

市民の足に関する調査報告書

- 第1. 調査の背景
- 第2. 市民の足の利用現況
- 第3. 「ていーろーど」の利用状況
- 第4. 「ていーろーど」の特性分析
- 第5. ていーろーど乗車記録
- 第6. 他市の取り組み事例
- 第7. 「市民の足」アンケート結果
- 第8. 課題と今後の活動

参考資料－1 H17 アンケート結果

参考資料－2 H18 市民意識調査

参考資料－3 鉄道及びバス路線図

平成19年6月

市民の足勉強会

第1 調査の背景

①「まちづくりすと勉強会」の立ち上げ

まちづくり部会では、平成17年の第11回生涯学習フェスティバルにおいて、「入間ルネッサンス！いるま100人の提言」というタイトルで、ワークショップを行った。

その内容は、まちづくり活動等に参加している市民に対し、行政サービスとして見直しが必要と思われるものについて、「いらないもの」と「ほしいもの」に分けてフェスティバル当日までに提案してもらい、その提案内容について参加者で意見交換を行うものであった。

フェスティバル後、ワークショップの概要をまとめる時点において、「折角市民からこれだけの提案を頂いたにもかかわらず、まちづくり部会をここで解散するのは、もったいないのではないか。」ということから、実行委員が発起人となり「まちづくりすと勉強会」という会を立ち上げ、定例の勉強会をすることになった。

②勉強会における検討テーマの抽出

市民から提案のあった、行政サービスで見直しが必要と思われる「いらないもの」と「ほしいもの」の内容は、市の補助金や報奨金、施策、受益者負担、各種施設運営に関するものと多種多様であった。（別添資料-1）

これらの事項のなかで、一市民団体として調査が可能であるもののうち、市民生活上身近にあって、よく目立ち、かつ部会の誰もが利用したことがない等といったことから、コミュニティバス「ていーろーど」を抽出し検討する事になった。

③ 「ていーろーど」検討内容

検討にあたっては、知ること、乗ること、調べることの3点に着目し、メンバーがその役割を分担し合い、月に1回の割合で勉強会を開催してきた。

○知ること：勉強会における内容は、まず「知ること」からはじめた。

バスの運行コースがどうなっているのか、時間は、運行の目的などの概要を知ることから始めた。

○乗ること：次に、バスの概要はわかったが、バスの利便性や乗降人員及び利用者の状況等を知るには、乗ってみなければわからないということから、メンバーが実際に乗車して、利用状況を調査した。

○調べること：次に、市の財政決算書やバスの利用状況調査書、入間市市民意識調査書及び市内におけるバス事業全体の運行状況を調べた。また、他都市における運行状況についても、実際に他都市へヒヤリングに行くなどして調査を行った。

○データの分析と整理

以上の調査データをもとに、みんなでわいわい協議しながら、ワークショップにおける資料としての各種分析を行い整理した。

第2 市民の足の利用現況

市民の足である本市の公共交通機関は、西武鉄道池袋線、JR 八高線、西武バス及び市内環バス「ていーろーど」があり、それぞれにおける利用状況は次のようになっている。

①西武鉄道池袋線

西武鉄道は市内の東端部を北上した後、入間市駅から西方の飯能駅に向けて、本市の北部を通過している。市内には4駅がありそれぞれの駅における乗降客数は、次のようになっている。なお、狭山市域である稲荷山公園駅も入間市民の利用駅となっている。

表－1 池袋線乗降客数

年次	1日平均乗降客数					参考 稲荷山 公園駅
	入間市駅	武蔵藤沢 駅	仏子駅	元加治駅	4駅計	
平成13年	35,230	21,596	15,866	6,759	79,451	11,173
平成14年	35,028	21,493	15,570	6,726	78,817	11,248
平成15年	34,542	21,555	15,400	6,715	78,212	11,321
平成16年	34,456	21,120	15,096	6,506	77,178	—

資料：西武鉄道

市内で最も乗降客の多いのは入間市駅で、次いで武蔵藤沢、仏子、元加治の順になっていて、乗降客数はどの駅においても毎年減少傾向にある。

このような減少傾向は、他市でもみられており、高齢化社会における生産年齢人口の減少が要因ではないかとも考えられている。

また、参考として、平成7年と12年の国勢調査における流出人口を見ると、次表のように総人口が増えているにもかかわらず、流出人口は減少しており、5年間で1.6ポイント減っている。

表－2 流出人口

年次	人口総数	流出人口	割合(流出/総数) (%)
平成7年	144,402	50,957	35.3
平成12年	147,906	49,867	33.7

資料：国勢調査

②JR八高線

JR 八高線は、市内東部の金子地区を縦走している。JR は一般に広域的な路線であることから、市内には金子駅1駅である。この駅における乗降客数は、次のようになっている。

表－3 八高線乗降客数

年次	1日平均乗降客数
	金子駅
平成13年	3,942
平成14年	4,184
平成15年	4,390
平成16年	4,432

資料：JR 東日本

金子駅における乗降客数は、市内駅で最も利用客が少ないが、これは、駅周辺は市街化調整区域で駅勢人口が少ないこと、及び都心へ直結してないことが主要因として考えられる。しかしながら、この駅は市内で唯一、乗降客数が増加している駅である。

