

# 参 考 资 料 集



## 町の概況・公共交通の現状

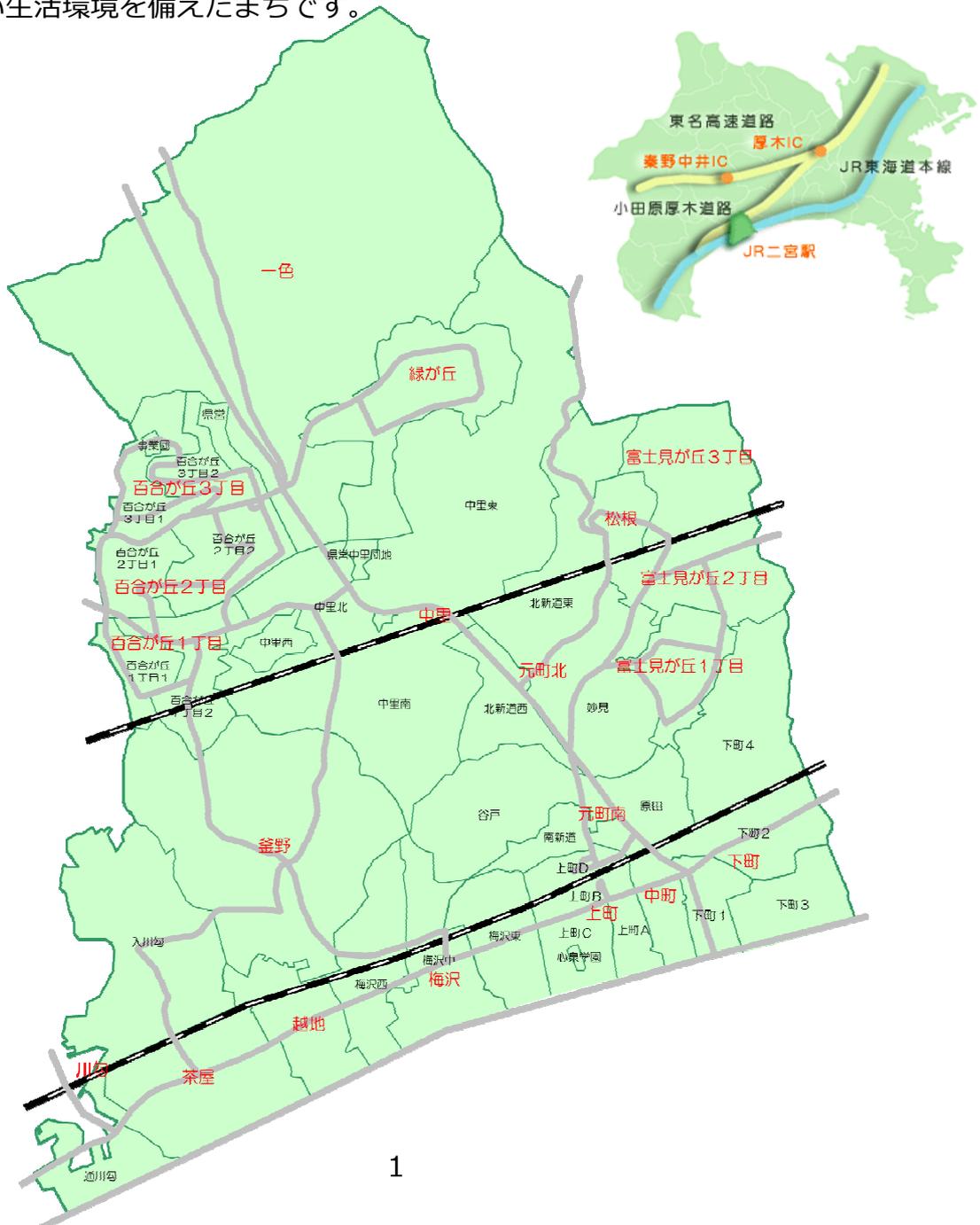
### 1. 町の概況

#### (1) 二宮町の立地

二宮町は、神奈川県西南部に位置し、東京からの距離は約 70 km です。東は大磯町、北は丹沢連峰を背に中井町、西は中村川をはさんで小田原市、南は「相模湾」に面しています。

町の形状はおおよそ三角形で、中央部を 2 級河川の川が流れています。南部は東西の幅 3.3 km、北に進むにしたがって狭くなり、南北は 3.8 km、総面積 9.08 km<sup>2</sup> です。

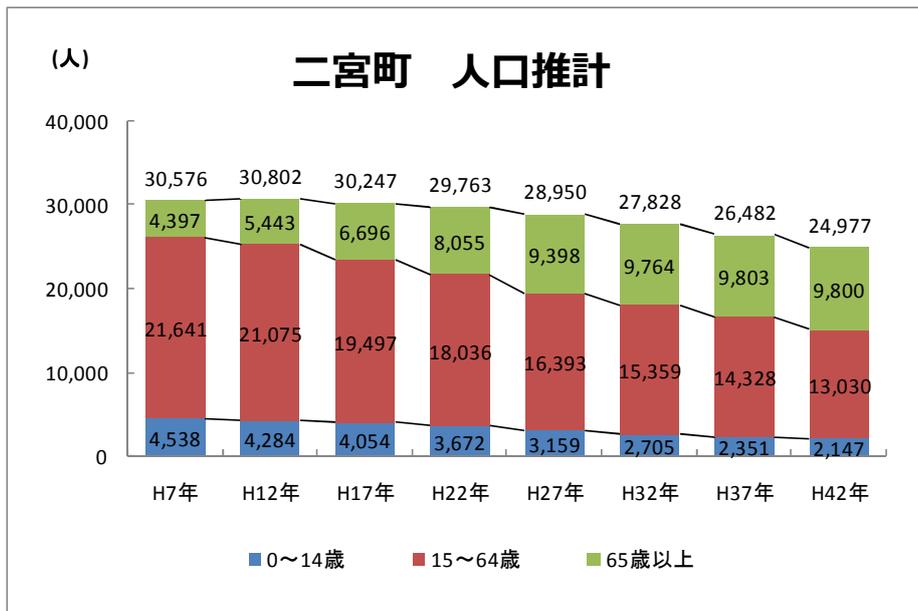
気候は温暖で、豊かな自然と新鮮な海の幸山の幸に加え、純朴な風土とすばらしい生活環境を備えたまちです。



## (2) 人口推移と人口構成

町の人口は、平成13年頃の3万人をピークに全国的な少子高齢化の影響を受け、なだらかな減少傾向にあります。平成18年頃には3万人を割り込み、平成23年の7月現在の人口は29,443人と減少の一途を辿っています。

また、全人口に占める高齢者の割合が25%を上回る超高齢化社会を迎えており、将来的にもさらなる「人口の減少」、「老年人口（65歳以上）の増加」、「年少人口（14歳未満）、生産年齢人口（15歳以上64歳未満）の減少」が懸念されている状況にあります。



※ 平成7年、12年、17年は確定値、平成22年以降は推計値の人口となっている。

<将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）より引用>

	推移のポイント		
	0~14歳	15~64歳	~65歳
約10年前	4,284人	21,075人	5,443人
	14%減	14%減	48%増
現在	3,672人	18,036人	8,055人
	26%減	15%減	21%増
10年後	2,705人	15,359人	9,764人
	21%減	15%減	ほぼ同値
20年後	2,147人	13,030人	9,800人

