

# 飯能市地域公共交通基本計画

平成26年3月

飯 能 市



## <目次>

<b>1. 計画のあり方</b> .....	<b>1</b>
(1) 計画の位置付け .....	1
(2) 計画の区域 .....	2
(3) 計画期間 .....	2
<b>2. 飯能市の概況</b> .....	<b>3</b>
(1) 位置・地勢 .....	3
(2) 人口動向 .....	4
(3) 公共交通の現状 .....	6
(4) 市民の移動実態 .....	8
(5) 観光客によるバス利用 .....	11
<b>3. 公共交通に関する現状と課題</b> .....	<b>13</b>
(1) 全体 .....	13
(2) 地区別 .....	15
<b>4. 基本方針</b> .....	<b>17</b>
<b>5. 基本目標と基本施策</b> .....	<b>18</b>
<b>6. 目標を達成するために行う基本施策の役割分担</b> .....	<b>31</b>
<b>7. 施策の推進体制及び事業評価</b> .....	<b>32</b>
(1) 推進体制 .....	32
(2) 事業評価 .....	32
(3) 目標指標 .....	33
<b>参考資料</b> .....	<b>35</b>
1 策定体制 .....	36
2 計画策定の経緯 .....	37
3 飯能市地域公共交通対策協議会委員名簿 .....	38



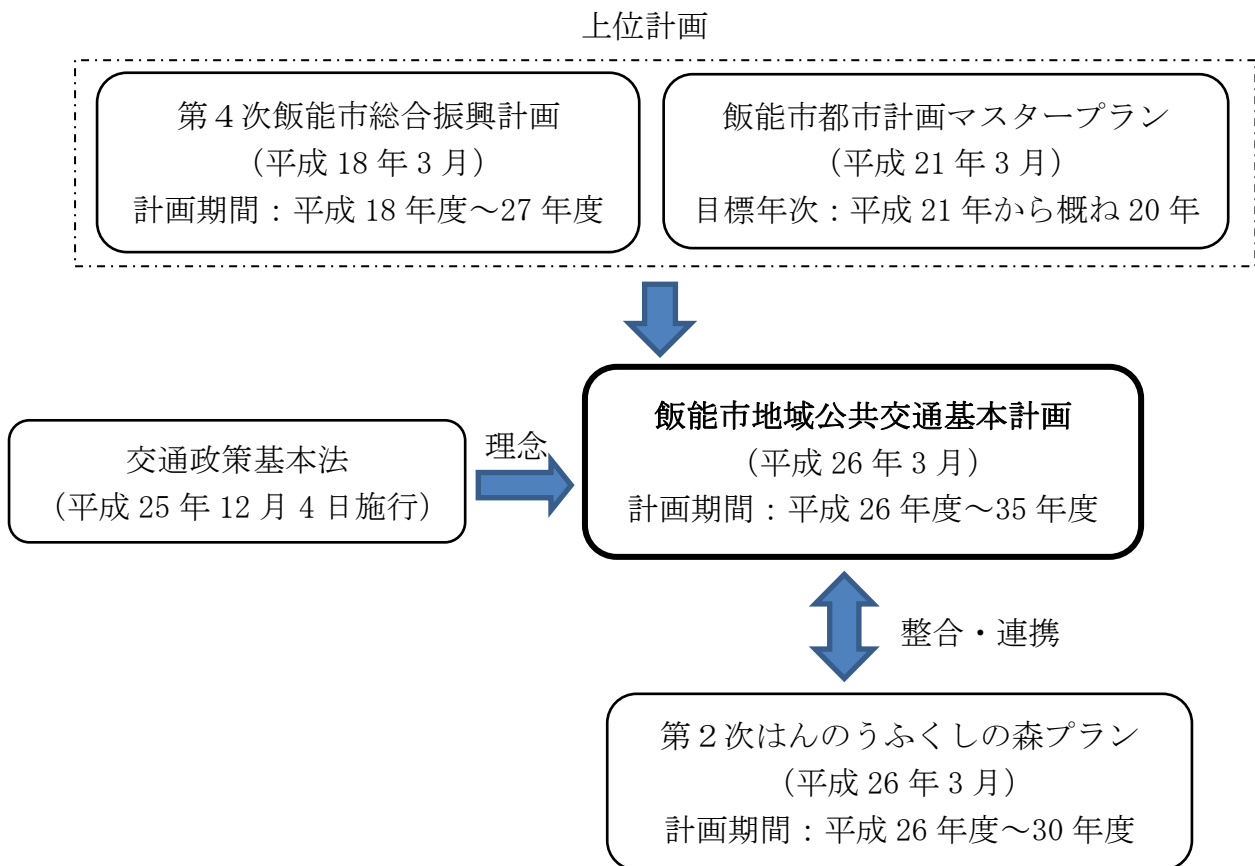
# 1. 計画のあり方

## (1) 計画の位置付け

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付けるものである。

また、路線バスをはじめとする地域の乗合公共交通を本計画の主な対象とし、鉄道駅における乗り継ぎ環境の整備等も範囲に含めるものとする。

なお、計画の策定にあたっては、上位計画策定後の本市の公共交通に対する状況の変化に対応するとともに、関連する他計画と整合・連携を図るものとする。



### 【交通政策基本法】

交通に関する施策について、交通の機能の確保や向上、環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担などの基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定めるとともに、国及び地方公共団体の責務等を明らかにした法律。法第9条において、地方公共団体の責務を定めている。

## (2) 計画の区域

本計画の対象区域は飯能市全域とする。

## (3) 計画期間

本計画の期間は、中長期的に取り組む課題も含まれているため、平成26年度から平成35年度（10年間）とする。

また、計画期間内においても、概ね5年を目安に、必要に応じて計画の見直しと修正を行い、計画が今後の社会経済状況や市民ニーズ等の変化に適応するように努める。

## 2. 飯能市の概況

### (1) 位置・地勢

- 本市は埼玉県南西部に位置し、地形は山地、丘陵地、台地に分けられ、市域の約76%を森林が占めている。
- 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るなか、緑と清流という自然環境に恵まれており、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、産業が育まれてきた。

図 位置図と地形条件

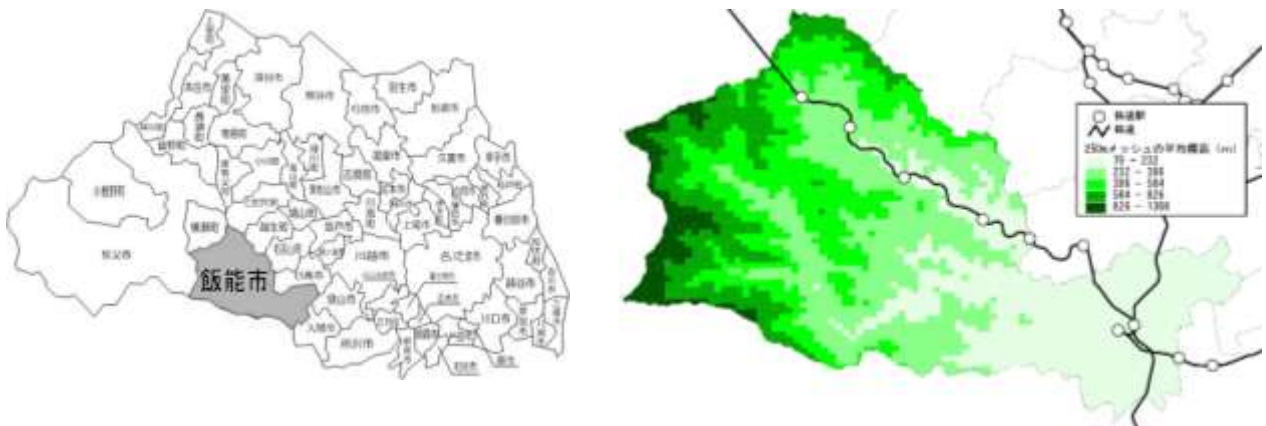
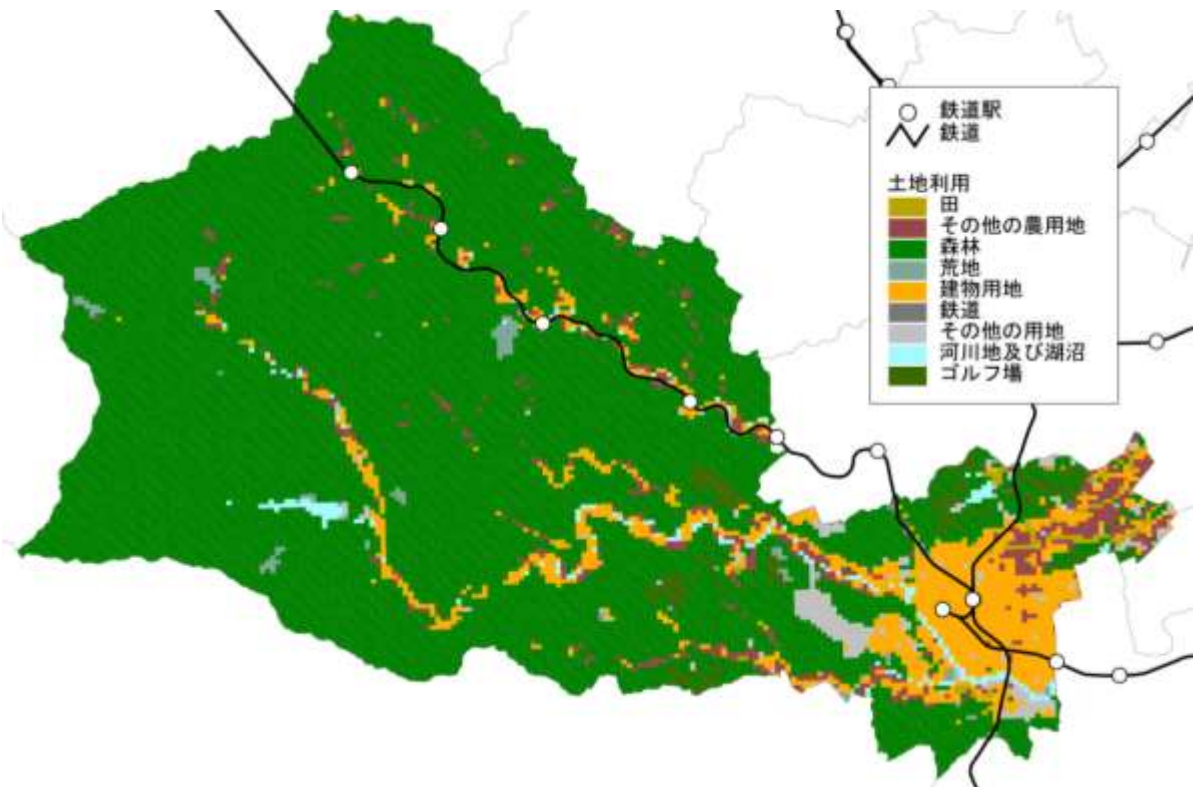


