

# 長瀬町地域公共交通計画

2021年3月

長瀬町 企画財政課



ものつくり大学大学院 田尻研究室



-目次-

第1章	はじめに	1
1	計画の背景と目的	1
2	位置づけ	1
3	対象区域	2
4	計画期間	2
第2章	地域の現状等	3
1	長瀬町の概要	3
2	長瀬町における老年人口の推移	4
第3章	地域における旅客運送サービスの現状等	5
1	地域旅客運送サービスの整備状況	5
第4章	公共交通導入に向けた検討	8
1	調査概要	8
2	各年度の活動内容	9
3	公共交通導入に向けた検討における総括	9
4	公共交通導入に向けた検討における課題と今後の展望	11
第5章	基本的な方針	13
第6章	計画の目標	13
第7章	目標達成のための施策・事業	14
第8章	計画の達成状況を確認するための指標	15
第9章	計画の達成状況の評価	16
参考資料		
	・長瀬町地域公共交通会議設置要綱	18
	・長瀬町地域公共交通会議委員名簿	21
	・長瀬町地域公共交通会議開催状況	22



# 第1章 はじめに

## 1 計画の背景と目的

近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通網を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通においても交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下がより一層公共交通の利用者減少に拍車をかけ、いわゆる「負のスパイラル」へと徐々に進行しており、今後地域にとって重要な公共交通が成り立たなくなる可能性が危惧されます。また、地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。そのため、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

地方における公共交通機関、特にバス交通については、人口の減少や自動車保有率の増加に伴い、利用者の絶対数は減少傾向です。一方で、高齢者や年少者など自動車を自身で運転できない者にとってバスは必要な移動手段の1つです。

長瀬町でも高齢化の影響が顕著に表れており、現在長瀬町民の37.3%が高齢者となっています。高齢者の一人暮らしや高齢者世帯も年々増加し、自動車を運転できない高齢者が公共施設や、医療施設、買い物等に気軽に足を運べるような環境作りが課題となっています。また、長瀬町は国内においても有数の観光地ですが、国道や県道では通勤時間帯や観光シーズン等で交通渋滞を引き起こしており、住民および観光客双方において交通面での不自由が見受けられます。このような中で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の公共交通関連法が改正され、新技術や地域の輸送資源を活用しながら持続可能な公共交通体系を整備することが求められています。

このような背景をもとに本計画では、

- ・地域全体の交通ネットワークの在り方について関連機関と協議・検討し、公共交通計画の立案、地域公共交通の形成、維持、改善を図ります。
- ・交通政策基本法の原則に則り、持続可能な公共交通ネットワークを形成し、住民生活の快適化と観光業の更なる発展を促します。

