

# 東秩父村地域公共交通計画

(素々案)

2020年11月27日

# 目 次

1. はじめに.....	1
1-1. 計画策定の目的.....	1
1-2. 計画の位置づけ.....	1
1-3. 計画の区域.....	1
1-4. 計画の期間.....	1
2. 形成計画及び上位・関連計画の整理.....	2
2-1. 形成計画の検証及び評価.....	2
2-2. 上位・関連計画.....	4
3. 地域公共交通を取り巻く地域社会の現状.....	5
3-1. 人口.....	5
3-2. 通勤・通学流動.....	8
3-3. 施設分布.....	10
3-4. 観光.....	11
4. 地域公共交通の現状.....	13
4-1. 公共交通の運行状況.....	13
4-2. 公共交通の利用状況.....	17
5. 住民意識の把握.....	25
5-1. 住民アンケート調査の実施概要.....	25
5-2. 調査結果の概要.....	26
6. 公共交通に関わる問題点・課題.....	36
7. 基本的な方針と目標.....	37
7-1. 基本方針.....	37
7-2. 計画の目標.....	38
8. 目標達成のための施策・事業.....	39
8-1. 施策体系.....	39
8-2. 事業の内容.....	40
8-3. 事業スケジュール.....	43
9. 評価に必要なデータの収集方法.....	44

# 1. はじめに

## 1-1. 計画策定の目的

本村の公共交通は、民間路線バス、空白地・福祉有償運送によって形成されています。山間部に位置する本村においては、通院・買い物等交通弱者の「住民の足」を確保する上で持続可能な公共交通は欠かせません。また、高齢化が進み、運転免許証の返納者の増加が想定されることから、公共交通を維持確保していく必要があります。

本村では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19（2007）年法律第 59 号）」（以下「活性化再生法」という。）に基づき、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための「東秩父村地域公共交通網形成計画」（以下「形成計画」という。）を平成 27（2015）年 3 月 26 日に策定（平成 28（2016）年 5 月 16 日に修正）しました。さらに、活性化再生法に基づき、「東秩父村地域公共交通再編実施計画」（以下「実施計画」という。）を策定し、平成 28（2016）年 9 月 30 日に当初認定を受け、平成 30（2018）年 2 月 13 日に変更認定を受けました。

こうした中、上記計画期間が令和 2（2020）年度で満了となるとともに、活性化再生法の法改正により、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されたことから、今後の住民の生活を支える将来を見据えた公共交通の役割を示し、実行するために、現在の形成計画を令和 2（2020）年度中に見直し、新たに「東秩父村地域公共交通計画」を策定しました。

## 1-2. 計画の位置づけ

本計画は、活性化再生法に基づいて策定され、上位計画である「第 6 次東秩父村総合振興計画」、関連計画である「東秩父村人口ビジョン及び第 2 期東秩父村まち・ひと・しごと総合戦略」との整合を図り、それぞれの計画に定める目標の実現に向けた、地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

## 1-3. 計画の区域

計画の対象区域は、東秩父村全域とします。しかし、路線バスについては小川町・寄居町の両町へも運行しています。さらに、人々の移動についても近隣自治体からの移動が考えられることから、区域外についても当該自治体と連携して行うものとします。

## 1-4. 計画の期間

計画の期間は、令和 3（2021）年度～令和 10（2028）年度とします。

## 2. 形成計画及び上位・関連計画の整理

### 2-1. 形成計画の検証及び評価

前計画で示された事業期間での事業実施状況を整理するとともに、評価指標を確認して前計画の進捗度と達成度の検証及び評価を行いました。また、未実施の事業や目標が達成できていない状況については分析及び考察を行いました。

その結果、未実施の事業は無く、全てが実施済みまたは取組中・一部実施となっており、計画に基づいて事業が進められています。一方で目標の達成状況では、参考指標を除く全ての項目で目標を達成できておらず、計画で想定していた事業効果が発揮されていないと考えられます。

表 2-1 事業実施状況① (12 項目)

事業内容	実施状況	未実施の理由等
村営バスと民間バスの統合	◎ 平成 27 (2015) 年 10 月にデマンド運行の実証運行を実施。形成計画において、村営バスと民間バスの統合を計画し、平成 28 (2016) 年度に統合した。	—
ハブバス停 (和紙の里) の施設機能と地域公共交通の連携	○ 路線の再編により、小川町駅系統の運行を増加し鉄道との連携を強化。和紙の里と道の駅の併設で施設機能を強化した。	—
和紙の里をハブとしたバス路線の再編	◎ 平成 28 (2016) 年 9 月 30 日実施計画を策定。和紙の里をハブバス停とし、3 系統を基本とした路線に再編した。	—
ハブバス停 (和紙の里) の整備	◎ 和紙の里にバスターミナルを整備。平成 28 (2016) 年 10 月に道の駅に登録され、生活機能や観光機能を備えた施設となった。	—
交通不便地区のデマンド交通	○ やまびこ会有償運送において、平成 30 (2018) 年度より入会金および年会費を無料、利用者を村民全員と変更し、サービスを拡充した。	—
観光客用季節デマンド交通	○ 平成 29 (2017) 年度から天空のポピーシャトルバスを導入。比企こどもまつりと協賛し、乗車券付のクーポン券を発行。令和元 (2019) 年度にアルコール飲料を提供するイベントを開催した。	—
過疎地・福祉有償運送との連携	○ 平成 29 (2017) 年度よりふれあいやまびこ会有償運送と本村で協議を進め、本村から補助金を支給し、利用者の拡充を進めた。	—
利用者ニーズとバスデータに基づくダイヤ最適化	○ ダイヤの再編により、小川町駅発の土日便を増便し、来訪者の利便性を向上させた。	—

※実施状況： ◎ 実施済み ○ 取組中・一部実施 △ 未実施

表 2-2 事業実施状況② (つづき)

事業内容	実施状況		未実施の理由等
利用促進策	◎	平成 29 (2017) 年度から和紙フェスと連携しバス無料券を配布。平成 30 (2018) 年度からバス乗り方教室を開催。令和元 (2019) 年度から IC カードでの支払いを導入した。	—
利用しやすい運賃体系	◎	平成 28 (2016) 年度からゾーン制運賃制度を導入。ゾーン制導入後、売上は微増した。令和元 (2019) 年度から子育て応援制度を導入した。	—
周辺地域との連携	○	令和元 (2019) 年度、東武鉄道主催の「ポピーをめぐるハイキング」に協賛し、小川町駅からの臨時路線バスを運行。7 日間で 168 人が利用した。	—
地域活性化と環境に配慮した魅力ある車両の検討	○	地域活性化の一環として、バス乗り方教室に参加した園児に絵を書いてもらい広告枠に飾り付けした。環境に配慮した車両の整備は今後の課題である。	—

実施状況凡例： ◎ 実施済み ○ 取組中・一部実施 △ 未実施

表 2-3 目標値達成状況

評価指標	目標値	結果	達成状況
バス利用者数※1	対前年増加	2014 年度：90,577 人 2015 年度：89,017 人 2016 年度：86,960 人 2017 年度：83,165 人 2018 年度：81,518 人 2019 年度：55,621 人	△ 平成 26 (2014) 年度の計画策定以降、利用者は年々減少しており、目標は未達成である。 人口減少・少子高齢化が利用者減少の大きな要因であると考えられる。
公共交通の満足度※2	対前年増加	2014 年度：66.2% 2020 年度：57.1%	△ 平成 26 (2014) 年度と比較して満足度は約 9%低下しており、目標は未達成である。 一方で、個々の評価項目では前回調査よりも肯定的な評価は増えている。
「和紙の里」施設利用者数	対前年増加	2014 年度：59,493 人 2015 年度：103,544 人 2016 年度：101,713 人 2017 年度：111,331 人 2018 年度：112,194 人 2019 年度：97,267 人	△ 平成 27 (2015) 年度には大きく利用者数が増加し、その後は徐々に利用者数が増加していたが、令和元 (2019) 年度には減少したため、目標は未達成である。 ただし、施設利用者数は路線バスの利用者だけでなく、自家用車や団体バス等で訪れる利用者数にも影響を受けることに留意が必要である。
「和紙の里」施設利用者満足度	対前年増加	—	— ※施設利用者に対するアンケート調査が未実施のため評価対象外とする。
「和紙の里」地元雇用人数※3	対前年増加	2015 年度：15 人 2016 年度：16 人 2017 年度：17 人 2018 年度：17 人 2019 年度：18 人	○ 平成 27 (2015) 年度以降、地元雇用人数は増加しており、目標が達成されている。

達成状況凡例： ○ 達成 △ 未達成

※1：村内を運行する路線全ての利用者数

※2：住民アンケート調査による村内バス路線の満足度のうち、「満足」と「やや満足」の合計値。

なお、令和 2 (2020) 年度のアンケートでは「どちらでもない」を除いた割合を算出した。

※3：参考指標である。(雇用人数は施設活性化に関する指標のため、前計画において参考値としている。)

## 2-2. 上位・関連計画

### (1) 第6次東秩父村総合振興計画（案）

平成23（2011）年の地方自治法改正により、地方自治体における総合振興計画の策定義務が撤廃されましたが、本村では平成31（2019）年に、自治に関する最高規範である「東秩父村自治基本条例」を定め、中長期のむらづくりの計画である総合振興計画を策定し、総合的かつ計画的な行政運営を図ります。

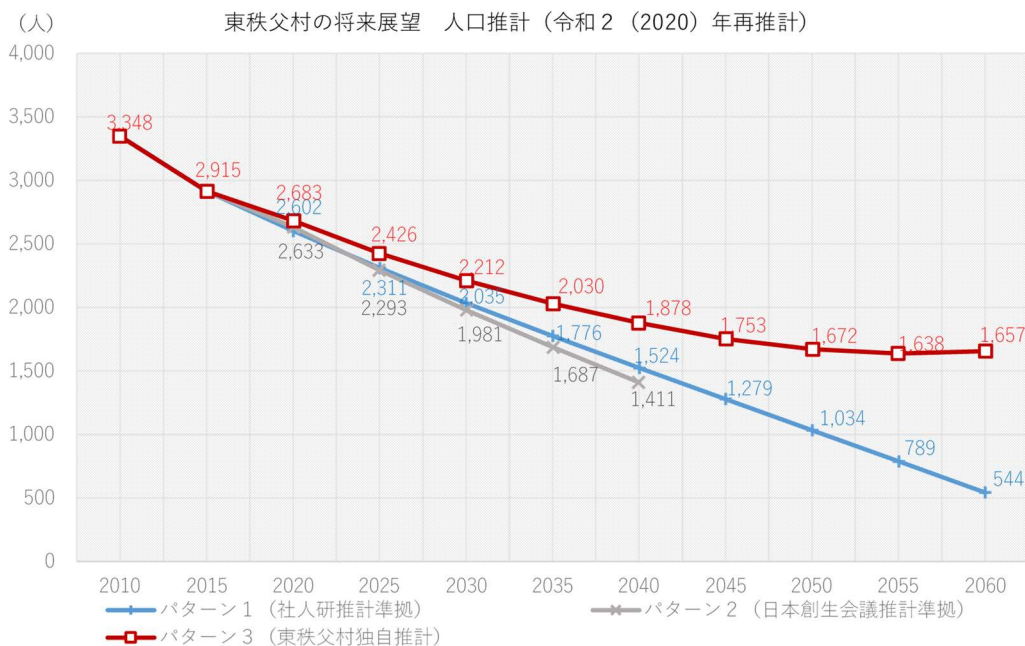
当計画は、基本構想及び基本計画から構成され、後述する「人口ビジョン」及び「第2期東秩父村まち・ひと・しごと総合戦略」はそれぞれ、基本構想、基本計画に含むものとします。

項目	内容
計画期間	令和3（2021）年度～令和10（2028）年度
10年後にありたい姿	「伝統と文化を後世に伝え、希望と安心に満ちた持続可能な村」
施策の大綱 （ありたい姿）	『福祉・健康分野』 支え合いと思いやりでつながる村 『産業・交流分野』 地域資源を生かした魅力とにぎわいで溢れる村 『防災・環境分野』 自然環境と生活環境の調和がとれた安心・安全な村 『教育・文化分野』 豊かな心をはぐくむ村

### (2) 人口ビジョン及び第2期東秩父村まち・ひと・しごと創生総合戦略（案）

「第2期東秩父村まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、「まち・ひと・しごと創生法」（平成26（2014）年法律第136号）第9条及び第10条に基づき、本村の「まち・ひと・しごと創生」に向けた基本目標や施策の基本的な方向、具体的な施策をまとめたものです。

第6次東秩父村総合振興計画のうち、本村の課題を解決するために戦略的かつ優先的に取り組む事業をリーディングプロジェクトとして総合戦略に定め、本村の「人口減少と地域経済縮小の克服」、「まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立」を目指します。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計」、第1期東秩父村まち・ひと・しごと創生総合戦略

注：令和2（2020）年の人口は、令和2年国勢調査（同年10月実施）結果発表後に修正

### 3. 地域公共交通を取り巻く地域社会の現状

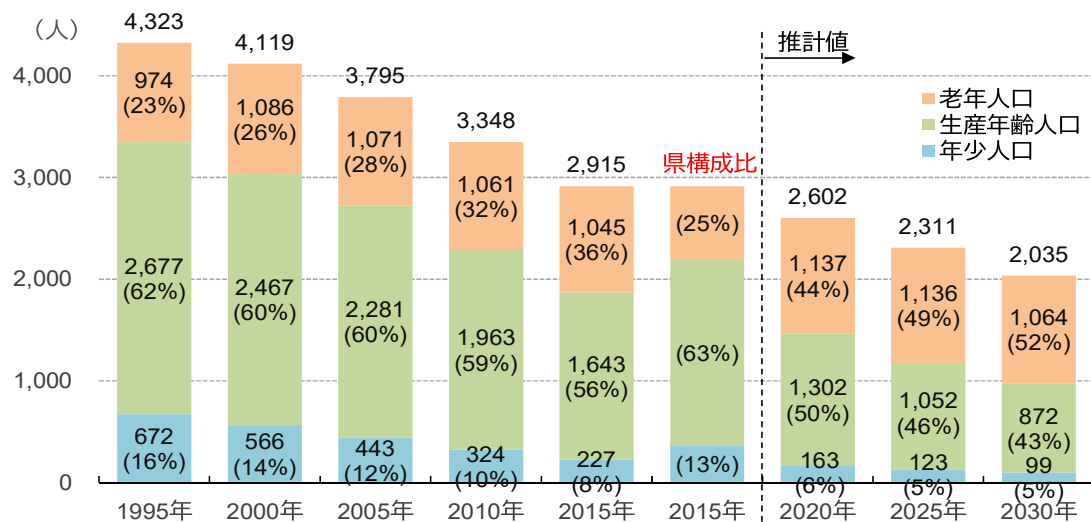
#### 3-1. 人口

##### (1) 人口動態

本村の平成 27 (2015) 年の総人口は 2,915 人で、高齢化率は 36% (県平均 25%) となっています。

年齢構造指数 (※指数の算出方法は表 3-1 参照) をみると年少人口指数 (生産年齢人口 100 人に対する年少人口数) は 13.8 (県平均 19.8)、老年人口指数 (生産年齢人口 100 人に対する老年人口数) は 63.6 (県平均 42.5)、従属人口指数 (生産年齢人口 100 人に対する年少人口と老年人口数) は 77.4 (県平均 62.3)、老年化指数 (年少人口 100 人に対する老年人口数) は 460.4 (県平均 214.8) であり、埼玉県平均と比較して少子高齢化がかなり進んでいることが分かります。

また、今から約 10 年後の令和 12 (2030) 年には、人口減少・少子高齢化はさらに進み、総人口は 2,035 人、高齢化率は 52%、年少人口指数は 11.4、老年人口指数は 122.0、従属人口指数は 133.4、老年化指数は 1074.7 になると予測されており、急速に高齢化が進むと見られます。



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年推計)」国立社会保障・人口問題研究所

図 3-1 年齢3区分人口推移

表 3-1 年齢構造指数

年	年少人口指数	老年人口指数	従属人口指数	老年化指数
2015	13.8	63.6	77.4	460.4
2030	11.4	122.0	133.4	1074.7
県平均 (2020)	19.8	42.5	62.3	214.8

年少人口指数 = (15歳未満人口)/(15~64歳人口) × 100

老年人口指数 = (65歳以上人口)/(15~64歳人口) × 100

従属人口指数 = (15歳未満人口+65歳以上人口)/(15~64歳人口) × 100

老年化指数 = (65歳以上人口)/(15歳未満人口) × 100

資料：2015年は国勢調査、2030年は「日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年推計)」国立社会保障・人口問題研究所、県平均は彩の国統計情報館

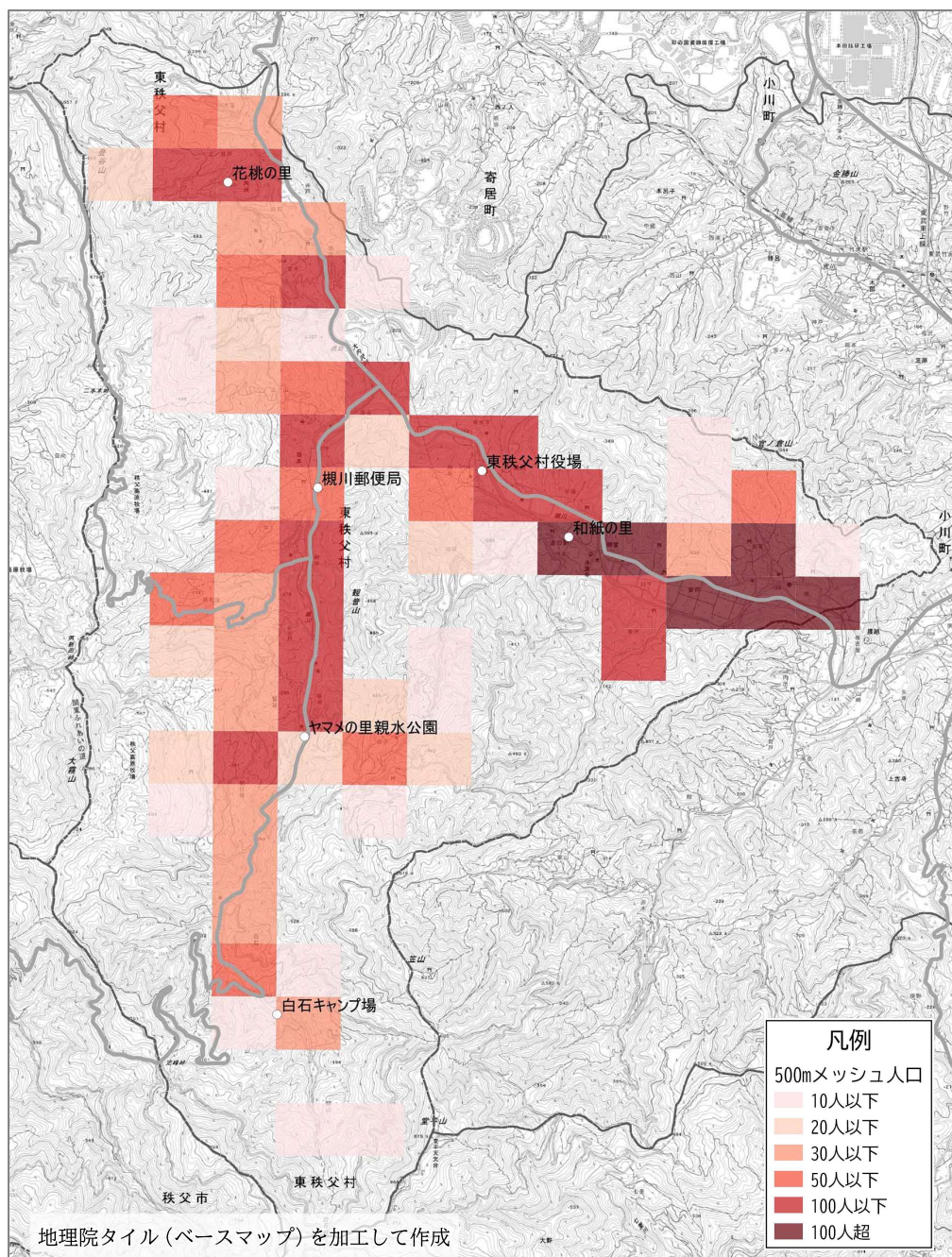
## (2) 人口分布

### ① 現況人口分布 (平成 27 (2015) 年)

現況 (平成 27 (2015) 年) の 500mメッシュ人口をみると、10 人以下のメッシュが村全体\*の約 25%、30 人以下のメッシュは全体の約 50%を占めており、低密度に人口が分布していることが分かります。

