

# 東秩父村地域公共交通網形成計画 (案)

2015年3月24日

東秩父村地域公共交通活性化協議会

# 目次

## 1章 はじめに 1

- 1-1 東秩父村における公共交通の実態概要 1
- 1-2 東秩父村における地域公共交通網形成計画の策定について 1
- 1-3 関係法の改正について 1
- 1-4 検討の経緯 2
  - 1-4-1 検討体制 2
  - 1-4-2 協議経緯 5

## 2章 東秩父村の地域公共交通と取り巻く現状 7

- 2-1 元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）における位置づけ 7
- 2-2 人口推移 7
- 2-3 人口予測、少子化高齢化の進展 8
- 2-4 流出入人口 9
- 2-5 人口分布状況 10
- 2-6 隣接市町村の公共交通政策 11
  - 2-6-1 小川町 11
  - 2-6-2 寄居町 11
- 2-7 東秩父村の公共交通 12
  - 2-7-1 村営バス 12
  - 2-7-2 路線バス 13
  - 2-7-3 NPO法人ふれあいやまびこ会（過疎地・福祉有償運送） 14
- 2-8 利用者数推移 14
  - 2-8-1 村営バス 14
  - 2-8-2 民間路線バス 14
  - 2-8-3 ふれあいやまびこ会 15
- 2-9 財政支援 15
  - 2-9-1 村営バス 15
  - 2-9-2 民間路線バス 15
- 2-10 和紙の里について 17
  - 2-10-1 経緯 17
  - 2-10-2 利用実績 17

## 3章 意識調査 18

- 3-1 全世帯村民調査 18
- 3-2 バス利用者アンケート調査 23
- 3-3 観光客・来訪者アンケート調査 48

4章 地域公共交通網形成計画	59
4-1 東秩父村の地域公共交通の基本的な考え方	59
4-1-1 地域公共交通の課題整理	59
4-2 形成計画の基本的な方針	60
4-2-1 (1) 村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立	60
4-2-2 (2) 和紙の里をハブとした地域交通ネットワークの再構築	61
4-2-3 (3) 関係者の協働による利用促進と活性化の拡充	62
4-3 形成計画の区域	62
4-4 形成計画の計画期間	62
4-5 形成計画の目標	63
4-6 形成計画の事業と実施主体	64
4-7 形成計画の達成状況の評価	66
4-7-1 協議会によるPDCAサイクルの実施	66
4-7-2 評価指標の設定	67
5章 計画スケジュール	68

# 1章 はじめに

## 1-1 東秩父村における公共交通の実態概要

東秩父村は、埼玉県西部に位置し都心から60km圏にある。周囲を秩父市、皆野町、寄居町、小川町、ときがわ町に囲まれています。面積は37.17km<sup>2</sup>で外秩父山地などの山に囲まれた地域で、槻川の最上流域でもあり、山の中腹や川沿いに集落が開ける埼玉県唯一の村です。

東秩父村の公共交通は、村営バス、民間路線バスとNPO法人による過疎地・福祉有償運送であり、鉄軌道は存在しません。寄居町方面への村営バスは昭和52年より運行を開始しましたが、路線の縮小を経て、現在は寄居駅・和紙の里間の1路線が運行されています。次に、小川町方面への民間路線バスは昭和6年に運行を開始し、2事業者によって事業を継続してきましたが、平成19年2月に赤字を理由に事業者が撤退し、現事業者がこれを引継ぐかたちで運行形態の最適化を図りながら現在に至ります。民間路線バスは東秩父村及び小川町の負担金、国・埼玉県の補助事業を活用しながら運行を行っています。

また、NPO法人による過疎地・福祉有償運送が平成18年より開始されました。

## 1-2 東秩父村における地域公共交通網形成計画の策定について

東秩父村は、村営バス、民間路線バス、過疎地・福祉有償運送によって形成されているが、人口減少や高齢化が急進するなか、公共交通の維持・確保と機能の向上が必要不可欠であります。こうした中、平成25年に交通政策基本法が交付・施行され、平成26年には地域公共交通活性化・再生法の一部を改正する法律が施行されました。この改正では地域公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築することが定められ、地方公共団体が地域公共交通網形成計画を策定できるとされています。

そこで、平成23年に策定された「元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）」の後期基本計画（平成28年～平成32年）に包括されるかたちで東秩父村地域公共交通網形成計画を策定しました。

## 1-3 関係法の改正について

平成25年12月に交通政策基本法が制定、施行されました。交通政策基本法は国民等の交通に対する基本的需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に対する施策を推進していかなければならない等の基本理念を規定しています。併せて国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者相互の連携と協働の促進についても規定しています。

また、平成26年には地域交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正されました。

## 1-4 検討の経緯

### 1-4-1 検討体制

東秩父村地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、以下協議会名簿に示す構成員からなる東秩父村地域公共交通活性化協議会とその分科会を設置し、協議を行いました。

東秩父村地域公共交通活性化協議会 名簿

No.	選出区分	所属	役職	氏名	備考
1	東秩父村村長	東秩父村役場	村長	足立理助	
2	住民代表	東秩父村議会	議長	渡邊 均	副会長
3	住民代表	東秩父村行政区長会	会長	小林洋介	
4	住民代表	寄居町連合区長会	折原支部長	関口英壽	
5	住民代表	東秩父村老人クラブ 連合会	会長	田中則夫	
6	住民代表	東秩父村民生児童 委員協議会	会長	栗島富雄	監査員
7	一般旅客自動車運送業者 (バス)	イーグルバス(株)	代表取締役 社長	谷島 賢	
8	一般旅客自動車運送業者が組織する団体	(一社)埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋	
9	運転者が組織する団体	イーグルバス(株)	運転士	橋本博道	
10	一般旅客自動車運送業者 (タクシー)	(有)小川タクシー	代表取締役	田端健二	
11	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局	総務企画担当	首席運輸 企画専門官	荷見雄二	
12	NPO法人等の代表者	NPO 法人ふれあい やまびこ会	代表理事	上田勝彦	
13	埼玉県交通政策課	県交通政策課	主幹	山田貴志	
14	東松山県土整備事務所	管理担当	課長	広井 智	
15	熊谷県土整備事務所	管理担当	課長	金子哲夫	
16	小川警察署	交通課	課長	亀屋信正	
17	学識経験者	埼玉県移送 ネットワーク	代表	笹沼和利	会長
18	村長が指名する者	寄居町役場	企画課長	酒井克樹	

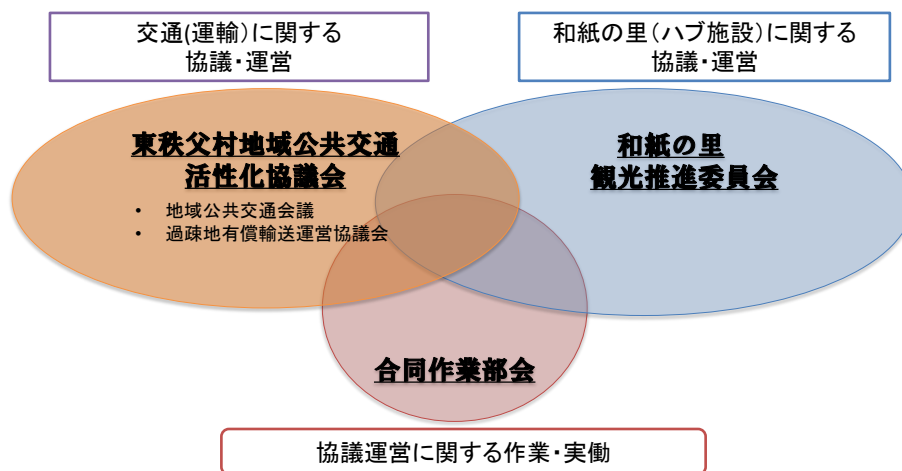
19	村長が指名する者	小川町役場	政策推進課長	山崎浩司	
20	村長が指名する者	東秩父村役場	総務課長	高野守生	監査員
	事務局	東秩父村役場総務課	主事	内野健太	

東秩父村地域公共交通活性化協議会 分科会 名簿

No.	選出区分	役職	氏名	備考
1	東秩父村村長	村長	足立理助	
2	東秩父村副村長	副村長	関口知廣	
3	東秩父総務課公共交通担当	主事	内野健太	
4	一般旅客自動車業者（バス）	代表取締役社長	谷島 賢	
5	一般旅客自動車業者（バス）	顧問	坂本邦宏	
6	一般旅客自動車業者（バス）	経営企画室長	堀米康史	

東秩父村では、村内の観光施設である「株式会社東秩父村和紙の里」の活用について、村内を中心とした関係者による「和紙の里観光推進委員会」を設立し協議を行いました。地域の拠点として、当該施設の整備は、東秩父村地域公共交通網形成計画と両輪を成すものであり、計画策定にあたっては観光推進委員会での協議内容も参考としました。

### 東秩父村の組織概念図



東秩父村地域公共交通網形成計画の策定にあたり、住民の移動実態及びニーズ把握のために村民全戸アンケートを実施しましたが、アンケート実施前にワークショップ形式の住民参加型調査を全7団体（回）実施しました。

## 1-4-2 協議経緯

開催日時	会議名	協議内容
H26.5.28 (木) 13:30～15:30	【観光】 和紙の里観光推進委員会	東秩父村和紙の里ハブ化による観光拠点について 東秩父村地域公共交通活性化協議会の設立について（報告）
H26.7.24 (木) 14:00～16:00	【交通】 東秩父村地域公共交通 活性化協議会	東秩父村地域公共交通活性化協議会設置要 綱（案）について 東秩父村村営バスの更新登録について 今後の協議会運営について
H26.10.17 (金) 14:00～17:00	【交通】 東秩父村地域公共交通 活性化協議会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定業務 委託について 東秩父村地域公共交通網形成計画策定業務 委託業者選定について
H26.10.24 (金) 14:00～16:00	【交通】 活性化協議会 分科会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定業務 について
H26.11.7 (金) 14:00～16:00	【交通】 住民参加型調査	落合地区での住民移動実態及びニーズ調査
H26.11.25 (火) 11:00～12:00	【交通】 活性化協議会 分科会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定に関 する報告及び協議 和紙の里の活用について
H26.12.8 (月) 19:00～20:00	【交通】 住民参加型調査	安戸地区での住民移動実態及びニーズ調査
H26.12.25 (木) 10:30～12:00	【交通】 活性化協議会 分科会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定に関 する報告及び協議 和紙の里の活用について
H27.1.13 (火) 13:00～15:00	【交通】 活性化協議会 分科会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定に関 する報告及び協議 和紙の里の活用について
H27.1.13 (火) 19:00～19:30	【交通】 住民参加型調査	大内沢地区での住民移動実態及びニーズ調 査
H27.1.21 (水) 20:30～21:30	【交通】 住民参加型調査	夢楽いく会（村内の若者を中心とした地域 振興を考える団体）に対しての住民移動実 態及びニーズ調査
H27.1.26 (月) 13:30～15:30	【観光】 和紙の里観光推進委員会	東秩父村和紙の里ハブ化による観光拠点に ついて報告及び協議



H27.2.10 (火) 15:00～17:00	【交通】 住民参加型調査	御堂地区での住民移動実態及びニーズ調査
H27.2.13 (金) 15:00～20:00	【交通】 住民参加型調査	白石地区での住民移動実態及びニーズ調査
H27.2.16 (月) 15:15～16:00	【交通】 住民参加型調査	民生委員に対しての住民移動実態及びニーズ調査
H27.2.23 (月) 14:00～16:00	【交通】 活性化協議会 分科会	東秩父村地域公共交通網形成計画策定に関する報告及び協議
H26.2.19 (水) ～2.26 (木)	【交通】 東秩父村地域公共交通 活性化協議会 (文書協議)	事業評価について アンケート調査の実施について 協議会委員の追加について
H26.3.17 (火) ～3.23 (月) ※予定	【交通】 東秩父村地域公共交通 活性化協議会 (文書協議)	東秩父村地域公共交通網形成計画 (案) について
H26.3.26 (木) ※予定	【交通】 東秩父村地域公共交通 活性化協議会	東秩父村地域公共交通網形成計画の承認

## 2章 東秩父村の地域公共交通と取り巻く現状

### 2-1 元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）における位置づけ

平成23年度に、平成32年度までの10年間を計画期間とした「元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）」が策定されました。この中で7つの課題があげられていますが、東秩父村地域公共交通網形成計画では次の4課題に直接的な効果をもたらすと考えます。

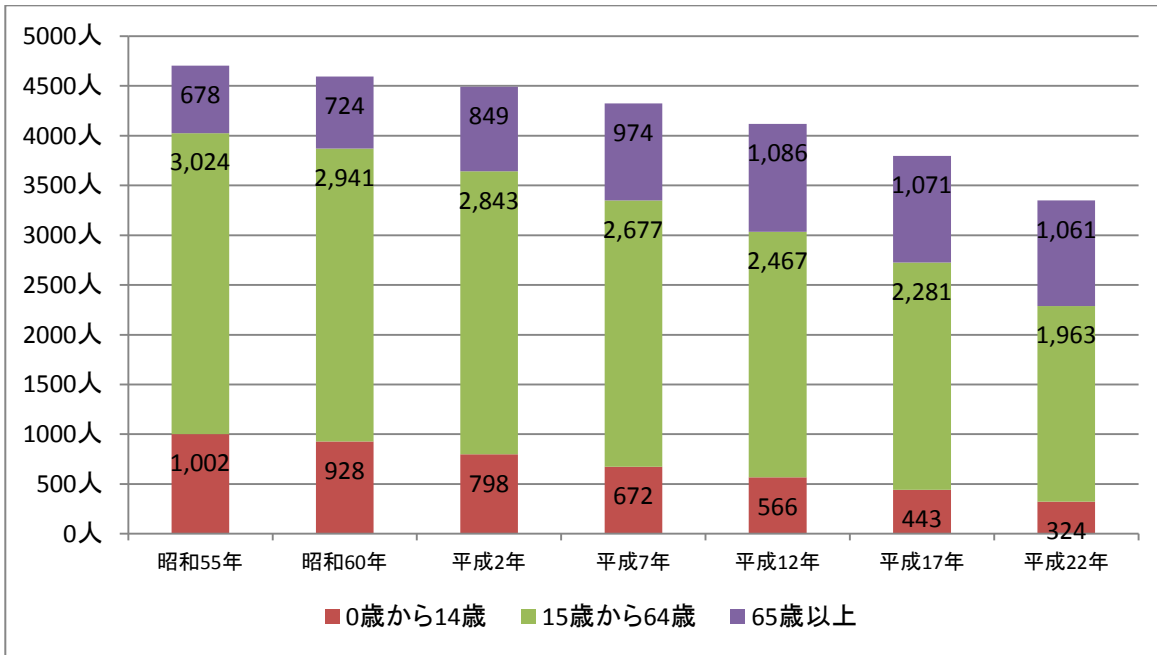
- (1) 人口減少（少子化高齢化）への対応
- (2) 雇用確保と交流産業への取組み
- (3) 自然資源の新しい保全のあり方
- (4) 行財政改革と住民自治の強化

東秩父村地域公共交通網形成計画では、人（住民、来訪者）の移動利便性を高め、自然へのアクセス性を向上させ、経済を小さな拠点形成によって活性化し、持続可能な公共交通を維持・確保します。

なお、元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）は、平成23年度から平成27年度が前期基本計画、平成28年度から平成32年度が後期基本計画となっているため、本年度に策定される東秩父村地域公共交通網形成計画は、後期基本計画の時期に包括されます。

### 2-2 人口推移

元気村づくりプラン（第5次東秩父村総合振興計画基本構想）では、平成27年の人口は3,249人と予測されていたが、平成27年1月現在の人口は3,135人と予測より早いスピードで減少しています。



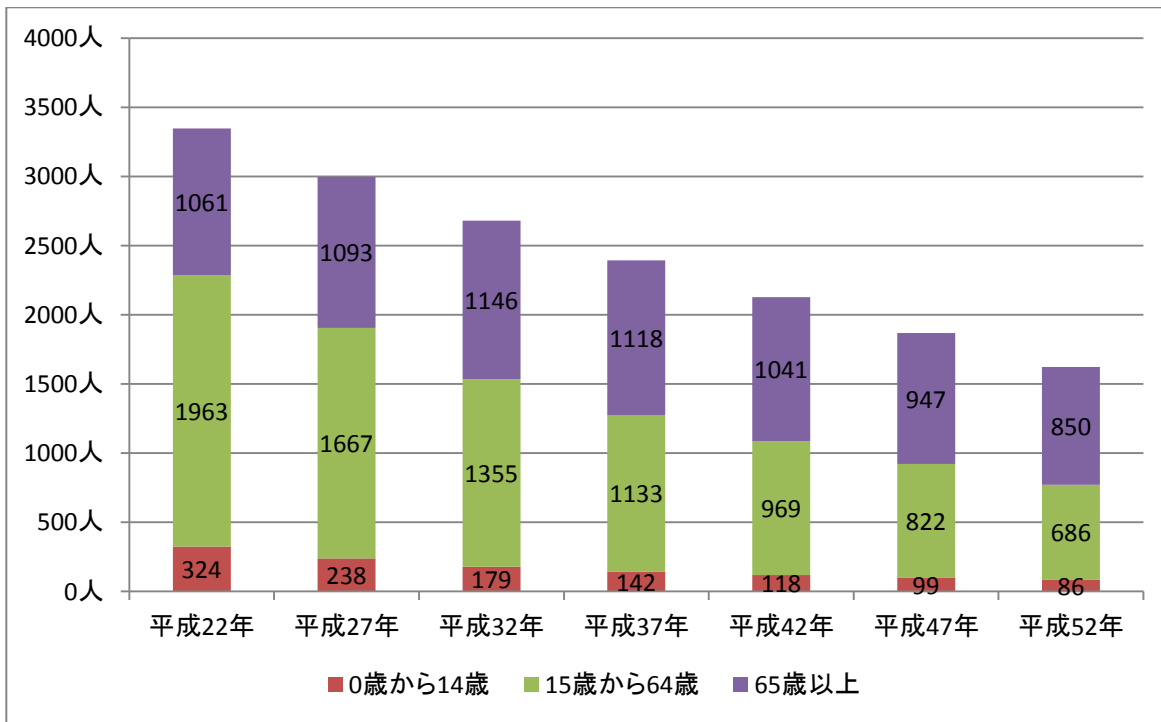
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
総数	4,704	4,593	4,490	4,323	4,119	3,795	3,348
0歳から14歳	1,002	928	798	672	566	443	324
15歳から64歳	3,024	2,941	2,843	2,677	2,467	2,281	1,963
65歳以上	678	724	849	974	1,086	1,071	1,061

単位：人

図 2-1 国勢調査からみた東秩父村の人口推移  
(資料：国勢調査※最新は平成22年)

### 2-3 人口予測、少子化高齢化の進展

平成52年までの将来人口予測は下表（出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」）のとおりです。人口は平成52年度には平成22年度の約48%まで大幅に減少する推計です。特に年少人口、生産年齢人口は平成52年度まで減少し続けます。老年人口は平成32年を境に減少基調であり、後期老年人口は平成27年度から平成42年度まで増加するが、それ以降は減少基調となります。



	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年
総数	3,348	2,998	2,680	2,393	2,128	1,868	1,622
0歳から14歳	324	238	179	142	118	99	86
15歳から64歳	1963	1667	1355	1133	969	822	686
65歳以上	1061	1093	1146	1118	1041	947	850

単位: 人

図 2-2 東秩父村の将来人口予測

(出典: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月)」)

## 2-4 流出入人口

平成17年及び平成22年の国勢調査を基に東秩父村における15歳以上の就業者、通学者の流出入人口を下表にまとめました。

表2-4 平成22年流出入人口(資料:平成22年国勢調査)

区分	流出人口			流入人口		
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
秩父市	14	13	1	14	14	
皆野町	6	6		6	6	
寄居町	126	120	6	38	38	
小川町	267	253	14	145	145	
ときがわ町	55	51	4	14	14	
その他	694	543	151	110	109	1
総数	1162	986	176	327	326	1

単位: 人

2-4

区分	流出口			流入人口		
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
秩父市	19	19		15	15	
寄居町	144	140	4	42	42	
小川町	338	315	23	140	140	
ときがわ町※	67	59	8	10	10	
その他	793	639	154	115	115	
総数	1361	1172	189	322	322	0

単位:人

※ときがわ町は旧都幾川村、玉川村の合計

2-5 人口分布状況

平成22年国勢調査人口の500mメッシュでの人口分布状況は下図のとおりです。最も多いメッシュで230名程度と、人口が集積していないことがわかります。また、人口が多いのは谷沿い（槻川沿い）・道路沿いのエリアです。一方、皆谷や白石、大内沢の地区では道路から離れた地区にも、一定の人口集積があることがわかります。

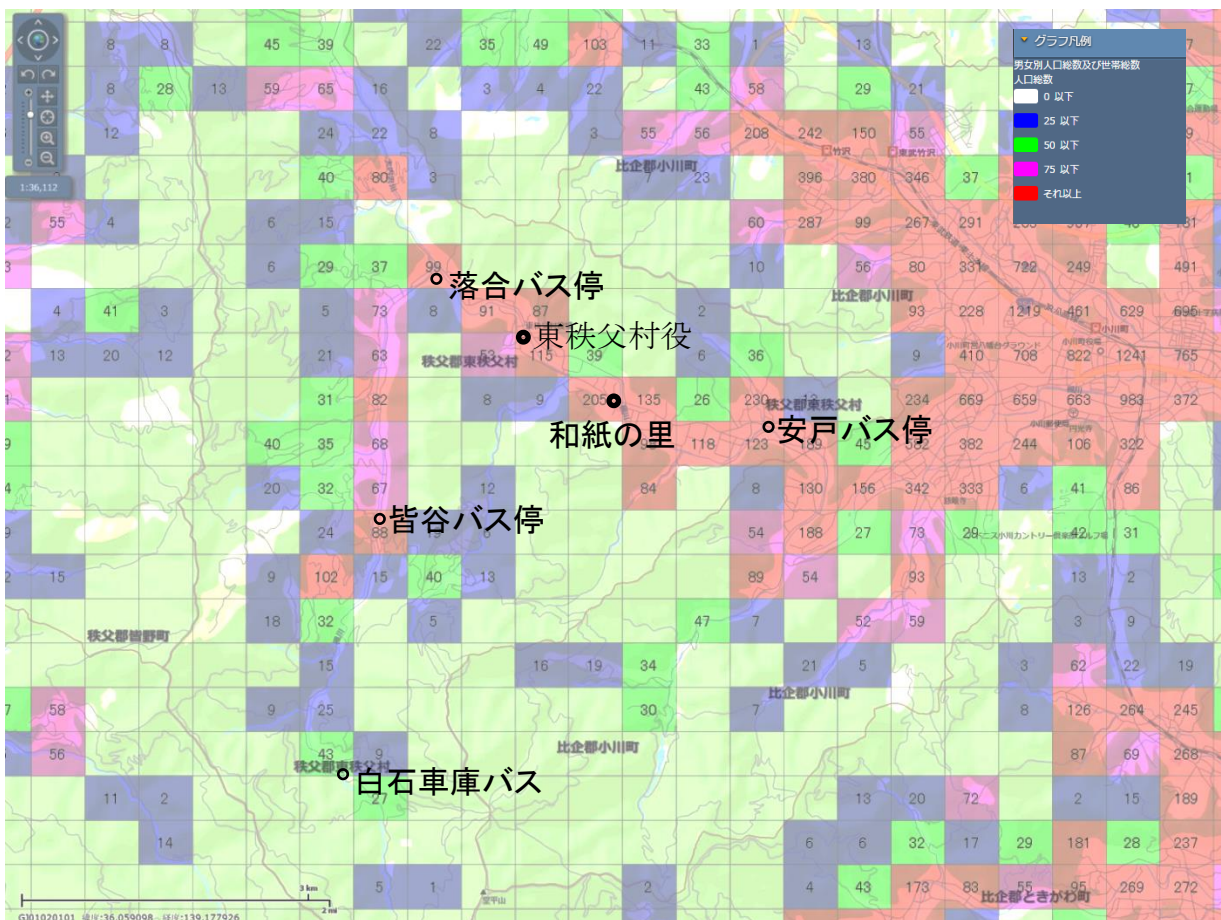


図 2-5 500mメッシュの人口分布(出典:e-Stat)

## 2-6 隣接市町村の公共交通政策

### 2-6-1 小川町

小川町では、平成23年7月に町民移動実態アンケート調査を実施しました。本調査は住民の移動状況と移動ニーズを把握し、移動困難者に対する支援を考えるための基礎資料とするために実施しました

**2 不便を感じ移動をためらっている方の移動について**

移動をしない方が何人から何人以上より不便を感じているかを把握していることについて回答したアンケートの「不便を感じ移動をためらっている方」の割合は「1人」が42.6%、「2人」が31.1%、「3人以上」が26.3%となっていました。また、不便を感じ移動をためらっている方は、75歳以上の高齢者が約半数を占めています。1歳ごとの割合は、「1歳」が26.3%、「2歳」が26.3%、「3歳」が26.3%、「4歳」が26.3%、「5歳」が26.3%、「6歳」が26.3%、「7歳」が26.3%、「8歳」が26.3%、「9歳」が26.3%、「10歳」が26.3%、「11歳」が26.3%、「12歳」が26.3%、「13歳」が26.3%、「14歳」が26.3%、「15歳」が26.3%、「16歳」が26.3%、「17歳」が26.3%、「18歳」が26.3%、「19歳」が26.3%、「20歳」が26.3%、「21歳」が26.3%、「22歳」が26.3%、「23歳」が26.3%、「24歳」が26.3%、「25歳」が26.3%、「26歳」が26.3%、「27歳」が26.3%、「28歳」が26.3%、「29歳」が26.3%、「30歳」が26.3%、「31歳」が26.3%、「32歳」が26.3%、「33歳」が26.3%、「34歳」が26.3%、「35歳」が26.3%、「36歳」が26.3%、「37歳」が26.3%、「38歳」が26.3%、「39歳」が26.3%、「40歳」が26.3%、「41歳」が26.3%、「42歳」が26.3%、「43歳」が26.3%、「44歳」が26.3%、「45歳」が26.3%、「46歳」が26.3%、「47歳」が26.3%、「48歳」が26.3%、「49歳」が26.3%、「50歳」が26.3%、「51歳」が26.3%、「52歳」が26.3%、「53歳」が26.3%、「54歳」が26.3%、「55歳」が26.3%、「56歳」が26.3%、「57歳」が26.3%、「58歳」が26.3%、「59歳」が26.3%、「60歳」が26.3%、「61歳」が26.3%、「62歳」が26.3%、「63歳」が26.3%、「64歳」が26.3%、「65歳」が26.3%、「66歳」が26.3%、「67歳」が26.3%、「68歳」が26.3%、「69歳」が26.3%、「70歳」が26.3%、「71歳」が26.3%、「72歳」が26.3%、「73歳」が26.3%、「74歳」が26.3%、「75歳」が26.3%、「76歳」が26.3%、「77歳」が26.3%、「78歳」が26.3%、「79歳」が26.3%、「80歳」が26.3%、「81歳」が26.3%、「82歳」が26.3%、「83歳」が26.3%、「84歳」が26.3%、「85歳」が26.3%、「86歳」が26.3%、「87歳」が26.3%、「88歳」が26.3%、「89歳」が26.3%、「90歳」が26.3%、「91歳」が26.3%、「92歳」が26.3%、「93歳」が26.3%、「94歳」が26.3%、「95歳」が26.3%、「96歳」が26.3%、「97歳」が26.3%、「98歳」が26.3%、「99歳」が26.3%、「100歳」が26.3%となっていました。

**3 調査結果のまとめ**

本町において、後述するバス路線および自転車などの利用によりほとんどの方が必要な移動を実現できています。この一方で、75歳以上において、生活に支障をきたした「高齢」と「高齢」目途で不便を感じ移動をためらっている方を町民に呼びかけています。人口約1万人の小川町で、高齢者の割合は約20%と、高齢化が進んでいます。高齢者の移動ニーズを把握し、支援策を講ずることが重要です。今、町の高齢化が進み、高齢者の移動ニーズを把握し、支援策を講ずることが重要です。

**1 日常的な移動実態について**

町民の移動目的は、「通勤・通学」と「買い物」が最も多く、それぞれ約20%を占めています。また、「散歩」や「趣味」などの移動も約10%を占めています。移動手段としては、「自家用車」が最も多く、約60%を占めています。公共交通機関は、「バス」が約10%、「徒歩」が約10%、「自転車」が約10%、「タクシー」が約5%を占めています。

**2 町民の移動実態アンケート調査の結果をお知らせします**

町では、住民移動実態アンケート調査を実施しましたので、その結果をお知らせします。この調査は、住民の移動状況と移動ニーズを把握し、1人1世帯の高齢者であつて経済的に困難な方などの移動困難者に対する支援を考える基礎資料とするために行つたものです。

**町民移動実態アンケート調査の結果をお知らせします**

町では、住民移動実態アンケート調査を実施しましたので、その結果をお知らせします。この調査は、住民の移動状況と移動ニーズを把握し、1人1世帯の高齢者であつて経済的に困難な方などの移動困難者に対する支援を考える基礎資料とするために行つたものです。

