

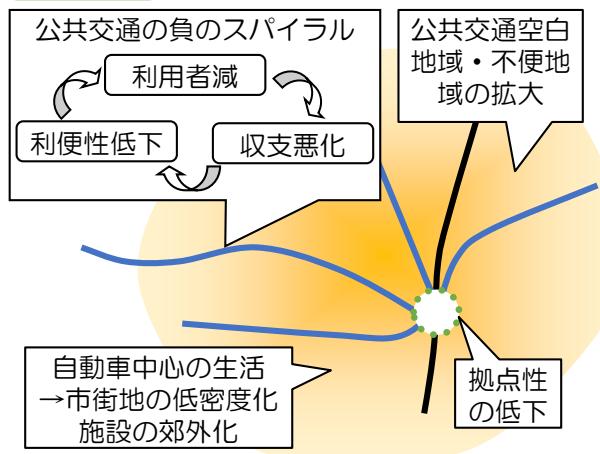


(1) 計画の位置付け

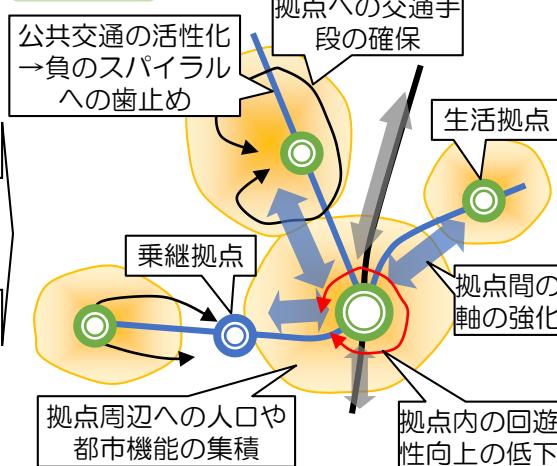
計画策定の背景と目的

- 飯能市では「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。
- 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**課題すべてが解決できていません**。
- 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**する必要があります。
- 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**を進めるものです。

