

所沢市地域公共交通計画 概要版



令和5年(2023年)3月

地域公共交通とともにある、所沢市の未来

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～

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』」という将来像を掲げています。「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「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～」と定めます。

この基本理念のもと、既存の公共交通を生かしながら、街の変化への対応や観光資源との連携を進め、より使いやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

鉄道、路線バスを軸とし、各公共交通が連携した公共交通ネットワーク

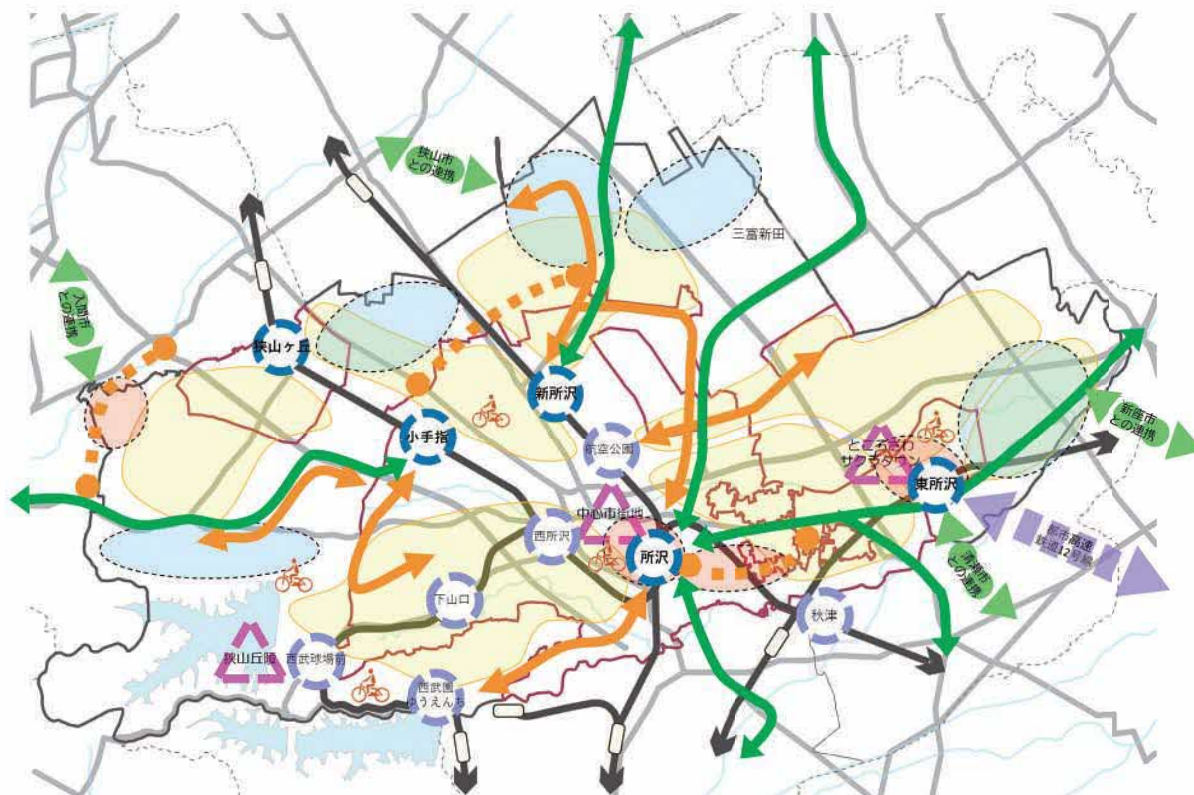
土地区画整理事業や都市計画道路事業による人の移動の変化への対応

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



～既存の公共交通～

- ◄—► : 鉄道
- ◄—► : 市外と結ぶ主要な路線バス
- ◄—► : 市内の住宅地を結ぶ路線バス
- : 市街化区域界
- : 生活圏の拠点となる鉄道駅
- : その他の鉄道駅
- : ところバス・ところワゴン