図 土地利用状況

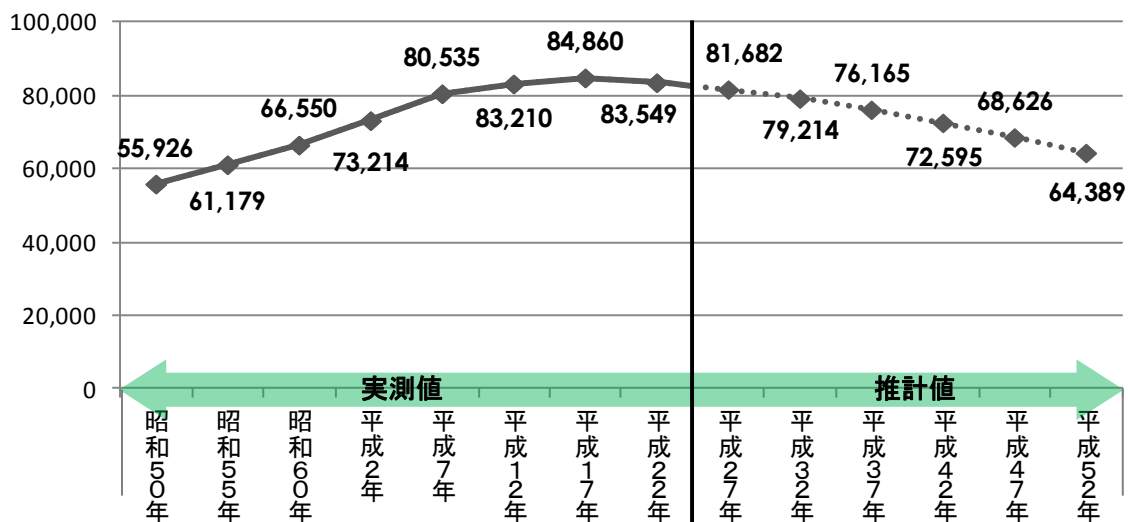


出典：国土数値情報

## (2) 人口動向

- 本市の人口は、平成 17 年の 84,860 人をピークに減少に転じており、平成 52 年には約 64,000 人になると予測される。

図 人口推移

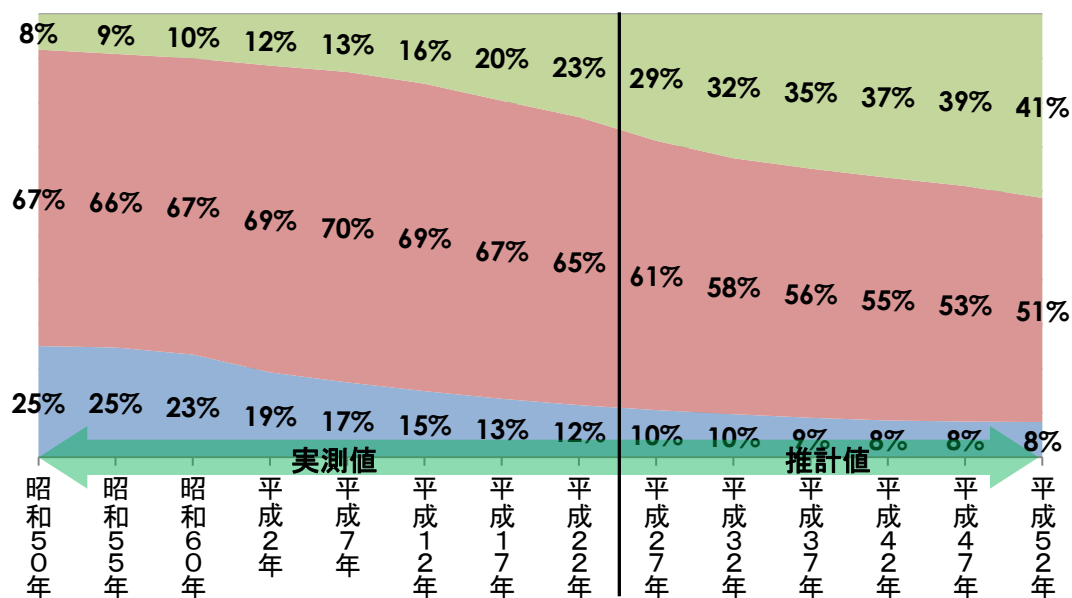


出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）国立社会保障・人口問題研究所

- 年齢階層別では、総人口に占める生産年齢人口（15～64 歳）の割合は年々減少傾向にあり、平成 22 年の 65%（54,281 人）から平成 52 年には 51%（32,590 人）になると予測される。

図 年齢階層別の構成比の推移

■ 0～14歳 ■ 15～64歳 ■ 65歳以上

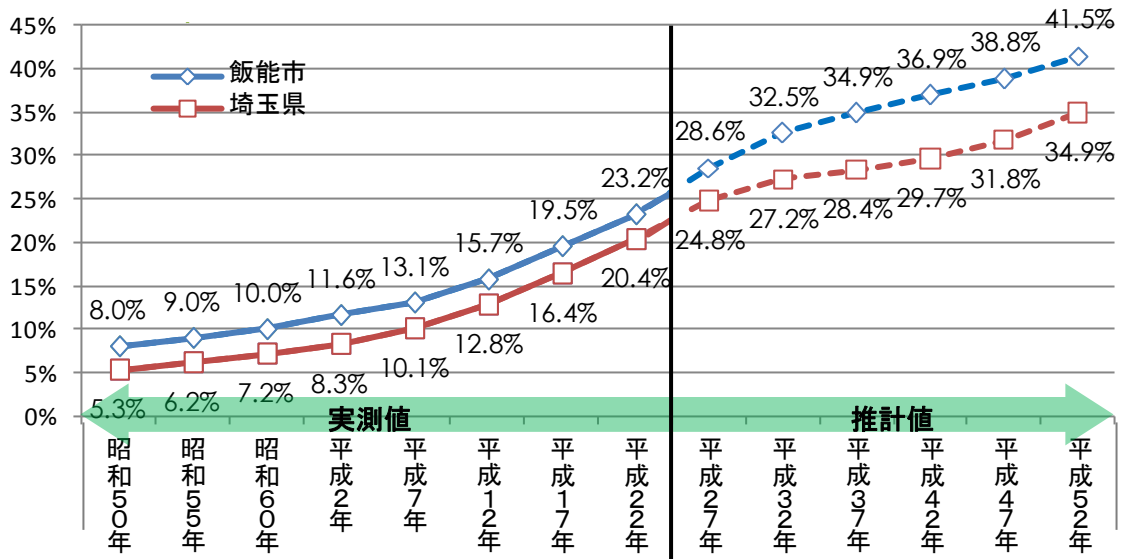


出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）国立社会保障・人口問題研究所



- 高齢化率（総人口に占める65歳以上の割合）は23.2%であり、埼玉県20.4%と比べて高齢化が進んでいる。

図 高齢化率（65歳以上）の推移



出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）国立社会保障・人口問題研究所

- 地区別の高齢化率については地区毎に差があり、名栗地区や吾野地区では35%を超えている。

表 地区別の人口構成

	飯能市					
	飯能地区	第二区地区	精明地区	加治地区	美杉台地区	
総数(人)	83,549	19,234	3,078	17,443	20,642	5,691
15歳未満	9,776	2,249	363	2,149	2,455	881
15～64歳	54,281	12,520	1,874	11,066	13,807	3,954
65歳以上	19,410	4,425	841	4,214	4,355	853
年齢不詳	82	40	0	14	25	3
高齢化率(%)	23.2%	23.0%	27.3%	24.2%	21.1%	15.0%

	飯能市					
	南高麗地区	東吾野地区	吾野地区	原市場地区 (中藤線沿線)	原市場地区 (名栗線沿線)	名栗地区
総数(人)	2,431	2,164	2,393	2,102	6,199	2,172
15歳未満	222	174	182	209	694	198
15～64歳	1,456	1,336	1,364	1,470	4,231	1,203
65歳以上	753	654	847	423	1,274	771
年齢不詳	0	0	0	0	0	0
高齢化率(%)	31.0%	30.2%	35.4%	20.1%	20.6%	35.5%

出典：平成22年国勢調査

### (3) 公共交通の現状

#### 【鉄道】

- 市のほぼ東端に位置する市街地の中心部には、飯能駅及び東飯能駅が立地し、東京都心とを結ぶ西武池袋線と、八王子—高崎間を結ぶJ R八高線（高麗川駅から川越線に接続）が通っている。

