

# 入間市公共交通庁内検討会議報告書



平成27年3月

入間市公共交通庁内検討会議

## 【目次】

1	はじめに	1
2	入間市内の公共交通の現状	3
3	その他移動手段に係る取り組み	7
4	公共交通の課題	9
5	入間市公共交通のコンセプト	10
①	基本的事項	10
②	市が実施する公共交通の意義	11
③	検討した交通手段	11
④	対象の地域	12
⑤	利用者	13
⑥	見直しの期間	13
⑦	公共交通での予算	13
⑧	協議会等の設置	13
6	推奨するていろーどコース	14
7	今後のスケジュール	19
8	今後の課題	19
①	社会資源の活用	19
②	財政への影響	20
③	停留所の設置等	20
④	市民ニーズの把握	20
⑤	料金体系	20
9	むすび	21
10	会議記録等	22

## 入間市公共交通庁内検討会議報告書

### 1 はじめに

我が国においては、人口減少・超高齢社会の急速な到来の中で、地域公共交通の利用者については、更なる減少が見込まれています。一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、生徒、高齢者にとって、欠くべからざる存在となっています。こうした社会経済情勢の変化の中で、豊かな国民生活の実現、地域の活力の向上、大規模災害への対応を目的として、「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月 4 日に施行されました。

入間市における公共交通は、鉄道では西武池袋線とJR八高線があります。バス路線では西武バスと国際興業バスが運行され、市民の移動手段を担っています。

その他に、市が運行補填している公共交通が2種類あります。

1つ目は市内循環バス「ていーろーど」（以下ていーろーど）で、市内公共施設を結ぶことにより、公共施設の利用を促進し、また高齢者や障害者の交通手段を確保し社会参加を促すために、平成9年に、3コース4便で運行を開始しました。その後、3回コースの見直しを行っております。

2つ目は健康福祉センター直行バスで、健康福祉センター来館者の交通手段の確保を目的に、平成15年に運行を開始しました。入間市駅と健康福祉センターを結び、平日は11往復22便運行しています。

こういう状況の中で、平成26年度市民意識調査によると、〔住みよさ〕の項目で入間市に「住みにくい」「どちらかという住みにくい」と答えた人の住みにくい理由は「通勤・通学に不便だから」が3割を超えてもっとも高くなっています。また、〔定住〕の項目で「市外へ移るつもり」「できれば市外へ移りたい」と答えた人の市外へ移りたい理由の一番も同様となっています。これらのことから、通勤、通学に不便と感じる理由は、交通の利便性が確保されていないことが伺われます。さらに、〔生活環境項目の満足度と重要度〕の項目をみると、市内全体で、重要度は半分以上であるにも係わらず、満足度の項目が最下位となっています。これらの結果は、3年前とほとんど変わっていません。このことから、入間市の公共交通の整備は重要であると感じている人が多いのに対し、満足が得られていない状況が顕著であるといえます。

また、現状のていーろーどは、1路線の運行時間がかかり過ぎること、そのため、本数が少ないことなど、使いづらい点があげられます。こういう状況の中において、

75 歳以上の市民に発行しているタクシー券も廃止される予定です。

また、市内循環バス対策協議会において、平成 21 年 11 月のていーろーどのコースの見直しにおける答申の付帯意見においても、専門家を交えた協議会の設立の要望が出されています。

第 5 次入間市総合振興計画後期基本計画においては、「市民の利便性が向上し、公共交通機関を利用する市民が増加するように、安全で円滑に移動するための交通網等の整備方策について検討します。」と掲げています。

以上のことから、公共交通整備の検討は重要な課題であり、庁内に検討委員会を設け、平成 26 年 3 月から、入間市の公共交通における基本的方向を検討するため、関係課の課長職で構成する公共交通庁内検討会議を設置し、検討を開始しました。

その結果を次のとおり、報告するものです。

## 2 入間市内の公共交通の現状

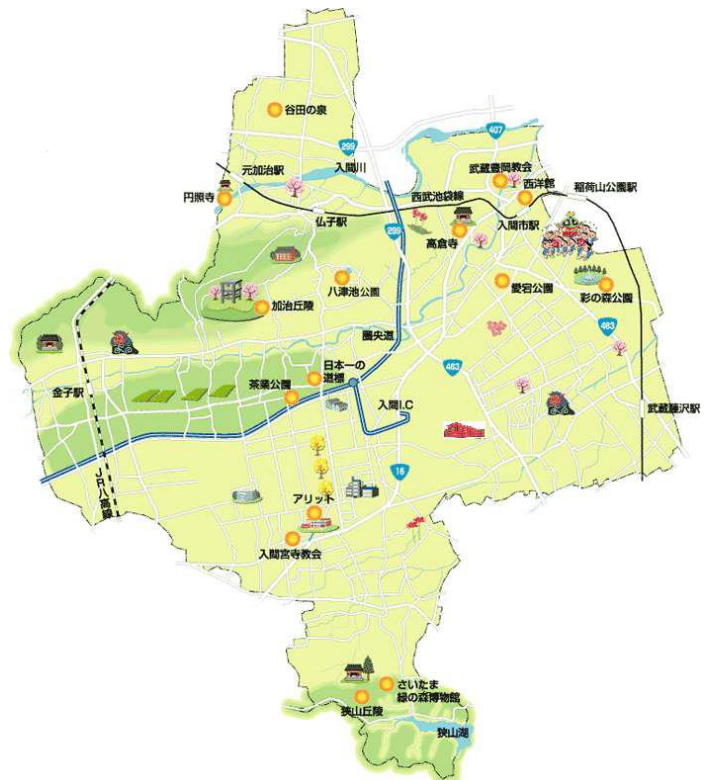
### (1)入間市の公共交通環境

埼玉県南西部に位置する入間市は、面積44.69km<sup>2</sup>都心から40kmあり、周囲は所沢市、飯能市と東京都青梅市、東京都西多摩郡瑞穂町、狭山市に接しています。

市域全体は、海拔60メートルから200メートルのややなだらかな起伏のある台地と丘陵からなり、市東南端と西北端には、それぞれ狭山丘陵と加治丘陵があり、市域の約10分の1を占める茶畑とともに緑の景観を保っています。市の北東部には、狭山市・入間市域にまたがって航空自衛隊入間基地があります。また、市の西北部には荒川の主流である入間川が流れ、中央部に霞川、南部に不老川がそれぞれ東西に流れています。

鉄道では、西武池袋線の入間市駅、武蔵藤沢駅、仏子駅、元加治駅とJR八高線の金子駅があり、主要道路では一般国道16号をはじめ299号、407号、463号の4路線と県道9路線があります。さらに平成8年に首都圏中央連絡自動車道が開通し、入間ICが国道16号に接続したことで、広域的に利便性が図られた都市間交通網が形成されています。

