入間市地域公共交通計画

令和５年３月

入間市

目　次

第１章 計画の概要 ･･ 1
1－1. 計画策定の背景と目的 ･･ 1
1－2. 計画の位置づけ ･･ 1
1－3. 計画の区域 ･･ 2
1－4. 計画期間 ･･ 2
第２章 入間市の概況とまちづくりの方向性 ･･････････････････････････････････ 3
2－1. 入間市の概況 ･･ 3
2－2. まちづくりの方向性 ･･ 11
第３章 地域公共交通の現状 ･･ 15
3－1. 公共交通網 ･･ 15
3－2. 公共交通の利用状況 ･･ 17
第４章 市民及びバス利用者意識調査 ･･･ 21
4－1. 市民意識調査 ･･ 21
4－2. バス利用者意識調査 ･･ 30
第５章 公共交通における課題と解決の方向性 ･････････････････････････････････ 36
5－1. 現状や意識調査から見えた課題 ･･････････････････････････････････････ 36
5－2. 現状・課題のまとめと解決の方向性 ･･････････････････････････････････ 42
第６章 基本方針と目標 ･･ 43
6－1. 基本方針 ･･ 43
6－2. 公共交通の位置づけと役割分担 ･･････････････････････････････････････ 44
6－3. 目標 ･･ 46
第７章 目標達成のために行う事業 ･･ 47
7－1. 事業体系 ･･ 47
7－2. スケジュール ･･ 48
7－3. 具体的な事業内容 ･･ 49
第８章 評価指標と評価方法 ･･ 57
8－1. 評価指標 ･･ 57
8－2. 評価方法 ･･ 60

用語集 ･･･ 61

第１章　計画の概要

第１章 計画の概要

1－1. 計画策定の背景と目的

人口減少、少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルの多様化などを背景に、鉄道・路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少し、加えて、運転手等の担い手不足も深刻な問題となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、人々の生活様式や移動が大きく変化し、公共交通離れが加速しています。

一方で、学生や自動車を運転できない高齢者の移動手段、運転免許証返納者数の増加などにより、公共交通は必要不可欠なものとして、その需要は今後増加することが想定されます。

本市では、平成 28 年 12 月に「入間市地域公共交通網形成計画」を策定し、それまで運行していた市内循環バス「てぃーろーど」を大きく再編するとともに、運行地域の輸送需要に応じ、よりきめ細かく対応できる新たな移動手段として、ワゴン型車両「てぃーワゴン」を導入するなど、地域公共交通の充実・利便性向上に努めてきました。

しかしながら、市民や利用者の意識調査の結果、公共交通に対する満足度は低い状況にあり、課題が残されています。

こうした背景や状況を踏まえ、地域公共交通のより一層の利便性向上を図るとともに、将来にわたり持続可能な公共交通を維持するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「入間市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定しました。

1－2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、上位計画である「第６次入間市総合計画」「入間市都市計画マスタープラン 改定版」等に則すとともに、関連計画である「第２期入間市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等と整合を図ります。

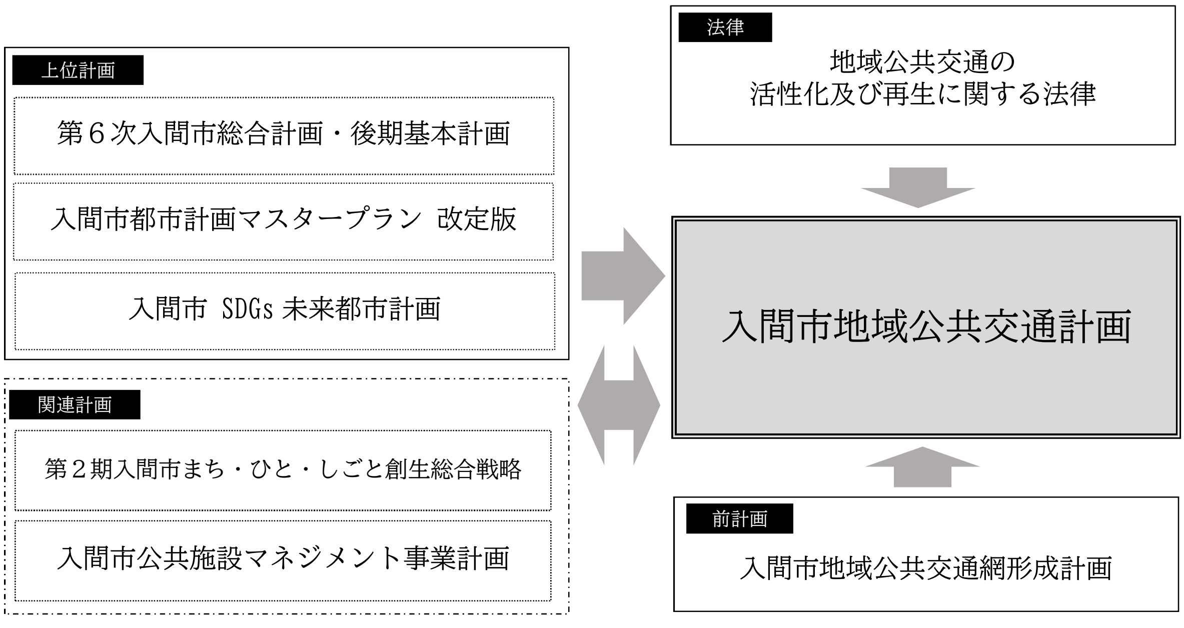


図 1-1 計画の位置づけ

1－3. 計画の区域

計画の区域は、入間市全域とします。

なお、近隣市から入間市内に乗り入れている自治体運営の公共交通も対象とします。

1－4. 計画期間

本計画の期間は、令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とします。ただし、社会情勢等の変化や施策の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとします。

※本文中の「＊」の注釈部分については、巻末の 用語集 を参照ください。

第２章　入間市の概況とまちづくりの方向性

第２章 入間市の概況とまちづくりの方向性

2－1. 入間市の概況

(1)位置・地勢

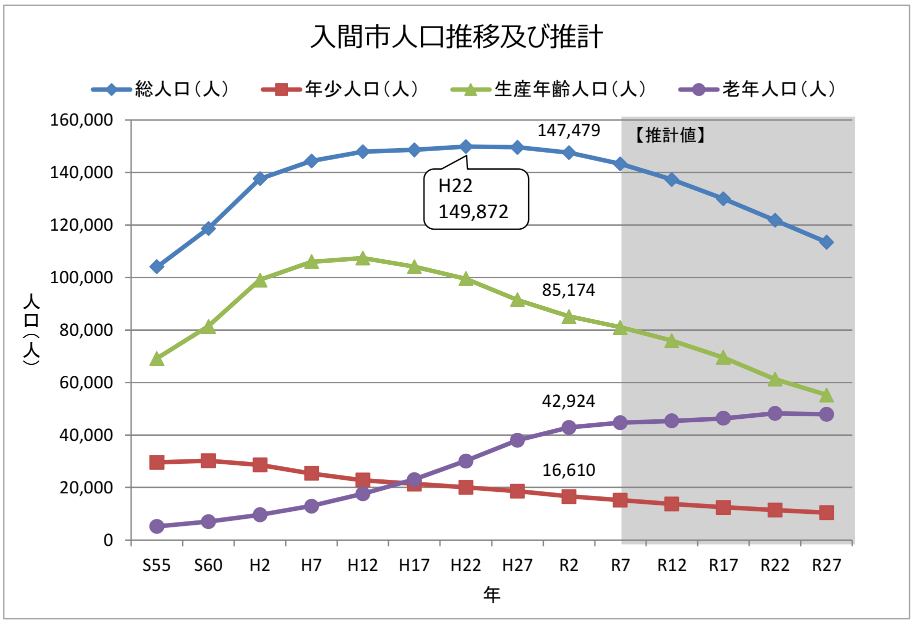
本市は、埼玉県域の南端で東西方向のほぼ中央に位置し、都心から北西約40km圏にあり、東西9.3km、南北9.8kmで面積44.69km²の広がりを持つ都市であり、埼玉県狭山市、所沢市、飯能市および東京都青梅市、瑞穂町と接しています。

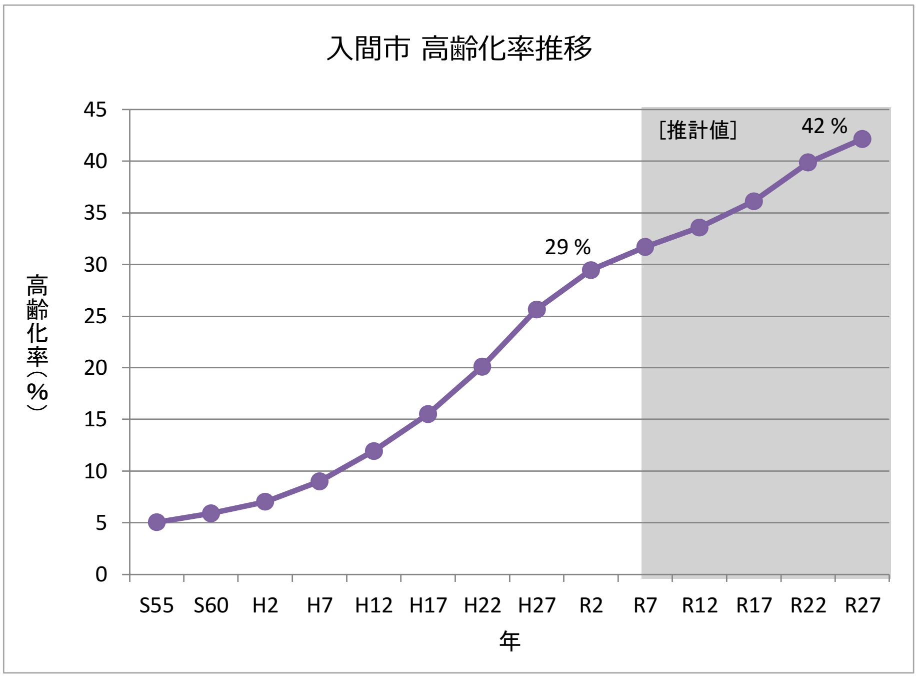
市域全体は、海抜200mから60mで西から東になだらかに傾斜し、市北西部と南東部のやや起伏のある丘陵（加治丘陵、狭山丘陵）と北部の入間川沿いの低地部とにより部分的に変化のある地勢が形成されています。

図 2-1 入間市の位置

(2)人口動態

本市の総人口は、平成 22 年の約 15 万人をピークに減少傾向にあり、将来も減少し続けると推計されています。生産年齢人口（15～64 歳）が減少する一方、老年人口（65 歳以上）は増加する傾向にあります。



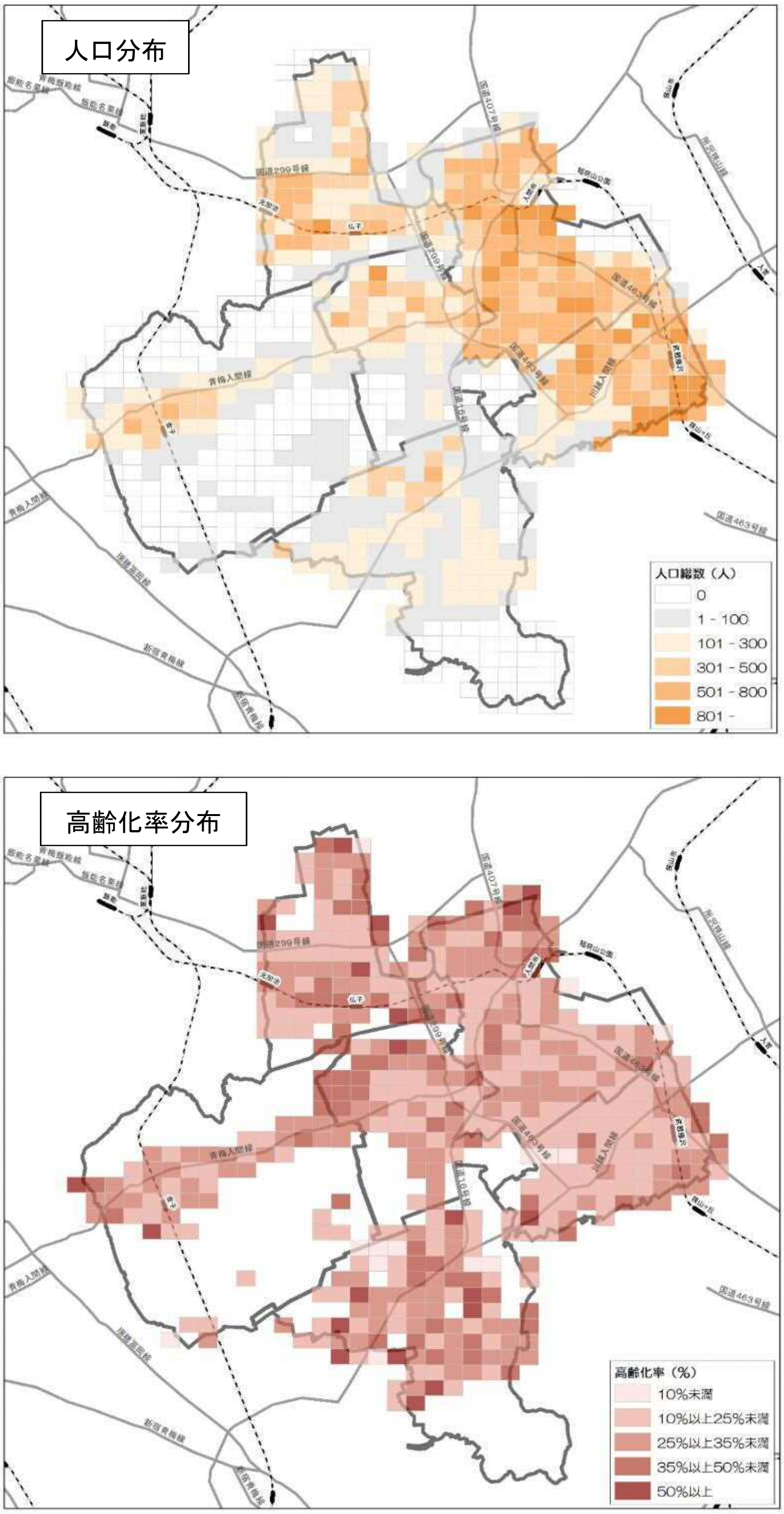


出典：実数値：総務省統計局「2020 年国勢調査」
推計値：入間市人口ビジョン 2015

図 2-2 人口及び高齢化率動態

(3)人口分布

本市の人口は、北東部を中心に多くなっており、鉄道沿線に人口が集中している状況です。高齢化率の高い地域は南部にも分布しています。

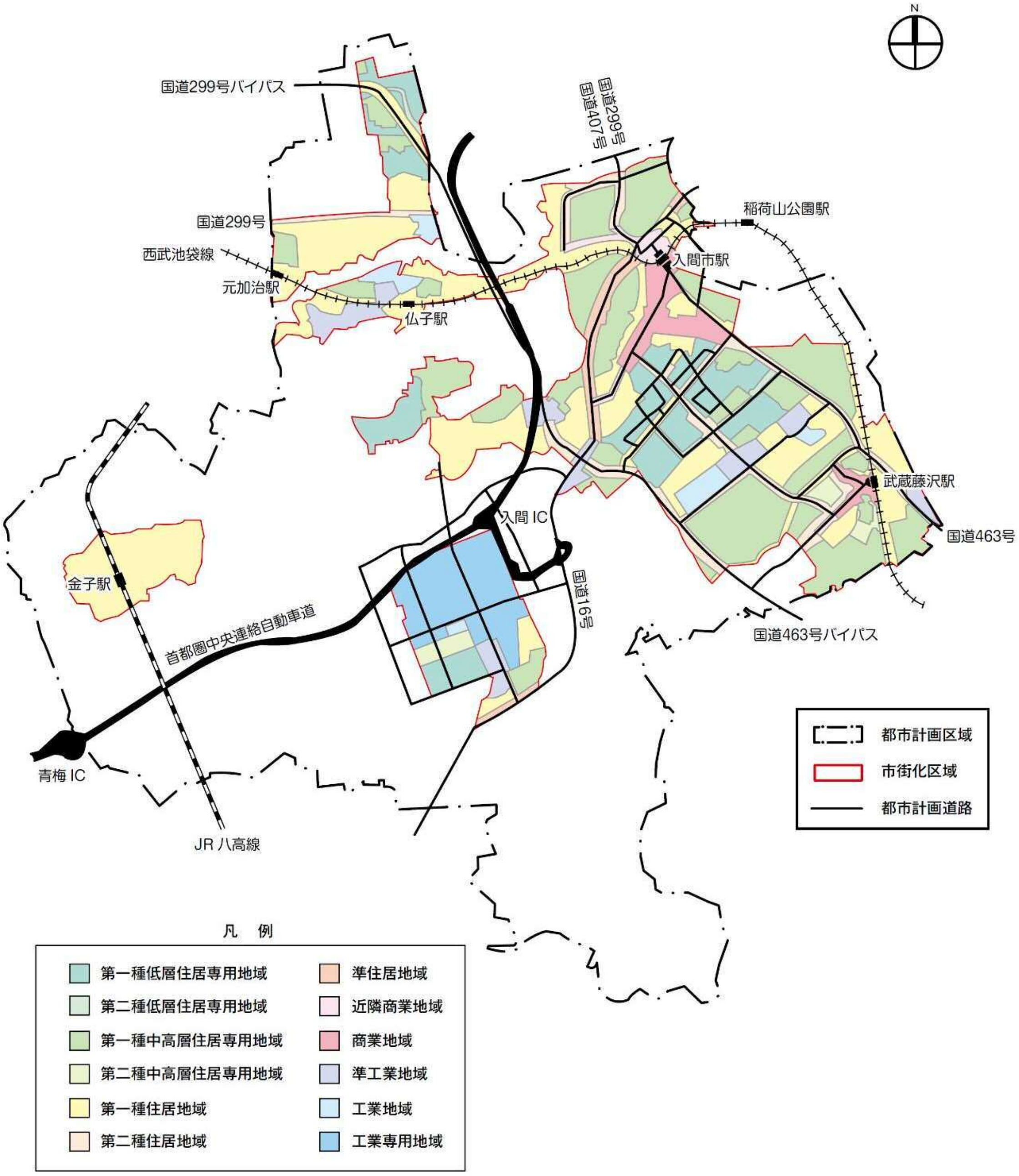


出典：総務省統計局「2020 年国勢調査」

図 2-3 人口分布と高齢化率分布

(4)土地利用

本市は市域全体が都市計画区域となっており、主に市の北東部に市街化区域が指定されています。市街化区域においては、主に住居系地域に指定されていますが、入間市駅及び武蔵藤沢駅周辺は商業地域、首都圏中央連絡自動車道入間 IC 周辺は工業系地域に指定されています。



出典：入間市都市計画マスタープラン 改定版

図 2-4 土地利用現況図

(5)主要施設の立地状況

本市における公共施設や文化施設、医療機関等は、豊岡、藤沢地区を中心に、各地域に点在している状況にあります。

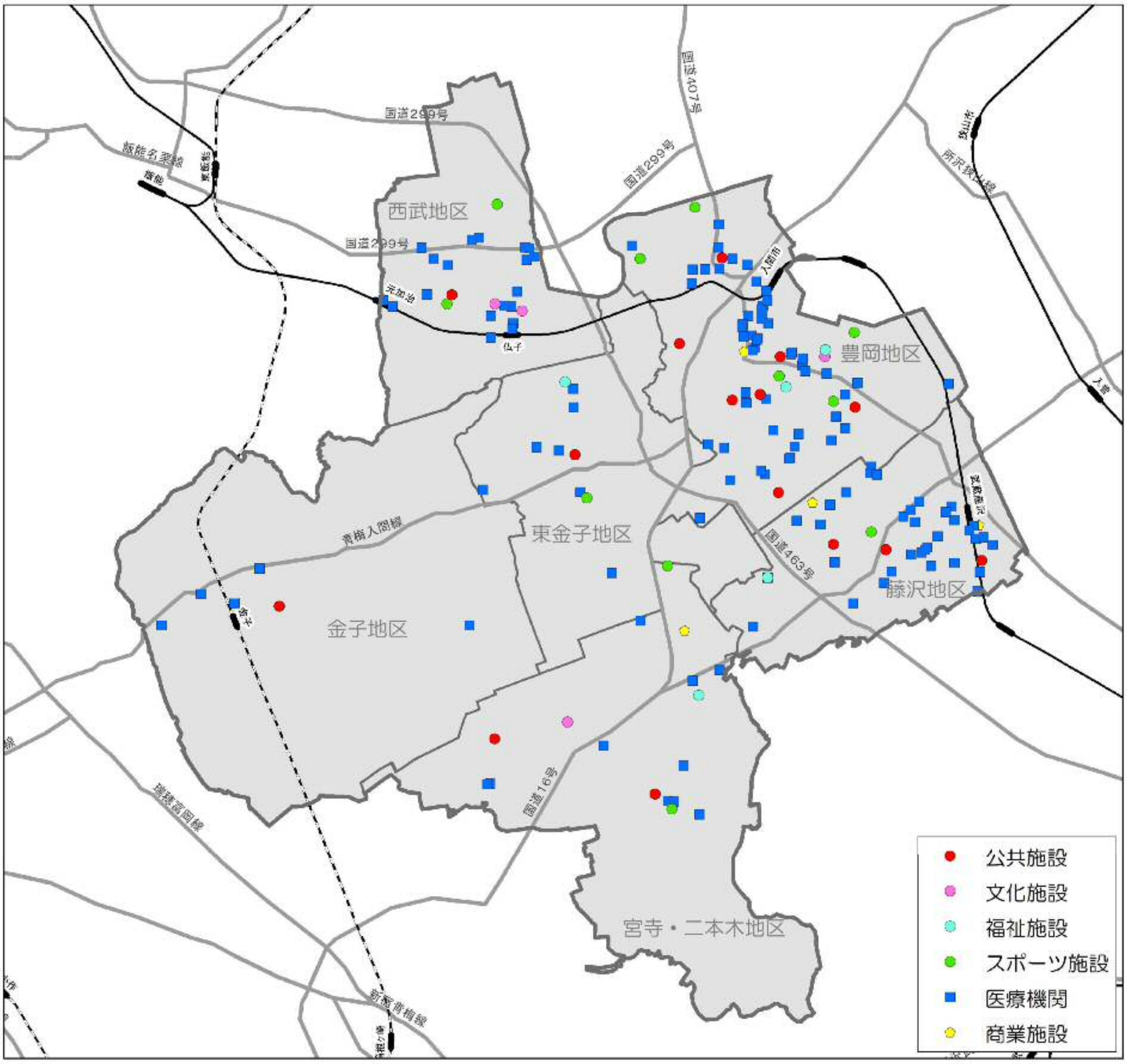
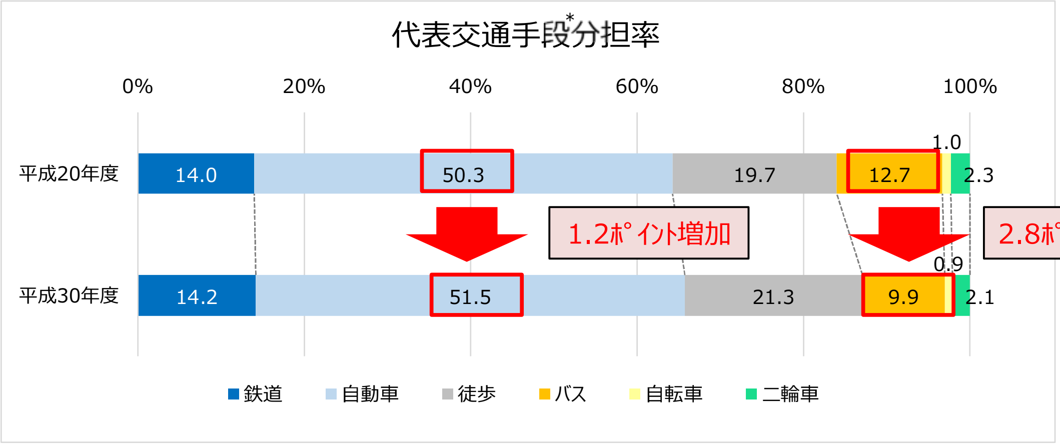