人口は主に県道沿いに分布しており、役場から小川町方面への県道沿いに比較的多くの人口が分布しています。また、皆谷や白石、大内沢地区では道路から離れた地域にも低密度に人口が分布しています。

※人口が存在しメッシュの中心点が村内に属するメッシュの合計数は 70 個



地理院タイル (ベースマップ) を加工して作成

注) 上図の人口データは将来人口を推計するための処理が施されているため、必ずしも「平成 27 年国勢調査」における公表値と一致するものではない点に留意が必要である。

資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H30 国政局推計)

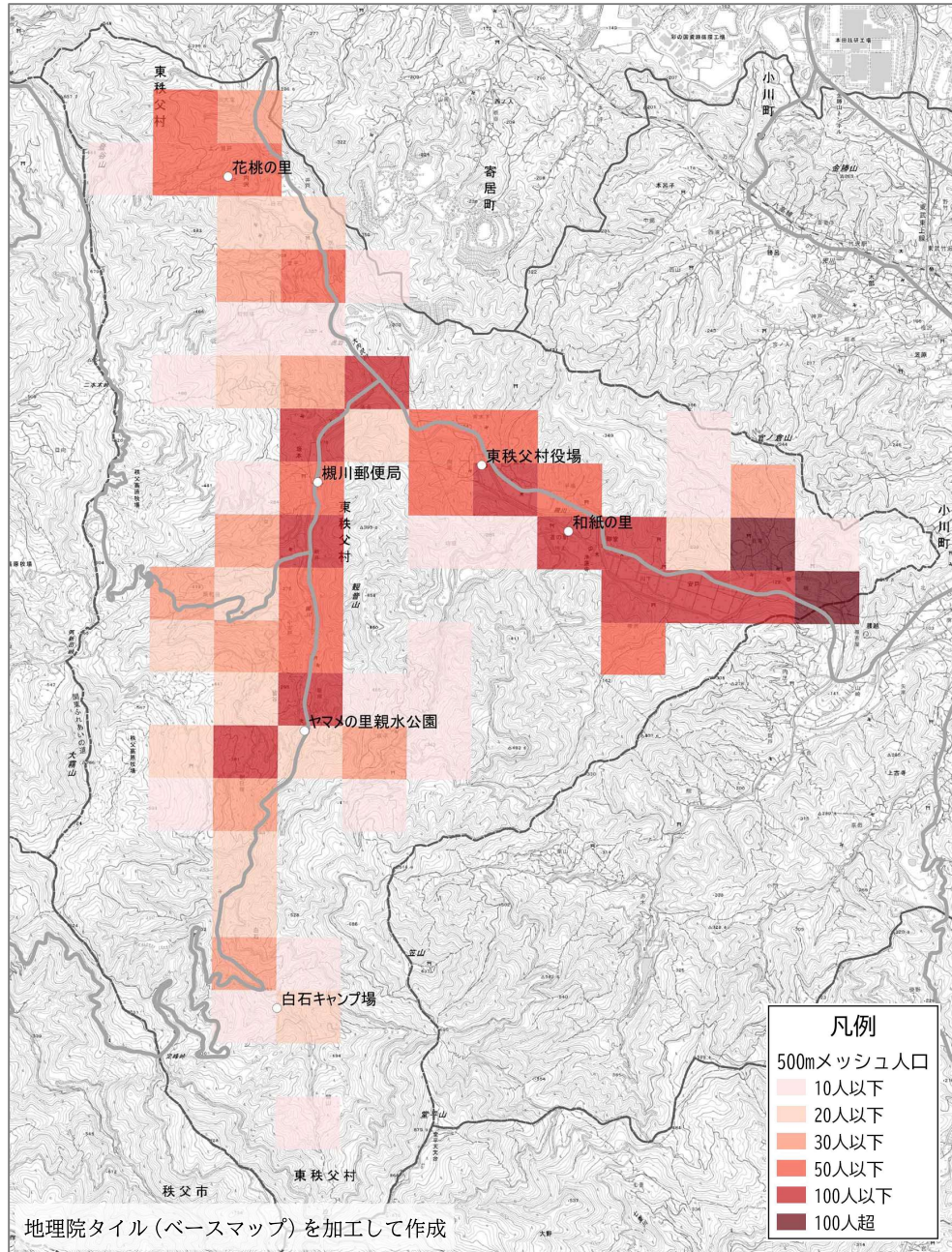
図 3-2 人口分布 (現況 2015 年)



## ② 将来人口分布（令和 12（2030）年）

将来（令和 12（2030）年）の 500mメッシュ人口をみると、10 人以下のメッシュが村全体\*の 31%、20 人以下のメッシュは全体の約 50%を占めるようになり、人口減少により低密度が進むものと予測されます。

※人口が存在しメッシュの中心点が村内に属するメッシュの合計数は 70 個



注) 上図の将来人口データは前頁の 2015 年人口を基準としてコーホート要因法（人口動態（出生・死亡・人口移動など）に一定の仮定をおいて将来の人口を試算する方法）により試算された人口である。試算における仮定値は、「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）国立社会保障・人口問題研究所」において用いられているものが使用されている。

資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 3-3 人口分布（将来\_2030 年）

### 3-2. 通勤・通学流動

#### (1) 通勤流動

通勤流動をみると、村内を通勤先としている方は495人です。周辺自治体との流動では、全体的な傾向として流入よりも流出が多くなっています。

個別にみると小川町が流入・流出ともに最も多く、流入が172人、流出が218人となっており、流入では寄居町が39人、嵐山町が23人と続き、流出では寄居町が99人、東松山市が90人と続いています。小川町への流出はその他の自治体と比較して2倍以上、流入では5倍以上の人数となっていることから、通勤では特に小川町との結びつきが強い傾向が見られます。

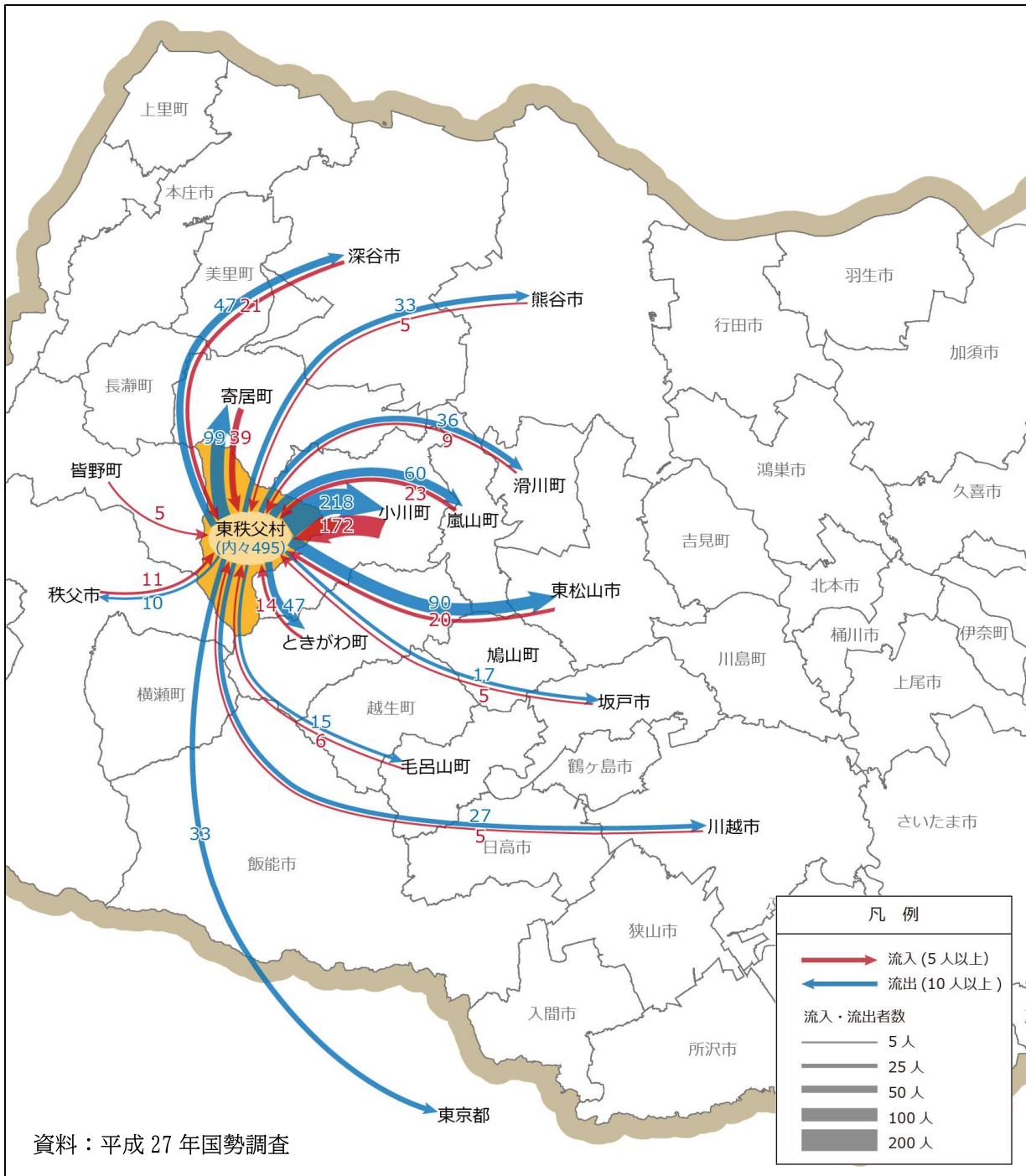


図 3-4 通勤流動図

## (2) 通学流動

通学流動(平成 27 (2015) 年 9 月 30 日時点で満 15 歳以上の方)をみると、村内を通学先としている方は 12 人です。周辺自治体との流動では、村内には高校・大学等は立地していないため、村内への流入はありません。

個別にみると東京都への流出が最も多く 22 人で、次いで小川町が 19 人、坂戸市が 14 人と続き、その他流出先も東武東上線沿線の自治体との結びつきが強い傾向が見られます。

