
狭山市地域公共交通計画

令和7年3月

目次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の趣旨及び位置づけ	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	1
第2章 地域の現状等	2
2.1 人口動態	2
2.2 人の動き	5
2.3 人口分布と主要施設の立地状況	7
2.4 自動車保有状況	13
2.5 観光来訪者	14
2.6 地域公共交通に係る市負担金	15
第3章 上位・関連計画の整理	16
3.1 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	16
3.2 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性	17
第4章 地域旅客運送サービスの現状等	18
4.1 既存の地域公共交通網	18
4.2 地域公共交通の状況	18
4.3 地域の支え合いによる交通手段	24
4.4 地域公共交通カバー圏域	25
第5章 地域旅客運送サービスの課題と役割	26
5.1 地域旅客運送サービスの課題の整理	26
5.2 再編に向けた公共交通の役割の整理	28

第6章 計画の基本方針・目標・施策	30
6.1 計画の基本方針	30
6.2 計画目標.....	31
6.3 目標達成のための施策.....	32
第7章 目標の評価指標と計画の進行管理.....	40
7.1 目標に対する評価指標.....	40
7.2 推進体制.....	41
7.3 進行管理.....	41
用語集	42

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の趣旨及び位置づけ

本市の公共交通は、鉄道、路線バス及びタクシーのほか、市内循環バス「茶の花号」を市内の鉄道駅（狭山市駅、新狭山駅、入曽駅、稻荷山公園駅）を起点に運行しています。

また、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、最寄りの交通結節点への移動支援を行う、高齢者外出支援事業を実施しています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方で、利用者数の減少傾向が続いており、公共交通の維持・確保や運転手の高齢化や若年層の担い手減少等、公共交通事業者の労働力不足も深刻な課題となっています。

こうした地域公共交通への社会的要請に応えるため、公共交通事業者、住民、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、地域の輸送資源を総動員し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する必要があります。その実現に向けて国では、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

市では、これまでも市内循環バス「茶の花号」の運行ルート等の見直しを継続的に行っていますが、交通空白地域において移動手段のない住民への対応など、地域毎に交通事情の課題が異なることが明らかになっています。特に、市の郊外部では、人口密度が低く、人口が分散していることから、利用者の需要に応じて運行できるデマンド交通の導入などを検討課題として、令和3年3月に「新たな地域公共交通の導入方針」を策定し、堀兼地区において令和4年10月からデマンドバス実証運行に取り組んでいます。

このような状況を踏まえ、交通関連の様々な主体が相互に協力し、本市にとって持続可能で効率的な公共交通網を構築するとともに、公共交通サービスの維持確保することを目的とした公共交通政策のマスタープランとなる「狭山市地域公共交通計画」の策定を行います。

1.2 計画区域

本計画の対象の区域は、狭山市全域とします。

1.3 計画期間

本計画の期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間とします。なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応の必要が生じた場合には、計画期間内であっても計画の見直しを行います。

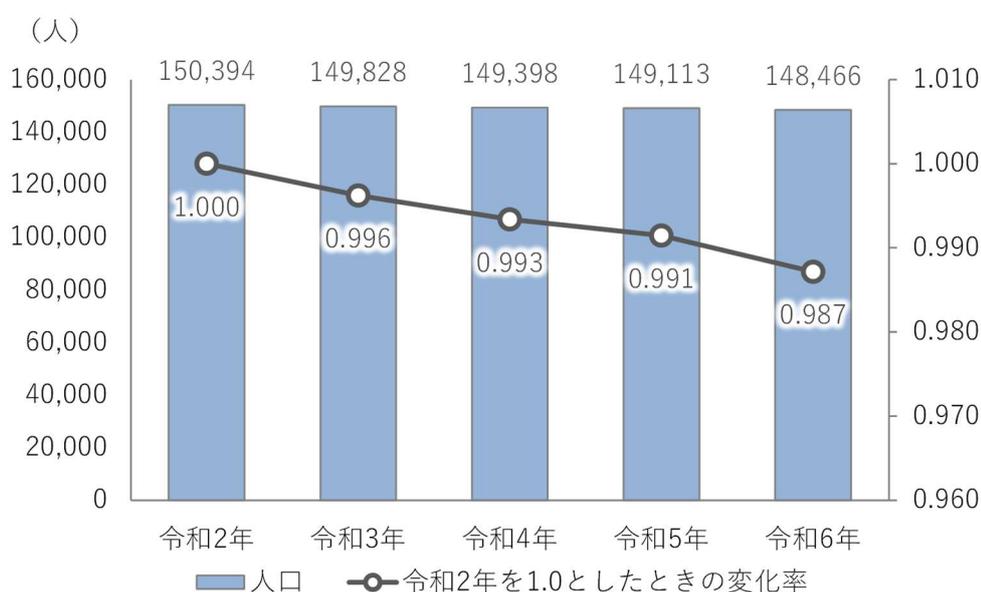
第2章 地域の現状等

2.1 人口動態

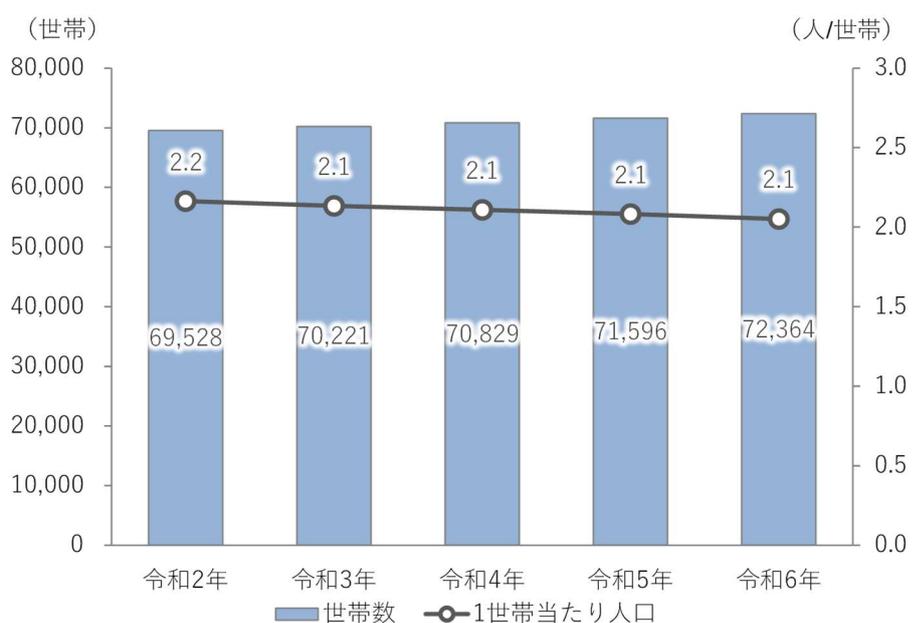
(1) 人口推移

本市の人口は、令和6年で約148,500人、令和2年を1.0としたときの変化率では、0.987となっています。令和6年の人口は、5年前の令和2年に比べて、約1,900人減少している一方で、世帯数は令和2年に比べて約2,800世帯増加しており、令和6年の1世帯当たり人口は2.1人となっています。

■人口の推移



■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



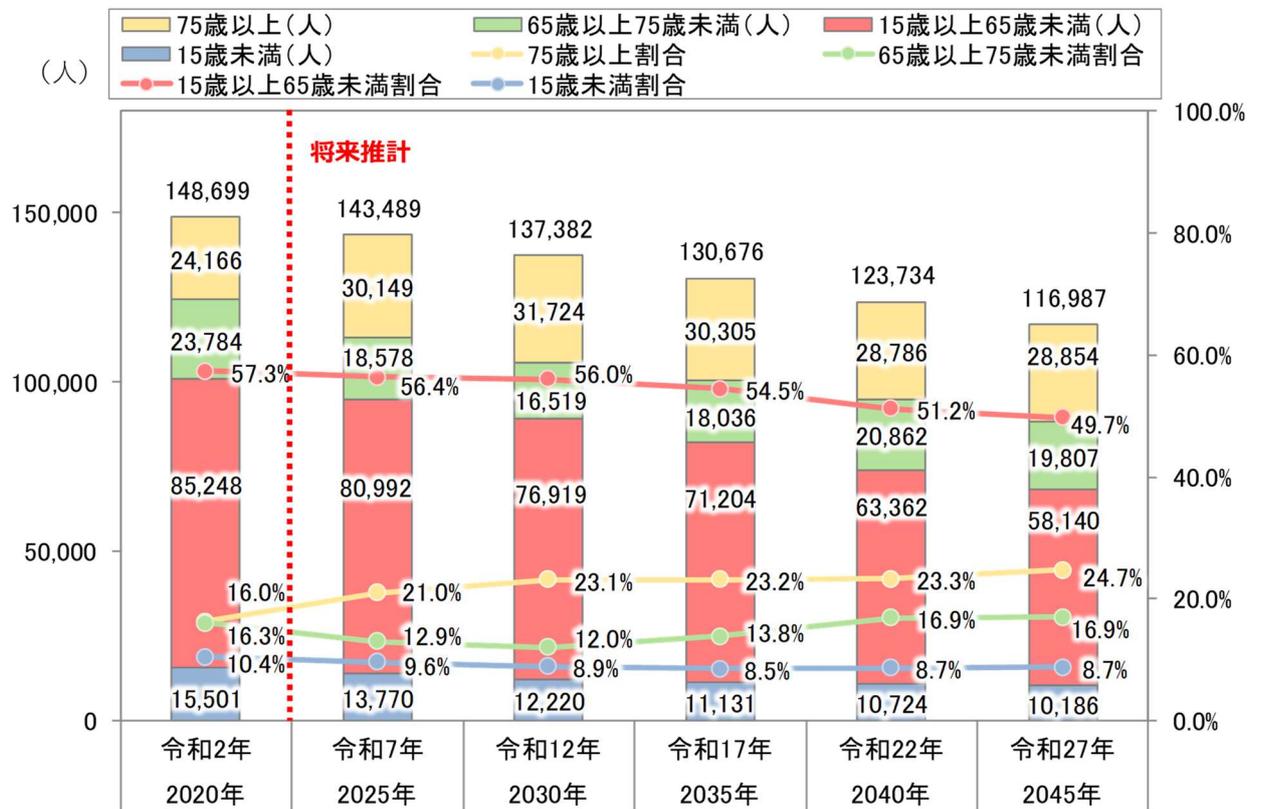
各年4月1日現在

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は減少傾向で推移するとされており、令和2年の約148,700人から令和27年には約117,000人にまで減少することが見込まれています。

年齢別での推移では、15歳未満の年少人口割合は、令和2年の10.4%から令和27年の8.7%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は57.3%から49.7%に減少する一方で、65歳以上の老年人口割合は32.2%から41.6%にまで増加する見込みとなっています。

■人口の推計

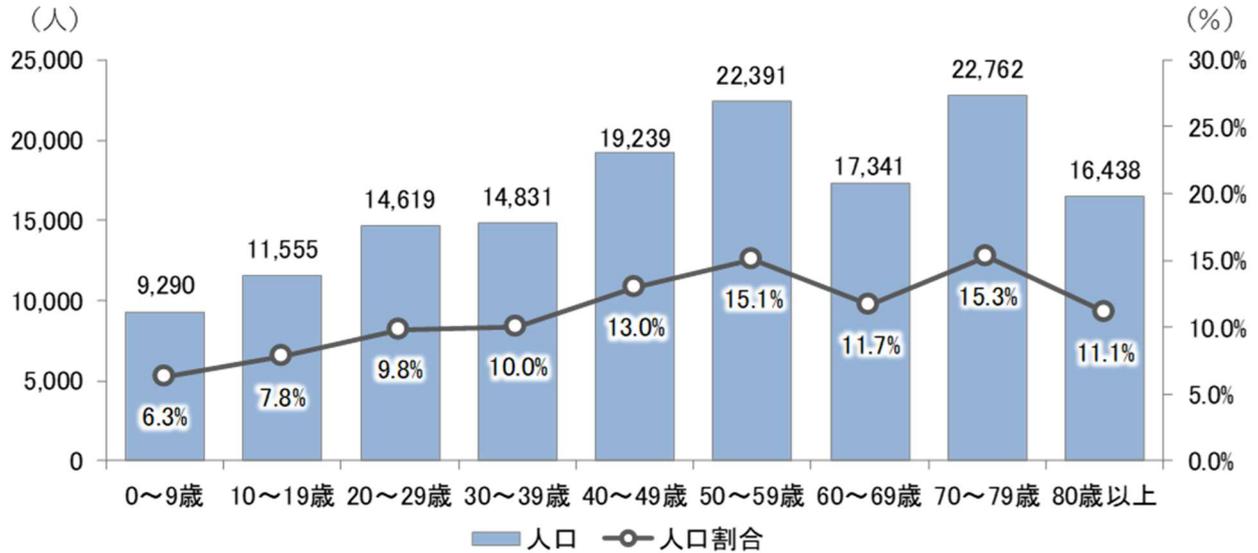
	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満 (人)	15,501	13,770	12,220	11,131	10,724	10,186
15歳以上65歳未満 (人)	85,248	80,992	76,919	71,204	63,362	58,140
65歳以上 (人)	47,950	48,727	48,243	48,341	49,648	48,661
65歳以上75歳未満 (人)	23,784	18,578	16,519	18,036	20,862	19,807
75歳以上 (人)	24,166	30,149	31,724	30,305	28,786	28,854
総人口 (人)	148,699	143,489	137,382	130,676	123,734	116,987
15歳未満割合	10.4%	9.6%	8.9%	8.5%	8.7%	8.7%
15歳以上65歳未満割合	57.3%	56.4%	56.0%	54.5%	51.2%	49.7%
65歳以上割合	32.2%	34.0%	35.1%	37.0%	40.1%	41.6%
65歳以上75歳未満割合	16.0%	12.9%	12.0%	13.8%	16.9%	16.9%
75歳以上割合	16.3%	21.0%	23.1%	23.2%	23.3%	24.7%