以上2点を目的とします。

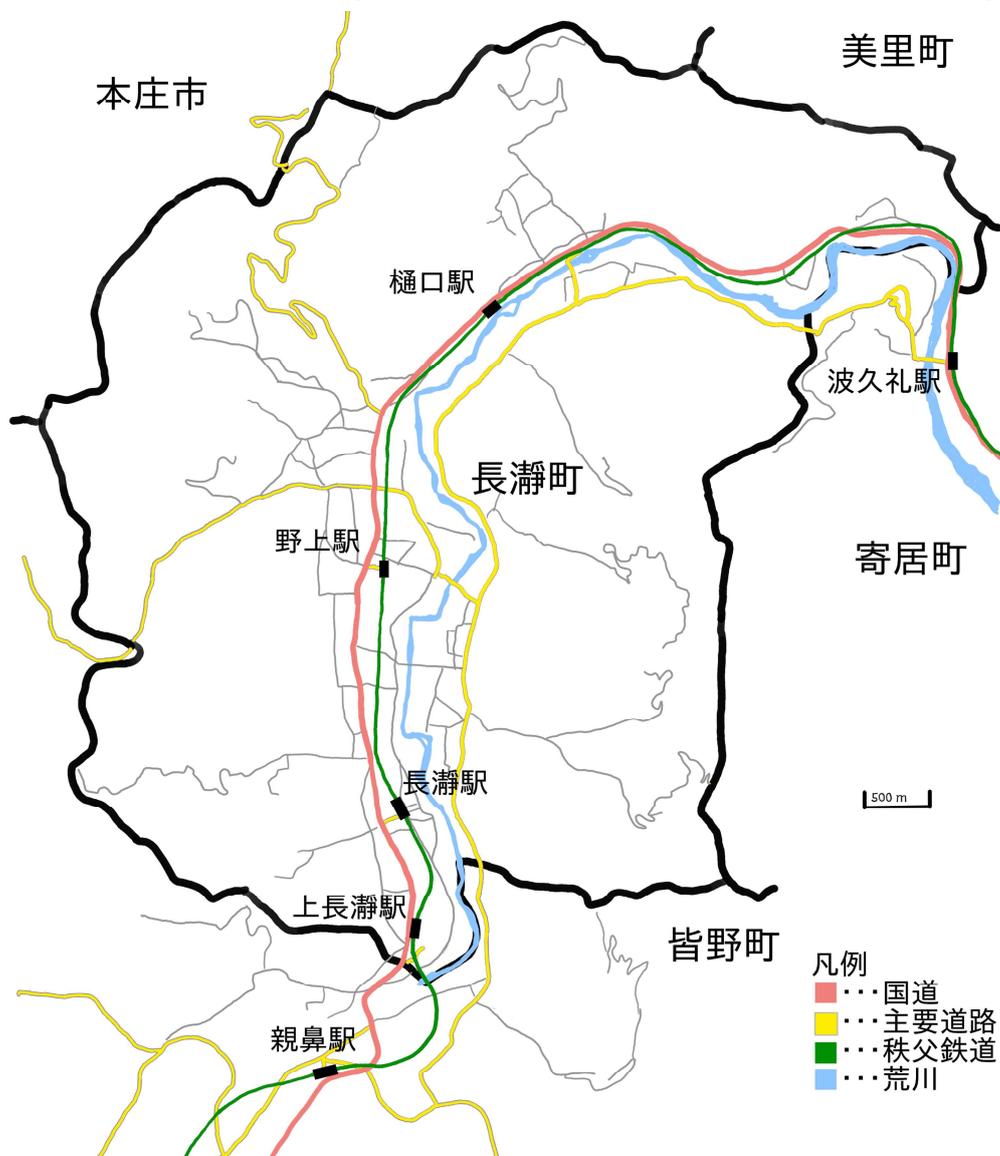
## 2 位置づけ

本計画は、2017年度に策定された「はつらつ長瀬プラン第5次長瀬町総合振興基本計画」を上位計画とし、「誰もが気軽に移動できる交通環境」を実現させるための計画です。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定計画として策定します。

### 3 対象区域

対象区域は長瀬町全域とします。これに加え、町内外を行き来する鉄道も対象とします。



### 4 計画期間

計画期間は2021年度から2026年度までの6年間とします。

## 第2章 地域の現状等

### 1 長瀬町の概要

埼玉県秩父郡長瀬町は埼玉県北西部に位置し、都心から長瀬町へのアクセスは電車または自動車で約2時間の範囲です(図-2-1)。面積は約30.43 km<sup>2</sup>あり、美里町、寄居町、皆野町、本庄市と隣接しています。2020年4月現在における人口は約7000人と、比較的小規模な自治体ながらも、地域内ではサロン活動等の住民主体の活動が活発に行なわれており、地域活力の醸成において積極的な地域であることが窺えます。また、周囲を宝登山等の山々に囲まれ、町の中央には荒川による長瀬渓谷が形成されており、町内には岩畳や宝登山神社といった埼玉県を代表する豊富な観光資源に恵まれていることから、観光産業を主流として現在もなお発展を続けており、地域内外において更なる発展が期待される地域と考えられます。

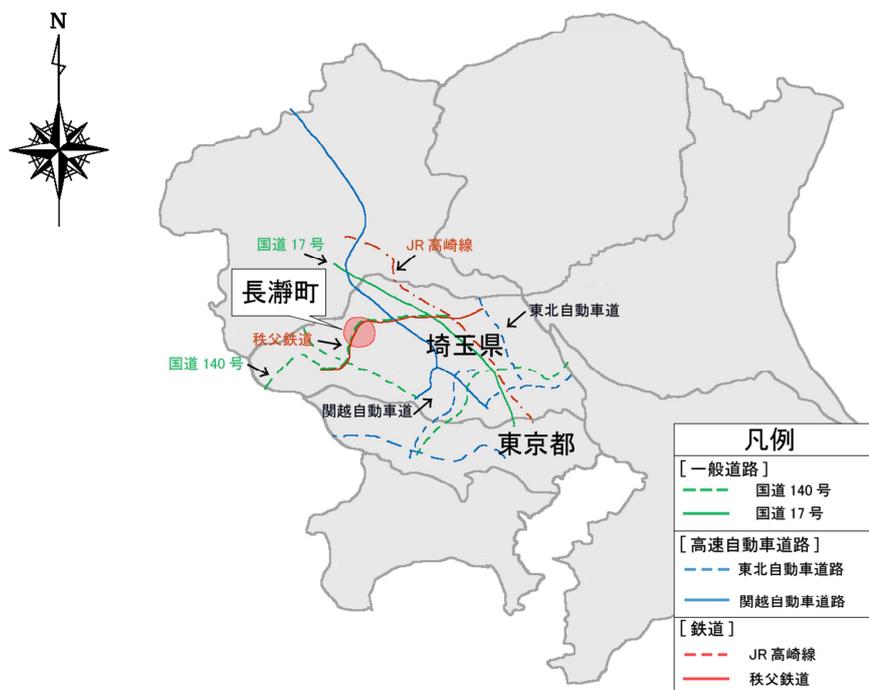


図-2-1 埼玉県秩父郡長瀬町の所在地

## 2 長瀬町における老年人口の推移

長瀬町の総人口は 1985 年以降緩やかに減少していましたが、次第に減少幅が大きくなっており、2020 年には 7,022 人となっています。また、年少人口(0～14 歳)、生産年齢人口(15～64 歳)は減少にある一方で、老年人口(65 歳以上)は増加の一途を辿っています。(図-2-2)

また、年齢構成比の推移を見ると、1985 年以降老年人口(65 歳以上)は毎年増加しており、2020 年 1 月 1 日時点では町内の高齢者の割合が 37.3%となっています(図-2-3)。