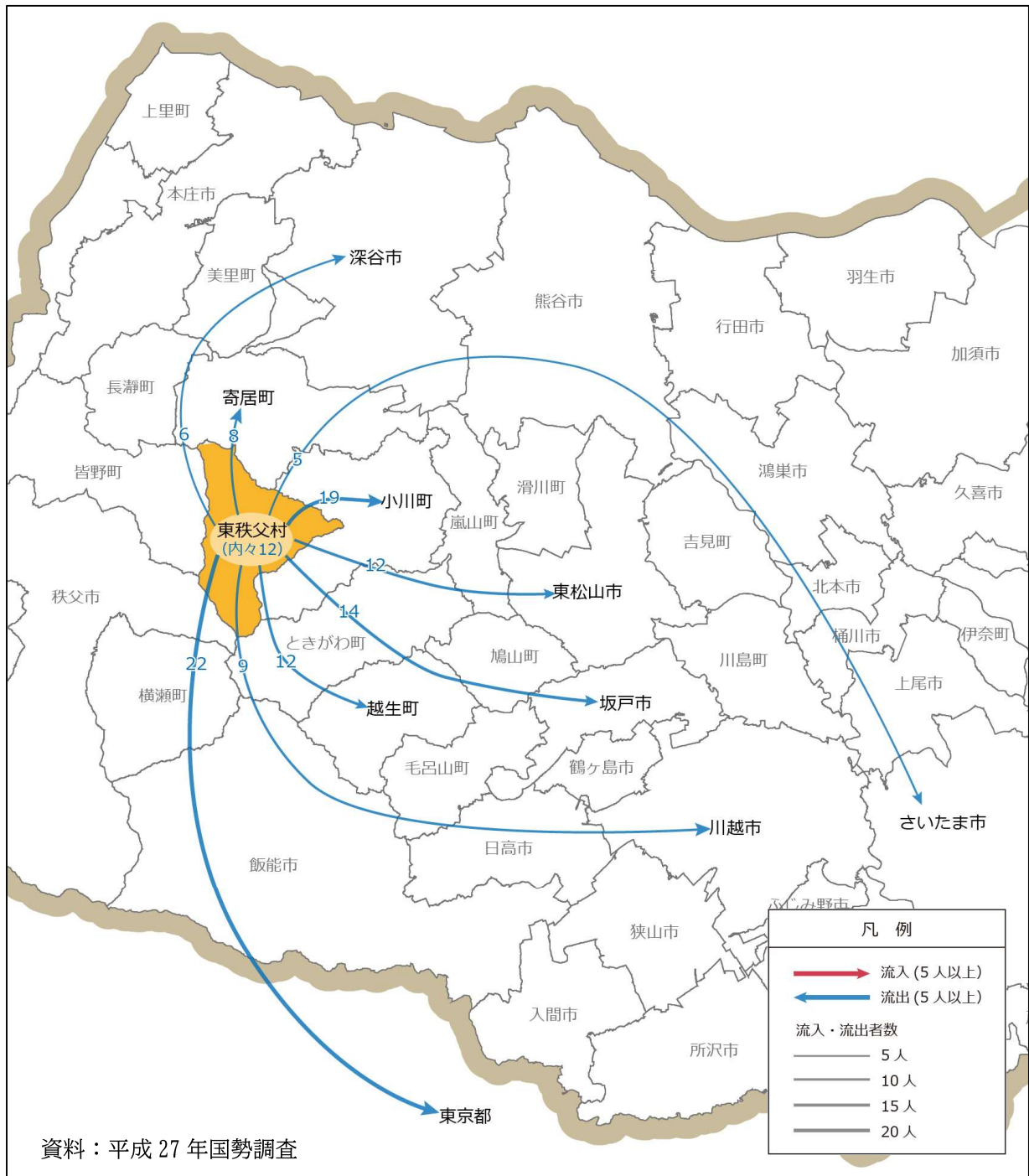


図 3-5 通学流動図

### 3-3. 施設分布

役場、郵便局、学校、保育園、観光施設など主な施設の分布をみると、ほとんどの施設は御堂地区周辺の県道沿いに集積しております。

村外となりますが、小川町駅周辺や寄居駅周辺にはスーパーや医療施設など多くの施設が立地しています。

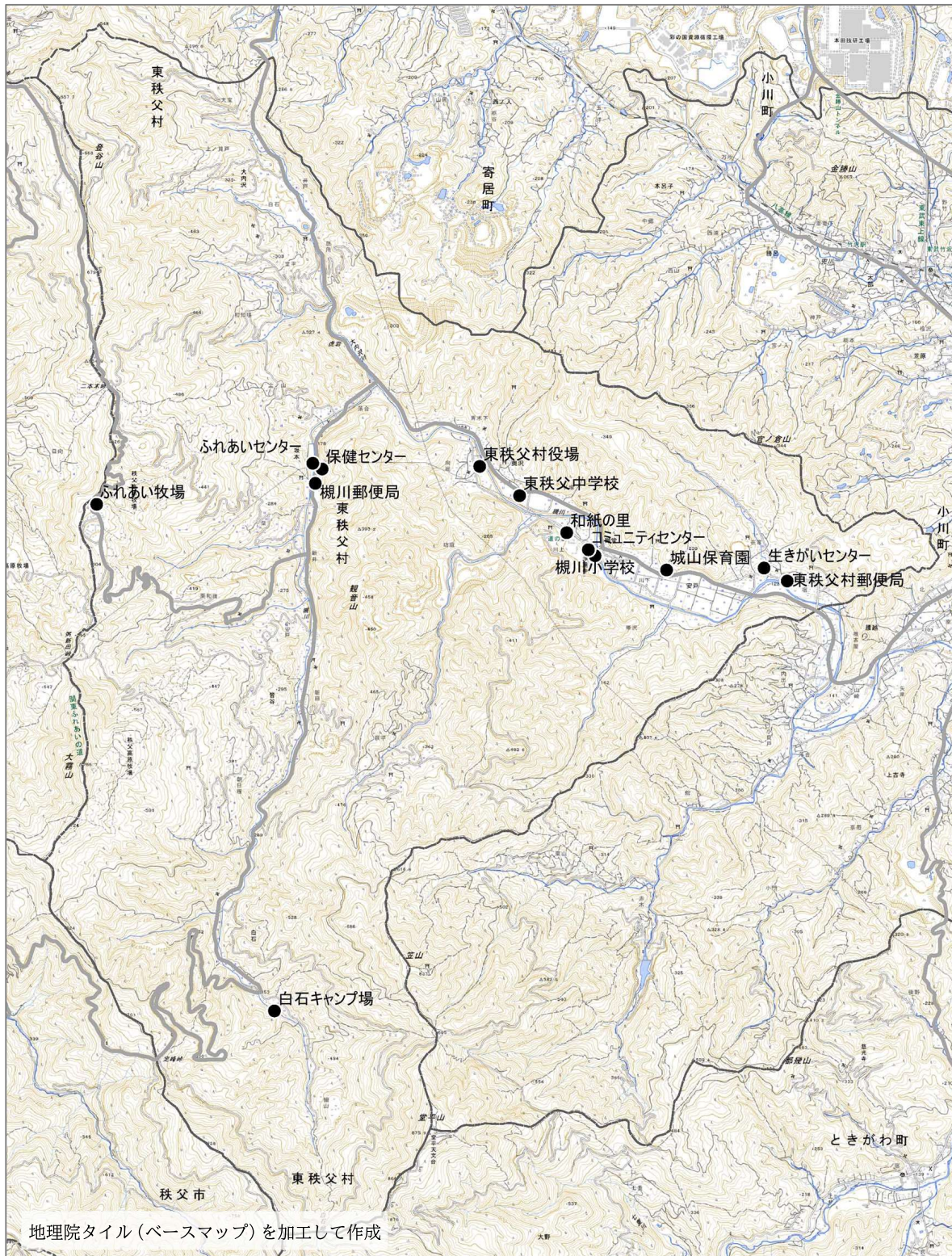
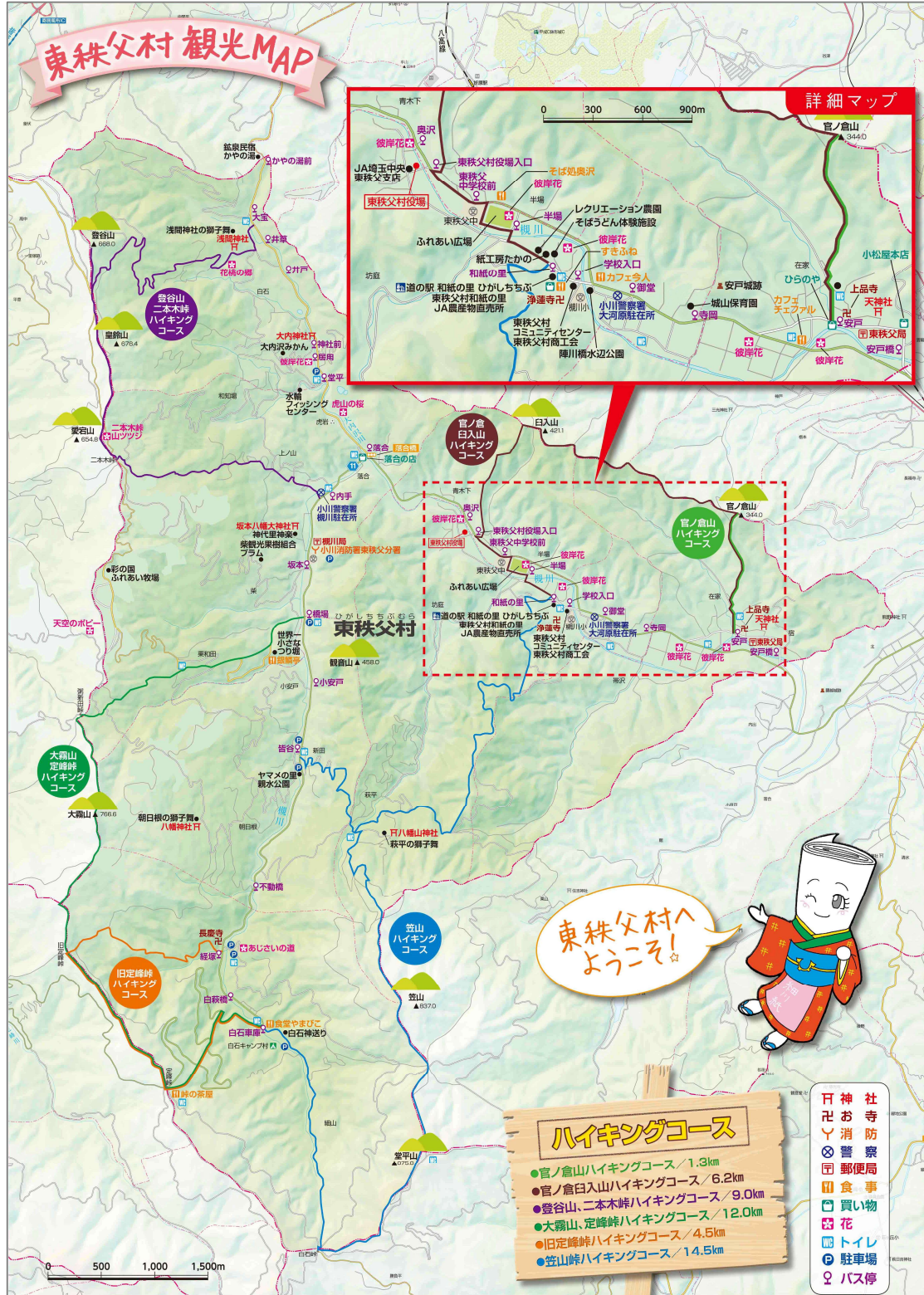


図 3-6 施設分布

### 3-4. 観光

#### (1) 観光施設分布

観光施設分布をみると、3-3 施設分布と同様に御堂地区周辺に多くの観光施設が集積しており、山間部には牧場、キャンプ場、釣り堀、みかん農園などが点在しています。また、花桃の郷や天空のポピー、ハイキングコースなどの自然を生かした観光スポットが多くあります。

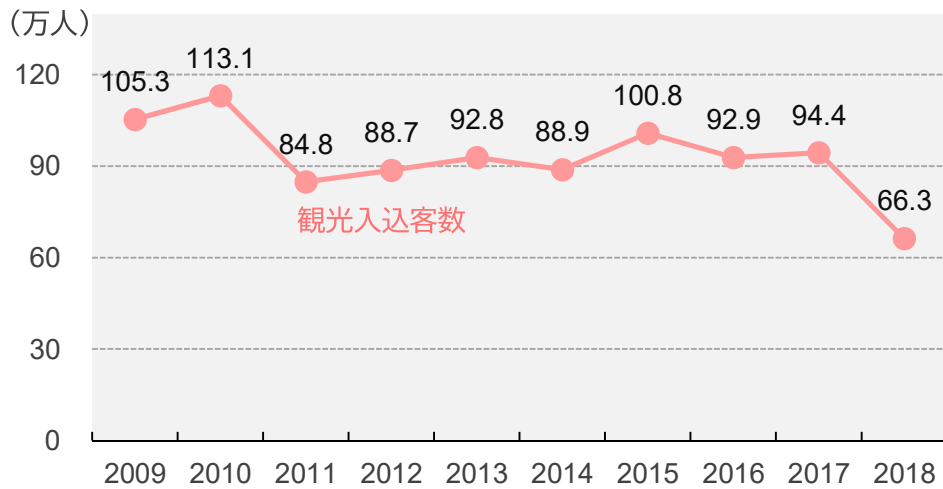


資料：東秩父村観光マップ

図 3-7 観光施設等の分布

## (2) 観光入込客数

本村への観光入込客数は、90 万人前後で推移してきましたが、平成 30（2018）年は減少し、66 万 3 千人となっています。



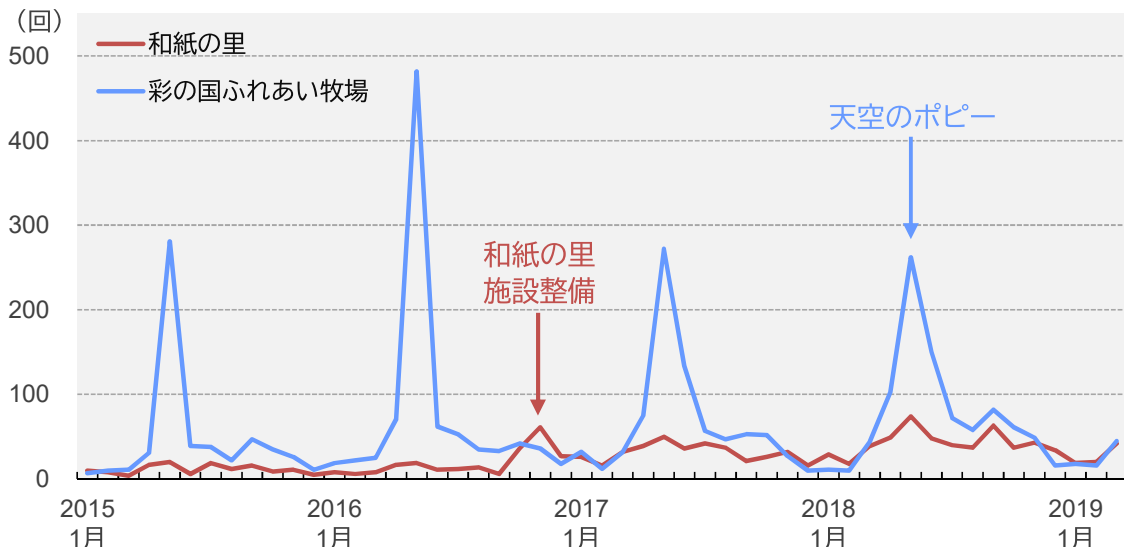
資料：埼玉県観光入込客統計調査

図 3-8 東秩父村の観光入込客数の推移

村内観光地の目的地検索ランキングの推移（交通手段：自動車）では、例年 5 月、天空のポピーの時期に合わせて彩の国ふれあい牧場の検索数が増加（≒来訪者が増加）しています。

また、和紙の里の検索数は、「和紙の里ハブ化構想」により施設整備された平成 28（2016）年 10 月以降増加し、整備前は平均 10 回前後の検索数だったものが平均 40 回前後となっており、施設整備の効果が見られます。

なお、交通手段が公共交通の場合の検索数は、交通手段が自動車の検索数と比較して 10 分の 1 程度であり、観光客のほとんどは自動車で来訪していると考えられます。



資料：RESAS「目的地検索ランキングの推移」（出典：株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

図 3-9 東秩父村の目的地検索ランキングの推移（交通手段：自動車）

## 4. 地域公共交通の現状

### 4-1. 公共交通の運行状況

#### (1) 村内の公共交通等

村内の公共交通は、平成 25 (2013) 年の小学校統合に伴い、民間路線の和紙の里への延長、村営バスの川博線廃止及びダイヤ改正が行われました。その後、形成計画 (平成 27 (2015) 年 3 月策定) 及び実施計画 (平成 28 (2016) 年 9 月当初認定) に基づき、平成 28 (2016) 年 10 月に村営バスの民間バスへの統合、和紙の里をハブとしたバス路線の再編、利用しやすい運賃体系の導入が行われ、現在に至ります。

本村に鉄道駅及びタクシーの事業所は無く、イーグルバス(株)が運行する路線バスとNPO法人ふれあいやまびこ会が運営する福祉・空白地有償運送 (以下「やまびこ会有償運送」という。) が運行し、路線バスは和紙の里をハブとして小川町駅・寄居駅へ運行しています。やまびこ会有償運送は村民全員が利用でき、事前予約によって登録した区間を利用することが可能です。

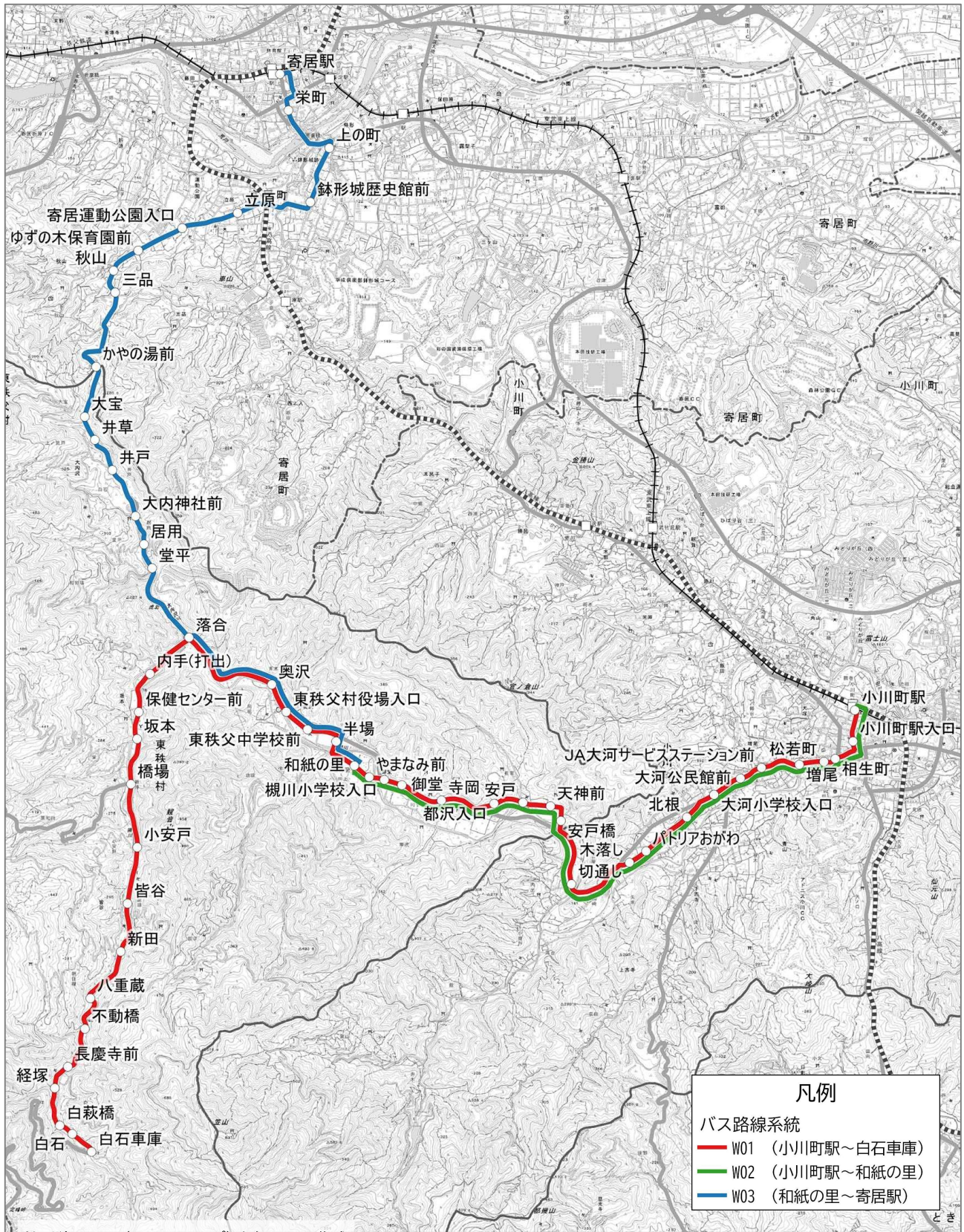
また、例年 5 月中旬～6 月上旬に秩父高原牧場で開催される「天空のポピー」に合わせ、和紙の里から会場まで天空のポピーシャトルバスが運行されています。

表 4-1 村内の公共交通等一覧

種別・系統名等		運行事業者	運行時間帯等	運賃
路線バス	小川町駅～白石車庫	イーグルバス(株)	平日 6:46～20:44 14 便 休日 7:10～17:51 16 便	ゾーン制運賃。同一ゾーン内での乗り降りは 230 円。ゾーンをひとつ越えるごとに 140 円加算。最大 650 円。
	小川町駅～和紙の里		平日 6:22～21:06 20 便 休日 6:35～20:33 18 便	
	和紙の里～寄居駅		平日 7:00～18:13 12 便 休日 10:15～16:14 6 便	
福祉・空白地有償運送		NPO法人 ふれあいやまびこ会	平日 8:30～17:00 事前予約制	距離制
村営バス事業		平成 28 (2016) 年 10 月に民間バスへ統合		
タクシー		村内に事業所なし (小川町：1 社 寄居町：3 社)		
鉄道		村内に鉄道駅なし (小川町駅及び寄居駅へ路線バスが接続) ※小川町駅：JR八高線、東武東上線 ※寄居駅：JR八高線、東武東上線、秩父鉄道		

#### ■ やまびこ会有償運送の概要

項目	内容
利用対象者	村民全員
利用可能範囲	65 歳未満の方は、原則自宅から和紙の里まで 65 歳以上の方は、区間制限なし (事前に区間の登録が必要)
利用可能目的	通院・通学・買い物
営業時間	平日の午前 8 時 30 分～午後 5 時 00 分
利用料金	1 km まで初乗り 290 円、以降 1 km につき 65 円加算

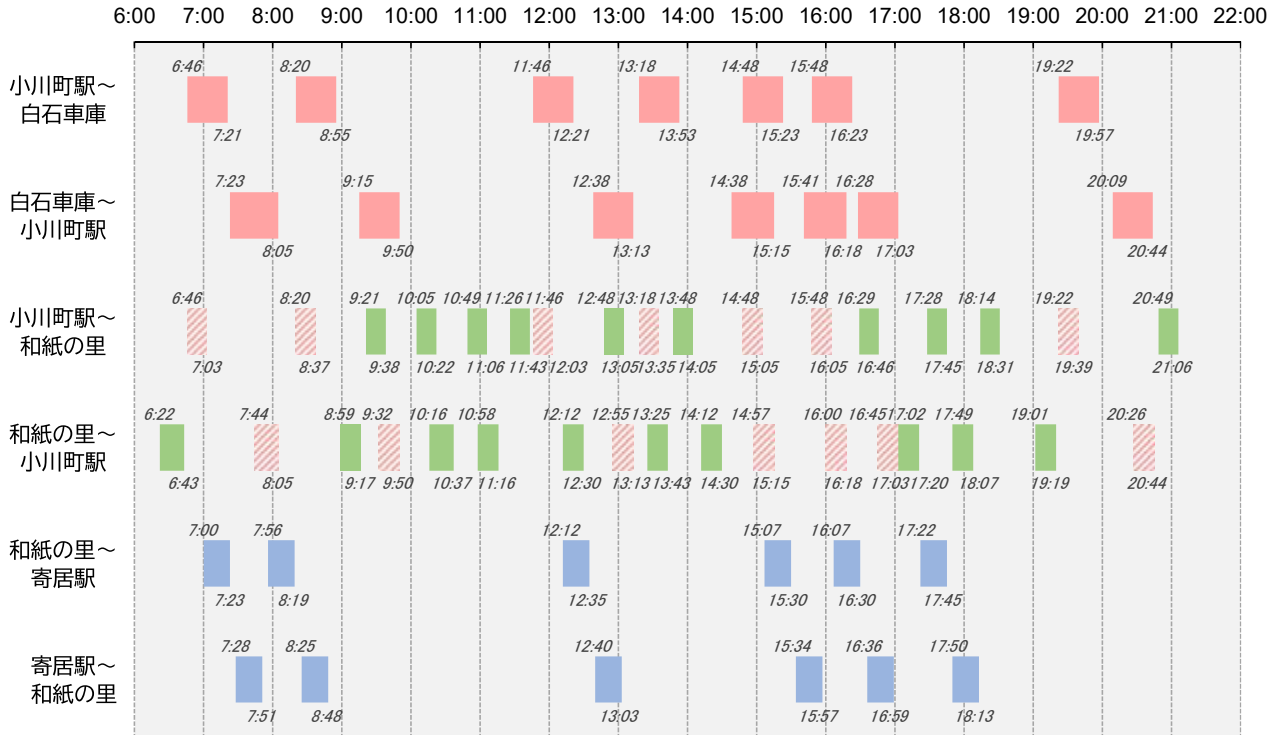


資料：イーグルバス(株) HP

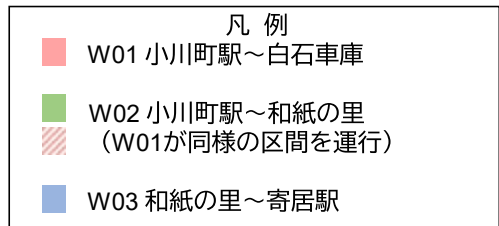
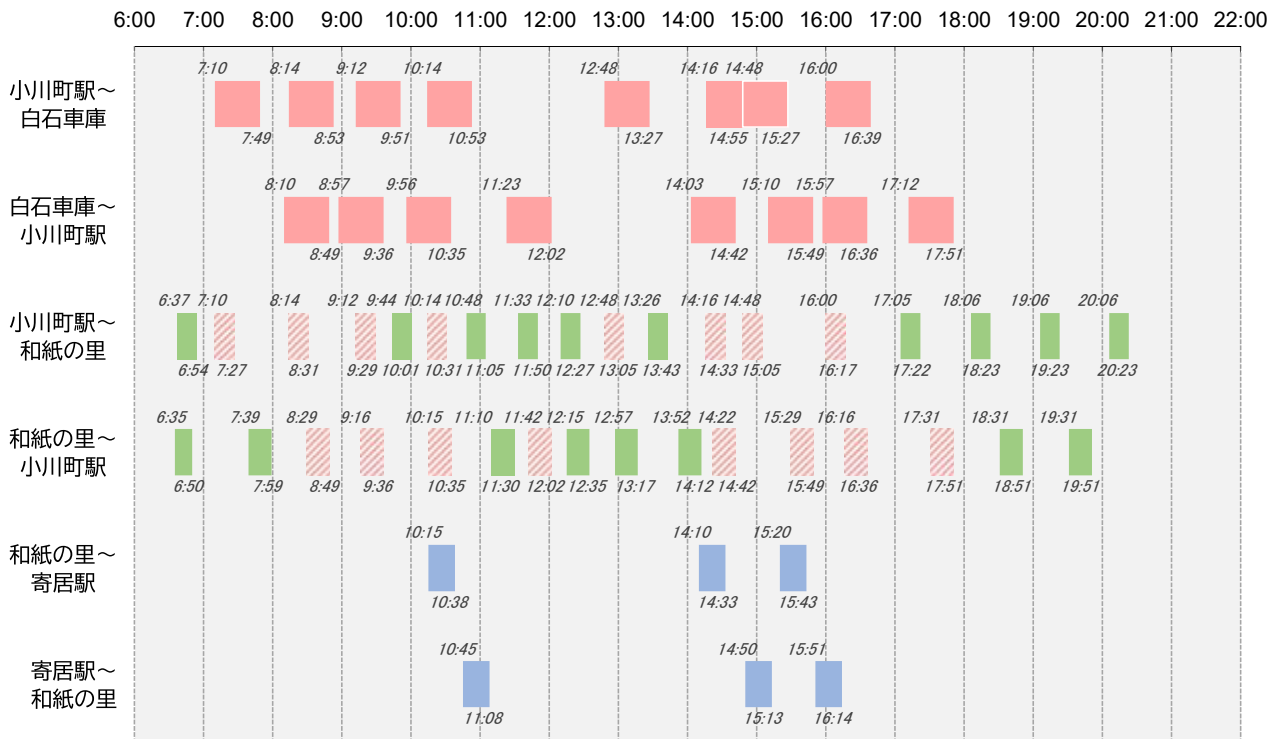
図 4-1 バス路線図



