

横瀬町地域公共交通アクションプラン

平成26年3月

横 瀬 町

目 次

1. 公共交通の現況と課題	1
1.1 公共交通の現況	1
(1) 公共交通体系	1
(2) 公共交通カバー圏域	3
(3) 鉄道の利用実態	4
(4) バスの利用実態	8
(5) 通院の実態	25
1.2 上位・関連計画	29
(1) 第5次横瀬町総合振興計画（基本構想及び前期基本計画）	29
(2) ちちぶ定住自立圏共生ビジョン	30
1.3 公共交通の課題	31
2. 基本的な方針	32
3. アクションプランの目標	33
目標1：鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上	33
目標2：地域・運行事業者・行政の協働によるコミュニティバス「ブコーさん号」の育成	34
4. 施策体系	35
5. 短期実施施策の概要	36
施策1：地域公共交通会議の開催	36
施策2：広域公共交通マップの作成	37
施策3：自治会・施設のイベントとのタイアップ	38
施策4：主要施設敷地内への停留所の充実	38
施策5：総合福祉センターバスの見直し	39
6. プランの進行管理	40

1. 公共交通の現況と課題

1.1 公共交通の現況

(1) 公共交通体系

横瀬町の公共交通は乗合輸送機関である鉄道・民間路線バス・コミュニティバス及び個別輸送機関であるタクシーにより構成されている。また、町は総合福祉センター利用者を対象に無料送迎バスを運行（第1・第3・第5週の木曜日のみ、1往復）している他、芦ヶ久保地区に在住する横瀬小学校児童を対象にスクールバス（車両1台）を運行している。

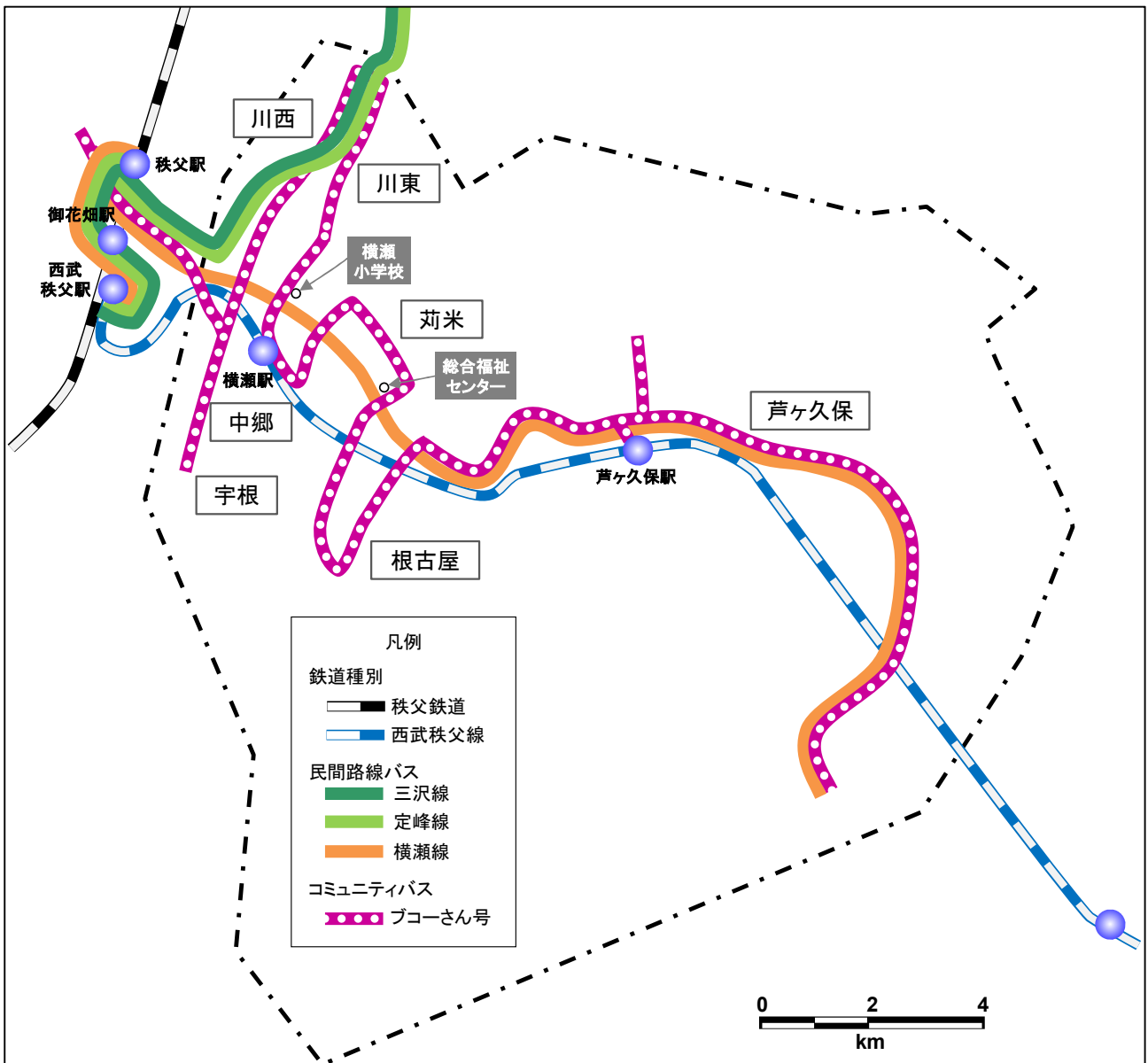


図 1.1 横瀬町公共交通体系図

鉄道は概ね特急が1時間1本、普通列車が1時間2本（ピーク時は3本）運行されている。上りの特急は池袋行きが、普通列車は飯能行きが基本となっており、下りは秩父鉄道直通便を除き、西武秩父行きとなっている。

民間路線バスとしては町内を横断する横瀬線その他、川東・川西地域と西武秩父駅間を結ぶ定峰線・三沢線があり、各路線とも概ね7時台～19時台に6～8回程度運行されている。

コミュニティバス「ブコーさん号」は平成24年10月の実証運行開始時は急行コース2便、通常コース5便が運行されていたが、平成25年7月に運行ダイヤの見直しが行われ、以後は急行コースを廃止し、松枝～秩父駅間を3往復する形態となっている。

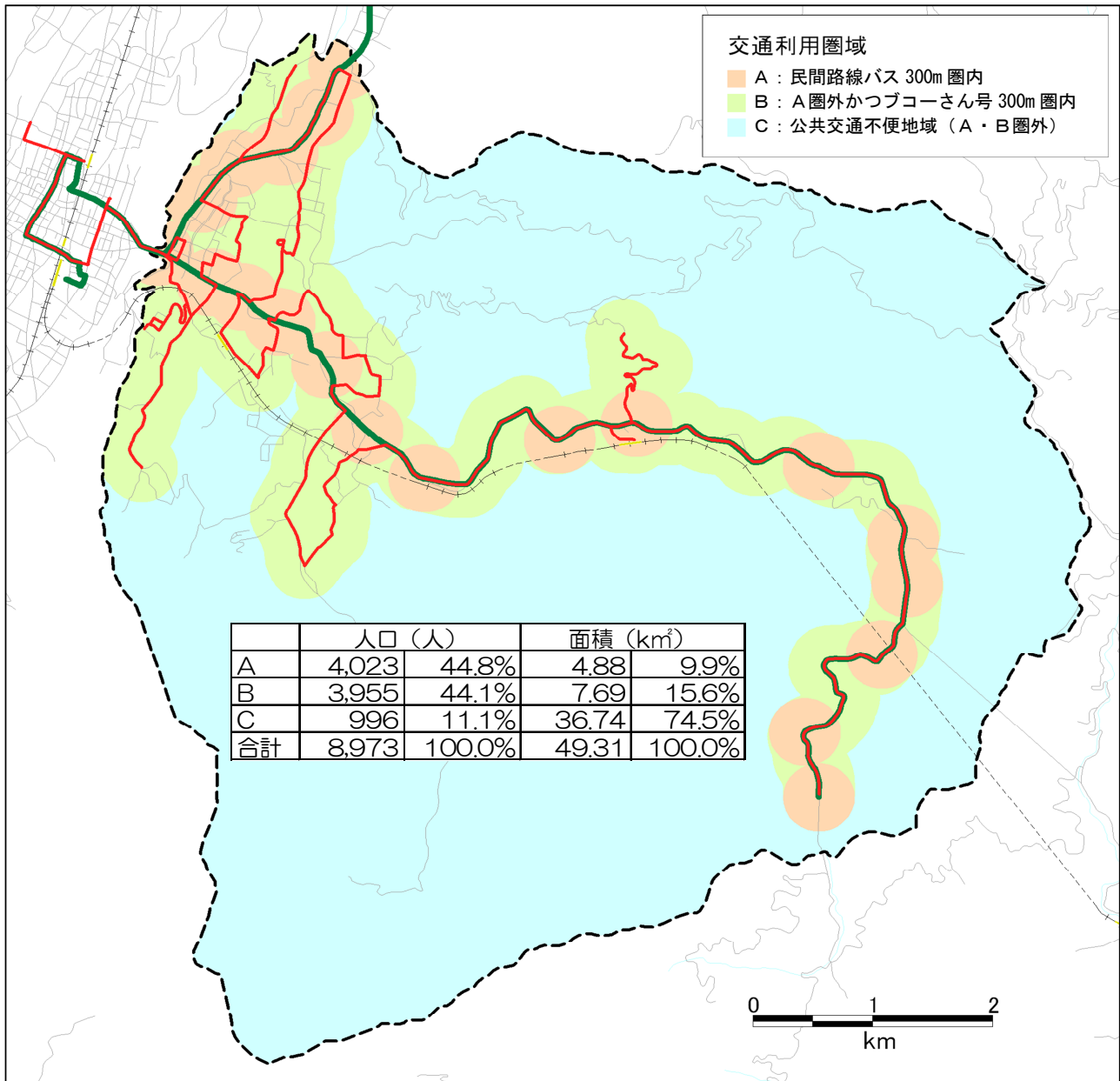
運賃については鉄道及び民間路線バスは乗車距離に応じた運賃体系であり、普通運賃の他、定期券、回数券等の利用が可能となっている。コミュニティバスは無料である。

表 1.1 町内公共交通の運行サービス概要

交通モード	種別	運行回数		運行時間帯 (平日)	運賃
		平日	土曜 休日		
鉄道	特急（横瀬駅）	16	20	5時台～22時台	初乗り140円の 対キロ運賃
	その他	39	31		
民間路線バス	横瀬線	6	4	7時台～18時台	初乗り170円の 対キロ運賃
	定峰線	7	8	7時台～19時台	
	三沢線	6	6	7時台～18時台	
コミュニティバス（H25.7以降）		3	3	8時台～18時台	無料

(2) 公共交通カバー圏域

下図は、民間路線バス及びコミュニティバス「ブコーさん号」の停留所 300m 圏域を公共交通カバー圏域とし、図示したものである。町域に対する公共交通カバー圏域（面積）の割合は 26% である。全町民に対する民間路線バス停留所 300m 圏域に居住する人の割合は 45% であるが、コミュニティバスの運行によりカバー圏域が拡大されたため、公共交通カバー圏域（人口）の割合は 89% となっている。



※地域人口は平成 22 年国勢調査メッシュ人口より面積按分にて算出

図 1.2 公共交通カバー圏域図

(3) 鉄道の利用実態

1) 駅別乗降人員

西武秩父線横瀬駅の平均乗降人員は平成 16 年度から平成 21 年度にかけては 1 日 1,800 人前後で推移していたが、平成 22 年度以降は減少傾向にある。西武秩父線芦ヶ久保駅については平成 16 年度以降減少傾向にあり、平成 20 年度以降は 1 日 400 人を下回っている。

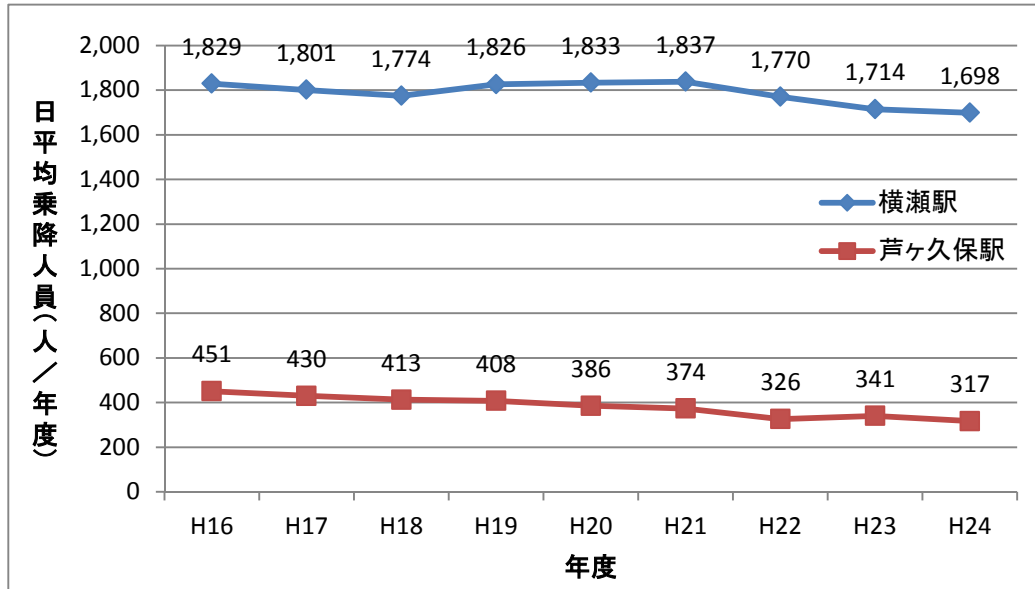


図 1.3 駅別日平均乗降人員

2) 駅利用者の移動実態 (駅利用者アンケート調査結果)

① アンケート回答者の区分

駅の利用実態は「方向」「曜日」「時間帯」により異なる。ここでは平成 24 年度に実施された駅利用者アンケート調査結果の回答者を上記区分に分類した上で「目的地・出発地」「利用目的」「鉄道降車後の交通手段」の集計を行った。分類別の回答者数を右表に示す。

分類別集計の駅利用者アンケート調査の総回答者は 547 人であるが、横瀬駅利用者が 88%と大半を占める。そのため芦ヶ久保駅利用者数の集計結果についてはサンプル数が少ないことに注意が必要である。

表 1.2 駅利用者アンケート回答者数

方向	利用駅	曜日	時間帯	回答者数
横瀬町 出発	横瀬駅	平日	午前	193
			午後	48
		土休日	午前	55
			午後	18
	芦ヶ久保駅	平日	午前	10
			午後	5
		土休日	午前	2
			午後	3
合計				334
横瀬町 到着	横瀬駅	平日	午前	54
			午後	61
		土休日	午前	31
			午後	19
	芦ヶ久保駅	平日	午前	17
			午後	7
		土休日	午前	19
			午後	5
合計				213
合計				547

② 目的地・出発地

下図は横瀬町内の駅（横瀬駅・芦ヶ久保駅）から乗車した人の目的地を示したものである。横瀬駅から乗車した人は平日・土休日ともに池袋を中心とする東京都（区内）への利用が多く、特に土休日は7割以上を占めている。芦ヶ久保駅についてはサンプル数が少なく傾向が読みづらいが、平日の午前中は西武池袋線の所沢以西への利用が比較的多い傾向にある。

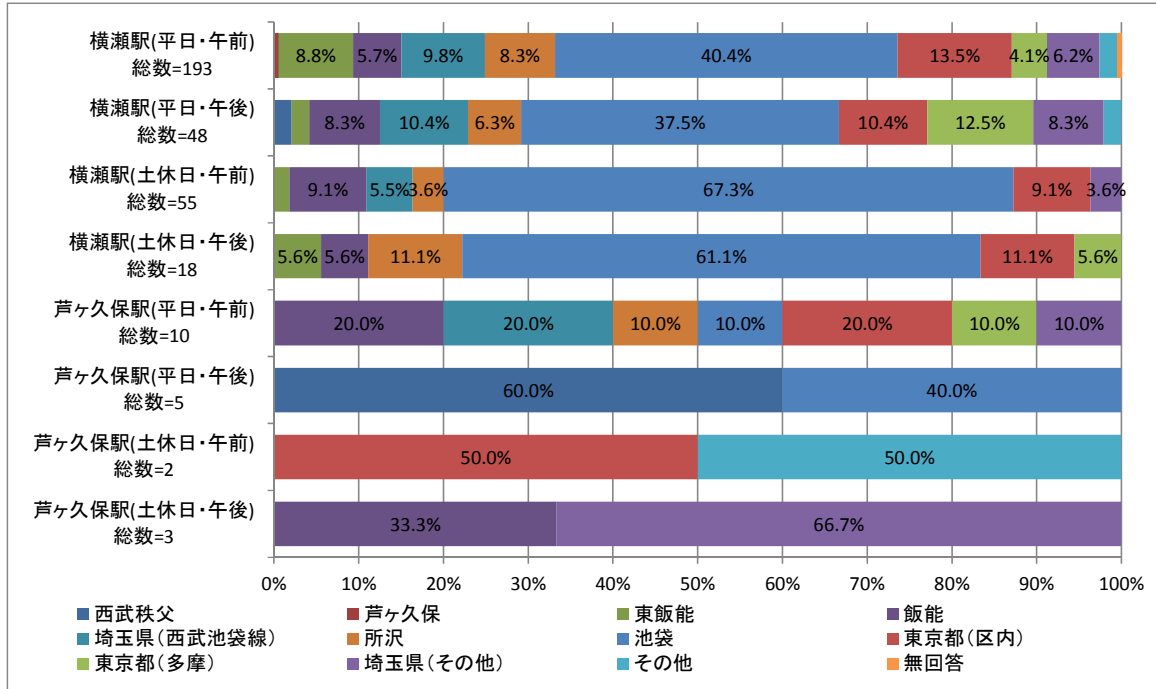


図 1.4 横瀬町から鉄道を利用した人の目的地

下図は横瀬町内の駅（横瀬駅・芦ヶ久保駅）で降車した人の出発地を示したものである。横瀬駅で降車した人は平日の午前中は芦ヶ久保・飯能からの利用が多く、午後は東京都内からの利用が多い。土休日は東京都内及び埼玉県内（西武沿線以外）からの利用が多い。芦ヶ久保駅で降車した人は平日の午前中は東京都内及び埼玉県内（西武沿線以外）からの利用が多く、土休日の午前中は多摩地域を中心とする東京都内からの利用が多い。

