小川町地域公共交通網形成計画
～概要版～

平成 28 年 3 月　小川町

【目次】

1．計画の概要　・・・

1．計画の概要

■計画の背景・目的

【背景】

本町の公共交通は、これまで鉄道・路線バス等により確保

↓

H15　財政面等の理由から福祉タクシー券の交付廃止

↓

交付の再開、デマンド型交通※1 導入等の要望があげられる

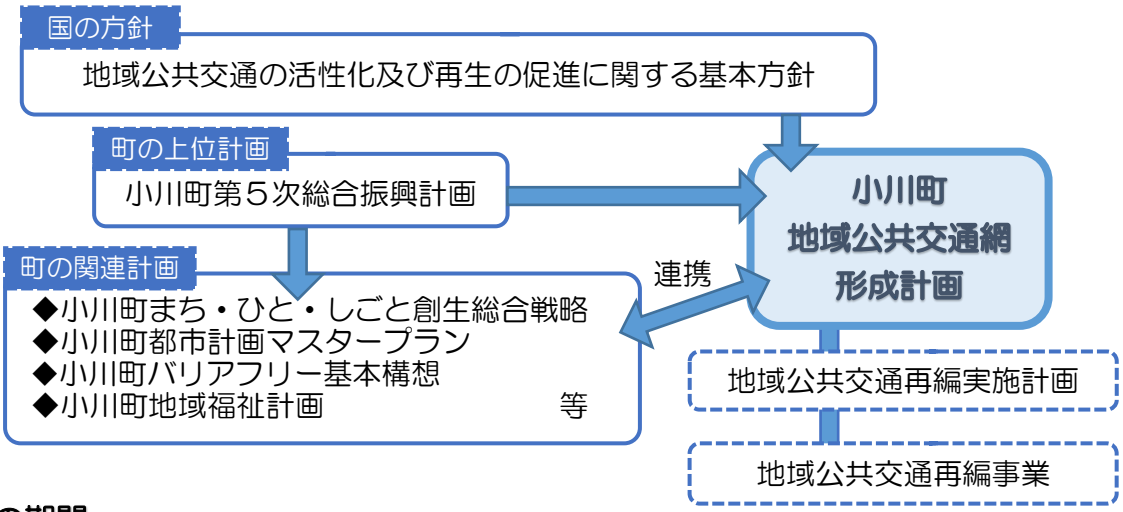
↓

H22　庁内プロジェクトチームにより
　　高齢者等の交通手段に関する調査・研究を実施
H23　小川町住民移動実態アンケート調査を実施

【目的】
本町の 65 歳以上の人口比率は平成 26 年末時点で 30%を超え、高齢化がさらに進展し、高齢者等の移動手段の確保について早急な検討が必要となっていることから、本計画を策定しました。

■計画の位置付け

本計画は、総合振興計画※2 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・課題の整理を踏まえて、地域全体の公共交通システムの在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めています。



■計画の期間

平成 28 年～平成 32 年

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、計画期間を平成 28 年度から平成 32 年度までの５年間とします。

網羅的に検証を行い、その達成状況に応じて計画を変更し、新たな計画期間を設定することとします。

用語解説
※1 デマンド型交通：主に公共交通空白地域を対象に、利用者がいる時だけに限定して、既存の民間バス路線を補完する目的で運行させるバス・タクシーのこと。
※2 総合振興計画：町政運営全般にわたる計画のことで、町の最上位計画となる。

