

二宮町地域公共交通計画(令和5年度策定)の概要について

序章 計画の目的と位置づけ

1. 計画策定の目的
2. 計画の区域
3. 計画期間
4. 計画の位置づけ

1章 地域公共交通の現状と課題

1. 現状
2. 課題

2章 基本的な考え方

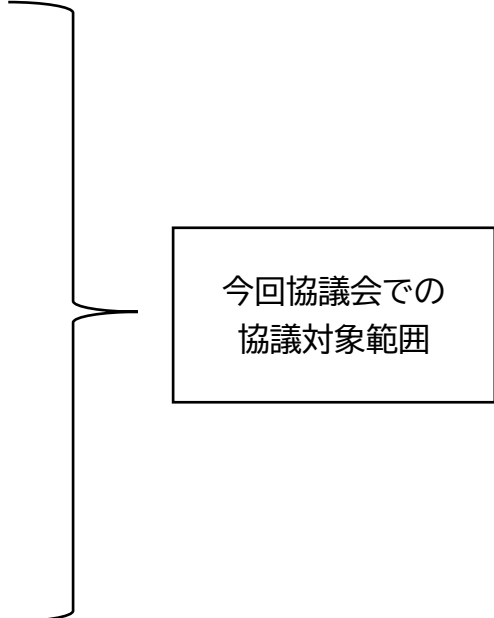
1. 基本理念
2. 基本方針と基本目標
3. 公共交通ネットワークの形成方向
4. 計画の体系

3章 施策内容

1. 基本方針1
2. 基本方針2
3. 基本方針3

4章 計画の評価と推進体制

1. 計画目標の達成状況を評価するための評価指標
2. 計画の推進体制



今回協議会での
協議対象範囲

【今後のスケジュールについて】

令和5年 10月 第3回地域公共交通活性化協議会にて計画素案の協議

11月 議会全員協議会にてパブリックコメントの実施について事前報告

12月 パブリックコメントの実施

令和6年 1月 第4回地域公共交通活性化協議会にてパブリックコメントを踏まえた計画素案について協議

3月 計画の策定

第2章 基本的な考え方

2.1 基本理念

「誰もが移動手段を確保することができ、
維持し続けることができる公共交通体系」

人口減少・少子高齢化社会において増加する高齢者等の交通弱者を含め、誰もが移動手段を確保することができる公共交通ネットワークを目指します。

また、財政的に持続可能なだけでなく、脱炭素社会の実現や社会的なデジタル化も考慮した公共交通ネットワークの形成や仕組みづくりを行います。

関連する SDGsのターゲット

ゴール	ターゲット
	3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含め質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱(レジリエント)なインフラを開発する。
	11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で安易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
	13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。
	17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを推奨・推進する。

2.2 基本方針と基本目標

<p>《基本方針1》 公共交通の 維持確保</p>	<p>【基本目標1】 <u>乗り支え意識の向上と公共交通の効率化</u></p> <p>○にの♡バスの割引制度等の改革や他分野との共創による利用促進等を行うことで利用者を増加させ、ダイヤ・ルート等の効率化により利便性を向上させるとともに公費負担を減少させ、にの♡バス運行の持続可能性確保を図ります。</p> <p>○町民向けのモビリティ・マネジメントの実施や各種の利用促進により乗り支え意識を向上し、路線バスやタクシー、鉄道等の既存公共交通の活性化を図り、町の公共交通ネットワークを将来にわたって維持することを目指します。</p>
<p>《基本方針2》 福祉的視点の 導入</p>	<p>【基本目標2】 <u>移動困難者に対応した福祉的公共交通の検討とバリアフリー化の推進</u></p> <p>○デマンド型の公共交通・タクシー利用助成拡充等の検討や、地域ボランティアの設立支援・育成を通じ、既存の公共交通ではカバーしきれていない移動困難者の足の確保等、福祉の視点に基づいた、よりきめ細かな公共交通ネットワークの形成を目指します。</p> <p>○また、バリアフリー化の取り組みを支援することで、誰もが利用しやすい公共交通の確保を図ります。</p>
<p>《基本方針3》 新たな時代 への対応</p>	<p>【基本目標3】 <u>新技術導入の推進と施設再編を見据えた公共交通の見直し</u></p> <p>○ICT 技術の発展や環境問題の深刻化を受け、より便利かつ環境負荷の少ない、時代に即した新しい公共交通を目指します。</p> <p>○また、令和9年度に控える町の公共施設の再編を見据え、再編後も誰もが役場庁舎等の各公共施設へアクセスできる公共交通ネットワークを目指します。</p>

