

**第 2 次飯能市地域公共交通計画
(案)**

令和 5 年 3 月

飯能市

目次

I. 現状と課題編	1
第1章 計画のあり方	2
1.1 計画策定の背景と目的.....	2
1.2 計画の区域.....	3
1.3 計画期間.....	3
1.4 地域公共交通網の構成要素.....	3
第2章 関連計画の整理	4
2.1 計画の位置づけ.....	4
2.2 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性.....	5
第3章 飯能市地域公共交通計画(H29～R4年度)の評価・検証	6
3.1 目標値と指標の達成状況.....	6
第4章 地域の現状	8
4.1 概況.....	8
4.2 人口.....	11
4.3 交通.....	16
第5章 公共交通の現況に関する調査	31
5.1 市民アンケート調査.....	31
5.2 路線バス利用状況分析.....	38
5.3 交通事業者等への聞き取り調査.....	39
第6章 現状からの問題点、課題抽出	41
6.1 まちづくり（上位・関連計画）との連携.....	41
6.2 地域の現状、市民アンケート調査等からの問題点、課題.....	42
6.3 本市の地域公共交通網形成に向けた課題.....	44

II. 施策編	45
第7章 地域公共交通網の形成に向けた基本方針	46
7.1 基本方針と基本目標.....	46
7.2 既存路線の役割の整理.....	49
第8章 地域公共交通網の形成に向けた取組	53
8.1 計画に位置づける施策.....	53
8.2 各施策の取組内容.....	54
8.3 目標指標	66
8.4 実施体制	68
用語集	69
参考資料	72

I. 現状と課題編

第1章 計画のあり方

1.1 計画策定の背景と目的

地域の暮らしや産業・経済を支える地域公共交通の維持・確保は、住み慣れた地域で安心して生活を続けていくための社会基盤整備に向けた喫緊の課題となっています。さらに、近年では、運転免許証自主返納者の増加に伴い、高齢者が利用できる移動手段の充実も求められているところです。

本市では、これまで、平成26年3月に策定した「飯能市地域公共交通基本計画」、その後平成30年3月に策定した「飯能市地域公共交通網形成計画」（令和4年1月に一部改訂し、「飯能市地域公共交通計画」に名称を変更）に基づき、路線バスの維持・確保、そして、公共交通空白地及び公共交通の不十分な地域の交通不便者の生活に必要な新交通システムの導入など、地域・交通事業者と役割を分担し取組を進めてきました。

既存のバス路線の維持・確保に加え、観光拠点までのバス路線の新設や公共交通空白地の地域団体による「自家用有償旅客運送」、公共交通の不十分な地域への「飯能乗合ワゴン」の導入、そして、医療法人による社会貢献事業としての移送サービスの実施など、一部の地域において一定の成果が得られました。しかしながら、人口減少や少子高齢化のさらなる進展や新型コロナウイルス感染症の拡大による外出制限や生活スタイルの変化なども伴い、公共交通の利用者は減少を続け、民間事業者だけでは、そのサービスを維持することが難しくなっている状況です。

このような地域公共交通を取り巻く問題は全国的なものであることから、国は、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、これまで民間事業者の運営に任せきりだった従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が主体的に地域公共交通をデザインし、「地域公共交通計画」として取りまとめていくことを求めるようになりました。

このような流れの中で、今後はこれまでの計画の中で進めてきたさまざまな取組をブラッシュアップし、地域の特性を考慮した上でさまざまな輸送資源を総動員することにより、地域公共交通の利便性の向上や交通ネットワークの構築など地域公共交通をリ・デザインしていくことが必要となっています。

本計画は、これらの背景を受け、地域住民や観光客等来訪者の移動を叶える本市の公共交通のマスタープランとして、暮らしを支える地域公共交通の実現を目指し、策定するものです。



図 1-1 輸送資源の総動員イメージ

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、区域外についても関係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、令和5年度から令和9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、飯能市地域公共交通対策協議会を定期的で開催するとともに、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 地域公共交通網の構成要素

地域公共交通網を構成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) コミュニティバス

交通空白地域及び交通不便地域の解消等を図るために、地域、交通事業者、市が連携し、目的や目標を共有しながら各地域における移動の需要に対応します。

(5) 自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場所で地域の輸送手段を確保するために、自家用車を用いて運送サービスを提供します。

(6) 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（平成 25 年法律第 92 号）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」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、「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。その後、基本計画の中間時点での発展的な見直しや改訂を行いました。本計画は、「飯能市地域公共交通計画」として新た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、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。

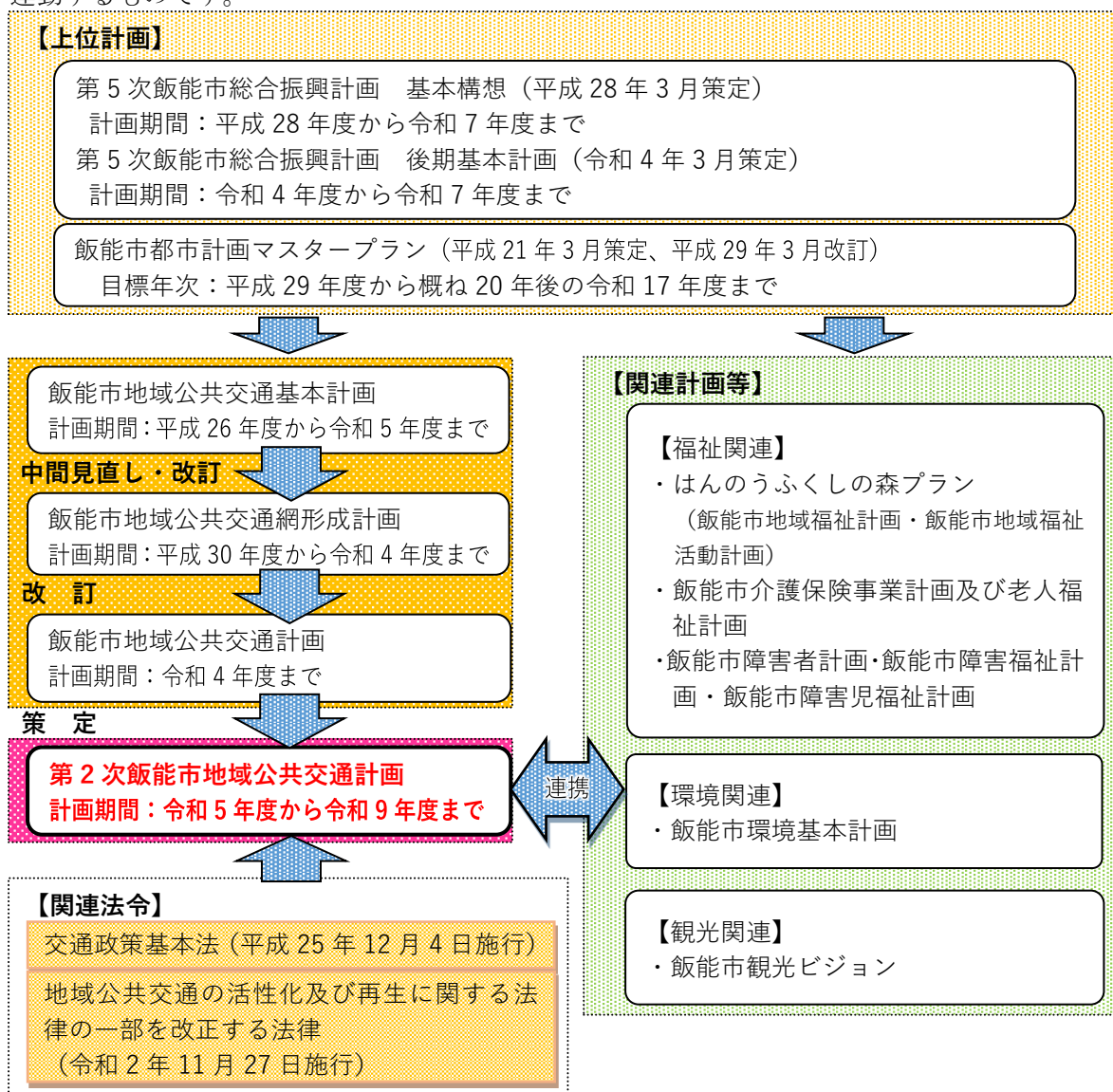


図 2-1 本計画の位置づけ

2.2 持続可能な開発目標（SDGs）との関係性

平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が全会一致で採択され、国際社会の共通目標として「持続可能な開発目標（SDGs）」が掲げられました。SDGs は、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、令和 12（2030）年を年限とする 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

本市においても SDGs の達成に貢献できるよう、本計画において各施策を推進します。本計画の策定・推進により、SDGs の 17 のゴールのうち、「8. 働きがいも経済成長も」、「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11. 住み続けられるまちづくりを」、「17. パートナーシップで目標を達成しよう」の達成に貢献できると考えられます。



図 2-2 本計画で達成を目指す SDGs のゴール

第3章 飯能市地域公共交通計画(H29～R4 年度)の評価・検証

現在の飯能市地域公共交通計画における目標の達成状況を評価する指標の実績値を以降に整理しました。いずれの指標も目標値に対して実績値が下回っております。これは新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響などによる外出自粛や公共交通の利用が減少したことが要因の一つとして考えられます。

3.1 目標値と指標の達成状況

(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」

市内全路線の実車走行キロあたりの年間輸送人員は、平成28年から令和4年にかけて現状維持を目標としていたのに対して減少傾向にあります。また、軸となる路線の実車走行キロあたりの年間輸送人員も、平成28年から令和4年にかけて増加を目標としていたのに対して減少傾向にあります。それぞれ、目標に対して実績値が下回っています。

経年変化をみますと、平成30年にメッツァビレッジ、令和元年にムーミンバレーパークがオープンしたこともあり、平成30年、令和元年に年間輸送人員が増加しています。しかし、令和2年には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、年間輸送人員が大幅に減少し、実車走行キロあたりの年間輸送人員も減少しましたが、令和3年にはいずれも少し回復しました。

指標		基準値 H28年(2016)	目標 R4年(2022)	実績値 R3年(2021)
年間輸送人員/ 実車走行キロ	市内全路線	2.03 人/km	現状維持	1.62 人/km
	軸となる路線	2.41 人/km	増加	1.77 人/km

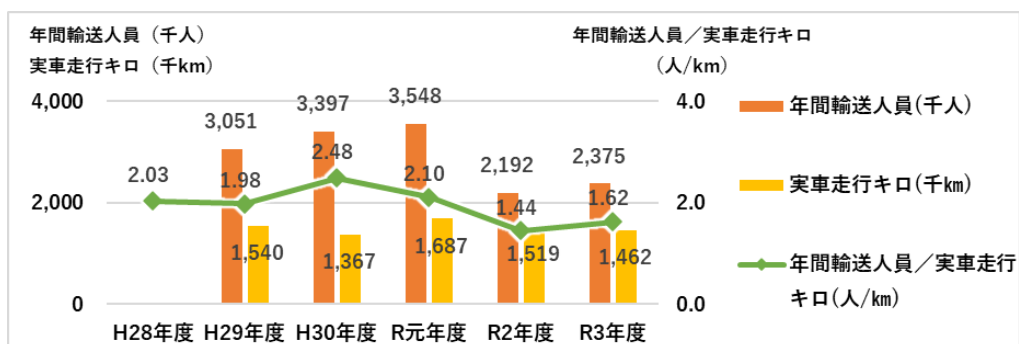


図 3-1 年間輸送人員及び実車走行キロの推移（市内全路線）

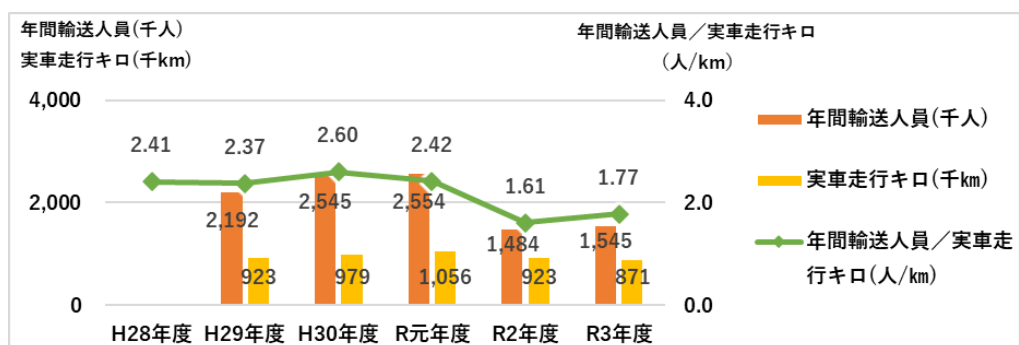


図 3-2 年間輸送人員及び実車走行キロの推移（軸となる路線）

(2) 基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」

市民アンケートにおいて、路線バスを1年間に1回以上、利用すると回答した割合は、平成28年41%であるのに対して令和4年では34%でした。目標である43%に対して、実績値が下回っています。

指標	基準値 H28年(2016)	目標 R4年(2022)	実績値 R4年(2022)
路線バスを1年間に1回以上利用した割合	41%	43%	34%

(3) 基本目標 3：生活を支える公共交通手段を「つくる」

市民アンケートにおいて、全年代が10年後の将来の外出に不安を感じると回答した割合は、平成28年で58%であるのに対して令和4年では63%でした。目標は、58%未満に抑えることに対して、実績値が下回っています。また、65歳以上の将来（10年後）の外出に不安を感じると回答した割合は平成28年で84%であるのに対して、令和4年では85%でした。目標は、84%未満に抑えることに対して、実績値が下回っています。

指標		基準値 H28年(2016)	目標 R4年(2022)	実績値 R4年(2022)
将来（10年後）の外出に不安を感じる人の割合	全年代	58%	58%未満	63%
	65歳以上	84%	84%未満	85%

第4章 地域の現状

4.1 概況

4.1.1 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75%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。



出典：飯能市ホームページ

図 4-1 飯能市の地勢

4.1.2 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 75%が森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 JR 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。

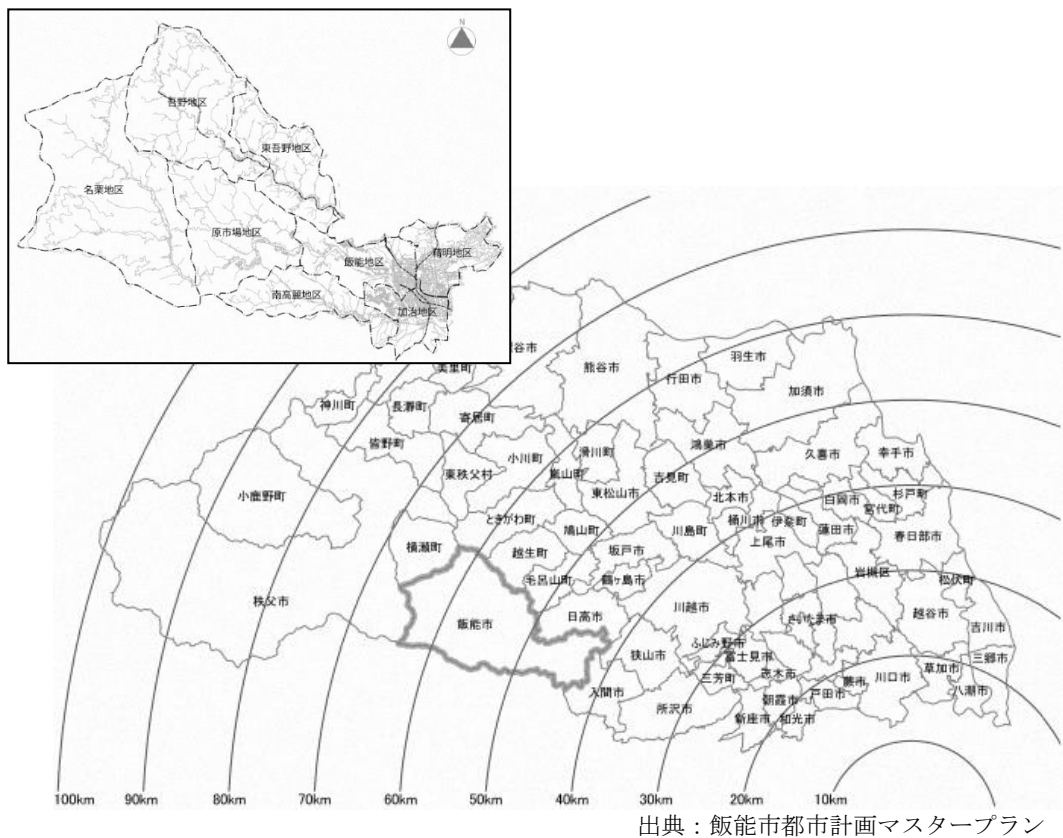


図 4-2 飯能市の位置

4.1.3 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 4-1 地区区分

地区名	世帯数	人口
飯能地区（飯能駅周辺地域）	6,443	13,470
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	767	1,717
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	497	1,042
精明地区（高萩線沿線）	2,486	5,587
精明地区（双柳循環沿線）	5,898	12,859
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	1,244	2,650
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）	8,455	18,706
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	3,456	8,647
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	933	2,135
東吾野地区（西武池袋線沿線）	806	1,683
吾野地区（西武秩父線沿線）	940	1,792
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	792	1,564
原市場地区（名栗線沿線）	2,325	4,963
名栗地区（名栗線沿線）	847	1,640
合計	35,889	78,455