～将来に向けた公共交通の取組み～

- : 主要な軸となり得る道路
- ◄—► : 隣接自治体との協働運行
- 🚲 : 自転車移動と公共交通の連携推進エリア
- ◄—► : 鉄道延伸構想
- ◄—► : 移動手段のあり方を考えるエリア
- ◄—► : 駅周辺の街づくり・新しい街との連携
- △ : 資源周辺の様々な移動手段の検討エリア

▲地域公共交通の将来像

計画策定の背景と位置付け

策定の背景

所沢市都市計画マスタープラン（令和2年3月）では、市民が日常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、公共交通によって駅へ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。

また、「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。

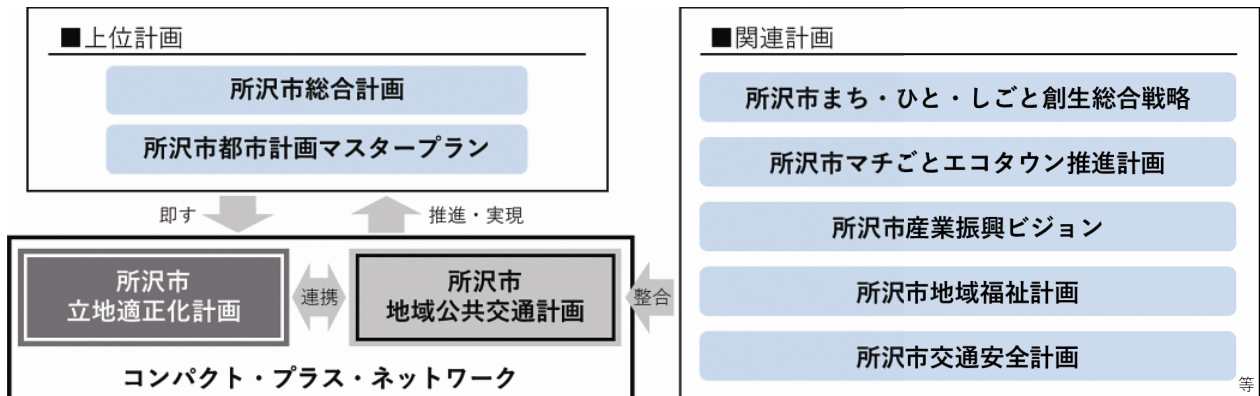
これを受けて、本市における地域公共交通の持続可能なサービスの提供を確保し、人を中心にしたまちづくりを実現するため、「所沢市地域公共交通計画」を策定しました。



