

令和元年度 第2回二宮町地域公共交通活性化協議会 次第

日 時：令和元年 11 月 18 日（月）

午後 2 時 00 分より

場 所：二宮町役場庁舎

2 階 第一会議室

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 題

(1) コミュニティバスの利用促進事業について 【協議事項】

(2) 次年度コミュニティバスの臨時運行について 【協議事項】

(3) 「二宮町交通実態アンケート調査」について 【協議事項】

(4) 二宮町地域公共交通計画 後期施策（案）について 【協議事項】

(5) その他

4. 閉 会

事前配布資料

- ・資料1：コミュニティバスの利用促進事業について
- ・資料2：次年度コミュニティバスの臨時運行について
- ・資料3：「二宮町交通実態アンケート調査」について
- ・資料4：平成28年 コミュニティバス・デマンドタクシー（このタク）利用意向アンケート調査（参考）
- ・資料5：二宮町地域公共交通計画の改訂に伴う中期の事業評価と後期の施策・取り組み（案）
- ・資料6：二宮町地域公共交通計画後期施策（案）
- ・参考資料：『令和元年度 二宮町地域公共交通活性化協議会委員名簿』

コミュニティバスの利用促進事業について

1. 山西プールと連携したコミュニティバスの利用促進事業（結果報告）

- ・期間 令和元年7月22日（月）～8月31日（土）
- ・対象者 上記期間中に山西プールを利用された方
- ・回数券配布数（100円/枚） 169枚（準備枚数360枚）

参考：プール利用者（上記期間中総計）

3,518人（大人1,166人、小人1,444人、団体等908人）

年度	利用者総計	内訳		
		大人	小人	団体等
平成28年	6,211人	1,597人	2,170人	2,444人
平成29年	5,270人	1,392人	1,595人	2,283人
平成30年	5,651人	1,571人	2,337人	1,743人
令和元年	4,631人	1,216人	1,504人	1,911人

※表はプール開催期間中（7月～8月）の利用者

2. 今後の利用促進事業

上記利用促進事業で配布に至らなかった回数券（191枚）を活用し、下記の事業を実施したい。

① 幼児や小学生を対象としたバスの乗り方教室への支援

事業概要：幼稚園や小学校が実施するバスの乗り方教室へ、回数券を支給する

事業目的：公共交通に慣れ親しんでもらうとともに、経済や環境面も合わせたモビリティ・マネジメントとして、家庭での公共交通への乗換えを促進させる

② 65歳以上の高齢者を対象としたお試し乗車の実施

事業概要：通いの場に来る方を対象に、コミバスを使って買い物や病院に行くお試し乗車を実施し、対象者に簡易なガイド表と回数券を支給する。

事業目的：車の運転に不安を覚えつつも、自家用車への依存が高い方に、お試し乗車を機に公共交通への乗換えを促進させる。

次年度コミュニティバスの臨時運行について

1. への♥バス臨時運行実績

- ・平成 30 年 10 月 7 日（日） 町民体育祭 乗車人数 59 人
- ・平成 31 年 2 月 9 日～11 日（土・日・祝日の 3 日間） 吊るし雛 乗車人数 合計 110 人
(1 日あたり平均 36.3 人)
- ・令和元年 10 月 6 日（日） 町民体育祭 乗車人数 49 人

2. 令和 2 年度への♥バス臨時運行計画（案）

上記の実績を踏まえ、来年度の臨時運行を下記のとおりとしたい。

○町民体育祭：過去 2 年間の利用実績が、目標の 100 人（注釈 1）に達しておらず、体育祭のための利用も少ないことから、来年度の臨時運行は**実施しない**

※当日の山西プール前乗降客数 平成 30 年度 乗車 4 人 降車 14 人
令和元年度 乗車 7 人 降車 3 人

○吊るし雛：観光協会の協力を得て、観光客への周知も行っているが、目標に達していない。
しかし、現段階で 1 年分しか実績がないため、来年度の臨時運行は**実施する**

○大型連休中の臨時運行：コミュニティバス利用者から「GW 等の大型連休の際に、買い物に行く手段がなく困っている」との問い合わせが複数あったことから、大型連休中に臨時運行を**試行する【新規】**

