

狭山市地域公共交通計画（素案）に係る パブリックコメント 意見と市の考え方

1. 意見の募集期間

令和 6 年 11 月 19 日（火曜日）から 12 月 18 日（水曜日）まで

2. 資料の閲覧場所 16 か所

市役所（2 階交通防犯課、1 階情報公開コーナー）、各地区センター、
入曽地域交流センター、各公民館、各図書館

- ・狭山市役所情報公開コーナー
- ・狭山市役所 2 階交通防犯課
- ・地区センター 7 か所
- ・入曽地域交流センター
- ・公民館 3 か所
- ・図書館 2 か所

3. 意見の提出人数 19 人

- ・電子申請 3 人
- ・交通防犯課窓口 9 人
- ・郵送 0 人
- ・FAX 4 人
- ・電子メール 3 人

4. 意見の提出件数 41 件

※御意見の全体像が分かるように整理しております。

※寄せられた意見に記載された内容で明らかな誤字や変換ミスについては修正しております。

※本表におけるページは、特に記載のない限り、意見募集時の案のものを指しております。

5. 意見と市の考え

No.	寄せられたご意見	市の考え方
【第4章 4.3 地域の支え合いによる交通手段 P24】		
1	(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 狭山尚寿会病院に通院する人々が活用している様子を街でよく見かけ、大変便利であるように思う。色々のコースがあってバスが運行されているようなので、この通院バスの利用について、狭山尚寿会病院と行政が協議して利用拡大ができればよいと思う。 1. 通院者はもちろん、通院者以外にも利用できる範囲・方法等の周知を図る（広報などに掲載する等） 2. このバスは近隣（所沢市など）に連絡しているようなので、その活用を近隣自治体と協議してはどうか。	市内の病院が運行する送迎バスを活用した高齢者外出支援事業は、病院の協力のもと、送迎バスの空席を活用し、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するとともに、高齢者（満70歳以上）の方が買い物や通院などの外出を容易に行える交通手段の確保を目的として実施しています。 周知に関しては、ホームページ等にて現在利用可能なバスの運行コースや利用方法の詳細を掲載しているところです。 また、近隣自治体との協議については、広域的な公共交通の課題として検討を進めてまいります。 なお、本事業は病院の協力のもと運営されておりますので、運行の状況に応じた柔軟な対応が必要な場合があることをご理解ください。
【第5章 5.1 地域旅客運送サービスの課題の整理 P27】		
2	課題2：高齢者などの交通弱者の交通手段の確保 高齢に伴い運転免許を返納、毎日の生活を維持するための交通手段がなんとしてもほしいです。全国的にも公共交通のあり方などいろいろ報道されています。デマンドバス・ムーバス・自動運転バスの採用など研究されていますが、それらに時間も予算もかかり無理であれば茶の花号の充実を計っていただきたいです。1時間に1本などの増便、又、公共施設や病院などをまわるコースの見直しなどは是非お願いしたいです。	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「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」の実施にあたり参考とさせていただきます。
3	課題2 高齢のため、免許返納、夜間運転しない方が多く、買い物、通院が不便である。また、タクシーが少なく、夜間帰宅ができない。入曽周辺のデマンドバスの運行時間を周知し、増発する。入曽。	