2.3 公共交通ネットワークの形成方向

本町の公共交通ネットワークについては、当面の間は、既存の各公共交通サービスの特徴を最大限に発揮し、以下のとおり役割分担のもと、相互に連携しながら、既存のネットワーク機能の維持を目指します。

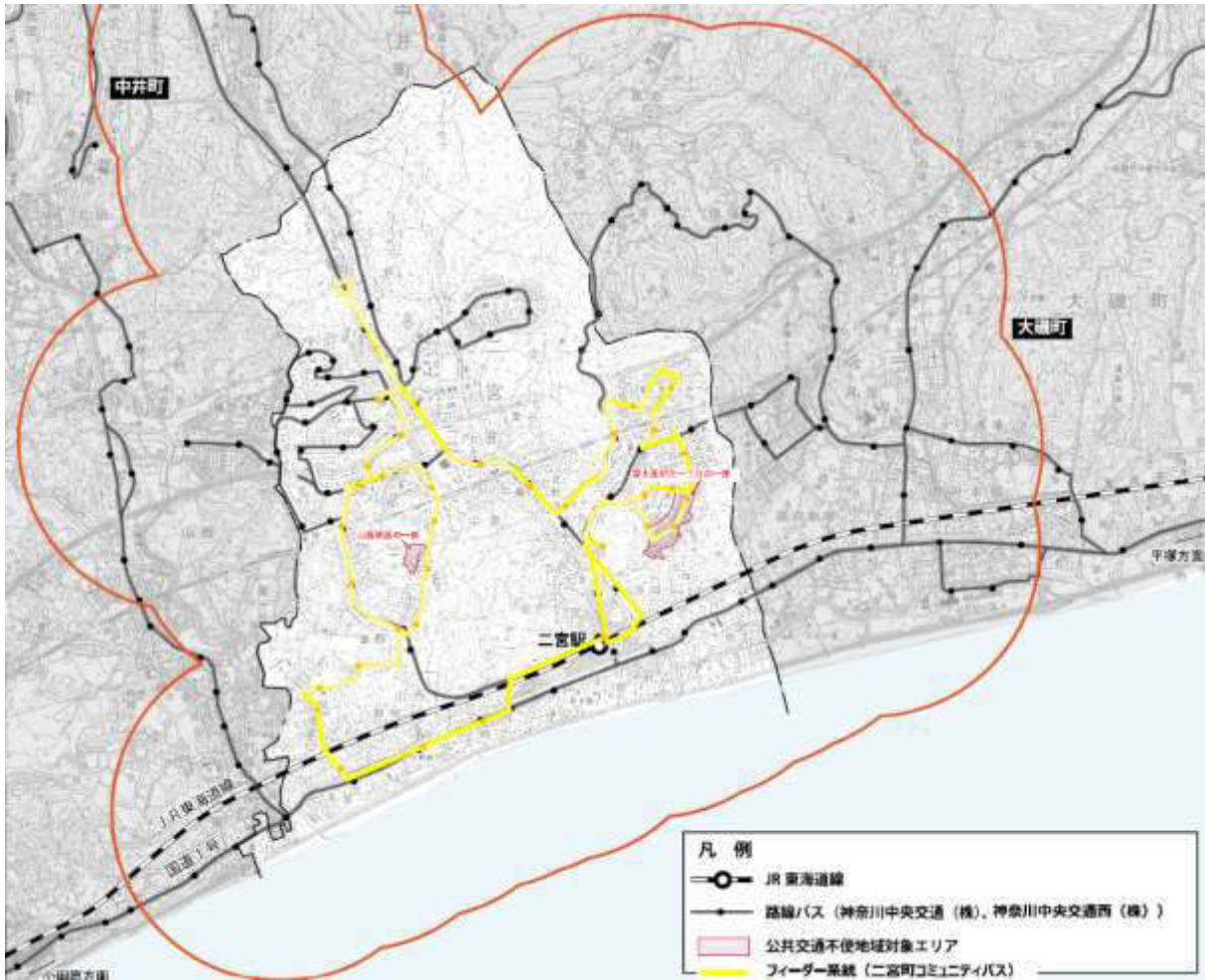
また、移動が困難な高齢者等の生活の足を確保するため、並行してデマンド型公共交通導入の検討等、公共交通ネットワークの見直しを行います。

