

松伏町地域公共交通計画

(素案)

目 次

I	計画の策定にあたって -----	1
	1. 計画策定の背景・目的 -----	1
	2. 計画の位置づけ -----	2
	3. 計画の区域 -----	2
	4. 計画期間 -----	2
II	地域及び公共交通の現状 -----	3
	1. 地域の概況 -----	3
	2. 公共交通の現状 -----	12
	3. 本町のまちづくりの上位・関連計画 -----	17
III	各種調査の結果 -----	20
	1. 松伏町の公共交通についての調査（町民へのアンケート） -----	20
	2. 路線バス利用者へのアンケート -----	31
	3. 意見交換会及びヒアリング -----	35
IV	今後に向けた課題 -----	39
	1. 松伏町の現状・問題の要点 -----	39
	2. 今後に向けた課題・着眼点 -----	42
V	目指す姿・基本方針 -----	43
VI	今後の取り組み（事業） -----	45
	1. 本計画における取り組み（事業）の体系 -----	45
	2. 町や関係者などの役割 -----	46
	3. 主な取り組み（事業）の内容 -----	47
VII	今後の進め方 -----	58

1. 計画策定の背景・目的

(1) 地域公共交通計画とは

『地域公共交通計画』とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)(以下「地域交通法」という。)及び国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(以下「国が定める基本方針」という。)に基づく計画で、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

(2) 国が示す地域公共交通の方向性

地域交通法が2014年(平成26年)、2020年(令和2年)、さらに2023年(令和5年)に一部改正され、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通へ再構築を進めることとされています。

(3) 本町における背景・目的

本町の公共交通は、越谷市、吉川市及び野田市へつながる路線バスを運行する路線バス事業者2者と、タクシー事業者2者が運行し、町民の通勤・通学、通院、買い物など日常生活の移動手段として重要な役割を果たしており、これまで、町や公共交通事業者がさまざまな取り組みを行ってきました。

しかしながら、町民の多くがクルマ中心の外出スタイルとなっていることや、新型コロナウイルス感染症の拡大により変容した生活様式がポストコロナにおいても定着し、輸送需要が回復していないこと、また、全国的な乗務員不足の深刻化などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。

一方で、高齢化が進む中、クルマを運転しない高齢者などの日々の外出手段として、公共交通の重要性は、ますます高まっていくと考えられます。

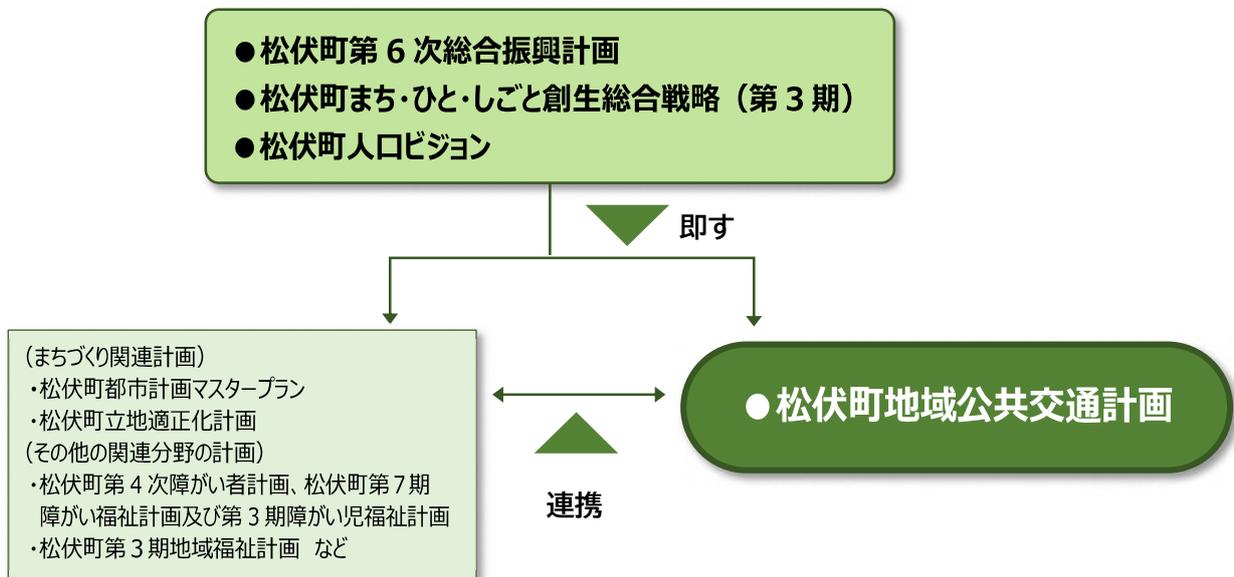
また、本町の最上位計画である「松伏町第6次総合振興計画」においても、「公共交通の充実を図り、活気とにぎわいのある次世代へのまちづくり」に取り組むこととしています。

これらの背景から、地域や公共交通の現状及び課題、本町におけるまちづくりを踏まえ、行政と公共交通事業者、他分野も含めた地域の関係者及び町民などが一体となって公共交通に関する取り組みを進められるよう示す計画として「松伏町地域公共交通計画」を策定するものとします。

*クルマ：本計画では、マイカー(自家用車)、レンタカー、社有車など、公共交通ではない自動車の総称として、「クルマ」と記述しています。現況の基礎情報などについては、出典元の調査などにおける用語を使用しています。

2. 計画の位置づけ

本計画は、本町の最上位計画である「松伏町第6次総合振興計画」に即すとともに、各分野の関連計画と連携を図りながら進める計画です。



3. 計画の区域

本計画の計画区域は、松伏町全域とします。

4. 計画期間

計画期間は、2025年度(令和7年度)～2029年度(令和11年度)の5年間とします。

(本計画と主な上位・関連計画の計画期間)

	...	2024 (令和6)	2025 (令和7)	2026 (令和8)	2027 (令和9)	2028 (令和10)	2029 (令和11)	2030 (令和12)	...	2033 (令和15)	...	2045 (令和27)
松伏町第6次総合振興計画		2024(令和6)年度～2033(令和15)年度										
松伏町都市計画マスタープラン		2009(平成21)年度～2028(令和10)年度										
松伏町立地適正化計画		2024(令和6)年度～2045(令和27)年度										
松伏町地域公共交通計画			2025(令和7)年度～2029(令和11)年度									

II

地域及び公共交通の現状

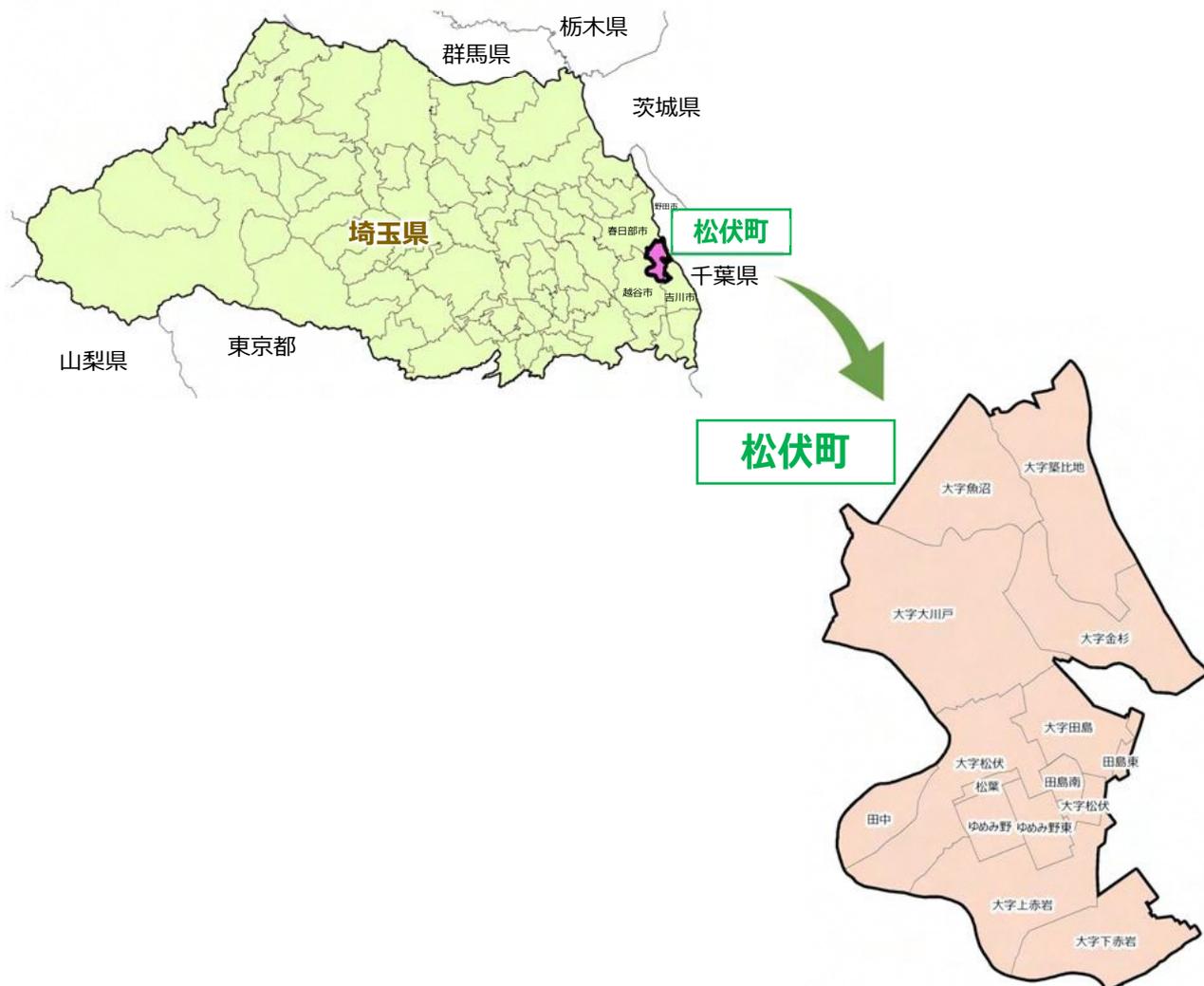
本町の地域及び公共交通の主な現状を以下に示します。

(※計画策定に向けた2024年(令和6年)の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに整理)

1. 地域の概況

1-1 位置・地勢

- 本町は埼玉県の一部に位置し、都心から30km圏内にあります。東は江戸川を境に千葉県野田市、南は吉川市、西は大落古利根川を境に越谷市、北は春日部市に接しています。
- 概ね標高4~6mの高低差の少ない面積約16.20km²の区域に、約2万8千人が暮らしています。大落古利根川沿いに住宅地がひろがる一方で、北部や中川沿いに農地がひろがっています。



1-2 人口等の現況

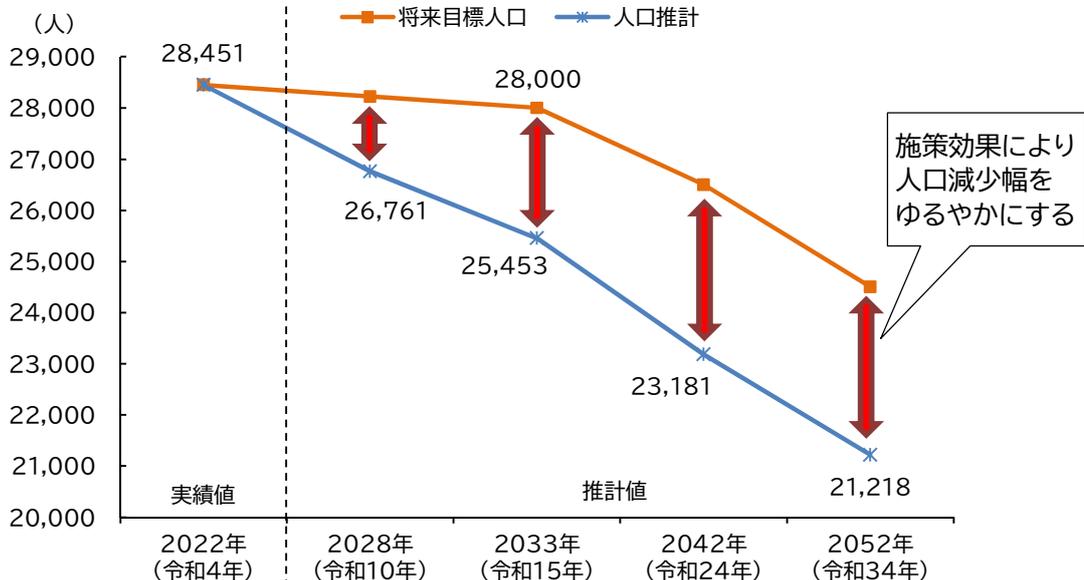
(1) 人口等の推移

- 本町の人口は2009年(平成21年)以降、減少傾向にあり、2020年(令和2年)の総人口は約2万8千人となっています。一方、少子・高齢化が進んでおり、年少人口(0~14歳)が減少し、老年人口(65歳以上)が増加しています。
- この傾向が続けば、人口はさらに減少する見通しであり、松伏町第6次総合振興計画では、人口減少幅をゆるやかにすることをめざしています。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所より

将来目標人口と人口推計

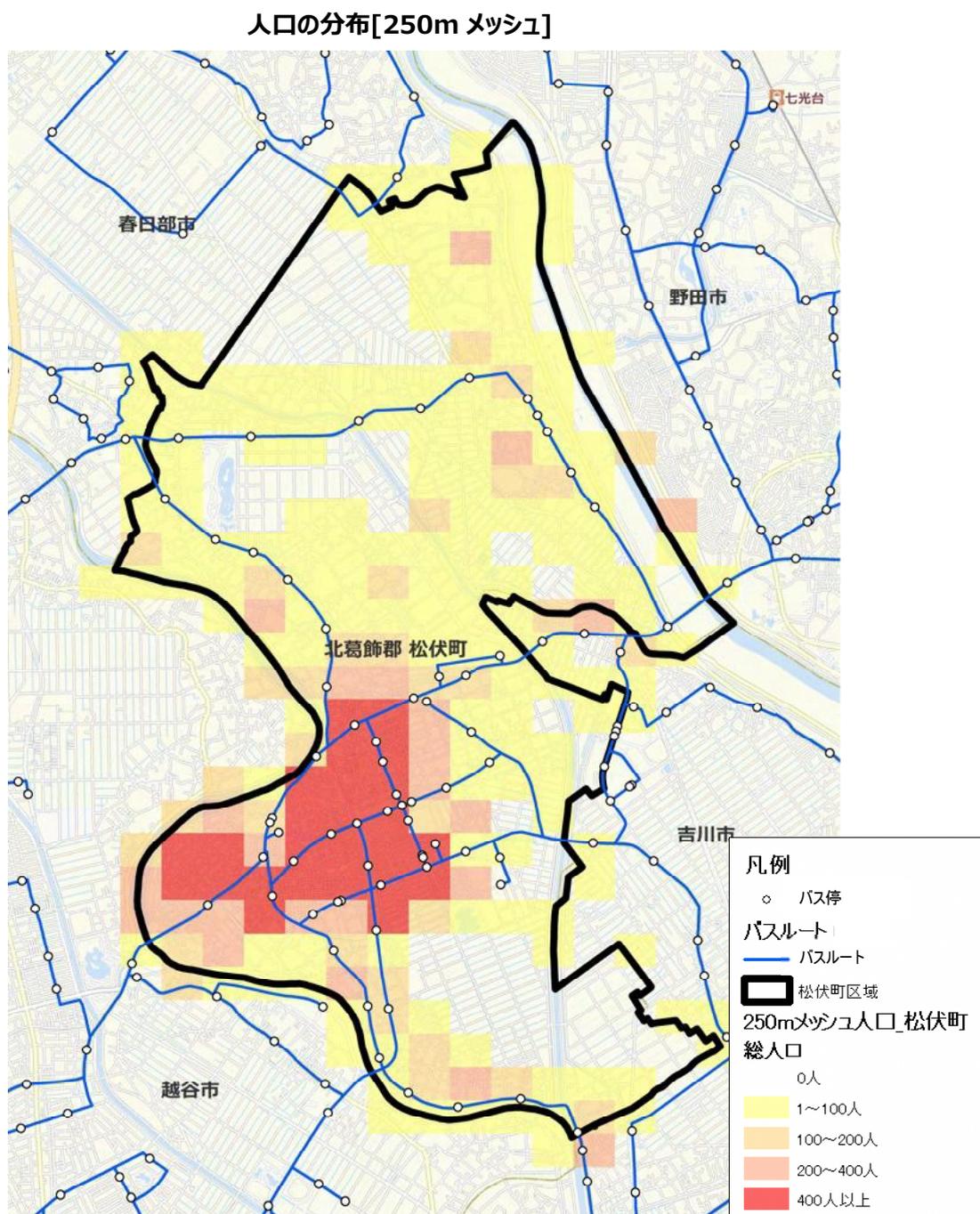


松伏町第6次総合振興計画より

(2) 人口の分布状況

・現在の人口分布

- 本町の人口は、南西部に集中していますが、町域全体にひろがっています。

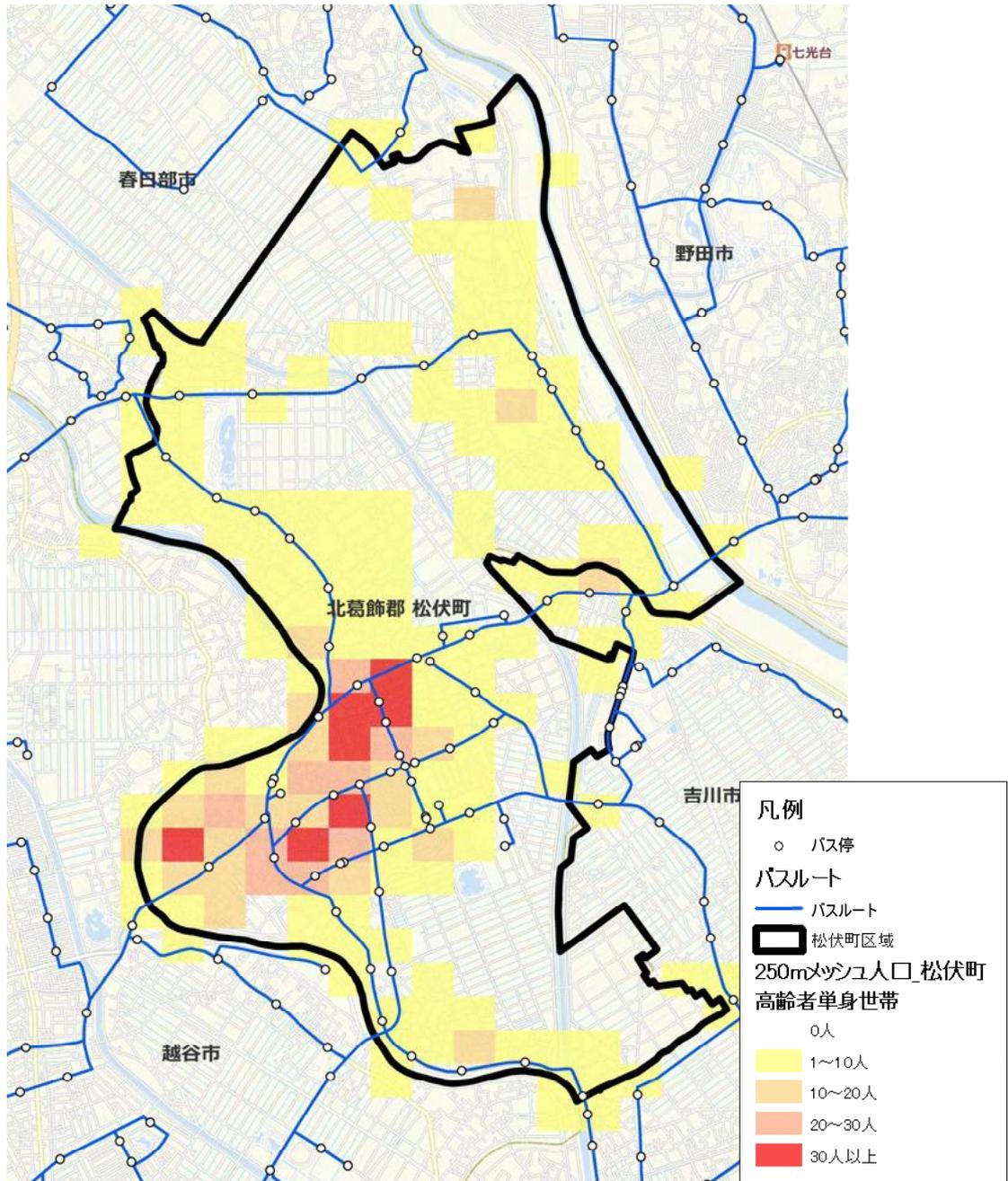


国勢調査(2020年(令和2年))より

・一人暮らしの高齢者世帯の分布

●一人暮らしの高齢者も、総人口と同様に、町域全体にひろがっています。

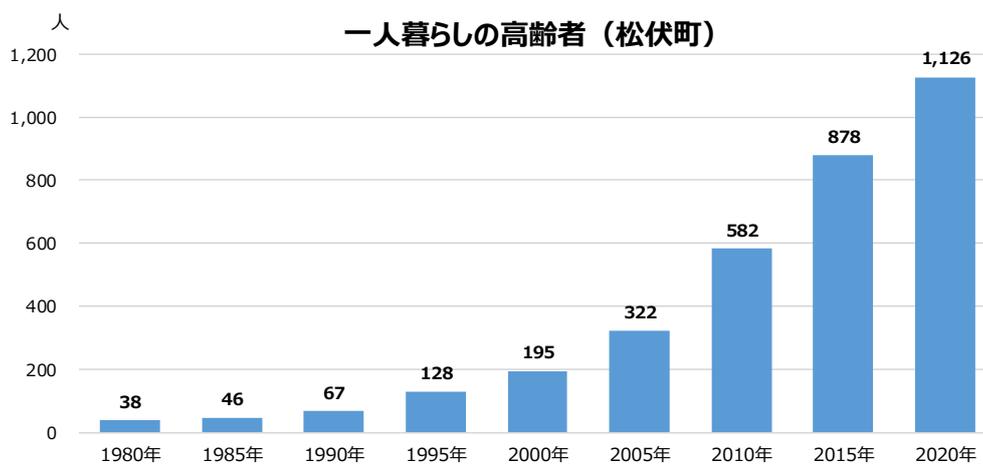
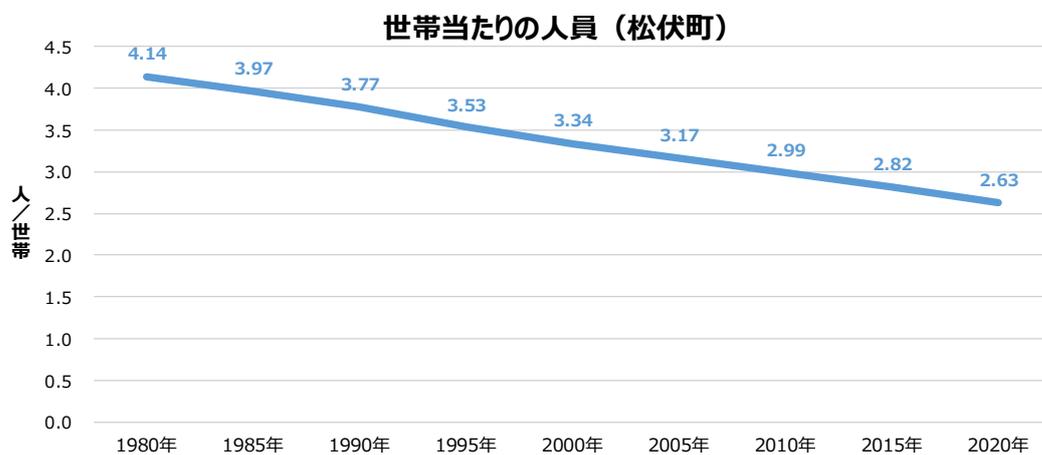
一人暮らしの高齢者世帯の分布（松伏町） [250m メッシュ]