(2) 年齢別人口

令和5年の年齢別人口を見ると70歳代が約22,800人、50歳代が約22,400人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の38.1%となっています。

■年齢別人口



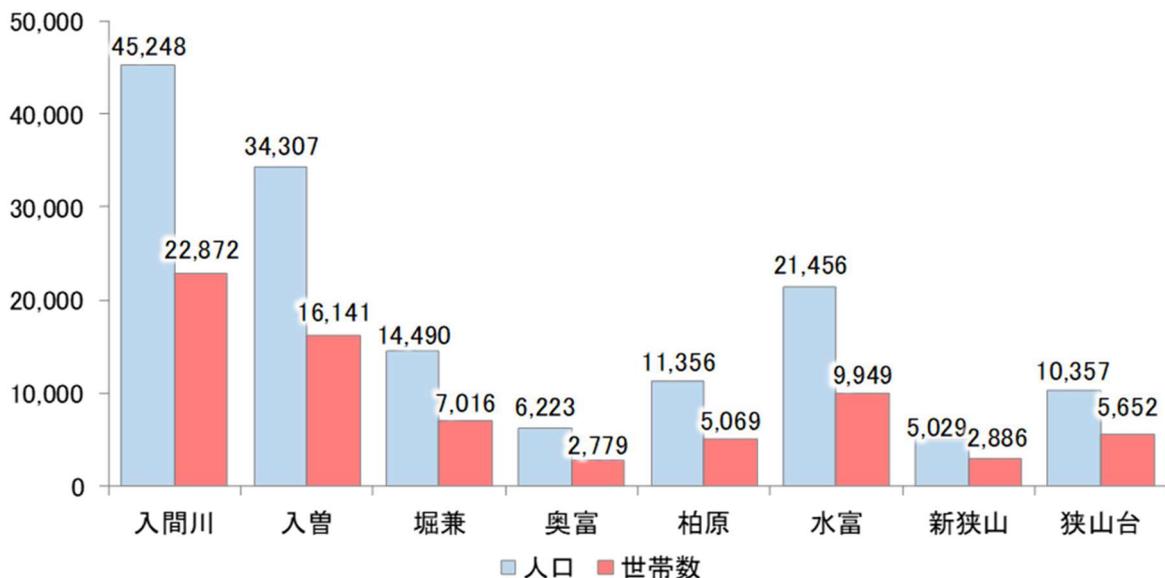
令和6年4月1日現在

(3) 地区別人口と世帯数

令和6年4月1日現在の地区別人口を見ると、入間川地区が約45,200人と最も多く、次いで、入曽地区が約34,300人となっています。世帯数も同様に、入間川地区が約22,900世帯と最も多く、次いで、入曽地区が約16,100世帯となっています。

■地区別人口と世帯数

(人・世帯)



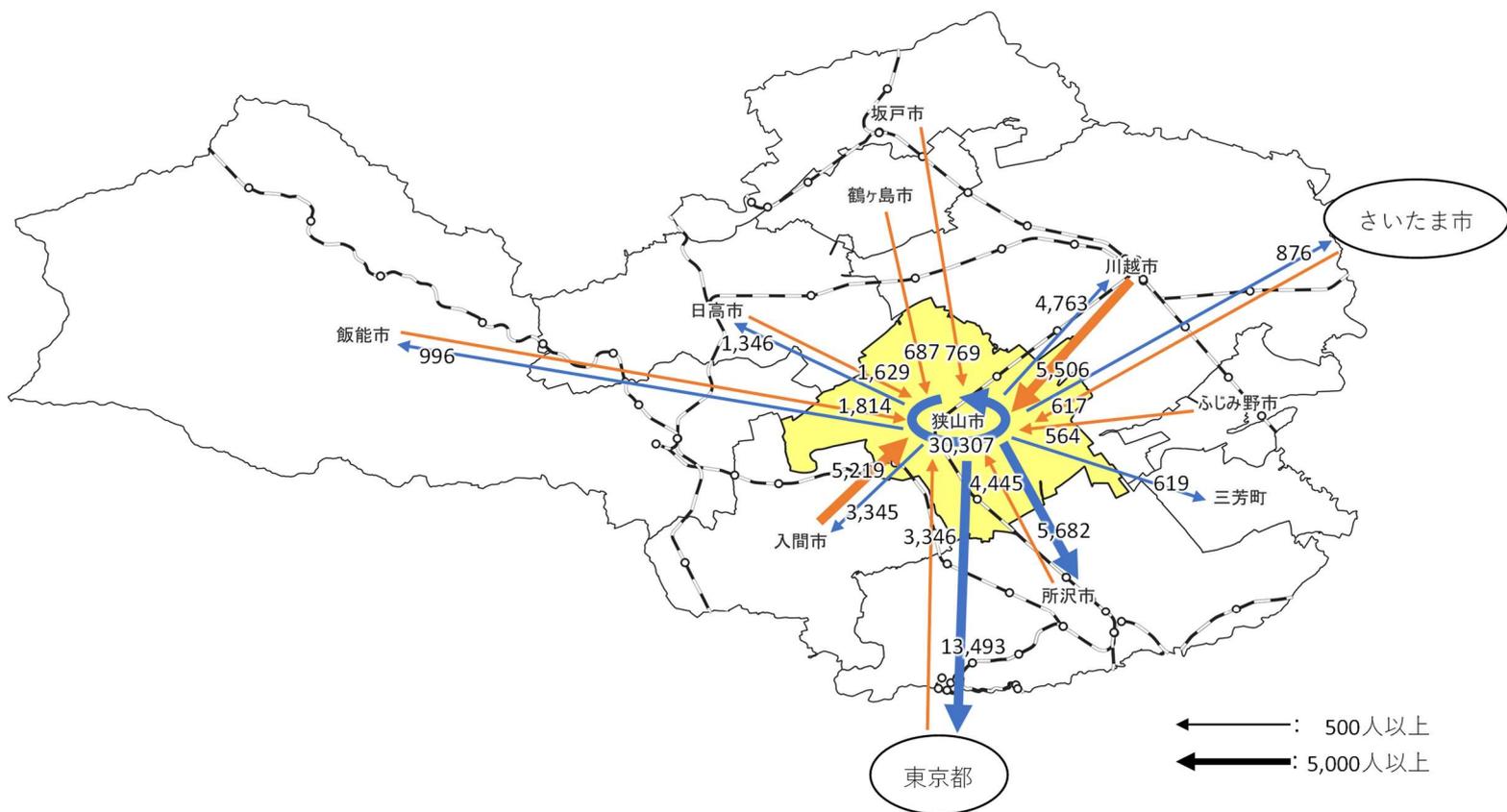
令和6年4月1日現在

2.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

通勤を目的とする人の動きについては、市内の移動（30,307人）が多い一方で、入間市や川越市、所沢市、日高市、さいたま市などの周辺市町と本市との移動も見られます。また、東京都への長距離トリップも見られます。本市から周辺市町への移動（20,945人）よりも、周辺市町から本市への移動（24,307人）が多く見られます。

■通勤目的における人の動き

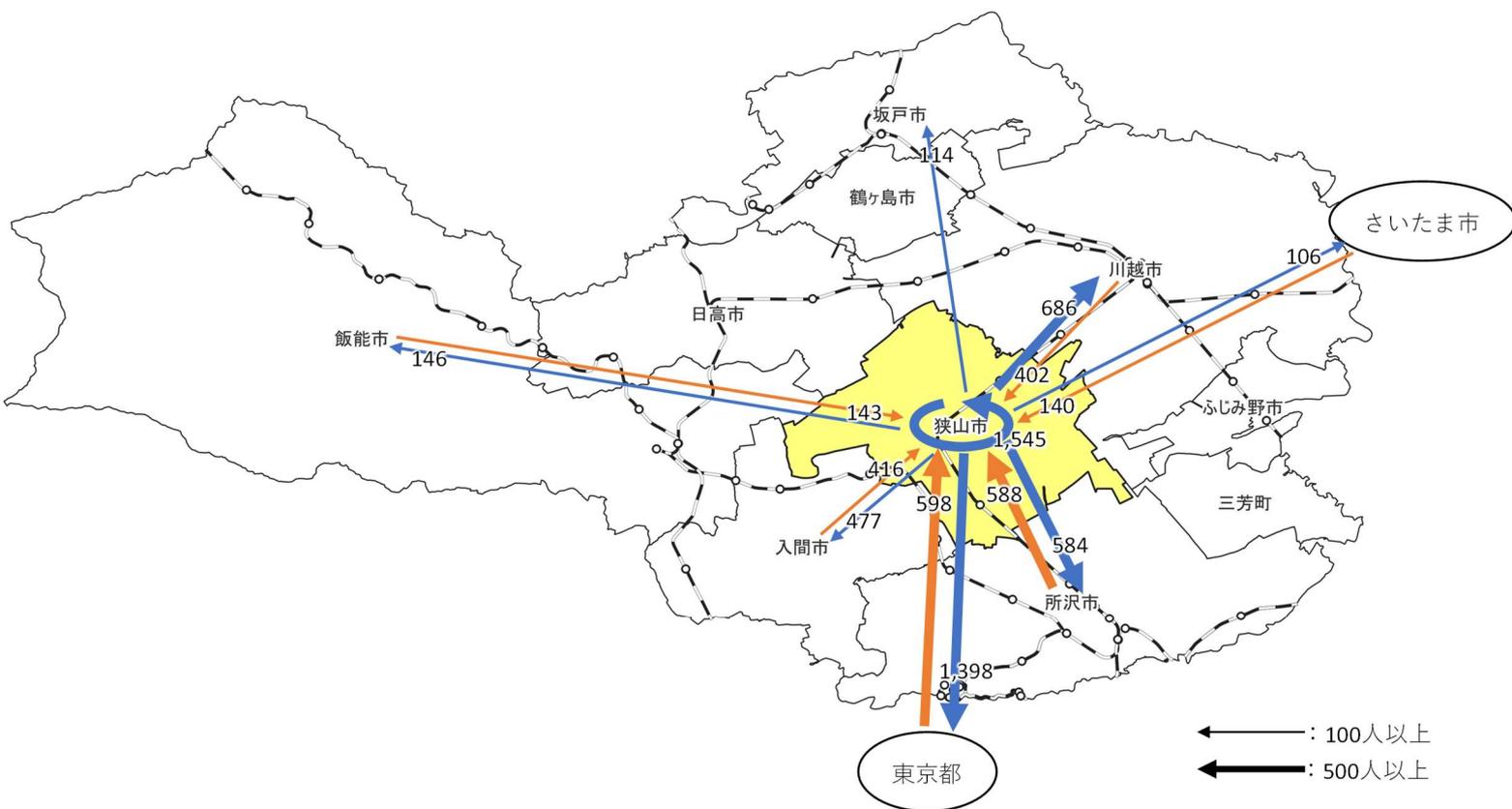


資料：国勢調査（令和2年）

(2) 通学目的の人の動き

通学を目的とする人の動きについては、市内の移動（1,545人）が多い一方で、所沢市や川越市、入間市、飯能市などの周辺市町と本市との間の移動が見られます。本市から周辺市町への移動（2,514人）よりも、周辺市町から本市への移動（2,617人）が多く見られます。

