

飯能市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月
飯能市

目次

第1章 計画のあり方	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画期間	2
1.4 地域公共交通網の定義	2
第2章 関連計画の整理	3
2.1 計画の位置づけ	3
2.2 第5次飯能市総合振興計画（上位計画）	4
2.3 飯能市都市計画マスタープラン 改訂版（上位計画）	9
2.4 飯能市地域創生プログラム「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（上位計画）	13
2.5 第2次はんのうふくしの森プラン（関連計画）	14
2.6 飯能市地域公共交通基本計画	17
2.6.1 計画の概要	17
2.6.2 計画の実施状況	18
第3章 地域の現状	25
3.1 概況	25
3.1.1 沿革	25
3.1.2 位置・地形	26
3.1.3 地区区分	27
3.2 人口	28
3.2.1 人口推移	28
3.2.2 将来人口	29
3.2.3 各地区の人口	30
3.2.4 人口分布	31
3.2.5 公共交通によるカバー状況	32
3.3 交通	33
3.3.1 周辺地域への流出・流入動向	33
3.3.2 交通機関分担率	34
3.3.3 道路網	35
3.3.4 自動車保有	36
3.3.5 公共交通	37
3.3.6 移動需要に関する現況	45
第4章 公共交通の現況に関する調査	49
4.1 調査概要	49
4.2 市民アンケート調査	50

4.2.1	回収状況	50
4.2.2	最寄りのバス停と鉄道駅	51
4.2.3	日常移動の実態	52
4.2.4	将来（10年後）の外出に対する不安	56
4.2.5	路線バスの利用実態	57
4.2.6	公共交通に対する考え方	59
4.3	バス利用者調査	62
4.3.1	利用目的	62
4.3.2	利用頻度	62
4.3.3	バスが運行されなかった場合の移動手段	63
4.3.4	普段利用されているバスに対する要望	63
4.4	来訪者調査	64
4.4.1	飯能市への来訪回数	64
4.4.2	目的地までの交通手段	64
4.4.3	情報収集方法	65
4.4.4	公共交通を選択した理由	65
4.5	バス乗り込み調査（乗降者カウント調査）	66
第5章	地域公共交通を取り巻く課題	69
5.1	上位・関連計画を踏まえた本計画の役割	69
5.1.1	地域の現状を踏まえた本計画の役割	71
5.2	本市の地域公共交通網形成に向けた課題	73
第6章	地域公共交通網の形成に向けた基本方針	74
6.1	基本方針	74
6.2	拠点と軸の考え方	75
6.3	基本目標	76
第7章	地域公共交通網の形成に向けた取組	79
7.1	計画に位置づける施策	79
7.2	各施策の取組内容	80
7.2.1	基本目標1に対応した取組	80
7.2.2	基本目標2に対応した取組	84
7.2.3	基本目標3に対応した取組	88
7.3	実施時期	93
7.4	実施体制	95
7.4.1	推進体制	95
7.4.2	事業評価	95
7.4.3	役割分担	95
	用語解説	96
	飯能市地域公共交通対策協議会開催要綱	101

第1章 計画のあり方

1.1 計画策定の背景と目的

平成25年12月に交通政策基本法（平成25年法律第92号）が施行され、地方自治体は地域公共交通の維持・確保において一定の役割を担うことが規定されました。また、平成26年11月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）が施行され、「地域公共交通網形成計画」の策定が求められるようになりました。その策定にあたっては、「コンパクト+ネットワーク」と呼ばれるまちづくりと一体となった交通体系の考え方が導入されました。

また、今後は、地方公共団体が地域の総合的戦略の一環として「地域交通政策」に位置づけ、取り組んでいく必要があります。地域の総合政策の一つとして地域公共交通の維持・確保・改善は、地方公共団体が単独で行うものではなく、交通事業者や市民と協働して取り組むことが求められています。

飯能市では、平成24年10月に「飯能市地域公共交通対策協議会」（任意協議会）を設置し、「飯能市地域公共交通基本計画」（平成26年3月策定）に基づき、路線バスの維持・確保や利用促進に関する取組などを進めてきました。

しかし、人口減少に伴う路線バス利用者の更なる減少といった課題や、公共交通が不十分な地域や公共交通空白地域における住民の移動手段の確保といった課題すべての解決には至らず、これらの課題解決に向け多様な関係者による合意形成を図り、協働の取組をより効率的・効果的かつ確実に行うことが必要となっています。

また、都市回廊空間や新たな観光拠点などを結ぶネットワークについての公共交通の新たな役割として検討する必要があると、まちづくりや観光などの関連分野と強く連携しながら「持続可能な公共交通」を実現することも喫緊の課題となっています。

本計画は、このような状況に鑑み、地域住民や観光客等の来訪者の移動手段である公共交通の再編を目指し、市全体の公共交通の維持・確保や利用促進等を進めるものです。

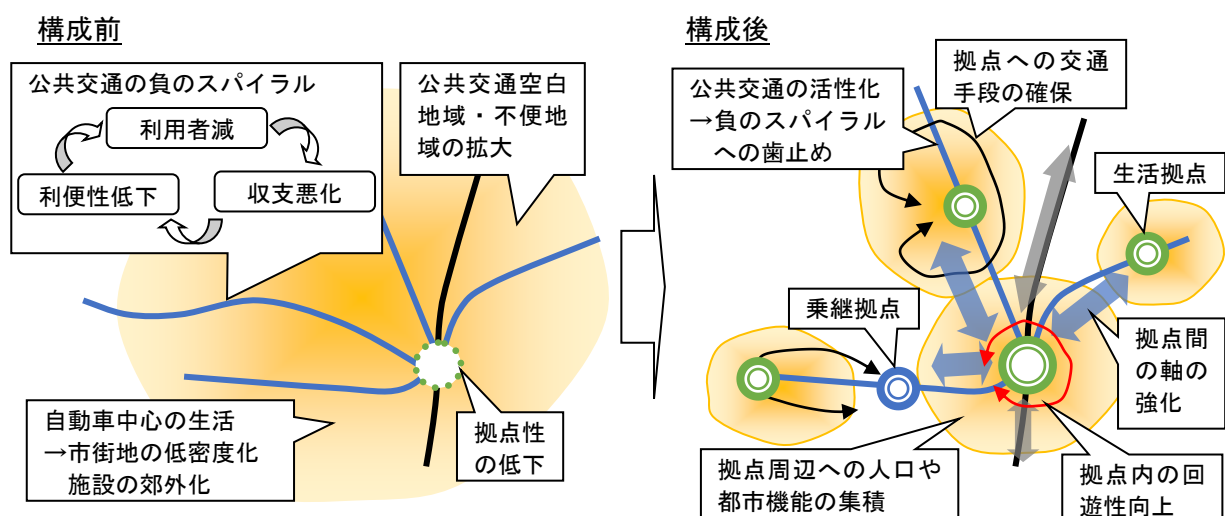


図 1-1 コンパクト+ネットワークの構成イメージ

1.2 計画の区域

計画区域は、飯能市全域とします。ただし、市民の移動実態等を視野に入れ、区域外についても当該自治体と連携して事業を行うことができるものとします。

1.3 計画期間

本計画の期間は、平成30年度から平成34（2022）年度までの5年間とします。5年後を目途に目標を設定し、それまでの取組状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証をするため、協議会を定期的に開催するとともに、社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて計画の見直しを行います。

1.4 地域公共交通網の定義

本計画における「地域公共交通網」とは、その利用者の意図する移動を実現させるために、地域公共交通がネットワーク化されている状態とします。

1.5 地域公共交通網の構成要素

地域公共交通網を構成要素する地域公共交通は、以下のとおりとします。

（1）鉄道

鉄道は、市内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関です。大量の移動需要に対応できる幹線交通としての役割を担います。

（2）路線バス

民間が運行する路線バスは、地域内の移動や近隣市との移動を担い、市内の幹線交通としての役割から、各地域における移動まで幅広い需要に対応します。

（3）タクシー

路線バスや鉄道では対応が難しい少量で多様な移動需要に対応し、よりきめ細かいサービスを提供します。

（4）その他

路線バス事業者やタクシー事業者ではまかなえない地域住民の少量の移動需要や特定の利用者の移動需要への対応を行います。

第2章 関連計画の整理

2.1 計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法第9条に定められた理念を踏まえるとともに、本市のまちづくりの基本的な方向性を定めた「第5次飯能市総合振興計画」及び「飯能市都市計画マスタープラン」、そして、飯能市地域創生プログラム「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画とし、市民の移動手段の確保に向けた施策を推進するための計画として位置づけるものです。

市では、平成25年度に市民の移動手段の確保に向けた施策を推進するため、計画期間を平成26年度から平成35（2023）年度までとする「飯能市地域公共交通基本計画」（以下、基本計画という）を策定しました。本計画は、基本計画の中間時点での発展的な見直しを行い、改訂するとともに、まちづくりの将来像に向けて目指していく公共交通ネットワークの考え方とネットワークの実現に向けた取組方針を示すものです。

また、本計画は、はんのうふくしの森プラン、第2次飯能市環境基本計画などの関連計画と連携・連動するものです。

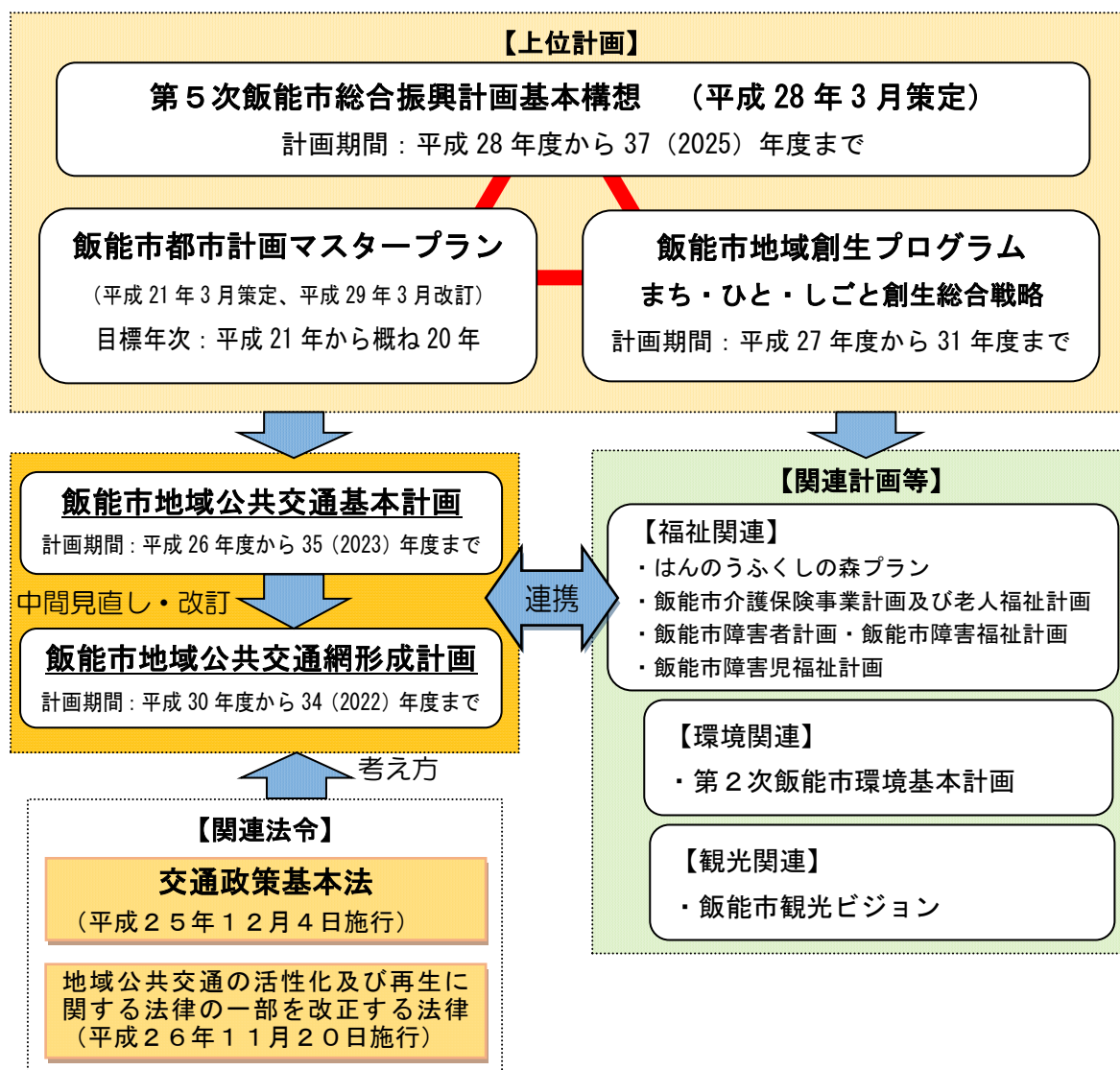


図 2-1 本計画の位置づけ

2.2 第5次飯能市総合振興計画（上位計画）

平成28年度3月、計画期間を10年とした第5次飯能市総合振興計画が策定されています。

「第5次飯能市総合振興計画」は、将来都市像「水と緑の交流拠点 森林文化都市 はんのう」の実現に向け、5つの「まちづくりの基本目標」を柱として置き、それぞれの分野の施策との相互連携による相乗効果の最大化を目指し、総合的・計画的に推進しています。

土地利用に関して、「人と自然が共存・共生し、地域の特性が将来にわたって有効に生きる土地利用」の基本理念に基づき、市域を市街地ゾーン、農業ゾーン、丘陵ゾーン、森林ゾーン、山間沿道エリア、水辺とのふれあいゾーン、スポーツ・文教ゾーン、産業誘導エリア、戦略的土地利用エリアに区分した上で、土地利用の方向性が位置づけられています。

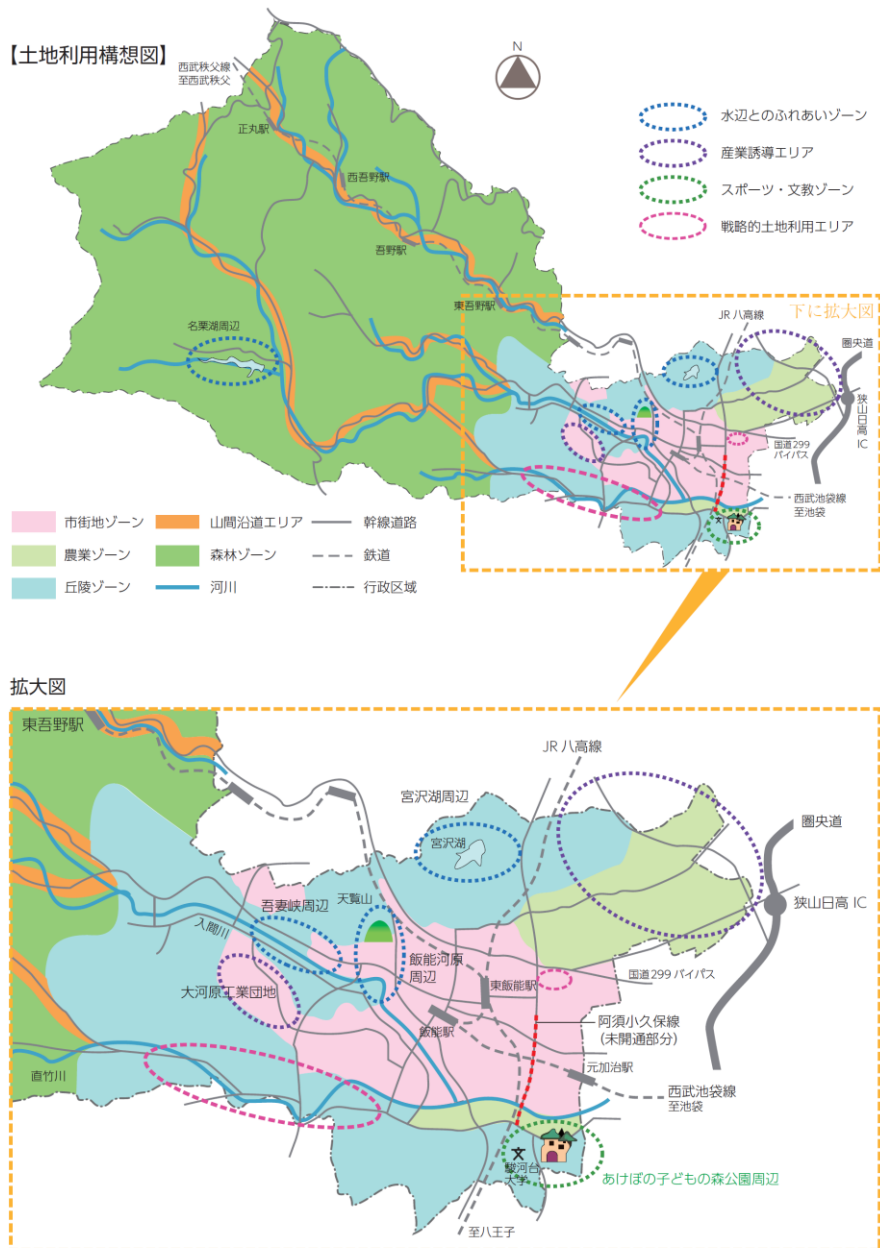


図 2-2 土地利用構想

基本目標の快適な生活環境が整うまちの「安全便利な交通環境の整備」では、市、事業者、地域の協働により、路線バスの維持・確保に取り組むとともに、若い世代の定住確保や都心との行き来がしやすい環境を確保するため、鉄道の相互乗り入れや輸送力増強の促進、駅周辺の良好な交通環境の確保など、市民の利便性向上とまちの機能性向上に向けた取組を進めることとしています。



図 2-3 第5次飯能市総合振興計画におけるまちづくりの基本理念

<p>基本目標 4</p> <p>快適な生活環境が整うまち</p> <p>— 快適な生活環境を創る —</p> <p>【環境・公共インフラ・建設部門】</p>	4-1 暮らしが潤う自然の保全と活用
	4-1-1 自然環境の保全と活用
	4-1-2 河川・湖等の環境保全
	4-2 安全便利な交通環境の整備
	4-2-1 快適な道路網の整備
	4-2-2 交通安全の推進
	4-2-3 便利な公共交通ネットワークの促進
	4-3 快適な暮らしを支える生活環境の整備
	4-3-1 潤いを提供する公園緑地
	4-3-2 上水道の安定維持と整備
	4-3-3 下水道の整備推進
	4-3-4 暮らしやすい生活環境の整備・保全
	4-3-5 廃棄物対策と循環型社会の推進
	4-4 個性が光る快適居住基盤の整備
	4-4-1 戦略的な土地政策
	4-4-2 快適な居住と住宅地の形成
4-4-3 住みよい市街地の基盤形成	
4-4-4 地域情報通信基盤の拡充と利便性の向上	

出典：第5次飯能市総合振興計画

図 2-4 第5次飯能市総合振興計画における基本目標 4

第5次飯能市総合振興計画における公共交通に関わる施策について以下に示します。

4-2 安全便利な交通環境の整備

4-2-3 便利な公共交通ネットワークの促進

■現状と課題

本市の公共交通ネットワークの状況は、飯能駅を中心に路線バスが運行され、路線バスのない地区の交通手段としては鉄道があるなど、公共交通インフラは比較的充実しています。

鉄道においては、平成 25 (2013) 年 3 月に、私鉄 5 社 (西武鉄道、東武鉄道、東京メトロ、東京急行電鉄、横浜高速鉄道) による相互直通運転が開始され、飯能駅と渋谷・横浜方面と乗り換えなしでつながるなど、利便性の向上が図られています。また、JR 八高線については、関係自治体と連携して、更なる利便性の向上に関する要望等を行っています。

路線バスにおいては、平成 24 (2012) 年に本市を運行するバス事業者や地域住民の代表者、関係機関の代表者による協議会を設置し、路線バスの維持確保や地域の移動手段等について基本方針をまとめた「飯能市地域公共交通基本計画」を策定し、計画に基づく事業を推進しています。

しかしながら、少子高齢化や自家用車への依存度が高いことなどを理由に路線バス、鉄道共に利用者の減少傾向は続いています。

市民が将来にわたって地域での暮らしを安心して続けられるよう、公共交通の維持確保と高齢者の外出に対する不安を軽減するための取組が課題となっています。

また、宮沢湖畔の「北欧の雰囲気とムーミンの世界を体験できる施設 Metsä (メツァ)」の整備に伴い、新たなまちづくりの新機軸である「水と緑の交流」を効果的に展開していくには、市内鉄道駅から当該施設への交通機関や「天覧山・飯能河原」、「トーベ・ヤンソンあけぼの子どもの森公園」とを結ぶ交通機関(「都市回廊空間」)、更には山間地と連絡する交通機関の充実などが望まれます。

一方、公共交通の利用環境向上を図るために、飯能駅・東飯能駅・元加治駅周辺に市営自転車駐車場を整備していますが、放置自転車等が後を絶たない状況も見られ、元加治駅南口の整備を含め駅周辺の良い環境の確保が課題となっています。

■基本方針

- 市民の移動手段の維持確保に向け、市・交通事業者・市民が一体となって地域公共交通の維持確保の取組を推進します。

■施策の体系

便利な公共交通ネットワークの促進

- ・市民の「おでかけ」を守る
- ・路線バスの維持確保
- ・鉄道の交通利便性向上の促進
- ・自転車利用の環境整備
- ・新たな拠点を結ぶ公共交通の整備

■基本施策

施 策	施策の概要
1 市民の「おでかけ」を守る	<ul style="list-style-type: none"> ① 「飯能市地域公共交通基本計画」に基づき、地域が主体となった移動手段確保のための取組を支援します。 ② 市民のお出かけ手段としての公共交通を維持確保するため、路線バス・鉄道の重要性を事業者や関係団体と連携して、積極的に発信します。
2 路線バスの維持確保	<ul style="list-style-type: none"> ① 交通事業者と連携して、地域の幹線交通であり、重要な移動手段である路線バスの維持確保に努めます。 ② エコツーリズムや観光イベント等と連携し、来訪者や観光客によるバス利用を促進します。
3 鉄道の交通利便性向上の促進	<ul style="list-style-type: none"> ① 鉄道輸送力の増強と交通利便性の向上について、周辺自治体と連携し、鉄道事業者に要望します。 ② 元加治駅南口の整備については、関係機関と連携して検討します。
4 自転車利用の環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ① 環境にやさしく、健康にも良い自転車通勤・通学を促進するとともに、放置自転車等の撤去などにより駅周辺の交通環境を良好に保ちます。 ② 市営自転車駐車場の利用促進や維持管理の充実を図ります。
5 新たな拠点を結ぶ公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ① 宮沢湖畔の「北欧の雰囲気とムーミンの世界を体験できる施設 Metsä (メツァ)」と市内鉄道駅を結ぶ公共交通機関の整備を検討します。 ② 「都市回廊空間」を結ぶ公共交通機関の整備を促進します。 ③ 「水と緑の交流によるまちづくりの新機軸」を踏まえ、公共交通機関の整備を検討します。

■新しい協働のための各主体の役割

市民等	外出には路線バスや鉄道を積極的に利用します。
企業等	企業活動において公共交通を利用します。

■個別計画

飯能市地域公共交通基本計画

■ 目標指標

指標名	指標の考え方	現況：平成 26 年度	目標への考え方	目標（平成 32 年度）
電車やバスなどの公共交通の便利さに対する市民満足度	平成 26 年度実施の市民意識調査による「満足」、「やや満足」の割合	16.7% (※なお、「普通」と回答した割合は 32.6%)	後期基本計画策定のための市民意識調査による「満足」、「やや満足」の割合 5 ポイント上昇を目指す。	21.7%
鉄道駅一日平均利用者数	飯能駅（西武鉄道調べ）	32,087 人	飯能駅一日平均利用者の現況値から増加する。	増加
鉄道駅一日平均利用者数	東飯能駅（JR 東日本調べ）	5,540 人	東飯能駅一日平均利用者の現況値から増加する。	増加
放置自転車等台数	飯能駅周辺の放置自転車数	459 台	飯能駅周辺の放置自転車数を減少する。	減少
市内を運行されている路線バスの系統数	国際興業バス、西武バス、イーグルバスの市内を運行するバス系統数	34 系統 (平成 27 年)	平成 27 年の運行系統数の維持	34 系統

※東飯能駅（JR 東日本調べ）の鉄道駅一日平均利用者数は、乗車のみ的人数となります。

2.3 飯能市都市計画マスタープラン 改訂版（上位計画）

「飯能市都市計画マスタープラン」は、「第5次飯能市総合振興計画」（平成28年）や、「埼玉県都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、おおむね20年後の飯能市を見据え、都市計画の観点からみた長期的・総合的なまちづくり計画として位置づけられています。

今後、飯能市が行うまちづくりに関連する計画や事業などは、このマスタープランに沿って定められることになり、都市計画の決定・変更、各種まちづくり事業の実施、地域のまちづくりルールなどを定める際の指針として、さらに、市民・事業者・行政が共有する「まちづくり指針」としての役割を果たします。

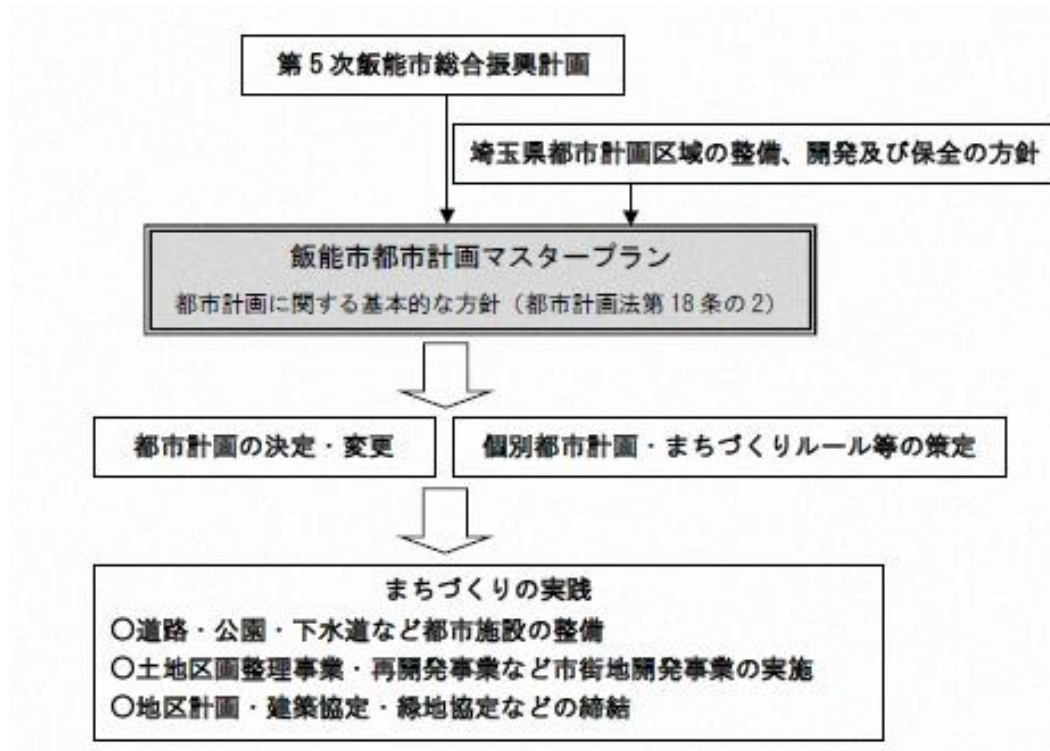


図 2-5 飯能市都市計画マスタープランの位置づけ

将来の都市構造として、市街地と丘陵地帯や山間地域の生活拠点、飯能河原周辺地区や宮沢湖畔の「小さな発見に満ちた北欧時間の流れる森と湖 メッツァ」等の「水と緑の交流拠点」を連携軸とし、将来の都市構造の形成を図ることとしています。



図 2-6 将来都市構造図

飯能市都市計画マスタープランにおける交通体系の方針について、以下のとおり位置づけられています。

■課題と基本テーマ

路線バス、鉄道共に利用者の減少傾向は続いており、公共交通の維持確保と高齢者の移動や買物に対する不安を軽減するための取組は大きな課題となっています。

道路では「小さな発見に満ちた北欧時間の流れる森と湖 メッツァ」へのアクセス道路の検討や、老朽化が進んでいる橋梁の計画的な維持管理や耐震化が課題となっています。

■基本テーマ

- ① 持続可能な公共交通の実現
- ② 道路の計画的な整備と効率的な維持管理

■持続可能な公共交通の実現

鉄道

- 鉄道輸送力の増強と交通利便性の向上について、周辺自治体と連携し、鉄道事業者に要望します。
- 西武線の元加治駅南口の整備について、関係機関と連携して検討します。
- 市の玄関口であるJR及び西武鉄道各駅について、来訪者への情報提供空間としての利便性向上を促進します。
- 山間地域の各駅のバリアフリー化などにより、だれにもやさしい交通施設となるよう整備を促進します。

路線バス

- 交通事業者と連携して、重要な移動手段である路線バスの維持確保及び利用促進に努めます。
- エコツーリズムや観光イベント等と連携し、来訪者や観光客によるバス利用を促進します。
- 宮沢湖畔の「小さな発見に満ちた北欧時間の流れる森と湖 メッツァ」を含む「都市回廊空間」と市内鉄道駅を結ぶ公共交通機関の整備について、関係機関と連携して検討します。

移動手段の多様化と便利な公共交通ネットワークの推進

- 「飯能市地域公共交通基本計画」に基づき、地域が主体となった移動手段確保のための取組を支援します。
- 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及び公共交通の利用促進を図るための施策を検討します。

- 持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るために「地域公共交通網形成計画」の策定を検討します。
- 高齢者などの交通弱者をはじめ、住民の日常生活の利便性を確保するため、既存の公共交通と連携して地域での生活を支える新たな移動手段を検討します。
- 地区の実情にあった市民相互の助け合いにより、暮らしやすい移動交通の仕組みづくりを進めます。

2.4 飯能市地域創生プログラム「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（上位計画）

「飯能市地域創生プログラム」は、「飯能市人口ビジョン」を踏まえ、本市の実状に応じた今後5年間のまち・ひと・しごと創生に関する目標や施策の基本的方向、具体的な施策を定めるもので、第5次飯能市総合振興計画において、将来都市像の実現に向けた重点戦略に位置づけ、人口減少問題対策、地方創生の視点から特に重点的に取り組むべき施策について、産学金官連携、政策間連携、地域間連携の視点から体系化した「横断的分野別計画」として策定したものです。

公共交通に関連する取組については、安心・安全な地域づくりとして市内への企業誘致や企業創業支援による雇用の創出のほか、山間地域振興支援事業、地域公共交通計画の推進、保健・医療・福祉・教育などの施策の充実と合わせた「飯能住まい」制度を構築しています。

公共交通の今後の方針については、公共交通、生活関連事業などを行う法人との連携強化を掲げています。

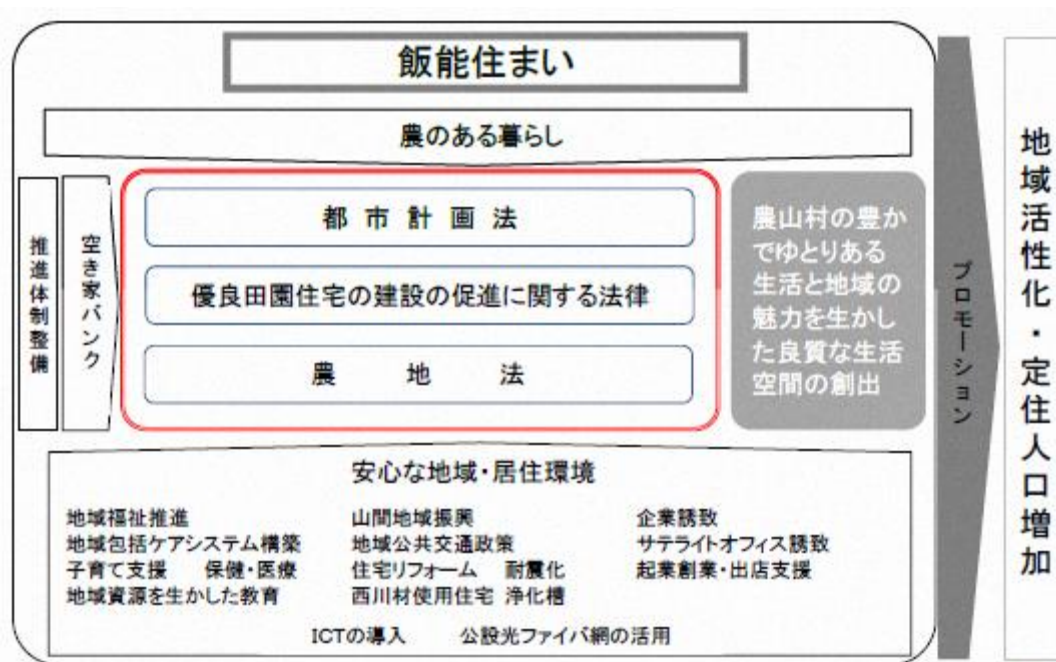


図 2-7 「飯能住まい」の取組

2.5 第2次はんのうふくしの森プラン（関連計画）

第2次はんのうふくしの森プランは、これからの飯能市の地域福祉をより推進していくため、市が策定する行政計画である「第2次飯能市地域福祉計画」と、飯能市社会福祉協議会が中心となって策定する民間活動計画である「第3次飯能市地域福祉活動計画」を一体化して策定し、上記に示す地域づくりの実現のため、市民・市・社会福祉協議会の協働による「地域福祉の取組方」を示したものです。