国勢調査（2020年（令和2年））より

・世帯の状況

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

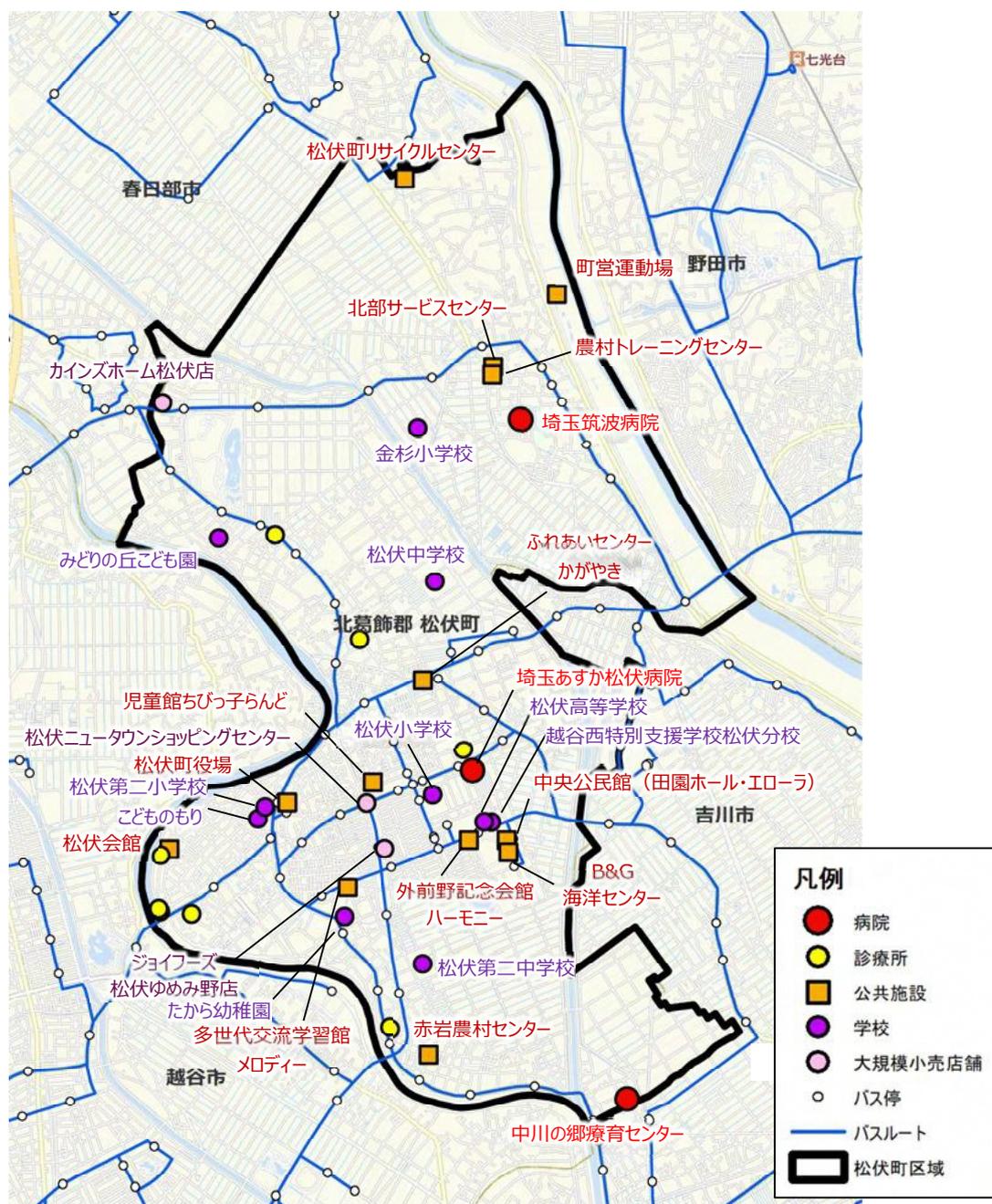


国勢調査より

1-3 主要な施設等の立地状況

- 本町の公共施設は、町役場、中央公民館(田園ホール・エローラ)、その他文化施設が立地しています。また、町内に松伏高等学校などの学校が立地しています。
- 町内各地に病院、診療所が立地しており、その多くが路線バス沿線にあります。
- 町内に大規模小売店舗が 3 店舗立地しており、南部に立地する「松伏ニュータウンショッピングセンター」は町民の主要な買い物先となっています。

主な施設の立地状況

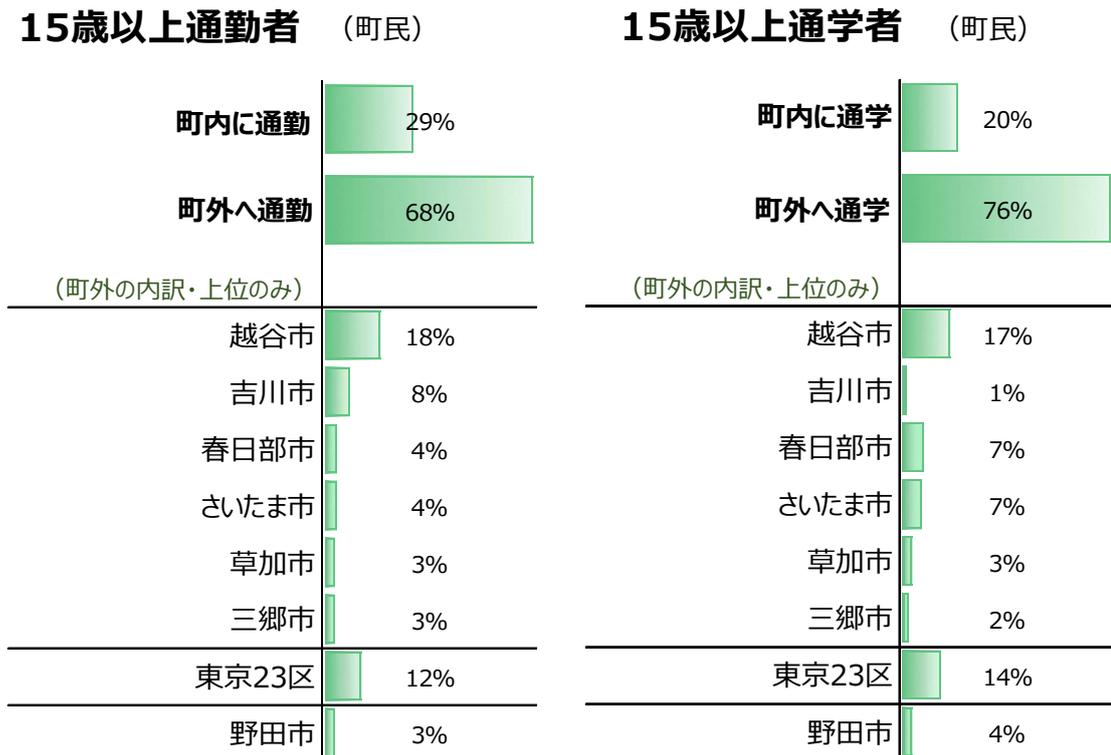


国土数値情報、大規模小売店舗名簿（埼玉県）をもとに作成

1-4 通勤・通学の状況

(1) 通勤・通学先

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



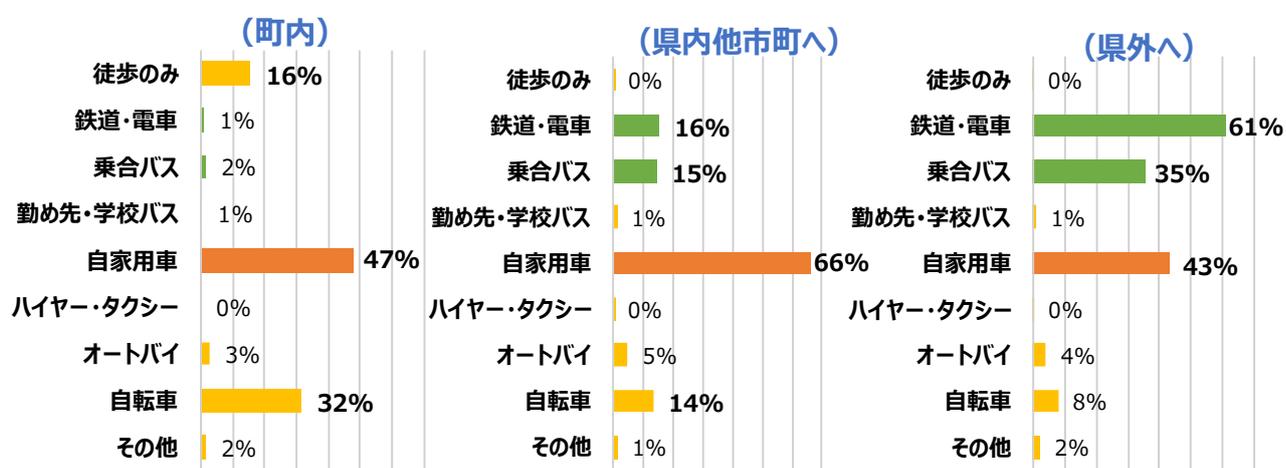
※15歳以上の通勤・通学者（通勤・通学先が「不詳」「外国」を除く）
 小数点以下四捨五入の関係で合計が合わない場合があります。

国勢調査（2020年（令和2年））より

(2) 通勤・通学の交通手段

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

通勤・通学の交通手段【複数選択可】

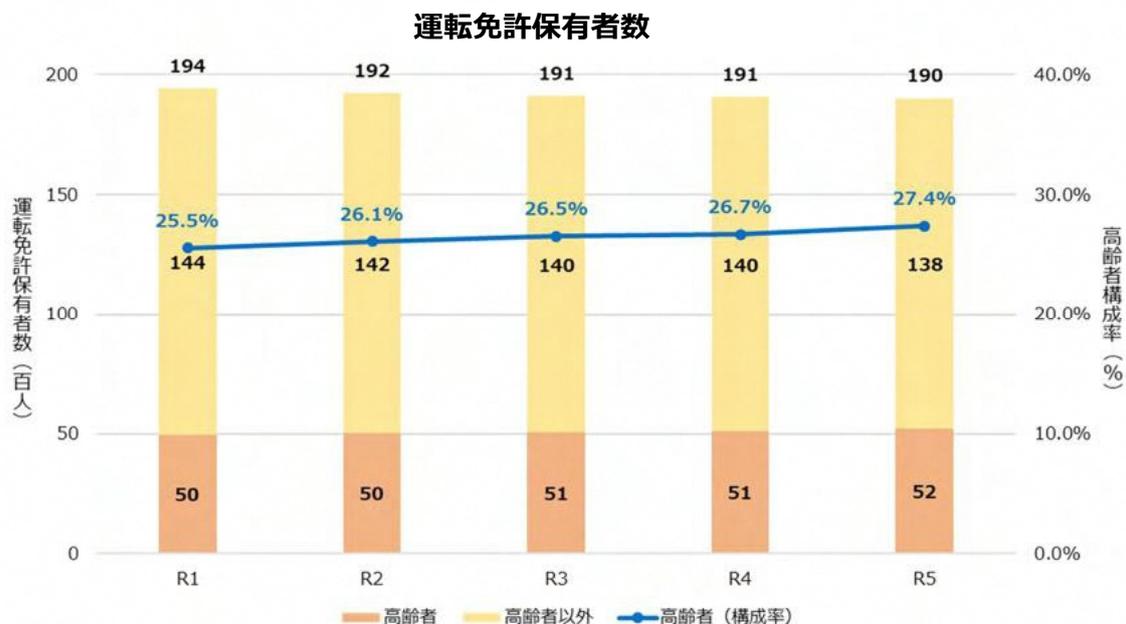


※交通手段不詳を除いています。
 小数点以下四捨五入の関係で合計が合わない場合があります。

国勢調査（2020年（令和2年））より

1 - 5 運転免許の保有状況

- 本町では、人口が減少しているのに対し、運転免許の保有者数は横ばいの状況です。全体の保有者数に占める高齢者の割合は、微増傾向にあります。



埼玉県警察資料より

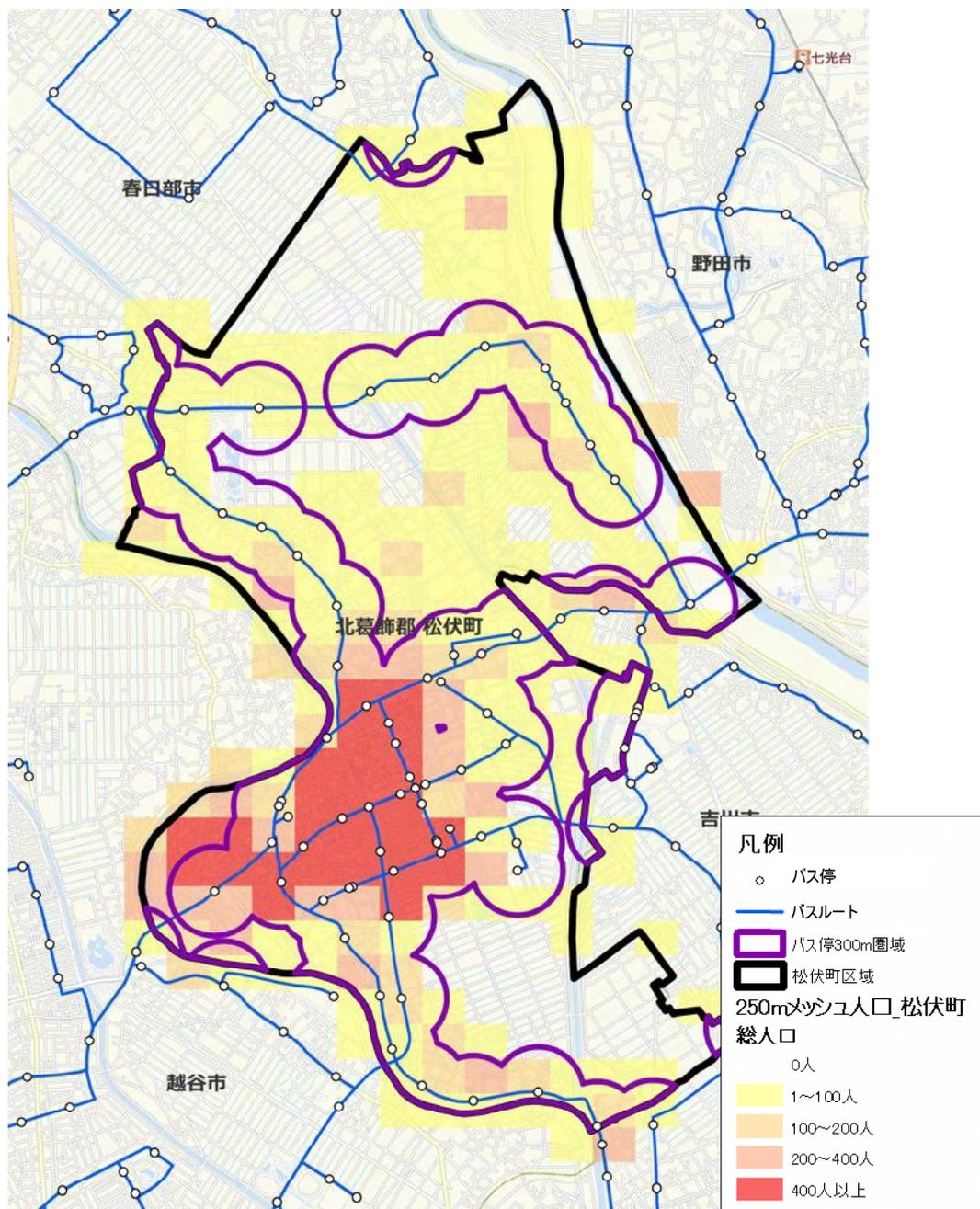
2. 公共交通の現状

2-1. 公共交通ネットワークの概要

(1) 公共交通ネットワーク

- 本町の路線バスは、人口の多い地区や主要施設のある地区を中心に運行しており、人口の多くがバス停300m 圏内に分布しています。ただし、バス利用圏域外にも人口が分布している状況です。

