

所沢市地域公共交通計画(素案)

令和 5 年 3 月

所 沢 市

— 目 次 —

1. 策定の背景と位置付け.....	1
1.1. 策定の背景.....	1
1.2. 計画の位置付け.....	2
1.3. 上位・関連計画等の整理.....	3
2. 所沢市の概況.....	8
2.1. 地勢・地理と土地利用.....	8
2.2. 社会状況・経済状況.....	10
3. 地域公共交通の状況と利用実態.....	17
3.1. 地域公共交通の状況.....	17
3.2. 地域公共交通の利用実態.....	24
4. 現状・問題のまとめと課題の設定.....	35
4.1. 現状・問題のまとめ.....	36
4.2. 課題の設定.....	37
5. 所沢市地域公共交通計画.....	38
5.1. 地域公共交通の将来像.....	38
5.2. 基本理念と基本方針.....	44
5.3. 地域公共交通の役割.....	46
5.4. 計画の区域.....	49
5.5. 計画の期間.....	49
5.6. 目標設定.....	49
5.7. 基本理念・基本方針と目標、施策の体系.....	50
5.8. 施策・事業主体・スケジュール.....	51
5.9. 評価指標.....	67
5.10. 計画達成の評価方法.....	71
6. その他.....	72
6.1. 用語説明.....	72
6.2. 所沢市地域公共交通計画の策定過程.....	74

1. 策定の背景と位置付け

1.1. 策定の背景

平成 29 年 1 月 30 日、本市の地域公共交通のあり方を検討する所沢市地域公共交通会議から、「地域公共交通の確保・維持は市民生活に欠かせない重要な要素になるものと予想され、今後は、真に市民生活に根付いた持続可能な地域公共交通の確立に向けた取組を行っていく必要がある」という答申が出されました。

また、令和 2 年 3 月に改定した「所沢市都市計画マスタープラン」では、市民の日常生活での行動範囲に着目し、生活を送る上での拠点となる主要な鉄道駅の「駅勢圏」の考え方を新たに取り入れ、それぞれの拠点駅への公共交通でのアクセスを高める「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造をめざしていくこととしています。

全国的な動きでは、地域が主体となり公共交通を持続していくことの必要性が高まるなかで、「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）が令和 2 年 11 月に改正され、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

これを受けて、本市における地域公共交通の持続可能なサービスの提供を確保し、人を中心にしたまちづくりを実現するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「所沢市地域公共交通計画」を策定しました。

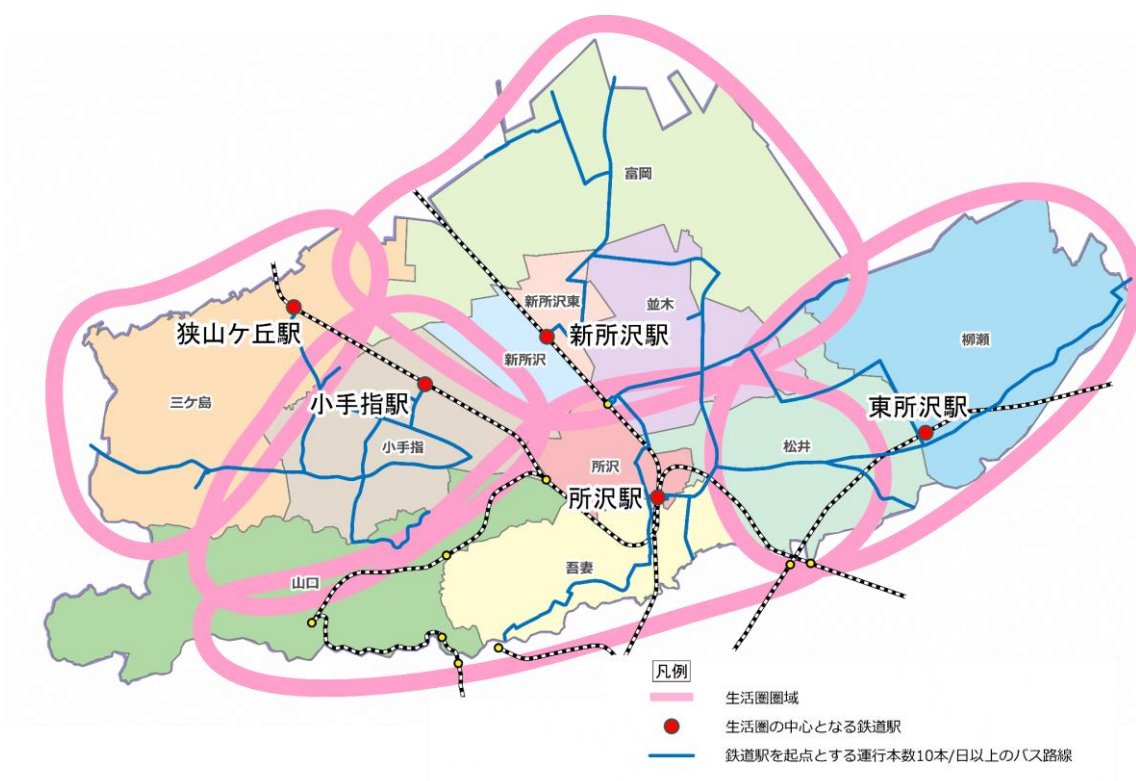


図 1-1 生活圏別の地区区分（所沢市都市計画マスタープラン）

1.2. 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「所沢市総合計画」、「所沢市都市計画マスタープラン」に即し、街づくりの両輪として「所沢市立地適正化計画（策定中）」と連携しながら、持続可能な公共交通網の構築と公共交通サービスの提供をめざします。

また、「所沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「所沢市マチごとエコタウン推進計画」、「所沢市産業振興ビジョン」、「所沢市地域福祉計画」、「所沢市交通安全計画」などの関連計画とも整合を図ります。

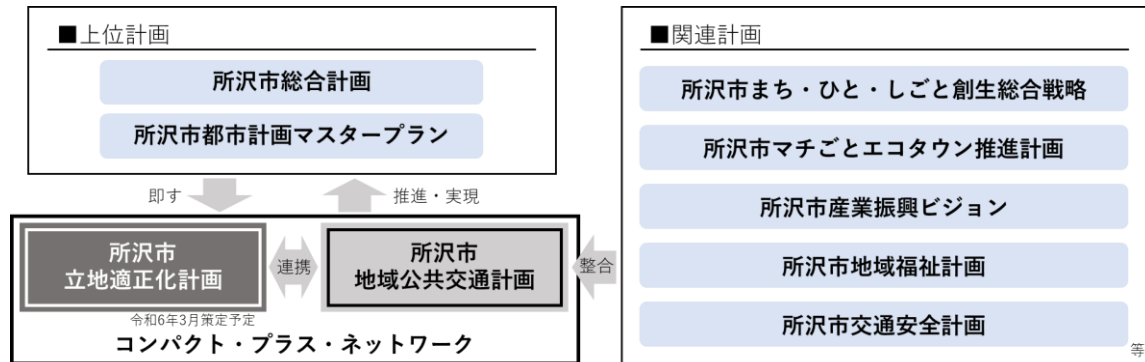


図 1-2 地域公共交通計画と上位計画・関連計画の関係

地域の公共交通が充実し、維持されることは、都市計画マスタープランに掲げる5つの「街づくりの基本的な考え方」をはじめ、関連する各分野の計画やビジョンを実現する上での土台となります。

本計画を推進することにより、所沢市総合計画の5つの「リーディングプロジェクト」が一層前進し、所沢市での生活がより充実したものになります。

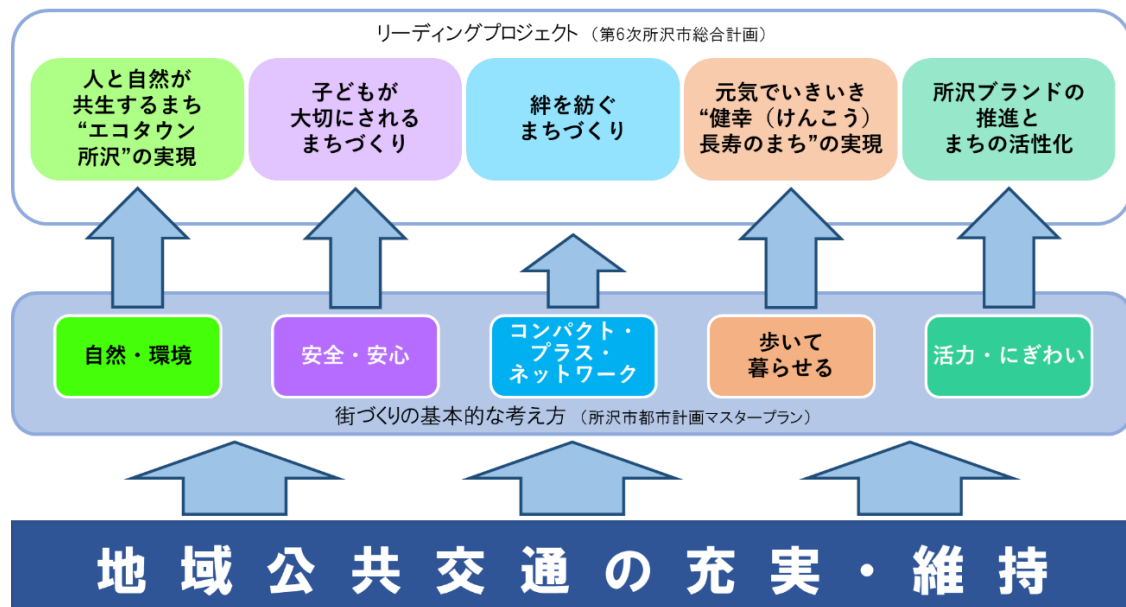


図 1-3 地域公共交通と本市の街づくりの関係

1.3. 上位・関連計画等の整理

本計画を策定する上で反映すべき、上位計画・関連計画における各交通関連政策と本計画との関連性を下表のとおり整理しました。

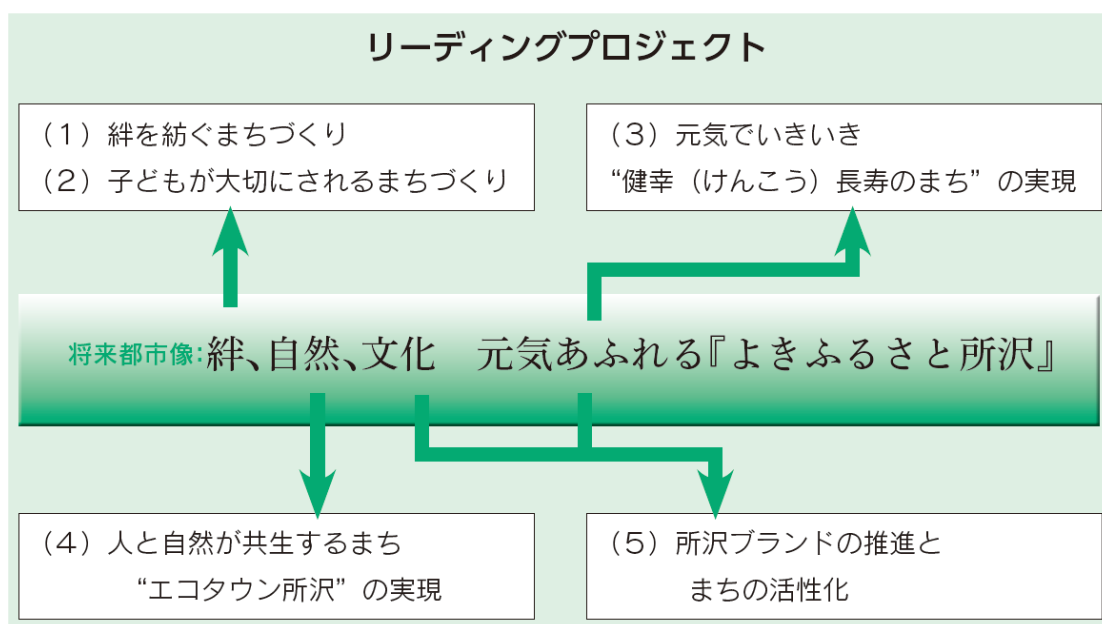
表 1-1 上位・関連計画一覧

策定主体	分類	計画名	策定年月	計画期間
所沢市	上位計画	第6次所沢市総合計画	基本構想： 平成31(2019)年3月 前期基本計画： 平成31(2019)年3月	基本構想： 令和元(2019)年度～ 令和10(2028)年度 前期基本計画： 令和元(2019)年～ 令和6(2024)年
	上位計画	所沢市都市計画マスタープラン	令和2(2020)年3月	概ね 令和22(2040)年まで
	関連計画	第2期所沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和3(2021)年3月	令和3(2021)年度～ 令和7(2025)年度
	関連計画	所沢市マチごとエコタウン推進計画	平成31(2019)年3月	令和元(2019)年度～ 令和10(2028)年度
	関連計画	所沢市産業振興ビジョン	平成30(2018)年1月	平成30(2018)年度～ 令和9(2027)年度
	関連計画	第3次所沢市地域福祉計画	令和3(2021)年3月	令和3(2021)年度～ 令和8(2026)年度
	関連計画	第11次所沢市交通安全計画	令和4(2022)年1月	令和3(2021)年度～ 令和7(2025)年度
	関連計画	所沢市立地適正化計画	策定中	

(1) 第6次所沢市総合計画

第6次所沢市総合計画は、総合的かつ計画的な市政運営を図るために策定している本市の最上位計画です。

「絆、自然、文化 元気あふれる『よきふるさと所沢』」を将来都市像としており、前期基本計画の期間中に、市の組織を横断して特に優先的に進める取り組みを5つの「リーディングプロジェクト」として位置付けています。



【地域公共交通と関連が深いプロジェクト】

(3) 元気でいきいき “健幸（けんこう）長寿のまち”の実現

(4) 人と自然が共生するまち “エコタウン所沢”の実現

- ・ 自家用車に頼らず、公共交通と徒歩で暮らせる交通ネットワークの構築
- ・ 公共交通と関連施設のバリアフリーの推進
- ・ 地球にやさしい環境配慮型車両の導入・拡大

この計画には、各分野の施策が位置付けられており、交通分野については、交通政策の推進と公共交通の充実、鉄道輸送の利便性向上、駅の安全性・利便性の向上に対して以下に示す施策を挙げています。

表 1-2 第 6 次所沢市総合計画のまとめ

項目	施策内容	整合を図るべき事項
交通政策の推進と公共交通の充実	路線バス、ところバスの運行・更なる充実	公共交通の利用促進・利便性向上
	新たな交通手段の検討	新技術・新たな交通手段の導入
	車両の更新、交通結節点の整備	公共交通の利便性向上、結節点の整備
	バスロケーションシステム等の活用	公共交通の利用促進
	交通バリアフリーの推進	バリアフリー・ユニバーサルデザイン
鉄道輸送の利便性向上	都市高速鉄道 12 号線延伸の推進	鉄道の延伸
	西武鉄道及び JR 武蔵野線の輸送力充実	鉄道の輸送力向上
駅の安全性・利便性の向上	所沢駅ホームドア整備（令和 2 年度完了）	バリアフリー・ユニバーサルデザイン
	西所沢駅西口改札口開設	公共交通の利便性向上

公共交通から
捉えたポイント

- ◆ 市全体がめざす将来都市像を掲げるとともに、その達成に向けた交通政策の方向が示されています。
- ☛ 公共交通を充実することで、リーディングプロジェクト（3）“健幸長寿のまち”、（4）“エコタウン所沢”を実現していくことが必要です。

(2) 所沢市都市計画マスタープラン

所沢市都市計画マスタープランは、長期的な視点から街の将来像の実現に向けて街づくりを進めていくための、本市の都市計画における基本的な方針を示す計画です。

「自然と調和し安心して住み続けられる 持続可能で魅力的な街」を街の将来像として、鉄道駅を拠点とした「生活圏」での暮らしの質の向上をめざしているほか、道路・交通分野に関して、道路環境の整備、公共交通ネットワークの充実等の施策を挙げています。



図 1-4 都市構造図

表 1-3 所沢市都市計画マスタープランのまとめ

項目	施策内容	整合を図るべき事項
道路環境の整備	都市間を連結する幹線道路等、主要な道路の整備	広域交通ネットワーク
	道路の拡幅や交差点改良等、交通環境の整備	交通の円滑化
	スクールゾーン・ゾーン 30 等、生活道路の整備	交通安全
	騒音対策や日陰の創出等、環境に配慮した道路の整備	環境配慮
公共交通ネットワークの充実	新たな交通手段の導入検討を含めた、ネットワークの形成・充実	公共交通の利用促進、新技術・新たな交通手段の導入
	鉄道、バスの輸送力の充実、バリアフリーの推進等による利便性の向上	公共交通の利便性向上、バリアフリー・ユニバーサルデザイン

公共交通から
捉えたポイント

- ◆ 基本理念として「コンパクト・プラス・ネットワークの街づくり」を掲げています。
- ☛ 鉄道駅を拠点とした「生活圏」での暮らしの質の向上のため、目的地にアクセスできる公共交通ネットワークの確保・改善が必要です。

2. 所沢市の概況

2.1. 地勢・地理と土地利用

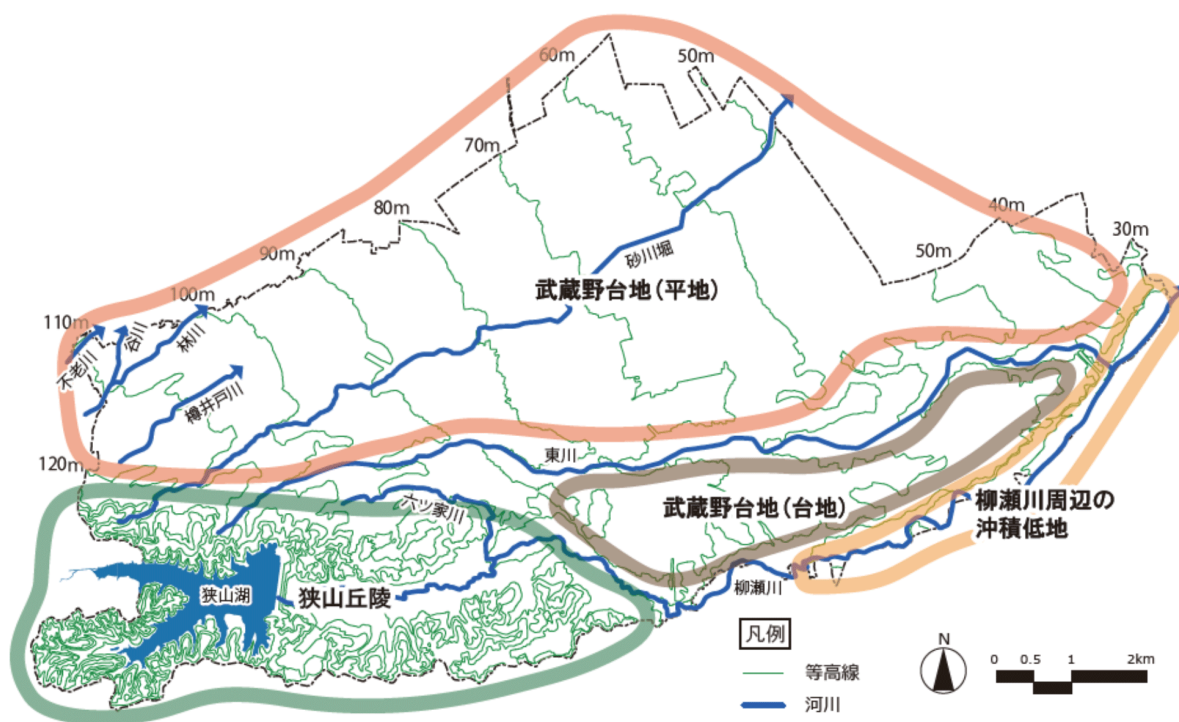
本市は昭和30年に三ヶ島村、柳瀬村と合併し、現在の市域となっています。都心から30km圏に位置し、南側は東京都多摩地域に接しており、首都圏有数のベッドタウンとして発展してきました。

狭山丘陵、武蔵野台地、柳瀬川周辺の沖積低地の3つの地形に区分されており、柳瀬川沿いは低地と段丘崖、東川や砂川堀沿いは浅い谷が形成されています。



資料：所沢市都市計画マスタープラン

図 2-1 所沢市の位置



資料：所沢市都市計画マスタープラン

図 2-2 所沢市の地勢

鉄道沿線は一部を除いて市街化区域に指定されており、それを取り巻くように市街化調整区域が指定されています。

用途地域が指定された地域のうち、住居系の用途が約 92%を占めており、主要な鉄道駅周辺に商業系の用途を指定しています。工業系の用途は、工業団地等の一部の地域に限定されています。

