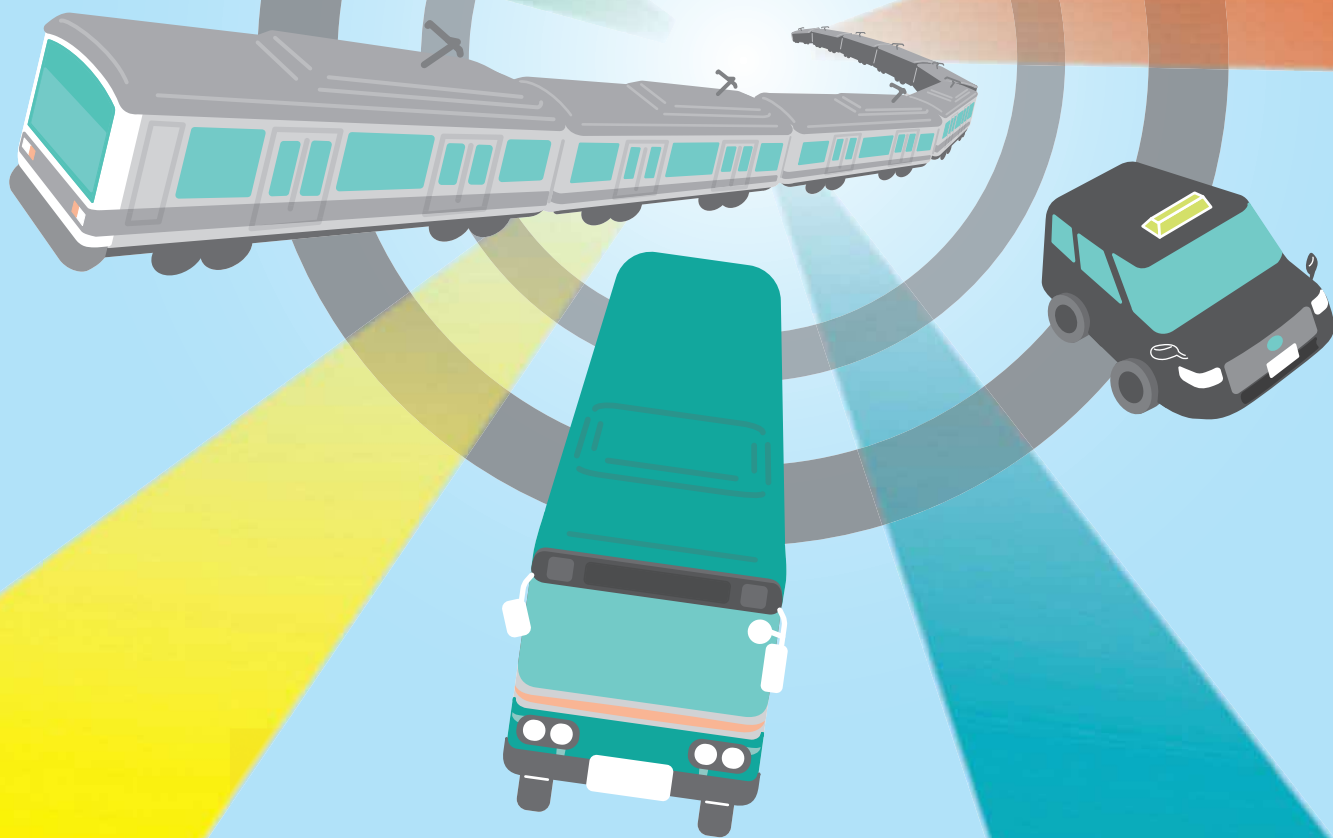


所沢市地域公共交通計画



令和5年(2023年)3月

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 ～

市民の皆様は、これから所沢市でどのように暮らしたいと夢みているでしょうか。

平成31年3月に策定した「第6次所沢市総合計画」では、“人と人との絆を紡ぐまち”、“子どもが大切にされるまち”、“健幸（けんこう）長寿のまち”、“みどりあふれる持続可能なエコタウン”、“魅力・元気・文化を誇れるまち”、“自然と調和する住みよいまち”、“未来（あす）を見つめたまちづくり”の7つのまちづくりの目標を定めています。これらの目標に向けて様々



な分野での市政に取り組んでおりますが、そのすべての基礎・土台となるのは人の生活そのものであり、生活を支えるのは地域公共交通の充実と維持であると確信しています。

また、本市においても少子高齢化、人口減少が顕在化し、人どうしの関係が希薄化する中で、地域に存在する人の力と資源を最大限に活用するために、“競争”ではなく“共創”による街づくりにシフトしていく時代が訪れていると強く感じます。本計画では、市民と交通事業者と市が協働して地域の公共交通を創り・育て・守っていくことをめざしています。

市民の皆様が、街やそこにいる人たちとつながり、それぞれが思い描く理想の暮らし方を実現していく。それを公共交通が支える。そのような街づくりに尽力してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり御協力いただきました所沢市地域公共交通協議会と市民の皆様にご心から感謝と御礼を申し上げます。

令和5年3月

所沢市長 藤本 正人

目次

CONTENTS



1. 策定の背景と位置付け	1
1.1. 策定の背景.....	2
1.2. 計画の位置付け.....	3
1.3. 上位・関連計画等の整理.....	4
2. 所沢市の概況	9
2.1. 地勢と土地利用.....	10
2.2. 社会状況・経済状況.....	12
3. 地域公共交通の状況と利用実態	19
3.1. 地域公共交通の状況.....	20
3.2. 地域公共交通の利用実態.....	27
4. 現状・問題のまとめと課題の設定	38
4.1. 現状・問題のまとめ.....	40
4.2. 課題の設定.....	41
5. 所沢市地域公共交通計画	42
5.1. 地域公共交通の将来像.....	43
5.2. 基本理念と基本方針.....	49
5.3. 地域公共交通の役割.....	51
5.4. 計画の区域.....	54
5.5. 計画の期間.....	54
5.6. 目標設定.....	55
5.7. 基本方針と目標、施策の体系.....	56
5.8. 施策・事業主体・スケジュール.....	57
5.9. 評価指標.....	73
5.10. 達成状況の評価方法.....	79
6. 参考	80
6.1. 用語説明.....	81
6.2. 所沢市地域公共交通計画の策定過程.....	83

1

策定の背景と位置付け

- 1.1. 策定の背景
- 1.2. 計画の位置付け
- 1.3. 上位・関連計画等の整理



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、主要な鉄道駅を拠点とする「生活圏」の考え方を新たに取り入れ、それぞれの拠点駅へ公共交通によりアクセスを高める「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。



資料：所沢市都市計画マスタープラン

図 1-1 生活圏別の地区区分

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（令和6年策定予定）」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。

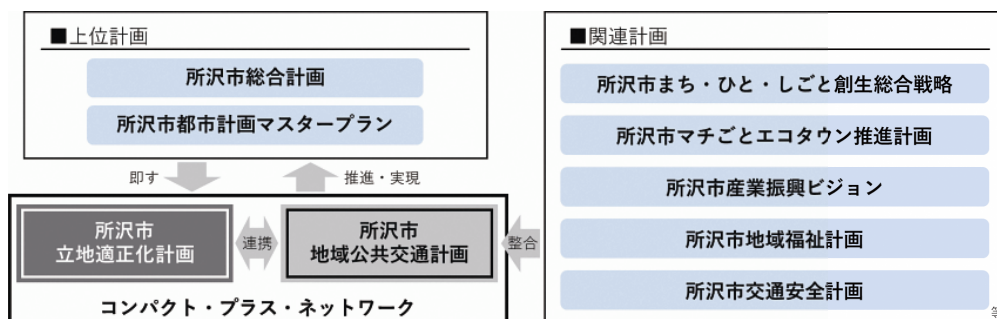


図 1-2 地域公共交通計画と上位計画・関連計画の関係

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。

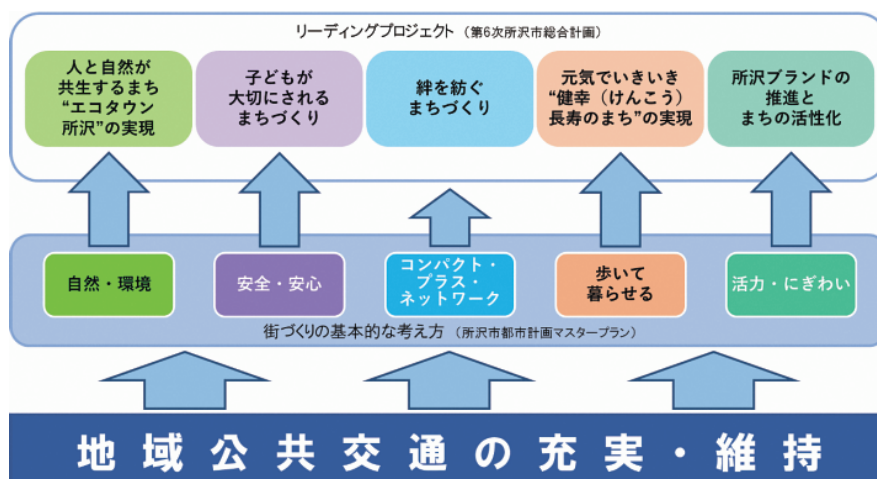


図 1-3 地域公共交通と本市の街づくりの関係

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。

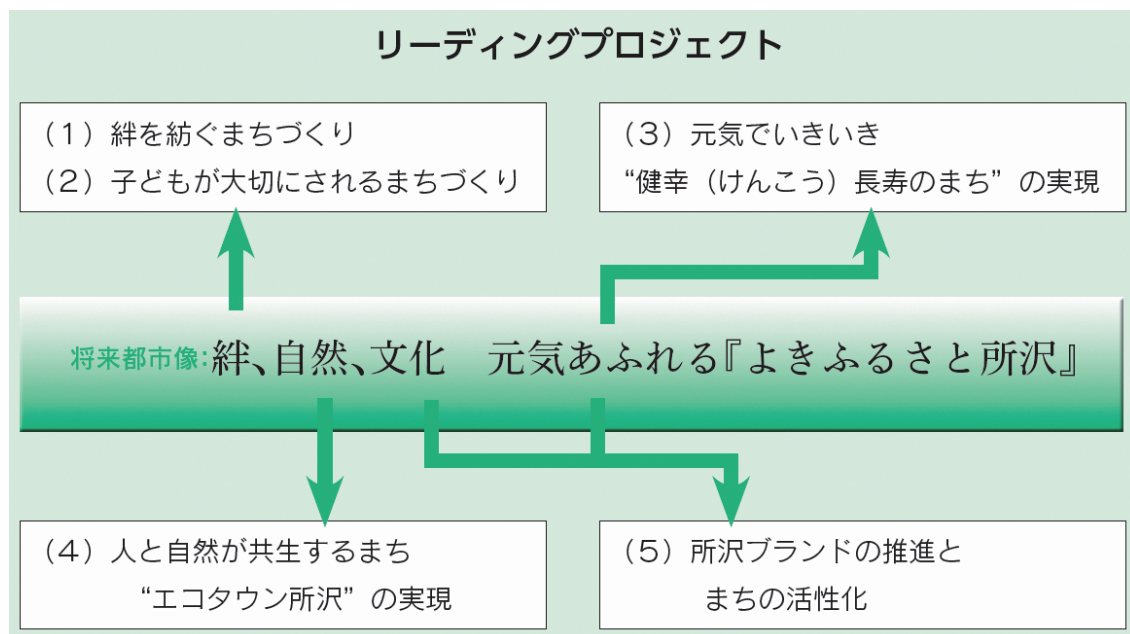
表 1-1 上位・関連計画一覧

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
	両輪で 進める計画	所沢市立地適正化計画	策定中	—
	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	所沢市まち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

(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。



資料：第6次所沢市総合計画

図 1-4 将来都市像とリーディングプロジェクトの関係

【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・利便性の向上を方針として挙げています。

表 1-2 第 6 次所沢市総合計画のまとめ

方針	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

POINT

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。

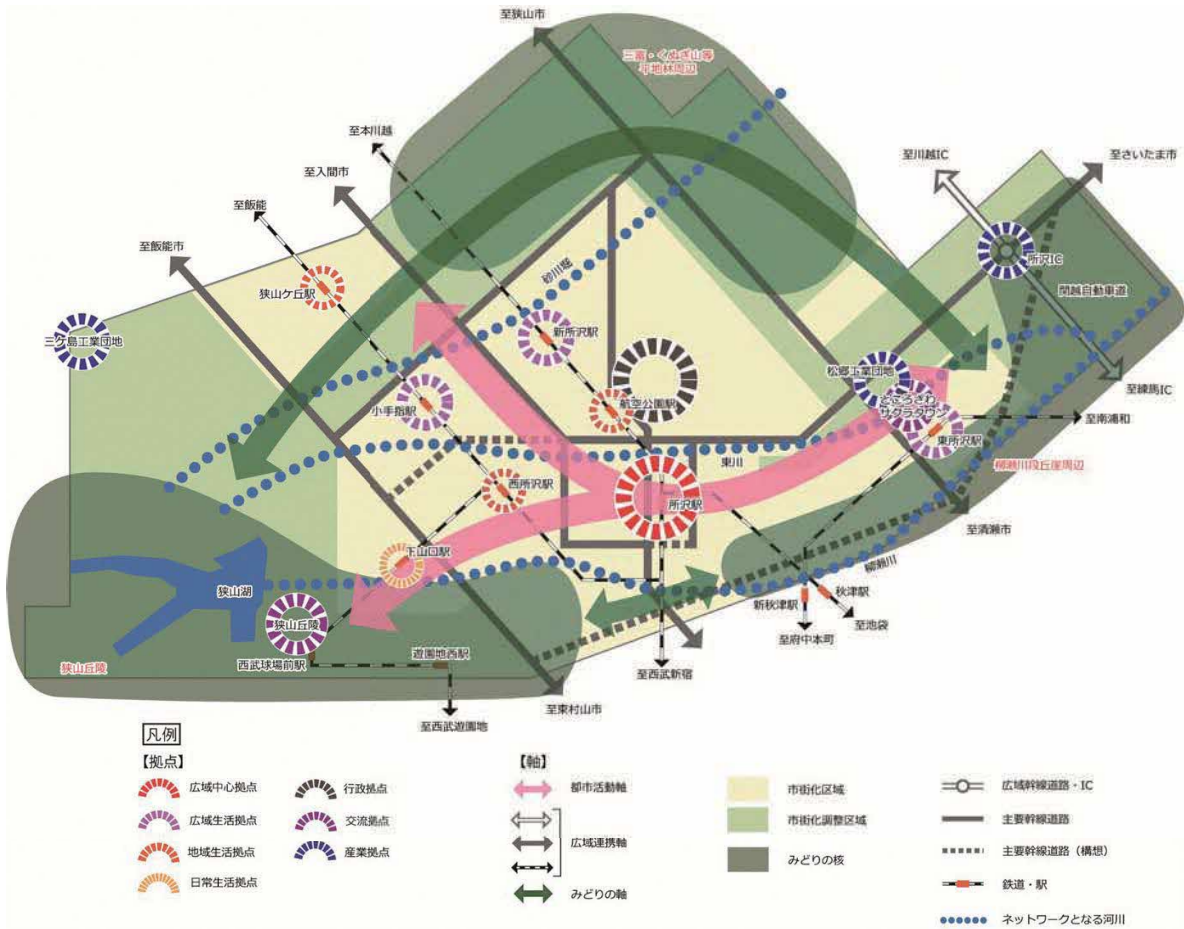


公共交通を充実することで、“健幸長寿のまち”、“エコタウン所沢”を実現していく必要があります。

(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、本市の街づくりを進めていくための基本的な方針を示しています。

「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を挙げています。



資料：所沢市都市計画マスタープラン

図 1-5 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

方針	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

POINT /

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」における暮らしの質を高めるため、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

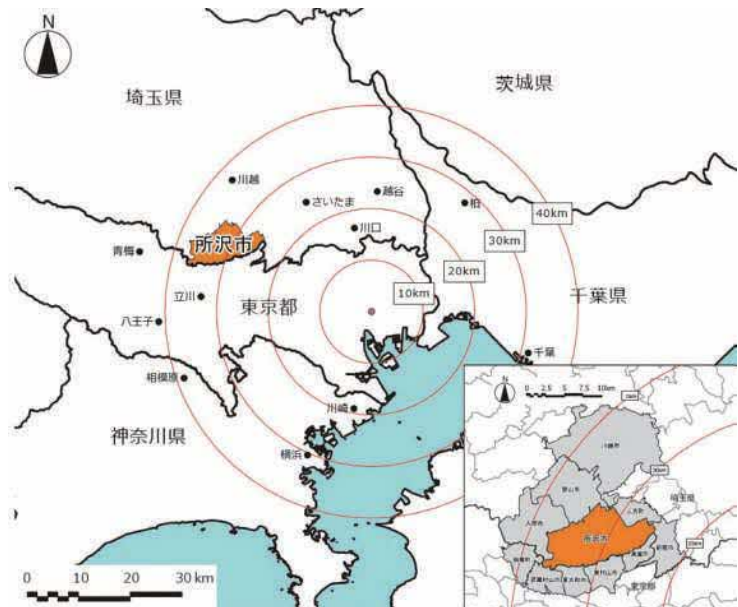
- 2.1. 地勢と土地利用
- 2.2. 社会状況・経済状況



2.1. 地勢と土地利用

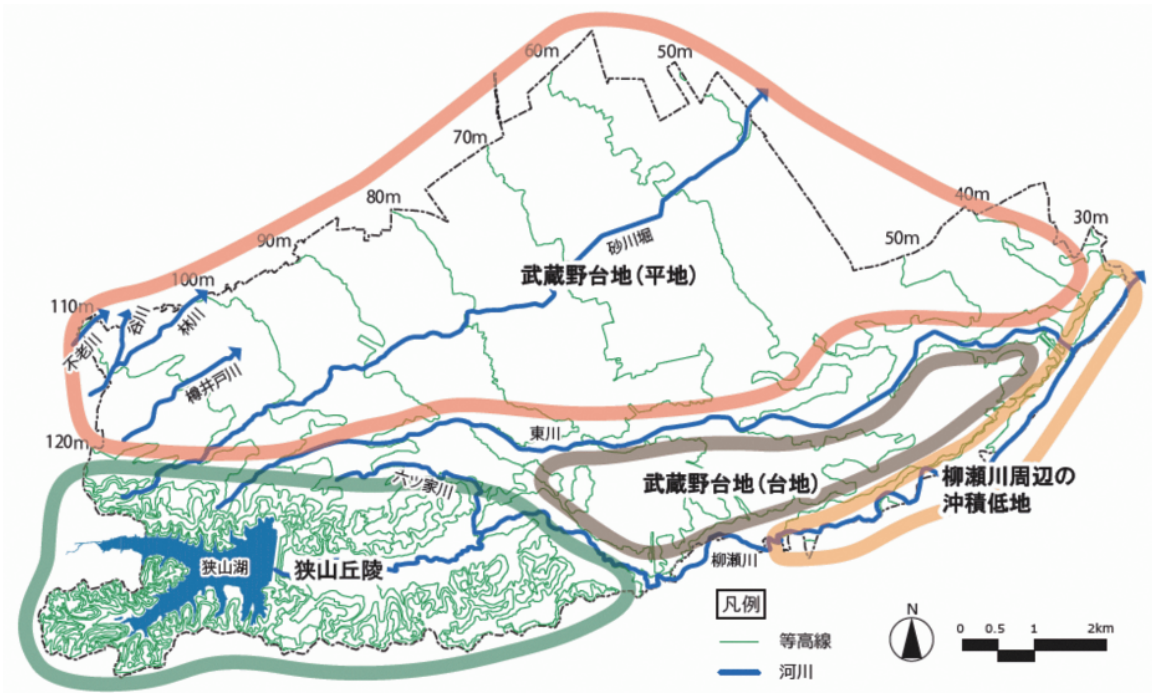
本市は昭和18年に、所沢町と松井、富岡、小手指、山口、吾妻の5村が合併し、さらに昭和30年に三ヶ島村、柳瀬村と合併し、現在の市域となっています。都心から30km圏に位置し、南側は東京都多摩地域に接しており、首都圏有数のベッドタウンとして発展してきました。