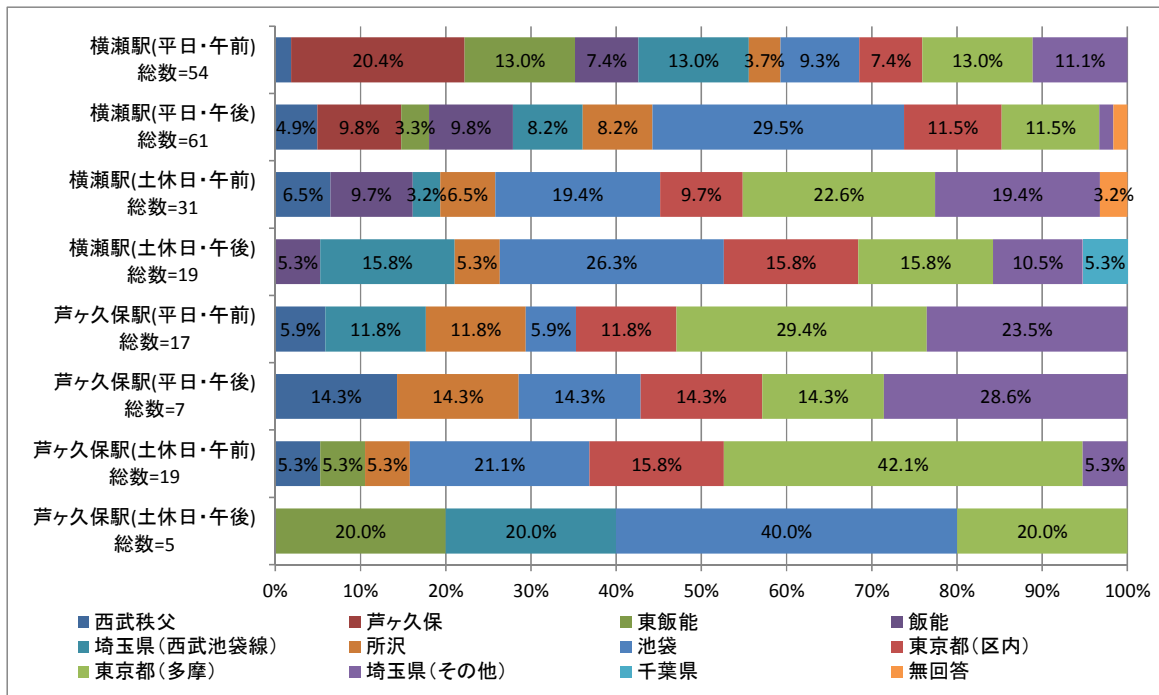


図 1.5 横瀬町まで鉄道を利用した人の出発地

③ 利用目的

下図は横瀬町内の駅から乗車した人の利用目的を示したものである。横瀬駅で乗車した人は平日は通勤・通学での利用が多く、特に午前中は半数を占める。土休日は買い物・観光での利用が多い。芦ヶ久保駅についても平日は通勤・通学利用が多い傾向がみられる。

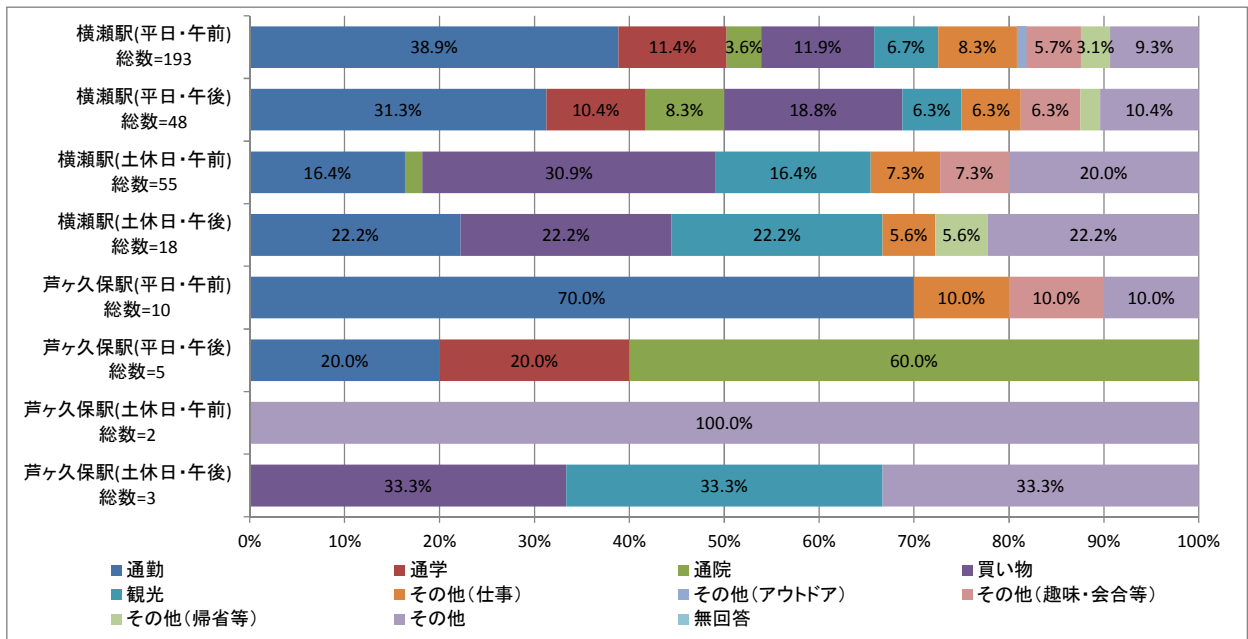


図 1.6 横瀬町から鉄道を利用した人の利用目的

下図は横瀬町内の駅で降車した人の利用目的を示したものである。横瀬駅で降車した人は平日の午前中は通勤・通学の利用が多く、午後は通勤・通学に加え買い物・観光の利用が多い。土休日は観光利用が多く、特に午前中は7割弱を占める。

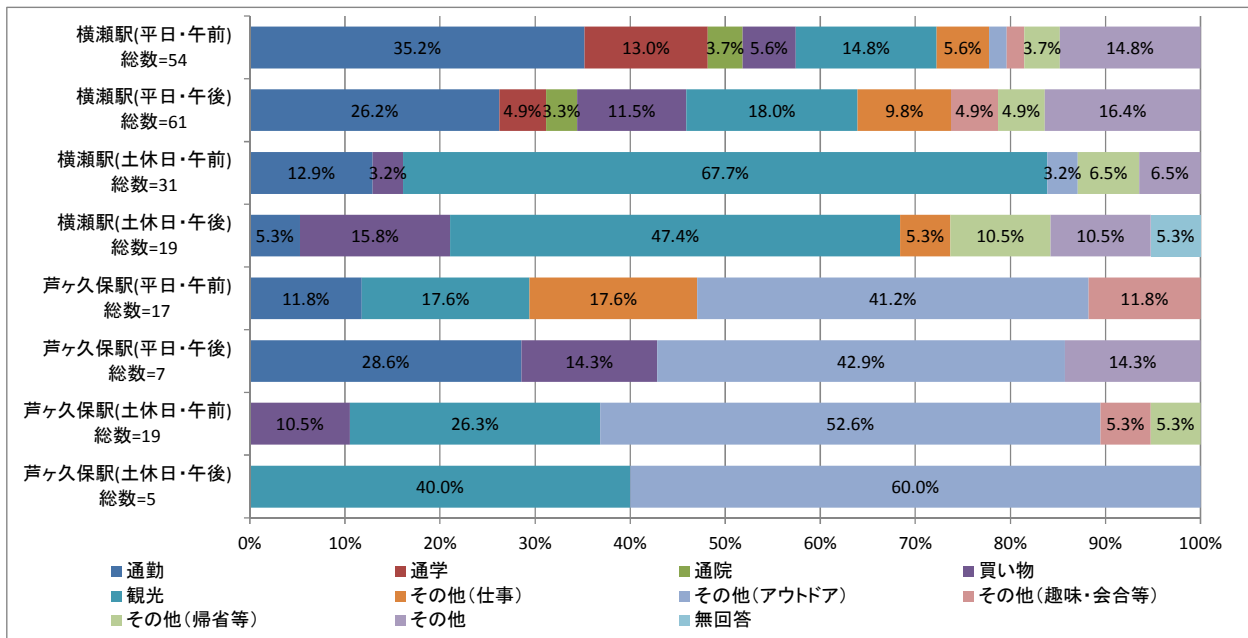


図 1.7 横瀬町まで鉄道を利用した人の利用目的

④ 鉄道降車後の交通手段

下図は横瀬町内の駅で降車した人の駅からの交通手段を示したものである。横瀬駅で平日の午前中に降車した人は徒歩が大半を占める。午後に降車した人は徒歩に加え、自動車（自走及び送迎）の割合も高くなっている。休日も平日と同じ傾向であるが、平日に比べ午前中の徒歩の割合が低く、その分自動車の割合が高くなっている。芦ヶ久保駅については徒歩の割合が高い。

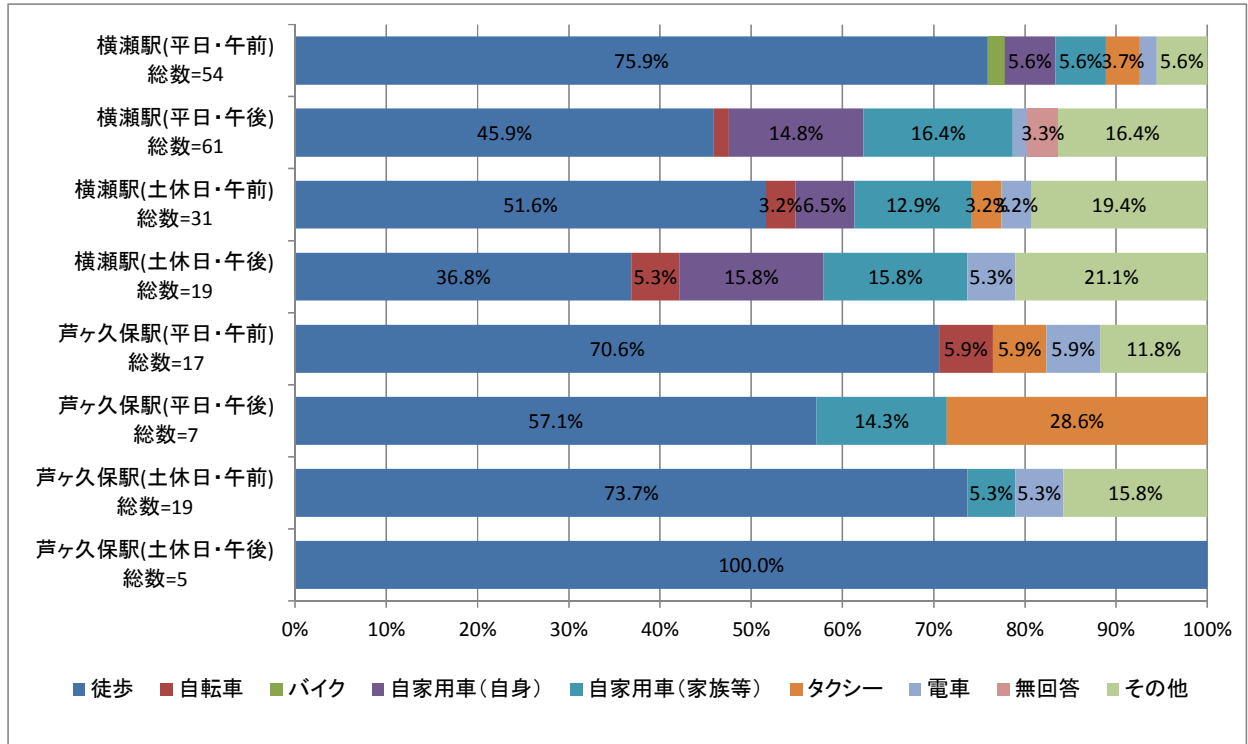


図 1.8 横瀬町まで鉄道を利用した人の鉄道降車後の交通手段

(4) バスの利用実態

1) 民間路線バス

① 輸送人員

横瀬線（西武秩父駅～松枝間）の輸送人員は年々減少しており、平成 24 年度は年間 7,000 人を下回っている。1 日平均に換算すると 19 人となる。

なお、平成 20 年度から平成 21 年度にかけて輸送人員が 5,466 人（平成 20 年度の 32%）減少しているが、これは平成 21 年 4 月よりスクールバスの運行が始まったことによるものである。

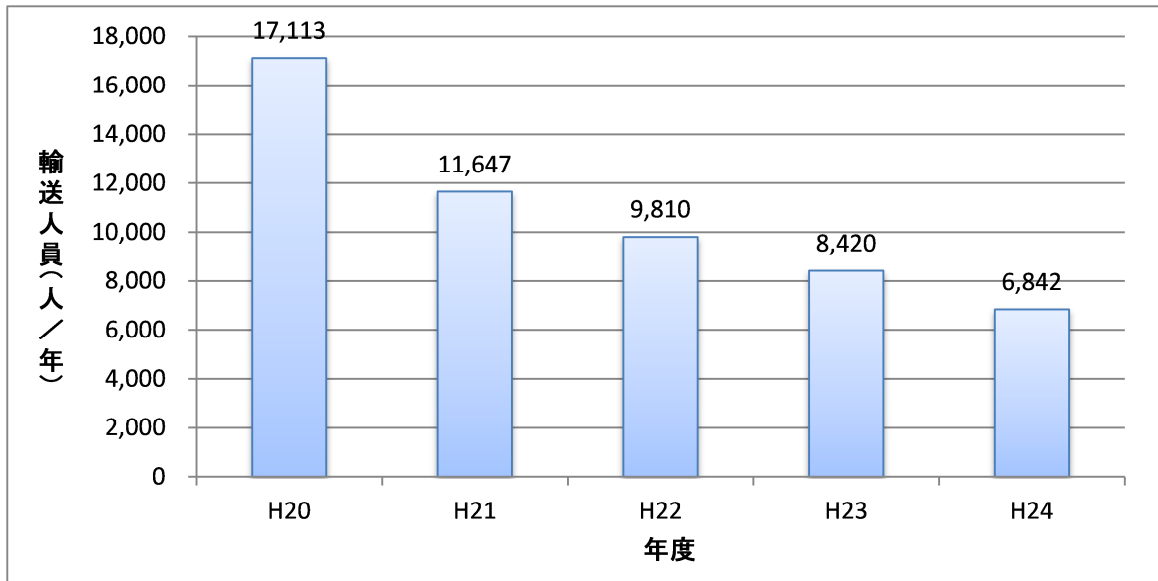


図 1.9 横瀬線輸送人員の経年変化

② 利用者属性

高齢者の利用が多く、60 歳代以上で 74%を占める。通院目的で、月に 2～3 回程度の利用者が多い。利用に不便を感じている人の割合は 31%であり、その半数が運行本数に対して不便を感じている。

表 1.3 民間路線バスの利用者属性

項目	内容
性別	女性：70%、男性：30%
年齢	70 歳代：33%、80 歳代：21%、60 歳代：20%、50 歳代：10%
利用頻度	月に 2～3 回：23%、週に 1 回：21%、週に 2～3 回：20%、月に 1 回：14%
利用目的	通院：42%、買い物：24%
券種	現金：63%、PASMO/Suica：33%
利用して不便なことはあるか	ある：31% →不便な内容「本数が少ない」：55% ない：69%

③ 利用目的

下図は路線バス利用者意向調査結果より、バスの利用目的を曜日別・方向別・起点出発時刻別に示したものである。平日の上り7時台の便は通勤・通学の利用が多い。上り9時台の便は通院利用が多く、この便以降は買い物の利用も多くなっている。平日下りの便は通院・買い物での利用が多い。土休日は平日に比べ回答者数自体が少ないが、上りは買い物の割合が高い。下りは帰省・知人宅訪問等にも利用されている。

