

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、2,000 人を上回りました。

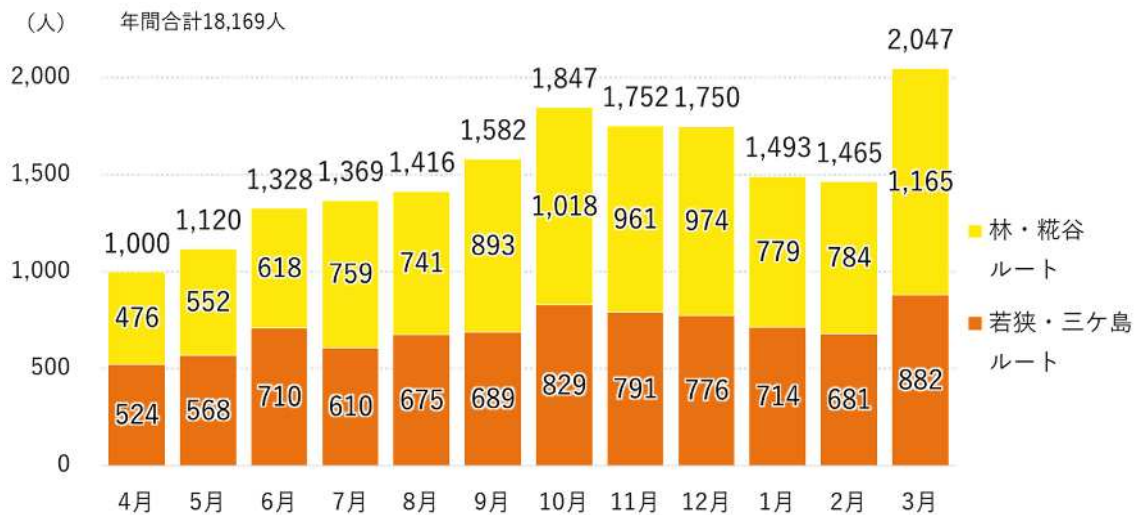


図 3-6 ところワゴン 月間利用者数 (令和 3 年度)

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。
- ◆ **利用者数の大幅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) 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」、「通学」、「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りました。