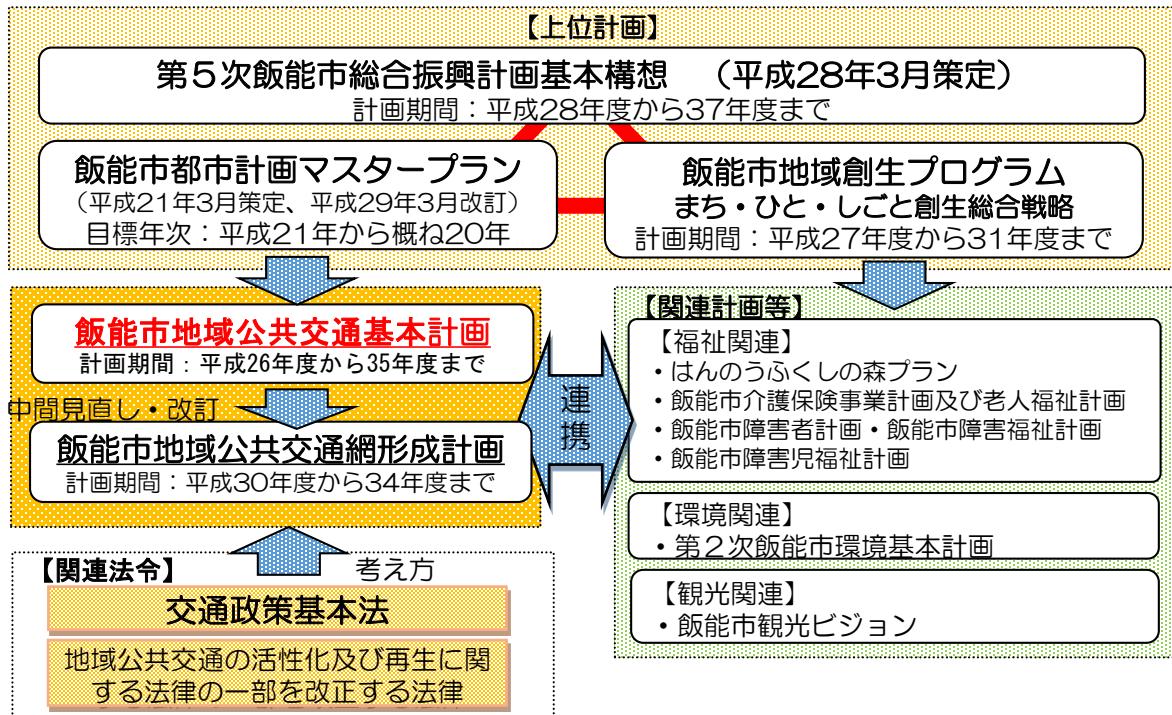
構成前



構成後



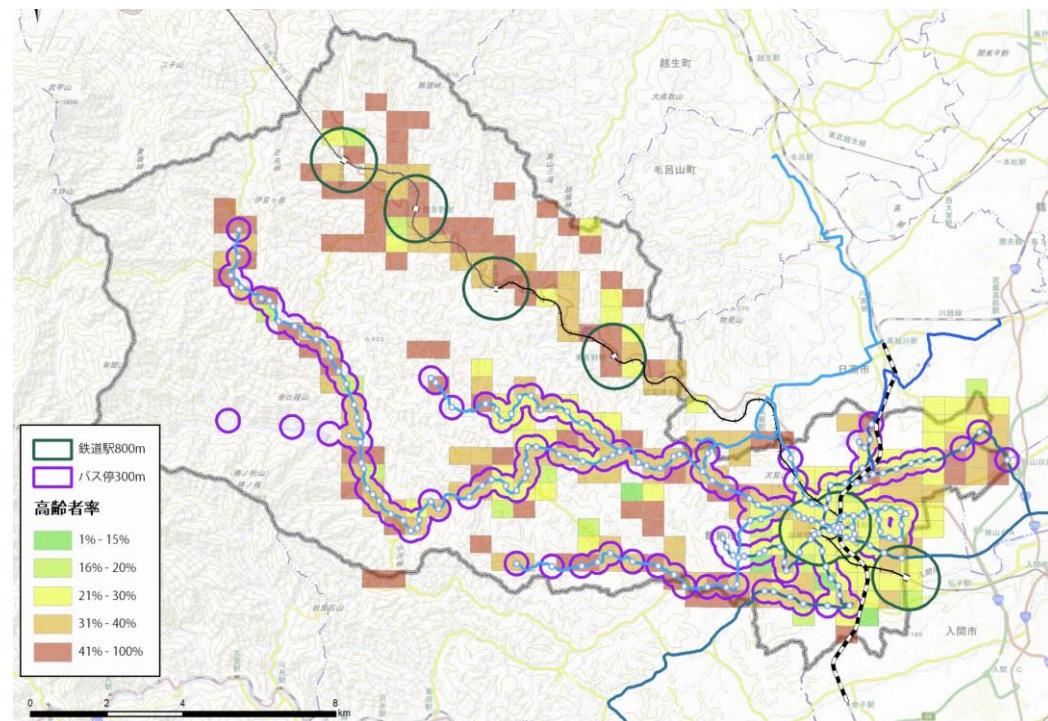
計画の位置付け



(2) 飯能市の概況

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。



観光入込客

- 「やまガール」、「中高年の登山者」など、全国的にも登山人口が急伸している中、本市で重点的に進めている観光施策の成果もあり、近年、飯能市内への**観光を目的とした観光客が増加**しています。
- 特に、春から初夏にかけて、また秋の紅葉のシーズンとなると、**路線バス、鉄道を利用して多くの登山・ハイキング客が山に向かう流れが顕著**となっています。
- 旅行人気エリアランキング※では、**全国3位に「所沢・狭山・飯能」エリア**がランクインしました。
※楽天トラベル