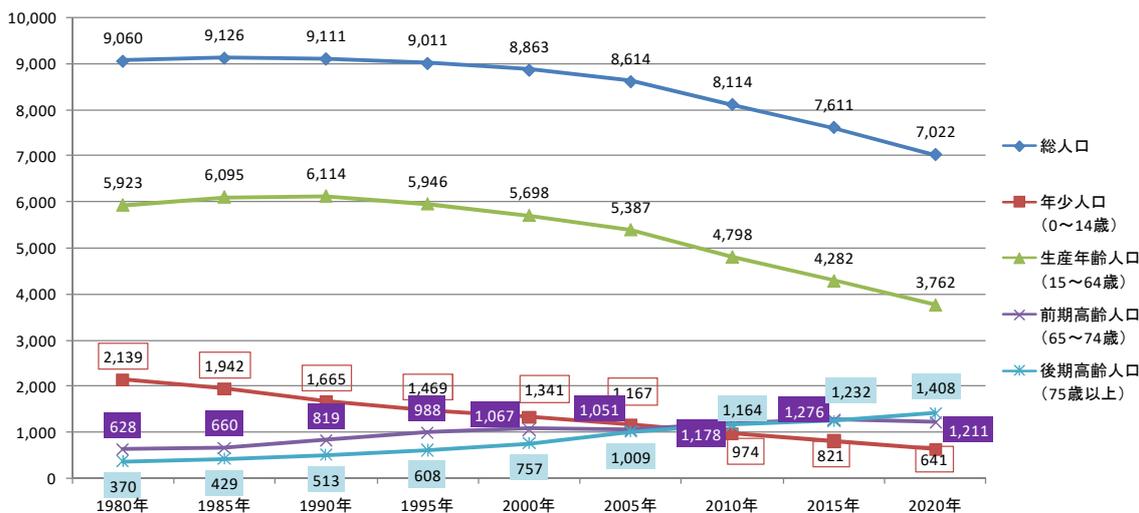


図-2-2 経年における長瀬町住民の人口の推移

(資料:国勢調査、2020 年のみ 1 月 1 日時点の住民基本台帳人口)

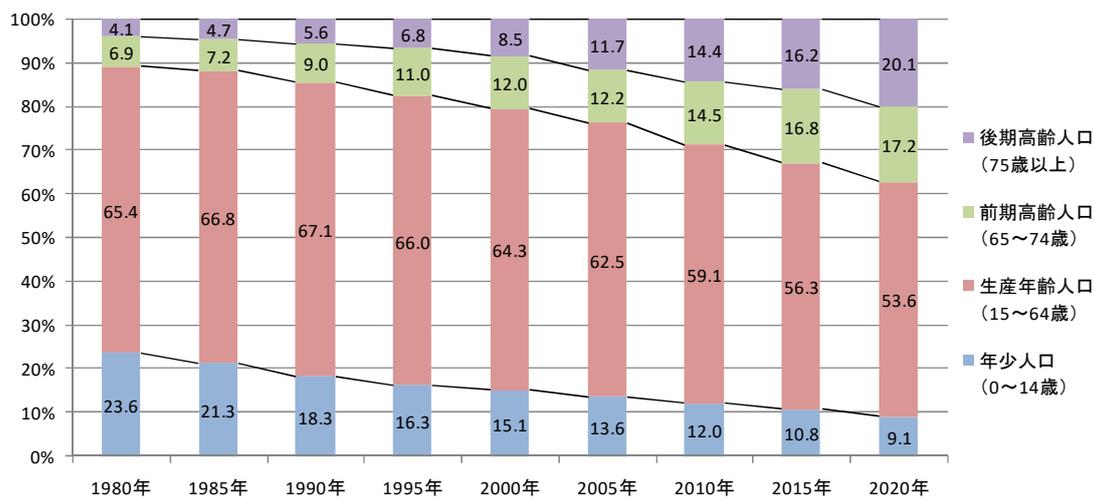


図-2-3 経年における長瀬町住民の年齢構成比の推移

(資料:国勢調査、2020 年のみ 1 月 1 日時点の住民基本台帳人口)

## 第3章 地域における旅客運送サービスの現状等

### 1 地域旅客運送サービスの整備状況

#### (1) 秩父鉄道

長瀨町内には秩父鉄道が運行しており、樋口駅、野上駅、長瀨駅、上長瀨駅の4つの鉄道駅があります。樋口駅、上長瀨駅の運行頻度は約2本/時間となっており、上り方面では朝方の特定時間帯に限り3本/時間の間隔で運行しています。また、野上駅、長瀨駅においては急行秩父路号が運行していることから上下線においてピーク時3本/時間の間隔での運行となっています。(表-3-1)

秩父鉄道は、県内屈指の観光地である長瀨町への来訪手段として多くの観光者に利用されている他、町外への移動手段として地域住民に利用されている主要な移動手段となっています。一方で時間帯によっては1本/時間もあり、利便性において改善の声も少なくない状況にあります。

表-3-1 秩父鉄道の運行概要

路線名	駅名	運行頻度		運賃
秩父鉄道	樋口駅	上り	2本/時間 (午前6時に限り3本/時間)	170円
		下り	2本/時間	
	野上駅	上り	2本/時間	
		下り	(朝夕ピーク時:3本/時間)	
	長瀨駅	上り	2本/時間	
		下り	(朝夕ピーク時:3本/時間)	
	上長瀨駅	上り	2本/時間 (午前7時に限り3本/時間)	
		下り	2本/時間	

