

第 4 回 二宮町地域公共交通活性化協議会

資料 2 : 二宮町地域公共交通計画

目標・基本方針（案）

目次

1	二宮町地域公共交通計画の策定方針	1
2	公共交通の現状と課題	4
3	二宮町の地域公共交通の目標・方針	8

平成 24 年 6 月 28 日

1 二宮町地域公共交通計画の策定方針

1.1 策定の趣旨

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となりました。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。

このような状況の中、二宮町では、町民の移動を支える地域公共交通を確保するため、生活交通確保（運行費用の一部補助）による路線バスの維持や、交通空白不便地域における「コミュニティバス」の運行を開始するとともに、「総合長期プラン」に「移動・交通に関する支援」を位置付けて、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。

しかしながら、依然として本町におけるマイカー（自家用自動車やバイク）への依存度は高く、公共交通への転換は進んでいない状況です。また一方で、二宮駅周辺の交通渋滞は、町道27号線の一方通行解除に伴い、今後さらに深刻化することが予想されています。

コミュニティバスの本格運行に伴い「二宮町コミュニティバス検討委員会」から提出された報告書においても、今後の課題として、交通事業者と行政との役割の明確化を図りつつ、まちづくりの観点から広い視野で検討するには、柔軟な見直しを行うための「体制・基準の整備」や「計画の策定」が急務とされています。

これらの諸課題に対応するためには、町民のニーズを的確に捉え、将来的な町全体の交通のあり方を示すとともに、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段を確保維持するため施策を推進する必要があることから、町の将来に向けた公共交通体系の総合的な指針として「二宮町地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の名称

「二宮町地域公共交通計画」とします。

1.3 計画の位置付け

「二宮町地域公共交通計画」は、「二宮町総合計画」「二宮町都市計画マスタープラン」を上位計画とし、交通の視点から、その実現に向けて有効な方策を定めるとともに、他の計画との連携を図ります。

本計画は、交通施策の進路の全体像を示すものとして、望ましい交通のあり方を提示するとともに、施策を効果的・効率的に進めていく上での基本的な計画となります。

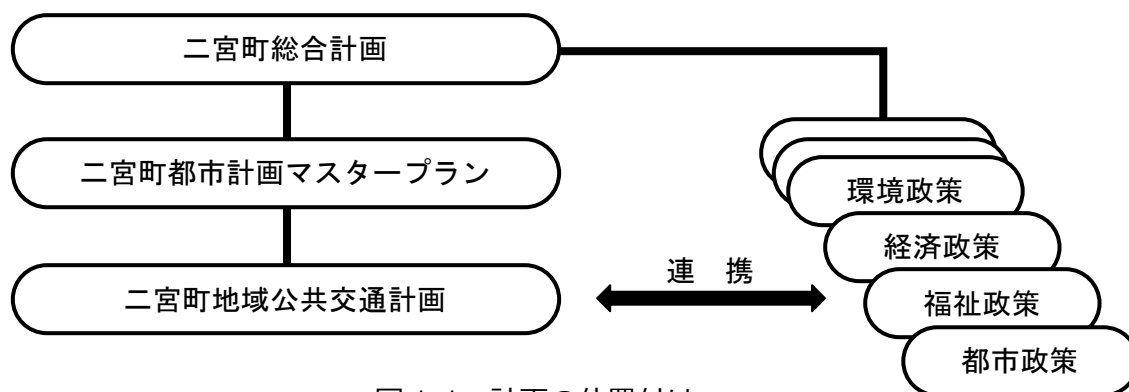


図 1-1 計画の位置付け

1.4 計画の期間と構成

1) 計画期間

「二宮町総合計画」との整合性を図り、平成34年度を目標年度とし、平成25年度から平成34年度までを計画期間とします。また、必要に応じて計画を見直します。

2) 計画の構成

本計画では、地域公共交通の役割を明確にし、目指すべき将来的な町全体の交通のあり方として、計画の要となる「基本目標」及び「基本方針」を定め、具体的な「施策」を展開してまいります。

1.5 基本姿勢

計画の策定にあたっては、次のことを計画づくりの基本姿勢とします。

- 1) 将来を見据えた計画づくり
- 2) 総合的な計画づくり
- 3) 町民との協力・連携による計画づくり
- 4) わかりやすい計画づくり
- 5) 実効性のある計画づくり