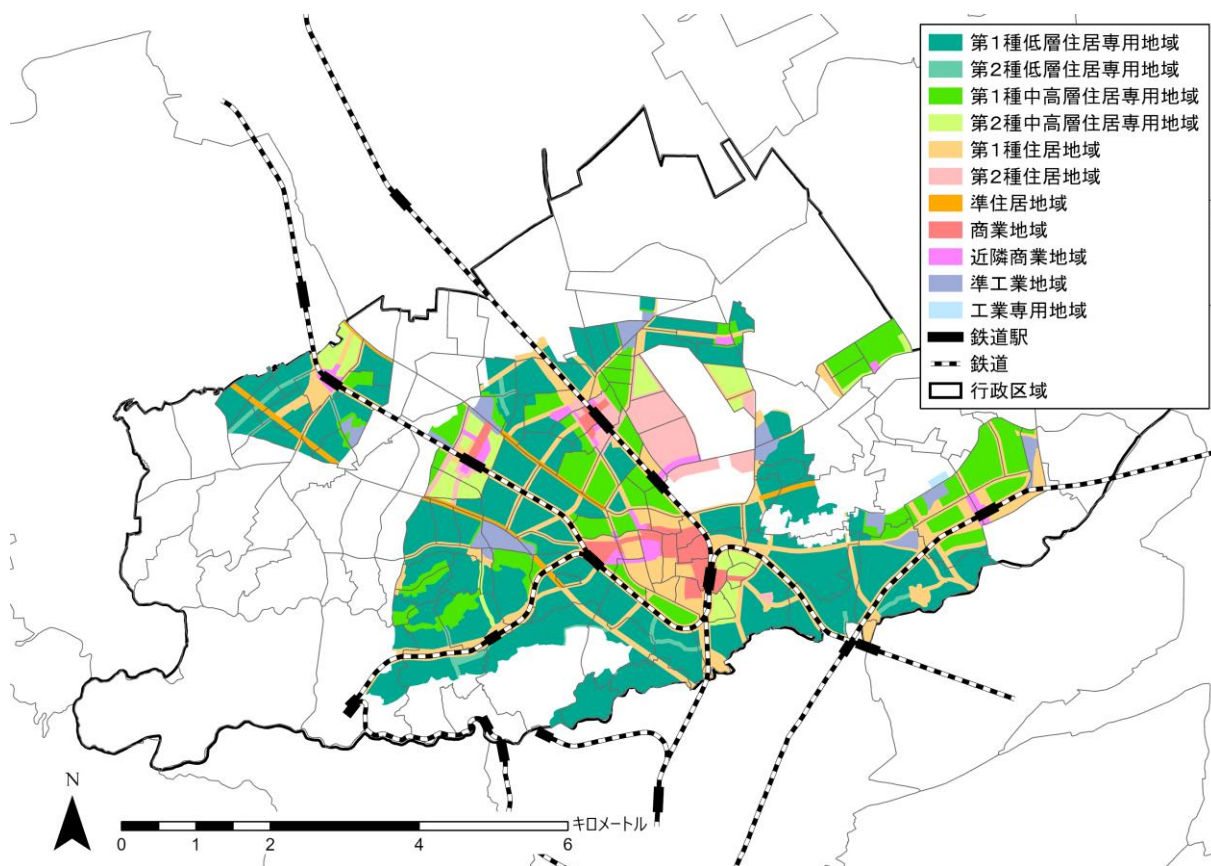


図 2-3 用途地域図（令和 4 年 10 月現在）

表 2-1 用途地域別面積割合表（令和 4 年 10 月現在）

令和4年10月		住居系用途							商業系用途		工業系用途	
	計	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業専用地域
面積 (h a)	2,800.5	1,262.0	35.6	387.0	124.2	582.7	129.6	45.7	54.4	85.0	91.0	3.3
割合 (%)	100.0	45.1	1.3	13.8	4.5	20.8	4.6	1.6	1.9	3.1	3.2	0.1
割合 (%)	100.0	91.7							5.0		3.3	

地勢・土地利用と公共交通から捉えたポイント

- ◆ 鉄道駅を中心に商業系の土地利用があり、それを取り囲むように住居系の土地利用が広がっています。
- 都市拠点である鉄道駅周辺にアクセスできる公共交通ネットワークの形成が必要です。

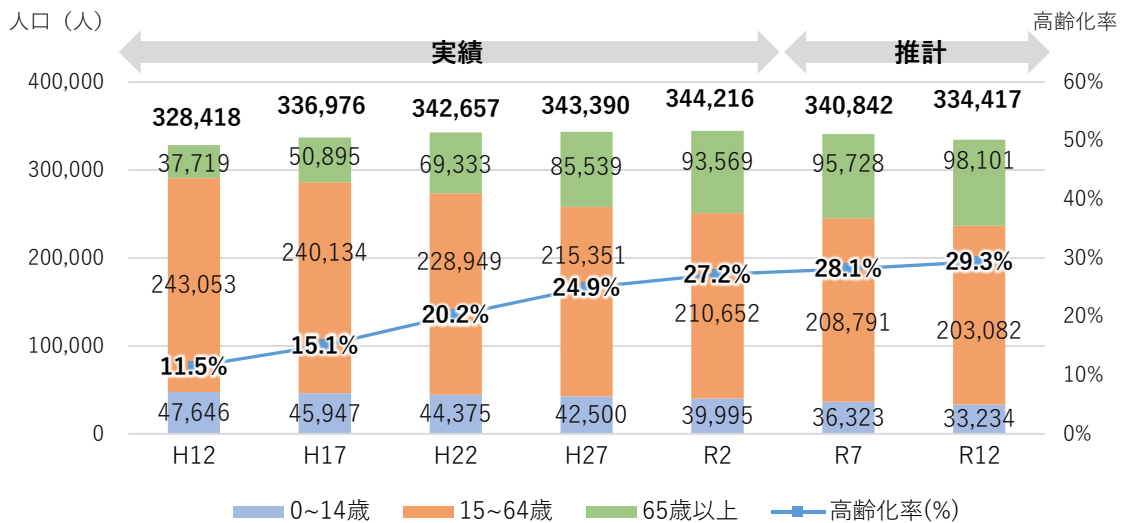
2.2. 社会状況・経済状況

(1) 市全体の人口と高齢化率の推移

本市の人口は令和2年に344,216人で、34万人を超えています。将来推計では、今後緩やかに減少することが予測されており、令和12年には33万人台の中盤となる見込みです。

高齢者人口は徐々に増加し、令和12年時点では10万人に迫ると推計されています。

高齢化率は、令和2年時点では27.2%ですが、令和12年に29.3%になると推計されています。



(各年12月末時点)

資料：所沢市住民基本台帳・所沢市総合計画人口推計

図 2-4 年齢3区分別の人口及び高齢化率の推移・将来推計

人口推移と高齢化率の推移と公共交通から捉えたポイント

- ◆ 今後、人口減少が進み、高齢化率の上昇が続きます。
- 利用者数を支える人口全体の規模が縮小する中、効率的な運行による公共交通の維持を検討していく必要があります。
- 高齢者も自由に出かけられる移動手段の確保が必要です。

(2) 主な生活利便施設の分布と既存公共交通

市内の生活利便施設*は、鉄道駅周辺に集積している傾向がみられます。病院や福祉施設は鉄道駅から遠い場所にも点在していますが、公共交通により鉄道駅に接続しています。

※生活利便施設

病院・診療所、福祉施設、銀行、郵便局、スーパーマーケットやコンビニエンスストアといった市民生活に必要な施設。

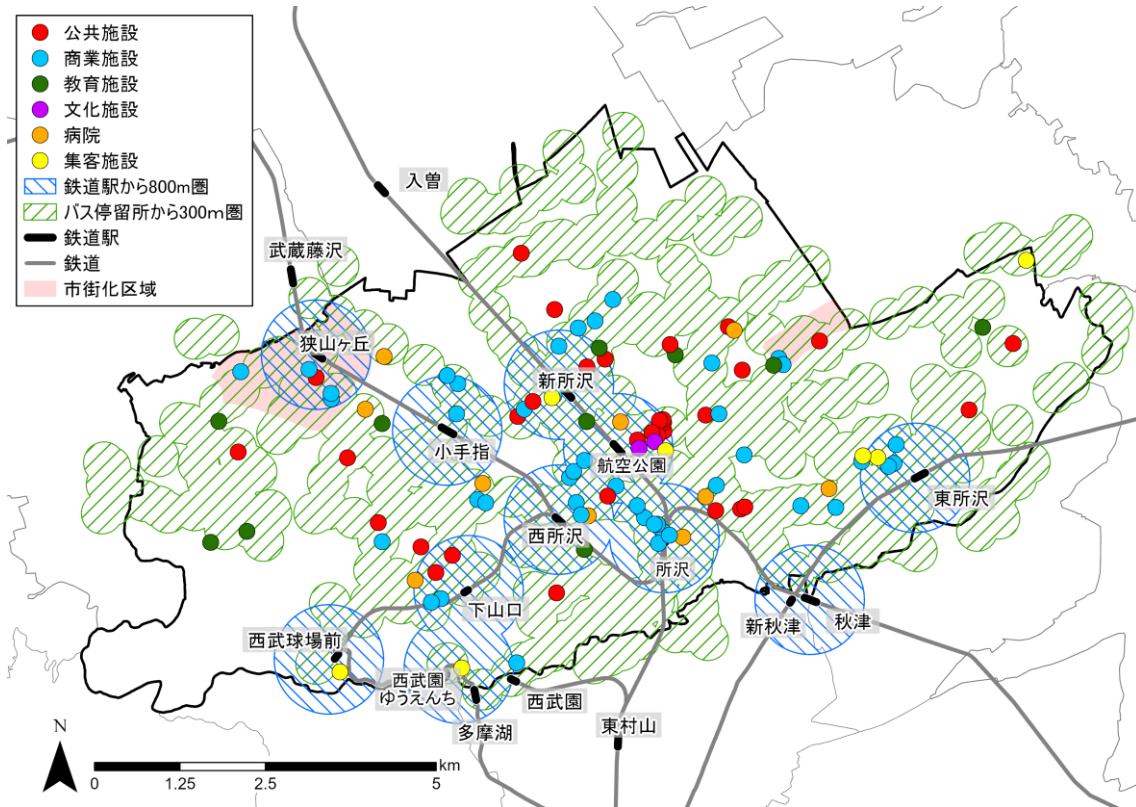


図 2-5 主な生活利便施設の分布と公共交通

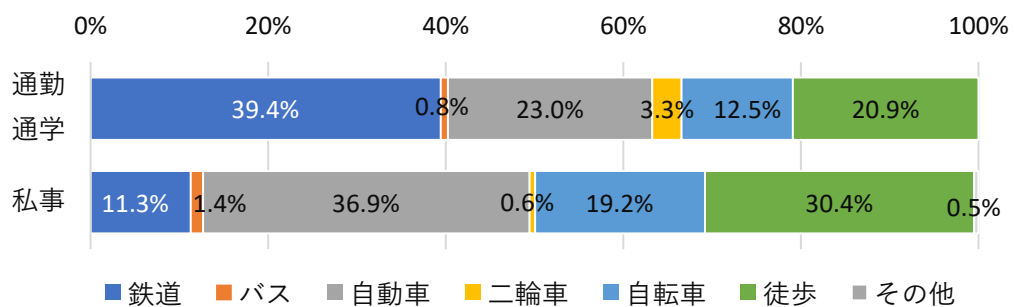
生活利便施設の
分布状況を視点
にしたポイント

- ◆ 主な生活利便施設は公共交通により鉄道駅と接続されており、ネットワーク化が図られています。
- ▣ 生活に必要な公共交通の維持と更なる利便性の向上が求められます。

(3) 市民の移動実態

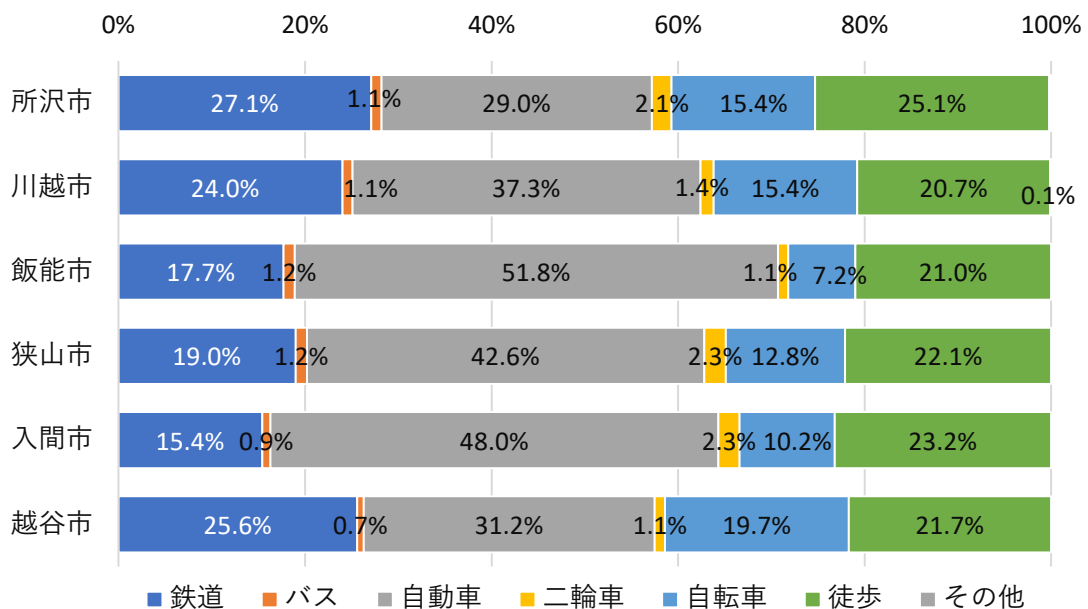
目的別の代表交通手段分担率は、通勤・通学では、鉄道が 39.4%を占めています。次いで、自動車が 23.0%、徒歩が 20.9%となっています。一方、私事においては、自動車が 36.9%を占めています。次いで、徒歩が 30.4%となっており、鉄道は 11.3%に留まっています。バス利用は双方の目的において 2%未満となっています。

本市と埼玉県内の他市の代表交通手段分担率を比較すると、鉄道、自転車、徒歩は、他市より分担率が高い一方で、自動車の分担率は低くなっています。バスの分担率は、他市と同様に 1%程度に留まっています。



注：目的種類「自宅－勤務」「自宅－通学」「自宅－私事」の発生集中トリップ数
資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

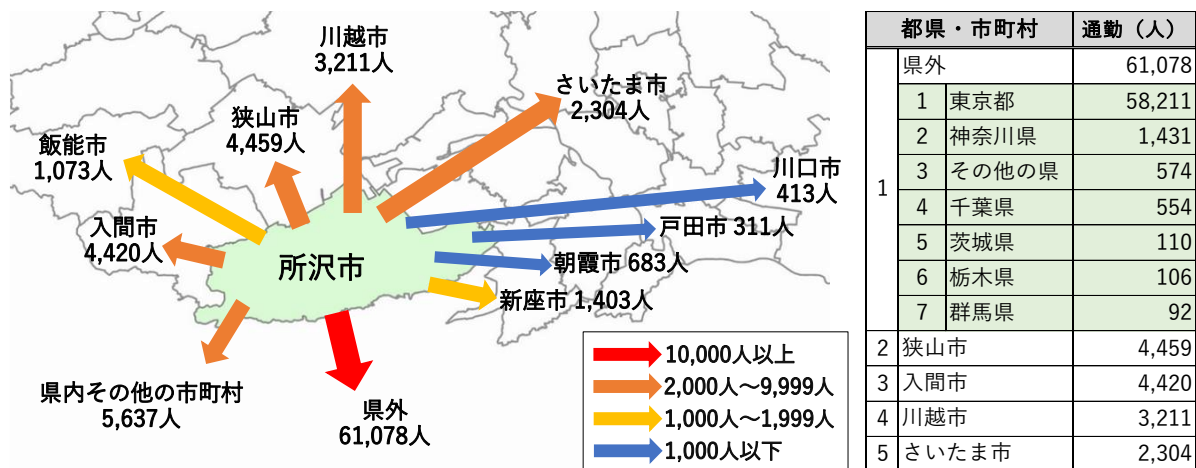
図 2-6 所沢市民の目的別代表交通手段分担率



注：目的種類「自宅－勤務」「自宅－通学」「自宅－私事」の発生集中トリップ数合計で比較
資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-7 本市及び県内他市の代表交通手段分担率

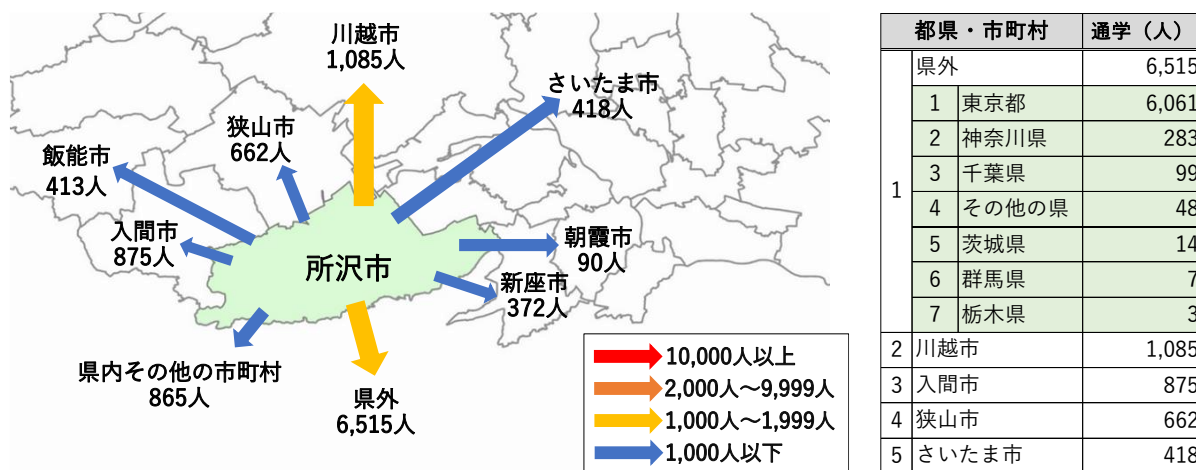
通勤者・通学者は県外との流出・流入が多くみられます。特に、東京都との通勤の移動は、流出 58,211 人・流入 13,414 人と最も多くなっています。県内においては、近隣の狭山市、川越市、入間市等との流出・流入がみられます。



参考：市内在住・市内へ通勤：62,997 人

資料：令和 3 年版所沢市統計書

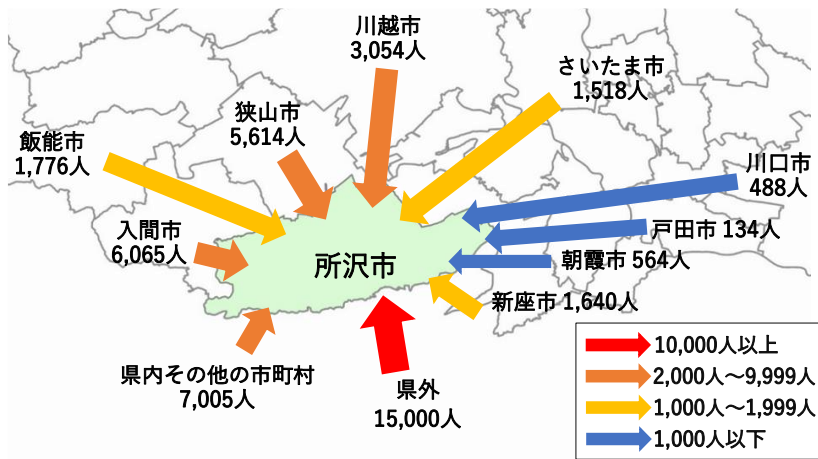
図 2-8 15 歳以上の通勤者の流出状況・上位 5 力所



参考：市内在住・市内へ通学：4,799 人

資料：令和 3 年版所沢市統計書

図 2-9 15 歳以上の通学者の流出状況・上位 5 力所

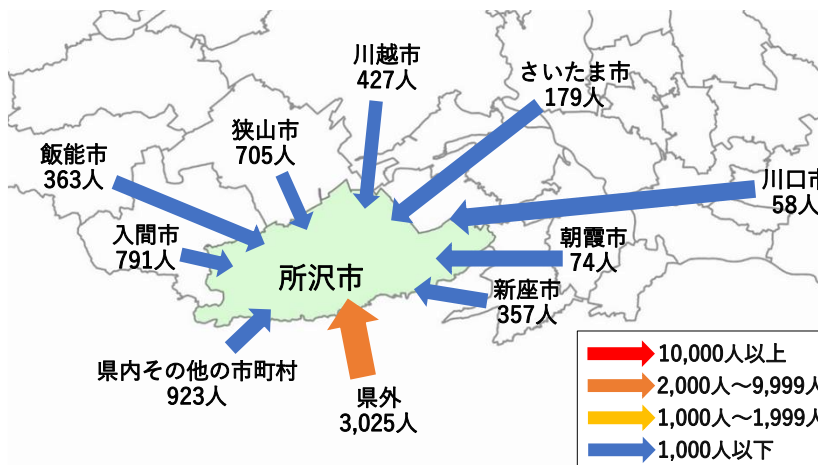


都県・市町村	通勤 (人)
県外	15,000
1 東京都	13,414
2 神奈川県	588
3 千葉県	472
4 その他の県	267
5 群馬県	95
6 茨城県	89
7 栃木県	75
2 入間市	6,065
3 狭山市	5,614
4 川越市	3,054
5 飯能市	1,776

参考：市内在住・市内へ通勤：62,997人

資料：令和3年版所沢市統計書

図 2-10 15歳以上の通勤者の流入状況・上位5カ所



都県・市町村	通学 (人)
県外	3,025
1 東京都	2,102
2 神奈川県	386
3 千葉県	257
4 その他の県	175
5 茨城県	58
6 栃木県	25
7 群馬県	22
2 入間市	791
3 狭山市	705
4 川越市	427
5 飯能市	363

参考：市内在住・市内へ通学：4,799人

資料：令和3年版所沢市統計書

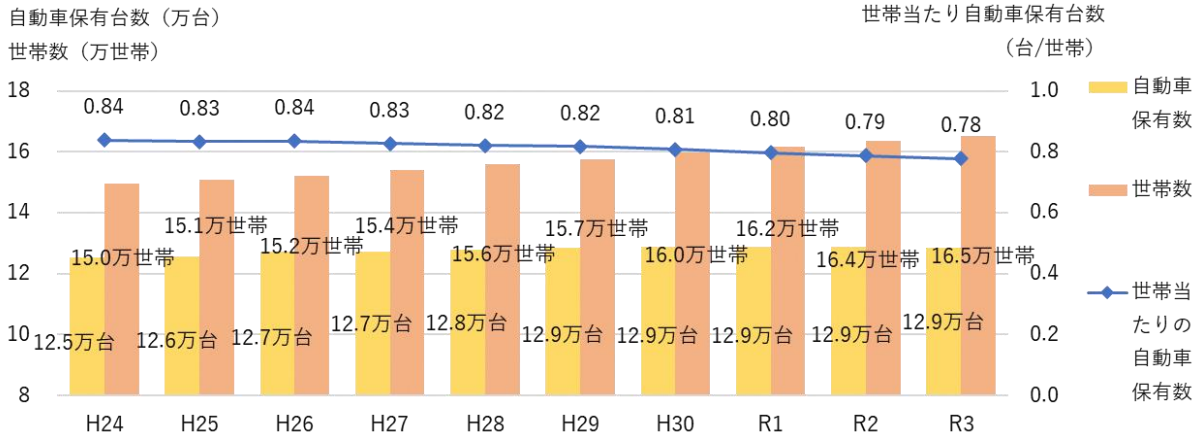
図 2-11 15歳以上の通学者の流入状況・上位5カ所

市民の移動実態を
視点にした
ポイント

- ◆ 私事の移動手段は自動車が最も多く、交通量に対する道路網の不足から、市内各所で交通渋滞が慢性化しています。
- ◆ **ゼロカーボンシティの実現や渋滞解消のため、自動車利用を抑制し、公共交通による移動に転換することが必要です。**
- ◆ 通勤通学では東京都や近隣市との流出・流入が多くみられます。
- ◆ **鉄道駅を拠点にした目的地にアクセスできる公共交通ネットワークの維持が必要です。**