③西武バス

市民にとって最も身近な公共交通機関であるバスは、市内に8系統の路線があり、それぞれの路線における利用状況は、下表のようになっている。起点は入間市駅が中心である。

表ー4 西武バス輸送状況

単位:km、回、人		(平成17年3月31日)				
運行系統		区間距離	1日の運行回数		1日(平日)	1km当たり
起 点	終 点	(片道)	平 日	休 日	当たり輸送人員	輸送人員
入間市駅	箱根ヶ崎駅	10.20	9	9	1,350	9.5
入間市駅	入間市博物館	6.10	21	21		
入間市駅	二本木地藏前	7.20	往7 復9	往11 復10		
入間市駅	武蔵藤沢駅	5.70	往34 復33	往27 復26	3,230	11.8
入間市駅	武蔵藤沢駅	3.40	往57 復58	往48 復49		
入間市駅	(鶴の木経由) 狭山市駅	往4.7 復4.2	50	往46 復45		
入間市駅	東青梅駅	14.82	4	3	972	8.0
入間市駅	河辺駅北口	12.55	往15 復13	往9 復10		
入間市駅	七日市場	9.30	往5 復2	往2 復1		
入間市駅	金子駅	7.40	1	1	1,153	7.6
入間市駅	南峯	7.10	往7 復9	7		
入間市駅	中神	4.65	往36 復37	32		
小手指駅南口	箱根ヶ崎駅	13.80	7	7	1,253	4.2
小手指駅南口	宮寺西	9.85	1	1		
小手指駅南口	(狭山ヶ丘駅経由) 宮寺西	8.70	33	28		
宮寺西	(大六天経由) ~箱根ヶ崎駅	3.95	1	1		
飯能駅	狭山市駅 (笹井経由)	10.65	9	往10 復9	369	7.6
仏子駅	西武仏子ニュータウン	3.20	60	46	1,016	6.4
仏子駅	美杉台ニュータウン	7.20	1	0		

資料 西武バス(株)

バスで最も輸送人員の最も多いのは、武蔵藤沢駅と入間市駅を結ぶ路線で、1日当り 3,230 人となっている。次いで、入間市駅と狭山市駅を結ぶ路線で1,602 人となっているが、武蔵藤沢駅発着路線の約 1/2 である。

また、1日当り平均輸送人員の合計は、10,945 人であり、西武鉄道(77,178 人)と金子駅(4,432 人)の合計人数(81,610 人)の約 1/8 である。

第3 「ていーろーど」の利用現況

バス路線は、一般に定期的な通勤や通学又は買い物等の利用を目的として、設定されることから、鉄道駅や中心市街地等が起終点として設定されている。

市内循環バス「ていーろーど」は、市民の公共施設への交通手段を確保し、公共施設などを利用しやすくすることを目的として、平成10年度より導入された入間市運営のバスで、3コースに分かれている。

このバスは、駅や中心市街地へのアクセス性よりも、市内に分散して配置されている公共施設へのアクセス性に重点をおいた路線の設定がなされている。

また、このような考え方に立脚していることから、各路線の運行回数も1日2往復で、月曜日は運休となっている。

運賃は、170円から310円の範囲内で設定されているが、一部においては100円区間も設けられている。なお、70歳以上の高齢者や障害者等には無料乗車証の配布といった特別措置もとられている。



図-1 「ていーろーど」路線図

表ー５ 市内循環バス運行事業 利用状況調査

運行年度			平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	摘 要
運行日数 (日)			311	312	311	314	315	316	314	312	
運行台数 (台)			7,464	7,488	7,464	7,536	7,560	7,584	7,536	7,488	
南 コース 利用 者数 (人)	普通券		10,725	9,007	9,077	8,489	7,199	7,388	6,860	7,000	路線延長 =14.6Km
	無料券	パス	27,370	24,390	26,630	27,872	29,140	31,565	31,410	29,988	
		車椅子	0	0	1	4	0	4	5	1	所要時間 =45分
		無料計	27,370	24,390	26,631	27,876	29,140	31,569	31,415	29,989	
計			38,095	33,397	35,708	36,365	36,339	38,957	38,275	36,989	
東西 コース 利用 者数 (人)	普通券		6,305	3,838	4,317	3,999	3,095	3,447	2,979	3,329	路線延長 =14.2Km
	無料券	パス	14,410	10,947	12,569	13,287	12,222	12,986	13,602	14,789	
		車椅子	10	9	7	0	6	6	9	2	所要時間 =60分
		無料計	14,420	10,956	12,576	13,287	12,228	12,992	13,611	14,791	
計			20,725	14,794	16,893	17,286	15,323	16,439	16,590	18,120	
北 コース 利用 者数 (人)	普通券		11,042	11,490	13,057	11,660	11,476	11,218	9,871	10,533	路線延長 =17.0Km
	無料券	パス	17,873	27,778	37,888	39,835	43,340	47,673	49,069	51,115	
		車椅子	2	3	6	13	4	9	22	5	所要時間 =70分
		無料計	17,875	27,781	37,894	39,848	43,344	47,682	49,091	51,120	
計			28,917	39,271	50,951	51,508	54,820	58,900	58,962	61,653	
合計 利用 者数 (人)	普通券		28,072	24,335	26,451	24,148	21,770	22,053	19,710	20,862	
	無料券	パス	59,653	63,115	77,087	80,994	84,702	92,224	94,081	95,892	
		車椅子	12	12	14	17	10	19	36	8	
		無料計	59,665	63,127	77,101	81,011	84,712	92,243	94,117	95,900	
計			87,737	87,462	103,552	105,159	106,482	114,296	113,827	116,762	
運 送 収 入 (円)			4,862,176	4,682,800	4,662,573	4,436,838	3,873,110	3,686,754	3,128,658	3,307,641	
市:運行経費補償 (円)			61,874,848	54,644,831	48,174,738	41,569,563	42,267,172	39,698,309	39,698,309	39,466,038	
市:歳出総額 (千円)			35,629,931	35,838,400	36,465,310	35,834,299	36,156,605	34,071,422	37,751,332	33,733,560	
運行経費補償/歳出総額 (%)			0.17	0.15	0.13	0.12	0.12	0.12	0.11	0.12	
1台当 り乗車 人員	普通券 (人/台)		3.8	3.2	3.5	3.2	2.9	2.9	2.6	2.8	
	無料券 (人/台)		8.0	8.5	10.4	10.8	11.2	12.2	12.5	12.8	
	計 (人/台)		11.8	11.7	13.9	14.0	14.1	15.1	15.1	15.6	
1台当り運送収入 (円/台)			651	625	625	589	512	486	415	442	
1台当り市補償費 (円/台)			8,290	7,298	6,454	5,516	5,591	5,234	5,268	5,271	
普通券1人当り運送収入 (円/人)			173	192	176	184	178	167	159	159	

