

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ていーろード及び、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、ていーろード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

入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（入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入間市だけの取り組みでは限界があるため、交通事業者、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及び、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ド、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、ていーろ一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：ていーろ一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、ていーろ一どが最も多く占めており、長期的なていーろ一どの運行維持が望まれる。

一方、今後さらに厳しくなると想定される市の財政状況からしても、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、ていーろ一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。

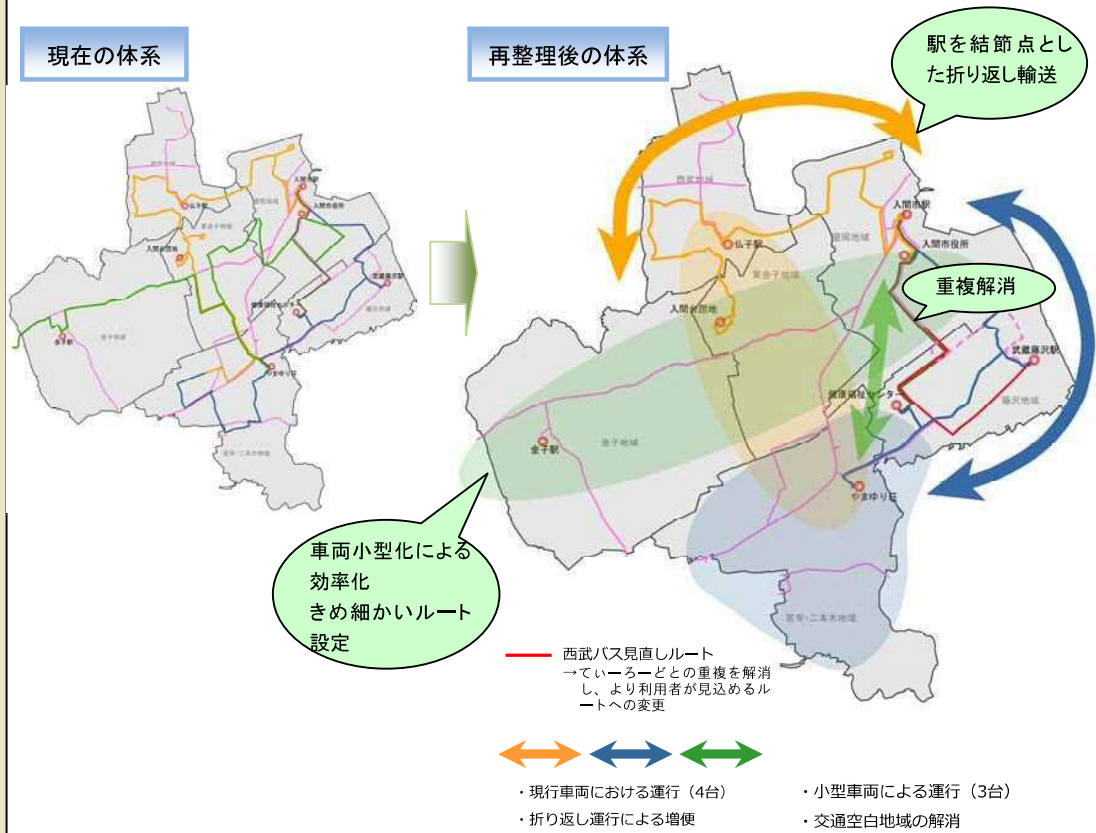
具体的には、現行のていーろーどを利用者状況に応じて、現行のバスと小型化（ワゴン型車両）で運行する区間に分け、利用者数の多い区間はバスの増便を図るとともに、小型化する区間については、よりきめ細やかなルート設定を行う。路線バスと重複している区間については、路線バスをより利用が望めるルートの新設する。健康福祉センター行きのバスは、日常の移動手段として利用されている現状を踏まえ、今後、ていーろーどの1コースとして運用する。