4	子育て世帯で車がない、もしくは仕事でない時、夜間発熱時、タクシーが呼べず、救急車の要請もためられる。子育て重点の市として対応策を考えるべきである。(デマンドバス、救急時のタクシー対応策)	デマンドバスは複数の利用者が共同で利用するため、発熱時の緊急対応は困難です。急を要する場合には、ためらわず救急車をご利用ください。いただいたご意見は、交通事業者も参加し協議している狭山市地域公共交通活性化協議会の中でお伝えしてまいります。
5	課題3 コースの見直しについて運行増便はもとより、生活者として使用の便宜を図る為にショッピングモール、ヤオコー、新設される入曽駅のイオンへの買物、狭山台のショッピングモールの利便性等考慮して、コースを定めて欲しい。只今は、車の運転が出来ますが、免許書返納後の買い物に好都合の停留所がある事、買い物に良い時間帯に増発運行されている事等を期待します。	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「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」の実施にあたり参考とさせていただきます。
6	コース見直し、高齢化の進行に伴い免許返納者も増え、安心して日常生活を送るためには、買物、通院等に向けて移動手段が必要。例として、ヤオコー、イオン、狭山台モール（ベルク、ケーヨーデイツー、マツキヨ、ダイソー、ユニクロほか、通院するために駅、病院ほか	
7	ダイヤ増便（生活の足、移動手段として利用するためには、最低 1 時間に 1 本は欲しい）もう少し増やしてほしい。	
8	小型ワゴンバスのとり入れ、現在の利用者数、少ない状況を考え小型ワゴン車をとり入れ、台数を増やしてほしい。	
9	買物や通院・公共機関等に行けるようにコースの見直しをしてほしい。地域にある大型店舗(家電量販店、ホームセンターなど)に行くのにも車がないと不便な思いをしている人は多い。(荷物の持ち運びなど)高齢化が進んでいる今、地域の実状に合ったコース設定をしていただきたいと思います。	

【第6章 6.2 計画目標 P30】		
10	コースの見直し、生活環境の変化、ライフスタイル、地域の実情に合わせたバスコースの拠点間を結ぶネットワークの構築(駅、買い物、通院、公共施設))	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「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」の実施にあたり参考とさせていただきます。
11	市役所に行きたい時に利用出来ると良いと思います。コース見直し、役所や病院など、必要な所に行けるコースにしてほしい。利用しやすいバス希望します。	
12	課題 4 交通空白地への対策で小型ワゴンタイプ(バス)の導入(近隣・他市も導入している)	
13	運行状況、利用状況の見直し(ダイヤの見直し。増便に向けて)現在の利用状況を上げるには、ダイヤの見直し、増便が必要。生活行動の時間帯に最低 1 時間に 1 本以上は必要。生活の足として、頼りになれば、利用者は増加する。	
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P31】		
14	76 才東急自治会内に居住しています。免許返納を考えておりますが、狭山市内の買い物、通院そして公民館、図書館等にはバス網も少なく移動の不安で躊躇しています。茶の花号が主に朝夕中心に運行していただいておりますが、昼間も少なくとも 1 時間に 1 本位は運行していただけるとありがたいです。又、堀兼でテスト中のデマンドバスを早く市内全域で実施してほしいです。	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「施策①路線バスの維持・確保」、「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」の実施にあたり参考とさせていただきます。 デマンドバスについては、地域ごとのニーズや課題は異なるため、慎重な検証が欠かせないと考えています。いただいたご意見は「施策⑫新たな地域公共交通サービス」の実施にあたり参考とさせていただきます。

