

III 資料編

目次

第1章 関連計画の整理	1
1.1 第5次飯能市総合振興計画（上位計画）	1
1.2 飯能市都市計画マスタープラン（上位計画）	5
第2章 飯能市地域公共交通計画(H29～R4年度)の事業評価	7
2.1 基本目標1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」	7
2.2 基本目標2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」	10
2.3 基本目標3：生活を支える公共交通手段を「つくる」	13
第3章 市民アンケート調査結果	15
3.1 調査概要	15
3.2 市民アンケート調査結果（単純集計）	16
3.3 市民アンケート調査結果（クロス集計・過年度調査との比較）	55
3.4 飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」に関するアンケート調査結果	62
3.5 「奥武蔵らくらく交通」に関するアンケート調査結果	65
第4章 ノーマイカーデーに関するアンケート調査	68
4.1 調査概要	68
4.2 回収状況	68
4.3 調査結果	68
第5章 路線バス運行状況分析	71

第1章 関連計画の整理

1.1 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。令和3年度に前期基本計画の目標年次を迎え、令和4年度から令和7年度までを計画期間とする後期基本計画が策定されています。後期基本計画は、国連サミットにおいて掲げられた国際社会の共通目標であるSDGs（持続可能な開発目標）と理念が重なる市の総合振興計画の基本構想を踏まえた上で、目指す方向性が同じである「飯能市地域創生プログラム（飯能市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」と一体的に策定され、人口減少や少子高齢化等の諸課題等に迅速かつ柔軟に対応しながら、市のまちづくりを推進するための計画となっています。

「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」を設定し、それぞれの分野の施策との相互連携による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。

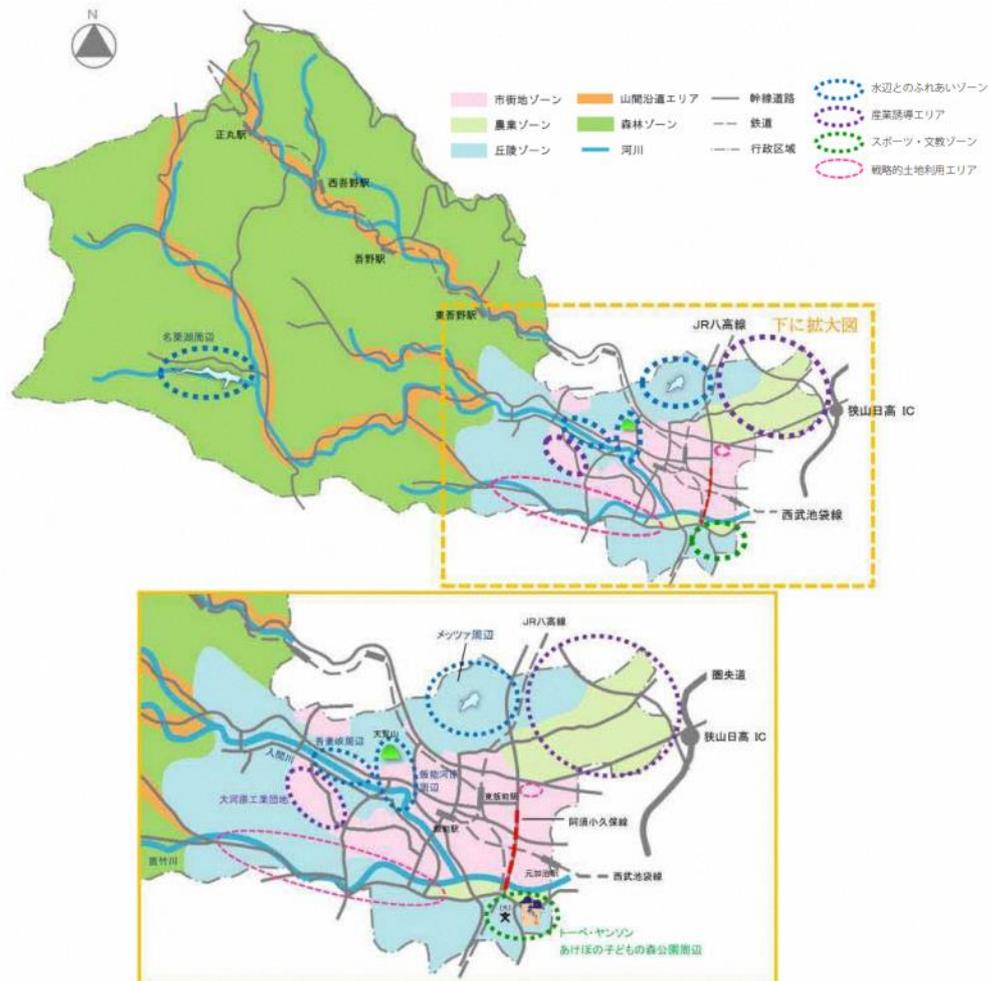


図 1-1 土地利用構想

基本目標の「快適な生活環境が整うまち」のうち、「安全便利な交通環境の整備」の「便利な公共交通ネットワークの促進」では、市と交通事業者等が連携して、地域ごとの特性を考慮し、今ある資源を活用しながら地域のニーズに合った移動手段の確保のために、路線バスを「まもる」、路線バスをはじめとした公共交通を「育てる」、地域主体の移動交通手段を「つくる」の取組を進めることとしています。

- 1 水と緑の交流によるまちづくりの新機軸 ～自然との新たな共存・共生スタイルの創造～
- 2 魅力・交流・賑わい創造と経済の好循環 ～一体的な魅力創造と経済の好循環～
- 3 子ども、若者の夢・未来を育む ～子どもと若者の明るい夢と未来を育む～
- 4 市民総力による自立的なまちづくり ～協働に磨きをかけた自立的な政策経営～

図 1-2 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 style="text-align: center;">基本目標 4</p> <p style="text-align: center;">快適な生活環境が整うまち</p> <p style="text-align: center;">- 快適な生活環境を創る -</p> <p style="text-align: center;">【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	

図 1-3 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

■社会情勢・現状

少子高齢化に伴い通学・通勤での公共交通の利用者が減少し、特に山間部などの過疎地域では、バス路線をはじめ公共交通を維持することが困難になってきています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う外出自粛や人々の移動の制限は、こうした状況に一層拍車をかけています。

その一方、運転免許証の自主返納の増加等に伴い、高齢者の移動手段の充実に対するニーズは増加しています。このような状況を踏まえ、自動運転や AI 等を活用したオンデマンド交通、グリーンスローモビリティや、ICT を活用して複数の移動手段をつなぐ MaaS の取組など、公共交通分野の抱える課題に対し、自治体と交通事業者等が連携した様々な取組が進められています。

本市では、バス路線の維持を目的とした赤字路線に対する補助や、公共交通の不十分な地域におけるスクールバスの混乗や施設送迎車の活用、乗合ワゴンの運行など、社会資源を活用した移動手段の導入・確保に向けた取組を推進しています。また、事業者と協力し、メツァなどの新たな施設立地に対応したバス路線等の整備や、路線バス、鉄道など公共交通の利用促進を進めています。

■問題点・課題

人口減少等により、既存のバス路線を維持することが困難な状況であり、路線の再編や MaaS の活用を含めた公共交通の利用促進の取組が必要です。

また、特に高齢者の足を確保していくため、公共交通が不十分な地域における新たな移動手段や、バス停・鉄道駅から自宅までの区間である、いわゆるラストワンマイルの移動手段について、更なる検討を進めていく必要があります。

運転免許を返納しても安心して住み慣れた地域で暮らし続けられるように、地域ごとの特性を考慮し、今ある資源を活用しながら地域のニーズに合った移動手段の確保に引き続き取り組む必要があります。

■本施策を推進する個別計画

○飯能市地域公共交通計画 ※令和4(2022)年度末改定予定

■主な取組

1 路線バスを「まもる」

- ①需要に対応したバス路線の見直し
- ②既存のバス路線に対する補助金の交付
- ③利用者の待合環境を含めたバス運行環境の整備

2 路線バスをはじめとした公共交通を「育てる」

- ①バスマルートマップ、バス案内看板作製など、バス路線を分かりやすく見せるための取組
- ②イベントを通してのバスの利用促進及び意識啓発
- ③高校生等への通学定期券補助及び後期高齢者等への公共交通利用支援策の検討

3 地域主体の移動交通手段を「つくる」

- ①公共交通空白地等における地域と連携した新たな移動手段の確保
- ②スクールバスや施設送迎車等を活用した移動手段の確保
- ③福祉分野との連携による移動手段の確保

■KPI（重要業績評価指標）

KPI	KPI の説明	令和 2 年度	目標値(令和 7 年度)
実車走行キロ当たりの年間輸送人員	市内バス路線の①市内全路線及び②個別計画で定める軸となる区間において算出	①2.10 人 ②2.42 人	①現状維持 ②増加
地域との協働により導入した移動手段の利用者数	飯能市乗合ワゴン(1便平均)	4.10 人	増加
市内の公共交通のカバー圏域	バス停から 300m、鉄道駅から 800mに含まれる面積	90.1 km ²	増加

1.2 飯能市都市計画マスタープラン（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。

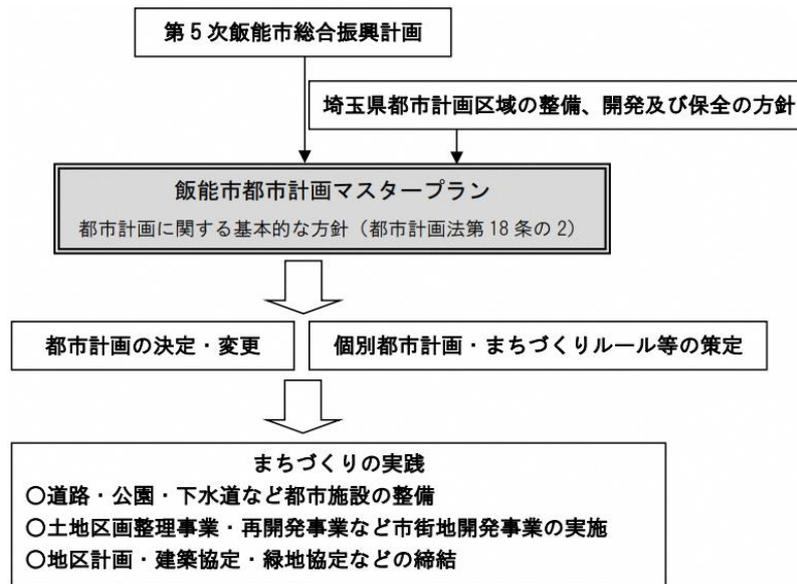


図 1-4 飯能市都市計画マスタープランの位置づけ

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 1-5 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。

第2章 飯能市地域公共交通計画(H29～R4 年度)の事業評価

飯能市地域公共交通計画の施策実施状況を以降に整理しました。

2.1 基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」

基本目標 1：地域の幹線交通としての路線バスを「まもる」	事業評価
施策 1：バス路線の維持と継続的な見直し	効果あり
<p>①交通事業者との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「飯能営業所存続及び今後の同営業所の運営に関する協定」の延長（～R5.3.31） <ul style="list-style-type: none"> ▶国際興業(株)と市の当該協定について両者で協議し、R2.4.1～R5.3.31 まで 3 年間延長した。 ●各交通事業者との連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ▶鉄道事業者では市からの要望活動及び打ち合わせ等で、バス事業者とは地域公共交通対策協議会の分科会等で、タクシー事業者とは観光政策の説明会等で情報共有及び意見交換を行い、さらなる連携強化を図った。 <p>②補助金の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域乗合バス路線対策費補助金の交付 <ul style="list-style-type: none"> ▶市内路線（4 路線）に対して補助金を交付した。これにより山間地域の住民の通勤、通学をはじめ、高齢者等の車を運転しない住民の通院、買い物等の際の移動の足を確保することができた。 ●新型コロナウイルス感染症対策の支援金等の交付 <ul style="list-style-type: none"> ▶令和 2 年度から国の地方創生臨時交付金を活用し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により経営に影響を受けた市内交通事業者に支援金等を交付した。 <p>③利用実績のモニタリングによるバス路線の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ●支線路線の利用状況調査 <ul style="list-style-type: none"> ▶乗降データや乗込調査により、今後の路線のあり方について検討を開始した。 ●国際興業(株)による生産性向上及び路線の最適化 <ul style="list-style-type: none"> ▶ヤマト運輸(株)と連携し、バス利用客とあわせて宅配便を載せて運ぶ貨客混載事業を開始した。 ▶実証実験の結果を基に「飯能ワンコインゾーン」を廃止した。 ▶国際興業バス支線路線（中藤・中沢線、間野黒指線）の再編を実施した。 	
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	効果あり
<p>①観光施策と連携した利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●観光イベントの実施 <ul style="list-style-type: none"> ▶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の川遊び体験、路線バス途中下車の旅の会の各事業など、多くの利用促進事業を実施した。（令和 2 年以降、新型コロナウイルス感染症の影響で事業の開催が難しい状況） <p>②市内コンテンツを活用した利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「ヤマノススメ」ラッピングバスの運行 <ul style="list-style-type: none"> ▶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る。 	

- 訪日外国人向けチケットの販売（令和元年）
 - ▶ 市内交通事業者及び(株)ムーミン物語が連携し、ムーミンバレーパーク入園券、西武鉄道 1 日フリー乗車券、飯能駅または東飯能駅からパークまでの往復バス乗車券がセットになった企画乗車券を訪日外国人向けに発売した。
- 観光型 MaaS「Meets! Hanno Pass」の販売（令和 2 年、令和 3 年）
 - ▶ 市内交通事業者、(株)ムーミン物語、ジョルダン(株)が連携して、ムーミンバレーパーク入園券、シャトルバス往復乗車券、市内のお店で優待が受けられるクーポン券がセットになった企画乗車券を発売した。

③おでかけ促進と連携した利用促進

- 施設内でのバス時刻表の掲示等
 - ▶ 一部公共施設での、最寄りバス停の時刻表の施設内掲示や冊子に案内を掲載するなど、施設利用者に路線バスの利用案内を実施した。
- バスの時刻にあわせたイベントの開催
 - ▶ イベント等の周知記事にイベントに間に合う路線バスの案内を掲載することにより、路線バスの利用促進を行った。

施策 3：バス運行環境の整備

効果あり

①バス停の待合環境の改善

- 各停留所の待合環境の改善
 - ▶ 既存のベンチは引続き運用し、新たな環境整備の候補地を検討している。（令和元年）
 - ▶ ノーラ名栗のオープンにあわせ、西川材を活用し「ノーラ名栗・さわらびの湯」停留所の待合所の整備を行った。（令和 2 年）
- 「危険バス停」の現地確認と対策検討
 - ▶ 国土交通省指定の、いわゆる「危険バス停」64 か所（A～C ランク）について、国際興業(株)、飯能警察署、市で現地確認と対策検討を行った。（令和 2 年）
 - ▶ 市内の「危険バス停」64 か所（A～C ランク）のうち、16 か所（うち A ランク 12 か所）について安全対策を実施した。（令和 3 年）

②施設を活用した待合環境の整備

- 「バスまちスポット」「まち愛スポット」の運用
 - ▶ 市内のバスまちスポット、まち愛スポットについて、施設の移設などの修正、見直しを毎年行っている。
- 名栗本線との交通結節点としての「新寺」バス停の環境整備
 - ▶ 令和 3 年の国際興業バスの支線再編に際し、「新寺」バス停を交通結節点として環境整備に着手した。

③飯能駅北口ロータリー周辺の使い方の改善

- メッツァの開業に伴う待合環境整備
 - ▶ メッツァビレッジ、ムーミンバレーパークの開業に伴い、バス事業者が中心となり待合のためのレーンを新設するなど、飯能駅北口の待合環境の整備を実施した。

④市内道路網の課題解決に向けた取組の実施

- 飯能大河原線の開通
 - ▶ 飯能大河原線が開通し、飯能大河原工業団地への産業道路として活用され、国際興業バス西武飯能日高線及び間野黒指線の経路変更につながった。（平成 30 年）

- 国際興業バス「尾長入口」、「名郷」停留所舗装
 - ▶ 「尾長入口」バス停の停車帯、「名郷」バス停の転回場について、利用者の安全確保等の観点から、砂利敷からコンクリート舗装への要望がバス事業者から市に提出され、令和元年より検討と地権者調整を行い、令和2年に舗装工事を実施した。
- 阿須小久保線の岩沢陸橋の供用開始
 - ▶ 令和2年に工事開始し、令和3年に供用を開始した。
- 都市計画道路阿須小久保線と市道1-5号線との交差点工事（令和2年～）
 - ▶ 工事に向けて用地交渉している。

施策4：需要に対応したバス路線の見直し

効果あり

①施設立地等に対応したバス路線の見直し

- メッツァ行直通シャトルバスの運行開始（3社共同運行）
 - ▶ 「メッツァ」の開業に伴い、イーグルバス、西武バス、国際興業バスの3社により飯能駅北口及び東飯能駅東口から直通シャトルバスの運行を開始した。（平成30年）
- 国際興業バス路線及び停留所名称の変更
 - ▶ 間野黒指線（飯11系統）の工業団地乗入れを輸送実績や新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少により廃止した。
 - ▶ 西武飯能日高線（飯07系統）等の路線変更（平成30年）

市道飯能大河原線の開通に伴い、西武飯能日高線及び間野黒指線の路線変更を実施した。併せて「飯能西中学校」、「飯能第一小学校」及び「天覧山下」バス停を新設し、並びに旧「天覧山下」バス停を「市民会館・博物館」に名称変更することで周辺公共施設等のアクセス利便性が向上した。
 - ▶ 「OH!!!・天覧山下」（飯07系統）バス停車帯設置（令和元年～令和2年）

食のテーマパーク「OH!!!」の開業に伴い、「天覧山下」（飯07系統）のバス停車帯を設置した。当該地域は、天覧山、能仁寺、「OH!!!」などが立地する観光拠点であり、バス利用者の利便性の向上や、交通渋滞緩和の効果が期待できる。
 - ▶ 「畑中」停留所の移設（令和元年）

地域住民からの要望を受け停留所の移設を行い、バス路線の運行環境の改善や利用者の安全確保につながった。
 - ▶ バス停留所の名称変更（令和2年）

周辺の観光施設のオープンに伴い、停留所の名称変更を行った。
 「さわらびの湯」→「ノーラ名栗・さわらびの湯」
 「天覧山下」→「OH!!!・天覧山下」
- 支線である飯能市乗合ワゴンの経路見直し（令和3年）
 - ▶ 実証運行の実績等を基に経路等を変更し、本格運行を開始した。（R4.1～）

精明東コース：廃止：「²⁴下川崎中央」「²⁵下川崎」新設：「²⁴下川崎西」「²⁵下川崎東」
 加治コース：新設：「⁴¹デンキチ飯能店前」

2.2 基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」

基本目標 2：路線バスを身近にして公共交通を「育てる」	事業評価
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	効果あり
<p>①わかりやすいバス案内看板の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 飯能駅改札口前にデジタルサイネージ設置（平成 30 年～） <ul style="list-style-type: none"> ▶ ムーミンバレーパーク開業及び飯能駅改装に合わせ、飯能駅改札口前の自由通路にデジタルサイネージを設置した。 ● 飯能駅北口の「飯能市バス観光案内」看板の設置とメンテナンス（令和元年～） <ul style="list-style-type: none"> ▶ メッツァへの観光客が多く利用する飯能駅北口のバス案内看板をリニューアルした。 ● 路線や停留所の変更等のメンテナンスを行っている。（毎年） ● 東飯能駅における飯能市乗合ワゴンの停留所案内（令和 3 年） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 飯能市乗合ワゴン「①東飯能駅東口」停留所案内を東飯能駅構内に設置した。 <p>②バスマップの作成・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 飯能市バスルートマップの改訂、配布（毎年） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市内の鉄道駅、公共施設等で市民に広く配布している。 ● 飯能市乗合ワゴンの案内リーフレットの作成、配布（令和 2 年～） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 飯能市乗合ワゴンの案内を広報はんのうに掲載、また東飯能駅ほか沿線施設等でも配布している。 	
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	効果あり
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● はんのう市公共交通ニュースの発行 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市内の公共交通の現状、事業等の情報を「はんのう市公共交通ニュース」としてまとめ、市民に広く周知した。市内公共施設等に配架したほか、市 HP でも公開した。 ● 市広報等による交通事業者の各種サービスの PR（毎年） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市広報、公共交通ニュース、市 HP で交通事業者による既存の各種サービスについて PR し、主に高齢者の公共交通の利用による外出の促進を行っている。 ● 飯能市乗合ワゴンの沿線施設における PR（令和 3 年） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線沿線の商業施設、病院、公共施設など 18 施設に、飯能市乗合ワゴンの停留所案内を設置依頼し利用 PR を行った。 <p>②通勤・通学者に対するモビリティ・マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカーデーの実施（毎年 12 月） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 普段、自家用車で通勤（移動）する市内在勤者及び市民に対し、12 月中はマイカー使用を控え、路線バスなど公共交通を意識してもらい、公共交通の利用に対する意識啓発を目的にノーマイカーデーを実施している。 ● 「乗合ワゴンに乗ってみようキャンペーン」の実施（令和 3 年） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 飯能市乗合ワゴンの利用 PR を目的にノーマイカーデーとあわせて実施した。ノーマイカーデー参加証の提示により運賃無料とした。 	

施策3：マイバス意識の醸成

効果あり

①バスを使ってもらおう取組

- 「路線バスで行く！飯能スゴイところスタンプラリー」の実施（平成30年）
 - ▶路線バスでアクセスできる市内の観光スポットを紹介するスタンプラリーを実施することで、市内の魅力の再発見及びさらなる路線バスの利用促進を図った。
- 「名栗ひなかざりきっぷ」の発売（令和元年）
 - ▶「飯能ひな飾り展」が開催にあわせ、名栗地区のひな飾り会場に気軽に路線バスで足を運んでもらうこと、期間中の路線バス利用者を増加させることを目的に、主に女性をターゲットに「名栗ひなかざりきっぷ」を200枚限定で発売した。
- 路線バス車内における観光PR動画放映（令和2年～）
 - ▶国際興業株の協力により、市内の路線バス車内OBC画面で沿線の観光PR動画を放映している。

②バスのことを理解してもらおう取組

- 講演会など
 - ▶地域公共交通講演会「みんなで考えようおでかけの足」を実施した。（平成30年）
- 「みんなで知ろう！移動手段の最新動向」（平成30年）
 - ▶出前講座の実施（平成30年、令和2年、令和3年）
免許返納や路線バスの現状などに関する出前講座を開催した。
- 乗り方教室、体験イベントなど（平成30年～令和2年）
 - ▶バスの乗り方教室、運転手体験、バスやタクシーの車両展示、外国語版バスの乗り方リーフレット配付などを実施した。
- コロナ禍における国際興業バス車内での感染予防PRの実施（令和2年～）

③地域におけるマイバス意識の醸成

- 利用促進ポスティングの実施（平成30年）
 - ▶赤字路線である国際興業バス名栗本線沿線の全世帯に対して、利用促進及び意識啓発を目的としたポスティングを行った。
- 各地区への公共交通に関する講演、情報提供の実施
 - ▶移動手段の導入に関する地区検討会（精明、加治、加治東地区）の開催（令和元年、令和3年）
- 移動手段の導入に関する地区検討会（原市場、南高麗地区）の開催（令和元年、令和3年）
 - ▶わくわく名栗クラブの会において、令和4年の飯能名栗街道乗合バス100周年に際し、国際興業バス名栗本線等の歴史について情報収集を行った。

施策4：公共交通利用のための利便性の向上

効果あり

①乗継利便性の向上

- 新寺バス停付近の自転車駐輪場の維持管理を継続して行っている。

②高等学校等バス通学費補助

- 補助金の交付（平成30年～令和3年）
 - ▶補助制度の見直し（令和3年）
 - ▶令和元年のアンケート結果等を基に制度の見直しを行い、対象者及び補助金額を拡大した。

③利便性向上のための設備投資

- バスマチスポット、まち愛スポットの運用（平成 30 年～）
 - ▶ 埼玉県が進める「出歩きやすい街づくり事業」の取組の 1 つである当事業に、市内施設が協力している。バス停の近くの商業施設や公共施設等が、バスを気軽に待てる施設（バスマチスポット）、バス停まで歩くときに休憩できる施設（まち愛スポット）として登録されている。
- 駅ホーム内方線付き点状ブロック整備事業の実施（平成 30 年、令和元年）
 - ▶ 駅ホーム声かけサポート講習会の開催（令和元年）
 - ▶ 飯能市と入間市の主催で、視覚障がい者の駅ホームからの転落防止のための講習会を、鉄道駅にて実施した。
- イーグルバス(株)交通系 IC カードサービス開始を開始した。（令和元年～）
- 西武バス美杉台路線における自動運転実証実験の実施（令和 2 年～）
 - ▶ 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った。路線バスの大型車両を使用した既存路線での自動運転の実証実験は国内初の事例となった。
- 飯能駅南口～美杉台ニュータウンで片道約 2.5 km、延べ 7 日間であった。
- 名栗地区におけるグリーンスローモビリティ実証実験等の取組（令和 3 年）
 - ▶ 名栗地区の観光客の周遊のため、3 か月間のグリーンスローモビリティの実証実験、名栗湖周遊・地域循環バスの運行等を行った。

