

## 令和8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8年5月18日（月）午後1時30分～午後2時45分

開催場所 狭山市役所605会議室

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、苅谷委員、吉田アドバイザー、畑中アドバイザー  
（11名）

欠席者 0名

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

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

会議を構成する委員及びアドバイザー11名全員の出席（途中参加3名）があったことから、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。

### 2. 議題 市内循環バス茶の花号の再編について

#### (1) 概要

事務局より、資料1「狭山市 新・公共交通ネットワーク再編（案）」及び資料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、委員会における質疑応答を経て、茶の花号の再編等に係る方向性について確認を受けた。

#### (2) 質疑応答、意見等

##### (アドバイザー)

令和7年3月に狭山市地域公共交通計画が策定された後、本市民分科会において、市内循環バス茶の花号（以下「茶の花号」という。）の見直し及びデマンドバスの区域拡大について議論が行われてきた。

茶の花号は、現在の3台体制を維持することを前提として、各地区におけるルート案を確認するにあたり、利用者数とともに通院や買い物等、「もう少しここも行きたい」といった日常生活のニーズを考慮しつつ議論をしていきたい。

本日の到達目標としては、茶の花号のルート案やデマンドバスの区域拡大に係る方向性を確認いただくことである。

今後、各地区におけるルート案に基づき、具体的な運行時刻やダイヤの検討に移っていく流れを想定している。

#### ●茶の花号の再編 水富コースについて

##### (アドバイザー)

水富コースについては、以前、茶の花号が運行していた旧道の運行や狭山市役所への乗り入れについて、これまでの市民分科会において議論があったが、地域からの意見としては、今回示された往復で同一のルートとしていくことでよいか。

##### (委員)

水富地区における自治会長等の会議において、旧道の運行に関する意見は無かったことから、往復で同一のルートとすることについて、地域の理解は得れたものと考えている。

(アドバイザー)

水富コースは、往復で同一のルートとしつつ、狭山市役所へ乗り入れていくこと、茶の花号の本数を1本増やす方向で進めていく。

(委員)

水富コースの茶の花号の時刻について、1便が狭山市役所を午前9時50分出発となっている。

高齢者は午前中に通院や買い物へ行く傾向があるため、午前中の便を手厚くしてほしいと考えているが、当該1便の出発時刻を少し早めに調整することは可能か。

(事務局)

生活実態に合わせ、夕方よりも午前中の時間帯の運行を手厚くする等、運行事業者と調整を図っていく。

しかしながら、バスの運転手は、4時間に1回休憩をとる必要があるといった労働法制上の制約があるため、実現可能な範囲で検討していきたい。

(委員)

地域から茶の花号の午前中の時間帯における運行に関する質問があった場合、現段階での情報として午前中の運行を手厚くしていく方向で検討している旨を回答してよいか。

(事務局)

現段階での方向性として、午前中の運行ダイヤを手厚くする方向で検討していく旨を回答いただけるとありがたい。

(アドバイザー)

茶の花号の運行について、おおむね午前8時30分までは、通勤通学コースで充足されており、その後は各コースの生活交通としての役割を担っている。

病院や買い物といった生活実態に合わせた時間帯を目指していくため、今後、細かく運行事業者と時刻・運行ダイヤを調整し、次回の市民分科会において協議したいと考えている。

#### ●茶の花号の再編 入曽コースについて

(アドバイザー)

入曽西コースにおいて武蔵藤沢駅から入曽駅の往復ルートとすること、入曽東コースにおいて利用実態に合わせ、あぐれっしゅ元気村を除くルートとしつつ、西武フラワーヒルに重きを置いたダイヤとしていくというルート案となっている。

この点について、地域からの意見等はあるか。

(委員)

入曽地区自治会連合会正副会長等、地域との話し合いの内容が反映されていることから資料のとおりでよいと考える。

(アドバイザー)

入曽地区は、車両2台を東西で運行することになるため、これまでよりも車両運行は円滑になると考えられる。

特に入曽西コースは、1便が昼前に出発する状況になっているため、今後はできる限り通院や買い物等の生活実態に合わせた時刻・ダイヤを設定できるのではないかと考えている。

#### ●茶の花号の再編 通勤通学コースについて

(アドバイザー)

通勤通学コースにおける20時以降の運行を減便とする方向性について、20時以降の運行本数を全て無くすのか、それとも運行ダイヤを調整して本数を減らしていくのか、方向性としてはどう考えているのか。

(事務局)

運行事業者と調整をしている中では、朝の利用者数を考慮すると、通勤通学コースの朝便を減らすことは難しいと考えている。

一方、バスの運転手は、4時間に1回休憩をとる必要があることや夜間の勤務時間終了後から翌日朝までのインターバル確保(最低9時間以上、推奨11時間以上)といった労働法制上の制約があるため、夜便を前倒しする方向で減便せざるを得ないと考えている。

(アドバイザー)

