

第6回 二宮町地域公共交通活性化協議会

資料1：二宮町地域公共交通計画 素案

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.....	10
4	公共交通の確保・維持・改善施策	17
5	計画の推進にあたって.....	36

平成24年12月18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。

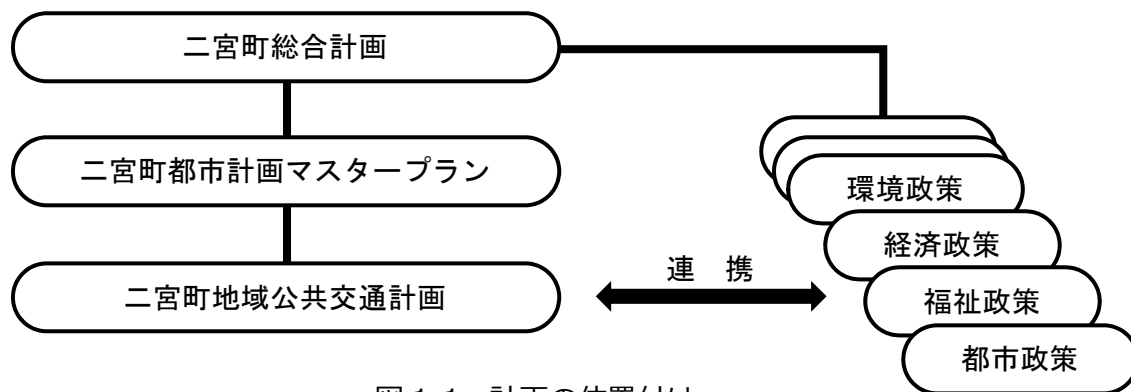


図 1-1 計画の位置付け

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

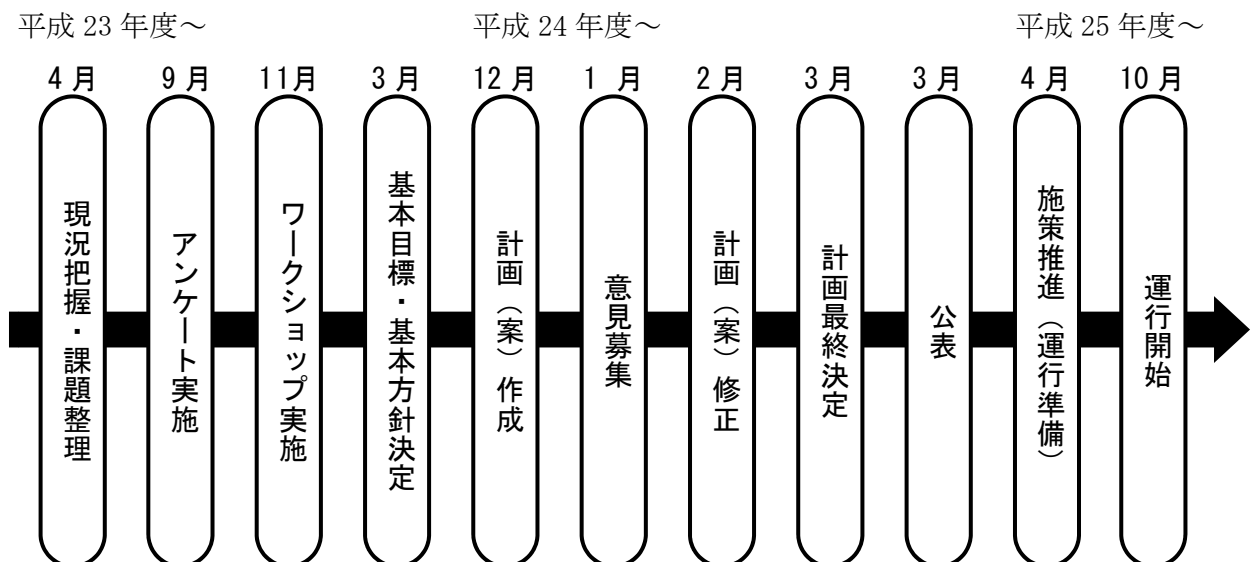


図 1-2 策定スケジュール

2 公共交通の現状と課題

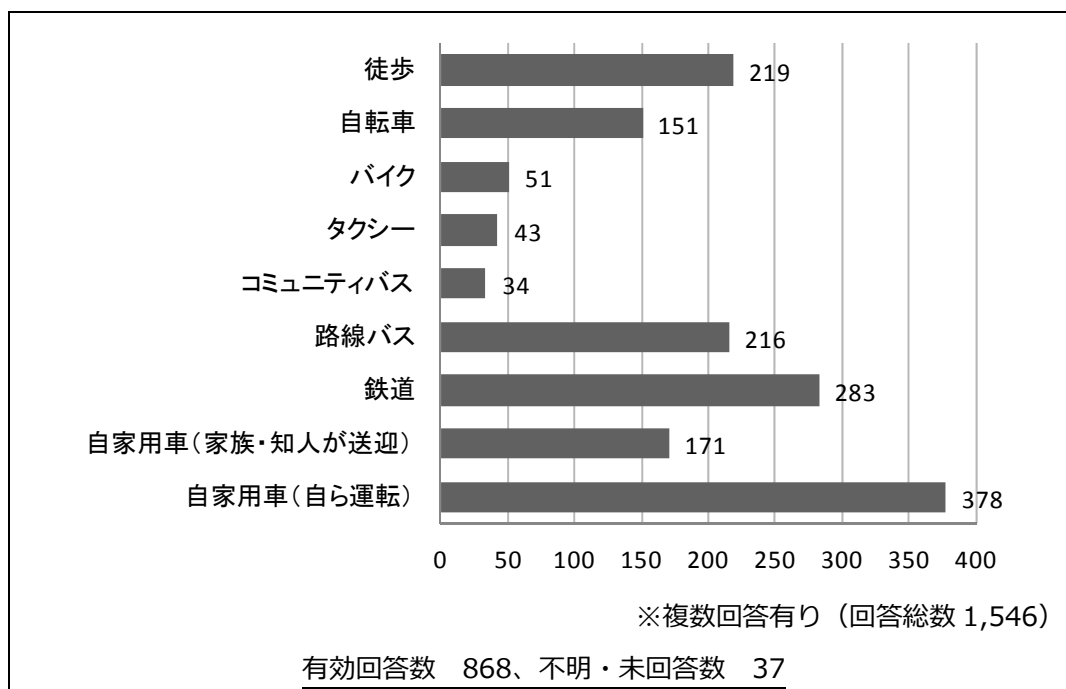
2.1 二宮町の交通に係る現状

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）。

町の人口（地域別）

■2000年～2010年の年齢別人口増加率 の変化からみた各地区の傾向

凡例

人口が増えている地区

人口が減っている地区

【一色地区の主な特徴】

- 15歳～29歳の年齢層が転出（就学又は就業による）している。
- 30歳～34歳、0歳～9歳の年齢層が増加している。

【百合が丘地区の主な特徴】

- 人口減少が著しい。
- 特に、20歳～29歳の年齢層が減少している。

【中里地区の主な特徴】

- 15歳～24歳の年齢層が転出
- 30歳～44歳と0歳～9歳の世代が転入している。

【山西地区の主な特徴】

- 0歳～14歳の年齢層が転出により減少している
- 25歳～29歳の層が新規に転入し、0歳～9歳の年齢層も増加している。

【川勾地区の主な特徴】

- すべての年齢層の人口が減少している。