路線バスについては、西武バス、国際興業バスがあり、次のとおり運行しています。



平成27年1月現在

(2) 市内路線バス系統

○入間市駅-三井アウトレット-博物館方面 平日運行本数72本

入市30	：入間市駅 - 扇町屋 - 人事院研修所 - 三井アウトレットパーク
入市 30-1	：入間市駅 - 扇町屋 - 人事院研修所 - 三井アウトレットパーク - 東野高等学校入口 - 入間市博物館
入市35	：入間市駅 - 扇町屋 - 工業団地入口 - 武蔵工業団地 - 宮ノ台 - 二本木 - 入間市博物館
入市 30-2	：入間市駅 - 扇町屋 - 人事院研修所 - 三井アウトレットパーク - 二本木 - 元狭山 - 箱根ヶ崎駅
入市 30-6	：入間市駅 - 扇町屋 - 人事院研修所 - 三井アウトレットパーク - 二本木 - 元狭山 - 二本木地蔵
入市 31-3	：入間市駅 - 扇町屋 - 人事院研修所 - 三井アウトレットパーク前 - 二本木 - 大妻女子大学 (平成27年3月31日廃止予定)

○入間市駅-中神-南峯-JR河辺駅方面 平日運行本数58本

入市32	：入間市駅 - 小谷田 - 中神 - 寺竹 - 南峯 - 原今井 - 七日市場 - 河辺駅北口 - 東青梅駅北口
入市 32-1	：入間市駅 - 小谷田 - 中神 - 寺竹 - 南峯 - 原今井 - 七日市場 - 河辺駅北口
入市 32-2 :	：入間市駅 - 小谷田 - 中神 - 寺竹 - 南峯 - 原今井 - 七日市場
入市33	：入間市駅 - 小谷田 - 中神
入市 33-1	：入間市駅 - 小谷田 - 中神 - 寺竹 - 南峯
入市34	：入間市駅 - 小谷田 - 中神 - 寺竹 - 金子駅

○入間市駅-狭山市駅方面 平日運行本数50本

狭山27	：狭山市駅西口 - 下諏訪 - 埼玉石心会病院 - 入間黒須団地 - 入間市駅
------	---

○武蔵藤沢駅－扇町屋団地－入間市駅 平日運行本数59本

藤01	：武蔵藤沢駅 - 安川新道口 - 西武グリーンヒル - 入間扇町屋団地 - 入間市役所 - 入間市駅（深夜バスあり）
藤02	：武蔵藤沢駅 - 安川新道口 - 西武グリーンヒル - 入間扇町屋団地（深夜バスあり）
藤10	：武蔵藤沢駅 - （直通） - 三井アウトレットパーク
藤11	：武蔵藤沢駅 - （直通） - 三井アウトレットパーク - 武蔵工業団地 - 宮ノ台（土曜・日祭日運休）

○仏子駅－仏子ニュータウン方面 平日運行本数44本

ぶし01	：仏子駅 - 中橋 - 樋ノ上 - 西武ぶしニュータウン入口 - ぶしニュータウン南[1] - 新光中央公園 - 西武ぶしニュータウン
ぶし02	：仏子駅 - 阿須 - 岩淵 - 美杉台小学校 - 美杉台ニュータウン

○狭山市駅－飯能駅方面 平日運行本数3本

狭山26	：狭山市駅西口 - 新富士見橋 - 上広瀬 - 根岸新道 - 笹井 - 笹井ダム - 八木 - 岩沢新町 - 東飯能駅東口 - 飯能駅北口
------	---

○小手指駅－宮寺西－金子駅入口方面 平日運行本数29本

小手06	：小手指駅南口 - 大六天 - 北野天神 - 狭山湖口 - JA三ヶ島支店 - 宮寺西
小手07	：小手指駅南口 - 大六天 - 北野天神 - 狭山湖口 - JA三ヶ島支店 - 宮寺西 - 栗原新田 - 金子駅入口
小手09	：小手指駅南口 - 誓詞橋 - 狭山湖口 - JA三ヶ島支店 - 宮寺西

○国際興業バス 飯能駅－双柳市営住宅－新光 平日運行本数4本

飯13	：飯能駅 - 双柳市営住宅 - 新光
-----	--------------------

### (3) ていーろーど

ていーろーどは市内公共施設への交通手段として運行を開始し、高齢者や障害者等の社会参加、市民コミュニティ活動や地域の文化活動の促進に平成9年の運行開始以来、市民の足として寄与してきました。

既存バス路線等の重複や市の事業目的と利用者の利用目的に乖離（通院や買物の利用に不便）、運行本数や運行時刻等の課題を抱えています。

### (4) 健康福祉センター直行バス

来館者の交通手段確保のために、入間市駅と健康福祉センターを結ぶ直行バスを平成5年から運行しています。

車両の老朽化が課題となっています。



コース	ていーろーど 北コース	ていーろーど 南コース	ていーろーど 東西コース	健康福祉センター 直行バス
起点と終点	起点：入間市役所 終点：入間市博物館	起点：入間市役所 終点：入間市博物館	起点：入間市役所 終点：木蓮寺・原今井	起点：入間市駅 終点：健康福祉センター
路線延長	20.0km	15.25km	18.95km	4.5km
所要時間	78分	50分	72分	17分
運行本数	上り3便、下り4便	上り3便、下り4便	上り3便、下り4便	11往復
輸送人員 (平成25年度)	47,951人	23,211人	18,146人	75,148人
補填金	3コース合計で約4,900万円			約1,200万円



### 3 その他移動手段に係る取り組み・・・福祉の取り組み

#### (1) シルバータクシー券

シルバーサービス事業は、高齢者の健康増進、経済的負担の軽減及び施術者の福祉の向上を図ることを目的として、4月1日現在、75歳以上(昭和14年4月1日以前生まれ)の高齢者を対象にあんま・マッサージ、タクシー、ラドンセンターの利用料の補助を行っています。また、この事業は厳しい財政状況が続く中で見直しがされ、平成25年度より対象年齢を1歳ずつ引き上げ、平成28年度を最後に廃止予定です。

#### 内容

補助券は6枚交付し、タクシーには1回の利用につき2枚まで、3枚で1回、無料であるま。マッサージ施術、ラドンセンターには、1回の利用につき1枚まで使用でき、一枚につき600円の補助が受けられます。

#### (2) 要援護高齢者タクシー券

介護保険の認定を受けた方が、老人福祉施設等の利用や病院等へ通院する際にタクシーを利用した場合、利用料金の一部を助成します。

#### 対象者

市内に住所を有し、介護認定審査会において要支援以上の認定を受けた方で、重度心身障害者福祉タクシー券の交付を受けていない方です。

#### 内容

1枚600円の利用券を年間最大24枚支給します。

#### (3) 重度心身障害者福祉タクシー券

#### 対象者

市内に住所を有し、身体障害者手帳1・2級または療育手帳△・Aの交付を受けている方です。ただし、重度心身障害者自動車等燃料費助成との併給はできません。

#### 内容

1カ月につき4枚の割合で年度当初に交付されます。1枚あたりの助成額は初乗運賃相当額で、埼玉県タクシー協会または埼玉県個人タクシー協会に加入している事業者等のタクシーに乗車した場合に使用することができます。乗車料金から初乗運賃相当額を差し引いた額は本人が支払うこととなります。なお、障害者割引(1割)と併用することができます。

## タクシー券利用者の推移（平成 23～25 年度）

《 シルバータクシー券 》 一人6枚 1枚：600円

	23年度	24年度	25年度
対象者数	15,128人	15,982人	15,382人
発券枚数	90,768枚	95,892枚	92,292枚
利用枚数	35,207枚	38,731枚	37,322枚
利用率	38.79%	40.39%	40.44%
支出金額	21,124,200円	23,238,600円	22,393,200円