※令和4年6月30日現在（市民アンケート調査無作為抽出時点）

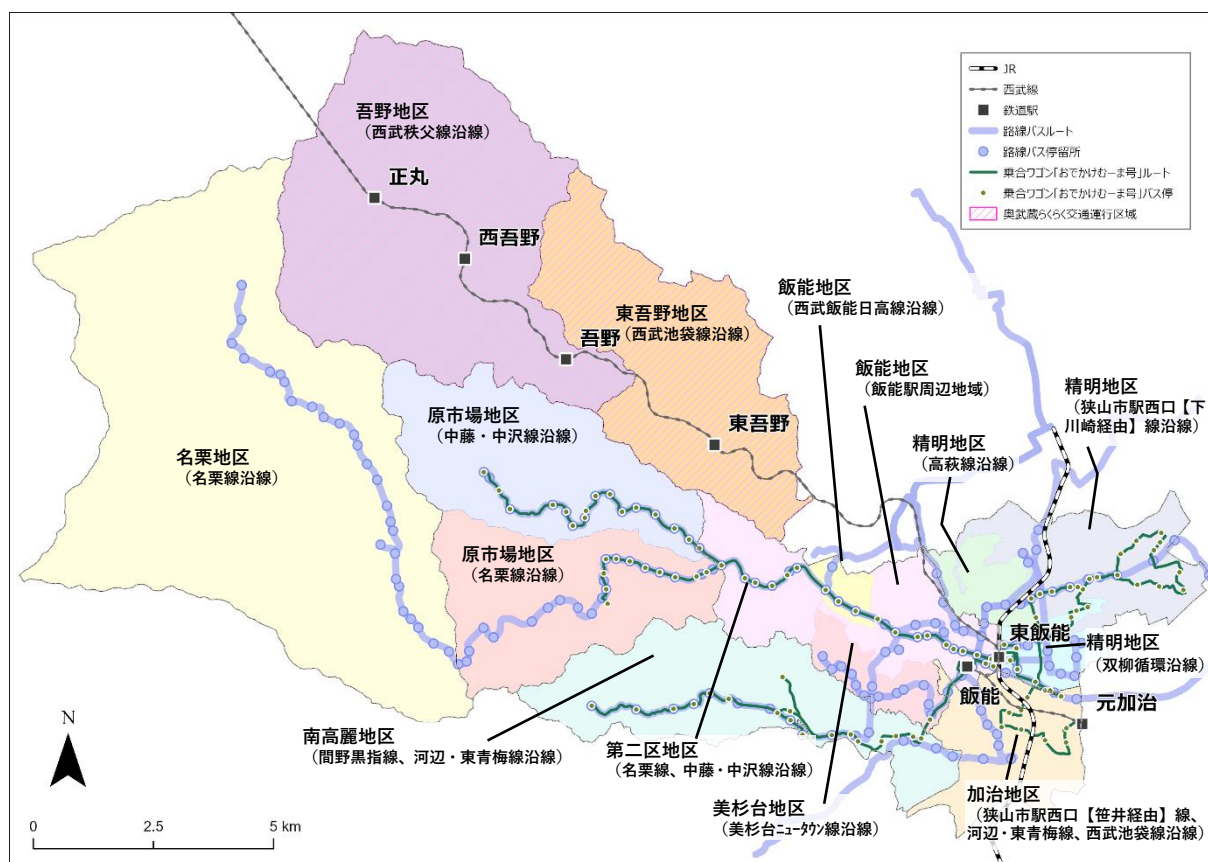
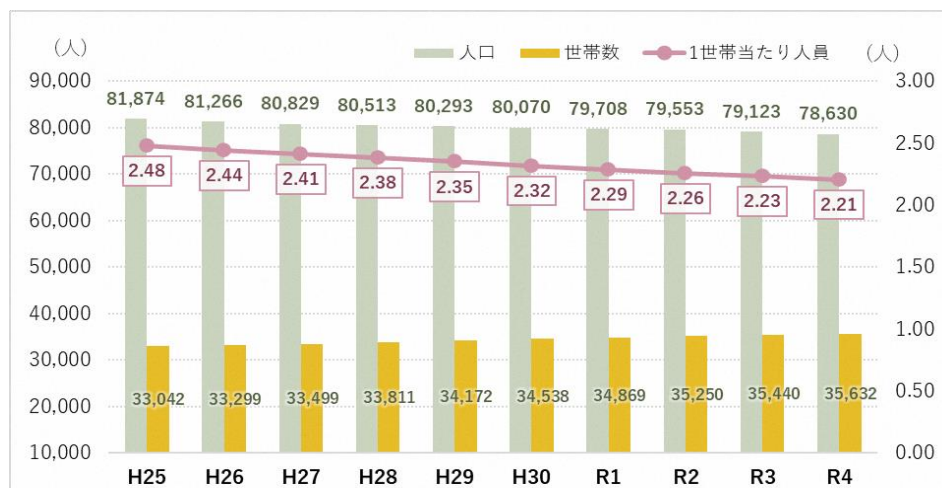


図 4-3 地区区分

4.2 人口

4.2.1 人口推移

本市の人口は78,680人、世帯数は35,632世帯となっています（令和4年1月1日現在）。平成25年から人口と、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2.48人から2.21人に減っています。



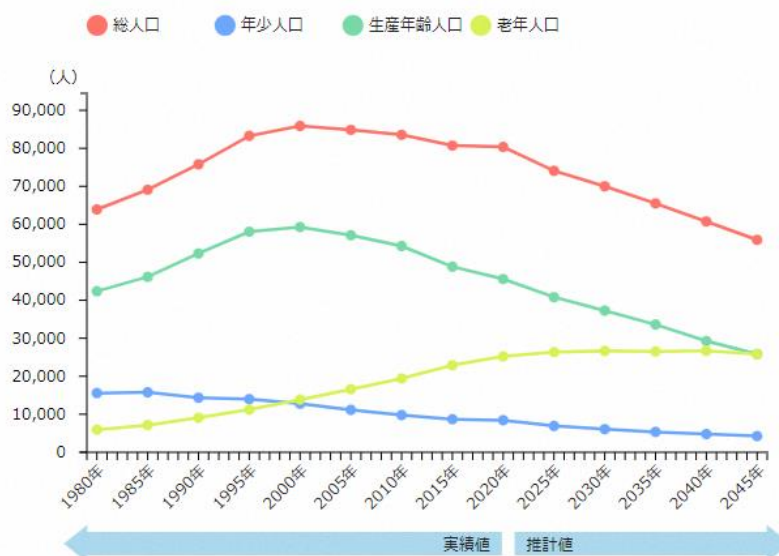
出典：令和3年版 統計はんのう

図 4-4 人口・世帯数の推移

4.2.2 将来人口

本市における総人口推計値をみると平成12(2000)年をピークに減少しており、令和27(2045)年には約56,000人まで減少すると予測されています。

年齢3区分別の人口をみると、特に生産年齢（15歳以上64歳以下）の減少が大きく、年少人口（0歳以上14歳以下）も減少傾向にある一方で、老年人口（65歳以上）は令和22(2040)年をピークに増加し、より高齢化率が高まることが予測されています。



出典：RESAS（地域経済分析システム）

図 4-5 飯能市の人口の推移（実績値・推計値）

4.2.3 各地区の人口

各地区の平成26年～令和4年の人口推移は、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。全国的に人口減少が進んでおり、今後も各地区で人口が減少すると予想されます。こうした中で、人口減少に対応したまちづくりや交通手段の確保が、今後さらに重要になると考えられます。

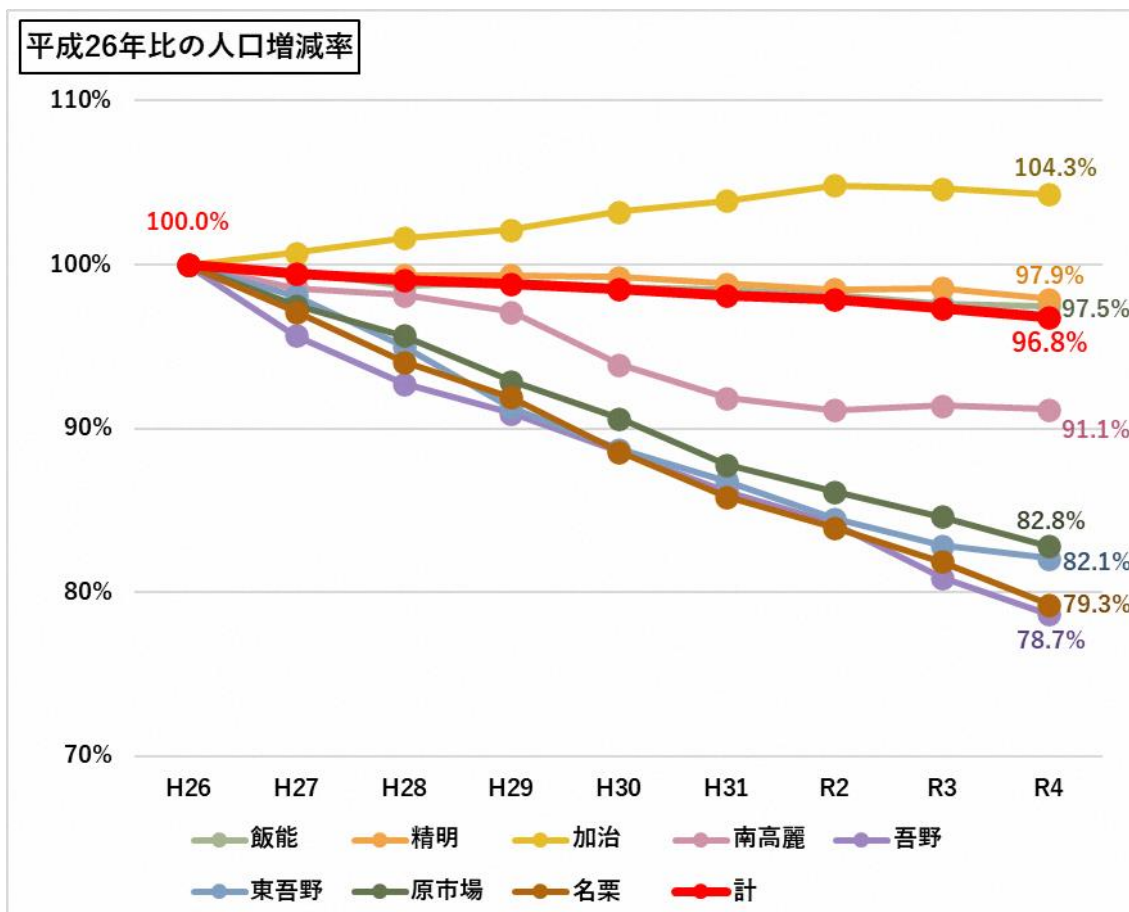
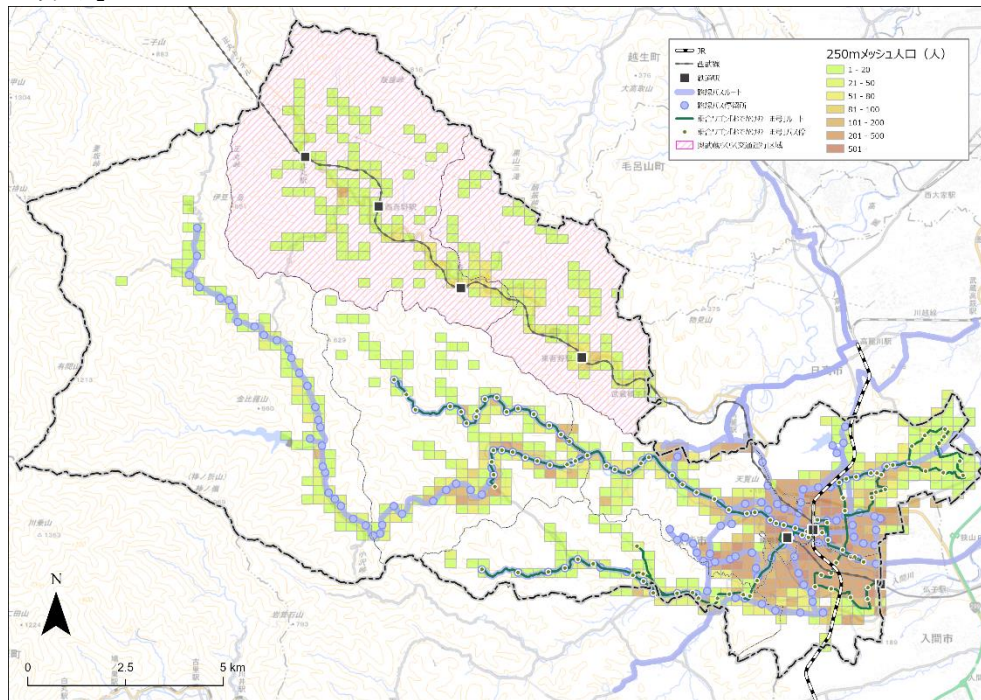


図 4-6 地区別の人口の推移

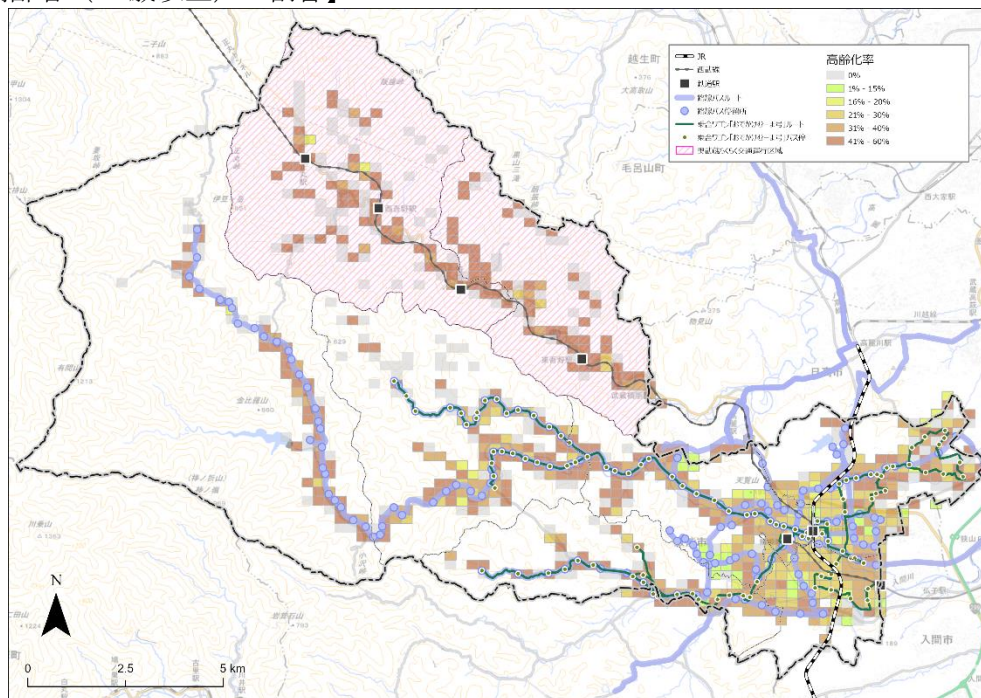
4.2.4 人口分布

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。さらに、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：令和2年国勢調査

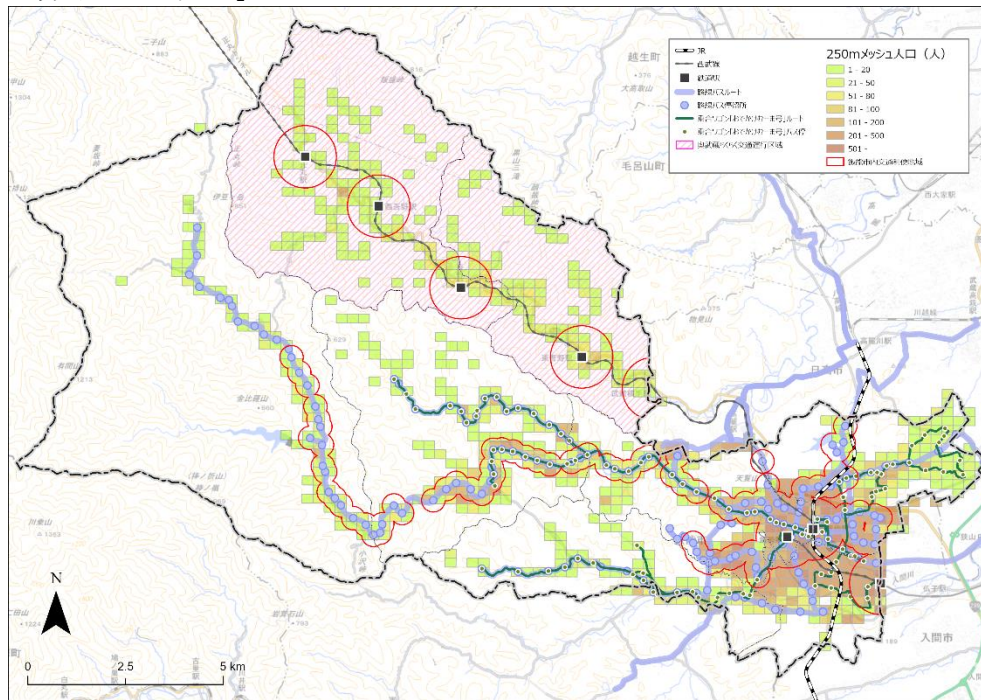
図 4-7 人口分布（上）と高齢者人口の分布（下）※250mメッシュ人口

4.2.5 公共交通利便地域の状況

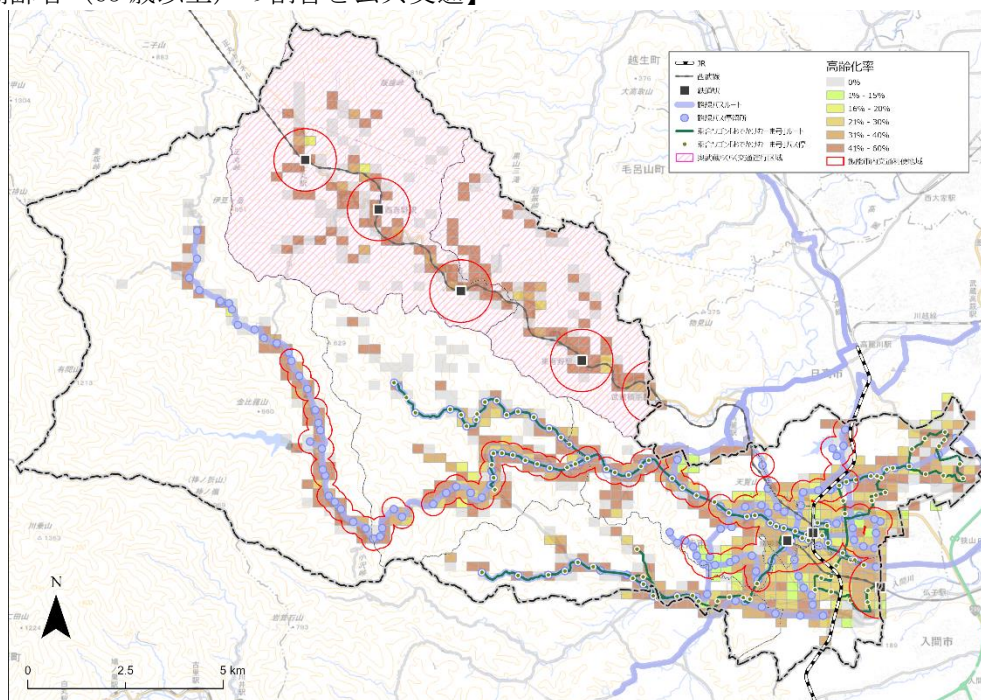
1時間に1本以上運行している路線のバス停から300m、鉄道駅から800mに含まれる範囲を公共交通利便地域と定義し、公共交通利便地域内の人口を整理しました。

市内全体の人口に対して公共交通利便地域内の人口の割合は65.2%となっており、高齢者全体の人口に対しての公共交通利便地域内の高齢者人口の割合は64.2%でした。

【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：令和2年国勢調査

図 4-8 人口分布（上）、高齢者人口の分布（下）と公共交通×250mメッシュ人口

4.2.6 公共交通カバー地域

バス停から 300m、鉄道駅から 800m の範囲及び奥武蔵らくらく交通の運行区域を公共交通カバー地域として、地域内に含まれる人口状況を整理しました。公共交通カバー地域に含まれる人口は 75,193 人（本市人口に対して約 96%）であり、公共交通カバー地域内に居住している割合が多い一方で、一部山間部等において公共交通カバー地域外に人口が分布していることが確認できます。