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。

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

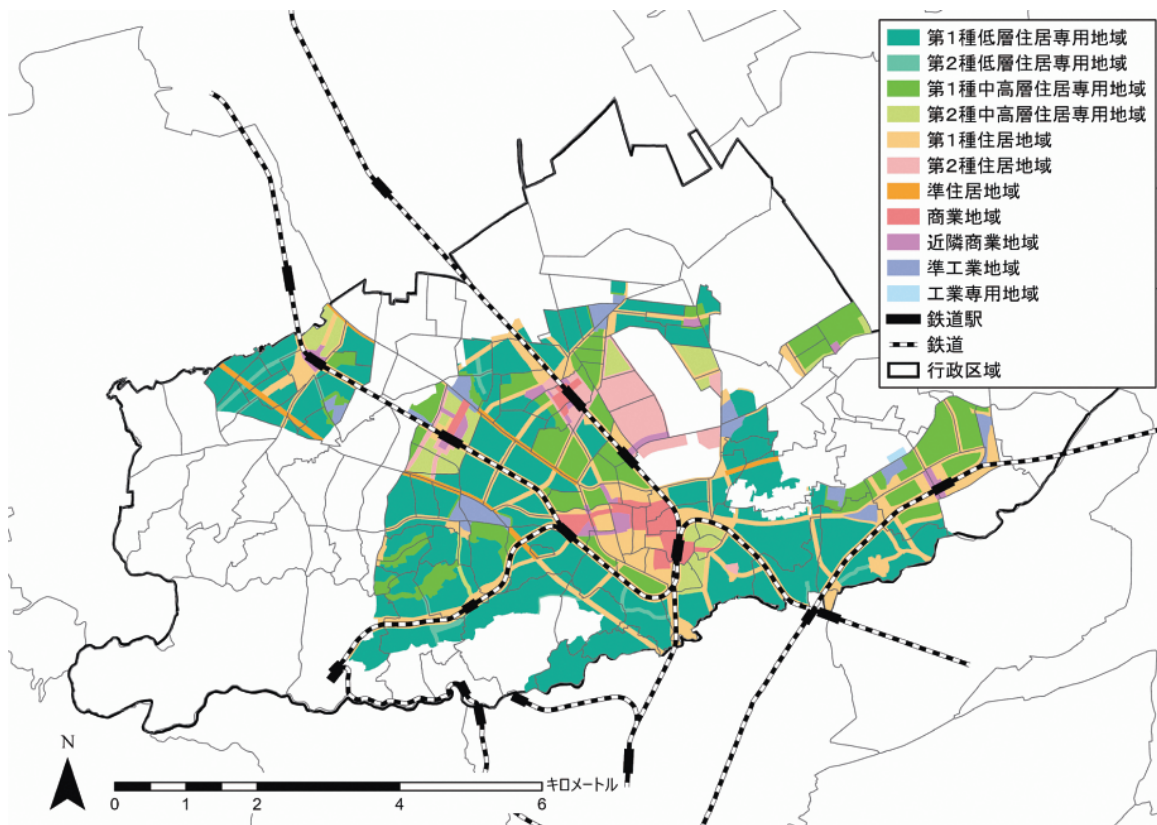


図 2-3 用途地域図（令和4年10月現在）

表 2-1 用途地域別面積割合表（令和4年10月現在）

	計	住居系用途地域							商業系用途地域		工業系用途地域	
		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 (ha)	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	

POINT

地勢・土地利用を視点にしたポイント

- 鉄道駅を中心に商業系の土地利用がなされ、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。

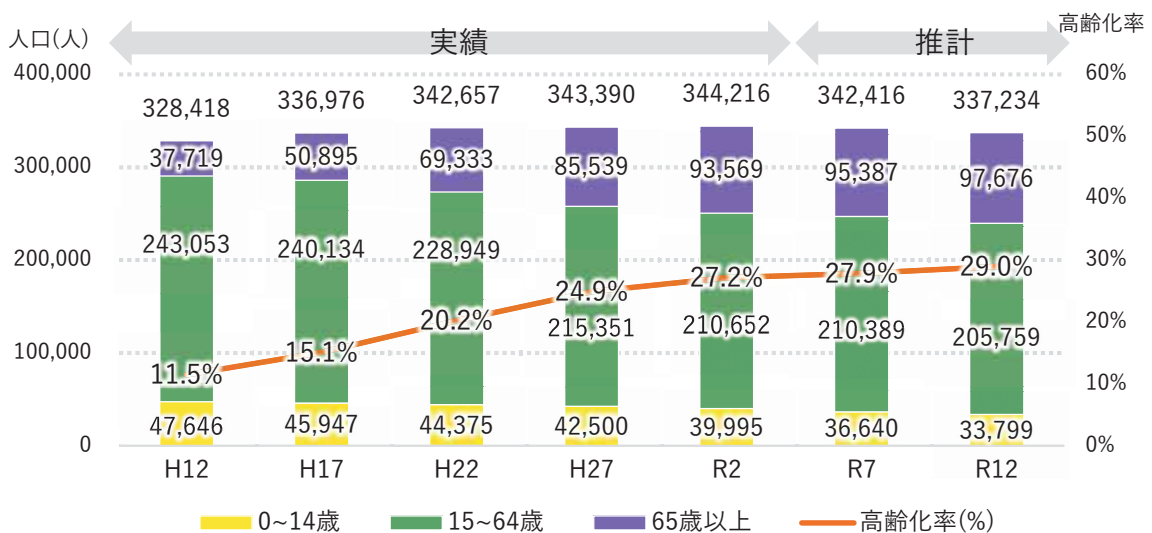
2.2. 社会状況・経済状況

(1) 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33万人台となる見込みです。

高齢者人口は徐々に増加し、令和12年には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29.0%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（令和5年）

図 2-4 年齢3区別の人口及び高齢化率の推移・将来推計

\ POINT /

人口と高齢化率の推移を視点にしたポイント

- 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

本市の生活利便施設*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。

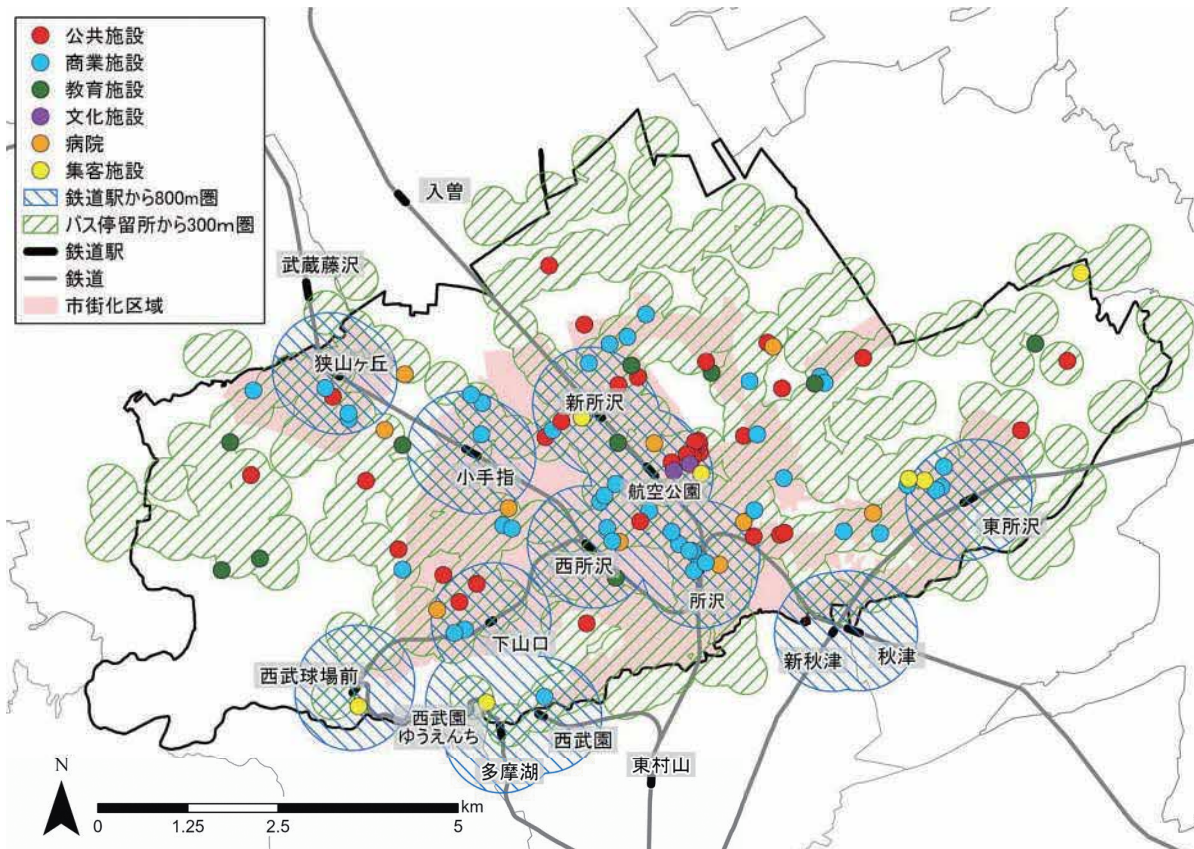


図 2-5 主な生活利便施設の分布と公共交通

POINT

生活利便施設の分布状況を視点にしたポイント

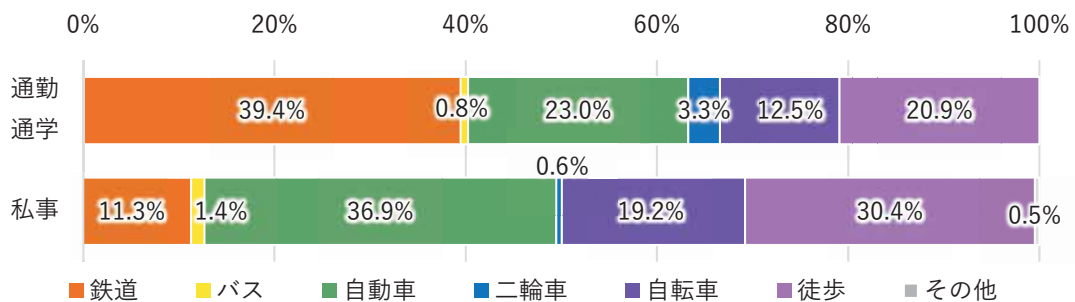
- 主な生活利便施設は公共交通により鉄道駅と接続されており、ネットワーク化が図られています。

▶ 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%にとどまっています。バス利用は双方の目的において2%未満となっています。

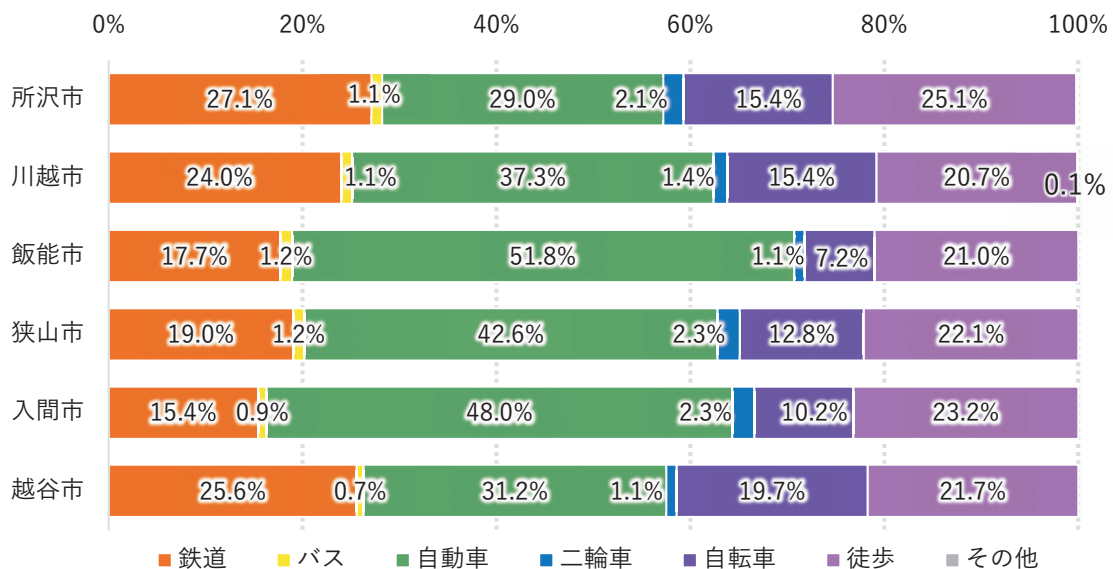
本市と近隣市の代表交通手段分担率を比較すると、鉄道、自転車、徒歩は、他市より分担率が高い一方で、自動車の分担率は低くなっています。バスの分担率は、他市と同様に1%程度にとどまっています。



※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
※端数処理のため合計は100%とならない場合がある

資料：H30 東京都圏パーソントリップ調査結果より作成

図 2-6 所沢市民の目的別代表交通手段分担率

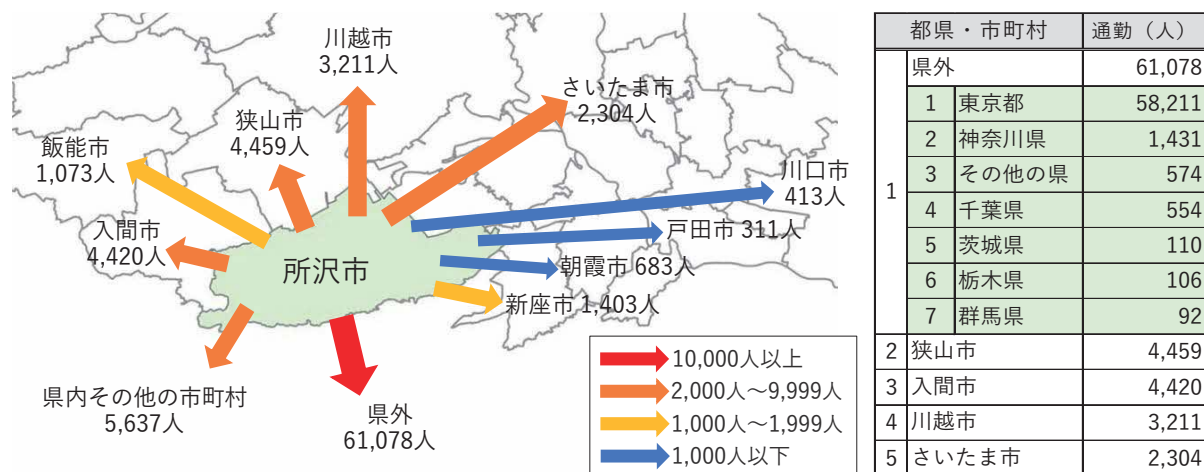


※目的種類「自宅－勤務」「自宅－通学」「自宅－私事」の発生集中トリップ数合計で比較
※端数処理のため合計は100%とならない場合がある

資料：H30 東京都圏パーソントリップ調査結果より作成

図 2-7 本市及び県内他市の代表交通手段分担率

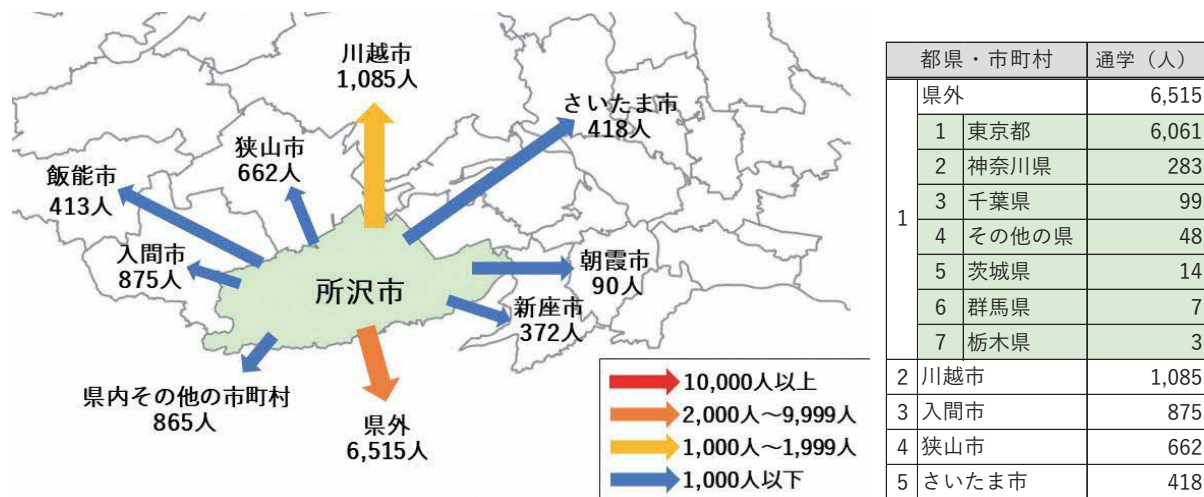
通勤者・通学者は県外との流出・流入が多くみられます。特に、東京都との通勤の移動は、流出 58,211 人・流入 13,414 人と最も多くなっています。県内においては、近隣の狭山市、入間市、川越市等との流出・流入がみられます。