15	便数を増やし（利用時間帯を見極める）、生活の実状にあわせたネットワークコース（駅、買い物、通院、公共施設、拠点間を結ぶ）を増やすための工夫として、小型タイプの車両を増やし、運転者がしっかりとした仕事としての収入を得られる取り組みになると良い。また、他市との境にある自治体では他市との連携も考えていけるのでは？	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「施策①路線バスの維持・確保」、「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」、「施策⑬隣接市との広域連携に関する協議」の実施にあたり参考とさせていただきます。
16	①路線バスの維持・確保では、所沢から西武フラワーヒル間の西武バスを入曽（新駅ロータリー）まで延長してほしい。 ⑪生活環境に合わせた市内循環バス「茶の花号」の運行ダイヤを夕刻から夜にかけてもう1便増加してほしい。 ⑫新たな地域公共交通サービス 西武新宿線と西武池袋線との間をつなぐ交通機関（バス）を設置してほしい。（入曽と小手指間など） ⑬隣接市との広域連携に関する協議によって、地域の利便性が高まる施策を推進してほしい。	
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P32】		
17	施策① 路線バスの維持・確保 バス運転手の待遇改善の一環として「拘束時間短縮」「勤務間インターバル」が始まりました。どの時間帯に人員を厚く手当てするか、バス事業者にとってはかなり厳しい状況になりました。観察している範囲で、狭山市はバスが混雑する時間帯と閑散とする時間帯の偏りが顕著であります。中には大型バスに乗客2～3名ということも珍しくはありません。そこで西武の路線バス区間でも乗客が少ない便に関しては、直接茶の花号で代替したり既存路線バスからの乗り継ぎ茶の花号の運行を行うことも有効と考えます。（例 京王バス・東京都小金井市、武51 西之久保循環線と CoCo バス貫	ご提案いただいた「茶の花号」を活用した代替え運行や乗り継ぎ案につきましては、運行の効率化に向けた一つの有効な方法として受け止めております。また、小型車両の活用や、普通二種免許での運行、業者委託なども、資源の効率的な活用方法として受け止めております。いただいたご意見については、「施策①路線バスの維持・確保」、「施策⑪生活環境に合わせた市内循環バス「茶の花号」の改善の実施にあたり参考とさせていただきます。

	井前原循環線）その茶の花号にリソースを割く場合には、利用の少ない茶の花号はワゴン車のように普通二種運転免許で運転できる体系とし、バス会社以外の業者への運行委託することで捻出することとします。（例 ところワゴン（所沢市）、ていーワゴン（入間市）、2024年11月19日に協定締結した福岡県那賀川市のコミュニティバス事業体）	
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P33】		
18	施策② 公共交通を利用してもらうための取り組み 素案の中においては、市民の中だけでの車社会から公共交通利用促進策を謳っているが、そもそも西武バスが狭山に残ってくれることが前提となる。そのため、市外からの観光客のバス利用による路線維持・西武バス狭山営業所の収支改善にも踏み込む必要を感じる。議事録には狭山営業所単体で年2億円、飯能・川越と合わせて年4.6億円の赤字が出ているとあるが、その数字から狭山営業所は、西武バスとして最悪の収支・赤字であると推定される。狭山市のバスで利用が伸ばせる可能性を「狭山市駅～サイボク」に見いだせると感じている。数年前から土休日日中は運行本数を倍にして、観光（おそらくサイボク）へ向かう客の姿を多く見受けるようになった。サイボクは日高市にある商業施設ではあるが、西武鉄道と連携し西武線の観光スポットの一つとして紹介してもらう機会を窺い、西武線利用客へアピールしてすることで更なるバス利用者数の増加が見込めると思う。逆に不採算路線の撤退による収支改善も考えなくてはならないとも感じる。「新狭山駅～西武柏原ニュータウン～かすみ野～笠幡駅」は、狭山市民の足というよりかすみ野から西武線を利用する川越市民の利益に貢献しているとも考えられる。	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本計画では、施策①路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していくこととしており、引き続き地域に根ざした公共交通サービスの充実を目指しています。市民の皆さまからいただいたご意見を参考にしながら、基幹路線については、現状のサービス水準を維持し、その他の路線に関しては、利用状況や収支のバランスなど、様々な観点から、運行事業者が参画する狭山市地域公共交通活性化協議会で協議してまいります。 また、施策②では、モビリティマネジメントを導入し、市民の皆さまが「公共交通を利用して支える」という意識を持っていただき、地域全体で支えていくことの重要性を共有できるように努めてまいります。皆さまのご協力と理解のもとで、地域にとって持続可能な公共交通を共に作り上げていきたいと考えております。