図 2-5 主要施設立地状況

(6)市民の移動実態

1)移動手段

パーソントリップ調査*における主な交通手段は、自動車が 50%を超えており、平成 20 年度と比較すると平成 30 年度は 1.2 ポイント増えています。バスについては 2.8 ポイント減少しています。



出典：国土交通省「平成 30 年度パーソントリップ調査」*
「平成 20 年度パーソントリップ調査」*

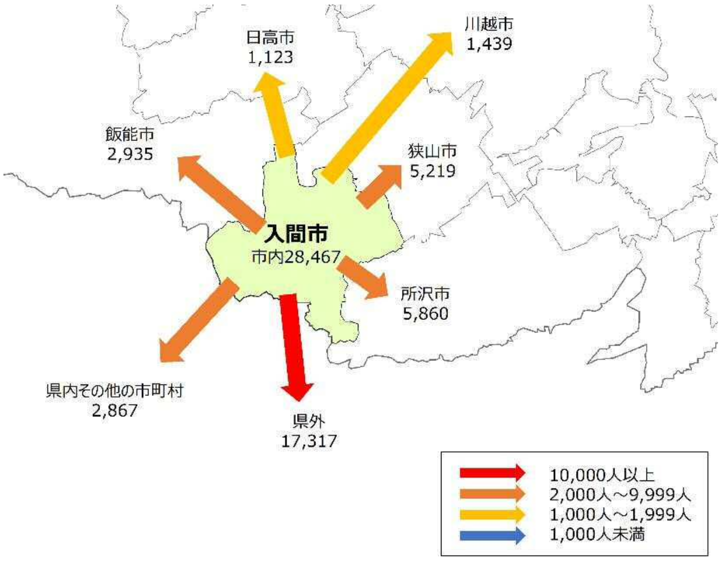
図 2-6 入間市における代表交通手段*分担率

2)通勤・通学流動

①流出

【通勤】

通勤における流出は、県内外への移動が多く、東京都への通勤が最も多くなっています。また、市内での通勤者は、28,467 人存在しており、通勤者全体の 66,925 人のうち約 43%を占めています。



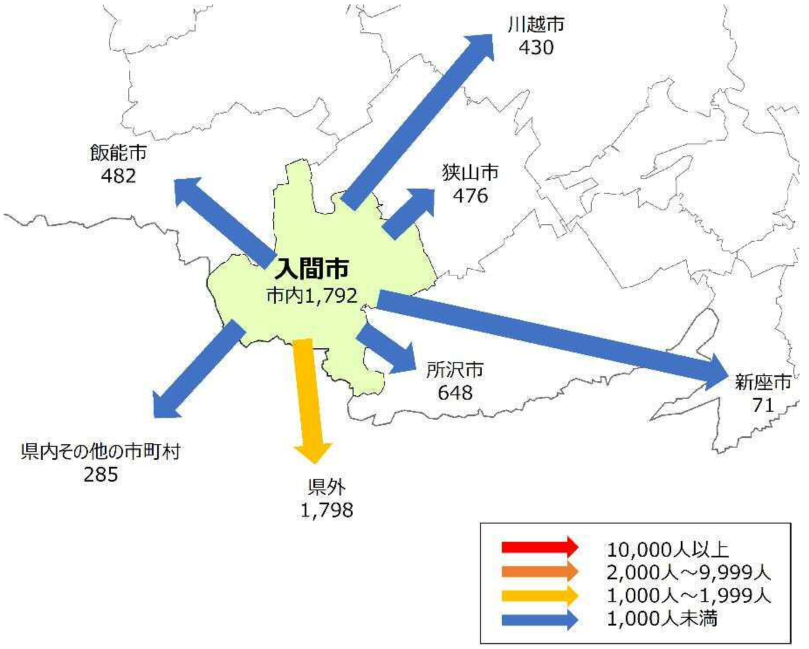
通勤地		（人）
全通勤者		66,925
県外		17,317
上位5位	東京都	16,561
	神奈川県	389
	千葉県	130
	群馬県	50
	茨城県	50
県内		19,443
上位5位	所沢市	5,860
	狭山市	5,219
	飯能市	2,935
	川越市	1,439
	日高市	1,123
入間市内		28,467
不詳・その他		1,698

出典：令和 2 年国勢調査

図 2-7 15 歳以上の通勤者の流出状況

【通学】

通学における流出は、県内外への移動が多く、東京都への通学が最も多くなっています。また、市内での通学者は、1,792 人存在しており、通学者全体の 6,219 人のうち約 29%を占めています。



通学地		（人）
全通学者		6,219
県外		1,798
上位5位	東京都	1,754
	神奈川県	68
	千葉県	24
	茨城県	6
	山梨県	4
県内		2,392
上位5位	所沢市	648
	飯能市	482
	狭山市	476
	川越市	430
	新座市	71
入間市内		1,792
不詳･その他		237

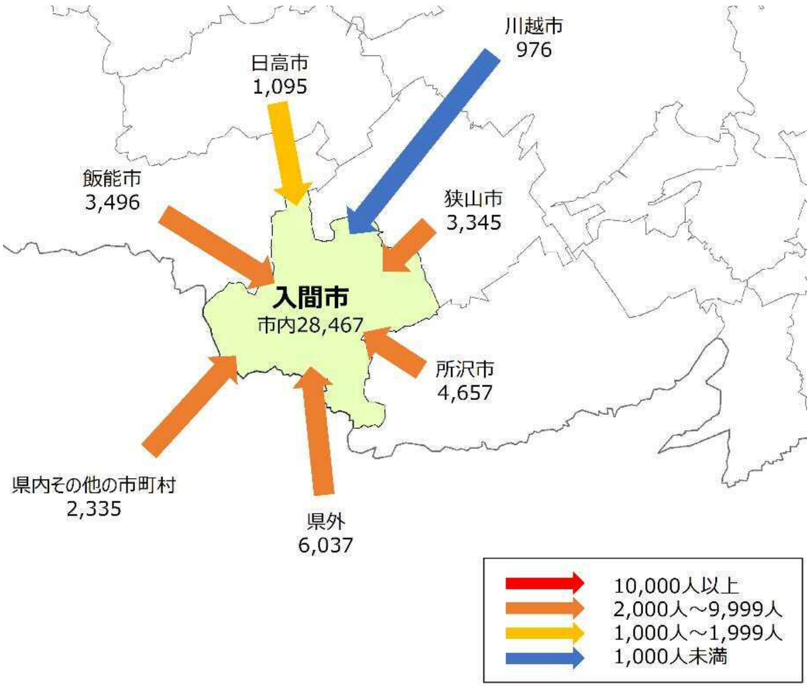
出典：令和２年国勢調査

図 2-8 15 歳以上の通学者の流出状況

②流入

【通勤】

通勤による流入は、県内近隣市町村からが最も多くなっています。



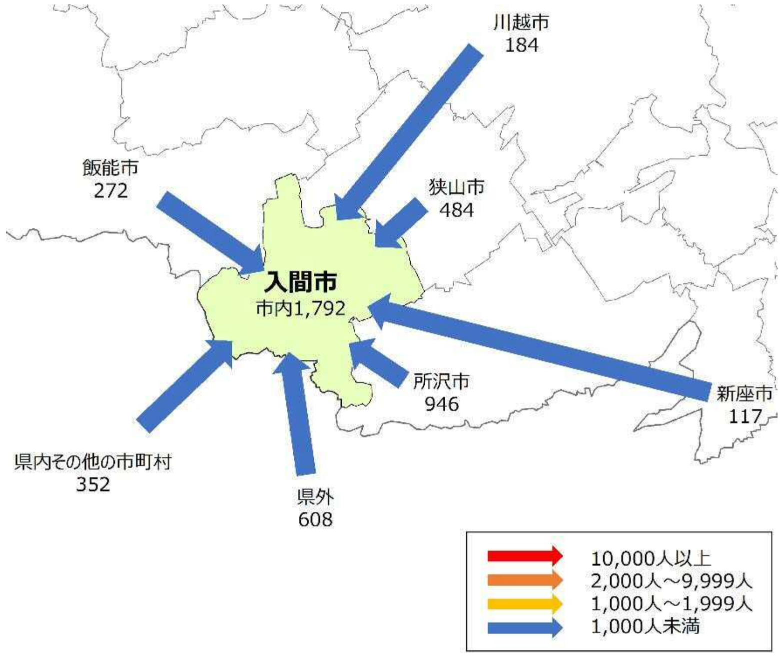
常住地		（人）
全通勤者		52,106
県外		6,037
上位5位	東京都	5,594
	神奈川県	210
	千葉県	89
	群馬県	36
	茨城県	20
県内		15,904
上位5位	所沢市	4,657
	飯能市	3,496
	狭山市	3,345
	日高市	1,095
	川越市	976
入間市内		28,467
不詳･その他		1,698

出典：令和２年国勢調査

図 2-9 15 歳以上の通勤者の流入状況

【通学】

通学による流入においても、県内近隣市町村が最も多くなっています。



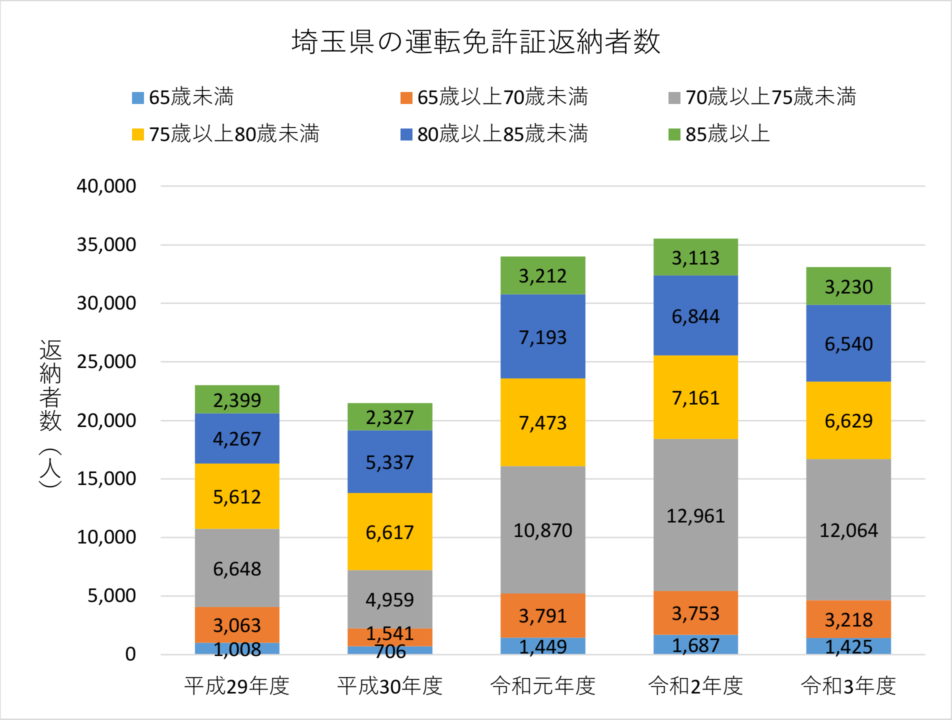
常住地		（人）
全通学者		4,992
県外		608
上位5位	東京都	567
	群馬県	12
	栃木県	9
	神奈川県	7
	長野県	7
県内		2,355
上位5位	所沢市	946
	狭山市	484
	飯能市	272
	川越市	184
	新座市	117
入間市内		1,792
不詳・その他		237

出典：令和２年国勢調査

図 2-10 15 歳以上の通学者の流入状況

（7）運転免許証返納者数

埼玉県の運転免許証返納者数は、令和元年度以降、増加傾向にあります。



出典：警察庁「運転免許統計（平成 29 年度～令和３年度）」

図 2-11 運転免許証返納者数(埼玉県)

2－2. まちづくりの方向性

(1)上位･関連計画に示された方向性

第6次入間市総合計画･後期基本計画	
計画期間	令和 4 年度～令和 8 年度
将来像	みんなでつくる 住みやすさが実感できるまち いるま
公共交通に関する事項	

第４章 第３節 生活環境の整備・保全

●政策目標

市民の生活環境が整備された、快適な市民生活を送ることができるまちを目指します。

●重点的取組

公共交通網の充実

生活環境の維持と保全

第１項 公共交通の充実

〇施策の目指す姿

鉄道･バスの既設路線の確保や路線網の整備が進んだ、公共交通の利便性が高いまち。

〇施策の現状

入間市地域公共交通協議会で公共交通網形成計画を策定し、コミュニティバス「てぃーろーど」「てぃーワゴン」の再編を行いました。また、地域住民の利便性向上を考慮して市域を越えたコース設定（野田モール、入曽駅等までの乗り入れ）を行うほか、デマンドタクシー*導入の検討を行っています。

〇施策の課題

・路線バスの充実および地域の実情にあったコミュニティバスの効率的･効果的な運営が必要です。

・市域にとらわれない公共交通網の整備が必要となっています。

〇施策の方向性

市民ニーズに合った公共交通網の見直し

定期的な検証やニーズ調査の実施、利用動向の把握、利用者ニーズに合った運行など、公共交通網の見直しに取り組みます。

市域にとらわれないコース設定とデマンドタクシー*の検討

市域を越えたコミュニティバスのコース設定およびデマンドタクシー*導入の検討を行います。

〇協働のとりくみ方向【行政主導】

市民からの意見も十分に検討した上で、適正な公共交通網の整備に取り組みます。

入間市都市計画マスタープラン 改定版	
計画期間	令和元年～令和 20 年
将来像	1 活力のあふれるまち 2 利便性のよいまち 3 災害に強いまち 4 すべての人にやさしいまち 5 豊かな緑と優れた景観のあるまち
公共交通に関する事項	

第２章 全体構想

２ 道路・公共交通の方針

▶現 状

本市の鉄道網は、市域北部から南東部にかけて走る西武池袋線と、市域西部を南北に走るＪＲ八高線の２路線であり、いずれも市域周辺部に位置しています。このため、鉄道による地域間アクセスは限定的となっています。

民間路線バスは、鉄道網を補完する形で市内を走っており、鉄道駅と居住地を結ぶなど、市民にとって身近な交通機関となっています。

また、市内コミュニティバス（てぃーろーど、てぃーワゴン）は、交通空白地を解消するため、民間路線バスが通っていない経路を補うように、市内公共施設等を結ぶコースで運行され、高齢者等の移動手段としても利用されています。

▶方 針

高齢社会への対応や市民の利便性の確保、さらには環境負荷の低減を図るため、公共交通網の整備方策を検討し、鉄道やバスによる公共交通機関の充実に努めるとともに、駅前広場の整備や駅舎のバリアフリー化など、駅および駅周辺の整備を進め、すべての利用者にとって快適な公共交通体系の確立をめざします。

(1) 公共交通網の整備方策の検討

急速な高齢化の進展や人口減少社会の到来を踏まえ、各地域の拠点間や鉄道駅へのアクセス性の向上など、市民の利便性を確保するため、安全で円滑な公共交通網の整備方策について検討します。

また、環境負荷の低減を図るため、過度な自動車利用から公共交通への利用転換および公共交通の利用促進を図るための検討を行います。

さらに、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などの交通結節点の機能とそのあり方について検討します。

(2) 公共交通機関の充実

市民の利便性向上のため、ＪＲ八高線の複線化や西武池袋線の運行体制のさらなる充実など、鉄道の輸送力増強を事業者にはたらきかけていきます。

民間路線バスについては、既存路線の維持・確保を図るとともに、運行本数の増加や路線の増設・延伸を可能な限り事業者にはたらきかけていきます。また、基盤整備や地域間

を結ぶ道路の整備、交差点改良等により定時運行や安全性の向上につなげるとともに、ノンステップバス導入を促進します。

市内コミュニティバスについては、高齢者や障害者等をはじめとした市民が、通勤通学や通院、買い物等でより利用しやすくするために、また、高齢者や障害者等の活動範囲が広げられるような運行に努めます。

(3) 駅および駅周辺の整備

すべての人が利用しやすい駅とするため、土地区画整理事業が実施されている駅周辺については、鉄道事業者と連携を図りながら、事業に合わせて、駅前広場や駐輪場などの整備を推進します。また、それ以外の駅周辺については、現状分析や課題の整理を行い、適切な整備手法を検討します。

さらに、駅舎の整備、駅構内の整備、改札口の新規開設などを事業者にはたらきかけるとともに、駅のユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化を促進します。

入間市 SDGs 未来都市計画	
計画期間	令和 4 年度～令和 6 年度
将来像	健康と幸せを実感できる Well-being City いるま
公共交通に関する事項	

１．全体計画

１．１ 将来ビジョン

（２）2030 年のあるべき姿

「公民連携の地域新電力が導くゼロカーボン・シティ（環境）」

2050 年 CO_2（二酸化炭素）実質排出ゼロに向け、地方公共団体においても実効性のある取組が求められている。本市においても、公民の連携による「地域新電力」の設立や、公共施設や商工業地域への再生可能エネルギー導入等の「ゼロカーボン」に向けた取組を進めると同時に、環境に配慮した新産業の創出を目指す。また、市内に広がる特産物である狭山茶の茶畑や、加治丘陵・狭山丘陵といった緑地を保全・活用するとともに、産業や市民生活等の人間活動が自然環境や気候変動に与える影響を市民一人一人が課題として捉え、ごみ減量・リサイクル等の環境負荷低減に向けた取り組みを市全体で進めることで、自然を守り自然とふれあいながら豊かさと安らぎを得られるようなまちを目指す。

１．２ 自治体 SDGs の推進に資する取組

②市民の健康の維持・増進に係る取組（社会）

●既存のコミュニティ交通の運行効率化

市民の日常生活上の交通手段を確保することを目的に運行しているコミュニティバス「てぃーろーど・てぃーワゴン」は、交通弱者への配慮という点において維持が望ましいものの、持続可能な運用に向けて効率化を図る必要がある。デマンド交通の利用データ等を活用し、コミュニティバスの運行についても見直しを図っていく。

第２期入間市まち・ひと・しごと創生総合戦略	
計画期間	令和 4 年度～令和 8 年度
将来像	元気な子どもが育つまち
公共交通に関する事項	
基本目標４：「まちの魅力を活かす」 基本施策：安全で快適な住環境の形成 《目 標》 交通アクセスの向上、買い物の利便性向上、防災･防犯体制の整備、安全･安心なライフラインの整備、地域コミュニティの再構築などに取り組み、快適な暮らしやすいまちづくりを進めます。 また、快適な住環境や生活の質の向上を図ることで、子育てしやすい、子どもが育ちやすいまちづくりを目指します。 （現 状） ・交通の利便性の地域的な不均衡を解消し、利便性を向上させることを目指し、コミュニティバスを運行しています。 ・大型店が出店し利便性の向上が図られていますが、すべての地区で利便性の向上が図られているわけではありません。 ・少子化、高齢化の進行により、住民の年齢構成に偏りが生じています。 （課 題） ・市内公共交通の利便性のさらなる向上。 ・地域間のバランスに考慮した住環境の向上。 ・地域の中で共に支え合い、安全に、安心して暮らし続けられる社会づくりの推進。 〇施策展開 ・コミュニティバスのルートや運行時間の研究を進めて地域公共交通の充実を図り、空白地域および不便地域の解消、通勤通学、買物の利便性向上に努めます。	

（2）その他の関連計画

公共交通に関連のある下記計画の内容を考慮し、整合性を図ります。

・入間市公共施設マネジメント事業計画

第３章　地域公共交通の現状

第３章 地域公共交通の現状

3−1. 公共交通網

（１）公共交通の運行状況

入間市内の鉄道は、西武池袋線（武蔵藤沢駅、入間市駅、仏子駅、元加治駅）とＪＲ八高線（金子駅）が運行しています。

バス交通は、路線バス（西武バス）および市が運営するコミュニティバス（ていーろーど、ていーワゴン）が運行しています。基幹系統を路線バスが担い、コミュニティバスがそれを補完する形でフィーダー（支線）系統を担っています。

表 3-1 入間市内の公共交通

公共交通	運行事業者
鉄道	・西武池袋線（武蔵藤沢駅、入間市駅、仏子駅、元加治駅） ・ＪＲ八高線（金子駅）
路線バス	・西武バス（株）
コミュニティバス	・ていーろーど、ていーワゴン
タクシー	・豊岡丸大タクシー（株） ・西武ハイヤー（株） ・松葉交通（株）

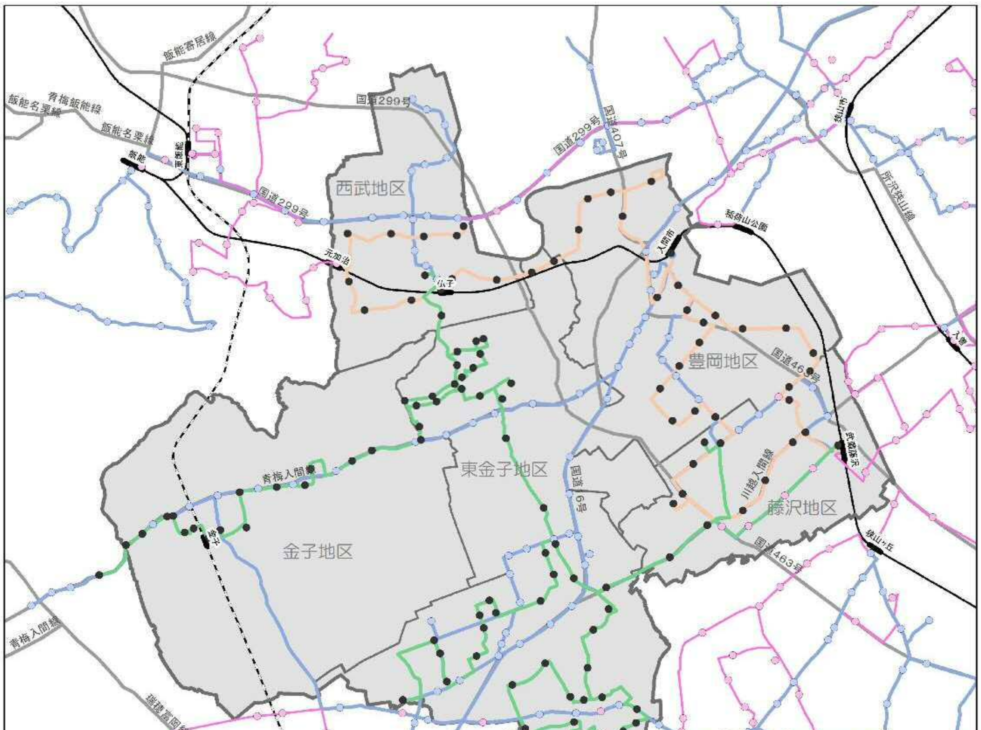


図 3-1 入間市内の公共交通網

（２）公共交通利用可能地域*

本計画では、公共交通利用可能地域*を「鉄道駅から 1km、バス停から 300m の範囲」と定義しています。本市の公共交通利用可能地域*は、図 3-2 に示すとおりであり、人口でみると 89.1%の人が公共交通を利用できる状況にあります。