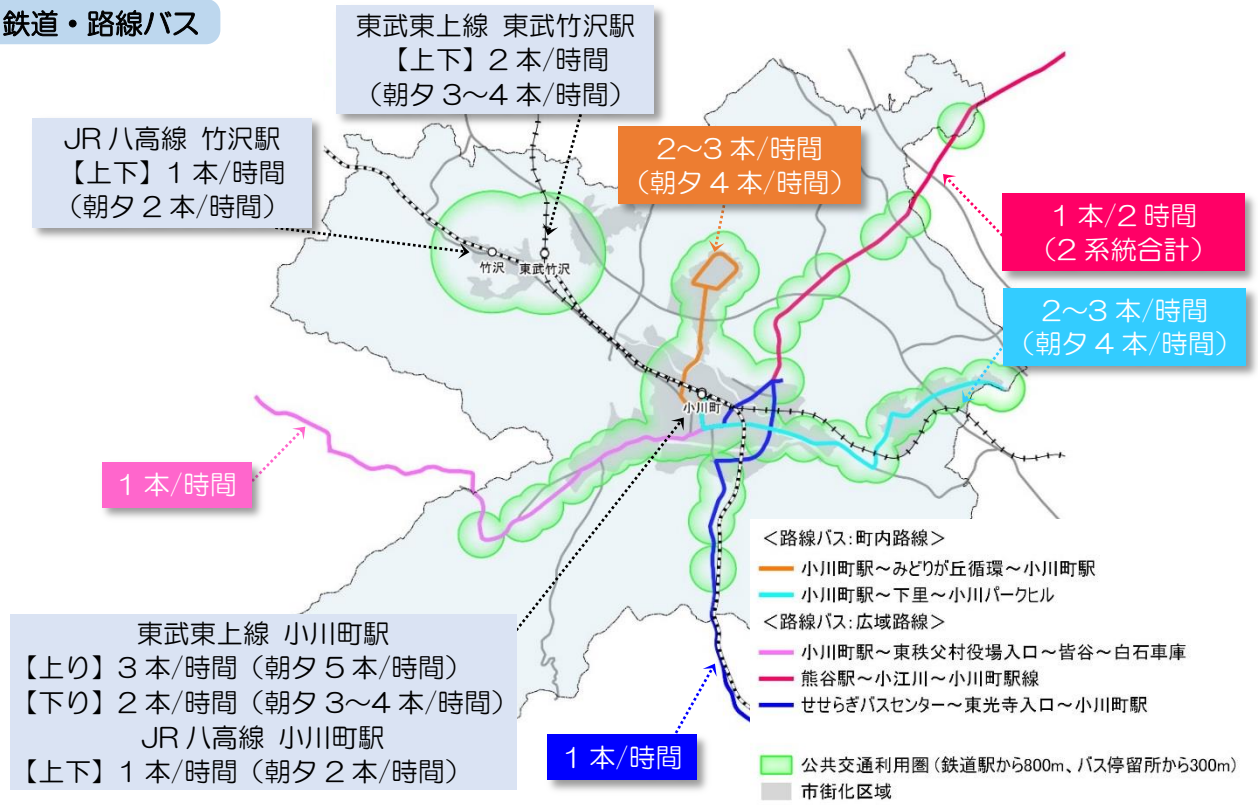
2．公共交通を取り巻く現況

人　口

◆人口は平成 7 年をピークに減少傾向で推移し、平成 22 年には 32,913 人 1) となっています。
◆老年人口（65 歳以上）は増加傾向が続いており、平成 22 年には「超高齢社会※1」に突入し、総人口の 25.0%1) を占める値となっています。
◆概ね 20 年後の平成 47 年の人口は 21,390 人（約 30%減）2) とされており一貫して減少することが予測されています。

1）出典：国勢調査　2）出典：国立社会保障・人口問題研究所

鉄道・路線バス



その他公的移動サービス

◆鉄道、路線バス以外の公的移動サービスとして以下の手段が設けられています。
◆障害者等の既存の公共交通での移動が困難な町民に対しては、福祉事業により移動手段が設けられています。

- 障害児（者）生活サポート事業
- 福祉有償運送※2
- パトリアおがわ一般送迎
- 小川町いきいきタクシー券支給事業

公共交通空白地域の状況

◆公共交通利用圏域内※3に居住する町民の割合は 61.5%となっています。
◆人口が集積する主要な箇所は公共交通によってカバーされていますが、田園集落や谷津にあたる箇所等は、公共交通空白地域※4 となっています。