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
- 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ます。

metsä®

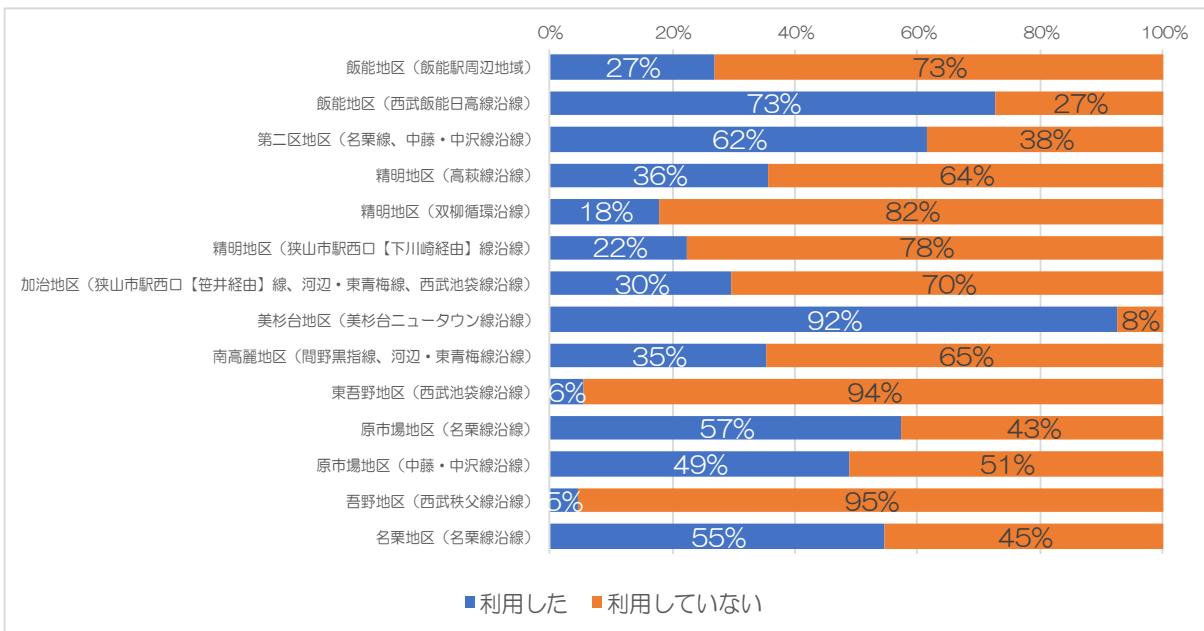




(3) 市民アンケート結果

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。



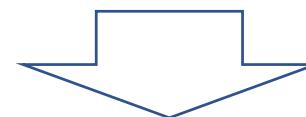
路線バスの満足度

- 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。



(4) 基本方針と基本目標

- 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
- 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
- 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
- 課題4：おでかけを守るための公共交通の活用
- 課題5：観光や産業等の需要を踏まえた移動手段の確保