### 人口減少の推移（将来予測）

- 子供たち（年少人口）の減少
- 働き手（生産年齢人口）の減少
- 高齢者（老年人口）の増加

### (3) 交通アクセス

町の東西には東海道本線、東海道新幹線、国道1号線、西湘バイパス、小田原厚木道路、南北には県道秦野二宮線が走り、それぞれ町道と連結し住民の利便に供されています。

#### <鉄道>

J R東海道本線 / J R二宮駅  
J R東海道新幹線 (通過のみ)

#### <国道>

一般道路  
国道1号線  
有料道路  
国道1号線 (西湘バイパス)  
国道271号線 (小田原厚木道路)

#### <県道>

一般道路  
県道71号 (秦野二宮線)  
県道703号 (二宮停車場線)

#### <町道>

一般道路  
町道407路線  
※ 町道27号線 (二宮駅北口～内原跨線橋)

## 2. 公共交通の現状

### (1) 鉄道

J R東日本旅客鉄道株式会社

< J R東海道本線 >

上り線

(大船・横浜・品川・渋谷・新宿方面)

平 日 122 便 (うち快速 15 便/ライナー 3 便)

土曜休日 112 便 (うち快速 15 便/ライナー 0 便)

下り線

(小田原・熱海・静岡方面)

平 日 122 便 (うち快速 15 便/ライナー 3 便)

土曜休日 116 便 (うち快速 13 便/ライナー 0 便)

J R東日本旅客鉄道利用客数

年度	乗降客数	1日平均乗客数	備考
平成20年度	10,587,206 人	14,503 人	
平成21年度	10,466,068 人	14,337 人	
平成22年度	—	14,503 人	

### (2) 路線バス (一般乗合旅客自動車運送事業)

神奈川中央交通株式会社、株式会社湘南神奈交バス

< 路線バス >

二宮駅北口停留所 17 系統

(団地中央、緑が丘、橘団地、大磯駅、秦野駅方面)

平 日 発車 208 便/到着 210 便

土 曜 発車 163 便/到着 161 便

休 日 発車 160 便/到着 158 便

二宮駅南口停留所 12 系統

(団地中央、比奈窪、高尾、松岩寺、平塚駅、国府津駅、小田原駅方面)

平 日 発車 157 便/到着 157 便

土 曜 発車 142 便/到着 143 便

休 日 発車 137 便/到着 138 便

### (3) タクシー (一般乗用旅客自動車運送事業)

相模中央交通株式会社、神奈中ハイヤー株式会社

## 町が実施している交通に関する施策の実績

### 1. 広域行政推進事業（生活交通確保対策事業）

#### （1）事業概要

利用の低迷等による不採算で、バス事業者単独での維持が困難になり退出（廃線）の要望がなされた路線に対し、自治体の判断で住民の生活の足である生活交通を守るため、路線維持確保のための補助を行うもので、町では「磯01系統」及び「二02系統」（通称「虫窪線」。町内では「二宮駅北口」から元町駐在所前交差点を經由し「桜美園前」までの区間）が対象となっている。

当該路線については、平成15年4月より路線が結ぶ大磯町とともに、広域的な見地に立って協調補助（運行赤字分を利用者及び運行距離を基に案分して行政で負担）により路線を維持してきたが、平成20年度に大磯町での「富士見地区循環バス（コミュニティバス）」試験運行開始に伴う大幅な改正で利用者が激減したことを受け、もともと利用実績の低調であった二宮町は費用対効果等を総合的に判断し、財政支援を平成22年度をもって終了することとした。

現在は大磯町単独の支援により維持している状況にあるが、今後、大磯町のコミュニティバスの本格的な導入（代替運行の開始）に伴い、路線の廃止が見込まれる。

当該路線が廃止された場合、町内区間の一部が交通空白地域となるが、現在二宮町が独自に運行しているコミュニティバスが同区間を経路としていることから、交通空白地域の拡大については防ぐことができる。

#### （2）事業対象者／対象地域

一般町民（健常者）、町外住民／退出要望区間（「堂面」～「桜美園前」）

#### （3）事業実績

事業年度	廃止要望路線	維持路線	備考
平成20年度	1 路線	1 路線	9月改正
平成21年度	1 路線	1 路線	
平成22年度	1 路線	1 路線	二宮町による支援終了
平成23年度	1 路線	1 路線	大磯町の支援による路線維持

#### （4）事業費用

事業年度	予算額	決算額	備考
平成20年度	1,570,000 円	1,570,000 円	不足額 13,472 円はバス事業者で負担
平成21年度	1,544,000 円	1,543,719 円	不足額 11,719 円は補正予算で町が負担
平成22年度	1,585,000 円	1,549,981 円	
平成23年度	0 円	—	

#### （5）担当課

企画財政課 企画調整班

## 2. コミュニティバス運行事業

### (1) 事業概要

「交通空白地域・交通不便地域の解消」を目的に、町が実施主体となって運行しているコミュニティバスで、二宮駅北口を起点に町内の交通空白・不便地域を左右循環で運行している。また、朝夕の通勤通学時には路線バス「二40系統」（通称「釜野線」。「二宮駅南口」から内原跨線橋・釜野を經由し「団地中央」を結ぶ路線）として運行しているのが特徴的である。

「バスの参入・退出や路線の休廃止等の規制緩和」がなされた際、不採算による撤退が懸念されていた「釜野線」の有効活用と、かねてから町議会等で意見の出ていた「コミュニティバス」の導入とが合わさって検討されたため、実験運行の開始当初は「高齢者の積極的な社会参加を促し、健康と生きがいづくりの推進を図ること」を目的とした「二宮町コミュニティ（福祉）バス」という名称で運行を開始した（平成14年11月）。

その後、実験運行中に数回の見直しを行い、本格的な導入にあたって検討委員会を設置して「全ての町民が利用しやすい地域公共交通的な意味でのコミュニティバス」とするために検討した結果、「公共交通空白地域・不便地域の解消」を念頭に置いた上で、「高齢者・障害者の社会参画」を包括的に捉えるという目的を持って運行することとなった。

本格導入に伴う見直し（経路、時刻、料金）後の利用者離れが課題となっている他、「釜野線の制約」、「維持管理コストと費用対効果」、「柔軟な見直しのための体制整備と基準」等の課題についても解消できていない。

### (2) 事業対象者／対象地域

一般町民（健常者）／町内交通空白不便地域（「川匂」「釜野」「富士見」等）

### (3) 事業実績

事業年度	運行日数	利用人数		運賃収入	備考
		大人	子ども		
平成20年度	242日	24,107人	427人	2,472,950円	一律100円 障害者（介添）50円
平成21年度	242日	19,023人	688人	3,116,150円	大人150円 障害者、中学生以下100円
平成22年度	243日	17,196人	611人	2,736,650円	大人150円 障害者、中学生以下100円
平成23年度	244日	4,073人	230人	657,650円	6月現在

### (4) 事業費用

事業年度	予算額	決算額	備考
平成20年度	10,637,000円	8,012,351円	運賃収入で相殺した負担額
平成21年度	15,306,000円	14,908,949円	運賃収入とは別の負担額
平成22年度	12,306,000円	12,001,500円	運賃収入とは別の負担額
平成23年度	12,561,000円	—	運賃収入とは別の負担額

### (5) 担当課

都市整備課 計画指導班

### 3. 二宮町要介護高齢者移送サービス事業

#### (1) 事業概要

「在宅の寝たきりの高齢者」や「介護人の付添いがなければ外出が不可能な要介護高齢者」を対象とした移送サービス（「タクシー利用助成券」）であり、介護者の精神的負担や外出時の金銭的負担の軽減を目的とするもので、助成券の利用によりタクシーの基本料金（初乗り運賃）が免除される。

以前は協定を結んでいた介護用車両を取扱う事業者が1社のみで使い勝手が悪く利用が低調であったことから、平成20年度に指定料・介護料の助成を取りやめる代わりに、利用可能業者を増やすことで利便性を向上させた。（現在は9事業者と協定を結んでいる）