(4) 自動車保有台数と運転免許証自主返納件数

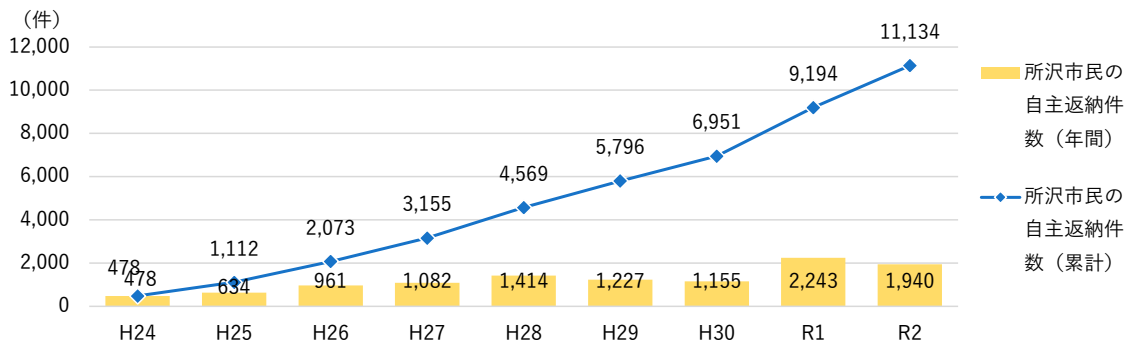
市内の自動車保有台数は、平成 29 年までは緩やかな増加傾向であり、それ以降が横ばいの傾向となっています。世帯当たりの保有台数は近年約 0.8 台前後を推移しており緩やかに減少しています。



資料：令和 3 年版所沢市統計書（年度別統計書）
*自動車保有数は乗用自動車と軽自動車（4 輪乗用）の合計値

図 2-12 自動車保有台数

平成 24 年からの運転免許証自主返納件数の累計は、令和 2 年時点で 11,134 件となりました。1 年当たりの自主返納件数も平成 26 年以前の 1,000 件未満に対し、平成 27 年以降 1,000 件を超え、令和元年には 2,243 件となり増加傾向にあります。



資料：所沢市

図 2-13 所沢市民の運転免許証自主返納件数

自動車保有台数と
運転免許返納件数
を視点にした
ポイント

- ◆ 自家用車を持たない世帯と運転免許証自主返納件数が増加しています。
- 移動手段を持たない市民の増加に対応し、自家用車がなくても移動できる公共交通ネットワークの形成が必要です。

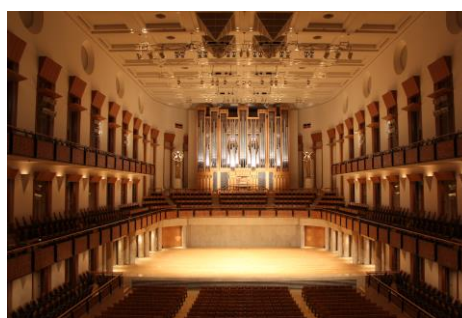
(5) 観光需要の動向

市内には武蔵野の原風景である雑木林や狭山湖など、自然豊かな観光資源がある一方で、アニメやeスポーツ等のポップカルチャーの発信拠点であるところざわサクラタウン、ベルーナドーム（西武ドーム）、所沢航空記念公園、市民文化センター「ミュージズ」といった、様々な属性の観光客を受け入れる魅力的な観光地・施設が多数存在しています。

コロナ禍以前は、観光地及びイベントの開催によって、観光入込客数は県内5位でした。また、コロナ禍の令和2年には所沢市イベントの入込客数の減少が顕著に表れています。

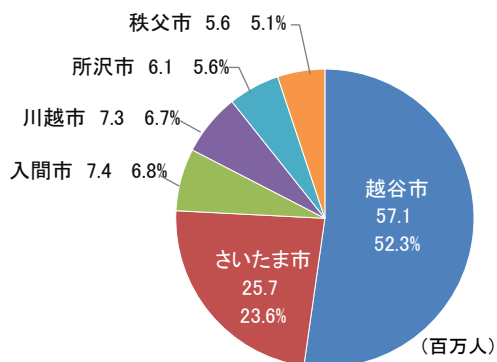


▲所沢航空記念公園



▲市民文化センターミュージズ

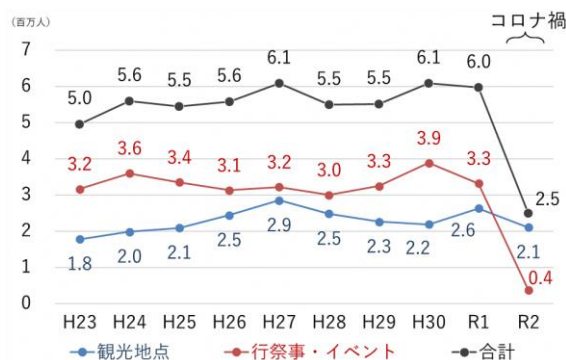
図 2-14 所沢市内の主な観光地・観光施設



資料：埼玉県観光入込客統計調査

図 2-15 合計の観光入込客数が500万人以上の自治体

※ コロナ前の H30 年データで作成



資料：埼玉県観光入込客統計調査

図 2-16 所沢市における観光入込客数推移

観光需要の動向
を視点にした
ポイント

- ◆ 市外からも観光客を誘引する魅力的な観光資源を多く有し、一定の観光入込客数を維持しています。
- ▶ **公共交通での来訪を促進するため、来訪者にも分かりやすい公共交通の案内が必要です。**

3. 地域公共交通の状況と利用実態

3.1. 地域公共交通の状況

(1) 公共交通の種類

鉄道は、西武鉄道4路線、JR東日本1路線があり、合計11の鉄道駅があります。西武新宿線と西武池袋線が所沢駅で接続し、都心や飯能、川越方面と連絡しています。JR武蔵野線は多摩方面や県南東部方面と連絡しています。

鉄道駅を拠点として民間の路線バスと、市が委託するところバス、ところワゴンが運行しています。

路線バスは、市内の鉄道駅と住宅街を結ぶ路線と、市外を結ぶ広域的な路線が運行しています。

ところバスは、路線バスを補完する目的で、主に航空公園駅を起点・終点として、市内全域を対象に4路線6コース運行しています。

ところワゴンは、三ヶ島地区で令和3年4月から実証運行を開始した路線定期運行の乗合ワゴンで、バス車両が入れない狭い道路にも進入できることから、より地域に密着した公共交通サービスを提供することを目的として運行しています。柳瀬地区、富岡地区に順次拡大することを予定しています。

タクシーは、市内に14事業者（法人9社、個人5者）あり、自由に起点・終点を選択できる移動サービスや要介護者を対象とした移動サービスを提供しています。

表 3-1 所沢市内の公共交通

種類	運行事業者	路線等
鉄道	西武鉄道	池袋線、狭山線、新宿線、山口線
	JR東日本	武蔵野線
路線バス	西武バス	所沢駅－志木駅、清瀬駅、西武園ゆうえんち 小手指駅－椿峰ニュータウン、入間市宮寺 航空公園駅－エステシティ、並木通り団地 新所沢駅－本川越駅
ところバス	所沢市 (西武バス)	東路線（松井循環コース、柳瀬循環コース）、 南路線（山口循環コース、吾妻循環コース）、 西路線（新所沢・狭山ヶ丘コース）、 北路線（富岡循環コース）
ところワゴン	所沢市 (タクシー事業者)	若狭ルート、三ヶ島ルート、林・糀谷ルート 日比田・南永井ルート、本郷・坂之下ルート 花園・下富ルート、北岩岡・神米金ルート
タクシー	14事業者	利用者が自由に選択
介護タクシー	5事業者	利用者が自由に選択

資料：各公共交通事業者HP、所沢市HP

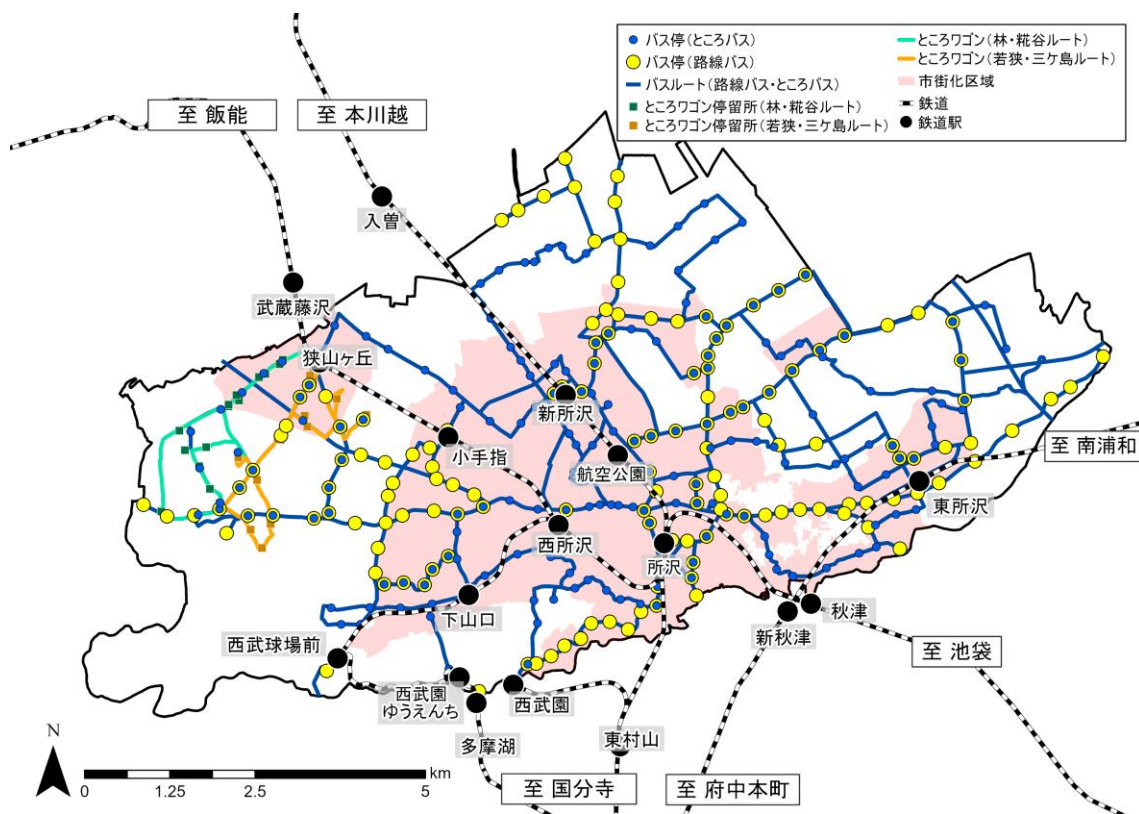


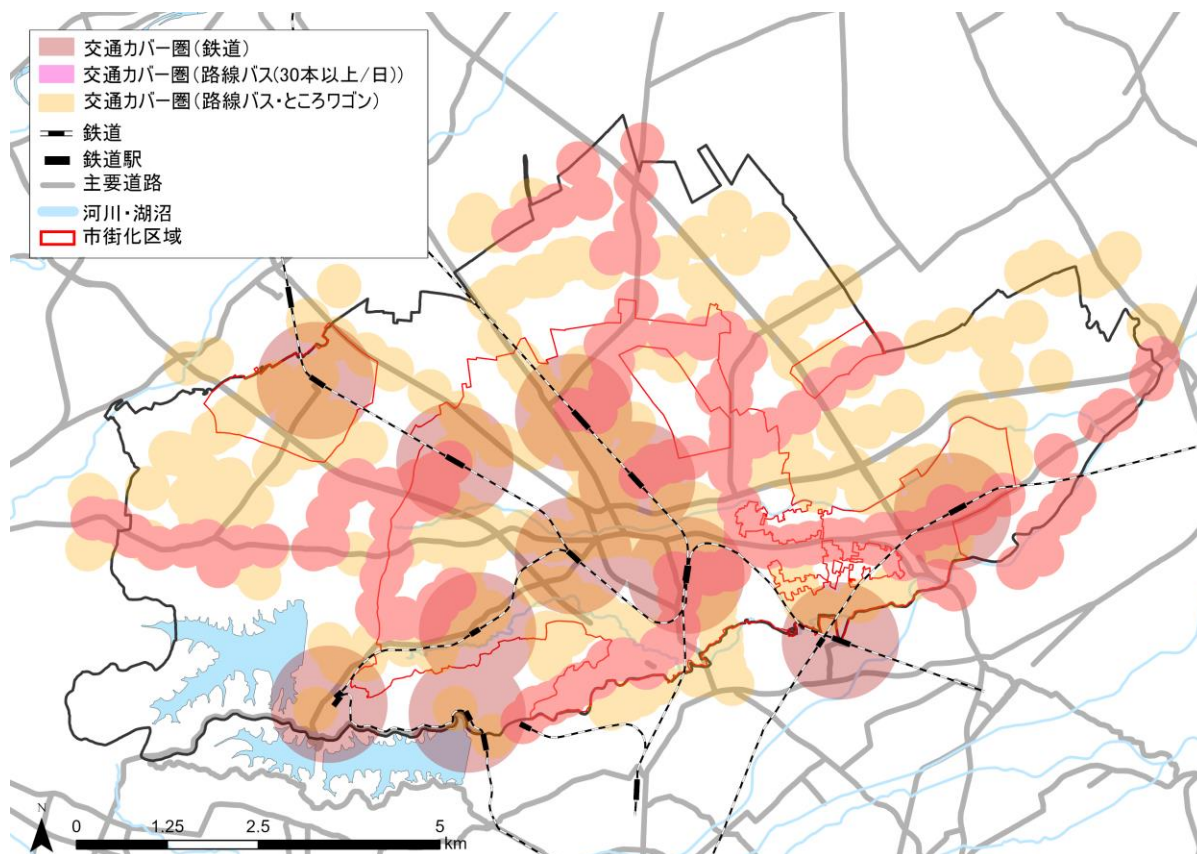
図 3-1 市内の公共交通

公共交通の種類
を視点にした
ポイント

- ◆ 西武鉄道 4 路線、JR 東日本 1 路線が乗り入れ、合計 11 の鉄道駅があります。
- ◆ 鉄道駅を拠点として公共交通が運行されています。
- ☛ **公共交通がそれぞれの役割を分担し、ネットワークを維持・強化していく必要があります。**

(2) 公共交通の利用圏

鉄道駅から 800 メートル圏内、バス等の停留所から 300 メートル圏内を「公共交通利用圏」とした場合、鉄道、路線バス、ところバス、ところワゴンにより、市内の人口及び高齢者人口の約 9 割がカバーされています。



注：鉄道駅からの徒歩圏域 800m、バス停の徒歩圏域 300m とした場合
出典：国勢調査、国土数値情報、所沢市資料

図 3-2 公共交通の利用圏域図

路線や停留所の変更がない場合には、令和12年においても、市内の人口及び高齢者人口の約9割はカバーされることが予測されます。

ただし、利便性が高いとされる30本以上/日の公共交通手段を利用できる圏域内の人口及び高齢者人口は全体の約7割となります。

表 3-2 公共交通利用圏域人口の割合

	令和2年	令和12年推計
公共交通利用圏域面積	50.7 km ²	
公共交通利用圏域人口割合	91.1%	91.2%
公共交通利用圏域高齢者人口割合	89.8%	90.6%

出典：令和2年度国勢調査、国土数値情報

※国土数値情報の将来推計人口（500mメッシュ）から求めた公共交通利用圏域（鉄道駅からの徒歩圏域800m、バス停の徒歩圏域300m）人数の割合を算出。

表 3-3 公共交通利用圏域人口の割合（鉄道駅+30本以上/日のバス停）

	令和2年	令和12年推計
公共交通利用圏域面積	37.0 km ²	
公共交通利用圏域人口割合	77.9%	75.2%
公共交通利用圏域高齢者人口割合	75.5%	74.0%

出典：令和2年度国勢調査、国土数値情報

※国土数値情報の将来推計人口（500mメッシュ）から求めた公共交通利用圏域（鉄道駅からの徒歩圏域800m、バス停の徒歩圏域300m）人数の割合を算出。

**公共交通の整備
状況を視点にした
ポイント**

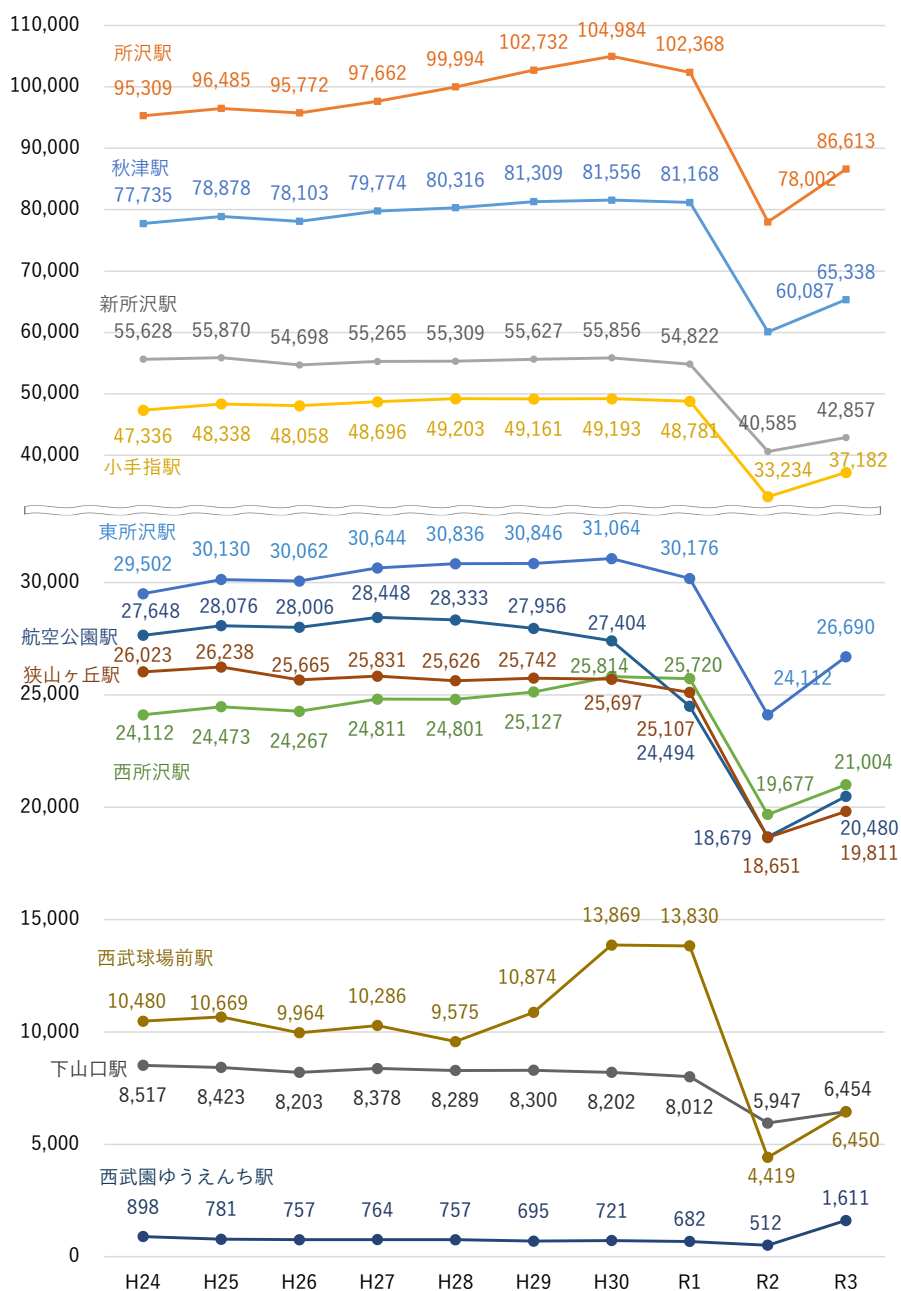
- ◆ 鉄道、路線バス、ところバス、ところワゴンによって約9割の市内人口や高齢者人口がカバーされており、将来的にも維持しています。
- ◆ 30本以上/日の公共交通でカバーしている圏域の人口・高齢者人口は全体の約7割です。
- **公共交通が不便な地域の生活を支える公共交通ネットワークの形成が必要です。**

(3) 各公共交通の利用状況

1) 鉄道の利用状況

西武球場前駅や西武園ゆうえんち駅（旧：遊園地西駅）は、周辺施設のイベントやリニューアルの影響を強く受けて、乗降客数が変動しています。その他の鉄道駅は、微小な増減はみられますが、平成24年以降は大きな変化はみられません。

令和2年には、すべての鉄道駅で新型コロナウイルス感染症の影響により乗降客数が激減しました。令和3年にはやや回復したもののコロナ禍前の令和元年の水準までは戻っていません。

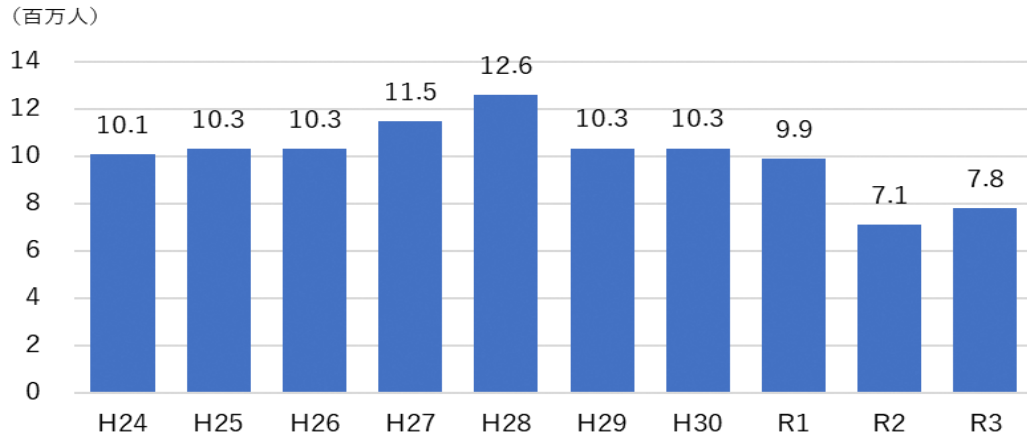


(注) 東所沢駅は乗客数のみ公表しているため、公表人数の2倍の数字で比較しています。
資料：西武鉄道 HP、JR 東日本 HP

図 3-3 鉄道 乗降客数推移（各駅 1 日平均）

2) バス交通（路線バス・ところバス・ところワゴン）の利用状況

路線バスの利用者は、平成 28 年まで増加傾向でピーク時には年間約 1,260 万人いましたが、平成 29 年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和元年まで約 1,000 万人で推移しています。

