

## 第2章 入間市地域公共交通網形成計画

## 第2章 入間市地域公共交通網形成計画

### 2-1. 計画の基本的な考え方

#### (1) 基本方針

入間市の公共交通は、第1章で述べたように鉄道2路線5駅と民間路線バス、入間市運行のコミュニティバスでいーろーど及び、健康福祉センター行き直行バスが市内を網羅する形で整備されている。

しかしながら、特にバス交通に対する住民の不満は大きく、利用状況から見ても改善の必要性が高い状況にある。また、一層厳しくなると想定される市の財政状況からしても、ていーろーどや健康福祉センターバスにかかる経費の削減も必要な状況である。

一方で、第5次、第6次総合計画やに挙げられている「住みよく緑豊かなまちづくり」「住みやすさが実感できるまち」などの実現のために、移動手段の充実は重要な施策の一つであると捉え、誰もが使いやすく、また、それらを長く維持できる公共交通の実現を目指す必要がある。

以上を踏まえ、入間市地域公共交通網形成計画における基本方針は、以下の通りとする。

#### 基本方針1：市民が利用しやすい公共交通の構築

運行計画の見直しやきめ細やかなサービスの実施により、市民の誰もが利用しやすい公共交通を構築する。

#### 基本方針2：市民、事業者、行政の協働による持続可能な仕組みづくり

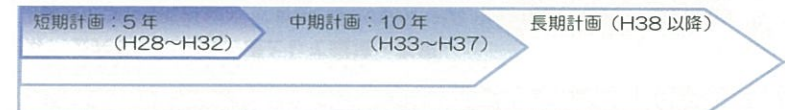
公共交通を『守り』『育てる』ために、各々が協力し合う体制づくりや市民や事業者の意識改革、積極的な関与を促す仕組みづくりを行う。

#### (2) 計画の区域

計画の区域は、入間市全域とする。

#### (3) 計画の期間

計画期間は、平成32年度までの短期計画と、平成37年度以降にわたる中・長期計画とする。また、5年ごとに見直しを行う。



#### (4) 計画の目標

##### ①長期的目標

人間市が目指すまちづくりを支える基盤として、超高齢社会のさらなる進展にも対応できる移動手段の確保と、それらを持続させていくことに対し、以下の目標とする。

##### 目標1：様々な公共交通が総合的に連携し、まちづくりの基盤を形成する

鉄道、バス等が総合的に連携を図ることにより、より利用しやすい基幹交通の役割を担うとともに、きめ細やかな交通サービスの提供により、交通空白地域の解消を目指す。

また、超高齢社会への対応として、デマンド交通の導入等の新たな交通サービスの提供や、観光振興における二次交通の確保、近隣市との連携など、様々な手段や効率・効果的な公共交通を総合的に機能させることにより、まち全体の移動快適さを確保する。

##### 【想定される具体的施策】

- ・多様な移動目的に対応するため鉄道、バス等を総合的に連携させる（人間市駅始発電車の導入や鉄道・バス間のダイヤ連携等）
- ・デマンド交通導入に関する調査・検討
- ・観光二次交通としての役割を担うバス等の導入検討
- ・バス等の近隣市との相互乗り入れ

##### 目標2：持続可能な公共交通を実現する

公共交通を維持していくためには人間市だけの取り組みでは限界があるため、事業者、市民・企業にも積極的な参加、利用を促し、受益者負担の観点も含め、公共交通運行の体制および財政の両面で持続可能な公共交通体系を構築することを目指す。

