

目次

- ◎ 75 m四方に1人しかいない、ときがわ町の人口密度 3
- ◎ 路線バスが切り捨てられたエリアの人々は約2000人（人口の2割） 4
- ◎ 「過疎」とは何か？——「過疎法」という法律 5
- ◎ 過疎指定自治体885市町村の実態 5
- ◎ 埼玉県の過疎指定自治体7市町村——ときがわ町 5
- ◎ 地方で続々と衰退する傾向の路線バスなどの公共交通 7
- ◎ ときがわ町の路線バス事情 7
- ◎ 整理されたが山奥へのバス路線は確保されている東秩父村の例 8
- ◎ マイカーか？ デマンドタクシーか？ 9
- ◎ 大野地区から都心まで通勤するとしたら、できる？ できない？ 10
- ◎ JR明覚駅利用での通勤・通学の場合の問題点 11
- ◎ 都心から大野地区への帰路は、デマンドタクシー運営時間がネック 11
- ◎ 都心への通勤：大野地区の場合 12
- ◎ デマンドタクシーへの要望——東上線アクセスと深夜運行 13
- ◎ 路線バスの問題、ゾーン運賃の怪 14
- ◎ 富山市「おでかけ定期券」、1億円以上の医療費削減効果 15
- ◎ 自家用有償旅客運送制度 16
- ◎ 飯能市と小鹿野町ですでに実施されている自家用有償旅客運送 17
- ◎ 要介護者、身体障害者のための福祉有償運送 19
- ◎ ライドシェアの可能性 20
- ◎ 鳥取県で検討されているライドシェアに学ぶ 21
- ◎ カーシェアリングという選択肢、福祉車両の需要は？ 21
- ◎ 地方公共交通確保維持のためのポイント——過疎・福祉・医療 22
- ◎ ときがわ町の小中高等学校 23
- ◎ ときがわ町近隣の病院・医院一覧 24
- ◎ ときがわ町の地勢学——都幾川の源流と「ときがわ10座」 26
- ◎ 都幾川とは——埼玉県でも屈指の過疎エリアだからこそ清流 26
- ◎ ときがわ10座——徒歩という移動手段 27
- ◎ ときがわ町トレッキングコース 29
- ◎ 都幾川：知られざる牧歌的風光明媚なサイクリングロード 30
- ◎ まとめ——ときがわ町の過疎への取り組み 32

トナ田舎イ® 通信 創刊号：2024年1月30日初版発行

発行所：ときがわpj

〒355-0356 埼玉県比企郡ときがわ町大字関堀127番地1 GITビル

Tel: 0493-66-0033 / Fax: 0493-66-0034 HP: <http://tgkwaraban.chigensya.jp/>

運休のまんまの路線バス「どうする大野地区」

ときがわ町の公共交通問題を考える

ときがわPJ編集員 K

◎ 75 m四方に1人しかいない、ときがわ町の人口密度

ときがわ町の人口密度を、近隣の町（村）と比較してみた。

人口密度とは、総人口を総面積で割った数値である。1 km² (= 100ha = 10000a = 1000000m²)、つまり1 km四方に何人住んでいるかを表した数値である。

近隣の7つの自治体中でときがわ町は、最も人口密度が低い179人だった。最も人口密度が高かったのは、毛呂山町の1015人だった。

参考だが、隣の東秩父村は、「村」だけにさらに低い66人である。因みに、東松山市は1417人、坂戸市は2425人だが、東京により近い飯能市は412人、そして秩父市となるとたった98人と「村」レベルとなる。飯能市や秩父市がなぜ人口密度が低いのかというと、単純に山林の占める割合が大きく広いからだろう。

埼玉県の政令市、さいたま市の人口密度は6189人と高い。が、都心により近い戸田市7823人、川口市9575人ともっと密度が高い。さらに上には上があり、蕨市は何と14507人と超高密度。このように人口密度が高いエリアは、車で走ってみればほとんどが家や倉庫や工場、ビル、マンションで埋めつくされている。

1 km四方に1万人の人口密度ということは、10 m四方に1人が存在して

埼玉県比企郡ときがわ町の町丁・字一覧（平成22年）

町名	面積 (m ²)	人口総数	世帯総数
大字五明	1,122,360	206	69
大字五明	959,564	453	152
大字五明	523,597	343	100
大字別所	869,577	354	122
大字日影	511,978	154	54
大字日影	1,229,692	276	100
大字日影	2,484,872	233	79
大字本郷	1,104,837	798	255
大字桃木	723,049	355	113
大字瀬戸	1,250,036	661	232
大字玉川	494,270	398	140
大字玉川	96,663	176	64
大字玉川	251,381	282	95
大字玉川	538,796	145	54
大字玉川	687,737	557	204
大字玉川	955,846	224	72
大字玉川	776,025	358	120
大字玉川	1,089,129	879	342
大字田中	597,464	461	143
大字田黒	1,492,873	521	179
大字田黒	929,139	65	21
大字番匠	1,222,838	1,335	493
大字関堀	357,418	350	136
大字馬場	681,428	562	168
丘陵地小計	20,950,571	10,146	3,507
大字大野	14,596,490	438	168
大字大附	2,374,283	260	89
大字櫛平	4,100,052	130	46
大字西平	12,319,900	1,313	436
大字雲河原	1,435,530	131	35
山間地小計	34,826,255	2,272	774
合計	55,776,826	12,418	4,281

いるという計算になる。
これが都市化したエリアの人口感覚と言えるだろう。

人口密度 1000 人となると、30 m 四方に 1 人となる。これが毛呂山町や東松山市の状態となる。そして人口密度 100 人、秩父市のようなところとなると、100 m 四方に 1 人となる。

ときがわ町と周辺町村、主要自治体との人口密度比較

2023 年 11 月推計	面積 (km ²)	総人口 (人)	人口密度 /km ²
毛呂山町	34.07	34,595	1,015
滑川町	29.68	20,069	676
嵐山町	29.92	17,677	590
鳩山町	25.73	13,072	508
小川町	60.36	27,236	451
越生町	40.39	10,572	262
ときがわ町	55.90	10,028	179
東秩父村	37.06	2,461	66
東松山市	65.35	92,604	1,417
日高市	47.48	53,605	1,129
坂戸市	41.02	99,471	2,425
飯能市	193.05	79,596	412
秩父市	577.83	56,768	98
さいたま市	217.43	1,345,604	6,189
戸田市	18.19	142,293	7,823
川口市	61.95	593,188	9,575
蕨市	5.11	74,129	14,507

◎路線バスが切り捨てられたエリアの人々は約 2000 人（人口の 2 割）

ときがわ町の人口密度 179 人は、75 m 四方に 1 人しかいない町ということになる。人口密度は、高ければ山野が少なく都市化が進んでいるからであり、低ければ山野の自然が険しく住める土地が少ない田舎であるからと言えるだろう。

ときがわ町が、周辺の自治体よりもはるかに人口密度が低いのは、西側の大半に険しい山林のエリアが含まれているからである。都幾川が流れる県道 172 号線沿いに、人がぼつりぼつりと住んで暮らしている。ここには、堂平山の南の裾野に広がる都幾川沿いから始まる大野地区や、大附、柗平、西平、雲河原などの山深い地区がある。

このエリアがときがわ町の総面積で占める割合は、ほぼ 6 割に相当する。この険しい山間エリアにどれくらいの人が暮らしているか、平成 22 年の古いデータだが 2272 人（774 世帯）という資料があった。全体としてときがわ町は、年々減少傾向にあるが、人口比率は概算で、ほぼ全体の 2 割程度である。

因みに、大野、大附、柗平、西平、雲河原の 5 地区の人口密度を平成 22 年の人口で計算してみた。(2272 人 ÷ 34.87km²) = 65 人となった。町の平均人口密度を大幅に下まわる超過疎地区ということになる。

ときがわ町の西側の山深いエリアは、せせらぎバスセンターから県道 172 号を白石峠方面に数キロ以上の道程がある。大野地区の中心は町のほぼ西端の山の中腹である。キャンプ場や日本武尊縁の大野神社があるが、現在この地区への住民の足としての路線バスは、令和 5 年 4 月から運休となって、再開の見込みはない。

大野地区他には約 2000 人ほどの住民が暮らしているわけだが、この足は、町から切り捨てられた状態といえる。

◎「過疎」とは何か？——「過疎法」という法律

「過疎法」といわれる過疎地域への支援に関する法律がある。「過疎地域対策緊急措置法」が初めて制定されたのは昭和 45（1970）年。その後 4 回の改正があり、令和 3（2021）年 4 月 1 日には「過疎地域持続的発展の支援に関する特別措置法」が施行。

この法律の目的は、人口減少により地域の活力が低下し、生活環境が整備されていない地域に対し、計画的で包括的な対策を講じ、持続的な発展を図り、人材の確保や雇用機会の拡充、住民福祉向上、地域格差の縮小、美しい国土形成に寄与することである。

この法律により、過疎指定地域には、教育施設や児童福祉施設、消防施設などの建設等における財政措置や行政措置、税制措置などを通じて、過疎地域の発展を促進し、地域社会の持続的な健全な発展を支援する体制が整備されることになる。

◎過疎指定自治体 885 市町村の実態

過疎地域の現状はどうなっているか？ 指定自治体が 885 市町村になったという 2022 年 3 月 21 日の読売新聞オンライン (<https://www.yomiuri.co.jp/politics/20220321-OYT1T50082/>) の記事を引用する。

＊

総務省が人口減少率などに基づき「過疎地域」に指定する自治体が 2022 年度に 885 市町村となり、1970 年の制度開始以来初めて全国 1718 市町村（東京 23 区除く）の半数を超えることが分かった。

＊

過疎地域として指定される要件は、40 年間の人口減少率が 28%以上とか、財政力指数が全市町村平均の 0.51 以下などがあり、2020 年の国勢調査結果を踏まえ、新たに 27 道府県の計 65 市町村が追加されたという。

北海道富良野市、山形県上山市、熊本県人吉市など 36 市町村は全域が指定され、一部地域が指定されたのは 29 市町である。そのうち首都圏である千葉県や埼玉県でも新たに指定されたところがあり、埼玉県にも 7 市町村が指定された。その中の一つが、ときがわ町である。

◎埼玉県の過疎指定自治体 7 市町村——ときがわ町

『埼玉県過疎地域持続的発展方針（令和 3 年度～令和 7 年度）』が埼玉県から公表されている。そこから一部を引用する。

＊

……過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第19号)(以下「過疎法」という。)第7条の規定に基づき定めるもので、過疎地域の市町村が策定する市町村過疎地域持続的発展計画及び埼玉県が策定する埼玉県過疎地域持続的発展計画の指針となるものである。本方針の対象期間及び対象地域は、以下のとおりである。