【緑が丘地区の主な特徴】

- 比較的新しい住宅団地で人口が伸びている
- 2000年に30歳～49歳、0～9歳の年齢層が比較的多い。

【松根地区の主な特徴】

- 15歳～24歳の年齢層が転出
- 30歳～49歳、0歳～9歳の年齢層が若干増加している。

【富士見が丘地区の主な特徴】

- 特に10歳～29歳の人口が減少
- 30歳～44歳、0歳～9歳の年齢層が増加
- 一部の地域で70歳～84歳が増えている。

【二宮地区の主な特徴】

- すべての年齢層の人口が減少している。

資料 住民基本台帳

図 2-2 地域別人口

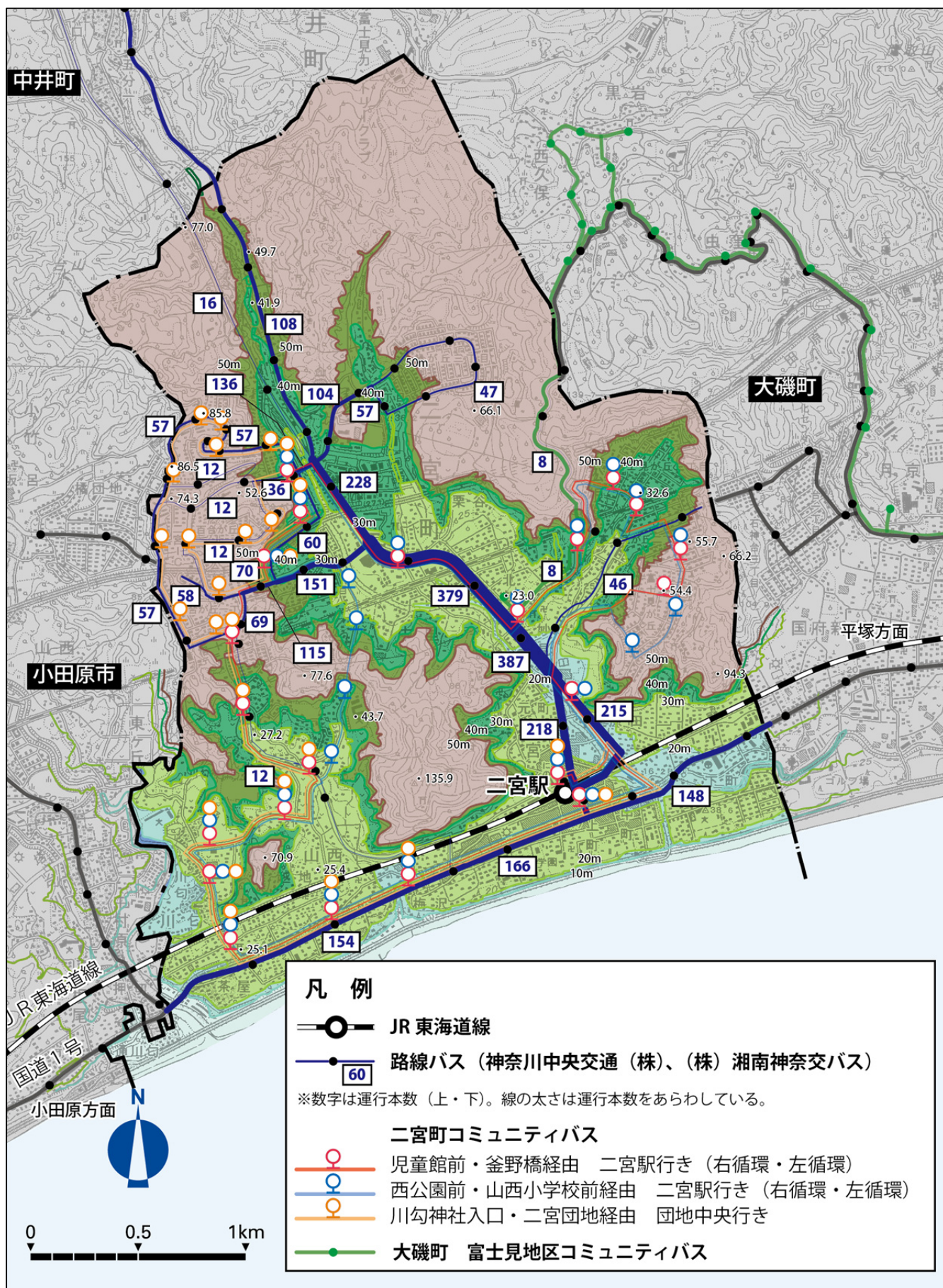


図 2-2 二宮町周辺公共交通網図

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。

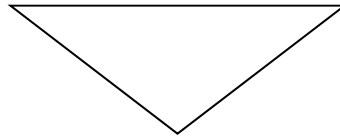
3) その他の新たな交通手段について

- 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。

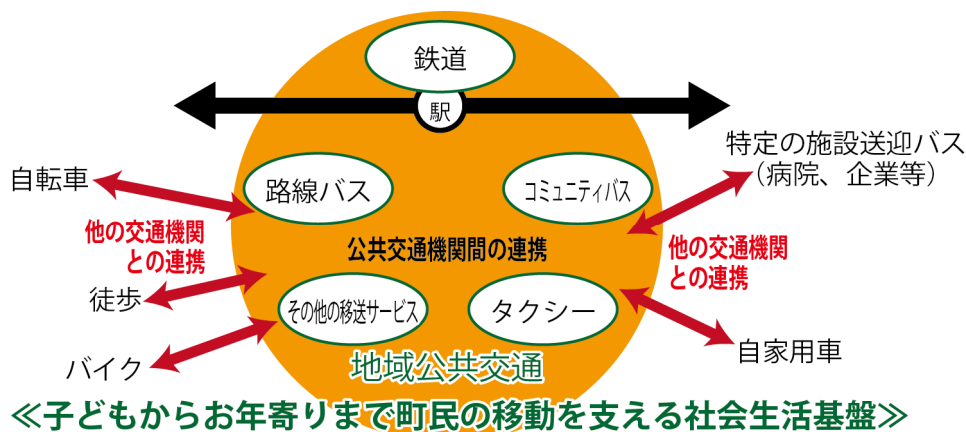


図 3-1 公共交通の対象

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、送迎してもらう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
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) 少ない
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、人口密度 30 人/ha 以上のエリアであっても、地形的な問題や地域ニーズがある場合は、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。