また、平成23年度4月には重度障害者への移送サービス事業との差別化を図るため要綱を改正した。（平成22年度までは「二宮町要介護高齢者及び重度障害者移送サービス事業」として「重度障害者」へのサービス提供も行っていた）

#### (2) 事業対象者

- ・ おおむね65歳以上の、下肢体幹が不自由な要介護高齢者であって、ねたきり、常時車椅子を使用している者、または介護人の付添いがなければ外出が不可能な者
- ・ 65歳未満の下肢体幹1級及び2級の身体障害者手帳を所持する者で、ねたきり・常時車椅子を使用している者、または介護人の付添いがなければ外出が不可能な者（下線部は平成23年4月より削除）

#### (3) 事業実績

事業年度	交付人数	発行枚数	使用枚数	備考
平成20年度	42名	860枚	538枚	
平成21年度	42名	892枚	554枚	
平成22年度	33名	724枚	456枚	
平成23年度	25名	596枚	58枚	7月1日現在

#### (4) 事業費用

事業年度	予算額	決算額	備考
平成20年度	460,000円	371,850円	
平成21年度	480,000円	386,080円	
平成22年度	480,000円	322,080円	
平成23年度	450,000円	—	

#### (5) 担当課

高齢障がい課 高齢者支援班

## 4. 二宮町在宅重度障害者タクシー利用料金助成事業

### (1) 事業概要

「在宅の重度障害者」の積極的な社会参加及び生活圏の拡大を進める一助としてタクシー利用料金一部を助成するサービスであり、在宅の重度障害者の福祉の増進を目的とするもので、助成券の利用によりタクシーの基本料金（初乗り運賃）が免除される他、障害者手帳の提示による割引サービス（1割引）との併用も可能となっている。（現在は23事業者と協定を結んでいる）

平成23年度4月より、障害福祉サービスにかかる需要と経費の増大から、より必要性の高い「重度障害者」の移動手段を確保するため、自動車税の減免及び自動車取得税、軽自動車税の減免を受けている者への交付を取りやめるための要綱の改正を行った。（自動車税の減免は、障害者自身、障害者と生計をともにする者が障害者の社会参加や通院等の移動を目的に自動車を所有する時に受けられる制度のため、タクシー利用料金助成との併用は他自治体でも検討課題となっている。）

### (2) 事業対象者

- ・ 町内に住所を有する次の者
  1. 下肢、体幹、視覚障害で、1級・2級の身体障害者手帳所持者
  2. 上肢、内部障害（心臓・腎臓等）の1級の身体障害者手帳所持者
  3. 知的障害で、A1・A2の療育手帳所持者
  4. 精神保健福祉手帳の1級・2級の所持者

### (3) 事業成果

事業年度	交付人数	交付枚数	使用枚数	備考
平成20年度	221名	6,972枚	4,093枚	
平成21年度	253名	7,970枚	4,948枚	
平成22年度	284名	9,276枚	5,417枚	
平成23年度	134名	6,388枚	457枚	5月現在

### (4) 事業費用

事業年度	予算額	決算額	備考
平成20年度	3,000,000円	2,881,490円	
平成21年度	3,579,000円	3,484,020円	3月予算補正で579,000円増額
平成22年度	4,465,600円	3,820,410円	3月予算補正で802,000円増額
平成23年度	3,664,000円	—	

### (5) 担当課

高齢障がい課 障がい者支援班

# 二宮町コミュニティバス検討委員会

## 報告書



## はじめに

近年、高齢化の進展に伴って二宮町を取り巻く社会情勢も変化しつつあり、コミュニティバスに対する期待が高まりを見せる中、「にのみや総合長期プラン」に位置付けられた「新たな乗り合い交通の検討」として、「地域の実情に即したコミュニティバスの運行について必要となる事項を検討し、町民の移動の利便性の向上を図ること」を目的に「二宮町コミュニティバス検討委員会」が組織されました。

検討委員会では、平成14年11月より実験運行が開始された「二宮町コミュニティ（福祉）バス」が本格的な導入をされないまま、6年間が経過したことを受けて、平成21年4月からのコミュニティバスの本格的な導入を促進するため、交通不便地域の解消や高齢化社会への対応、児童、生徒の防犯対策に配慮した検討を進め、その検討結果を本報告書にまとめました。

今後のコミュニティバスの本格的導入、また運行の維持継続にあたり、ご配慮くださいますようお願いいたします。



## 目次

I	検討の背景と目的	1
	背景	1
	目的	1
II	検討委員会における検討内容	2
	(1) 現状と課題	2
	(2) 検討経過	3
	(3) 検討結果	4
III	運行計画案	7
	経路	8
	停留所	10
	時刻	12
	運賃	13
	その他	13
IV	今後の課題	14



## I 検討の背景と目的

### 背景

現代のモータリゼーションの発展と普及は、移動手段の幅を広げ、個々の生活者の利便性を向上させた反面、排気ガスによる環境問題や交通渋滞だけでなく、バスや鉄道に代表される公共交通の利用減退の要因にもなっています。

加えて、近年の日本国全体の少子高齢化、都市部への一極集中による過疎地域の拡大は、とりわけ生活者にとって最も身近な存在であるバス交通に多大なる影響を与えており、交通不便地域の拡大や交通弱者の増大等、様々な問題を引き起こしています。

一方、二宮町は、東西にJR東海道線や国道1号線、中央の南北に県道71号線といった主要な鉄道や道路が町を縦横断する恵まれた環境にあり、都市部へのアクセスが容易なため、都心のベッドタウンとして栄えてまいりました。

しかしながら、近年では都市部への人口流出や、出生率の低下等の様々な影響による高齢者の増加で、65歳以上の高齢者の人口比が、平成19年8月現在で24.1%に達し、超高齢社会を迎えることとなりました。

このような状況の中、公共交通においても、利用者の減少により、路線バス事業者は多くの不採算路線を抱え、路線の縮小や撤退の検討を余儀なくされ、平成14年のバスの参入・退出の自由化による規制緩和がなされた後は、不採算路線の撤退が現実のものとなりました。

二宮町では、生活交通を確保するため、運行費用の一部補助による路線バス経路の維持を行うとともに、不採算路線の有効利用としてかねてから町議会等で意見のあったコミュニティバスに、福祉的な要素も含んだ「二宮町コミュニティ（福祉）バス」の実験運行を、平成14年11月より開始いたしました。

更に、「にのみや総合長期プラン」においても「移動・交通に関する支援」が位置付けられ、コミュニティバスや乗合タクシー等、新たな乗合交通の導入促進について検討することを明記しました。

また、平成15年には、「コミュニティ（福祉）バス実験運行検討委員会」による本運行に向けての検討を行い、策定した「コミュニティ（福祉）バス実験運行後の本格運行に関する報告書」を基に、平成16年度より運行経路や便数等の見直しを行いました。本格運行には至らず、実験運行を継続してきました。

### 目的

今回の検討委員会では、実験運行の開始から6年が経過した二宮町コミュニティ（福祉）バスの本格的な導入に向け、地域の実情に即した運行と町民の移動の利便性向上を図るため、交通不便地域の解消や高齢化社会への対応、児童・生徒の防犯対策等の様々な課題を検討し、コミュニティバスの運行計画（案）を策定することを目的といたしました。

## II 検討委員会における検討内容

### (1) 現状と課題

現在、実験運行中の「コミュニティ（福祉）バス」（以下「現行のバス」という）は、路線バス釜野線の利用の少ない日中間を利用して運行しており、午前9時から午後4時までの間に右循環と左循環をそれぞれ3便の合計6便が町内を循環して運行しています。

