≪資料　１≫

小川町地域公共交通網形成計画

＜　素　案　＞

平成２７年１１月

小　　川　　町

目　次

前回の協議会の議題

１．計画の概要・・・

５．公共交通の課題

（１）移動手段別の課題

≪鉄道≫

①小川町駅南口駅前広場の整備

・町の玄関口である小川町駅は、朝夕のラッシュ時を中心に利用者が多く、交通手段間の乗継が行われる重要な交通結節点です。駅前広場は、歩行者、自転車、送迎の自家用車、タクシー、路線バスの動線が明確に分かれておらず、安全性が十分に確保されていない状況であるため、南口駅前整備が求められています。

②小川町駅北口の開設

・本町では、人口密度の高い箇所の多くが鉄道以北に分布し、鉄道利用者の多い小川高校が小川町駅北側に隣接しているものの、小川町駅で改札・広場が整備されているのは南口のみとなっています。そのため、小川町駅の利便性向上や駅周辺の拠点性強化に向けて、小川町駅北口開設を実現する必要があります。

③乗継利便性の向上

・公共交通手段間の連携による利便性の高い交通環境を実現していくため、鉄道と路線バス等との乗継利便性の向上が必要です。

④鉄道利用者数の増加

・近年、鉄道の利用者数は減少傾向にあることから、サービス水準の維持・充実を目指していく上でも利用者数の増加を図っていく必要があります。

≪路線バス≫

⑤人口が集積する町内２路線における高いサービス水準の維持

・人口密度が高い小川町駅周辺・みどりが丘地区・東小川地区を結ぶ 2 路線（小川町駅～下里～小川パークヒル線、小川町駅～みどりが丘循環～小川町駅線）は比較的運行頻度が高く、町内公共交通の軸であるため、サービス水準を維持していくことが必要です。

・町内の公共交通（2 路線 3 駅の鉄道、5 路線の民間バス路線）による市街化区域内人口カバー率は約 89%であり、主な人口集積箇所は鉄道・バス網により結ばれています。この交通利便性の高い環境を人口減少社会下においても持続させていくことが必要です。

⑥周辺市町村間を結ぶ広域路線の維持

・町外へのびる 3 路線（小川町駅～東秩父村役場入口～皆谷～白石車庫線、熊谷～小江

川～小川町線、ときがわ町代替バス）は運行頻度が少なく、利便性が高くない状況となっているものの、これらの路線は鉄道によって結ばれていない熊谷市・東秩父村とのアクセス手段として重要です。これらの路線沿線は近年新規建築戸数が多い地域でもあるため、路線を維持していくことが必要です。

⑦地域条件に適した運行形態の検討

・八和田地区の田園集落や下里・大河・竹沢地区の谷戸の集落などは公共交通空白地域となっています。多くの地域は人口密度が低く、大型・中型バス車両が通行できない狭隘道路が多くなっているため、路線バスの導入が困難となっています。高齢化率も高い地域であるため、これらの条件に適した運行形態の移動手段確保が必要です。

＜主な公共交通空白地域＞

【小川地区】下里、大塚、角山

【大河地区】上古寺・下古寺、腰越、青山、増尾、飯田

【竹沢地区】靭負、原川、笠原、木呂子、勝呂

【八和田地区】上横田・下横田、中爪、西古里、鷹巣、高見、能増、伊勢根、奈良梨、高谷

≪その他公的移動サービス（福祉有償運送、小川町いきいきタクシー券事業等）≫

⑧財政的にも持続性のある福祉系公共交通の検討

・町では、民間路線バスを利用できない障害者・高齢者の移動手段確保のため、いきいきタクシー券事業を実施しています。しかし、同事業は、財源として活用している補助金が恒久的なものでないため、継続性が不透明であり、持続性のある手法の検討が必要です。

⑨福祉系公共交通の利用者負担軽減に向けた仕組みづくり

・タクシー券は 24 枚／年（2 枚／月）の配付に限られており、かつ、初乗り運賃相当額のタクシー券であるため、日常的な移動手段として利用するには町民の経済的負担が大きいものとなっています。また、移動距離が長いと個人負担額が大きくなるため、鉄道や既存路線バス等へ乗継可能となるような仕組みづくりが必要です。

