

新たな地域公共交通の導入方針

令和3年3月

狭山市

[目 次]

はじめに.....	1
1. 基本的な考え方.....	2
1-1 導入目的.....	2
1-2 交通手法と運行方式.....	3
1-3 既存の公共交通ネットワークとの関係.....	5
1-4 導入を検討する地域.....	5
1-5 関係者等の役割と連携.....	8
1-6 導入後の展開.....	8
2. 導入の手順.....	9
2-1 導入の基本的な流れ.....	9
2-2 事前準備 ～ステップⅠ～.....	10
2-3 運行計画の作成 ～ステップⅡ～.....	11
2-4 実証運行の実施 ～ステップⅢ～.....	13
2-5 本格運行への展開 ～ステップⅣ～.....	14
3. 参考資料.....	15
3-1 地区ごとの高齢化率と交通空白地域の人口割合.....	15
3-2 狭山市公共交通現況図.....	16
3-3 統計データに基づく移動実態.....	17
3-4 狭山市の公共交通ネットワーク.....	18

はじめに

本市の公共交通は、鉄道駅が4駅、路線バスが市内15路線32系統で運行されており、これを補完する交通手段として、市内循環バス茶の花号が7コース（3台）で運行しています。

市内循環バス茶の花号は、これまで市民等からの要望や意見等を踏まえ、数回の見直しを実施してきており、平成30年12月には、利用実態や地域要望等を踏まえた大幅な見直しを実施しています。

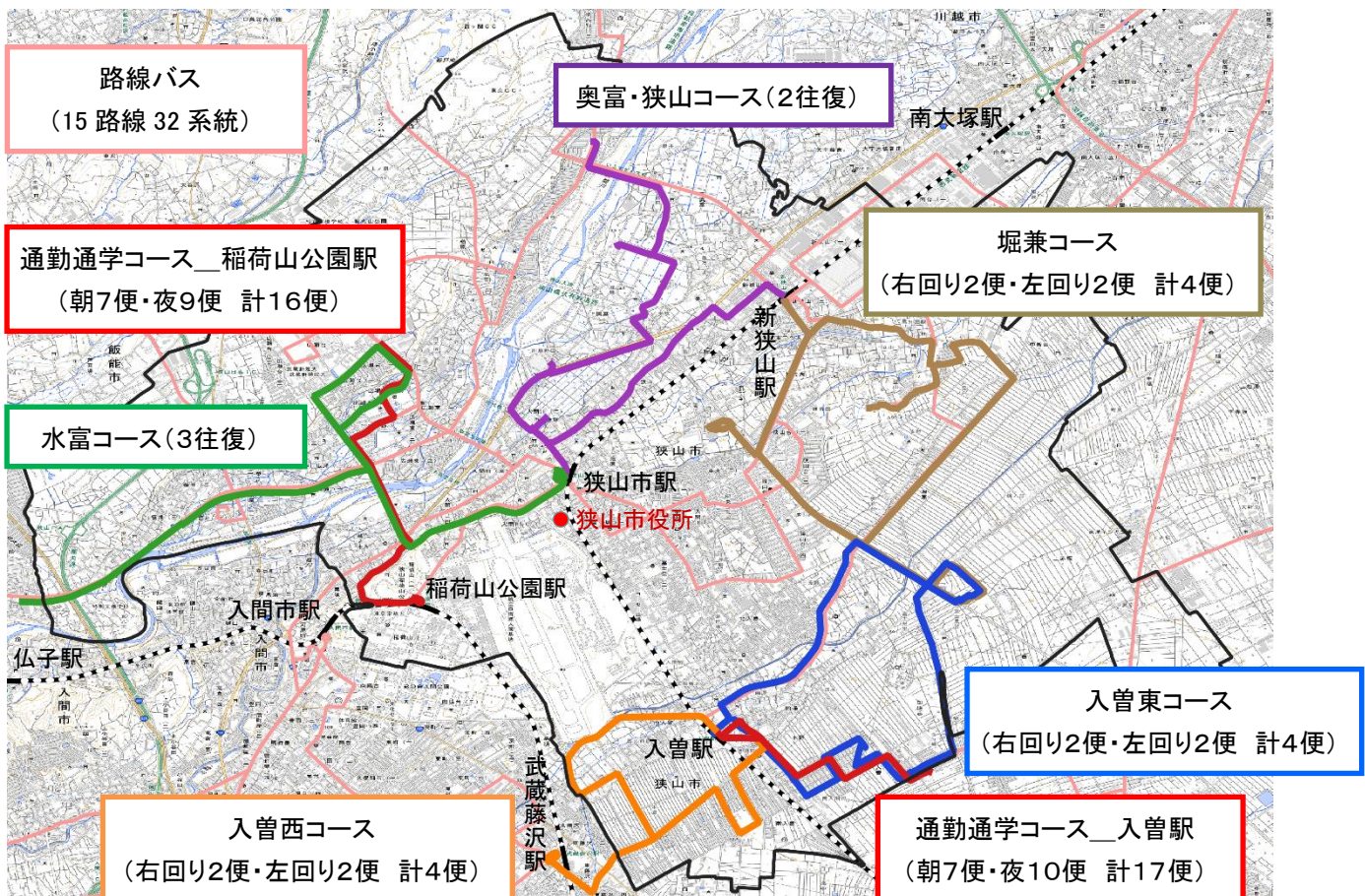
令和元年度には、市内循環バス茶の花号の見直し後の利用実態を評価するとともに、地域の交通事情等を調査分析し、今後の地域コミュニティ交通としての新たな手法を検討するために「地域コミュニティ交通調査」を実施しました。

その結果、市内循環バス茶の花号の運行ルート等の見直しにより一定の改善が見られるものの、現在のバスのサイズ及び車両台数では、依然として交通空白地域の解消には至っていないことや、各地域で交通事情の課題が異なっていることが明らかになっており、特に市街化調整区域ではバスの需要密度が低く分散していることから、利用者の需要に応じて運行できるデマンド交通の導入などを検討課題として整理しています。

こうした中、地域における移動手段の維持・確保は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、さらには、健康、福祉、教育、環境など、様々な分野で大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることに直結する取組として、狭山市総合計画後期基本計画や都市計画マスタープランに位置づけています。

以上を踏まえ、本導入方針では、地域の特性や交通事情に即した新たな地域公共交通の導入に係る方針を策定するものです。

狭山市公共交通マップ



1. 基本的な考え方

1-1 導入目的

(1) 優先的に対応すべき課題

本市の地域及び地域公共交通の現状を見ると、市内を鉄道、路線バス、市内循環バス茶の花号などが運行しており、市街地付近や鉄道駅付近はある程度、運行サービスが充足している一方で、居住地によっては、一定の距離に鉄道駅やバス停などが無い交通空白地域※が複数存在しています。

また、市全体の高齢化率の平均値を見ると31.7%（令和3年1月1日現在）となっており、こうした地域の高齢化の状況にも配慮して、移動手段を確保していくことが必要となります。

さらに、新たな地域公共交通から既存の公共交通への乗り継ぎなど、連携を強化して、相互の役割を活かした仕組みにしていくことで、市全体の公共交通の利便性を向上させていく必要があります。