資料:生涯学習フェスティバル まちづくり部会調べ

第4 「ていーろーど」の特性分析

①年間利用者数の推移

各コース別の利用状況は、下表のようになっている。

表－6 各コース別利用者数

運行年度		平10年度	平11年度	平12年度	平13年度	平14年度	平15年度	平16年度	平17年度
運行日数(日)		311	312	311	314	315	316	314	312
運行台数(台)		7,464	7,488	7,464	7,536	7,560	7,584	7,536	7,488
南 コース	年間利用者数	38,095	33,397	35,708	36,365	36,339	38,957	38,275	36,989
	対前年比		0.88	1.07	1.02	1.00	1.07	0.98	0.97
	1日当り	122	107	115	116	115	123	122	119
東西 コース	年間利用者数	20,725	14,794	16,893	17,286	15,323	16,439	16,590	18,120
	対前年比		0.71	1.14	1.02	0.89	1.07	1.01	1.09
	1日当り	67	47	54	55	49	52	53	58
北 コース	年間利用者数	28,917	39,271	50,951	51,508	54,820	58,900	58,962	61,653
	対前年比		1.36	1.30	1.01	1.06	1.07	1.00	1.05
	1日当り	93	126	164	164	174	186	188	198
計	年間利用者数	87,737	87,462	103,552	105,159	106,482	114,296	113,827	116,762
	対前年比		1.00	1.18	1.02	1.01	1.07	1.00	1.03
	1日当り	282	280	333	335	338	362	363	374
	1台当り	11.8	11.7	13.9	14.0	14.1	15.1	15.1	15.6

利用者総数は、伸び率は低いものの運行開始以来着実に増加しており、コース別に見ても同様の傾向にある。

1日当りの利用者数は、平成17年度で北コースが198人と最も多く、次いで南コースの119人である。東西コースにおいては、58人と他のコースに比して、かなり少なくなっている。

一方、西武バスにおいては、利用者の最も少ない飯能駅と狭山市駅（笹井経由）を結ぶ路線で369人となっており、単純比較をすると各コースとも非常に少ない利用人員となっている。