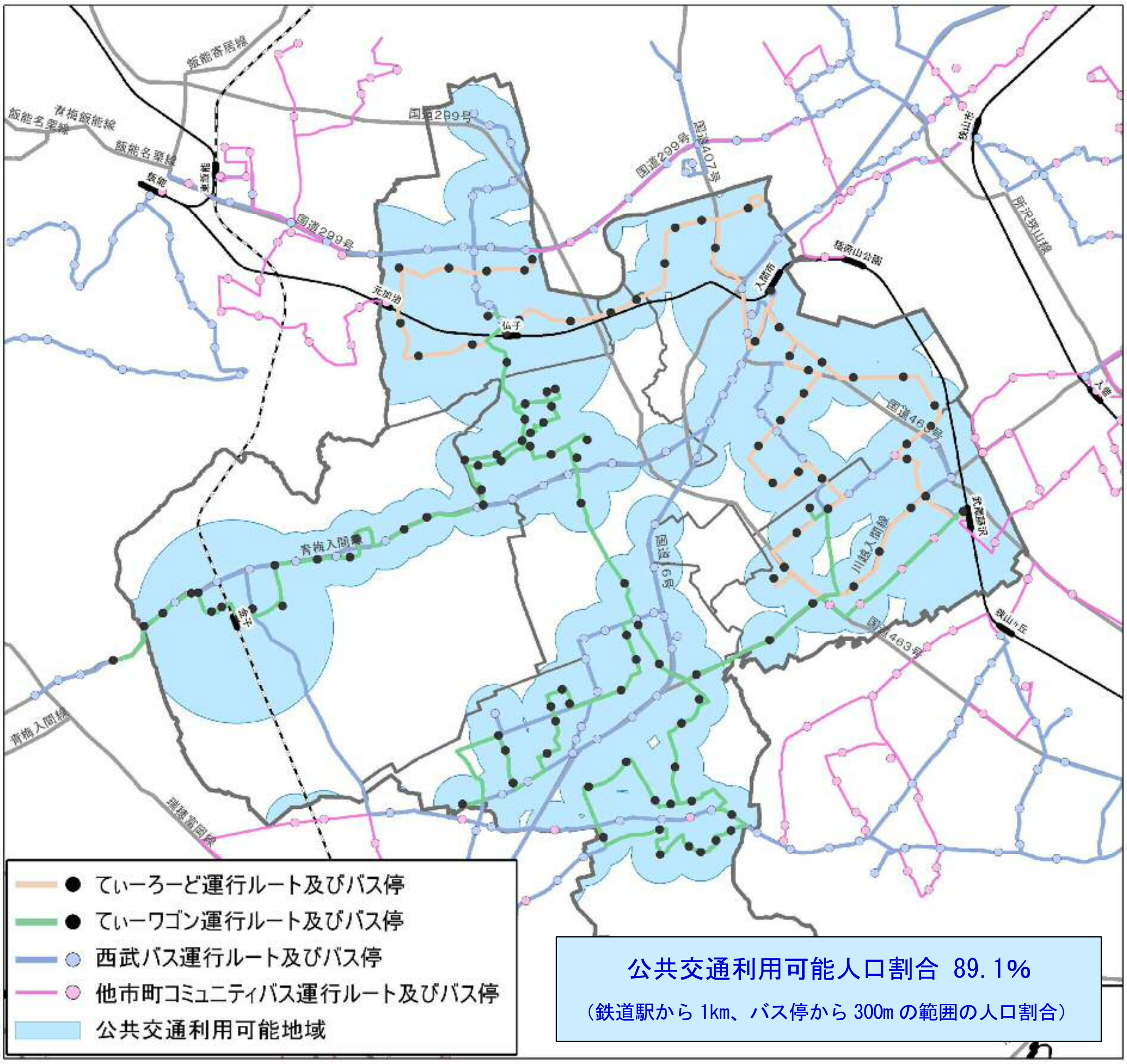


図 3-2 公共交通利用可能地域*

平成 30 年 1 月にてぃーワゴンの運行を開始したことにより、公共交通利用可能人口割合は、増加しています。

表 3-2 公共交通利用可能人口割合の変遷

	平成 28 年（てぃーワゴン運行前）	平成 30 年（てぃーワゴン運行後）	令和 4 年
公共交通利用可能人口割合	87.0%	88.0%	89.1%

3−2. 公共交通の利用状況

（１）鉄道

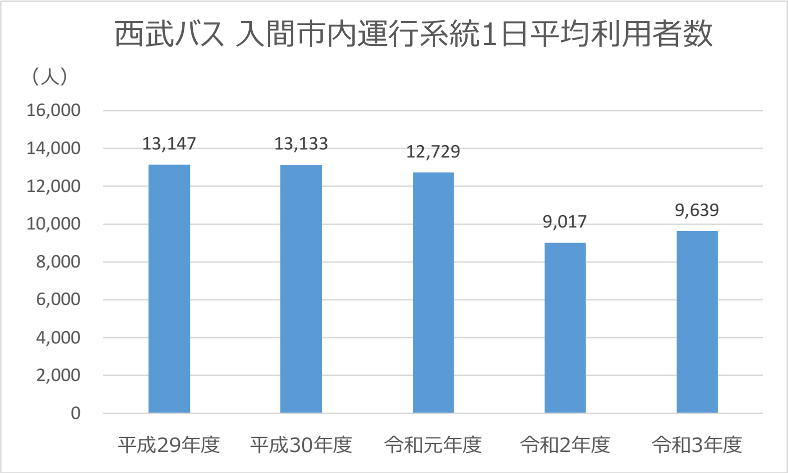
西武池袋線（入間市駅、武蔵藤沢駅、仏子駅、元加治駅）、ＪＲ八高線（金子駅）における利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は大きく減少しましたが、令和 3 年度は回復傾向にあります。

出典：西武鉄道 HP、JR 東日本 HP

図 3-3 鉄道利用者数推移

（２）路線バス

鉄道と同様、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年度は大きく減少しましたが、令和 3 年度は回復傾向にあります。



出典：西武バス提供資料

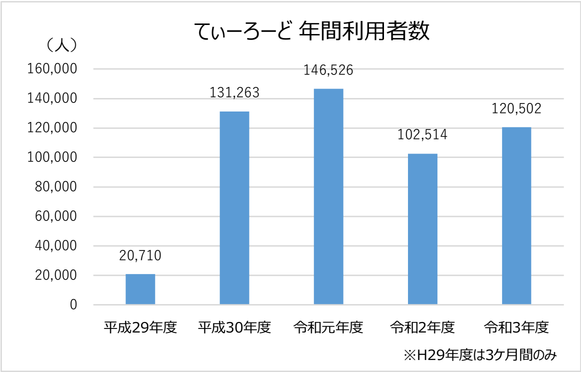
図 3-4 路線バス利用者数推移

（３）コミュニティバス

①利用者数全体

平成 30 年 1 月にてぃーろーどの再編とてぃーワゴンの新規導入を行いました。

これらの見直しにより順調に利用者数を伸ばしていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は利用者数が減少しました。令和 3 年度は回復傾向にあります。



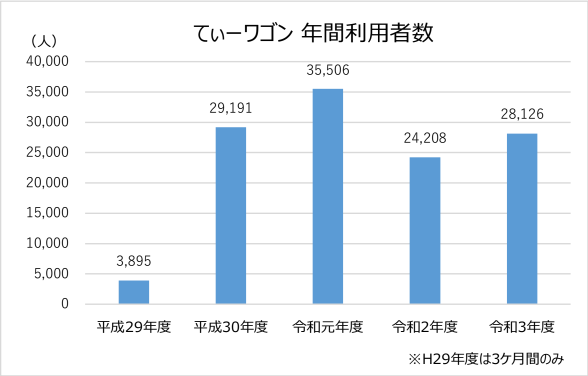
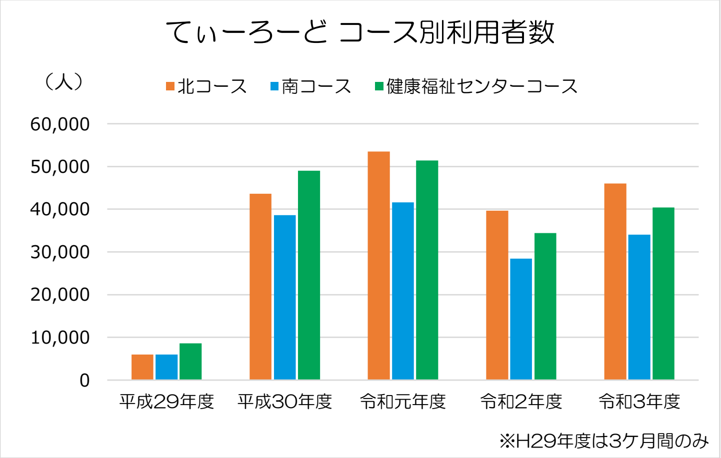


図 3-5 コミュニティバス利用者数推移

②コース別利用者数

てぃーろーど、てぃーワゴンともに、コース別の利用者数に偏りはあるものの、どのコースにおいても一定数の利用があります。



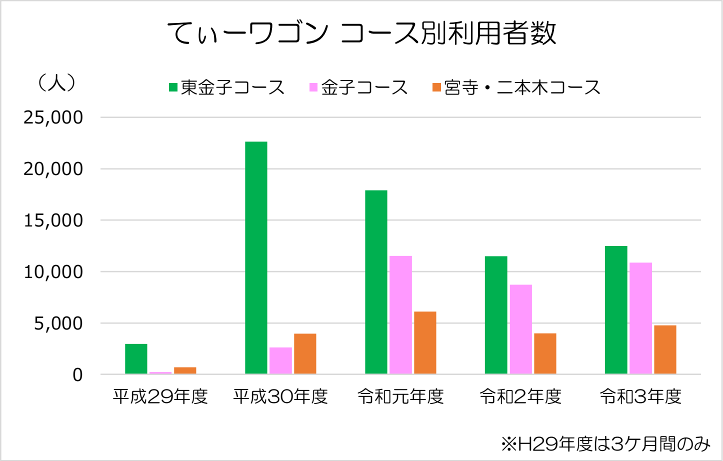
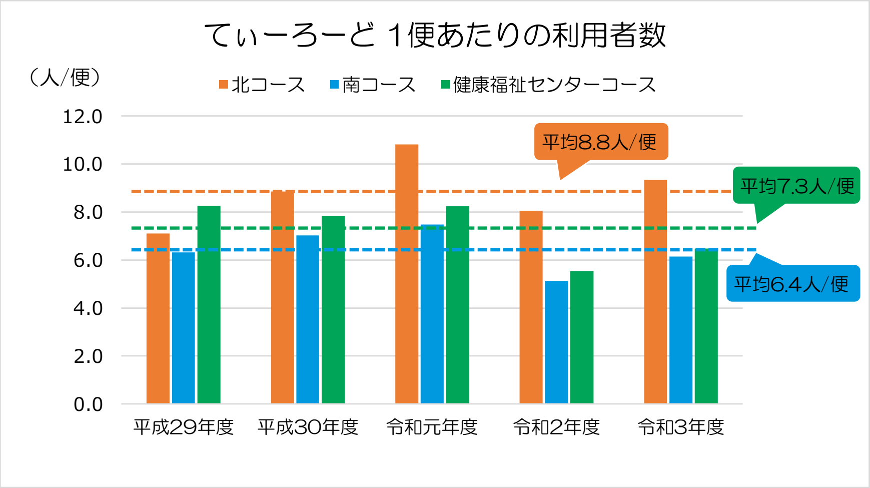


図 3-6 コミュニティバスコース別利用者数

③1便あたり利用者数

新型コロナウイルス感染症拡大による利用者数減少が影響しており、どのコースも乗車定員（てぃーろーど：25 名、てぃーワゴン：8 名）の半数を割り込んでいる状況です。



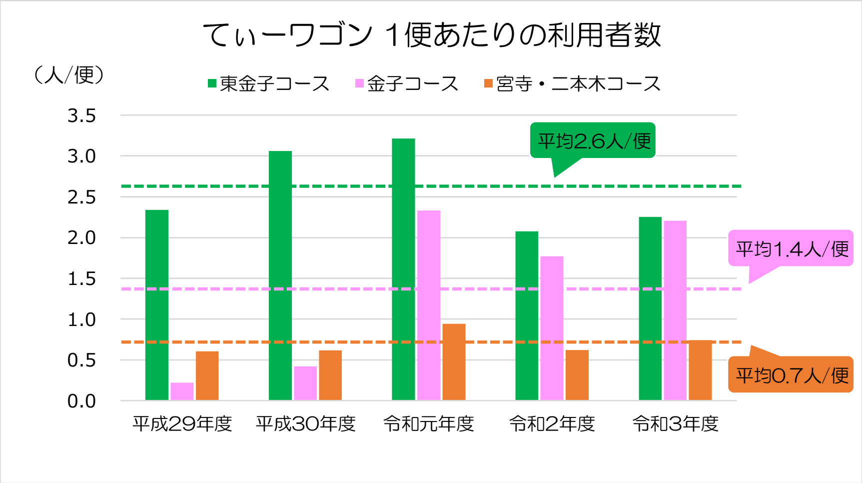
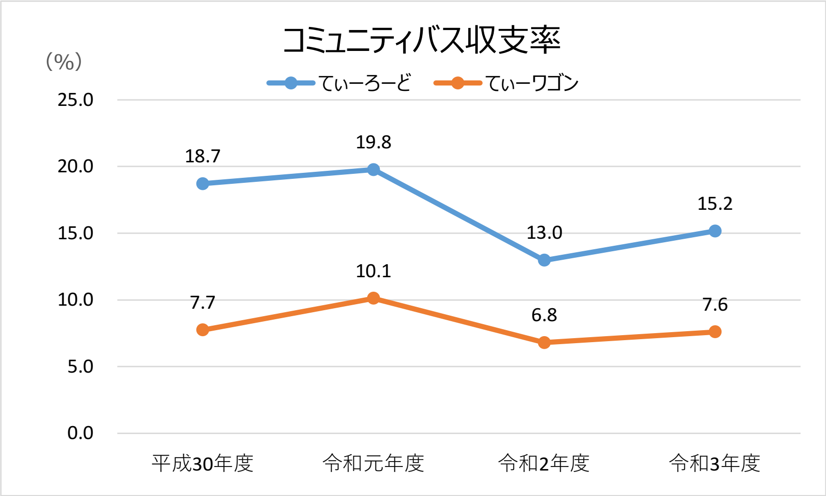


図 3-7 コミュニティバス 1 便あたり利用者数

④収支率

収支率においても、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は大きく減少しましたが、令和 3 年度は回復傾向にあります。



※収支率：収入／運行経費×100

図 3-8 コミュニティバス収支率

第４章　市民およびバス利用者意識調査

4−1. 市民意識調査

（１）調査概要

入間市在住の 16 歳以上の 3,000 人（無作為抽出）を対象に、路線バス、コミュニティバスの利用実態や意識について調査を行いました。

表 4-1 市民意識調査概要

<table>
<tr><td>調査対象</td><td>入間市在住 16 歳以上の 3,000 人</td></tr>
<tr><td>配布・回収方法</td><td>郵送による配布・回収（WEB による回答併用）</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>令和 4 年 7 月～令和 4 年 8 月</td></tr>
<tr><td>回収結果</td><td>1,323 票；回収率 44.1%（郵送回答：1,104 票、WEB 回答：219 票）</td></tr>
<tr><td>設問内容</td><td><table>
<tr><td>回答者属性</td><td>性別、年代、居住地</td></tr>
<tr><td>バス利用状況</td><td>各バスにおける利用有無・頻度、満足度、改善事項
バスを利用しない理由</td></tr>
<tr><td>生活様式の変化</td><td>外出回数の変化、変化があった外出目的、移動手段の変化、今後の外出回数</td></tr>
<tr><td>移動手段の充実</td><td>入間市において今後充実させるべき移動手段</td></tr>
<tr><td>コミュニティバス</td><td>コミュニティバスにおける考え</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

（２）調査結果

1)回答者属性

女性が 64%、60 歳以上が 55%を占めています。

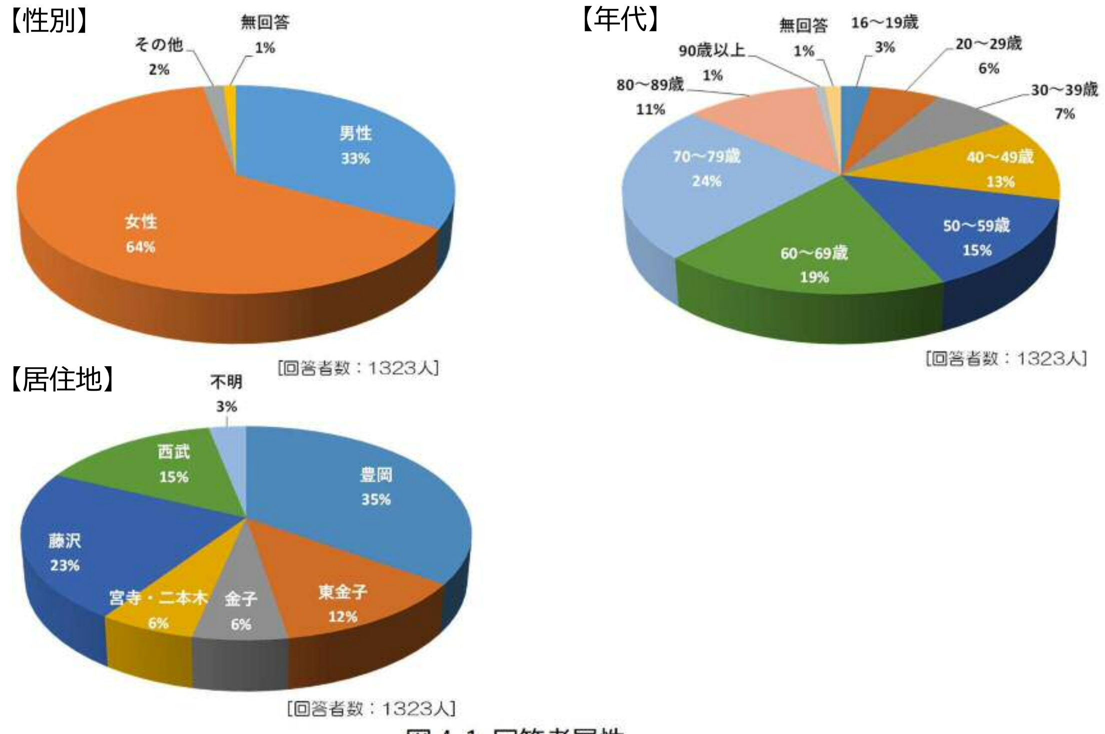


図 4-1 回答者属性

2)入間市内でのバスの利用状況

回答者 1,323 人のうち、約 53%の方（699 人）がバスを「ほとんど利用しない または 利用したことがない」と回答しています。

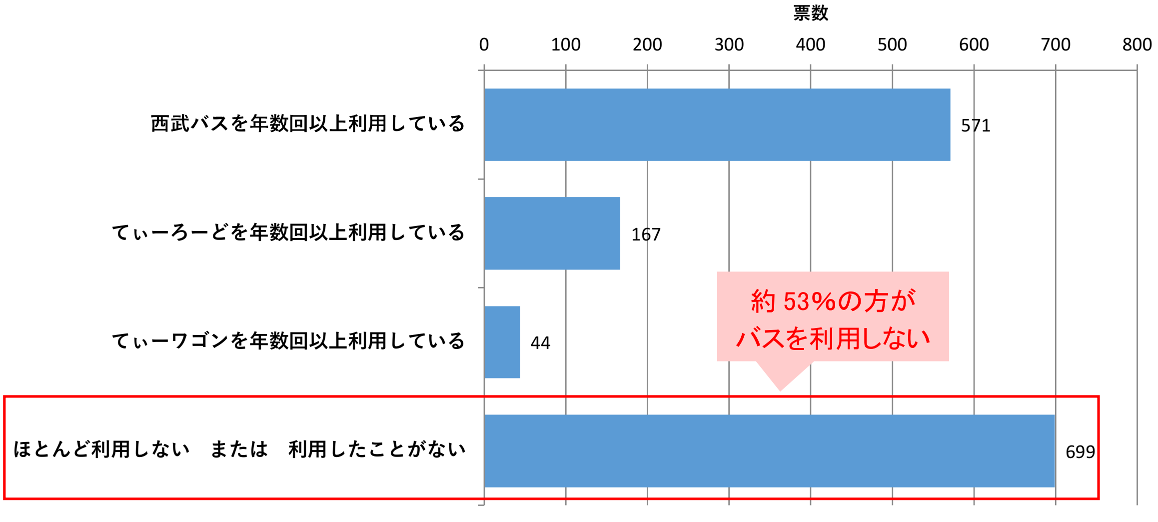


図 4-2 入間市内でのバス利用状況

【地区別の状況】

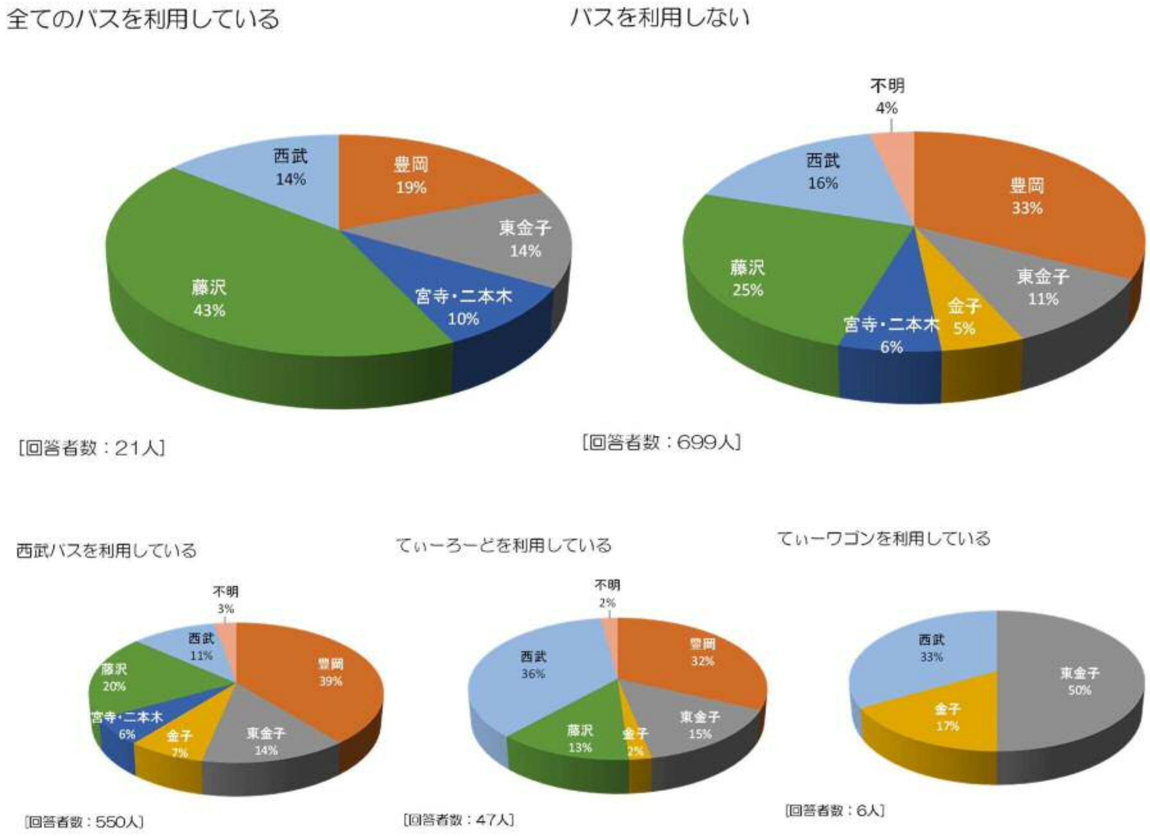


図 4-3 地区別バス利用状況

【バスを利用しない理由】

バスを利用しない理由は、「バスを利用しなくてもよい」が圧倒的多数を占めますが、「運行内容を知らない」「本数が少ない」など、バスの運行の改善によって解消できる理由も一定数見られます。