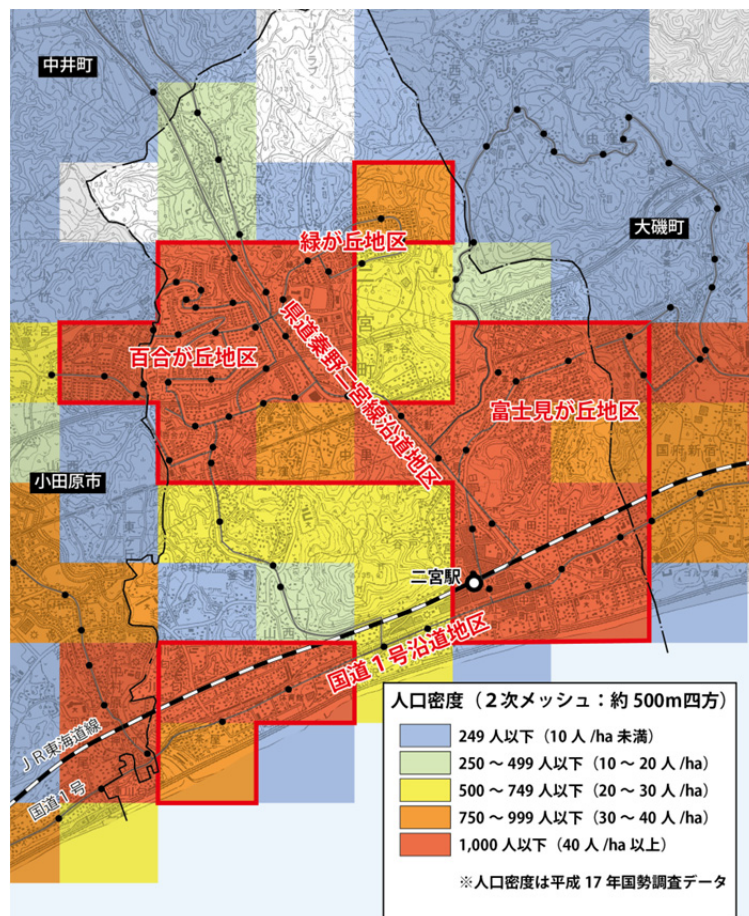


図 3-2 二宮町の人口分布

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、行政は公共交通の確保・維持のための施策を策定、及び実施し、さらなる利便性の向上に努め、公共交通事業者等は、その施策に協力するとともに公共交通事業の維持・拡充に努め、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または主体的に参加することとし、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。

4 公共交通の確保・維持・改善施策

4.1 確保・維持・改善施策

1) 施策の全体像

目標及び基本方針を踏まえ、公共交通を将来に向けて維持し、または、新たに確保し、改善していくために、本町では以下に示す施策を実施します。

《公共交通機関の充実》

- ①二宮町コミュニティバスの再編
- ②既存タクシーを活用した新たな地域公共交通システムの導入
- ③路線バスの維持・拡充
- ④タクシーの有効活用

《設備・車両の高質化》

- ⑤公共交通のバリアフリー化
- ⑥公共交通結節点の利便性向上

《公共交通利用促進策の展開》

- ⑦公共交通の情報提供
- ⑧モビリティ・マネジメント

《公共交通をみんなで支える仕組みづくり》

- ⑨地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり

2) 施策内容

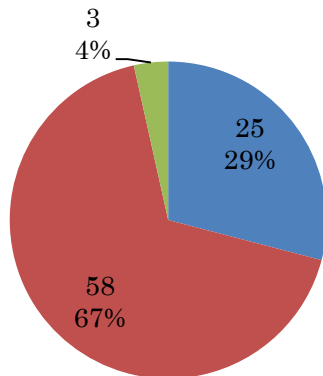
① 二宮町コミュニティバスの再編

【目的】	● 主に交通空白不便地域の町民の移動に資するコミュニティバスについて、利便性の向上と持続可能な公共交通を目指して、適宜、見直し再編を行います。
【内容】	● コミュニティバスの再編について、利用者のニーズを把握し、ルート・バス停、運行時間帯、運行頻度、車両などを適宜、改良していきます。
【実施主体】	● 二宮町（コミュニティバスの運行主体）

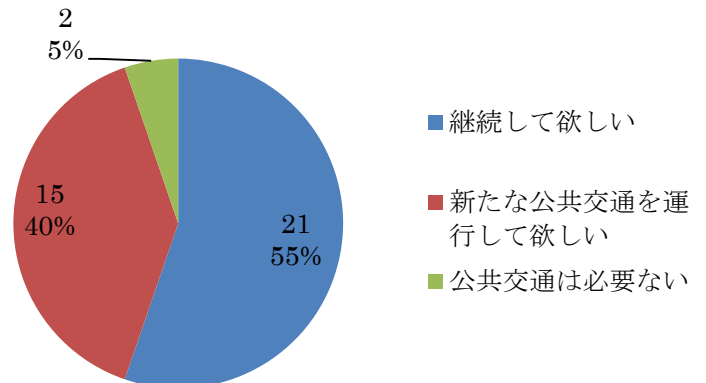
《現行のコミュニティバス運行について》

- 富士見が丘・松根地区は新たな公共交通の運行を求める意見が多い（67%）
- 茶屋・川匂・釜野地区では、現行のコミュニティバスの継続を求める意見が過半数を超えている