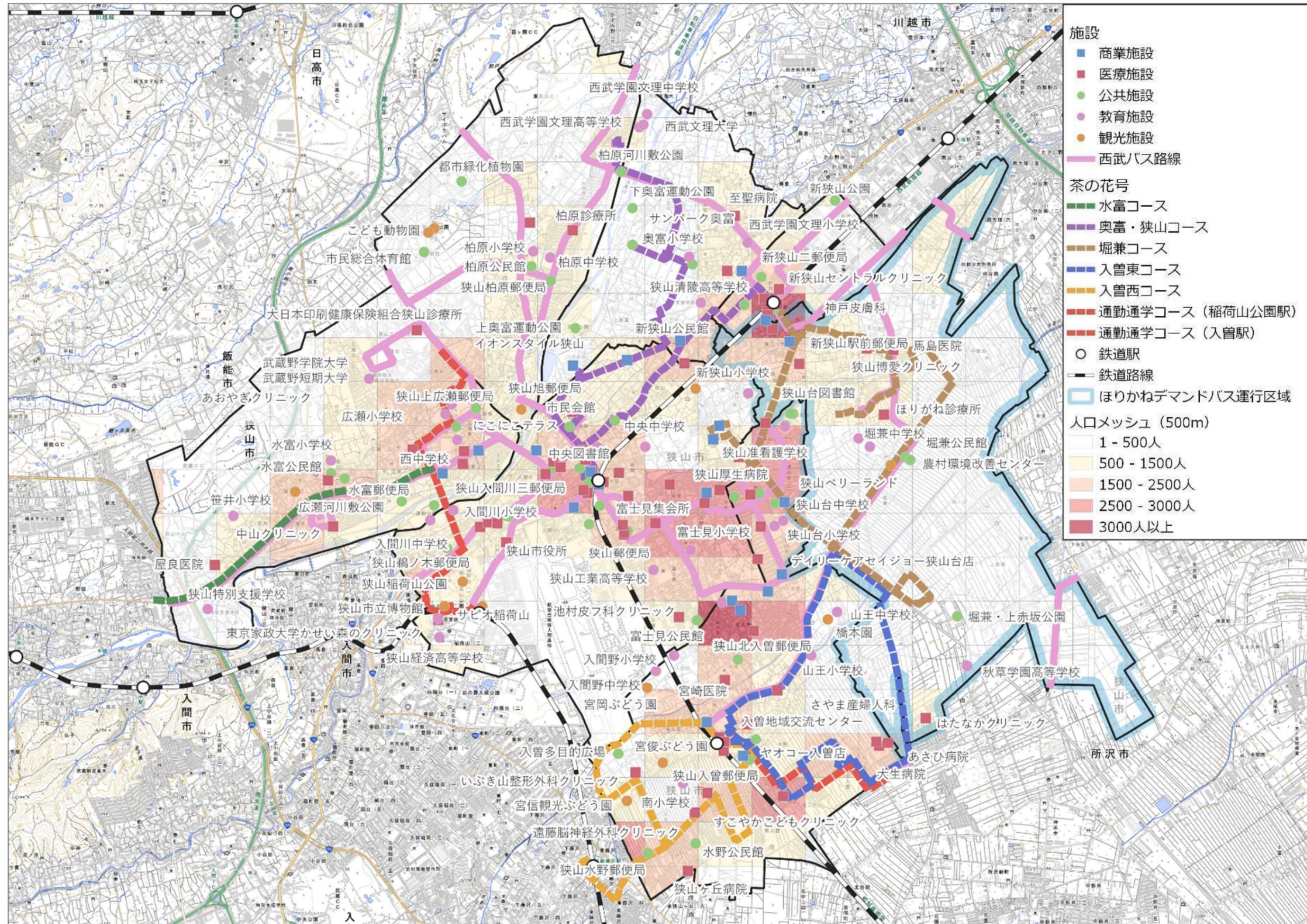
■通学目的における人の動き



資料：国勢調査（令和2年）

2.3 人口分布と主要施設の立地状況

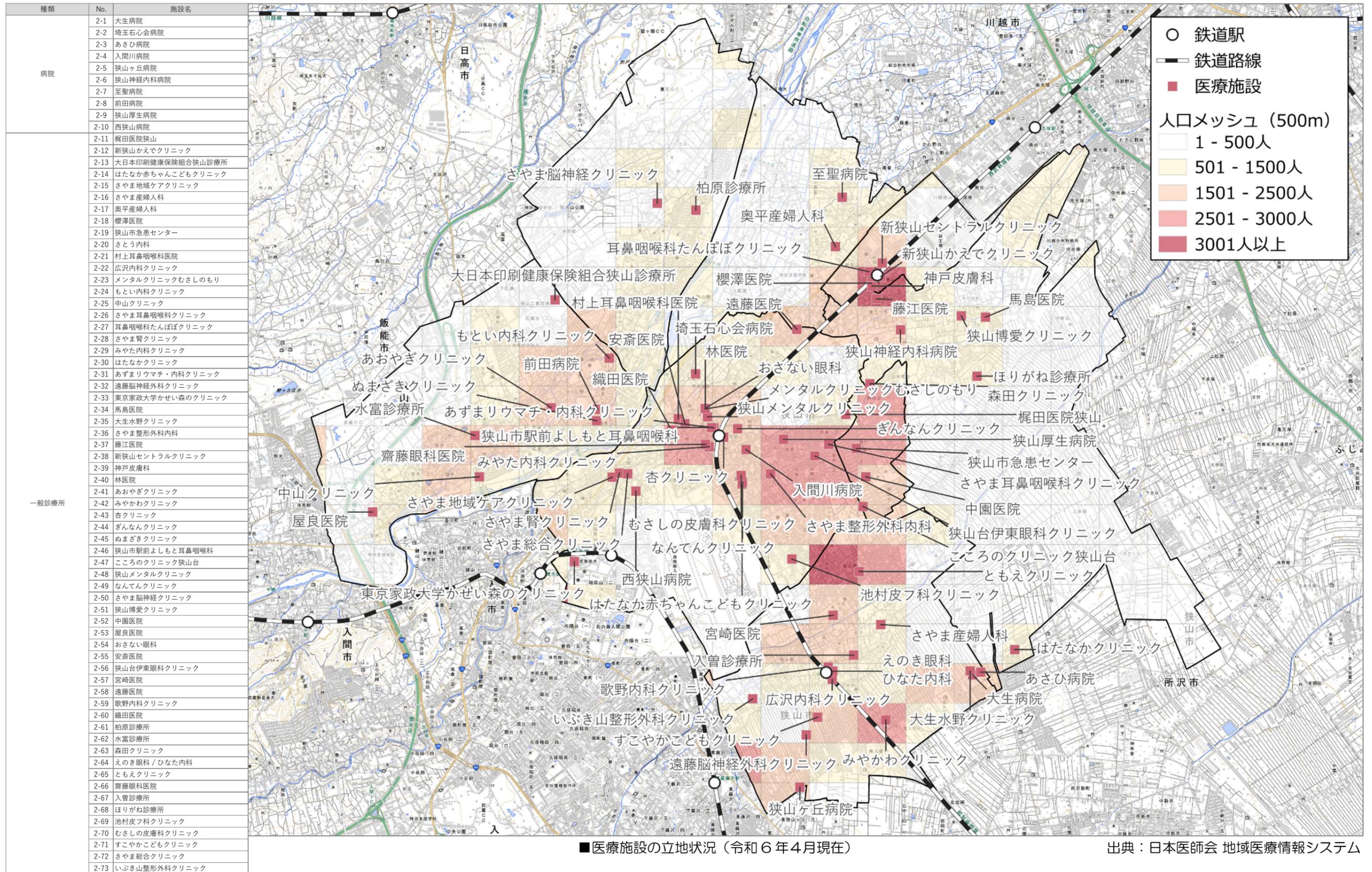
(1) 概観



■施設等の立地状況 (令和6年4月現在)

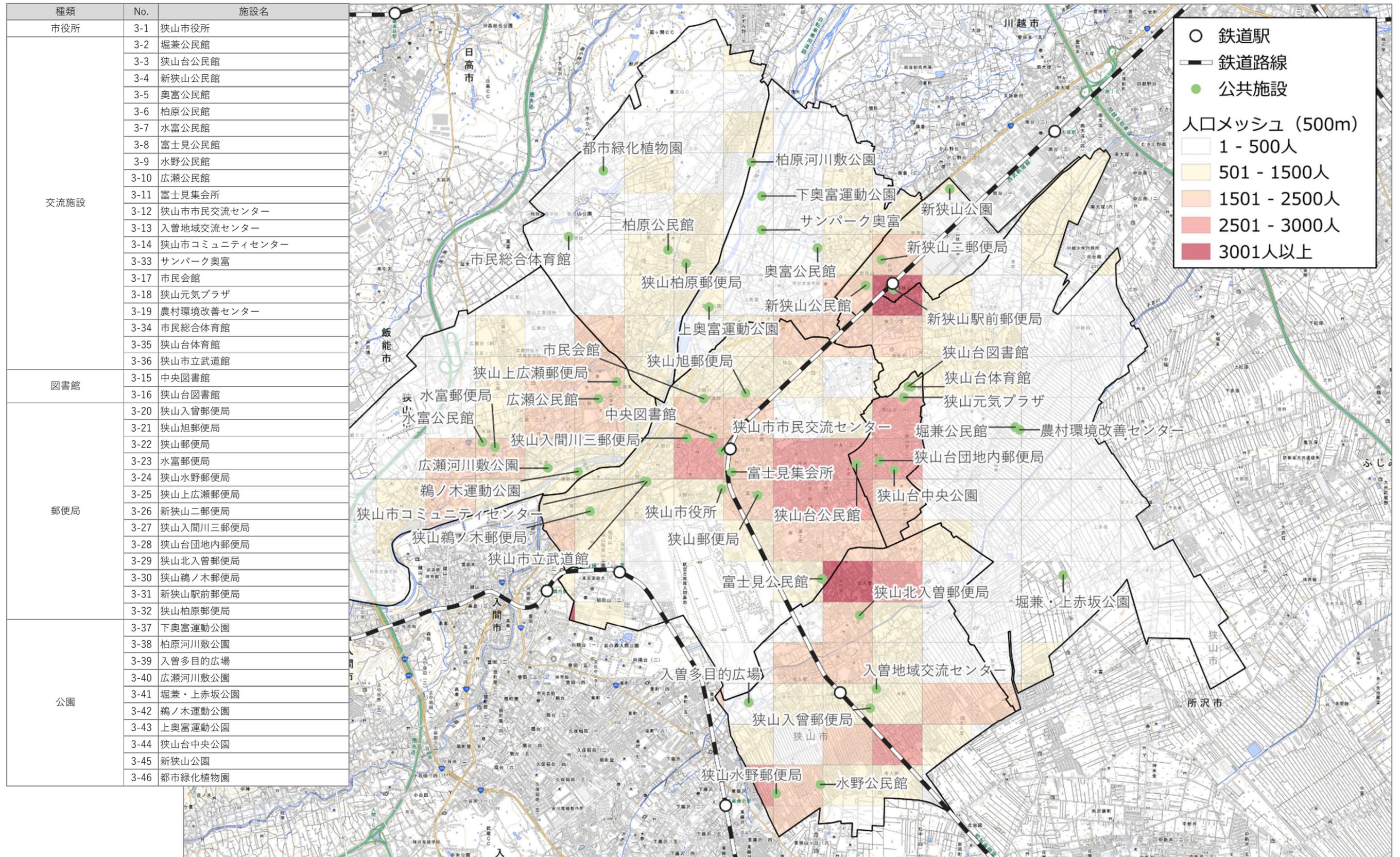
(3) 主な医療施設

医療施設は、入間川地区、入曽地区に多く立地しています。



(4) 主な公共施設

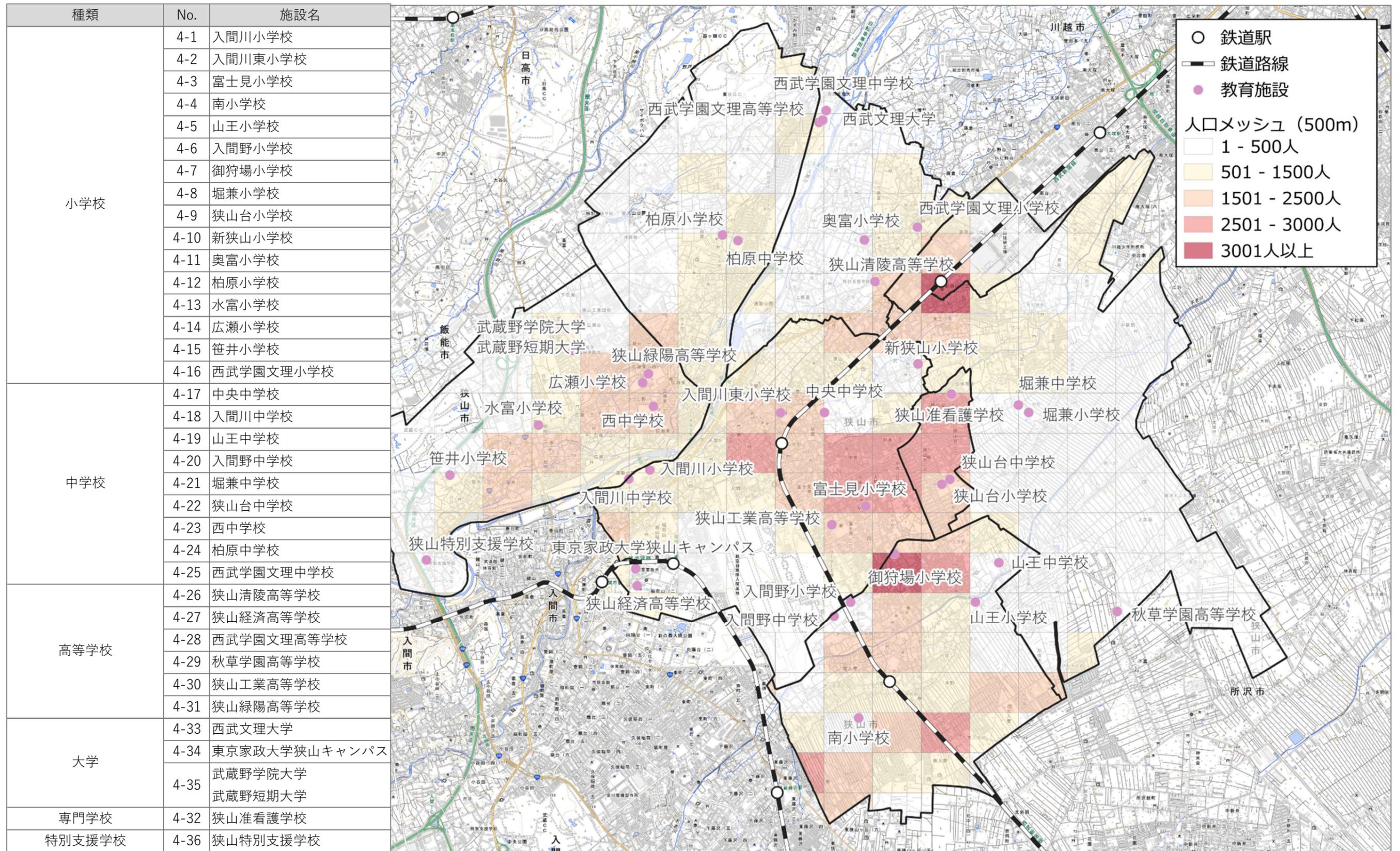
公共施設は、各地区に立地しており、特に入間川地区に多く立地しています。



■公共施設の立地状況 (令和6年4月現在)

