

所沢市地域公共交通計画の策定について

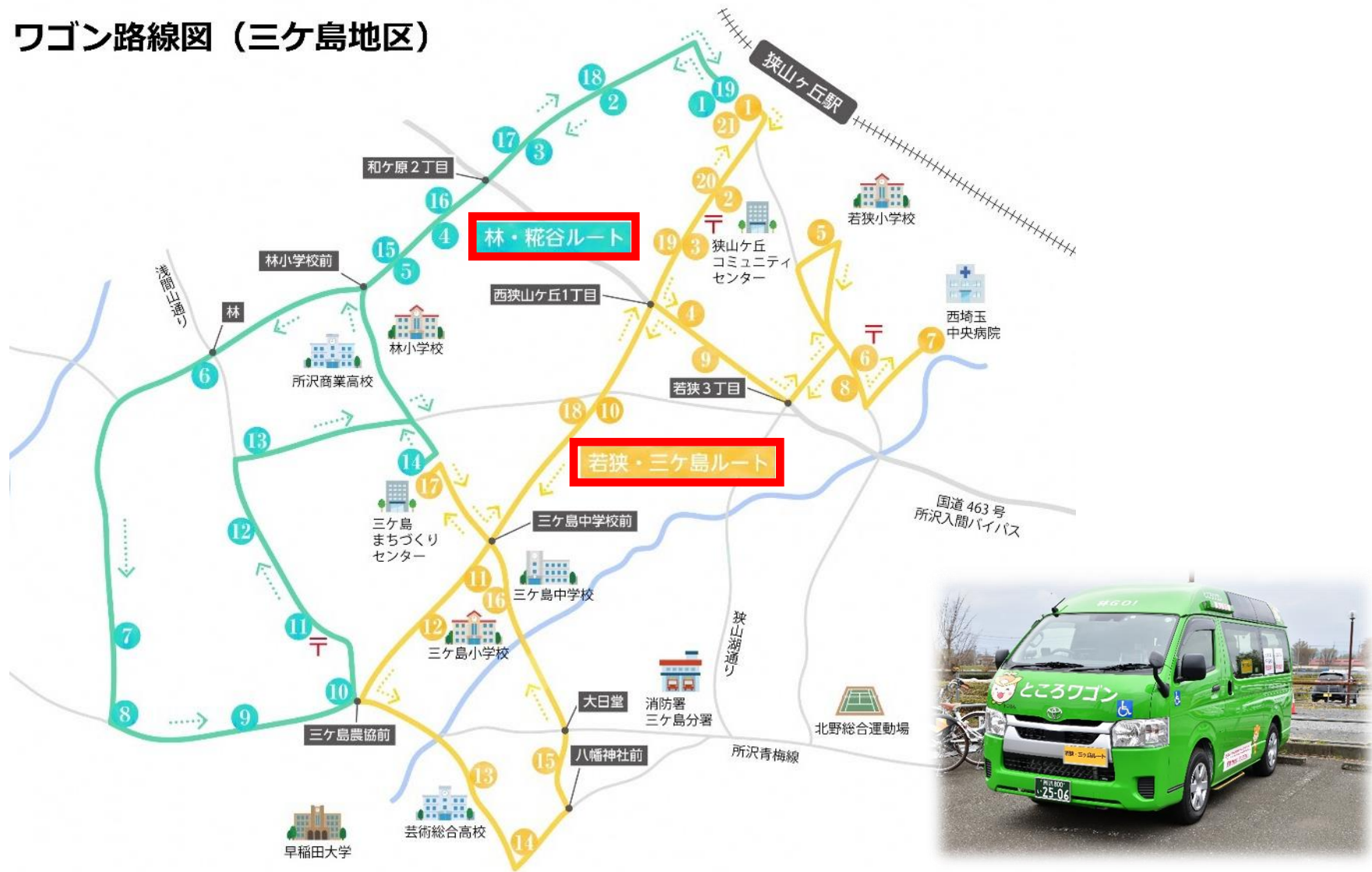
所沢市地域公共交通計画策定に向けて

1. ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査
2. 地域公共交通の課題の整理
3. 所沢市の地域公共交通の目指す姿
4. 施策の展開例
5. 今後のスケジュール

【参考】立地適正化計画との連携

1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

ワゴン路線図（三ヶ島地区）



1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■調査概要

調査目的	三ヶ島地区ところワゴン運行開始から1年後の利用状況の把握 地域との協働による公共交通事業の効果の把握
配布数	200部（2ルート×100部）
調査方法	ところワゴン車内にてアンケート調査票を配布し、郵送で返信 または、電子申請システムからWeb回答 （乗車1回につき1部配布）
調査期間	2022年2月25日（金）～3月8日（火）（200部の配布を完了）