そのため、新たな地域公共交通の導入にあたっては、優先的に対応すべき課題を次の3点と捉えています。

- ①交通空白地域の移動手段を確保すること
- ②高齢者の移動手段を確保すること
- ③既存の公共交通との連携体制を確保すること

※交通空白地域：駅から1,000m以遠、バス停から300m以遠の地域

(2) 導入目的

優先的に対応すべき課題に対応するため、新たな地域公共交通は以下の目的で導入を検討していきます。

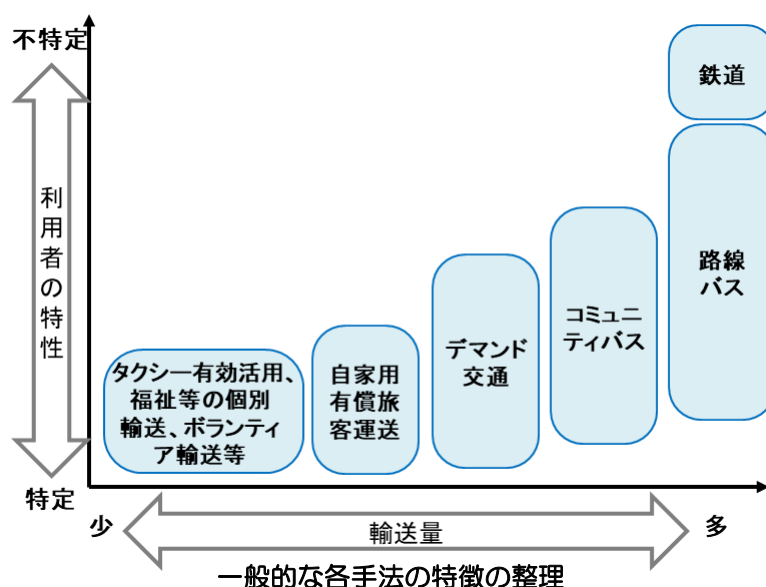
- ①自宅から目的地までの移動手段として利用（自宅 ⇄ 目的地）
 - ・施設立地状況と移動実態を踏まえて、地区内の商業施設や医療施設までの移動、また、移動需要が高い隣接地区などの商業施設や医療施設までの移動を確保する。
- ②自宅から乗り継ぎ地点までの移動手段として利用（自宅 ⇄ 乗り継ぎ地点 ⇄ 目的地）
 - ・自宅から鉄道駅やバス停などの拠点を経由して、路線バスや市内循環バス茶の花号に乗り継いで、商業施設や医療施設などの目的地に移動する場合、円滑に既存の公共交通と接続できるように調整を行い、目的地までの移動を確保する。

1-2 交通手法と運行方式

新たな地域公共交通の導入にあたっては、3つの優先的課題に対応し、導入目的の実現に向けて、多様な選択肢の中から狭山市の交通事情等に合った「交通手法」と「運行方式」を導入することが必要です。

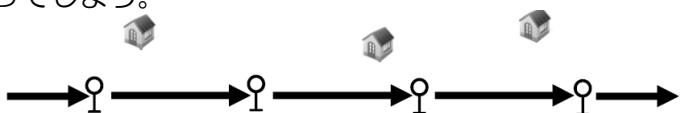
令和元年度の「地域コミュニティ交通調査」では、市内には定時定路線の市内循環バス茶の花号ではカバーしきれていない交通空白地域が存在することや、市街化調整区域では、交通需要が低いことから需要密度に見合ったサービスのあり方（デマンド交通など）などが検討課題となっています。また、これらのエリアは、低密度で面的に分散した人口分布となっており、定時定路線のバスで全てカバーしようとする、迂回が多く長大なルート、少ない運行本数など、非効率で利用しづらい運行になってしまいます。

デマンド交通（自由経路ドアツードア型）は、ルート・ダイヤを定めず、利用者の需要に応じて運行するため、少ない需要や面的・時間的に分散した需要などにも効率的に交通サービスを提供できる交通手法・運行方式です。また、デマンド交通システム（ICT）を活用することにより、利用実績等を分析・検証しながら運行内容の変更など、運用の改善も可能となるため、利便性の高い持続可能な交通手法であると考えます。



	概要	メリット	デメリット	有効性
デマンド交通	ルートやダイヤを定めず、利用者の需要に応じて運行する。	利用者の需要に応じて運行するため、効率的である。	事前予約を必要とするため、利用者によっては抵抗感を持つ方がいる。	◎
自家用有償旅客運送	バス等でカバーできない空白地においてNPO等が運行する。	白ナンバー車両や1種免許で運行できる。	運行をNPO等が自ら行うことが必要となる。	○
タクシー有効活用	料金補助を行う。	現在の乗用タクシーのまま運行できる。	利用が増えると行政の負担が増える。	×
福祉等の個別輸送	福祉サービス車両等に一般利用客も乗車できるようにする。	既存の交通資源を有効活用できる。	福祉目的の利用客が不便にならないよう配慮が必要となる。	△
ボランティア輸送	車両を地域に貸与して、無料で運行する。	道路運送法の対象外であるため運輸局への許可申請等が必要ない。	事故における対応や責任問題が難しい。	△

デマンド交通の一般的な運行方式

運行方式	特徴
A 定路線型	- 路線バスやコミュニティバスのように所定のバス停留所等で乗降を行う。予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない。 - 運行ルートが一定であり、決められた時間に移動ができる。 - バス停留所等から離れたエリアの居住者が利用しづらい。交通空白地域が残ってしまう。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	- 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる。バス停留所等まで遠い。 - 地域に迂回ルートを設定することで、一部利用者の利便性が向上する。 - 定路線型に比べてエリアが拡大するものの、バス停留所等から離れた居住者は利用しづらい。 
C 自由経路ミーティングポイント型	- 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停留所等の間を最短経路で結ぶ。最短経路が選択できるので、所要時間を短縮できる。 - バス停留所を多数設置することで、バス停留所までの歩行距離を短縮できる。 - 決められた時刻に利用することが難しくなり、運行状況により到着までの待ち時間が発生する場合がある。バス停留所を多数設置した場合、利用者にとってわかりにくくなる可能性がある。 
D 自由経路ドアツードア型	- 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったエリアを運行するドアツードアのサービス。 - 利用者が多い場合、ミーティングポイント型よりもさらに時間の調整が困難となる。自宅まで迎えに行くと、他の運行形態に比べて、目的地までの乗降時間が多くかかる可能性がある。 

1-3 既存の公共交通ネットワークとの関係

市内には、鉄道、路線バスや市内循環バス茶の花号が運行しており、新たな地域公共交通の導入の際は、それらの既存の公共交通ネットワークとの役割分担が必要となります。

例えば、既存の路線バスと競合した場合、路線バスの利用者が減少してしまい、路線バスの減便や撤退を招く可能性があります。

一方で、新たな地域公共交通の導入に向けて検討を行っていく中で、目的地や利用者の需要等から、地域の特性に応じて、新たな地域公共交通を導入するよりも、市内循環バス茶の花号の現在の運行内容を改善する方が効果的という結論も考えられるので、その場合は、市内循環バス茶の花号の再編に取り組んでいきます。

1-4 導入を検討する地域

1-4-1 地域単位で取り組む必要性

令和元年度の「地域コミュニティ交通調査」において、地域公共交通の課題整理の中では、市内の8地区（地域コミュニティ単位のエリアである自治会連合会の区域）ごとに課題や住民ニーズが異なっていることから、新たな地域公共交通の導入は、地区ごとに検討を進める必要があります。