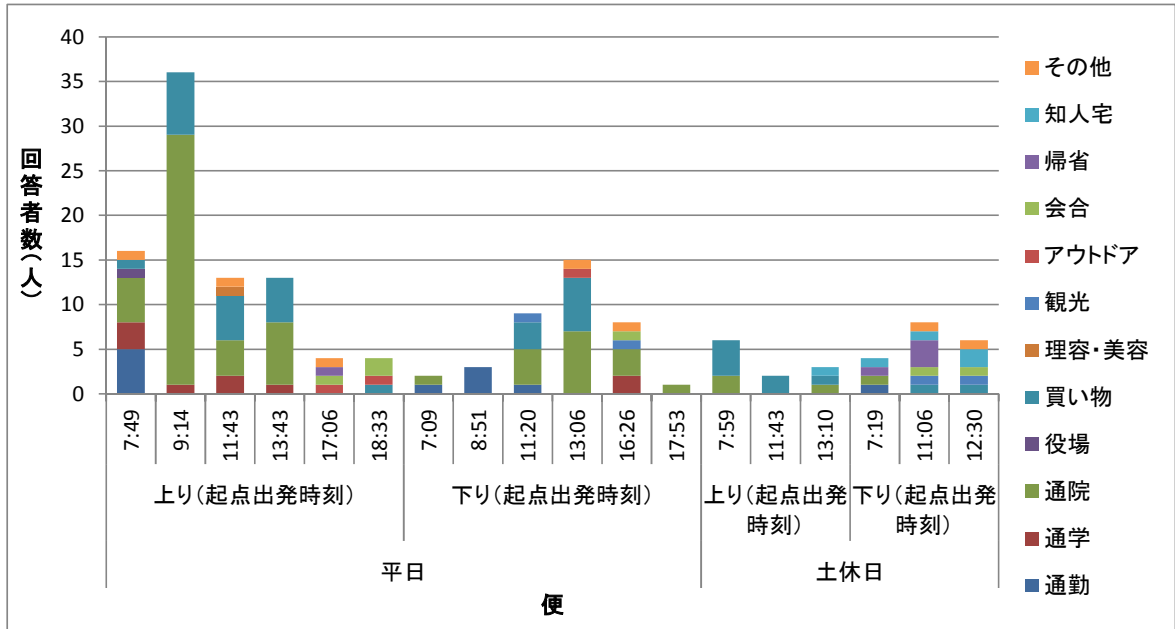


図 1.10 バスの利用目的（曜日別・方向別・起点出発時刻別）

④ 利用区間

下図は平日の方向別に、利用者の乗降バス停を集計したものである。上りは横瀬町内から秩父市内への移動者が79%を占める。逆に下りは秩父市内から横瀬町内への移動者が多く、76%を占める。

平日・上り

乗車停留所番号	降車停留所番号	7	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	総計
		芦ヶ久保駅	横瀬橋	横瀬公民館前	横瀬駅入口	姿	坂氷	上野町	秩父まつり会館	秩父駅	秩父ふるさと館前	本町	中町	上町一丁目	札所十三番	秩父公園前	西武秩父駅	
1	松枝	1																1
2	二子山入口					1												1
3	長淵				1							1						2
4	処花									1								1
5	中井橋	1		①					1	3			②				1	6
6	赤谷														1			1
8	川地	1						1										2
10	根古屋			1	1	1	1	3		6		1		3				17
11	横瀬橋		1		2			6		8	1	2	1	3	2	1	2	29
12	横瀬公民館前									8		1	2	3			1	15
13	横瀬駅入口																1	1
14	姿									1								1
15	坂氷									3								3
17	秩父まつり会館																1	1
18	秩父駅									③				1			3	4
20	本町																1	1
	総計	3	1	1	4	2	1	10	1	30	1	5	3	10	3	1	10	86

① 町内移動	12	14.0%
② 町内→町外	68	79.1%
③ 町外移動	6	7.0%
合計	86	100.0%

平日・下り

乗車停留所番号	降車停留所番号	4	5	12	13	14	15	16	20	21	23	24	総計
		上町一丁目	中町	姿	横瀬駅入口	横瀬公民館前	横瀬橋	根古屋	赤谷	中井橋	長淵	二子山入口	
1	西武秩父駅		1		1		3						5
2	秩父公園前	1								②			1
3	札所十三番				1	1							2
4	上町一丁目				1	1	1	1					4
7	秩父ふるさと館前	③					1						1
8	秩父駅			4	4		1	2	1	3			15
10	上野町				3								3
12	姿											1	1
13	横瀬駅入口				①			1			1	1	3
14	横瀬公民館前									2			2
19	芦ヶ久保駅										1		1
	総計	1	1	4	9	2	7	4	1	5	2	2	38

③ 町外移動	2	5.3%
② 町外→町内	29	76.3%
① 町内移動	7	18.4%
合計	38	100.0%

図 1.1.1 利用者の乗降停留所（平日）

下図は土休日の方向別に、利用者の乗降バス停を集計したものである。上りは横瀬町内から秩父市内への移動者が 55%を占める。逆に下りは秩父市内から横瀬町内への移動者が多く、61%を占める。傾向としては平日と同じであるが、平日に比べ町内移動者の割合が高い。

土休日・上り

降車停留所番号		10	14	15	16	18	21	22	25	総計
乗車停留所番号		根古屋	姿	坂氷	上野町	秩父駅	中町	上町一丁目	西武秩父駅	
1	松枝	1						2		1
5	中井橋			1		1		2		2
8	川地		1							1
10	根古屋	1			1		1		1	3
11	横瀬橋					1		1		2
17	秩父まつり会館					3			1	1
18	秩父駅							1		1
総計		1	1	1	1	2	1	2	2	11

①	町内移動	3	27.3%
②	町内→町外	6	54.5%
③	町外移動	2	18.2%
	合計	11	100.0%

土休日・下り

降車停留所番号		8	14	15	16	19	20	21	23	総計
乗車停留所番号		秩父駅	横瀬公民館前	横瀬橋	根古屋	芦ヶ久保駅	赤谷	中井橋	長瀬	
1	西武秩父駅		1	2	1	1		1		6
4	上町一丁目		1	1						2
8	秩父駅	3		1		1		2		2
10	上野町		1							1
13	横瀬駅入口				1					1
18	川地	1	1							1
19	芦ヶ久保駅						2		3	5
総計		1	3	4	2	2	2	1	3	18

③	町外移動	0	0.0%
②	町外→町内	11	61.1%
①	町内移動	6	33.3%
	無効	1	5.6%
	合計	18	100.0%

図 1.12 利用者の乗降停留所（土休日）

2) コミュニティバス「ブコーさん号」

① 乗客数の月変動

下図はコミュニティバスの実証運行開始から平成25年7月までの月別乗客数を示したものである。運行開始後2月までは減少傾向にあったが、3月以降増加し、再編後はさらに増加している。

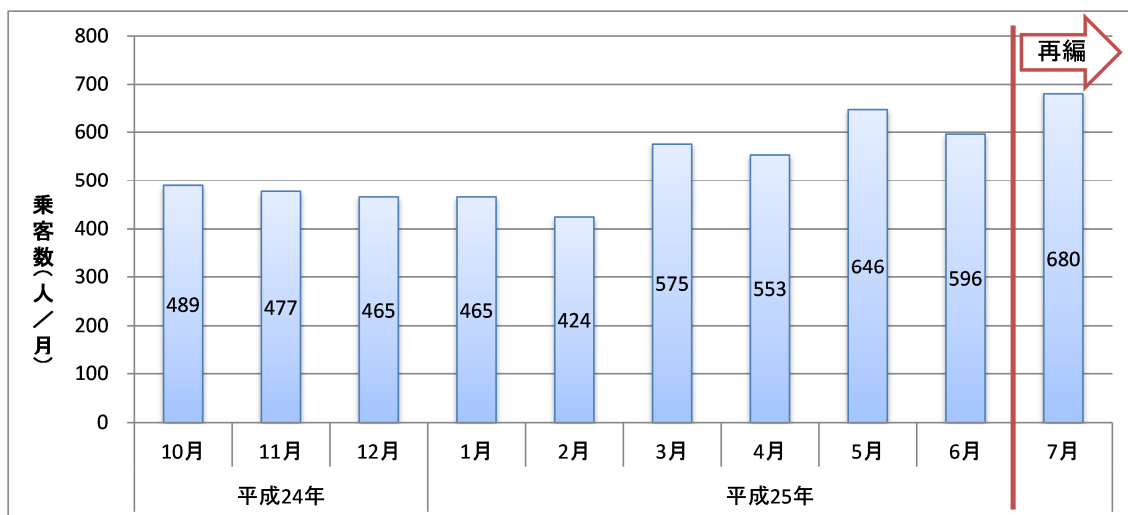


図 1.13 コミュニティバス月別乗客数

② 乗客数の曜日変動

再編前後ともに平日・土曜日に比べ日曜日の乗客数が少ない。

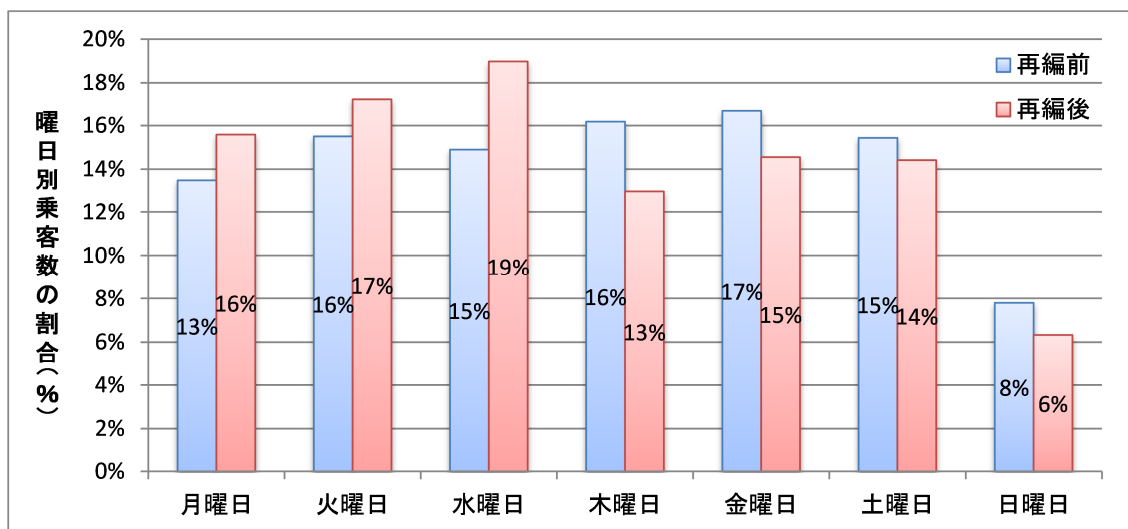


図 1.14 コミュニティバス曜日別乗客数

③ 便別乗客数

再編前は4便及び5便の乗客数が多く、全体の半数以上を占めていた。再編後は各便がバランス良く利用されている。

表 1.4 コミュニティバス便別乗客数（再編前）

区分	コース名	時間帯	乗客数		
			9カ月	月平均	日平均
1	急行(松枝→秩父駅【芦ヶ久保・根古屋・苅米・中郷方面】)	7:15～8:06	377	41.9	1.4
2	急行(秩父駅→秩父駅【宇根・中郷・川東・川西方面】)	8:07～8:47	421	46.8	1.5
3	通常(秩父駅→総合福祉センター)	9:15～10:00	452	50.2	1.7
4	通常(松枝→秩父駅)	10:45～12:10	1,579	175.4	5.8
5	通常(秩父駅→松枝)	12:30～13:55	1,367	151.9	5.0
6	通常(秩父駅→松枝)	15:30～16:55	433	48.1	1.6
7	通常(松枝→秩父駅)	17:30～18:55	61	6.8	0.2
合計			4,690	521.1	17.2

表 1.5 コミュニティバス便別乗客数（再編後）

区分	コース名	時間帯	乗客数	
			月平均	日平均
1	1便 松枝バス停→秩父駅	8:00～9:37	122	3.9
2	2便 秩父駅→総合福祉センター	9:45～10:34	132	4.3
3	3便 松枝バス停→秩父駅	10:50～12:27	156	5.0
4	4便 秩父駅→松枝バス停	13:15～14:52	138	4.5
5	5便 総合福祉センター→秩父駅	15:30～16:34	87	2.8
6	6便 秩父駅→松枝バス停	16:40～18:17	45	1.5
合計			680	21.9

④ 地域別乗降客数

下図はコミュニティバス再編前の地域別（町内7地区及び秩父市内）の乗降客数（上り）を示したものである。各地区で乗車し、中郷及び秩父市内での降車が多い。

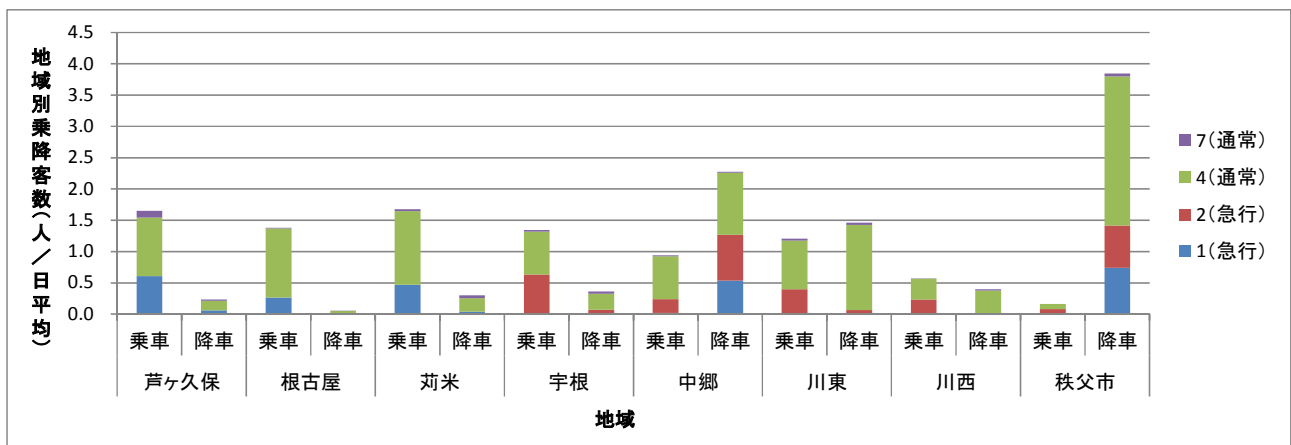


図 1.15 コミュニティバス地域別乗降客数（再編前・上り）

下図はコミュニティバス再編前の地域別（町内 7 地区及び秩父市内）の乗降客数（下り）を示したものである。秩父市内及び川東で乗車し、各地区での降車が多い。

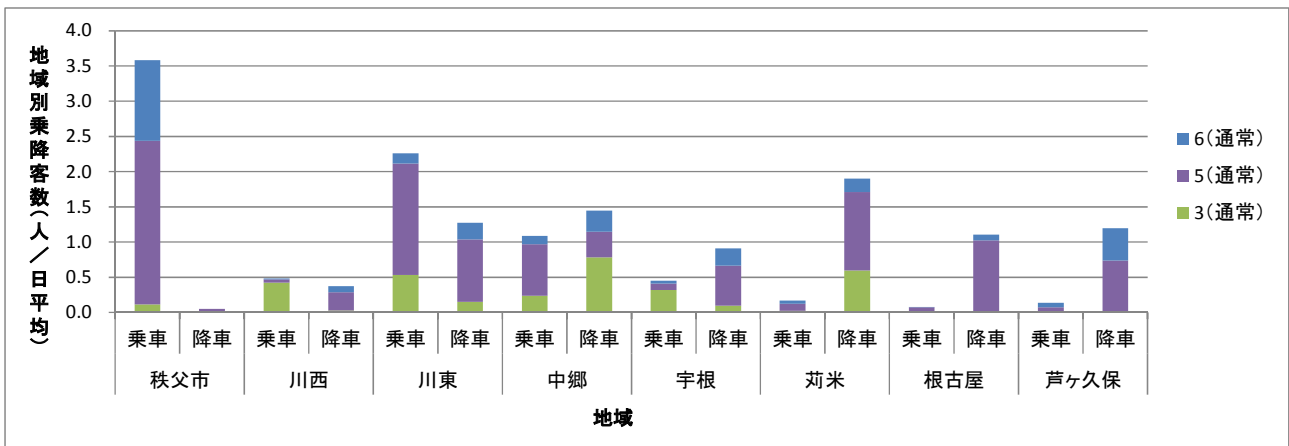


図 1.16 コミュニティバス地域別乗降客数（再編前・下り）

下図はコミュニティバス再編後の地域別（町内 7 地区及び秩父市内）の乗降客数（上り）を示したものである。再編前と同傾向であるが、苧米地区での乗車増が目立つ。

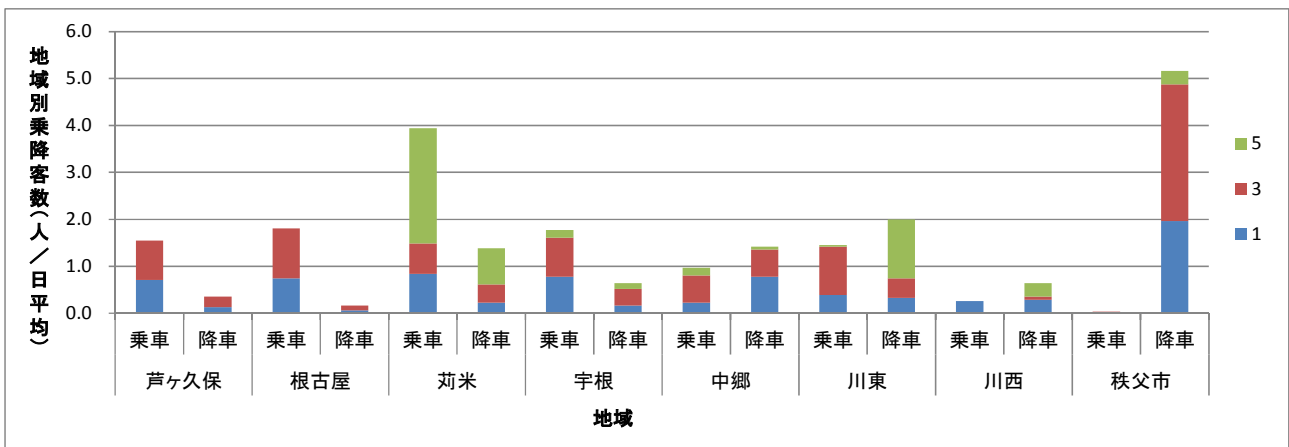


図 1.17 コミュニティバス地域別乗降客数（再編後・上り）

下図はコミュニティバス再編後の地域別（町内 7 地区及び秩父市内）の乗降客数（下り）を示したものである。再編前と同傾向であるが、苧米地区での降車増が目立つ。

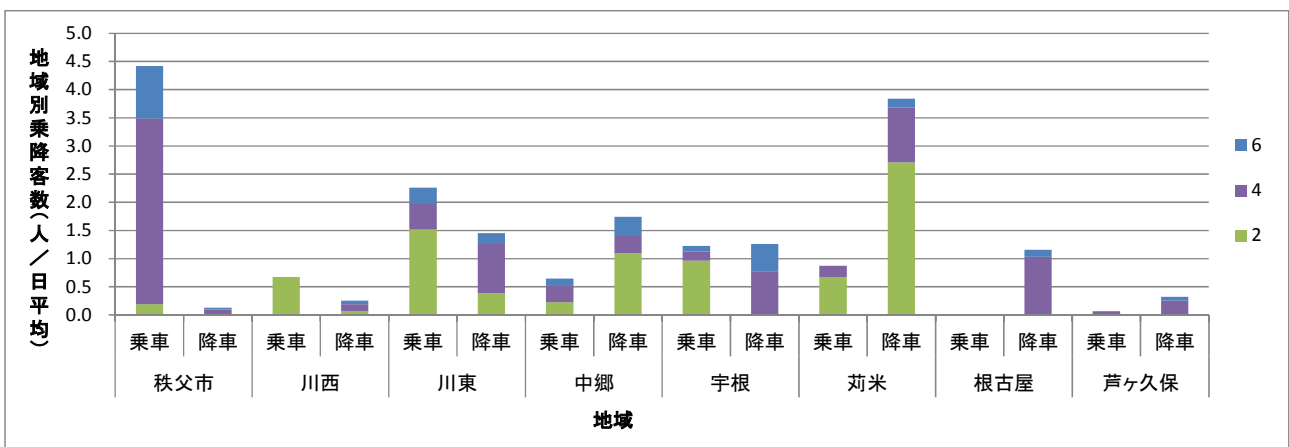


図 1.18 コミュニティバス地域別乗降客数（再編後・下り）

⑤ 停留所別乗降客数

下図は再編前の停留所別乗降客数を示したものである。円の大きさが月平均乗降客数（9カ月平均）を、赤色部が乗車客数の割合、青色部が降車客数の割合をそれぞれ示している。ユニクス、やおよし、秩父駅での乗降が多い他、苅米公会堂～寺坂棚田第1駐車場のように停留所間での乗降が多い箇所もあり、停留所間での乗降客数は全体の33%を占めている。

