

令和6年度 狭山市地域公共交通活性化協議会（埼玉県狭山市） （地域公共交通計画策定事業）

公共交通の概況・地域の特徴

狭山市は、現在は人口減少傾向にあるものの、埼玉県の西部の中核的な都市のひとつとして発展している。市内の主要交通網は、国道16号とこれと並行する西武新宿線があり、狭山市駅を中心に市街地を形成している。

市内公共交通は、西武新宿線の鉄道駅が3駅（狭山市駅、新狭山駅、入曽駅）、西武池袋線の鉄道駅が1駅（稲荷山公園駅）、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）で運行している。その他、乗用タクシーや商業施設等が運行するシャトルバスも運行している。また、令和4年10月より堀兼地区において、新たな地域公共交通としてAIオンデマンド交通の実証運行を開始している。

地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

路線バスにおいては交通事業者が多様なネットワークを構築しているものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少、乗務員不足による運行サービスの維持の困難さなどの問題が顕在化している。

路線バス、市内循環バス茶の花号、AIオンデマンド交通などの多様な公共交通が運行している中、公共交通相互の役割分担や乗継利便性の強化が課題となっている。

市内循環バス茶の花号の運行やAIオンデマンド交通の実証運行など、公共交通を維持するため、多くの公費負担が生じている。

また、大型商業施設の立地など新たなまちづくりの動きもあり、人の動きも変化していくことが予想される。これらの変化に公共交通を対応させていくことも必要となる。

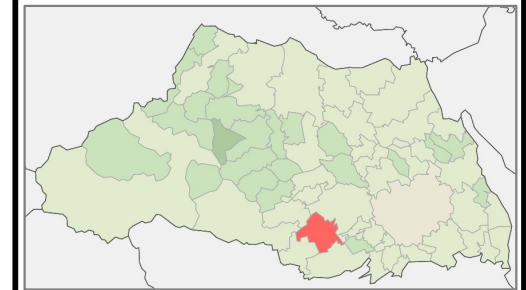
これらを踏まえて、路線バス、市内循環バス茶の花号、AIオンデマンド交通、タクシー、送迎サービス事業などを包括的に捉え、市内公共交通全体を見据えた収支バランスを分析のうえ、まちづくりによる変化も踏まえながら、より効率的、効果的な公共交通の最適化を図る必要がある。

アピールポイント

本計画に位置付ける施策・事業を、より具体的で実効性のあるものとするため、令和4年9月より実施しているデマンドバス実証運行の結果を踏まえて、AIオンデマンド交通が地域特性や住民ニーズにマッチするのを見極めた上で、計画に今後の方針を位置づけた。

また、交通事業者との協議をきめ細かく行うことで、路線バスや市内循環バス茶の花号の今後のあり方を整理して、市内公共交通ネットワークの再編に向けた、それぞれの公共交通の役割を明確化した。

