

令和 8 年 6 月 1 8 日 開 催
第 1 回 狹山市地域公共交通活性化協議会 資料 3

地域公共交通計画認定申請書（案）

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 狭山市地域公共交通活性化協議会
住 所 埼玉県狭山市入間川一丁目 23 番 5 号
代 表 者 氏 名 会長 吉田 敦

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、
関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

狭山市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
狭山市地域公共交通計画 28ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
狭山市地域公共交通計画 29ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
狭山市地域公共交通計画 29ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
狭山市地域公共交通計画 15ページ、18～23ページ、40～41ページ

（添付資料）

・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

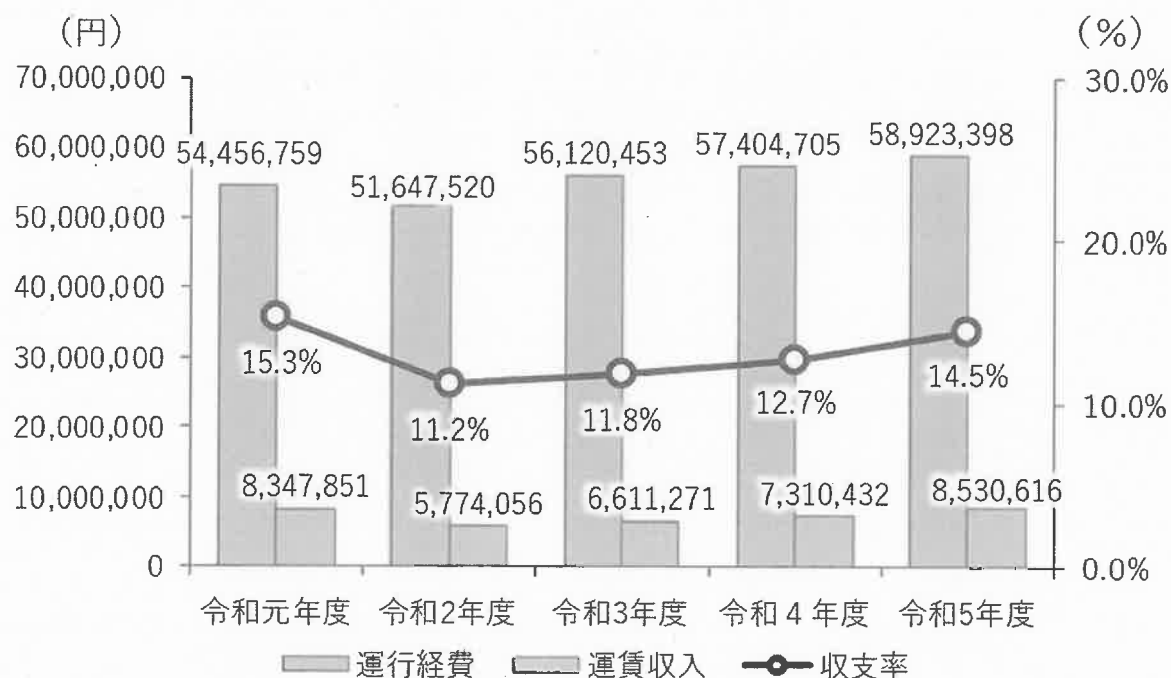
- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

2.6 地域公共交通に係る市負担金

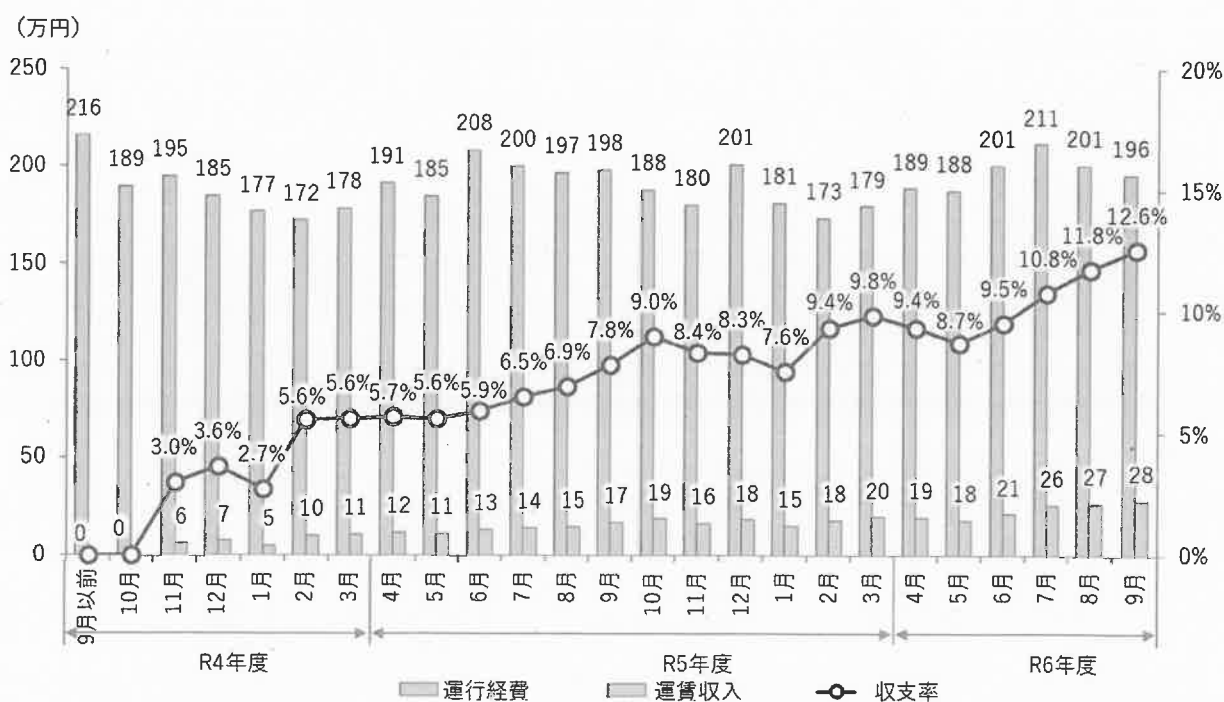
市内循環バス「茶の花号」を維持するため、年間で約5千万円の負担金が発生しています。なお、負担金のうち約4割については、国の特別交付税が交付されています。