■調査項目

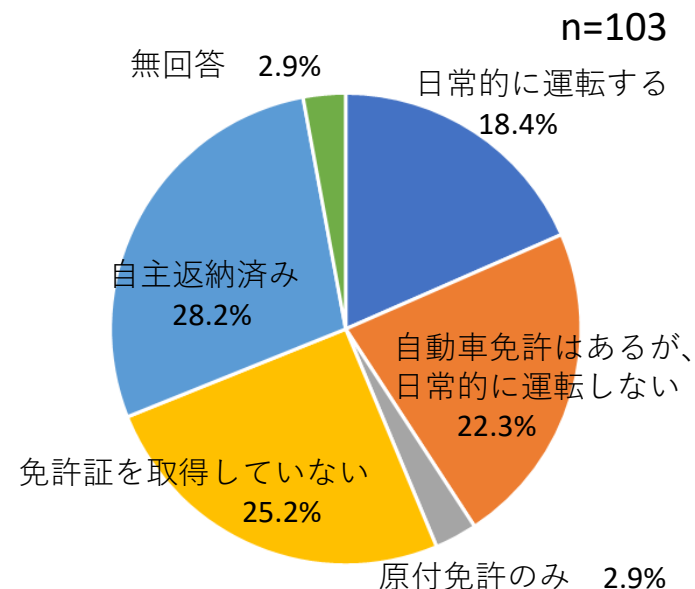
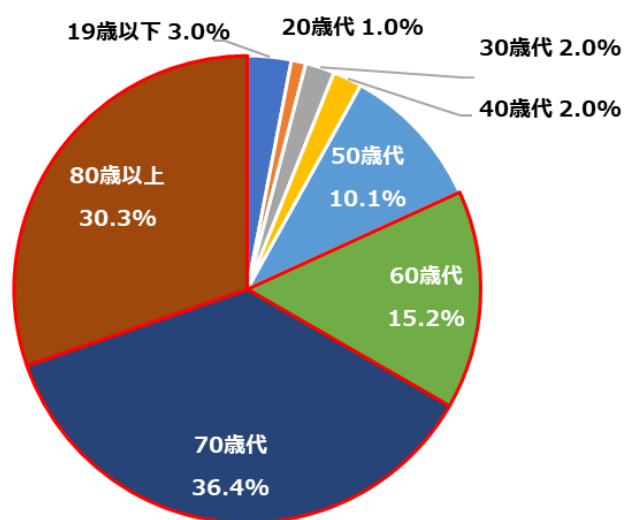
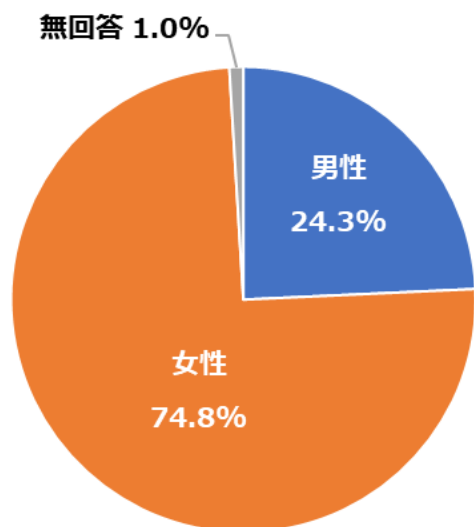
利用者属性	性別、年齢、職業、運転免許の有無
利用区間	乗降した停留所
利用実態	利用目的、利用頻度、利用日時、ところワゴン運行前との行動の変化

1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■利用者属性

- 収集した回答は103件である（回答率51.5%）。
- 狭山ヶ丘駅で、林・糞谷ルートと若狭・三ヶ島ルートを乗り継いでいる回答が1件ある。
- 利用者の性別は、女性が約7割を占めている。
- 利用者の年齢は、60歳以上の高齢者が8割以上を占めている。
- 日常的に運転しない、または運転免許証を所有していない（自主返納含む）利用者が多いが、日常的に運転する方の利用も約2割に上る。

