

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4駅と民間路線バス、入間市運行のコミュニティバス「ていーろーど」が市内を網羅する形で整備されている。

上位計画に挙げられている「住みよく美しいまち」「ずっと住みたいまちをつくる」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ものとする。

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

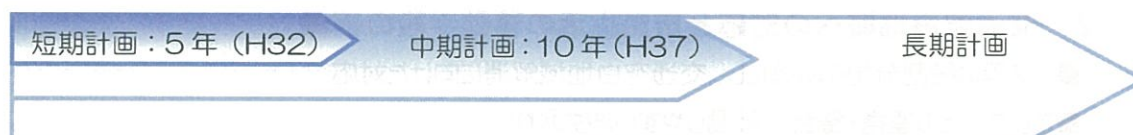
公共交通を『守り』『育てる』ために、各々が協力し合う体制づくりや市民や事業者の意識改革、積極的な関与を促す仕組み作りを行う。

(2) 計画の区域

計画の区域は、入間市全体とする。

(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年度以降に渡る中・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

入間市が目指すまちづくり（「住みよく美しいまち」「ずっと住みたいまちをつくる」等）を支える基盤として、さらに、今後の超・超高齢化社会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・超高齢化社会への対応として、デマンド交通の導入等、新たな交通サービスの提供や、観光振興における移動手段支援など、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。

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入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。

②当面の目標

本計画では、当面（約5年間）の目標として、路線バスとていーろーど（以下「バス等」という。）の再整理を最優先とする。

【公共交通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、障がい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

【公共交通におけるバス等に対する当面の目標】

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、路線バスとていーろーどが、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でも「自家用車等の交通手段がある」ため、現在「ていーろーど」を利用していない市民が多く確認されるが、現在高齢化が進行しており、今後、自動車が運転できなくなった時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、入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、入間市にふさわしい、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. 当面の目標に対する具体施策

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

ていーろーどは、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。

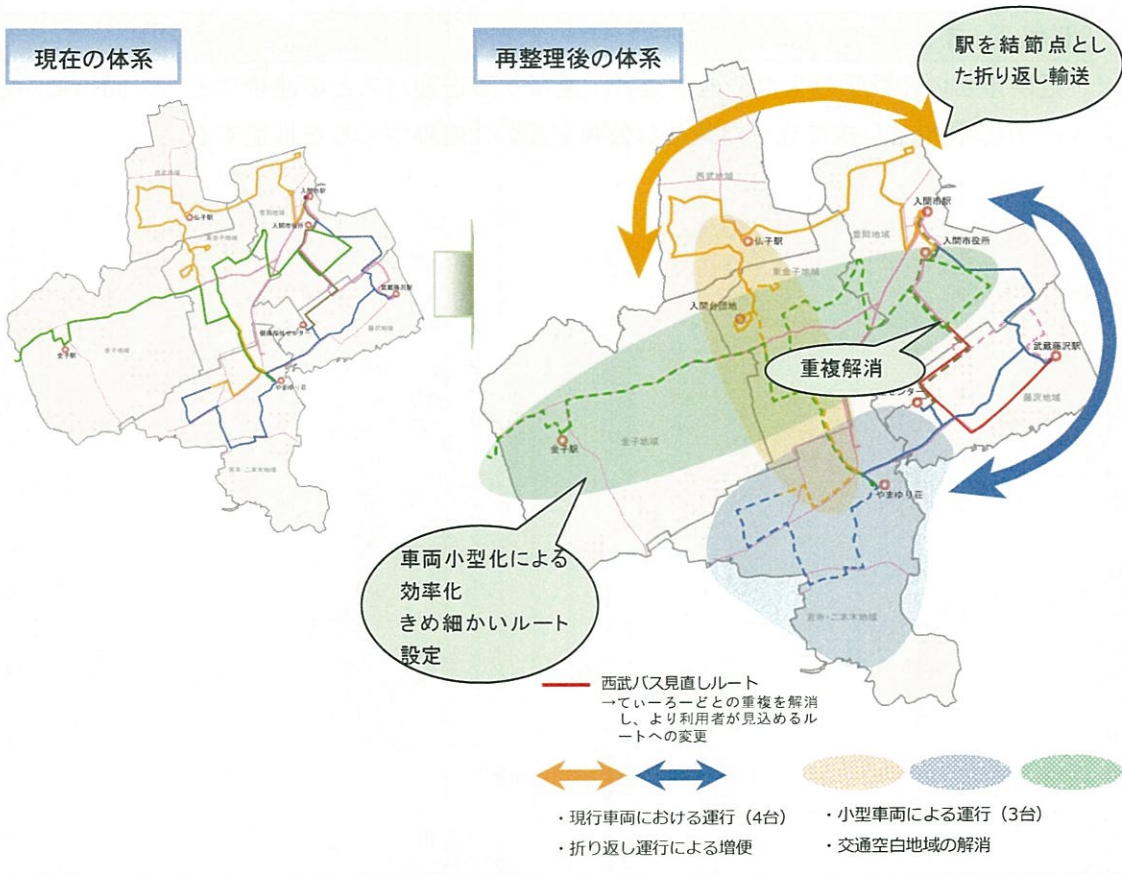
具体的には、現行のていーろーどを利用者状況に応じて、現行のバスと小型化（ワゴン型）で運行する区間に分け、利用者数の多い区間は増便を図るとともに、小型化する区間については、よりきめ細やかなルート設定を行う。また、路線バスと重複している区間については、路線バスをより利用が望めるルートへ変更する。