#### 【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社が、1日あたり約620本運行している。このほか、南高麗地区の市境付近には、一部都営バスが乗り入れている。

図 公共交通路線図



表 市内バス路線の一覧

【飯能駅北口発着】

系統名	行き先	運行バス会社
<b>埼玉医大方面</b>		
医大 31	埼玉医大	国際興業バス
医大 32	埼玉医大国際医療センター	国際興業バス
<b>原市場 名栗方面</b>		
飯 01	湯の沢	国際興業バス
飯 01-2	さわらびの湯経由湯の沢	国際興業バス
飯 02	名栗車庫	国際興業バス
飯 02-2	さわらびの湯経由名栗車庫	国際興業バス
飯 03	名郷	国際興業バス
飯 03-2	さわらびの湯経由名郷	国際興業バス
飯 06	上赤沢	国際興業バス
<b>中藤中沢方面</b>		
飯 04	中沢	国際興業バス
飯 05	中藤(青石橋)	国際興業バス
<b>西武飯能日高方面</b>		
飯 07	西武飯能日高	国際興業バス
飯 30(深夜)	こまニュータウン経由西武飯能日高	国際興業バス
<b>間野黒指方面</b>		
飯 11	間野黒指	国際興業バス
<b>高麗駅経由 高麗川駅方面 こまニュータウン循環</b>		
飯 12	高麗川駅	国際興業バス
飯 12-2	こま武蔵台ニュータウン循環	国際興業バス
<b>双柳市営住宅、新光方面</b>		
飯 13	新光	国際興業バス
飯 14	市営住宅	国際興業バス
飯 14-2	東飯能駅東口経由市営住宅	国際興業バス
<b>狭山市駅方面</b>		
狭山 25	下川崎経由狭山市駅西口	西武バス
狭山 26	笹井経由狭山市駅西口	西武バス
<b>飯能靖和病院 宮沢湖(温泉) 高麗川団地 高萩駅 ひだか団地方面(イーグルバス) 宮沢湖(西武バス)</b>		
飯 51	宮沢湖	西武バス
H10	高萩駅(宮沢湖温泉通過)	イーグルバス
H10-1	高萩駅(宮沢湖温泉)	イーグルバス
H10-2	高萩駅(宮沢湖通過)	イーグルバス
H11	ひだか団地(宮沢湖温泉通過)	イーグルバス
H11-1	ひだか団地(宮沢湖温泉)	イーグルバス
H11-2	ひだか団地(宮沢湖通過)	イーグルバス

【飯能駅南口発着】

系統名	行き先	運行バス会社
<b>美杉台 大河原工業団地方面</b>		
飯 20	美杉台ニュータウン	西武バス
飯 20-2(深夜)	美杉台ニュータウン	西武バス
飯 21	大河原工業団地東	西武バス
<b>河辺駅 東青梅駅 岩井堂方面</b>		
飯 41	河辺駅南口	西武バス
飯 41-1	東青梅駅	西武バス
飯 42	岩井堂	西武バス

【その他】

系統名	始終点	運行バス会社
飯 80	車庫前-市営住宅	国際興業バス
名栗 01	名栗車庫-名郷	国際興業バス
名栗 02	名栗車庫-湯の沢	国際興業バス
ぶし 02	美杉台ニュータウン-仏子駅	西武バス

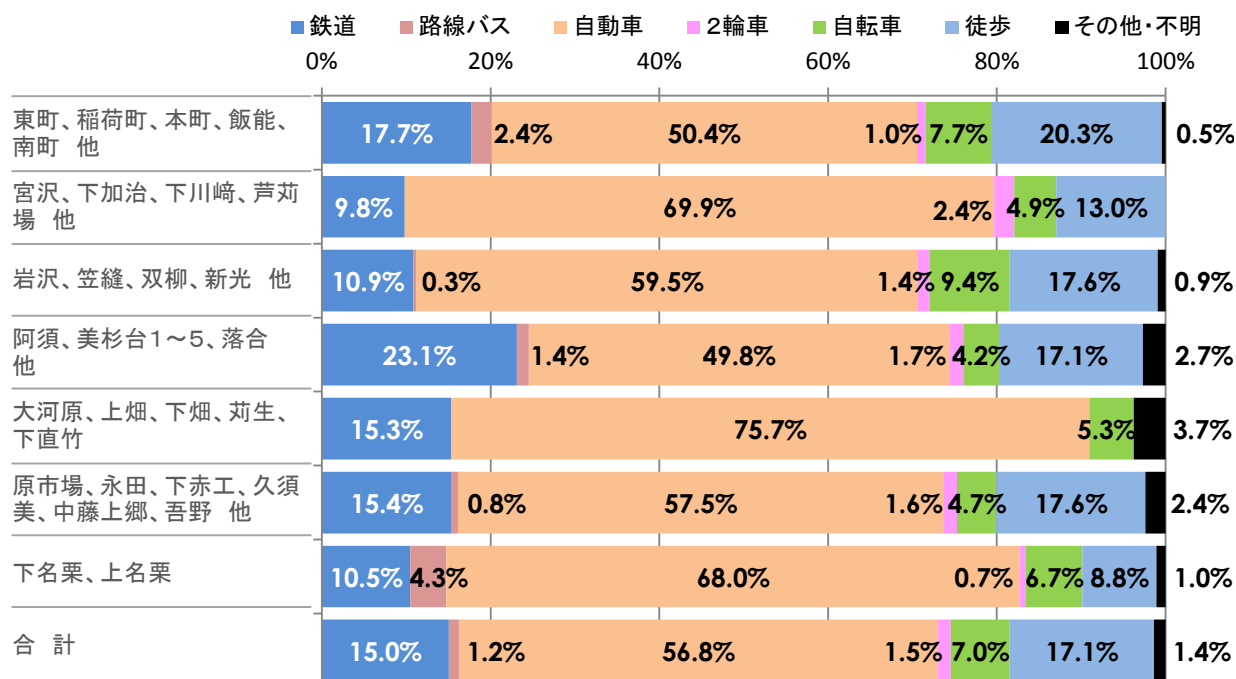




#### (4) 市民の移動実態

- 市内を発着地とする代表交通手段のうち、自動車の利用率が 56.8%と最も大きい。

図 代表交通手段構成比



※代表交通手段：出発地から目的地まで主に、最も長く利用すると考えられる交通手段を表す。

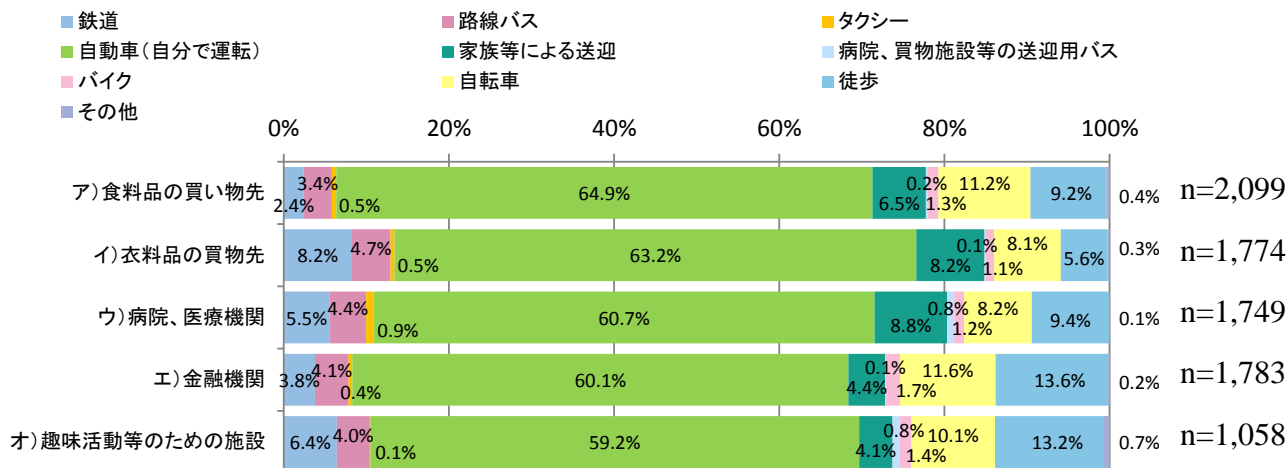
出典：東京都市圏パーソントリップ\*調査（平成20年調査）

【東京都市圏パーソントリップ調査】（パーソン=人、トリップ=動き）

「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調査するもの。調査に基づき、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。調査対象区域は東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）。

- 市民アンケート結果による日常生活での目的別の交通手段においても、自動車利用が約6割を占めている。

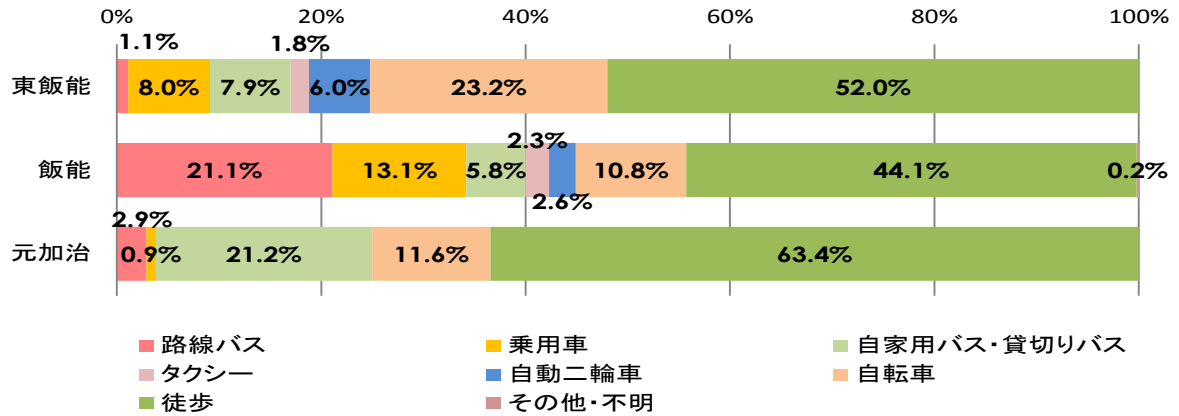
図 日常生活における目的施設別の利用交通手段



出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11調査） ※nは回答実数

- 東飯能駅、飯能駅、元加治駅における自宅等の出発地から駅、または駅から目的地までの移動手段についてはバス利用が比較的多く、飯能駅への移動においては、約 21%が路線バスの利用となっている。

図 主要駅の端末交通手段\*構成比



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年調査）

【端末交通手段】

複数の交通手段を利用するトリップ（動き）に対して、出発地から駅（または駅から目的地）までに利用した代表的な交通手段のこと。なお、「自家用バス・貸切りバス」とは企業、学校法人等の送迎バス等、路線バス（乗合バス）以外のバスを示す。

- 市民アンケート結果による公共交通の利用頻度について、「月に数回」、「年に数回」利用すると回答した割合が鉄道で 74%、路線バスで 77%となっている。また、「1 年以内に路線バスを利用した」と回答した割合は 39%となっている。