2.3 基本目標3：生活を支える公共交通手段を「つくる」

基本目標3：生活を支える公共交通手段を「つくる」	事業評価
施策1：「おでかけ」を守るための検討	効果あり
①飯能市地域公共交通対策協議会の運営	
● 飯能市地域公共交通対策協議会の開催（第6回～第17回）	
②地域での交通手段を導入するための仕組みづくり	
● 交通手段の導入手引きの策定と運用（平成30年）	
▶ 路線バス等の公共交通が運行されていない地域、又は路線バス等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において、地域が必要とする生活交通を地域が主体となって導入し、運行することを支援するために「地域主体による交通手段の導入・確保の手引き」を策定した。	
● 手引き「みんなで考えよう おでかけの足」による支援（令和元年）	
▶ 各地区における会議等において、既に移動サービスを担っている団体及びこれから移動手段の導入を検討している団体に対して、手引きにより移動手段導入のための支援を行った。	
● 「公共交通空白地有償運送支援補助金」の創設と改正（平成30年、令和3年）	
▶ 公共交通の不十分な地域の住民の移動手段を確保するため、公共交通空白地有償運送を実施するNPO法人等を支援するため制定した。また、実施団体で加入する自動車保険について、10/10補助するよう改正した。	
● 「暮らしやすい地域の移動・交通分科会」の新設（令和元年）	
▶ 市内の公共交通の不十分な地域の移動手段について、交通分野と福祉分野が連携して検討、導入するため、飯能市地域公共交通対策協議会に「暮らしやすい地域の移動・交通分科会」を新設した。	
● 高齢者安全技能講習会の開催（令和2年）	
▶ 地域のボランティアドライバー等に対し、運転技能講習会を実施した。	
③地域による主体的な運営組織づくり	
● 自家用有償旅客運送事業「奥武蔵らくらく交通」の運行開始（平成30年）	
▶ 前日までの予約制で、運転ボランティア所有の自家用車を使用し、吾野・東吾野両地区内等の移動で走行する。運賃は距離制でタクシーの半額程度とした。埼玉県自家用有償旅客運送の登録「埼玉県交第1号」事業となった。	
● 各地区の端末交通手段の担い手である団体の運営組織づくりの支援（たすけあいあがの、飯能リハビリ館ほか）	
▶ 吾野地区「たすけあいあがの」の移動交通部会への出席し、当該団体が運行する無償の移動サービス「らくだ号」の運行支援（情報提供）を行った。（平成30年、令和元年）	
● 東吾野地区における「みんなで知ろう！移動手段の最新動向」に出席し、当地区における公共交通の現状等を説明し、地域団体の移動交通に対する共通理解を促した。（平成30年）	
▶ 南高麗地区の移動手段を確保するための運営組織づくりとして、飯能リハビリ館による移送サービスの実証運行開始に向け協議を行っている。（令和2年～）	
● 飯能市介護予防・生活支援サービスの充実に関する協議体（第1層協議体）の開催（令和元年）	
▶ 市内の介護保険サービス提供団体、社会福祉法人等からなる協議体において、主に移動・移送支援をテーマに意見交換を行った。	

- 同協議体において、市内の移動・移送を含めた生活支援サービスを提供している団体、提供を検討している団体等を対象に「住民主体による移動・移動サービスに関する研修会」を開催し、サービスを提供する際の取組方法、留意点等についての研修を行った。

施策2：社会資源の活用の検討

効果あり

① スクールバスの混乗

- 奥武蔵小学校（旧吾野小）スクールバスに地域住民が相乗りできる混乗制度を実施（令和元年）※令和2年～3年は新型コロナウイルス感染症の影響により運休
 - ▶ その他の一般乗合路線で運行するスクールバスについて、交通事業者と市において系統の整理を行った。（令和3年）

② 送迎バスの活用検討

- 飯能市乗合ワゴンの運行開始と、総合福祉センター送迎バスの廃止
 - ▶ 社会福祉協議会において、総合福祉センターが運行している施設利用者用の送迎バスの乗込調査を実施した。（平成30年、令和元年）
- 精明地区及び加治地区における公共交通空白地の解消のため、「飯能市乗合ワゴン」の実証運行を開始した。それに伴い、総合福祉センター送迎バスの運行は廃止した。（令和2年）
 - ▶ 実証運行を経て「飯能市乗合ワゴン」は「おでかけむーま号」として本格運行を開始した。（令和4年～）
- 「飯能リハビリ館の送迎車の空席を活用した移送事業」の実証運行の開始（令和2年～）
 - ▶ 医療法人徳明会と市が協定を締結し、同法人が運営する介護老人保健施設「飯能リハビリ館」の送迎車両を地区住民も利用可能とすることで、路線バスの空白時間帯における地区住民のおでかけの足を確保した。

第3章 市民アンケート調査結果

3.1 調査概要

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 3-1 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
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
吾野地区（西武秩父線沿線）	104	1,792
名栗地区（名栗線沿線）	76	1,640
不明	2	-
合計	1,282	78,455