※運賃:町内1区間あたりの金額  
資料:秩父鉄道HP

## (2) 長瀬町商工会「元気と安心お助け隊」 外出付添サービス

長瀬町商工会では、町健康福祉課、社会福祉協議会、シルバー人材センターの協賛・連携のもと、地域支え合い事業「元気と安心お助け隊」を行っています。活動内容は会員登録のある町内在住の高齢者、障害者、子育て家庭等を対象とした、有償ボランティアによる家事・身辺援助サービスであり、買い物代行や掃除など多岐にわたった支援が行われています。(図-3-1) 利用件数と利用時間も年々増加傾向にあり、今後も更なる需要の拡大が予想されます。また、2020年度における利用内容別の利用時間内訳をみると、外出付添が活動時間の大部分を占めていることから、長瀬町において外出付添サービスの重要性が伺えます。一方で、増加する需要の一方で供給サイドへ負担が集中している問題が発生しており、ボランティアの確保が急務となっています。

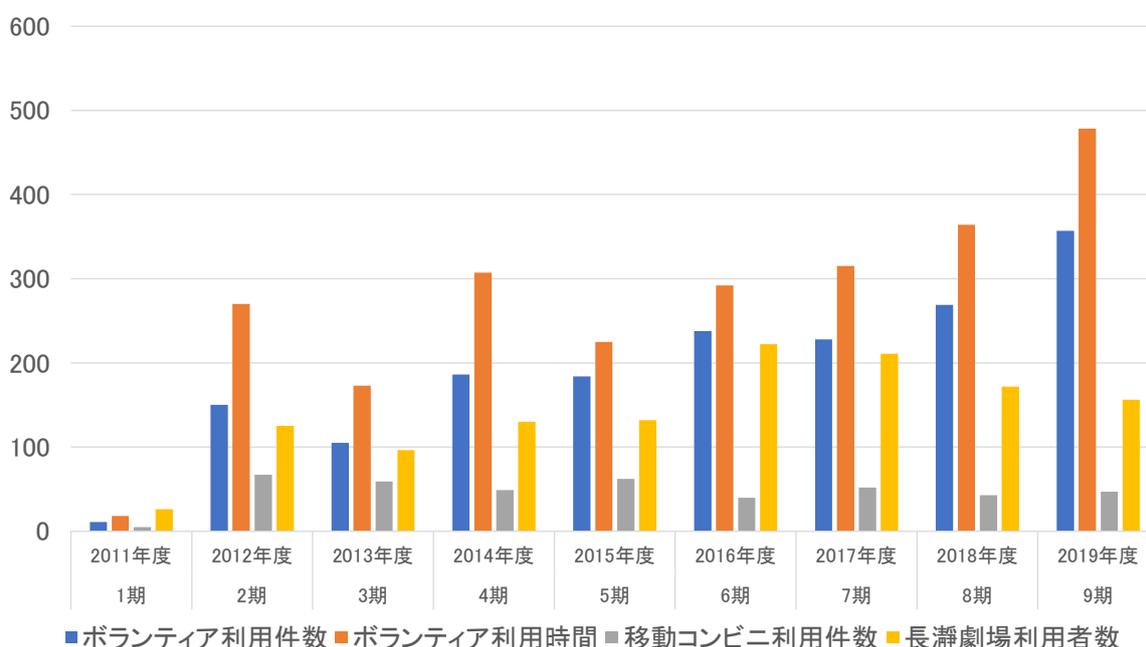


図-3-1 「元気と安心お助け隊」ボランティア活動実態

表-3-2 「元気と安心のお助け隊」内容別の活動時間(2020年)

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
利用内訳										
買い物代行	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3
外出付添	17	3	21	31	23	29	29	30	38	221
部屋掃除	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
ゴミ捨て	1	1	1	1	1	1	1	2	1	10
草むしり	0	0	0	4	0	0	0	13	0	17
見守り/その他	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18
月別利用時間計	20	6	24	40	26	33	32	48	41	270

### (3) 長瀬町シルバー人材センター 福祉有償運送

(公社)長瀬町シルバー人材センターでは、福祉有償運送サービスを行なっています。本サービスは長瀬町在住の「身体障害者手帳を持っている」「要介護・要支援の認定を受けている」方など、1人では公共交通機関を利用できない方が対象となっている移動支援です。利用にあたり、利用会員登録と前日までの利用予約が必要となっています。2006年度以降登録会員数や利用者数は微増傾向にある一方、利用回数は増減が激しいことから、1人当たりの利用回数に差があるものの一定利用需要があることがわかります(表-3-3)。一方で、利用対象者が限られていることから、いかに本サービスの対象外である住民の移動補助を支援するかが課題となっています。