・小川町いきいきタクシー券事業は全町域をカバーできる移動手段であり、公共交通空白地域の移動手段の確保方策の１つになりえるものの、現状のサービス水準では高齢者・障害者以外の町民は、引き続き移動困難者となります。

（２）町民意向から見た課題

⑩公共交通空白地域の解消

・多くの町民が、交通利便性の低さが町の大きな課題であると捉えており、転居したい理由の最大の要因としてもあげられているため、公共交通環境の向上に向けた重点的な対応が必要です。

・町民意向を踏まえた目指すべき公共交通の方向性としては、「バス路線のない地域への公的移動手段の導入」を求める町民意向が最も多く、その傾向が特に強い八和田地区などの公共交通空白地域の解消に取組むことが必要です。

⑪小川町駅及び周辺の整備

・地区別懇談会や高校生（町内在住又は小川高校在学）及び転入転出者へのアンケート結果を見ると、交通利便性向上・地域活性化・安全性の確保等の様々な観点から「小川町駅の北口開設」「小川町駅南口の駅前広場整備」を求める意向が多く、交通結節点としての機能強化が必要です。

⑫高校生や高齢者等の交通弱者の移動を支える公共交通の充実

・将来的に、自家用車を運転できなくなった際の移動手段に不安を感じている町民が多く、目指すべき公共交通の方向性として「高齢者・障害者利用に特化した公的移動手段の導入」を求める町民意向が多くなっています。町民の移動実態を見ると、高齢者の外出機会自体が少なくなっているため、高齢者の移動を支える公共交通の充実が必要です。

・高校生（町内在住又は小川高校在学）へのアンケート結果を見ると、小川町の良くない所として「バスや鉄道の少なさ」をあげる意見が多くなっています。自家用車で自ら移動できない学生の移動を支える観点からも、公共交通の充実が必要です。

⑬地域の実情に合った利用者負担の少ない公共交通手段の検討

・現状で公共交通がない地域の移動手段、町民の健康増進や町の活性化に寄与する移動手段として、利用対象者の制限がなく、利用者負担が小さい「デマンド型公共交通の導入」を求める意向が強く、地域の実情に合った公共交通の導入検討が必要です。

（地区別の整理）

地区	課題
小川	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が比較的少なく、徒歩及び自転車利用が多いため自家用車利用の割合も比較的少なくなっています。 ・地区別懇談会参加者アンケート結果を見ると、既存路線バスの充実を求める意見が他地区よりも少ない中で、「高齢者・障害者利用に特化した公的移動手段の導入」が求められています。
大河	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が比較的多くなっていますが、「公共交通はあるものの目的地まで行けない」と回答する割合は少なくなっています。 ・このような中で、地区別懇談会参加者アンケート結果を見ると、「既存路線の運行本数充実」を求める回答が町内で最も多く、既存サービスの充実が求められています。
竹沢	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が最も多く、自家用車利用の割合が町内で 2 番目に多くなっています。 ・地区別懇談会参加者アンケート結果を見ても、「バス路線のない地域への公的移動手段の導入」を求める回答が比較的多い地区であるため、空白地域への公共交通の導入検討が望まれています。 ・移動実態調査結果によると、買物・通院では主に小川町駅周辺が多い一方で、寄居町やみどりが丘地区への移動も一部見られるため、これらを結ぶ形態が望まれます。
八和田	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が 2 番目に多く、自家用車利用の割合が最も多くなっています。 ・地区別懇談会参加者アンケート結果を見ても、「バス路線のない地域への公的移動手段の導入」を求める回答が町内で最も多い地区であるため、空白地域への公共交通の導入検討が望まれています。 ・移動実態調査結果によると、買物では小川町駅周辺及びみどりが丘地区、通院では小川町駅周辺への移動が多いため、これらを結ぶ形態が望まれます。
東小川	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が少なく、バス利用の割合が町内で 2 番目に多くなっていますが、地区別懇談会参加者アンケート結果を見ると、「町外路線の運行本数の充実」を求める回答の割合が最も多くなっています。 ・また、「高齢者・障害者利用に特化した公的移動手段の導入」を求める回答の割合が町内で最も多く、主に既存サービスの充実と、自由に移動できる手段を持たない町民に対する移動支援が望まれています。
みどりが丘	・住民移動実態調査結果を見ると、「利用できる公共交通が近くにない」と回答する割合が少なく、バス利用の割合が町内で最も多くなっています。 ・地区別懇談会参加者アンケート結果を見ると、乗継利便性の向上を求める回答の割合が町内で最も多く、主に既存サービスの充実が望まれています。