##### 【想定される具体的施策】

- ・「公共交通協議会（分科会含む）」「地域協議会（仮称）」での継続的な検討（短期的目標から継続）

##### ②短期的目標

本計画では、短期的（約5年間）な目標として、路線バスとていーろーど、健康福祉センターバス（以下「バス等」という。）の再整理を最優先とする。

##### 【短期的目標におけるバス等のコンセプト】

#### 1. バス停から（まで）の移動手段を担う

- 自宅玄関から（まで）のサービスは、「福祉」と捉える（福祉サービスとの棲み分けを明確に）
- ただし、高齢者、障害者への配慮はしっかりと（バリアフリー対応等）

#### 2. 交通空白地域への対応と市民生活の移動手段の確保

- バス等の役割分担を明確にし、交通空白地域解消に向けた対応
- まちづくりに関する上位・関連計画との連携・整合（移動しやすいまちづくり）

#### 3. 利便性の確保

- 基幹系統を担う路線バスと、フィーダー系統（支線）を担うコミュニティバスとが一体的に機能
- ハード整備（車両や停留所等）とソフト整備（ルート・ダイヤ等）の両面から

#### 4. 公共サービスの一環として維持・存続

- コミュニティバスにおいては、採算性を追求するのではなく、維持・存続できるサービスを目指す
- 利用促進方策の推進

上記のコンセプトを基に、バス等における短期的目標として、以下の3点を挙げる。

##### 【バス等に対する短期的目標】

##### 目標1：バス等の利便性の向上により、市民生活の「移動」を支援する

交通空白地域が点在しているほか、市民アンケート調査結果より、バス運行に関して不満を感じている方が多く、運行時間帯や運行本数に関する改善の要望が多くみられた。現在の利用実態や将来の利用見込み等を考慮し、路線バス及び、ていーろーどと健康福祉センター行きバスが、各々の役割分担を明確にし、適切な運行体系を構築することにより、不満の解消、交通空白地域の減少を目指すとともに、安全で快適な住環境の実現や定住促進のために移動手段の利便性向上を図る。

##### 目標2：ていーろーどの運行を長期的に維持する

市民アンケート調査結果において、「自家用車等の交通手段がある」ため、バス等を利用していない市民が多く確認されるが、高齢化が進行している中、今後、自動車が運転できなくなったときの移動手段の確保が必要となる。また、今後充実させるべき移動手段として、ていーろーどが最も多く占めており、長期的なていーろーどの運行維持が望まれる。

一方、今後さらに緊縮財政化が進むと想定される中、人間市単独での運行経費の補填ではなく、受益者負担の観点も含めた料金体系の見直し、利用促進方策の検討など、運行面、財政面の両面で、ていーろーどの長期的な運行を維持する。

##### 目標3：市民・行政・事業者が一体となった新たな公共交通の仕組みづくり

近隣市との相互乗り入れや他事業者が運行する送迎バスとの連携など、人間市に適した、かつ利用者目線に立った新たな公共交通の仕組みづくりを推進する。

## 2-2. 短期的目標に対する具体的施策

### 目標1：バス等の利便性の向上により、市民生活の「移動」を支援する

ていーろどは、路線バスではカバーしきれないエリア・ルートを実行するとともに、公共施設間を接続することを目的とするが、交通空白地域の存在や、利用者にとって必ずしも利便性が高いものになっていないこと、路線バスとの路線重複、運行ルート・時間の長さなど、課題が残されている。

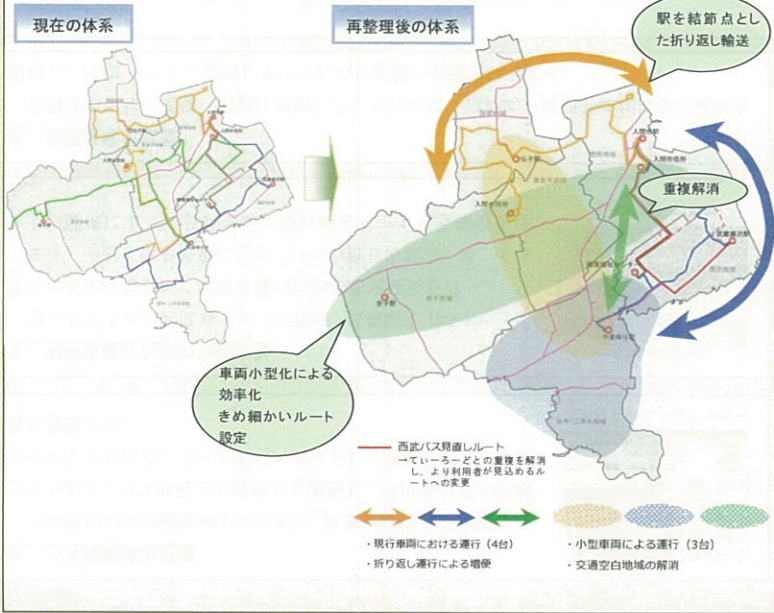
こうした状況を踏まえ、交通空白地域の解消、使いやすい路線・ダイヤ設定、ルートの時間短縮、運行本数の拡大など、利用者ニーズに応じた運行を目指す必要がある。