表-3-3 福祉有償運送の利用実績

	登録会員数(人)	利用者数(人)	利用回数(回)	年間利用料金(円)
2006年度	28	22	206	455,650
2007年度	41	22	184	671,500
2008年度	57	35	572	1,154,600
2009年度	62	38	772	1,387,324
2010年度	64	25	271	909,695
2011年度	66	22	186	647,775
2012年度	66	20	142	483,775
2013年度	67	19	162	477,700
2014年度	64	20	179	633,505
2015年度	67	21	214	616,442
2016年度	63	14	173	451,269
2017年度	58	15	168	436,425
2018年度	62	19	245	737,190
2019年度	62	15	216	607,000
2020年度	64	14	69	210,420

※2020年度は上半期の実績です。

## 第4章 公共交通導入に向けた検討

### 1 調査概要

公共交通計画の策定にあたり2017年度より4か年にわたる調査ならびに運行プランの検討を行いました。各年度における公共交通網形成計画事業の活動概要を以下に示します。

#### (1) 各年度の活動概要

##### ① 2017年度の活動概要

2017年度では、長瀬町における正確な公共交通の利用意向を把握することを目的に「長瀬住民対象アンケート調査」を実施すると同時に、住民の生活において公共交通が利用できる局面を把握し潜在的な需要を分析することを目的とし「普段の生活や仕事などの移動手段」等のライフスタイルについても共に調査を実施しました。また、コミュニティバス等の公共交通の需要は地域特性が大きく影響することから、長瀬町全域の住民に対し、アンケート調査を実施しました。

##### ② 2018年度の活動概要

2018年度では、持続可能性が高く、地域に定着し得る公共交通サービスの導入を目的とし、新たな公共交通の導入に向けた業務として「住民対象の公共交通意識調査」と「公共交通の導入を目的としたワークショップ」を、新たな公共交通の維持に向けた業務として「小中学生を対象とした公共交通に関する意識調査」「住民報告会」を実施しました。これらの業務より得られた知見をもとに、長瀬町住民の足として地域に定着し得る新たな公共交通サービスの運行形態およびシステムの検討を行いました。

##### ③ 2019年度の活動概要

2019年度では、事業を請け負う交通事業者の選定、および交通事業者を加えて実現可能な運行プランの検討を行い、「デマンド乗合タクシー」および「路線バス」の実証実験を実施しました。また、運行プランの最適化のためには、できる限り多くの住民に利用していただき事後評価を得る必要があると考えられるため、実証実験の前段階では住民を対象とした利用説明会や周知を実施し、住民サイドの協力体制の構築を目指した。実証実験後には、各ステークホルダーの評価を抽出しました。

また、効率的な公共交通を運営するためにはスマート技術の導入も一つの解決策であるため、ICTリテラシー水準とスマート技術に関する受容意向を調査し、公共交通サービスへの先進技術の導入の可能性やそれらの普及に必要な方策について基礎的検討を行いました。

#### ④ 2020年度の活動概要

2020年度では、今後長瀬町において、長期的な交通サービスの在り方を模索し地域に根差した仕組みの導入・維持を目指していくためには、現在までの公共交通導入に向けた各種取組みや交通サービスの現状を整理する必要があると考えられます。そこで、実証実験および過去3ヵ年分における調査結果を総合的に分析することによって、潜在的な移動需要の把握ならびに、公共交通の導入・維持に向けた意識の醸成に各種活動がどのように影響を及ぼしたかを把握しました。導きだされた結果から、今後の地域住民における公共交通意識の醸成に必要な取組みを明らかにし、長瀬町にとって最適な交通サービスの在り方を模索しました。

## 2 各年度の活動内容

2017年度から2019年度までの各年度における活動の詳細については、年度ごとの取組報告書として、長瀬町ホームページ内「長瀬町公共交通網形成計画事業」の記事に掲載しています。(URL:<http://www.town.nagatoro.saitama.jp/bus-plan/>)

## 3 公共交通導入に向けた検討における総括

これまでの活動では長瀬町住民における新たな公共交通サービスの導入に関する利用意向および要望を定量的・定性的に調査・分析し、長瀬町において持続可能性の高い公共交通サービスの運行形態の模索を行ってきました。その結果より以下の知見が得られました。

### (1) 利用意向に関する意識調査について(2017年度)

長瀬町において新たな公共交通サービスへの高い利用意向があることが明らかとなりました。住民が想定する新たな公共交通サービスの利用可能性が高い移動目的としては「買い物に関する移動」「医療福祉に関する移動」が主流となっており、これらの移動目的に対応した運行プランの設定が利用率の確保に繋がると考えられます。運行形態では、「路線型」と「デマンド型」が双方に一定数の需要があることから、実証実験の際の利用状況や様々な外部条件を考慮して慎重に決定する必要があると考えられます。また、想定される新たな公共交通の利用対象者に関しては、住民メインという意見が多かったものの、観光者を対象とした運行も要望されていることがわかりました。長瀬町は埼玉県屈指の観光地であるため、観光者対象の公共交通の運行によって、地域活性化が期待されていると考えられます。また、意識調査により公共交通の認知が増加している一方、利用方法の認知が低いことが課題と考えられます。今後、公共交通の導入に向け、前・後期高齢層を中心に公共交通の利用方法の認知活動が必要と考えられます。また、長期的に利用者となりうるが回答率の低い生産年齢層を中心に公共交通の周知が必要と考えられます。