（３）まちづくりの視点から見た課題

⑭小川町駅周辺と各地域との結びつきを強化する公共交通網の形成

・今後のまちづくりにおいては、町の玄関口である小川町駅を中心に、各地域との結びつきが確保されたコンパクトな都市構造の形成が求められており、その実現を後押しする公共交通網のあり方を検討する必要があります。
・街なか及び公共交通沿線地域への居住誘導や公共交通利用の促進と相まって、バス路線のサービス維持、充実を図っていく必要があります。

⑮高齢社会に対応した公共交通施策の検討

・今後さらに高齢者割合が増加し、自家用車で移動できない高齢者の増加が想定されるため、交通施策としてのみでなく、高齢者福祉施策としても公共交通利用環境の充実が求められるため、高齢者利用に重点を置いた公共交通施策の検討が必要です。
・高齢社会の進行に伴う交通事故の増加や認知症ドライバーの増加への対応等、社会的な要請課題に対応するため、高齢者等を対象に自家用車から公共交通への利用転換を促進することが必要です。
・また、健康増進の観点から高齢者が気軽に外出できる移動手段の確保が必要です。

⑯定住促進・少子化対策としての公共交通施策の検討

・交通利便性の悪さが町からの転出要因となっているため、定住促進の観点からも公共交通の充実が必要です。
・少子化が続いている中で、子育てしやすい環境づくり・子育て世代が暮らしやすい環境づくりを行う必要があり、これらにつなげていくことを念頭に置き、公共交通施策を検討する必要があります。

⑰地域活性化につながる公共交通施策の検討

・小川町駅周辺商業施設との連携による路線バス等の利用促進や公共交通での来訪者（観光客等）に対する町のＰＲ等、地域活性化につなげていくことを念頭に置き、公共交通施策を検討する必要があります。
・本町の観光施設は駅及びバス停から遠く、バス路線は小川町駅と町内各拠点を結ぶような放射状の形態となっており、観光施設を巡る周遊観光に利用しづらい状況にあるため、観光客が利用できる移動手段は主にタクシーとなっています。
・観光振興に向けては、町内観光のうち需要の多いハイキングと周遊観光の両方を楽しめるようにするため、主要観光拠点間をつなぐ交通サービスが必要です。

６．地域公共交通網形成計画

≪公共交通の将来像・取組の方向性の概要≫※詳細内容は P11～15 参照

公共交通の課題

⑦地域条件に適した運行形態の検討
⑧財政的にも持続性のある福祉系公共交通の検討
⑨福祉系公共交通の利用者負担軽減に向けた仕組みづくり
⑩公共交通空白地域の解消
⑫高校生や高齢者等の交通弱者の移動を支える公共交通の充実
⑬地域の実情に合った利用者負担の少ない公共交通手段の検討
⑮高齢社会に対応した公共交通施策の検討

③乗継利便性の向上
⑤人口が集積する町内２路線における高いサービス水準の維持
⑥周辺市町村間を結ぶ広域路線の維持
⑯定住促進・少子化対策としての公共交通施策の検討

①小川町駅南口駅前広場の整備
②小川町駅北口の開設
⑪小川町駅及び周辺の整備
⑭小川町駅周辺と各地域との結びつきを強化する公共交通網の形成

⑰地域活性化や環境負荷の軽減につながる公共交通施策の検討

④鉄道利用者数の増加

□ 移動手段別の課題　■ 町民意向から見た課題　▨ まちづくりの視点から見た課題

公共交通の将来像

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

今後の公共交通の目標と施策の方向性

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
・乗り継ぎ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

■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
■環境負荷軽減に向けた取組みの促進
・環境負荷の小さい車両の導入

６－１　公共交通の将来像

（１）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。

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の解消に向けて、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新たな公共交通手段を導入し、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賑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ネットワーク構成の考え方