図 鉄道の利用頻度

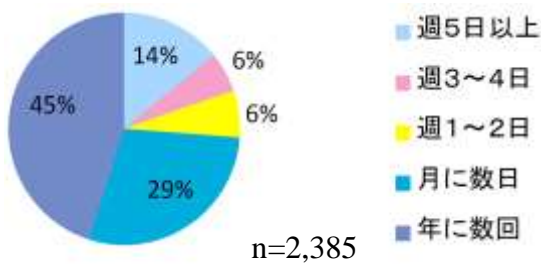
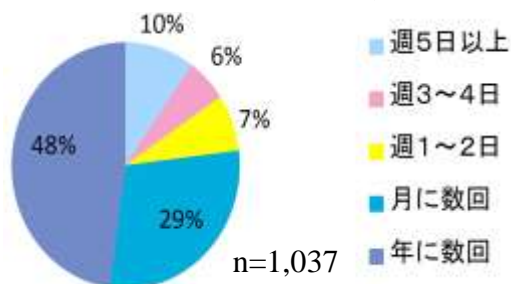
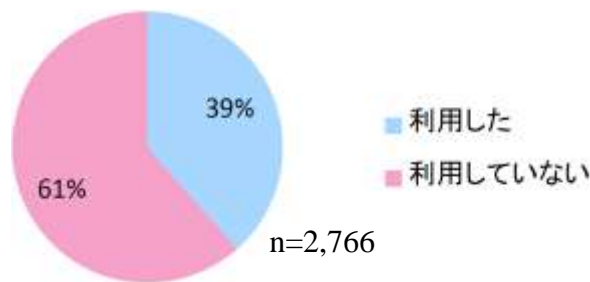


図 路線バスの利用頻度



出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11 調査） ※nは回答実数

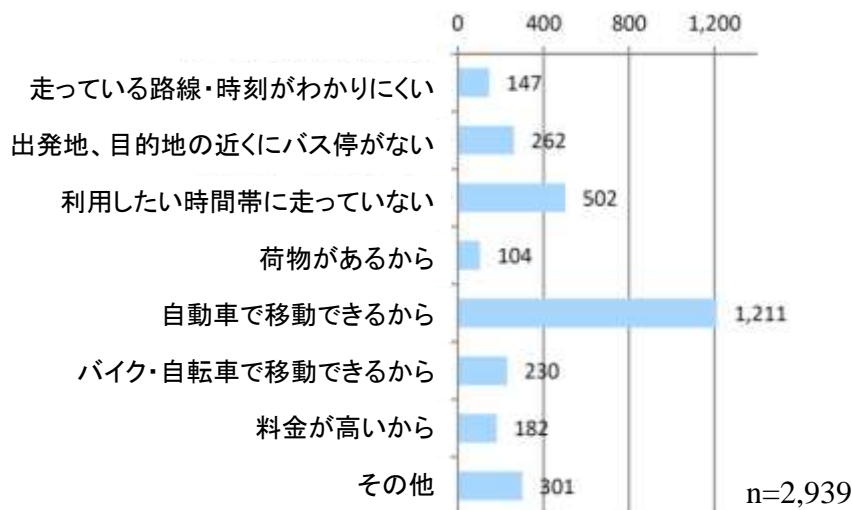
図 1年以内の路線バス利用の有無



出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11 調査） ※nは回答実数

- 市民アンケート結果による路線バスを利用しない理由は、「自動車で移動できるから」と回答した割合が高くなっている。

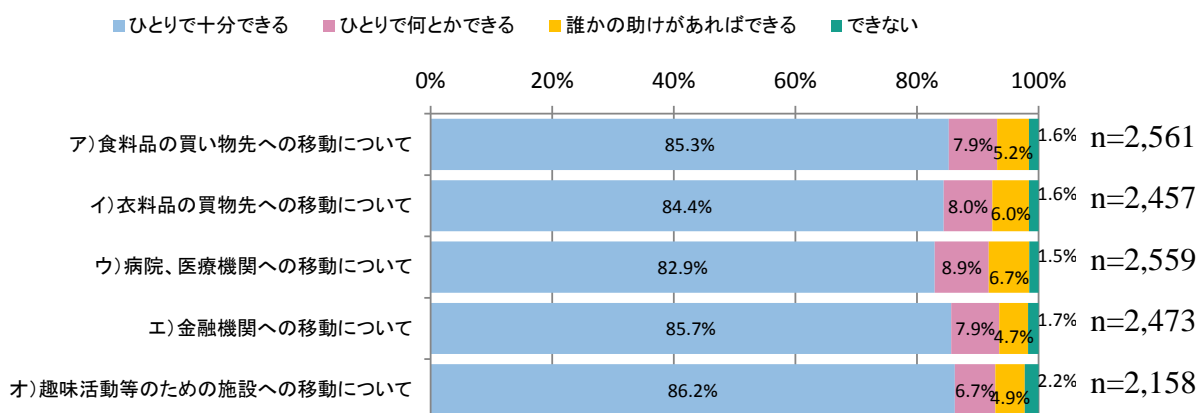
図 路線バスを利用しない理由



出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11 調査） ※nは回答実数

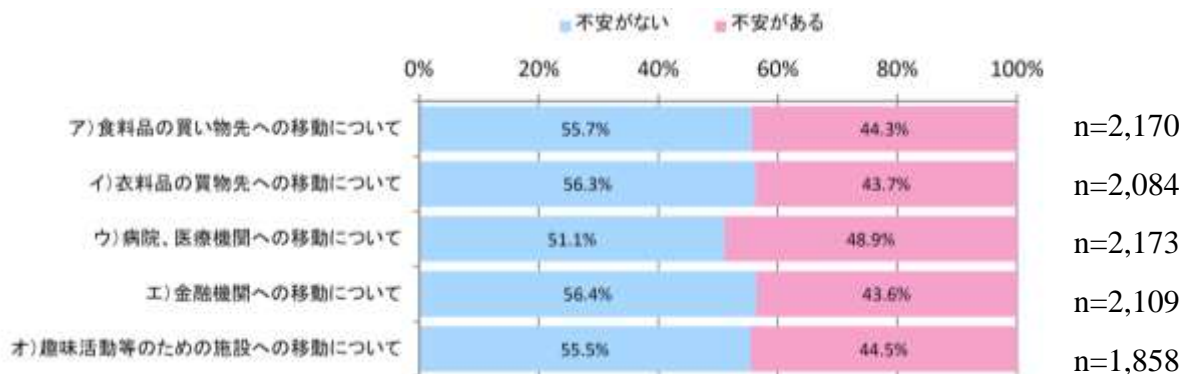
- 現在の日常生活における外出状況について、「ひとりで十分できる」と回答した割合が80%を超えている。一方、将来（10年後）の日常生活における外出に対しては「不安を感じる」と回答した割合が40%を超えている。

図 現在の外出状況



出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11 調査） ※nは回答実数

図 将来（10年後）の移動に対する不安

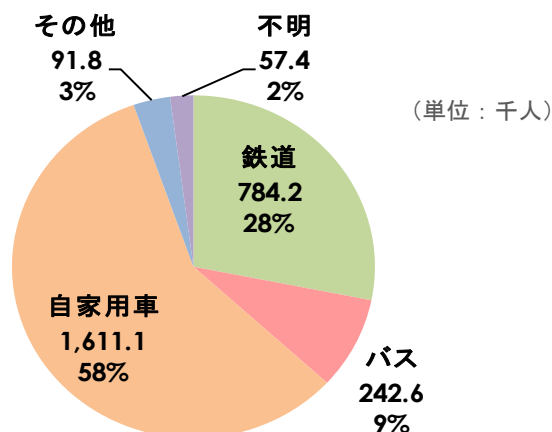


出典：公共交通に関する市民アンケート（H24.11 調査） ※nは回答実数

## (5) 観光客によるバス利用

- 埼玉県の入込観光客数調査（平成 22 年）による本市の観光客数は、推計で 2,787,100 人、利用交通手段については、自家用車が半数以上の 1,611,100 人（58%）、鉄道が 784,200 人（28%）、バス利用が 242,600 人（9%）となっている。

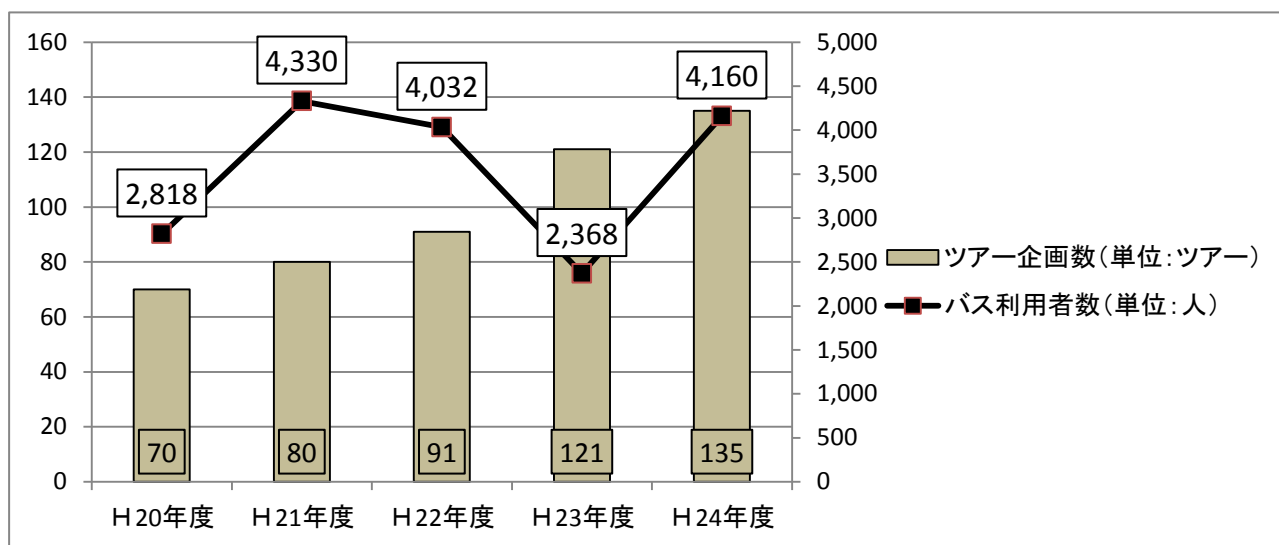
図 入込観光客の利用交通手段



出典：平成 22 年入込観光客「推計」調査（埼玉県）

- 本市では、「自然・文化・人のつながりによって発展する活力のある地域」をめざして、エコツーリズムを推進している。エコツアーの実施においては、環境にやさしい公共交通を利用することを目的に、バス停を集合場所とするなど路線バスの利用を促進している。