(5) 主な教育施設

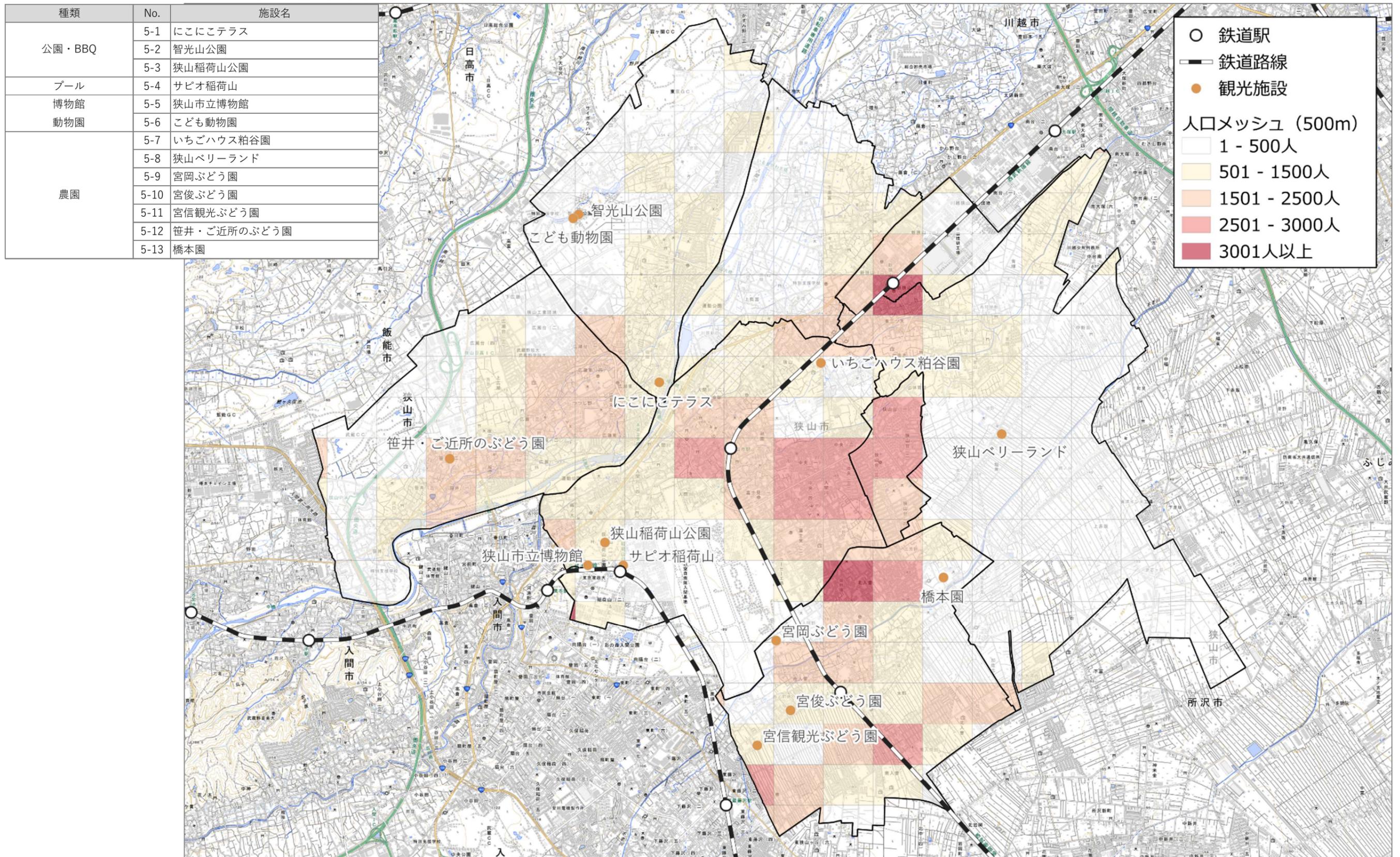
小中学校は、新狭山地区を除いた各地区に立地しており、高等学校や大学は奥富地区、入間川地区に立地しています。



■教育施設の立地状況 (令和6年4月現在)

(6) 主な観光施設

観光施設は、柏原地区、入間川地区、入曽地区に立地しています。



■観光施設の立地状況（令和6年4月現在）

2.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年度末現在で約53,500台となっています。

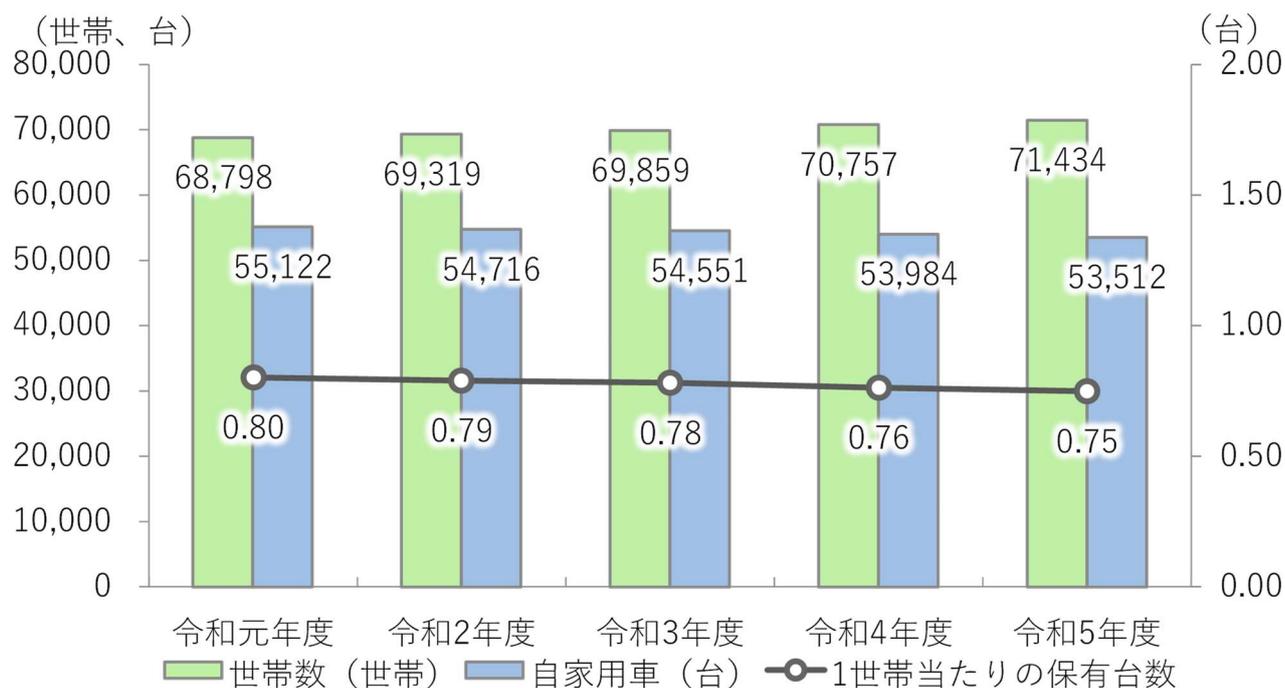
本市の令和5年度の1世帯当たりの自家用車保有台数は0.75台で、埼玉県平均の0.74台と比較するとほぼ同数となっています。また、本市の自家用車保有台数は徐々に減少しています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



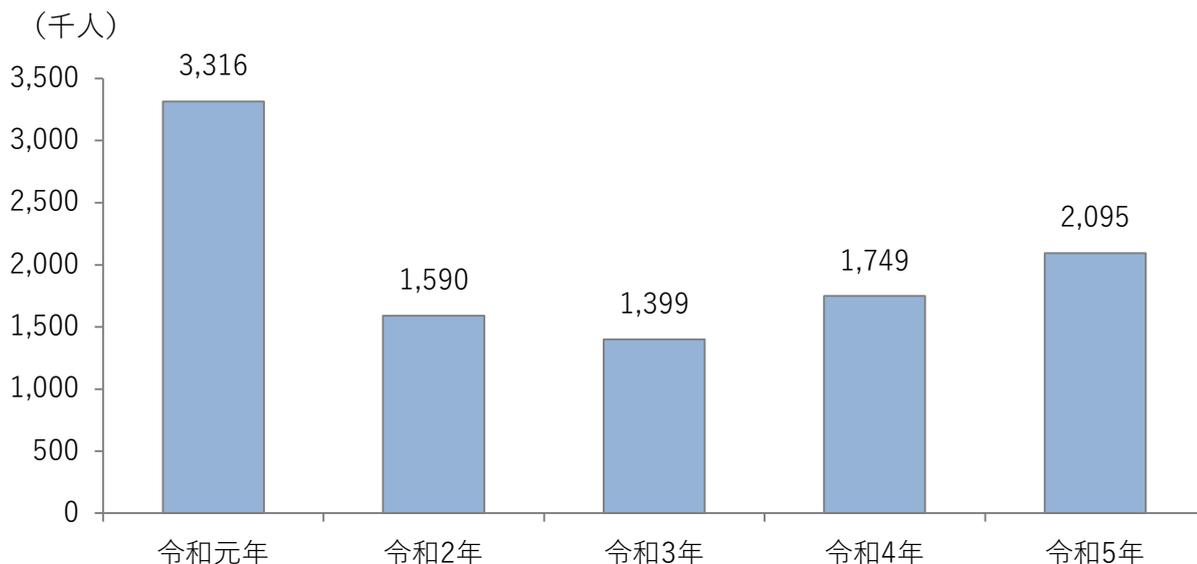
資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

2.5 観光来訪者

観光入込客数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、令和2年以降は減少傾向となっていました。令和4年以降は上昇しています。

目的別では、入間川七夕まつりや入間航空祭などのイベントのほか、あぐれっしゅげんき村、狭山市立智光山公園こども動物園、智光山公園テニスコート、稲荷山公園、圏央道狭山パーキングエリアなどの利用が多く見られます。

