小川町地域公共交通計画

令和３年３月

小　　川　　町

目　次

１．計画の概要…… 1

２．現行計画の検証と見直しの方向性…… 5

３．地域公共交通計画…… 9

３－１　公共交通の将来像 …… 9

３－２　取組の方向性（施策の方針） …… 15

３－３　取組の方向性に基づく施策 …… 17

３－４　計画の目標 …… 32

３－５　計画の進行管理と推進体制 …… 33

1　計画の概要

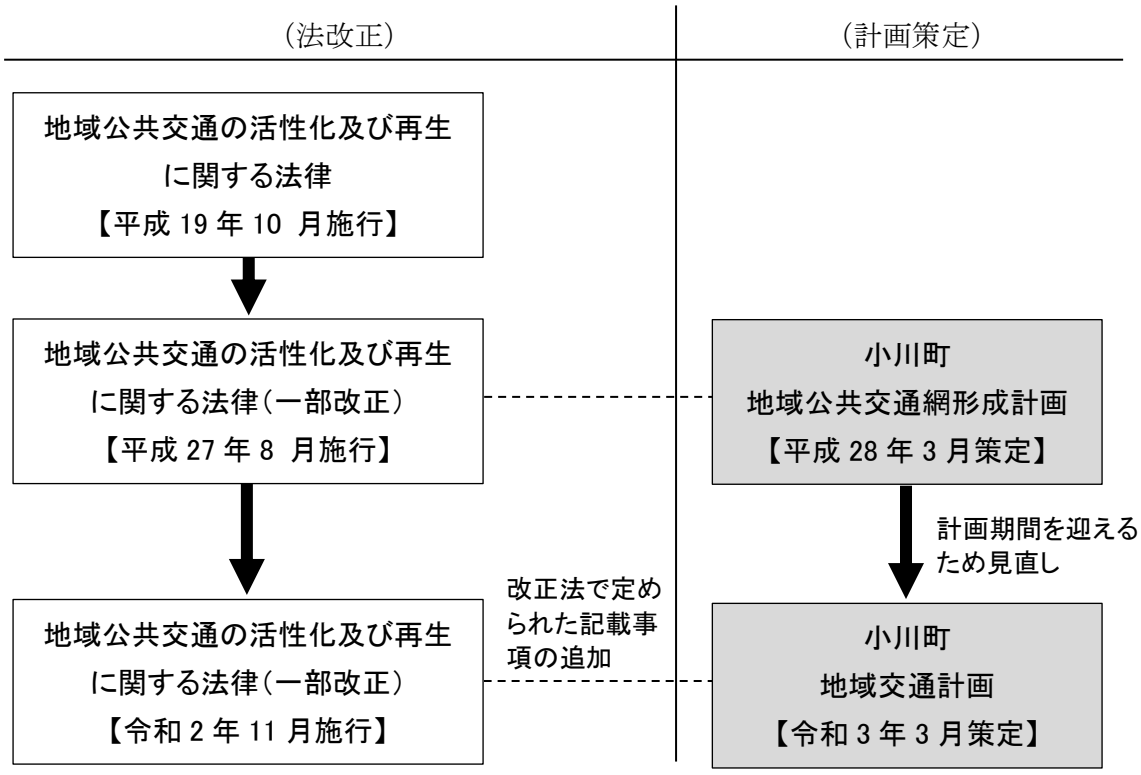
【計画策定の背景と目的】

本町では、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 10 月施行）（以下、「活性化再生法」という。）」に沿い、平成 28 年 3 月に「小川町地域公共交通網形成計画」を策定し、デマンドタクシーの運行やバス路線の維持・充実等の取組を実施してきました。

小川町地域公共交通網形成計画が策定から 5 年を迎え、令和 2 年度末に計画期間を満たすこと、また、「活性化再生法」の法改正が令和 2 年 6 月に公布、11 月に施行されたことを受けて、新たな計画として「小川町地域公共交通計画」を策定しました。

策定にあたっては、当町の公共交通網全体について網羅的に検証を行い、小川町地域公共交通網形成計画に位置付けた施策及び目標の達成状況に応じて計画の内容を見直しました。また、見直しと合わせて、令和２年の改正法に定められている記載事項に関する検討を行い、新たな法的計画として策定いたしました。

■法改正や計画策定の経緯



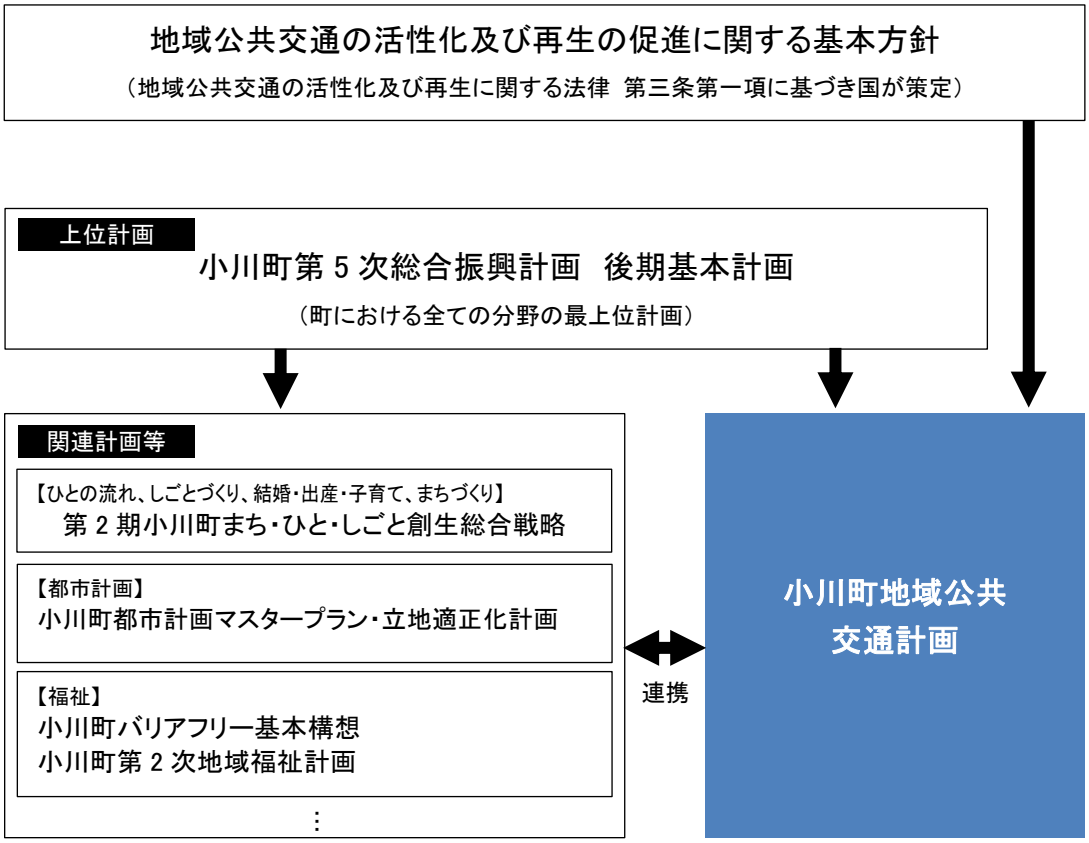
【計画の位置づけ】

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 条に基づく計画であり、国が策定する基本方針（地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針）に基づくとともに、上位計画である小川町第 5 次総合振興計画に即したものとして策定することとします。