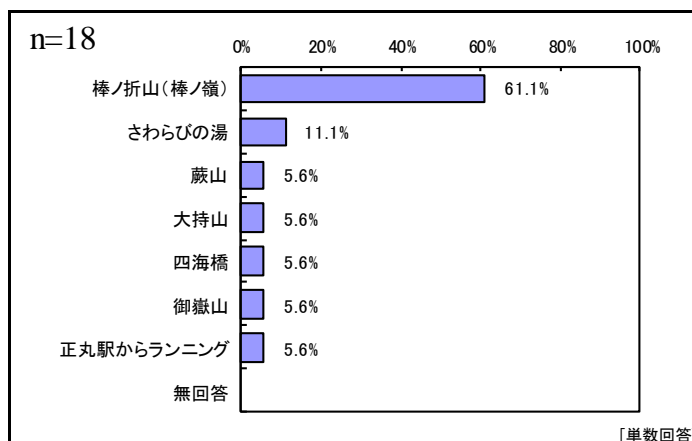
図 エコツーリズム事業参加者数



※エコツーリズム事業の状況：平成 16 年に環境省からエコツーリズム推進モデル地区の指定を受け、「すべての地域と人の参加」を基本方針として、飯能市エコツーリズム推進協議会を中心に、多くの市民参加を得ながらエコツーリズムを推進している。

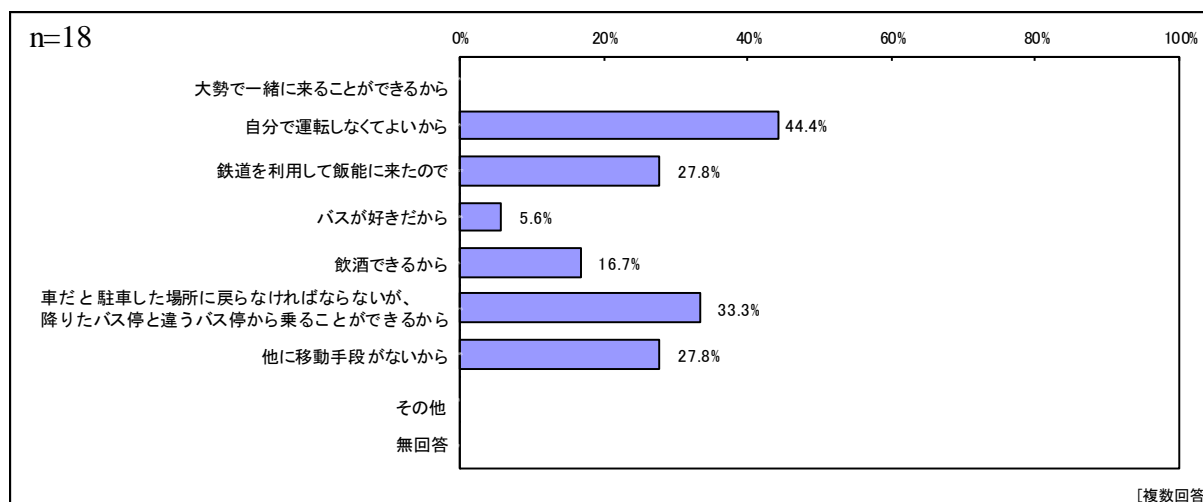
- 「さわらびの湯」バス停でのバス利用者へのアンケートでは、当該停留所から行ける観光場所が多くあるなか、棒ノ折山（棒ノ嶺）を目的地とした回答が突出している。また、バスを選択した理由は「自分で運転しなくてよい」44.4%、「降りたバス停と違うバス停から乗ることができる」33.3%などとなっており、公共交通の利点が示されている。

図 目的地



出典：さわらびの湯停留所における名栗観光客へのアンケート調査（H25.3 調査） ※nは回答実数

図 バスを選択した理由



出典：さわらびの湯停留所における名栗観光客へのアンケート調査（H25.3 調査） ※nは回答実数



### 3. 公共交通に関する現状と課題

本市の人口動態、市民の移動実態、観光客によるバス利用状況、公共交通に関する市民アンケートの結果等を踏まえ、公共交通の現状と課題を次のように整理する。

#### (1) 全体

##### 課題1 路線バス利用者の減少と維持確保の必要性

路線バスは、通勤・通学、通院、買物などの日常生活に不可欠な活動を支える重要な役割を担う一方、本市を訪れる観光客の移動手段でもあり、地域経済の振興にも寄与している。本市では、国際興業バス、西武バス、イーグルバスの3社が路線バスを運行しているが、利用者数は減少傾向にあり、多くの市民が自家用車による交通へ依存している状況にある。しかし、自家用車が利用できなければ、生活行動が著しく制約されてしまう環境では、市民が安心して住み続けられる飯能市にはならない。

他方で、路線バスの維持確保は、これまで交通事業者の経営努力に大きく依存してきた。近年では、山間部を運行する路線バスについて、市が運行費を補助しているが、本市の人口減少が予測されるなかで、今後も市と交通事業者、地域住民が「三位一体」となって、路線バスを維持確保するための取り組みを行っていく必要がある。

##### 課題2 路線バスサービスをわかりやすく「見せる」工夫の欠如

本市のバス路線は、飯能駅を起点に放射状のネットワークが形成され、市民活動センター、市民会館、市立図書館、福祉センターなどの公共施設を経由しているとともに、一部路線においては、近隣市を結んでいる。しかし、アンケート調査の結果等から、どのバスに乗車すればどの公共施設や観光地に行くことができるのかわからないという意見が多く、市民生活のなかで広範な路線バスネットワークがうまく活用されていない。そのため、普段は路線バスを利用しない市民や来訪者にとっては、移動手段として路線バスが「選択されない」傾向にある。

将来にわたり路線バスを維持するためには、新たな利用者の獲得が不可欠である。そのためには、路線バスをわかりやすく「見せる」ための工夫が欠かせないが、現状では各社がバラバラに情報提供しており、利用したい路線の運行事業者を知らなければ、時刻や運賃を調べることもできない。

### 課題3 観光需要獲得の必要性

本市は自然環境に恵まれるとともに東京都心から約1時間という立地条件にあることから、ハイキングや登山、川遊びなどを目的に観光客が年間を通して訪れている。また、「エコツーリズムのまち」として、本市の自然や歴史文化の継承、保全を目的とした様々なエコツアーを実施し、市外から多くの方が参加している。さらに公共交通の利用の呼び掛けやバス停を集合場所にするなどを通して、多くの方が路線バスを利用してツアーに参加している。

路線バスをはじめとする地域公共交通は、市民だけでなく、観光客にとっても重要な交通手段である。しかし、本市の人口が減少傾向にあるなかで、路線バスサービスを持続的に提供するためには、沿線住民の生活交通としての利用に止まらず、路線バスを活用した観光スタイルを構築し、観光需要を受け止めることが必要である。

### 課題4 超高齢社会への対応

本市の65歳以上の人口の割合は23.2%となっており、埼玉県20.4%、全国23.0%（平成22年国勢調査）と比べ、高齢化が進んでいる。特に名栗地区、吾野地区、東吾野地区では、高齢化率が30%を超え、超高齢の地区となっている。

「公共交通に関する市民アンケート調査」の結果から、現在の移動については、「ひとりでできる」の割合が高いが、将来については、「不安を感じる」の割合が高くなっている。特に路線バスが運行されていない地区や運行本数が極端に少ない地区においては、自家用車への依存度が高いことから、高齢になり自動車を運転できなくなったときの移動に対する不安を感じる割合が高くなっている。

このような地区を中心にコミュニティバスやデマンドタクシーなどの要望が寄せられるが、それらを運行した場合においても利用されなければ不安の解消にはならない。

路線バスの運行がされていない地域や運行本数が極端に少ない地域においては、高齢者及び将来高齢になったときの移動に対する不安を軽減するためのスキームを構築する必要がある。

## (2) 地区別

路線バスの運行状況などの地区特性を考慮して4地区に分類し、公共交通の現状と課題について、次のように整理する。

地区特性	路線バスの運行水準が高い地区	路線バスの運行水準が低い地区
<p>地区1 地形が平坦で、比較的鉄道駅への移動がしやすい地区</p>	<p>(飯能地区)</p> <p>▶ 路線バスは飯能駅を基点として放射状に地区内を運行しており、輸送実績、運行本数から地区の移動手段として幹線の役割を果たしている。一方、他地区と比べ移動がコンパクトになることから徒歩や自転車で移動する人が多く、バスの利用者は少ない。また、地区環境は、住宅開発や道路の新設、公共施設の新設など変化してきている。</p> <p>● 路線バスが地区の日常生活における移動手段として支持されるために、現在の輸送体系を維持していくことが求められる。</p>	<p>(精明地区、加治地区)</p> <p>▶ 平坦な地形であることから徒歩や自転車で移動する割合が他地区と比べ高い。また、駅までの移動が自転車や徒歩でしやすいことから通勤・通学におけるバス利用は少ない。よって、移動手段として鉄道及び路線バスの利用は少ない。なお、バス路線網は充実しているが、運行本数が少ないことを理由に利用できないとの意見がある。</p> <p>● 路線バスの役割を明確にし、路線バスが地区の資源として支持が得られるよう公共交通の利用促進について検討することが必要である。</p>
<p>地区2 駅から距離があるまたは、地形的に高低差がある地区</p>	<p>(第二区地区、美杉台地区)</p> <p>▶ 路線バスは飯能駅をはじめとする中心市街地の施設へ行くための移動手段となっている。第二区地区では、飯能駅まで3~7kmあり、移動には自動車やバスなどを利用する割合が大きい。一方、美杉台地区では飯能駅まで比較的近い距離にあるが丘陵地であることからバスの利用率が高くなっている。路線バスは輸送実績、運行本数から地区の移動手段として幹線の役割を果たしており、日常生活における利用率は他地区と比べ高くなっている。</p> <p>● 路線バスが地区の日常生活における移動手段として支持されるために、現在の輸送体系を維持していくことが求められる。</p>	<p>—</p>