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～

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



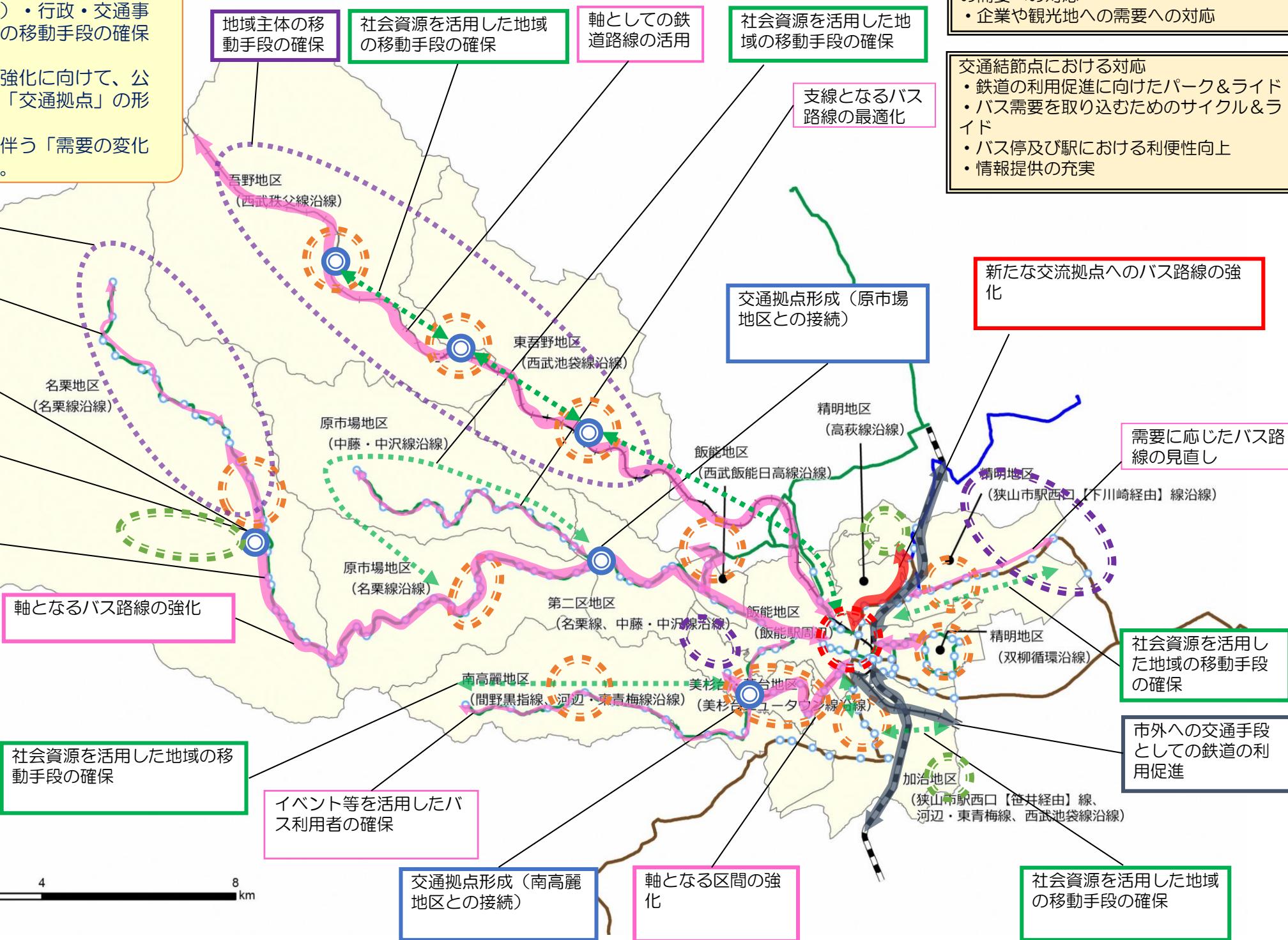
(5) 地域公共交通網形成の取組イメージ

- ・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）・行政・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。

- 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

- 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



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

支線となるバス路線の最適化

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

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

社会資源を活用した地域の移動手段の確保

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

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

- 都市拠点
- 生活拠点
- 産業拠点
- 交流拠点
- 交通拠点（案）



(6) 地域公共交通網の形成に向けた取組

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

- 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。

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

施策1：バス路線の維持と継続的な見直し
 ・交通事業者との連携強化 等

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
 ・観光施策と連携した利用促進 等

施策3：バス運行環境の整備
 ・バス停の待合環境の改善 等

施策4：需要に対応したバス路線の見直し
 ・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

- 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。

【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年度）	市民アンケート結果＝43% （2ポイントの増加）

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
 ・わかりやすいバス案内看板の設置 等

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
 ・まちなかのおでかけに対する比「リマサ」[※]等

施策3：マイバス意識の醸成
 ・バスのことを理解してもらう取組 等

施策4：公共交通利用のための利便性の向上
 ・乗継利便性の向上 等

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

- 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。

【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年度）	市民アンケート結果＝84%未満

施策1：「おでかけ」を守るための検討
 ・飯能市地域公共交通対策協議会の運営
 ・地域での交通手段を導入するための仕組みづくり
 ・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
 ・スクールバスの混乗
 ・送迎バスの活用検討