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。

具体施策

1. 西武バス、ていーろーどの再整理

⇒西武バスとていーろーどの重複解消、利用者数に応じた適正な運行ルートと車両規模



2. 上記再整理に伴う停留所位置、運行ダイヤ、運行本数の見直し

具体施策

3. バス停環境の整備

利用者の多いバス停においては、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』（埼玉県施策）の整備も推進する。



バスまちスポットステッカー

4. 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、広報誌やポスター・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」

5. 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する。

目標2：「ていーろーど」の運行を長期的に維持する

近年、ていーろーどにおける市の負担額は、大きな増は無いものの、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必要がある。

具体施策

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。

現在は、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、路線バスやてい一ろ一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、入間市にとってふさわしい公共交通の仕組みづくりを推進していく。

具体施策

1. 近隣市との連携

市境にとらわれず、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。

2-3. 事業展開

市民、交通事業者、行政が連携・協働し、前章で述べた具体施策を実現していく必要があり、ここでは、実施主体と実施目標（スケジュール）について述べる。

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、ていーろーどへの再編 | 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 | | |
| | 事業者との連携 | 入間市 事業者 | | |

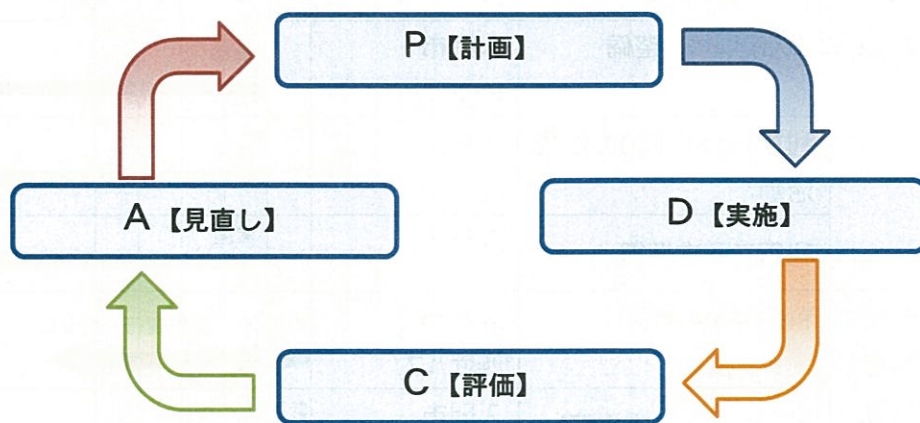
2-4. 計画の評価

(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。

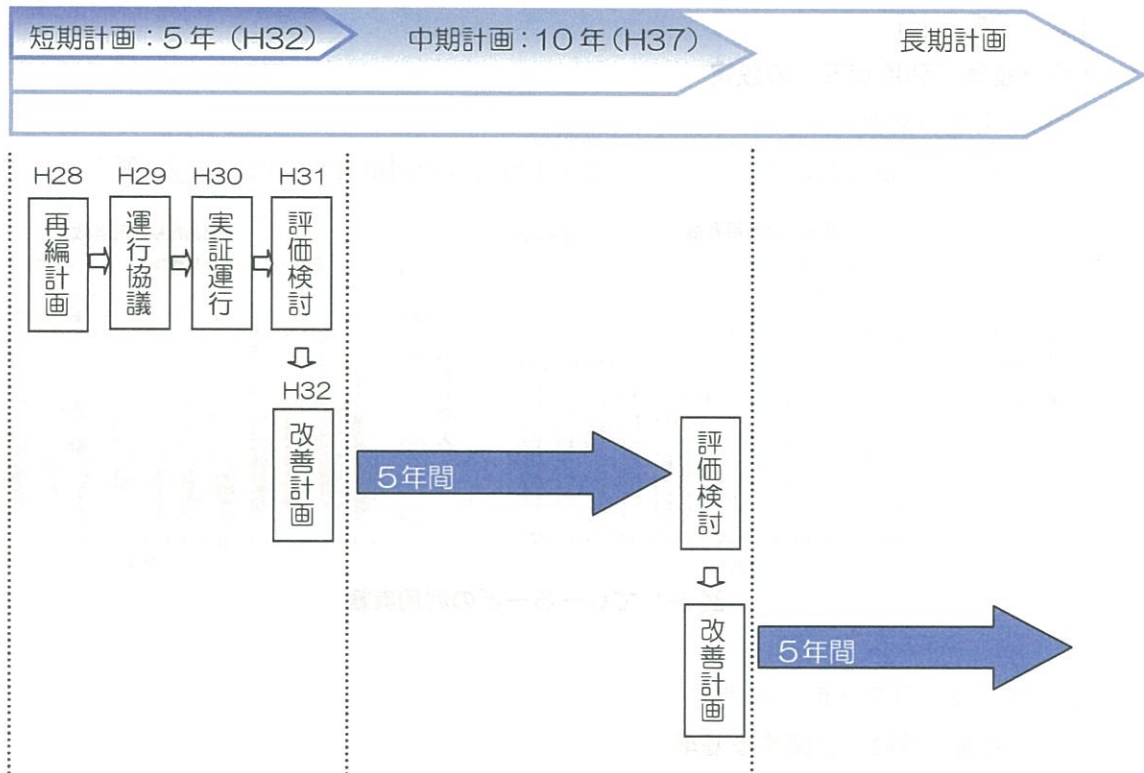


| | |
|-----------------|---|
| PLAN 【計画】 | <ul style="list-style-type: none"> ○利用者ニーズの把握 ○現状の課題に基づく基本方針・施策の策定 ○需要予測等の検討 等 |
| DO 【実施】 | <ul style="list-style-type: none"> ○計画に基づく事業の実施 ○住民説明 ○広報活動 等 |
| CHECK 【評価】 | <ul style="list-style-type: none"> ○採算性評価 ○満足度評価 ○その他の効果の検証 等 |
| ACTION 【見直し】 | <ul style="list-style-type: none"> ○評価をふまえた事業計画の見直し ○さらなる利用者確保のための潜在需要喚起策の見直し ○再広報活動 等 |

(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『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』を参考に行うものとする。

(3) 評価指標

「ていーろード」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する。

【ていーろード】

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、ていーろード1便当たりの利用者数は約14.7人/便となっている。

