令 和 6 年 1 0 月 2 日 開 催 第2回狭山市地域公共交通活性化協議会 資料2

狭山市地域公共交通計画(素案)

狭 山 市 令和7年4月

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の趣旨及び位置づけ	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	1
第2章 地域の現状等	2
2.1 人口動態	2
2.2 人の動き	5
2.3 人口分布と主要施設の立地状況	7
2.4 自動車保有状況	13
2.5 観光来訪者	14
2.6 地域公共交通に係る市負担額	15
第3章上位・関連計画の整理	16
3.1 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	16
3.2 持続可能な開発目標(SDGs)との関係性	17
第4章 地域旅客サービスの現状等	18
4.1 既存の地域公共交通網	18
4.2 地域公共交通の状況	18
4.3 地域の支え合いによる交通手段	24
4.4 地域公共交通力バー圏域	25
第5章 地域旅客運送サービスの課題と役割	26
5.1 地域旅客サービスの課題の整理	26
5.2 再編に向けた公共交通の役割の整理	28
第6章 計画の基本方針・目標・施策	29
6.1 計画の基本方針	29
6.2 計画目標	30
6.3 目標達成のための施策	31
第7章 目標の評価指標と計画の進行管理	39
7.1 目標に対する評価指標	39
7.2 推進体制	40
7.3 進行管理	40
用語集	41

資料編 (別冊)

1.	狭山市地域公共交通活性化協議会要綱	資料1
2.	狭山市地域公共交通活性化協議会委員名簿・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	資料2
3.	市民アンケート調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	資料3
4.	地区別力ルテ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	資料4

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の趣旨及び位置づけ

本市の公共交通は、鉄道、路線バス及びタクシーのほか、市内循環バス茶の花号を市内の鉄道駅(狭山市駅、新狭山駅、入曽駅、稲荷山公園駅)を起点に運行しています。

また、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、最寄りの交通結節点への移動支援を行う、 高齢者外出支援事業を実施しています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方で、 利用者数の減少傾向が続いており、公共交通の維持、確保や運転手の高齢化や若年層の担い手減 少に伴う運転手不足も深刻な課題となっています。

市内循環バス茶の花号については、これまでも運行ルート等の見直しを継続的に行っていますが、交通空白地域において移動手段のない住民への対応など、地域毎に交通事情の課題が異なることが明らかになっています。特に、市の郊外部では、人口密度が低く、人口が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、令和 3 年 3 月に「新たな地域公共交通の導入方針」を策定し、堀兼地区において令和 4 年 10 月からデマンドバス実証運行に取り組んでいます。

こうした地域公共交通への社会的要請に応えるため、公共交通事業者、住民、学識経験者をは じめとする地域の関係者が知恵を出し合い、地域の輸送資源を総動員し、地域旅客運送サービス の持続可能な提供を確保する必要があります。その実現に向けて令和 2 年 11 月に「地域公共交 通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

このような状況を踏まえ、市行政をはじめとする交通関連の様々な主体が相互に協力し、本市にとって持続可能で効率的な公共交通網の構築および公共交通サービスの維持確保を目的とした公共交通政策のマスタープランとなる「狭山市地域公共交通計画」の策定を行います。

1.2 計画区域

本計画の区域は、狭山市全体を対象とします。

1.3 計画期間

本計画の期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間とします。なお、社会情勢の変化 や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応の必要が生じた場合には、計画期間内であっ ても計画の見直しを行います。

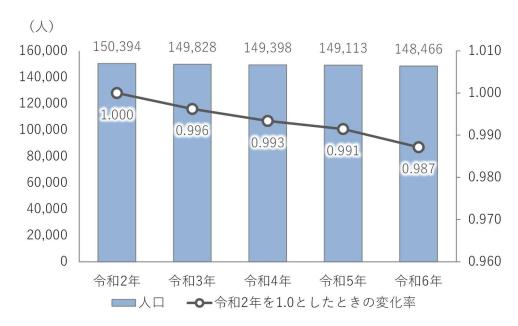
第2章 地域の現状等

2.1 人口動態

(1)人口推移

本市の人口は、令和 6 年で約 148,500 人、令和2年を 1.0 としたときの変化率では、 0.987 となっています。令和 6 年の人口は、5年前の令和 2 年に比べて、約 1,900 人減少している一方で、世帯数は令和 2 年に比べて約 2,800 世帯増加しており、令和 6 年の1 世帯当たり人口は 2.1 人となっています。

■人口の推移



■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



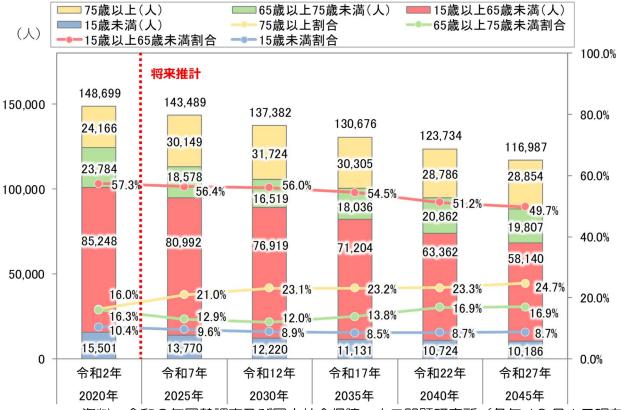
資料:住民基本台帳(各年4月1日現在)

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は経年的な減少傾向で推移するとされており、令和2年の約 148,700 人から令和 27 年には約 117,000 人にまで減少することが見込まれています。

年齢別での推移では、15 歳未満の年少人口割合は、令和2年の 10.4%から令和 27 年の 8.7%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は 57.3%から 49.7%に減少する一方で、65 歳以上の老年人口割合は 32.2%から 41.6%にまで増加する見込みとなっています。

■人口の推計

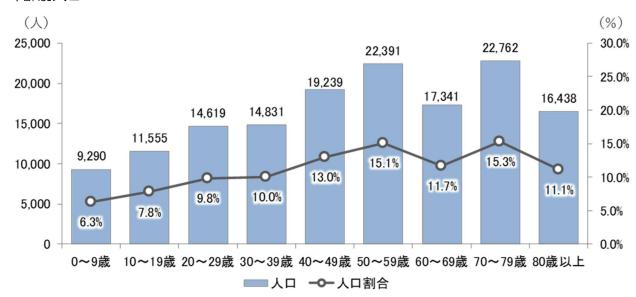
	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満(人)	15,501	13,770	12,220	11,131	10,724	10,186
15歳以上65歳未満(人)	85,248	80,992	76,919	71,204	63,362	58,140
65歳以上(人)	47,950	48,727	48,243	48,341	49,648	48,661
65歳以上75歳未満(人)	23,784	18,578	16,519	18,036	20,862	19,807
75歳以上(人)	24,166	30,149	31,724	30,305	28,786	28,854
総人口(人)	148,699	143,489	137,382	130,676	123,734	116,987
15歳未満割合	10.4%	9.6%	8.9%	8.5%	8.7%	8.7%
15歳以上65歳未満割合	57.3%	56.4%	56.0%	54.5%	51.2%	49.7%
65歳以上割合	32.2%	34.0%	35.1%	37.0%	40.1%	41.6%
65歳以上75歳未満割合	16.0%	12.9%	12.0%	13.8%	16.9%	16.9%
75歳以上割合	16.3%	21.0%	23.1%	23.2%	23.3%	24.7%



(2)年齡別人口

令和 5 年の年齢別人口を見ると 70 歳代が約 22,800 人、50 歳代が約 22,400 人と多くなっており、60 歳以上の人口は、全人口の 38.1%となっています。

■年齢別人□

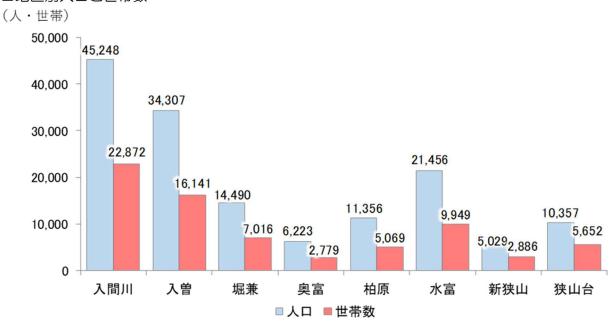


資料:住民基本台帳(令和6年4月1日現在)

(3)地区別人口と世帯数

令和6年4月1日現在の地区別人口を見ると、入間川地区が約 45,200 人と最も多く、次いで、入曽地区が約 34,300 人となっている。世帯数も同様に、入間川地区が約 22,900 世帯と最も多く、次いで、入曽地区が約 16,100 世帯となっています。

■地区別人口と世帯数



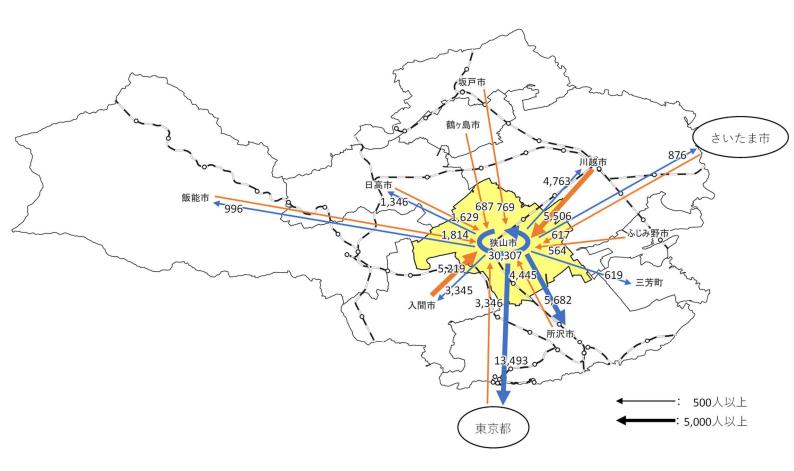
資料:狭山市(令和6年4月1日現在)

2.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

市内の移動(30,307人)が多い一方で、入間市や川越市、所沢市、日高市、さいたま市などの周辺市町と本市との移動も見られます。また、東京都への長距離トリップも見られます。本市から周辺市町への移動(20,945人)よりも、周辺市町から本市への移動(24,307人)が多く見られます。

■通勤目的における人の動き

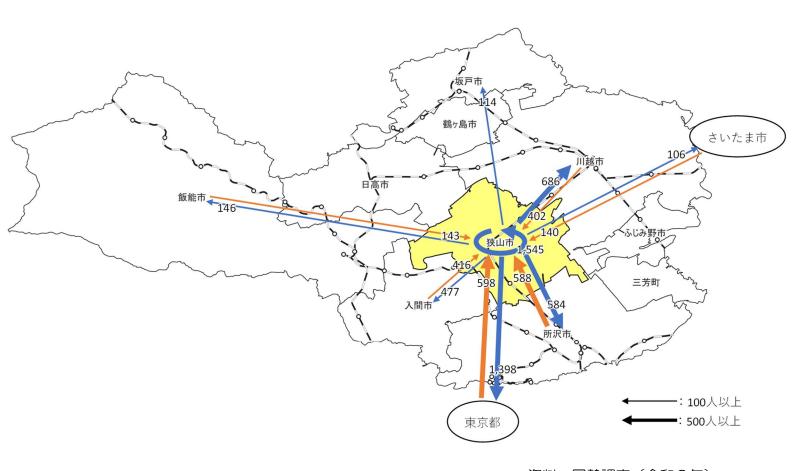


資料:国勢調査(令和2年)

