

4月19日修正版 該当ページ・項目	記載内容	
	平成27年3月23日協議会資料時点	平成28年4月19日修正版時点
P1 2. 事業の内容・実施主体	※運賃体系の見直し、利用促進策は、網形成計画の再編事業に含めていないため、網計画の修正が必要。	※東秩父村地域公共交通網形成計画について、再編事業として運賃体系の見直し、利用促進策は含めるように修正を行う。
P1 2. 事業の内容・実施主体 表	村営バスと民間バスを統合し、民間バスへの運行委託に統合する。	既存の村営バス（市町村有償輸送）と民間バスを統合し、民間バスに運行を移管する。
P2表 ①村営バスと民間バスの統合 事業内容	・村営バスと民間バスを統合し、村から民間バス事業者（イーグルバス）への運行委託に統合する。	・村営バスと民間バスを統合し、村から民間バス事業者（イーグルバス）へ運行を移管する。
P2表 ①村営バスと民間バスの統合 統合の概念	村営バスと民間バスの統合によるダイヤ変数化（イメージ）	村営バスと民間バスの統合によるダイヤ変数化（イメージ）※平日
P3表 ②和紙の里をハブとしたバス 路線の再編 事業内容	再編後の系統として、小川町駅～和紙の里（仮称：小川町駅系統）、和紙の里～寄居駅（仮称：寄居駅系統）、和紙の里～白石車庫（仮称：村内系統）、小川町駅～白石車庫（仮称：白石車庫系統）の4系統とする。	・再編後の系統は、幹線バス路線として「小川町駅～和紙の里（仮称：小川町駅系統）」、及び「和紙の里～寄居駅（仮称：寄居駅系統）」、「小川町駅～白石車庫（仮称：白石車庫系統）」の3系統とする。
P3表 ②和紙の里をハブとしたバス 路線の再編 事業内容	再編後の路線系統図 ※挿入図が4系統	再編後の路線系統図 ※挿入図が3系統
P4表 和紙の里をハブとしたバス路 線の再編（再編前）	（再編前） 小川町駅～和紙の里（イーグルバス） 補助） 国：地域間幹線補助金、県：生活交通路線維持費	（再編前） 小川町駅～和紙の里（イーグルバス）
P4表 和紙の里をハブとしたバス路 線の再編（再編後）	※挿入図が4系統 （再編後） 小川町駅～和紙の里（イーグルバス） 運行回数） 平日34回(+5)、土日祝34回(+9)	※挿入図が3系統 （再編後） 小川町駅～和紙の里（イーグルバス） 運行回数） 平日34回(+5)、土日祝34回(+10)