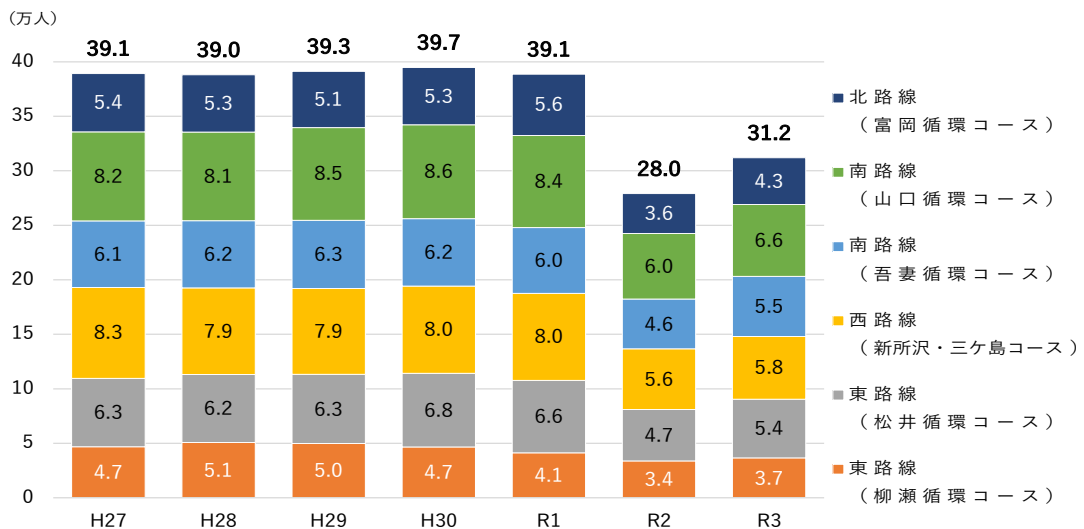


資料：所沢市統計書 (H24~R1)、バス事業者提供資料 (R2~R3)

図 3-4 路線バス 年間輸送人員

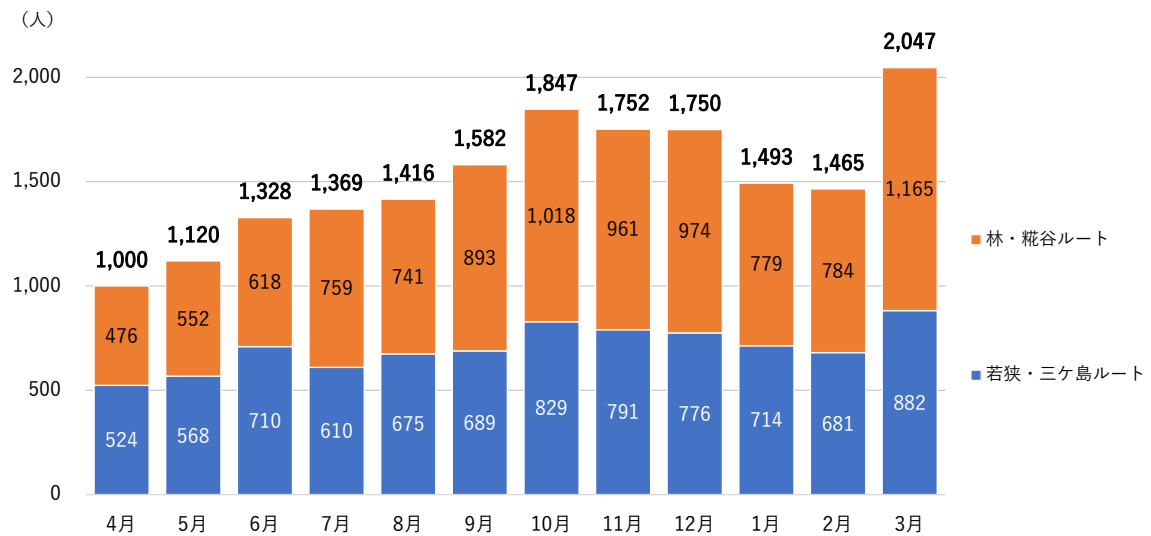
ところバスの年間利用者（輸送人員）は、平成 27 年から令和元年まで 39 万人台で推移しています。

令和 3 年 4 月から実証運行を開始した三ヶ島地区のところワゴンの月間利用者は、令和 4 年 4 月から 10 月にかけて増加傾向で、10 月時点で 1,847 人でした。11 月～12 月は 1,750 人で横ばいでした。新型コロナウイルス感染症などの影響で 1 月に減少し、2 月時点では 1,465 人となりましたが、まん延防止等重点措置が解除された 3 月には、2,000 人を上回りました。



資料：令和 3 年版所沢市統計書

図 3-5 ところバス 年間利用者（輸送人員）



資料：所沢市資料

図 3-6 ところワゴン 月間利用者数（令和 3 年度）

公共交通の利用
状況を視点にした
ポイント

- ◆ 各鉄道駅の 1 日平均の利用状況の推移は多少の増減はあるものの、平成 24 年以降は大きな変化はみられません。
- ◆ 路線バスの利用者は、平成 28 年まで増加傾向でした。
- ◆ ところバスの利用者は平成 27 年以降、一定の水準で推移しています。
- ◆ 令和 3 年度から運行を開始したところワゴンの利用者は増加傾向で推移しています。
- ◆ 令和 2 年のコロナ禍による利用者の減少は、令和 3 年になっても完全に戻っていません。
- **利用者数の増加が期待できない状況で、公共交通事業者が連携して公共交通全体の利便性を向上し、利用者を確保することで質の高い公共交通サービスを維持していくことが必要です。**

3.2. 地域公共交通の利用実態

(1) ところバスの利用実態調査

ところバス全線を対象に、各路線の利用状況及び利用の目的や頻度を把握することを目的として、乗り込み調査によるアンケート調査を実施しました。

調査対象	：全路線全便（6コース・54便）
調査方法	：全路線全便について、11月25日、26日のいずれかに調査員が乗車し、利用者に対しアンケート調査を実施
調査期間	：令和3年11月25日(木)～26日(金)

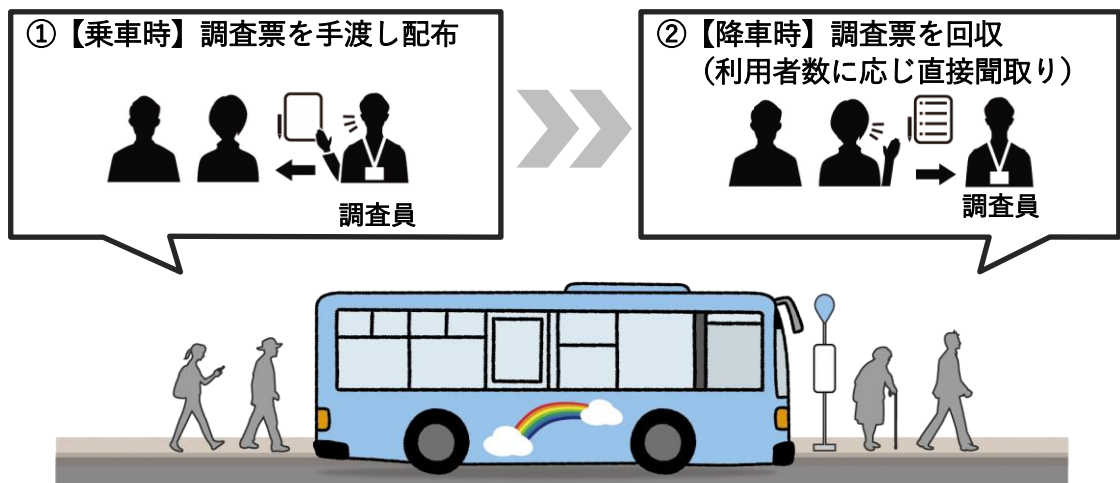


図 3-7 利用者アンケート調査方法（イメージ）

1) 利用者属性

利用者の性別は、女性が約7割を占めており、年齢は、65歳以上が6割以上で高齢者の利用が多くみられます。

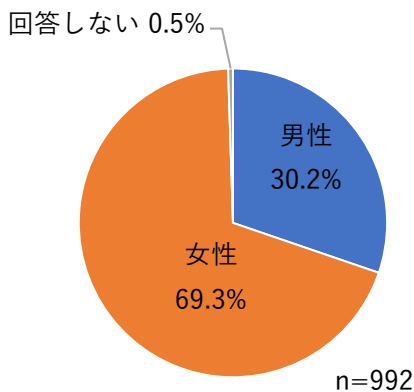


図 3-8 性別

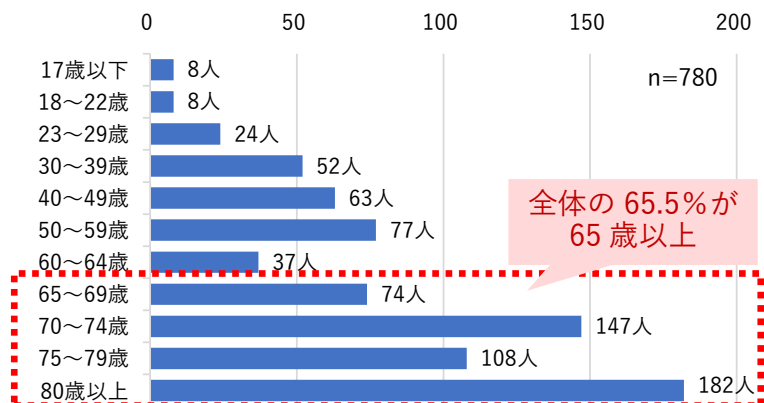


図 3-9 年齢構成

2) 利用者数

全路線全便の利用者数は 1,034 人でした。

1日当たりの利用者数は、山口循環コースが最も多く、所沢駅を経由する山口循環コースや吾妻循環コース（右回り）では、100人以上が利用しています。

富岡循環コース（右回り）や柳瀬循環コース（右回り）は、利用者数が1日に50人程度で、最も利用者数が多いコースの半分程度となっています。

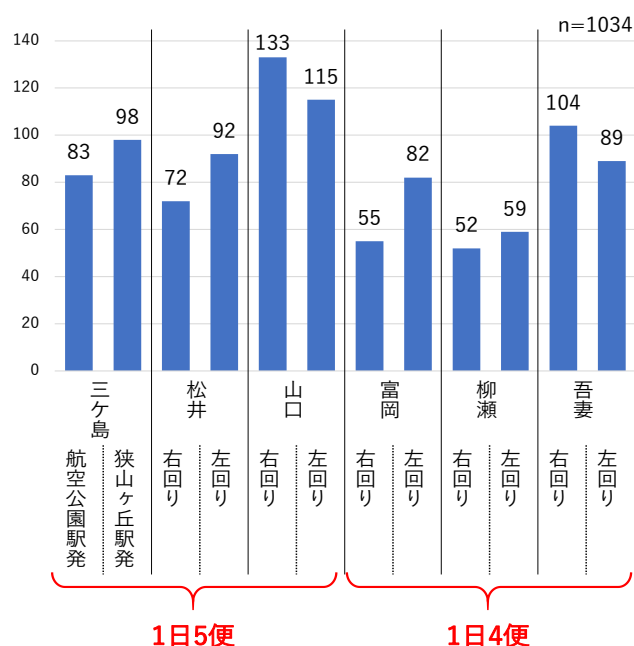


図 3-10 コース別利用者数 (調査日1日あたり)

表 3-4 各コースの1便当たりの利用者数

コース	1便当たりの利用者数
山口循環コース (右回り)	133 人 ÷ 5 便 = 26.6 人/便
吾妻循環コース (右回り)	104 人 ÷ 4 便 = 26.0 人/便
松井循環コース (左回り)	92 人 ÷ 5 便 = 18.5 人/便
富岡循環コース (右回り)	55 人 ÷ 4 便 = 13.8 人/便
柳瀬循環コース (右回り)	52 人 ÷ 4 便 = 13.0 人/便

3) 意見要望

各コースに共通して「運行本数が少ない・増やして欲しい」という意見が半数以上を占めています。また、「遅延が多い」や「案内・情報が不足している」等といった意見もみられます

柳瀬循環、富岡循環、山口循環の各コースでは、「無いと困る・続けてほしい」の意見が約1割程度みられます。

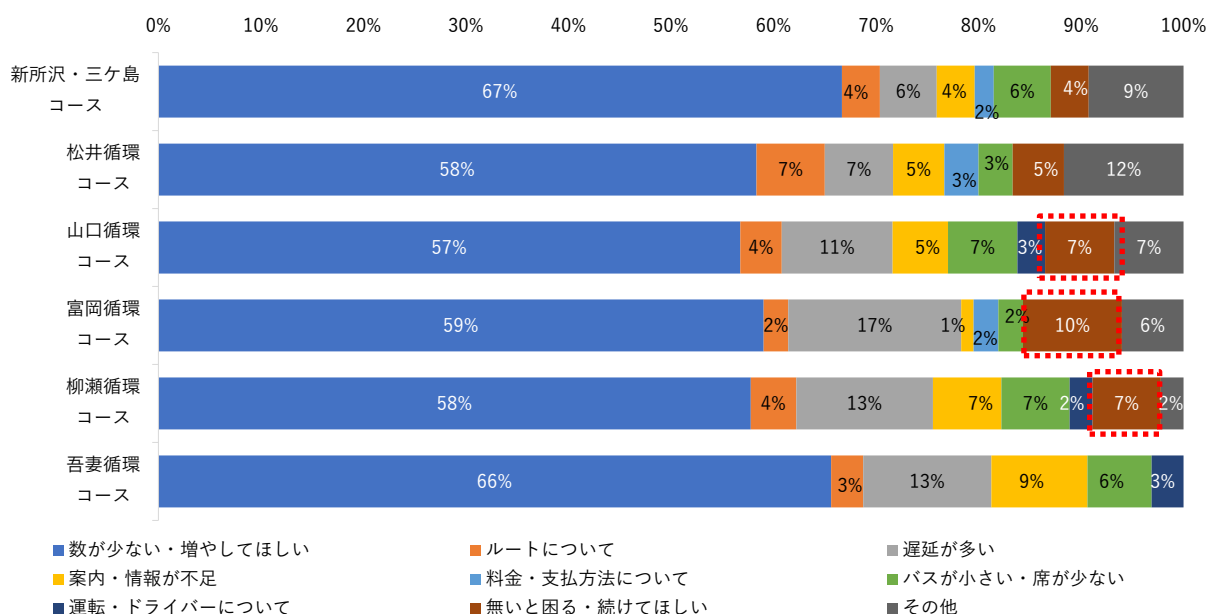


図 3-11 意見要望（複数回答）

4) ところバス運行経費と収支率

ところバスの全路線の運行経費に対する運賃収入率は平成31年度まで穏やかな減少傾向にありましたが、コロナ禍前後で3割以上低下しました。

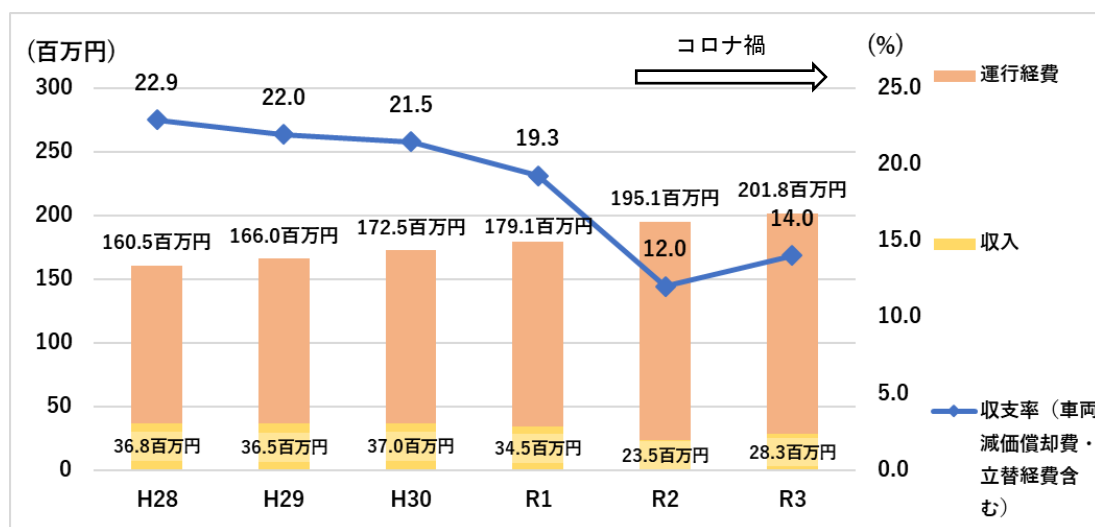


図 3-12 ところバス運行経費と収支率の推移

ところバスの
利用実態調査
結果を視点にした
ポイント

- ◆ 利用者が少ないコース・時間があります。
- ◆ 改善して欲しい点として「運行本数が少ない・増やして欲しい」という意見が多くみられます。
- ☞ **地域の特性に応じた効率的な公共交通手段の導入とネットワークの形成が必要です。**
- ◆ 「遅延が多い」、「案内・情報が不足している」との意見もみられます。
- ☞ **利用者への的確な運行状況の提供が必要です。**
- ◆ ところバスでは、運行経費に対する収入が、コロナ禍前後で20%台から10%台に低下しており、合わせて市の財政負担が増加しています。
- ☞ **利用促進と運行効率改善の両面から、様々な取り組みを組み合わせる必要があります。**

(2) 市民アンケート調査

日常生活における交通行動や、公共交通の利用状況及びニーズを把握するため、市民アンケートを実施しました。

調査対象	：所沢市に居住する市民(2,000世帯)(1世帯に2部ずつ調査票を配布)
調査方法	：アンケート調査票を配布し、紙またはWEBでの回答
調査期間	：令和3年12月14日(火)から12月31日(金)
回収数	：全体 1,076票(回収率：26.9%)

1) 回答者の属性

男性 47%、女性 50%（回答しない人・無回答 3%）で、回答者全体の 71%が 60 歳代以上でした。

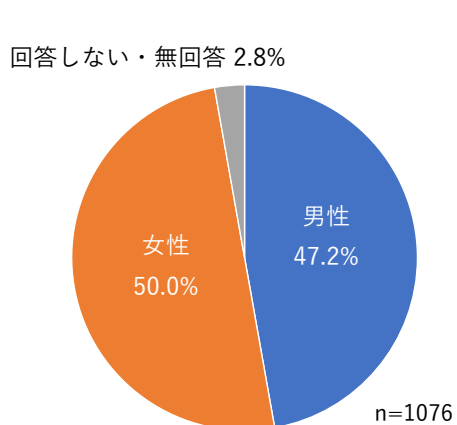


図 3-13 性別

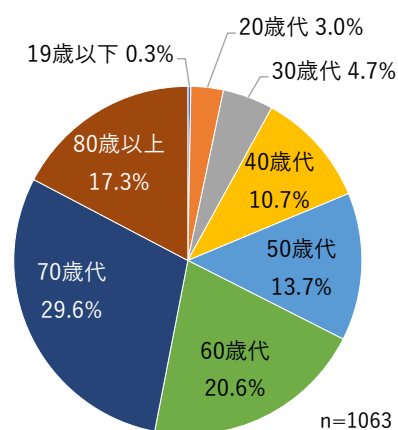


図 3-14 年齢構成

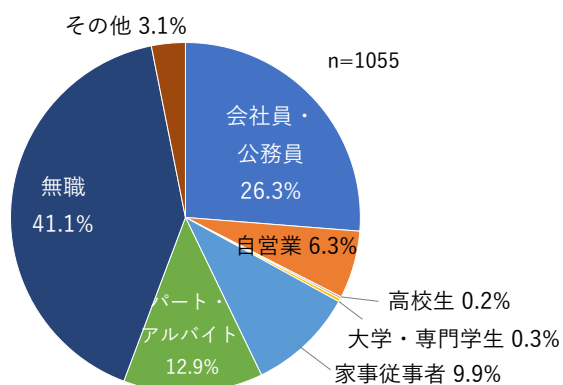


図 3-15 職業

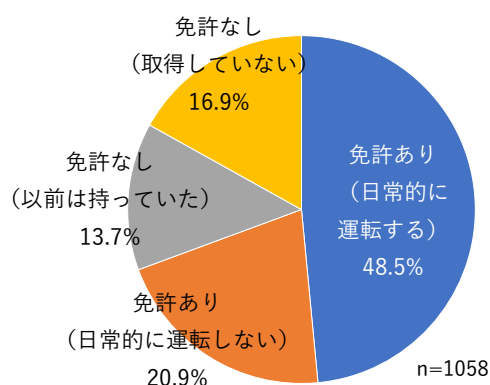


図 3-16 免許証の有無

2) 私事（趣味など）の移動手段

私事（趣味など）で移動する手段として最も多いのは「自分で車を運転」と「徒歩」がほぼ同数で並んでいます。

鉄道、路線バス、ところバス、ところワゴン、タクシーの公共交通の合計は全体の2割です。

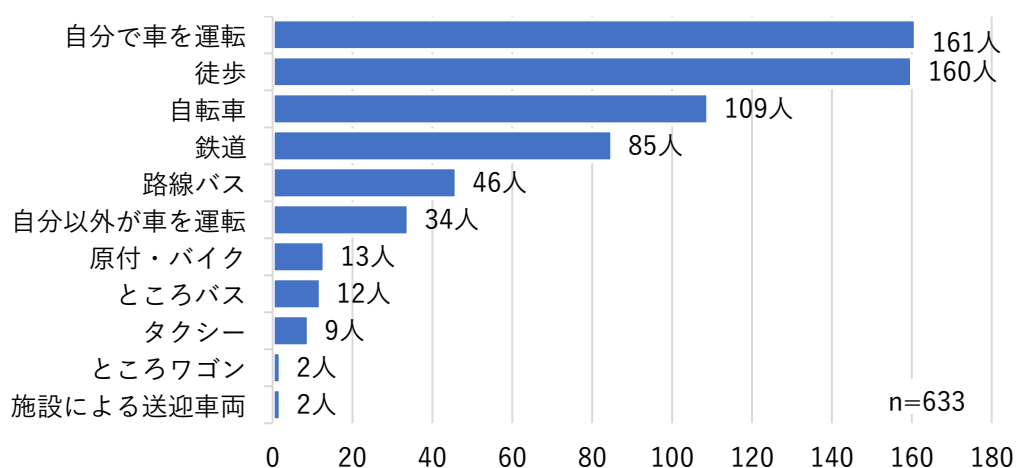


図 3-17 私事（趣味など）で出かけるときの移動手段（複数回答）

3) 路線バス、ところバス・ところワゴンの改善して欲しいこと

改善してほしい項目として、「運行本数が少ない」が最も多く、次いで、「乗りたい時間に運行していない」であることから、時間帯に関する利便性の向上が求められています。また、待合環境に対する要望として「乗場に屋根やベンチがない」が4番目に多くなっています。