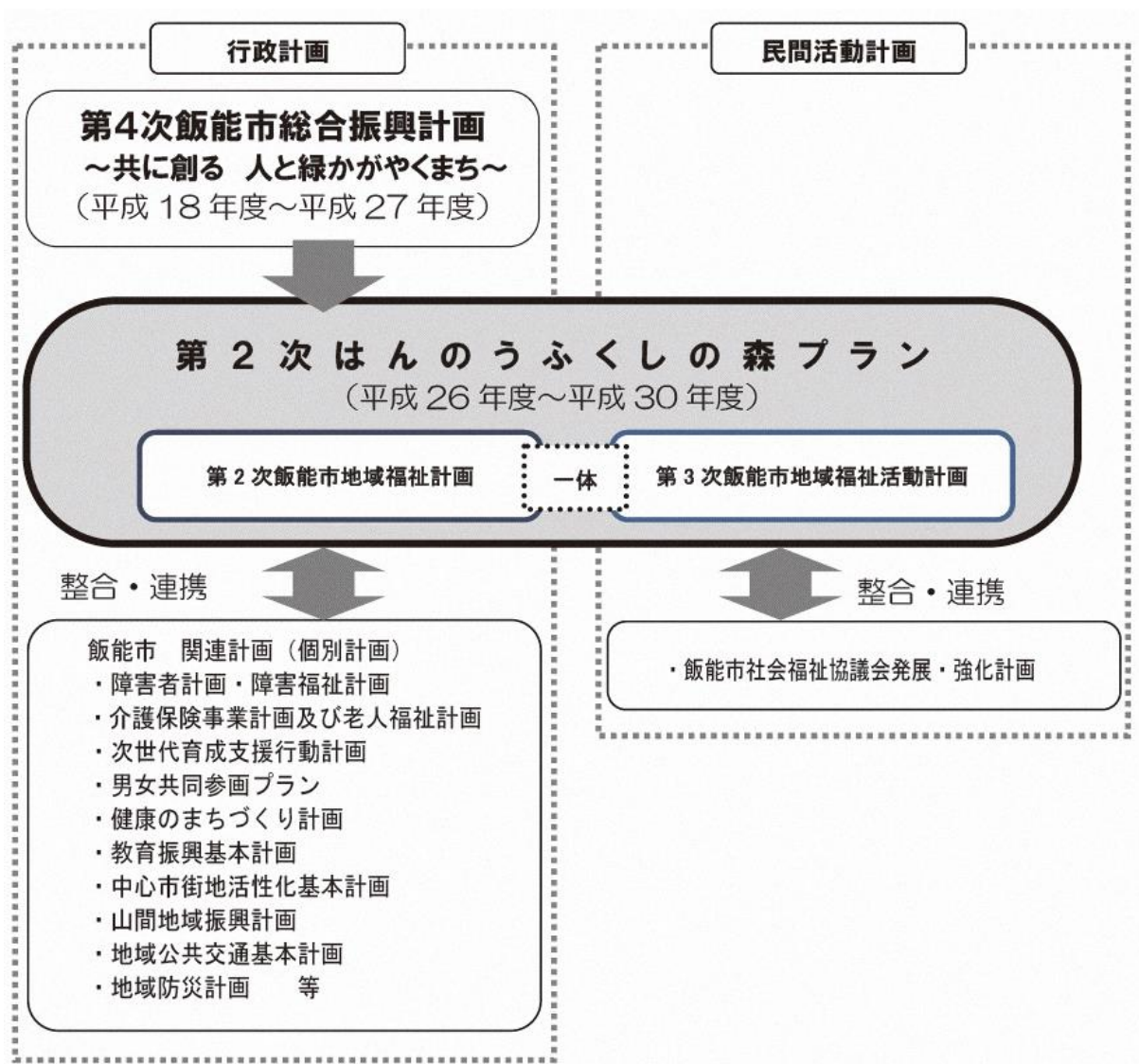


図 2-8 計画の位置づけ

公共交通に関する取組については、「基本目標 暮らしやすい移動・交通の仕組みをつくろう」に基づく取組が位置づけられています。

(1) 助け合いの移動・交通システムを広げよう

市民の日常的な生活の基盤であり、社会参加を行う上で重要である移動手段の確保については、公共交通だけでは様々なニーズに対応することが困難であることから、市民主体の助け合いの移送サービスを合わせていく必要があります。

市民の移動手段が確保されることにより、地域が活性化することを目指しています。

■協働の取組

活動主体	それぞれの取組
市民	○市民自らが、移動についての市民のニーズの把握に努めましょう。 ○地域の実状に合った移送システムについて、市、社会福祉協議会、関係機関との話し合いの場に参加しましょう。
地域	○地域の潜在的ニーズの把握に努めましょう。
地域福祉推進組織	○現在行っている助け合いの移送サービスの充実に努めましょう。 ○他地区へ移送サービスのノウハウを提供しましょう。
社会福祉事業所	○事業所の移送資源（車両・人員）を可能な範囲で地域に提供しましょう。 ○福祉有償運送の実施について検討しましょう。
ボランティア団体、NPO法人	○移送ボランティアの育成に努めましょう。 ○福祉有償運送の実施について検討しましょう。
社会福祉協議会	○助け合いの移送サービスを実施する地域福祉推進組織やボランティア団体の活動を支援します。 ○地域の実状に合った移送システムについて、市民、市、関係機関などとの話し合いの場を設定します。 ○福祉有償運送の実施について検討します。
市（地域福祉課） （企画調整課） （地区行政センター〈公民館〉）	○庁内が連携し、情報提供や活動費に対する補助など、地域福祉推進組織などが実施する助け合いの移送サービスに関する取組を支援します。 ○地域の実状に合った移送システムについて、市民、社会福祉協議会、関係機関との話し合いの場を設定します。 ○飯能市地域公共交通基本計画との連携を図ります。

■評価指標

	現 状	中間目標 (H28 年度)	最終目標 (H30 年度)
①助け合いの移送サービスに取り組む団体	4団体	5団体	6団体



買い物ツアーに参加するため、らくだ号に乗車する地域の方々

(2) 移送ボランティアを育成しよう

移送サービスに取り組む団体やボランティアの活動を広く伝えるとともに、活動への参加の呼びかけとボランティアの育成を行い、継続的な活動の実現を目指しています。

■協働の取組

活動主体	それぞれの取組
市 民	○移送ボランティア育成講座などの学びの場に積極的に参加しましょう。 ○自ら活動に参加するとともに、周囲の人々にも呼びかけましょう。
地域福祉推進組織	○地域における移送ボランティアの発掘と育成に努めましょう。
ボランティア団体、 NPO法人	○移送ボランティアの発掘と育成に努めましょう。
社会福祉協議会	○移送ボランティア育成講座を開催します。 ○移送ボランティアの活動の自立に向けた支援をします。
市（地域福祉課） （企画調整課） （市民参加推進課）	○地域福祉推進組織や社会福祉協議会に対して、情報提供などの支援を行います。

■評価指標

	現 状	中間目標 (H28 年度)	最終目標 (H30 年度)
①移送ボランティアの登録者	62人	80人	100人

2.6 飯能市地域公共交通基本計画

2.6.1 計画の概要

「飯能市地域公共交通基本計画」は、「第4次飯能市総合振興計画」及び「飯能市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、市民の移動手段の確保に向けた施策を推進するための基本計画として位置づけるものです。市全体及び地区別の公共交通に関する現状と課題を踏まえて、次の3つの基本目標を定めています。

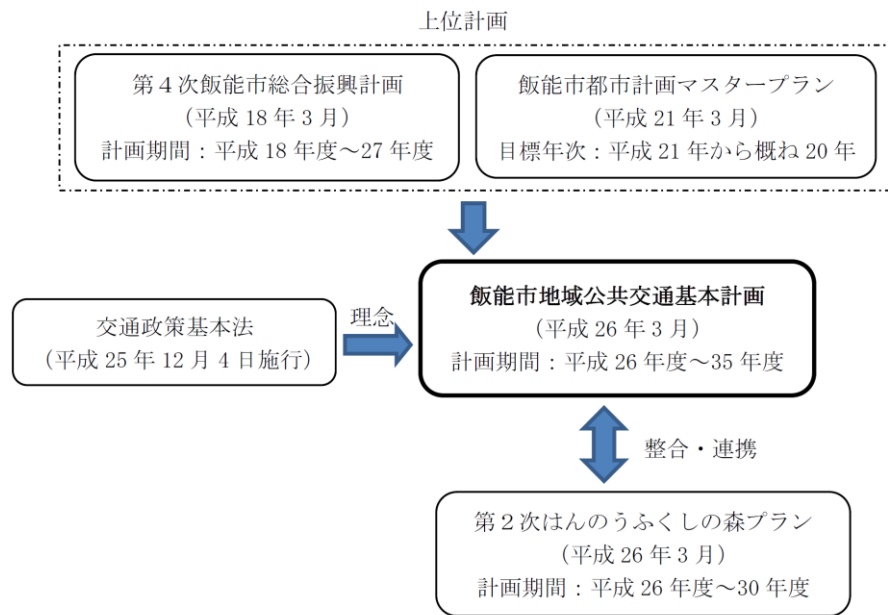


図 2-9 飯能市地域公共交通基本計画の位置づけ



図 2-10 飯能市地域公共交通基本計画の基本目標

2.6.2 計画の実施状況

飯能市地域公共交通基本計画の実施状況についてレビュー（評価）した結果を以下に示します。

(1) 基本目標 1 地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」に関連する取組

1) 施策 1-① 市補助金の継続

赤字路線への市補助金の交付や高等学校等バス通学費補助、国際興業株式会社との協定などにより、市内のバス路線の維持が確保されています。本市の財政制約も踏まえ、バス路線を持続するための補助のあり方について引き続き、研究していくことが必要となります。

取組	成果													
赤字路線に対する補助金の交付	成果あり	<p>本補助金の交付により、山間地域の住民の通勤や通学、そして、生活の足として路線バスを維持・確保することができた。国際興業株式会社飯能営業所の運行する路線バスは、山間地域だけでなく、市内の中心市街地や双柳の工業団地、そして、永田台などの新興住宅地域も含め、市内の広範囲で運行されている。</p> <p>また、飯能を訪れる観光客の足としてもなくてはならない移動手段となっている。</p>												
高等学校等バス通学費補助	成果あり	<p>該当者数に対する補助件数の割合については、ここ数年大きな変化はないが、通学費に係る保護者の負担軽減と、路線バスの利用促進につながっている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成26年度</th> <th>平成27年度</th> <th>平成28年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高等学校等通学補助件数（円） /割合</td> <td>148件 (3,784,620円) 43%</td> <td>146件 (3,502,020円) 45%</td> <td>125件 (3,378,550円) 44%</td> </tr> <tr> <td>（参考）該当者数</td> <td>348人</td> <td>326人</td> <td>284人</td> </tr> </tbody> </table>		平成26年度	平成27年度	平成28年度	高等学校等通学補助件数（円） /割合	148件 (3,784,620円) 43%	146件 (3,502,020円) 45%	125件 (3,378,550円) 44%	（参考）該当者数	348人	326人	284人
	平成26年度	平成27年度	平成28年度											
高等学校等通学補助件数（円） /割合	148件 (3,784,620円) 43%	146件 (3,502,020円) 45%	125件 (3,378,550円) 44%											
（参考）該当者数	348人	326人	284人											
国際興業株式会社との運行継続にかかる協定の締結	成果あり	<p>本協定を継続して締結することにより、国際興業株式会社飯能営業所が運行するバス路線が維持されている。平成 29 年 4 月 1 日から平成 32（2020）年 3 月 31 日までの 3 年間については、一部路線等の減回や廃止はあり得るとしながらも、営業所の存続と市内バス路線の運行が確保されている。</p>												
新たな補助金についての研究・検討	成果はこれから	<p>バス利用者を増加させるための仕掛けとなるような補助金の活用について、他自治体の事例調査と研究を行った。実施による成果・効果が得られるかについては、今後、更なる検討が必要となる。</p>												

2) 施策 1-② 観光やイベント等によるバス利用のさらなる促進

南高麗地区で開催される「お散歩マーケット」や名栗地区で開催される川遊びイベントでの路線バスの利用、ラッピングバスなどに関する取組は参加者も多く、広がりを見せています。公共施設やコンビニエンスストアなどのバスまちスポットである、待合環境での情報提供など、今後の成果が期待される取組も実施しています。それぞれの成果を評価しながら継続や見直しを進める必要があります。

取組	成果	
エコツーリズムでのバス利用	成果あり	<p>年2回開催される「お散歩マーケット」については、地域が主体となり交通事業者と市が一体となって進めるこの地域ならではの取組として大きな成果を挙げている。</p> <p>また、エコツーリズムを通して、環境にやさしいバス利用を促進するとともに、魅力ある観光スポットの発信や観光におけるバス利用のPRなど、観光施策と連携してバス利用を促進するものとなっている。</p>
アニメツーリズム(ラッピングバス)	成果あり	<p>フルラッピングバス2台、ポイントラッピングバス1台により、アニメファン等のバス利用促進につながった。各種イベントでの利用やファンの集いにラッピングバスをチャーターするなど、活用の幅の広がりを見せた。また、市民アンケート調査では、市が進めている交通施策の取組を、約6割の市民が知っていると答えるなど、路線バスのPRに効果を発揮した。</p>
ひな飾り展等市内周遊券	成果はこれから	<p>平成25年度に実施された、ひな飾り展では、名栗地区の黒指から名郷区間までを乗り降り自由とし何度でも乗車できる周遊券を発行したが、大きな効果にはつながらなかった。このようなことから、方法を変える必要があり、平成26年度、平成27年度は実施に至らなかった。</p>
わくわく名栗クラブによる利用促進事業の検討・実施	成果あり	<p>地域の団体が主体となって実施している川遊びイベントについては、都内の小学生等を対象として募集を行い、キャンセル待ちが出るほど人気のある事業となっている。平成29年度の事業については、参加者180名中177名が路線バスを利用して参加するなど、利用促進につながるとともに、名栗地区の魅力を知っていただく良い機会にもなっている。</p>
バス待合施設への観光情報提供	成果はこれから	<p>バスをもっと身近に、そしてもっと利用しやすくするため取組の一つとして、平成28年度、公共施設やコンビニエンスストアなどをバスまちスポットとして登録していただいたが、その成果や効果の把握には至っていない。今後、登録施設や利用についての周知を行い、バス利用者の利便性向上につなげていく必要がある。</p>

3) 施策 1-③ バス運行環境の整備

バス停へのベンチの設置などについては、関係者の役割分担により、引き続き、検討・実施していく必要があります。

取組	成果	
バス待合施設整備	成果はこれから	先進事例の研究にとどまっているため、成果はまだない。多くの人が利用する停留所や待合施設の状況確認を行い、まずは現状把握に努める必要がある。

(2) 基本目標 2 路線バスを身近にして公共交通を「育てる」に関連する取組

1) 施策 2-① バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進

バスマップやバス案内表示についての取組が実施されています。今後、バスマップを活用してバス路線を見せるための取組を拡大させる必要があります。

取組	成果	
バスマップの作成・配布	成果あり	広報での周知や一部商業施設への設置、また、各種イベントでの配布の効果もあり、平成 28 年度末に作成したバスルートマップは大変多くの方に利用していただき、残部数が少なくなっている。市民アンケートの結果では、約 1 割の方が「バスルートマップを知っている」と回答している。アンケートの中では「どこをどのバスが運行しているのかわからない」といったご意見もあることから、継続して配布・周知していく必要がある。
バス案内表示の設置	成果あり	飯能駅北口のバス案内表示については、簡易な形ではあるが、北口から運行しているバスルートがすべてわかるものにリニューアルした。日頃の通勤・通学などでのバス利用者はもとより、本市を観光で訪れた方やイベントへの参加者など、バス利用者の利便性向上につながった。

2) 施策 2-② モビリティマネジメントの推進

各取組に関する実施状況や参加状況は評価されていますが、モビリティマネジメントとして行動変容につながっているかどうかの評価は実施されていません。今後、各取組による効果測定・評価などを行い、取組内容の見直しを実施していく必要があります。

取組	成果	
公共交通ニュースの発行	成果はこれから	公共交通を身近に感じていただくことを目的として、公共交通ニュースを定期的に発行しているが、市のホームページへの掲載が主であったため、知っている人が少ない状況であった。このようなことから、広報はんのうへの掲載、アンケート調査への同時封入、自治会での回覧など、新たな方法での配布を試みた。市民アンケートの結果から、約4%の方が「公共交通ニュースを知っている」と回答しており、公共交通の利用促進や現状を伝える手段の一つとして、継続して発行していく必要がある。
職員の通勤時ノーマイカーデーの実施	成果はこれから	本市職員のノーマイカーデーでは、正規職員の約7割が実施した。実施に際して、公共交通の現状・課題を継続して伝えてきたことにより、公共交通利用を広げる積極的な方法の提案など、前向きな意見が多くなっている。 今後は、全市的なノーマイカーデーを実施し、その一事業所として、全職員を対象として実施する。
ギャラリーバスの実施	成果はこれから	ギャラリーバスの利用者数は把握していないが、市民アンケートの結果から、約5%の方が「ギャラリーバスを知っている」と回答している。 水道週間や環境ポスターなど小・中学生の絵画や飯能市内の写真に掲載することにより、ある程度の成果は得られていると考える。
バスの乗り方教室の実施	成果あり	バス利用のハードルを下げるために、路線沿線地域の小学生や住民の方を中心にバスの乗り方教室を実施することにより、バスの乗り方がわからないという参加者の不安を取り除くことにはつながった。

3) 施策 2-③ バス利用のための利便性の向上

市では、サイクル&バスライドの取組とバスまちスポットの登録の取組が実施されています。さらなるバスの利便性向上に向けて、サイクル&バスライドやバスまちスポットの適地の選定と活用を促進する取組も検討していく必要があります。

取組	成果	
サイクル&バスライドの検討・実施	成果あり	新寺バス停留所の自転車置き場の整備については、防草シートと砂利の敷設を行ったことにより、バス利用者の利便性向上につながるとともに、駐輪場の利用台数も実施前より増加している。
パーク&ライドの研究・検討・実施	成果はこれから	パーク&ライドの研究・検討・実施については、効果測定を十分行った上で実施していく必要がある。
バスまちスポット等の登録	成果はこれから	平成 28 年度は、市内 18 の施設に「バスまちスポット」等として登録していただいたが、市民アンケートの結果では、「バスまちスポットを知っている」と回答した方は約 1 %にとどまった。今後、周知を強化していくことにより、利用者の利便性が高まると考える。

4) 施策 2-④ バス路線の見直し等の検討

双柳循環や大河原工業団地への路線など、バス路線の見直しを継続的に行っています。引き続き、土地利用や移動の実態等を踏まえ、路線見直しの可能性を検討していく必要があります。

取組	成果	
双柳循環の検討・実施	成果あり	路線沿線には、多くの企業が立地し、また、市役所、地区行政センター、総合福祉センターなどの公共施設もあることなどから、新たなバス利用者の確保につながるなど、大きな効果が得られた。
大河原工業団地立地企業従業員の足の確保の検討・実施	成果あり	平成 29 年 3 月に「大河原工業団地東」行きが「クラウンパッケージ前」行きまで延伸されるとともに、朝夕 3 便ずつ増便され、通勤利用者の利便性が向上した。路線沿線には、多くの企業が立地していることから、新たなバス利用者の確保につながるなど、大きな効果が得られた。
西武飯能日高路線変更の検討・実施	成果はこれから	市民からの要望や路線沿線には、小学校、中学校、市立図書館、市民会館など、公共施設があることから、新たなバス利用者の確保につながるなど、今後、大きな効果が得られる。

(3) 基本目標 3 生活を支える公共交通手段を「つくる」に関連する取組

1) 施策 3-① 「おでかけ」を守るための検討

地域懇談会、協議会、分科会など、関係者で協議を行う場づくりを実施してきました。今後、具体的な地域の交通に関する方向性を検討し、打ち出していく必要があります。

取組	成果	
地域懇談会の実施	成果あり	地域懇談会を実施したことにより、これからの公共交通のあり方など、地域公共交通の現状や課題をご理解いただいた。また、頂戴したご意見・ご要望等をもとに、今後の課題について整理した。
地区別方向性についての検討	成果はこれから	地区別方向性の検討については、結果をもとに「地域公共交通網形成計画」に反映させるとともに、地域ごとの公共交通に関する方向性を決定し、新たな移動手段をつくることにつなげていく。
交通事業者との意見交換の実施	成果あり	分科会等で、交通事業者との意見交換を実施したことにより、平成 29 年度策定予定の「地域公共交通網形成計画」の策定に向け、専門的な視点でご意見等をいただくことができた。 また、国際興業株式会社との協議により、スーパーの前や新興住宅地にバス停を新設していただくことができ、バス利用者の利便性を高めることができた。
飯能市地域公共交通対策協議会の実施	成果あり	飯能市地域公共交通対策協議会を法定協議会としたことにより、多様な関係者による合意形成や協働の取組を、より効率的・効果的かつ確実に行うとともに、平成 29 年度策定予定の「地域公共交通網形成計画」の策定に向けて協議を行うことができた。
飯能市地域公共交通対策協議会分科会の実施	成果あり	飯能市地域公共交通対策協議会分科会の開催により、平成 29 年度策定予定の「地域公共交通網形成計画」の策定に向け、専門的な視点でご意見等をいただくとともに、バス事業者の現状・課題等の把握や情報共有が図られた。

2) 施策 3-② スクールバスの活用検討

スクールバスの活用に関しては、具体的な検討が進められているところです。引き続き、検討、実証を行っていく必要があります。

取組	成果	
スクールバスの活用検討	成果はこれから	スクールバスの活用については、平成 30 年度の実証実験に向けて現在検討中である。

3) 施策 3-③ 社会資源活用の研究・検討

施設の送迎バス等を社会資源として活用するための検討に着手しているところです。今後、地域の交通の方向性に従い、具体的な方策を検討していく必要があります。

取組	成果	
社会資源の活用の研究・検討	成果はこれから	平成 29 年度においては、以前実施した施設の送迎バスの調査を再度行った。また、他自治体の活用の状況等についても調査・研究を行った。

第3章 地域の現状

3.1 概況

3.1.1 沿革

本市は埼玉県の南西部に位置し、東は狭山市と入間市、南は東京都青梅市と奥多摩町、西は秩父市と横瀬町、北はときがわ町、越生町、毛呂山町、日高市に接しています。

地形は山地、丘陵地、台地に分けられます。北西部は山地で、市域の約76%を森林が占めています。南東部は丘陵地及び台地で、北の高麗丘陵と南の加治丘陵の間の台地部分に市街地が発達し、さらに、入間川、高麗川の一級河川が、西部山地から東部台地へと流下しています。

平成17年には旧名栗村と合併し、県内3番目という広大な面積を持つ市となりました。都心から約50km圏内に位置し、交通アクセスも良好な環境にありながら、緑と清流という自然に恵まれ、古くから豊かな森林と人との共生によって、人々の暮らしや文化・歴史、産業が育まれています。平成17年4月1日に「森林文化都市」を宣言し、自然と都市機能が調和した、暮らしやすい都市を目指したまちづくりに取り組んでいます。



図 3-1 飯能市の地勢

出典：飯能市ホームページ

3.1.2 位置・地形

本市は、都心から約 50km 圏内の埼玉県南西部に位置し、行政区域面積は 19,305ha、市域の約 76%が山林で県立奥武蔵自然公園の中核をなしており、首都圏の身近な観光レクリエーションの場となっています。

広域的には J R 八高線、一般国道 16 号の西側に沿って秩父山地から多摩丘陵、丹沢山地にかけて南北に伸びる丘陵地にあたり、秩父山地、加治丘陵、入間台地という多様な地形条件から豊かな自然環境に恵まれ、山地部の河川沿いは緑と清流の景観を生み出しています。

西部の山地部では高麗川、入間川、成木川などの河川が谷幅の広い形状を形成し、河川沿いは河岸段丘が発達しています。

山地部東側に続く丘陵は、北に高麗丘陵、南に加治丘陵があり、この丘陵地を縫って高麗川や入間川などが南東方向に流下しています。



図 3-2 飯能市の位置

出典：飯能市都市計画マスタープラン 改訂版

3.1.3 地区区分

鉄道、路線バスの運行状況などを考慮して市内を14の地区に区分し、これらの地区に応じた公共交通を取り巻く課題と対応策を位置づけるものとします。

表 3-1 地区区分

地区名	世帯数	人口
飯能地区（飯能駅周辺地域）	6,182	13,698
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	713	1,673
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	495	1,133
精明地区（高萩線沿線）	2,339	5,677
精明地区（双柳循環沿線）	5,570	12,803
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	1,308	2,956
加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	8,514	20,002
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	2,619	6,965
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	902	2,203
東吾野地区（西武池袋線沿線）	805	1,849
原市場地区（名栗線沿線）	2,341	5,498
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	810	1,791
吾野地区（西武秩父線沿線）	982	2,057
名栗地区（名栗線沿線）	884	1,872
合計	34,464	80,177

※平成29年9月1日現在(市民アンケート調査無作為抽出時点)

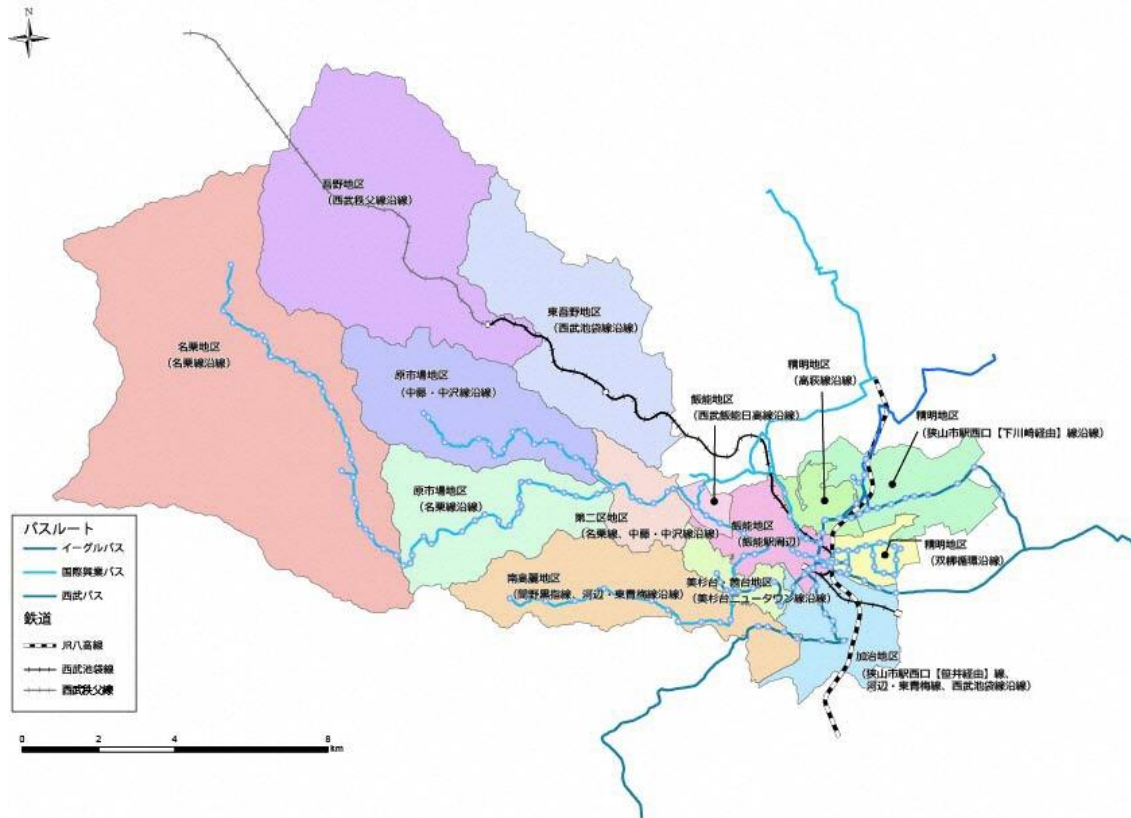


図 3-3 地区区分

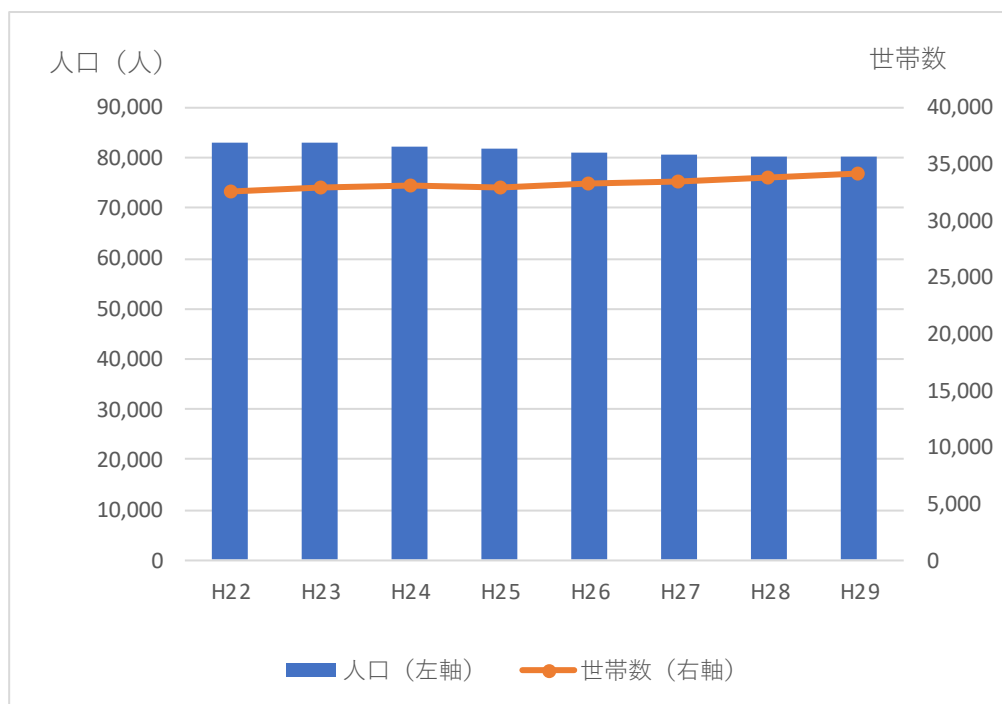
3.2 人口

3.2.1 人口推移

本市の人口は80,293人、世帯数は34,172世帯となっています(平成29年1月1日現在)。平成22年からの人口と、世帯数の推移をみると人口は減少傾向となっていますが、世帯数は増加傾向となっています。1世帯当たり人員は2.55人から2.35人に減っています。

表 3-2 人口・世帯数の推移

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
人口(人)	83,181	82,974	82,422	81,874	81,266	80,829	80,513	80,293
世帯数(世帯)	32,659	32,931	33,099	33,042	33,299	33,499	33,811	34,172
1世帯当たり人員	2.55	2.52	2.49	2.48	2.44	2.41	2.38	2.35



出典：飯能市統計書 推計人口 各年4月1日

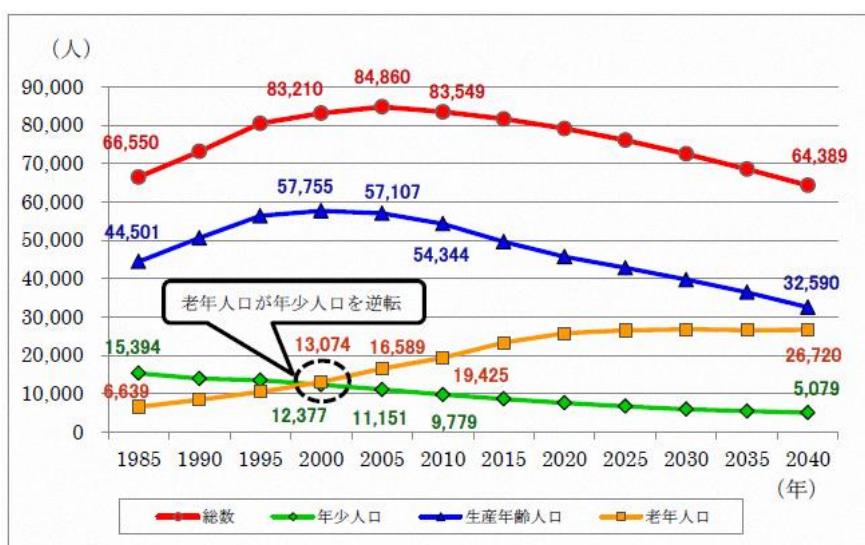
図 3-4 人口・世帯数の推移

3.2.2 将来人口

本市の国勢調査における総人口は、平成 17 年をピークに減少しており、社会保障・人口問題研究所の推計では、平成 52 (2038) 年の人口を約 64,000 人と平成 22 年の水準の約 77% に減少すると予測されています。