運行形態は、釜野線を運行している株式会社湘南神奈交バスに委託して、釜野線を走る中型サイズのバスを併用して運行しています。

経路は、二宮駅北口を起点として、交通不便地域である川匂・釜野方面から、路線バスの集合点である団地中央に向かい、松根・富士見が丘を經由して二宮駅に戻る形となっております。また、路線バスと重複する経路については、できるだけ競合しないように配慮して運行をしています。

停留所は、路線バス停留所に併設する場所はそのま利用していますが、路線バスのない経路の停留所については、設置する付近の住民に了解を得て、交通安全に支障をきたさない限りで設置されています。

1循環の所要時間は約36分で、右循環、左循環の順番に6便が運行しています。

運賃は、大人1回の利用につき100円で、小人、障害者については半額の50円となっています。

平成14年の運行開始当初は、百合が丘3丁目や温水プール、富士見が丘3丁目も経路として運行していましたが、利用状況や路線バスとの競合回避、便数の確保から、平成16年の見直しの際、現在の経路と時刻になりました。

利用状況は、平成16年の見直し後も増加を続けており、交通不便地域の住民からは路線の維持や便数の増加を望む声が聞かれる状況にあります。

今回の本格的な導入にあたっての検討においては、大きく分けて3つの課題があげられると考えます。

1つ目の課題としては、今後の二宮町のコミュニティバスを検討していく上で最も重要な運行目的であり、目的として重きを置く点を「高齢者・障害者の社会参画」とするか「公共交通空白地域・不便地域の解消」とするかについて町民全体の意向を見て判断していかなければなりません。

2つ目の課題としては、コミュニティバスの検討に際し、最大の制約である釜野線を、現行のバスと同様にコミュニティバスを代替交通として利用するか、生活交通確保対策による補助で独自に路線バスとして維持するかが焦点となります。

3つ目の課題としては、現行のバスが抱える各種サービスの不満点について、限られた財政状況の中、先行する二つの課題を勘案しつつ解消していくことが、今後の利用者の増加を見込む上で重要な課題と言えます。

また、要望として二宮西中学校に通学している百合が丘地域の生徒の保護者を中心とした「二宮西中通学についての安全を考える会」より、通学時に生徒がコミュニティバスの利用ができるようにしてほしい旨の要望が出されています。

## (2) 検討経過

第1回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成19年11月26日実施）

- ・ 具体的な課題の検討に入る前に、運行実績やアンケート結果を基にコミュニティバスの現状把握を行い、今後の検討スケジュールを確認しました。

第2回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成20年1月22日実施）

- ・ 前回の検討委員会で意見の出ている「町が実施する交通事業」の説明や、検討を進める上での叩き台として事務局が作成した導入路線案（経路・時刻）を基に、現状のコミュニティバスが抱える課題点を整理しました。

また、他の自治体にて運行するコミュニティバスの視察研修の行き先等について調整しました。

二宮町コミュニティバス検討委員会視察研修会（平成20年2月21日実施）

- ・ 茅ヶ崎市コミュニティバス（えぼし号）、寒川町コミュニティバスの視察を行い、担当者からそれぞれの地域が抱える課題点や、運行の状況等について説明を受けました。

第3回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成20年3月28日実施）

- ・ 運行計画素案の策定に向け、最大の制約である釜野線と現行のコミュニティバスの関係を確認し、「釜野線の対応」「車両サイズの対応」「路線バス重複の対応」について計画策定の前提となる考え方の方向性を整理しました。その上で、「現行増便型」及び「詳細増便型」に掛かるコストや実現性を町の財政状況を配慮しつつ検討しました。

第4回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成20年5月23日実施）

- ・ 前回の検討委員会で決定した方向性を基に事務局が作成した運行計画素案の「運行経路」「停留所」「運行時刻」「運賃」について具体的に考え方を整理し、それぞれの課題と留意点について検討しました。

第5回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成20年6月23日実施）

- ・ 二宮町コミュニティバス検討委員会報告書（案）について検討しました。

二宮町コミュニティバス運行計画書（素案）への意見募集（平成20年8月実施）

- ・ 運行計画（素案）について町民意見募集を行いました。

第6回 二宮町コミュニティバス検討委員会（平成20年9月17日実施）

- ・ 二宮町コミュニティバス検討委員会報告書（案）、町民意見募集の結果とその回答、回数券使用、外観デザインについて検討しました。

### (3) 検討結果

コミュニティバスの本格的な導入にあたり、6回に渡る検討委員会と視察研修会を開催し、検討当初からの大きな3つの課題や要望、検討中に出てきた新たな課題について検討した結果を以下にまとめます。

#### ① 検討当初からの課題及び要望についての対応

##### コミュニティバスの運行目的

実験運行当初の目的は、「高齢者の積極的な社会参加を促し、健康と生きがいづくりの推進を図ること」を掲げており、福祉的要素を前面に打ち出した「二宮町コミュニティ（福祉）バス」となっておりました。

本格的な導入にあたり全ての町民が利用しやすい地域交通的なコミュニティバスとして検討した結果、「公共交通空白地域・不便地域の解消」を念頭にして、「高齢者・障害者の社会参画」を包括的に捉えることが望ましいと考えました。

##### コミュニティバスと釜野線

釜野線は、団地中央から釜野橋を経由して内原跨線橋を渡り、国道1号線から二宮駅南口を経路とする路線バスで、平成8年に釜野・百合が丘地域の住民の要望により運行が開始されました。朝夕は30名を越える利用がありますが、日中間は利用が少ないことから、撤退が懸念される路線となりました。

こうした状況の中、釜野地域の生活交通を確保するため、不採算路線の有効利用としてかねてから意見のあったコミュニティバスを併用することにより、釜野線が維持されることとなりました。

今回の検討では、コミュニティバス最大の制約となっている釜野線の維持手段について、釜野線利用者への配慮から、生活交通確保対策補助による維持やコミュニティバスによる維持等のコストを比較した結果、コスト的に最も効率的なコミュニティバスと釜野線の併用による運行を基本前提としました。

##### 維持管理コストと費用対効果

一般的にコミュニティバスは、路線バスが赤字により撤退の意向を示した経路や採算が見込めない地域を運行することが多いため、収支が黒字に転ずることは稀といえます。二宮町のコミュニティバスも同様であり、費用対効果を十分に検証した上で、維持管理コストを抑えた運行をしていく必要があります。

##### 二宮西中学校の通学での利用

二宮西中学校は山坂の多い通学路のため自転車通学が認められておらず、付近に公共交通がない不便地域であります。また、特に部活動終了時の下校には、生徒が交通事故や犯罪に巻き込まれるかもしれないといった不安もあります。

そのため、部活動終了時の下校に生徒が利用可能な時間帯を、現行の釜野線利用者への影響が少ない範囲で、コミュニティバスを延長して運行することが望ましいと考えました。

## ② 新たに出てきた課題

### 経路上の地域特性による車両の制限

茅ヶ崎市のように人口密集地域で需要は多く事業者の運行が困難な路線に運行する事例や、寒川町のように事業者が撤退し広範の交通空白地域を抱えて運行する事例等、視察研修会や他の参考事例から、地域によって様々な課題を持っていることがわかりました。

二宮町における地域特性は、9.08 平方キロメートルという比較的狭い町域に住宅地域が密集しており、町の中央部を県道 71 号線が縦断し、南部を国道 1 号線が横断しています。また、主要幹線道路を除く住宅地域の道路は狭く、バスが安全に通行するにはすれ違いが困難であるため、車両サイズによっては走行可能な経路が限られております。