また、全路線平均1台当りの利用者数は増加傾向を示しているものの、平成17年度で15.6人である。

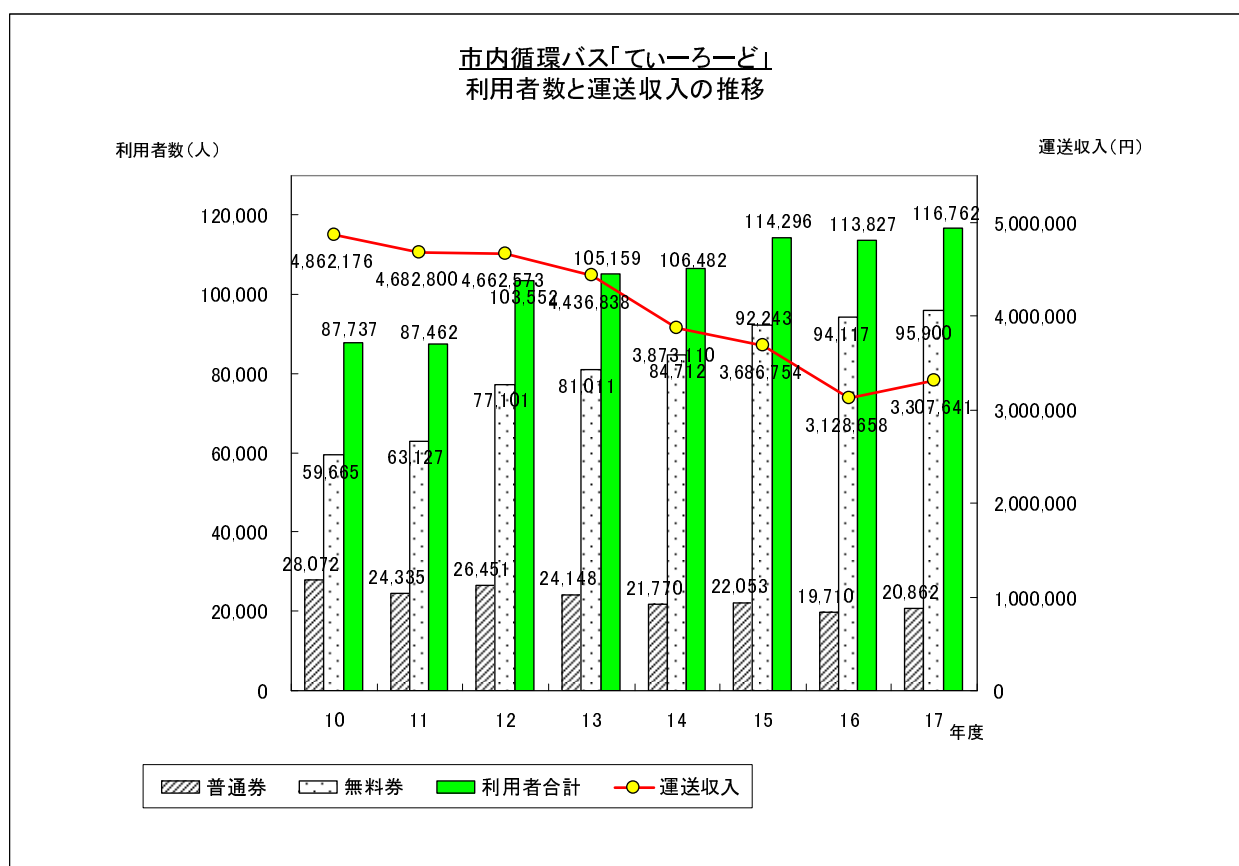
②利用者数と運送収入の推移

利用者数と運送収入の推移をグラフにすると、図－２のようになっている。

利用者の全体数は、運行開始後約 29,000 人増加している。このうち、有料乗車人員は約 7,200 人減少しているが、特別措置の講じられている無料乗車人員は、約 36,200 人増加している。

このように、利用者の全体数は増加しているにも拘らず、有料乗車人員が減少していることから、運送収入も平成 10 年度には約 480 万円あったが、その後年々減少し、平成 17 年度には約 330 万円と、この 8 年間で 31%、150 万円の減収となっている。

なお、平成 16 年度から 17 年度にかけては、約 20 万円増加しているが、高齢化社会の進展や乗車人員の内訳傾向をみると、今後とも運送収入が極端に増加するようなことは予想しにくいものと考えられる。



図－２ 利用者数と運送収入の推移

③1 台当り乗車人員・運送収入・市補填費の推移

1 台当りの利用者総数については、全体の傾向と同様増加しているものの、特別措置による無料乗車と有料乗車の 1 台当り乗車人員は、図－3 に示すように、無料乗車人員は増加し、有料乗車人員は減少傾向となっている。これは、市全体における高齢化現象に合致しているのではないかと考えられる。

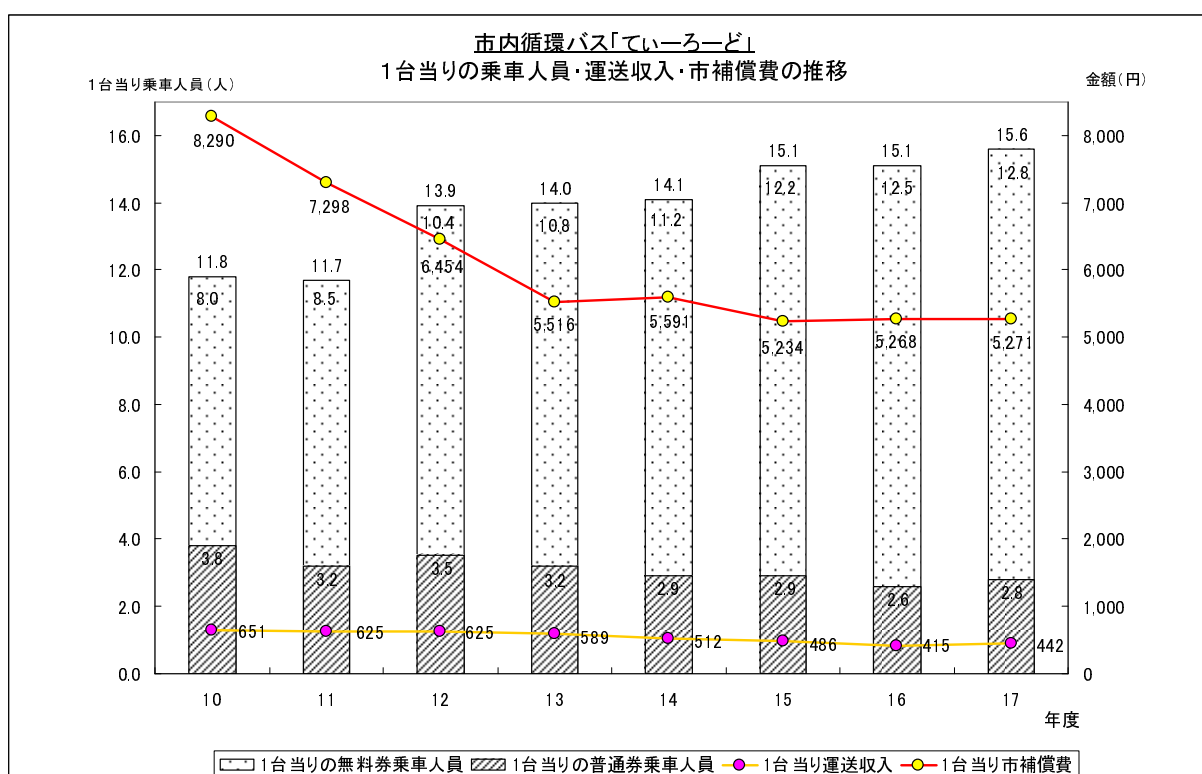
1 台当りの無料乗車人員は、平成 10 年度全体 11.8 人に対し 8.0 人であり 67.7%であったが、平成 17 年度は全体 15.6 人に対し 12.8 人で 82.1% となっており、これを単純に年平均にすると約 2%ずつ無料乗車人員が増加していることとなる。この傾向は、今後も同様の傾向で推移するものと想定される。