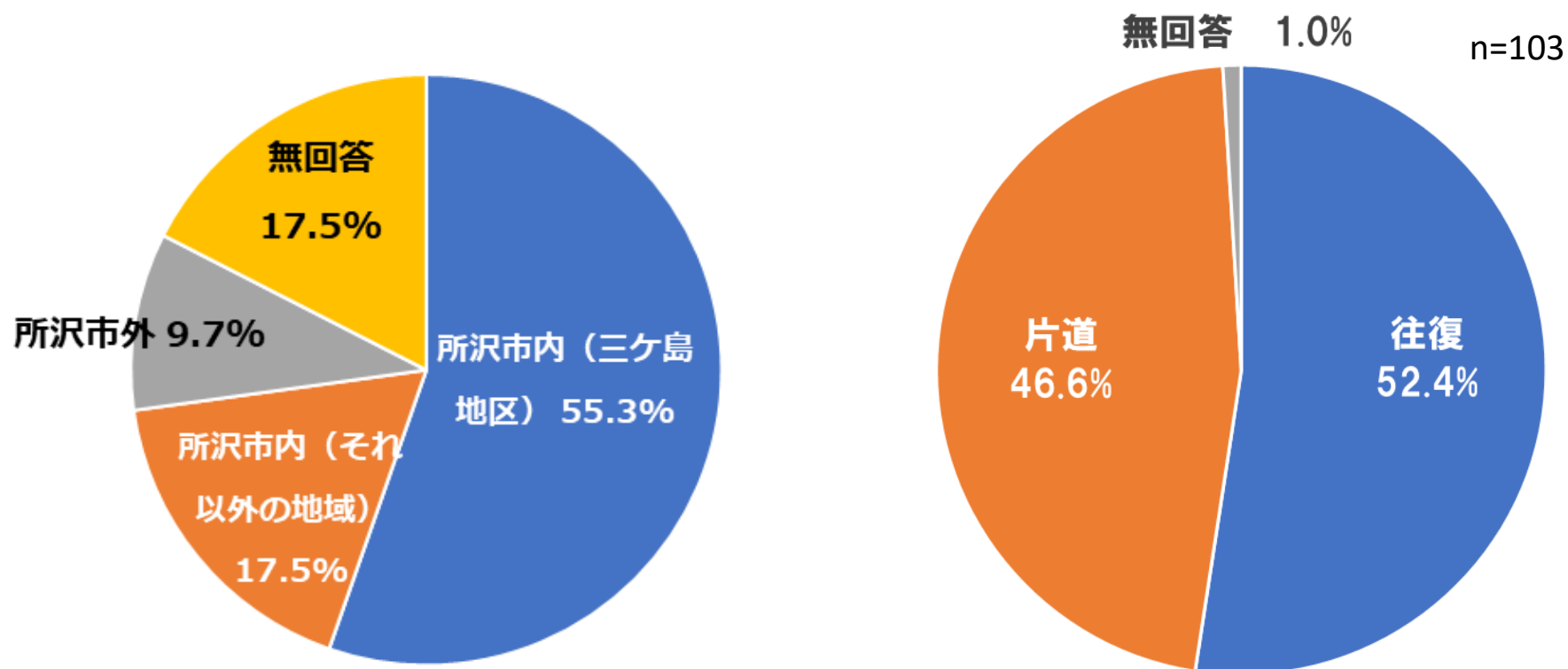
→利用者の属性は、ところバスと同様



1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■利用者属性

- 「三ヶ島地区内に居住」という回答が、半数以上である。
- 「往復で利用」「片道で利用」という回答が、半分ずつである。



1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

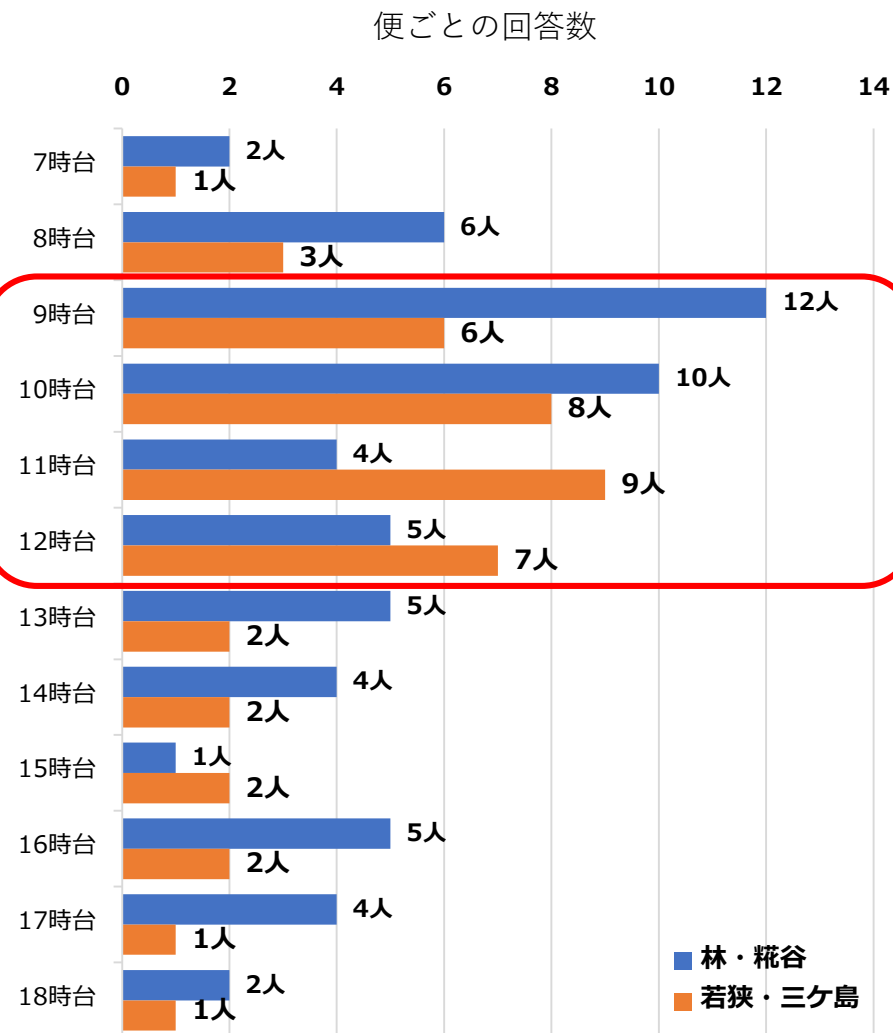
■便ごとの回答者数

【林・糞谷ルート】

- 9時台、10時台の便を利用した回答が多い。
- 11時台から17時台までの便にも継続的に回答がある。

【若狭・三ヶ島ルート】

- 9時台から12時台までの便を利用した回答が多い。
- 午後の便の回答が少ない。



1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■利用区間

- 乗車、降車ともに「狭山ヶ丘駅西口」が最も多い。
- 利用区間では、林・糎谷ルート of 「⑬十三区集会所前」 → 「⑲狭山ヶ丘駅西口」が突出して多い。
- 林・糎谷ルート of 「③和ヶ原二丁目」「⑮和ヶ原三丁目」、若狭・三ヶ島ルート of 「④⑨若狭四丁目」での乗降は、今回のアンケートでは回答が0件である。