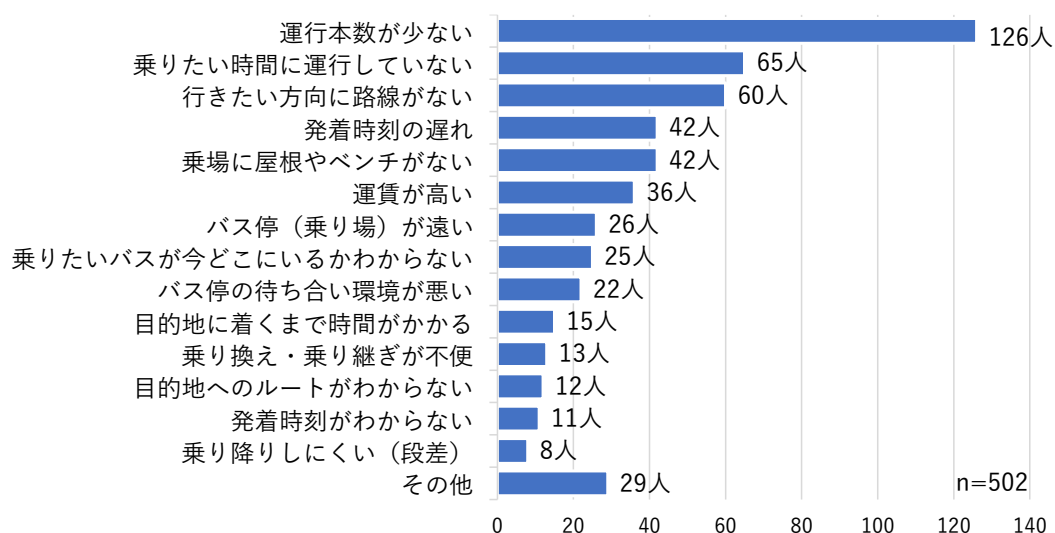


図 3-18 路線バス・ところバス・ところワゴンについて改善して欲しいこと（複数回答）

4) 路線バス、ところバス・ところワゴンを利用しない理由

利用しない理由は、「利用する必要が無い」が最も多く、次いで「自家用車の方が便利」「運行本数が少ない」となっています。

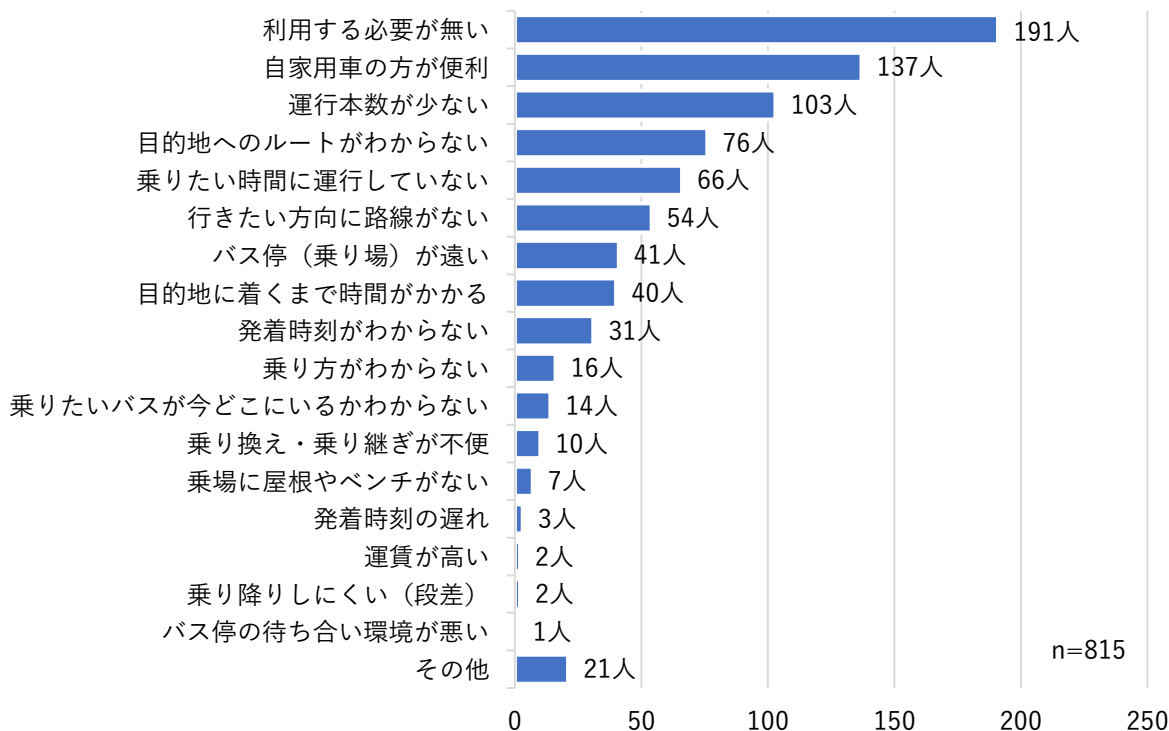


図 3-19 路線バス、ところバス・ところワゴンを利用しない理由（複数回答）

市民アンケート 調査を視点にした ポイント

- ◆ 買い物や通院、趣味などの私事の移動手段は、公共交通よりも自家用車での移動の方が多くみられます。
- ☞ **自動車依存を抑制し脱炭素社会を実現するため、公共交通による移動への転換を進める必要があります。**
- ◆ 路線バス、ところバス、ところワゴンの利用者が最も改善して欲しい点・利用しない理由は「運行本数が少ない」ことが挙げられています。
- ☞ **利用者の移動ニーズに合わせた計画的な運行が必要です。**
- ◆ 路線バス、ところバス、ところワゴンの利用者が求める改善として「乗場に屋根やベンチがない」ことも挙げられています。
- ☞ **バス等の待合環境の改善が必要です。**
- ◆ ところバス、ところワゴンを利用しない理由には「目的地へのルートが分からない」ことも挙げられています。
- ☞ **利用者にわかりやすい情報提供が必要です。**

(3) 公共交通事業者の実態

公共交通事業者が抱える経営上の課題や事業者視点での利用実態の把握に向けて、路線バスやところバス、ところワゴン、タクシーの運行事業者へのヒアリング調査を実施しました。

調査対象	路線バス・ところバス運行事業者（西武バス） ところワゴン運行事業者（西武ハイヤー） 所沢市タクシー協議会（代表：所沢交通）
調査方法	対面によるヒアリング
調査期間	令和3年11月～12月のうち3日間

表 3-5 公共交通事業者へのヒアリング結果概要

対象	利用状況	現在抱えている 運行に関する問題・現状
路線バス・ ところバス	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者数は、<u>新型コロナウイルス感染症の影響により約2割減少</u> ◆令和3年10月の緊急事態宣言明け後に徐々に利用者数は戻りつつある ◆路線バスの<u>主な利用目的は通勤通学</u>であり、利用者の9割は交通系ICカードを利用している 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>運転士の新規募集に対する応募が少なく、高齢化が進んでいる</u> ◆停留所の待合環境は、上屋とベンチの設置に対する要望は多いが、現在の経営状況だと設置は厳しい ◆<u>新たな交通手段が台頭し、乗客の取り合いを危惧している</u>
ところワゴン	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者数は、緊急事態宣言が明けた令和3年10月以降から増えている ◆利用者に男女差はなく、高齢者が多い ◆よく利用される時間帯は<u>平日午前から昼過ぎの利用が多く、狭山ヶ丘駅での乗降が多い</u> ◆<u>主な利用目的は通院や買い物</u>である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>運転士の平均年齢が58～59歳を推移しており、徐々に上がってきている</u> ◆<u>注意が必要な停留所等の危険個所を社内全体で共有し、運転士の教育を行うことで事故防止に努めている</u>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者数は、<u>新型コロナウイルス感染症の影響により約3割～4割減少</u> ◆利用者に男女差はなく、<u>昼間は高齢者が多く、深夜は20代の若年層が多い</u> ◆<u>主な利用目的は通院や駅へのアクセス、買い物の利用</u>である ◆<u>配車アプリの導入を進めており、配車の約1/3がアプリからである</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>運転士の平均年齢が57歳と高齢化が進んでいる</u> ◆<u>相乗りタクシーやデマンドタクシーの導入は、慎重に判断する必要がある</u> ◆<u>ところワゴンの拡エリアでのタクシーとの競合が懸念される</u>

公共交通事業者の
実態を視点にした
ポイント

- ◆ With コロナ・ポストコロナ生活における利用者減少により経営が悪化しています。
- ☞ 関係する公共交通事業者が「共創」の意識を持ち、公共交通ネットワークの利便性向上を図るとともに、潜在的な利用者の掘り起こしが必要です
- ◆ バス事業者の運転士、タクシー運転手の新規応募が少なく、将来的な担い手不足が懸念されます。
- ☞ 公共交通を維持するため、運転士・運転手の確保が必要です。
- ◆ 危険個所を社内全体で共有し、運転士の教育を行うことで事故防止に努めている。
- ☞ 安全運行の継続と危険バス停の解消が必要です。

(4) 企業送迎バスの活用可能性調査

市内に立地する事業所等の送迎バスの活用可能性について、事業所を対象としたアンケート調査を行い、事業所送迎バスの実態や自家用車から送迎バスや公共交通への移行状況を把握しました。

調査対象 : 下記の抽出条件に該当する 108 事業所を対象 [対象事業所の抽出条件] <ul style="list-style-type: none">・経済センサス（令和元年度）の対象となる市内の事業所・従業員数 50 名以上・市内及び近隣市の鉄道駅から直線距離で 1 km 圏外の事業所
調査方法 : 対象事業所にアンケート調査票を送付し、メールにて回収
調査期間 : 令和 3 年 12 月 9 日（木）～12 月 30 日（木）
回収数 : 37 社(回収率：34.3%)

1) 自家用車通勤に関する取り組み

自家用車通勤の手当は、「距離及び通勤回数に応じた支給」が最も多い結果となっています。駐車場については「自社駐車場を無料で提供」している場合が最も多く、次に「借り上げ駐車場を無料で提供」している場合が多い結果となっています。

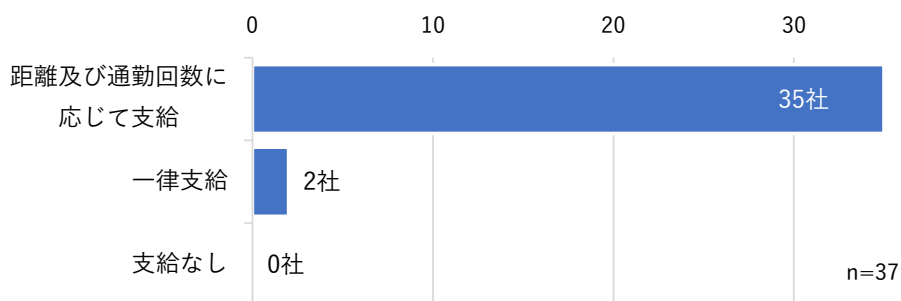


図 3-20 自家用車通勤の手当について（複数回答）

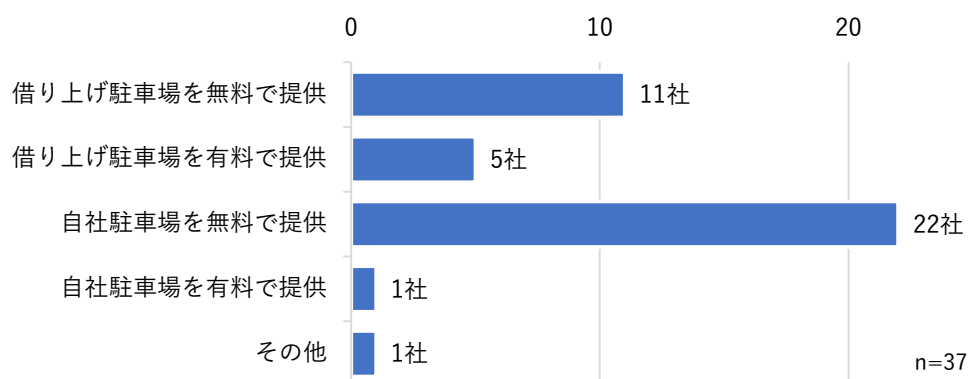


図 3-21 自家用車通勤の駐車場について（複数回答）

2) 自家用車通勤を抑制する取り組み

自家用車通勤を控えるような制度を実施している企業は2社のみで、9割(35社)の事業所が自家用車通勤を抑制する取り組みは行っていない結果となっています。

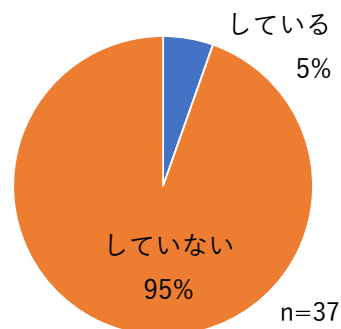


図 3-22 自家用車通勤を抑制する取り組み

3) 従業員のための送迎車両の運行状況

送迎車両を運行している事業所は、11社で全体の3割です。

その内、6社は「自社運行」をしており、「自社と委託の併用」している事業所は3社です。

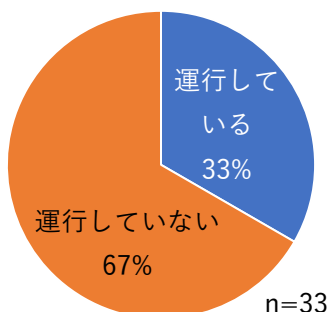


図 3-22 送迎車両の運行状況

4) 送迎車両と地域の公共交通との連携可能性

送迎車両に従業員以外も乗車する「乗合化」に前向きな姿勢を示した(連携可能)事業所は2社です。

連携が難しい理由としては、運行車両の乗車率が高く新たに乗車人数を増やすことが難しいことや防犯上の問題、道路運送法の許可による乗客の範囲の制限等が挙げられています。

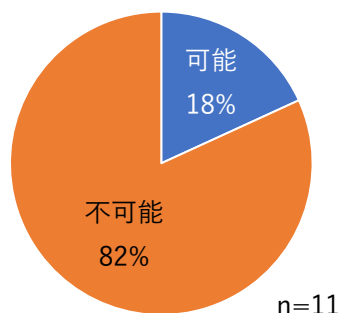


図 3-23 公共交通との連携可能性

企業送迎バスの活用可能性調査結果を視点にしたポイント

- ◆ 従業員以外の乗合化について前向きな姿勢を示した事業所がみられたものの、乗車定員、防犯上の問題、道路運送法の許可の問題等により、実現には課題が多い状況です。
- ☛ **公共交通でカバーしきれない地域では、送迎バスの活用の検討を進めていくため、制度面を含め課題の解決が必要です。**

4. 現状・問題のまとめと課題の設定

1. から 3. では、各種調査やヒアリングの結果から、公共交通に関連するポイントを整理しました。

それらの調査で見えてきた本市の公共交通が現在抱えている問題は、その解決に向けた視点から、6 つにまとめることができます。

持続可能な地域公共交通サービスに求められる確保、改善、維持のあり方を考慮し、この6 つの視点を、これから取り組んでいくべき3 つの課題（テーマ）に集約します。

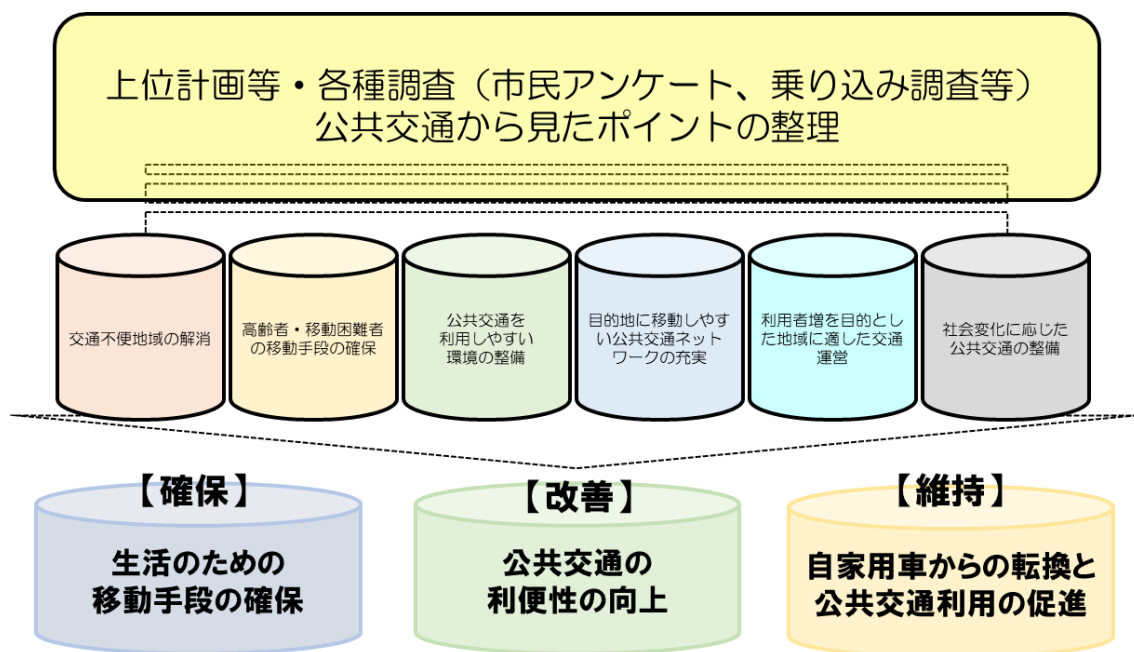


図 4-1 6 つの視点と3 つの課題

4.1. 現状・問題のまとめ

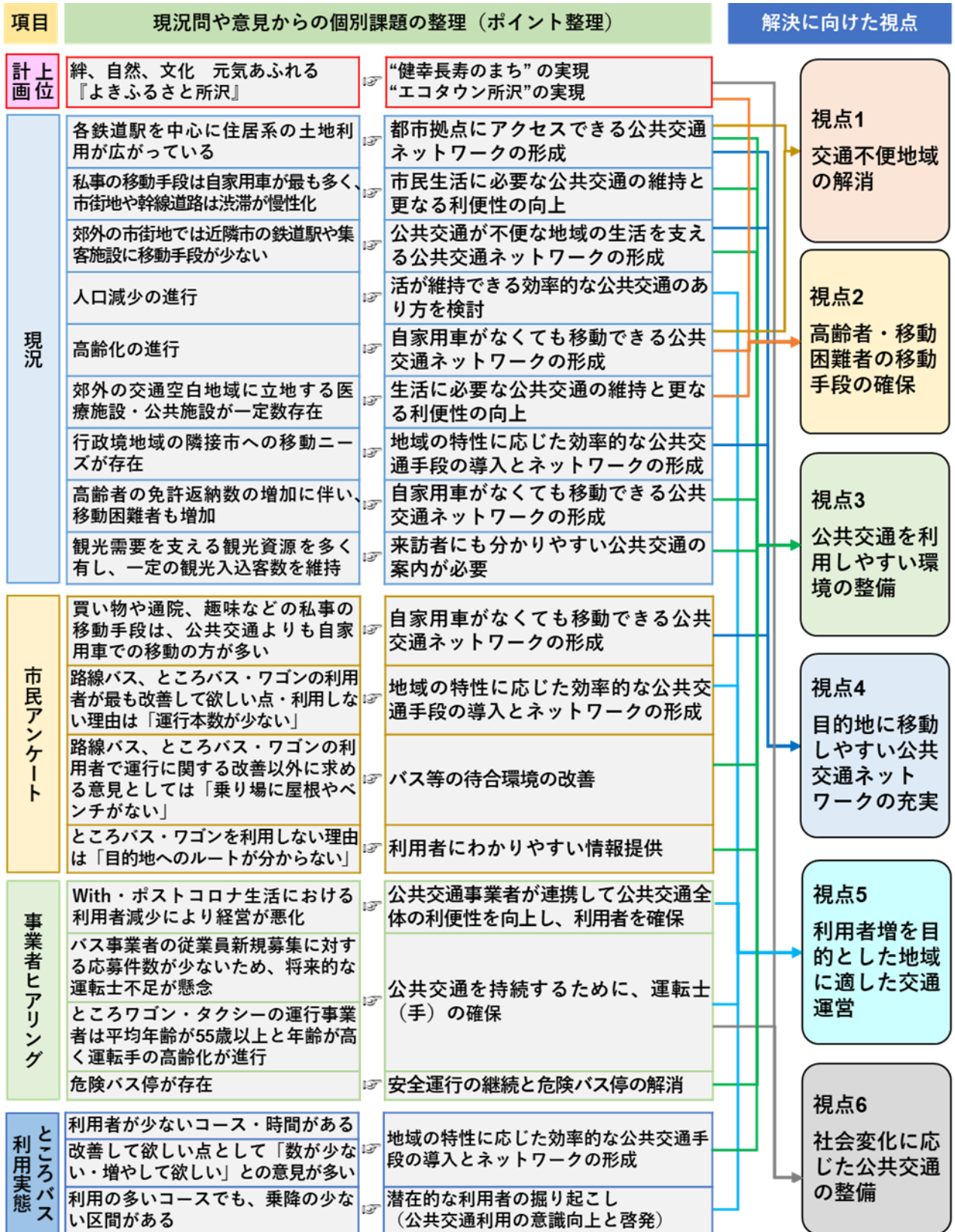


図 4-2 現状・問題、個別課題と解決に向けた視点

4.2. 課題の設定

問題解決に向けた 6 つの視点を集約し、公共交通における現状や問題を解決するテーマとして 3 つの課題を設定しました。

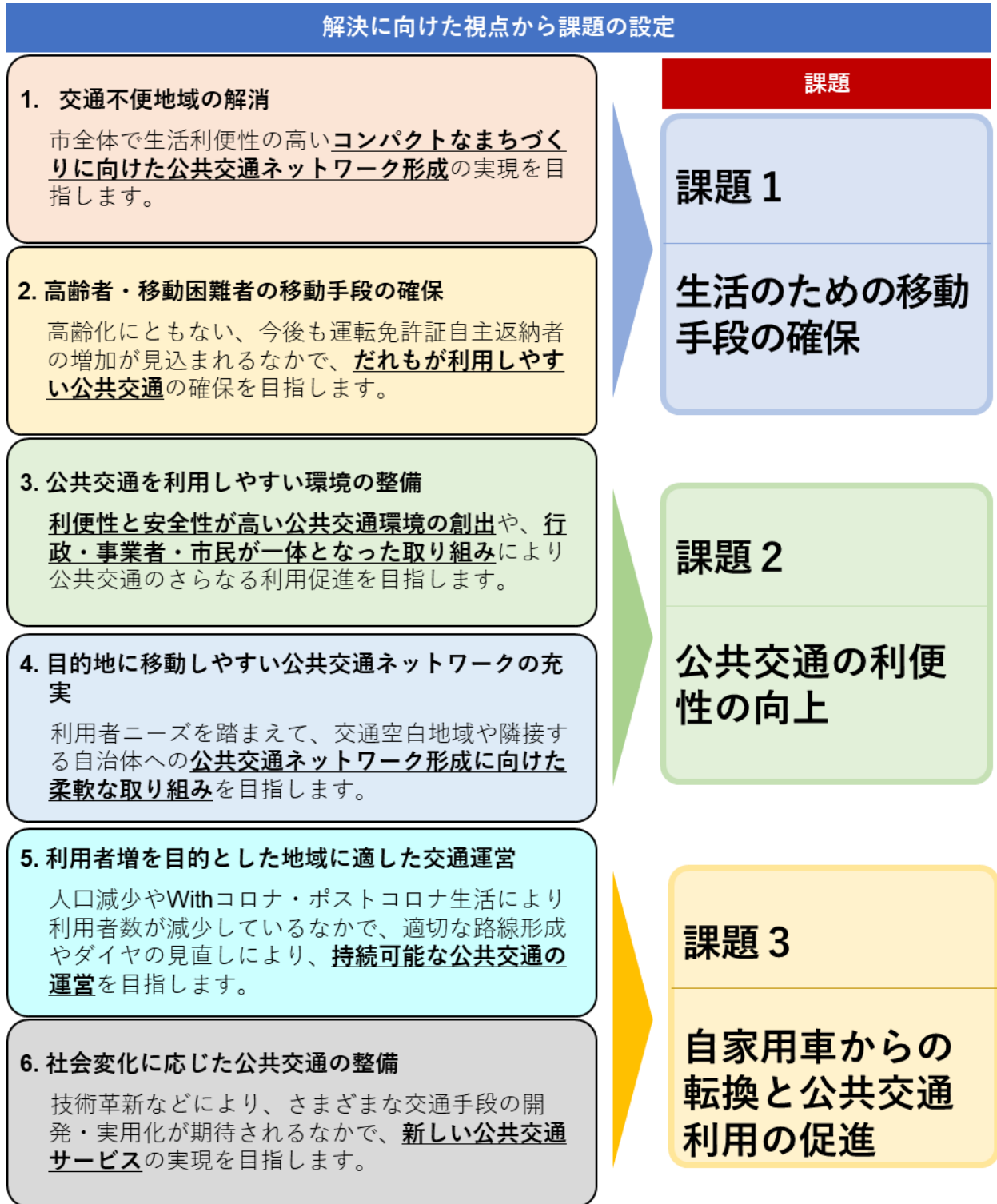


図 4-3 課題の設定

5. 所沢市地域公共交通計画

5.1. 地域公共交通の将来像

本市では、都市計画道路飯能所沢線や北野下富線等の地域間を結ぶ幹線道路が整備されつつあり、施行中の北秋津・上安松土地区画整理事業や若松町土地区画整理事業に加え、三ヶ島地区や下安松東地区でも土地区画整理事業が予定されています。これらの事業により、地域によっては人口が増加し、新たな人の移動が生まれることが予想されます。

