

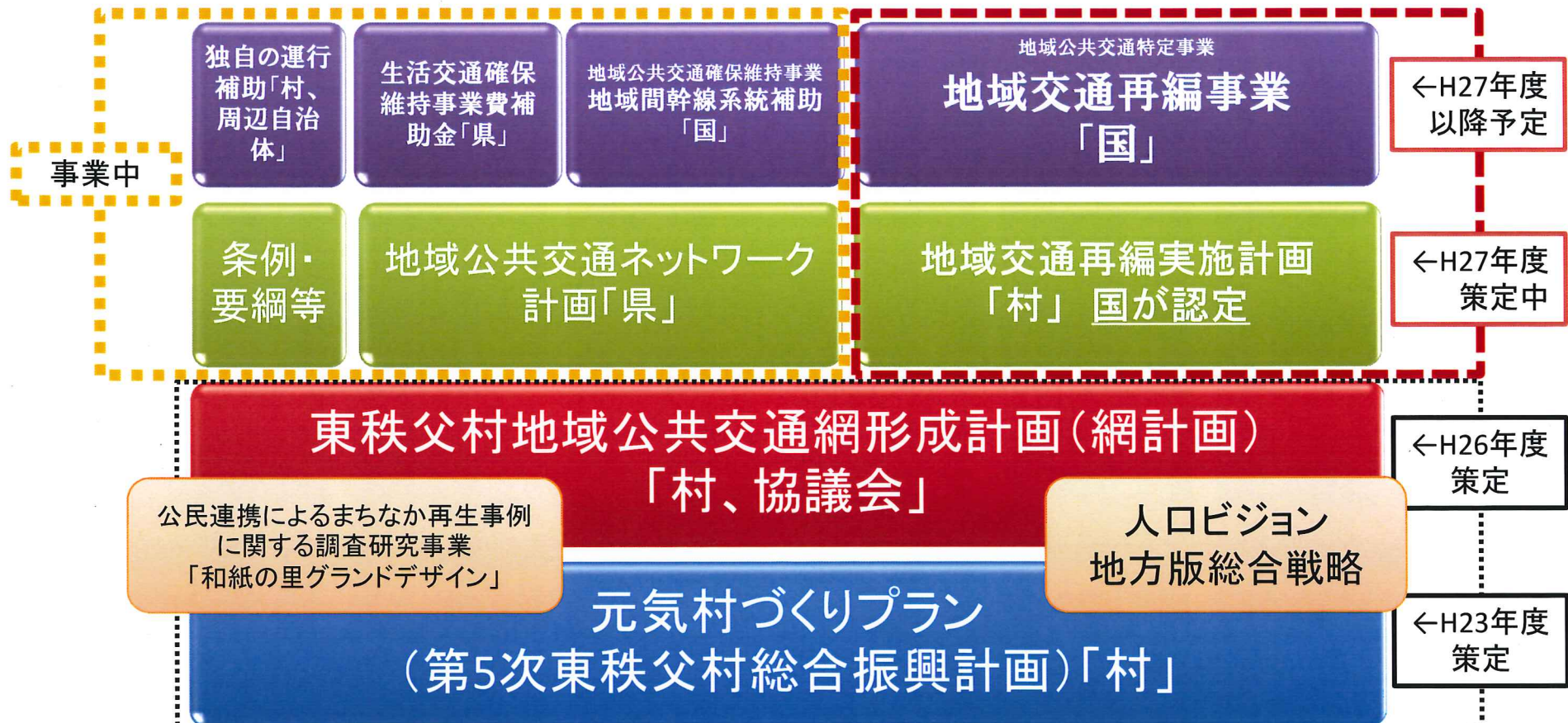
**東秩父村  
地域公共交通網形成計画について  
（地域交通再編実施計画）**

2016.01.27

東秩父村地域公共交通活性化協議会

# 東秩父村における公共交通（バス）に関する整理

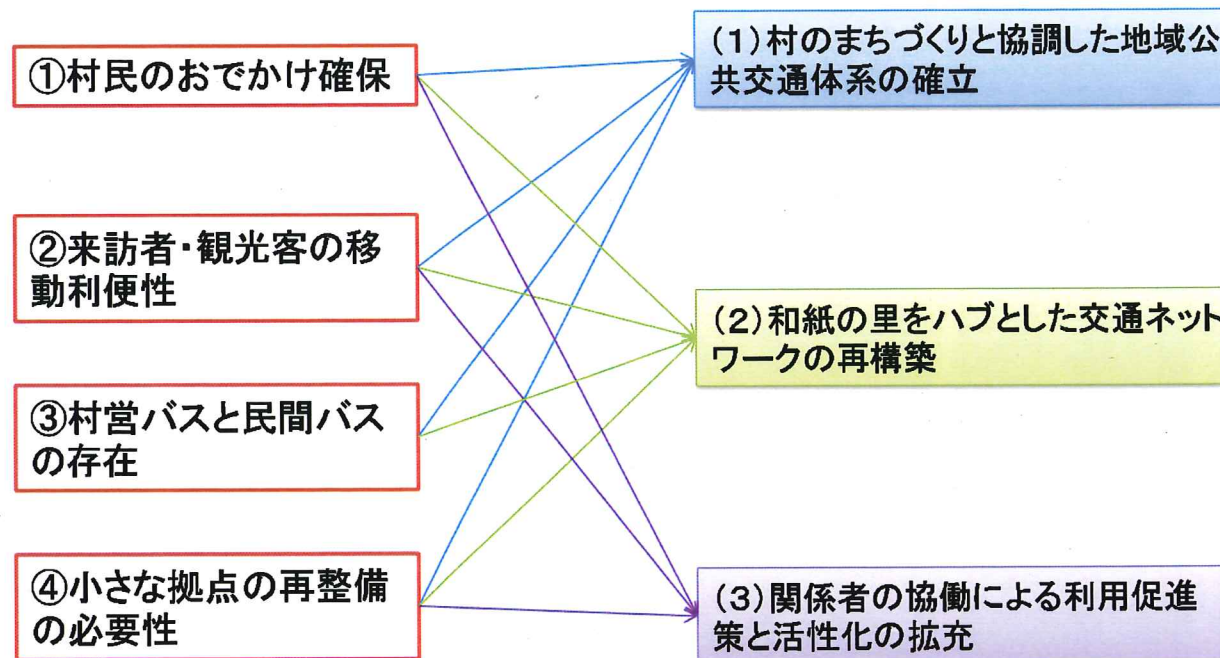
- H27年度：東秩父村地域公共交通再編実施計画を策定中
  - 網計画に定められた事業を、国補助が受けられる「再編事業」として実施するための再編実施計画を検討中
- H27年度：再編実施計画策定と並行して網計画の見直しも検討中