一方、この「ていーろど」事業に対する市の負担については、毎年約 4,000 万円となっており、1 台当りにすると、平成 10 年度は 8,290 円であったが、13 年度以降については、5,000 円台で推移している。

また、1 台当りの運送収入については、平成 10 年度 651 円であったが、その後は毎年減少し、平成 17 年度においては、442 円となっている。

市の補填費と運送収入の計が 1 台当りの運行経費と看做すと、平成 17 年度は、市補填費が、92%となっている。

このように、「ていーろど」事業は、殆どが公共の資金で賄われており、公共施設へのアクセス性を高める交通手段を、公共が負担している様相を呈している。



図－3 1 台当り乗車人員・運送収入・市補填費の推移

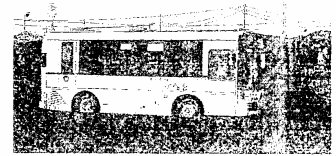
第5 「ていーろーど」の乗車記録

河原井修一

ていーろーど乗車記 (入間市内循環バス)

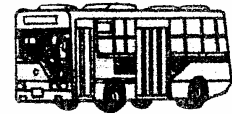
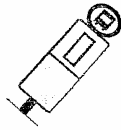
「目的」市民の公共施設等への交通手段を確保し、公共施設などを利用しやすくすることを目的としています。

- うーん利用者が少ない。じゃー廃止！ それでいいの??
- 今回乗車してみて、コースによっては意外と乗客が多いね！
- 入間と地図で知るうえで、乗車体験が多いに役立った！



南コース		②路線バスと併用バス停		乗継停留所
14.6km、45分		停留所名	下り (6/23)	路線付近の主な公共施設 (全16施設)
	1	入間市役所	10人	11:35 入間市役所、市民体育館
	2	産業文化センター		産業文化センター、彩の森入間公園、図書館、児童センター
	3	東町小学校		
	4	東久保団地	①	
	5	東町団地	3人	
	6	東町五丁目	①	
	7	安川筋道口		
	8	東台	2人	
	9	藤沢駅入口		
	10	武蔵藤沢駅	4人	武蔵藤沢駅
	11	藤沢駅入口		
	12	沢田医院前		
	13	藤沢支所	①	藤沢支所、藤沢公民館、図書館藤沢分館、藤沢地区体育館
	14	藤沢橋東		
	15	神明神社		
	16	健康福祉センター	2人	健康福祉センター
	17	上藤沢		
	18	下枝医院前		
	19	やまゆり荘	①	老人福祉センター (やまゆり荘)
	20	大森会館前		
	21	大森通り中央		
	22	宮寺地区体育館		宮寺地区体育館
	23	J A宮寺支店前		
	24	太子堂入口		
	25	北中野		
	26	二本木		
	27	J A二本木支店前		
	28	二本木憩いの家		
	29	二本木保育園		二本木公民館
	13:45	30	入間市博物館	12:10 入間市博物館 (アリット)
上り (6/23)				全16施設

北コースは、最も利用者が多いコースで体験乗車時でもかなりの人が利用しているという感じ。
コースどりもかなり木目細かい運行となっており、最も長い距離を運行している。