また、ほりかねデマンドバスは、年間で約2千3百万円の負担金が発生しています。

■市内循環バス「茶の花号」の維持に係る市負担金の推移



■ほりかねデマンドバスの維持に係る市負担金の推移



第4章 地域旅客運送サービスの現状等

4.1 既存の地域公共交通網

本市の公共交通網については、鉄道は西武鉄道新宿線と西武鉄道池袋線が運行しており、狭山市駅、入曽駅、新狭山駅、稲荷山公園駅の4駅があります。

路線バスは、狭山市駅を中心として、各地域に向けて放射状に、西武バスが運行しており、市内だけでなく、市内外に対して広域的に交通サービスを提供しています。

タクシーは、4事業者が市内鉄道駅に乗り入れています。

市内循環バス「茶の花号」は、狭山市駅、入曽駅、新狭山駅を起点として、各地区内を循環するコミュニティバスとして運行しています。

ほりかねデマンドバスは、交通不便地域、高齢者等の交通弱者の移動手段確保を目的に、堀兼地区全域をカバーするデマンド交通として、令和4年10月から実証運行を開始しています。

また、市内の病院にご協力いただき、高齢者の移動手段を確保する目的で、病院が運行している送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業を実施しています。

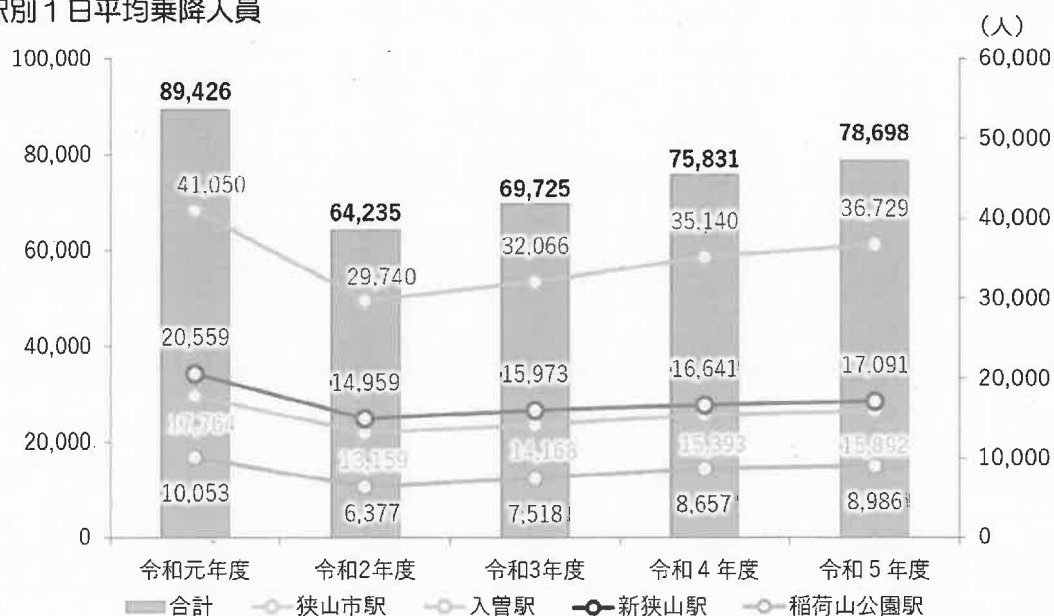
その他、福祉団体等による送迎サービス事業などが実施されています。

4.2 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

令和5年度の1日平均乗降人員は、狭山市駅が最も多く36,729人、次いで、新狭山駅が17,091人となっています。

■鉄道駅別1日平均乗降人員

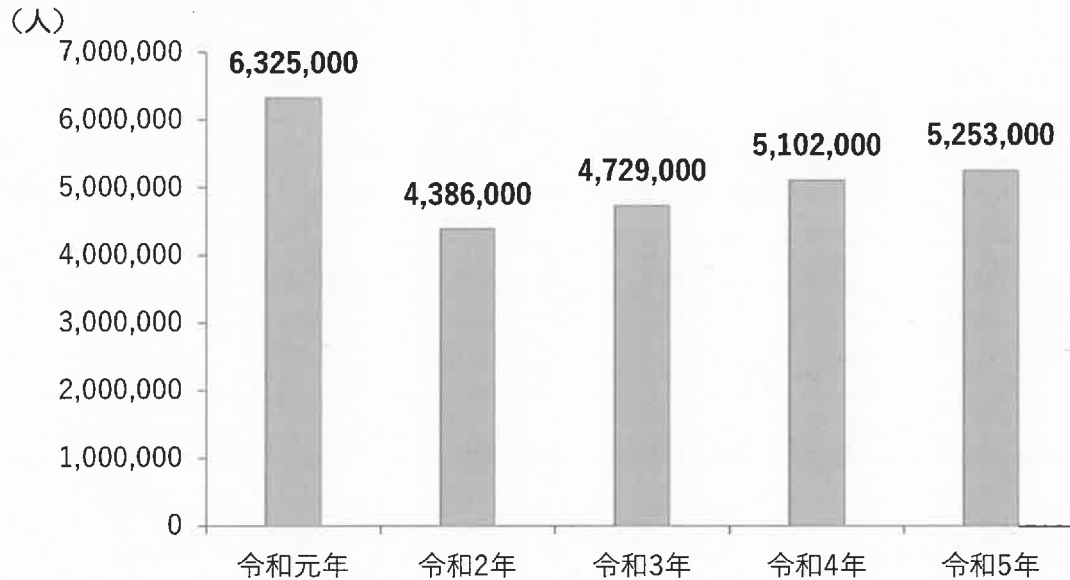


資料：西武鉄道株式会社

(2) 路線バス

市内を運行する路線バスの年間輸送人員は、令和2年に新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で大きく減少したものの、令和3年以降回復傾向にあり、令和5年は約525万人で令和元年度の83%まで回復しています。