富士見が丘1～3丁目・松根地区



茶屋・川匂・釜野地区



※「平成24年度町長とのふれあいトーク」等による地区別アンケート結果より
《コミュニティバスの候補エリアの考え方》

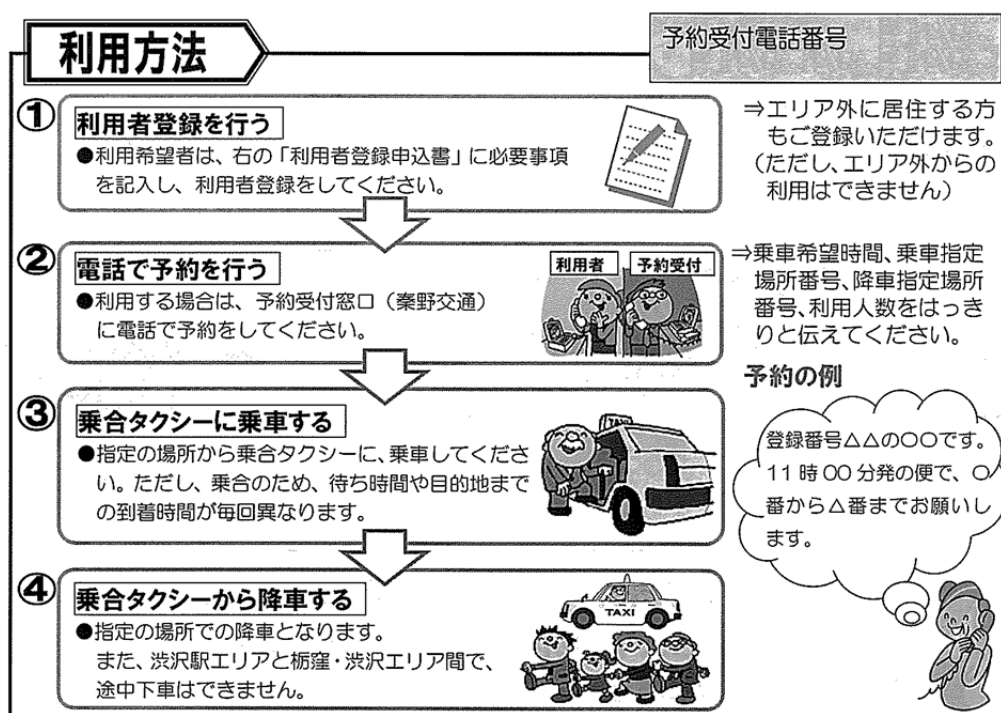
- 民間路線バスの不便地域（概ね300m圏外）で、ある程度利用者を見込める人口密度30人/ha程度以上のエリア、または、沿線で1日の利用者が100人/日※以上見込める（※既存コミュニティバスの運行経費を基準とした利用者数である）ことができる地区
- バス停までの移動が比較的平坦な地形であること

② 既存タクシーを活用した新たな地域公共交通システムの導入

【目的】	- 丘陵地域等でバス停までの移動が困難な高齢者等の移動手段を確保します。 - また、人口の密度が低くバス路線の配置が難しいエリアの移動手段を確保します。
【内容】	- 車両や予約システム等については、既存タクシーを活用して固定の運行経費を削減することで、利用者が少ないエリアでも持続可能なシステムとします。 - 運行頻度、停留所の位置・間隔、相乗り促進策など地域が主体となった移送サービスの内容やルールづくりを二宮町が支援します。
【実施主体】	二宮町（デマンドタクシーの運行主体）

《秦野市におけるエリア型デマンドタクシーの事例》

- 利用できるエリアが決まっている
- 事前登録・予約制（平成 23 年度末で約 50 世帯 100 名の登録。年間利用者約 150 人。1.09 人/便）
- 基本料金は 350 円/回（複数人同乗割・往復割あり）※バスよりは高いが、タクシーよりは安い。
- 目的地は限定的（たとえば駅、商業施設など行き先が限られている）※タクシーより安い分、タクシーよりは不便

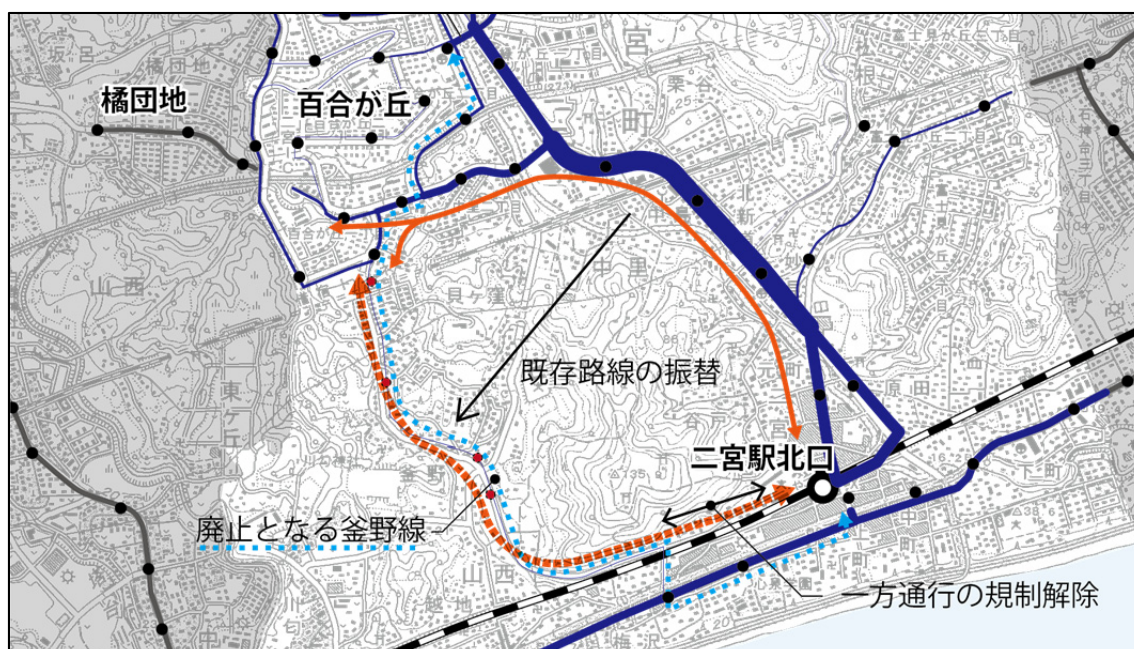


③ 路線バスの維持・拡充

【目的】	● 二宮町民の足となっている路線バスを存続させるとともに、利用者のニーズに対応して拡充を図ります。
【内容】	● バス事業者、町民、町が協力して、路線バスを維持するために、利用促進策を実施します。 ● また、周辺市町への接続など、利用者のニーズを把握し、事業性を考慮しながら拡充を図ります。
【実施主体】	● バス事業者

《インフラ整備に伴うルート変更による拡充》

- 平成 25 年 4 月より町道 27 号線の一方通行規制が解除されるとともに、北口駅前広場の改良工事が完了します。これにより、百合が丘地区や小田原市の橘団地と二宮駅北口を結ぶ路線（現状は県道秦野二宮線を経由している）の一部または全部を“釜野地区＝町道 27 号線＝二宮駅北口を通る”二宮駅との短縮ルートに路線を振り替えることが可能となります。
- この路線の振替により、既存の路線バス「釜野線」（朝、夕のみ運行）の代替及び拡充となることから、「釜野線」は廃止することができます。また、「釜野線」と合わせて運行していた現行コミュニティバスは、「釜野線」の廃止にともない、ルートや運行時間帯など比較的自由度が高い運行計画が可能となります。



④ タクシーの有効活用

【 目 的 】	● 公共交通の一つであるタクシーを有効に活用し、これまで以上に町民の移動に資する公共交通機関となるような取組を推進します。
【 内 容 】	● 二宮町はコンパクトな街で、タクシーならワンメーターで行けるところが多いですが、山坂があり徒歩や自転車の利用が困難なところも多いです。ワンメーターでも気兼ねなく乗ることができるような雰囲気やサービス、料金体系の工夫により、朝晩の二宮駅のマイカー送迎の代替手段としてのタクシーの活用や、日中のタクシーが余剰している時間帯での有効活用を推進します。 ● 町内の大規模駐車場を有する集客施設（公共施設、商業施設等）にタクシーのりばやタクシー待機場所の確保を推進することで、配車の手間や迎車料金の削減を行うことで利用者にとって利用しやすい環境をつくるとともに、駅前に集中する乗客待ちタクシーの分散を図ります。 ● ユニバーサルデザインタクシーの導入を推進し、車いす使用者に限らず、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、みんなが使いやすいタクシーを推進します。
【実施主体】	● タクシー事業者と二宮町が協力して検討・実施