■狭山市の観光入込客数の推移



資料：埼玉県観光入込調査報告書

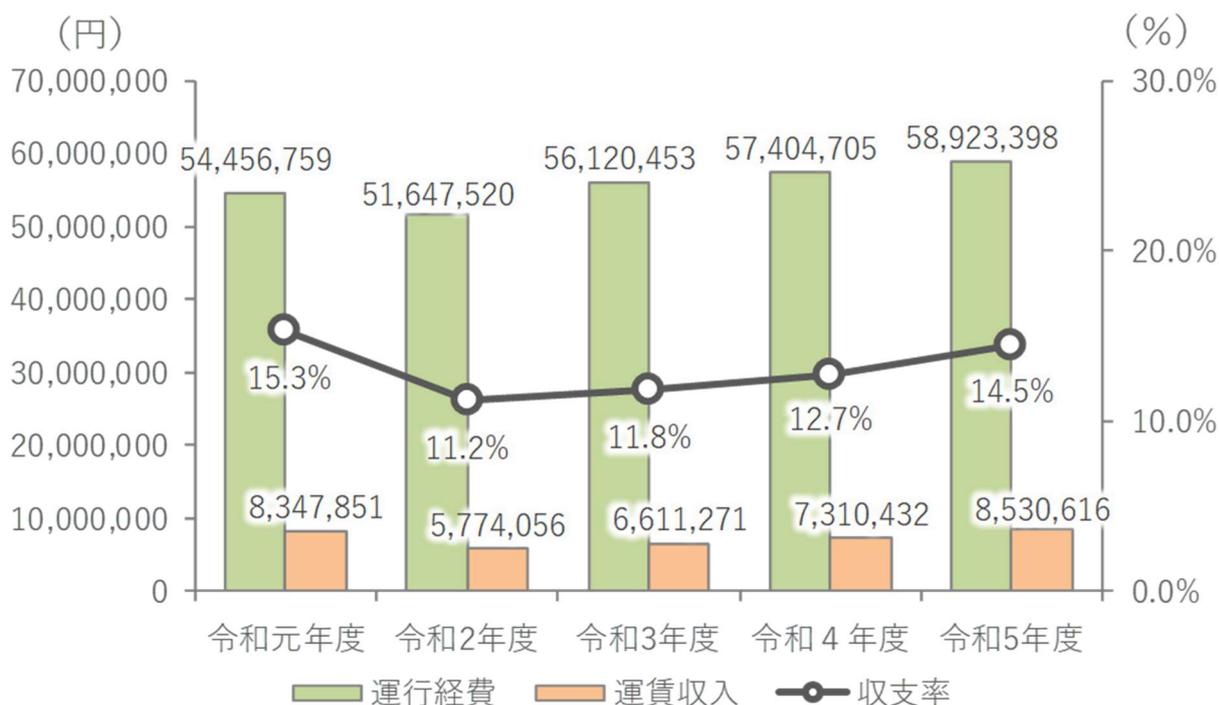


2.6 地域公共交通に係る市負担金

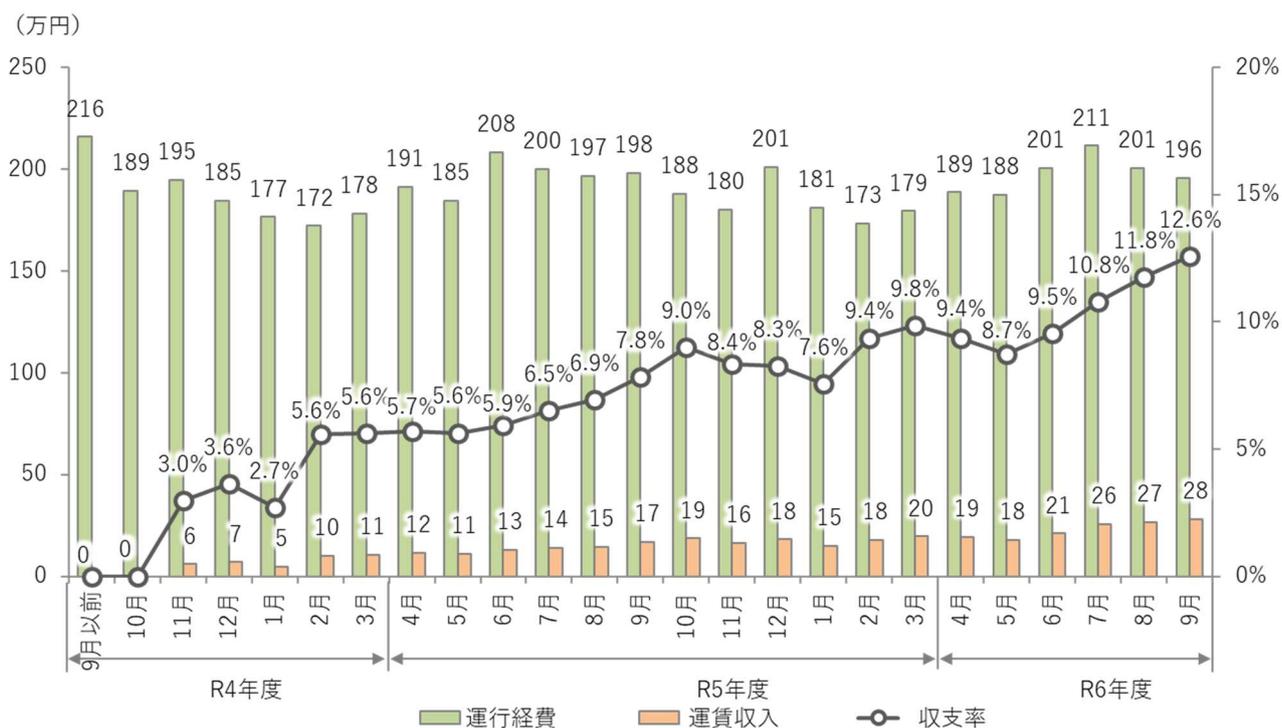
市内循環バス「茶の花号」を維持するため、年間で約5千万円の負担金が発生しています。なお、負担金のうち約4割については、国の特別交付税が交付されています。

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

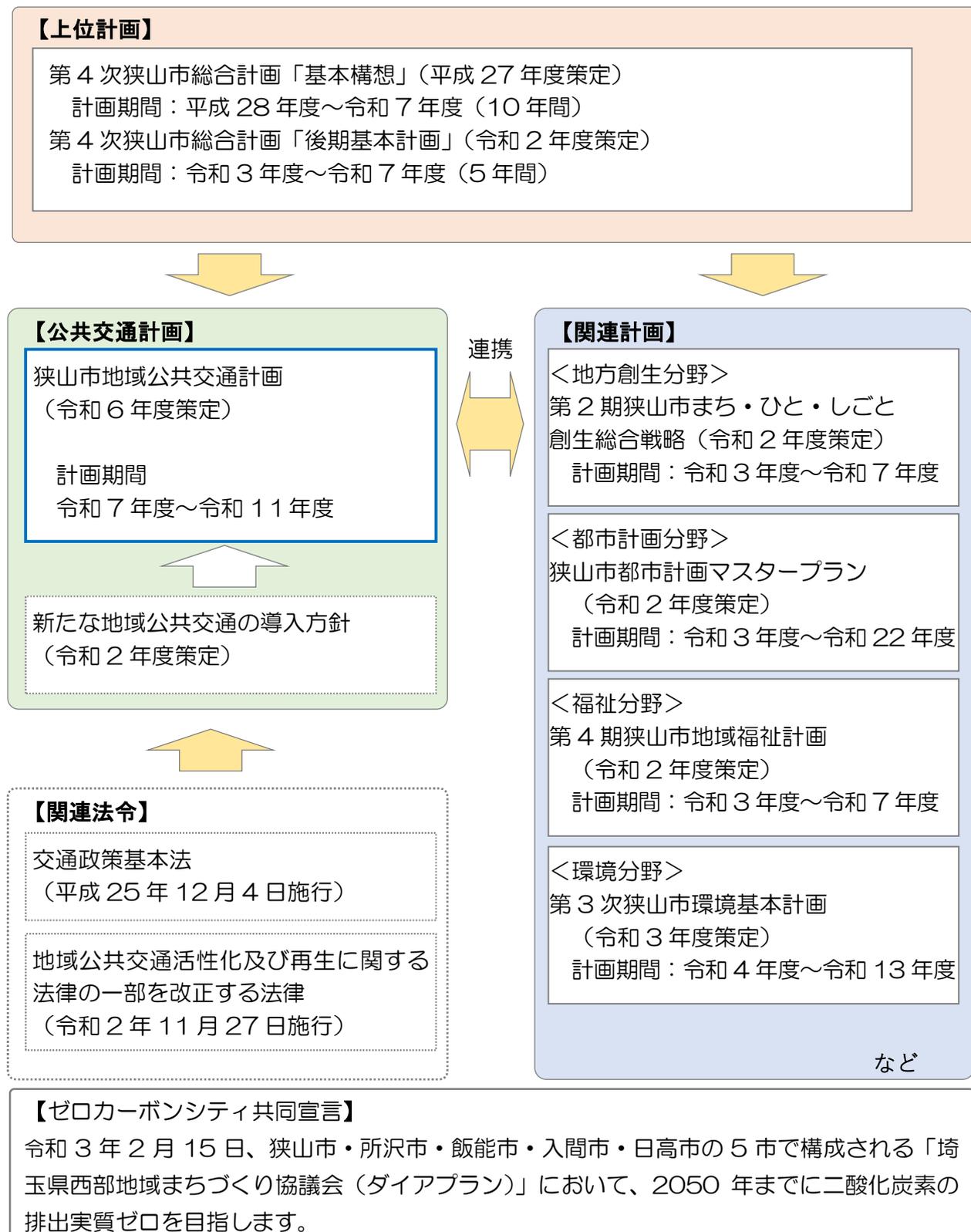


第3章 上位・関連計画の整理

3.1 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

本市の公共交通に係わる上位関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。整理した計画は次のとおりとなります。

各計画、施策・プロジェクトとの整合を図り、まちづくりと連携した施策・事業推進を図ります。



3.2 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性

SDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、2015年9月の国連サミットにおいて全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年を年限とする17の国際目標です。

本市では、第4次狭山市総合計画に掲げた将来像「緑と健康で豊かな文化都市」の実現に向け取り組みを進めることが、SDGsの達成に資するものであるという考えの下、「持続可能な開発目標（SDGs）の推進」に取り組んでおり、各個別計画においても、SDGsのいずれのゴールの達成に寄与するものであるかを明示することとしています。

本計画については、公共交通網を構築するとともに公共交通サービスを維持確保することにより、将来にわたって持続可能なまちづくりを進めることを目指すものであることから、SDGsの目標のうち「3 すべての人に健康と福祉を」、「8 働きがいも経済成長も」、「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」、「17 パートナーシップで目標を達成しよう」の5つの目標達成に寄与するものであります。

関連するSDGsの目標



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。

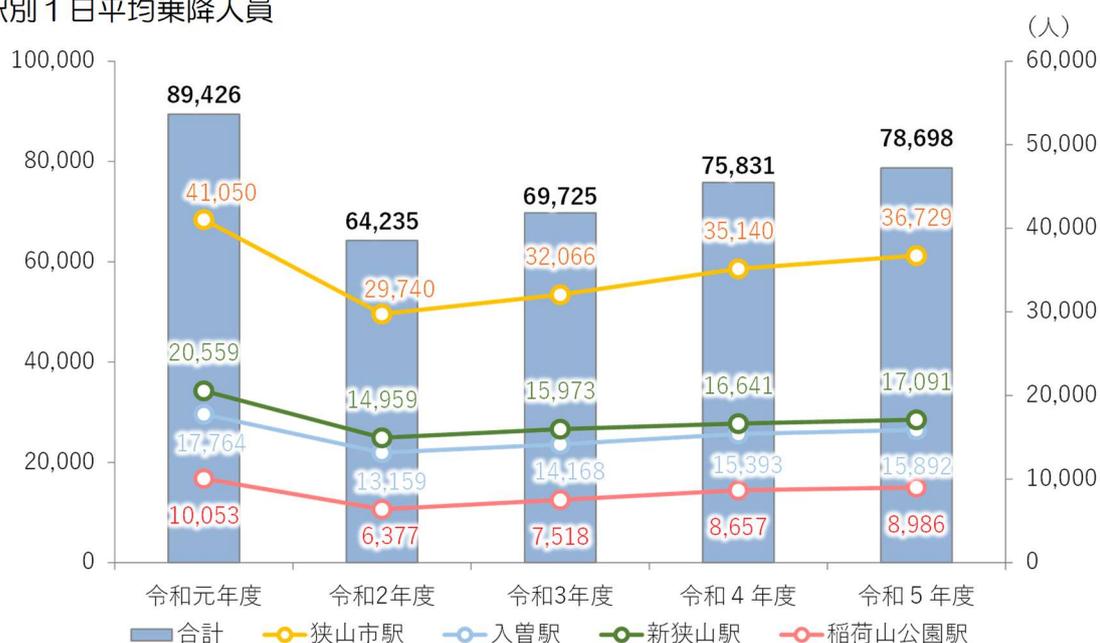
その他、福祉団体等による送迎サービス事業などが実施されています。

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

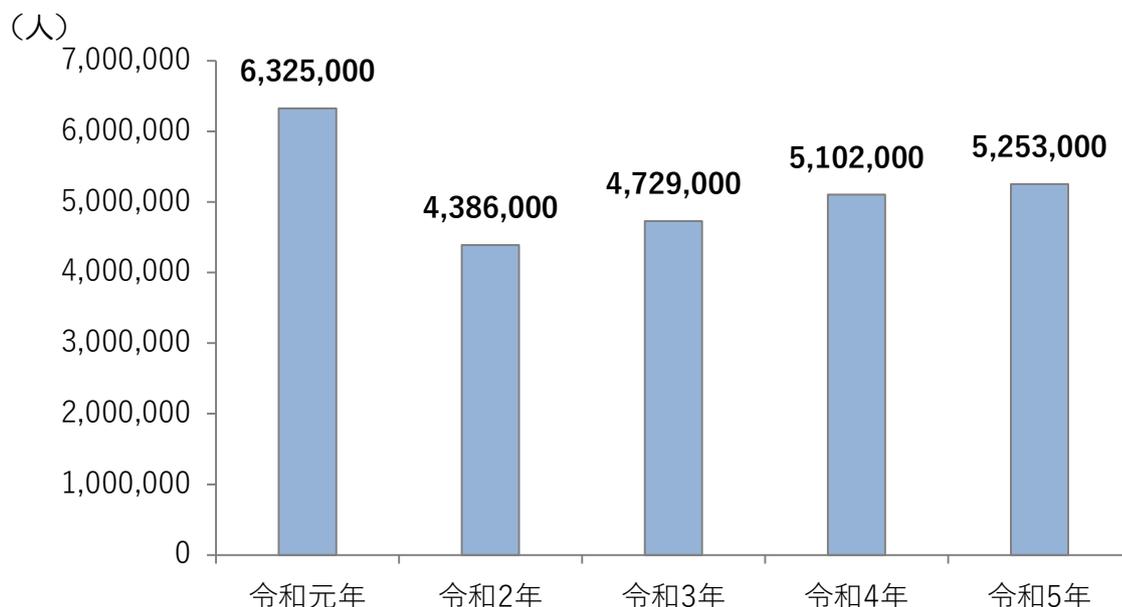


資料：西武鉄道株式会社

(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	入善駅	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～稻荷山公園駅（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 6 2 8-1	33 台
埼玉第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 2 2-2	19 台
大久保第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 2 2-2	16 台
サン第一交通株式会社	狭山市富士見 2 丁目 2 2-2	13 台

