

## 令和8年度第1回狹山市地域公共交通活性化協議会 会議録

開催日時 令和8年6月18日（木）午前10時00分～午前11時10分  
開催場所 狹山市役所7階 職員研修室  
出席者 吉田敦委員（会長）、久保田尚委員（副会長）、秦野委員（代理：宮迫氏）、  
藤田委員、霜村委員、岩澤委員、中野委員、関口委員、吉田三男委員、  
下村委員、栗原委員、岡野委員、小島健司委員、苅谷委員、鳥羽委員、  
山崎委員、平沼委員、古川委員、宮本委員、小島尉邦委員、大石委員、  
山城委員、久保田大介委員、浅野委員（24名）  
欠席者 4名（関根委員、高橋委員、小寺委員、深澤委員）  
代理出席者 1名  
事務局 増田市民部長、水村市民部次長、日出間交通防犯課公共交通担当課長、  
矢部主査、関野主事補、宮澤主事補  
傍聴者数 5名  
議題等  
1. 開 会  
2. 会長あいさつ  
3. 議 題  
（1）令和7年度地域公共交通計画の評価等結果報告について  
（2）市内循環バス「茶の花号」ルート（案）等に係る市民分科会の経過報告につ  
いて  
（3）地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金計画認定申請について  
（4）その他  
4. 閉会

## 会議の経過、質疑等の内容

1. 会長あいさつ
2. 会議の成立及び会議公開の確認

狭山市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を構成する委員28名のうち、委員本人による出席23名、代理出席1名、欠席4名であり、出席委員が委員総数の過半数に達していることから、会議が成立していることを確認した。

会議の公開について、議題等に非公開とする理由がないことから、公開することを決定した。

以下、吉田会長が議長となり、議事を進行した。

## 3. 議題

### （1）令和7年度地域公共交通計画の評価等結果報告について

#### ア 概要

事務局より、資料1「狭山市地域公共交通計画の評価等結果」、資料1－②「評価資料補足」、資料1－③「ほりかねデマンド報告資料」に基づき説明し、質疑応答を経て、確認を受けた。

#### イ 質疑応答、意見等

（会長）

公共交通の運行状況について、各事業者の皆様から補足があれば説明をお願いしたい。

（委員）

路線バスの利用状況について、直近3年間の狭山市内における1日あたりの平均利用者数は、回復傾向にあるものの、テレワークやオンライン会議の普及といった行動様式の変化により、新型コロナウイルス感染症の影響があった令和2年度以前の水準にまで至っていない状況である。

特に、東京都23区及びこれに隣接する地域では回復傾向にあるものの、狭山市を含む国道16号線周辺のエリアでは、コロナ禍前の水準の8割程度の回復に留まっている。

一方、費用の面では、最近の中東情勢の影響を受け、燃料費の高騰やエンジンオイルや部品等の価格上昇によりの設備投資・修繕費等が増大している。

また、運転手の担い手不足は深刻であるとともに、勤務間インターバル制度の導入による運転手1人あたりの輸送力の減少が生じている。

脱炭素社会実現に向けた環境負荷軽減に寄与する設備、電気や水素、ハイブリッドバス等への投資も必要であると考えている。

こういった状況を踏まえて、令和8年7月より埼玉県及び東京都多摩地区においての運賃改定を実施した。

路線バスの運賃改定については、これまで180円であった初乗り運賃を2

00円に引き上げるとともに、狭山市等では近距離運賃を営業割引として100円と設定していたものを初乗り運賃200円に統一させるものである。

また、現金とICの運賃も統一する。

しかし、新たなサービスとして、こどもがICを利用する場合は一律100円としていく。

(委員)

市内循環バス「茶の花号」(以下「茶の花号」という。)の収支率が目標値に達しなかったようであるが、最近の人件費の高騰の状況を踏まえると、利用者数が増えたとしても運行経費の増大により収支率の向上につながりにくいと考えられる。

先ほど、路線バスの運賃改定に係る説明があったが、茶の花号の運賃についても今後値上げを検討していないのか。

(事務局)

茶の花号の運賃については、運行を担う西武バス株式会社と調整を図るとともに、今後運賃協議会において審議いただくことを予定している。

令和9年10月に予定する茶の花号の運行内容の見直しに伴い、運行ルートが大幅に変更となることから、利用者の定着を図るため、運賃をある程度水準に抑えたいとは考える一方、運転手の処遇改善や収支率についても考慮する必要があることから、今後運賃協議会を通じて運賃を検討していく。

