

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

資料3

令和 5年 1月12日

協議会名: 所沢市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域公共交通計画策定事業

事業の結果概要	事業実施の適切性	計画等の策定等に向けた方針
<p>ところワゴン(一般乗合ワゴン)利用状況調査・分析 利用者を対象としたアンケート結果から、運行情報のわかりやすさの重要性、外出頻度の増加に果たす公共交通の役割の重要性等を抽出し、本計画の施策に反映した。</p> <p>地域公共交通計画の基本方針と目標の設定 本市の地域公共交通の課題に対応するため、「確保」「改善」「維持」の視点から基本方針を設定した。 計画の推進を評価する指標として、公共交通利用者数、コミュニティバスの収支率、公共交通利用圏の人口割合、交通政策に対する市民満足度、モビリティマネジメントの実施回数、環境配慮型車両の導入数を設定し、それぞれの目標値を設定した。</p> <p>持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討 都市計画マスタープランに示す鉄道駅を拠点とした生活圏の考え方及び、既存の公共交通ネットワークの維持を基本とし、市街地開発事業の状況等を踏まえて、本市の地域公共交通の将来図を描いた。</p> <p>地域公共交通計画(案)の作成 令和3年度に実施した各調査の結果とその分析を基に、持続可能な公共交通網の形成にあたっての問題点や課題を整理し、上位計画や関連計画を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通網のあり方についての基本方針及び、持続可能な公共交通網の形成に向けた目標、施策の実施主体、スケジュール等をまとめた計画案を作成した。 また、計画案に対するパブリックコメントを実施した。</p> <p>協議会開催 令和4年5月、7月、11月、令和5年1月に協議会を開催し、計画策定に向けた関係者協議を実施した。</p>	<p>・事業計画に位置付けたとおり、計画を策定した。</p> <p>A</p>	<p>令和5年3月に計画策定予定</p>

令和4年度 所沢市地域公共交通活性化協議会（埼玉県所沢市） （地域公共交通計画策定事業）

公共交通の概況・地域の特徴

本市は東京都心から30kmの首都圏にあり、鉄道は、市全域で西武鉄道4路線、JR東日本1路線、あわせて11の駅があり、都心へのアクセスも短時間で利便性が高い。

主要道路は、中央部を一般国道463号が横断し、東部には関越自動車道所沢インターチェンジが位置している。中心市街地に集中する道路網となっているため、市街地では慢性的な交通渋滞が発生し、公共交通の定時運行に影響が出ている。

バスは、民間路線バス37系統、市内循環バス4系統が運行しており、年間約1,000万人が利用している。



地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通利用者が大きく減少し、ポストコロナを迎えても完全に利用者数が回復することは見込めない。一方で、高齢者の免許返納数は増加しており、地域の移動を支える公共交通は市民生活にますます欠かせないものとなっている。

現在の市内循環バスは、路線の長大化、運行本数の少なさ、公的資金投入額の増加といった典型的な問題を抱えているが、郊外部には市内循環バスに頼らざるを得ない交通不便地域も存在しており、より利用しやすく、かつ効率的な運行形態としていくことが求められている。

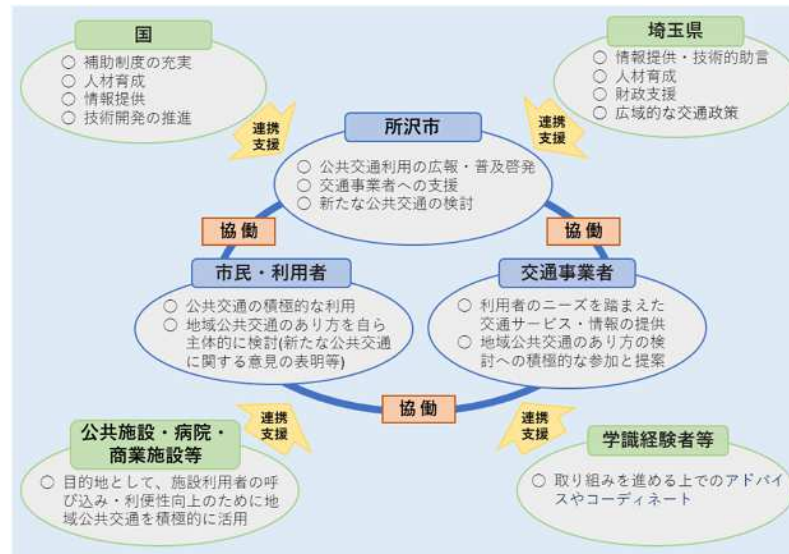
今後、地域の公共交通を維持するためには、利用者の確保が不可欠であり、計画策定に向けて、利用者、交通事業者等、多様な視点で状況を把握するための調査を実施する必要がある。

