

令和7年度第2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8月27日（水）午後3時00分～午後4時30分

開催場所 狭山市役所 7階職員研修室

出席者 中野委員、関口委員、吉田委員、下村委員、栗原委員、岡野委員、小島委員、高橋委員、荏谷委員、吉田アドバイザー、畑中アドバイザー（代理：丸山主査）
（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、全員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>

○第1回市民分科会での意見を踏まえた再編内容について説明し、意見交換を行った。

<質疑>

●水富コースについて

委員：前回の意見を踏まえて旧道を運行するルート案となっているが、旧道のうち笹井分がコースに入っていない理由は？

事務局：前回見直し以前は入間野田モールまで運行しておらず、以前のルートでの旧道の笹井分は折り返しのために運行していた部分もある。改めてルートを考える中で、なるべく需要が見込まれるところを運行するルートとして提示したもの。

アドバイザー：過去に運行していたのであれば、物理的には運行できるはずである。当時の利用はあまり多くなかったのか。

事務局：民家はあるが一軒一軒が大きく、世帯数としては多くない状況である。

委員：少しずつではあるが、新しい家が建ってきている状況もある。

アドバイザー：旧道を運行することとした場合、片道しか運行しなくなるバス停が生まれる。例えば入間野田モール行きは国道、狭山市駅行きは旧道を運行する場合、狭山市駅から乗車して旧道のバス停で降車したければ、国道を通過して野田モールまで行ったうえで折り返す必要があり、20～30分余計に乗車しなければいけなくなる。これが許容できるのであれば、ずっと旧道を運行してもいいかもしれない。ただし、笹井分まで旧道を運行すると、狭山特別支援学校入口バス停あたりまで片道しか運行しないこととなり、また、国道か旧道かのいずれかは入間野田モールへは行きづらくなる。身近なところから乗ることができるが、目的地によっては乗車時間が長くなる状況を地域の皆さんがどう捉えるかということになると思う。

委員：入間野田モールから狭山市駅に向かって旧道を運行すると乗車時間が長くなるが、広瀬消防署前バス停で路線バスに乗り継ぐことで時間を短縮する方法もあると思う。

アドバイザー：市役所に乗り入れて旧道を運行しても、水富コースに車両を1台充てられた場合、今よりは運行頻度は上げられる可能性がある。市役所に乗り入れつつ、旧道をどこまで運行するかということが課題となるため、車両の取り回しや民家の張り付き、全体の所要時間を踏まえて検討する必要がある。地域としても旧道を運行することのデメリットもある程度許容できそうということだったので、この枠組みの中でルートやダイヤの詳細を組んでいくこととする。

●奥富・狭山コースについて

アドバイザー：資料の再編内容（案）では①と②の案があるが、これは①または②ということか、①かつ②ということか、どのように解釈すればよいのか。

事務局：事務局としては、①または②という意図で提示した。

アドバイザー：堀兼地区はほりかねデマンドバスに一本化することを前提として、前回会議で議論となった入曽コースの東西一本化を実現した場合、バス車両は入曽地区に1台、水富地区に1台となり、もう1台が浮くことになるため、その車両をどうするのかという議論になる。奥富・狭山コースの案①または②を決断するにあたっては、入曽東西を一本化するかどうかが密接に関係してくるため、奥富・狭山コースと入曽東西コースについては、まとめて議論したいと思う。

●入曽東・入曽西コースについて

アドバイザー：再編内容（案）②のとおり、入曽東西コースを変更しない場合、入曽西コースの武蔵藤沢駅乗り入れをどうするのか議論する必要がある。その結果で、①と②の案のどちらが良いのかが見えてくると思う。武蔵藤沢駅乗り入れについては地域としてはどう考えているか。

委員：地域住民からの要望もあり、乗り入れることとなった。データを見るとそれなりに利用もあり、廃止する場合、慎重な検討が必要だと思う。

アドバイザー：入曽西コースの利用データを見ると、入曽駅東口・武蔵藤沢駅間の利用が最も多くなっており、往復合せて1日平均で2人弱の利用者である。茶の花号については、西武バスが車両3台を確保してくれており、これをどう配分するかということが論点となるため、利用者の多寡のみで路線廃止の判断をするわけではないが、県内でも1便平均16人乗っている路線が廃止になっている状況があることからすると、この利用者数は多いとは言えない。地域にとって、武蔵藤沢駅乗り入れにどこまで価値を置くかということが論点になると思う。