※令和4年10月26日現在（市民アンケート調査無作為抽出時点）

3.2 市民アンケート調査結果（単純集計）

3.2.1 回答者の属性

(1) 性別

男女比は1:1です。

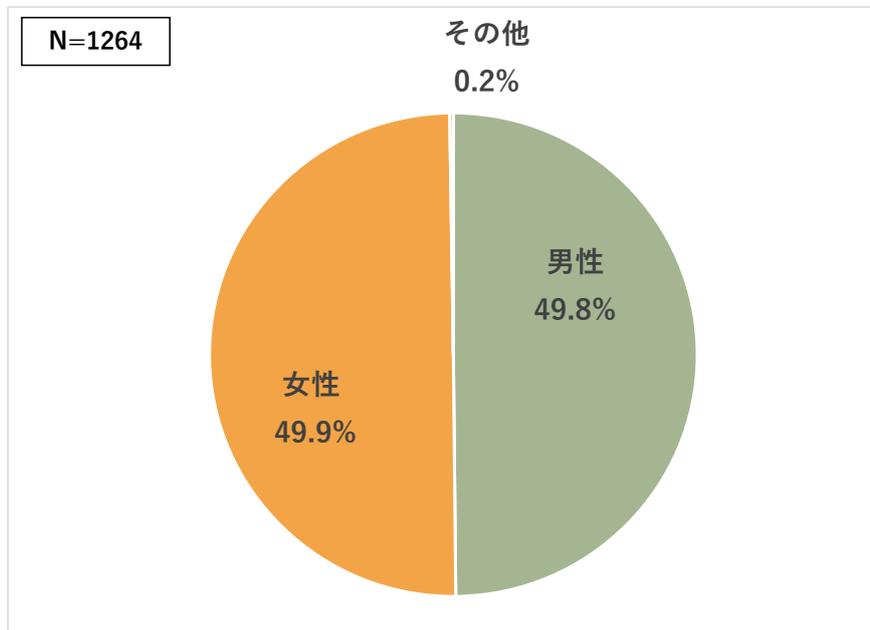


図 3-1 性別

(2) 年齢

年齢は「30代」から「80代以上」まで幅広く回答が得られています。

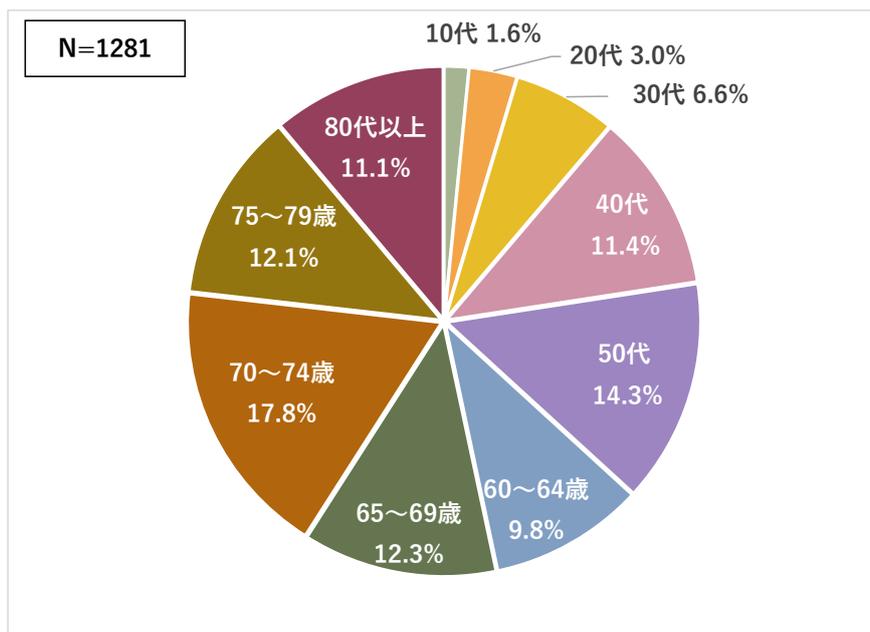


図 3-2 年齢

(3) 職業

職業は「会社員」が約2割、「無職（定年退職含む）」が約3割です。

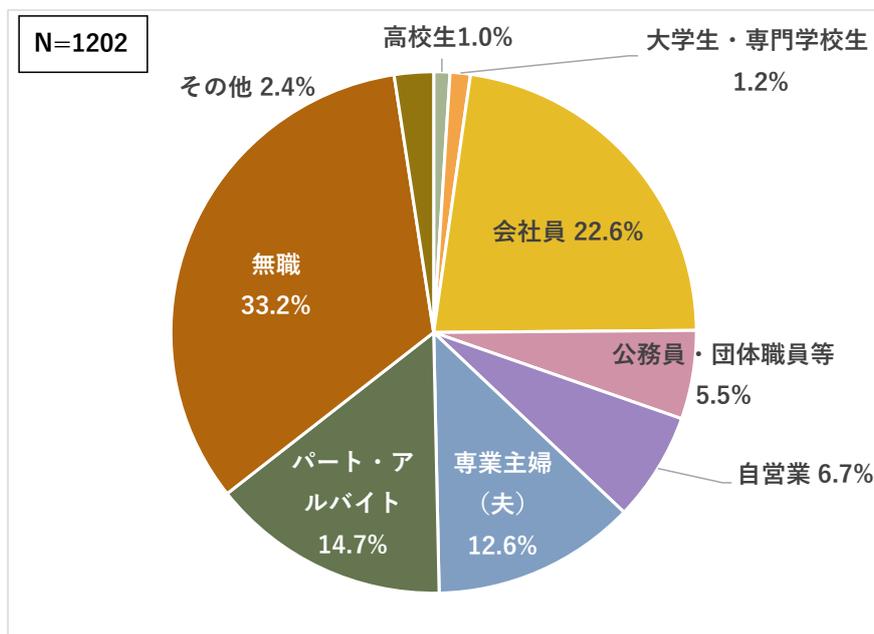


図 3-3 職業

(4) 携帯電話の所有状況

スマートフォンを約8割が所有しており、他の携帯電話を約1割が所有しています。

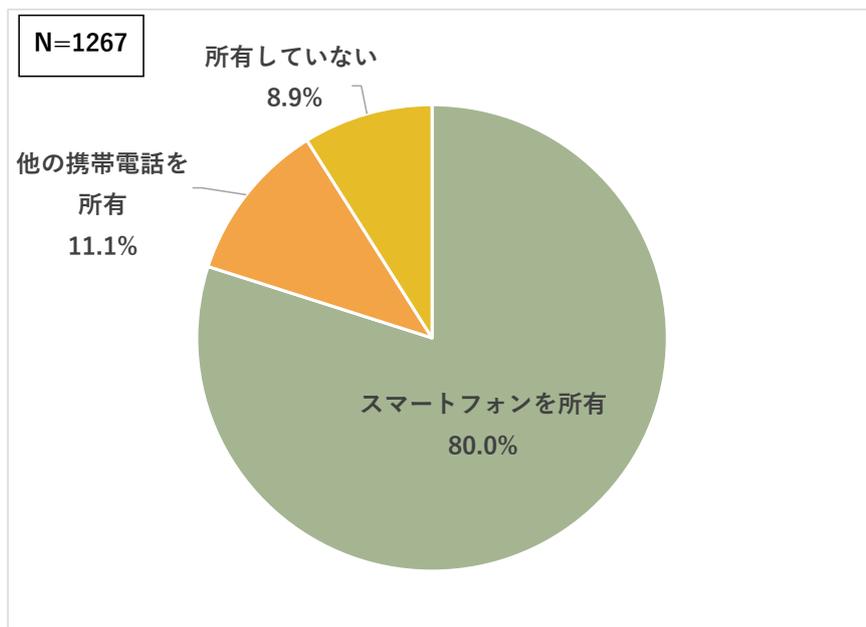


図 3-4 携帯電話の所有状況

(5) 携帯電話の利用頻度

携帯電話の利用頻度は、「ほとんど毎日利用」が約8割です。

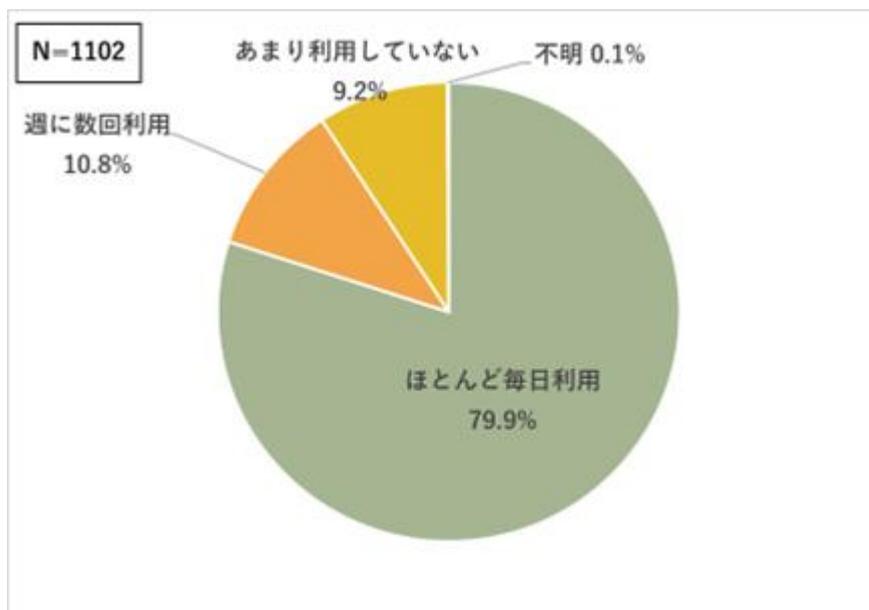


図 3-5 携帯電話の利用頻度

3.2.2 家族（同居）の構成

家族の人数は2～3人が多く、家族構成は「親と子ども」あるいは「夫婦のみ」が多いです。

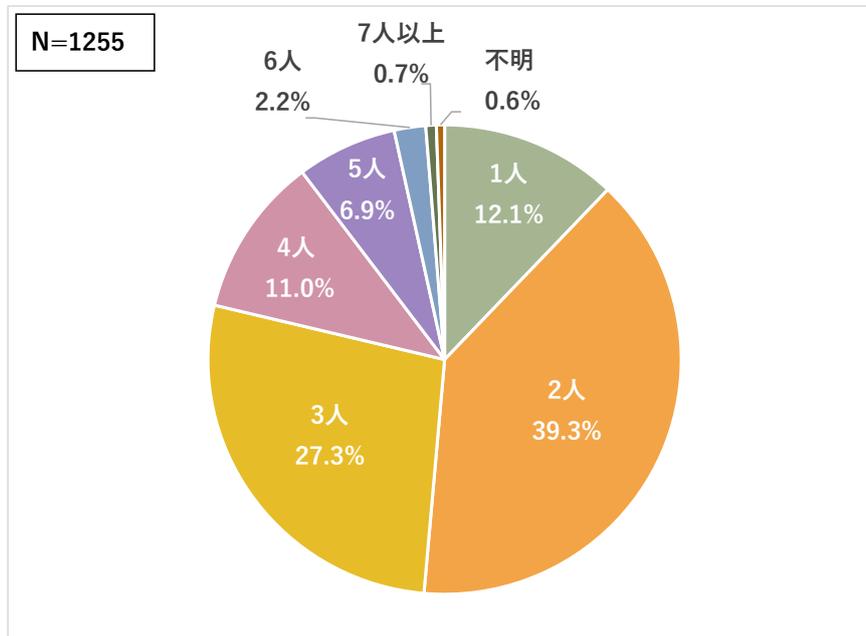


図 3-6 家族の人数

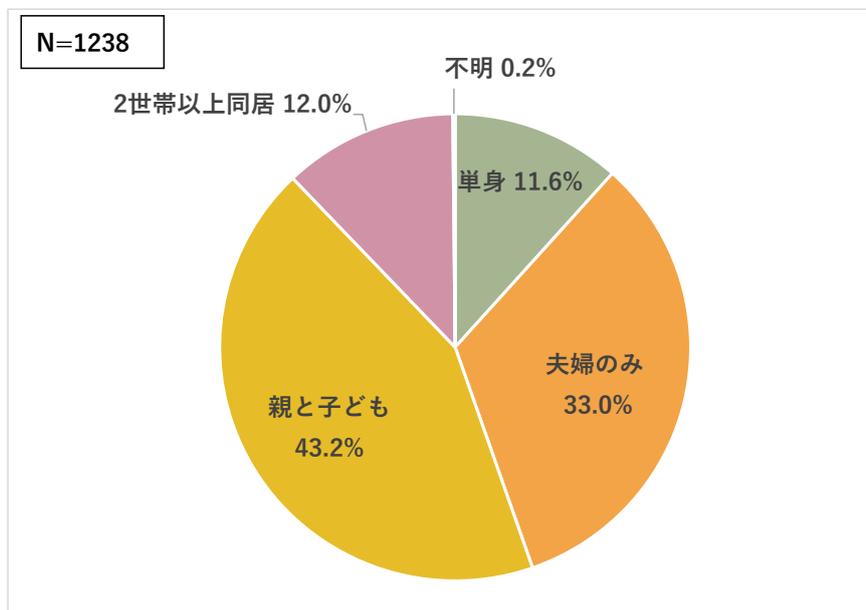


図 3-7 家族構成

3.2.3 家族（同居）の自動車、バイク等保有台数

自動車の保有台数は1~2台が多く、バイクは約1割、自転車は約5割が保有しています。

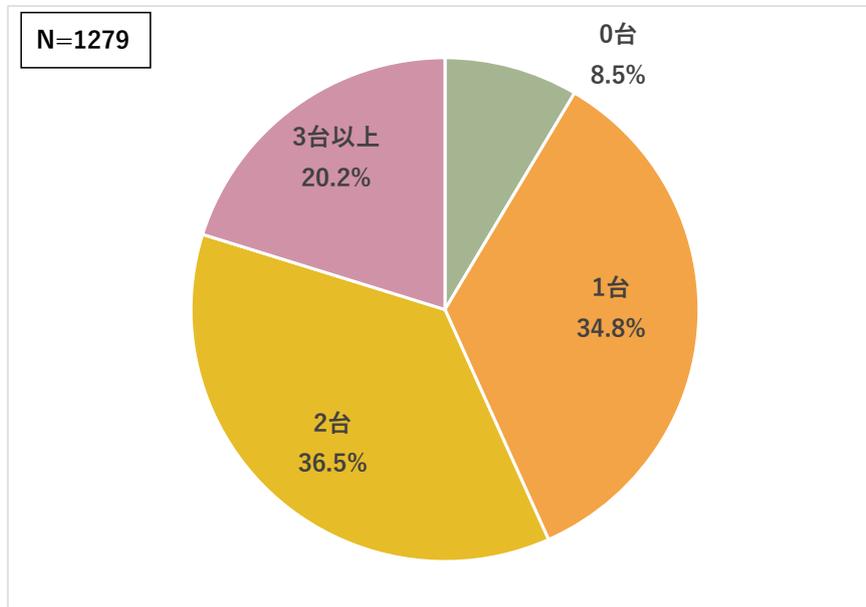


図 3-8 自動車の保有台数

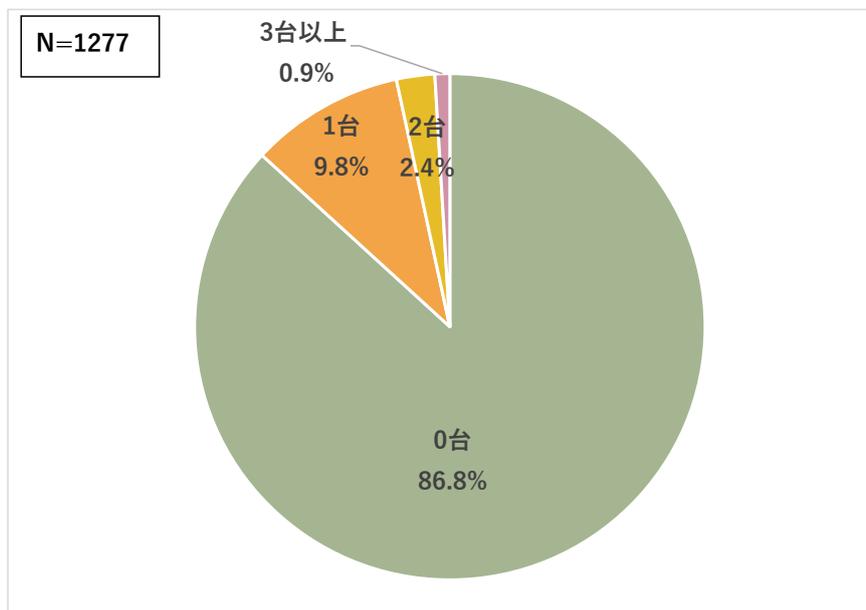


図 3-9 バイクの保有台数

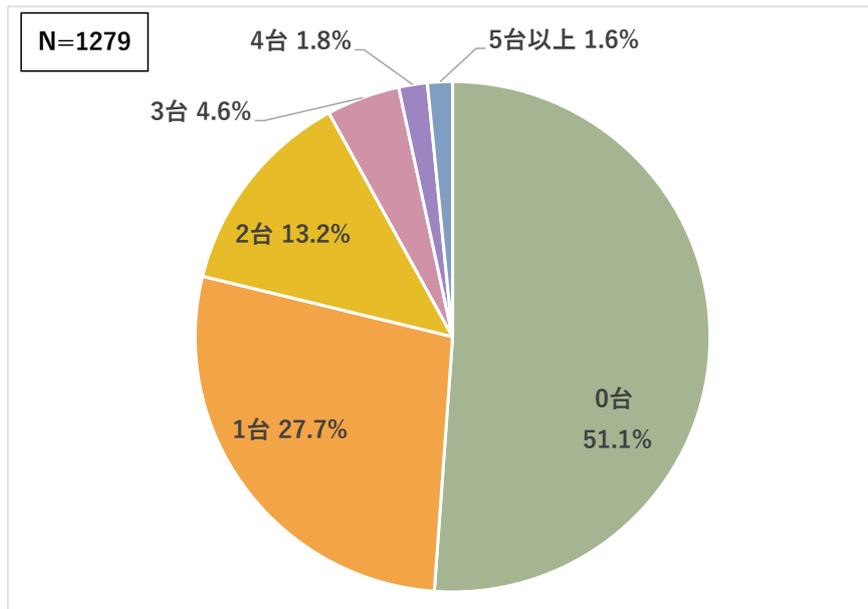


図 3-10 自転車の保有台数

3.2.4 自宅最寄りのバス停までの距離（時間）

約 5 割は徒歩圏（300m 以内）にバス停があり、約 2 割は「最寄りバス停がわからない」、
「最寄りにバス停がない」地域に居住しています。

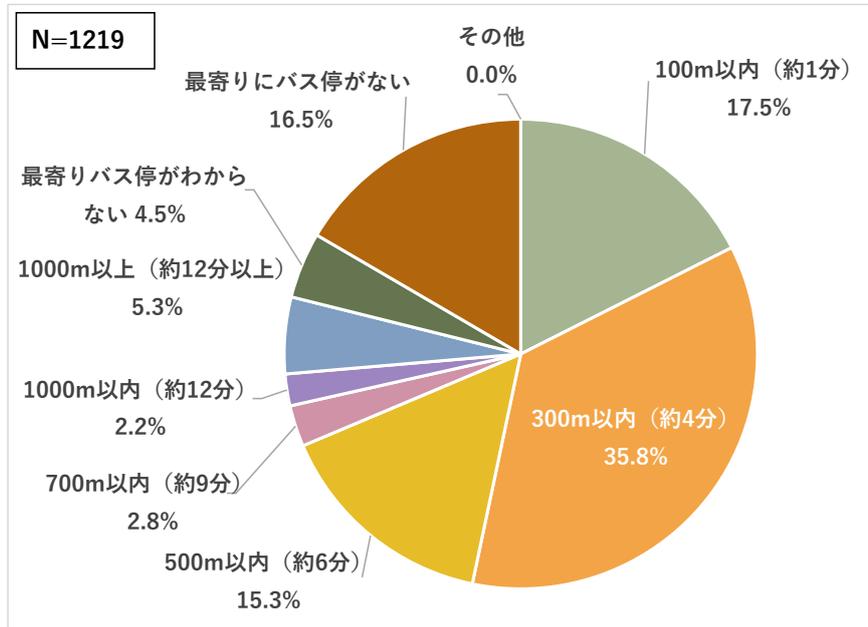


図 3-11 自宅最寄りのバス停までの距離（時間）

3.2.5 自宅最寄りの鉄道駅までの距離（時間）

約4割は1,500m以内に鉄道駅がある地域に居住しており、最寄りの鉄道駅は「飯能駅」が約6割、「東飯能駅」が約1割です。

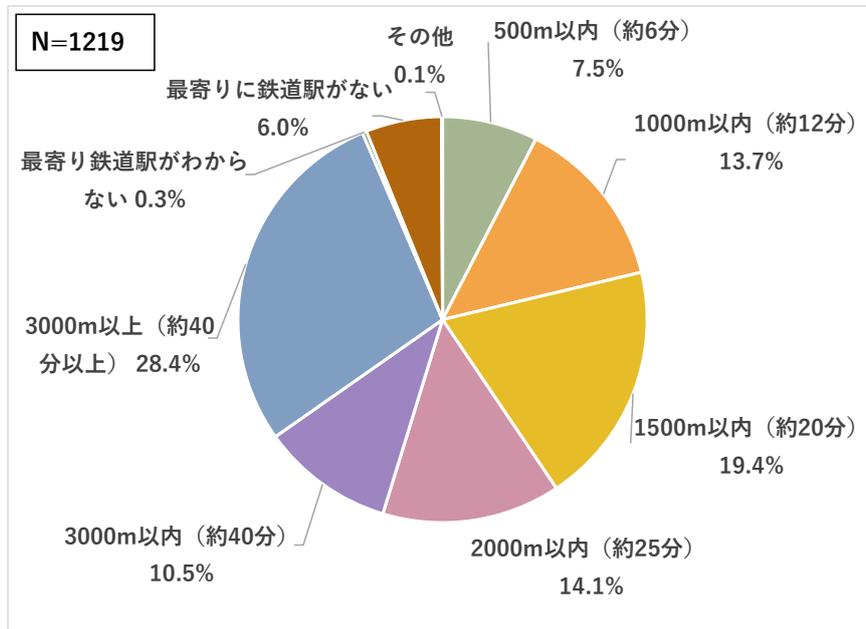


図 3-12 自宅最寄りの鉄道駅までの距離（時間）

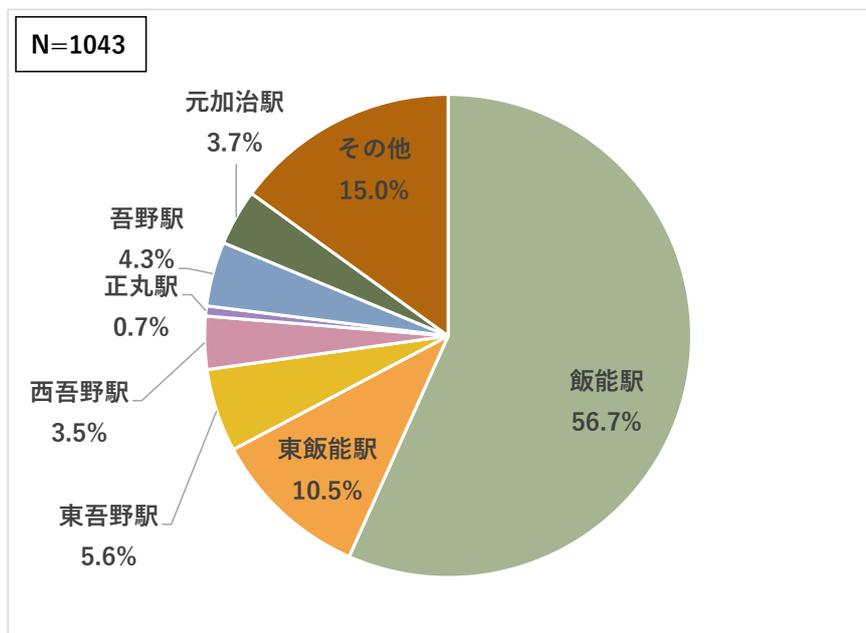


図 3-13 自宅最寄りの鉄道駅名

3.2.6 自身の自動車の運転について

(1) 運転免許証の所有有無

運転免許証は、約 8 割が所有しており、約 1 割が元から所有しておらず、約 5%が返納済みです。

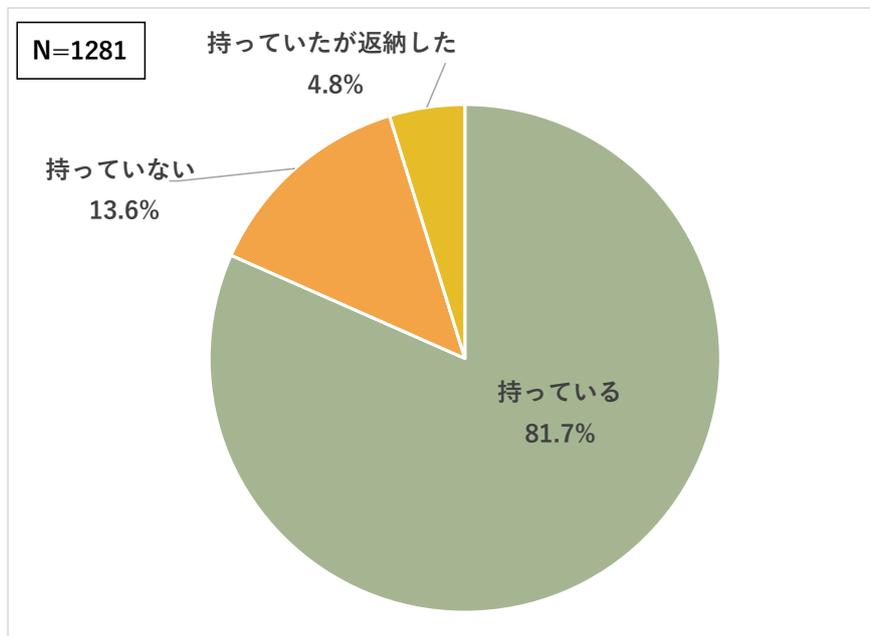


図 3-14 運転免許証の所有有無

(2) 車・バイクの運転について (対象：60歳以上) ※複数回答

60歳以上の方の内、「車の運転をやめる予定がない」が多く、「車・バイクの他に移動の足が無い」という困りごとを抱えている方が約2割です。

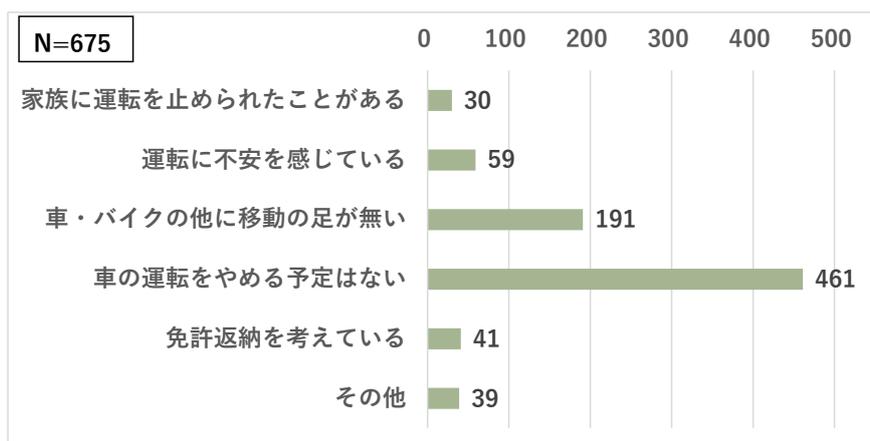


図 3-15 車・バイクの運転について

3.2.7 日常生活に関する「移動」について

(1) 通勤・通学

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで「鉄道」の利用が多くなっています。

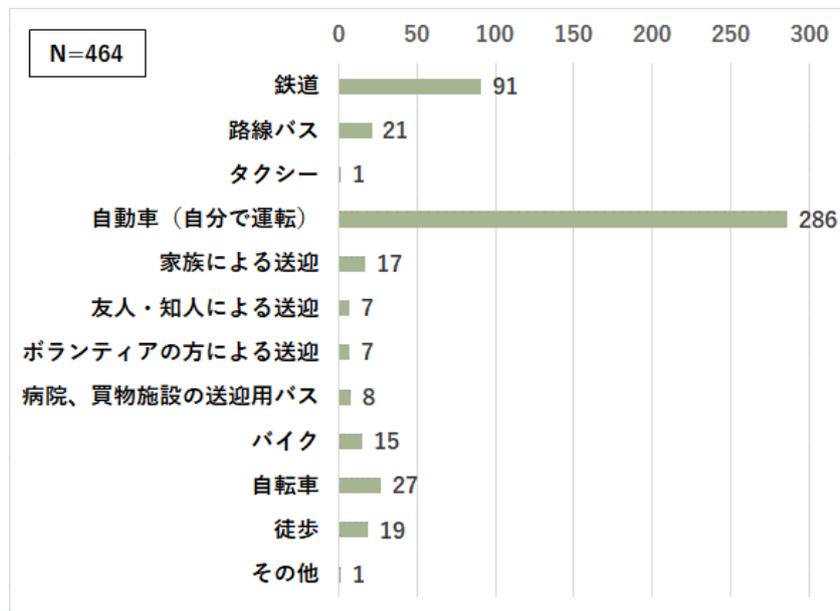


図 3-16 主な移動手段（通勤・通学）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」や「路線バス」、「自動車（自分で運転）」が多いです。

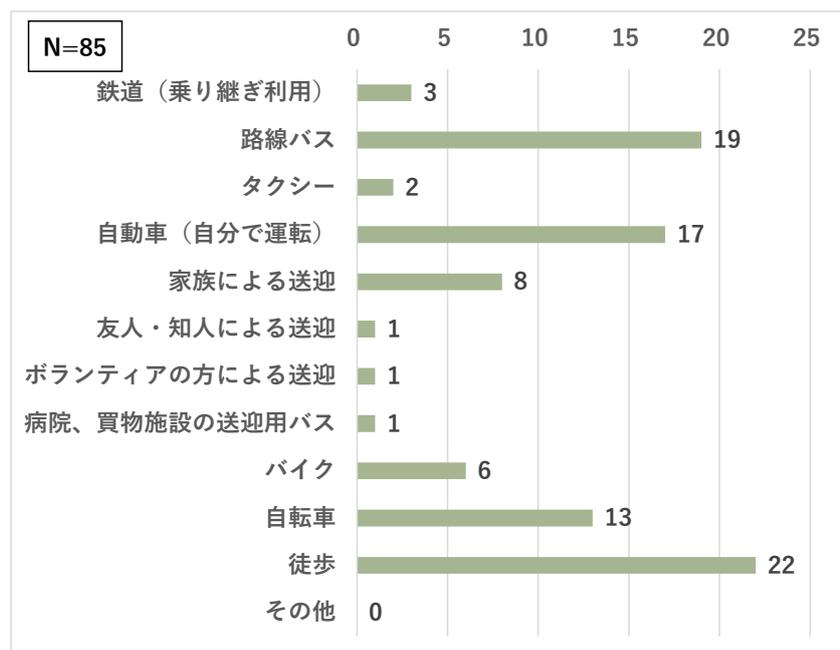


図 3-17 駅までの移動手段（通勤・通学）

3) 利用頻度

「週に5回以上」が約7割を占めます。

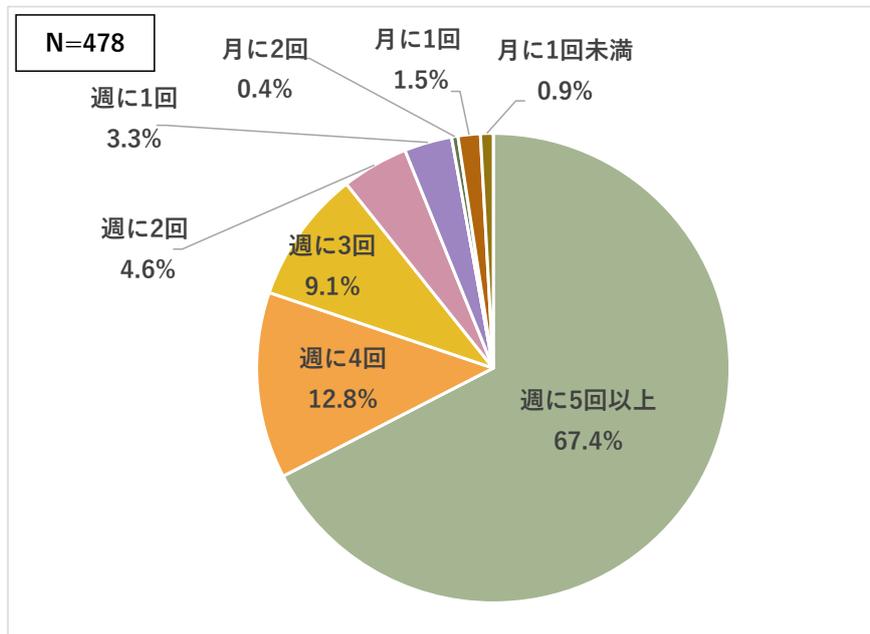


図 3-18 利用頻度（通勤・通学）

(2) 食料品の買物

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで「家族による送迎」や「徒歩」が多くなっています。

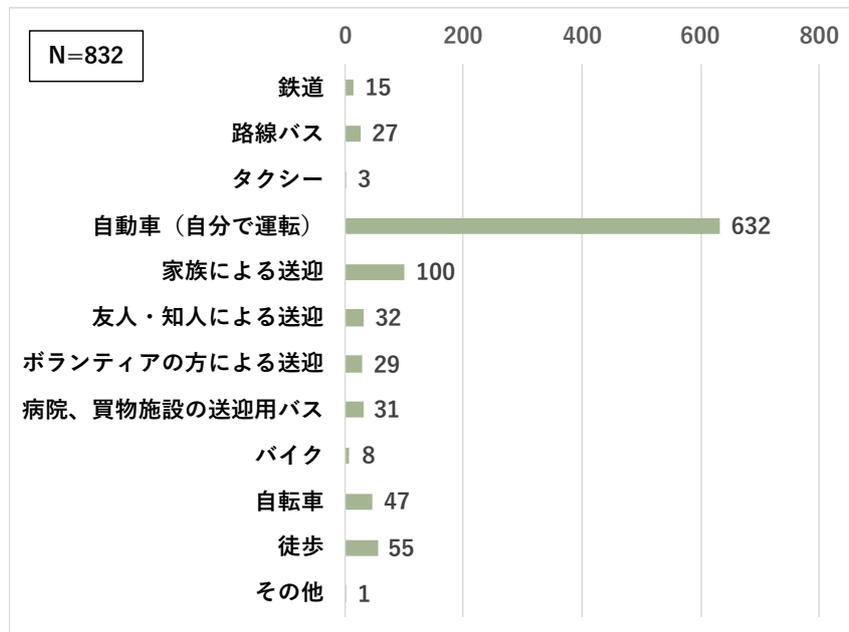


図 3-19 主な移動手段（食料品の買物）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」が最も多いです。

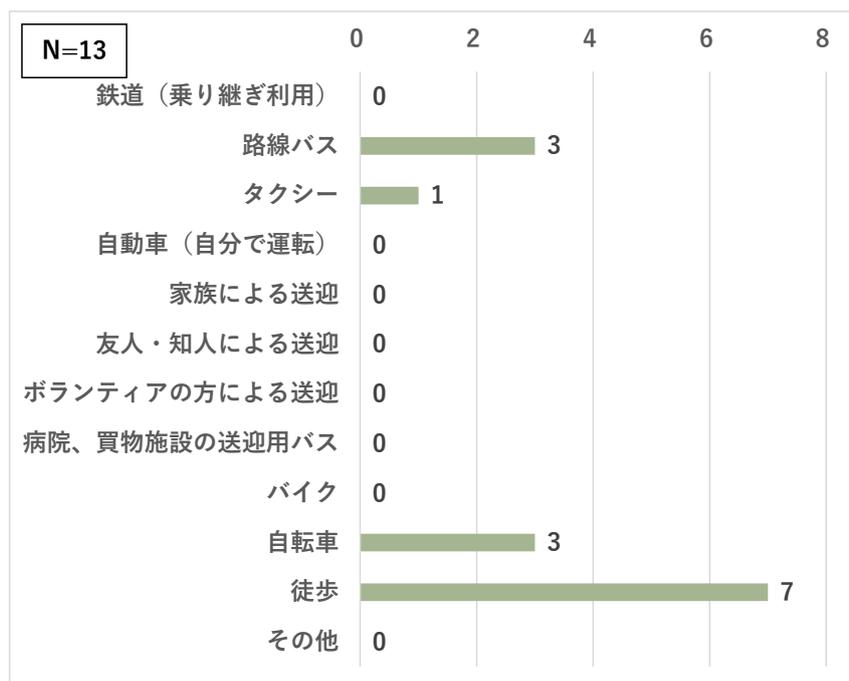


図 3-20 駅までの移動手段（食料品の買物）

3) 利用頻度

週に1～3回が約8割を占めます。

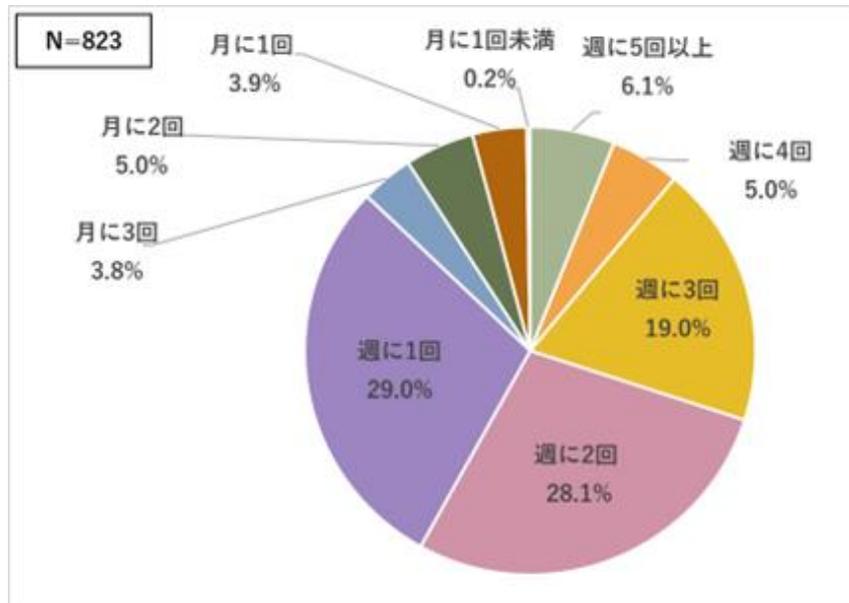


図 3-21 利用頻度（食料品の買物）

(3) 衣料品の買物

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「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。

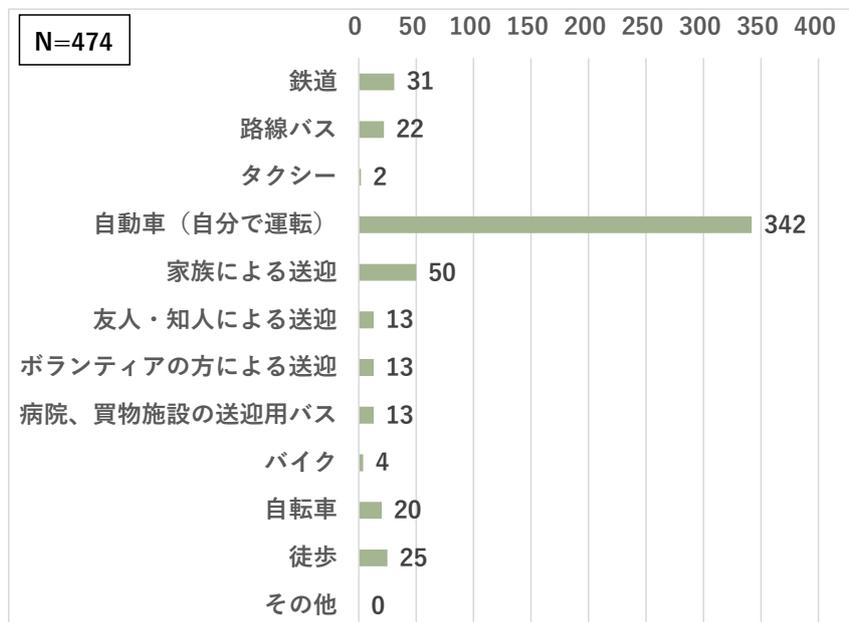


図 3-22 主な移動手段（衣料品の買物）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」が最も多く、次いで、「路線バス」が多いです。

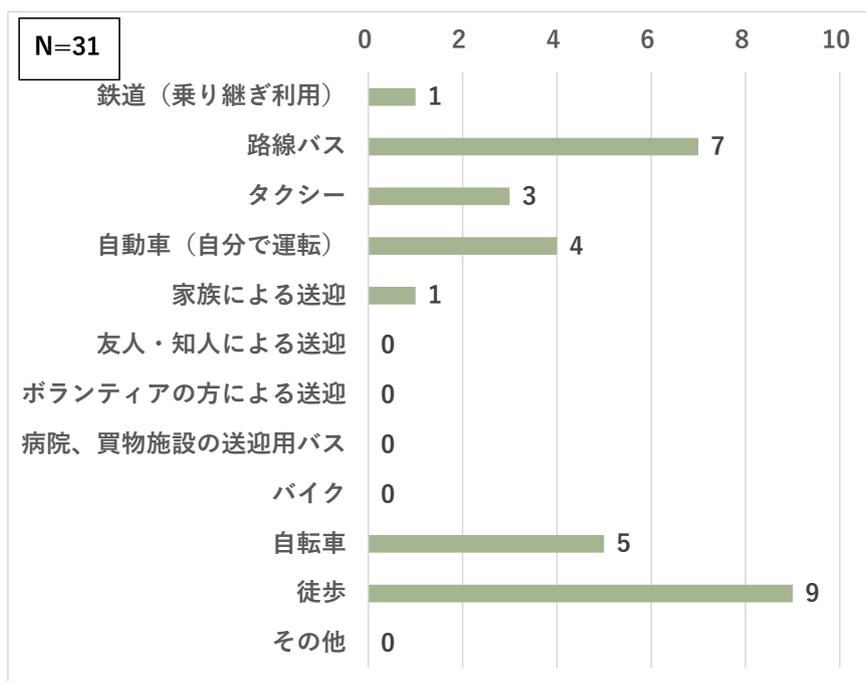


図 3-23 駅までの移動手段（衣料品の買物）

3) 利用頻度

「月に1回」が約6割を占めます。

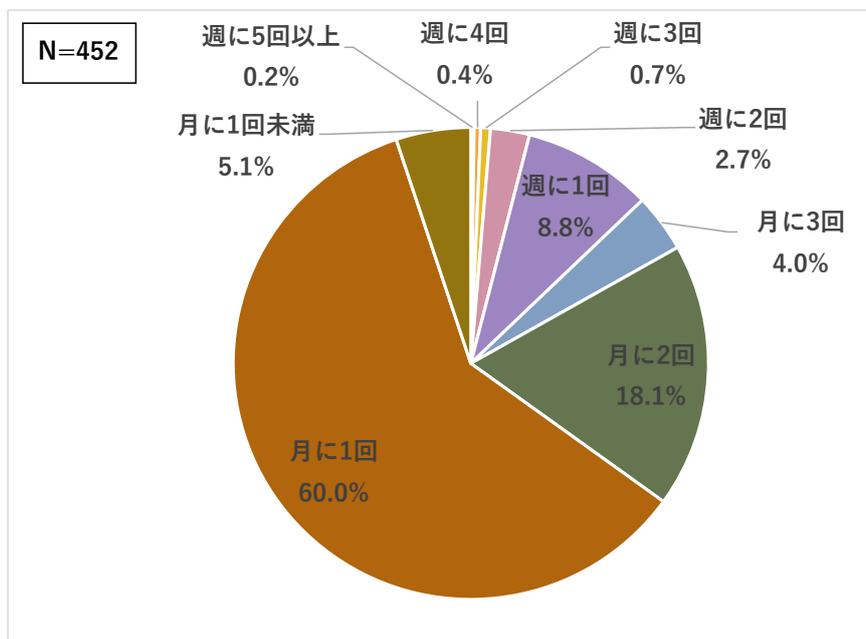


図 3-24 利用頻度（衣料品の買物）

(4) 病院、医療機関

1) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」が最も多く、次いで、「路線バス」や「自動車（自分で運転）」が多いです。

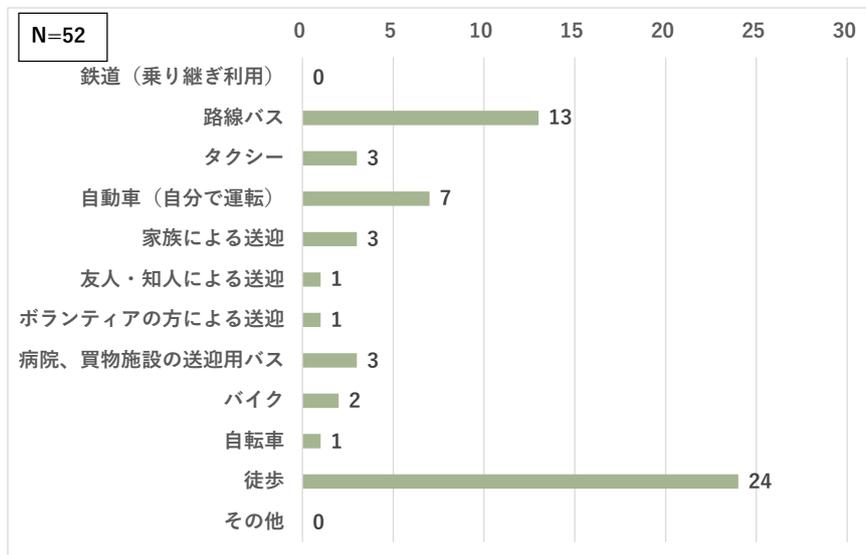


図 3-25 駅までの移動手段（病院、医療機関）

2) 利用頻度

「月に1回」が約7割を占めます。

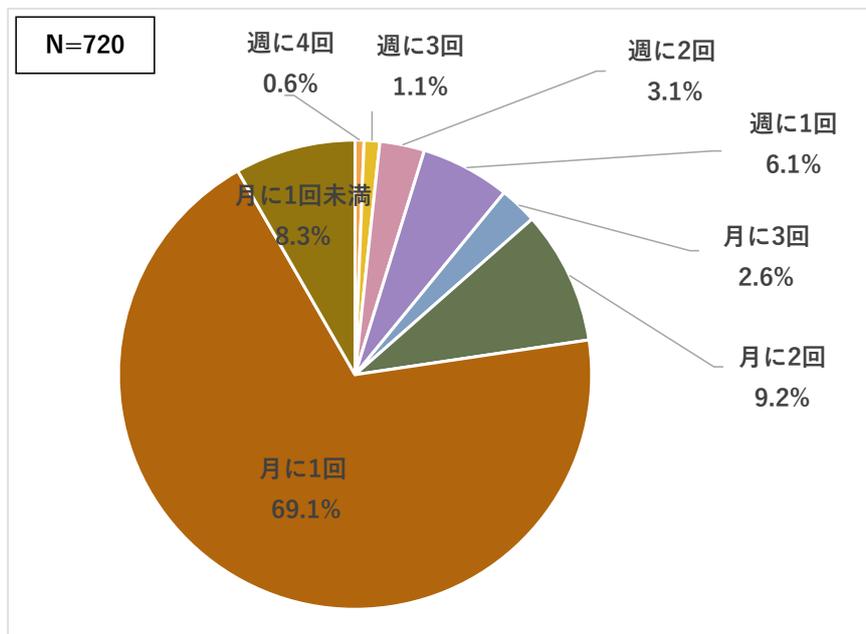


図 3-26 利用頻度（病院、医療機関）

(5) 金融機関

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで、「徒歩」や「家族による送迎」がみられます。

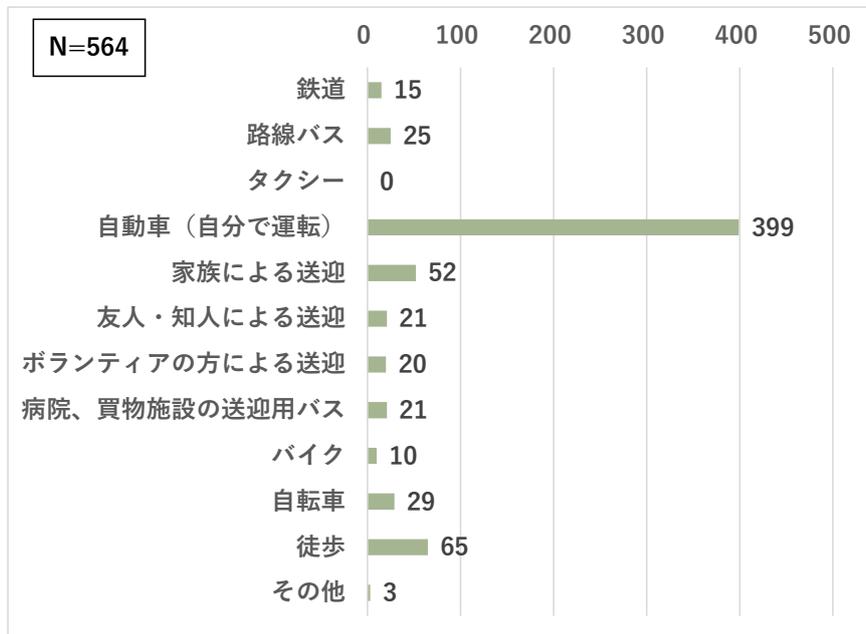


図 3-27 主な移動手段（金融機関）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」が最も多いです。

