# 令和２年度

# 小川町地域公共交通活性化協議会　第２回

# 【 資料　１ 】
# 小川町地域公共交通網形成計画
# 見直しについて

目　次

１．現行計画の検証の進め方‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 1
２．現行計画の検証と見直しの必要性 ～施策の進捗状況～‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 2
３．現行計画の検証と見直しの必要性 ～計画の目標の達成状況～‥‥ 4
４．策定後の状況変化による見直しの必要性
～上位計画・関連計画の策定・改定～‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 6
５．策定後の状況変化による見直しの必要性 ～社会情勢等の変化～‥ 7
６．見直しの方向性‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥

# 1 現行計画の検証の進め方

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必要をとりまとめた。

**《 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 現行計画の検証と見直しの必要性　～「施策」の進捗状況 ～

- 全施策の約 8 割（17 施策のうち 14 施策）を着手し、実現化に向けた取組は高い水準で実行されている。
- 大半の施策は、着手されているものの取組みが特定範囲に限定されている。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、見直し計画においても引き続き位置づけることが望まれる。
- 未着手の施策は、その多くは財政が課題であるため、実現手法の再検討が求められる。公共交通の利用促進に向けた施策は数多く取組まれているが、広く浅く展開する方向で実施されている。より効果的に進めるため、ターゲットや展開方法の検討を深めることが望まれる。

### （1）目標１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 | | 達成状況 進捗 | 達成状況 着手⇒成果／未着手⇒未着手の理由 | 今後の見通し | | 検証 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 目標1 | 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） | 着手 | ・全域、全世代を対象としたデマンドタクシーの本格運行を開始（H30 年度～） | 継続 | | ・目標の「高齢者等が自ら移動できる環境」は、デマンドタクシーの導入により達成された。<br>・今後は、持続可能な移動手段となるよう､定期的な検証･見直しと、事業の継続が求められる。<br>・重複していた公共的な移動サービスの役割分担も図られたため、施策④は次のステップへの移行が求められる。<br>・未着手の割引制度は、料金システム変更の必要性が課題であり、導入方策の継続検討が求められる。 |
| | ② 基幹交通（鉄道・バス）への乗継拠点整備 | 着手 | ・交通の時刻等を知らせる電光掲示板（デジタルサイネージ）<br>・小川町駅改札内外公衆旅客トイレのバリアフリー化改修工事（R2 実施予定）<br>・小川町駅ホームへの内方線付き点状ブロック設置 | 継続 | | |
| | ③ 乗継割引、高齢者割引、免許返納者割引の導入 | 未着手 | ・免許返納者や近隣自治体の動向をふまえ、検討を進めていくため | 継続 | | |
| | ④ 公共的な移動サービスの望ましい方向性検討 | 着手 | ・デマンドタクシーの本格運行開始にあたり、サービスが重複する「いきいきタクシー券支給事業」「パトリアおがわ一般送迎」を廃止・統合した。<br>（障害のある方については福祉タクシー利用券を交付） | 次のステップへ移行 | デマンドタクシー以外の手段を確保することは現状では考えにくい。 | |

### （2）目標２に基づく施策　（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 | | 達成状況 進捗 | 達成状況 着手⇒成果／未着手⇒未着手の理由 | 今後の見通し | | 検証 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 目標2 | ⑤ 鉄道の路線維持・充実 | 着手 | ・移住者向け：小川町通勤者座席指定券購入費補助事業を開始（R2 年度～） | 継続 | | ・鉄道は移住・定住促進と一体となった取り組みが実施されている。<br>・バス路線は、ルートの新設・運行本数の増加が進み、利便性が向上した。<br>・ノンステップバスの導入と停留所新設が進み、利用環境が充実された。<br>・バス停留所の機能充実は、費用負担や用地確保等の要因で取組が進みづらく、実現手法の検討が求められる。 |
| | ⑥ バス路線の維持・充実 | 着手 | ・パークヒル路線：カインズ・日赤ルートの新設<br>・ときがわ町路線：カインズ・日赤ルートの新設、小川町駅～日赤区間の値下げ<br>・東秩父村路線　：小川町駅～和紙の里区間の運行本数増加<br>・熊谷路線　　：バス利用促進協議会設置、最終バス時刻の繰り下げ | 継続 | | |
| | ⑦ 路線バス車両のバリアフリー化 | 着手 | ・みどりが丘循環（川越観光自動車㈱）：ノンステップバス 3 台導入<br>・パークヒル線　（川越観光自動車㈱）：ノンステップバス 1 台導入予定<br>・イーグルバス㈱：ノンステップ・ワンステップバスを併用、IC カード端末導入 | 継続 | | |
| | ⑧ バス停留所の機能充実 | 着手 | ・パークヒル路線：停留所新設（町役場入口、花和楽の湯前、小川赤十字病院）<br>・ときがわ町路線：停留所新設（町役場入口、花和楽の湯前）<br>・熊谷路線：停留所新設（ワイナリー入口）、バスロケーションシステムの導入 | 継続 | 事業者の経営等を鑑みると現状整備できる状況ではない。 | |
| | ⑨ 鉄道・路線バス間の乗継利便性向上 | 着手 | ・出来る限り待ち時間が少なくなるよう、路線バス事業者側がダイヤの見直しを図り、利用者の利便性の向上を図っている。 | 継続 | | |