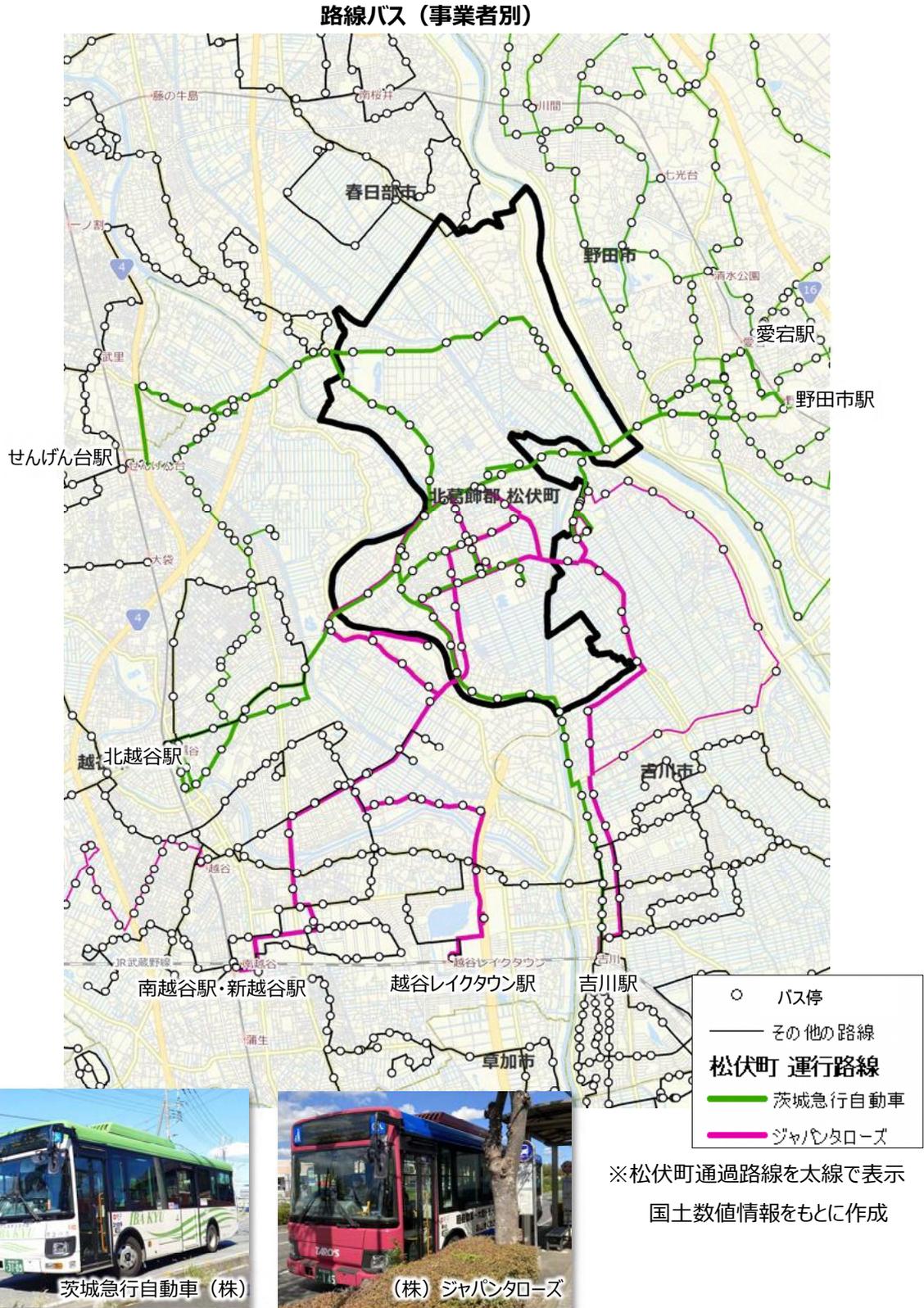
人口分布とバス路線



国土数値情報、国勢調査（2020年（令和2年））をもとに作成

(2) 路線バス (事業者別)

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



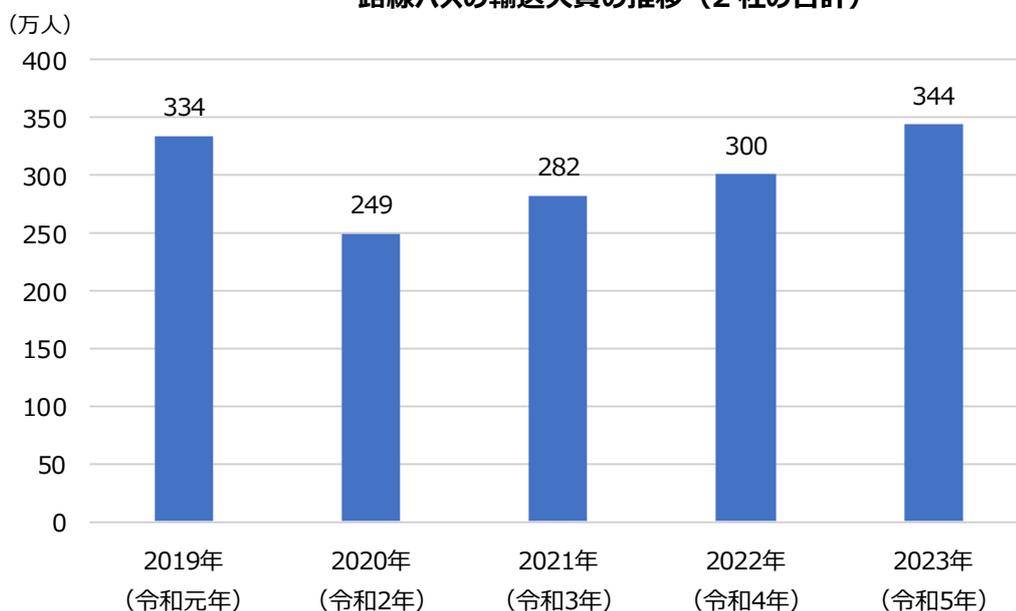
2-2. 公共交通の利用状況

(1) 路線バスの利用状況

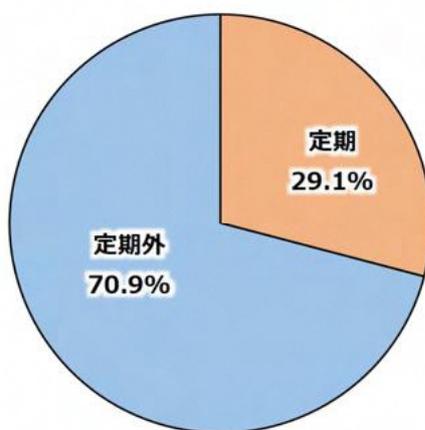
・本町の路線バス全体の状況

- 路線バスの輸送人員は、コロナ禍の2020年(令和2年)に落ち込み、その後、回復傾向にあります。
- 路線バス利用客のうち、定期の利用客は約3割で、定期外の利用客のほうが多くなっています。

路線バスの輸送人員の推移 (2社の合計)



定期・定期外の割合 (2023年 (令和5年))

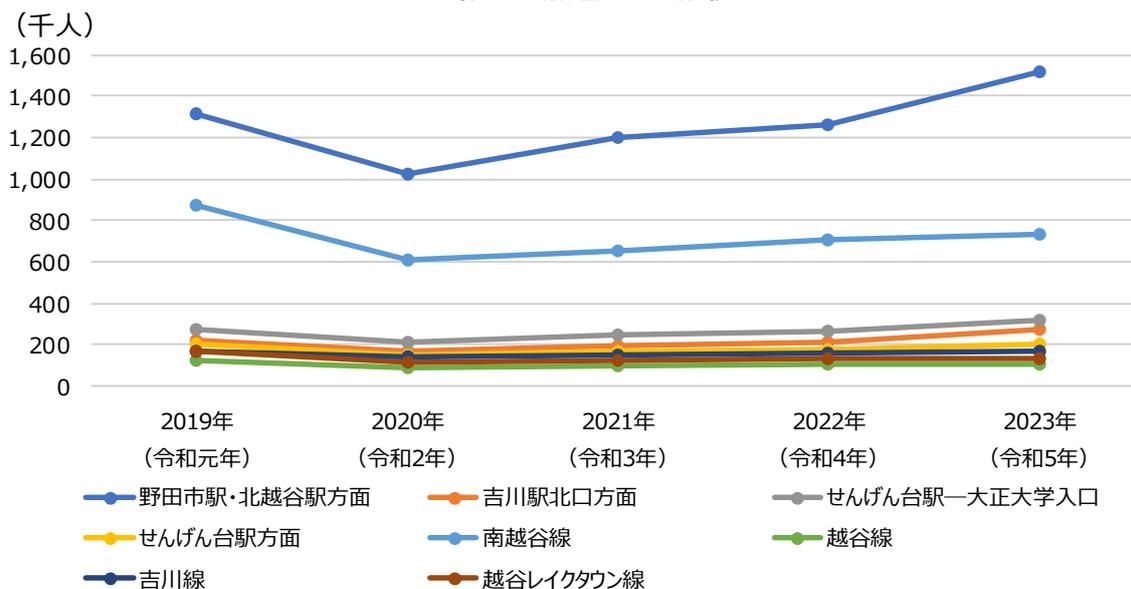


路線バス事業者資料より

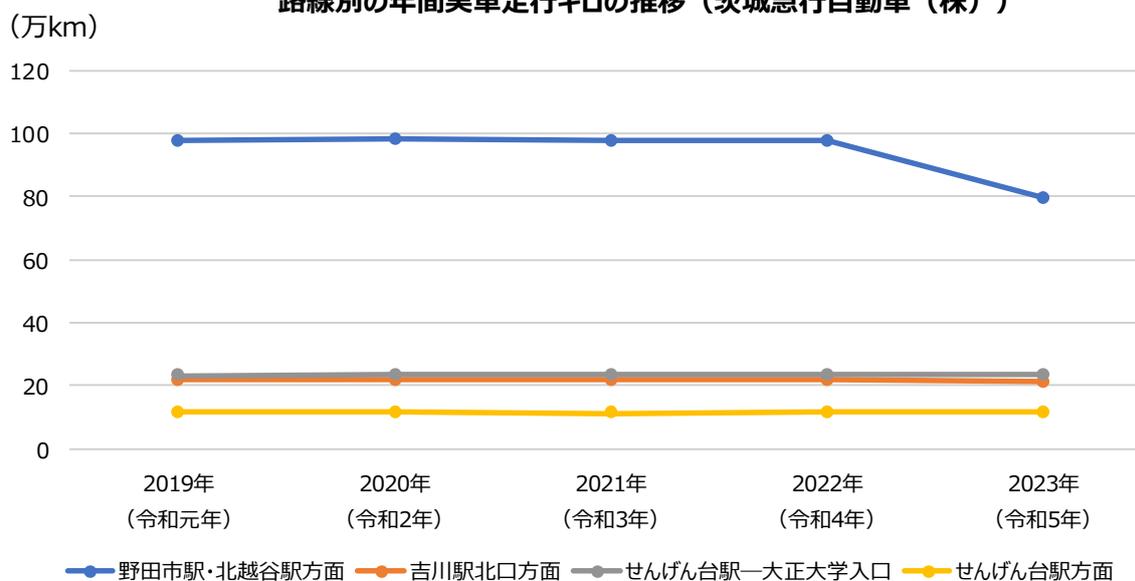
・路線別の状況

- 路線バスの利用客数は、以前から路線によって差が大きく、北越谷駅、南越谷駅方面の路線の利用が突出して多い状況です。
- 路線バスの年間実車走行キロは横ばい傾向にありましたが、野田市駅・北越谷駅方面の路線が2023年(令和5年)に大きく減少しました。

路線別の輸送人員の推移



路線別の年間実車走行キロの推移（茨城急行自動車（株））

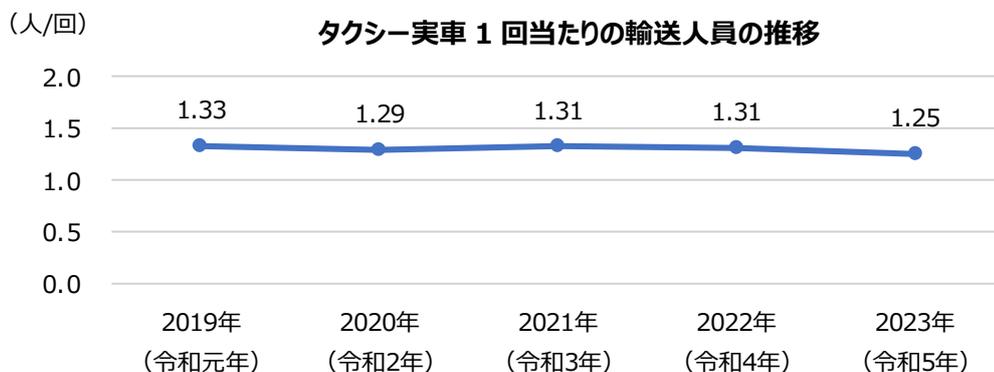
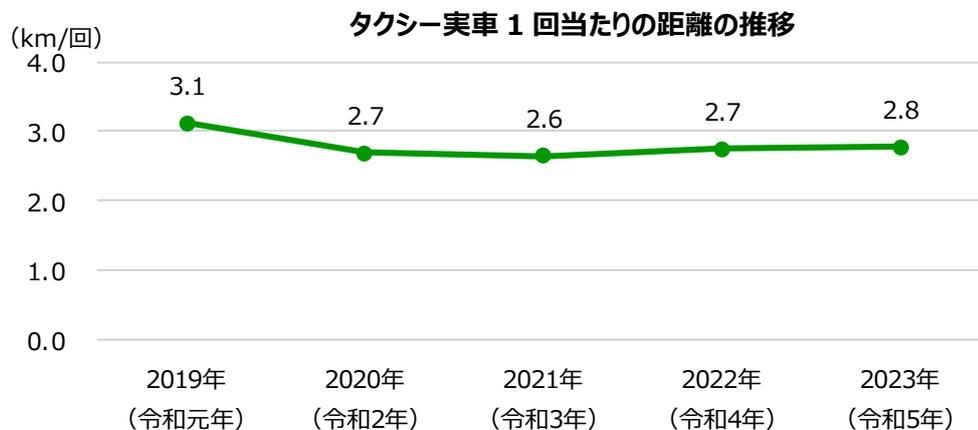
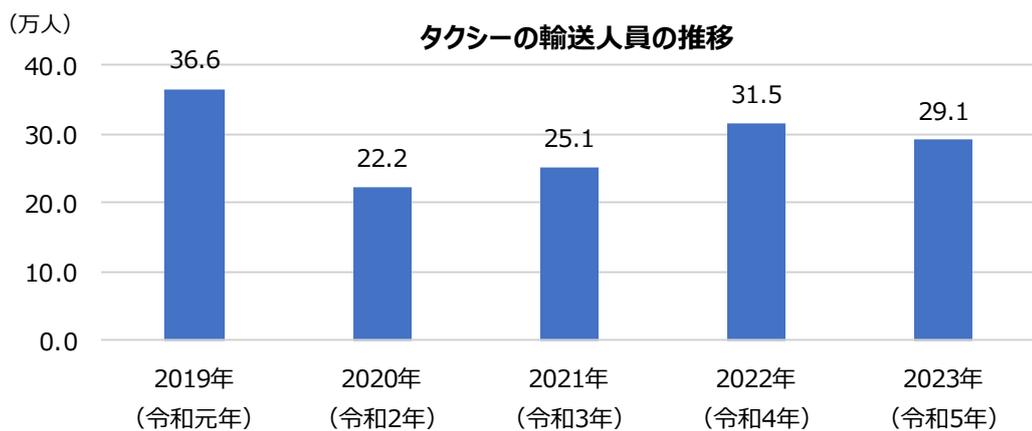


(* 実車走行キロ：回送等を除き、実際に旅客を乗せて走った距離)

路線バス事業者資料より

(2) タクシーの利用状況

- タクシーの輸送人員は、コロナ禍の2020年(令和2年)に落ち込み、現在もコロナ禍前の水準まで戻っていません。
- 実車1回当たりの距離についても、コロナ禍の2020年(令和2年)に短くなり、その後横ばい傾向にあります。
- 実車1回当たりの輸送人員は経年的に1.3人前後であり、1人での乗車が多くなっています。



埼玉県乗用自動車協会資料より

3. 本町のまちづくりの上位・関連計画

3-1 本町の上位・関連計画等

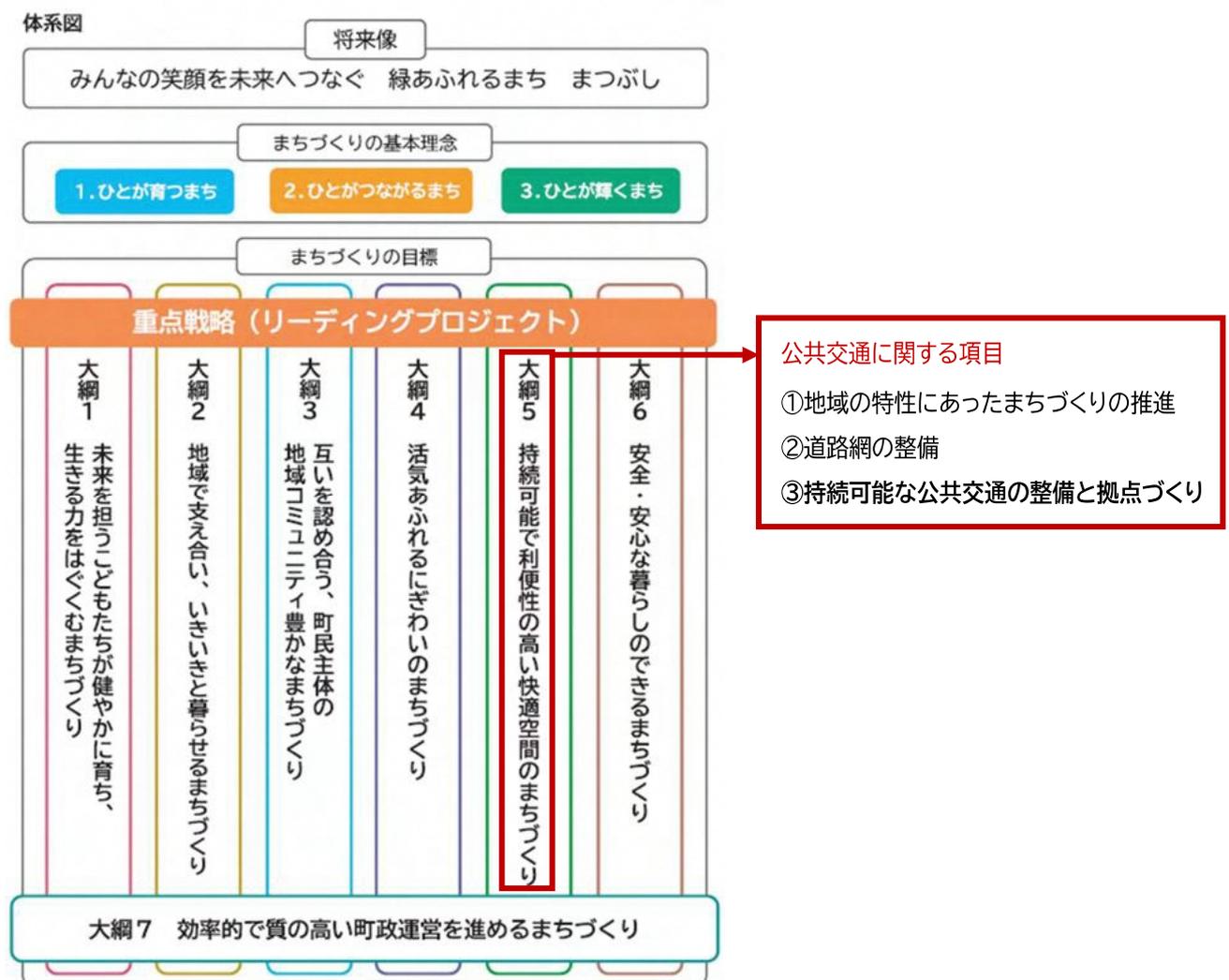
上位・関連計画の一覧

No	計画名	内容(抜粋)
1	松伏町第6次総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ・【重点戦略】次世代につなぐ活気とにぎわいのあるまちづくり:バスターミナルを併設した道の駅の設置推進、地域公共交通の維持、BRTなどの将来を担う交通網の整備促進 ・持続可能な公共交通の整備と拠点づくり:地域公共交通の維持・確保、広域幹線道路の整備に伴うBRTの整備、公共交通の拠点整備、DXを活用した新たなモビリティ環境の整備、高速鉄道東京8号線の整備促進
2	松伏町まち・ひと・しごと創生総合戦略(第3期)	<ul style="list-style-type: none"> ・【目標値】道路・公共交通機関の整備の満足度の割合の向上(アンケートにて満足度が「普通」以上の割合:33.9%(2022年度)→38.9%(2028年度))
3	松伏町人口ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ・生活利便性を高めるまちづくり:新たな拠点の整備、地域公共交通の維持と利便性の向上
4	松伏町都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・将来都市構造の設定 ・公共交通機関の整備:道の駅設置推進とバス路線の充実、高速鉄道東京8号線の整備促進
5	松伏町立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ・活気とにぎわいを生み出す公共交通ネットワークの整備・充実 ・町民の生活利便性の向上を図る公共交通の充実、将来を担う新たな公共交通ネットワークの構築 ・【目標値】バス路線の徒歩圏人口カバー率(総人口のうちバス停300m圏の人口の割合)78.7%を維持(2024年度→2045年度)
6	松伏町第4次障がい者計画、松伏町第7期障がい福祉計画及び第3期障がい児福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関等の利用促進:ノンステップバス導入費補助 ・福祉タクシー利用料金助成制度、公共交通機関等の割引制度の周知
7	松伏町第3期地域福祉計画 ※現在策定中	(予定) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者福祉サービス:高齢者タクシー・バス利用券 ・障がい者(児)福祉サービス:福祉タクシー利用料金助成、鉄道運賃等の割引制度の周知
8	松伏町道の駅基本構想 松伏町「道の駅」基本計画 松伏町道の駅整備計画	<ul style="list-style-type: none"> ・東埼玉道路の整備による交通環境向上のチャンスを最大限に活かし、地域の賑わいや生活を楽しむ場所の創出、町内バス交通の維持及び利便性のさらなる向上を図るため、新たな拠点として「道の駅」と「バスターミナル」の一体的な設置を推進 ・既存バス網の集約・新規路線の設定・乗り継ぎ強化 ・広域高速バスや観光バス等への対応 ・パーク&バスライドの展開