*

過疎地域に指定されたのは、秩父市(旧吉田町、旧荒川村及び旧大滝村の区域)、小鹿野町、神川町(旧神泉村の区域)、東秩父村、皆野町、長瀨町、ときがわ町の7市町村である(以下の参照地図・表は、埼玉県公表資料からの引用)。

埼玉県の過疎地域

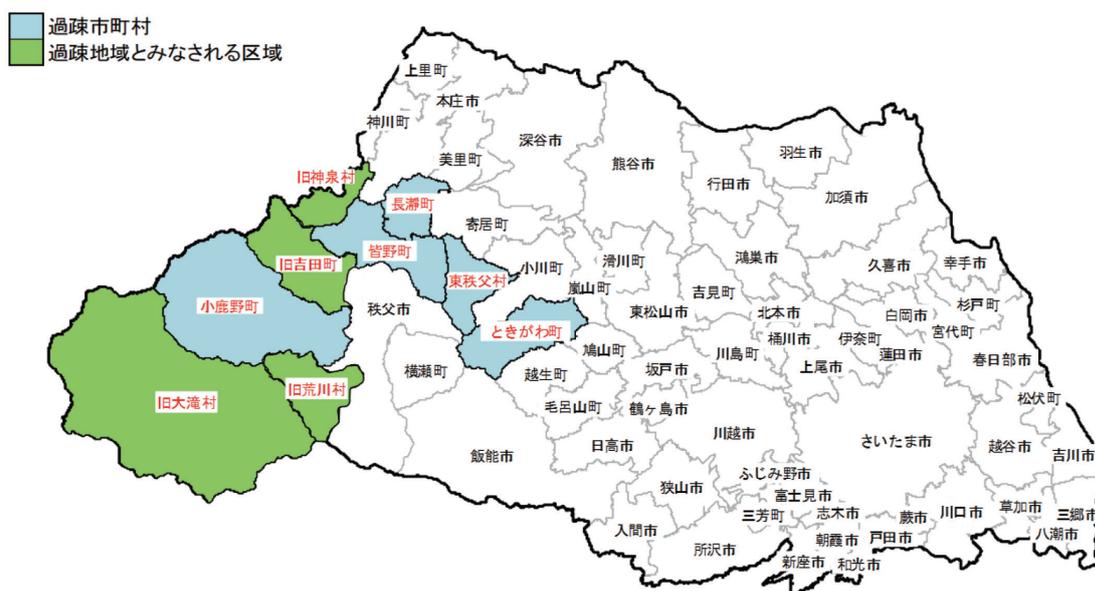


表-1 人口と面積

	人口		面積	
	人口(人)	比率(%)	面積(km ²)	比率(%)
旧吉田町	4,404	0.06	66.10	1.74
旧大滝村	575	0.01	330.98	8.72
旧荒川村	4,621	0.06	46.97	1.24
ときがわ町	10,759	0.15	55.90	1.47
皆野町	9,371	0.13	63.74	1.68
長瀨町	6,748	0.09	30.43	0.80
小鹿野町	10,893	0.15	171.26	4.51
東秩父村	2,635	0.04	37.06	0.98
旧神泉村	873	0.01	24.25	0.64
過疎地域計	50,879	0.69	826.69	21.77
県計	7,385,819	100.00	3,797.75	100.00

(注) 人口：町(丁)字別人口調査(埼玉県)令和4年1月1日現在
面積：全国都道府県市区町村別面積調(国土院)令和4年4月1日(県計、ときがわ町、皆野町、長瀨町、小鹿野町、東秩父村)、平成17年(旧神泉村)、平成16年(旧吉田町、旧大滝村、旧荒川村)

表-2 財政力指数

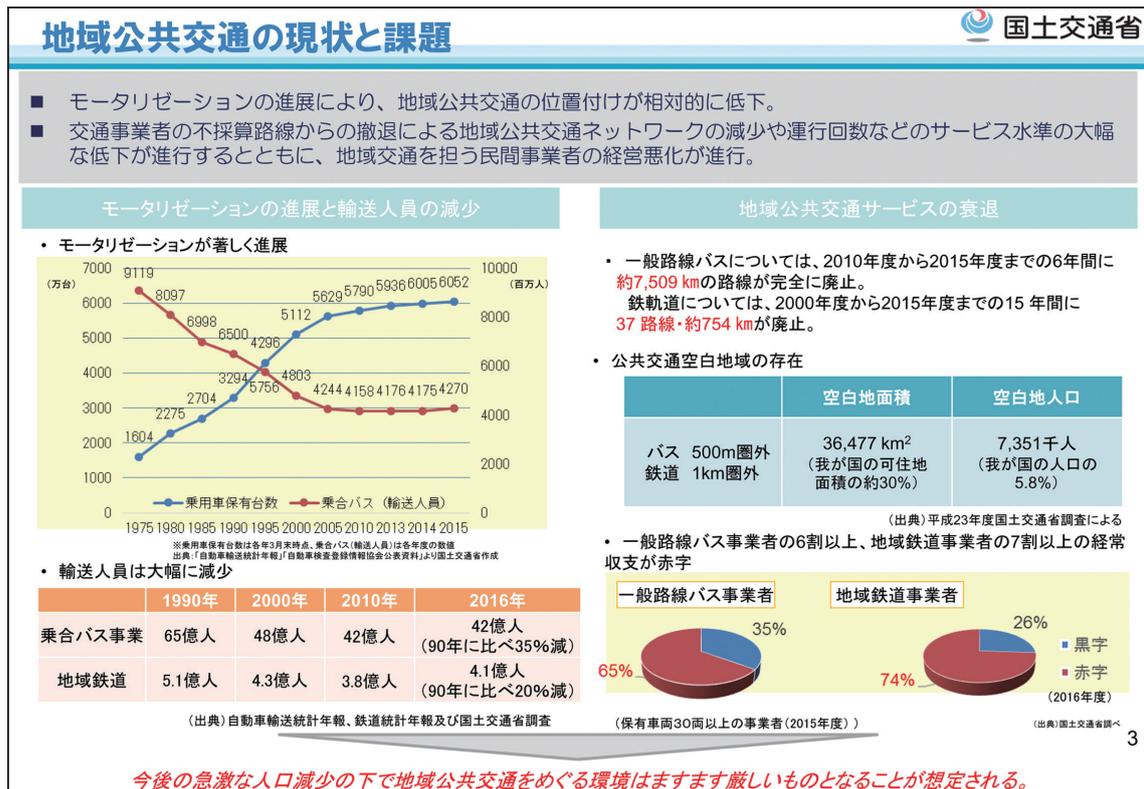
(平成30年度～令和2年度平均)

	3か年平均財政力指数
秩父市	0.578
ときがわ町	0.433
皆野町	0.429
長瀨町	0.412
小鹿野町	0.334
東秩父村	0.205
神川町	0.515
過疎地域平均	0.415
埼玉県平均	0.787

(注) 1 市町村課調べ
2 秩父市及び神川町は、市町全域の財政力指数を記載

◎地方で続々と衰退する傾向の路線バスなどの公共交通

国交省の資料によると、過疎地域の公共交通は、年々採算悪化などの理由等でサービスが低下し、廃止されたりしている。その理由のもう一つに、住民のモータリゼーションが進展していることが挙げられているが、一方、住民の高齢化が問題になりつつある。車を自分では運転できない人が、過疎地では取り残される場合がある。



◎ときがわ町の路線バス事情

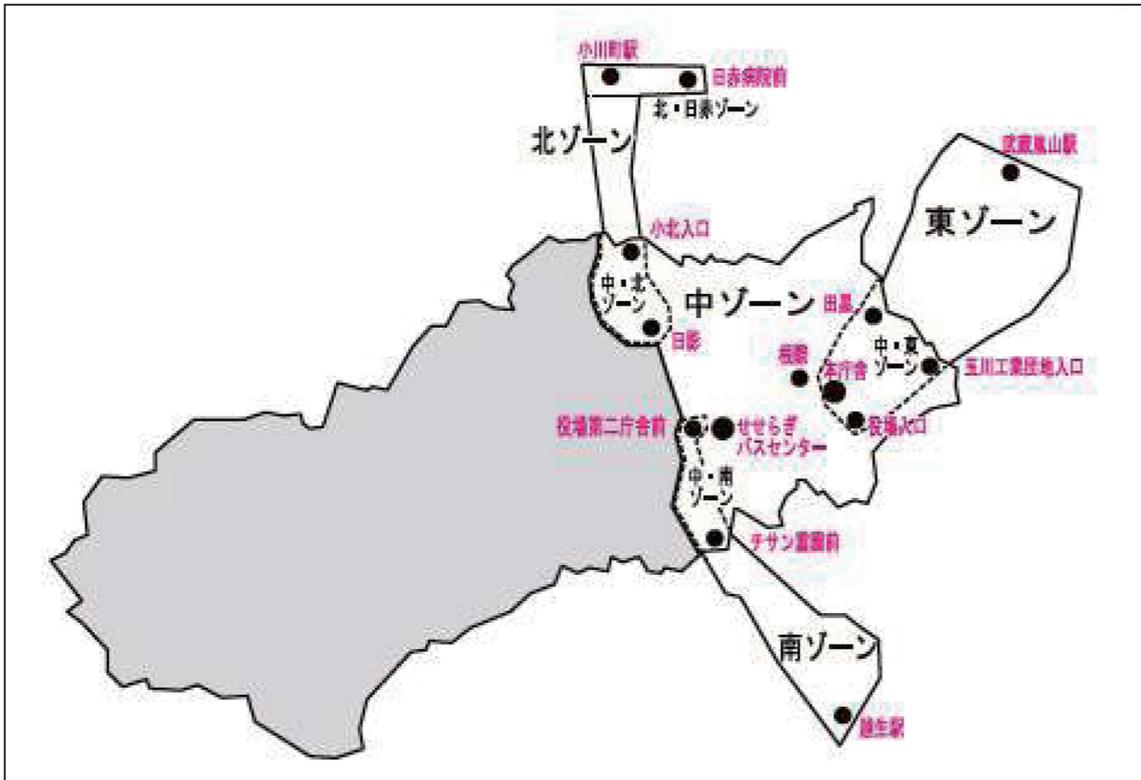
令和5年4月1日、ときがわ町路線バスは、次のように縮小された。

1) 運行路線は実質4ルート——大野地区へのバス路線は切り捨て

ときがわ町の路線バス路線は、「せせらぎバスセンター」を起点に、①東武東上線武蔵嵐山駅：明覚駅経由ルート、②東武東上線武蔵嵐山駅：十王堂前経由ルート、③JR八高線越生駅ルート、④東武東上線小川町駅経由、日赤病院前——の4つの路線があり、それぞれ1時間ほどの間隔で運行されている。