地区特性	路線バスの運行水準が高い地区	路線バスの運行水準が低い地区
<p>地区3 山間部で路線バスが運行されている地区（鉄道の運行はない地区）</p>	<p>（原市場地区名栗線沿線、名栗地区）            ▶路線バスは飯能駅をはじめとする中心市街地への移動手段として利用され、地区の住民にとって重要な役割を担っている。また、山間部を運行する他の路線と比較しても、利用者数は多く、さらに小学校の通学手段としての利用もされている。</p> <p>●路線バスが地区の日常生活における移動手段として支持されるよう、現在の輸送体系を維持していくことが求められる。</p>	<p>（南高麗地区、原市場地区中藤線沿線）            ▶南高麗地区では、国際興業バス、西武バス、都営バスが地区内を運行するとともに、小学校の通学輸送に路線バスを活用している。中藤線の運行は1日11往復であるが、通勤・通学の時間帯での利用率は高い。南高麗地区、中藤線沿線地区ともに運行本数が少ないことから日常生活におけるバス利用率は低い。</p> <p>●路線バスは、地区の幹線交通の役割を果たしていることから、現在の輸送体系を維持していくとともに、公共交通の利用促進を検討することが求められる。</p>
<p>地区4 山間部で路線バスが運行されていない地区（公共交通機関は鉄道だけの地区）</p>	<p>—</p>	<p>（東吾野地区、吾野地区）            ▶東吾野地区、吾野地区とも、路線バス等の運行がないことなどを理由に、アンケート結果では将来の移動に対する不安が高くなっている。一方、両地区とも、地域福祉推進組織が設立され、吾野地区では、ボランティアによる移送サービスが実施されている。また、吾野小学校では山間部の児童の通学手段として貸切のスクールバスを運行している。なお、両地区とも基幹交通は鉄道路線であるが、利用者は減少傾向にある。</p> <p>●将来の外出に対する不安への対応について、スクールバスや鉄道などの地域資源との連携を含み検討することが求められる。</p>

## 4. 基本方針

本市は、飯能駅を中心に路線バスが運行し、また、路線バスが運行していない地域では鉄道が運行しているなど、他の類似した地域と比較すると公共交通のインフラ自体は充実している。公共交通は、地域の移動手段であるとともに地域を活性化するための重要な役割を担っている。しかしながら、路線バスや市内鉄道駅の利用者は減少し、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に依存しており、サービスの維持を図ることが困難な状況となっている。

また、高齢者においては、将来の外出に対する不安が高くなる傾向にあることから、外出の移動手段に対する不安を軽減することも重要な課題となっている。

このような現状を踏まえ、地域公共交通の維持確保により、市民の「おでかけ」を守ることを目的として、市・交通事業者・地域（市民）が一体となって取り組みを推進していく必要がある。

よって、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、本計画の基本方針を次のとおり定める。

### 【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～

## 5. 基本目標と基本施策

基本方針を実現するため、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」

施策 1－①：市補助金の継続

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

施策 1－③：バス運行環境の整備

### 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

施策 2－②：モビリティマネジメントの推進

施策 2－③：バス利用のための利便性の向上

施策 2－④：バス路線の見直し等の検討

### 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

施策 3－②：スクールバスの活用の検討

## 基本目標 1 : 地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」

本市の路線バスは、マイカーを中心とした移動や通勤・通学による利用の減少、また、各施設の無料送迎バスとの競合などを理由に利用者は減少しており、バス路線を維持確保していくことは大変厳しい状況となっている。

特に山間部を運行するバス路線については、交通事業者の努力だけでは維持していくことが困難であることから、現在及び将来に向けて地域での生活を続けられるよう市補助金を投資して路線の維持確保に努めている。

路線バスは、自家用車などの移動手段を持たない高齢者や児童・生徒などにとって不可欠な移動手段であるとともに、普段は、自家用車を利用している方にとっても代替の移動手段や高齢になり自家用車を運転できなくなったときの交通手段として欠かせないものである。

また、行楽シーズンを中心に登山や川遊び、ハイキングなどに訪れる観光客や南高麗地区のお散歩マーケットをはじめとするエコツアーに参加する方にとっての必要な交通手段であるとともに、マイカーからの転換により、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素の排出抑制や交通渋滞の緩和など、地域及び地球規模での大きな役割を担っている。

本市の人口が減少傾向にあるなか、地域での暮らしを維持していくため、また、地域の活性化や、来訪者の移動手段として、必要な本市の路線バスを維持確保していくためには、地域住民や観光客など多くの方に利用していただくことが必要である。

そのようなことから、山間部のバス路線については、地域の方々が現在及び将来に向けて安心して地域で暮らしていけるよう、引き続き市補助金を投資していくとともに、地域住民や観光などの来訪者がこれまで以上にバスを利用することにより、地域の幹線交通である路線バスを「まもる」ことを目標とする。

## 施策1-①：市補助金の継続

路線バスが基幹公共交通となっている山間部を運行する路線バスについては、地域の方が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投資するとともに、高校生の高額な通学定期券の購入費に対する市補助金を継続する。

なお、山間部以外を運行する路線バスを維持確保するための補助金や利用者に対する補助金についても、調査・研究する。

### 【本市の取組】

#### ○高額な定期券を利用する高校生への補助金交付

年間10万円以上の定期券を利用する高校生を対象に、基準を設け、定期券購入費の一部を補助をしている。

## 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

本市は、豊かな自然環境に恵まれていることから四季を通じて観光客が訪れ、また、「エコツーリズムのまち」としてエコツアーに市外から多くの方が参加している。市外からの観光客やエコツアーの参加者の多くは、路線バスをはじめとする公共交通機関を利用している。また、本市を舞台にしたアニメが放映されたことから、アニメをきっかけとして本市を訪れる方が増加してきている。

そのようなことから、引き続き、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。また、アニメを活用したバス利用など、イベント等によるバス利用促進策を推進するとともに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・実施する。

### 【本市の取組】

#### ○エコツーリズム

「エコツーリズムのまち」として自然・歴史・文化を保全・継承するための様々なエコツアーを実施している。ツアーの実施にあたっては、環境への配慮からマイカーの乗り入れ規制や公共交通の利用促進をしている。

#### ○アニメツーリズム

アニメ「ヤマノススメ」のキャラクターたちを描いたラッピングバスが路線を運行するとともに市内で開催する行事やイベントなどで使用されている。

#### ○ひな飾り展周遊券

2月中旬から3月上旬まで開催している名栗地区のひな飾り展では、バスを利用して来場していただくためにバス周遊券を販売している。





### 施策1-③：バス運行環境の整備

路線バスを維持確保するためには、多くの方に路線バスを利用していただくことが必要であるが、利用していただく前提として、バスの運行環境を整備することも必要なこととなる。

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る。

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・実施する。

#### 【施策イメージ】豊岡市の例

##### ○バス待合施設整備の費用を一部補助

バス運行環境の整備の一環として、地域の住民団体などが主体的にバスの待合施設を整備する場合に、市が整備費用の一部を助成している。



#### 【事業期間】

基本施策名	短期 (平成26年度～平成28年度)	中長期 (平成29年度～平成35年度)
市補助金の継続	継続	継続
観光やイベント等による バス利用のさらなる促進	検討・実施	検討・実施
バス運行環境の整備	検討・実施	実施

○検討……施策の実施に向けて検討し、関係者間で協議・調整する準備期間

○実施……協議・調整が整った事業に着手する期間

○継続……引き続き実施する期間

※実施、継続するものについては随時、事業の実施状況、目標達成度の評価、検証を行い、見直し、改善を行う。

## 基本目標 2 : 路線バスを身近にして公共交通を「育てる」

公共交通に関する市民アンケート調査における路線バス、鉄道の利用頻度については、路線バスを月に数回または年数回利用される方の割合が 77%、鉄道においては 74%、また、過去 1 年以内に路線バスを利用された方の割合は 39%となっている。

路線バスを利用しない理由としては、「自動車で移動できるから」が最も多く、また、東京都市圏パーソントリップ調査による市民の移動状況も 56.8%が自動車での移動となっているなど市民の移動に対するライフスタイルは自動車を中心となっていることがわかる。

路線バスをはじめとする公共交通は市民の移動手段というだけでなく、地域の活性化のためにも大きな役割を担っており、維持確保していくためには、多くの方に利用していただくことが重要である。そのため、現在の利用者だけでなく、若い人や自動車を運転できる人からも選ばれる環境をつくっていくことが求められている。

市内の幹線交通である路線バスが市民の移動手段として選ばれ、そして定着するため、バス路線をわかりやすくすることやマイカーから公共交通への意識と行動の変化を促すこと、また、地域の生活環境の変化に対応したバスを利用しやすい環境をつくることなどに取り組み、地域にある公共交通を見つめ直し、大切な地域資源として将来に向けて「育てる」ことを目標とする。

## 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

市内には、3社のバス事業者が飯能駅を発着地として運行しているが、普段バスを利用されない方やはじめて本市を訪れた方は、目的地に行くためにはどのバスに乗車すればいいのか、どの乗り場を利用すればいいのかわからない状況にある。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、市内のバス路線をまとめたバスマップを作成し、利用者や転入者へ配布するとともに、飯能駅において路線バスの案内板を設置する。

### 【施策イメージ】八戸市の例

#### ○八戸市のバスマップ

「バスマップはちのへ」は、八戸市内で路線バスを運行している八戸市交通部（市営バス）、南部バス、十和田観光電鉄の路線図を一本化し、「わかりやすさ」に配慮している。



### 【施策イメージ】岐阜市の例

#### ○岐阜駅の案内表示

高齢者や視覚障害者、車いす使用者、外国人などにも、わかりやすく、共通の情報が得られるよう、情報内容、設置位置、表現方式などを考慮し、案内標識を整備している。



## 施策2-②：モビリティマネジメントの推進

アンケート調査では、路線バスを利用しない理由として、「自動車で移動できるから」が最も多く、東京都市圏パーソントリップ調査においても自動車での移動が多いことが示されている。路線バスをはじめとする公共交通は、地域にとって重要な移動手段であり、環境への負荷を低減する役割を担っている。