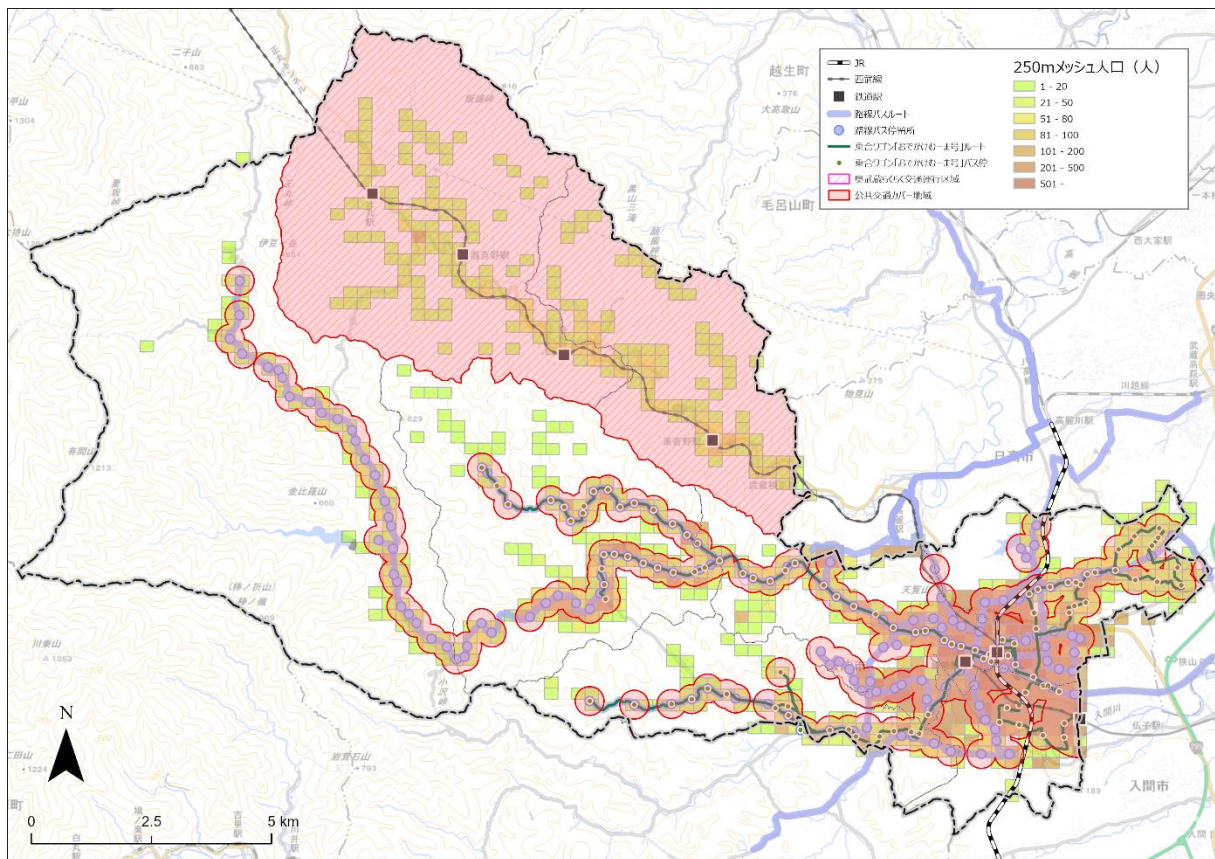


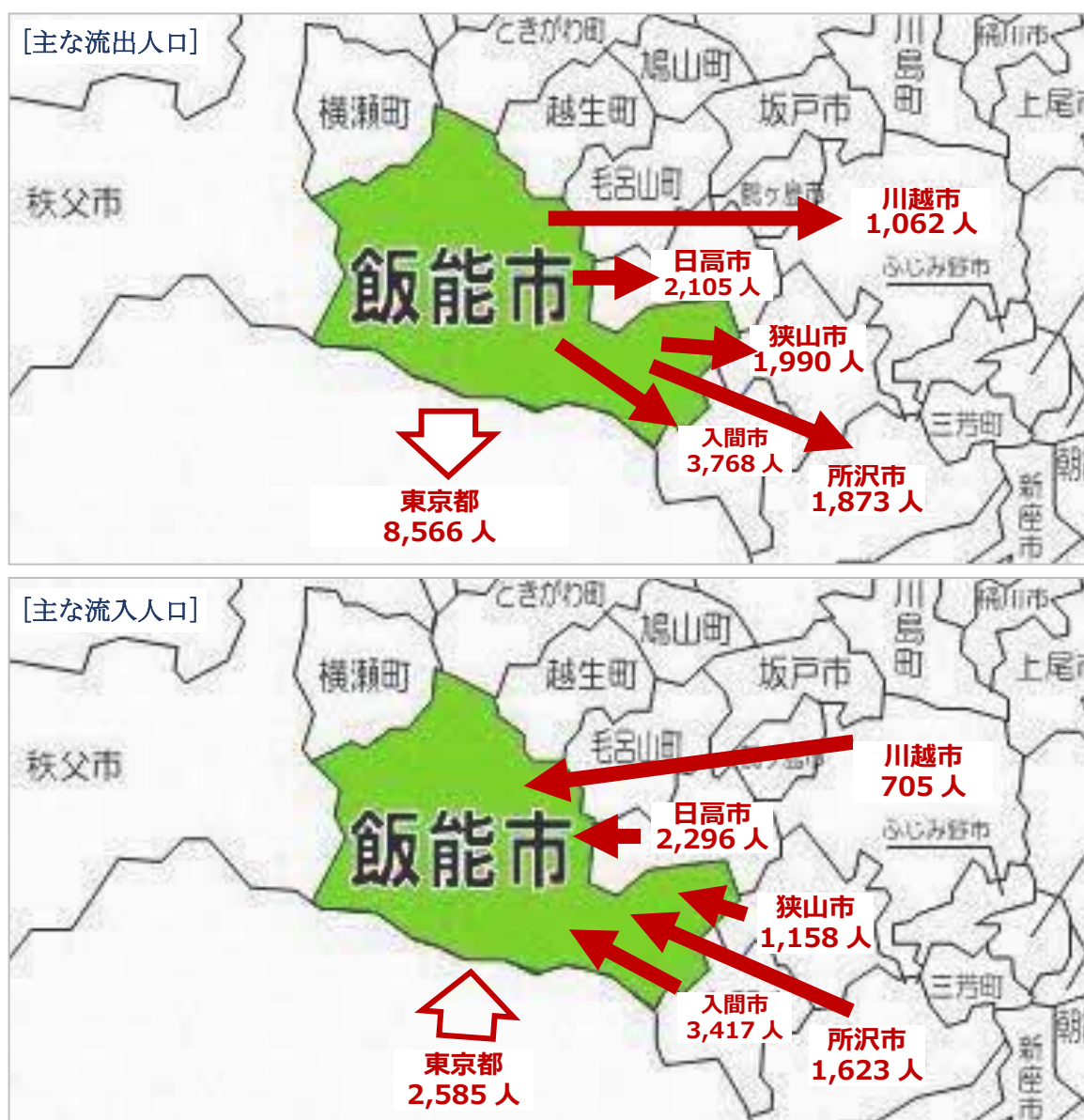
図 4-9 公共交通カバー地域

4.3 交通

4.3.1 周辺地域への流出・流入動向

令和2年の国勢調査における本市から他市・県への通勤・通学者動向をみると、流出人口は22,477人となっています。そのうち入間市(3,768人)や日高市(2,105人)、狭山市(1,990人)、所沢市(1,873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(8,566人)流出が目立っています。

他市・他県から本市への通勤・通学者の動向をみると、令和2年の国勢調査において、流入人口は15,514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。

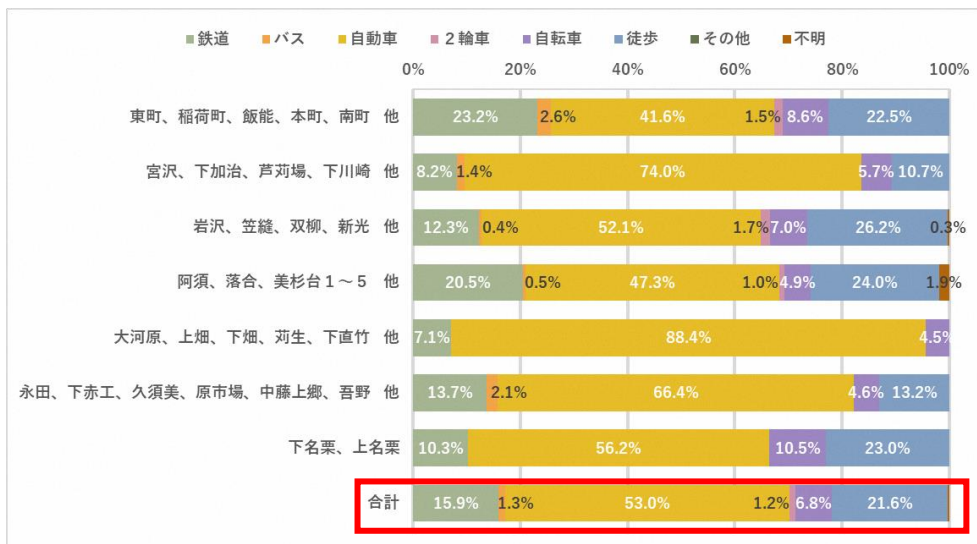


出典：令和2年国勢調査「従業地・通学地による人口・産業等集計結果」(市区町村別集計)

図 4-10 流出・流入人口

4.3.2 交通機関分担率

平成 30 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、53.0%が自動車による移動となっています。次に徒歩の 21.6%、鉄道の 15.9%となり、路線バスは 1.3%となっています。



出典：平成 30 年度 東京都市圏パーソントリップ調査

図 4-11 交通機関分担率

4.3.3 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 4-12 道路網

4.3.4 自動車保有

本市の乗用車及び軽自動車台数は約 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、約 0.60 台となっています。

また、免許保有者数は、65 歳以上の方が 15,360 人となっています。



図 4-13 自動車登録台数の推移

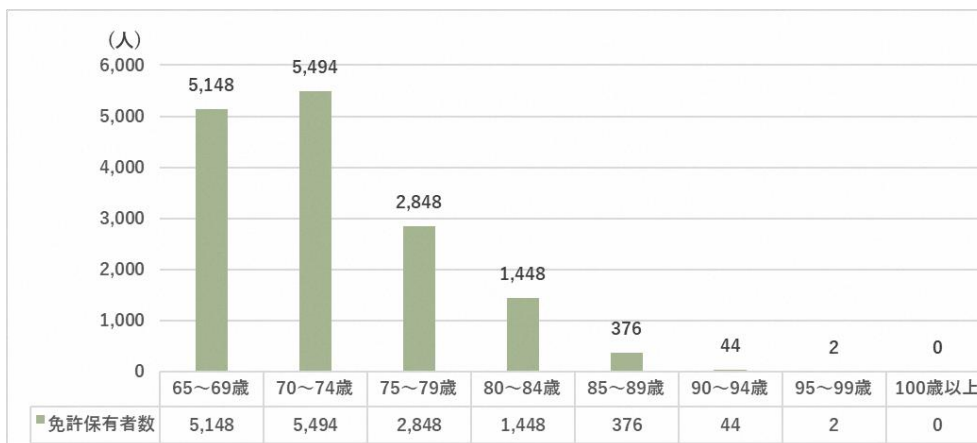


図 4-14 市内免許保有者数 (R3 年 12 月末現在)

4.3.5 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）があるほか、飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」や公共交通空白地有償運送「奥武蔵らくらく交通」などが運行されています。

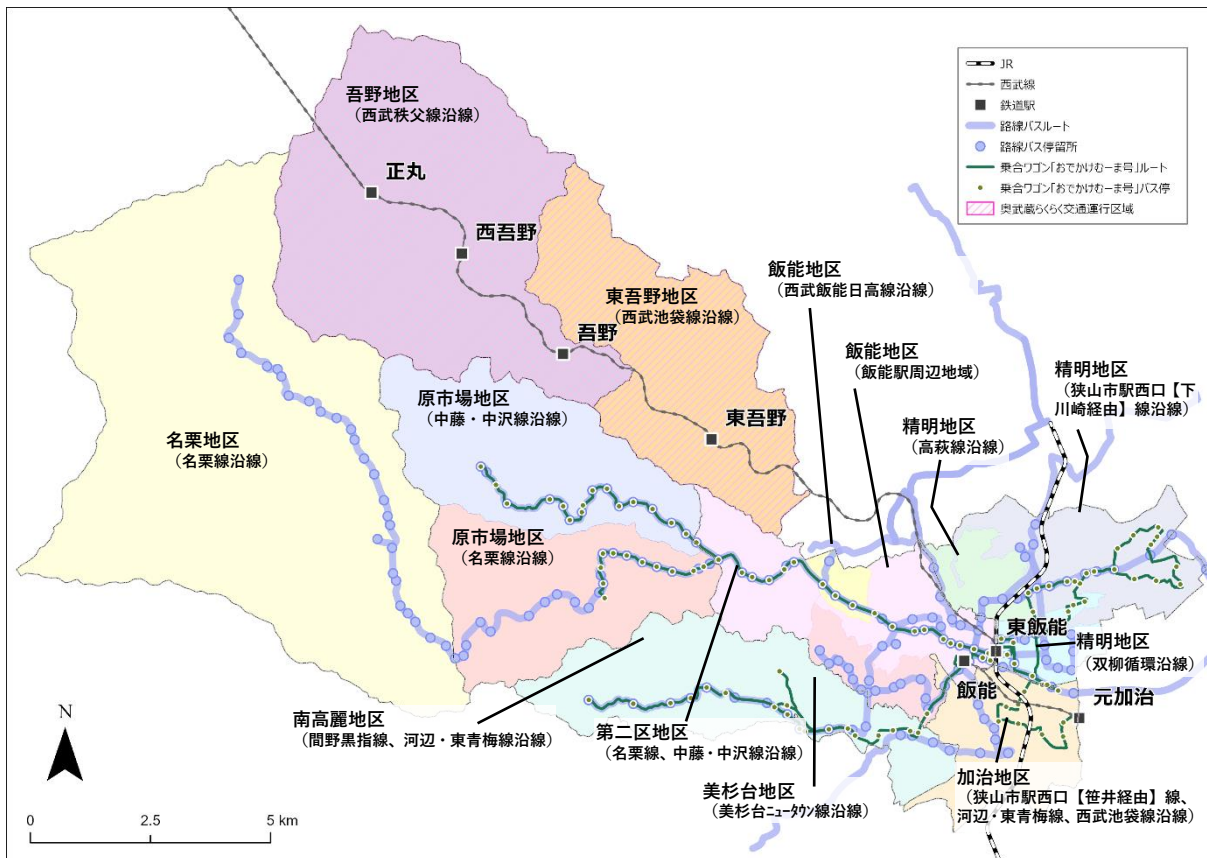


図 4-15 本市の公共交通網

(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、新型コロナウイルス感染症の流行の影響を受けて令和 2 年度に落ち込み、令和 3 年度に少し回復しましたが、以前の数値には戻っていません。

- ・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）

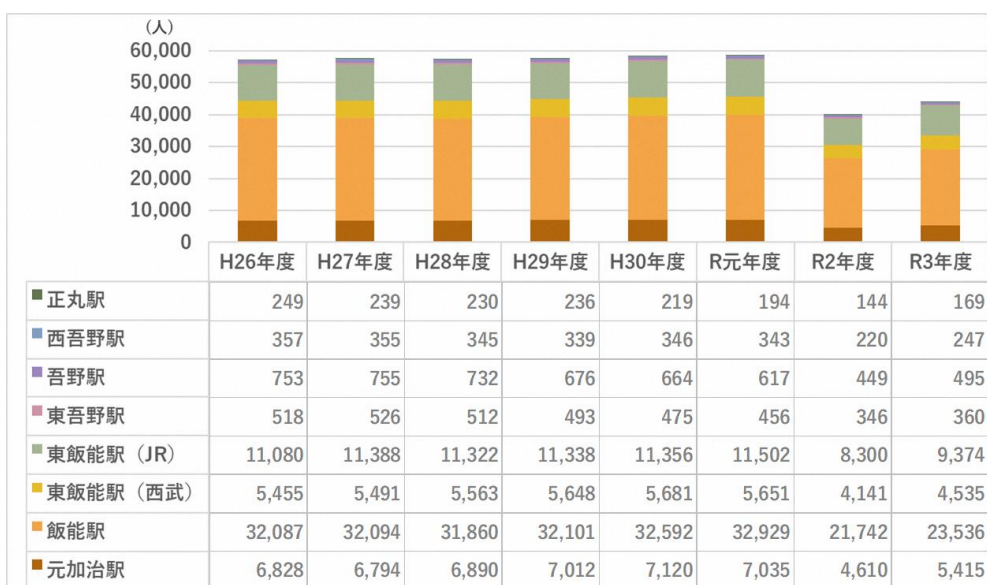


図 4-16 鉄道駅別の乗降客数（1日平均）

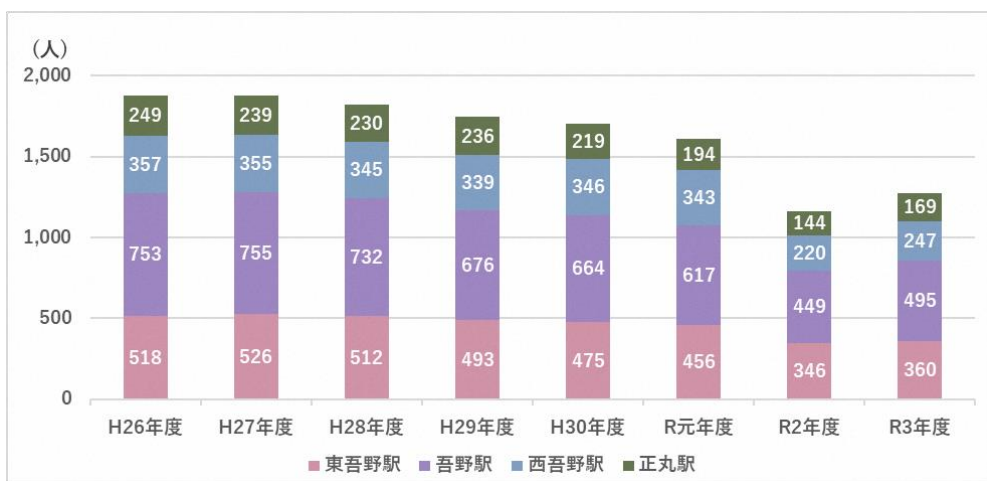


図 4-17 山間地域別乗降客数（1日平均）

(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37系統が運行しています。そのうち、飯能駅、東飯能駅とメツァを結ぶ路線バスは、3社が共同で運行しています。

路線バスの収支は非常に厳しい状況であり、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 4-2 市内バス路線一覧（国際興業）

運行会社	市内系統数	系統名	主な路線	運行本数(平日)	運行本数(土曜)	運行本数(日祝)
国際興業	23系統	飯 01	飯能駅 ～ 湯の沢	3	1	1
		飯 01-2	飯能駅 ～ ノーラ名栗・さわらびの湯経由湯の沢	2	3	3
		飯 02	飯能駅 ～ 名栗車庫	8	5	5
		飯 02-2	飯能駅 ～ ノーラ名栗・さわらびの湯経由名栗車庫	0	3	3
		飯 03	飯能駅 ～ 名郷	3	2	2
		飯 03-2	飯能駅 ～ ノーラ名栗・さわらびの湯経由名郷	5	10	10
		飯 06	飯能駅 ～ 上赤沢	2	2	2
		飯 07	飯能駅 ～ 西武飯能日高	36	29	29
		飯 11	飯能駅 ～ 間野黒指	0	0	0
		飯 12-2	飯能駅 ～ こまニュータウン循環	14	13	13
		飯 15	飯能駅 ～ 双柳循環	23	18	18
		飯 30	飯能駅 ～ 木綿沢経由西武飯能日高	4	2	2
		名栗 01	名栗車庫～ 名郷	1	1	1
		名栗 02	名栗車庫～ 湯の沢	2	1	1
		医大 31	飯能駅 ～ 高麗駅・国際医療センター経由埼玉医大	17	12	12
		医大 32	飯能駅 ～ 高麗川駅経由埼玉医大国際医療センター	3	1	1
		学 02	飯能駅 ～ 南高麗小学校	[学系統] 曜日等により 運行本数が異 なります。		
		学 03	南高麗小学校 ～ 前ヶ貫入口			
		学 04	原市場小学校 ～ 中沢			
		学 05	原市場小学校 ～ 久林			
		学 05-2	原市場小学校 ～ 唐竹橋			
		学 05-3	原市場地区行政センター ～ 原市場小学校			
		学 06	堂西 ～ 飯能第二小学校			
				123	103	103