## (2) ライフスタイルに着目した移動需要に関する調査について(2017 年度)

長瀨町住民のライフスタイルは様々である事が把握できました。このような様々なライフスタイルに対応すべく長瀨町では乗り合いタクシー型のデマンド運行のような必要に応じた運行が有効ではないかと考えられます。

## (3) 利用意向に関する意識調査について(2018 年度)

利用意向の高さと年齢に関連性があり、イメージする公共交通の移動目的では“買い物”の需要が高く、“通院・介護”の割合が増えていることから、自力での移動が困難な高齢者が、身近な移動を補助する公共交通を要望していると考えられます。また、利用意向の低い層においても公共交通の必要性を認知していることから、将来の利用、および持続可能性があると考えられます。実証実験の内容や運行形態を理解せずに公共交通を利用した層においても利用意向が高いことがわかりました。そのため、利用意向が低い層に対する公共交通の必要性向上に向けた働きかけによって利用意向が低い層から高い層への変化が可能と考えられます。

## (4) ワークショップに基づく運行プランについて(2018 年度)

ワークショップにより、意識調査では把握しきれない地域特性を踏まえた意見を抽出することができました。どの地域においても長瀨町において継続運行可能な運行形態が望まれており、特に「通学に関する移動」「医療福祉に関する移動」に着眼した意見が多くみられました。また、長瀨町ではサロン活動が盛んであることから、医療・福祉目的の運行ルートでは、これらの需要を汲み取る必要があると考えられます。

## (5) 小中学生を対象とした公共交通意識調査について(2018 年度)

長瀨町の小中学生は、移動手段が限定的であることから、日常の移動が家族による送迎に集中していることがわかりました。また、そのような移動手段の集中が地域と関わる機会を減少させ、将来的なまち離れを誘発している可能性があると考えられます。小中学生と地域との交流機会を増加させていくためには、小中学生が地域内を自由に移動し、活動を行なえるような移動手段の確保が重要であり、かれらの移動を促進しうる移動手段として公共交通サービスを普及させていくことが重要です。また、本調査より親子間でのまちや将来・交通に関する対話は小中学生の公共交通意識(公共交通の重要性や利用方法など)の醸成に影響を与えることが明らかとなりました。したがって、小中学生が保護者と一緒に将来のことや交通、まちに関して対話し、学べるような機会の提供によって、地域の定着する人材の育成、ひいては公共交通サービスの長期的な利用者確保につながると考えられます。

## (6) スマート技術の導入に向けた住民の受容意識に関する調査について(2019 年度)

60歳未満の回答者では自動運転の利用、60歳以上70歳未満の回答者では電子マネーで

の料金支払い方法、70歳以上の回答者では自動運転、料金支払方法ともに否定的であるため、現状では受け入れ態勢が整っていないと考えられます。まずは基礎的な公共交通を導入して地域に定着および公共交通への意識を高めてからのスマート技術の導入が効果的だと考えられます。

#### (7) 実証実験の利用状況および利用者意識調査について(2019年度)

「デマンド乗り合いタクシー」の主な移動目的は観光目的であり、観光地に向かうために複数の交通手段を必要とする長瀬町内において目的地もしくは自宅まで歩かずに移動できる点が評価されていると考えられます。一方で「路線バス」の主な移動目的は買い物目的であり、乗車時間を比較すると短時間からの需要がありました。突発的かつ短距離の移動需要において「路線バス」は利便性が高いと考えられます。

アンケート調査からは、実証実験を理解し利用した層のイメージする運行プランと実証実験で実施したプランとの類似性がみられました。また、実証実験の利用の有無や理解度にかかわらず、「買い物に関する移動」「医療福祉に関する移動」の需要が高いことから、これらの移動目的に対応した運行プランの設定が利用率の確保につながると考えられます。運行形態については、「路線バス」「デマンド乗り合いタクシー」のどちらも利用した回答者は「デマンド乗り合いタクシー」の利便性を評価している傾向が高いです。しかしながら「路線バス」にも一定数の需要があることから、配車可能数や地理的要因ほか様々な外部条件を考慮して慎重に決定していく必要があると考えられます。デマンド型交通を導入する際には予約制度の簡略化や利用時間の拡大が利用者の増加につながると考えられます。

### 4 公共交通導入に向けた検討における課題と今後の展望

アンケート調査およびワークショップに基づいた実証実験の運行プランは高い評価を得られていることから、新たな公共交通の導入や利用可能性が高いことが考えられます。一方で、住民の意識に着目すると、公共交通機関としてコミュニティバス等が運行していない長瀬町において、地域住民はそれらを利用する機会が極端に少ない状況にあります。したがってコミュニティバス等の利用方法や公共交通が地域にもたらす影響などの知識が不足傾向にあり、新たな公共交通が導入されたとしても、知識や理解がないことにより利用しないといった悪循環が生じる可能性があると考えられます。

また、実証実験の利用状況や町の財政状況を踏まえると、公共交通を維持する体制が十分に整っておらず、持続性は低いと考えられます。しかしながら、2020年に地域公共交通活性化再生法が改正され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化され、従来の公共交通に加え地域の運送サービスも計画に組み込むことが可能になりました。長瀬町においても町内の福祉有償運送サービスやスクールバスを活用・拡充することで、地域に根差した持続可能性の高い運送サービスの低コストでの提供が可能であると考えられるが、運転者の高齢化や配車担当の常駐が難しいといった人材不足が懸念点として挙げられます。そのため、安定した運行