※令和 2 年度 GW（5 月 2 日（土）～6 日（水））5 日間のうち、1 日間のみ運行

参考：令和元年 8 月 26 日（月）および 27 日（火）に行った車内アンケート（聞き取り調査）の結果、調査に協力いただいた 25 名のうち、24 名が 60 歳以上であった。（その内 10 名が 80 歳以上）また、利用目的として通院（35%）、買い物（28%）のほか、駅や郵便局への利用といった「公共施設利用」（20%）を含めると、約 83%が生活のために利用していることが伺える。

注釈 1：臨時運行を継続する、または本格運行とする判断の目安を、二宮町地域公共交通計画に規定する目標値（1 日平均利用者人数 100 人/日）としている。

「二宮町交通実態アンケート調査」について

□調査目的

住民の日常生活の外出状況や公共交通の利用状況、生活における課題などを把握し、コミュニティバスを含めた各交通施策の必要性を把握するため、調査を行う。

□調査項目

- ・回答者属性に関する設問
- ・日常の外出状況に関する設問（通勤・通学を含む）
- ・生活における課題に関する設問（生活の移動に関する課題）
- ・日常における鉄道・路線バス・タクシー等の利用状況に関する設問
- ・コミュニティバスに関する設問（利用状況・認知度など）
- ・今後の公共交通のあり方に関する設問

□対象および方法

対象：1,000人（二宮町に居住する18歳以上の町民から無作為抽出）

- ・地域および年齢を均一化して抽出

方法：郵送による配布・回収によるアンケート調査

□調査スケジュール

- ・令和元年11月 協議会にてアンケートの概要について協議
- ・令和2年1月 協議会にてアンケートの内容について協議
- ・令和2年5月 協議会にてアンケートの内容について決定
- ・令和2年6月～9月 アンケートの実施
- ・令和2年11月ごろ 協議会にてアンケートの速報値を報告

第2章 コミュニティバス・デマンドタクシー（このタク）利用意向アンケート調査

1. 実施概要

(1) 配布・回収状況

デマンドタクシー（このタク）の運行エリアとなっている富士見が丘1～3および松根地区は、自治会配布、自治会回収として全戸配布した（配布したアンケート票は次ページ以降参照）。

その他の地区については、各地区および各年代に満遍なく配布されるように無作為抽出した800人に郵送配布した。

配布および回収状況は以下のとおりであり全体の回収率は約59%（2,162票配布・1,274票回収）となっている。

4年前に実施した同様のアンケート「公共交通（鉄道・バス・タクシー等）に関する町民アンケート（平成23年9月実施）」の回収率44.8%（1000世帯配布・448世帯905票回収）を大きく上回る結果となり、公共交通に対する関心の高まりと考えられる。

1) 富士見が丘・松根地区

	富士見が丘1	富士見が丘2	富士見が丘3	松根
実施時期	平成28年2月			
実施方法	自治会配布、自治会回収			
配布数	465	438	279	180
回収数	239	289	188	117
回収率	51.4%	66.0%	67.4%	65.0%

2) 富士見が丘・松根地区以外

実施時期	平成28年2月
実施方法	郵送配布、郵送回収
配布数	800
回収数	441
回収率	55.1%

(2) アンケート票

平成 27 年度 公共交通利用意向アンケート

平素より、町政にご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

さて二宮町では、平成 23 年 8 月より、町民と関係機関が一体となって町の公共交通について検討を行う『二宮町地域公共交通活性化協議会』を設置し、平成 25 年 3 月には『二宮町地域公共交通計画』を策定しました。この計画に基づき、現在は、富士見が丘・松根地区を中心としたデマンドタクシーの実証運行を平成 25 年 10 月から、釜野、茶屋・川匂地区を中心としたコミュニティバスの実証運行を平成 25 年 12 月から行っています。いずれも運行開始から 2 年が経過し、運行開始当初から比べると、利用者も増加傾向にあります。目標を下回る利用状況が続いています。

