

令和7年度第1回狭山市地域公共交通活性化協議会市民分科会 会議録

開催日時 令和7年7月1日（火）午前10時00分～午前11時30分

開催場所 狭山市役所301会議室

出席者 中野委員、関口委員、吉田委員（代理：大島様）、下村委員、栗原委員、岡野委員、小島委員、高橋委員、荻谷委員、吉田アドバイザー、畑中アドバイザー
（11名）

欠席者 0名

代理出席者 1名

事務局 土屋市民部次長、日出間交通防犯課公共交通担当課長、堀越主査、関野主事補
議題等

1. 開会

2. 議題

（1）市内循環バス茶の花号の再編について

3. 閉会

会議の経過、質疑等の内容

1. 会議の成立及び会議の公開の確認

委員及びアドバイザー11名のところ、本人の出席が10名、代理出席1名、過半数以上が出席していることから、会議が成立していることを確認するとともに、本日の会議の議題は、非公開とする理由がないことから、原則どおり公開することが決定された。

議題（1）市内循環バス茶の花号の再編について

<概要>

- 資料1、資料2に沿って市民分科会の目的と市内循環バス茶の花号のルート別（水富コース、奥富・狭山コース、堀兼コース、入曽東コース、入曽西コース、通勤通学コース）の利用状況を説明した。
- 現状の車両3台体制による運行を前提として、車両3台をどう活用していくのかを今後議論していくことを確認するとともに、地区別、コース別に課題を整理した。
- 市民分科会のもう一つの目的として、鉄道や路線バス、市内循環バス茶の花号だけでは満たせない部分をどう補っていけばいいのかを議論していくことを確認した。そのため、ほかの地域でも行われている運行の形として、デマンドバス、自家用有償運送、公共ライドシェア、ボランティア輸送、送迎サービスとの連携などを説明した。

<質疑>

●水富コースについて

アドバイザー：水富コースについて、1日3往復なので、他のコースよりも多い。上りと下りで使われ方が違うのが特徴。

委員：狭山市駅発の西武バスの路線バスと茶の花号が重複して運行しているが、広瀬橋から先の飯能方面に向かう路線バスは、1時間に1～2本程度となっている。日生団地やつつじ野団地はサービス水準が高いが、広瀬橋より西は昔と比べて不便になっている。茶の花号についても、以前は国道の1本奥の旧道を運行していたが、現在は国道を運行していることから、国道から離れた地区に住んでいる人たちは外出しづらい状況になっている。外出機会が減ったことで認知症が進んだという話も聞いた。グリーンハイツの方の路線バスが減少している。

アドバイザー：外出できなくなると認知症傾向が進むという論文の中で、自動車の免許を手放した人は認知症になる可能性が高いが、1時間にバスが2本ほどあるところでは大幅に緩和されるという事例があった。グリーンハイツまでは1時間1～2本の運行で、そこから先は週1便となっている。週1便の部分が廃止になると、笹井あたりは移動手段がなくなることから、茶の花号で対応することが必要となる。

アドバイザー：以前の茶の花号は1本奥の旧道を運行していたとのことだが、どちらが使いやすいのか。往復で同じ道をあえて通さないことも考えられる。事務局から確認したいことはあるか。

事務局：平成30年の見直し以前は市役所の中まで乗り入れをしていたが、野田モールまで延伸するにあたり、利用状況を踏まえて乗り入れを廃止した経緯がある。最近では市役所に乗り入れてほしいという意見も増えてきているが、乗り入れの再開を検討する必要があるかご助言いただきたい。

アドバイザー：本数が限られる茶の花号では、通勤通学路線を除いたコースでは駅から電車に乗り継ぐ需要が高いわけではないのではないかと。駅で降りている人も多いが、市役所や駅近くのスーパーなどに需要がある可能性がある。そう考えると市役所などの施設への乗り入れを再考してもいいかもしれない。平成30年当時の市役所の利用状況はわかるのか。