本計画を、総合振興計画に掲げる将来像の実現に向けて公共交通の観点から寄与する計画と位置づけ、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通網全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に地域全体の公共交通システムのあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定めています。

また、他分野（人口減少・少子高齢化、産業及び地域活性化等）の課題解消に向けて、個別分野の計画が中心的役割を担いながら、それらの計画との連携を図ることにより一体となって取り組んでいく計画として位置づけます。

■本計画の位置づけ



【計画の区域】

本計画が適用される区域は「小川町全域」とします。なお、近隣市町村にまたがる公共交通路線については、密に連携を図ることとします。

【計画の期間】

本計画は、中期的に地域が目指すべき将来像を念頭に置いた計画となるよう、計画期間を令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

２　現行計画の検証と見直しの方向性

（１）現行計画の検証方法

小川町地域公共交通網形成計画の見直しにあたり、以下のフローによって現行計画の検証と、現行計画策定後の状況変化による見直しの必要性を検証し、総合的な観点から見直しの方向性をとりまとめました。

《 現行計画の検証フロー 》

現行計画の検証と見直しの必要性

【STEP１】　「施策」の進捗状況

⇒ 17 施策を対象に、着手状況・主な実績及び未着手理由・今後の見通しを調査・検証

【STEP２】　「計画の目標」の達成状況

⇒ ３指標を対象に、実績値の推移を整理し、目標値との比較検証を実施

（３指標）指標１　公共交通の満足度
指標２　公共交通利用者数
指標３　利用促進活動実施回数

＋

策定後の状況変化による見直しの必要性

【STEP３】　上位計画・関連計画の策定・改定

⇒ 現行計画策定（平成 28 年３月）以降に策定・改定された上位計画・関連計画を抽出し、関連項目の整理と見直しの必要性検証を実施
（対象）小川町立地適正化計画
第２期小川町まち・ひと・しごと創生総合戦略

【STEP４】　社会情勢等の変化

⇒ 現行計画策定（平成 28 年３月）以降の社会情勢等の変化を整理し、見直しが必要な事項を整理

（対象）法改正、コロナ禍

⬇

見直しの方向性（公共交通の将来像、取組みの方向性・施策、計画の目標）

（２）見直しの方向性

各検証結果を踏まえ、小川町地域公共交通網形成計画の各項目を以下の方向性で見直すこととします。

①公共交通の将来像

- 現行計画が策定された 2016 年以降に新たに策定された上位関連計画である「立地適正化計画」は、まちづくりの視点から公共交通の将来像を位置づけており、地域公共交通網形成計画と内容が整合している。
- 立地適正化計画の将来像は 20 年後を見据えて位置付けられているため、まちづくりの一貫性を保つ観点から、公共交通の将来像は、現行計画の踏襲を基本とする。

②取組の方向性、施策

- 全施策の約 8 割に着手し、実現化に向けた取組は高い水準で実行されているが、実施範囲が特定箇所に限定されている。各施策の所管課の意向によると、今後取組を継続する見通しもあることから、現行計画の踏襲を基本としながら、施策の実施状況と社会情勢等の変化を踏まえ、以下の通り一部内容を見直す。

【目標１：高齢者等が自ら移動でき、健康的に暮らせる公共交通手段の導入に基づく施策】

③乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入	⇒料金システム変更の必要性が導入上の課題であるため、運賃割引以外の方策を検討する内容に見直す。 ⇒財政も導入上の課題となるため、乗継ぎと免許返納者に対象を絞り込む。
④公共的な移動サービスの望ましい方向性検討	⇒重複していた既存サービスの役割分担が図られ、法改正で地域の輸送資源の活用が求められてきていることを踏まえ、「地域の多様な輸送資源を活用した新たな移動手段」の導入可能性を検討する内容に見直す。

【目標２：町民が利用したいと思え、生活の質を維持できる公共交通環境の形成に基づく施策】

⑤鉄道の路線維持・充実 ⑥バス路線の維持・充実	⇒コロナ禍による影響を軽減する視点や新たな生活様式に対応する視点を追加する。 ⇒鉄道は、利用圏域内の人口減少対策の施策と連携し、利用者維持に取り組む内容に見直す。
⑧バス停留所の機能充実	⇒費用負担や用地確保等が実現上の課題になることを考慮し、町・住民等との連携による少ない財源の中でも実現できる新たな実現手法を検討していく内容に見直す。

【目標３：小川町駅周辺のにぎわい創出や観光振興など、町の活性化に資する施策の推進に基づく施策】

⑪商業施設等との連携による利用促進	⇒ポイント制度の実現性が低いため、利用環境整備等のその他の方策によって取り組む内容に見直す。

【目標４：公共交通の利用促進や環境負荷軽減に資する施策の推進に基づく施策】

⑬利用促進イベントの実施 ⑮小中学校との連携による周知・利用促進 ⑯行政区等の地域単位での周知・利用促進 ⑰民間事業者等の単位での周知・利用促進	⇒同じ施策の中での横展開（例えば、他地域に展開する等）が課題であるため、「ターゲット」「展開方法」の検討を深め、内容を見直す。 ⇒これまでの取組み実績を踏まえ、「全域を対象に広く周知する方法」「イベントをきっかけに利用者の幅を広げる方法」の２つを軸に施策を展開する方向性で見直す。

③計画の目標

- アウトカム・アウトプット両方の目標を設定し、計画をより的確に評価できるように見直す。

④計画の進行管理と推進体制

- 現行計画の位置づけに沿って、定期的に取組み状況の確認・検証を行っており、それを協議会・分科会を中心に審議する体制が築かれているため、現行計画を踏襲する。

３－１　公共交通の将来像

（１）公共交通の理念と目標

本町の公共交通は、「みんなが今よりも快適に移動でき、地域活性化にも資する公共交通環境の実現」を理念としながら、以下の４つの目標実現を目指します。

【理念】
みんなが今よりも快適に移動でき、
地域活性化にも資する公共交通環境の実現

目標①　高齢者等が自ら移動でき、健康的に暮らせる公共交通手段の導入

既存の鉄道やバス等が確保されていない公共交通空白地域等において、自らの力で自由に移動できる手段を持たない高齢者等の移動を支援する公共交通手段を維持し、これらの町民の外出機会増加など健康的な暮らしに寄与していくことを目指します。

目標②　町民が利用したいと思え、生活の質を維持できる公共交通環境の形成

鉄道やバス等の既存公共交通は、高齢者等に限らずあらゆる世代の日常的な移動を支える役割を担うこととし、その維持・充実及び利用したいと思える環境形成を図ることによって、町民の生活の質を持続的に維持することを目指します。

目標③　小川町駅周辺のにぎわい創出や観光振興など、町の活性化に資する施策の推進

本町の公共交通は、町民及び来訪者の移動を支える役割をメインとしながら、人の交流を促すことで間接的にまちのにぎわい創出や観光振興に寄与する役割を担うこととし、町の活性化に資する公共交通環境づくりを目指します。

目標④　公共交通の利用促進や環境負荷軽減に資する施策の推進

本町の公共交通は、緑豊かな自然環境の保全を交通の面から支える役割（自然環境にやさしい交通体系の実現手法としての役割）を担うこととし、町民の意識醸成を図りながら、過度な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。

