 路線バスについて

① 路線バスの利用状況

路線バスの利用頻度としては、61.0%の人が利用しているものの、「月に1日以下」、「月に2～3日」といった低頻度の利用が多く、利用目的としては、趣味・娯楽、買物が多くなっている。

② 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由としては、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が54.8%と最も多く、次いで「バイクや自転車、徒歩で移動するので必要ないから」となっている。

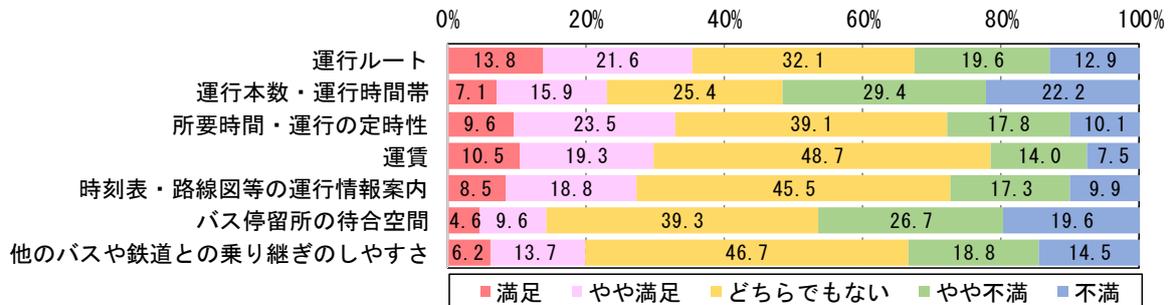
③ サービスが改善された場合の利用意向

サービスが改善された場合の利用意向としては、「利用すると思う」と回答した割合が32.9%と、「利用しないと思う（18.3%）」を上回っている。

④ 運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、運行ルート、所要時間・運行の定時性及び時刻表・路線図等の運行情報案内で「満足」、「やや満足」と回答した割合が高いものの、運行本数・運行時間帯とバス停留所の待合空間で「不満」、「やや不満」の割合が高い。

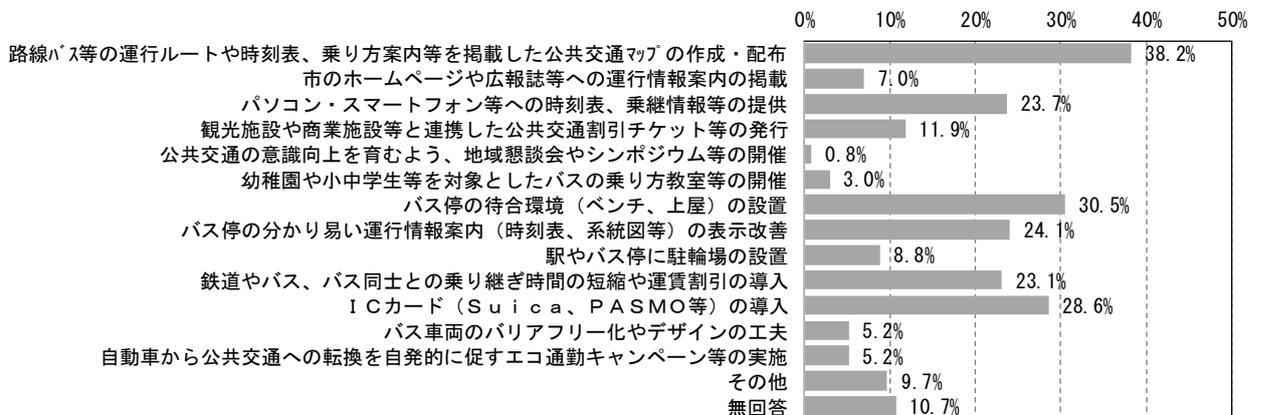
■ 運行サービスに対する満足度



⑤ 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「路線バス等の運行ルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布（38.2%）」、「バス停の待合環境（ベンチ、上屋）の設置（30.5%）」、「ICカード（Suica、PASMO等）の導入（28.6%）」の順で多くなっている。

■ 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組（n=1,888）



(8) タクシーについて

①利用状況

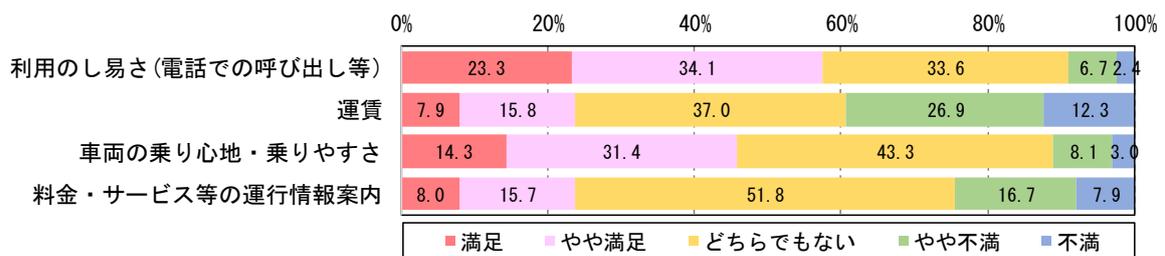
タクシーの利用頻度としては、9.6%の人が「1か月に1回利用」、31.7%の人が「1年に1回以上」という回答となっている。

利用目的としては、「趣味・娯楽 (43.9%)」、「通院 (27.0%)」目的での利用が多くなっている。

②運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度として、「利用のし易さ (電話での呼出し等)」と「車両の乗り心地・乗りやすさ」で満足度が高いものの、「運賃」で不満度が高くなっている。

■運行サービスに対する満足度

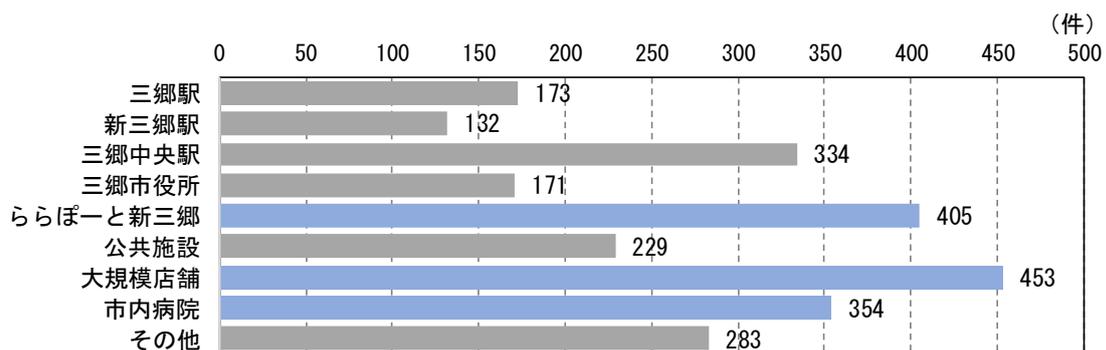


(9) 公共交通の利用意向

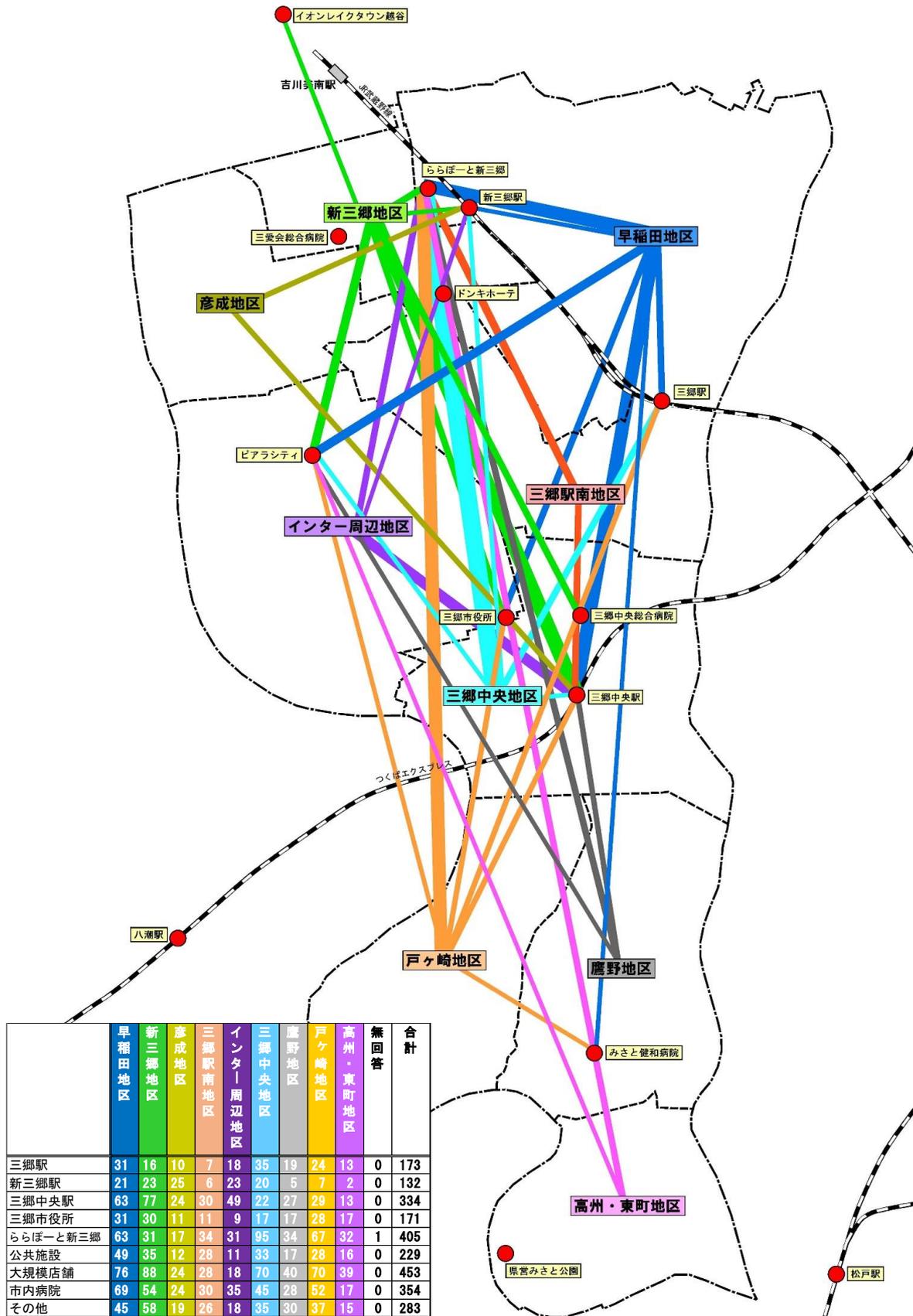
バス等を利用して行きたい場所は、「大規模店舗」の453件、「ららぽーと新三郷」の405件、「市内病院」の354件の順で多く、大規模店舗はピアラシティ、イオンレイクタウン (越谷市)、ドン・キホーテ等が、市内病院はみさと健和病院、三郷中央総合病院、三愛会総合病院が多い。

利用目的は、「買物 (34.6%)」、「趣味・娯楽 (22.9%)」、「通院 (15.4%)」が多く、利用頻度は利用目的に反映して、「年に数回 (26.6%)」、「月に2～3日 (26.5%)」が多くなっている。

■行きたい場所



■地区別行きたい場所（20件以上）



(10) 公共交通の維持・確保意向

公共交通の取組の方向性は、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」と回答した人が45.7%と多く、次いで「現状の路線バスを維持していくべきだ(21.6%)」となっている。

2-2 主要施設利用者聞き取り調査

主要施設利用者聞き取り調査は、鉄道駅や公共施設、商業施設等での路線バス利用者を対象に、路線バスの利用状況、運行サービスに対する満足度、利用する際の困りごと及び路線バスの利用をより一層促進するために効果的な取組み内容を把握し、路線バスの再編や利用促進を図るための基礎資料として活用するために実施した。