本市の年齢 3 区分別の人口をみると、生産年齢 (15 歳以上 64 歳以下) は、平成 12 年の 57,755 人をピークに減少傾向となっています。平成 52 (2038) 年には、平成 12 年の約 56 % の水準になることが予測されています。年少人口 (0 歳以上 14 歳以下) は、昭和 60 年をピークに減少し、平成 12 年には老年人口 (65 歳以上) を下回っています。

老年人口は増加を続け、平成 52 (2038) 年には、市全体の約 41 % を占め、生産年齢人口約 1.22 人で 1 人の老年人口を支えることが予測されています。



※ 総数には「不詳」を含む

出典：飯能市人口ビジョン

図 3-5 飯能市の年齢 3 区分別人口の推移

3.2.3 各地区の人口

各地区の過去10年間（平成17年から平成27年まで）の人口推移は、加治地区で増加しているものの、他の地区では減少しています。将来10年間（平成27年～37（2025）年）の人口予測は、すべての地区において減少することが予測されています。

南高麗、吾野、東吾野、原市場、名栗に関しては、過去10年間及び将来10年間の減少率が全市での減少率に比べて非常に大きくなっており、人口減少に対応したまちづくりや交通手段の確保が重要となります。

表 3-3 各地区の人口状況

年次	各年1月1日現在(単位:人)									
	総数	飯能	精明	加治	南高麗	吾野	東吾野	原市場	名栗	
平成17年	84,242	21,900	16,763	25,248	2,689	2,945	2,540	9,545	2,612	
18	83,743	21,799	16,862	25,070	2,756	2,877	2,476	9,337	2,566	
19	83,225	21,689	16,823	24,991	2,870	2,763	2,441	9,161	2,487	
20	83,061	21,943	16,764	24,846	3,007	2,696	2,363	9,020	2,422	
21	82,620	21,796	16,602	25,045	3,036	2,594	2,321	8,860	2,366	
22	82,390	21,789	16,598	25,099	3,058	2,537	2,272	8,740	2,297	
23	82,107	21,865	16,634	25,034	3,089	2,469	2,222	8,533	2,261	
24	81,614	21,812	16,513	25,721	2,392	2,406	2,176	8,385	2,209	
25	81,874	21,870	16,712	26,033	2,362	2,363	2,147	8,249	2,138	
26	81,266	21,642	16,631	26,206	2,316	2,302	2,069	8,008	2,092	
27	80,829	21,646	16,530	26,297	2,283	2,202	2,030	7,809	2,032	
37	74,385	19,864	15,622	26,275	1,895	1,711	1,536	5,939	1,543	

※平成25年からは、住民基本台帳人口に外国人住民を含む。

資料：市民課（住民基本台帳人口）

人口増減率	総人口	飯能	精明	加治	南高麗	吾野	東吾野	原市場	名栗
H17-27	-4.1%	-1.2%	-1.4%	4.2%	-15.1%	-25.2%	-20.1%	-18.2%	-22.2%
H27-37	-8.0%	-8.2%	-5.5%	-0.1%	-17.0%	-22.3%	-24.3%	-23.9%	-24.1%

出典：飯能市人口ビジョン

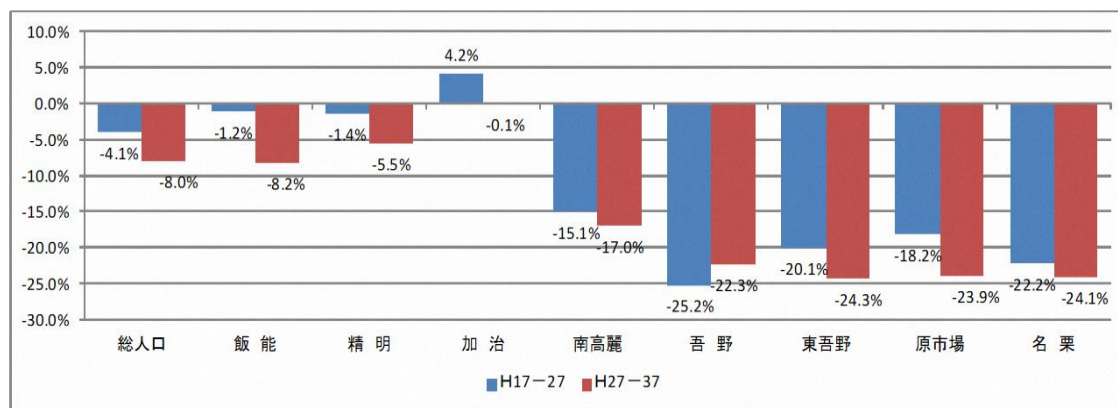
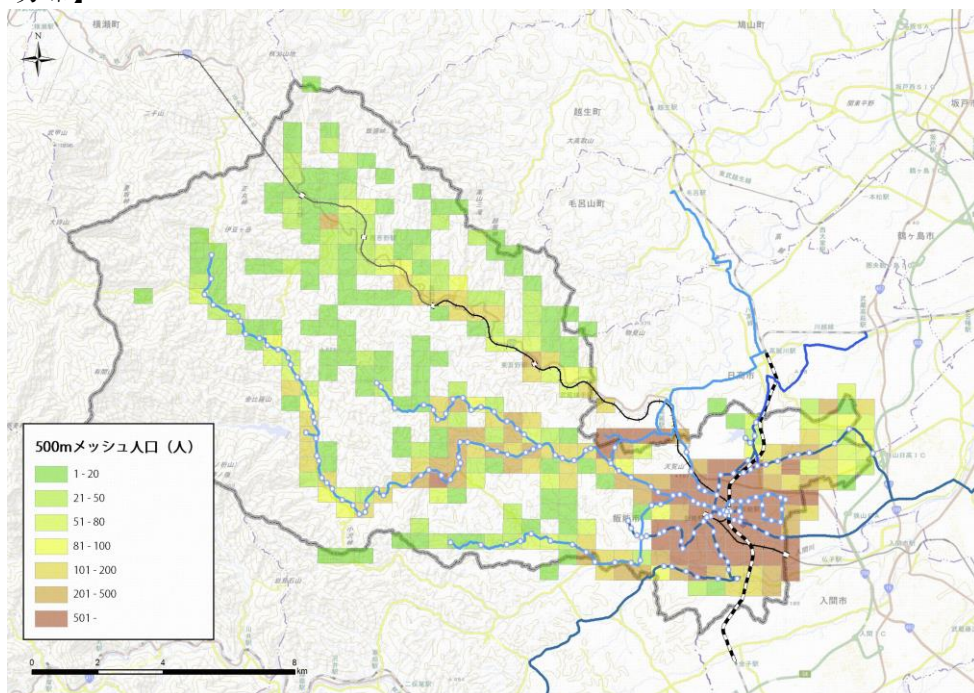


図 3-6 地区別の人口の推移

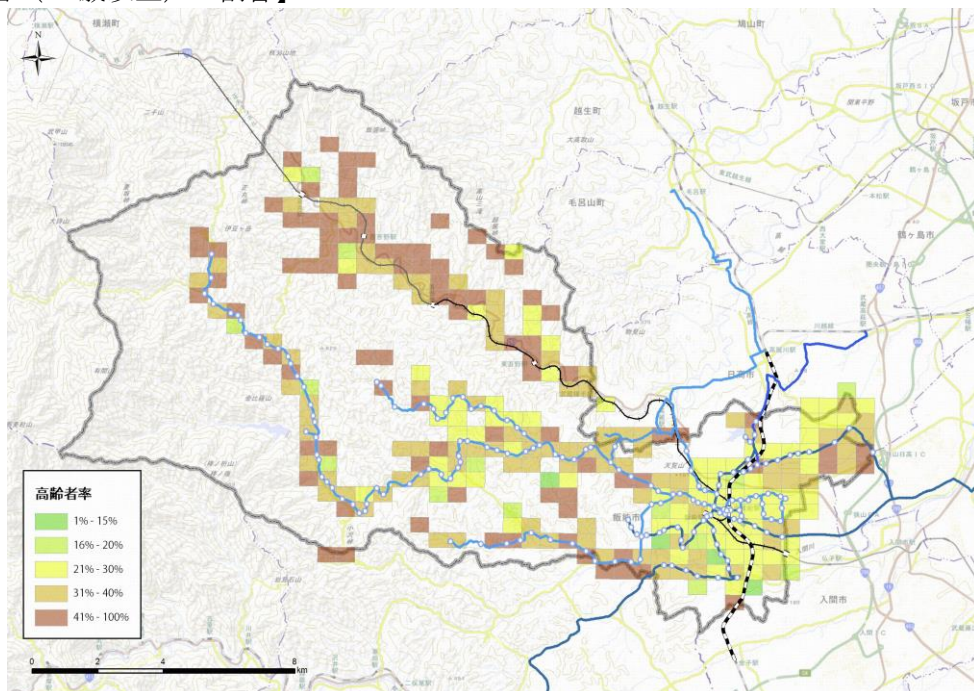
3.2.4 人口分布

飯能駅及び東飯能駅を含む中心市街地を核に西武池袋線や路線バスの沿線において人口が分布しています。更に、加治地区、美杉台地区、永田台地区、原市場地区に人口が集積しています。高齢化率に関しては、市中心部では20%以下の地域も見られますが、その一方で、山間部では高齢化率が高く、40%以上のメッシュも存在しています。

【人口分布】



【高齢者（65歳以上）の割合】



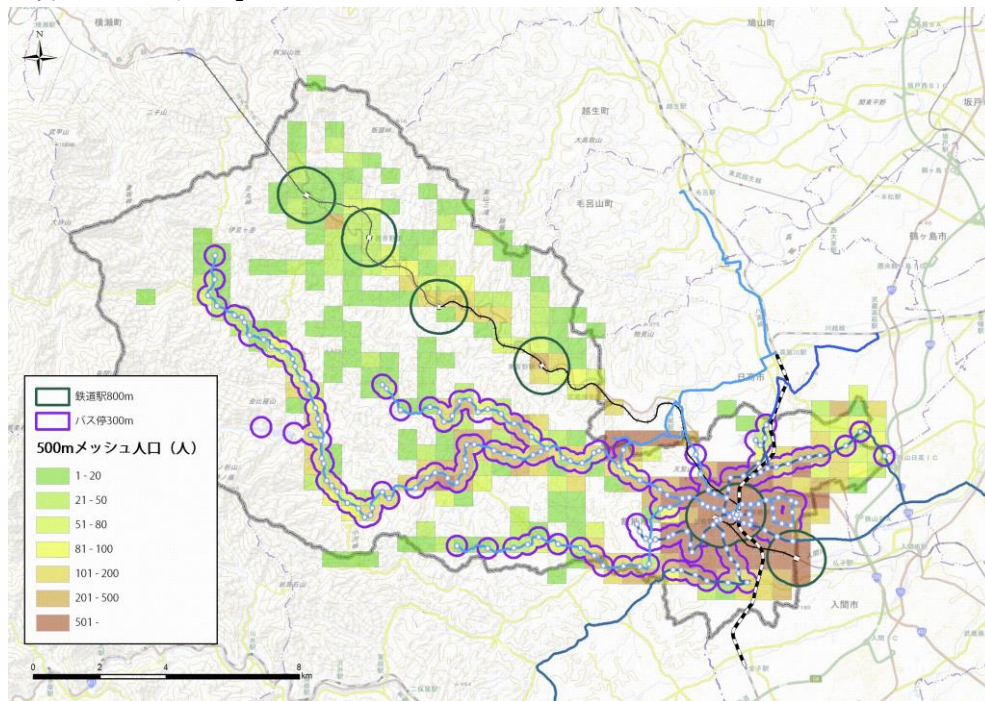
出典：平成27年国勢調査

図 3-7 人口分布（上）と高齢化率の分布（下）

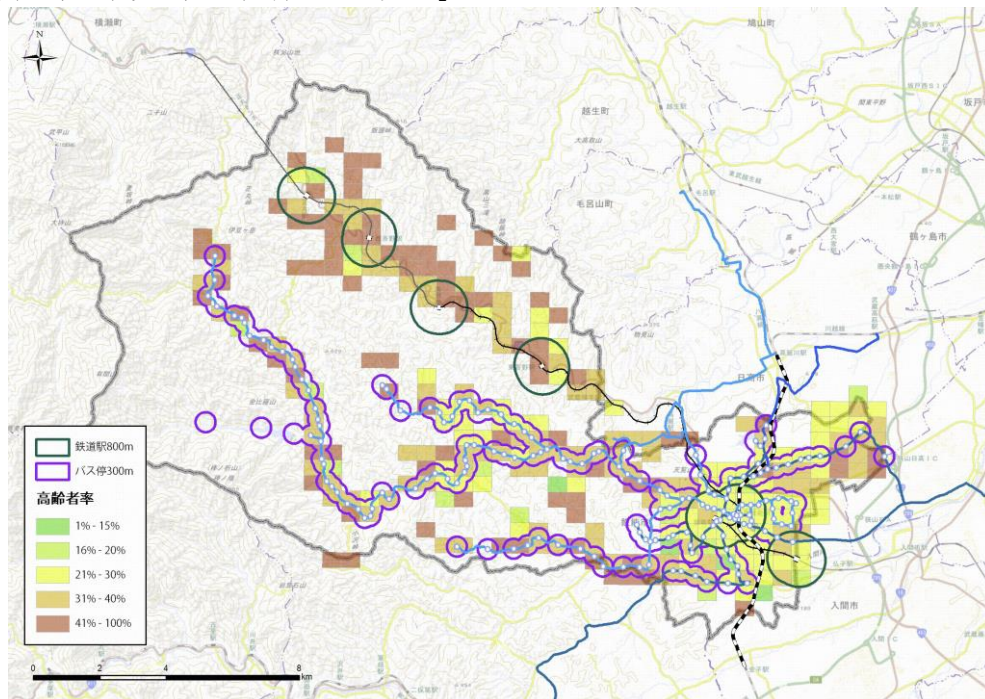
3.2.5 公共交通によるカバー状況

バス停から 300m、鉄道駅から 800m の範囲における人口カバー状況を整理しました。交通空白地域、交通不十分地域の存在が確認できます。

【人口分布と公共交通】



【高齢者（65歳以上）の割合と公共交通】



出典：平成 27 年国勢調査

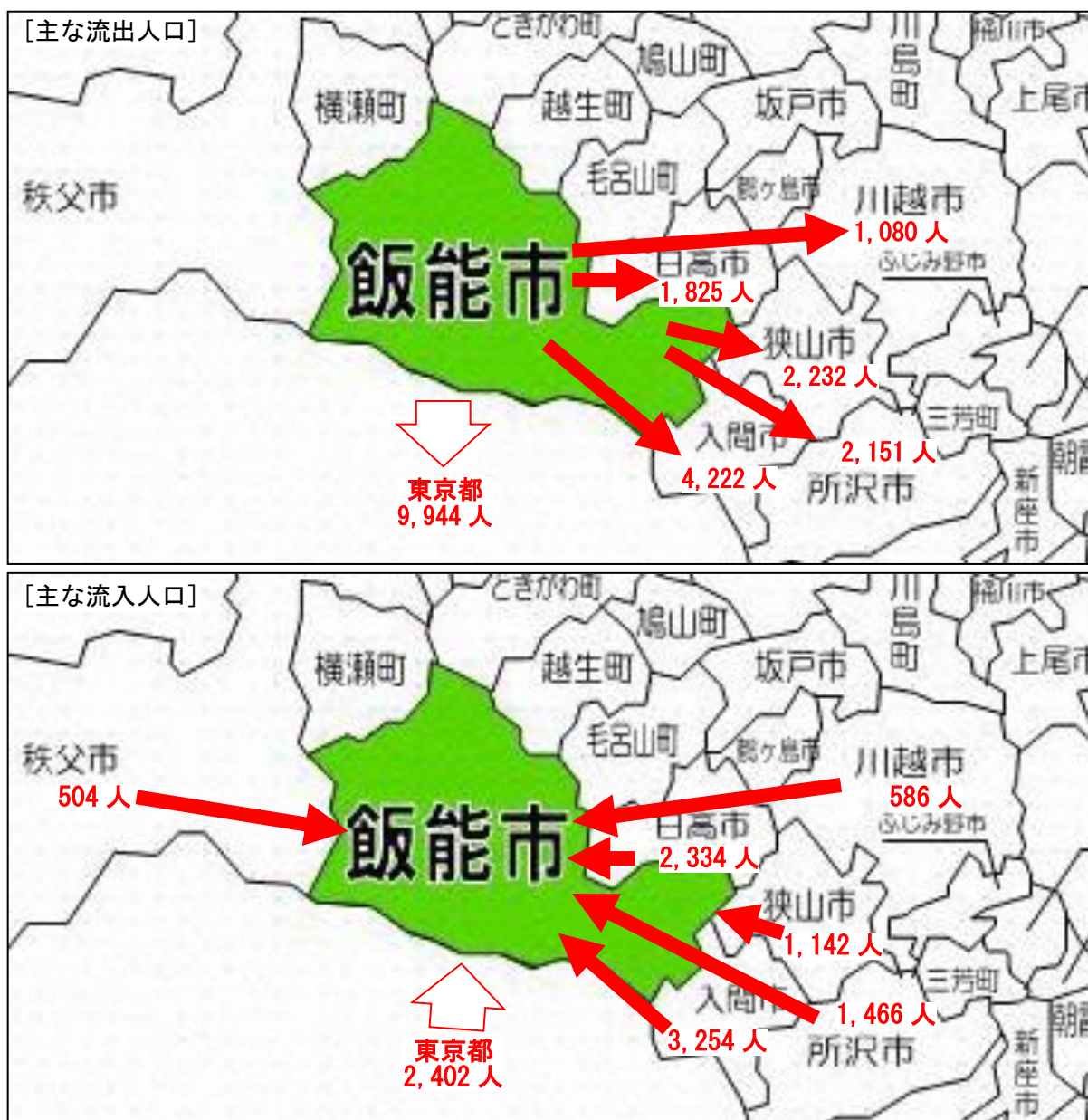
図 3-8 人口分布（上）、高齢化率の分布（下）と公共交通

3.3 交通

3.3.1 周辺地域への流出・流入動向

平成 22 年の国勢調査における本市から他・県への通勤・通学者動向をみると、流出人口は 25,560 人となっています。そのうち入間市 (4,222 人) や狭山市 (2,232 人)、所沢市 (2,151 人) など近隣市の他、青梅市や豊島区をはじめとする東京都市区町へ (9,944 人) 流出が目立っています。県外への流出 (県外通勤通学者) は 10,393 人で全体の約 41 %となっており、そのうち 95%以上が東京都となっています。

他市・他県から本市への通勤・通学者の動向をみると、平成 22 年の国勢調査において、流入人口は 14,605 人です。入間市や日高市をはじめとする県内市町村の他、東京都からの流入が多くなっています。

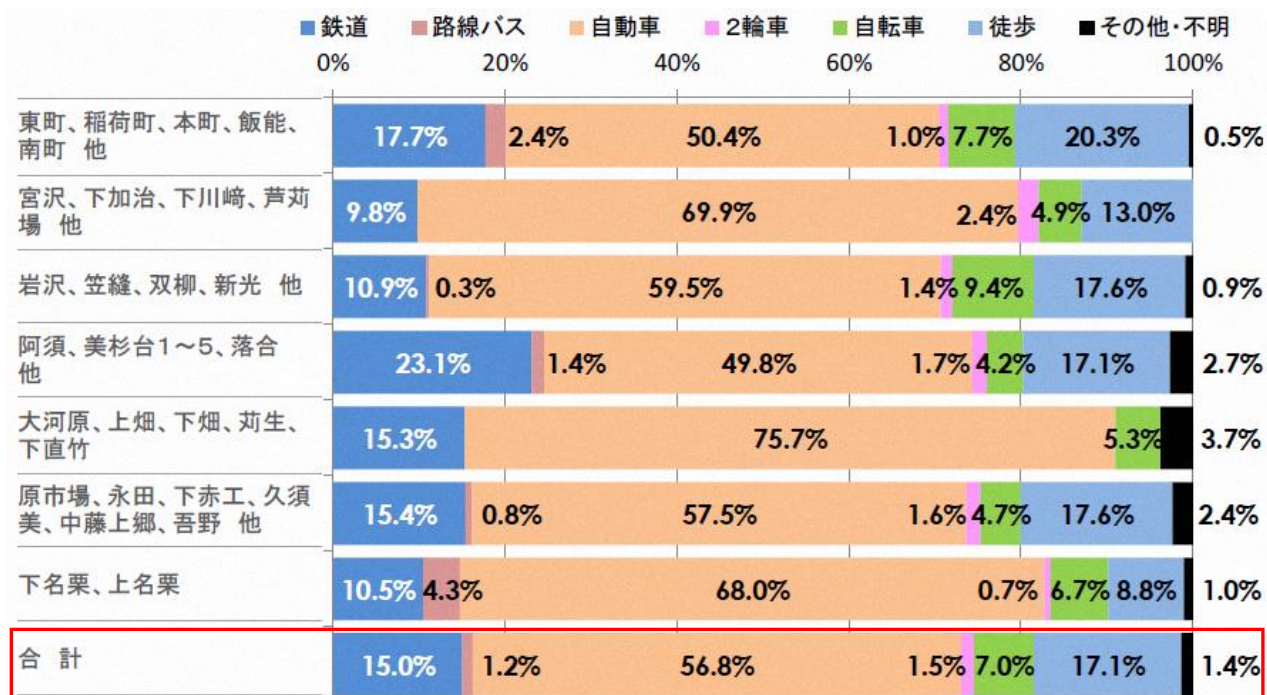


出典：平成 22 年国勢調査「従業地・通学地による人口・産業等集計結果」(市区町村別集計)

図 3-9 流入・流出人口

3.3.2 交通機関分担率

平成 20 年度に実施された東京都市圏パーソントリップ調査で整理された代表交通手段別の移動手段をみると、56.8%が自動車による移動となっています。次に徒歩の 17.1%、鉄道の 15.0%となり、路線バスは 1.2%となっています。



出典：平成 20 年度 東京都市圏パーソントリップ調査

図 3-10 交通機関分担率

3.3.3 道路網

市内の主要幹線道路には、市域を東西に走る一般国道 299 号、主要地方道飯能下名栗線、南北に走る主要地方道飯能寄居線、主要地方道青梅飯能線、主要地方道青梅秩父線などがあります。また、狭山市との隣接地には、一般県道馬引沢飯能線に接続する圏央道狭山日高インターチェンジがあります。



出典：飯能市都市計画マスタープラン 改訂版

図 3-11 道路網

3.3.4 自動車保有

本市の乗用車及び軽自動車台数は約 47,000～48,000 台で推移しています。1 人当たり車両保有台数（乗用車及び軽自動車）は、0.6 台前後となっています。

また、免許保有者数は、65 歳以上の方が約 13,000 人となっています。

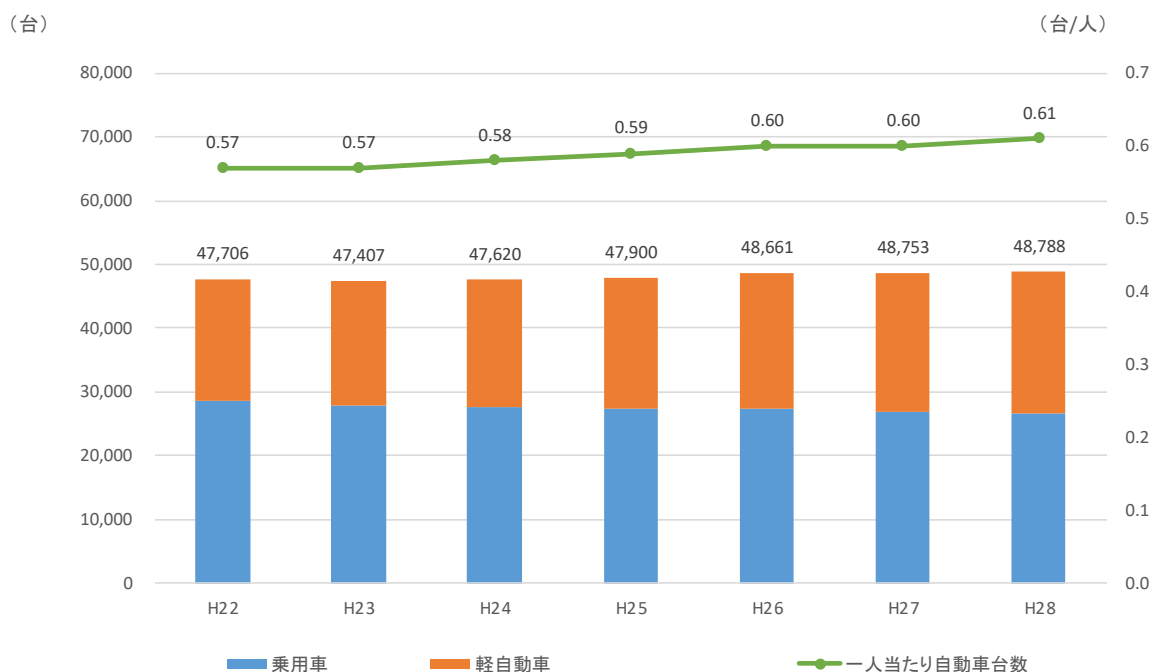


図 3-12 自動車登録台数の推移

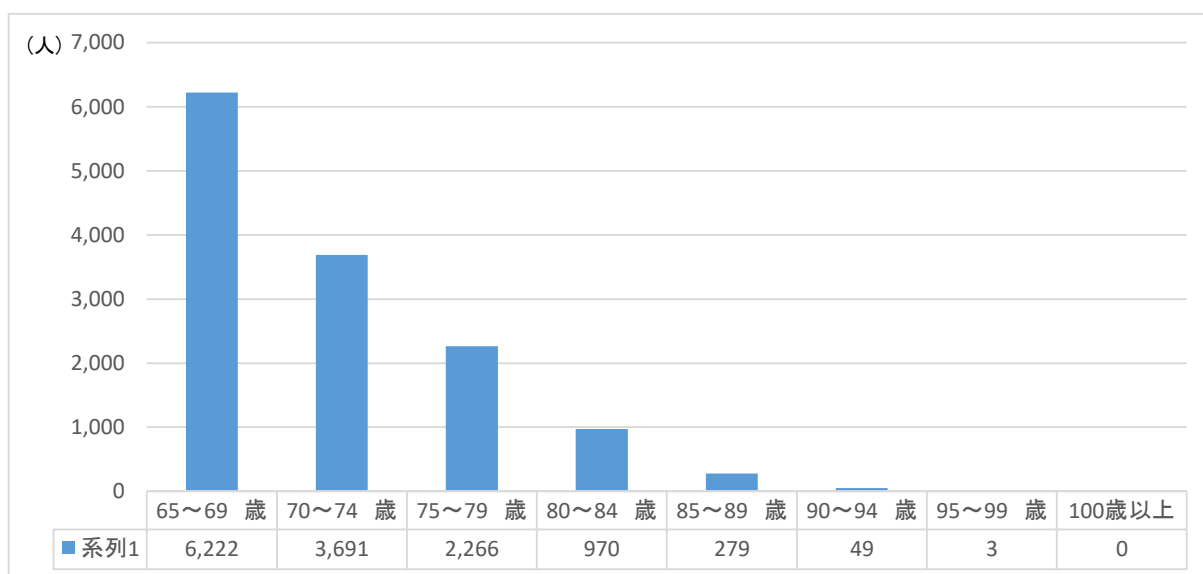


図 3-13 市内免許保有者数 (H28 年 12 月末現在)

3.3.5 公共交通

(1) 本市の公共交通網

公共交通ネットワークの状況は、飯能駅を中心に路線バス（国際興業バス、西武バス、イーグルバス）が運行され、路線バスのない地区の交通手段としては鉄道（西武鉄道、JR）があるなど、公共交通インフラは比較的充実しています。

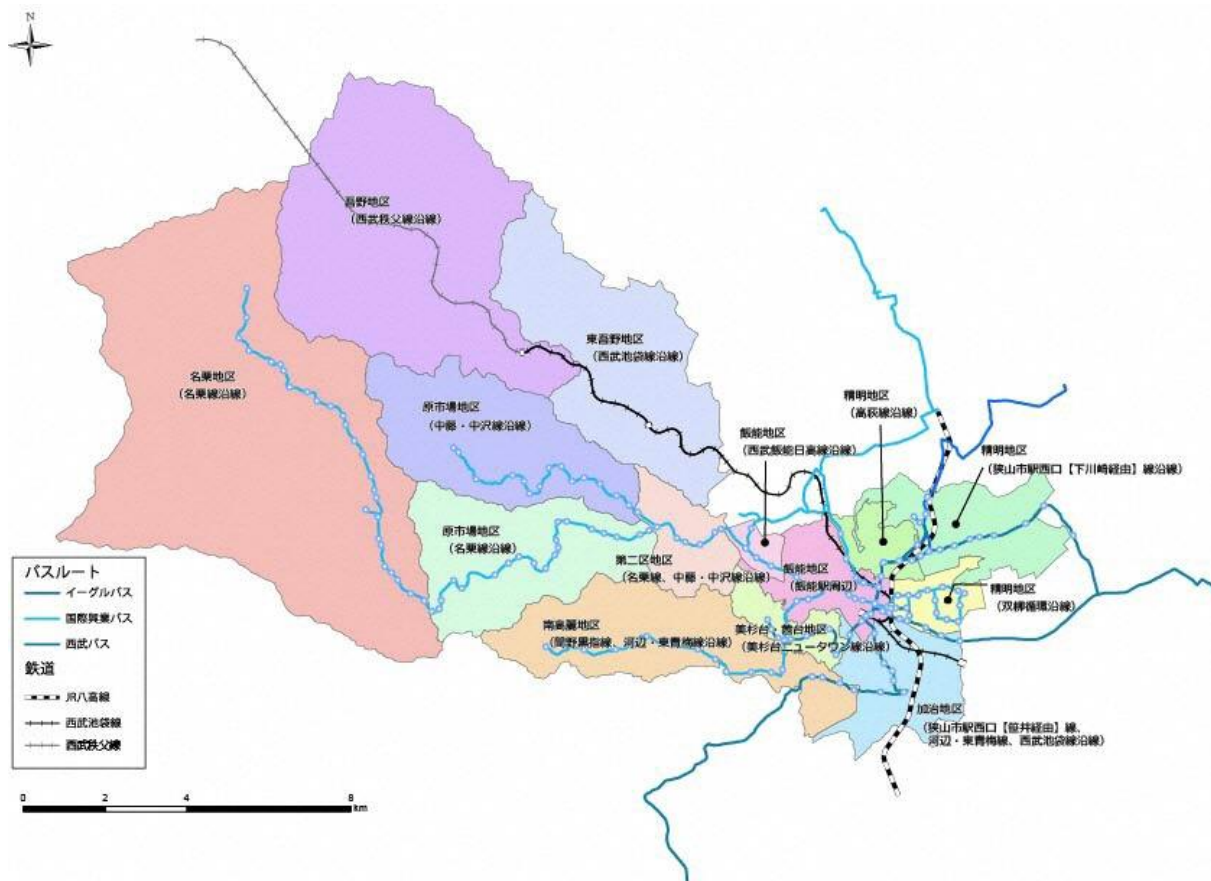


図 3-14 本市の公共交通網

(2) 鉄道

市のほぼ東端に位置する市街地の中心部には、飯能駅（西武池袋線）と東飯能駅（西武池袋線・JR八高線）が立地しています。乗降客数は、東飯能駅、元加治駅において横ばい、その他の駅で減少傾向となっています。

- ・ 西武池袋線
飯能駅、東飯能駅（JR八高線）、東吾野駅、元加治駅（入間市境）
- ・ 西武秩父線
吾野駅、西吾野駅、正丸駅
- ・ JR八高線
東飯能駅（西武池袋線）