図 2-3 住民移動実態アンケート調査結果が掲載された広報誌(出典:広報おがわ平成24年4月号)

### 2-6-2 寄居町

寄居町では寄居町地域公共交通活性化協議会を設け、将来にわたり持続可能な公共交通のあり方を示す基本計画として「寄居町地域公共交通総合連携計画」を策定しました。



図 2-4 (写真)寄居町デマンドタクシー(出典:寄居町ホームページ)

## 2-7 東秩父村の公共交通

### 2-7-1 村営バス

昭和48年より東秩父村和紙の里と大宝間の運行を開始し、昭和52年より寄居駅に乗り入れを開始しました。その後路線変更、延長、廃止を経て、現在は東秩父村和紙の里から寄居駅への1路線となっています。路線概況は以下のとおりです。

#### ○運行本数

平日ダイヤ	平日	24回
休日ダイヤ	土曜日、日曜日、祝日	14回
12月29日から12月31日は休日ダイヤ 1月1日から1月3日は運休		

#### ○運賃

130円～430円の対キロ運賃 小児半額端数切り上げ、6歳未満幼児は無料
通勤・通学定期券あり(1ヵ月・3ヵ月) 回数券(普通運賃の9.1%割引)

## 2-7-2 路線バス（民間バス）

昭和6年に小川町駅と坂本間で運行を開始し、その後路線延長を経て、現在は小川町駅から東秩父村役場入口・皆谷・白石車庫間の1路線3系統となっています。路線概況は以下のとおりです。

### ○バス路線図



（出典：イーグルバスホームページ）

### ○運行本数

平日ダイヤ	平日	小川町駅・東秩父村役場入口	4回
		小川町駅・皆谷	1 1回
		小川町駅・白石車庫	1 4回
休日ダイヤ	土曜日、日曜日、祝日	小川町駅・東秩父村役場入口	1回
		小川町駅・皆谷	5回
		小川町駅・白石車庫	1 8回
12月30日から12月31日は休日ダイヤ			
1月1日から1月3日は正月（特別）ダイヤにて運行			



## ○運賃

180円～620円の対キロ運賃 小児半額10円未満切り上げ 身障・知的・精神障害者、児童福祉法適用者並びにその付添人5割引き（10円未満四捨五入）
通勤・通学定期券あり（1ヵ月・3ヵ月） 通学学期定期券（1ヵ月・1学期、2学期、3学期） 回数券（普通運賃の9.1%割引及び高頻度利用割引）

### 2-7-3 NPO法人ふれあいやまびこ会（過疎地・福祉有償運送）

埼玉中央農協東秩父支店で実施している訪問介護サービスの利用者より強い要望があり、平成12年に「ふれあいやまびこ会」という別組織を立ち上げ、地域福祉の向上のため有償で高齢者・障害者向けサービスを始めました。平成16年に自家用自動車有償運送に関するガイドラインが示され、平成18年4月までに道路運送法の許可が生じたため、東秩父村過疎地有償運送運営協議会での協議の結果、東秩父村に住所を有する原則65歳以上の高齢者を対象とすることで許可を受け現在に至ります。概要は以下のとおりです。

使用車両台数	6両（うち福祉車両3両）
運転者人数	17名
実施日	平日 午前8時30分から午後5時まで

## 2-8 利用者数推移

過去5年間の年度別利用者数と運送収入の推移は以下のとおりです。

### 2-8-1 村営バス

年度	H21	H22	H23	H24	H25
運送収入（千円）	2,150	2,176	2,074	2,010	1,899
利用者数（人）	12,251	13,340	12,899	12,715	11,643

### 2-8-2 民間路線バス

年度	H21	H22	H23	H24	H25
運送収入（千円）	14,828	15,423	15,293	14,659	14,957
利用者数（人）	62,825	60,652	59,619	59,111	66,976

## 2-8-3 ふれあいやまびこ会

### ○利用会員数

年度	H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4
過疎地有償	438	426	411	378	350
福祉有償	159	165	165	165	162
合計	597	591	576	543	512

### ○輸送の状況

年度	H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4
過疎地有償	3,589	2,906	2,647	2,366	2,407
福祉有償	3,640	2,828	2,460	2,259	1,909
合計	7,229	5,734	5,107	4,625	4,316

## 2-9 財政支援

東秩父村の公共交通においては、路線の維持確保のために国、埼玉県補助制度を活用しています。さらに、村営バスは東秩父村の一般会計より、民間路線バスは東秩父村及び小川町からの負担金を運行経費に充てております。

### 2-9-1 村営バス

村営バスは、埼玉県の市町村自主運行バス路線確保対策費補助金を受けています。

年度	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5
補助申請金額(千円)	7,026	7,090	6,211	5,391	5,093

※補助申請金額は実際の交付額とは異なります

### 2-9-2 民間路線バス

民間路線バスは、全3系統のうち、小川町駅から白石車庫間の1系統について国の地域公共交通確保維持改善事業における地域間幹線系統補助金、埼玉県の生活交通路線維持費補助金、その他の系統について東秩父村及び小川町からの負担金を受けています。

#### ○地域公共交通確保維持改善事業地域間幹線補助金

年度	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5
補助金額(千円)	1,777	1,729	2,042	2,030	2,077

※H 2 2年度までは生活交通路線維持費国庫補助金

○埼玉県生活交通路線維持費

年度	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5
補助金額（千円）	1,777	1,729	2,000	1,448	1,190

※国との協調制度

○東秩父村、小川町負担金

年度	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5
補助金額（千円）	6,300	6,300	6,300	6,300	6,300

## 2-10 和紙の里について

### 2-10-1 経緯

東秩父村の川沿いの農家では、清流を利用し手漉き和紙を農閑期の副業として行い受け継いできました。この手漉き和紙は細川紙の名で知られ、特に江戸開府以来、障子紙や各種用紙類の需要増により盛況をみせ、この地方の有力な地場産業となりました。

しかしながら、戦後の生活様式の変化や洋紙の台頭などにより、近年は、存続さえ危ぶまれる事態となってきました。

こうした中、東秩父村では手漉き和紙の技術の伝承、後継者の育成に努め、併せて地域の活性化を図るため、昭和60年度から大河原氏館跡付近一帯を「和紙の里」として整備事業に着手しました。

和紙の里は、8棟の和風の建物で構成されています。昔ながらの手漉き和紙の生産と紙漉体験ができる「和紙製造所」、貴重な資料を展示している「ふるさと文化伝習館」、江戸末期の紙漉農家を移築復元した「細川紙紙漉家屋」、研修や集会などに広く利用できる「研修会館」、茶室を併設した「ギャラリー」などからなります。

また、食事処「すきふね」や、そば・うどんの手打ち体験ができる「体験工房」、さらに、滝や池などを配した日本庭園や芝生広場や展望台も整備されております。

運営を行っている(株)東秩父村和紙の里は平成3年に法人化され、現在は、村と商工会の出資により指定管理者制度により運営しています。

公共交通アクセスとしては、寄居町方面からの村営バス、小川町からの民間路線バスが施設と鉄道駅を結んでいます

### 2-10-2 利用実績

和紙の里の平成21年度から平成25年度までの5期の利用実績は以下のとおりです  
○年間利用者数（和紙の里）

年度（7月～6月）	H21	H22	H23	H24	H25
利用者数（人）	82,879	75,371	80,671	66,356	44,024

※H25期からは、集計方法の変更があった。

### 3章 意識調査

形成計画を策定するにあたっては、地域ミーティングと合わせて、以下の3種類の意識調査を実施しました。

- 全世帯対象村民アンケート調査
- バス利用者アンケート調査
- 観光客・来往者アンケート調査

#### 3-1 全世帯対象村民アンケート調査

##### 3-1-1 調査概要

全世帯を配布対象とした村民アンケートを以下のように実施しました。

表 3-1 全世帯対象村民アンケート調査概要

配布方法	全世帯へのアンケート郵送 ※郵便局のタウンメール（地域指定配達郵便）で郵送 ※配布タイミングで、全世帯に配布しているタブレット端末にアンケート回答の依頼を送信
配布期間	2015年2月26日～3月3日
配布数	1105世帯（2210部） ※1世帯に2部送付（配布封筒が2部）
回収数・回収率	920部（部数の回収率：42%） ※世帯回収率は配布方法の都合で計算不能。 ※3月3日回収締め切りまでに到着したものを集計。分析作業の都合でその後に到着した分は未集計

### 3-1-2 回答者について

回答者の居住地域については、各地区からバランスよく回答を得ることができました。

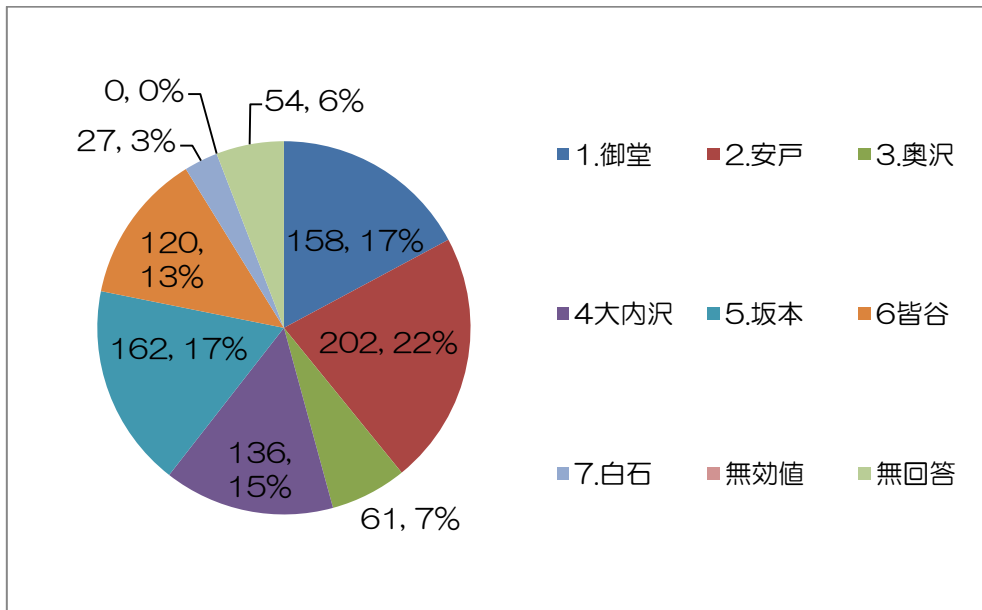


図 3-1 自宅の地域

東秩父村での居住年数としては、50年以上居住されている方が46%ともっとも多く、次に40～50年となりました。長期間居住されている方が多い結果となった。

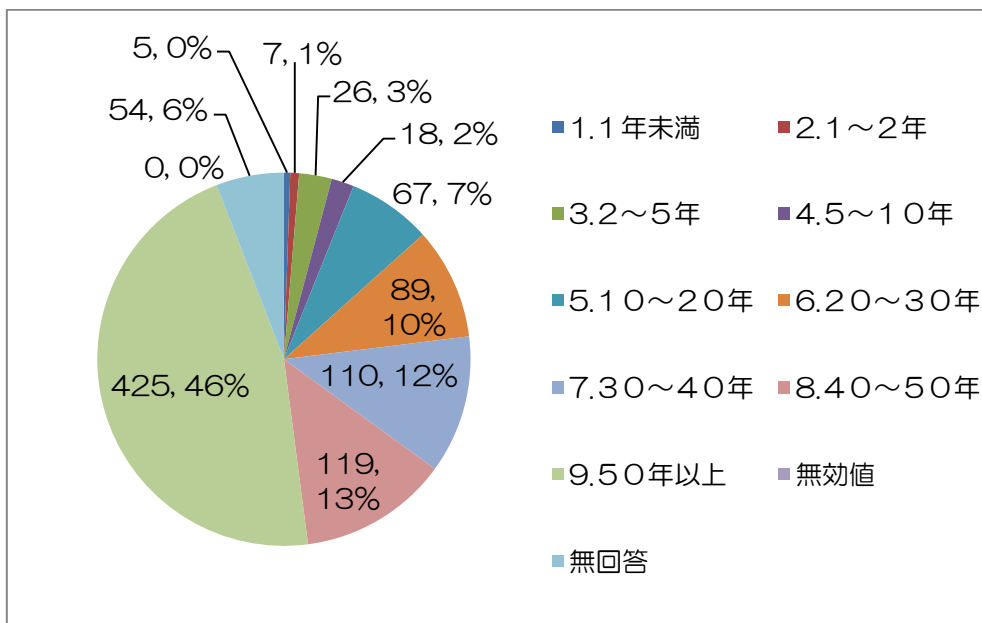


図 3-2 東秩父村の居住年数

居住パターンとしては、ずっと居住している方が66%と最も多い結果となりました。ただし、Uターン（再転入）が14%、Iターン（新転入）が11%と、転入された方も25%程度いる結果となりました。

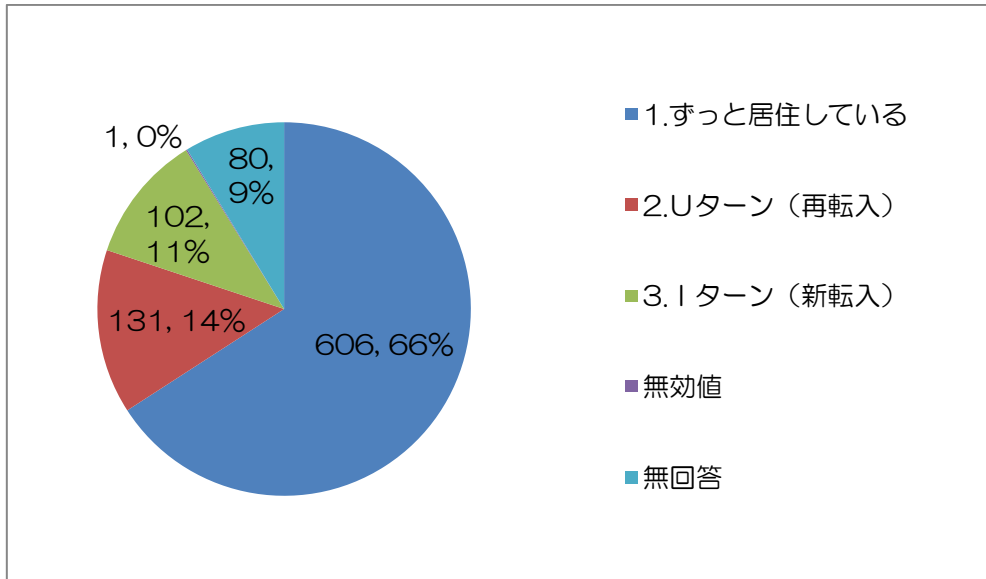


図 3-3 居住パターン

年齢は、区分とした60～64歳が17%と最も多く、65～70歳が14%と次に多い結果となった。65歳以上の高齢者の割合（老年人口割合）は39%と、2012年度の人口データの32%と比較すると、多少多い結果となりました。

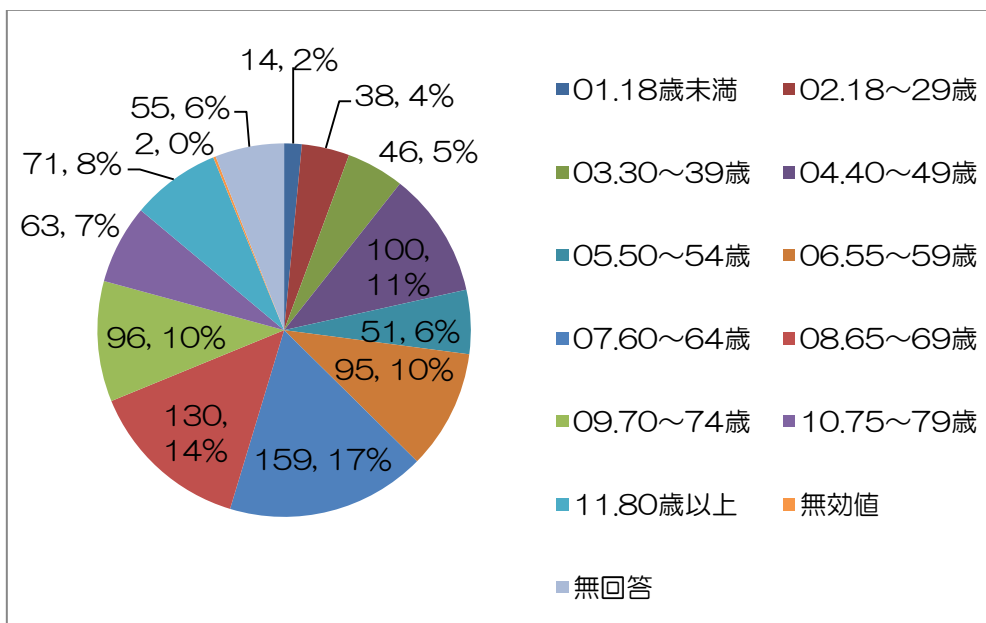


図 3-4 年齢

世帯構成としては、親子の世帯が41%と最も多くなりました。次に、夫婦のみが24%、三世代が15%となりました。単身の世帯は7%となりました。

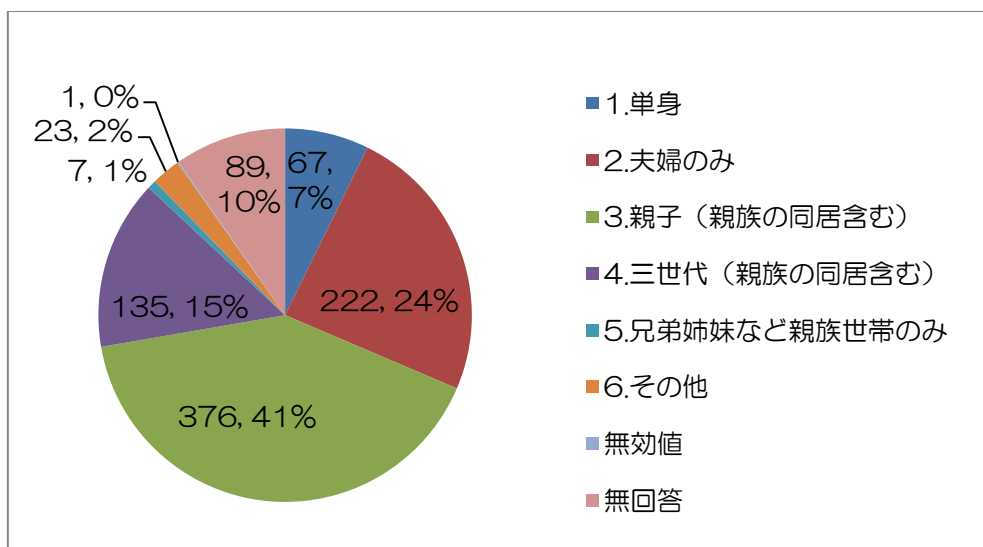


図 3-5 世帯構成

職業については、無職が最も多く26%、次に勤め人（会社員等）が19%という結果となりました。

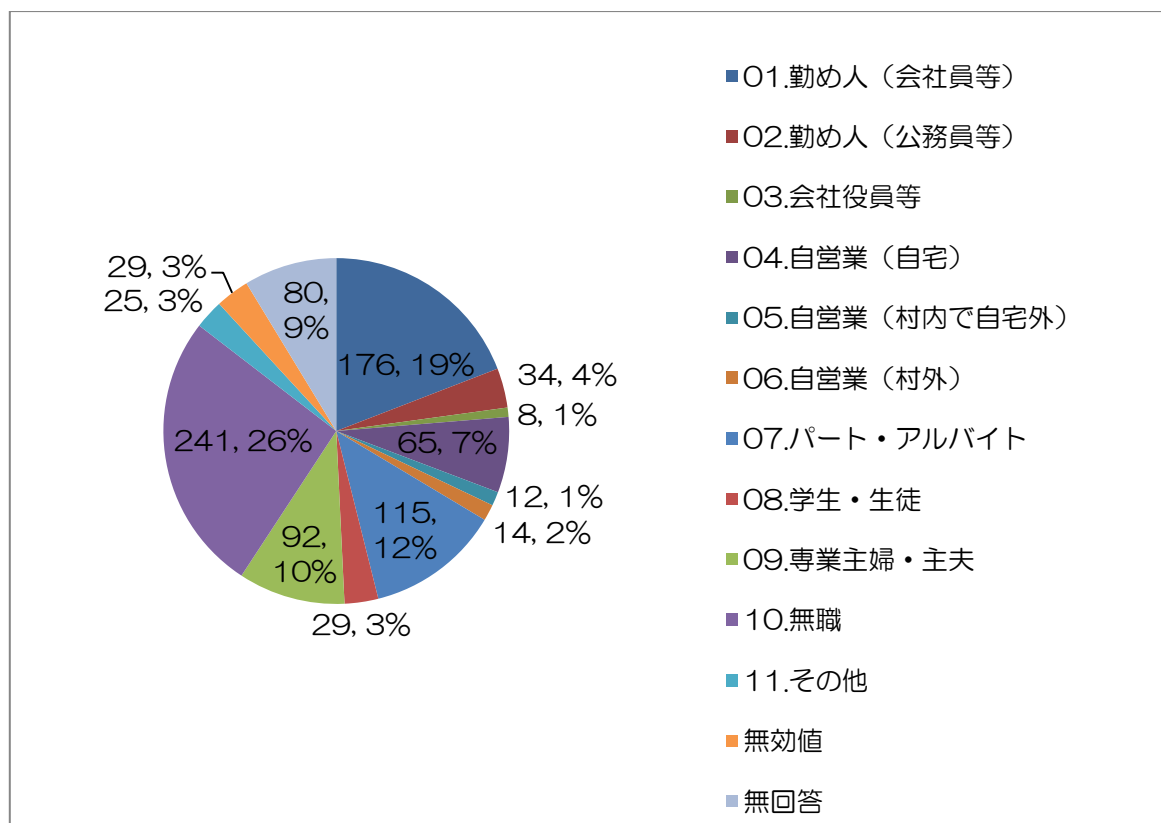


図 3-6 職業



### 3-1-3 村民の日常生活やおでかけについて

村民のおでかけについては、半数以上の方がほぼ毎日おでかけ（自宅から外出）していることが確認できました。

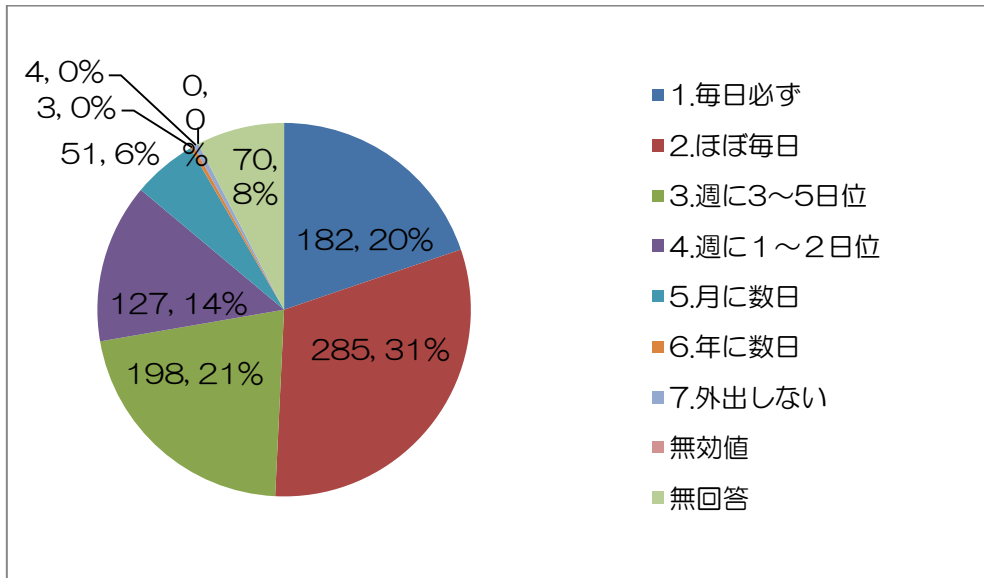


図 3-7 普段の「お出かけ(自宅から外出)」頻度

また、通勤・通学の状況としては、約42%が通勤、3%が通学、1%が通勤と通学をしていました。

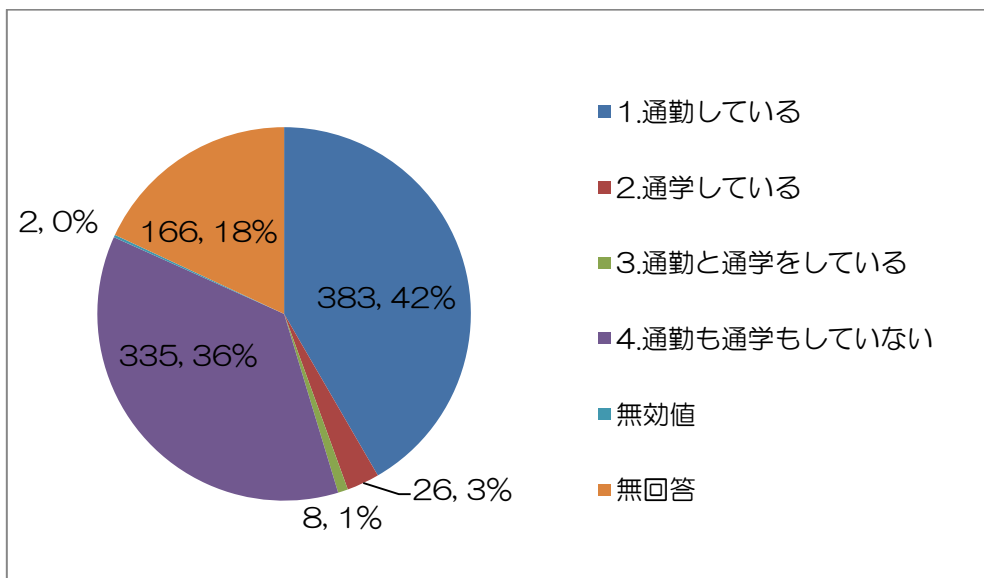


図 3-8 通勤や通学の状況

通勤通学時の交通手段としては、車を自ら運転する手段が最も多く、突出していました。通勤通学で鉄道を利用される方は、JRと東武鉄道をあわせて44名であり、公共交通機関を日常的に利用する人数が少ないことが確認されました。

また、通勤通学で、民間バスを利用される方は18名、村営バスを利用される方は2名となり、さらに少ないことが確認されました。

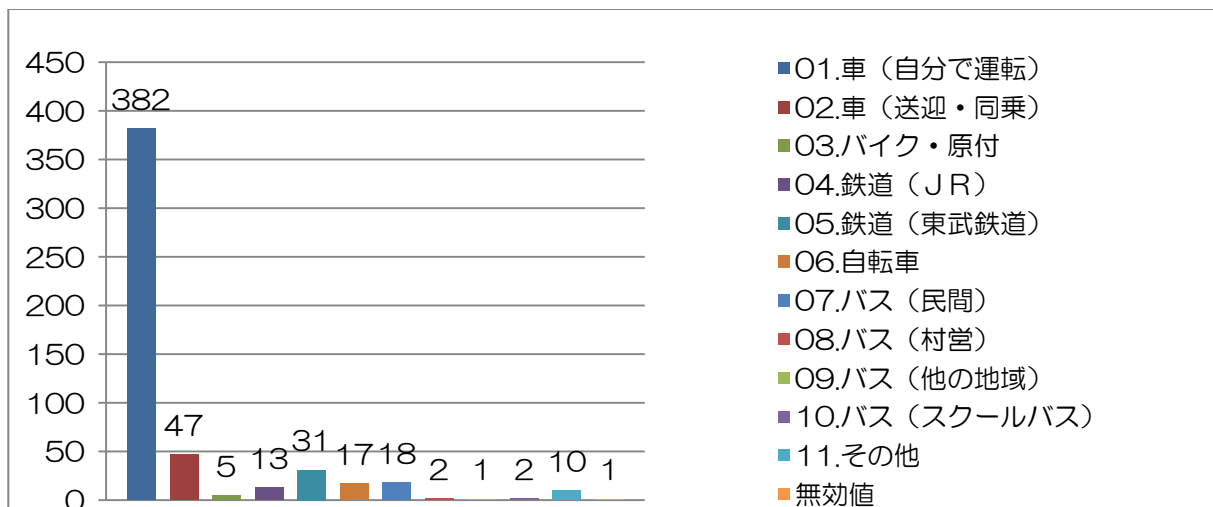


図 3-9 通勤や通学的手段(複数回答可)