# 本日の論点

## 東秩父村地域公共交通網形成計画

- 「4つの課題」と「3つの基本的方針」



# 東秩父村地域公共交通網形成計画 「3つの基本方針」と「12の事業」

基本方針	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①村営バスと民間バスの統合(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>③和紙の里をハブとしたバス路線の再編(村、バス事業者)</li> <li>④ハブバス停(和紙の里)の整備(村)</li> <li>⑤交通不便地区のデマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑥観光客用季節デマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑦過疎地・福祉有償輸送との連携(村、事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
関係者の協働による利用促進策の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨利用促進策(村、村民、事業者)</li> <li>⑩利用しやすい運賃体系(村)</li> <li>⑪周辺地域との連携(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>

# 東秩父村地域公共交通網形成計画

## 「3つの基本方針」と「12の事業」 省略項目

基本方針	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、バス事業者) ⑧利用者ニーズとバスデータに基づく再編(村、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)

②④:和紙の里観光推進委員会で基本検討を実施中

⑤⑥⑦:本日の別議題で報告・検討

⑨:バスマップや使い方などは、統合・路線再編の概略が確定後に検討を開始予定

⑫:車両についてはEVバスなどの情報収集を継続中

# 東秩父村地域公共交通網形成計画 「3つの基本方針」と「12の事業」

基本の方針	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①村営バスと民間バスの統合(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>③和紙の里をハブとしたバス路線の再編(村、バス事業者)</li> <li>④ハブバス停(和紙の里)の整備(村)</li> <li>⑤交通不便地区のデマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑥観光客用季節デマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑦過疎地・福祉有償輸送との連携(村、事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
関係者の協働による利用促進策の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨利用促進策(村、村民、事業者)</li> <li>⑩利用しやすい運賃体系(村)</li> <li>⑪周辺地域との連携(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>

# ①村営バスと民間バスの統合(村、バス事業者) 東秩父村のバス路線の現状



イーグルバス小川町駅白石車庫線 運行補助金について(その2)

①適用:イーグルバス小川町白石車庫線(O03系統)  
地域乗合バス路線確保対策費補助金

地域協議会(埼玉県生活交通確保対策地域協議会)において維持・確保の必要があると認められ、且つ要件を全て満たすことを要す  
※要件は(イ)乗合バス事業者が運行するものを除き、市町村自主運行バス路線確保対策費補助金とほぼ同様

●直近の実績(平成26年度)  
運行補助金について(その1)と同じ

②適用:イーグルバス小川町白石車庫線全線  
小川町駅・白石車庫間路線バス運行協定書(小川町、東秩父村、イーグルバス3者 毎年更新)  
当該路線バス運行に際し収支の損失が発生した場合その費用の一部を負担

●直近の実績(平成26年度)  
輸送人員 82,125名  
運送収入 23,913千円  
運行経費 40,430千円  
補助申請額 6,300千円

村営バス 運行補助金について  
適用:東秩父村村営バス  
市町村自主運行バス路線確保対策費補助金

地域協議会(埼玉県生活交通確保対策地域協議会)において維持・確保の必要があると認められ、且つ以下の要件を全て満たすことを要す  
(イ)道路運送法79条に基づき自家用自動車により有償で運行するもの  
(ロ)廃止路線(運行開始より3年以上経過)の運行系統の輸送目的と同一で廃止後1年以内に運行を開始するもの  
(ハ)鉄道駅、病院、学校、商業施設等への輸送需要に対して設定されるもの  
(ニ)キロ程が2km以上のもの  
(ホ)輸送量が15~150人/日もの ※過疎地域は除く  
(ヘ)運行回数3回/日以上のもの ※過疎地域は除く  
(ト)競合系統がないもの  
(チ)路線の一部または全部がDID地区以外の地域を運行している

●直近の実績(平成26年度)  
輸送人員 13,838名  
運送収入 2,254千円  
運行経費 11,620千円  
補助申請額 4,683千円

イーグルバス小川町駅白石車庫線 運行補助金について(その1)

適用:イーグルバス小川町白石車庫線(O03系統)  
地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統補助金)

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の基準に基づき、都道府県等の設置する協議会にて策定される「生活交通ネットワーク計画」において認定された系統

●直近の実績(平成26年度)  
輸送人員 52,925名  
運送収入 15,400千円  
運行経費 25,700千円  
補助申請額 2,115千円

# ①村営バスと民間路線バスの統合 メリット・デメリットのまとめ

	メリット	デメリット
<p>村営・民間の 併存 (現状のまま)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業に運行費補助がある</li> <li>◆ 村営バス:市町村自主運行バス路線確保対策費補助金(埼玉県)</li> <li>◆ 民間バス:地域公共交通確保維持改善事業補助金(国)、生活交通確保対策補助金(埼玉県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部競合区間がある</li> <li>結節点(和紙の里)での乗継ぎ接続が図られていない</li> <li>運賃体系(対キロ運賃の賃率)が異なる</li> <li>事業計画や申請が事業ごとに必要</li> </ul>
<p>村営・民間の 統合</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズ、網計画方針に合った輸送力の配分が可能</li> <li>運行計画の一元化(乗継や運賃の整合が図れる)</li> <li>再編実施計画に基づいた運行費補助の支援を受けられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の運行費補助が補助対象要件より外れるものがある</li> <li>車両仕様が異なるため、いずれかに合わせる必要がある</li> <li>乗務員の雇用条件が異なるため整合もしくは整理が必要</li> </ul>