また、中央部にある吾妻山が町を東西に 2 分しており、起伏に富んだ地形を成しているため、路線経路の一部では低床型車両による運行が困難であります。

### 停留所の配置

需要度の高い地域に停留所を設置することは、当然のことですが、停留所の設置には、設置する付近の住民理解が不可欠と言えます。

特に、停留所ができたことにより庭先を覗かれるといったプライバシー的な問題から、付近の道路がゴミで汚れるといったモラル的な問題についても、地域住民の理解と協力の下、解決していかなければなりません。

また、停留所の設置場所については、道路交通法規に則り、安全が確保されることが絶対条件となるため、見通しのきかないカーブや交差点付近、交通量の多い道路等への設置は困難であります。

そこで新たな停留所の設置には、地域住民の理解と協力を得て設置するとともに、交通法規に則った範囲での設置に心掛ける必要があります。

### 運行時刻と便数

本来は、利用者が覚えやすいようなヘッドダイヤ（00 分発や 30 分発）とすることが望ましいのですが、所要時間や運転手の休憩時間にも配慮する必要があるため、自由な時刻設定は困難である他、現行のバス利用者は現在のダイヤに生活リズムを合わせて利用していることも考えられるので、大幅な時刻変更は利用者の客離れを招きます。

そこで、現行のバスの運行時刻を基本に、所要時間の中で最大限運行できる便数を確保することが望ましいと考えました。

### 乗り継ぎの対応

主な乗り継ぎは交通の結節点である二宮駅からの電車になりますが、JR 東海道線の日中間のダイヤは上下線とも 1 時間に 4～5 本運行されているため、比較的安定した乗り継ぎが可能となっております。また、利用者によって利用目的は異なるものなので、今回の検討では重要度は低いものと考えました。

## 運賃と支払い方法

アンケート結果によれば、非利用者からの「受益者負担を高めるべき」との意見も多く、利用者の中でも現在の運賃が安いとの意見も聞かれています。

全ての町民が利用しやすく、支払いが容易なワンコインで成功した事例があるため、多くの自治体が100円バスで運行しています。

しかし、昨今では、路線バスとの格差をなくすため、路線バスの最低運賃に合わせることや、150円や200円等、採算性に考慮した設定をしている事例も増えているため、町の財政状況を踏まえ、値上げについても考えていく必要があります。

また、運賃の値上げにあたり、サービス向上のため、バスカードの使用も可能としている事例もあり、利用実態の把握方法に課題が残るものの、サービス向上による利便性向上を図るためには、コミュニティバス専用で使用可能な回数券を導入することが望ましいと考えました。

## 利用促進のPR

二宮町は、駅から住宅地域を結ぶ公共交通が充実しており、国道、県道を往来する路線バスが多く比較的公共交通に恵まれた環境にあります。

しかし、路線バスの利用者が減少傾向にあり、事業者は、採算性に見合わない路線を縮小・廃止せざるを得ず、平成14年の規制緩和をかわきりに虫窪線、釜野線が不採算路線による廃止を迫られることとなりました。

現在、不採算路線である虫窪線については、生活交通確保対策による赤字の補填で維持されておりますが、釜野線についてはコミュニティバスにより維持している状況にあります。

今後、他の路線についても利用者が減少すれば、新たな不採算路線が生じ、利便性が低下することも考えられるため、利用者の積極的な利用を図るために利用促進のPRやサービスの向上を図っていく必要があります。

## 車両サイズと外観

現行のバスは、釜野線の朝夕の利用者が30名を越える状況にあるため、小型サイズでの運行は困難であり、中型サイズの車両で運行せざるを得ません。

また、外観についても、通常路線バスと同じ車両を使用しているため、コミュニティバスとして判りづらく、町民に与える印象は薄いといえます。

そこで、車両サイズについては、釜野線の利用状況に配慮し、中型サイズで運行しつつ、外観については、コミュニティバスとしての区別がしやすく、町民が親しみを持てるデザインとすることが望ましいと考えます。

以上の検討結果を基に、次の運行計画書（案）をまとめました。

## 二宮町コミュニティバス運行計画（案）

## 経路

- ・ 「釜野線」に配慮し、コミュニティバスが代替交通手段となる経路とした。
- ・ 「釜野線」との車両の併用により中型サイズでの通行が可能な経路とした。
- ・ 過度な経路変更による客離れを防ぐため、現行のバスを基本とした経路とした。
- ・ 路線バスとの競合に配慮した経路とした。
- ・ 利用の需要にあった駅や中里周辺の商業施設付近を通る経路とした。
- ・ 「公共交通空白地域・不便地域の解消」を目的に、不便地域である山西小学校付近及び富士見が丘1丁目を通る経路とした。
- ・ 二宮西中学校の部活動終了時の下校に利用する生徒に配慮し、百合が丘を周遊する経路とした。

# 経路図

- ①経路 (現行の経路)
- ②経路 (釜野トンネル付近・富士見が丘1丁目を通る交通不便地域に配慮した経路)
- ③経路 (二宮西中学の部活帰り等の生徒に配慮した経路)
- 既存コミュニティバス停留所
- 新規コミュニティバス停留所



※ 停留所の設置位置・個数は目安であり実際とは異なります。

## 停留所

- ・ 「公共交通空白地域・不便地域の解消」を目的に、居住区から停留所までの距離が概ね半径 300 メートル以内になるよう配慮した停留所とした。
- ・ 交通の安全に配慮した停留所とした。
- ・ 路線バスとの競合に配慮した停留所とした。
- ・ 停留所の乱立を防ぐため、路線バスの停留所を利用した停留所とした。
- ・ 設置要望の強いラディアン付近については、今後の土地利用を見据えながら設置しなければならないため、暫定的に路線バスの「元町」の停留所を利用することとした。

## 停留所順路

①経路	②経路	③経路
二宮駅	二宮駅	二宮駅（発）
二宮駅南口	二宮駅南口	二宮駅南口
吾妻神社前	吾妻神社前	吾妻神社前
山西	山西	山西
山西防災コミュニティセンター前	山西防災コミュニティセンター前	山西防災コミュニティセンター前
かわわの家入口	かわわの家入口	かわわの家入口
川勾神社入口	川勾神社入口	川勾神社入口
山西プール前	山西プール前	山西プール前
釜野橋	（仮）釜野交差点	釜野橋
百合が丘坂下	（仮）山西小学校前	百合が丘坂下
峠公園	（仮）軒吉橋西側交差点	峠公園
南5号前	（仮）四ツ谷	（仮）南2号前
南4号前	南5号前	（仮）南1号前
団地中央	南4号前	（仮）中2号前
中里	団地中央	（仮）北5号前
堂面	中里	（仮）北4号前
栗谷前	堂面	（仮）北3号前
松根	栗谷前	（仮）北2号前
富士見が丘3丁目入口	松根	（仮）北1号前
寿考園前	富士見が丘3丁目入口	団地中央
富士見が丘児童館前	寿考園前	南4号前
（仮）元町	（仮）秋葉神社前	南5号前
二宮駅	（仮）西公園前	（仮）南3号前
	（仮）元町	（仮）中3号前
	二宮駅	（仮）中4号前
		（仮）中5号前
		団地中央（着）

※ 「（仮）表記」の停留所は経路上の設置が可能とされる停留所です。

## 時刻

- ・ 利便性の向上を図るために、2便の増便を検討した。
- ・ 増便には「釜野線」に配慮し、振替えとなる釜野線に影響の少ない時刻とした。
- ・ 運転手の休憩時間に配慮した時刻とした。
- ・ 過度な時刻変更による客離れを防ぐため、現行のバスを基本とした時刻とした。
- ・ 利用客が覚えやすいヘッドダイヤとなるよう配慮した時刻とした。
- ・ 二宮西中学校の部活動終了時の下校に利用する生徒に配慮し、季節に応じて増便分の経路が入れ換わる時刻とした。