通勤や通学先としては、小川町が最も多い結果となりました。その次に多いのが村内の御堂地区で、次に多いのが寄居町となりました。

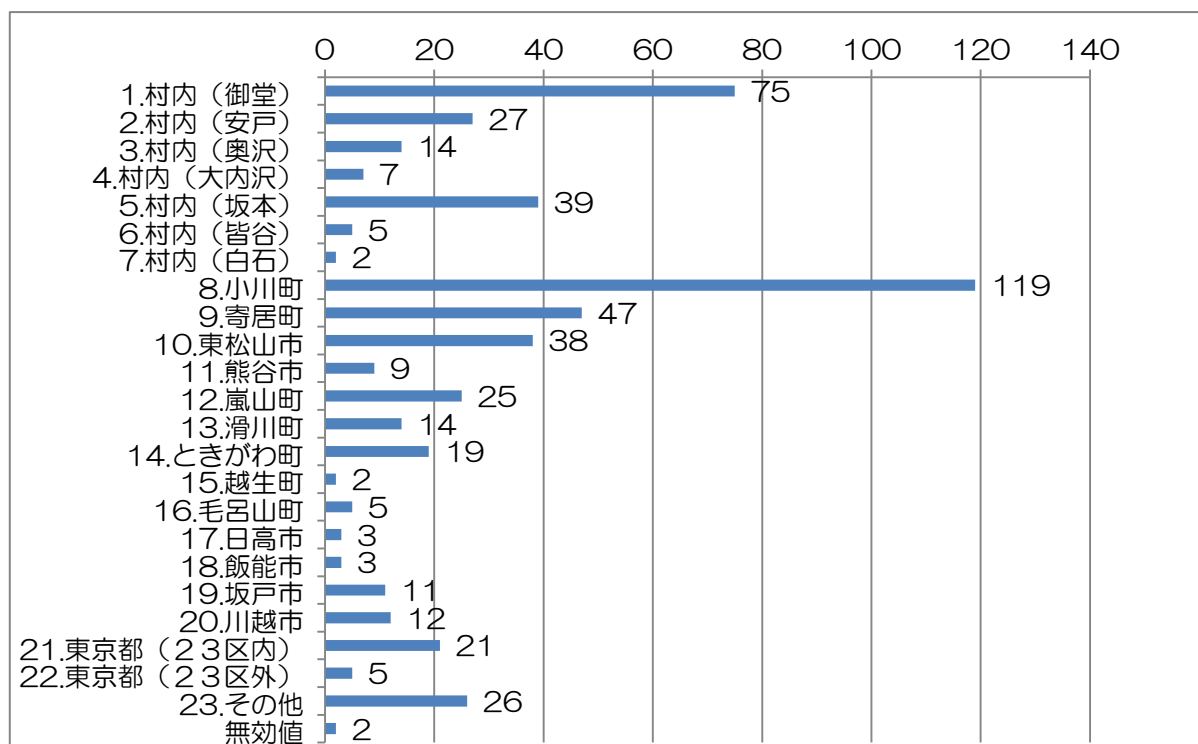


図 3-10 通勤や通学先

おでかけの目的別の頻度では、買物（食料、日用品）と弁当購入等が、週に1～2日以上の割合が多い結果となりました。また、月に数回以上という頻度だと、買物（食料、日用品）に続いて、ATMや記帳、通院・薬、外出といった種類のおでかけ頻度が高いことが確認できました。また、これらの目的地の大部分が小川町など村外であり、車によって移動していることが確認されました。

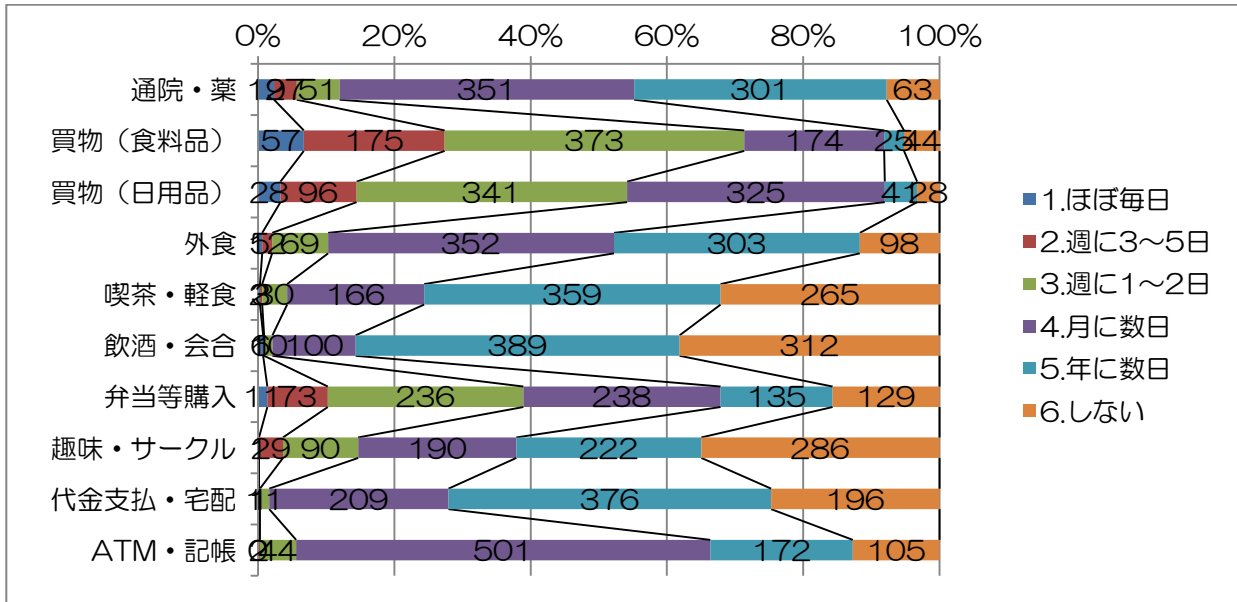


図 3-11 目的別のおでかけ頻度

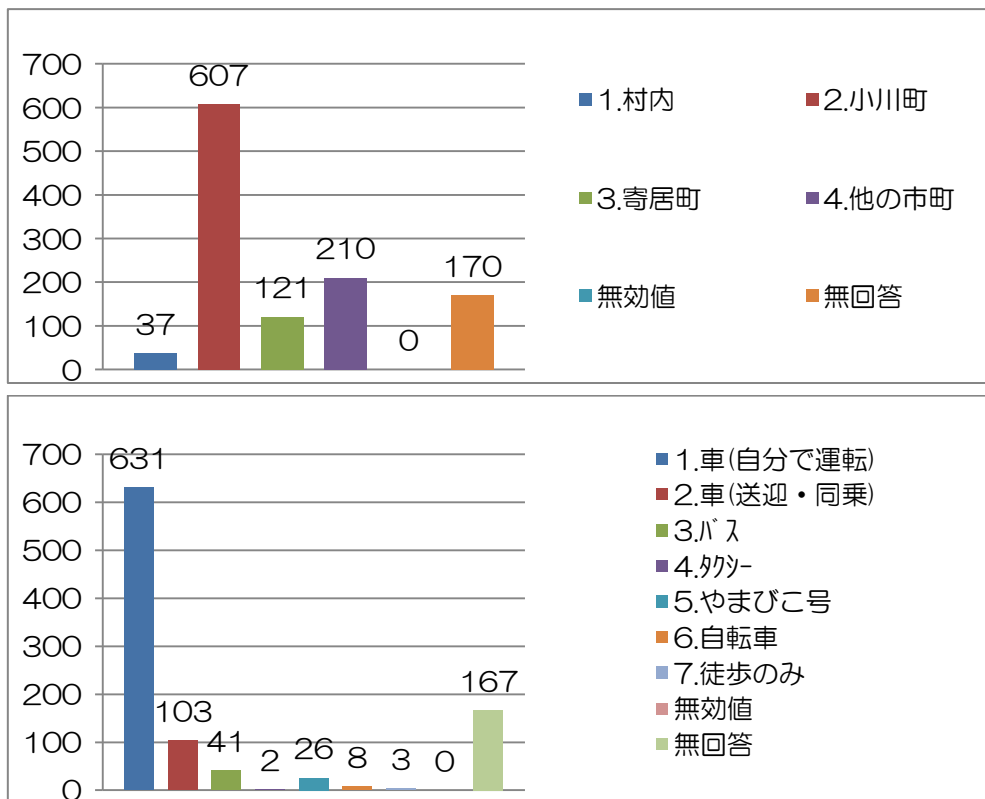


図 3-12 通院の目的地と交通手段

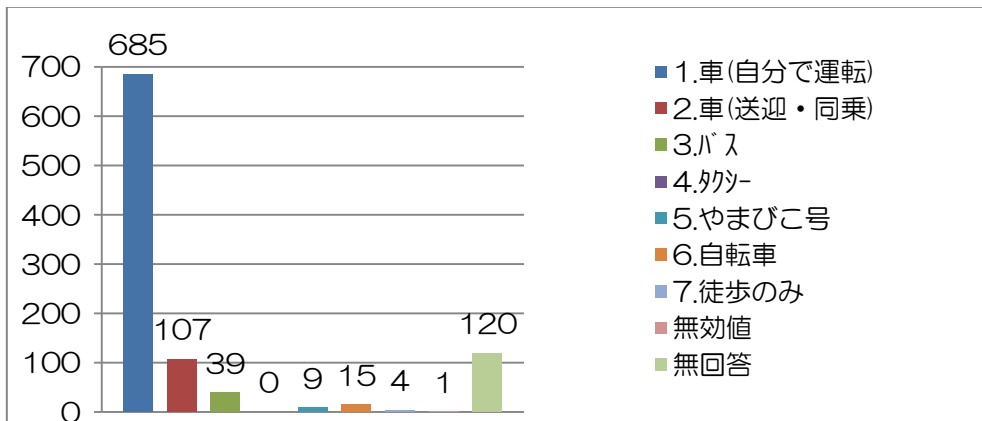
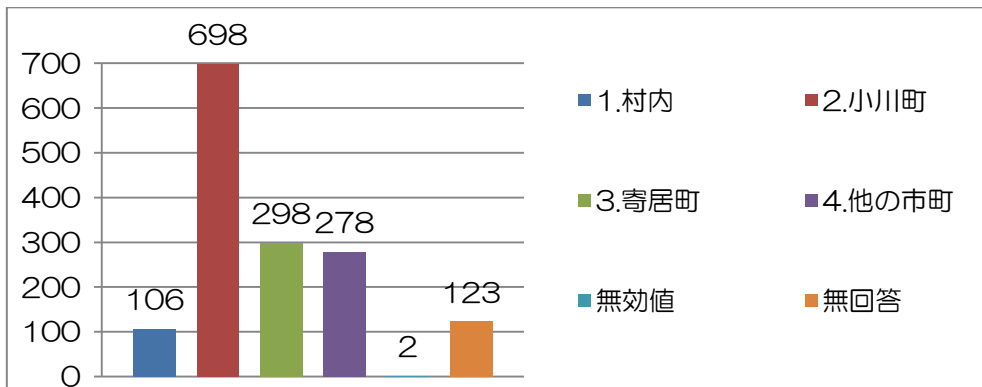


図 3-13 買物(食料品)の目的地と交通手段

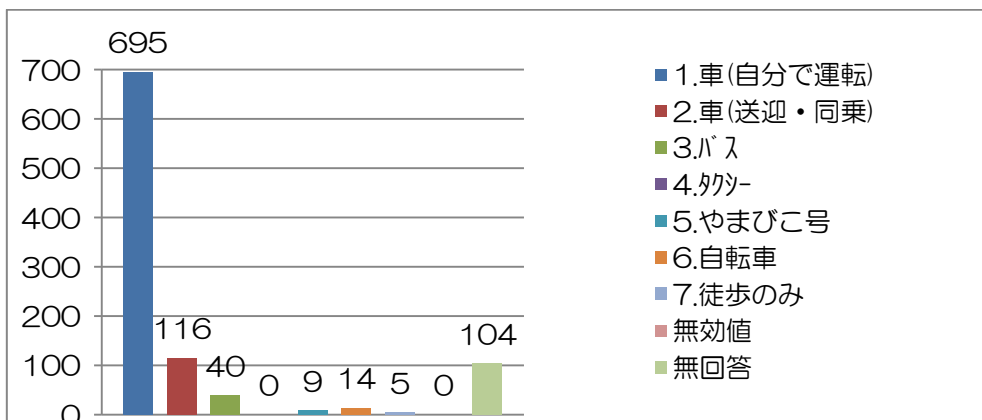
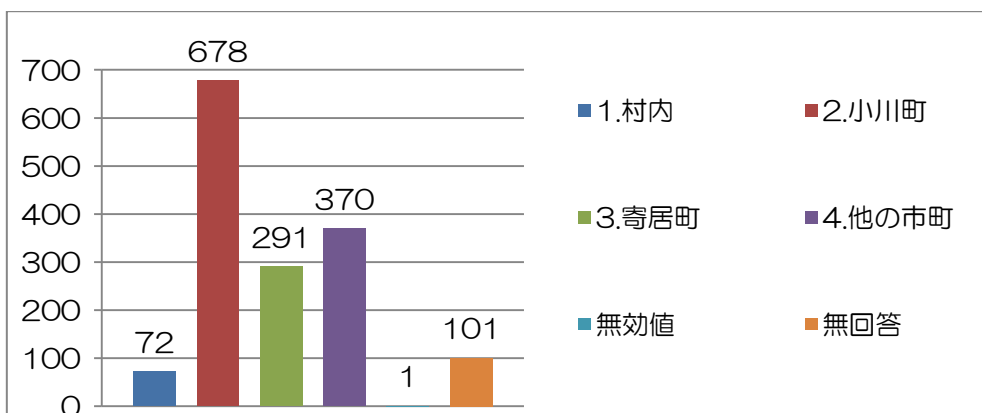


図 3-14 買物(日用品)の目的地

村民の主要なおでかけ先である小川町と寄居町のおでかけの頻度では、小川町の利用が寄居町の利用と比較して多いことが確認されました。小川町は月に数日以上のおでかけをする村民が80%を超えた結果となりました。

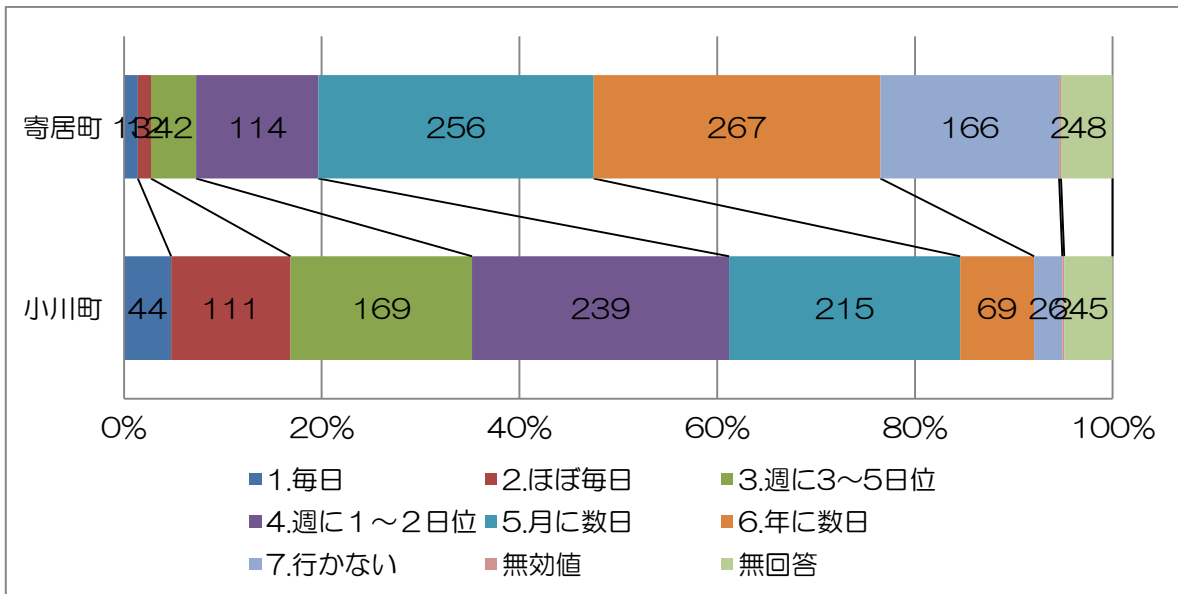


図 3-15 寄居町と小川町へのおでかけの頻度

車のおでかけの条件となる、免許返納については、71%と多くの方がしばらく返納予定はないと回答しています。一方、10年以内に返納すると回答した方は10%程度であり、10人に一人程度の方が近い将来に車を運転できなくなる可能性が確認されました。

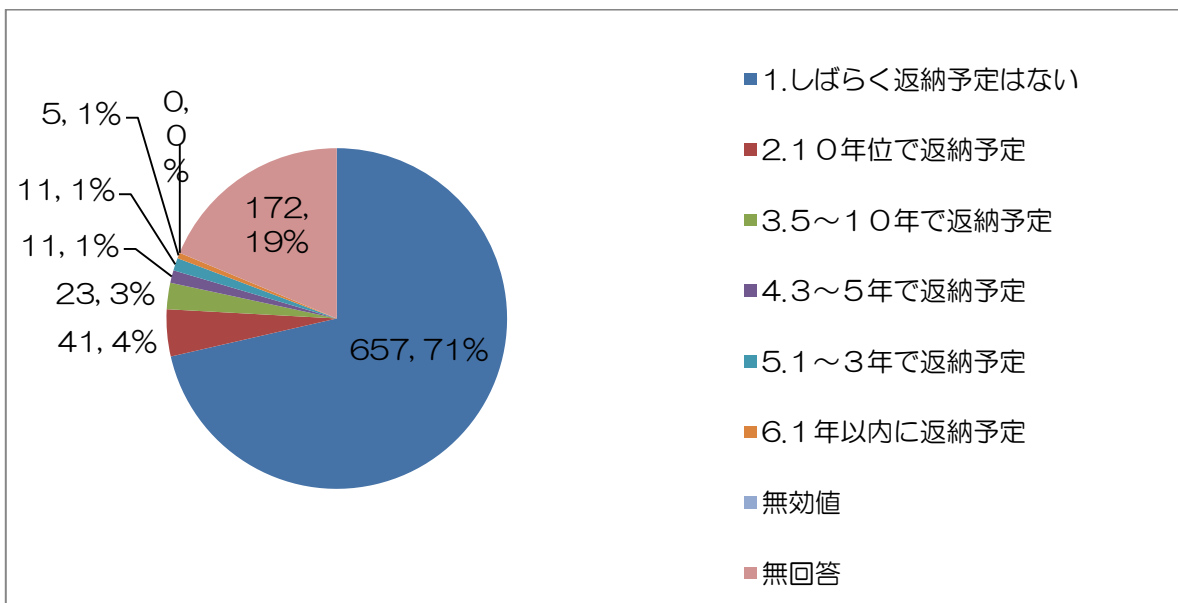


図 3-16 免許返納の予定

近い将来、あなたの世帯が車を使えなくなる可能性については、車を使えなくなることはないが37%で最も多くなりました。一方、免許を返納して車が使えなくなると考えている人（世帯）が26%も存在することが判明しました。

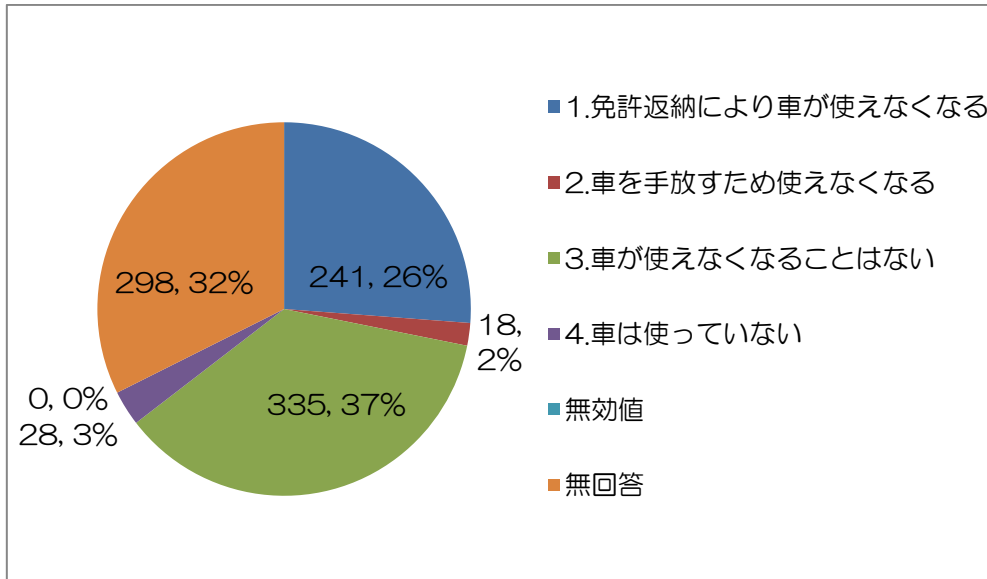


図 3-17 近い将来のあなたの世帯が車を使えなくなる可能性

### 3-1-4 村民の日常生活やおでかけの不便や不安について

子どもや幼児のおでかけについての課題については、特にないを除くと、車での送迎等が面倒・手間が82件ともっとも多い結果となりました。車に依存したおでかけの実態が指摘できると思われます。

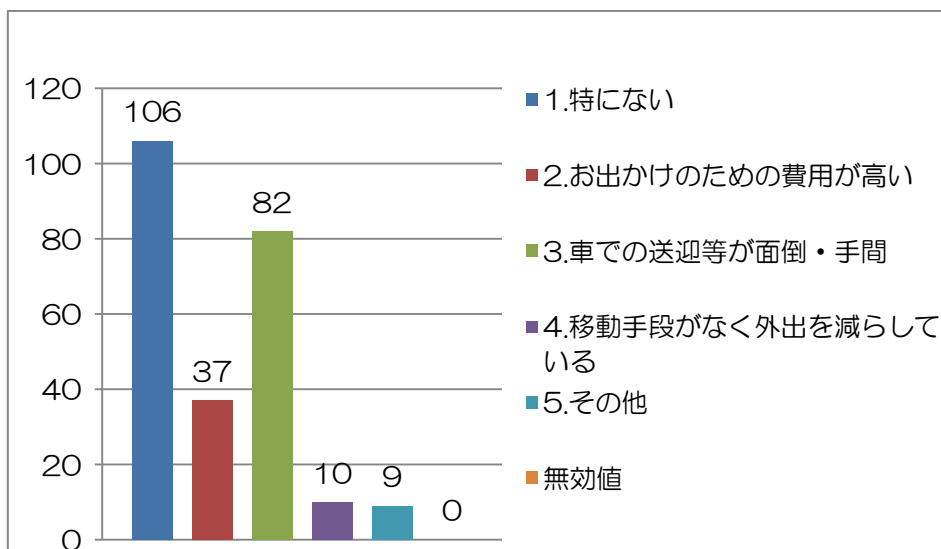


図 3-18 子どもや幼児の移動・おでかけについての課題

高齢者のおでかけについての課題については、子ども・幼児と同様に、特にないを除くと、車での送迎等が面倒・手間が56件と、もっとも多い結果となりました。ここでも、車に依存したおでかけの実態が指摘できると思われます。

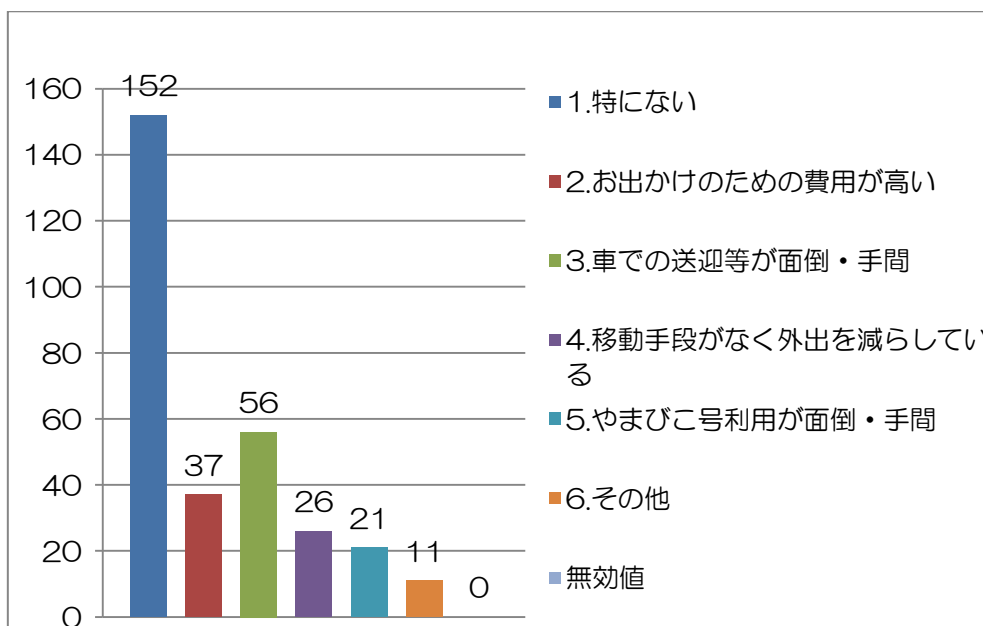


図 3-19 高齢者の移動・おでかけについて課題

あなたやあなたの世帯の、現在、移動やお出かけの不便の有無については、不便がないが46%と多数意見となりました。一方、少し不便があるが14%、不便があるが7%、さらに非常に不便が2%と、不便を感じている村民が相当数いることが確認できました。

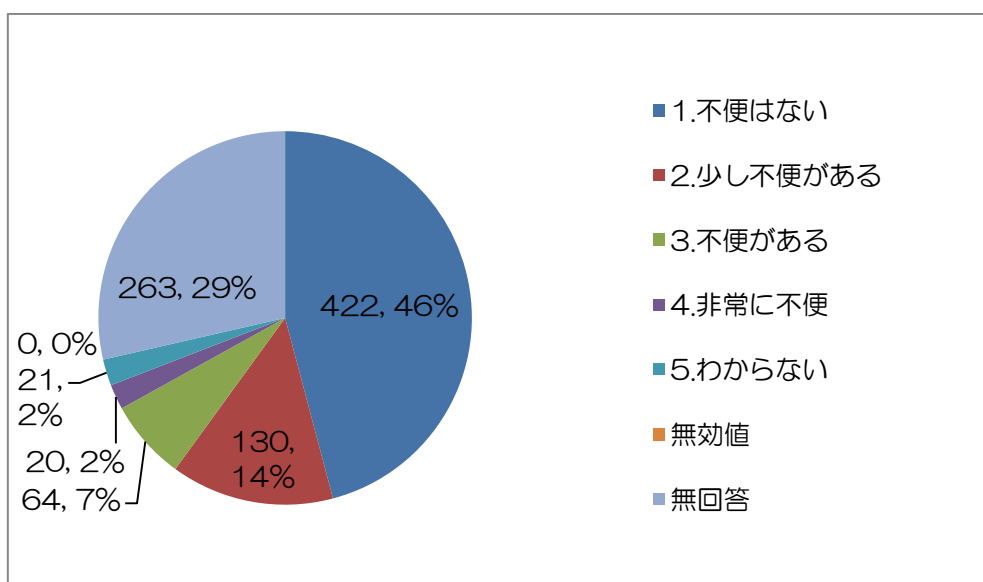


図 3-20 あなたやあなたの世帯の、現在、移動やお出かけの不便の有無

現在ではなく、近い将来の移動やお出かけの不安の有無については、不安がないが17%と少なくなりました。一方で、少し不安があるが28%と大きく増加し、漠然とした不安をもつ村民が多いことが確認されました。

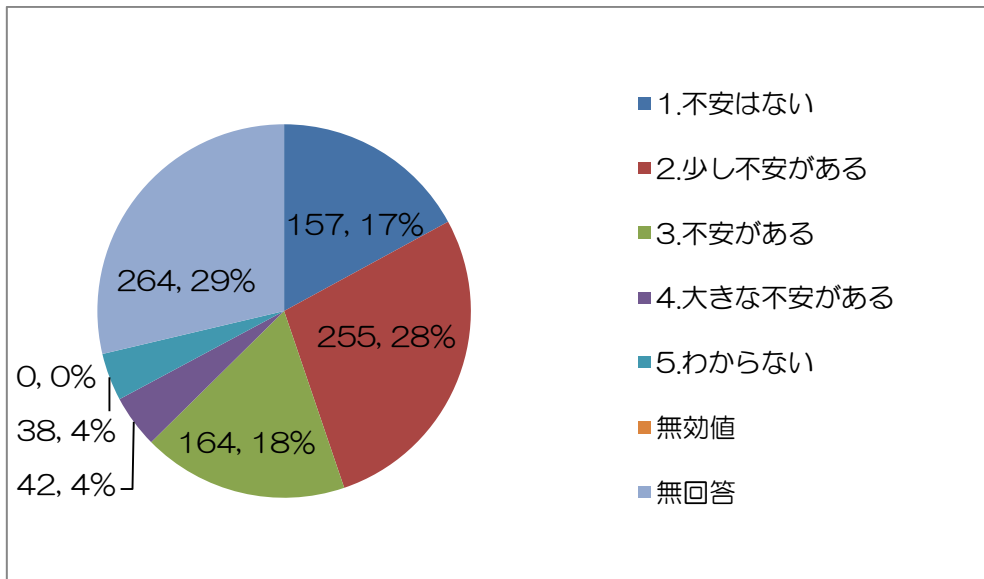


図 3-21 近い将来の移動やお出かけの不安の有無

### 3-1-5 東秩父村の生活における地域公共交通

東秩父村の生活における地域公共交通の満足度としては、23%がわからないと回答して、もっとも多い割合となりました。分からないや無回答を除くと、満足・やや満足が24%、やや不満・不満が39%であり、やや不満の意見が多い結果となりました。