(2) 通学目的の人の動き

市内の移動(1,545人)が多い一方で、所沢市や川越市、入間市、飯能市などの周辺市町と本市との間の移動が見られます。本市から周辺市町への移動(2,514人)よりも、周辺市町から本市への移動(2,617人)が多く見られます。

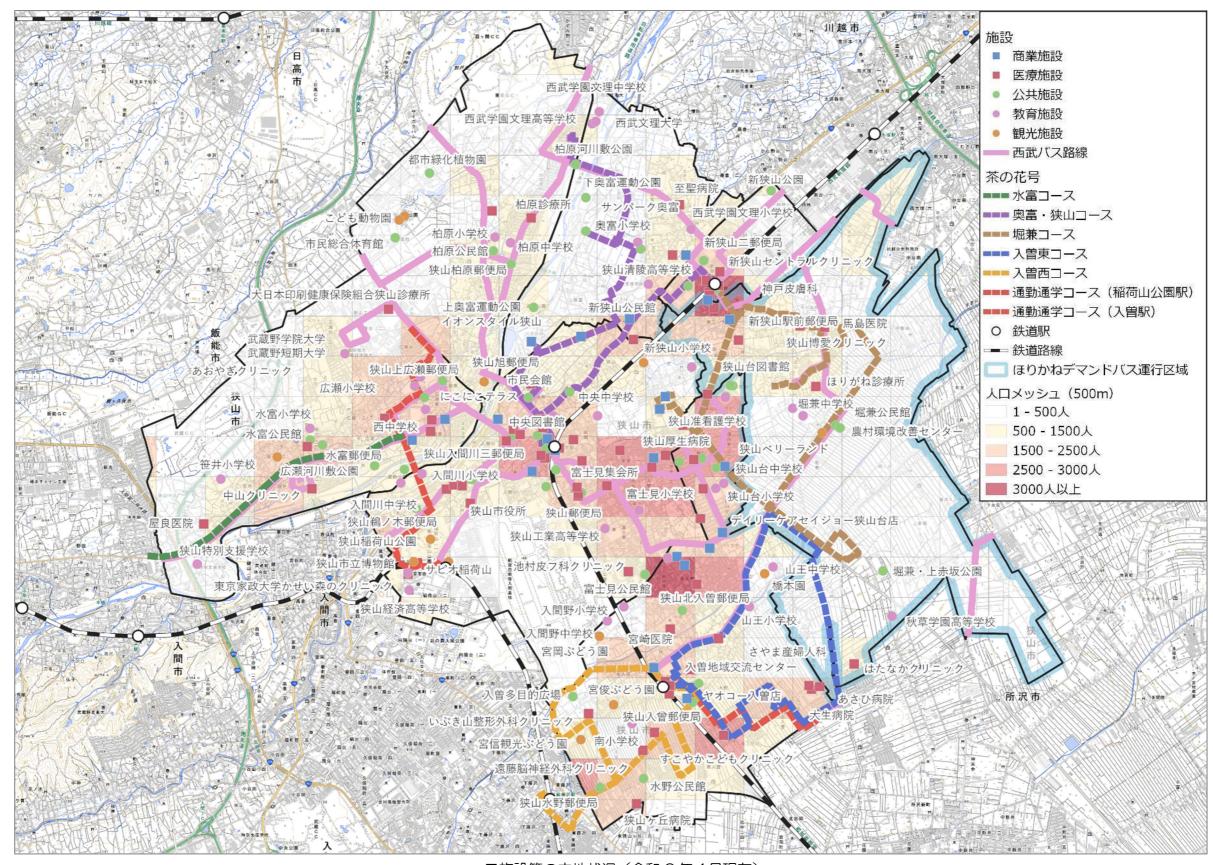
■通学目的における人の動き



資料:国勢調査(令和2年)

2.3 人口分布と主要施設の立地状況

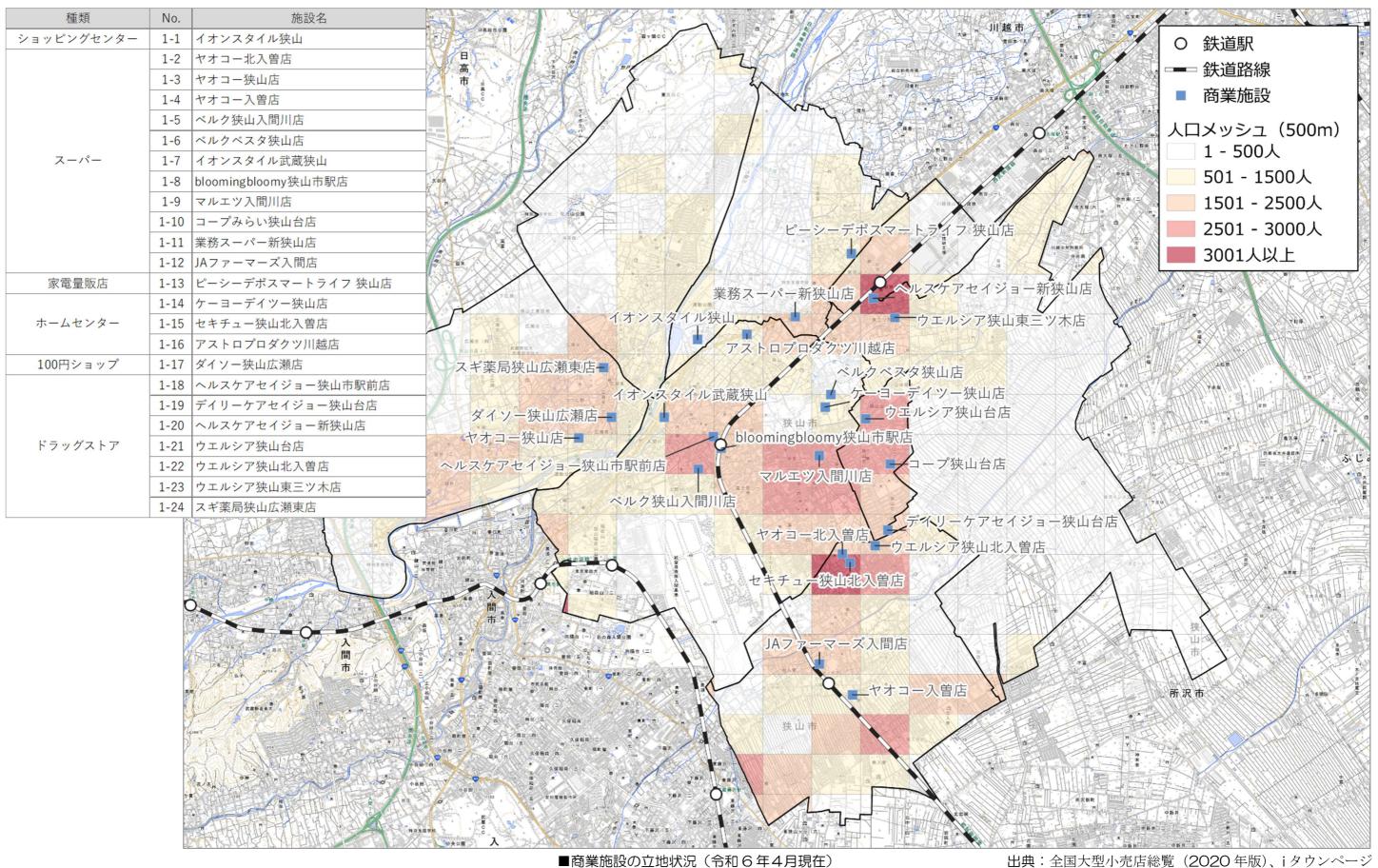
(1) 概観



■施設等の立地状況(令和6年4月現在)