せせらぎバスセンターを利用することができる人だけは、武蔵嵐山駅行きが2ルート利用でき、便利。しかし、利用できる人はわずかだろう。

「せせらぎバスセンター」が、路線バスのハブとして市役所庁舎近くに設けられている



のは、とてもよいシステムだ。が、令和5年4月から、ときがわ町の西南に遡る都幾川の上流に向かう大野地区方面の路線バスが、廃止されたり運休になっている。

この状況が、町が公表している資料のゾーン運賃を説明する地図で明確に見てとれる。

地図には、大きく北、東、南、中のゾーンにバス路線が走っている。そこは白色のエリアであるが、町の真ん中あたりに南北線で区切られて、本来、西ゾーンになるはずのときがわ町の半分以上がグレーで色分けされている。このエリアが、都幾川を西に遡ると大野地区に至る、令和5年4月から路線バスが利用できなくなってしまったわけである。

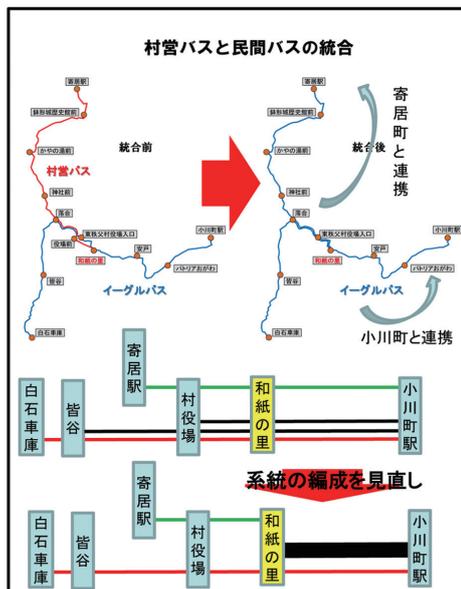
このエリアには、山の斜面が都幾川の谷に迫る、険しい地形の山地である。山深くまでのエリアに、町民の約2割が暮らしている。

◎整理されたが山奥へのバス路線は確保されている東秩父村の例

ときがわ町の事情とそのまま比較はできないが、大野地区の北側の堂平山や笠山という山間で接する東秩父村には、堂平山への登山入り口となる白石車庫などの奥深いエリアがある。大野地区の北側の山の向こう側の谷である。東秩父村は、ときがわ町よりはるかに人口密度が低く、ほとんどが山間で、人口はわずか2000人ほどだ。

この村の皆谷地区は、ときがわ町が路線バスを切り捨てた大野地区とよく似ている。山に挟まれ谷の狭間に川の流れと道路が走り、かすかに人の住居がある。

○和紙の里を拠点に、統一的にバス路線を見直すことで、長大な運行距離の縮減を図りながら持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指す。また、和紙の里の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者のおでかけに資する公共交通ネットワークを形成する。



○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点である和紙の里の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る。



○和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を目指すこととしている。



※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、デマンド交通の導入を検討。（網形成計画の事業）

そんな山深い東秩父村だが、バス路線の見直しによって採算面を改善しつつも、山間の奥までの生活の足としての路線バスは確保している。

なお、東秩父村では、道の駅、和紙の里を路線バスの起点ハブとしているところは、ときがわ町がせせらぎバスセンターをハブとしている構造と同じである。違いは、まだデマンドタクシーを東秩父村は導入していない。

◎マイカーか？ デマンドタクシーか？

地方の山間部などでは、住民の足としてはマイカーが必須である。が、マイカー利用できない人がいる。高齢者の方や身体が不自由な方もいる。子どもも学生もいる。病人もいる。免許資格がない人もいる。マイカー利用できない人の基本的人権ともなる生活の足を確保するために、毎日何度か運行する路線バスが必要であることは、論を待たない。

そこでときがわ町では、2019年から、デマンド（乗り合い）タクシーを導入した。

現在、10人乗りのワゴンが数台、ときがわ町内に設定された指定か所に限るが、必要な時に、だれでもスマホや電話予約で利用するように運行されている。ただし、デマンドタクシーは町外には運んでくれない。7時～21時（休日19時）という時間制限もある。

運賃は、1利用でワンコイン500円である。タクシーとして比較すると、安い。定期券があって、1か月2500円で乗り放題、これはものすごく安い。学生は町から補助も出る。大野地区方面は、毎日、竹の谷6時21分～大野6時25分～慈光寺入口6時34分～せせらぎバスセンター6時44分、明覚駅6時48分という定期のデマンドタクシー便があ



る。帰りは、都度、明覚駅などに待機しているデマンドタクシーを都度利用すれば、使える。定期券で利用するなら、ものすごく安い。路線バスの定期が月 13500 円(360 円区間)だから、約 5 分の 1 だ (65 歳以上は、デマンドタクシーと同額の 2500 円)。

ただし、町外利用はできないので、川越や東京方面に通勤や通学をするためには、JR 明覚駅から鉄道利用する方法があるが、東上線の武蔵嵐山駅利用では、せせらぎバスセンターで路線バスに乗り換えなければならない。

◎大野地区から都心まで通勤するとしたら、できる？ できない？

毎日早朝、大野地区から 1 本だけ走っているデマンドタクシー定期便を利用して、都心に通勤するケースを想定し、9 時出勤に間に合うだろうか？

東武東上線、武蔵嵐山駅利用で時間を追いかけてみた。

♥大野発 (デマンドタクシー) : 6 時 25 分 ~ バスセンター着 : 6 時 44 分

♥せせらぎバスセンター (十王堂) 発 : 6 時 47 分 ~ 嵐山駅着 7 時 15 分

♥武蔵嵐山駅発 : 7 時 20 分 ~ 池袋駅着 : 8 時 30 分

JR 明覚駅利用の方が少し早い。

♥大野発（デマンドタクシー）：6時25分～明覚駅着：6時48分

♥ JR 明覚駅発：6時52分～越生駅～坂戸駅～池袋着：8時19分（最速）

（※ JR 明覚駅発：6時52分～小川町駅～池袋着：8時30分）

このように、早朝大野地区から東京の都心に出るには、タクシー・バス・電車に乗車している時間が2時間前後かかる。

武蔵嵐山駅利用で8時30分に池袋着は、新宿近辺の会社なら、ぎりぎり間に合う時間であろう。JR 明覚駅利用なら、越生、坂戸と2度の乗り換えとなるが、東上線の池袋に8時19分に着ける。朝11分早いので、地下鉄の霞が関駅に、8時46分に着ける。これなら駅から近い職場なら、ぎりぎり9時までに間に合う。品川駅もスレスレ8時52分着、駅近職場ならギリギリセーフ。

◎ JR 明覚駅利用での通勤・通学の場合の問題点

都心通勤なら、路線バスを使わず、JR 明覚駅（高麗川行き）利用が最速だ。武蔵嵐山駅利用では、さすがに東京駅や霞が関駅近くや渋谷への職場へは、遅刻覚悟となるだろう。

だとしても、通勤や通学で定期券を利用することを想定すると、大きな問題に突き当たる。

「行きはよいよい。帰りは電車がない。どうする？」である。

何と、デマンドタクシーの営業時間内に間に合うように池袋駅から明覚駅に帰ろうとすると、行きと同じ坂戸駅～越生駅～明覚駅ルートでは電車がない。小川町駅乗り換えの明覚駅ルートしかない。

早朝の通勤では、JR 明覚駅利用で高麗川行きと同時刻に高崎行きがある。越生駅と逆方向の小川町駅に向かい、東上線に乗り換える方法もある。このルートでは、路線バスで武蔵嵐山駅を利用するのと同じ電車になるので、池袋着は8時30分だ。

もし通勤や通学をしたら、定期券を利用する。となると、行きと帰りの往復ルートは同じでなければならない。行きは越生駅経由、帰りは小川町駅経由という定期券は、購入できないのはずだ。

だとすると、JR 明覚駅～小川町駅～池袋駅ルートを選択せざるを得ない。

◎ 都心から大野地区への帰路は、デマンドタクシー運営時間がネック

通勤（通学）の帰路、大野地区まで帰るには、デマンドタクシーが21時までなので、20時半くらいまでに、バスセンターか明覚駅で予約する必要がある。時刻表を逆算して何時に東上線池袋に乗ればいいのか、調べる。

まず、武蔵嵐山駅利用の場合――。

♥池袋発（急行）：18時27分～嵐山駅着19時37分

♥武蔵嵐山駅発（十王堂）：19時43分～バスセンター着：20時11分

♥せせらぎバスセンター発（デマンドタクシー）：20時15分～大野着：20時34分

JR明覚駅利用の場合——（坂戸駅～越生駅からがないので、小川駅経由となる）。

♥池袋発（急行）：18時27分（または18時30分）～小川町駅～明覚駅着19時59分

つまり、帰路にデマンドタクシー営業時間内に戻ろうとするなら、池袋で乗る東上線の電車は、武蔵嵐山駅から路線バスで戻る場合と同じであり、明覚駅（バスセンター近く）に着く時間は15分ほど早い。

帰り、坂戸駅～越生駅～明覚駅ルートがない。川越駅～高麗川駅～明覚駅などの別なバリエーションが出てきてしまう。あっても、次の時間となる。

♥池袋発（急行）：19時27分～坂戸駅～越生駅～明覚駅着20時59分

この時間では、池袋発はゆとりがあるが、明覚駅に着いても、デマンドタクシーの営業が終わる時間で利用できない。

明覚駅を通勤・通学で利用するなら、東上線乗り換えは、越生駅方面ではなく、逆の小川町駅利用を優先する方が、往復を考慮すると、便利である。

要は、東武東上線とどこからアクセスするかということである。

路線バスで武蔵嵐山駅利用とするか、明覚駅から小川町駅乗り換えとするか、他にもいくつか選択肢はあるが、デマンドタクシーの料金は良心的だが、営業時間は深夜まで延長してもらわないと、タクシーとしての意味が薄くなる。

◎都心への通勤：大野地区の場合

結論だが、現状の路線バスやデマンドタクシーを利用して、東京の池袋まで通勤（通学）するとしたら、デマンドタクシーしか利用できない大野地区からは、片道が2時間半以上かかり、できないわけではないが、毎日はかなり辛い。特に帰路は時間にゆとりがまったくない。実質的には、無理であろう。