実証運行期間を概ね 3 年と捉え、最終年度となる平成 28 年度には、それぞれの運行の継続・見直し・廃止の検討を進めなければなりません。

このような中、以下に示す前回アンケートから 4 年が経過し、団塊世代の現役引退が進む中、今後のさらなる高齢化の進展を踏まえ、5 年後、10 年後の将来を見据えた公共交通のあり方について、広く町民の皆さまの意見を伺うことを目的に、本アンケートを実施します。

調査の趣旨をご理解の上、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成 28 年 1 月

平成 23 年 9 月「公共交通（鉄道・バス・タクシー等）に関する町民アンケート」

概要について 1000 世帯配布（無作為抽出）、448 世帯（905 票）回収

このアンケートでは、将来、高齢となった際の日常生活の移動に対して、「不安を感じている」と回答した方が 241 人（N=582）でした。また今後、歳をとり、身体が衰えたときの移動手段は、「公共交通を利用する」と回答した方が 240 人（N=582）であり、4 割以上の方が、将来の移動手段に不安があり、公共交通に期待を持っているという結果でした。

また、運賃収入だけでは維持が難しい公共交通に対して、町が税金を投入することについては、「ある程度の税金の投入はやむを得ない」と回答した方が 556 人（64.1%・N=868）と最も多く、さらに地域住民の負担についても、「住民は負担すべきでない」174 人（20.4%・N=851）を「住民も負担すべきである」347 人（40.8%・N=851）が大きく上回る結果となりました。

【お問合せ先】：二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町 政策部 企画政策課）

電話 0463-71-3311（内線 357） FAX 0463-73-0134

e-mail kikaku@town.ninomiya.kanagawa.jp

I あなた「ご自身」について

質問 1 年齢（1つだけに○）

1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50 歳代
6. 60～64 歳 7. 65～69 歳 8. 70～74 歳 9. 75～79 歳 10. 80 歳以上

質問2 ご自宅の地区（1つだけに○）及び最寄りバス停までの距離

1. 一色 2. 緑が丘 3. 百合が丘1 4. 百合が丘2 5. 百合が丘3 6. 中里 7. 元町北
8. 元町南 9. 富士見が丘1 10. 富士見が丘2 11. 富士見が丘3 12. 松根 13. 上町 14. 中町
15. 下町 16. 梅沢 17. 越地 18. 茶屋 19. 釜野 20. 川匂

二宮駅まで自宅から歩いて約 分（□数字を記入）

最寄りバス停まで自宅から歩いて約 分（□数字を記入）

質問3 あなたは運転免許をお持ちですか（1つだけに○）

1. ある 2. あるが運転はほとんどしていない 3. あったが返納した 4. ない

II ふだんの交通（移動）について

質問4 ふだん、よく利用する交通手段とその目的は何ですか？

（1）【よく利用する交通手段】（該当するすべてに○）

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 路線バス 5. 鉄道 6. タクシー
7. クルマ（自分で運転） 8. クルマ（家族等の送迎） 9. その他（ ）

（2）【目的】（一つだけに○）

1. 通勤・通学 2. 買い物・食事 3. 通院・お見舞い 4. その他の私用
5. 業務（通勤以外） 6. その他（ ）

III 公共交通の利用頻度について

質問5 鉄道（電車）をどのくらい利用しますか？（1つだけに○）

1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月1～3日程度
5. 年1～10日程度 6. まったく利用しない

質問6 路線バス（二宮町コミュニティバスを除く）をどのくらい利用しますか？（1つだけに○）

1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月1～3日程度
5. 年1～10日程度 6. まったく利用しない

質問7 タクシー（デマンドを除く）をどのくらい利用しますか？（1つだけに○）

1. ほぼ毎日 2. 週 3～4 日程度 3. 週 1～2 日程度 4. 月 1～3 日程度
5. 年 1～10 日程度 6. まったく利用しない

質問 8 二宮町コミュニティバスについて

(1) 二宮町コミュニティバスのことをご存知ですか？ (1つだけに○)

1. ほとんど知らないし、利用したこともない 2. 知っているが、利用したことはない

「1」「2」を回答した方は、(2)、(3)をとばして、質問 9 にお進みください

3. 知っているし、利用したこともある

→ (2) 「旧」二宮町コミュニティバス (H25.11 まで運行) をどのくらい利用しましたか？ (1つだけに○)