具体的には、現行のていーろどを利用者状況に応じて、現行のバスと小型化（ワゴン型車両）で運行する区間に分け、利用者数の多い区間はバスの増便を図るとともに、小型化する区間については、よりきめ細やかなルート設定を行う。路線バスと重複している区間については、路線バスをより利用が望めるルートの新設する。健康福祉センター行きのバスは、日常の移動手段として利用されている現状を踏まえ、今後、ていーろどの1コースとして運用する。

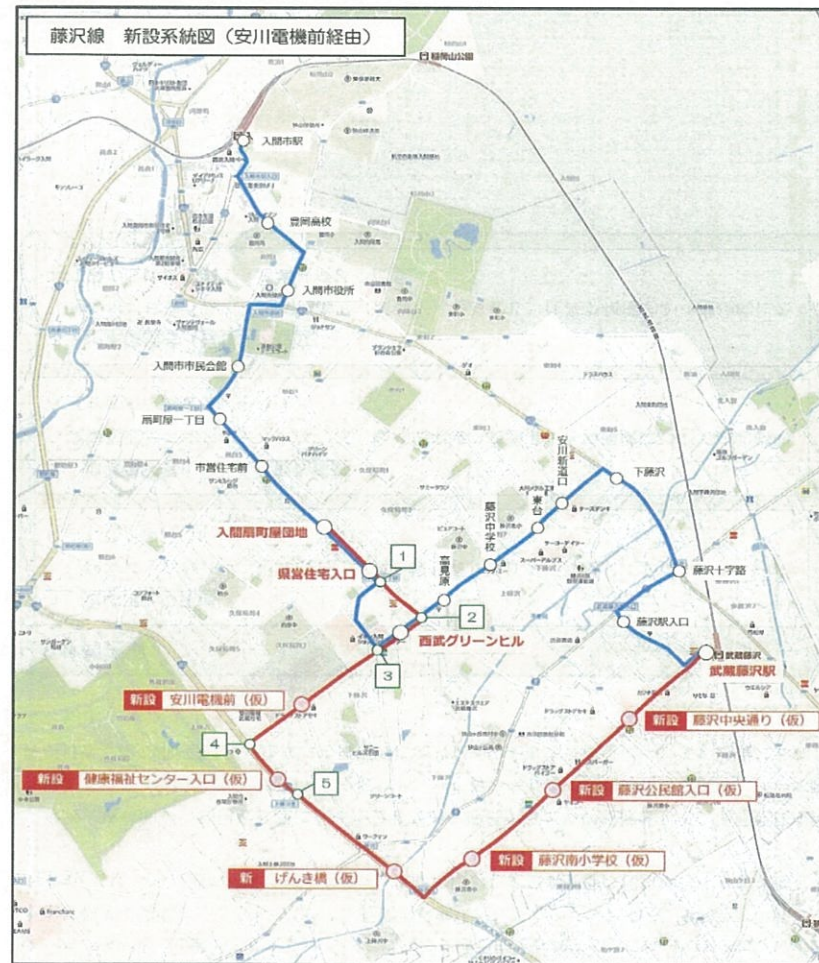
また、ルート等の再整理だけでは不十分であり、「利用したくなる」「利用しやすくなる」ような利用促進策の実施、環境整備等も推進する。