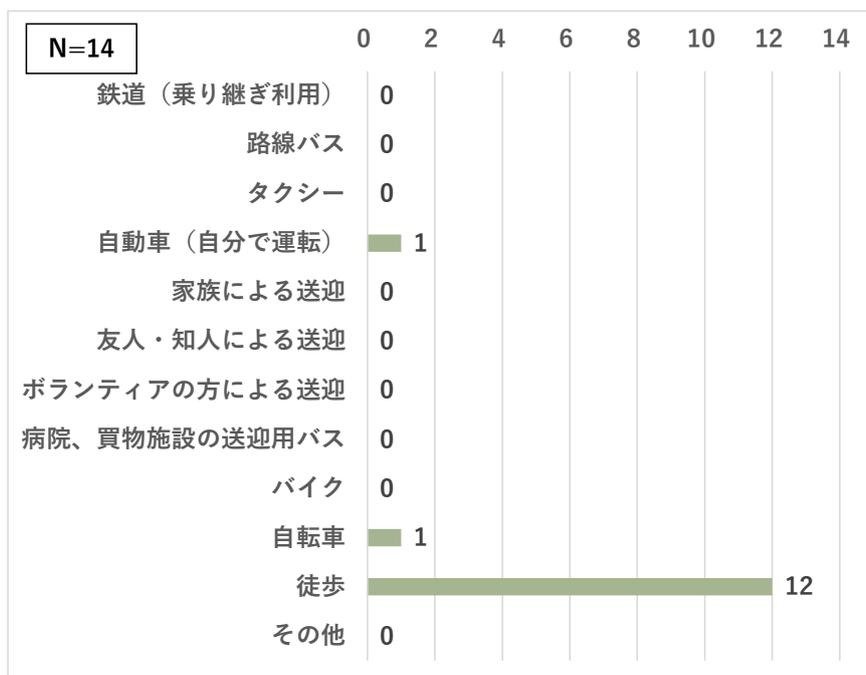


図 3-28 駅までの移動手段（金融機関）

3) 利用頻度

「月に1回」が約5割を占めます。

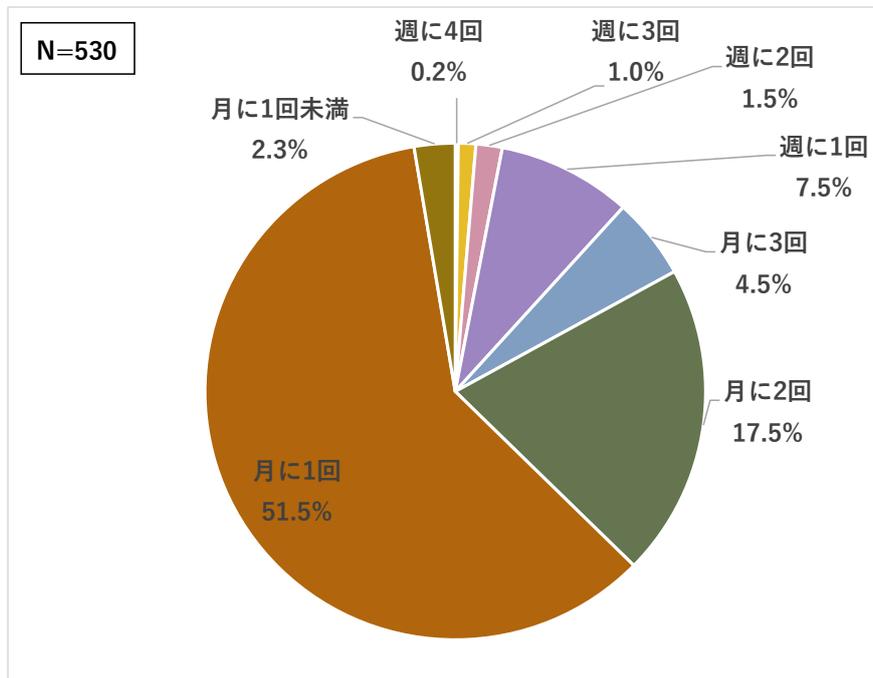


図 3-29 利用頻度（金融機関）

(6) 趣味活動、レクリエーション等

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで、「家族による送迎」や「徒歩」がみられます。

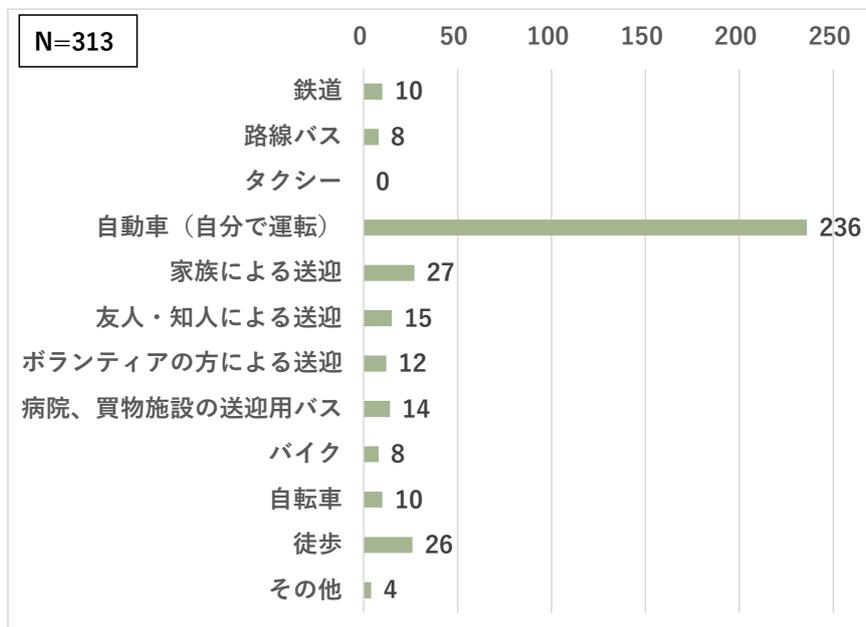


図 3-30 主な移動手段（趣味活動、レクリエーション等）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「自動車（自分で運転）」が最も多いです。

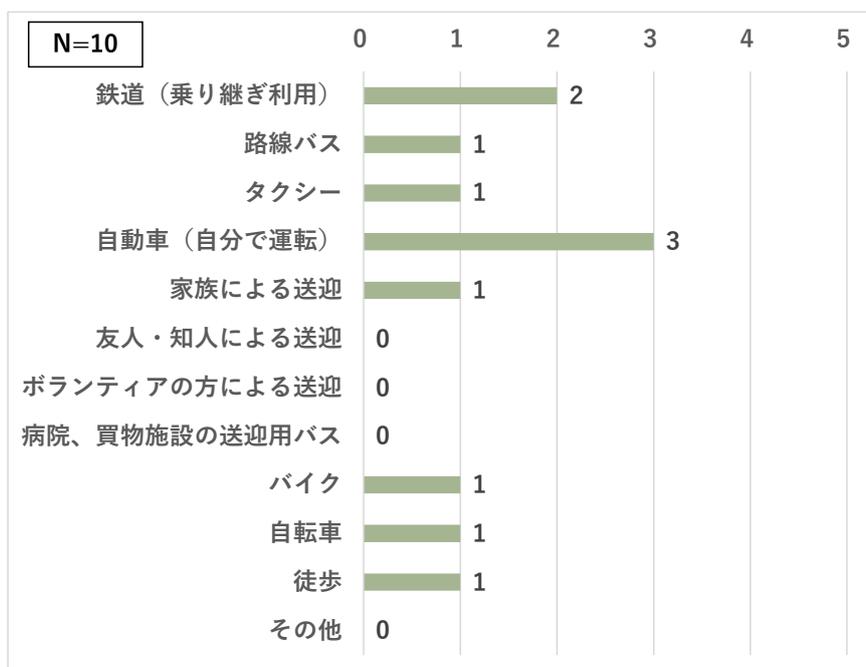


図 3-31 駅までの移動手段（趣味活動、レクリエーション等）

3) 利用頻度

「週に1回」が最も多く、次いで、「月に1回」が多いです。

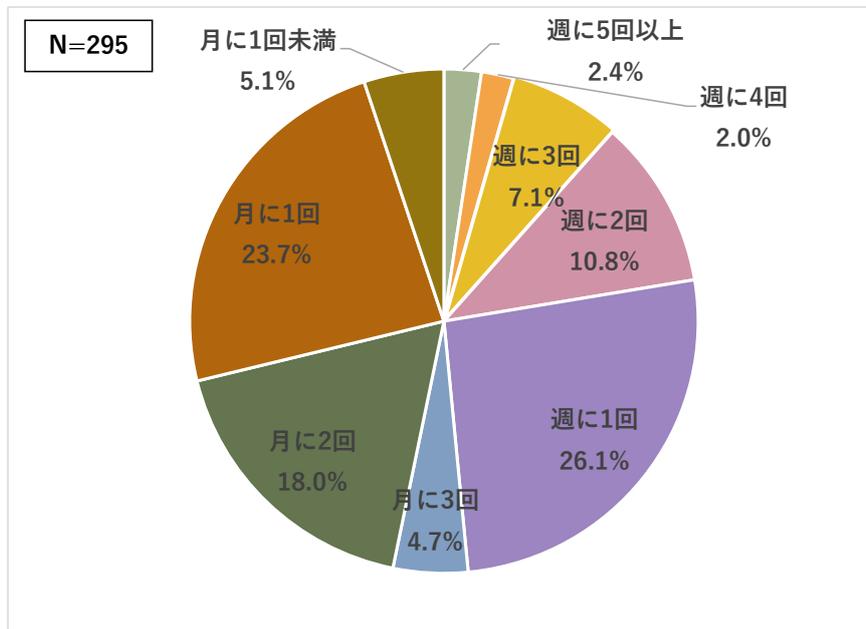


図 3-32 利用頻度（趣味活動、レクリエーション等）

(7) 市役所や出張所

1) よく利用する施設までの主な移動手段 **※複数回答**

「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで、「家族による送迎」や「自転車」、「徒歩」がみられます。

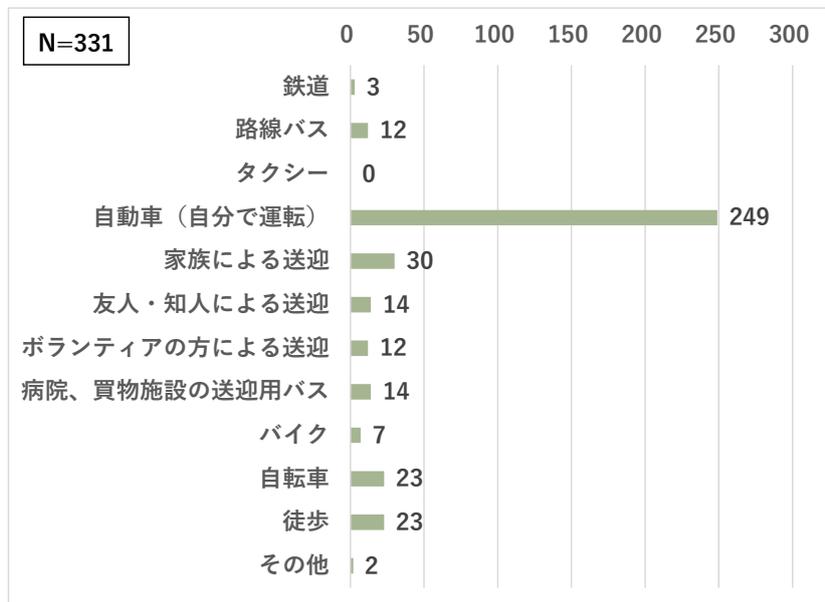


図 3-33 主な移動手段（市役所や出張所）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 **※複数回答**

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「徒歩」が最も多いです。

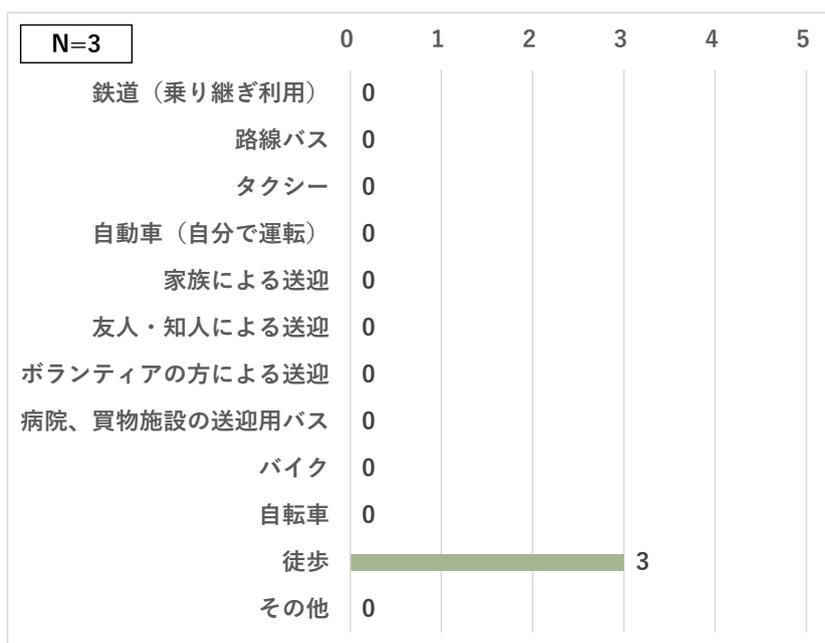


図 3-34 駅までの移動手段（市役所や出張所）

3) 利用頻度

「月に1回」が約6割を占めます。

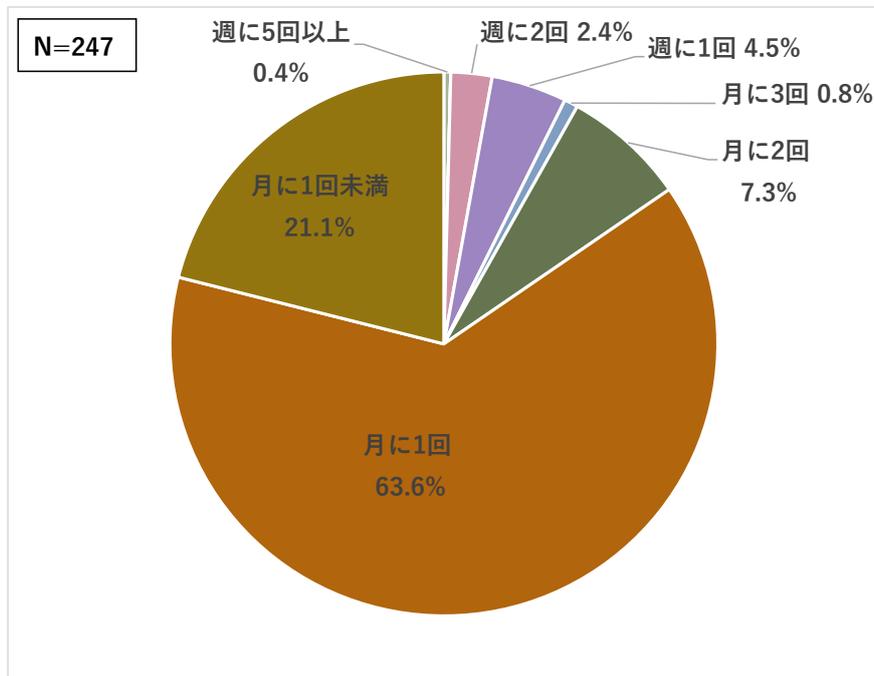


図 3-35 利用頻度（市役所や出張所）

(8) 観光施設

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多いです。

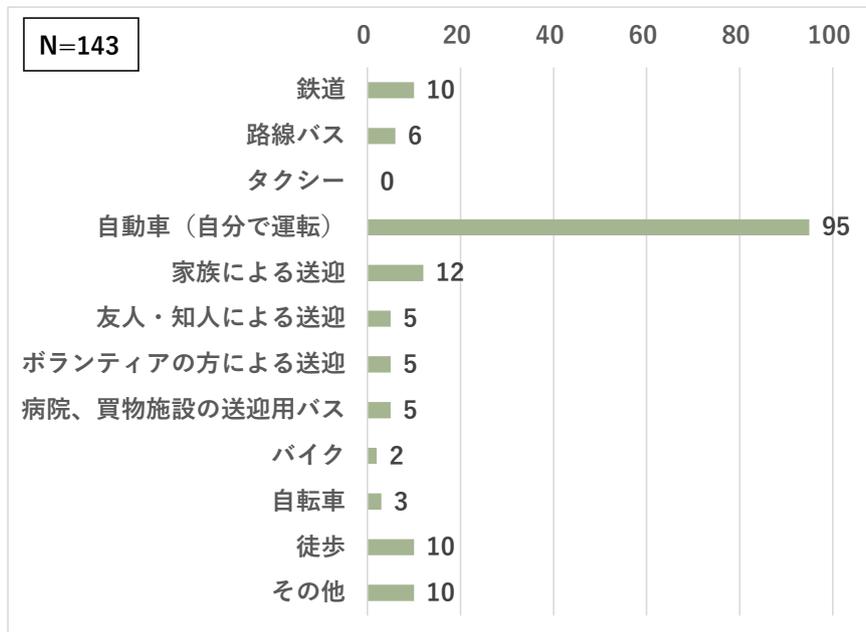


図 3-36 主な移動手段（観光施設）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「鉄道（乗り継ぎ利用）」が多いです。

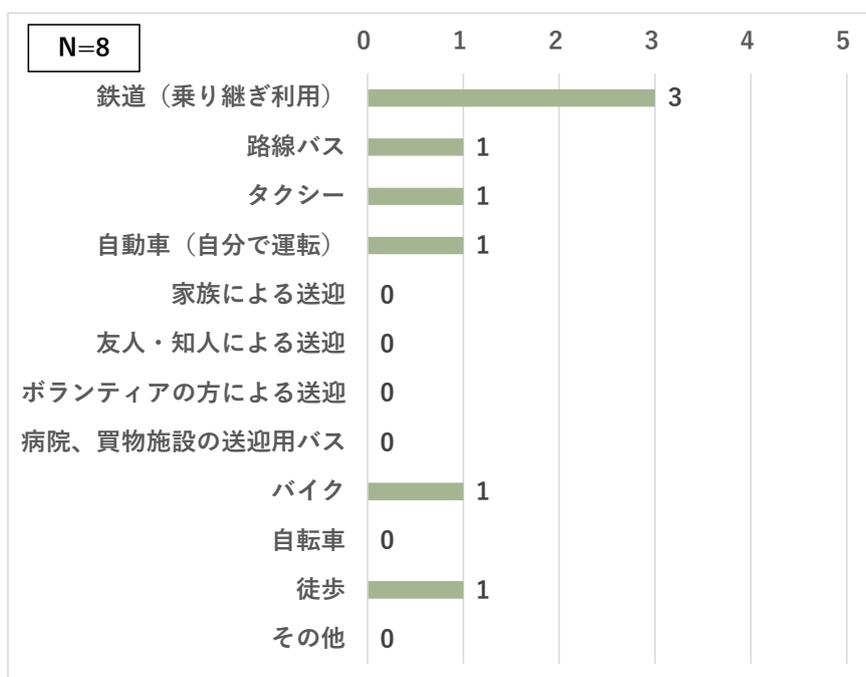


図 3-37 駅までの移動手段（観光施設）

3) 利用頻度

「月に1回未満」が最も多く、次いで、「月に1回」が多いです。

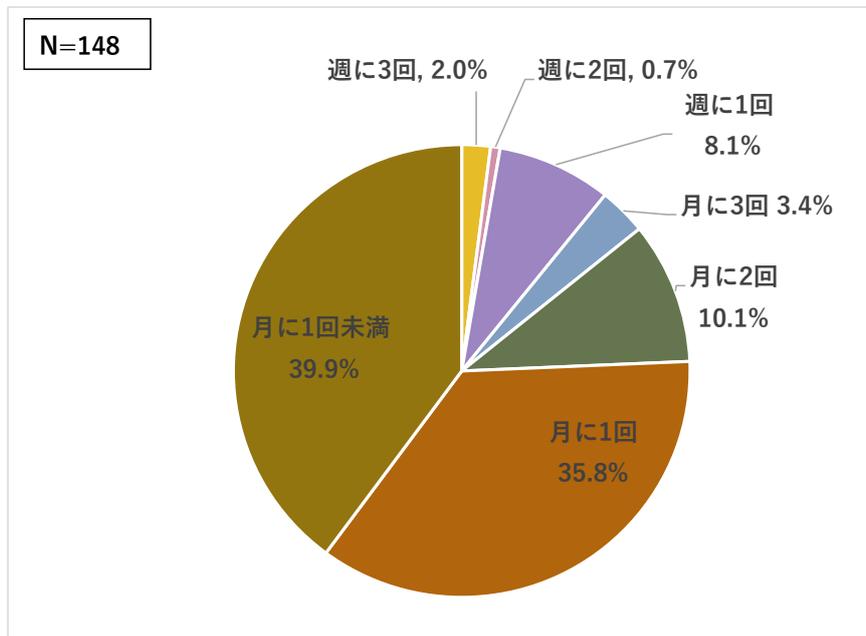


図 3-38 利用頻度（観光施設）

(9) その他によく行く場所

1) よく利用する施設までの主な移動手段 ※複数回答

「自動車（自分で運転）」が最も多いです。

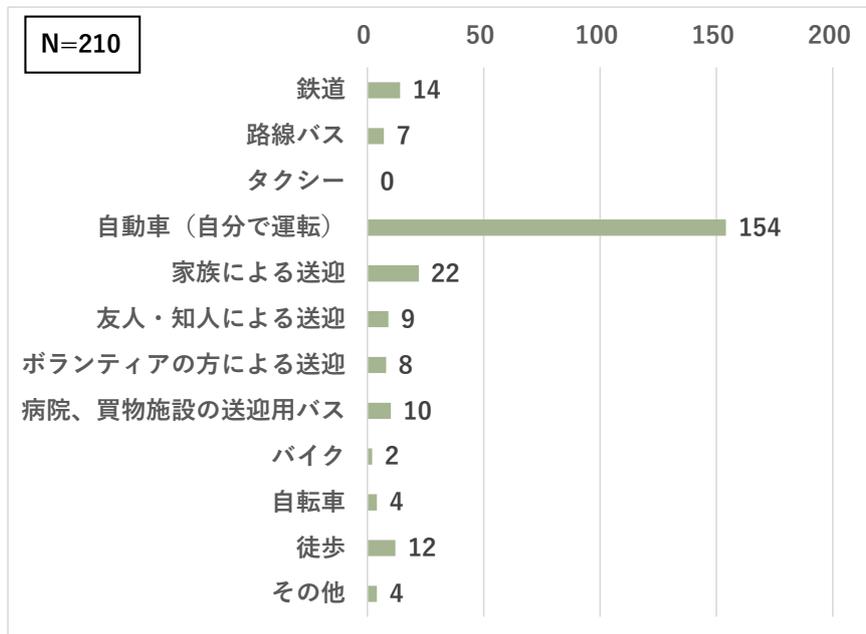


図 3-39 主な移動手段（その他によく行く場所）

2) 鉄道利用する場合の駅までの移動手段 ※複数回答

鉄道利用の場合の駅までの移動手段は、「路線バス」が最も多いです。

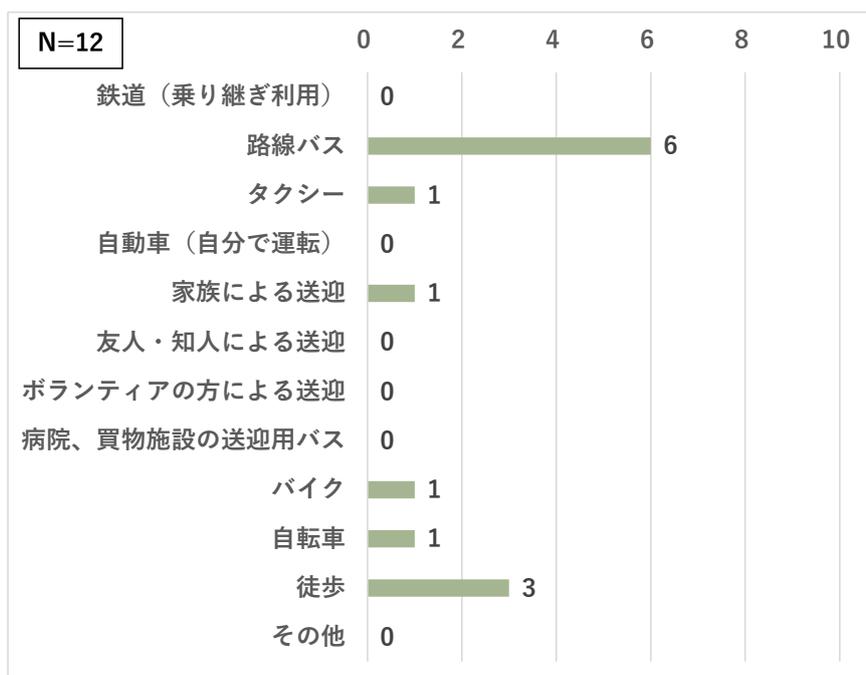


図 3-40 駅までの移動手段（その他によく行く場所）

3) 利用頻度

週に1回以上が約5割を占めます。

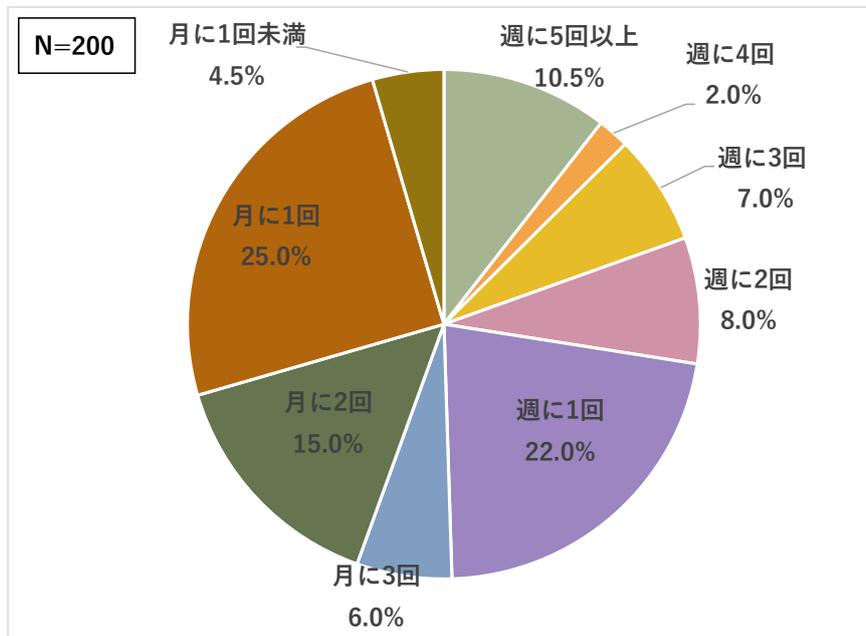


図 3-41 利用頻度（その他によく行く場所）

(10) よく利用する施設への移動に対する現在の外出状況及び将来の不安について

1) 現在の外出について

「ひとりで十分できる」方が約7割と最も多く、「誰かの助けがあればできる」、「できない」というひとりでは外出に不安を抱えている方が約1割です。

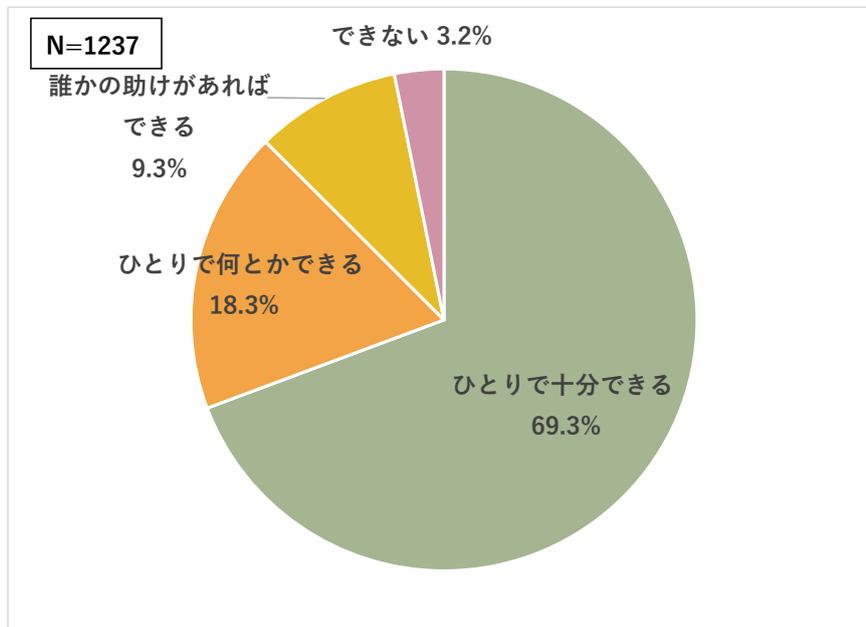


図 3-42 現在の外出について

3.2.8 市内からの鉄道利用について

(1) 利用頻度が高い駅及び駅までの交通手段

「飯能駅」が約6割、「東飯能駅」が約7%と比較的利用頻度が高いです。駅までの移動手段は、「自動車（自分で運転）」が最も多く、「路線バス」や「徒歩」、「家族等による送迎」が続き、鉄道を利用しない方は約2割です。