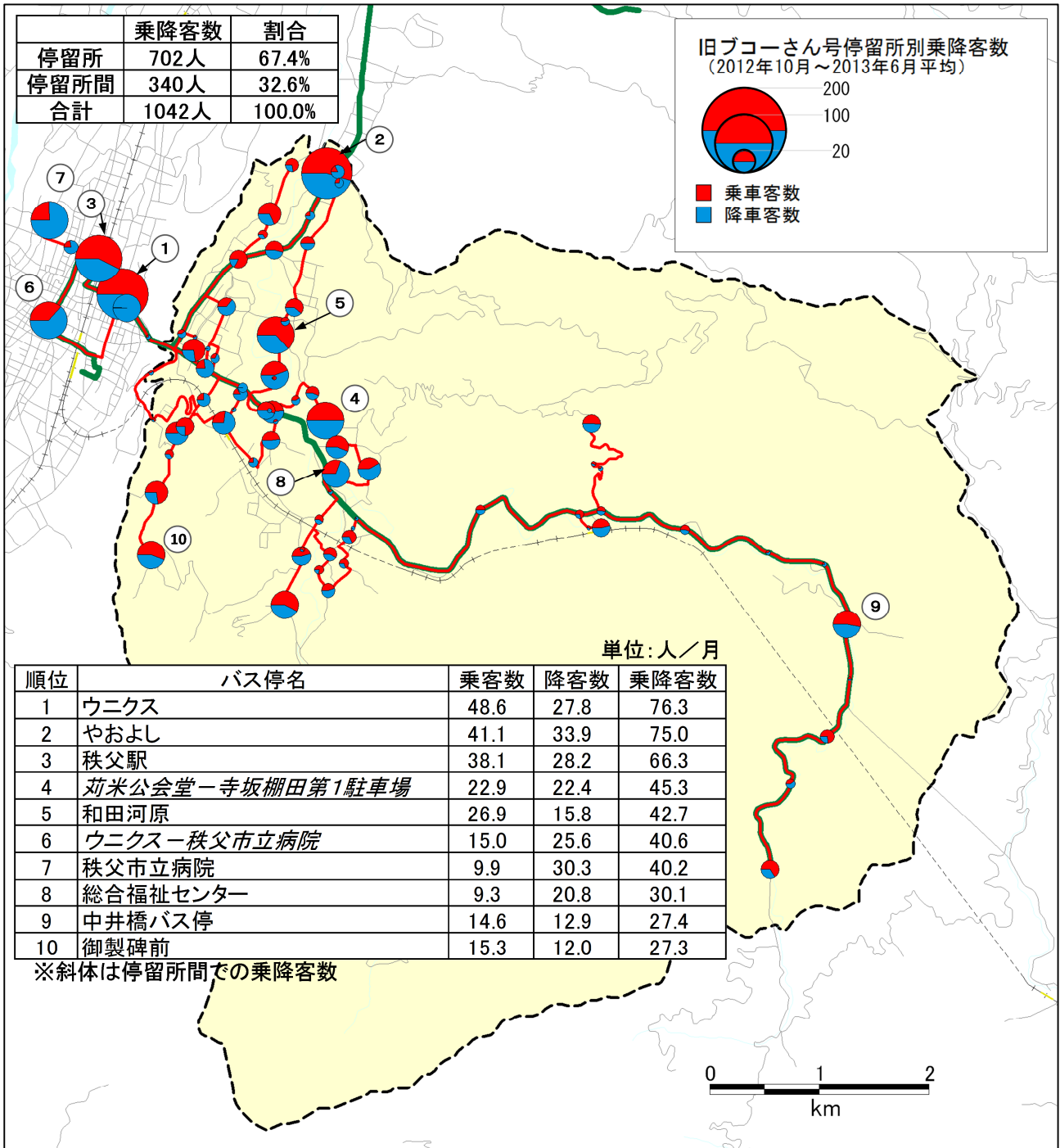


図 1.19 コミュニティバス停留別乗降客数（再編前）

下図は再編後の停留所別乗降客数を示したものである。円の大きさが1カ月の乗降客数を、赤色部が乗車客数の割合、青色部が降車客数の割合をそれぞれ示している。総合福祉センター、ユニクスでの乗降が多い他、苺米公会堂～寺坂棚田第1駐車場のように停留所間での乗降が多い箇所もあり、停留所間での乗降客数は全体の34%を占めている。

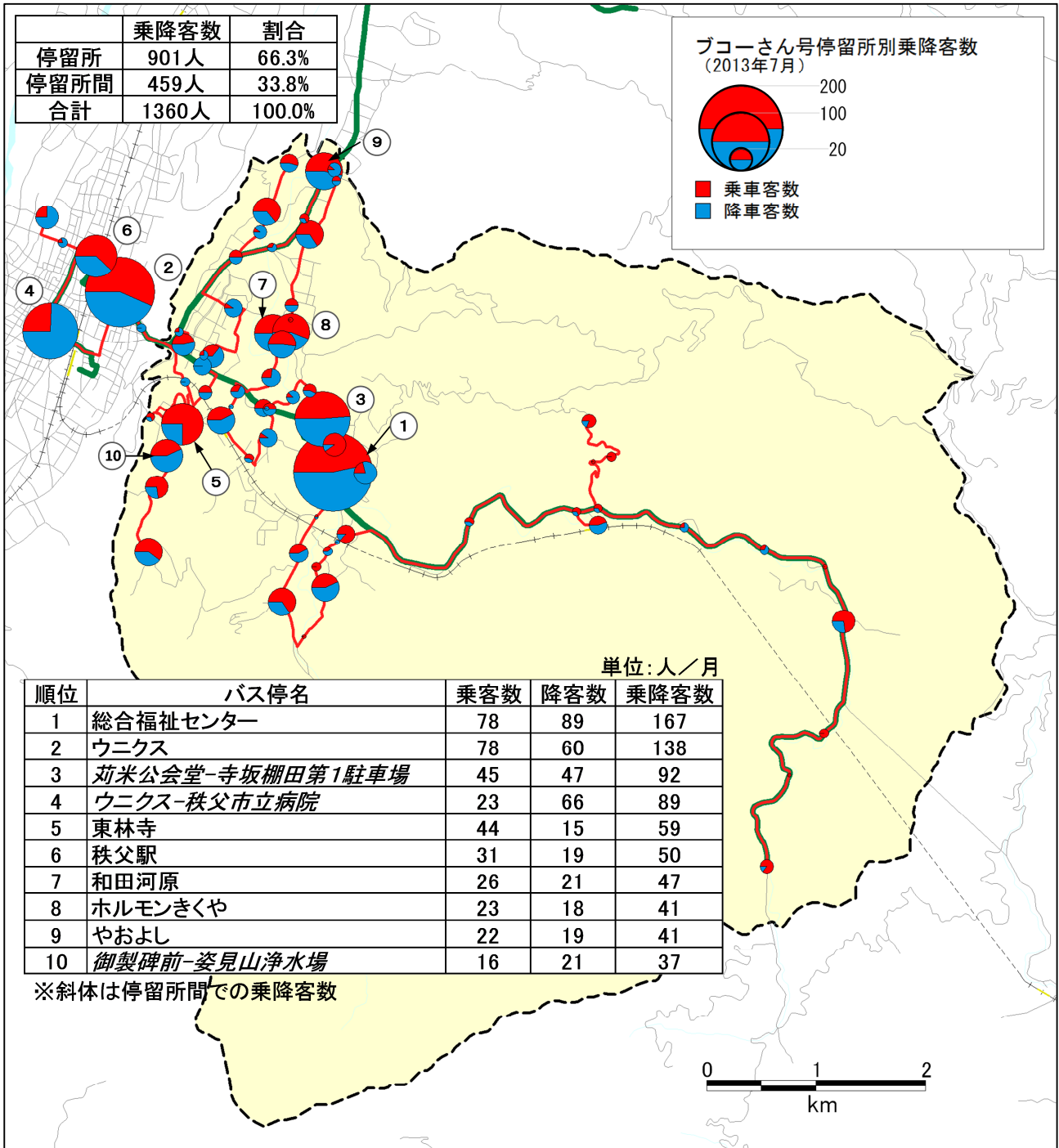


図 1.20 コミュニティバス停留別乗降客数 (再編後)

⑥ 利用者属性

a. 利用実績

利用実績の集計結果では、再編前は女性が 72%、70 歳代以上が 83%を占める。再編後も同じ傾向であるが、10 歳代・30 歳代の利用がやや増加している。

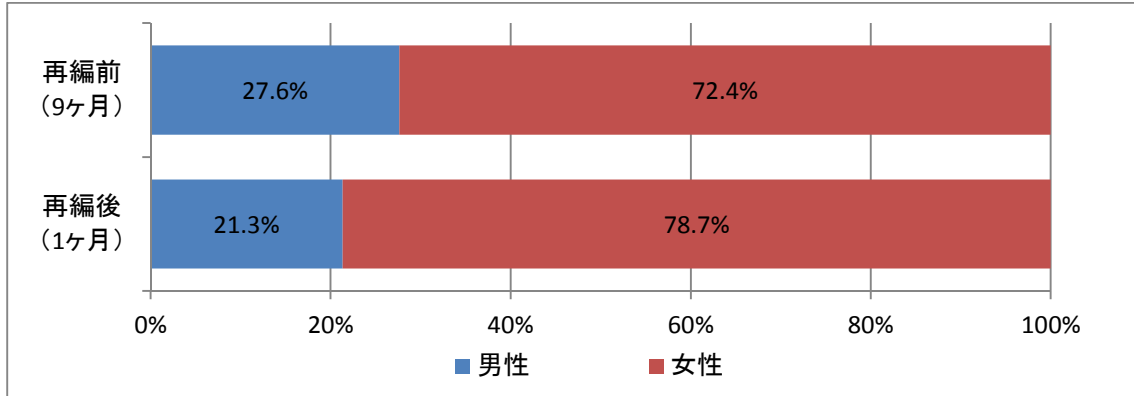


図 1.2.1 コミュニティバス利用者の性別

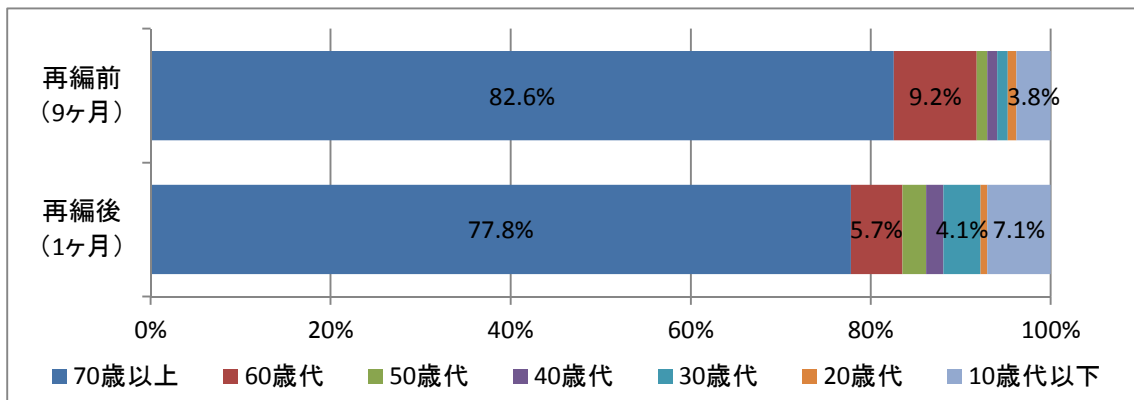


図 1.2.2 コミュニティバス利用者の年代

b. アンケート調査結果

平成 24 年度に実施されたコミュニティバス利用者意向調査の集計結果によれば、利用者の大半は女性の高齢者であり、年齢は 70 歳代が 46%を占める。通院での利用者が 47%を占め、利用頻度も月に 1~3 回程度の利用者が半数を占める。

表 1.6 コミュニティバスの利用者属性

項目	内容
性別	女性：78%、男性：22%
年齢	70 歳代：46%、80 歳代：40%、60 歳代：9%
利用頻度	月に 2~3 回：29%、月に 1 回：21%、週に 1 回：16%、週に 2~3 回：16%
利用目的	通院：47%、買い物：31%

⑦ 利用者の意向

コミュニティバス利用者意向調査では、音楽によりコミュニティバスは確認しやすくなっており、96%が音楽が必要と回答している。また 38%が不便な点があると回答しており、不便な内容としては「便数が少ない」が多い。

表 1.7 コミュニティバスの利用者意向

項目	内容
コミュニティバスは確認しやすいか？	しやすい：97%
何で確認できるか？	音楽：82%、シール：17%
コミュニティバスの走行中に流す音楽は必要か？	必要：96%
コミュニティバスを利用して、何か不便なことは？	ない：62% ある：38%（その内「便数が少ない」：38%）
現在無料だが、将来有料になるとしたらいくらが妥当か？	100円：43%、200円：35%

⑧ コミュニティバスの認知度等

コミュニティバス利用者意向調査では、コミュニティバスについて、路線バス利用者は84%が知っていると回答しているが、駅利用者で知っているとは回答したのは57%であった。

広報よこぜでコミュニティバスを知った人が半数を占める。走っているところを見て知った人もいる。

ただし、知っている人の中でも実際に利用したことのある人の割合は低く、路線バス利用者で28%、病院利用者では11%であった。

利用している人は時間がかかる点、本数が少ない点に不便を感じており、利用していない人は自動車を利用できる点、時間がかかる点等を利用しない理由に挙げている。

表 1.8 コミュニティバスの認知度等

項目	路線バス利用者	コミュニティバス利用者	駅利用者	病院利用者
町が運行しているコミュニティバスを知っていますか？	知っている：84%		知っている：57%	知っている：71%
「知っている」という方に伺います。何でお知りになりましたか？	広報よこぜ：51% チラシ：23% その他：22%	広報よこぜ：50% チラシ：27% 友人・知人：12%		広報よこぜ：59% チラシ：14% その他：17%
「知っている」という方に伺います。コミュニティバスに乗ったことがありますか？	ある：28%			ある：11%
「乗ったことがある」という方に伺います。何か不便なことはありますか？	ある：69%（時間がかかる：84%）			ある：87%（運行本数が少ない：36%）
「乗ったことがない」という方に伺います。なぜですか？	乗る機会がない：33% 時間が合わない：29% 時間がかかる：19%			自家用車がある：35% 自分で運転できる：16% 時間がかかる：9% 家族が送迎してくれる：9%

⑨ コミュニティバスを利用して「気付いたこと」「要望」など

平成 25 年度に実施されたコミュニティバス利用者意向調査では、コミュニティバスを利用して「気付いたこと」「要望」などとして、「知り合いが増えた（全体の 27.0%）」「外出する回数が増えた（全体の 23.8%）」と回答した人が多い。その他「知り合いが乗っているから楽しい」「いろいろな人に会えてうれしい」「車内のおしゃべりが楽しい」「他の乗客とよく話をするようになった」といった回答もあり、コミュニティバスが単なる移動手段としてだけではなく、地域コミュニティを強化するツールの一つとして機能している状況がうかがえる。