のための組織作りを行うことが直近の課題であると考えられます。

加えて、公共交通の理解の獲得とそれらを維持させる意識(公共交通意識)の醸成を目的として、長瀬町住民を対象とした公共交通に関する住民への説明を定期的に行う必要があると考えられます。

## 第5章 基本的な方針

第5次長瀬町総合振興計画(基本構想)に掲げる「安心して快適に生活できるまち」(施策の大綱3)を実現するため、『誰もが気軽に移動できる交通環境の実現』を本計画の基本的な方針とします。

## 第6章 計画の目標

第4章で述べてきた公共交通導入に向けた検討の結果、計画策定の時点では、高齢者に需要が集中していることがわかりました。その中でも特に、介護認定や障害者手帳までは至っていないが、自分自身では車を運転できない方々は、福祉有償運送を利用できないため、移動手段が十分でない状態であると考えられます。

そこで、基本的な方針である『誰もが気軽に移動できる交通環境の実現』に向けて、今回の計画期間中は、後期高齢者で運転免許証を自主返納した方(以下「後期高齢者など」という。)などいわゆる交通弱者の方々を対象の中心に据えて、目標を定めることとします。

### 目標① 『後期高齢者などを主とした町民の移動手段確保』

後期高齢者など、自らの力で自由に移動できる手段を持たない方々の移動を支援するため、地域の輸送資源について拡充や周知を図り、いわゆる交通弱者が気軽に移動できる環境の実現を目指します。

### 目標② 『後期高齢者などを主とした町民の公共交通の利用促進』

後期高齢者など、運転による事故リスクが高い方々の公共交通の利用を促進するため、運転免許証返納者への補助や町民の意識啓発活動を図りながら、自家用車利用から公共交通利用への段階的な転換を目指します。

## 第7章 目標達成のための施策・事業

### 施策① 地域の輸送資源の拡充

#### 事業① 地域の移動手段拡充支援補助金の創設

商工会が実施している「元気と安心お助け隊事業」の体制拡充を支援するため、車両の購入等に充てる補助金を創設します。

#### 事業② 元気と安心お助け隊補助事業の拡充

商工会が安定して「元気と安心お助け隊事業」を運営できるように、当該事業運営に対する補助金を拡充します。

#### 事業③ ボランティア募集

「元気と安心お助け隊事業」の体制拡充を支援するため、長瀬町及び商工会の協働により、外出付添が可能なボランティアの募集を行います。

### 施策② 多様な地域の輸送資源の周知

#### 事業① 「元気と安心お助け隊事業」の周知

「元気と安心お助け隊事業」の制度について、町広報紙などにより、定期的に町民への周知を行います。

#### 事業② その他の輸送資源の周知

福祉有償タクシーや、病院の送迎サービス、埼玉県が実施している「プラチナ・サポート・ショップ制度」に登録している民間事業者のサービスなど、地域の多様な輸送資源について、区長回覧や社会福祉協議会との連携により、町民への周知を行います。

### 施策③ 運転免許証返納の促進

#### 事業① 秩父地域運転免許証返納者公共交通利用券の交付

ちちぶ定住自立圏で実施している「秩父地域運転免許証返納者公共交通利用券交付事業<sup>\*</sup>」への参加により、運転免許証を返納した方々への支援を図り、運転免許証の自主返納を促進します。

※運転免許証を自主返納した方に、秩父鉄道、西武観光バス、秩父タクシー協会所属のタクシー、秩父市営バス、皆野町営バス、小鹿野町営バスで利用できる6,000円分の公共交通利用券を1回に限り交付する事業。平成31年4月から実施。

### 施策④ 鉄道の利便性向上

#### 事業① 秩父鉄道整備促進協議会負担金の拠出

秩父鉄道の沿線自治体で構成する秩父鉄道整備促進協議会が行う、秩父鉄道の安全対策事業等への支援に対し、負担金を拠出することで、鉄道利用者の利便性向上を図ります。

#### 事業② 鉄道事業者に対する要望活動

東武鉄道と秩父鉄道の相互乗り入れ実現など、鉄道利用者の利便性向上に向けて、鉄道事業者に対する要望活動を展開します。

## 第8章 計画の達成状況を確認するための指標

指標	測定時期 /方法	現状値 (2020年度)	目標値 (2026年度)	関連施策
① 外出を楽しんでいる高齢者の割合（買い物・趣味の平均）※	計画期間満了時 /アンケート調査	51%	61% (+10pt)	全体
② 商工会との協働によるボランティア募集の回数	年度ごと /事業実績	—	2回/年度	施策① 地域の輸送資源の拡充
③ 「元気と安心お助け隊事業」周知の回数	年度ごと /事業実績	—	2回/年度	施策② 多様な地域の輸送資源の周知
④ 「元気と安心お助け隊事業」を知っている高齢者の割合※	計画期間満了時 /アンケート調査	38%	60% (+22pt)	施策② 多様な地域の輸送資源の周知
⑤ 運転免許証を返納した、または返納する意向のある後期高齢者の割合※	計画期間満了時 /アンケート調査	19%	29% (+10pt)	施策③ 運転免許証返納の促進