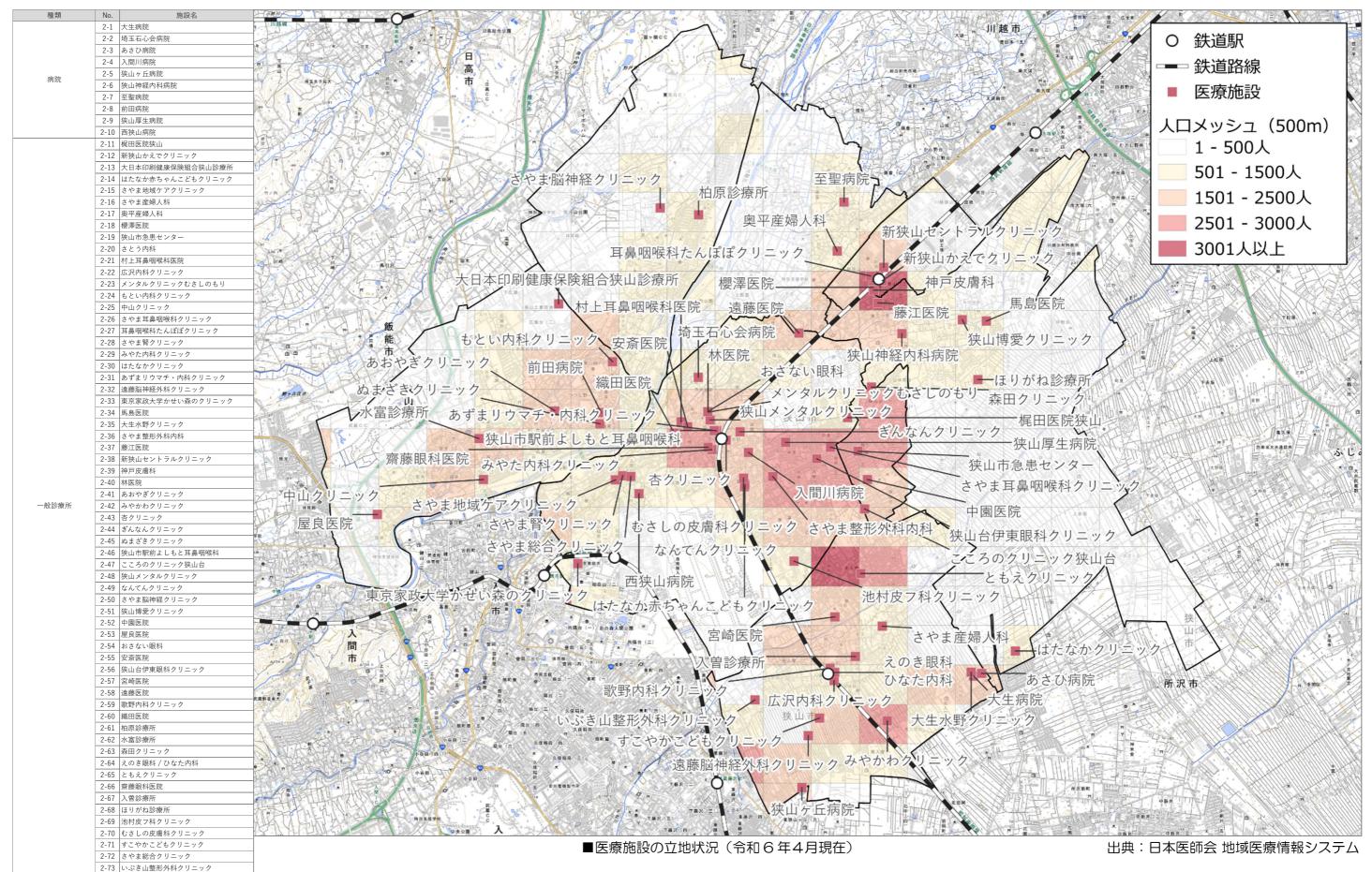
(2) 主な商業施設

商業施設は、入間川地区に多く立地しています。



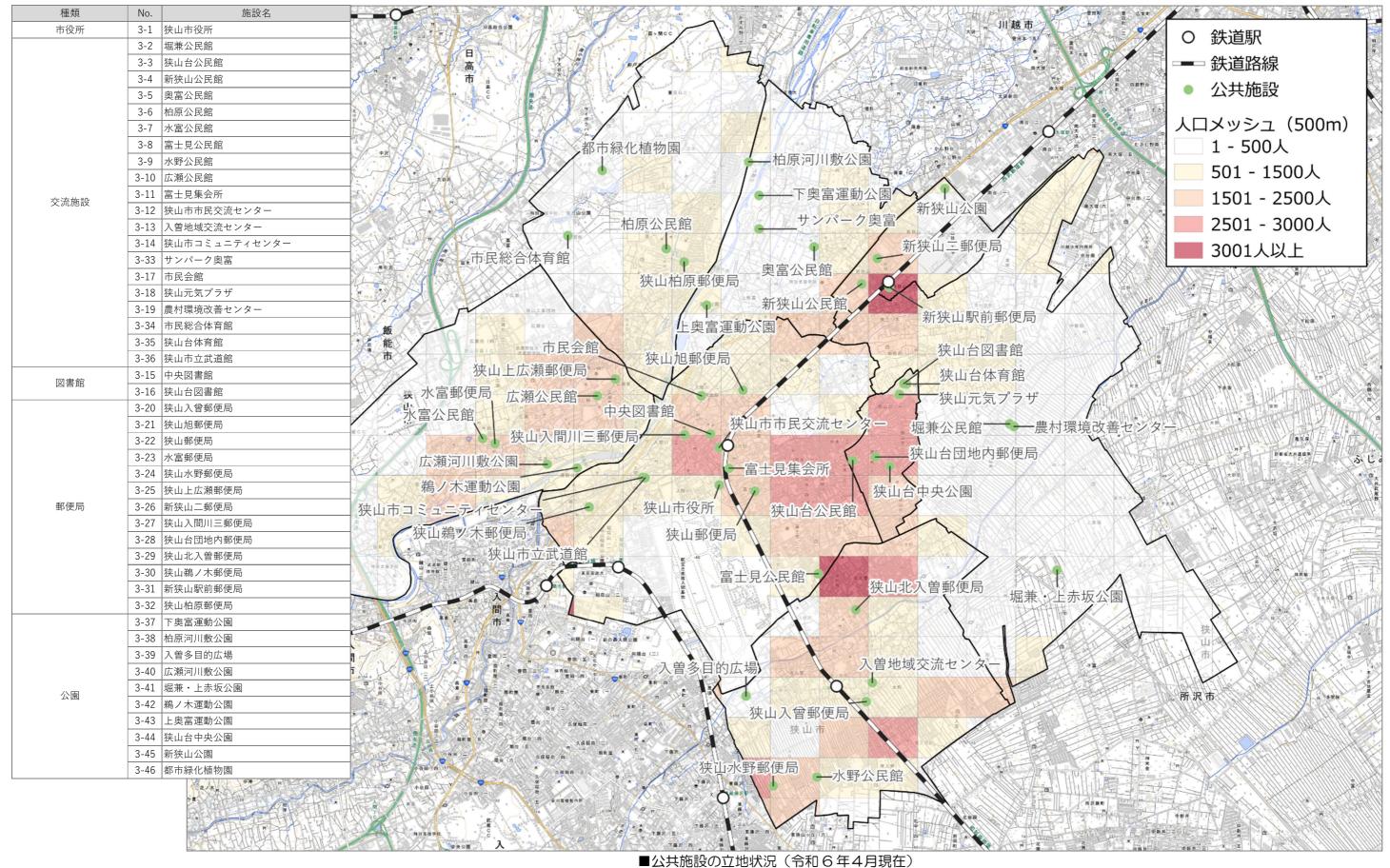
(3) 主な医療施設

医療施設は、入間川地区、入曽地区に多く立地しています。



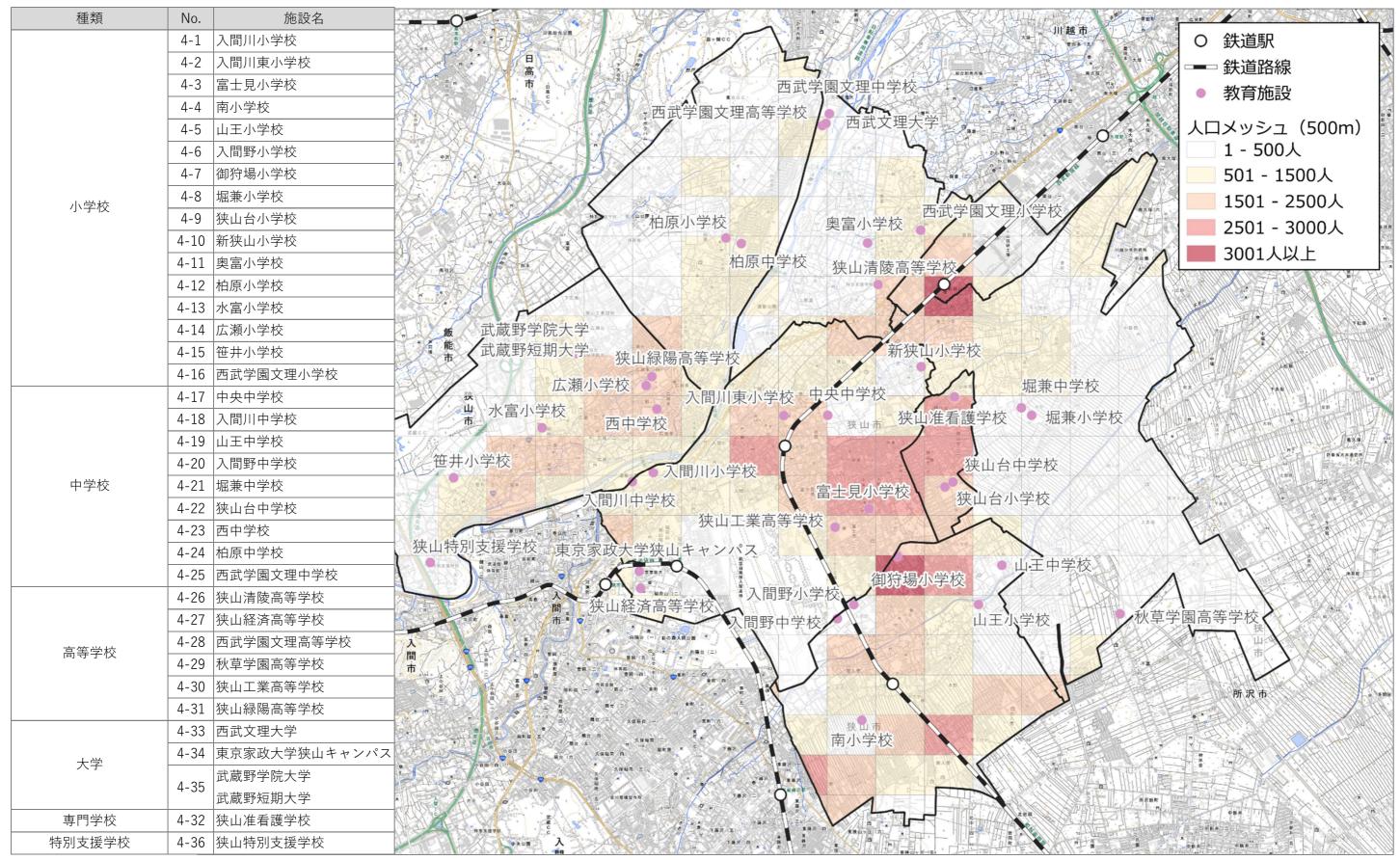
(4) 主な公共施設

公共施設は、各地区に立地しており、特に入間川地区に多く立地しています。



(5) 主な教育施設

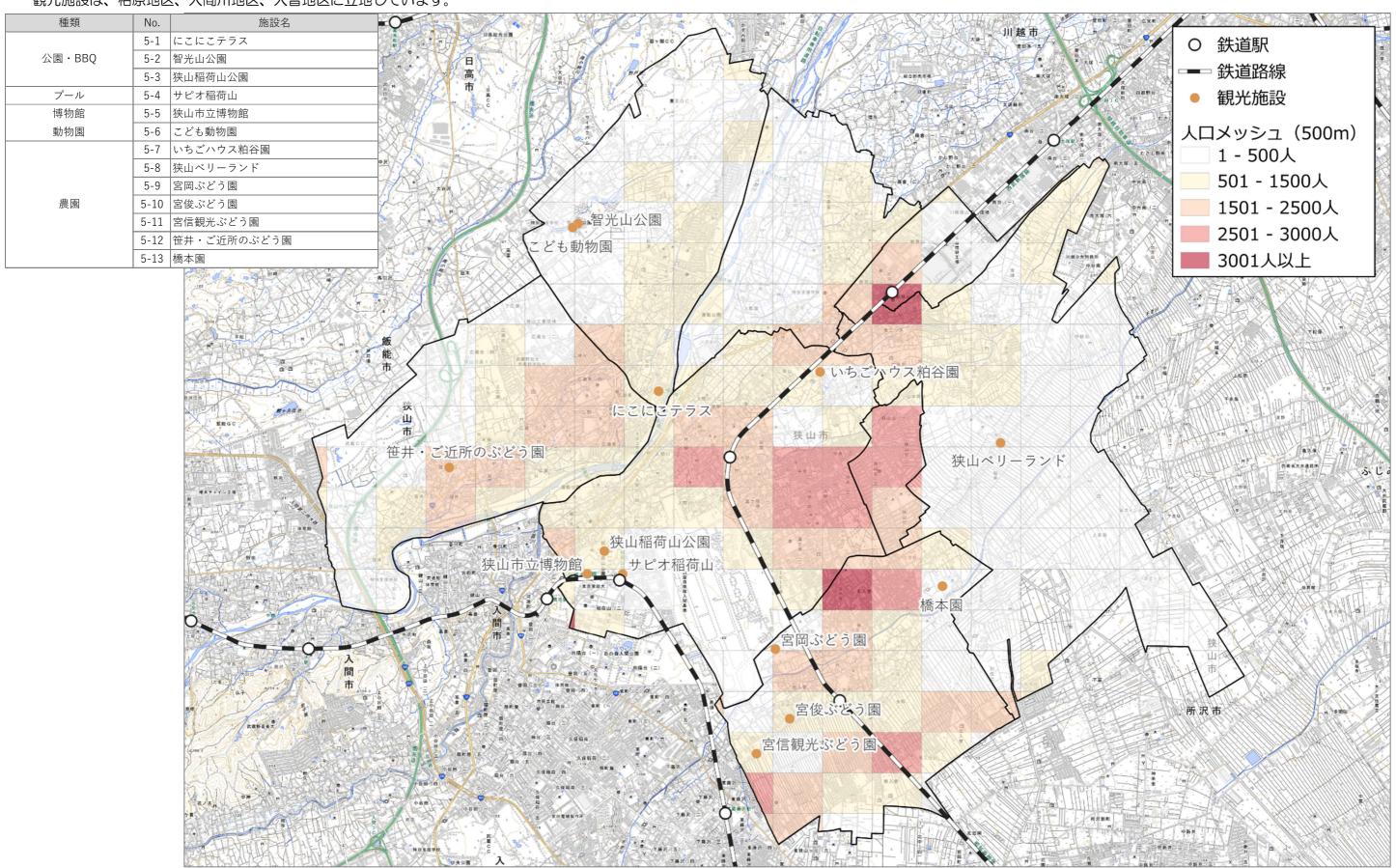
小中学校は、新狭山地区を除いた各地区に立地しており、高等学校や大学は奥富地区、入間川地区に立地しています。



■教育施設の立地状況(令和6年4月現在)

(6) 主な観光施設

観光施設は、柏原地区、入間川地区、入曽地区に立地しています。



■観光施設の立地状況(令和6年4月現在)

24 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年度末現在で約54,500台となっています。

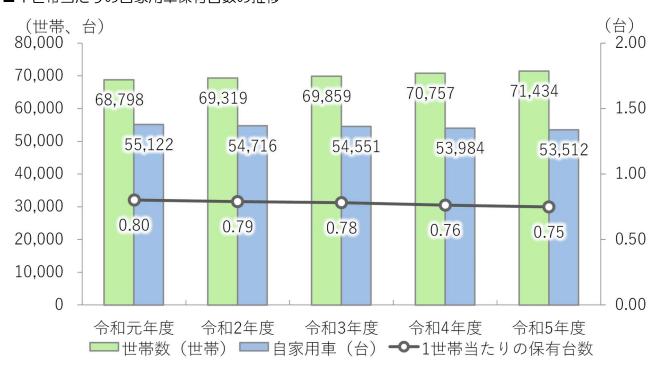
本市の令和 5 年度の1世帯当たりの自家用車保有台数は 0.75 台で、埼玉県平均の 0.74 台と比較するとやや多くなっています。また、本市の自家用車保有台数は徐々に減少しています。

■自動車保有状況の推移



資料:関東運輸局統計情報(各年度末現在)

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



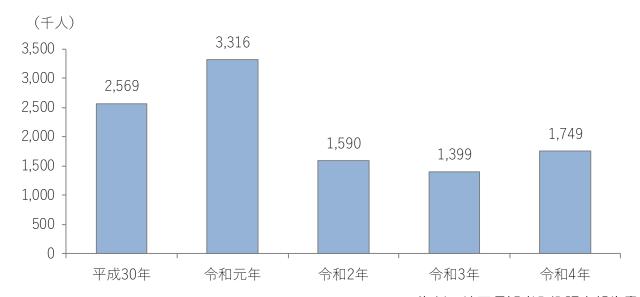
資料:関東運輸局統計情報(各年度末現在)

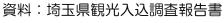
2.5 観光来訪者

観光入込客数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年以降は減少傾向となっていましたが、令和3年と比較すると令和4年は上昇しています。

目的別には、入間川七夕まつりや入間航空祭などのイベントのほか、あぐれっしゅげんき村、 狭山市立智光山公園こども動物園、智光山公園テニスコート、稲荷山公園、圏央道狭山パーキン グエリアなどの利用が多く見られます。

■狭山市の観光入込客数の推移







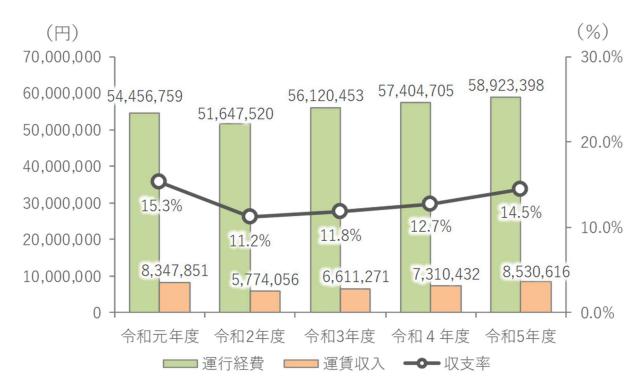


2.6 地域公共交通に係る市負担額

市内循環バス「茶の花号」を維持するため、年間で5千万円程度の負担額が発生しています。 なお、負担額のうち約4割については、国の特別交付税が交付されています。

また、実証運行のほりかねデマンドバスは、年間で約2千5百万円の負担金が発生しています。

■市内循環バス「茶の花号」の維持に係る市負担額の推移



■ほりかねデマンドバスの維持に係る市負担額の推移



資料:狭山市

第3章 上位・関連計画の整理

3.1 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

本市の公共交通に係わる上位関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。整理した計画は次のとおりとなります。

各計画、施策・プロジェクトとの整合を図り、まちづくりと連携した施策・事業推進を図ります。

【上位計画】

第 4 次狭山市総合計画「基本構想」(平成 27 年度策定)

計画期間:平成28年度~令和7年度(10年間)

第4次狭山市総合計画「後期基本計画」(令和2年度策定)

計画期間:令和3年度~令和7年度(5年間)



【公共交通計画】

狭山市地域公共交通計画 (令和6年度策定予定)

計画期間:

令和7年度~令和11年度(予定)