（２）公共交通網の形成方針

①公共交通網の構成の考え方

・本町の公共交通網は、「広域幹線軸」「幹線軸」「支線軸」の３要素で構成します。
・人口集積度の高い箇所間の移動を広域幹線軸及び幹線軸が担い、集積度が低い箇所の移動を支線軸が担う公共交通網の構築を目指します。
・小川町駅を中心拠点としながら、多くの町民が利用する病院・スーパーマーケット等が立地する各地区拠点間とを「広域幹線軸」「幹線軸」によって放射状に結ぶ公共交通網を構築し、公共交通の骨格を形成することを目指します。
・また、その骨格上に「乗継拠点」を配置し、拠点からのびる「支線軸」によって、公共交通空白地域をきめ細かくカバーする公共交通網を構築します。
・以上によって町全域を網羅し、町民等の移動を支えていくことを目指します。

②各軸・拠点が担う役割と方向性

本町の公共交通網を構成する軸と拠点は、以下の役割及び方向性を担うこととします。

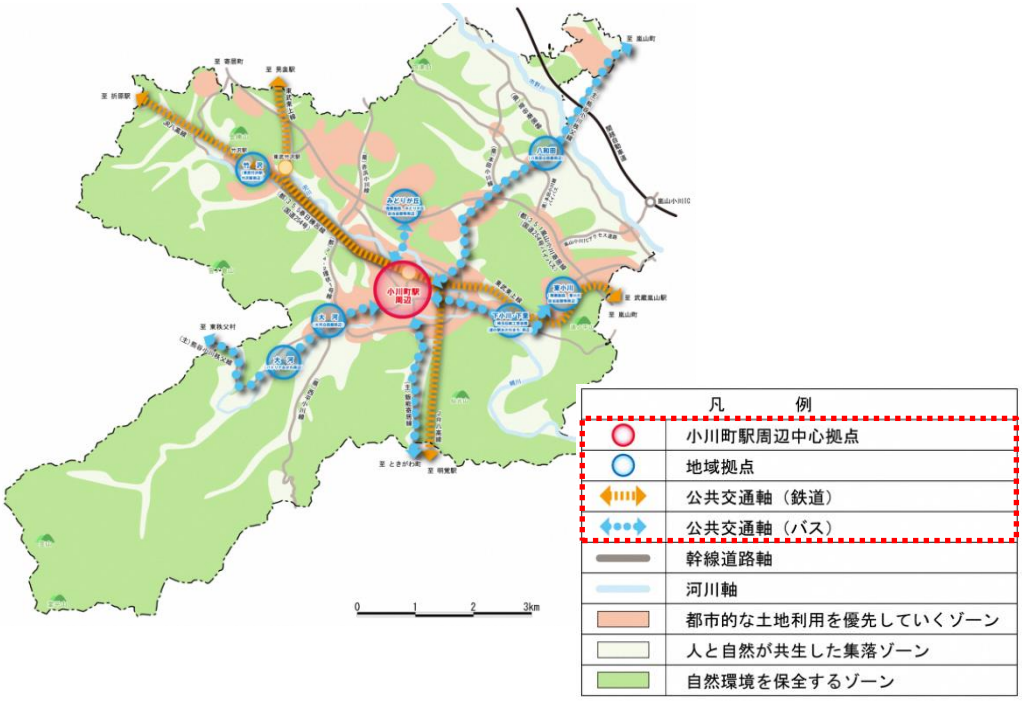
	役割と方向性
広域幹線軸	・既存鉄道２路線は、本町の公共交通網の広域幹線を担う軸として位置づけ、本町～近隣市町及び県南部・東京都を結ぶ機能を、今後も維持します。 ・既存町外バス３路線は、本町の公共交通網の幹線を担う軸として位置づけ、中心拠点～地域拠点及び集落部～隣接市町村を結ぶ機能を、今後も維持します。
幹線軸	・既存町内バス２路線は、本町の公共交通網の幹線を担う軸として位置づけ、中心拠点～地域拠点及び住宅団地を結ぶ機能を今後も維持します。
支線軸	・公共交通空白地域の新たな交通は、本町の公共交通網のうち、地域をきめ細かくカバーする支線を担う軸として位置づけ、各地域～幹線軸を結ぶ機能を確保します。 ・幹線軸へつなぐことにより、相互が一体となって路線維持を図る役割を担うこととします。
乗継拠点	・乗継拠点は、各地域の幹線軸と支線軸の乗継機能、端末交通から幹線軸への乗継機能を確保します。

【参考】都市計画マスタープランにおける拠点等の位置づけ

地域公共交通計画の上位計画にあたる小川町都市計画マスタープラン（平成 28 年）では、拠点・軸を以下のように位置づけています。

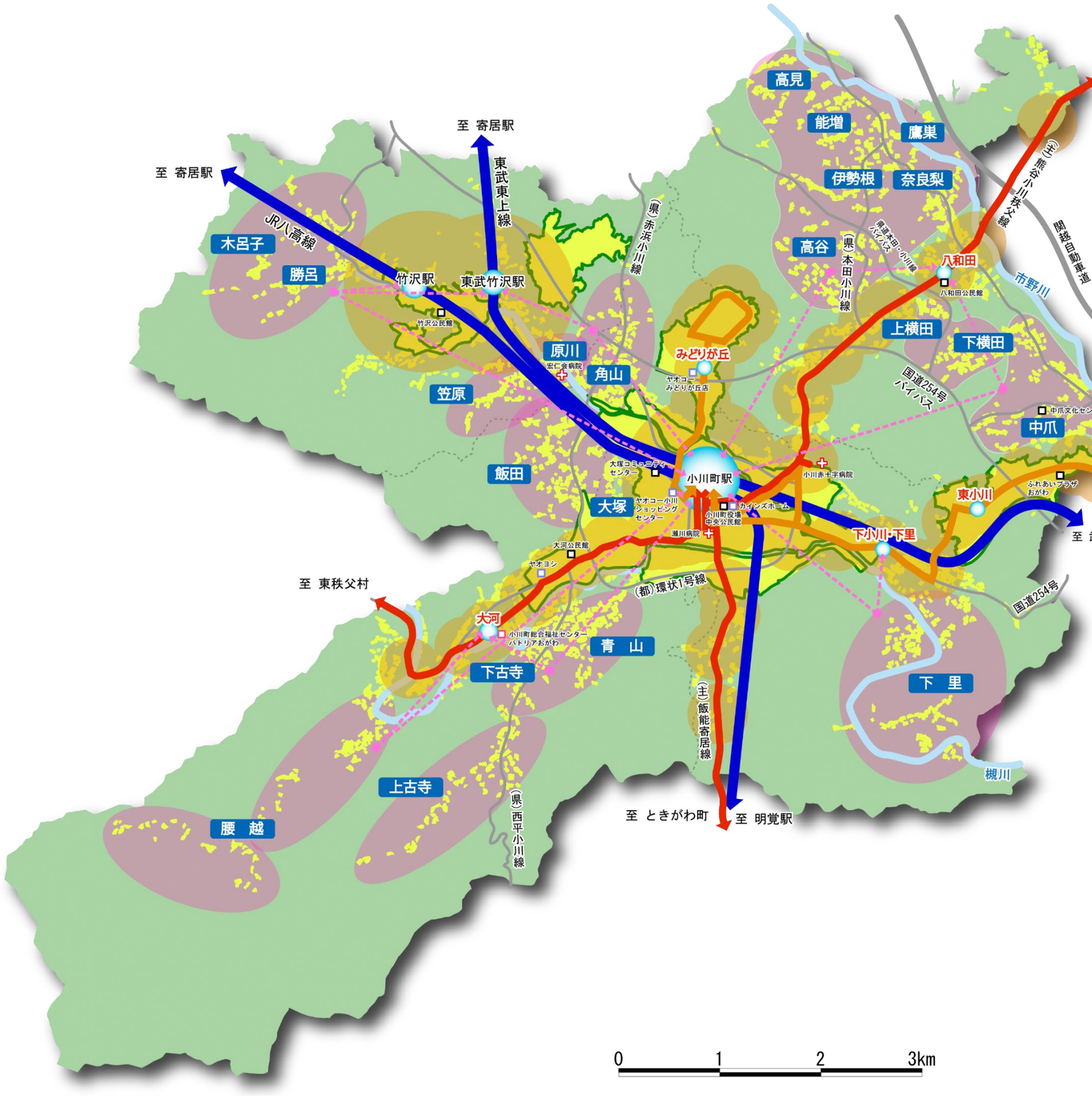
小川町 駅周辺 中心拠点	公共交通の結節点である小川町駅周辺を中心拠点として位置づけ、既存の商業・医療・行政サービス機能の維持や、暮らしの質を高められる都市機能の集積、それに伴う街なかへの居住促進を図るとともに、観光ＰＲの場としての強化を目指します。 駅南口の再整備や北口開設及びそれと合わせた駅北側の未利用地の有効活用により、民間活力を活用した都市機能立地を推進し、町の顔としての求心性を高めます。
地域拠点	各地区の公民館や生活サービス施設がまとまって立地している箇所を地域拠点として位置づけ、各地区での様々な活動の拠点とします。
公共交通軸	東武東上線・JR 八高線とともに、他都市や町内の拠点間を結ぶ路線バスを公共交通軸として位置付づけ、鉄道・路線バスの機能維持、充実を図ります。 公共交通軸沿線（駅周辺や主要な路線バスが運行する道路沿道）には、生活サービス機能の立地誘導を図り、町民が暮らしやすい環境形成を目指します。