職場や学校が、川越市あたりが限界と考えたほうがよい。さいたま市まで足を伸ばすとすると、池袋に行く時間とほぼ変わらない。

自転車やバイクでバスセンターまで通えるなら、時間制限は2～3時間ほど広がるが、帰りの道は上りで、自転車は相当に辛い。マイカー通勤なら、武蔵嵐山駅が便利であろう。

都幾川沿いの緩やかに山間に分け入る大野地区周辺は、せせらぎの流れと山の風が舞い、四季の変化を堪能できる別荘地の趣がある。明覚駅やバスセンター周辺の、ときがわ町の住居エリアは丘陵の落ち着いた趣があるが、山の自然の豊かさを堪能するには、大野地区に軍配が挙がる。ときがわ町で暮らすなら、山と川と緑と風を存分に味わえる、大野地区は、まさに別荘並である。スーパーなどがある町から数キロほど離れているが、道は広く一本で分かりやすく、車があれば、なかなか住みやすいところではなかろうか。

しかし、やはり、デマンドタクシーは馴染みが薄い。路線バスがないというのは、辺境な暮らしにくいイメージが付きまとう。

人口の減少がつづくのは、東上線へのアクセスがやや不便で、通勤・通学に一苦労するからである。

東上線に「つきのわ」駅ができて、にわか人口が増えた滑川町でわかるように、人口を増やすには、交通の利便性を高める仕掛けが必須要件である。それに逆行する施策（路線バスの運休など）をしてはいけない。

◎デマンドタクシーへの要望——東上線アクセスと深夜運行

デマンド（乗り合い）タクシーの運賃形態は、シンプル（ワンコイン）で分かりやすく適切、定期は超格安で、システムはとてよよいと思う。問題は、夜間の運行時間が21時で終わってしまうことと、運行エリアが町内に限定されていることである。

運行エリアでは、例外として、毛呂山町の埼玉医科大学病院には行ける。ただし、1000円となる。このような例外があるなら、1000円設定で、路線バスと同様に、越生駅、武蔵嵐山駅、小川駅、日赤病院（小川町）を設定してほしい。

現在、車両は数台と少ない。料金体系を変更することなく、台数を2倍に増やし、運行時間を2交代制として深夜まで延長してほしい。法律等の規制があるのだろうか？

仕事をしていると、残業で東上線の終電車になることは、まれにある。

東上線の池袋からの終電車は次となる。

♥池袋発：23時2分～武蔵嵐山駅着：00時10分

デマンドタクシーは、東上線の終電車に合わせて、武蔵嵐山駅で待機し、ときがわ町の住民を自宅に送り届けるサービスを提供してくれたなら、安心して暮らせる町という認識が増すのではなかろうか？ 路線バスの運行を深夜に延ばすのはたいへんだ。それはタクシーの役割である。しかし、通常のタクシーは、武蔵嵐山駅からときがわ町内まで利用すると、法外な料金となる。一般の町民感覚ではとんでもない失費となってしまう。

既存のタクシー業者には申し訳ないが、ときがわ町の住民のために、1000円のデマンドタクシーで、最終電車の通勤客をフォローできるサービスが整っていれば、ときがわ町

に安心して暮らせる動機のひとつとなるのではなかろうか。

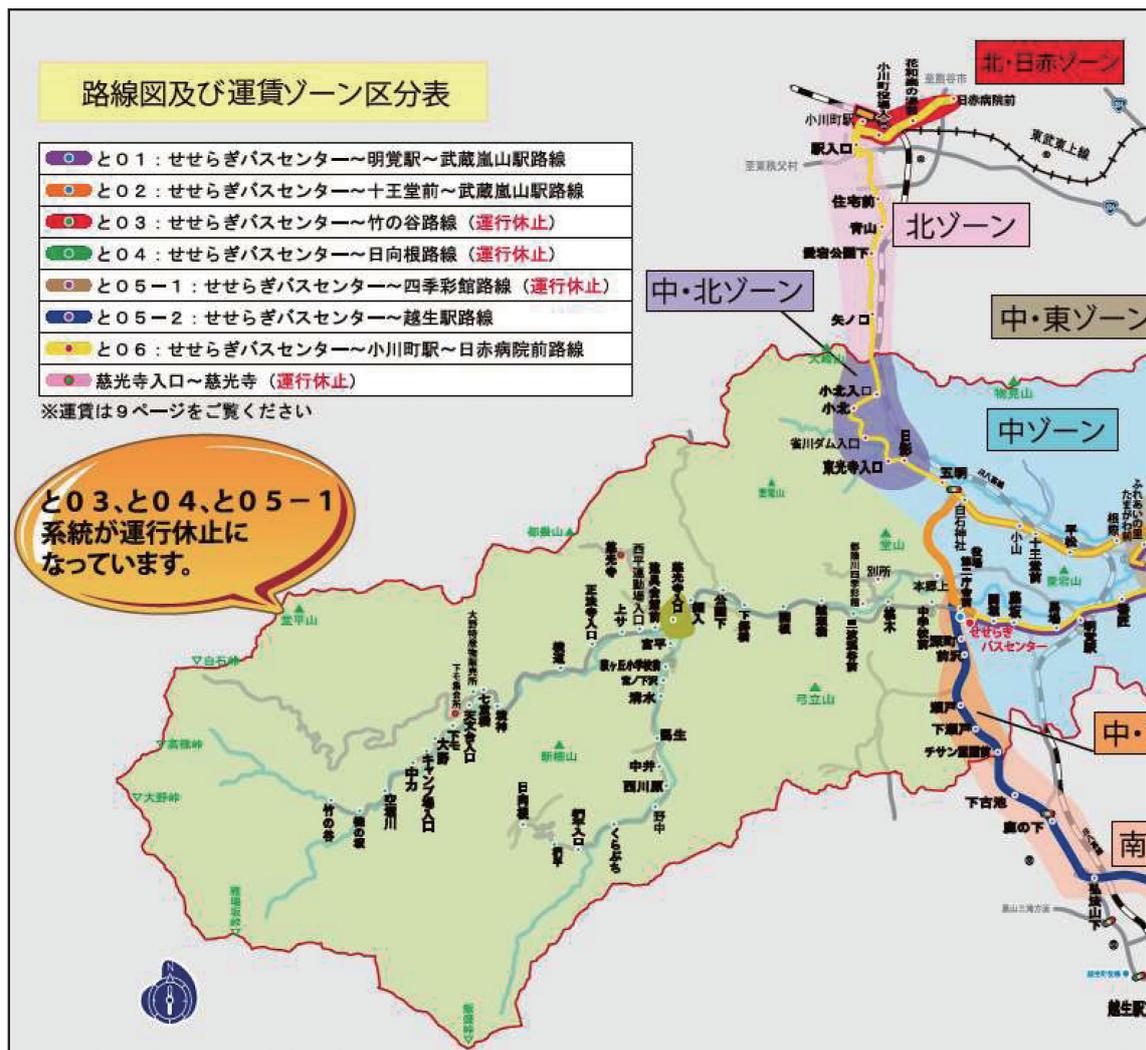
駅に待機はしないとしても、30分前までにスマホからの要請があったなら、深夜でも対応できる態勢を作ってほしいものである（ライドシェアも検討してほしい）。

◎路線バスの問題、ゾーン運賃の怪

令和5年4月から、ときがわ町の西側の6割強のエリアの3つのバス路線が運休となってしまうときがわ町の路線バスだが、運賃はすこし複雑だ。

路線バスは、せせらぎバスセンターが起点となって、小川町、嵐山町、越生町方面への路線があり、運賃は何やらゾーン運賃という仕切りがあって、一つのゾーン内なら220円で、別なゾーンに跨ぐと140円加算され、さらに跨ぐと合計で500円になってしまうなど、奇妙だ。小川町駅や日赤病院、越生駅、武蔵嵐山駅などに町外に通じているが、印象として、料金は高い。

本来、住民の生活の足となる路線バスは、町民はすべて無料とすべきと思う。バスが無料というのは、町の生活を考えたとき、住みやすいかどうかを左右する重要なポイントの



一つとなる。

それなのに、ゾーン運賃というような、分りにくい、理解しにくい料金体系はいただけない。通学定期では、町からの補助がある。が、その金額は、わずか2割程度である。学生ならば、無料にすべきだ。高齢者や障害者も無料にすべきだ。大人運賃も、せいぜい一律200円、できれば100円とすべきだろう（富山市のように）。

そのような大胆な料金サービスを導入しないと、暮らしやすい町のイメージから遠いままとなる。

バスの本数は少ない。自然が豊かな西の山間エリアの路線は運休になっている。料金体系は複雑。ゾーンを3つ跨ぐと500円になってしまう……などなど、路線バスのイメージは良くない。交通が不便で利用料が高いところには、住みたくない。

路線バスについては、大幅に考え方とイメージを修整すべきではなかろうか？

◎富山市「おでかけ定期券」、1億円以上の医療費削減効果

国土交通省の資料に、富山市が実施した「おでかけ定期券」という公共交通の割引制度がある。市が交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に、公共交通利用料金を往復とも1回100円に設定した。

富山市の総人口は、40万人以上で、高齢者の4分の1ほどが定期券を保持し、内1日平均2800人ほどが利用しているという。

その結果、どんなメリットが生れたか、これがちょっと驚くほどすごい。

公共交通がもたらす効果(医療費削減)

〈おでかけ定期券〉 (富山県富山市)

交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を往復とも1回100円とする割引制度を実施。

〈利用実績〉
高齢者の約24%がおでかけ定期券を所有し、1日平均2,821人が利用

※利用者負担: 1枚1,000円



〈効果〉
おでかけ定期券を
・「利用した日」の平均歩数: **8,440歩/日**
・「利用しなかった日」の平均歩数: **6,646歩/日**

年間約1億1200万円の医療費削減につながる(富山市試算)

〈例〉路線バスの利用
【猪谷】→【富山駅前】
通常運賃 : 1,130円
おでかけ定期: **100円**



6

富山市の試算だが、年間1億1200万円の医療費の削減につながるという。

なぜか？

おでかけ定期券を高齢者が利用するという事は、利用すると平均歩数が1日約2000歩ほど増えて、それが病気になりにくい結果となっているからだろうというのだ。

バスでも電車でも、100円で乗れるというのは、高齢者にも活動への動機となる心理的な作用が大きいことの証左である。

ときがわ町の路線バスの面倒くさいゾーン運賃は、改めるべきではないか。そもそも、220円という半端な金額。これだけで、乗る意欲が減退する。そういう心理的な問題を疎かにしたら、町の活性化が錆びる。

◎自家用有償旅客運送制度

平成18年に、自家用有償旅客運送制度が創設された。バス・タクシー事業が稼働しない場合は、例外的に自家用車を用いた有償での運送ができる。これには、自治体を実施する場合とNPOなどが実施する場合がある。登録制である。