(1) 回答者の属性

性別は、女性の回答者が71.5%と男性よりも高く、年齢は、60歳代が19.3%、70歳以上が16.6%、80歳以上が3.2%と60歳以上が約4割を占めている。

職業は会社員・公務員が30.3%、主婦（夫）・家事手伝いが25.3%と高い。

住まいは三郷市内が71.3%、市外が28.1%で、特に三郷市役所で市外が52.7%と高い。

(2) 利用状況

利用目的は、買物が29.2%、通勤が27.8%と高く、利用頻度は利用目的に反映し、週に5日以上が25.7%、週に1～2日が20.8%と高い。

(3) 運行サービスに対する満足度

路線バス全体としては、特に運行ルートや運行情報案内で高い評価を得ているものの、運行本数で評価が低くなっている。

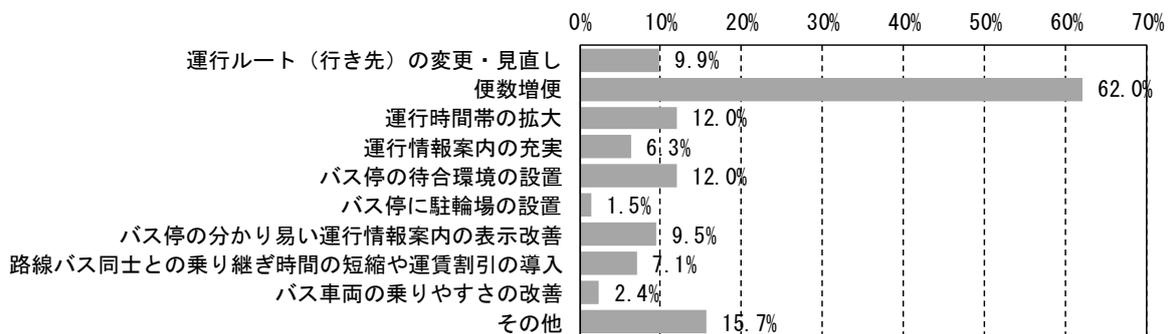
(4) 調査回答場所における路線バスを利用する際の困りごと

路線バスを利用する際の困りごとは、「目的地へ行くために、どのバスに乗ればいいのかかわりにくい」が12.5%、「乗りたいバスが、どのバス乗り場から発車するのかかわりにくい」が9.2%を占めている。

(5) 効果的な取組み内容

路線バスの利用をより一層促進するために効果的な取組み内容については、「便数増便(62.0%)」が顕著に多く、次に「その他(15.7%)」、「運行時間帯の拡大(12.0%)」、「バス停の待合環境の設置(12.0%)」の順で多く、その他については「ICカードの導入」が48件と多くなっている。

■路線バスの利用をより一層促進するために効果的な取組み内容（合計、n=822）



(6) 路線バスに関する意見・要望（自由記述）

路線に関する意見・要望としては、219人からの記述があり、便数増便が76件、ICカード導入が39件、運転手マナー向上が22件、運行時間帯の拡大が16件、運行ルートの新設・変更が12件の順で多くなっている。

2-3 職員アンケート調査

職員アンケート調査は、職員を対象に、路線バスの利用有無や利用しない理由などを把握し、地域公共交通の利用促進を図るための基礎資料として活用するために実施した。

通勤時に路線バスは16.0%が利用しており、路線バスを利用しない理由は「他の移動手段の方が便利（46.2%）」、「利用するほどの距離ではない（24.0%）」及び「利用したい時刻にバスが走っていない（14.7%）」といった理由が多い。

公共交通に関する意見・要望では、運行本数の増便が74件、運行ルートの見直し・新設が28件、ICカードの導入が25件、運行情報案内の充実が24件と多く、運行情報案内では複数のバス会社が運行中のため、ルートや時刻表が検索しにくいといった意見が多い。

調査対象者	三郷市職員（回答者：495名）
調査方法	Webアンケート
調査日	平成28年12月22日（木）～平成29年1月6日（金）
調査項目	通勤時の路線バスの利用有無、路線バスを利用しない理由、自宅から職場までの利用交通手段、年齢、住まい、三郷市の公共交通に関する意見・要望（自由記述）

2-4 バス事業者聞き取り調査

市内で運行中の路線バス事業者6社（運行管理者や指導運転手等）を対象に、路線バスの走行環境（バス遅れなど）や、利用状況、利用特性及び利用者からの要望等の聞き取り調査を行った。

三郷市内での路線バスの走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ○花和田交差点、駅前大橋（三郷駅）交差点、幸房交差点、笹塚交差点、戸ヶ崎交差点、上葛飾橋、スーパービバホーム前の交差点及び新三郷駅周辺で渋滞が発生。 ○北中学校前道路（インターA地区）で納品トラックによる路上駐車を改善して欲しい。 ○戸ヶ崎四丁目～高州二丁目間、香取神社前～みさと公園前間及び新和小学校入口～三郷放水路間で道路幅員が狭隘で危険。
バス停や車両等に関する事	<ul style="list-style-type: none"> ○道路幅員の狭さや歩道未整備等によりバス停の待合空間の整備は困難、あるいはスロープが出し難い区間が多い（戸ヶ崎4丁目～高州2丁目、大場川沿いなど）。 ○三郷駅前広場及び新三郷駅前広場内のマイカー規制や、新三郷駅バス乗り場（3番）の改修整備を行って欲しい。 ○複数のバス会社が運行中のバス停について、設置方法などを改善して欲しい。
各システムの再編に対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○流01・02系統や南循環線でルート変更を検討中（東武バスセントラル）。 ○新三郷駅と三郷中央駅間の新設路線を来年より運行開始予定（マイスカイ交通）。 ○京成タウンバス、グローバル交通、メーター観光は現時点で再編成を考えていない。
利用促進や経営改善等のためにやっていること	<ul style="list-style-type: none"> ○各バス会社で利用促進を図るため、交通系ICカードの導入やバスロケーションシステムの運用開始、回数券、定期券及び高齢者専用パスなどを行っている。
利用者や市民等からの声	<ul style="list-style-type: none"> ○三郷中央駅のバス総合案内システムは運行会社や行き先等が分かり難い様子。 ○ICカードの導入や定期券導入に関する意見が多い（京成タウンバス、メーター観光）。
行政に対する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス沿線の停留所付近や、狭隘区間は除草や植木の剪定などを行って欲しい。 ○走行環境の改善や交通結節点での情報案内の充実を行って欲しい。 ○新たな道路整備などがあつた場合には行政からバス会社へ情報を提供して頂きたい。 ○上屋やベンチなどの待合環境については、行政の方で設置検討をお願いしたい。

第3章 地域公共交通を取り巻く課題整理

公共交通に関する現況把握や地域住民の移動実態・ニーズの把握結果などを踏まえ、地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

【三郷市内の公共交通に関する現況把握】

(1) 地域特性

- ①人口動向：三郷市の総人口は、平成29年4月1日現在139,413人で、つくばエクスプレス三郷中央駅が開業した平成17年以降は増加傾向で、高齢者人口は前期・後期共に増加傾向となっている。
- ②交通手段特性：代表交通手段分担率（平成20年）は、自動車分担率が37.9%と最も多く、バスは1.5%と少ない。端末交通手段総トリップ数は、平成10年から平成20年にかけて1.35倍に増加し、路線バス分担率は、三郷中央駅が19.0%と最も多く、次いで三郷駅が13.1%、新三郷駅が11.7%となっている。
- ③まちづくりの整備状況…三郷市では現在、三郷インター南部の南地区での土地地区画整理事業の推進や、「産業立地ゾーン」（No.1三郷吉川線沿道ゾーン、No.4三郷インター南部第2ゾーン）による土地利用誘導の推進、陸上競技場の整備及び三郷南部地区の調査を行っている。

(2) 既存公共交通の現状把握

- ①鉄道：市内には三郷駅、新三郷駅及び三郷中央駅の3駅を有し、駅別1日平均乗車人員の直近5年間の伸び率は三郷中央駅で1.33倍と顕著に増加しているものの、新三郷駅が0.96倍、三郷駅が0.98倍と微減している。
- ②路線バス：路線バスはバス事業者6社により、鉄道3駅を起点に28路線56系統が運行中で、直近5年間の総運行便数は約0.89倍に減少しているものの、年間利用者数は横ばい状態で、運行の効率化が図られている。
- ③タクシー：市内には4つのタクシー事業者があり、埼玉県南東部交通圏における法人タクシーの利用者数は減少傾向となっている。
- ④公共交通のサービス度評価
 - 公共交通空白・不便地域：公共交通空白地域は、三郷IC西側エリアの上口1・2丁目、番匠免1・2丁目や、栄4・5丁目、鷹野2丁目など一部の地域で若干存在し、公共交通不便地域（路線バス30本未満（片側））は、市北部（小谷堀、後谷、早稲田8丁目等）や、ピアラシティ北側（彦川戸2丁目等）及び南部（栄4丁目等）などで存在している。
 - 主な目的地へのアクセス性：市内の三郷市役所や鉄道3駅（新三郷駅、三郷駅、三郷中央駅）は概ね直接アクセス可能であるものの、一部の地域で1回乗換えが必要となっている。市外の八潮駅、金町駅及び松戸駅へは大半の地域で1回乗換えが必要で、直接アクセスは一部地域のみとなっている。
- ⑤上位・関連計画における公共交通の位置付け：「第4次三郷市総合計画 後期基本計画（平成28年3月）」や「三郷市都市計画マスタープラン（平成22年3月）」などでバス輸送の強化や利用しやすい公共交通施設の整備、バス交通ネットワークの充実（バス路線の再編強化や案内システムの充実など）などが位置付けられている。

【地域住民の移動実態・ニーズの把握】

《市民アンケート調査》

- 現在の移動状況は、若年層や高齢者ほど制約を受けている割合が高く、また、将来の外出に対する不安度でも高齢になる程、不安を抱えている割合が高い。
- 外出する際、約3割が不便で困っており、鉄道駅より離れた彦成地区、インター周辺地区、戸ヶ崎地区及び鷹野地区で市平均より高い。
- 主な利用鉄道駅は市内3駅だけでなく、高州・東町地区や戸ヶ崎地区などでは市外鉄道駅への利用も多く、運行サービスに対する満足度は鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさで不満度が高い。
- 路線バスは約6割が利用しているものの、趣味・娯楽や買物目的で低頻度の利用が多い。
- 路線バスを利用しない理由は、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから（54.8%）」が最も多いものの、「バスに乗る習慣がないから（19.4%）」、「利用したい時刻にバスが走っていないから（19.4%）」といった回答も多い。利用しない理由のサービスが改善された場合の利用意向は、約3割が利用すると回答。
- 路線バスの運行サービスに対する満足度は、運行ルート、所要時間・運行の定時性及び時刻表・路線図等の運行情報案内で満足度が高いものの、運行本数・運行時間帯とバス停留所の待合空間で不満の割合が高い。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取組は、「路線バス等の運行ルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布（38.2%）」、「バス停の待合環境（ベンチ、上屋）の設置（30.5%）」、「ICカード（Suica、PASMO等）の導入（28.6%）」の順が多い。
- バス等を利用して行きたい場所は、大規模店舗（453件）、ららぽーと新三郷（405件）、市内病院（354件）の順が多い。
- 公共交通の取組の方向性は、「公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」が45.7%と最も多く、次いで「現状の路線バスを維持していくべきだ（21.6%）」となっている。

《主要施設利用者聞き取り調査》

- 運行サービスの満足度は、運行本数で不満度が高い。
- 路線バスを利用する際、「目的地へ行くために、どのバスに乗ればいいのかかわりにくい（12.5%）」、「乗りたいバスが、どのバス乗り場から発車するのかかわりにくい（9.2%）」といった理由で困っている方が多い。
- 効果的な取組内容は、便数増便が62.0%と顕著に多く、ICカードの導入、運行時間帯の拡大、バス停の待合環境の設置といった回答が多い。

《職員アンケート調査》

- 職員のうち、通勤時に路線バスは16.0%が利用しており、路線バスを利用しない理由は「他の移動手段の方が便利（46.2%）」、「利用するほどの距離ではない（24.0%）」及び「利用したい時刻にバスが走っていない（14.7%）」といった理由が多い。

《バス会社聞き取り調査》

- 駅前大橋（三郷駅）交差点など主要交差点や新三郷駅周辺で渋滞が発生。戸ヶ崎四丁目～高州二丁目間などで道路幅員が狭隘で危険な箇所や、バス停の待合空間の整備が困難な区間が多い（戸ヶ崎4丁目～高州2丁目等）。
- 三郷駅及び新三郷駅の駅前広場内のマイカー規制、バス停付近や狭隘区間の除草や植木の剪定、走行環境の改善及び交通結節点の情報案内充実などに対する要望。
- 利用者等からICカードの導入や定期券導入に関する意見が多い（京成タウンバス、メーター観光）。

【地域公共交通を取り巻く課題】

- ①まちづくりと連動した地域公共交通網の構築
- ②高齢化社会への対応
- ③需要の変化に対応した路線バスの再編による拠点間の連携強化に資するネットワークの形成
- ④公共交通機関同士の乗継利便性の向上
- ⑤利用者目線に立った分かり易い・使いやすい情報提供と快適な利用環境の展開
- ⑥自家用車から公共交通への転換促進や走行環境の改善による速達性向上
- ⑦地域との協働による持続可能な仕組みづくり

①まちづくりと連動した地域公共交通網の構築

三郷市は、「三郷市都市計画マスタープラン」の中で、まちの骨格となる5つの拠点やネットワーク軸・水と緑の骨格軸を要素にした将来都市構造の充実・強化に向けた取組みを掲げており、これらを支援する地域公共交通網の形成が求められている。