ワゴン路線図（三ヶ島地区）



利用が多い区間（3件以上の回答）

【林・糎谷ルート】

出発地	到着地	回答数
①狭山ヶ丘駅西口	④十三区集会所前	3
①狭山ヶ丘駅西口	⑦糎谷中央	3
①狭山ヶ丘駅西口	⑪三ヶ島五丁目	3
①狭山ヶ丘駅西口	⑭三ヶ島まちづくりセンター	4
⑫三ヶ島保育園	⑲狭山ヶ丘駅西口	5
⑬十三区集会所前	⑲狭山ヶ丘駅西口	10

【若狭・三ヶ島ルート】

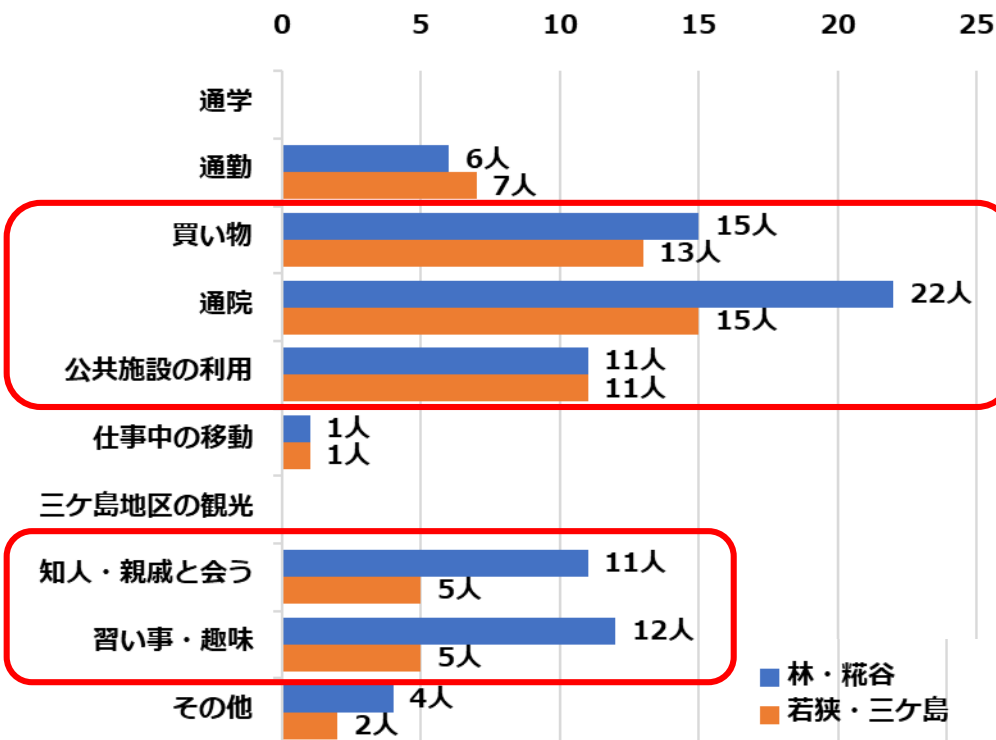
出発地	到着地	回答数
①狭山ヶ丘駅西口	⑦西埼玉中央病院	3
①狭山ヶ丘駅西口	⑩三ヶ島四丁目	3

1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■利用目的・利用頻度

■利用目的

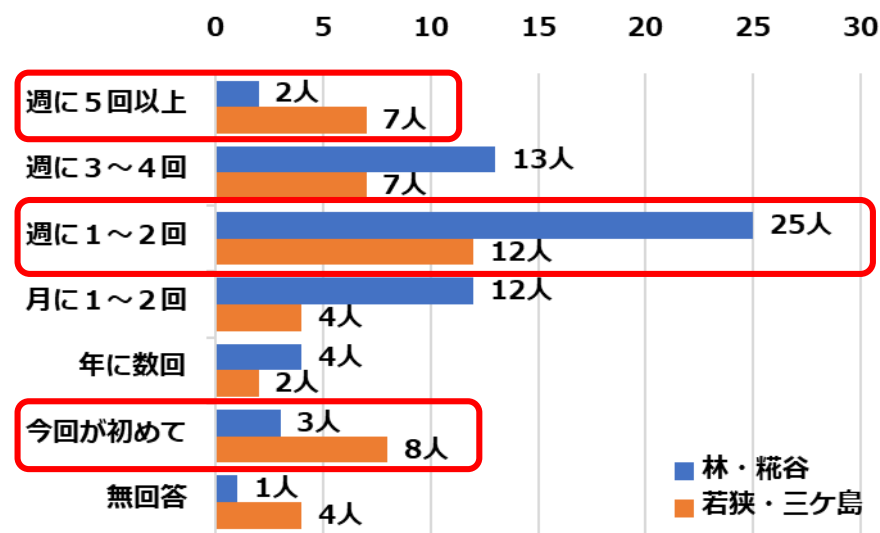
- 利用目的は両ルート共に「通院」「買い物」「公共施設の利用」が多い。
- 林・糀谷ルートでは、「知人・親戚と会う」「習い事・趣味」という回答も多い。