※令和4年4月時点

表 4-3 市内バス路線一覧（西武バス）

運行会社	市内系統数	系統名	主な路線	運行本数 (平日)	運行本数 (土曜)	運行本数 (日祝)
西武バス	9系統	飯 20	飯能駅南口 ～ 美杉台ニュータウン	52	60	35
		飯 20 <深夜>	飯能駅南口 ～ 美杉台ニュータウン(深夜)	2	0	0
		飯 21	飯能駅南口 ～ ユーエイキャスター前	38	15	15
		飯 22	飯能駅南口 ～ クラウンパッケージ前	6	3	1
		飯 41	飯能駅南口 ～ 東青梅經由河辺駅南口	1	0	0
		飯 41-1	飯能駅南口 ～ 岩井堂經由東青梅駅	9	7	6
		飯 42	飯能駅南口 ～ 岩井堂	2	2	2
		狭山 25	飯能駅北口 ～ 下川崎經由狭山市駅西口	0	1	0
		狭山 26	飯能駅北口 ～ 笹井經由狭山市駅西口	0	0	1
				110	88	60

※令和4年4月時点

表 4-4 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	運行本数 (平日)	運行本数 (土曜)	運行本数 (日祝)
イーグルバス	3系統	飯能駅北口 ～ 高麗川団地第二折返場	2	1	1
		飯能駅北口 ～ 武蔵高萩駅	11	11	11
		飯能駅北口 ～ 武蔵高萩駅(宮沢湖温泉通過)	11	8	8
			24	20	20

※令和4年4月時点

表 4-5 市内バス路線一覧（三社共同運行便）

運行会社	市内系統数	系統名	主な路線	運行本数 (平日)	運行本数 (土曜)	運行本数 (日祝)
三社共同運行	2系統	m01	飯能駅 ～ メッツァ	10	33	33
		m02	東飯能駅東口 ～ メッツァ (運休中)	0	0	0
				10	33	33

※令和4年4月時点

(4) コミュニティバス（飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」）

コミュニティバス（飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」）は、国際興業（株）、西武ハイヤー（株）の2社9系統が運行しています。

表 4-6 コミュニティバス

運行会社	市内系統数	系統名	主な路線	運行本数 (平日)	運行本数 (土曜)	運行本数 (日祝)
国際興業	6系統※	飯能駅便（飯04）	飯能駅 ～ 中沢	2	1	1
		原市場地区行政センター便（原市場01）	原市場地区行政センター ～ 中沢	3	0	0
		新寺便（原市場02）	新寺 ～ 中沢	5	3	3
		小学校便（南高麗01）	東飯能駅（駅前広場） ～南高麗小学校（経由） ～間野黒指	4	0	0
		南高麗地区行政センター便（南高麗02）	東飯能駅（駅前広場） ～南高麗地区行政センター（経由） ～間野黒指	2	0	0
		苧生便（南高麗03）	東飯能駅（駅前広場）～ 苧生自治会館	2	0	0
西武ハイヤー	3系統	加治	東飯能駅東口 ～ 元加治駅（経由） ～ 東飯能駅東口	4	0	0
		精明西	東飯能駅東口 ～ 精明小学校（経由） ～ 東飯能駅東口	2	0	0
		精明東	東飯能駅東口～下川崎センター（経由） ～東飯能駅東	2	0	0
				26	4	4

※令和5年9月から本格運行移行予定
※令和4年9月時点

国際興業（株）が運行するコミュニティバスは、国の地域旅客運送サービス継続事業を活用して、バス路線中藤・中沢線及び間野黒指線の路線最適化を目的に、令和4年9月から実証運行を開始しています。

西武ハイヤー（株）が運行するコミュニティバスは、公共交通の不十分な地域のおでかけの足を確保することを目的に、加治地区と精明地区で一体的に運行しています。令和3年3月からの実証運行を経て、令和4年1月24日から「おでかけむーま号」として本格運行を始めました。月曜日・水曜日・金曜日の週3日（祝日と年末年始を除く）で運行しており、1か月あたりの乗車人数は約400人前後、1便あたりの利用者数は約3~4人となっており、1便あたり5人の乗車、収支率20%を目標としています。おでかけむーま号は「みんなで乗って育てよう」を合言葉としており、地域住民が積極的に利用するとともに、今後も持続可能な移動手段としていくため、地域、運行事業者、市が連携しながら運行の改善を検討していきます。



図 4-18 おでかけむーま号の車両



図 4-19 おでかけむーま号（精明・加治地区）の利用者数

(5) タクシー

本市においては、タクシー事業者が4社営業しており、登録台数は57台となっています。

表 4-7 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)飯能営業所	飯能市美杉台5丁目4-1	27両
埼玉第一交通(株)飯能営業所	飯能市川崎95-3	12両
松葉交通(株)	飯能市岩沢413-1	10両
近郊タクシー(有)	飯能市双柳647	8両

※令和4年4月時点

(6) その他の移動交通

1) 奥武蔵らくらく交通

平成30年12月、吾野地区・東吾野地区の両地区を対象とする「奥武蔵らくらく交通」の運行を開始しました。吾野地区・東吾野地区には路線バスの運行がなく、鉄道駅からも遠い集落があり、多くの方は車での移動を余儀なくされていました。そこで、地域住民の移動手段として、地域住民が気軽に買い物や通院等に出かけられること、また、観光客の移動手段として、地域内観光の推進を図り、地域活性化を促すことを目的として、自家用有償旅客運送制度の公共交通空白地有償運送「奥武蔵らくらく交通」を立ち上げました。

輸送人員及び運送回数は毎年増加傾向にあります。

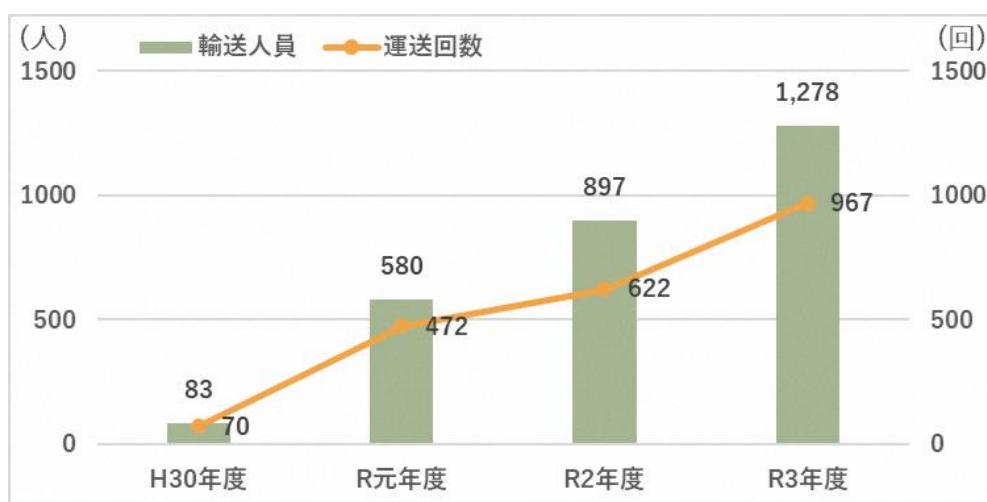


図 4-20 奥武蔵らくらく交通の運行（利用状況）

2) 奥武蔵小学校スクールバスの混乗制度

令和元年6月、吾野地区・東吾野地区の両地区を対象とする「奥武蔵小学校スクールバスの混乗制度」を開始しました。これは、奥武蔵小学校のスクールバスに児童以外の地域住民も乗車可能とすることで、生活交通の一つとして活用するものです。平成30年度に統合前の吾野小学校において実証実験を行った結果、バス運行事業者である国際興業株式会社をはじめ多くの関係者の協力のもと、本格実施となりましたが、令和2年3月以降は運休しています。

令和元年6月から令和2年3月までの運行日数は登校151日、下校141日、利用者数は延べ37人、1日平均は0.245人となっています。

3) 飯能リハビリ館移送サービス

令和2年11月、南高麗地区において飯能リハビリ館の送迎車を活用した新たな移動サービス「飯能リハビリ館移送サービス」の実証運行を開始しました。これは、飯能市と飯能リハビリ館を運営する医療法人徳明会が「飯能リハビリ館送迎車の空席を活用した住民移送事業に関する協定」を締結し、運行するものです。また、令和4年9月の国際興業バス間野黒指線の路線再編に伴い、令和4年10月から運行経路や運行日を一部変更し、実証運行を継続しています。



図 4-21 飯能リハビリ館移送サービスの利用者数

4) 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。疾病や障害等により、外出が困難な住民のための移送支援、地域住民の移動のニーズに合わせた運行等、利用者の利便性を考えて移送サービスが展開されています。

① 社会福祉協議会による福祉移送サービス

社会福祉協議会により、車両の貸し出し、運転手の派遣事業を実施しています。

表 4-8 社会福祉協議会による福祉移送サービス

名称	車両	乗車定員	備考
きらめき号	トヨタ：レジアスエース	9名	車いす、ストレッチャーによる搭乗可
こじか号	スズキ：エブリィ	4名	車いすによる搭乗可

② 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り、以下の移送サービスが実施されています。

表 4-9 地域福祉推進組織による移送サービス

内容	実施主体	対象
サロン送迎（車両：社協貸与）	なぐり広場	サロン参加者
買い物ツアー／ サロン送迎（車両：社協貸与）	たすけあいあがの	地区内の登録者

③ 市直営による移送サービス

市直営で、以下の移送サービスが実施されています。

表 4-10 市直営による移送サービス

内容	実施主体	対象
原市場福祉センター送迎	市	施設利用者
南高麗福祉センター送迎	市	施設利用者

5) 福祉有償運送による移送

NPO法人ぬくもり福祉会たんぽぽの助け合いサービスにより、要介護者、身体障害者等を対象とした福祉有償運送が実施されています。

6) 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、奥武蔵小学校については各地域と小学校を結び児童を送迎するスクールバスを運行しています。

4.3.6 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。

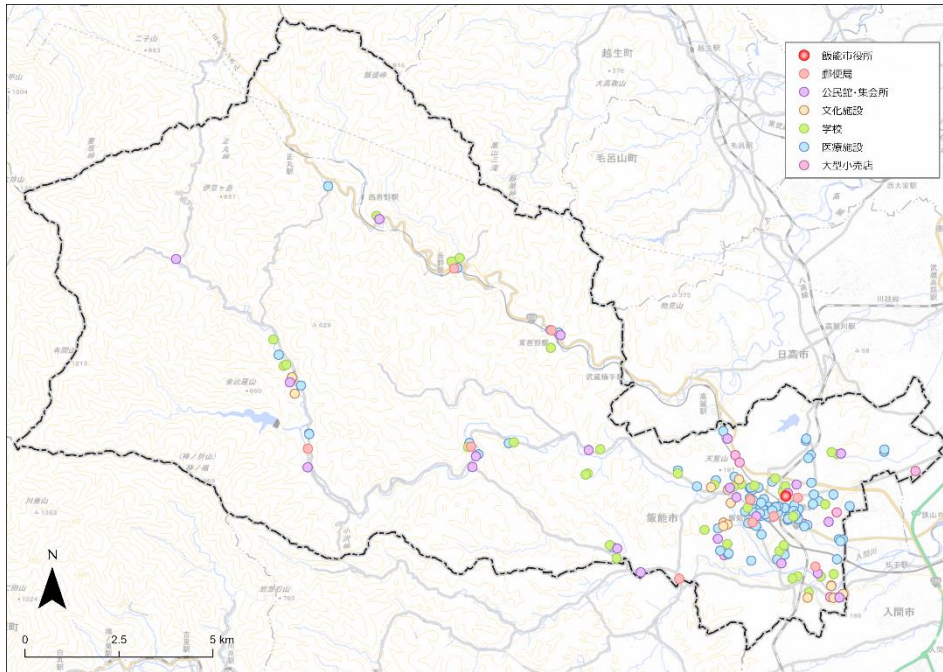
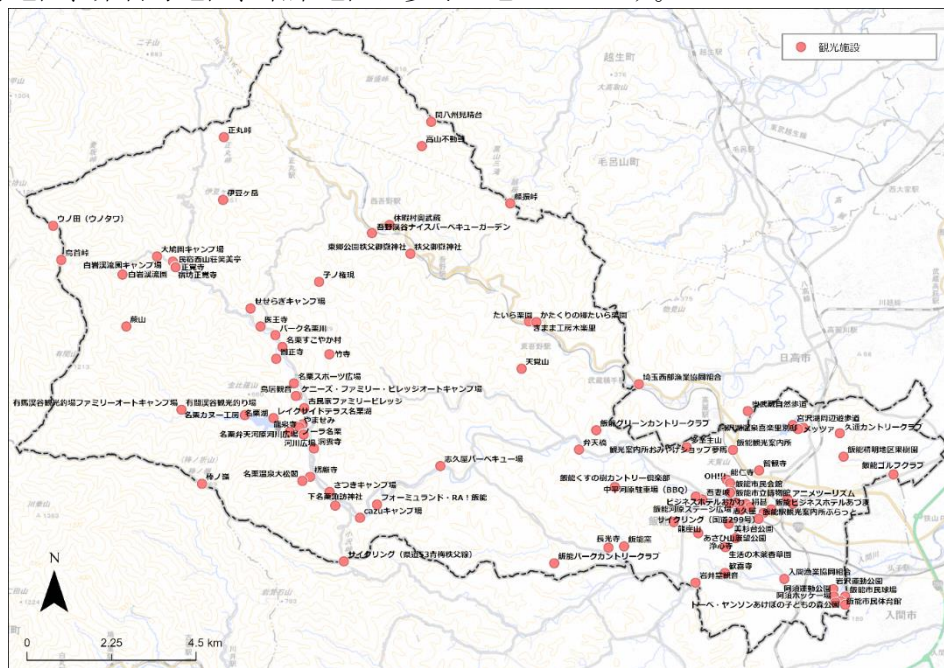


図 4-22 生活利便施設分布図

(2) 観光施設の立地状況

本市の観光施設の立地状況を示します。飯能地区には施設が少なく、飯能地区の周辺や吾野地区、東吾野地区、名栗地区に多く立地しています。

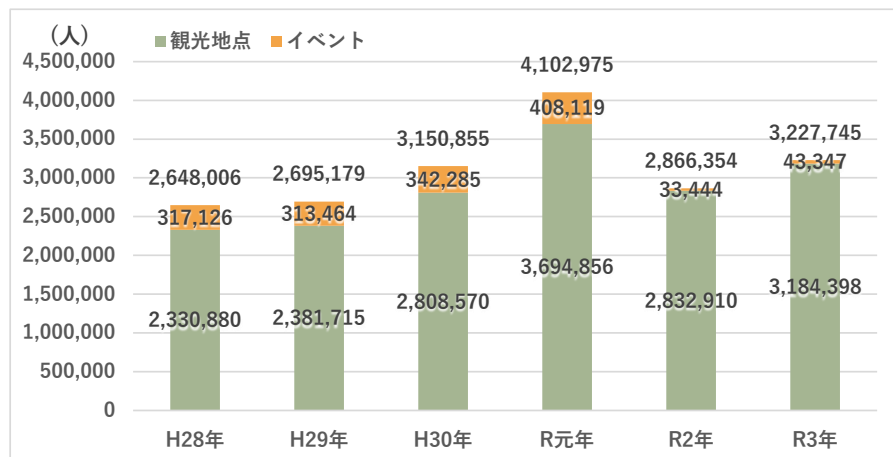


出典：一般社団法人 奥むさし飯能観光協会

図 4-23 観光施設分布図

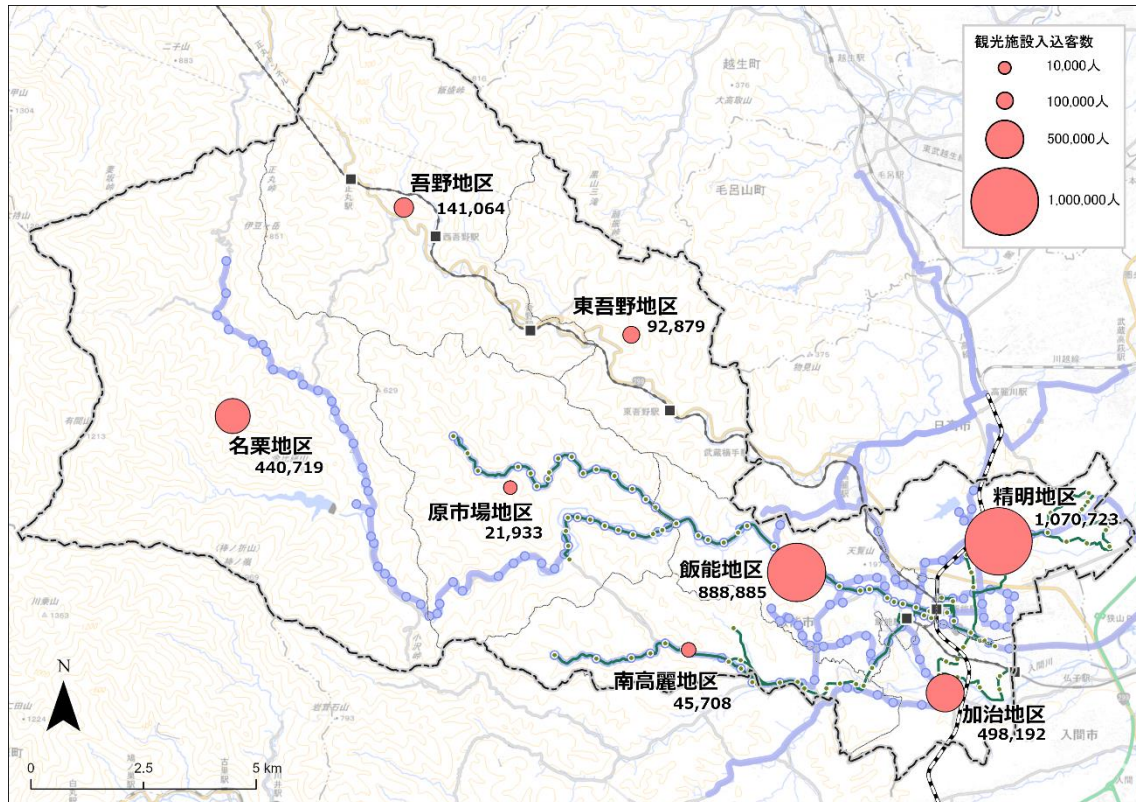
(3) 観光入込客数

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。また、令和元年にはメッツァが開業し、市内の観光入込客数は初めて410万人を超えました。令和2年は新型コロナウイルス感染症の流行により観光入込客数が減少しましたが、令和3年には300万人を超え回復の兆しが見られます。