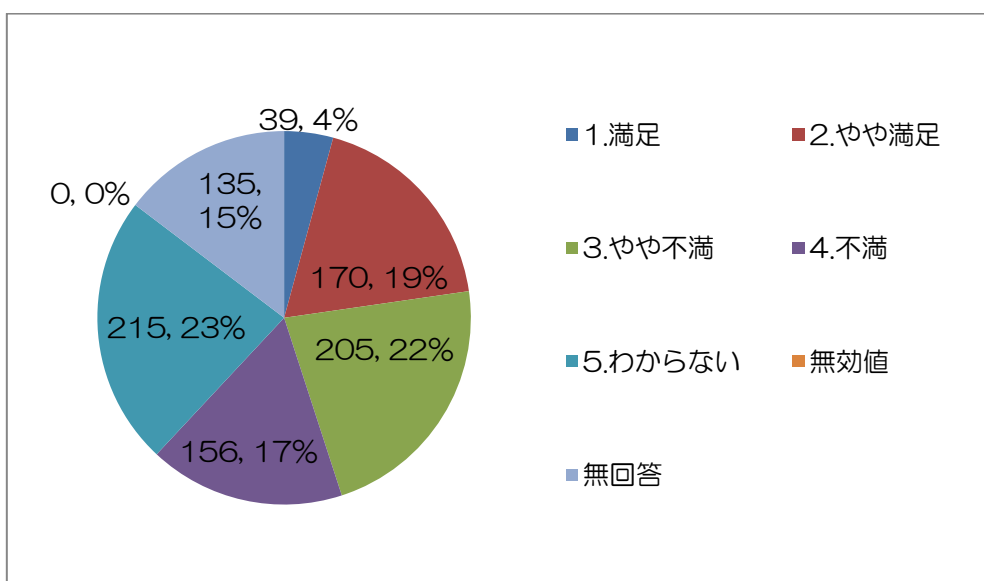


図 3-22 東秩父村の生活における地域公共交通の満足度



東秩父村の地域公共交通を考える必要性については、71%の方が必要・やや必要と回答されました。考える必要性を否定する方は少ない結果となりました。

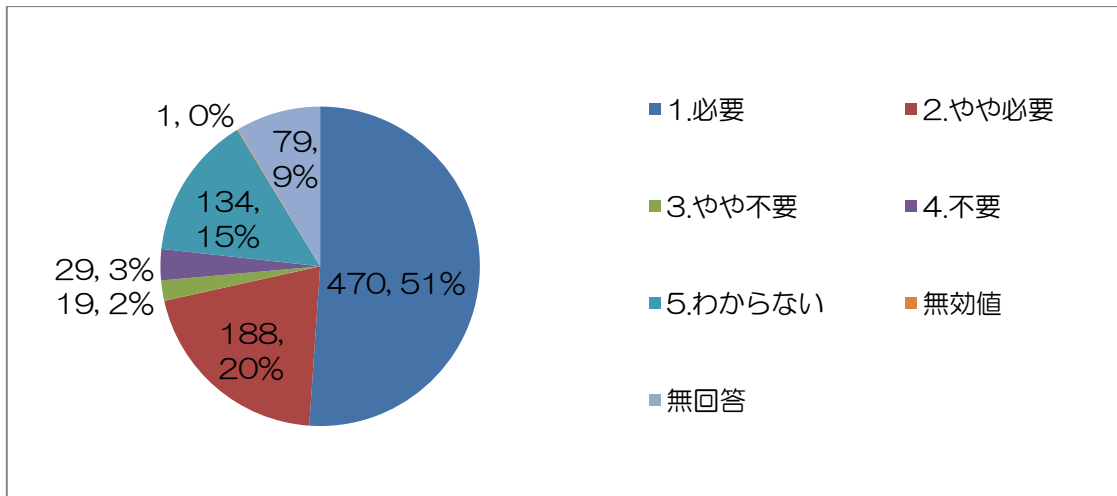


図 3-23 いま東秩父村の地域公共交通を考える必要性

自宅最寄りのバス停については、地域全体の各バス停にバラバラの結果となりました。

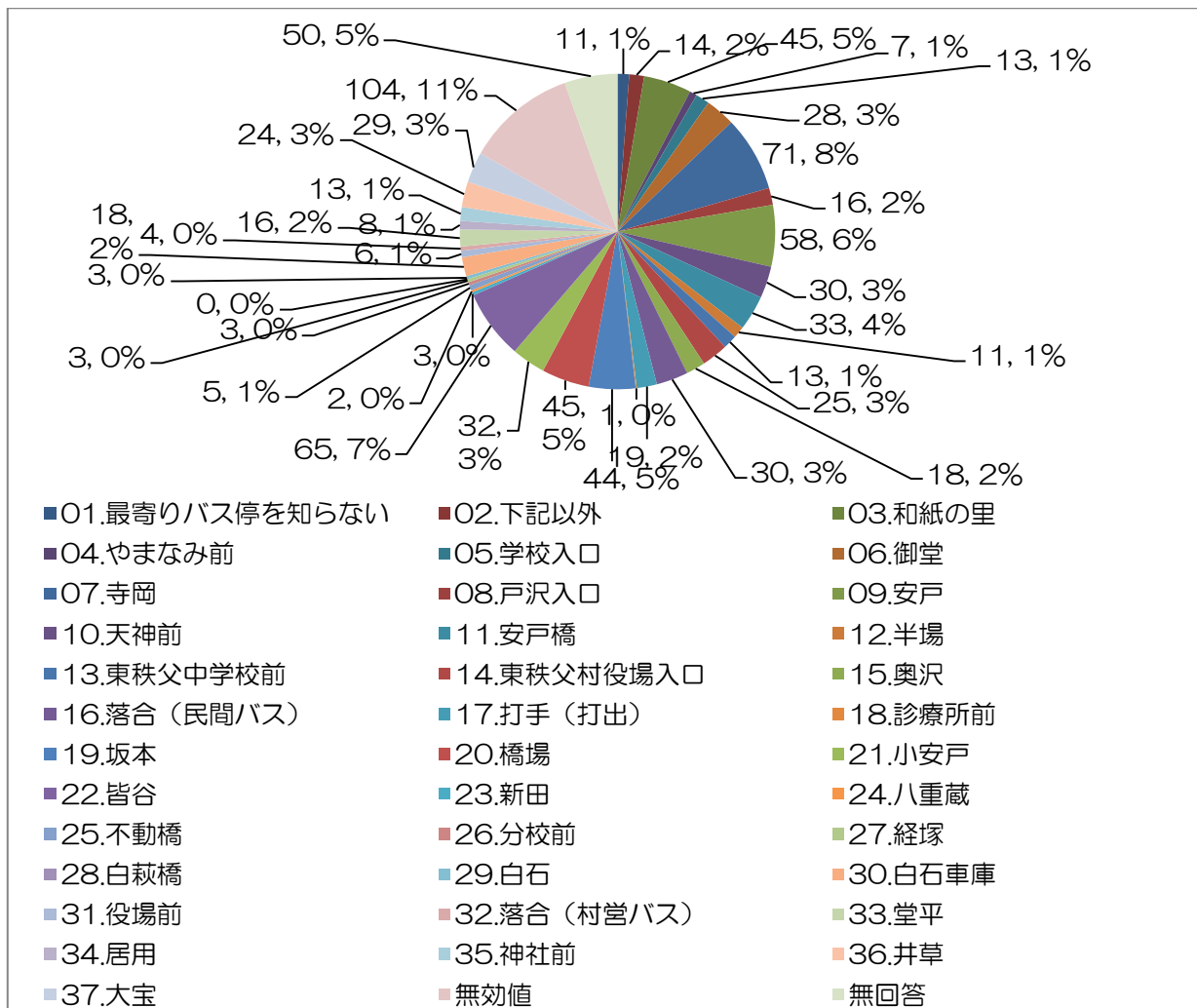


図 3-24 最寄りバス停

自宅から最寄りバス停までの徒歩時間は、バス停まで5分以内の方が54%と約半数となりました。一方で、15分以上かかる方が18%と多い結果となりました。同じ村内でも現在のバス交通利用が難しい地域に居住されている方について、どのように地域公共交通として対応するか、検討の課題となると思われます。

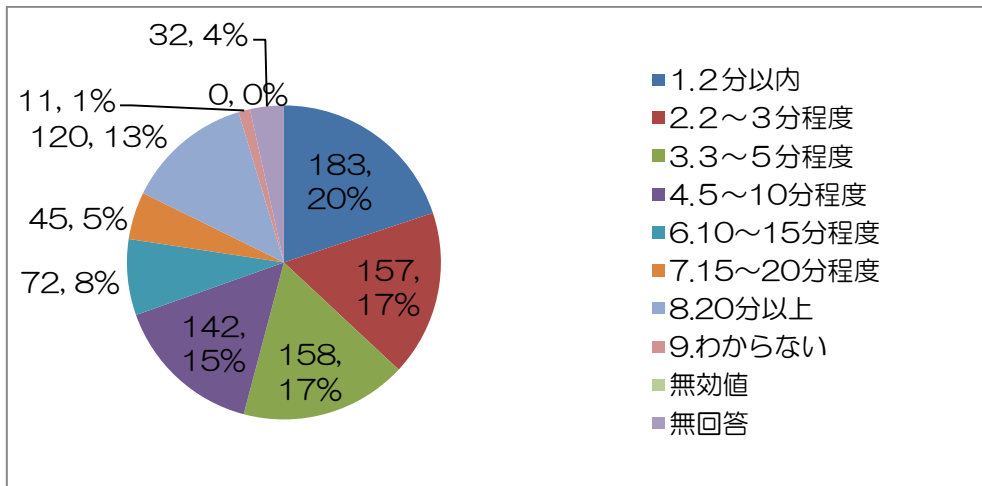


図 3-25 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

現在の東秩父村のバス（村営・民間）の利用状況としては、まったく利用していない方が61%と最も多く、また日常的には利用していない方が28%と続きました。これらを合わせて、普段バスを使わない方は89%となり、村民の多くはバスを使っていないとも言える結果となりました。一方、日常的に使われている方も7%程度いることから、どのように利用を増やすか、持続可能な地域公共交通とするかが課題となることが判明しました。

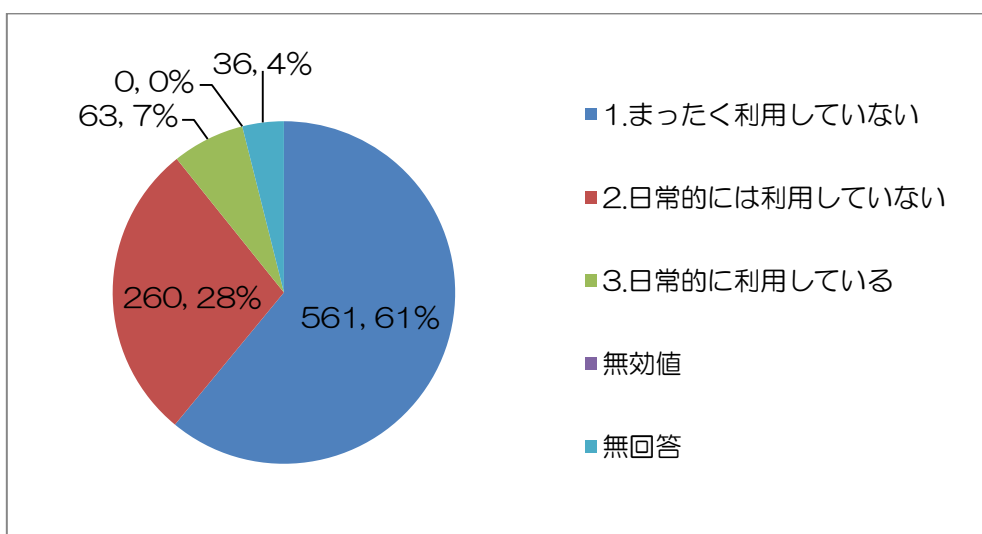


図 3-26 現在の東秩父村のバス(村営・民間)の利用状況

ふだんバスを使わない理由として最も多いものは、バス以外の移動手段があるからとなりました。本調査ではそれがどのような手段であるかはきいていませんが、利用手段から推定すると、車があるのでバスを使わないと言い換えることができると思います。

バス以外の移動手段があるからを除くと、運行本数が少ない、運賃が高い・不経済だから、バス停が自宅から遠いから、上位3つの理由となりました。地域公共交通を考える際の大きなポイントになると考えられます。

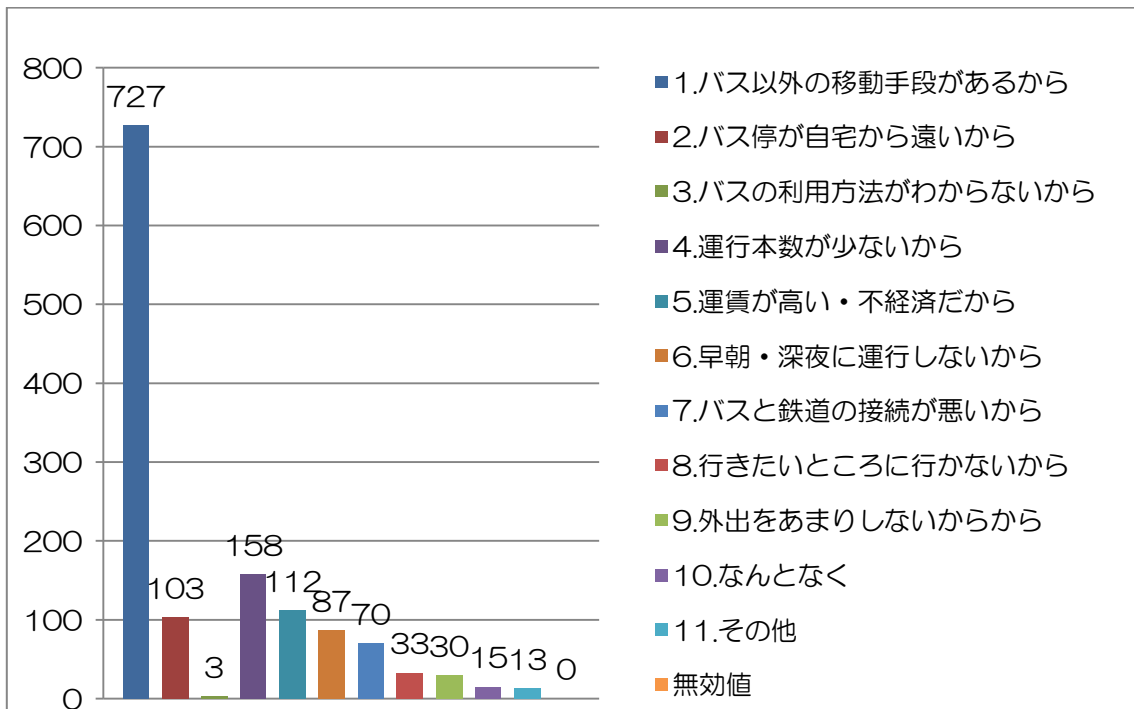


図 3-27 ふだんバスを使わない理由

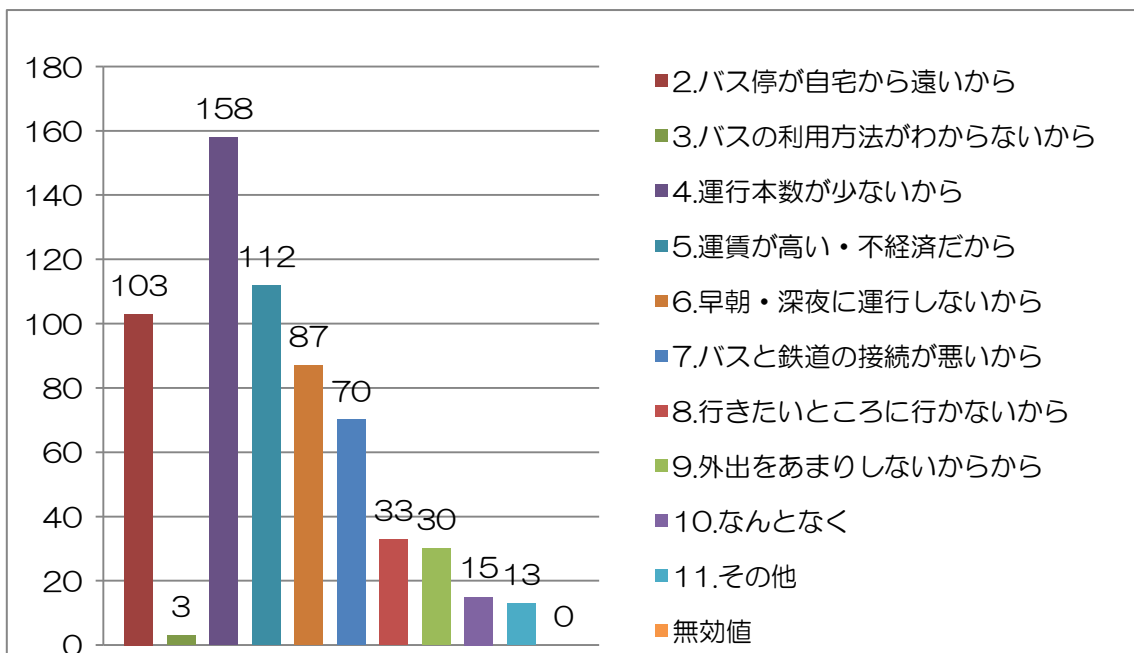


図 3-28 ふだんバスを使わない理由(バス以外の交通手段があるからを除く)

バスの必要性について、自分自身にとっての必要性としては、絶対に必要が14%、必要が18%、積極的な必要性を認める回答が32%となりました。

また、家族や地域にとっての必要性については、大きく必要性を認める回答が増加し、絶対に必要と必要を合わせて61%と約二倍に増加しました。

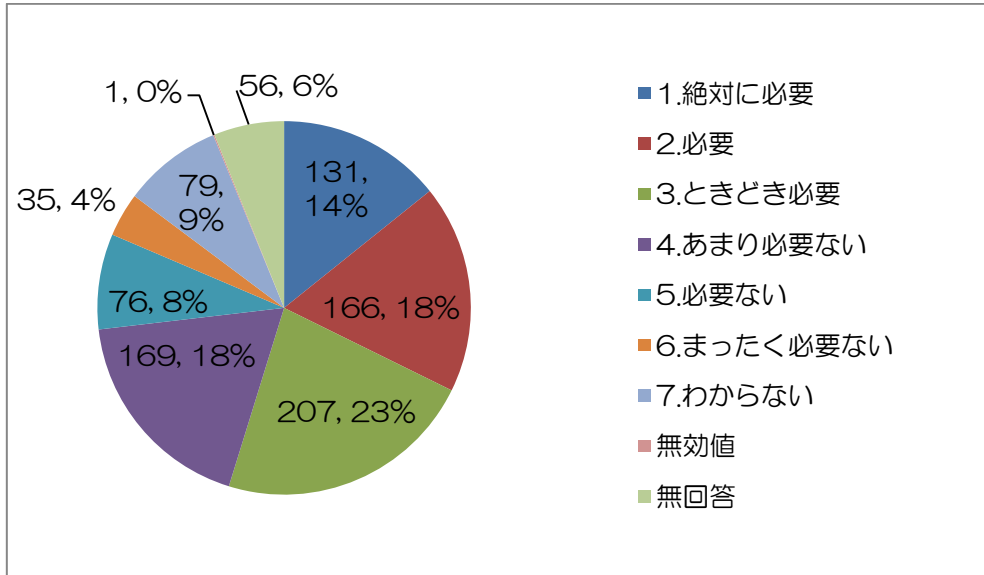


図 3-29 東秩父村の路線バス(民間、村営)は、あなたにとって必要か

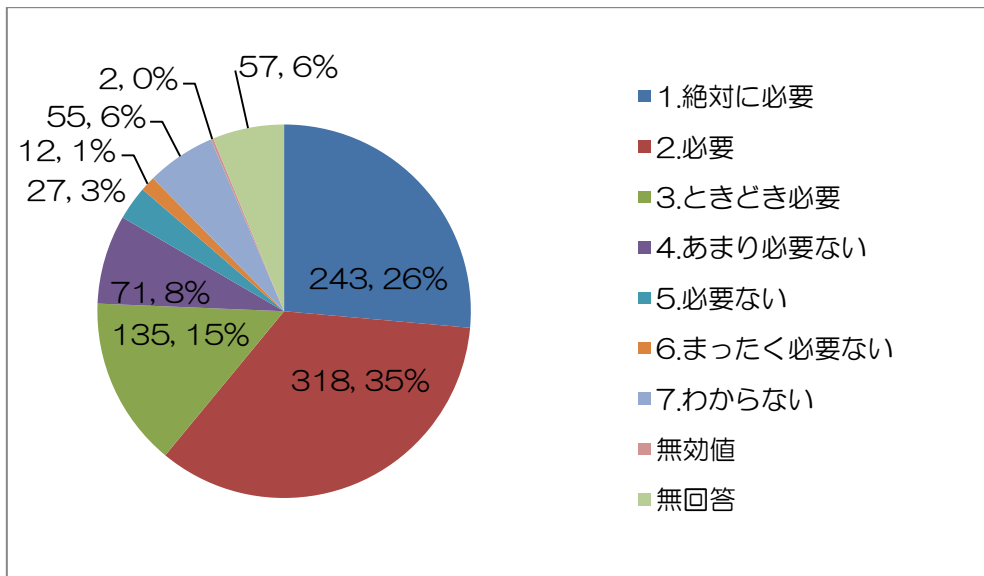


図 3-30 東秩父村の路線バス(民間、村営)は、家族や地域にとって必要か

### 3-1-6 バス利用と評価

現在の民間バス（イグルバス小川町～皆谷・白石車庫）の利用頻度は、月に数回以上利用されている方は9%程度となりました。村民の1割程度が日常的に利用している結果となります。まったく利用されない方は51%程度でした。

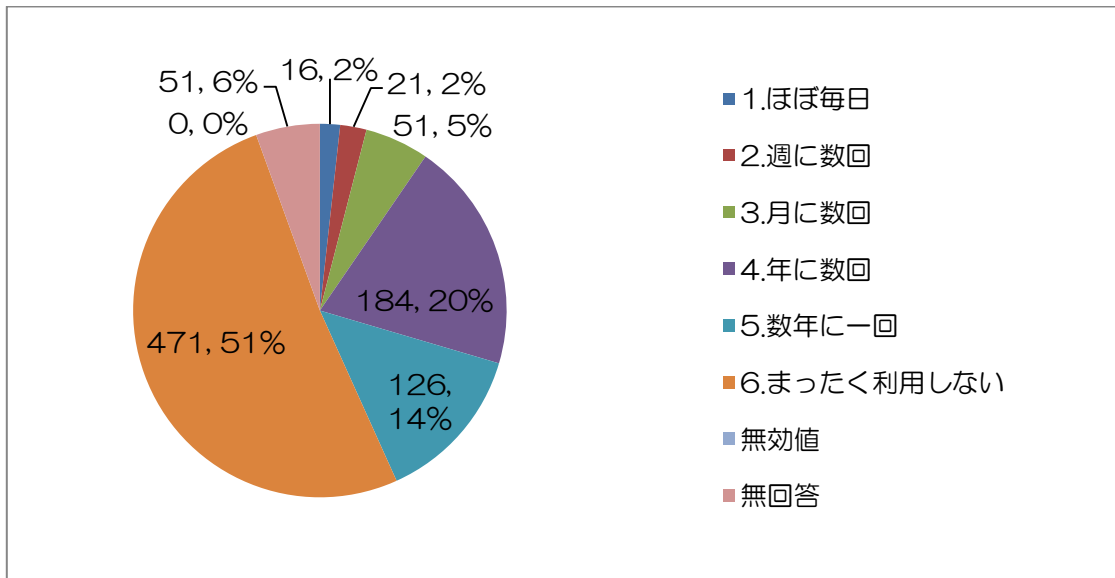


図 3-31 現在の民間バスの利用頻度

民間バスの利用目的として多い順に、その他、趣味娯楽等の外出、買物、通院となり、これまでバスの主要な利用者と考えられていた通勤・通学の利用を超える結果となりました。このような利用者属性の変化をとらえた地域公共交通の検討が必要であると考えられます。

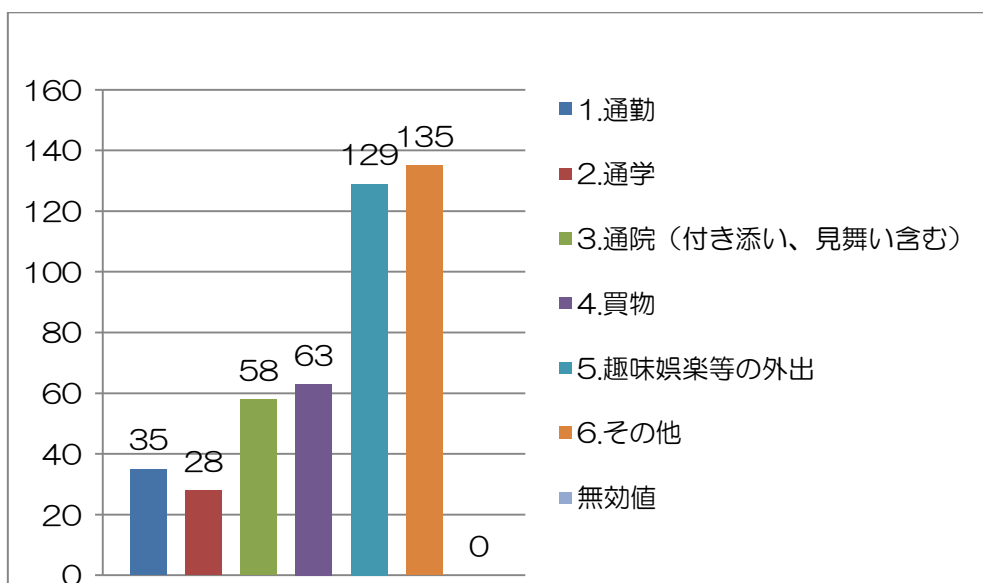


図 3-32 民間バスの利用目的

民間バスの利用区間としては、小川町への移動が突出して多い結果となりました。この利用実態を考慮できる地域公共交通の再構築が望まれると考えられます。

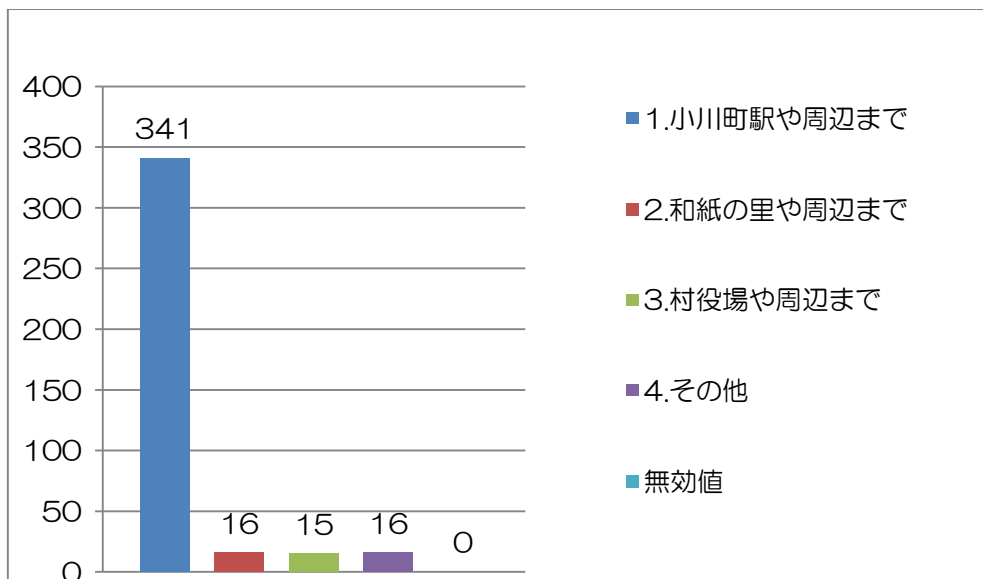


図 3-33 民間バスの利用区間

民間バスの総合的な評価としては、日常的な利用者が少ないことから、わからないが 44%となりました。わからない以外では、33%が満足・やや満足、15%がやや不満・不満という結果となりました。