本市では「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\*」を推進する。

### 【モビリティマネジメント】

コミュニケーション（対話）を中心とした交通施策を活用して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する方向へと少しずつ変えていく取り組みのこと。

### 【本市の取組】

#### ○公共交通ニュースの発行

公共交通の現状やバスを利用したイベント紹介などをまとめた「公共交通ニュース」を定期的に市ホームページ等で発信し、市民のバス利用を促進している。

#### ○通勤時の職員ノーカーデーの実施

公共交通の利用促進及び環境への負荷を低減することを目的に、期間を定め、その期間中、1日以上は通勤時のマイカー使用を控え、可能な限り公共交通を使って通勤する「職員ノーカーデー」を実施している。

#### ○ギャラリーバス

国際興業バス車内に「森林文化都市・飯能」の山々、森林、林業を題材とした「飯能森林・林業フォトコンテスト」の作品を展示した。また、市制施行60周年事業である「写真でたどる飯能市の60年」の特別展示を実施した。



#### ○バス乗り方教室の開催

実際にバスに乗り、基本的な乗り方等を学習する「バスの乗り方教室」を名栗地区の小学生及び地域の方を対象に開催した。

整理券の取り方や料金表の見方、ICカードの使い方のほか車の内輪差や死角等、バスの特性について学習した。



### 施策2-③：バス利用のための利便性の向上

アンケート結果では、路線バスの利用者は比較的バス停の近くに住む方が多いが、バス停まで10分以上かかるという意見もあった。自転車を利用してバス停まで移動できる環境を整え、バス停までの移動の負担を軽減することにより、今までバス停が遠いことからバスを利用することが難しかった方にバスを利用していただくよう、公共施設等の駐輪場を活用した「サイクル&バスライド」を実施する。また、市街地まで距離のある名栗地区では、マイカーからバスに乗り換える「パーク&バスライド」について研究する。

#### 【施策イメージ】吉川市の例

##### ○サイクル&バスライド

バス利用におけるさらなる利便性の向上をめざして、既存の公共施設の駐輪場等を利用した、「サイクル&バスライド」を実施している。



### 施策2-④：バス路線の見直し等の検討

バス路線は住宅地や公共施設を經由しているが、道路の新設や拡幅、また、公共施設や商業施設の新設などにより住環境が変化してきている。現在の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について検討する。また、路線の見直しや新設、バス停の見直し等にあたっては、課題や問題点を精査するとともに利用予測や費用負担などを十分検討したうえで実施する。

#### 【事業期間】

基本施策名	短期 (平成26年度～平成28年度)	中長期 (平成29年度～平成35年度)
バス路線をわかりやすく見せるための取組の推進	優先取組：検討、実施	継続
モビリティマネジメントの推進	検討、実施	継続
バス利用のための利便性の向上	検討、実施	継続
バス路線の見直し等の検討	検討	検討・実施

○検討……施策の実施に向けて検討し、関係者間で協議・調整する準備期間

○実施……協議・調整が整った事業に着手する期間

○継続……引き続き実施する期間

※実施、継続するものについては随時、事業の実施状況、目標達成度の評価、検証を行い、見直し、改善を行う。

### 基本目標 3 : 生活を支える公共交通手段を「つくる」

本市は、商業施設や医療施設が飯能駅周辺に集積し、また、公共交通が、飯能駅を中心に運行していることから、バス停や駅までの移動手段を確保することにより、バスや電車を利用して買物や通院ができる環境となっている。

吾野地区や東吾野地区などの路線バスが運行していない地区やバスの運行がほとんどされていない精明地区では、駅までの移動が課題であり、また、バス停まで距離がある地域ではバス停までの移動が課題となっている。

公共交通に関するアンケート調査における将来の外出先への移動に対する不安についても、路線バスの運行がない地区や少ない地区、あるいは鉄道駅へのアクセス手段がない地区においては、「不安がある」と回答した割合が高くなっている。

山間部や路線バスを運行していない地域では、地域での生活を支えていくために、将来の外出に対する不安を軽減していくことが求められているが、一方では、地域内を運行している公共交通を維持確保していくことも重要な課題となっている。

このような地域においては、「安心して地域での生活を続けることができる」よう、「おでかけ」を守るために、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交通手段を「つくる」ことを目標とする。



### 施策3-①：「おでかけ」を守るための検討

地域の方の「おでかけ」について、公共交通が運行していない地域や運行本数が極端に少ない地域では、新たな移動手段が求められるが、「あればいいね」ということではなく、地域の方々が「利用できる」、「利用される」交通手段を提案者が主体的に検討し、それらを持続可能なものとしていくことが重要である。

以上を踏まえ、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、または運行本数が極端に少ない地域における「おでかけ」を守ることについては、地域、交通事業者、市のいずれもが発意することができることとし、次の基本方針に基づき検討する。

#### 【基本方針】

- 地域・交通事業者・市のいずれもが提案・参画できる仕組みとする。
- 公共交通政策として、乗り合いを基本とし、不特定かつ複数の者が乗り合わせをしないものについては、対象としない。
- 検討にあたっては、提案者が主体となった検討組織を立ち上げる。
- 地域にある公共交通を最大限に活用し、これらと有機的に結節させるしくみをつくることで、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る。
- 持続可能な仕組みを構築することも合わせて検討する。
- 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て、見直しや改善を行うものとする。

## 『「おでかけ」を守るための検討』イメージ図

### 段階1：提案

- ・地域、交通事業者、市のいずれもが「おでかけ」を守るための提案ができる。

#### 地域

(例) 地域内の交通手段を検討したい。

#### 交通事業者

(例) ●●の路線を合理化したい。

#### 市

(例) ○○施設へ行く路線を検討したい。

### 段階2：必要性の検討・実施に向けての協議

- ・地域からの提案については、地域が中心となり、地域住民の代表者及び市による検討組織を設置し、必要性や需要、責任分担などを協議、検討する。
- ・交通事業者または市からの提案については、交通事業者及び市で協議、検討をする。

#### 地域からの提案

地域住民の代表者

市

- ・地域が中心となり、地域住民の代表者、市による検討組織を立ち上げ検討する。

#### 交通事業者または市からの提案

交通事業者

市

- ・交通事業者と市で協議、検討する。

### 段階3：実施に際しての協議・合意

- ・飯能市地域公共交通対策協議会で、提案等を協議する。

### 段階4：実施に向けての手続き等

- ・関係機関等との調整等を進める。

- ・合意を得られない場合は、計画等を再検討する。



### 【施策イメージ】 日立市の例

#### ○助け合いなかさ

タクシーもない山間の中里地区では、日立市が地域と協働して住民の生活の足の確保を検討し、地域・事業者との連携や公共交通を利用しない者も含めた「責任と費用の分担」を合い言葉に、地域がNPO法人を設立し、地域住民が担って、デマンド型乗合タクシーを運営している。



### 【施策イメージ】 四日市市の例

#### ○生活バスよっかいち（地域のNPO法人による路線バス運営）

地域住民が主体となり、単に車を使えない、あるいは使いにくい住民の生活が充実するだけでなく、地域の新たな公共交通のニーズを開拓するという目標を掲げ、バスを活用した新しい生活スタイルの確立と地域の活性化をめざし、「生活バスよっかいち」の運行を地域企業等の協力を得ながら、地域自身が求める公共交通を自分たちの手で企画・運営している。



### 【施策イメージ】 大和市の例

#### ○地域と市との協働「のりあい」

地域住民が中心となって組織する団体「のりあい」が、市から貸与されたワゴン車両を使い、ボランティアによる無償運送で、地域と鉄道駅や商業施設などを結ぶ移動手段を提供している。



### 【施策イメージ】 豊岡市の例

#### ○地域主体交通「チクタク」

豊岡市の支援を受けながら、地元関係者で組織する運営協議会が主体となり、利用予約の受付から運転、車両点検まで協議会のメンバーが直接行う、地域の乗合タクシーを運行している。「チクタク」とは「地区の乗合タクシー」の略で、市内では「チクタク奥山」、「チクタク資母」、「チクタクひぼこ」、「チクタク合橋」を運行している。



### 施策3-②：スクールバスの活用の検討

原市場小学校、吾野小学校、西川小学校ではスクールバスを運行し、また、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る。スクールバスを運行している地域では、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する。

#### 【施策イメージ】 倶知安町の例

##### ○スクールバスの混乗利用

スクールバスに、一般の人でも利用できるようにしている。運行については、学校の開校日に合わせることで、行事などにより、時刻表を変更することもある。児童・生徒を見守りながら、どなたでもスクールバスを利用できる。

#### 【事業期間】

基本施策名	短期 (平成26年度～平成28年度)	中長期 (平成29年度～平成35年度)
「おでかけ」を守るための検討	検討	検討・実施
スクールバスの活用の検討	検討	検討・実施

○検討……施策の実施に向けて検討し、関係者間で協議・調整する準備期間

○実施……協議・調整が整った事業に着手する期間

○継続……引き続き実施する期間

※実施、継続するものについては随時、事業の実施状況、目標達成度の評価、検証を行い、見直し、改善を行う。

## 6. 目標を達成するために行う基本施策の役割分担

目標を達成するために行う基本施策の役割分担については、次のとおりとする。

- 基本方針に基づき、市・交通事業者・地域が協働して基本施策を推進する。
- 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うえで実施する。
- 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する。
- 成果や効果のないと思われる事業等については、検証し、廃止を含め見直しをする。