運行時刻表（土・日・祝祭日・年末年始を除き毎日運行）

時刻	右循環			左循環		
	経路	発	着	経路	発	着
9	①	9:30	10:06			
10				①	10:20	10:56
11						
12	②	12:50	13:26			
13				②	13:40	14:16
14	①	14:30	15:06			
15				①	15:20	15:56
16						
17	①／③	17:30	18:06			
18	③／①	18:20	18:52			

※ 発着の起点となる停留所は二宮駅北口になります。但し③経路の終点は団地中央になります。

※ 17:30 発と 18:20 発の経路は、9月15日～翌3月31日までの間、入れ換わります。

## 運賃

- ・ 継続的な運行の負担とならない運賃とした。
- ・ 非利用者からの意見に配慮した運賃とした。
- ・ 路線バスとの競合に配慮した運賃とした。
- ・ 運賃支払いが容易で覚えやすい運賃とした。

大人 150 円

小人及び障害者 100 円

- ※ 誰でも利用することが可能。
- ※ 中学生も小人料金で利用が可能。
- ※ 運賃の支払いは先払いとします。

## その他

### デザイン

- ・ 車両の外観については、コミュニティバスとしての区別がしやすく、町民が親しみを持てるよう、以下のことを踏まえたデザインとするよう検討した。
  - ・ 二宮町らしく町民が親しみを持てるデザインとする。
  - ・ 町民の認知が比較的進んでいる既存のデザインを用いるものとする。
  - ・ デザインの使用にあたり費用が発生しないものとする。
  - ・ 奇抜な色彩や町民に不快感を与える色は避けたものとする。

## IV 今後の課題

本格的な導入にあたり、検討委員会で検討した結果については、前段の通りですが、今回の運行計画書（案）において、全ての住民ニーズに対応することには無理があります。

以下、今後の課題についてまとめましたので、コミュニティバスを運行するにあたり、参考にさせていただきたいと考えます。

### 高齢者や障害者に配慮した環境整備

現行のバスは車イスに対応したバスを使用していますが、停留所を含めた環境整備が充分でないため、実際の利用はない状況にあります。

今後は、停留所等を含めた施設整備を充実させるとともに、ノンステップバスの導入等、高齢者や障害者に配慮した環境整備が必要となります。

### 柔軟な見直しのための体制整備と基準

利用者の意向や動態は、時代によって変化する流動的なものであるため、利用者の需要に応じて経路や停留所、時刻を柔軟に変化させていける体制整備が求められます。

また、需要に応じた見直しを行うには、一定の基準となるものが不可欠となります。

### コミュニティバスのPR

アンケート結果からもわかるように、コミュニティバスの存在自体を知らない町民もいます。

本格的な導入に伴いリニューアルした点を大きく取上げ、町の広報紙やホームページ等を活用して積極的に周知を図る必要があります。

併せて公共交通の利用促進についても、事業者と協力してPRを行うことにより、公共交通の利用促進を図っていくことが必要となります。

### 交通計画の策定

今回の検討にあたって一番苦慮したのは、既存路線バスとコミュニティバスの関係をどのように考えるかという点です。

検討過程においても、バスを小型化し、現在経路となっていない地域への運行も検討いたしました。既存バス事業者の運行を圧迫することにもなり、最終的には町財政状況への影響を考え、断念いたしました。

既存バス事業者と行政がお互いにどのような役割で事業を担うべきか、明確な位置づけがされていないため、コミュニティバスを単体で考えるのではなく、まちづくりの観点から広い視野で検討できるように、交通施策の基礎となる交通計画の策定が急務と考えます。

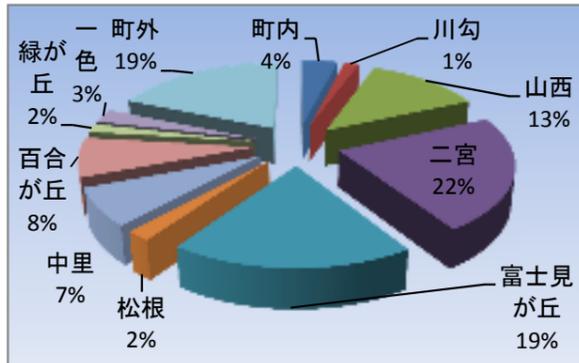
また、国や県から財政的支援を受けるには、交通計画の策定が不可欠であるため、交通計画の策定に向けた検討を進めていく必要があります。

# コミュニティバスアンケート結果

実施日：平成22年11月7日（日）  
 実施時間：午前9時～午後3時  
 実施場所：にのみやふるさとまつり（生涯学習センターラディアン）

## 問1 あなたのお住まいは？

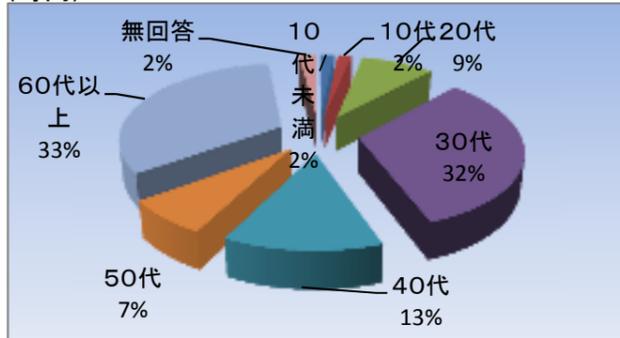
町内	12
川勾	5
山西	38
二宮	67
富士見が丘	57
松根	6
中里	22
百合が丘	23
緑が丘	5
一色	8
町外	56
<b>合計</b>	<b>299</b>



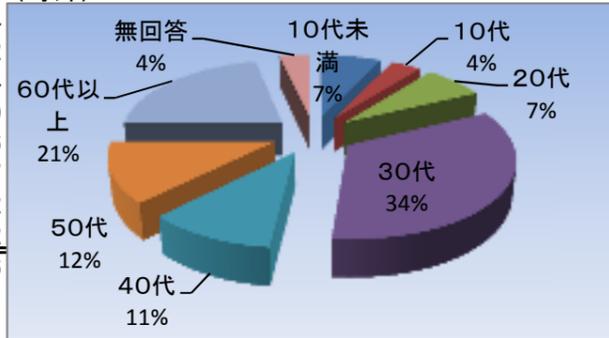
## 問2 あなたの年齢は？

10代未満	4
10代	4
20代	21
30代	79
40代	32
50代	18
60代以上	80
無回答	5
<b>合計</b>	<b>243</b>

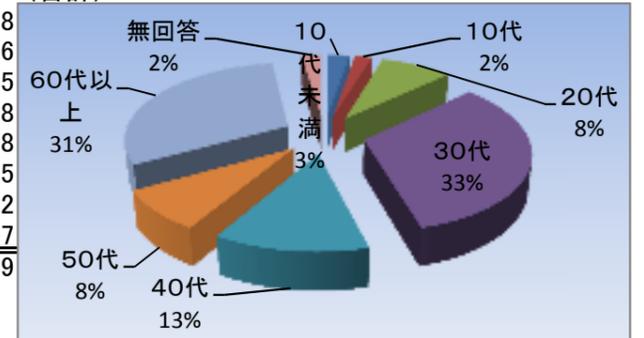
(町内)



(町外)