	利用者数も狭山市内のバス路線で著しい減少が見られ（令和元年と令和4年を比較すると、55%減少）、狭山営業所のリソースを割く必要があると感じている。この観点では、川越市と協働で別形態での輸送（「川越駅～かすみ野」への移行など）を検討する必要があるだろう。 飯能市では国際興業バス全面撤退を何とか食い止めながらも近年はさらにバス路線の整理が進められて状況があったり、昨年のお阪・河内地区の中規模バス会社では突然の会社解散全路線廃止（一部は何とか近隣のバス会社の支援を受けられた）もあった。また東京・神奈川・千葉ではバス路線の廃止が現在進行形で相次いでおり、狭山市の現状と比較すると狭山市内のバスはほとんど廃止になってもおかしくない状況とも言える。西武バスは路線廃止や本数削減がとても少ない会社であるので、今すぐにどうこうという変化はないと思うが、今から西武バスの運行を繋ぎとめる策を検討しておくことは大事なことだと思う。	
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P36】		
19	施策⑧ デジタル技術の活用による公共交通の効率化（バス利用に関する情報提供） 市内で運行しているバス事業者は西武バスだけであり、西武バスホームページから全便のバス接近情報を得ることができます。また西武鉄道が作成した「西武アプリ」からは、各線最寄り駅から発車するバスについて近々の発車時刻に限り閲覧が可能です。この既存2種の情報媒体を活用することは、待ち時間の有効活用や遅延時の不満解消の一助となり、バス利用の活発に貢献できると考えます。そして、2種の情報へリンクする二次元コードを「バス停」「公民館」「広報さやま」などで展開し、情報ア	ご提案いただいたとおり、既存のバス事業者が提供するリアルタイムの運行情報や発車時刻情報の活用は、公共交通の利便性向上に有効です。特に、二次元コードを用いた情報提供は、市民の皆さまがスマートフォンなどを通じて簡単にバス運行情報を確認できる方法であり、待ち時間の短縮や遅延に対する不安の解消に効果があります。これからもバス停や公民館、また広報紙などを通じて、より多くの方に公共交通を安心して利用していただけるよう、関係機関と協力してさらに改善に努めてまいります。

	クセシビリティを容易にすることも有効と考えます。	
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P37】		
20	後期高齢者となり、運転免許証の返還を考えるようになりましたが、最寄りの駅やスーパー、病院等に加え、ボランティア活動で行なっている森の手入れ場所に行くには車は欠かせない為、運転免許証の返還はまだできません。 返還したあとのことを考えると、自転車や「茶の花号」の利用を考えましたが、「茶の花号」の利用できる回数があまりにも少ないので、もう少し回数を増やしてもらえないかと思います。赤字路線で市の負担が大きいのは承知しておりますが、利用者の共通した願いかと思います。財源は他の項目で補うことをご検討いただくしかありませんが、高齢者の一人暮らしが増え続けるなか、ぜひご検討頂きたいと思います。	公共交通は市民生活において重要な役割をはたしており、特に高齢化が進む中で交通弱者の移動手段の確保が必要です。現在、人口減少や少子化に加え、新たな生活様式等による利用者の減少や運転手の高齢化や担い手不足など公共交通に関する多くの課題に直面しています。これらの課題を踏まえ、本市では路線バスの維持・確保を中心とした施策を推進していく予定です。いただいたご意見は、「施策①路線バスの維持・確保」、「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」、「施策⑬隣接市との広域連携に関する協議」の実施にあたり参考とさせていただきます。
21	茶の花号のダイヤの見直し。15分刻みにするなど、分かりやすいダイヤで生活行動の時間帯に増やすことで利用者は増加する。	
22	コースの見直し、特に公共施設、特に市役所内、コミュニティーセンターに行ける様にして下さい。	
23	小まわりがきく、バス（ワゴン）で運営してほしい。	
24	増便してほしい。（1時間に1本あると分かれば生活のテンポがととのう）	
25	ダイヤを増やしてほしい。	
26	小型ワゴンなど取り入れて便数増加。	
27	コースを増やして（茶の花号）欲しい。	
28	茶の花号は通っておりますが、通勤時間帯がほとんどで、日中高齢者が出かけたい時間には全くダイヤがなく、徒歩かタクシーに頼らざるを得ません。せめて1時間に1本でも通っていれば、その時間に合わせて出かけることができます。高	