回答	回答数	割合
知り合いが増えた	17	27.0%
外出する回数が増えた	15	23.8%
知り合いが乗っているから楽しい	2	3.2%
いろいろな人に会えてうれしい	1	1.6%
健康づくり課と運転手で話し合いをしたほうがいい	1	1.6%
買い物が増えた	1	1.6%
車内のおしゃべりが楽しい	1	1.6%
知り合いが乗っているから気が楽	1	1.6%
センターの知り合いばかりなので乗りやすい	1	1.6%
バス停が近くになって良かった	1	1.6%
他の乗客とよく話をするようになった	1	1.6%
旅行気分が味わえて良い	1	1.6%
横瀬のいろんなところを回るから楽しい	1	1.6%
回答者数	63	100.0%

3) 民間路線バスとコミュニティバスの比較

① 運行サービス内容の比較

民間路線バス（横瀬線）が西武秩父駅を起終点としているのに対し、コミュニティバスは秩父駅を起終点としている。両者とも松枝～芦ヶ久保郵便局の経路は同じであり、そこまでの所要時間は同じであるが、ただしコミュニティバスは芦ヶ久保駅直前で日向山公会堂へ迂回するため、芦ヶ久保駅までの所要時間は民間路線バスの10分（運賃170円）に対しコミュニティバスは21分（運賃無料）となっている。芦ヶ久保駅以西の横瀬地域内については、路線バスが秩父市街地に向け国道を直進するのに対し、コミュニティバスは地域内を巡回することから、松枝～秩父駅間の所要時間は民間路線バスが30分（運賃400円）であるのに対し、コミュニティバスは1時間37分（運賃無料）となっている。

■ 運賃と所要時間の比較

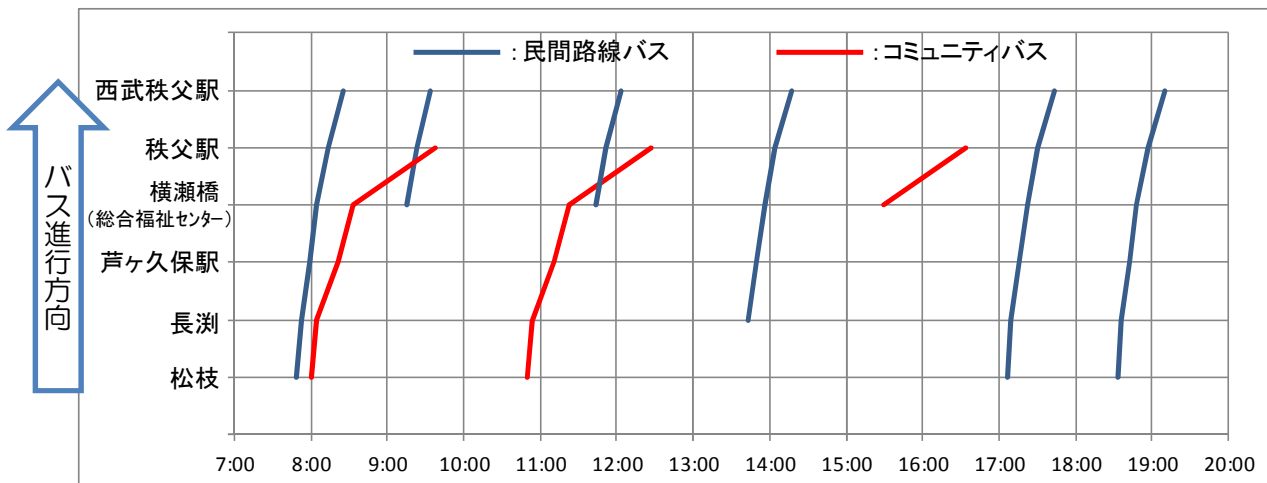
区間	種別	所要時間	運賃
松枝～秩父駅間	民間路線バス	30分	400円
	コミュニティバス	1時間37分	無料
松枝～芦ヶ久保駅間	民間路線バス	10分	170円
	コミュニティバス	21分	無料

民間路線バスとコミュニティバスで所要時間が大きく異なるため、一部の便には両者の起点出発時刻または終点到着時刻が近接している状況もみられるが、基本的にはお互いの運行間隔を補完する形での運行ダイヤ設定になっている。

■ 運行ダイヤの比較

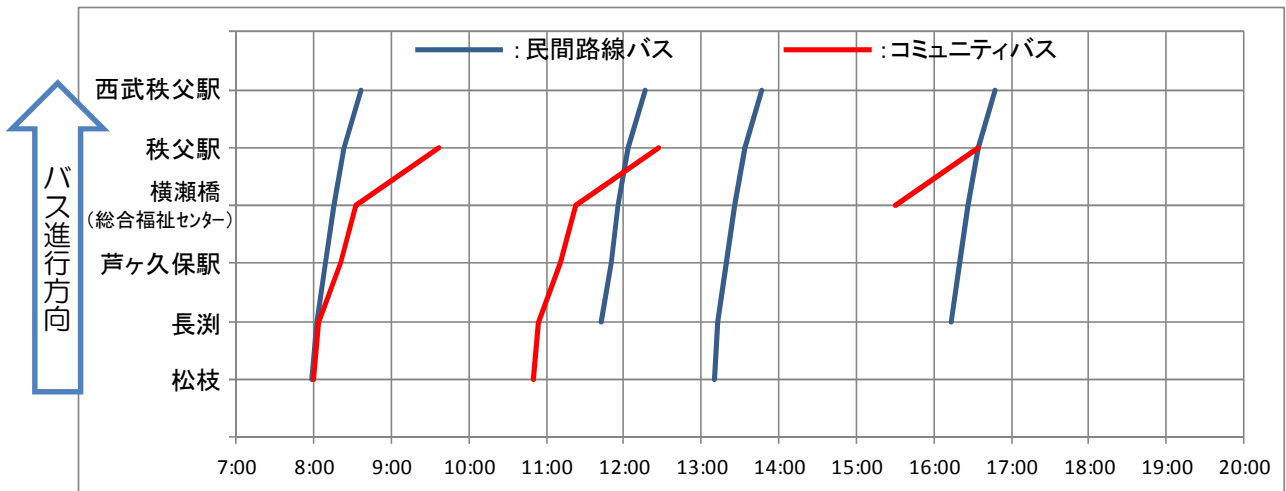
a. 平日上り

便	松枝	長瀨	芦ヶ久保駅	横瀬橋 (総合福祉センター)	秩父駅	西武秩父駅
民間1	7:49	7:52	7:59	8:05	8:13	8:26
コミバス1	8:00	8:04	8:21	8:33	9:37	
民間2				9:15	9:23	9:34
コミバス2	10:50	10:54	11:11	11:23	12:27	
民間3				11:44	11:52	12:03
民間4		13:43	13:50	13:56	14:04	14:17
コミバス3				15:30	16:34	
民間5	17:06	17:09	17:16	17:22	17:30	17:43
民間6	18:33	18:36	18:43	18:48	18:57	19:10



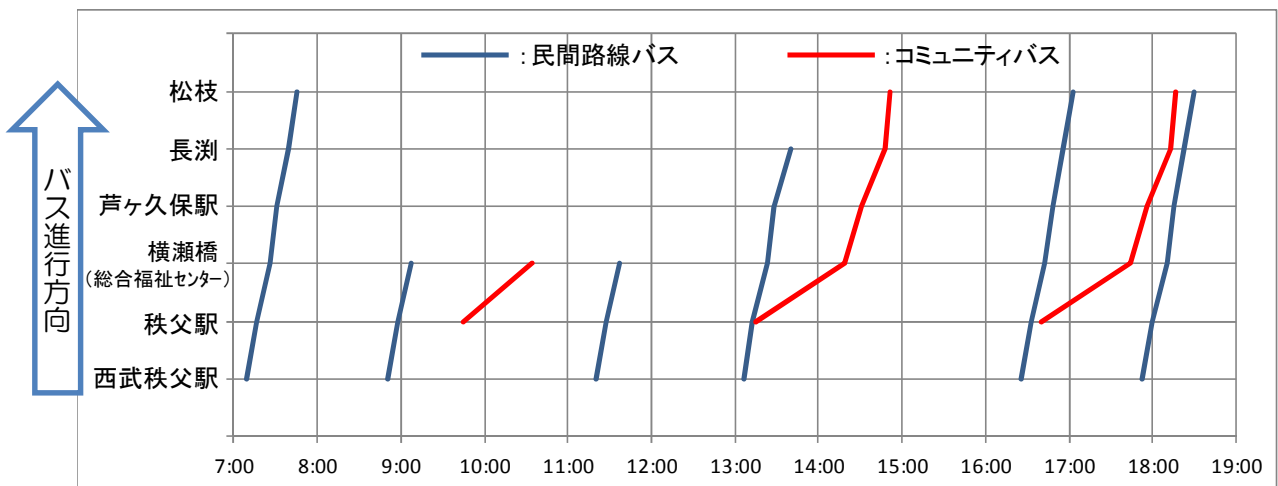
b. 休日上り

便	松枝	長渕	芦ヶ久保駅	横瀬橋 (総合福祉センター)	秩父駅	西武秩父駅
民間1	7:59	8:02	8:09	8:15	8:23	8:36
コミバス1	8:00	8:04	8:21	8:33	9:37	
コミバス2	10:50	10:54	11:11	11:23	12:27	
民間2		11:43	11:50	11:56	12:04	12:17
民間3	13:10	13:13	13:20	13:26	13:34	13:47
コミバス3				15:30	16:34	
民間4		16:13	16:20	16:26	16:34	16:47



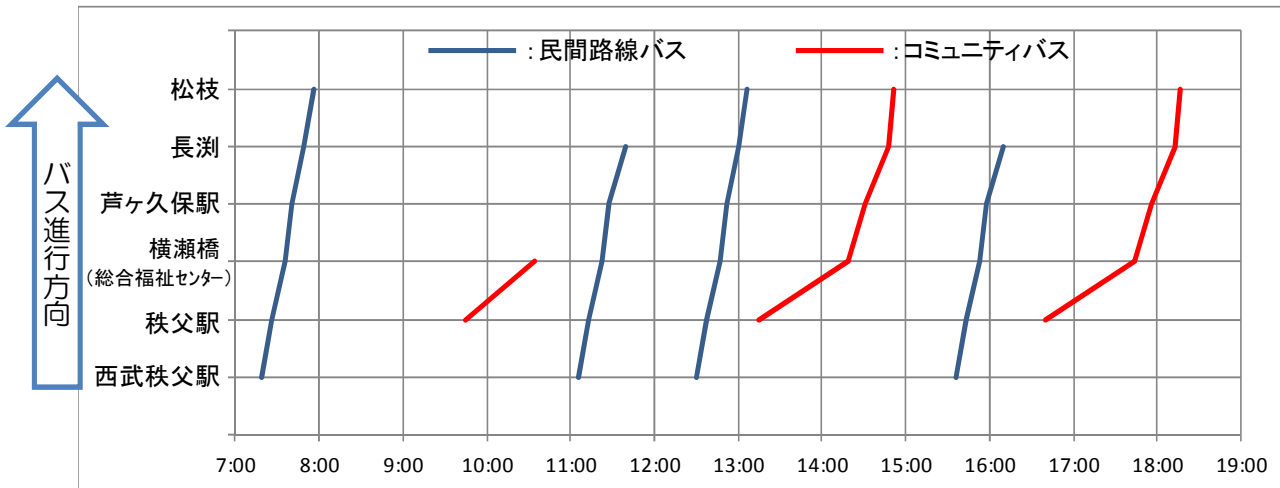
c. 平日下り

便	西武秩父駅	秩父駅	横瀬橋 (総合福祉センター)	芦ヶ久保駅	長渕	松枝
民間1	7:09	7:16	7:26	7:31	7:39	7:46
民間2	8:51	8:58	9:08	—	—	—
コミバス1	—	9:45	10:34	—	—	—
民間3	11:20	11:27	11:37	—	—	—
民間4	13:06	13:13	13:23	13:28	13:40	—
コミバス2	—	13:15	14:19	14:31	14:48	14:52
民間5	16:26	16:33	16:43	16:48	16:56	17:03
コミバス3	—	16:40	17:44	17:56	18:13	18:17
民間6	17:53	18:00	18:10	18:15	18:23	18:30



d.休日下り

便	西武秩父駅	秩父駅	横瀬橋 (総合福祉センター)	芦ヶ久保駅	長渕	松枝
民間1	7:19	7:26	7:36	7:41	7:49	7:56
コミバス1	—	9:45	10:34	—	—	—
民間3	11:06	11:13	11:23	11:28	11:40	—
民間4	12:30	12:37	12:47	12:52	13:00	13:07
コミバス2	—	13:15	14:19	14:31	14:48	14:52
民間5	15:36	15:43	15:53	15:58	16:10	—
コミバス3	—	16:40	17:44	17:56	18:13	18:17

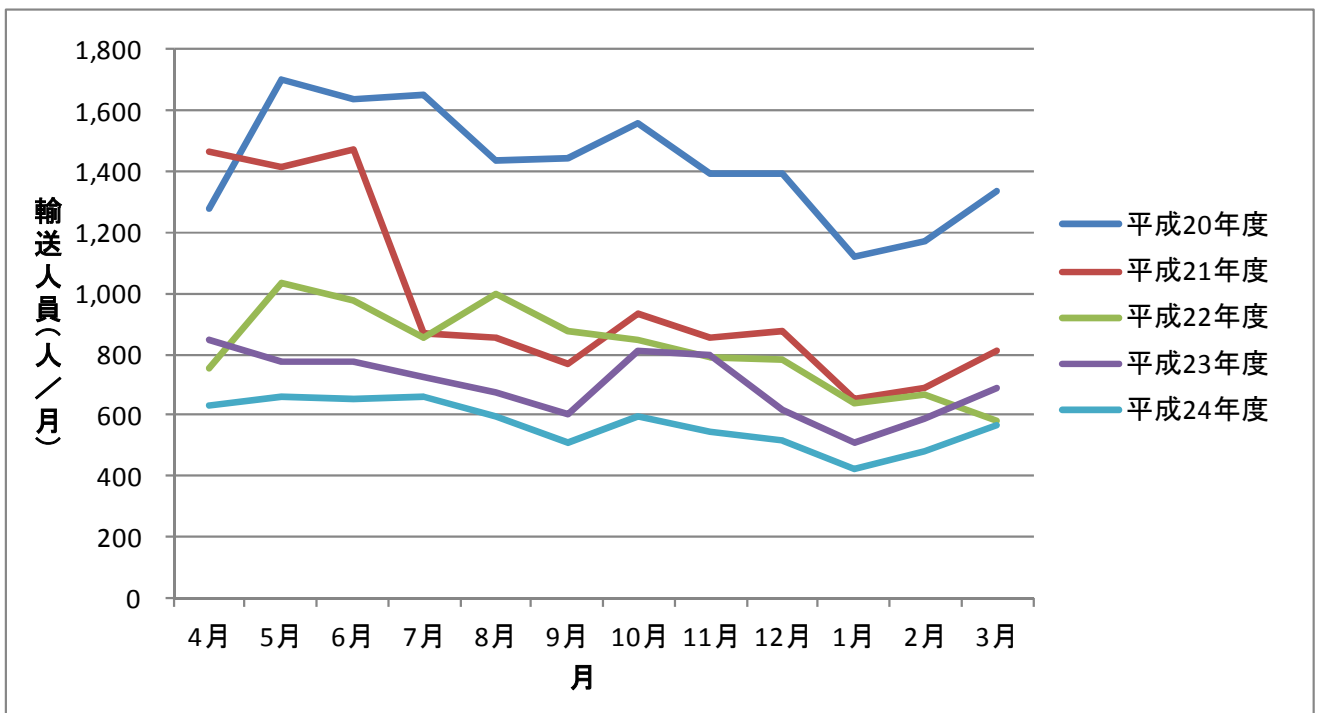


運賃のみに着目すると無料と 170 円～400 円の差は大きく、特に完全に競合している芦ヶ久保地域ではコミュニティバスに利用が偏るのではないかと懸念されるが、実際には所要時間に大きな差があり、運行ダイヤもほとんど競合していないことから、利用者は双方の特徴を踏まえ、使い分けを行っている可能性が高いと考えられる。

② コミュニティバス運行開始前後の民間路線バス輸送人員の変化

民間路線バスの輸送人員は年々減少している。コミュニティバスは平成 24 年 10 月に実証運行を開始し、運行開始後半年間の輸送人員はその前の半年間（平成 24 年度上半期）に比べ 582 人減少している。コミュニティバスの乗客数は年度の上半期よりも下半期の方が少ない傾向にあり、平成 23 年度の場合「下半期／上半期」の比率は 91%であった。仮に平成 24 年度の下半期も平成 23 年度下半期程度の利用があれば輸送人員は 3,379 人となるが、実際にはそれよりも 249 人少ない値であった。

ただし、月別にみると平成 23 年度に比べ輸送人員が大きく減少しているのは 10 月及び 11 月のみであり、その他の月の輸送人員減少割合は運行開始前である平成 24 年度上半期（84.2%）と同程度である。無料であることの魅力や目新しさ、好奇心などにより、運行開始直後の 2 カ月間は、月に 100～150 人程度が民間路線バス利用からコミュニティバス利用に転換していたものと推察される。



	輸送人員		差		比率
①H23上半期	4,408	②－①	-396	②÷①	91.0%
②H23下半期	4,012	④－③	-582	④÷③	84.3%
③H24上半期	3,712	③－①	-696	③÷①	84.2%
④H24下半期	3,130	④－②	-882	④÷②	78.0%

※上半期:4月～9月、下半期:10月～3月

図 1.23 民間路線バス輸送人員の推移

4) バス交通への町費負担

① 民間路線バスへの補助

民間路線バスへの運行補助金は年々増加しており、平成 24 年度は総額 961 万円となっている。埼玉県からの補助金（224 万円）を除く町費負担は 737 万円である。なお、町費負担については、国の地方交付税（特別交付税）により、現在 80%を財政措置されている。