出典：埼玉県県内市町村観光入込客数調査

図 4-24 本市への観光入込客数の推移



出典：埼玉県県内市町村観光入込客数調査

図 4-25 主要施設の観光入込客数

第5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。

5.1 市民アンケート調査

5.1.1 実施状況

現行の地域公共交通計画の効果を測定するとともに、地域の現状や移動特性・ニーズに関して整理し、新たな計画を策定するための基礎データとするため、令和4年8月にアンケート調査を実施しました。

調査対象は市内に住所を有する15歳以上とし、世帯主宛に3枚の回答用紙を送付し、同封の返信用封筒で回答するほか、二次元コード読み取りによるWEB回答も可能としました。

市内を14の地区に分け、各地区の人数に応じて調査数を決定し、無作為抽出により市内全体で2100世帯（対象者人数3,930人）に調査票を送付しました。

各地区の回収状況は以下のとおりです。回収数は796世帯（うちWEB回答154）、1,282票となっており、世帯回収率は約37.9%、対象者回収率は32.6%でした。

これは飯能市内の対象世帯数35,632世帯に対し、許容誤差5%以下、信頼性98%以上を満たす回答数です。

表 5-1 アンケート回収数

地区名	回収数(票)	人口(人)
飯能地区（飯能駅周辺地域）	60	13,470
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	105	1,717
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	94	1,042
精明地区（高萩線沿線）	34	5,587
精明地区（双柳循環沿線）	92	12,859
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	63	2,650
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）	88	18,706
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	116	8,647
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	100	2,135
東吾野地区（西武池袋線沿線）	131	1,683
吾野地区（西武秩父線沿線）	104	1,792
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	94	1,564
原市場地区（名栗線沿線）	123	4,963
名栗地区（名栗線沿線）	76	1,640
不明	2	-
合計（不明を除く）	1,282	78,455

5.1.2 日常の移動手段

通勤・通学や買い物、通院における移動手段について整理しました。

(1) 通勤・通学

通勤・通学における移動手段と、通勤・通学に「鉄道」を利用される方には鉄道駅までの移動手段を確認し、通勤・通学先が市内・市外のどちらにあるかを踏まえて整理しました。市内への通勤・通学では、「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで「自転車」や「鉄道」が利用されています。「鉄道」を利用される方の鉄道駅までの移動手段は、「徒歩」や「自動車（自分で運転）」が多いです。市外への通勤・通学では、「自動車（自分で運転）」が約半数を占めており、次いで「鉄道」が多いです。「鉄道」を利用される方の鉄道駅までの移動手段は、「路線バス」や「徒歩」、「自転車（自分で運転）」が多いです。

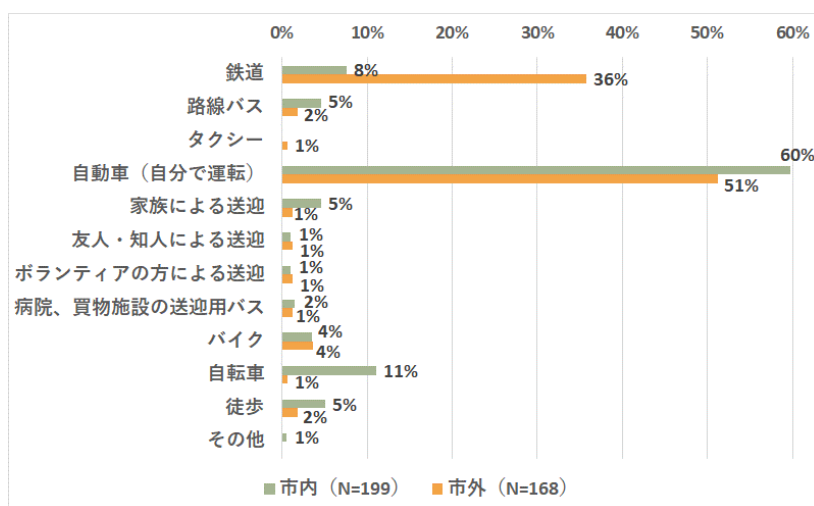


図 5-1 主な移動手段（通勤・通学）（市内外別）

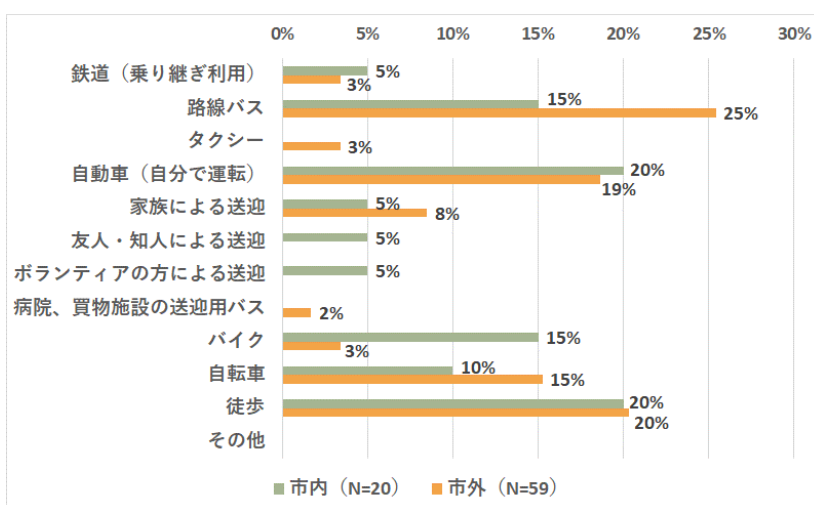


図 5-2 鉄道を利用する場合の駅までの移動手段（通勤・通学）（市内外別）

※回答者の通勤・通学先の名称から市内、市外判別可能な回答のみを抽出

(2) 食料品の買い物

食料品の買い物では、「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで、「家族による送迎」が多いです。令和4年度では、平成29年度より「自動車（自分で運転）」が減少した一方で、家族や友人・知人、ボランティアによる送迎等が増加しています。

表 5-2 主な移動手段（食料品の買い物）

	H29年度(N=1338)	R4年度(N=980)	変化
鉄道	1%	2%	1pt増
路線バス	3%	3%	変化なし
タクシー	0%	0%	変化なし
自動車（自分で運転）	75%	64%	9pt減
家族による送迎	7%	10%	3pt増
友人・知人による送迎	0%	3%	3pt増
ボランティアの方による送迎	0%	3%	3pt増
病院、買物施設の送迎用バス	0%	3%	3pt増
バイク	1%	1%	変化なし
自転車	5%	5%	変化なし
徒歩	7%	6%	1pt減
その他	0%	0%	変化なし

(3) 病院・医療機関への通院

病院・医療機関への通院も食料品の買い物と同様の傾向であり、「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで、「家族による送迎」が多いです。令和4年度では、平成29年度より「自動車（自分で運転）」が減少した一方で、家族や友人・知人、ボランティアによる送迎等が増加しています。

表 5-3 主な移動手段（病院・医療機関への通院）

	H29年度(N=1002)	R4年度(N=800)	変化
鉄道	3%	8%	5pt増
路線バス	3%	5%	2pt増
タクシー	0%	1%	1pt増
自動車（自分で運転）	69%	54%	15pt減
家族による送迎	8%	13%	5pt増
友人・知人による送迎	0%	3%	3pt増
ボランティアの方による送迎	0%	3%	3pt増
病院、買物施設の送迎用バス	1%	5%	4pt増
バイク	1%	1%	変化なし
自転車	4%	2%	2pt減
徒歩	9%	6%	3pt減
その他	0%	0%	変化なし

5.1.3 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、平成29年度と比較して増加しています。

地区別では、「飯能地区（飯能駅周辺地域）」と「南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）」を除く地区において、外出に「不安がある」方が増加しています。

年代別では、「10代」から「30代」の若年層において「不安がある」方が増加しています。

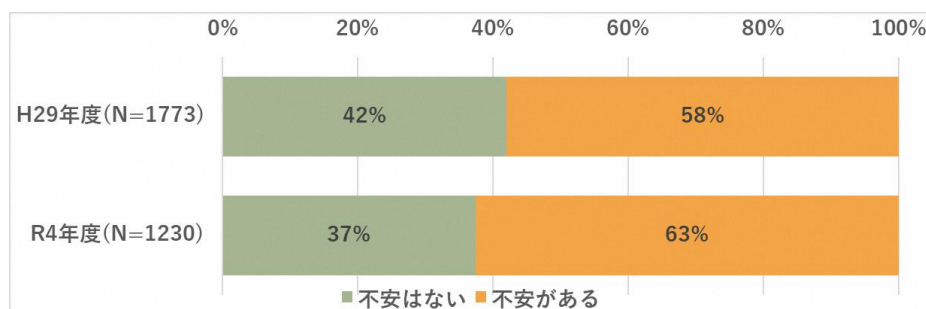


図 5-3 将来（10年後）の外出に対する不安

表 5-4 将来（10年後）の外出に対する不安がある人の割合（地区別）

	H29年度	R4年度	変化
飯能地区（飯能駅周辺地域）	(N=117) 58%	(N=59) 44%	14pt減
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	(N=126) 59%	(N=101) 62%	3pt増
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	(N=140) 67%	(N=91) 75%	8pt増
精明地区（高萩線沿線）	(N=115) 43%	(N=33) 45%	2pt増
精明地区（双柳循環沿線）	(N=114) 43%	(N=89) 52%	9pt増
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	(N=139) 57%	(N=58) 62%	5pt増
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）	(N=111) 50%	(N=84) 52%	2pt増
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	(N=139) 39%	(N=112) 46%	7pt増
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	(N=119) 71%	(N=99) 68%	3pt減
東吾野地区（西武池袋線沿線）	(N=148) 62%	(N=122) 70%	8pt増
吾野地区（西武秩父線沿線）	(N=118) 61%	(N=96) 68%	7pt増
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	(N=121) 52%	(N=90) 71%	19pt増
原市場地区（名栗線沿線）	(N=139) 62%	(N=116) 71%	9pt増
名栗地区（名栗線沿線）	(N=127) 55%	(N=73) 70%	15pt増

表 5-5 将来（10年後）の外出に対する不安がある人の割合（年齢別）

	H29年度	R4年度	変化
10代	(N=32) 19%	(N=20) 30%	11pt増
20代	(N=53) 19%	(N=39) 33%	14pt増
30代	(N=113) 16%	(N=80) 28%	12pt増
40代	(N=222) 23%	(N=142) 22%	1pt減
50代	(N=289) 41%	(N=178) 43%	2pt増
60～64歳	(N=210) 59%	(N=124) 57%	2pt減
65～69歳	(N=272) 72%	(N=150) 73%	1pt増
70～74歳	(N=216) 86%	(N=214) 86%	変化なし
75～79歳	(N=169) 90%	(N=146) 92%	2pt増
80代以上	(N=146) 97%	(N=128) 92%	5pt減

5.1.4 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、平成29年度と比較して減少しています。

地区別では、精明地区（双柳循環沿線）では14ptの増加がみられますが、その他の地区は平成29年度と同程度あるいは減少しており、全市的に路線バスの利用が減少していることが分かります。

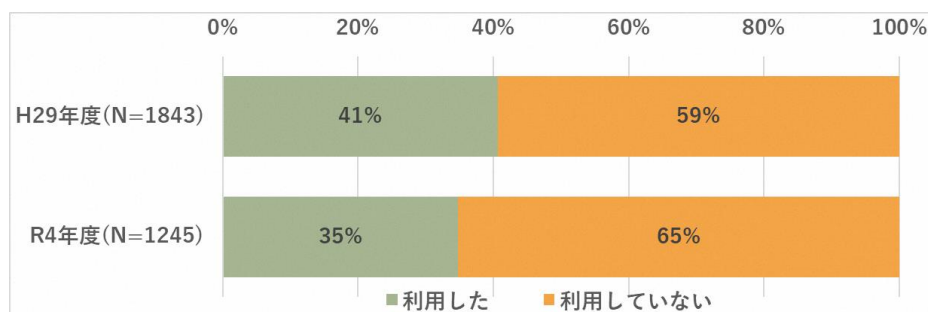


図 5-4 1年以内の路線バスの利用有無

表 5-6 1年以内に路線バスを利用した人の割合（地区別）

	H29年度	R4年度	変化
飯能地区（飯能駅周辺地域）	(N=123) 26%	(N=60) 27%	1pt増
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	(N=130) 73%	(N=104) 72%	1pt減
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	(N=149) 60%	(N=92) 48%	12pt減
精明地区（高萩線沿線）	(N=120) 33%	(N=33) 24%	8pt減
精明地区（双柳循環沿線）	(N=116) 18%	(N=87) 32%	14pt増
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	(N=139) 24%	(N=62) 5%	19pt減
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）	(N=115) 30%	(N=87) 9%	21pt減
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	(N=142) 93%	(N=116) 82%	11pt減
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	(N=124) 34%	(N=99) 29%	5pt減
東吾野地区（西武池袋線沿線）	(N=153) 7%	(N=124) 6%	1pt減
吾野地区（西武秩父線沿線）	(N=135) 4%	(N=90) 2%	2pt減
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	(N=127) 51%	(N=90) 33%	18pt減
原市場地区（名栗線沿線）	(N=128) 55%	(N=119) 45%	11pt減
名栗地区（名栗線沿線）	(N=142) 56%	(N=73) 40%	16pt減

5.1.5 公共交通に対する満足度

鉄道に対する満足度は、一部の地区において満足度が高くなっていますが、全体的には平成 29 年度と同程度です。

路線バスに対する満足度は、平成 29 年度と比較して加治地区（狭山市駅西口【笹井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）を除く地区で令和 4 年度の方が高くなっています。

＜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＞

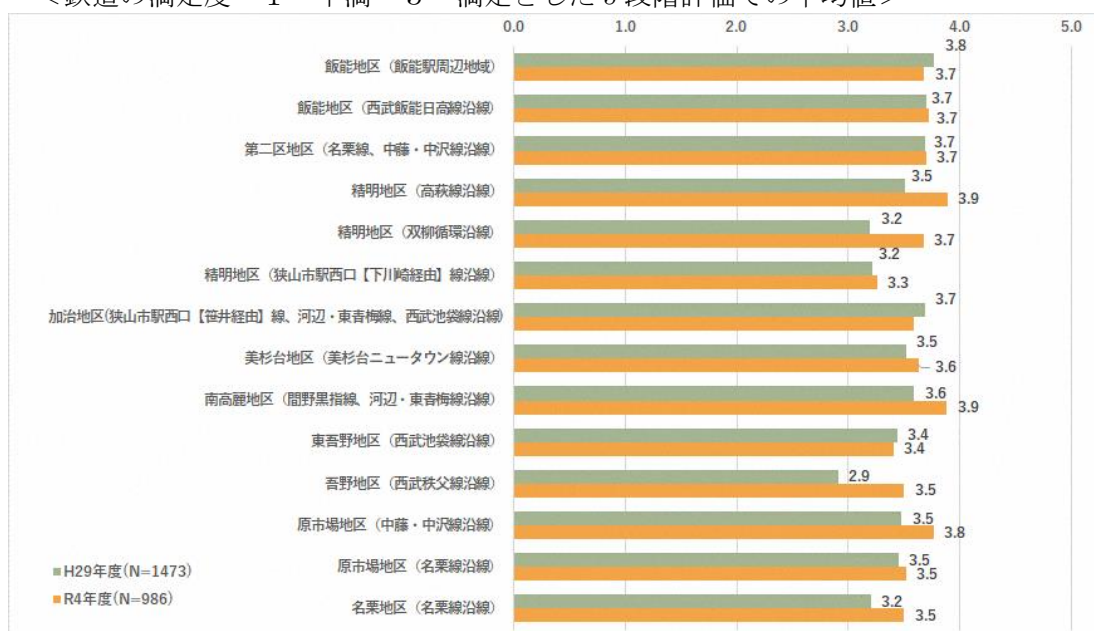


図 5-5 鉄道に対する満足度

＜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＞

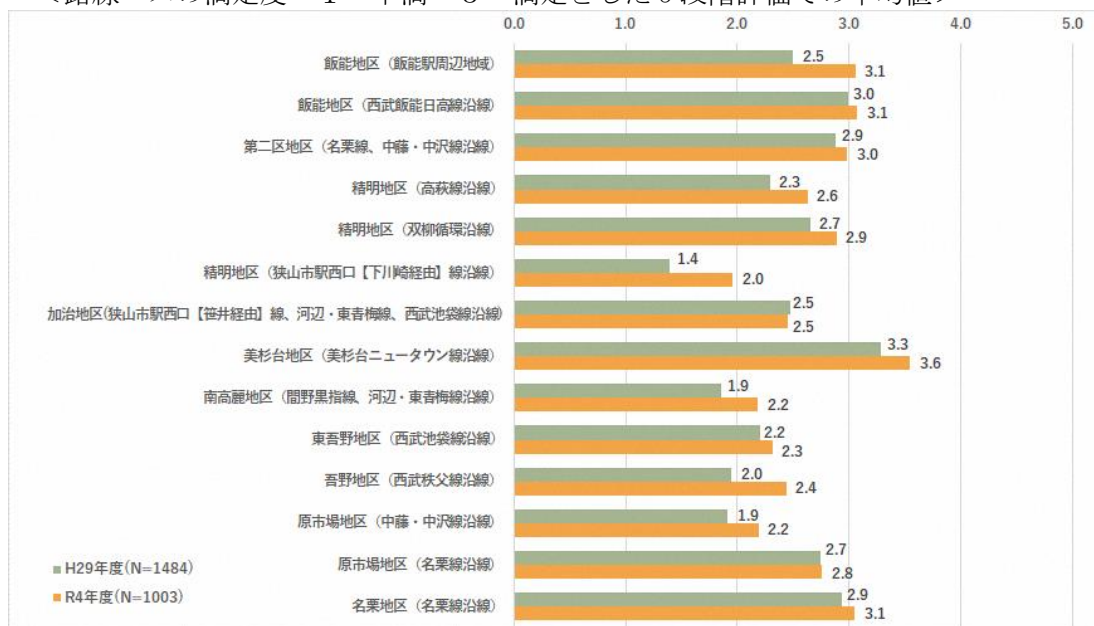


図 5-6 路線バスに対する満足度

5.2 路線バス利用状況分析

飯能市内を運行している路線バス全体の利用状況として年間輸送人員数を整理しました。令和元年度にはメッツァの開業効果もあり輸送人員は約 363 万人となりましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、令和 2 年度には約 227 万人と落ち込んでいます。令和 3 年度には約 238 万人と令和 2 年度よりも増加し、利用者数の回復の兆しが見られます。