利用目的（複数回答）

■利用頻度

- 利用頻度は、「週に1~2回」と回答した利用者が多い。
- 若狭・三ヶ島ルートでは、「週に5回以上」「今回は初めて」という回答も多い。

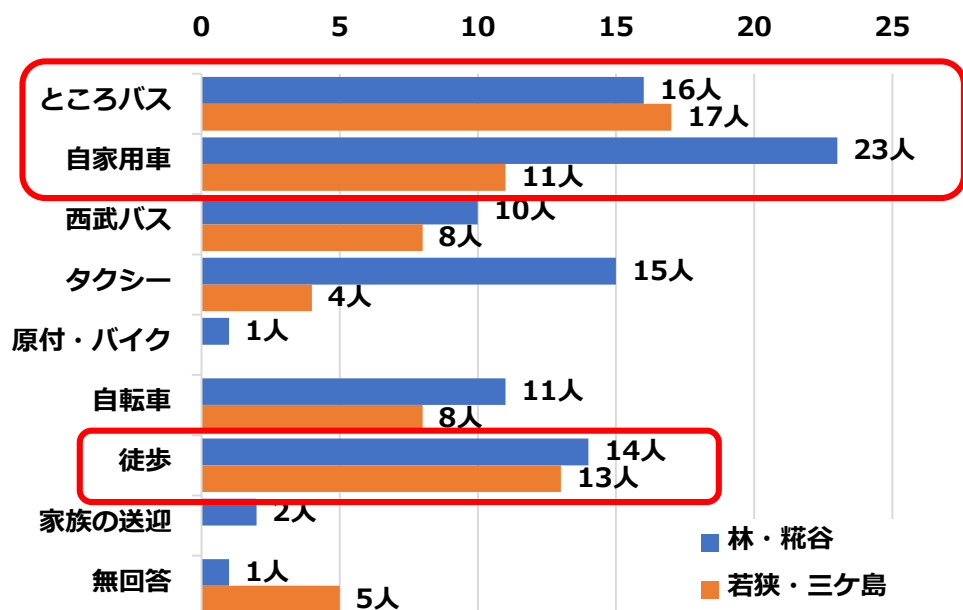


利用頻度

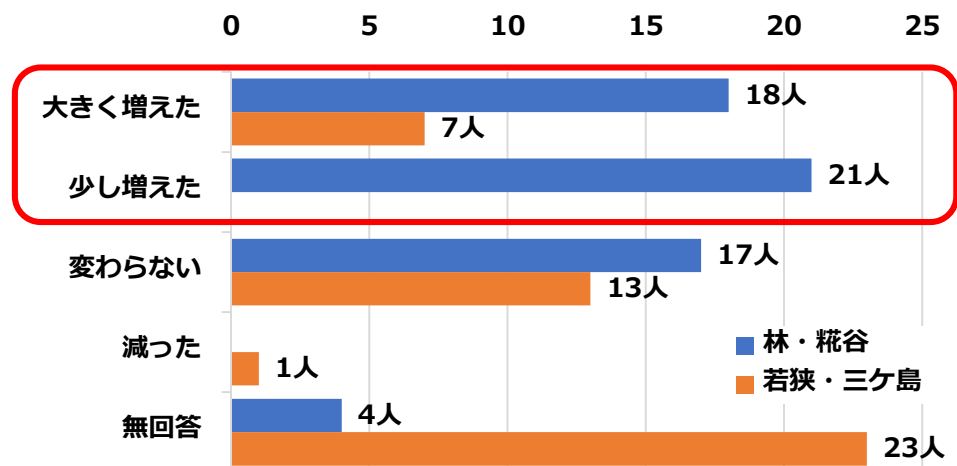
1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■運行開始前（令和3年3月以前）との交通行動の変化

- もともと自家用車やところバスを利用または徒歩でしていた移動を、ところワゴンに置き換えているという回答が多い。
- 林・糞谷ルートでは、ところワゴンの運行により外出の回数が「増えた」という回答が6割を超え、「減った」という回答者はいない。



ところワゴンの運行前に使っていた手段（複数回答）



外出の回数の変化

1 ところワゴン（三ヶ島地区）利用状況調査

■利用状況調査のまとめ

- 主な利用者は、ところバスと同様に、高齢者、女性といった属性の方である。
- 利用目的は、通院と買い物が多いものの、1年間の利用実績では、病院やスーパーを経由する若狭・三ヶ島ルートよりも、林・糞谷ルートの方が利用者数が多い。
- 自家用車やところバス、徒歩での移動が、ところワゴンに置き換わっている。
- ところワゴンの運行により「出かける回数が増えた」という回答は、林・糞谷ルートの利用者では特に多い。
- 自由意見では「毎時同時刻（分）に来ることへの安心感・わかりやすさ」、「乗務員の丁寧な対応」をプラスに評価する声が多い。