表2-1 各公共交通サービスの役割分担

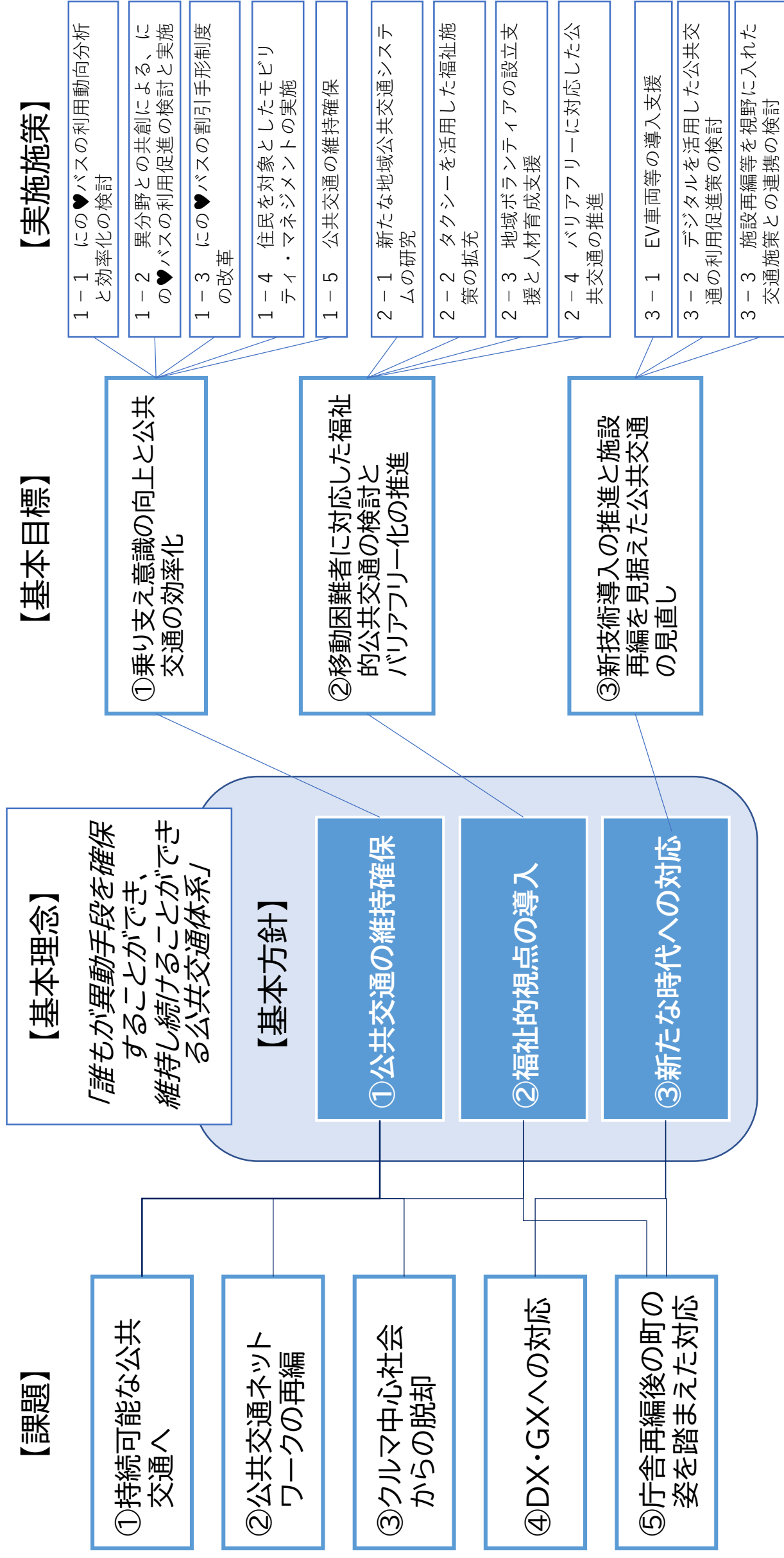
分類		公共交通サービス	担う役割
幹線	地域間公共交通	鉄道(JR 東日本 東海道線)	通勤・通学やレジャー等を目的とした、町内から県内各地や東京都内等の遠方までを結ぶ広域的な移動を担います。
		路線バス(神奈川中央交通)	小田原市や秦野市、大磯町など、町内と近隣市町との移動を担います。
支線	地域内公共交通	にの♡バス(※)	日常の買い物や通院等を目的とした町内の移動を担います。
		デマンド型公共交通(検討)	予約制・乗合型の公共交通で、町内の移動を担うことを想定しています。
補完公共交通		タクシー	ドア・トゥー・ドアの様々な個別的需要に対応した、面的な移動を担い、幹線・支線から成るネットワークを補完する役割を担います。
		各種送迎バス	病院や学校等、特定施設の利用者の移動を担います。
		福祉有償運送	介護を必要とする高齢者や障がい者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方を対象に、日常の買い物や通院等の移動を担います。
		ボランティア輸送	地域の互助の関係の中で、日常の買い物や通院等の移動を担います。