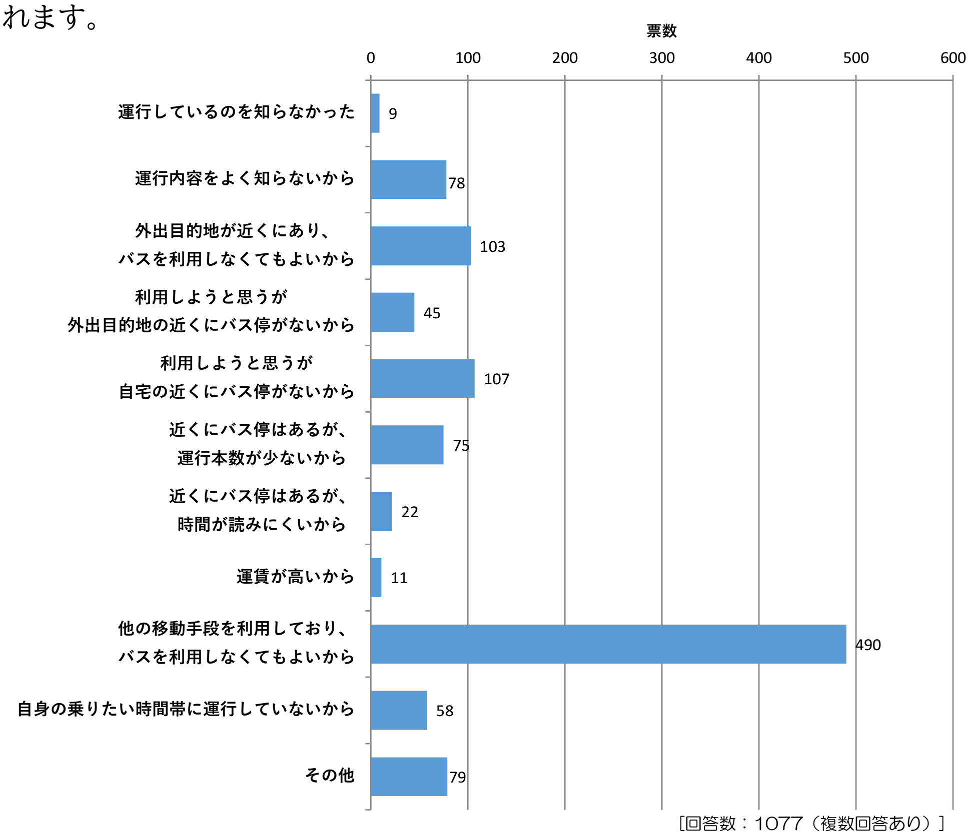


図 4-4 バスを利用しない理由

【年代別の状況】

「運行内容をよく知らないから」については、どの年代も一定数の回答があり、「近くにバス停はあるが運行本数が少ないから」については、10 代の割合が高くなっています。

図 4-5 年代別バスを利用しない理由

3)バスの満足度

西武バスは満足と不満の割合が同程度ですが、コミュニティバスは不満の割合の方が高くなっています。

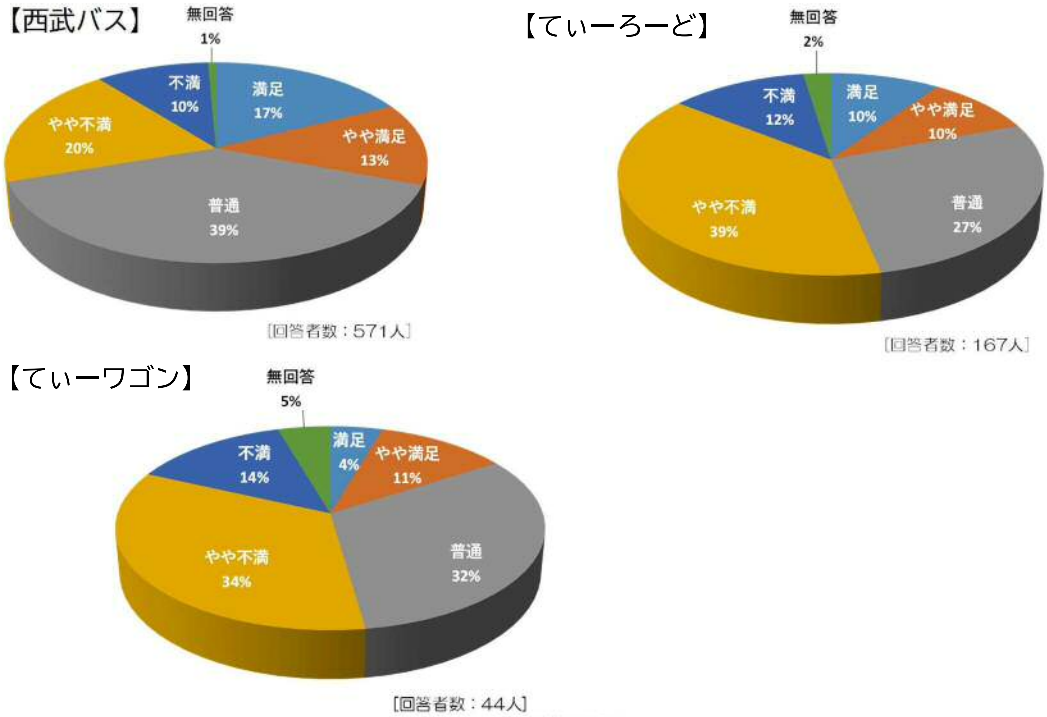


図 4-6 バス満足度

4)バスの改善点

各バスともに「運行本数」に対する要望が圧倒的に多く、次いで「路線増」が多くなっており、便数の少なさが不満につながっています。

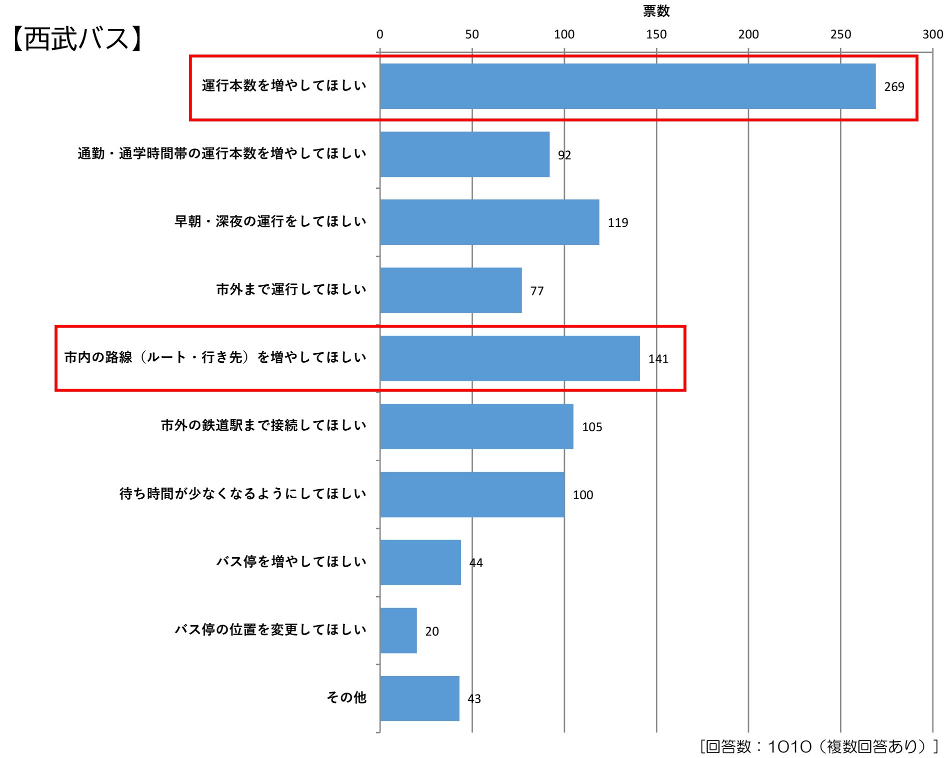


図 4-7 バスの改善点（西武バス）

【てぃーろーど】

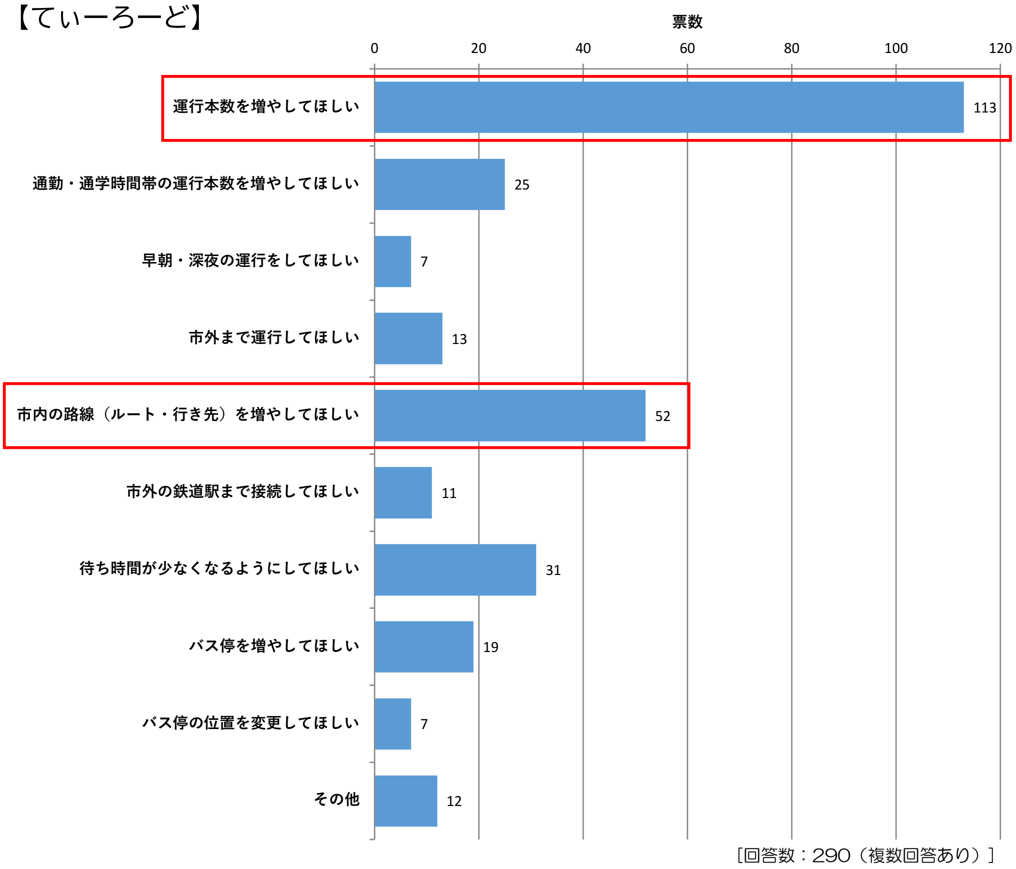


図 4-8 バスの改善点（てぃーろーど）

【てぃーワゴン】

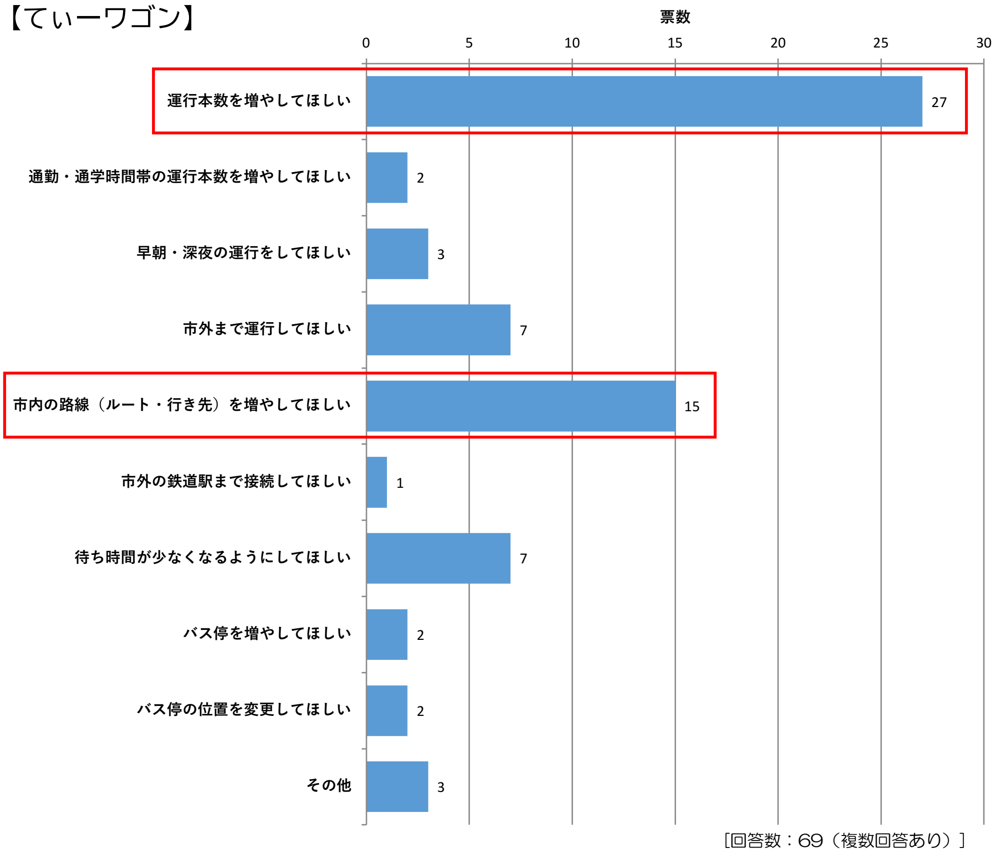
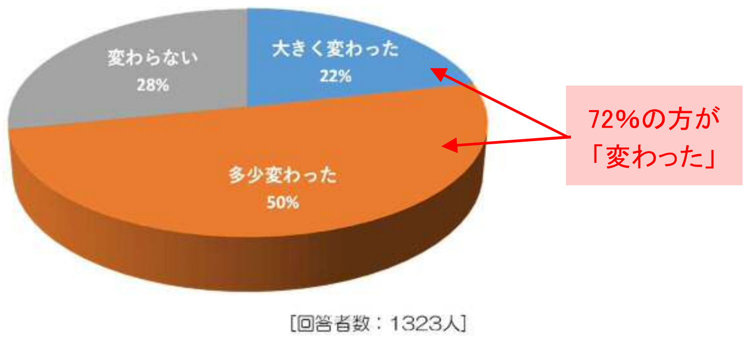


図 4-9 バスの改善点（てぃーワゴン）

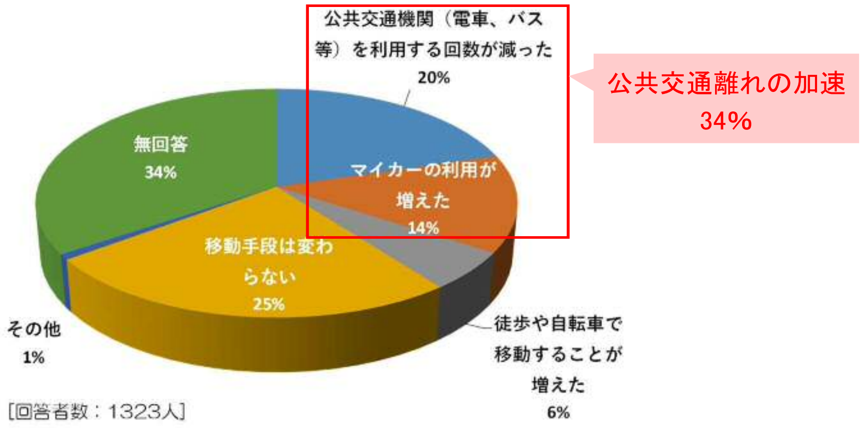
5)生活様式の変化

　コロナ前と比較した「最近１ヵ月の外出回数（調査時期：令和４年７月～令和４年８月）」は、72%の方が「変わった」と回答し、移動手段も「公共交通の利用回数が減少した」「マイカーの利用が増えた」と回答した方が34%と、公共交通離れが加速していることが伺えます。目的別では、買い物、観光・レジャー、外食の回数が減少したと回答した方が多くなっています。

【最近１カ月の外出回数の変化】



【移動手段の変化】



【外出回数が減少した移動目的】

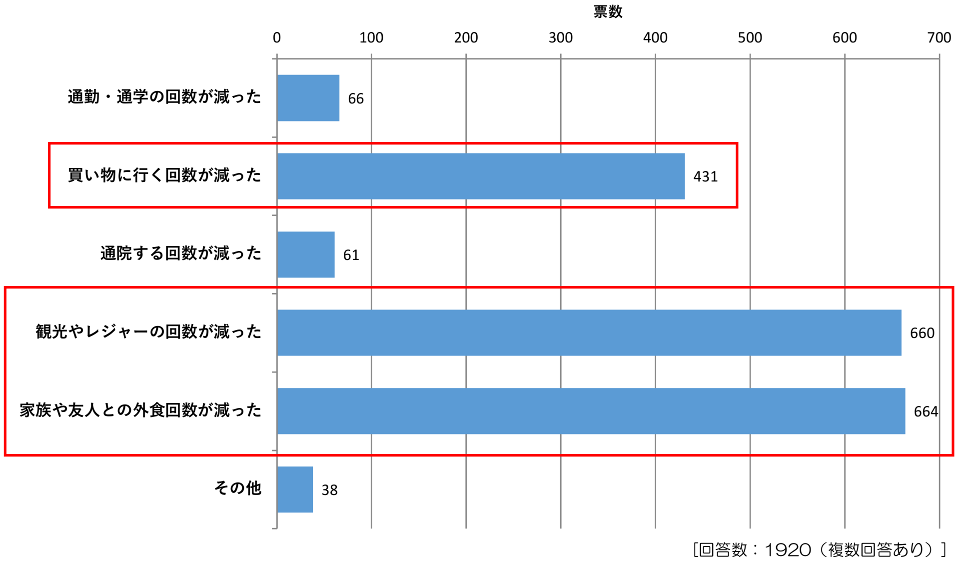
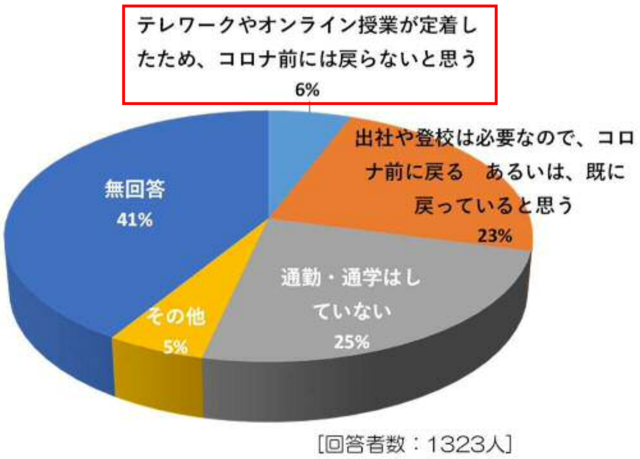


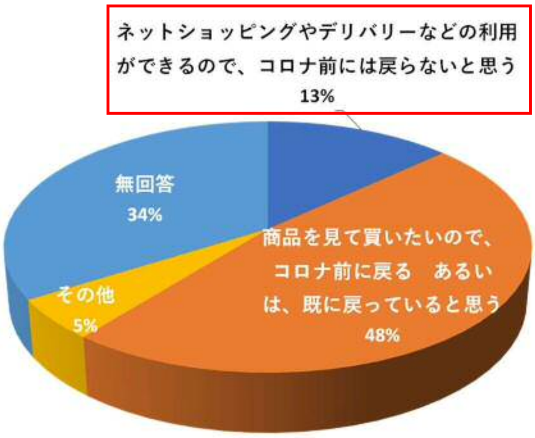
図 4-10 生活様式の変化(1)

コロナ終息後の外出回数の見通しにおいては、各目的において「戻らない」と考える方が一定数存在しています。

【通勤・通学】



【買い物】



【観光・レジャー、外食】

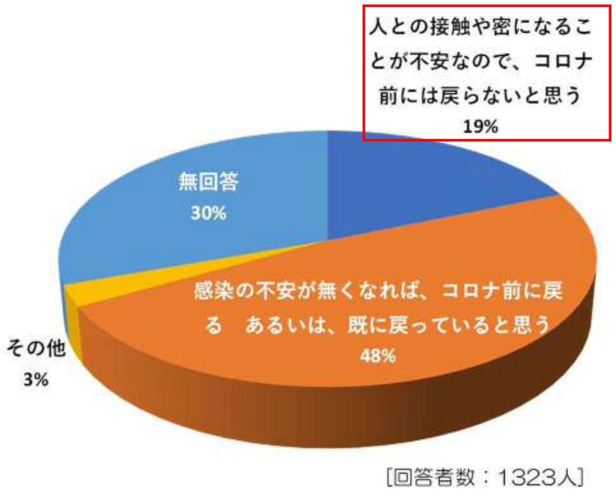
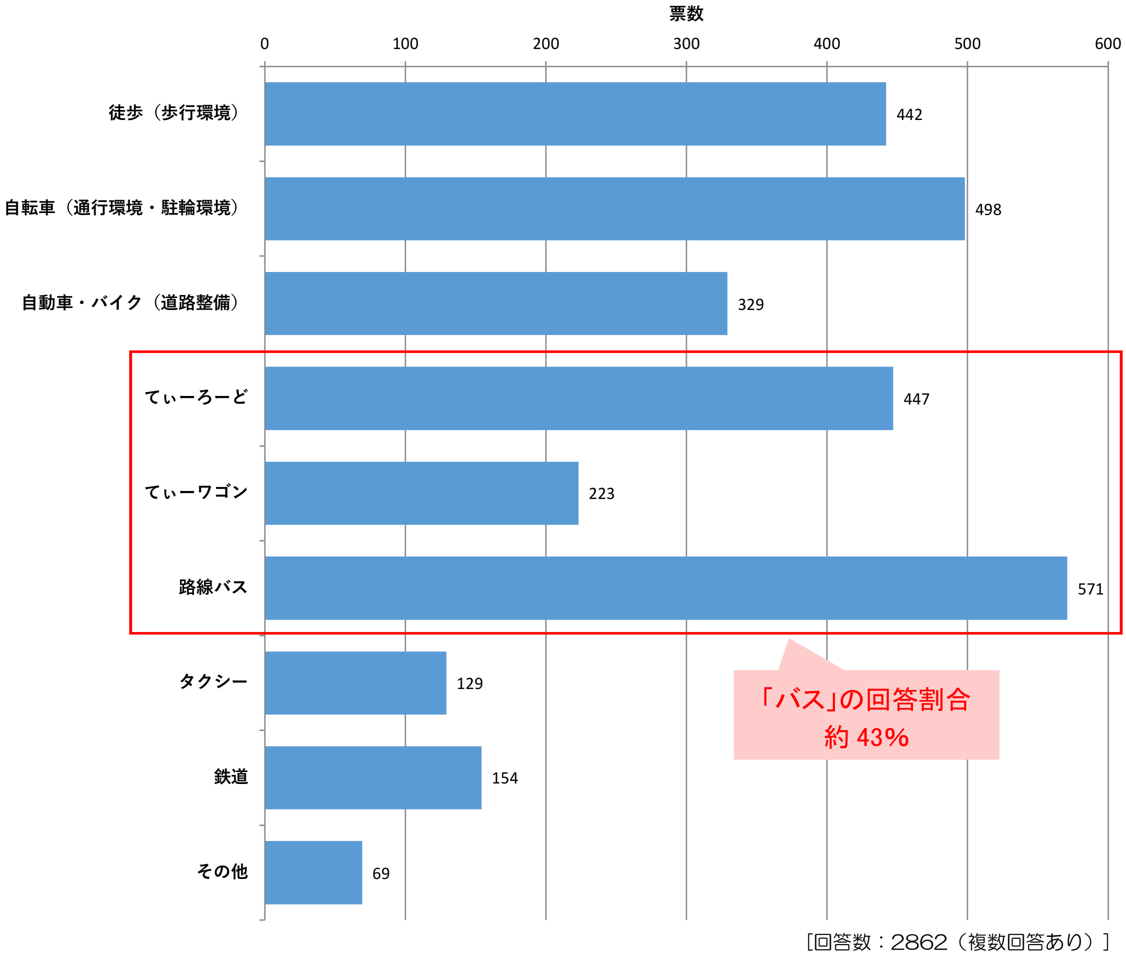