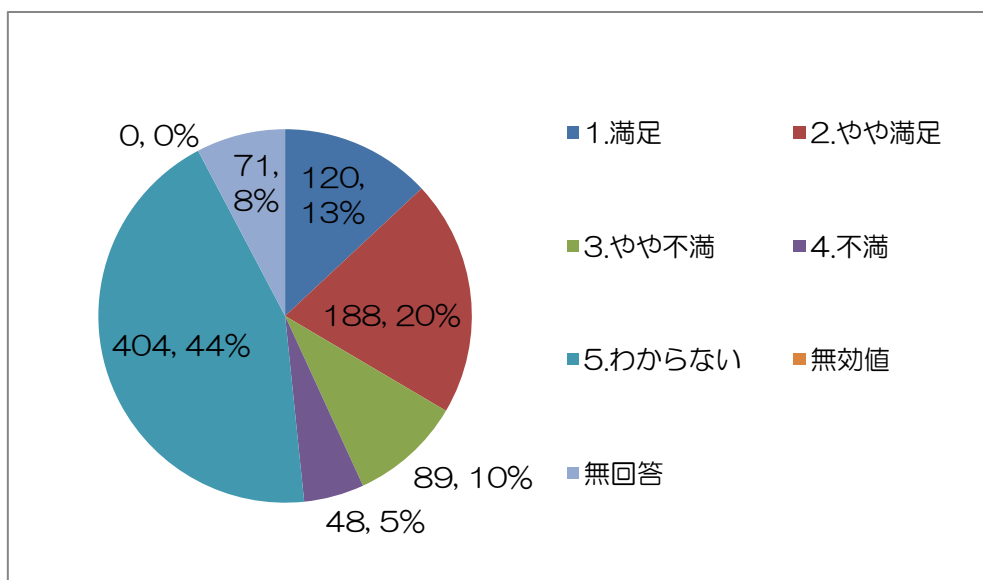


図 3-34 民間バスの総合的な評価

民間バスの総合的な評価の理由としては、運行するだけでありがたいといった意見が最も多い結果となりました。50人以上が指摘した肯定的な意見としては、多い順にバス停まで近い、運転士の接客・運転が良い、運行本数が適切となりました。逆に、否定的

な意見としては、運賃が高い、バス停まで遠い、バスを知らない・情報が少ない、運行時間が悪い、鉄道接続が悪い、ダイヤが悪いとなりました。これらを考慮した地域公共交通とすることが望まれます。

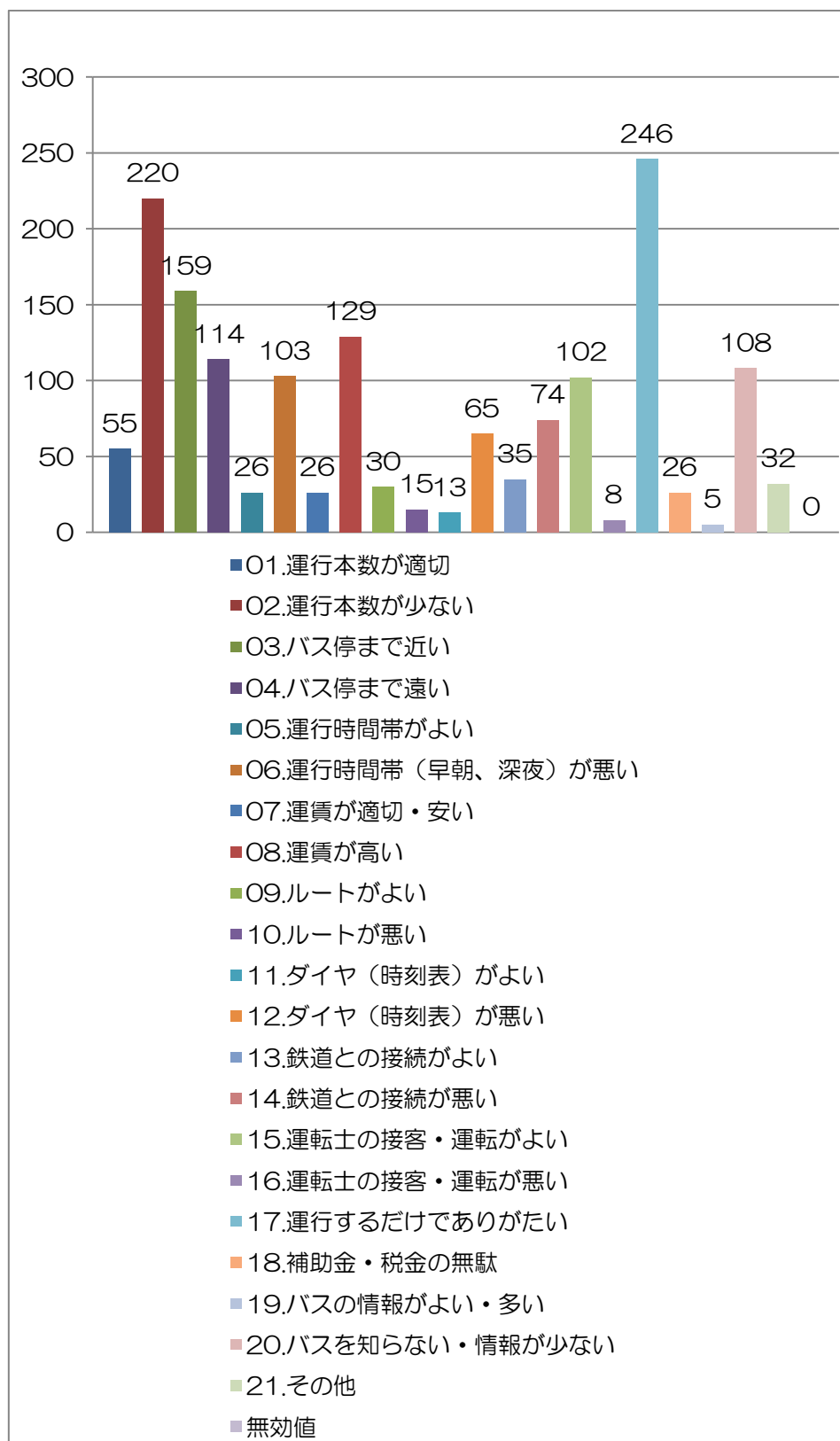


図 3-35 民間バスの評価の理由

現在の村営バスの利用頻度は、月に数回以上利用されている方は3%程度となりました。一方、まったく利用されない方は73%程度でした。

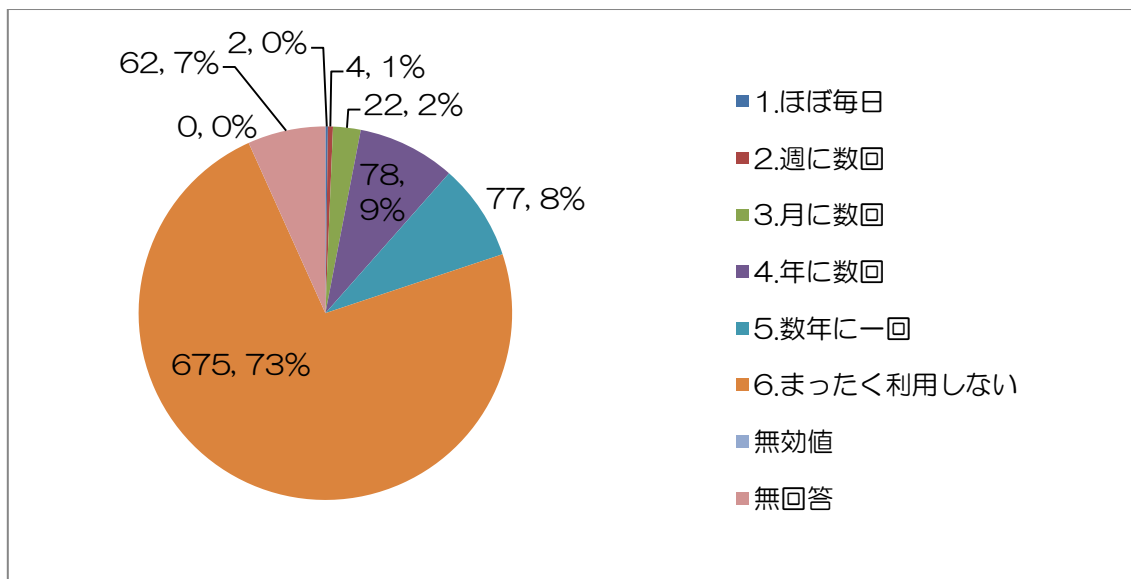


図 3-36 村営バスの利用頻度

村営バスの利用目的として多い順に、その他、趣味娯楽等の外出、買物、通院となり、傾向としては民間バスと同様な結果となりました。

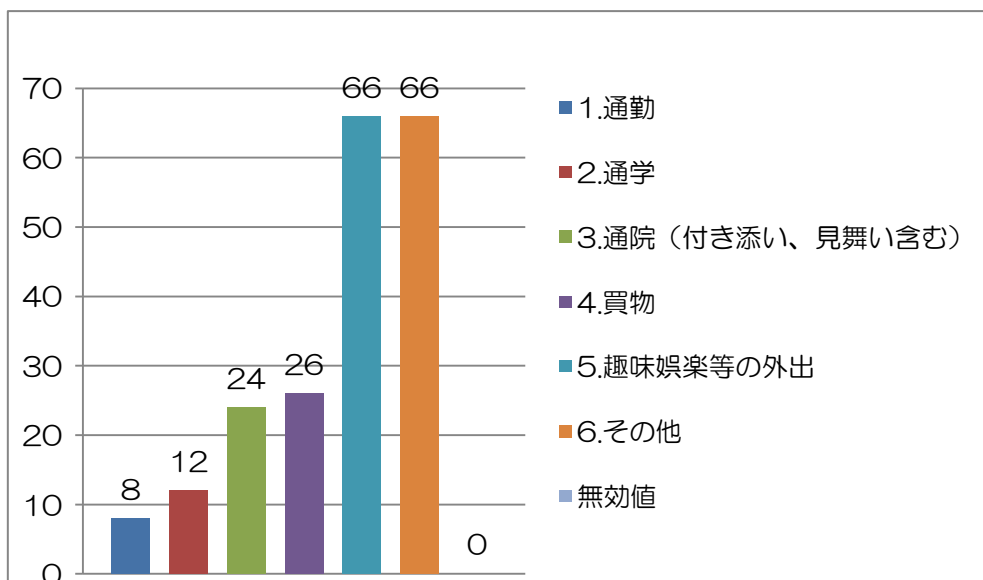


図 3-37 村営バスの利用目的



村営バスの利用区間としては、寄居町への移動が突出して多い結果となりました。この利用実態を考慮できる地域公共交通の再構築が望まれると考えられます。

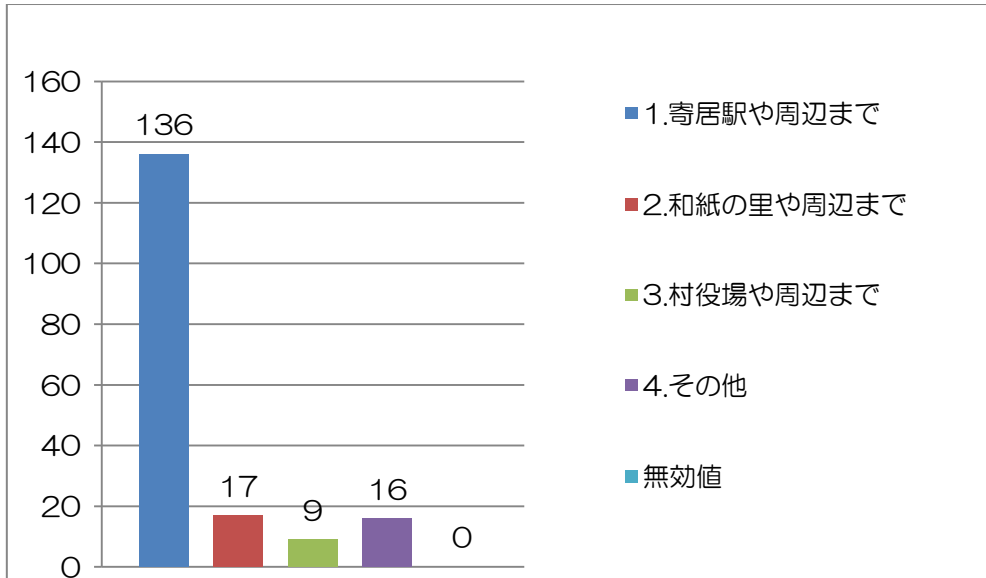


図 3-38 村営バスの利用区間

村営バスの総合的な評価としては、日常的な利用者が少ないことから、わからないが 56%と、民間バス以上に多い結果となりました。わからない以外では、22%が満足・やや満足、13%がやや不満・不満という結果となりました。

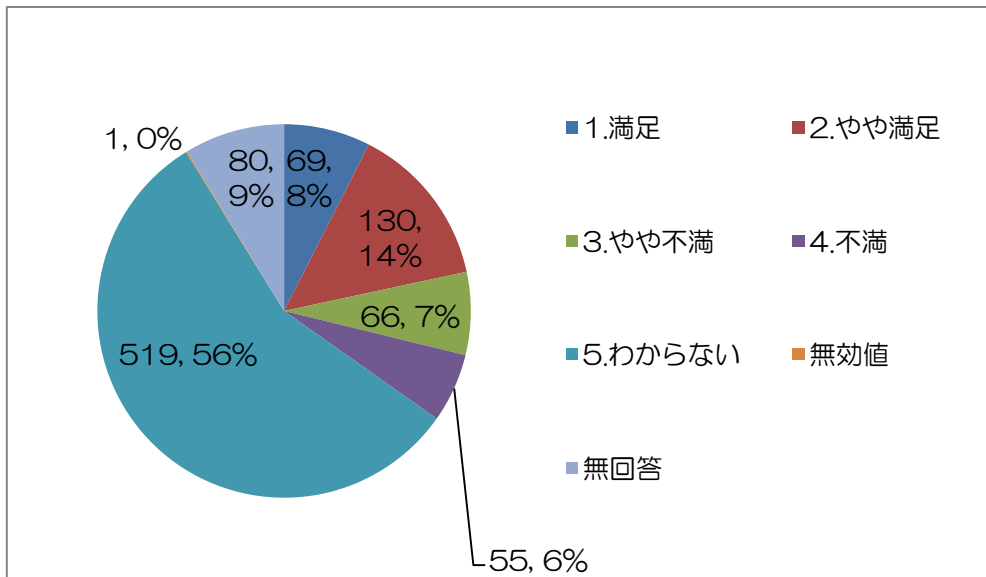


図 3-39 村営バスの総合的な評価

村営バスの総合的な評価の理由としては、バスを知らない・情報が少ないが最も多い結果となりました。また民間バス同様、運行するだけでありがたいといった意見も多く確認できました。これ以外で、50人以上が指摘した肯定的な意見としては、バス停まで

近いとなりました。逆に、否定的な意見としては、バス停まで遠い、運行本数が少ない、補助金・税金の無駄使い、ルートが悪い、運賃が高いとなりました。これらを考慮した地域公共交通とすることが望まれます。

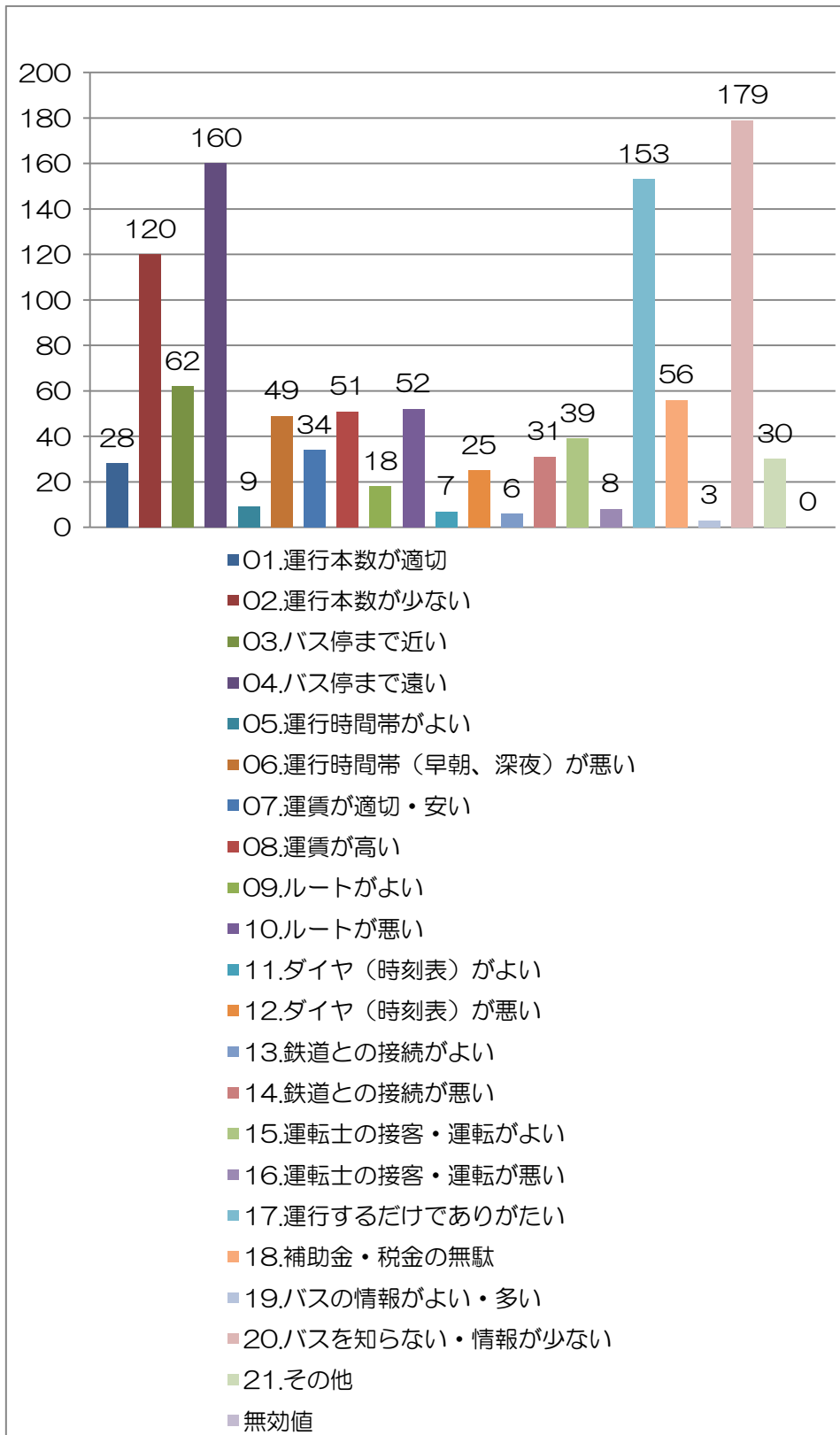


図 3-40 村営バスの評価の理由

### 3-1-7 形成計画及びバス路線再編の方針について

形成計画の検討案として、「和紙の里」再整備と路線再編の考えについては61%が賛成・やや賛成という意見となりました。否定的意見は限られていると言えると思います。わからないが23%と多いことから、丁寧な説明と理解が必要になると思います。

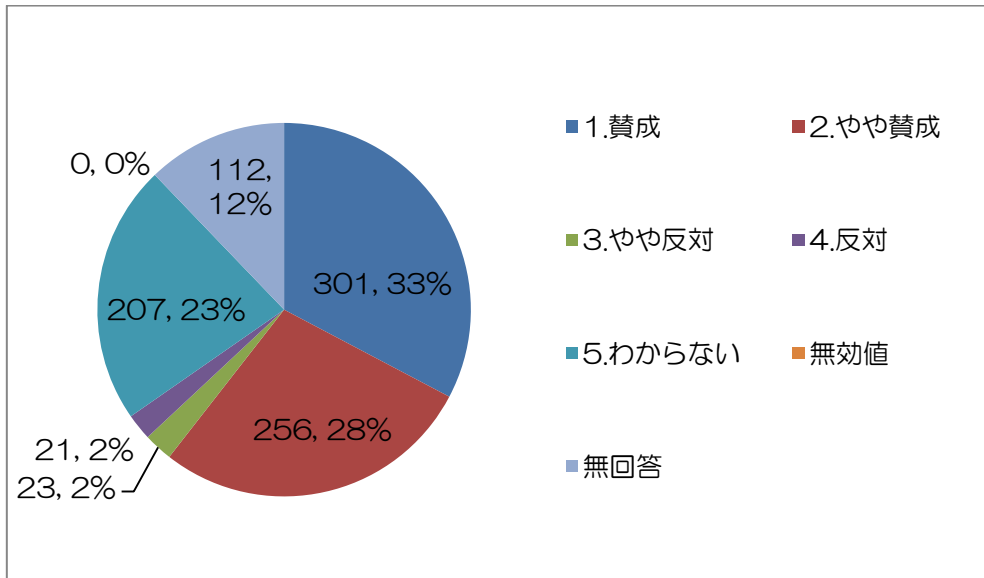


図 3-41 「和紙の里」再整備と路線再編の考えについての賛否

賛成の理由としては、和紙の里に観光客が来る、公共交通としてバスが必要、和紙の里が便利になると回答しています。これらの期待を実現する地域公共交通の実現が必要であると思われます。

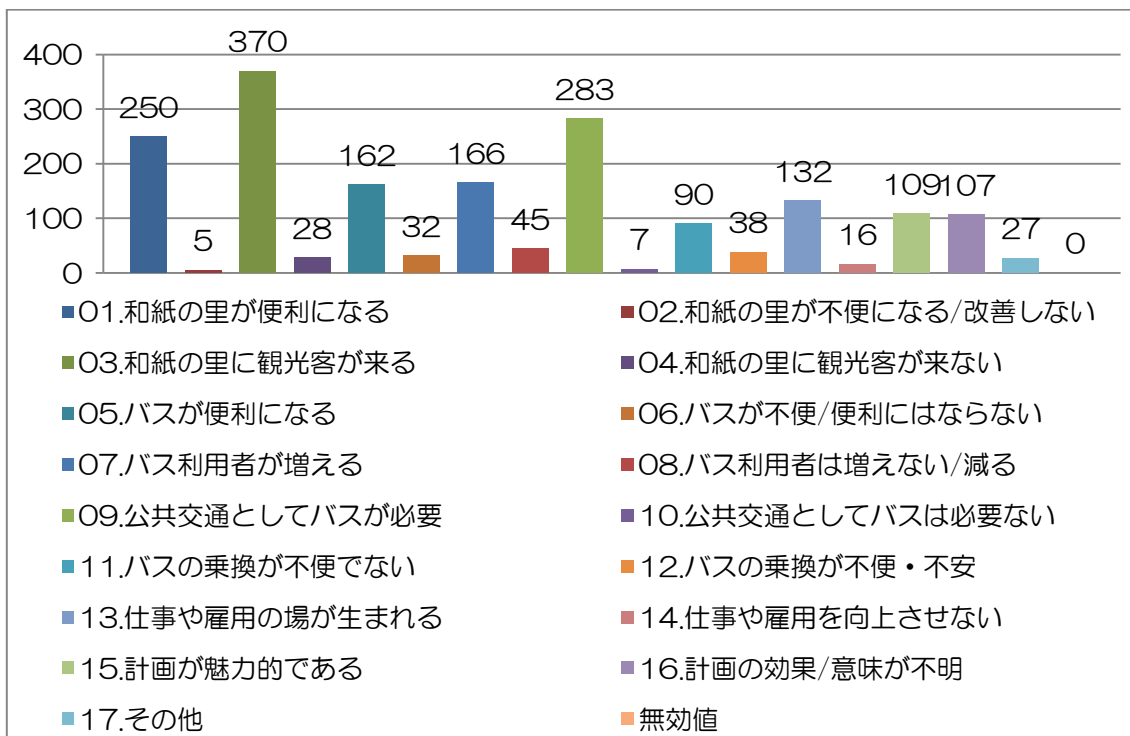


図 3-42 「和紙の里」再整備と路線再編の考えについての賛否の理由

バス路線再編の方針についての賛否については、57%が賛成・やや賛成となりました。否定的意見は、限られたものかと思われます。一方、24%がわからないと回答していることから、丁寧な説明と理解が必要になると思います。

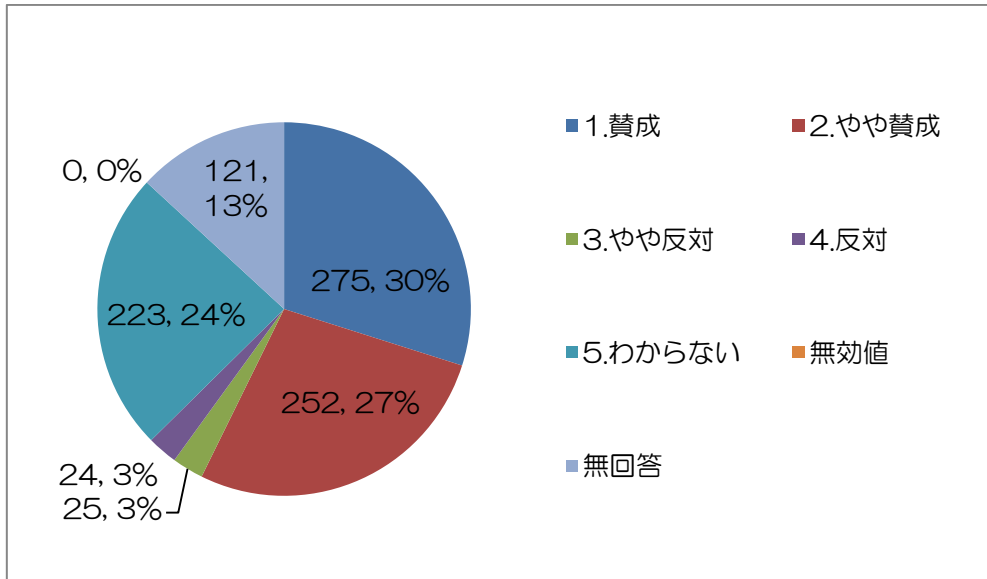


図 3-43 バス路線再編の方針についての賛否

賛成の理由としては、村内のバスを維持すべき、小川町へのバス増便が便利、和紙の里に行きやすい、皆谷方面への直通運行は必要、見直しすることが必要、などが多い意見となりました。これらに対応する地域公共交通の実現が必要であると思われます。

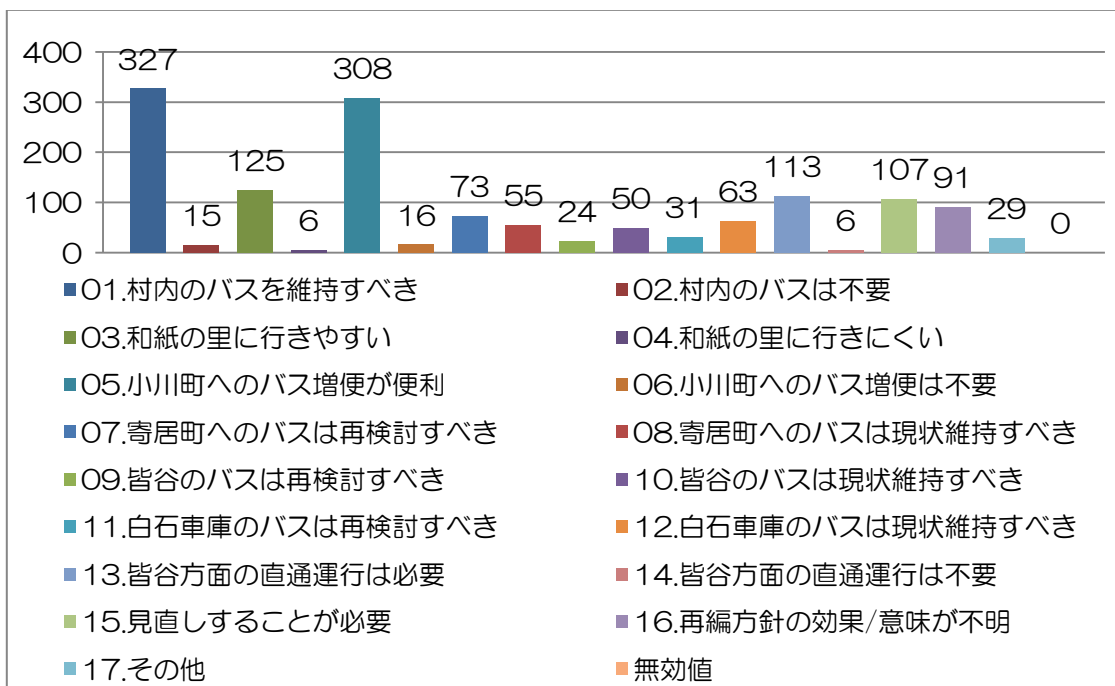


図 3-44 バス路線再編の方針についての賛否の理由

バス路線再編時のデマンド運行については、63%が賛成・やや賛成となりました。やや反対・反対は4%程度です。一方、わからないという方も22%存在することから、丁寧な説明が必要であると思われます。