また、新たな地域公共交通は、地域が主体的に取り組むことにより、地域の特性や利用者のニーズを的確に把握した適正な運行計画等を確立でき、運行開始後も地域が継続的に公共交通を守り・育てていき、持続可能な取組とすることができるため、地域主体による運営で導入していくことを基本とします。さらに、地域によっては、住民自ら買い物に行くことが困難な状況も見込まれるため、日常生活に必要な物資などの配送についても、導入地区において対応を検討していく必要があります。こうした取組が地域経済への好影響を与えるとともに、新たな雇用が創出され、地域コミュニティの醸成にもつながることも期待できます。

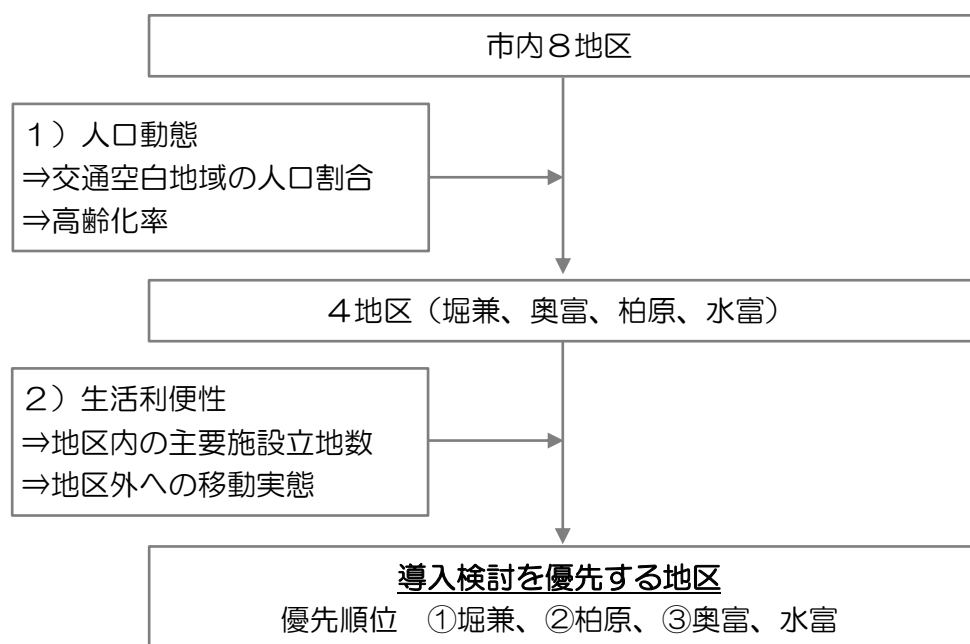
1-4-2 導入地区の検討と地区別の現状及び課題

新たな地域公共交通の導入が必要となる地区については、市内8地区における公共交通ネットワークの現状や人口動態、生活利便性といった定量的な指標を基に課題等を整理し、以下のフローに沿って導入を進めていきます。

	1) 人口動態		2) 生活利便性	
地区	交通空白地域の人口割合 (※1)	高齢化率 (※2)	地区内の 主要施設 立地数	地区外 への 移動実態
入間川	○ (5.8)	○ (27.8%)	△ (多い)	△ (少ない)
入曽	○ (5.3)	◎ (34.4%)	△ (多い)	△ (少ない)
堀兼	◎ (9.7)	◎ (31.6%)	◎ (少ない)	◎ (多い)
奥富	◎ (8.1)	○ (29.0%)	○ (普通)	○ (普通)
柏原	◎ (10.9)	◎ (36.1%)	◎ (少ない)	○ (普通)
水富	◎ (8.8)	◎ (30.6%)	○ (普通)	○ (普通)
新狭山	○ (4.5)	○ (24.0%)	○ (普通)	○ (普通)
狭山台	○ (3.7)	◎ (42.0%)	○ (普通)	○ (普通)