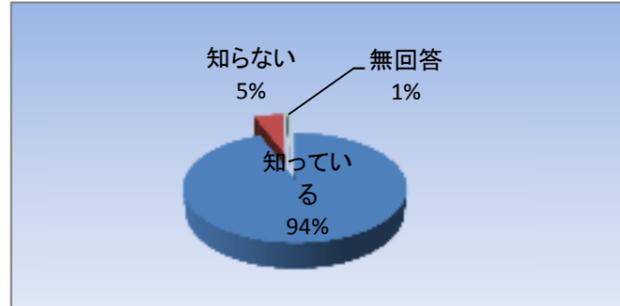
(合計)



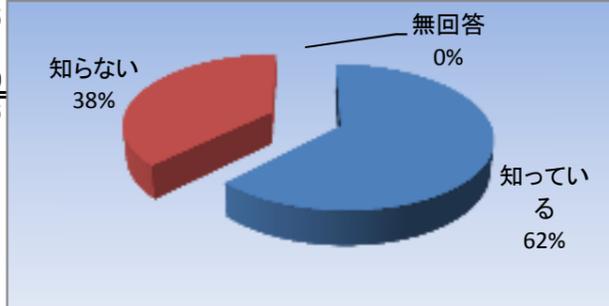
## 問3 二宮町内でコミュニティバスが運行しているのを知っていますか？

知っている	229
知らない	13
無回答	1
<b>合計</b>	<b>243</b>

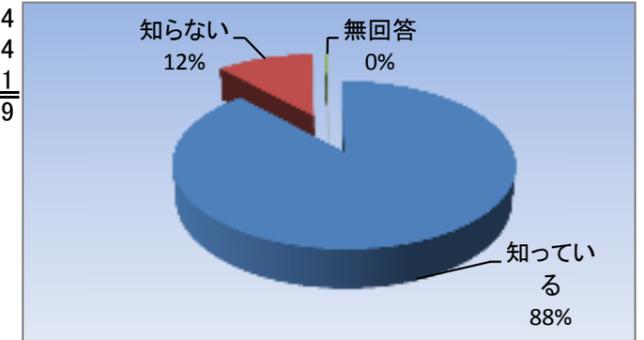
(町内)



(町外)



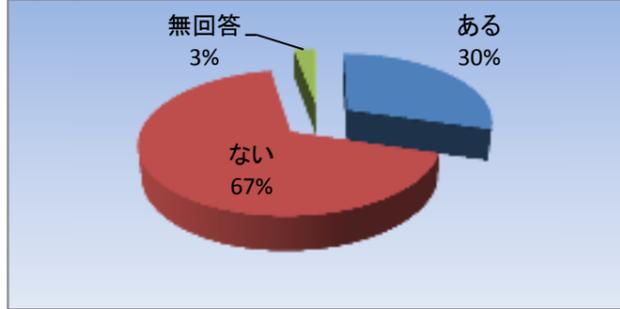
(合計)



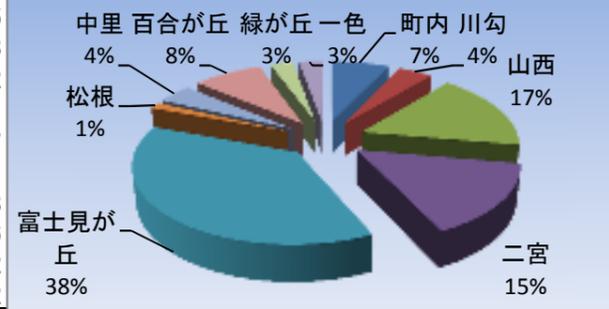
## 問4 問3で知っていると回答した方のみ。コミュニティバスを利用した事が有りますか。

ある	72
ない	164
無回答	7
<b>合計</b>	<b>243</b>

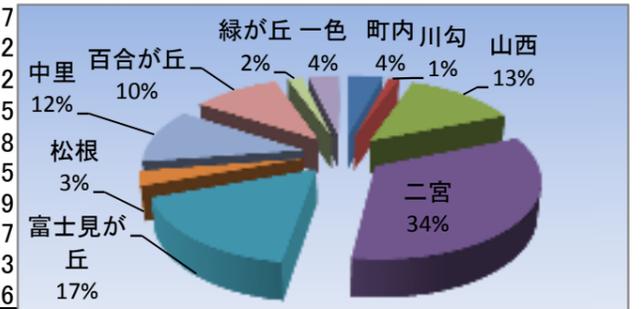
(町内)



(利用した事の有る町民の地区別)

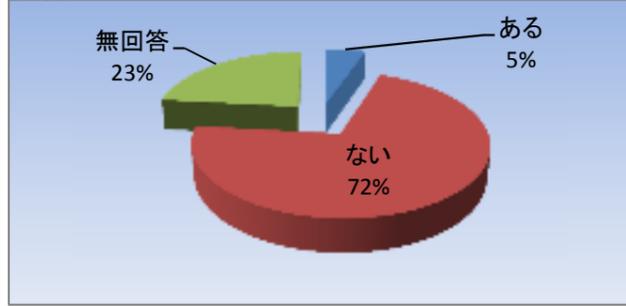


(利用した事の無い町民の地区別)



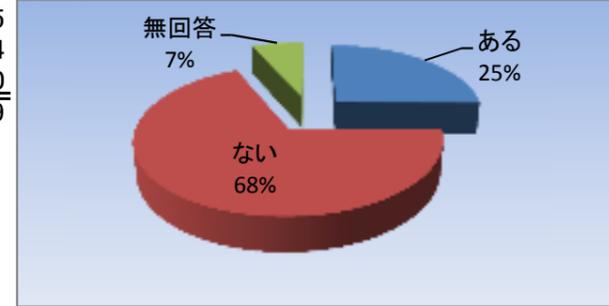
ある	3
ない	40
無回答	13
<hr/>	
	56

(町外)



ある	75
ない	204
無回答	20
<hr/>	
	299

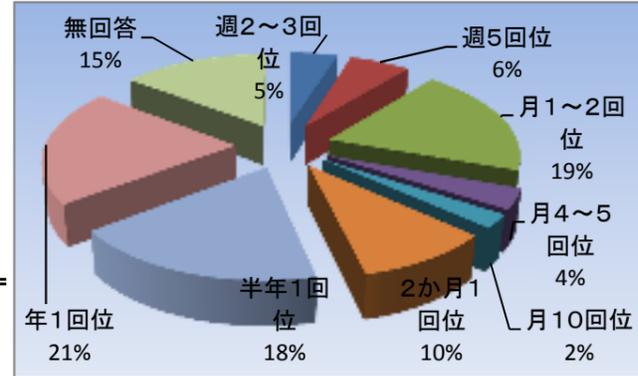
(合計)



問5 問4で有ると回答した方のみ  
利用頻度は？

週2~3回位	4
週5回位	5
月1~2回位	16
月4~5回位	3
月10回位	2
2か月1回位	8
半年1回位	15
年1回位	17
無回答	12
<hr/>	
	82

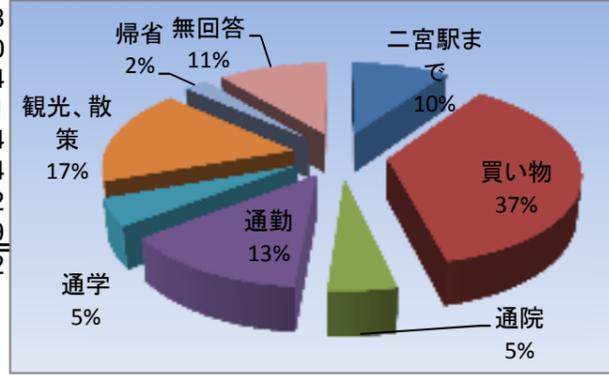
(町内・町外)