令和 6 年 4 月現在

(4) 茶の花号

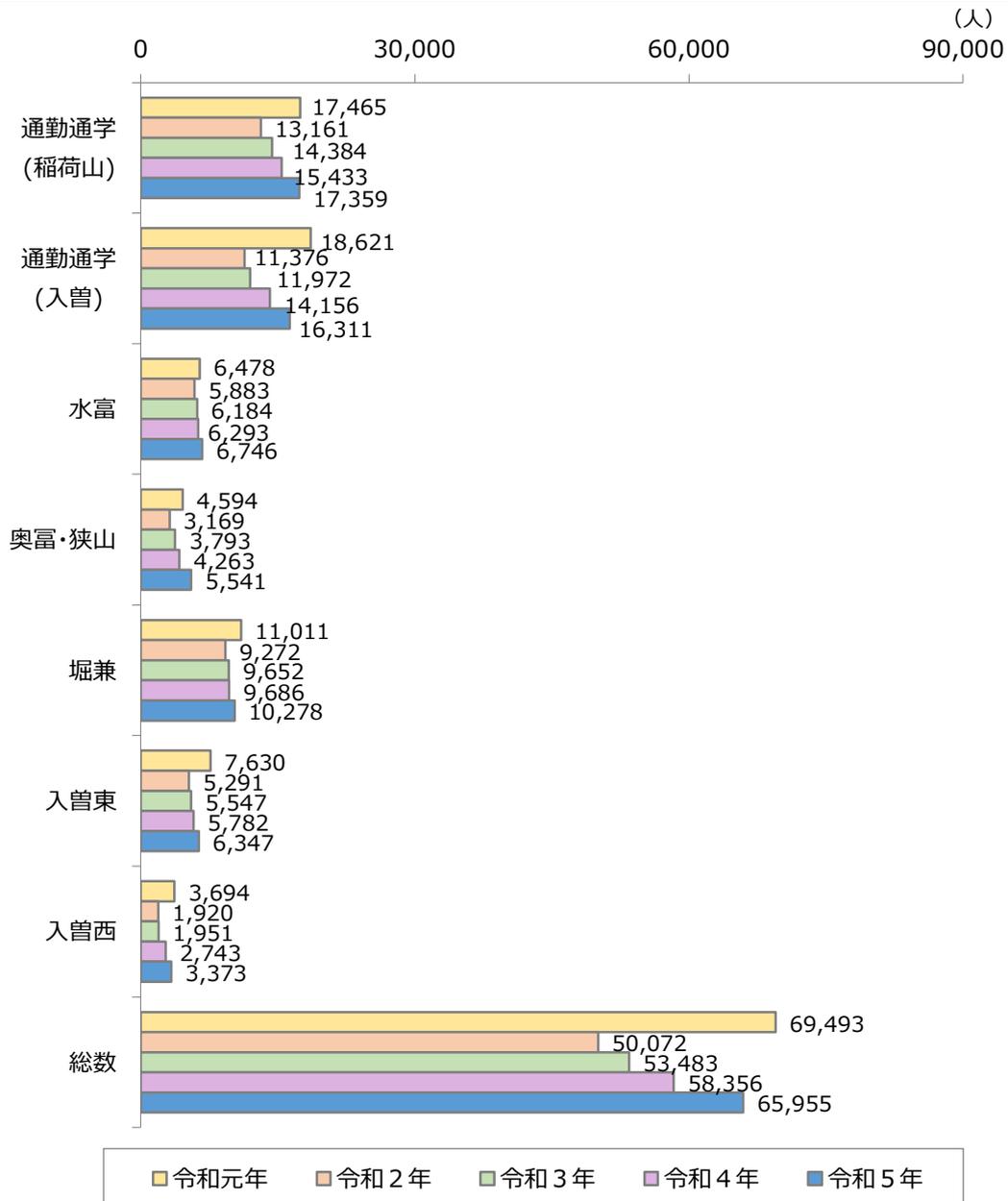
市内循環バス「茶の花号」の年間輸送人員は、令和2年に新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で大きく減少したものの、令和3年以降回復傾向にあり、令和5年は約6万6千人と95%まで回復しています。

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)

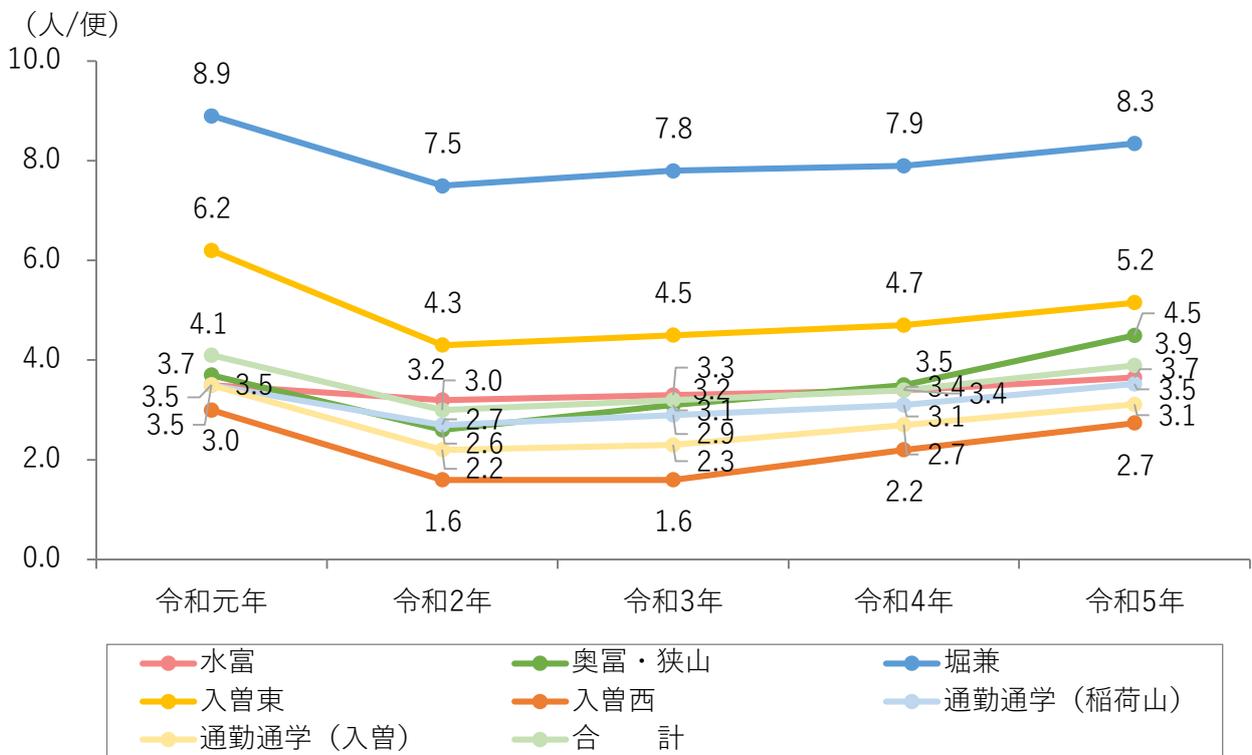
	通勤通学 (稲荷山)	通勤通学 (入曽)	水富	奥富・狭山	堀兼	入曽東	入曽西	総数
令和元年	17,465	18,621	6,478	4,594	11,011	7,630	3,694	69,493
令和2年	13,161	11,376	5,883	3,169	9,272	5,291	1,920	50,072
令和3年	14,384	11,972	6,184	3,793	9,652	5,547	1,951	53,483
令和4年	15,433	14,156	6,293	4,263	9,686	5,782	2,743	58,356
令和5年	17,359	16,311	6,746	5,541	10,278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

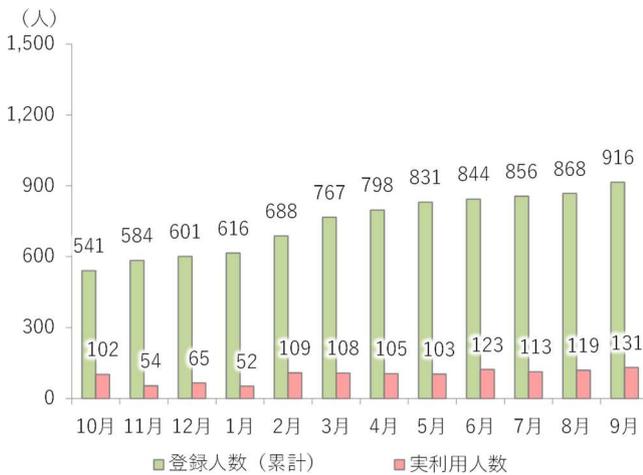
(5) ほりかねデマンドバス

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。

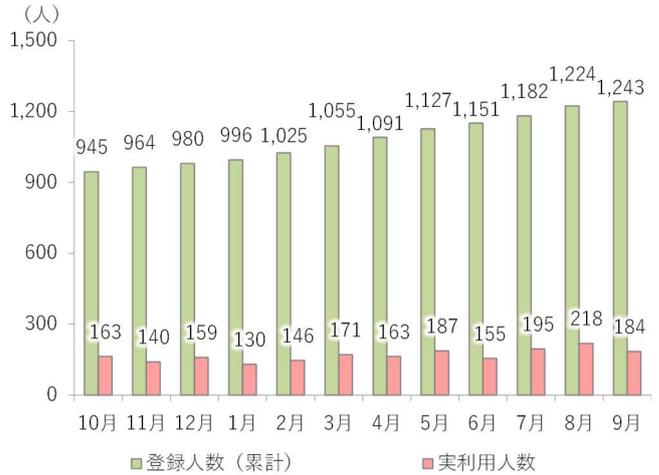
1年目の令和5年9月末時点で、延べ利用人数は425人/月、実利用人数は131人/月となっています。2年目の令和6年9月末時点では、延べ利用人数は749人/月、実利用人数は184人/月となっています。

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

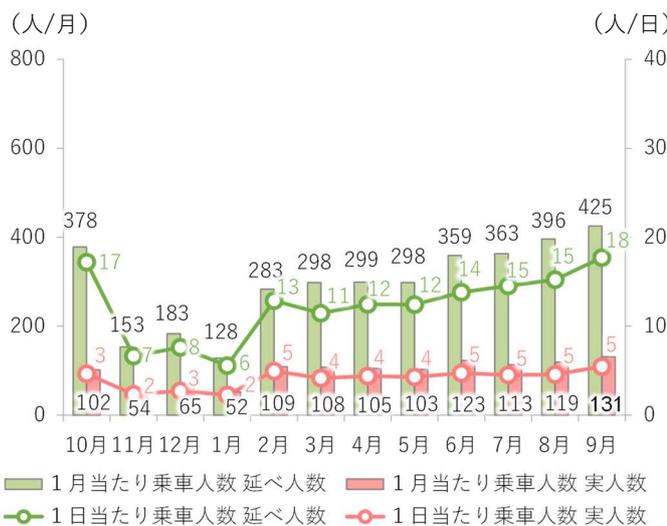


■ 2年目

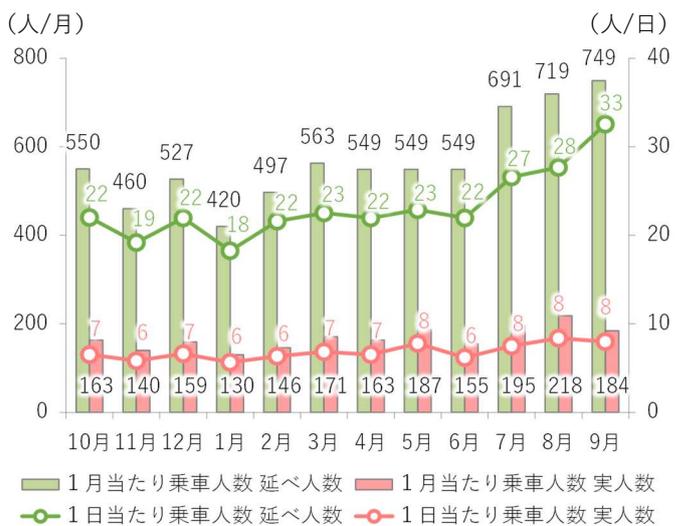


② ほりかねデマンドバスの月別利用人数（延べ利用人数と実利用人数）

■ 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

4.3 地域の支え合いによる交通手段

(1) 社会福祉協議会

社会福祉協議会は、市内の買物や社会参加などの外出が困難な方が多い地域と、大型スーパーやサロンなどとの間の送迎を行い、制度の狭間にいる外出困難者の生活の質を上げ、引きこもり等の孤立予防を目的とする「ふれあい運行」を行っています。また、支部社会福祉協議会と第2層協議体を対象に業務用車両の貸し出しを実施し、第2層協議体等が行う買物支援事業をサポートしています。さらに、会員相互の支援活動として実施している有償福祉サービス「ささえあい狭山」では、移送サービスを展開しています。

事業名	団体名
買物支援（生活支援体制整備事業の第2層協議体）	ふれあい運行（狭山市社会福祉協議会） 入間川茶べり場 奥富地区支え合いネットワーク会議
ささえあい狭山	狭山市社会福祉協議会

(2) 地域組織による移送サービス

特定非営利活動法人等により、以下の移送サービスが実施されています。

事業名	団体名
福祉有償運送	狭山市社会福祉協議会 特定非営利活動法人きらきら星狭山 特定非営利活動法人国民生活向上委員会 特定非営利活動法人なごみテラシマ 特定非営利活動法人わいわい
無償移送ボランティア	特定非営利活動法人入間川九十会