《 要援護高齢者タクシー券 》 一人24枚 1枚：600円

	23年度	24年度	25年度
対象者数	2,212人	2,444人	2,636人
発券枚数	49,272枚	53,976枚	59,058枚
利用枚数	28,780枚	32,569枚	34,997枚
利用率	58.41%	60.34%	59.26%
支出金額	17,268,000円	19,541,400円	20,998,200円

※申請月により発券枚数が変わります。

4～6月24枚。7～9月18枚。10～12月12枚。1～2月6枚。

《 重度心身障害者福祉タクシー券 》 一人48枚 1枚：初乗運賃相

	23年度	24年度	25年度
対象者数	2,323人	2,413人	2,703人
登録者数	836人	873人	893人
利用枚数	25,110枚	25,738枚	26,842枚
支出金額	20,005,540円	20,530,510円	21,346,760円

当額

※申請月により発券枚数が変わります。（1ヶ月につき4枚）

※登録者数は、各年度3月末現在

## 4 公共交通の課題

### (1) 走行ルートの問題

ていーろーどは、既存の路線バス路線と重複して運行している路線がある一方で、交通空白地域や交通不便地域には、運行本数などが十分ではない状況にあります。このため、交通空白地域や交通不便地域へ運行し、地域住民の利便性の向上を図るものです。

### (2) 収支不均衡

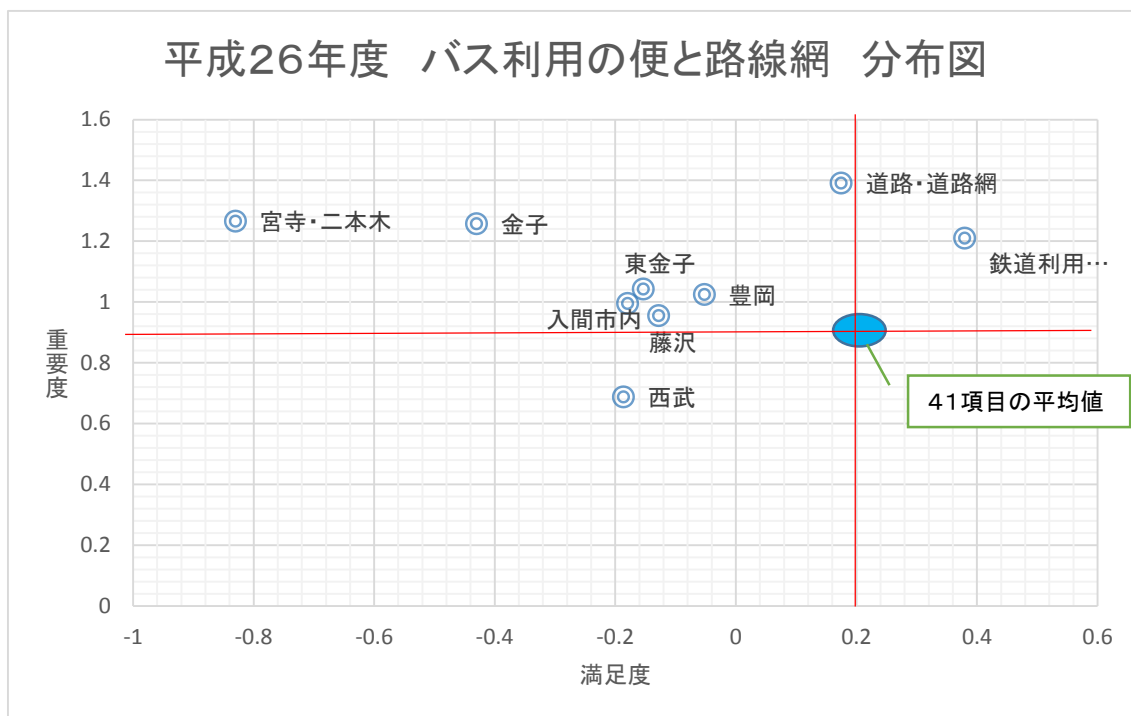
ていーろーど及び健康福祉センター直行バスについては、西武バス㈱の路線バスと同じ距離別料金で運行していますが、70歳以上の高齢者と障害のある方には特別乗車証を発行し、無料で乗車できることとなっています。平成25年度のていーろーど利用者94,201人のうち、特別乗車証での(無料)利用者79,527人(84.4%)、現金やICカードでの(有料)利用者14,674人(15.6%)となっています。平成25年度のていーろーどの経費は、52,269,986円で、運送収入等が2,602,346円となっており、経費に対する運送収入等の割合は4.98%です。距離別料金体系ではありますが、特別乗車証を使い無料の利用者が多い結果となっています。

### (3) 運行目的とバスの実際の利用者の目的と乖離

市内循環バスていーろーどは、市内の公共施設を結ぶことによる公共施設の有効活用を図ること、高齢者や障害者等の交通手段を確保し社会参加を促進すること、市民のコミュニティ活動や地域の文化活動に役立てることを目的として、平成9年に運行を開始しました。また、健康福祉センター直行バスは、健康福祉センターへの来館者の交通手段の確保のために平成15年に運行を開始しました。運行開始当初は入間市駅～入間市役所～健康福祉センターのみの運行を行っていたが、現在は、停留所を増やしたことにより、買物客の利用が多く見られます。

このような市の運行目的とバスの実際の利用者の目的と乖離が生じ、ていーろーどについては、目的地までの時間がかかる、運行本数が少ない、月曜日に運行していないなどさまざまな課題があります。

#### (4) 第11回市民意識調査結果



第11回市民意識調査の調査結果では、生活環境項目の満足度と重要度の調査で、「バス利用の便と路線網」の市民の満足度は、41項目のうち、最下位となっております。

特に宮寺地区や金子地区の満足度が低く、地区住民の満足度を向上させることが、必要です。

## 5 公共交通のコンセプト

### (1) 基本的事項

入間市が公共交通を運行させるためには、下記のとおり、公共交通の基本的事項を定めておくことが求められるものと考えました。

- ① バス停からのサービスと玄関からのサービス。この2つのサービスは別のもので玄関からのサービスは福祉施策になる。
- ② 公共交通では空白地への支援。
- ③ 多くの人が利用するところへバスを運行する、病院やスーパー、駅、交通結節点などの場所を結ぶ。
- ④ 障害者や高齢者が利用しやすい公共交通（福祉的な配慮がされるバス、バス停、バリアフリー）。
- ⑤ 公共交通利用促進の整備、ハード面の整備（バス停に駐輪場の整備等）。
- ⑥ 既存の路線バスの活用。
- ⑦ 採算性に配慮し、受益者負担を原則とする。

## (2) 市が実施する公共交通の意義

路線バスは、高い公共性を持った民間の会社が運営していますので、会社の利益や採算性、地域や株主への配慮などさまざまな角度からのバランスを持って運行をしています。

市が実施する公共交通の意義としては、路線バスの目的・意義とは異なり、採算性が確保できないが、市民ニーズに基づき、ある程度の利用が見込まれる交通空白地域や交通不便地域の市民の移動手段の確保を優先して考えるものです。

## (3) 検討した交通手段

市が実施する交通手段については、現在市が運行しているていーろーど及び健康福祉センター直行バスと、新たに定時定路線の10～15人乗りのワゴン車を運行させることが適切であると考えます。