※現状値は、2021年3月に長瀬町在住の高齢者を対象に実施した「長瀬町での移動に関するアンケート調査」より。

## 第9章 計画の達成状況の評価

### 1 PDCAサイクルの実行

本計画を着実に実行するためには、目標の達成状況などを評価し、必要に応じて計画を見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要です。そのため、本計画に定めた指標や、地域の輸送資源の利用状況などを把握し、長瀬町地域公共交通会議において適宜評価を行います。

### 2 評価の方法及びスケジュール

年度ごとに各事業の実施結果に関する評価を行うほか、評価計画期間の最終年度(令和8年度)には、計画全体について評価・検証を実施します。

なお、人口動態や運転免許証返納状況を勘案しながら、デマンド乗合タクシーなど公共交通の導入に向けた検討を継続していきます。

# 參考資料

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの提供に必要となる事項に関する協議を行うとともに、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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、長瀬町地域公共交通会議（以下「会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の実態及び運賃・料金にする事項
- (2) 町運営有償輸送の必要性及びその旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 網形成計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (4) 網形成計画の実施に係わる連絡調整に関する事項
- (5) 網形成計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会議運営方法その他会議が必要と認める事項

(会議の構成)

第3条 会議の構成員は、次に掲げる者とする。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表
- (3) 町民及び利用者の代表
- (4) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者
- (5) 埼玉県企画財政部交通政策課長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体の代表者が指名する者
- (7) 道路管理者、警察関係者、学識経験者
- (8) 長瀬町内において旅客の輸送を行う鉄道事業者の代表者が指名する者
- (9) 長瀬町副町長
- (10) その他町長が特に必要と認める者

(役員定数及び選任)

第4条 会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名

2 会長は、長瀬町副町長をもって充てる。

3 副会長は、委員の中から会長が選任する。

(役員 の職務)

第5条 会長は、会議を代表し、会務を総括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理する。

(委員 の任期)

第6条 委員の任期は2年間とする。ただし、再任を妨げないものとする。

2 委員に欠員が生じたときの補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第7条 会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議の議決は出席者（代理人を含む。）の過半数をもって決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

3 会議は、書面にて協議することができる。

4 会議は、必要があると認められたときは、構成員以外のものに対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 会議において協議が整った事項について、会議の構成員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 会議の庶務を処理するため、会議に事務局を置く。

2 事務局は、長瀬町企画財政課に置く。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、会長が別途定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

○長瀬町地域公共交通会議委員名簿

番号	区分	所属	役職	氏名	備考
1	行政	長瀬町	副町長	齊藤 英夫	会長
2		関東運輸局埼玉運輸支局	主席運輸企画専門官	小川 ゆかり	
3		埼玉県企画財政部	交通企画・バス担当 主査	松本 みどり	
4		長瀬町教育委員会	教育長	野口 清	副会長
5		皆野町	総務課主事	上村 将也	
6		寄居町	都市計画課長	町田 太平	
7	交通事業者	西武鉄道株式会社	鉄道本部計画管理部鉄道計画課長	齊原 潤	
8		西武観光バス株式会社	秩父営業所長	田中 豊	
9		イーグルバス株式会社	経営企画室長	堀米 康史	
10		秩父鉄道株式会社	運輸部長	関口 恒男	
11		秩父鉄道観光バス株式会社	営業所統括所長	新井 一男	
12		秩父丸通タクシー株式会社	代表取締役社長	金子 理恵子	
13		武蔵観光株式会社	総務部長	家内 知宣	
14		株式会社彩甲斐バス		浅見 功	
15		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	専務理事	高原 昭	
16	一般社団法人埼玉県バス協会	専務理事	鶴岡 洋		
17	道路管理者	秩父県土整備事務所	管理担当課長	山中 信孝	
18	交通管理者	秩父警察署	交通課交通規制係長	平澤 博	
19	利用者・住民代表	長瀬町商工会	会長	小笠 一博	
20		長瀬町社会福祉協議会	事務局長	金澤 裕治	
21		公益社団法人長瀬町シルバー人材センター	専務理事兼事務局長	福島 勉	副会長
22		一般社団法人長瀬町観光協会	会長	村田 光正	
23		長瀬町老人クラブ連合会	会長	大澤 喜一郎	
24		長瀬町民生児童委員協議会	会長	染野 操	
25	長瀬町区長会	会長	板谷 定美		
26	学識経験者	ものづくり大学大学院	教授	田尻 要	

※長瀬町地域公共交通会議設置要綱第3条(6)については該当者無

※敬称略

○長瀬町地域公共交通会議開催状況

開催回	日時	協議事項
第1回	2019年7月8日	(1)長瀬町の公共交通の導入に向けた取り組みの経緯及び事業概要 (2)実証実験の実施について (3)実証実験の広報について (4)その他
第2回	2020年9月4日	(1)公共交通実証実験の結果報告について (2)今後のスケジュールについて (3)その他
第3回	2021年3月26日	(1)住民向け報告会の開催結果について (2)交通施策の検討結果について (3)地域公共交通計画(案)について (4)その他

※議事録は長瀬町ホームページ内「長瀬町公共交通網形成計画事業」の記事に掲載しています。

(URL:<http://www.town.nagatoro.saitama.jp/bus-plan/>)