(3) 老人福祉センターによる移送サービス

老人福祉センターでは、団体利用及び個人利用向けに老人福祉センターバスの配車を行っています。

事業名	団体名
老人センター送迎	老人福祉センター宝荘・不老荘・寿荘

(4) 市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業

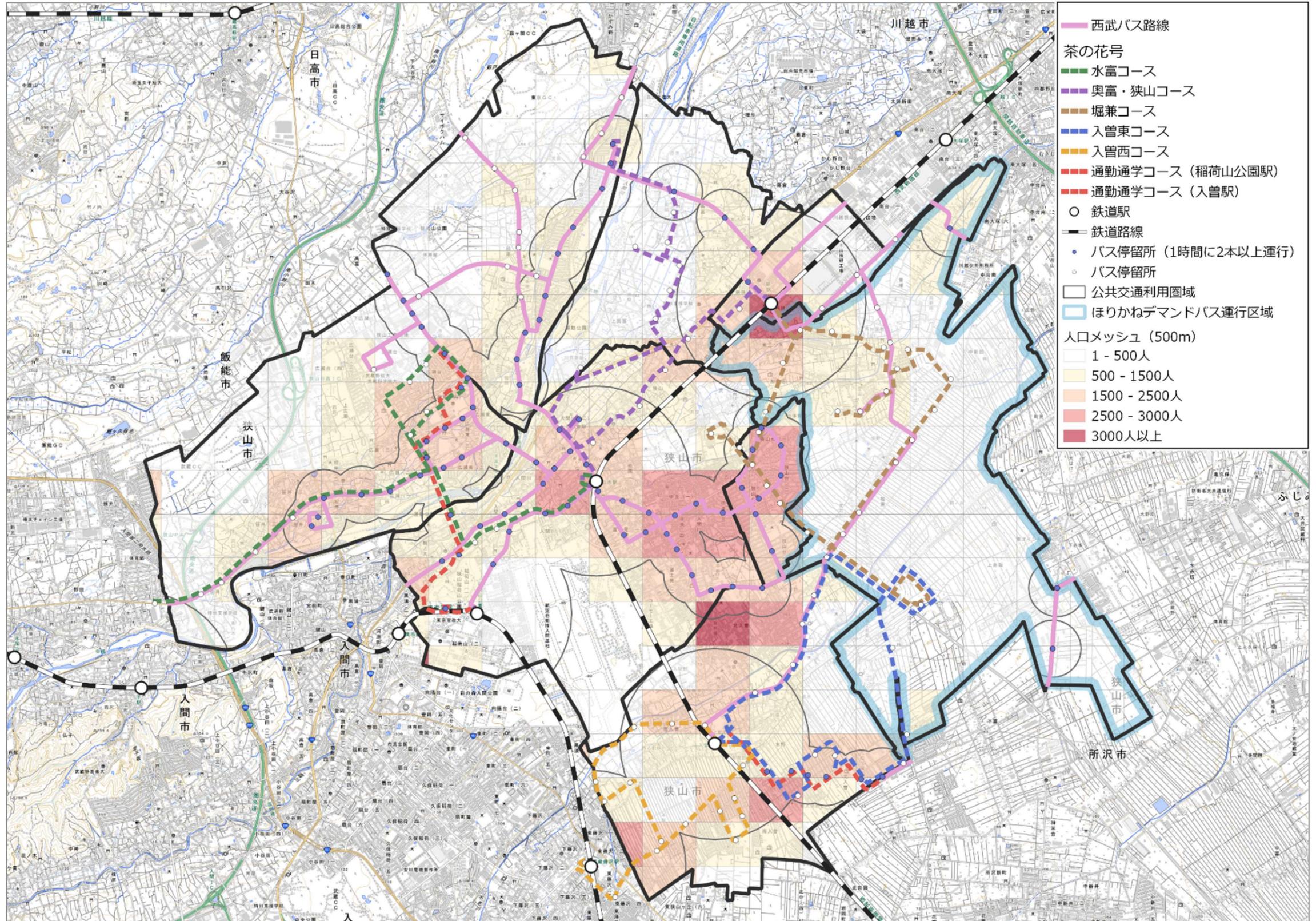
この事業は、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買物や通院等の外出ができる交通手段を確保することを目的として病院の協力を得て実施しています。

事業名	団体名
病院送迎バスを活用した高齢者外出支援事業	医療法人尚寿会狭山尚寿会病院

4.4 地域公共交通カバー圏域

鉄道及びバス交通（ほりかねデマンドバスは除く）が利用可能な人口は約 124,600 人であり、全人口の約 83%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 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以内とした。）

■人口メッシュと公共交通の
運行状況



第5章 地域旅客運送サービスの課題と役割

5.1 地域旅客運送サービスの課題の整理

本市の地域公共交通から見える現状及び問題点・課題は以下のとおりです。

人口動態に関する分析

- 令和6年4月の人口は約 148,500 人で今後も人口減少は続く見込みとなっており、令和 27 年には人口は約 117,000 人まで減少すると見込まれています。一方で、75 歳以上の人口は増加傾向にあり、移手段の確保が必要となる交通弱者は増加していくと推測されます。

人の動きに関する分析

- 市内には、多くの事業所や教育施設が位置しており、周辺市町への移動よりも周辺市町から本市への移動が多くみられます。

人口及び主要施設の分布に関する分析

- 人口は、狭山市駅を中心とした市街地部に集積しているものの、郊外部にも居住が見られます。また、商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は、市街地部周辺に多く立地しています。

まちづくりに関する動向

- 第 4 次狭山市総合計画や第 2 次狭山市都市計画マスタープランでは、地域特性に応じた拠点の形成を重視し、中枢拠点や地域拠点などを位置づけ、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能な都市構造を構築する方針を示しています。この方針には、鉄道やバスの利便性の向上や新たな地域公共交通等の推進など、利便性の高い公共交通網の構築が含まれています。また、持続可能な地域・まちの形成を目指して、令和 3 年 2 月に「ゼロカーボンシティ共同宣言」の表明し、二酸化炭素の排出を実質ゼロにする目標を掲げています。

地域公共交通の状況

- 広域の移動を担う役割が、鉄道及び路線バス、地域間及び地域内の移動を担う役割が、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、ほりかねデマンドバスとなっています。
- 西武新宿線・西武池袋線が運行しており、鉄道駅が市内に 4 駅整備されています。路線バスは狭山市駅を中心として市内外に広域に運行しています。
- 鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 124,600 人であり、全人口の約 83% となっています。
- 狭山市駅の 1 日平均乗降人員は 36,729 人(令和 5 年度)で、重要な交通結節点となっています。
- 市内の全ての路線が運営に係る費用を賄うのが厳しい状況であり、公共交通事業者の労働力不足も深刻化しており、事業者の努力だけでは維持が難しくなっています。
- 市内循環バス「茶の花号」は、鉄道駅を起点として各地区内を循環し運行しています。
- 市内循環バス「茶の花号」は 1 便あたりの利用者数が 3.9 人(令和 5 年度)となっています。
- 市内循環バス「茶の花号」を維持するためのコスト増が予測されます。
- 堀兼地区では、ほりかねデマンドバスの実証運行をしています。
- 一部の地域は、公共交通のサービスが行き届かない交通不便地域が存在します。

市民の日常生活における移動状況、公共交通に対するニーズ、関係者の意向など（アンケート調査等から）

- 買物や通院による移動状況は、市内の施設への移動や午前中に移動して帰宅するケースが多く見受けられます。また、買物に比べて通院は鉄道や路線バスの利用が見受けられます。
- 自動車を利用した日常的な移動が多く見受けられます。
- 公共交通の利用は、鉄道が約 65%、路線バスが約 29%、タクシーが約 15% となっていますが、茶の花号は 5% 未満、施設等の送迎バスの利用も 5% 未満と少ない状況です。
- 今後の公共交通のあり方に対する要望としては、茶の花号については、「利用者が少ないルートについてはデマンド交通を充実させてほしい」との回答が見受けられます。
- 茶の花号の利用目的は、買物や通院での利用が多く、買物が約 50%、通院が約 40% となっています。利用頻度は週に数回程度が約 43% となっています。目的地までの利用状況を見ると、行きだけの利用が約 36%、帰りのみの利用が約 11%、往復利用が約 38% となっています。
- 民生委員の担当区域における交通弱者の実態としては、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」との回答が約 86% となっています。また、送迎などで頼る人が近くにおらず、近隣で食料品や日用品を購入できる場所がないこと、バスの本数が少ないことなどが問題として挙げられています。

課題 1：持続可能な地域公共交通サービスの維持・確保

人口減少に伴い、公共交通利用者の減少が予想されます。一方で、交通事業者の労働力不足が深刻化しており、現状の地域公共交通を維持できなくなる可能性があります。そのため、周辺自治体の公共交通機関と連携を含め、限られた輸送資源を最大限活用し、より便利で効率的な運用を目指すとともに、公共交通をもっと利用していただくための利用促進活動が求められます。

また、地域公共交通を維持・確保していくことは、地域活性化に大きく寄与するだけでなく、二酸化炭素排出量抑制の面など、果たすべき役割は今後も大きくなることが予想されます。

課題 2：高齢者などの交通弱者の交通手段の確保

高齢者などの交通弱者が安心して日常生活を送れるようにするためには、買物や通院といった外出の際の移動手段を確保する取り組みが必要です。また、移動時の負担を軽減するためには、バスまちスポットなどの快適に待機できる環境を整えることやデジタル技術を活用して効率的な地域公共交通サービスを構築することが求められます。

課題 3：生活環境の変化に対応した公共交通の形成

狭山市駅、新狭山駅、入曽駅などの鉄道駅を起点として、各地域や周辺自治体への地域公共交通が形成されているものの、日常生活における移動状況に対して、公共交通サービスが十分に提供されていないエリアも見られます。

現在の公共交通ネットワーク、サービス水準、交通事業者のリソース状況を踏まえて、直接目的地にアクセスできるようにするのか、乗り継ぎによるアクセス性を確保するのか、公共交通の再編に向けた検討が必要となります。その際、狭山市駅をハブとして、公共交通による拠点間ネットワークの構築を図るなど、まちづくりと連携した地域公共交通の形成が必要です。

また、新たな施設立地などにより、日常生活の動きが変化することが想定されます。生活環境の変化にあわせた公共交通を対応させていくことが必要です。

課題 4：公共交通空白地域への対策

各地区を見ると、公共交通サービスが行き届いていない公共交通空白地域や公共交通サービスが不足している公共交通不便地域が存在しています。

本市は、最上位計画である第4次狭山市総合計画で新たな地域公共交通等の推進や地域コミュニティ交通の導入の方針を示しており、安心して暮らし続けられるまちを目指しています。

現在、堀兼地区で運行している「ほりかねデマンドバス」の評価を踏まえ、デマンド交通の有効性を検証しつつ、鉄道、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、タクシーとの役割分担を検討することが必要です。また、新たな地域公共交通の取り組みや地域コミュニティ交通の推進、交通結節点への接続も考慮し、交通空白地域への対応を進める必要があります。

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	<p>【機能】市内と市外を結ぶ広域的なネットワーク</p> <p>【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</p>
基幹路線	路線バス <水富方面> <柏原方面> <狭山台方面>	<p>【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</p> <p>【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</p>
支線	路線バス <その他の路線>	<p>【機能】本市の広域的な交流を支えるネットワーク</p> <p>【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</p>
	タクシー	<p>【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</p> <p>【方向性】交通事業者と協議し、一定基準の運行を確保する</p>
	市内循環バス 「茶の花号」	<p>【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</p> <p>【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</p>
	地域交通 新たな地域公共交通	<p>【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</p> <p>【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</p>
	地域住民の支え合いによる移動手段	<p>【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）</p> <p>【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</p>

(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）	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p><運行区域></p> <ul style="list-style-type: none"> 堀兼地区内全域 <p><事業許可区分></p> <ul style="list-style-type: none"> 一般乗合（21条乗合） <p>⇒令和7年10月より一般乗合（4条乗合）</p> <p><実施主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 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6章 計画の基本方針・目標・施策

6.1 計画の基本方針

基本理念 未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク

～目指すべき公共交通の将来像～

本市の最上位計画である第4次狭山市総合計画基本構想では、『緑と健康で豊かな文化都市』を将来像に掲げ、これを実現するためのまちづくりの柱のひとつとして、「都市基盤～快適な都市空間を形成するまちをめざして～」を定め、駅周辺などにまちの拠点を整備し、拠点を結ぶ公共交通機関を充実させ、良好な交通ネットワークの構築を目指しています。

近年、社会情勢の変化により公共交通を取り巻く環境も厳しい状況が続いています。一方で、公共交通の必要性が高い高齢者は今後も増加することが見込まれています。そのため、高齢社会・人口減少社会に対応し、市民の日常生活の移手段を支えていくため、駅周辺等の拠点間をつなぐネットワークや、拠点と各地区をつなぐネットワークを構築し、移手段を維持・確保していくことが必要となります。

本計画では、交通網をお茶の葉の葉脈に見立て、安心して暮らし続けることができるまちの実現に向けて、『未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク』を基本理念に掲げ、市民、交通事業者、行政が協働し、既存の公共交通サービス等を最大限活用しながら、必要に応じて地域の特性を生かした交通手段の導入も検討し、地域全体で持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。



お茶の葉の中央を通る特に太い葉脈を鉄道が走る広域幹線に例え、そこから分岐する細い葉脈を路線バスなどが運行する基幹路線・支線として表現しています。

6.2 計画目標

本市におけるコンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりの位置づけや、将来像、地域公共交通を取り巻く環境等を踏まえ、本計画の基本方針である「未来につながる狭山お茶の葉ネットワーク」の実現に向け、以下の3つの目標を掲げます。

計画目標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

地域で公共交通を支えるためには、公共交通を継続的に利用することが重要です。そのため、各種体験イベント等実際の公共交通に触れる機会を創出し、モビリティ・マネジメントの手法を取り入れ、協働による積極的な利用促進を図ります。

また、生活圏が行政界の境を跨いで形成されている場合も見受けられることから、自治体間の交通の連携についても協議を進めます。

さらに、本市では「ゼロカーボンシティ共同宣言」を表明しており、交通による環境負荷の低減に向けた取り組みを進めます。

(課題1 持続可能な地域公共交通サービスの維持・確保)

計画目標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

安全・安心・快適な公共交通環境を実現するため、誰もが利用しやすい環境づくりやIT技術を活用した公共交通情報の収集・提供・発信を行います。

また、路線バス、市内循環バス「茶の花号」、タクシーでは対応しきれない地域の公共交通について、市内の病院の送迎バスを活用した高齢者の外出支援の他、福祉分野などの移動手段との連携の可能性についても検討し取り組みます。

(課題2 高齢者などの交通弱者の交通手段の確保)