■運行地域拡大に向けた知見

- ◆日常的な移動手段として公共交通を必要としているターゲットの明確化
- ◆自治会等の地域コミュニティと連携し、日常生活の移動手段としての浸透
- ◆路線バス等の既存公共交通役割の明確化
- ◆いつでも安心して利用できる環境づくり

2 地域公共交通の課題の整理

課題設定までの詳細は
資料1-2を参照ください

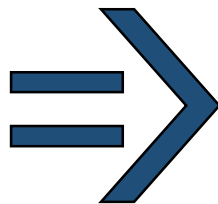
【令和3年度に実施した調査】

- ・ 現況把握・整理
- ・ 上位計画・関連計画の整理
- ・ 市民アンケート
- ・ 交通事業者ヒアリング
- ・ ところバス利用状況調査
- ・ ところワゴン利用状況調査



【所沢市としての戦略】

- ・ ゼロカーボンシティ
- ・ 人を中心にしたまちづくり
- ・ 市内の観光資源との連携
- ・ エリア価値の向上につながる公共交通の充実



地域公共交通に関する課題

課題1

【確保の視点】
生活のための移動手段の確保

課題2

【改善の視点】
公共交通の利便性の向上

課題3

【維持の視点】
自家用車からの転換と
公共交通利用の促進

2 地域公共交通の課題の整理

移動手段が無く、気軽に出かけられない地域や市民が存在するため、

課題 1 生活のための移動手段の確保 が必要

課題設定までの詳細は
資料1-2を参照ください

【現状・背景】

- ・市民の約25%が、鉄道駅や運行本数が多いバス停から離れた「公共交通不便地域」に居住している。
- ・通勤通学の移動手段は鉄道に次いで自家用車による移動が23%と多い。
- ・郊外のニュータウン型住宅地では、店舗の撤退や公共交通の減便により生活の不便さが増しつつある。
- ・隣接市に接した地域では、市内外の生活拠点へのアクセスを必要とする生活圏を形成している。
- ・コロナ禍の生活も重なり外出の機会が減少することで、特に高齢者の運動能力が低下している。

【確保】
0⇒1

「使いにくい」イメージが、路線バスやところバスの利用を遠ざけているため、

課題 2 公共交通の利便性の向上 が必要

【現状・背景】

- ・買い物や通院といった日常生活の移動で、公共交通よりも自家用車を利用する市民が多い。
- ・2030年には高齢化率が33%になると推定され、運転免許証を返納する市民が増えていくことが予想される。
- ・路線バス、ところバス・ところワゴンともに、運行本数が少ないことへの改善要望が最も大きい。
- ・バスの利用者からは、バス停への屋根やベンチの設置等、利用環境の改善を求める要望が多い。
- ・誰もが利用しやすいよう、バリアフリーとユニバーサルデザインを推進することが求められている。

【改善】
1⇒2

持続可能な社会を形づくる公共交通サービスの維持・あり方が求められているため、

課題 3 自家用車からの転換と公共交通利用の促進 が必要

【現状・背景】

- ・利用促進のために地域住民や商店街、公的施設等による取組・連携が求められる。
- ・郊外のニュータウン型住宅地では、人口減少によるコミュニティの希薄化への対策が求められ始めている。
- ・人を中心にしたマチづくりが求められている。
- ・バス、タクシーの運転手が高齢化しており、将来の担い手不足が懸念される。
- ・道路の慢性的な交通渋滞が、公共交通の定時運行に影響している。
- ・ゼロカーボン社会に貢献する公共交通事業が求められている。