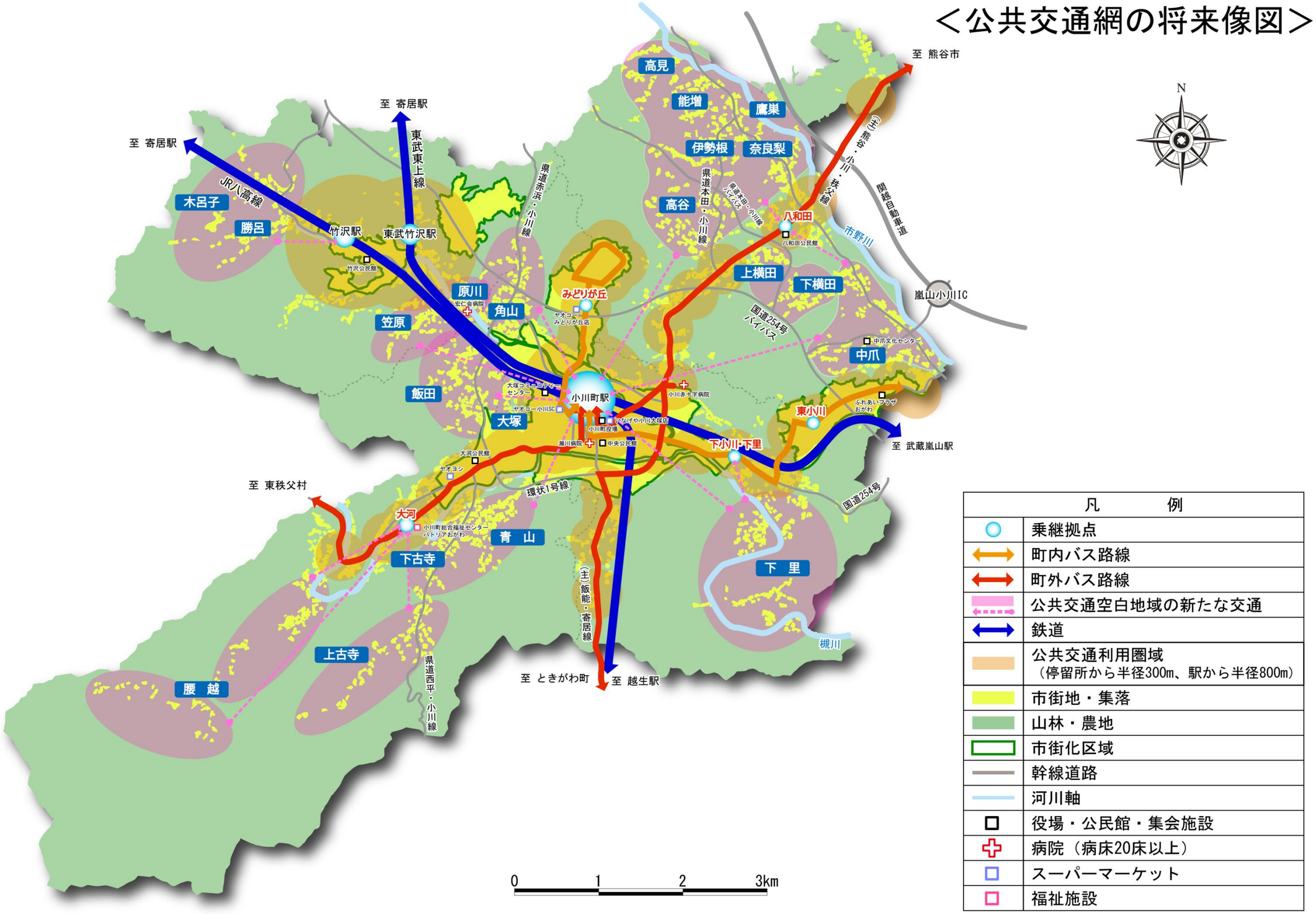
・本町の公共交通網は、「広域幹線軸」「幹線軸」「支線軸」の３要素で構成します。
・人口集積度の高い箇所間の移動を広域幹線及び幹線軸が担い、集積度が低い箇所の移動を支線軸が担うネットワーク構築を目指します。
・小川町駅を中心拠点としながら、多くの町民が利用する病院・スーパー等が立地する各地区拠点間とを「広域幹線軸」「幹線軸」によって放射状に結ぶネットワークを構築し、公共交通の骨格を形成することを目指します。
・また、その骨格上に「乗継拠点」を配置し、拠点からのびる「支線軸」によって、公共交通空白地域をきめ細かくカバーするネットワークを構築します。
・以上によって全町域を網羅的にカバーし、町民等の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