≪小川町都市計画マスタープランの将来都市構造図≫



出典：小川町都市計画マスタープラン

＜公共交通の将来像図＞



凡　　例	
	鉄道（広域幹線軸）
	町外バス路線（広域幹線軸）
	町内バス路線（幹線軸）
	公共交通空白地域の新たな交通（支線軸）
	乗継拠点
	公共交通利用圏域 （停留所から半径300m、駅から半径800m）
	市街地・集落
	山林・農地
	市街化区域
	幹線道路
	河川軸
	役場・公民館・集会施設
	病院（病床20床以上）
	スーパーマーケット等
	福祉施設

３－２　取組の方向性（施策の方針）

（１）目標①に対応する方針

〈目標①：高齢者等が自ら移動でき、健康的に暮らせる公共交通手段の導入〉

■鉄道・バスを補完する公共交通の維持

・小さな需要、広い範囲に対応した交通手段の維持

■高齢者等の外出を支援する公共交通施策の導入

・高齢者等が気軽に外出できる移動手段の確保（既存手段を含めた整理・再編）

・高齢者等の移動目的（通院、買物、交流等）に応じた公共交通網の形成

（２）目標②に対応する方針

〈目標②：町民が利用したいと思え、生活の質を維持できる公共交通環境の形成〉

■公共交通の骨格を担う鉄道と既存路線バスの維持・充実

・鉄道：利用環境の維持・充実

・町外バス路線：鉄道で結びつきの無い隣接市町村への路線維持

・町内バス路線：高いサービス水準の維持

■公共交通利用環境の向上

・路線バス等の待合環境の充実

・乗継の利便性や運行頻度の充実等

（３）目標③に対応する方針

〈目標③：小川町駅周辺のにぎわい創出や観光振興など、町の活性化に資する施策の推進〉

■公共交通の結節点である小川町駅の機能充実

・駅南口の安全性・快適性の向上

・駅北口の開設

■商業施設等との連携による町の活性化

■公共交通での来訪者に対応した観光案内等の機能強化

（４）目標④に対応する方針

〈目標④：公共交通の利用促進や環境負荷軽減に資する施策の推進〉

■環境負荷軽減・公共交通の利用促進に向けたソフト施策の実施

・公共交通利用に対する町民の意識醸成

・環境負荷軽減に対する町民の意識醸成

３－３　取組の方向性に基づく施策

■施策一覧

今後の公共交通の目標と取組の方向性	取組の方向性に基づく施策		実施工程		
	名　　称		短期	中期	長期
目標① 高齢者等が自ら移動でき、健康的に暮らせる公共交通手段の導入 ■鉄道・バスを補完する公共交通の維持 ・小さな需要、広い範囲に対応した交通手段の維持 ■高齢者等の外出を支援する公共交通施策の導入 ・高齢者等が気軽に外出できる移動手段の確保（既存手段を含めた整理・再編） ・高齢者等の移動目的（通院、買物、交流等）に応じた公共交通網の形成	①小川町デマンドタクシー事業の維持（継続）	１）事業の維持（継続）			
		２）事業効果の検証・見直し			
	②基幹交通（鉄道・バス）への乗継拠点整備	１）計画検討		※可能な箇所から順次実施	
		２）用地取得・設計・工事			
	③公共交通間の乗継・免許返納者への支援	１）小川町駅前観光案内所の整備			
		２）現行制度の周知			
		３）町独自制度の導入可能性検討			
	④地域主体での新しい移動サービスの導入可能性検討	１）導入条件となる要素の状況調査			
		２）地域主体での新しい移動サービスが担うべき移動需要の調査			
		３）導入可能性の検討			※検討結果に応じて実証実験等の実施
目標② 町民が利用したいと思え、生活の質を維持できる公共交通環境の形成 ■公共交通の骨格を担う鉄道と既存路線バスの維持・充実 ・鉄道：利用環境の維持・充実 ・町外バス路線：鉄道で結びつきの無い隣接市町村への路線維持 ・町内バス路線：高いサービス水準の維持 ■公共交通利用環境の向上 ・路線バス等の待合環境の充実 ・乗継の利便性や運行頻度の充実等	⑤鉄道の路線維持・充実	１）望ましい鉄道のあり方検討			
		２）小川町通勤者座席指定券購入費補助事業の維持（継続）			
	⑥バス路線の維持・充実	１）望ましい路線バスのあり方検討			
	⑦路線バス車両のバリアフリー化	１）バリアフリー対応の車両導入		※車両入替に合わせて段階的に実施	
	⑧バス停留所の機能充実	１）計画検討、整備		※可能な箇所から順次実施	
		２）事業者・住民・町等の連携による停留所の機能充実方策の検討			
	⑨鉄道・路線バス間の乗継利便性向上	１）鉄道と路線バス間のダイヤ見直し検討		※いずれかの路線でダイヤ見直しの必要性が生じた際に実施	
目標③ 小川町駅周辺のにぎわい創出や観光振興など、町の活性化に資する施策の推進 ■公共交通の結節点である小川町駅の機能充実 ・駅南口の安全性・快適性の向上 ・駅北口の開設 ■商業施設等との連携による町の活性化 ■公共交通での来訪者に対応した観光案内等の機能強化	⑩小川町駅周辺の整備（南口駅前広場の整備、北口開設・駅前広場等の整備検討）	１）整備内容の検討			
		２）関係機関等協議			
	⑪商業施設等との連携による利用促進	１）商業施設等に行きやすい環境整備方策、インセンティブ等の検討			
		２）利用促進策の展開			
	⑫観光客への周知・利用促進（観光客向けマップ作製等）	１）観光施設への公共交通手段の情報発信			
		２）観光客向けの公共交通マップの作製・観光案内所等での配布			
		３）イベント開催時のシャトルバス運行			
		４）公共交通による周遊観光商品の開発、実施			
目標④ 公共交通の利用促進や環境負荷軽減に資する施策の推進 ■環境負荷軽減・公共交通の利用促進に向けたソフト施策の実施 ・公共交通利用に対する町民の意識醸成 ・環境負荷軽減に対する町民の意識醸成	⑬公共交通利用促進イベントの実施	１）公共交通利用促進イベントの検討・実施			
	⑭町民への周知、利用促進のための情報ツール作製	１）公共交通に関する情報を発信する町ホームページの作製			
		２）公共交通に関する情報を発信するパンフレット・マップ等の作製			
		３）行政区単位での出前説明会等の実施			※要請に応じて順次実施
		４）小中学校における体験学習、民間事業者におけるエコ通勤等の実現可能性検討			