### 具体的施策

#### 1. 西武バス、ていーろど、健康福祉センター行きバスの再整理 ⇒西武バスとしていーろどの重複解消、利用者数に応じた適正な運行ルートと車両規模



## ●路線バスにおける見直しの具体案



色別	系統番号	起 点	経 過 地	終 点	行 程	運 行 回 数				備 考
						平 日	土 曜	休 日	休 日	
■	藤02-1	入間町屋団地	安川電機前	武蔵藤沢駅	往 4.20 復 4.20	往 15 復 15	往 10 復 10	往 10 復 10		新設系統

## 具体施策

### 2. バス停環境の整備

バス停利用の利便性向上のために、屋根や駐輪場の整備を行うとともに、バス停周辺の施設とも連携し、利用者がバスを待ちやすくするため、『バスまちスポット』（埼玉県事業）の整備も推進する。



バスまちスポットステッカー

### 3. 利用促進のための啓発活動

分かりやすい公共交通マップの作成、広報紙やポスター・チラシなどを活用した、利用促進のための啓発活動を行う。

また、子ども達を対象にした「バスの乗り方教室」等、イベントの開催により、公共交通に慣れ親しんでもらう機会を作る。



「バスの乗り方教室」

### 4. 利用者意向把握

利用者の意見・要望への確に対応していくために、定期的・継続的に利用者の意向を把握し、PDCAサイクルを回していくための評価の基礎資料とする。

## 目標2：ていーろーどを長期的に維持する

近年、ていーろーどを運行にかかる市の負担額は、大きな増加は無いものの、減少しているわけではない。また、運行経費全体に対する運賃収入は6%程度であり、利用の大半が特別乗車証による無料利用となっている。今後、高齢化が進めば、ますますこの割合が大きくなり、市の負担額も増加することが想定される。

目標1における施策とも連携し、利用者ニーズと財政面のバランスを図りながら見直しを行う。

## 具体的施策

### 1. 料金体系の見直し

特別乗車証の発行対象者について見直しを行い、料金収入の増加を目指す。  
車両を小型化する区間においては、均一料金体系の導入を検討するとともに、ていーろーどとの乗り継ぎについても検討を行う。

### 2. 財源の確保

バス車内、バス停、公共交通マップ等における広告掲載による広告収入を確保する。



事例：国分寺市「ぶんバス」社内における広告

## 目標3：市民・行政・事業者が一体となった新たな公共交通の仕組みづくり

入間市の近隣市においても、市のコミュニティバスが運行されている。他市においても市内を網羅する形で運行されているが、人の動きは市内で収束するものではなく、また、利用する最寄り駅は他市に位置するということが少なくない。

そのため、市内で収束しているバスの運行を、近隣市と連携し、人の動きの実態に合わせることで、より利便性の高いバス運行ができると考えられる。

また、市内には、企業が従業員の通勤用に運行している送迎バスや、学校が運行しているスクールバスなど、路線バスやていーろーど以外の交通手段も存在する。これらのバスは、いずれも主に朝夕に稼働しているものであり、昼間の稼働状況は少ない状況にある。事業免許の問題はあるが、こういった他の交通手段も含めて、入間市に適した公共交通の仕組みづくりを推進していく。

今後、継続的かつ利用者目線にたった公共交通を構築するための組織として、地域住民主体で構成される『地域協議会（仮称）』を設立し、バス等のあり方や具体的な運行計画等について議論ができる場の構築を行い、住民にも積極的に公共交通のあり方や改善についての議論に参加してもらおう。