参考：市内在住・市内へ通勤：62,997 人

資料：令和 3 年版所沢市統計書より作成

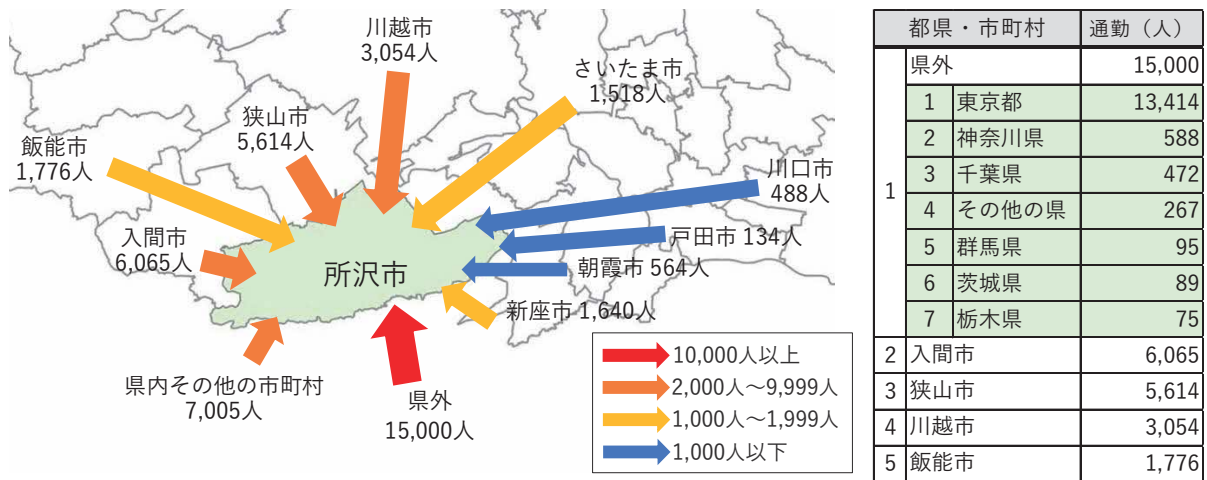
図 2-8 15 歳以上の通勤者の流出状況・上位 5 力所



参考：市内在住・市内へ通学：4,799 人

資料：令和 3 年版所沢市統計書より作成

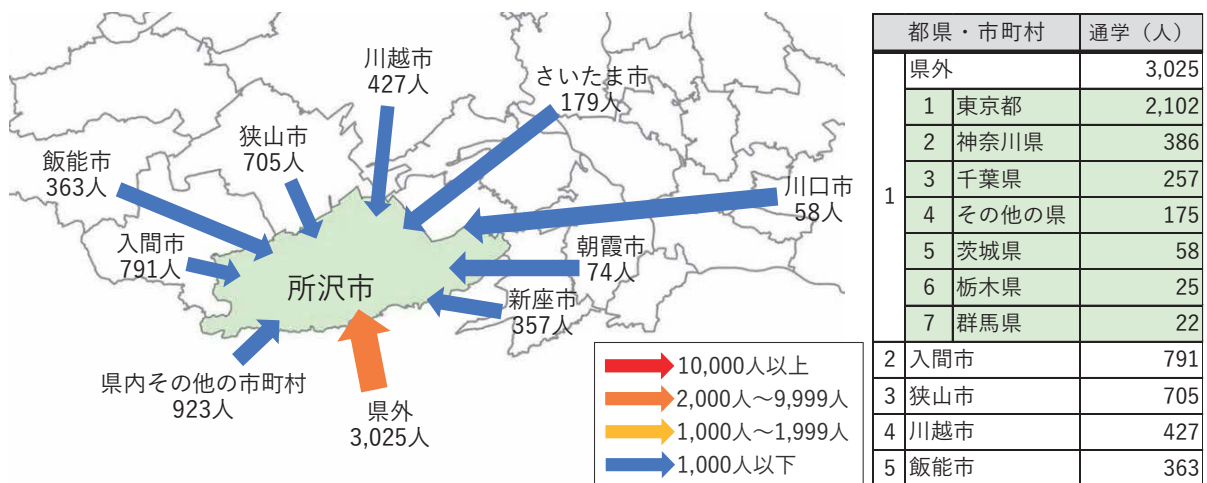
図 2-9 15 歳以上の通学者の流出状況・上位 5 力所



参考：市内在住・市内へ通勤：62,997人

資料：令和3年版所沢市統計書より作成

図 2-10 15歳以上の通勤者の流入状況・上位5カ所



参考：市内在住・市内へ通学：4,799人

資料：令和3年版所沢市統計書より作成

図 2-11 15歳以上の通学者の流入状況・上位5カ所

POINT

市民の移動実態を視点にしたポイント

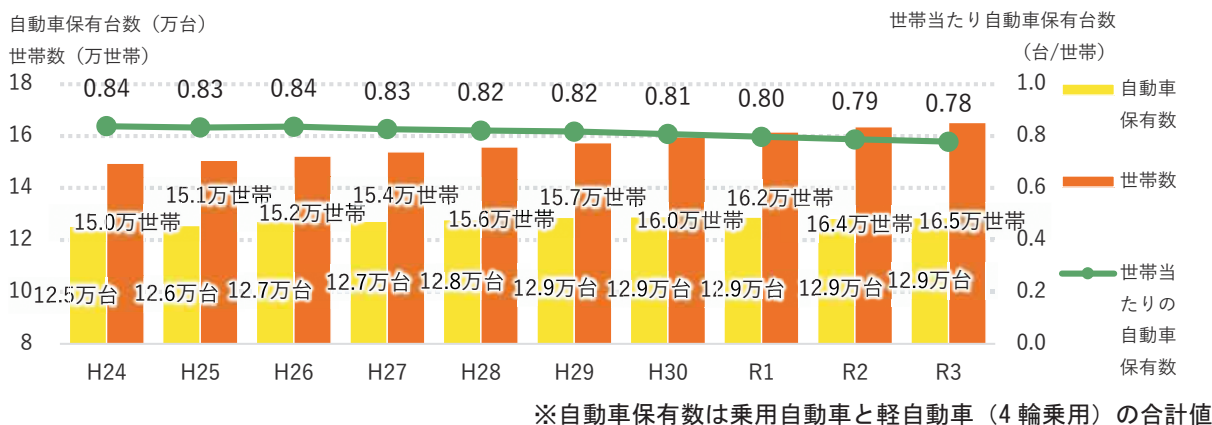
- 私事の移動手段は自動車が多く、交通量に対する道路網の脆弱さから、市内各所で交通渋滞が慢性化しています。
- 通勤通学では東京都や近隣市との流出・流入が多くみられます。

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。

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

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、それ以降は横ばいの傾向となっています。また、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

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。

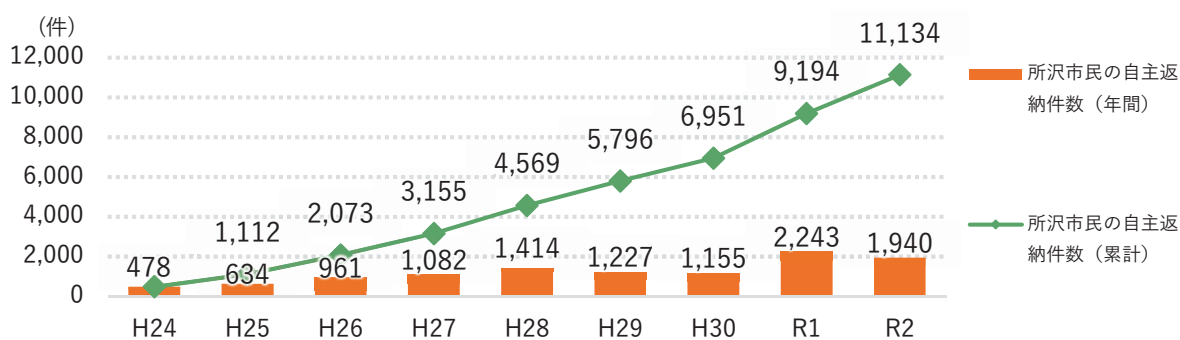


図 2-13 運転免許証自主返納件数

POINT

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資源も多数存在しています。

コロナ禍以前は、所沢市の観光入込客数は610万人で県内5位でした。また、コロナ禍の令和2年は行祭事・イベントに係る入込客数が、前年よりも290万人減少しています。

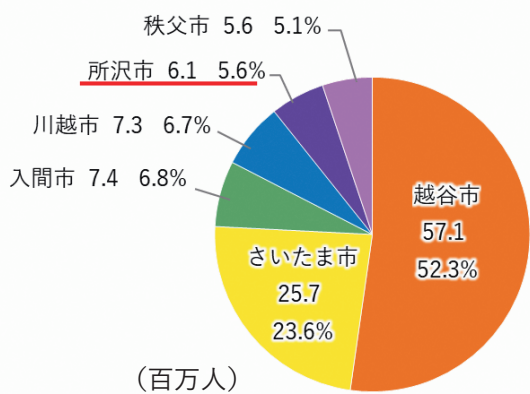


▲所沢航空記念公園



▲市民文化センターミューズ

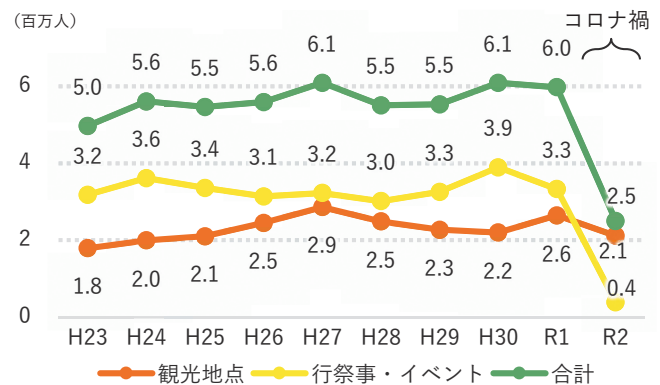
図 2-14 市内の主な観光資源



※コロナ禍前の平成30年時点のデータで作成

資料：埼玉県観光入込客統計調査

図 2-15 観光入込客数の合計が500万人以上の自治体



資料：埼玉県観光入込客統計調査

図 2-16 本市の観光入込客数推移

POINT

観光需要の動向を視点にしたポイント

- 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、来訪者にもわ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
- 3.2. 地域公共交通の利用実態



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、市が運営するところバス・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、市外の鉄道駅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、柳瀬地区で令和5年3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も通行できることから、より地域に密着した公共交通サービスの提供を目的としています。なお、令和5年度に富岡地区にも導入を予定しています。

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 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 等
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（西武ハイヤー）	三ヶ島地区、柳瀬地区
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：各事業者HPを参考に作成

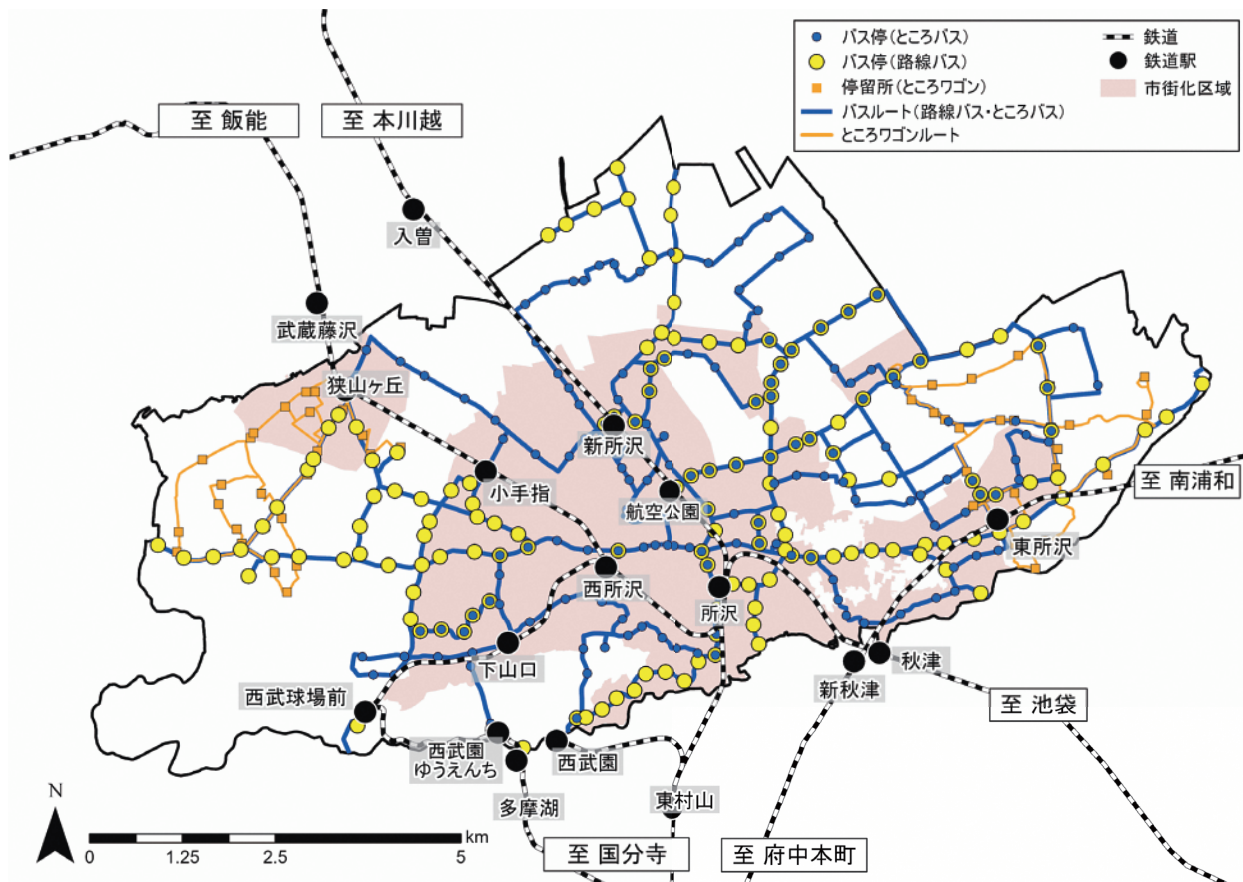


図 3-1 市内の公共交通（令和 5 年 3 月時点）

\ POINT /

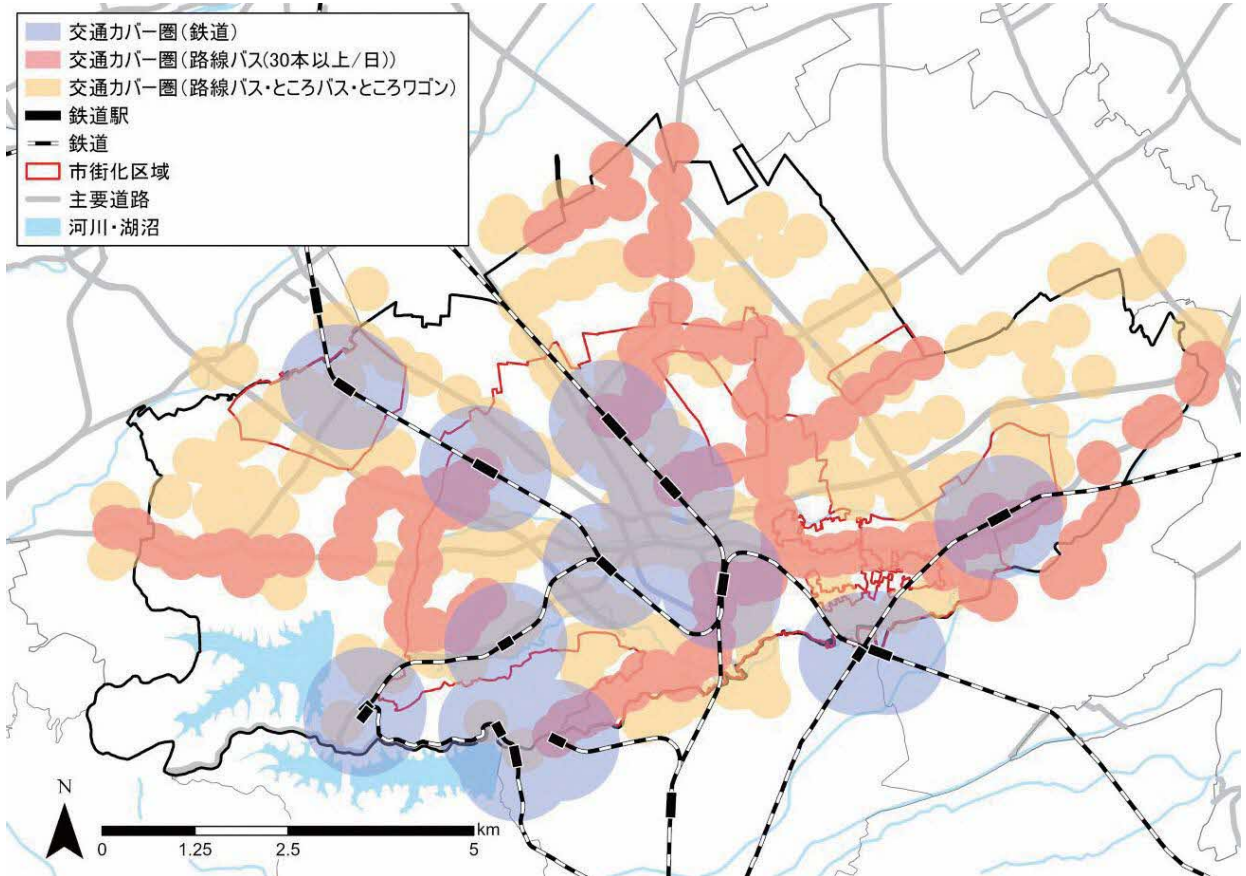
公共交通の種類を視点にしたポイント

- 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、人口及び高齢者人口の約 9 割をカバーしています。