①小川町デマンドタクシー事業の維持（継続）

■施策の概要

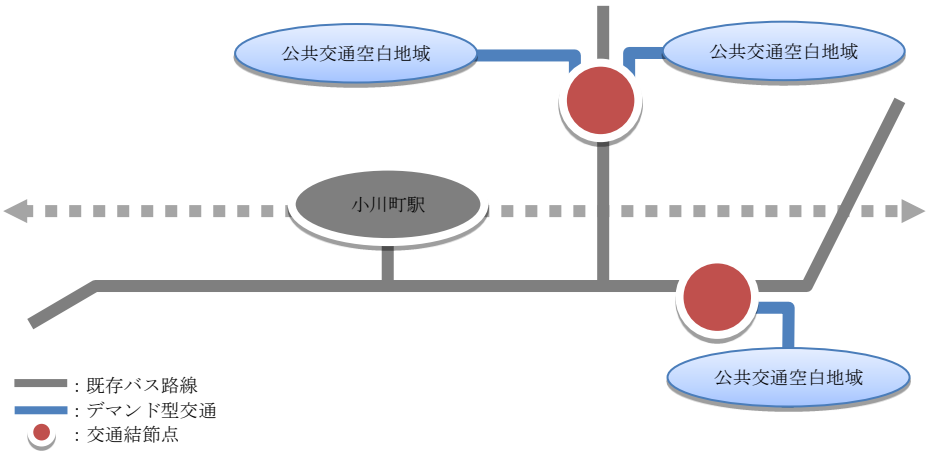
<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">小川町デマンドタクシー事業を継続することにより、人口分布や地形条件等の様々な理由から既存の鉄道及び路線バスが確保されていない公共交通空白地域等においても、高齢者等が自ら移動できる手段を確保し、健康的に暮らせる住環境を創出することを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・本町における既存の鉄道及び路線バスが確保されていない公共交通空白地域は、人口密度の低い集落が広範囲にわたって分布し、同地域には目的地となる主要施設がほとんど立地していないため、一定のまとまりある利用者が見込まれないことが想定されます。また、集落内は狭隘道路が多く、大型・中型車両の進入が困難である地域特性も踏まえ、新たな公共交通として平成 30 年 4 月 1 日から「小川町デマンドタクシー事業」を実施しています。
・人口減少や高齢化の進行が今後も予測され、財政状況がさらに厳しさを増すことが見込まれる状況ですが、適切な事業検証と運行形態の見直しを随時図りながら、本事業の持続可能性を高めていきます。

≪小川町デマンドタクシー≫

 </td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">町全域</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：交通事業者、町、協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>1）事業の継続・維持</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2）事業効果の検証・見直し</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

②基幹交通（鉄道・バス）への乗継拠点整備

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th>概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td>基幹交通への乗継拠点整備は、基幹交通（鉄道・路線バス）と支線交通（公共交通空白地域の新たな交通）間の乗継場所において、利用者の快適性及び利便性を向上させることを目的に実施します。
公共交通空白地域の新たな移動手段の利用促進を図る上で乗継拠点整備は効果的であり、町全体の公共交通利用促進にもつながるため、一体的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td>・公共交通空白地域と既存公共交通の結節点を対象に、車両の転回及び待機スペース、ベンチを含めた利用者の待合スペース、雨・日差しを遮る上屋、乗継する交通の情報等を知らせる案内表示、トイレ等の整備を行います。整備にあたっては、乗継時の利便性向上や待合環境の向上、ユニバーサルデザイン化に配慮することとします。
・乗継拠点の現状や利用者数等を考慮した上で、具体的な整備内容を検討し、必要な整備を行っていきます。
≪公共交通空白地域の新たな交通と既存バス路線の乗継イメージ≫
 
</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td>地域拠点</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>◎：町　　○：国・県、協議会、交通事業者
△：各種団体・民間事業者等</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>
<table>
<tr><th>期間
実施項目</th><th>短期</th><th>中期</th><th>長期</th></tr>
<tr><td>1）計画検討</td><td colspan="3" rowspan="2">※可能な箇所から順次実施</td></tr>
<tr><td>2）用地取得・設計・工事</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

③公共交通間の乗継・免許返納者への支援

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th>概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td>公共交通間の乗継・免許返納者への支援は、公共交通を乗り継ぐことにより増加する利用者の費用負担の軽減と、自由に移動できる手段を持たない高齢者等に対して安全・安心な移動支援を福祉の観点から行うことを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td>・小川町駅前観光案内所を整備し、公共交通の新たな乗継拠点として維持するとともに、公共交通の利用促進を図るための乗り継ぎ利用者に対する支援方策を検討します。
・免許返納者に対する支援にあたっては、法改正や国の施策の動向・影響等を注視する必要があることから、支援方策について広く検討を行います。

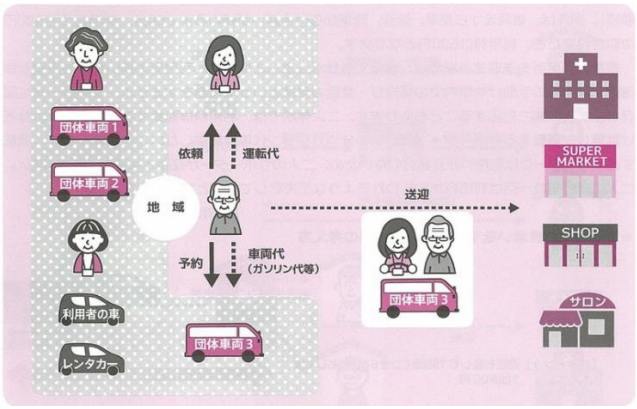
≪事例：埼玉県警察　シルバー・サポーター制度≫
・この制度は、自主的に運転免許の返納等を行った高齢者（原則として 65 歳以上）の方への生活支援を目的としたものであり、「シルバー・サポーター制度協賛事業所ポスター・ステッカー」又は「高齢者運転免許自主返納ロゴマーク」のある店舗や施設で「運転経歴証明書」を提示することで、様々な特典が受けられます。
（令和 2 年 8 月時点：町内の協賛事業所 2 件）
・証明書交付件数(令和元年中、県全体)：34,110 件