図 4-11 生活様式の変化(2)

6)充実すべき移動手段

「バス」と回答した方が、全回答数の約43%を占めています。徒歩や自転車と回答した方も多く、「自動車」を大きく上回っています。

バスを利用しないと回答した方でも、37%の方が「バス」と回答しています。



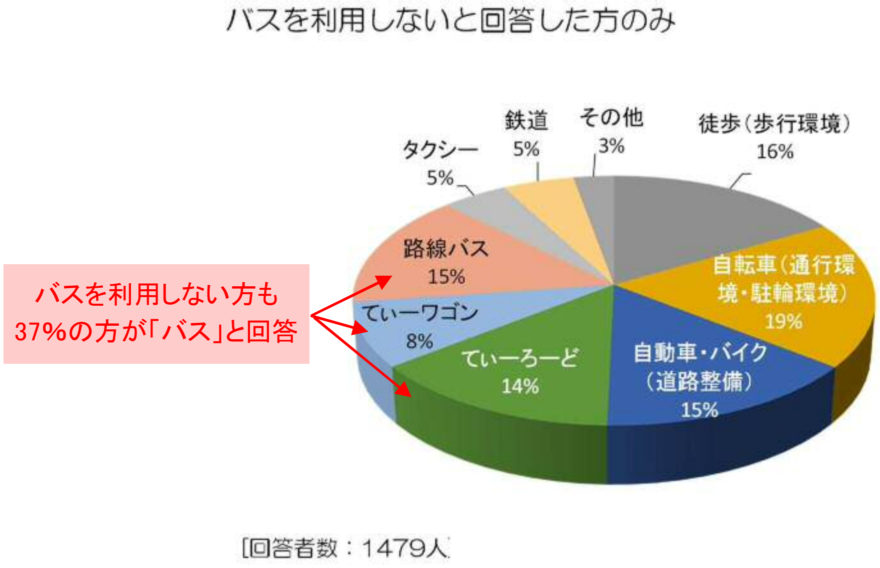
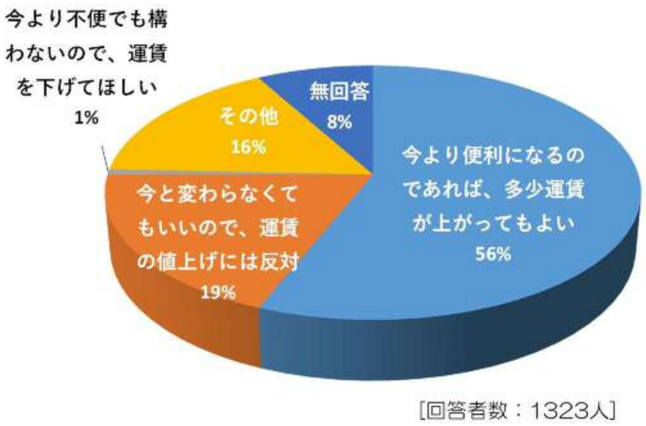


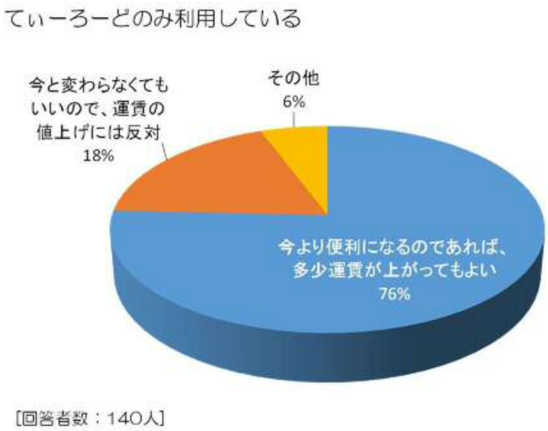
図 4-12 充実すべき移動手段

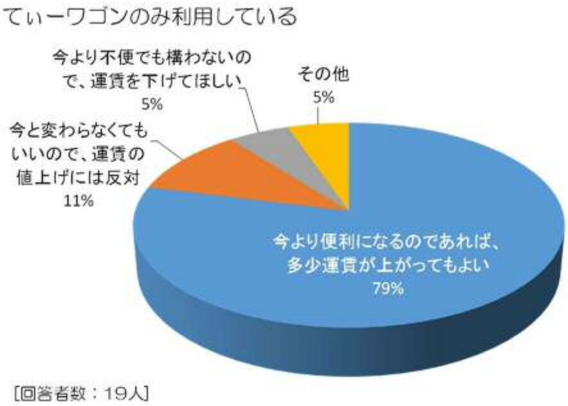
7)コミュニティバスへの考え

半数以上の方が、「便利になるのであれば、多少運賃が上がってもよい」と回答しています。また、コミュニティバスを利用されている方においては、約 8 割の方が「便利になるのであれば、多少運賃が上がってもよい」と回答しています。



【コミュニティバス利用者】





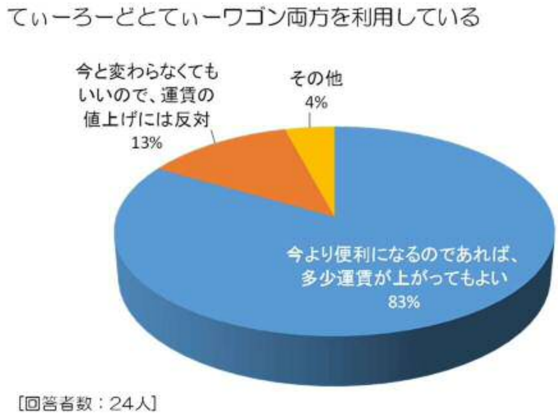


図 4-13 コミュニティバスに対する考え

4−2. バス利用者意識調査

（１）調査概要

入間市内の主要なバス停で、路線バス、コミュニティバス利用者を対象に、バス利用に対するニーズを調査しました。

表 4-2 バス利用者意識調査概要

<table>
<tr><td>調査対象</td><td>入間市駅、仏子駅、入間市役所、健康福祉センター、やまゆり荘でバス（西武バス、てぃーろーど、てぃーワゴン）を利用する・された方</td></tr>
<tr><td>配布・回収方法</td><td>調査票を手渡し配布し郵送回収（WEB 回答併用）、全 519 票配布</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>令和 4 年 9 月</td></tr>
<tr><td>回収結果</td><td>228 票（回収率 43.9%）
（入間市駅：113、仏子駅：25、入間市役所：62、健康福祉センター：15、やまゆり荘：8）</td></tr>
<tr><td>設問内容</td><td><table>
<tr><td>回答者属性</td><td>性別、年代、居住地</td></tr>
<tr><td>バス利用状況</td><td>利用路線、利用停留所、利用目的、利用頻度</td></tr>
<tr><td>バスの満足度</td><td>利用したバスの満足度とその理由</td></tr>
<tr><td>乗り継ぎ状況</td><td>乗り継ぎ状況</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

（２）調査結果

1)回答者属性

女性が 55%とやや多くなっています。年代は、60 歳以上の方が、約半数を占めています。

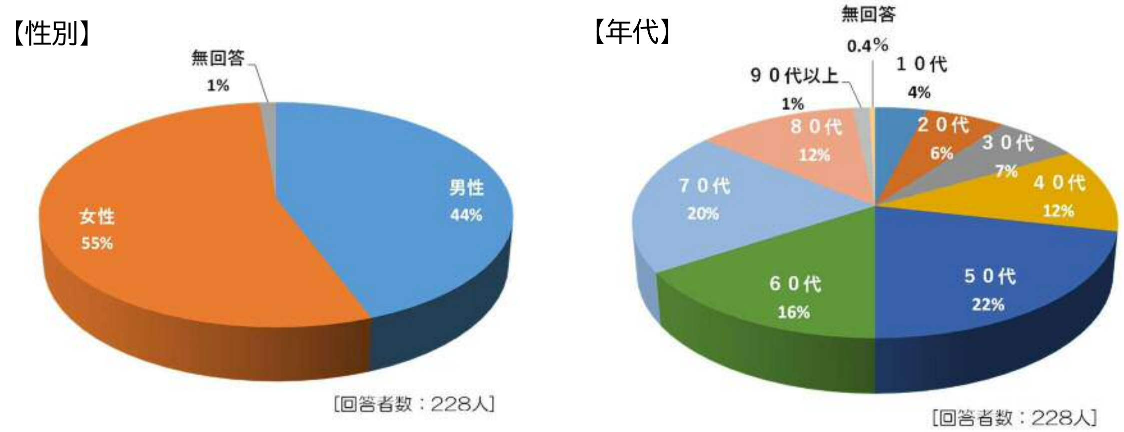
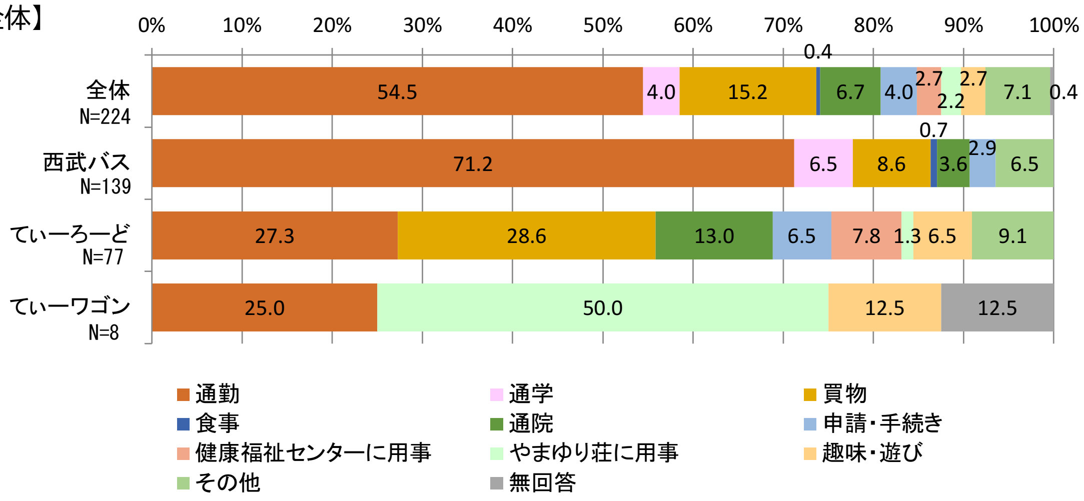


図 4-14 回答者属性

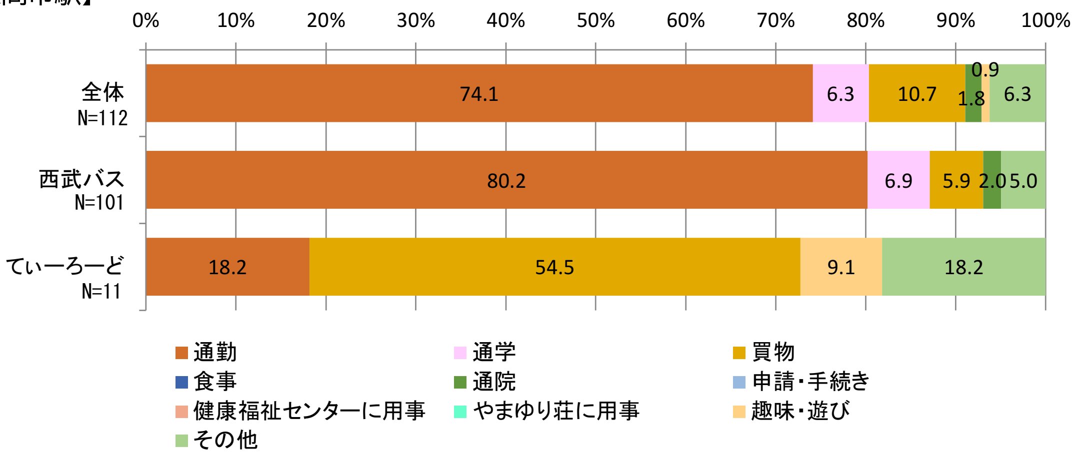
2)バスの利用目的

駅では「通勤」目的が最も多くなっていますが、施設等では様々な利用目的で使われています。（※利用したバスが不明な回答票は除く。）

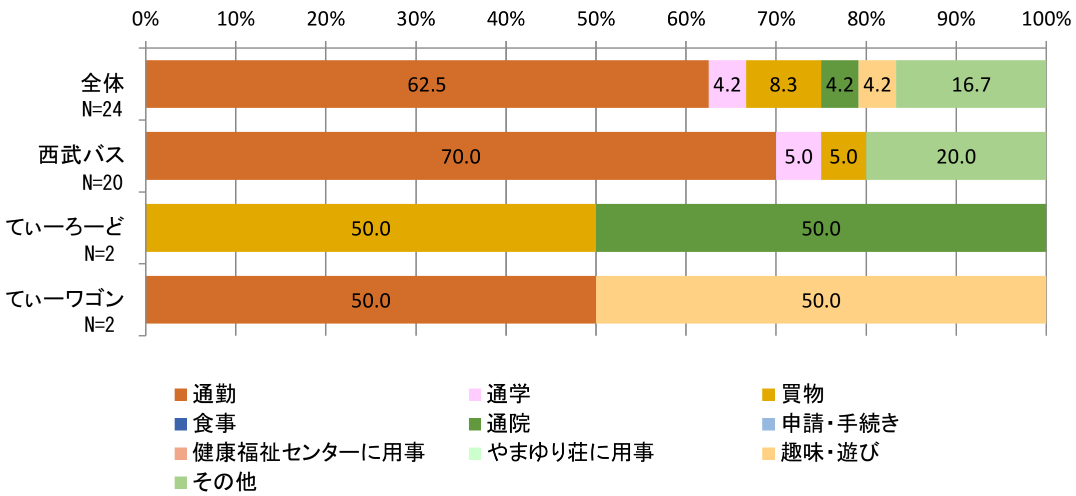
【全体】



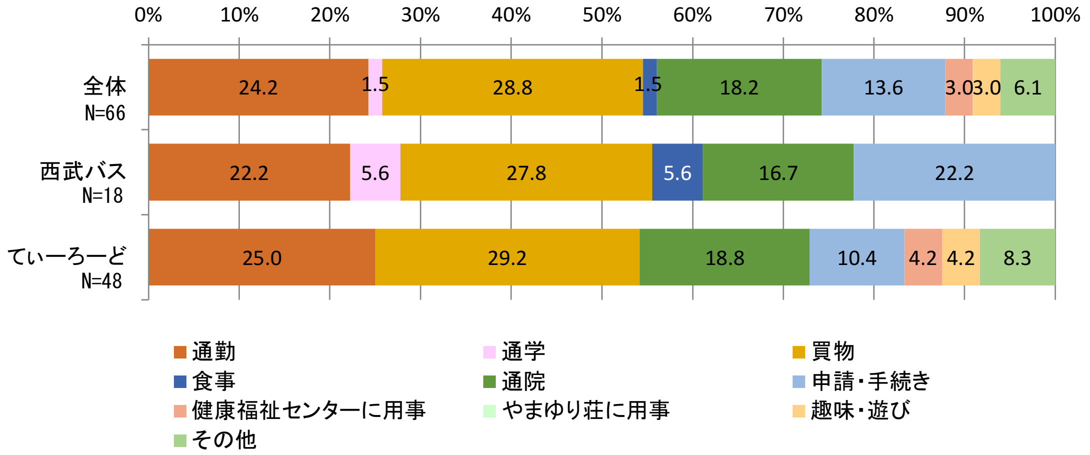
【入間市駅】



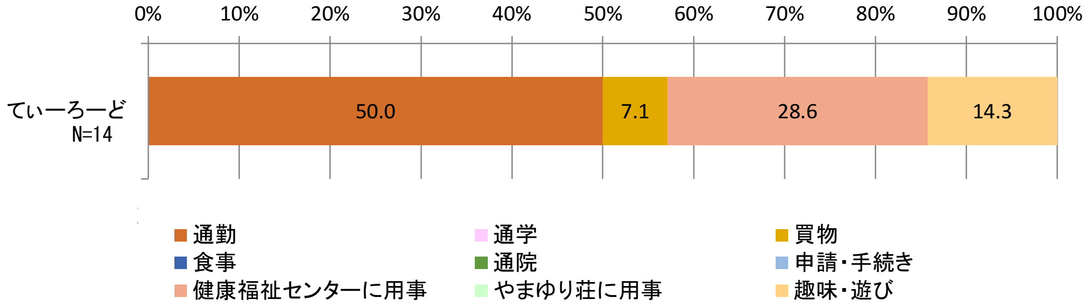
【仏子駅】



【入間市役所】



【健康福祉センター】



【やまゆり荘】

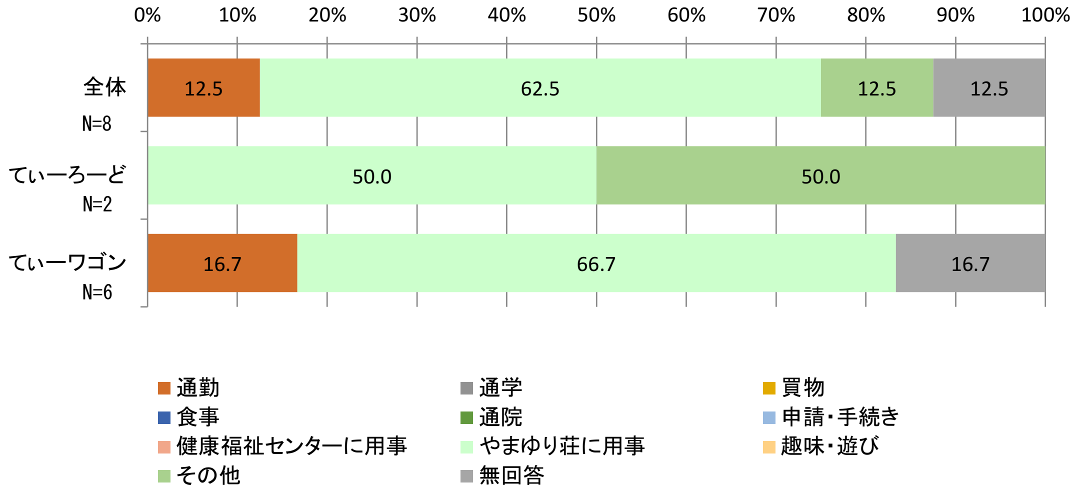


図 4-15 バス利用目的

3)バスの満足度

全体的に「満足」の方が「不満」の割合を上回っています。

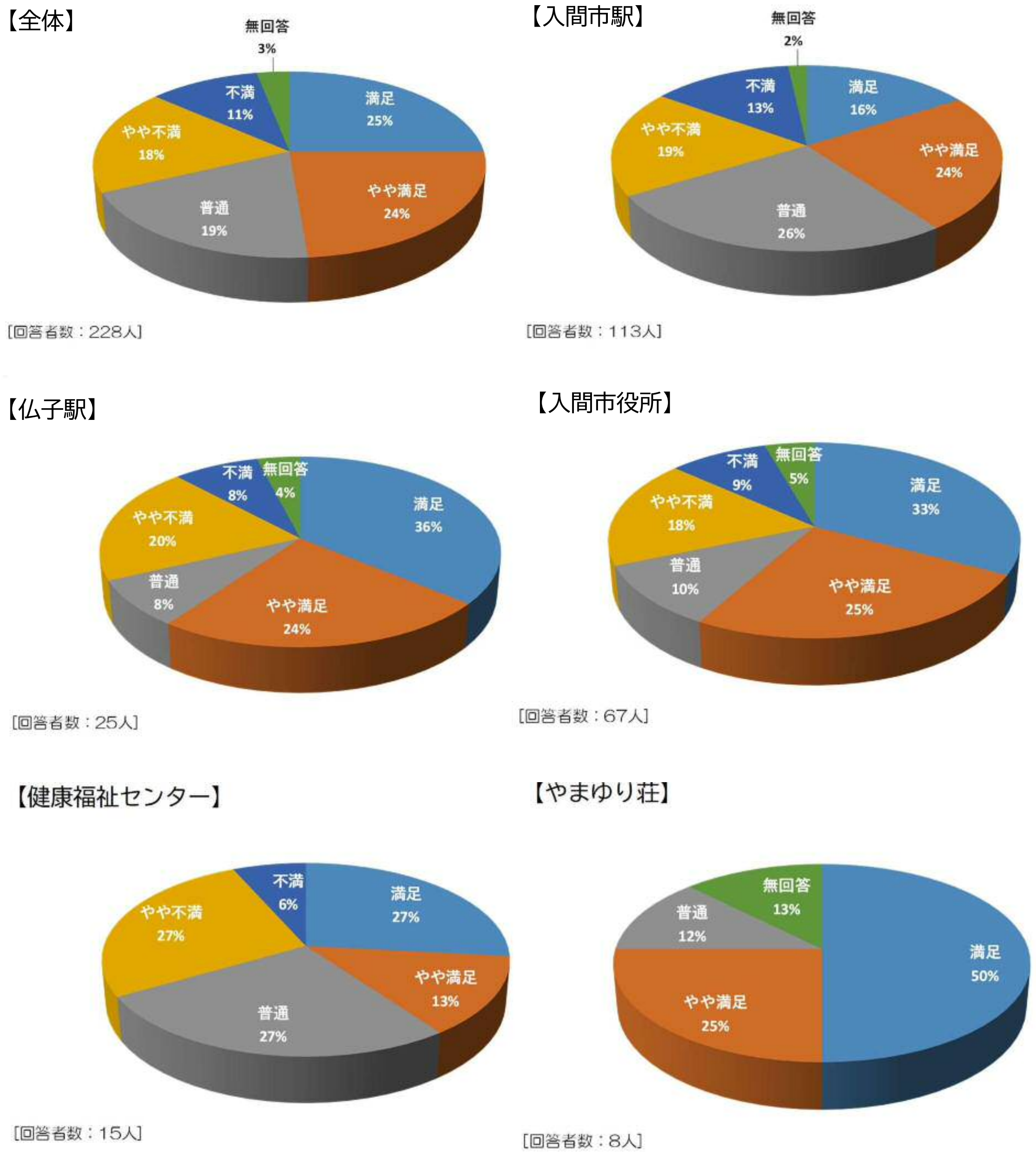
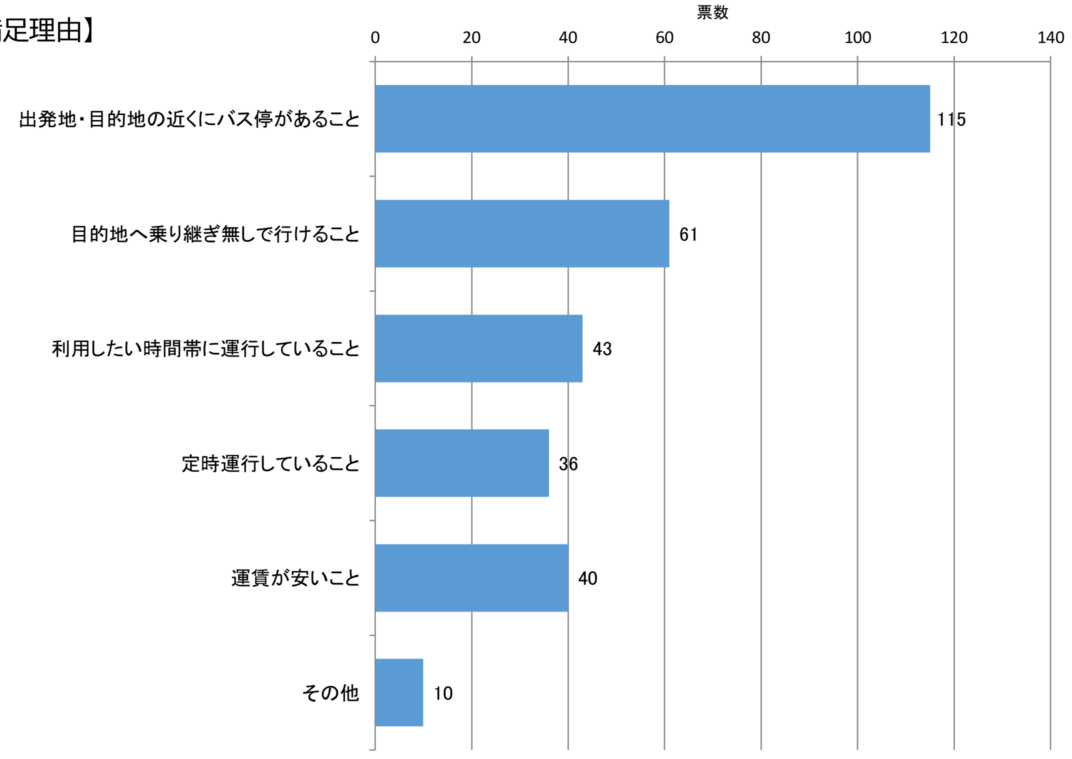