また、武蔵藤沢駅乗り入れの是非と、東コースと西コースをわける必要があるのかは別の問題だと思う。武蔵藤沢駅乗り入れを廃止すると10分ほど短縮できるが、東コースを短絡化できるのであれば、武蔵藤沢駅に乗り入れる余裕は残せるかもしれない。東コースは、あぐれっしゅげんき村などには乗り入れないとする案が示されているが、地域としてどこを重視して、どうメリハリをつけるかということになると思う。

他のコースと比べて利用しづらい時間帯に運行している中で、入曽西コースでこれだけの利用があるのは、それだけ人口が多いからだと考えられる。もう少し使いやすいダイヤにして本数を増やすことができれば、利用が増えるのではないかと。案②では、東西に1台ずつ車両が充てられれば、既存のルートのままでも運行頻度を上げられるとなっているが、短絡ルートにすれば運行頻度はさらに上がると思うが、考えは。

事務局：入曽東西コースは、いずれも南側に比べて北側の利用が少なくなっている。その

ため、南側だけを残す短絡ルートとすることも考えたが、北側についても場所によっては利用がないわけではない。こうした中で、現在より運行頻度を上げられるのであれば、既存のルートのまま運行して公共交通カバー圏域を維持することも一案ではないかと考えた。

アドバイザー：コース南側についてもある程度ケアする必要があり、武蔵藤沢駅乗り入れ廃止も難しいという中では、東西を大きく循環して、武蔵藤沢駅だけ飛び出して乗り入れるとコースも考えられるかもしれない。

事務局：鉄道駅や病院などがあり、そうした施設での乗降が多いことを考えると、大きく循環するよりは鉄道駅に立ち寄った方が良いのではないかと思います。

アドバイザー：どこを重視していくかということになる。ちなみに、市民分科会という形で地域の意見を伺っているが、素案を作成した後はどう進めていくのか。

事務局：ルート案ができ次第、西武バスと実際に運行するうえでの確認と調整を行う。その後、調整を踏まえた素案を地域に持ち帰っていただき、話し合いをしていただきたいと考えている。

アドバイザー：車両3台という限りがある中で、入曽地区に2台使えば、奥富・狭山コースには車両は充てられなくなる。例えば、奥富・狭山コースに1台使うのか、デマンドバスのエリアを拡大することで入曽東コースと入曽西コースにリソースを割くのか、そうした条件の整理をきちんとやらなければならない。その中で、具体的に地区ごとに検討する必要がある。例えば、入曽東西コースに車両1台ないし1台半設定した場合、短絡ルートだと7往復できるが、駅へ乗り入れたり運行ルートを延長したりした場合は5往復になるかもしれない。こうした案が出てきたときに地域がどういう選択をするかということになると思う。

委員：入曽西コースは一番利用者が少ない状況であり、再編内容（案）①の東西コースを接続する方法も一つだと思う。

アドバイザー：入曽コースについては、東西を一本化しつつ、武蔵藤沢駅に乗り入れることを想定したときに、1台でどれくらい運行できるのか。また、奥富・狭山コースのリソースを少し割くことができた場合はどうなるか。こうしたことを西武バスと相談しながら見定めていきたい。コース北側についてはどう考えるか。

委員：入曽地区の北側は自家用車を持っている人が多く、南側の方が比較的バスや電車を利用する人が多いと思う。そうしたことを考えると南側を重視すべきだと思う。入曽地域交流センターへの乗り入れも検討してほしい。

事務局：交流センターから大通りに出る際に多くの時間を要することから、その後のダイヤに影響を及ぼすため、建設当時は乗り入れが難しかったという話を聞いている。今回はルート全体の見直しとなるため、その部分の余裕を考慮してダイヤ編成することは可能だと思う。ただし、所要時間によっては運行本数へ影響する可能性もあることから、検討が必要だと思う。

アドバイザー：交流センターや武蔵藤沢駅への乗り入れを踏まえて、資料のルート案も生かしながらどこまで運行できるのかを試算してほしい。

●奥富・狭山コース及び堀兼コースについて

アドバイザー：入曽東西コースを短絡コースとして一本化した場合、入曽地区は1台から1.5台の車両で運用することとなり、奥富・狭山コースにも若干の車両を充てられる可能性がある。ほりかねデマンドバスを奥富地区に拡大して全てを委ねるということにこだわりすぎず、利用が多いところは数本程度でもバスを運行するということも選択肢としてあっても良いと思う。