ときがわ町の場合は、デマンドタクシーが機能している。運行主体はタクシー会社である。自家用有償旅客運送は、空白地帯の用途と福祉の用途になり、これは事業者でなくても登録によってできる。

住民による互助・ボランティアによる運送形態もありうる。ただしこの場合は、無償が原則となる。

(参考)自動車を活用した「地域の足」のイメージ				
○ 自動車は様々な形態にて「地域の足」としての役割を担っている				
	乗合バス事業	タクシー事業	自家用有償旅客運送	その他
交通モードのイメージ	路線バス (事業者が企画し、主に大型バスで運行)	タクシー	自家用有償旅客運送 ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送 等	無償(※)運送 ・住民による互助 ・ボランティアによる運送 等
	コミュニティバス (市町村が企画し、主に小型バスで運行)			
	乗合タクシー (市町村が企画し、主にワンボックスやセダンで運行) ※定時定路線からデマンドまで多様			
道路運送法上の位置付け	一般乗合旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	一般乗用旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	自家用有償旅客運送 (法第79条による登録)	(対象外)
運行主体	事業者		事業者以外	
利用者負担の有無	有償		無償(※)	
				※一部費用の収受は可能

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送がバス・タクシー事業によって提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で行う運送

交通空白輸送

交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



福祉輸送

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



◎飯能市と小鹿野町ですでに実施されている自家用有償旅客運送

埼玉県のホームページ「自家用有償旅客運送の登録等」(<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/zikayouyuusyou.html>) から引用する。

*

「自家用有償旅客運送」とは、バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービスです。

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第4次分権一括法）」の成立により、従来、国土交通大臣から各運輸支局長等に委任されていた「自家用有償旅客運送」の事務・権限については、移譲を希望する地方自治体にて行うことが可能となっています。

埼玉県においては、平成28年4月1日から、埼玉県内の全市町村の区域において、当該事務の権限が、埼玉県知事に移譲されています。

*

この「自家用有償旅客運送」制度は、広大な面積のほとんどが過疎地域指定されている北海道をはじめ、全国でたくさんの事例が国土交通省の公表資料（令和2年3月末時点）で見ることができる。そこで紹介されている25例の中に、ときがわ町のすぐ近くの自治体で実施されている事例があったので、そのまま引用する。

13. NPO法人奥武蔵グリーンリゾート（埼玉県飯能市）

関東地方	埼玉県飯能市 人口：79,708人 平成31（2019）年1月1日現在	NPO法人奥武蔵グリーンリゾート 問合せ：090-2677-4362	公共交通空白地有償運送
------	--	---------------------------------------	-------------

事業者との役割分担モデル

運送の特徴

- バス路線や駅待ちタクシーがない吾野・東吾野地区で運行。
- 飯能市地域公共交通網形成計画で、公共交通を補完する自家用有償旅客運送の導入と位置づけた。
- 「地区内の運送」、「地区内から地区外（飯能市内）の運送」に限定することで、既存公共交通と役割分担し、双方の供給効率を担保。



運送の基本情報

運行開始時期	平成30（2018）年12月9日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込6台
運送対価	距離制：3km未満500円 （加算100円/1km）
運送対価以外の対価	待機料金：30分未満無料 30分～60分 250円
ドライバー数（免許）	6名（二種0名、一種6名）

導入背景

- 従前より、住民懇話会の席などで吾野・東吾野地区の公共交通サービスの必要性が話題になっていた。
- 平成23年から地域住民の組織「たすけあいあかの」が、サロン送迎、買い物ツアーのための無償の運転ボランティア事業「らくだ号」の運行を開始した。
- 無償の運転ボランティアではかなえられない個別の移動ニーズに対応するため、平成26年頃から公共交通空白地有償運送の実施に向けて動き始め、NPO法人奥武蔵グリーンリゾートを設立した。

運行状況

- 運行開始後約半年間の利用者数は、214人（平成30年12月～令和元年6月）。
- 主要な目的地は、「西吾野駅（地区内）」、「吾野駅（地区内）」。
- 主に地区内の高齢者が利用しており、徐々に登録者が増加している。
- 令和元年度は「飯能市公共交通空白地有償運送支援事業費補助金（初年度事業）」（10/10補助、上限50万円）を活用している。
- 現在、利用者から隣接市の施設への移動ニーズがあり、事業範囲の拡大について検討している。

13. NPO法人奥武蔵グリーンリゾート（埼玉県飯能市）【詳細】

<p>概要と特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 吾野・東吾野地区は、地区内にバス路線がなく、自家用車がないと移動困難な地域だった。 住民の間には、「これからは高齢化で車を運転できない人が増えるだろう」という危機感があり、最初に構想が持ち上がったから約10年を経て運行を開始した。 車両の持込運行や、ドライバーとの直接連絡による予約体制の構築で、NPOの負担を最小限に抑えている。 事前登録した会員のほか、鉄道駅から地区内までの来訪者の利用も可能としており、観光客の利用もある。 	<p>経緯</p> <p>検討開始</p> <p>ニーズの把握</p> <p>計画の検討（協議含む約4年）</p> <p>協議</p> <p>実施</p> <p>今後の予定、課題</p>	<p>行ったこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年頃から、住民懇話会などで公共交通サービスの必要性が話題に上がる。 アンケートなどは特に行っていないが、住民が懇話会などの場で意見交換を行う中で、「地区の将来を考えると、輸送サービスは絶対に必要である」と、住民の間から運行への機運が高まった。 平成24年度から、地域の住民組織が福祉目的で無償ボランティア運送を開始。 さらに本格的な輸送サービスの実施を検討していたところ、国土交通省関東運輸局から自家用有償旅客運送の実施を提案され、具体的な検討を開始した。 	<p>苦労・工夫したこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の先進事例（埼玉県東秩父村、静岡県浜松市、京都府京丹後市）の視察、全国移動ネットの講習会などでの相談を通じ、仕組み作りの参考とした。 民間バス事業者が市内の路線を縮小する意向を示し、移動手段の確保が市全体の課題となる中、住民が組織を作り移動支援を行う機運が高まり、NPOが設立された。 各集落の居住者を、当該集落周辺の担当ドライバーとすることで、基本的に顔見知りの人に運転を依頼できる体制とした。 	
		<p>使用車両</p> <ul style="list-style-type: none"> 車種：ドライバー保有の持込車両（セダン、軽自動車など） 定員：4人乗り程度 車両を持込とすることで、NPOの車両管理の負担軽減と、ドライバーの自家用車の有効活用を両立。（保険関係費用はNPOが負担） 		<p>協議</p> <ul style="list-style-type: none"> 飯能市の地域公共交通対策協議会で、市の交通担当者や交通事業者との協議を行った。 埼玉県内では東秩父村に続く2例目の公共交通空白地有償運送として、平成30年10月に協議会の承認を得た。
		<p>関係者（ドライバー等）の詳細</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーの年齢層は、60～70歳代で、いずれも退職者。かつてタクシー運転手だった方もいる。 ドライバーは原則75歳までとしているが、会員の合意が得られれば、それ以降も運転可能としている。 		<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年12月9日、運行開始。 利用登録者は100名程度で、毎日1～3台の車両により運行を行っている。
		<p>収支状況等</p> <ul style="list-style-type: none"> 運送の対価のほか、飯能市からの補助金で運行経費を賄っている。 補助金は、主にドライバーの法定研修の受講費、ドライブレコーダーやステッカーなどの備品購入費に充当している。 		<p>今後の予定、課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的には、吾野・東吾野の両地区に事務所を設置し、両地区の事情にさらに即した運送の提供を行えるようにしたい。 担当ドライバーが居住していない集落も多く、協力者の確保が課題。
		<p>利用者の声</p> <ul style="list-style-type: none"> 「便利なサービス」と評価する声が多く、日常生活の足として年間を通じて利用する住民も多い。 		<p>関係者の声</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーの一層の確保に努め、将来的に観光客や実家に里帰りする人など、居住者以外の人にも使いやすい運送にして、吾野・東吾野地区を移動に困らない地区にしていきたい。

小鹿野町は過疎指定されていて、そこで行われて事例は、社会福祉協議会による「福祉有償運送」が目的となっている。興味深いのは、飯能市の事例である。

運営は「NPO法人奥武蔵野グリーンリゾート」である。目的は、公共交通空白地の有

償運送である。飯能市は、過疎地域指定をされているわけではない。ところが、西武線が秩父まで走っている沿線の、東吾野地区と隣の吾野地区には、鉄道の駅はあるが、そこからの足となるバス路線や駅待ちタクシーなどの公共交通がないのだ。

公共交通の空白は、ずいぶん前からあったようで、住民懇話会の席で交通の必要性が話題になっていたという。その積み重ねから、住民の要請でできあがった公共輸送サービスの仕組みであるようだ。

運行の最初は平成 23 年ごろからで、NPO 法人としてのサービスが開始されたのは平成 30 (2018) 年 12 月。使用車両はドライバー保有の持ち込で軽自動車もあるようだ。ドライバーは 6 名 (一種)、年齢は 60 ~ 70 代だという。

現在、ときがわ町では、大野地区などの状況が、飯能の吾野地区とよく似ている。幸い、バス路線が休止になっているが、デマンドタクシーは、かなり山奥にまでサービスがなされている。たとえば、慈光寺からさらに山の奥にある霊山院にも、デマンド (乗合) タクシーの停留所がある。さすがに路線バスは、こんな山奥にはやってこないもので、デマンドタクシーはその意味で路線バスよりも利便性が高い。

しかし、大野地区などの奥地に充てられている車両は決して多くはない。ときがわ町全体で数台ほどなので、実質 1 台程度ではなからうか？ そのため、緊急時などでは機会を逸する。

また、路線バスよりもずっと山の奥にまで、デマンドタクシー乗り場は設置されているが、通常のタクシーのように家の玄関前で乗降することはできない。高齢者や足が不自由な人には、停留所が定められている現在のデマンドタクシー制度では、サービスが不十分である。もっときめ細かい、高齢者や足が不自由な人の場合は、通常のタクシーが必要となるが、運賃はかなりの高額となるので、普段使いはむずかしい。

たとえば足が不自由な人の場合には、「福祉有償運送」という制度がある。

◎要介護者、身体障害者のための福祉有償運送

「埼玉県福祉有償運送のホームページ」(<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0601/yusyounsou/>) から、引用する。

*

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人などが、実費の範囲内 (営利とは認められない範囲) の対価により、乗車定員 10 人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービスです。