1. ほぼ毎日 2. 週 3～4 日程度 3. 週 1～2 日程度 4. 月 1～3 日程度
5. 年 1～10 日程度 6. 利用したことはない

(3) 「新」二宮町コミュニティバス (H25.12 から運行) を利用したことはありますか？ (1つだけに○)

1. ほぼ毎日 2. 週 3～4 日程度 3. 週 1～2 日程度 4. 月 1～3 日程度
5. 年 1～10 日程度 6. まったく利用しない

質問 9 二宮町デマンドタクシー (通称、にのタク) について

(1) 「にのタク」のこと (運行エリアがあること) をご存知ですか？ (1つだけに○)

1. 知らない 2. 知っているが運行エリア外に居住 3. 運行エリア内に居住しているが会員登録をしていない

「1」「2」「3」を回答した方は、(2)をとばして、IV 質問 10 にお進みください

4. 会員登録をしている

→ (2) 「にのタク」をどのくらい利用しますか？ (1つだけに○)

1. ほぼ毎日 2. 週 3～4 日程度 3. 週 1～2 日程度 4. 月 1～3 日程度
5. 年 1～10 日程度 6. まったく利用しない

「デマンドタクシー」とは

会員登録を行い、電話予約など利用者の需要 (デマンド) に応じて運行を行う公共交通であり、町が利用料金の一部を負担することにより、タクシーより安価で利用できるが、決められたエリアから目的地までの運行に限定される。

次頁
IV 質問 10 へ

IV 公共交通について

質問 10 あなたにとって公共交通は必要ですか？現在と 5～10 年後を想像してお答えください。(それぞれ 1つだけに○)

- (1) 現在は、 1. 必要 2. たまに必要 3. どちらとも言えない 4. ほとんど必要ない 5. 必要ない

- (2) 5～10 年後は、 1. 必要 2. たまに必要 3. どちらとも言えない 4. ほとんど必要ない 5. 必要ない

質問 11 あなたが重要と思う交通手段は何ですか？現在と5～10年後を想像してお答えください。

(1) 現在は

(2) 5～10年後は

(下記枠内より重要と思う番号を、それぞれ2つまで選んで、に数字を記入してください。)

- | | | |
|--------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1. 路線バス | 2. コミュニティバス | 3. バス以外の地域公共交通（タクシーやデマンド交通など） |
| 4. 歩行（歩きやすい道路整備など） | 5. 自転車（通行しやすい道路や駐輪場整備など） | |
| 6. マイカー（渋滞の解消など） | 7. その他（ | ） |

質問 12 あなたは外出する際（鉄道の最寄駅又は町内の目的地への移動）に、いくらぐらいお金をかけていますか？今後、いくらかけられそうですか？（それぞれ1つだけに○）

(1) 現在は、

- 1日（1. 100円以下 2. 200円 3. 300円 4. 500円 5. 1000円 6. 1500円以上）
一ヶ月（1. 千円以下 2. 3千円 3. 6千円 4. 一万円 5. 二万円 6. 三万円以上）

(2) 5～10年後は、

- 1日（1. 100円以下 2. 200円 3. 300円 4. 500円 5. 1000円 6. 1500円以上）
一ヶ月（1. 千円以下 2. 3千円 3. 6千円 4. 一万円 5. 二万円 6. 三万円以上）

V 二宮町における公共交通の在り方について

質問 13 利用者が少なく、民間バス会社の努力だけでは、バスの運行・維持が難しい地域における公共交通の在り方について、あなたのお考えに最も近いものに○をつけてください？（1つだけに○）

1. 『運行エリアの住民』が費用を負担し、公共交通を運行すればよい
2. 『運行エリアの住民』の負担と『町』が税金を投入し、公共交通を運行すればよい
3. 『町』が税金を投入し、公共交通を運行すればよい
4. 利用料金で運行・維持できない公共交通は運行すべきではない
5. その他（

二宮町地域公共交通計画の改訂に伴う中期の事業評価と後期の施策・取り組み(案)