【平日ダイヤ】



【休日ダイヤ】



資料：路線時刻表 東秩父村路線 2019.03.16 改正 (イーグルバス(株))

図 4-2 路線バスダイヤ

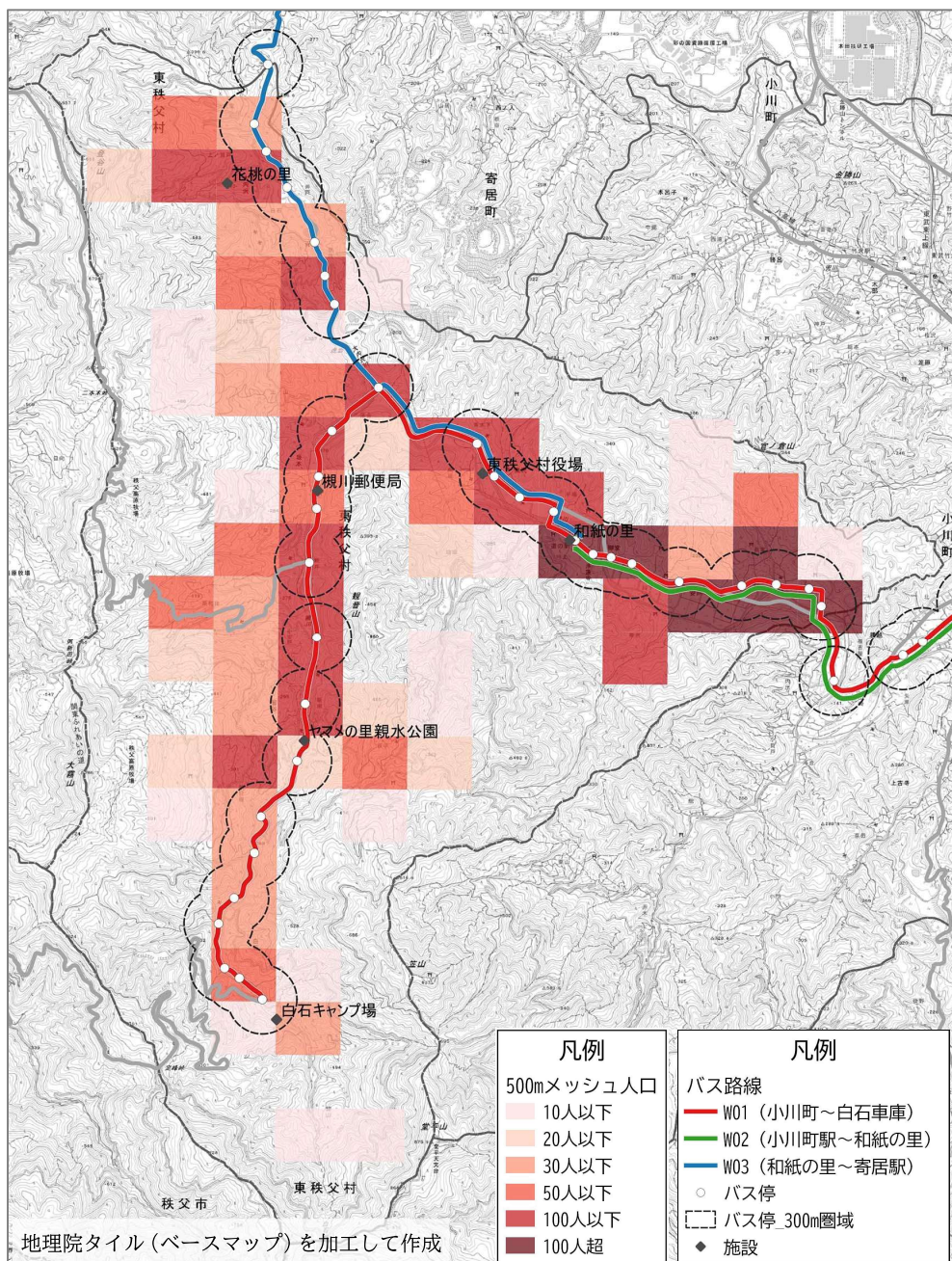
## (2) 公共交通のカバー状況

500mメッシュ人口（平成 27（2015）年）とバス停利用圏域（300m<sup>※1</sup>）を重ね合わせると、路線バスの人口カバー率は 66%<sup>※2</sup> となっています。やまびこ会有償運送は、65 歳未満は利用内容やルートが限定されるものの村民全員が利用可能であるため、山間部などバスへのアクセスが困難な地域についても移手段が確保されています。

※1：バス停利用圏域は一般的に 300m とすることが多い。高齢者の歩行速度は約 60～70m/分程度であり<sup>1)</sup>、高齢者が 5 分以内に到着できる距離である。

1) 第 1 回高齢者の移手段の確保に関する検討会（2017 年 3 月 10 日）配布資料「高齢者の生活・外出特性について」より

※2：総人口：2,915 人、圏域内人口：1,928 人 → カバー率：66% = 1,928 ÷ 2,915



注) 上図の人口データは将来人口を推計するための処理が施されているため、必ずしも「平成 27 年国勢調査」における公表値と一致するものではない点に留意が必要である。

資料：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口 (H30 国政局推計)、イーグルバス(株) HP

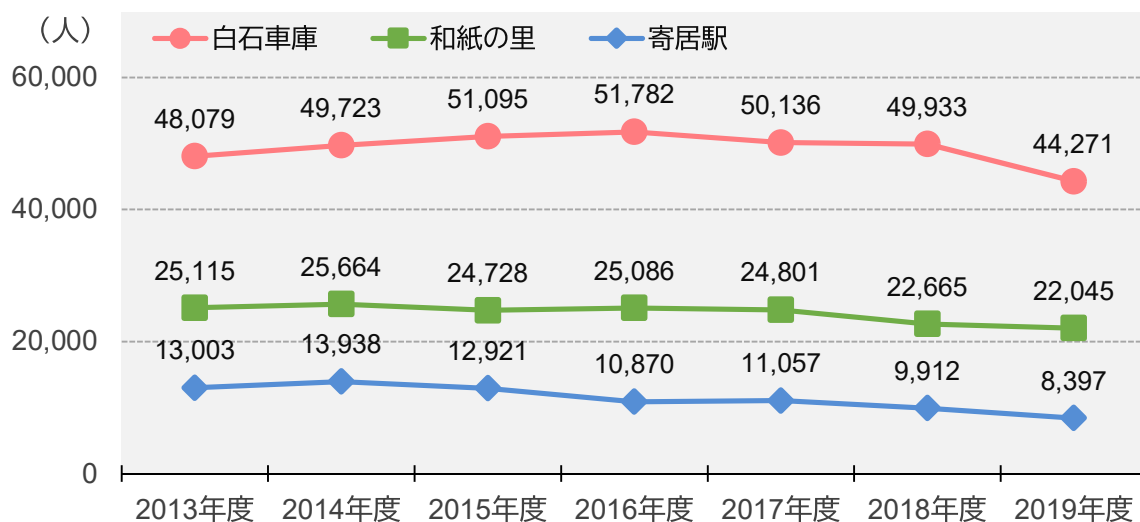
図 4-3 路線バスのカバー状況 (現況\_2015 年人口)

## 4-2. 公共交通の利用状況

### (1) 路線バス

#### ① 年間利用者数

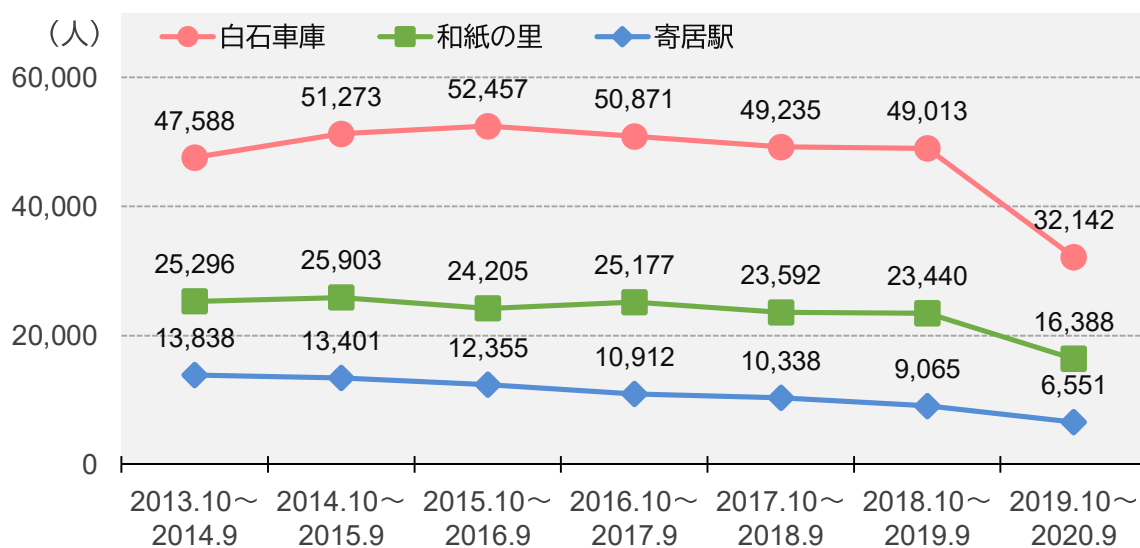
路線バスの年間利用者数は、ほぼ同様の利用者数で推移してきているものの、若干の減少傾向にあります。3系統合計で前計画策定時（平成26（2014）年度）は89,325人、現在（令和元（2019）年度）は74,713人と約15,000人減少しています。



※2016年10月再編前の「和紙の里」系統は、「役場入口」及び「皆谷」系統の合算値（以降、同様に集計）  
資料：東秩父村、イーグルバス(株)

図 4-4 路線バス 年間利用者数

バス事業の年度である当年10月から翌年9月の1年間の集計でみると、路線再編が実施された2016年10月以降は、1年目のみ和紙の里系統の利用者数が増加したものの、その他系統では減少しており、その後も減少傾向が続いています。



※新型コロナウイルスの影響により利用者が急減  
資料：東秩父村、イーグルバス(株)

図 4-5 路線バス バス事業年度 年間利用者数

## ② 月別利用者数

路線バスの月別利用者数（令和元（2019）年度）は、白石車庫系統のみ月によって変動があり、4月・5月（ハイキングや天空のポピー等）の利用が多く、8月（夏休み）に利用が減少しています。前計画策定時（平成26（2014）年度）においても現在と同様の傾向であるため、前計画策定以降も月ごとの利用傾向に大きな変化は生じていないものと考えられます。

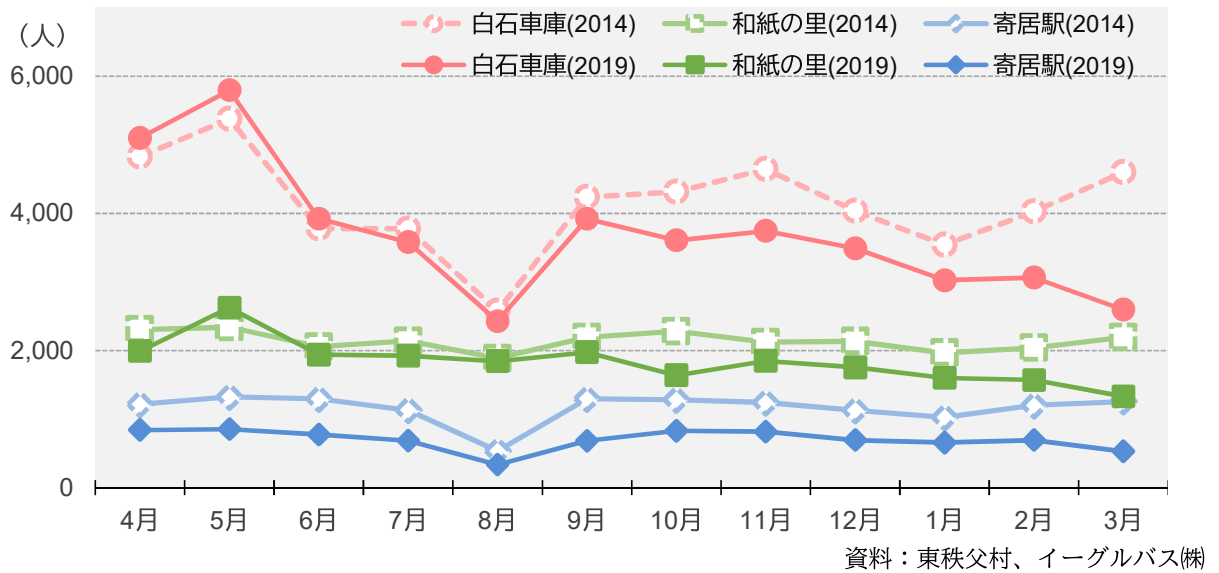
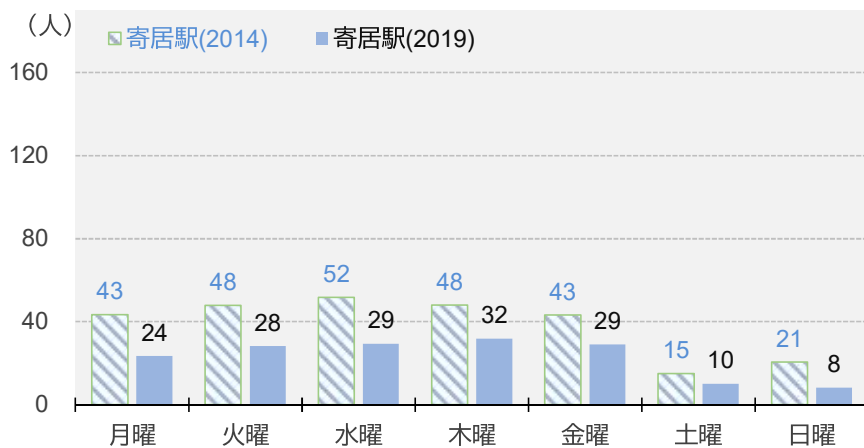
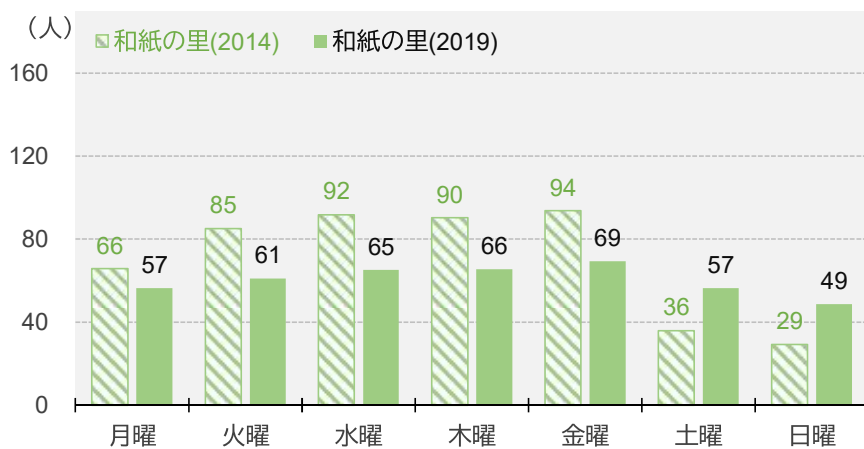


図 4-6 路線バス 月別利用者数（2014年度・2019年度）

### ③ 曜日別利用者数

前計画策定時（平成 26（2014）年度）において寄居駅系統は現在と概ね同様の傾向ですが、和紙の里系統では平日よりも土日の利用が減少傾向となっていました。

村内路線バスの曜日別利用者数（年間平均）（令和元（2019）年度）は、白石車庫系統では週末に向けて若干利用者が増加しており、和紙の里系統では、日曜日の利用がやや減少する傾向にありますが、ほぼ横ばいとなっています。これらの系統は、月別利用者数でみたおり、天空のポピー等の観光シーズンに利用が増加する傾向にあるため、観光目的による利用が週末にかけて増加しているものと考えられます。寄居駅系統では平日はほぼ同様に推移し、土日の利用は平日の3分の1程度に減少しています。



資料：東秩父村、イーグルバス(株)