## 具体的施策

### 1. 近隣市との連携

行政界にとらわれず、近隣市間で連携し相互乗り入れを行うなど、より利用者ニーズに合わせた運行に向けて検討を行う。

### 2. 地域事業者との連携可能性検討

企業送迎バスやスクールバスなど、様々な地域の交通手段との連携について法的制約なども含めた調査検討を行う。

### 3. 地域協議会（仮称）の設立

地域毎に構成される「地域協議会（仮称）」を設立し、住民が積極的かつ継続的に公共交通の改善に参画できる場の構築を行う。

### 2-3. 事業展開

計画の実現に向けては、市民、交通事業者、行政が連携・協働し、前項で述べた具体的施策を実現していく必要がある。

実施主体と実施目標（スケジュール）は、以下の通りとする。

表 2-1 実施主体とスケジュール

目標	具体施策	実施主体	実施スケジュール	
			短期（～H32）	中・長期
ていーろーどの利便性の向上により、市民生活の「移動」を支援する	西武バス、ていーろーどの再編	入間市 西武バス	再編計画 実証運行・見直し	
	停留所位置、運行ダイヤ・本数の見直し	入間市 西武バス	再編計画 実証運行・見直し	
	バス停環境の整備	入間市 埼玉県	実施	
	利用促進のための啓発活動	入間市	実施	
	利用者意向把握	入間市	実施	
ていーろーどの運行を長期的に維持する	料金体系の見直し	入間市 西武バス	検討 実証運行・見直し	
	財源の確保（広告等）	入間市	計画 実施	
市民・行政・事業者が一体となった新たな公共交通の仕組みづくり	近隣市との連携	入間市 近隣市	検討	
	事業者との連携	入間市 事業者	検討	

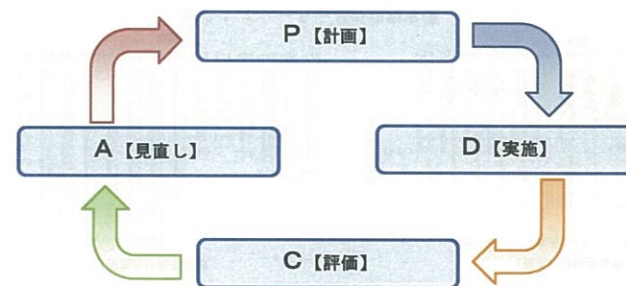
### 2-4. 入間地域公共交通網形成計画の評価

#### (1) PDCA サイクルによる検証

バス等の再整理後も、利用者ニーズ、交通事業者の状況、行政の財政状況、社会状況など時間の経過とともに変化していくことが予想される。

そのため、本計画で定められた事業内容においても、その変化に対応するため、適宜、計画見直しを行う。

ていーろーど等の運行については、PDCA サイクルによるマネジメントにより、計画（P）、実施（D）を行い、評価（C）、見直し（A）により再度計画を行い、よりよい計画にしていくものとする。



PLAN 【計画】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者ニーズの把握</li> <li>○現状の課題に基づく基本方針・具体的施策の策定</li> <li>○評価指標の設定 等</li> </ul>
--------------	---

DO 【実施】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画に基づく事業の実施</li> <li>○住民説明</li> <li>○広報活動 等</li> </ul>
------------	--

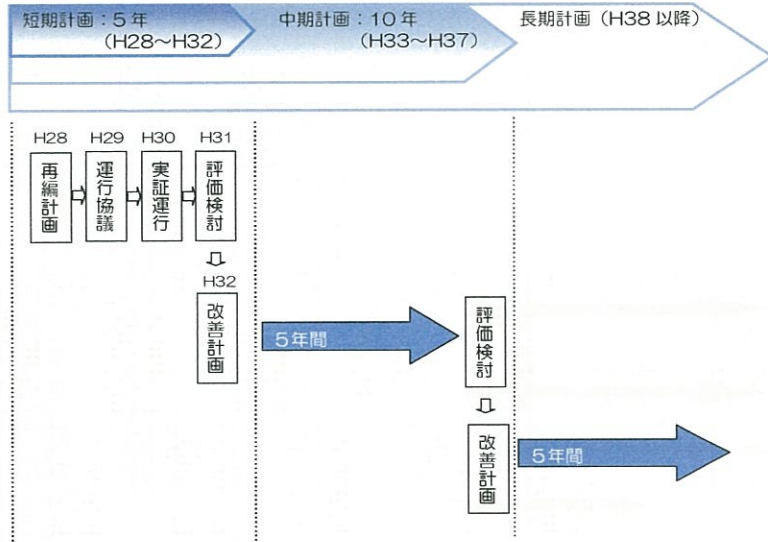
CHECK 【評価】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○採算性評価</li> <li>○満足度評価</li> <li>○その他の効果の検証 等</li> </ul>
---------------	--