# 2 現行計画の検証と見直しの必要性　～「施策」の進捗状況 ～

## （３）目標３に基づく施策　（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 | | 達成状況 進捗 | 達成状況 着手 ⇒成果 ／ 未着手 ⇒未着手の理由 | 今後の見通し | | 検証 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 目標３ | 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） | 着手 | ・関係機関との定期的な検討協議を継続している。 | 継続 | | ・観光振興に資する施策は、近隣町村・庁内関係課と連携しながら、多様な取組が展開されている。今後も取組の継続・充実が求められる。<br>・商業振興に資する施策は、ポイント制度以外の方策による実施に見直すことが求められる。 |
| | ⑪ 商業施設等との連携による利用促進（商店とタイアップした割引サービス導入等） | 着手 | ・他自治体の事例研究を基にした導入可能性検討を実施。 | 見直し検討 | ポイント還元制度の新設は、煩雑な制度となり、費用対効果の面から実現性が低い。<br>公共交通と連動させない従前の商業振興施策の方が有効と考えられる | |
| | ⑫ 観光客への周知・利用促進（観光客向けマップ作製等） | 着手 | ・HP 等を通じた町内観光施設への公共交通アクセス手段の情報発信<br>・観光客向けのマップ作製及び配布済（順次、R1）<br>・観光案内所整備における情報発信の強化等（R2）<br>・企画切符の作成(道の駅記念切符・記念品)<br>・イベント開催時のシャトルバス運行(町主体：酒蔵まつり)<br>・周遊観光イベント（寄居町・東秩父村・小川町と広域連携スタンプラリ）の実施。 | 継続 | | |

## （４）目標４に基づく施策　（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 | | 達成状況 進捗 | 達成状況 着手 ⇒成果 ／ 未着手 ⇒未着手の理由 | 今後の見通し | | 検証 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 目標４ | ⑬ 利用促進イベントの実施 | 着手 | ・福祉まつりでバスの展示を実施（2018 年度、イーグルバス㈱）<br>・みどりが丘自治会まつりでバスの展示を実施（2017・2018 年度、川越観光自動車㈱）<br>・寄居町ゆずの木保育園でバスの乗り方教室を実施。2 町 1 村（2019 年度、東秩父村主催　寄居町・小川町の交通政策担当者）が参加。 | 継続 | | ・利用促進の施策は、対象者を網羅する形で計画しており、その結果、幅広い属性に対して周知が図れた。<br>・一方で、それぞれが単発的な実施になっており、同じ施策の中での横展開（例えば、他地域に展開する等）に至っていない。<br>・利用促進施策で意識醸成を展開する際の「ターゲット」「展開方法」の検討を深めることが求められる。 |
| | ⑭ 町民への周知・利用促進のための情報ツール作製 | 着手 | ・ダイヤ改正や新規ルート創設の際には、沿線住民に時刻表を配布<br>・ホームページや広報を通じた周知を実施 | 継続 | | |
| | ⑮ 小中学校との連携による周知・利用促進 | 未着手 | ・施策⑬から段階的に発展させる予定であったため<br>・教育委員会部局の年間行事として事前（約 1 年前くらい）に予定を組まねばならず、学校側・事業者側との調整が難しい。場所の確保の問題。<br>・コロナウイルスの影響で 3 密となる公共交通利用促進の呼びかけが難しい。 | 継続 | | |
| | ⑯ 行政区等の地域単位での周知・利用促進 | 着手 | ・某行政区の敬老の集いの中で出前講座を実施（2019 年度、参加者 30 名程度） | 継続 | | |
| | ⑰ 民間事業者等の単位での周知・利用促進 | 未着手 | ・ノーマイカーデーの推進は、各企業・役場の規定に基づき支給されている通勤手当が障壁となり、調整が難しい。<br>・自己負担による任意での協力しか依頼できない。 | 継続 | | |