《ワンメーター歓迎のPR事例》

- 茨城県の県北交通圏では、タクシーのお客様乗車口ドアにワンメーター歓迎のステッカーを貼り、PRを行っている。また、短距離・ワンメーターを歓迎する運転者教育を徹底している。
- 平成 23 年 7 月からワンメーターステッカーを貼って以降、短距離の利用者が増加している。



⑤ 公共交通のバリアフリー化

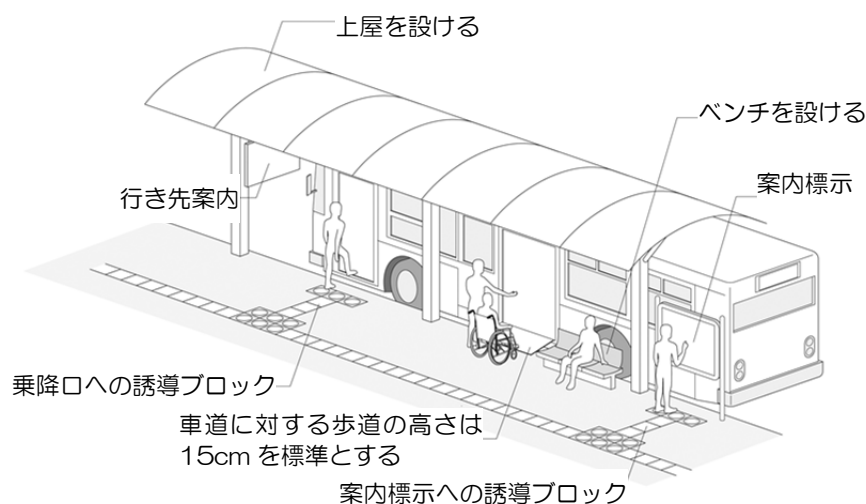
【目的】	公共交通のバリアフリー化を推進することで、高齢者、障がい者、子育て世代等を含めて、だれもが移動できる公共交通の環境をつくります。
【内容】	- バス車両やタクシー車両のバリアフリー化を推進します。 - 二宮駅周辺では、平成 19 年に交通バリアフリー基本構想を策定し、駅舎や駅前広場及び駅周辺の主要な道路のバリアフリー化が進められてきました。今後も、利用者のニーズを踏まえて、より使いやすくなるように、駅、駅前広場などに情報案内板やサイン、上屋や休憩施設等、駅に関連する施設の一体的なバリアフリー化の拡充を図ります。 - また、駅周辺以外でもバス停などの公共交通に関連する施設のバリアフリー化を推進します。
【実施主体】	公共交通事業者（バス、タクシー、鉄道）、二宮町

《タクシー車両のバリアフリー化事例》



平塚のユニバーサルデザインタクシー

《バリアフリー化されたバス停の整備イメージ》



⑥ 交通結節点の利便性向上

【目的】	● 鉄道とバス、バスとバスなど、交通機関間の乗換をしやすいことで、公共交通全体の利便性を向上させます。
【内容】	● 公共交通の利便性を考慮し、駅前広場の改良等を進めます。 ● また、駅前広場には、バス停案内、時刻表など案内情報板の設置、上屋やベンチなどの利便施設の整備などを進めるとともに、段差の解消等バリアフリー化や鉄道との乗継に考慮した時刻設定など、物理的な乗換利便性の強化を図ります。
【実施主体】	● バス事業者と二宮町が協力して検討・実施

《北口駅前広場の改良工事の概要》



出展：広報にのみや（平成24年11月号）

⑦ 公共交通の情報提供

【目的】	町民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握できるようにすることで、公共交通の利用促進を図ります。
【内容】	- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなど、様々な公共交通機関の情報を整理し、町民等へ提供できる仕組みをつくります。 - 公共交通情報ホームページの作成 - 公共交通パンフレットの作成・配布 - 駅などの交通結節点での情報提供（案内板等の設置）
【実施主体】	二宮町（二宮町地域公共交通活性化協議会）

《土浦市（土浦市公共交通活性化協議会）の情報提供の取組事例》

- ①鉄道、バス、タクシー等の公共交通を一括して案内するホームページ
- ②公共交通パンフレットの全戸配布
- ③コミュニティバスの沿線地域へのバス路線図・時刻表の全戸配布
- ④土浦駅へのバス案内板の設置

ホームページの画面



⑧ モビリティ・マネジメント

【目的】	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、自発的な公共交通や自転車・徒歩などへの転換を促します。
【内容】	- コミュニティバスの再編や駅前広場の整備など、公共交通に関わる状況が大きく変化する機会にあわせて、情報提供とあわせてモビリティ・マネジメントを実施していきます。 - 二宮駅は、本町以外の利用者も多い駅であることを踏まえ、周辺市町の公共交通活性化協議会とも連携し、駅利用者をターゲットとしたモビリティ・マネジメントを実施していきます。 - また、学校等でのバスの乗り方教室など教育にあわせたモビリティ・マネジメントを検討します。
【実施主体】	二宮町（二宮町地域公共交通活性化協議会）

《モビリティ・マネジメントの概要》

- ・モビリティ・マネジメント（MM）とは、地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。
- ・「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点がその大きな特徴です。

《モビリティ・マネジメントの実施メニューの例》

- ① 駅での送迎車両に対するMM
- ② バス沿線住民等に対するMM
- ③ 企業に対するMM
- ④ 学校でのMM



秦野市における「かしこいクルマの使い方を考える」小学校授業

《平成24年度に実施したモビリティ・マネジメントの効果》

種別	方法	効果
送迎MM	二宮駅北口・南口でマイカー送迎を行っている方に啓発冊子、バスマップ等を直接配布 (800票)	
(個別アドバイス)	転換する際のバス、徒歩・自転車等の経路の紹介等 (**人)	

⑨ 地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり

【目的】	● 地域住民がその地域に適した運行形態やサービス内容を考え、より多くの地域住民の移動手段とするためのPRを含む地域活動など、地域住民が主体となってコミュニティバスやデマンドタクシーなどの「コミュニティ交通」の活性化を図ります。
【内容】	● 地域ごとにコミュニティバスの利用目標の設定 ● デマンドタクシーの相乗り促進策の検討 ● 予約の取りまとめなどの地域サポート ● 運動や買い物と移動を組み合わせた地域活動
【実施主体】	● 地域住民が主体となって二宮町が支援・実施