事務局：平成30年当時の市役所の利用状況を調査して整理する。

●奥富・狭山コースについて

アドバイザー：狭山市駅と病院間の利用が多いが、同じ区間を路線バスも運行している。病院利用者を除くと利用者数は少数になることが特徴的だと思う。今の経路では使い勝手が悪いなど、地域としてはいかがか。

委員：奥富地区は人口が少なく、埼玉石心会病院を過ぎると田んぼが多く、人口密度も低い。運行本数も2往復しかなく、狭山市駅方面を経由しており、近くに行きたくても遠回りしなければならないことなどから、利用者も少ないと思う。新狭山公民館と敬愛ホール前の間にベイシアが立地される予定であるため、そこに接続できると利用される可能性が高まるのではないかと。

アドバイザー：柏原から新狭山駅までの路線バスは1時間に1本と運行本数が少なく、ベイシアができることで状況は変わる可能性がある。需要の多い箇所は路線バスでカバーできていることから、今の状況ではそこまで茶の花号の需要は多くないのではないかと。

事務局：奥富地区の方は新狭山駅周辺を利用する機会が多いと思うが、現行ルートでは狭山市駅を経由するため遠回りになっている。サンパーク奥富の利用者も一定数見られるが、最寄り駅である新狭山駅から行こうとすると遠回りになる。

委員：環状線（所沢狭山線・堀兼根岸線）を運行することで、奥富地区と新狭山駅を繋ぐ短絡ルートは設定できると思う。

アドバイザー：奥富・狭山コースは沿線の人口が多い地域や利用の多い区間は路線バスと重複している。一方で、路線バスが運行していない地域は人口が少なかったり、バスが運行できる道路が限られたりする現状がある。こうした中では、例えば環状線を運行する短絡ルートを設定して運行本数を増やすといったプランが考えられるのではないかと。

●堀兼コースについて

アドバイザー：ほりかねデマンドバスを含めてどう考えるのかがポイントとなる。

事務局：新狭山ハイツやつつじ苑など高齢者が多い住宅街とベルクベスタの利用が多い。

アドバイザー：ほりかねデマンドバスを1台体制にしたことの変化は。

事務局：特に午前中の予約が取りづらくなったとの意見は出ている。また、予約が詰め込まれることでドライバーに負担がかかっている状況もあることから、安全性の観点からも需要に応じて、曜日によって2台に戻すことを地域組織において協議している。1日平均利用者数は22人程度となっている。

アドバイザー：1時間あたり3人程度の利用ということになる。都心部でも過疎地でも人口密度に関わらず1時間に4人くらいの利用がデマンドの限度となっている事例が多い。平均で1時間3人の利用となると、ピーク時には利用できない方が発生していると考えられる。

アドバイザー：ほりかねデマンドバスを2台体制に戻すと余力も生まれるため、堀兼地区はデマンドに1本化したうえで、デマンドのエリアを少し広げて茶の花号が不足する部分を補うことも考えられる。新狭山ハイツなど利用が多い区間は路線バスでケアできる。

委員：狭山市駅加佐志線が開通した際にはベルクベスタ狭山店付近から狭山市駅東口まで直結することとなるが、茶の花号のルートに影響は出うのか。

アドバイザー：吉川市で吉川美南駅が新設された際に、市街地から接続する路線バスを強化したがほぼ利用がなかった。新しい道路ができたことで運行の取り回しが楽になる可能性もあるが、実際の需要を踏まえた慎重な検討が必要だと思う。

●入曽東コースについて

アドバイザー：フラワーヒルから入曽駅までは東急台の利用も多く、重要な区間となっている。一部区間は堀兼地区を運行している。

委員：東急台から入曽駅までは徒歩では20分程度かかるため、駅の近くのヤオコーまでタクシーを利用しているケースもみられる。

委員：入曽駅から狭山尚寿会病院までは病院が送迎バスを運行している。

アドバイザー：あぐれっしゅげんき村など堀兼地区を運行している区間はほりかねデマンドバスでカバーすることも考えられるのではないかと。そうすることでコース自体をコンパクトにすることができる。