図 4-16 バス満足度

4)バスの満足・不満理由

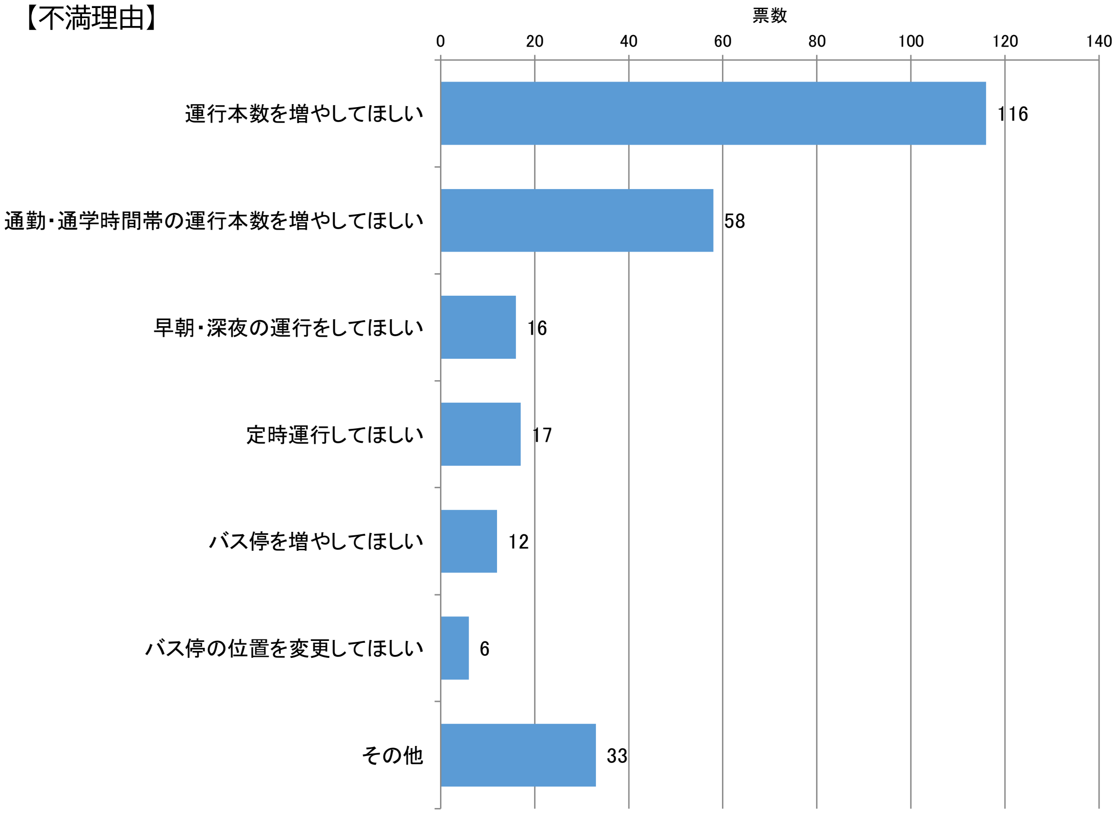
満足理由は、「出発地・目的地の近くにバス停があること」が多く、不満理由は「運行本数の少なさ」が多くなっています。

【満足理由】



［回答数：305（複数回答あり）］

【不満理由】



［回答数：258（複数回答あり）］

図 4-17 バスの満足・不満理由

5)乗り継ぎ状況

駅では鉄道等への乗り継ぎが多くなっていますが、施設等では乗り継ぎは多くない状況です。

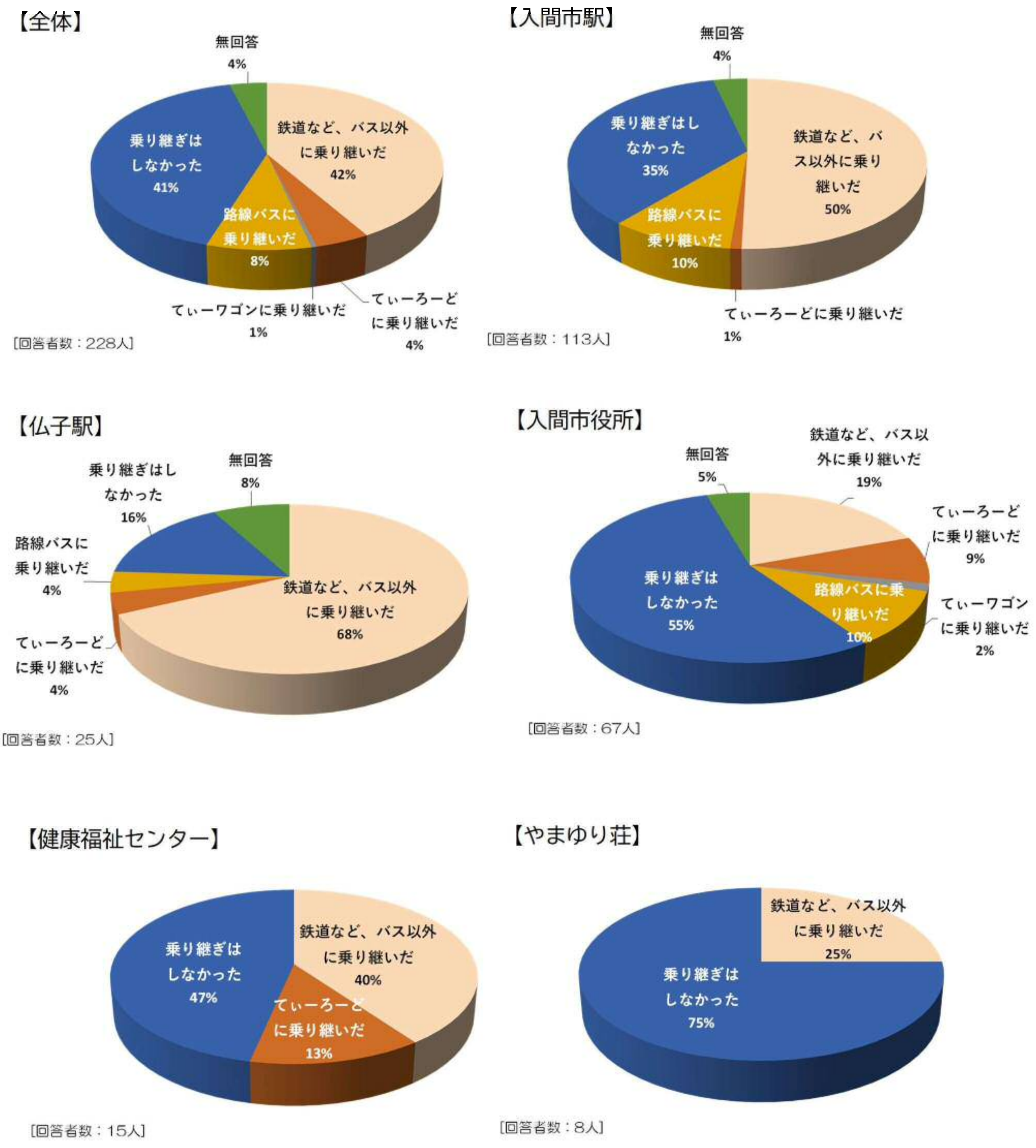


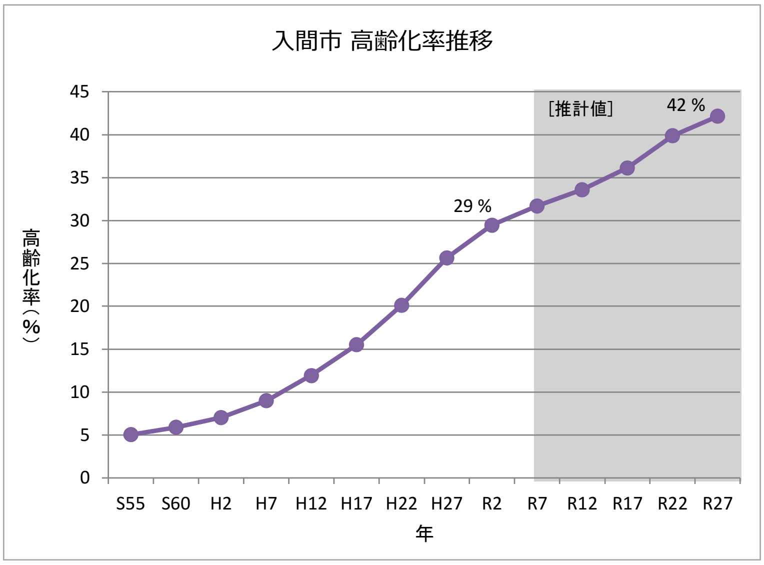
図 4-18 乗り継ぎ状況

第５章　公共交通における課題と解決の方向性

5－1. 現状や意識調査から見えた課題

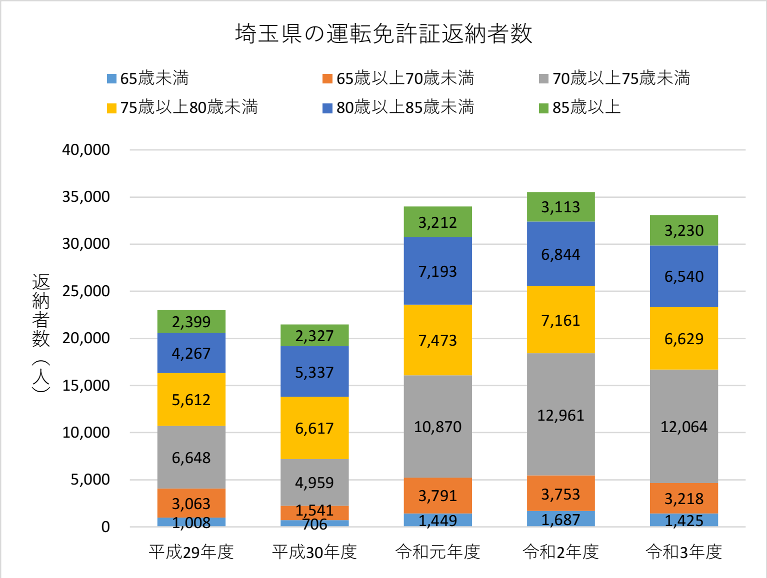
（１）高齢者の増加による公共交通需要増加への対応

本市では、人口減少が進むとともに高齢化率が年々増加しており、令和 27 年には 42%まで増加する見通しです。また、高齢者の運転免許証返納者も増加傾向にあり、運転免許証の返納後も安心して移動できる移動手段の確保、および今後増加する公共交通の需要への対応が求められます。



出典：実数値：総務省統計局「2020 年国勢調査」
推計値：入間市人口ビジョン 2015

図 5-1 高齢化率推移



出典：警察庁「運転免許統計（平成 29 年度～令和 3 年度）」

図 5-2 運転免許証返納者数推移

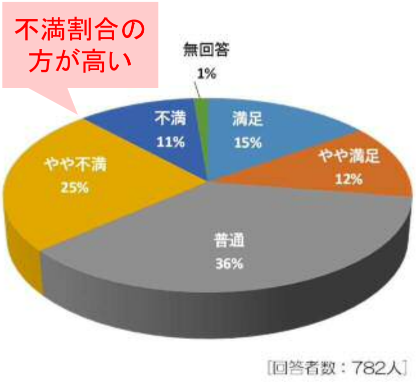
（2）利用者のニーズに応じた公共交通サービスの提供

これまでも利用者のニーズに応じて、公共交通網の整備を進めてきましたが、バスに対する市民の満足度は依然として低い状況です。

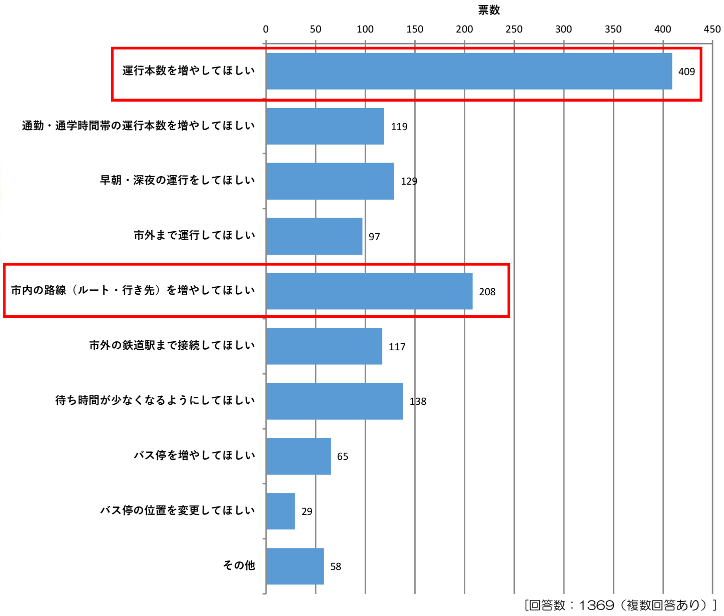
改善点としては、「運行本数」や「運行経路」の増加を望む声が多く、また将来充実させるべき移動手段として「バス」を挙げる方が最も多くなっています。

一方で、運行本数や運行経路の増加は、交通事業者や入間市の運営努力だけでは実現することはできず、利用者のニーズに応じた利便性の高い公共交通サービスの提供を目指しつつ、利用促進も進めていく必要があります。

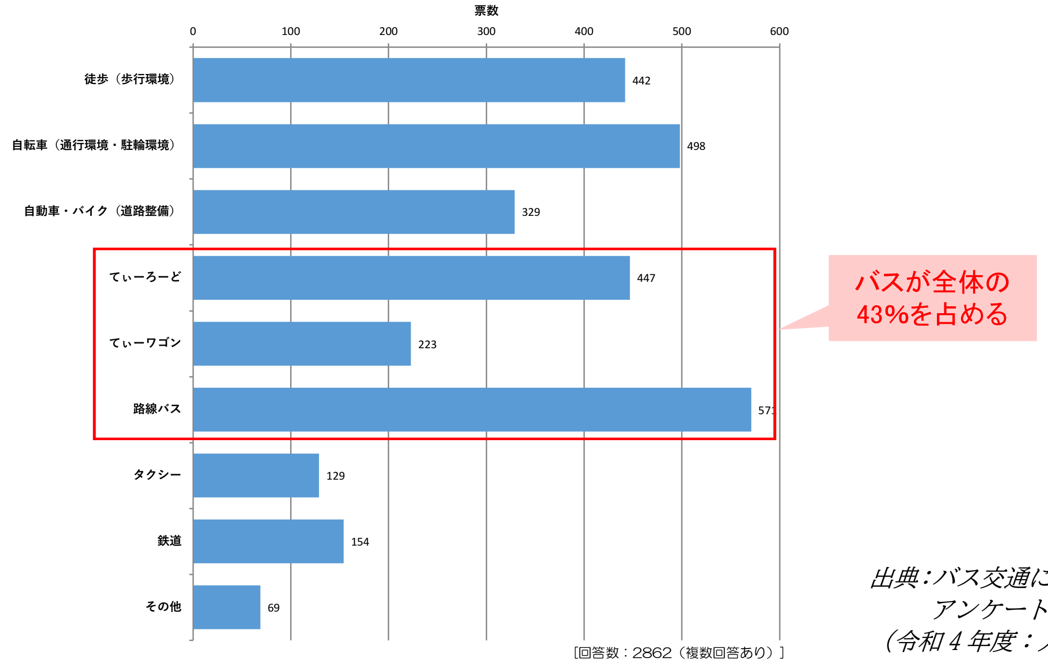
【バスに対する満足度】



【バスに対する改善点】



【今後充実させるべき移動手段】



出典：バス交通に関する アンケート調査 （令和４年度：入間市）

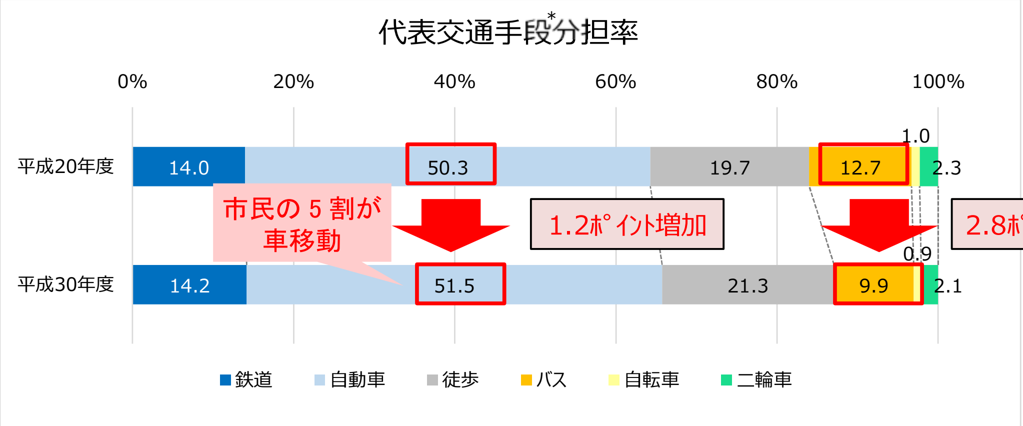
図 5-3 バスに対する市民のニーズ

（3）自動車への依存

市民の主な交通手段における自家用車の占める割合は 5 割以上であり、平成 30 年度のパーソントリップ調査*結果によると、平成 20 年度と比べ、自動車を利用する人の割合は増加しています。

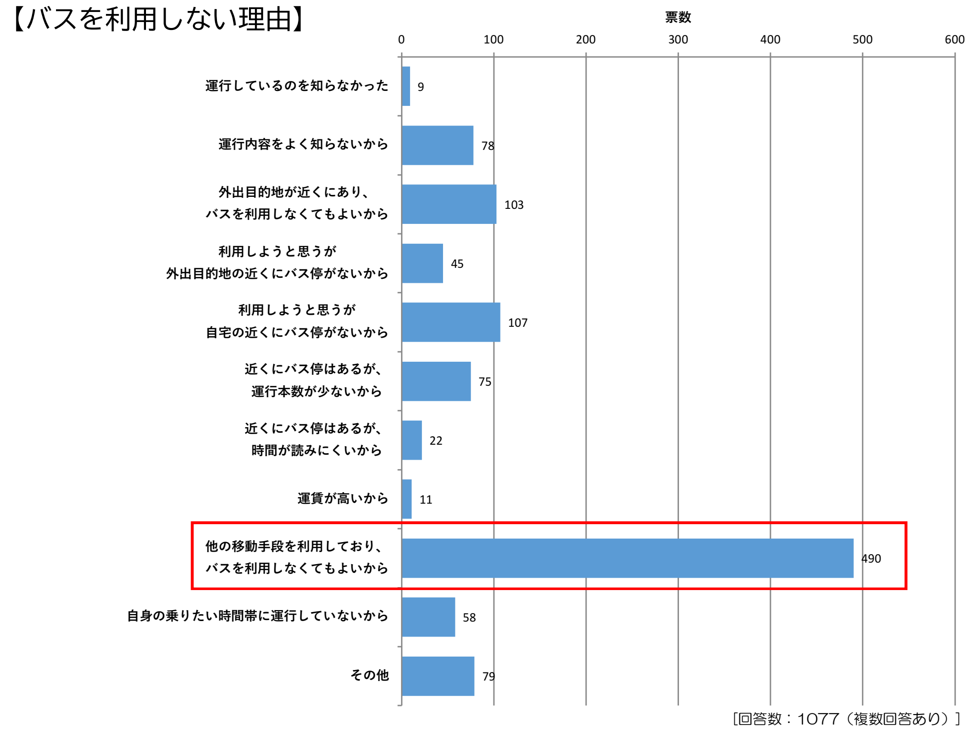
また、バスに関する市民アンケート調査結果より、公共交通を利用しない理由としては、「他の移動手段を利用しておりバスを利用しなくてもよいから」と回答した方が最も多く、市民の多くが移動に際して自動車に依存した状況となっています。

一方で、運転免許証を返納した高齢者の増加等により公共交通の必要性は高まっていくことから、自家用車から公共交通への転換を促し、将来にわたり公共交通を維持していくことが必要です。



出典：国土交通省「平成 30 年度パーソントリップ調査」*
「平成 20 年度パーソントリップ調査」*

図 5-4 入間市における代表交通手段*分担率



出典：バス交通に関するアンケート調査（令和 4 年；入間市）

図 5-5 バスを利用しない理由

（４）新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用者減少

新型コロナウイルス感染症拡大（以下「コロナ」という。）の影響により、外出頻度が減少したことで、公共交通の利用者も減少しており、コロナ前の利用者数に対し令和 2 年度は路線バス、コミュニティバスともに約 70％まで減少しました。令和 3 年度は、利用者数が回復傾向にあるものの、依然としてコロナ前の利用者数までは戻っていない状況です。