《事業者と地域住民等の協定に基づくバス運行（バストリガー協定）の事例：金沢市》

利用者増加を目的にバス事業者がサービス向上策（運賃値下や増便等）を実施しても、利用者はそのサービスに慣れてしまい、結果として利用者が減少してしまうことがある。

石川県金沢市では、バスサービス向上施策の実施時に、事前に設定した採算ラインを満たさなければ、元のサービス水準に戻すという協定（バストリガー協定）を締結している。



協定の内容）	・ 2006 年度、金沢大学～市街地区間の運賃を 170 円 or 200 円から 100 円に値下げし、事前よりも上回る運賃収入額を目標水準に設定 ・ 目標水準が達成できなければ、元の運賃に戻す協定を、事業者と地域住民等で締結（市は仲介）
結果）	・ 目標とする利用者数は毎年度超えることができたが、トリガー区間内の利用者が2倍近く増加したため、その輸送需要に対応するため、バスの運行本数を増やすこととなり、運行経費が増加するなどの課題が生じたため平成 23 年 3 月 31 日で終了している。
実施期間）	平成 18 年 4 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日

《デマンドタクシーの相乗り促進策の例》

①隣近所で誘い合わせて買い物に利用

- ・ 隣近所で誘い合わせて買い物に行く際に利用したり、近くの公民館など集合場所を予め決めておき、集まった何人かで利用したりする

②運動や文化施設などコミュニティ活動の一貫として利用

- ・ デマンドタクシーの主な目的地には、駅や役場の他、生涯学習センターや町民温水プールなどがあり、これらの施設を曜日、時間を決めて地域の皆さんと一緒に利用する際の移動手段とする

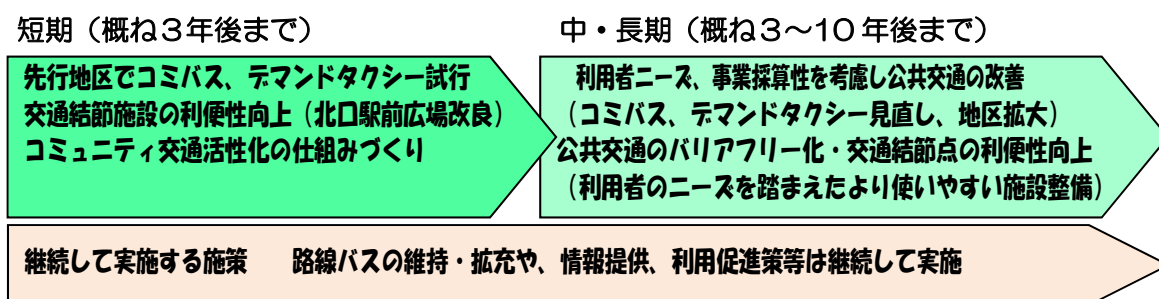
3) 施策の進め方

先に整理した地域公共交通の確保・維持・改善方策については、相乗効果を考慮し、組合せや順番を設定し実施することが望ましいと考えます。

そこで、短期においては、現行のコミュニティバスの廃止に伴い交通空白不便地域となる地域の利用者に適合した各種公共交通機関を先行的に試行運行、導入を図るとともに、交通結節点の利便性向上（北口駅前広場の改良）を図ります。また、これらのコミュニティ交通を維持・改善していくための地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくりの検討を進めることとします。

その後、中・長期においては、利用者のニーズ、事業採算性を精査し、本格運行に切り替えるとともに、新規路線、導入地区の拡大を検討し、実施していきます。

路線バスの存続・拡充、情報提供や利用促進策については、短期から継続的に実施していきます。



《施策の区分》

【短期】

- ①二宮町コミュニティバスの再編（先行地区での試行運行）
- ②既存タクシーを活用した新たな地域公共交通システムの導入（先行地区での試行導入）
- ⑥交通結節点の利便性向上（北口駅前広場の改良に合わせた利便性向上）
- ⑨地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり

【中・長期】

- ①二宮町コミュニティバスの再編（路線の見直し、新規路線の検討）
- ②既存タクシーを活用した新たな地域公共交通システムの導入（導入地区の拡大）
- ④タクシーの有効活用
- ⑤公共交通のバリアフリー化
- ⑥交通結節点の利便性向上

【継続して実施する施策】

- ③路線バスの維持・拡充
- ④タクシーの有効活用
- ⑦公共交通の情報提供
- ⑧モビリティ・マネジメント

4.2 重点プロジェクト

1) 重点プロジェクトの設定

先に設定した短期施策を重点プロジェクトに位置づけ、下記の実現プログラムを位置づけます。

- A. 川句・釜野地区を対象としたコミュニティバスの試行運行
- B. 富士見が丘・松根地区、山西地区の一部を対象としたエリア型デマンドタクシーの試行導入
- C. 「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり
- D. 北口駅前広場の利便性向上

2) 重点プロジェクトの実現プログラム

A 川句・釜野地区を対象としたコミュニティバスの試行運行

(1) 運行体制

- 二宮町が実施主体となり、運行については、バス事業者に委託します。
- 事業の収支については、二宮町が責任を持つこととし、運賃収入が運行経費に充たない場合には、不足分を町が負担します。
- 一方で、事業収支が黒字化した場合には、その収益を他の公共交通活性化事業に還元することとします。

(2) 運行ルート

- 運行ルートは、既存コミュニティバスの西側部分を中心とした P30 の「新コミュニティバスルート（案）」図に示すルート（生涯学習センター — 二宮駅南口 — 川句地区 — 釜野地区 — 団地中央）で、片道約 6.5km でバス停は既存コミュニティバス及び路線バスのバス停を活用した 18 箇所のバス停となっています。

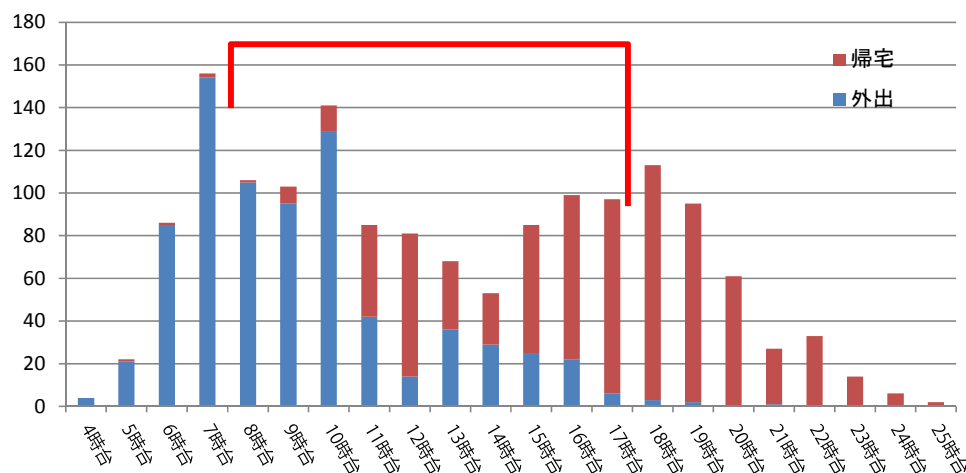
運行距離：片道約 6.5km

バス停数：18 箇所（1 箇所は片側のみ）

所要時間：片道約 20～25 分

(3) 運行時間帯

- 下図に示す平成 23 年度実施の公共交通アンケートにおける外出時間を踏まえ、朝や夜のピークを含めた運行を目指しますが、運行経費の制約を考慮し試行運行では日中の移動をメインに 8～18 時と設定します。