	齢化による免許返納や、足の不自由になることを考えると、バスの便を増やしていただきたいです。大型のバスではなく、乗合で乗れる小型のバスでいいと思います。年寄が家に閉じこもらない為にも、ぜひご一考お願いいたします。	
29	公共交通のネットワークから漏れる空白地域の対策はその地域ごとに内容が千差万別であります。交通難民といわれる方々の具体的に困っている事象を深堀することが地域公共交通の根幹となると思います。鉄道、路線バス、茶の花号、デマンド交通、ライドシェア等ピラミッド型の下層部に潜在する交通難民の方々の具体的な問題点、課題のアイテムのキメ細かい掘り起こしが実を結ぶ結果に繋がると思います。実際にどのようなことに問題なのか？一つ一つずつ丁寧に問題点を取り上げ解決していくことの積み重ねが大切と考えます。あれもこれも総花的に検討しても真の解決にはなりません。セーフティーネットから漏れている方をいかに救済するのかを最重要課題として取り組んでもらいたいと存じます。	公共交通の利用が困難な方々の具体的な問題を丁寧に掘り下げ、地域ごとのニーズに合った対応が必要である点、重要な視点であります。ご意見については、「施策⑨ 福祉団体等が運行する交通サービスとの連携」、「施策⑫ 新たな地域公共交通サービス」の実施にあたり参考とさせていただきます。
【第6章 6.3 目標達成のための施策 P38】		
30	所沢・入間市との停留所乗り入れの拡大検討（便数増便）生活圏が自治体の境界をまたいで形成しているので利便化に向けて、停留所見直し検討してほしい。所沢・富岡地区小型ワゴンタイプ「とみおか号」等は、狭山エリア近くまで通っているので、乗り入れにより、お互いの活性化につながる。	ご意見については埼玉県西部地域まちづくり協議会公共交通部会における「施策⑬隣接市との広域連携に関する協議」実施にあたり参考とさせていただきます。
31	デマンドバスについて、現在実証運行3年間（堀兼地区）しているが、実証期間をもう少し短くても良いのではと、早めに進めて、運行途中でも見直ししながら進めた方が時代のニーズに合っていると思う。	堀兼地区で地域主体により実証運行しているデマンドバス事業は、運営組織であるデマンド・ラボで毎月1回会議を開き、これまでの実績や区域拡大、運行時間の見直し、利用特典などの運行内容について見直し協議を行い検証している