1.6 策定体制

計画の策定に関わる体制は、以下の通りとします。

1) 二宮町地域公共交通活性化協議会

交通関係の事業者、住民及び団体、学識経験者、国・県等の関係機関、警察、道路管理者、町の代表者等で構成される協議会で、地域公共交通に関わる重要な事項についての協議・決定を行います。また、その下には必要に応じて幹事会を置き、協議事項の処理を行います。

2) 住民参加（アンケート・ワークショップ・意見募集）

町民目線からの公共交通に関するニーズを的確に把握するため、アンケートやワークショップ、計画に関する意見募集を行います。

3) 町（庁内体制）

協議会と関係部署との連携を密にし、計画の策定に向けた内部での調整を行います。また、計画に位置付けられた各種施策の推進に努めます。

1.7 策定スケジュール

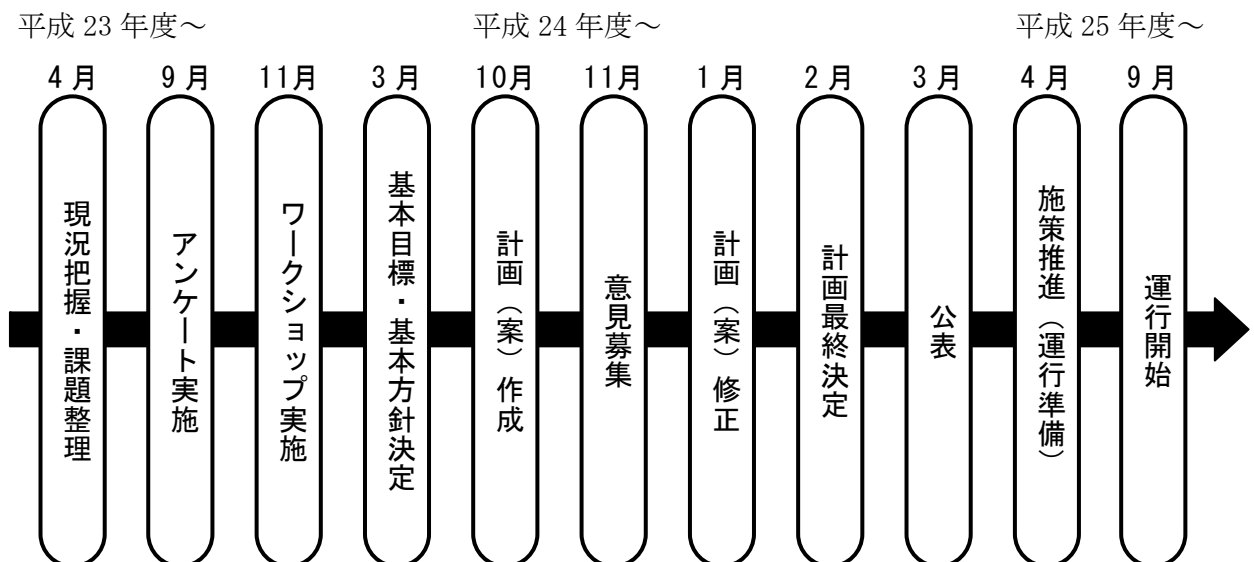


図 1-2 策定スケジュール

2 公共交通の現状と課題

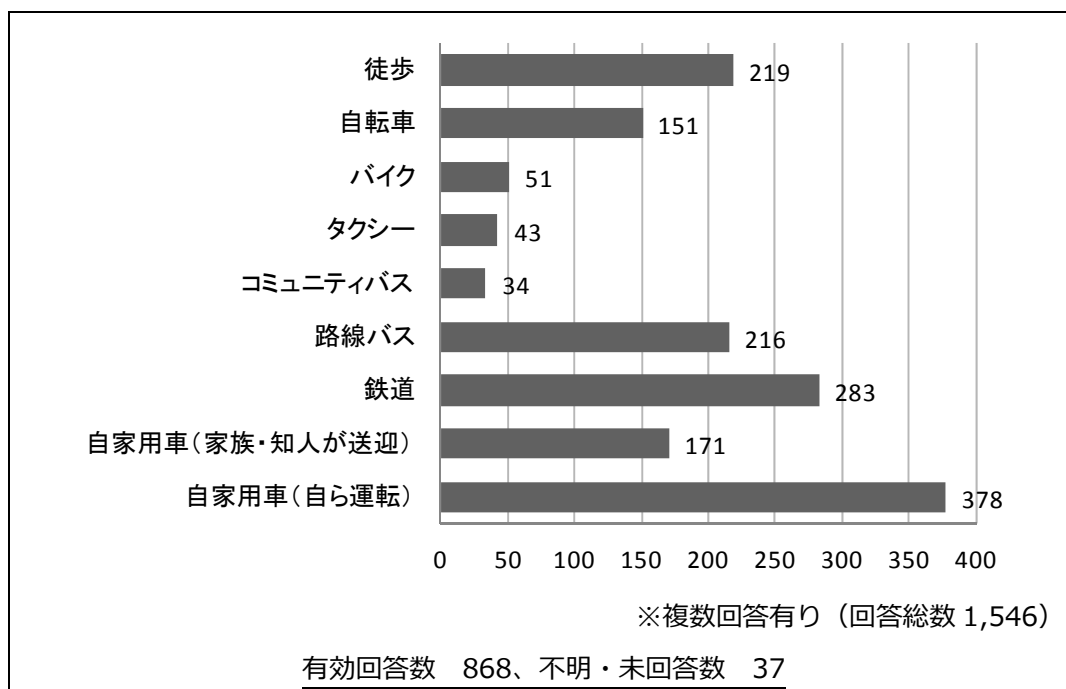
2.1 二宮町の交通に係る現状

1) 高齢化の状況と地区別人口

- 二宮町では、すでに高齢化が進んでおり 2010 年（平成 22 年）では、高齢化率（65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合）27.1%（全国 23.1%、神奈川県 19.8%）となっている。また、2025 年（平成 37 年）の予測では、二宮町の高齢率 37.0%（全国 30.5%、神奈川県 26.0%）となっている。
- 地区別に人口動態をみると、緑が丘地区、松根地区、山西地区で人口が増加しているが、その他の地区では減少している。特に、富士見が丘地区では、70～84 歳が増えているが全体では減少しており、高齢化が進んでいる。