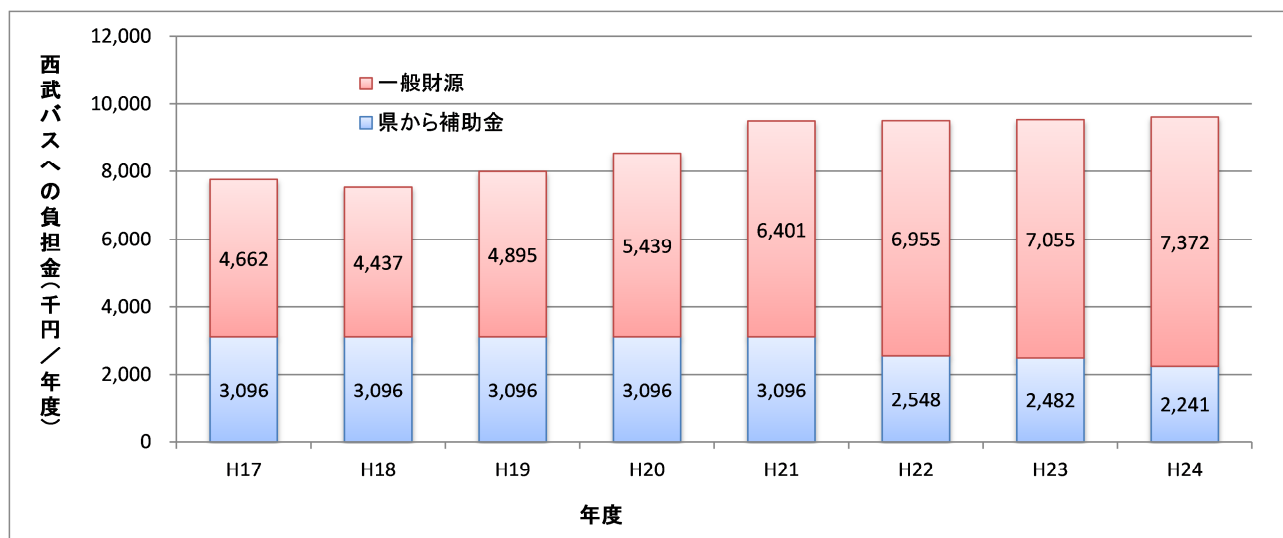


図 1.24 民間路線バスへの補助金の推移

② コミュニティバス運行経費

実証運行 1 年間（平成 24 年 10 月～平成 25 年 9 月）の運行経費は準備等を含め総額 1,837 万円（1 日当たり約 5 万円）である。コミュニティバスの乗客数は平成 24 年 10 月 1 日から平成 25 年 7 月 31 日の 10 カ月（304 日）で 5,370 人であったことから、1 日平均 17.6 人であり、1 年間に換算すると 6,448 人となる。よって、利用者一人当たりの運行経費は 2,849 円となる。

なお、平成 25 年度の運行に係る総事業費（見込み）は 1,589 万円である。再編後のコミュニティバスの乗客数は平成 25 年 7 月 1 日から平成 25 年 7 月 31 日の 1 カ月間で 680 人であったことから、1 年間に換算すると 8,160 人となる。よって運行経費（利用者 1 人あたり）の見込みは約 1,900 円となる。

表 1.9 コミュニティバスの運行経費

項目	事業費
平成 24 年度準備費(停留所、車両シール、パンフレット制作費、停留所リース費等)	1,951,250 円
実証運行経費(平成 24 年 10 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日)	6,804,180 円
平成 25 年度準備費(停留所、車両シール、パンフレット制作費、停留所リース費等)	1,489,740 円
実証運行経費(平成 25 年 4 月 1 日～平成 25 年 9 月 30 日)	8,127,000 円
合計	18,372,170 円

(5) 通院の実態

1) 通院者意向調査の概要

通院者意向調査は下図に示す町内の4医療機関で、平成24年度に通院者を対象に実施された。

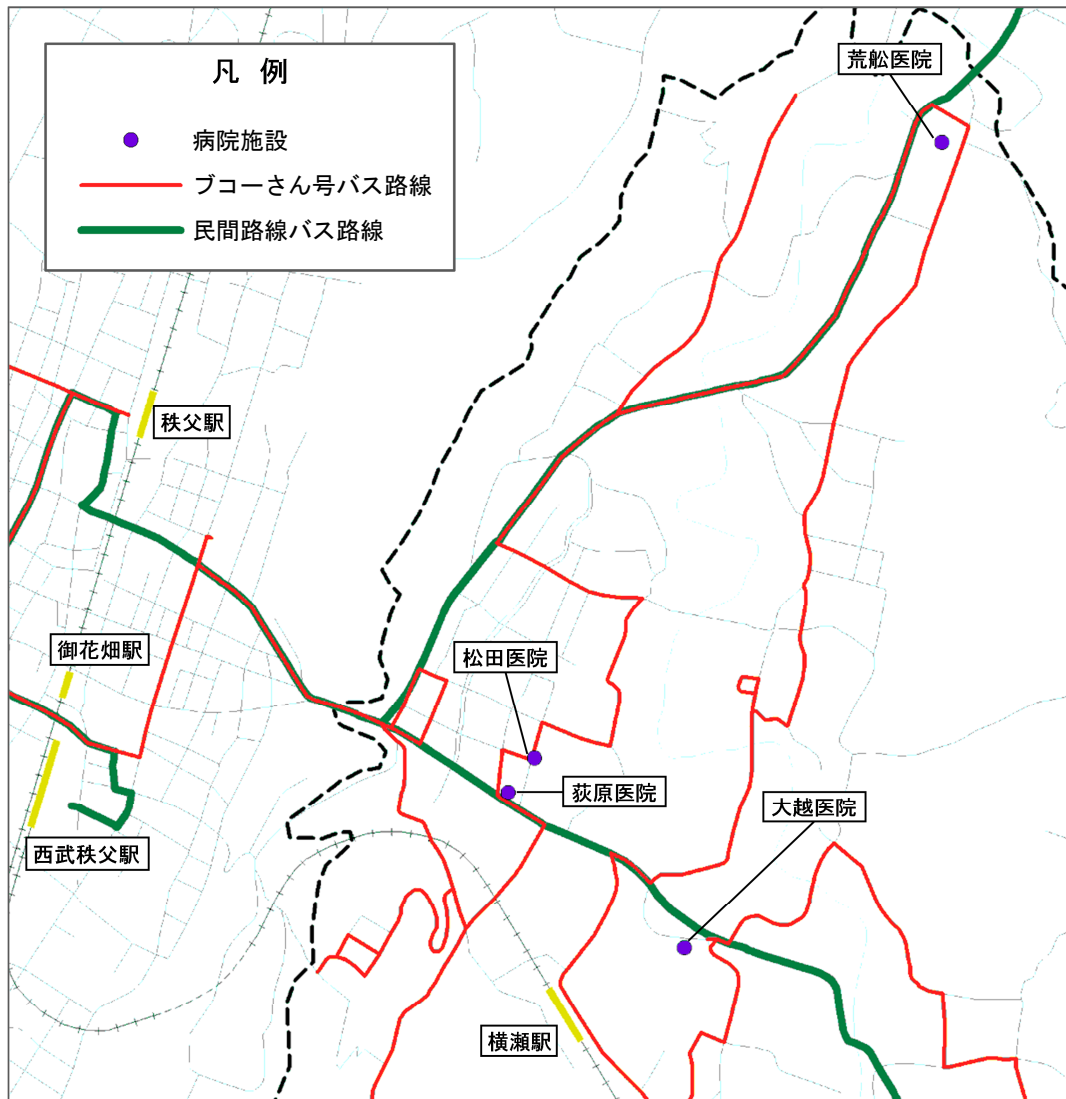


図 1.25 通院者意向調査実施箇所

表 1.10 通院者意向調査実施病院の概要

施設名	地区	診療科目	診療日							診療時間帯		備考	
			月	火	水	木	金	土	日	祝	午前		午後
荒船医院	川東	・内科・胃腸内科/ 消化器内科・リハビリテーション科・循環器内科・外科・形成外科・整形外科	○	×	○	○	×	○	△	×	9:00～12:30	15:00～18:30	日曜日は17:30まで
大越医院	中郷	・皮膚科	○	○	○	×	○	△	×	×	9:00～12:00	15:00～17:00	土曜日は午前のみ 第3土曜日は休み
荻原医院	中郷	・内科・胃腸内科/ 消化器内科・外科 ・脳神経外科	○	○	×	○	○	○	×	×	9:00～12:00	15:00～18:00	
松田医院	中郷	・内科・外科	○	○	○	×	○	△	×	×	9:30～12:30	16:30～18:00	土曜日は午前のみ