■年度別輸送人員の推移



資料：西武バス株式会社

■年度別・路線別輸送人員の推移

(人)

運行区間			平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	対前年比 (R5/R4)
起点	経由地	終点							
新所沢駅東口		西武フラワーヒル	420,000	409,000	271,000	281,000	299,000	335,000	112.0%
狭山市駅東口	西武狭山台ハイツ	狭山台団地	1,123,000	1,070,000	727,000	735,000	793,000	817,000	103.0%
狭山市駅東口	狭山台南	狭山台団地	1,121,000	1,104,000	766,000	836,000	905,000	930,000	102.8%
新狭山駅南口	新狭山ハイツ	入曽駅	89,000	83,000	59,000	63,000	67,000	68,000	101.5%
川越駅西口		新狭山駅南口	419,000	414,000	323,000	357,000	409,000	423,000	103.4%
新狭山駅北口		笠幡駅	219,000	208,000	121,000	114,000	97,000	94,000	96.9%
狭山市駅西口		西武柏原ニュータウン	674,000	639,000	414,000	482,000	532,000	550,000	103.4%
狭山市駅西口		稲荷山公園駅	268,000	251,000	167,000	175,000	195,000	194,000	99.5%
狭山市駅西口		サイボク	109,000	104,000	73,000	85,000	96,000	97,000	101.0%
狭山市駅西口		日生団地	1,196,000	1,177,000	830,000	936,000	1,001,000	1,007,000	100.6%
狭山市駅西口		西武グリーンハイツ	310,000	299,000	216,000	228,000	248,000	270,000	108.9%
飯能駅北口	下川崎	狭山市駅西口	3,000	2,000	2,000	2,000	1,000	1,000	100.0%
飯能駅北口	笹井	狭山市駅西口	16,000	13,000	10,000	6,000	1,000	1,000	100.0%
入間市駅		狭山市駅西口	576,000	552,000	407,000	429,000	458,000	466,000	101.7%
合 計			6,543,000	6,325,000	4,386,000	4,729,000	5,102,000	5,253,000	103.0%

資料：西武バス株式会社

■対象路線一覧

路線名	運行回数
西武バス 新所沢駅東口～西武フラワーヒル（新所 04）	38 回
西武バス 狭山市駅東口～西武狭山台ハイツ～狭山台団地（狭 30）	73 回
西武バス 狭山市駅東口～狭山台南～狭山台団地（狭山 31）	70.5 回
西武バス 新狭山駅南口～新狭山ハイツ～入曽駅（新狭 01,02,01-1）	21 回 （新狭 02 は土日祝のみ）
西武バス 川越駅西口～新狭山駅南口（川越 62）	2 回
西武バス 新狭山駅北口～笠幡駅（新狭 11,11-1,11-2）	14 回
西武バス 狭山市駅西口～西武柏原ニュータウン（深夜含）（狭山 24,24-1,22-2）	56 回
西武バス 狭山市駅西口～稲荷山公園駅（狭山 28）	28 回
西武バス 狭山市駅西口～サイボク（狭山 21,21-1）	11 回
西武バス 狭山市駅西口～日生団地（狭山 22,22-1,29,29-1）	86.5 回
西武バス 狭山市駅西口～西武グリーンハイツ（狭山 20）	31.5 回
西武バス 飯能駅北口～狭山市駅西口（狭山 25,26）	1 回（土日祝のみ）
西武バス 入間市駅～狭山市駅西口（狭山 27）	36 回

令和 6 年 6 月現在

※ 運行本数は平日の往復便の平均を記載。

（土日祝のみ運行の場合は、土日祝の往復便の平均を記載）

（3）タクシー

タクシー事業者が 4 社営業しており、登録台数は 81 台となっています。

事業者名	営業所所在地	登録台数
西武ハイヤー株式会社 入間営業所	入間市小谷田 628-1	33 台
埼玉第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 22-2	19 台
大久保第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 22-2	16 台
サン第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 22-2	13 台