	ライドシェアについて、埼玉県内でも、行田市は実施開始(夜だけ運行)で県北でも、実施されている自治体があるので、狭山市も検討してほしい。	ところです。 デマンドバス・ライドシェア、乗合タクシーなどについては、公共交通機関との連携を図りつつ、地域交通の補完的な役割を果たす可能性があります。「施策⑫ 新たな地域公共交通サービス」の実施にあたり参考とさせていただきます。
32	デマンドバス・ライドシェア、乗合タクシーなど、取り入れてほしい。	
【第7章 7.2 推進体制 P40】		
33	交通会議の構成メンバーについて、市民のニーズをもっと吸い上げて、生活者（利用者）の要望を反映するには、現在の住民代表が自治会「連合会長」という事になっているのをもう少し、市民の参加出きる機会を公募も取り入れてほしい。	地域公共交通活性化協議会のメンバーについては、狭山市地域公共交通活性化協議会設置要綱の第3条第2項第6号の規定に基づき「住民又は利用者」の代表者として、各地区の自治会連合会から推薦いただいた方を委員に委嘱しております。これは必ずしも連合会長ということではなく、自治会が日頃から地域住民と密接にかかわり、住民の声を良く把握しているため、推薦された方が最も適任と考えており、現行の体制で継続していく方針です。
34	事業計画推進には、現状を知り、意見を生かす体制をとって欲しい。公共交通会議の構成員の住民の代表が自治会連合会長になっているので、市民参加ができる「公募」を取り入れて欲しい。	
【第7章 7.3 進行管理 P40】		
35	実施時期はR9年以降になっているのが今後の生活環境が大きく変化していくので、現在の要望、ニーズと離れた状況になってしまうのかと。早く実施にふみきってほしい。	実施時期については、事業者の協力も必要なことから、適切な準備期間と地域住民の意見を反映させることが大切です。そのため、現行スケジュールで進めることが最も効果的で、確実な成果を得るためには慎重に進めることが重要であると考えております。
36	実施時期はもっと早めにして欲しい。（今後、生活環境がどんどん変化していく）	
【全般・その他】		
37	狭山市は高齢化社会が進むなかの地域公共交通の問題に膨大な検討時間を費やしていますが、市民の不満は常態化しています。 一つには市民の生の声を吸い上げ切れていないこと。地域代表として選出される公共交通活性化協議会の構成メンバーに市井の市民が含まれていないためと言えます。	地域公共交通活性化協議会のメンバーについては、狭山市地域公共交通活性化協議会設置要綱の第3条第2項第6号の規定に基づき「住民又は利用者」の代表者として、各地区の自治会連合会から推薦いただいた方を委員に委嘱しております。日頃から地域住民と密接にかかわり、住民の声を良く把握している自治会から推薦された方にご参加いただく

	次に公共交通（コミュニティバス）は収支よりも市民の生活の利便さが優先されるべきものと思います。 予算 3 千万円が限度であるがための 4 台の運行では解決はあり得ないと思います。A地域を満足させればB地域に不満が出る現状打破のためには、バスを増やす以外ないことは日の目を見るよりあきらかです。利用者の人口構成に沿って、小型、中型バスの導入が考えられます。 市民は通院、最寄り鉄道駅、買い物場所、公共施設、社会福祉施設、お墓参り、市の行事の開催場所への足が必要なのです。できる限りの無駄な時間が生じないような時刻の設定で。 入曽駅の橋上化は市民への直接の説明会がまったく無視されるなかで、乗り入れの利便さでは県下でも有数と地元民に愛されている現駅舎を破壊し、新設駅の建設要請に適用される請願駅として計画され、45 億円（初期の一度だけの市民説明会では 30 億円をマックスとする旨を語られています）の巨額費用を狭山市が 100%負担するという市民の税金の使途を大きく逸脱しています。 狭山市の公共交通問題は、前段のごとく予算上の問題が壁になっているとの堂々巡りの説明を受けるたびに、入曽駅橋上化の狭山市負担がせめて 50%でも一気に解決するのではないかと慚愧に堪えません。	ことにより、市民の方の声を協議に反映できているものと認識しております。また、個別のご意見につきましては、市民アンケート調査や本意見募集などにより収集し、参考とさせていただいております。 次に、現在、市内循環バス「茶の花号」（コミュニティバス）の運行台数は 3 台で、予算は年間で約 5 千万円の負担金が発生しています。「公共交通は収支よりも市民の生活の利便さが優先されるべき」というご意見は真摯に受け止めております。路線バスの維持を優先しつつ、「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」のなかでバスの運行ルートや時刻表の最適化を検討し、少しでも市民の皆様にとって利用しやすい交通網を目指していきます。また、バスサイズや車両の種類についても、地域ごとの利用状況に応じた柔軟な対応を模索してまいります。 狭山市駅の橋上化については、担当課にいただいたご意見を伝えさせていただきます。
38	実施中の堀兼のデマンドバス等の試行の分析を早めの行い、課題、解決法を見だし、もっと早めに全域に実施する努力をして欲しい。何年も地区ごとに試行を繰り返す必要があるのでしょうか。	デマンドバスについては、地域ごとのニーズや課題は異なるため、慎重な検証が欠かせないと考えています。
39	「移動の自由」は日本国憲法が保障する基本的人権の一つである。狭山市に住んで「移動する自由」があるなら、長く暮	いただいたご意見について次の通り回答させていただきます。 (1) 社会経済状況の変化に伴い、地域公共