また、公共交通による市内の観光資源へのアクセスを向上させることで、観光地そのものを活性化させるだけでなく、にぎわいが街へ波及することも期待されています。

一方で、人口減少が進み公共交通利用者が少なく、公共交通サービスの提供が困難になる地域では、近傍の鉄道や路線バス等にアクセスできるように、それぞれの地域の実情に適した運行形態や移動手段を検討する必要があります。

こうした将来の街の変化や観光資源との連携をふまえた所沢市の地域公共交通の将来像を見据えて、第8節に掲載する施策を段階的または並行して弾力的に実施していきます。

(1) 街の変化に応じた地域公共交通の将来像

街の変化に応じた地域公共交通の将来像を示しました。

将来像は、公共交通ネットワークのあり方や取り組みをイメージ化したものです。

- 鉄道、路線バスを軸とした各種公共交通が連携した公共交通ネットワーク
- 土地区画整理事業や都市計画道路事業による人の移動の変化への対応
- 隣接自治体との市域を超えた公共交通ネットワークの形成
- 人口減少、高齢化が進む公共交通不便地域の移動手段のあり方検討
- 街づくりや観光資源との連携
- 日常生活や観光で自由に移動できる身近な移動手段の充実と公共交通との連携

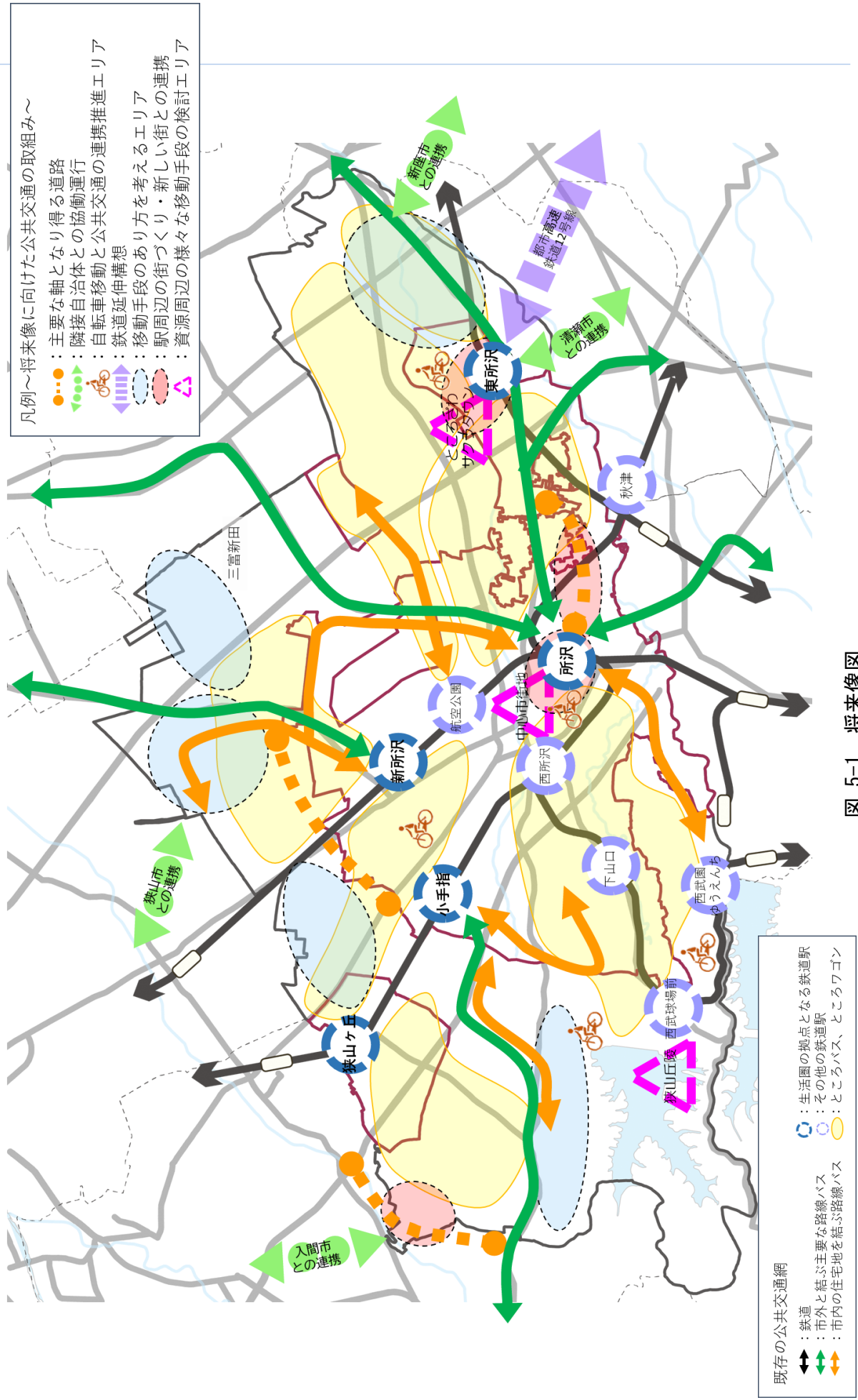


図 5-1 将来像図

(2) めざすべき将来の姿の実現に向けた関係者の連携

公共交通の利用者が減少すれば事業者は減便し、減便は更に利用者の減少につながることであり、結果として公共交通の需要側、供給側にとって負のスパイラルになってしまいます。地域の公共交通を確保・維持していくためには、“何のために守るのか”という目的意識と、“自分たちで守る”という主体的な責任感を持って取り組むことが大切です。

このため、めざすべき将来の姿の実現に向けて、市民・利用者、公共交通事業者、行政などが連携して取り組んでいくことが求められます。

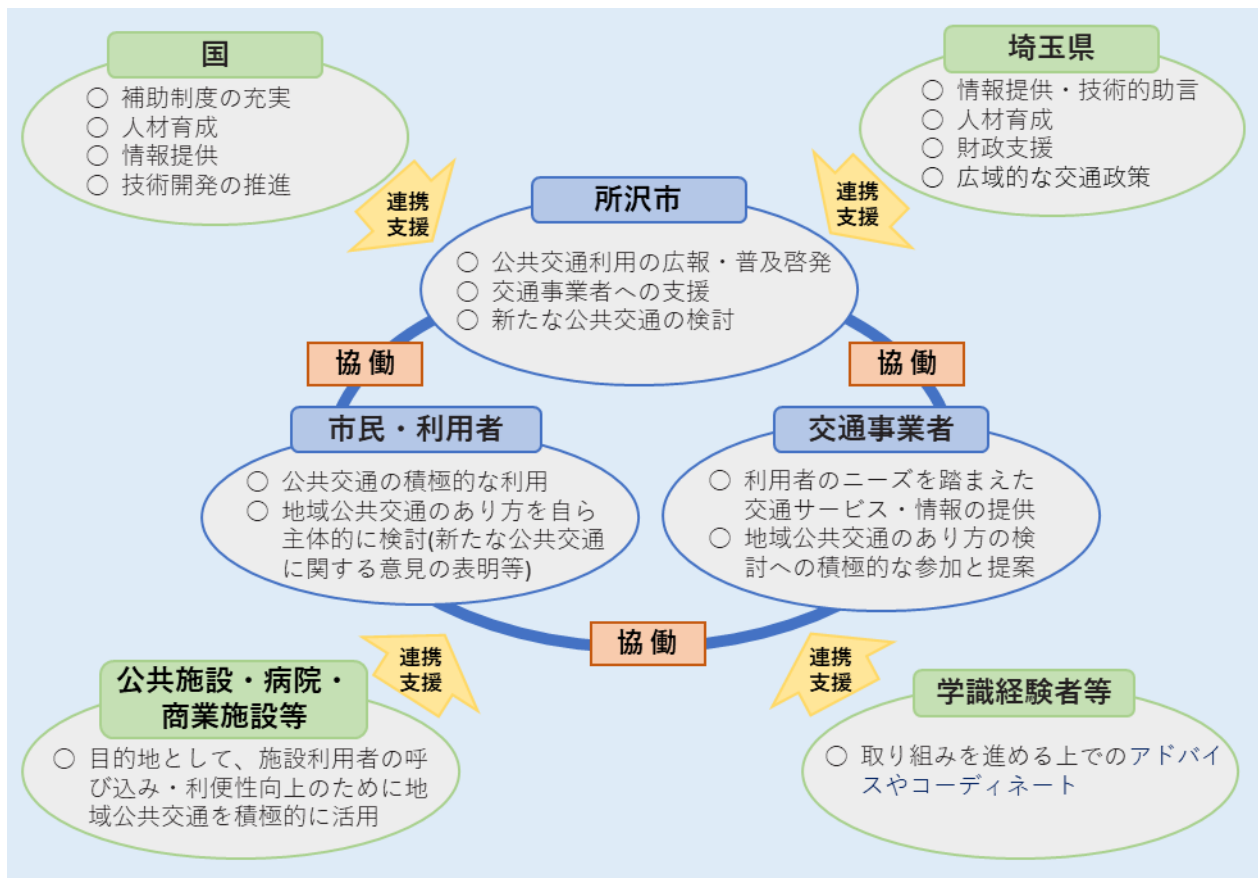


図 5-2 関係者の連携イメージ

(3) 移動手段のメリットとデメリット

既存公共交通のメリット・デメリットに加えて、運行形態や自動運転やグリーンスローモビリティ等の様々な移動手段のメリット・デメリットを把握したうえで、街の変化に応じて地域の特性に合った移動手段を選択し、各公共交通が連携した地域公共交通ネットワークを検討する必要があります。

表 5-1 各公共交通のメリットとデメリット(その1)

	メリット	デメリット
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・短距離から長距離まで、地域間を大量・高速・安全・安価に輸送が可能 ・道路渋滞・交通環境の影響を受けないため、定時性に優れる 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両、施設の改良費が高い ・延伸の際は多額の設備投資が必要となり、維持運営コストも高くなる ・駅の増減は街づくりや市民生活に影響が大きく難しい
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に次いで、広域から地域内規模の安全・安価な輸送が可能 ・需要が多い地区では効率的な運行が可能 ・利用状況に応じた路線（停留所含む）変更が鉄道に比べ容易 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路渋滞・交通環境に影響を受けるため、遅延する場合がある ・一定の需要がないと採算性が低下するため減便、廃線が行われる ・道路幅員等の運行にかかる条件により路線の自由度が制限される
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性から路線バスが走行しない施設・エリアへのアクセスが可能 ・運営主体である自治体がバス事業者との協議・調整の上で、柔軟に運賃や経路などを設定できる ・利用状況に応じた路線（停留所含む）変更が鉄道に比べ容易 	<ul style="list-style-type: none"> ・民営路線との料金公平性に欠ける ・車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される ・運行形態は自治体予算の影響を受ける ・路線が長大化、長時間化しやすい ・利用者が少ないと行政の財政負担が増加する ・路線が複雑になりやすい
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・トゥー・ドアの運行 ・速達性に優れる ・プライベートな空間の提供 ・介護タクシーとして柔軟な運用も可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バスに比べ乗車料金が低い ・定員や積載量が少ない ・安定した効率的な運行は難しい
相乗りタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・予め決定した距離に応じた料金で乗車できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・偶然乗り合わせた相手に、乗降場所を知られてしまう ・割り勘での乗車になるため、事業者は減益になる場合がある
定額制・月額制タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・固定的な収入の予想ができるため事業計画が立てやすい ・家族利用など定期的利用者には利便性が高く、コストパフォーマンスがよい 	<ul style="list-style-type: none"> ・導入前の収益の予測が難しい ・利用時間が限定される ・雨天時など利用客が多い場合に配車が遅れる

表 5-2 各公共交通の運用形態等によるメリットとデメリット

		メリット	デメリット
デマンド交通	路線 不定期 運行	<ul style="list-style-type: none"> ・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費が削減できる ・バスに近い移動サービスを提供できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行と比べて細かいニーズへの対応と柔軟性に劣る
	区域 運行	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所の自由度が高い ・交通空白地域を面的にカバーできる 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が多い場合は手作業での配車が難しい ・需要が少ないと、運行効率が低下する ・タクシーと競合する
	共通	<ul style="list-style-type: none"> ・希望の時間帯に利用しやすい ・空時間帯の効率的な車両活用ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要が多い場合、予約がとれない ・システム導入の負担が大きい
グリーンスロー モビリティ ※ 時速 20km/h 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		<ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい ・低速のため重大事故の危険性が低い ・沿道の雰囲気を感じることが可能 ・定員 10 人の車両は普通免許で運転が可能 ・新規性・話題性が高く、車両自体がアトラクションとなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・定員や積載量が少ない ・長距離の移動や交通量の多い幹線道路での運行に適さない ・充電設備が必要 ・風雨や寒暖への対策が必要 ・一般車に比べ乗車時間が長くなる
超小型モビリティ		<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー消費効率は通常のガソリン車と比べ約 1/6 程度 ・ラストワンマイル対策として有効 ・車両代が廉価である ・道路が狭く駐車場の制限が小さい ・観光地や地域活動の活性化を通じた観光・地域振興に寄与する 	<ul style="list-style-type: none"> ・定員や積載量が少ない ・充電設備が必要 ・風雨や寒暖を防ぐ機能が乏しい

表 5-3 その他の移動手段、新しい技術のメリットとデメリット

	メリット	デメリット
シェア サイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・経路が自由に選択できる ・ラストワンマイル対策として有効 ・日常生活、業務、観光など、様々な目的での利用が可能 ・ポート設置場所の制約が小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポートの設置が必要 ・充電設備・電池入替作業が必要 ・採算性の理由で事業者の急な撤退がある ・予約方法の煩わしさ ・ポート間の自転車の移動が必要 ・タクシーと競合しやすい
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足に対応できる ・新規性・話題性が高く、車両自体がアトラクションとなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転レベルに応じて、走行環境を選ぶ ・自動運転レベルを高めるためには、道路側の設備投資が必要 ・運行監視システムが必要 ・地域に合った技術開発・法整備を待つ必要がある ・利用者の不安解消に実地実験の期間を要する

5.2. 基本理念と基本方針

本市の最上位計画である第6次所沢市総合計画では、「絆、自然、文化 元気あふれる『よきふるさと所沢』』という将来像が掲げられています。

「絆」は、本市の政策、施策全体を通して最も重要な要素であり、公共交通政策においても例外ではありません。

公共交通が充実し、誰もが自由に、そして気軽に出かけることができる街は、人々との出逢いと活動にあふれ、そこに「絆」が生まれて紡がれていきます。

市民一人ひとりの暮らしの中の多様な場面で、公共交通が人と人、人と街をつなぎ、所沢の未来のネットワークを形づくっていく、そのような「人を中心にしたマチ」に向かう想いを込め、本計画の基本理念を下記のとおり定めます。

人が集い、出逢い、巡り、憩う街
～ 公共交通でつながる まち と わたし ～

基本理念に基づき、3つの課題に対応する地域公共交通のめざす姿を基本方針とします。

基本方針1 地域の生活を支える公共交通

対応する課題 ➡ 生活のための移動手段の確保（課題1）

高齢になり運転免許証を返納したり、脱炭素の環境に優しい生活を志向する市民が増えるなかで、自家用車を保有しない生活スタイルを受け入れられる地域社会が求められています。

自家用車を運転しなくても、買い物や通院などの生活に必要な外出、そして生活に潤いを与える趣味などに自由に出かけられ、自立した生活を送れる街をめざし、地域での暮らしを支える公共交通を確保します。

基本方針2 いつでも安心して利用できる公共交通

対応する課題 ➡ 公共交通の利便性の向上（課題2）

障害のある方・ない方、子育て中の方、高齢者など、毎日たくさんの人に利用される公共交通には、誰もが安心・安全に利用できることが期待されています。

さらに、利用したい時間に行きたい場所までの路線があること、時刻表のとおり運行していること、待っている時間も快適に過ごせることなど、利用者の視点を持って、周辺環境を含めた公共交通の改善を進めます。

基本方針3 これからも持続可能な公共交通

対応する課題 ➡ 自家用車からの転換と公共交通利用の促進（課題3）

利用者数の減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通事業者は厳しい経営環境に置かれていますが、所沢市がめざすゼロカーボンシティや人を中心にした持続可能なマチの実現のためには、公共交通が欠かせません。

公共交通サービスの改善により利用者を増やす取り組みを進めるのはもちろんですが、積極的な利用を通して自分たちの地域の公共交通を守るという市民意識の醸成により、公共交通を維持していきます。

5.3. 地域公共交通の役割

(1) 現在の都市構造と地域公共交通

所沢市都市計画マスタープランにおいて、都市機能が集積した所沢駅周辺は広域中心拠点、新所沢駅、小手指駅、東所沢駅周辺は広域生活拠点と位置付けています。これらの鉄道駅周辺は、すでに各地域における日常生活圏の中心となっていますが、今後もその役割は変わりません。

また、市街化区域内の住宅街は、都心への通勤者のベッドタウンとして、今後も極端な人口減少は見込まれないことから、現在の都市構造が存続すると考えられます。

市街化調整区域は、人口の自然減少が見込まれるものの、古くからの集落や大規模開発された住宅地では人口が集中している場所もあることから、生活のための公共交通を存続させる必要があります。

現在、拠点となる鉄道駅と市街化区域内外の住宅地や集落を結ぶ公共交通は、路線バスやところバス、ところワゴン、タクシーが担っています。

人口減少時代を目前に迎えた今、暮らしやすい都市構造を維持していくために、地域公共交通ネットワークの重要度がますます高まっています。

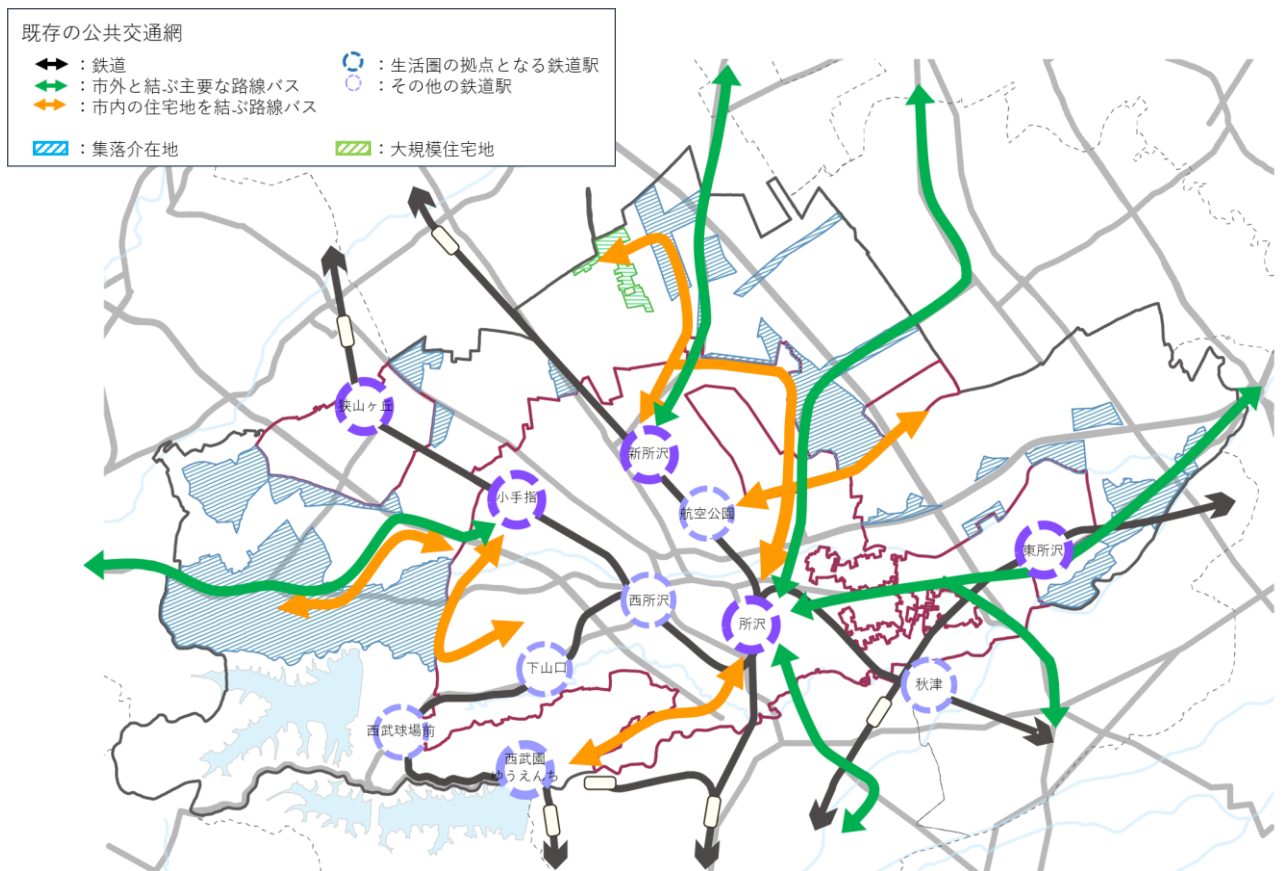


図 5-3 都市構造と地域公共交通の役割図

(2) 本市における地域公共交通の役割

毎日の暮らしを考えると、通勤や通学、旅行等での広域的な移動、百貨店などでの買い物や通院のための市内の拠点への移動、コンビニエンスストアでの買い物やご近所への訪問といったさらに狭い範囲での移動があります。