出典：埼玉県警</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td>町全域</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>◎：交通事業者　　○：町、協議会</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>
<table>
<tr><th>期間
実施項目</th><th>短期</th><th>中期</th><th>長期</th></tr>
<tr><td>1)小川町駅前観光案内所の整備</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2)現行の制度の周知</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3)町独自制度の導入可能性検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

④地域主体での新しい移動サービスの導入可能性検討

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">地域における細かい移動ニーズへの柔軟な対応や、デマンドタクシーの持続可能性を高めるため、行政･住民･事業者等の地域に関連する多様な輸送資源を活用した､地域主体での新しい移動サービスの導入可能性を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・地域における新しい移動サービスを導入する際の条件となる要素の状況を整理し、実施体制面での導入可能性を検討します。
【導入条件となる要素のイメージ】
・運行主体になり得る組織　・運転や車両管理等の活動する人
・運転者の資格　・使用できる車両
・ICT・IoT 等の活用環境…など

・デマンドタクシーよりも効率的な運行が適している特定箇所へのまとまった移動やデマンドタクシーの指定乗降ポイント以外への移動、高齢者の交流の場となる移動サービスなど、新しい移動サービスで担うべき移動需要を把握します。
≪地域主体での新しい移動サービスのイメージ≫
 

出典：地域支え合い型「移動サービス」ガイドブック（特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク）</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">町全域</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：地域、町　○：協議会</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td></td><td>1)導入条件となる要素の状況調査</td><td>■</td><td>■</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>2)地域主体での新しい移動サービスが担うべき移動需要の調査</td><td>■</td><td>■</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>3)導入可能性の検討</td><td></td><td>■</td><td>※検討結果に応じて実証実験等の実施</td></tr>
</table>

⑤鉄道の路線維持・充実

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">鉄道の路線維持・充実は、本町における通勤通学の主要な交通手段の確保と、町外への広域移動手段の確保を目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要
イメージ</td><td colspan="4">・鉄道は、町民の通勤通学における主要な交通手段であるため、持続的な路線維持とサービス向上に向けて、東武東上線の小川町駅までの複線化、JR八高線の電化・運行本数の増強などの既存鉄道路線の望ましいあり方を、利用者ニーズ等を踏まえながら検討します。
・本町への移住・定住促進と鉄道利用者の維持・確保を目的とした小川町通勤者座席指定券購入補助事業の継続・維持を図ります。さらなる事業効果を生み出すため、制度内容の検証及び見直しを適宜行います。

≪小川町通勤者座席指定券購入補助事業≫
■概要
・通勤に係る座席指定券購入費用の一部を補助する制度

■対象者
・本町に転入された方

■対象路線
・東武東上線
池袋発下りＴＪライナー

■補助期間
・3年間

 </td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">東武東上線、JR八高線</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：町　　○：協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>1)望ましい鉄道のあり方検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2)小川町通勤者座席指定券購入費
補助事業の継続・維持</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑥バス路線の維持・充実

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">バス路線の維持・充実は、町内の主要拠点間を結ぶ公共的な移動手段の確保と、鉄道で結ばれていない隣接市町への公共的な移動手段の確保を目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・既存路線バスは、鉄道の端末交通であり、町内の公共交通網を構成する軸（町内の主要拠点間を結ぶ公共的な移動手段、鉄道で結ばれていない隣接市町村への公共的な移動手段）として重要であるため、持続的な路線維持とサービス向上に向けて、運行本数の増強や利用者ニーズに応じたルート変更などの望ましい路線のあり方を検討します。
・望ましい路線のあり方は、沿線人口及び施設や利用者数等の路線毎に異なる周辺状況を踏まえ、それぞれに適した維持・充実方策を検討します。
・感染症対策など、新たな生活様式に対応した安心して利用できる環境整備について検討します。

【路線毎の維持・充実の方向性】
小川パークヒル線
みどりが丘循環線：町内路線として維持充実に努める。
東秩父路線：広域路線として東秩父村と連携し、路線の維持充実に努める。
ときがわ路線：広域路線としてときがわ町と連携し、路線の維持充実に努める。
熊谷路線：広域路線として熊谷市、嵐山町と連携し、路線の維持充実に努める。</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">町内全バス路線</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：町　　○：協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>1)望ましい路線バスのあり方検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑦路線バス車両のバリアフリー化

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th>概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td>路線バス車両のバリアフリー化は、高齢者・障害者・子育て世代等の全ての町民が移動しやすい公共交通利用環境の形成を目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要
イメージ</td><td>・高齢者・障害者・子育て世代等の全ての町民が移動しやすい公共交通利用環境の形成に向けて、バリアフリー対応の車両導入を促進します。
・バリアフリー対応の車両導入は、事業者の意向に応じて導入支援策の検討を行いながら、既存車両の入替に合わせて段階的に導入していくこととします。

≪バリアフリー対応の車両イメージ≫

出典：国土交通省ホームページ</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td>町内全バス路線</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>◎：交通事業者　　○：町、協議会、国・県</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td></td><td>1)バリアフリー対応の車両導入</td><td colspan="3">※車両入替に合わせて
段階的に実施</td></tr>
</table>

⑧バス停留所の機能充実

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">バス停留所の機能充実は、利用者が乗車するまでの待合時間における快適性を向上させることにより、公共交通利用促進を図っていくことを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要
イメージ</td><td colspan="4">・バス停留所の機能充実を図るため、日差しを遮る上屋・風雨を遮るシェルター・ベンチ等の整備を図ります。
・町内停留所のほとんどが上屋やベンチ等が未整備であるため、必要性の高い箇所から段階的に整備を進めていくこととします。
・中心拠点・地域拠点内の停留所、公共施設・医療施設の最寄り停留所等の利用者の多い箇所は整備の必要性が高いため、優先的に進めていきます。
・バス停留所の機能充実は、事業者中心に実施しますが、費用負担や用地確保等が課題になることを考慮し、バスまちスポット・まち愛スポット等の事業者・住民・町等の連携によって機能充実を図る方策を検討します。

≪事例：バスまちスポット・まち愛スポット（埼玉県、小川町）≫
・バス停留所に近接する商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として、バスまちスポット・まち愛スポットが設置されています。
・本町では、ヤオコー小川ショッピングセンター・ヤオコーみどりが丘店の 2 箇所に設置されています。

出典：埼玉県 HP</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">主に中心拠点及び地域拠点内停留所</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：町、国・県　　○：協議会、交通事業者
△：各種団体・民間事業者等</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td></td><td>1)計画検討、整備</td><td colspan="3">※可能な箇所から順次実施</td></tr>
<tr><td></td><td>2)事業者・住民・町等の連携による停留所の機能充実方策の検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑨鉄道・路線バス間の乗継利便性向上