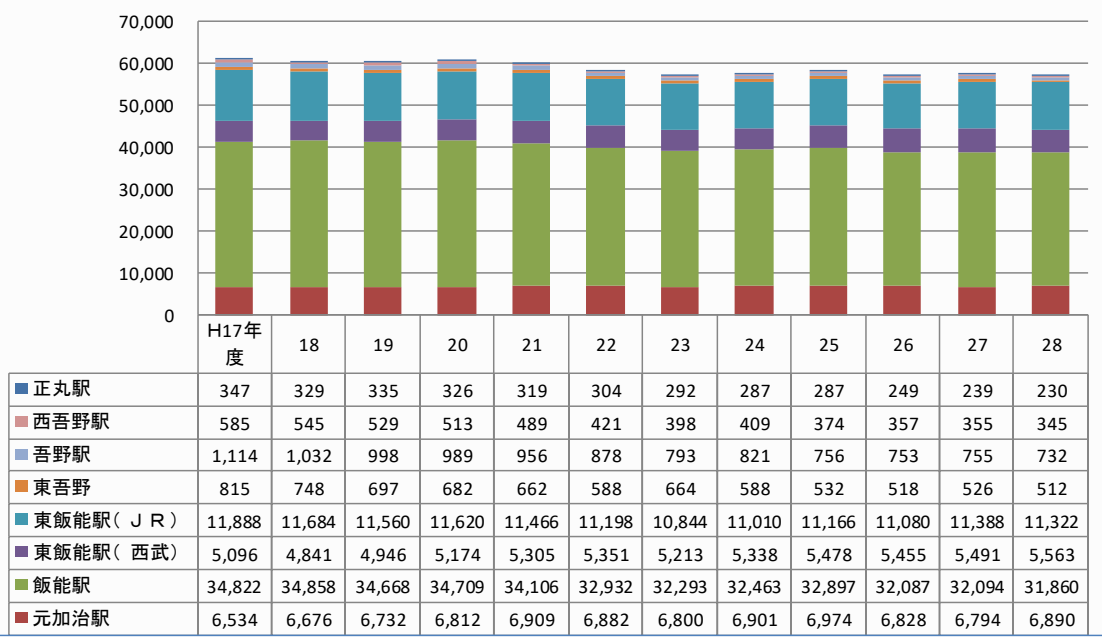
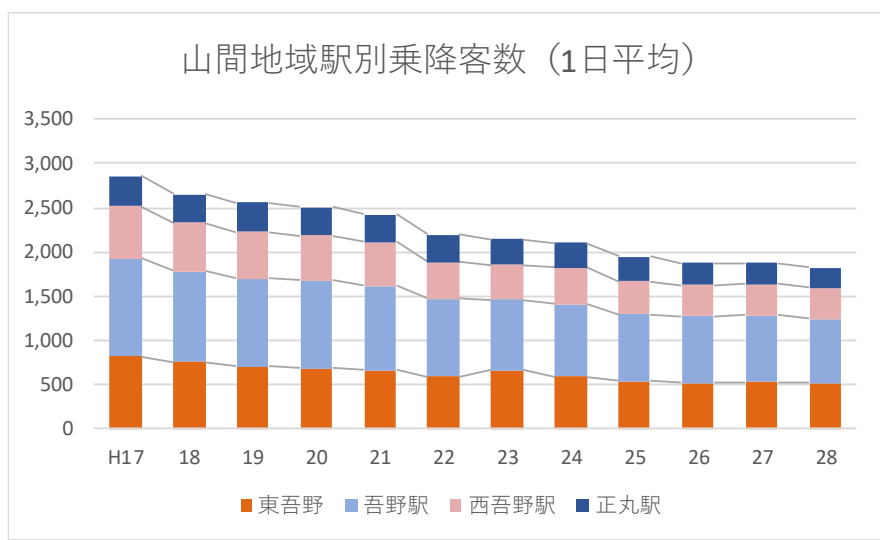


図 3-15 鉄道駅別の乗降客数（1日平均）



(3) 路線バス

バス路線は飯能駅を起点として放射状に形成され、国際興業バス、西武バス、イーグルバスの3社の32系統が運行しています。

路線バスの収支は非常に苦しい状況であり、市内のバス事業者についても一部の路線を除き、多くの路線が赤字運行となっています。

表 3-4 市内バス路線一覧（国際興業）

運行会社	市内系統数	主な路線（下線は補助対象路線）	運行本数 （平日）	運行本数 （土日祝日）
国際興業	20 系統	飯能駅 ～ 湯の沢	3	1
		～ さわらびの湯～湯の沢	2	3
		～ 名栗車庫	9	6
		～ 名栗車庫（深夜バス）	1	0
		～ さわらびの湯～名栗車庫	3	5
		～ 名郷	4	2
		～ さわらびの湯～名郷	3	11
		～ 中沢	4	3
		～ 中藤（青石橋）	3	1
		～ 上赤沢	4	2
		～ 西武飯能日高	42	37
		～ 間野黒指	5	5
		～ こまニュータウン循環	23	21
		～ 工場前・双柳小～双柳循環	10	8
		工場前 ～ 双柳小～飯能駅	13	10
		飯能駅 ～ こまニュータウン～西武飯能日高	4	2
		名栗車庫 ～ 名郷（下りのみ）	3	2
		名栗車庫 ～ 湯の沢（下りのみ）	2	1
		飯能駅 ～ 高麗川駅～埼玉医大	18	12
		～ 高麗川駅～埼玉医大国際医療センター	4	2
			160	134

下線は補助金対象路線

表 3-5 市内バス路線一覧（西武バス）

運行会社	市内系統数	主な路線（下線は補助対象路線）	運行本数 （平日）	運行本数 （土日祝日）
西武バス	10 系統	飯能駅南口 ～ 河辺駅南口	1	0
		～ 東青梅駅	9	7
		～ 岩井堂	2	2
		～ 美杉台ニュータウン	57	60
		～ 美杉台ニュータウン（深夜）	2	0
		～ ユーエイキャスター前	39	15
		～ クラウンパッケージ前 （大河原工業団地東経由）	3	3
		飯能駅北口 ～ 狭山市駅西口（下川崎経由）	0	1
		～ 狭山市駅西口（笹井経由）	2	1
		～ 宮沢湖	0	1
			115	90

表 3-6 市内バス路線一覧（イーグルバス）

運行会社	市内系統数	主な路線（下線は補助対象路線）	運行本数 （平日）	運行本数 （土日祝日）
イーグルバス	2 系統	飯能駅北口 ～ 高萩駅	13	9
		～ 高萩駅（宮沢湖温泉経由）	11	11
			24	20

(4) タクシー

本市においては、タクシー事業者が5社営業しています。

表 3-7 市内タクシー事業者一覧

事業者名	営業所所在地	登録台数
西武ハイヤー(株)飯能配車センター	飯能市美杉台5丁目4-1	32両
(有)原市場タクシー	飯能市緑町4-12	15両
松葉交通(株)	飯能市岩沢413-1	10両
埼玉第一交通(株)飯能営業所	飯能市川崎95-3	10両
近郊タクシー(有)	飯能市双柳647	8両

(5) その他の移動交通

1) 総合福祉センター送迎バス

総合福祉センターの利用者の交通手段として、市内全域を11のコースに分け、中型のバス1台で月曜日から金曜日まで市内を循環し、運転手1名、添乗員1名で運行しています。

迎えのバスについては、各地区の停留所から乗車し、総合福祉センターでの降車に限る利用とし、送りのバスについては、総合福祉センターを出発し、自宅近くの停留所で降車する利用としています。

総合福祉センター送迎バスの課題として、運行回数は横ばいであるが利用者数が減少していること、総合福祉センターへの送迎のみではなく利用条件の緩和を求める要望があること、利用者の居住地に偏りがあることなどが挙げられます。

表 3-8 総合福祉センター送迎バスの運行（利用状況）

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
運行回数	1,375回	1,389回	1,360回	1,356回
利用者数（延べ）	5,704人	5,371人	4,712人	4,252人

出典：社会福祉協議会各年実績報告の数値（HPで確認）

2) 福祉の取組による移動手段

福祉の取組としての移送サービスが各機関によって実施されています。これらのサービスの課題として、担い手の不足や高齢化、新規参入しても業として成り立たないこと、利用者の制限により利用したいが利用できない人がいること、ドライバー個人の車両保険を使用する必要があること、需要はあるのに供給が追いつかないこと、無償、受益者負担の考え方が統一されていないことなどが挙げられます。

(i) 重度心身障害者福祉タクシー利用料金の助成

市内に住所を有し、身体障害者手帳（1級又は2級）及び療育手帳（最重度・重度）の交付を受けている方を対象に、福祉タクシー利用券（1枚につき、初乗運賃相当額）を申請月により、1年度で4～48回を限度に交付しています。

(ii) 飯能市社会福祉協議会における外出支援（移送サービス）事業

社会福祉協議会により、以下の移送サービスが提供されています。

【移送サービスカー（福祉車両）貸与事業】

きらめき号（トヨタ・レジアスエース、9人乗り）：車いす、ストレッチャーによる搭乗可
こじか号（ダイハツ・ハイゼット、4人乗り）：車いすによる搭乗可

表 3-9 移送サービスカー（福祉車両）の利用状況

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
利用登録者数	54 人	50 人	41 人	37 人
利用回数（延べ）	166 回	163 回	145 回	214 回
（内訳）きらめき号	126 回	110 回	78 回	128 回
（内訳）こじか号	46 回	56 回	67 回	86 回

出典：社会福祉協議会各年度事業報告書の数値（HP で確認）

【運転サービス事業】

○飯能運転ボランティアグループ「相輪」の協力による運転サービス（平成 28 年度で終了）

表 3-10 運転サービスの利用状況

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
利用登録者数	48 人	37 人	25 人	18 人
利用回数 （延べ）	148 回	126 回	95 回	111 回

出典：社会福祉協議会各年度事業報告書の数値（HP で確認）

○社会福祉協議会による福祉の移送サービス事業（平成 29 年度開始）

飯能運転ボランティアグループ「相輪」の活動終了後の移送サービス事業として、社会福祉協議会が「福祉移送サービス事業」を実施しています。

○地域福祉推進組織による移送サービス
 地域福祉推進組織による移送サービスが実施されており、買い物やサロン送迎等に使用されています。

表 3-11 地域福祉推進組織による移送サービス

組 織	移送サービス	ボランティア謝礼	平成 28 年度実績
原市場地区社会福祉協議会	買い物ツアー 月 1 回 (車両：個人)	無(ボランティア 3 人)	買い物ツアー 13 回 (延べ 46 人)
なぐり広場	サロン送迎 月 1 回 (車両：社協)	無(ボランティア 15 人)	サロン送迎 47 回 (延べ 373 人)
たすけあいあがの	買い物ツアー サロン送迎 年 170 回程度 (車両：社協貸与)	無(ボランティア 25 人)	買い物ツアー 99 回 サロン送迎 43 回 その他 19 回 (延べ 727 人)

(iii) 福祉センター直営による事業実施に伴う移送サービス

福祉センターの直営による移送サービスが実施されています。

表 3-12 福祉センター直営による移送サービス

組 織	目 的	ボランティア謝礼	平成 28 年度実績
原市場福祉センター	事業実施も含めた施設への送迎のため (車両：市借上げ)	有(ボランティア 4 人)	送迎 526 回 (延べ 1,594 人) 1 日平均：3.0 人
南高麗福祉センター	事業実施も含めた施設への送迎のため (車両：市借上げ)	有(ボランティア 3 人)	送迎 312 回 (延べ 1,506 人) 1 日平均：4.8 人

3) 民間団体による福祉有償運送による移送

ぬくもり福祉会たんぽぽにより、身体、知的、精神障害者、要介護者、要支援者を対象とした福祉有償運送が実施されています。

表 3-13 民間団体による福祉有償運送による移送サービス

	移送 (民間団体生活サ ポート事業除く)	民間団体生活サ ポート事業	移送事業合計	依頼を受けられ なかった件数
平成 25 年度	1,518 件	5,323 件	6,841 件	—
平成 26 年度	1,448 件	5,256 件	6,704 件	—
平成 27 年度	1,077 件	4,455 件	5,532 件	14 件

4) 送迎交通

市内には、職員、従業員を事務所や工場等に、生徒や学生を学校、大学に運ぶバスやワゴンが多数運行しています。これらの多くは駅と目的地を結ぶものとなっています。また、山間地域等の公立小学校については、各地域と小学校を結び小学生を送迎するスクールバスも運行しています。

表 3-14 市内スクールバスの運行状況

小学校名	種類	実施方法	期 間 等
吾野小学校	一般貸切	業務委託契約	平成 29 年 4 月 1 日～平成 32 (2020) 年 3 月 31 日まで (市と国際興業(株)との協定締結期間 3 年間)
原市場小学校 (バス通学区域)	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 遠距離通学費補助金 (路線バス定期購入) ・ 運行費補助 (運行経費から定期購入費を引きその差額を運行補助金として支出している。) 	年度ごと
南高麗小学校 (岩渕方面)			
飯能第二小学校 (杉の木台・堂西地区)			
飯能第一小学校 (永田台地区)			
名栗小学校 (湯の沢までの延長分のみ)			
南高麗小学校 (間野黒指方面)	路線バス	遠距離通学費補助金 (路線バス定期購入)	年度ごと

3.3.6 移動需要に関する現況

(1) 生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況

生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況を示します。飯能地区に施設が集中しています。

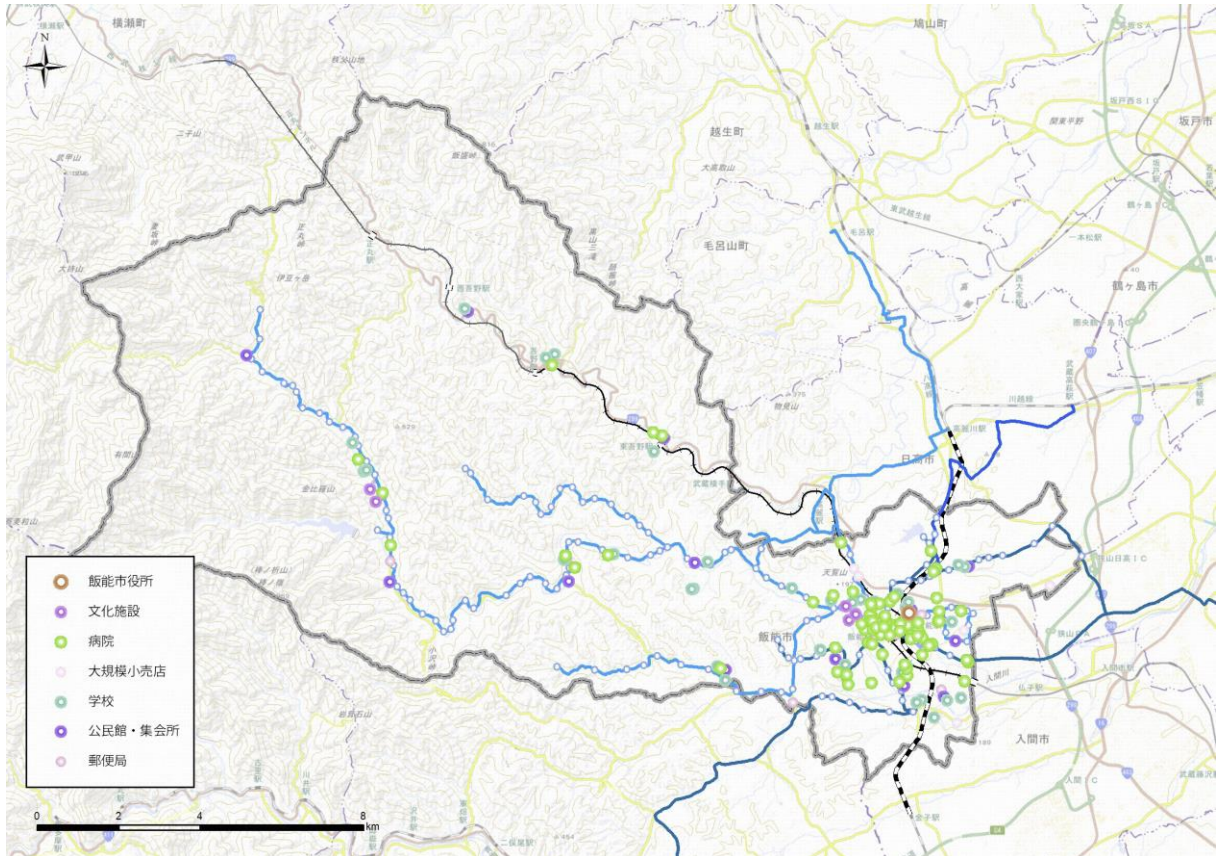


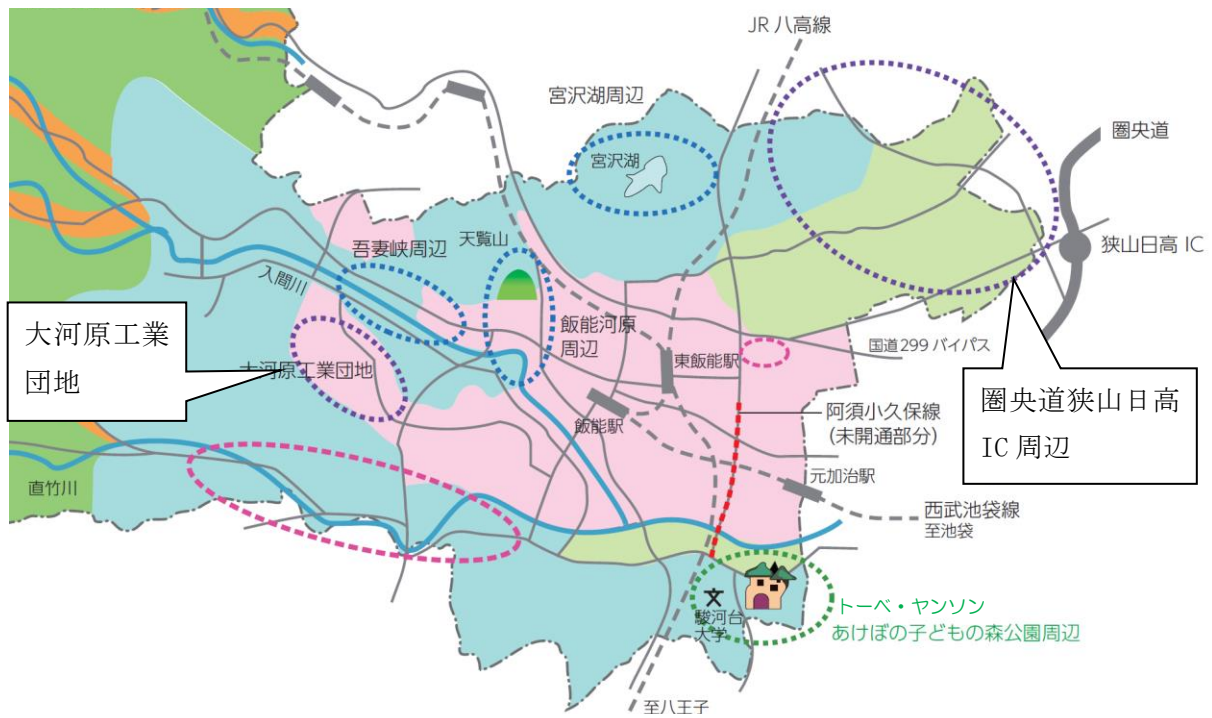
図 3-16 生活利便施設分布図

(2) 企業誘致の需要

上位計画において、産業誘導エリアが位置づけられています。大河原工業団地と圏央道狭山日高 IC 周辺（大字下川崎、大字芦荻場）が該当しています。

大河原工業団地に関しては、多くの企業が立地し操業しており、西武池袋線飯能駅からの西武バスの飯能大河原工業団地方面行きの路線バスが、従業員の主な交通手段となっています。さらに、従業員の中には、西武線でなく、JR 八高線の利用者も多いことから、東飯能駅から大河原工業団地に直行する路線バスの運行が求められています。

また、圏央道狭山日高 IC 周辺は、農林業・商工業といったそれぞれの産業全体の活性化につながるような施設・企業の立地を目指す産業拠点として、特定施設誘導地域に指定されており、農業と工業等の調和のとれた土地利用による産業地として優良な企業の立地を促進しています。当該地域への公共交通手段の確保について、今後の企業立地を支援するものとして期待されます。

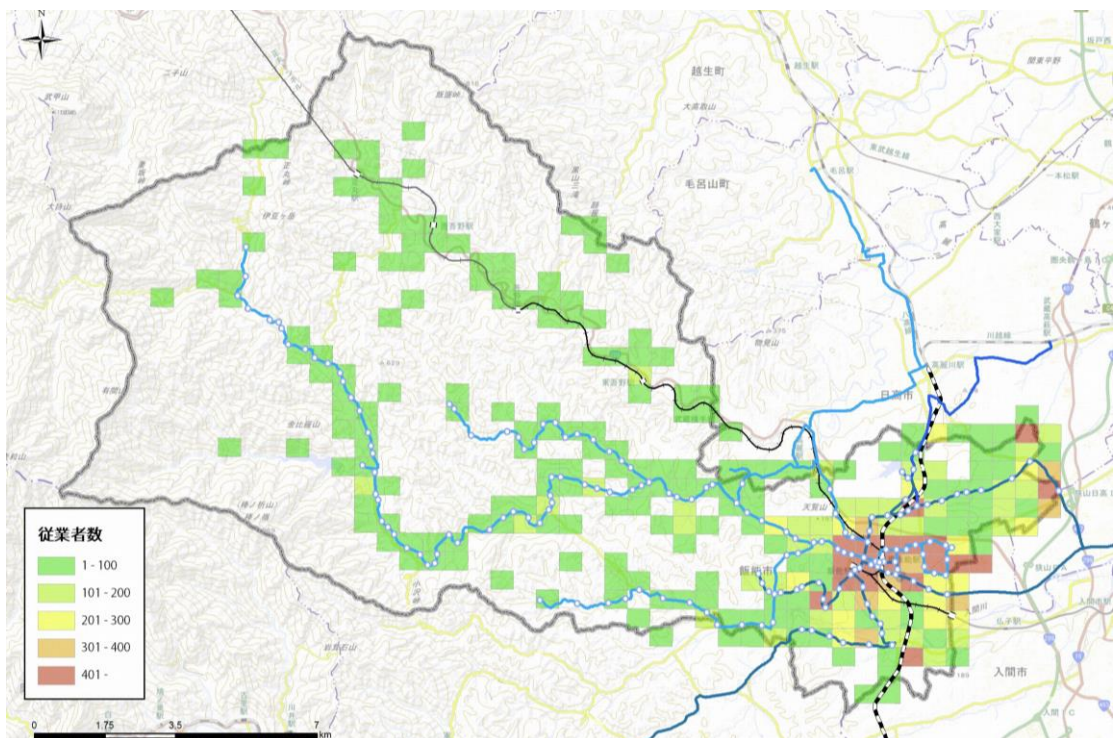


出典：第5次飯能市総合振興計画

図 3-17 企業誘致が進むエリア

(3) 従業者数の分布

市内の従業者数の分布を整理しました。飯能駅周辺及び双柳地区、圏央道狭山日高 IC 周辺において、従業者が多くなっています。



出典：平成 26 年経済センサス - 基礎調査

(6) メッツァの開業

2018年11月に「メッツァビレッジ」、2019年春に「ムーミンバレーパーク」が宮沢湖にグランドオープンされ、年間100万人の来場者が見込まれます。

なお、「メッツァ」に来場する場合は、自家用車、鉄道、路線バス等の利用が考えられます。

このようなことから、駅のロータリーの混雑への対応、鉄道から路線バス等への乗継円滑化に向けた情報提供やバス待合環境の確保など、ハード面の整備も必要になると考えられます。

小さな発見に満ちた北欧時間の流れる森と湖「メッツァ」
北欧のライフスタイルを体験できるゾーン「メッツァビレッジ」2018年11月開業
ムーミンの物語を主題としたゾーン「ムーミンバレーパーク」2019年春グランドオープン

metsä®



第4章 公共交通の現況に関する調査

公共交通の現況に関して、以下の調査を実施しました。

4.1 調査概要

今年度実施した調査の概要を以下に示します。

表 4-1 公共交通の現況に関する調査

調査	概要
市民アンケート調査 (10月下旬~11月10日まで)	全市民から無作為抽出により、アンケート調査を郵送 普段の移動実態や移動に対する不安等を調査
バス利用者への聞き取り 調査 (11月15日)	飯能駅、東飯能駅におけるバス乗降者を対象に聞き取り バスの利用実態を調査
観光客への聞き取り調査 (11月12日)	飯能駅、東飯能駅、さわらびの湯において、観光客を対象に聞き 取り 来訪時の交通手段等の実態を調査
バス乗り込み調査(乗降 者カウント調査) (11月15、16日)	補助対象路線である、飯能駅~中藤・中沢間、飯能駅~名栗・原 市場方面間、飯能駅~間野黒指間を対象に、バス乗降客数のカウ ントを実施し、過去の乗降状況と比較

4.2 市民アンケート調査

4.2.1 回収状況

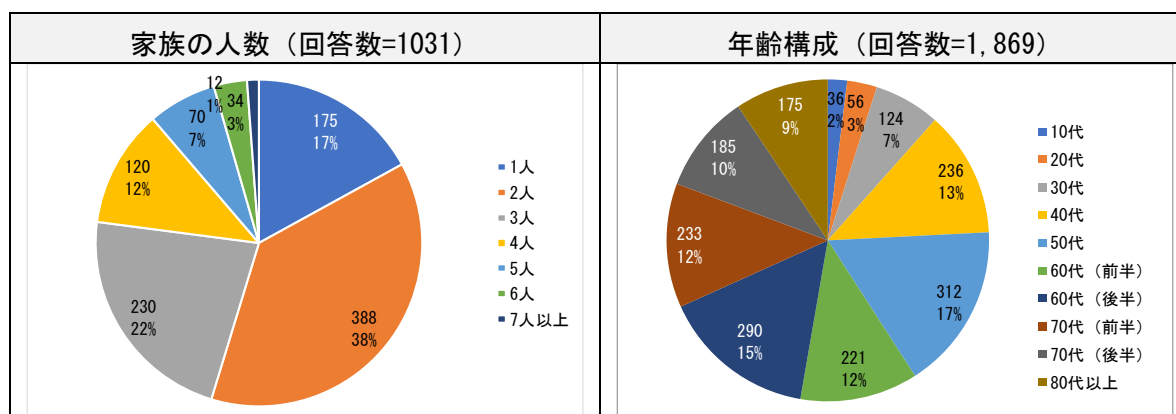
各地区の回収状況は以下のとおりです。市内を14の地区に分け、2,100世帯（各地区150世帯）を抽出し、世帯主用の調査票1部、世帯主以外の家族用の調査票2部を郵送し、アンケート調査を実施しました。1,058票の世帯主票と867票の家族票が得られています。世帯あたりの回収率は50.4%となっています。また、全ての地区で100票以上の回答が得られています。

回答者属性として、家族の人数は2～3人が多く、40代以上の回答者が大半を占めています。

表 4-2 アンケート回収数

地区名	回収			人口
	合計	世帯主票	家族票	
飯能地区（飯能駅周辺地域）	125	65	60	13,698
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	135	76	59	1,673
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	152	84	68	1,133
精明地区（高萩線沿線）	123	66	57	5,677
精明地区（双柳循環沿線）	119	69	50	12,803
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	146	78	68	2,956
加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	123	65	58	20,002
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	143	78	65	6,965
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	130	75	55	2,203
東吾野地区（西武池袋線沿線）	164	88	76	1,849
原市場地区（名栗線沿線）	130	75	55	5,498
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	130	72	58	1,791
吾野地区（西武秩父線沿線）	154	85	69	2,057
名栗地区（名栗線沿線）	151	82	69	1,872
合計	1,925	1,058	867	80,177

※平成29年9月1日現在(市民アンケート調査無作為抽出時点)

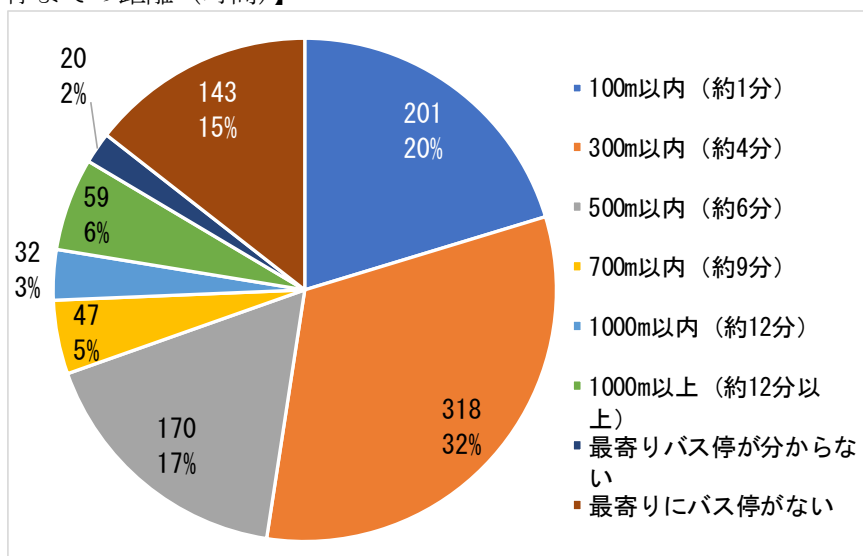


4.2.2 最寄りのバス停と鉄道駅

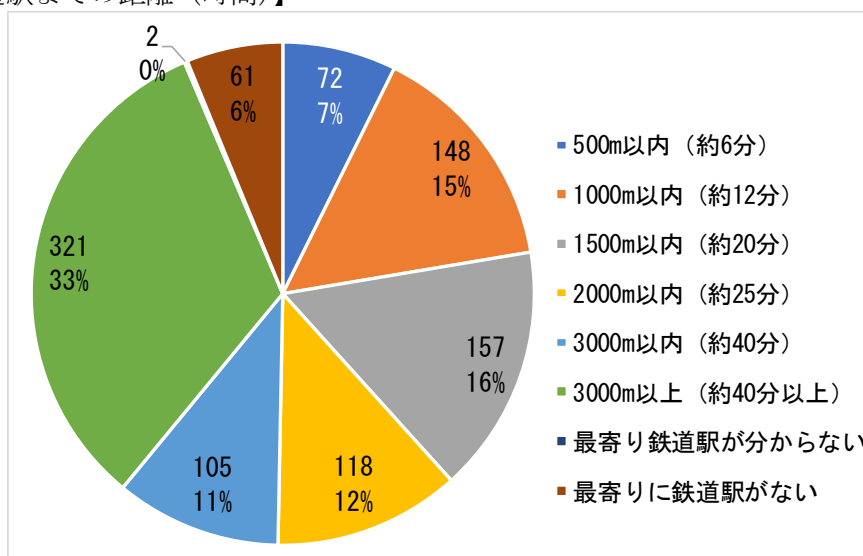
最寄バス停までの距離は、500m以内が約70%を占めており、「最寄りにバス停がない」の回答が15%となっています。一方、鉄道駅までの距離はバス停までの距離に比べて非常に遠くなっており、約3,000m以上が最も多くて33%、比較的駅までの距離が近いと考えられる1,000m以内で22%となっています。

鉄道駅については、自宅から3,000m以上であっても最寄駅があると認識されていますが、バス停については、自宅から500m以上離れると、最寄りとして認識されない傾向にあることがうかがえます。

【最寄バス停までの距離（時間）】



【最寄鉄道駅までの距離（時間）】



4.2.3 日常移動の実態

目的別の利用施設について、地区ごとに上位4位の施設を整理しました。

(1) 食料品の買い物先

食料品の買い物先として、平成24年度調査では上位に挙げられていなかった施設がみられます。平成29年度調査では、郊外部に位置するアルプス飯能美杉台店やマミーマーケット飯能武蔵丘店、日高市に位置するファミリー丸広日高店やヤオコー高麗川店が新たに上位に挙げられる地区が多くなっています。一方、平成24年度調査において上位に挙げられていた丸広百貨店飯能店が平成29年度調査では上位4位から外れる傾向がみられています。

地区	平成29年度調査			
	1	2	3	4
飯能地区（飯能駅周辺地域）	西武飯能PePe	ヤオコー飯能店	丸広百貨店飯能店	アルプス飯能美杉台店
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	マミーマーケット飯能武蔵丘店	アルプス飯能美杉台店	ヘルク飯能緑町店	スーパーバリュウ飯能店
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	マミーマーケット飯能武蔵丘店	エコス原市場店	アルプス飯能美杉台店	ヤオコー飯能店
精明地区（双柳循環沿線）	ヘルク飯能緑町店	アルプス飯能新光店	ファミリー丸広日高店	Big-A飯能緑店
精明地区（高萩線沿線）	ヘルク飯能緑町店	ヤオコー飯能店	丸広百貨店飯能店	マミーマーケット飯能武蔵丘店
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	ヘルク飯能緑町店	アルプス飯能美杉台店	ファミリー丸広日高店	ヤオコー飯能店
加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	アルプス飯能美杉台店	ヘルク飯能緑町店	ファミリー丸広日高店	マミーマーケット飯能武蔵丘店
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	アルプス飯能美杉台店	西武飯能PePe	丸広百貨店飯能店	スーパーバリュウ飯能店
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	アルプス飯能美杉台店	ヘルク飯能緑町店	マミーマーケット飯能武蔵丘店	丸広百貨店飯能店
東吾野地区（西武池袋線沿線）	マミーマーケット飯能武蔵丘店	ヤオコー高麗川店	ファミリー丸広日高店	ヘルク入間野田店
吾野地区（西武秩父線沿線）	マミーマーケット飯能武蔵丘店	ヤオコー高麗川店	ヘルク飯能緑町店	ファミリー丸広日高店
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	エコス原市場店	ヘルク飯能緑町店	マミーマーケット飯能武蔵丘店	ヤオコー飯能店
原市場地区（名栗線沿線）	エコス原市場店	アルプス飯能美杉台店	ヤオコー飯能店	ヘルク飯能緑町店
名栗地区（名栗線沿線）	エコス原市場店	ヘルク飯能緑町店	西武飯能PePe	ヤオコー飯能店