# ①村営バスと民間路線バスの統合 実施責任者は？(誰が実施するのか)

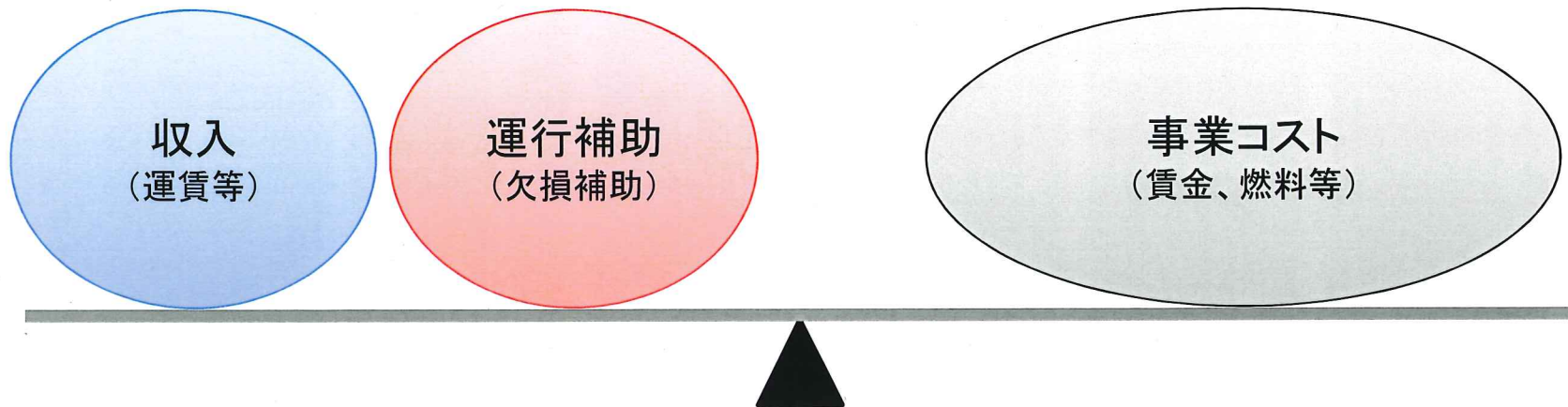
- バスの運行計画
  - 路線、ダイヤ(時刻表)
- バスの事業計画
  - 事業費用(費用負担)
  - 運賃(申請、協議運賃)
  - 車両(取得、維持管理、更新)
  - 営業所(車庫の維持管理)
  - 事業許可(旅客事業としての申請、道路使用)
- バスの事業実施(運行)
  - 運転士(人員確保、労務管理)
  - 運行管理、整備管理(人員確保、労務管理、緊急対応体制)
  - 運賃(收受、管理)
  - バス停留所(維持管理)
  - 関係機関との調整

# ①村営バスと民間路線バスの統合 統合タイプ

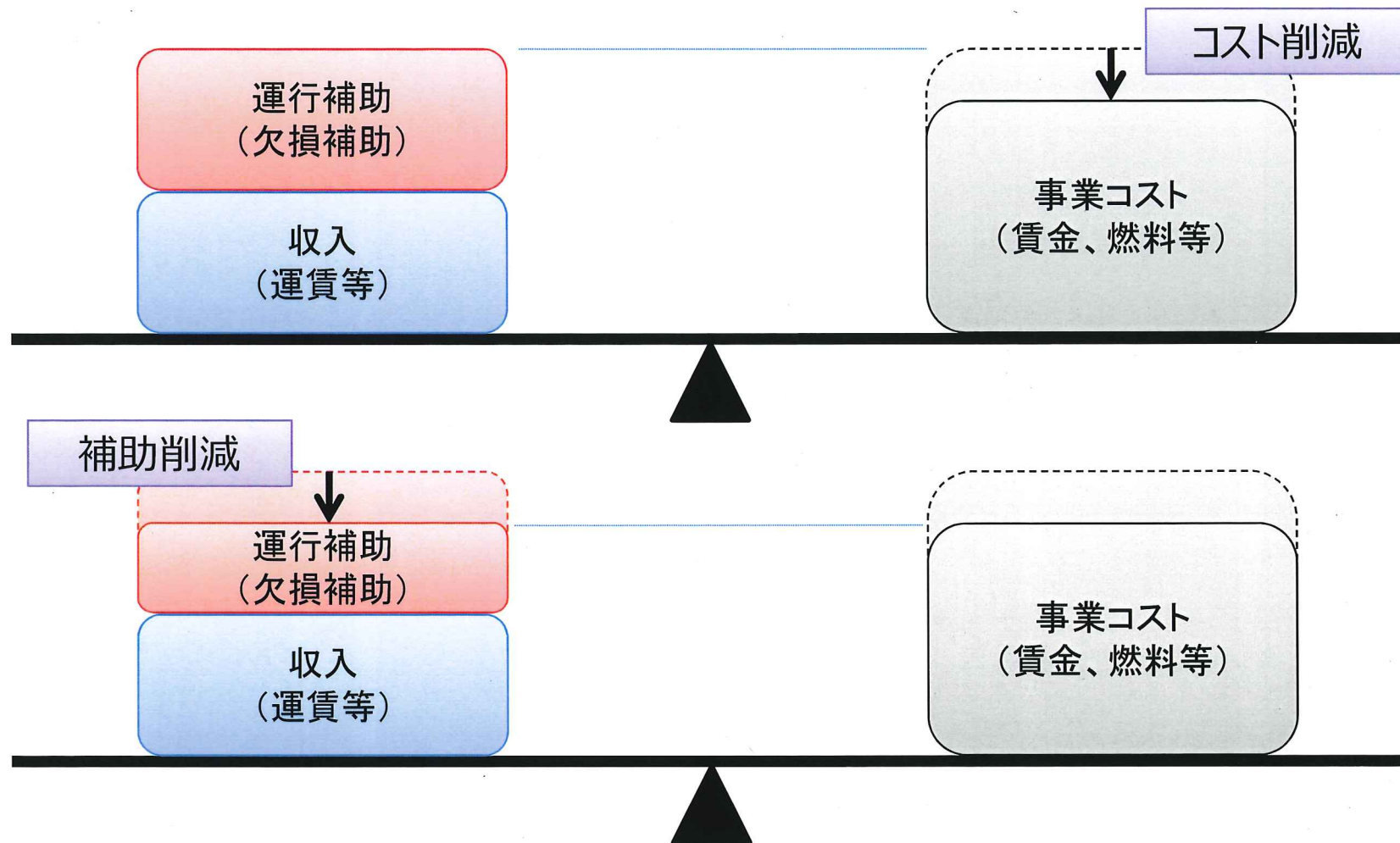
	運行計画	事業計画			事業実施
	路線、ダイヤ検討	バス車両	運賃	事業費用	バスの運行
村営バス	村(協議会)	村所有	村(協議会)	村	村
上下分離① 運行委託	村(協議会)	村所有で事業者へ貸与	村(協議会) 協議運賃	運行委託	事業者
上下分離② 運行委託	村(協議会＋事業者)	村所有で事業者へ貸与	村(協議会) 協議運賃	運行委託	事業者
上下分離③ 運行委託	村(協議会＋事業者)	事業者	許可運賃	運賃収入＋ 運行補助	事業者
民間バス 2016/1/27	事業者	事業者	許可運賃	運賃収入＋ 運行補助	事業者