### 【鉄道】

鉄道の運行は、都や政令指定都市が直営で運行している事例はありますが、当市では鉄道利用者の利便性向上のため、埼玉県を通じて鉄道事業者へ要望を行っていますので、今後もこの要望を行うことで、利便性の確保向上を図ることといたします。

### 【路線バス】

路線バスについては、西武バス(株)が入間市内で路線バスを運行していますので、西武バス(株)に既存路線の維持や充実、新規路線の開設を求めます。

### 【タクシー】

タクシーについては、3社が市内に乗降所や営業所を設け運行するほか、個人タクシーも運行しています。また、福祉タクシーについては、多くの個人、法人が事業を展開しており、介護が必要な方などの移動の確保に努めています。

タクシーは、自宅から目的地まで、乗り換えなしにスムーズに移動できる究極のデマンド交通であると考えています。将来的にタクシー事業者との事業連携についても考えていく必要があります。

### 【デマンド交通】

デマンド交通は、定時定路線型交通と比較されることが多く、多くの市町村で導入されています。定時定路線型交通は、利用者の有無にかかわらず、あらかじめ定められたルートを定められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降します。デマンド交通は予約があった時のみ運行する方式で、運行方法、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在し、定路線型、自由経路ドアツードア型等があります。それぞれ、メリット、デメリットがあり、今後の人口減少・超高齢社会を支えるために、国においてもデマンド交通の普及を支援する方針を打ち出

しています。

当市においては、人口減少・超高齢社会が進む中で、デマンド交通のあり方や導入については引き続き検討する必要性がありますが、現段階で今後の5年程度のこの報告書における導入については、定時定路線型交通を主体として運行します。今後、地域の人口構成、道路や生活環境の変化に伴いデマンド交通を導入することも必要であると考えます。

#### 【社会資源の活用】（企業のバス等）

市内には、職員、従業員及び利用者のためにショッピングセンター、工場等事業所、病院、学校、遊戯施設等と鉄道駅等を結ぶバスやワゴン車が多数運行しています。これらの車両の運行は、会社等が自ら直営で運行している場合と道路運送法第43条の許可を受けた特定旅客自動車運送事業者（株西武総合企画や丸大観光株等）に委託し運行している場合に分けられます。これらのバス等に一般の市民が乗車するためには、特定旅客として特定されること、または道路運送法の改正によりだれでも乗車できるようになることなどの手続きが必要です。さらに、会社等や特定旅客自動車運送事業者の理解と協力が必要です。これらのバス等を活用することは非常に高いハードルであることは認識していますが、利用させていただくことにより、多くの利便性が確保されるため、国（国土交通省）、会社等、特定旅客自動車運送事業者への働きかけを行います。

#### （4）市が公共交通を運行させる地域（交通空白地域、交通不便地域）

駅や路線バス停から近いところは移動の手段が確保されていると考えられます。

交通空白地域は駅や路線バス停からの距離、交通不便地域は1日に運行される電車やバスの台数をもって定義し、これまで多くの自治体で検討され、それぞれ定めています。

交通空白地域の駅や路線バス停からの距離については、交通機関が充実している都市部では短く、地方部では遠くなる傾向にあります。土地が起伏し坂道がある場合や市民の意識なども考慮し、決定することも必要です。

当市においては、交通空白地域を、駅から半径1 km以上または、路線バス停から半径300m以上と定義します。それぞれ、駅から半径1 km以上や路線バス停から半径300m以上については、一般的に多くの市町村で採用している距離であり、徒歩での移動が可能な距離と考えています。路線バスの停留所の間隔についても300m程度となっています。

また、交通不便地域については、1時間当たりの片道の本数を最低1本として定義します。このほかに、坂や丘陵があり、移動が困難となる地域も交通不便地域とします。

#### ○交通不便地域・空白地域について（20p資料参照）

交通不便地域・空白地域については明確な定義は定められておらず、各地域各地域がそれぞれの地域の実情に合わせて定義しているものです。定量的に判断するために、例えば鉄道駅やバス停から半径何百メートル以上というように、範囲を指定している例が多いですが、道幅や坂道の勾配など、交通機関の使いやすさを決める要因は多々あるため、地域

の実情に合わせた定義が必要です。

○空白地域の捉え方

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や市民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

国土交通省自動車交通局旅客課「地域公共交通づくりハンドブック」より

(5) 利用者

全ての入間市民を対象としますが、鉄道駅やバス停留所まで行ける人を対象とします。公共交通としては、バス停留所までは各自で移動できることを前提に、高齢者や障害者も含めた全ての市民を対象とした公共交通とします。要援護高齢者や障害者の移動手段の確保につきましては、福祉サービスとして、別に検討をするものとします。

(6) 5年後に見直しをします

運行経路や運行本数の見直しについては、利用者数等の目標値を設定し、目標値と利用者数等に大きな差が生じている場合には、利用者数増加のための対策を進め、運行経路の維持を図ります。一方で、実施予定の利用意向調査により、運行を開始した運行経路についても、運行開始後の地域の人口構成や周辺の変化により、需要動向の変化も考えられるため、見直しに当たっての期間を5年とします。利用者が定着するまでは時間を要するため2年間運行、3～4年目で検証と利用者数増加の対策を行い、5年目で継続の可否や運行経路の変更を判断します。

(7) 公共交通での予算

平成26年度現在、市が負担している経費は、ていーろーど約4,200万円、健康福祉センター直行バス約1,200万円、シルバータクシー券約2,300万円であるため、合計で8,000万円以内とします。

(8) 協議会等の設置

本報告書では、市内の意見をとりまとめ、平成27年度に行う市民ニーズ調査との整合性を図り、これをもって市民、事業者、交通管理者、道路事業者等で組織する協議会等を設置すると考えています。協議会の位置づけは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会とすることが望ましいと考えます。法定協議会には、事業者等の協議会参加応諾義務、協議会決定事項の尊重義務のほか、連携計画の策定や事業への支援を受けることや、計画実施への許認可手続き簡略化等の特例措置などのメリットがあります。

## 6 推奨するていーろーどコース

### 検討会議ルート案1

- 既存の路線バスの運行経路と重複しないコースとして検討しました。
- 現状のていーろーど及び健康福祉センター直行バスのコースを考慮せずに新しいルートとして検討しました。
- 入間市駅、武蔵藤沢駅、仏子駅を発着し、駅を基点として、「折り返す」、または「ループ」で運行し、発着地点が同じルート設定です。青ルートを除く。
- 老人福祉センターやまゆり荘への発着便が1便となります。
- 元加治駅周辺を通りません。
- ペアーレ入間、リサイクルプラザを通りません。
- 県道青梅入間線（根通り）の運行がないため、金子駅方面には、路線バスで対応することとなります。

※別図検討会議ルート案1図参照

### 検討会議ルート案2

- 現状のていーろーど及び健康福祉センター直行バスのルートを考慮せずに新しいルートとして検討しました。
- 入間市駅と武蔵藤沢駅、入間市駅と仏子駅を結ぶルートです。
- 老人福祉センターやまゆり荘への発着便が1便となります。
- 元加治駅周辺を通りません。
- ペアーレ入間、リサイクルプラザを通りません。
- 県道青梅入間線（根通り）の運行がないため、金子駅方面には、路線バスで対応することとなります。