平成24年度調査			
1	2	3	4
ヤオコー飯能店	サビア飯能店	ヘルク飯能緑町店	丸広百貨店飯能店
マミーマーケット武蔵丘	サビア飯能店	丸広百貨店飯能店	エコス原市場店
ヘルク飯能緑町店	アルプス飯能新光店	アルプス飯能美杉台店	丸広百貨店飯能店
ヘルク飯能緑町店	サビア飯能店	アルプス飯能美杉台店	アルプス飯能新光店
アルプス飯能美杉台店	アルプス飯能新光店	サビア飯能店	丸広百貨店飯能店
アルプス飯能美杉台店	サビア飯能店	アルプス飯能新光店	ヘルク飯能緑町店
マミーマーケット飯能武蔵丘店	丸広百貨店飯能店	ファミリー丸広日高店	ヘルク飯能緑町店
マミーマーケット飯能武蔵丘店	丸広百貨店飯能店	ヘルク飯能緑町店	ファミリー丸広日高店
エコス原市場店	サビア飯能店	丸広百貨店飯能店	ヘルク飯能緑町店
エコス原市場店	マミーマーケット飯能武蔵丘店	丸広百貨店飯能店	サビア飯能店
エコス原市場店	ヘルク飯能緑町店	サビア飯能店	丸広百貨店飯能店

橙：平成29年度調査、平成24年度調査の両者において上位に挙げられた行き先

灰：平成24年度調査で上位に挙げられているが、平成29年度調査で上位ではない行き先

（サビア飯能店は閉店している）

【上位に挙げられた施設の位置図】



橙：平成 29 年度調査、平成 24 年度調査の両者において上位に挙げられた行き先

灰：平成 24 年度調査で上位に挙げられているが、平成 29 年度調査で上位ではない行き先

白：平成 29 年度調査で新たに上位に挙げられている行き先

(2) 病院・医療機関

ほとんどの地区において、平成24年度調査と平成29年度調査とで、2~3施設が入れ替わっていることから、病院の行き先が多様化している可能性があります。

地区	平成29年度調査			
	1	2	3	4
飯能地区（飯能駅周辺地域）	飯能中央病院	佐野医院	間柴医院	古川医院
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	近藤内科医院	武蔵台病院	古川医院	飯能中央病院
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	飯能中央病院	近藤内科医院	吉田内科胃腸科医院	埼玉医大
精明地区（双柳循環沿線）	間柴医院	埼玉医大	小川医院	飯能中央病院
精明地区（高萩線沿線）	間柴医院	本町診療所	小川医院	石心会さやま総合クリニック
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	間柴医院	小川医院	岡村記念クリニック	石心会さやま総合クリニック
加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	美杉台クリニック	飯能中央病院	吉田内科胃腸科医院	間柴医院
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	美杉台クリニック	飯能中央病院	吉田内科胃腸科医院	河田小児科内科医院
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	南高麗診療所	飯能中央病院	埼玉医大国際医療センター	古川医院
東吾野地区（西武池袋線沿線）	東吾野医療介護センター	武蔵台病院	古川医院	埼玉医大
吾野地区（西武秩父線沿線）	東吾野医療介護センター	武蔵台病院	飯能整形外科病院	飯能中央病院
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	飯能中央病院	土屋医院	飯能整形外科病院	飯能クリニック
原市場地区（名栗線沿線）	飯能中央病院	土屋医院	間柴医院	埼玉医大
名栗地区（名栗線沿線）	名栗診療所	小室内科消化器科クリニック	埼玉医大	名栗園診療所

平成24年度調査			
1	2	3	4
飯能中央病院	埼玉医大	佐野医院	古川医院
飯能中央病院	近藤内科医院	飯能クリニック	岡村記念クリニック
間柴医院	小川医院	飯能クリニック	埼玉医大
飯能中央病院	小川医院	水野医院	間柴医院
埼玉医大	吉田内科胃腸科医院	美杉台クリニック	河田小児科内科医院
南高麗診療所	美杉台クリニック	古川医院	吉田内科胃腸科医院
東吾野医療介護センター	岡村記念クリニック	埼玉医大	竹井医院
長嶋医院	東吾野医療介護センター	埼玉医大	古川医院
飯能中央病院	武蔵台病院	近藤内科医院	埼玉医大国際医療センター
飯能中央病院	土屋医院	岡村記念クリニック	飯能クリニック
名栗診療所	飯能中央病院	岡村記念クリニック	埼玉医大

橙：平成29年度調査、平成24年度調査の両者において上位に挙げられた行き先

灰：平成24年度調査で上位に挙げられているが、平成29年度調査で上位ではない行き先

【上位に挙げられた施設の位置図】






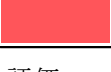


橙：平成 29 年度調査、平成 24 年度調査の両者において上位に挙げられた行き先
 灰：平成 24 年度調査で上位に挙げられているが、平成 29 年度調査で上位ではない行き先
 白：平成 29 年度調査で新たに上位に挙げられている行き先

4.2.4 将来（10年後）の外出に対する不安

「(将来の外出に)不安がある」と回答した方は、精明地区（双柳循環沿線）、精明地区（高萩線沿線）、美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）では4割前後となっており、その他の地区では5割以上となっています。特に、第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）、南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）、吾野地区（西武秩父線沿線）、原市場地区（中藤・中沢線沿線）では約7割と高くなっています。

平成24年度調査からの変化に関しては、原市場地区（名栗線沿線）以外では不安があると回答した割合が増加しています。飯能地区（飯能駅周辺地域）において最も多く増加しています。

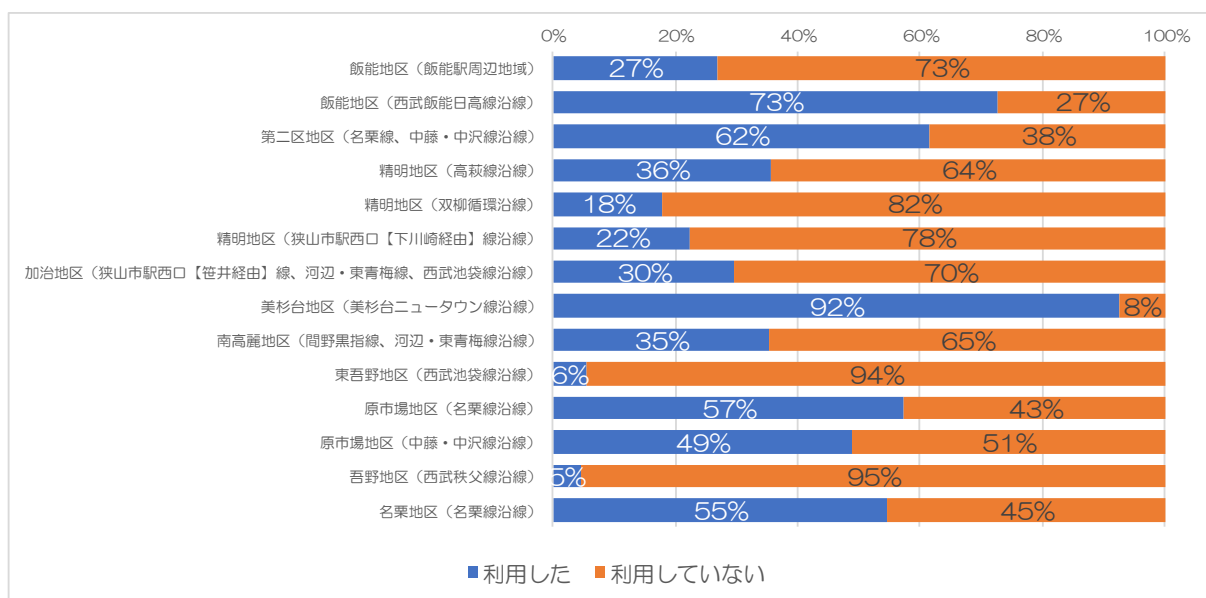
地区 (平成24年度区分)	地区 (平成29年度区分)	平成24年度 調査	平成29年度 調査	変化
飯能地区	飯能地区（飯能駅周辺地域）	33%	 58%	25pt増
第二区地区	飯能地区（西武飯能日高線沿線）	47%	 59%	11pt増
	第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）		 67%	20pt増
精明地区	精明地区（双柳循環沿線）	36%	 43%	8pt増
	精明地区（高萩線沿線）		 43%	7pt増
	精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）		 57%	21pt増
加治地区	加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	34%	 50%	17pt増
美杉台地区	美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	38%	 39%	1pt増
南高麗地区	南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	51%	 71%	20pt増
東吾野地区	東吾野地区（西武池袋線沿線）	53%	 62%	10pt増
吾野地区	吾野地区（西武秩父線沿線）	61%	 69%	9pt増
中藤地区	原市場地区（中藤・中沢線沿線）	52%	 69%	17pt増
原市場地区	原市場地区（名栗線沿線）	62%	 58%	3pt減
名栗地区	名栗地区（名栗線沿線）	55%	 63%	8pt増

※平成24年度調査値は、行き先別に質問しているため単純平均値により評価

4.2.5 路線バスの利用実態

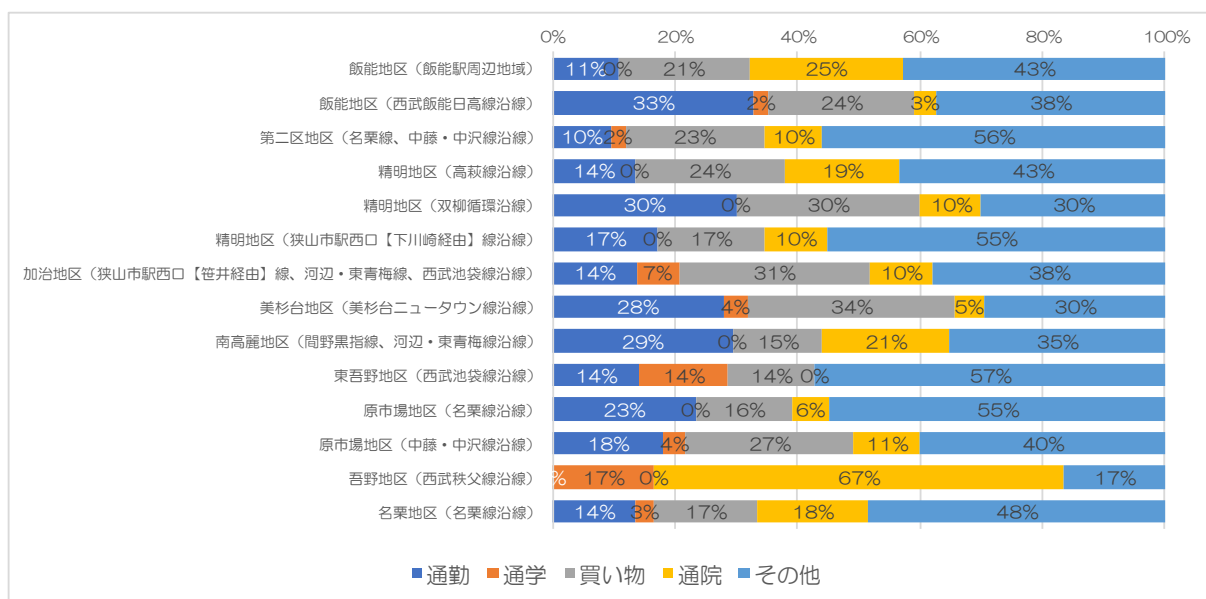
(1) 1年以内の路線バスの利用有無

1年以内に路線バスを利用した方は、飯能地区（西武飯能日高線沿線）、第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）、美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）が約6～9割と多い傾向となっています。



(2) 利用目的

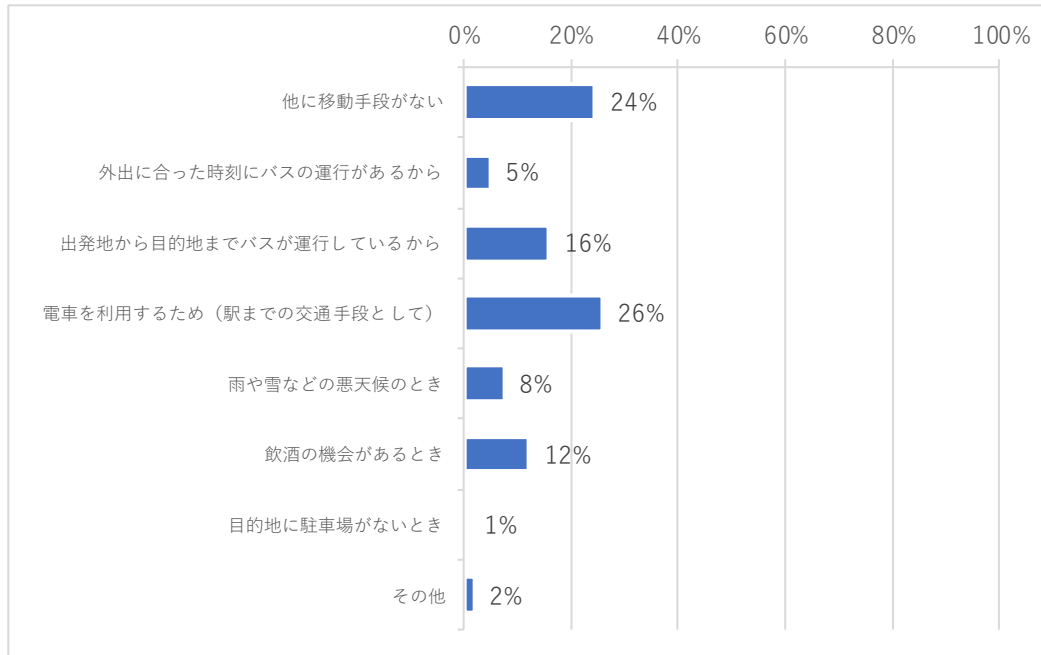
利用目的としては、飯能地区（西武飯能日高線沿線）、精明地区（双柳循環沿線）、美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）、南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）は通勤利用、吾野地区（西武秩父線沿線）は通院、それ以外は買い物利用が多くなっています。



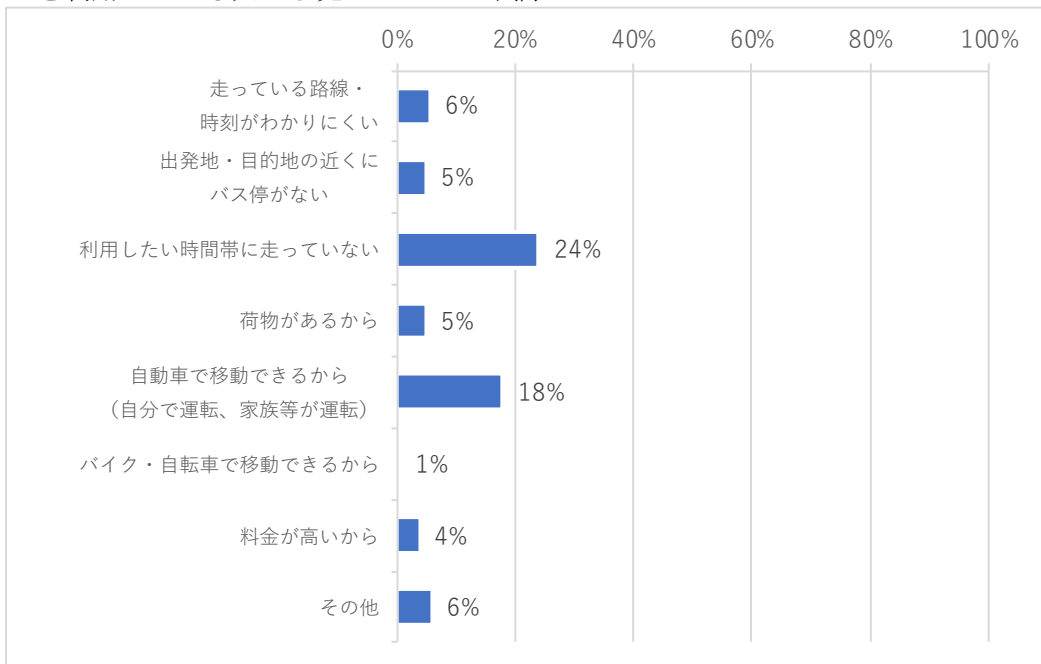
(3) バスを利用する理由・バスへの不満・利用しない理由

利用する理由としては、「他に移動手段がない」、「電車を利用するため」との意見が多くなっています。バスへの不満としては、「利用したい時間帯に走っていない」等の意見が多くなっており、利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」との意見が多くなっています。

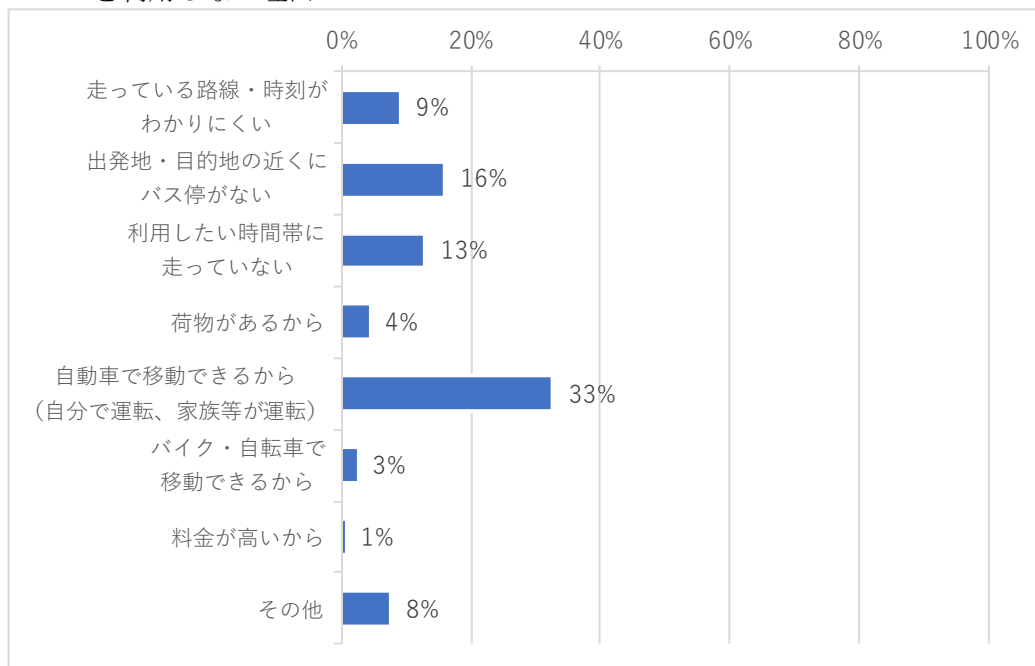
<バスを利用している人がバスを利用する理由>



<バスを利用している人から見たバスへの不満>



＜バスを利用しない理由＞



4.2.6 公共交通に対する考え方

(1) 飯能駅まで路線バスや電車を使って行く際に負担にならないと感じる料金

飯能駅まで路線バスや電車を使って行く場合に、負担にならない料金の平均値としては、飯能駅からの距離に応じて異なりますが、170円から500円の間となっています。

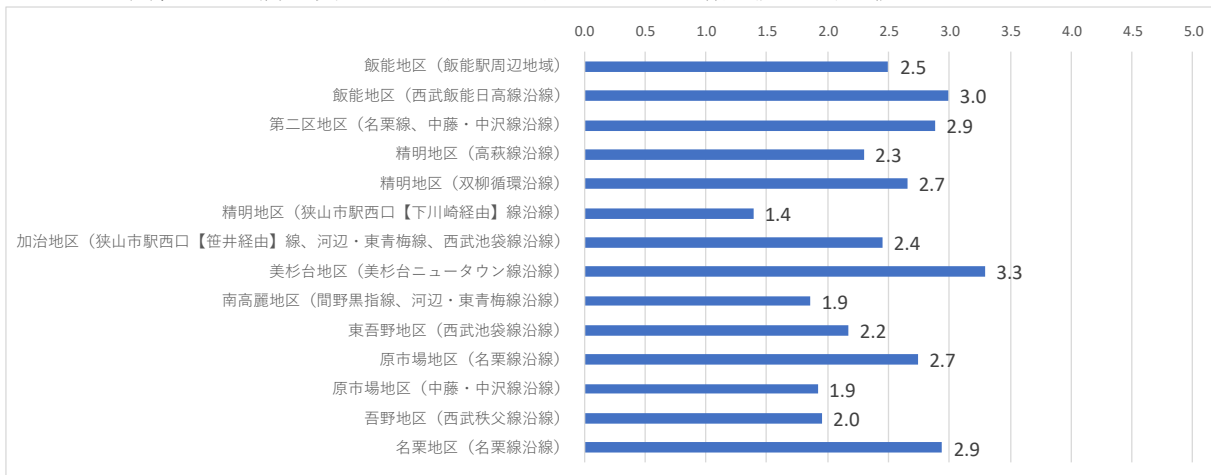


(2) 公共交通の満足度

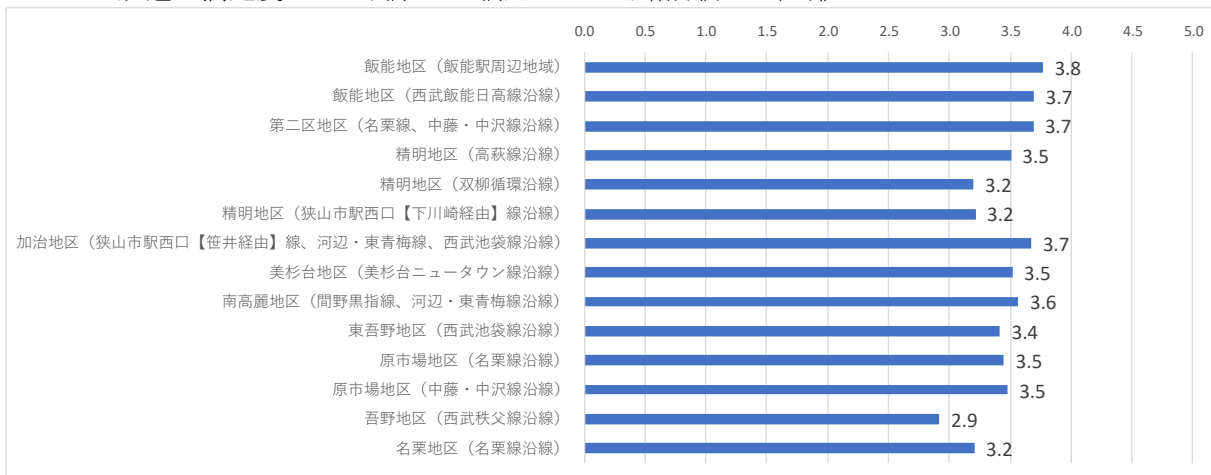
路線バスの満足度は、飯能地区（西武飯能日高線沿線）、美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）で高く、精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）、南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）、東吾野地区（西武池袋線沿線）、原市場地区（中藤・中沢線沿線）、吾野地区（西武秩父線沿線）で低くなっています。

鉄道の満足度は、どの地区においても満足度が高くなっています。

＜路線バスの満足度 1 = 不満～5 = 満足とした5段階評価での平均値＞

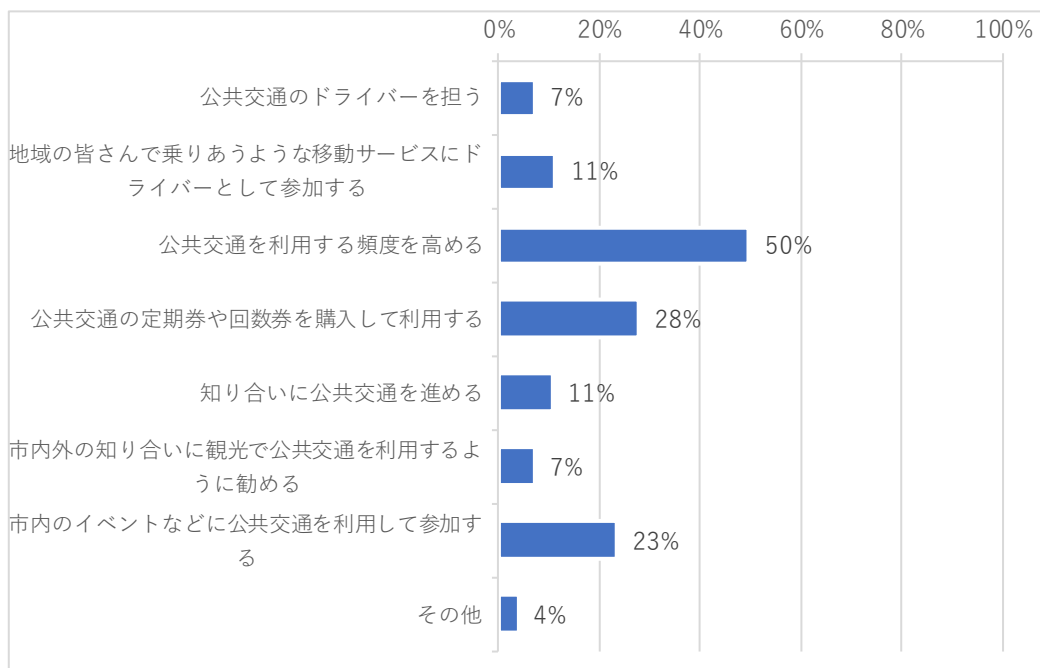


＜鉄道の満足度 1 = 不満～5 = 満足とした5段階評価での平均値＞



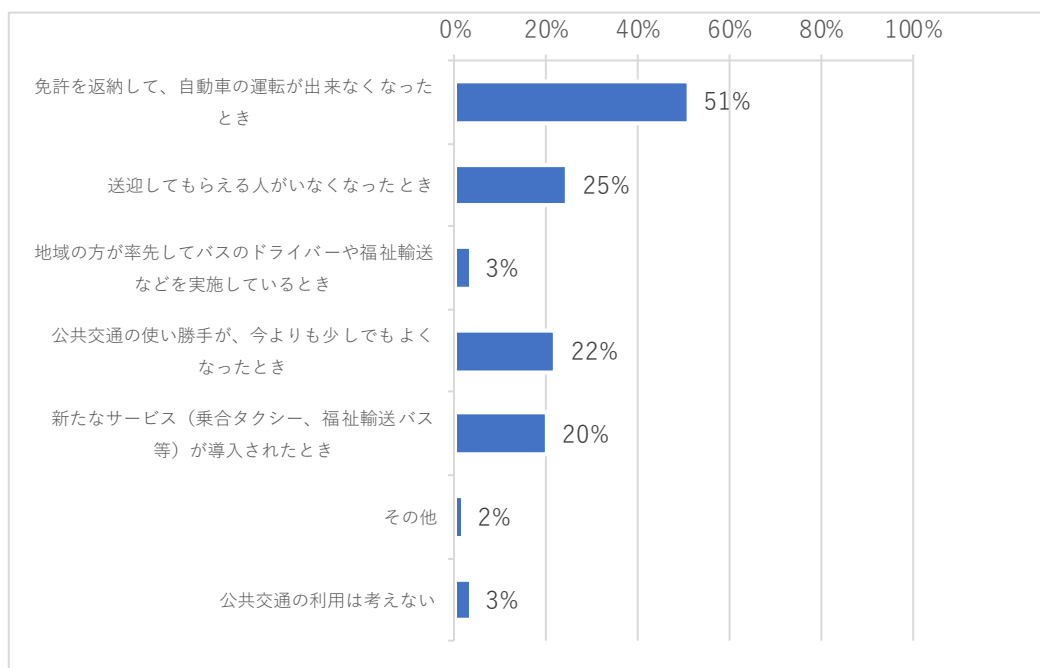
(3) 公共交通を守るためにどのようなことができるか

公共交通を守るために、「公共交通を利用する頻度を高める」、「公共交通の定期券や回数券を購入して利用する」との意見が多くなっています。



(4) 積極的に公共交通を利用してもよい場面

公共交通を利用してもよい場面として、「免許を返納して、自動車の運転ができなくなったとき」、「送迎してもらえない人がなくなったとき」との意見が最も多くなっています。

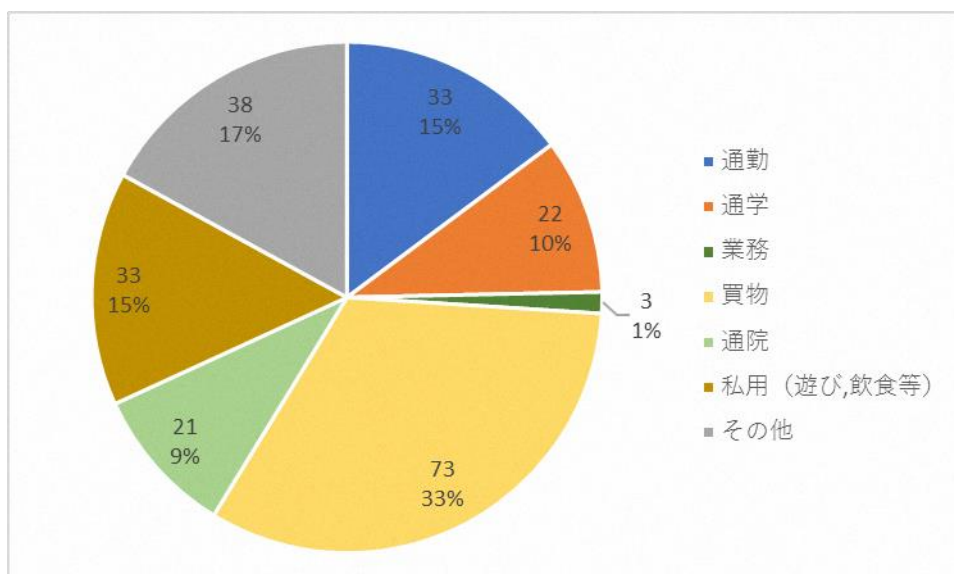


4.3 バス利用者調査

現状の路線バスの乗降場所として利用者の多い、飯能駅及び東飯能駅において、路線バスの利用者を対象とした聞き取り調査を実施しました。路線バス利用者の利用実態や利用者の意識について整理しました。

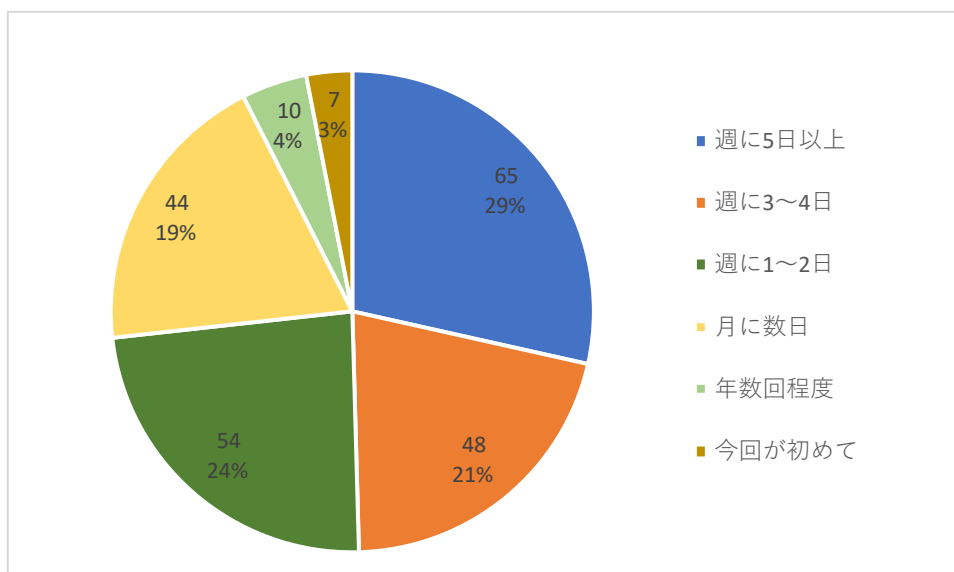
4.3.1 利用目的

バスの利用目的は、買い物が最も多く、次いで通勤、私用（遊び、飲食等）が多くなっています。



4.3.2 利用頻度

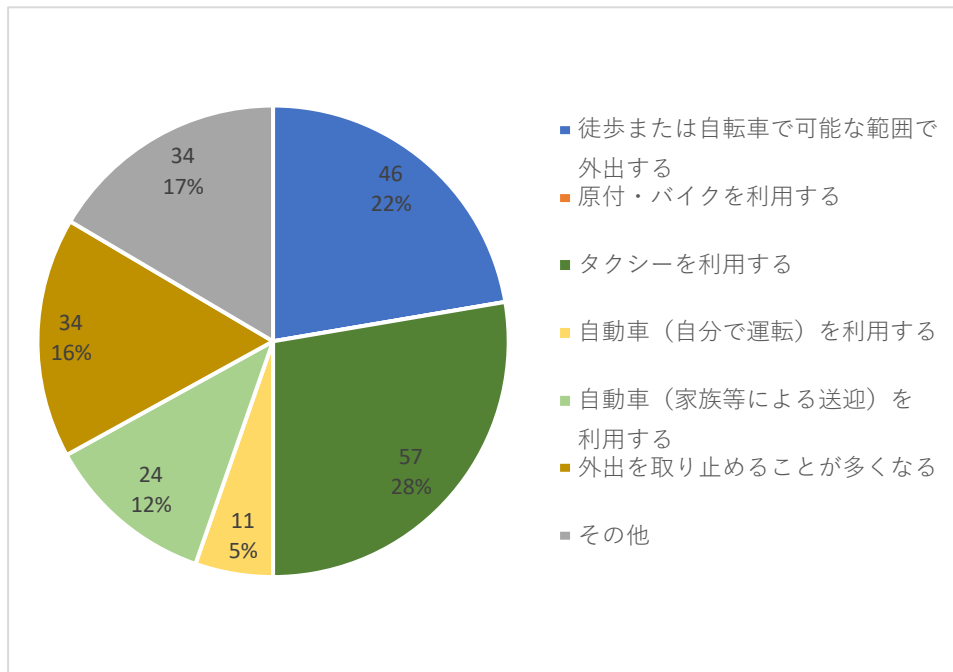
バスの利用頻度は、週5日以上利用しているが約3割と最も多く、次いで週3~4日、週1~2日、月に数日が2割前後となっています。