2) 町民の移動特性

- 外出時の主な移動手段として自家用車（自ら運転）が最も多く。次いで鉄道が多く利用されている。



H22.9 実施 公共交通に関する町民アンケートより

図 2-1 外出時の主な移動手段

- 通勤・通学の移動手段では、鉄道利用者が 48.8%、うち駅まで自家用車で送迎してもらう人が 15.2%、自分で運転していく人が 12.4%である。直接目的地まで自家用車を利用する人は、自分で運転する人が 32.3%、送迎してもらう人が 5.1%となっている。一方、路線バスを利用している人は 24.3%で、路線バス利用者の 77.8%が鉄道の端末交通手段として利用している。
- 外出先の多くは、二宮町以外の県内で全体の 44.4%を占めている。町内の移動では、商業施設が立地している中里地区への外出が最も多い。

3) 公共交通のサービス状況

- 国道 1 号線、県道秦野二宮線を基幹とした路線バスが配置されており、緑が丘地区、百合が丘地区には循環型の路線バスがある。また、町内を循環するコミュニティバスがあり、路線バスとコミュニティバスで町域の大部分をカバーしている。
- しかしながら、山西地区や富士見が丘地区のように路線バスの運行本数が少ない地域、一般的には徒歩圏といわれる場所にバス停があっても、山坂があって利用しにくい地域などがある。

4) 公共交通の経営状況

- 二宮町コミュニティバスの利用者数は、年々減少傾向にある。年間約 1 千万円の運行経費の補てんを行っている状況である（平成 22 年度事業費 12,001,500 円－運賃収入 2,736,650 円＝9,264,850 円）。