事務局：堀兼地区内を運行しないとしても、狭山尚寿会病院まで運行すると道路幅員の問題で現在のコースを運行して東京狭山線まで行かざるをえない。狭山尚寿会病院にご協力いただいて転回するか、手前の西武フラワーヒルの西武バスの転回することは考えられる。

●入曽西コースについて

アドバイザー：入間市の武蔵藤沢駅まで乗り入れているのが特徴である。武蔵藤沢駅への需要はどれくらいあるのか。

委員：地域から武蔵藤沢駅に乗り入れてほしいとの要望があったが、あまり利用していない。入曽駅には川越方面へ向かうと思われる武蔵藤沢の方のバイクや自転車の駐車

多く見られる。

アドバイザー：茶の花号の中で一番利用しづらい時間帯の運行になっていることも影響していると思う。時間帯と経路を含めて、手を入れる必要がある。入曽駅と武蔵藤沢駅の往復の利用が多くなっている。これは地区の人が利用しているのか。

事務局：確認する。

アドバイザー：水野や若葉台の方も入曽駅に行くことができれば十分なのであれば、駅への短絡ルートとすることも考えられる。また、仮に入曽東コースを短絡ルートとするのであれば、東西のコースをつなげて運行頻度を増やしたり、もっと利用しやすい時間帯に運行させたりすることもできるかもしれない。老人福祉施設というのはどういった施設か。

事務局：老人福祉センターについては温浴施設があり、バスを持っている。

アドバイザー：入曽駅から老人福祉センターまで少ないが利用はある。

アドバイザー：自動車で来ている人も多く、人間市や所沢市から来ている方もいる。

アドバイザー：お風呂にきちんと行けるようにするというのをどこまで重視するかということは考えなければいけないが、こうした施設への接続性を向上させることで外出機会を増やすというのも意外と大事な論点だと思う。

●通勤通学コースについて

アドバイザー：夜の時間帯の利用が少ないため、最終便あたりをどうするか。残したいは残したいが、運転手の労働時間の問題もあり、最終便をなくすことで全体の拘束時間を短くしたい考えもある。全体的な利用人数を見るとワゴン車両で賄うのは難しい。

事務局：通勤通学コースでは同時に稼働している車両は2台だが、運転手のシフトの関係で3台の車両全てがいずれかの通勤通学コースを運行している。

●各コースのまとめについて

水富コース：市役所への乗り入れについて要望があり、検討の余地がある。現在は国道を運行しているが、過去に旧道を運行していた経緯もあり、行きと帰りで違うルートを実行することも考えられる。

奥富・狭山コース：ベイシアが敬愛ホール付近に新たに立地する。新狭山駅から一旦離れて狭山市駅を経由して奥富方面へ向かうなど、運行できる道に限られるとはいえ、遠回りしている部分が気になる。沿線人口が多い柏原ニュータウンや需要が多い埼玉石心会病院から狭山市駅間は路線バスが運行している。路線バスがない区間については沿線人口が多くないため、新狭山駅から奥富方面への短絡ルートを考えても良い。

堀兼コース：ほりかねデマンドバスが現在の1台体制では予約がとれない時間が発生していることから、2台体制に戻すことを検討している。2台体制とするにあたり、茶の花号堀兼コースはほりかねデマンドバスに1本化したうえで、デマ

ンドバスのエリアを広げて、他地区の茶の花号を補うことが考えられる。

入曽東コース及び入曽西コース：あぐれっしゅげんき村付近はほりかねデマンドバスでもカバーできることから、入曽駅から西武フラワーヒルを軸にして入曽西コースとつなげることで、入曽西コースの利便性も向上できるのではないかと。武蔵藤沢駅に乗り入れているが、利用者が少ないのであれば乗り入れ廃止を検討し、買物や温浴施設に行きやすくすることで日常の外出機会を創出することを考えても良いのではないかと。