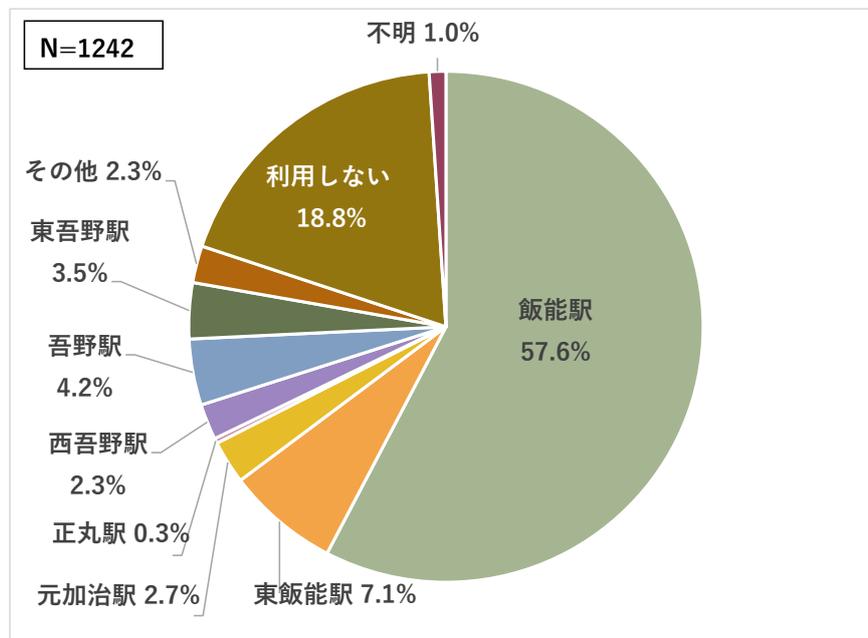


図 3-43 利用頻度の高い駅

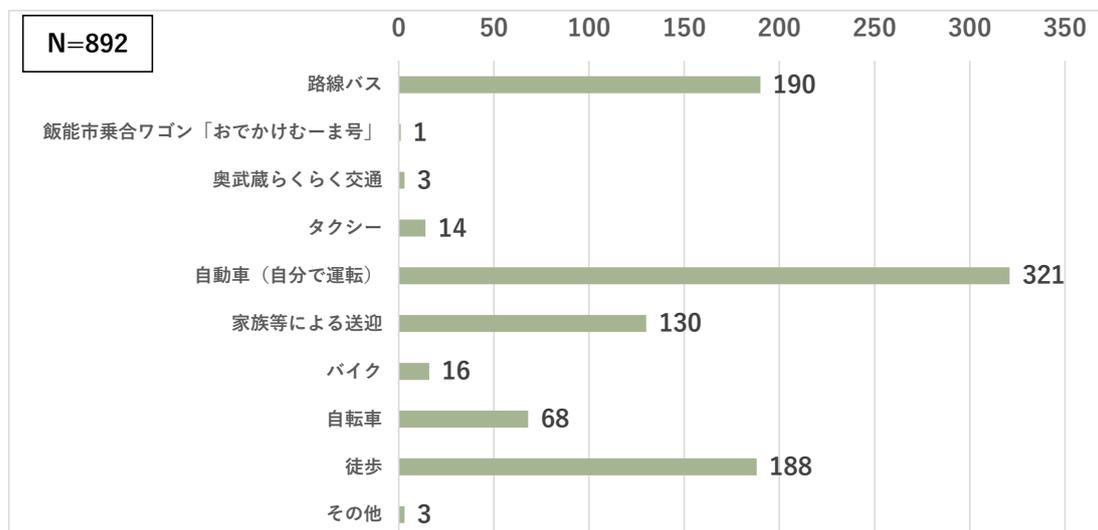


図 3-44 駅までの移動手段

(2) 利用頻度

鉄道を利用する頻度は、「年に数回」が約5割を占めており、週に1回以上の利用は約3割です。

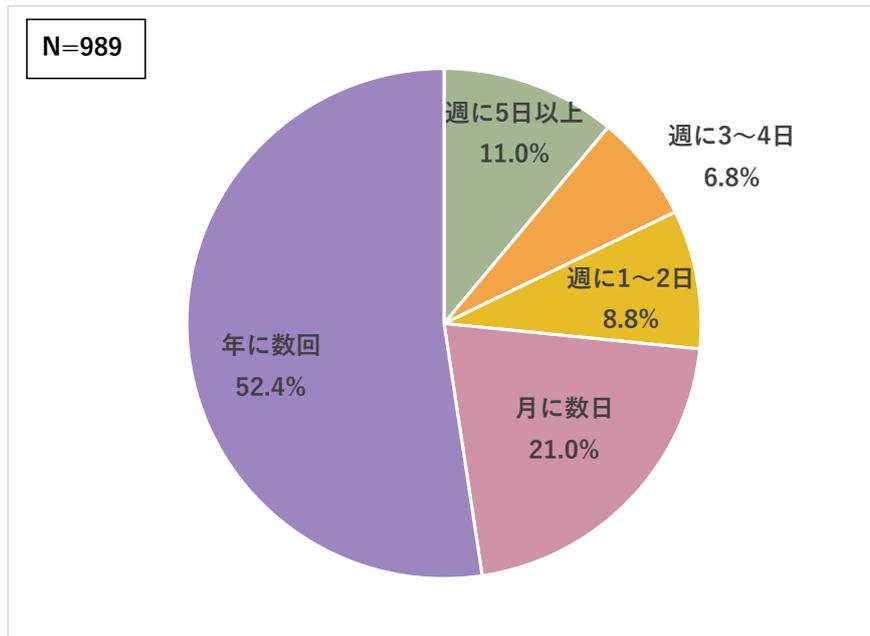


図 3-45 利用頻度

(3) 主な利用目的 ※複数回答

鉄道の主な利用目的は、「買物」が最も多く、次に「通勤」が多いです。その他として旅行等の回答がみられます。

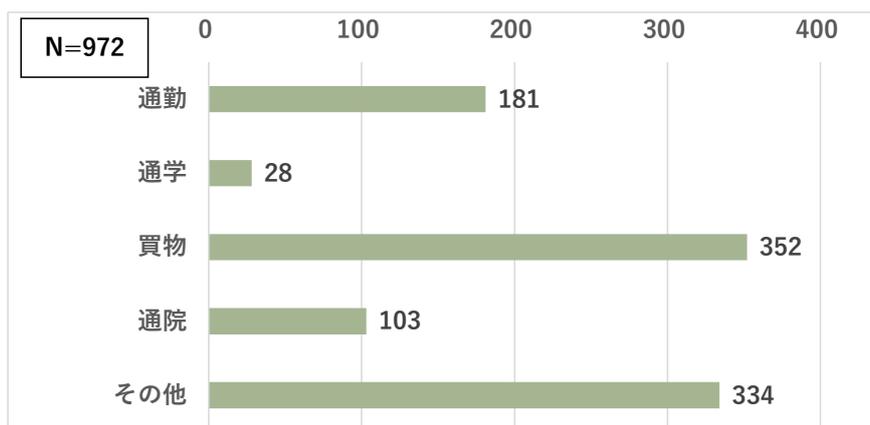


図 3-46 利用目的

(4) 利用する理由 ※複数回答

利用する理由は、「出発地から目的地まで鉄道が運行しているから」が多く、次いで「他に移動手段がない」が多いです。

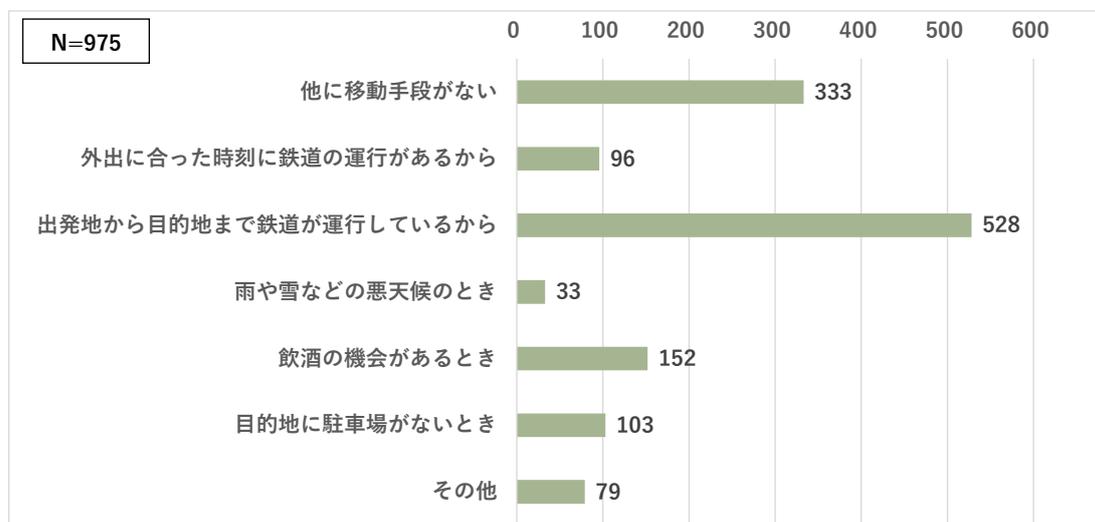


図 3-47 利用する理由

(5) 鉄道への不満、あるいは利用しない理由 ※複数回答

鉄道を利用しない理由は、「自動車で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」が多いです。

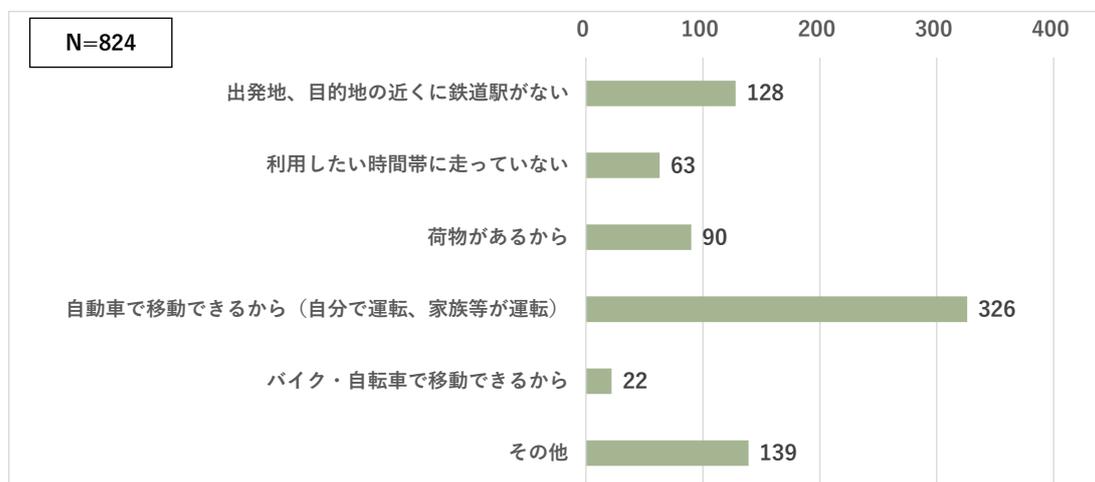


図 3-48 鉄道への不満、あるいは利用しない理由

3.2.9 市内の路線バス（交通事業者による乗合バス）の利用について

(1) 主な利用目的

路線バスの利用目的は、「買物」や「通院」、「通勤」が多いです。

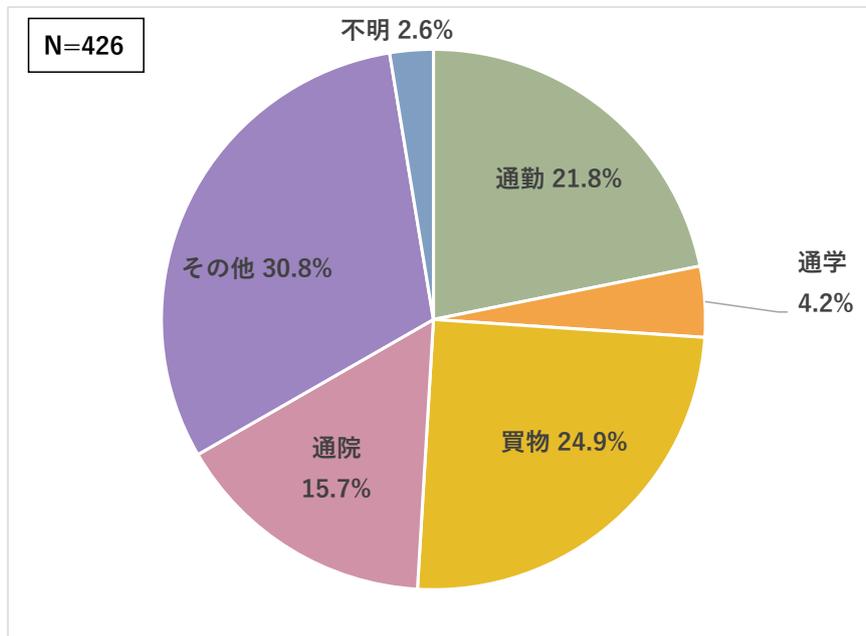


図 3-49 利用目的

(2) 利用頻度

利用頻度は年に数回が全体の約 5 割を占めており、週に 1 回以上の利用は約 2 割です。

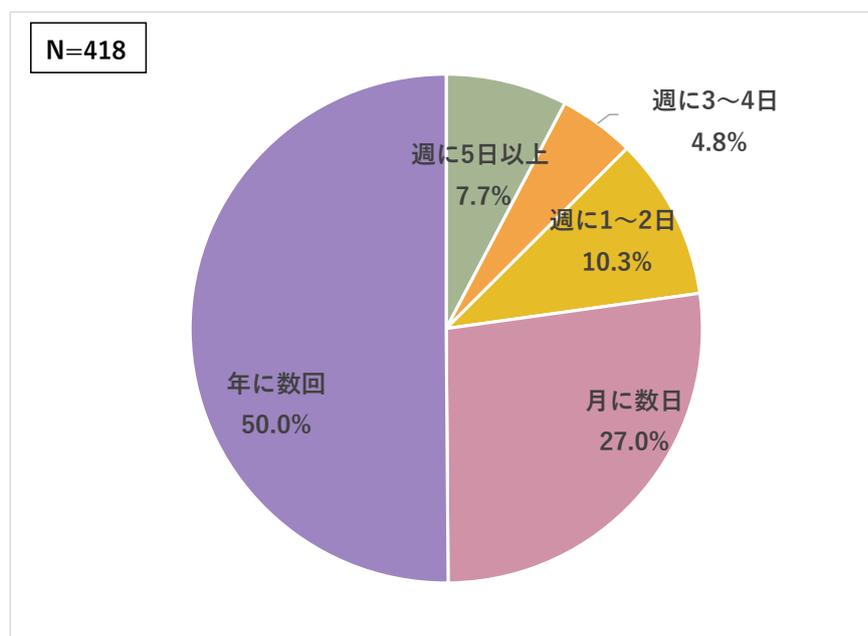


図 3-50 利用頻度

(3) よく利用する市内のバス停区間のうち、自宅最寄りのバス停までの移動手段
 自宅最寄りバス停までの移動手段は、9割以上が「徒歩」です。

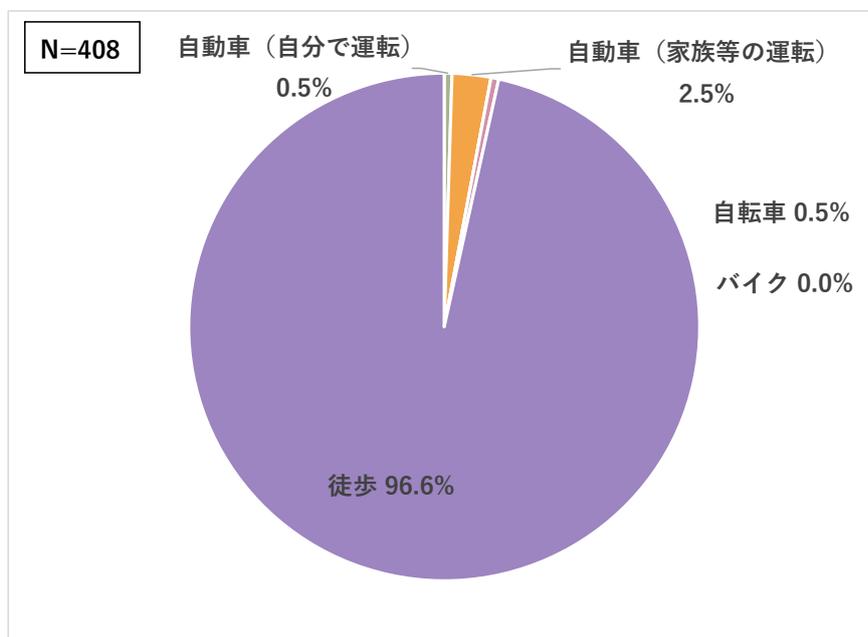


図 3-51 自宅最寄りのバス停までの移動手段

(4) 路線バスを利用する理由 ※複数回答

路線バスを利用する理由は、「電車を利用するため（駅までの交通手段として）」が最も多く、次いで、「出発地から目的地までバスが運行しているから」、「他に移動手段がない」が多いです。