それらの移動は、鉄道駅等の交通結節点で乗り継ぎされ、ネットワークが形成されています。

本市の地域公共交通は、広域地域間幹線、地域内幹線、地域内支線で構成されており、これらの地域公共交通は、各交通機関の移動距離や輸送量等の特性に応じて役割を果たしています。

これから、高齢化や地域の世代構成の変化によって多様なニーズが発生することにも対応して、市内の公共交通全体でのネットワークの強化を図る必要があります。

本計画では、各公共交通機関が連携して公共交通ネットワークを維持・強化し続けることにより、それぞれの公共交通が持つメリットを最大限に発揮できる環境を整え、暮らしと地球環境に配慮した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の街を目指していきます。

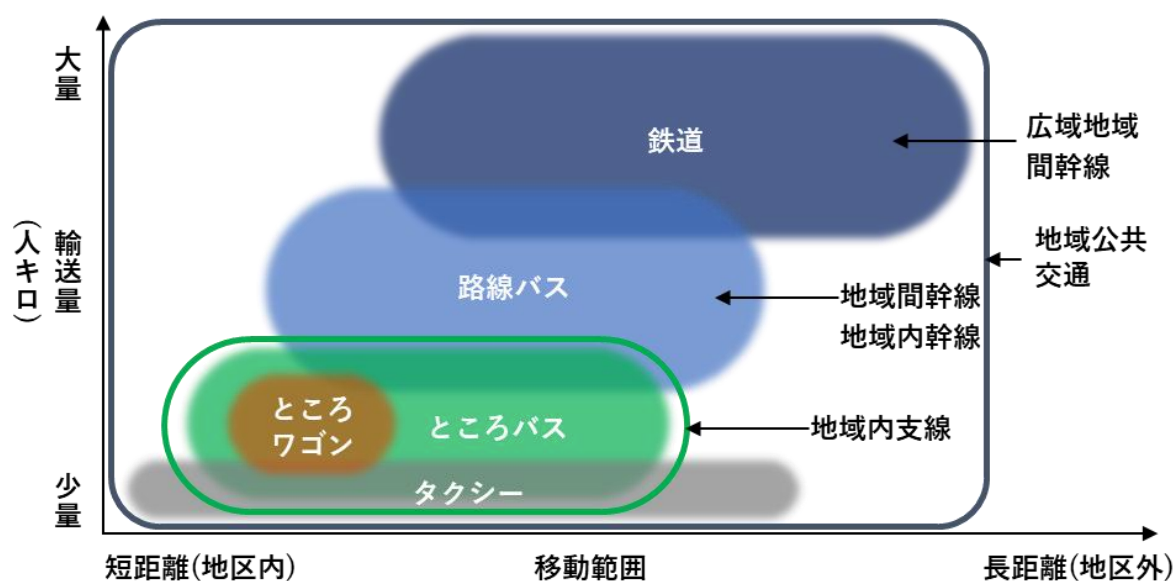


図 5-4 各公共交通機関の移動範囲と輸送量

表 5-4 本市における地域公共交通の役割

位置付け		地域における機能・役割	対象	主な利用形態
広域地域間幹線		<ul style="list-style-type: none"> ● 市内と市外を結ぶ路線で、広域的な移動の役割を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・民間路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・市外への移動 ・日常的な利用（通勤・通学、通院、買物）
地域内幹線	基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内の鉄道駅へのアクセス、地域内交通の基軸を形成する路線 ● 地域内を運行し、交通結節点で広域地域間幹線に接続する路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の最寄駅への移動 ・日常的な利用（通勤・通学、通院、買物）
地域内支線	地域路線	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内の公共交通サービスと公共交通空白地帯の解消を担う路線 ● 地域内を運行し、鉄道や路線バスに接続する路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ところバス ・ところワゴン 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の最寄駅への移動 ・日常的な利用（通勤・通学、通院、買物）
	補完交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道やバスが運行していない地域の面的な輸送を担う路線 ● デマンド型公共交通 ● 障害福祉事業の移動支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー ・介護タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・トゥー・ドア ・早朝深夜の移動
その他移動手段		<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道やバス等から目的地への短距離移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクル等 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅やバス停から目的地への移動 ・ラストワンマイル
交通結節点		<ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点の中心であり、地域内外への地域公共交通の集約点 ● 各種公共交通の集約施設であり、路線の乗換のための役割を担う場所 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地となり得る地域の拠点 ・路線の乗換

5.4. 計画の区域

計画の区域は所沢市全域とします。

なお、行政界付近では、市域を越えて生活圏を形成する場合もあることから、隣接自治体に接続する地域公共交通についても検討の対象とします。

5.5. 計画の期間

地域公共交通に関しては、中長期的に取り組むべき課題もあることから、本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

5.6. 目標設定

基本理念、基本方針の実現に向けた地域公共交通の目標を次のとおり設定します。

基本方針1 に向けた目標	目標① 市民生活を支える公共交通サービスの提供
	各公共交通機関がそれぞれの役割を担い、適切に連携することにより、市民の日常生活を支える身近な移動手段を確保することをめざします。
基本方針2 に向けた目標	目標② コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取り組み
	現在策定中の所沢市立地適正化計画と連携し、市全体で生活利便性の高いコンパクトな街づくりと公共交通サービスの実現をめざします。
基本方針3 に向けた目標	目標③ 多様なニーズに応える利用しやすい公共交通環境の整備
	情報提供の新技术も活用して、高齢者、障害者、子育て世代、観光客など、誰もが公共交通を利用しやすい環境創出をめざします。
	目標④ 市民意識醸成や公共交通全体の活性化に向けた取り組み
基本方針3 に向けた目標	市民の「公共交通を使おう」という意識を醸成するための各世代に応じたモビリティ・マネジメントの実施等により、公共交通利用を促進し、地域公共交通全体の活性化をめざします。
	目標⑤ ゼロカーボンシティを含めたサステナブルな街づくりを担う公共交通サービスの提供
	環境に優しい電気バスや、中心市街地に新しいモビリティを導入することにより、サステナブルな街づくりに寄与する公共交通ネットワークを構築するとともに、「人を中心にしたマチ」の都市基盤としての公共交通サービスを維持していくことをめざします。

図 5-5 計画の目標

5.7. 基本理念・基本方針と目標、施策の体系

基本方針・目標・施策を関連付け、体系化することで、各施策によりめざしていく方向性を明確にして取り組んでいきます。

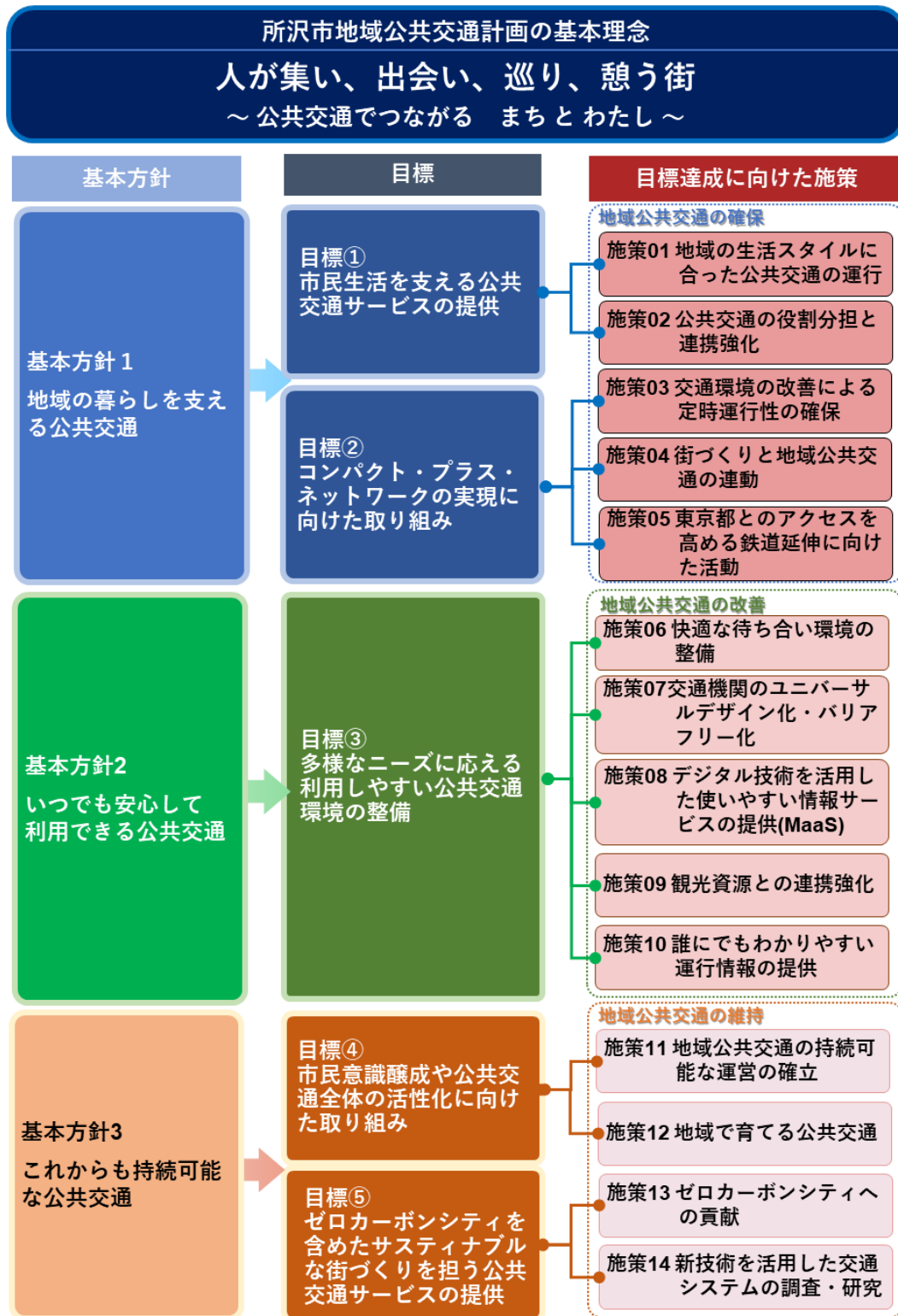


図 5-6 基本理念・基本方針と目標、施策の体系図

5.8. 施策・事業主体・スケジュール

目標を達成するため、5年後の令和9年度に向けて各施策を推進します。施策を取り組むうえでは、関連のある施策は段階的に取り組むことで、過度の財政への負担を避け事業の平準化を図ります。なお、隣接市との調整が必要な施策や、新技術の進歩、走行環境の整備のため、導入に時間を要する施策については、長期的な視点で取り組んでいきます。

施策番号	施策（項目名）	実施主体	スケジュール				
			令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
施策01	地域の生活スタイルに合った公共交通の運行	市、国、県、近隣自治体、市民公共交通事業者	ところワゴンの実証運行・検証		→	→	
				ところバスのルート・ダイヤの見直し			
				近隣自治体との連携協議・検討		整い次第実証運行へ	
施策02	公共交通の役割分担と連携強化	市、公共交通事業者、地域団体、民間事業者	公共交通事業者と連携したシームレス化				
				ラストマイル促進・整備 サイクル&バスライドの環境整備		→	
施策03	交通環境の改善による定時運行性の確保	市、県	事業中の道路整備・交差点改良		→	→	
				バスベイの推進		→	
施策04	街づくりと地域公共交通の連動	公共交通事業者 市、国、県	コンパクト・プラス・ネットワークの形成			→	
				土地区画整理事業等への対応			→
施策05	東京都とのアクセスを高める鉄道延伸に向けた活動	市、国、県、東京都、近隣自治体	研究・検討	→	→	→	→
施策06	快適な待ち合い環境の整備	市、県 公共交通事業者 地元企業	バス待ちベンチの設置		→	→	→
			バス待ちスポット等の設置		→	→	→
施策07	交通機関のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化	市、国、県 公共交通事業者	公共交通機関のユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進				
			バス停の段差解消		→	→	→
			バリアフリー車両の導入		→		
施策08	デジタル技術を活用した使いやすい情報サービスの提供(MaaS)	市 公共交通事業者	情報のオープンデータ化		→	→	→
				バスロケーションシステム		→	
				MaaS導入		→	
施策09	観光資源との連携強化	市、県、市民 公共交通事業者 地元企業	協議・検討	→	観光施設との連携		→
施策10	誰にでもわかりやすい運行情報の提供	市 公共交通事業者	公共交通マップの作成		→	→	→
							デジタルサイネージの設置
施策11	地域公共交通の持続可能な運営の確立	市 公共交通事業者 地元企業	適正運賃の協議・検討		→	→	→
			運賃外収入の取り組み		→	→	→
			運転士の確保、育成		→	→	→
施策12	地域で育てる公共交通	市、市民 公共交通事業者 地元企業	バスの乗り方教室の開催・地域で育てるバスづくりの取り組み				
			特別乗車証、無料乗車証の普及		→	→	
			「トコトコ健康マイレージ」との連携の調査・研究			→	
施策13	ゼロカーボンシティへの貢献	市 公共交通事業者	EV車両・FCVバスの導入		→	→	→
施策14	新技術を活用した交通システムの調査・研究	市 公共交通事業者	自動運転、デマンド交通、超小型モビリティ等の移動手段の調査・研究				

協議、検討、研究： 施策を実行： 条件が整い次第実行：

図 5-7 施策とスケジュール

目標① 市民生活を支える公共交通サービスの提供

施策 01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行

関係主体	市、市民、公共交通事業者、近隣自治体、国・県
施策内容	<p>(1) ところワゴンの実証運行と検証 三ヶ島地区、柳瀬地区、富岡地区で実証運行し、利用状況等を検証しながら、それぞれの地域に適した公共交通としての本格導入をめざします。</p> <p>【ところワゴン写真】</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; width: 300px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; padding: 10px;"> 写真掲載予定 </div> <p>(2) ところバスのルート・ダイヤの見直し ところワゴンと重複するルートについて、利用実態を調査、分析して効率的に運行していけるよう、ルートやダイヤの見直しを実施します。</p> <p>(3) 自治体を越えた生活圏を支える公共交通の検討 市域を越えて形成される生活圏での移動について、近隣自治体との連携のあり方を協議・検討します。また、協議が整い次第、実証運行へ移行します。</p>







検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
ところワゴンの実証運行・検証				
ところバスのルート・ダイヤの見直し				
近隣自治体との連携協議・検討			整い次第実証運行へ	

施策 02 公共交通の役割分担と連携強化

関係主体	市、公共交通事業者、地域団体、民間事業者
施策内容	<p>(1) 公共交通事業者と連携したシームレス化 市は公共交通事業者と連携し、公共交通をスムーズに乗り継げるよう、地域の利用状況やニーズを集約しながら検討します。</p> <p>(2) ラストワンマイルの移動手段の導入 鉄道駅やバス停から目的地までの短距離移動が円滑になるよう、市だけでなく商店街や街づくり団体、自治会、NPO による運行も視野に入れて、超小型モビリティやシェアサイクルといった地域の特性に合ったコンパクトな移動手段のあり方を検討します。</p> <p>(3) サイクル&バスライドの環境整備 地域の生活拠点や交通結節点に自転車駐輪場を整備し、自転車でのバス停にアクセスしやすくすることで、シームレスに移動できる環境の整備を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>写真掲載予定</p> </div> <p>▲サイクル&バスライドのイメージ 資料：なるほど！！公共交通の勤どころ</p>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
		 公共交通事業者と連携したシームレス化		
 	 	 ラストワンマイル促進・整備 サイクル&バスライドの環境整備		

目標② コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取り組み


施策 03 交通環境の改善による定時運行性の確保

関係主体	市、県
施策内容	<p>(1) 道路状況の改善 公共交通の定時運行を図るために必要な都市計画道路飯能所沢線、北野下富線等の主要な道路の整備や交差点改良を進めます。</p> <p>(2) バスベいの整備 バス停付近での交通の円滑化と、安全な乗降を確保するため、関係機関と連携し、バスベいの整備を図ります。</p>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度

施策 04 街づくりと地域公共交通の連動

関係主体	市、公共交通事業者、国・県、市民、地元企業
施策内容	<p>(1) コンパクト・プラス・ネットワークの形成</p> <p>人口減少を見据え、鉄道駅周辺の都市拠点と郊外に点在する住宅街を公共交通ネットワークで結び、市民が暮らしやすいコンパクトな都市構造に転換していく必要があります。立地適正化計画と地域公共交通計画の両輪で、コンパクト・プラス・ネットワークの都市形成を進めます。</p> <p>コンパクト・プラス・ネットワークとは 鉄道駅等を中心とした拠点に都市機能をコンパクトにまとめ、拠点と拠点、拠点と住宅地を便利な公共交通のネットワークで結ぶ、環境と暮らしに優しい都市構造。</p>  <p>資料：国土交通省</p> <p>(2) 土地区画整理事業等による新たな人の流れへの対応</p> <p>土地区画整理事業等により新たに発生する移動需要を考慮して、それぞれの地区の特性にあった新たな公共交通を検討します。</p>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
コンパクト・プラス・ネットワークの形成				
		土地区画整理事業等への対応		

施策 05 東京都とのアクセスを高める鉄道延伸に向けた活動

関係主体	市、近隣自治体、国・東京都・県	
施策内容	<p>(1) 都市高速鉄道 12 号線（都営地下鉄大江戸線）の延伸 都市高速鉄道 12 号線の東所沢駅までの延伸に向け、都市高速鉄道 12 号線延伸促進協議会（新座市、清瀬市、所沢市、練馬区）による積極的な要望活動を行います。</p> <p style="text-align: center;">都市高速鉄道 12 号線▶</p> <p>(2) 多摩都市モノレールの延伸 関係機関と連携を図り、多摩都市モノレールの上北台駅（東大和市）から、所沢方面への延伸に関する調査研究を継続します。</p>	<div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 20px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>写真掲載予定</p> </div>

検討スケジュール

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
<div style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 調査研究・促進 </div>				

目標③ 多様なニーズに応える利用しやすい公共交通環境の整備

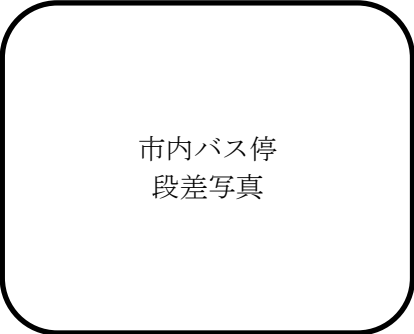

施策 06 快適な待ち合い環境の整備

関係主体	市、公共交通事業者、地元企業、国・県
施策内容	<p>(1) バス待ちベンチの設置 快適なバス待ち環境の形成に向けて、公園の一角を利用した待ち合いスペースの確保や、歩道上のベンチの設置を推進します。</p> <p style="text-align: center;">快適なベンチ空間▶ 資料：市内公園の一部に設置したバス待ちベンチ</p>  <p>(2) バス待ちスポット等の設置 「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」の取り組みとして埼玉県が登録する「バス待ちスポット」、「まち愛スポット」について、啓発活動を行い、協力施設を増やします。</p> <p>バス待ちスポットとは バス停から概ね 50 メートル圏内にあり、気軽にバスを待てる施設。バスの時刻表の掲示や配布を行う。</p> <p>まち愛スポットとは バス停から概ね 500 メートル圏内にあり、バス停まで歩く間に休憩できる施設。</p> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;">写真掲載予定</div> <p style="text-align: right;">▲市内のバス待ちスポット 資料：所沢銀座協同組合 HP</p> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;">写真掲載予定</div> <p style="text-align: right;">▲まち愛スポットのステッカー 資料：埼玉県 HP</p>

検討スケジュール

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶
▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶	▶▶▶▶▶


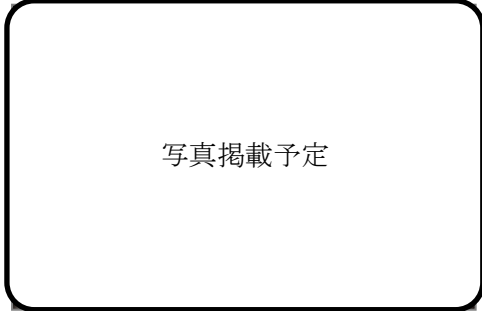
施策 07 交通機関のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化