資料：令和 2 年国勢調査、国土数値情報より作成

図 3-2 公共交通の利用圏域図

路線や停留所に変更がない場合、令和12年においても、人口及び高齢者人口の約9割をカバーすると予測しています。

なお、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（公共交通利便地域）内の人口及び高齢者人口は全体の約7割超となります。

表 3-2 公共交通利用圏域の人口の割合（鉄道駅+全てのバス停）

	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%

※将来人口は500mメッシュの推計を使用して算出
資料：令和2年国勢調査、国土数値情報より作成

表 3-3 公共交通利便地域の人口の割合（鉄道駅+30本以上/日のバス停）

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

※将来人口は500mメッシュの推計を使用して算出
資料：令和2年国勢調査、国土数値情報より作成

POINT /

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割を超えています。

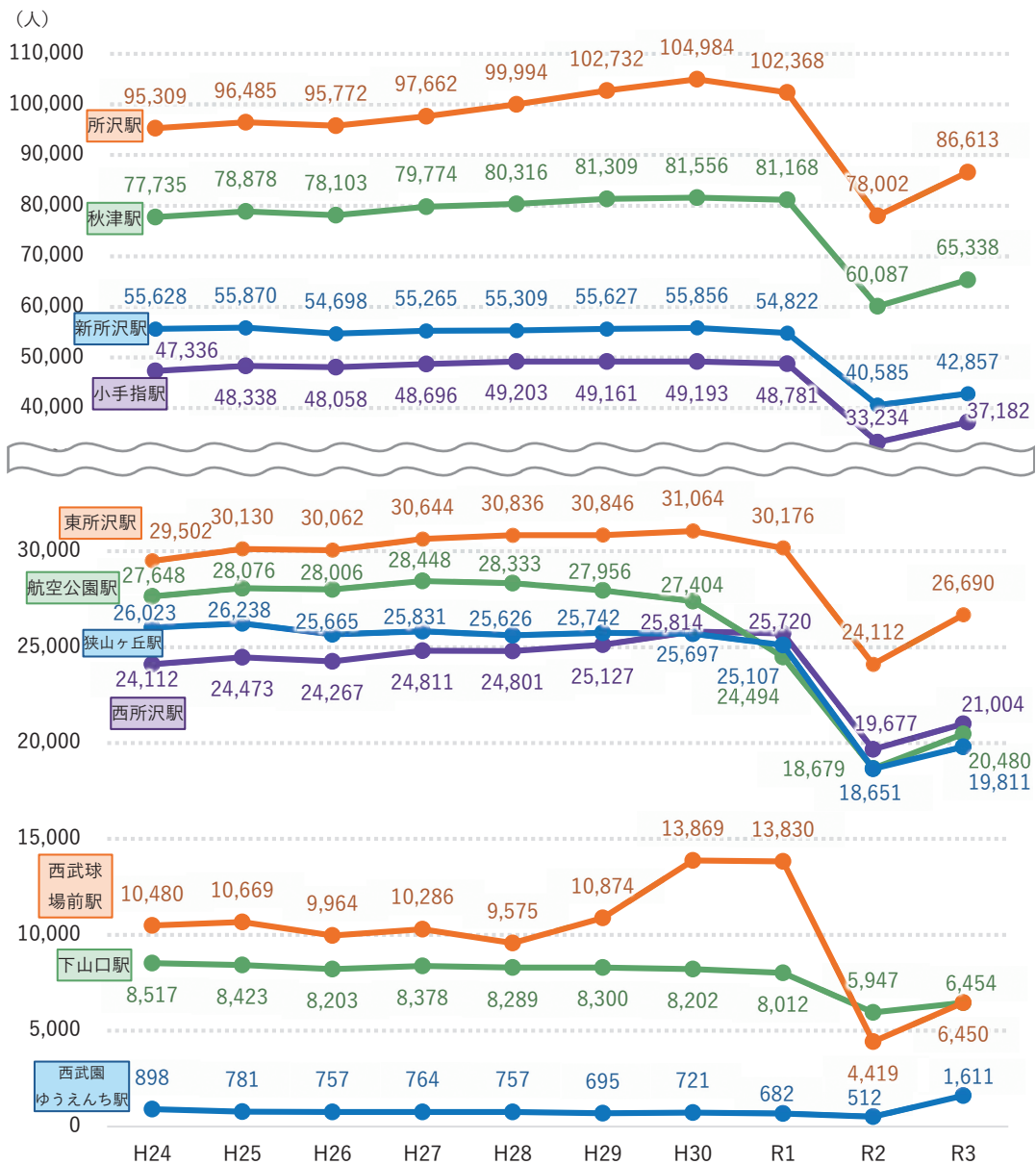
現状で公共交通が利用しにくい地域の生活を支える公共交通ネットワークの形成が必要です。

(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。その他の鉄道駅では、増減があるものの平成24年度以降は大きな変化はみられませんでした。

令和2年度には、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年度にはやや回復したもののコロナ禍前の令和元年度の水準までは戻っていません。



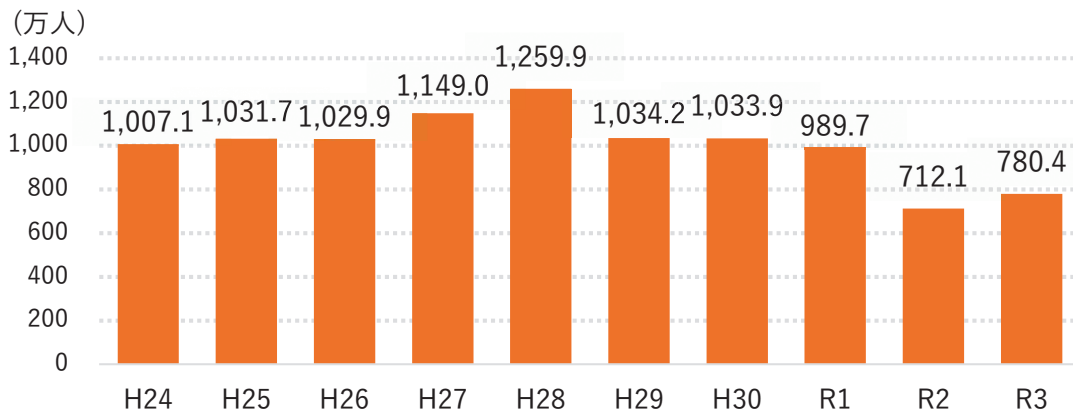
※東所沢駅は乗客数のみ公表しているため、公表人数の2倍の数字で比較しています。

資料：西武鉄道、JR 東日本の公表資料より作成

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

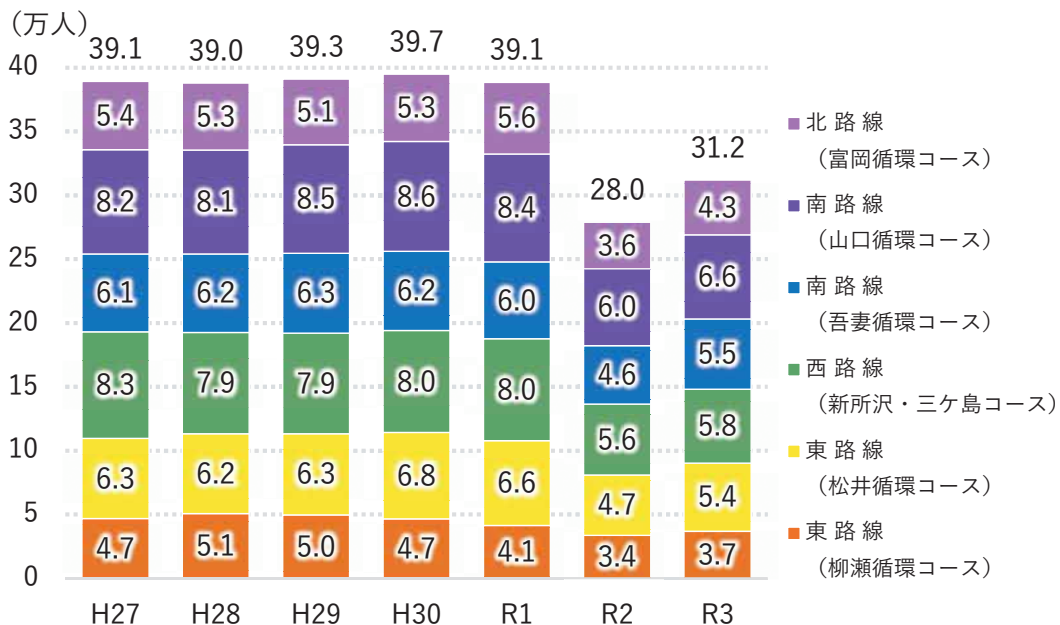
路線バスの利用者は、平成 28 年度まで増加傾向でピーク時には年間約 1,260 万人いましたが、平成 29 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和元年まで約 1,000 万人前後で推移しています。



資料：所沢市統計書、西武バス提供資料より作成

図 3-4 路線バス 年間利用者（輸送人員）

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



※端数処理のため合計値と各コースの合計は一致しない。

資料：令和 3 年版所沢市統計書より作成

図 3-5 ところバス 年間利用者（輸送人員）

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数は、令和3年4月から10月にかけて増加傾向で10月時点では1,847人でした。11月から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令和4年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、初めて2,000人を上回りました。

令和3年度の1年間の利用者数は、18,169人でした。

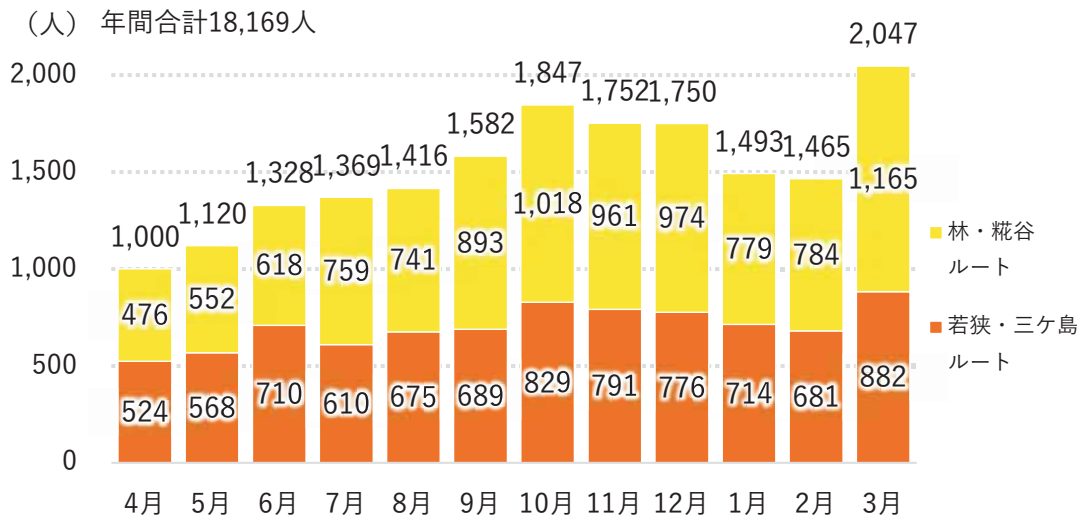


図 3-6 ところワゴン 月間利用者数 (令和3年度)

\ POINT /

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年度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年度まで増加傾向でした。
- ところバスの利用者は平成27年度以降、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年度のコロナ禍による利用者の減少は、令和3年度になっても、コロナ禍前の水準には戻っていません。

利用者数の大幅な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

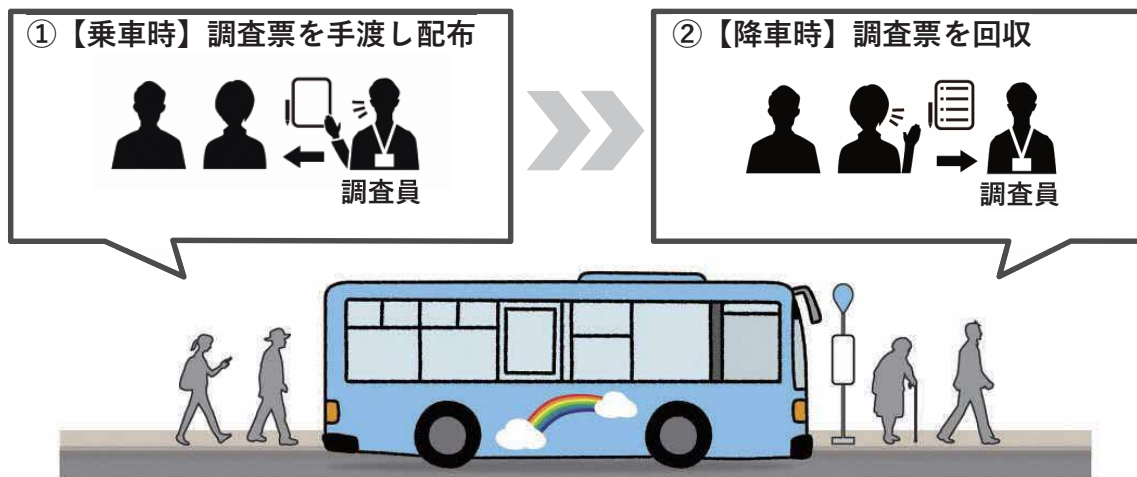
(1) ところバスの利用実態調査

ところバス全路線を対象に、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。

調査期間 : 令和3年11月25日(木)~26日(金)

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



※回答を補助するため聞き取り調査も実施

図 3-7 利用者アンケート調査方法 (イメージ)

1

2

3

4

5

6

地域公共交通の状況と利用実態

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。

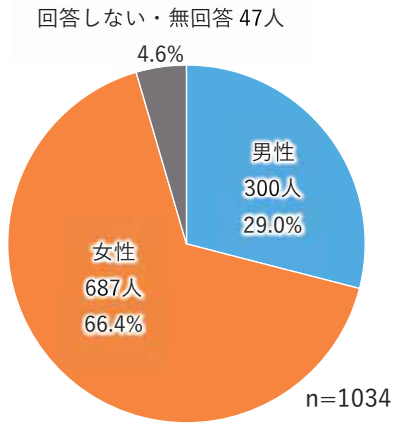


図 3-8 性別

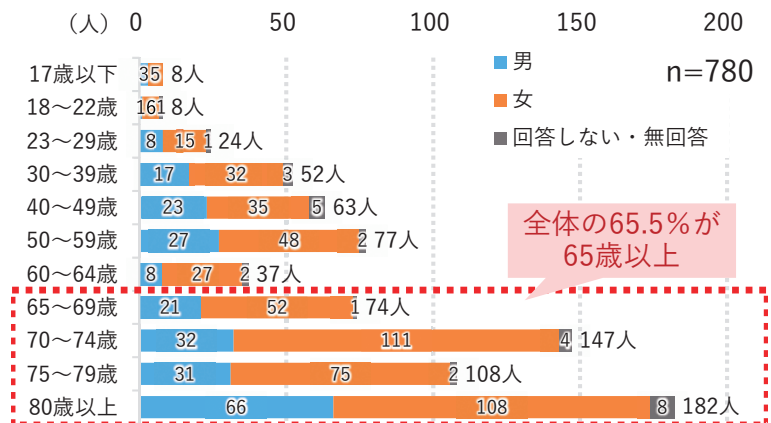


図 3-9 年齢構成

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、所沢駅を經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。

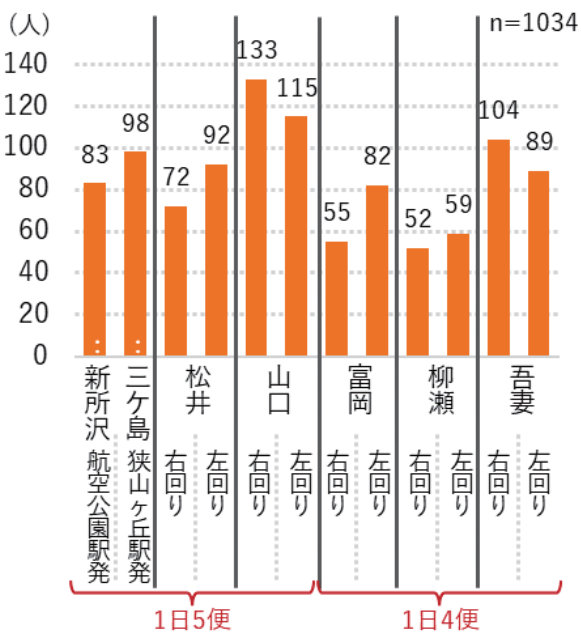


図 3-10 コース別利用者数 (調査日1日あたり)

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
新所沢・三ヶ島コース (右回り)	98人 ÷ 5便 = 19.6人/便
松井循環コース (左回り)	92人 ÷ 5便 = 18.4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) 利用目的と頻度

利用者のところバスの利用目的は「買い物」が最も多く、次いで「通院」、「通勤」、「公共施設の利用」となっています。また、利用頻度は週に1~2日が最も多い結果となっています。