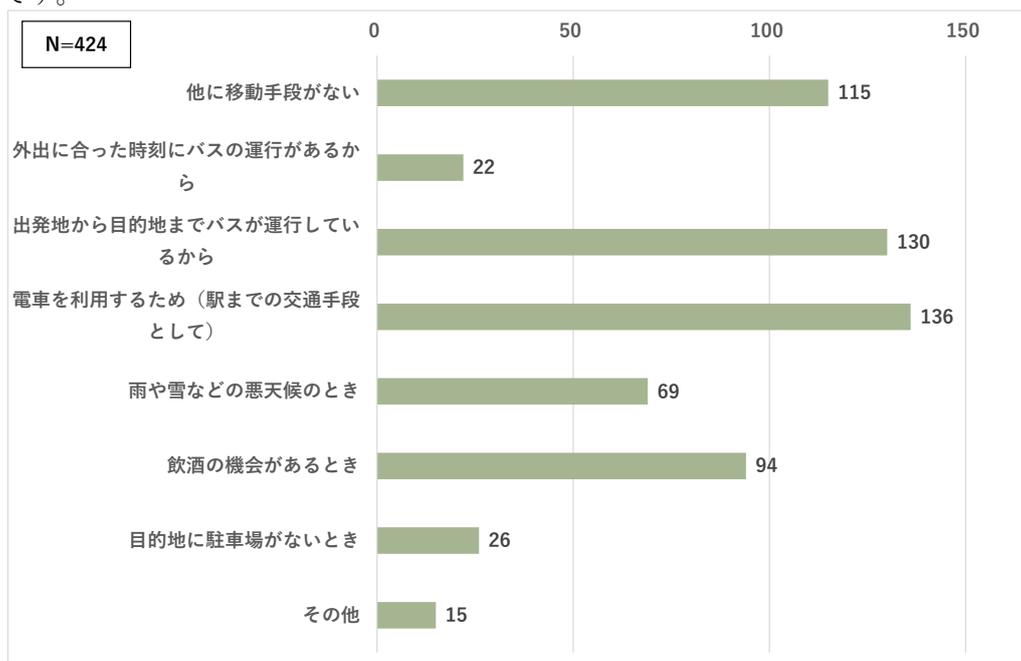


図 3-52 路線バスを利用する理由

(5) 路線バスへの不満、あるいは利用しない理由 ※複数回答

路線バスを利用しない理由は、「自動車で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」が多いです。

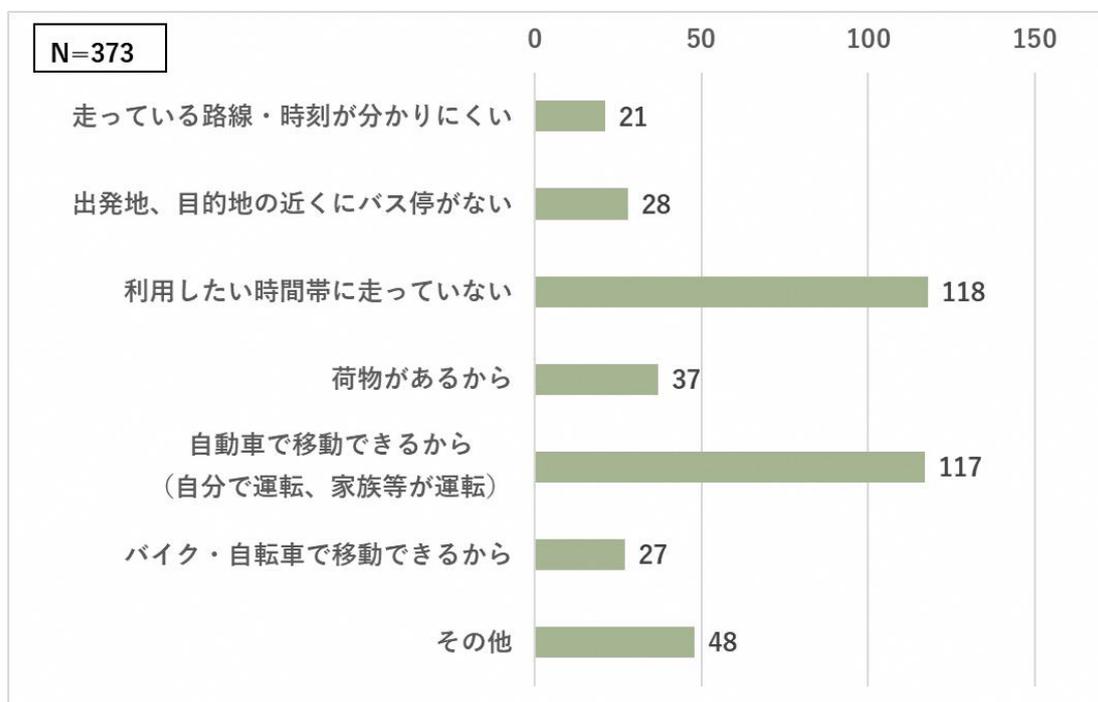


図 3-53 利用している方：路線バスへの不満、あるいは利用しない理由

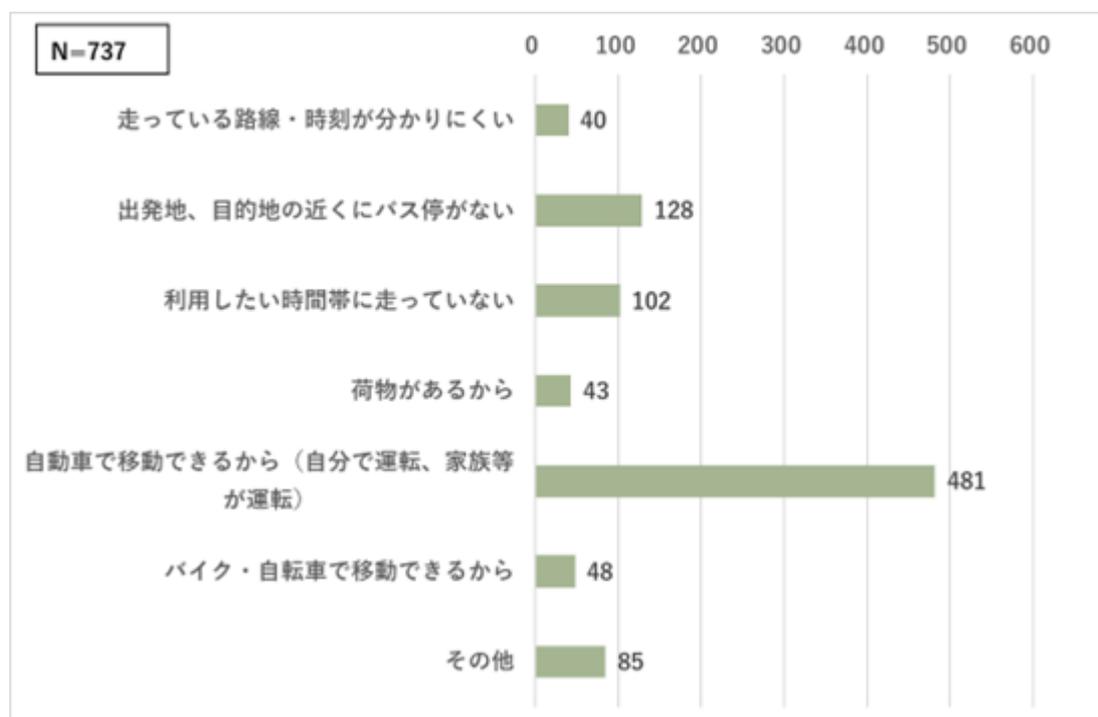


図 3-54 利用しない方：路線バスへの不満、あるいは利用しない理由

3.2.10 市内タクシー利用について

(1) 利用頻度

市内のタクシーは、約7割が利用しておらず、約3%の方が月に1回以上利用しています。

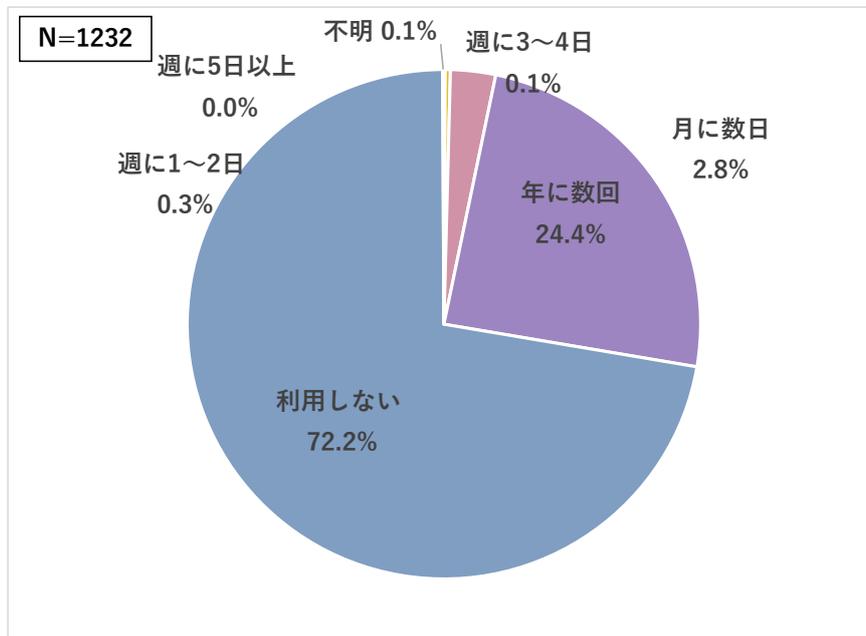


図 3-55 利用頻度

(2) 主な利用目的

タクシーの利用目的は、「深夜などバスがなくなった時の帰宅」が約4割と最も多く、次いで「荷物のある買物などの帰り」が約15%です。

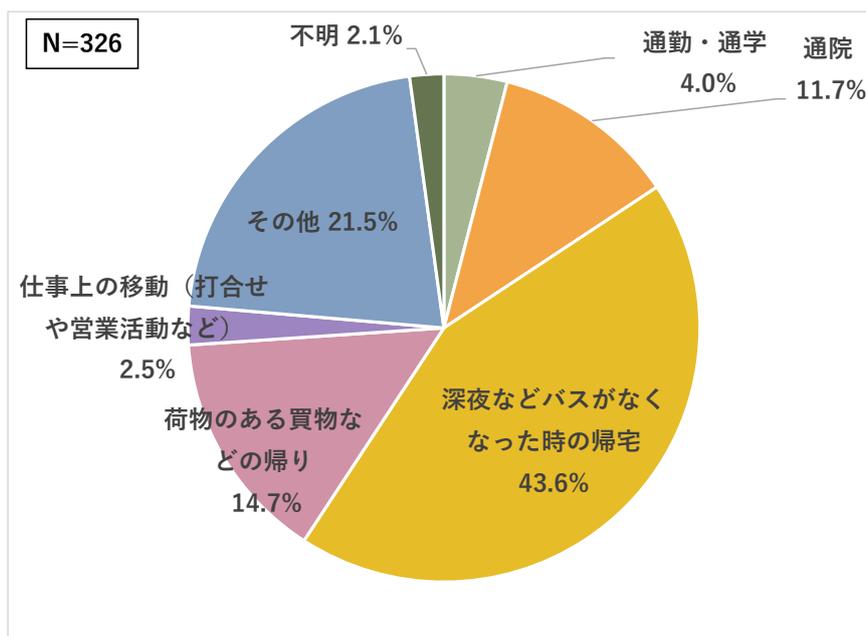


図 3-56 利用目的

(3) 利用する理由 ※複数回答

タクシーを利用する理由は、「飲酒の機会があるとき」が最も多く、次いで、「他に移動手段がない」が多いです。

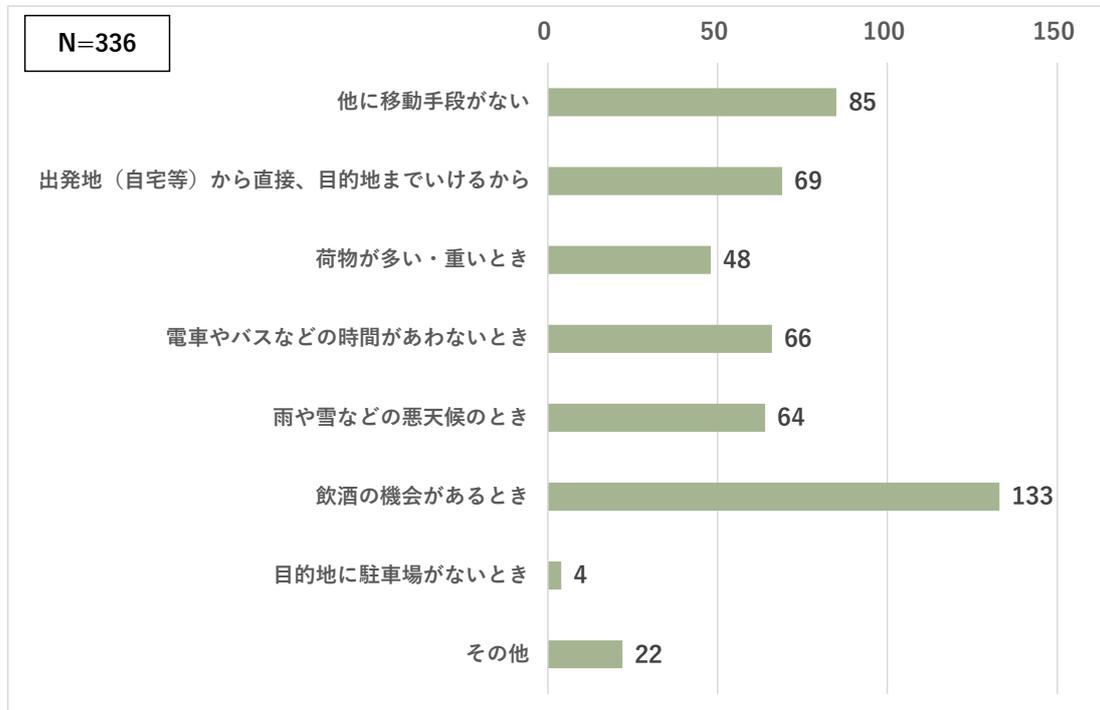


図 3-57 利用する理由

3.2.11 自動車・バイク利用（自分で運転）について

(1) 自動車・バイク利用（自分で運転）による外出頻度

自動車・バイクでの外出頻度は、「週に5日以上」が約4割と多く、週に1回以上が全体で約8割です。また、「運転しない」方は約2割です。

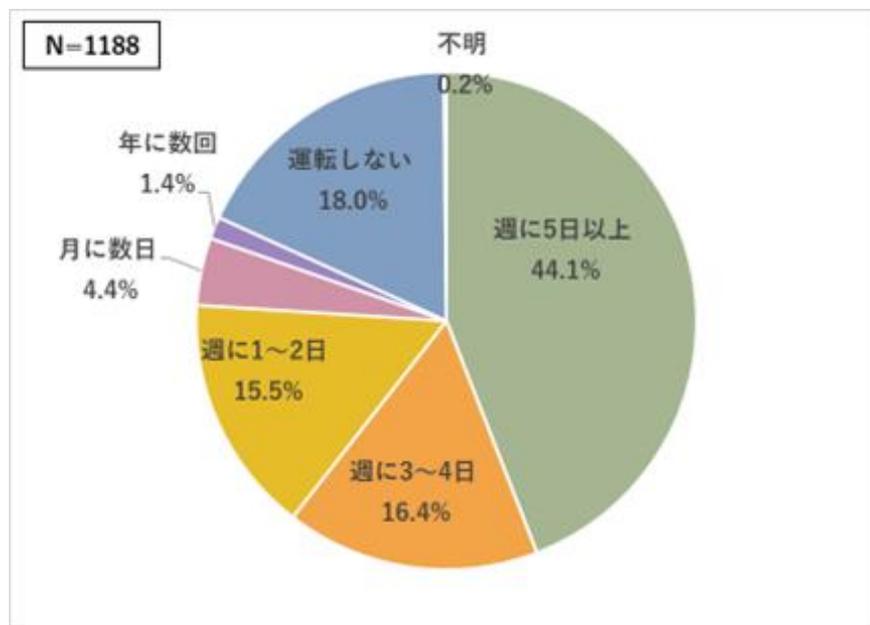


図 3-58 外出頻度

(2) 利用する理由 ※複数回答

自動車・バイクを利用する理由は、「自分の時間に合わせて行動できるため」が最も多いです。

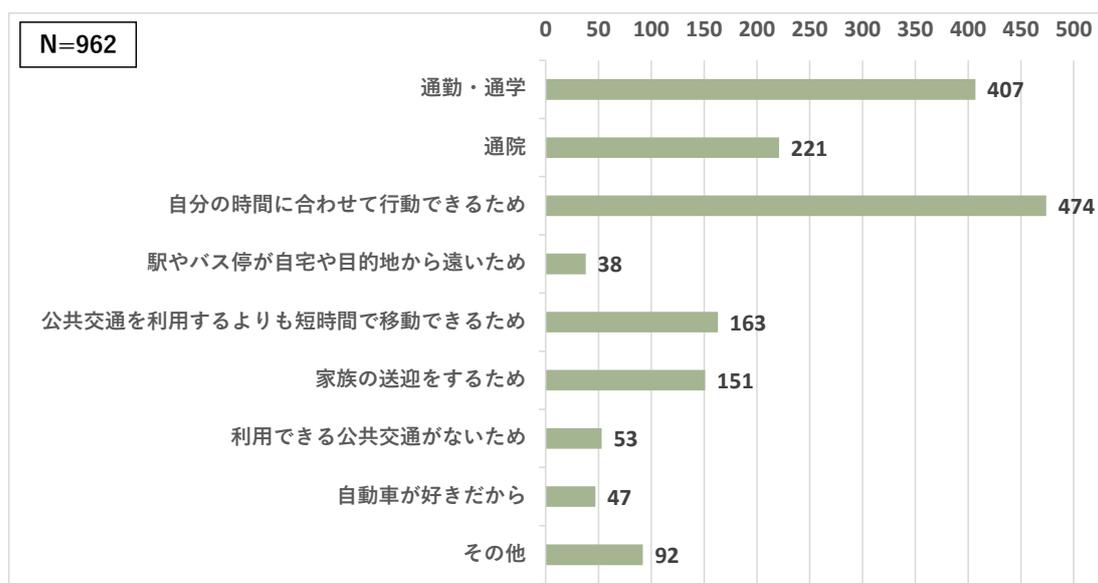


図 3-59 利用する理由

3.2.12 自動車利用（家族等による送迎）について

(1) 自動車利用（家族等による送迎）による外出頻度

自動車利用（家族等による送迎）の外出頻度は、週に1回以上が約4割を占めます。

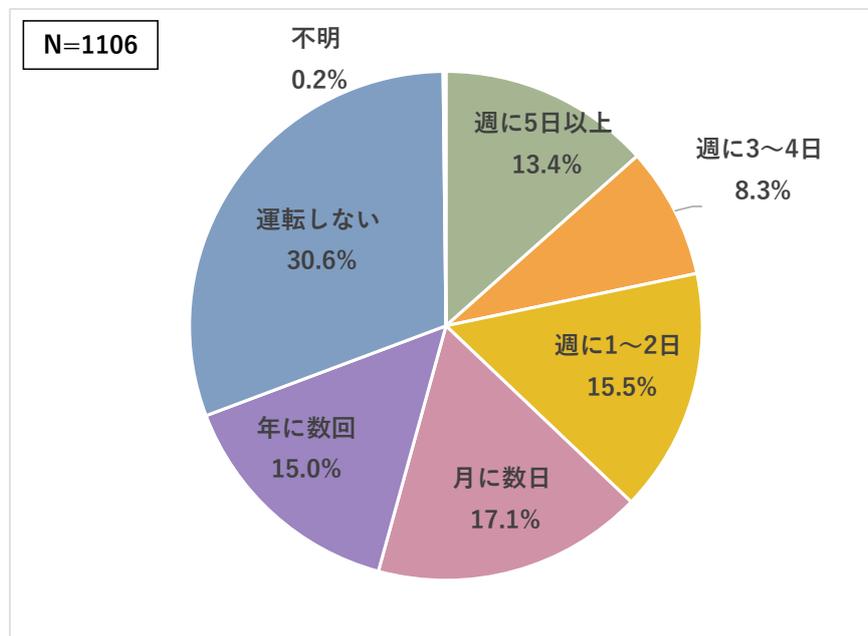


図 3-60 外出頻度

(2) 利用する理由 ※複数回答

自動車を利用する理由は「通院」や「公共交通を利用するよりも短時間で移動できるため」が多いです。

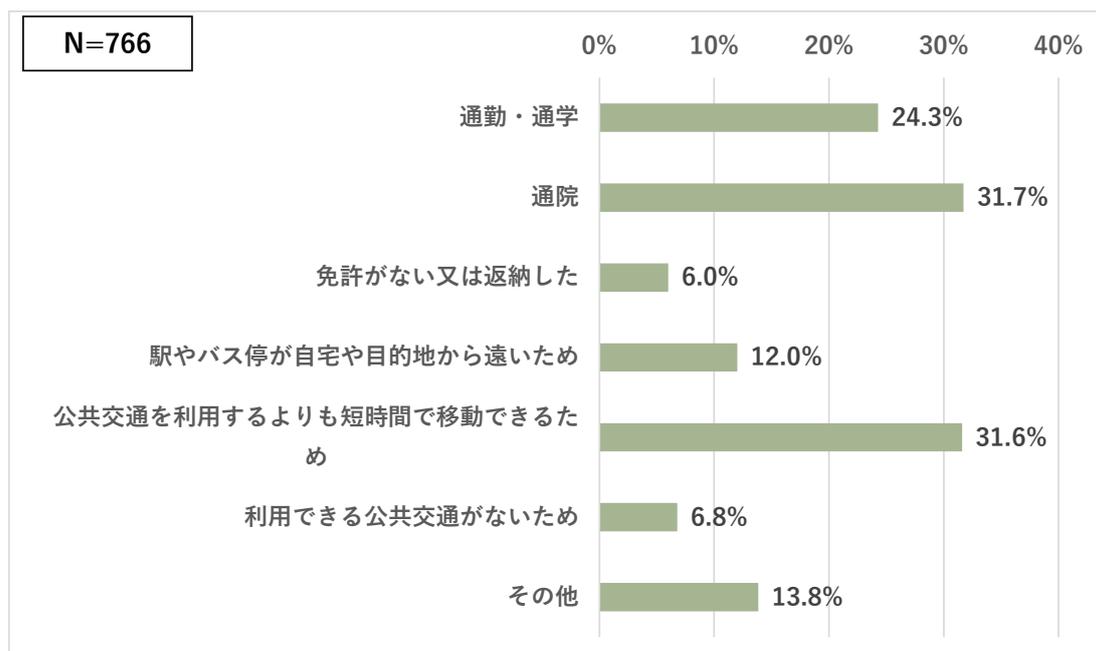


図 3-61 利用する理由

3.2.13 公共交通に対する考え方について

(1) 公共交通の利用が不便な地域に対する今後の対応に関する意見 **※複数回答**

「公共交通の利用が不便な地域に対する今後の対応」について、「乗合タクシーなどの新たな交通手段を導入する必要がある」「高齢者や障害者などに限定した運行形態を検討する必要がある」等の回答が多いです。

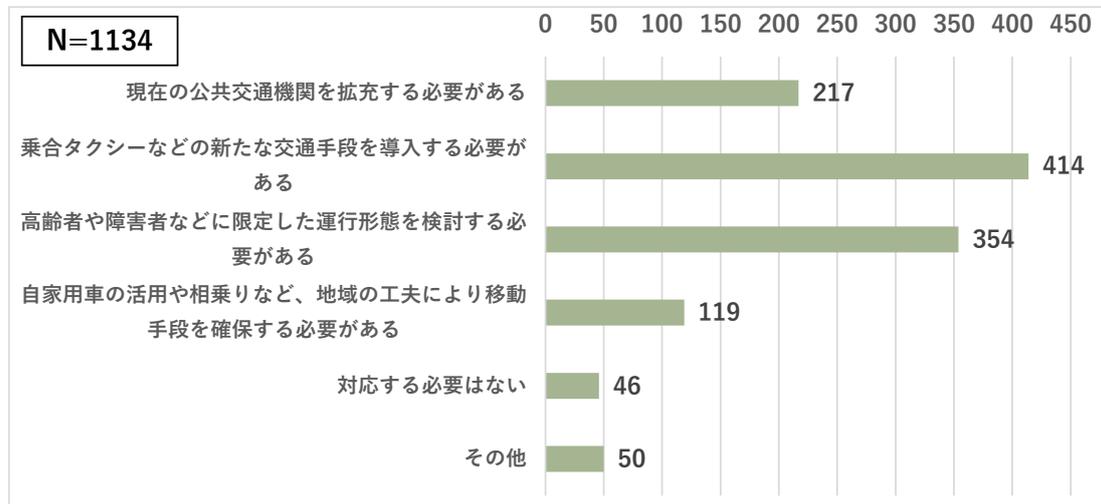


図 3-62 公共交通の利用が不便な地域に関する意見

(2) 地域で公共交通を守るためにどのようなことができるか **※複数回答**

「地域で公共交通を守るためにどのようなことができるか」について、「公共交通を利用する頻度を高める」が最も多く、次いで、「公共交通の定期券や回数券を購入して利用する」が多いです。

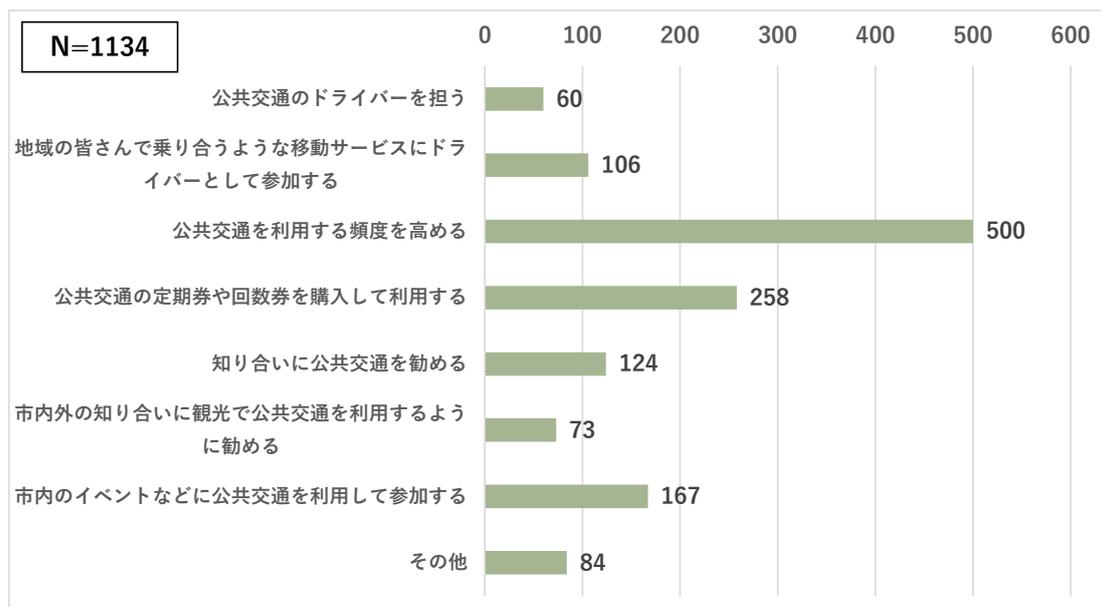


図 3-63 公共交通を守るために必要なこと

(3) 地域内、飯能市内で公共交通を積極的に利用してもよいと考える場面 ※複数回答

「地域内、飯能市内で公共交通を積極的に利用してもよいと考える場面」について、「免許を返納して、自動車の運転ができなくなったとき」が最も多く、次いで、「公共交通の使い勝手が、今よりも少しでもよくなったとき」が多いです。

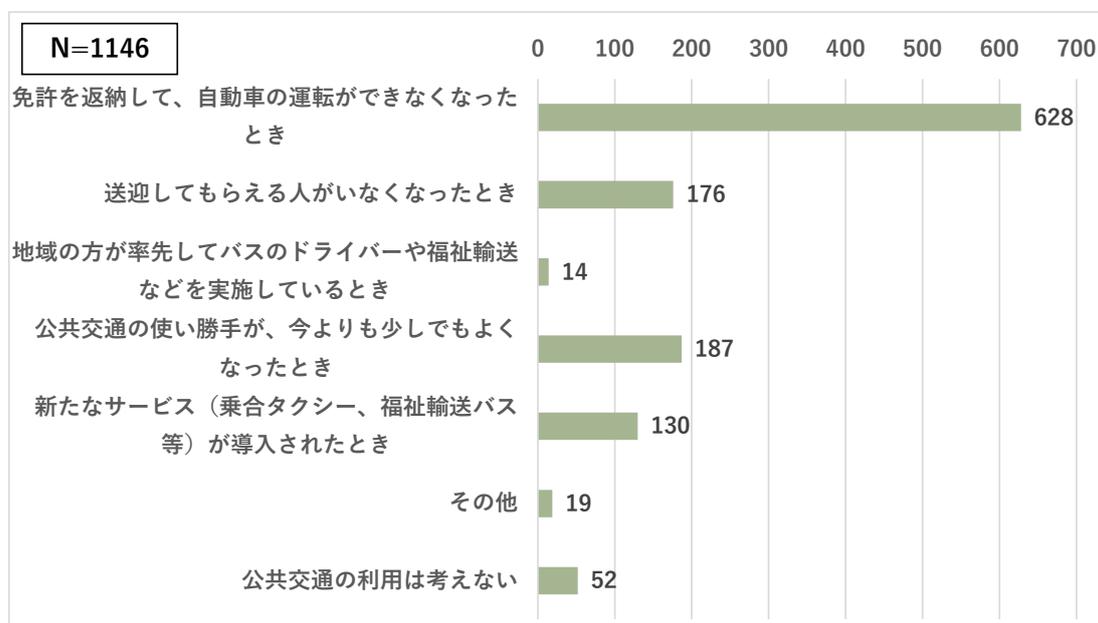


図 3-64 公共交通を積極的に利用してもよいと考える場面

3.2.14 飯能市における公共交通の取組に対する評価について

(1) 知っている取組 ※複数回答

飯能市における公共交通に関する取り組みの認知度としては、「「ヤマノススメ」ラッピングバス」が最も多く、次いで「高等学校等通学費補助制度」「飯能市乗合ワゴンの運行」等があげられます。