2) 通院者意向調査結果

① 通院者の居住地

町内からの通院者が大半を占めるが、病院別にみると大越医院（皮膚科）へは町外からの通院が多く、特に秩父市からの通院が68%を占める。

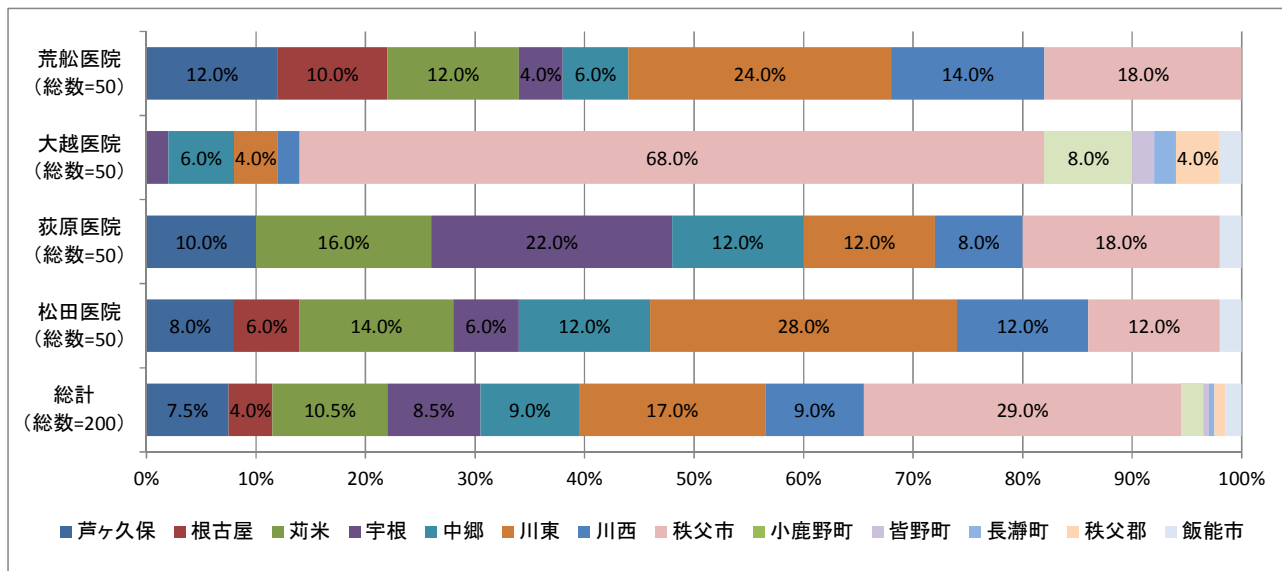


図 1.26 通院者の居住地

② 通院者の年代

大越医院（皮膚科）への通院者は50歳代以下が4割であるが、その他の医院は大半が60歳代以上であり、特に荒船医院では60歳代以上が98%を占める。

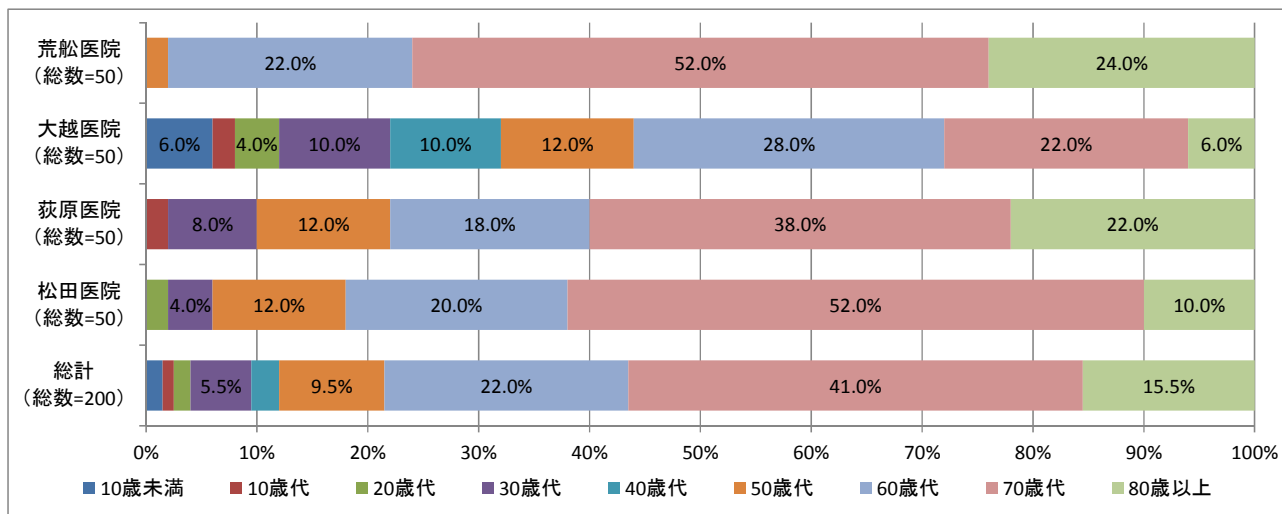


図 1.27 通院者の年代

③ 通院者の通院頻度別年代

通院頻度が月に1～3回程度の高齢者が大半を占める。

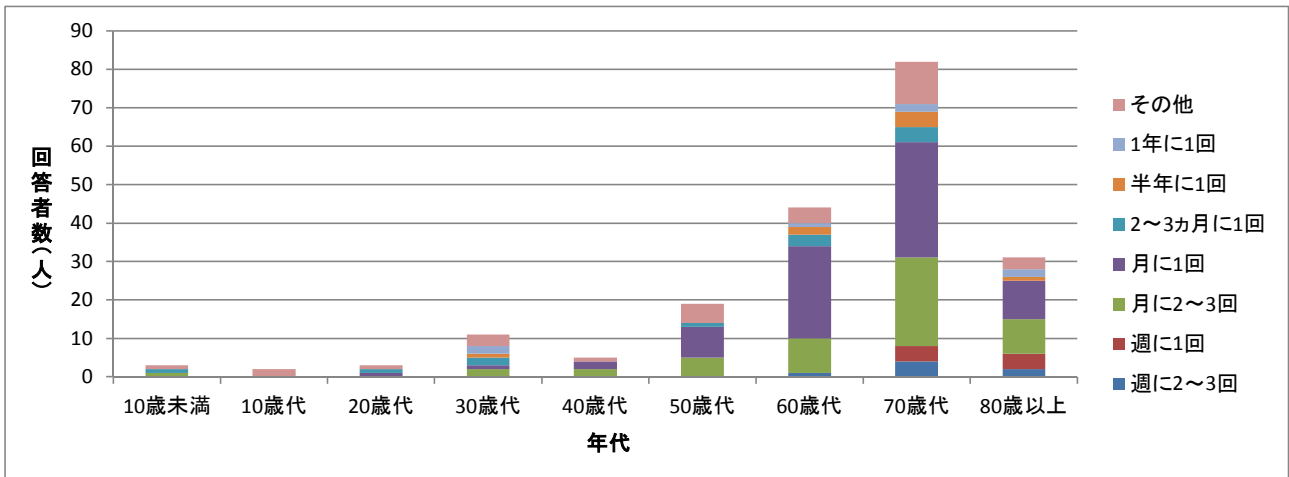


図 1.28 通院者の通院頻度別年代

④ 通院交通手段

自家用車での通院が大半を占める。特に遠方からの通院が多い大越医院では84%を占める。

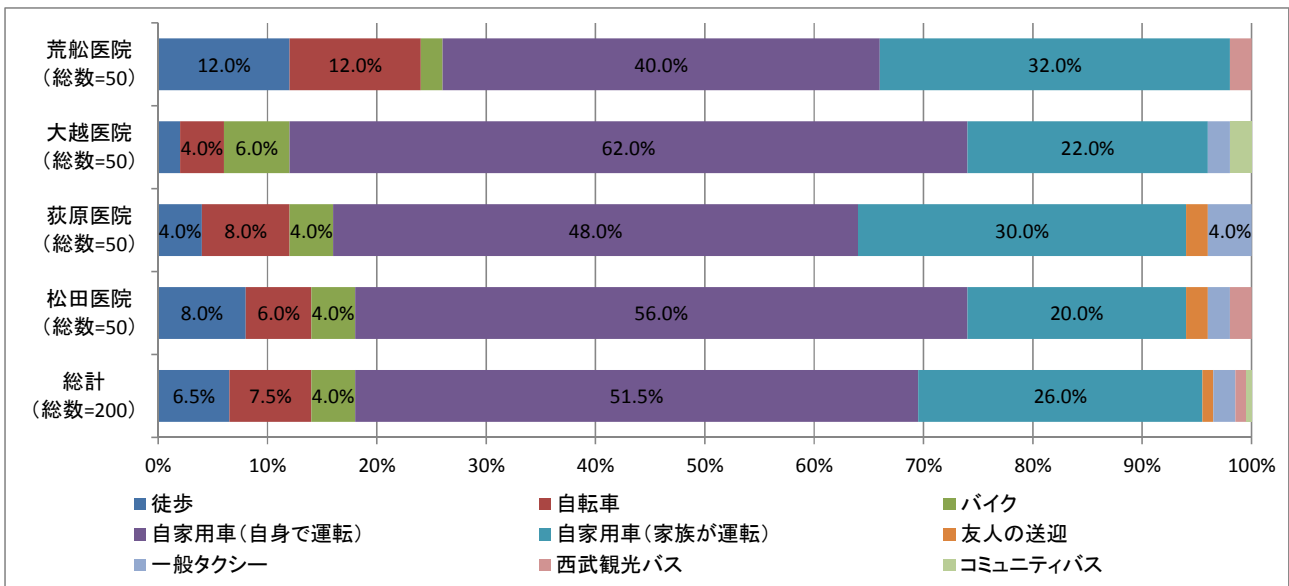


図 1.29 通院交通手段

⑤ 通院後の立ち寄り先

午前中に通院する人は買い物先や金融機関に立ち寄る人が多い。

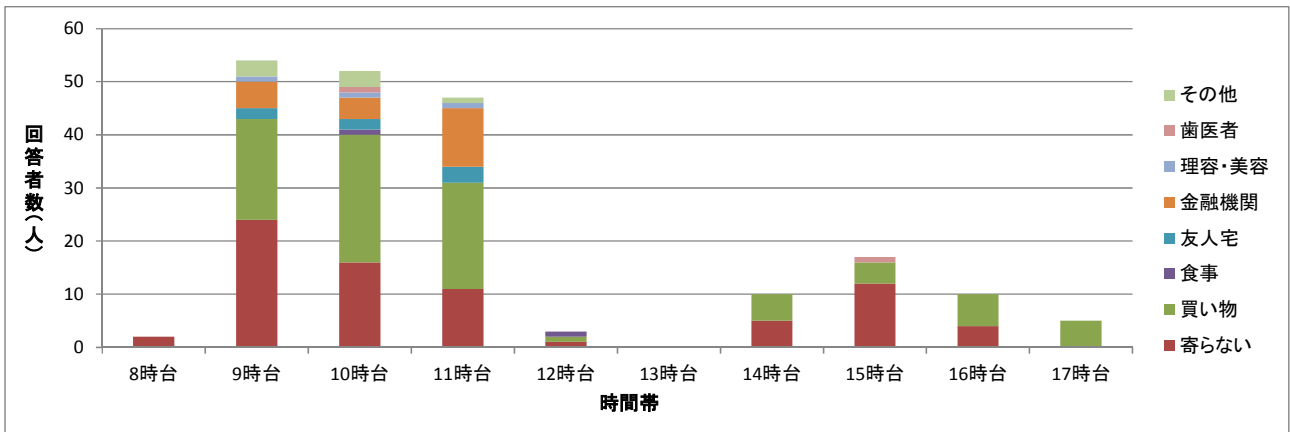


図 1.30 通院後の立ち寄り先

⑥ 通院者におけるコミュニティバスの認知度

コミュニティバスの運行について、町内居住者は大半が知っている。一方で町外居住者はほとんど知らない。

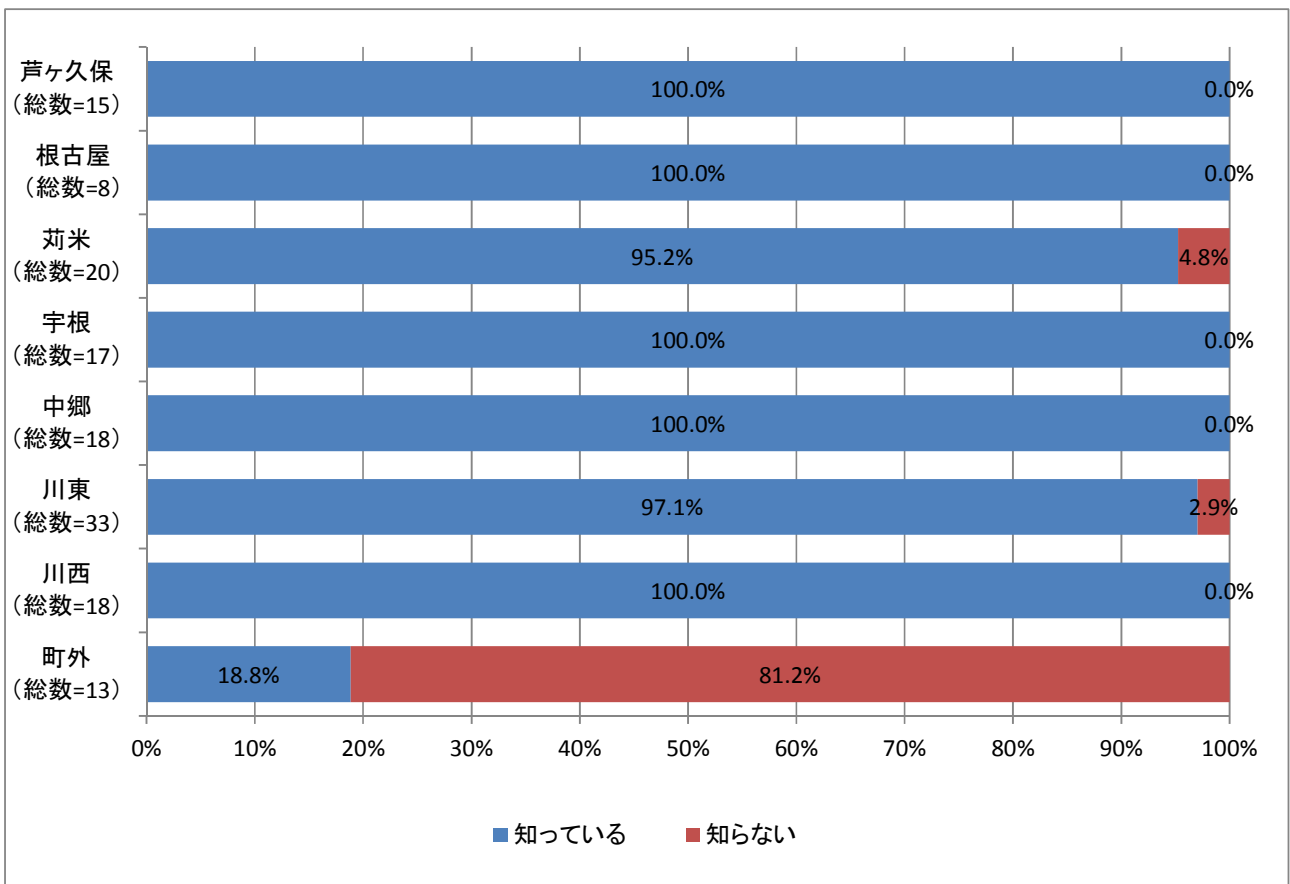


図 1.31 通院者におけるコミュニティバスの認知度

1.2 上位・関連計画

(1) 第5次横瀬町総合振興計画（基本構想及び前期基本計画）

項目	内容																				
策定	平成22年（2010年）																				
計画の構成	<p>基本構想 横瀬町の「将来像」と「基本目標」を掲げ、これを実現するための「まちづくり施策方針」を定め、まちづくりの基本的な方向を明らかにします。</p> <p>基本計画 基本構想の「施策大綱」に基づき、総合的かつ体系的な5年間の「施策内容」を示します。 (後期計画は平成26年度策定予定)</p> <p>実施計画 基本計画に基づく施策を効果的かつ効率的に実施するため、財政状況や緊急性などを勘案しながら、「今後3年間の事業内容」を示します。この実施計画は、基本構想・基本計画とは別途策定します。</p> <p>第5次総合振興計画は、「基本構想」「基本計画」「実施計画」により構成します。</p>																				
計画期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成22年度 (2010年)</th> <th>平成26年度 (2014年)</th> <th>平成27年度 (2015年)</th> <th>平成31年度 (2019年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基本構想</td> <td colspan="4">10年</td> </tr> <tr> <td>基本計画</td> <td colspan="2">前期5年</td> <td colspan="2">後期5年</td> </tr> <tr> <td>実施計画</td> <td>3年</td> <td>3年</td> <td>3年</td> <td>毎年見直し(ローリング方式)</td> </tr> </tbody> </table>		平成22年度 (2010年)	平成26年度 (2014年)	平成27年度 (2015年)	平成31年度 (2019年)	基本構想	10年				基本計画	前期5年		後期5年		実施計画	3年	3年	3年	毎年見直し(ローリング方式)
	平成22年度 (2010年)	平成26年度 (2014年)	平成27年度 (2015年)	平成31年度 (2019年)																	
基本構想	10年																				
基本計画	前期5年		後期5年																		
実施計画	3年	3年	3年	毎年見直し(ローリング方式)																	
将来像	将来像：緑と風が奏でるところ和むまち キャッチフレーズ：うららかよこぜ																				
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> 『魅』（みりょく）プロジェクト・・・自然保護×観光、郷土芸能×文化 『絆』（きずな）プロジェクト・・・交流、協働×健康 『希』（きぼう）プロジェクト・・・子育て×教育、環境×産業×定住 																				
まちづくり施策方針	<p>2. 生活基盤 — 2. 道路・交通網の整備</p> <p>町の発展と日常生活の利便性を図るため、幹線道路の整備促進、町道の整備、鉄道・バスなどの公共交通の整備・充実など、安全で快適な道路・交通網の整備に努めます。</p> <p>特に国県道の整備促進、町道の改良、橋梁健全度把握・点検に基づく橋梁長寿命化修繕計画の策定を実施します。</p> <p>さらに、高齢社会への対応と地域の活性化に向け、公共交通ネットワークの再構築に努めます。</p>																				
施策の内容	<p>公共交通の整備・充実</p> <p>鉄道事業者に対して、発着本数の見直しや駅のバリアフリー化などを要望するとともに、利便性の向上に資する事業の実施にあたり、鉄道事業者への支援に努めます。</p> <p>バス運行については、交通弱者をはじめとする町民の日常生活上必要な交通手段を確保するため、町民ニーズ等に配慮しながら、快適で利便性の高いバス運行等の整備・充実に努めます。</p> <p>また、公共交通の需要を調査・検証し、総合的かつ広域的な公共交通ネットワークの再構築に努めます。</p>																				

(2) ちちぶ定住自立圏共生ビジョン

項目	内容		
策定	平成 22 年 3 月 26 日（初版）、平成 25 年 3 月 22 日（四訂版）		
構成自治体	秩父市・横瀬町・皆野町・長瀨町・小鹿野町		
計画期間	平成 22 年度～26 年度（毎年度所要の変更を実施）		
将来像	ちちぶ定住自立圏を構成する 1 市 4 町は、それぞれの住民が秩父圏域を生活圏として意識していることを理解しつつ、互いの独立性を尊重しながら、圏域全体の活性化を図る政策を連携して展開し、地域住民の福祉向上と地域振興を図り、希望に満ちた未来の「ちちぶ」を創りたいと考えています。		
共生ビジョン 政策体系図	ちちぶ 定住 自立圏	生活機能の強化	医療、保健・福祉、教育、産業振興、環境
		結びつきやネットワークの強化	地域公共交通（誰もが利用しやすい公共交通の推進） デジタル・ディバイドの解消に向けた ICT インフラの整備、圏域外の住民との交流及び移住促進、水道
		圏域マネジメント	人材育成等
協定内容	<p>協定項目：誰もが利用しやすい公共交通の推進</p> <p>協定内容：圏域における公共交通の需要を調査し、検証することにより、既存の公共交通振興計画等を見直して圏域で統一した計画を作成します。</p> <p>協定状況：平成 22 年 3 月で締結（秩父市、横瀬町、皆野町）、平成 23 年 9 月で締結（長瀨町、小鹿野町）</p>		
具体的 取り組み	【形成協定】 圏域における公共交通の充実のため、公共交通の需要を調査・検証し、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再構築に取り組む。		
		事業名	事業概要
	①秩父圏内の公共交通 需要調査	公共交通需要調査	路線バス乗降調査、鉄道駅乗降調査、住民交通意識調査、観光客交通調査など圏域内の公共交通の需要調査を実施する。
	②秩父圏域での公共交 通会議の開催	秩父圏域公共交通会 議の開催	複数の自治体にまたがる公共交通について検討する場を設けるため、圏域内の公共交通網について議論する秩父圏域公共交通会議を開催する。
	③地域公共交通のマッ プ作成等広報の実施	地域公共交通マップ 作成等広報事業	ルートや乗り継ぎなど利用者にとって分かりにくいところがあるため、圏域の公共交通マップなどを作成して広報周知活動を行う。
	④地域公共交通基本計 画及び実施計画の策定	地域公共交通計画策 定事業	圏域行政及び交通事業者等の連携により、持続可能かつ住民満足度の高い公共交通システムを再構築するため、秩父圏域における公共交通の総合的な連携計画を策定する。
⑤地域公共交通実施計 画に基づく事業の実施	地域公共交通活性化 推進事業	圏域行政及び交通事業者等の連携により、持続可能かつ住民満足度の高い公共交通システムを再構築するため、秩父圏域における公共交通の総合的な事業を実施する。	

1.3 公共交通の課題

現況及び上位計画を踏まえ、横瀬町における公共交通の課題を以下に整理する。

課題1 自動車を利用できない人の生活交通手段の確保

自由に自動車を利用できない人（高齢者、学生等）は日常生活に必要な外出（通学、通院、買い物）に公共交通を活用している。現在実証運行中のコミュニティバスにおいても高齢者の通院利用が多く、継続的な移動手段の確保が課題となっている。

課題2 公共交通による地域コミュニティの醸成

実証運行中のコミュニティバスは、一部の利用者には地域コミュニティのツールとして活用されており、地域活性化のツールとなりうる可能性を持っている。町の活性化のためには地域コミュニティの醸成が必要であるが、それに向け地域・運行事業者・行政の協働によっていかにコミュニティバスを育成するかが課題となっている。

課題3 公共交通の効率的な運行の実現

民間路線バスへの運行補助金は年々増加傾向にあり、コミュニティバスの運行を継続するためにはさらに町費負担が必要となる。利用促進を図るためには運行サービスの向上が必要であるが、町費負担には限りがあることから、町内における他の輸送サービスとの連携等による効率的な運行の実現が課題となっている。

課題4 周辺自治体と一体となった広域公共交通利便性の向上

横瀬町内で完結する移動は少なく、鉄道で東京へ通勤・買い物、バスで秩父市へ通院・買い物に外出する人が多い。また、観光目的での来訪者も多いため、町内交通手段の充実による鉄道駅、病院、買い物先への利便性向上に加え、周辺自治体と一体となった広域公共交通の利便性向上が課題となっている。

2. 基本的な方針

本アクションプランは、上位計画の基本方針と前述の課題を踏まえ、以下を基本方針とする。

上位計画(第5次横瀬町総合振興計画)の方針

- 町の発展と日常生活の利便性を図るため、鉄道・バスなどの公共交通の整備・充実など、安全で快適な交通網の整備に努める。
- 高齢化する社会への対応と地域の活性化に向け、公共交通ネットワークの再構築に努める。
- バス運行については、交通弱者をはじめとする町民の日常生活上必要な交通手段を確保するため、町民ニーズ等に配慮しながら、快適で総合的かつ広域的な公共交通ネットワークの再構築に努める。

公共交通の課題

- ① 自動車を利用できない人の生活交通手段の確保
- ② 公共交通による地域コミュニティの醸成
- ③ 公共交通の効率的な運行の実現
- ④ 周辺自治体と一体となった広域公共交通利便性の向上



基本的な方針

- 「通院」「買い物」など日常生活に欠かせない外出に利用できる公共交通ネットワークの構築
(→日常生活の利便性、高齢化する社会への対応、生活交通手段確保)
- 地域で「守り」「育てる」持続可能なコミュニティ交通の実現
(→町の発展、地域の活性化、地域コミュニティの醸成)
- 鉄道・バス・タクシーの連携による効率的で利用しやすい公共交通の実現
(→広域的な公共交通ネットワーク、効率的な運行)

※括弧内は「上位計画の方針」「公共交通の課題」のキーワード

計画期間：平成26年度～平成30年度

3. アクションプランの目標

基本的な方針の実現に向け、本アクションプランでは具体的な実施施策の概要を示す。

目標 1：鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上

町内の公共交通体系は民間事業者が運行する鉄道・路線バス・タクシー及びコミュニティバス「ブコーさん号」により構築されているが、公共交通サービスの全体像が把握しづらい点、公共交通サービスを利用しづらい人が存在する点、路線バスとコミュニティバスの役割分担等が課題となっている。

地域交通の関係者が一堂に会する地域公共交通会議を開催し、課題解決に向けた取り組みについて検討・協議を行い、鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上を目指す。

現況の課題

- 現在、本町の公共交通体系は民間事業者が運行する鉄道・路線バス・タクシー及びコミュニティバス「ブコーさん号」により構築されている。しかし、町内公共交通の運行情報（路線図・ダイヤ等）は運行事業者より個別に提供されているものの、全体像の把握は難しく、公共交通利用促進の妨げとなっている。
- 町民の 89%は鉄道駅またはバス停（コミュニティバスを含む）から 300m 圏域内に居住しているが、心身機能の低下等により駅やバス停を利用しづらい人も存在しており、対応が必要とされている。
- 民間路線バスルートの大半はコミュニティバス「ブコーさん号」のルートと重複しており、運行ダイヤは異なるものの、同じ 2 点間に運賃制度が異なるバスサービスが存在しており、利用者にとって分かりづらい状況にある。また、本町は民間路線バスに対し年間 737 万円（平成 24 年度）の運行補助金を支出しており、コミュニティバス「ブコーさん号」と民間路線バスとの役割分担の見直しによる利便性の向上及び運行効率化が課題となっている。

目 標

- 町民・交通事業者・交通管理者・行政担当者等、地域交通の関係者が一堂に会する地域公共交通会議を開催し、公共交通マップの発行やバス運行サービスの見直し、タクシーを活用した新たな取り組みの実施等について検討・協議を行い、鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上を目指す。

目標となる指標	現 状 (平成 24 年度)	目標値 (平成 30 年度)
地域公共交通会議の開催	未開催	開催
鉄道・バスの 1 日当たり利用者数	2,034 人/日	現状以上