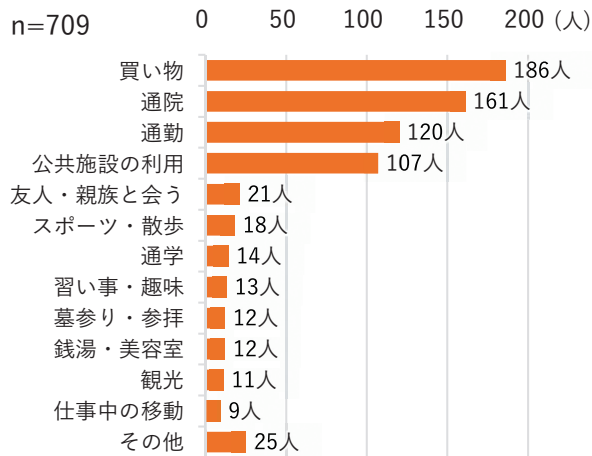


図 3-11 利用目的

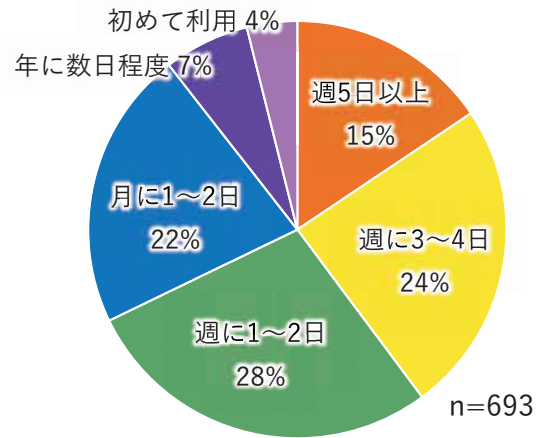
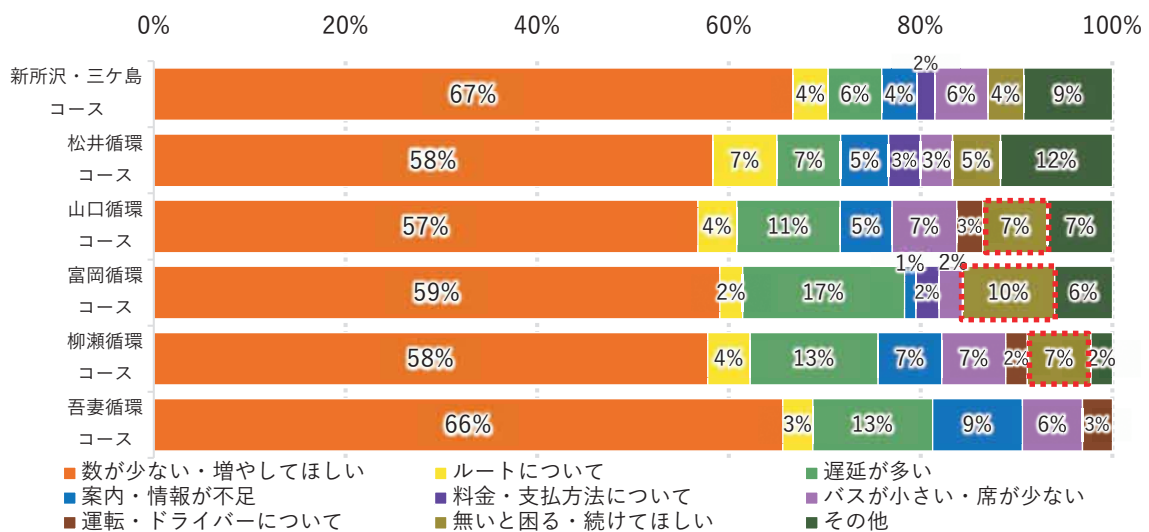


図 3-12 利用頻度

4) 意見要望

各コースに共通して「運行本数が少ない・増やしてほしい」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割みられます。



※端数処理のため合計は100%とならない場合がある

図 3-13 意見要望（複数回答）

5) 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収入の割合は、令和元年度まで20%前後で推移し、緩やかに減少していましたが、コロナ禍の影響を大きく受けた令和2年度には12%に低下しました。

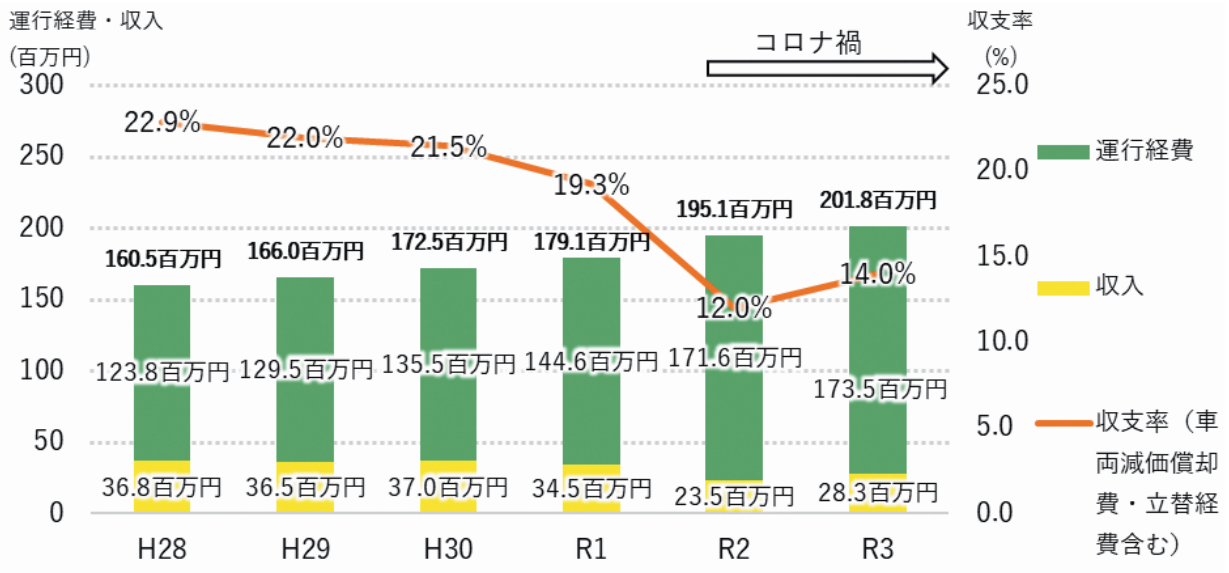


図 3-14 ところバス運行経費と収支率の推移

\ POINT /

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。
- 「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。
- 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、市の財政負担が増加しています。

潜在的な利用者の掘り起こしと公共交通を利用する意識向上と啓発が必要です。

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。

利用者への的確な運行状況の提供が必要です。

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。

調査期間：令和3年12月14日（火）から12月31日（金）

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

回収数：全体 1,076票(回収率：26.9%)

1) 回答者の属性

男性 47.2%、女性 50.0%（回答しない・無回答 2.8%）で、67.5%が60歳以上でした。

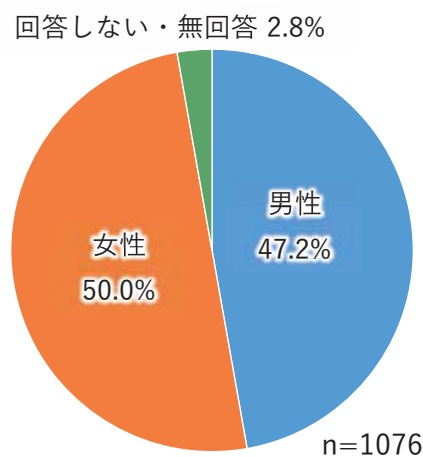


図 3-15 性別

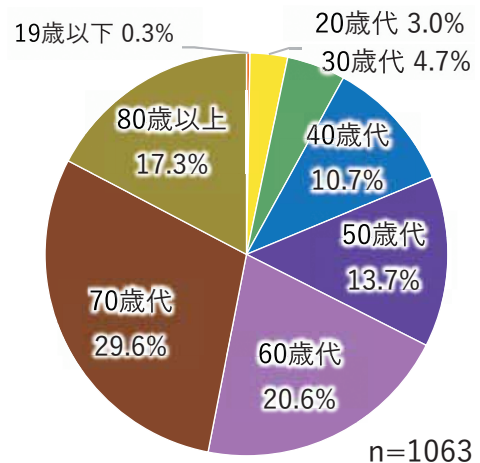


図 3-16 年齢構成

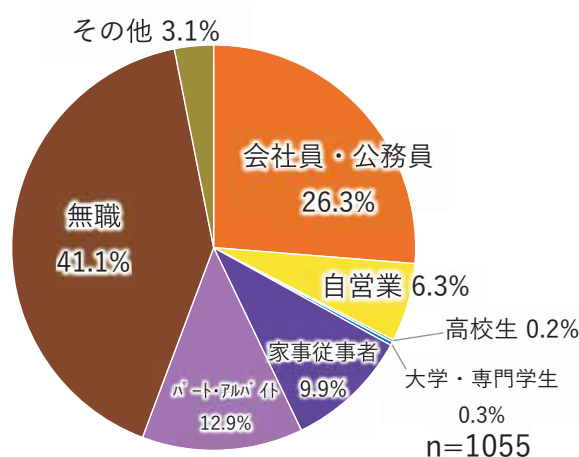


図 3-17 職業

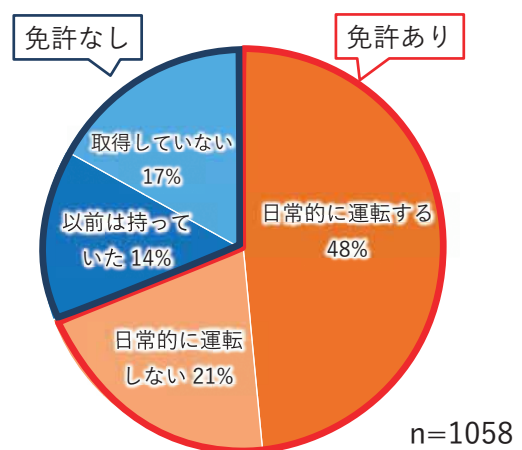


図 3-18 免許証の有無

※端数処理のため合計は100%とならない場合がある

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」です。

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3割程度（約27%）です。

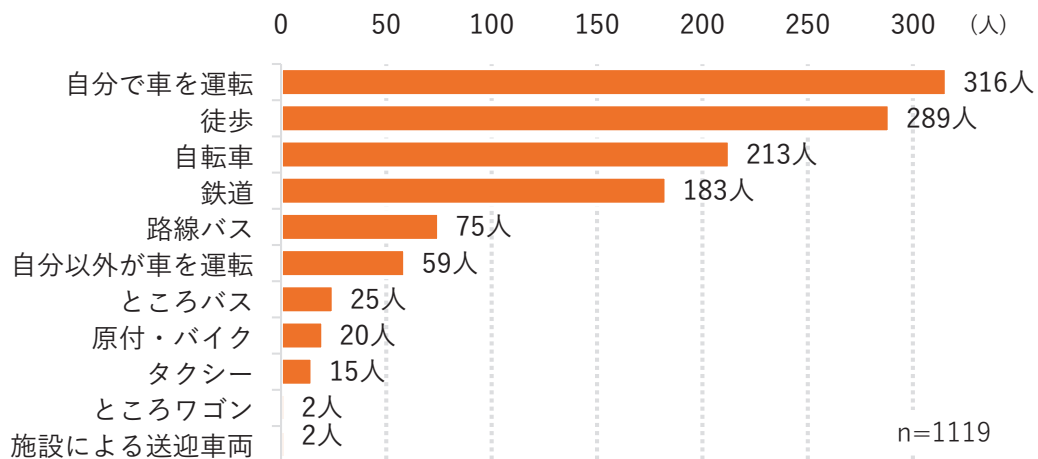


図 3-19 私事（趣味など）で出かけるときの移動手段（複数回答）

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

改善して欲しい項目として、「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、「乗場に屋根やベンチがない」が5番目に多くっており、待ち合い環境の改善も必要です。

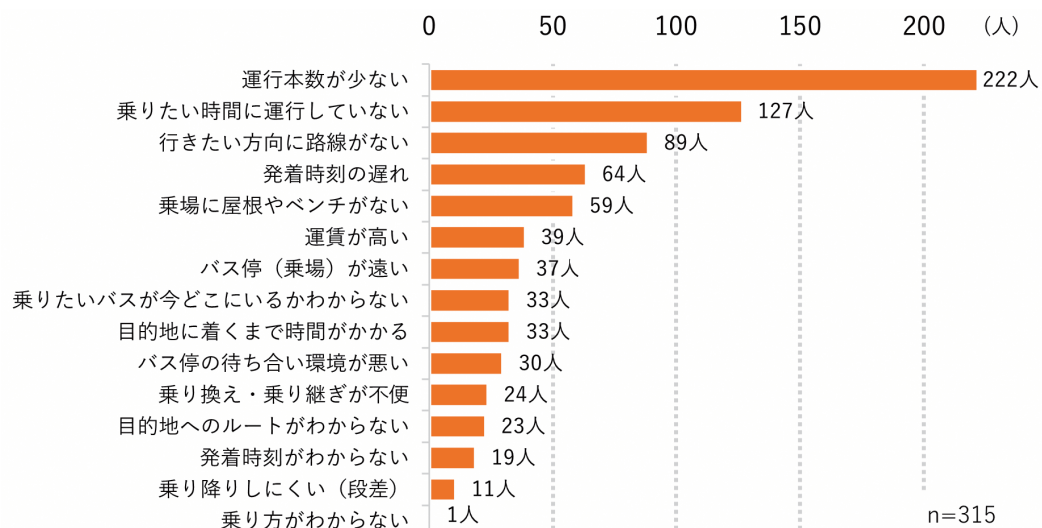


図 3-20 路線バス、ところバス・ところワゴンについて改善して欲しいこと（複数回答）

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。

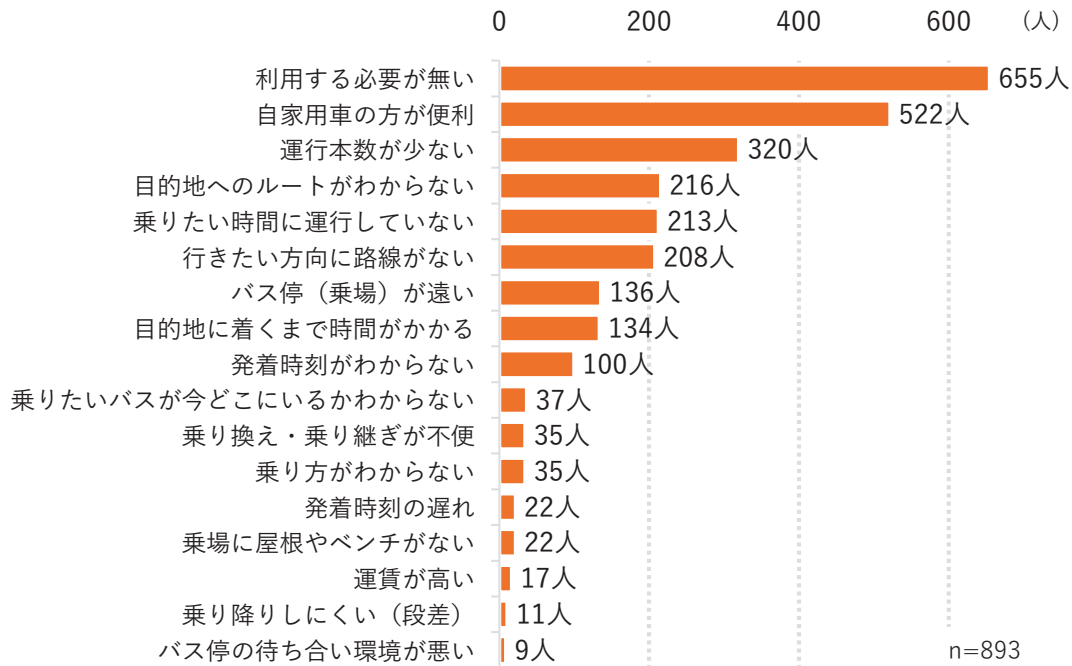


図 3-21 路線バス、ところバス・ところワゴンを利用しない理由（複数回答）

\ POINT /

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。
 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。
- 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点として「乗場に屋根やベンチがない」ことも挙げられています。
 バス停等の待ち合い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わからない」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。

調査期間：令和3年11月～12月のうち3日間

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

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</u>が進んでいる ◆停留所の待ち合い環境は、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 ◆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
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 ◆よく利用されるのは<u>平日午前から昼過ぎの時間帯</u>で、狭山ヶ丘駅での乗降が多い ◆<u>主な利用目的は通院や買い物</u>である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆運転士の<u>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> ◆注意が必要な停留所等の危険箇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
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3～4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</u>の利用である ◆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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆運転士の<u>平均年齢が57歳と高齢化</u>が進んでいる ◆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 ◆ところワゴンの各エリアでのタクシーとの競合が懸念される

\ POINT /

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。
- バス事業者、タクシー事業者の運転士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。
- 危険箇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。

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。

公共交通を維持するため、運転士の確保が必要です。

安全運行の継続と危険バス停の解消が必要です。

1

2

3

4

5

6

(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に関する調査を実施しました。

調査期間	：令和3年12月9日（木）～12月30日（木）
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] ・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1km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
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。

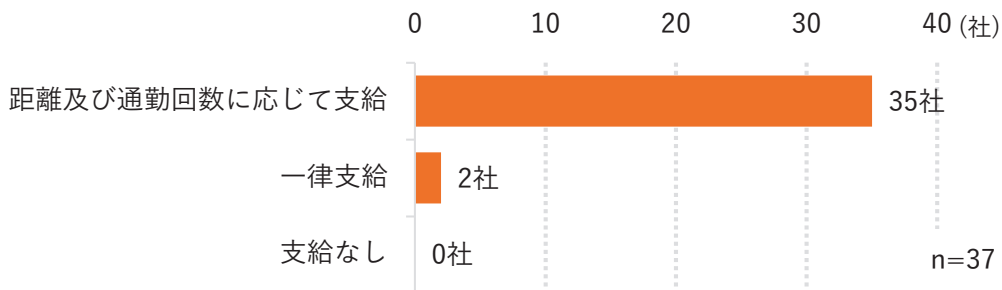


図 3-22 自家用車通勤の手当について

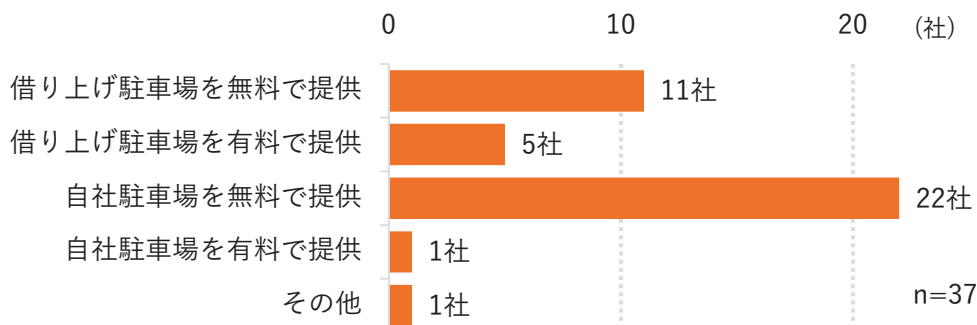


図 3-23 自家用車通勤の駐車場について（複数回答）

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、約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。

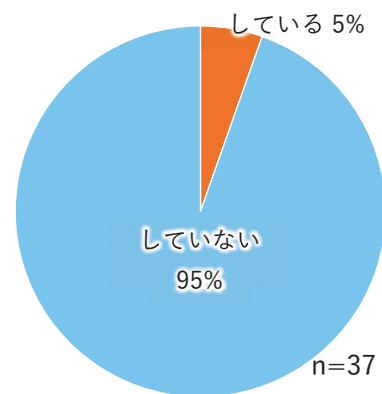


図 3-24 自家用車通勤を抑制する取り組み

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社で全体の約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。