(委員)

茶の花号を利用する住民からすると、利用者の多くは高齢者であり、運賃の値上げは負担が大きく、厳しいと考える。

可能な限り、現行の運賃による運行をお願いしたい。

(会長)

茶の花号の運賃については、運行ルートの見直しに伴う利用率向上の見込みなども踏まえて、今後検討していくことになる。

(委員)

令和7年度の市内4駅における一日平均乗降人員については、公表前であるため、公表され次第報告をお願いしたい。

鉄道の利用状況については、令和5年度から令和7年度まで回復基調にあるものの、コロナ禍前の状況まで回復するには至っていない。

令和7年度の評価結果を踏まえ、次年度以降どのような取組を実施していくことを考えているのか。

また、令和8年度に実施している取組の内容や状況についても示されたい。

(事務局)

市内4駅の乗降人員については、路線バスの維持・確保を通じ、駅へ向かう際は路線バスを活用していただくことにより、乗降人員を増やしていくことやモビリティマネジメントを通じた公共交通に乗っていただく取組、運転手をはじめとした公共交通に関わる人材確保等がある。

例えば、公共交通に関わる人材確保については、社会福祉協議会が主催する福祉有償運送運転者講習会を令和8年6月13日及び同月20日に開催することを通じた担い手の確保に取り組んでおり、モビリティマネジメントについては、地域の方の協力を受け、バスの乗り方教室を小学校において9月28日に開催することを予定している。

また、茶の花号及び路線バスについては、現在進めている市内全体での再編を通じ、路線バスの維持・確保に向けて、少しでも多くの方に利用していただけるように取り組んでいるところである。

(委員)

狭山市地域公共交通計画に位置付けられた施策の中には、令和8年度以降に検討・協議、令和8年度に実施と位置づけられているものがある。

令和7年度の評価だけでなく、令和11年度の目標達成も見据えて、取組を進めていく必要があると思う。

(会長)

鉄道の乗降者数は人口に影響を受けるものと考えられる。

東京への人口一極集中と言われるが、西武鉄道の乗降者数についても東京都の方が多い状況なのだろうか。

また、西武鉄道が運行する埼玉県西部地域は、他の地域と比べ人口を比較的維持できていると捉えている。

鉄道の運行に与える影響も他の地域と比べ限定的なものなのだろうか。

(委員)

都心部で乗降人員が増加傾向にあり、郊外で大きく減少するというまでには至っていない。

全体的には、コロナ禍前の水準までは乗降者数が回復しておらず、また、コロナ禍前までの水準に回復することは難しいと考えている。

こういった状況の中、鉄道沿線に住む方や利用者をどこまで増やしていくのかという点を重視している。

## (2) 市内循環バス「茶の花号」ルート(案)等に係る市民分科会の経過報告について ア 概要

事務局より、資料2「狭山市 新・公共交通ネットワーク再編(案)」及び資料2-②「狭山市 新・公共交通ネットワーク再編(案)図」に基づき説明し、

質疑応答を経て、茶の花号の再編等に係る方向性について確認を受けた。

今後、本再編（案）をもとに具体的なルート及びダイヤ等を協議していくこととなった。

#### イ 質疑応答、意見等

（委員）

柏原地区については、路線バスのうち基幹路線（狭山市駅～西武柏原ニュータウン）と支線（狭山市駅～サイボクハム）があるが、支線は1日11便であり、少ないと感じている。

バス事業者において、路線バスの運行本数の増便を図る基準などあれば伺いたい。

（委員）

路線バスの増便については、利用状況により対応をしている。

路線バスは、バスの需要に見合った輸送本数を設定しているところである。

狭山市駅からサイボクハムへ向かうバスについては、増便を行うほど利用者数がそこまで多いとは言えないことや、平日よりも土曜日・日曜日・祝日の方が利用者数が多いなどを考慮し、路線の特性に合わせてダイヤを設定しているということをご理解いただきたい。