利用目的は？

二宮駅まで	8
買い物	30
通院	4
通勤	11
通学	4
観光、散策	14
帰省	2
無回答	9
<hr/>	
	82

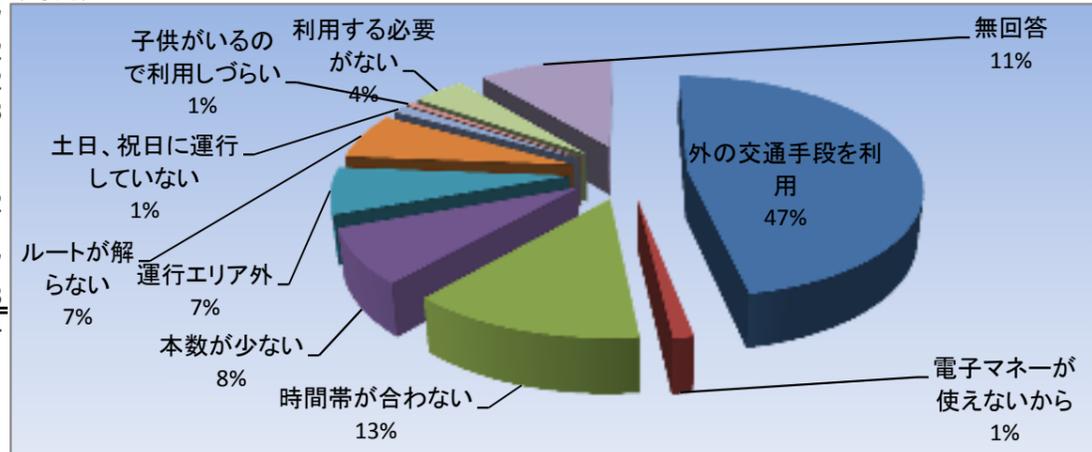
(町内・町外)



問6 問4でコミュニティバスを利用した事の無い方への質問  
利用されない理由

外の交通手段を利用	77
電子マネーが使えないから	2
時間帯が合わない	22
本数が少ない	13
運行エリア外	11
ルートが解らない	11
土日、祝日に運行していない	2
子供がいるので利用しづらい	1
利用する必要がない	7
無回答	18
<hr/>	
	164

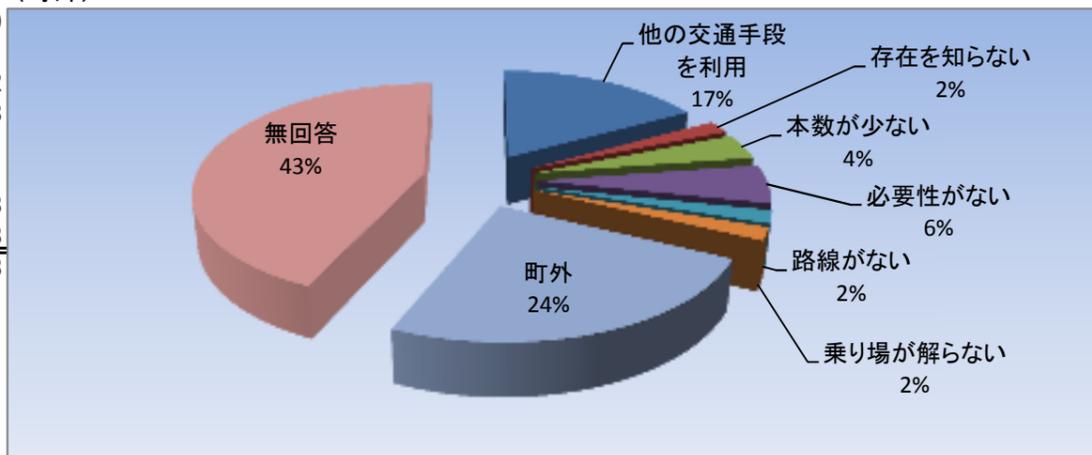
(町内)



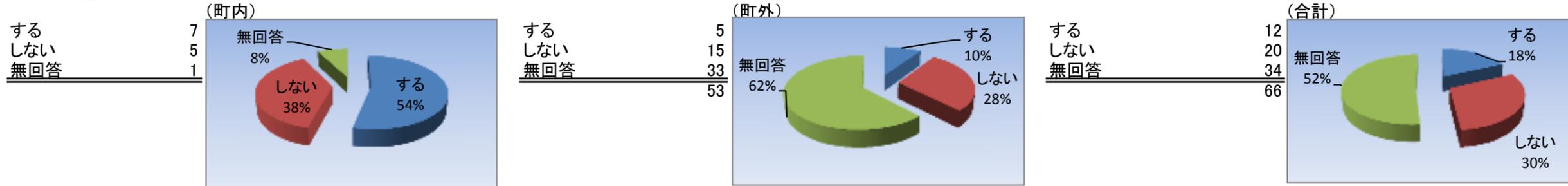
他の交通手段を利用

存在を知らない	9
本数が少ない	1
必要性がない	2
路線がない	3
乗り場が解らない	1
町外	1
無回答	13
<hr/>	
	23

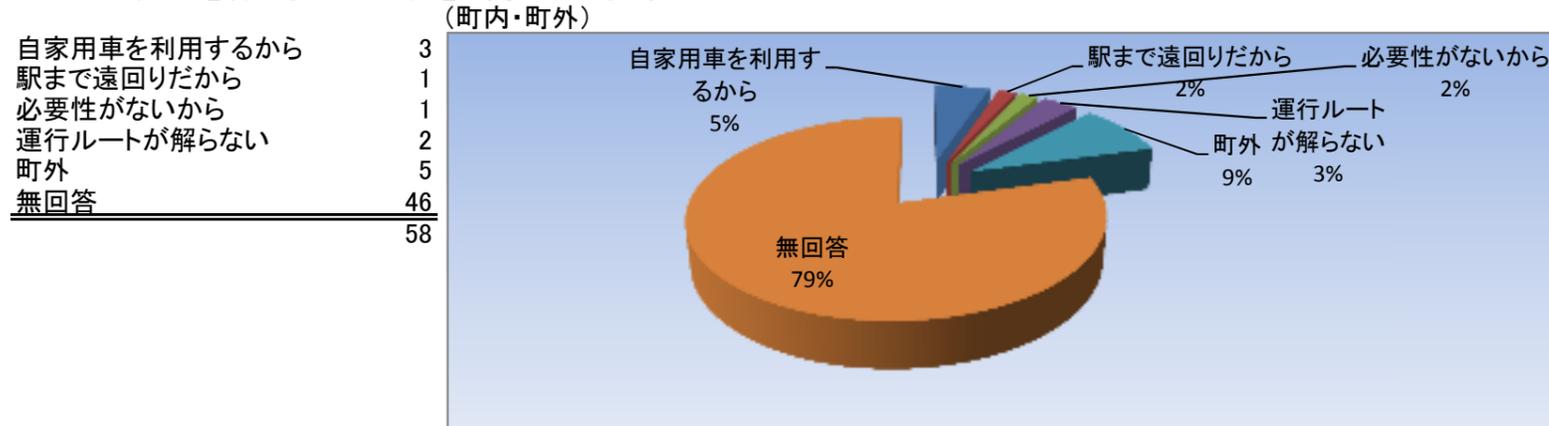
(町外)



問7 問3でコミュニティバスが運行している事を知らない方  
今後バスを利用されますか？



問8 問7でコミュニティバスを利用しないと回答した方  
コミュニティバスを利用されない理由をお聞かせ下さい。



問9 コミュニティバスに関するご意見、ご要望、改善点等をお知らせ下さい。