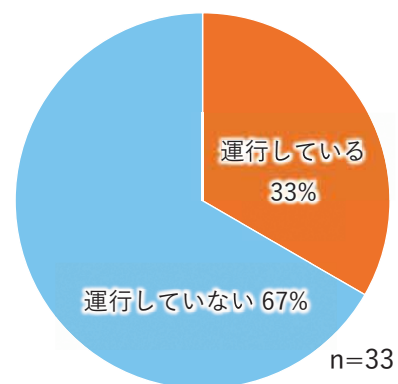


図 3-25 送迎車両の運行状況

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等が挙げられています。

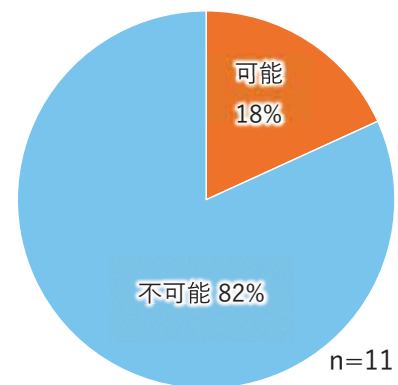


図 3-26 公共交通との連携可能性

\ POINT /

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

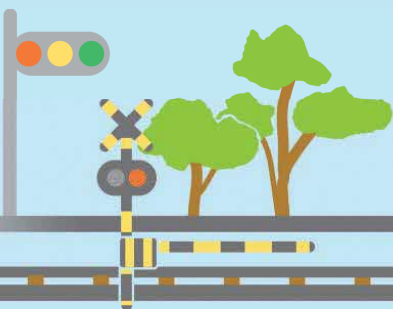
- 従業員以外の乗合化について前向きな姿勢を示した事業所がみられたものの、乗車定員、防犯上の問題等により、実現には課題が多い状況です。

公共交通でカバーしきれない地域では、企業送迎バスの活用の検討を進めていくため、様々な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

- 4.1. 現状・問題のまとめ
- 4.2. 課題の設定



第1章から第3章では、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。

それらの調査でみ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。

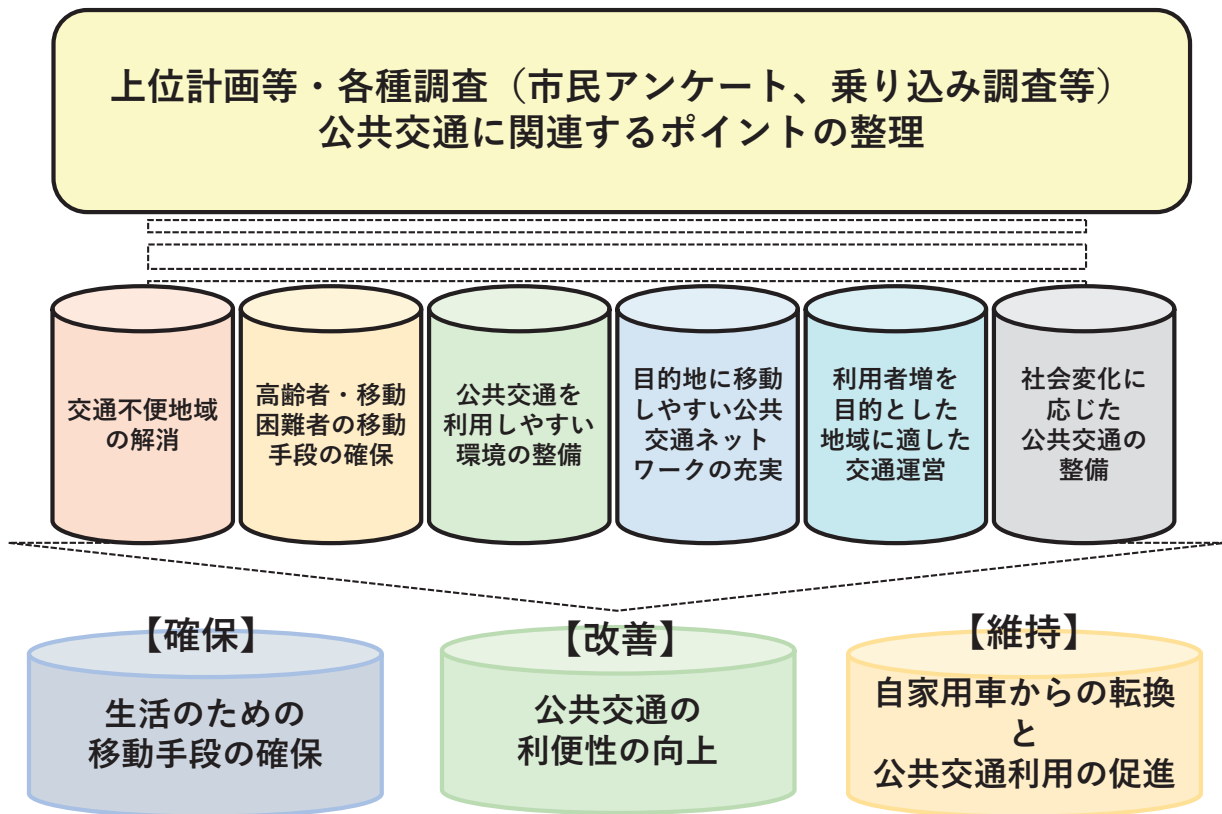


図 4-1 6つの視点と3つの課題

4.1. 現状・問題のまとめ

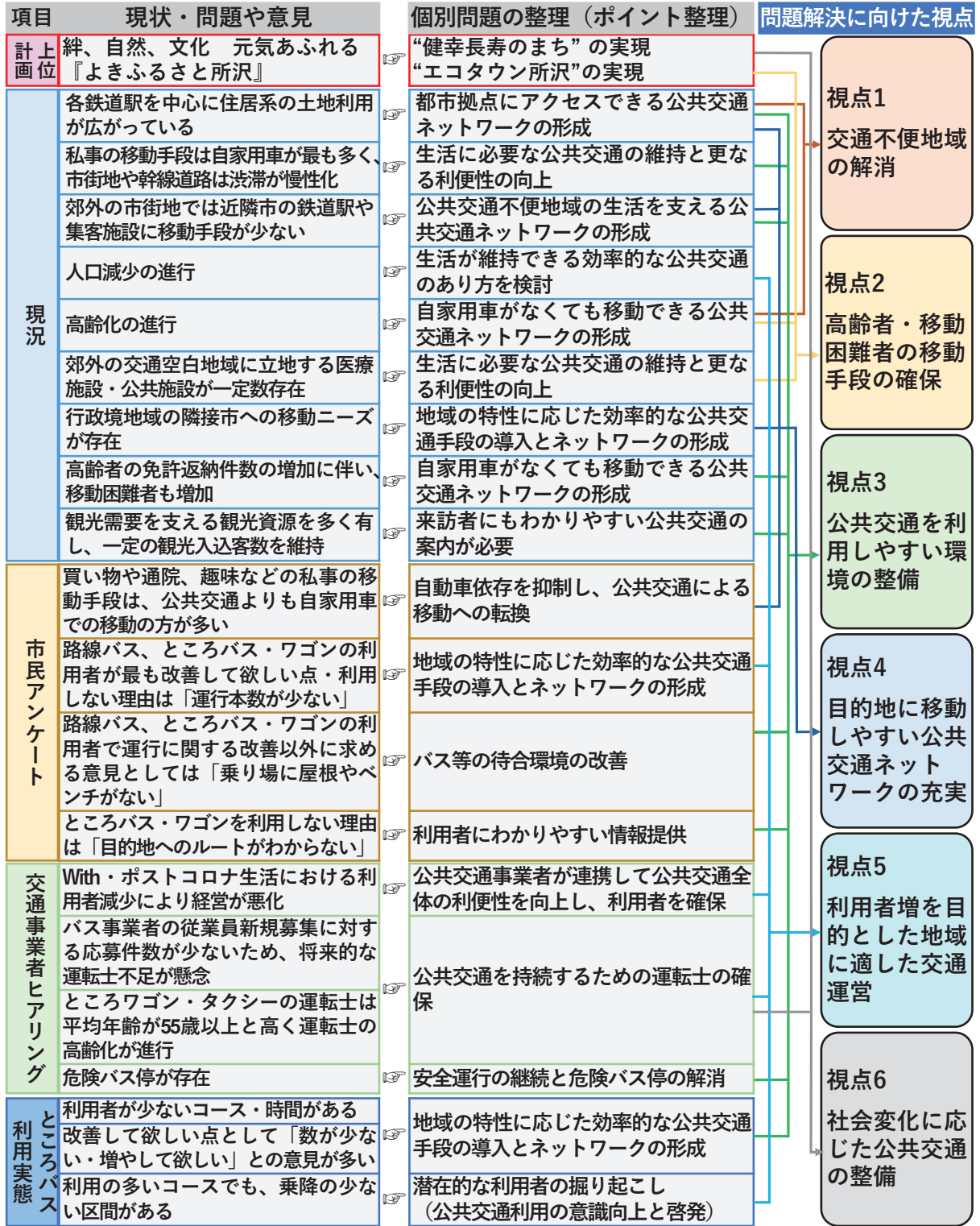


図 4-2 現状・問題と解決に向けた視点

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す。

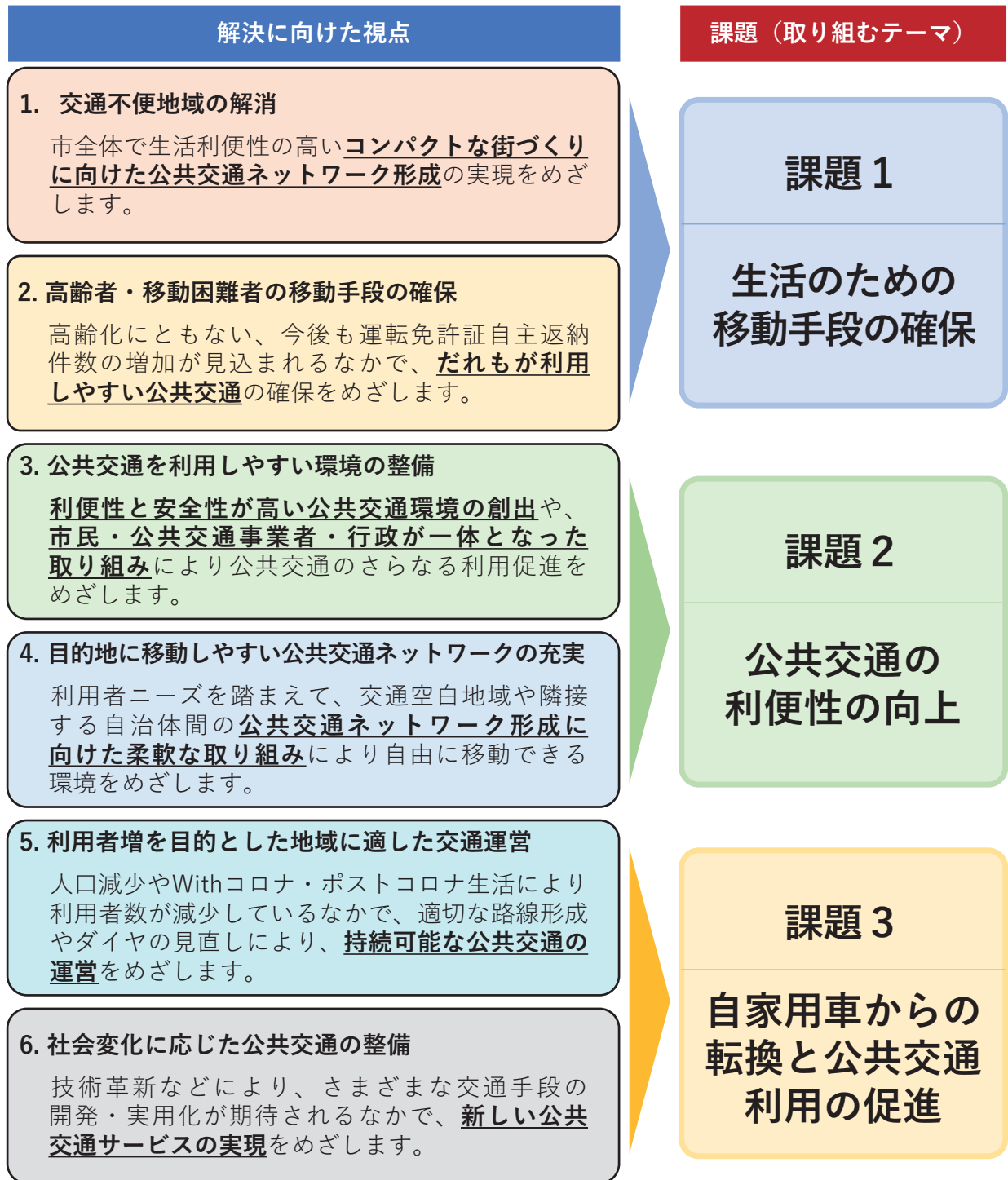
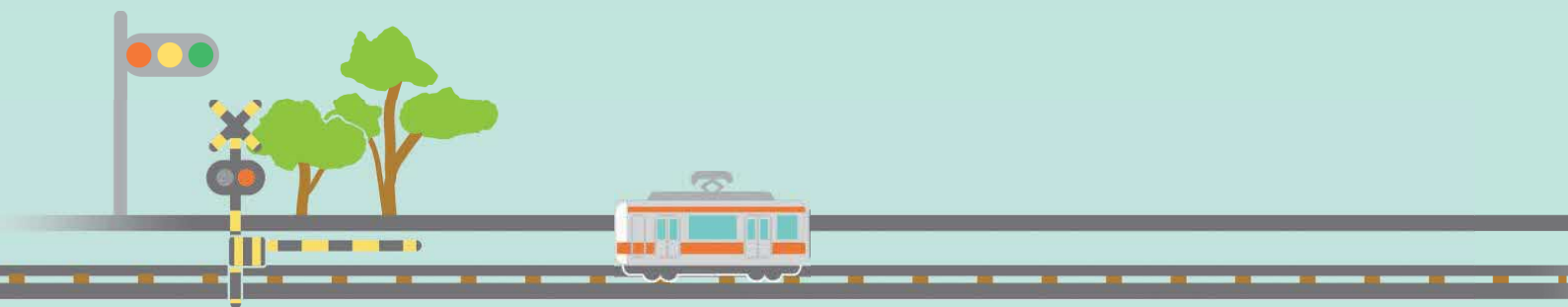


図 4-3 課題の設定

5

所沢市地域公共交通計画

- 5.1. 地域公共交通の将来像
- 5.2. 基本理念と基本方針
- 5.3. 地域公共交通の役割
- 5.4. 計画の区域
- 5.5. 計画の期間
- 5.6. 目標設定
- 5.7. 基本方針と目標、施策の体系
- 5.8. 施策・事業主体・スケジュール
- 5.9. 評価指標
- 5.10. 達成状況の評価方法



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、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難しくなるおそれがある地域では、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での移動手段の確保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本市の地域公共交通の将来像を見据えて、5.8. 施策・事業主体・スケジュール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ネットワークのあり方や取り組みをイメージ化した将来像を次ページに示しています。

- 鉄道、路線バスを軸として、各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越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における移動手段のあり方の検討
- 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どうしの連携

1

2

3

4

5

6

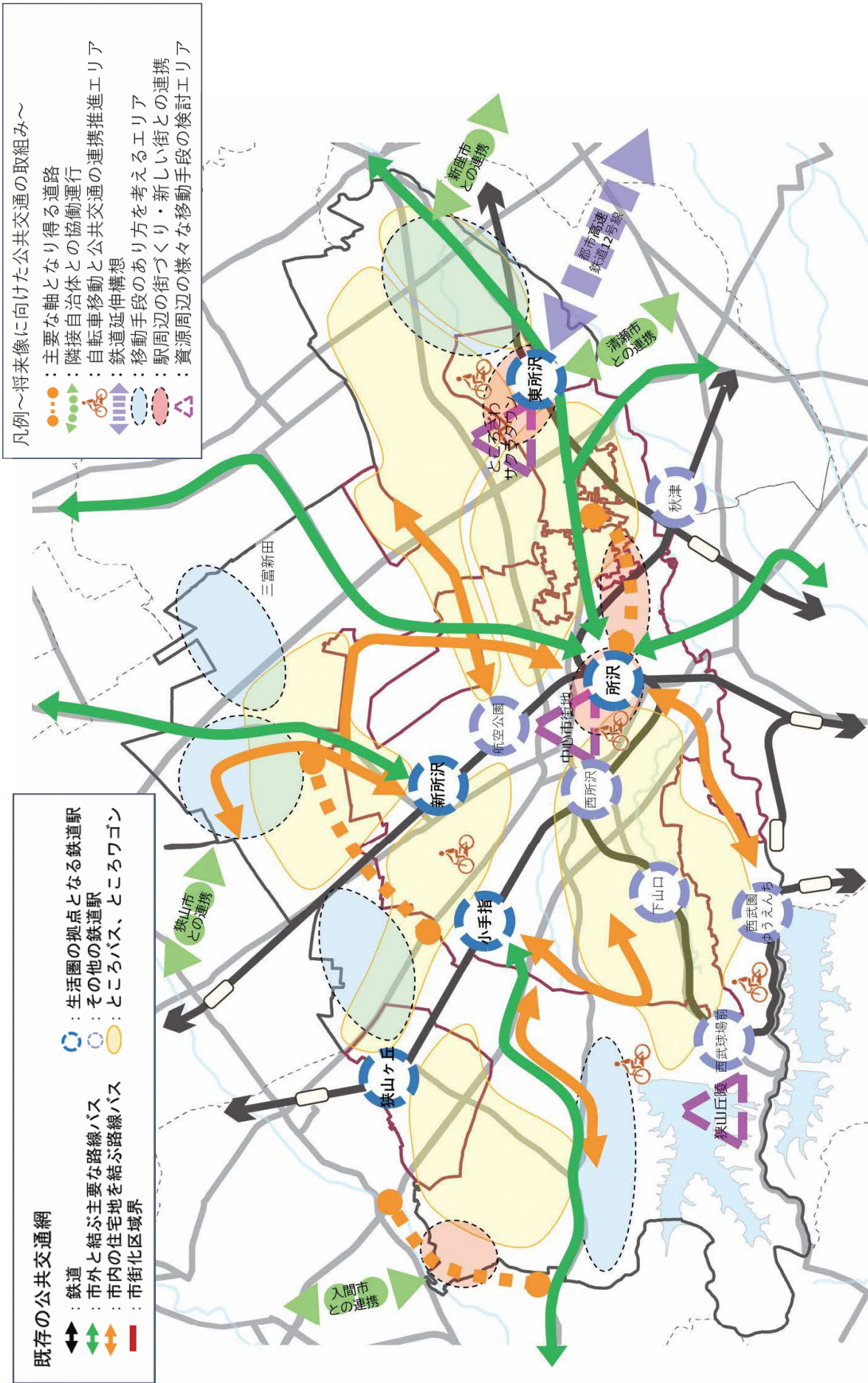


図 5-1 将来像

(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になり、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。