2.2 公共交通に対する利用者ニーズ（公共交通ワークショップ、公共交通に関する町民アンケート等のまとめ）

1) 公共交通全般について

- 将来、高齢化が進展して、クルマの運転ができない人が増えても、安心して暮らしていけるような生活のための社会基盤として、充実した公共交通が必要である。
- 利用者数、地形的な観点から、すべてをバスで成立させるのではなく、地区の特性にあわせた交通手段を考えるべきである。
- 民間活力を活用した持続可能な公共交通とすべきである。
- 受益者負担の考え方に基づき、特定のエリアに導入する交通手段は、地区住民や沿線集客施設（商業、金融機関、医療、その他サービス施設等）の負担も考えるべきである。
- 公共交通としての施策と福祉的な施策は、それぞれの目的を明確にして考えるべきである。

2) コミュニティバスについて

- ルート、運行時間帯、運行頻度を見直し、利用率を高める必要がある。
- コミュニティバスを改良し、路線バスとの差別化を図る。
- PR、周知を徹底して、認知度をあげる必要がある。

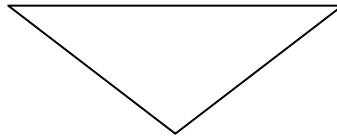
3) その他の新たな交通手段について

- 既存のタクシーを有効に活用すべきである。
- 通勤・通学以外の移動として、デマンド型交通の導入を考えるべきである。

4) 公共交通の利用環境について

- 情報提供を充実させるべきである。

- 鉄道との乗継利便性の向上（時刻調整等）を図るべきである。
- 駅前の改善とあわせて公共交通の利用促進を図り、駅前のマイカー送迎による渋滞を解消し、公共交通の利用環境を向上させるべきである。



2.3 二宮町の公共交通の課題

公共交通の現状、利用者ニーズ等を踏まえると、二宮町の公共交通の課題として以下が挙げられる。

①公共交通の位置づけの明確

- ・ 二宮町における公共交通の役割や、将来に向けた目標の設定

②効率的な公共交通機関の組合せ

- ・ 公共交通機関ごとのコンセプトの明確化
- ・ 路線型公共交通（バス）とデマンド型公共交通（新たな移送サービス）の組合せ

③持続可能な公共交通体系

- ・ 民間活力の活用や受益者負担の考え方により、行政主体の公共交通から地域主体の公共交通体系の確立
- ・ 行政は持続可能な支援

④利用者のニーズに対応した路線配置・サービス水準

- ・ 利用者の利便性を損なわない、効率的な公共交通サービスの提供

⑤公共交通が利用しやすい環境づくり

- ・ バリアフリー化やPRなど、公共交通の利用しやすい環境づくり

3 二宮町の地域公共交通の目標・方針

3.1 二宮町の地域公共交通の役割

役割

『子どもからお年寄りまで町民の移動を支える社会生活基盤』

二宮町では、鉄道、バス、タクシーなどを公共交通にとらえ、町民が移動しやすい環境づくりに努め、誰もが安心して安全に移動するための社会生活基盤として位置づけます。

我が国では、鉄道やバスなどの公共交通機関は、民間事業者により運行されてきた。つまり、経営が成り立つ場合に運行されるものであり、“公共”という名称がつけられているが、収益事業として成立してきた。

しかしながら、近年、公共交通の利用者減少、路線の縮小が進む状況を踏まえると、交通事業者の経営努力だけでは、維持、拡充していくことは難しいと考えられる。

一方で、公共交通は、クルマの運転ができない町民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減などに果たす役割は大きい。

そこで本町では、公共交通の役割を『子どもからお年寄りまで町民の移動を支える社会生活基盤』として位置づけ、交通事業者と行政が連携・協力をを行い、充実させることを目指す。

なお、二宮町の地域公共交通は、鉄道、バス、タクシーなどの従来からの公共交通機関に加えて、デマンド型の公共交通やカーシェアリング、コミュニティ・サイクルなど誰もが利用することができる交通システムも対象と捉え、その他の交通（自家用車等）とも連携して、町民の移動を支える社会生活基盤とする。