<p>P5 表 ■主要区間の運行回数</p>	<p>※系統毎に「再編前→再編後（増減数）」</p>	<p>※ 凡例：再編前→再編後（増減数）</p>																																																																		
<p>P5 表 ■主要区間の運行回数 ○和紙の里～寄居駅</p>	<table border="1" data-bbox="622 300 1160 427"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>6～9時台</th> <th>10～15時台</th> <th>16～21時台</th> <th>22～翌5時台</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">平日</td> <td>往</td> <td>3→2(-1)</td> <td>5→2(-3)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>12→6(-6)</td> </tr> <tr> <td>復</td> <td>3→2(-1)</td> <td>5→2(-3)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>12→6(-6)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">土日祝</td> <td>往</td> <td>2→0(-2)</td> <td>5→3(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>7→4(-4)</td> </tr> <tr> <td>復</td> <td>2→0(-2)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>1→1(+0)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>7→3(-4)</td> </tr> </tbody> </table>			6～9時台	10～15時台	16～21時台	22～翌5時台	合計	平日	往	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)	復	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)	土日祝	往	2→0(-2)	5→3(-2)	0→0(+0)	0→0(+0)	7→4(-4)	復	2→0(-2)	4→2(-2)	1→1(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)	<table border="1" data-bbox="1317 288 1845 427"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>6～9時台</th> <th>10～15時台</th> <th>16～21時台</th> <th>22～翌5時台</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">平日</td> <td>往</td> <td>3→2(-1)</td> <td>5→2(-3)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>12→6(-6)</td> </tr> <tr> <td>復</td> <td>3→2(-1)</td> <td>5→2(-3)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>12→6(-6)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">土日祝</td> <td>往</td> <td>2→0(-2)</td> <td>5→3(-2)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>7→3(-4)</td> </tr> <tr> <td>復</td> <td>2→0(-2)</td> <td>4→2(-2)</td> <td>1→1(+0)</td> <td>0→0(+0)</td> <td>7→3(-4)</td> </tr> </tbody> </table>			6～9時台	10～15時台	16～21時台	22～翌5時台	合計	平日	往	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)	復	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)	土日祝	往	2→0(-2)	5→3(-2)	0→0(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)	復	2→0(-2)	4→2(-2)	1→1(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)
		6～9時台	10～15時台	16～21時台	22～翌5時台	合計																																																														
平日	往	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)																																																														
	復	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)																																																														
土日祝	往	2→0(-2)	5→3(-2)	0→0(+0)	0→0(+0)	7→4(-4)																																																														
	復	2→0(-2)	4→2(-2)	1→1(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)																																																														
		6～9時台	10～15時台	16～21時台	22～翌5時台	合計																																																														
平日	往	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)																																																														
	復	3→2(-1)	5→2(-3)	4→2(-2)	0→0(+0)	12→6(-6)																																																														
土日祝	往	2→0(-2)	5→3(-2)	0→0(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)																																																														
	復	2→0(-2)	4→2(-2)	1→1(+0)	0→0(+0)	7→3(-4)																																																														
<p>P5 表 ■主要区間の運行回数</p>		<p>■ダイヤ再編の客観的根拠として、ダイヤ最適化の分析結果、アンケート調査結果を補足資料とする。</p>																																																																		
<p>P6 表 ③交通不便地区における移動手段の確保 事業内容</p>	<p>・現在の過疎地福祉有償輸送サービスを拡充する形で、村内の山間部の住民や来訪者も利用できる「公共交通空白地有償輸送」の導入を検討する。</p> <p>・村内のドアツードアの移動だけでなく、和紙の里への移動を推進させる移動サービスを検討する。</p>	<p>・現在の NP0 による過疎地・福祉有償輸送サービスを拡充する形で、村内の山間部の住民や来訪者も利用できる「公共交通空白地有償輸送」の導入を検討する。</p> <p>・村内の移動についてはドア to ドアの移動だけでなく、ドア to 既存バス停、ドア to 和紙の里への移動、おでかけをしやすくする移動サービスを検討する。</p>																																																																		
<p>P6 表 公共交通空白地域有償輸送との連携 事業内容</p>		<p>※挿入図の変更</p>																																																																		
<p>P6 表 公共交通空白地域有償輸送との連携 事業主体</p>	<p>村、NPO</p>	<p>村、ふれあいやまびこ会（NPO）</p>																																																																		
<p>P10 表 ⑥利用促進策 背景・課題</p>	<p>今後は、和紙の里が魅力あるハブ施設・小さな拠点となった際には、より公共交通で移動してもらう利用促進策が必要になる。補助）国：地域間幹線補助金、県：生活交通路線維持費</p>	<p>また、和紙の里がハブ施設及び小さな拠点としての運営の魅力度が向上することが想定されることから、特に本再編で運行本数を増加させた小川町からの幹線バス路線については、交通公共交通で移動してもらうための利用促進策が必要になる。</p>																																																																		

<p>P11 3. 地方公共団体による支援内容</p>	<p>・通常運行業務とは異なるコストが発生する、再編後における継続的なダイヤ最適化や事業者自らの利用促進策については、運行費用の欠損補助とは異なる財政支援や業務委託などにより支援を行う。</p>	<p>・再編後における継続的なダイヤ最適化や事業者自らの利用促進策については、通常運行業務とは異なるコストが発生することを鑑み、運行費用の欠損補助とは異なる補助や業務委託などの支援を行う。</p>
<p>P12 5) 事業実施に必要な資金の額・ 調達方法 ②和紙の里をハブとしたバス路線再編（イニシャル）</p>	<p>総事業費 5,140 ※（イニシャル）項目の実施年度に「平成 28 年度」と記載</p>	<p>総事業費 8,140 ※（イニシャル）項目の実施年度を削除し、車両改修項目の実施年度に「平成 28 年度」と転載</p>
<p>P12 5) 事業実施に必要な資金の額・ 調達方法 ②和紙の里をハブとしたバス路線再編（運行、1 年間） ②和紙の里をハブとしたバス路線再編（ダイヤ最適化、1 年間）</p>	<p>平成 29 年度</p>	<p>平成 29 年度～</p>
<p>P13 6. 事業の効果 新しい地域公共交通体系の確立 ①村営バスと民間バスの統合</p>	<p>・統合によるバス事業の経費削減（平日のダイヤ数を 1 削減） ・統合による利用者の利便性向上</p>	<p>【統合によるバス事業の経費削減】 （平日のダイヤ数を 1 削減） 統合前 民間バス（730 ダイヤ/年）28,872 千円 村営バス（604 ダイヤ/年）15,107 千円 合計 1,334 ダイヤ 43,979 千円 統合後（全運行：イーグルバス） 1,095 ダイヤ/年（-239 ダイヤ） 41,165 千円（-2,814 千円） 【統合による利用者の利便性向上】</p>