用語解説
※1 超高齢社会：65 歳以上の高齢者の占める割合が全人口の 21%を超えた社会のこと。
※2 福祉有償運送：障害者等の一人で公共交通を利用することが困難な方に対し提供する個別輸送サービスのこと。
※3 公共交通利用圏域：駅やバス停まで徒歩で移動可能なエリアのこと。
※4 公共交通空白地域：鉄道・路線バスが通っていない等の理由により公共交通利用が不便な地域のこと。

3．公共交通の将来像

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。また、目標実現に向けては、各施策方針に基づき取組んでいきます。

■理念～目標～施策の方針

公共交通の理念

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

施策の方針

■公共交通空白地域の解消
- 小さな需要、広い範囲に対応した交通手段の導入

■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

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

施策の方針

■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
- 町内バス路線：高いサービス水準の維持
- 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

■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

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

施策の方針

■公共交通の結節点※1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

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

施策の方針

■環境負荷※2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

用語解説

※1 交通結節点：交通手段間の乗換え・乗り継ぎを行う箇所のこと。

※2 環境負荷：エネルギーの利用により排出される二酸化炭素や自動車からの排気ガス、家庭ごみ等、地球環境に与える負担のこと。

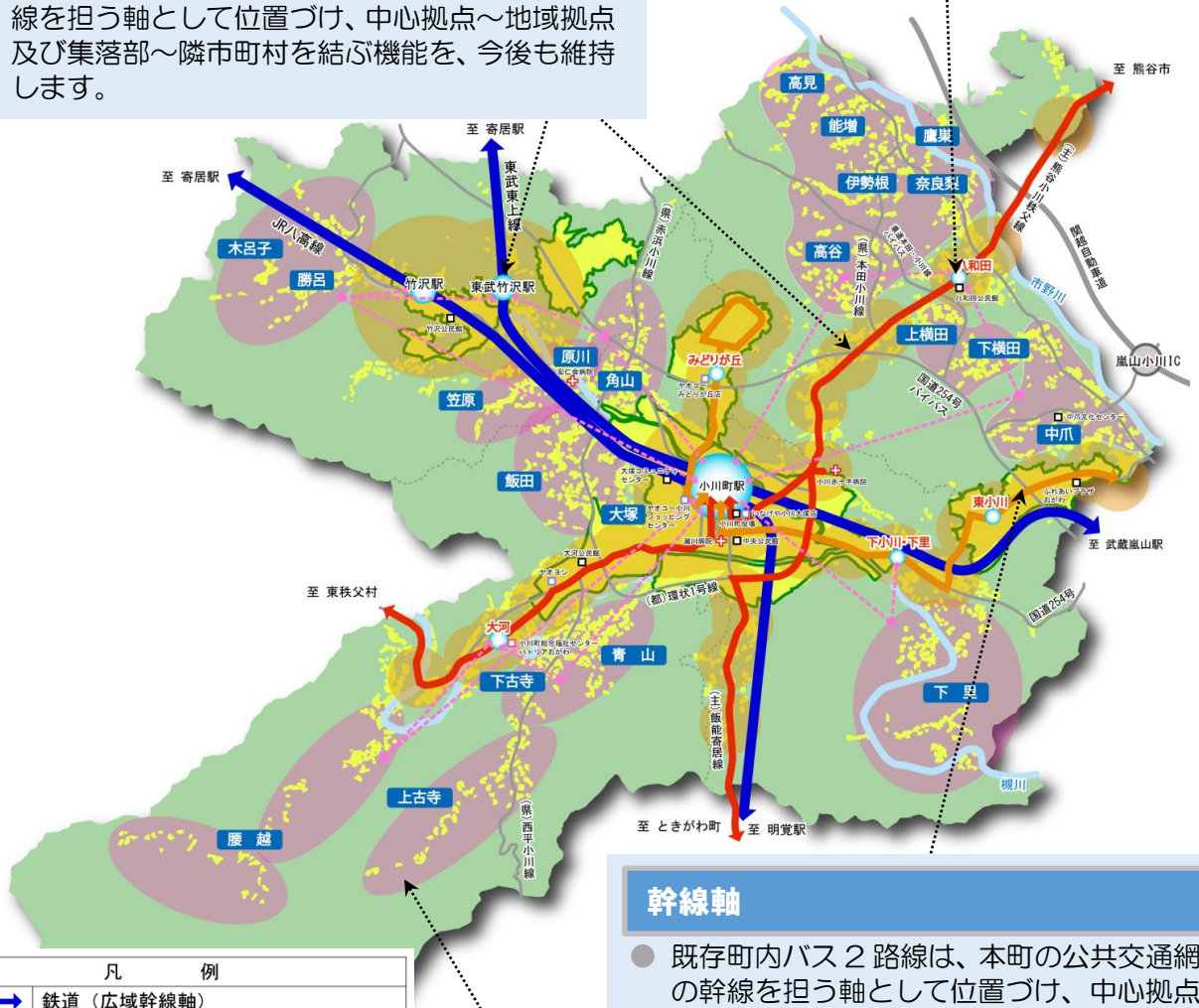
■公共交通の将来像図

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～隣市町村を結ぶ機能を、今後も維持します。

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※1 から幹線軸への乗継機能を確保します。