ACTION 【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> <li>○評価をふまえた事業計画の見直し</li> <li>○さらなる利用者確保のための潜在需要喚起策の見直し</li> <li>○再広報活動 等</li> </ul>
-----------------	---

(2) 評価スケジュール

評価スケジュールは、5年毎の評価実施を目安とし、必要に応じて実施するものとする。

ただし、短期計画期間での評価は実証運行後1年を目処に実施し、必要に応じて改善を図るものとする。



【評価・改善の方法】

評価・改善にあたっては、別途定める『人間市コミュニティバス新規導入・運行改善ガイドライン』を参考に行うものとする。

(3) 評価指標

ていーろーど及びワゴン化区間について、今後の運行における見直し、継続の評価基準(案)の設定を行う。

評価基準として、「利用状況」と「運行経費」の二つの評価点を設定し、評価の基本的な考え方として『現状維持』を目指すものとする。

【ていーろーど】

① 評価基準「利用状況」の設定

1) 利用実態の整理

これまでの実績において、ていーろーどは、年間約96千人、健康福祉センター行きバスは74千人の利用がある。また、1便当たりの過去平均利用者数は、ていーろーど約14.7人/便、健康福祉センター行きバス約8.1人/便となっている。

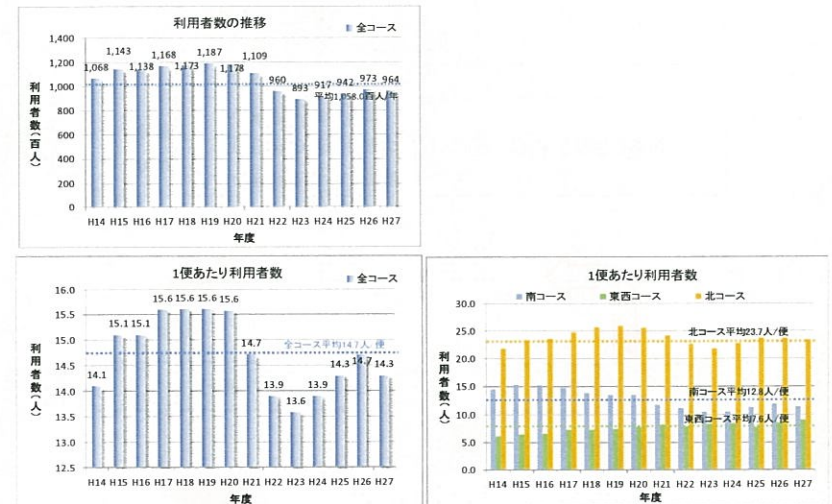


図 2-1 ていーろーどの利用実績

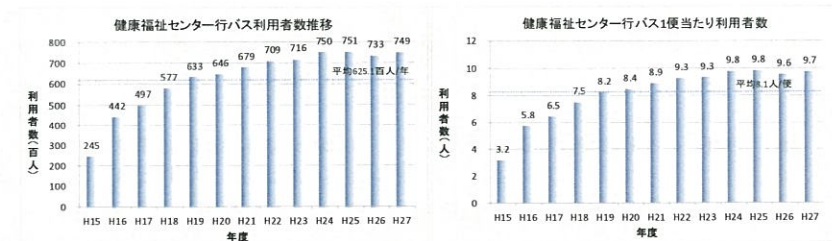


図 2-2 健康福祉センター行きバスの利用実績

2) 評価基準「利用状況」の設定

○「見直し検討」に関する基準

現状の利用状況については、年間利用者数 約 171,300 人/年（ていーろード全コース＋健康福祉センター行きバス利用者）であり、1 便当たりの利用者数は、表 2-2 に示す状況となっている。現行のバスの定員 24 人に対し、北コースは、ほぼ満員状況であるが、南コースや健康福祉センター行きバスについては、概ね 5 割の状況となっている。（健康福祉センター行きバスは、平成 15 年からの平均を取ると約 8 人/便であるが、平成 24 年以降近年は約 10 人/便で推移している。）