(※1) 空白地域の人口割合は、各地区の平均値が約7%のため、7%超を「◎」、7%以下を「○」で記しています。

(※2) 高齢化率は、市内の平均が約31%のため、31%超を「◎」、31%以下を「○」で記しています。

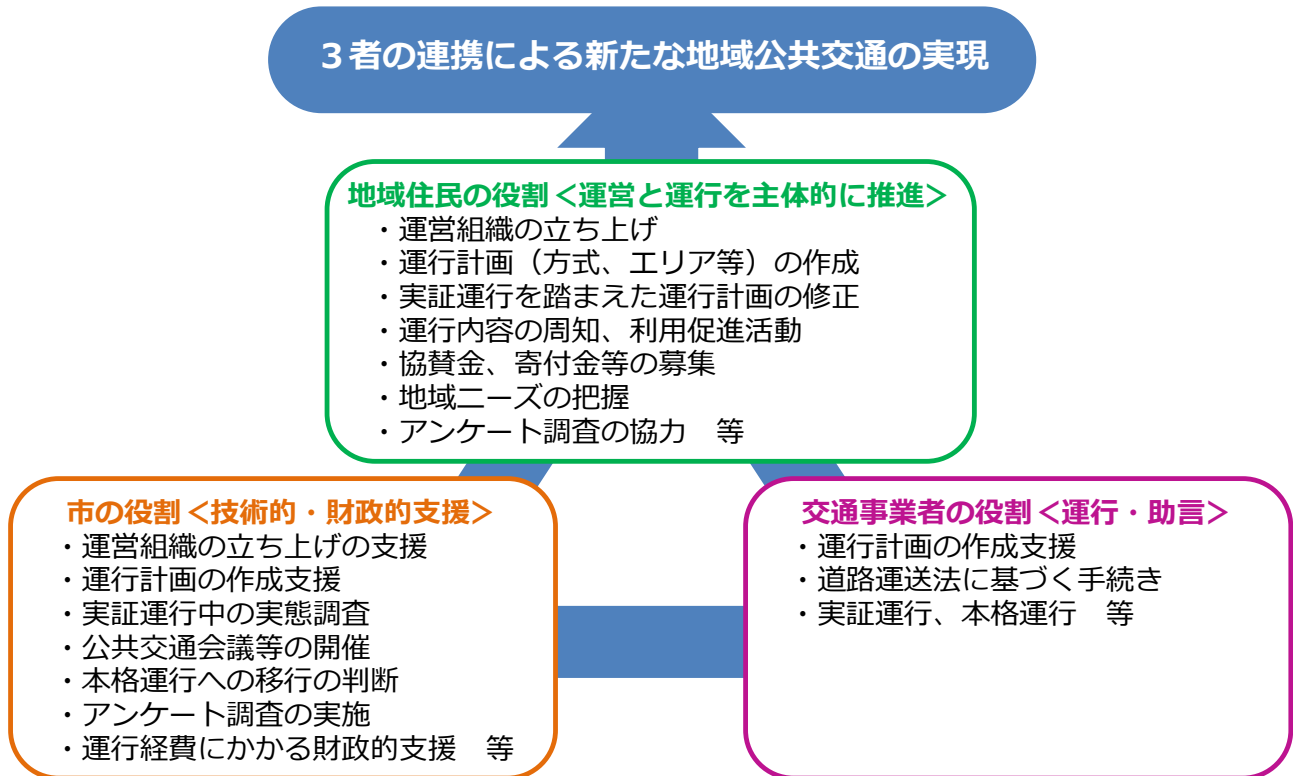


地区	現況						課題
	(1) 公共交通ネットワークの現状	(2) 交通空白地域の人口割合	(3) 高齢化率	(4) 主要施設立地数	(5) 移動実態		(6) 地区における公共交通の課題
					(買物)	(通院)	
入間川地区	・狭山市駅から放射状に路線バスと循環バスが運行しており、運行本数も充実している。	5.8%	27.8%	商業： 7 医療： 26	地区内移動：41.5% 地区外移動：58.5%	地区内移動：63.8% 地区外移動：36.2%	・鵜ノ木西部の一部が交通空白地域となっている。
入曽地区	・市内循環バス茶の花号は入曽駅を起点に西地区は武蔵藤沢駅へ、東地区は堀兼方面へ、それぞれ1日あたり4便、通勤通学コースが朝夜17便運行している。路線バスは入曽駅から新狭山駅方面に運行しており、1日あたり1便程度となっている。	5.3%	34.4%	商業： 2 医療： 16	地区内移動：91.5% 地区外移動： 8.5%	地区内移動：60.1% 地区外移動：39.9%	・東急台団地北東部の一部が交通空白地域となっている。 ・地区内における路線バスのサービス水準が低い。
堀兼地区	・路線バスや市内循環バス茶の花号が地区内を運行しているものの、カバーしきれないエリアが多く存在する。路線バスについては、新狭山ハイツ～新狭山駅間は1日あたり18便程度となっている。市内循環バス茶の花号は1日あたり4便程度となっている。	9.7%	31.6%	商業： 0 医療： 1	地区内移動：17.7% 地区外移動：82.3%	地区内移動：0% 地区外移動：100%	・上赤坂、中新田、青柳の一部が交通空白地域となっている。交通空白地域の人口割合が高く、移動手段の確保に向けた検討が必要。 ・地区内に主要施設が少なく、他地区への外出に依存しているため、他地区への移動手段の確保に向けた検討が必要。路線バスのサービス水準が低い。
奥富地区	・路線バスや市内循環バス茶の花号が新狭山駅を起点に地区内を運行しているものの、カバーしきれないエリアが多く存在する。路線バスは柏原ニュータウン方面に1日あたり24便程度運行している。	8.1%	29.0%	商業： 1 医療： 3	地区内移動：35.2% 地区外移動：64.8%	地区内移動：29.2% 地区外移動：70.8%	・下奥富地区の東部や柏原新田の一部が交通空白地域となっている。交通空白地域の人口割合が高く、移動手段の確保に向けた検討が必要。 ・多くの買物目的の目的地となっているイオンについて、市内循環バス茶の花号の利便性が低い。既存の公共交通との連携を含めた対応検討が必要。
柏原地区	・路線バスが狭山市駅から柏原ニュータウン方面に1日あたり60便程度運行しているものの、カバーしきれないエリアが多く存在する。新狭山駅からも柏原ニュータウン方面に1日あたり24便程度運行している。	10.9%	36.1%	商業： 0 医療： 2	地区内移動：28.8% 地区外移動：71.2%	地区内移動：18.8% 地区外移動：81.2%	・北部の上宿などの一部が交通空白地域となっている。交通空白地域の人口割合が高く、移動手段の確保に向けた検討が必要。 ・路線バスはある程度のサービス水準は確保されているものの、路線バスから離れたエリアの移動手段確保に向けた検討が必要。
水富地区	・路線バスが狭山市駅を起点に日生団地方面に1日あたり90便程度運行しており、飯能駅方面にも運行している。市内循環バス茶の花号は狭山市駅を起点に6便が運行している。また、稲荷山公園駅から通勤通学コースが朝夜16便運行している。一部ルートが路線バスと市内循環バス茶の花号で重複している。	8.8%	30.6%	商業： 1 医療： 8	地区内移動：53.5% 地区外移動：46.5%	地区内移動：34.5% 地区外移動：65.5%	・広瀬台三丁目の一部が交通空白地域となっている。交通空白地域の人口割合が高く、移動手段の確保に向けた検討が必要。 ・路線バスはある程度のサービス水準は確保されているものの、路線バスから離れたエリアの移動手段確保に向けた検討が必要。 ・市内循環バス茶の花号とも一部路線が重複している。役割分担による効率化に向けた検討が必要。
新狭山地区	・路線バスや市内循環バス茶の花号が新狭山駅を起点に地区内を運行している。路線バスについては新狭山ハイツ～新狭山駅間が1日あたり18便程度となっている。また、柏原方面にも1日あたり24便程度運行している。	4.5%	24.0%	商業： 1 医療： 5	地区内移動：28.8% 地区外移動：71.2%	地区内移動：23.3% 地区外移動：76.7%	・現在の高齢化率は比較的低いが、将来的な地区全体の高齢化により、バス停までの移動がネックになっていく可能性がある。
狭山台地区	・路線バスが狭山台団地から狭山市駅へ2系統運行しており、それぞれ1日あたり80便程度となっている。バス停300m圏域で人口はカバーできている。	3.7%	42.0%	商業： 1 医療： 6	地区内移動：28.8% 地区外移動：71.2%	地区内移動：31.2% 地区外移動：68.8%	・路線バスのサービス水準は高いが、地区内の高齢化率が高く、路線バスのバス停までの移動がネックになっている可能性があり、高齢者の移動手段確保に向けた検討が必要。

(※) 交通空白地域の人口割合：交通空白地域の人口を地区の総人口で割った値。
(※) 高齢化率：令和3年1月1日時点の高齢者人口（65歳以上）を地区の総人口を割った値。
(※) 主要施設立地数：地区内の商業施設（食料品、その他日用品）と医療施設（病院、一般診療所）の立地数。
(※) 移動実態（買物、通院）：平成30年に国土交通省が行った東京都市圏パーソントリップデータをもとにした、日用品の買物目的や通院目的における地区内への移動割合と地区外への移動割合。市全体の調査人数は買物11,917人、通院3,246人。

1-5 関係者等の役割と連携

地域主体で運営する場合、関係機関への事務手続きや専門知識の取得など、導入に向けてさまざまな対応が必要となります。そのため、地域主体のもと、交通事業者と市の3者で適切な役割分担を行い、連携して取り組んでいくことが必要となります。



1-6 導入後の展開

実証運行開始後は、運行実績をもとに利用促進を図るための必要な改善を行うとともに、市内の他の地域への展開及び市域を越えた広域展開も視野に入れて取り組みます。

また、既存公共交通への影響などを検証し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められた「地域公共交通計画」の作成に取り組み、交通事業者と連携を図りながら既存公共交通の再編など、公共交通の総合的な最適化を図っていきます。