新たな地域公共交通の導入方針 (令和2年度策定)



【関連法令】

交通政策基本法 (平成 25 年 12 月 4 日施行)

地域公共交通活性化及び再生に関する 法律の一部を改正する法律 (令和2年11月27日施行) 連携



【関連計画】

<地方創生分野>

第2期狭山市まち・ひと・しごと

創生総合戦略(令和2年度策定)

計画期間:令和3年度~令和7年度

<都市計画分野>

狭山市都市計画マスタープラン

(令和2年度策定)

計画期間:令和3年度~令和22年度

<福祉分野>

第4期狭山市地域福祉計画

(令和2年度策定)

計画期間:令和3年度~令和7年度

<環境分野>

第3次狭山市環境基本計画

(令和3年度策定)

計画期間:令和4年度~令和13年度

など

【ゼロカーボンシティ共同宣言】

令和3年2月15日、狭山市・所沢市・飯能市・入間市・日高市の5市で構成される「埼玉県西部地域まちづくり協議会(ダイアプラン)」において、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指します。

3.2 持続可能な開発目標(SDGs)との関係性

SDGs (持続可能な開発目標: Sustainable Development Goals) は、2015年9月の国連サミットにおいて全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030年を年限とする17の国際目標です。

本市では、第 4 次狭山市総合計画で掲げた将来像「緑と健康で豊かな文化都市」の実現に向け取り組むことが、SDGs達成に資するものであるという考えの下、「持続可能な開発目標(SDGs)の推進」を定めて取り組んでおり、各個別計画においても、SDGs要素の繁栄に努めることとしています。

そのため、本計画についても、将来にわたり持続可能なまちづくりを進めるためのものであることから、SDGsの目標のうち「3 すべての人に健康と福祉を」、「8 働きがいも経済成長も」、「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」、「17 パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置付けられ、この5つの目標達成に向けて取り組みを進めていきます。

関連するSDGsの目標











第4章 地域旅客サービスの現状等

4.1 既存の地域公共交通網

鉄道は西武鉄道新宿線と西武鉄道池袋線が運行しており、狭山市駅、入曽駅、新狭山駅、稲荷山公園駅の4駅があります。

路線バスは、狭山市駅を中心として、各地域に向けて放射状に、西武バスが運行しており、市内だけでなく、市内外に対して広域的に交通サービスを提供しています。

タクシーは、4事業者が市内鉄道駅に乗り入れています。

市内循環バス「茶の花号」は、狭山市駅、入曽駅、新狭山駅を起点として、各地区内を循環するコミュニティバスとして運行しています。

ほりかねデマンドバスは、交通不便地域、高齢者等の交通弱者の移動手段確保を目的に、堀兼 地区全域をカバーするデマンド交通として、令和4年10月から実証運行を開始しています。

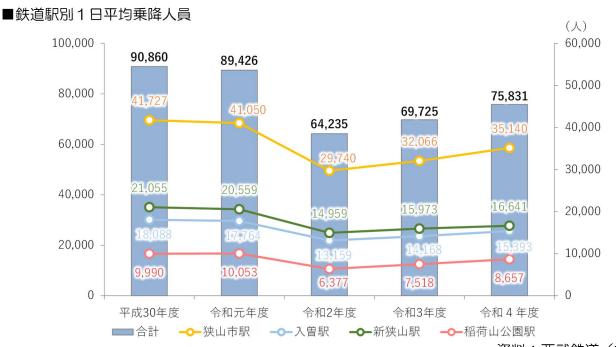
また、市内の病院にご協力いただき、高齢者の移動手段を確保する目的で、病院が運行している送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業を実施しています。

その他、福祉による送迎サービス事業などが運行されています。

4.2 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

令和 4 年度の1日平均乗降人員は、狭山市駅が最も多く 35,140 人、次いで、新狭山駅が16,641 人となっています。

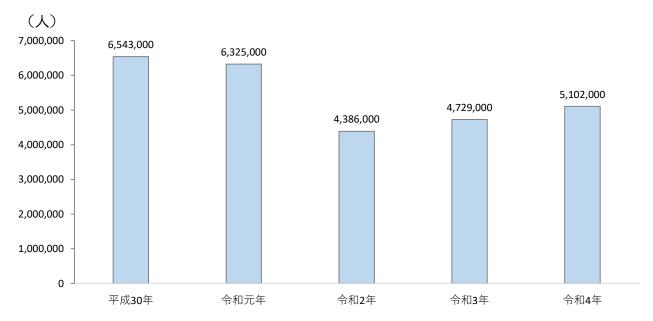


資料:西武鉄道(株)