※別図検討会議ルート案2図参照

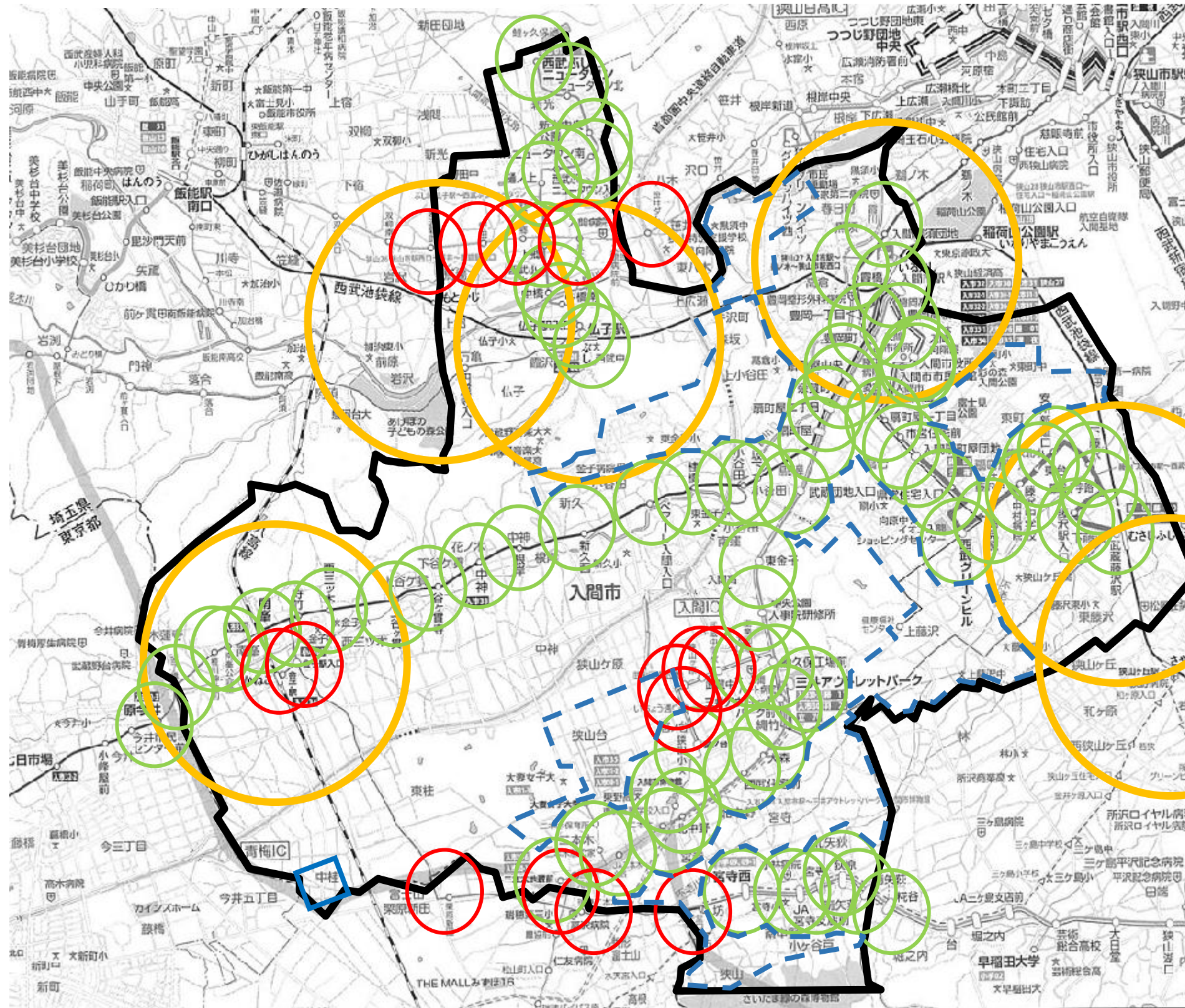
### 検討会議ルート案3


- 現状のていーろーど及び健康福祉センター直行バスのルート尊重し、それぞれの行程を短くし、運行時間を短縮します。
- バス停留所の移設などの時間が短縮でき、新設・移設費用が少なくすみます。
- ていーろーど3台、健康福祉センター直行バス1台に加え、10～15人乗り程度のワゴン車を3台運行させます。なお、健康福祉センター直行バスは、導入後の年数が経っているため、新規の入れ替えはせずにていーろーど車両を代替することが考えられます。このためにワゴン車を4台とすることも検討します。
- 藤沢中央通り線を通る路線がありません。