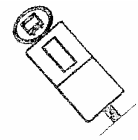
北コース

17km、70分

○ 印乗車 □ 降車 --- 室山さん乗車記録より

停留所名	下り (6/14)	路線付近の主な公共施設 (全17施設)
1 ○ 入間市役所	4人	市民体育館、入間市役所
2 ● 豊岡駅前		
3 ● 入間市駅	7人 2人	入間市駅
4 ● 豊岡町		
5 ● 豊岡橋		
6 ○ 黒須郵便局前		黒須公民館
7 ○ 春日町一丁目	3人	黒須市民運動場
8 ○ リバーパーク前	2人	
9 ○ 武蔵館東	1人	黒須地区体育館、武道館
10 ○ 牛久保町		
11 ○ 上野瀬公会堂入口	1人 2人	
12 ○ 図書館西武分館	2人	図書館西武分館
13 ● 仏子駅	1人	仏子駅
14 ○ 仏子駅入口	1人	
15 ● 中橋南		文化創造アトリエ (アミーゴ)
16 ● 中橋	3人	
17 ○ 野田丸山	1人 1人	西武市民運動場、西武公民館、西武支所
18 ○ 白鷺神社西	2人 1人	
19 ○ 上橋		
20 ● 円照寺入口		
21 ○ 高正寺入口	2人	
22 ○ 武蔵野音大入口		
23 ○ 八坂神社入口	2人	
24 ○ 金子病院入口	4人	
25 ○ 新久清水橋	1人	
26 ○ 社会保険健康センター	1人	社会保険健康センター (アーレ入間)
27 ○ リサイクルプラザ	9人 2人 1人	リサイクルプラザ
28 ○ 給食センター		
29 ○ 十四区集会所		
30 ○ 武蔵中学校	3人	
31 ○ 縄竹公会堂	1人	
32 ○ やまゆり荘	7人 6人	老人福祉センター (やまゆり荘)
33 ● 西武住宅前		
34 ○ 工業団地有		
35 ○ 入間市博物館	2人 3人	入間市博物館 (アリット)
上り (6/14)		全17施設

東西コースは、直線状に入間市内を貫いている。



1. 間延びのしたコースを運行している観があり、3コースのうち最も利用者が少ない。北コースと南コースを合わせて、都内で言うと山手線で真ん中走る中央線が東西コースである。
2. 路線バスとの並行運行が最も長いコースである。



東西コース

14. 2km、60分	停留所名	下り (6/14)	路線付近の主な公共施設 (全21施設)
	1 ○ 入間市役所	③人 10:07	入間市役所、市民体育館
	2 ○ 豊岡四丁目		産業文化センター、図書館、児童センター、影の森入間公園
	3 ○ 東町公民館入口	①	
	4 ○ 東町公民館		東町公民館
	5 ○ 藤野屋田中央		
	6 ● 入間藤野屋田		
	7 ● 市営住宅前		
	8 ● 藤野屋一丁目		市民会館、入間郵便局
	9 ○ JA豊岡支店前	①	
	10 ○ ユアコート入間前		
	11 ○ 藤野屋五丁目		
	12 ○ 高倉小学校		高倉公民館
	13 ○ 文化村		
	14 ○ 中野原稲荷	①	
	15 ○ さくら公園入口	②人	
	16 ○ 東金子支所		東金子支所、東金子公民館
	17 ○ 東金子地区体育館入口	①	東金子地区体育館
	18 ○ 給食センター		
12:10	19 ○ リサイクルプラザ		リサイクルプラザ
	20 ● 社会保険健康センター		社会保険健康センター (ペアーレ入間)
	21 ○ 新久清水橋		
	22 ● 新久西		
②人	23 ● 根岸		
	24 ● 中神		
	25 ● 谷ヶ貫寺		桜山展望台、農村環境改善センター
①	26 ● 上谷ヶ貫		
	27 ● 西三ツ木		
	28 ● 寺竹		
②人	29 ● 金子駅入口		金子支所、金子公民館、図書館金子分館
① 11:58	30 ○ 金子駅		金子駅
	31 ○ 金子駅西		
	32 ○ 桂橋北		
	33 ● 南塚公会堂		
	34 ● 桂川神社前		
	35 ○ 木蓮寺		
	○ 原今井	11:05	
上り (6/14)			全21施設

「ていーろど」乗車体験記

室山茂子

乗車コース：北コース下り（入間市役所発入間市博物館行） 11：35 発

乗車日：2006 年 11 月 19 日（日） 乗車：入間市役所 降車：入間市博物館

停留所名	降車人数	乗車人数	乗客数	
入間市役所		4	4	
豊岡高校前			4	
入間市駅	2	7	9	
豊岡町			9	
霞橋			9	
黒須郵便局前			9	
春日町一丁目		3	12	
リバーパーク前		2	14	
武道館東	1		13	
牛沢町			13	
上広瀬公会堂入口	2	1	12	
図書館西武分館	2		10	
仏子駅	1	2	11	
仏子駅入口	1		10	
中橋南			10	
中橋		3	13	
野田丸山	1	1	13	
白髭神社西	1	2	14	
上橋			14	
円照寺入口			14	
高正寺入口		2	16	
武蔵野音大入口			16	
八坂神社入口	2		14	
金子病院入口	4	2	12	
新久清水橋	1		11	
社会保険健康センター	1		10	
リサイクルプラザ	1	2	11	
給食センター			11	
十四区集会所			11	
武蔵中学校(ハート病院)	3		8	
縄竹公会堂		1	9	
やまゆり荘	6		3	
西武住宅前			3	
工業団地南			3	
入間市博物館	3		0	
合計	32	32		

- ・乗るときに運転手さんに、博物館は南コースが良いと薦められる。
- ・博物館行きは、合計 32 人の乗り降り、バス内の最高乗客人数は 16 人でした。
- ・32 名の乗車人員のうち、お金を払った人は、私ともう一人（たぶん介添え人）の計 2 人でした。