位置図

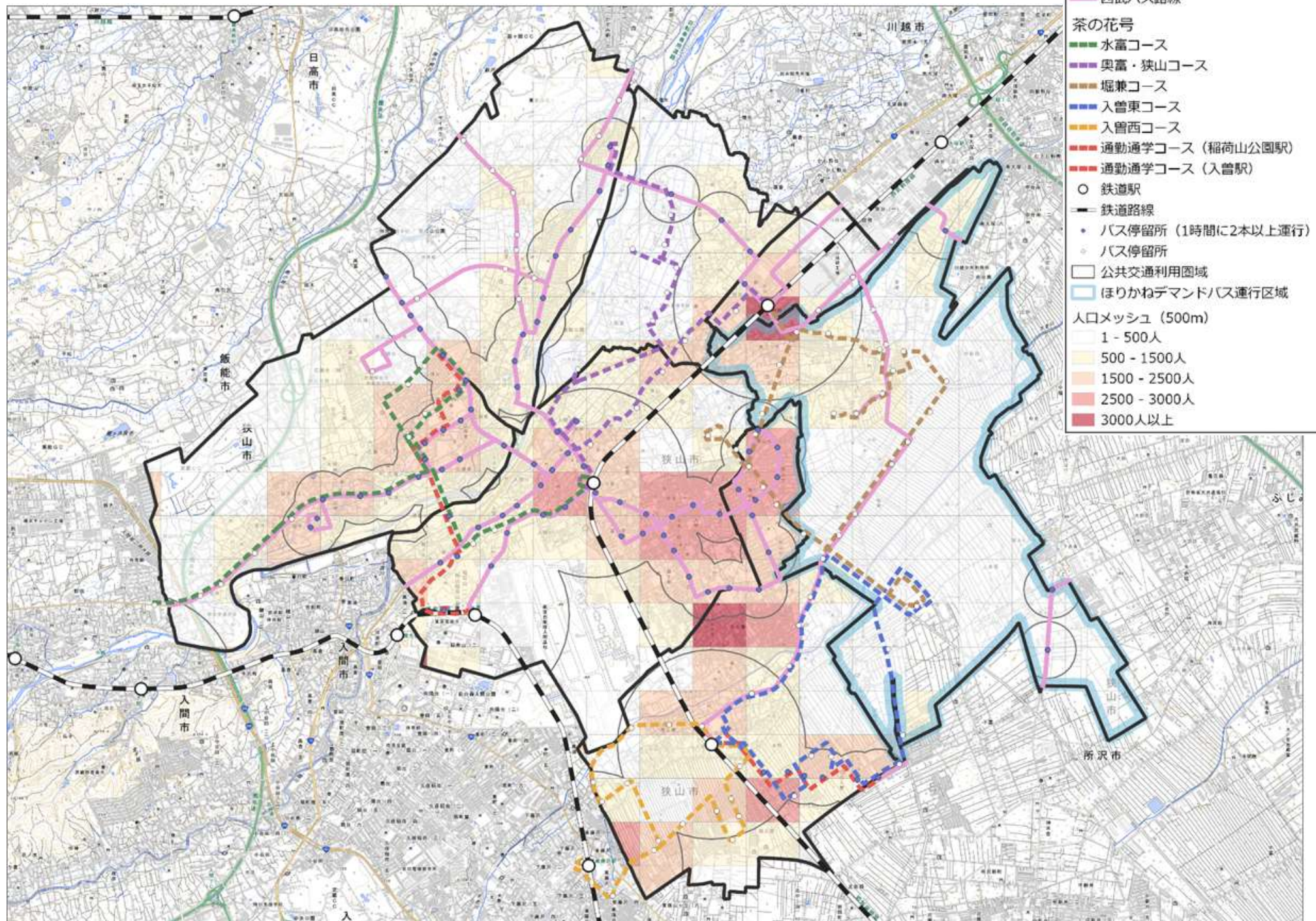


面積	48.99km ²
人口（R6.4.1時点）	148,872人
15歳未満	14,823人
65歳以上	47,940人
高齢化率	32.20%

協議会開催状況

- 第1回会議（令和6年7月3日）
 - ・狭山市地域公共交通計画素案に係る協議
- 第2回会議（令和6年10月3日）
 - ・狭山市地域公共交通計画（素案）の最終確認
- 第3回会議（令和6年11月22日）
 - ・堀兼地区デマンドバス実証運行の見直しについて
- 臨時会（令和7年1月23日書面開催）
 - ・令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価
- 第4回会議（令和7年2月3日予定）
 - ・パブリックコメントの実施結果報告
 - ・狭山市地域公共交通計画（案）の確認
- 第5回会議（令和7年3月21日予定）
 - ・狭山市地域公共交通計画の策定

【参考資料】地域の交通体系図



地域公共交通の課題(計画書素案より抜粋)

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 人まで減少すると見込まれています。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と推測されます。

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第 2 次狭山市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を掲げています。

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・西武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。
- 狭山市駅の 1 日平均乗降人員 36,729 人(令和 5 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、公共交通事業者の労働力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(令和 5 年度)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%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、行きのための利用が約 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維持・確保

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、交通事業者の労働力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

高齢者などの交通弱者が安心して日常生活を送れるようにするためには、買い物や通院といった外出の際の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は、バスまちスポットなどの快適に待機できる環境を整えることやデジタル技術を活用して効率的な地域公共交通サービスを構築することが求められます。

課題 3: 生活環境の変化に対応した公共交通の形成

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し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策

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応を進める必要があります。

地域公共交通の基本理念および計画目標、目指す姿(計画書素案より抜粋)

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』を将来都市像に掲げ、これを実現するためのまちづくりの柱のひとつとして、「都市基盤～快適な都市空間を形成するまちをめざして～」を定め、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います。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、移動手段を維持・確保していくことが必要となります。

本計画では、交通網をお茶の葉の葉脈に見立て、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、行政が協働し、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。



お茶の葉の中央を通る特に太い葉脈を鉄道が走る広域幹線に例え、そこから分岐する細い葉脈を路線バスなどが運行する基幹路線・支線として表現しています。

計画目標 1 持続可能な地域公共交通を構築し、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の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、協働による積極的な利用促進を図ります。

また、生活圏が行政界の境を跨いで形成されている場合も見受けられることから、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維持・確保)

計画目標 2 誰もが安全・安心・快適に利用できる公共交通サービスの提供

安全・安心・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)

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維持・確保

課題 3 生活環境の変化に対応した公共交通の形成

課題 4 公共交通空白地域への対策