# ①村営バスと民間路線バスの統合 事業費用についての考え方

- 赤字路線：  
収入(運賃等) > 事業コスト
- 事業実施(運行)のために  
収入(運賃等) + 運行補助 = 事業コスト

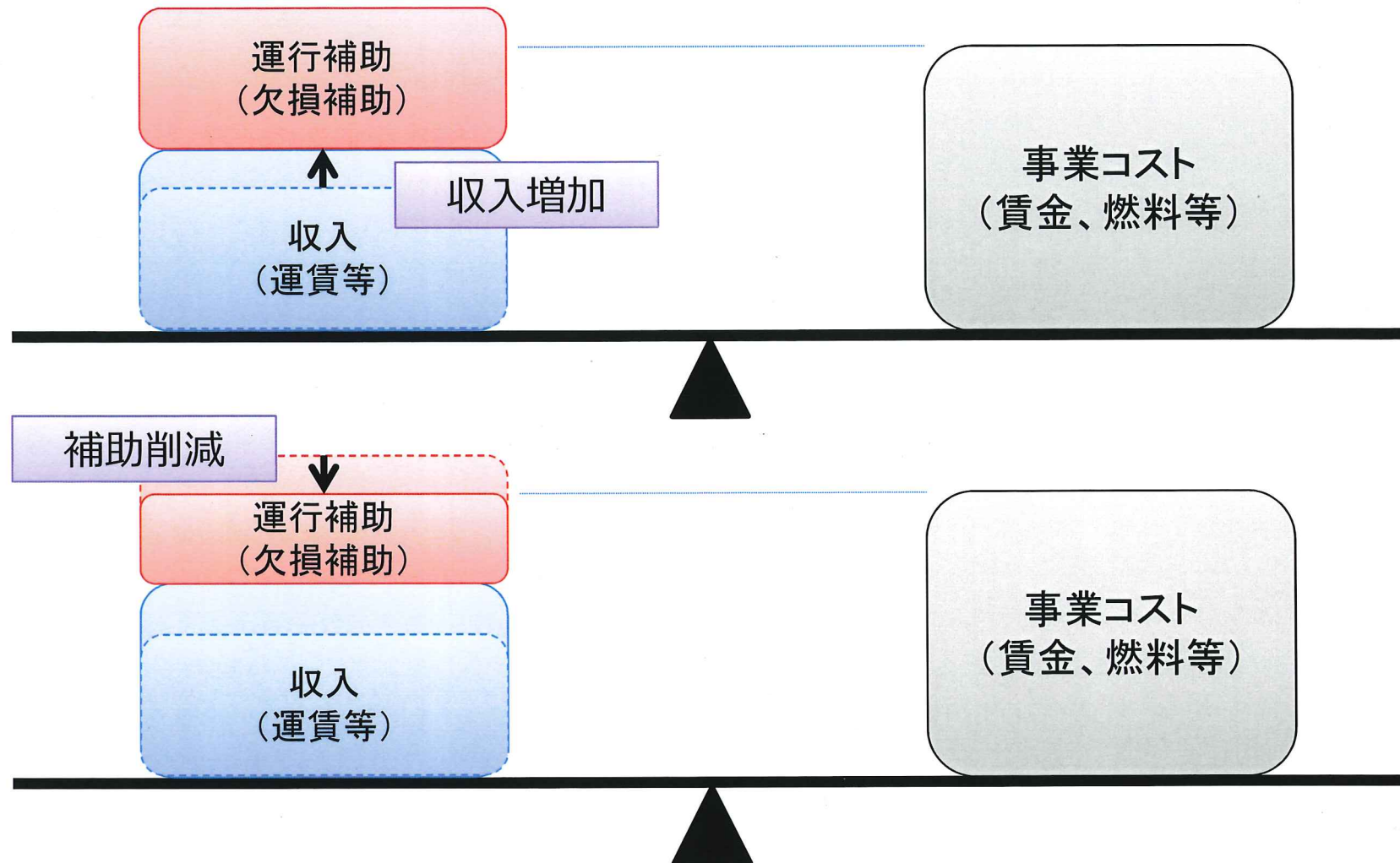


# 事業費用の考え方① 「コスト削減」



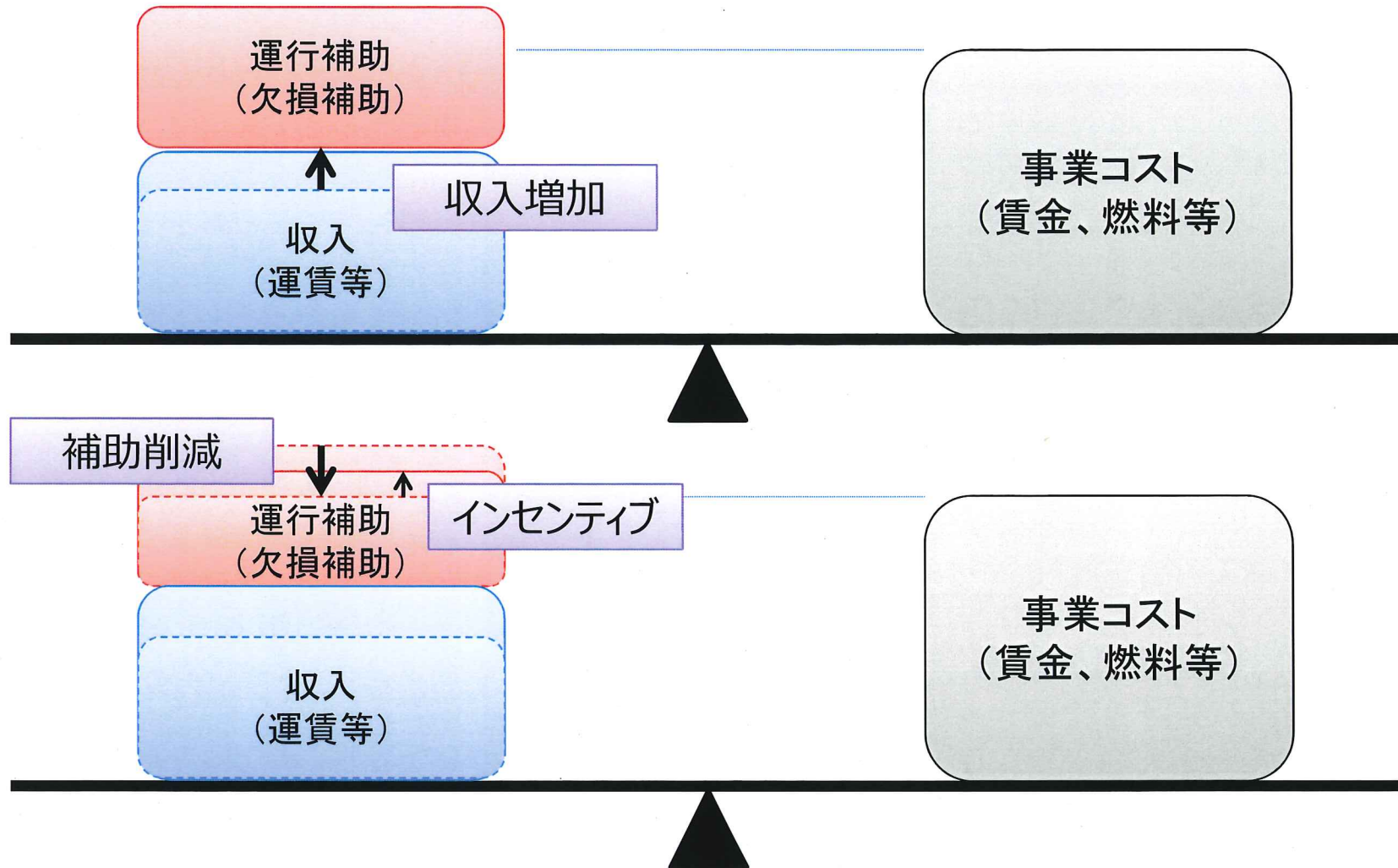
- 運行補助の公的支出が減少し、自治体の財政負担が減少→持続可能性向上
- 無理なコストカットは、運行の安全性・安定性を低下、運転士確保も困難→持続可能性低下
- コストカットしただけ補助減額されるため、事業者のコストカットの事業意義・モチベーションが不在  