【維持】
1⇒1

3 所沢市の地域公共交通の目指す姿

第6次所沢市総合計画

将来都市像 絆、自然、文化 元気あふれる「よきふるさと所沢」

第6章「自然と調和する住みよいまち」

所沢市都市計画マスタープラン

将来都市像 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

所沢市マチごとエコタウン推進計画

将来都市像

“人と人”、“人と自然”との絆で、子どもたちの未来を紡ぐ エコタウン所沢

第4章（分野別方針）2. 道路・交通
「安全・安心で快適に移動できる街」

所沢市地域公共交通計画

基本理念

“車がなくても安心・快適に住み続けられる街” 所沢を支える公共交通

案

理念に込める想い

人が安心・快適に住み続けられるように
様々な人の生活の一部として公共交通が
あるように

人と人、人と街、街と街をつなぐことで、
人を中心にしたマチづくりの基盤としての
公共交通としてあるように

地域公共交通に関する課題

課題1

生活のための移動手段の確保

課題2

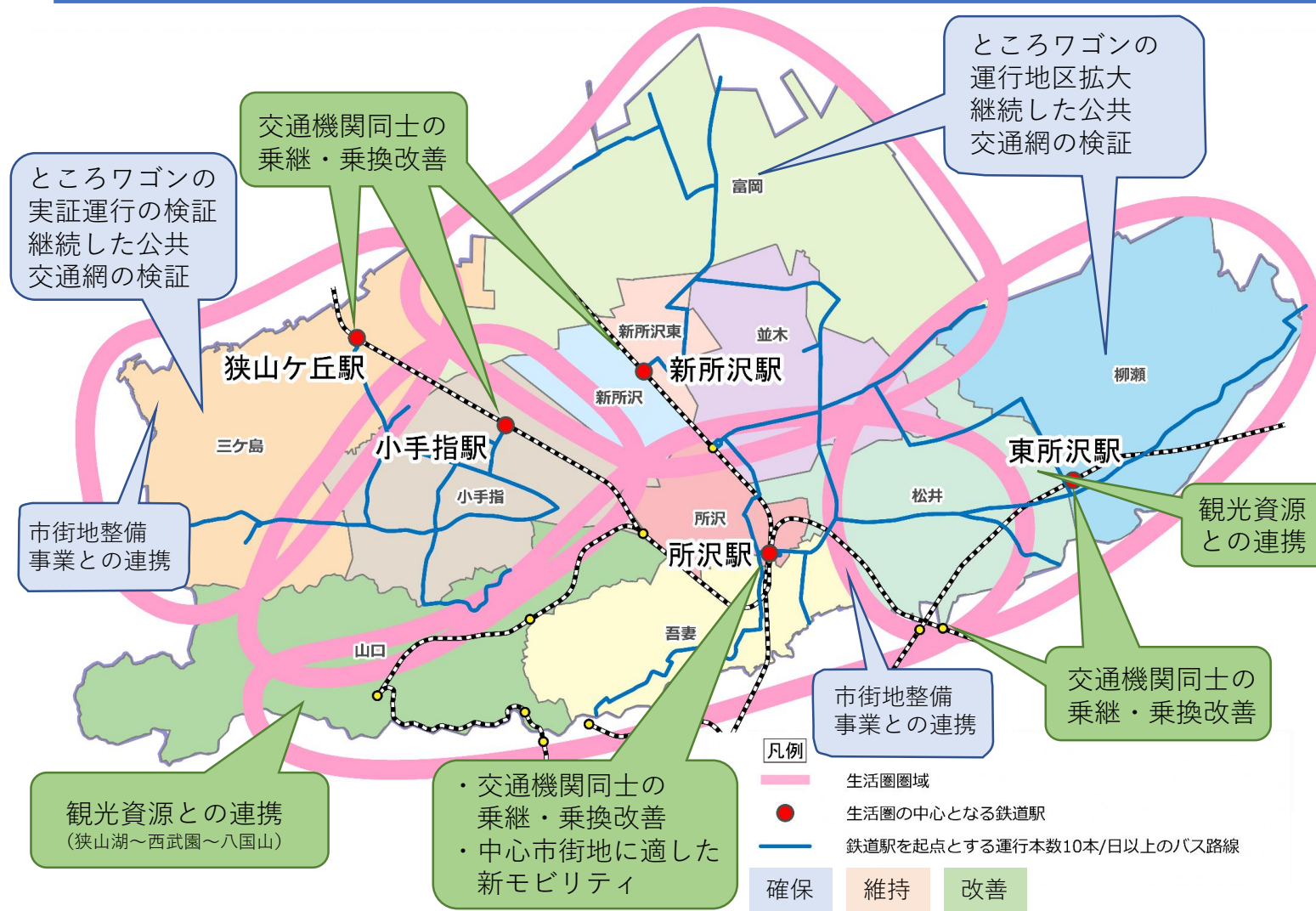
公共交通の利便性の向上

課題3

自家用車からの転換と
公共交通利用の促進

4 施策の展開例

「所沢市都市計画マスタープラン」に示す5つの拠点駅と生活圏を踏まえて



理念実現に向けた市全体での取組

- ・ スクールバス、福祉車両等の民間輸送の資源の活用検討
- ・ 地域全体の公共交通の連携に向けた近隣自治体との協議
- ・ 地域の特性にあった交通形態の検討

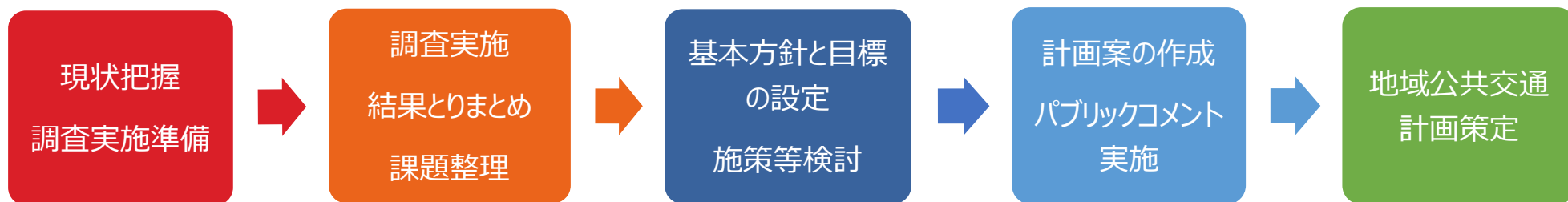
- ・ 運転士確保への支援
- ・ 運行情報体系の一体化
- ・ バスの乗り方教室
- ・ エコモビリティの日の普及