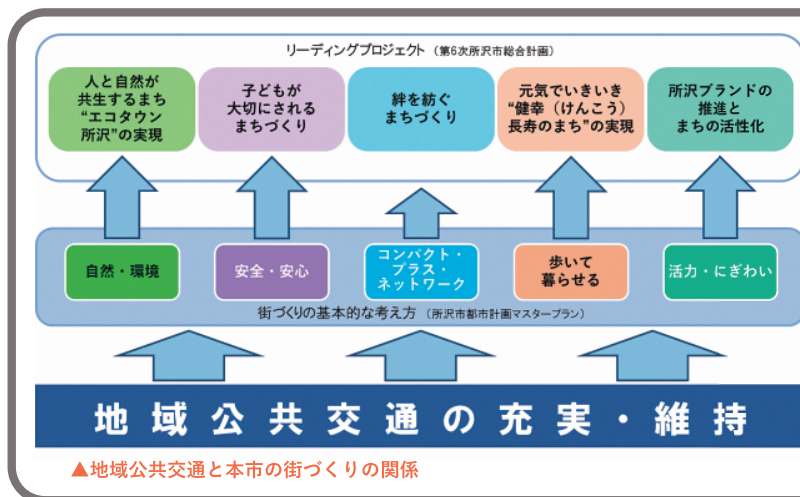
計画の位置付け

地域公共交通計画は、市民・交通事業者・行政が共に創る、地域の公共交通のマスタープランです。

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。



▲地域公共交通計画と上位計画・関連計画の関係



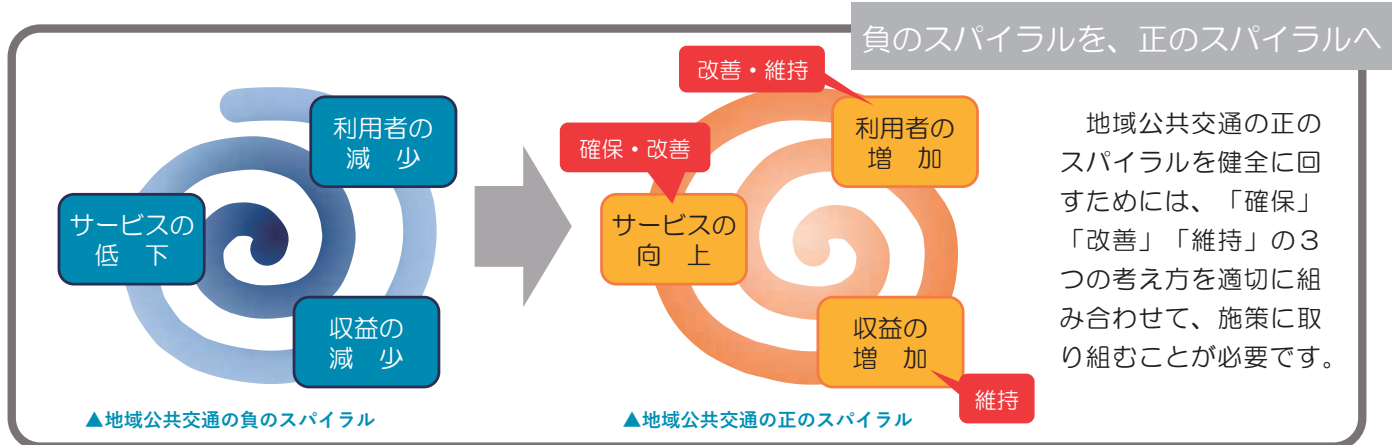
公共交通は所沢市を支える土台

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。

地域公共交通の課題

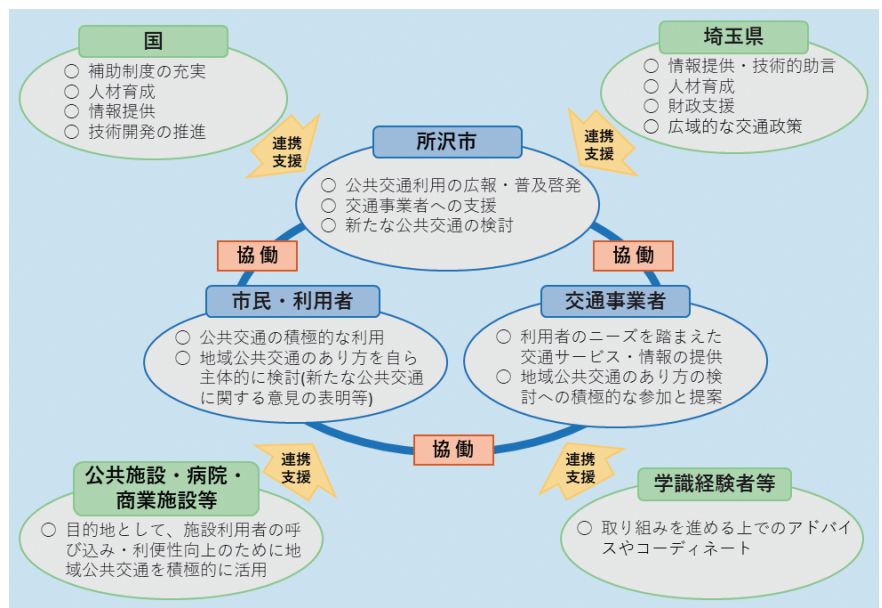
現状や調査の分析から、本市の公共交通が現在抱えている問題は、その解決に向けた6つの視点でまとめることができます。さらに、地域公共交通の**確保・改善・維持**に着目し、3つの課題として整理します。