また、バスに関する市民アンケート調査におけるコロナ収束後の外出回数の見通しにおいて、通勤通学ではテレワークやオンライン授業、買物ではネットショッピング等の普及により、一定数の方がコロナ前の外出頻度に戻らないと回答しており、今後、公共交通の利用者数はコロナ前に戻らないことが想定されます。

コロナの影響により生活様式が大きく変化しており、公共交通の利用者が減少する中で、公共交通を維持していくことが求められます。

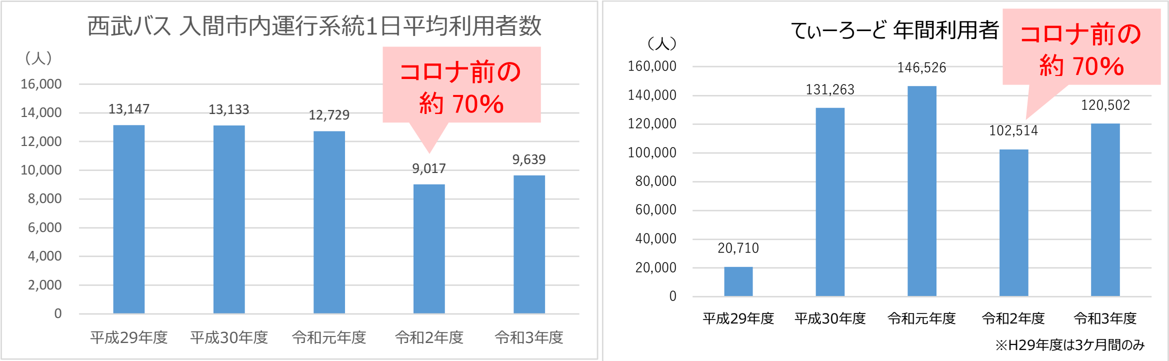
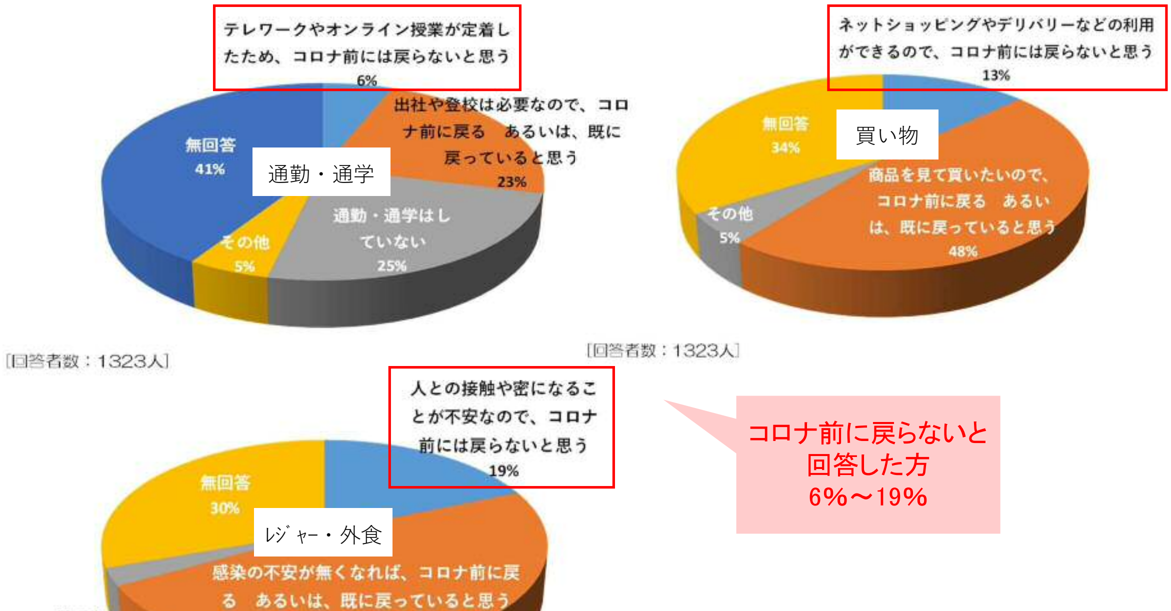


図 5-6 西武バス、てぃーろーど利用者数推移

【コロナ収束後の外出回数の見通し】



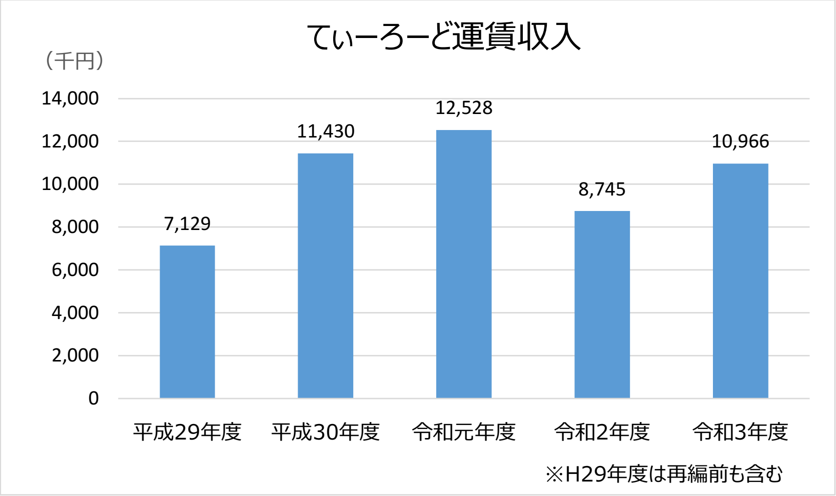
出典：バス交通に関するアンケート調査
（令和４年；入間市）

図 5-7 コロナ収束後の外出回数の見通し

（５）コミュニティバスの収入の確保

コロナの影響により、コミュニティバス利用者だけでなく収入も大きく減少しており、コロナ前の状態に戻る見込みは低いと想定されます。

こうした状況から、引き続きコミュニティバスを維持していくため、収入の確保が必要です。



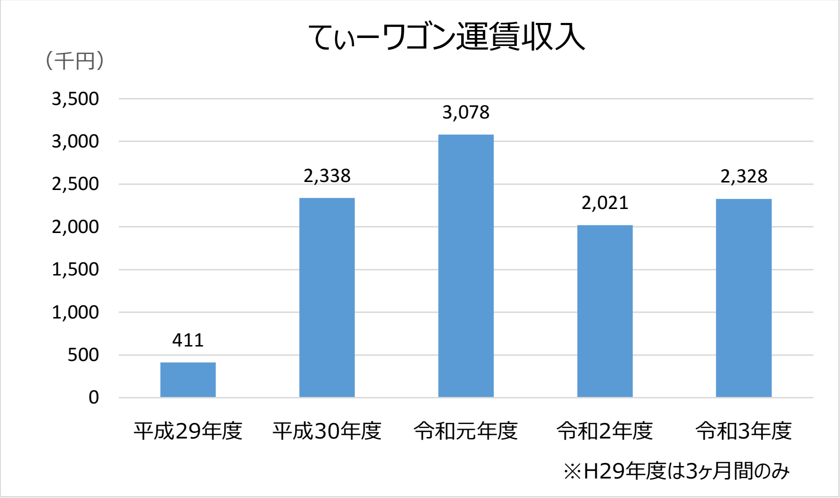


図 5-8 コミュニティバスの運賃収入の推移

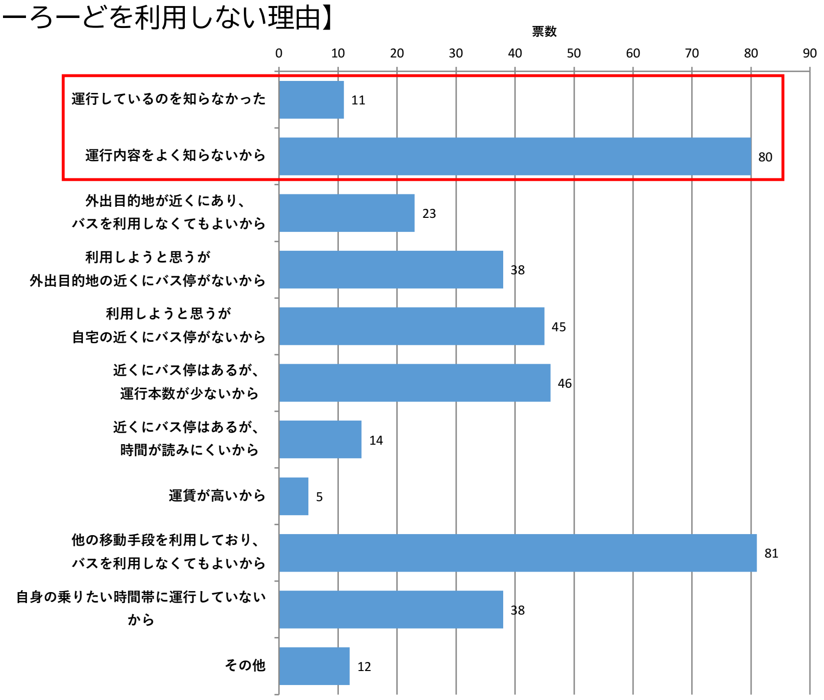
（６）コミュニティバスの周知不足

てぃーろーど運行開始から 23 年、てぃーワゴン運行開始から 5 年が経過していますが、コミュニティバスを利用しない理由として「運行内容をよく知らないから」が多数を占めています。

運行内容等の周知には、市の広報紙やチラシの配布など、様々な取組を行ってきたところですが、依然として周知されていないことが確認できます。

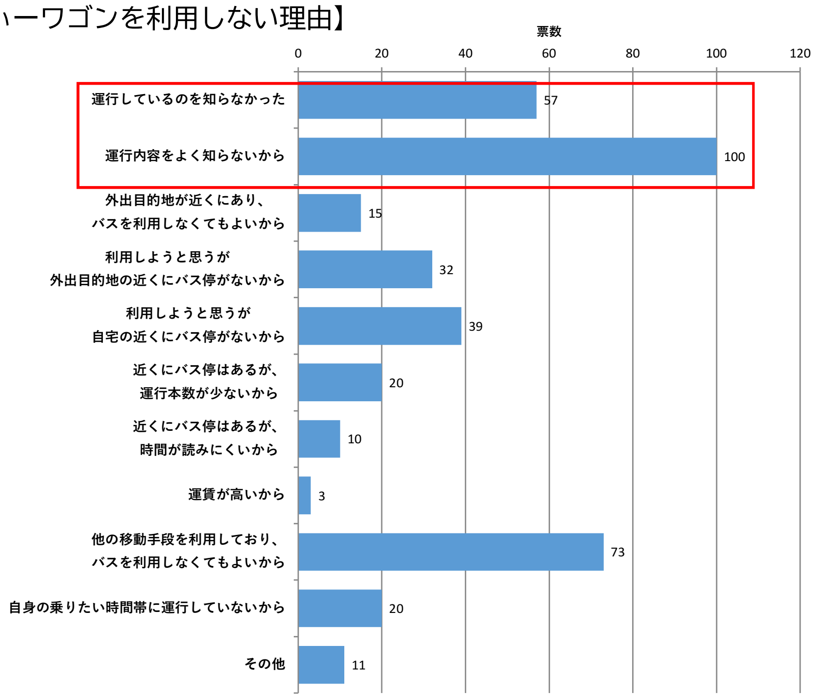
コミュニティバスの利用促進に向けた、運行内容等の継続的な周知・情報提供が必要です。

【てぃーろーどを利用しない理由】



［回答数：393（複数回答あり）］

【てぃーワゴンを利用しない理由】



［回答数：380（複数回答あり）］

図 5-9 コミュニティバスを利用しない理由

5－2. 現状･課題のまとめと解決の方向性

本市の現状や、市民およびバス利用者の意識調査結果から得られた課題と、解決の方向性を以下に示します。

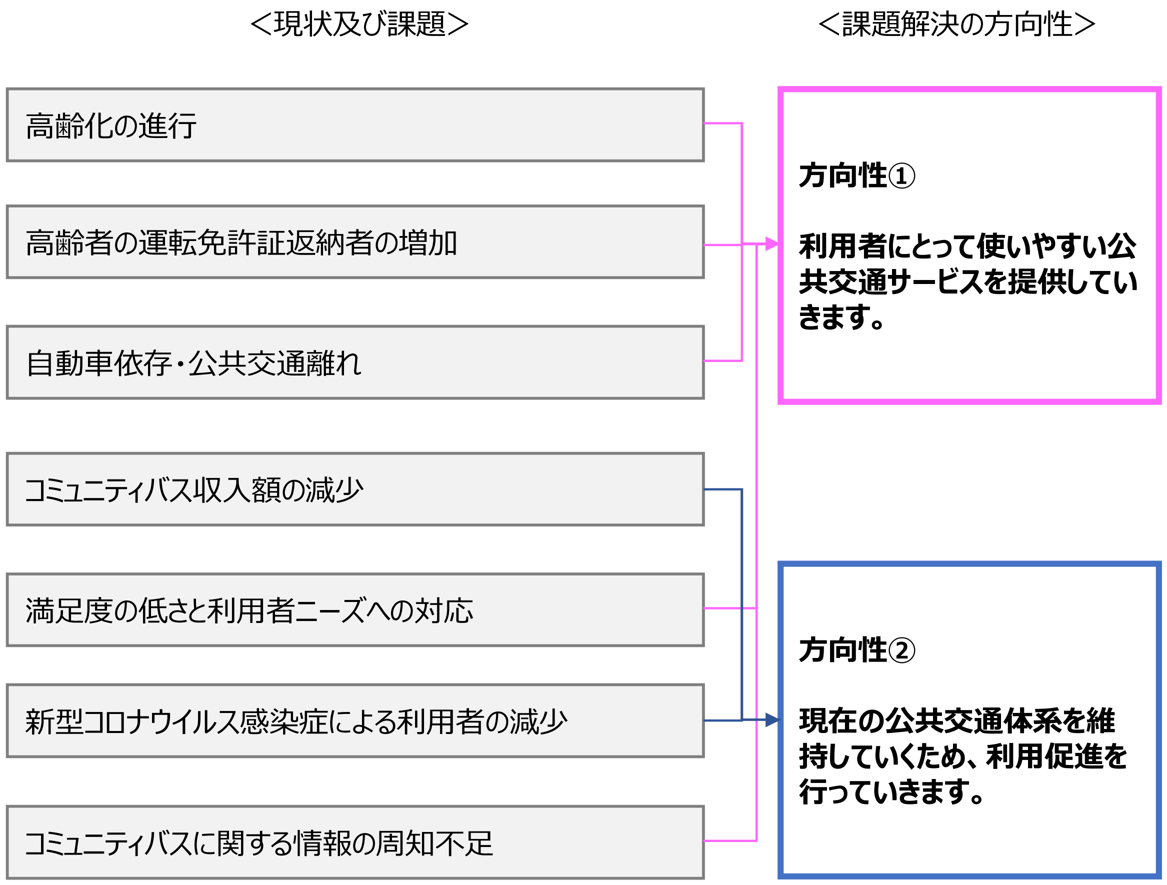


図 5-10 現状と課題のまとめと解決の方向性

第６章　基本方針と目標

第６章 基本方針と目標

6−1. 基本方針

本市の最上位計画である「第６次入間市総合計画」では、まちの将来像として「みんなでつくる 住みやすさが実感できるまち いるま」を掲げています。また、まちづくりの具体性を示す「入間市都市計画マスタープラン 改定版」では、「利便性のよいまち」を将来像の一つの目標としています。

これらの上位計画および行政計画における将来像の実現と、本市の現状および市民や利用者の意識調査から見える課題の解決に対応する公共交通の目指す姿を基本方針とします。

基本方針①　市民が利用しやすい公共交通体系の構築

- 課題解決の方向性「利便性の高い公共交通サービスの提供」

本市では、概ね市内全域で公共交通が整備されていますが、市民意識調査結果において、コミュニティバスの満足度は低く、運行本数の不足、認知度等の課題が明確となっています。公共交通を安心して快適に利用してもらうため、より利便性の高い公共交通サービスを提供するとともに効率性の向上に努めます。

基本方針②　市民、事業者、行政の協働による持続可能な公共交通の構築

- 課題解決の方向性「公共交通の維持と利用促進」

今後、さらに公共交通を必要とする利用者の増加が見込まれています。一方、新型コロナウイルス感染症の影響などによる利用者の減少に対応していくため、市民、事業者、行政三者の連携・協力体制の維持・充実を図るとともに利用促進に取り組みます。

6－2. 公共交通の位置づけと役割分担

本市では、平成 30 年 1 月に、ていーろーどの大幅再編、ていーワゴンの新規導入を行い、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなど複数の公共交通が連携することにより市内の移動環境の向上に努めてきました。

これらの公共交通は、移動範囲や輸送量など各々の特性に応じて、その役割を果たしており、各公共交通機関が連携して公共交通網を形成・維持しつつ、利便性の向上を目指す必要があります。

本市における公共交通の各々の役割と位置づけを以下に示します。

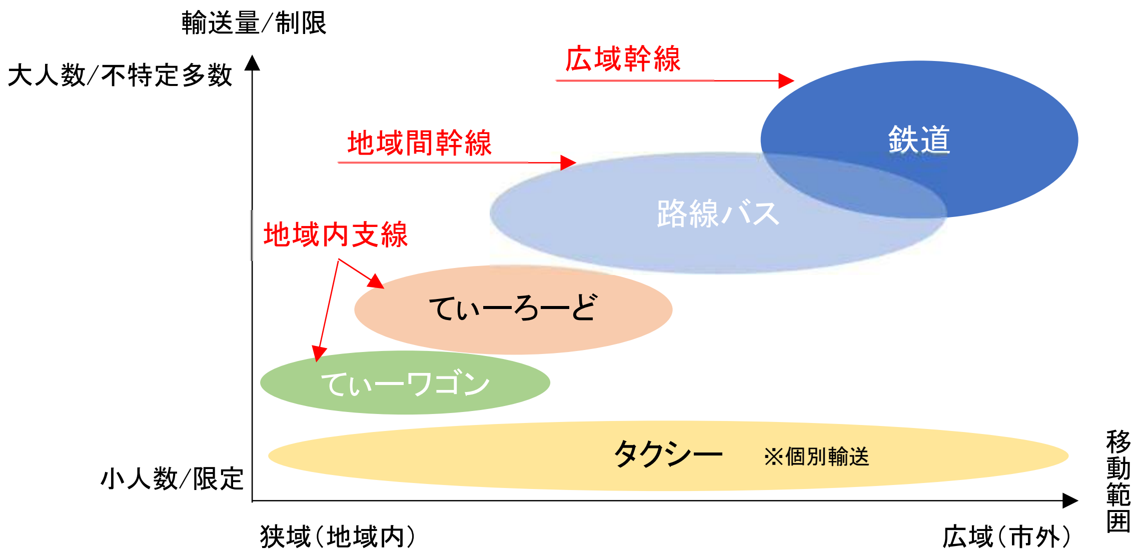


図 6-1 各公共交通が担う役割と位置づけ

表 6-1 各公共交通が担う役割と位置づけ

位置付け	機能・役割	交通機関	確保・維持策
広域幹線	行政区域を超えた広域的な移動、交流、連携を支える路線	鉄道	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域間幹線	市内の拠点間および広域幹線へのアクセス、近隣市間の移動、交流、連携を支える路線	路線バス	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内支線	市内の拠点間および広域幹線・地域間幹線へのアクセス、公共交通空白地域の解消を担う路線	ていーろーど ていーワゴン	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
個別輸送	個別のニーズに応じた移動を担う	タクシー	－