※にの♡バスについては、交通不便地域の外出手段確保のため運行を維持する必要がありますが、元々民間バス路線が存在しない、または民間路線バス事業者が採算性等により撤退した地域を運行しているため、民間路線バス事業者によるサービス提供は困難で、運賃により収益を上げることも見込めないため、国による補助事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が不可欠となっています。

図2-2 町内の公共交通ネットワークとにの♡バスの運行地域



2.4 計画の体系



第3章 施策内容

3.1

基本方針1 公共交通の維持確保

基本目標1 乗り支え意識の向上と公共交通の効率化

施策1-1 への♡バスの利用動向分析と効率化の検討	
概要	<ul style="list-style-type: none">令和4年度のルート改編の結果を受けて、利用者数や利用便、利用バス停等の動向を継続的に分析します。動向分析の結果を踏まえ、「新たな地域公共交通システムの研究・試行」(施策2-1)との公共交通ネットワークの分担も考慮しながら、新たなルートやダイヤの検討を定期的に行います。
実施主体	二宮町

施策1-2 異分野との共創による、への♡バスの利用促進の検討と実施	
概要	<ul style="list-style-type: none">への♡バスの更なる利用促進のため、主に利用者数の少ない時間帯の便を対象として、観光や産業等の異分野との協力により、新たな移動需要の創出(「共創」)することを検討します。
実施主体	二宮町、町内事業者

施策1-3 への♡バスの割引手形制度の改革	
概要	<ul style="list-style-type: none">への♡バスの割引手形制度について、収益性も鑑みながら、改革を検討します。また、手形に添付する顔写真の提出など、購入しにくいとの意見があるミーヤ手形(購入者制限ありの10割引手形)について、より簡便な形への転換を検討します。
実施主体	二宮町

施策1-4 住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	
概要	<ul style="list-style-type: none">多様な手法によるモビリティ・マネジメントを継続的に実施し、自家用車を利用した移動から、公共交通や自転車・徒歩などへの自発的な転換を促します。具体的には、地域住民が集い交流する場である「地域の通いの場」や子育て世代が集まる場に町職員が出向き、への♡バスをはじめとする公共交通の利用について啓発活動を行います。
実施主体	二宮町

施策1-5 公共交通の維持確保	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 施策1-4の通いの場での講座に合わせて、にの♡バスや路線バスを使った地区ごとの「お出かけモデルプラン」を示しながら、利用券等を配布して「お試し乗車」を促す活動を行います。 にの♡バスのルート上にある二宮西中学校の生徒に対し、登下校でのにの♡バス利用についての周知チラシを入学説明会等のタイミングに合わせて、新1年生及び在校生に配布します。
実施主体	二宮町