3-2 主な上位・関連計画における公共交通関連の考え方

松伏町第6次総合振興計画（上位計画）

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



松伏町立地適正化計画（関連計画）

- まちづくりの方針の1つとして、「活気とにぎわいを生み出す公共交通ネットワークの整備・充実」を掲げ、「公共交通ネットワークの整備・充実」を図り、「新たな道路交通環境の変化を見据えたまちづくり」を目指します。
- 都市機能誘導区域に適したエリアとして、都市機能施設の徒歩 800m 圏と 30 本/日以上バス停 300m 圏、都市基盤が整備されている区域を設定しています。
- 誘導施策のうち公共交通施策として、バス・タクシーの維持のための公共交通事業者との協議・支援、デジタル技術の活用、地域公共交通計画の策定や、広域幹線道路の整備と BRT の導入の要望活動、道の駅の設置の推進、高速鉄道東京 8 号線の松伏新駅を想定した町の核づくりなどを挙げています。
- 公共交通に関する指標として、バス路線の徒歩圏人口カバー率(総人口のうちバス停 300m 圏の人口の割合)78.7%を維持することを目標としています(2024年度(令和6年度)→2045年度(令和27年度))。



Ⅲ

各種調査の結果

1. 松伏町の公共交通についての調査（町民へのアンケート）

1-1. 調査の実施概要

町民の外出や交通手段の状況、意識などを把握するため、以下に示す方法による調査を行いました。

【調査対象】 町民(満16歳以上)から、3000人を無作為抽出

【調査期間】 2024年(令和6年)7月～8月

【調査方法】 郵送配布、郵送回収 及び WEB 回答

【有効回収数】 1065票(有効回収率35.5%) ※郵送:789票、WEB 回答:276票

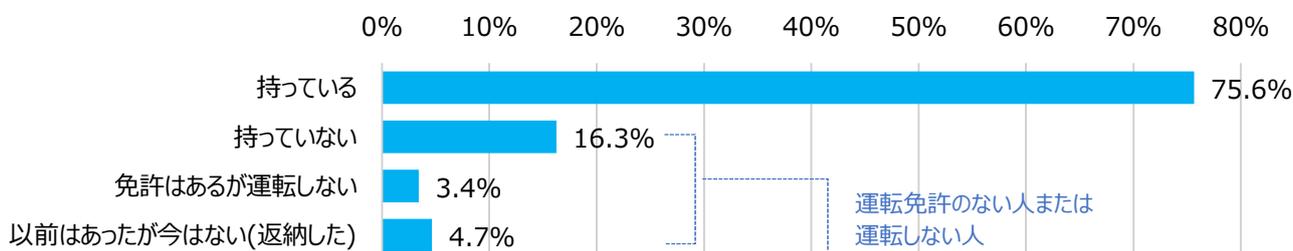
1-2. 主な調査結果

《外出手段等の状況》

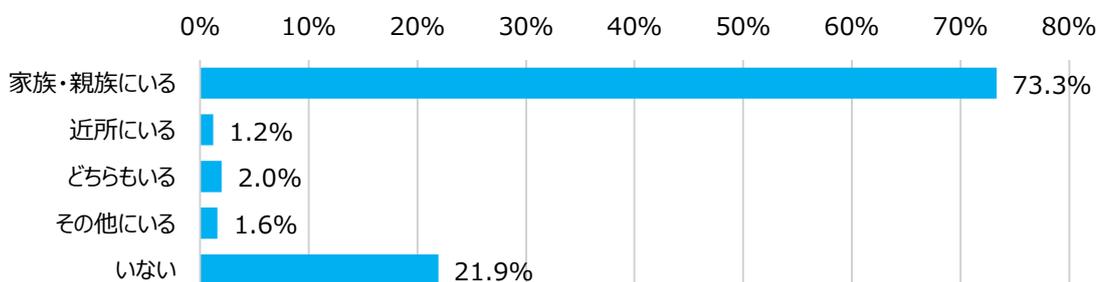
・運転免許の保有状況等について

- 回答者のうち、7割以上が運転免許を持っており、クルマを運転している状況です。
- 運転免許のない人または運転しない人のうち、8割程度が、気軽にクルマでの送迎・同乗を頼める人がいます。これらのことから、町民の大半が、外出手段としてクルマを利用可能な状況となっていることがわかります。

運転免許の保有状況



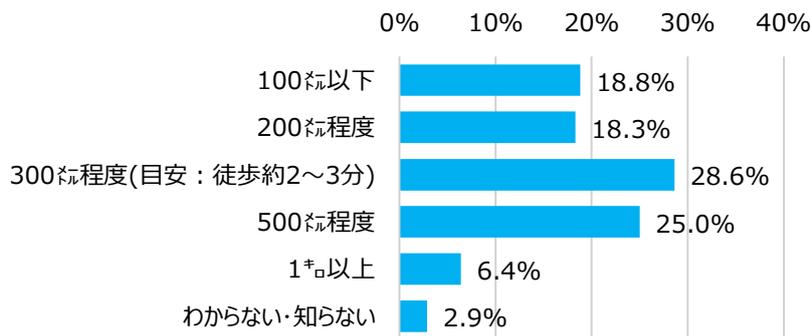
気軽にクルマでの送迎・同乗を頼める人の有無



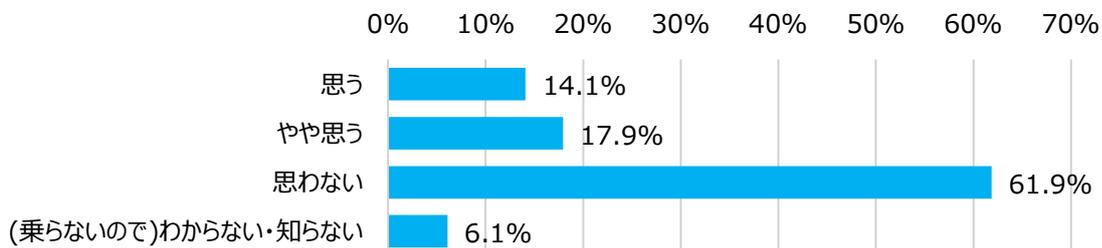
・最寄りのバス停について

- 自宅から最寄りのバス停までの距離が300m以内の人が計7割弱を占めています。
- 最寄りのバス停までの距離を不便だと思う人が計3割以上いる状況です。
- バス停まで300m以下でも不便だという人は少数ですが、その主な理由は、「足や体の具合が良くない」、「歩くのが好きではない」などが多くなっています。

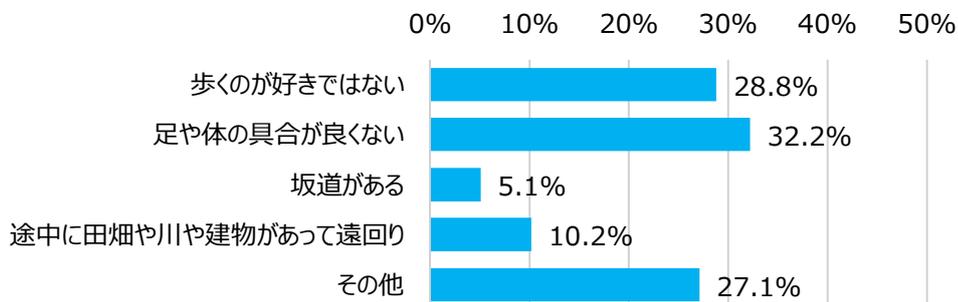
自宅から最寄りのバス停までの距離



最寄りのバス停までの距離を不便だと思うか



300m以下でも不便だという人の理由【複数選択可】

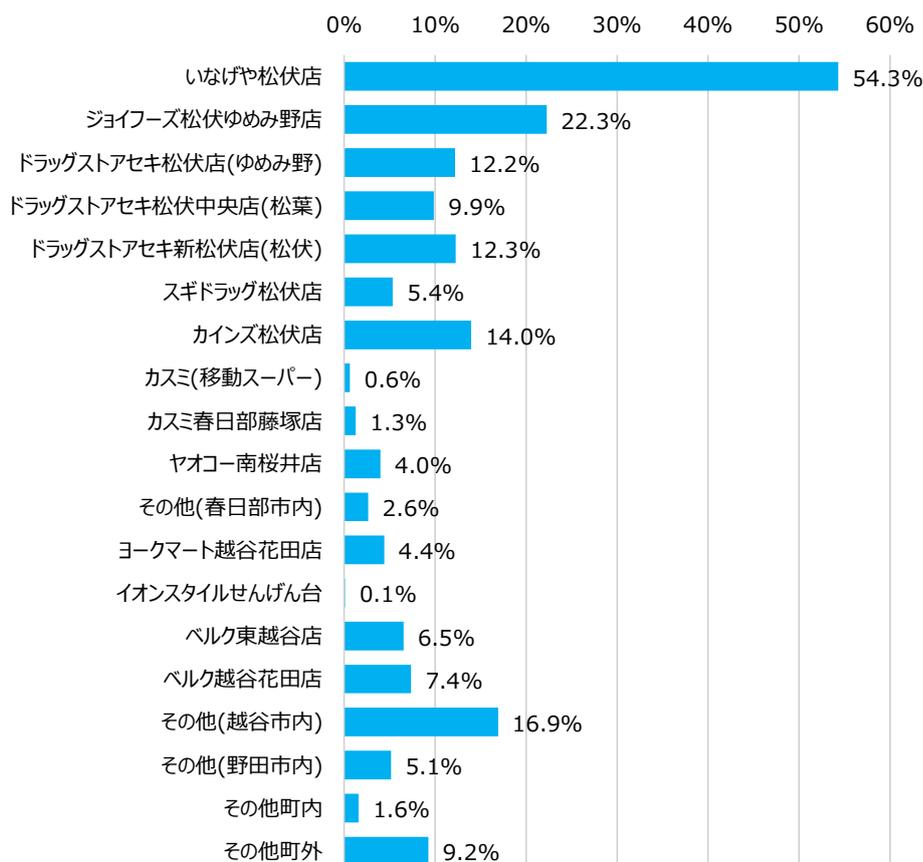


《外出の状況》

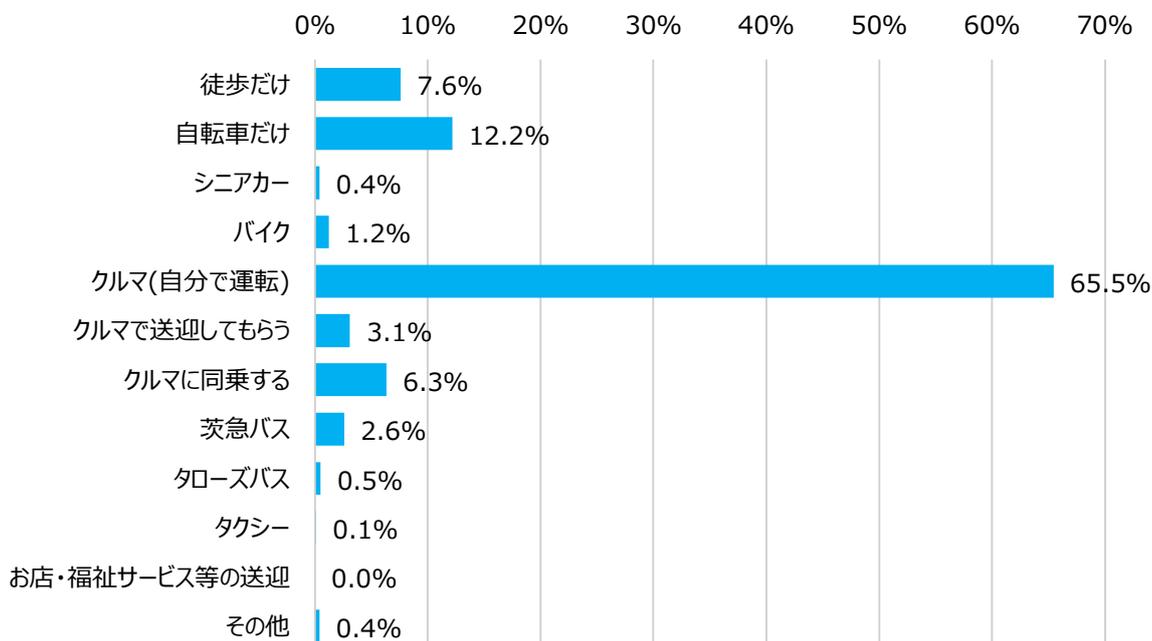
・ふだんの買い物

- ふだんの主な買い物先は、町内に立地する店舗が多くなっています。近隣では、越谷市の店舗に出かける人も多くなっています。
- 主な外出手段は、クルマ(自分で運転)が突出して多くなっています。送迎、同乗を合わせると、計7割以上の方がクルマで出かけている状況です。

ふだんの主な買い物先【最もよく行く場所を2つまで選択可】



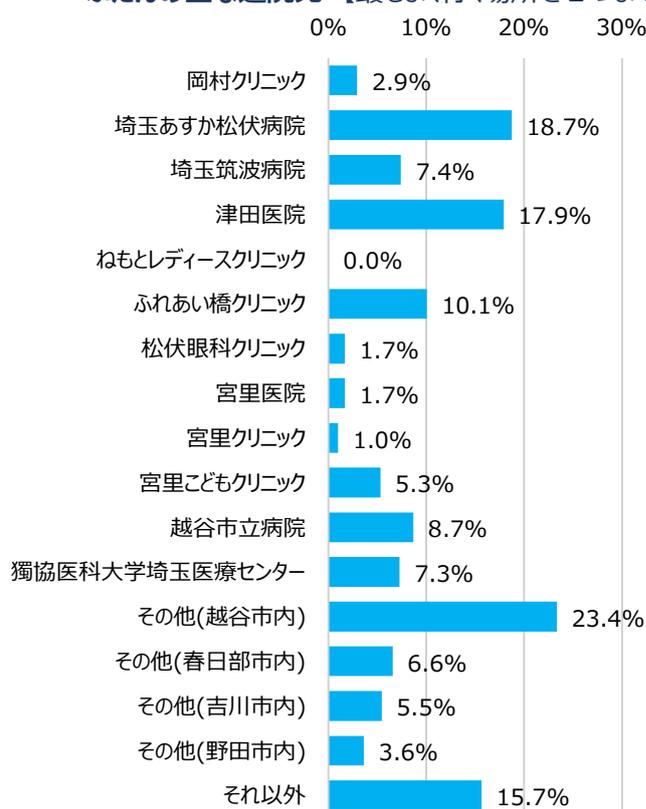
ふだんの買い物の主な外出手段



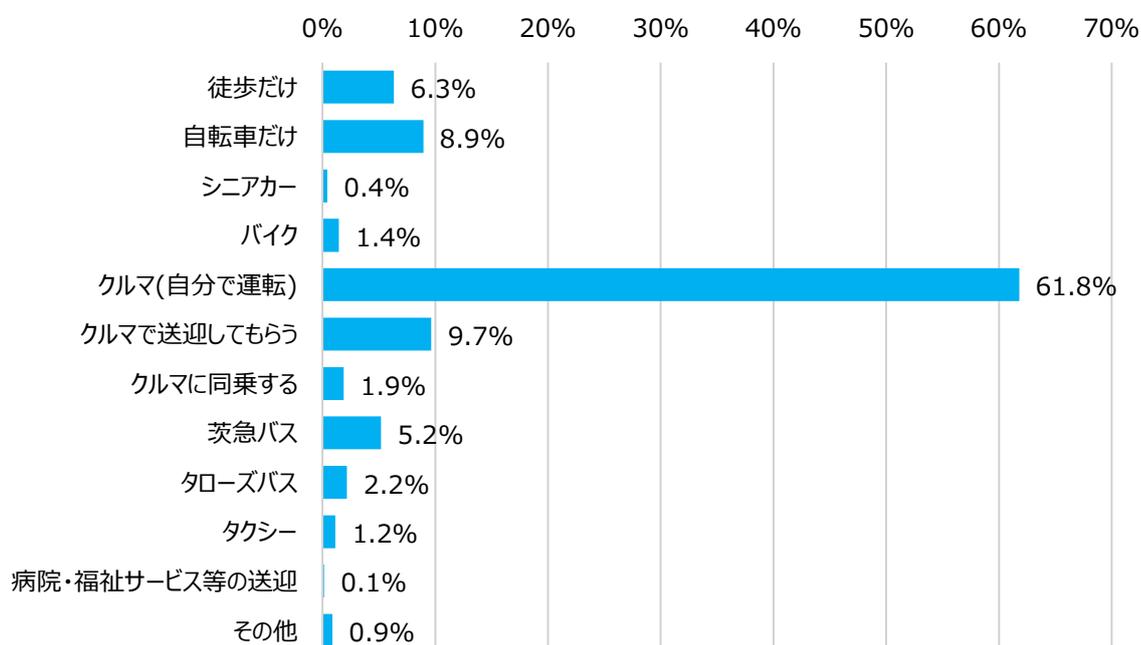
・ふだんの通院

- ふだん通院をしている人の主な通院先は、町内の病院、診療所のほか、越谷市内へ通う人が多くなっています。
- 主な外出手段は、クルマ(自分で運転)が突出して多くっており、送迎、同乗を合わせると、計7割以上を占めます。なお、ふだんの買い物と比較して、クルマで送迎してもらう人の割合がやや大きい傾向があります。路線バスを利用する人の割合も、ふだんの買い物と比較してやや大きい傾向があります。

ふだんの主な通院先【最もよく行く場所を2つまで選択可】



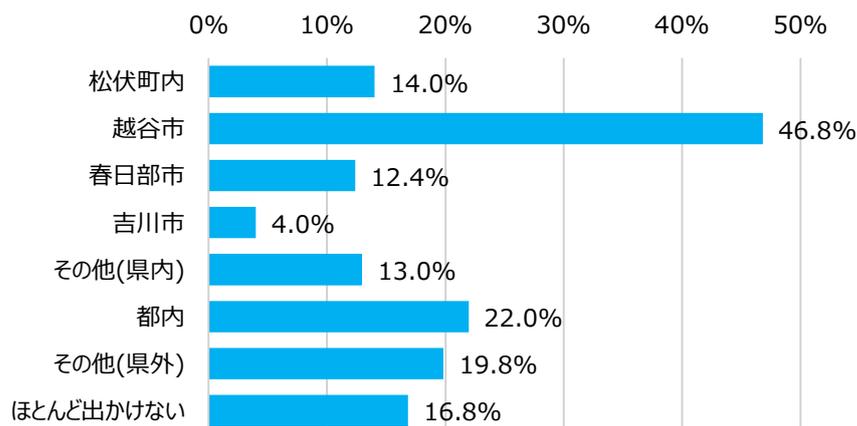
ふだんの通院の主な外出手段



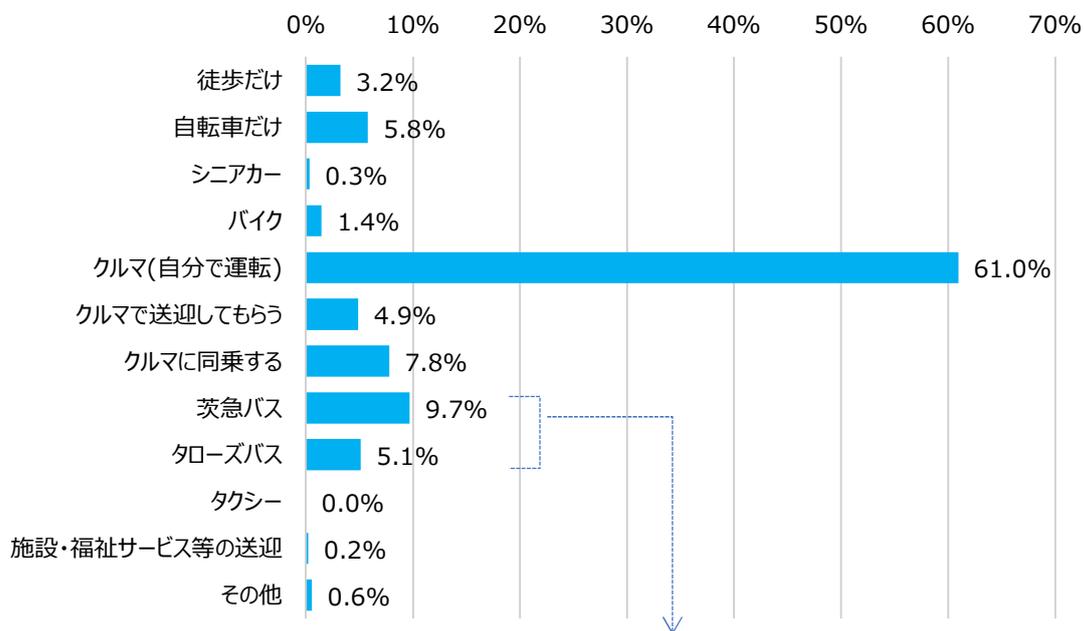
・趣味・遊び・特別な買い物などのお出かけ

- 趣味・遊び・特別な買い物などのお出かけでは、越谷市や都内まで行く人が多くなっています。
- 外出手段はクルマ(運転・送迎・同乗)が多くなっています。ただし、路線バスが、ふだんの買い物、通院よりも多くなっています。路線バスで出かける人の半数程度が、電車に乗り継ぎをしています。