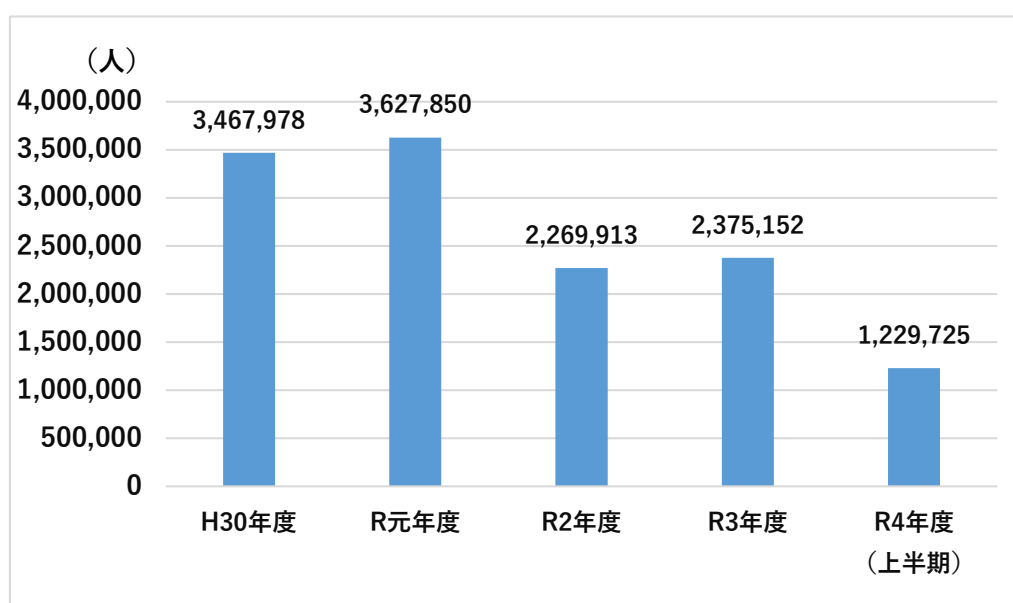


図 5-7 路線バスの年間輸送人員数

5.3 交通事業者等への聞き取り調査

(1) 交通事業者

飯能市地域公共交通対策協議会等の場において、バス事業者をはじめ市内交通事業者と運行状況等に関する情報共有、意見交換を行っています。市内交通事業者の運行状況及び運行における問題点について以下にまとめました。

1) 人口減少等による収入の減少

① 沿線の人口減少等による影響

沿線の人口減少や少子化の進行により、路線バスをはじめ公共交通の利用者は減少しており、一部路線では今後の維持が難しい状況に陥っています。

② 生活形態による影響

市内の移動状況については、バス路線沿線であっても主に自家用車により移動がされており、昨今の新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛やその後の生活様式の変容により、さらに公共交通の利用が低下している状況です。

③ 貸切運送収入の不安定化

バス事業者が経営基盤維持のために兼業している貸切運送が、近年、発注者や競合事業者の状況により不安定化しており、特に大きな輸送契約の場合、事業経営にも大きく影響を及ぼすおそれがあります。

2) 燃料費の高騰による経費増大

バス・タクシーの運行において、コロナ禍における原油価格・物価高騰等の影響により運行経費が増大しています。

3) 運転士の不足による供給力の低下

少子化等による影響で、バス・タクシーをはじめとした公共交通の運転手が不足しており、加えて労働基準改善告示の改正もなされると、交通事業者における供給力不足がさらに強く懸念される状況です。

4) 現行運賃水準維持の困難化

上記1)～3)の構造的な課題は全国各地でも生じているため、バス・タクシーなどの公共交通の運賃は全国的に値上げ傾向にあります。市内交通事業者においても例外ではない状況です。

(2) 自家用有償旅客運送事業者（NPO 法人奥武蔵グリーンリゾート）

NPO 法人奥武蔵グリーンリゾートが実施する「奥武蔵らくらく交通」について聞き取り調査を実施しました。

【運行の現状】

- ・ 利用者数は年々増加しており、登録者のうち 1/3 程度が主に利用している。
- ・ 地域内の鉄道駅までの移動が多く、買い物は飯能駅方面が多い。
- ・ 観光利用として、正丸峠ガーデンハウスの利用がある。

【運行の課題】

- ・ 運転手確保のために安全性確保が必須であり、国認定の講習を市内で開催してほしい。年 1 回の安全運転講習（実技・座学）に加え、介助の知識が備わることが望ましい。
- ・ 竹寺、子ノ権現（原市場）、ノーラ名栗（名栗）への利用ニーズがあり、観光利用時の運行範囲の拡大や待機時間の延長が課題である。

(3) 飯能市社会福祉協議会

飯能市社会福祉協議会のコミュニティソーシャルワーカー（CSW）から市内各地区の高齢者をはじめとした住民の移動に関する状況等について聞き取り調査を実施しました。

【高齢者の移動に対するニーズについて】

- ・ 路線バスなどの公共交通やその他の送迎車を利用する際、①身体的な介助などバリアフリーへの配慮があること、②感染症の感染リスク等に対する一層の安心・安全な環境があることが求められている。また、これらに対する不安が理由で乗合の移動手段を避ける傾向が強まっており、高齢者のおでかけ機会が失われている傾向にある。
- ・ 高齢者が路線バスなどの公共交通を利用する際、使い方に習熟する必要がある。交通安全の観点から運転免許の返納が促されている中で、自家用車を使ってきた高齢者が路線バス等の公共交通を使いやすくなる方策や、時刻表などの運行情報をわかりやすく発信することが課題である。
- ・ バス路線等がある地区においても、自宅から最寄りバス停（駅）までのいわゆるラストワンマイルにおけるきめ細かい移動手段のニーズがある。

【地域における移動手段の担い手確保について】

- ・ 各地区におけるボランティアドライバーなどの担い手は高齢化しており、後継者の確保（育成）が大きな課題である。
- ・ 移送サービスの実施にはドライバー・利用者双方に対する安心・安全の確保策が求められている。
- ・ ボランティアドライバー等に対する報酬の考え方など、整理が必要である。

第6章 現状からの問題点、課題抽出

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。

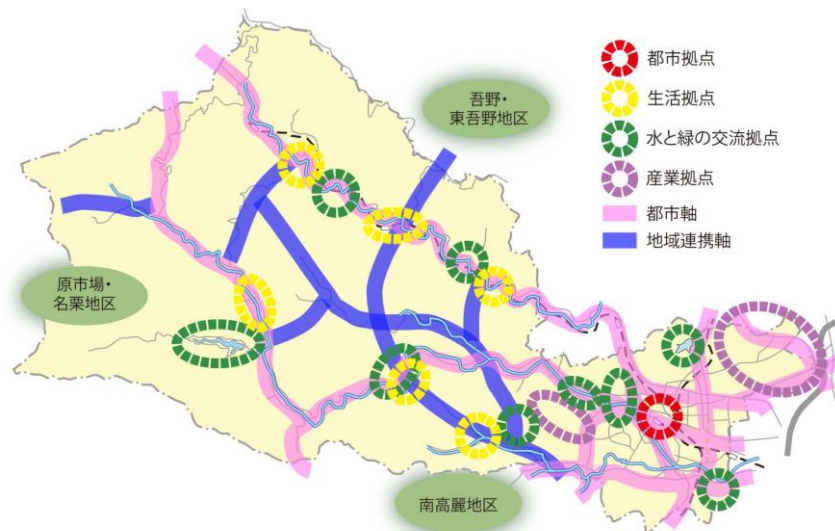
地域の現状の整理及び公共交通の現況に関する調査を踏まえ、本計画に以下の役割が必要になると考えられます。

6.1 まちづくり（上位・関連計画）との連携

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等を踏まえ、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（飯能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）



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

6.2 地域の現状、市民アンケート調査等からの問題点、課題

地域の現状や公共交通の現況に関する調査結果から得られた問題点、課題を以下の通り整理しました。

人口動態の分析

- ・ 全市的に人口減少、高齢化が進行しており、特に山間部は高齢化率が高いことから、各地区で持続可能な移動手段の確保が必要
- ・ 将来人口をみると、生産年齢人口（15歳以上64歳以下）及び年少人口（0歳以上14歳以下）が減少する一方で、老年人口（65歳以上）が増加し、より高齢化率が高まることが予測されるため、市内での移動が中心である高齢者の移動手段の確保が必要
- ・ 通勤・通学者の動向として、入間市や日高市等の周辺市や東京都からの流入出が多く、市外からの来訪者の移動手段の確保が必要

公共交通データ等の整理

- ・ 鉄道の利用者数が新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により減少しており、市内外の移動手段としての利用促進が必要
- ・ 路線バスは人口減少等の影響により利用者数が減少しており、赤字路線の維持や新しい運行形態への置き換え、担い手の確保を考慮した取組が必要。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により利用者数が減少しており、分かりやすい情報提供や路線バスを利用したくなる企画実施等による利用促進が必要
- ・ 飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」の利用者数は、1便あたり3～4人であり、引き続きの利用促進に向けてニーズに合わせた運行の見直しや利用促進が必要
- ・ 奥武蔵らくらく交通の利用者数は、年々利用者数が増加しており、引き続き利用促進が必要
- ・ スクールバスの混乗制度や施設送迎車を活用した移動サービス等、地域主体の移動手段が増えており、取組の水平展開による地域の移動ニーズに対応した移動手段の検討が必要
- ・ 観光入込客数がメッツァの開業等により令和元年に過去最高を記録しており、他部署との連携を踏まえた取組を推進し、市外からの来訪者にとって利用しやすい公共交通の利用環境整備が必要

市民アンケート調査

- ・ 通勤・通学では、通勤・通学先が市内・市外いずれの場合も自動車（自分で運転）の利用が多く、市外への通勤・通学における鉄道駅までの移動手段として路線バスの利用が見られるが、全体として路線バスの利用は少ない状況にある。買い物や通院による移動では、自動車（自分で運転）の利用や家族による送迎が多い状況にあり、路線バスの利用は少ない。日常的な路線バス利用の優先度が低い状況を踏まえ、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
- ・ 将来（10年後）の移動について、約6割が不安を抱えており、10代～30代の比較的若い世代の不安が高まっている。高齢者は不安を抱える人が多いため、ターゲットを明確にした情報発信やモビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、誰でも公共交通を利用しやすい環境整備等が必要

-
- ・路線バスを1年間に1回以上利用した割合は前回調査時から減少しており、市内の人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が考えられる。路線バスを利用したくなる企画実施や利用者のニーズに合わせた分かりやすい情報提供により、広く市民や来訪者に路線バスを利用してもらうこと、また、交通事業者により徹底されている感染予防対策を積極的に周知することにより、公共交通を利用する際の安心・安全につなげることが必要

交通事業者等への聞き取り調査

- ・市内のバス・タクシーの運行においては、人口減少や少子化の進行、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛等の影響等に伴う利用の低下により収入が減少しており、さらに燃料費の高騰による経費増大等の課題を抱えており、公共交通が「あってあたり前」ではないという市民の意識を醸成し、地域、交通事業者、市が一体となり、公共交通の利用促進に取り組むことが必要
- ・少子化等の影響により運転手確保が課題となっており、自家用有償旅客運送事業においては安全性確保を含めた担い手不足の解消が必要

6.3 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 1-①	公共交通の利用促進のための事業実施や情報発信 <p>公共交通の維持確保のため、地域、交通事業者、市が一体となり、引き続き公共交通の利用促進に取り組む必要があります。市民や観光客が公共交通を使いたくなる企画や公共交通のことを理解してもらう取組など多方面での事業展開が望まれます。また、高齢者や学生をはじめ、マイカーを持たない市民でも移動がしやすいよう各支援制度の充実も求められています。</p>
課題 1-②	運転手・担い手の確保と安全対策 <p>市内の持続可能な公共交通の実現のために、交通事業者の運転手不足と有償運送を実施する NPO 法人の担い手不足や高齢化に対する対策が必要です。また、地域が主体となって実施する各移動手段について、引き続き安全性の確保をはじめとした支援をしていく必要があります。</p>
課題 2	公共交通に関する運行環境の整備と利便性の向上 <p>バス停へのベンチ設置をはじめとした公共交通の待合環境の整備や乗り継ぎのしやすさの向上、また、運行情報の見える化など公共交通を使いやすくする環境整備が必要です。地域住民だけでなく観光客や来訪者など誰もが使いやすい公共交通の運行環境を整えることが求められています。</p>
課題 3	様々な移動サービスの連携による公共交通網の形成 <p>今ある路線について各路線の役割を整理した上で、より効率的で生産性の高い運行ができるよう、必要に応じて利用データ等を活用しながら見直しを行っていく必要があります。その上で、市内に残る公共交通空白地や公共交通が不十分な地域における地域の実態を踏まえた移動手段の確保が必要です。また、路線の確保維持のための財政的支援をはじめとした事業者支援策を継続し、市内全体の持続可能な公共交通網の構築が求められます。</p>

II. 施策編

第7章 地域公共交通網の形成に向けた基本方針

7.1 基本方針と基本目標

本計画では、第6章で整理した、本市における地域公共交通網形成に向けた課題を踏まえ、これまでの基本方針「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～」を踏襲して進めることとします。

また、基本方針と地域公共交通網形成の考え方に沿って取組をイメージし、本計画で達成すべき3つの基本目標を掲げこれらの目標を達成するための施策を実施していきます。

- | | |
|------------|----------------------------|
| 課 題 | 1-① 公共交通の利用促進のための事業実施や情報発信 |
| | 1-② 運転手・担い手の確保と安全対策 |
| | 2 公共交通に関する運行環境の整備と利便性の向上 |
| | 3 様々な移動サービスの連携による公共交通網の形成 |

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幹線の維持とそれに接続する各地区の支線の確保・最適化
- 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 1 (対応する課題1)

**みんなでまもり、
育てる公共交通**

公共交通を積極的に使って
もらい、残していくための事業
を展開します。

基本目標 2 (対応する課題2)

**みんなが使いやすい
公共交通**

利用しやすい公共交通環
境をつくり、おでかけを促進し
ます。

基本目標 3 (対応する課題3)

**みんなで作る
公共交通**

地域・交通事業者・市が一
体となって地域公共交通網
の維持と再構築を図ります。

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（はんのうふくしの森プラン）

地域の現状、市民アンケート調査等からの問題点、課題

人口動態の分析

- ・全市的に人口減少、高齢化が進行しており、特に山間部では人口の減少率が高く、高齢化率が高いことから、各地区で持続可能な移動手段の確保が必要

公共交通データ等の整理

- ・鉄道の利用者数が新型コロナウイルス感染症流行の影響により減少しており、市内外の移動手段としての利用促進が必要
- ・路線バスは人口減少等の影響により利用者数が減少しており、赤字路線の維持や新しい運行形態への置き換え、担い手の確保を考慮した取組が必要。また、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少しており、分かりやすい情報提供や路線バスを利用したくなる企画実施等による利用促進が必要
- ・スクールバスの混乗制度や施設送迎車を活用した移動サービス等、地域主体の移動手段が増えており、取組の水平展開による地域の移動ニーズに対応した移動手段の検討が必要
- ・観光入込客数がメツツアの開業等により令和元年に過去最高を記録しており、他部署との施策との連携を踏まえた取組を推進し、市外からの来訪者にとって利用しやすい公共交通の利用環境整備が必要

市民アンケート調査

- ・通勤・通学では、通勤・通学先が市内・市外いずれの場合も自動車（自分で運転）の利用が多く、市外への通勤・通学における鉄道駅までの移動手段として路線バスの利用が見られるが、全体として路線バスの利用は少ない状況にある。買い物や通院による移動では、自動車（自分で運転）の利用や家族による送迎が多い状況にあり、路線バスの利用は少ない。日常的な路線バス利用の優先度が低い状況を踏まえ、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
- ・将来（10年後）の移動について、約6割が不安を抱えており、10代～30代の比較的若い世代の不安が高まっている。高齢者は不安を抱える人が多いため、ターゲットを明確にした情報発信やモビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、誰でも公共交通を利用しやすい環境整備等が必要
- ・路線バスを1年間に1回以上利用した割合は前回調査時から減少しており、市内の人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が考えられる。路線バスを利用したくなる企画実施や利用者のニーズに合わせた分かりやすい情報提供により広く市民や来訪者に路線バスを利用してもらうこと、また、交通事業者により徹底されている感染予防対策を積極的に周知することにより、公共交通を利用する際の安心・安全につなげることが必要

交通事業者・各実施団体への聞き取り調査

- ・市内のバス・タクシーの運行においては、人口減少や少子化の進行、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛等の影響に伴う利用の低下により収入が減少しており、さらに燃料費の高騰による経費増大等の課題を抱えており、公共交通が「あってあたり前」ではないという市民の意識を醸成し、地域、交通事業者、市が一体となり、公共交通の利用促進に取り組むことが必要
- ・少子化等による影響により運転手確保が課題となっており、自家用有償旅客運送事業においては運転手教育による安全性確保も含めた担い手不足の解消が必要

基本方針

暮らしを支える地域公共交通の実現を目指して

～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

課題1-①

公共交通の利用促進のための事業実施や情報発信

公共交通の維持確保のため、地域、交通事業者、市が一体となり、引き続き公共交通の利用促進に取り組む必要があります。市民や観光客が公共交通を使いたくなる企画や公共交通のことを理解してもらう取組など多方面での事業展開が望まれます。また、高齢者や学生をはじめ、マイカーを持たない市民でも移動がしやすいよう各支援制度の充実も求められています。

課題1-② 運転手・担い手の確保と安全対策

市内の持続可能な公共交通の実現のために、交通事業者の運転手不足と有償運送を実施するNPO法人の担い手不足や高齢化に対する対策が必要です。また、地域が主体となって実施する各移動手段について、引き続き安全性の確保をはじめとした支援をしていく必要があります。

課題2

公共交通に関する運行環境の整備と利便性の向上

バス停へのベンチ設置をはじめとした公共交通の待合環境の整備や乗り継ぎのしやすさの向上、また、運行情報の見える化など公共交通を使いやすくする環境整備が必要です。地域住民だけでなく観光客や来訪者など誰もが使いやすい公共交通の運行環境を整えることが求められています。

課題3

様々な移動サービスの連携による公共交通網の形成

今ある路線について各路線の役割を整理した上で、より効率的で生産性の高い運行ができるよう、必要に応じて利用データ等を活用しながら見直しを行っていく必要があります。その上で、市内に残る公共交通空白地や公共交通が不十分な地域における地域の実態を踏まえた移動手段の確保が必要です。また、路線の確保維持のための財政的支援をはじめとした事業者支援策を継続し、市内全体の持続可能な公共交通網の構築が求められます。