→実現困難

## 事業費用の考え方② 「増収」



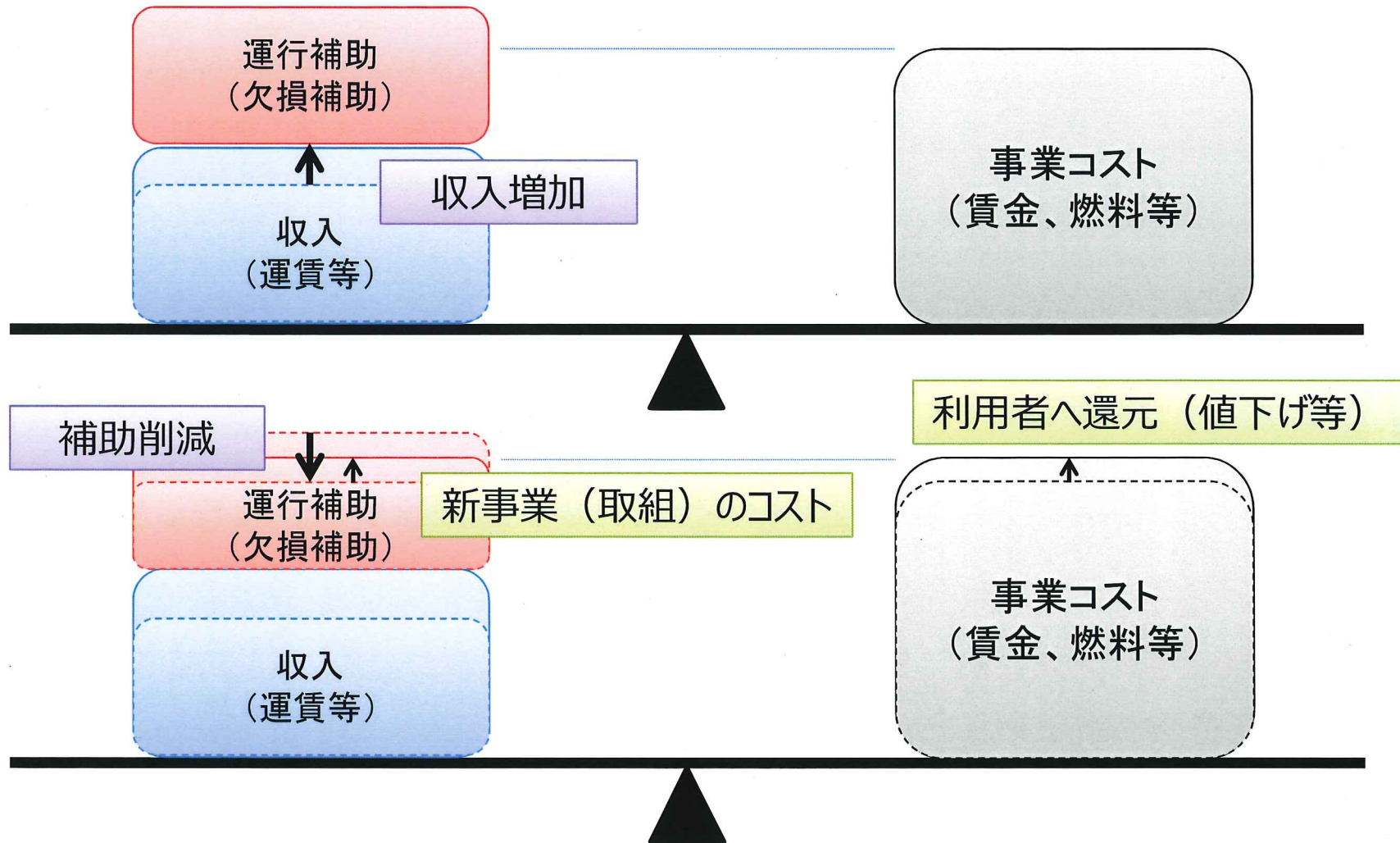
- 運行補助の公的支出が減少し、自治体の財政負担が減少→持続可能性向上
- 事業者の総収入は変わらず、運収(人数)増加の事業改善意義・モチベーションが不在→実現困難

# 事業費用の考え方③ 「インセンティブ」



- 運行補助の公的支出が減少し、自治体の財政負担が減少→持続可能性向上
- 運行補助の一部をインセンティブ化することで事業者の総収入が増加するため事業意義・モチベーションが発生→公的資金の適正支出の概念と一致せず(実現困難)