2. 導入の手順

2-1 導入の基本的な流れ

新たな地域公共交通の導入及び運行に向けては、以下の4つのステップを基本的な流れとします。それぞれのステップの詳細な内容は、次頁以降に示します。

導入の基本的な流れと関係者の取組

基本的な流れ	地域住民 の取組	市の支援 や取組	交通事業者 の取組	検討期間 の目安
ステップⅠ 事前準備 - 運営組織の設立 - 関係者等との調整	- 運営組織の立ち上げ - 関係者等との調整	- 運営組織の立ち上げに向けた助言 - 関係者等との調整 - 他地域の取組事例の紹介	- 関係者等との調整 - 他地域の取組事例の補足	半年～1年間 
ステップⅡ 運行計画の作成 - 運行方式や運行内容等の検討 - 事業採算性の検証	- 運行方式、運行内容（エリア、車両、頻度・サービス水準、運行日・時間帯、料金、対象者、利用方法、運行体制、運行システム等）の検討 - 事業採算性の検証	- 運行計画の作成支援 - 地域住民とともに、運行方式や運行内容の検討 - 運行に関する目標値や評価指標の説明（ある程度の採算性の必要性など）	- 運行計画の作成支援 - 地域住民とともに、運行内容の検討	1年間 
ステップⅢ 実証運行の実施 - 実証運行の準備 - 実証運行中の調査分析	- 実証運行の許可申請 - 実証運行の地域への周知 PR - 実証運行中の利用状況等の調査、分析 - 収支状況に応じた改善計画の検討	- 実証運行の許可申請 - 実証運行の地域への周知 PR の支援 - 実証運行中の利用状況等の調査、分析の支援 - 収支状況に応じた改善計画検討の支援	- 実証運行の許可申請 - 実証運行の実施	1年間 最長3年継続可能 
ステップⅣ 本格運行への展開 本格運行に向けた準備等	- 本格運行への移行の判断 - 本格運行の許可申請 - 本格運行の地域への周知 PR	- 本格運行への移行の判断 - 本格運行の許可申請	本格運行の許可申請	実証運行終了後 

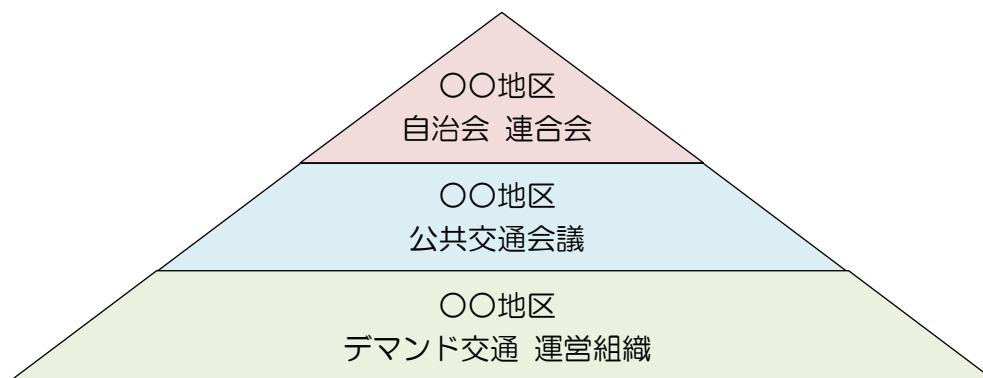
2-2 事前準備 ～ステップⅠ～

2-2-1 地域のニーズ意向把握・事前協議

地域の公共交通に対するニーズや意向を把握し、新たな地域公共交通の導入及び運行に向けた進め方などについて、市と事前に協議します。

2-2-2 運営組織の設立

新たな地域公共交通は、地域主体による運営で導入していくことを基本とするため、地域住民が中心となって検討し、運行に向けた取組を行い、運行開始後も地域主体による運営を行っていくため、運営組織を設立します。



運営組織の構成（例）

2-3 運行計画の作成 ～ステップⅡ～

2-3-1 運行内容

地域のニーズ等をもとに、運行計画として、以下の内容について検討します。

①運行エリア

- ・地区内及び周辺地区の目的地とします。周辺地区の目的地は、公共施設、鉄道駅、バス停、商業施設、医療施設などが考えられます。※市域を越えた運行については地域で検討します。

②運行車両

- ・車種はワゴンタイプ（6～10人乗り（運転手含む））を想定しており、必要台数等は地域で検討します。

③運行頻度・サービス水準

- ・特にダイヤは設定せずに、自由に予約ができるようにします。ただし、その場合は、混雑状況や事前予約の状況に応じて、利用する時間を調整することがあります。

④運行日・時間帯

- ・運行日は、平日の運行を基本とし、土日祝日の運行は地域の特性に応じて検討します。
- ・運行時間帯は、主に買物、通院に対応していることから、8時台～16時台とすることが考えられますが、朝夕の需要が高い場合は、7時台～17時台まで拡大することについて、地域で検討します。

⑤利用料金

- ・利用料金は、バスよりも高く、タクシーよりも安い料金を基準に、支払いやすさなども考慮し、地区内と周辺地区への利用に応じて設定します。
- ・現金だけでなく、回数券でも利用できるようにすることが必要と考えられます。また、通院の後に買物に行くなど、1日に複数回利用するケースも考えられることから、同日の利用に関する乗り継ぎ割引を設定することも想定します。市内循環バスとデマンド交通の乗り放題のサブスクリプションなどの企画乗車券も検討することが考えられます。

⑥利用対象者

- ・利用対象者は地域住民とします。利用にあたっては、事前登録制とします。年齢による制限や未就学児の利用については、地域で検討します。

⑦利用方法

- ・利用にあたっては、事前予約を必要とします。（30分前～1時間前まで）
- ・電話予約、あるいはスマートフォンなどを利用した予約でも可能とします。

⑧運行体制

- ・運営主体は、地域が主体的に設置した運営組織が行います。車両のドライバーは、市内の公共交通事業者を活用します。

⑨運行システム

- ・利用状況等に応じて運行内容を変更していくことが必要なため、日々の利用実績を管理しやすいICTを活用した予約・配車システムを検討します。また、ICTを活用することで、予約の受付も省力化でき、オペレーターに関する人件費を圧縮できます。利用者がICTによる予約ができるように、予約方法等に関する説明会をきめ細かく開催していきます。

2-3-2 事業採算性の検証

アンケートやヒアリングにより、地域の利用ニーズを把握し、利用者数及び運賃収入を試算します。また、前項で検討した運行内容をもとに、運行経費を試算します。

収入と運行経費から収支率を試算し、事業採算性について検証します。

<事業採算性の検証>

(1) 収支率の確認

運賃収入やその他収入と運行経費に基づく収支率を試算します。

■収支率の目標値：30%

(2) 収支率の目標が30%に満たさないと想定される場合

運行内容の一部変更を実施し、試算した収支率が向上するようにします。

<参考>収支率とは？

●収支率 = 収入／運行経費

※収入は、利用者からの運賃収入だけでなく、例えば地域や施設からの協賛金などの収入も含みます。

※運行経費は、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの運行維持費と予約・配車システムの利用料であり、車両償却費や予約・配車システムの導入費などの初期導入費は含みません。

2-3-3 協議会等における協議

地域や市は、狭山市地域公共交通会議、自治会連合会、地区の公共交通会議などにおいて、作成した運行計画の運行内容について協議を行い、実証運行の実施の判断を行います。

2-4 実証運行の実施 ～ステップⅢ～

2-4-1 実証運行の準備

(1) 事業許可申請

実証運行の開始に向けて、国土交通省の許可を得ることが必要となるため、事業許可申請など必要な提出書類等の作成を行います。

(2) 周知・PR 及び利用促進

実証運行の開始に伴い、多くの地域住民に利用してもらい、本格運行につなげていくため、実証運行の内容の周知 PR を行うことが必要となります。運営組織は、自治会等を通じて、広く地域住民に周知するため、チラシ配布やポスター掲示、説明会などの利用促進に取り組みます。

また、狭山市内を運行している路線バスや市内循環バス茶の花号とは別の運行方式になるので、利用方法についても説明することが必要となります。

- ①広報誌への記載、HP への掲載、チラシ作成による全戸配布、生活利便施設・公共施設での掲示を行います。
- ②地域において、利用説明会を開催します。
- ③スマートフォンなどを利用した予約でも対応可能とするため、スマートフォン等の利用教室、デマンド交通の乗り方教室を行います。