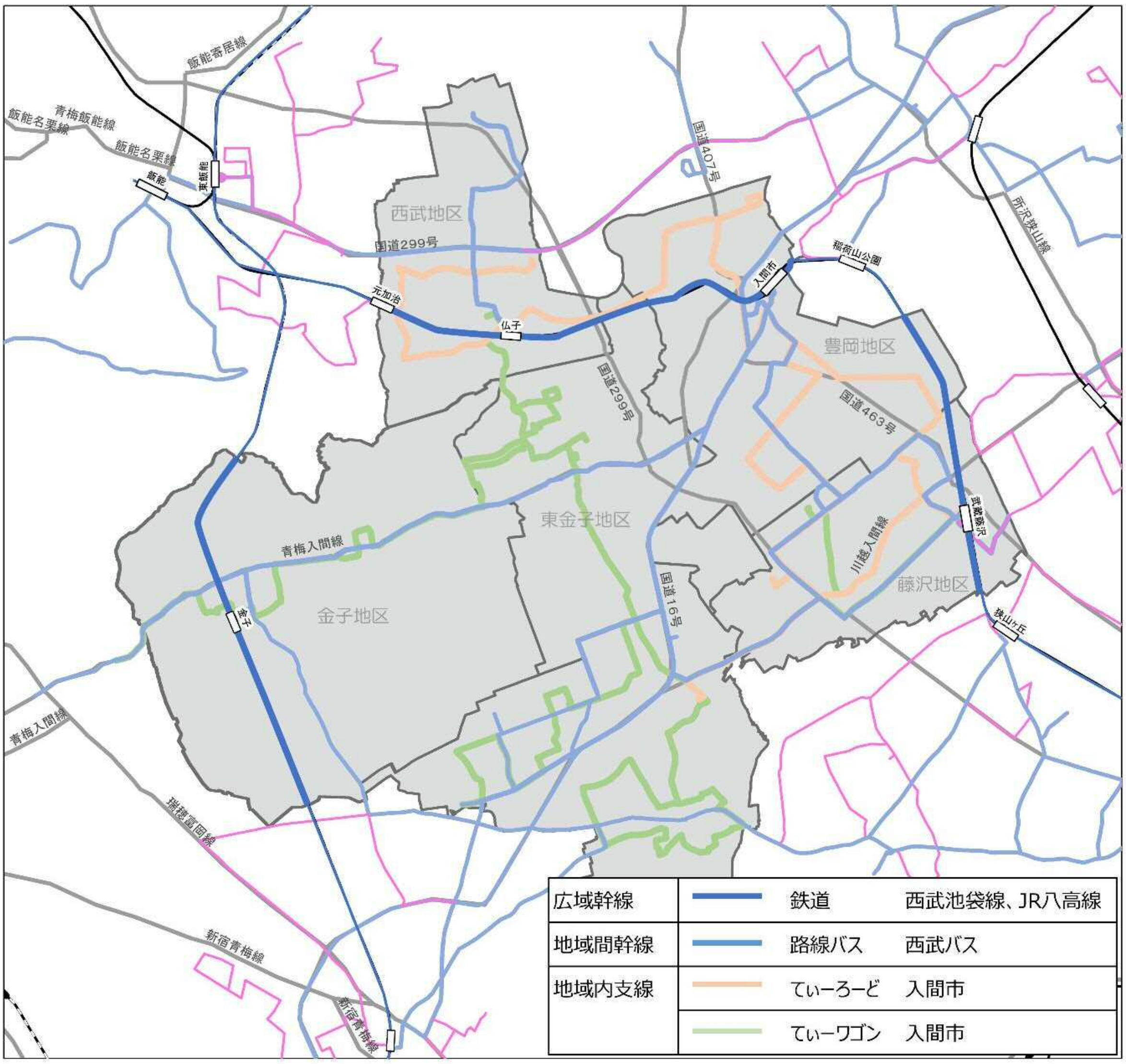


図 6-2 入間市内の公共交通の位置づけ

6−3. 目標

ここまでに整理した課題および解決の方向性、基本方針を踏まえ、本市の地域公共交通計画における目標は以下のとおりとします。

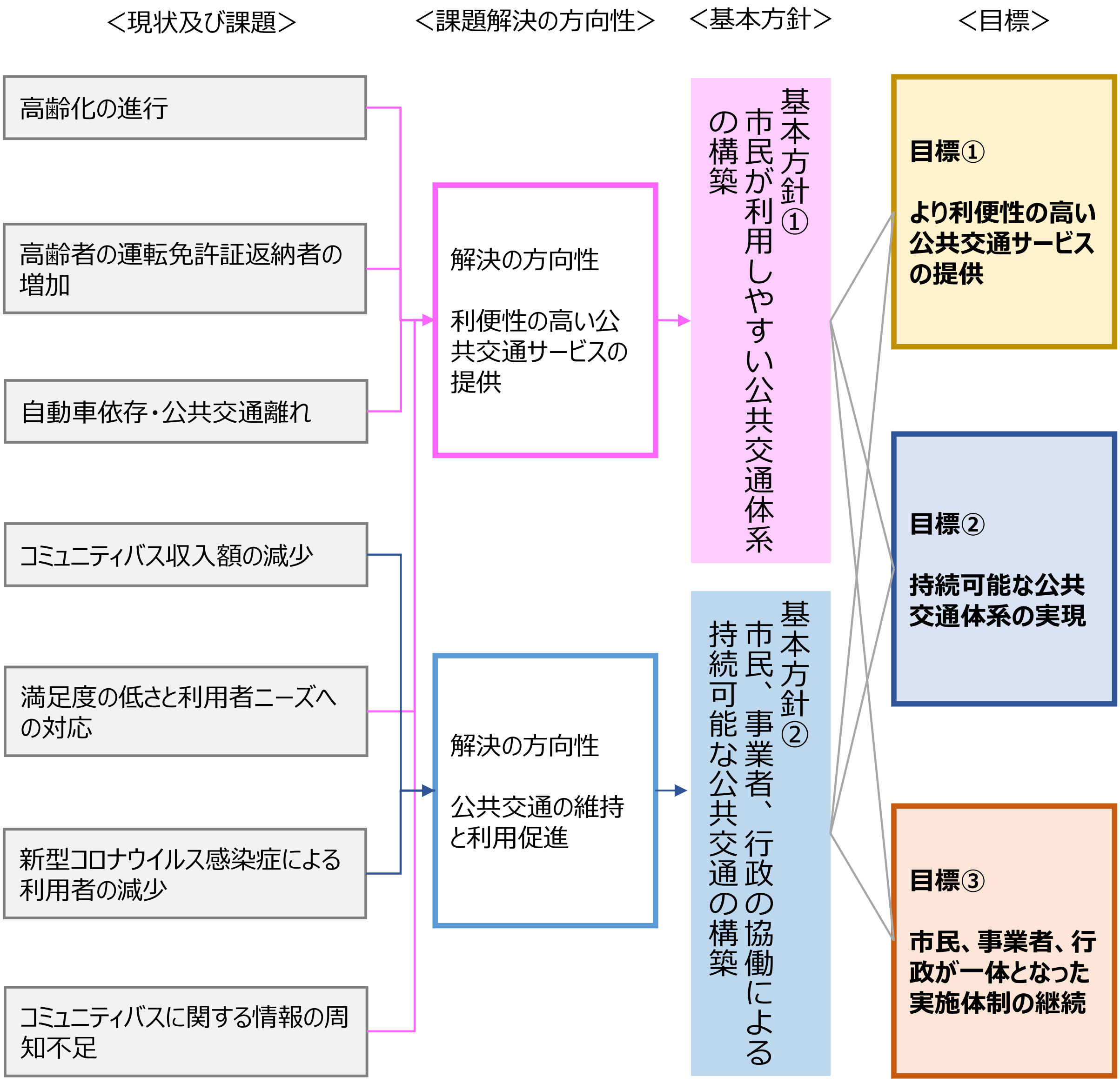


図 6-3 計画の目標

第７章　目標達成のために行う事業

7−1. 事業体系

目標達成のために前計画で実施してきた事業のうち、継続が必要とされる事業も含め、以下の事業に取り組み、よりよい公共交通体系の構築を目指します。

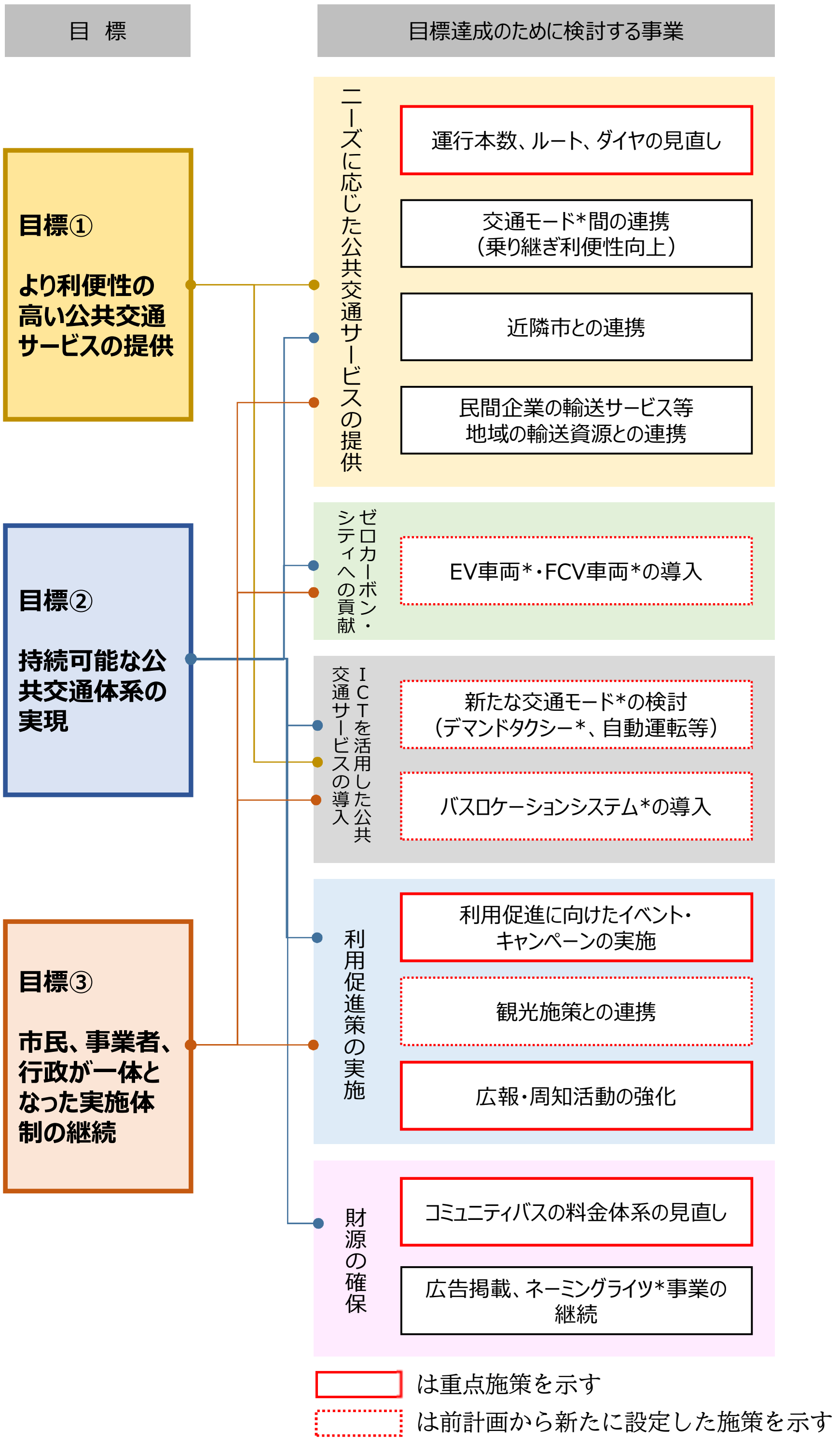


図 7-1 目標と事業の体系

7−2. スケジュール

令和 5 年度から令和 9 年度にかけて、各事業を検討・実施します。

事業内容		スケジュール				
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
ニーズに応じた公共交通サービスの提供	運行本数、ルート、ダイヤの見直し	検討	検討	実施		
	交通モード*間の連携（乗り継ぎ利便性向上）	検討	検討	実施		
	近隣市との連携	実施	実施	実施	実施	実施
	民間企業の輸送サービス等地域の輸送資源との連携				検討	検討
ゼロカーボンシティへの貢献	EV車両*・FCV車両*の導入				検討	検討
ICTを活用した公共交通サービスの導入	新たな交通モード*の検討（デマンドタクシー*、自動運転等）	検討	検討	検討	検討	検討
	バスロケーションシステム*の導入				検討	検討
利用促進策の実施	利用促進に向けたイベント・キャンペーンの実施	実施	実施	実施	実施	実施
	観光施策との連携	検討	実施	実施	実施	実施
	広報・周知活動の強化	実施	実施	実施	実施	実施
財源の確保	コミュニティバスの料金体系の見直し	検討	検討	実施		
	広告掲載、ネーミングライツ*事業の継続	実施	実施	実施	実施	実施

凡例：検討（橙）　実施（青）

図 7-2 スケジュール

7－3. 具体的な事業内容

ニーズに応じた公共交通サービスの提供

運行本数、ルート、ダイヤの見直し、交通モード*間の連携	
実施主体	市民、交通事業者、市、国、県
実施内容	都市機能配置の変化、市民の移動実態の変化、利用状況等、ニーズに応じたコミュニティバスの運行本数、ルート、ダイヤの見直しを行います。 見直しにあたっては、鉄道、路線バス、コミュニティバスの相互で乗り継ぎ等の利便性を向上させるため、総合的に検討を行います。
実施時期	実施時期については、令和 5 年度から令和 6 年度にかけて見直し検討を開始する予定としていますが、都市機能配置の変化や鉄道・路線バスのダイヤ改正など、社会状況に変化があった場合は状況に応じて検討を行います。

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行本数、ルート、ダイヤの見直し	検討		実施		
交通モード*間の連携 （乗り継ぎ利便性向上）	検討		実施		

近隣市との連携	
実施主体	交通事業者、市、近隣市
実施内容	狭山市市内循環バスおよび瑞穂町コミュニティバスが入間市内に乗り入れている状況ですが、入間市から近隣市町への移動ニーズも把握し、検討を行います。 また、行政界にとらわれない利便性の高い公共交通網の形成に向けて、近隣市町との連携を図ります。
実施時期	

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
近隣市との連携	実施				

民間企業の輸送サービス等地域の輸送資源との連携	
実施主体	民間企業、市
実施内容	入間市内に事業所を置く企業、商業施設などが従業員や利用客の送迎を行っています。これらの輸送資源との連携について検討を行います。 地域の輸送資源との連携イメージ *出典：地域の足の確保に向けて、輸送資源をフル活用しよう 国土交通省資料*
実施時期	（下表）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
民間企業の輸送サービス等地域の輸送資源との連携				検討	

ゼロカーボン・シティへの貢献

EV 車両*・FCV 車両*の導入	
実施主体	交通事業者、市
実施内容	ゼロカーボン・シティの実現に向け、二酸化炭素や窒素酸化物等を排出しないバス車両の導入や、地域新電力を活用した充電施設などの導入を行います。 EV 車両* *出典：日野自動車 HP*
実施時期	（下表）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
EV車両*・FCV車両*の導入				検討	

ICT を活用した公共交通サービスの導入

新たな交通モード*の検討

実施主体	交通事業者、市、国、県

実施内容

(1)デマンドタクシー*の導入検討

本市における公共交通利用可能人口は、全人口の約 9 割をカバーしている状況ですが、一部利用しづらい地域も存在します。また、公共交通を利用できる環境にあっても、便数やダイヤが利用者のニーズに合わないことから、コミュニティバスにおいても、利用者数の少ないコースが存在します。

これらの状況を踏まえ、利用者のニーズに対応したデマンドタクシー*の導入を検討します。

AI を活用したデマンドタクシー*のイメージ

(2)自動運転によるコミュニティバス運行

運転手の担い手不足などを背景に、バスにおいても自動運転の技術が導入されつつあります。最新の技術動向を調査しながら、コミュニティバスの自動運転化について検討を行います。

自動運転コミュニティバス運行事例

出典：福岡県みやま市 HP

実施時期

下記スケジュールは、デマンドタクシー*の導入に関するスケジュールを示します。自動運転については、技術動向を見ながら適切な時期に行うこととします。

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
新たな交通モード*の検討 （デマンドタクシー*、自動運転等）	検討				

バスロケーションシステム*の導入

実施主体

交通事業者、市

実施内容

バス交通の課題として、交通渋滞等の遅延に対応した定時運行の確保が挙げられます。また、利用者に対して、時刻表や系統などの情報をわかりやすく提供することが重要です。

これらの課題を踏まえ、より利便性の高いコミュニティバスとするため、バスロケーションシステム*の導入を検討します。

バスロケーションシステム*のイメージ

●バス停検索

●バスの走行位置を確認

出典：西武バス HP

実施時期

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バスロケーションシステム*の導入				検討	

利用促進策の実施

利用促進に向けたイベント・キャンペーンの実施

実施主体

市民、交通事業者、市

実施内容

●イベントの実施

市民意識調査において、コミュニティバスを利用しない理由として、「運行しているのを知らなかった」「運行内容を知らないから」が上位を占めており、利用につながらない要因となっています。

利用者の拡大を図るため、バスそのものに親しんでもらい、また乗り方や運行内容を知ってもらうイベントの実施を検討します。

バスの乗り方教室

出典：入間市

●キャンペーンの実施

コミュニティバスの利用者の増加のため、運賃の割引を行うなど、利用促進を図ります。

運賃無料キャンペーン事例

出典：岡山市 HP

実施時期

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
利用促進に向けたイベント・キャンペーンの実施	実施				

観光施策との連携

実施主体　市民、交通事業者、市

実施内容

●バスも含めた観光キャンペーンの実施

鉄道を活用した観光キャンペーンは既に実施されていますが、バスも含めた観光キャンペーンを実施し、利用促進を図ります。

入間市観光キャンペーン
Laview でい・る・ま

出典：入間市 HP

●観光パンフレットへの掲載

観光パンフレットに、バス交通の案内を掲載することにより、利用促進を図ります。

入間市観光パンフレット

出典：入間市 HP

実施時期

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
観光施策との連携	検討	実施			

広報・周知活動の強化

実施主体　市

実施内容

公共交通マップについては、適宜、情報の更新や追加を行うことで、最新の情報を市民、来訪者に周知します。

入間市公共交通マップ

広報紙への記事掲載やチラシの作成など、引き続き、広報・周知活動を継続します。

広報いるま

実施時期

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
広報・周知活動の強化	実施				

財源の確保

コミュニティバスの料金体系の見直し	
実施主体	交通事業者、市
実施内容	運行本数・ルート・ダイヤの見直しと併せて、コミュニティバスの料金体系の見直しを実施します。
実施時期	（下表）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
コミュニティバスの料金体系の見直し	検討		実施		

広告掲載、ネーミングライツ*事業の継続	
実施主体	民間事業者、市
実施内容	既に実施しているバスへの広告掲載、ネーミングライツ*事業については、継続的に実施します。

●バス車体への広告掲載

●ネーミングライツ*事業

実施時期	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
広告掲載、ネーミングライツ*事業の継続	実施				

第８章　評価指標と評価方法

8－1．評価指標

目標達成のための各事業の実施により、その達成状況を評価するための指標として、以下のとおり設定しました。

目標①：より利便性の高い公共交通サービスの提供

鉄道、路線バス、コミュニティバスの連携および利便性の向上により、公共交通が利用できる環境の維持、利用促進を図ります。

指標１：公共交通の利用者数	現状値（令和３年度）		目標値（令和９年度）
西武池袋線入間市駅利用者数	26,651 人/日平均	＞	現状値以上
JR 八高線金子駅利用者数	1,496 人/日平均		
西武バス入間市内系統利用者数	9,639 人/日平均		
てぃーろーど利用者数	120,502 人／年		
てぃーワゴン利用者数	28,126 人／年		
目標設定の考え方	各交通モード*の連携と利便性の向上により、利用者数が増加することが想定されますが、新型コロナウイルス感染症のによる影響が不透明な状況であることから、現状より減少させないことを目標とします。		
算出方法	各交通事業者、市が利用者数を算出		

指標２：公共交通利用可能人口	現状値（令和３年度）		目標値（令和９年度）
公共交通利用可能人口割合	89.1％	＞	現状値以上
目標設定の考え方	運行ルートの見直しやバス路線の維持により、人口カバー率を維持します。		
算出方法	公共交通利用可能地域*を鉄道駅から 1km、バス停から 300m 圏内とし、その中に入る人口を算出		

指標３：バス交通満足度	現状値（令和３年度）		目標値（令和９年度）
バス交通満足度	てぃーろーど：20％ てぃーワゴン：15％	＞	てぃーろーど：37％ てぃーワゴン：31％
目標設定の考え方	満足度が低いコミュニティバスについて、「満足」「やや満足」の回答割合（20%，15%）に、「不満」「やや不満」割合（51%，48%）の約３割（17%，16%）を満足に転換させることを目標とします。		
算出方法	市民アンケート調査		

指標４：コミュニティバス認知度	現状値 （令和 3 年度）		目標値 （令和 9 年度）
コミュニティバス認知度	「運行しているのを知らなかった」と回答した方 58 人	＞	「運行しているのを知らなかった」と回答した方 0 人
目標設定の考え方	運行しているのを知らない方を 0 人にします。		
算出方法	市民アンケート調査		

目標②：持続可能な公共交通体系の実現

コミュニティバスの収入や運行経費の状況を把握し、持続可能性を評価します。

指標５：コミュニティバス収支率	現状値 （令和 3 年度）		目標値 （令和 9 年度）
てぃーろーど収支率	15.2%	＞	現状値以上
てぃーワゴン収支率	7.6%		
目標設定の考え方	利用促進による運賃収入の増加が想定されますが、人件費、燃料費、車両維持管理費等の増加も見込まれることから、現状より低下させないことを目標とします。		
算出方法	収支率＝収入／運行経費 ×100		

指標６：財源の確保	現状値 （令和 3 年度）		目標値 （令和 9 年度）
広告掲載数	2	＞	3
ネーミングライツ*締結数	1		2
目標設定の考え方	現在掲載頂いている企業等には継続的に掲載をしてもらうとともに、新たな掲載数の獲得を目標とします。		
算出方法	－		

目標③：市民、事業者、行政が一体となった実施体制の継続

入間市地域公共交通協議会は継続的に開催しつつ、新たな連携として、イベントの開催などを通じて、公共交通における理解や親しみ度を向上させます。

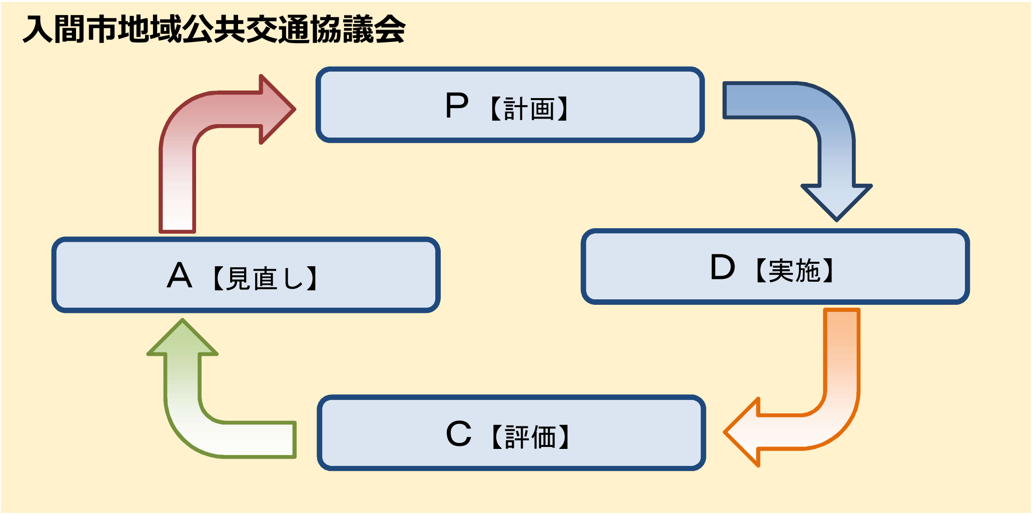
指標７：イベントの開催	現状値（令和 3 年度）		目標値（令和 9 年度）
イベント・キャンペーン等の開催回数	－		1

目標設定の考え方	新型コロナウイルス感染症の状況も考慮し、5 年間で 1 回の実施を目指します。
算出方法	－

8－2. 評価方法

前計画である「入間市地域公共交通網形成計画」および本計画の策定にあたっては、「入間市地域公共交通協議会」にて議論を重ね、また、各事業においても実施をし、継続的なモニタリングを実施してきました。

本計画で設定した評価指標においても入間市地域公共交通協議会にて評価・検証を行うこととし、毎年のモニタリングを継続的に実施していきます。さらに、必要に応じて事業の実施や継続について議論を行い、計画の見直しを実施します。



PLAN 【計画】	○利用者ニーズの把握 ○現状の課題に基づく基本方針・目標の設定 ○評価指標の設定　等

DO 【実施】	○計画に基づく事業の実施 ○広報活動　等

CHECK 【評価】	○評価指標の達成状況 ○その他の効果の検証　等

ACTION 【見直し】	○評価をふまえた事業計画・スケジュールの見直し　等

用語集

用語集

本計画に記載している用語について解説します。

	用語	解説
あ行	EV（ｲｰｳﾞｨ）車両 （Electric Vehicle）	電気をエネルギー源として、モーターで走行する自動車です。ガソリンをエネルギー源とする自動車と比較して、二酸化炭素や窒素化合物などの有害成分を排出しないことから、環境に良い移動手段とされています。
	FCV（ｴﾌｼｰｳﾞｨ）車両 （Fuel Cell Vehicle）	燃料電池内で水素と酸素の化学反応によって発電した電気をエネルギー源として、モーターで走行する自動車で、走行中に排出されるのは水のみとなっています。 EV 車はバッテリーに直接充電しますが、FCV 車は水素を補給するため、EV 車よりさらに環境に良い移動手段とされています。
か行	公共交通利用可能地域	本計画では、「鉄道駅から 1km、バス停から 300m」の範囲を公共交通利用可能地域と定義しています。
	交通モード	様々な移動手段を示します。 入間市内には、西武池袋線、ＪＲ八高線、西武バス、コミュニティバス、タクシーが存在します。
た行	代表交通手段	パーソントリップ調査において、出発地から目的地まで移動に際し、使った交通手段を示します。
	デマンドタクシー	電車や路線バスのようにあらかじめ決まった時間に決まった駅・停留所を運行するのではなく、利用者の希望に応じて、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する形態で、タクシー車両等を用いて運行するものです。一般的に、利用者が利用したい時に予約をして、それに合わせて運行されます。
な行	ネーミングライツ	一般的には公共施設等に名前を付与できる命名権をいいます。 本市では、コミュニティバスに企業のマスコットキャラクター等を車体に掲載する権利を付与し、その権利費用をコミュニティバスの運行経費に充当しています。
は行	バスロケーション システム	GPS 等を用いてバスの運行位置情報を収集し、バス停の表示板やパソコン・携帯電話等に情報提供するシステムです。 渋滞等による遅延状況が分かるため、バス待ちの不安解消などに役立ちます。
	パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような移動手段で」移動したかを調べる調査です。

入間市地域公共交通計画

令和５年３月策定

発行　入間市

編集　都市整備部都市計画課

〒358-8511　入間市豊岡一丁目16番１号

電話　04-2964-1111