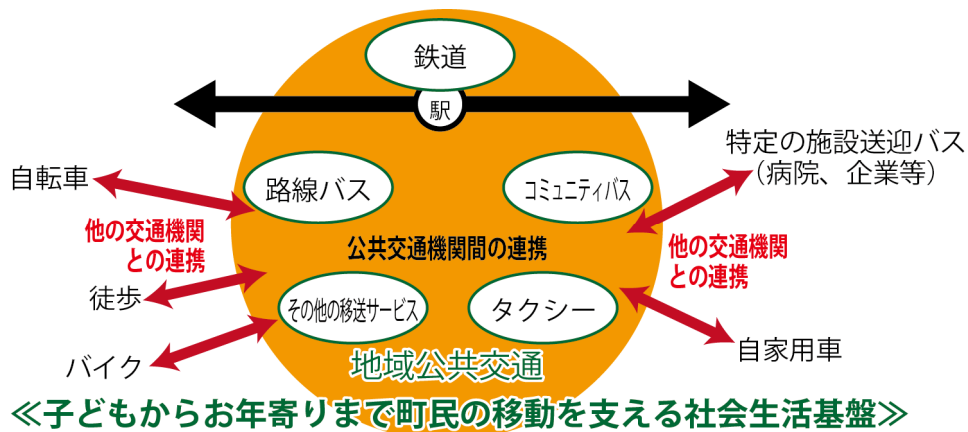


図 3-1 公共交通の対象

3.2 二宮町の地域公共交通の目標

目 標

『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』

高齢者が増える将来においても、公共交通と他の交通（自家用車等）との連携により、誰もが移動手段を確保することができる公共交通体系を目指します。

また、財政的にも持続可能な公共交通体系・仕組みづくりを行います。

○ 誰もが移動手段を確保することができる公共交通体系

高度成長期に移り住んできた団塊の世代の高齢化に伴い、本町では、今後、さらなる高齢化率の上昇が想定されている。高齢者の増加は、自ら運転できない町民の増加、送迎してもらふ家族の減少等につながる。

また、これまでも交通バリアフリー基本構想を策定し、構想に基づくバリアフリー化を進めてきたが、より一層、高齢者や障がい者等が移動しやすい交通環境づくりが求められている。

一方、通勤・通学などの速達性を求める移動や、身体的理由からドアツードアの移動が必要な町民など、目的や移動主体等によって、利用したい交通手段が異なる。

本町では、町民の誰もが、社会的疎外（移動手段がないことにより社会へ参加できないこと）の状況にならず、徒歩・自転車・自家用車等の利用環境の向上とあわせて、これらと連携した公共交通の充実を図ることにより、日常生活の移動手段が確保されている状況を目指す。

○ 維持し続けられることができる公共交通体系

大きな予算を掛ければ、公共交通の充実は簡単である。しかしながら、高齢化率の高い本町においては、今後さらなる効率的な財政運営は必須であり、公共交通政策においても効率化が求められる。

将来に向けて、より一層の交通事業者との連携や、住民をはじめとする地域の協力を得て、財政的にも維持が可能な公共交通体系を目指す。

3.2 二宮町の地域公共交通の基本方針

前項に掲げる二宮町の地域公共交通の目標を達成するための施策の立案にあたり、以下に示す6つの内容を、二宮町における地域公共交通の基本方針とし、施策の推進にあたっては、地域まちづくりや観光、中心市街地の活性化等の観点を踏まえ、関連する施策と連携し、行政、事業者、住民その他の関係者が連携・協力して行うこととする。

基本方針

- 方針① 多様な交通機関の組合せによる利用者ニーズ等への対応
- 方針② 定時定路線型とデマンド型の公共交通機関の組合せの最適化
- 方針③ 公共交通機関の運行目的の明確化
- 方針④ 行政、事業者、町民の役割の明確化
- 方針⑤ **地域の多様な主体が連携・協力して支える『コミュニティ交通』の仕組みづくり**
- 方針⑥ 公共交通を利用しやすい環境づくり

方針① 多様な交通機関の組合せによる利用者ニーズ等への対応

現在、本町においては、広域的な移動はJR東海道線がその役割を担っている。

地域内の移動としては、路線バス、コミュニティバス、タクシーとなっている。

これらの既存の公共交通機関を維持・拡充させるとともに、他の交通（徒歩、自転車、自家用車等）及び必要に応じて新たな公共交通サービスを開発し、これらを効率的に組み合わせることにより、さまざまな立場、地域の町民の移動を支える。