市内の路線バスは、再編後、10年近くが経過し、新三郷駅周辺における大規模商業施設の開業、三郷インター南部地区の区画整理事業などの施行により、バス利用者の需要動向も大きく変化している。

今後も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（ギリシャ共和国）の登録により、事前キャンプでの活用を検討している陸上競技場（上口調節池の活用）の整備の他、三郷インター南部南地区での土地区画整理事業、三郷南部地区のまちづくりの検討等、取組みが進められる予定となっている。

地域公共交通網は、単独で形成するものではなく、まちづくりの発展に伴う市民や来訪者といった“ひとの流れ・ニーズ”の変化に対応するよう、回遊性・快適性の面から支援ができるよう地域公共交通網の構築が必要である。

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の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に合わせた路線バスの再編や文化・スポーツ交流事業との連携（主にソフト施策）
- 産業立地ゾーンの開発に合わせた路線バスやサービス水準の見直し
- 三郷南部地区の整備に合わせた路線バスの再編や乗継拠点の機能強化

■将来都市構造



②高齢化社会への対応

三郷市は、年々人口が増加しており、今後もその傾向は継続する見込みであるが、高齢化率は年々増加し、これら高齢者を支える人口（生産年齢人口）が減少している。

市民アンケート調査によると、高齢になる程、自動車保有率が低く、また、将来の外出に対する不安度では、高齢になる程、不安を抱える割合が高くなっており、加齢による運転困難者の増加への対応が必要となっている。

また、県内では、平成2年以降連続で高齢者が交通事故死者の最多年齢層を記録し、また、9年連続で死者数に占める高齢者の割合が4割を超えるなど、高齢者の交通事故防止が重要課題となっている。

高齢化社会の進展に伴い、地域公共交通は自家用車を持たない方など交通弱者にとって必要不可欠なものとなっている中で、高齢者の交通事故防止や外出機会の増大促進などの観点から公共交通の環境整備が必要である。

- 高齢者の増加による足の確保（早稲田地区北部、新三郷地区、三郷駅南地区、戸ヶ崎地区等）
- 自家用車から公共交通への転換促進、運転免許の返納促進などによる高齢者の交通事故防止

③需要の変化に対応した路線バスの再編による拠点間の連携強化に資するネットワークの形成

三郷市は南北に細長い市域で、市民の主な目的地である商業施設は新三郷駅周辺やインター周辺に集中し、医療機関や公共施設などは分散し立地しており、路線バスより離れた施設や乗換えが必要な施設が存在している。

市民アンケート調査によると、目的地まで直接行くバス等が運行された場合の行きたい場所は、大規模店舗、ららぽーと新三郷及び市内病院の順で多くなっており、今後、さらに増加する高齢者の主な外出目的である買物や通院などの日常生活の移動を支えることが重要である。

このため、まちづくりや人口動態の変化を捉え、需要の変化や利用ニーズに対応した拠点間の連携強化や、公共交通空白・不便地域の解消・アクセス改善などに資する公共交通ネットワークの形成が必要である。

- 拠点間の連携強化（サービス水準の維持・向上）
- 高齢者の主な目的地である大規模店舗（ららぽーと新三郷など）や市内病院へのアクセス改善（路線バスの再編、乗継拠点の機能強化）
- 公共交通空白・不便地域の解消（インター周辺地区、鷹野地区など）

④公共交通機関同士の乗継利便性の向上

三郷市内には鉄道（JR 武蔵野線、つくばエクスプレス）や6社の路線バスが運行中であるが、市内鉄道3駅やららぽーと新三郷などへ公共交通を利用して移動する場合、地域により鉄道やバス、バス同士との乗り継ぎが必要となっている。

市民アンケート調査によると、鉄道や路線バスで乗り継ぎのしやすさに対する満足度が低く、また、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みとして、「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」が2割程度を占める。

このため、これら公共交通機関を総合的に捉え、公共交通機関相互が連携し機能を最大限に発揮する上でも、運行ダイヤの接続や乗継運賃割引、運行情報案内の提供などにより交通結節点の機能強化を図り、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要である。

- 運行ダイヤの接続や乗継運賃割引、運行情報案内の提供など交通結節点の機能強化
- 路線バスと自転車との乗継利便性の充実（サイクルアンドバスライドの拡充、三郷市役所など）

⑤利用者目線に立った分かり易い・使いやすい情報提供と快適な利用環境の展開

路線バスの運行情報案内は、各バス事業者でホームページへの掲載やバスガイドマップの配布などを行っているが、バス事業者6社により28路線56系統が運行中のため、初めて来訪する人、普段路線バスを使わない人にとって、行き先や乗り場などが分かり難い状況である。

市民アンケート調査によると、公共交通マップやホームページなどによる運行情報案内や、乗継情報案内等に関する回答が高くなっており、また、主要施設利用者聞き取り調査では行き先や乗り場などの分かり難さが指摘されている。

路線バスの利用者数を増やすためには、新たな利用者の獲得が必要不可欠であり、路線バスに対する障害を取り除くためのPR・周知を行うことが望まれる。

このため、既存公共交通機関の機能を最大限に発揮し、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を図るためには、利用者目線に立った「分かり易さ」「使いやすさ」に配慮し、交通結節点での案

内やPR・周知、待合環境の改善等を行い、新規利用者の開拓を行うことが必要である。

- 交通結節点での案内機能の強化（三郷駅、新三郷駅、三郷市役所、ピアラシティなど）
- 公共交通マップの配布、乗継情報案内など運行情報提供の充実
- 待合環境の改善（みさと健和病院、三郷中央総合病院など）

⑥自家用車から公共交通への転換促進や走行環境の改善による速達性向上

三郷市では、都市計画道路の整備や交差点改良等を進めているが、バス会社聞き取り調査において新三郷駅周辺や主要交差点、橋梁部などで交通渋滞による遅延や、道路幅員の狭さなど路線バスの走行環境上の問題点が挙げられている。また、市民アンケート調査の公共交通に関する意見・要望の中でも、定時性確保が指摘されている。

「三郷市環境基本計画」及び「三郷市地球温暖化対策実行計画」においては、温室効果ガスの排出量の削減を目指しており、地球環境問題への対応が求められている。

このため、道路整備や信号制御等による路線バスの走行環境の改善を図るとともに、自家用車から公共交通への転換促進により、交通渋滞を改善し、安全に路線バスが走行できる環境向上に向けて総合的に展開していくことが必要である。

- 自家用車から公共交通への転換促進（ソフト施策）
- 道路整備や、交差点改良及び信号制御などによる走行環境の改善（新三郷駅周辺、三郷駅周辺、ピアラシティ周辺）
- 送迎車両に対する交通規制、歩行者へのサイン設置などによる駅前広場内の安全性向上

⑦地域との協働による持続可能な仕組みづくり

地域公共交通は、交通事業者と行政のみで維持・活性を図っていくことが困難なため、市民（地域）が地域公共交通の重要性を認識し、「守り・育てる意識」の醸成を図り、さらに実際に行動することが重要である。

市民アンケート調査によると、公共交通の取組みの方向性としては「路線バスを現状よりも充実させて、利用促進を図るべきだ」との回答が45.7%と最も多くなっている。

地域公共交通に係る現状（利用状況など）や課題などの情報を十分に市民へ公表することで意識醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、市民（地域）、交通事業者、行政との役割分担を図りながら、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

- 地域公共交通に対する市民への情報発信
- 公共交通利用の意識啓発

第4章 地域公共交通の構築に係る基本方針及び目標

4-1 地域公共交通に関する基本方針

(1) 計画区域

三郷市地域公共交通網形成計画の区域は、鉄道（JR 武蔵野線、つくばエクスプレス）、民間路線バス及びタクシー相互の連携を図り、一体的に推進する必要があるため、三郷市全域とする。

(2) 地域公共交通に関する基本方針

【地域公共交通の基本理念】

：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」



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

三郷市の地域公共交通は、鉄道（JR 武蔵野線、つくばエクスプレス）や6社のバス事業者により面的なネットワークが形成されているため、これら既存公共交通の機能を最大限に活用することが重要である。そのため、鉄道と路線バス、路線バス同士とを有機的に接続させ、乗継に対する負担や抵抗を最小限にすることを旨とする。

鉄道3駅やピアラシティ周辺などの交通結節点では、乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金等）の整備を進めるとともに、初めて利用する人にも分かりやすい情報案内を提供する。

また、公共交通マップ等の情報提供の充実や、意識啓発・PRといった施策を継続的に実施することにより、利便性・快適性の向上を目指す。

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

三郷市は、新三郷駅周辺やピアラシティ周辺に大規模な商業施設が、市役所周辺に公共施設が集積するなど、地区によって土地利用や人口集積などの地域特性が異なっている中で、鉄道や路線バスの機能分担を明確にし、拠点間及び拠点と周辺都市を結び、市内外の活発な交流促進を目指した公共交通ネットワークで形成することが重要である。

今後、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の事前キャンプの活用を検討している陸上競技場の整備などまちづくりとの連動や、進展する高齢化社会への対応、需要・ニーズに対応した拠点間の連携強化などの観点から路線バスの再編について検討し、利便性と効率性が両立したまちとまちを繋ぐ公共交通ネットワークの実現を目指す。

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

持続可能で利便性の高い公共交通の維持・確保を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域自らが公共交通を「支え、守り、育てる」という意識を持って関わっていくことが重要である。

市民・来訪者の移動手段を確保する公共交通システムを、魅力ある、使いやすいものとしていくため、観光協会、商工団体、福祉団体、市民など多様な主体との協働・連携を図りながら、持続可能な公共交通の確立を目指す。

(3) 望ましい公共交通網のあり方

① ネットワーク再編成の基本的な考え方

三郷市の路線バスは、これまでつくばエクスプレスやピアラシティの開業に合わせて、「**三郷中央駅アクセス 20分構想**」を基本理念に掲げ、再編成が行われてきた。

今後もこの理念を踏襲しつつ、三郷インター南部南地区の土地区画整理事業の施行、さらには東京オリンピック関連の整備などまちづくりの動向や市民ニーズなどを考慮し、ネットワーク再編成の基本的な考え方を次のように設定する。なお、公共交通ネットワークの形成に当たっては、隣接自治体の公共交通機関との連携など広域的な視点を持って検討する。

○ 持続可能で利便性の高い地域公共交通を目指す

- ・ 三郷中央駅を起点にバスで市内のどこへでも 20 分程度で移動可能で、持続可能な地域公共交通の実現
- ・ 市内 7 つの拠点と周辺の 7 駅（吉川駅、吉川美南駅、獨協大学前駅、八潮駅、亀有駅、金町駅、松戸駅）への連携強化に資するネットワークの実現
→ 市内 7 つの拠点同士の連携強化を図り、1 回程度の乗換えで各拠点へ気軽にアクセス可能なネットワークの実現
→ 市内 7 つの拠点と周辺の 7 駅との連携強化に資するネットワークの実現
- ・ 「使いやすい」「分かり易い」乗継拠点の機能強化

② ネットワークの機能分類

市内で運行中の地域公共交通については、多くの路線バスが運行中であるが、利用者にとっては目的地へ途中で乗り換えることなく、アクセス可能なサービスが最も高いサービスとなる。

しかしながら、三郷市は市域が南北に細長く、直行性を追求した路線網の場合、運行回数などサービス水準や定時性の確保などが懸念されるため、鉄道や路線バスの担うべき役割を明確にし、有機的かつ効率的に機能するネットワークを形成することが重要である。

このため、次のように広域幹線公共交通軸（鉄道）、幹線公共交通軸（路線バス）、補完公共交通軸（路線バス）及び支線公共交通（タクシー）の 4 段階に機能分類することにより、役割に応じた運行サービスを提供し、地区と地区との連携強化による一体感の醸成と市民生活の向上、来訪者の利便性向上を図っていくことを目指す。

■ 公共交通システムの機能分担

機能分類		性格
鉄道	広域幹線公共交通軸	・ 都市間や市内を連絡するメインの公共交通軸（JR 武蔵野線、つくばエクスプレス）。
路線バス	幹線公共交通軸	・ 市内の拠点間及拠点と周辺都市を連絡する骨格路線として、公共交通の中核を担う重要な路線。高品質の運行サービス（運行便数 30 本以上など）を継続的に提供し、鉄道駅などの交通拠点や利用が多い主要な停留所での分かり易い情報提供を展開する。
	補完公共交通	・ 適切な役割分担のもと広域幹線公共交通軸、幹線公共交通軸を補完し、市内及び周辺都市の移動サービスを支援する路線。運行サービスは地域の実情やバス事業者の経営面（運転手確保等）等を考慮し、維持・向上を図る。
タクシー	支線公共交通	・ 24 時間運行し、ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、タクシーの特徴を活かした多様なサービスを提供する。
乗継拠点		・ 分かり易い情報提供や公共交通機関相互の連携強化による乗継負荷の軽減、快適な待合環境の整備など機能強化を積極的に図るべき拠点。