基本目標1

みんなでももり、育てる公共交通

～利用促進・意識啓発・担い手支援～

基本目標2

みんなが使いやすい公共交通

～運行環境整備・利便性向上～

基本目標3

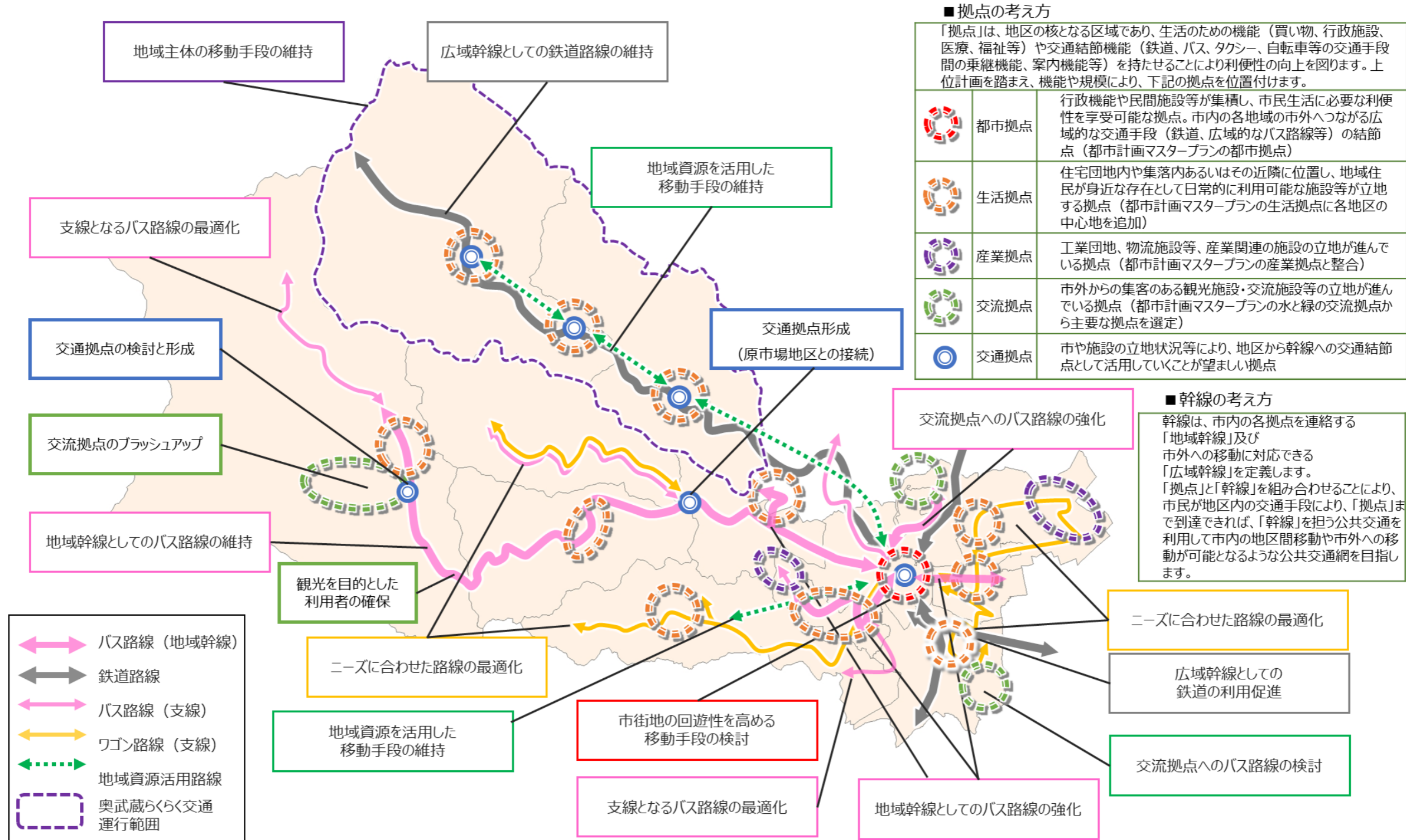
みんなで作る公共交通

～地域公共交通網のり・デザイン～

図 7-1 地域公共交通網形成に向けた課題と基本方針

【 地域公共交通網形成の取組イメージ 】

- バス路線網は、市内の各拠点を連絡する「地域幹線」の強化・維持及び拠点から地区内へと伸びる「支線」の最適化により再編を行います。
- 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」の形成を促進するとともに、環境整備を行います。
- 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、地域資源の活用等により移手段の確保を図ります。
- 社会情勢及び土地利用の変化に伴う需要の変化に応じ、公共交通の利便性向上を図ります。



7.2 既存路線の役割の整理

既存路線の役割について以下に示します。

表 7-1 各交通路線の位置づけ・役割・維持確保について

位置づけ	系統等	維持・確保施策
広域幹線	役割：都市拠点から市外への広域交通を担う。	
	○各鉄道路線 ・西武池袋線 ・西武秩父線 ・JR 八高線	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域幹線	役割：飯能駅を発着地として、市内の各拠点を連絡する。	
	○国際興業バス（名栗本線） ・湯の沢線（飯 01、01-2） ・名栗車庫線（飯 02、02-2） ・名郷線（飯 03、03-2） ・上赤沢線（飯 06）	・市と交通事業者との協定に基づき、該当系統について市の補助金等により維持確保する。このうち名郷線、湯の沢線については、地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>幹線補助</u> ）をあわせて活用する。 ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保するとともに、路線の最適化により持続可能な運行を目指す。
	○国際興業バス（その他幹線） ・西武飯能日高線（飯 07） ・双柳循環線（飯 15、飯 15-2）	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	○西武バス ・美杉台線	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	○3社共同 ・メツァ直通線	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線	役割：市内各地域を運行し、広域幹線、地域幹線（地域拠点）に接続する。	
	○国際興業バス※ ・中沢線（飯 04）	・地域旅客運送サービス継続事業として路線の最適化を行う。
	○飯能市乗合ワゴン※ ・原市場地区行政センター系統（原市場 01） ・新寺系統（原市場 02）	・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィーダー補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	○飯能市乗合ワゴン※ ・小学校系統（南高麗 01） ・南高麗地区行政センター系統（南高麗 02）	・地域旅客運送サービス継続事業として路線の最適化を行う。 ・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィーダー補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	○飯能市乗合ワゴン※ ・苅生系統（南高麗 03）	・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保する。
	○飯能市乗合ワゴン ・精明東系統 ・精明西系統 ・加治系統	・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィーダー補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。 ・道路開通等による路線の見直しを検討する。
	○自家用有償旅客運送 ・奥武蔵らくらく交通（区域運行）	・NPO 法人と連携した取組により、持続可能な運行を目指す。
	○路線バス ・その他の系統	・交通事業者及び沿線の他自治体と連携した取組により一定以上の需要を確保する。

※令和 5 年 9 月から本格運行移行予定

(1) 地域間幹線系統の維持・確保

1) 地域公共交通確保維持事業の必要性

国際興業バス名郷線、湯の沢線は、名栗村合併前から現在に至るまで飯能駅、東飯能駅を中心とする市街地と山間部を結ぶ路線として住民の生活を支えてきました。沿線には多くの住民がおり、通勤・通学、買い物、通院等幅広い目的で利用されています。また、名栗地区をはじめ沿線には多くの観光資源を抱えており、本市を訪れるハイキング客をはじめとした観光客の移動手段としても重要な役割を果たしています。沿線の少子化や人口減少が進み利用者が減少する中、地域公共交通確保維持事業の活用により、今後も沿線住民だけでなく観光客等の来訪者の移動手段として路線を維持・確保していくことが必要です。

表 7-2 補助系統に係る事業及び実施主体

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	実施主体 運行事業者
名郷線 (飯 03、飯 03-2)	飯能駅	東飯能駅(駅前広場)	名郷	4条乗合	国際興業(株)
湯の沢線 (飯 01、飯 01-2)	飯能駅	東飯能駅(駅前広場)	湯の沢	4条乗合	国際興業(株)

※詳細は「埼玉県地域間幹線系統確保維持計画」を参照

(2) 支線となる路線バスの最適化

地域旅客運送サービス継続事業を活用し、地域旅客運送サービス継続実施計画を作成、国土交通大臣の認定を受けた上で、路線の最適化を行います。また、地域内フィーダー系統として位置づけます。

表 7-3 支線となる路線バス

実施区域	対象路線(再編前)	再編後
原市場(中藤・中沢)地区	・国際興業バス 中沢線 ・国際興業バス 中藤線	▶ ・飯能駅系統 ・原市場地区行政センター系統 ・新寺系統
南高麗地区	・国際興業バス 間野黒指線	▶ ・小学校系統 ・南高麗地区行政センター系統

※詳細は、別紙「飯能市地域旅客運送サービス継続実施計画」を参照

(3) 地域内フィーダー系統の維持・確保：地域公共交通確保維持事業の必要性

1) 精明地区、加治地区

市内の公共交通が不十分である精明地区及び加治地区において令和3年3月10日から「飯能市乗合ワゴン」の実証運行を開始しました。当ワゴンについては、市内拠点のひとつである東飯能駅と各地区を結ぶ移動手段として、その運行内容について地域住民と共に検討し、導入に至ったものです。主に、運転免許を持たない高齢者等が買い物、通院等の日常の移動手段として便利に利用されており、今後も当該地区の主要な移動手段として維持・確保していく必要があります。

このため、本格運行の開始日である令和4年1月24日から地域公共交通確保維持事業により、飯能市乗合ワゴンの各路線（精明西・精明東・加治系統）を確保維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要です。

表 7-4 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	実施主体	運行事業者	車両
精明西系統	東飯能駅東口	精明地区行政センター	東飯能駅東口	4条乗合	飯能市	西武ハイヤー(株)	10人乗りワゴン
精明東系統	東飯能駅東口	下川崎センター	東飯能駅東口	4条乗合	飯能市	西武ハイヤー(株)	10人乗りワゴン
加治系統	東飯能駅東口	元加治駅	東飯能駅東口	4条乗合	飯能市	西武ハイヤー(株)	10人乗りワゴン

※詳細は別紙「地域公共交通確保維持事業の詳細」を参照のこと

2) 原市場（中藤・中沢）地区、南高麗地区

原市場（中藤・中沢）地区、南高麗地区にはそれぞれ国際興業バス中藤・中沢線、間野黒指線が運行していましたが、人口減少により利用者が極めて少ない状況であったことから、地域旅客運送サービス継続事業を活用して再編を実施します。運行内容については地域住民と検討し、令和4年9月1日から新しい形態での実証運行を開始しました。当該地区は山間地域であり、各地域拠点までの移動手段として、今後も沿線住民の通勤・通学や高齢者等の買い物、通院等の日常的な移動を叶えていく必要があります。

このため、実証運行の結果から利用ニーズを把握し、課題について検証した上で、本格運行の開始予定日である令和5年9月1日から地域公共交通確保維持事業（運行経費、車両購入費）を活用し、各路線を維持・確保していきます。

表 7-5 補助系統に係る事業及び実施主体の概要


系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	実施主体	運行事業者	車両
中沢線（飯 04）	飯能駅	新寺	中沢	4 条乗合	飯能市	国際興業(株)	大型車両
原市場地区行政センター系統 （原市場 01）	原市場地区行政センター	新寺	中沢	4 条乗合	飯能市	国際興業(株)	14 人乗りワゴン
新寺系統 （原市場 02）	新寺	堂西	中沢	4 条乗合	飯能市	国際興業(株)	14 人乗りワゴン
小学校系統 （南高麗 01）	東飯能駅 （駅前広場）	南高麗小学校	間野黒指	4 条乗合	飯能市	国際興業(株)	14 人乗りワゴン
南高麗地区行政センター系統 （南高麗 02）	東飯能駅 （駅前広場）	南高麗地区行政センター	間野黒指	4 条乗合	飯能市	国際興業(株)	14 人乗りワゴン

第8章 地域公共交通網の形成に向けた取組

8.1 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。なお、計画策定後の状況により、以下の施策以外の施策も必要に応じて柔軟に検討していくものとします。

基本目標 1 みんなでまもり、育てる公共交通 ～利用促進・意識啓発・担い手支援～ 公共交通を積極的に使ってもらい、残していくための事業を展開する	
施策 1：地域主体の利用促進事業	①地域団体による利用促進 ②エコツアーなど観光施策による利用促進
施策 2：交通事業者等による利用促進事業	①観光 MaaS や企画乗車券による利用促進 ②市内コンテンツを活用した利用促進
施策 3：市主体のモビリティ・マネジメント	①公共交通を理解してもらう取組の実施 ②わかりやすい情報発信
施策 4：利用者への支援制度の充実	①学生等の定期券補助制度の継続 ②高齢者の移動支援制度の研究・検討
施策 5：担い手への支援の充実	①運転士（担い手）不足の解消のための取組 ②地域主体の移動手段に対する安全確保
基本目標 2 みんなが使いやすい公共交通 ～運行環境整備・利便性向上～ 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：利用しやすい待合環境の整備と情報発信	①待合環境の整備と整備方針の作成検討 ②時刻表検索の利便性向上の検討
施策 2：乗継環境と道路環境の整備	①飯能駅前・東飯能駅前ロータリーの使い方の検討 ②路線バスの乗継拠点の整備 ③市内道路環境の整備
施策 3：バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進	①公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザイン化の推進 ②キャッシュレス決済の導入検討
基本目標 3 みんなでつくる公共交通 ～地域公共交通網のリ・デザイン～ 地域・交通事業者・市が一体となって地域公共交通網の維持と再構築を図る	
施策 1：需要と供給に対応した路線設定	①既存路線の運行内容の見直し ②新しい路線の設定検討 ③新モビリティサービスの導入可能性の検討
施策 2：地域資源の総動員による移動手段の確保	①送迎バスなどの活用による移動手段の確保 ②福祉施策との連携による移動手段の確保
施策 3：交通事業者と市のパートナーシップの継続	①市補助金による路線の維持・確保 ②国庫補助制度等の活用による路線の維持・確保

 新規に施策に位置づけた事業

8.2 各施策の取組内容

8.2.1 基本目標 1 に関する取組

基本目標 1 に関する取組について以降に示します。

基本目標 1 みんなでまもり、育てる公共交通 ～利用促進・意識啓発・担い手支援～

公共交通を積極的に使ってもらい、残していくための事業を展開する

基本目標 1 みんなでまもり、育てる公共交通 ～利用促進・意識啓発・担い手支援～

施策 1 地域主体の利用促進事業

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 お散歩マーケットを代表する各種エコツアー、わくわく名栗クラブによる川遊び体験、路線バス途中下車の旅の会による各事業をはじめ、多くの利用促進事業が実施されています。</p> <p>【課題】 令和 2 年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により事業の開催が難しい状況となっていますが、今後予想されるさらなる人口減少や少子化を踏まえ、引き続き地域主体の公共交通の利用促進事業の展開が必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> △お散歩マーケット △わくわく名栗クラブ川遊びイベント </p>																		
<p>取組内容</p>	<p>①地域団体による利用促進 路線バスをはじめとした公共交通の利用促進を目的として、公共交通を使ったイベントやスタンプラリー等を実施します。 (実施主体) 地域、市、交通事業者</p> <p>②エコツアーなど観光施策による利用促進 飯能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、観光イベントによる鉄道や路線バスの利用促進など観光施策と連携した公共交通の利用促進を実施します。 (実施主体) 地域、市、交通事業者</p>																		
<p>実施期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td colspan="5">●———▶</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td colspan="5">●———▶</td> </tr> </tbody> </table>		R5	R6	R7	R8	R9	①	●———▶					②	●———▶				
	R5	R6	R7	R8	R9														
①	●———▶																		
②	●———▶																		

施策2 交通事業者等による利用促進事業

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 市内交通事業者、観光施設事業者等が連携し、公共交通の利用促進事業として令和元年にはムーミンバレーパークの入園チケットと公共交通乗車券がセットになった訪日外国人向けのチケット、令和2年と令和3年にはMaaSを活用した企画乗車券「Meets! Hanno Pass」が販売されています。また、国際興業バス「ヤマノススメ」ラッピングバスを各種イベントで活用し、路線バスのPRに効果を発揮しています。</p> <p>【課題】 交通事業者、市内の商業施設、観光施設が主体的に連携し、行政の支援を受けながら、訪日外国人を含めた観光客に向けた公共交通の利用促進が必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>△「ヤマノススメ」ラッピングバス（国際興業バス）</p>				
<p>取組内容</p>	<p>①観光 MaaS や企画乗車券による利用促進 交通事業者と市内の商業施設や観光施設が連携し、市内外の観光客に向けた利用促進事業を展開します。MaaS等を活用した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の発行などにより利用促進を図ります。 （実施主体）交通事業者、地域、市</p> <p>②市内コンテンツを活用した利用促進 飯能市と関係の深いアニメを活用したラッピング車両の運行など、市内コンテンツを活用した利用促進を実施します。また、バス・鉄道利用などを積極的にイベント等で活用し、公共交通のPR及び利用促進策を推進します。 （実施主体）交通事業者、地域、市</p>				
<p>実施期間</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
	<p>① 随時実施</p> <p>② 随時実施</p>				


施策3 市主体のモビリティ・マネジメント

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 市では、公共交通を身近に感じてもらえるための「バスの乗り方教室」や、市内事業者を巻き込んでマイカーに依存したライフスタイルの見直しを目指す「ノーマイカーデー」など、公共交通の利用促進を目的として様々な事業を展開しています。 また、バス路線をはじめ市内の公共交通をわかりやすく見せるため「飯能市バスルートマップ」を配布し、飯能駅北口にはバスで行ける観光スポットを紹介した「バス観光案内図」を設置しています。</p> <p>【課題】 公共交通の利用者が減少する中、路線の維持確保のため、引き続き公共交通の重要性について広く理解してもらい、バス路線沿線の地域に対してはマイバス意識を醸成するための取組を行う必要があります。 また、現在の飯能市バスルートマップなどを更新しながら、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識醸成が必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">△ノーマイカーデーの実施 △飯能市バスルートマップの配布</p>																		
<p>取組内容</p>	<p>①公共交通を理解してもらおう取組の実施 公共交通を身近に感じてもらい、乗りたくなるような事業を継続して実施するとともに、人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大など、厳しい状況に置かれている公共交通事業者の現状などを知ってもらう事業を実施します。また、市民を対象とした「出前講座」など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。 (実施主体) 市、地域、交通事業者</p> <p>②わかりやすい情報発信 公共交通マップの配布などにより、市民や観光客が市内路線バスなどを利用しやすいよう引き続きわかりやすい公共交通を目指した取組を実施します。 (実施主体) 市、交通事業者</p>																		
<p>実施期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 随時実施</td> <td colspan="5" style="text-align: left;">→</td> </tr> <tr> <td>② 随時実施</td> <td colspan="5" style="text-align: left;">→</td> </tr> </tbody> </table>		R5	R6	R7	R8	R9	① 随時実施	→					② 随時実施	→				
	R5	R6	R7	R8	R9														
① 随時実施	→																		
② 随時実施	→																		

施策4 利用者への支援制度の充実

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 高等学校等通学費補助制度により、市内の山間地域に在住する学生等に対してバス定期券の補助をしています。令和3年度に制度の見直しを行い、対象者及び補助金額の拡大を行いました。</p> <p>【課題】 現行の制度により山間地域に在住する学生等が安心して地域で生活しながら通学できるよう補助金を継続します。また、高齢化が進む中で、運転免許証の返納者をはじめとした移動手段に困っている高齢者のおでかけを促進する支援策が必要です。</p>				
<p>取組内容</p>	<p>①学生等の定期券補助制度の継続 市内在住の高等学校等(中学校、高等学校、大学、専門学校、専修学校、各種学校等)に通学する生徒を対象に居住地の最寄りのバス停～飯能駅または東飯能駅までの区間の通学定期券の購入費に対する市補助金を継続的に実施します。 (実施主体) 市</p> <p>②高齢者の移動支援制度の研究・検討 自動車の運転ができない高齢者など日常の移動手段に困っている方に対する公共交通の利用を促進するための補助事業について研究、検討します。 (実施主体) 市</p>				
<p>実施期間</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
<p>① 実施</p>					
<p>② 研究・検討</p>					