2-4-2 実証運行中の調査・分析

実証運行中、どのくらいの利用実績が見込めるのか、どのような利用特性が見られるのか、フォローアップ調査を行います。フォローアップ調査については、利用実績のデータ集計や利用者に対するアンケート調査などを行います。

実証運行の開始前に、評価指標を設定して、その指標の達成状況に応じて、運行内容の一部変更や更なる利用促進活動などに取り組むことが必要となります。なお、利用状況が低調で地域の運営組織や地区の公共交通会議において、運行を継続することが困難と判断した場合は、運行をとりやめる可能性もあります。

＜評価指標の確認と収支改善に向けた取組＞

(1) 収支率の確認

実証運行の利用者からの運賃収入、その他収入（例えば地域や施設からの協賛金など）と運行経費に基づく収支率を確認します。

■収支率の目標値：30%に達していること

(2) 収支率が目標値である 30%に達していない場合

運行内容の一部変更や新たな利用促進活動を検討して実施します。

(3) 収支率の改善の見込みがない場合

運行継続が難しいと運営組織や公共交通会議が判断した場合は実証運行終了となる可能性があります。

2-4-3 協議会等における協議

地域や市は、狭山市地域公共交通会議、自治会連合会、地区の公共交通会議などにおいて、実証運行中の利用状況や収支実績に関する報告及び協議を行います。

2-5 本格運行への展開 ～ステップⅣ～

2-5-1 本格運行の準備

(1) 事業許可申請

本格運行の開始に向けて、国土交通省の許可を得ることが必要となるため、事業許可申請など必要な提出書類等の作成を行います。

(2) 周知・PR 及び利用促進

実証運行の開始時と同様に、運行内容の周知 PR や利用促進活動を行います。

2-5-2 本格運行の実施

本格運行として地域による運行を継続します。市は引き続き、技術的・財政的支援を行っていきます。

2-5-3 運行継続に伴う調査・分析

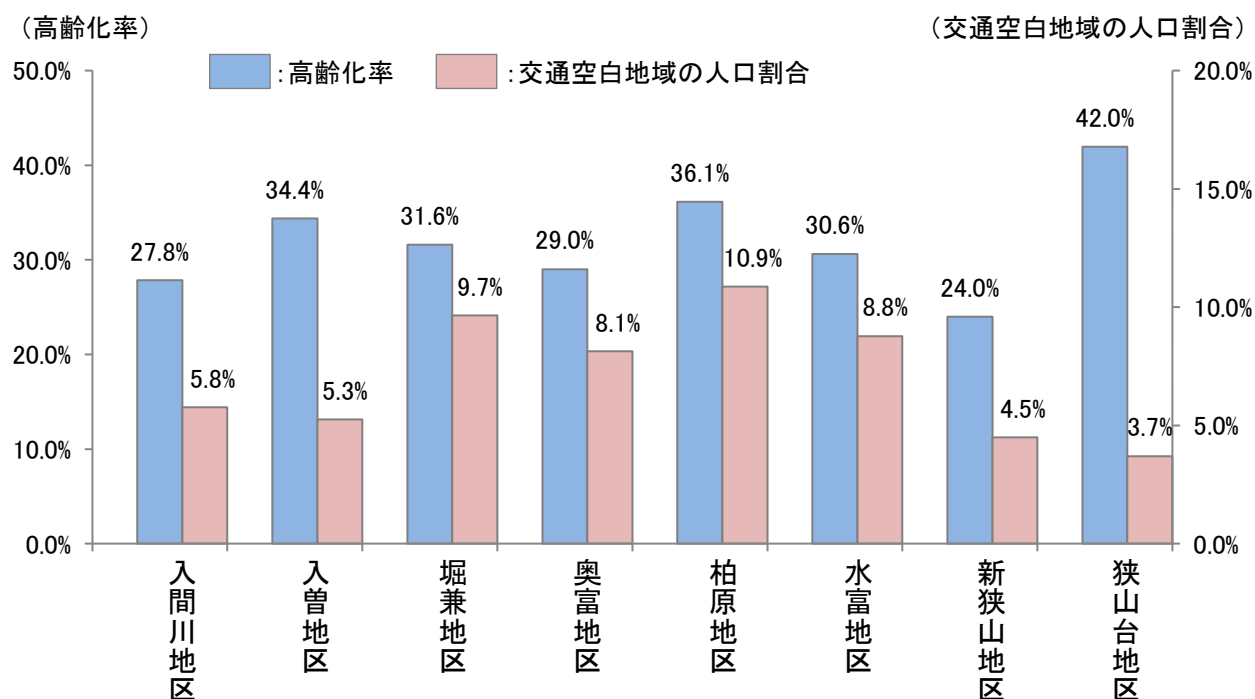
本格運行後も利用実績のデータ集計や利用者に対するアンケート調査などは継続して行い、必要に応じて運行内容の一部変更を検討します。

2-5-4 協議会等における協議

地域や市は、狭山市地域公共交通会議、自治会連合会、地区の公共交通会議などにおいて、本格運行の利用状況や収支実績に関する報告及び協議を行います。運行内容の一部を変更する場合は変更内容に関する報告及び協議を行います。

