

# 狭山市地域公共交通計画 (課題編)

狭 山 市  
令 和 5 年 1 2 月

## 1.1 地域の現状から見える問題点・課題の整理

狭山市の地域公共交通における現状及び問題点・課題は以下のとおりです。

### 人口動態に関する分析

- 令和4年1月の人口は約149,700人で今後も人口減少は続く見込みとなっており、令和27年には人口は約113,400人まで減少することが見込まれています。一方で、75歳以上の人口は増加していくことが見込まれており、移動手段の確保が必要となる交通弱者は増加していくことが推測されます。

### 人の動きに関する分析

- 通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、狭山市内の移動だけでなく、市外への移動も見られます。一方で、市外から市内への流入も見られます。

### 人口及び主要施設の分布に関する分析

- 人口は、狭山市駅を中心とした市街地部に集積しているものの、郊外部にも居住が見られます。商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、市街地部周辺に多く立地しています。また、各地区で実情が一部異なるものの、地区センターなどの地区中心部付近にも立地しています。

### まちづくりに関する分析

- 上位・関連計画では、地域特性に応じた拠点の形成を図ることとし、中枢拠点や地域拠点などの位置づけを行っています。拠点間をつなぐ交通ネットワークについて、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能な都市構造を構築する方針や鉄道・バスの利便性向上を示すとともに新たな公共交通等の推進や地域コミュニティ交通の導入を示しています。
- 2025年の春に入間小学校跡地にイオンリテールの商業施設「イオンそよら入曽」が開業予定となっています。

### 地域公共交通の利用状況に関する分析

- 鉄道及びバス交通（ほりかねデマンドバスは除く）が利用可能な人口は約124,600人であり、全人口の約83%となっています。一部の地域は、公共交通のサービスが行き届かない交通不便地域が存在します。
- 西武新宿線が運行しており、鉄道駅が市内に4駅整備されています。路線バスは狭山市駅を中心として市内外に広域に運行しています。
- 市内循環バス「茶の花号」は、鉄道駅を起点として、各地区内を循環して運行しており、堀兼地区では実証運行として、ほりかねデマンドバスを運行しています。
- 広域の移動を担う役割が、鉄道及び路線バス、地域間及び地域内の移動を担う役割が、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、ほりかねデマンドバスとなっています。
- 狭山市駅が1日平均乗降人員約32,000人となっており、本市の重要な交通結節点となっています。
- 市内循環バス「茶の花号」は1便あたりの利用者数が3.4人となっています。
- 市内循環バス「茶の花号」を維持するため、年間で約5千万円の負担金が発生しています。

### 市民の日常生活における移動状況、公共交通に対するニーズ、関係者の意向など

- 買物や通院による移動状況は、市内の施設への移動が多く、午前中に移動して帰宅するケースが多い。買物に比べて、通院は、鉄道や路線バスの利用が見られる。
- 公共交通の利用は、鉄道は約65%、路線バスは約29%、タクシーは約15%が利用しているが、茶の花号は5%未満、施設等の送迎バスの利用も5%未満と少ない利用状況となっている。
- 今後の公共交通のあり方に対する要望としては、茶の花号については、「利用者が少ないルートについてはデマンド交通を充実させてほしい」との回答が見られる。
- 茶の花号の利用目的は、買物が約50%、通院が約40%と、買物目的や通院目的で機能している。利用頻度は週に数回程度が約43%となっている。往路での利用状況を見ると、行きみの利用が約36%、往復利用が約38%となっている。
- 民生委員アンケートにより、担当区域の中で交通弱者の実態としては、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」との回答が約86%となっている。
- 困りごととしては、「送迎などで頼る人が近くにいない」、「近くで食料品や日用品が買えない」、「タクシー料金が高い」、「移動先までにバス本数が少ない」などとなっている。

### 課題 1：新たな公共交通の構築に向けた検討

- ・狭山市駅を起点として、周辺自治体や各地域への地域公共交通が形成できているものの、茶の花号など利用者が少ない区間が存在し、市民ニーズに対応しきれていない部分があります。また、公共交通サービスが行き届かない公共交通不便地域が存在しています。上位関連計画では、新たな公共交通等の推進や地域コミュニティ交通の導入の方針を示しており、ほりかねデマンドバスの評価検証を踏まえながら、鉄道、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、ほりかねデマンドバス、タクシーとの役割分担に加えて、新たな公共交通の導入検討なども行い、持続可能で最適な地域公共交通網の検討が必要です。

### 課題 2：まちづくりと連携した地域公共交通の再編検討

- ・中心市街地を中心とした拠点に対して、公共交通による拠点間ネットワークを図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成が必要です。
- ・新たな施設立地が予定されており、日常生活の動きが変化することが想定されます。まちづくりに伴う変化に公共交通を対応させていくことが必要です。
- ・子どもから大人までの定住及び市外からの移住の促進、交通の脱炭素化に向けて、公共交通の利便性向上による暮らしやすいまちづくりの実現が必要です。

### 課題 3：利用環境の整備及び利用促進の継続的な推進

- ・中心市街地を中心とした地域公共交通の形成に伴い、拠点における待合環境の充実が求められています。また、拠点や車両等におけるバリアフリー化の推進など、引き続き、利用者が公共交通を利用しやすい環境を整備することが必要です。
- ・公共交通利用者に対する情報提供などの利用促進活動について、今後も継続して実施していくことが必要です。公共交通に関する情報の提供を行うとともに運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要です。

### 課題 4：社会情勢や市及び公共交通を取り巻く環境の変化への対応

- ・日常生活圏が市内の各地域及び市外にまで及んでおり、市外からの流入も多い状況です。市内の地区間における移動だけでなく、市外への移動や市外からの移動に対応が必要です。鉄道、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、タクシーなどの各公共交通、送迎サービスも含めて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を通じた最適な地域公共交通網を形成していく必要があります。また、周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの形成を目指すことも必要です。

### 課題 5：人口減少・少子高齢化に対応する持続可能な地域公共交通網の形成

- ・今後の人口減少に伴い、公共交通利用者の減少が予想されます。一方で、交通事業者の乗務員不足が深刻化しており、現状の地域公共交通網を維持できなくなる可能性があります。そのため、限られた輸送資源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちの賑わい創出につなげるネットワークの形成が必要です。