計画目標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

市街地では、公共交通サービスの維持を優先し、より効率的な運行形態を目指します。一方、郊外では、市内循環バス「茶の花号」等の運行状況や利用状況の見直し、公共交通空白地域への対応等、地域が主体的に取り組む地域の実情に合わせた運行方法の検討を行い、住民の利便性を向上させます。その中で、市街地と郊外の公共交通サービスにおいて、接続性を向上させる取り組みを進めます。

課題1 持続可能な地域公共交通サービスの維持・確保

課題3 生活環境の変化に対応した公共交通の形成

課題4 公共交通空白地域への対策

6.3 目標達成のための施策

行政、交通事業者、市民、関係団体等、多様な主体が適切な役割のもと、継続的に関わり 3 つの目標に沿って施策を展開し、目標の実現を図っていきます。

(1) 施策の体系

計画目標	施策
【計画目標 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	① 路線バスの維持・確保
	② 公共交通を利用してもらうための取り組み
	③ 運転手をはじめとした公共交通に関わる人材の確保
	④ 公共交通に関する協働事業の実施
	⑤ カーボンニュートラルの実現に向けた取り組み
【計画目標 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	⑥ 総合的な公共交通ガイドブックの作成
	⑦ バス待ち環境の整備
	⑧ デジタル技術の活用による公共交通の効率化
	⑨ 福祉団体等が運行する交通サービスとの連携
	⑩ 運転免許証自主返納の促進につながる施策の推進
【計画目標 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	⑪ 生活環境に合わせた市内循環バス「茶の花号」の改善
	⑫ 新たな地域公共交通サービス
	⑬ 隣接市との広域連携に関する協議

(2)目標達成のための施策

計画目標 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

施策①	路線バスの維持・確保				
現状	<p>市民の日常生活の移動手段として欠かすことのできない路線バスは、人口減少等の影響により利用者の減少が予想されます。また、運転手不足や労働時間等の改善のための基準の変更に伴い、人員体制などを含め厳しい運行状況となっています。</p> <p>一方で、日常生活における市民の足の確保をするためにも路線バスの現在のサービス水準をできるだけ維持していくことが求められています。</p>				
取り組み内容	<p>市内公共交通の一体的な再編に向けて、路線バス会社との連携を強化し、基幹路線（水富・柏原・狭山台方面）は現在のサービス水準を維持に向けて取り組みます。その他の路線は、利用者数や収支率、需要や施設立地状況、拠点間の接続性などの観点から、今後のあり方を検討していきます。また、路線バス、市内循環バス「茶の花号」の一体的な路線再編や運行の効率化を踏まえ、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」、⑫「新たな地域公共交通サービス」と連携して協議します。さらに、施策②「公共交通を利用してもらうための取り組み」、③「運転手をはじめとした公共交通に関わる人材の確保」、⑦「バス待ち環境の整備」、⑧「デジタル技術の活用による公共交通の効率化」、⑨「福祉団体等が運行する交通サービスとの連携」、⑬「隣接市との広域連携に関する協議」を実施し、路線バスの維持・確保に向けた取り組みを進めます。</p>				
実施主体	狭山市、交通事業者				
実施期間(年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	検討・協議		実施		
	→		→		

施策②	公共交通を利用してもらうための取り組み				
現状	日常的な移動で自動車の利用が増え、公共交通の利用が減少しています。公共交通は、地域の経済や環境において非常に大きな役割を持っており、その重要性が適切に認識されていない状況が見受けられます。				
取り組み内容	住み慣れた地域で安心して暮らし続けるためには、日常生活の移動手段として公共交通の利用を促進することが必要です。地域の未来を支えるために交通事業者と連携し、モビリティ・マネジメントを推進するとともに、公共交通機関の利便性や魅力を広く情報提供していきます。				
実施主体	狭山市、交通事業者				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	検討・協議	実施			

施策③	運転手をはじめとした公共交通に関わる人材の確保				
現状	狭山市・入間市近郊での、就職を希望する方を対象とする就職面接会・企業説明会を開催しています。				
取り組み内容	さまざまな組織が協力して行う「合同就職面接・企業説明会」等と連携して、運転手等の確保に向けた取り組みを実施します。 また、市民交流サイト「さやマルシェ」内で運転手等の確保に向けたコンテンツの掲載を実施します。				
実施主体	狭山市、交通事業者、隣接市				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	継続的取り組み（調整ができた時点で実施）				

施策④	公共交通に関する協働事業の実施				
現状	ほりかねデマンドバスを活用した公民館事業及び地域包括支援センター事業を実施しました。また、社会福祉協議会と市の連携で、移動支援と担い手育成の取り組みについて先進地オンライン視察を行いました。				
取り組み内容	公共交通の情報提供を行うとともに、タイアップ企画等の利用促進策を実施します。				
実施主体	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				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	実施				

施策⑤	カーボンニュートラルの実現に向けた取り組み				
現状	令和3年2月15日、狭山・所沢・飯能・入間・日高市の5市で構成される「埼玉県西部地域まちづくり協議会（ダイアプラン）」において、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ共同宣言」を表明しています。				
取り組み内容	地球に優しい、持続可能な公共交通を構築していくために、交通事業者と連携し、環境負荷の少ない車両の導入を検討していきます。				
実施主体	狭山市、交通事業者				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	継続的取り組み（調整ができた時点で実施） →				

ゼロカーボンシティ宣言文

近年、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの増加を要因とする地球温暖化の進行により、世界規模で自然災害が増加しています。今後、さらなる頻発化、激甚化が予想されており、環境に対する社会の意識や関心が高まるなかで、脱炭素社会に向けた動きが加速しています。

2015年に合意されたパリ協定では、「世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2度より十分低く保つとともに、1.5度に抑える努力を追求すること」とされ、また、2018年に公表されたIPCC（国連の気候変動に関する政府間パネル）の特別報告書においては、「気温上昇を2度よりリスクの低い1.5度に抑えるためには、2050年までに二酸化炭素の実質排出量をゼロにすることが必要」とされています。

環境省では、こうした目標の達成に向けて、「2050年に二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが公表した自治体」を「ゼロカーボンシティ」として国内外に広く発信するとともに、全国の自治体へ表明を呼び掛けています。

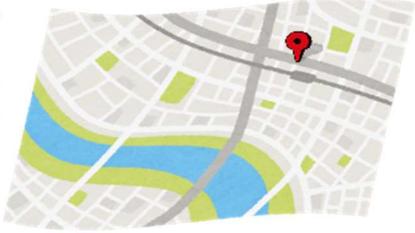
こうしたことから、所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市を構成市とする埼玉県西部地域まちづくり協議会では、将来にわたって、健康で安心して暮らすことができる環境を次世代へ引き継いでいくため、5市の特徴を活かしながら、市域を越え、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指すことを宣言します。



計画目標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

施策⑥	総合的な公共交通ガイドブックの作成				
現状	市内循環バス「茶の花号」の公共交通マップの作成をしています。また、交通事業者がそれぞれルートマップ等を作成し情報提供を実施しています。				
取り組み内容	利用者目線でわかりやすく、本市の公共交通を網羅した総合的な公共交通ガイドブックを新たに作成します。（デジタル化にも対応）				
実施主体	狭山市、社会福祉協議会、交通事業者、民間事業者、関係団体				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	検討・協議		実施		

施策⑦	バス待ち環境の整備				
現状	県では、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが出歩きやすく地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業を実施しています。				
取り組み内容	施設協働で実施する快適にバスが待てる「バスまちスポット」、バス停まで歩く際の休憩ポイントとなる「まち愛スポット」として登録する制度を導入します。				
実施主体	埼玉県、狭山市、交通事業者、民間事業者				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	継続的取り組み（調整ができた時点で実施）				

施策⑧	デジタル技術の活用による公共交通の効率化				
現状	キャッシュレス決済でスムーズな乗降に向けてPASMO等交通系ICカードの促進をしています。また、各交通事業者がインターネットを活用した情報提供を実施しています。				
取り組み内容	インターネットを活用した、バスの位置情報や時刻表などの情報提供の案内や路線案内ツール等の導入の検討をします。また、キャッシュレス決済の利用促進を引き続き実施します。				
実施主体	狭山市、交通事業者				
実施期間(年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	継続的取り組み（調整ができた時点で実施）				
	→				

施策⑨	福祉団体等が運行する交通サービスとの連携				
現状	福祉有償運送(5団体)、移送ボランティア(1団体)、買物支援(3団体)が運行しています。				
取り組み内容	現状の公共交通では対応できない地域への取り組みとして、福祉関係団体やボランティア団体が実施している高齢者や交通弱者向けの送迎サービスを促進します。				
実施主体	狭山市、社会福祉協議会、民間事業者、ボランティア団体				
実施期間(年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	継続的取り組み				
	→				

施策⑩	運転免許証自主返納の促進につながる施策の推進				
現状	高齢者の運転免許証の自主返納を支援する目的で補助制度を実施しています。				
取り組み内容	高齢者運転免許証自主返納支援制度の周知を図ります。				
実施主体	狭山市				
実施期間(年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	実施				
	→				

計画目標 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

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				
現状	<p>現在、路線バスを補完する交通手段として、市内循環バス「茶の花号」が7コース（3台）で運行しています。これまで市民等からの要望や意見等を踏まえ、数回の見直しを実施してきており、平成30年12月には、利用実態や地域要望等を踏まえた大幅な見直しを実施しました。このことにより、隣接市（入間市）への接続など一定の改善が見られるものの、運行ダイヤが必ずしも日常生活とマッチしていない路線も一部で見られる状況となっています。</p>				
取り組み内容	<p>利用しやすい生活環境の最適化に向けた運行方法の改善が求められます。分科会を設置し、駅、商業施設、業務施設、公共施設、医療・福祉施設などを結ぶ、ライフスタイルの変化に対応した運行方法などを協議の上、実施します。また、市内公共交通の一体的な再編に向けて施策①「路線バスの維持・確保」と⑫「新たな地域公共交通サービス」と連携して協議します。</p>				
実施主体	狭山市、交通事業者、隣接市				
実施期間 (年度)	R7	R8	R9	R10	R11
	検討・協議		実施		
	→		→		

施策⑫	新たな地域公共交通サービス				
現状	<p>「新たな地域公共交通の導入方針」に基づき、令和 4 年10月から地域が主体となりデマンド交通の実証運行を堀兼地区で実施し、デマンド交通の評価検証を行っています。</p>				
取り組み内容	<p>地域が主体となり堀兼地区で実施しているデマンド交通実証運行の評価・検証を踏まえ、路線バス、タクシー、市内循環バス「茶の花号」との役割分担を行いながら、新たな地域公共交通等の他地区への展開の検討を進めます。また、市内公共交通の一体的な再編に向けて施策①「路線バスの維持・確保」と⑪「生活環境に合わせた市内循環バス「茶の花号」の改善」と連携して協議します。</p>				
実施主体	狭山市、交通事業者、民間事業者、地域団体				
実施期間(年度)	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
	検討・協議		実施		
	→		→		

施策⑬	隣接市との広域連携に関する協議				
現状	<p>圏域内に暮らす市民の生活圏は、自治体の境界を跨いで形成されており、入間市の駅やコミュニティバスの停留所への乗り入れを実施しています。</p>				
取り組み内容	<p>埼玉県西部地域まちづくり協議会公共交通部会でコミュニティバス等の相互利用に向けて、各市で実施されている事業の動向を注視しながら対象とする範囲を検討し、移動の利便性向上を図ることを目的に取り組みます。</p>				
実施主体	狭山市、所沢市、飯能市、入間市、日高市（ダイアプラン構成市）				
実施期間(年度)	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
	継続的取り組み（調整ができた時点で実施）				
	→				

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
	地域公共交通力バ一圈域	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			

用語集

【あ行】

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■新たな地域公共交通

新たな地域公共交通とは、AI 技術等を活用したデマンド交通などデジタル技術を活用した取り組みから既存の地域の交通資源を有効的に活用した取り組みまでを示している。

更には、地域住民の支え合いにより創出された移動手段もネットワーク化されることで公共交通に含まれることも想定している。

■SDGs

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）の略称で、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴールと169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。

【か行】

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系ICカードやクレジットカード等が該当する。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通空白地域（公共交通不便地域）

公共交通空白地域は、公共交通不便地域ともいわれ、公共交通の便利さを示す指標の一つです。鉄道駅やバス停が一定の距離の範囲内でない地域のことを指す。狭山市では、鉄道については駅から徒歩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以内から外れる地域としている。

■公共交通ネットワーク

路線バス、茶の花号、タクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

【さ行】

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

【た行】

■地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対して、国土交通省が財政的・技術的な支援を実施している事業。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域交通

公共交通空白地域や公共交通不便地域など、公共交通のサービスレベルが低い地域などにおいて、通勤・通学・通院・買物など、市民の日常生活に必要な目的のために運行する、既存の公共交通を補完する交通手段をいう。

■地域コミュニティ交通

地域交通について、市主体や地域主体の運営による交通手段をいう。

■デマンド交通及び AI 技術等を活用したデマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AI の機能をデマンド交通に取り入れた交通を AI デマンド交通という。

定時定路線とは、利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行する運行形態。

■トリップ

交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動することをいう。散歩や同じ建物内などでの移動は含めない。トリップを交通目的の内容により区分することを目的トリップ、交通手段により区分することを手段トリップという。

【は行】

■PDCAサイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Act（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

【ま行】

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。

狭山市地域公共交通計画
令和7年3月発行

発行：狭山市

編集：狭山市市民部交通防犯課公共交通担当

〒350-1380 埼玉県狭山市入間川1丁目23番5号

電話番号 04-2953-1111