③乗継拠点のあり方

乗継拠点については、分かり易い案内や動線の確保などによる情報提供や、乗継時間や運賃負担などに留意した乗継抵抗の軽減、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自転車等）との乗継の保証などを確保することが重要である。

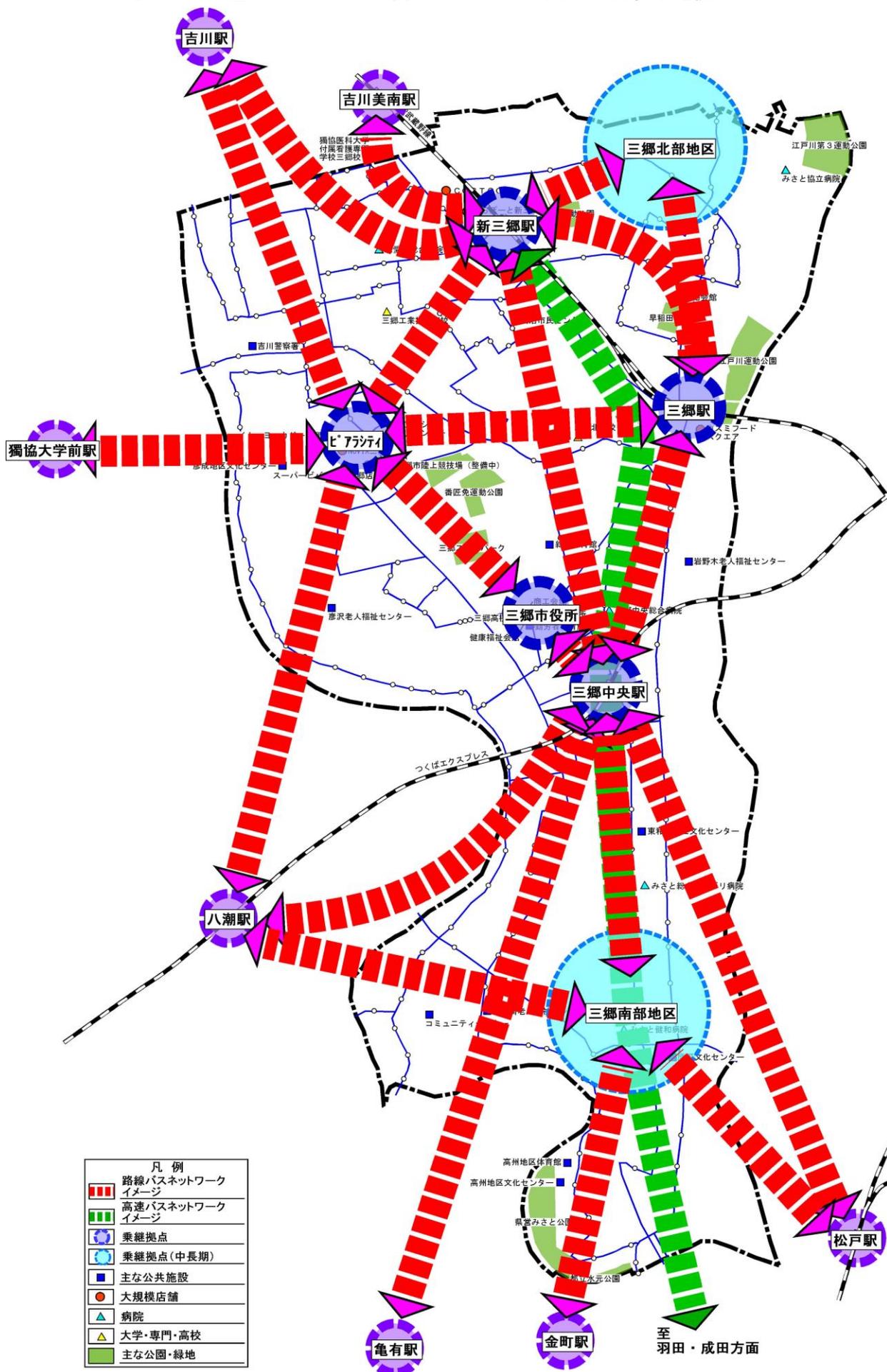
都市計画マスタープランでの拠点機能の位置付けや路線バス網などを考慮し、機能・重要度に応じた乗継拠点を設定し、必要な整備を行う。特に、鉄道駅については、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスとの乗り継ぎの円滑化を図るとともに、分かり易い案内や主要施設への案内（乗り場、ダイヤ、料金など）などを充実する。

■乗継拠点の現況と必要な導入機能

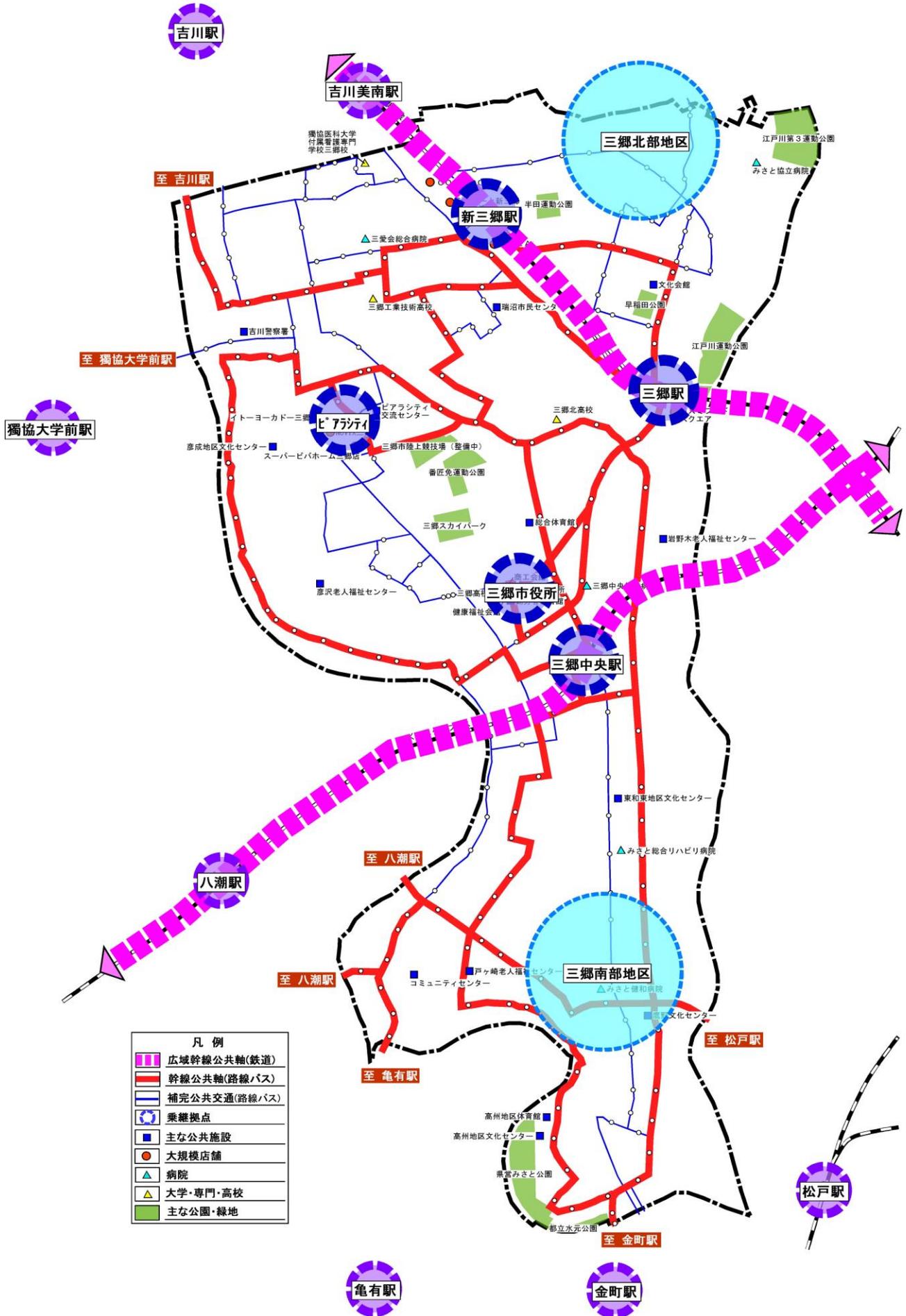
乗継拠点		現況				必要な導入機能			
		待合空間 (ベンチ・上屋等)	情報提供		自転車駐 車場○ r サイクル アンド バス スライド	待合空間 (ベンチ・上屋等)	情報提供		自転車駐 車場○ r サイクル アンド バス スライド
			運行情報システム	案内サイン			運行情報システム	案内サイン	
鉄道駅	三郷駅	○	×	○	○	○	◎	○	○
	新三郷駅	○	×	×	○	○	◎	◎	○
	三郷中央駅	○	○	○	○	○	○	○	○
主要施設	三郷市役所	○	×	○	○	○	△	○	○
	ピアラシティ	○	×	×	×	○	△	◎	△
その他	三郷北部地区	×	×	×	×	△	△	△	△
	三郷南部地区	×	×	×	×	△	△	△	△

※「○」設置済、「◎」現況未設置で導入が必要な機能、「△」中長期的な視点で検討が必要、「×」未設置を示す。

■望ましい公共交通ネットワーク再編成イメージ（既存バス路線は継続）



■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



(4) 計画期間

三郷市地域公共交通網形成計画の計画期間は、「第4次三郷市総合計画 後期基本計画」の計画期間（平成28年度～平成32年度）や、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催による関連事業との連携を考慮し、平成30年度～平成32年度の3年間を「前期」とする。

さらに、中長期的に取り組むべき課題も含まれているため、実現に要する期間や、次期総合計画・前期基本計画の計画期間（平成33年度～平成37年度）を考慮し、平成33年度～平成37年度の5年間を「後期」とし、平成30年度～平成37年度を計画期間とする。

■三郷市地域公共交通網形成計画と上位計画の計画期間

(年度)

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
三郷市総合計画 基本計画	第4次後期基本計画 (H28～H32)					第5次前期基本計画 (H33～H37) (予定)				
網形成計画	網形成計画 (H30～H37)									
			前期 (H30～H32)			後期 (H33～H37)				

※第5次三郷市総合計画 前期基本計画の計画期間、名称は現段階の予定を記載

4-2 地域公共交通の目標

「4-1 地域公共交通に関する基本方針」において掲げた各方針の進捗度合いの評価が可能となるよう、基本方針ごとに目標の達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定める。