3. 参考資料

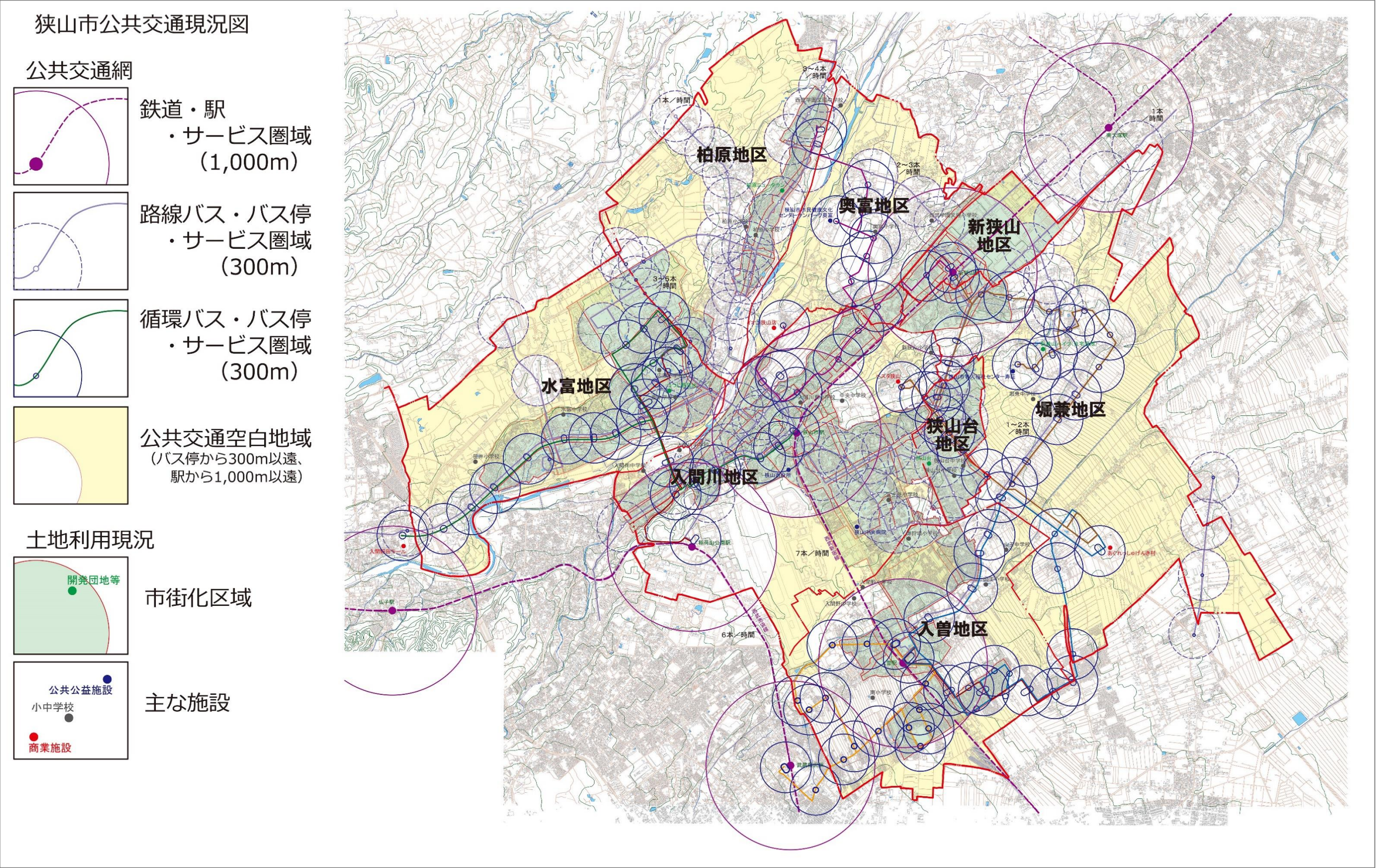
3-1 地区ごとの高齢化率と交通空白地域の人口割合



地区	人口	高齢者人口	高齢化率	交通空白地域の人口	交通空白地域の人口割合
入間川地区	45,565	12,685	27.8%	2,629	5.8%
入曽地区	34,677	11,924	34.4%	1,821	5.3%
堀兼地区	14,481	4,576	31.6%	1,398	9.7%
奥富地区	6,231	1,808	29.0%	507	8.1%
柏原地区	11,484	4,151	36.1%	1,249	10.9%
水富地区	21,632	6,628	30.6%	1,898	8.8%
新狭山地区	5,182	1,244	24.0%	233	4.5%
狭山台地区	10,574	4,437	42.0%	392	3.7%

R3.1.1 現在

3-2 狭山市公共交通現況図

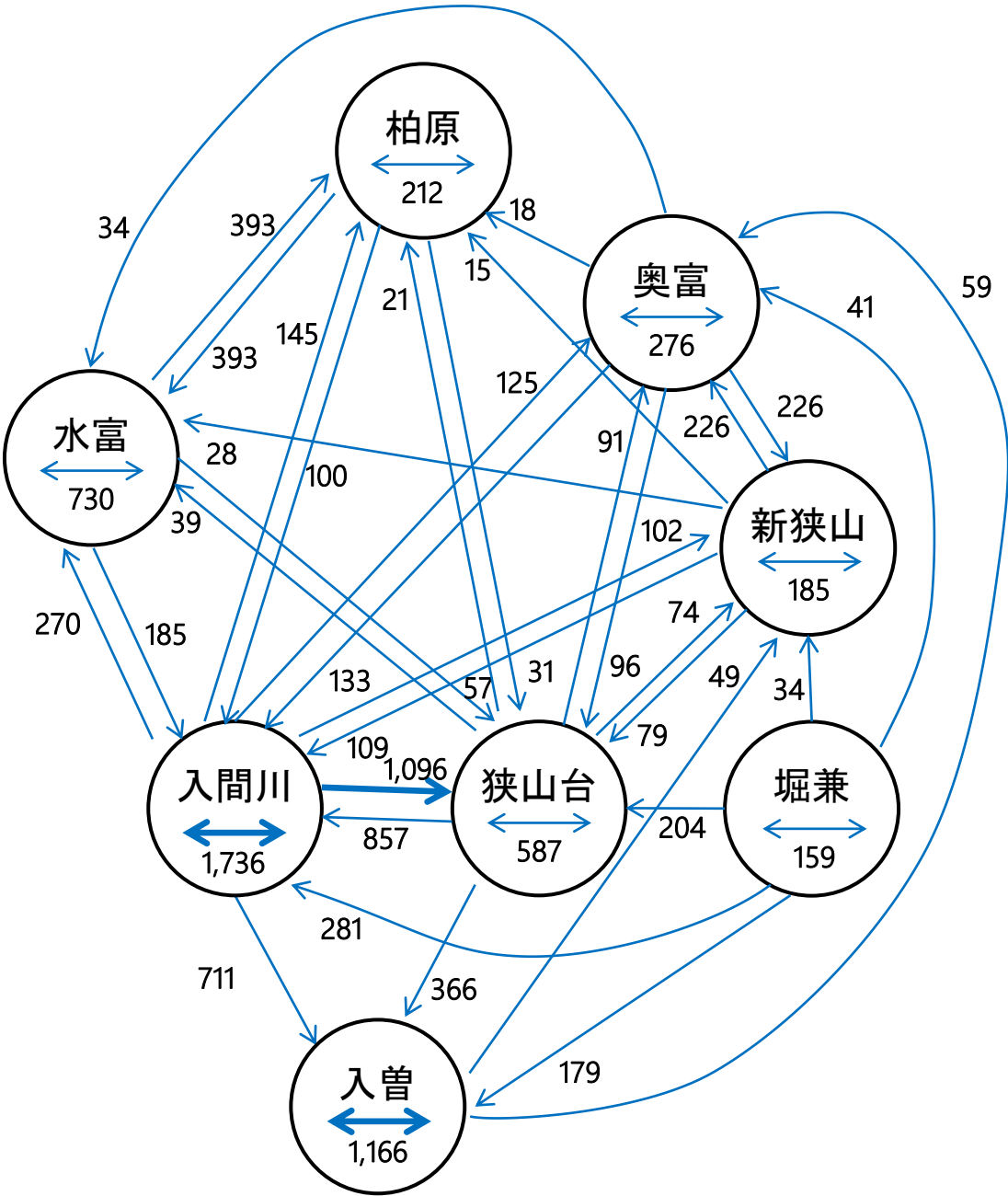


3-3 統計データに基づく移動実態

東京都市圏パーソントリップ調査（H30）の結果をもとに、各地区の市民が、通勤、通学、買物、通院などの目的において、地区内で用事を済ませているのか、周辺地区に移動しているのかなどの日常生活における移動実態を把握することができます。