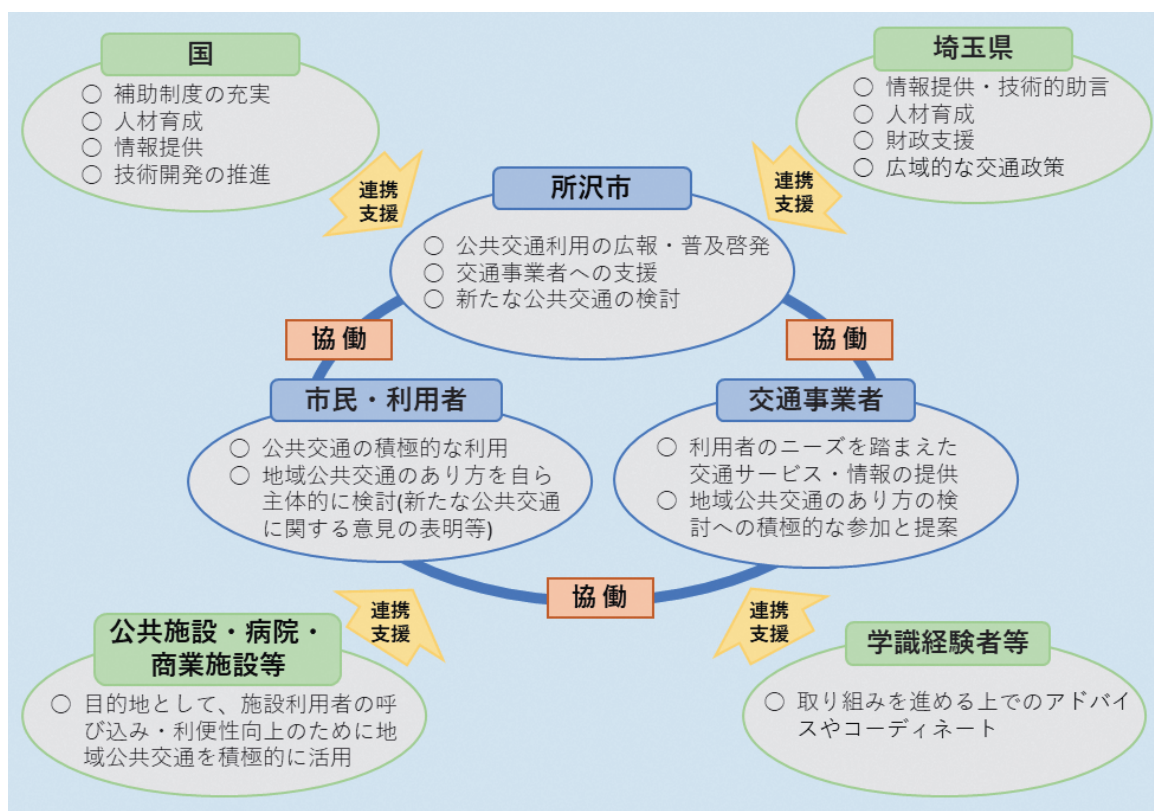


図 5-2 関係者の連携イメージ

(3) 移動手段のメリットとデメリット

既存公共交通に加えて、運行形態による違いや自動運転、グリーンスローモビリティ等の新たな技術による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

	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（1,000人程度）・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まで安全・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（50人程度） 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（ところバス最大36人、ところワゴン最大8人）が制限される 運行形態は自治体予算の影響を受ける 利用者が少ないと行政の財政負担が増加する 路線が長大化、長時間化しやすい
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に運用可能 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・バスに比べ乗車料金が割高感がある 定員や積載量が少ない 安定したサービス提供と効率的な運行の両立は難しい
相乗りタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 乗車する距離に応じて、あらかじめ決定し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 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	定路線 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"> ・予約が多い場合は人手作業による配車が難しい ・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 ・タクシーの利用が少ない時間帯に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 ・沿道の雰囲気全体を感じる事が可能 ・定員 10 人以下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 ・風雨や寒暑への対策が必要 ・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 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 ・車幅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 ・風雨や寒暑への対策が必要

1

2

3

4

5

6

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がある ・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 ・利用者の不安解消のために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、人と人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次のとおり定めます。

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 ～

1

2

3

4

5

6

基本理念に掲げる街の姿を実現するため、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 地域の暮らしを支える公共交通

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、環境に優しい脱炭素の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、誰もが安全・安心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、時刻表のとおりに行っていること、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、本市がめざすゼロカーボンシティや「人を中心にしたまちづくり」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に、新所沢駅、小手指駅、東所沢駅周辺は広域生活拠点に位置付けられています。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、市街化区域内は、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。



図 5-3 都市構造と地域公共交通の役割

(2) 本市における地域公共交通の役割

人口減少時代を迎えた今、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。

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、買い物や通院を目的とした市内の拠点への移動、自宅付近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、各公共交通機関の運行距離や輸送量等の特性に応じた役割を果たしています。

これから、高齢化や地域の年齢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」の街をめざしていきます。

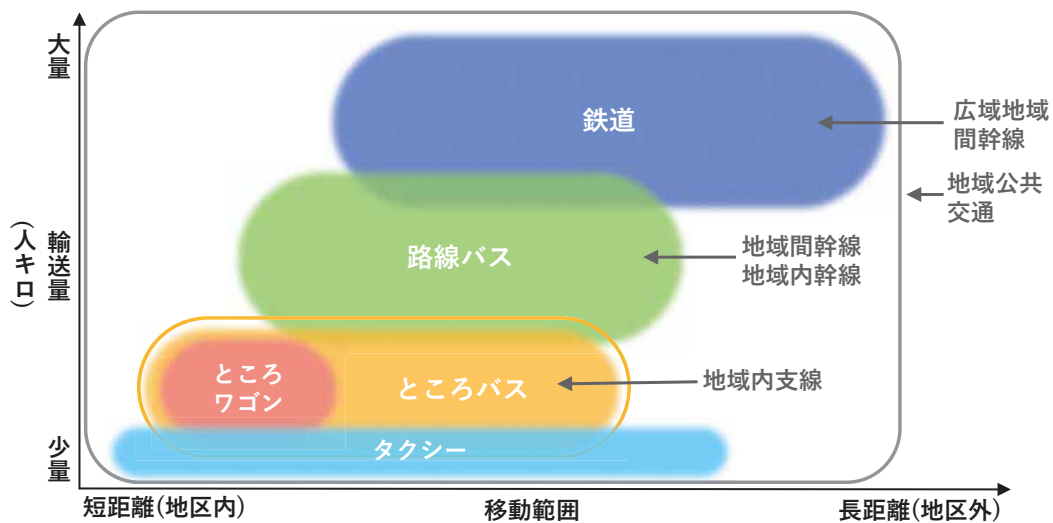


図 5-4 各公共交通機関の移動範囲と輸送量

表 5-4 本市における地域公共交通等の役割

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、買い物）
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、買い物）
	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域の解消を担う路線 ● 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、買い物）
地域内 支線	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 ● 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・ドアの移動 ・早朝深夜の移動 ・デマンド型
その他 移動手段		<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅やバス停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

1

2

3

4

5

6

5.4. 計画の区域

本計画の対象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て、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。
	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2 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、ソフト・ハードの両面から高齢者、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の創出をめざします。
基本方針3 に向けた目標	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 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、公共交通の利用を促進し、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、持続可能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づくり」のため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

1

2

3

4

5

6

5.7. 基本方針と目標、施策の体系

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

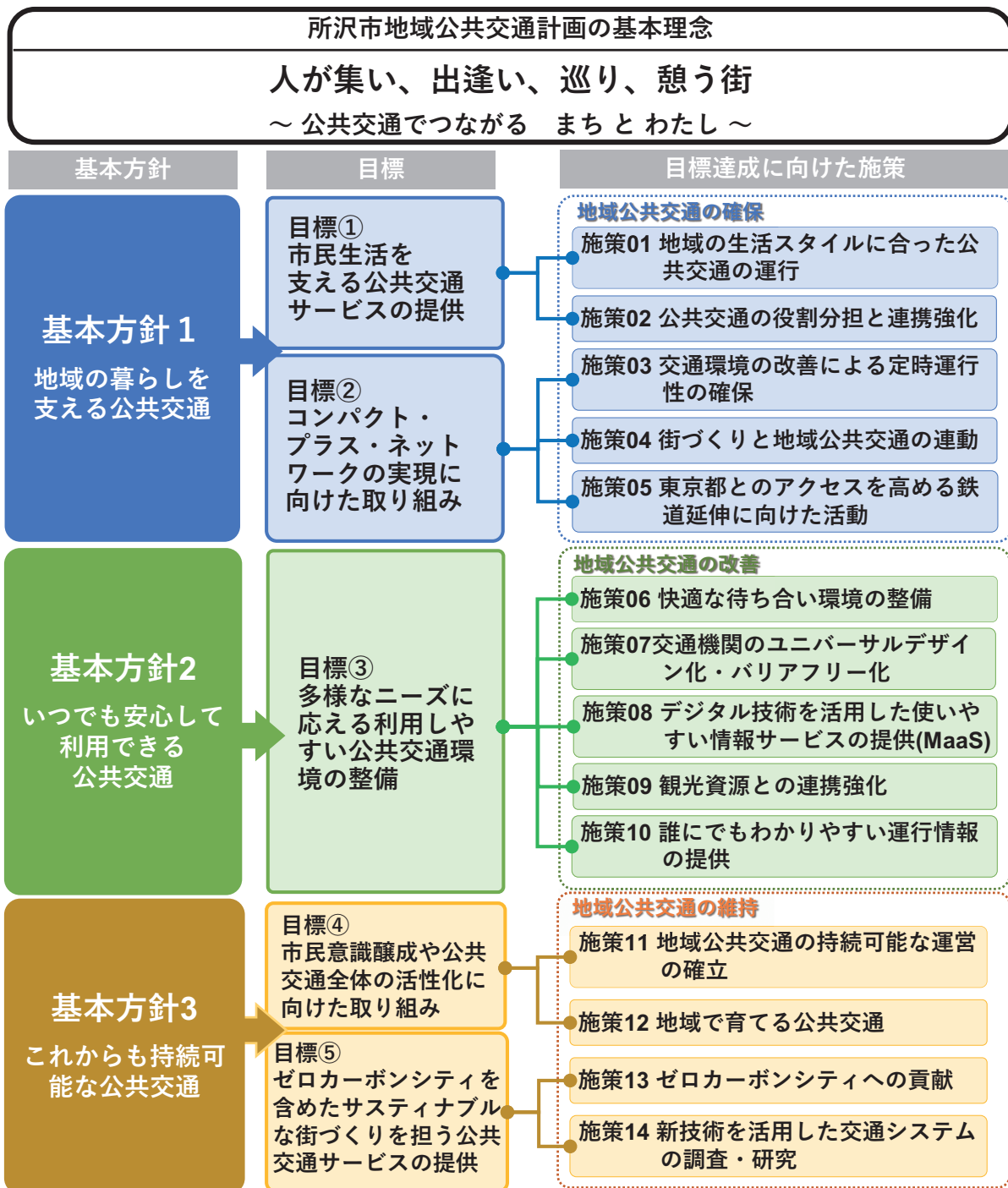


図 5-6 基本理念・基本方針と目標、施策の体系

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。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費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	関係主体	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、市民、公共交通事業者、近隣自治体、国・県	ところワゴンの実証運行と検証			→	→
				ところバスのルート・ダイヤの見直し	→		
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		
					ラストワンマイルの移動手段の導入 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		→	→	
					バスベイの整備		→
施策04	街づくりと地域公共交通の連動	市、公共交通事業者、国・県、市民、地元企業	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、近隣自治体、国・東京都・県	都市高速鉄道12号線の延伸の促進		→		→
					多摩都市モノレールの延伸に関する調査・研究		→
施策06	快適な待ち合い環境の整備	市、公共交通事業者、地元企業、国・県	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、公共交通事業者、国・県	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、国・県、地元企業	情報の標準化・オープンデータ化		→	→	→
					バスロケーションシステム等の導入	→	→
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	→		観光資源等との連携	→
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、地元企業	公共交通マップの作成		→	→	→
							デジタルサインの設置
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		→	→	→
			運賃外収入確保の取り組み		→	→	→
			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、無料乗車券の普及		→	→	→
			「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、国・県	グリーンスローモビリティ・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、国・県	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を行い、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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>▲ところワゴン（左が三ヶ島地区、右が柳瀬地区）</p> <p>(2) ところバスのルート・ダイヤの見直し 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圈を支える公共交通の検討 近隣自治体と連携し、市域を越えて形成される生活圈での移動のあり方を協議・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>

■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			実証運行	

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乗り継ぎのシームレス化 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等といった地域の特性に合ったコンパクトな移動手段の導入を検討します。</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>	
	 <p>サイクル&バスライドの事例 (写真提供：神奈川県茅ヶ崎市)</p>	

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乗り継ぎのシームレス		
▶▶	▶▶	ラストワンマイルの移動手段の導入		
▶▶	▶▶	サイクル&バスライドの環境整備		

1

2

3

4

5

6


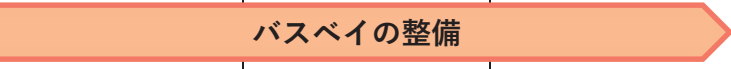
所沢市地域公共交通計画

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>

■スケジュール


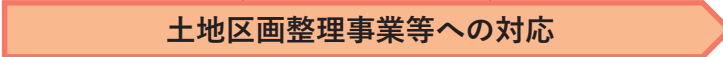
令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
				
				




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 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>

■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>(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>	 <p>▲都市高速鉄道 12 号線 (写真提供：東京都交通局)</p>

■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
都市高速鉄道 12 号線の延伸の促進				
多摩都市モノレールの延伸に関する調査・研究				

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</p> <p>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: right;">公園に設置した ▶ バス待ちベンチ</p> 		
	<p>(2) バス待ちスポット等の設置</p> <p>「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」の啓発活動を行い、協力施設を増やします。</p>  <p style="text-align: right;">◀バス待ちスポット (写真提供：野老澤町造商店)</p>		
	 <p>▲まち愛スポットのステッカー (資料：埼玉県)</p>	<p>※バス待ちスポットとは</p> <p>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</p> <p>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>

■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

<p>関係主体</p>	<p>市、公共交通事業者、国・県</p>
<p>施策内容</p>	<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、安心に利用できる公共交通をめざして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等がバスに乗り降りする際の負担軽減のため、バリアレス縁石を導入し、バス乗降口と歩道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>▲乗降場所の段差解消事例</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> <p>バスの車いす・ベビーカースペース ▶ の設置例 (写真提供：西武バス株式会社)</p> 

■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
<p>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</p>				
<p>バス停の段差解消</p>				
<p>バリアフリー車両の導入</p>				




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みます。</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="text-align: right;">  <p>▲バスロケーションシステム事例 (写真提供：愛知県東浦町)</p> </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>

■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
情報の標準化・オープンデータ化				
		▶ ▶	バスロケーションシステム等の導入	
			▶ ▶	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（角川武蔵野ミュージアム）」、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」等の注目を浴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するとともに、観光資源等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</p> </div>

■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		観光資源等との連携		

施策 10 誰にでもわかりやすい運行情報の提供

<p>関係主体 施策内容</p>	<p>市、公共交通事業者、地元企業</p> <p>(1) 公共交通マップの作成 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</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 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、バスの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="text-align: center;">  <p>▲デジタルサイネージ事例 (写真提供：大分県大分市)</p> </div>
------------------------------------	--

■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="margin: 10px auto;"> <tr> <td>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>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>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年間オーナーとなっていただく取り組みです。</td> </tr> <tr> <td>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>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>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>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>▲運賃外収入の事例（資料：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、公共交通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年間オーナーとなっ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年間オーナーとなっ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。														

■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				
運賃外収入を確保する取り組み				
運転士の確保、育成				

施策 12 地域で育てる公共交通

関係主体 市、市民、公共交通事業者、地元企業

施策内容 (1) バスの乗り方教室の開催
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、小学生や高齢者に向けたバスの乗り方教室を開催する等、様々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。



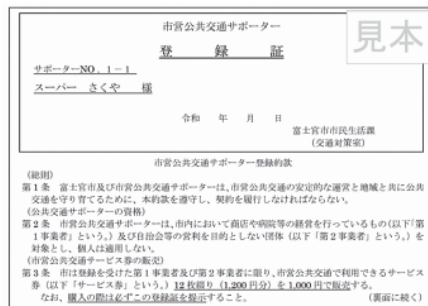
▲乗り方教室事例（写真提供：北海道白老町）

(2) 地域で育てるバスづくりの取り組み
「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。

他自治体では、地域団体が公共交通を支えるサポーターとして登録し、公共交通の安定的な運営を支える取り組みが見られます。

(例) 市営公共交通サポーター制度
(静岡県富士宮市)

市内の商店、病院、自治会等が、市営公共交通のサポーターに登録する制度。登録団体は、公共交通の乗車に利用できるサービス券を購入し、それを来店客へのサービスや自治会活動参加者への対価として配布する。



▲市営公共交通サポーター制度認定証
(画像提供：静岡県富士宮市)

(3) 特別乗車証、無料乗車券の普及
ところバス・ところワゴンでは、特別乗車証や無料乗車券の提示により、運賃の割引又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。

次ページに続きます→

1

2

3

4

5

6

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

観光資源との連携強化や誰にでもわかりやすい運行情報の提供等の施策と併せて、「トコトコ健幸マイレージアプリ」を活用し、公共交通と健幸街づくりの連携の可能性を調査、研究します。



トコトコ健幸マイレージアプリの画面 ▶

※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に取り組む事業。登録者は、日々の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。