(4) 運賃

- 路線バスの初乗り運賃等を参考に均一料金とします。

(5) 車両

- 当面は既存コミバス車両を活用します。

(6) 実施スケジュール

- 平成 25 年度上半期
運行事業計画の策定、関係者との調整、利用意向調査
- 平成 25 年度下半期
運行開始（概ね 2～3 年程度の試行期間）

B 富士見が丘・松根地区、山西地区の一部を対象としたエリア型デマンドタクシーの試行導入

(1) 運行体制

- 二宮町が実施主体となり、運行については町内タクシー事業者に委託します。
- 一便あたりの運行経費を事前に取り決め（年度ごと）、運賃収入及び国庫補助等を含めても運行経費が上回る場合は、その金額を町が負担します。
- 受付業務等の事務手数料も運行経費の中に含まれ、予約受付等の業務もタクシー事業者が行います。
- 利用料金が運行経費を上回る場合は、タクシー事業者の利益とします。

(2) 運行エリア

- 運行エリアは、現行コミュニティバスが廃止された場合に、バスの不便地域かつバス停までの移動が困難な丘陵地区である富士見が丘・松根地区及び山西地区の一部を先行導入地区とします。（今後は、地元要望、既存公共交通との関係を踏まえながらエリアの拡大を検討する）
- また、行き先は町内主な公共公益施設及び大規模商業施設とします。

運行エリア

○富士見が丘・松根エリア（富士見が丘1～3丁目及び松根地区）

○山西エリア（山西小学校北西丘陵地区）

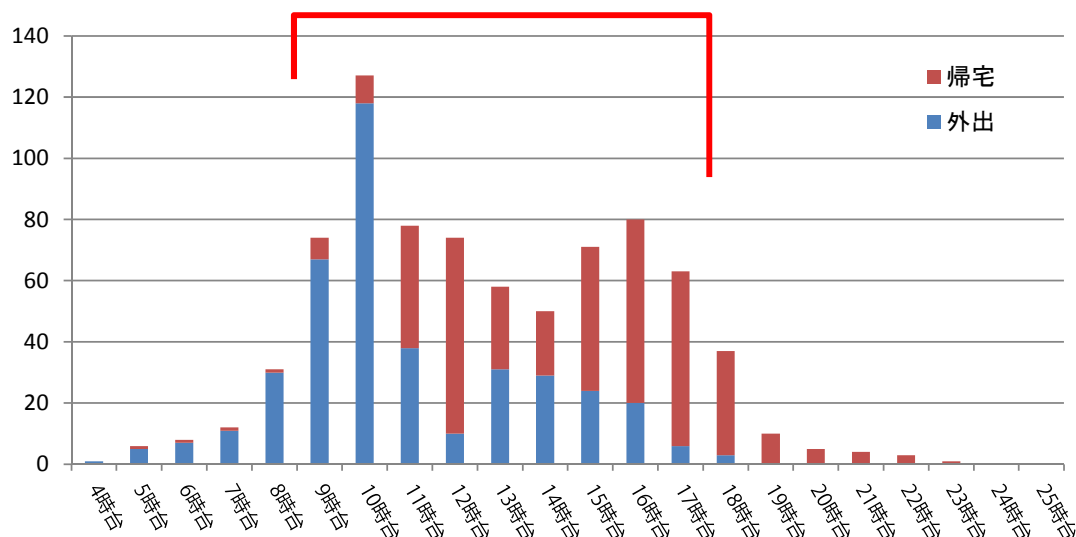
※P33 図参照

主な行き先

- 町役場/町民センター、二宮駅、生涯学習センター、町民温水プール、西友二宮店、マックスバリュ二宮店

(3) 運行時間帯

- 高齢者等の日中の移動を中心とした交通システムとするため、下図に示す平成 23 年度実施の公共交通アンケートにおける「通勤・通学」目的を除いた外出時間を踏まえ、9～18 時までとします。