「ていーろど」乗車体験記

斎藤次雄

乗車コース：南コース下り（入間市役所発入間市博物館行）第2便

乗車日：2007年5月24日（木） 乗車：東町団地 降車：入間市博物館

私が乗車するとき9名が乗っていた。

	時刻表	到着時刻	降車人数	乗車人数	乗客数
東町団地	11:40	11:41	0	4	13
東町五丁目			0	1	14
安川新道口			1	1	14
東台			0	0	14
藤沢駅入口			0	0	14
武蔵藤沢駅			2	1	13
藤沢駅入口			0	0	13
沢田医院前			0	0	13
藤沢支所			1	1	13
藤沢橋東			0	0	13
神明神社			0	0	13
健康福祉センター	11:54	11:54	0	0	13
上藤沢			0	0	13
下枝医院前			0	0	13
やまゆり荘			9	2	6
大森会館前			0	0	6
大森通り中央			0	0	6
宮寺地区体育館入口			0	0	6
J A 宮寺支店前			2	0	4
太子堂入口」			0	0	4
北中野			0	0	4
二本木			1	0	3
J A 二本木支店前			0	0	3
二本木憩いの家			0	0	3
二本木保育所			0	0	3
入間市博物館	12:20	12:16	3		0

- ・南コース下り第2便で料金(250円)を支払ったのは私1名だけだった。
- ・帰りは入間市博物館から自宅の東町団地まで、暑い中1万歩余り歩いた。

第6 他市の取り組み事例

調査報告書

斎藤次雄

テーマ	上尾市内循環バス「ぐるっとくん」の調査														
調査場所	上尾市役所市民安全課	調査日	平成 18 年 6 月 7 日												
設立理念 及び経緯	循環バスの担当課は市民安全課で、説明者は交通担当 設立理念：高齢者及び買物客が駅や公共施設へ行くための足 設立期日：H10.12.2 4 循環で運行開始（大石、大谷、上平、原市） その後：H13.3.1 平方循環を追加、その後、東西（右回り）、東西（左回り）を追加。 H17.4.14 平方循環、大谷循環を一部延伸。														
調査結果 特記事項	・上尾駅、北上尾駅が起終着点（駅中心、福祉的側面もあり） ・高齢者も身障者も有料で、全て 100 円。ただし、介護者が必要と認定されている方（第一種障害者手帳所持）と同乗する介護者だけは無料。高齢者、身障者も一般者と同様受益者なので料金をいただいている。 ・川越観光、協同観光、丸建自動車の 3 社に委託している。 ・上尾駅、北上尾駅での乗継ぎが多数あり、乗継ぎ 1 回は無料。 ・年末年始も含め、年中無休。 ・6 ルートでバスは 8 台使用。全ルート、全便で 1 日約 1300 名が利用、66 便あるので 1 便当たり約 20 名となる。 ・運行費用は 1 回の利用料金 100 円に対して約 300 円かかっている。（約 200 円の持ち出し） ・市では委託費用として年間約 9000 万円補助している。循環バスに関する審議会はない。 <table><tr><td></td><td>「ぐるっとくん」委託料</td><td>上尾市一般会計予算</td></tr><tr><td>H16</td><td>10021 万円</td><td>551 億円</td></tr><tr><td>H17</td><td>8990</td><td>483</td></tr><tr><td>H18</td><td>9633</td><td>484</td></tr></table> その他にも停留所等バス関連経費として 100～1600 万円掛けている。 ・経路は地区ごとの循環が基本、東武バスと共生するため、市中心より外を回っている。				「ぐるっとくん」委託料	上尾市一般会計予算	H16	10021 万円	551 億円	H17	8990	483	H18	9633	484
	「ぐるっとくん」委託料	上尾市一般会計予算													
H16	10021 万円	551 億円													
H17	8990	483													
H18	9633	484													
その他	利用者調査は年 1 回 2 日間掛けて実施している（平日、及び日曜日）														
市役所 担当意見	「ぐるっとくん」が成功事例に挙げられているのはうれしいが、評価の一面だと思う。市からの持出しが多い。 「ぐるっとくん」は 1 周 1 時間かかっており、利用者の利便性にいまひとつのところがある。東京武蔵野市の「ムーバス」は 1 周 30 分で運行している。 （注）入間市内循環バスは片道で 1 時間かかっている。														
所感	入間市の循環バスよりも新しいのに、毎年調査をし、何回も見直し、利便性を増しているのはすばらしい。 身障者も含めた 100 円の受益者負担が受け入れられているように思われた。 市民の足としてこれだけの持ち出しが許されているのはなぜだろうか？														



ぐるっとくん 上尾市内循環バスROAD案内マップ

- 利用料金／100円（ご乗車から降車まで）
- ※ 未就学児は何人でも無料です。
- ※ 介護者が無料になる条件は身体障害者手帳及び療育手帳を所持し、介護者が必要な第一種の認定がされている方と同意する介護者は無料です。
- 年中無休（年末年始も）です。
- 上尾駅、北上尾駅で乗継ぎの必要な方には1回に限り乗継券を発行します。（裏面をご覧ください）
- ぐるっとくんの運行状況（遅れなど）については、下記の担当バス会社に直接お問い合わせ下さい。

担当バス会社

- 大石 大谷 上平 原市 東西**
川越観光自動車株式会社
TEL 0493-56-2001
- 上平 原市 東西**
株式会社協同観光バス
TEL 048-554-2255
- 上平 原市**
丸建自動車株式会社
TEL 048-773-7749