本町の公共交通ネットワーク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、本町の公共交通ネットワークの広域幹線を担う軸として位置づけ、本町～隣接市及び県南部・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、本町の公共交通ネットワーク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。
幹線軸	・既存町内バス２路線は、本町の公共交通ネットワーク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、本町の公共交通ネットワークのうち、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、各地域の乗継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。

＜公共交通網の将来像図＞



N

凡　　例	
○	乗継拠点
⟷	町内バス路線
⟷	町外バス路線
⟷	公共交通空白地域の新たな交通
⟷	鉄道
	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

６－２　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〉

■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

（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る、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

・乗り継ぎ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〉

■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

■環境負荷軽減に向けた取組みの促進

・環境負荷の小さい車両の導入

６－３　取組の方向性に基づく施策

（１）施策メニュー（案）

今後の公共交通の目標と取組の方向性	施策メニュー（案）	
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 ■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	①－１	路線定期運行型交通の導入（コミュニティバス、乗合タクシー）
	①－２	デマンド型交通の導入（デマンドバス、デマンドタクシー）
	①－３	既存送迎サービスへの混乗型交通の導入（スクールバス、企業バス等への混乗）
	①－４	基幹交通（鉄道・バス）への乗継拠点整備（ベンチ、上屋、案内表示、トイレ等の整備）
	①－５	乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入
	①－６	福祉系公共交通（いきいきタクシー券事業、福祉有償運送　等）の望ましい方向性検討
目標②町民が利用したいと思える、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 ・乗り継ぎの利便性や運行頻度の充実等	②－１	鉄道の路線維持・充実
	②－２	バスの路線維持・充実
	②－３	路線バス車両のバリアフリー化
	②－４	バス停留所の機能充実（ベンチ、上屋、案内表示等の整備）
	②－５	バスロケーションシステムの導入
	②－６	鉄道・路線バス間の乗継利便性向上（相互連動性のあるダイヤへの見直し）
	②－７	鉄道駅における乗継案内表示の整備
	②－８	【再掲①－５】乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入
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	③－１	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）
	③－２	商業施設等との連携による利用促進（商店とタイアップした割引サービス導入等）
	③－３	観光客への周知・利用促進（観光客向けマップ作成、企画切符の作成、観光案内所の充実　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 ■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 ■環境負荷軽減に向けた取組みの促進 ・環境負荷の小さい車両の導入	④－１	利用促進イベントの実施
	④－２	町民への周知・利用促進のための情報ツール作成（ＨＰによる情報発信、パンフレット・マップ作成等の実施）
	④－３	小中学校との連携による周知・利用促進（体験学習等の実施）
	④－４	行政区等の地域単位での周知・利用促進（利用体験ワークショップ・出前説明会等の実施）
	④－５	企業等の単位での周知・利用促進（エコ通勤・ノーマイカーデーの実施等）
	④－６	【再掲①－５】乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入
	④－７	環境負荷の小さい公共交通車両の導入