令和 6 年 4 月現在

(4) 茶の花号

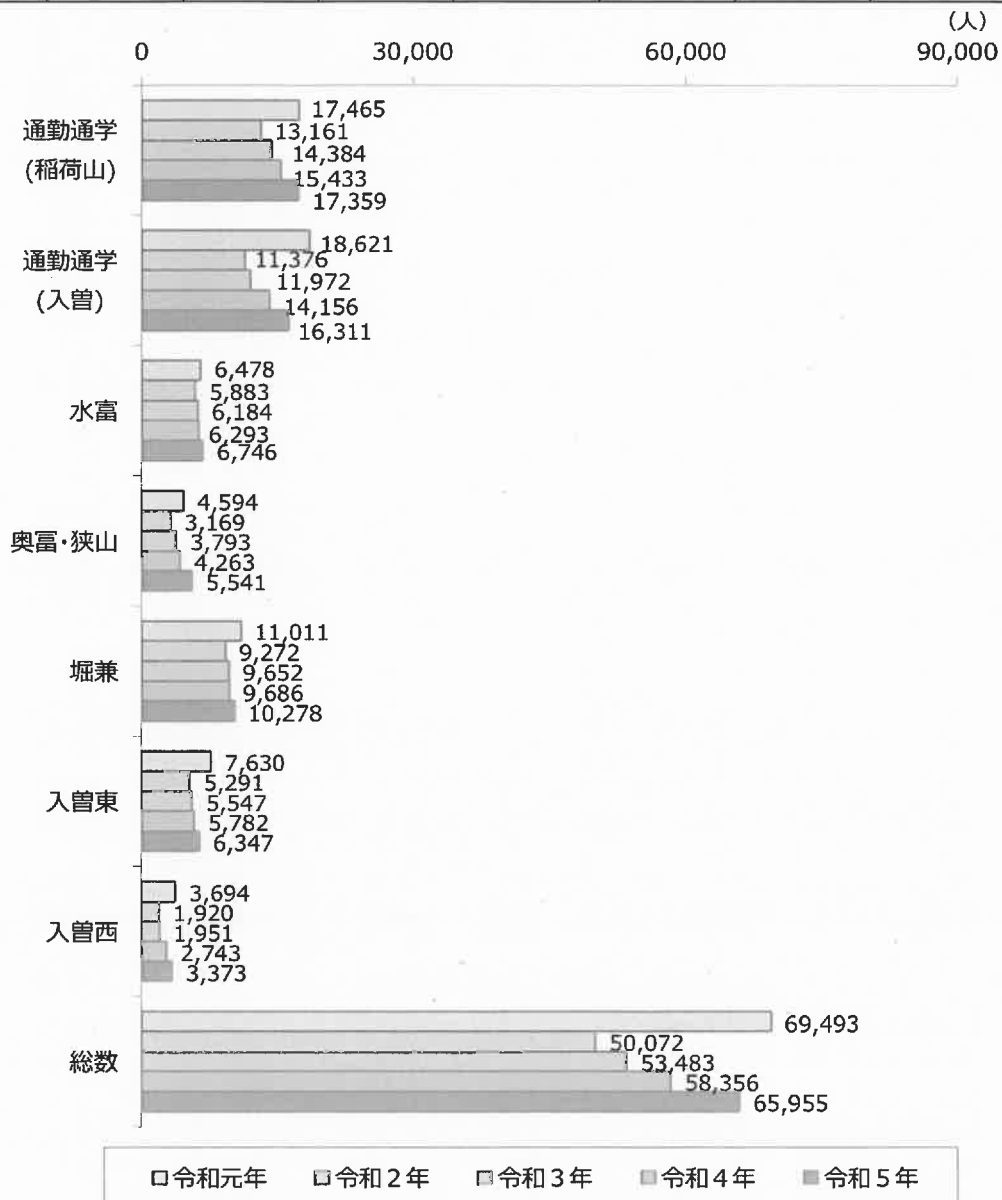
市内循環バス「茶の花号」の年間輸送人員は、令和2年に新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で大きく減少したものの、令和3年以降回復傾向にあり、令和5年は約6万6千人と95%まで回復しています。

令和5年の1便あたりの輸送人員は、全体で3.9人/便となっています。

■茶の花号の年度別輸送実績

(人)

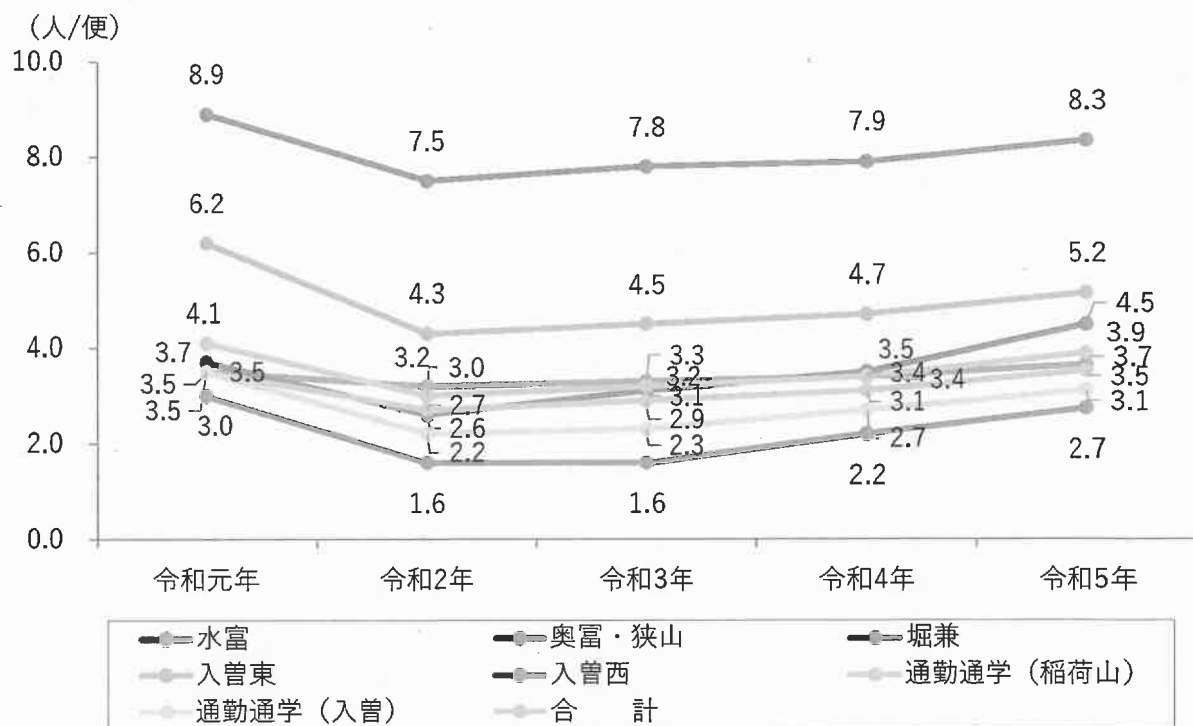
	通勤通学 (稲荷山)	通勤通学 (入曽)	水富	奥富・狭山	堀兼	入曽東	入曽西	総数
令和元年	17,465	18,621	6,478	4,594	11,011	7,630	3,694	69,493
令和2年	13,161	11,376	5,883	3,169	9,272	5,291	1,920	50,072
令和3年	14,384	11,972	6,184	3,793	9,652	5,547	1,951	53,483
令和4年	15,433	14,156	6,293	4,263	9,686	5,782	2,743	58,356
令和5年	17,359	16,311	6,746	5,541	10,278	6,347	3,373	65,955