≪主な地域公共交通≫

	主なメリット	主なデメリット		
路線バス (定時定路線)	○乗車できる人数が多い ○運賃収入で採算性を確保できる	×採算が合わないところでは、路線撤退もある	↑ 定時定路線型 ↓	↑ 決まった時間に走っている ↓ 輸送量 ↑ 多い ↓ 少ない
コミュニティバス (定時定路線)	○車両を小型化すればある程度道路幅員が狭い住宅街にも入っていける ○採算性が低くても目的に応じて運行 ○運賃は路線バスより安い場合が多い	×運賃収入だけで採算性を確保するのは難しい ×運行経費の縮減とサービス向上のバランスをとるのが難しい		
乗合タクシー (定時定路線)	○小回りがきく ○事前登録・予約の必要がない ○特別な配車システム等の必要がない	×停留所の設置が必要 ×利用者がいなくても運行		
乗合タクシー (不定時定路線)	○小回りがきく ○予約がない場合は運行しない ○ルートが決まっているので運行時間がよみやすい	×停留所の設置が必要 ×事前登録・予約が必要 ×配車システムを必要とする場合が多い	↑ デマンド型 ↓	↑ 利用者がいれば走る ↓ (フルデマンド)
乗合タクシー (不定時不定路線) ドアツードア/エリア	○停留所等の設備が不要 ○戸口から戸口への移動が可能(高齢者、障がい者も利用しやすい)	×事前登録・予約が必要 ×同乗者の行き先が異なると時間がかかる ×配車システムを必要とする場合が多い		
NPO、ボランティア等による有償運送 (不定時不定路線)	○初期投資が少ない ○運営経費が少ない	×事前登録・予約が必要 ×サービス内容が必ずしも一律ではない		
既存タクシー (不定時不定路線)	○いつでもすぐに呼べば迎えにきてくれる ○戸口から戸口への移動が可能	×料金が高い		

方針② 定時定路線型とデマンド型の公共交通機関の組合せの最適化

地域公共交通は、定時定路線型(決まった時間に決まったルートで運行する路線バスやコミュニティバス等のこれまでの公共交通機関)とデマンド型(需要に応じて運行する乗合タクシー等の新たな公共交通機関)に、大きく区分することができる。

決まった時間に決まったルート・バス停を運行する定時定路線型は、一定の需要がないと事業性を確保することは難しい。

本町では、効率的な地域公共交通体系を構築するため、定時定路線型交通とデマンド型交通を適切に組み合わせる方針とする。基本的な組合せの考え方は、以下のとおり。

- ある程度利用者を見込める人口密度 30 人/ha 以上のエリア (国道 1 号線沿道、県道秦野二宮線沿道および緑が丘、百合が丘、富士見が丘の住宅団地) では、定時定路線型を基本とする。
- 上記以外のエリアでは、デマンド型の新たな公共交通の導入を検討する。ただし、上記エリアであっても、地形的な問題がある場合は、その対応策としてデマンド型の新たな公共交通の導入を検討する。