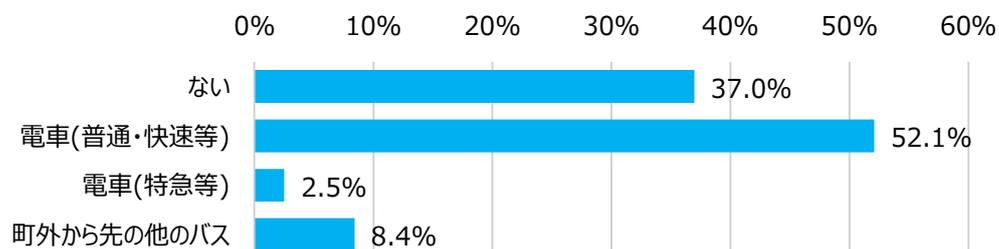
お出かけでよく行く場所 【最もよく行く場所を2つまで選択可】



お出かけの手段



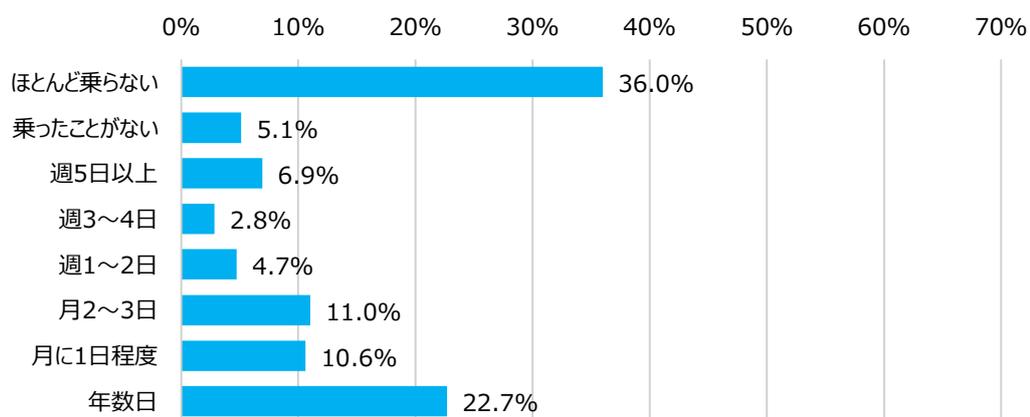
(路線バスで出かける人) 乗り継ぐもの



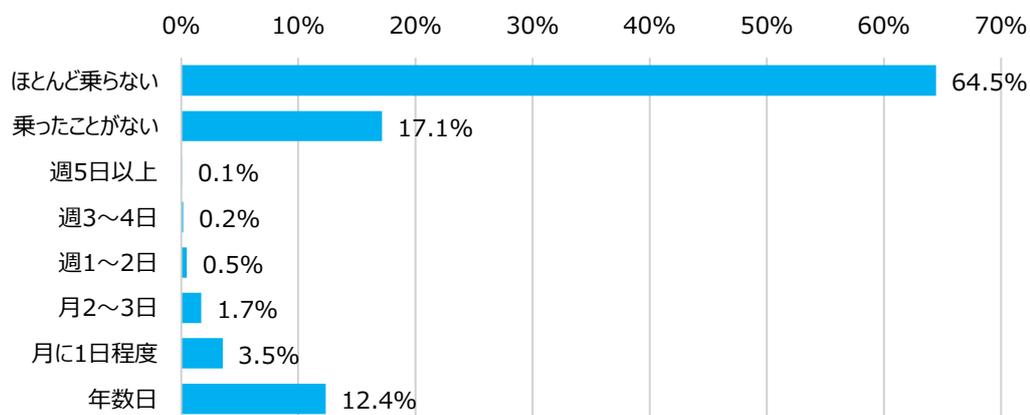
・町内の公共交通の利用頻度

- 町内の公共交通の利用頻度について、「町内の路線バス」に、週1日以上乗る人は計2割弱で、月1日以上乗る人を含めると計4割弱となっています。一方、ほとんど乗らない、乗ったことがないという人も計4割程度いるのが現状です。
- 「町内のタクシー」については、ほとんど乗らない、乗ったことがないという人が計8割程度を占めています。

利用頻度（町内の路線バス）



利用頻度（町内のタクシー）

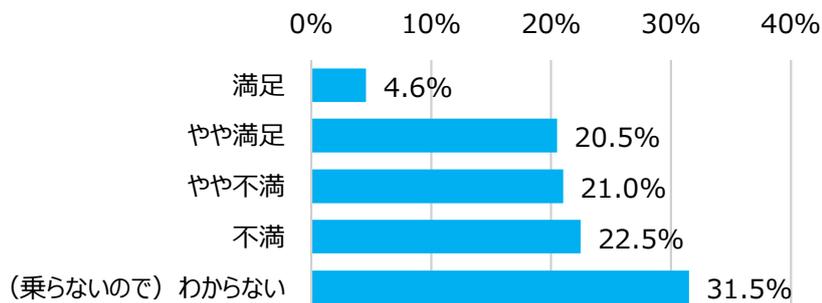


《本町の公共交通についての考え》

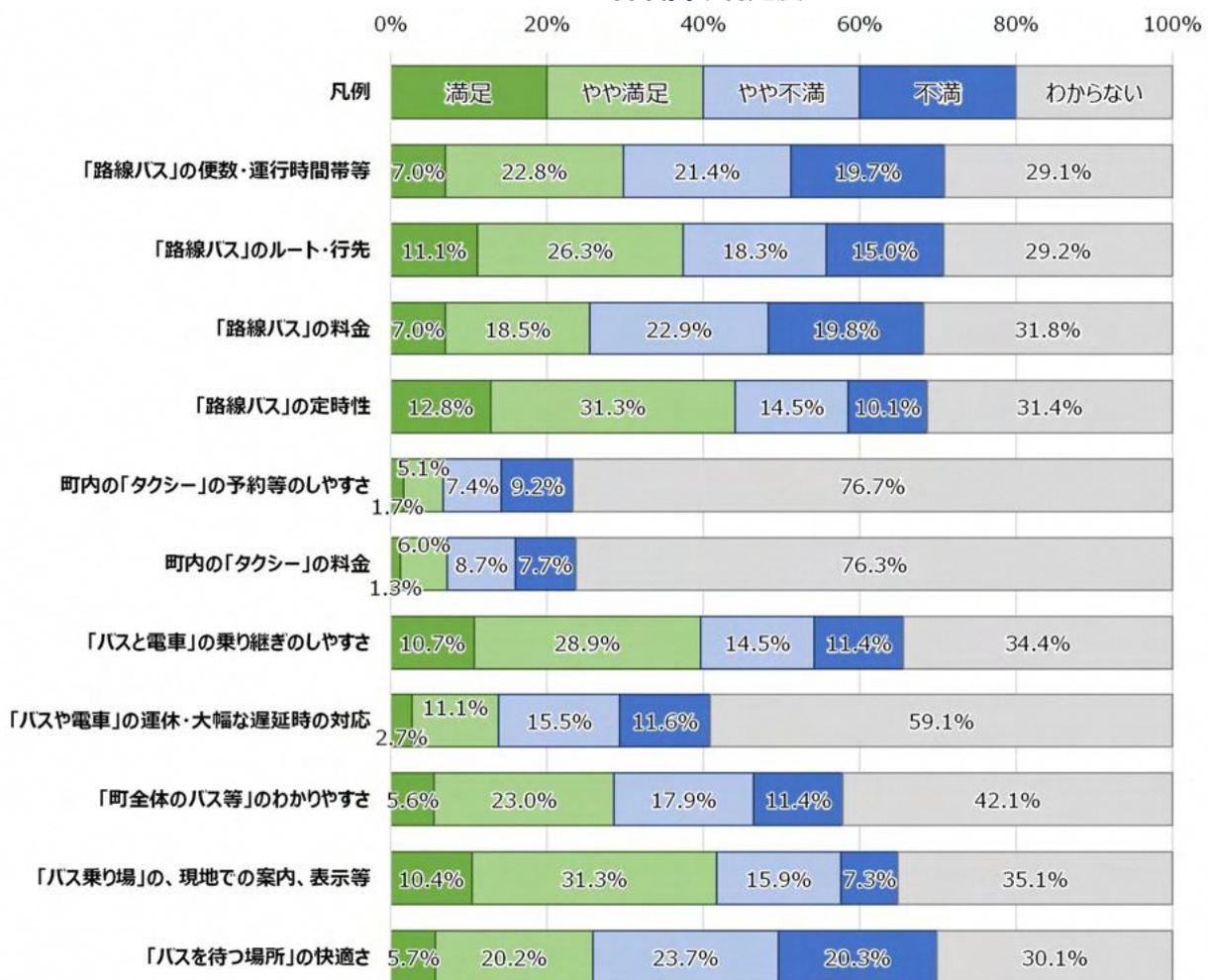
・公共交通の全体的な満足度

- 本町の公共交通に対する全体的な満足度については、「(乗らないので満足かどうか)わからない」という人が最も多いのが現状です。
- 回答があった中では、不満・やや不満という人が、満足・やや満足を上まわっています。
- 項目別でも「わからない」という人が多い状況ですが、不満・やや不満な項目として、路線バスを待つ場所の快適さ、路線バスの料金、便数・運行時間帯が多く挙げられています。

公共交通の全体的な満足度



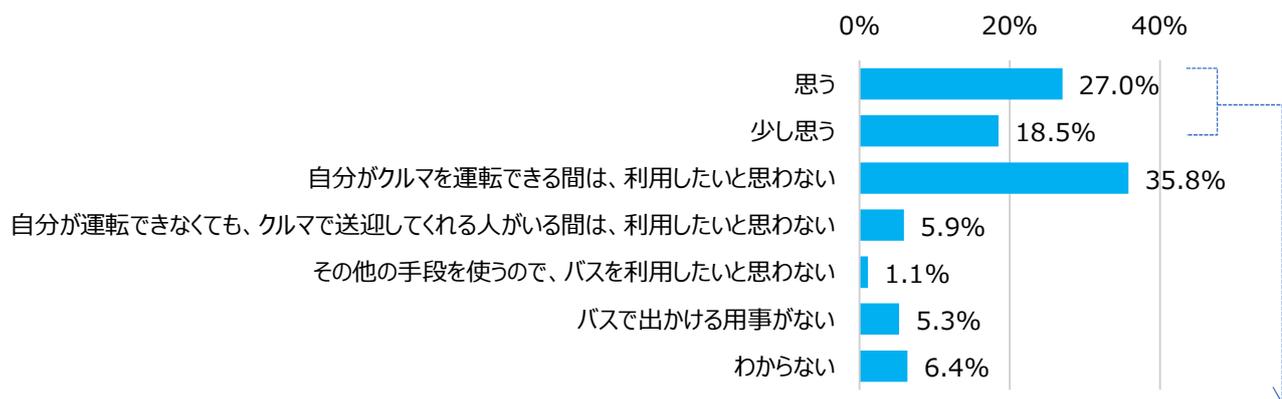
各項目の満足度



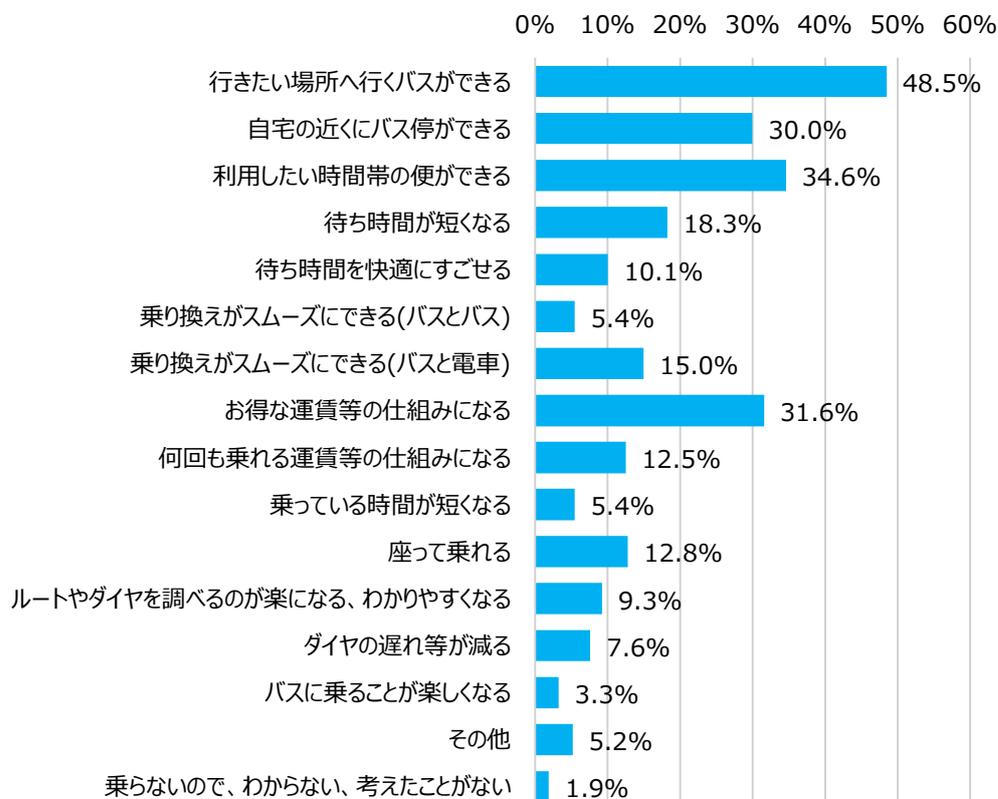
・路線バスの今後の利用意向

- 「条件が合えば、もっと路線バスを利用したい」と思う人は計5割弱です。
- もっと利用したいという人の条件は、行きたい場所へ行くバス、自宅近くのバス停などの「場所の面の希望」、利用したい時間帯の便、待ち時間などの「便の面の希望」、お得であることや、何回も乗れるなどの「運賃の面の希望」が多く挙げられています。

条件が合えば、もっと路線バスを利用したいか



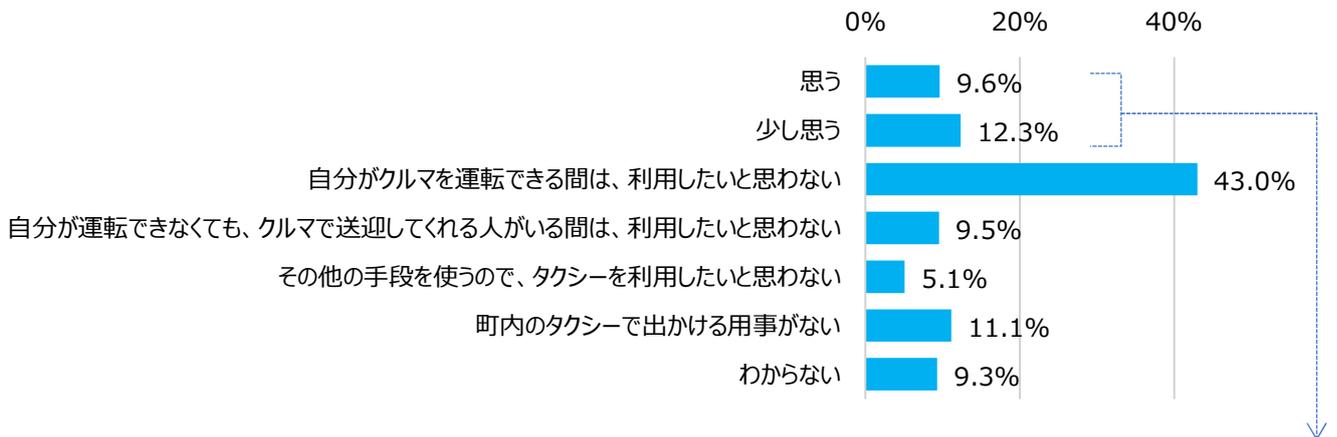
どのようになれば、利用したいと思うか【3つまで選択可】



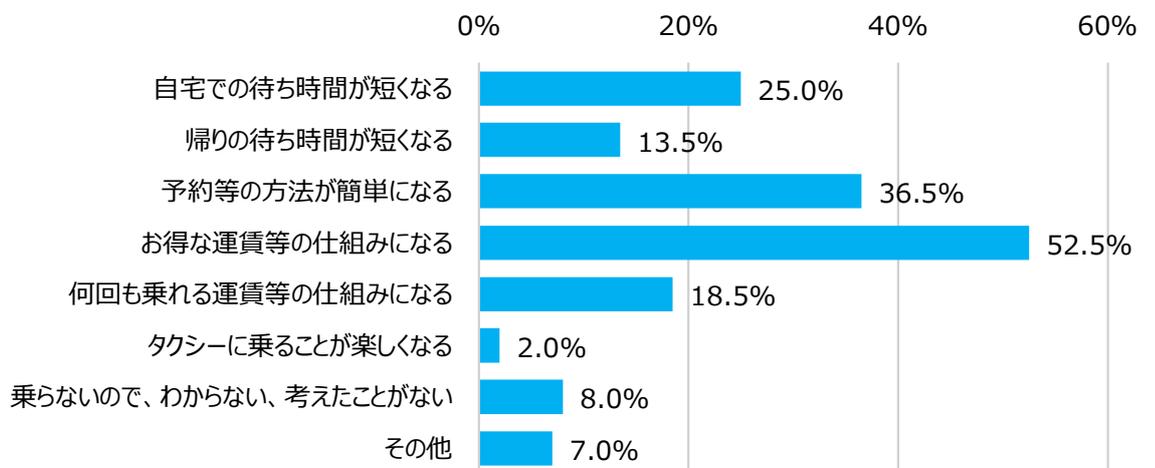
・タクシーの今後の利用意向

- 「条件が合えば、もっとタクシーを利用したい」と思う人は計2割程度です。
- もっと利用したいという人の条件は、お得であることや、何回も乗れるなどの「運賃の面の希望」や、「待ち時間、予約の面の希望」が多く挙げられています。

条件が合えば、もっとタクシーを利用したいか



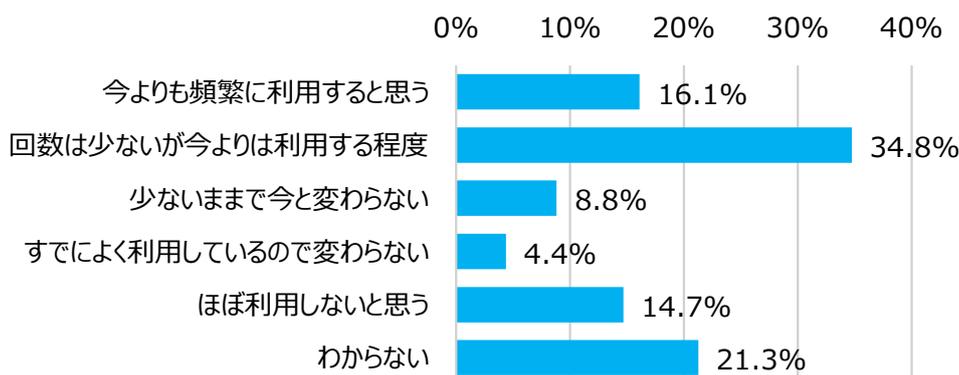
どのようになれば、利用したいと思うか【3つまで選択可】



・町内に乗り換えが容易なターミナル（バスの駅のような施設）ができた場合の路線バスの利用意向

- 町内に、お店や待合室があり、路線バスや、長距離バス、タクシーなどが発着する乗り換えが容易なターミナル(バスの駅のような施設)ができた場合の、路線バスの利用意向をたずねたところ、回数は少ないが今よりは利用するという人が3割強、今より頻繁に利用するという人は2割弱、わからないという人が2割程度という状況でした。