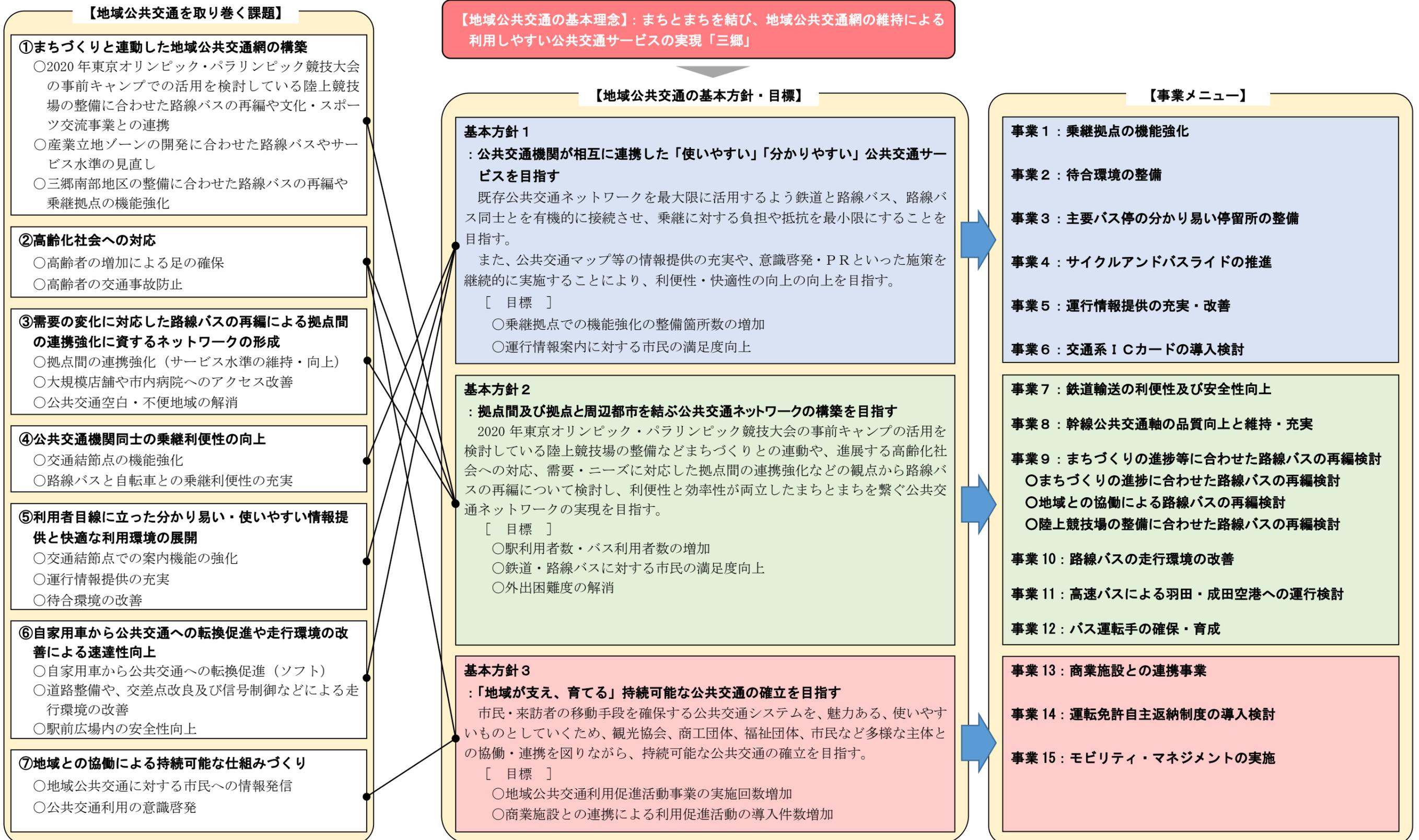
基本方針	評価指標	現状値	目標値 (平成37年度)	備考
基本方針1：公共交通機関が相互に連携した「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスを目指す	①乗継拠点での機能強化の整備箇所数	1箇所 (三郷中央駅)	7箇所	※1
	②運行情報案内に対する市民の満足度 ：市民アンケート調査による路線バスの運行サービス満足度のうち、運行情報案内で「満足」＋「やや満足」割合	27.3%	35%	※2
基本方針2：拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指す	③駅利用者数 ：1日平均利用者数、3駅合計	43,183人	45,100人	※3
	④バス利用者数 ：1日平均利用者数	22,075人	23,000人	※4
	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
	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
	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
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
	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

- ※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。

第5章 目標を達成するために行う具体的な事業

5-1 事業メニューの設定

三郷市では、地域公共交通を取り巻く課題を踏まえた地域公共交通の基本方針の実現に向けて、次の事業を実施する。



5-2 実施事業の概要

実施事業について、基本方針毎に事業の概要や実施主体を整理する。

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

【事業 1】乗継拠点の機能強化

①事業概要

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。



▲三郷中央駅バス案内表示板



▲三郷駅北口駅前広場



▲三郷市役所
バス乗り場案内看板

②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
乗継拠点の機能強化	← 検討・協議 →			← 検討・協議後実施 →				
		← 実施 →						

【事業 2】待合環境の整備

①事業概要

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。

【事例】埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度

県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。平成 30 年 2 月 1 日現在、県全体ではバスまちスポット 336 施設、まち愛スポット 36 施設が登録（三郷市内は無）。

- バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね 50m 圏内） ※バスの時刻表を掲示または配布
- まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね 500m 圏内） ※ベンチや椅子を設置



②実施主体：三郷市、地域、埼玉県、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期					
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
上屋・ベンチの整備	←			順次整備					→
バスまち・まち愛スポットの整備	←	順次整備		→					

【事業3】主要バス停の分かり易い停留所の整備

①事業概要

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、分かり易い情報提供を行う。

【事例】八戸市・統一したサインシステムと合わせた主要停留所の整備

中心街のバス停での路線ナンバリング（方面別記号）や共通路線図の掲出に合わせて、中心街の主要停留所を「屋根のないバスターミナル」として位置付け、中心街に乗り入れているバス事業者3者合同で、バス停5箇所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番乗り場」として統一した交通サインシステムを整備した。



②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
主要バス停の整備	← 協議後実施 →							

【事業4】 サイクルアンドバスライドの推進

①事業概要

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。

サイクルアンドバスライドは、自宅からバス停留所まで自転車で行き、そこから駅等の目的地まではバスを利用する交通手段です。

市内には13か所の無料サイクルアンドバスライド自転車駐車場があります。

設置場所(各バス停付近)
 上口公園・寄居児童公園：9台
 鷹野文化センター入口：20台
 前間・彦野排水機場・彦江一丁目：30台
 南中学校入口：35台
 農協支所：40台
 天神前：60台
 大場川：90台
 戸ヶ崎三丁目・鎌倉：100台
 戸ヶ崎老人福祉センター前：10台

問い合わせ 交通防犯課 交通政策係 ☎(930)7719



サイクルアンドバスライド
自転車駐車場をご存知ですか

▲広報みさと
(平成28年7月号)



▲鎌倉サイクルアンドバスライド



▲大場川サイクルアンドバスライド

②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
サイクルアンドバスライドの推進	← 設置箇所検討 →					実施		→

【事業5】 運行情報提供の充実・改善

①事業概要

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。



▲みさとバスガイドブック

【位置情報検索サービスの運用開始（東武バスセントラル）】

東武バスセントラルでは、平成 28 年 10 月 21 日（金）より三郷営業所管内路線（葛飾・花畑営業所含む）を対象に、バスの位置情報検索サービス（バスロケーションシステム）を開始した。バスロケーションシステムは GPS 装置からの位置情報により、乗車になるバスの位置が現在どの停留所まで来ているか（最大 5 つ前まで）を表示するシステム。



②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
運行情報提供の充実・改善				実施				

【事業 6】交通系 IC カードの導入検討

①事業概要

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株、京成バス株）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。

②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
交通系 IC カードの導入検討				検討				

【事例】八戸市・中心街 1 日乗車券「まちパス 300」

八戸市では中心街を含む指定フリーエリア内で、市営バス、南部バス、十鉄バス 3 社が 1 日大人 300 円、小児 150 円で乗り放題。



【事例】滋賀県・夏休み限定！「路線バスでピワイチ」

近江鉄道、江若交通、湖国バスは平成 29 年 8 月 1 日から同年 8 月 31 日まで、びわ湖一周することができる「路線バスでピワイチ」（大人 2,000 円、小児 1,000 円）を実施。運行ルートは指定。ルート上にある観光・宿泊特典 10 件、飲食特典 8 件の利用も可能。



【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

○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

①事業概要

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。



②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
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		← 検討・協議 →				実施		

○事業9-2：地域との協働による路線バスの再編検討

①事業概要

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。

【事例】八戸市・「育てる公共交通」（協働交通）の運行

八戸市では、地域住民の発意による公共交通確保の取組み、交通事業者によるサービス向上の取組みのうち、八戸市地域公共交通会議で認定し、八戸市が一定のルールに基づき、運営・運行主体となる住民協議会や交通事業者に対して運行（運営）負担金を支出し、現在2路線で運行を行っている。



【事例】雲南市・地域内交通「たすけ愛号」の運行

雲南市・波多地区内では、タクシー会社が1社しかないため、波多コミュニティ協議会が法人格（認可地縁団体）を取得した上で、車両を購入し、高齢者の送迎等を実施（運賃：無料）。



②実施主体：三郷市、地域、バス事業者

③計画期間

(年度)

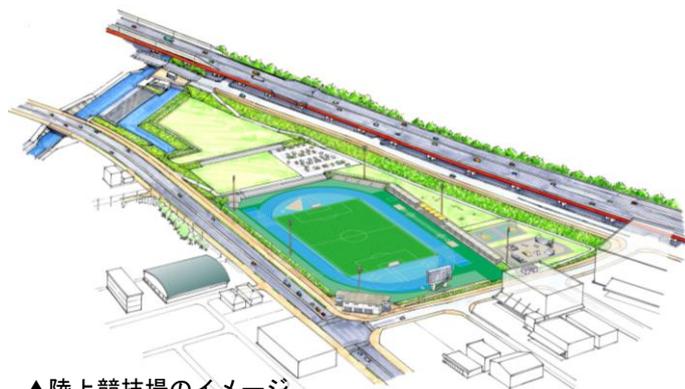
	前期			後期					
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
地域との協働による路線バスの再編検討	←			検討	→				

○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

①事業概要

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。



▲陸上競技場のイメージ

②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期					
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
陸上競技場の整備に合わせた路線バスの再編検討	←			実施	→				

【事業 10】 路線バスの走行環境の改善

○事業 10-1：駅前広場における路線バス走行環境の改善

①事業概要

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。

②実施主体：三郷市、埼玉県警察、バス事業者、タクシー事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
駅前広場における路線バス走行環境の改善	← 検討・協議 →					実施		→

○事業 10-2：路線バスの走行環境向上策の展開

①事業概要

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。



▲花和田交差点（三郷市役所方面）



▲駅前大橋（三郷駅方面）

②実施主体：国土交通省、埼玉県、三郷市、埼玉県警察、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
路線バスの走行環境向上策の展開				← 実施 →				

【事業 11】 高速バスによる羽田・成田空港への運行検討

①事業概要

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。

②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期					
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	
高速バスによる羽田・成田空港への運行検討	← 検討・協議 →				← 実施 →				

【事業 12】バス運転手の確保・育成

①事業概要

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」やバス運転士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。



▲合同企業面接会チラシ

【事例】中部バス協会・バス運転士に特化した就職博の開催

中部バス協会では、中部地方で初となるバス運転士に特化した就職博「中部地区バス運転士合同説明会 From どちらなび」が開催された（チラシ左側）。

【事例】中部運輸局・女性運転士セミナーの開催

中部運輸局では、運転士を志望する女性を増やし、公共交通の活性化に繋げるため、平成 28 年 10 月 1 日に「地域バス交通活性化セミナー：発見!!女性運転士の魅力～あなたの気遣いも活かせる新たな公共交通～」を開催した（チラシ右側）。



②実施主体：三郷市、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
バス運転手の確保・育成	←			実施				→

【事業 13】 商業施設との連携事業

①事業概要

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。

【事例】 浜松市・遠鉄バス「お帰りきっぷ（無料乗車券）」サービス

遠鉄バスでは、遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発売している。



【事例】 松山市・「お帰り切符（無料乗車券）」サービス

伊予鉄道・バスでは、いよてつ高島屋で税込み 3,000 円以上の買い物を対象に、松山市駅から利用可能な伊予鉄道電車・バスの 300 円分のお帰り切符を進呈。さらに、高齢者の運転免許自主返納者に対しては 1,500 円以上で 300 円分のお帰り切符を進呈。



②実施主体：三郷市、バス事業者、市民団体、企業

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
商業施設との連携事業				検討・実施				

【事業 14】 運転免許自主返納制度の導入検討

①事業概要

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。

【事例】 埼玉県警察・シルバーサポーター制度

シルバーサポーター制度は、運転免許証を自主返納した高齢者が、サービス店として登録しているお店や事業所等で「運転経歴証明書」を提示するとさまざまなサービス（料金割引・宅配・休憩など）が受けられるお得な制度（市内では湯けむり横丁の入館料割引など）。

②実施主体：三郷市、埼玉県警察

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
運転免許自主返納制度の導入検討	←			検討・実施				→

【事業 15】モビリティ・マネジメントの実施

①事業概要

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。



▲あなたのまちの交通防犯展
(ららぽーと新三郷)



▲三郷市交通防犯フェア（バス車両の展示）

【事例】埼玉運輸支局・バスの乗り方教室（交通バリアフリー教室）

関東運輸局埼玉運輸支局では、ノンステップバス、UDタクシー、福祉タクシーを使用した車いすや高齢者の疑似体験及び介助体験を行った交通バリアフリー教室を開催。



【事例】埼玉県草加市・バスの乗り方教室

草加市では「春の子どもフェスタ」の中で、バスの展示・内覧、運転士体験及びバスの乗り方教室を開催。参加者には枚数限定で「パリポリくんバス運行1周年記念乗車券」のプレゼントを行っている。



②実施主体：三郷市、地域住民、バス事業者

③計画期間

(年度)

	前期			後期				
	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
モビリティ・マネジメントの実施	←			検討・実施				→

5-3 実施スケジュール

前項で掲げられた実施事業について、効果的かつ実現性を踏まえて推進するため、平成30年度～平成32年度の3年間で「前期」、平成33年度～平成37年度の5年間で「後期」とし、次のように段階的に実施する。実施する事業のスケジュールは、次の通りである。

【前期（平成30年度～平成32年度）】

- 既存公共交通ネットワークの機能を最大限に活用し、乗継拠点の機能強化や運行情報提供の充実・改善を図ることにより、「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスを目指す。
- 商業施設との連携など賑わい創出や、公共交通に対する市民の意識を促すためのイベント等を継続的に展開する。