※別図検討会議ルート案3図参照






# 交通空白地域及び交通不便地域図案




**交通空白地域** 

条件：駅から半径1 km、バス停から半径300 m

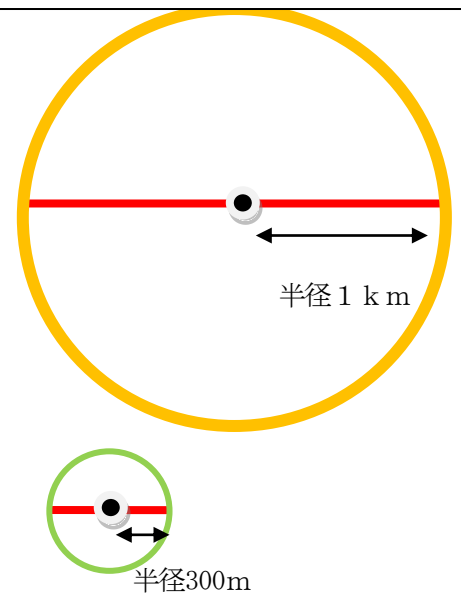
 

**交通不便地域** 

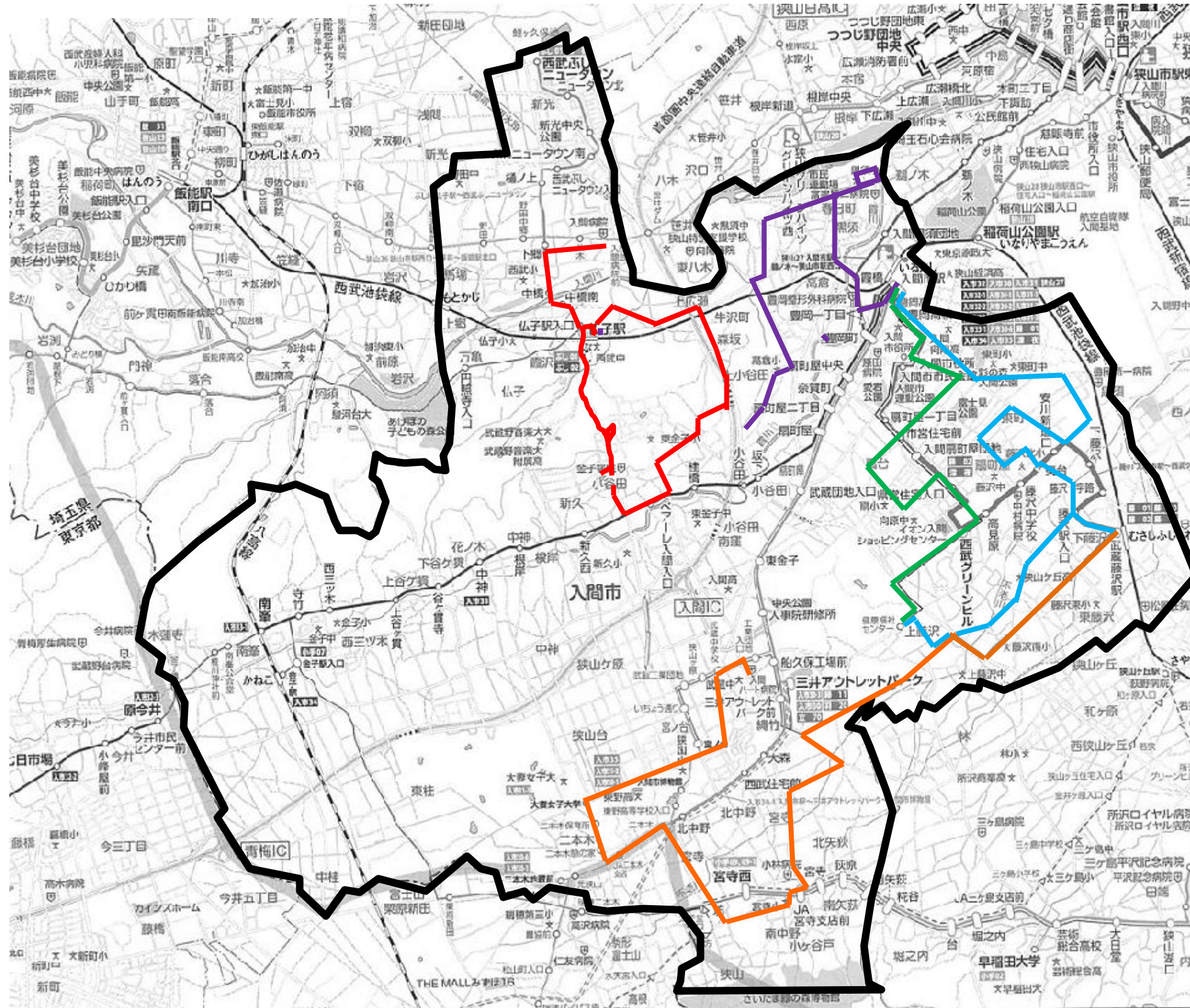
条件1：駅から半径1 km、バス停から半径300 m

条件2：1日の運行本数が24本以下（午前7時～19時までの間の12時間に1時間に1便のバス運行本数が確保されていない箇所） 

※坂の状況を考慮していない



# 検討会議ルート案1



## 【赤ルート】

仏子駅を基点として発着するルート。  
八津池、入間台団地内のルートは、地元と協議。  
森坂、牛沢地域の足の確保。  
県道青梅入間線(根通り)を通行し、西武バスの路線バスとの連携確保。  
野田モールで折り返し。買物及び西武入間病院への通院のための移動確保。

野田丸山、白髭神社、上橋、円照寺入口、高正寺入口のバス停廃止。

## 【紫ルート】

入間市駅を基点として発着するルート。  
現行でいーろード北コースの一部利用。  
高倉から市道幹23号。  
市道幹23号高倉小学校前から上小谷田2丁目方向へ。  
サンクスで折り返し。

## 【緑ルート】

現行の健康福祉センター直行バスの変更。  
現行の健康福祉センター直行バスは、入間市駅から西武グリーンヒルまでは、西武バス株の入間市駅・武蔵藤沢駅間の路線バスと同一の経路で運行されている。

現行では、急行扱いとして、発着地のほか入間扇町屋電池と西武グリーンヒルの4箇所だけに停車している。

西武バス株の路線と重複させないこととする。  
直行バスではなく、利用者がいる場合には停車する。

入間市駅入口～市道幹2号(けやき通り)～市道幹3号～入間市役所～国道463号所沢方面～市道幹57号(富士見通り)～市道A523号線扇小学校～市道幹7号線～市道幹6号線～市道幹11号(安川通り)～国道463号バイパス～市道幹56号(藤宮通り)～健康福祉センター