（２）施策概要と小川町への導入の方向性

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		実施主体（想定） 協議会	町	国・県	交通事業者	各種団体・民間企業等	施策の説明	小川町への導入の方向性
①－１	路線定期運行型交通の導入 （コミュニティバス、乗合タクシー）	○	○		◎		・主に公共交通空白地域を対象に、乗降場所・ルート・ダイヤをあらかじめ定めた上で、既存の民間バス路線を補完する目的で新たな公共交通を導入する施策。 ・需要量等に応じてバス・タクシーを選択。 【事例：参考資料Ｐ１～４参照】	
①－２	デマンド型交通の導入 （デマンドバス、デマンドタクシー）	○	○		◎		・主に公共交通空白地域を対象に、需要量に応じたきめ細かなサービスを提供するため、利用者がいる時にだけに限定して、既存の民間バス路線を補完する目的で新たな公共交通を導入する施策。 ・ドア to ドアが最もきめ細かなサービス水準だが、利用可能な乗降場所・ダイヤ・ルートを定めるかどうかは、需要量・採算性・地形条件等を踏まえて判断。 ・また、利用対象者についても、需要量・採算性等を踏まえて判断。 【事例：参考資料Ｐ１～４参照】	
①－３	既存送迎サービスへの混乗型交通の導入 （スクールバス、企業バス等への混乗）	○	◎		○	◎	・学校・民間企業等の特定施設への送迎を目的に運行されている既存送迎サービスにおいて、空席に沿線住民も混乗できるようにしたり、運行のない時間帯はコミュニティ交通として活用することにより、公共交通空白地域等の移動手段を確保する施策。	
①－４	基幹交通（鉄道・バス）への乗継拠点整備（ベンチ、上屋、案内表示、トイレ等の整備）	○	◎	○	○	△	・基幹交通（鉄道・バス路線）と支線交通（デマンド交通、自転車等）間の乗継場所となる停留所において、利用者の快適性及び利便性向上を目的に、ベンチを含めた待合スペース、雨・日差しを遮る上屋、乗継する交通の時刻等を知らせる案内表示、トイレ等を整備する施策。 【事例：参考資料Ｐ５参照】	
①－５	乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入	○	○		◎		・自由に移動できる移動手段を持たない高齢者等の移動を支援するとともに、公共交通を乗継ぐことによる利用者の費用負担の増加を軽減し、公共交通利用を促進するため、高齢者割引や乗継割引を導入する施策。 【事例：参考資料Ｐ６参照】	
①－６	福祉系公共交通（いきいきタクシー券事業、福祉有償運送　等）の望ましい方向性検討	○	◎				・公共交通空白地域の新たな交通の導入に伴い、行政が支援する移動サービスの重複を避けるため、福祉施策としての公共交通（いきいきタクシー券事業、福祉有償運送　等）と交通施策としての公共交通の望ましいあり方を検討する施策。	

※（実施主体の凡例）◎：中心的役割を担う運行主体・実施主体、○：関連主体（施策実施にあたっての支援・提言等）、△：連携が望まれる主体

（２）施策概要と小川町への導入の方向性

目標②町民が利用したいと思える、生活の質を維持できる公共交通環境の形成

施　策		実施主体（想定） 協議会	町	国・県	交通事業者	各種団体・民間企業等	施策の説明	小川町への導入の方向性
②－１	鉄道の路線維持・充実	○	◎				・広域移動手段の持続的な維持とサービス向上に向けて既存鉄道路線の望ましいあり方を検討する施策。	
②－２	バスの路線維持・充実	○	◎				・広域移動手段の持続的な維持とサービス向上に向けて既存バス路線の望ましいあり方を検討する施策。	
②－３	路線バス車両のバリアフリー化	○	○	○	◎		・高齢者・障害者・子育て世代等の誰もが移動しやすい公共交通利用環境の形成に向けて、ワンステップバス等の導入を促していく施策。 【事例：参考資料Ｐ７参照】	
②－４	バス停留所の機能充実 （ベンチ、上屋、案内表示等の整備）	○	◎	◎	○	△	・バス利用者が乗車するまでの間、より快適に待つことができるよう、停留所において上屋・ベンチ・発着案内表示等を整備する施策。 【事例：参考資料Ｐ８参照】	
②－５	バスロケーションシステムの導入		○	○	◎		・バス利用者の利便性向上を図るため、バスの接近情報や位置情報、停留所までの所要時間情報等を停留所・携帯電話等で確認できる、バスロケーションシステムを整備する施策。	
②－６	鉄道・路線バス間の乗継利便性向上 （相互連動性のあるダイヤへの見直し）	○			◎		・鉄道・路線バス間の乗継利便性向上による公共交通全体の利用促進に向けて、相互連動性のある運行ダイヤへの見直しを促していく施策。 ・ダイヤ改定の際には事前に事業者間での調整を実施。	
②－７	鉄道駅における乗継案内表示の整備	○	○		◎		・鉄道駅において、端末交通であるバス・タクシーへの乗継が円滑になるように、乗場・路線・時刻等の情報を提供する案内表示を整備する施策。 ・HP 等の電子媒体による乗継案内も合わせて実施。	
②－８	乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入	○	◎		◎	△	【再掲①－５】	