■年度別・ルート別1便当たり輸送人員

(人/便)

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
水富	3.5	3.2	3.3	3.4	3.7
奥富・狭山	3.7	2.6	3.1	3.5	4.5
堀兼	8.9	7.5	7.8	7.9	8.3
入曽東	6.2	4.3	4.5	4.7	5.2
入曽西	3.0	1.6	1.6	2.2	2.7
通勤通学（稲荷山）	3.5	2.7	2.9	3.1	3.5
通勤通学（入曽）	3.5	2.2	2.3	2.7	3.1
合 計	4.1	3.0	3.2	3.4	3.9



■対象路線一覧【西武バス（株）に委託】

路線名	運行回数
水富コース	3回
奥富・狭山コース	2回
堀兼コース	2回
入曽東コース	2回
入曽西コース	2回
通勤通学コース（稲荷山公園駅）	8回
通勤通学コース（入曽駅）	8.5回

※運行本数は往復便

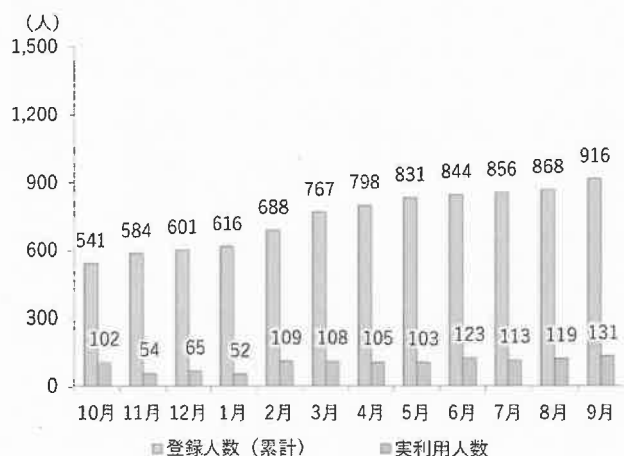
(5) ほりかねデマンドバス

令和4年10月から実証運行を開始したほりかねデマンドバスは、令和6年9月末現在で、登録人数が1,243人となっています。

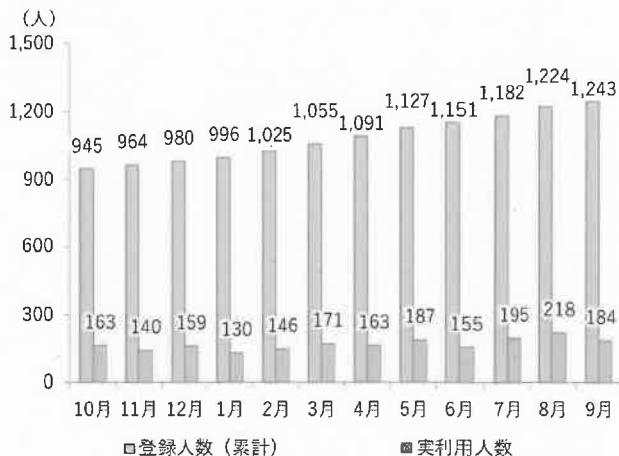
1年目の令和5年9月末時点で、延べ利用人数は425人/月、実利用人数は131人/月となっています。2年目の令和6年9月末時点では、延べ利用人数は749人/月、実利用人数は184人/月となっています。