埼玉県においては、平成 28 年 4 月 1 日から、埼玉県内の全市町村の区域において、当該事務の権限が、埼玉県知事に移譲されています。

*

この制度は、自家用車有償旅客運送と管轄や考え方が一部重なっている。この二つの制度を活用して、過疎地域の交通インフラを、適切に解消できるのではなかろうか？

国土交通省自動車交通局旅客課の公表資料から引用する。

＊

身体障害者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供する福祉輸送については、基本的には、タクシー等の公共交通機関がその担い手となりますが、タクシー等によっては十分な輸送サービスが提供されない場合もあり、公共の福祉を確保する観点から、従来、旧道路運送法第 80 条の規定に基づき、一定の要件を満たした場合については、NPO等に対して自家用自動車による有償運送の例外許可を行い、福祉輸送サービスの確保を図ってまいりました。

こうした状況を踏まえ、NPO等による福祉有償運送がより一層安全・安心な輸送サービスとして提供されるよう、平成 18 年 10 月に施行された改正道路運送法により、新たに登録制度として法律上の位置づけが明確化されました。

＊

バス、タクシーなどの公共交通の利用ができないか、極めて限定的な過疎指定地域のために、自家用有償旅客運送や福祉有償運送の制度が実施されてきているが、民間ベースでより多くの人に参加できる可能性のあるライドシェア制度が模索されている。

◎ライドシェアの可能性

バス・タクシードライバーが不足したことが問題となったいま、ライドシェアが話題となっている。ライドシェアとは、英語の「Ridesharing」のことで、ウェブサイトやモバイルアプリを介し、専用の貸切車両を運転する運転手と乗客をマッチングさせるサービスである。いわゆる白タクを合法化したものとなる。

世界では、すでにたくさん実施されていて、中国ではたくさん利用されているというニュースがあった。が、日本ではどうか？

日経 2023 年 11 月 30 日のウェブニュースに、次のような記事があった。引用する。

＊

兵庫県養父市ではライドシェアサービス「やぶくる」を導入して 5 年半がたった。全国の首長ら 270 人が参加する「活力ある地方を創る首長の会」（田中幹夫会長＝富山県南砺市長）は 30 日、地域交通に関する首長へのアンケート結果を公表した。一般ドライバーが有償で客を車に乗せる制度が実施されている自治体の首長の 9 割が、移動の足の問題を解決できていないと答えた。

＊

確かにまだまだ課題が多く、時期尚早というところだろうか。

◎鳥取県で検討されているライドシェアに学ぶ

地域全体で交通支える「鳥取型ライド・シェア」というものもある。11月30日のウェブ記事を引用する。

＊

鳥取県は2023年11月29日に開会した県議会に提出する補正予算で、「コミュニティ・ドライブ・シェア（鳥取型ライド・シェア）推進事業」の事業費7000万円を要求した。同事業は、タクシー事業者と住民ドライバーによる協働型の交通システムの構築を目指すものとなる。コミュニティ・ドライブ・シェアの形態は以下の5つ。

①交通事業者等と住民ドライバーとの協働型、②住民共助型、③事業者無償運送活用型、④市町村主体型、⑤交通事業者主導型

＊

海外で実施されているライドシェアをそのまま導入すると、既存のハイヤー・タクシー業界を衰退させる懸念がある。そのため、日本では慎重な検討が必要である。

◎カーシェアリングという選択肢、福祉車両の需要は？

都市部では、タイムズなどのカーシェアリングの利用が盛んである。マイカーを持たなくても、仕事や遊びの移動手段として車を使える。駐車場もいらぬ。予約制だが、必要な時だけ車を使える。

タイムズのサービスは、町の駐車場にある車を、24時間いつでも、15分単位で、予約3分後に、多彩な車種から利用できる。便利な時代になった。

ときがわ町では、どれだけ需要があるだろうか？

山間地に住んでいる方の家には、必ず車が1台か2台はあるはずだ。そこでシェアリングの需要はあるだろうか？

生活の足として、仕事などで何か所かあちこち移動の必要な場合で、マイカーがない場合は、都度デマンドタクシーを呼ぶことができないので、利用価値がある。

デマンドタクシーは町外への利用ができないので、町外への移動が必要な場合も、カーシェアリングは利用価値がある。

また、たとえば町のせせらぎバスセンターまで夜遅く戻ることができたが、自宅に帰るためのデマンドタクシーの運行が終わっていて、徒歩しか手段がないという場合、バスセンターの側でカーシェアリングができれば、利用するだろう。

さらに、高齢者社会なので、確実に需要があるのは、車椅子がそのまま運べる福祉車両ではなからうか？ 福祉車両がシェアリングできるとしたら、ときがわ町だけでなく、近隣の町からも利用者があるのではないかと思うが、どうだろうか？

◎地方公共交通確保維持のためのポイント——過疎・福祉・医療

国土交通省から、過疎地域や福祉目的のための生活交通ネットワークを確保・維持するための地域間幹線系統の運行を支援するさまざまな制度がある。

1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:地域間幹線系統補助

国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

予測費用

補助対象経費

予測収益

↑ 欠損 ↓

↑ 欠損 ↓

<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
 - ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

A町 (バス停) 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク 赤字バス系統(補助対象) 駅 地域をまたがる幹線交通ネットワーク 黒字バス系統(補助対象外) 駅 C村 (バス停)

1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:車両購入に係る補助

国土交通省

自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助

- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等を支援する。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「道路運送法」(令和2年6月3日改正)に位置づけ)

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設

⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化

地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

- 【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】●乗車定員10人以下の車両(一括補助)
●運転者の講習受講料
- 【補助率】1/2
- 【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象系統の運行の用に供するもの
●自家用有償旅客運送の用に供するもの

ときがわ町は、JR 明覚駅およびせせらぎバスセンターのときがわ町の交通インフラの中心から、都幾川の上流に添って西の堂平山に至る白石峠方面の県道 172 号（大野東松山線）の過疎化が深刻である。ときがわ町の過疎の代表エリアが大野地区である。路線バスが運休になっている現在、乗合（デマンド）タクシーの利用はできるが、過疎化で問題となる、生活基盤の維持・向上、たとえば交通や医療、教育などの基本的な生活インフラが不足していることは否めない。

中でも最も基本となるのは、交通インフラの確保に尽きる。大半の人が、マイカー利用が必須となるが、未成年や高齢者、そして身体障害者に配慮した交通の手段が必要となる。デマンドタクシーには限界があるので、自家用有償旅客輸送やライドシェアへの取り組みが必要となる。

◎ときがわ町の小中高等学校

ときがわ町にも、小中学校はある。

- ・ 玉川小学校 / ☎ 0493-65-1529/ 〒 355-0342 ときがわ町大字玉川 2666 番地
- ・ 明覚小学校 / ☎ 0493-65-0373/ 〒 355-0356 ときがわ町大字関堀 65 番地
- ・ 萩ヶ丘小学校 / ☎ 0493-67-0019/ 〒 355-0364 ときがわ町大字西平 1153 番地
- ・ 玉川中学校 / ☎ 0493-65-1528/ 〒 355-0342 ときがわ町大字玉川 1385 番地 2
- ・ 都幾川中学校 / ☎ 0493-65-0155/ 〒 355-0361 ときがわ町大字桃木 50 番地

過疎地域指定の県道 172 号（大野東松山線）の奥の過疎のゆえんと言える大野地区や櫛平地区で子育てをしようとする、小学校は、西平の萩ヶ丘小学校となる。通学には、数キロ以上の勾配のある山道である。徒歩で歩けないわけではないが、毎日片道 1 時間、2 時間かけての通学となり、毎日が登山の行程となる。過疎エリアならではの問題である。1 週間に一度程度だったら、格好なエクササイズにもなるが、毎日ちょっとありえない。

中学校となると、せせらぎバスセンター一枚近くの都幾川中学に通うことになる。さらに通学の距離が伸びる。

毎日の通学で、自転車か、家族の送り迎えか、デマンドタクシーを利用する方法もある。定期を購入すると、かなり安いし、町から補助もある。

さて、高校は？というと、ときがわ町にはないので、嵐山町か越生町となる。

- ・ 私立大妻嵐山高校 / ☎ 0493-62-2281/ 〒 355-0221 比企郡嵐山町菅谷 558
- ・ 埼玉県立越生高校 / ☎ 0492-92-3651/ 〒 350-0412 入間郡越生町西和田 600

いずれにしても、路線バスの停留所かや鉄道駅に辿り着く時間と距離は負担となる。

◎ときがわ町近隣の病院・医院一覧

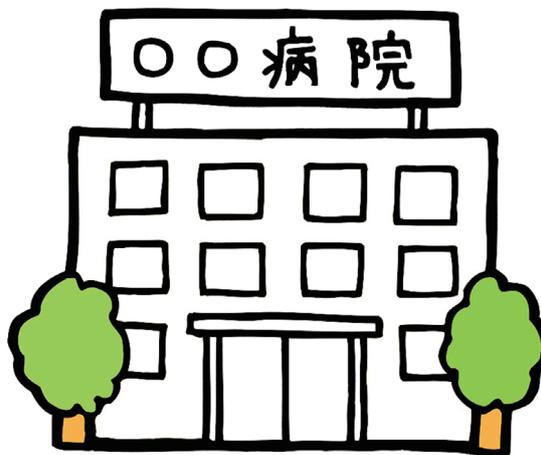
比企医師会（☎ 0493-22-0139/ 〒 355-0016 埼玉県東松山市材木町 2-36）所属の小川町、嵐山町、鳩山町、ときがわ町の病院・医院をまとめた（参考：乗合タクシー☎ 049-292-8181）。各病院・医院名で専門が分からないところは、特徴がある専門科名をカッコ内に併記したが、代表的専門科名ではない場合があるので、事前に確認をしてほしい。