# 事業費用の考え方④ 「事業費化、利用者還元」



- 運行補助の公的支出が減少し、自治体の財政負担が減少→持続可能性向上
- 収入(人数)増加の新事業(取組)について事業費とすることで事業者のモチベーションが発生、又利用者へ還元することでバスの利便性向上→持続可能性向上(検討・調整中)

# 東秩父村地域公共交通網形成計画 「3つの基本方針」と「12の事業」

基本の方針	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①村営バスと民間バスの統合(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>③和紙の里をハブとしたバス路線の再編(村、バス事業者)</li> <li>④ハブバス停(和紙の里)の整備(村)</li> <li>⑤交通不便地区のデマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑥観光客用季節デマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑦過疎地・福祉有償輸送との連携(村、事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
関係者の協働による利用促進策の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨利用促進策(村、村民、事業者)</li> <li>⑩利用しやすい運賃体系(村)</li> <li>⑪周辺地域との連携(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>



### ③和紙の里をハブとしたバス路線の再編

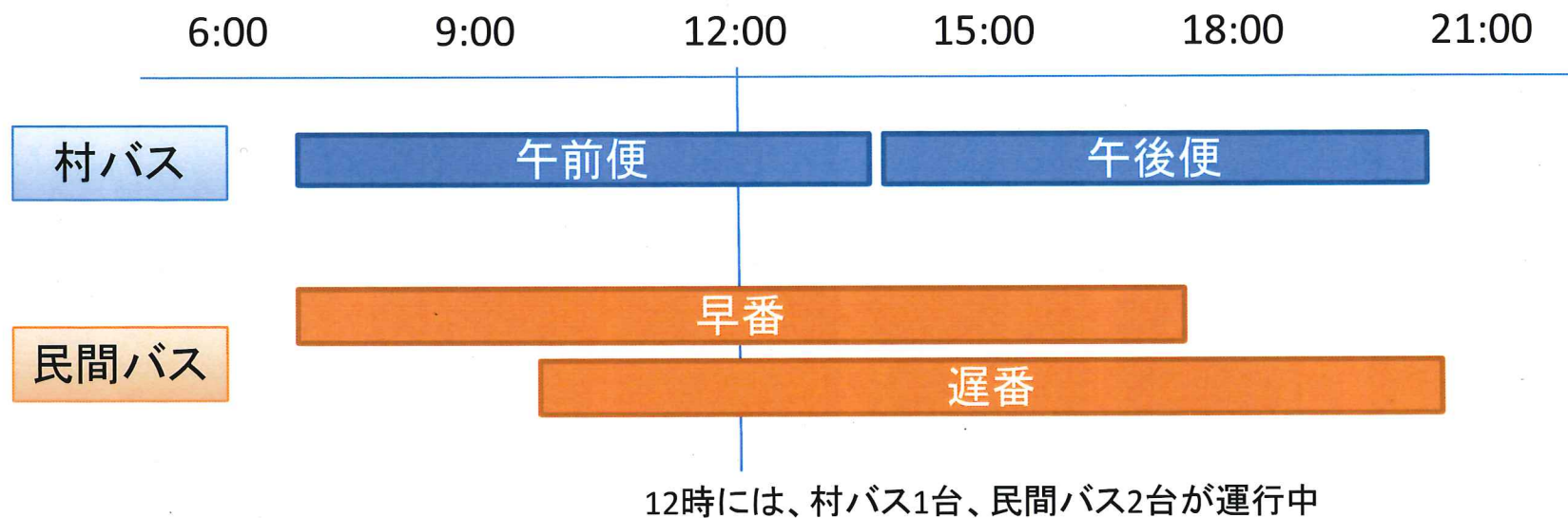
- 現在の輸送力(村全体) ※それぞれ予備車1両有り
  - 村営1両(平日2ダイヤ「午前便・午後便」、土日祝1ダイヤ)
  - 民間2両(平日2ダイヤ「早番・遅番」、土日祝2ダイヤ「早番・遅番」)  
※村営は1両の車両で運転士が交代して運行。民間は2両が重複運行する時間帯がある
- 再編(将来の公共交通)をどのように考えているか？
  - **方法①需要オリエンテッド**(利用者ニーズに応じた再編案を作成)
    - 利用者ニーズ等に基づき、理想的な必要輸送力(再編案)を作成
    - 必要輸送力を確保するためのコストを試算
    - コスト分担(運収、補助、協賛等)のシミュレーション
    - 現実性と持続可能性の判断・確認
  - **方法②供給オリエンテッド**(提供可能なサービスに応じた再編案を作成)
    - 持続可能なコスト(運収、補助、協賛等)を試算
    - 提供できるサービス(ダイヤ数)を検討
    - 提供可能供給量を配分して再編案を作成
    - 再編案がニーズを満たすかの判断・確認