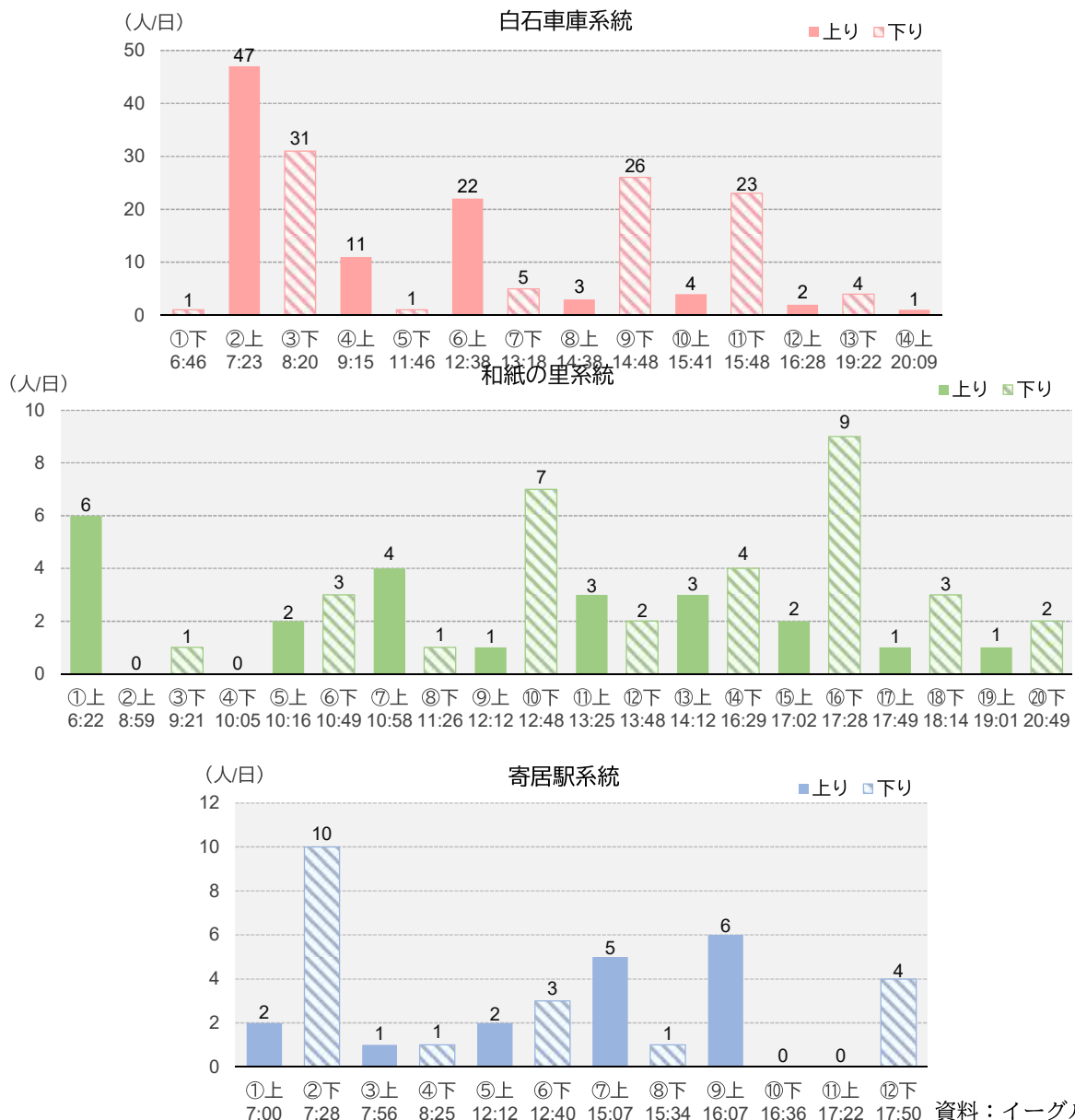
図 4-7 路線バス 曜日別利用者数（2014 年度・2019 年度 各年の日平均）

#### ④ 便別利用者数

路線バスの便別利用者数（調査日 1 日間）（令和元（2019）年度）は、白石車庫系統では第 2 便の上り（小川町駅方面）の利用が最も多く、小学校児童の通学や小川町駅への移動に利用されている状況が伺えます。また、第 3 便や第 6 便ではハイカー等の観光利用、第 9 便、第 11 便は小学生の下校に利用されており利用者が多くなっています。これらの便以外では、利用は少ない状況です。

和紙の里系統では第 1 便、第 10 便、第 16 便の利用が比較的多くなっていますが、それ以外の便は 4 人以下と利用が少なくなっています。

寄居駅系統では、主に小学生の通学で利用されている第 2 便の下り（和紙の里方面）、第 7 便、第 9 便の利用が多くなっています。それ以外の便は 4 人以下と利用が少なくなっています。



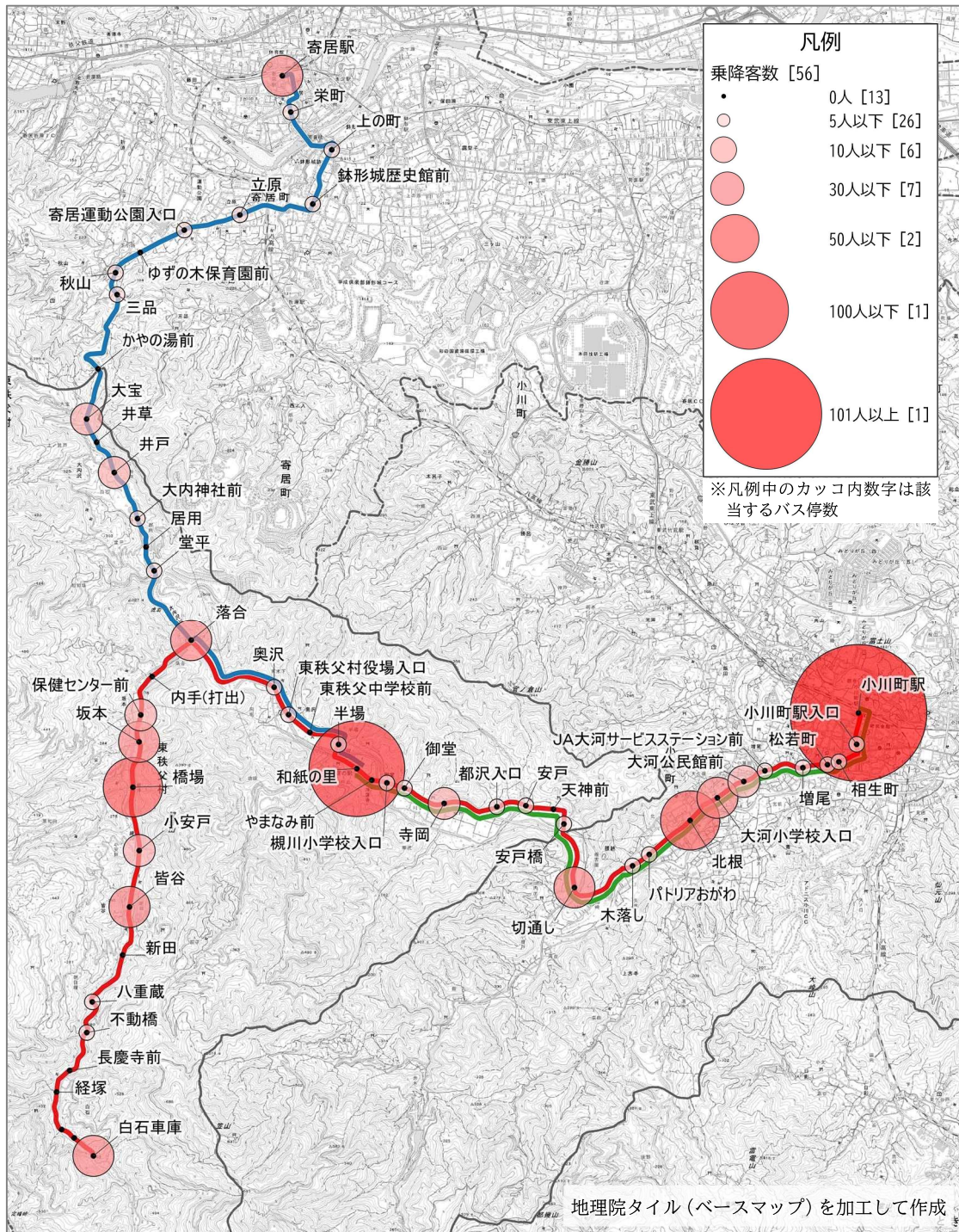
資料：イーグルバス(株)

図 4-8 路線バス 便別利用者数（2019 年度の調査日 1 日間）

### ⑤ バス停別利用者数

路線バスのバス停別乗降客数（調査日1日間）（令和元（2019）年度）は、路線全体では「小川町駅」の利用、村内バス停では「和紙の里」の利用が最も多く、「橋場」「落合」「坂本」「皆谷」「白石車庫」で比較的多く利用されています。一方で、1日調査の結果ではあるものの、乗降客数が0人のバス停も複数存在しています。

寄居町内では寄居駅を除き利用は少なくなっていますが、小川町内では小川町駅以外にも乗降客数10人以上のバス停が複数あります。



資料：イーグルバス(株)

図 4-9 バス停別乗降客数（2019年度の調査日1日間）

## ⑥ 財政負担

路線バスの運賃収入は、路線再編前の平成 28(2016)年度以前は 2,000 万円前後で推移しており、再編後 1 年目の平成 29(2017)年度には若干上昇したものの、その後は再編前と同程度の収入となっています。一方で運行経費は上昇傾向にあり、その影響から損失額も増加しています。令和元(2019)年度の損失額は約 3,000 万円と、再編前の約 1.5 倍に増加しています。

また、路線バスの運行には国・県の補助金や東秩父村・小川町・寄居町からの負担金を運行経費に充てています。上記のとおり損失額が増加しているため、本村の負担金も増加傾向にあり、再編前の平成 28(2016)年度以前は 900 万円前後だったものが、令和元(2019)年度には約 1,570 万円と、再編前の約 1.7 倍に増加しています。さらに、令和 2(2020)年度から令和 6(2024)年度までは IC カード導入費・車両代替費として毎年約 450 万円を追加で負担することとなっています。

しかしながら、通常の国からの補助金とは別に、地方交付税の特別交付税において、「地方バス路線運行維持対策に要した経費」として、東秩父村負担額の約 80%が措置されています。村の実質負担額においては、実際の額の約 20%程度となり、今後も公共交通を維持・確保するための大きな支えとなっています。

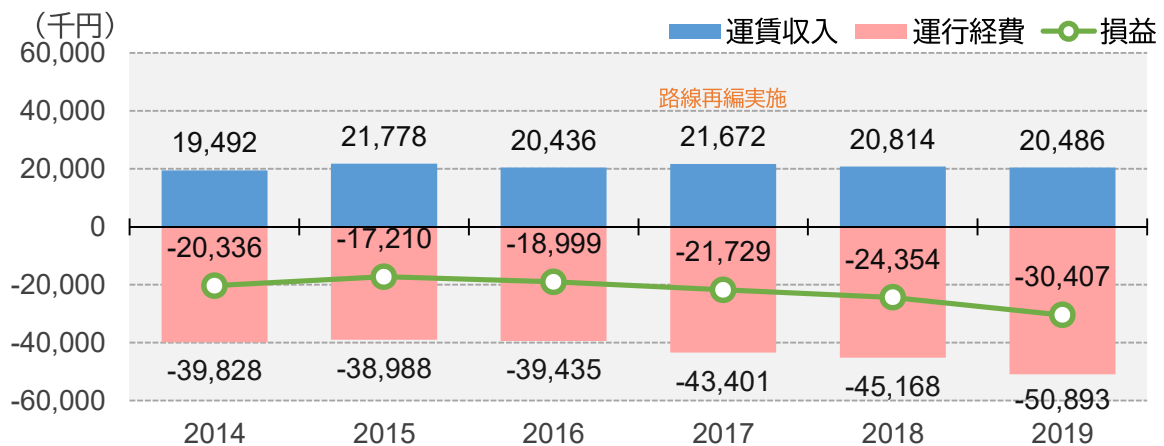


図 4-10 路線バス 運賃収入・運行経費・損益の推移

※年度はバス事業年度（前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日）

資料：東秩父村、イーグルバス(株)

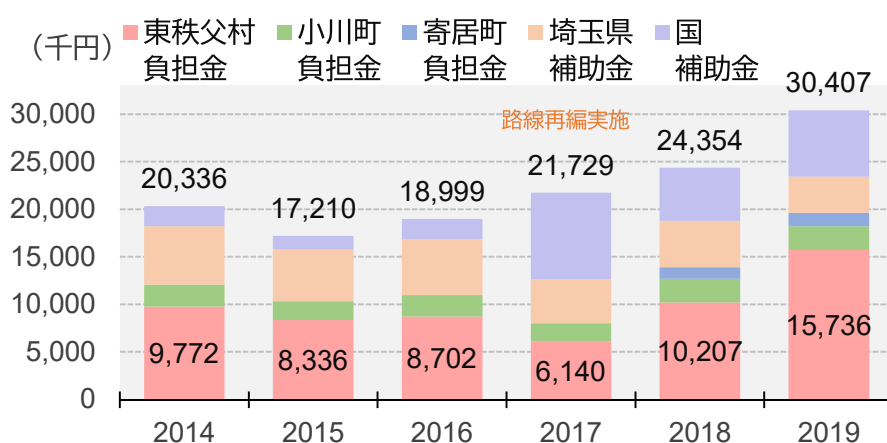
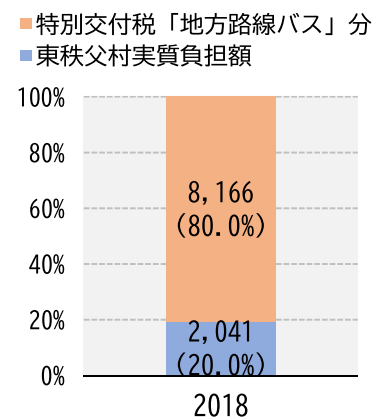


図 4-11 路線バス 負担金・補助額の推移図



※2018 年度の東秩父村負担額 10,207 千円に対して 8,166 千円の特別交付税が交付される。

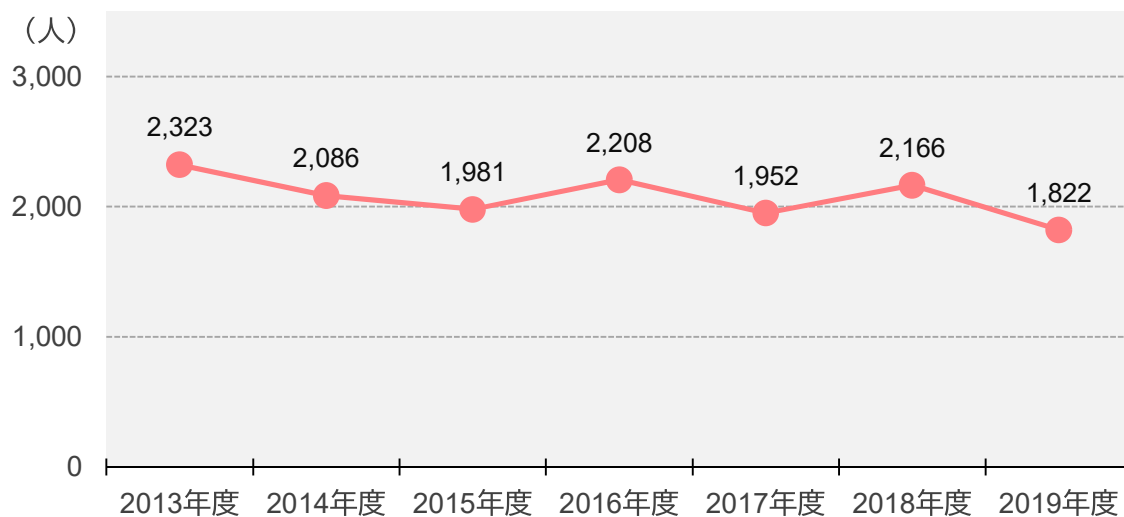
図 4-12 路線バス 東秩父村の実質負担金・特別交付税割合イメージ図



## (2) やまびこ会有償運送

### ① 年間利用者数

やまびこ会有償運送の年間利用者数は、2,000人前後の利用者数で推移しています。平成30(2018)年4月から有償運送の入会金並びに年会費が免除となり、平成30(2018)年度の利用者数は増加したものの、令和元(2019)年度では若干減少となっています。

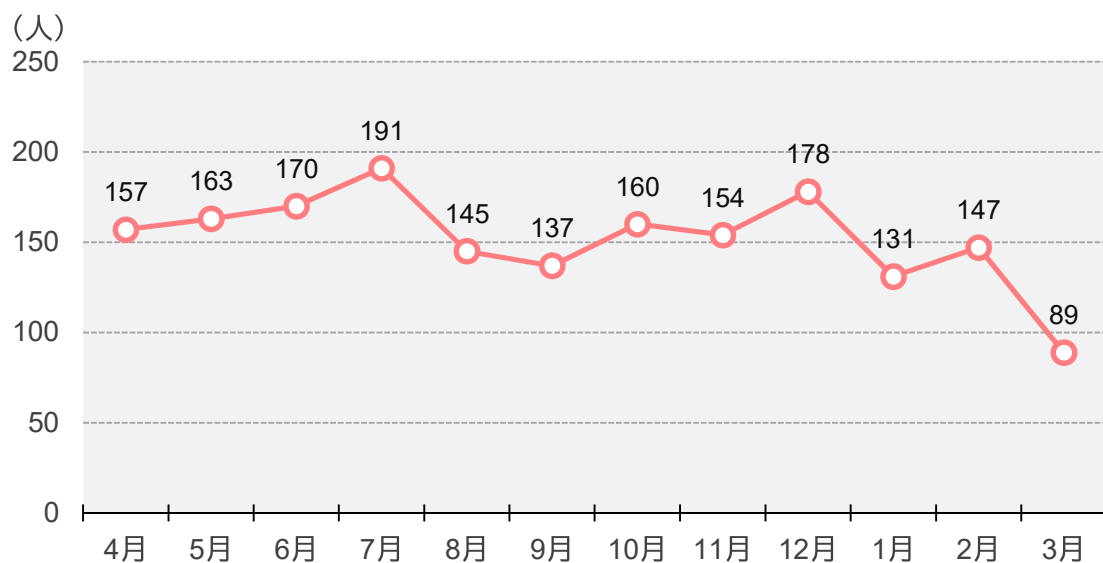


資料：東秩父村

図 4-13 やまびこ会有償運送 年間利用者数

### ② 月別利用者数

やまびこ会有償運送の令和元(2019)年度の月別利用者数は、大きな変動は無いものの、7月の利用者数が最も多くなっています。3月の利用者数が大きく減少していますが、新型コロナウイルス感染症の流行が懸念され始めた時期であり、その影響を受けて利用者数が減少した可能性があります。