全国的に勤務間インターバル制度が導入されたことにより、前日の勤務終了後から翌日の始業まで時間をしっかりと開けなければいけないという運用が厳格化された。

例えば、同じ運転手が業務を担う場合、21時台に運行を終了し、営業所に22時に戻り、退勤した場合、翌朝7時まで業務ができないという状況になる。

朝便を維持するためには、夜便を減便する必要性が生じてくるが、この方向性について、意見はあるか。

(委員)

西武フラワーヒルから入曽駅までの1便について午前6時55分始発では、現役時代は出勤時間に間に合わなかった経験がある。

今後、運行ダイヤや時刻は、地域でも協議をさせていただきたい。

(アドバイザー)

運行ダイヤや時刻に係る地域の意見集約をお願いしたい。

(アドバイザー)

通勤通学コースの名称について、通勤通学の場合のみ利用できないという印象を与える可能性もある。

通勤通学コースは、通院や買い物等についても目的として、幅広い世代の方にも利用できるということを伝えていくため、例えば「おはよう・おかえりコース」といった名称の工夫をするかどうかについても議論していきたい。

#### ●デマンド交通の再編案について

(アドバイザー)

堀兼地区は、茶の花号の運行を見直し、ほりかねデマンドバスに移行していく。奥富地区についても、ほりかねデマンドバスを拡大させ、茶の花号の運行を見直ししていくという方向性としている。

最近のほりかねデマンドバスの運行状況は。

(事務局)

令和7年9月から車両2台体制に戻し、月あたりの利用件数が550件程度で推移している状況である。

冬季は利用が若干減少し、秋には利用が増加するものの、通年では、ほぼ横ばいの状況である。

(アドバイザー)

デマンドバスの月の稼働日数を20日とすると、1日あたり27件程度(月間550件程度/20日間)の利用がある。

1日あたり、おおよそ20件を超える利用があると車両1台では供給が不足するという印象である。

車両2台とすると1日あたり40件までは安定して稼働できるであろう。

ほりかねデマンドバスの奥富地区への拡大について、堀兼地区における意見は。

(委員)

ほりかねデマンド・ラボで検討を進める中で、様々な意見が出てきた。

ほりかねデマンドバスを奥富地区へ拡大するにあたっての不安な点は、待ち時間が増加するのではないかとということ、国道16号線及び西武新宿線の踏切を超えて移動することについて時間のロスがあるのではないかとという声もあった。

しかしながら、ほりかねデマンドバスを奥富地区へ拡大することについては、まずはやってみようという意見でまとまった。

今後は、ほりかねデマンド・ラボの運営体制を含め、奥富地区と堀兼地区で協議

をしつつ、進めていきたいと考えている。

(アドバイザー)

現在、デマンドバスが利用（乗降）できる場所は。

(委員)

堀兼地区であれば、どこでも利用（乗降）できる。

(アドバイザー)

ほりかねデマンドバスを奥富地区へ拡大することにより、デマンドバスの移動距離が長くなるということが考えられる。

(事務局)

利用エリアが拡大するにあたり、デマンドのバスの移動距離が長くなるということに対して、堀兼地区と奥富地区の両地区を超えて移動する場合は、通常料金と差をつけることも含めて検討していきたい。

(委員)

両地区を超えて移動することは少ないであろうが、様々な利用方法を想定し、調整していきたい。

(アドバイザー)

堀兼地区と奥富地区は、地区の面積や人口が異なるため、デマンドバスの運用を奥富地区1台、堀兼地区1台とせずに、課題が生じた時点で調整していくという方法が良いと考える。

デマンドバスの拡大に係る奥富地区における意見は。

(委員)

奥富地区においても、自治会連合会正副会長を含めて意見交換を行うとともに、各単位自治会の一部において説明を行ったところ、デマンドバスの奥富地区への区域拡大及び茶の花号の運行見直しについて反対意見は出なかったものである。

課題として考えられることは、今後の周知、認知度を高め、利用数を高めていくことである。

(アドバイザー)

路線バスよりもデマンドバスの方が地域住民への周知は難しいと考える。

定期的に運行する路線バスでは、地域住民の目にとまりやすいためである。

地域住民への周知方法については、ほりかねデマンド・ラボにおいても検討をお願いしたい。

奥富地区へほりかねデマンドバスを区域拡大するにあたり、ほりかねデマンドバスの名称は変更するのか。

(事務局)

今回は、ほりかねデマンドバスの区域拡大であること、名称を変更する場合は車両のラッピングを変更する等の経費が生じることから、ほりかねデマンドバスの名称をしばらくは維持していく方向で検討している。

(アドバイザー)

ほりかねという名称が入っていても奥富地区の地域住民が利用できるような工夫をしていく必要がある。

(委員)

ほりかねデマンド・ラボにおいても名称の変更に関する意見は出ていない。

堀兼地区の住民にとってもほりかねデマンドバスの名称に慣れてきているところである。

(アドバイザー)

名称は現在のままとし、地域におけるお知らせチラシにおいて、奥富地区は「おくとみデマンドバス」、堀兼地区は「ほりかねデマンドバス」としていく等の工夫はできると考える。