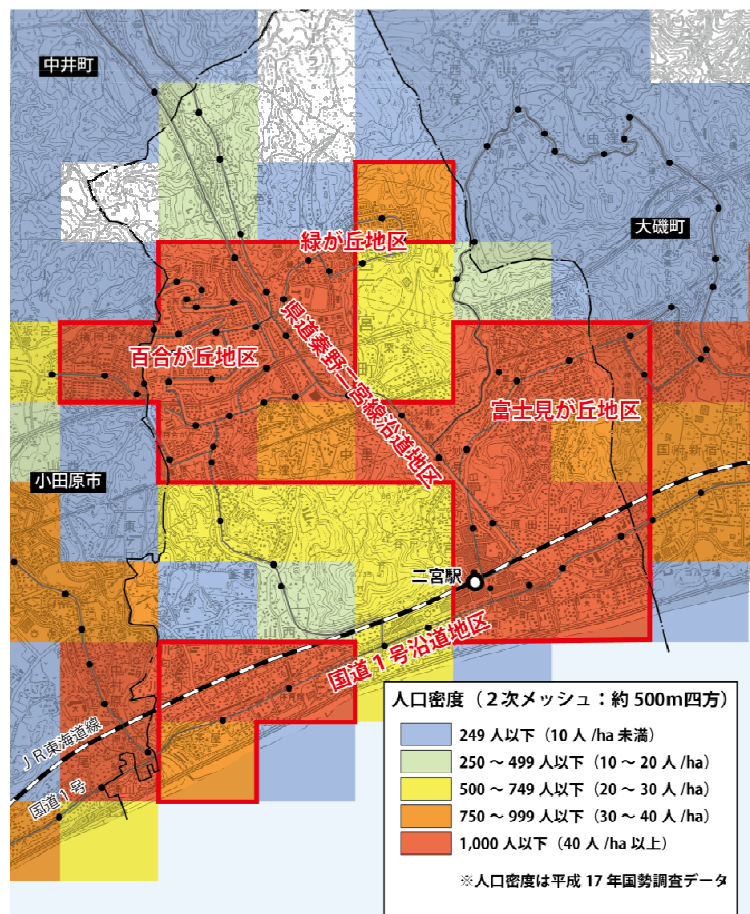


図 3-2 二宮町の人口分布

方針③ 公共交通機関の運行目的の明確化

町が関与する移送サービスに係る施策については、「公共交通としての施策」と「福祉的な施策」の目的を明確にしたうえで、それぞれの運営方針を設定し、お互いが協調して効率よく運営する。

本計画では、一般町民(健常者)だけでなく、加齢による身体的な衰え等でバス停までの移動が困難であるが、介護認定等の関係で福祉的なサービスの利用資格のない高齢者等も公共交通としての施策の対象として、公共交通を確保することとする。また、福祉的なサービスの利用資格のある介護が必要な障がい者等は福祉的な施策の対象として公共交通を確保する。

- 【公共交通としての施策】 : 利用者の利便性ととともに、事業的な効率性を追求していく。
- 【福祉的な施策】 : 町民の移動する権利（個人の障がいや移動能力、居住地、日時に係らず移動できる権利）を考慮して、移動手段を確保する。

なお、利用者別、地域別の地域公共交通の組合せのイメージは下図のとおりであり、公共交通施策として本計画で検討する内容は、特に「★」印の部分である。今後、ニーズや事業性等を考慮し、公共交通の確保を検討する。

		地域		
		人口集積地 富士見が丘、緑が丘、 百合が丘、国道1号線沿道、 県道秦野二宮線沿道	バスの走行が困難な丘陵地域 富士見が丘など	その他の郊外地域 山西など
利用者像	一般町民	路線バス	★	★
	自立的移動が可能な交通弱者	コミュニティバス	★	★
	バス利用が困難な交通弱者	★	★	★
	自由度が高い移動を行う町民等	既存タクシー		
	介護が必要な障がい者等	福祉移送サービス		

公共交通施策として効率的な運行、維持を図る

福祉的施策としての充実を図る

図 3-3 地域内移動にかかわる地域公共交通の組合せのイメージ

方針④ 行政、事業者、町民の役割の明確化

現在、国では、交通基本法の制定に向けて取組みを行っており、交通基本法案では『交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。』としている。

本町においても、誰もが移動手段を確保することができるように、自動車や徒歩、自転車などとともに、公共交通を利用できる環境づくりを進める。

その中で、行政は公共交通施策を策定、及び実施し、公共交通事業者等は、その施策に協力し、町民は過度のマイカー利用を控え、行政が実施する施策に協力することとし、本計画の作成にあたっては、行政、事業者、町民などの関係者の役割・責務を明確にする。

方針⑤ 地域の多様な主体が連携・協力して支える『コミュニティ交通』の仕組みづくり

交通事業者の努力だけでは、利用状況や採算性の改善は難しい状況にある。

行政、地域住民、企業などの多様な主体が連携・協力して地域公共交通を支える仕組みづくりを進める。

地元企業、商店街、集客施設等の協賛、公共交通事業者の協力による既存バス、タクシーの有効活用方法などについて、地域が主体となった『コミュニティ交通』の導入とその仕組みづくりを検討する。

方針⑥ 公共交通を利用しやすい環境づくり

利便性の高い公共交通を運行する取組に加えて、積極的に利用してもらう工夫を進め、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。

駅前広場などの交通結節点におけるバリアフリー化や利便性向上など、高齢者や障がい者などが利用しやすい環境づくりを推進するとともに、料金体系、ルートや時刻表の情報提供の方法などを検討する。