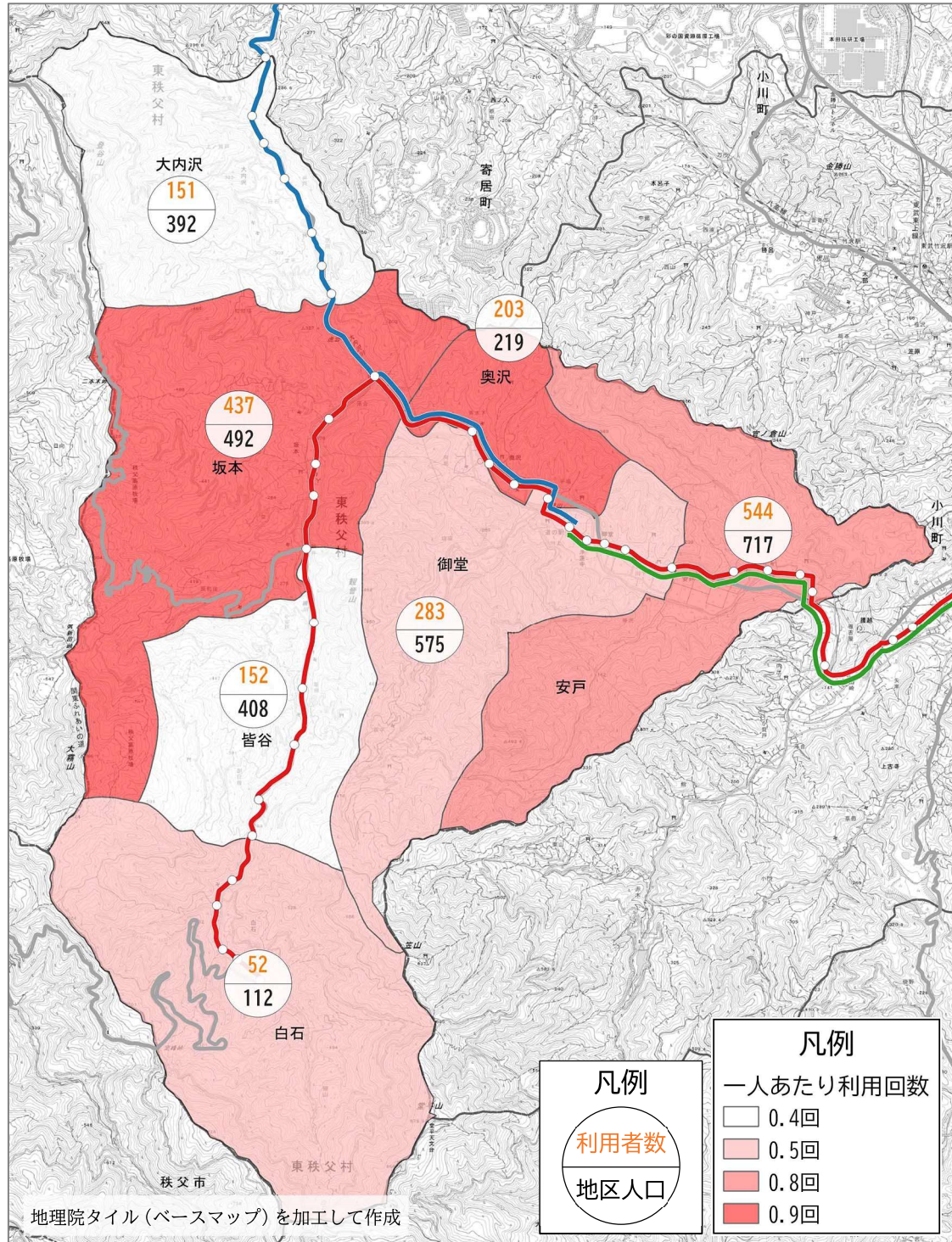


資料：東秩父村

図 4-14 やまびこ会有償運送 月別利用者数(2019年度)

### ③ 地区別利用状況

やまびこ会有償運送の地区別利用状況は、安戸地区が最も多く、次いで坂本地区となっています。地区人口一人あたりの利用回数（利用者数÷地区人口）では、坂本地区及び奥沢地区での一人あたりの利用回数が多くなっています。また、白石地区は地区人口が村内で最も少ないため利用者数の絶対数は少ないものの、一人あたり利用回数では大内沢地区や皆谷地区よりも多くなっています。



※やまびこ有償運送の利用者数は2019年度1年間の利用者数。地区人口は平成27年国勢調査による人口。  
資料：平成27年国勢調査、東秩父村

図 4-15 やまびこ有償運送 地区別利用状況（2019年度）

## 5. 住民意識の把握

### 5-1. 住民アンケート調査の実施概要

今後の公共交通のあり方、公共交通維持に向けた取り組みなどについて、住民の意見聴取を目的に住民アンケート調査を実施しました。

アンケートは、村内全世帯を対象に実施し、配布・回収の状況は以下のとおりです。回収数は646件、回収率は59.0%で、地区別の回答状況もほぼ地区別世帯数に比例する回答数となっています。

表 5-1 住民アンケート調査概要

項目	内容
調査対象	全世帯（1,094世帯）
回収率	回収数：646件 回収率：59.0%
実施時期	令和2（2020）年7月1日～7月20日
調査方法	郵送による配布回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>■回答者属性</li><li>■公共交通利用について</li><li>■やまびこ会有償運送について</li><li>■今後の公共交通のあり方や要望</li><li>■65歳以上の方の日常生活における移動について</li><li>■児童・生徒・学生の方の日常生活における移動について</li></ul>

#### 【アンケート集計及び結果における留意事項】

※1:アンケート集計は、居住地、年齢などの基本属性にかかわる設問については無回答も集計対象とするが、意識や行動に係る問における無回答は集計対象外とした。

※2:構成比は、四捨五入、端数処理により100%とならないことがある。

※3:グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。

## 5-2. 調査結果の概要

### ■回答者属性

#### 【属性】

- ・各地区、各世代から回答を得られています。
- ・自宅から最寄りバス停までの徒歩による所要時間は、5分以下が全体の58%を占め、10分以内は15.6%、10分以上を要するという回答は約22%ありました。

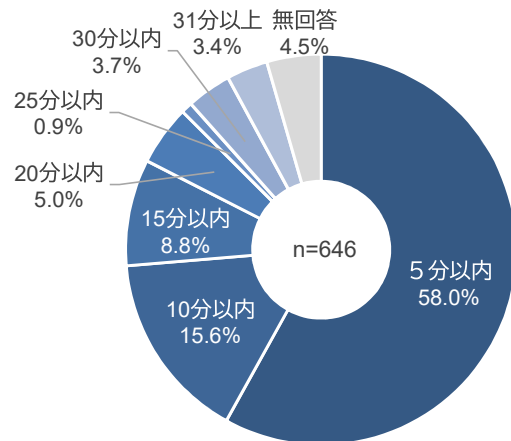


図 5-1 最寄りバス停までの徒歩による所要時間

#### 【免許保有率・車両保有率】

- ・免許保有率は79.4%、車両保有率は75.7%と、マイカーが高い割合で普及しています。

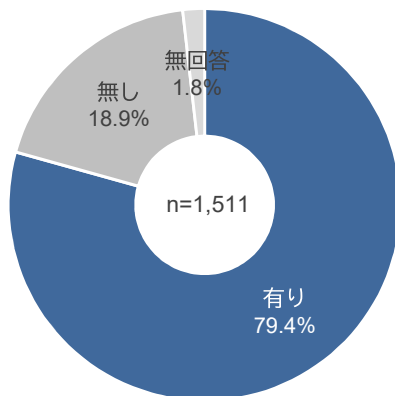


図 5-2 免許保有率

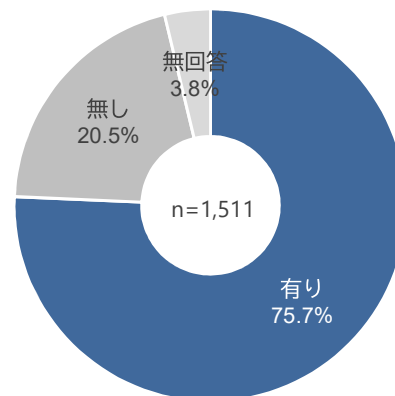


図 5-3 車両保有率

#### 【交通系 I Cカード保有率】

- ・交通系 I Cカードは約半数の方が保有しています。

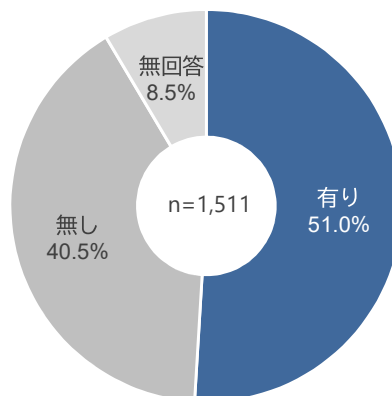


図 5-4 交通系 I Cカード保有率

## ■路線バスの満足度

- ・路線バスの満足度は、普段バスを利用されない方が多いことも影響し、「どちらでもない」という評価が半数以上を占めています。「どちらでもない」という評価を除いた場合の路線バスの総合的な評価では、満足度が57%でした。平成27（2015）年の前回調査時（再編実施前）の満足度は66%で、満足度はやや減少する結果となりました。
- ・路線バスが不満な理由として多く挙げられた意見は、「運行本数」「時刻表の設定」「運賃」についてです。

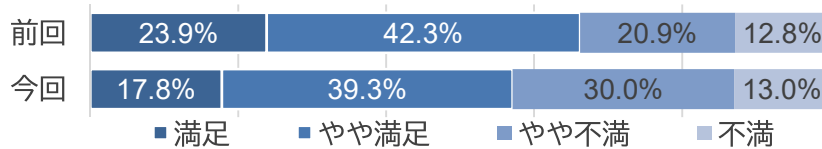


図 5-5 前回調査との満足度の比較

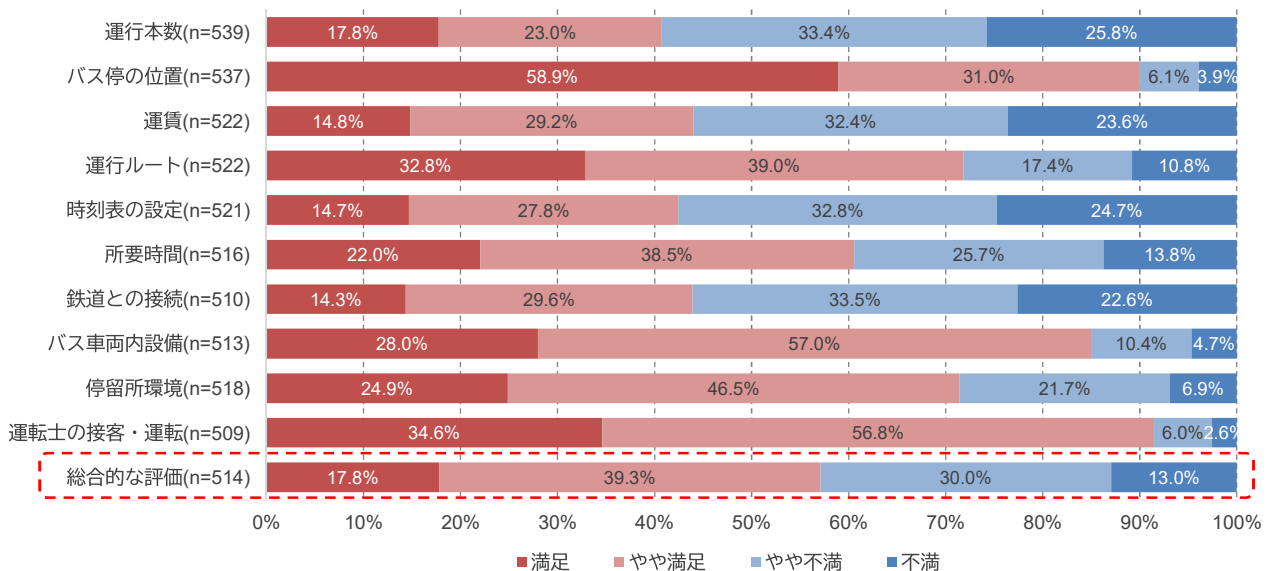


図 5-6 路線バスの満足度

### ■「和紙の里」ハブ化構想（路線再編及び「和紙の里」施設整備）への評価

- ・「和紙の里」ハブ化構想への評価は、肯定的な評価が約 40%、否定的な評価が 20%で、一定の評価を得られています。
- ・肯定的な評価をした理由として最も多かったものは地域活性化に対する評価でした。
- ・否定的な評価をした理由として最も多かったものは交通結節点としての評価と施設整備・立地に関する評価でした。
- ・バスを利用しないため評価ができないという方が多くいました。

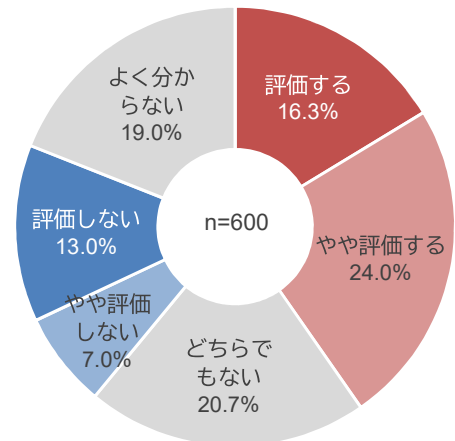


図 5-7 ハブ化構想への評価

### ■やまびこ会有償運送について

- ・やまびこ会の認知度は約 82%で、多くの方に認知されています。
- ・やまびこ会を知った手段は「知人から聞いた」が最も多く、やまびこ会の入会金・年会費が免除となったことの認知度は約 30%で、あまり高くありませんでした。
- ・やまびこ会への要望で多かったものは、「当日予約ができる」「土日祝日にも利用できる」「自由な区間を利用できる」という内容でした。
- ・やまびこ会の運転手を募集した場合に「希望する」「条件に合えば希望したい」との回答が約 14%ありました。

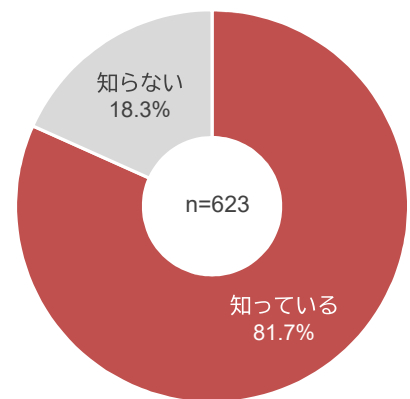


図 5-8 やまびこ会の認知度

### ■今後の公共交通のあり方や要望

- ・公共交通が重視すべきサービス対象では「日常の通院」「日常の買い物」が多く挙げられました。また、「通学」もそれに次いで多くなっています。
- ・路線バスの改善要望では「増便してほしい」「運賃を安くしてほしい」「運行時間帯を改善してほしい」という回答が多く挙げられました。

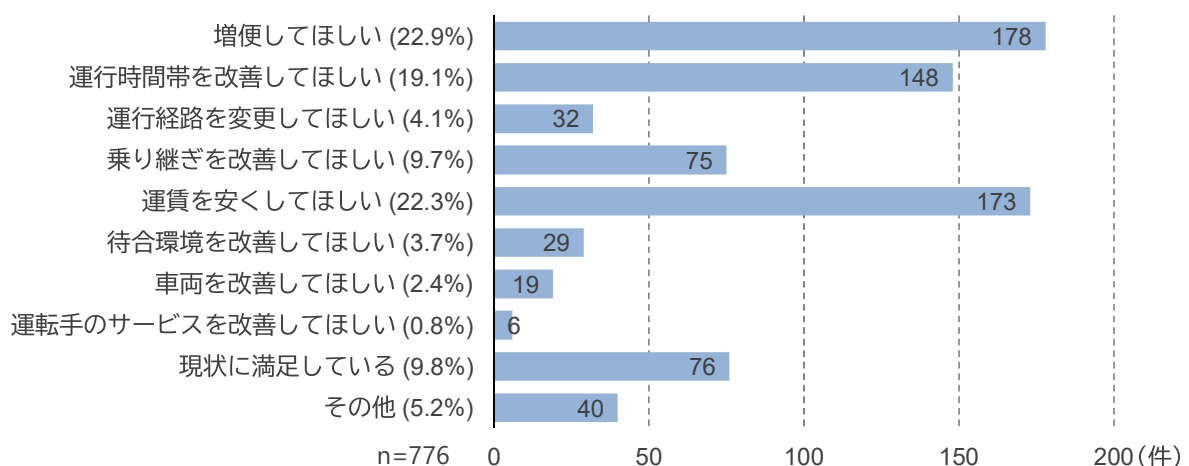


図 5-9 路線バスの改善要望

### ■小川赤十字病院へのバス路線について

- ・「和紙の里～小川赤十字病院」のバス路線があったら利用するかとの質問に対しては、する・しないの回答が約半数ずつでした。
- ・小川赤十字病院へのバス路線ができた場合の利用頻度は、「利用する」と回答した人のうち、ほぼ毎日が3.2%、週に3～5日が4.4%、週に1～2日が10%、月に数日が36.7%となっており、半数が定期的な利用を希望しています。

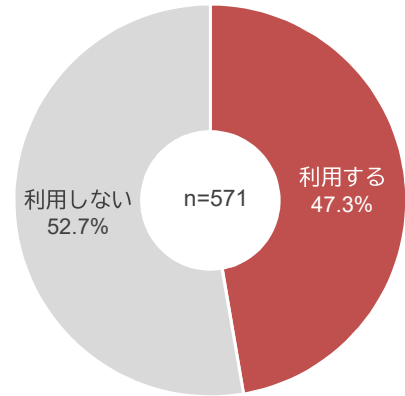


図 5-10 赤十字病院経由の利用した  
いか

### ■寄居駅行きのバス路線について

- ・現在の「和紙の里～寄居駅」のバス路線については、「利用する方が少しでもいるならば、現在のまま存続したほうが良い」が約32%でした。
- 「利用者が少ないのであれば、別の運行方式の導入等を検討したほうが良い」または「減便や路線廃止を検討したほうが良い」は合わせて49.3%でした。

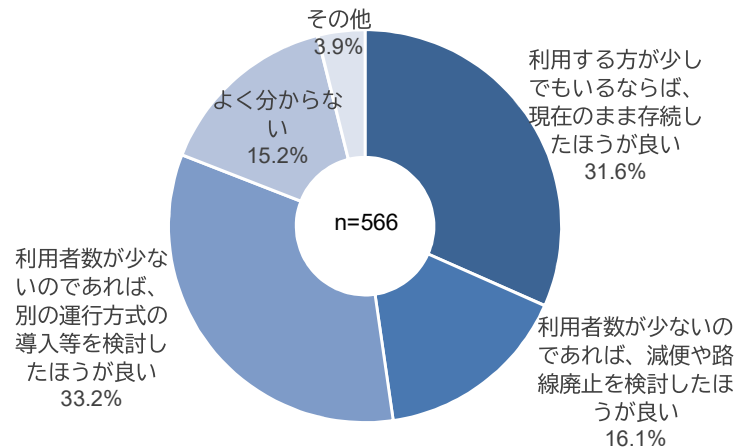


図 5-11 寄居駅行きのバス路線の今後について

### ■公共交通に関する意見・要望

- ・公共交通に関する意見・要望では、路線バスに関する意見79件(57.7%)以外にも、やまびこ会に関する意見も33件(24.1%)と比較的多く、その他に公共交通全体に関する意見なども寄せられました。