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
	福祉施設

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。

用語解説

※1 末端交通：例えば、鉄道を利用して移動する場合に、乗車する駅までの移動手段・降車した駅からの移動手段のこと（バス・タクシー・自家用車による送迎・自転車等）。

4．取組の方向性に基づく施策

前頁の公共交通の将来像の実現に向けては、４つの目標ごとに設定した施策の方針に基づき、以下の 17 の施策に取組んでいきます。

■施策一覧

今後の公共交通の目標と施策の方針		方針に基づく施策
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 （施策の方針） ■公共交通空白地域の解消 ■高齢者等の外出を支援する公共交通施策の導入	① デマンド型交通の導入（デマンドバス、デマンドタクシー）
		② 基幹交通※1（鉄道・バス）への乗継拠点整備
		③ 乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入
		④ 公共的な移動サービスの望ましい方向性検討
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 （施策の方針） ■公共交通の骨格を担う鉄道と既存路線バスの維持・充実 ■公共交通利用環境の向上	⑤ 鉄道の路線維持・充実
		⑥ バス路線の維持・充実
		⑦ 路線バス車両のバリアフリー化
		⑧ バス停留所の機能充実
		⑨ 鉄道・路線バス間の乗継利便性向上
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 （施策の方針） ■公共交通の結節点である小川町駅の機能充実 ■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）
		⑪ 商業施設等との連携による利用促進（商店とタイアップ※2した割引サービス導入等）
		⑫ 観光客への周知・利用促進（観光客向けマップ作製等）
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 （施策の方針） ■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	⑬ 利用促進イベントの実施
		⑭ 町民への周知・利用促進のための情報ツール作製
		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

用語解説
※1 基幹交通：移動手段として中心的な役割を担う公共交通機関のこと。小川町では、鉄道及び路線バスが基幹交通である。
※2 タイアップ：協力・連携して取り組むこと。