① ほりかねデマンドバスの月別登録人数と実利用人数

■ 1 年目

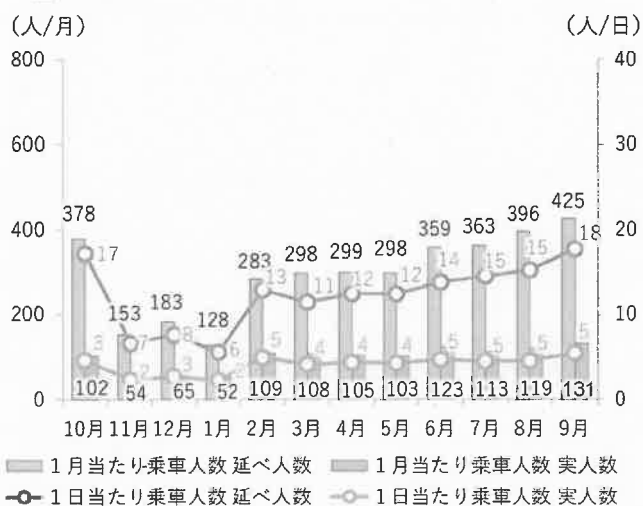


■ 2 年目

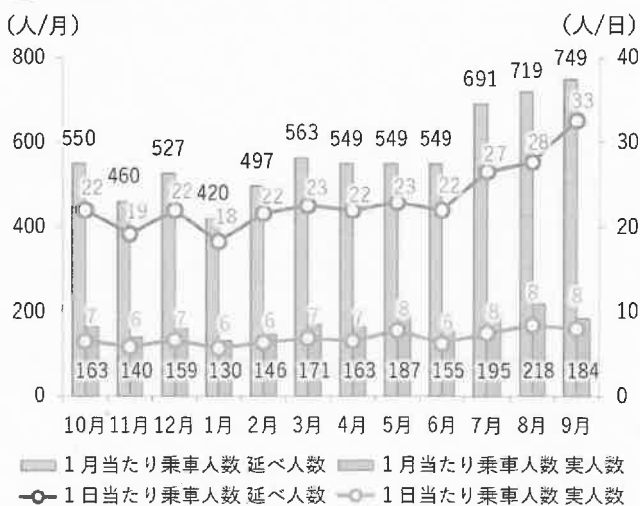


② ほりかねデマンドバスの月別利用人数 (延べ利用人数と実利用人数)

■ 1 年目



■ 2 年目



※ 1 年目：令和4年10月～令和5年9月

2 年目：令和5年10月～令和6年9月

5.2 再編に向けた公共交通の役割の整理

(1) 再編に向けた役割

広範囲に移動を支える交通基盤を「広域幹線」、日常的な移動を支える中核的な路線を「基幹路線」、基幹路線を補完し、周辺地域と基幹路線をつなぐアクセス路線を「支線」として、公共交通の再編に向けた役割を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

類型	主な公共交通		公共交通の機能と方向性
広域幹線	鉄道		【機能】市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク 【方向性】広域の移動を支える交通として今後も役割を果たしていく
基幹路線	路線バス <水富方面> <柏原方面> <狭山台方面>		【機能】狭山市駅に接続する幹線軸であり、公共交通網の骨格を担う主要ネットワーク 【方向性】交通事業者と協議し、幹線軸として一定基準の運行を確保していく
支線	路線バス <その他の路線>		【機能】本市の広域的な交流を支えるネットワーク 【方向性】交通事業者と協議し、事業性、機能性、接続性などの観点から今後の方針を慎重に検討し、適したサービスの確保・維持に向けて取り組む
	タクシー		【機能】鉄道駅（狭山市駅、新狭山駅、入曽駅、稲荷山公園駅）までの移動と地域内外の移動担うネットワーク 【方向性】交通事業者と協議し、一定基準の運行を確保する
	地域交通	市内循環バス「茶の花号」	【機能】交通不便地域の交通手段の確保や高齢者、障害者等の移動に配慮した交通手段の確保、そして公共施設を利用する際の交通手段を確保 【方向性】既存の公共交通の維持確保を図るため、路線バスとの重複区間の再編も視野に進めるとともに、新たな地域公共交通との役割分担についても検討し、再編に向けて取り組む
		新たな地域公共交通	【機能】地域内の移動や居住地が点在し、人口密度が低い地域を最寄りの地域の拠点や市街地へと繋げ、地域の生活を支えるネットワーク 【方向性】現在、堀兼地区で実証運行を行っているほりかねデマンドバスのような AI 技術等を活用したデマンド交通だけでなく、地域コミュニティ交通等、地域住民の支え合いにより創出された移動手段、自家用有償旅客運送なども含め、地域特性を踏まえながら最適な手段を検討する
		地域住民の支え合いによる移動手段	【機能】市内の買物や社会参加などの外出が困難な方の移動支援（年齢などの条件在り） 【方向性】福祉分野と連携した取り組みや地域コミュニティ交通を活用した支援策を検討する

(2) 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持改善事業の必要性

デマンドバス等の公共交通について、国の補助制度（地域内フィーダー系統）を活用して、運行を維持することを検討していきます。

路線名	必要性・有効性	事業概要	補助
デマンドバス （ほりかねデマンドバス）	ほりかねデマンドバスの運行により、交通空白地域の移動手段の確保、高齢者の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保が図られています。一方で運賃収入やその他収入と運行経費に基づく収支率は目標には届いていない状況です。 現在は、一般乗合（21 条乗合）で実証運行を行っており、令和 7 年 10 月より、一般乗合（4 条乗合）による運行に移行しますが、地域組織や事業者、自治体の運営努力だけでは運行の維持が難しいことから、運行内容の変更などの再編検討を行いつつ、地域公共交通確保維持改善事業により存続させていくことが必要です。	＜運行区域＞ ・堀兼地区内全域 ＜事業許可区分＞ ・一般乗合（21 条乗合） ⇒令和 7 年 10 月より一般乗合（4 条乗合） ＜実施主体＞ ・ほりかねデマンド・ラボ （運行はタクシー事業者が実施）	※1

※1

国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

第7章 目標の評価指標と計画の進行管理

7.1 目標に対する評価指標

計画目標	評価指標	基準値 (令和5年度)	目標値 (令和11年度)	算出方法
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	鉄道駅乗降人員 (1日平均)	78,698人	基準値維持	市内4駅における一日平均乗降人員
	路線バス利用者数 (1日平均)	14,392人	基準値維持	市内15路線32系統の一日平均利用者数
	環境負荷の少ない車両の導入	—	1台	車両の導入台数
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	高齢者の外出頻度	80.0% (令和7年度目標値)	基準値以上	65歳以上の市民が週2回以上外出する割合(狭山市高齢者福祉計画・介護保険事業計画)
	バス待ち環境の整備	—	5ヶ所以上	バスまちスポット、まち愛スポットの設置数
	高齢者運転免許証自主返納支援制度利用者数	428人	基準値以上	高齢者運転免許証自主返納支援制度の利用者数
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	市内循環バス「茶の花号」の収支率	14.5%	基準値以上	市内循環バス「茶の花号」の収支率 ※地域交通の再編後の収支率
	地域公共交通力バ－圏域	83%	基準値以上	駅から徒歩1,000m以内、バス交通については1時間に2本以上(1往復)運行している停留所から徒歩300m以内の区域
	公共交通の満足度・やや満足度	29%	35%以上	計画に係る市民アンケート調査結果