平成17年4月14日より
平方循環・大谷循環が一部延伸します。

大石循環	原市循環
大谷循環	平方循環
上平循環	東西循環

については、経由しない便がありますのでご注意ください。

発行：上尾市 交通防災課 TEL 048-775-5140 漢語
平成18年4月発行

※●印は救急指定病院及び避難所施設です。

第7 「市民の足」アンケート結果

第12回いるま生涯学習フェスティバルに際して「まちづくり部会」では、「市民の足」についてアンケートを実施したので、その結果をまとめました。足としては車から自転車までさまざまですが、入間市内循環バス「ていーろーど」に関しての意見が大多数でした。年4000万円の市税を使っていることから関心が高いとも考えられます。武蔵野市の「ムーバス」や上尾市の「ぐるっとくん」など成功事例もあるので、市民の足としての発展を願って「ていーろーど」を中心に結果をまとめました。まとめ方としては、項目を大・中・小に分け、小項目ごとの件数を表示し、あわせて代表的な具体的意見を記しました。（意見総数198件）

○バス

1. 運営主体に関するもの
 - ・運営主体(市)に対して（9件）
 - ・運営方針に対して（8件）
2. 運行目的に関するもの
 - ・路線バスの補完（5件）
 - ・交通不便地区の解消（3件）
 - ・高齢者など交通弱者の足確保（6件）
 - ・公共施設の利用促進（4件）
 - ・市・地域の活性化（5件）
3. 運行に関するもの
 - ・運行形態（8件）
 - ・運賃（10件）
 - ・運行費の補助（4件）
 - ・運行系統（路線地区）（17件）
 - ・運転起点・終点（5件）
 - ・停留所（12件）
 - ・運行日・運休日（3件）
 - ・便数・本数（34件）
 - ・運行時間帯（9件）
 - ・運行時刻（4件）
 - ・運行（所要）時間（4件）
 - ・割引券・無料パス（5件）
 - ・時刻表等（3件）
4. 車両・乗務員等に関するもの
 - ・車両（4件）
 - ・乗車体験（3件）
5. 横のつながりに関するもの
 - ・他市との連携（4件）
 - ・福祉バスなど他の運営バスとの連携（7件）
6. その他（16件）

- ・「ていーろーど」は一般の市民が利用可能であるにもかかわらず、高齢者専用のイメージがあり利用しづらい。
- ・一般の方も乗れますというステッカーが貼ってある。
- ・10年後には利用する立場になっているのでしょうか？
- ・マイカーを利用している方も、年齢が高くなるとバスの利用に変わるのでは。
- ・やまゆり荘行きは専用バスで検討する。
- ・乗って便利をいただく人からそれに見合う対価をいただくことが必要。・100円の対価を払うのなら乗らないという人は乗らなくて結構。需要ではない。
- ・市内の名所観光に利用できるようになるといい。
- ・「スイカ」とバスカードの統一で乗れるように

○バス以外の足についてのもの

- ・「ていーろーど」は一般の市民が利用可能であるにもかかわらず、高齢者専用のイメージがあり利用しづらい。
- ・一般の方も乗れますというステッカーが貼ってある。
- ・10年後には利用する立場になっているのでしょうか？
- ・マイカーを利用している方も、年齢が高くなるとバスの利用に変わるのでは。
- ・やまゆり荘行きは専用バスで検討する。
- ・乗って便利をいただく人からそれに見合う対価をいただくことが必要。・100円の対価を払うのなら乗らないという人は乗らなくて結構。需要ではない。
- ・市内の名所観光に利用できるようになるといい。

第 8 課題と今後の活動

昨年年第 1 2 回いるま生涯学習フェスティバル「まちづくり部会」ではフェスティバル実行委員会への報告と合わせ、参加者有志で新たな「市民の足勉強会」を発足して「公共の足」として「これからの市民の足はどうあるべきか」市民参加のあたらしいまちづくりを模索しつつ勉強会を行ってきた。各市町村は地域社会の変化、高齢化、環境対策、運送事業法の改正、厳しい財政の中で新たな市民の足を模索して運行しています。入間市も例外ではなくこれからの新たなまちづくりの中で、市民の足はどうあるべきかなど、市民の足のホームページ (<http://irumacity.com/access/>) も開設しましたので参加・意見等をいただければ幸いです。

第 1 2 回いるま生涯学習フェスティバルでのまとめ

- (1) フェスティバルまちづくり部会ではアンケート調査や今回のワークショップで、身近な課題から、「市民の足」でまちづくりへの参加を呼びかけたが「ていーろど」の運行調査のみにとどまった。
- (2) 「ていーろど」は、その運行目的が公共施設の利用の利便性向上を図ることとなっているが、利用者状況からみると高齢者の利用が圧倒的に多く、市民の足としてよりも福祉的利用が中心となっているようであった。
しかしながら、公共施設の利用実態調査を行っていなかったため、福祉的利用の傾向はつかめたものの証明するまでには至らなかった。そのため今後は、バスの運行路線にある各種の公共施設において、施設利用者に対するバス利用者の割合を調査し、目的の達成状況を調査する必要がある。併せて、健康福祉センターややまゆり荘行きの福祉バスの利用状況も調査する必要がある。
- (3) 短時間であるが市民が考えるバス利用におけるある一定の方向性は見えてきたが、これに参加した人はごく一部の人であり市民全体の意見には程遠いことから、今後はもっと多くの市民の意見を聞く企画と機会をつくりこれから市民参加のまちづくりを進める必要がある。

以上