(2) 路線バス

市内を運行する路線バスの年間輸送人員は、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で大きく減少したものの、令和 3 年、令和 4 年と回復傾向にあり、令和 4 年は約510万人で令和元年度の80%まで回復しています。

■年度別輸送人員の推移



資料:西武バス(株)

■年度別・路線別輸送人員の推移

路線バス年度別・路線別輸送人員の推移

(人)

運行区間		平成30年	△和二左	△和2左	△ 1⊓2/⊤	△和1年	対前年比	
起点	経由地	終点	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	(R4/R3)
新所沢駅東口		西武フラワーヒル	420,000	409,000	271,000	281,000	299,000	106.4%
狭山市駅東口	西武狭山台ハイツ	狭山台団地	1,123,000	1,070,000	727,000	735,000	793,000	107.9%
狭山市駅東口	狭山台南	狭山台団地	1,121,000	1,104,000	766,000	836,000	905,000	108.3%
新狭山駅南口	新狭山ハイツ	入曽駅	89,000	83,000	59,000	63,000	67,000	106.3%
川越駅西口		新狭山駅南口	419,000	414,000	323,000	357,000	409,000	114.6%
新狭山駅北口		笠幡駅	219,000	208,000	121,000	114,000	97,000	85.1%
狭山市駅西口		西武柏原ニュータウン	674,000	639,000	414,000	482,000	532,000	110.4%
狭山市駅西口		稲荷山公園駅	268,000	251,000	167,000	175,000	195,000	111.4%
狭山市駅西口		サイボク	109,000	104,000	73,000	85,000	96,000	112.9%
狭山市駅西口		日生団地	1,196,000	1,177,000	830,000	936,000	1,001,000	106.9%
狭山市駅西口		西武グリーンハイツ	310,000	299,000	216,000	228,000	248,000	108.8%
飯能駅北口	下川崎	狭山市駅西口	3,000	2,000	2,000	2,000	1,000	50.0%
飯能駅北口	笹井	狭山市駅西口	16,000	13,000	10,000	6,000	1,000	16.7%
入間市駅		狭山市駅西口	576,000	552,000	407,000	429,000	458,000	106.8%
		合 計	6,543,000	6,325,000	4,386,000	4,729,000	5,102,000	107.9%

資料:西武バス(株)

■対象路線一覧

路線名	運行本数
西武バス	38 🗉
新所沢駅東口~西武フラワーヒル(新所 O4)	JO 🗉
西武バス	73 🛽
狭山市駅東口~西武狭山台ハイツ~狭山台団地(狭30)	102
西武バス	70.5 🛮
狭山市駅東口~狭山台南~狭山台団地(狭山 31)	
西武バス	21 🗆
新狭山駅南口〜新狭山ハイツ〜入曽駅(新狭 O1,O2,O1-1)	(新狭 O2 は土日
	祝のみ)
西武バス	20
川越駅西口~新狭山駅南口(川越 62)	_ _
西武バス	14 🗆
新狭山駅北口~笠幡駅(新狭 11,11-1,11-2)	
西武バス	56 🛮
狭山市駅西口~西武柏原ニュータウン(深夜含)(狭山 24,24-1,22-2)	
西武バス	28 🛮
狭山市駅西口〜稲荷山公園駅(狭山 28)	
	11 🗆
狭山市駅西口〜サイボク(狭山 21,21-1)	
西武バス	86.5 🗆
狭山市駅西口〜日生団地(狭山 22,22-1,29,29-1)	
西武バス 狭山市駅西口~西武グリーンハイツ(狭山 20)	31.5 🗆
	1回(土日祝の
西瓜ハス 飯能駅北口〜笹井〜狭山市駅西口(狭山 26)	1回(工口紙の) お)
西武バス	(F)
	36 🛮
	^ T

令和6年6月現在

※ 運行本数は平日の往復便の平均を記載。

(土日祝のみ運行の場合は、土日祝の往復便の平均を記載)

(3) タクシー

タクシー事業者が4社営業しており、登録台数は81台となっています。

事業者名	営業所所在地	登録台数
西武ハイヤー株式会社 入間営業所	入間市小谷田628-1	33台
埼玉第一交通株式会社	狭山市富士見2丁目22-2	19台
大久保第一交通株式会社	狭山市富士見2丁目22-2	16台
サン第一交通株式会社	狭山市富士見2丁目22-2	13台

令和6年4月現在

(4) 茶の花号

市内循環バス「茶の花号」の年間輸送人員は、令和2年に新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で大きく減少したものの、令和3年以降回復傾向にあり、令和4年は約6.6万人と95%まで回復しています。

令和5年の1便あたりの輸送人員は、全体で3.9人/便となっています。

■茶の花号の年度別輸送実績

(人)

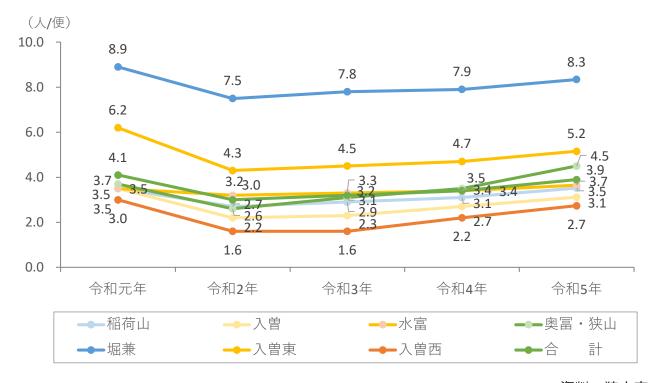
	通勤通学 (稲荷山)	通勤通学 (入曽)	水富	奥冨・狭山	堀兼	入曽東	入曽西	総数
令和元年	17,465	18,621	6,478	4,594	11,011	7,630	3,694	69,493
令和2年	13,161	11,376	5,883	3,169	9,272	5,291	1,920	50,072
令和3年	14,384	11,972	6,184	3,793	9,652	5,547	1,951	53,483
令和4年	15,433	14,156	6,293	4,263	9,686	5,782	2,743	58,356
令和5年	17,359	16,311	6,746	5,541	10,278	6,347	3,373	65,955

(人) 0 30,000 60,000 90,000 17,465 通勤通学 13,161 14,384 (稲荷山) 15,433 17,359 18,621 11,376 11,972 通勤通学 (入曽) 14,156 16,311 6,478 5,883 6,184 6,293 6,746 水富 ,169 ,793 1,263 5,541 奥冨·狭山 11,011 9,272 9,652 9,686 9,686 堀兼 7,630 5,291 5,547 5,782 6,347 入曽東 入曽西 69,493 072 53,483 58,356 65,955 50,072 総数 ■令和元年 ■令和2年 ■令和3年 ■令和4年 ■令和5年 資料:狭山市

■年度別・ルート別1便当たり輸送人員

(人/便)

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
稲荷山	3.5	2.7	2.9	3.1	3.5
入曽	3.5	2.2	2.3	2.7	3.1
水富	3.5	3.2	3.3	3.4	3.7
奥冨・狭山	3.7	2.6	3.1	3.5	4.5
堀兼	8.9	7.5	7.8	7.9	8.3
入曽東	6.2	4.3	4.5	4.7	5.2
入曽西	3.0	1.6	1.6	2.2	2.7
숨 計	4.1	3.0	3.2	3.4	3.9



資料:狭山市

■対象路線一覧【西武バス(株)に委託】

路線名	運行本数
水富コース	3 🛮
奥富・狭山コース	20
堀兼コース	20
入曽東コース	20
入曽西コース	20
勤通学コース(稲荷山公園駅)	80
通勤通学コース(入曽駅)	8.5 回

※運行本数は往復便

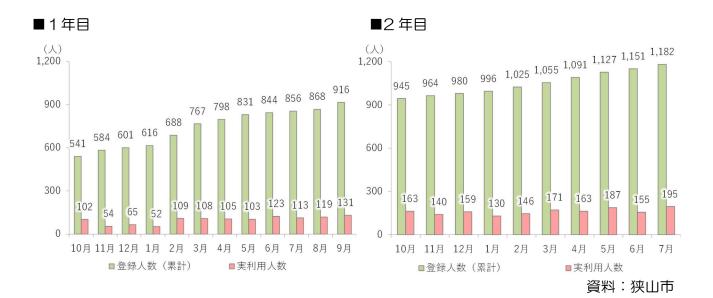
資料:狭山市

(5) ほりかねデマンドバス

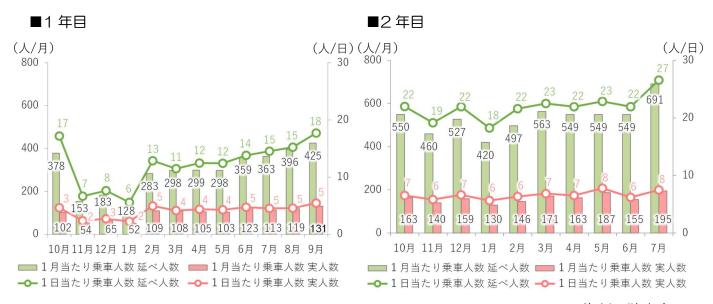
令和 4 年 10 月から実証運行を開始したほりかねデマンドバスは、令和 6 年 7 月末現在で、 登録人数が 1,182 人となっています。

延べ利用人数と実利用人数は、1 年目の令和 4 年 9 月末時点で、延べ利用人数が 425 人/月、実利用人数が 131 人/月となっています。2 年目の令和 6 年 7 月末時点では、延べ利用人数が 691 人/月、実利用人数が 195 人/月となっています。

(1) ほりかねデマンドバスの月別登録人数と実利用人数



② ほりかねデマンドバスの月別利用人数(延べ利用人数と実利用人数)



資料:狭山市

※1 年目: 令和4年10月~令和5年9月 2年目: 令和5年10月~令和6年7月

4.3 地域の支え合いによる交通手段

(1) 社会福祉協議会

社会福祉協議会は、市内の買い物や社会参加などの外出の困難な方の多い地域と、大型スーパーやサロンなどへの送迎を行い、制度の狭間にいる外出困難者の生活の質を上げ、引きこもり等の孤立予防を目的とする「ふれあい運行」を行っています。また、支部社会福祉協議会と第2層協議体を対象に業務用車両の貸し出しを実施し、第2層協議体等が行う買い物支援事業をサポートしています。さらに、会員相互の支援活動として実施している有償福祉サービス「ささえあい狭山」では、移送サービスを展開しています。

事業名	団体名
買い物支援(生活支援体制整備事業の第2層 協議体)	ふれあい運行(狭山市社会福祉協議会) 入間川茶べり場 奥富地区支え合いネットワーク会議
ささえあい狭山	狭山市社会福祉協議会

(2) 地域組織による移送サービス

NPO法人等により、以下の移送サービスが実施されています。

事業名	団体名
福祉有償運送	狭山市社会福祉協議会 NPO法人きらきら星狭山 NPO法人国民生活向上委員会 NPO法人なごみテラシマ NPO法人わいわい
移送ボランティア	NPO法人入間川九十会