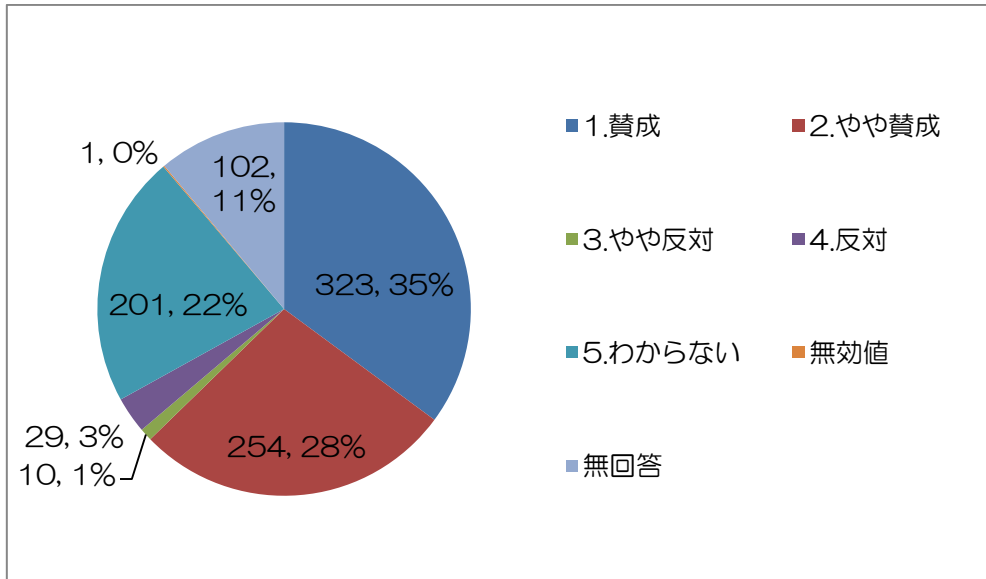


図 3-45 バス路線再編時のデマンド運行の賛否

判断理由からは、交通不便地区への運行自体を良いと判断する方が最も多い一方で、なんとなく便利になりそうという意見も次に多いことから、デマンド運行としてどのような事業をすすめることが適切かについては、重要な議論となると思われます。

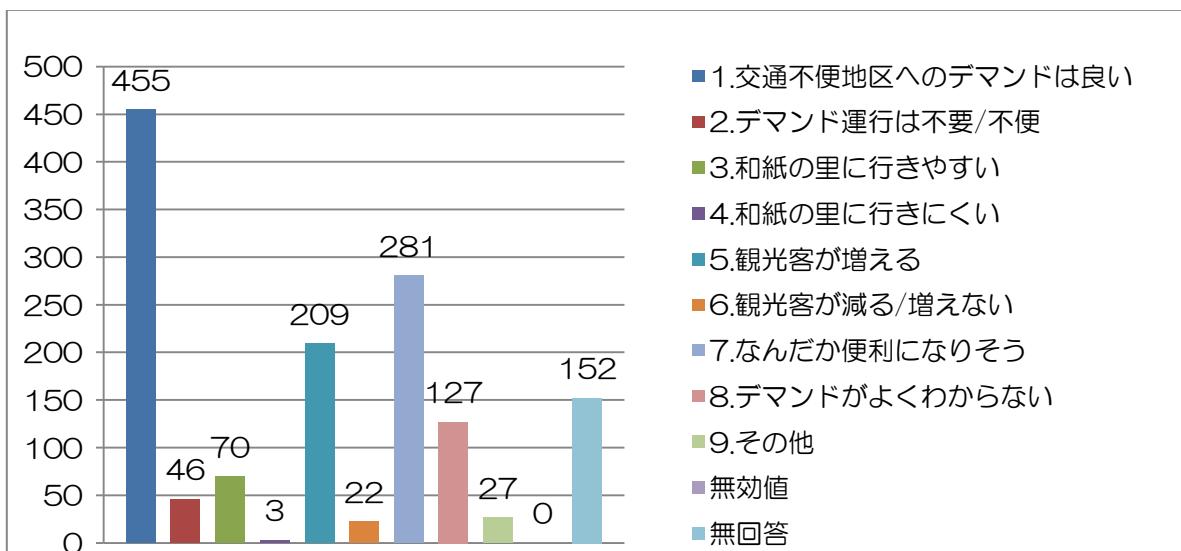


図 3-46 バス路線再編時のデマンド運行の賛否理由

訪問者を案内する施設・場所としては、和紙の里以外には、J A農産物直販所などのバス路線沿線施設もありますが、彩の国ふれあい牧場、花桃の里など、大内沢のミカン狩りなど、既存バス路線から離れた地域にある施設を挙げていることから、それらの需要を満たす地域公共交通を構築する必要があると思われます。

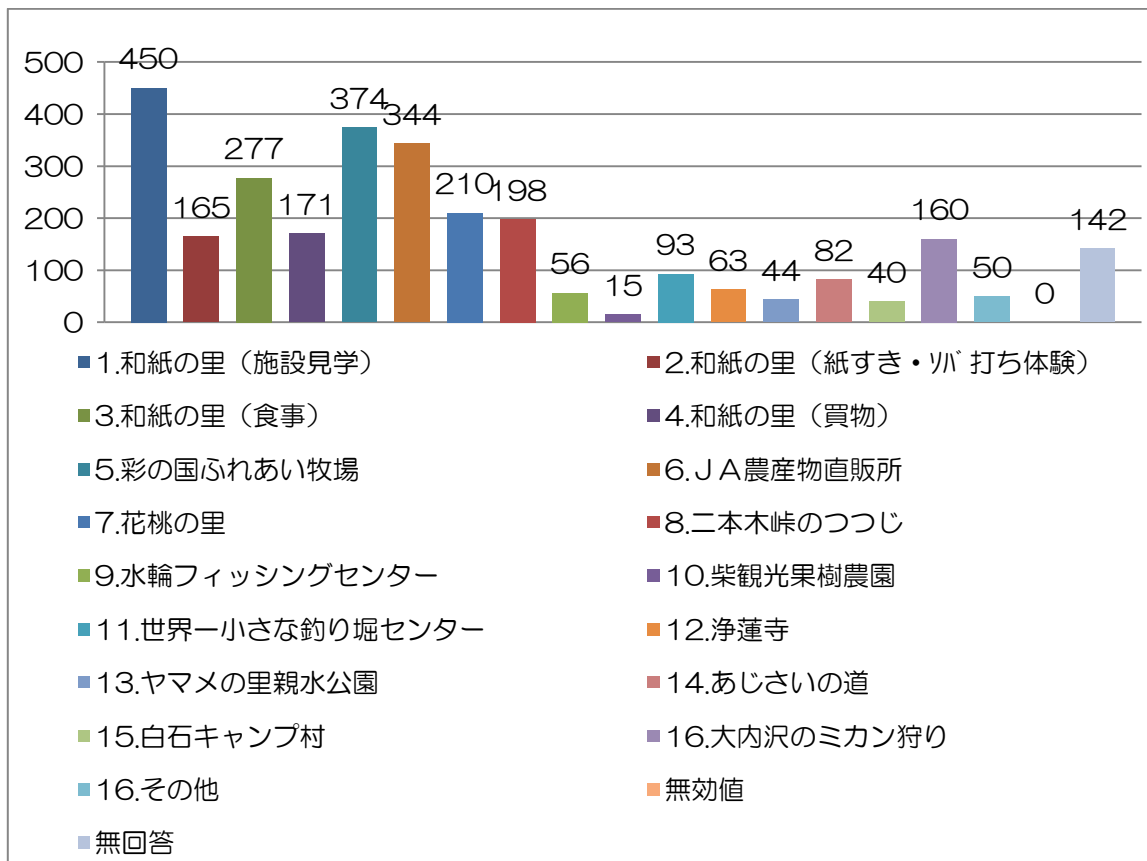


図 3-47 来訪者を案内する施設・場所

## 3-2 バス利用者アンケート調査

### 3-2-1 調査概要

バス利用者に対するアンケートを以下のように実施しました。配布は約1週間としましたが、回収数としては少ない結果となりました。

表 3-2 バス利用者アンケート調査概要

配布方法	①村営バスの車内に配布ボックスを設置 (2両合計で60部設置、23部配布) ②民間バスの車内に配布ボックスを設置 (2両合計で70部設置、39部配布)
配布期間	2015年2月26日～3月3日
配布数	63部
回収数・回収率	13部 (回収率: 21%)



図 3-48 (写真)バス車内の配布状況

### 3-2-2 調査結果

バス利用者（アンケート回答者）の居住エリアとしては、約61%が沿線居住者で、39%が沿線の非居住者でした。利用者がいると思われる小川町の沿線居住者の回答は得られませんでした。

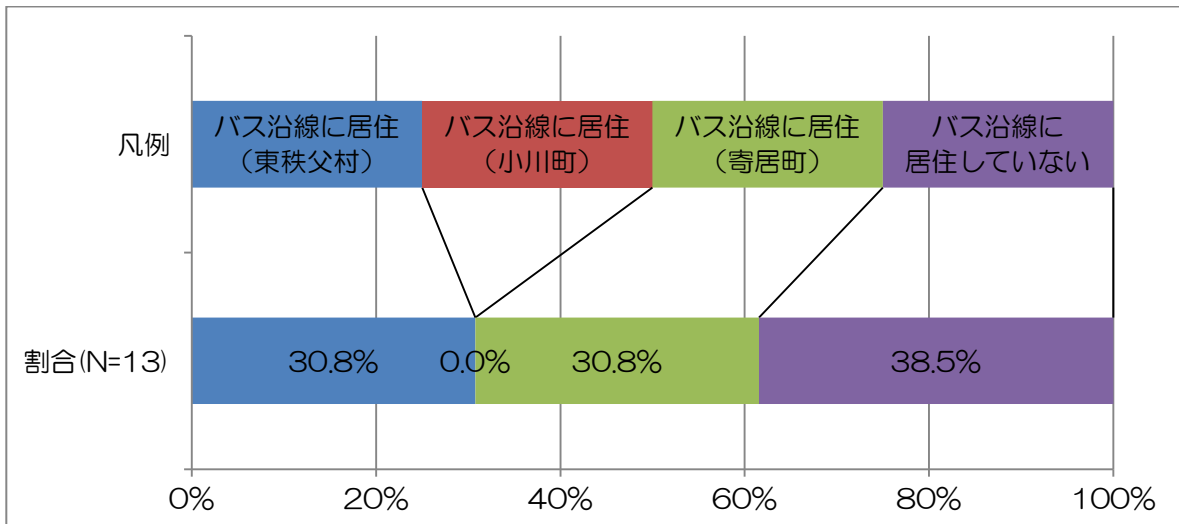


図 3-49 バス利用者の居住エリア

なお、沿線居住者で最寄りバス停とあげられたのは、「小川西農協前、天神前、寺岡、御堂、白石車庫、運動公園入口、秋山」がそれぞれ1名となりました。

また自宅から最寄りバス停までの徒歩時間は、最大でも10分となり、比較的バス停と自宅が近い方の回答となりました。

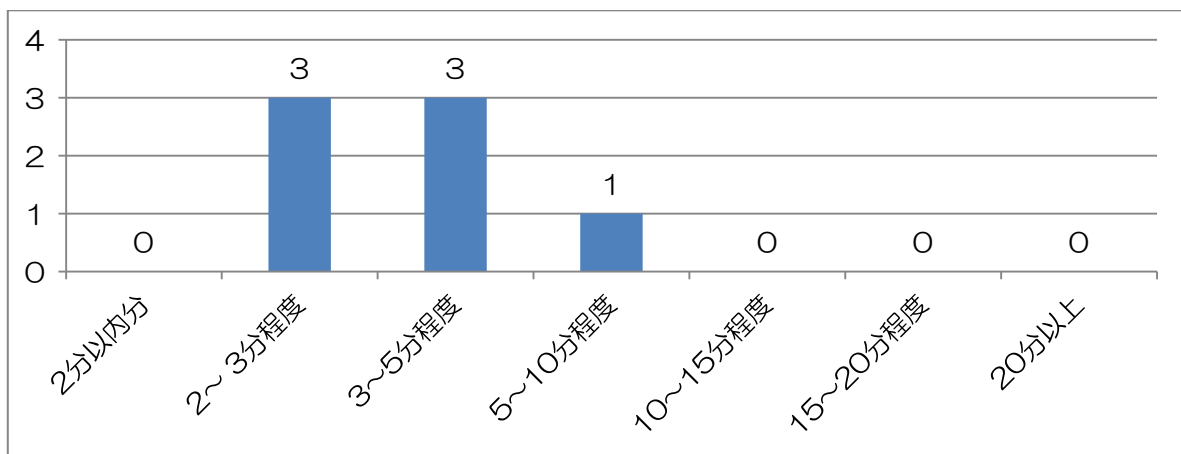


図 3-50 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間



バスの利用目的は、買物と通院が多く、通勤通学での利用は少ない結果となりました。

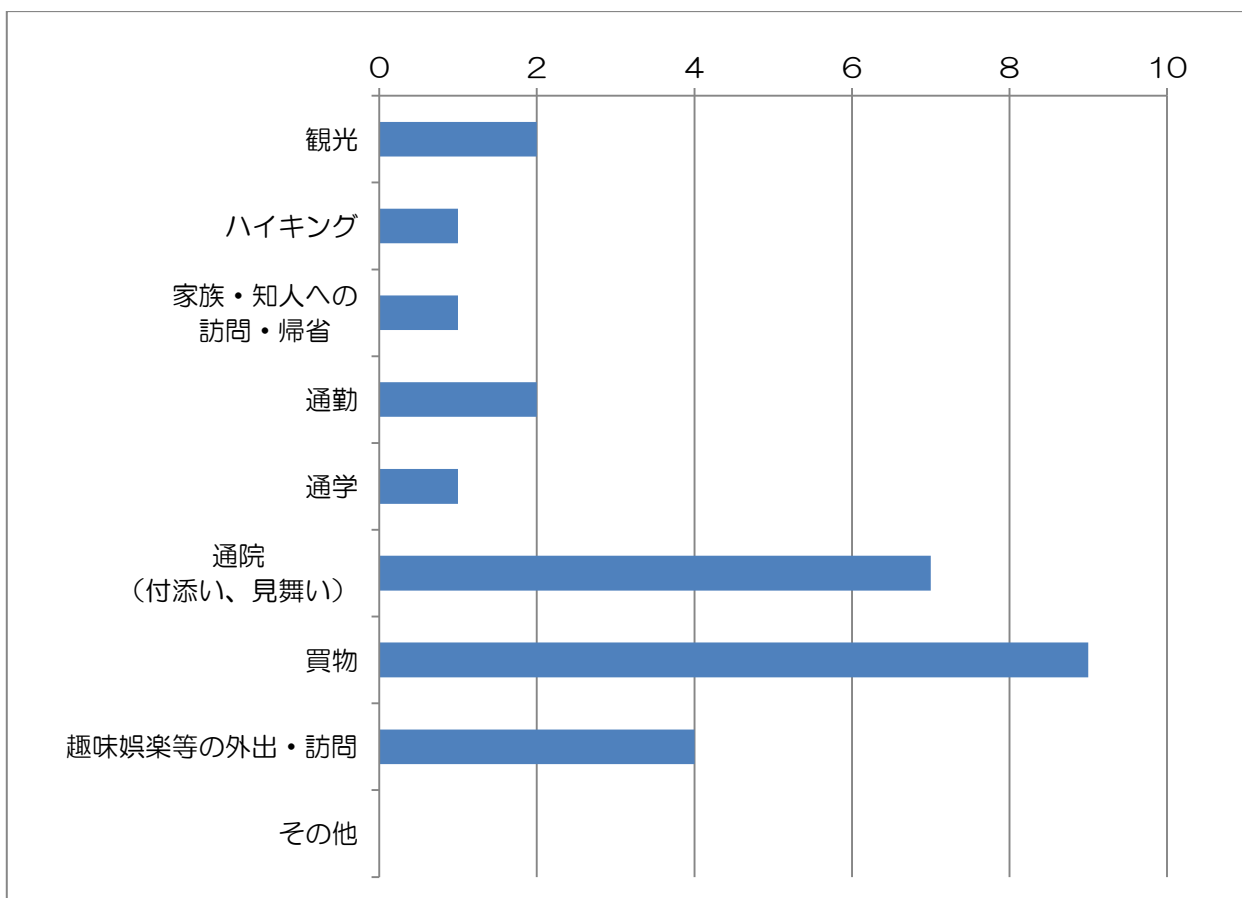


図 3-51 バスの利用目的

バスの利用頻度については、民間バスは月に数回が、村営バスは週に数回が最も多くなりました。一方、それぞれのバスを利用しないと回答する方も確認されました。

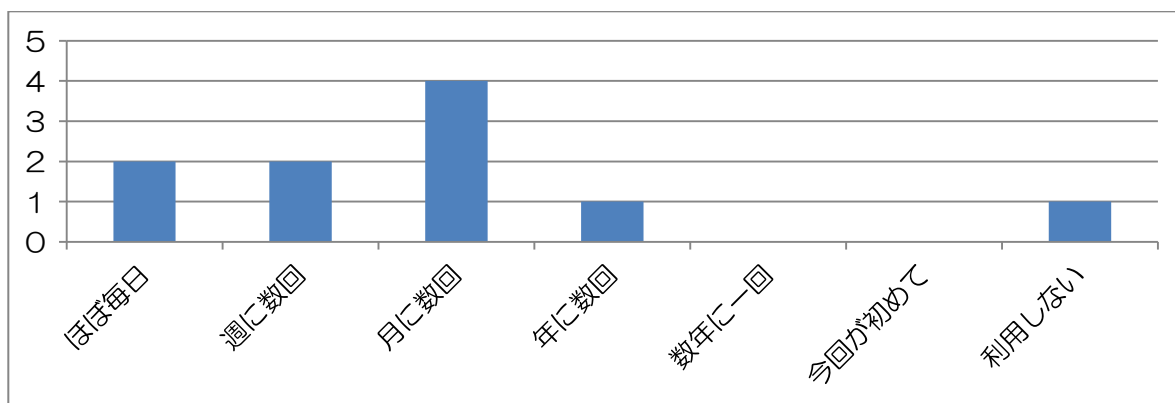


図 3-52 民間バスの利用頻度

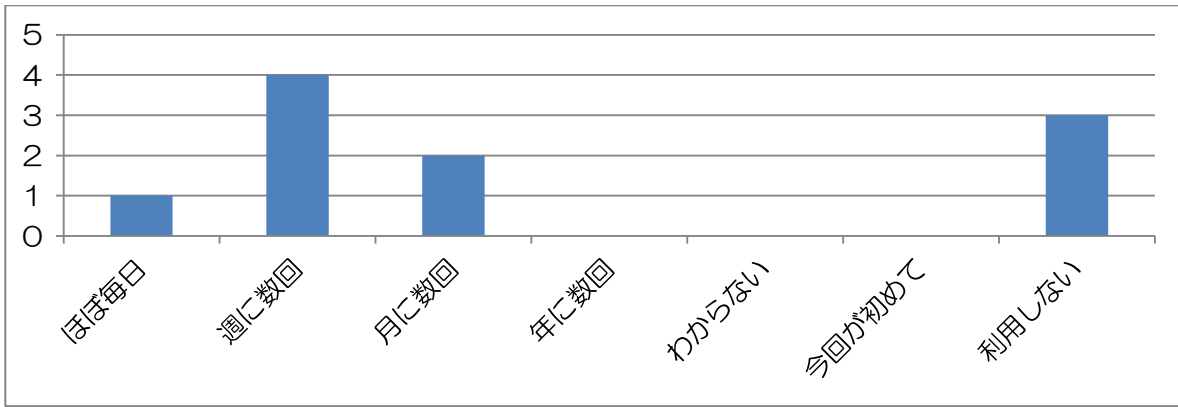


図 3-53 村営バスの利用頻度

利用者の年齢としては、75歳以上の高齢者が最も多くなりましたが、10代、20代、30代の利用者も確認できました。

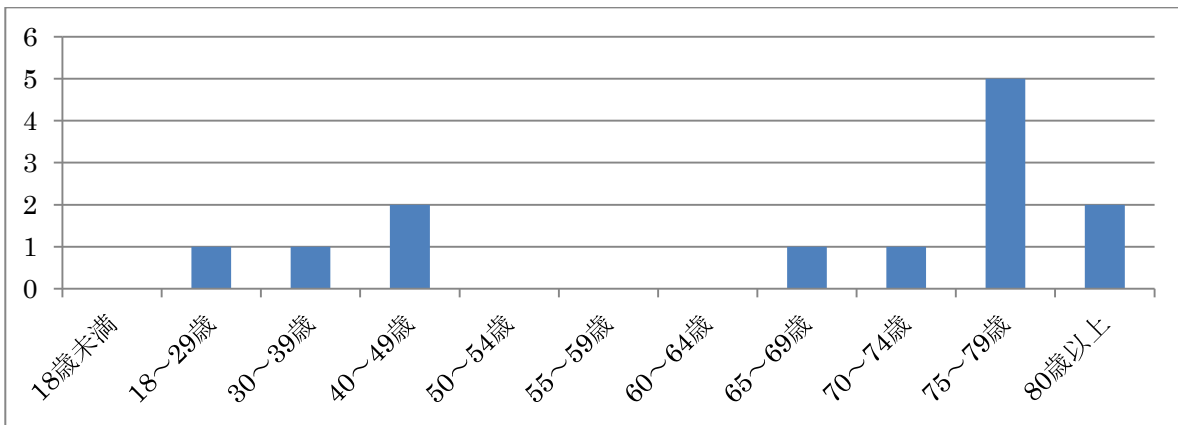


図 3-54 バス利用者の年齢

バス（民間・村営）の総合的評価については、満足とやや満足で約 67%と高い評価を得ました。ただし、アンケートに回答された方の意識レベルについては、考慮が必要かと考えられます。

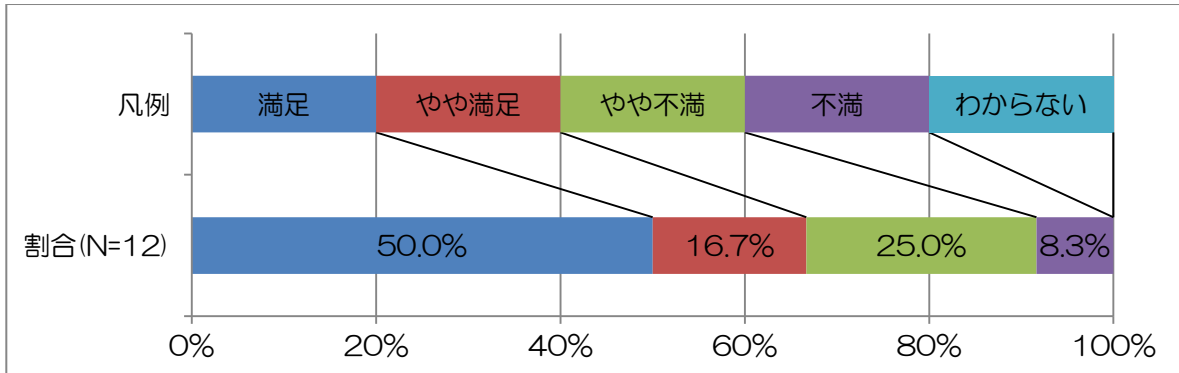


図 3-55 バス(民間・村営)の総合的評価

バスの総合評価の理由としては、最も多い回答が運行するだけでありがたいになりました。バス停に近い、時間帯が良い、運転士の接客・運転という項目も良い理由として挙げられています。悪い理由としては、運行時間帯と運賃が高い/家計に負担という意見も確認できました。

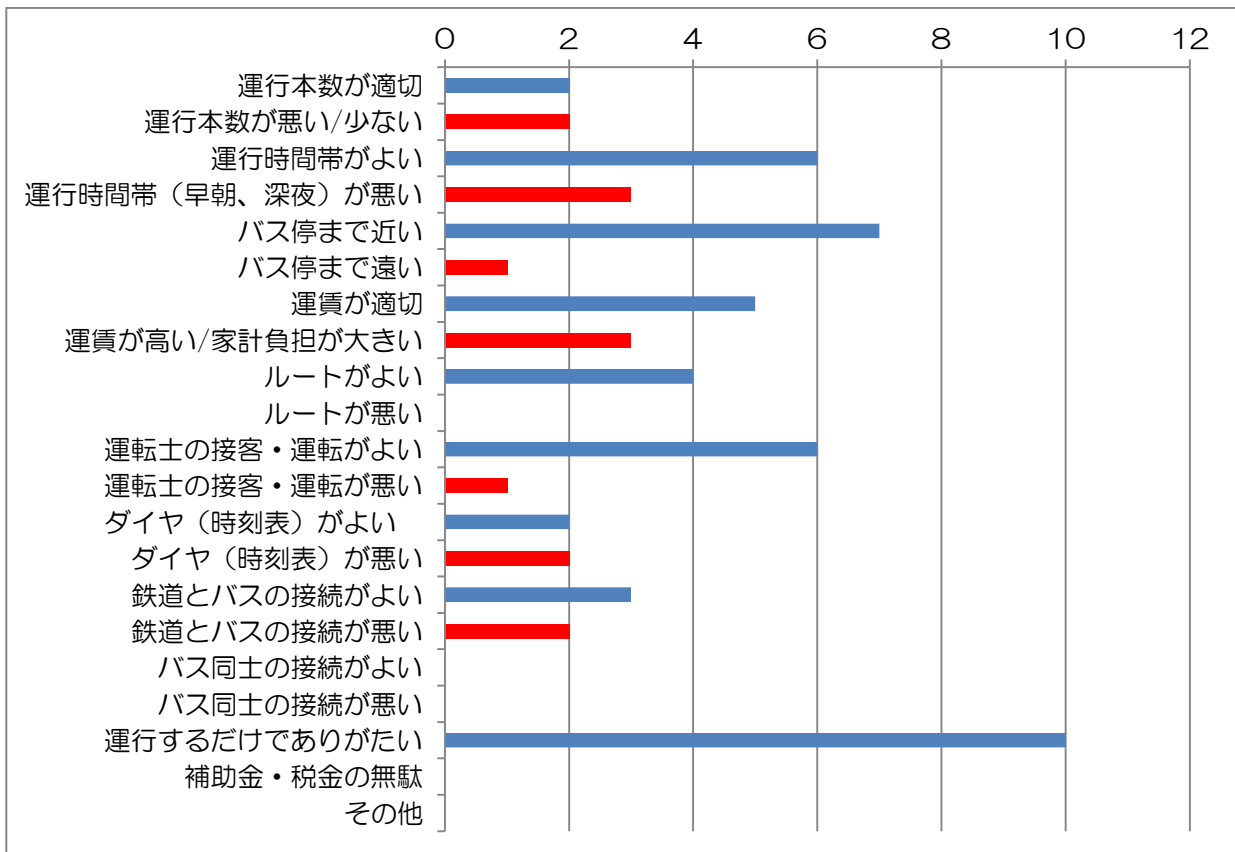


図 3-56 バスの総合評価の理由(青:肯定的、赤:否定的な理由)

本計画で検討中の「バスの統合再編、小川町～和紙の里の運行強化、デマンド運行」については、多くの方が賛成と回答していますが、一方でわからないとの回答が最も多いことから、情報と説明が不足していることが確認されました。バスの統合再編に反対とされている方も、よくわからないので反対という記載がありました。