関係主体	市、公共交通事業者、国・県		
施策内容	<p>(1) 公共交通機関のユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進 市は公共交通事業者と連携し、誰もがより安全、安心して利用できる公共交通機関を目指した環境整備を進めます。</p> <p>(2) バス停の段差解消 高齢者や車いす利用者がバスに乗り降りする際の負担軽減のため、バリアレス縁石等を導入し、バス乗降口と歩道等との段差解消を進めます。</p> <p>バリアレス縁石とは 車道側の側面を特殊な形状にした縁石。バス乗降のバリアフリー化が可能となることに加え、バスが歩道により近付いて停車できる。</p> <p>(3) バリアフリー車両の導入 高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用者等が快適に乗降できるよう、道路とバスとの隙間・段差を少なくするノンステップバスや、車いす用スペースがある鉄道車両の導入を引き続き促進します。</p>	 市内バス停 段差写真	 西武バス写真

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
▶▶▶	公共交通機関のユニバーサルデザイン化やバリアフリー化の推進			▶▶▶
 バス停の段差解消				
▶▶▶▶▶	 バリアフリー車両の導入			

施策 08 デジタル技術を活用した使いやすい情報サービスの提供 (MaaS)

関係主体	市、公共交通事業者、国・県、地元企業
施策内容	<p>(1) 公共交通に関する情報の標準化とオープンデータ化 ところバス、ところワゴンに関する情報をバス標準フォーマットで作成することにより、他の公共交通と一体的に取り扱えるようにします。 さらに標準化したデータをオープンデータ化することにより、データの利活用に取り組めます。</p> <p>(2) バスロケーションシステム等の導入 バスロケーションシステム、キャッシュレス決済システム等を導入することにより、各公共交通をスムーズにストレスなく利用できる環境の整備を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真掲載予定</p> <p>▲バスロケーションシステムの事例 (愛知県刈谷市) 資料：どうしてここにバス停が 国土交通省</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真掲載予定</p> <p>▲キャッシュレス決済イメージ 資料：国土交通省</p> </div> </div> <p>(3) MaaS の導入 複数の公共交通での移動と移動先での様々な活動を、一人ひとりに最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス (MaaS) の導入を段階的にめざします。</p>

検討スケジュール

令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
情報のオープンデータ化				
		▶ ▶	バスロケーションシステム	
			▶ ▶	MaaS 導入


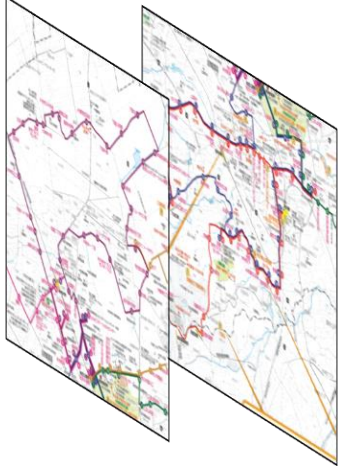

施策 09 観光資源との連携強化

関係主体	市、県、市民、公共交通事業者、地元企業
施策内容	<p>(1) 観光地との連携</p> <p>「文化の発信地である「ところざわサクラタウン」、埼玉西武ライオンズの本拠地「ベルーナドーム（西武ドーム）」、リニューアルされた「西武園ゆうえんち」等の注目をあびる観光資源や豊かな自然を感じながら散策ができる狭山丘陵、市内に点在する歴史資源、寺社仏閣等の観光地への公共交通でのアクセスを向上し、観光施設と公共交通による相互の情報提供により、来訪者、利用者の増加を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲角川武蔵野ミュージアム 写真提供：株式会社 KADOKAWA</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>©SEIBU Lions ▲ベルーナドーム（西武ドーム）</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>▲狭山湖の一風景</p> </div>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
協議・検討		観光施設との連携		

施策 10 誰にでもわかりやすい運行情報の提供

関係主体	市、公共交通事業者、地元企業
施策内容	<p>(1) 公共交通マップの作成</p> <p>市内の公共交通を一元化した路線図や、地域ごとの特徴を掲載した「地域版マップ」を作成し、公共交通の情報をわかりやすく発信するとともに、利用の促進につなげます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>市内全域路線図（1事業者）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>地域情報・複数事業者と連携した路線図</p> </div> </div> <p>(2) デジタルサイネージの設置</p> <p>公共交通機関や大規模商業施設、観光施設、病院など、バスの利用者が多い施設を中心に、バス運行情報をリアルタイムで表示が可能なデジタルサイネージの導入を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>デジタルサイネージの事例(茅ヶ崎市)▶ 資料：バスまち環境の改善に向けて (国土交通省)</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
公共交通マップの作成				
				デジタルサイネージの設置

目標④ 市民意識醸成や公共交通全体の活性化に向けた取り組み

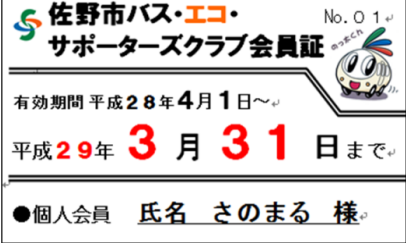
施策 11 地域公共交通の持続可能な運営の確立

関係主体	市、公共交通事業者、地元企業														
施策内容	<p>(1) 状況変化に応じた適正運賃の検討・協議</p> <p>ところバス・ところワゴンと路線バス・タクシーとのサービスの内容に対する料金の乖離や、受益者負担の原則、異なる交通機関への乗継ぎ時の基本料金の扱い等について、状況の変化に応じて地域公共交通協議会において公共交通事業者、利用者双方の立場から協議し、地域公共交通を維持するための適正運賃を検討します。</p> <p>(2) 運賃外収入を確保する取り組みの推進</p> <p>コロナ禍で利用者が激減し、その回復が難しい状況下において、車内広告や車両ラッピングといった運賃外の収入による経営の安定化を図ります。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">バス停（駅）への有料広告掲載</td> <td>バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">車内への有料広告掲載</td> <td>路線バス等では一般的な車内への広告掲載を、地域密着のコミュニティバス車内でも実施する方法です。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">つり革オーナー制</td> <td>つり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとさせていただく取り組みです。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">ネーミングライツ</td> <td>駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">ラッピングバス</td> <td>バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">小荷物の運送</td> <td>人の輸送だけではなく、あわせて生活必需品などの小荷物運送を行うことにより、雑収入を得る方法です。 なお、運送することができる小荷物は、少量の郵便物、新聞紙その他となっています。（道路運送法第82条）</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9e1f2;">グッズ販売</td> <td>交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">▲運賃外収入の事例</p> <p style="text-align: center;">資料：なるほど！！公共交通の勤どころ 国土交通省</p> <p>(3) 運転士の確保、育成</p> <p>質の高い公共交通サービスを将来にわたって提供するため、運転士の確保と育成の取り組みについて、事業者間で連携できることを協議・検討します。</p>	バス停（駅）への有料広告掲載	バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。	車内への有料広告掲載	路線バス等では一般的な車内への広告掲載を、地域密着のコミュニティバス車内でも実施する方法です。	つり革オーナー制	つり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとさせていただく取り組みです。	ネーミングライツ	駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。	ラッピングバス	バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。	小荷物の運送	人の輸送だけではなく、あわせて生活必需品などの小荷物運送を行うことにより、雑収入を得る方法です。 なお、運送することができる小荷物は、少量の郵便物、新聞紙その他となっています。（道路運送法第82条）	グッズ販売	交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。
バス停（駅）への有料広告掲載	バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。														
車内への有料広告掲載	路線バス等では一般的な車内への広告掲載を、地域密着のコミュニティバス車内でも実施する方法です。														
つり革オーナー制	つり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとさせていただく取り組みです。														
ネーミングライツ	駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。														
ラッピングバス	バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。														
小荷物の運送	人の輸送だけではなく、あわせて生活必需品などの小荷物運送を行うことにより、雑収入を得る方法です。 なお、運送することができる小荷物は、少量の郵便物、新聞紙その他となっています。（道路運送法第82条）														
グッズ販売	交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。														

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
適正運賃の協議・検討				
運賃外収入の取り組み				
運転士の確保、育成				

施策 12 地域で育てる公共交通

<p>関係主体</p>	<p>市、市民、公共交通事業者、地元企業</p>
<p>施策内容</p>	<p>(1) バスの乗り方教室の開催</p> <p>市民の意識を「公共交通をもっと使おう」という方向に転換していく取り組みとして、小学生に向けたバスの乗り方教室を開催する等、さまざまな属性に対応したモビリティ・マネジメントを実施します。</p> <div data-bbox="408 539 930 819" style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; text-align: center; padding: 20px; margin: 10px 0;"> <p>写真掲載予定</p> </div> <p>▲乗り方教室 資料：なるほど！！公共交通の勤どころ</p> <p>(2) 地域で育てるバスづくりの取り組み</p> <p>「自分たちで地域のバスを支えている」という“マイバス”意識の醸成を図ります。</p> <p>他自治体では、公共交通の運行が困難な地域において、地域住民が公共交通の運行経費の一部を支援し、運行を存続させる取り組みも見られます。</p> <p>(例)バス・エコ・サポーター制度</p> <p>住民や企業・団体が会員となり年会費を支払うことにより路線バスの運営を支援。</p> <p>会員には市営バス運賃の割引や土日祝日乗り放題等の特典があり、バス利用者の増加にもつながる。</p> <div data-bbox="975 965 1382 1207" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">  <p>佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ会員証 No. 01 有効期間 平成28年4月1日～ 平成29年 3月31日まで ●個人会員 氏名 さのまる 様</p> </div> <p>▲バス・エコ・サポーターズクラブ (佐野市事例) 資料：なるほど！！公共交通の勤どころ 国土交通省</p> <p>(3) 特別乗車証、無料乗車証の普及</p> <p>ところバス、ところワゴンでは、特別乗車証、無料乗車証の提示により運賃の割引または免除を行っています。今後も公共交通の利用促進のため、本制度を継続するとともに、新しい乗車制度の導入を検討します。</p> <p style="text-align: right;">次ページに続きます→</p>

施策内容

→前ページからの続きです

(4) 「トコトコ健幸マイレージ」との連携

公共交通と徒歩を組み合わせたルート検索機能を充実したり、歩いて貯めたポイントで公共交通を利用できるようにする等、健康と公共交通が連携した取り組みの可能性を調査、研究します。

トコトコ健幸マイレージ▶

資料：所沢市 HP

💡トコトコ健幸マイレージとは

『歩くこと』を中心として楽しみながら継続できる健康づくりとして、スマホアプリや専用歩数計を使用した歩数計測や健康教室の参加等を通じて獲得したポイントにより、市や県が用意した景品が抽選で当たる事業。

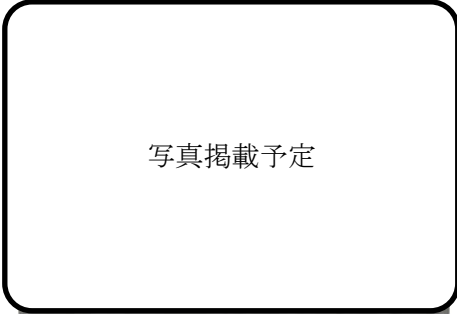




検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バスの乗り方教室の開催・地域で育てるバスづくりの取り組み				
特別乗車証、無料乗車証の普及				
「トコトコ健幸マイレージ」との連携の調査・研究				

目標⑤ ゼロカーボンシティを含めたサステナブルな街づくりを担う公共交通サービスの提供

施策13 ゼロカーボンシティへの貢献

関係主体	市、公共交通事業者、国・県		
施策内容	<p>(1) グリーンスローモビリティの導入 沿道環境への影響が小さく、二酸化炭素排出を低減できるうえ、再生可能エネルギーによる電力を活用すれば更なる低減につながるエコな移動サービス「グリーンスローモビリティ」の導入を検討します。</p> <p>グリーンスローモビリティとは 時速20km未満で公道を走ることできる、電動車を活用した小さな移動サービスと、その車両を含めた総称</p>	 <p>写真掲載予定</p> <p>▲グリーンスローモビリティ 資料：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き</p>	
	<p>(2) EV車両・FCV車両の導入 ゼロカーボンシティの実現に向けて、二酸化炭素や窒素酸化物等を排出しないEV車両やFCV車両の導入を進めます。</p>	 <p>写真掲載予定</p> <p>▲羽村市コミュニティバスへの電気バス「はむらん」の事例 資料：電動バス導入ガイドライン</p>	
	<p>燃料電池バスの導入支援の事例(東京都)▶ 資料：東京都HP</p>	 <p>写真掲載予定</p>	

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
EV車両・FCVバスの導入				

施策 14 新技術を活用した交通システムの調査・研究

関係主体	市、公共交通事業者、国・県
施策内容	<p>(1) 自動運転技術を用いた移手段の研究 未来を想わせる自動運転技術が街の姿に合う場所では、街づくりに合わせた移手段の一つとして、技術の進歩や設備の整備費用等の条件を考慮しながら、自動運転による公共交通の導入に向けて研究します。 また、運転士不足への対応や市街化調整区域の集落や住宅地の移手段の一つとして研究します。</p> <p>(2) デマンド交通の研究 移動需要が限定的な地域では、地域の暮らしを支える移手段の一つとして、人口の推移や利用者数の変化に応じて、デマンド交通の導入の可能性を研究します。</p> <p>(3) 超小型モビリティ等の調査・研究 小回りが利く特徴を活かして、スポット的な交通不便地域や、商業施設が集積した鉄道駅周辺でのラストワンマイルの移手段の一つとして、超小型モビリティを活用したカーシェアリング等を調査・研究します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;">写真掲載予定</div> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;">写真掲載予定</div> </div> <p>▲駅前カーシェア・自治会シェアリング事業の事例(さいたま市小型電動モビリティ活用推進協議会) 資料：超小型モビリティの導入事例</p>

検討スケジュール

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
自動運転、デマンド交通、超小型モビリティ等の移手段の調査・研究				

5.9. 評価指標

本計画を着実に推進するために、各目標の達成状況を評価するための指標及び基準値・目標値を設定し、モニタリングによる適切な評価を実施します。




図 5-8 目標に基づく指標の体系図

目標① 市民生活を支える公共交通サービスへ向けた取り組み


【指標 1】公共交通の利用人数の増加

鉄道・路線バス・ところバス・ところワゴンの連携により利便性の向上・公共交通利用促進を図り、施策の成果を評価するために設定します。

指標 1	基準値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 9 年度)
公共交通の利用人数	(データ入手後算出)	増加 	(データ入手後算出)
目標値設定の考え方	公共交通同士の連携により、合計の利用者数が増加すると想定し●●%の増加を目標とする。		
算出方法	鉄道、西武バス、ところバス・ところワゴンの利用者数をモニタリングし、それぞれ加算することで算出		
算定の根拠	鉄道、西武バス、ところバス、ところワゴン利用者数データ		

【指標 2】ところバスの収支率の維持・改善

ところバスの運行経費に対する収入の割合を用いて公費投入の状況を把握し、ところバスの持続可能性を評価するために設定します。


指標 2	基準値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 9 年度)
ところバスの収支率	14.0%	維持 	14.0%
目標値設定の考え方	利便性を高めるために必要な経費と、その効果による利用者増加を見込み、現状維持を目標とする。		
算出方法	収入＝運賃収入＋その他の収入（車内広告等） 運行経費＝運行補償費（市の支出）＋収入 収 支 率＝収入／運行経費 × 100		
算定の根拠	各年度決算、行政報告書等		

目標② コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取り組み

【指標 3】公共交通カバー圏内の人口割合の維持

ところバス・ところワゴンの効率的な運行や、路線及び運営の拡大・再編により、公共交通の利用のしやすさを評価するために設定します。


※この指標は、国勢調査が実施される令和7年の数値で評価します。

指標 3	基準値 (令和2年度)		目標値 (令和7年度)
公共交通カバー圏内の人口割合	91.1%	維持 	91.1%
目標値設定の考え方	現在でも比較的高い水準であるが、コンパクトな都市構造を引き続き維持するため、現状維持を目標とする。		
算出方法	公共交通カバー圏内*の人口 ※鉄道駅の半径800m圏内、バス停の半径300m圏内		
算定の根拠	国勢調査、国土数値情報、ところバス・ところワゴン路線図		

目標③ 多様なニーズに応える利用しやすい公共交通環境の整備

【指標 4】交通政策に対する満足度の向上


様々な交通政策、施策の組み合わせによる、生活への効果の実感を評価するために設定します。

指標 4	基準値 (令和3年度)		目標値 (令和9年度)
交通政策の満足度	38.3%	向上 	52.1%
目標値設定の考え方	令和3年市民意識調査において交通政策の充実を要望する市民のうち、交通政策の満足度が低い（「全く思わない（不満足）」「あまり思わない（やや不満足）」「どちらともいえない（わからない）」と回答した）市民（13.8%）が、「そう思う（満足）」「まあまあ思う（まあまあ満足）」に転換した場合の数値を目標とする。		
算出方法	交通政策への市民満足度について、「そう思う（満足）」「まあまあ思う（まあまあ満足）」の回答割合を合算		
算定の根拠	所沢市市民意識調査		

目標④ 市民意識醸成や公共交通全体の活性化に向けた取り組み

【指標5】モビリティ・マネジメント（MM）の実施


モビリティ・マネジメント（MM）の実施回数を把握することで、市民の意識醸成に向けた取り組み状況を評価するために設定します。

指標5	基準値 (令和3年度)		目標値 (令和9年度)
MMの実施回数	年1回	増加 	5か年累計15回
目標値設定の考え方	利用案内の配布、小学生、高齢者をターゲットとした乗り方教室等の開催により、1年あたり3回実施することを目標とする。		
算出方法	市民向けの公共交通利用促進の働きかけを広く「モビリティ・マネジメント」として捉え、その実施回数を測定		
算定の根拠	行政報告書等資料		

目標⑤ ゼロカーボンシティを含めたサステナブルな街づくりを担う公共交通サービスの提供

【指標6】脱炭素に向けた環境に優しい車両の導入

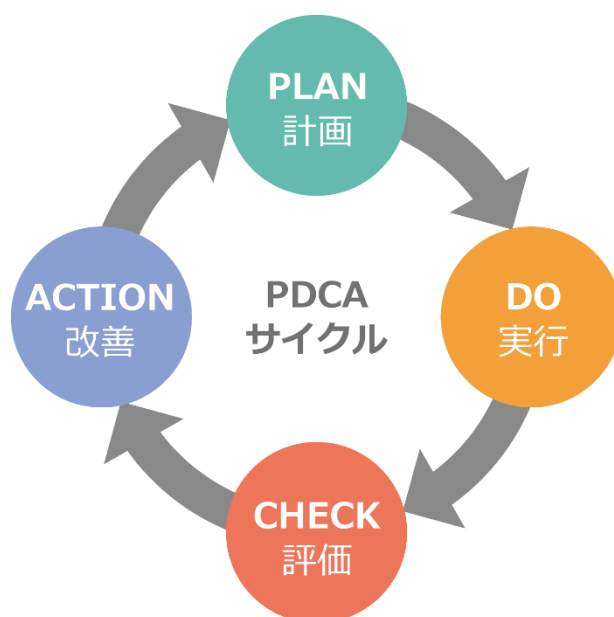
脱炭素の取り組みによりゼロカーボンシティの実現を促進するための成果を評価するために設定します。

指標6	基準値 (令和4年度)		目標値 (令和9年度)
ところバス・ところワゴンへのEV車両・FCVバスの導入数	0台	増加 	2台
目標値設定の考え方	令和2年12月1日西武バス株式会社が所沢市内でFCVバス1台を運行開始したことを踏まえ、令和9年度時点で2台を目標とする。		
算出方法	ところバス・ところワゴンとして運行している車両の形式を把握し測定。		
算定の根拠	所沢市保有資産資料等		

5.10. 計画達成の評価方法

本計画の策定にあたっては、市民や公共交通事業者の代表者、関係行政機関などで構成する「所沢市地域公共交通協議会」において、本市の今後の公共交通のあり方に関する調査・検討を行ってきました。達成状況の評価も、「所沢市地域公共交通協議会」において実施します。

目標値として設定した指標の数値を年度ごとに評価し、PDCAサイクルにより、必要に応じて施策や計画の見直しを実施します。



※ PDCA サイクルとは、PLAN(計画)→DO(実行)→CHECK(評価)→ACTION(改善)を繰り返すことで、計画や業務を継続的に改善すること

図 5-9 本計画の PDCA サイクル

6. その他

6.1. 用語説明

IoT あ (Internet of Technology)	あらゆるモノがインターネットを通じて繋がっている状況、またはその技術のこと。
EV (Electric Vehicle)	電気を蓄電池に蓄え、その電力でモーターを回して走る車。電気自動車。
FCV (Fuel Cell Vehicle)	燃料電池内で水素と酸素の反応によって発電した電気エネルギーで、モーターを回して走る車。燃料電池自動車。
か 介護タクシー	一般的に介護タクシーとは要介護の方が利用できるタクシーで、介護関連の資格者が運転、乗降介助等のサポートを行う移動支援サービスの一つ。 介護タクシーで介護保険が適用されるものを介護保険タクシー、運転者の資格や介護保険の適用にかかわらず高齢者や要介護の方の移送サービスを相称して福祉タクシーと呼ぶ場合がある。
グリーンムービリティ	電動で、時速 20km 未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ
コンパクト・アンド・ネットワーク	コンパクトな街に、住民が安心して暮らせるよう地域公共交通と連携し、都市機能を持った施設や都市拠点にアクセスできる都市構造のこと。
さ 集落介在地	市街化調整区域内の主に農地に介在している住宅が集まっている地域。 所沢市では、町村合併前からの集落介在地を中心に、市街化調整区域の開発基準を満たした振興住宅等が低い密度で住宅地が形成されている地域が多い。
た 地域公共交通	鉄道、バス、コミュニティバス、タクシー等の地域住民の日常生活や観光旅客、来訪者の移動手段として利用される公共交通機関、またはそれらが形成する地域内の移動機能。 本計画では、利用者に提供する地域旅客運送サービスを含めて地域公共交通と表現しています。
デマンド交通	本計画では、利用者の予約を受けて AI 機能でルートを設定し、不定期不定路線として運行する公共交通。(例)デマンドタクシー、デマンドバス。

ま	MaaS (Mobility as a Service)	<p>新たなモビリティサービスである MaaS(Mobility as a Service)は、スマートフォンや PC 等で利用可能なアプリケーション等(以下「アプリ等」という。)により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。</p>
	モビリティ・マネジメント	<p>一人一人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適正津に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策(国土交通省 HP モビリティ・マネジメントより)</p>
は	バスロケーションシステム	<p>GPS や 3D 都市データ等から得たバスの位置情報や遅延情報等を、オンタイムでバス停掲示板、スマートフォン等から利用者に現在情報を提供するシステム</p>

所沢市地域公共交通計画

令和5年（2023）3月策定

発行：所沢市

編集：街づくり計画部都市計画課

〒359-8501 所沢市並木一丁目1番地の1

電話：04（2998）9192