7.2 推進体制

地域公共交通活性化協議会においては、毎年度、施策の実施状況を確認するとともに、効果の検証および改善の必要性について協議します。加えて事務の円滑な推進を図るため、必要に応じて分科会を設置し、具体的な検討および調整を実施します。併せて、庁内関係課との連携を強化し、各事業との整合性を確保しつつ計画の調整を図ります。また、計画期間中における社会情勢の変化に適切に対応するため、必要に応じて上位計画や関連計画との整合性を確保したうえで、計画を見直してまいります。

推進・管理体制	構成員	役 割
地域公共交通 活性化協議会	狭山市、埼玉県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取り組みの実施状況の確認、効果検証や取り組みの改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

7.3 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取り組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Act）】による計画の進行管理を行います。

	令和 7 年度				令和 8 年度～令和 9 年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1
P 計画の検討	→ 次年度事業検討				→ 次年度事業検討			
D 事業の実施	→ 事業実施				→ 事業実施			
C 事業の評価	→ 今年度評価				→ 前年度最終評価	→ 今年度評価		
A 改善策の検討	→ 改善策検討				→ 改善策検討			

	令和 10 年度				令和 11 年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1
P 計画の検討	次期計画策定 次年度事業検討				次期計画策定 次年度事業検討			
D 事業の実施	事業実施				事業実施			
C 事業の評価	前年度最終評価		今年度評価		前年度最終評価		今年度評価	
A 改善策の検討	改善策検討				改善策検討			

令和8年6月18日

狭山市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本市は、鉄道や路線バスのほか、市内循環バス「茶の花号」を運行しているが、公共交通ではカバーしきれない交通空白地域が存在している。

市内一部の地域において、特に自家用車を保有していない市民は、商業施設や医療施設などへの移動が難しい状況にあり、日常生活における移動手段を確保することが必要となっている。

こうした中、交通空白地域が多く存在し、既存の公共交通ではカバーしきれない地域が広い堀兼地区において、自宅の近くから乗車できる自由経路ドアツードア型のデマンド交通「ほりかねデマンドバス」の実証運行を令和4年10月から開始した。

当該実証運行の評価検証の結果、デマンドバスが地域住民の日常生活の移動手段として地域活性化や住民の生活の質の向上に寄与していることが確認されたことから、令和7年9月に実証運行を終了し、3年間の実証運行の評価検証を踏まえ、同年10月より道路運送法第4条に基づく運行に移行した。

しかしながら、デマンドバスの運行を持続可能なものとさせていくためには、事業収支を安定させる必要があるが、地域運営組織や事業者による収益確保及び費用削減に係る努力、自治体による支援だけでは運行の継続が難しいことから、地域公共交通確保維持事業を通じて「ほりかねデマンドバス」を維持することにより、地域住民の日常生活上の移動手段を存続させていく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・ 地域公共交通カバー圏域：83%以上
 - ・ 市内循環バス「茶の花号」の収支率：14.5%以上
 - ・ 高齢者の外出頻度：80.0%以上
- ※狭山市地域公共交通計画p40 参照

(2) 事業の効果

ほりかねデマンドバスの運行を維持することにより、交通手段が限られた地域の市民の移動手段が確保される。

また、ほりかねデマンドバスが既存の公共交通に接続することにより、他の公共交通の利用者数の増加及び利用率の上昇、市民及び利用者の満足度の向上が図られる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

狭山市地域公共交通計画に位置付けた以下の施策である。

施策① 路線バスの維持・確保（狭山市、交通事業者）

施策② 公共交通を利用してもらうための取り組み（狭山市、交通事業者）

施策④ 公共交通に関する協働事業の実施（狭山市、教育委員会、交通事業者、社会福祉協議会、民間事業者）

施策⑥ 総合的な公共交通ガイドブックの作成（狭山市、社会福祉協議会、交通事業者、民間事業者、関係団体）

施策⑨ 福祉団体等が運行する交通サービスとの連携（狭山市、社会福祉協議会、民間事業者、ボランティア団体）

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（狭山市、交通事業者、近隣市）

施策⑫ 新たな地域公共交通サービス（狭山市、交通事業者、民間事業者、地域団体）

※狭山市地域公共交通計画P34～39参照

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る「ほりかねデマンドバス」について、その運行に係る費用総額22,286千円（令和7年度4条運行実績に基づき算出）のうち、狭山市から地域運営組織への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 目標のそれぞれについて、数値指標によるモニタリング・評価を実施する。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における 収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

本計画別紙（案）は、令和8年6月18日（第1回）に開催された令和8年度第1回狭山市地域公共交通活性化協議会において、承認されたものである。（予定）

（議題）

- 1 令和7年度地域公共交通計画の結果等承認
- 2 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

19. 利用者等の意見の反映状況

狭山市地域公共交通活性化協議会において、利用者代表や交通事業者など、地域における多様な関係者に協議をいただいたものである。（予定）

ほりかねデマンドバスの運行管理を担うほりかねデマンド・ラボは、地域住民の代表者等による地域運営組織であり、年1回の総会及び2か月に1回程度の定例会を開催し、運行状況の確認や意見交換を行っている。

また、堀兼地区住民やほりかねデマンドバス利用者を対象としたアンケート調査を実施し、当該結果を踏まえた運行計画の作成や見直しを行ったものである。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 埼玉県狭山市入間川1丁目23-5