# 3 現行計画の検証と見直しの必要性　～「計画の目標」の達成状況～

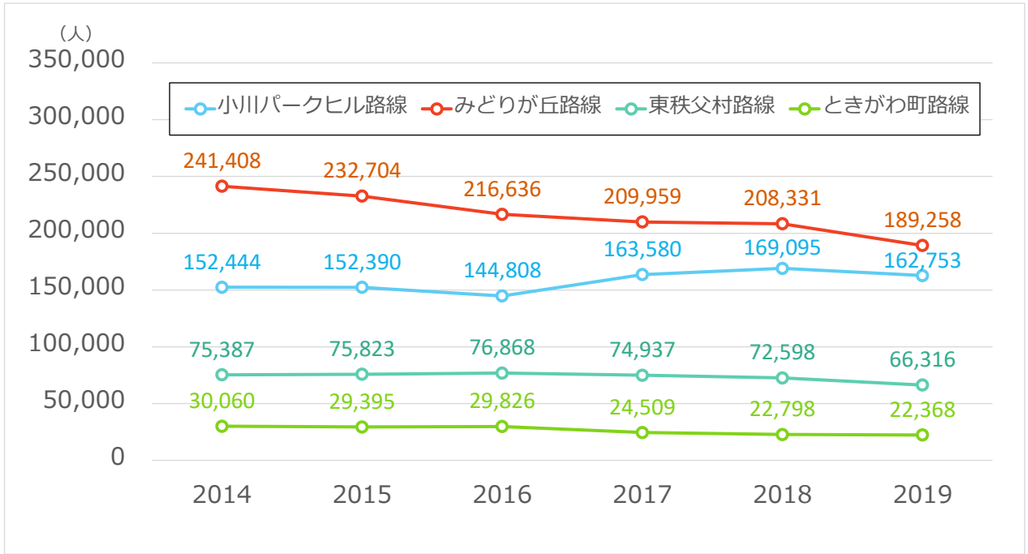
- 指標１は、メイン施策のデマンドタクシーの満足度は高いものの、公共交通全般の満足度を改善するまでに至らなかった。今後は、総合的に満足度を向上させる取組が求められる。
- 指標２は、具体的な路線変更を行った路線は目標値を達成したが、その他は取組を実施しているものの目標達成には至らなかった。今後は、路線変更等の具体的な取組が求められる。
- 指標３は、取組みが軌道に乗った 2018 年以降の値を見ると、各年 2 回の目標値を達成している。ただし、コロナ禍で今後の動向が不透明である。