4.3.3 バスが運行されなかった場合の移動手段

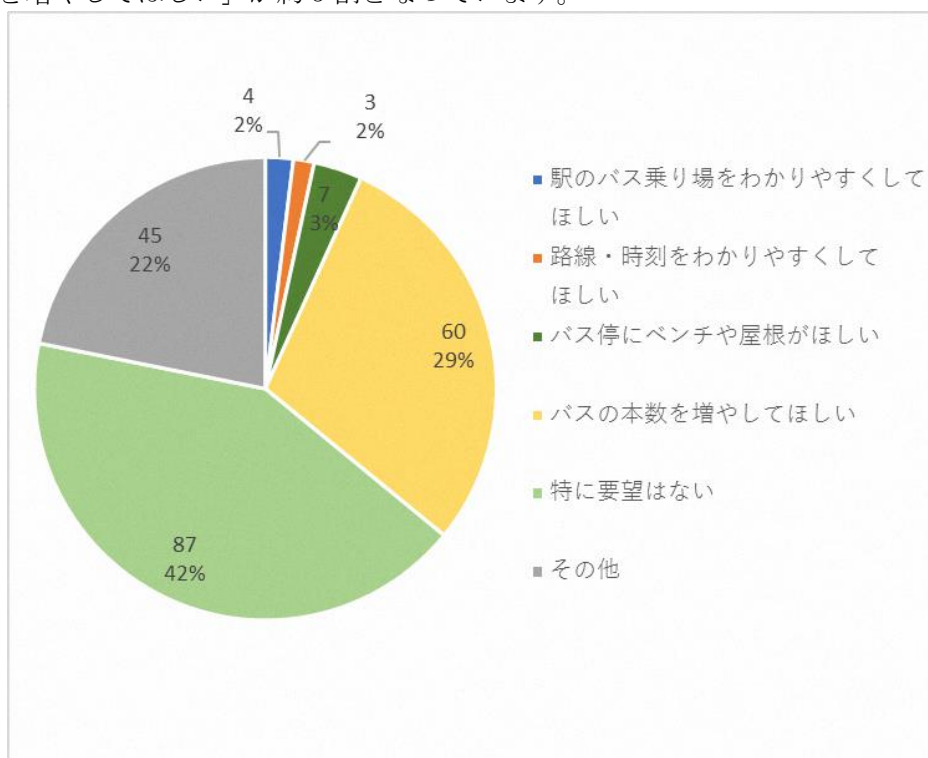
バスが運行されない場合の代替手段として、約3割がタクシー、約2割が徒歩・自転車に変更すると答えています。

バスが使えない場合に、16%が外出を取りやめる可能性があるかと回答しています。



4.3.4 普段利用されているバスに対する要望

バスに対する要望は、約4割が「特に要望はない」と回答しています。次いで、「バスの本数を増やしてほしい」が約3割となっています。

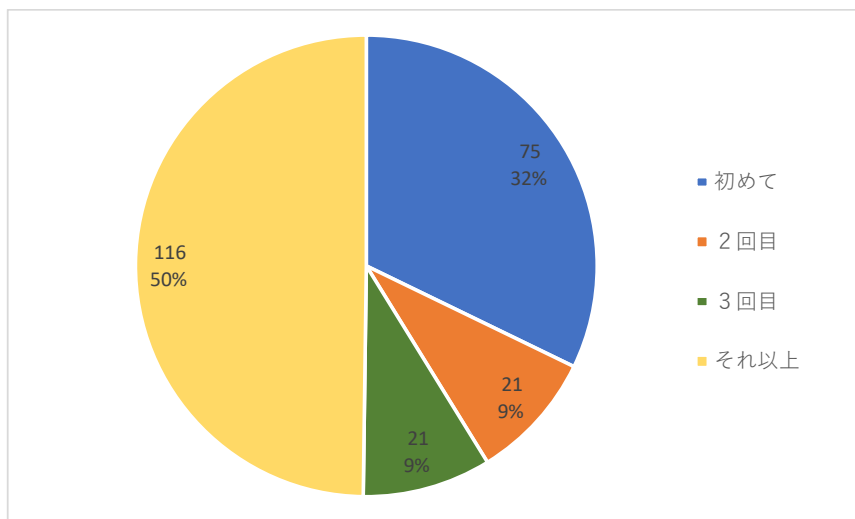


4.4 来訪者調査

さわらびの湯バス停周辺において、観光客を対象とした聞き取り調査を実施しました。路線バスでの来訪者、自動車での来訪者を対象として、来訪者の来場実態について整理しました。

4.4.1 飯能市への来訪回数

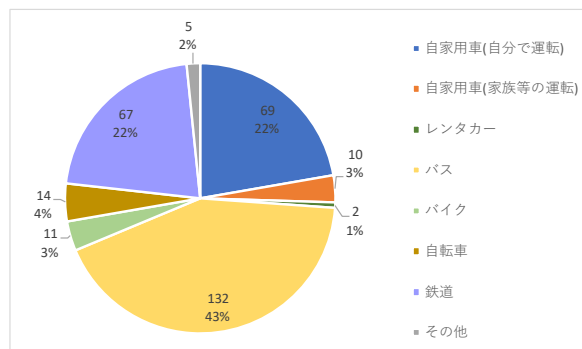
飯能市への来訪回数については、約 5 割以上が「4 回以上」ともっとも多く、次いで約 3 割が「初めて」となっています。



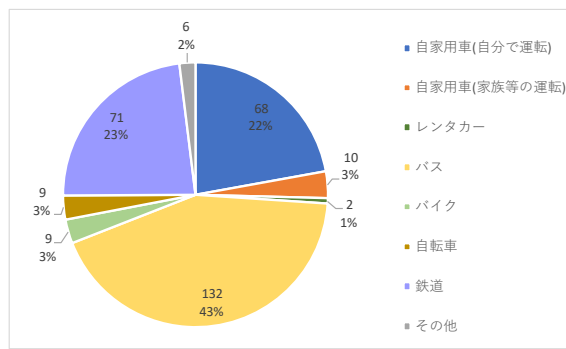
4.4.2 目的地までの交通手段

目的地までの移動手段は、行き帰りともバスが 4 割と最も多く、次いで自家用車または鉄道となっています。

【行き】



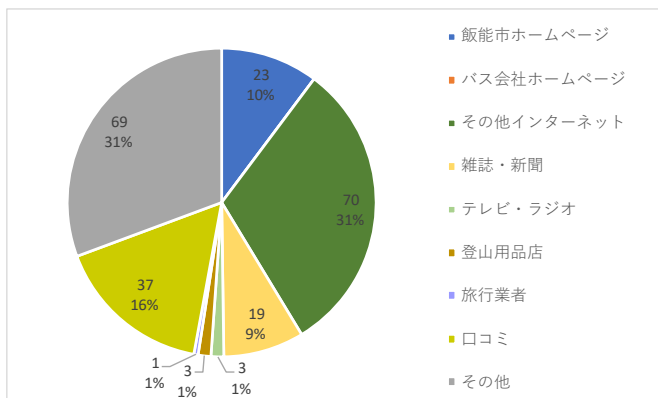
【帰り】



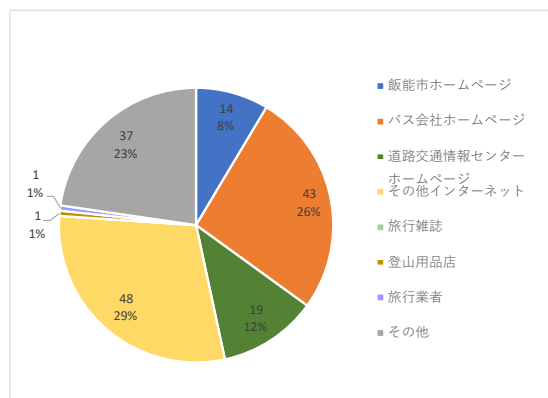
4.4.3 情報収集方法

目的地の情報は、インターネットによる情報収集が多く、飯能市のホームページ、その他のインターネットを合わせると約4割となっています。他に口コミでの情報収集が約2割となっています。また、交通情報の収集方法としては、バス会社やその他のホームページが活用されています。

【目的地の情報の収集方法】

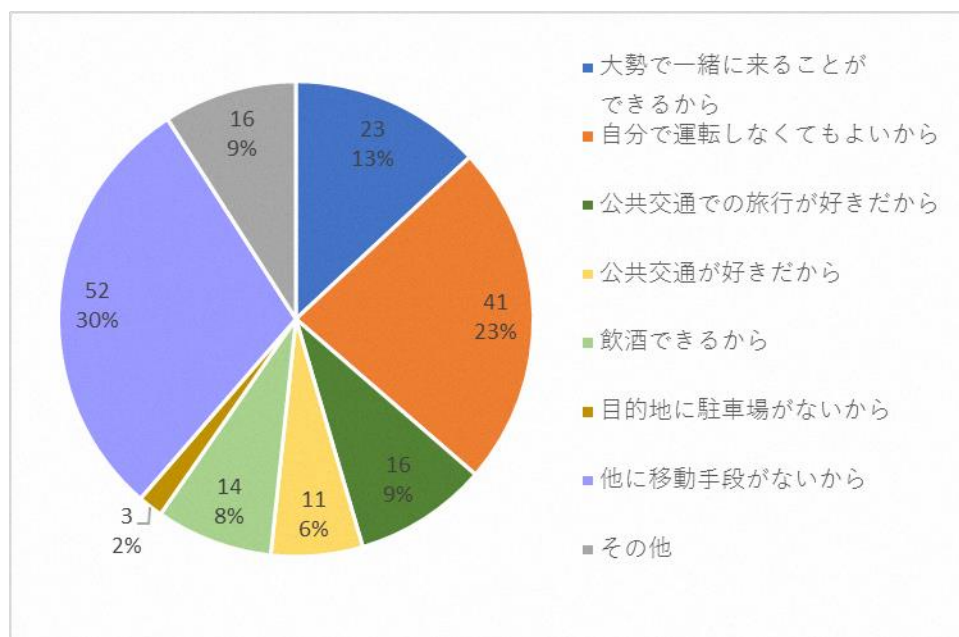


【交通情報の収集方法】



4.4.4 公共交通を選択した理由

公共交通を選択した理由として、「他に移動手段がないから」が約3割と最も多く、次いで「自分で運転しなくてもよいから」、「大勢で一緒に来ることができるから」の順になっています。



4.5 バス乗り込み調査（乗降者カウント調査）

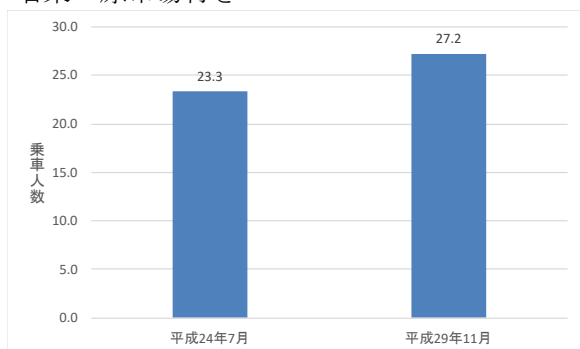
飯能駅～名栗・原市場方面間、飯能駅～中藤・中沢間、飯能駅～間野黒指間の路線バスにおいて、バス乗降客数カウント調査を実施しました。バス利用者の乗降状況について過去の乗降状況と比較整理しました。

(1) 飯能駅～名栗・原市場方面間

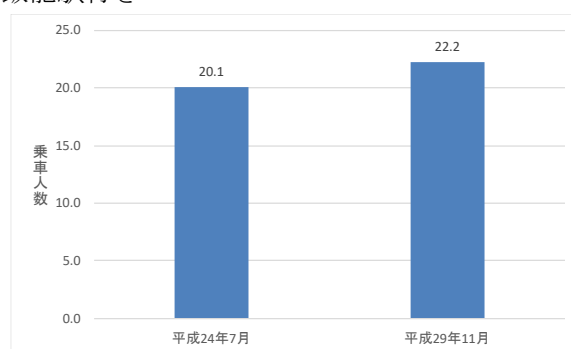
1便あたりの乗車人数は、平成24年度と比較すると平成29年度では、2～4名増加しています。利用者別の乗車割合は、平成29年度において、高齢者や一般の割合が増加しています。一般利用者の利用促進が進んでいる可能性がうかがえます。

<1便あたりの乗車人数の推移>

名栗・原市場行き

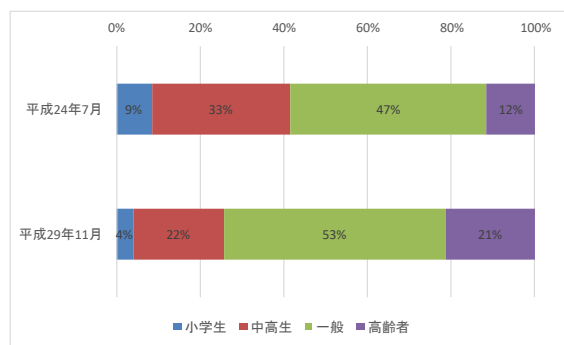


飯能駅行き

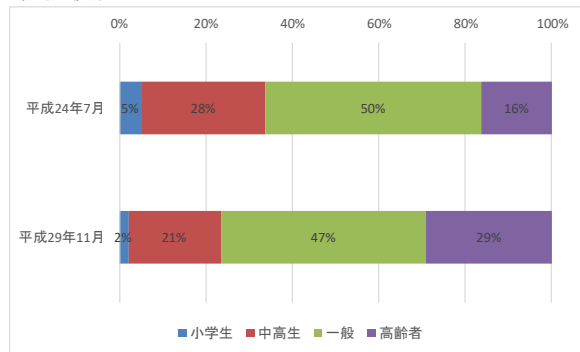


<利用者別乗車割合>

名栗・原市場行き



飯能駅行き



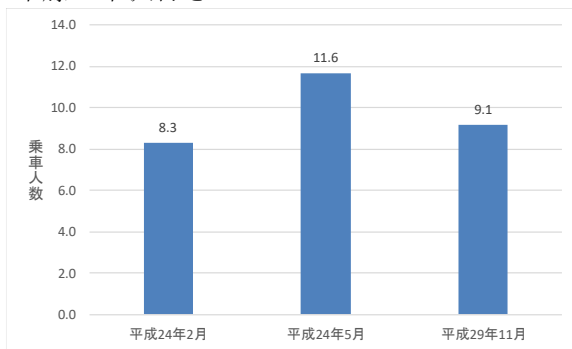
(2) 飯能駅～中藤・中沢間

1便あたりの乗車人数は、平成24年度、平成29年度ともに、10人前後となっており、大きな変化は見られないと考えられます。利用者別の乗車割合は、平成29年度において、中藤・中沢行きでは一般の割合が増えており、飯能駅行きでは中高生の割合が増えています。

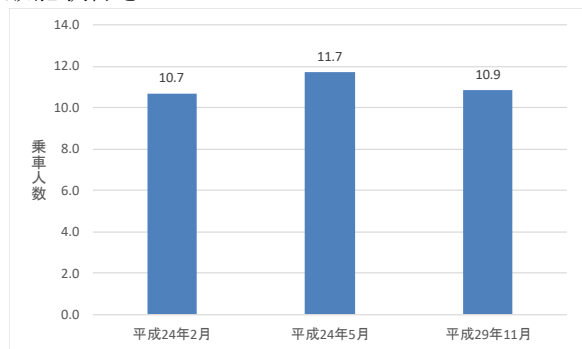
今後、中高生と一般・高齢者のそれぞれのターゲットを考慮した利用促進の取組が求められます。

<1便あたりの乗車人数の推移>

中藤・中沢行き

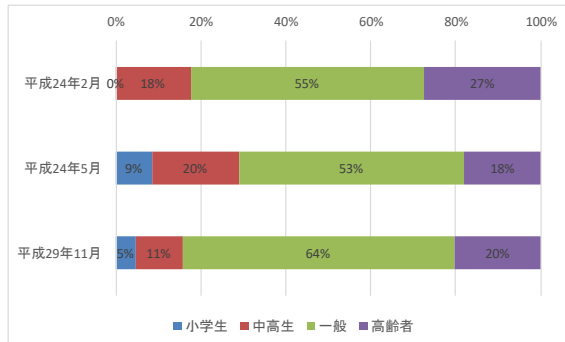


飯能駅行き

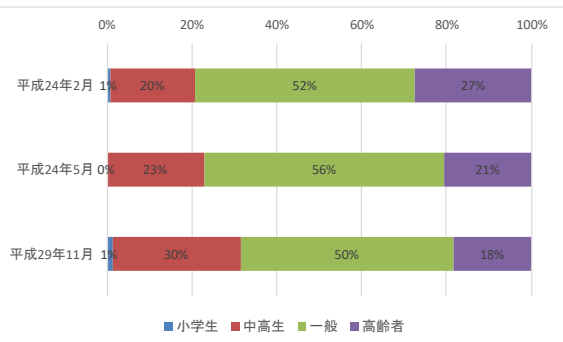


<利用者別乗車割合>

中藤・中沢行き



飯能駅行き



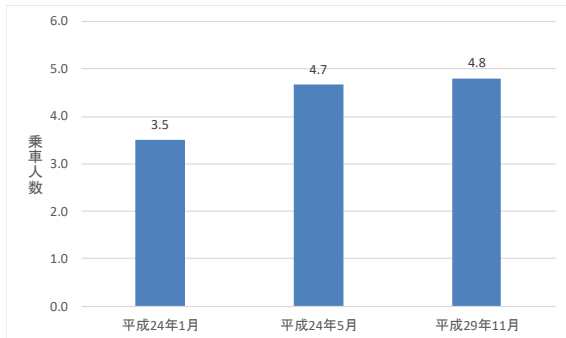
(3) 飯能駅～間野黒指間

1便あたりの乗車人数は、平成24年度、平成29年度ともに4人前後となっており、大きな変化は見られないと考えられます。利用者別の乗車割合は、平成29年度において、間野黒指行きでは大きな変化は見られません。飯能駅行きでは高齢者の割合が増えています。

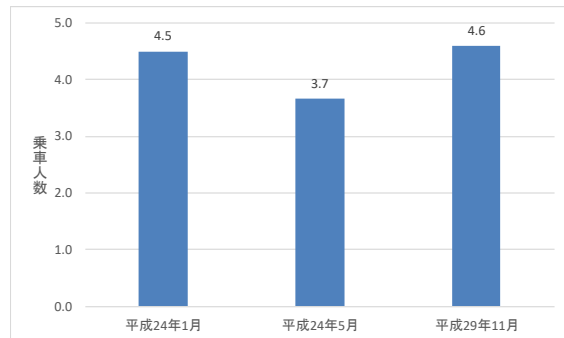
今後、一般・高齢者をターゲットとした利用促進の取組が求められます。

<1便あたりの乗車人数の推移>

間野黒指行き

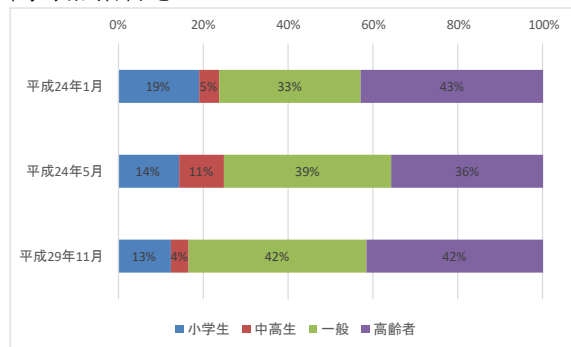


飯能駅行き

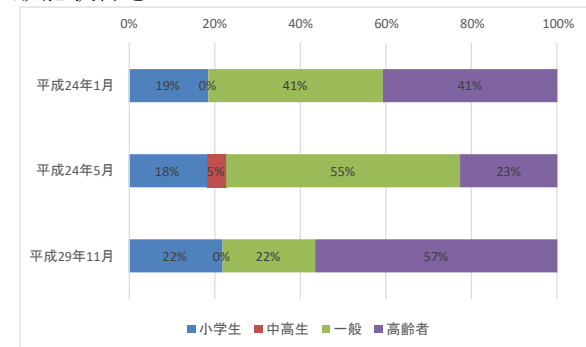


<利用者別乗車割合>

間野黒指行き



飯能駅行き



第5章 地域公共交通を取り巻く課題

関連計画の整理、地域の現状、公共交通の現況に関する調査において得られた結果を踏まえ、本市の地域公共交通を取り巻く課題について整理しました。

5.1 上位・関連計画を踏まえた本計画の役割

本計画の上位計画となる、都市計画マスタープラン等との整合や地域公共交通基本計画の進捗状況を踏まえ、本計画に以下の役割が必要になると考えられます。

○上位・関連計画と整合した公共交通網の形成

- ・将来の都市構造（下図）を踏まえた都市拠点・生活拠点間のネットワークの形成（第5次飯能市総合振興計画、飯能市都市計画マスタープラン）



- ・産業拠点（大河原工業団地や圏央道狭山日高 IC 周辺）や交流拠点（メッツァ等）への需要に対応した移手段の確保（第5次飯能市総合振興計画、飯能市都市計画マスタープラン）
- ・地域を支える地域主体の移送サービスの導入（第2次はんのうふくしの森プラン）



買い物ツアーに参加するため、らくだ号に乗車する地域の方々

○飯能市地域公共交通基本計画の進捗を踏まえた発展的な取組

○「まもる・育てる・つくる」公共交通の取組の継続（基本方針の継続）

○ 各取組の進捗を踏まえた今後の取組の留意点

基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」

施策 1-① 市補助金の継続

- ・取組により、市内のバス路線の維持が確保され、一定の成果を確保
- ・本市の財政制約も踏まえ、バス路線を持続するための補助のあり方の検討が必要

施策 1-② 観光やイベント等によるバス利用のさらなる促進

- ・イベントに関しては、参加者の多い取組が実現
- ・利用者増に対する各取組の成果を評価しながら、発展させることが必要

施策 1-③ バス運行環境の整備

関係者の役割分担により、引き続き、検討・実施することが必要

基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」

施策 2-① バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進

- ・バスマップやバス案内表示についての取組を実施
- ・バスマップ等を活用した、公共交通を周知させるための取組の拡大が必要

施策 2-② モビリティマネジメントの推進

- ・様々な取組は実施されているが、モビリティマネジメントとして行動変容につながっているかどうかの評価が必要
- ・行動変容に対する各取組の成果を評価しながら、発展させることが必要

施策 2-③ バス利用のための利便性の向上

サイクル&バスライド、パーク&ライド、バスまちスポットの登録の取組について、適地の選定と活用を促進する取組の検討が必要

施策 2-④ バス路線の見直し等の検討

- ・市街地内の循環路線や工業団地へのバス路線等、個別の需要に対応した路線の見直しを実施し、一定の成果を確保
- ・土地利用や移動実態等を踏まえた公共交通網のあり方を全市的に位置づけ、路線ごとの運行水準の考え方の検討、需要に対応した路線見直しの体制構築が必要（基本目標 1 の取組として位置づけ）

基本目標 3：生活を支える公共交通手段を「つくる」

施策 3-① 「おでかけ」を守るための検討

- ・地域懇談会、協議会、分科会など、関係者で協議を行う場づくりを実施
- ・各地区の交通に関する方向性を検討・実施する体制が必要

施策 3-② スクールバスの活用検討

具体的な検討を継続

施策 3-③ 社会資源活用の研究・検討

地域の交通の方向性に従い、具体的な方策の検討を継続

5.1.1 地域の現状を踏まえた本計画の役割

地域の現状の整理及び公共交通の現況に関する調査を踏まえ、本計画に以下の役割が必要になると考えられます。

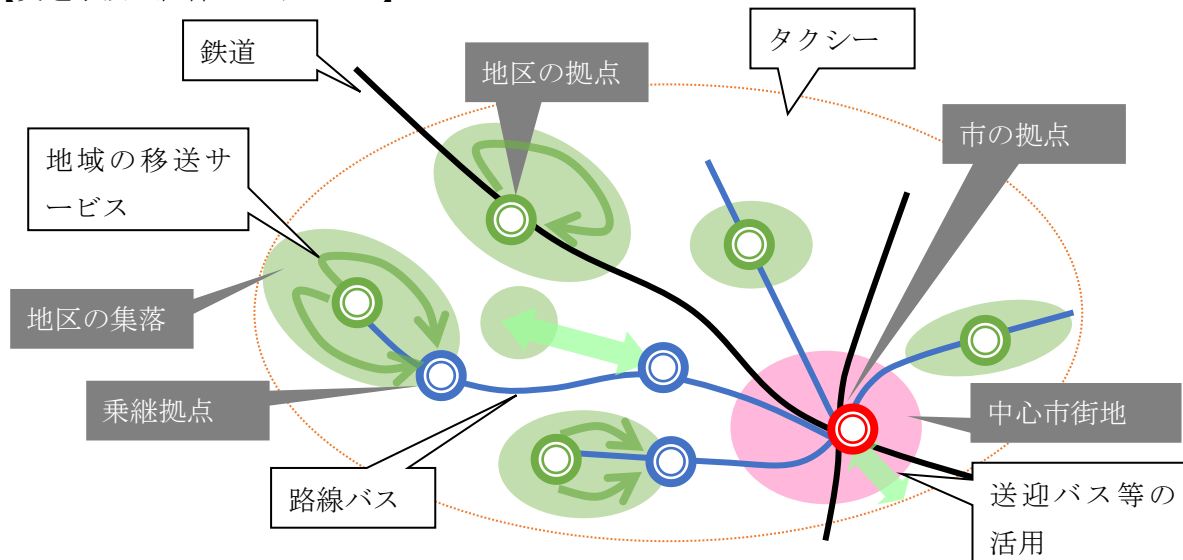
○人口動態に対応した移動手手段の確保

- ・全市的に人口減少の局面に入っており、特に山間部において減少率が大きいことから、地区で持続可能な移動手手段を選択していくことが必要
- ・公共交通の利用が不便な地区に人口が分布しており、おでかけの足の確保が必要（主に、精明地区、加治地区、南高麗地区、吾野地区、東吾野地区）

○多様な交通手段の組合せによる公共交通ネットワークの形成

- ・民間事業者による鉄道及びバス等の公共交通が比較的充実
鉄道の実態：飯能駅、東飯能駅に利用が集中しており、市内外の移動手手段としての利便性向上が必要
路線バスの実態：赤字路線の維持、担い手の確保を考慮した取組が必要
- ・地区での移送サービスが地域主体で実現
地区での移送サービスの実態：担い手の確保や料金設定、鉄道や路線バスとの連携、送迎バス等の活用を踏まえた取組の方向性の検討が必要
地区の交通を導入していない地区への水平展開が必要

【交通手段の組合せのイメージ】



○観光や産業の拠点への移動手手段の確保

- ・今後想定される観光拠点や産業拠点の形成を支える移動手手段の確保について、他部署の施策との連携の中で実施することが必要

○日常のおでかけ実態に対応したバス路線網の形成（市民アンケート）

- ・買い物や病院等の行き先が過去5年においても変化している可能性。現状の路線ではカバーできていない施設も行き先として選択
- ・日常の移動においては、自動車の利用が7割以上
- ・現状のバスの利用は飯能駅までのアクセスが多い。利用目的は通勤やその他の一時的な利用も多く、買い物や通院での利用が限定的



- ・日常生活の目的地に対応した路線網の形成や待合環境の整備等の利便性向上が必要
- ・情報発信やターゲットを明確にしたモビリティマネジメントによる公共交通を利用したおでかけの促進が必要

○将来の移動に対する不安や公共交通へ不満の解消（市民アンケート、バス利用者調査）

- ・将来の移動に対する不安は、5年前の調査時よりも増加。多くの地区で6割以上の方が不安
- ・路線バスが運行していない地区に加え、路線バスの運行水準が低い地区においては、路線バスの利用割合や路線バスへの満足度が低迷
- ・バス利用者の要望は運行本数の増加。バスを利用しない理由は車の運転ができるため。
- ・市民が公共交通を守るためにできることは、公共交通の利用頻度を増やすこと、イベントに公共交通を利用して参加すること、回数券を購入すること。



（運行本数の改善等の利便性向上の取組実施を前提とした上で）

- ・市民の生活において公共交通が利用できること、利便性向上等の取組を実施したことなどを効果的に周知することが必要
- ・イベントを通じたバスの利用促進について、その後も利用してもらえるような工夫が必要
- ・自宅から目的地までの移動手段の確保と一定のサービス水準の維持が必要

○来訪者の移動を支援するための公共交通の活用（来訪者調査）

- ・名栗地区への観光客のバス需要が顕在化
- ・ホームページでの情報収集がメイン。複数のホームページを活用している可能性



- ・観光施策や民間事業者の取組と連携し、公共交通を活用した誘客促進の取組が必要
- ・ホームページをはじめとする情報の連携によるプロモーションの改善が必要

○利用実績データを活用したモニタリング体制の構築（バス乗り込みアンケート）

- ・補助対象路線について、様々な取組を実施してきた名栗線において利用者が増加
- ・中藤・中沢線、間野黒指線については利用者数が維持



- ・定期的に路線別の利用実態を把握することにより、各路線の状況把握及び対応検討が必要

5.2 本市の地域公共交通網形成に向けた課題

本計画の役割を踏まえ、地域公共交通網形成に向けて取り組むべき課題を以下のとおり位置づけます。

課題1：将来像の実現に向けた市内拠点形成を支える公共交通網の形成

上位・関連計画と整合し、将来の拠点形成や人口動態に対応した公共交通網の形成が求められます。拠点間の交通軸と拠点における端末交通手段の確保が必要となります。

課題2：関係者の協働による公共交通を「まもる・育てる・つくる」取組の展開

地域公共交通基本計画に基づいて実施してきた取組を発展的に推進するために、取組の成果やターゲットを意識して、公共交通の確保や改善に取り組むことが必要となります。

課題3：需要や使われ方を意識した適切な移動サービスの提供

利用実績等のデータを活用し、需要に対するルートや運行頻度の考え方を明確にし、多様な交通手段の組合せによる効率的な公共交通ネットワークを形成することが必要となります。

課題4：おでかけを守るための公共交通の活用

日常のおでかけ実態に対応した公共交通網の形成や地域主体の交通手段の確保、公共交通を利用した外出促進の取組など、市民のおでかけを守り、促進するための取組が必要となります。

課題5：観光や産業等の需要を踏まえた移動手段の確保

観光施設への誘客や産業拠点の形成を支援するために、新たな交通手段の導入や既存の公共交通の見直し・活用などによる、移動手段の確保が必要となります。

第6章 地域公共交通網の形成に向けた基本方針

6.1 基本方針

市内において路線バスや山間地域の鉄道駅の利用者が減少し、とりわけバス交通については、交通事業者の経営努力のみでは、サービスの維持を図ることが困難な状況となっていたことから、基本計画を策定し、市・交通事業者・地域（市民）が一体となって公共交通を「まもる・育てる・つくる」ための取組を展開してきました。