⇒方法①と②で総合的に検討する

### ③和紙の里をハブとしたバス路線の再編

- 供給オリエンテッドの試算
  - 現在の輸送力(村全体)のイメージ



上記の一本の帯を、1ダイヤと言う  
1ダイヤは、運転士1名(車両1台)の、1日の仕事  
→東秩父村全体では、「1日に4ダイヤ」となる。

### ③和紙の里をハブとしたバス路線の再編

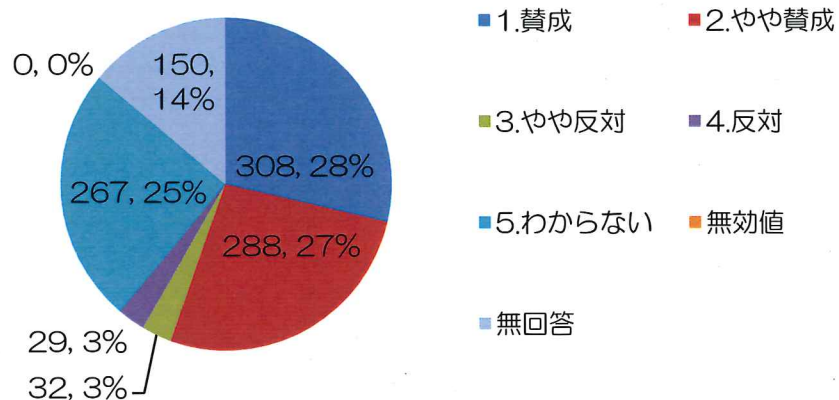
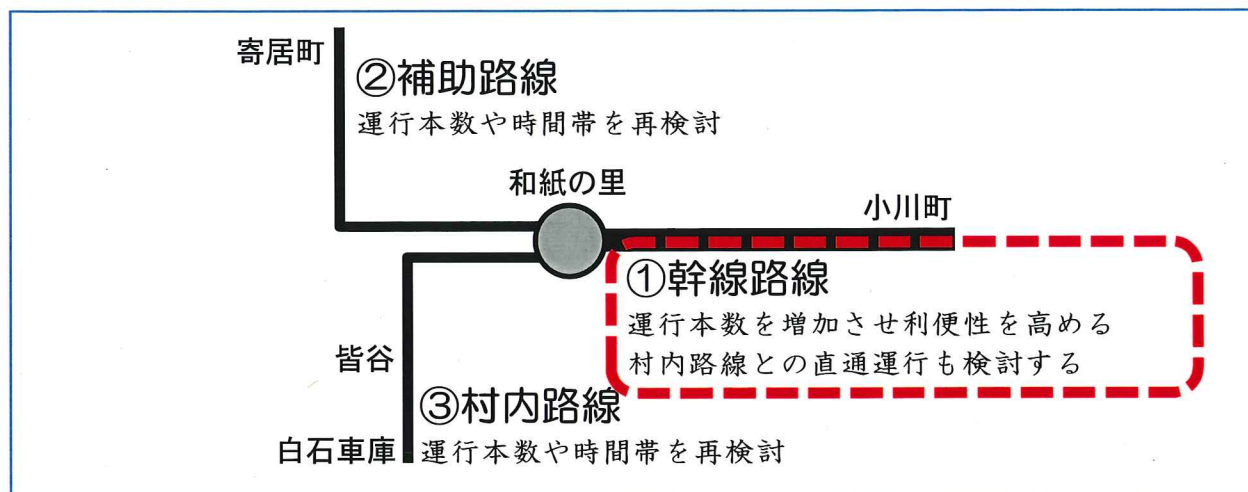
- 供給オリエンテッドの試算 輸送力(村全体で、1日4ダイヤ、年間1460ダイヤ)
  - 1ダイヤ当たりの収支は、-17,728[円/ダイヤ]
  - 単純計算では、1ダイヤ増加させると約638万円(=17,728円×365日)の運行補助の増額が必要
  - 1ダイヤ増加させた場合、一ダイヤ当たり約66人増加、年間24,090人の利用増が前提

平成26年度	村営バス	民間バス	村全体
輸送人員(名/年)	13,838	82,125	95,963
年間ダイヤ数(ダイヤ/年)	730	730	1460
運送収入(千円/年)	2,254	23,913	26,167
一人当たり運送収入	162.9円/人	291.2円/人	272.7円/人
運行経費(千円/年)	11,620	40,430	52,050
一人当たり運送経費	839.7円/人	492.3円/人	542.4円/人
収支(千円/年)	-9,366	-16,215	-25,883
一ダイヤ当たりの収支	-12,830円	-22,212円	-17,728円
一ダイヤ当たりの利用人数	20人/ダイヤ	113人/ダイヤ	66人/ダイヤ

 **まずは、現状の総ダイヤ数を維持確保(増減無し)を目指す**

### ③和紙の里をハブとしたバス路線の再編

#### ・ 網形成計画策定時のアンケート②



**賛成意見が55%、否定的意見は6%  
⇒ 路線を3レベルにした再編**

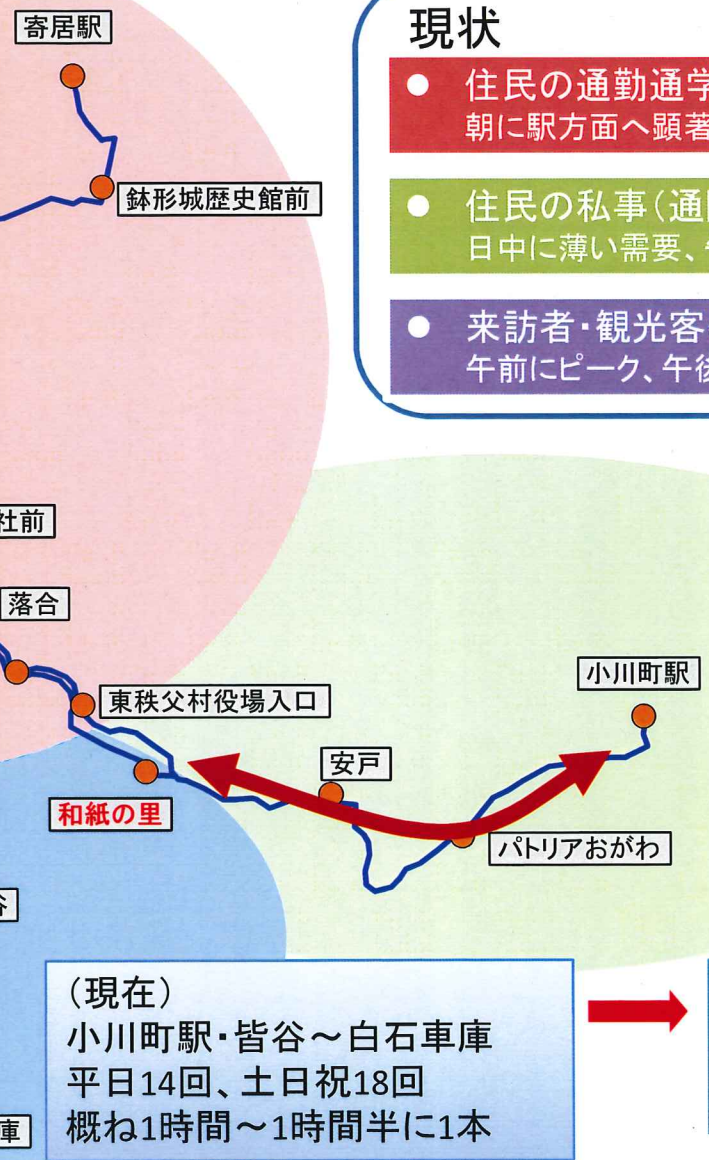
# ③和紙の里をハブとしたバス路線の再編

## 村営バス、民間路線バス再編方針（現状ダイヤの再配分案）

(現在)  
寄居駅～和紙の里  
平日24回、土日祝14回  
概ね1時間～1時間半に1本

(再編案)  
寄居駅～和紙の里  
概ね1時間半～2時間半に1本

今後は、本再編方針を基に、ダイヤ案を検討する



### 現状

- 住民の通勤通学  
朝に駅方面へ顕著なピーク、夕方はなだらかな帰宅ピーク
- 住民の私事(通院、買物、趣味等)  
日中に薄い需要、午前午後で反転
- 来訪者・観光客の来訪(観光、買物等)  
午前にピーク、午後に薄い需要