面積	72.11 km ²
人口 (R4.4.1時点)	343,752人
15歳未満	39,083人
65歳以上	94,179人
高齢化率	27.4 %

アピールポイント

・目指すべき街の姿と公共交通の関係を基本理念「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~」として定めることにより、本市が取り組む「人を中心にしたまちづくり」における地域公共交通と本計画の位置付けを市民に示した。

・各施策に関係主体を明示するとともに、関係者の協働・連携のあり方を図で示すことにより、行政や公共交通事業者だけでなく、市民と利用者も能動的に地域公共交通の課題解決に取り組む必要があることが伝わるよう工夫した。(右図)



協議会開催状況

令和4年度の開催状況

- ・第1回(令和4年5月27日)
ところワゴンの利用状況について
地域公共交通の課題について
- ・第2回(令和4年7月21日)
地域公共交通の基本方針について
- ・第3回(令和4年11月2日)
地域公共交通の目標について
計画素案へのパブリックコメント
手続きの実施について
- ・第4回(令和5年1月12日)
計画素案へのパブリックコメント
結果について
事業評価について

項目	現況・問題や意見	個別問題の整理 (ポイント整理)	問題解決に向けた視点
計上画位	絆、自然、文化 元気あふれる『よきふるさと所沢』	“健康長寿のまち”の実現 “エコタウン所沢”の実現	
現況	各鉄道駅を中心に住居系の土地利用が広がっている	都市拠点にアクセスできる公共交通ネットワークの形成	視点1 交通不便地域の解消
	私事の移動手段は自家用車が最も多く、市街地や幹線道路は渋滞が慢性化	市民生活に必要な公共交通の維持と更なる利便性の向上	
	郊外の市街地では近隣の鉄道駅や集客施設に移動手段が少ない	公共交通利用の不便地域の生活を支える公共交通ネットワークの形成	視点2 高齢者・移動困難者の移動手段の確保
	人口減少の進行	生活が維持できる効率的な公共交通のあり方を検討	
	高齢化の進行	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	視点3 公共交通を利用しやすい環境の整備
	郊外の交通空白地域に立地する医療施設・公共施設が一定数存在	生活に必要な公共交通の維持と更なる利便性の向上	
	行政境地域の隣接市への移動ニーズが存在	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	視点4 目的地に移動しやすい公共交通ネットワークの充実
	高齢者の免許返納数の増加に伴い、移動困難者も増加	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	
観光需要を支える観光資源を多く有し、一定の観光入込客数を維持	来訪者にも分かりやすい公共交通の案内が必要	視点5 利用者増を目的とした地域に適した交通運営	
市民アンケート	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移動の方が多い	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	視点6 社会変化に応じた公共交通の整備
	路線バス、ところバス・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」	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	
	路線バス、ところバス・ワゴンの利用者が運行に関する改善以外に求める意見としては「乗り場に屋根やベンチがない」	バス等の待合環境の改善	
交通事業者ヒアリング	With・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	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	
	バス事業者の従業員新規募集に対する応募件数が少ないため、将来的な運転士不足が懸念	公共交通を持続するために、運転士の確保	
	ところワゴン・タクシーの運行事業者は平均年齢が55歳以上と年齢が高く運転士の高齢化が進行	安全運行の継続と危険バス停の解消	
利用実態	利用者が少ないコース・時間がある改善して欲しい点として「数が少ない・増やして欲しい」との意見が多い	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	
	利用の多いコースでも、乗降の少ない区間がある	潜在的な利用者の掘り起こし(公共交通利用の意識向上と啓発)	

課題 1
生活のための移動手段の確保

基本方針 1
地域の暮らしを支える公共交通

課題 2
公共交通の利便性の向上

基本方針 2
いつでも安心して利用できる公共交通

課題 3
自家用車からの転換と公共交通利用の促進

基本方針 3
これからも持続可能な公共交通

所沢市地域公共交通計画の基本理念

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～

基本方針1：地域の暮らしを支える公共交通

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02:公共交通の役割分担と連携強化

指標1:公共交通の利用人数の増加
指標2:ところバスの収支率の改善

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04:街づくりと地域公共交通の連動
- ・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

指標3:公共交通カバー圏内の人口割合の増加

基本方針2：いつでも安心して利用できる公共交通

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09:観光資源との連携強化
- ・施策10:誰にでもわかりやすい運行情報の提供

指標4:交通政策に対する満足度の向上

基本方針3：これからも持続可能な公共交通

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12:地域で育てる公共交通

指標5:モビリティ・マネジメント(MM)の実施

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

- ・施策13:ゼロカーボンシティへの貢献
- ・施策14:新技術を活用した交通システムの調査・研究

指標6:脱炭素に向けた環境に優しい車両の導入

地域公共交通の将来像

既存の公共交通網

- ◀▶ : 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
- ⊙ : 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

凡例～将来像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



- ・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