委員：前回会議を踏まえて短絡コースとする案としたことで奥富地区から新狭山駅へのアクセスが向上し、使い勝手は良くなると思う。人口が少ないので利用は少ないとは思いますが、運行本数が増えればもう少し利用も増えると思う。コースとしてはこの形で良いと思うが、バス路線に加えて、足りない部分をデマンドバスで補うことができると良いと思う。柏原地区の第一公民館あたりはどれくらいの利用が予想されるか。

委員：資料 P6 のコース案では、第一公民館はUターンにだけ使っており、柏原地区のためになっていない。資料では、柏原地区は路線バスが一定の頻度で運行しているとなっているが、1、2時間バスがない時間帯もあり、また、東西のラインが弱い状況がある。新狭山駅から笠幡駅まで運行している路線バスも運行本数が少ない。坂上バス停周辺は人口が増えており、高齢者も多いので、第一公民館バス停から坂上バス停までバス路線を接続することでカバーしてほしい。それだけで対応しきれなければ、例えば福祉と連携する、タクシー券を検討するなど、違う交通手段を考えることが必要だと思う。県営住宅や軽費老人ホームも立地しているが、高齢化率が高く、買物や医療施設へのアクセスなどが脆弱な地域なので、解決してもらえればと思う。前回も話したが、サイボクまでの路線が笠幡駅まで延伸すれば良いと思う。また、新狭山駅周辺の商業施設が充実しつつある中で、柏原地区から新狭山駅への接続の充実を検討しても良いのではないかな。

アドバイザー：東京近郊のバス事業者からは、例えば、駅周辺の開発等により増便を検討するにあたっては、1便最低25人、できれば30～40人の乗車が見られるということが目安になると聞いている。そこまで利用が増えることは大変で、バス事業者としても要望により直ちに増便してくれるという状況ではないと思う。こうした中では、資料にあるような新たな地域公共交通サービスについて検討していくこともあり得るし、足がかりとしてそうした対応を積み重ねていく必要があると思う。市境のバスをどうするのかといった市だけでは対応が難しい件については、県にも対応してもらいつつ、地域の皆さんと狭山市と一緒にできることを積み重ねていくことが重要である。

デマンドバスのエリアを奥富地区に拡大するという案②だが、ほりかねデマンドバスもそこまで奥富地区にリソースは避けないのではないかなという印象だが、現状は。

事務局：午後は余裕があるが、午前は利用が多く、エリア拡大した結果、時間帯によっては予約が取りづらくなる状況も考えられる。現状ではパンクするほどではないと考えているが、実際に運用を始めてみて車両が足りないとなったときに、増車等の対

応をするのかといったところは懸念している。

アドバイザー：バスに比べればデマンドバスは増車しやすいが、利用が増えれば増えるほど、増車しなければ需要に対応できないため、収支率は上がらない可能性がある。
ルート案（全体図）③では、入曽の一部と堀兼の一部に車両が1台充てられているが、意図は。

事務局：堀兼コースは、通勤通学コースに次いで利用が多く、特に新狭山ハイツ・新狭山駅間とベスタ狭山の利用が多い状況である。いずれもデマンドバスでもカバーできるエリアではあるが、堀兼コースを完全廃止するのではなく、茶の花号の利用が特に多い区間については茶の花号も残すことで、デマンドバスのエリア拡大にあたってのリソースを確保することを意図した。また、この案では入曽地区については東西コースを短絡コースとしたうえで一本化することとしているため、入曽地区北側の一部について堀兼コースと組み合わせて茶の花号を運行することでカバーすることを考えた。

アドバイザー：堀兼地区について、デマンドバスに一本化するのか、利用の多い区間については茶の花号も残すのか、地域としてはいかがか。

事務局：ほりかねデマンド・ラボの会議では、デマンドバスに一本化してもいいのではという意見が出ている。

委員：堀兼地区内でもデマンドバスに一本化してもいいのではないかという意見は出ている。しかし、デマンドバスは利用料金が茶の花号よりも高くなるため、いきなり茶の花号を全廃するのではなく、利用の多い区間だけでも残せばありがたい。

アドバイザー：デマンドバスへの一本化を検討しつつ、茶の花号の利用が多い区間はバスでフォローする方向で考えたときに、どれくらいの運行本数が確保できるのかという検討は必要だが、奥富・狭山コースと堀兼コースを一体化してしまうことも考えられる。奥富地区にデマンドバスを拡大した場合、特定の時間帯では利用が集中することも懸念されるが、バス路線があることによってデマンドバスの混雑の緩和にも繋がる。