- ♥ 新井眼科クリニック / ☎ 0493-74-1711/ 〒 355-0328 小川町大塚 907-1
- ♥ 飯塚整形外科医院 / ☎ 0493-72-3308/ 〒 355-0328 小川町大塚 86
- ♥ いわほりクリニック（泌尿器科） / ☎ 0493-71-6601/ 〒 355-0312 小川町上横田 899-2
- ♥ 内田医院（内科） / ☎ 0493-72-0516/ 〒 355-0328 小川町大字大塚 149-3
- ♥ 大野クリニック（リウマチ科・アレルギー科） / ☎ 0493-74-1868/ 〒 355-0321 小川町小川 491
- ♥ 小川赤十字病院（総合） / ☎ 0493-72-2333/ 〒 355-0321 小川町大字小川 1525
- ♥ 小川病院（総合） / ☎ 0493-73-2750/ 〒 355-0317 小川町原川 205
- ♥ 木下医院（糖尿病内科） / ☎ 0493-72-0375/ 〒 355-0328 小川町大塚 660
- ♥ 高野医院（内科） / ☎ 0493-72-0045/ 〒 355-0328 小川町大字大塚 103
- ♥ 小林内科医院（腎臓内科） / ☎ 0493-81-3902/ 〒 355-0328 小川町大塚 930-1
- ♥ さくら整形外科クリニック / ☎ 0493-71-6411/ 〒 335-0315 小川町みどりが丘 2-10-4
- ♥ さつき内科クリニック / ☎ 0493-71-6050/ 〒 355-0321 小川町小川 471-1
- ♥ 真田医院（循環器科） / ☎ 0493-72-8020/ 〒 335-0315 小川町みどりが丘 2-2-2
- ♥ 耳鼻咽喉科野崎医院 / ☎ 0493-72-0389/ 〒 355-0328 小川町大塚 1149-1
- ♥ 鈴木医院（皮膚科） / ☎ 0493-72-1215/ 〒 355-0327 小川町腰塚 1194-3
- ♥ 瀬川病院（外科・神経内科） / ☎ 0493-72-0328/ 〒 355-0328 小川町大塚 30-1
- ♥ 田口医院（耳鼻咽喉科） / ☎ 0493-72-1036/ 〒 355-0321 小川町小川 88-1
- ♥ 田中眼科医院 / ☎ 0493-72-0304/ 〒 355-0328 小川町大塚 1180-1
- ♥ 中村産婦人科 / ☎ 0493-72-0373/ 〒 355-0328 小川町大字大塚 1176-1
- ♥ 野崎医院（外科・内科・人間ドック） / ☎ 0493-72-0101/ 〒 355-0324 小川町青山 1439
- ♥ パークヒルクリニック（内科・アレルギー科） / ☎ 0493-74-4125/ 〒 355-0322 小川町東小川 3-9-1
- ♥ 原医院（内科） / ☎ 0493-72-0362/ 〒 355-0328 小川町大字大塚 86
- ♥ みやざきクリニック（産婦人科、小児科） / ☎ 0493-72-2233/ 〒 355-0328 小川町大字大塚 285

- ♥ 柳澤医院（胃腸科、肝臓内科） / ☎ 0493-72-0024/ 〒 355-0328 小川町大塚 21-7
- ♥ 清水小児科アレルギークリニック / ☎ 0493-61-2431/ 〒 355-0221 嵐山町大字菅谷 512-1
- ♥ 野崎クリニック（胃腸科・肛門科） / ☎ 0493-61-1810/ 〒 355-0227 嵐山町千手堂 693
- ♥ 渡辺産婦人科（漢方内科・小児科） / ☎ 0493-62-5885/ 〒 355-0221 嵐山町菅谷 249-98
- ♥ 鳩山第一クリニック（内科・小児科） / ☎ 049-296-6800/ 〒 350-0313 鳩山町松ヶ丘 3-7-2
- ♥ 福島内科（循環器内科・小児科） / ☎ 049-298-0600/ 〒 350-0314 鳩山町楓ヶ丘 4-17-8
- ♥ 麻見江ホスピタル（精神科・歯科） / ☎ 049-296-1155/ 〒 350-0302 鳩山町大橋 1066
- ♥ 木乃里クリニック（内科・在宅診療） / ☎ 0493-66-0770/ 〒 355-0355 ときがわ町馬場 50-1
- ♥ こだま医院（内科） / ☎ 0493-65-0147/ 〒 355-0361 ときがわ町桃木 186
- ♥ たまがわクリニック（内科） / ☎ 0493-66-0128/ 〒 355-0343 ときがわ町五明 1267-1
- ♥ 南部内科医院（内科） / ☎ 0493-67-0438/ 〒 355-0364 ときがわ町大字西平 643 の 1
- ♥ 稜川医院（消化器科・循環器科・呼吸器科） / ☎ 0493-65-0043/ 〒 355-0354 ときがわ町番匠 295

——入間郡の総合病院

- ♠ 越生メディカルクリニック（総合） / ☎ 049-277-1119/ 〒 350-0411 入間郡越生町黒岩 199-1
- ♠ 埼玉医科大学病院（総合） / ☎ 049-276-1111/ 〒 350-0495 入間郡毛呂山町毛呂本郷 38



◎ときがわ町の地勢学——都幾川の源流と「ときがわ 10 座」

ときがわ町は、東西に 13 キロ、南北に 9 キロの距離で広がる細長い地形である。東に接する嵐山町から都幾川の流れに沿って西の白石峠に走る県道 172 号、大野東松山線がある。この道を、嵐山町との境界（標高約 60 メートル）から JR 明覚駅（標高約 80 メートル）まで行くと、道程で約 5 キロほど。明覚駅から白石峠方面に都幾川を左に見て遡り、大野で白石峠方面に左折せず、高篠峠に至ると、距離では約 14 キロとなる。

高篠峠は横瀬町との境界になる。つまりときがわ町の西端である。嵐山町との境界から高篠峠までの道程は約 19 キロもの長さがある。車で 30 ～ 40 分ほど。標高は、高篠峠が 748 メートルもあるので、県道 172 号でときがわ町の東端から西端に走ると、町境の標高 60 メートルから峠の 748 メートルまでの登りとなる。ただし登りが急になるのは、大野地区の神社を過ぎたあたり（標高 400 メートルくらい）からとなる。

ときがわ町の地勢は、標高が 700 メートルほどもある西高東低である。ウィキペディアでは「秩父山地東縁から東松山台地に接しており、外秩父山地が武蔵野に接する比企西部山間山沿地域に属している。西部は大半を森林で囲まれた山間地域となっており、東に向かって山地、丘陵地、台地に至る里山地域から構成されている」とある。

このときがわ町の地勢における特徴は、山と谷にある。山があるところには、谷に水の流れがある。都幾川は、山間の谷を流れ下って町の里山を潤し、穢れを下流へと押し流す、ときがわ町のシンボルである。

◎都幾川とは——埼玉県でも屈指の過疎エリアだからこそその清流

都幾川の特徴が、ときがわ町合併前だが、詳細に解説された資料がある。<https://fukadasoft2.sakura.ne.jp/bridges/tokigawa/river/index6.html> から引用する。

*

都幾川（ときがわ）は延長約 30Km、流域面積 162Km² の荒川水系の一級河川。

埼玉県の高篠峠（標高約 740 m、秩父市、秩父郡横瀬町、比企郡都幾川村の境）付近を源流とし、都幾川村、玉川村、嵐山町、東松山市、川島町を流れ、最後は越辺川（おっぺ）に合流する。合流地点は東松山市、坂戸市、川島町の境界となっている。都幾川の流路は概ね、比企郡の西端から東端に及んでいる。

主な支川には橋倉川、外川、大羽根川、空堀川、七重川、氷川、後野川、雀川、槻川がある。最大支川であり都幾川の北を並行して流れる槻川は、白石峠付近を水源としているので、都幾川の水源地とほぼ同じ所から始まる。白石峠が都幾川と槻川の分水界となっている。

都幾川という名前の由来は定かでない。音が同じなので、槻川と混同されていた経緯が

ある。中世の庄名である都家の訛化（武新編蔵風土記稿比企郡総説）や名刹慈光寺（都幾川村西平）に由来するとする説もある。慈光寺の山号は都幾山慈光寺である（新編武蔵風土記稿 比企郡平村 9巻、p.320）。

都幾川は埼玉県でも屈指の清流である。流域に広がる森林は湧水を生み出し、それが都幾川の豊かな水を育んできた。伐採された木材は筏流しの舟運によって、遠く東京にまで運ばれた。（以下略、以上引用）

*

川の流れの源は、高篠峠近辺らしい。清流の流れが勢いを増すところに、あらゆる罪穢れを祓い清める瀬織津姫（龍神）が存在するはずである。



写真は、県道 172 号線の慈光寺入り口から少し先、都幾川の河川敷き越えに新柵山を臨んだもの。都幾川の流れは清く速い。このような速川を生み出す山が、ときがわ町の過疎地域である西域に、都幾川の流れを挟んで 10 座あるとされる。

◎ときがわ 10 座——徒歩という移動手段

ときがわ町の過疎エリアとなる西域（大野・柵平・西平とその隣接地域）は、小高い山々に囲まれていて、その山間に都幾川の清潔で豊富な川が谷を流れる大自然に守られた、都心にいちばん近い魅力的な田舎と言われている。その魅力は都幾川に集約されているが、都幾川をぐるりと取り囲むように聳える小高い低山が、ときがわ町の自然の魅力を引き出している立役者と言える。そんな山々が、ときがま町には 10 座ある。

2023 年 9 月に、「第 1 回 Around Toki River」というトレイルランニングのイベントが開催された。トレイルランニングとは、舗装された道路ではなく、林道や登山道などの自然の中を走るアウトドアスポーツである。

主催は NPO 法人彩の国ウルトラプロジェクト、ときがわ町、ときがわ町教育委員会後援、

以下に主催者の発表ウェブサイトから引用する。

*

◇コースの特徴

『都幾川』の源流がある『ときがわ町』には、その清流を育む緑豊かな山々【ときがわ 10 座】が鎮座しています。関東一円を望めるビューポイントや源頼朝が戦勝祈願した慈光寺、堂平天文台、木の町ときがわの森を駆け抜けながら、自然と歴史を感じるトレイルをお楽しみください。

※ときがわ 10 座：新柵山、大築山（城山）、飯盛山、ツツジ山（横見山）、丸山、堂平山、笠山、都幾山、雷電山、弓立山

◇距離／累積標高

約 54km / 約 3,000m

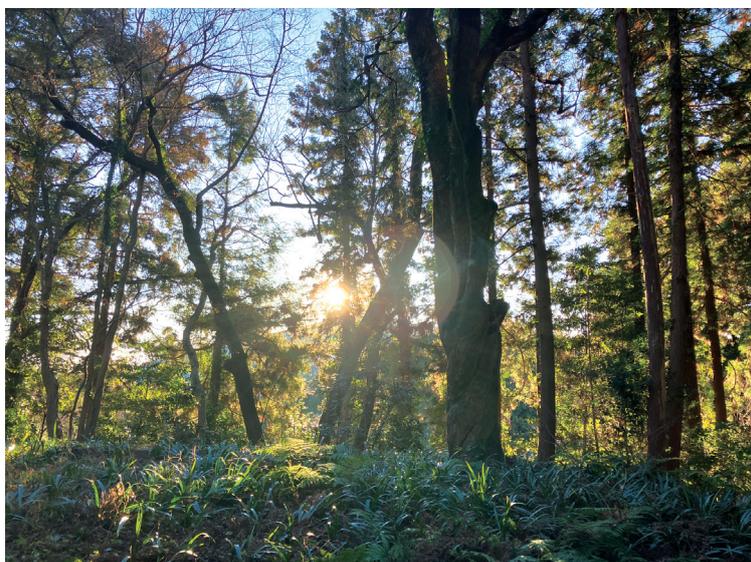
※距離及び累積標高は計測機器により差異が生じますことをご了承ください。

*

トレイルランニングというスポーツは、平で整備されたマラソンではなく、山道を駆けめぐる競技である。このトレイルランニングでは、距離が 54 キロ、累積標高は 3000 メートルにもなる過激なスポーツだ。この過激なコースを、数時間から半日ほどで駆けめぐる。このコースの起点と終点は越生町だが、かけめぐる山々は、ときがわ町の山の境界線をぐるりと一周するようなコースである。