(3) 老人福祉センターによる移送サービス

老人福祉センターでは、団体利用及び個人利用向けに老人福祉センターバスの配車を行っています。

事業名	団体名
老人センター送迎	老人福祉センター宝荘・不老荘・寿荘

(4) 市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業

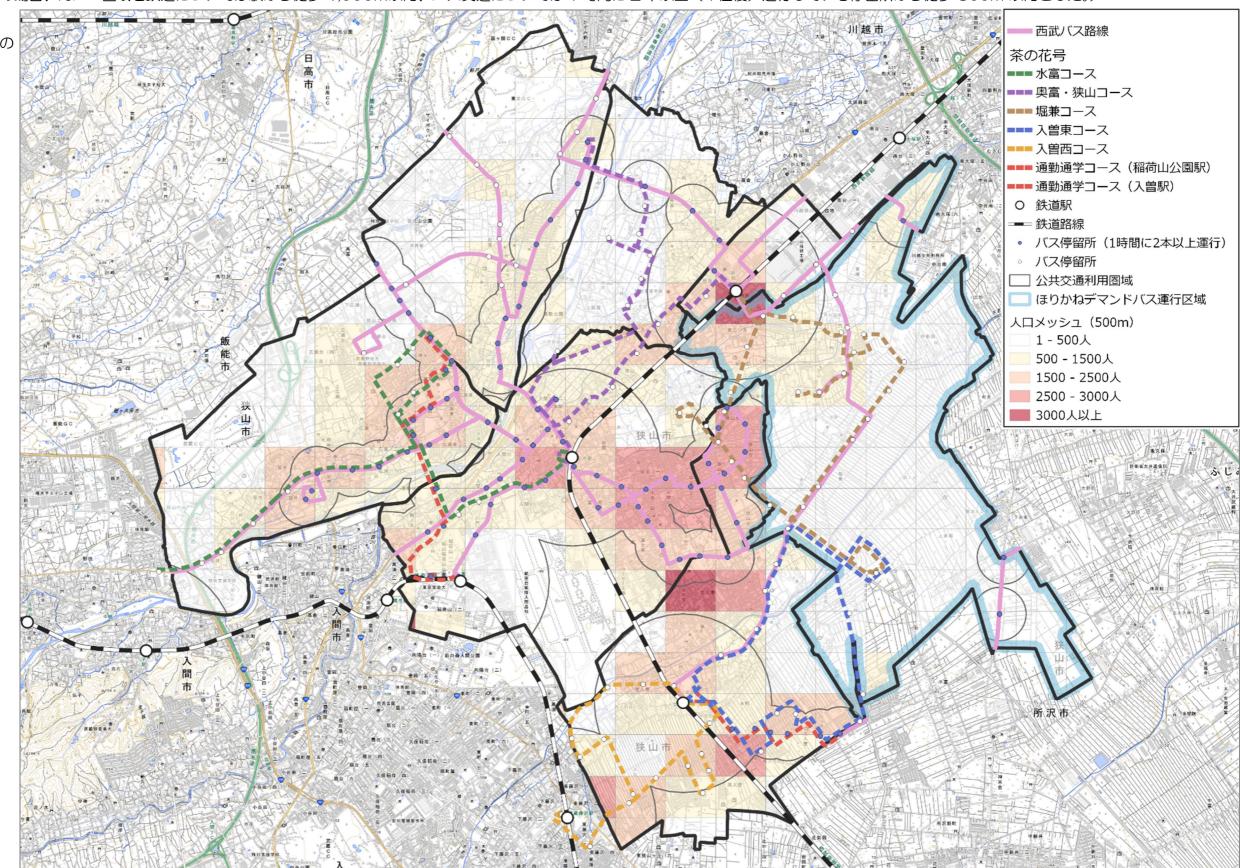
この事業は、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの 公共交通機関等への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる 交通手段を確保することを目的として病院の協力を得て実施しています。

事業名	団体名
病院送迎バスを活用した高齢者外出支援事業	狭山尚寿会病院

4.4 地域公共交通カバー圏域

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。(総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 1,000m以内、バス交通については 1 時間に 2 本以上(1 往復)運行している停留所から徒歩 300m 以内とした。)

■人口メッシュと公共交通の 運行状況



第5章 地域旅客運送サービスの課題と役割

5.1 地域旅客サービスの課題の整理

本市の地域公共交通から見える現状及び問題点・課題は以下のとおりです。

人口動態に関する分析

• 令和6年4月の人口は約 148,500 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 117,000 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傾向にあり、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

• 市内には、多くの事業所や教育施設が位置しており、周辺市町への移動よりも周辺市町から本市への移動が多くみられます。

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。 また、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。

まちづくりに関する動向

・第 4 次狭山市総合計画や都市計画マスタープランでは、地域特性に応じた拠点の形成を重視し、中枢拠点や地域拠点などを位置づけ、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を示しています。この方針には、鉄道やバスの利便性の向上や新たな地域公共交通等の推進など、利便性の高い公共交通網の構築が含まれています。また、持続可能な地域・まちの形成を目指して、令和3年2月に「ゼロカーボンシティ共同宣言」の表明し、二酸化炭素の排出を実質ゼロにする目標が掲げられています。

地域公共交通の状況

- 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。
- ・西武新宿線・池袋線が運行しており、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。
- ・鉄道及びバス交通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。
- ・ 狭山市駅が1日平均乗降人員35,140人(令和4年度)で、重要な交通結節点となっています。
- ・市内の全ての路線が運営に係る費用を賄うのが厳しい状況であり、運転手不足も深刻化しており、事業者の努力だけでは維持が難しくなっています。
- 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運行しています。
- ・市内循環バス「茶の花号」は1便あたりの利用者数が3.9人となっています。
- 市内循環バス「茶の花号」を維持するためのコスト増が予測されます。
- ・堀兼地区では、ほりかねデマンドバスの実証運行をしています。
- 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。

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(アンケート調査等から)

- 買物や通院による移動状況は、市内の施設への移動や午前中に移動して帰宅するケースが多く見受けられます。また、買物に比べて通院は鉄道や路線バスの利用が見受けられます。
- 自動車を利用した日常的な移動が多く見受けられます。
- ・公共交通の利用は、鉄道が約 65%、路線バスが約 29%、タクシーが約 15%の利用となっていますが、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です。
- 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」との回答が見受けられます。
- 茶の花号の利用目的は、買物や通院での利用が多く、買物が約50%、通院が約40%となっています。利用頻度は週に数回程度が約43%となっています。往路での利用状況を見ると、行きのみの利用が約36%、往復利用が約38%となっています。
- 民生委員の担当区域における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%となっています。また、送迎などで頼る人が近くにおらず、近隣で食料品や日用品を購入できる場所がないこと、バスの本数が少ないことなどが問題として挙げられています。

課題1:持続可能な地域公共交通サービスの検討

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、交通事業者の運転 手不足が深刻化しており、現状の地域公共交通を維持できなくなる可能性があります。 そのため、周辺自治体の公共交通機関と連携を含め、限られた輸送資源を最大限活用し、 より便利で効率的な運用を目指すとともに、公共交通をもっと利用していただくための 利用促進活動が求められます。

また、地域公共交通を維持・確保していくことは、地域活性化に大きく寄与するだけではなく、二酸化炭素排出量抑制の面など、果たすべき役割は今後も大きくなることが 予想されます。

課題2:高齢者などの交通弱者の交通手段の確保

高齢化の進行に伴い、運転免許証を持たない高齢者が増えています。高齢者などの交通 弱者が安心して日常生活を送るためには、買い物や通院などの外出時における移動手段を 確保する取り組みが必要です。また、移動時の負担を軽減するためにも バスまちスポッ トなどの快適な待機環境の設置やデジタル技術を活用した効率的な地 域公共交通サービ スの構築が求められます。

課題3:生活環境の変化に対応した公共交通の検討

狭山市駅、新狭山駅、入曽駅などの鉄道駅を起点として、各地域や周辺自治体への地域公共交通が形成されているものの、日常生活における移動状況に対して、公共交通サービスが十分に提供さていないエリアも見られます。

現在の公共交通ネットワーク、サービス水準、交通事業者のリソース状況を踏まえて、 直接目的地にアクセスできるようにするのか、乗り継ぎによるアクセス性を確保するの か、公共交通の再編に向けた検討が必要となります。その際、狭山市駅をハブとして、 公共交通による拠点間ネットワークの構築を図るなど、まちづくりと連携した地域公共 交通の形成が必要です。

また、新たな施設立地などにより、日常生活の動きが変化することが想定されます。 生活環境の変化にあわせた公共交通を対応させていくことが必要です。

課題 4:公共交通空白地域への対応

各地区を見ると、公共交通サービスが行き届いていない公共交通空白地域や公共交通 サービスが不足している公共交通不便地域が存在しています。

本市は、最上位計画である第4次狭山市総合計画で新たな地域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、安心して暮らし続けられるまちを目指しています。

現在、堀兼地区で運行している「ほりかねデマンドバス」の評価を踏まえ、デマンド交通の有効性を検証しつつ、鉄道、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、タクシーとの役割分担を検討することが必要です。また、新たな地域公共交通の取り組みや地域コミュニティ交通の推進、交通結節点への接続も考慮し、交通空白地域への対策を進める必要があります。

5.2 再編に向けた公共交通の役割の整理

(1) 再編に向けた役割

公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

類型		主な公共交通	公共交通の機能と方向性			
7.5.(【機	能】	市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク	
広域幹線	 余失 ii	鉄道			広域の移動を支える交通として今後も役割を果た	
12-12-04-1 11/05	٣/١/			J	していく	
	路網	路線バス		能】	※山市駅に接続する幹線軸であり、公共交通網の	
基幹路線	< 7.	· 水富方面>			骨格を担う主要ネットワーク	
	< ★	<柏原方面>		9性】	交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運	
	<狭山台方面>				行を確保していく	
	()/(11/311/		【機	能】	本市の広域的な交流を支えるネットワーク	
		路線バス <その他の路線>			交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性な	
	< -				どの観点から今後の方針を慎重に検討し、適した	
					サービスの確保・維持に向けて取り組む	
			【機	能】	鉄道駅(狭山市駅、新狭山駅、入曽駅、稲荷山公園	
	タ!	タクシー			駅)までの移動と地域内外の移動担うネットワーク	
				回性】	交通事業者と協議し、一定基準の運行を確保する	
			【機	能】	交通不便地域の交通手段の確保や高齢者、障害者	
					等の移動に配慮した交通手段の確保、そして公共	
		市内循環バス茶の花号			施設を利用する際の交通手段を確保	
			【方向	回性】	既存の公共交通の維持確保を図るため、路線バス	
					との重複区間の再編も視野に進めるとともに、新	
士华白	地				たな地域公共交通との役割分担についても検討	
支線					し、再編に向けて取り組む	
		新たな地域公共交通	【機	能】	地域内の移動や居住地が点在し、人口密度が低い	
					地域を最寄りの地域の拠点や市街地へと繋げ、地	
	域交				域の生活を支えるネットワーク	
	通		【方向]性】	現在、堀兼地区で実証運行を行っているほりかね	
	. 世				デマンドバスのような AI 技術等を活用したデマ	
					ンド交通だけでなく、地域住民の支え合いにより	
					創出された移動手段や自家用有償旅客運送なども	
					含めて地域特性を踏まえながら、最適な手段を検	
					討する	
		地域住民の支え	【機	能】	市内の買い物や社会参加などの外出の困難な方の	
		合いによる移動			移動支援(年齢などの条件在り)	
		手段	【方向	5性】	福祉分野と連携した取り組みを検討する	