■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、無料乗車券の普及				
「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> <div style="text-align: right;">  <p>▲グリーンスローモビリティ事例「モビタ」 (写真提供：岩手県陸前高田市)</p> </div> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲市内を走行するFCV車両 (写真提供：西武バス株式会社)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲EV車両の事例「ちいバス」 (写真提供：東京都港区)</p> </div> </div>

■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
グリーンスローモビリティ・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動手段の研究 未来を想わせる自動運転技術が街の姿に合う地域では、街づくりに合わせた移動手段の一つとして、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。</p> <p>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における移動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動手段の一つとして、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動手段の一つとして、超小型モビリティを使用したカーシェアリング等を調査・研究します。</p>



▲超小型モビリティの事例
 (写真提供：鹿児島県薩摩川内市)

■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動手段の調査・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指標及び基準値・目標値を設定し、継続的なモニタリングによる評価を実施します。

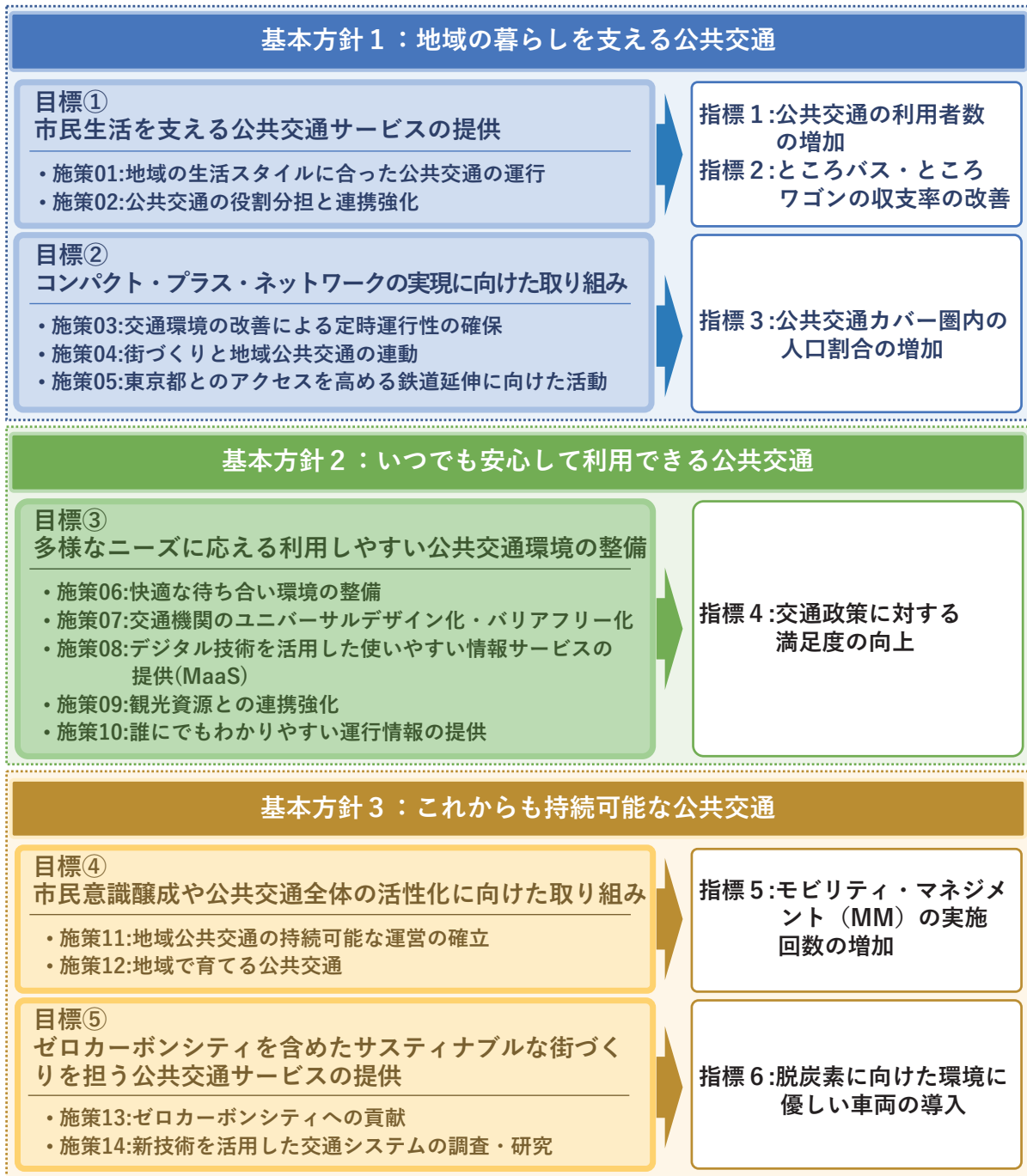



図 5-8 目標と指標の関係

目標① 市民生活を支える公共交通サービスの提供

【指標 1】公共交通の利用者数の増加

鉄道、路線バス、ところバス・ところワゴンの連携で、公共交通の利便性を向上し、利用促進を図ることによる、施策の効果を全体的に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)
公共交通の利用者数	鉄道 334,000 人/日 バス 8,118,000 人/年	増加 	基準値以上
目標値設定の考え方	鉄道の基準値は令和 3 年度の実績値、バスの基準値は、路線バスの令和 3 年の利用者数の実績値と、ところバス・ところワゴンの令和 3 年度実績値を基に、ところバス 1 ルート減少、ところワゴン 3 ルート増加を見込んだ利用者数を合計した。 各公共交通の取り組みや連携による増加要因、人口減少の減少要因を勘案して基準値以上を目標とする。		
算出方法	鉄道は、市内 11 駅の乗降客数を合計、バスは、路線バス、ところバス・ところワゴンの利用者数を合計して算出		
算定に用いる資料	鉄道、路線バス、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・ところワゴンの収支率の改善

ところバス・ところワゴン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、公共交通への投資効果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	15.8%	改善 ➡	基準値以上
ところワゴンの収支率	8.0%		基準値以上
目標値設定の考え方	各施策の効果による増加要因と、ところワゴンの新規ルート開設による経費増加が及ぼす減少要因を勘案したうえで基準値以上を目標とする。		
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 = 人件費、燃料費、車両等経費 (保険料等) (車両減価償却費・関連設備費除く) 収 支 率 = 収入 / 運行経費 × 100		
算定に用いる資料	各年度決算データ		

1

2

3

4

5


6

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増加

ところバス・ところワゴンの路線及び運営の拡大・再編により、公共交通へのアクセスのしやすさが高められたか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年度の人口で評価します。

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%	増加 	基準値以上
目標値設定の考え方	基準値は、令和2年国勢調査の人口と公共交通利用圏から算出した。令和7年度に見込まれる人口分布と公共交通利用圏から算出した人口割合90.1%に対し、ところバス・ところワゴンのルートやバス停の変更による増加分を見込み、基準値以上を目標とする。		
算出方法	公共交通利用圏内※の人口／市全体の人口 ※鉄道駅の半径800m圏内、バス停の半径300m圏内		
算定に用いる資料	国勢調査、国土数値情報、路線バス、ところバス・ところワゴン路線図等		

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

様々な交通施策の組み合わせにより、暮らしの質の向上への効果が実感として得られているか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 年度市民意識調査において交通政策の充実を要望し、かつ交通政策の満足度が低い市民（13.8%）が、満足度が高い回答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		
算定に用いる資料	所沢市市民意識調査結果等		

1

2

3

4


5

6

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）の実施回数の増加

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		
算定に用いる資料	所沢市資料		

目標⑤ ゼロカーボンシティを含めた持続可能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

公共交通分野における脱炭素社会実現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、FCV車両の導入数	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台の運行を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		
算定に用いる資料	所沢市資料		

5.10. 達成状況の評価方法

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。目標の達成状況の評価も「所沢市地域公共交通協議会」において実施します。

適切に計画を推進するため、継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル[※]を回すことにより、必要に応じて施策や計画の見直しを実施します。

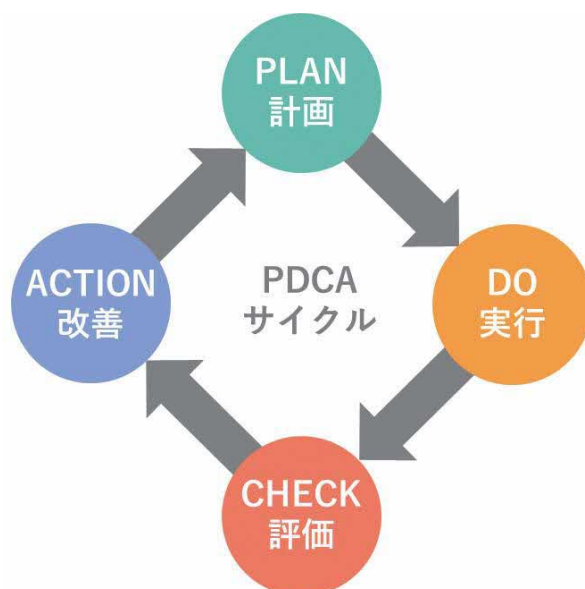


図 5-9 PDCA サイクル概略図

※ 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

1

2

3

4

5

6

6

参考

6.1. 用語説明

6.2. 所沢市地域公共交通計画の策定過程



6.1. 用語説明

あ	e スポーツ (エレクトロニック・ スポーツ)	コンピューター等の電子機器を用いて行う娯楽、競技、スポーツ全般。
	EV (Electric Vehicle)	車載した電池に蓄えた電気で走る車。電気自動車。
	FCV (Fuel Cell Vehicle)	水素と酸素の反応によって発電した電気エネルギーで走る車。燃料電池自動車。
か	介護タクシー	介護が必要な方が利用できるタクシーで、乗降介助等のサポートを行う移動支援サービス。 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を移送するサービスを総称して福祉タクシーと呼ぶ場合がある。
	危険バス停	バスが停車した際に、「交差点又は横断歩道にバスの車体がかかるバス停」、「交差点又は横断歩道の前後5メートルの範囲にバスの車体がかかるバス停」として、利用者の安全対策が必要とされるバス停。
	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。主に4人乗り以上のものを指す。
	コンパクト・プラス・ ネットワーク	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。
さ	サステイナブル (Sustainable)	環境面、経済面の双方から、地域社会が持続可能であることを表す。
	集落介在地	市街化調整区域で、主に農地の間に低密度に住宅が存在している地域。 本計画では、町村合併前の各村の中心地や、道路沿いの住宅の後背地に農地が広がる地域を指す。
	ゼロカーボンシティ	2050年までに温室効果ガス又は二酸化炭素の実質排出量ゼロをめざす取り組み。また、温室効果ガスの実質排出量ゼロを達成した都市の姿。 所沢市では2020年11月に、ゼロカーボンシティをめざすことを宣言している。
	ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的に、自動車などに時速30kmの速度規制を実施する区域。

1

2

3

4

5

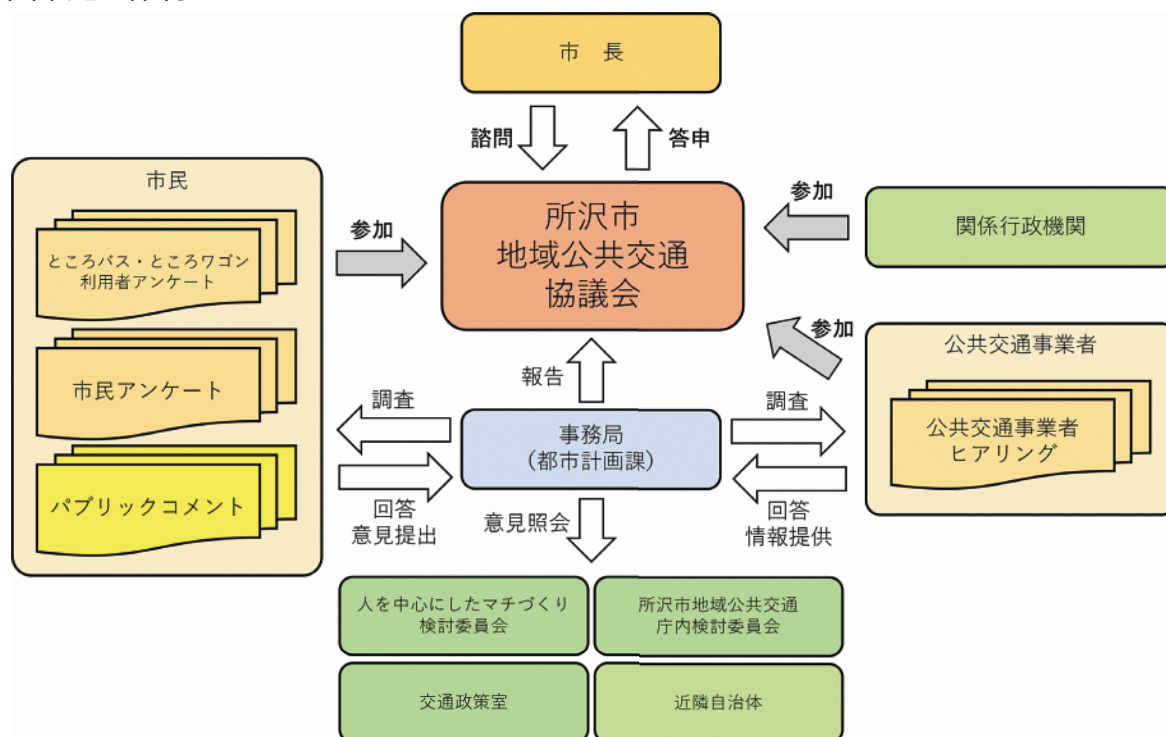
6

参考

た	代表交通手段	1トリップ*でいくつかの交通手段に乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。 例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合、代表交通手段は「鉄道」となる。（*「トリップ」の説明参照。）
	地域公共交通	鉄道、バス、コミュニティバス、タクシー等、地域住民の日常生活や観光客、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のネットワーク。 本計画では、利用者に提供される地域旅客運送サービスを含める。
	超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。
	デジタルサイネージ	映像表示装置とデジタル技術を用いた情報案内板で、通信ネットワークにより、リアルタイムで情報を更新・配信するシステム。
	デマンド交通	路線やダイヤをあらかじめ定めず、予約があったときのみ運行し、利用者の移動ニーズに合わせて柔軟に運行するバス又は乗合タクシーのこと。 AI（人工知能）を用いて最適なルートを設定する場合には「AIデマンド交通」と呼ばれる。
	トリップ	ある目的を持って、A地点からB地点へと向かう移動を数える単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
は	バスロケーションシステム	バスの位置情報や遅延情報、到着予想時刻等を、バス停の掲示板やスマートフォン等に表示し、利用者にリアルタイムで提供するシステム。
ま	MaaS (Mobility as a Service)	市民や旅行者一人ひとり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システム。 移動・交通以外に、観光や医療、商業といった種々のサービスとの連携も可能。 スマートフォンアプリを使用するが多い。
	モビリティ・マネジメント	市民や組織、地域に働きかけて「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する状態」へ変えていくためのコミュニケーションを中心とした取り組み。
や	輸送量（人キロ）	輸送可能な人数と輸送する距離を掛け合わせた値。交通機関の輸送の規模を示す指標のひとつ。
ら	ラストワンマイル	最寄りの駅やバス停から最終目的地までの移動手段。

6.2. 所沢市地域公共交通計画の策定過程

計画策定の体制



所沢市地域公共交通協議会委員の構成

選任区分	具体的な選任区分
公募による市民	公募委員 4名
地域公共交通の利用者の代表者	所沢市自治会連合会 2名 所沢市障がい者団体協議会
公共交通事業者等の代表者	西武鉄道株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 西武バス株式会社 一般社団法人 埼玉県バス協会 所沢タクシー協議会 一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会
知識経験を有する者	東洋大学教授
関係行政機関の代表者	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局 所沢警察署交通規制係 埼玉県企画財政部交通政策課
道路管理者又はその指名する者	埼玉県県土整備部川越県土整備事務所道路部長 所沢市建設部長
市職員のうちから市長が指名する者	所沢市経営企画部長 所沢市産業経済部長 所沢市街づくり計画部長
その他市長が必要と認める者	西武バス労働組合 社会福祉法人 所沢市社会福祉協議会

委員数 24 名 (任期：令和 3 年 5 月 1 日～令和 5 年 4 月 30 日)

計画策定までの経過

年度	事務局	法定協議会	市民・利用者	公共交通事業者	庁内各部署 庁内検討会議
2021.4	<p>計画策定諮問</p> <p>調査業務委託 2021.8.6～ 2022.3.25 公共交通の現状調査 問題と課題整理</p>	<p>第1回地域公共交通協議会 2021.5.28 計画策定することの諮問</p> <p>第2回地域公共交通協議会 2021.7.21 計画の位置付け</p> <p>第3回地域公共交通協議会 2021.11.24 公共交通の概況</p> <p>第4回地域公共交通協議会 2022.2.4 調査報告と現状問題</p>	<p>ところバス 利用者アンケート 2021.11.25～11.26</p> <p>市民アンケート 2021.12.14～12.27</p> <p>市内事業所 アンケート 2021.12.14～12.28</p> <p>ところワゴン 利用者アンケート 2022.2.25～3.3</p>	<p>バス事業者、 ところワゴン運行事業者、 タクシー事業者 ヒアリング 2021.11.24、11.29、 12.21</p>	
令和3年度					
2022.4	<p>調査業務委託 2022.5.24～ 2023.3.31 課題・方針・目標・ 施策・指標 設定 計画策定</p> <p>素案作成</p> <p>庁内意見照会 2022.9.26～ 2022.10.7</p> <p>協議会・隣接市 意見照会 2022.9.26～ 2022.10.12</p> <p>政策会議 2022.10.31</p> <p>素案作成</p> <p>案作成</p> <p>策定</p>	<p>第1回地域公共交通協議会 2022.5.27 追加調査報告</p> <p>第2回地域公共交通協議会 2022.7.21 課題設定、基本方針の設定、 目標の方向性</p> <p>第3回地域公共交通協議会 2022.11.2 計画素案</p> <p>第4回地域公共交通協議会 2023.1.12 パブコム結果報告・計画案 計画策定答申</p>	<p>パブリックコメント手続き 2022.11.14～ 2022.12.13</p>		<p>人を中心としたまちづくり 検討委員会 所沢市地域公共交通 庁内検討委員会 合同会議 2022.10.14 庁内意見対応報告</p>
令和4年度					

所沢市地域公共交通計画

令和5年(2023年)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