## 【青ルート】

入間市駅及び武蔵藤沢駅を基点として、健康福祉センターへ向かう。  
市役所は経由しない。  
現行でいーろード南コースの一部改変。

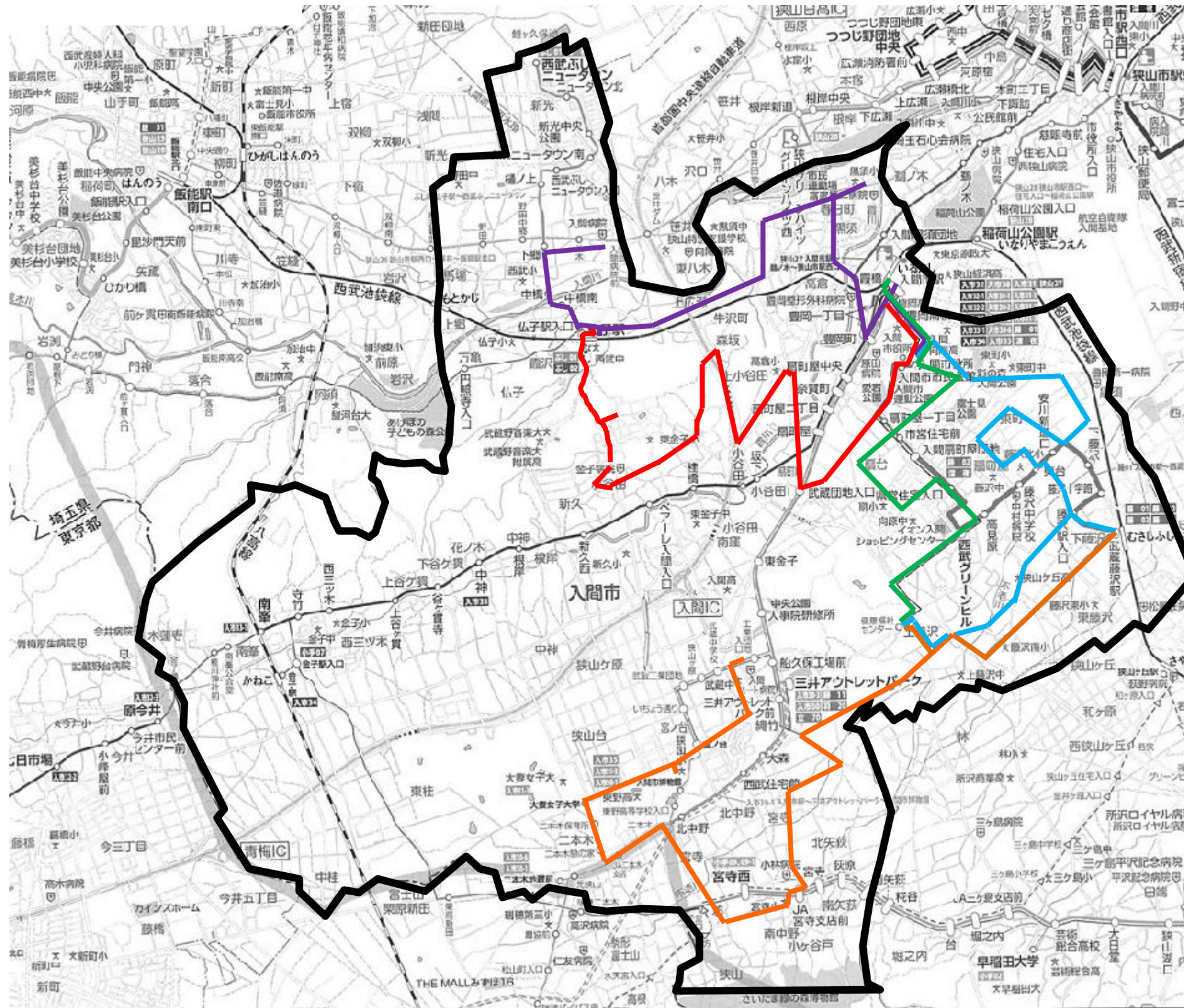
## 【茶ルート】

武蔵藤沢駅からやまゆり荘を経由して、入間ハート病院へ向かうルート。

藤沢中央通り線から宮寺へ向かう。藤沢中央通り線が延伸された場合、県道へ迂回せずに宮寺まで行く。

現行でいーろード南コースと東西コースの一部改変。

# 検討会議ルート案2



**【赤ルート】** ——

- 入間市駅と仏子駅を結ぶルート。
- 八津池、入間台団地内のルートは、地元と協議。
- 森坂、牛沢地域の足が確保される。
- 県道青梅入間線（根通り）は通行しません。
- 入間市役所には停車します。
- 野田丸山、白髭神社、上橋、円照寺入口、高正寺入口のバス停廃止。

**【紫ルート】** ——

- 入間市駅と仏子駅を結ぶルート。
- 現行でいーろーど北コースの一部利用。
- 野田モールで折り返し。買物及び西武入間病院への通院のための移動確保。

**【緑ルート】** ——

ルート案1と同じ

**【青ルート】** ——

ルート案1と同じ

**【茶ルート】** ——

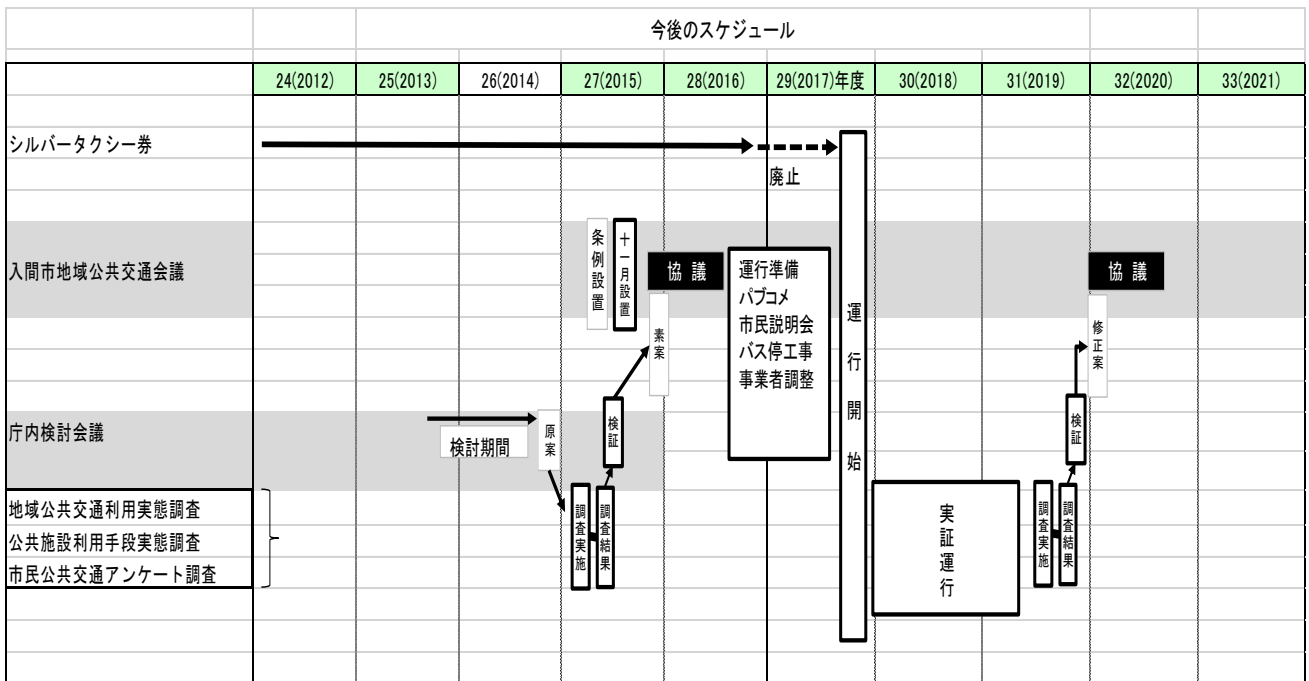
ルート案1と同じ

# 検討会議ルート案3



		内容
①	北コース増便(入間市役所～仏子駅)	北コース入間市役所→仏子駅間の4便→6便、仏子駅→入間市役所が3便→5便に増便
②	北コース交通不便地域「仮称ていワゴン」化	北コース入間市博物館～仏子駅の「ていワゴン」化による小型化により、坂のある入間台地区八ツ池地区へきめ細かいコース設定が可能。さらに自由乗降区間の設定によりコース内の乗車と乗降が自由
③	東西コース増便(入間市役所～中神)	東西コース入間市役所→中神4便→5便、中神→入間市役所3便→5便に増便
④	東西コース中神以西「仮称ていワゴン」化	東西コース中神～原今井の「ていワゴン」化による小型化により、金子地区西三ツ木、三ツ木、金子中央地区へきめ細かいコース設定が可能。さらに自由乗降区間の設定によりコース内の乗車と乗降が自由
⑤	南コース(入間市役所～武蔵藤沢駅間増便)	南コース入間市役所→武蔵藤沢駅4便→6便、武蔵藤沢駅→入間市役所3便→5便に増便、そのうち2便が東町地区から入間市駅、仏子駅へ乗り換えなしでの運行
⑥	健康福祉センターバスコース変更により利便性向上	扇台地区の利便性確保のため、健康福祉センターバスのコース変更、バス停設置により、入間市駅と扇台地区の利便性向上
⑦	藤沢中央通線経由の路線バス新設	扇町屋団地～武蔵藤沢駅間安川新道経由1時間あたり4便～5便のところを1時間あたり1本で藤沢中央通線経由にして交通不便地域の利便性向上
⑧	THE・MALLみずほ送迎バスによる宮寺地区内の買物の足確保	入間市駅～THE・MALLみずほ11往復を宮寺地内経由とし利便性の向上
⑨	狭山台地区交通不便地域の利便性確保	今後の検討課題
⑩	東町地区の交通不便地域の利便性確保	今後の検討課題

## 7 今後のスケジュール案



平成27年度には、交通動向調査の実施を予定しており、この調査の中では、市民の方の交通利用実態や公共施設利用実態、市民公共交通アンケート調査を実施し、市民の公共交通利用動向の把握に努めます。

需要に応じた公共交通の利便の増進等を図るため、この調査結果と庁内検討会議の報告書を踏まえ、平成27年秋ごろには、当市の公共交通を具体的に検討していただく、市民、交通事業者、道路管理者、交通管理者、専門家などを交えた組織の立ち上げを検討していきます。