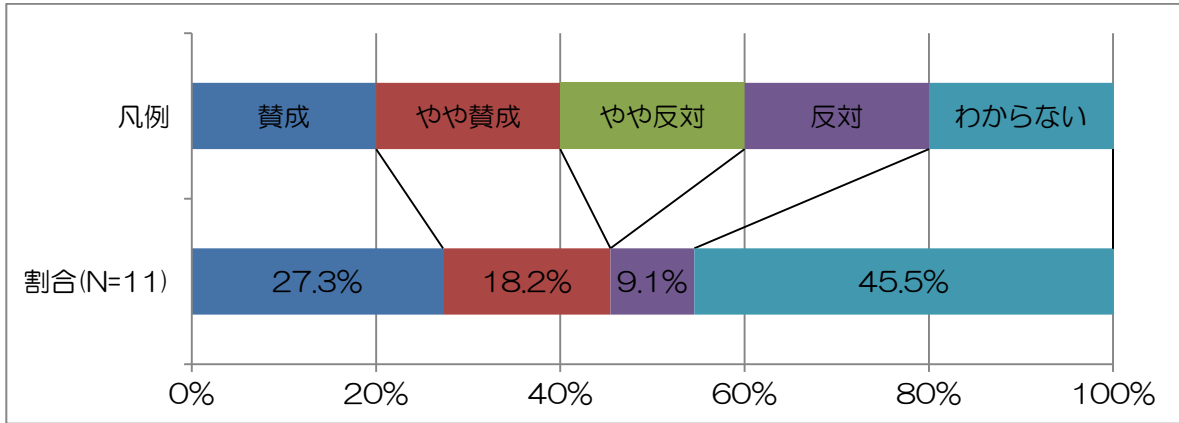


図 3-57 バスの統合再編の賛否

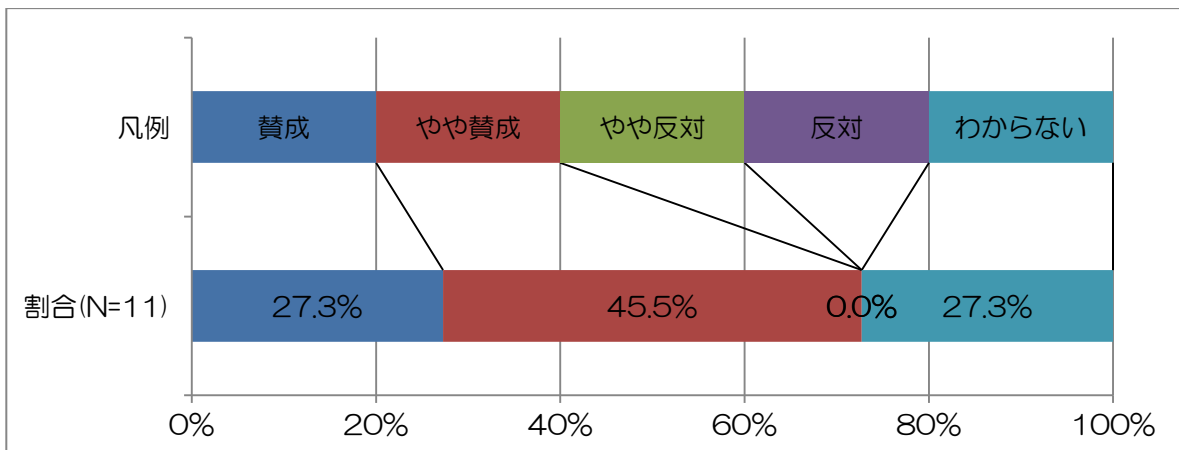


図 3-58 小川町～和紙の里のバス強化案の賛否

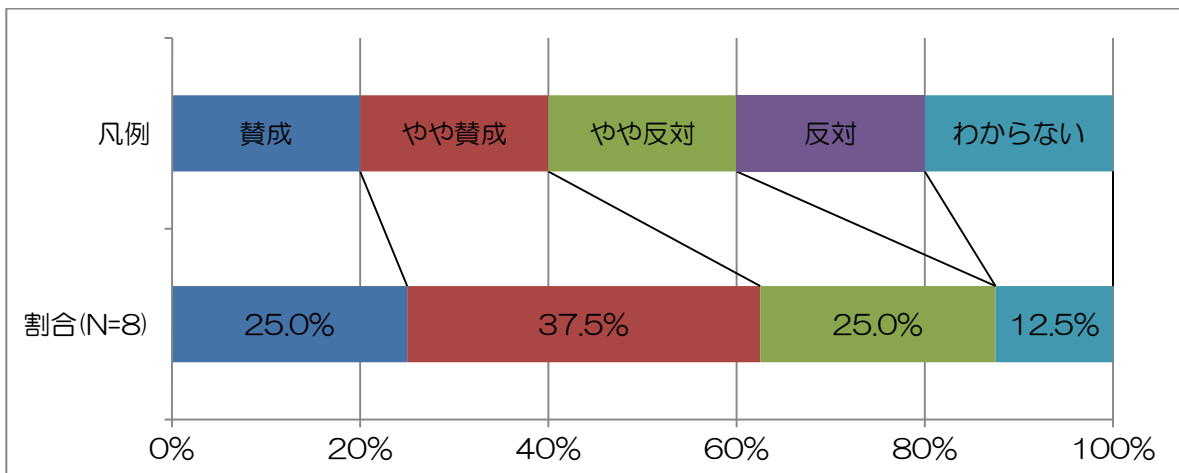


図 3-59 デマンド運行案の賛否

自由記述については、以下のような意見をいただきました。

**表 3-3 バス利用者の自由意見**

出来れば、早朝五時台のバスの運行をお願いします。
統合再編の内容が分からないので賛否は判断できない。運行本数は増えて欲しいが、そのことで経費を圧迫するようなことになってはいけない。運行を継続することが大切。
週に数回村営バスを利用しており大変助かっております
寄居駅でのバスから東武東上線への乗り継ぎを考えた時刻表にしてもらえると、通勤の帰りにも利用できてありがたいのですが。
デマンド運行は沿線居住者は便利。来訪者は計画が立てにくい。

### 3-3 観光客・来訪者アンケート調査

#### 3-3-1 調査概要

村外から来訪する観光客・来訪者用のアンケートを、以下のように実施しました。

配布方法	①和紙の里のイベント時に手渡し配布（56部配布） ②和紙の里に配布と回収箱を設置（100部設置、100部配布）
配布期間	2015年2月26日～3月3日 ※イベント時（おごっつおフェスタ）は先行して2月22日に配布
配布数	156部
回収数・回収率	63部（回収率：40%）



図 3-60（写真）イベント時の配布状況



図 3-61（写真）和紙の里での配布・回収状況（通常時）

#### 3-3-2 調査結果

来訪者（アンケート回答者）の出発地・居住地としては、大部分が埼玉県内であり、一部東京、神奈川からの来訪者が確認されました。来訪者を多い順に示すと平塚市が最も多くなりましたが、これはイベント時に団体（貸切観光バス）の来訪者属性と一致することから、偏った配布の結果と思われます。

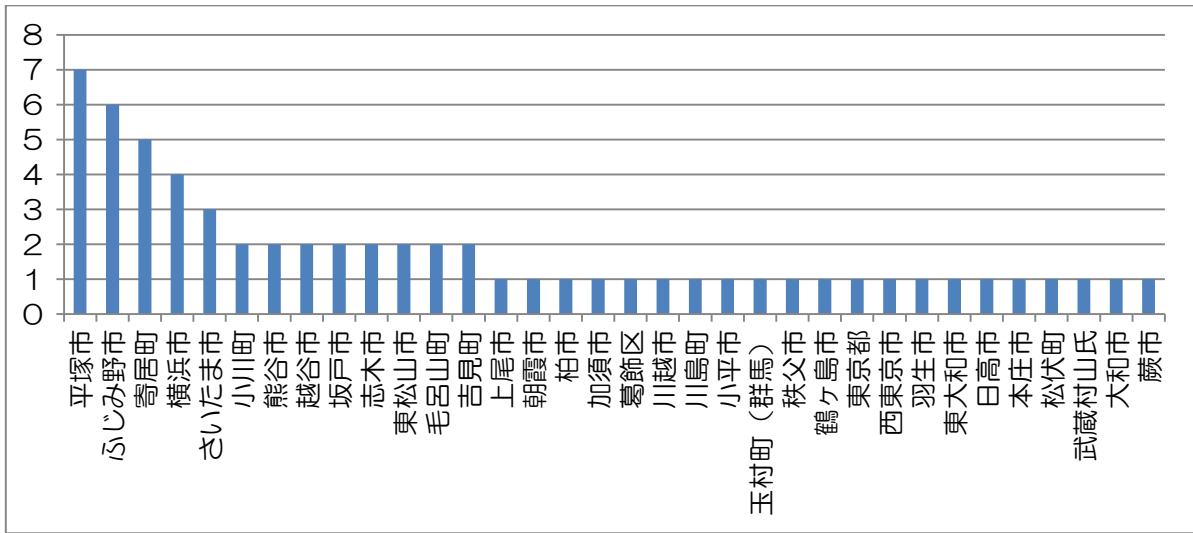


図 3-62 来訪者の出発地・居住地

来訪者の交通手段の60%以上が、車での来訪となりました。貸切観光バスについて利用が多い理由は、前述の通り団体客の回答が多かったためかと想定されます。

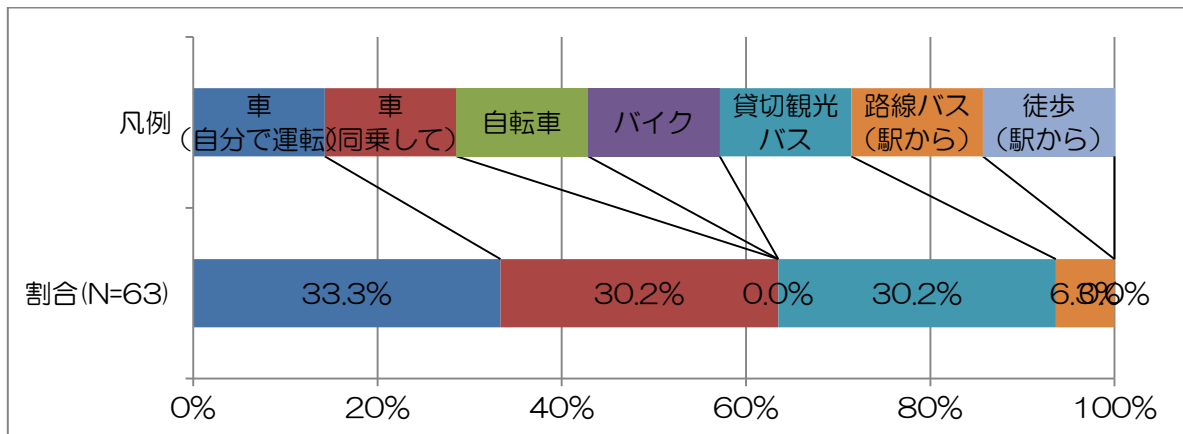


図 3-63 来訪者の交通手段

来訪回数は、半数近くが初めてでしたが、一方で5回以上のリピータ利用が32%程度存在しました。また、来訪頻度については、初めてを除くと、季節に1回程度が最も頻度が多く、リピータでの来訪が多いことが確認されました。

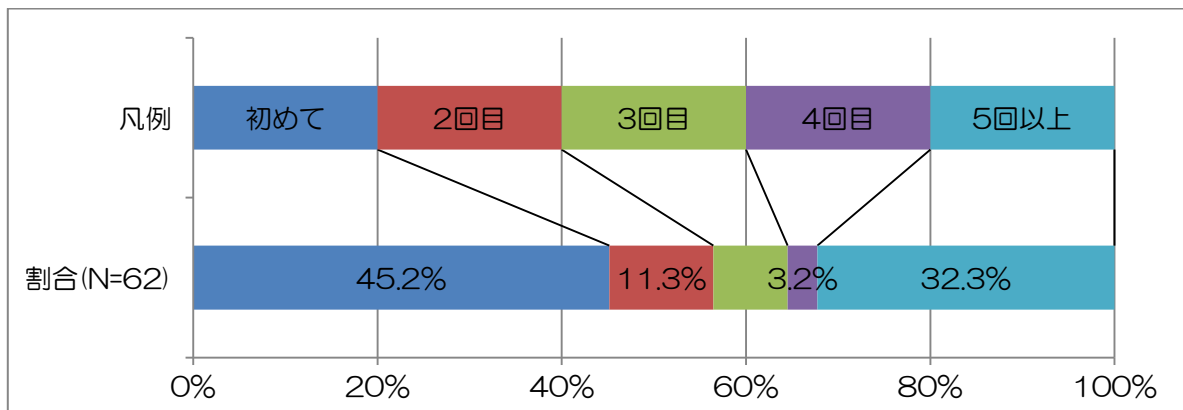


図 3-64 来訪者の来訪回数

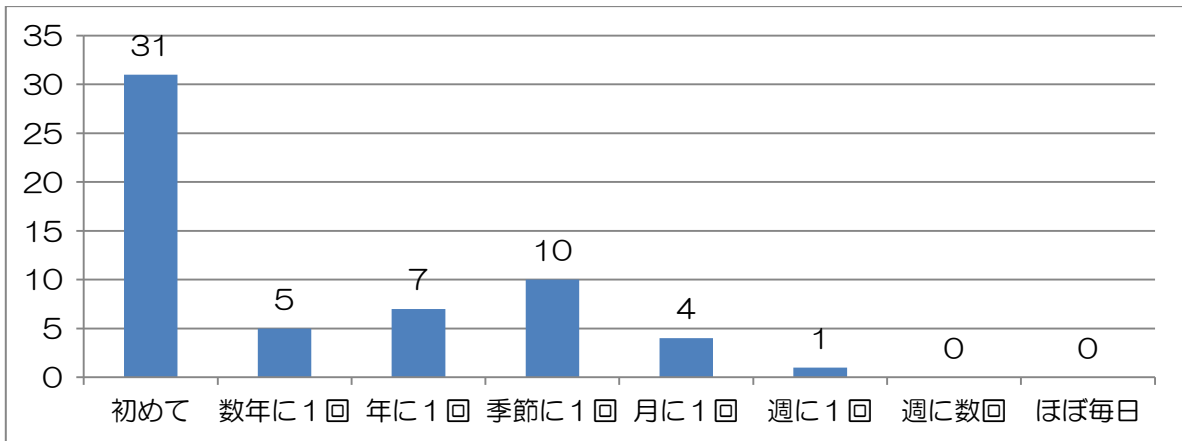


図 3-65 来訪者の来訪頻度

来訪者の年齢については、比較的高齢者が多い結果となりました。一方、40代や50代といった年代の方も多く訪れていることがわかります。

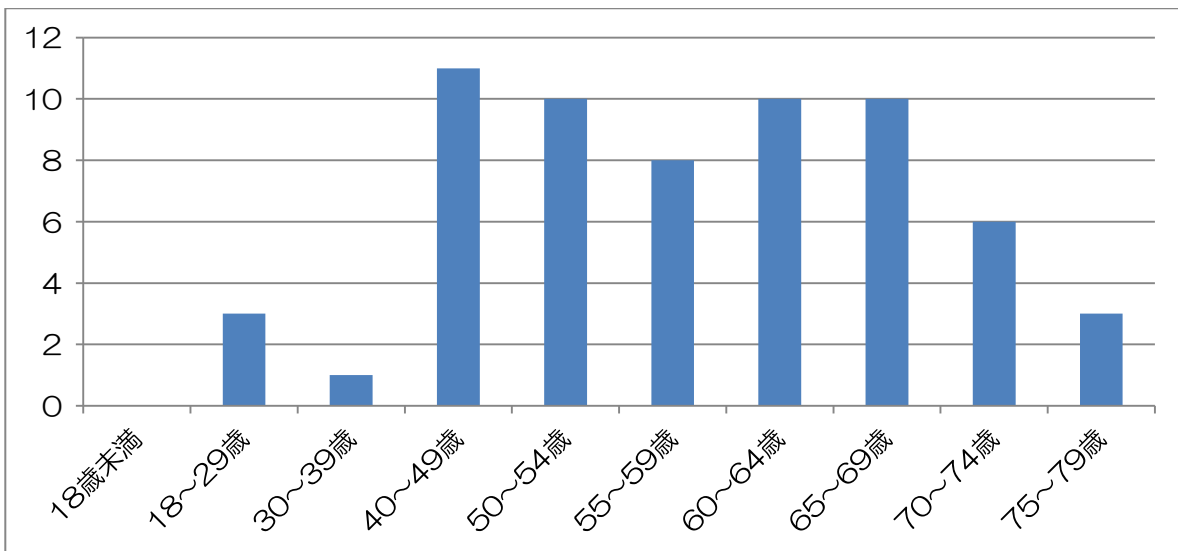


図 3-66 来訪者の年齢



来訪時の食事については、昼食を食べるか、食事をしないかという極端な結果になりました。また夕食を村内で食べる人についてはゼロ人となりました。

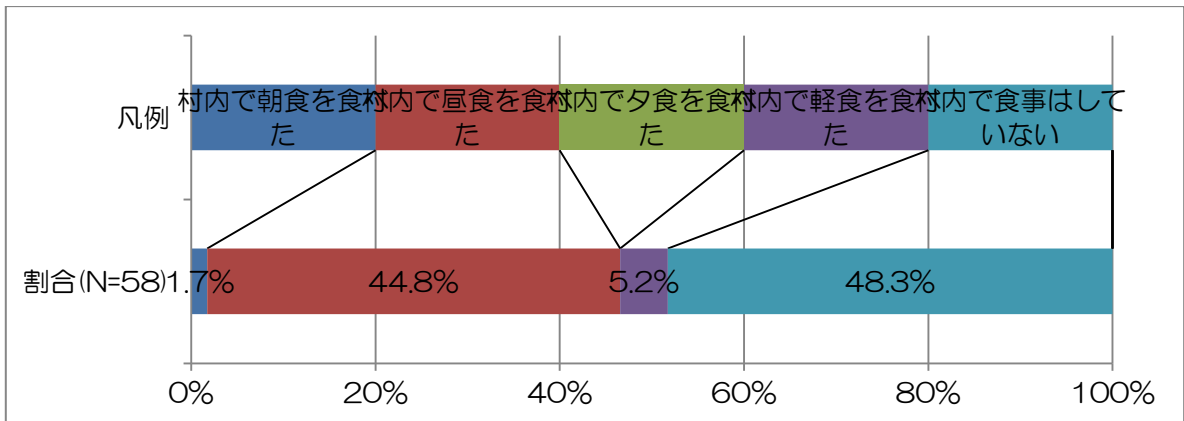


図 3-67 村内での食事・飲食

来訪の目的としては、和紙の里の観光が突出して多い結果となりました。これは、配布場所であることが大きく影響していると思われます。また、食事やふらっと、たまたま訪れる来訪者も一定割合いることがわかります。

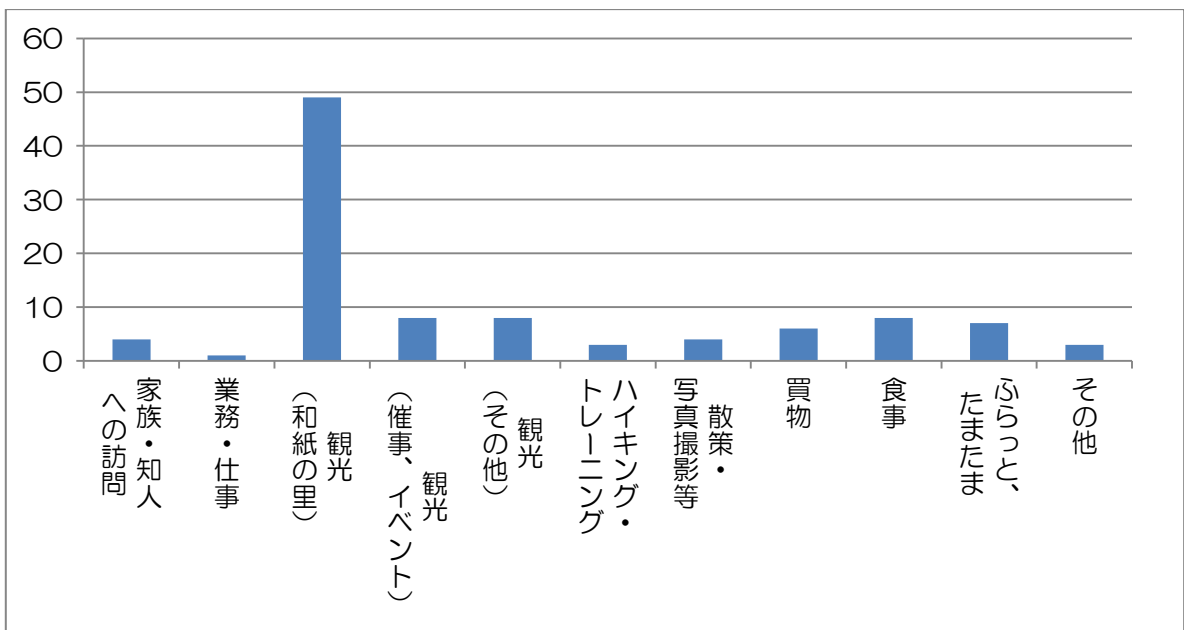


図 3-68 来訪の目的

訪問した・予定の施設については、最も多いのは、和紙の里の施設見学であり、続いて和紙の里の買物、紙すき体験となります。和紙の里以外では、JA 農産物直売所や小川町の酒造、小川町の埼玉伝統工芸館などがあげられました。

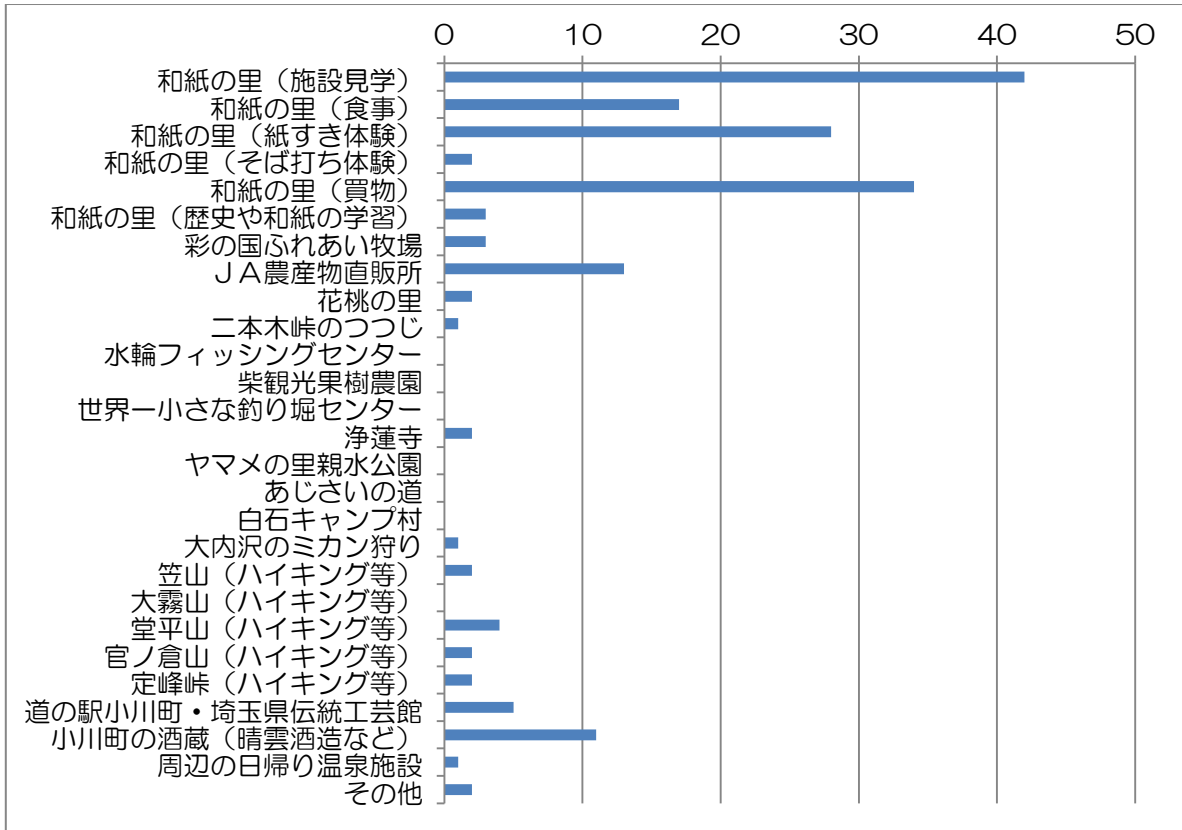


図 3-69 東秩父及び周辺で訪問した・予定の施設

来訪時にどのような情報を調べたかについては、口コミが最も多い結果となりました。またほぼ同数の方が調べずに来訪されていました。村の WEB サイトをご覧になったかたは少なく、情報発信の再検討が課題となる結果となりました。

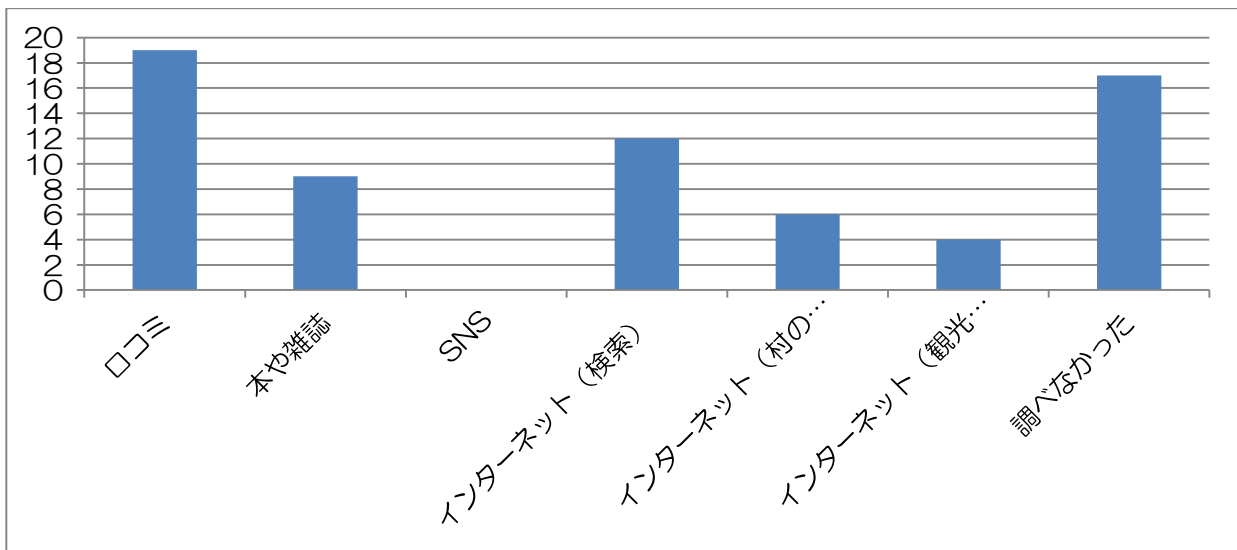


図 3-70 来訪時に観光等の情報を調べたもの

東秩父村の観光の満足度については、多くの方に満足いただいている結果となりました。不満、非常に不満という回答はなく、やや不満が1名という結果です。

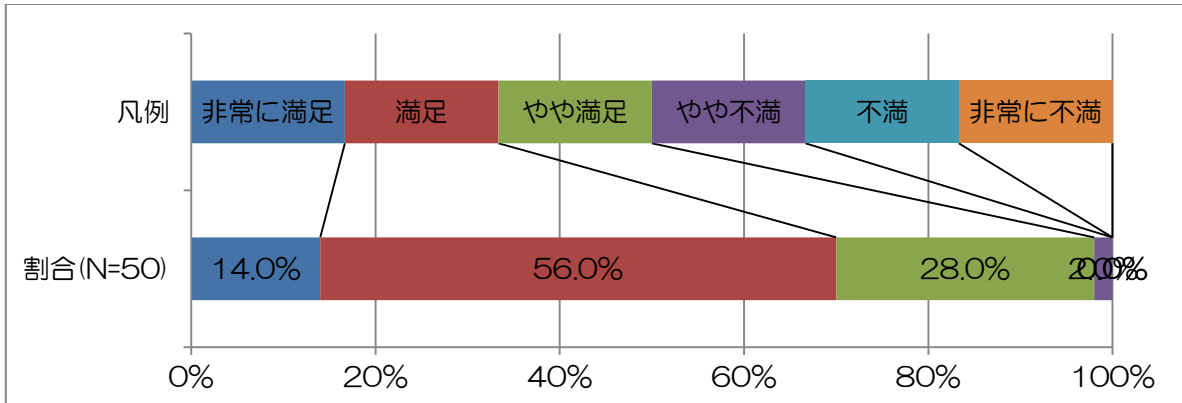


図 3-71 東秩父村の観光の満足について

東秩父村の観光で良かった点としては、自然そのものを挙げるかたが最も多く、続いて歴史や和紙の情報が豊富となりました。一方、最も良かった点として少なかったのは、お土産となりました。

また、悪かった点については、良かった点と比較して回答される方が少なかったのですが、情報が少ないが最も多く、続いて観光施設が乏しいとなりました。さらに、交通手段を挙げる方も続いて多い結果となりました。良い点で挙げられた歴史や和紙の情報について乏しいと指摘する方も存在しました。

