

【所沢市の「公共交通政策」を理解するために】

1. 国政における「地域公共交通」の枠組み

(1) 関連法の経緯

年月	関連法	特徴
1951/S26年6月	①道路運送法(制定)	・バス・タクシーなどの旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業、自動車道路事業を定める
2006/H18年5月	②道路運送法(改正)	・乗合バス事業の対象を拡大(コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシーなども) ・「地域公共交通会議」の設置・運用 ⇒準拠して「所沢市地域公共交通会議条例」施行(2015/H27年4月) ⇒「交通会議」設置
2007/H19年5月	③地域公共交通の活性化及び再生法(制定)	・「地域公共交通」の定義 「 <u>地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地区を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関</u> 」 ・「地域公共交通」ための新しい枠組み 「道路運送法」「鉄道事業法」「軌道法」「海上運送法」という縦割り法制度を包括 ・地域社会の主体的な「地域公共交通連携計画」への国の支援措置
2013/H25年1月	④交通政策基本法(制定)	・交通政策に関する <u>基本理念、基本的施策、国・地方公共団体などの責務、国による交通政策基本計画の策定を義務化</u>
2014/H26年5月	⑤地域公共交通の活性化及び再生法(改正)	・従前の「地域公共交通連携計画」→きめ細かい「地域公共交通網形成計画」
2020/R2年6月	⑥地域公共交通の活性化及び再生法(改正)	・「地域公共交通計画」の作成の努力義務化 ・地域旅客運送サービス継続事業/利便増進事業/新モビリティサービス事業計画の認定制度 ⇒準拠して「所沢市地域公共交通協議会条例」施行(2021/R3年5月) ⇒「交通協議会」設置

(2) 上記⑥(直近の改正法)の特徴

①地方公共団体が交通事業者等と連携して、持続可能な地域公共交通を実現する。

- ・地域の交通資源を総動員する「地域公共交通計画」を作成し、
- ・最新技術等も活用しつつ、
- ・既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底すると共に、
- ・国が予算面とノウハウ面で支援する。

②「地域公共交通計画」の作成義務化(多様な交通資源を含む・・・自家用有償旅客運送、福祉輸送/スクールバス/病院等の送迎サービス・・・)

③支援事業

- ・「地域旅客運送サービス継続事業」創設
- ・「貨客運送効率化事業」創設(鉄道、乗合バス等)
- ・「地域公共交通利便増進事業」創設(等間隔運行、定額乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃等)
- ・「新モビリティサービス事業計画」の認定制度」創設(MaaS)

2. 市政における「地域公共交通(「ところバス」「ところワゴン)」の現状

(1) 所沢市の社会的背景

①経済高度成長期には、

所沢市の(西武)鉄道沿線駅を中心に所謂ニュータウンが多数建設され、通勤者のために最寄り駅への民間バス路線が設けられた。そこに住む住民は、“車社会の進展から自家用車を利用することを前提”としたため、生活を維持するための移動に全く不便がなかった。

②近年、

通勤者の減少から採算を重視する民間バスの減便、路線廃止が進むと共に、住民の高齢化に伴って卒通勤者を加えた高齢者住民の自家用車離れ、さらに運転免許証の返納も進み、結果として、多くの所謂ニュータウン地域の住民は孤立しつつある。

③これらの地域では、

住民がそこに住み続け、さらには新たな次世代がそこに住みたくなる新たなまちづくりのためには、使える移動手段が必要不可欠であり、公共交通政策に対する期待が非常に高い。

④主要鉄道駅から1Km圏外地域の人口数/高齢化率……別資料(Bグループ芝間氏)

(2) 市政の経緯

①1998/H10年5月

・市民からの請願、陳情書など(主に、高齢者・障害者等の交通弱者対策) ⇒「ところバス」運行開始……表-1 参照

②2015/H27年4月「所沢市地域公共交通会議条例」施行

・準拠法:「道路運送法(1951/S26年6月制定/2006/H18年5月改正) ⇒「交通会議」設置

③2021/R3年5月「所沢市地域公共交通協議会条例」施行

・準拠法:「地域公共交通の活性化及び再生法(2020/R2年6月改正)」 ⇒「交通協議会」設置

④「交通協議会」議事録から見た市政

・「交通協議会」発足以降の検討内容(4回開催)

・「地域公共交通計画」策定(公募委託による企画提案) ⇒素案(2022.11 予定)、パブコメ(2023.1 予定)

・「ところバス」「ところワゴン」の路線等見直し

(3) 市事業の現状

①「ところバス」(西武バスに運行委託/充当車両12台)

・運行図(2022.4 現在)……所沢市パンフ「ところバス/ところワゴン利用案内」参照

・運行路線 : ~2022.4 現在(6コース/全66便/日)

・東路線(柳瀬循環コース)……47 停留所(所要90分)、右/左回り、各4便/日

・東路線(松井循環コース)……32 停留所(所要53分)、右/左回り、各5便/日

・西路線(新所沢・狭山ヶ丘コース)*……20 停留所(所要55分)、往路/復路、各11便/日

・南路線(山口循環コース)……51 停留所(所要100分)、右/左回り、各5便/日

・南路線(吾妻循環コース)……39 停留所(所要75分)、往路/復路、各4便/日

・北路線(富岡循環コース)……44 停留所(所要80分)、往路/復路、各4便/日

*2022.4~(西路線/狭山ヶ丘駅西側コースを廃止、東側コースを増便予定)

②「ところワゴン」(西武ハイヤーに運行委託/充当車両?台)

・運行図(2022.4 現在)……所沢市パンフ「ところバス/ところワゴン利用案内」参照

・運行路線 : 2021.4.1~(三ヶ島地区で新設…2ルート/全24便/日)(富岡/柳瀬地区を検討中)

・林・麴谷ルート……19 停留所(所要28分)、12便/日

・若狭・三ヶ島ルート……21 停留所(所要40分)、12便/日

③運行事業

	「ところバス」	「ところワゴン」	備考
・運行委託先	西武バス	西武ハイヤー	
・運行の経緯	○	—	表-1 参照
・運行補償料、億¥			
累積(1998/H10 年度～2020/R2 年度)	25.84	—	表-1 参照
2021/R3 年度(補正予算)	2.00	0.22	
2022/R4 年度(予算)	2.00	0.38	
・運行補償料の例(2018/H30 年度)	○	—	表-2 参照

(4)課題

- ①収益性(収支率=収益/経費)が低い
- ②ドライバー不足
- ③移動手段としての利便性低い(利用ニーズ「いつ/どこへ移動したいか」とのマッチング)
 - ・便数が少ない
 - ・コースが長大
 - ・路線区域の孤立化(路線間の移動/乗り継ぎができない)
 - ・市民に届く利用PRが不十分

3. さらに知りたい点

- ①「地域公共交通の活性化及び再生」を促進するための国政の取り組み
- ② 収益性・利便性向上の考え方
- ③ 所沢市政に対する国の法的支援策、財政支援
- ④ 所沢市と類似自治体の例(人口約 34 万人、東京近郊のベッドタウン、私鉄沿線)
- ⑤ クロスセクター効果を「地域公共交通計画」に取り込む考え方(参照例:近畿運輸局資料(2018.3)「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」)
……資料(a、b、c)

4. 今後の予定

- ・2022.7 頃 出前講座「関東運輸局」
- ・2022.8 頃～ 市政策の事前学習
- ・2022.12 頃 出前講座「市・交通政策室」

以上