基本計画の策定後、民間バス路線の維持やバスマップの作成によるわかりやすさの向上、イベント等と連携した公共交通の利用促進等の取組が行われてきました。しかし、依然として、将来の外出に対する不安が高く、市内の軸となる民間バス路線のみならず、端末交通を含めた、外出の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このような現状を踏まえ、基本計画で定めた、市民の「おでかけ」を守るための、市・交通事業者・地域（市民）が一体となった取組を引き続き推進していくものとします。地域公共交通が地域にとって大切な資源であるとの認識のもと、本市の地域公共交通の現状と課題を踏まえ、現在の基本計画における基本方針を踏襲しつつ、より深刻化した将来の移動への不安に対応するため本計画の基本方針及び地域公共交通網形成の考え方を次のとおり定めます。

○ 基本方針

暮らしを支える地域公共交通の実現をめざして

～市・交通事業者・地域が協働して「まもる・育てる・つくる」公共交通～

○ 地域公共交通網形成の考え方

- ① 通勤・通学のみならず、買い物や通院など日常のおでかけを支える公共交通網の形成
- ② 飯能駅・東飯能駅をはじめとする市内拠点間の移動手段となる公共交通網の維持・確保
- ③ 民間路線バスや鉄道路線等の軸となる交通と連携する地区別の端末交通手段の確保
- ④ 観光や企業立地などの新たな需要へ対応した公共交通網の形成

【地域公共交通網形成の取組イメージ】

- ・路線バスネットワークに関しては、市内の「都市拠点」や「生活拠点」を連絡する「軸」の強化及び拠点から地区内へと伸びる「支線」の最適化による、路線網の再編を行います。
- ・地区内の移動に関しては、地域（市民）・市・交通事業者が「協働」し、地区ごとに拠点までの移動手段の確保を行います。
- ・路線バスと地区内の交通との「連携」強化に向けて、公共交通の結節点としての機能を有する、「交通拠点」の形成を図ります。
- ・新たな施設の立地や土地利用の変化に伴う「需要の変化」に応じ、バス路線の見直しを行います。

6.2 拠点と軸の考え方

本市の公共交通網を形成するにあたり、「拠点」と「軸」を定め、軸の強化と拠点までの移動手段の確保を、地域（市民）、交通事業者、市が一体となって考えていくことにより、市民の生活交通、広域的な交通双方の利便性の確保を目指します。公共交通ネットワークの「軸」を明確にすることにより、人口の減少等の公共交通を取り巻く厳しい環境のもと、重点的に「守るべき」、「整備すべき」公共交通ネットワークを明確にします。

【拠点の考え方】

「拠点」は、地区の核となる区域であり、生活のための機能（買い物、行政施設、医療、福祉等）や交通結節機能（鉄道、バス、タクシー、自転車等の交通手段間の乗継機能、案内機能等）を持たせることにより、利便性の向上を図ります。

上位計画等を踏まえ、機能や規模により、下記の拠点を位置づけます。

- (1) 都市拠点：行政機能や民間施設等が集積し、市民生活に必要な利便性を享受可能な拠点。市内の各地域や市外へつながる広域的な交通手段（鉄道、広域的なバス路線等）の結節点
(都市計画マスタープランの都市拠点と整合)
- (2) 生活拠点：住宅団地内や集落内あるいはその近隣に位置し、地域住民が身近な存在として日常的に利用可能な施設等が立地する拠点
(都市計画マスタープランの生活拠点に各地区の中心地を追加)
- (3) 産業拠点：工業団地、物流施設等、産業関連の施設の立地が進んでいる拠点
(都市計画マスタープランの産業拠点と整合)
- (4) 交流拠点：市外からの集客のある観光施設・交流施設等の立地が進んでいる拠点
(都市計画マスタープランの水と緑の交流拠点から主要な拠点を選定)
- (5) 交通拠点：位置や施設の立地状況等より、地区から軸への交通結節点として活用していくことが望ましい拠点

【軸の考え方】

「軸」は、市内の各拠点を連絡し、市内の移動及び市外への移動に対応できるものとし、市民が地区内の交通手段（路線バスの支線、自転車、タクシー、送迎交通等の活用、地区内の新たな交通等）により、「拠点」まで到達することができれば、「軸」を担う公共交通を利用して市内の地区間移動や市外への移動が可能となるような公共交通網を目指します。

上記を達成するため、「軸」においては、幹線交通としての機能を有し、乗り継ぎ利便性を高めるため、一定以上のサービス水準（運行頻度、輸送力等）を確保します。

また、都市拠点から市外への広域交通を担う「軸」として、鉄道路線を位置づけます。

6.3 基本目標

基本方針と地域公共交通網形成の考え方を実現するため、市・交通事業者・地域（市民）が協働して公共交通を「まもる・育てる・つくる」ための取組を推進します。取組の柱となる基本目標について、基本計画における基本目標の内容を発展させた上で、以下のとおり設定します。また、それぞれの基本目標に対して達成状況を評価するための評価指標を設定します。

基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」

交通事業者との連携を強化して軸となる路線の維持・改善を図る

基本計画における基本目標 1 地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」に対し、補助金の投入や交通事業者による利用促進の取組等により路線バスの維持に一定の成果が得られています。

今後は、軸となる区間を明確にし、市域の拠点間を効率的に連絡するための路線網の形成を図ります。そのために、交通事業者との連携を強化します。

基本目標 1 に対する目標指標：年間輸送人員／実車走行キロ

市内全路線	現状値（平成 28 年度）：2.03 人/km	目標値（平成 34（2022）年度）	現状維持
軸となる区間	現状値（平成 28 年度）：2.41 人/km	目標値（平成 34（2022）年度）	増加（軸となる路線）

基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」

利用しやすい公共交通環境をつくり、おでかけを促進する

基本計画における基本目標 2 路線バスを身近にして公共交通を「育てる」に対し、さまざまな取組を実施してきました。しかし、公共交通の利用が身近なものとなっているとは言い難い状況です。

今後は、ターゲットや成果を明確にした利便性向上や利用促進の取組を推進します。

基本目標 2 に対する目標指標：路線バスを 1 年間に 1 回以上利用した割合

現状値（平成 29 年度）	市民アンケート結果＝41%
目標値（平成 34（2022）年度）	市民アンケート結果＝43%（2 ポイントの増加）

基本目標 3：生活を支える公共交通手段を「つくる」

おでかけを支える公共交通手段を地域が主体となって確保する

基本計画における基本目標 3 生活を支える公共交通手段を「つくる」に対し、関係者での協議の場の確保を進めてきました。また、地区によっては地域で運行する移送サービスが展開されています。

今後は、各地区において交通手段の組合せによる生活交通の確保に向けて、地域が主体となって、移動手段を検討、維持・確保するための取組を推進します。

基本目標 3 に対する目標指標：将来（10 年後）の外出に不安を感じる人の割合

全年代	現状値（平成 29 年度）	市民アンケート結果＝58%
	目標値（平成 34（2022）年度）	市民アンケート結果＝58%未満
65 歳以上	現状値（平成 29 年度）	市民アンケート結果＝84%
	目標値（平成 34（2022）年度）	市民アンケート結果＝84%未満

【地域公共交通網形成に向けた課題と基本方針】

上位・関連計画を踏まえた本計画の役割

- 上位・関連計画と整合した公共交通網の形成
 - ・将来の都市構造を踏まえた都市拠点・生活拠点間のネットワークの形成（第5次飯能市総合振興計画、飯能市都市計画マスタープラン）
 - ・産業拠点や交流拠点への需要に対応した移動手段の確保（第5次飯能市総合振興計画、飯能市都市計画マスタープラン）
 - ・地域を支える地域主体の移送サービスの導入（第2次はんのうふくしの森プラン）

○ 地域公共交通基本計画の進捗を踏まえた発展的な取組

- ・「まもる・育てる・つくる」公共交通の取組の継続（基本方針の継続）

地域の現状を踏まえた本計画の役割

○ 人口動態に対応した移動手段の確保

- ・全市的に人口減少の局面に入っており、特に山間部において減少率が大きいことから、地区で持続可能な移動手段を選択していくことが必要
- ・公共交通の利用が不便な地区に人口が分布しており、おでかけの足の確保が必要（主に、精明地区、加治地区、南高麗地区、吾野地区、東吾野地区）

○ 多様な交通手段の組合せによる公共交通ネットワークの形成

- ・鉄道の実態：飯能駅、東飯能駅に利用が集中しており、市内外の移動手段としての利便性向上が必要
- ・路線バスの実態：赤字路線の維持、担い手の確保を考慮した取組が必要
- ・地区での移送サービスの実態：担い手の確保や料金設定、鉄道や路線バスとの連携、送迎バス等の活用を踏まえた取組の方向性の検討が必要
- ・地区の交通を導入していない地区への水平展開が必要

○ 観光や産業の拠点への移動手段の確保

- ・今後想定される観光拠点や産業拠点の形成を支える移動手段の確保について、他部署の施策との連携の中で実施することが必要

○ 日常のおでかけ実態に対応したバス路線網の形成

- ・日常生活の目的地に対応した路線網の形成や待合環境の整備等の利便性向上が必要
- ・情報発信やターゲットを明確にしたモビリティマネジメントによる公共交通を利用したおでかけの促進が必要

○ 将来の移動に対する不安や公共交通へ不満の解消

- ・市民の生活において公共交通が利用できること、利便性向上等の取組を実施したことなどを効果的に周知することが必要
- ・イベントを通じたバスの利用促進について、その後も利用してもらえるような工夫が必要
- ・自宅から目的地までの移動手段の確保と一定のサービス水準の維持が必要

○ 来訪者の移動を支援するための公共交通の活用

- ・観光施策や民間事業者の取組と連携し、公共交通を活用した誘客促進の取組が必要
- ・ホームページをはじめとする情報の連携によるプロモーションの改善が必要

○ 利用実績データを活用したモニタリング体制の構築

- ・定期的に路線別の利用実態を把握することにより、各路線の状況把握及び対応検討が必要

本市の地域公共交通網形成に向けた課題

課題1：将来像の実現に向けた市内拠点形成を支える公共交通網の形成

上位・関連計画と整合し、将来の拠点形成や人口動態に対応した公共交通網の形成が求められます。拠点間の交通軸と拠点における端末交通手段の確保が必要となります。

課題2：関係者の協働による公共交通を「まもる・育てる・つくる」取組の展開

地域公共交通基本計画に基づいて実施してきた取組を発展的に推進するために、取組の成果やターゲットを意識して、公共交通の確保や改善に取り組むことが必要となります。

課題3：需要や使われ方を意識した適切な移動サービスの提供

利用実績等のデータを活用し、需要に対するルートや運行頻度の考え方を明確にし、多様な交通手段の組合せによる効率的な公共交通ネットワークを形成することが必要となります。

課題4：おでかけを守るための公共交通の活用

日常のおでかけ実態に対応した公共交通網の形成や地域主体の交通手段の確保、公共交通を利用した外出促進の取組など、市民のおでかけを守り、促進するための取組が必要となります。

課題5：観光や産業等の需要を踏まえた移動手段の確保

観光施設への誘客や産業拠点の形成を支援するために、新たな交通手段の導入や既存の公共交通の見直し・活用などによる、移動手段の確保が必要となります。

地域公共交通網の形成に向けた基本方針と基本目標

基本方針

暮らしを支える地域公共交通の実現をめざして

～市・交通事業者・地域が協働して「まもる・育てる・つくる」公共交通～

地域公共交通網形成の考え方

- ① 通勤・通学のみならず、買い物や通院など日常のおでかけを支える公共交通網の形成
- ② 飯能駅・東飯能駅をはじめとする市内拠点間の移動手段となる公共交通網の維持・確保
- ③ 民間路線バスや鉄道路線等の軸となる交通と連携する地区別の端末交通手段の確保
- ④ 観光や企業立地などの新たな需要へ対応した公共交通網の形成

基本目標

基本目標1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」交通事業者との連携を強化して軸となる路線の維持・改善を図る

基本目標2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」利用しやすい公共交通環境をつくり、おでかけを促進する

基本目標3：生活を支える公共交通手段を「つくる」おでかけを支える公共交通手段を地域が主体となって確保する

【地域公共交通網形成の取組イメージ】

・路線バスネットワークに関しては、市内の「都市拠点」や「生活拠点」を連絡する「軸」の強化及び拠点から地区内へと伸びる「支線」の最適化による、路線網の再編を行います。

・地区内の移動に関しては、地域（市民）・交通事業者・市が「協働」し、地区ごとに拠点までの移動手段の確保を行います。

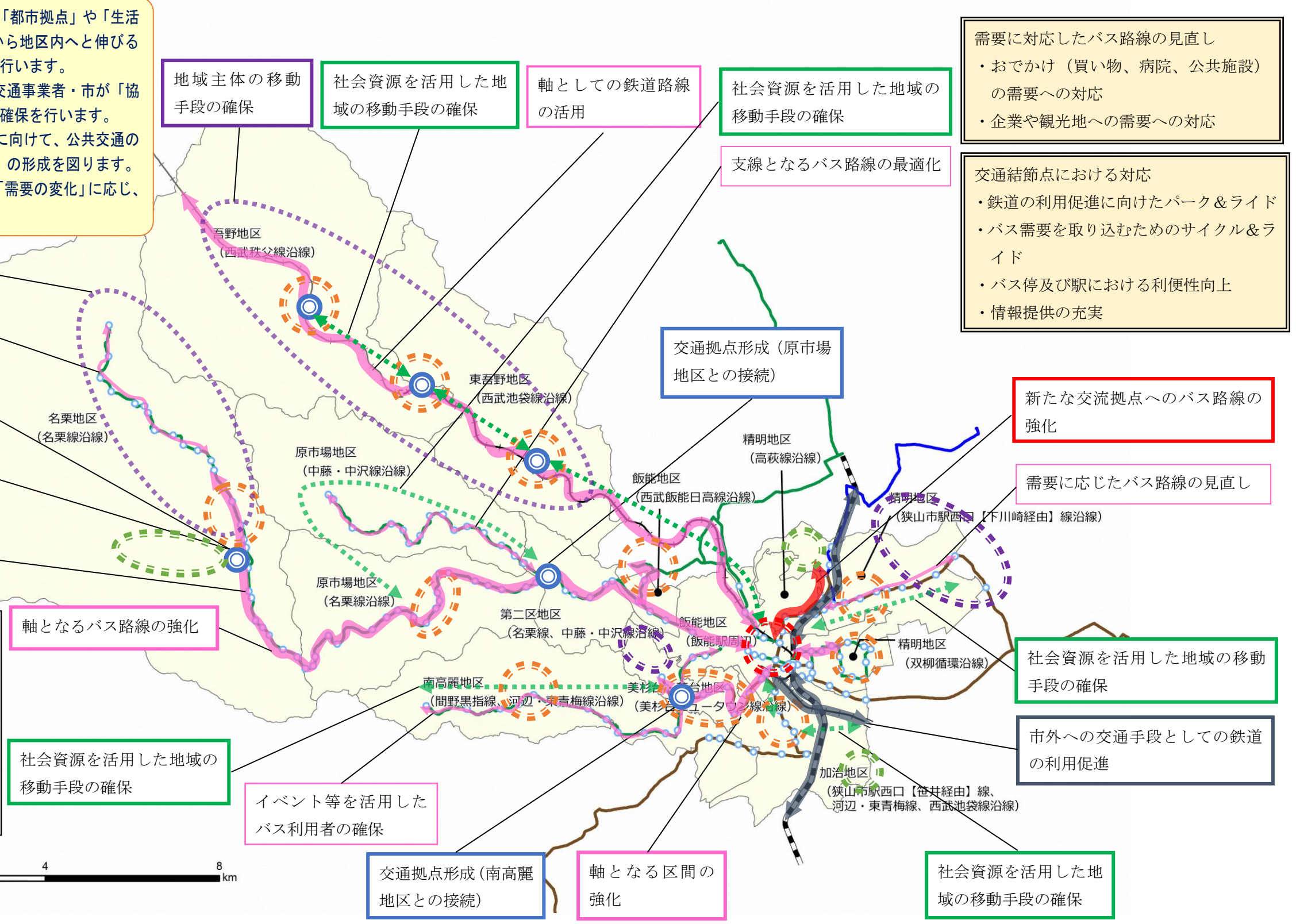
・路線バスと地区内の交通との「連携」強化に向けて、公共交通の結節点としての機能を有する、「交通拠点」の形成を図ります。

・新たな施設の立地や土地利用の変化に伴う「需要の変化」に応じ、バス路線の見直しを行います。

- 地域主体の移動手段の確保
- 支線となるバス路線の最適化
- 交通拠点形成（名郷・湯の沢方面との接続）
- 観光拠点の形成
観光案内機能の充実
- 観光利用の交通手段の確保、
観光利用促進

- 都市拠点
- 生活拠点
- 産業拠点
- 交流拠点
- 交通拠点（案）

- バスルート
- イーグルバス
 - 国際興業バス
 - 西武バス
- 鉄道
- JR八高線
 - 西武池袋線
 - 西武秩父線



地域主体の移動手段の確保

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

軸としての鉄道路線の活用

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

需要に対応したバス路線の見直し

- ・おでかけ（買い物、病院、公共施設）の需要への対応
- ・企業や観光地への需要への対応

交通結節点における対応

- ・鉄道の利用促進に向けたパーク&ライド
- ・バス需要を取り込むためのサイクル&ライド
- ・バス停及び駅における利便性向上
- ・情報提供の充実

交通拠点形成（原市場地区との接続）

新たな交流拠点へのバス路線の強化

需要に応じたバス路線の見直し

軸となるバス路線の強化

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

イベント等を活用したバス利用者の確保

交通拠点形成（南高麗地区との接続）

軸となる区間の強化

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

市外への交通手段としての鉄道の利用促進

第7章 地域公共交通網の形成に向けた取組

7.1 計画に位置づける施策

それぞれの基本目標に対し、以下の施策を位置づけるものとします。

基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」 交通事業者との連携を強化して軸となる路線の維持・改善を図る	
施策 1：バス路線の維持と継続的な見直し	① 交通事業者との連携強化 ② 補助金の継続 ③ 利用実績のモニタリングによるバス路線の見直し
施策 2：観光やイベント等による公共交通利用促進策の実施	① 観光施策と連携した利用促進 ② 市内コンテンツを活用した利用促進 ③ おでかけ促進と連携した利用促進
施策 3：バス運行環境の整備	① バス停の待合環境の改善 ② 施設を活用した待合環境の整備 ③ 飯能駅北口ロータリー周辺の使い方の改善 ④ 市内道路網の課題解決に向けた取組の実施
施策 4：需要に対応したバス路線の見直し	① 施設立地等に対応したバス路線の見直し
基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」 利用しやすい公共交通環境をつくり、おでかけを促進する	
施策 1：バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進	① わかりやすいバス案内看板の設置 ② バスマップの作成・配布
施策 2：市民・地元企業を巻き込んだモビリティマネジメントの実施	① まちなかのおでかけに対するモビリティマネジメント ② 通勤・通学者等に対するモビリティマネジメント
施策 3：マイバス意識の醸成	① バスを使ってもらう取組 ② バスのことを理解してもらう取組 ③ 地域におけるマイバス意識の醸成
施策 4：公共交通利用のための利便性の向上	① 乗継利便性の向上 ② 高等学校等バス通学費補助 ③ 利便性向上のための設備投資
基本目標 3：生活を支える公共交通手段を「つくる」 おでかけを支える公共交通手段を地域が主体となって確保する	
施策 1：「おでかけ」を守るための検討	① 飯能市地域公共交通対策協議会の運営 ② 地域での交通手段を導入するための仕組みづくり ③ 地域による主体的な運営組織づくり
施策 2：社会資源の活用を検討	① スクールバスの混乗 ② 送迎バスの活用検討

7.2 各施策の取組内容

7.2.1 基本目標1に対応した取組

基本目標1に対応した取組について以下に示します。

基本目標1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」

交通事業者との連携を強化して軸となる路線の維持・改善を図る

施策1：バス路線の維持と継続的な見直し		
施策名	概要	実施主体
① 交通事業者との連携強化	民間バス路線及び鉄道路線の維持に向けて、利用促進に向けた取組や補助金のあり方について検討します。特に、交通事業者との連携関係を強化し、軸となる区間における確保すべき運行水準について協議し、設定します。	市 交通事業者
② 補助金の継続	路線バスが基幹公共交通となっている地区を運行する路線バスについては、現在及び将来に向かって、安心して地域での暮らしを続けられるよう、引き続き、市補助金を継続します。	市
③ 利用実績のモニタリングによるバス路線の見直し	軸となる区間において確保すべき運行水準と利用者数を路線ごとに把握し、運行の改善や利用促進に向けた取組について、交通事業者と協議を行います。	市、 交通事業者



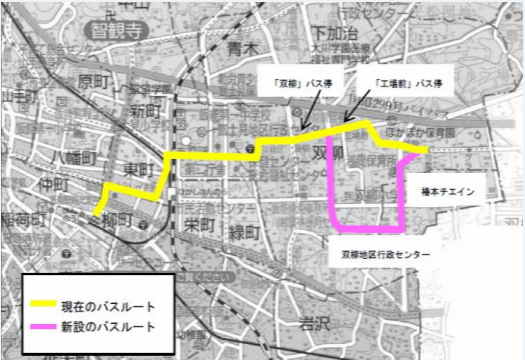
施策2：観光やイベント等による公共交通利用促進策の実施		
施策名	概要	実施主体
① 観光施策と連携した利用促進	お散歩マーケットなどのエコツアーなどを通して、環境にやさしいバス利用を促進するとともに、魅力ある観光スポットや観光におけるバス・鉄道の利用促進など、観光施策と連携したバス・鉄道の利用を促進します。	市、 地域、 交通事業者
【地域の取組】		
 ○南高麗地区 お散歩マーケット	 ○名栗地区 夏休み！親子で川遊び体験	 ○名栗地区 なぐり見聞食ブラさんぼ
② 市内コンテンツを活用した利用促進	アニメを活用したバス・鉄道利用など、イベント等による利用促進策を推進します。また、地域の施設利用等と併せたバス周遊券や鉄道と連携した乗車券などについても検討・実施します。	交通事業者、 地域、 市
【本市の取組】		
 ○アニメツアーリズム アニメ「ヤマノススメ」ラッピングバス		
③ おでかけ促進と連携した利用促進	買い物や地元の人とのふれあいを通して、おでかけを促進し、公共交通の利用者を増やすための取組を検討・実施します。	地域、 市、 交通事業者

施策3：バス運行環境の整備		
施策名	概要	実施主体
① バス停の待合環境の改善	名栗地区や原市場地区の主要なバス停留所では、地域の方々により上屋やベンチが整備され、バスが来るまでの間、座ることや荷物を置くことができるとともに、日よけや雨を凌ぐことができる環境となっています。バス停へのベンチの設置をはじめとするバス運行環境の整備について、関係者の役割分担により検討・実施します。	地域、市、交通事業者
② 施設を活用した待合環境の整備	乗降者数の多いバス停沿道施設との連携が可能なバス停や鉄道や路線バス等の交通結節点を中心に、対象箇所を選定し、環境整備に向けた方針作成に着手します。	市、地域、交通事業者
③ 飯能駅北口ロータリー周辺の使い方の改善	鉄道を利用して本市を訪れた観光客や通勤者が路線バス等の別の交通手段に容易に乗り継ぎ、目的地に向かうことができるよう、ロータリーの使い方や情報提供の方法について必要に応じた改善を行います。 また、送迎車両の停留や歩行者の横断等によるロータリーの混雑等についても解決に向けた検討を行います。	交通事業者、市
④ 市内道路網の課題解決に向けた取組の実施	都市計画道路阿須小久保線と市道1-5号線との交差点の改良を進めるなど、市内道路網における課題の解決に向けた取組を実施し、バス運行環境の改善につなげます。	市

施策4：需要に対応したバス路線の見直し

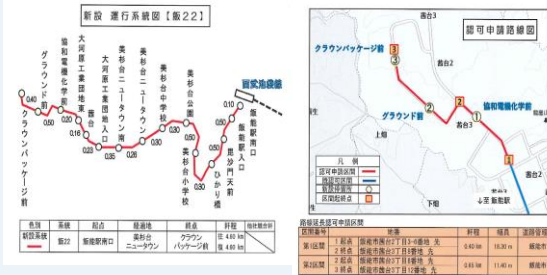
施策名	概要	実施主体
<p>① 施設立地等に対応したバス路線の見直し</p>	<p>道路の新設や拡幅、公共施設や商業施設の新設などにより、バスの利用環境・需要環境が変化する可能性があります。住環境や公共施設及び商業施設の立地に対応するため、バス路線やバス停の位置等の見直しについて検討を継続的に行います。路線の見直しや新設、バス停の見直し等について、協議会や分科会における検討が必要となる場合には、会において課題や問題点を精査するとともに、利用予測や費用分担などを十分に検討した上で実施します。</p>	<p>交通事業者、市</p>

【交通事業者によるこれまでの取組】



○双柳循環の検討・実施

国際興業株式会社では、住宅開発の状況を踏まえ、地域住民の利便性の向上等を目的として、これまで運行していたルートを見直し、双柳地区から飯能駅までを循環するルートを新設した。



○大河原工業団地立地企業従業員の足の確保の検討・実施

西武バス株式会社では、工業団地立地企業のバス路線延伸や増便の声をもとに、市、飯能大河原工業団地工業会及び市と協議を重ね、平成29年3月に「大河原工業団地東行」が「クラウンパッケージ前行」まで延伸がされるとともに、朝夕3便ずつ増便となった。


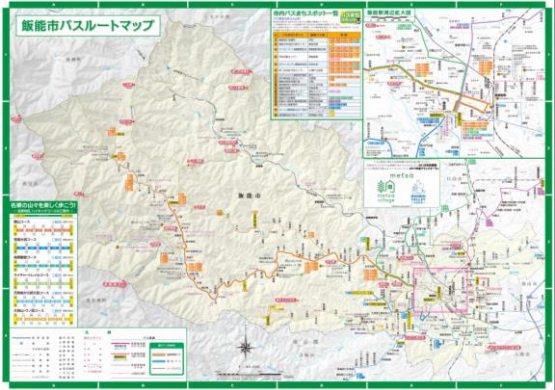
【今後検討が必要な路線・バス停】

- 飯能大河原線整備事業に伴うバス路線の変更の検討・実施
- 大河原工業団地立地企業従業員の東飯能駅からの直行便の検討・実施

7.2.2 基本目標2に対応した取組

基本目標2に対応した取組について以下に示します。

基本目標2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」
 利用しやすい公共交通環境をつくり、おでかけを促進する

施策1：バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進		
施策名	概要	実施主体
① わかりやすいバス案内看板の設置	市内を運行しているバス路線を迷わず利用できる「わかりやすい公共交通」とするため、飯能駅及び東飯能駅や主要施設等を対象に、バスマップ等を活用したバス案内看板の設置を検討します。	市、交通事業者
② バスマップの作成・配布	平成30年度中に実施が予定されている道路工事により路線バスのルート変更が想定される地区があること、また、2018年11月に「メッツァビレッジ」、2019年春に「ムーミンバレーパーク」が宮沢湖にグランドオープンされ、年間100万人の来場者が見込まれることなどから、「飯能市バスルートマップ」を新たに作成します。作成したマップに関しては、公共施設、路線沿線の主要商業施設・病院等で配布します。	市
<p>【本市の取組】 利用しやすい公共交通を目指して、市内のバス路線をまとめたバスマップを作成し、バス利用者や転入者、また市内を訪れる観光客に配布しています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>		

施策2：市民・地元企業を巻き込んだモビリティマネジメントの実施

<基本的な考え方>

「森林文化都市宣言」のもと、交通に関する環境負荷を低減するための取組を推進しつつ、市民の重要な移動手段である公共交通に対する意識を醸成し、一人ひとりの移動が過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するなど、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す「モビリティマネジメント」を推進します。

なお、通勤・通学者、転入者、高齢者など、対象者別の取組方針を整理した上で、対策効果のモニタリングを行いながら、効率的・効果的な取組を実施します。

施策名	概要	実施主体
① まちなかのおでかけに対するモビリティマネジメント	ワンコインゾーンやマイレージ制度、環境定期券、エコポイントなど、既存の取組を広く周知するとともに、買い物や趣味などによる外出を促進させるための公共交通活用方策を検討します。市内の主要な集客施設と連携し、継続的な公共交通によるおでかけを行う動機となるサービスを提供します。	交通事業者、市
② 通勤・通学者等に対するモビリティマネジメント	マイカーに依存するライフスタイルを見直し、公共交通を維持・確保するための利用促進を目的として、市民、地元企業を巻き込み、全市的な「ノーマイカーデー」を実施します。実施する際には、環境面や市内の経済活性化等にも配慮し、楽しい取組になるような工夫を行います。また、チラシ・ポスターなどを作成し、公共交通の利用を促進します。	市、地域、交通事業者

【本市の取組】

市では、マイカーに依存するライフスタイルを見直し、公共交通を維持・確保するための利用促進を目的として、平成29年度に全市的な「ノーマイカーデー」を実施（試行）しました。また、この取組は、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出削減も目指しています。



2017 はんのう市
ノーマイカーデー参加登録書（個人・世帯用）



氏名	氏名	フリガナ
住所	〒	
	市	
	区	
電話番号		
FAX		
ご記入されているご家族の人数	□□□□□□□□人	

◇登録期限：平成29年11月30日（木）〇必着

◇登録方法：「ノーマイカーデー参加登録書（個人・世帯用）」を下記事務局へ FAX・郵送・E-mail のいずれかの方法でご提出をお願いします。

事務局：参加方法・登録報告（提出期間：平成29年12月29日（木））など詳しくは、市のホームページをご覧ください。
<https://www.city.hama.lg.jp/article/life/ome-orevention/31>

【提出先・事務局】 飯橋市生活安定課交通政策室
 〒357-8501 飯橋市大字茨原1番地の1
 TEL: 042-973-2110 内線614
 E-mail: hokota@city.hama.lg.jp

施策3：マイバス意識の醸成		
施策名	概要	実施主体
① バスを使ってもらう取組	路線バスの利用促進を目的として、路線バスを利用したくなるような、路線バスを使ったツアーやスタンプラリー等を実施します（子供向け、大人向け、免許返納者や免許返納を迷っている方向け等）。	市、地域、交通事業者
② バスのことを理解してもらう取組	バスに乗車する不安を取り除くとともに、公共交通の利用促進を目的として、市民を対象に、路線バスの乗車方法、料金表の見方や支払方法、バスの死角などを学習するための「バスの乗り方教室」を継続して実施します。また、市民を対象とした「出前講座」等、公共交通や地域の移動手段についての勉強会を実施します。（子供向け、大人向け、免許返納者や免許返納を迷っている方向け等）	市、交通事業者、地域
【本市の取組】		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>○路線バスの乗り方教室 路線バスを身近にする取組として、小学生や高齢者等を対象としたバスの乗り方教室を定期的実施しています。</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>○出前講座の実施 公共交通の現状や地域課題等についての理解を深めるとともに意見交換を行うため、出前講座を実施しています。</p> </div> </div>		
③ 地域におけるマイバス意識の醸成	各地域へ運行する公共交通を利用し、その路線を維持していくことを地域の責務とします。利用実績などの検証結果を地域にフィードバックし、地域による利用がなされているかどうか確認します。一方で、公共交通をより良くするため、地域懇談会等を開催し、地域公共交通網の改善に市民の意見を取り入れます。	地域、市