■施策の概要

① デマンド型交通の導入（デマンドバス、デマンドタクシー）

目的・実施イメージ	公共交通空白地域等において自由に移動する手段を持たない町民でも移動が可能となる新たな公共交通を確保し、高齢者等が健康的に暮らせる住環境を創出することを目的とします。導入にあたっては、実証実験により需要量等の把握・検証を行い、望ましい運行形態を検討します。
デマンド型交通の役割	自ら自由に移動できる手段を持たず、真に公共交通を必要とする町民に対し、必要最低限の移動サービスを提供する役割を担います。
既存バス路線との役割分担	■ 公共交通機能の重複を避けるため、既存路線バスが基幹、デマンド型交通が支線としての役割を担うこととします。 ■ 運行頻度が少ない既存バス路線沿線地域においては、デマンド型交通が基幹の機能を補う役割も担うこととします。
実証実験イメージ	実証実験を行う際の詳細な運行形態等は、交通事業者や地域住民等の意見を踏まえ、平成 28 年度に検討していきます。 ＜実証実験の運行形式の例＞ **運行形式**：ルートを定めず予約に応じて目的地間を最短経路で結ぶ方式 **乗降方式**：以下の箇所での乗降 ● 自宅 ● 指定の目的地（地域の主要箇所、公共・商業・医療施設等） ● 地域の乗継拠点 **対象地域**：以下の該当地域 ● 公共交通空白地域等 ● 趣旨に賛同し協働で取り組む機運が高まっている地域 **利用対象者**：対象地域の町民（利用登録者）

5．計画の進行管理と推進体制

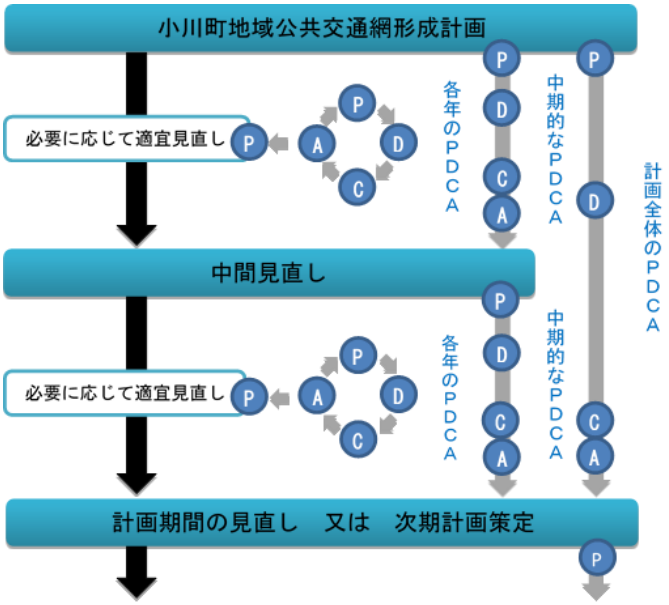
本計画で掲げた目標を、着実かつ計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成を目指し、社会情勢の変化等に合わせて柔軟に施策を企画・展開していくため、取り組みに合わせた評価・改善の仕組みを定めます。

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。

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※1・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＞

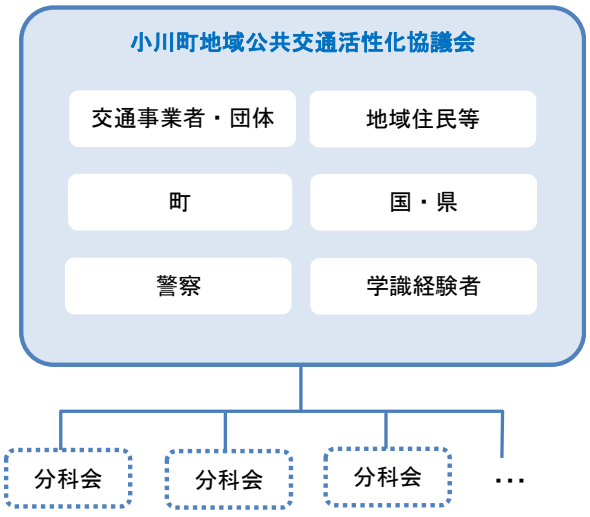


② PDCA サイクルの実行体制

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、デマンド型交通に関わる事項については、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、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＞



用語解説

※1 モニタリング：継続的、あるいは定期的に調査を実施すること。

【お問い合わせ先】　小川町役場　都市政策課
〒３５５－０３９２　埼玉県比企郡小川町大字大塚５５
電話番号：０４９３－７２－１２２１