（委員）

路線バスの運行本数の増便を図る目安として、40人を超えるぐらいの利用者が必要であるという話を聞いたことがある。

バスの利用者が40人というと、バスの座席が全て埋まり、立つ客が少しいる程度であろう。

今後、地域では、小学校におけるバス乗り方教室の開催を通じ、バスのファンを増やすことに取り組み、バスの利用者数の増加に寄与していきたい。

地域においても努力をしていくため、支線を1便でも増やしていくことをお願いしたい。

（会長）

群馬県前橋市の事例では、市街化調整区域の開発を許可してきたことにより、路線バスの利用が偏る・分散しているという状況にある。

このため、前橋市は今後市街化調整区域の開発行為を制限し、市街化区域に人口を集約させていくことにより、人口が増えた地域は、バスの利用者数も増加することが見込まれることから、バスの増便を図ったという例もある。

今後の考え方として、路線バスの利用が増えるようなまちづくりも求められていくであろう。

例えば、市内ではラグビー場が整備されており、試合開催時には会場までのアクセスとしてバスの利用が期待されており、こういった工夫も必要と考える。

(3) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金計画認定申請について

ア 概要

事務局より、資料3「地域公共交通計画認定申請書(案)」に基づき説明し、質疑応答を経て、確認を受けた。

イ 質疑応答、意見等

(委員)

今後、ほりかねデマンドバスの運行区域を奥富地区に拡大していくにあたり、当該認定申請計画を変更することになると思うが、変更手続きについては、どのように想定しているか。

(事務局)

ほりかねデマンドバスの奥富地区における運行については、堀兼地区の区域拡大という方法で行うものであり、令和9年10月からの運行開始を予定している。

このため、令和9年10月から令和10年9月までの地域公共交通計画認定申請書(案)にほりかねデマンドバスの運行区域を奥富地区へ拡大について反映させ、令和9年度における協議会において確認を受けた上で国へ提出していく予定である。

(委員)

交通不便地域に住む市民8名は、次回の認定申請時においても引き継がれるのか。

(事務局)

交通不便地域に住む市民8名については、毎年度市民課へ状況を確認する必要があるが、ほりかねデマンドバスの運行区域を奥富地区に拡大する場合でも既に指定を受けた交通不便地域を引き継ぐものである。

(4) その他

ア 概要

事務局より、次回の協議会を令和8年10月下旬頃に開催する予定である旨を説明した。

イ 質疑応答、意見等

(委員)

ほりかねデマンドバスを堀兼地区から奥富地区へ拡大していくことに伴い、今後はこの他の地域にもデマンドバスを展開し、デマンドバスを公共交通ネットワークの中心としていく形になるのか。中長期的ビジョンを伺いたい。

(事務局)

デマンドバスは、住宅の密集度や地域特性、路線バスやタクシーとの競合性を考慮した上で運行エリアを検討し、堀兼地区に隣接する奥富地区への展開することを予定している。

今後の検討についても、対象地域の特性を踏まえながら、導入の是非を検討していく。

(委員)

ほりかねデマンドバスの現在の車両は、リフト付きではないため、車いす利用者が利用できないという課題がある。

今後、デマンドバスを他地域に展開していく際には、障がいを持つ方も利用できる車両の導入についても検討をお願いしたい。

(事務局)

デマンドバスの車両を更新する際には、車いす利用者についても利用できる車両の導入について、検討をしていく。

(委員)

スクールバスを利用し、地域の移動手段を補完する取組はできないだろうか。

(事務局)

現在、高齢者外出支援事業として、市内病院の送迎バスの空席を活用し、事前に登録をいただいた70歳以上の方を混乗する取組を実施している。

スクールバスの活用した同様の取組については、当該スクールバスを有する学校や競合する路線バスなどと協議しつつ、検討していきたい。

(委員)

現在、茶の花号の利用者のうち、75歳以上の高齢者は運賃が100円となっている。

当該制度をより気軽に利用できるようPRをできないか。

(事務局)

狭山市公式ホームページや自治会との連携を通じ、周知を図っていく。

#### 4. 副会長 挨拶

## 5. 配布資料等一覧

(1) 次第

(2) 座席表

(3) 狭山市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(4) 資料

資料 1 狭山市地域公共交通計画の評価等結果

資料 1－② 評価資料補足

資料 1－③ ほりかねデマンド報告資料

資料 2 新・公共交通ネットワーク再編（案）

資料 2－② 新・公共交通ネットワーク再編（案）図

資料 3 地域公共交通計画認定申請書（案）