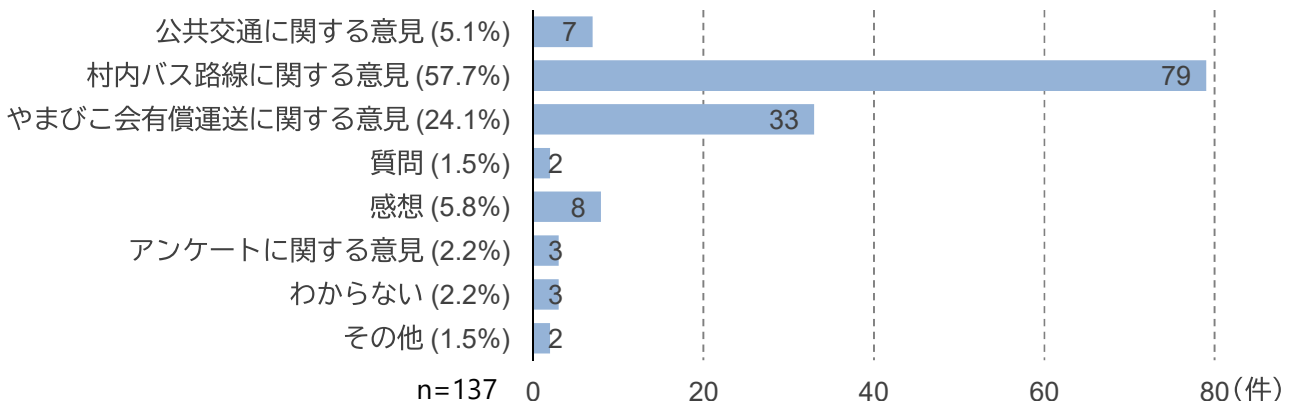


図 5-12 公共交通に関する意見・要望

## ■65歳以上の方のバス利用状況等

### 【バス利用頻度】

- ・ ほぼ毎日～月に数日バスを利用する方は7.5%、年に数日利用する方は約16%です。ほとんどバスを利用しないという方が大半を占めています。

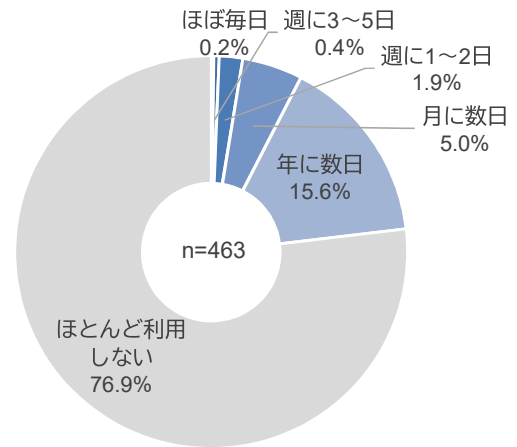


図 5-13 バス利用頻度（平日）

### 【バスで利用を希望する方向・駅などへの理想の到着時刻・出発時刻】

- ・ バスを利用するとすれば約87%の方が小川町駅方面への利用を希望しています。
- ・ 駅などへの理想の到着時刻は午前中に集中しており、10時台が最も多くなっています。
- ・ 駅などからの理想の出発時刻は15時台が最も多いものの、11時～22時台まで回答が分散しています。

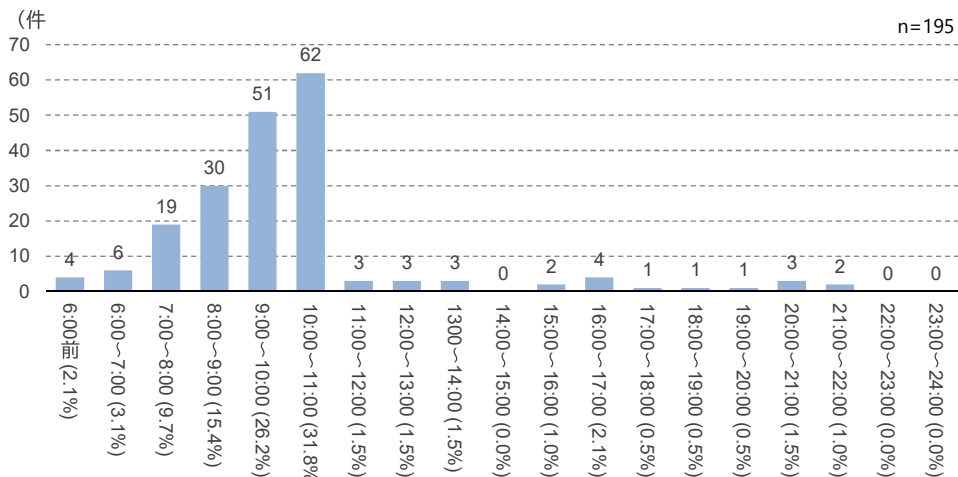


図 5-14 駅などへの理想の到着時刻（平日）

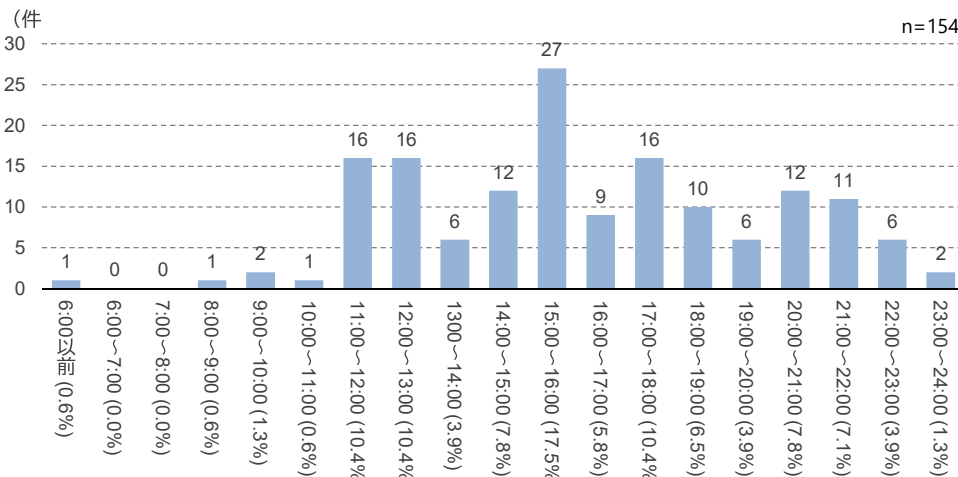


図 5-15 駅などからの理想の出発時刻（平日）



【理想の方向・時間帯にバスが運行された場合の利用目的・頻度】

- ・理想の時間帯にバスが運行された場合、平日のバス利用目的は買い物と通院目的が多くなっています。また、休日は買い物とレジャー・娯楽が多くなっています。
- ・理想の時間帯にバスが運行された場合の利用頻度は「ほとんど利用しない」が35%で最も多く、次いで「年に数日」が28.1%と、運行した場合でも利用頻度は非常に低いとの回答でした。

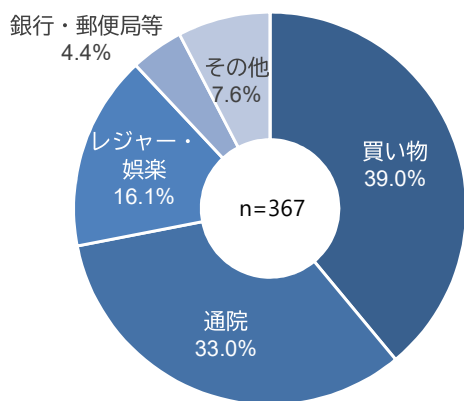


図 5-16 利用目的(平日)

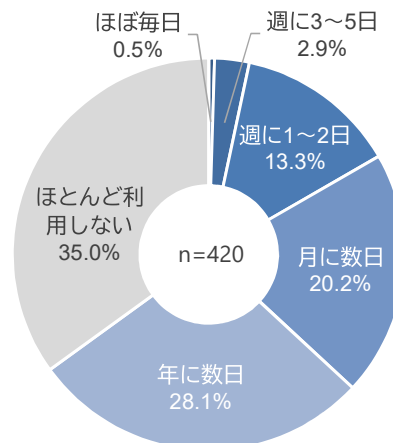


図 5-17 どの程度利用すると思うか(平日)

■65歳以上の方の免許返納意向

- ・運転免許を「しばらく返納予定はない」とする方が63.6%で半数以上を占めています。が、平成27(2015)年の前回調査と比較して、いずれは免許返納をしようと考えている方が増加しています。

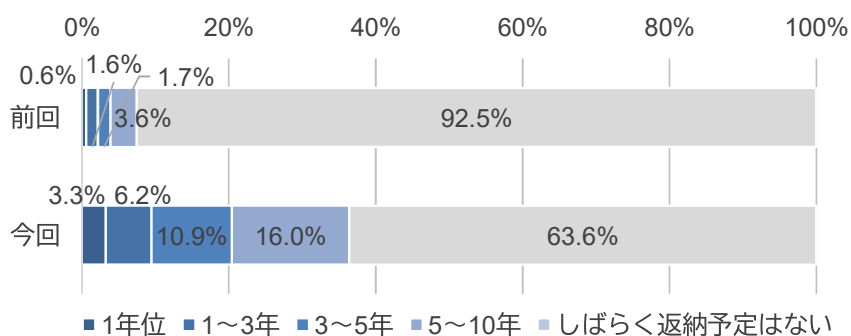


図 5-18 免許返納意向(前回調査との比較)

■65歳以上の方で、今後、車が使えなくなる可能性

- ・65歳以上の方で、近い将来、車が使えなくなる可能性では、「免許返納により車が使えなくなる」と「車が使えなくなることはない」という回答が概ね半数ずつでした。
- ・2015年の前回調査と比較して、「車が使えなくなることはない」という回答が減少しています。

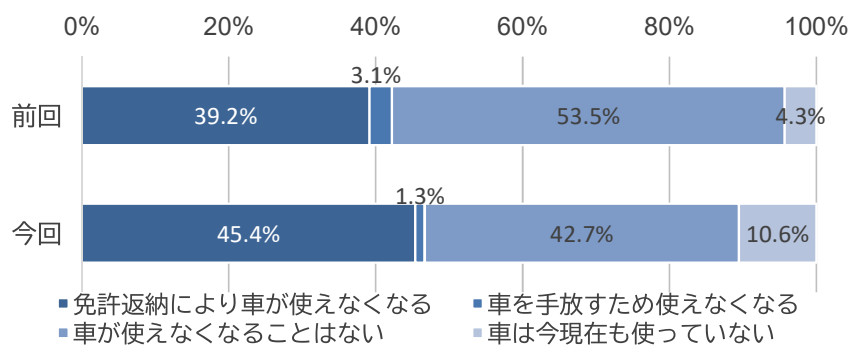


図 5-19 近い将来、車が使えなくなる可能性(前回調査との比較)

## ■小学生・中学生の平日の通学以外でのバス利用状況等

### 【平日の通学以外でのバス利用頻度】

- ・小学生、中学生ともに、平日の通学以外ではバスをほとんど利用しないという方が大半を占めています。中学生ではほぼ毎日利用する方も7.4%います。

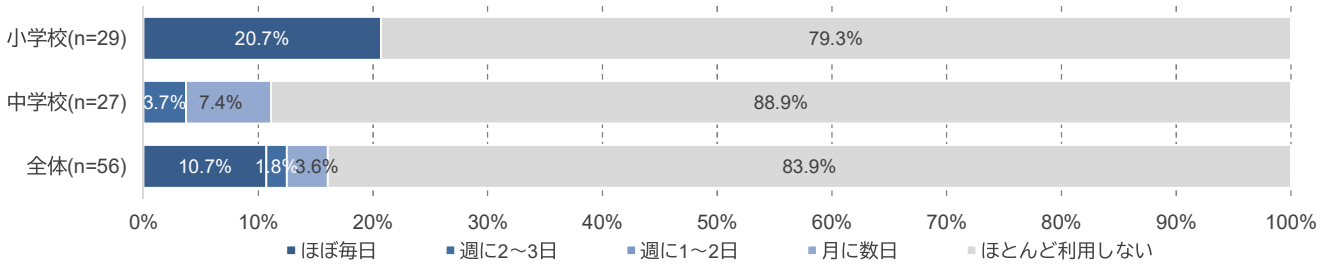


図 5-20 小・中学生の平日の通学以外でのバス利用頻度

### 【バスで利用を希望する方向、駅などへの理想の到着時刻・出発時刻、利用頻度】

- ・ほとんどの方が、バスを利用するとすれば小川町駅方面への利用を希望しています。
- ・駅などへの理想の到着時刻は10時台と17時台が多くなっています。理想の出発時刻は19時台が最も多くなっていますが、17時台、22時台の回答も多くみられます。

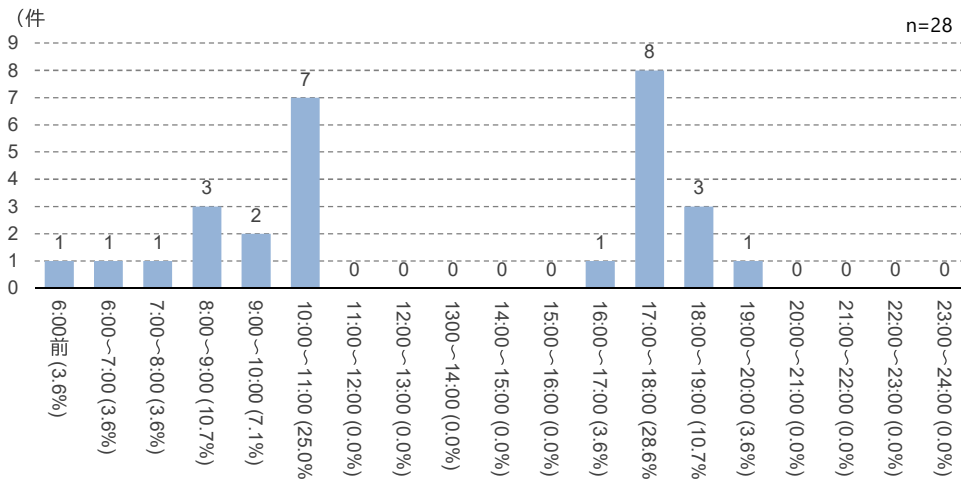


図 5-21 駅などへの理想の到着時刻（平日）

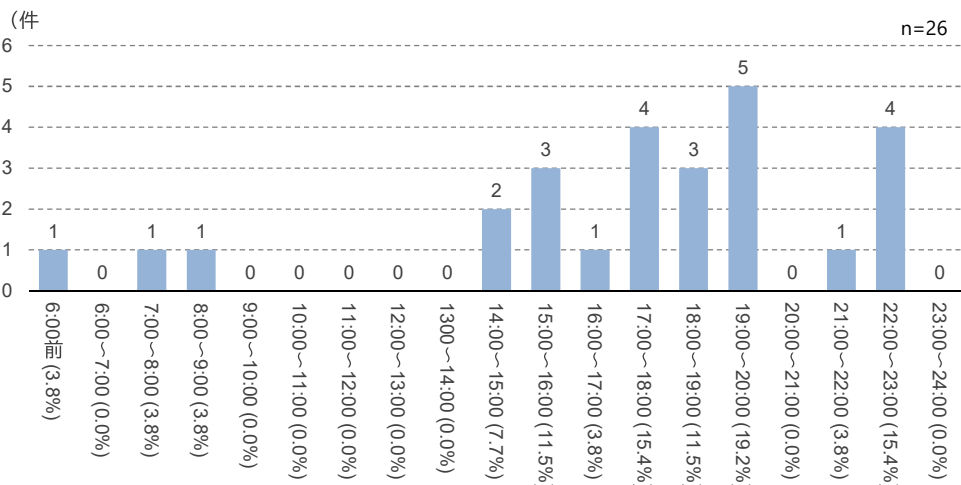


図 5-22 駅などからの理想の出発時刻（平日）

## ■高校生・専門学生・大学生の平日のバス利用状況等

### 【平日のバス利用頻度】

- ・ 専門学生ではほぼ毎日利用する方が42.9%、高校生では、ほぼ毎日～月に数日利用が43.4%となっており、全体としては約3割の利用が見られます。

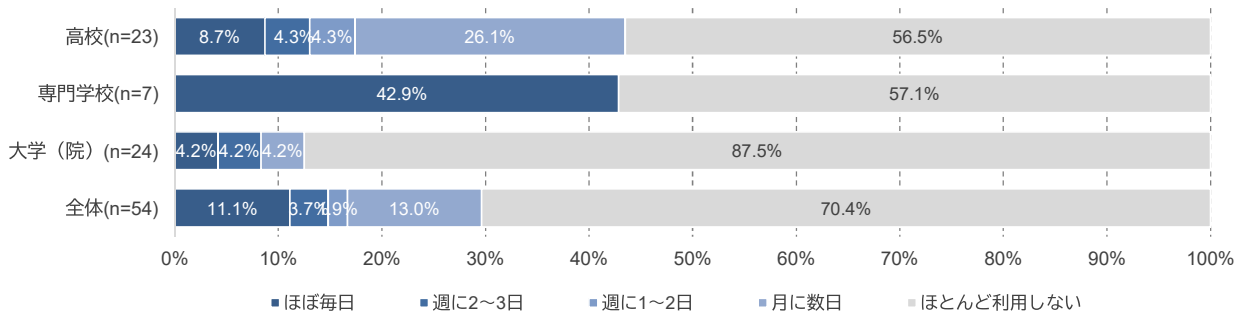


図 5-23 高校生・専門学生・大学生の平日のバス利用頻度

### 【バスで利用を希望する方向、駅などへの理想の到着時刻・出発時刻、利用頻度】

- ・ 約9割の方がバスを通学で利用するとすれば小川町駅方面への利用を希望しています。
- ・ 駅などへの理想の到着時刻は6時台～8時台に集中しています。理想の出発時刻は20時台が最も多く、17時、18時台も多くなっています。
- ・ 理想の時間帯にバスが運行された場合の利用頻度は、高校生では約8割の方が月に数日以上利用、専門学生と大学生では約6割の方が月に数日以上利用すると回答しています。