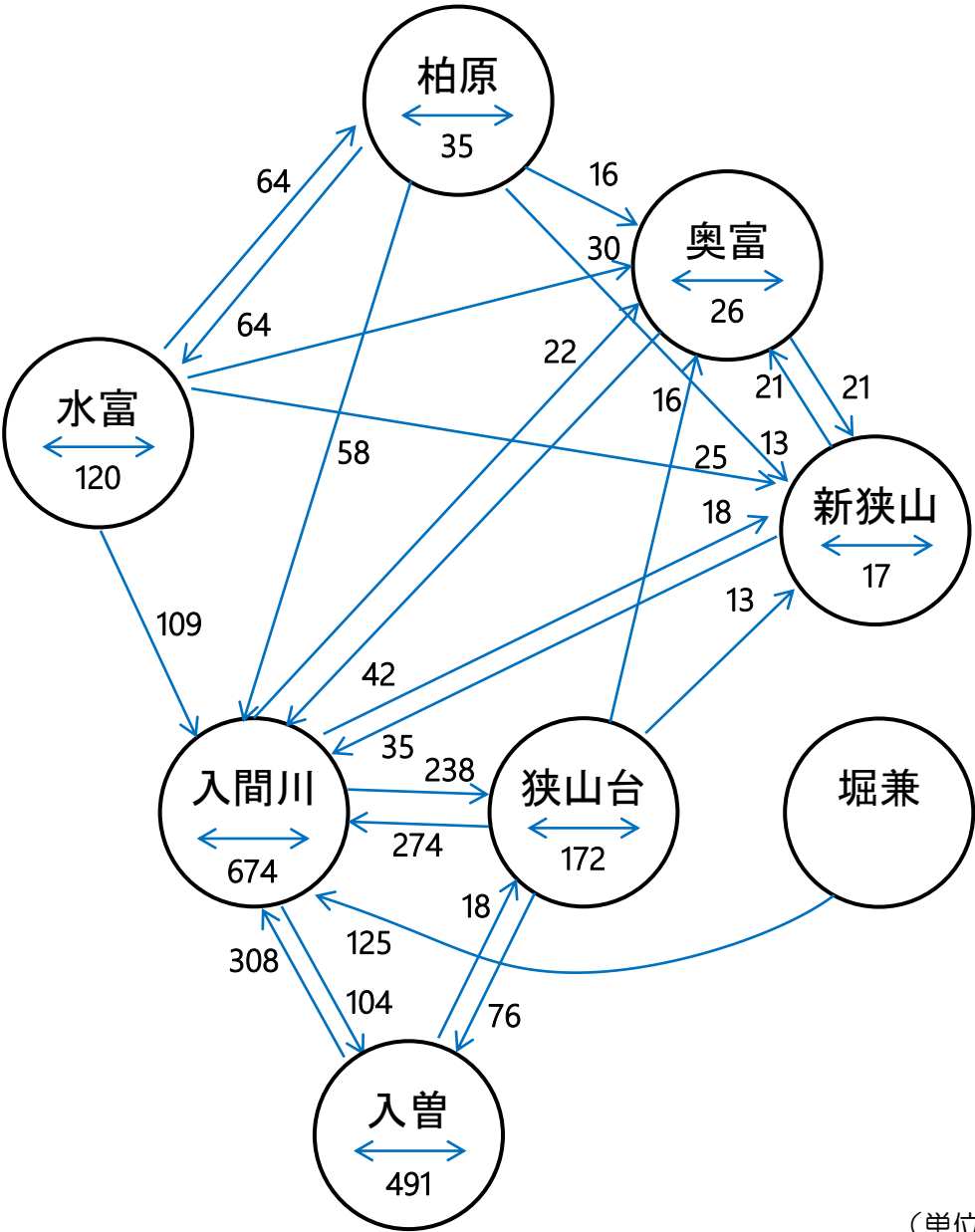
＜日用品の買物目的における居住地区から他地区への移動＞

多くの地区で、地区内移動が多くなっている中、堀兼地区、柏原地区、新狭山地区、狭山台地区は、地区外への移動が多い状況です。



＜通院目的における居住地区から他地区への移動＞

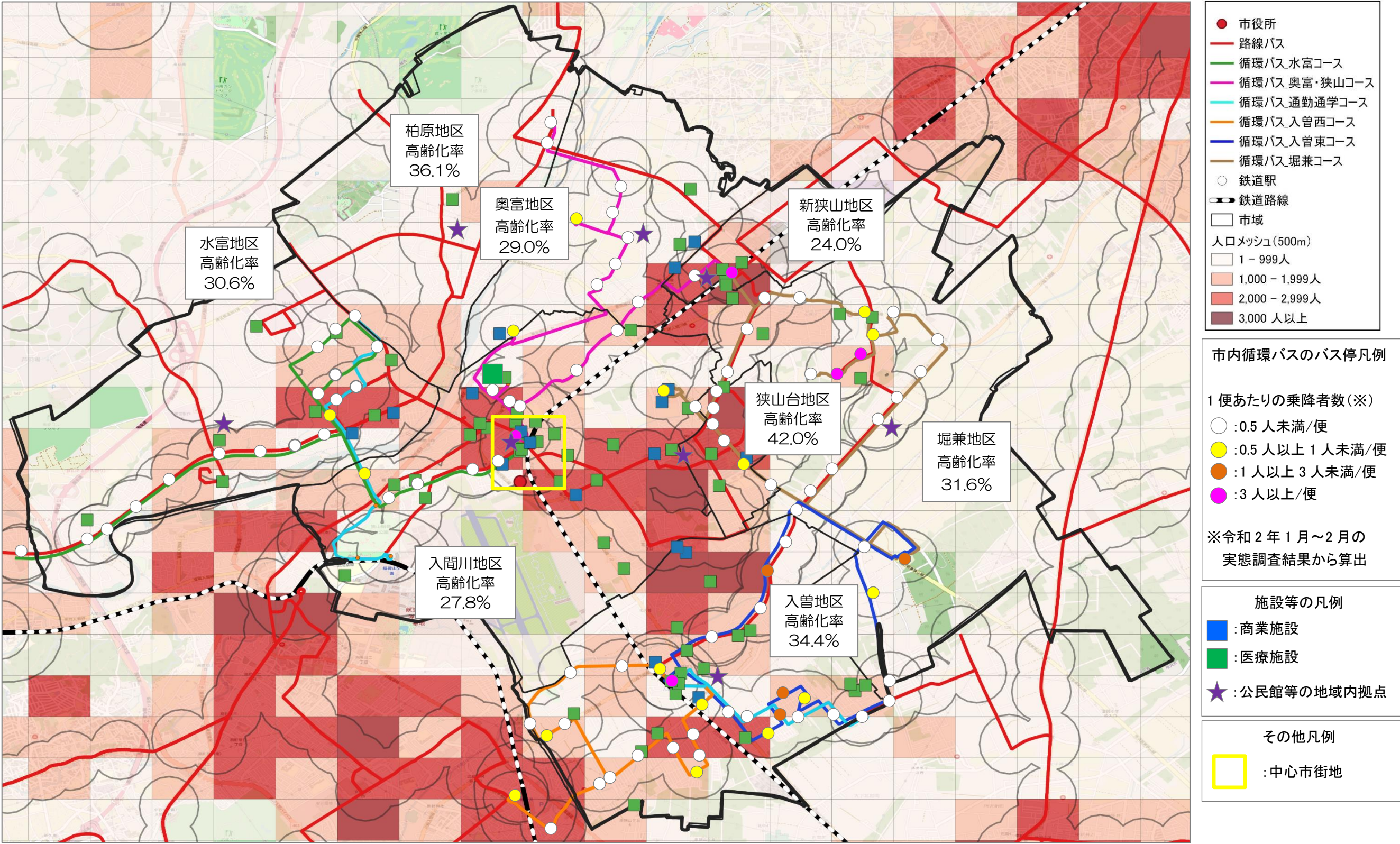
多くの地区で、地区内移動が多くなっている中、堀兼地区、奥富地区、柏原地区、新狭山地区は、地区外への移動が多い状況です。特に、堀兼地区については、地区内への移動がなく、地区外への移動に依存しています。



（単位：トリップ数）

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査
調査機関：国土交通省

3-4 狭山市の公共交通ネットワーク



市全体の公共交通ネットワーク