通勤通学コース：最終便の利用が少なくなっている。運転手が確保できるかどうかによってあり方を検討する必要があるため、運行事業者と調整が必要となる。

●各コース以外の地区、その他について

委員：運賃は現状どうなっているのか。

事務局：茶の花号は100～330円で、西武バスと合わせている。特別乗車証を申請することで、障がい者手帳をお持ちの方は無料、75歳以上は100円で利用できる点が西武バスとは異なる。

アドバイザー：和光市では、3台体制で循環バスを運行していたが、ワゴン車2台を追加して5台体制で運行することとした。運行頻度や路線数を増やすにあたって、70歳以上の方の運賃を無料から100円に変更したが、年間1,500万円ほど増収となっている。収支率が上がってきた中で、高齢者割引を再導入するかという議論があったが、まずはルート変更の結果を踏まえた見直しを協議し、運賃の協議はその後に実施することとした。狭山市でもまずはルートなどの課題を解決したうえで、運賃について議論する必要があるかどうかを検討するのが良いと思う。

委員：柏原については唯一茶の花号もデマンドバスも運行しておらず、スーパーもないエリアになっている。新狭山駅周辺に新しいスーパーが立地することから、狭山市駅周辺よりもそちらを利用したいという人もいる。高齢化率が高く、買い物難民が出ている。サイボク方面の路線バスは1時間に1本もない状況で、地域の助け合いでカバーしているが、高齢化の進行により免許を返納する方もいる。茶の花号はいるまがわ大橋を渡って少しだけ区内を運行しているが、ほとんど使われていないと思う。その先は坂道もあるため、第一公民館付近まで延長して新狭山駅につなげてもらえれば利用する方もいると思う。以前、協議会でも発言したが、狭山市駅からサイボクまでの路線について、笠幡駅まで延長すると利用する人が増えるのではないかと。また、資料の中で1日1便の深夜バスも他の路線と同じように記載してあるが、路線が充実している誤解を与えるため、記載の仕方を考えてほしい。デマンドバスは他地区への展開の話が出てこないが、調整してもらえると良いと思う。柏原は路線バスが運行しているから茶の花号は不要であると安易に判断せずに、現状を深く認識したうえで検討してほしい。

アドバイザー：バス路線は乗らなければなくなってしまう。バス事業者も株式会社である以上は利益を追求しなければならず、採算の取れない路線を廃止するのは当然であ

る。サイボクから笠幡駅は、日高市と川越市に跨るため、県が調整したうえで広域コミュニティバスのような形で検討すべきところで、茶の花号の議論とは別の文脈で考えなければいけないと思う。奥富・狭山コースについて、西武柏原ニュータウンから先を少し延長するという件は、奥富地区から新狭山駅までの短絡ルートを検討するという話もあった中で、議論してもいいかもしれない。

委員：買物にスポットをあてた時に1日2便では厳しい。ただルートを延長するだけでなく、運行頻度にも留意する必要があると思う。

アドバイザー：今日の会議の中で、ルートを短くしたり、集約したりできそうな部分も話題となった。そうした整理をする中で、路線を集約した分厚くするなどの対応を取ることもできると思う。今後整理していきたい。

委員：例えば公民館単位で、時間が余っている人が自家用車で買物難民を乗せて買物に行くような交通網は考えられないのか。

アドバイザー：誰がやるのかという問題はあるが、十分有り得ると思う。秩父や飯能でも地域主体でそうした取り組みを実施している。まずは茶の花号の議論を行うが、茶の花号でカバーできないところについては、地域の皆さんと一緒に何ができるかということも今後考えていきたい。

配布資料等一覧

- 次第
- 座席表
- 市民分科会委員名簿
- 資料1 狭山市地域公共交通活性化協議会市民分科会委員向けガイド
- 資料2 市内循環バス茶の花号のルート別の現状