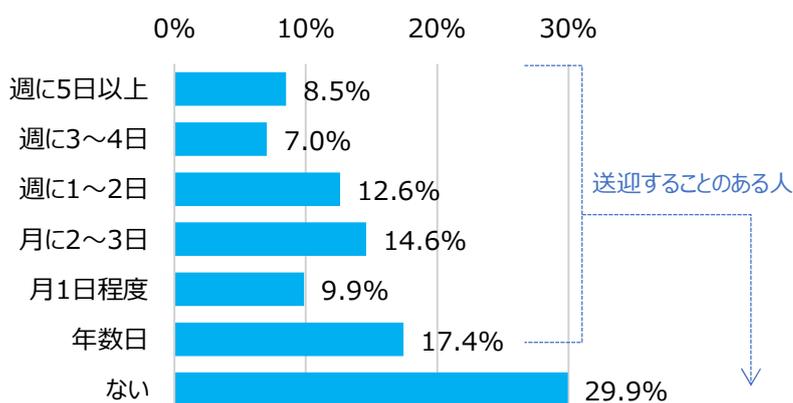
町内にバスターミナルができた場合の路線バスの利用意向



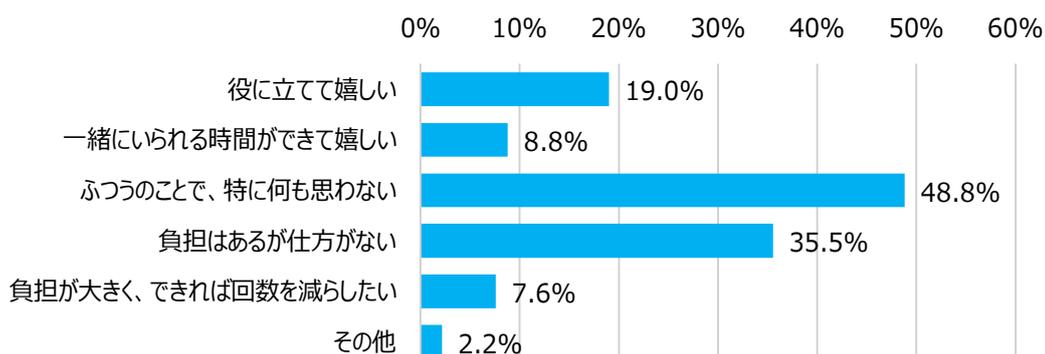
・家族・親族等の送迎について

- 回答者のうち、家族・親族をクルマで送迎することのある人は計7割を占めています。
- 送迎について、ふつうのことで特に何も思わない人が半数程度となっています。一方、負担に感じ回数を減らしたいという人が1割弱いる状況です。

家族・親族をクルマで送迎する頻度



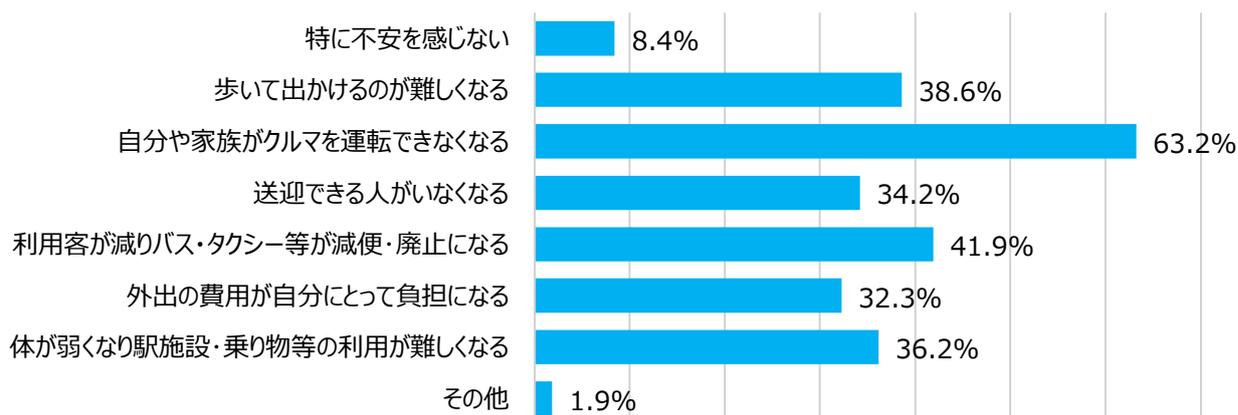
送迎に対する思い【複数選択可】



・将来の不安について

- 現在は、クルマでの外出が中心であり、路線バス・タクシーの利用頻度は少ない状況ですが、将来の外出手段については、自分や家族がクルマを運転できなくなることへの不安を感じる回答者が特に多く、6割を占めています。
- それ以外でも、多くの回答者が、バス・タクシーなどが減便・廃止になること、歩いて出かけるのが難しくなること、体が弱くなり駅施設・乗り物などの利用が難しくなることへの不安を感じている状況です。

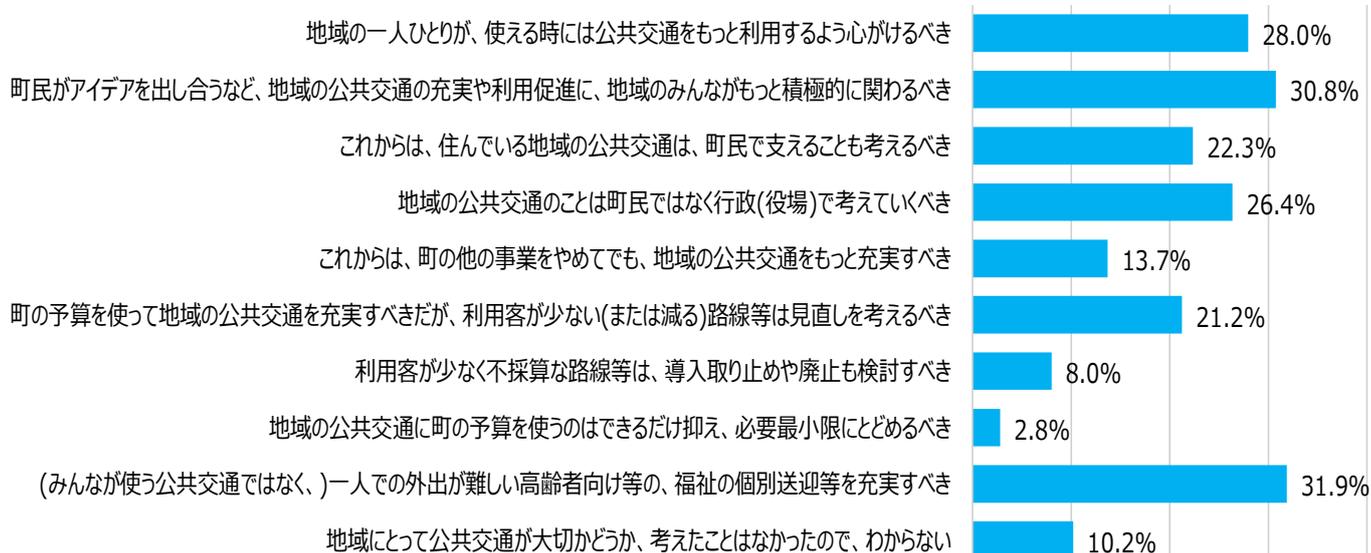
将来の外出手段についての不安【複数選択可】



・これからの公共交通について

- 町のこれからの公共交通に関する考え方については、地域の一人ひとりがもっと利用するよう心がけるべき、もっと積極的に関わるべき、町民で支えることも考えるべきといった意見がある一方、公共交通のことは行政(役場)で考えるべき、利用客が少ない路線などは見直しを考えるべきといった意見もあります。
- また、みんなが使う公共交通ではなく、一人での外出が難しい人の福祉の個別送迎を充実すべきという意見も多くなっています。

町のこれからの公共交通に関する考え【複数選択可】



2. 路線バス利用客へのアンケート

2-1. 調査の実施概要

本町を運行する路線バスを実際に利用している人の現状や生の声を把握するため、以下に示す方法によるアンケートを行いました。

【調査対象】 茨城急行バス、タローズバスの乗降客

【調査日】 2024年(令和6年)9月26日(木)9時台~17時台

【調査場所】 赤岩入口、小河原、松伏ニュータウンショッピングセンター、わかば公園入口の各バス停(路線バス事業者と相談し乗降の多いバス停を選定)

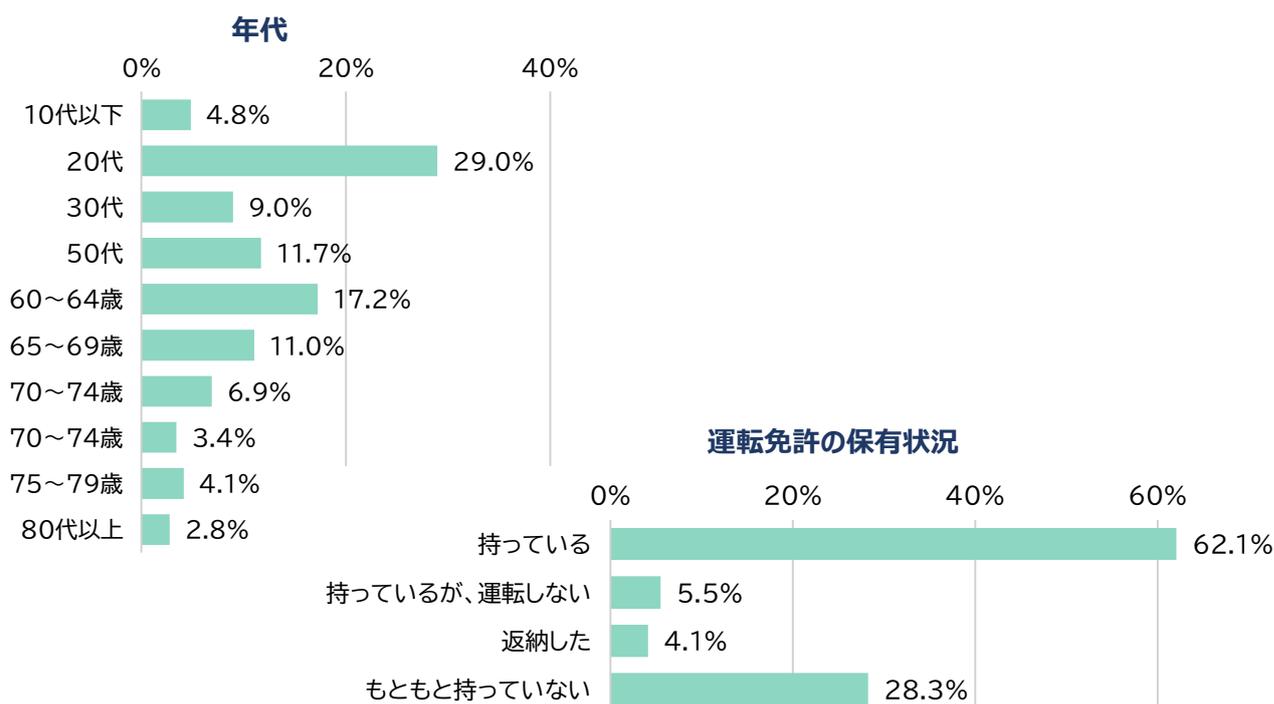
【調査方法】 バス停に調査員を配置し、聞き取り、またはご本人が記述しその場で回収

【回答者数】 145人

2-2. 主な調査結果

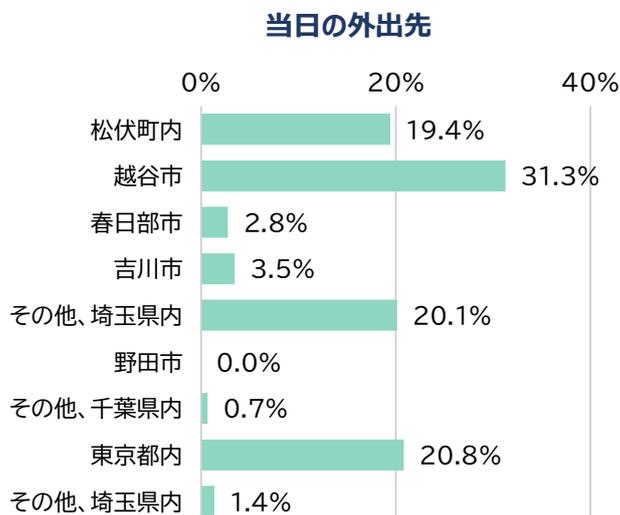
《利用客について》

- 回答者(日中の路線バス利用客)の年代は、20代が最も多く、30代以下が計4割以上を占めており、若い年代が多くなっています。65歳以上の高齢者も計3割程度となっています。
- 運転免許の保有状況については、持っている人が6割程度を占めており、本町の路線バスは、クルマを運転する人にも利用されていることがわかります。

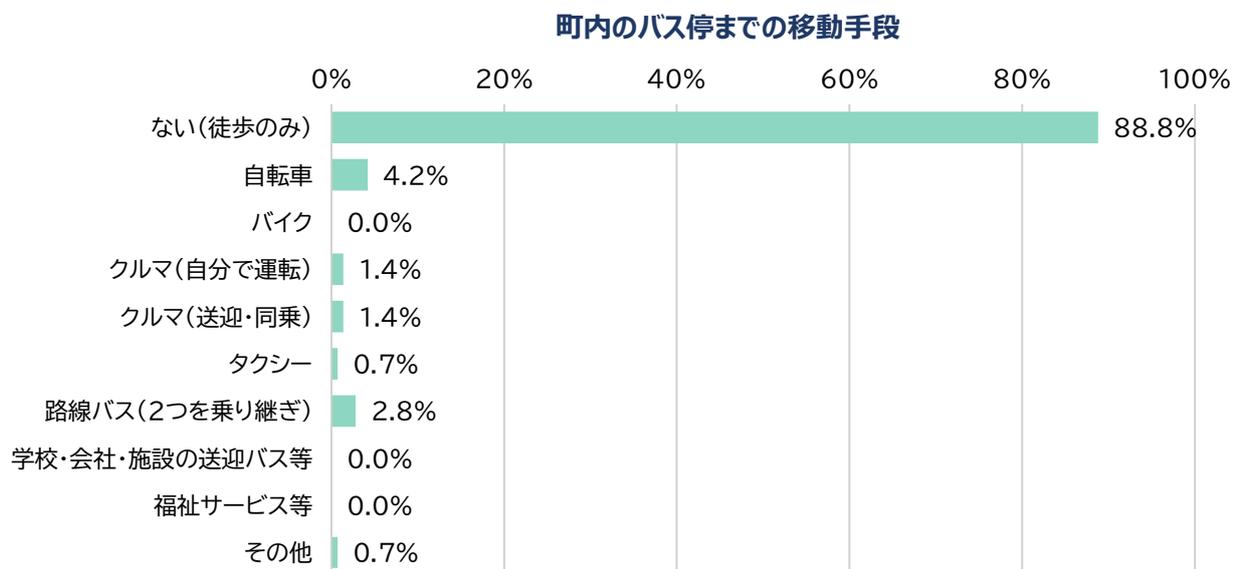


《調査当日の利用状況》

- 当日の外出先は、町外が計8割程度を占めており、越谷市が最も多くなっています。また、東京都内まで出かける人も2割程度います。



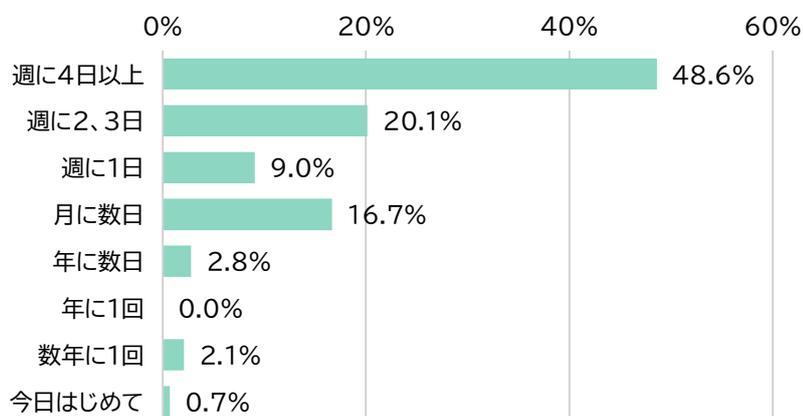
- バス停までの移動手段は徒歩のみの方が大半を占めており、本町の路線バスは、主にバス停から徒歩圏の人に利用されていると考えられます。



《ふだんの利用状況》

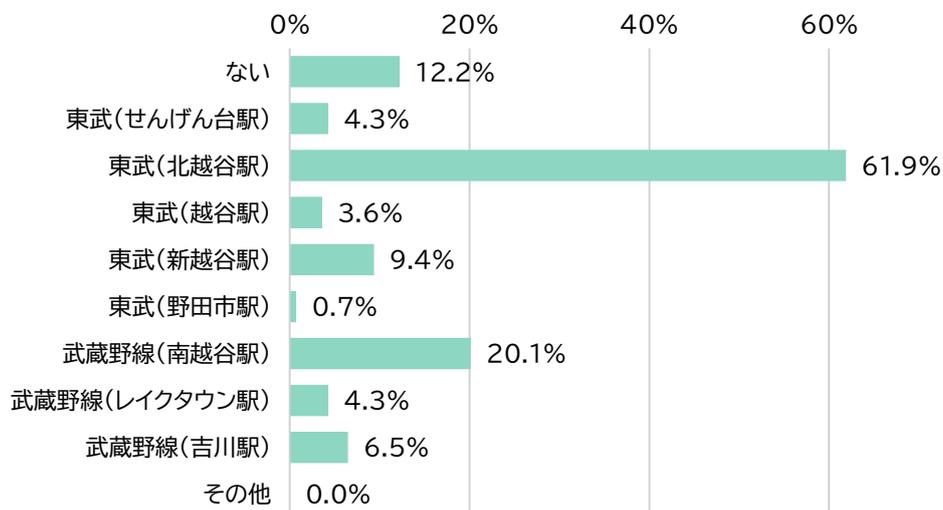
- 路線バスの利用頻度は、週1日以上利用している人が計8割近くを占めており、利用する人は高頻度で利用している状況です。

松伏町の路線バスの利用頻度



- 路線バスを利用する際に、鉄道と乗り継いで使う人が計9割近くを占めています。

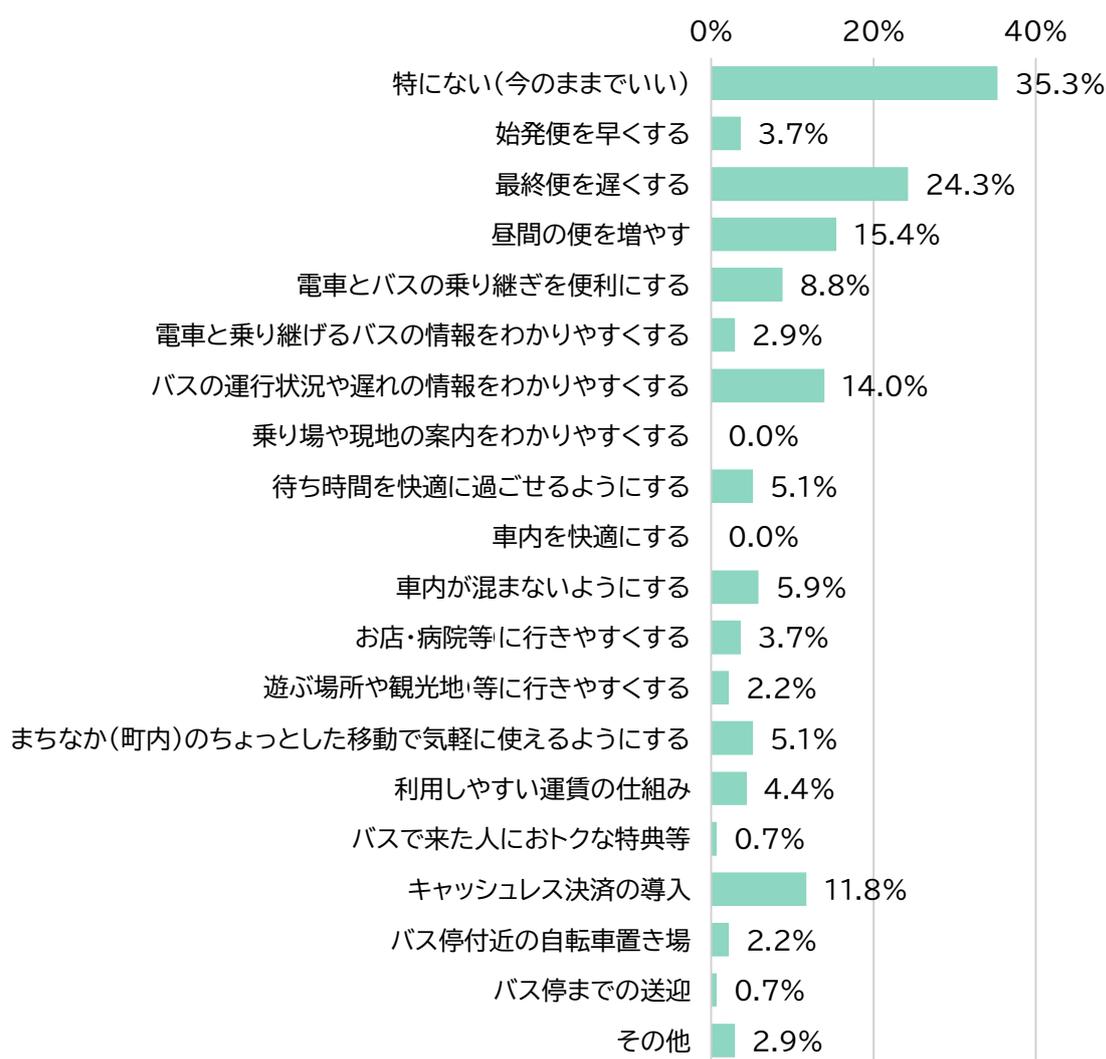
ふだん利用する際のバスと鉄道の乗り継ぎ【複数選択可】



《これからのことについて》

- もっと路線バスを利用するために望まれることについて、特にない(今のままでいい)との回答が最も多く、調査時にもそのような声が多く聞かれたため、満足して現在の路線バスを利用している人が多いものと考えられます。
- 回答のあった中では、最終便を遅くする、昼間の便を増やす、バスの情報をわかりやすくする、キャッシュレス決済の導入などへの希望が比較的多くなっています。