【目標値の設定根拠】

- 鉄道については横瀬駅及び芦ヶ久保駅乗降人員の合計値、バスについては民間路線バス横瀬線の輸送人員とする。現況値は平成 24 年度の集計値であり、横瀬駅 1,698 人、芦ヶ久保駅 317 人、横瀬線 19 人である。
- 横瀬町の人口は平成 17 年(9,684 人)から 22 年(9,037 人)にかけて 6.7%減少している。今後も減少傾向にあると予測されており、その中で鉄道・バス利用者数の維持を目標とする。

目標2：地域・運行事業者・行政の協働によるコミュニティバス「ブコーさん号」の育成

実証運行中のコミュニティバス「ブコーさん号」は、移動手段としてだけでなく地域コミュニティ形成のツールとしても機能し地域に定着しつつある。今後、いかにしてより地域に根付いた存在とするかが課題となっている。

地域・運行事業者・行政の協働によりコミュニティバス「ブコーさん号」を地域コミュニティ形成のツールとして育成し、「動く公民館」として地域への定着を目指す。

現況の課題

- コミュニティバス「ブコーさん号」は、平成24年10月より実証運行が行われており、1台のワゴン型車両（定員10人）を用いて主に町内各地と町中心部との間を結んでいる。町内の多くの箇所をカバーするように路線を設定しているため、コミュニティバスを含めた公共交通の人口カバー率は89%に達している。
- 平成25年7月にダイヤ改正（再編）があり、1日平均乗客数は再編前の17人から22人に増加した。町内移動手段の一つとして定着しつつあるが、利用者の中には「ブコーさん号を利用すると仲間に出会えるので楽しい」という方もおり、コミュニティ形成のツールとしても機能し地域に定着しつつある。今後、いかにしてより地域に根付いた存在とするかが課題となっている。

目標

- 地域と行政の協働によりコミュニティバス「ブコーさん号」を地域コミュニティ形成のツールとして育成し、「動く公民館」として地域への定着を目指す。

目標となる指標	現状 (平成25年度)	目標値 (平成30年度)
コミュニティバス「ブコーさん号」の利用者数 (※地域への定着による乗客数の増加を目指す)	22人/日	40人/日

【目標値の設定根拠】

- 現在の乗客数は1日平均22人であるが、利用者数の比較的多い便（ピーク便）でも1日平均5人であり、乗客定員9人に対して少ない。
- 仮にピーク便の乗客数が1.8倍になっても輸送可能であることから、各便の乗客数を現在の1.8倍とし、1日平均40人とすることを目標とする。

4. 施策体系

目標達成に向け、以下の施策を実施する。

時期	目標	施策名称	概要	
短期	鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上	施策1	地域公共交通会議の開催	地域公共交通全体の利便性を向上させ利用促進を図るため、運行サービスの見直し等に関する同意形成を図る場として、地域交通の関係者が一堂に会する地域公共交通会議を開催する。
		施策2	公共交通マップの作成	外出先に応じて利用者が鉄道・民間路線バス・コミュニティバス・タクシーを選択または組み合わせる利用できるようにするため、鉄道・民間路線バス・コミュニティバスの運行情報及びタクシー事業者の連絡先が分かる公共交通マップを作成し、公共交通全体の利便性向上を目指す。
	地域・運行事業者・行政の協働によるコミュニティバス「ブコーさん号」の育成	施策3	自治会・施設のイベントとのタイアップ	コミュニティバスは移動手段であり、どんなに便利でも移動先がなければ利用できない。自治会や施設のイベント開催に合わせコミュニティバスの運行情報をPRすることで、「動く公民館」として地域への定着を図る。
		施策4	主要施設敷地内への停留所の充実	利用者の多い病院・商店等において、施設所有者の協力を得て、施設敷地内の停留所を充実させる。林業が盛んな地域特性を生かし、間伐材を用いたベンチ整備を地域と協働で行う。
		施策5	総合福祉センターバスの見直し	町は総合福祉センター利用者を対象とした無料送迎バスを運行（第1・第3・第5週の木曜日のみ、1往復）しているが、この運行を見直し、「ブコーさん号」の利便性向上を検討・実施する。
長期	鉄道・バス・タクシーの連携強化による公共交通利便性の向上	施策6	役割分担を踏まえた路線再編	地域公共交通会議での協議結果を踏まえ、路線再編を行う。
		施策7	スクールバスとの連携による効率化の検討	朝夕の通学に使用されるスクールバスについて、日中の車両活用等を検討する。
		施策8	モビリティ・マネジメントの実施（注）	公共交通利用の重要性を教育するための小中学校における「交通授業」や町民向けの「交通講座」の実施など、モビリティ・マネジメントによる長期的な視点に立った公共交通の利用促進を行う。

●短期実施施策・・・3年以内に実施する施策

●長期実施施策・・・地域公共交通会議で検討・協議を行い、その結果を踏まえ実施する施策

（注）モビリティ・マネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを期待する取り組みのことで、情報提供などのコミュニケーションを中心とした手法を活用する。

5. 短期実施施策の概要

ここでは、短期実施施策と位置づけた施策1～5について、実施内容、実施主体、スケジュール等の概要を示す。

施策1：地域公共交通会議の開催																														
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通全体の利便性を向上させ利用促進を図るため、運行サービスの見直し等に関する同意形成を図る場として、地域交通の関係者が一堂に会する地域公共交通会議を開催する。 	実施主体		26年度		27年度		28年度		29年度																					
			上	下	上	下	上	下	以降																					
	地域公共交通関係者		準備		実施																									
<p>【地域公共交通会議での協議内容】</p> <p>地域公共交通会議は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき設置するもので、以下の事項について協議を行う。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通総合連携計画の作成に関する事項及び計画の実施に係る連絡調整 ●地域の実情に応じた乗合運送の形態やサービス水準等に関する具体的な事項 </div> <p>【地域公共交通会議の構成員と主な役割】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>構成員</th> <th>主な役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市町村</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民の移動手段確保に対する責任者 地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握 </td> </tr> <tr> <td>都道府県</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な視点からの指導・助言 複数市町村の取組に対する調整 </td> </tr> <tr> <td>地域住民・利用者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画 </td> </tr> <tr> <td>交通事業者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画 </td> </tr> <tr> <td>運転者が組織する団体</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 労働条件及び労働環境からの意見・提言 </td> </tr> <tr> <td>事業者団体</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整 </td> </tr> <tr> <td>警察・道路管理者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交通対策、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言 </td> </tr> <tr> <td>学識者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 地域の合意形成を図る上での助言 </td> </tr> <tr> <td>国土交通省 運輸局・運輸支局</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 先進事例等、各地での取組の情報提供 地域の公共交通のあり方に関する指導 </td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> スクールバスとの調整（教育委員会） など </td> </tr> </tbody> </table>									構成員	主な役割	市町村	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の移動手段確保に対する責任者 地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握 	都道府県	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な視点からの指導・助言 複数市町村の取組に対する調整 	地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画 	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画 	運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> 労働条件及び労働環境からの意見・提言 	事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整 	警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> 交通対策、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言 	学識者	<ul style="list-style-type: none"> 地域の合意形成を図る上での助言 	国土交通省 運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> 先進事例等、各地での取組の情報提供 地域の公共交通のあり方に関する指導 	その他	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスとの調整（教育委員会） など
構成員	主な役割																													
市町村	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の移動手段確保に対する責任者 地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握 																													
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な視点からの指導・助言 複数市町村の取組に対する調整 																													
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画 																													
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画 																													
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> 労働条件及び労働環境からの意見・提言 																													
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整 																													
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> 交通対策、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言 																													
学識者	<ul style="list-style-type: none"> 地域の合意形成を図る上での助言 																													
国土交通省 運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> 先進事例等、各地での取組の情報提供 地域の公共交通のあり方に関する指導 																													
その他	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスとの調整（教育委員会） など 																													

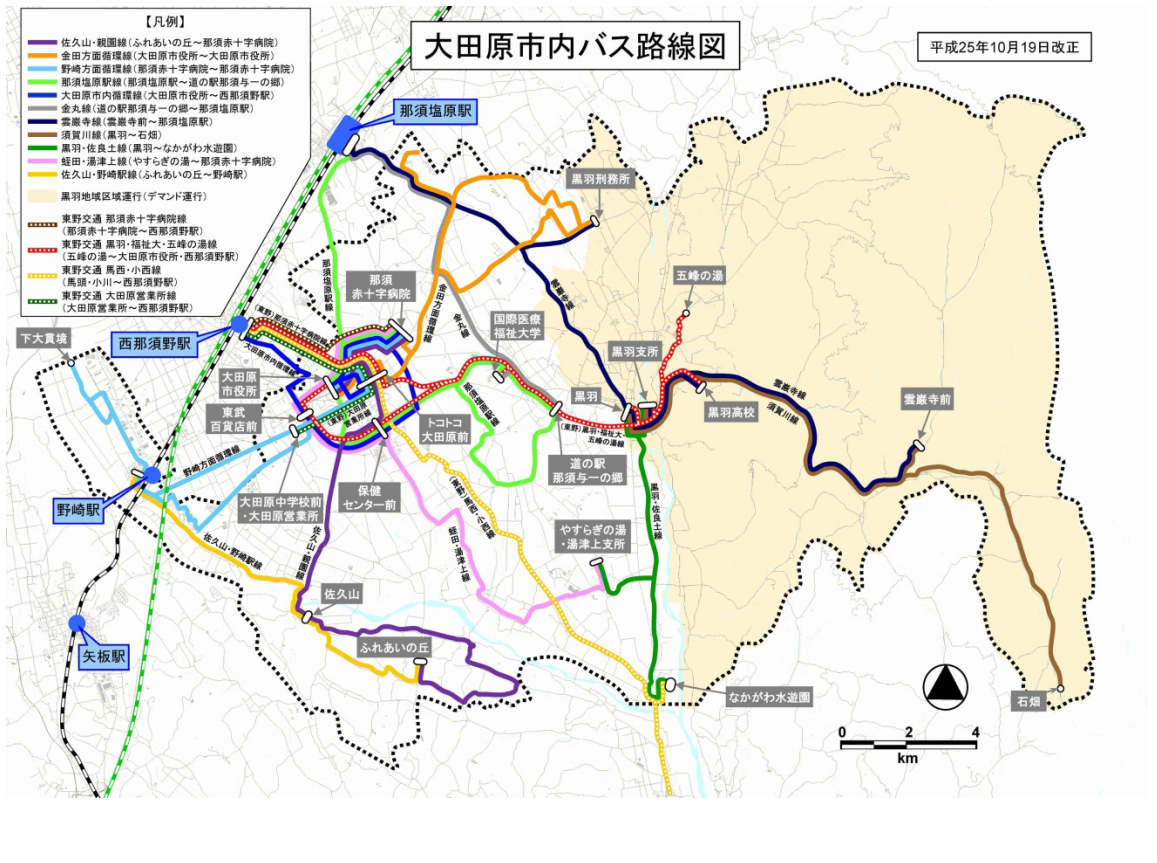
施策2：広域公共交通マップの作成

• 外出先に応じて利用者が鉄道・民間路線バス・コミュニティバス・タクシーを選択または組み合わせて利用できるようにするため、鉄道・民間路線バス・コミュニティバスの運行情報、及びタクシー事業者の連絡先が分かる公共交通マップを作成し、公共交通全体の利便性向上を目指す。

実施主体	26年度		27年度		28年度		29年度以降
	上	下	上	下	上	下	
横瀬町 鉄道事業者 バス事業者	準備		実施		実施		実施 (情報提供を受け、町が作成)

【参考事例 栃木県大田原市】

大田原市は運行主体となり市営バスを運行しているが、その路線図には鉄道・民間路線バスが記載され、民間路線バスについては時刻表も掲載されている。



施策3：自治会・施設のイベントとのタイアップ

<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは移動手段であり、どんなに便利でも移動先がなければ利用できない。自治会や施設のイベント開催に合わせコミュニティバスの運行情報をPRすることで、「動く公民館」として地域への定着を図る。 	実施主体	26年度		27年度		28年度		29年度
		上	下	上	下	上	下	以降
	横瀬町 地域関係者	準備	実施					

【参考事例 神奈川県大和市】

大和市では、「大和市民まつり」や「神奈川大和阿波おどり」をはじめとして、様々なイベントが開催されている。イベント開催時の要領やパンフレット、市ホームページ等で、会場までの公共交通手段について情報提供を行い、公共交通による来場を呼びかけている。

■イベントパンフレットへのバス停時刻表掲載例（大和市民まつり）

市民まつり当日 バス時刻表

大和駅 → 引地台公園入口 → 桜ヶ丘駅西口

9:34	9:42	9:48
9:54	10:02	10:08
10:19	10:27	10:33
10:44	10:52	10:58
11:09	11:17	11:23
11:34	11:42	11:48
11:59	12:07	12:13
12:24	12:32	12:38
12:49	12:57	13:03
13:14	13:22	13:28
13:39	13:47	13:53
14:04	14:12	14:18
14:29	14:37	14:43
14:54	15:02	15:08
15:19	15:27	15:33
15:44	15:52	15:58
16:09	16:17	16:23
16:34	16:42	16:48

桜ヶ丘駅西口 → 引地台公園入口 → 大和駅

9:30	9:38	9:41
9:54	10:02	10:05
10:18	10:26	10:29
10:38	10:46	10:49
10:58	11:06	11:09

施策4：主要施設敷地内への停留所の充実

<ul style="list-style-type: none"> 利用者の多い病院・商店等において、施設所有者の協力を得て、施設敷地内の停留所を充実させる。林業が盛んな地域特性を生かし、間伐材を用いたベンチ整備を地域と協働で行う。 	実施主体	26年度		27年度		28年度		29年度
		上	下	上	下	上	下	以降
	横瀬町 地域関係者 施設所有者	準備	実施（可能な場所から順次）					

【参考事例 新潟県新発田市】

ショッピングセンターが独自に無料送迎バスを運行していたが、その経路上に市が循環バス運行の検討を始めた。車を持たない利用客の交通手段を低コストで維持したいショッピングセンター側と循環バスを高い利用率で運行させたい行政側の思惑が一致、官・民による“Win-win の関係”で循環バスが運行された。ショッピングセンター側は敷地内の土地をバス停用に提供し、上屋・ベンチを設置した。

■店舗側が新設したバス停



施策5：総合福祉センターバスの見直し

・町は総合福祉センター利用者を対象とした無料送迎バスを運行(第1・第3・第5週の木曜日のみ、1往復)しているが、この運行を見直し、「ブコーさん号」の利便性向上を検討・実施する。	実施主体	26年度		27年度		28年度		29年度	
		上	下	上	下	上	下	以降	
	横瀬町	準備		実施					

【見直し内容】

現在のコミュニティバス「ブコーさん号」は、下の運行ダイヤで示すように第2便は総合福祉センター止まり、第5便は総合福祉センター発となっている。今後、コミュニティバスの利便性を向上するため、両便で運行しない地域をカバーする運行を検討・実施する。

試験運行
横瀬町コミュニティバス
ブコーさん号

運行コース 時刻表

7月1日より
ダイヤ改正

停留所名	1便		2便		3便		4便		5便		6便	
	松枝バス停 → 秩父駅	秩父駅 → 総合福祉センター	松枝バス停 → 秩父駅	秩父駅 → 松枝バス停	松枝バス停 → 秩父駅	秩父駅 → 松枝バス停	総合福祉センター → 秩父駅	秩父駅 → 松枝バス停	総合福祉センター → 秩父駅	秩父駅 → 松枝バス停	総合福祉センター → 秩父駅	秩父駅 → 松枝バス停
松枝バス停	発 8:00		発 10:50		着 14:52		着 18:17					
長瀬バス停	8:04		10:54		14:48		18:13					
中井橋バス停	8:06		10:56		14:46		18:11					
赤谷バス停	8:08		10:58		14:44		18:09					
芦ヶ久保郵便局	8:10		11:00		14:42		18:07					
日向山公会堂	8:15		11:05		14:37		18:02					
活性化センター	8:20		11:10		14:32		17:57					
芦ヶ久保駅	8:21		11:11		14:31		17:56					
富田商店	8:26		11:16		14:26		17:51					
里宮前	8:27		11:17		14:25		17:50					
川連製作所	8:28		11:18		14:24		17:49					
横瀬石油	8:30		11:20		14:22		17:47					
3区公会堂	8:31		11:21		14:21		17:46					
総合福祉センター	8:33	着 10:34	11:23		14:19	発 15:30	17:44					
苅米公会堂	8:36	10:31	11:26		14:16	15:33	17:41					
寺坂棚田第1駐車場	8:37	10:30	11:27		14:15	15:34	17:40					
町民会館	8:38	10:29	11:28		14:14	15:35	17:39					
大越医院	8:40	10:27	11:30		14:12	15:37	17:37					
札所9番	8:41	10:26	11:31		14:11	15:38	17:36					

注意事項

- 町民皆さんのためのバスですが、高齢者など自身で車の運転等できない方を優先するようご協力ください。
- 運賃は、無料です。
- バスは、音楽を鳴らして走行しています。
- 停留所以外でバスに乗る場合は、手を挙げて合図してください。
- 停留所以外でバスから降りる場合は、急に停車できないことがあるため、事前に運転手に声をかけてください。
- 毎日運行していますが、天候等により、バスの運行を中止する場合があります。

6. プランの進行管理

本計画では、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく「（仮称）横瀬町地域公共交通会議」において、施策の実施状況、目標の達成状況を定期的に検証・評価する。

また、「（仮称）横瀬町地域公共交通会議」は、秩父地域の広域公共交通について検討を行っている「秩父地域公共交通検討会議」との密な連携により、施策の円滑な実施を促すものとする。