【後期（平成33年度～平成37年度）】

- 前期事業に実施したバス交通整備方策のさらなる充実を図るとともに、走行環境の改善や利便性向上など事業実施に期間を要する事業の実現を推進する。

■実施スケジュール

(年度)

基本方針	事業メニュー		前期			後期			
			H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
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	乗継拠点の機能強化		← 検討・協議 →		実施	← 検討・協議後実施 →			
	待合環境の整備	上屋・ベンチの整備	← 順次整備 →						
		バスまち・まち愛スポットの整備	← 順次整備 →						
	主要バス停の分かり易い停留所の整備		← 協議実施 →						
	サイクルアンドバスライドの推進		← 設置箇所検討 →		← 実施 →				
	運行情報提供の充実・改善		← 実施 →						
	交通系ICカードの導入検討					← 検討 →			
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	鉄道輸送の利便性及び安全性向上		← 実施 →						
	幹線公共交通軸の品質向上と維持・充実		← 実施 →						
	まちづくりの進捗等に合わせた路線バスの再編検討	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	← 実施 →						
		地域との協働による路線バスの再編検討	← 実施 →						
		陸上競技場の整備に合わせた路線バスの再編検討	← 実施 →						
	路線バスの走行環境の改善	駅前広場における路線バス走行環境の改善	← 検討・協議 →		← 実施 →				
		路線バスの走行環境向上策の展開	← 実施 →						
高速バスによる羽田・成田空港への運行検討		← 検討・協議 →		← 実施 →					
バス運転手の確保・育成		← 実施 →							
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	商業施設との連携事業		← 検討 →		← 実施 →				
	運転免許自主返納制度の導入検討		← 検討 →		← 実施 →				
	モビリティ・マネジメントの実施		← 検討・実施 →						

5-4 実施体制

本計画を円滑に推進するに当たっては、地域公共交通を支える「地域住民等」「交通事業者」「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めていく。

①行政

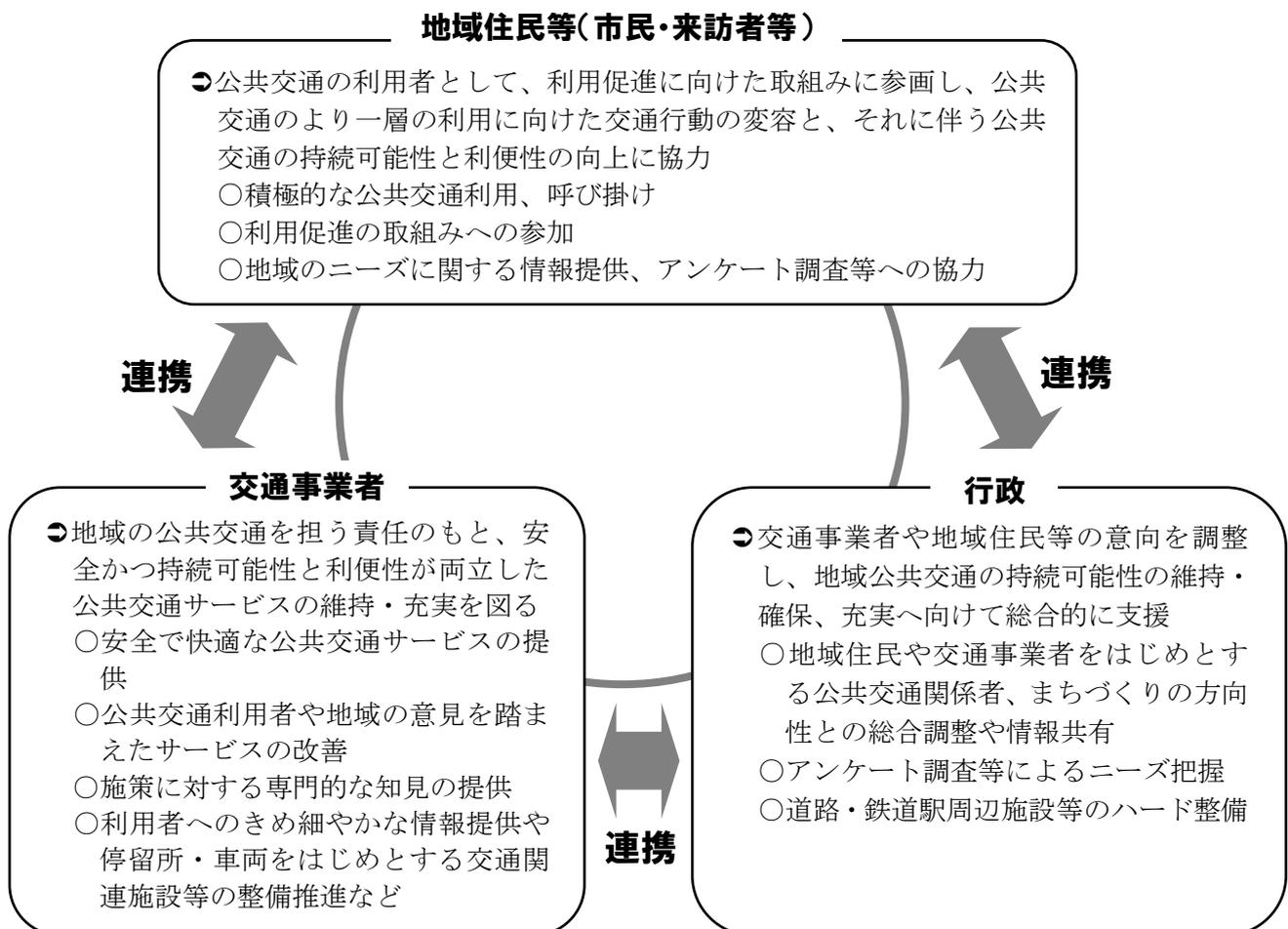
地域内の地域公共交通に関する総合調整役として、活性化協議会の運営を担い、交通事業者や地域住民等の意向を総合的に調整するとともに、公共交通の乗換拠点となる駅周辺の施設や道路の整備に努める。

②交通事業者

地域の公共交通を担う大きな責任のもと、これまでのノウハウを活用し、利用者にとって、より分かりやすく利便性の高い公共交通サービスの維持・充実を図る。安全運行の確保はもとより、利用者のニーズと公共交通の持続可能性に配慮した運行サービスの柔軟な見直しにも努めるとともに、きめ細やかな情報提供やより一層利用しやすい交通設備（停留所・車両）等の整備推進を図る。また、公共交通関連施策の実施にあたっては、専門的な知見を提供する。

③地域住民等（市民・来訪者等）

地域公共交通の利用者として、その利用促進に向けた各種の取組みに主体的に参画し、公共交通のより一層の利用に向けた市民意識の醸成と、それに伴う公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。また、身近の潜在的な利用者に対する利用促進の呼びかけ、地域のニーズに関する情報提供などを通して、市全体としての公共交通の積極的な利用（交通行動の自家用車から公共交通への変容）に向けて取り組む。



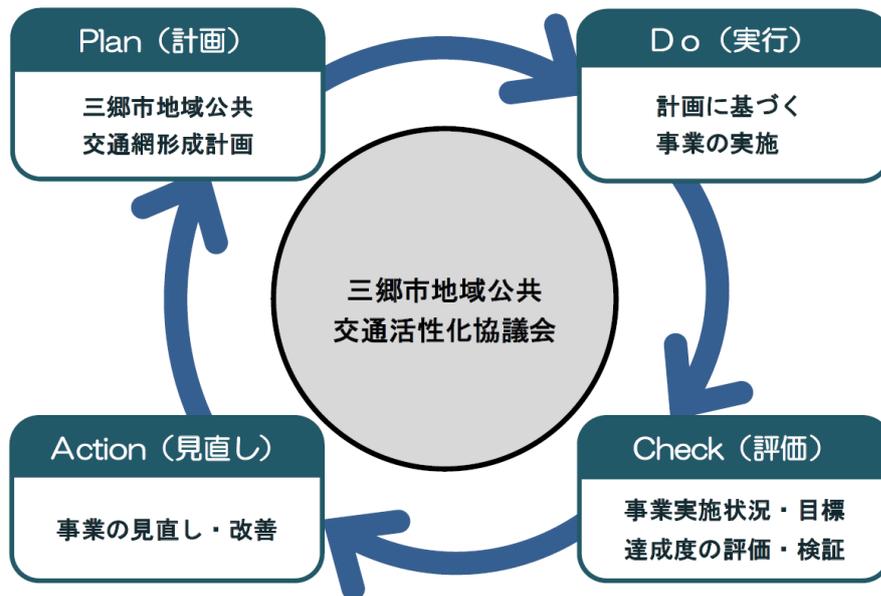
第6章 計画の達成状況の評価

(1) PDCAサイクルの実行

「三郷市地域公共交通網形成計画」を着実に推進するためには、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要である。そのため、計画上で定めた評価指標だけでなく、地域公共交通の利用状況など各実施事業の成果も把握し、適宜評価を行う。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「三郷市地域公共交通活性化協議会」が主体となって進行管理を実施する。

■PDCAサイクルの概念



(2) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価、計画期間を前期（平成30年度～平成32年度）と後期（平成33年度～平成37年度）に分け、前期最終年度（平成32年度）には各種アンケート調査などを踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、必要に応じて計画の見直しを行う。

また、後期最終年度（平成37年度）には、前期最終年度と同様に、評価を行い、次期計画の策定を検討する。

■評価スケジュール

(年度)

項目		前期			後期				
		H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
評価方法	市民アンケート調査			●					●
	利用者アンケート調査			●					●
事業実施の評価		●	●	●	●	●	●	●	●
計画の評価				●					●
計画・目標値の見直し				○					☆
三郷市地域公共交通活性化協議会開催		●	●	●	●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画に向けた見直し

参考資料

参考資料 1 路線バスに対する改善ニーズ・評価が高い地区の抽出結果

路線バスに対する改善ニーズ・必要性が高い地区について、人口特性や公共交通サービス度、主な目的地へのアクセス度、市民アンケート調査による利用意向及びまちづくり関連の観点から地区別に加点方式によりランキング評価した結果、戸ヶ崎地区が最も高くなっている。

【評価指標】

①人口特性：人口集積、高齢化率

②公共交通サービス度

○公共交通空白・不便地域：鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠の地域で、かつ公共交通利用圏内の運行本数30本/日未満の地域

○主な目的地（鉄道3駅）へのアクセス度

：新三郷駅、三郷駅、三郷中央駅へアクセスする場合の乗換え回数

③市民アンケート調査による利用意向

○将来の外出に対する不安度：買物先、通院先、公共施設、金融機関で「不安がある」割合

○外出する時に不便で困ることの有無：「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」割合

○目的地まで直接行くバス等が運行した場合の利用意向

：行きたい場所で上位3位の「ららぽーと新三郷」「大規模店舗」「市内病院」の割合

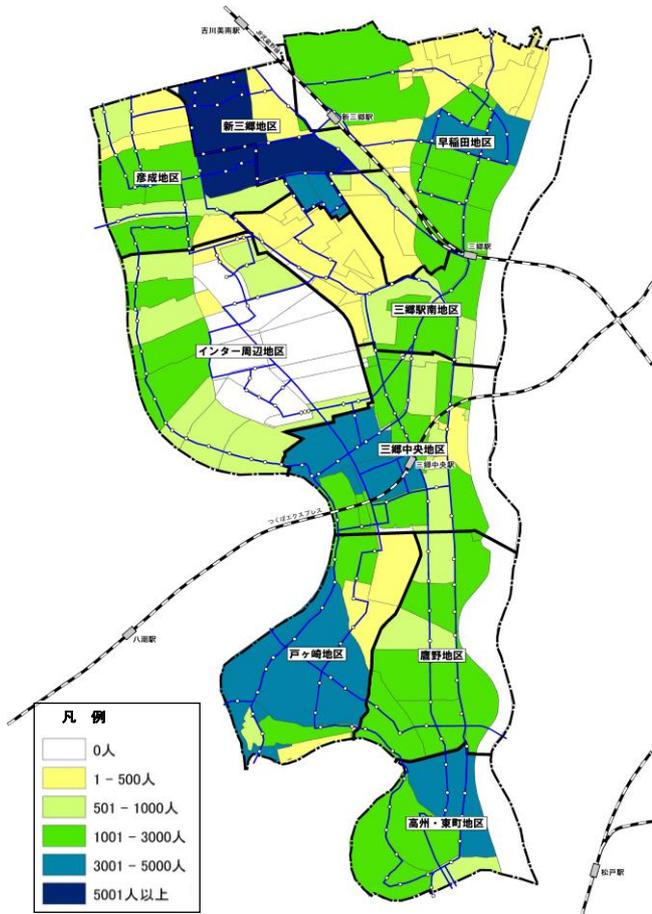
④まちづくり関連の動向：三郷インター南部地区の土地区画整理事業、事前キャンプ整備（陸上競技場、半田運動公園）、三愛会総合病院（移転）