施策5 担い手への支援の充実

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 市では「奥武蔵らくらく交通」を運行する NPO 法人奥武蔵グリーンリゾートに対して、運行に係る自動車保険や設備投資に対して補助しています。飯能リハビリ館による移送サービスについては自動車保険を負担しており、地域主体で運行する移手段について、安全性の確保を実施しています。</p> <p>【課題】 各地区での地域主体の移手段の担い手は高齢化しており、運転手の確保をはじめ後継者の育成が課題となっています。また、運行に際しての保険加入をはじめとした安全性の確保は、引き続き役割分担を整理し、充実していく必要があります。</p> <p>また、路線バス、タクシーをはじめ交通事業者の運転手不足や高齢化が見られ、現在のサービス水準を維持していく上で、運転手の確保が課題となっています。</p>																		
<p>取組内容</p>	<p>①運転士（担い手）不足の解消のための取組 市内の公共交通事業者の運転手確保が難しい状況を踏まえ、バス・タクシー事業の魅力や社会的な重要性を周知する取り組み等の実施を研究、検討します。</p> <p>(実施主体) 市、交通事業者</p> <div style="border: 1px dashed red; padding: 5px;"> <p>【他市事例】八潮市における運転手の確保策 社会情勢や需給バランスを見極めた上で、多様な主体が連携した合同就職面接・企業説明会や、バス・タクシー運転手に特化した就職イベントの実施</p>  <p style="text-align: right;">△広報紙</p> </div> <p>②地域主体の移手段に対する安全確保 地域主体の移手段の運転手を確保する上で安全性の確保が重要であるため、市内の移手段の実施団体の運転手に対する安全運転講習会を開催するなど安全確保施策を実施します。</p> <p>(実施主体) 市</p>																		
<p>実施期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">R5</th> <th style="width: 15%;">R6</th> <th style="width: 15%;">R7</th> <th style="width: 15%;">R8</th> <th style="width: 15%;">R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>● 随時実施</td> <td colspan="4">→</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>● 随時実施</td> <td colspan="4">→</td> </tr> </tbody> </table>		R5	R6	R7	R8	R9	①	● 随時実施	→				②	● 随時実施	→			
	R5	R6	R7	R8	R9														
①	● 随時実施	→																	
②	● 随時実施	→																	

8.2.2 基本目標 2 に関する取組


基本目標 2 に関する取組について以降に示します。

基本目標 2 みんなが使いやすい公共交通 ～運行環境整備・利便性向上～

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 2 みんなが使いやすい公共交通 ～運行環境整備・利便性向上～

施策 1 利用しやすい待合環境の整備と情報発信

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 施設の開業とあわせて「OH!!!・天覧山下」や「ノーラ名栗・さわらびの湯」など周辺の停留所について待合環境の改善を実施しました。また、「バスまちスポット」、「まち愛スポット」を活用し、市内の停留所の待合環境の改善に取り組んでいます。</p> <p>【課題】 バス利用者から停留所へのベンチ設置についての要望が多い状況です。待合環境の改善と安全確保を継続しつつ、環境整備のための方針作成が必要です。また、飯能市乗合ワゴンについて、運行情報がデータ化（GTFS化）されておらず、インターネット等で検索ができない状況です。今後、市と運行事業者で連携し、さらなる利用促進のため地域住民だけでなく来訪者にも利用しやすい環境整備が必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">△「飯能靖和病院前」バス停 △「ノーラ名栗・さわらびの湯」バス停</p>																		
<p>取組内容</p>	<p>①待合環境の整備と整備方針の作成検討 各停留所のベンチについて、引き続き各設置者において維持管理を続けるとともに、関係者の役割分担により整備するためのルール作成を検討します。 （実施主体）市、地域、交通事業者</p> <p>②時刻表検索の利便性向上の検討 飯能市乗合ワゴンについて、国の定める「標準的なバス情報フォーマット」を活用するなど、時刻表等の運行情報をインターネット等で検索可能とする方策を研究、検討をします。 （実施主体）市、交通事業者</p>																		
<p>実施期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">R5</th> <th style="width: 15%;">R6</th> <th style="width: 15%;">R7</th> <th style="width: 15%;">R8</th> <th style="width: 15%;">R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">● 研究・検討 ● 随時実施</p>		R5	R6	R7	R8	R9	①	●	●	●	●	●	②	●	●	●	●	●
	R5	R6	R7	R8	R9														
①	●	●	●	●	●														
②	●	●	●	●	●														

施策2 乗継環境と道路環境の整備

現状と課題

【現状】

メツァ開業に伴い飯能駅北口ロータリーの混雑対策のため、バス利用者の待合環境の整備を実施しました。また、西武鉄道(株)の協力を得て市においてベンチを設置しました。

国際興業バスの支線の再編に際して、「新寺」停留所において乗り換えが多く生じることから、駐輪所の整備など乗継環境の改善を行っています。

【課題】

飯能駅北口をはじめ駅前ロータリーの混雑解消のための方策検討が必要です。また、路線バスの乗継拠点における乗継環境の整備とともに、路線バスをはじめとする公共交通の運行環境の改善につながる道路環境の整備が必要です。



△飯能駅北口ロータリー



△新寺停留所



△駐輪場の整備（新寺）

取組内容

①飯能駅前・東飯能駅前ロータリーの使い方の検討

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移動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。

(実施主体) 市、交通事業者

②路線バスの乗継拠点の整備

「新寺」停留所をはじめ複数路線が乗り入れる停留所の乗継環境の向上を図ります。特に「地域幹線」と「支線」の結節点について検討・整備を行います。

(実施主体) 市、交通事業者

③市内道路環境の整備



元加治駅南口の開設や阿須小久保線の開通など、市内道路網における課題解決に向けた取組を実施し、公共交通の運行環境の改善につなげます。

(実施主体) 市

実施期間

	R5	R6	R7	R8	R9
①	研究・検討		随時実施		
②	研究・検討		随時実施		
③	随時実施				

施策3 バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 鉄道駅のホーム内方線付き点状ブロック整備事業については、市内の対象となる鉄道駅においては整備済みです。また、西武鉄道(株)、入間市、埼玉県との共催で駅ホーム声かけサポート講習会を開催するなど、ソフト面でのバリアフリー事業を実施しました。また、市内を運行するイーグルバスの車両に交通系 IC カードサービスを導入し、利用者の利便性が向上しました。</p> <p>【課題】 市内バス路線については IC カード決済化が完了していますが、飯能市乗合ワゴンについては未整備です。また、市民や観光客がストレスなく公共交通利用ができるような環境整備が求められます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>△内方線付き点状ブロックの整備 △イーグルバスの交通系 IC カードサービス</p>				
<p>取組内容</p>	<p>①公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザイン化の推進 鉄道駅や路線バスなど公共交通機関のバリアフリー化を引き続き推進するとともに、年齢や障害の有無などに関係なく誰でも使いやすい公共交通を目指した施策を推進します。 (実施主体) 市、交通事業者</p> <p>②キャッシュレス決済の導入検討 現金決済のみである飯能市乗合ワゴンの利便性向上を図るため、IC カード等によるキャッシュレス決済の導入について研究、検討を行います。 (実施主体) 市、交通事業者</p>				
<p>実施期間</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
	<p>① ● 随時実施 →</p> <p>② ● 研究・検討 →</p> <p style="text-align: center;">② 随時実施</p>				

8.2.3 基本目標 3 に関する取組

基本目標 3 に関する取組について以下に示します。

基本目標 3 みんなでつくる公共交通 ～地域公共交通網のリ・デザイン～

地域・交通事業者・市が一体となって地域公共交通網の維持と再構築を図る

基本目標 3 みんなでつくる公共交通

施策 1 需要と供給に対応した路線の設定

現状と課題

【現状】

国際興業バス西武飯能日高線などの経路変更や市内バス事業者 3 社による共同でのメツァ行直通シャトルバスの運行開始など、新しい需要に対応した路線設定を行っています。また、国際興業バス中藤・中沢線、間野黒指線については、令和 3 年度から国の地域旅客運送サービス継続事業を活用しながら路線再編に取り組んでいます。

西武バス美杉台路線において、遠隔監視システムを活用した自動運転大型バスによる実証実験を行いました。また、名栗地区では観光客の周遊の際の利便性向上のため、グリーンスローモビリティの実証実験が実施されました。

【課題】

路線バスの維持確保のため、引き続き必要に応じて路線の見直しが必要です。また、市内には公共交通が不十分な地域が残されており、市民のおでかけを叶えるための移動手段の確保が課題です。

また、公共交通の利用者数の減少や担い手不足が課題となっており、新モビリティサービスを活用した移動手段の導入等により、交通事業者の供給力を持続的に確保することもあわせて必要です。



△メツァ行きバス停



△住民との検討会の様子



△西武バス自動運転実証実験

取組内容

①既存路線の運行内容の見直し

人口減少等の影響により利用者が減少し維持が困難であるバス路線について、持続可能なかたちになるよう市、交通事業者で協議し、地域と対話しながら引き続き見直しを行います。飯能市乗合ワゴンについて、需要に合わせた運行ができるよう運行経路などの運行内容の変更について検討・実施します。

(実施主体) 市、交通事業者、地域

	<p>②新しい路線の設定検討 メッツァとトーベ・ヤンソンあけぼの子ども森公園の回遊性向上のための路線設定や公共交通が不十分な地域の解消のための新しいバス路線や区域設定について研究・検討します。 (実施主体) 市、交通事業者、地域</p> <p>③新モビリティサービスの導入可能性の検討 交通事業者の供給力を確保する観点から、市内における自動運転車両などの新モビリティサービスの導入可能性について、研究・検討を行います。 (実施主体) 市、交通事業者</p>				
実施期間	R5	R6	R7	R8	R9
	① ● 随時実施 ●—————→	② ● 研究・検討 ●-----→	③ ● 研究・検討 ●-----→	随時実施 —————→	

施策2 地域資源の総動員による移動手段の確保

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 奥武蔵小学校のスクールバスの混乗制度の開始や飯能リハビリ館移送サービスの実証運行の開始など、地域の送迎バスを活用した移動手段の確保に取り組んでいます。</p> <p>【課題】 路線バスをはじめとする公共交通を補完する役割として、引き続き送迎バスなど地域の輸送資源を総動員することにより、地域の移動手段を確保することが必要です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="443 638 657 929"> </div> <div data-bbox="742 656 1114 936"> </div> </div> <p>△スクールバス混乗制度 △飯能リハビリ館移送サービス</p>																		
<p>取組内容</p>	<p>①送迎バスなどの活用による移動手段の確保 市内の事業所等と市で連携し、公共交通の不便な地域などに対して施設送迎に使われている車両等を活用して市民の移動手段を確保する方策を研究、検討します。 (実施主体) 市、地域</p> <p>②福祉施策との連携による移動手段の確保 各地区の地域主体のたすけあい団体などとの連携により、移動に困っている高齢者等の移動手段の確保について検討・実施します。 (実施主体) 市、地域</p>																		
<p>実施期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>● 随時実施</td> <td colspan="4">→</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>● 随時実施</td> <td colspan="4">→</td> </tr> </tbody> </table>		R5	R6	R7	R8	R9	①	● 随時実施	→				②	● 随時実施	→			
	R5	R6	R7	R8	R9														
①	● 随時実施	→																	
②	● 随時実施	→																	

施策3 交通事業者と市のパートナーシップの継続

<p>現状と課題</p>	<p>【現状】 市と国際興業(株)では飯能営業所の存続のための協定を締結しており、一部路線に補助金を交付しています。また、令和2年度から国の地方創生臨時交付金を活用して新型コロナウイルス感染症対策の支援金等を市内交通事業者に対して交付しています。</p> <p>【課題】 国際興業バスの維持のため今後も協定を更新した上で、市内のバス路線を維持・確保していく必要があります。また、その他交通事業者についても、国庫補助制度等を活用し、引き続き維持・確保に向けた支援をする必要があります。</p>				
<p>取組内容</p>	<p>①市補助金の支出による路線の維持・確保 国際興業バス沿線の少子化や人口減少が進み利用者が減少する中、今後も沿線住民だけでなく観光客等の来訪者の移動手段として路線を維持・確保します。 (実施主体) 市</p> <p>②国庫補助制度等の活用による路線の維持・確保 支線である飯能市乗合ワゴンの各路線について、地域の生活を支える移動手段として国庫補助制度を活用しながら維持・確保します。また、その他の路線の維持や再編のため、必要に応じて国県等と連携して支援をします。 (実施主体) 市</p>				
<p>実施期間</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>
<p>①</p>	<p>● 随時実施 →</p>				
<p>②</p>	<p>● 随時実施 →</p>				

8.3 目標指標

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。また、各指標の算出方法等を次頁に示します。

表 8-1 基本目標に対する目標指標

	指標	基準値 R4年(2022年)	目標 R9年(2027年)
基本目標1： みんなでまもり、 育てる公共交通	指標 1-1 実車走行距離あたり利用者数 (市内全路線)	1.62人/km (※R3年数値)	基準値以上
	指標 1-2 実車走行距離あたり利用者数 (地域幹線)	1.77人/km (※R3年数値)	基準値以上
基本目標2： みんなが使いやすい 公共交通	指標 2-1 将来(10年後)の外出に不安を 感じる人の割合	63%	63%未満
	指標 2-2 路線バスを年間1回以上利用 した割合	34%	40%以上
基本目標3： みんなで作る 公共交通	指標 3-1 飯能市乗合ワゴン(精明地区・ 加治地区)の収支率	15.0%	20.0%
	指標 3-2 公共交通利便地域の人口割合	65.2%	現状維持

※公共交通利便地域とは、1時間に1本以上飯能駅方面に運行している路線のバス停から300m、鉄道駅から800mに含まれる地域のことを示します。

表 8-2 各目標指標の算出方法等

指標 1-1、指標 1-2	実車走行距離あたり利用者数（市内全路線・地域幹線）
算出方法	市内を運行する交通事業者から利用者数のデータを入手し、算出します。 ※路線運行をしているスクールバス系統も算出対象とします。
算出頻度	毎年度
指標 2-1 指標 2-2	将来（10年後）の外出に不安を感じる人の割合 路線バスを年間1回以上利用した割合
算出方法	市民アンケート調査により取得します。
算出頻度	次回計画改訂時
指標 3-1	飯能市乗合ワゴン（精明地区・加治地区）の収支率
算出方法	運行事業者からデータを入手し、算出します。 算出式 収支率 = 経常収入 / 経常経費 経常収入：運送収入、その他収入 ※公費補助を除く 経常経費：人件費、燃料油脂費等の運行に係る経費
算出頻度	毎年度
指標 3-2	公共交通利便地域の人口割合
算出方法	国勢調査の人口メッシュデータを使用し、算出します。
算出頻度	随時（指標数値に変化があった場合）

8.4 実施体制

8.4.1 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。

8.4.2 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。

8.4.3 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。

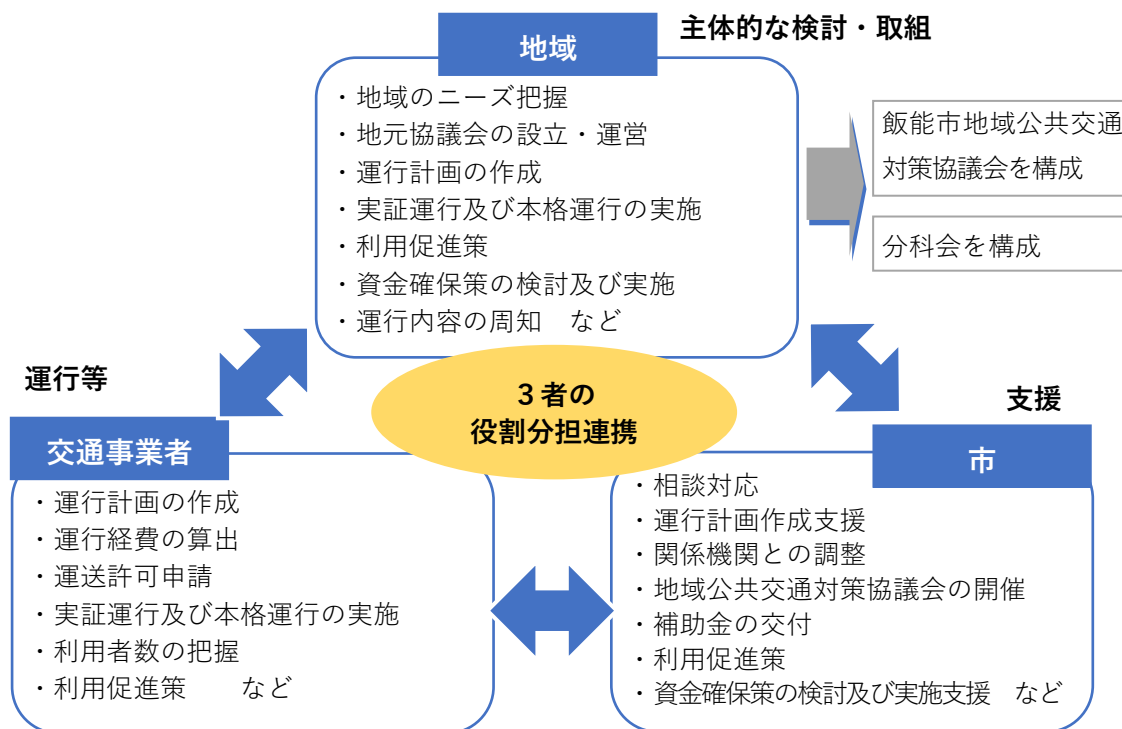


図 8-1 検討組織における関係者の役割分担

用語集

あ行

① エコツアー

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エコツーリズムに沿ったツアーのこと。

② SDGs

Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称であり、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された、2030年までに持続可能でよりよい成果を目指す国際目標のこと。地球上の「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため17の目標で構成。

か行

① 公共交通空白地

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。

② 交通機関分担率

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。

③ 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、国や自治体などの果たすべき役割などを定める基本法制。

④ 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。

⑤ コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消などを図るため市町村などが主体的に計画し、運行している乗合の移動手段の総称。

さ行

① 自家用有償旅客運送

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などが自家用車を使用して有償で運送すること。

た行

① 第5次飯能市総合振興計画

本市が目指すまちづくりの方針であり、基本的な考え方を定めた計画。平成28年3月に策定され、令和7年度までの基本構想、令和3年度までの前期基本計画、令和4年度から令和7年度までの後期基本計画により構成。

② 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。令和2年の改正により、地域における輸送資源を総動員しながら持続可能な旅客運送サービスを提供することが重要視されている。

③ 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。

④ 地域公共交通確保維持事業

高齢化が進む過疎地域などの足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行、離島航路・航空路の運航などの地域の実情に応じた生活交通の確保維持を行う事業。

⑤ 地域公共交通のり・デザイン

人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大の影響などにより「地域の足」としての地域公共交通の存続が深刻な状況にある中で、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、官民連携、交通事業者相互、他分野との連携による「共創」を推進し、地域の交通を持続可能な形で刷新・再設計すること。

⑥ 地域旅客運送サービス継続事業

乗合バスや鉄道などの特定旅客運送事業の利用状況や収支状況、その事業者の経営状況などを地方公共団体が把握し、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合に、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定する事業。

⑦ 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。

な行

① 250mメッシュ人口

250m四方に住む人口。

② 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、大気汚染抑制など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

① 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。

② バリアフリー

障害者を含む高齢者などの社会的弱者が、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。

③ 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「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。

④ バスまちスポット

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。

⑤ フィーダー

幹線と接続して支線の役割を持って運行される路線バスなどのこと。

⑥ 「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。

ま行

① MaaS（マース）

Mobility as a Service の略称であり、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。

② 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。

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計画（以下「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) 計画の策定及び変更に関すること。
- (3) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 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、市民生活部交通政策課において処理する。

(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。

附 則 (令和3年告示第51号)

この告示は、公布の日から施行する。

第2次飯能市地域公共交通計画

令和5年3月発行

発行：飯能市

編集：飯能市市民生活部交通政策課

〒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>