ほりかねデマンドバスの名称や周知方法については、今後の議論としていきたい。

## ●柏原地区の公共交通対策について

(アドバイザー)

市内全てのエリアを茶の花号3台及びデマンドバス2台でカバーすることは難しいことから、民間路線バスのうち基幹路線を維持させつつ、交通空白地域への対応等を行っていくということになるのであろう。

柏原地区からの意見は。

(委員)

柏原地区には、基幹路線として狭山市駅から西武柏原ニュータウンまでの民間路線バスと、支線である狭山市駅からサイボクナムまでの民間路線バスがある。

狭山市駅からサイボクナムまでの民間路線バスは1時間に1本無い時間帯があり、サイボクナムへ行き、狭山市駅に帰る時には2時間半待つこともあるため、民間路線バスへ充実させることを要望したい。

また、東京オリンピックの開催に伴い、川越線笠幡駅が再整備・充実されたことから、西武柏原ニュータウンから笠幡駅まで民間路線バスの延伸を要望したい。

民間路線バスのうち、1本は支線であるため、支線が10年後はなくなってしまう

うという不安もある。

交通空白地域については、社会福祉協議会の協力を受け、地域のボランティア輸送について検討していきたい。

(アドバイザー)

狭山市駅からサイボクハムへ向かう利用はどれくらいあるのか。

(委員)

サイボクハムの周辺には、軽費老人ホーム柏苑や県営住宅、サッカーグラウンドがあり、観光以外の目的での利用もある。

狭山市駅からサイボクハムまでの民間路線バスは、支線ではあるものの、本数が少ない現状に対して、地域としては不満を感じている。

(アドバイザー)

サイボクハムは日高市に立地しており、狭山市との市境を超えることから、埼玉県による取組や支援が必要であると考え、埼玉県における会議において意見を出しているところである。

モビリティマネジメントとは具体的にどのような取組を想定しているのか。

(事務局)

モビリティマネジメントについては、バスの乗り方教室等、バスといった公共交通の利用を促す取組を想定している。

本年度は地域の方の協力を受け、小学校においてバスの乗り方教室の開催を予定している。

(委員)

新狭山地区において商業施設の立地が進んでおり、柏原地区と新狭山地区は近接していることから、両地区間の民間路線バス路線の充実についても期待したい。

(アドバイザー)

民間路線バスごとに状況は異なるが、運行本数を増便する一つの目安として、前後を運行するバス利用者が40人を超えるという点がある。

埼玉県内の場合、バス1便あたりの損益分岐点は、30数人程度であると想定される。

支線の充実を図るとともに、基幹路線を維持することが重要であり、基幹路線に乗ってもらうためにモビリティマネジメントを通じたバスの魅力の訴求は引き続き行っていただきたい。

一方、支線の充実について、新狭山地区と柏原地区の間については、新狭山地区の拠点性が高まっていることを含めて、運行事業者へ確認をしていくことがポイント

トとなる。

また、サイボクハムとの連携も含めていくつかの手法を検討をしていく必要があると考える。

地域の支えあい等の検討について、社会福祉協議会における取組の現状は。

(アドバイザー)

ドアツードアでの送迎は難しいものの、事前の集合場所から商業施設へ送り迎えを行う取り組みである。

利用ニーズやドライバーの確保に課題はあるものの、最初は小規模から始められればよいと考えている。

昨年度から年1回福祉有償運送運転者講習会を実施していることから、ドライバーを確保していきたい。

(アドバイザー)

秦野市や武蔵野市（レモンキャブ）では、市の広報やホームページにおいてドライバー募集の掲載を通じた周知が行われている。

また、各地区の代表が集まっている場において情報共有を行っていくことも重要である。

#### ●本再編案が目指す「持続可能な公共交通」の実現（まとめ）

(アドバイザー)

記載内容は、これまでの議論をまとめたものという理解でよいか。

(事務局)

そのとおりである。

#### ●全体の振り返り

(アドバイザー)

資料1 狭山市 新・公共交通ネットワーク再編(案)にある茶の花号の再編(ルート案)及びほりかねデマンドバスの奥富地区への区域拡大について、本市民分科会として承認という結論にいたったものである。

本日承認を受けた内容については、令和8年6月に開催を予定する地域公共交通活性化協議会において協議されたい。

また、本日各委員からあった運行ダイヤや時刻に関する意見を踏まえ、市は運行事業者と調整し、次回の市民分科会において協議できるようにされたい。

(アドバイザー)

停留所は、既存のものを利用するのか、加除修正するのか、停留所の名称の変更の有無についても議論していきたいため、次回までに各地区の意見を集約いただきたい。

### 3. 配布資料一覧

- (1) 次第
- (2) 配布資料等一覧
- (3) 座席表
- (4) 資料1 狭山市 新・公共交通ネットワーク再編（案）
- (5) 資料2 狭山市 新・公共交通ネットワーク再編（案） 図