■地区別評価

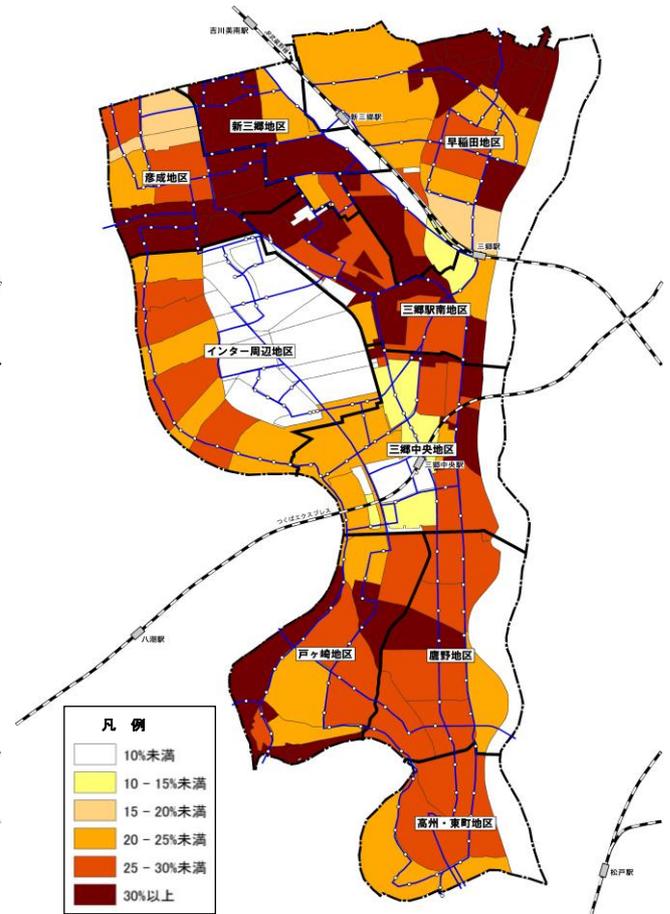
		市平均	早稲田	新三郷	彦成	三郷駅南	インター周辺	三郷中央	鷹野	戸ヶ崎	高州・東町	
人口特性	人口(3点)	—	中	多	中	中	少	多	中	多	多	
	高齢化率(3点)	—	中	高	高	高	低	低	中	高	中	
公共交通サービス度	公共交通空白・不便地域(3点)	—	中	低	中	低	高	低	中	中	低	
	鉄道3駅へのアクセス度(各1点)	新三郷駅	—	中	低	低	中	中	中	中	高	中
		三郷駅	—	低	高	高	低	低	低	低	高	低
		三郷中央駅	—	高	高	中	低	低	低	低	中	低
市民アンケート調査結果	将来の移動について「不安がある」人の割合											
	買物先	35.0%	34.6%	40.1%	36.0%	32.4%	42.4%	21.8%	36.6%	39.6%	32.6%	
	通院先	42.0%	41.7%	46.1%	44.0%	38.2%	51.8%	30.2%	41.8%	45.2%	42.0%	
	公共施設	42.4%	40.8%	49.2%	40.8%	38.2%	46.8%	30.6%	41.8%	48.0%	43.5%	
	金融機関	38.1%	35.8%	42.8%	39.2%	27.9%	46.0%	31.0%	39.9%	40.4%	39.9%	
	評価※		△	◎	○		◎		○	◎	○	
	普段、外出する時に交通手段がなくて「困ることがよくある」「困ることがたまにある」人の割合(3点)											
	地区全体	30.3%	27.1%	25.1%	44.0%	27.2%	41.0%	25.8%	33.3%	37.6%	24.6%	
	目的地まで直接行くバス等が運行されていたら行きたいの割合(各1点)											
	ららぽーと新三郷	34.6%	30.6%	14.8%	22.4%	37.0%	32.6%	57.6%	33.3%	43.8%	45.1%	
	大規模店舗	38.7%	36.9%	42.1%	31.6%	30.4%	18.9%	42.4%	39.2%	45.8%	54.9%	
	市内病院	30.3%	33.5%	25.8%	31.6%	32.6%	36.8%	27.3%	27.5%	34.0%	23.9%	
まちづくり関連(1点)		○		○		○						
総合評価		4	12	9	4	11	5	6	17	7		