この状況を踏まえるとともに、短期的目標におけるバス等の再整理方針において、便数やルートを変更することから、「利用状況」に関する評価基準については、1 便当たりバス定員の 5 割を評価基準とする。

表 2-2 1 便当たりの平均乗車人数（現状）

北コース	23 人/便 (H14～H27 平均)
南コース	12 人/便 (H14～H27 平均)
健康福祉センター行	8 人/便 (H15～H27 平均)

【利用状況における見直し評価基準】

1 便当たりの利用者数に対し、ていーろード及び健康福祉センター行きバスの乗車定員 24 名であることを踏まえ、1 便当たり乗車定員の 5 割を評価基準とする。

表 2-3 ていーろードの見直し検討に関する評価基準

各コース	12 人/便
------	--------

○「廃止検討」に関する基準

いずれかのコースが見直しの検討を行うことになった場合、ていーろード及び健康福祉センター行きバスの全体の運行状況を検証し、廃止も視野に入れた検討を行うものとする。

その際、別途作成予定の「入間市コミュニティバス 新規導入・運行改善ガイドライン」により、実証運行、改善運行等の実施の検討を地域公共交通協議会で精査・判断・助言を経て、廃止検討を行う。

②評価基準「運行経費」の設定

1) 現行の運行経費（市負担分）

平成 22～25 年度においては 500 円/人以上の経費がかかっていたが、平成 26 年度以降、車両の減価償却費がかからなくなったことにより、410 円/人程度となっている。



図 2-3 ていーろード利用者数と 1 人当たり運行経費

2) 評価基準「運行経費」の設定

○「見直し検討」に関する基準

平成 22 年度から平成 25 年度の実績をもとに、市が負担する 1 人当たり平均運行経費を上回らないことを評価基準とする。

表 2-4 見直しに関する評価基準

全体	500 円/人(市負担分)
----	---------------

#### 【ワゴン化区間】

○「見直し検討」に関する基準

ワゴン化区間については、これまでの運行実績が無いため、過去の利用実績を評価基準とすることができない。

車両をワゴン化する予定の区間については、乗降状況調査結果から、1便当たり平均利用者数は表 2-5 に示す状況である。よりきめ細やかなルートに見直しを行い利用者増を目指すものの、表 2-5 の結果からみても潜在的な需要は少ないと想定される。また、各コースで利用状況にばらつきもある。

従って、ワゴン化を予定する区間については、ワゴン車の定員 10 名に対し、1 便当たり乗車定員の 3 割を評価基準とし、これらの基準を下回った場合は、廃止も含めた見直しの検討を行うものとする。

表 2-5 ワゴン化予定区間における平均乗車人数（現状）

北ワゴンコース	4 人/便（入間台団地～入間博物館）
南ワゴンコース	3 人/便（東西コース全体）
東西ワゴンコース	2 人/便（健康福祉センター～入間博物館）

※コース名については仮称

#### 【利用状況における見直し評価基準】

現在導入予定であるワゴン車は定員 10 名であることを踏まえ、1 便当たり乗車定員 3 割を評価基準とする。

表 2-6 ワゴン化区間の見直しに関する評価基準

各ワゴンコース	3 人/便
---------	-------

#### （4）評価結果への対応

前項の評価基準「利用状況」・「運行経費」について、継続的・定期的に評価を実施するとともに、どちらか一方でも評価指標が下回った場合には、運行形態、運行手法等について、見直し検討を行う。