■施策の概要

	概　要			
目　　的	鉄道・路線バス間の乗継利便性向上は、公共交通全体の利用促進を図っていくことを目的に実施します。			
実施概要イメージ	・東武東上線及び JR 八高線と路線バス間の乗継については、出来る限り待ち時間が少なくなるよう、ダイヤの見直しを図ります。			
実施エリア	町内の全鉄道及びバス路線			
実施主体	◎：交通事業者			
実施工程	期間 実施項目	短期	中期	長期
	1)鉄道と路線バス間のダイヤ見直し検討	※いずれかの路線でダイヤ見直しの必要性が生じた際に実施		

⑩小川町駅周辺の整備

■施策の概要

	概　要			
目　　的	小川町駅周辺の整備は、駅利用者の安全性・快適性を向上させることを目的に実施します。			
実施概要イメージ	・南口 安全性確保に向けた駅前広場の整備に係る関係機関との協議・検討 ・駅北側 北口開設や駅前広場の整備に係る関係機関との協議・検討			
実施エリア	小川町駅周辺			
実施主体	◎：町　　○：交通事業者、国・県、協議会			
実施工程	期間 実施項目	短期	中期	長期
	1)整備内容の検討			
	2)関係機関等協議			

⑪商業施設等との連携による利用促進

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">商業施設等との連携による利用促進は、商業と連携して本町の課題である公共交通利用促進と地域活性化に一体的に取り組み、相乗効果を生み出すことでまちづくりに寄与させていくことを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・商業施設等との連携による、路線バス・タクシー・デマンドタクシーを利用しやすい待合環境の整備や、アクセス性を高める環境整備など、商業施設等に行きやすい環境整備方策を検討します。
・商業施設等と公共交通の相互の利用促進に向け、インセンティブの導入等を検討します。</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">小川町停車場通り商店会、その他商工会加盟事業所　等</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：交通事業者、各種団体・民間事業者等　　○：町、協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>1）商業施設等に行きやすい環境整備方策、インセンティブ等の検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2）利用促進策の展開</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑫観光客への周知・利用促進（観光客向けマップ作製等）

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th>概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td>観光客への周知・利用促進は、本町の課題である公共交通利用促進と観光振興に一体的に取り組み、公共交通利用による観光の定着と、相乗効果を生み出すことでまちづくりに寄与させていくことを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td>・町ホームページ等を通じた町内観光施設への公共交通手段の情報発信、観光客向けのマップ作製及び配布、企画切符の作成、観光案内所における情報発信の強化等に取り組みます。
・公共交通による観光の定着に向けて、まずはイベント開催時のシャトルバス運行や、周遊観光イベント等を実施しながら、段階的に取り組んでいくこととします。

≪事例：小江戸川越ミニパックツアー（イーグルバス(株)）≫
川越のシンボル的な存在であるボンネットバスを利用しながら、市内主要観光地を周遊するツアーを実施しています。
【ツアー工程】
川越駅→本川越駅→喜多院→本丸御殿→蔵の街→時の鐘・菓子屋横丁→昼食→フリー乗車券による自由行動
【ツアーに含まれるもの】
施設入場料／巡回バス１日フリー乗車券／食事／ガイド／散策マップ

出典：イーグルバス HP</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td>町全域</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>◎：町、各種団体・民間事業者等　　○：交通事業者、協議会</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>期間／実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td></td><td>1)観光施設への公共交通手段のHPによる情報発信</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>2)観光客向けの公共交通マップの作製・観光案内所等での配布</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>3)イベント開催時のシャトルバス運行</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>4)公共交通による周遊観光商品の開発、実施</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑬公共交通利用促進イベントの実施

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">公共交通利用促進イベントの実施は、普段公共交通を利用しない町民が公共交通にふれるきっかけづくりを行い、町民の公共交通に対する意識醸成を図ることで公共交通利用促進につなげていくことを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・自家用車への依存度が高い本町においては、町民の意識醸成が重要であり、公共交通にふれる機会を増やす取組からはじめることが重要であるため、公共交通利用促進イベントを実施します。
・普段公共交通を利用しない町民が、公共交通にふれるきっかけづくりとして、車庫見学ツアーや車両展示イベント等の公共交通利用促進イベントを実施します。
・また、イベント実施に合わせて、公共交通利用を促進するキャンペーンを実施します。
・なお、公共交通に関心の低い町民に対しても効果的に周知を図るため、集客力の高い他の町内イベントと同時に実施することを検討します。

≪みどりが丘まつりでの利用促進イベントの様子≫
 </td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">イベント会場、町内を運行する交通事業者施設　等</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：町、交通事業者、各種団体・民間事業者等　　○：協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>1)公共交通利用促進イベントの検討・実施</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

⑭町民への周知、利用促進のための情報ツール作製

■施策の概要

<table>
<tr><th></th><th colspan="4">概　要</th></tr>
<tr><td>目　　的</td><td colspan="4">町民への周知、利用促進のための情報ツール作製は、「地域のライフラインの維持」「環境配慮型の交通行動への転換」の２つの観点から公共交通への利用転換の必要性の周知を図り、公共交通を利用する意識を高めることで過度な自家用車依存から公共交通へ利用転換を図ることを目的に実施します。</td></tr>
<tr><td>実施概要イメージ</td><td colspan="4">・公共交通の利用促進を町全体に幅広く図るため、運行路線・時刻・利用特典等の情報を発信する町ホームページやマップ等を作製し、町内主要施設や転入者が手続きを行う際に配布します。
・町ホームページで情報を得られない町民からの対面形式でのきめ細かい周知の要請にこたえるため、行政区などの小さな単位でのワークショップや出前説明会等を実施します。
・幼少期からの意識づけなど、多角的視点から周知・利用促進を図るため、町内小中学校における体験学習や民間事業者におけるエコ通勤等の実現可能性を検討します。
≪事例：経路・乗継方法・運賃等を検索できる電子マップ（熊谷市）≫

出典：熊谷市 HP</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="4">町全域、各行政区</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="4">◎：町　　○：協議会</td></tr>
<tr><td>実施工程</td><td>期間
実施項目</td><td>短期</td><td>中期</td><td>長期</td></tr>
<tr><td></td><td>1)公共交通に関する情報を発信する町ホームページの作製</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>2)公共交通に関する情報を発信するパンフレット・マップ等の作製</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>3)行政区単位での出前説明会等の実施</td><td colspan="3">※要請に応じて順次実施</td></tr>
<tr><td></td><td>4)小中学校における体験学習、民間事業者におけるエコ通勤等の実現可能性検討</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

３－４　計画の目標

本計画で掲げた目標の達成状況を確認するための指標及び目標値を以下のとおり設定します。

《本計画の達成状況を確認するための指標と目標値》

指標			現況値	目標値（2025）	備考
【指標 1】公共交通の満足度（不満・やや不満の割合）			**40.2%（2019）**	**現況値より改善**	計画全体を評価する指標
【指標 2】デマンドタクシーの満足度（不満・やや不満の割合）※各満足度（運行時間・運行日・運賃・乗降場所・周知方法・待ち時間）の平均値			**20.7%（2019）**	**現況値より改善**	目標①に対応する指標
【指標 3】公共交通利用者数			**（2019）**	**現状維持**	目標②③に対応する指標
	バス	小川パークヒル線	**162,753 人/年**		
		みどりが丘循環線	**189,258 人/年**		
		東秩父路線	**66,316 人/年**		
		ときがわ路線	**22,368 人/年**		
		熊谷路線	**※数値なし**		
	鉄道	小川町駅（東武東上線）	**9,449 人/日**		
		小川町駅（JR 八高線）	**1,198 人/日**		
		東武竹沢駅（東武東上線）	**877 人/日**		
		竹沢駅（JR 八高線）	**※数値なし**		
【指標 4】利用促進活動実施回数（利用促進イベント、行政区の出前説明会等）			**2 回／年（2019）**	**現状維持**	目標④に対応する指標