(所 属) 狭山市 市民部 交通防犯課

(氏 名) 矢部 貴司

(電 話) 04-2953-1111

(e-mail) kotsu@city.sayama.saitama.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	經由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
狹山市	西武ハイヤー(株)	(1) ほりかねデマンドバス		姫東地区内 及び姫東地区 近辺の駅前 周辺		往 復 km km	203日	2,344回			区域運行	②(2)	交通不便地域を運行 し、新狹山駅で鉄道と 接続。	①
		(2)				往 復 km km	日	回						
		(3)				往 復 km km	日	回						
		(4)				往 復 km km	日	回						
		(5)				往 復 km km	日	回						

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	狹山市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	21,414
交通不便地域等	8

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
8人	堀兼地区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び
特例適用開始年度

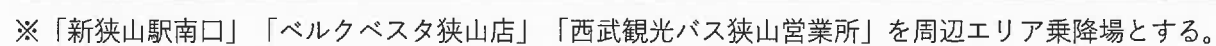
計画名	策定年月日	特例適用開始年度
狹山市地域公共交通計画	令和7年3月27日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）



11 埼玉県

SAITAMA-KEN

市区町村境界図
Boundary Map of Shi, Ku, Machi and Mura



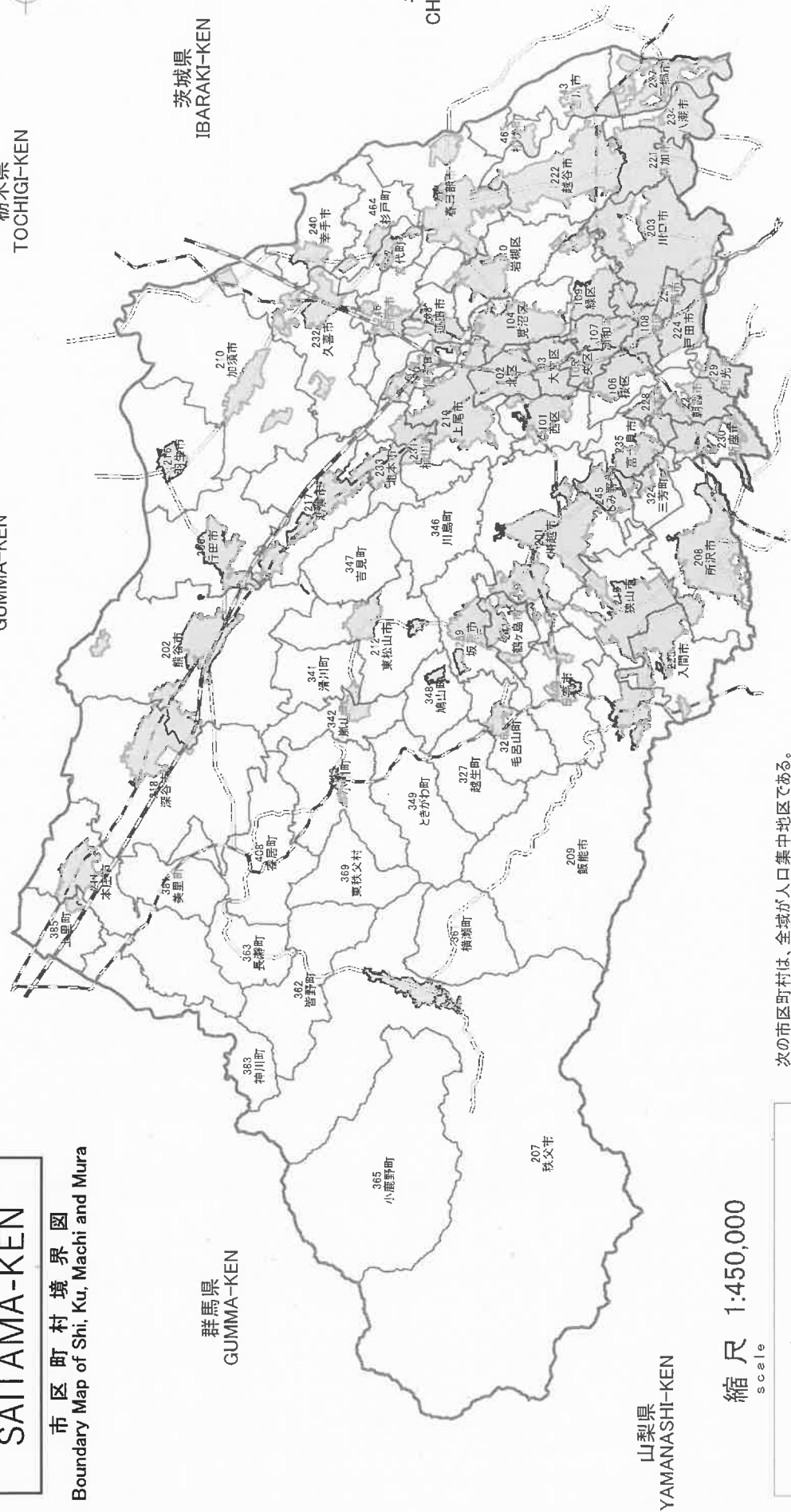
群馬県
GUMMA-KEN

栃木県
TOCHIGI-KEN

茨城県
IBARAKI-KEN

千葉県
CHIBA-KEN

東京都
TOKYO-TO



次の市区町村は、全域が人口集中地区である。

105 さいたま市中央区 Saitama-shi Chuō-ku
223 蕨市 Warabi-shi

縮尺 1:450,000

scale

凡例 Legend

- 人口集中地区 Densely Inhabited District
- 市区町村境界 Boundary of Shi, Ku, Machi and Mura
- 新幹線 Shinkansen
- 国鉄線 Japanese Railways
- 私鉄線 Private Railways
- 市町村番号 Code for Shi, Ku, Machi and Mura