※（実施主体の凡例）◎：中心的役割を担う運行主体・実施主体、○：関連主体（施策実施にあたっての支援・提言等）、△：連携が望まれる主体

（２）施策概要と小川町への導入の方向性

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		実施主体（想定）					施策の説明	小川町への導入の方向性
		協議会	町	国・県	交通事業者	各種団体・民間企業等		
③－１	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）	○	◎	○	○		・駅利用者の安全性・快適性向上に向けて駅周辺を整備する施策。 ◦ 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	
③－２	商業施設等との連携による利用促進 （商店とタイアップした割引サービス導入等）	○	○		◎	◎	・公共交通利用と町の活性化を一体的に図るため、中心市街地の商店街まで来て買物をした場合に割引を受けられる公共交通利用者ポイント制度等の商業とのタイアップによる利用促進の取組みを実施する施策。 【事例：参考資料Ｐ９参照】	
③－３	観光客への周知・利用促進 （観光客向けマップ作成、企画切符の作成、観光案内所の充実　等）	○	◎		○	◎	・公共交通を利用した観光を定着させるため、観光施設への公共交通アクセス手段の HP 等による情報発信、観光客向けのマップ作成及び配布、企画切符の作成、観光案内所における情報発信の強化等を行う施策。 【事例：参考資料Ｐ９参照】	

※（実施主体の凡例）◎：中心的役割を担う運行主体・実施主体、○：関連主体（施策実施にあたっての支援・提言等）、△：連携が望まれる主体

（２）施策概要と小川町への導入の方向性

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		実施主体（想定） 協議会	町	国・県	交通事業者	各種団体・民間企業等	施策の説明	小川町への導入の方向性
④－１	利用促進イベントの実施	○	◎		◎	◎	・普段公共交通を利用しない住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を実施する施策。 ・また、イベント実施に合わせて、運賃の特別割引等を行いながら公共交通利用を促進するキャンペーンを実施。 【事例：参考資料Ｐ１０参照】	
④－２	町民への周知・利用促進のための情報ツール作成（HPによる情報発信、パンフレット・マップ作成等の実施）	○	◎				・鉄道及びバスの運行状況を広く周知し、利用促進を図っていくため、運行路線・時刻・利用特典等の情報を発信するHPやパンフレット等を作製する施策。	
④－３	小中学校との連携による周知・利用促進（体験学習等の実施）	○	◎		◎		・子ども世代に公共交通を身近に感じてもらうため、小中学校における課外学習の一環として、公共交通の利用方法（乗降方法、運賃支払方法　等）や乗車マナー等を実際の乗車を通して学ぶ体験学習を実施する施策。 【事例：参考資料Ｐ１０参照】	
④－４	行政区等の地域単位での周知・利用促進（利用体験ワークショップ・出前説明会等の実施）	○	◎		◎		・過度な自家用車依存から公共交通への利用転換を図る意識醸成や、公共交通利用促進及び環境負荷軽減を効果的に図るため、行政区等の地域の小さな単位を対象にワークショップ・イベント等を実施する施策。 ・具体的な取組みとしては、公共交通の必要性をテーマとした講演、バリアフリー対応・電気や燃料電池のバス及び自家用車の展示・乗車体験、免許自主返納や公共交通の各種割引制度等の紹介・説明を行うワークショップ等を実施。	
④－５	企業等の単位での周知・利用促進（エコ通勤・ノーマイカーデーの実施等）	○	○			◎	・効果的な周知・利用促進を図るため、企業等の小さな単位を対象に、積極的な公共交通利用の呼びかけやマップ配布等を行う施策。 ・無理のない範囲で自家用車から公共交通への転換を図り、公共交通利用促進・環境負荷軽減を徐々に図っていくため、期間を限定して自家用車利用を制限するノーマイカーデーや、企業単位で通勤時に限定して自家用車利用を抑制する等のエコ通勤の取組みを実施。	
④－６	乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入	○	◎		◎	△	【再掲①－５】	
④－７	環境負荷の小さい公共交通車両の導入	○	○		◎		・電気自動車等の環境負荷の少ない車両を、公共交通車両として導入すること促していく施策。	

※（実施主体の凡例）◎：中心的役割を担う運行主体・実施主体、○：関連主体（施策実施にあたっての支援・提言等）、△：連携が望まれる主体