(4) 運賃

● 1 便あたりの運行経費

近隣市町村で実施されているデマンド交通を参考に事業者と調整して設定する。

● 運賃

先行事例（秦野市）の 350 円/人 を参考とする。

乗合いを推進するため、2 人以上乗車した場合の割引料金を導入する。

(5) 車両

- 既存タクシー車両を活用します。（タクシー事業者が UD タクシーを導入した場合、UD タクシーも活用する）

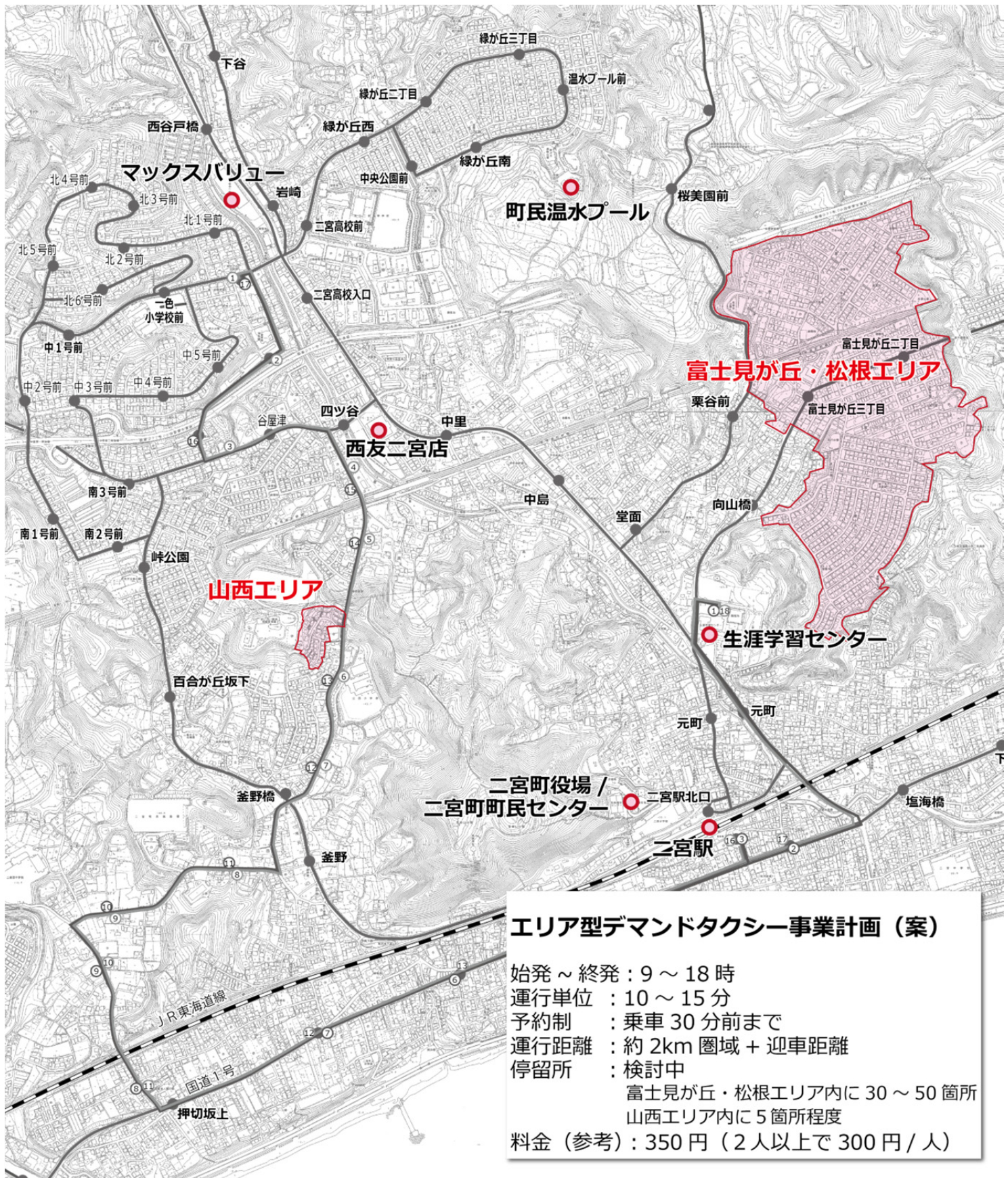
(6) 実施スケジュール

- 平成 25 年度上半期

運行事業計画の策定、関係者との調整、利用意向調査

- 平成 25 年度下半期

運行開始（概ね 2 ～ 3 年程度の試行期間）



C 地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり

(1) 実施方針

基本方針にも示す通りコミュニティバスやデマンドタクシーなどの「コミュニティ交通」は、行政、地域住民、企業など多様な主体が連携・協力して支えていく必要があります。

地域住民が利用しやすく持続可能な公共交通とするには、地域住民が主体となって、地域に適したサービス内容とは何か、一人でも多く利用するためには何が必要なのかを考え、実行することも必要です。

このように地域住民が主体となって「コミュニティ交通」を活性化させるための方策を検討し、実行する方法とそれに対する二宮町の支援策など、重点プロジェクトA・Bの対象地区をモデルに仕組みづくりを行います。

(2) コミュニティバス

コミュニティバスを持続可能とするためには、ある一定の利用者の維持が必要です。そのためには以下のことを地域住民と考えていきます。

- 目標値の設定と公表、利用状況の公表
- 目標を達成するための利用促進策

(3) エリア型デマンドタクシー

エリア型デマンドタクシーを持続可能とするためには、相乗りを促進させる必要があります。そのためには以下のことを地域住民と考えていきます。

- ある程度地域で移動の時間を調整するなど、地域サポートの可能性
- 運動（温水プールなど）や買い物などを移動と組み合わせたコミュニティ活動による利用の可能性
- その他の相乗り利用促進策

(4) 実施スケジュール

- 平成 25 年度 プロジェクトの検討
- 平成 26～27 年度 : プロジェクトの検証、見直し

D 北口駅前広場の利便性向上

(1) 実施方針

北口駅前広場の改良工事に合わせて、公共交通の利用促進、利便性向上を目指した整備を実施します。

(2) 実施内容

- バス利便性向上のための上屋や休憩施設の整備
- バスやタクシーと鉄道の円滑な乗り継ぎのための案内サイン等の設置
- 乗り継ぎ経路のバリアフリー化

(3) 実施スケジュール

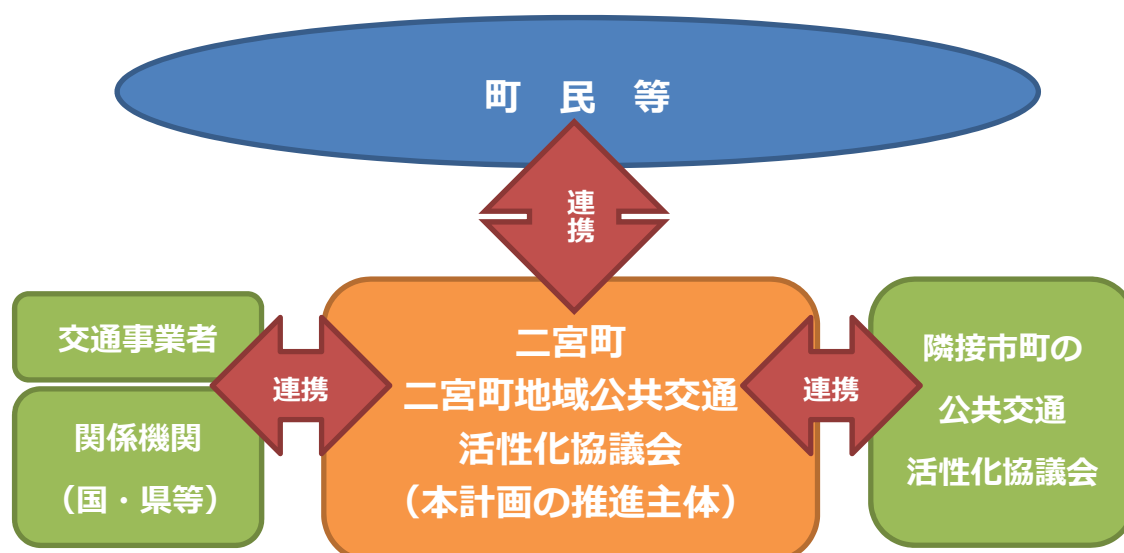
- 平成 24～25 年度 乗り継ぎ経路のバリアフリー化
- 平成 25～26 年度 上屋、休憩施設等の整備、案内サイン等の設置

5 計画の推進にあたって

5.1 推進体制

利用者である町民等や公共交通事業者などの関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、二宮町及び二宮町地域公共交通活性化協議会が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として推進し、公共交通事業者や国、県等との関係機関との連携・協力を図りながら、本計画を推進することとします。



5.2 推進方法

計画の推進にあたっては、定期的に施策の実施状況等を把握していく必要があります。したがって、毎年度、二宮町地域公共交通活性化協議会を開催し、施策の実施状況等を確認していきます。

また、10年後までを計画期間としていますが、概ね3～5年程度ごとに計画の達成状況を把握することとします。

達成状況の把握を行う中で、本計画の内容が二宮町の状況や社会情勢に合わなくなった場合は、施策の変更や本計画の見直しを行うこととします。