もっとバスを利用するために望まれること【複数選択可】



3. 意見交換会及びヒアリング

3-1. 意見交換会及びヒアリングの実施概要

外出や公共交通の利用の現状、生の声を把握するため、町民などとの意見交換会や町内を運行する公共交通事業者へのヒアリングを行いました。

No	区分	事業者・団体名	実施日
1	町民など	松伏町 PTA 連合会役員の皆様	R6.8.27(火)
2		松伏高等学校の生徒の有志の皆様	R6.9.9(月)
3		松伏町けんこうクラブ連合会女性部会の皆様	R6.9.18(水)
4	公共交通 事業者	路線バス 株式会社ジャパントローズ	R6.9.11(水)
5		茨城急行自動車株式会社	R6.9.11(水)
6	タクシー	松伏交通有限会社	R6.9.11(水)
7		飛鳥交通株式会社	R6.9.11(水)

3-2. 主な内容

町民などとの意見交換会

(1) ふだんの外出の状況全般

- ふだんは自転車、徒歩、家族による送迎で移動している。【PTA】
- 主に、町内の生徒は自転車、町外の生徒は路線バスで通学している。【高校生】
- ふだんは自転車、自分の運転、家族の送迎で買い物や通院している。友人とクルマを出し合って、同乗して出かける人もいる。【女性部会】

(2) バスの利用状況

- 利用頻度は1か月に1回程度で、駅に行く際にバスを利用することがある。【PTA、女性部会】
- こどもが通学で利用している。【PTA】
- 生徒が遊びに行く先の多くはレイクタウン。ふだんは路線バスを利用しないが、休日や夏休みにレイクタウンに遊びに行くときなどに路線バスを利用する。【高校生】
- 町外(越谷市、野田市、吉川市)の病院に行くときに路線バスを利用する人がいる。【女性部会】

(3) 現時点の困り事 (ご自身や家族など)

- 朝のバスが少なく、通学や通勤に使いづらい。こどもは自転車で通学している。【PTA】
- 登校時、下校時に路線バスの時間が合わないため、遅刻しないように早い時間の便で登校したり、放課後は30分以上待って下校したりしている。通学時間帯に便数を増やしてほしい。【高校生】
- 路線バスは雨の日は混雑して乗り切れず、次の便を待つことがある。(雨の日のみ路線バスを利用する生徒もいる。)遅刻しそうになる。【高校生】
- 困り事は特にない。買い物の後に荷物を持って帰るのが大変という方がいる。【女性部会】

(4) 将来の心配事 (ご自身や家族など)

- 駅まで遠い地域では、高齢者でもクルマに頼らざるをえない。スーパーが徒歩圏内ではない方もいて、移動スーパーもあまり便利ではない。高齢者が自分で運転しなくてもよいようになってほしい。【PTA】
- 親族が今後運転免許を返納した時に、買い物の際の移動手段を心配している。【女性部会】

(5) 公共交通に望むこと、公共交通に関するアイデアなど

- タローズバスはICカードを使えず、乗降に時間がかかったり、現金を持っておらず困っている人を見たりしたことがある。キャッシュレスで利用できるようになるとよい。【PTA、高校生】
- バス停に駐輪場があるとよい。【PTA】
- バスの乗り方がわからない、バスがいつ来るかわからない、という高齢者も多い。高齢者に優しい情報提供が必要である。【PTA】
- 大人がクルマ中心で、バスを使わないライフスタイルなので、こどもがバスの乗り方を知ることができないのが将来的に心配。町民まつりやミニまつぶしなどのイベントの際にバス乗車体験を実施したらどうか。町内を周回するツアーを開催したらどうか。【PTA】
- 涼しい環境で路線バスを待つことができるようにしてほしい。路線バスの待合室などを充実させたら利用者が増えると思う。【高校生】
- 駅のコインパーキングの料金を上げたらどうか。そうすればクルマの利用が減り、公共交通を利用してもらえるのではないか。【高校生】
- デジタルのバス時刻表などを設置して、路線バスの遅れ時間を表示するものがあればいいと思う。【高校生】
- 卒業後に運転免許は取るが、路線バスには乗ると思う。みんなが路線バスに乗るようにキャンペーンなどをしてはどうか。【高校生】
- タクシー利用券とバス利用券があるが、片方しか選べず不便である。交付額は今と同じでもよいので両方使えるようにしてほしい。【女性部会】
- タクシー券をもっと使いたいけど足りない人もいれば、全く使わない人もいる。一律に交付するの

ではなく、本当に必要な方に行き渡るとよい。タクシーに誰かとの相乗りは、あまりしていない（抵抗感がある様子）。ただし、なかには友達などと誘い合って相乗りするなど工夫している人もいる。【女性部会】

- 町内をぐるぐる回って、手を挙げると停まって乗せてくれるような乗り物があるとよい。まちなかを循環するような乗り物があるとよい。運転に不安がある人もいるので、運転しなくても、あまりお金を出さなくても暮らせるようにしたい。【女性部会】
- 何かを決める際に、いつも、みんなの意見を聞くようにするのがよい。目先のことだけでなく、みんなが歳を取った時にどうするか、クルマや免許を持たない若い人が便利だと思って松伏町に住んでくれるかなどを含めて考えるとよい。役場の人が人口をどう増やすか考えたほうがよい。【女性部会】

路線バス事業者へのヒアリング

（１）利用客の状況

- 通勤・通学の利用がメインで、駅まで向かう方が多い。日中は利用がかなり少ない。町外の病院まで行かれる高齢者もいるが、通勤者などもいるため若い方がいないわけではない。
- 松伏町内でのみの利用はほとんどなく、越谷市内へ向かう方が多い。
- コロナ禍で減便も行い、利用客も減少している。

（２）運行・運営面の課題

- 人手不足（乗務員不足）が大きな問題で、高齢化も進んでおり、必要な人数より少ない状況で運行している。50代後半の乗務員も多く、数年後に辞めてしまう。
- 車両の老朽化と維持管理も問題で、車両の価格が上昇している。

（３）近年の取り組みなど

- 越谷市・松伏町合同の就職関係のイベントに参加した。
- 採用活動にあたり、シフトを選択できるようにしたり、免許取得の費用負担などを行ったりしている。
- 路線やバス停、ダイヤの問い合わせがしばしばあり、高齢者が多いように思われる。他社の路線の問い合わせもある。遅延に関する問い合わせもある。
- 社内では、バスのリアルタイムの位置情報を把握できている。
- 当面は路線の廃止などはないが乗務員不足により減便などの可能性がある。

タクシー事業者へのヒアリング

(1) 利用客の状況

- ピークは午前9～10時頃で、通院の方がほとんどである。
- 固定客がほとんどで、高齢者の通院や買い物に利用されている。行きは路線バスや家族の送迎、帰りはタクシーという利用もある。
- コロナ禍で日中も夜も客が減り、午後10時以降はほとんどなくなってしまった。
- 路線バスでは乗り継ぎが必要な場所間での利用が多い。高齢者の通院がほとんど。
- コロナ禍後に利用が増えた。固定客とそれ以外の利用客は半々くらいである。

(2) 近年の取り組みや今後の展望

- 車両に対して乗務員は不足しており、ハローワークやインターネットなどで募集している。
- 求人のための法人を作り、複数営業所一括で募集している。
- ライドシェアは懸案が多くあり、ライドシェアとタクシーの違いをはっきりする必要がある。(地域密着のホスピタリティなどタクシーの良いところをアピールすべき)

(3) 公共交通に関するアイデアなど

- 予算や運転士確保の問題を考慮しなければ、EV車両などで町内のエリア限定の専用車両を役場に2、3台置いたら面白いのではないかと。町内であれば運行時間が読めるので、2台程度で運行することができると思う。
- 道の駅ができれば、交通のハブのようなものを作り、直通バス、自動運転バス、路線バス、タクシーなどを乗り継げるようにしたらどうか。町の規模なら自動運転バスはどうか。

1. 松伏町の現状・問題の要点

前章までに整理した事項をもとに、本町の地域及び公共交通の現状・問題の要点を以下に整理します。

(1) 地域の概況

人口等の状況

- 人口は減少に転じ、少子・高齢化が進んでいます。
高齢者人口は増加し、高齢化率(65歳以上)は約3割となっています。
- 将来の推計によれば、人口減少、少子高齢化は、今後も進み、2040年代には高齢化率(65歳以上)が4割を超え、4人に1人が75歳以上となる見通しです。
- 人口は、南西部に集中していますが、町域全体にひろがっている状況です。
一人暮らしの高齢者の居住地も、町域全体に薄くひろがっています。
- 世帯当たりの人口は減少し、一人暮らしの高齢者が増加しています。

施設等の立地状況等

- 町内に規模の大きい店舗、病院があり多くの町民が利用していますが、越谷市などの町外へ出かける町民も多くみられます。町内には高等学校1校があります。
- 町内にある病院の例では、近隣に住む町民の利用が多いものの、町内の離れた地区からの利用もあります。また、通院する人は、70代を中心とする年代が多くなっています。
- 一方、町外の越谷市にある病院の例でも、通院する人の1割弱を町民が占めており、町内の病院と同様に70代が中心となっています。

通勤・通学、利用交通手段の状況

- 通勤・通学では、町民のうち町内に通う人は2～3割であり、町外へ通う人が多くなっています。町外へ通う人の中では、越谷市をはじめ県内が多いものの、東京23区へ通う人も多くなっています。
- 通勤・通学の利用交通手段について、町内に通う人は、クルマと自転車が中心です。県内他市町へ通う人は、クルマが突出して多い状況です。県外へ通う人については、鉄道が最も多く、次いでクルマ、路線バスの順で多くなっています。
- 人口が減少しているのに対し、運転免許保有者数は、横ばいの状況です。また、高齢化の進展に伴い本町の高齢ドライバーは微増傾向にあります。
(町民全体の免許保有率は約75%、高齢者(65歳以上)でも約60%となっています。)

(2) 公共交通の現状

公共交通ネットワーク

- 町内を運行する路線バス事業者(2者)が、町外の鉄道駅との間をつなぎ、これらをタクシー事業者(2者)が補完するネットワークとなっています。
- 人口の多くがバス停の利用圏域(300m圏内)に分布していますが、利用圏域外にも人口が分布しています。

公共交通の利用状況等

- 路線バスの利用客数は横ばいの状況でしたが、コロナ禍で落ち込みました。これに伴い、収入も大きく落ち込みました。
- 路線バスの利用客数は、以前から路線によって差が大きく、北越谷駅、南越谷駅方面の路線の利用が突出して多い状況です。
- 路線バスの年間実車走行キロは横ばい傾向にありましたが、野田市駅・北越谷駅方面の路線が2023年(令和5年)に大きく減少しました。
- 本町のタクシーの輸送回数も、コロナ禍の影響を受け大きく落ち込みました。
- タクシーの実車1回当たりの利用距離は、コロナ禍以降、短くなっています。
- タクシーの実車1回当たりの輸送人員は経年的に1.3人前後であり、1人での乗車が多くなっています。
- 町民のうち、公共交通を利用したことがない人や、ほとんど利用したことがない人も多くいます。

その他

- 路線バスの乗り方がわからない、いつ来るかわからないという高齢者も多くいます。
- 大人がクルマ中心で、路線バスを利用しないライフスタイルなので、子どもが路線バスの乗り方を知る機会がない状況です。
- 将来の外出手段について、自分や家族がクルマを運転出来なくなることへの不安を持つ人が多くいます。
- 町のこれからの公共交通について、「(みんなが使う公共交通ではなく)一人での外出が難しい高齢者向けなどの、福祉の個別送迎などを充実すべき」という考えや、「町民がアイデアを出し合うなど、地域の公共交通の充実や利用促進に、地域のみんながもっと積極的に関わらすべき」という考えをもつ人が多くいます。

公共交通事業者の状況

- 路線バス、タクシーの乗務員不足・高齢化が全国的に深刻化しており、公共交通事業者は厳しい運営状況となっています。

(3) 本町のまちづくりの主な上位・関連計画の考え方

松伏町第6次総合振興計画（上位計画）

計画期間：2024年度（令和6年度）～2033年度（令和15年度）

- 重点戦略として、「こどもや高齢者にやさしいまちづくり」、「次世代につなぐ活気とにぎわいのあるまちづくり」を掲げています。
- 「次世代につなぐ活気とにぎわいのあるまちづくり」では、公共交通の充実を図り、活気とにぎわいのある次世代へのまちづくりに取り組むこととしています。
- 施策「持続可能な公共交通の整備と拠点づくり」の実現のための取り組みとして、「地域公共交通の維持」、「公共交通の拠点づくり」、「交通利便性の低い地域に住む方への支援」、「交通DXや環境負荷低減への取り組み」、「高速鉄道東京8号線の整備促進」などを掲げています。

松伏町立地適正化計画（関連計画）

計画期間：2024年度（令和6年度）～2045年度（令和27年度）

- まちづくりの方針の1つとして、「活気とにぎわいを生み出す公共交通ネットワークの整備・充実」を掲げています。
- 公共交通施策として、バス・タクシーの維持のための公共交通事業者との協議・支援、デジタル技術の活用、地域公共交通計画の策定や、広域幹線道路の整備とBRT(バス・ラピッド・トランジット)の導入の要望活動、バスターミナルを併設した道の駅の設置の推進、高速鉄道東京8号線の松伏新駅を想定した町の核づくりなどを挙げています。

※ 本町の地域及び公共交通の現状・問題の要点を整理する際に参考とした資料等

- ・国勢調査(2020年(令和2年))
- ・国立社会保障・人口問題研究所
- ・松伏町第6次総合振興計画
- ・国土数値情報
- ・大規模小売店舗名簿(埼玉県)
- ・路線バス事業者資料
- ・埼玉県乗用自動車協会資料
- ・病院利用者データ(埼玉筑波病院、埼玉あすか松伏病院、越谷市立病院)
- ・埼玉県警察資料
- ・松伏町の公共交通についての調査(町民へのアンケート)結果(2024年(令和6年))
- ・路線バス利用客へのアンケート結果(2024年(令和6年))
- ・町民などとの意見交換会及び公共交通事業者へのヒアリング結果(2024年(令和6年))

2. 今後に向けた課題・着眼点

本町の地域及び公共交通の現状・問題の要点を踏まえ、本町における公共交通の今後に向けた課題・着眼点と考えられる事項を、以下に示します。

(1) 厳しい運営状況の中、将来にわたり、外出手段を確保・持続していくことが必要。

本町では、人口減少、少子高齢化が進んでおり、高齢者などの外出手段の確保がますます重要となります。現状で、人口の多くが路線バスの利用圏域でカバーされていますが、まだカバーしきれていない箇所が残っています。

一方、公共交通事業者は、全国的に乗務員不足・高齢化が深刻化しています。

人口減少はさらに進む見通しであり、公共交通事業者が厳しい運営状況にある中で、本町としては、将来にわたって、外出手段を確保・持続していくことが必要となります。

また、既存の公共交通を維持していくためには、定期利用者などを確保していくことも必要となります。

(2) 外出パターンに応じた利便性を確保・充実していくことが必要。

町民の日々の暮らしにおいて、町内の外出、越谷市・都心方面などの町外への外出があります。また、町外から本町へ通学している生徒もいます。

細部についての要望はあるものの、日常的に公共交通を利用する人には概ね便利に使われているものと見受けられます。

今後、関係者などとの調整や工夫を行いながら、外出パターンに応じた利便性を確保・充実し、より多くの人が利用できるようにしていくことが必要と考えられます。

また、町民のなかでも特に高齢者や子どもなどが利用しやすい環境をつくっていくことも必要と考えられます。

(3) まちの活気とにぎわいに貢献していくことが必要。

本町では、活気とにぎわいのあるまちづくりを進めているところです。その中で公共交通は、活発な外出や、まちなかの人の往来を通して、次世代へのまちづくりに貢献していくことが必要と考えられます。

一方、現状では、町民の多くがクルマ中心の外出スタイルとなっており、鉄道と乗り継ぐ場合にだけ路線バスを利用している人も多いため、将来に向けて、利用できる人が利用できるときに少しずつでも公共交通を利用するようにしていくことも必要と考えられます。

V

目指す姿・基本方針

本町の現状及び課題、将来に向けたまちづくりの方向性を踏まえ、以下を本町の地域公共交通が目指す姿及び基本方針とします。

松伏町第6次総合振興計画 将来像

みんなの笑顔未来へつなぐ 緑あふれるまち まつぶし

■ 松伏町の地域公共交通が目指す姿

みんなが笑顔で暮らす まつぶしの公共交通

人口減少、少子高齢化、それらに伴う利用客数の減少や乗務員不足の深刻化など、本町の公共交通を取り巻く環境は、今後ますます厳しくなっていくことが予想されます。

一方、本町においては、町民の外出スタイルはクルマ中心となっており、遠方への外出についてのみ路線バスを利用するなど、公共交通の利用頻度が少ないのが現状です。

しかし、年齢を重ねた将来、自分や家族がクルマを運転出来なくなったときの外出手段について心配事のある町民が多く、公共交通へのニーズは今後ますます高まっていくものと考えられます。

このような状況の中で、行政と公共交通事業者、他分野も含めた関係者及び町民などが連携しながら、本町の公共交通が将来にわたって持続するよう取り組むとともに、町民が笑顔で暮らすことをめざします。

■ 基本方針

【課題】 厳しい運営状況の中、将来にわたり、外出手段を確保・持続していくことが必要

基本方針 1

持続可能な公共交通

本町の公共交通が、将来にわたって持続的に運行し、日々の暮らしを支えていくことをめざします。そのため、地域の実情に応じて適宜見直しなどを行いながら、公共交通の持続的な運行、公共交通の担い手の確保、公共交通の定期利用者の確保に取り組んでいきます。

【課題】 外出パターンに応じた利便性を確保・充実していくことが必要

基本方針 2

みんなにやさしい公共交通

高齢者をはじめ町内各地域で暮らす町民、本町を訪れる人にとって、日々の外出で利用しやすい公共交通をめざします。そのため、種々の工夫による方策を検討し、利用環境や案内の充実、利用しやすい仕組みづくりに取り組むとともに、地域の輸送資源の活用も検討し、外出手段の確保に取り組んでいきます。

【課題】 まちの活気とにぎわいに貢献していくことが必要

基本方針 3

活気とにぎわいのあるまちづくりに貢献する公共交通

将来に向け、本町と町外の行き来を便利にする公共交通や拠点を充実し、活気とにぎわいのあるまちづくりに貢献することをめざします。また、現在は、クルマ中心の外出スタイルが定着し、町内の公共交通をほとんど利用していない町民も多い状況ですが、利用できる人が利用できるときに少しずつでも公共交通を利用するよう、地域の公共交通を地域で守り育てる意識の醸成に取り組んでいきます。

VI

今後の取り組み（事業）

1. 本計画における取り組み（事業）の体系

本町の公共交通は、「目指す姿」の実現に向けた3つの基本方針をもとに取り組んでいきます。基本方針及び取り組み（事業）は以下のとおりであり、計画期間において順次進めていきます。

基本方針
1

持続可能な公共交通

取り組み
1-1

公共交通の持続的な運行

取り組み
1-2

公共交通の担い手の確保

取り組み
1-3

公共交通の定期利用者の確保

基本方針
2

みんなにやさしい公共交通

取り組み
2-1

利用に関する広報と案内の充実

取り組み
2-2

利用環境等の充実

取り組み
2-3

利用しやすい仕組みづくり

取り組み
2-4

地域の輸送資源の活用による外出手段の確保

基本方針
3

活気とにぎわいのあるまちづくりに貢献する公共交通

取り組み
3-1

外出手段の充実

取り組み
3-2

地域の公共交通を地域で守り育てる意識の醸成

取り組み
3-3

活発な外出等の支援

2. 町や関係者などの役割

本計画を進めるにあたり、町や関係者などが果たすべきそれぞれの役割を、以下に整理します。

	主な役割	参照法令など
町	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の実情に応じた公共交通のあり方について、自らが中心となって関係者と連携し、協議・調整を行いながら、主体的に事業に取り組む。 ● 地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に積極的に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通法第4条第3項 ・国が定める基本方針八の1(3)
公共交通事業者 など	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。 ● 従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通法第4条第4項 ・国が定める基本方針八の1(4)
町民、 公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国が定める基本方針八の1(5)
県	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な観点から、地域公共交通の活性化等の取組に主体的・主導的に取り組むことが重要。 ● 国と連携しつつ、市町村等を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化等を推進するための検討等の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等についても積極的に講ずる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通法第4条第2項 ・国が定める基本方針八の1(2)
国	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の関係者が一体となって行う公共交通の確保維持・活性化に向けて、必要な財政的支援、人材育成及び情報提供、技術開発の推進、安全の確保、関係者相互間の連携と協働の促進などに努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通法第4条第1項 ・国が定める基本方針八の1(1)