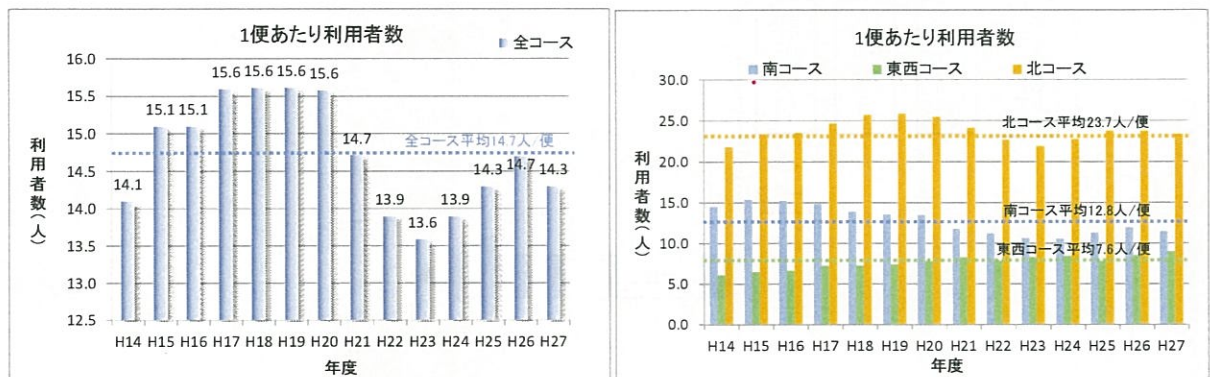


図 2-1 ていーろードの利用実績

2) 評価基準「利用状況」の設定

○ 「見直し検討」に関する基準

過去の利用実績を踏まえ、ていーろードの運行見直しに関する評価基準「利用状況」については、1便当たりの過去平均利用者数とする。

表 2-2 ていーろードの運行見直しに関する評価基準

| | |
|----|----------|
| 全体 | 14.7 人/便 |
|----|----------|

○ 「廃止検討」に関する基準

全体で評価を行うとともに、各コース毎に過去の利用実績を下回る利用実績となった場合は、廃止も視野に入れた検討を行うものとする。

廃止検討基準は、各コース毎の過去平均利用者数とする。

表 2-3 ていーろードの廃止検討に関する評価基準

| | |
|-------|----------|
| 北コース | 23.7 人/便 |
| 南コース | 12.8 人/便 |
| 東西コース | 7.6 人/便 |

②評価基準「運行経費」の設定

1) 現行の運行経費

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なくなったことにより、410 円/人程度となっている。

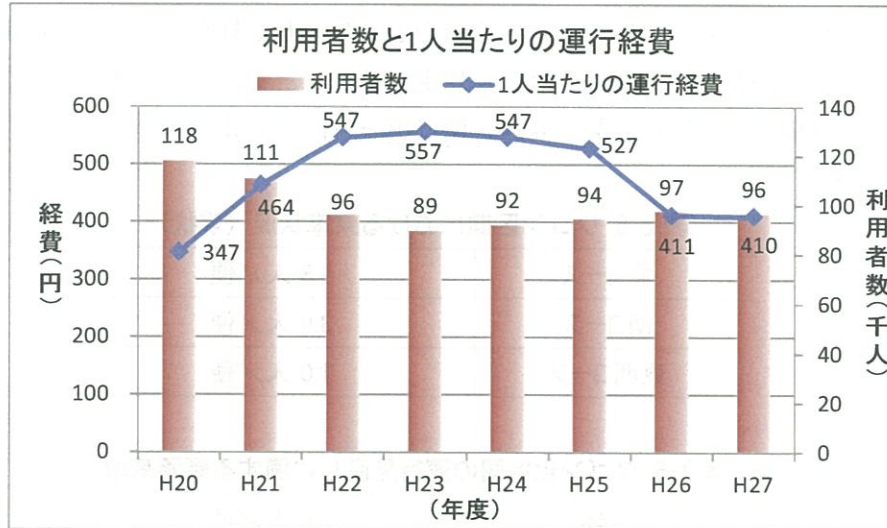


図 2-2 ていーろーど利用者数と1人当たり運行経費

2) 評価基準「運行経費」の設定

○「見直し検討」に関する基準

車両の減価償却費がかからなくなった平成 26 年度以降の実績をもとに、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 ていーろーどの運行見直しに関する評価基準

| | |
|----|---------|
| 全体 | 410 円/人 |
|----|---------|

【ワゴン化区間】

○「見直し検討」に関する基準

車両をワゴン化する区間については、乗降状況調査結果によると、1便当たり平均利用者数は表 2-5 に示す状況である。

ワゴン化区間においては、よりきめ細やかなルートに見直しを図るものの、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ことや、各コースでばらつきがあるため、全体的な評価とし、利用者数 5.0 人／便以上を見直しの評価基準とする。

表 2-5 ワゴン区間における乗車状況（現状）

| | |
|-------|---------|
| 北コース | 4.8 人／便 |
| 南コース | 3.9 人／便 |
| 東西コース | 1.0 人／便 |

表 2-6 ワゴン化区間の運行見直しに関する評価基準

| | |
|----|---------|
| 全体 | 5.0 人／便 |
|----|---------|

○「廃止検討」に関する基準

ワゴン化を予定する区間の現状の利用状況を下回る場合は、運行自体の廃止を検討するものとする。

ただし、東西コースは、きめ細かいルート設定等により、利用促進を図るものとし、3.0 人／便（ワゴン化区間全体の平均乗車人数）を採用する。

表 2-7 ワゴン区間の廃止検討に関する評価基準

| | |
|-------|---------|
| 北コース | 4.8 人／便 |
| 南コース | 3.9 人／便 |
| 東西コース | 3.0 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、常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、見直しを行う。