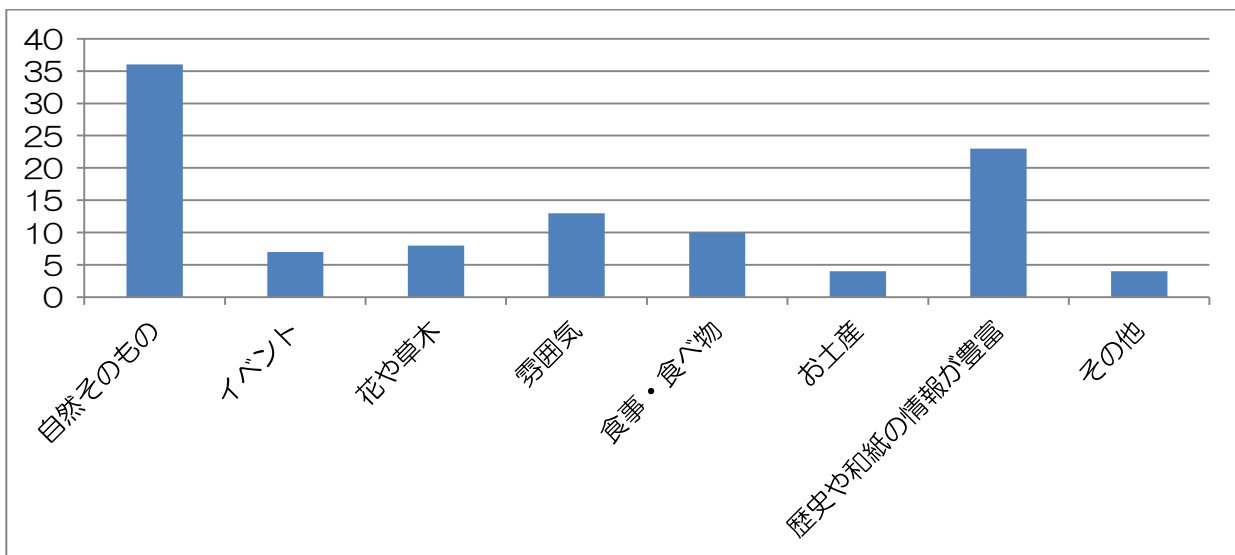


図 3-72 東秩父村の観光で良かった点

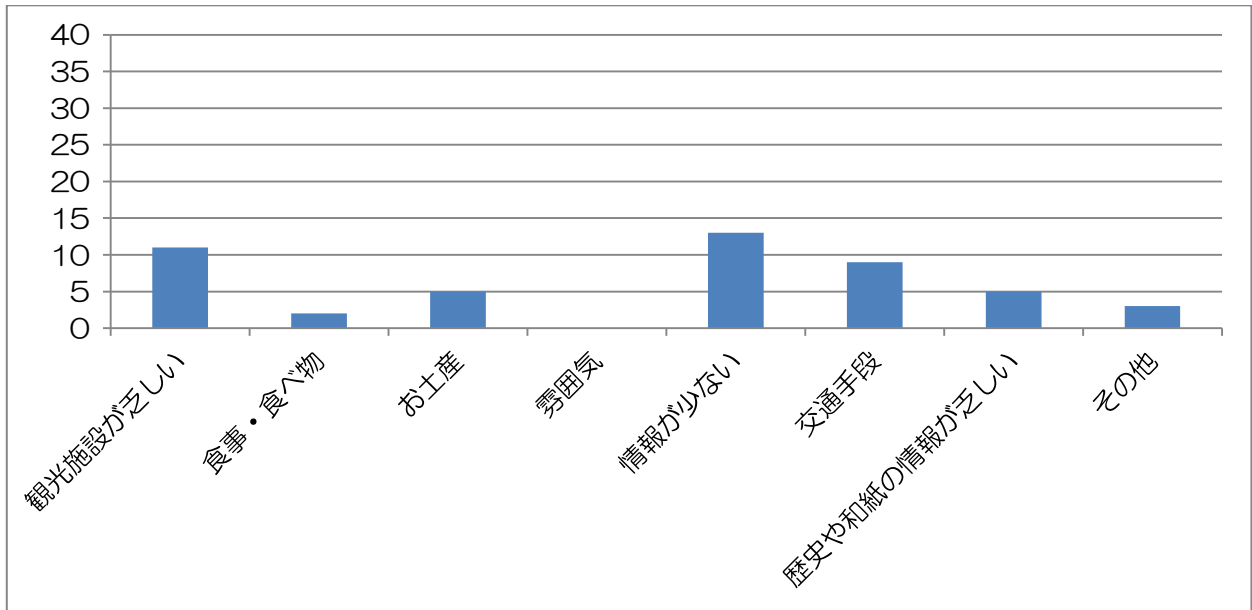


図 3-73 東秩父村の観光で悪かった点

自由意見としては、以下がありました。カッコ内は（満足度、性別、年齢、構成、出発地）です。なお、記述内容について、個人が特定されるものについては編集・削除してあります。交通についての指摘や、必要性を指摘する意見も確認できます。

表 3-4 来訪者の自由意見

研修旅行で44名で参加。初めて紙すき体験をし、大好きな和紙を沢山見ることができて幸せでした。神奈川で和紙の展示があると良いなあと思いました。(未回答, 女, 70~74歳, 友人・知人, 平塚市)
他にも寄るので、時間がもう少し欲しかった。今度はゆっくり体験したかった(非常に満足, 女, 65~69歳, 友人・知人, 西東京市)
初めての体験で非常に良かった(未回答, 男, 75~79歳, 友人・知人, 平塚市)
和紙はとても好きなものなので、外国の方に来て頂けるようにしたらよいのでは(満足, 女, 65~69歳, 夫婦・家族, 東大和市)
路線バスの本数が多ければ行きやすくなります。(非常に満足, 女, 75~79歳, 友人・知人, ふじみ野市)
電車とバスの便がつながっているとありがたい。9:05のは大変混雑であった。施設ガイドがあるとうれしい。(やや満足, 女, 70~74歳, 友人・知人, ふじみ野市)
和紙の表紙のノートがほしかったので、それが目的だったのですが、残念ながら芳名帳などになっておりまして、欲しかったものは手に入りませんでした。文房具などもあったら良かったと思います。(満足, 女, 70~74歳, 夫婦・家族, 葛飾区)
親切な対応を感謝いたします。花桃の小枝を買うことができました。ありがとうございました。(満足, 男, 65~69歳, 単独, 小川町)
豊かな自然の内に施設が整然と配置されてとても良かった。あえてこれ以上便利にしないでもいいと思います。ここのローカル色がとても気に入っています。(非常に満足, 男, 60~64歳, 単独, 大和市)
和紙の里で500円の食事をいただきました。ネギのごま和え、煮込みうどんをおいしく頂きました。またごちそうになりたいと思います。(やや満足, 女, 50~54歳, 友人・知人, 吉見町)

<p>紙すき体験をしました。はじめてやってみたのですが、もう少し紙すきをしたかったです。お花や草での飾り付けも楽しいですが、和紙づくりの楽しさやその行程についての説明等があったらもっと興味が持てるようになるし、またやってみたい、行って見たいという気持ちにもなります。一度やったら満足してしまう内容だとなかなか再来訪に結びつかないのではないのでしょうか。スタッフの方はとても雰囲気がよく、気持ち良くすごすことができました。ありがとうございました。(満足, 女, 40～49 歳, 友人・知人, 羽生市)</p>
<p>細川紙で有名になった東秩父村。地名から自宅から遠いと思っていましたが、以外と近くでした。今は、和紙の里として知名度アップの PR に努めるべきでしょう。自然環境は文句なしに良いところです。(非常に満足, 男, 70～74 歳, 夫婦・家族, 熊谷市)</p>
<p>今回、小川町の久保さんから紹介され、小川和紙センターを利用せず、和紙の里を利用しました。よかったです。もっと PR すれば来訪者は増えると思います。はじめ 23 日を予定していましたが、日程を変更してよかったです。せっかく紙すき体験をしたのですが、細川紙についてももっと説明し世界遺産の価値を示していただくとよかったです。(満足, 男, 75～79 歳, その他, 平塚市)</p>
<p>晴雲酒造の見学が説明だけでなく、製造工程の一部でも見せて欲しかった(満足, 女, 60～64 歳, 友人・知人, 平塚市)</p>
<p>私が秩父に年に数回来るのは、自然とかも好きなのですが、実は食べたいものがあるってその店に行く為に来るとい理由が大きいかもしれません。私がこんなことを言うのはなんなんですが、今はグルメ時代じゃないですか。インパクトのある、たとえばご当地の食材で作ったこんな物てきなグルメが有名になると、それを求めて結構くると思います。今はインターネットとかで口コミがすぐに広まりますからね。そしてそれが本当に旨ければ私のように遠くてもかよってしまいますから。(満足, 男, 55～59 歳, 夫婦・家族, 東京都)</p>
<p>実際に紙すきをしているところを紹介してほしい(満足, 女, 55～59 歳, 友人・知人, 加須市)</p>
<p>紙すきの工程、原料の作り方がよくわからなかったので「原料作り～製品になるまで」を写真や見本展示などをしてわかりやすくなっていると良いと思いました。建物や庭園など施設は趣もあってとてもすてきでした。また来ます。(やや満足, 男, 50～54 歳, 夫婦・家族, 0)</p>
<p>紙すき体験おもしろかったです。ありがとうございました。(非常に満足, 男, 50～54 歳, その他, 柏市)</p>
<p>人口は少ないと思いますが、文化遺産に登録となったため、ますます活性化するとよいですね(やや満足, 女, 50～54 歳, その他, 松伏町)</p>
<p>交通の便が悪い。ユネスコ世界遺産登録細川紙のタイミングを逃す事無く、観光客を呼び込む為にも交通機関の充実が必要です。(満足, 男, 55～59 歳, 夫婦・家族, 横浜市)</p>

## 4章 地域公共交通網形成計画

### 4-1 東秩父村の地域公共交通の基本的な考え方

#### 4-1-1 地域公共交通の課題整理

##### ①村民のおでかけの確保

意識調査からは、「村は車社会なので、車は必需品である」との認識が高い結果となりました。一方で、将来のおでかけに漠然とした不安をもつ村民が多いこと、免許返納による車利用ができなくなる不安が存在すること、運賃に関する負担が大きいと感じる利用層があること、また現在の路線バスサービスでは対応しきれない地域があることなどの課題が判明しました。

##### ②来訪者・観光客の移動利便性の向上

ハイカーや観光客の利用が伸びているが不便である 活性化を交通不便は停滞させる。

##### ③村営バスと民間バスの存在

利用地域特性がはっきりと異なる2種類のバスについては、それらが連携したサービスを展開していないこと、利用者自体が少ないことなどが課題として判明しました。バス交通を村の骨格として維持確保するために、統合の必要性も指摘されています。

##### ④小さな拠点の再整備の必要性

和紙の里の人気・評価が低い

## 4-2 形成計画の基本的な方針

以上の東秩父村の課題を受け、地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）における基本的な方針を以下の3点とします。

- (1) 村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立
- (2) 和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築
- (3) 関係者の協働による利用促進策と活性化の拡充

### 4-2-1 (1) 村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

村づくりの基本理念であるキャッチフレーズ「住んでよし、訪ねてよし、元気村東秩父」の実現を目指します。人の生活と移動を支える地域公共交通は、村の骨格であることから、その形成には、上位計画である第5次東秩父村総合振興計画基本構想の基本理念である「元気村」の実現する地域公共交通体系を目指します。「元気村」の実現のために、「人がつどい元気になる場所としての『和紙の里』の活性化施策」と、「人のおでかけを支えて元気になる地域公共交通」を連携させた「両輪による村づくり」をすすめます。また、現在、村営バスと民間バスが混在しており、交通機関としての相互連携の不足や、村全体の公共交通網としての計画・運行にはなっていないことから、村営バスと民間バスを統合した地域公共交通を目指します。

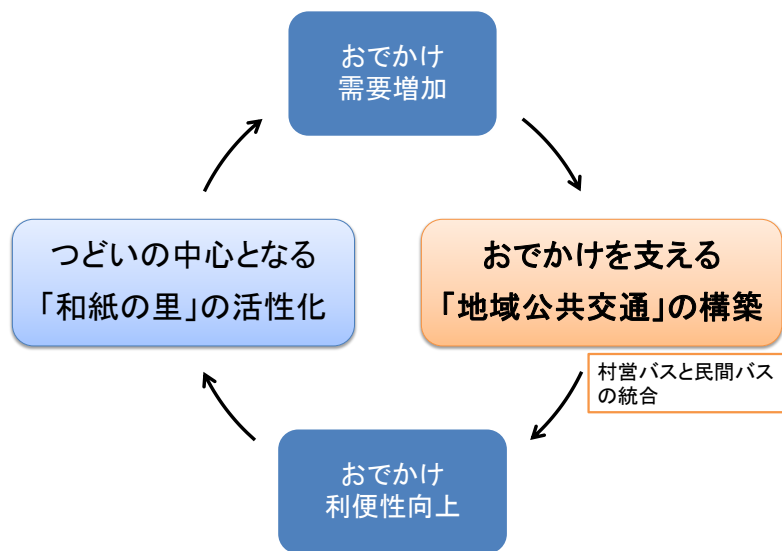


図 4-1 村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立のイメージ

#### 4-2-2 (2) 和紙の里をハブとした地域交通ネットワークの再構築

統合時の路線再編にあたっては、①東秩父村内には鉄道駅が無いことから、村と隣接自治体にある鉄道駅を結ぶ幹線的公共交通、②おでかけの利便性向上とつどいによる活性化を向上させる「和紙の里」をハブとした公共交通施設、③村民の生活交通としての「おでかけ」と、村外からの観光等来訪時の「おでかけ」を両立させる公共交通、④利用実態と地域のニーズに対応した村内の公共交通、⑤山間地のために既存バス交通の利用が困難な交通不便地区や観光施設を結ぶ公共交通 ⑥和紙の里のハブ化にあたっては福祉輸送やデマンド交通、自動車、さらに利用が増加している自転車など多様な交通手段によっておでかけを確保できる交通施設・公共交通 などの実現をすすめます。

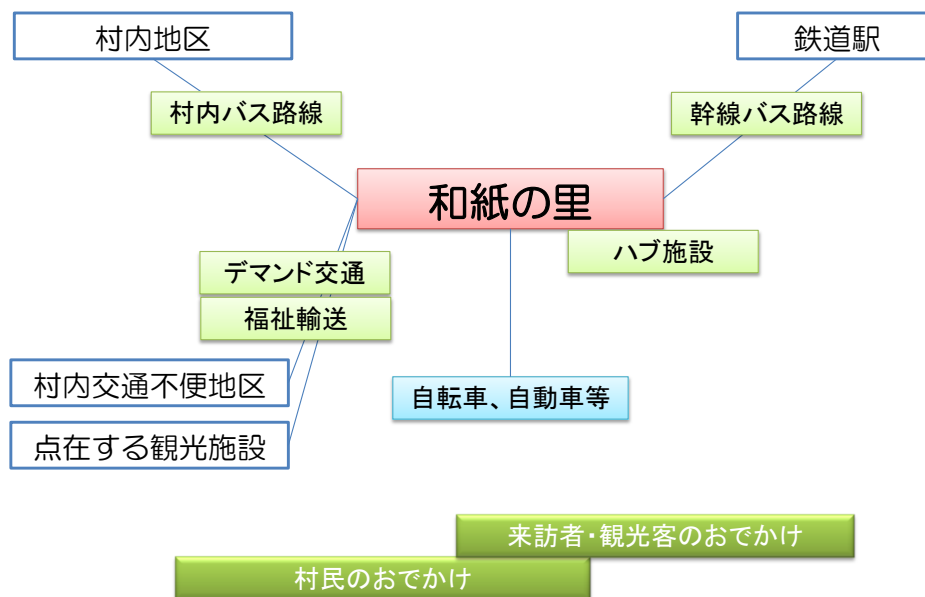


図 4-2 和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築のイメージ



### 4-2-3 (3) 関係者の協働による利用促進と活性化の拡充

過疎地においては持続可能な地域公共交通は重要事項であることから、その維持確保のための利用促進と活性化を住民や行政、地域の活動組織、交通事業者と協働でおすすめします。特に、村のまちづくりと連携としては、「和紙の里観光推進委員会」との協働を中心におすすめします。また、村内のメインとなる地域公共交通は路線バスやデマンド交通ですが、既存の過疎地福祉有償輸送も存在することから、各種移動サービスとの連携を目指します。

## 東秩父村の組織概念図

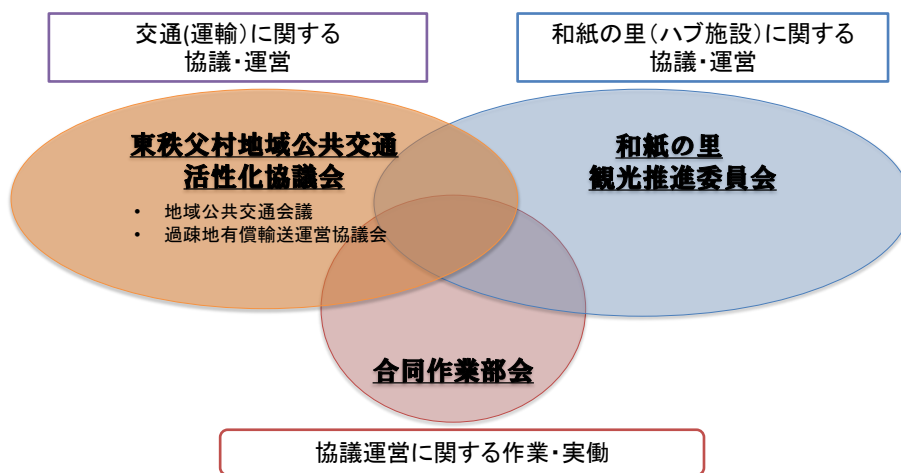


図 4-3 関係者の協働による利用促進と活性化の拡充(和紙の里観光推進委員会との連携)

### 4-3 形成計画の区域

計画の対象区域は、村営バスと民間バスの統合再編、また村外へのバス路線を含めて住民と来訪者に多様な交通サービスを提供することから、村全域とします。

### 4-4 形成計画の計画期間

計画の期間は、第5次東秩父村総合振興計画後期基本計画(元気村づくりプラン)の期間に合わせて、平成27年度～平成32年度の6年間とします。

## 4-5 形成計画の目標

前述の形成計画の3つの基本的な方針をすすめるために、目標を以下のように設定します。

基本方針	計画の目標
村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立	<p>○「和紙の里」の活性化施策と連携した相乗効果のある地域公共交通体系により、おでかけの利便性向上と持続可能な高越体系を目指します。</p> <p>○村営バスと民間バスの統合により、地域全体を対象とした交通体系の構築を目指します。</p>
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	<p>○村外の鉄道駅と和紙の里を結ぶ幹線的公共交通の維持拡充によって、村民と来訪者のおでかけ利便性を向上させ、公共交通の利用者数と満足度の増加を目指します。</p> <p>○「和紙の里」をハブとした交通施設としての利便性と連携施設（和紙の里の交通結節点施設以外）との連携を高め、施設利用者と公共交通利用者の満足度を向上させ、施設のにぎわいや活性化を目指します。</p> <p>○村民の生活交通としての「おでかけ」と、村外からの観光等来訪時の「おでかけ」を両立させる公共交通体系を構築し、公共交通の利用者数を増加させることで持続可能性を高めることを目指します。</p> <p>○利用実態と地域のニーズに対応した村内の公共交通を再構築して、生活交通としての公共交通の利用者数の増加と村民・来訪者のおでかけ利便性の向上を目指します。</p> <p>○交通不便地区及び点在する観光施設へのデマンド交通などの導入可能性を実証実験等により探り、村民・来訪者のおでかけ利便性を高めることを目指します。</p> <p>○「和紙の里」のハブ化にあたり、過疎地福祉有償輸送やデマンド交通、自動車、自転車など多様な交通手段との連携を図り、様々なおでかけを確保できる交通施設・公共交通網を実現することで、利用者の満足度を向上させ、施設のにぎわいや活性化を目指します。</p>
関係者の協働による利用促進策の拡充	<p>○住民、行政、地域の活動組織、交通事業者と協働で、運賃体系の見直しやイベント開催、モビリティマネジメント、アクティビティを高め環境に配慮した車両導入などによる利用促進・活性化のための活動をすすめます。</p> <p>○過疎地福祉有償輸送など、多様な交通モードとの連携・分担をすすめます。</p>

## 4-6 形成計画の事業と実施主体

形成計画の基本方針と計画の目標を実現させるために、主な事業を以下の12とします。また、本形成計画に基づき「地域公共交通再編実施計画」の検討と策定を行います（平成27年度を予定）。

基本的な方針	主な事業内容（事業主体）
村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立	①村営バスと民間バスの統合（村、バス事業者） ②ハブバス停（和紙の里）の施設機能と地域公共交通の連携（村、和紙の里観光推進委員会、バス事業者）
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	③和紙の里をハブとしたバス路線の再編（村、バス事業者） ④ハブバス停（和紙の里）の整備（村） ⑤交通不便地区のデマンド交通（村、バス事業者） ⑥観光客用季節デマンド交通（村、バス事業者） ⑦過疎地・福祉有償輸送との連携（村） ⑧利用者ニーズとバスデータに基づくダイヤ最適化（バス事業者）
関係者の協働による利用促進策の拡充	⑨利用促進策（村、村民、事業者） ⑩利用しやすい運賃体系（村） ⑪周辺地域との連携（村、バス事業者） ⑫地域活性化と環境に配慮した魅力ある車両の検討（村、バス事業者）

### ①村営バスと民間バスの統合

混在する村営バスと民間バスを統合します。その際には、国補助事業の「地域公共交通再編事業」を活用することを検討します。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

### ②ハブバス停（和紙の里）の施設機能と地域公共交通の連携

村のまちづくりとしてすすめている「和紙の里」の施設機能の強化による「人が集まる」政策と綿密に連携した地域公共交通を実現するための各種施策を進めます。施設に人が集まるとその移動を支える公共交通が必須となります。また、人の移動をささえるバス交通が存在しても、移動する需要が小さければ利用者数の増加は見込めません。そのため、和紙の里の活性化と公共交通網の整備は、同時進行でプラスの相互作用をもたらすように進めることを最大課題としてすすめます。（実施主体：東秩父村、和紙の里協議会、バス事業者）

### ③和紙の里をハブとしたバス交通の統合再編

既存施設である和紙の里をハブ（交通結節点、小さな拠点）として、バス路線についてハブ&スポーク型の路線再編を行います。その際、路線定期運行となる村外鉄道駅と和

紙の里を結ぶ幹線バス路線、和紙の里から村内の主要地点を結ぶ村内路線を中心とした路線再編を行います。その際は、現在のネットワークを一度廃止して、村民と来訪者のニーズと利用実態を詳細に調査した上で新しい交通網に再編する必要があることから、国補助事業の「地域公共交通再編事業」の活用を検討します。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

#### ④ハブバス停（和紙の里）の整備

ハブバス停となる和紙の里については、バスのターミナル、バス同士や他交通手段との乗換拠点となることから、バスの乗換機能を高めた施設として整備します。また、自動車や自転車などの駐車・駐輪施設など、滞留・滞在機能を高めた施設としても整備します。さらに、単なる乗換施設ではなく、村民のおでかけや観光客・来訪者の移動の起点・終点・立寄点となるべく、生活機能や観光機能を高める施設機能の向上施策と綿密に連携してバス利用者数を増やすことを目指します。（実施主体：東秩父村）

#### ⑤交通不便地区のデマンド交通

村内の山間地の居住者はバス停まで 20 分以上徒歩で移動してバスを利用する方も存在することから、交通不便地区の調査検討をすすめて、東秩父村の特性に対応したデマンド交通の検討と導入を行います。特に、村民の日常のおでかけの目的として「買物、通院、その他私事」の場合に村外への移動が多いことと、本計画におけるバス路線再編の方向性を考慮して、適切なデマンド方式についての調査研究や実証運行などを実施した上での導入をすすめます。その際は、村民のニーズと利用実態を調査する必要があることから、国補助事業の「地域公共交通再編事業」の活用を検討します。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

#### ⑥観光客用季節デマンド交通

村内の山間地などに点在する観光施設は、自家用車でなければ訪れることが困難な施設も多いことから、利用特性に対応するデマンド交通の検討と導入を行います。特に、花の開花時期など、季節が限定される観光が行われていることから、また観光需要の変動が天候やマスコミに取り上げられる等により大きく変わる特性を持つこと、また村民向けのデマンド交通との補完的運行の可能性の検討など、適切なデマンド方式についての調査研究や実証運行などを実施した上での導入をすすめます。その際は、来訪者のニーズと利用実態を調査する必要があることから、国補助事業の「地域公共交通再編事業」の活用を検討します。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

#### ⑦過疎地・福祉有償輸送との連携

村内には過疎地・福祉有償輸送のサービスが既に運用されているが、高齢者の登録者に利用が限られて、また飲酒を伴う会合への参加時には利用ができないなど、村民のおでかけとしての利用には一定の制限があります。旅客運送事業とは異なるサービスとしての位置づけと、村民のおでかけ需要をどのように扱うかについては、引き続き調査検討を進めます。また、現在のフルデマンド運用（任意の地点から地点への移動）について、和紙の里のハブ機能を高めることが期待できることから、福祉的輸送についても

起点・終点を積極的に「和紙の里」とする連携などについて検討をすすめます。（実施主体：東秩父村）

#### ⑧利用者ニーズとバスデータに基づくダイヤ最適化（バス事業者）

路線バスのダイヤ（時刻表）については、利用者ニーズと実際のバス利用・運行のデータを把握して、適時ダイヤ改正を行います。バスは鉄道の2次交通としてダイヤ設定とすることが通常ですが、複数の駅の存在や、通勤通学利用が減少し、買物や通院、私事の利用が多いことから、地域のニーズにあったダイヤ最適化を図ります。バスデータの取得については、バスに乗降センサーを設置することで、バス停毎の利用者数を継続的に把握します。季節や天候による変動を把握出来る統計分析が可能なデータを取得した上で、見える化による情報共有と実際のダイヤ改定によりダイヤ最適化を図ります。（実施主体：村民、東秩父村、バス事業者）

#### ⑨利用促進策

村内の地区別活動で観光マップを作成する実績等があることから、村や村民が主体となった情報コンテンツの作成や、バス利用促進のためのモビリティマネジメント、観光施設と連携を図った協賛事業などについて取り組みます。（実施主体：村民、東秩父村、バス事業者）

#### ⑩利用しやすい運賃体系

バス事業統合と路線再編時には、村民と来訪者のおでかけ利便性を高めるために、利用しやすい運賃体系の見直しを検討します。（実施主体：東秩父村）

#### ⑪周辺地域との連携

ハイキングや観光客の移動性・周遊性を高めて利用者を増やすために、観光需要に対応した周遊プラン型の企画チケットや協賛事業、情報提供などについて周辺自治体や交通事業者との連携の検討と実施をすすめます。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

#### ⑫地域環境に配慮した魅力ある車両の検討

自然環境に恵まれた県内唯一の村であることから、地域公共交通としてのバス車両について、環境への配慮と観光資源として活性化に寄与するようなバス車両の導入などについて調査検討を行います。（実施主体：東秩父村、バス事業者）

## 4-7 形成計画の達成状況の評価

### 4-7-1 協議会によるPDCAサイクルの実施

本計画の目標・事業の達成状況を評価は、東秩父村地域公共交通活性化協議会によりPDCAを実施して行う。本事業のPDCAは、形成計画の事業期間を1サイクルとするのではなく、原則として毎年PDCAサイクルによる達成状況を把握する。同時に、ダイヤ最適化についても、原則として毎年ダイヤ改正の必要性をチェックする。

## 東秩父村地域公共交通形成計画のPDCAサイクル

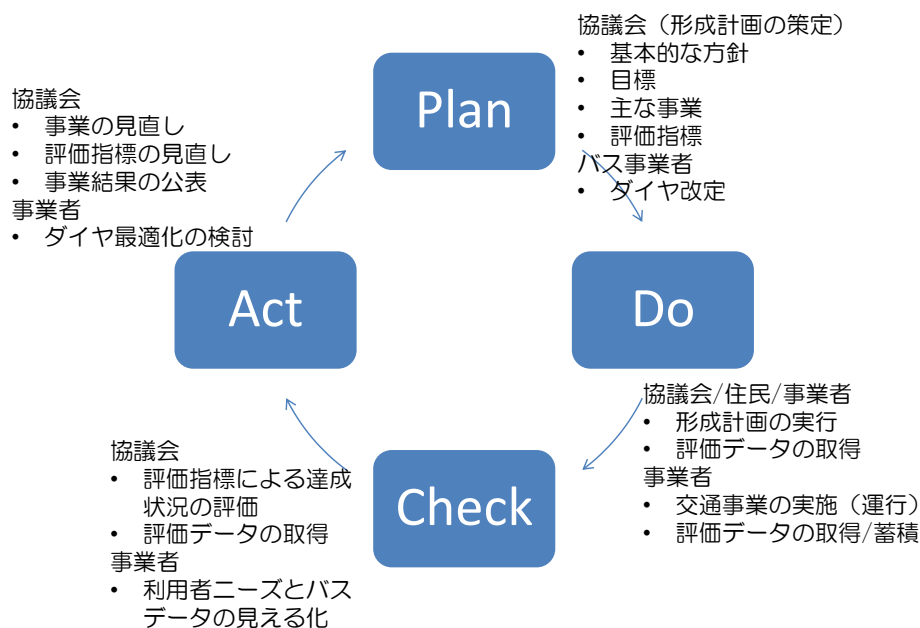


図 4-4 東秩父村地域公共交通の PDCA サイクル

### 4-7-2 評価指標の設定

形成計画の達成状況のチェックのための評価指標は、地域公共交通やハブ施設の利用者数、及び利用者の満足度としました。

評価指標と目標値	評価のポイント
○バス利用者数（村民・来訪者）の増加 目標値：対前年増加	バス利用については、地域全体だけではなく、路線別、停留所別の利用状況も把握する
○公共交通の満足度（村民・来訪者）の増加 目標値：対前年増加	
○「和紙の里」施設利用者数と満足度の増加 目標値：対前年増加	
○「和紙の里」の地元雇用人数（参考指標） 目標値：対前年増加	雇用人数は施設活性化に関する指標のため参考値とする

## 5章 計画スケジュール

計画スケジュールは下表のとおりです。

表 5-1 行程表

事業種別	内容	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
既存路線	検討	●→					
	計画	●→					
	再編実施		●→				●→
デマンド交通	検討	●→					
	計画	●→					
	実施		●→				●→
地域公共交通確保維持改善事業の活用	継続	●→					●→
	再編検討	●→					
	再編実施		●→				●→
地域公共交通網形成計画	実施	●→					
	検討	●→					
	変更	●→					
地域公共交通再編実施計画	策定	●→					
	実施		●→				●→
	評価			●→			●→
小さな拠点整備	検討	●→					
	実施	●→					
利用促進策	検討	●→					●→
	実施	●→					●→
地域公共交通活性化協議会	協議会	●→					●→
	分科会	●→					●→