事務局：奥富・狭山コースは狭山市駅から埼玉石心会病院やイオン狭山店の利用が多く、奥富地区内での乗降は多くない状況である。利用状況を踏まえたときに、奥富地区にデマンドバスと茶の花号の両方を運行することは必要なのか。

委員：第一公民館バス停・前田公民館バス停間は往復するコースとなっているが、往復するのであれば柏原地区を回って循環するようなコースにしてもいいのではないか。柏原地区に需要があるのであれば、そうすることで利用が増えるのではないか。

アドバイザー：狭山市駅から埼玉石心会病院までは西武バスが多く運行していて、柏原ニュータウンまで向かう路線として地域公共交通計画でも幹線に位置づけている。茶の花号でも同区間の利用が多いが、その区間は西武バスに委ねて、新狭山駅を起点としたコースを検討するというのが前回会議の整理だったと思う。廃止する区間が広がるのでデマンドバスでカバーする考え方が出てきた。ほりかねデマンドバスの供給力が心許ないということであれば、ある程度はバスでフォローするという考

え方は有り得る。その場合、茶の花号のルートは資料P 6のイメージでいくのか、柏原をもう少しケアするのかということは議論が必要だと思う。柏原をケアする場合、こういったルートが考えられるか。

委員：道路幅員や転回場所の確認は必要だが、第一公民館の前の道路を西進して、坂上バス停や上宿バス停の方へ向かうことが考えられる。

アドバイザー：第一公民館では転回できるのか。

委員：第一公民館は転回できる場所はないと思う。近隣の店舗や休耕地などで転回できる可能性はある。

アドバイザー：柏原地区については新狭山駅へ接続したいという意見があることを承知しつつも、バスが通れる道路と転回場所の整理が必要だと思う。奥富・狭山コースについては、こうした部分を精査して、先ほどの堀兼コースとの一本化を検討したうえで、ほりかねデマンドバスのエリア拡大も行うという方向性で一旦考えてみてはどうか。

●通勤通学コースについて

アドバイザー：運転手の勤務間インターバルの確保の問題から、始発の繰り下げと終発の繰り上げの話題が出ているが、今後具体的な規模感を提示してほしい。

●まとめについて

アドバイザー：水富コースは、資料P 4のルート案を基本に、市役所に乗り入れて旧道を通る。旧道をどこまで引き延ばすかについては精査が必要で、それを踏まえてどれくらいの運行回数を確保できるのかを西武バスと協議いただき、次回会議で具体的な試算を確認したい。

奥富・狭山コースは、ほりかねデマンドバスを奥富地区に拡大しつつ、新狭山駅を起点としたコースに変更する。柏原地区については、バスが運行できる道路と転回場所を精査する。堀兼コースは、概ね新狭山ハイツ付近まで運行することとして、奥富・狭山コースと一本化して、デマンドバスをフォローする。

入曽コースは、東西の統一ルートとしつつ、武蔵藤沢駅については利用も多く、過去に要望があった経緯もありことから、乗り入れるということで一旦整理する。

今後、西武バスとの協議を経て、ダイヤも含めた車両3台での運行の形が提示されることになると思う。その後の進め方はどうなるのか。

事務局：本日提示した資料や、今後提示する精査後のルートやダイヤの案を地域に持ち帰っていただき、協議いただきたい。

アドバイザー：我々としてはこのエリアに車両1台を充てるというように考えるが、バス事業者では、異なるエリアでも短い路線と長い路線を組み合わせることで運行本数を増やすなどの検討をしてくれると思う。ダイヤも含めた具体的な案を共有することで、地域の皆さんも具体的にこう変わるということが掴みやすくなる。その中で、あらためて生まれる議論もあると思うので、そういった部分も整理したうえで活性化

協議会に提示していくことになると思う。

委員：一度試走しても良いのではないかと。言葉だけではイメージが湧かない部分もあると思う。

アドバイザー：一度実際に走ってみることで見えてくることもあると思う。精査したルートについて、西武バスを交えて現場を見るということもあり得ると思う。

配布資料等一覧

- ☐ 次第
- ☐ 座席表
- ☐ 市民分科会委員名簿
- ☐ 資料 市内循環バス茶の花号再編の叩き台