**■指標と目標値**

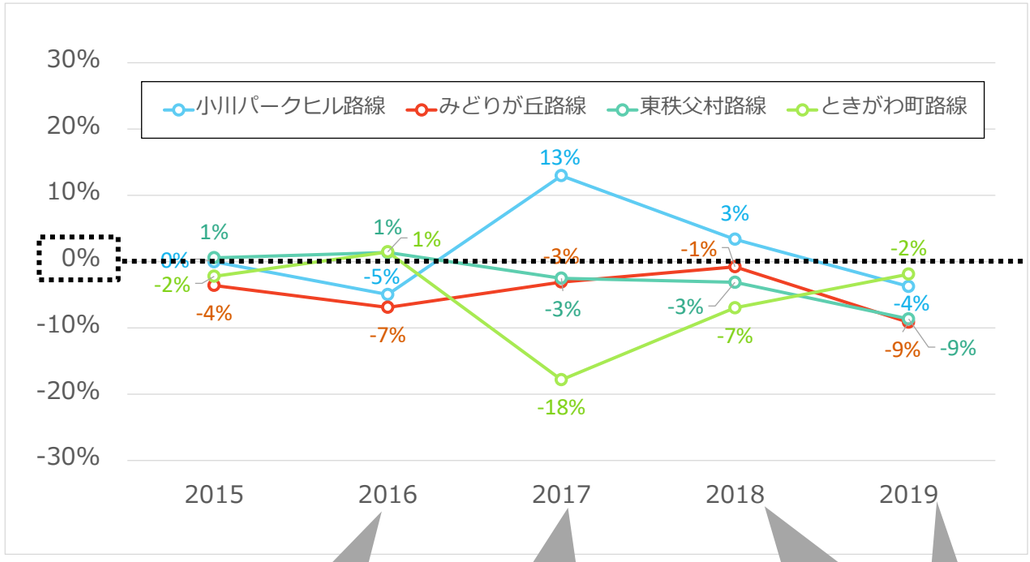
| | | 指　標 | | | 策定時点の値 | 目標値（2020 年） | 達成状況 現況値 | 達成状況 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 目標１<br>高齢者等が自ら移動でき、健康的に暮らせる公共交通手段の導入 | ⇒ | **指標１　公共交通の満足度**<br>（小川町住民意識調査の設問「交通の満足度」での不満・やや不満の回答割合） | | | **29.7%（2015 年）** | **現況より改善** | **40.2 %** ↑（2019 年） | ・不満・やや不満の割合は上昇しており、目標値は未達成<br>・年齢別では「40 歳以下」の不満・やや不満割合が高い<br>・自由記述意見を見ると、交通に関しては駅周辺の整備や免許返納者対策に関連する意見が多い<br>・一方で、デマンドタクシー登録者を対象とした意向調査結果を見ると、満足度が高い（不満・やや不満の割合は 21%）。 |
| 目標２<br>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<br><br>目標３<br>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 | ⇒ | **指標２<br>公共交通<br>利用者数**<br>（利用実績） | バス | **小川パークヒル路線** | **152,444 人/年（2014 年度）** | **現状維持** | **169,095 人/年**（2018 年度）<br>**↑策定時点から＋ 11 %**<br>※162,753 人/年（2019 年度） | ・小川パークヒル路線のみ目標値を達成<br>・みどりが丘路線・ときがわ町路線は、目標値に達していないが、利用者数の前年比増減割合が改善傾向にある |
| | | | | **みどりが丘路線** | **241,408 人/年（2014 年度）** | | **208,331 人/年**（2018 年度）<br>**↓策定時点から－14 %**<br>※189,258 人/年（2019 年度） | |
| | | | | **東秩父村路線** | **75,387 人/年（2014 年度）** | | **72,598 人/年**（2018 年度）<br>**↓策定時点から－4 %**<br>※66,316 人/年（2019 年度） | |
| | | | | **ときがわ町路線** | **30,060 人/年（2014 年度）** | | **22,798 人/年**（2018 年度）<br>**↓策定時点から－24%**<br>※22,368 人/年（2019 年度） | |
| | | | | **熊谷市路線** | **※数値なし** | | **※数値なし** | |
| | | | 鉄道 | **小川町駅　（東武東上線）** | **10,859 人/日（2014 年度）** | | **9,449 人/日**（2019 年度）<br>**↓策定時点から－13 %** | ・小川町駅（東武東上線）の利用者数は、人口減少割合とほぼ同水準で減少している<br>・小川町駅（JR 八高線）の利用者数は、人口減少割合の幅より緩やかな減少になっている<br>・東武竹沢駅の利用者数は、ハイキング需要等の影響により増加した |
| | | | | **小川町駅　（JR 八高線）** | **1,228 人/日（2014 年度）** | | **1,198 人/日**（2019 年度）<br>**↓策定時点から－ 2 %** | |
| | | | | **東武竹沢駅（東武東上線）** | **791 人/日（2014 年度）** | | **877 人/日**（2019 年度）<br>**↑策定時点から＋11 %** | |
| | | | | **竹沢駅　（JR 八高線）** | **※数値なし** | | **※数値なし** | |
| 目標４<br>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 | ⇒ | **指標３　利用促進活動実施回数**<br>（小中学校、行政区、民間事業者等を対象とした取組実績） | | | **0 回（2015 年度）** | **10 回（累計）<br>各年 2 回** | **2016 年度：　0 回**<br>**2017 年度：　1 回**<br>**2018 年度：　2 回**<br>**2019 年度：　2 回** | ・利用促進イベントの実施方法を検討し、取組みが軌道に乗った 2018 年以降の値を見ると、各年 2 回の目標値を達成している。<br>（2019 年は台風 21 号による被害の影響で中止したイベントが含まれていない） |