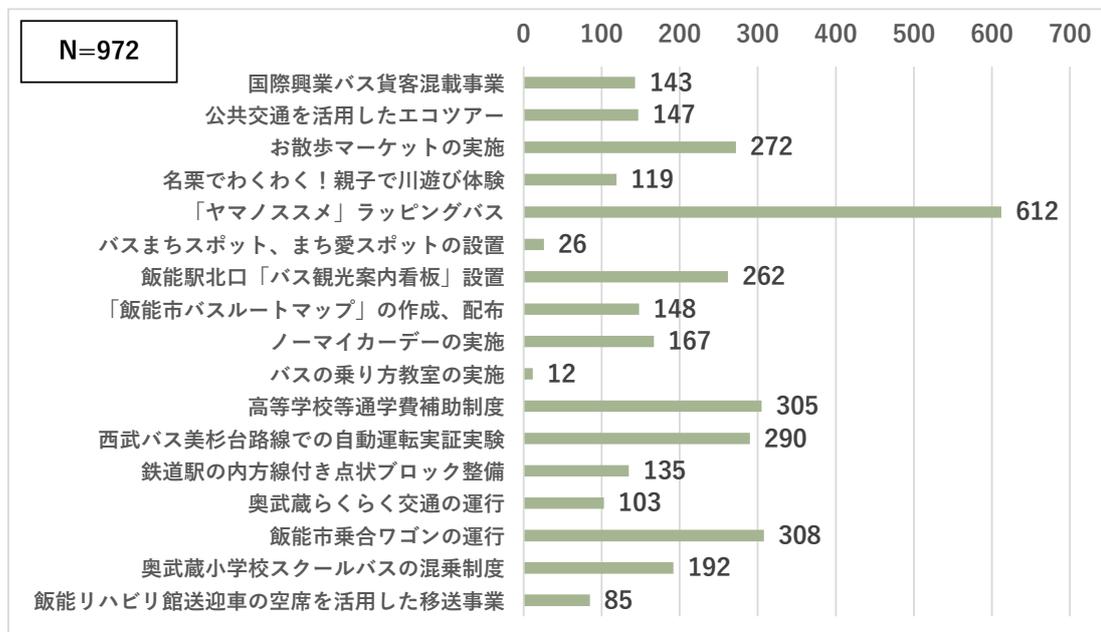


図 3-65 知っている取組

3.3 市民アンケート調査結果（クロス集計・過年度調査との比較）

3.3.1 日常移動の実態

買い物、通院における移動手段、買い物、通院における主な行き先について整理しました。

(1) 食料品の買い物

1) 主な行き先

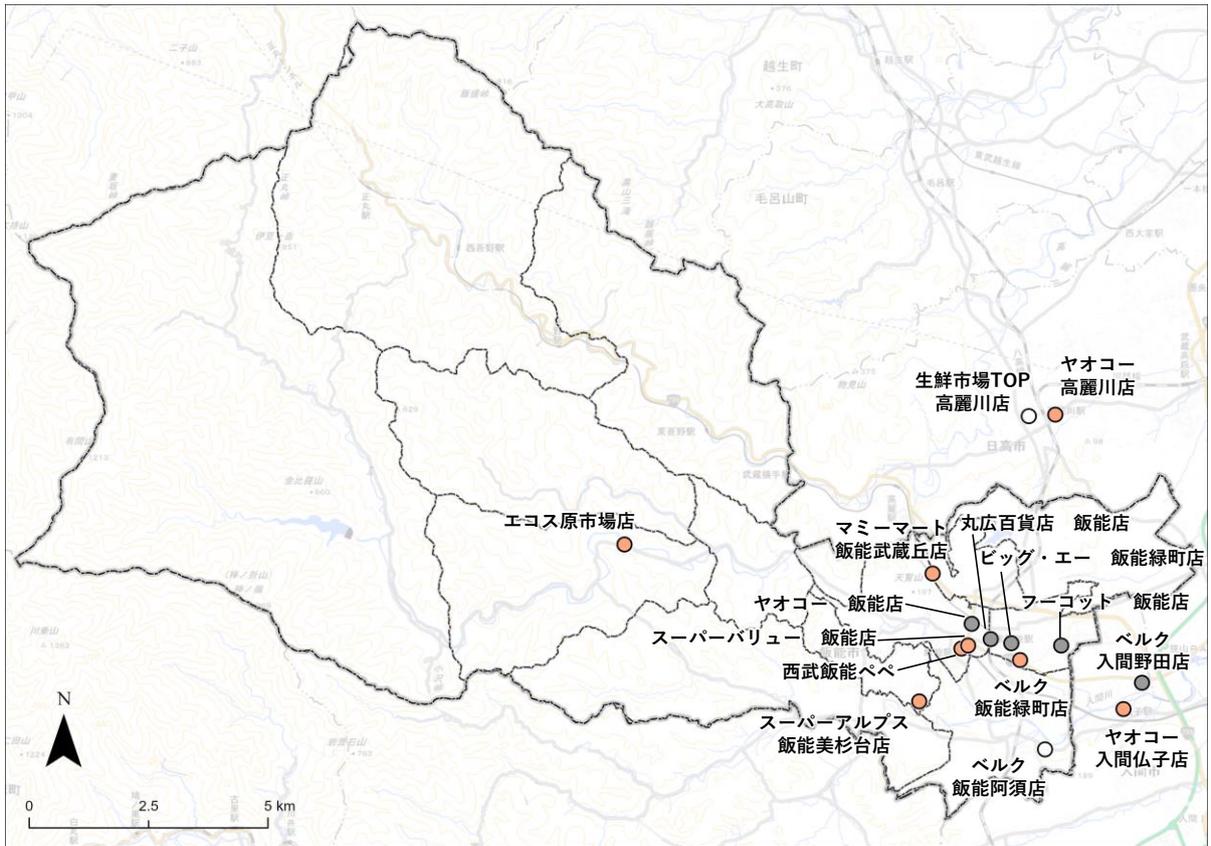
食料品の買い物先としては、「マミーマーケット飯能武蔵丘店」や「ベルク飯能緑町店」、「スーパーアルプス飯能美杉台店」、「エコス原市場店」が平成29年度に続き上位にみられます。また、令和3年に開店した「フーコット飯能店」が新たに上位に挙がっています。

表 3-2 各地区の主な行き先上位4位（食料品の買い物）

地区（平成29年度、令和4年度区分）	令和4年度調査				平成29年度調査			
	1	2	3	4	1	2	3	4
飯能地区（飯能駅周辺地域）	スーパーバリュー飯能店	西武飯能べべ ベルク 飯能緑町店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	西武飯能べべ	ヤオコー 飯能店	丸広百貨店	スーパーアルプス 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	ベルク 飯能緑町店	西武飯能べべ	スーパーバリュー 飯能店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	スーパーバリュー 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	丸広百貨店	ベルク 飯能緑町店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	エコス 原市場店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ヤオコー 飯能店
精明地区（高萩線沿線）	ベルク 飯能緑町店	フーコット 飯能店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	丸広百貨店	ベルク 飯能緑町店	アルプス 飯能新光 店	ファミリー 丸広百 貨店	ビッグ・エー 飯能 緑町店
精明地区（双柳循環線）	ベルク 飯能緑町店	フーコット 飯能店	丸広百貨店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	ベルク 飯能緑町店	ヤオコー 飯能店	丸広百貨店	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）	ベルク 飯能緑町店	フーコット 飯能店	生鮮市場TOP 高麗 川店	ヤオコー 高麗川店	ベルク 飯能緑町店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ファミリー 丸広百 貨店	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）	ベルク 飯能阿須店	ベルク 飯能緑町店	丸広百貨店	スーパーアルプス 飯能美杉台店 ヤオコー 入間仏子	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	ファミリー 丸広百 貨店	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）	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	西武飯能べべ	ベルク 飯能阿須店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	西武飯能べべ	丸広百貨店	スーパーバリュー 飯能店
南高麗地区（開野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	ベルク 飯能阿須店	ヤオコー 高麗川店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	丸広百貨店
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	ベルク 飯能緑町店	丸広百貨店	ヤオコー 高麗川店	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 丸広百 貨店	ベルク 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	ベルク 飯能緑町店	ヤオコー 高麗川店	西武飯能べべ	マミーマーケット 飯能 武蔵丘店	ヤオコー 高麗川店	ベルク 飯能緑町店	ファミリー 丸広百 貨店
原市場地区（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	ベルク 飯能緑町店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	エコス 原市場店	ベルク 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	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ベルク 飯能緑町店	スーパーバリュー 飯能店	エコス 原市場店	スーパーアルプス 飯能美杉台店	ヤオコー 飯能店	ベルク 飯能緑町店
名栗地区（名栗線沿線）	エコス 原市場店	ベルク 飯能緑町店	丸広百貨店	フーコット 飯能店	エコス 原市場店	ベルク 飯能緑町店	西武飯能べべ	ヤオコー 飯能店

- : 令和4年度調査、平成29年度調査の両方において上位に挙げられた行き先
 : 平成29年度調査で上位に挙げられているが、令和4年度調査で上位ではない
 行き先（ファミリー丸広百貨店・ヤオコー飯能店は閉店している）

【上位に挙げられた施設の位置図】



- : 令和4年度調査、平成29年度調査の両方において上位に挙げられた行き先
- : 平成29年度調査で上位に挙げられているが、令和4年度調査で上位ではない行き先
- : 令和4年度調査で新たに上位に挙げられている行き先

図 3-66 主な行き先の位置図（食料品の買い物）

(2) 病院・医療機関への通院

1) 主な行き先

ほとんどの地区において、平成 29 年度と令和 4 年度で上位に変化がありませんでしたが、3、4 番目に利用される施設には変化があったことから、病院の行き先が多少変化しています。

表 3-3 各地区の主な行き先上位 4 位（病院・医療機関への通院）

地区（平成29年度、令和4年度区分）	令和4年度調査				平成29年度調査			
	1	2	3	4	1	2	3	4
飯能地区（飯能駅周辺地域）	飯能中央病院	埼玉医大国際医療センター	開業医院	吉田内科胃腸科医院	飯能中央病院	佐野医院	開業医院	古川医院
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	飯能中央病院	武蔵台病院	まえだクリニック	小室クリニック	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	埼玉医大国際医療センター	武蔵台病院	古川医院	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（高萩線沿線）	佐野医院	開業医院	飯能中央病院	埼玉医大国際医療センター	開業医院	埼玉医大	小川医院	飯能中央病院
精明地区（双柳循環沿線）	開業医院	埼玉医大国際医療センター	飯能クリニック	ふくもと眼科	開業医院	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）	小川医院	開業医院	佐野医院	飯能中央病院	開業医院	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【笠井経由】線、河辺・東青梅線、西武池袋線沿線）	開業医院	飯能中央病院	小川医院	古川医院	美杉台クリニック	飯能中央病院	吉田内科胃腸科医院	開業医院
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	吉田内科胃腸科医院	美杉台クリニック	開業医院	古川医院	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（開野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	大山クリニック	飯能中央病院	開業医院	美杉台クリニック	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	岡村記念クリニック	武蔵台病院	開業医院	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）	武蔵台病院	東吾野医療介護センター	岡村記念クリニック	飯能中央病院	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	埼玉医大国際医療センター	岡村記念クリニック	小室クリニック	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	埼玉医大国際医療センター	土屋医院	飯能クリニック	飯能中央病院	土屋医院	開業医院	埼玉医大
名栗地区（名栗線沿線）	名栗診療所	飯能中央病院	開業医院	埼玉医大国際医療センター	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

: 令和 4 年度調査、平成 29 年度調査の両方において上位に挙げられた行き先
 : 平成 29 年度調査で上位に挙げられているが、令和 4 年度調査で上位ではない
 行き先（ファミリー丸広百貨店・ヤオコー飯能店は閉店している）

【上位に挙げられた施設の位置図】



- : 令和4年度調査、平成29年度調査の両方において上位に挙げられた行き先
- : 平成29年度調査で上位に挙げられているが、令和4年度調査で上位ではない行き先
- : 令和4年度調査で新たに上位に挙げられている行き先

図 3-67 主な行き先の位置図（病院・医療機関への通院）

3.3.3 路線バスの利用実態

(1) 利用目的

路線バスの利用目的としては、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いです。

表 3-4 路線バスの利用目的（地区別）

	H29年度					R4年度				
	通勤	通学	買物	通院	その他	通勤	通学	買物	通院	その他
飯能地区（飯能駅周辺地域）	10%	0%	21%	24%	45%	21%	0%	29%	14%	36%
飯能地区（西武飯能日高線沿線）	32%	3%	23%	3%	38%	20%	4%	30%	10%	37%
第二区地区（名栗線、中藤・中沢線沿線）	9%	2%	22%	9%	56%	25%	2%	16%	25%	32%
精明地区（高萩線沿線）	15%	0%	26%	18%	41%	0%	0%	25%	25%	50%
精明地区（双柳循環沿線）	30%	0%	30%	10%	30%	33%	0%	11%	30%	26%
精明地区（狭山市駅西口【下川崎経由】線沿線）	18%	0%	18%	9%	55%	67%	0%	0%	0%	33%
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）	19%	6%	28%	13%	34%	30%	10%	10%	20%	30%
美杉台地区（美杉台ニュータウン線沿線）	28%	4%	35%	5%	29%	23%	6%	36%	11%	24%
南高麗地区（間野黒指線、河辺・東青梅線沿線）	24%	0%	17%	17%	43%	13%	3%	30%	13%	40%
東吾野地区（西武池袋線沿線）	11%	11%	11%	0%	67%	10%	0%	40%	20%	30%
吾野地区（西武秩父線沿線）	22%	0%	15%	6%	57%	14%	0%	43%	14%	29%
原市場地区（中藤・中沢線沿線）	18%	3%	25%	10%	44%	27%	3%	22%	14%	35%
原市場地区（名栗線沿線）	0%	17%	0%	67%	17%	23%	9%	25%	16%	27%
名栗地区（名栗線沿線）	14%	3%	17%	17%	50%	23%	3%	16%	16%	42%

(2) バスを利用する理由・バスへの不満・利用しない理由

路線バスを利用する理由としては、「電車を利用するため（駅までの交通手段として）」や「出発地から目的地までバスが運行しているから」、「他に移動手段がない」が多く、これらの回答の割合は平成 29 年度と比較して増加しています。

路線バスへの不満や利用しない理由は、「自動車で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」が多く、この回答の割合は平成 29 年度から大幅増加しています。

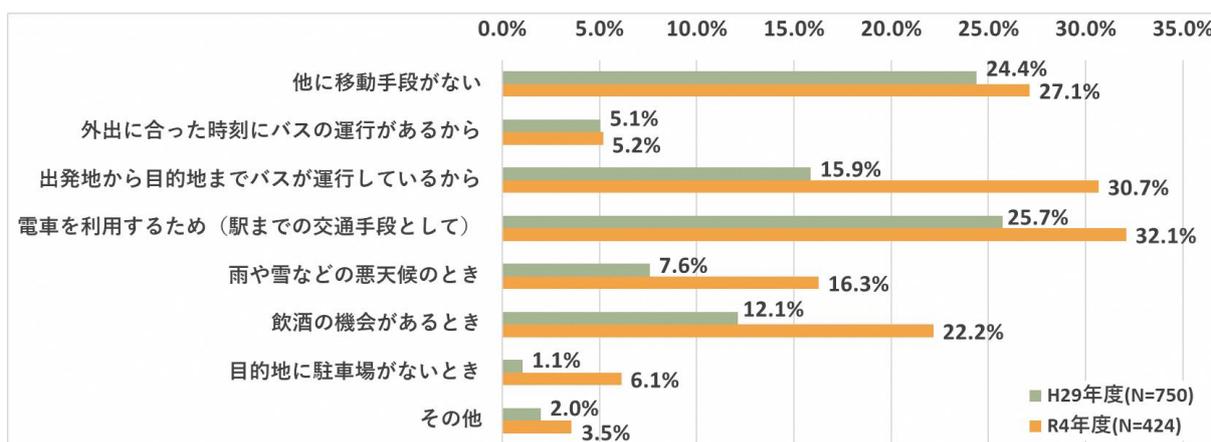


図 3-68 バスを利用している人がバスを利用する理由

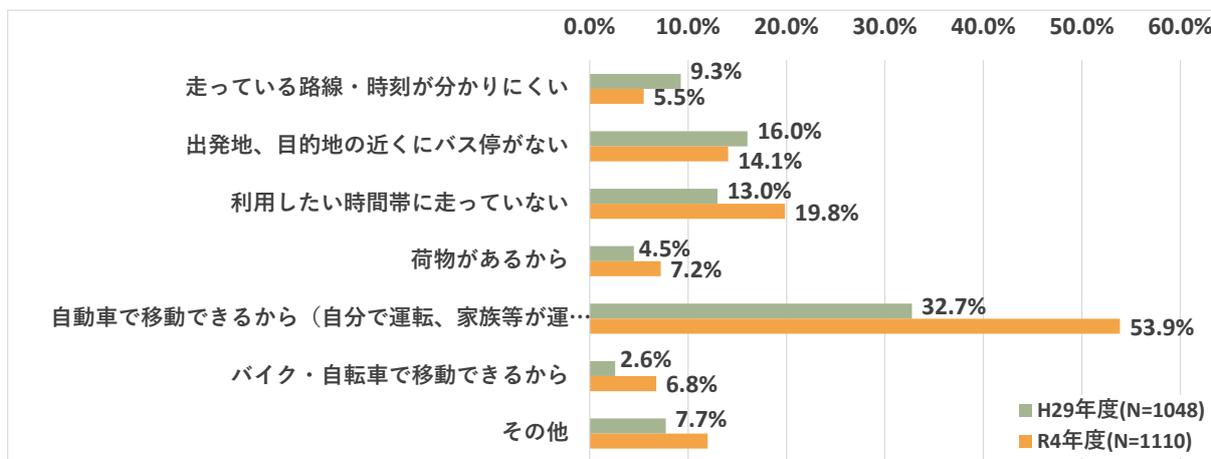


図 3-69 バスに関する不満や利用しない理由

3.3.4 公共交通に対する考え方

(1) 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できることとして、平成 29 年度と同様に「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」という意見が多いです。

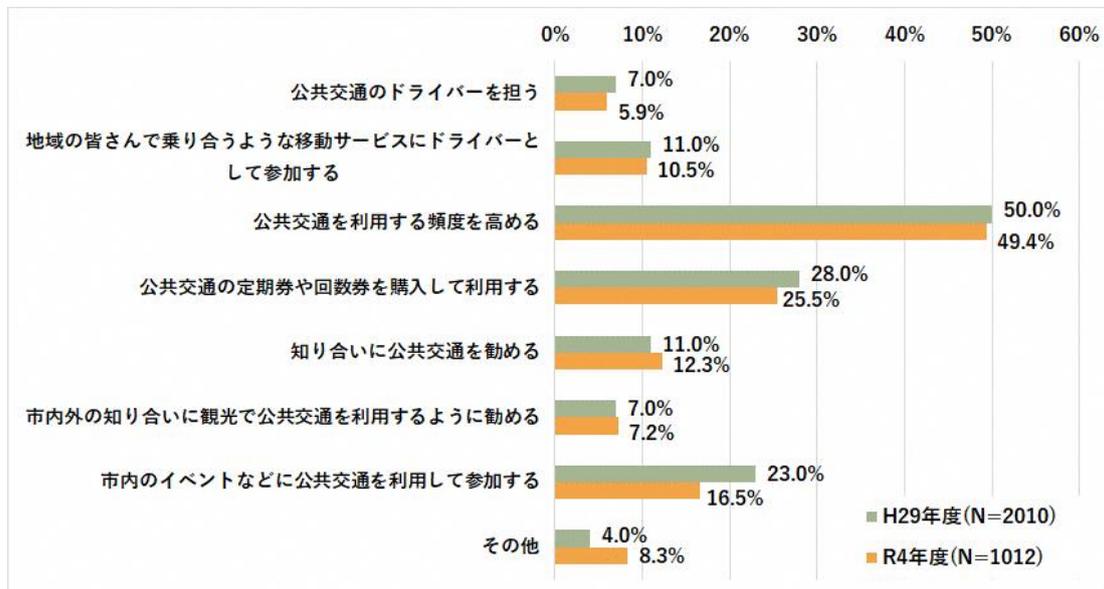


図 3-70 公共交通を守るためにできること

(2) 積極的に公共交通を利用してもよい場面

積極的に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」の意見が多いです。一方、「送迎してもらえない人がなくなったとき」、「公共交通の使い勝手が、今よりも少しでもよくなったとき」等の回答割合が平成 29 年度より減少しており、公共交通利用の意向が下がっていることが懸念されます。