3.2

基本方針2 福祉的視点の導入

基本目標2 移動困難者に対応した福祉的公共交通の検討とバリアフリー化の推進

施策2-1 新たな地域公共交通システムの研究	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 全町的な高齢化等により増加している、バス停まで歩行することが難しい移動困難者(高齢者、障がい者等)の生活の足を確保するため、福祉的な視点を持ったデマンド型の公共交通の導入を検討します。 導入にあたっては、路線バス・タクシー等の既存の民間公共交通やにの♡バスとの分担を考慮し、町全体として持続可能な公共交通ネットワークとなるよう、導入地域や導入台数、利用条件等を決定します。
実施主体	二宮町

施策2-2 タクシーを活用した福祉施策の拡充	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・障がい者の生活の足を確保するため、要介護(要支援)高齢者移送サービス利用助成券事業を継続します。 施策2-1の新たな地域公共交通システムと、要介護(要支援)高齢者移送サービス利用助成券事業との制度の棲み分けの方法を検討します。
実施主体	二宮町

施策2-3 地域ボランティアの設立支援と人材育成支援	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの異なるニーズを踏まえ、最適な交通サービスを住民主体で話し合い、選択する地域の協議体の設立・運営等を支援します。 地域ボランティア団体による持続可能な事業展開を支援するため、運転者ボランティアの育成を行います。(二宮町運転ボランティア養成講座)
実施主体	二宮町、地域ボランティア団体、町民

施策2-4 バリアフリーに対応した公共交通の推進	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点や車両など、公共交通のバリアフリー化を推進することで、高齢者、障がい者、子育て世代等を含めて、誰もが移動できる公共交通の環境を整備します。 バス車両やタクシー車両のバリアフリー化を推進します。町内の各公共交通事業者がバリアフリー化を検討する場合は、国・県とのパイプ役になる等、各種の支援を行います。
実施主体	二宮町、公共交通事業者(バス、タクシー、鉄道)

3.3

基本方針3 新たな時代への対応

基本目標3 新技術導入の推進と施設再編を見据えた公共交通の見直し

施策3-1 EV 車両等の導入支援	
概要	<ul style="list-style-type: none"> EV バス・EV タクシー等の環境負荷の少ない車両の導入を推進します。町内の各公共交通事業者が EV バス・EV タクシー等の導入を検討する場合は、国・県とのパイプ役になる等、各種の支援を行います。
実施主体	二宮町、公共交通事業者(バス、タクシー)

施策3-2 デジタルを活用した公共交通の利用促進策の検討	
概要	<ul style="list-style-type: none"> にの♡バスの更なる利用促進と利便性増進のため、IC カード決済端末の導入を進めます。 にの♡バス及び町内のバス・タクシーについて、マイナンバーカードの活用や MaaS の導入等、ICT の活用を検討・推進します。
実施主体	二宮町、公共交通事業者(バス、タクシー)

施策3-3 施設再編等を視野に入れた交通施策との連携の検討	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 役場庁舎の移転等をはじめとしたラディアン・駅周辺の公共施設の再編に合わせ、すべての町民の方の公共施設へのアクセスを確保するため、にの♡バスをはじめとした公共交通の再編を検討します。
実施主体	二宮町

第4章 計画の評価と推進体制

4.1 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、以下のように評価指標を決定します。

評価指標	指標の出典	基本目標1	基本目標2	基本目標3
①にの♡バス1日あたりの平均乗車数(年平均)	運行委託事業者から取得(毎年)	○		○
②にの♡バスの割引手形・回数券の購入数	運行委託事業者から取得(毎年)	○		
③外出手段における地域公共交通の割合	総合戦略評価アンケート等により取得(毎年)	○	○	
④外出に困難を感じている人の割合			○	
⑤公共交通に関する満足度		○	○	○
⑥外出が週1回未満の高齢者割合	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査により取得(令和7年度、令和10年度)		○	
⑦地域ボランティア団体に登録されている運転者数	団体より聴取(毎年)		○	
⑧免許証返納者数	大磯町警察署より聴取(毎年)		○	