(現在)  
小川町駅～皆谷  
平日29回、土日祝24回  
概ね1時間～1時間半に1本

(再編案)  
小川町駅～和紙の里  
概ね1時間半に2本

(現在)  
小川町駅・皆谷～白石車庫  
平日14回、土日祝18回  
概ね1時間～1時間半に1本

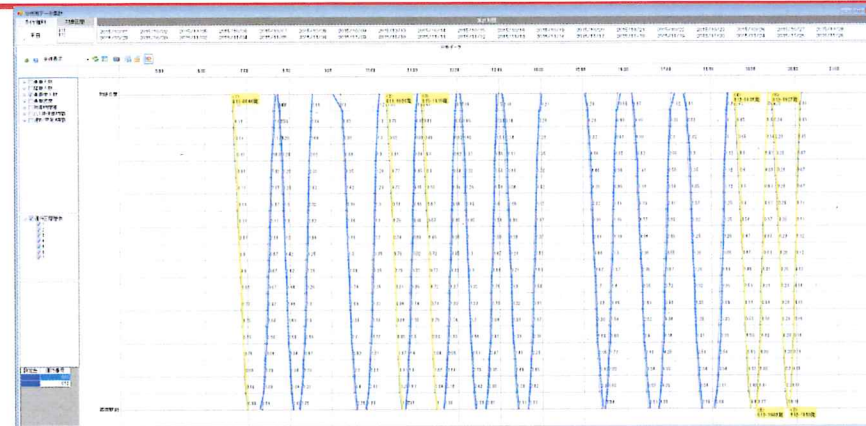
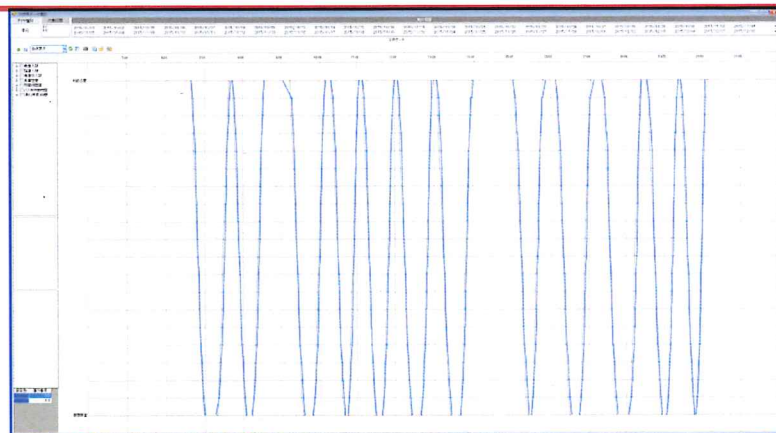
(再編案)  
和紙の里～白石車庫  
概ね1時間～2時間に1本

# 東秩父村地域公共交通網形成計画 「3つの基本方針」と「12の事業」

基本方針	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、事業者) <b>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)</b>
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)

## ⑧利用者ニーズとバスデータに基づくダイヤ最適化

✓「路線バスダイヤ最適化システム」を用いて、村営バス・民間路線バスの利用状況・運行状況を、2015年10月以降、継続的にデータ取得中・分析中



2015年10月～12月のデータ	村営バス	民間バス
遅延(早発)・平日	ほとんど無し 最大10分の遅延が程度(数回) →ピッチタイムの調整不要	少ない 5分以上の到着遅れは4箇所 →ピッチタイムの調整が必要
低利用人数便(平均1名以下)・平日	7便(6:40和紙の里発、10:20和紙の里発、11:10和紙の里発、18:35和紙の里発、19:03寄居駅発、19:27和紙の里発、19:50寄居駅発)	3便(6:51小川町駅発・白石車庫行き、18:50役場前発・小川町駅行き、19:50白石車庫発・小川町駅行き)

# 東秩父村地域公共交通網形成計画 「3つの基本方針」と「12の事業」

基本の方針	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①村営バスと民間バスの統合(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>③和紙の里をハブとしたバス路線の再編(村、バス事業者)</li> <li>④ハブバス停(和紙の里)の整備(村)</li> <li>⑤交通不便地区のデマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑥観光客用季節デマンド交通(村、バス事業者)</li> <li>⑦過疎地・福祉有償輸送との連携(村、事業者)</li> <li>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)</li> </ul>
関係者の協働による利用促進策の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨利用促進策(村、村民、事業者)</li> <li>⑩利用しやすい運賃体系(村)</li> <li>⑪周辺地域との連携(村、バス事業者)</li> <li>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)</li> </ul>



## ⑩利用しやすい運賃体系

- 運賃体系については、バス事業の統合タイプにより「協議運賃」か「許可運賃」となります
  - 協議運賃は、本協議会で運賃が自由に設定可
  - 許可運賃は、事業者の事業計画に基づいた計画を運輸局許可によって設定(自由度は低い)
- 定額運賃や、ゾーン制運賃などの分かりやすい運賃は協議運賃として設定することが容易
- 運賃設定の方針
  - シンプルでわかりやすい運賃制度
  - 利用距離に応じた負担設定の透明性
  - 居住者の高頻度(通勤通学)・中頻度(通院、買物等)の負担軽減策(交通セクションに限定しない)
  - 来訪者・低頻度利用者の適切な運賃負担
  - 営業施策と連携した運賃



協議運賃で検討を進めたい

## ⑪ 周辺地域との連携

- 土日祝におけるハイカーの多数利用有り
  - 9:12小川町発(往路)は、平均30名以上が乗車
  - 15:30白石車庫発(復路)は、平均12人が乗車



➡ 先ずは、ときがわ町とのハイカー連携を進めたい

# 今後の検討スケジュール

- 次回協議会(2月)

- 本日の協議会で確認された事項・意見があった項目について、検討状況・結果を報告・協議
- ハブバス停の整備計画における連携、バス停・ハブ施設の設計との調整、確認

- 次々回協議会(3月)

- 再編実施計画の承認(必要に応じて、網計画の変更承認)