参　考

■バス利用者数　年度毎の推移




■バス利用者数（年度毎）　前年度比増減の推移



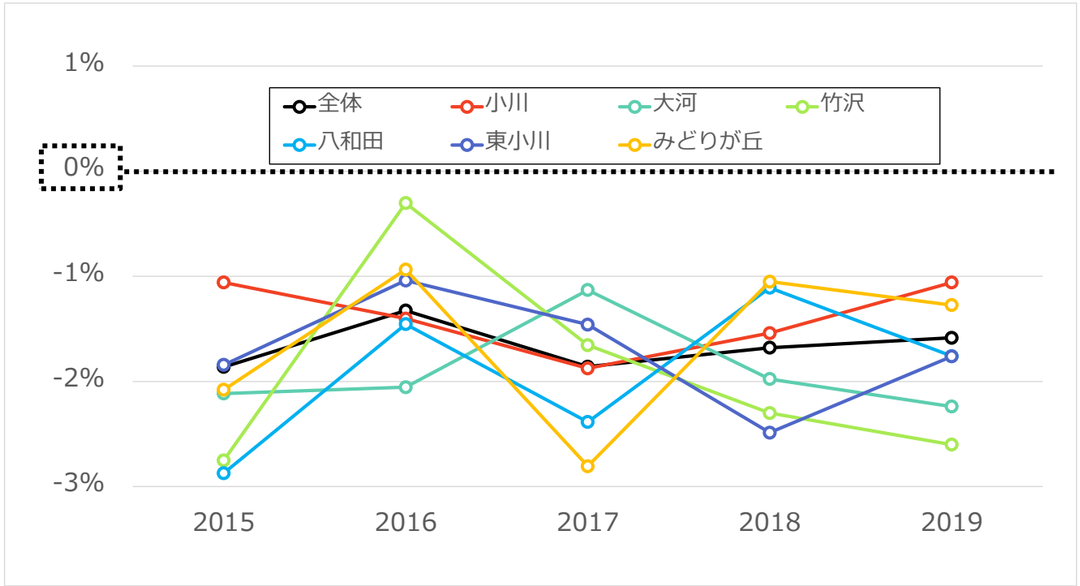

地域公共交通網形成計画の策定

・小川パークヒル路線の変更
・利用促進イベントの開始（みどりが丘自治会まつり）

・デマンドタクシー本格運行開始
・利用促進イベントの実施
⇒みどりが丘自治会まつり【みどりが丘路線沿線】
⇒福祉まつり【東秩父村線沿線】

年度後半にコロナ禍の影響あり

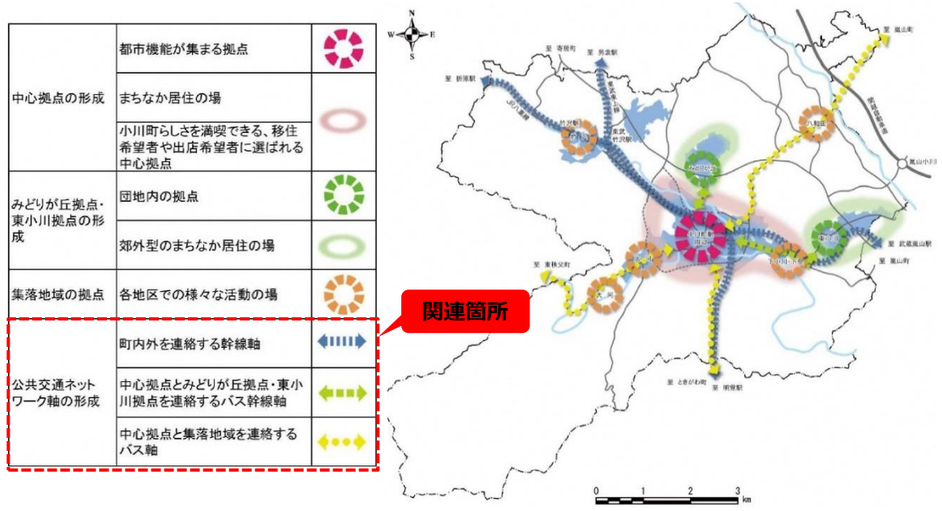
■地域別の人口増減　前年比増減の推移（住民基本台帳、各年 12 月の人口）

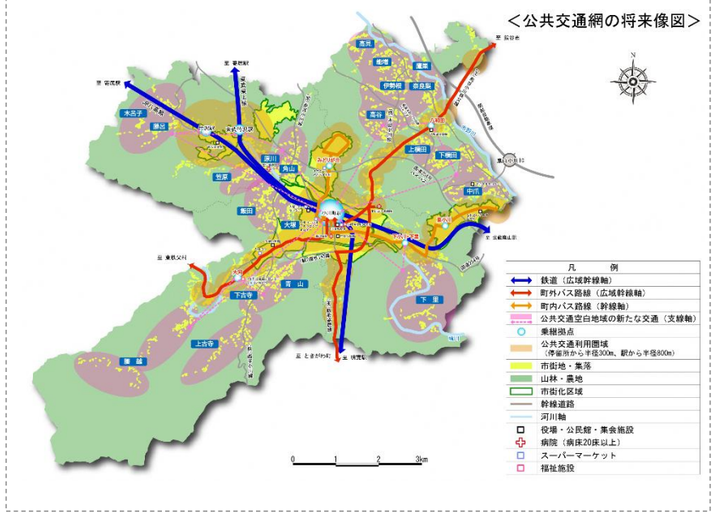


# 4 策定後の状況変化による見直しの必要性　～上位計画・関連計画の策定・改定～

現行計画策定（2016 年 3 月）以降に策定・改定された上位計画・関連計画である「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」を対象に、関連する内容の整理と見直しの必要性検証を実施した。

**■現行計画策定後に見直し・策定された上位計画・関連計画**

<table>
<tr><th>計画名称</th><th>関連する内容</th></tr>
<tr><td>小川町<br>立地適正化計画<br>（2020 年 4 月）</td><td>
（まちづくりの方針）　“小川町らしさ”を守り育てるまちづくり<br>
（目指す都市の骨格構造）　公共交通によるネットワーク軸の形成<br>
町内各地から中心拠点に公共交通で移動できる交通環境を将来にわたって維持し、既存の路線バスを生かした公共交通ネットワーク軸の形成を目指します。<br>


（参考：現行計画の公共交通網の将来像）<br>


<br>
（課題解決のための施策・誘導方針）<br>
◆町内北部から小川町駅へのアクセス利便性を高めるため、小川町駅周辺の交通結節機能を改善<br>
◆みどりが丘団地・東小川団地における利便性の高い公共交通の維持　　◆中心拠点への交通ネットワークの確保
</td></tr>
<tr><td>第 2 期小川町まち・ひと・しごと創生総合戦略<br>（2020 年 3 月）</td><td>※デマンドタクシー運行事業が実施されたこと、住民意識調査結果の「重点的に取組むべき施策」における交通の優先順位が落ちたこと等を踏まえ、公共交通に関する基本目標・施策の位置づけがなくなった。</td></tr>
</table>