## 7. 施策の推進体制及び事業評価

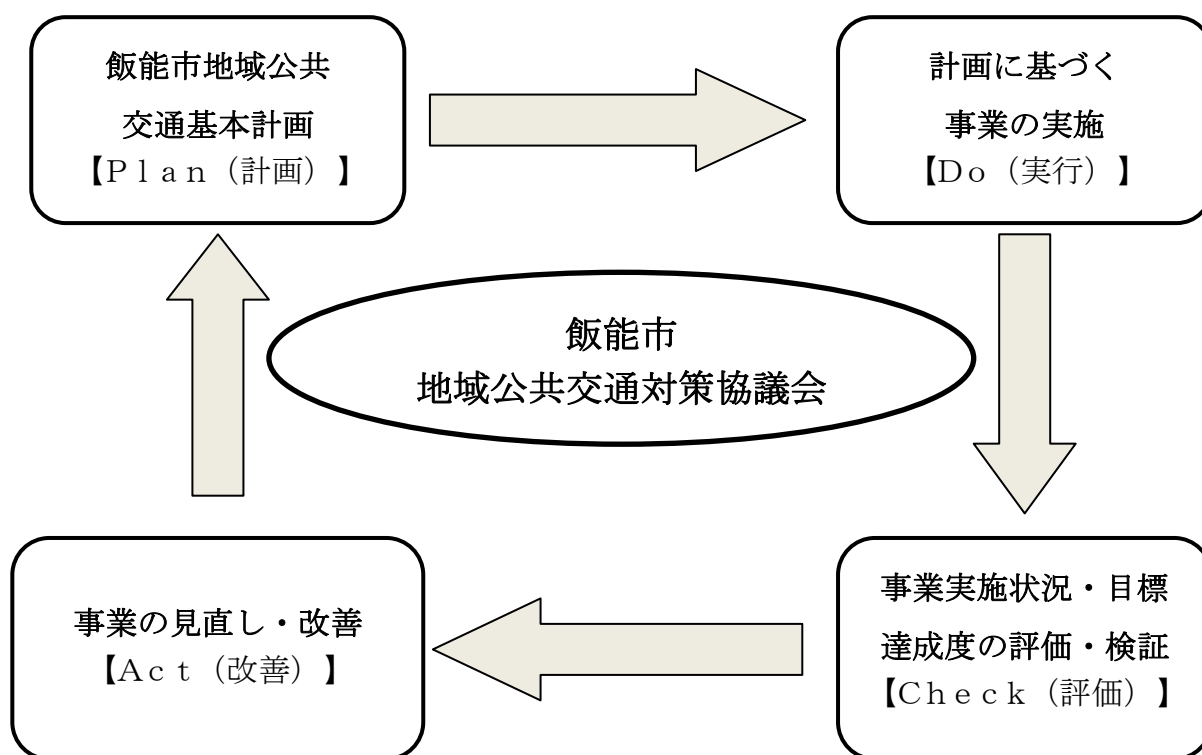
### (1) 推進体制

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する場として、「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する。

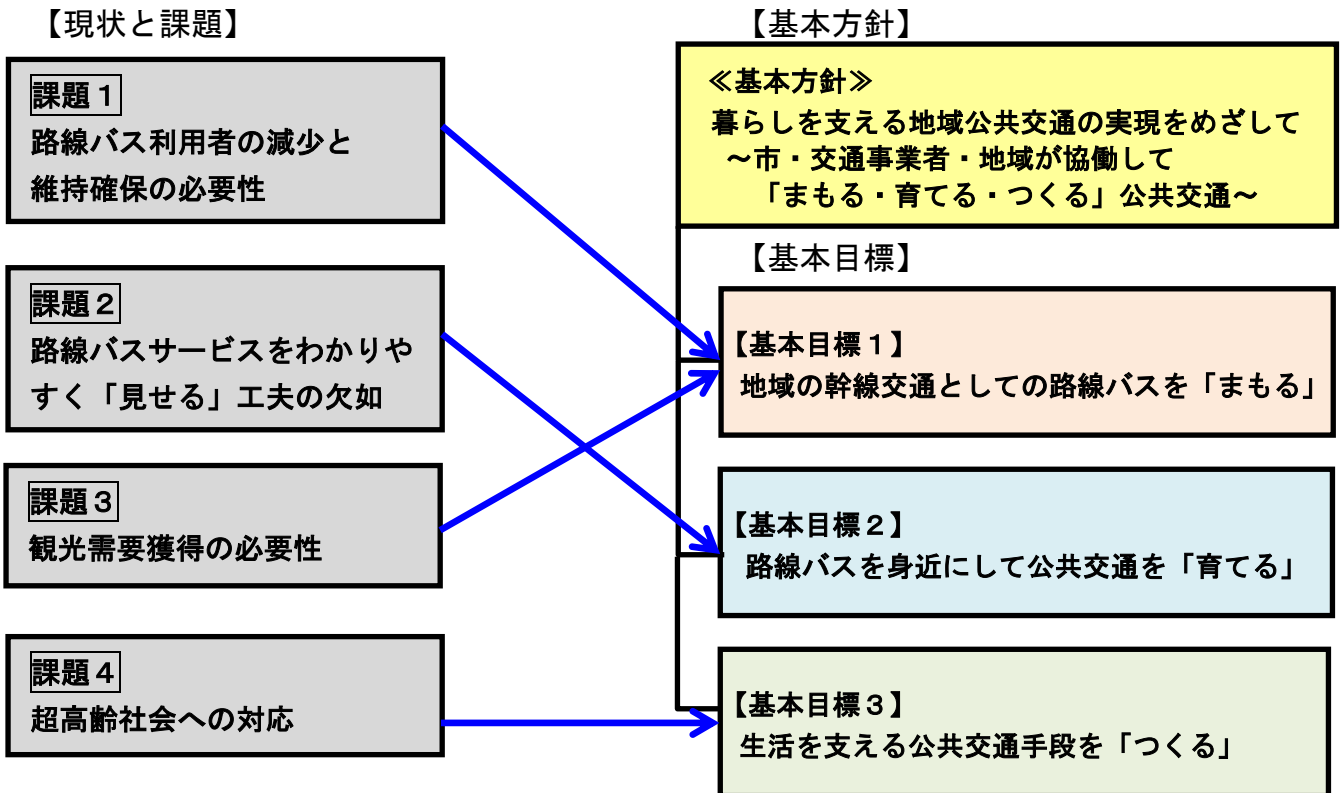
### (2) 事業評価

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「P D C A」サイクルに基づく評価・検証を行う。

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する。



「公共交通に関する現状と課題」と「基本方針・基本目標」との関係



(3) 目標指標

目標の実現化と実効性のある計画とするため、成果指標を設定し、成果指標により目標の達成度を確認するとともに、適切な評価のもと、効果的な施策の展開につなげていくこととする。

本計画が、公共交通を「まもる、育てる、つくる」施策を推進することを踏まえ、目標指標を次のとおりとする。

目標指標：路線バスを1年間に1回以上利用した割合を50%とする。 (市民アンケートから)	
現状値 (平成24年度)	目標値 (平成30年度)
39%	50%
目標指標：将来(10年後)の外出に不安を感じる人の割合を低減させる。 (市民アンケートから)	
現状値 (平成24年度)	目標値 (平成30年度)
44.3% (食料品の買物)	現状値を下回る
43.7% (衣料品の買物)	
48.9% (病院・医療機関)	
43.6% (金融機関)	



## 参 考 资 料

## 1 策定体制

本計画は、飯能市地域公共交通対策協議会での議論に加え、協議会の下部組織として分科会を設置し、専門的立場から課題や施策等の具体的内容の検討、計画素案の作成などを行った。さらに、市民からの意見募集、飯能市議会基本条例第9条第2項に関する協議を経て作成した。

### (1) 飯能市地域公共交通対策協議会

飯能市全体の公共交通のあり方を考え、公共交通の基本方針を定めた計画の策定などを協議するために、平成24年10月に設置した。

市長を会長に、市民の代表者、交通事業者、国、県の代表者など計19名で構成する任意の協議会である。

5回の会議を開催し、協議を行うとともに、下部組織である分科会で協議・検討をした計画案について、市民意見等を踏まえ、更なる協議を行った。

### (2) 分科会

飯能市地域公共交通対策協議会の下部組織として、学識経験者、バス事業者で構成する分科会を設置した。

4回の会議を開催し、本市の公共交通の現状と課題や基本方針、基本目標等について専門的な立場から、検討協議し、計画素案を作成した。



## 2 計画策定の経緯

### (1) 飯能市地域公共交通対策協議会

開催日	議事等
平成 24 年 10 月 9 日 (火)	飯能市地域公共交通対策協議会の趣旨と今後の進め方について 等
平成 24 年 11 月 27 日 (火)	協議会の趣旨と今後の進め方について (第 1 回協議会の振り返り 等
平成 25 年 3 月 27 日 (水)	市民アンケート調査結果報告について 等
平成 26 年 1 月 30 日 (木)	飯能市地域公共交通基本計画 (案) について 等
平成 26 年 3 月 26 日 (水)	飯能市地域公共交通基本計画について 等

### (2) 分科会

開催日	議事等
平成 25 年 7 月 4 日 (木)	各地区課題への対応について 等
平成 25 年 8 月 8 日 (木)	「飯能市公共交通計画」の全体構成について 等
平成 25 年 9 月 18 日 (水)	計画のあり方について 等
平成 26 年 1 月 9 日 (木)	計画素案について 等

### 3 飯能市地域公共交通対策協議会委員名簿

区 分	所 属	氏 名	役職	
飯能市長		沢 辺 滯 吉	会長	H24年度
		大久保 勝		H25年度
学識経験者	福島大学 准教授	吉 田 樹	座長	
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者	国際興業株式会社	丸 山 和 廣		H24年度
		鈴 木 弘 之		H25年度
	西武バス株式会社	関 根 康 洋		
	イーグルバス株式会社	堀 米 康 史		
	飯能市タクシー協議会	松 原 緑		H24年度
		倉 掛 正 昭		H25年度
一般社団法人埼玉県バス協会	鶴 岡 洋			
住民又は利用者の代表する者	飯能市自治会連合会	鈴 木 利 雄		H24年度
		清 水 潤 次		H24年度
		浅 見 浩 士		H24年度
		早 野 文 二		H25年度
		石 井 平 八		H25年度
		石 井 克 己		H25年度
	公募委員	真 野 綾 子		
	公募委員	村 松 守 夫		
公募委員	馬 場 才次郎			
国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局埼玉運輸支局	高 山 和 征		
市長が認める者	飯能市観光協会	新 井 貞 市		
	飯能商工会議所	中 川 淳		
	民生委員児童委員協議会	倉 掛 泰 明		
	埼玉県交通政策課主査	浅 見 淳 二		
	飯能市社会福祉協議会事務局	田 中 雅 夫		