- ・ キャッシュレス決済の普及
- ・ 行政や各交通事業者が持つ情報の共有化
- ・ デジタル情報案内板の整備
- ・ バス停に屋根・ベンチ設置
- ・ 幹線道路網の構築
- ・ ところバスの見直し

「生活圏別の地区区分」(所沢市都市計画マスタープラン P.67)に加筆

5 今後のスケジュール

- 今年度は、現況整理及び各種調査結果から得られた課題を基に、地域公共交通のあるべき姿（基本方針）及び目標の設定、具体的な公共交通施策や事業の検討を進める。
- 令和4年11月中旬から12月中旬にかけて、計画案に対するパブリックコメント手続きを実施する予定。



令和3年度

令和4年度

交通協議会

●現況整理・調査結果
●現況課題整理結果

●各種調査結果、分析結果
●現況及び課題の分析内容

●調査結果（追加）
●基本理念

本日

●方針及び目標
●公共交通施策

●計画素案

●パブリックコメント
実施結果

R3年11月

2月

5月

7月予定

11月予定

R5年1月予定

参考 立地適正化計画との連携 (コンパクト・プラス・ネットワーク)

背景：人口減少 → 市街地の低密化 → 限られた資源が拡散 → 暮らしにくい街に

コンパクト

立地適正化計画：都市機能を担う施設や居住を誘導するエリアを定めて**集約型の都市**を目指す計画

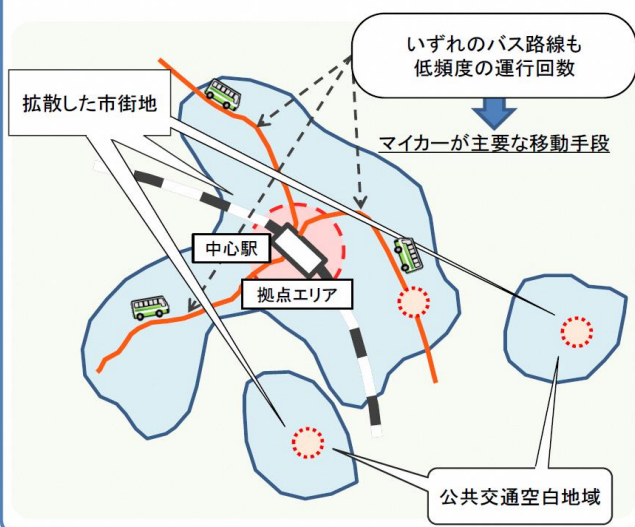
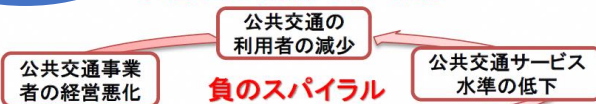


ネットワーク

地域公共交通計画：集約した拠点同士を充実した**公共交通で結ぶ**計画

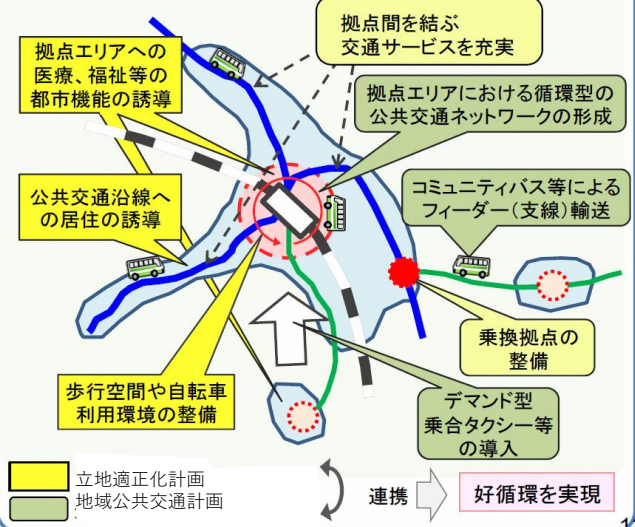
現状のまま
進んだ場合

大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況
市街地の拡散・人口減少

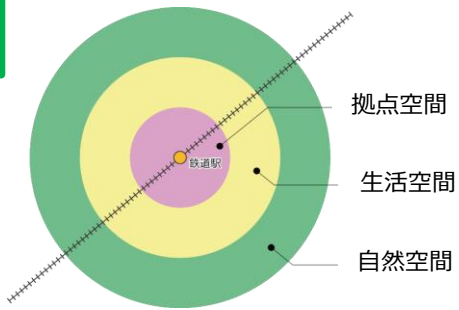


これからの
街の姿

利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち
公共交通沿線に居住を誘導



都市拠点における
基本的な都市構造のイメージ



拠点空間... 駅周辺において、都市機能を集約し、にぎわいを創出する空間。
生活空間... 拠点空間の外周部において、良好な住環境によるやすらぎを創出する空間。
自然空間... 生活空間の外周部において、自然環境と調和したのどかさを創出する空間。