図 3-11 利用目的

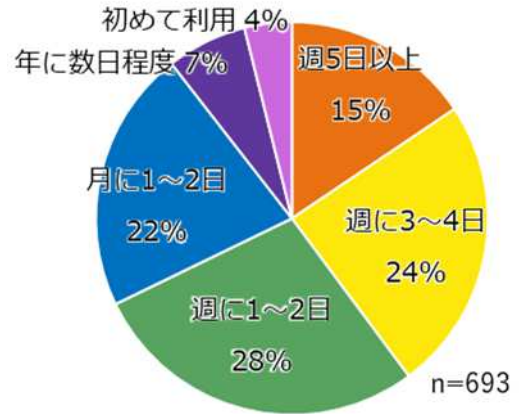


図 3-12 利用頻度

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割程度みられます。

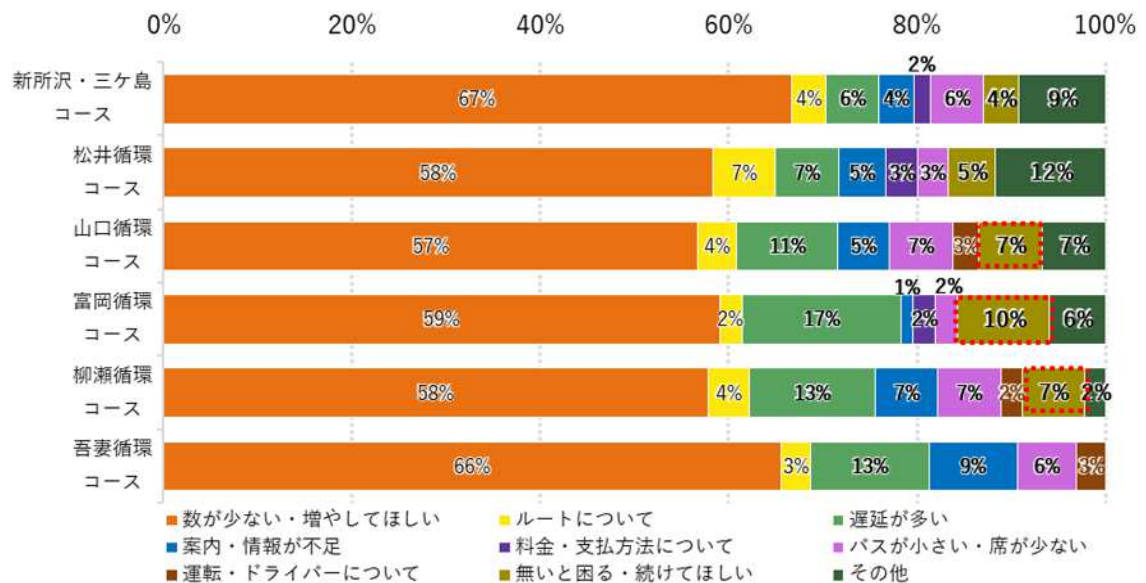


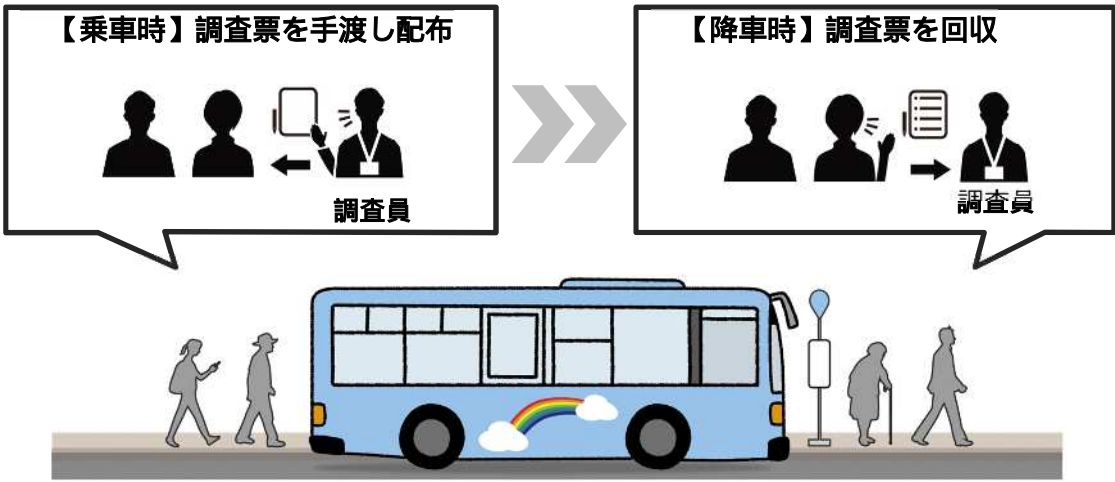
図 3-13 意見要望（複数回答）

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)



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) 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。

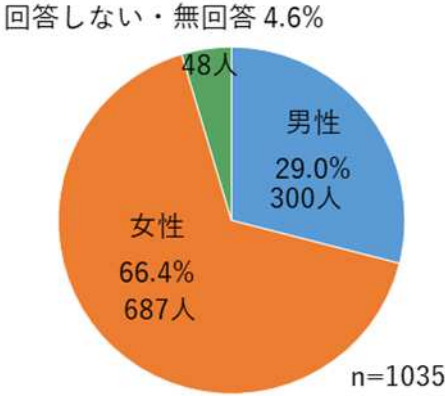


図 3-8 性別

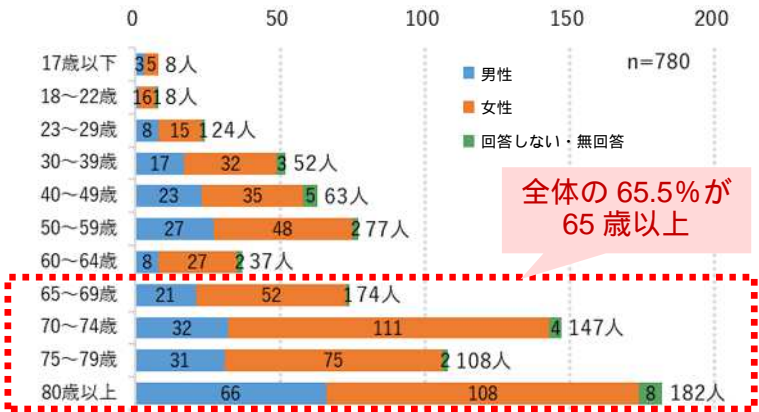


図 3-9 年齢構成

(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、グリーンズ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（1000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（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 ・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

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 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%	増加 	基準値以上
目標値設定の考え方	基準値は、令和 2 年の人口と令和 3 年度時点の路線によるカバー圏から算出した。令和 7 年度に見込まれる人口分布と公共交通カバー圏から算出した人口割合 90.1%に対し、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を目標とした。		
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	国勢調査結果、国土数値情報、ところバス・ところワゴン路線図		

目標 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		
算定の根拠	所沢市市民意識調査		

目標 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 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の取り組み状況を評価するため、ところバス・ところワゴンのEV等車両の導入数を設定します。

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。

計画期間である5年後に計画見直しに向けて、**年度毎に継続的にモニタリングを行い、**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。

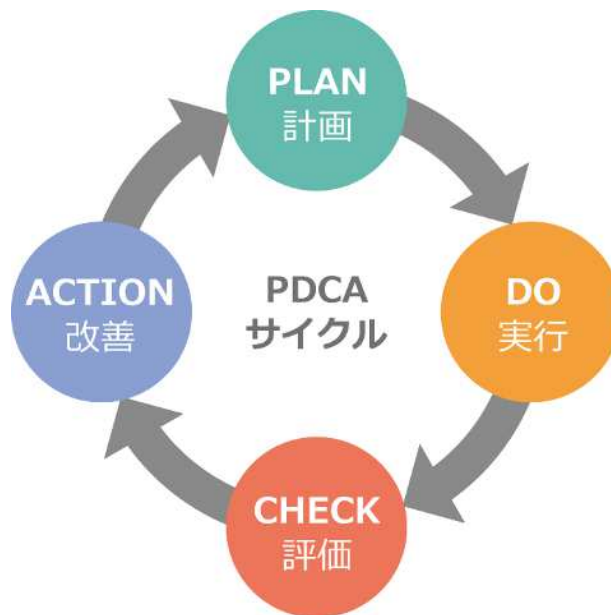


図 5-9 PDCA サイクル概略図

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