	らした狭山市に住み続ける「移動しないで住む自由」もあるはずであるが、狭山市では必ずしも保障されているとは言えない。「安心して暮らし続けられるまちを目指す」狭山市は、公共交通サービスの整備が必要であるので、素案(課題)に上述の主旨に基づいた提案を行う。 (1) 社会経済状況が大きく変わる中で持続可能な社会構築は、CO₂削減はもとより地域公共交通の維持・確保など多様な分野に求められており、地域活性化に向け人口減少に歯止めをかける方策が急務である。 (2) 茶の花号を運営するためには、年間5千万円以上の負担が必要であるが、地方創生のためにも予算立てが肝要である。入曽地域では通勤・通学時間帯の茶の花号利用者は現役世代も多いが、生活環境の変化に応じて、少なくとも1時間に1本の増便確保、コースの見直しも必要である。その際、小型ワゴンタイプバスの取り入れ等による予算額の検討をする。 (3) デマンドバスも試行中である一方、国土交通省が参入要件を緩和(信濃毎日新聞 2024.12.4)したライドシェアの普及に向け、タクシー・バス・鉄道事業者との協働を促進する。 今後高齢化は狭山市でもさらに深刻化していく。免許を返納する高齢者等にとって自助や共助も大切だが、公助がなければ生活が成り立たない。総じて地方創生のためには住民サービスの充実が欠かせない。その重要案件である移動の問題に新たな展開を期待する。	交通の維持・確保は地域の活性化や人口減少対策に直結する重要な課題です。市では、CO₂削減とともに、持続可能な公共交通を目指し施策を進める中で検討してまいります。 (2) 「茶の花号」に関するご提案、特に増便やコース見直しについては、現在の利用状況やニーズに基づいた見直しを行う必要があると考えます。また、小型ワゴンタイプバスの導入や運行費用の削減についても、財政の効率化を図りつつ、地方創生の観点からも「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」の実施にあたり参考とさせていただきます。 (3) ライドシェアの普及に向けた取り組みは、公共交通機関との連携を図りつつ、地域交通の補完的な役割を果たす可能性があります。「施策⑫新たな地域公共交通サービス」の実施にあたり参考とさせていただきます。
40	先日、入曽駅前タクシー乗り場に高齢の女性が待っていた。茶の花号フラワーヒル行きの最終便まで20分の時間があつた。タクシーにしようか、バスにしようか迷ったが20分待っても歩いて家に帰	いただいたご意見は、交通事業者も参加し協議している狭山市地域公共交通活性化協議会の中でお伝えしてまいります。

	っても同じ時間になるので、茶の花号を待ち帰ってきた。その老女は茶の花号が来ても、タクシーを待ち続けたので、タクシーも到着がいつになるか他人事だが気になった。茶の花号ができて便利になったと感じるようになったが、運転免許を返納する動機にタクシーを利用すればよいとの安易な気持ちがあった。入曽のタクシーは、必要と思った時にはなく、不用な時間は何台も駐車している。 対応 1. 待つ所に会社のセンターに待っていることを知らせるベルや受付ボードを設置し、乗客に情報を伝えるようにする。 2. タクシーには営業地域があるが、隣接地域は乗り入れられるよう自治体、交通事業者間で連携を推進する。	
41	停留所の時刻表が非常に見にくい。	停留所の時刻表が見にくいというご意見について、ご不便をおかけしておりますこととお詫び申し上げます。皆様にとって利用しやすい公共交通機関となるよう、今後も引き続き改善に向けた取り組みを進めてまいります。