施策4：公共交通利用のための利便性の向上

施策名	概要	実施主体																																																									
<p>① 乗継利便性の向上</p>	<p>サイクル・アンド・バスライド、パーク・アンド・ライドの取組を検討・実施します。通勤・通学時の利用を想定し、飯能駅や東飯能駅等の鉄道駅と、鉄道を利用する方の多いバス路線を対象として、候補場所を検討します。</p>	<p>市、 地域、 交通事業者</p>																																																									
<p>【本市の取組】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="359 689 735 981">  <p>○新寺バス停 駐輪場</p> </div> <div data-bbox="906 689 1299 981">  <p>○東飯能駅西口 駐輪場</p> </div> </div>																																																											
<p>② 高等学校等バス通学費補助</p>	<p>高校生等の高額な通学定期券の購入費に対する市補助金を継続します。</p>	<p>市</p>																																																									
<p>③ 利便性向上のための設備投資</p>	<p>バスロケーションシステムやバスまちスポットの登録、そして、ノンステップバスの導入や鉄道駅のバリアフリー化など、公共交通を利用しやすくするための設備面での取組の支援を検討・実施します。</p> <table border="1" data-bbox="491 1444 1145 1966"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>バスまちスポット</th> <th>最寄りバス停</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>飯能商工会議所</td><td>本町</td></tr> <tr><td>2</td><td>飯能中央地区行政センター</td><td>飯能河原</td></tr> <tr><td>3</td><td>ファミリーマート東飯能駅西口店</td><td>東飯能駅</td></tr> <tr><td>4</td><td>市民活動センター</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>セブンイレブン飯能永田店</td><td>永田大杉</td></tr> <tr><td>6</td><td>第二区地区行政センター</td><td>小瀬戸公民館</td></tr> <tr><td>7</td><td>セブンイレブン飯能原市場店</td><td>赤工</td></tr> <tr><td>8</td><td>原市場地区行政センター</td><td>石原橋</td></tr> <tr><td>9</td><td>飯能市役所名栗庁舎</td><td>小殿</td></tr> <tr><td>10</td><td>農林産物加工直売所やませみ</td><td>さわらびの湯</td></tr> <tr><td>11</td><td>飯能市役所</td><td>市役所前</td></tr> <tr><td>12</td><td>飯能市総合福祉センター</td><td>福祉センター</td></tr> <tr><td>13</td><td>双柳地区行政センター</td><td>双柳地区行政センター</td></tr> <tr><td>14</td><td>飯能市立図書館</td><td>天霧山入口</td></tr> <tr><td>15</td><td>医療法人晴和会 飯能晴和病院</td><td>飯能晴和病院</td></tr> <tr><td>16</td><td>美杉台公園事務所</td><td>美杉台公園</td></tr> <tr><td>17</td><td>ローソン飯能美杉台六丁目店</td><td>美杉台ユーカリ南/ グリーンセンター</td></tr> <tr><td>18</td><td>南高麗地区行政センター</td><td>南高麗小学校</td></tr> </tbody> </table>	No.	バスまちスポット	最寄りバス停	1	飯能商工会議所	本町	2	飯能中央地区行政センター	飯能河原	3	ファミリーマート東飯能駅西口店	東飯能駅	4	市民活動センター		5	セブンイレブン飯能永田店	永田大杉	6	第二区地区行政センター	小瀬戸公民館	7	セブンイレブン飯能原市場店	赤工	8	原市場地区行政センター	石原橋	9	飯能市役所名栗庁舎	小殿	10	農林産物加工直売所やませみ	さわらびの湯	11	飯能市役所	市役所前	12	飯能市総合福祉センター	福祉センター	13	双柳地区行政センター	双柳地区行政センター	14	飯能市立図書館	天霧山入口	15	医療法人晴和会 飯能晴和病院	飯能晴和病院	16	美杉台公園事務所	美杉台公園	17	ローソン飯能美杉台六丁目店	美杉台ユーカリ南/ グリーンセンター	18	南高麗地区行政センター	南高麗小学校	<p>市、 交通事業者</p>
No.	バスまちスポット	最寄りバス停																																																									
1	飯能商工会議所	本町																																																									
2	飯能中央地区行政センター	飯能河原																																																									
3	ファミリーマート東飯能駅西口店	東飯能駅																																																									
4	市民活動センター																																																										
5	セブンイレブン飯能永田店	永田大杉																																																									
6	第二区地区行政センター	小瀬戸公民館																																																									
7	セブンイレブン飯能原市場店	赤工																																																									
8	原市場地区行政センター	石原橋																																																									
9	飯能市役所名栗庁舎	小殿																																																									
10	農林産物加工直売所やませみ	さわらびの湯																																																									
11	飯能市役所	市役所前																																																									
12	飯能市総合福祉センター	福祉センター																																																									
13	双柳地区行政センター	双柳地区行政センター																																																									
14	飯能市立図書館	天霧山入口																																																									
15	医療法人晴和会 飯能晴和病院	飯能晴和病院																																																									
16	美杉台公園事務所	美杉台公園																																																									
17	ローソン飯能美杉台六丁目店	美杉台ユーカリ南/ グリーンセンター																																																									
18	南高麗地区行政センター	南高麗小学校																																																									

7.2.3 基本目標3に対応した取組

基本目標3：生活を支える公共交通手段を「つくる」

おでかけを支える公共交通手段を地域が主体となって確保する

施策1：「おでかけ」を守るための検討		
施策名	概要	実施主体
① 飯能市地域公共交通対策協議会の運営	交通事業者、地域、市が地域公共交通に関する事項を協議し、合意を形成する場として、飯能市地域公共交通対策協議会を位置付け、定期的な会議を開催します。	市
② 地域での交通手段を導入するための仕組みづくり	路線バスをはじめとする公共交通の運行がされていない地域、または運行本数が極端に少ない地域における「おでかけ」を守るについて、地域が主体となって導入を検討するための仕組みを構築します。 路線バスなどの公共交通が運行されていない地域、路線バスなどの運行はされているが、運行本数が極端に少ない地域など、地域の実情に合った対応策を示した「地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル」（仮称）を市が作成し、地域が必要とする生活交通について、地域が主体となった導入及び運行を支援します。	市、 地域
③ 地域による主体的な運営組織づくり	地域で必要とする端末交通手段の担い手として、地域における公共交通の運営組織づくりを推進します。端末交通手段は、地域の自主性を尊重し、一定の範囲内で地域に合った交通手段を計画、運営できるものとしします。	地域、 市

<地域での交通手段導入における基本方針>

- 地域（市民）・交通事業者・市のいずれもが提案できるものとします。
- 検討にあたっては、提案者と市が協力して、検討組織を立ち上げ、市が組織の運営を支援します。検討組織において、関係者が対等・平等かつ自由な立場で議論することとします。
- 交通手段の導入に関しては、公共交通機関の維持・確保を図る観点からも既存の路線バスやタクシーの活用を基本とし、公共交通への影響を考慮した上で、乗合タクシーや貸切バスの運行、スクールバスへの混乗や企業送迎バスの活用、更には自家用有償運送、無償運送等の多様な選択肢から地域の実情に合わせて選択するものとします。
- 既存の公共交通の持続性を高めつつ、おでかけしやすくなる環境づくりに努めます。
- 運営面での持続可能な体制を構築します。また、運営に伴う費用は、受益者負担の考え方を踏まえた上で、地域、市などの関係者による協議を行い、事業計画を作成します。
- 提案や検討結果については、飯能市地域公共交通対策協議会に意見や助言を求めることとし、協議会の意見等を踏まえ、見直しや改善を行うものとします。

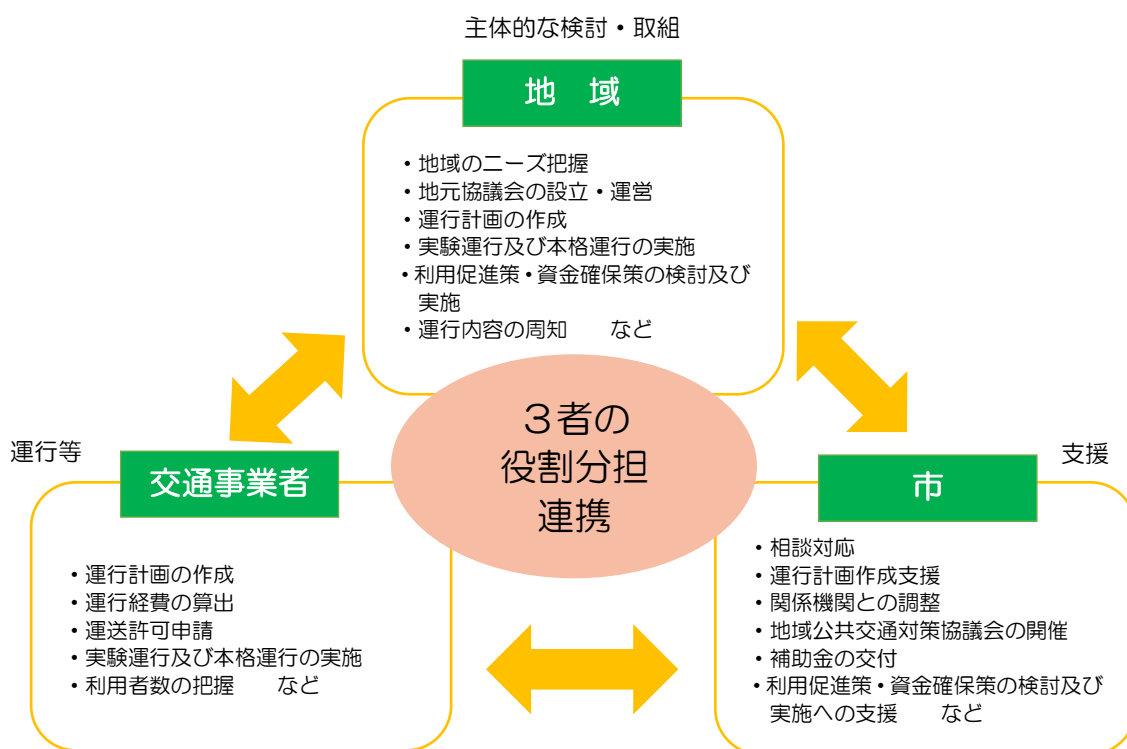


図 7-2 検討組織における関係者の役割分担

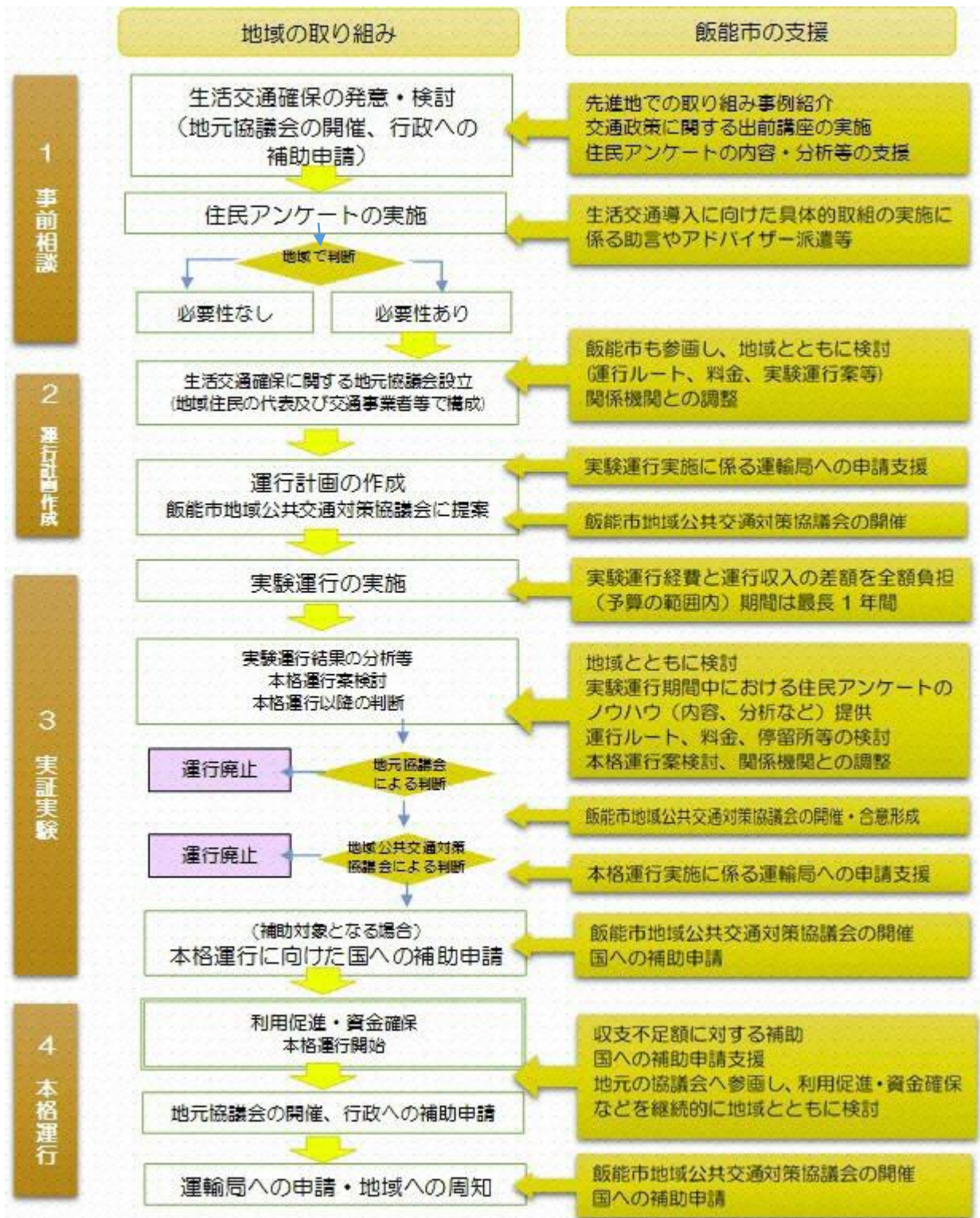


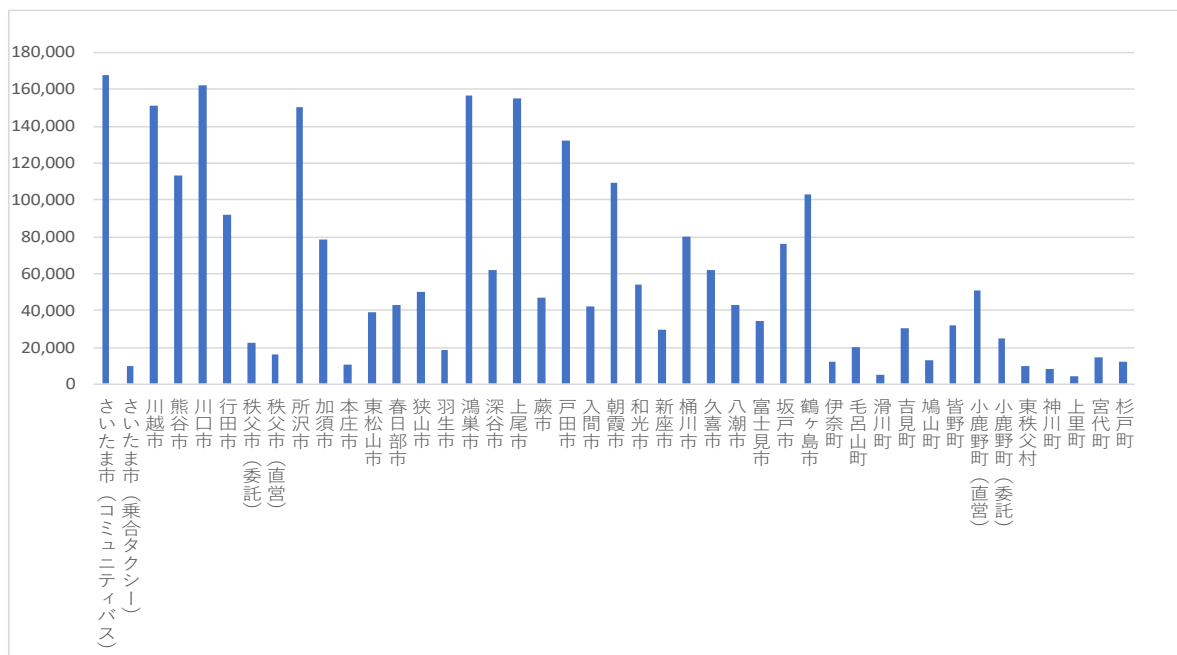
図 7-3 地区の交通手段導入に向けたフロー

施策 2：社会資源の活用の検討

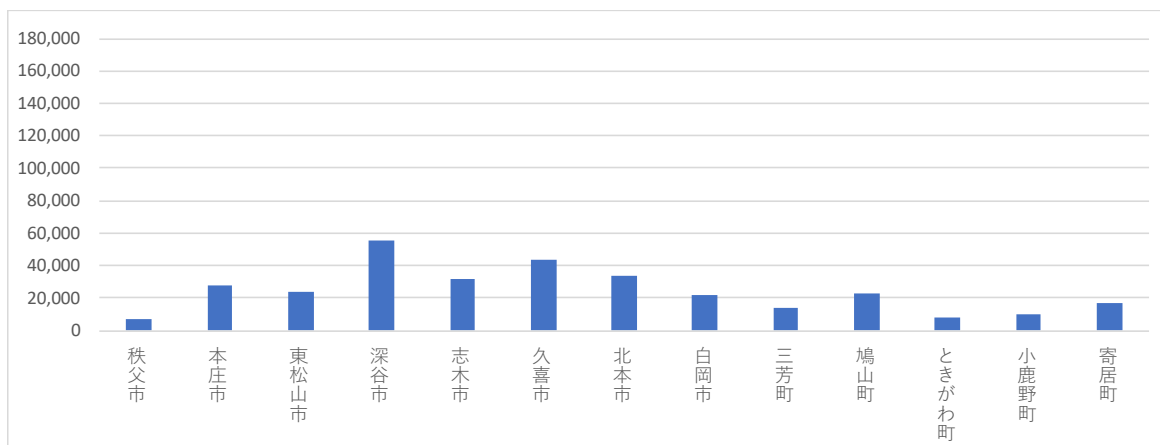
施策名		実施主体
① スクールバスの混乗	<p>吾野小学校では業務委託でスクールバスを運行し、また原市場小学校、南高麗小学校、飯能第二小学校では路線化の届出をしたスクールバスを運行しています。スクールバスを運行している地域において、地域の移動手段としても活用できるよう、一般の方の利用について検討・実施します。</p>	市、交通事業者
○小学校別通学支援状況		
小学校名	種 類	実施方法
吾野小学校	一般貸切	業務委託契約
原市場小学校（バス通学区域）	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 遠距離通学費補助金（路線バス定期購入） ・ 運行費補助（運行経費から定期購入費を引きその差額を運行補助金として支出している。）
南高麗小学校（岩淵方面）		
飯能第二小学校（杉の木台・堂西地区）		
飯能第一小学校（永田台地区）		
名栗小学校（湯の沢までの延長分のみ）	路線バス	遠距離通学費補助金（路線バス定期購入）
南高麗小学校（間野黒指方面）		
② 送迎バスの活用検討	<p>総合福祉センターの送迎バスや企業、大学等の送迎バスなど、施設への送迎に使われているバスを社会資源として捉え、市民の移動手段として有効活用する方策を調査・研究します。</p>	市、地域

<地域公共交通の運行費用事例>

コミュニティバスの運行費用（平成 27 年度決算額） 単位：千円



デマンド交通の運行費用（平成 27 年度決算額） 単位：千円



出典：埼玉県データ

7.3 実施時期

平成 30 年度から平成 34（2022）年度までの計画期間における各年度の実施計画は次のとおりです。

平成 30（2018）年度：再編実施計画の作成、地区の交通に関する検討着手・体制構築、利用促進の実施

平成 31（2019）年度：路線バスの運行水準に関する協議、メツァの開業への対応、地区の交通の導入

平成 32（2020）年度：本計画の中間評価及び見直し

平成 33（2021）年度：路線網のモニタリング、地区の交通に関する検討の全市展開

平成 34（2022）年度：本計画の最終評価及び次期計画の策定調査

また、上記の進め方に基づき、各取組の実施時期について示します。

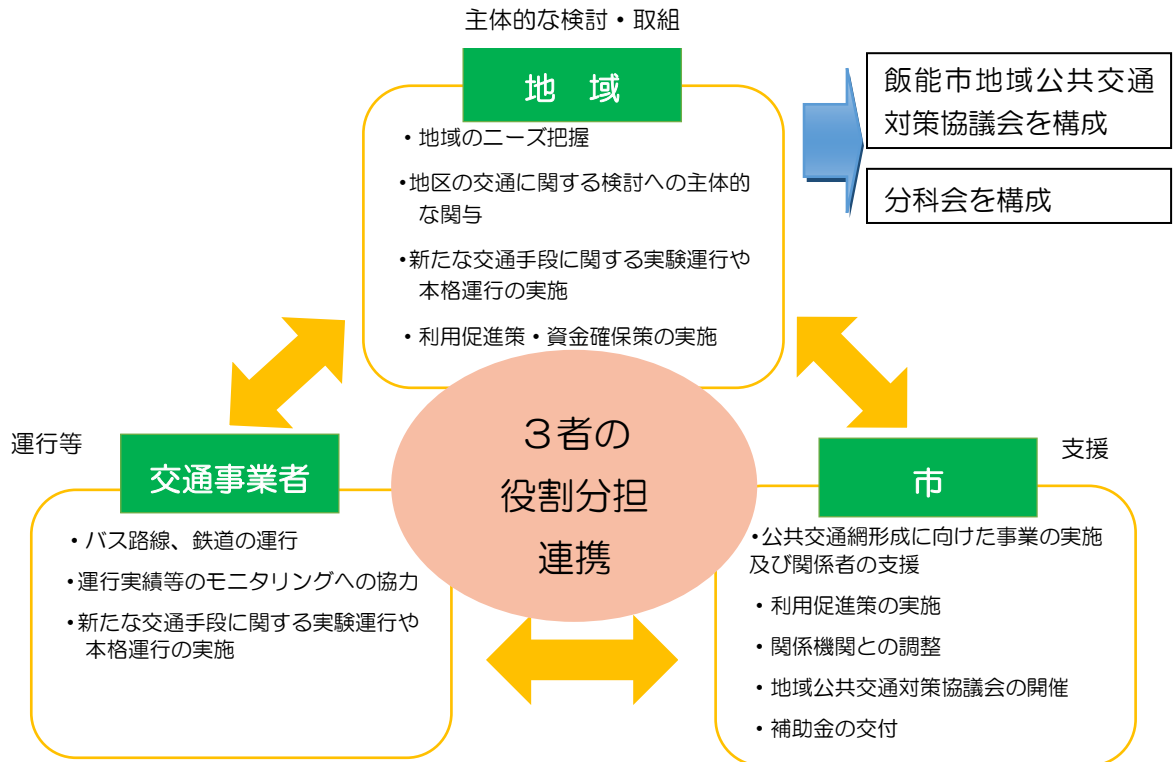
取組	H30	H31	H32	H33	H34	長期
基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」 交通事業者との連携を強化して軸となる路線の維持・改善を図る						
施策 1：バス路線の維持と継続的な見直し						
① 交通事業者との連携強化	路線ごとの運行水準の設定		路線の維持に向けた連携			
② 補助金の継続	路線の維持に必要な補助金の継続					
③ 利用実績のモニタリングによるバス路線の見直し	路線ごとの運行実態と利用実績のモニタリング					
施策 2：観光やイベント等による公共交通利用促進策の実施						
① 観光施策と連携した利用促進	適宜実施					
② 市内コンテンツを活用した利用促進	適宜実施					
③ おでかけ促進と連携した利用促進	適宜実施					
施策 3：バス運行環境の整備						
① バス停の待合環境の改善	検討・役割分担の調整		実施			
② 施設を活用した待合環境の整備	検討・役割分担の調整		実施			
③ 飯能駅北口ロータリー周辺の使い方の改善	検討・役割分担の調整		実施			
施策 4：需要に対応したバス路線の見直し						
① 施設立地等に対応したバス路線見直し	適宜実施					

取組	H30	H31	H32	H33	H34	中長期
基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」 利用しやすい公共交通環境をつくり、おでかけを促進する						
施策 1：バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進						
① わかりやすいバス案内看板の設置	マップを活用した情報提供					
② バスマップの作成・配布	毎年実施					
施策 2：市民・地元企業を巻き込んだモビリティマネジメントの実施						
① まちなかのおでかけに対するモビリティマネジメント	適宜実施					
② 通勤・通学者等に対するモビリティマネジメント	適宜実施					
施策 3：マイバス意識の醸成						
① バスを使ってもらう取組	適宜実施					
② バスのことを理解してもらう取組	適宜実施					
③ 地域におけるマイバス意識の醸成	適宜実施					
施策 4：公共交通利用のための利便性の向上						
① 乗継利便性の向上			公共交通網の維持・確保状況を踏まえて実施			
② 高等学校等バス通学費補助	継続的に実施					
③ 利便性向上のための設備投資			公共交通網の維持・確保状況を踏まえて実施			
基本目標 3：生活を支える公共交通手段を「つくる」 おでかけを支える公共交通手段を地域が主体となって確保する						
施策 1：「おでかけ」を守るための検討						
① 飯能市地域公共交通対策協議会の運営	適宜実施					
② 地域での交通手段を導入するための仕組みづくり	検討体制の構築					
③ 地域による主体的な運営組織づくり		地域ごとの取組の検討・実施				
施策 2：社会資源の活用の検討						
① スクールバスの混乗	検討・実証実験	実施				
② 送迎バスの活用検討	検討・実施に向けた交渉					

7.4 実施体制

7.4.1 推進体制

本計画を着実に推進するため、市、交通事業者、地域（市民）の協働により施策に取り組むことを基本に、事業内容の検討や実施及び進行管理を行う場として、「飯能市地域公共交通対策協議会」を継続的に運営するとともに、事業の実施に向けての具体的な検討や調整を行う場として必要に応じて分科会を設置します。



7.4.2 事業評価

計画に基づく事業の推進にあたっては、「飯能市地域公共交通対策協議会」の場を活用し、目標の達成状況を評価し、定期的に見直し、改善をするという「PDCA」サイクルに基づく評価・検証を行います。

なお、毎年、関連する資料等により事業の実施及び進捗状況を確認するとともに、計画の中間年度及び最終年度において、目標指標により達成状況を評価します。

7.4.3 役割分担

目標を達成するために行う施策の役割分担については、次のとおりとします。

- ・基本方針に基づき、市・交通事業者・地域（市民）が協働して基本施策を推進します。
- ・費用負担を伴う施策等については、検討段階で十分な収支予測を行い、事業効果等の予測を行った上で実施します。
- ・施策等の実施に伴う費用負担については、関係者での協議及び合意に基づき決定します。
- ・成果や効果のないと思われる事業等については、検証し、廃止を含めた見直しを行います。

用語集

あ行

■ 移送サービスカー

施設と高齢者や身体の不自由な利用者を結ぶ交通手段。

■ エコツーリズム

エコツーリズムとは、自然・歴史・文化など地域固有の資源を生かした観光を成立させること、観光によってそれらの資源が損なわれないよう、適切な管理に基づく保護・保全をはかること、地域資源の健全な存続による地域経済への波及効果が実現することをねらいとする、資源の保護+観光業の成立+地域振興の融合をめざす観光の考え方である。それにより、旅行者に魅力的な地域資源とのふれあいの機会が永続的に提供され、地域の暮らしが安定し、資源が守られていくことを目的とするもの。

か行

■ ギャラリーバス

バス車内に地元の子どもたちが描いた絵画作品を展示して運行し、バスの利用促進を図るもの。

■ コンパクト+ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

■ 公共交通空白地域

人の生活圏でありながら、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通を利用できる環境にない地域のこと。

■ 交通結節点

複数の交通機関（路線）が発着し、相互に乗り換え・乗り継ぎを行うことのできる場所・施設のこと。

■ 500m メッシュ人口

500m 四方に住む人口。

■ 交通弱者

自動車やバイクなど、自ら保有する移動手段を持たない人。一般的に学生や高齢者などを指す。

■ 交通政策基本法

交通施策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本法制。

■ 国勢調査

日本に住んでいる全ての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため5年ごとに行われる。

■ コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため市町村等が主体的に計画し、運行しているバス。

さ行

■ サイクル&バスライド

自転車で駅やバスターミナル等まで来て鉄道やバスに乗り換えること。

■ 重度心身障害者

重度の肢体不自由と重度の知的障害とが重複した状態。

■ 自家用有償運送

過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、その代替手段として国土交通大臣又は事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を使用して有償で運送すること。

■ スクールバスへの混乗

地域内を運行しているスクールバスに一般住民が同乗することにより、同地域内を運行している路線バスを廃止することができ、合理化・効率化を図ることができる。また、児童・生徒送迎時間以外の空き時間の駆るよう、路線バスが乗り入れできなかった沿線地域の交通空白の一部解消を目指すことで、当該地域の実態に沿った公共交通の構築を図る。

■ 相互直通運転

都心や副都心への旅客輸送需要に応えるため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転すること。これにより、都心や副都心への足の確保、乗り換えの不便解消、ターミナル駅の混雑緩和が図られる。

た行

■ 端末交通

基幹交通システム（鉄道やバス等）と自宅や目的地との間、地域内といった短中距離を補完する交通手段のこと。

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保するため、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るための法律。平成19年閣議決定。

■ 地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関。

■ 地域公共交通網形成計画

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。

■ デマンド交通

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

■ 都市計画マスタープラン

住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定める計画。人口、人や物の動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しや目標を明らかにし、将来像や将来像実現のための方針や取組を具体的に定めるもの。

■ トリップ

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

■ 都市回廊空間

観光スポットを結ぶエリアを都市回廊として形成し、交流基盤を構築する。それぞれの観光スポットを結ぶ線的な考え方ではなく、回遊性のある面的な空間整備と人の流れを生み出すもの。

な行

■ 乗合タクシー

9人以下の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。タクシーは一組の利用者が乗務員と貸切契約を結んで利用する形態が基本となっているが、乗合タクシーは複数の乗客が利用する。

■ ノーマイカーデー

主に地方自治体で行う、交通事故削減、交通渋滞緩和、大気汚染抑制等を目的とし公共交通機関の利用を促すキャンペーン。

は行

■ 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」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。ある1日における対象者の出発地や目的地、交通手段、目的などを調査するもの。

■ パーク&ライド

最寄の駅やバスターミナルに併設した駐車場に車を駐車し、そこから鉄道等の公共交通に乗り換えて目的地まで到達すること。

■ バスロケーションシステム

無線通信などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供したり、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。

■ バリアフリー

障害者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方を言う。公共交通のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指す。

■ 飯能市地域公共交通基本計画

交通政策基本法第9条に定められた理念を踏まえるとともに、まちづくりの基本的な方向性を定めた「第4次飯能市総合振興計画」及び「飯能市都市計画マスタープラン」を上位計画都市、市民の移動手段の確保に向けた施策を推進するための基本計画。

■ 飯能市地域創生プログラム「まち・ひと・しごと創生総合戦略」

創生プログラムは「飯能市人口ビジョン」を踏まえ、本市の実情に応じた今後5年間のまち・ひと・しごと創生に関する目標や施策の基本的方向、具体的な施策を位置づけるもの。

■ バスマチスポット

バス停留所から近いところにある、商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関など気軽にバスを待つことができる施設。

■ 「PDCA」サイクル

事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。

■ 分担率

交通手段の分担率のこと。ある範囲内におけるすべての移動において、どの交通手段がどの程度の割合で利用されているかを示すもの。

ま行

■ マイレージ制度

「継続的な顧客への付加サービス」を提供するためのポイント集計システム。

■ 無償運送

輸送時に任意の謝礼を受け取った場合、換価困難な財物を受け取った場合、実費（ガソリン代等）の負担のみの場合、公費負担＝ユーザーの負担がない場合、施設利用者の無料送迎、ユーザー所有車による運送の場合は登録又は許可が不要で運送ができる。

■ モビリティ・マネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味する言葉。取組は、環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策が中心となる。

わ行

■ ワンコインゾーン

飯能駅周辺の市街地中心部を区間とした路線バスの運賃を大人 100 円、子ども(小学生)10円均一で運行する国際興業バスのサービス。

参考資料

飯能市地域公共交通対策協議会開催要綱

平成24年10月3日
告示第253号

(趣旨)

第1条 この要綱は、市長が主宰し、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の策定及び実施に関し必要な協議を行うため、同法第6条第1項の規定に基づき、飯能市地域公共交通対策協議会（以下「協議会」という。）を開催することについて、必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 本市における公共交通の在り方に関すること。
- (2) 形成計画の策定及び変更に関すること。
- (3) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 形成計画に定められた事業の実施に関すること。
- (5) 地域の実情に応じた公共交通の運行の合意形成に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(構成)

第3条 協議会は、次に掲げる者（以下「構成員」という。）をもって構成する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 学識経験者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者
- (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- (7) 鉄道事業者の代表者
- (8) 住民及び利用者の代表者
- (9) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長が指名する者
- (10) 道路管理者が指名する者
- (11) 飯能警察署長が指名する者
- (12) 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

2 構成員は、30人以内とする。

(会長)

第4条 協議会に会長を置き、前条第1項第1号に規定する者をもって充てる。

- 2 会長は協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会は、主宰者である市長が招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 協議会は、構成員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 構成員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該構成員の出席とみなす。
- 4 会議の議決方法は、出席した構成員による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等議長がやむを得ないと認める場合において、当該議決事項に関し利害を有する構成員の同意があるときは、出席した構成員の3分の2以上の多数をもって決するものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、会議に構成員以外の者の出席を求めて意見又は説明を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第6条 協議会において協議が調った事項については、関係者はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第7条 協議会に、専門の事項を調査させるため、分科会を置くことができる。

- 2 分科会は、協議会の構成員のうちから会長が指名する者及び会長が必要と認める者をもって組織する。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、市民生活部生活安全課交通政策室において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

附 則 (平成26年告示第124号)

この告示は、平成26年4月1日から施行する。

附 則 (平成28年告示第101号)

この告示は、平成28年4月1日から施行する。

附 則 (平成29年告示第41号)

この告示は、公布の日から施行する。

飯能市地域公共交通網形成計画

平成30年3月発行

発行：埼玉県飯能市

編集：飯能市市民生活部生活安全課交通政策室

〒357-8501 埼玉県飯能市大字双柳1番地の1

TEL 042-973-2111（代表）

URL <https://www.city.hanno.lg.jp>