3. 主な取り組み（事業）の内容

本計画の3つの基本方針に基づいた取り組み(事業)の主な内容を以下に示します。

計画期間(5年間)における、各取り組み(事業)の具体的な実施内容及び実施方法については、行政や公共交通事業者などの関係者が意見交換や調整を行いながら検討し、取り組む内容によっては必要に応じて試行などを行ったうえで本格的な導入を検討します。

基本方針
1

持続可能な公共交通

取り組み
1-1

公共交通の持続的な運行

人口減少、少子高齢化が進む中、本町の公共交通は、将来にわたり日々の暮らしを支えていくことをめざします。そのため、公共交通事業者と町などの関係者が連携しながら、本町の路線バス及びタクシーを持続的に運行します。

■ 主な内容

(公共交通関係者の定期的な意見交換)

公共交通事業者と町などの関係者が、定期的な会合の場を設け、公共交通の運営状況や利用状況などについて情報共有するとともに、公共交通の持続的な運行や連携した取り組みについて意見交換します。

(持続的な運行のための定期的な見直し)

利用状況などに応じたダイヤやルートなどの運行方法について、路線バス事業者において定期的な見直しを行いながら、公共交通を持続的に運行します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	—	△ (積極的な利用)

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

本町内を運行する公共交通事業者は、利用客が減少傾向にあることに加え、全国的な乗務員不足の深刻化によりきわめて厳しい運営状況にあり、このことが要因で現在の運行を継続できなくなるおそれがあります。そのため、町と公共交通事業者が連携しながら公共交通の担い手の確保に取り組んでいきます。

■ 主な内容

(公共交通の担い手の確保に向けたイベントの開催)

これまで行ってきた公共交通事業者による求人活動などの取り組みを継続して行います。
また、町と公共交通事業者が連携し、「公共交通担い手確保フェア」などの就活イベントを開催します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (イベント関係者)	—

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

路線バス及びタクシーの利用客の安定的な確保をめざし、固定客となりえる定期利用者などの確保を目的としたPR活動について、町などの関係者と公共交通事業者が連携しながら取り組んでいきます。

■ 主な内容

（町のイベントや学校などでのPR活動）

町の各種イベントや、町内の中学校での進路説明会、高等学校の学校説明会及び企業団体などへ出向き、町と公共交通事業者が連携して、バス定期券・回数券及びタクシーの利用促進PR活動を行います。

（学校との定期的な意見交換）

町と公共交通事業者が連携し、通学時の路線バスの運行方法やタクシーの利用などについて、町内の高等学校（生徒・教職員など）と定期的な意見交換を行います。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (学校、企業団体など)	△ (積極的な参加)

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

現状では、町内の路線バスをほとんど利用していない人が多く、また、利用する場合も決まった路線だけを利用する人が多い状況です。今後、これまで利用していなかった人や、路線バスの利用に慣れていない高齢者や子どもなどに、路線バスの運行情報や乗り継ぎ方法をわかりやすく伝え、安心して利用できるよう、利用に関する広報と案内の充実に取り組んでいきます。

■ 主な内容

（路線バスの運行情報の提供・更新）

これまで行ってきた路線バス事業者による運行情報の提供を継続し、わかりやすい案内について適宜検討するとともに、運行方法の見直しや更新などがある場合には、わかりやすい情報発信を行います。

（マイ時刻表の配布）

これまで町内の路線バスをあまり利用していなかった高齢者や子どもなどにも、身近な路線バスの運行情報をわかりやすく伝えるため、町が路線バス事業者と連携し、簡易なマイ時刻表などを作成し、希望者に配布します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	—	△ (積極的な情報収集)

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

町内外へ公共交通を利用して外出しやすくするため、自転車と路線バスの乗り継ぎがしやすくなるよう工夫します。また、今後も高齢化が進むことを考慮し、車両のユニバーサルデザイン・バリアフリー化や、公共交通と施設が連携した待合環境の充実、待合場所におけるわかりやすい案内表示の充実について、方策を検討しながら取り組んでいきます。

■ 主な内容

（サイクル&バスライド¹利用環境の拡充及び積極的PR活動）

自転車と路線バスの乗り継ぎ利用をしやすくするため、現在町内の一部に設置している「まつぶしサイクル&バスライド」駐輪場の拡充を検討するとともに、多くの人に利用していただけるよう積極的なPR活動を行います。

（車両のバリアフリー化）

「松伏町ノンステップバス導入促進事業費補助金」などを活用し、路線バス事業者において路線バスのバリアフリー化に取り組めます。

（バス待合環境の充実）

埼玉県では、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、官民が連携して出歩きやすいまちづくりに取り組んでいます。本町もこの取り組みに参加し、路線バスを利用する人がバス停の近くで気軽に待つことができる「バスまちスポット²」や、バス停まで歩くときに休憩できる「まち愛スポット³」施設について、町が路線バス事業者と協力して町内の施設などに呼びかけを行い、登録を進めることで、バス待合環境の充実に取り組めます。

（わかりやすい案内表示の充実）

複数のバス路線が発着するバス停を中心に、行き先などのわかりやすい案内表示の充実について、町が路線バス事業者と調整しながら取り組めます。

（タクシーの待機スペース・待機車両の確保の検討）

町民がタクシーを利用しやすくなるよう、町内の各施設などにタクシーの待機スペースを確保するとともに、曜日・時間帯などによって待機車両を確保するなどの方策について、町とタクシー事業者が検討します。

-
- ¹ サイクル&バスライド： バス交通の利便性向上や利用促進を図るため、バス停付近にバス利用者が利用できる自転車駐輪場を設置する取り組み。
 - ² バスまちスポット： バス停の近くで、バスを気軽に待つことができる施設(概ね 50m 圏内)。バス時刻表の掲示や配布をするなど、バスを待つ利用者を歓迎し、施設を待ち合いスペースとして活用。
 - ³ まち愛スポット： バス停まで歩くときに休憩できる施設(概ね 500m 圏内)。利用者が休憩できるベンチや椅子を提供。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (店舗・施設の関係者)	△ (積極的な利用)

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

町民が、町内外へ可能な限り公共交通を利用して出かけられるようにするため、また、町民をはじめ町外から訪れる人が、本町の公共交通を便利に使えるようにするため、スマートフォンアプリの活用やキャッシュレス化などの方策について、社会の動向や人々の嗜好の状況もみながら取り組んでいきます。また、町内の店舗などと公共交通が連携した仕組みについて検討します。

■ 主な内容

(タクシー予約・配車アプリによるサービスの提供)

タクシー事業者が、タクシーの予約・配車アプリによるサービスの提供について継続的に取り組みます。

(路線バスのキャッシュレス化の検討)

路線バス事業者が、料金のキャッシュレス決済の導入や更新などについて、継続的に検討します。

(連携による割引・特典の仕組みの検討)

町内の店舗などと公共交通が共同した割引や特典、複数の公共交通が連携した料金設定など、公共交通を利用する外出の動機づけとなる仕組みについて、町と公共交通事業者が、店舗などの関係者と調整しながら検討します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (店舗・施設の関係者)	—

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

公共交通の利用客が減少傾向であること、また、乗務員不足などにより、公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にあるなか、町内各地域の外出手段を効率的に確保するため、公共交通だけでなく、地域の輸送資源を活かした方策について検討し取り組んでいきます。

■ 主な内容

(多様な外出サービスの方策に関する調査・検討)

町内の輸送資源として、企業や病院などが運営している送迎車への町民の混乗、空き時間の活用を検討するため、町が現状について調査を行います。

また、他地域で行われている「地域の支え合いによる外出サービス⁴」の仕組みについて、町が情報収集を行うとともに、町内における適用可能性について検討します。

近年、他地域で取り組みがみられるライドシェア⁵などについては、路線バス及びタクシーでカバーしきれない場合の補完的な方策として、今後も情報収集を行うとともに、町が公共交通事業者と意見交換しながら、本町への適用可能性について検討します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (送迎車などの運営者)	△

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

⁴ 地域の支え合いによる外出サービス： 従来のように公共交通事業者や自治体が運行する公共交通だけに拠るのではなく、地域の住民や NPO などが主体となって住民の外出手段を確保する、いわゆる「共助」に支えられた地域交通のサービス。

⁵ ライドシェア： スマートフォンアプリなどでのマッチングにより、一般ドライバーが自家用車で利用客を運送するサービス。日本では、2024 年(令和6)年3月に国土交通省が地域交通の担い手・移動の足の不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業(日本版ライドシェア)を創設。

本町では、活気とにぎわいのあるまちづくりを進めています。公共交通は、このまちづくりの中で、公共交通の利用と歩くことを中心とした人々の往来や回遊を通して、まちのにぎわいに貢献していきます。そのため、次世代につなぐ公共交通の整備に向けて取り組んでいきます。

■ 主な内容

（高速鉄道東京8号線⁶の誘致に向けた活動）

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会及び関係団体と協議しながら、高速鉄道東京8号線の誘致に向けた関係機関への要望活動などを行います。

（BRT⁷の整備に向けた取り組み）

BRT⁷（バス・ラピッド・トランジット）の整備に向けた取り組みを進めます。

（公共交通の拠点づくりに向けた取り組み）

（都）東埼玉道路の開通に伴い、町民の期待の高い公共交通の拠点として、事業採算性などを踏まえたバスターミナルを併設した道の駅の設置を推進します。

（町内における新たなモビリティの検討）

町内の回遊のための交通手段として、シェアサイクル、電動キックボード、小型電気自動車（EV）、グリーンスローモビリティ⁸など、新たなモビリティの先進事例について、町が継続して情報収集を行うとともに、本町への適用可能性について検討します。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	△	△ (交通インフラ整備関係)	—

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

- ⁶ 高速鉄道東京8号線：東京都内の豊洲から千葉県野田市までの延伸について、2016年(平成28年)4月の交通政策審議会の答申において、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に位置付けられ、豊洲～住吉間は、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」、押上～野田市間は、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実」に資するプロジェクト」とされた。
- ⁷ BRT(バス・ラピッド・トランジット)：バス高速輸送システム。走行空間(専用道路など)、車両、運行管理などに様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。
- ⁸ グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる、電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

本町では、クルマ中心の外出スタイルが定着しており、公共交通を利用できる状況でも、クルマ（自分で運転、送迎・同乗など）を利用する町民が多いのが現状です。公共交通の利用と歩くことを中心とした外出により、活気とにぎわいのあるまちづくりに貢献するため、利用できる人が利用できるときに、少しずつでも公共交通を利用するように意識の変容を促すとともに、地域の公共交通を地域で守り育てる意識の醸成をめざす取り組み(モビリティ・マネジメント⁹)を行います。

■ 主な内容

(公共交通に関するPR活動)

町の広報媒体及びイベントなどにおいて、利用できるときには可能な限り公共交通を利用することを町民などに呼びかけるPR活動を、町が公共交通事業者と連携して行います。

(公共交通の利用方法などを学ぶ機会の提供・体験型イベントの実施)

町が公共交通事業者と連携し、主に高齢者を対象として、路線バスの経路や乗り換え案内の検索方法、タクシー配車アプリの利用方法を学ぶ機会を設けます。また、主に子どもを対象として、路線バスの乗り方教室などの体験型イベントを行います。

(公共交通について考える機会の提供)

地域の公共交通を地域で守り育てる意識の醸成を目的として、町民や高校生などとの意見交換会を、町が公共交通事業者と連携して適宜設けます。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	△ (学校・地域の団体など)	○ (積極的な参加)

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

⁹ モビリティ・マネジメント： 地域や都市を、「過度にクルマに頼る状態」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。コミュニケーション施策を中心として、知る機会、考える機会、体験する機会を提供し、意識や行動が自発的に変容し定着するようにしていく。

人々の往来や回遊を通して、まちのにぎわいに貢献するため、公共交通を利用した活発な外出が増えるような方策を検討し、取り組んでいきます。また、公共交通の利用が難しい人などについては、福祉による支援の方策を検討します。

■ 主な内容

（高齢者タクシー・バス利用券の仕組みの検討）

現在、町で実施している「高齢者タクシー・バス利用券」について、より多くの外出機会に利用していただける仕組みとなるよう、町が公共交通事業者と連携して検討します。

（運転免許返納を考える人へのサポート方策の検討）

高齢者が運転免許の返納を検討する際のサポートを目的として、運転免許を返納する前から公共交通を「利用できる」ように支援する方策などについて、町が関係者と連携して検討します。

（移動スーパー及び買い物代行サービスなどの検討）

公共交通の利用が難しい人などを支援するため、買い物支援と地域の見守り活動推進に関する協定に基づく移動スーパーへの協力や、福祉の買い物代行サービスなどの方策を、町が関係者と連携して検討します。

（福祉による支援などに関する調査・研究）

一人での外出や歩くことが難しい人を支援するため、個別送迎サービスやヘルパーの同行などによる外出支援の方策について、町が関係者と連携して調査・研究を進めます。

■ 取り組みの主体

町	公共交通事業者	関係機関・団体	町民・利用客
○	○	○ (福祉関係者、警察、サービス事業者など)	—

(○：取り組み主体 △：連携・協力)

VII

今後の進め方

本町の公共交通が「目指す姿」の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取り組みを進めていきます。また、「目指す姿」が実現できているかを確認するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

■ 計画の達成状況の検証

計画を進めるにあたっては、PDCA (Plan・Do・Check・Action) のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。目指す姿を実現するための取り組み(事業)の詳細を計画立案・調整、実行し、各年度及び最終年度に、取り組み(事業)についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行い、「松伏町地域公共交通活性化協議会」で報告します。得られた結果のほか、今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識、行動や生活様式の変容などによっては、計画内容の更新、見直しなどを行います。



Plan : 計画・調整など
 Do : 取り組みの実行
 Check : 進捗状況の確認、評価・検証
 Action : 見直し・改善

(取り組みの進め方)

	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)
	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1
Plan (計画・調整等)	次年度の計画・調整				
Do (取り組みの実行)	取り組みの実行				
Check (進捗状況の確認、評価・検証)		前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認	前年度の確認 全体の評価・検証
Action (更新・見直し等)		更新・見直し等	更新・見直し等	更新・見直し等	更新・見直し等

* 前年度の取り組み状況の確認、全体の評価・検証の結果は、松伏町地域公共交通活性化協議会で報告。
 (毎年の情報入手が可能な指標については、毎年、評価・検証を実施)

■ 評価指標と目標値

本計画が「目指す姿」の実現に向けた3つの基本方針に基づく取り組み(事業)について、達成状況を確認するための評価指標と目標値を以下のように設定します。なお現状値については、2024年度(令和6年度)の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに設定しました。計画期間中に社会経済情勢に大きな変化があった場合には目標値の見直しを行います。

基本方針
1

持続可能な公共交通

●達成イメージ： 本町の公共交通が、多くの人に利用され持続的に運行している。

指標	現状値 2023 年度 (令和 5 年度)	目標値 2029 年度 (令和 11 年度)	説明
町内路線バスの 路線数	17 路線	17 路線	上位計画「松伏町第6次総合振興計画」における目標に即し、町内路線バスの路線数を維持することを目標とする。
町内の公共交通 の年間輸送人員	(路線バス)344 万人 (タクシー)29 万人	(路線バス)344 万人 (タクシー)29 万人	各公共交通事業者資料による、町内の公共交通の年間輸送人員について、維持することを目標とする。
公共交通による 徒歩圏人口カバ ー率	78.7% (松伏町立地適正化計 画より)	78.7%	関連計画「松伏町立地適正化計画」における目標に即し、公共交通による徒歩圏人口カバー率(路線バス等の維持と居住の誘導により、バス停 300m 圏の人口)を維持することを目標とする。
町と公共交通事 業者が連携した 求人活動などの 年間取組件数	1件	1 件以上	町と公共交通事業者が連携し、求人活動などの年間取組件数について、現状以上の実施を目標とする。

●達成イメージ： 本町の公共交通が、さらに使いやすくなっている。

指標	現状値 2023年度 (令和5年度)	目標値 2029年度 (令和11年度)	説明
デジタル技術を活用した公共交通の利便性向上に関する取組件数	なし	1件	上位計画「松伏町第6次総合振興計画」における目標(計画期間の件数)に即し、取り組みを実施することを目標とする。
町民の公共交通に対する満足度	25%※	35%	本計画の基礎調査における、公共交通に対する「満足」・「やや満足」の回答割合について、現状値から10%増を目標とする。 ※「満足していない」ほうに、「(乗らないので)わからない」の回答を含む
「まつぶしサイクル&バスライド」駐輪場の設置箇所数	8箇所	10箇所	公共交通を利用して外出しやすくするため、「まつぶしサイクル&バスライド」駐輪場の拡充を目標とする。
「バスまちスポット」及び「まち愛スポット」の登録施設数	なし	5施設	公共交通を利用して外出しやすくするため、「バスまちスポット」及び「まち愛スポット」の登録を目標とする。

※2024年度(令和6年度)現状値

●達成イメージ： 多くの人々が、本町の公共交通を使って活発に外出している。

指標	現状値 2023年度 (令和5年度)	目標値 2029年度 (令和11年度)	説明
意識の醸成(モビリティ・マネジメント)に関する取組件数	なし	3件	モビリティ・マネジメントに関する取組を実施することを目標とする。
町内の公共交通を利用する町民の割合	(路線バス)59%※ (タクシー)18%※	(路線バス)69% (タクシー)28%	本計画の基礎調査における、町内の公共交通の利用頻度に対する「年数日以上利用する」回答割合について、現状値から10%増を目標とする。

※2024年度(令和6年度)現状値

■ 進捗管理

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証は「松伏町地域公共交通活性化協議会」において行います。

■ 今後の取り組み(事業)のスケジュール

各取り組み(事業)の実施体制などについては、2025年度(令和7年度)以降の5年間で、具体的な実施内容及び実施方法について検討し、関係者と調整しながら取り組み(事業)を進めます。必要に応じて試行などを行い、状況によっては計画の見直しも適宜行います。取り組み(事業)の進捗状況や、指標とした数値のうち、経過を把握可能なものについては毎年確認を行い、最終的な目標の達成状況を2029年度(令和11年度)に検証します。

取り組み（事業） （主な内容）		計画期間（年度）						
		2025 （令和7）	2026 （令和8）	2027 （令和9）	2028 （令和10）	2029 （令和11）		
1. 持続可能な公共交通								
1-1	公共交通の持続的な運行	公共交通関係者の定期的な意見交換	実施					
		持続的な運行のための定期的な見直し	実施					
1-2	公共交通の担い手の確保	公共交通の担い手の確保に向けたイベントの開催	実施					
1-3	公共交通の定期利用者の確保	町のイベントや学校などでのPR活動	調整・実施					
		学校との定期的な意見交換	調整・実施					
2. みんなにやさしい公共交通								
2-1	利用に関する広報と案内の充実	路線バスの運行情報の提供・更新	実施・更新					
		マイ時刻表の配布	検討	実施				
2-2	利用環境等の充実	サイクル＆バスライド利用環境の拡充及び積極的PR活動	実施・拡充					
		車両のバリアフリー化	実施・更新					
		バス待合環境の充実	調整	実施・更新				
		わかりやすい案内表示の充実	調整	実施・更新				
		タクシーの待機スペース・待機車両の確保の検討	調査	調整・試行検討				
2-3	利用しやすい仕組みづくり	タクシー予約・配車アプリによるサービスの提供	実施・更新					
		路線バスのキャッシュレス化の検討	調査・検討					
		連携による割引・特典の仕組みの検討	調査・調整・試行検討					
2-4	地域の輸送資源の活用による外出手段の確保	多様な外出サービスの方策に関する調査・検討	調査・調整・試行検討					
3. 活気とにぎわいのあるまちづくりに貢献する公共交通								
3-1	外出手段の充実	高速鉄道東京8号線の誘致に向けた活動	実施					
		BRTの整備に向けた取り組み	調査・研究					
		公共交通の拠点づくりに向けた取り組み	実施					
		町内における新たなモビリティの検討	調査・検討					
3-2	地域の公共交通を地域で守り育てる意識の醸成	公共交通に関するPR活動	調整・実施					
		公共交通の利用方法などを学ぶ機会の提供・体験型イベントの実施	調整・実施					
		公共交通について考える機会の提供	検討・調整	実施				
3-3	活発な外出等の支援	高齢者タクシー・バス利用券の仕組みの検討	検討・実施					
		運転免許返納を考える人へのサポート方策の検討	検討・調整	実施				
		移動スパー及び買い物代行サービスなどの検討	検討・調整・実施					
		福祉による支援などに関する調査・研究	検討・調整・実施					

（取り組みの検証）

- 取り組み（事業）の実施状況、把握可能な指標について、毎年チェックを行う。
- 最終年度に、全ての取り組み（事業）、全目標値の達成状況について、次期計画策定に向けた検証を行う。