第6章 計画の基本方針・目標・施策

6.1 計画の基本方針

基本理念 未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク

~目指すべき公共交通の将来像~

本市の最上位計画である第4次狭山市総合計画基本構想では、『緑と健康で豊かな文化都市』 という将来都市像の実現に向けたまちづくりを柱として、「都市基盤〜快適な都市空間を形成す るまちをめざして〜」と位置づけ、駅周辺などにまちの拠点を整備し、拠点を結ぶ公共交通機 関を充実させ、良好な交通ネットワークの構築を目指しています。

近年、社会情勢の変化により公共交通を取り巻く環境も厳しい状況が続いております。一方で、公共交通の必要性が高い高齢者は今後も増加することが見込まれています。そのため、高齢社会・人口減少社会に対応し、市民の日常生活の移動手段を支えていくため、駅周辺等の拠点間をつなぐネットワークや、拠点と各地区をつなぐネットワークを構築し、移動手段の維持・確保をしていくことが必要となります。

本計画では、本市の特徴である茶畑の美しい景観や狭山茶の香り高い風味で「住む人」、「訪れる人」も心地よいひとときを提供し、安心して暮らし続けることができるまちの実現に向けて、『未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク』を基本理念に掲げ、市民、交通事業者、行政が共に連携し、既存の公共交通サービス等を最大限活用しながら、必要に応じて地域の特性を生かした交通手段の導入も検討し、地域全体で持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。



6.2 計画目標

本市におけるまちづくりの位置づけや、将来像、地域公共交通を取り巻く環境等を踏まえ、本計画の基本方針を「未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク」とし、以下の 3 つの目標を掲げます。

計画目標 1 持続可能な地域公共交通を推進し、地域の環境にも配慮

地域で公共交通を支えるためには、公共交通を継続的に利用することが重要です。そのため、各種体験イベント等実際に公共交通に触れる機会を創出し、モビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進を図ります。

また、生活圏が自治体の境を跨いで形成されている場合も見受けられますので、自治体間の 交通の連携についても協議を進めます。

さらに、本市では「ゼロカーボンシティ共同宣言」を表明しており、交通による環境負荷の 低減に向けた取り組みを進めます。

(課題1持続可能な地域公共交通サービスの検討に対応)

計画目標2 誰もが安心・安全・快適に利用できる公共交通サービスの提供

安心・安全・快適な公共交通環境を実現するため、誰もが利用しやすい環境づくりや IT 技術を活用した公共交通情報の収集・提供・発信を行います。

また、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、タクシーでは対応しきれない地域の公共交通について、市内の病院の送迎バスを活用した高齢者の外出支援の他、福祉分野などの移動手段との連携の可能性についても検討し取り組みます。

(課題2高齢者などの交通弱者の交通手段の確保に対応)

計画目標3 効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの構築

市街地では、公共交通サービスの維持を優先し、より効率的な運行形態を目指します。一方、郊外では、市内循環バス「茶の花号」等の運行状況や利用状況の見直し、公共交通空白地域への対応等、地域が主体的に取り組む地域の実情に合わせた運行方法の検討を行い、住民の利便性を向上させます。その中で、市街地と郊外の公共交通サービスにおいて、接続性を向上させる取り組みを進めます。

(課題 1 持続可能な地域公共交通サービスの検討・

課題3生活環境の変化に対応した公共交通の検討・

課題4公共交通空白地域への対応に対応)

6.3 目標達成のための施策

行政、交通事業者、市民、関係団体等、多様な主体が適切な役割のもと、継続的に関わり 3 つの目標に沿って施策を展開し、目標の実現を図っていきます。

(1)施策の体系

計画目標	施策
【計画目標1】 持続可能な地域公共交通を推	① 路線バスの維持・確保
進し、地域の環境にも配慮	② 公共交通を利用してもらうための取り組み
	③ 運転手の確保策
	④ 公共交通に関する協働事業の実施
	⑤ カーボンニュートラルの実現に向けた取り組み
【計画目標2】 誰もが安心・安全・快適に利	⑥ 総合的な公共交通ガイドブックの作成
用できる公共交通サービスの 提供 	⑦ バス待ち環境の整備
	⑧ デジタル技術の活用による公共交通の効率化
	③ 福祉団体等が運行する交通サービスとの連携
	⑩ 運転免許証自主返納の促進につながる施策の推進
【計画目標3】 効率的かつ利便性の高い公共	① 生活環境に合わせた市内循環バス「茶の花号」の 改善
交通ネットワークの構築 	⑪ 新たな地域公共交通サービス
	⑬ 隣接市との広域連携に関する協議
	④ 庁内関係課との連携によるまちづくりの推進

(2)目標達成のための施策

計画目標 1:持続可能な地域公共交通を推進し、地域の環境にも配慮

施策①	路線バスの維持	寺・確保						
現状	市民の日常生活の移動手段として欠かすこ							
	とのできない	路線バスは、人	、口減少等の影					
	響により利用	者の減少が予想	! されます。ま					
	た、運転手不足	足や労働時間等	の改善のため		A District			
	の基準の変更し	こ伴い、人員体	制などを含め					
	厳しい運行状況となっています。							
	一方で、日常生活における市民の足の確保をするためにも路線バスの 在のサービス水準をできるだけ維持していくことが求められています。							
取り組み	市内公共交通の一体的な再編に向けて、路線バス会社との連携を強化							
内容	し、基幹路線(水富・柏原・狭山台方面)は現在のサービス水準を維持							
	に向けて取り組みます。その他の路線は、利用者数や収支率、需要や施							
	設立地状況、拠点間の接続性などの観点から、今後のあり方を検討して							
	いきます。また、路線バス、市内循環バス「茶の花号」の一体的な路線							
	再編や運行の効率化を踏まえ、施策⑪生活環境に合わせた市内循環バス							
	「茶の花号」の改善、⑪新たな地域公共交通サービスと連携した協議を							
	実施します。さらに、施策②公共交通を利用してもらうための取り組							
	み、③運転手の	の確保策、⑦バ	バス待ち環境の	整備、⑧デジタ	ル技術の活用			
	による公共交通の効率化、⑨福祉団体等が運行する交通サービスとの過							
	携、⑬隣接市。	との広域連携に	関する協議を	実施し、路線バ	ズスの維持・確			
	保に向けた取り組みを進めます。							
実施主体	狭山市、交通	事業者	,					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11			
(年度)	検討・協議		実施					

施策②	公共交通を利用	公共交通を利用してもらうための取り組み				
現状	す。公共交通	日常的な移動で自動車の利用が増え、公共交通の利用が減少しています。公共交通は、地域の経済や環境において非常に大きな役割を持っており、その重要性が適切に認識されていない状況が見受けられます。				
取り組み 内容	利用することだ るために、交通	公共交通を維持していくためには、日常生活の移動手段として公共交通を 利用することが必要です。すべての人々にとって住みやすい社会を維持す るために、交通事業者と連携し、モビリティ・マネジメントを推進すると ともに、公共交通機関の利便性や魅力を広く情報提供していきます。				
実施主体	狭山市、交通	事業者				
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	検討・協議	実施				

施策③	運転手の確保策						
現状	狭山市・入間市近郊での、就職を希望する方を対象とす ごでできる る就職面接会・企業説明会を開催しています。						
取り組み 内容	さまざまな組織が協力して行う「合同就職面接・企業説明会」等と連携して、運転手の確保に向けた取り組みを実施します。また、市民交流サイト「さやまルシェ」内で運転手の確保に向けたコンテンツの掲載を実施します。						
実施主体	狭山市、交通	事業者、隣接市					
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11		
(年度)	継続的取り組み	継続的取り組み(調整ができた時点で実施)					

施策④	公共交通に関する協働事業の実施					
現状	ほりかねデマンドバスを活用した公民館事業及び地域包括支援センター 事業を実施しました。また、社会福祉協議会と市の連携で、移動支援と					
	担い手育成の	取り組みについ	て先進地オンラ	イン視察を行い	いました。	
取り組み	公共交通の情	報提供を行うと	こともに、タイプ	アップ企画等の	利用促進策を	
内容	実施します。					
実施主体	狭山市、教育	委員会、交通事	業者、社会福祉	上協議会、民間事	事業者、	
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	実施					
					-	

施策⑤	カーボンニュートラルの実現に向けた取り組み				
現状	令和3年2月15日、狭山・所沢・飯能・入間・日高市の5市で構成される「埼玉県西部地域まちづくり協議会(ダイアプラン)」において、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ共同宣言」を表明しています。				
取り組み 内容		、持続可能なか 導入の検討を進	公共交通を構築(めます。	していくために	、環境負荷の
実施主体	狭山市				
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11
(年度)	継続的取り組織	み(調整ができ	た時点で実施)		

ゼロカーボンシティ宣言文

近年、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの増加を要因とする地球温暖化の進行により、世界規模で自然災害が増加しています。今後、さらなる頻発化、激甚化が予想されており、環境に対する社会の意識や関心が高まるなかで、脱炭素社会に向けた動きが加速しています。

2015年に合意されたパリ協定では、「世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2度より十分低く保つとともに、1.5度に抑える努力を追求すること」とされ、また、2018年に公表されたIPCC(国連の気候変動に関する政府間パネル)の特別報告書においては、「気温上昇を2度よりリスクの低い1.5度に抑えるためには、2050年までに二酸化炭素の実質排出量をゼロにすることが必要」とされています。

環境省では、こうした目標の達成に向けて、「2050年に二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが公表した自治体」を「ゼロカーボンシティ」として国内外に広く発信するとともに、全国の自治体へ表明を呼び掛けています。

こうしたことから、所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市を構成市とする埼玉県西部地域まちづくり協議会では、将来にわたって、健康で安心して暮らすことができる環境を次世代へ引き継いでいくため、5市の特徴を活かしながら、市域を越え、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指すことを宣言します。

計画目標2 誰もが安心・安全・快適に利用できる公共交通サービスの提供

施策⑥	総合的な公共を	 交通ガイドブッ	クの作成				
現状	をしています。	また、交通事	公共交通マップ 業者がそれ <i>ぞ</i> れ 実施しています	いルート (本)	英田では、大田の地の大田の地の大田の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の一の		
取り組み 内容	した総合的な公	利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成します。(デジタル化にも対応)					
実施主体	狭山市、社会社	量祉協議会 、 交	通事業者、民間	事業者、関係	団体		
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11		
(年度)	検討・協議	—	実施		-		

