

三郷市地域公共交通網形成計画評価案について

「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 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。

■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。

■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。

■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。

■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

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 P R 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 P R 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。

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概ね達成した事業 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 D：計画期間内に事業内容の記載項目に着手していない事業

■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。		
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行っているが、「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 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 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。		
評 価	C	評価理由	交通系 IC 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 IC 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 IC 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。
今後の課題と方向性	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	評価理由	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。
今後の課題と方向性	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、次期計画には位置づけは行わない。		
【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し、定時性確保に寄与した。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	D	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	D	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。		