課題解決のための連携

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。

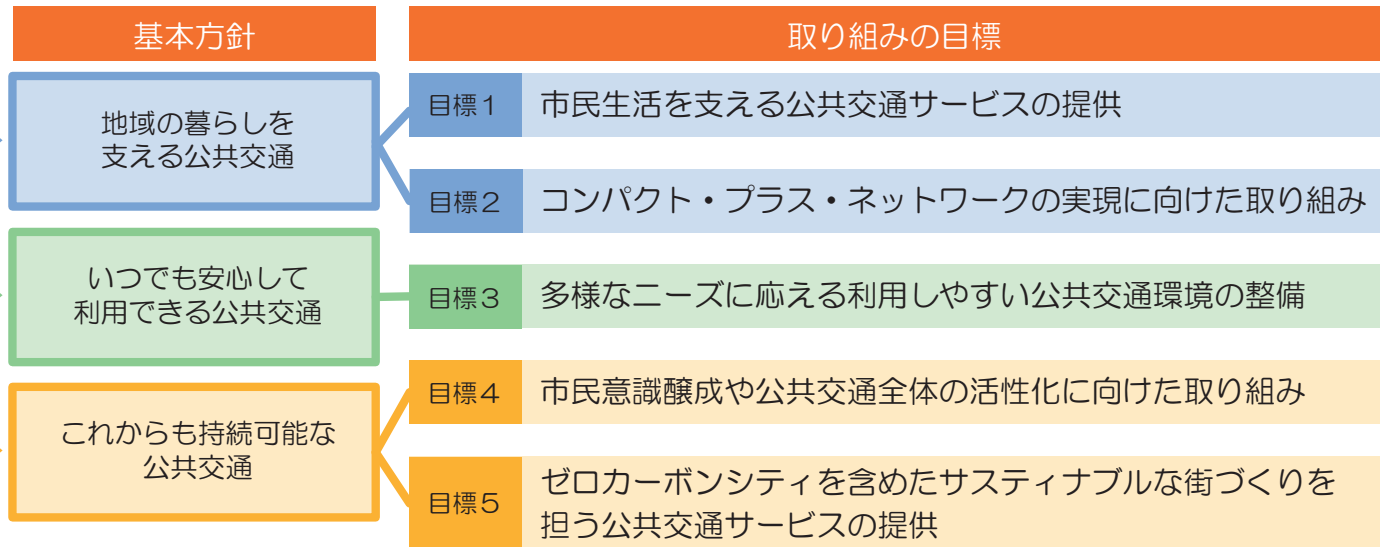
このため、めざすべき将来の姿の実現に向けて、市民・利用者、公共交通事業者、行政などが連携して取り組んでいくことが求められます。







▲関係者の連携イメージ

目標と施策

3つの課題に対応することでめざす、本市の地域公共交通の姿を「基本方針」とします。
また、公共交通に関する施策や取り組みを進めるうえで指針とする具体的な目標を5つ定めます。



施策

<p>目標1 市民生活を支える公共交通サービスの提供</p> <p>施策01 地域の生活スタイルに合った公共交通の運行</p> <p>施策02 公共交通の役割分担と連携強化</p>	 <p>ところワゴン (左:三ヶ島地区、右:柳瀬地区)</p>
<p>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</p> <p>施策03 交通環境の改善による定時運行性の確保</p> <p>施策04 街づくりと地域公共交通の連動</p> <p>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</p>	 <p>都市高速鉄道12号線 (東京都交通局)</p>
<p>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</p> <p>施策06 快適な待ち合い環境の整備</p> <p>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> <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)</p> <p>施策09 観光資源との連携強化</p> <p>施策10 誰にでもわかりやすい運行情報の提供</p>	 <p>デジタルサイネージ (大分県大分市)</p>
<p>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</p> <p>施策11 地域公共交通の持続可能な運営の確立</p> <p>施策12 地域で育てる公共交通</p>	 <p>乗り方教室の開催 (北海道白老町)</p>
<p>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</p> <p>施策13 ゼロカーボンシティへの貢献</p> <p>施策14 新技術を活用した交通システムの調査・研究</p>	