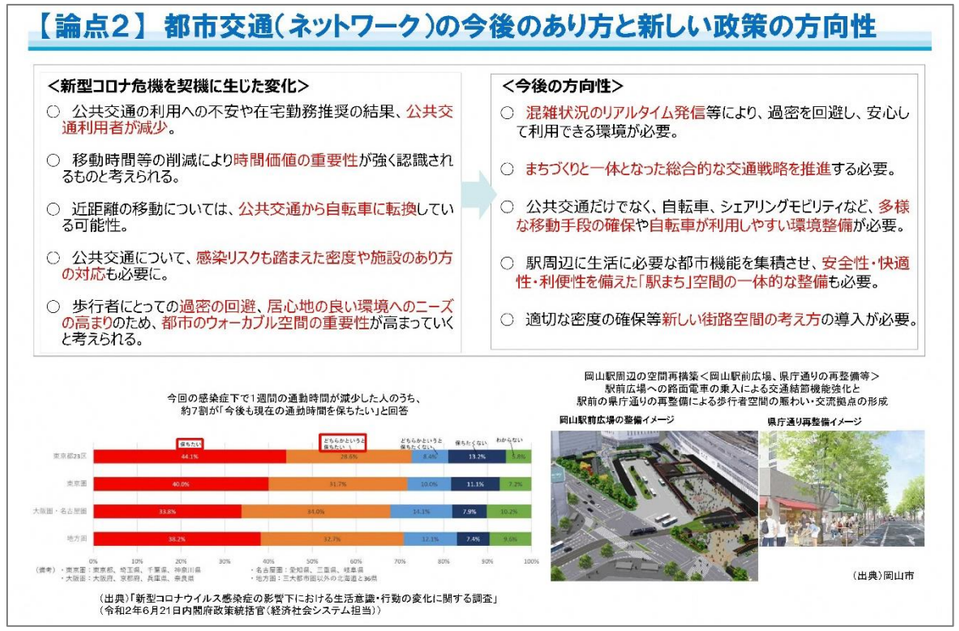
**《 見直しの必要性 》**

- 公共交通網形成計画には、立地適正化計画の「まちづくりの方針」「目指す都市の骨格構造」「課題解決のための施策・誘導方針」が関連するが、現行計画と整合する内容である。従って、上位関連計画との整合の観点からの見直しの必要性はない。

# 5 策定後の状況変化による見直しの必要性　～社会情勢等の変化～

小川町地域公共交通網形成計画の見直しに関わりのある社会情勢等の変化として、「法改正」と「コロナ禍」による影響が挙げられる。この２つについて、関連する内容の整理と見直しの必要性検証を実施した。

**■計画の見直しに関わりのある社会情勢等**

| 法改正による影響 | コロナ禍による影響 |
|---|---|
| **持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（2020 年 6 月 3 日交付、2020 年 11 月 27 日施行）** | **新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（国土交通省都市局 2020 年 8 月）** |
| （法改正の主なポイント）<br>◆地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、病院・商業施設の送迎サービス　など）の活用、貨客混載に対する支援が強化された制度に変更<br>◆改正前の地域公共交通網形成計画に、上記要素や計画の PDCA を充実させた「地域公共交通計画」を策定<br>◆利用者目線の運賃改定等しやすいよう規制緩和<br>◆MaaS を普及促進する制度の創設　　など | （コロナ禍を踏まえた新たなまちづくりにおける公共交通の方向性）<br>◆過密を回避し、安心して利用できる環境（混雑状況のリアルタイム発信等）<br>◆多様な移動手段の確保 |
| |  |
| 出典：国土交通省ホームページ | 出典：国土交通省ホームページ |

**《 見直しの必要性 》**

- 法改正によって制度の中に新たに追加された要素のうち「地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、病院・商業施設の送迎サービス　など）」は、小川町への適用が考えられる。コロナ禍を契機とした新たなまちづくりの中で「多様な移動手段の確保」も求められているため、デマンドタクシーを補完する移動手段として、見直し計画に位置付ける可能性の検討が望まれる。
- 新たな制度の地域公共交通計画では、計画の PDCA の充実が求められるため、「計画の目標」「計画の進行管理と推進体制」の内容を充実させる見直しが望まれる。

# 6 見直しの方向性

各検証結果を踏まえ、現行計画の各項目を以下の方向性で見直すこととする。

## （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、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 割を着手し、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。<br>⇒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<br>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。<br>⇒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<br>⑯行政区等の地域単位での周知・利用促進<br>⑮小中学校との連携による周知・利用促進<br>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。<br>⇒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。

# 7 小川町地域公共計画（素案）の概要

**※赤文字：現行計画からの改定箇所**

| 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 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 名　　称 | 実施工程 | 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<br>■公共交通空白地域の解消<br>・小さな需要、広い範囲に対応した交通手段の導入<br>■高齢者等の外出を支援する公共交通施策の導入<br>・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）<br>・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<br>■公共交通の骨格を担う鉄道と既存路線バスの維持・充実<br>・鉄道：利用環境の維持・充実<br>・町内バス路線：高いサービス水準の維持<br>・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<br>■公共交通利用環境の向上<br>・路線バス等の待合環境の充実<br>・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<br>■公共交通の結節点である小川町駅の機能充実<br>・駅南口の安全性・快適性の向上<br>・駅北口の開設<br>■商業施設等との連携による町の活性化<br>■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アクセス手段の HP による情報発信 | | | |
| | | 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<br>■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<br>・公共交通利用に対する町民の意識醸成<br>・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）公共交通運行状況を発信する町 HP の作製 | | | |
| | | 2）公共交通運行状況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 | | | |
| | ⑮小中学校との連携による周知・利用促進 | ※削除（⑭に統合） | | | |
| | ⑯行政区等の地域単位での周知・利用促進 | ※削除（⑭に統合） | | | |
| | ⑰民間事業者等の単位での周知・利用促進 | ※削除（⑭に統合） | | | |