施策⑦	バス待ち環境の整備					
現状	県では、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが出歩きやすく地域と つながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり 〜バスでつなぐ・人がつながる〜」事業を実施しています。					
取り組み内容	「バスまちス ⁷ 休憩ポイント	設協働で実施する快適にバスが待てる バスまちスポット」、バス停まで歩く際の 憩ポイントとなる「まち愛スポット」と て登録する制度を導入します。				
実施主体	埼玉県、狭山市	5、 交通事業者、	、民間事業者			
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	継続的取り組み	り(調整ができ)	た時点で実施)		—	

施策⑧	デジタル技術の活用による公共交通の効率化					
現状	キャッシュレス決済でスムーズな乗降に向けて PASMO 等交通系 IC カードの促進をしています。また、各交通事業者がインターネットを活用した情報提供を実施しています。					
取り組み 内容	の案内や路線		バスの位置情報)導入の検討を! 実施します。			
実施主体	狭山市、交通	事業者				
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	継続的取り組み	継続的取り組み(調整ができた時点で実施)				
					·	

施策⑨	福祉団体等が運行する交通サービスとの連携					
現状	福祉有償運送(体)が運行して		ボランティア(1	団体)、買い物	支援(3 団	
取り組み 内容	現状の公共交通では対応できない地域への取り組み として、福祉関係団体やボランティア団体が実施 している高齢者や交通弱者向けの送迎サービスを 促進します。					
実施主体	狭山市、狭山市	节社会福祉協議	会、民間事業者	が、ボランティフ	ア団体	
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	継続的取り組み	り(調整ができ	た時点で実施)		-	

施策⑪	運転免許証自主返納の促進につながる施策の推進						
現状	高齢者の運転免許証の自主返納を支援する目的で補助制度 を実施しています。						
取り組み 内容	高齢者運転免	高齢者運転免許証自主返納支援制度の周知を図ります。					
実施主体	狭山市						
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11		
(年度) 実施							

計画目標3:効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの構築

施策⑪	生活環境に合植	つせた市内循環	バス「茶の花号	ま」の改善	
現状	現在、路線バ	スを補完するな	を通手段として.		*.4
	市内循環バス刻	茶の花号が 7 🗆	コース(3 台)	C	
	運行していま [・]	す。これまで市	5民等からの要	望	
	や意見等を踏:	まえ、数回の見	見直しを実施し		
	きており、平原	成 30 年 12 月	目には、利用実	能	
	や地域要望等	を踏まえた大幅	晶な見直しを実)	施	
	しました。この	のことにより、	隣接市(入間市)	への接続などー	-定の改善が見
	られるものの、	. 運行ダイヤカ	が必ずしも日常会	主活とマッチし	ていない路線
	も一部で見られ	1る状況となっ	ています。		
取り組み	利用しやすい生	活環境の最適の	とに向けた運行	方法の改善が求	えめられます。
内容	分科会を設置し	⁄、駅、商業施詞	役、業務施設、	公共施設、医療	・福祉施設な
	どを結ぶ、ライ	プスタイルの 3	変化に対応した	運行方法などを	協議し実施し
	ます。また、市	i内公共交通の-	-体的な再編に	向けて施策、①	路線バスの維
	持・確保と施策	20新たな地域2	公共交通サービ	スと連携した協	議をします。
実施主体	狭山市、交通	事業者、隣接市			
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11
(年度)	検討・協議		実施		

施策⑫	新たな地域公共	新たな地域公共交通サービス					
現状	「新たな地域	「新たな地域公共交通の導入方針」に					
	基づき、令和	基づき、令和 4 年10月から地域が主					
	体となりデマ	ンド交通の実記	正運行を堀 톹	"ale	a A A		
	兼地区で実施	し、デマンド3	を通の評価 📗				
	検証を行ってし	ハます。	3-10				
取り組み	地域が主体と	なり堀兼地区	で実施している	Sデマンド交通	実証運行の評		
内容	価・検証を踏	まえ、路線バス	、、タクシー、፣	市内循環バス茶	の花号との役		
	割分担を行い	ながら、新たな	、地域公共交通等	等の他地区への	展開の検討を		
	進めます。また	た、市内公共交	を通の一体的な	再編に向けて施	策、①路線バ		
	スの維持・確	保と施策⑪生活	環境に合わせた	こ市内循環バス	、「茶の花号」		
	の改善と連携	した協議をしま	す。				
実施主体	狭山市、交通	事業者、民間事	業者、地域団体	<u> </u>			
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11		
(年度)	検討・協議	_	実施				
		•			•		

施策⑬	隣接市との広域連携に関する協議					
現状	圏域内に暮ら	す市民の生活	圏は、自治体の)境界を跨いで	形成されてお	
	り、入間市の	駅やコミュニテ	ーィバスの停留剤	所への乗り入れ	を実施してい	
	ます。					
取り組み	埼玉県西部地域	域まちづくり協	3議会公共交通3	部会でコミュニ	ティバス等の	
内容	相互利用に向け	けて、各市で実	に施されている	事業の動向を注	視しながら対	
	象とする範囲:	を検討し、移動	かの利便性向上を	を図ることを目	的に取り組み	
	ます。					
実施主体	狭山市、所沢市	市、飯能市、入	間市、日高市((ダイアプラン様	婧成市)	
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11	
(年度)	継続的取り組み(調整ができた時点で実施)					
						

施策⑭	庁内関係課との連携によるまちづくりの推進				
現状	庁内関係課との狭山市公共交通計画の策定に向けて庁内 で共有を図っています。			E100 (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1)	
取り組み 内容	庁内関係課同士の連携を強化し、本計画が各事業との整 合性が取れるように調整を図ります。				
実施主体	狭山市				
実施期間	R7	R8	R9	R10	R11
(年度)	実施				*

第7章 目標の評価指標と計画の進行管理

7.1 目標に対する評価指標

計画目標	評価指標	基準値 (令和5年度)	目標値 (令和 11 年度)	算出方法
1. 持続可能な 地域公共交	鉄道駅乗降人員 (1日平均)	35,140人	基準値維持	狭山市駅におけるー 日平均乗降人員
通を推進し、地域の	路線バス利用者数	5,102,000 人 ((令和4年度))	基準値維持	市内 15 路線 32 系 統の年間利用者数
環境にも配慮	環境負荷の少ない 車両の導入	_	1台	車両の導入台数
2. 誰もが安 心・安全・ 快適に利用 できる公共 交通サービ スの提供	高齢者の外出頻度	80.0%(令和7年度目標値)	基準値以上	65歳以上の市民が 週2回以上外出する 割合(狭山市高齢者 福祉計画・介護保険 事業計画)
	バス待ち環境の 整備	_	5ヶ所以上	バスまちスポット、 まち愛スポットの設 置数
	高齢者運転免許証 自主返納支援制度 利用者数	428人	基準値以上	高齢者運転免許証自 主返納支援制度の利 用者数
3.効率的かつ 利便性の高 い公共交通	市内循環バス「茶の花号」の収支率	14.5%	基準値以上	市内循環バス「茶の 花号」の収支率 ※地域交通の再編後の収支率
ネットワークの構築	地域公共交通力バー圏域	83%	基準値以上	駅から徒歩 1,000m 以内、バス交通につい ては1時間に2本以上 (1往復) 運行してい る停留所から徒歩 300m 以内の区域
	公共交通の満足度・やや満足度	29%	35%以上	本計画策定時に実施し た市民アンケート調査 結果

7.2 推進体制

地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議を行います。また、事業の実施に向けて具体的な検討や調整を行うため、必要に応じて分科会を設置します。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画と の整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進• 管理体制	構成員	役割
地域公共 交通活性 化協議会	狭山市、埼玉県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の 運転者組織、学識者、その他 運営上必要と認められる者等	取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り 組みの改善案等について協議し、計画の進行 管理を行う。また、必要に応じて、計画の改 定に係る協議を行う。

7.3 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取り組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画 (Plan) →実施 (Do) →評価 (Check) →見直し (Action)】による計画の進行 管理を行います。

	令和7年度~令和10年度	令和 11 年度	
	4 7 10 1	4 7 10 1	
計画策定 (Plan)			
事業実施(Do)	事業実施	事 業 実 施	
事業評価(Check)	 評価・検証		
計画・事業の 見直し・改善 (Action)	→ 事業の 見直し	ー 事業の 見直し	

用語集

【あ行】

■AI (エーアイ: Artificial Intelligence)

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■新たな地域公共交通

新たな地域公共交通とは、AI 技術等を活用したデマンド交通、サイクル・アンド・バスライド、シェアサイクルやグリーンスローモビリティなどやデジタル技術を活用した取り組みから既存の地域の交通資源を有効的に活用した取り組みまでを示している。

更には、地域住民の支え合いにより創出された移動手段もネットワーク化されることで公共 交通に含まれることも想定している。

■SDGs

持続可能な開発目標(SDGs: Sustainable Development Goals)の略称で、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGs は発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系 I Cカードやクレジットカード等が該当する。

■グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点の こと。

■公共交通会議

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便性を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■公共交通空白地域(公共交通不便地域)

公共交通空白地域は、公共交通不便地域ともいわれ、公共交通の便利さを示す指標の一つです。鉄道駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のことを指す。狭山市では、鉄道については駅から徒歩 1,000m以内、バス交通については 1 時間に 2 本以上(1 往復)運行している停留所から徒歩 300m 以内から外れる地域としている。

■公共交通ネットワーク

路線バス、茶の花号、タクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

【さ行】

■サイクル・アンド・バスライド

公共交通機関の利用促進策の一つ。自宅からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート(拠点)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

【た行】

■地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対して、 国土交通省が財政的・技術的な支援を実施している事業。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域交通

公共交通空白地域や公共交通不便地域など、公共交通のサービスレベルが低い地域などにおいて、通勤・通学・通院・買物など、市民の日常生活に必要不可欠な目的のために運行する、 既存の公共交通を補完する交通手段をいう。

■地域コミュニティ交通

地域交通について、市主体や地域主体の運営による交通手段をいう。

■デマンド交通及びA I デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行 ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AIの機能をデマンド交 通に取り入れた交通をAIデマンド交通という。

定時定路線とは、利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

■トリップ

交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動することをいう。散歩や同じ建物内などでの移動は含めない。トリップを交通目的の内容により区分することを目的トリップ、交通手段により区分することを手段トリップという。

【は行】

■PDCAサイクル

Plan(計画)、Do(実行)、Check(測定・評価)、Action(対策・改善)の 頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセス を循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

【ま行】

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス(鉄道、バス及びタクシーなど)に加えて、自家用有償旅客運送、 福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

狭山市公共交通計画 狭山市市民部交通防犯課公共交通担当 令和7年4月策定

二次元バーコ ード

■問い合わせ

〒350-1380 埼玉県狭山市入間川 1 丁目 23 番地 5 号電話番号 04-2953-1111