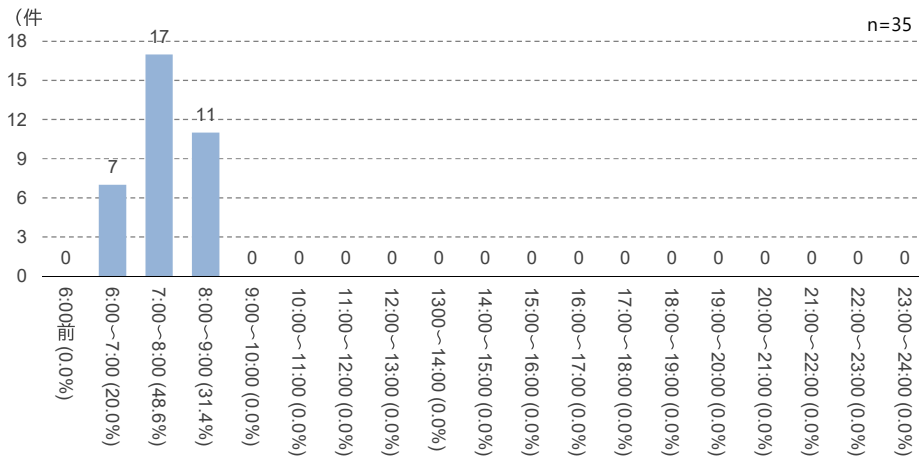


図 5-24 駅などへの理想の到着時刻（平日）

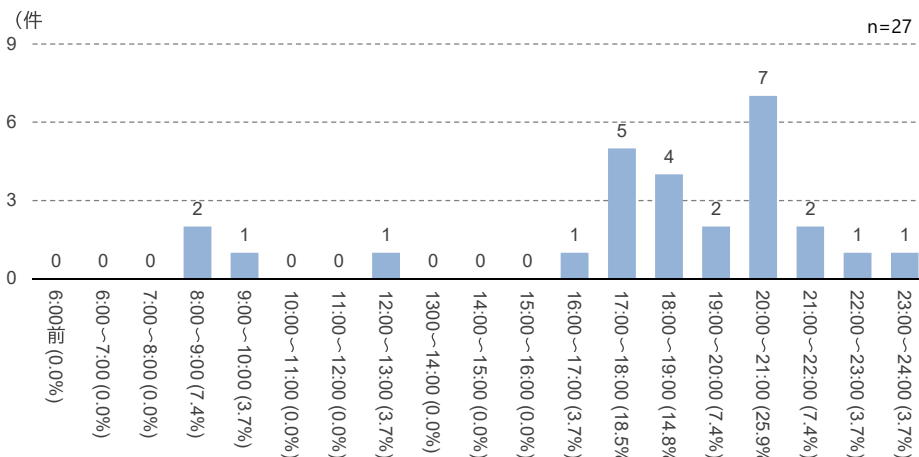


図 5-25 駅などからの理想の出発時刻（平日）

## ■各設問でいただいた意見・要望（記述回答）

現在のバス運行や路線再編、今後の公共交通に対して以下のような意見が寄せられています。

- ・和紙の里より先（寄居駅・白石車庫方面）は便数が少ない・減少した。増便してほしい。
- ・白石車庫方面の利用者にとって、小川町～和紙の里止まりの系統は利用しづらい。
- ・和紙の里での接続が良くない。路線バス同士の接続を改善してほしい。
- ・ゾーン制運賃に変更となり、運賃が高くなった。
- ・鉄道との接続が良くない。接続を改善してほしい。
- ・高校生の通学に利用しづらいダイヤである。通勤通学に利用しやすいダイヤ・便数としてほしい。
- ・高齢者にも利用しやすいノンステップバスを導入してほしい。
- ・停留所に雨風を防げる施設やベンチを設置してほしい。
- ・バス停が遠く利用できない。フリー乗降制度の導入や新たな運行システムの導入等を検討してほしい。
- ・路線図や時刻表を配布してほしい。

※いただいた意見を集約・要約・編集し掲載

## 【各設問でいただいた主な意見の種類・件数】

### ■路線バスが不満な理由

- 運行本数に関連する意見（58件）
- 時刻表の設定に関連する意見（33件）
- 運賃に関連する意見（25件）
- 鉄道との接続に関連する意見（19件）
- 運行ルートに関連する意見（17件）
- 停留所環境に関連する意見（11件）
- バス停の位置に関連する意見（9件）
- 所要時間（バスターミナルでの接続）に関連する意見（5件）
- バス車両等に関連する意見（5件）

### ■「和紙の里」ハブ化構想（路線再編）の評価理由 ※「やや評価しない」「評価しない」とした理由を掲載

- ハブ化構想そのものについての評価（15件）
- 白石車庫方面の減便に関する評価（12件）
- バス運賃の値上がりに関する評価（4件）
- バスの接続等についての評価（12件）

■公共交通に関する意見・要望（自由記述欄）

- 公共交通全体に関する意見（7件）
- 車両について（10件）
- 新たな交通システムについて（7件）
- 運行便数について（6件）
- 運行経路について（6件）
- 乗り継ぎについて（6件）
- 待合環境について（5件）
- 運行時間帯について（3件）
- 運賃について（3件）
- 利用案内の配布やPRについて（3件）
- やまびこ会有償運送の利用案内の配布やPRについて（7件）
- やまびこ会有償運送の運行便数について（5件）
- やまびこ会有償運送の運行時間帯について（2件）
- 公共交通について分からない（3件）

（参考）イーグルバス車内・web アンケート（2019年度）で寄せられた意見・要望等

※お寄せいただいたご意見の一部を掲載

- ・車両待機をしている際、出発時刻の10～20分前でもバスのドアを開けて乗車させてはどうか。
- ・寄居駅行きの土日祝日ダイヤに朝の7時台にもバスを運行してもらいたい。
- ・交通系ICカードに対応するのであれば定期券もICカードに対応していただきたい。

## 6. 公共交通に関わる問題点・課題

### ■路線バス

本村の公共交通における路線バスは、地形的な制約もあり村全域をカバーすることは困難となっています。また、今後は人口減少により、路線バスの利用者が減少していくとともに、人口の低密度化がさらに進むことで、需要が少ない地域を路線バスでカバーすることが難しくなることが予想されます。

公共交通である路線バスは、観光やハイキング等で来村される方々の重要な交通手段としての役割も大きく、地域の活性化には欠かせないものとなります。利用者及び運行収入が減少している中、路線バスを維持していくためには利用促進策の推進による利用者数の確保や利用状況に応じた運行時間及び区間の見直しなどを含めた運行の効率化を図っていく必要があります。

### ■やまびこ会有償運送

本村の総人口が減少していることから、公共交通の総需要は減少するものの、高齢者の減少率は他世代に比べて緩やかであるため、今後も少数でありながらも公共交通への一定の需要は想定されます。

また、現役世代の減少によって、家族送迎が困難となり、ドア・ツー・ドアのようなサービスの需要が高まることが想定されます。そのため、路線バスで補いきれない地域については、やまびこ会有償運送と相互利用を促進していくことが必要と考えられます。

これまでやまびこ会と連携し、高齢者や障がい者等が対象であったサービスを村民全員の利用を可能にする取り組みを実施し、住民の利用促進を図っておりますが、利用者数が伸びていない状況です。今後は利用方法や利用可能日時等、利用者の要望に対するサービス拡充の検討を行っていく必要があるとともに、運転手の確保や体制整備による路線バスの補完的役割の拡充を図ることが求められます。

### ■住民が求めるサービス

今回行った住民アンケートでの回答では、増便やダイヤの改正、料金設定、路線バス同士や鉄道との接続の改善等、路線バスの運行形態についての意見が多く見受けられました。また路線バスの利用に関して、停留所までの距離や利用環境の改善についての要望もありました。

住民から頂いた意見を精査し、前述した運行の効率化と費用対効果を考慮した施策の展開を図る必要があります。

## 7. 基本的な方針と目標

### 7-1. 基本方針

#### 基本方針1 利用者に合わせたサービスの提供

人口減少により、必然的に公共交通利用者の減少が想定されますが、村民の移動手段としての役割を果たせるよう、住民ニーズに合わせたサービスの提供を検討していく必要があります。移動手段の確保が難しくなる村民が、日常の買い物や病院等への移動が不自由なくできる公共交通の構築や通勤通学等で利用する方が、安全に利用できる公共交通を目指します。また、観光客の移動手段としての側面もあるため、初めて村内の路線バスを利用する来訪者でも、不自由なく利用できるような環境整備を行い、いつでも気軽に利用できる公共交通を目指し、来訪者の増加に結び付けることを目指します。

#### 基本方針2 持続可能な公共交通体系の確立

本村は車移動が根付いており、自家用車に大きく依存しています。しかし、今後高齢化率の上昇が想定され、また、高齢者の免許返納率も高くなる中で、公共交通は生活を営む上で必要不可欠な移動手段となります。このような背景から、今後の公共交通のあり方については、運行継続の採算性のみならず、将来的な視点も含め、持続可能な公共交通を目指します。

また、本村の地形は山間部に居住地が点在しており、路線バスだけでは補いきれない地域が存在するため、やまびこ会有償運送と路線バスの相互補完により、村内全体の移動手段を確保します。

#### 基本方針3 利便性の向上と利用促進

バスの利便性を高めるため、前計画ではバスターミナルの建設、運賃のゾーン制・交通系 IC カードの導入等を行いました。

今後は交通事業者等と協働し、村民への利便性を図るとともに、利用促進策を進めることで、満足度の向上を目指します。

## 7-2. 計画の目標

基本方針をもとに、次のとおり計画の目標及び成果指標を定めます。

### 目標1 公共交通（路線バス）の利用者数減少幅の抑制

本村の人口及び路線バス利用者数の状況は、それぞれ計画開始年度である平成 27 年度比で▲438 人（減少率 2.5%）、▲16,530 人（減少率 2.89%）とほぼ同水準で減少している結果となりました。

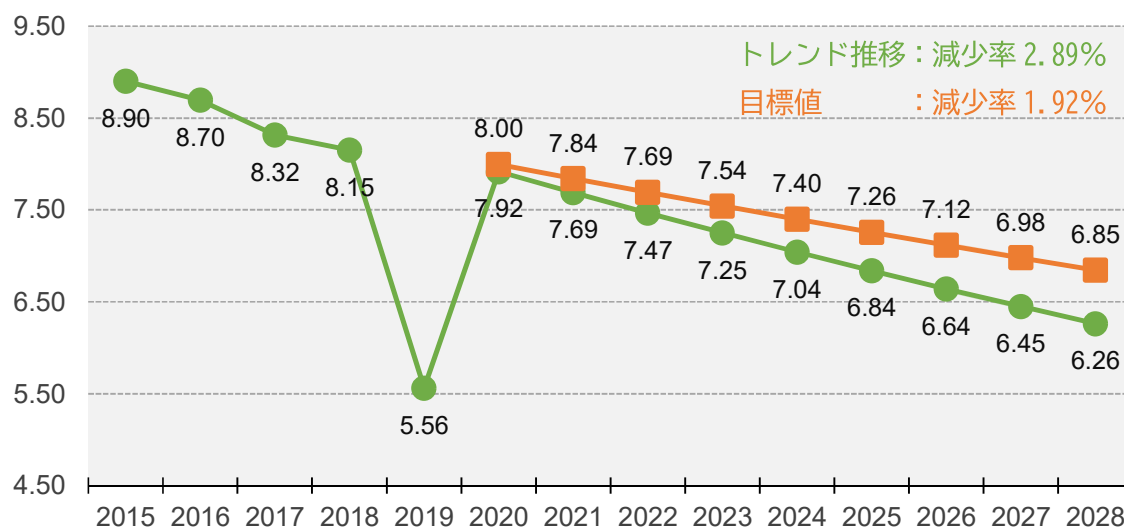
このような状況の中、人口ビジョンでは各種施策の展開等も考慮し、令和 7（2025）年に 2,426 人、令和 12（2030）年に 2,212 人とすることとし、期間中の平均減少率は、1.92%と設定しています。また、路線バス利用者数についてもこのままの減少が今後も続いた場合、計画期間最終年度の令和 10（2028）年では 6.26 万人となり、平成 27（2015）年と比較すると約 2.64 万人減少することが予測されます。

上記の状況を踏まえ、各種施策の推進や他施策との連携により、人口ビジョンにおける減少率と同様の▲1.92%を目標とし、利用者数減少幅を抑制するとともに、今後も「住民の足」の確保することを目指します。

成果指標：公共交通の利用者数	
トレンド推移 2028 年度（令和 10 年度）	目標値 2028 年度（令和 10 年度）
路線バス : 年間利用者数 62,636 人	路線バス : 年間利用者数 68,466 人

【路線バス利用者数のトレンド推移と目標値】

(万人)



※2019 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に利用者が減少しているため基準値の算定に含んでいない。2020 年度以降の数値については、2018 年度までの減少率を基準値として設定した。

### 目標2 公共交通の満足度の向上

住民アンケート調査の結果、満足度は 57.1% となり、半数以上が満足・やや満足との回答ではあったものの、不満・やや不満が 43% を占める結果であったため、さらなる満足度の向上を目標とします。

8 年後の令和 10（2028）年に計画評価のための住民アンケートを行うことを想定し、最終的に 8% の満足度向上を目標値とします。

成果指標：村民アンケートの満足度	
現状値 2020 年度（令和 2 年度）	目標値 2028 年度（令和 10 年度）
満足、やや満足 57.1%	満足、やや満足 65%以上



## 8. 目標達成のための施策・事業

### 8-1. 施策体系

前項までの課題整理・基本方針より、以下のとおり施策体系を設定します。

表 8-1 施策体系

基本方針	施策・事業	
(1) 利用者に合わせたサービスの提供	①利用者需要に合わせた利便性の確保	1) 小学校スクールバスとしての運行 2) 通勤・通学としての運行 3) 停留所の環境整備 4) 観光客向けの臨時シャトルバスの運行 5) ゾーン制運賃の見直し
	②新たなニーズへの対応	1) 新規経路の延伸 2) 観光客をターゲットにした新規顧客の開拓
(2) 持続可能な公共交通体系の確立	①路線バス	1) 運転免許証返納への対応
	②やまびこ会	1) やまびこ会との連携
(3) 利便性の向上と利用促進	①バス利用環境の改善	1) ICカードの普及促進 2) バスターミナルの維持
	②バス認知度の向上	1) 時刻表、案内図の掲示および周知 2) 村内イベント時における利用促進

## 8-2. 事業の内容

### (1) 利用者に合わせたサービスの提供

#### ① 利用者需要に合わせた利便性の確保

##### 1) 小学校スクールバスとしての運行

事業概要	小学生のスクールバスとしての需要に対応し運行します。学校の登校・下校時刻を考慮し、実情に合わせ運行します。
実施主体	バス事業者・東秩父村
実施時期	2021年度～：継続実施

##### 2) 通勤・通学としての運行

事業概要	通勤・通学での利用を促進するため、小川町駅、寄居駅における鉄道ダイヤとの調整や朝夕に重点を置いたダイヤの設定を検討します。
実施主体	バス事業者・東秩父村
実施時期	2021年度～2028年度：検討・検討結果に応じて実施 ※鉄道ダイヤの改正が行われた場合は随時調整

##### 3) 停留所の環境整備

事業概要	利用者が安全に乗降できるよう停留所の位置や環境整備を行います。
実施主体	東秩父村・バス事業者・協議会
実施時期	2021年度～2028年度：検討・検討結果に応じて実施

##### 4) 観光客向けの臨時シャトルバスの運行

事業概要	天空のポピーをはじめ、観光シーズンに合わせた各種イベントの臨時ダイヤの運行を検討します。
実施主体	東秩父村・バス事業者・やまびこ会
実施時期	2021年度～：継続実施

##### 5) ゾーン制運賃の見直し

事業概要	ゾーンエリア見直しや利用しやすい適正な運賃設定を検討します。
実施主体	バス事業者・協議会
実施時期	2021年度～2028年度：検討・検討結果に応じて実施

## ② 新たなニーズへの対応

### 1) 新規経路の延伸

事業概要	住民アンケート結果から村外への通院需要等が想定されるため、新規経路の延伸等を検討します。
実施主体	バス事業者・東秩父村・協議会
実施時期	2021年度～2028年度：検討・周辺自治体等との調整・検討結果に応じて実施

### 2) 観光客をターゲットにした新規顧客の開拓

事業概要	観光地と連携しPR活動を行うことにより、公共交通の利用を促します。
実施主体	東秩父村・バス事業者
実施時期	2021年度～：継続実施

## (2) 持続可能な公共交通体系の確立

### ① 路線バス

#### 1) 運転免許証返納への対応

事業概要	免許返納した方の日常生活の外出機会を確保するため、公共交通へと移行する手段として、新たな路線バス補助制度の導入等を検討します。
実施主体	東秩父村・バス事業者
実施時期	2021年度～2028年度：検討・検討結果に応じて補助制度導入

### ② やまびこ会

#### 1) やまびこ会との連携

事業概要	やまびこ会で課題となっている運転手不足や利用方法等の体制を整備するための支援を行います。
実施主体	やまびこ会・東秩父村
実施時期	2021年度～2028年度：検討・検討結果に応じて実施 ※運営に対する補助制度は継続実施

## (3) 利便性の向上と利用促進

### ① バス利用環境の改善

#### 1) ICカードの普及促進

事業概要	令和2年3月に導入された交通系ICカード利用サービスにおいて利用方法の周知を行うなどICカード普及を促進します。
実施主体	バス事業者・東秩父村
実施時期	2021年度～：継続実施

## 2) バスターミナルの維持

事業概要	利用者が安全に利用できるようバスターミナルの環境維持に努めます。
実施主体	東秩父村・バス事業者
実施時期	2021年度～：継続実施

## ② バス認知度の向上

### 1) 時刻表、案内図の掲示および周知

事業概要	「和紙の里」関連施設等に村内観光地の乗降停留所を記載した路線図や観光案内の配布、また、時刻表の村民への周知方法を検討します。
実施主体	東秩父村・バス事業者
実施時期	2021年度：検討 2022年度～2028年度：時刻表・案内図の掲示

### 2) 村内イベント時における利用促進

事業概要	村内イベント時等において割引チケットや無料乗車券を利用者に配布し、村民や観光客への認知度を高める取組みを実施します。
実施主体	東秩父村・バス事業者・協議会
実施時期	2021年度～：継続実施

### 8-3. 事業スケジュール

施策・事業		2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
既存 に合わせた 租 の 確	小学校スクールバスとしての運行	→ 継続実施							
	通勤・通学としての運行	→ 検討・検討結果に応じて実施							
	停留所の環境整備	→ 検討・検討結果に応じて実施							
	観光客向けの臨時シャトルバスの運行	→ 継続実施							
	ゾーン制運賃の見直し	→ 検討・検討結果に応じて実施							
新たな ニーズの	新規経路の延伸	→ 検討・周辺自治体との調整・検討結果に応じて実施							
	観光客をターゲットにした新規顧客の開拓	→ 継続実施							
総 ズ	運転免許証返納への対応	→ 検討・検討結果に応じて補助制度の導入							
会	やまびこ会との連携	→ 検討・検討結果に応じて実施							
ズ の 義	ICカードの普及促進	→ 継続実施							
	バスターミナルの維持	→ 継続実施							
ズ の 画	時刻表、案内図の掲示および周知	→ 検討	→ 時刻表・案内図の掲示						
	村内イベント時における利用促進	→ 継続実施							

## 9. 評価に必要なデータの収集方法

評価に必要な各種データの収集方法等を下表に整理しました。目標に掲げた指標に関連するデータだけでなく、日々の利用状況や要望なども把握します。なお、収集したデータは交通事業者と本村で共有し公共交通の改善に活用します。

データ収集実施主体	項目	収集方法	実施時期
バス事業者	路線バス年間利用者数	事業者の集計による 利用実績	毎年
	路線バス利用者数 (系統別・バス停別)	ダイヤ最適化システム	系統別：毎日 バス停別：四半期ごと
東秩父村	公共交通の満足度	村民アンケート調査	最終年及び必要に応じて 随時
	公共交通利用者の意見等 (利用目的・利用頻度・ 要望等)	乗り込み等による利用者 へのアンケート調査	必要に応じて随時
バス事業者 東秩父村	路線バスの収支・負担金	バス事業者・東秩父村に よる集計	年に1回