		<p>バス交通の一元化によりバス利用における運賃の違いや、乗り継ぎ性の低い時刻表、同一地における複数バス停柱の存在など複雑性が改善されることで利便性が向上する。</p>
<p>P13 6. 事業の効果</p> <p>交通ネットワークの再構築</p> <p>②和紙の里をハブとしたバス路線の再編</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・再編による村民のおでかけ利便性の向上 ・再編による来訪者の利便性の向上 ・和紙の里のハブ化による賑わい増加と、再編による移動性の向上 	<p>【再編による村民のおでかけ利便性の向上】</p> <p>スクールバスとしての利用実態を維持し、村民の利用が比較的多い和紙の里～小川町駅を増便、また地域の賑わいの中心として整備が進む和紙の里に行きやすい系統再編によって、村民のバス利用の利便性を向上する。</p> <p>【再編による来訪者の利便性の向上】</p> <p>これまで続行便を出すほど来訪者の利用が集中する土日祝の朝の小川町駅発系統を増便すると同時に、帰宅時には分散するが利用が多い午後の時間帯には分かりやすいラウンドダイヤを基本とした時刻を導入することで、利便性を向上させる。なお、バスダイヤについては定期的な見直しを行うことで利便性向上を持続させる。</p> <p>【和紙の里のハブ化による賑わい増加と、再編による移動性の向上】</p> <p>整備が進む和紙の里へのアクセス性を高めるバス路線再編により、施設利用者の公共交通による移動性を向上させる。</p>
<p>P14 6. 事業の効果</p> <p>交通ネットワークの再構築</p> <p>③交通不便地区における移動手段の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・村民のおでかけ利便性の向上 ・和紙の里へのアクセス性向上 	<p>【村民のおでかけ利便性の向上】</p> <p>既存の交通不便地区に加え、利用実態にあわせて再編によって減便される地区について、公共交通空白地有償輸送を導入することで、お出かけ利便性を向上させる</p> <p>【和紙の里へのアクセス性向上】</p> <p>公共交通空白地有償輸送は、村内の任意の移動だけではなく、主要</p>

		既存バス停や賑わいの中心となる和紙の里へ発着を推進することで和紙の里へのアクセス性を向上させる。
P14 6. 事業の効果 交通ネットワークの再構築 ④観光客用季節運行バス交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者の移動性・利便性の向上 ・ 起点となる和紙の里の賑わい向上 	<p>【来訪者の移動性・利便性の向上】</p> <p>これまで自家用車でしか行けなかった季節性のある観光施設への移動手段として季節運行バス交通が導入されることで来訪者の移動性・利便性が向上する。</p> <p>【起点となる和紙の里の賑わい向上】</p> <p>季節運行バス交通の始発を和紙の里とすることで、バスだけでなく自家用車等からの乗換利用などの増加が期待できる。和紙の里自体が持つ魅力も増加させることから、起点となる和紙の里の賑わいを向上させる。</p>
P14 6. 事業の効果 利用促進策の拡充 ⑤利用しやすい運賃体系の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス利用者の利便性向上 	<p>【バス利用者の利便性向上】</p> <p>ゾーン制運賃の導入により、シンプルな運賃体系としてバス利用者の利便性を向上させる。</p>
P14 6. 事業の効果 利用促進策の拡充 ⑥利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス利用者の利便性向上 ・ 新規・潜在的バス需要の取り込み ・ 公共交通の持続可能性向上 ・ 地域の活性化 	<p>【バス利用者の利便性向上】</p> <p>バス交通に関する情報の量と質を向上させることで利用しやすさを高め、バス利用者の利便性を向上させる。</p> <p>【新規・潜在的バス需要の取り込み】</p> <p>これまで情報や経験不足のためにバスを未利用だった村民や来訪者が、それらの改善により利用者となることで新規・潜在的バス需要として取り込む。</p> <p>【公共交通の持続可能性向上】</p> <p>自治体の財政的負担のあり方、また村民の村の公共交通としての意</p>

		<p>識が高まるによって意識的にバスを利用するといった行動変容の直接的効果だけでなく、村民、自治体、事業者の意識の向上などの間接的効果により公共交通の持続可能性を向上させる。</p> <p>【地域の活性化】</p> <p>地域の賑わいの中心となる和紙の里へバス利用の意識が高まりや、利用が増えることで地域の活性化に繋げる</p>
<p>P15 ○数値目標の定量的分析について</p>		<p>※項目追加</p>