※◎:3点、○:2点、△:1点。青色部分は市全体(平均値)より上回っている地区

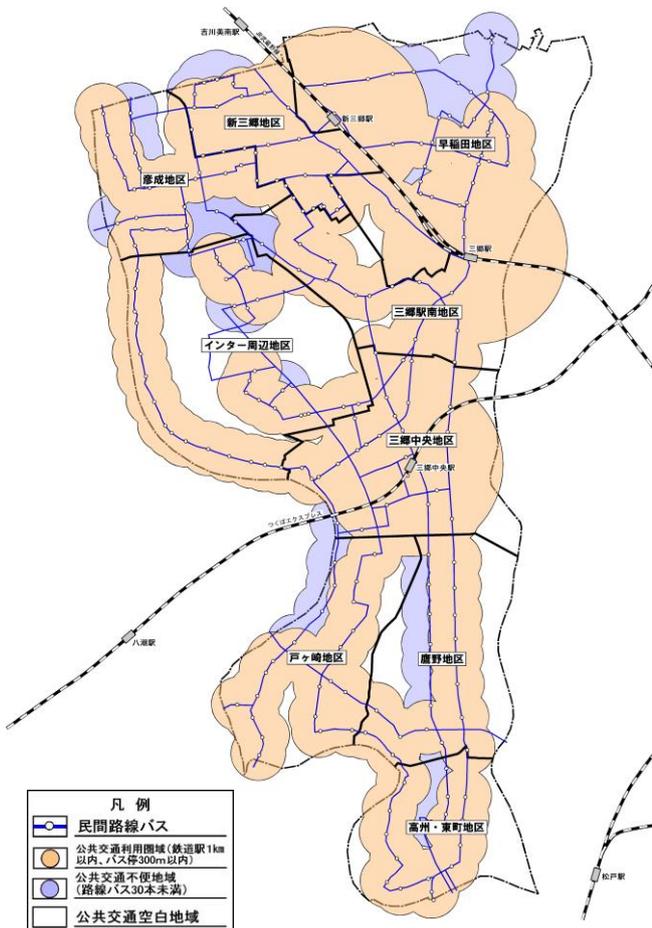
■地区別人口



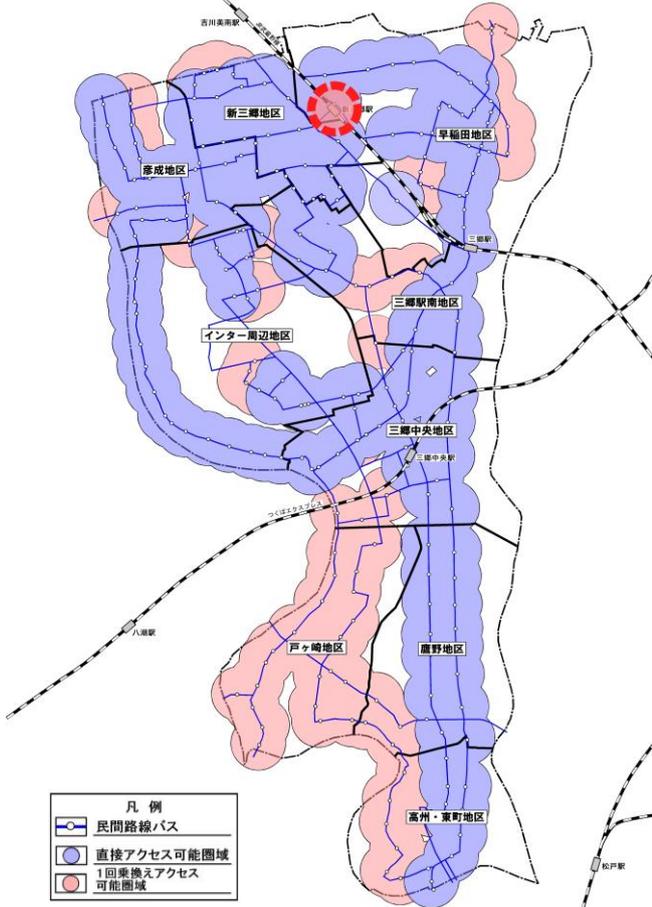
■地区別高齢化率



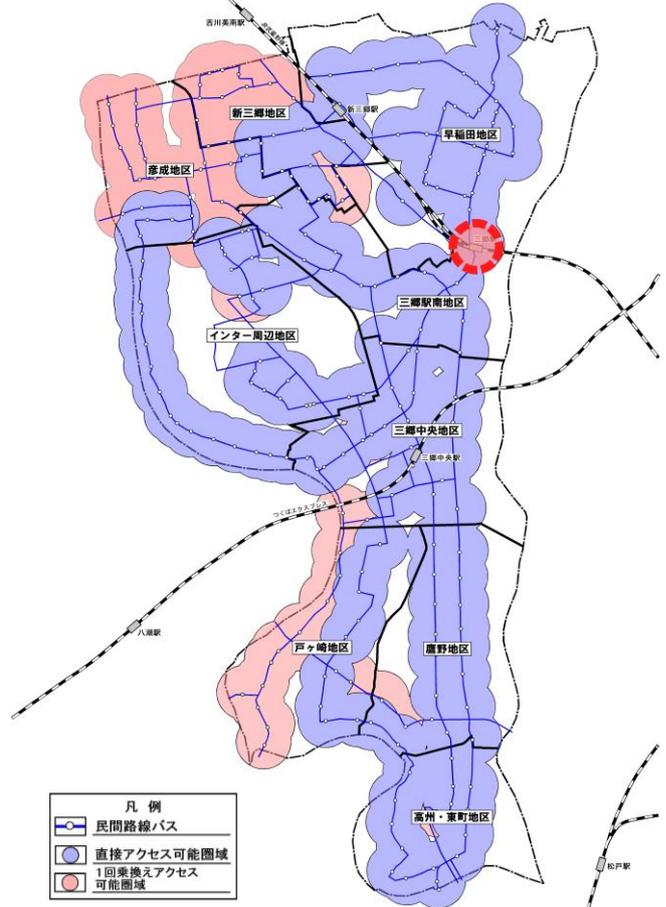
■地区別公共交通空白・不便地域



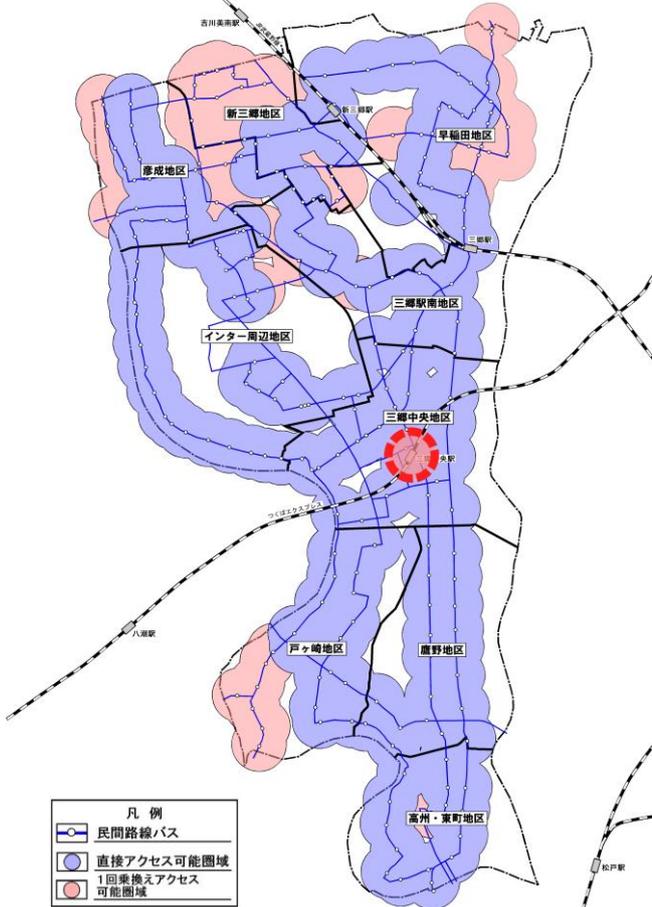
■新三郷駅へのアクセス性評価



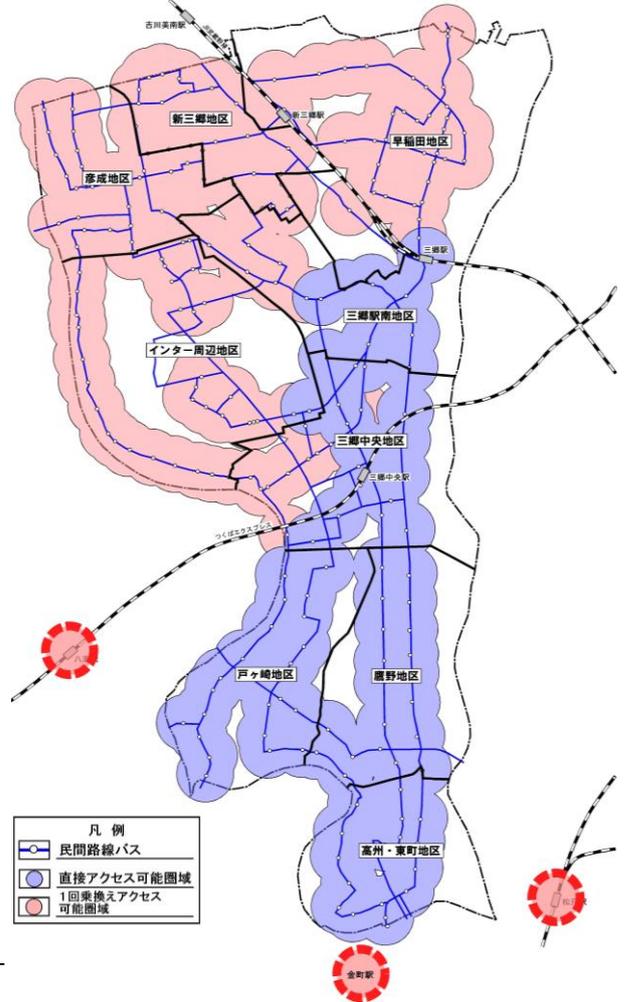
■三郷駅へのアクセス性評価



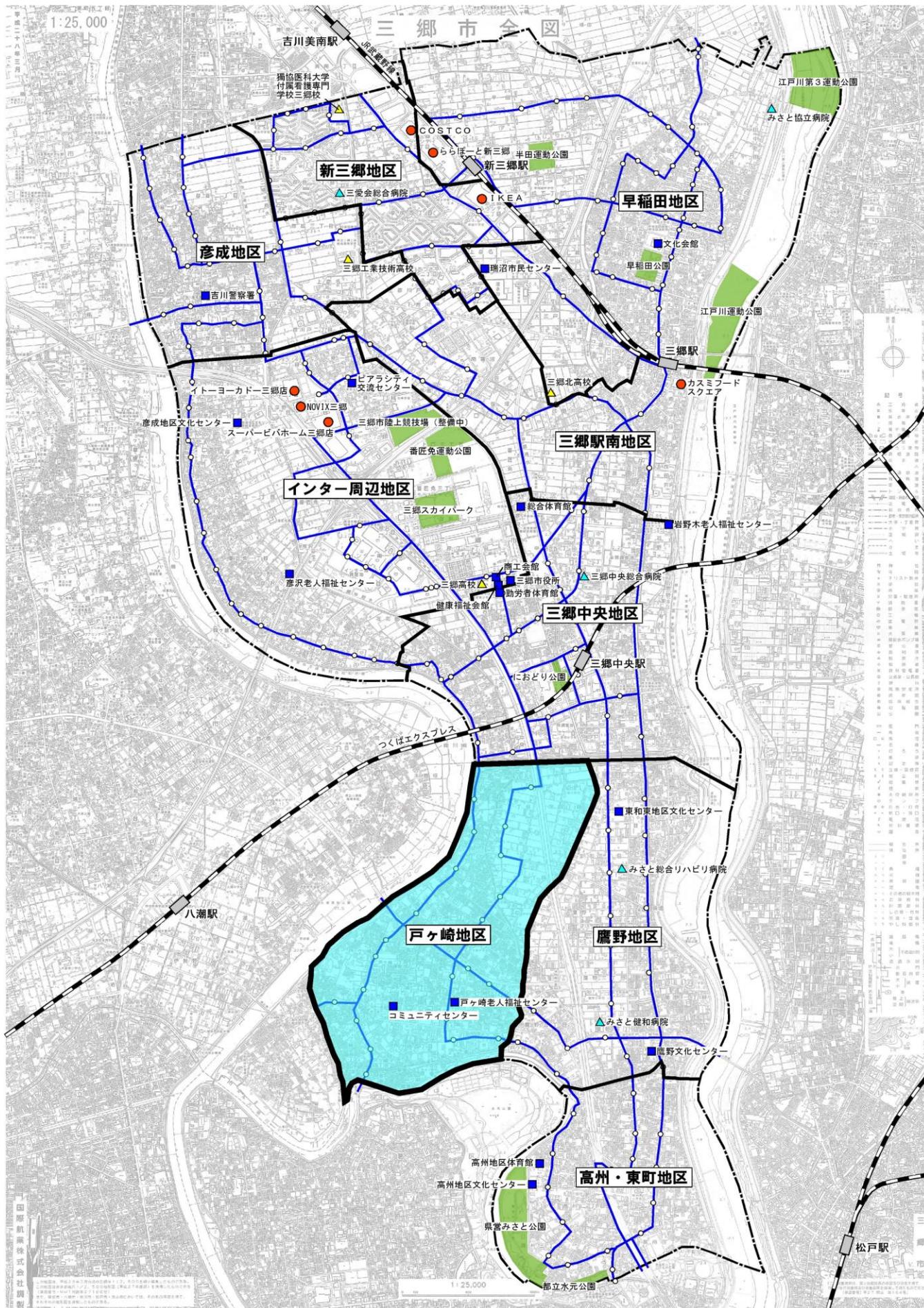
■三郷中央駅へのアクセス性評価



■八潮駅・金町駅・松戸駅へのアクセス性評価



■路線バスに対する改善ニーズ・必要性が高い地区



参考資料2 戸ヶ崎地区における路線バス廃止経緯

戸ヶ崎地区内を運行する路線バスについては、これまで三郷中央駅～戸ヶ崎二丁目中央～三郷中央駅と八潮駅～戸ヶ崎二丁目中央～八潮駅の2系統が運行していたものの、廃止となっている。

(1) 三郷中央駅～戸ヶ崎二丁目中央～三郷中央駅（平成23年度）

○バス事業者：京成タウンバス株式会社

○廃止区間：戸ヶ崎二丁目144番2地先～戸ヶ崎四丁目68番1地先（キロ程：1.26km）

○廃止理由

：金町駅～三郷中央駅の本線系統の折返しとなる当系統については、平均乗車密度が0.49人と利用者が極めて少なく、さらに重複区間は本線系統の運行本数で賄えるほどの利用状況であるため、廃止となった。

■路線廃止申請図



(2) 八潮駅～戸ヶ崎二丁目中央～八潮駅（平成 21 年度）

○バス事業者：京成バス株式会社

○廃止区間：戸ヶ崎二丁目 38 番地先～戸ヶ崎四丁目 2138 番地先（キロ程：1.2 km）

○廃止理由

：廃止区間については、八潮駅を起点とする戸ヶ崎循環線の一部区間であり、利用者も少ない。廃止区間内のバス停については、松戸駅～戸ヶ崎操車場線の八潮駅南口への延伸に合わせて、同路線にバス停を新設し、直近のバス停がいずれも 300m 以内となった。さらに、同路線の増便（30 往復→40 往復）や八潮駅～金町駅線と合わせて代替交通手段も確保できるため、影響は少ないため、廃止となった。

■路線廃止申請図



戸ヶ崎地区については、改善ニーズ・必要性が高いものの、同区内を循環する路線バスについて、これまで2社で運行したが利用者が極めて少なく廃止となっており、路線バスを再編する際には慎重に判断することが必要である。

参考資料3 用語説明

あ行	オープンデータ	オープンデータとは、公共性の高いデータに対して、アクセスするためのAPI (Application Programming Interface)などを公開し、ネットワーク経由で他の組織のシステムから利用可能にした、いわばデータ版の公共基盤。首都圏の公共交通事業者とICT事業など交通関係のオープンデータの実用化を推進するため、平成27年9月に産学官共同の協議会(公共交通オープンデータ協議会)が設立された。
か行	交通系ICカード	IC(Integrated Circuit、集積回路)を内蔵したカード。磁気式のカードに比べ、より多くの情報を記憶できる、カード自体で情報処理が出来る、高度なセキュリティ機能を有する、という特長を有している。 無線で通信を行う非接触型のICカードは読取り機器にかざすだけで情報のやり取りができ、出改札や運賃の支払いの際にもパスケースから取り出す必要が生じず、利便性の向上、混雑の緩和に資すると見込まれている。
	国勢調査	ある時点における人口及び、その性別や年齢、配偶の関係、就業の状態や世帯の構成といった「人口及び世帯」に関する各種属性のデータを調べる「全数調査」。1920年(大正9年)に第1回が実施されて以来、終戦の年の1945年を除いて西暦の末尾が「0」又は「5」の年の10月1日現在で実施。
さ行	サイクルアンドバスライド(C&B R)	都市の外縁部において車利用からバス利用へ誘導させるため、バス停の付近に自転車駐輪場を整備する等により、バス利用者の利便性を向上させる施策。
	産業立地ゾーン	平成22年3月、第4次三郷市総合計画の将来都市構造において、市街化調整区域の一部で、幹線道路に面するなど、非常に利便性の高い地区で、産業の活性化に資する土地利用を誘導するゾーン。
	スマートインター	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のICに比べて低コストで導入できる等のメリットがある。
た行	ドア・ツー・ドア	ドアからドアへと直接にアクセスできること。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
な行	ノンステップバス	車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差(ステップ)を無くしたバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性が高く、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでの乗降も円滑に行える。
は行	バス専用レーン	道路交通法第20条第2項により、規制標識(327の2)又は規制標示(109の4)を設置したバス(路線バスに限らない)の専用通行帯をいう。基本的には文字通り路線バスや緊急走行中の緊急自動車のみが通行可能で、それ以外の一般車通行は禁止されている。

	バス待ちスポット	埼玉県で実施中の事業（登録制度）。公共交通を利用しやすくするため、バス停留所の近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね50m圏内）を対象に、バスの時刻表を掲示または配布を実施（商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等）。
	バス優先レーン	道路交通法第20条の2に定める「路線バス等優先通行帯」をいい、規制標識「路線バス等優先通行帯」（327の5）又は規制標示（109の7）が設置してあるものをいう。一般車両は、通常通りバス優先レーンを通行できるが、路線バスの正常な運行を妨げてはいけない。
	バスロケーションシステム	バスの走行位置を把握し、その情報を運行管理に役立てるシステム。GPSなどを利用して集めた位置情報をセンターで管理し、バスの接近や到着予測時刻情報をバス停や携帯電話、インターネットにおいて情報提供する。
	パーソントリップ	一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるPT調査は、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つ。PT調査を行うことによって、交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることが可能。
	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	P D C A サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。
	P T P S	public transportation priority systems（公共交通優先システム）の略。バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステム。大量輸送を行う公共交通機関であるバス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに、利用の促進や道路の利用効率の向上を図る施策。バスレーンなどのような交通規制施策と交通信号機など交通インフラを制御するシステムをあわせたものである。
	フィーダー交通	交通機関の支線を指し、幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシー等の端末交通がこの役割を担う。
	ホストタウン	オリンピック・パラリンピックの開催により、多くの選手・観客等が来訪することを契機に、地域の活性化等を推進するとともに、事前合宿の誘致等を通じ、大会参加国との人的・経済的・文化的な相互交流を図ることを目的とした制度。この登録により、交流事業や施設改修の経費の一部が国より特別交付税措置される。
ま行	まち愛スポット	「バスまちスポット」と同様に、埼玉県で実施中の事業（登録制度）。公共交通を利用しやすくするため、バス停留所まで歩くことときに休憩できる施設（概ね500m圏内）を対象に、ベンチや椅子を設置（商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等）。
	モータリゼーション	英語で「動力化」「自動車化」を意味する言葉で、すなわち自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象。 狭義では、自家用乗用車の普及という意味で言われることが多い。

	モビリティ・マネジメント	地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味する。環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴である。
や行	ユニバーサルデザイン	高齢者や障がい者など、誰もが同じように快適に利用できるように、まちづくりや商品開発の設計段階から取り組んでいくこと。
	UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用D者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両のこと。
ら行	レールアンドバスライド	鉄道からバスへの乗り継ぎの円滑化を図るため、鉄道駅の改札口等にバスの運行状況等を表示するなど利用者サービスを考慮するとともに、鉄道の運行状況に応じたバスの出発調整など、交通利便性の向上を図るシステム。



三郷市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月 発行

発行 三郷市

編集 三郷市環境安全部 交通防犯課

〒341-8501

埼玉県三郷市花和田 648 番地 1

TEL 048-953-1111 (代表) / 048-930-7719 (直通)

FAX 048-953-7115