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

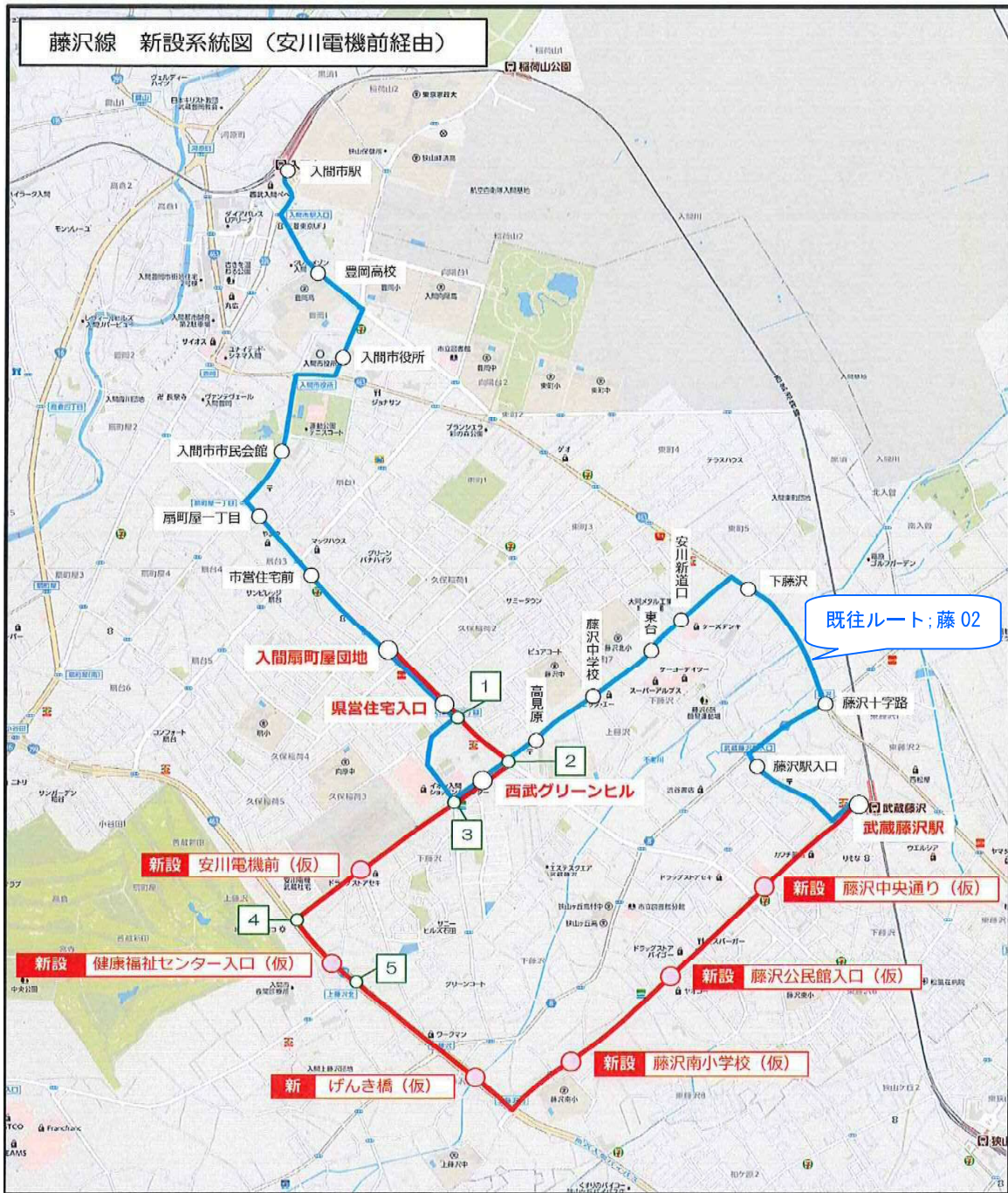
1. 西武バス、ていーろーど、健康福祉センター行きバスの再整理

⇒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



●路線バスにおける見直しの具体案

藤沢地域における一部交通空白地の解消、武蔵藤沢駅からの(株)安川電機への通勤・訪問手段の確保、商業施設（イオン入間店、ヨークマート入間店）、公共施設（健康福祉センター）への移手段の確保を目的に、既往路線バス（入間扇町屋団地～武蔵藤沢駅、系統番号：藤02）の運行本数の一部を新たなルートにて運行させることにより、既往路線バスの活性化を目指すものとする。



色別	系統番号	起 点	経 過 地	終 点	料 程	運 行 回 数			備 考
						平 日	土 曜	休 日	
—	藤02-1	入間扇町屋団地	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：ていーろど等の運行を長期的に維持する

近年、ていーろど等の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コミュニティバスの運行を、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（H28～H32）					中・長期
			H28	H29	H30	H31	H32	
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	西武バス、ていーろど 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（屋根、駐輪場等）	入間市 埼玉県		検討 →	実施 →			
	利用促進のための啓発活動（公共交通マップ、ポスター・チラシ作成等）	入間市		実施 →				
	利用者意向把握	入間市			実施 →			
ていーろど等の運行を長期的に維持する	料金体系の見直し（特別乗車証配布対象見直し、均一料金体系導入等）	入間市 西武バス	検討 →		実証・見直し →			
	財源の確保（広告掲載等）	入間市		検討 →	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 →					
	地域事業者との連携	入間市 事業者	検討 →					
	地域協議会（仮称）の設立	入間市 市民	検討 →					