この組織につきましては、補助金の活用や協議決定後の許認可手続きの簡略化などのメリットを考慮し、道路運送法に基づく、「地域公共交通会議」とするか、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、「協議会」とするか、今後、十分に検討します。平成28年の中頃には、入間市における公共交通の方向性を示していただき、その後、国への許認可手続きなどの運行に向けての具体的な事務の執行を進めていきます。

## 8 今後の課題

### (1) 社会資源の活用

市内には、職員・従業員及び利用者のためにショッピングセンター、工場等事業所、病院、学校、遊戯施設等と鉄道駅等を結ぶバスやワゴン車が多数運行しています。これらの社会資源の活用も考えられます。

道路運送法の規制により、特定運送として、一般の乗客の利用はできないこととなって

います。これらのバスを利用するためには、この規制の緩和を求めるとや特区の申請も必要となります。

みずほモールの従業員専用バスは、国道16号を通行していますが、宮寺地区においては、国道16号からはずれ、県道・市道を迂回し、ここの市民の買物の足を確保することが考えられます。

豊岡第一病院のバスについては、東町4丁目・5丁目を迂回し、入間市駅への利便性の向上が図れます。

## (2) 財政への影響

鶴ヶ島市では、鶴ワゴンの運行に要する経費を1日あたり24,000円として、タクシー会社に委託しています。年間360日運行で9,331,200円となります。

また、福岡県大野城市では、地元の自主的な運行組織にワゴン車運行をまかせています。市では初期費用として車両購入費(280万円)を支出し、その後ガソリン代等150万円/年を負担しています。運行組織としての担い手の存在が大きな課題です。

ていーろーどは、1台あたり、1400万円程度の費用がかかっています。運行日数、運行時間、運行本数等により公共交通を運行させる費用については、大きく変動いたします。

## (3) 停留所の新設・移設・撤去

運行経路の変更にあたっては、新たにバス停を設置する必要が生じます。バス停の設置については、近隣住民の同意が必要と考えます。また、手続き上での道路使用許可、道路占用申請などのための時間のほか、設置工事にかかる費用、廃止するバス停の現況復旧の費用も必要となります。

## (4) 市民ニーズの把握

平成27年度では、現状の路線バス、ていーろーど等の公共交通利用状況の調査、公共施設の利用者アンケート、駅等でのヒアリング調査、利用意向調査などを行います。この結果と庁内検討会議の検討結果の整合性を図り、具体的なルートを決定する資料の1つとします。

## (5) 料金体系

現在、ていーろーど、健康福祉センター直行バスは、距離別料金制で運行しています。70歳以上の高齢者、及び障害者には特別乗車証を交付し、無料で乗車できることとなっており、ていーろーどについては80%以上の利用者がこの特別乗車証での利用となっています。運行に要する補填額は約4,200万円であり、運送収入は200万円程度です。利用者1人当たりの費用は、約445円に対して、収入は約27円であり、収支の

バランスは大きく崩れています。

健康福祉センター直行バスは、運賃収入が 380 万円になっています。

財政状況が厳しい中で、持続可能な公共交通を運行するには、料金の負担を広く求めることが、必要であると考えます。

## 9 むすび

これまで述べてきたように、今回の公共交通についてはバスの停留所までは来られる人を対象に考え、交通不便地域を解消し、市民が使いやすく、買い物や病院等の日常に利用しやすいことを目的としました。

コースについては、現在、路線バスが走っているところは重複運行しないように、また、利便性の観点から運行コース回数を多くしたいとコースを短く設定しました。しかしながら、課題も残されています。社会資源の活用においては、どこまで可能か。市民ニーズがどうなっているのかが、挙げられます。

今後、公共交通庁内検討会議の基本的方針を踏まえ、市内公共交通の利用実態調査を行うとともに、市民ニーズ調査を行って行く予定です。市民の公共交通のニーズがどこにあるのかを把握し、その結果を踏まえ、今後設置する協議会等で検討していくものとします。

さらに、先を見据えた場合、社会環境は大きく変わると考えられます。現在、65 歳以上の人口の占める割合は、25 パーセントであるのに対し、2025 年には、30 パーセントの人が 65 歳以上となると推計されています。人口が減少する中で、高齢者の占める人口は、約 5,700 人増加することになります。今後 10 年先を見通すと、バス停からの公共交通ではなく、玄関から玄関へのデマンド交通も考えなければならないと推測されるところです。

また、生産人口の減少による市の財政力不足により、公共交通の運行補填の予算確保が難しくなることも考えられます。その場合には、受益者負担により、運賃を頂きバスを存続させるか、または、廃止しなければならないかを、検討する必要に迫られると考えられます。

よく、社会を人体に例えると、公共交通（電車、バス、タクシー）は血管を流れる血液に例えられます。病院、公共施設等は臓器であり、血液が滞ると、人体は不調をきたすこととなります。血液の流れを良くするためには、人を運ぶ交通機関が重要になってまいります。人の動きをよくし、活気ある社会をつくるため、公共交通の担う役割は重要であります。

いつまでも住み続けたいまちづくりのためにも、市民の利用により持続可能な公共交通について、確立していく必要があるものと考えます。

## 10 会議開催記録等

### 会 議 開 催 記 録

平成26年		場所	検討内容
第1回	3月10日(月)	第4委員会室	会議の役割、公共交通の現状と課題、タクシー券について
第2回	4月17日(月)	第3委員会室	市内公共交通に係る現状と課題
第3回	5月22日(木)	大会議室	入間市公共交通基本コンセプト
第4回	6月16日(月)	501会議室	〃
第5回	7月14日(木)	入札室	〃
第6回	7月31日(木)	入札控室	〃
第7回	8月18日(月)	入札控室	〃
第8回	9月18日(木)	入札控室	〃
第9回	10月10日(金)	第2委員会室	健康福祉センターバス乗降量調査について
第10回	10月30日(木)	入札控室	公共交通の具体案
第11回	11月21日(金)	都市計画課調整室	〃
第12回	12月17日(水)	入札控室	〃
平成27年			
第13回	1月14日(水)	入札控室	〃
第14回	2月16日(月)	入札控室	公共交通庁内検討会議報告書について
第15回	3月12日(木)	入札控室	〃

### 入間市公共交通庁内検討会議 構成員名簿

No.	職 名	平成25年度	平成26年度
1	市民部次長〔委員長〕	清水 幸 恵	清水 幸 恵
2	企画部副参事(総合政策担当)〔副委員長〕	山 崎 利 明	鳥 山 政 之
3	環境経済部商工課長	田 代 正 樹	宮 岡 利 雄
4	市民部自治文化課長	鳥 山 政 之	市 川 一 博
5	福祉部障害福祉課長	鈴 木 浩 昭	鈴 木 浩 昭
6	福祉部参事兼高齢者福祉課長	萩 原 雄 一	萩 原 雄 一
7	健康福祉センター健康管理課長	石 川 昌 輝	瀧 澤 雅 美
8	都市建設部道路管理課長	大 菅 良 介	大 菅 良 介
9	市民部市民生活課長	松 本 誠	松 本 誠
	事務局 市民生活課 主幹	宮 岡 弘	藤 田 拓 也