ときがわ 10 座の新柵山、大築山（城山）、飯盛山、ツツジ山（横見山）は越生町との境界にあり、丸山は横瀬町、堂平山、笠山と東秩父村との境界、都幾山、雷電山は小川町との境界、弓立山は越生町との境界あたりとなる。通常のハイキングでは、2～3日はかかるルートである。

ときがわ町のウェブサイトには、堂平山を目標とするトレッキングコースが案内されている。写真は、都幾山付近の山道の光景。

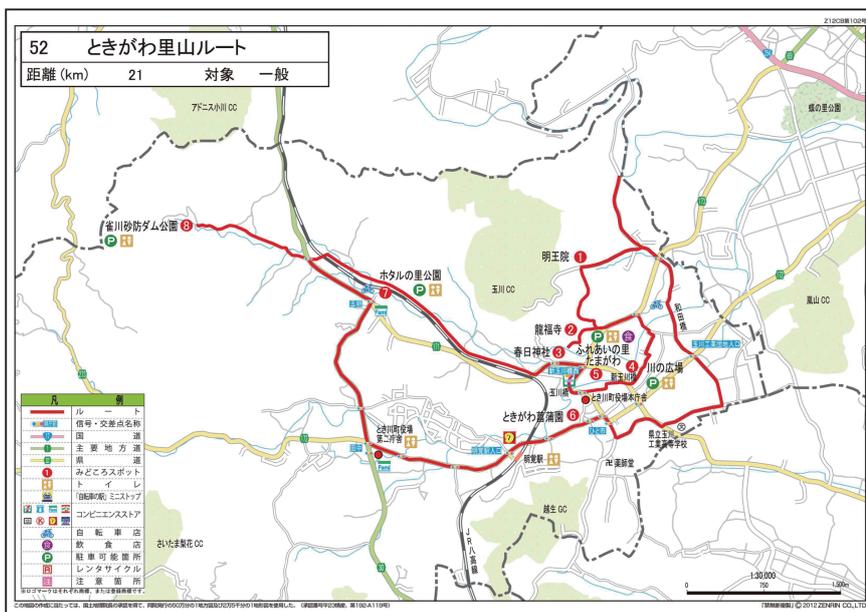
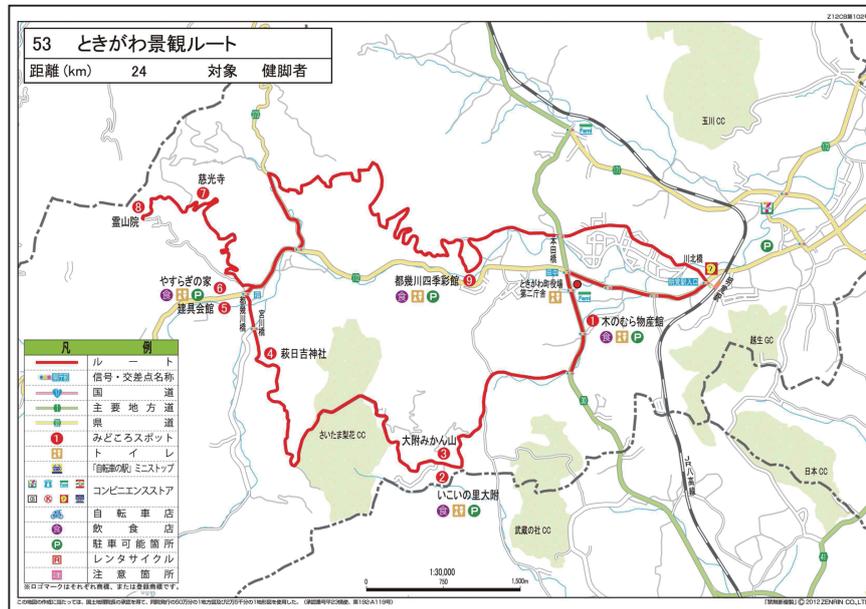


飛行機などの文明の利器を使用するようになったが、電気もガソリンも必要としない、自転車は、人の歩行の数倍も速い。過疎エリアであるときがわ町の移動手段として、車やバス、タクシーだけでなく、自転車を活用する方法もある。

観光レベルだが、サイクリングロードについていくつか紹介しよう。

◎都幾川：知られざる牧歌的風光明媚なサイクリングロード

ときがわ町には、「ときがわ里山ルート」と「ときがわ景観ルート」という二つのサイクリングモデルコースがある。里山ルートは一般者用の坂道などが少ない平坦な21キロの周回ルートである。景観ルートは、慈光寺などの山間へのヒルクライムがある健脚者向けの24キロの周回ルートである。これらは、明覚駅前におおきく案内板で紹介されている。



都幾川沿いにも、知られざるサイクリングロードがある。県道 172 号大野東松山線のほとんどが、ときがわ町の地勢的に真ん中の谷を流れる都幾川沿いに東西に走っている。ここをときどきマウンテンバイクなどで登っているサイクリストがいるが、実は「都幾川サイクリングロード」と名づけられてはいない。

付近の森林公園を中心に、サイクリング愛好家の間では、荒川サイクリングロード、入間川サイクリングロード、比企サイクリングロードなどの有名な自転車の道が、埼玉県の中心を走っている。荒川サイクリングロードは、荒川の堤防沿いに、右に左に延々と長くつづく道で、車と接することなくサイクリングをフルに堪能できるためか、若者から高齢者まで、たくさんのサイクリストが自転車走行を楽しんでいる。

そのサイクリストに、都幾川沿いのサイクリングロードはあたり知られてはいない。

いったいどんなサイクリングロードか？

YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=ZQ4QnCzfw-0>) に、「荒川水系極上ルート 都幾川流域を源流まで辿る完全攻略 35kmのサイクリングコース」という動画があった。アップロードしたのは「影武者」チャンネルである。

この動画は、2021 年秋に、都幾川源流と求めて、川島町天神橋から走りはじめ、都幾川源流近辺までを辿った往路編である。まず、YouTube のサムネイルを引用する。

次、YouTube 解説の一部を引用する。

＊

白石峠、定峰峠、笛吹峠、大野峠、高篠峠、更には奥武蔵グリーンラインなど埼玉屈指の峠へのアクセスでも非常に重要な都幾川流域です。

あまり知られてないですが都幾川沿いにもサイクリングロード（自転車専用道）が存在します。



一気通貫で繋がった自転車道ではなく、途切れ途切れであったり、一般道の走行が必要な区間もありますが、ほぼ都幾川沿いを走行することはできます。

しかしながら、それらを繋ぎ合わせて正式な『都幾川自転車道』『都幾川サイクリングロード』と称するものは存在せず、牧歌的で風光明媚なコースが殆ど知られずにいます。

＊

この動画は 1 時間 40 分もある長編だ。が、まずは冒頭に、越辺川に合流して消失する川島町の地点から、Google Earth で走行ルートを俯瞰しつつ、詳細な動画によるマップガイドで、都幾川源流まで辿っている。そのあとといよいよ実走行の動画、まずは堤防の上の道から。その走行速度は時速 27 ~ 29 キロ、平均速度は 2 キロくらいの快速。自転車に固定されたビデオが途切れなく終点まで、その風光明媚な都幾川サイクリングロードの全行程を見せてくれる。行程の半分は都幾川の右岸と左岸を交互に道を選びながら、徐々に

高度を上げ田園地帯を疾走。途中の延々と続く桜堤は圧巻。後半の残り 10 キロほどのところから、県道 172 号大野東松山線に入り、いよいよヒルクライムが始まる。標高 200 メートルほどから都幾川源流ポイント 436 メートルまで高度を上げる。スピードは 15 キロ前後から勾配が 13% と急登となると時速は数キロほど。壮絶なヒルクライムが最後に待っていた。必見！

◎まとめ——ときがわ町の過疎への取り組み

令和 4 年 9 月、『ときがわ町過疎地域持続的発展計画』（令和 4 年度～令和 7 年度）が、ときがわ町（企画財政課）によって策定された。さまざまな基本的視点から編纂された立派な内容の資料である。しかし、公共交通に関する課題について取り上げられているのは、③「交通公共機関」という項目の、次のような内容のみである。https://www.town.tokigawa.lg.jp/div/00001/pdf/kasokeikaku_r4.pdf から部分引用する。

＊

本町の主な公共交通機関は路線バスであり、平成 22 年にせせらぎバスセンターを設置しハブ&スポーク方式を採用している。町の西部方面へ向かう系統、小川町駅を經由して小川赤十字病院へ向かう系統、越生駅へ向かう系統、武蔵嵐山駅に向かうものは 2 系統で合わせて 5 系統の路線で運行しており、町内の主要道路や近隣の駅や病院へアクセスしている。更に路線バスを補完するように乗合タクシーを導入し、きめ細やかな交通網を構築している。

しかし、高齢化の進展により、自家用車を持たない高齢者の増加が予想される一方、路線バスの運転手不足もあり、既存のバス路線の維持が課題となっている。

また、町内唯一の駅である明覚駅は、東日本旅客鉄道八高線の駅で東京都八王子と群馬県高崎市を結んでいる。明覚駅は非電化区間かつ単線で、1 時間に 1 本程度運行であることから利用者は少なく、全国的な人口減少傾向である状況からも電車化複線化は現実的ではないため八高線の増便は厳しい状況である。

＊

ここからは、過疎地域である所以の基ともいえる大野地区などの公共交通の改善についての言及は、道路整備の関係と乗合タクシーの導入のみで、その他の具体的に実現可能なプランやアイデアが示されているとは言い難い。

このレポートでは、いくつか、たとえばすぐお隣の飯能市の「NPO 法人奥武蔵野グリーンリゾート」で実施されている「自家用有償旅客運送」制度の実例などを紹介したが、ときがわ町に適切な、過疎を逆手にとったアイデアや計画、方策を期待したい。（写真は、西平の正法寺）——以上