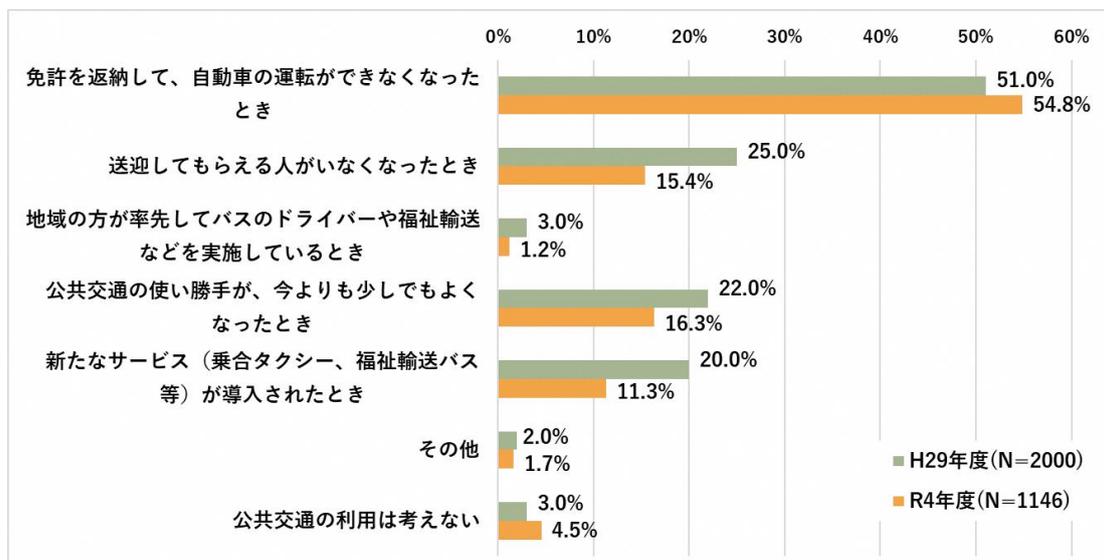


図 3-71 積極的に公共交通を利用してもよい場面

3.4 飯能市乗合ワゴン「おでかけむーま号」に関するアンケート調査結果

3.4.1 利用の有無

おでかけむーま号の利用については、9割以上が「利用したことがない」です。

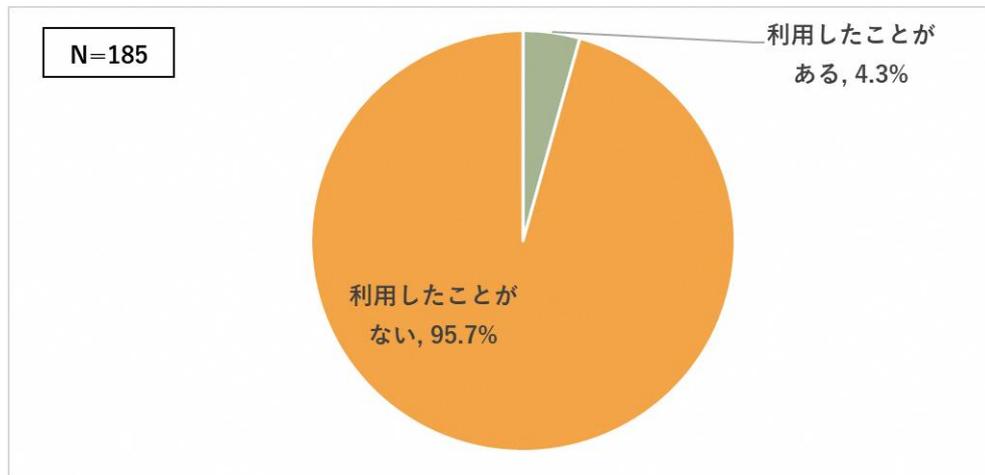


図 3-72 利用の有無

3.4.2 利用頻度

利用している方の利用頻度は、「年に数回」が7割を占めています。

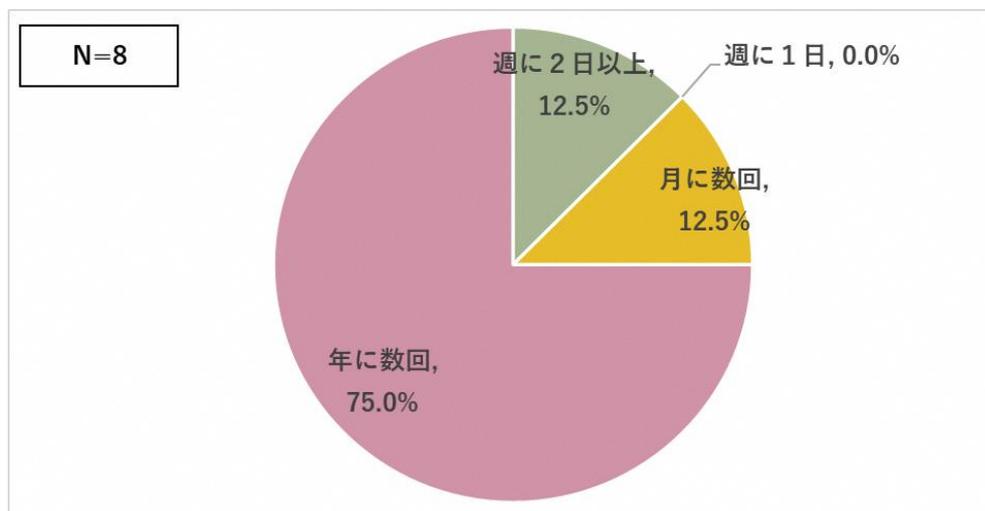


図 3-73 利用頻度

3.4.3 利用する理由 ※複数回答

利用する理由としては、「出発地から目的地まで運行しているから」が最も多いです。

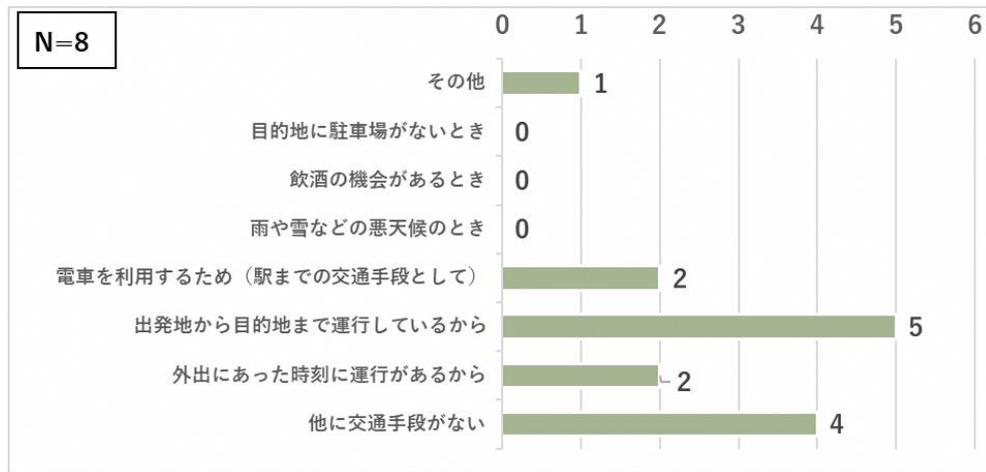


図 3-74 利用する理由

3.4.4 利用する上での不満、あるいは利用しない理由 ※複数回答

(1) 「おでかけむーま号」を利用している方

利用している方の不満、あるいは利用しない理由は、「利用したい時間帯に走っていない」が最も多いです。

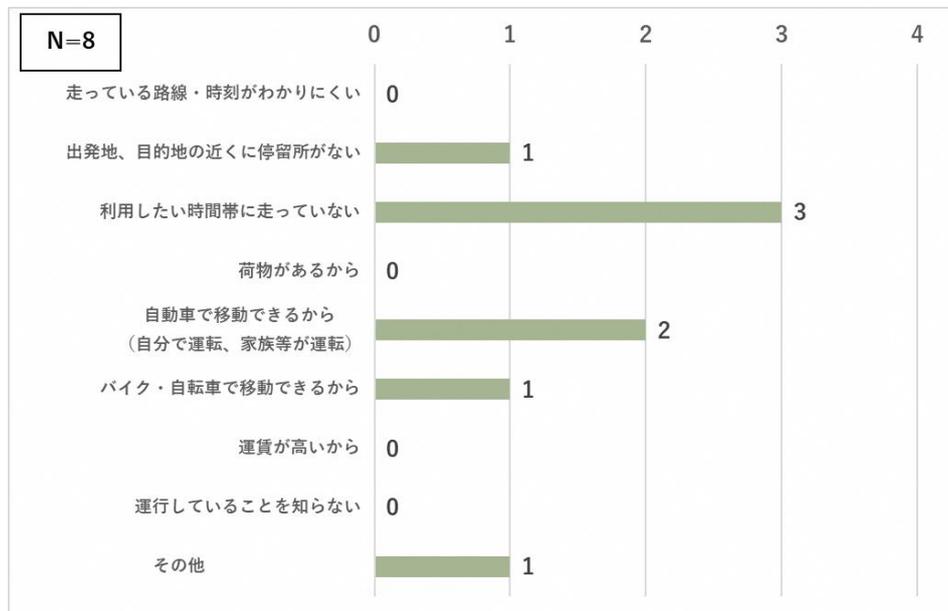


図 3-75 利用している方の不満、あるいは利用しない理由

(2) 「おでかけむーま号」を利用していない方

利用していない方の不満、あるいは利用しない理由は、「自動車移動できるから」という意見が最も多いです。

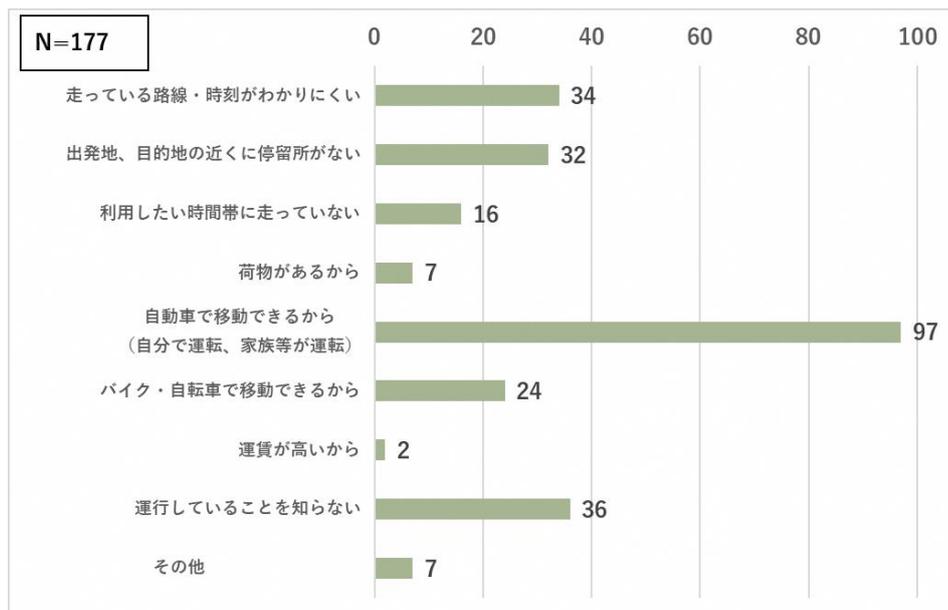


図 3-76 利用していない方の不満、あるいは利用しない理由

3.5 「奥武蔵らくらく交通」に関するアンケート調査結果

3.5.1 利用の有無

奥武蔵らくらく交通の利用については、9割以上が「利用したことがない」です。

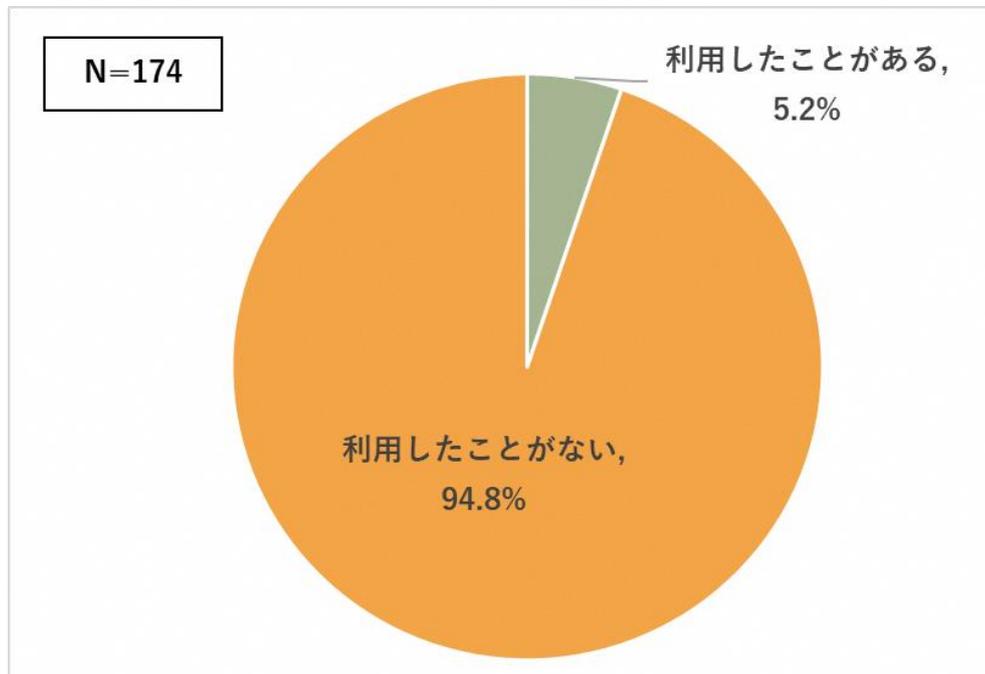


図 3-77 利用の有無

3.5.2 利用頻度

利用している方の利用頻度は、「年に数日」が6割を占めています。

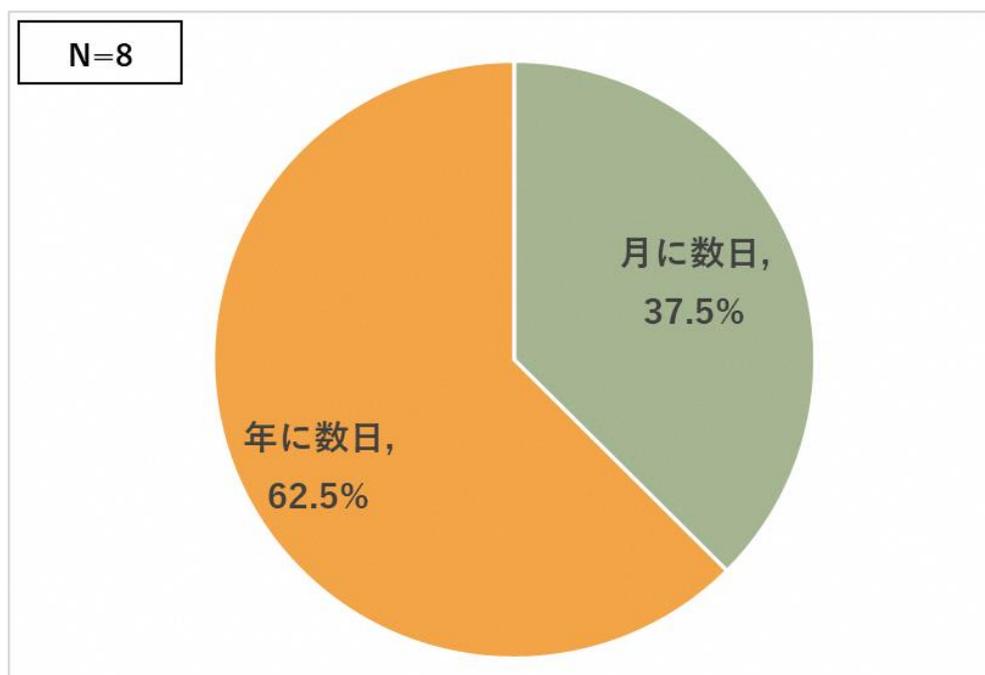


図 3-78 利用頻度

3.5.3 利用する理由 ※複数回答

利用する理由としては、「出発地から目的地まで運行しているから」が最も多いです。

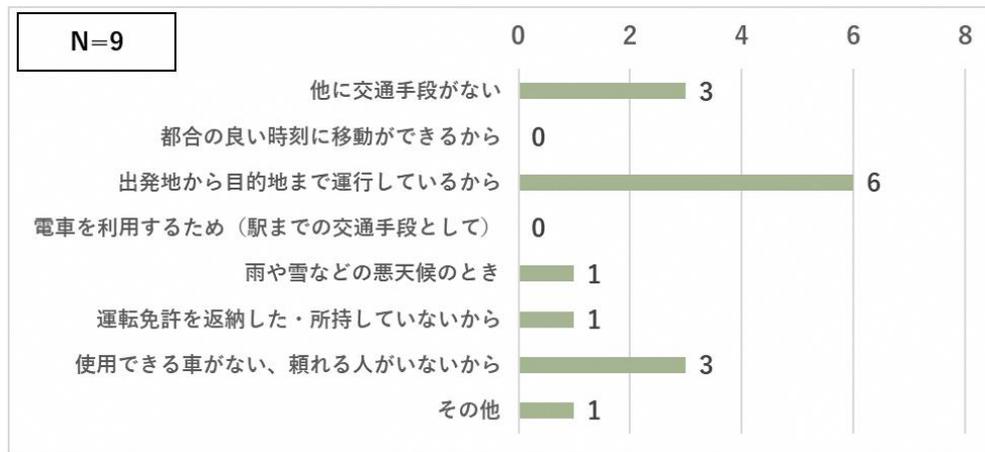


図 3-79 利用する理由

【その他意見】

- ・目が不自由で運転出来ないため

3.5.4 利用する上での不満、あるいは利用しない理由 ※複数回答

(1) 「奥武蔵らくらく交通」を利用している方

利用している方の不満、あるいは利用しない理由は、「運賃が高いから」が1件のみであり、その他の意見としては、「大変助かっている」という肯定的な意見が得られました。



図 3-80 利用している方の不満、あるいは利用しない理由

【その他意見】

- ・大変助かっている

(2) 「奥武蔵らくらく交通」を利用していない方

利用していない方の不満、あるいは利用しない理由は、「自動車移動できるから」という意見が最も多いです。

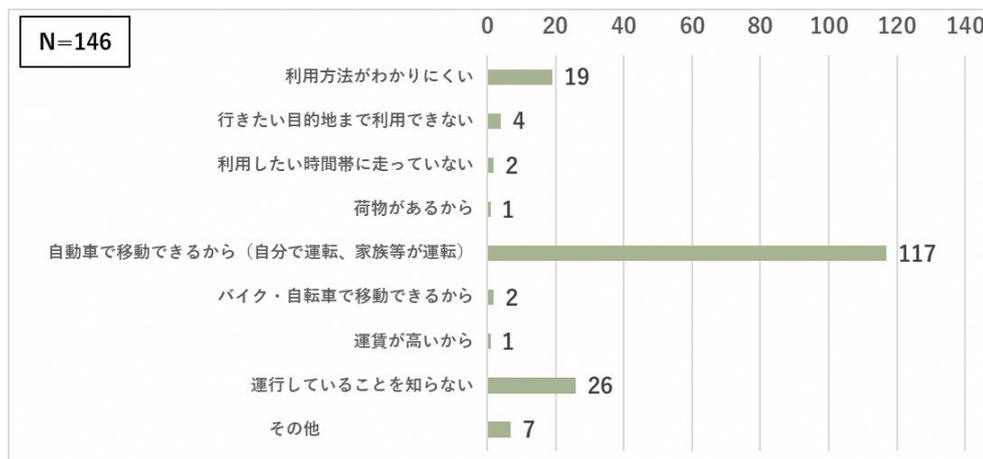


図 3-81 利用していない方の不満、あるいは利用しない理由

【その他意見】

- ・サービスを知らなかった 3
- ・駅や停留所が近い 2
- ・必要がない 1

第4章 ノーマイカーデーに関するアンケート調査

4.1 調査概要

飯能市では、平成 29 年から令和 3 年にかけて自家用車の利用を公共交通等の利用に転換することを促進するため「ノーマイカーデー」の取り組みを実施しています。令和 3 年は、「2021 はんのう市ノーマイカーデー」と題し、12 月の 1 か月間、ノーマイカーデーを実施しました。また、平成 30 年からは取り組みの効果検証を行うため、ノーマイカーデー期間後に参加者の皆様にアンケート調査にご協力いただきました。

4.2 回収状況

「2021 はんのう市ノーマイカーデー」の参加者は 221 人であり、調査では 149 人の方からの回答が得られ、回収率は 66%でした。

4.3 調査結果

平成 30 年から令和 3 年にかけてのアンケート調査の結果を以降に示します。

4.3.1 普段利用する主な移動手段

ノーマイカーデーに参加された方の普段の移動手段は、8 割～9 割が自家用車（マイカー）であり、路線バスは 1 割未満、電車は 2 割程度でした。2020 年には新型コロナウイルスの影響もあり、路線バスや電車の利用が落ち込んでいる様子が見られますが、2021 年には回復している様子が見られます。経年的な変化では、自転車や徒歩で移動される方が増えていることが確認できます。

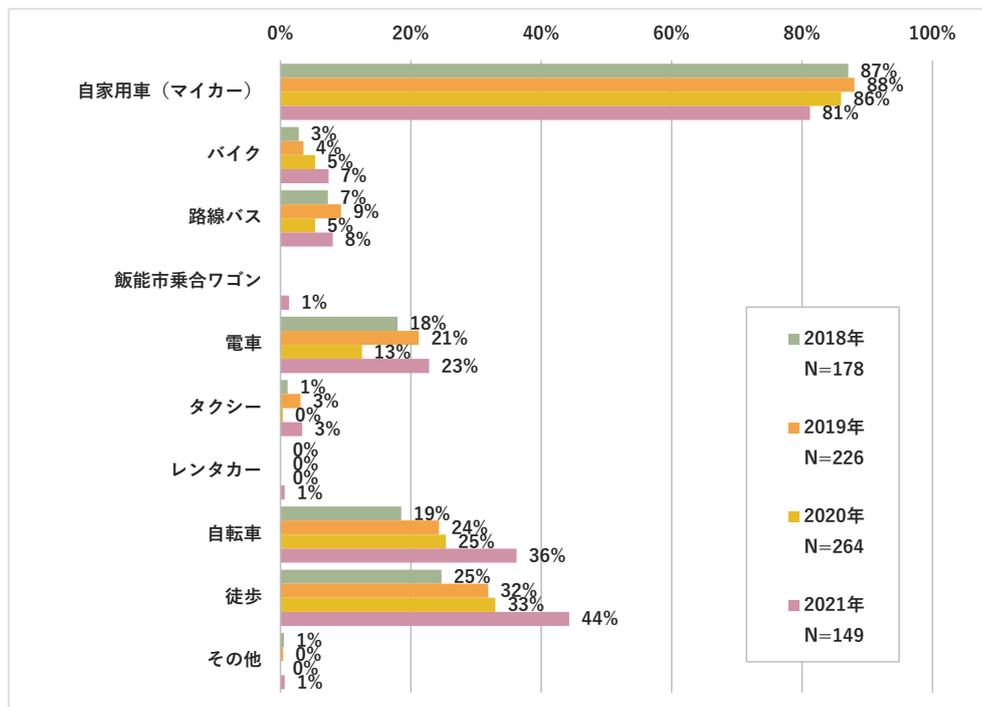


図 4-1 普段利用する主な移動手段

4.3.2 ノーマイカーの実施日数

ノーマイカーデー期間中に参加者の方がノーマイカーを実施した日数は、2021年では2週間以上の長期間実施した方の割合が高いことが確認できます。このように継続的なノーマイカーデーの取り組みにより、積極的にノーマイカーに協力していただける方の割合が増えていることが分かります。

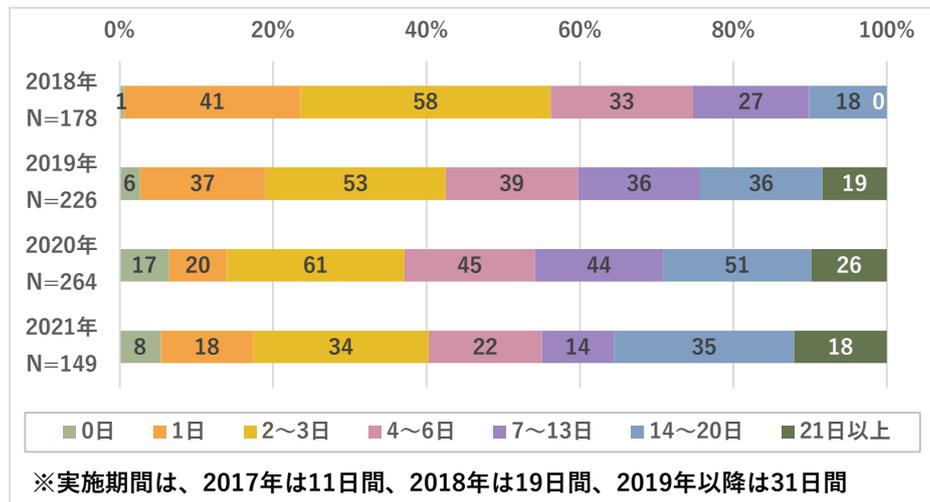


図 4-2 ノーマイカー実施日数

4.3.3 期間中に、普段の自家用車移動から変更し、利用した移動手段

ノーマイカーデー期間中に普段の自家用車移動から変更し、利用した移動手段では、自転車や徒歩の割合が高く、路線バスは約2割、電車は約3割です。新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、2019年から2020年にかけて路線バス、電車の利用が大幅に減少している一方で、自転車や徒歩で移動される方が増えていることが確認できます。

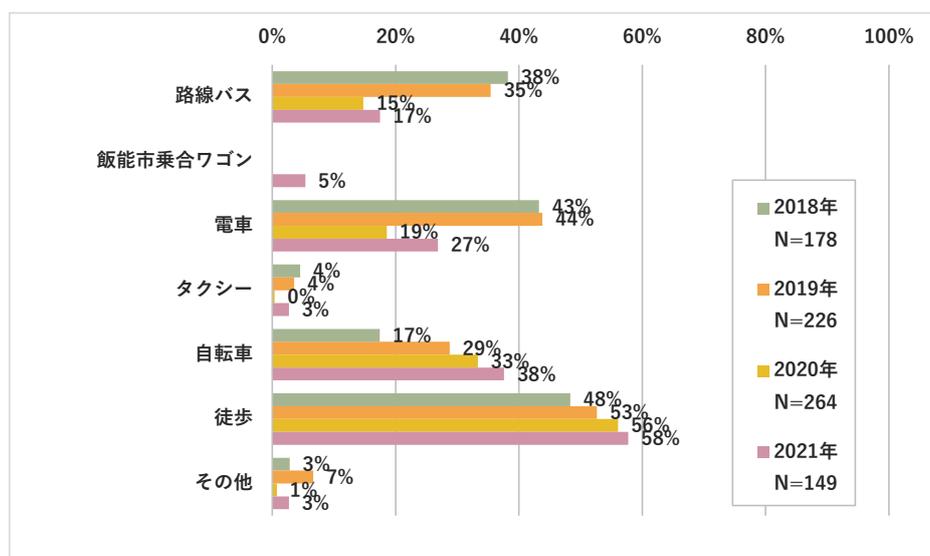


図 4-3 自動車から変更して利用した移動手段

4.3.4 どういう条件があればノーマイカーデーに参加したいと思うか

今後のノーマイカーデーの継続的な実施に向けて、どのような条件があれば、今後もノーマイカーデーに参加したいと思うかについて伺いました。飯能市内の店舗で特典が受けられることや、路線バスや鉄道の割引券がもらえることという回答が多く得られました。

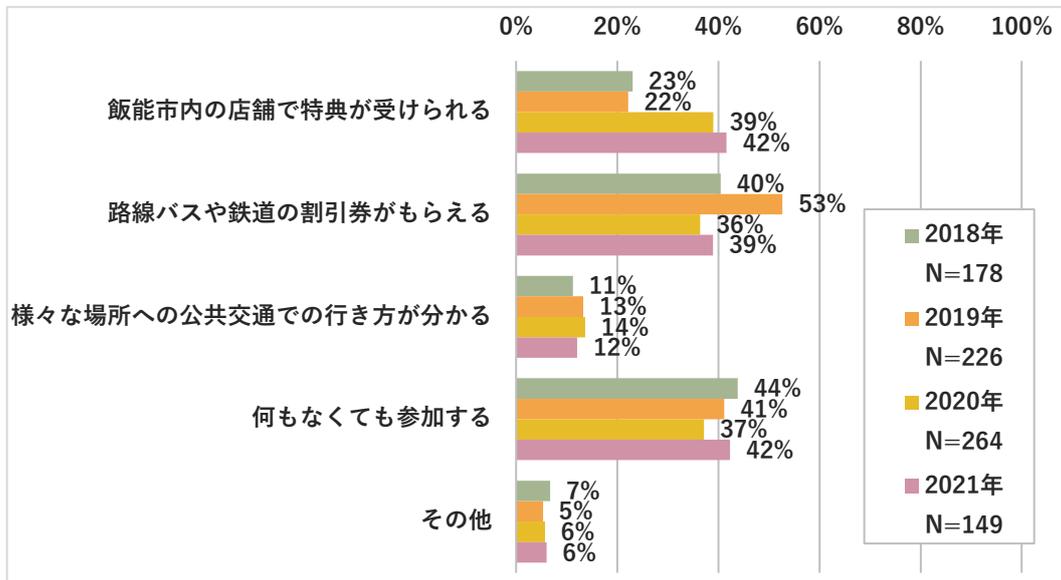


図 4-4 ノーマイカーデーに参加したい条件

4.3.5 公共交通などへの転換の可能性について

ノーマイカーデーへ参加した上で、普段より自家用車による移動から公共交通などの移動へ転換する可能性について伺いました。2020年では「常に転換しようと思う」や「たまに転換しようと思う」という転換意向の高い方が減少しましたが、2021年では転換意向の高い方が約6割に回復しています。

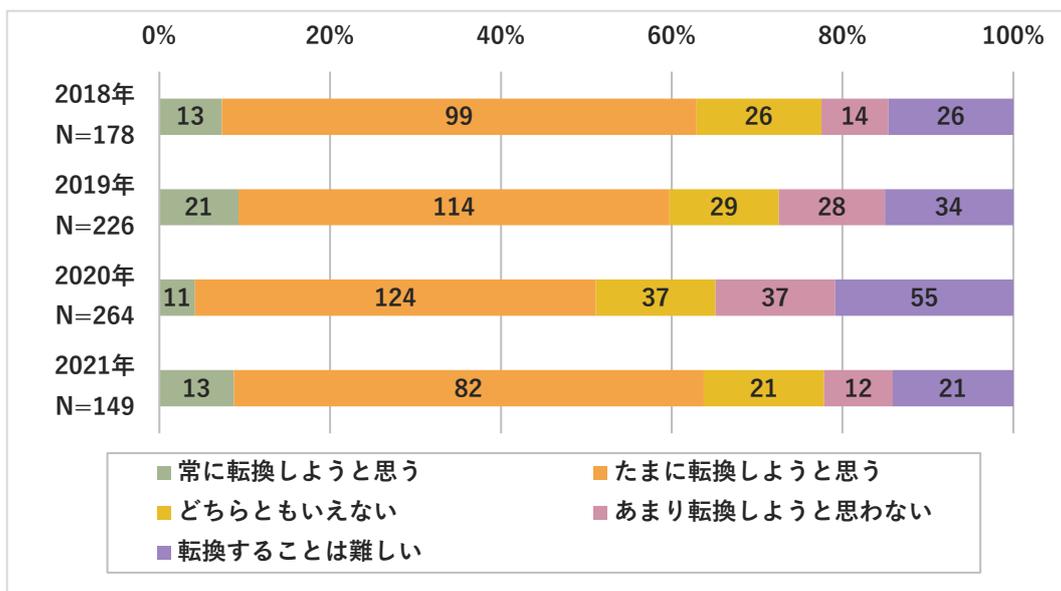


図 4-5 公共交通などへの転換可能性

第5章 路線バス運行状況分析

(1) 年間実車走行距離

市内全体の路線バスの年間実車走行距離は、令和元年度には約 161 万 km でしたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による減便もあり、令和 3 年度には約 138 万 km となっています。

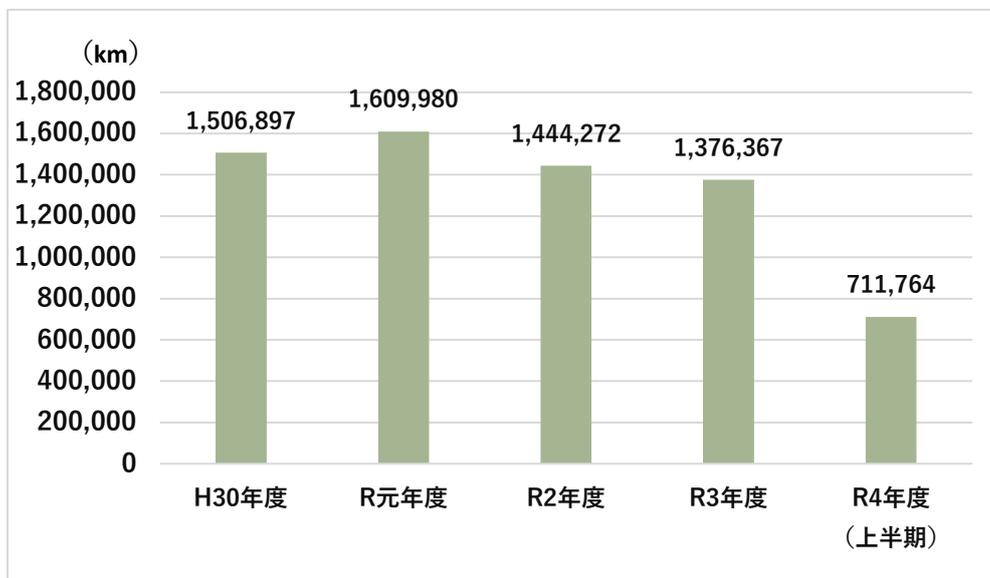


図 5-1 年間実車走行距離

(2) 年間運行回数

市内全体の路線バスの年間運行回数は、令和元年度には約 13.9 万回でしたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による減便もあり、令和 3 年度には約 11.0 万回となっています。



図 5-2 年間運行回数