計画の区域と期間

計画の区域は所沢市全域とします。
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。
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。

施策の概要

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。

それぞれの施策の実施に関係する主体を以下のマークで表しています。

- 市：所沢市 ●民：市民・地域団体 ●交：公共交通事業者 ●国：国
●県：埼玉県 ●近：近隣自治体（東京都を含む） ●企：地元企業・施設

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

- 施策内容 (1) ところワゴンの実証運行と検証
(2) ところバスのルート・ダイヤの見直し
(3) 自治体を越えた生活圏を支える公共交通の検討



施策02 公共交通の役割分担と連携強化

- 施策内容 (1) 公共交通事業者と連携した乗り継ぎのシームレス化
(2) ラストワンマイルの移動手段の導入
(3) 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

- 施策内容 (1) 道路状況の改善
(2) バスベイの整備



施策04 街づくりと地域公共交通の連動

- 施策内容 (1) コンパクト・プラス・ネットワークの形成
(2) 土地区画整理事業等による新たな人の流れへの対応



◆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。



▲コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ (国土交通省)

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

- 施策内容 (1) 都市高速鉄道12号線（都営地下鉄大江戸線）の延伸
(2) 多摩都市モノレールの延伸



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

- 施策内容 (1) バス待ちベンチの設置
(2) バス待ちスポット等の設置 (バス待ちスポット・まち愛スポット)

市 民 交 国 県 近 企



▲バス停のベンチ



▲バス待ちスポット (野老澤町造商店)

◆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。

◆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。



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

- 施策内容 (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
(2) バス停の段差解消
(3) バリアフリー車両の導入

市 民 交 国 県 近 企

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)

- 施策内容 (1) 公共交通に関する情報の標準化とオープンデータ化
(2) バスロケーションシステム等の導入
(3) MaaSの導入

市 民 交 国 県 近 企



▲バスロケーションシステム事例 (愛知県東浦町)

◆バスロケーションシステムとは
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
リアル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。

◆MaaSとは
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により、
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。

施策09 観光資源との連携強化

- 施策内容 (1) 観光地との連携

市 民 交 国 県 近 企

施策10 誰にでもわかりやすい運行情報の提供

- 施策内容 (1) 公共交通マップの作成
(2) デジタルサイネージの設置

市 民 交 国 県 近 企

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

- 施策内容 (1) 状況変化に応じた適正運賃の検討・協議
 (2) 運賃外収入を確保する取り組みの推進
 (3) 運転士の確保、育成



施策12 地域で育てる公共交通

- 施策内容 (1) バスの乗り方教室の開催
 (2) 地域で育てるバスづくりの取り組み
 (3) 特別乗車証、無料乗車券の普及
 (4) 「トコトコ健幸マイレージ」との連携



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

- 施策内容 (1) グリーンスローモビリティの導入
 (2) EV車両・FCV車両の導入



施策14 新技術を活用した交通システムの調査・研究

- 施策内容 (1) 自動運転技術を用いた移動手段の研究
 (2) デマンド交通の研究
 (3) 超小型モビリティ等の調査・研究



計画の評価と見直し

指標1 公共交通利用者数の増加

	基準値(R3年)	目標値(R9年)
鉄道	334,000人/日	基準値以上
バス	8,118,000人/年	基準値以上

指標2 ところバス・ところワゴンの収支率の改善

	基準値(R3年)	目標値(R9年)
ところバス	15.8%	基準値以上
ところワゴン	8.0%	基準値以上

指標3 公共交通力カバー圏内の人口割合の増加

	基準値(R2年)	目標値(R7年)
	91.1%	基準値以上

指標4 交通政策に対する満足度の向上

	基準値(R3年)	目標値(R9年)
	38.3%	52.1%

指標5 モビリティ・マネジメント(MM)の実施回数の増加

	基準値(R3年)	目標値(R9年)
	年1回	5か年累計15回

指標6 脱炭素に向けた環境に優しい車両の導入

	基準値(R4年)	目標値(R9年)
	0台	2台

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。