《目標値の設定の考え方と把握方法》

指標	目標値設定の考え方	把握方法
【指標 1】公共交通の満足度（不満・やや不満の割合）	各取組の実施によって、不満に感じる町民の割合を現況よりも改善することを目指す。	アンケート調査等により把握
【指標 2】デマンドタクシーの満足度（不満・やや不満の割合）	事業を継続するとともに、サービス水準も維持することを目指す。	アンケート調査等により把握
【指標 3】公共交通利用者数	各取組の実施によって、公共交通利用者数を維持することを目指す。	各運行事業者より把握
【指標 4】利用促進活動実施回数（利用促進イベント、行政区の出前説明会等）	各年2回程度実施することを目指す。	取組実績値から把握

３－５　計画の進行管理と推進体制

本計画で掲げた目標を、着実かつ計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成を目指し、社会情勢の変化等に合わせて柔軟に施策を企画・展開していくため、取組に合わせた評価・改善の仕組みを定めます。

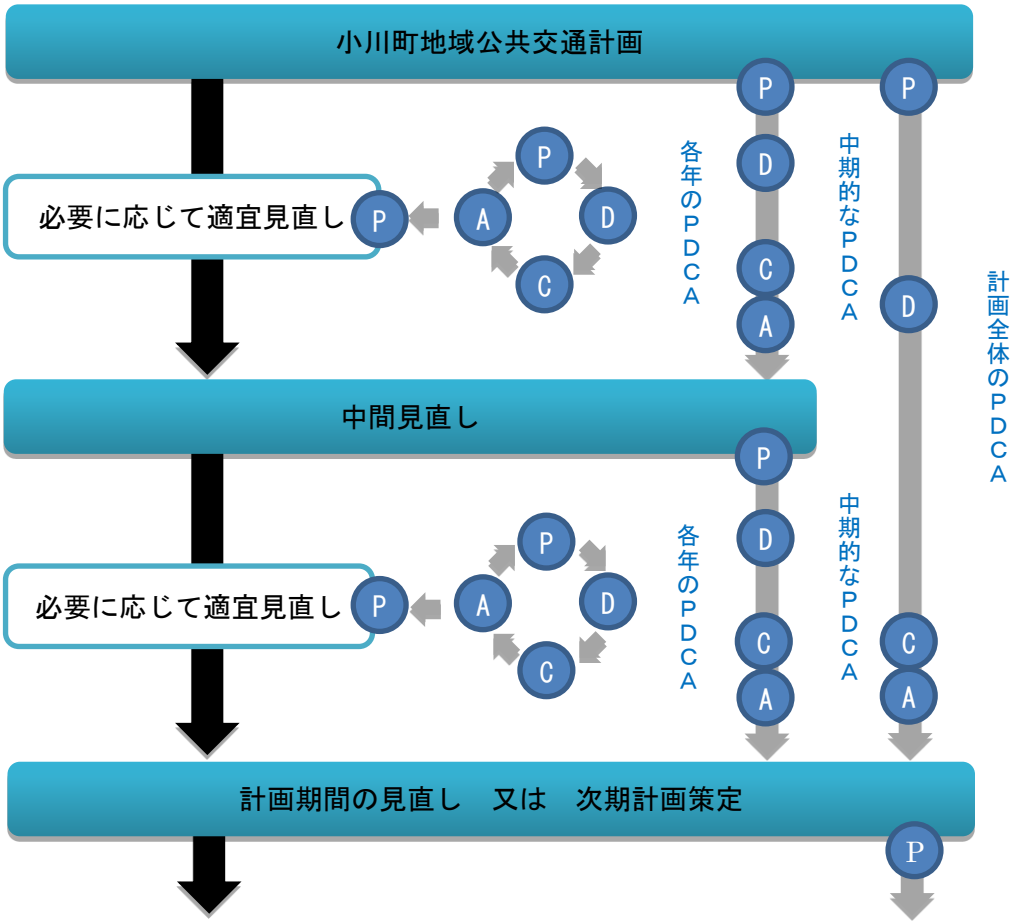
（１）PDCA サイクルの実行

本計画で掲げた目標を確実に達成するため、継続的に取組を実施していく（Do）とともに、その進捗状況を把握・評価し（Check）、問題点があれば内容の見直しを検討し（Action）、新たな取組の計画を立てていく（Plan）という、PDCA サイクルを実行していきます。

PDCA サイクルは、計画期間全体を通じたもの、中間時期に実施するもの、1 年ごとに実施するものの 3 種類を実施します。

なお、進捗状況の把握・検証は、本計画に掲げた目標指標だけではなく、各種施策についても実施することとします。これにより、定期的・継続的に計画の進捗状況や各種施策の効果発現状況をモニタリング・評価し、必要に応じて計画の見直しを検討していくこととします。

《PDCA サイクルの実行イメージ》



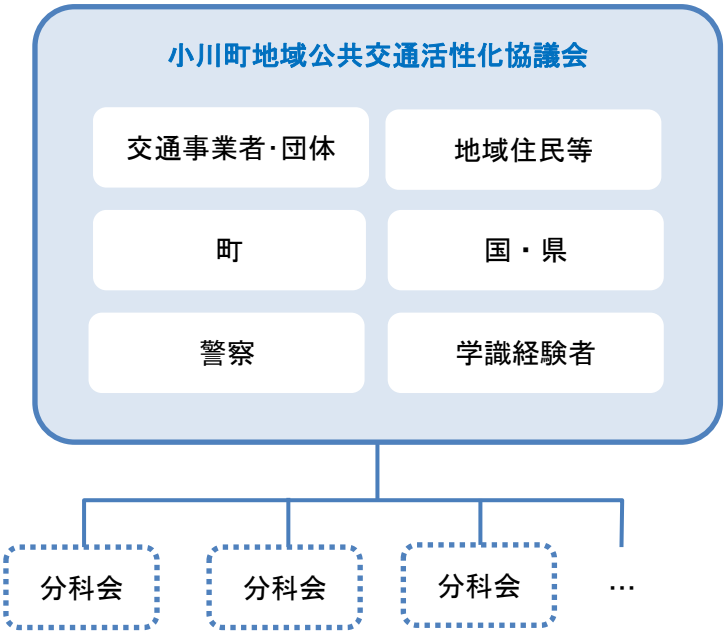
（２）PDCA サイクルの実行体制

本計画の PDCA サイクルの実行は、小川町地域公共交通活性化協議会が推進していきます。

また、専門的かつ地域に即した調査及び検討を行うため、必要に応じて分科会を設置することとし、デマンド型交通に係る事項については、関係者で構成する分科会を中心として、実証実験実施内容の具体化等に取り組んでいきます。

さらに、地域公共交通を持続性のあるものとして守り、育んでいくため、町民意向把握や各種の取組に対する町民評価等については、地域住民や各種団体等を中心として取り組んでいくなど、利用者である町民との協働による取組推進を重視していきます。

《PDCA サイクルの実行体制イメージ》



※必要に応じて各分科会を設定、開催します。