施策	取り組み名称	評価	継続性	施策	取り組み名称	
公共交通機関の充実	二宮町コミュニティバスの再編(重点①)	A	A	公共交通機関の充実	二宮町コミュニティバスの検証(重点①)	
	新たな地域公共交通システムの研究(重点②)	B	A		新たな地域公共交通システムの研究(重点②)	
	路線バスの維持	D	C		町内路線バスの維持・確保策の検討	
	タクシーの維持・有効活用の検討	B	C			
設備・車両の高質化	公共交通のバリアフリー化	B	C	公共交通利用促進策の展開	公共交通のバリアフリー化の推進	
	交通結節点の利便性向上	C	B			
公共交通利用促進策の展開	地域公共交通維持推進策の検討・導入(重点③)	C	B			
	公共交通の情報提供	B	B			わかりやすい情報提供の実施
	モビリティ・マネジメント	D	B		住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施(重点③)	
仕組みづくり	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(重点④)	B	A	仕組みづくり	地域を巻き込んだ公共交通活性化の仕組みづくり(重点④)	
重点プロジェクト	①交通空白不便地域を対象としたコミュニティバスの運行	A	A	重点プロジェクト	①コミュニティバスの利用検証による今後の検討	
	②エリア型デマンドタクシーの休止と今後の交通弱者の増大に対応する最適な交通システムの研究	B	A		②交通弱者の増大に対応する交通システムの研究	
	③公共交通を支える意識醸成に向けた仕組みの導入	A	D		③対象別のモビリティ・マネジメントによる利用促進	
	④(仮称)地域住民交通協議会の設立運営の協力支援	B	A		④地区やNPOを主体とした公共交通検討組織への支援	

評価 A…実施完了 B…一部実施 C…検討中 D…未実施

継続性 A…継続実施 B…一部修正して実施 C…取り組み自体を検討 D…継続の必要性が低い 統合

二宮町 地域公共 交通計画

後期施策（案）

令和2年度～令和4年度

二宮町地域公共交通活性化協議会

4 公共交通の確保・維持・改善施策（後期施策期間）

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、将来に向けて公共交通を維持し、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検証
- ② 新たな地域公共交通システムの研究
- ③ 町内路線バスの維持・確保策の検討

《公共交通利用促進策の展開》

- ④ 公共交通のバリアフリー化の推進
- ⑤ わかりやすい情報提供の実施
- ⑥ 住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

《公共交通をみんなで支える仕組みづくり》

- ⑦ 地域を巻き込んだ公共交通活性化の仕組みづくり

② 新たな地域公共交通システムの研究

【目的】	・バス停までの移動が困難な交通弱者等に対応する新たな移動手段を研究し、地域における移動手段の検討を支援します。
【内容】	・今後増大する交通弱者や地域ごとに変化する利用者ニーズに合わせて、路線バスの補完や将来にわたって持続可能な公共交通とすることに重点を置きつつ、タクシーや自家用車の活用を含めた新たな地域公共交通システムを研究します。
【実施主体】	地域住民、二宮町、交通事業者

□福祉有償運送

特定非営利活動法人等が、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者などの一定の範囲の者を対象とした、介助と運送がひとつながりとなったサービスです。

例：中井町「しらさぎ」のサービス（一部抜粋）

- ①実施団体：社会福祉法人 中井町社会福祉協議会
- ②対象者：介護保険の要支援または要介護の方など
- ③利用目的：通院・入退院、買い物、公共機関等での諸手続きなど
- ④運賃：町内一律 500 円、町外片道 500 円
(人数により異なる)
- ⑤運行日時：土日月祝・年末年始を除く 8 時～17 時



社会福祉法人 中井町社会福祉協議会

□公共交通空白地有償運送（旧過疎地有償運送）

特定非営利活動法人等が過疎地域促進特別措置法に規定する過疎地域、その他これに類する地域において自家用自動車を使用して行う運送です。

例：浜松市「公共交通空白地有償運送事業」（一部抜粋）

- ①実施団体：NPO 法人春野のえがお
- ②対象者：会員登録された者・その同伴者
- ③利用目的：浜松市天竜区春野地内の移動
- ④運賃：地区ごとに定額制（500 円～3,100 円）
- ⑤運行日時：土日月祝・年末年始を除く 7 時～17 時



NPO 法人春野のえがおの式典

③ 町内路線バスの維持・確保策の検討

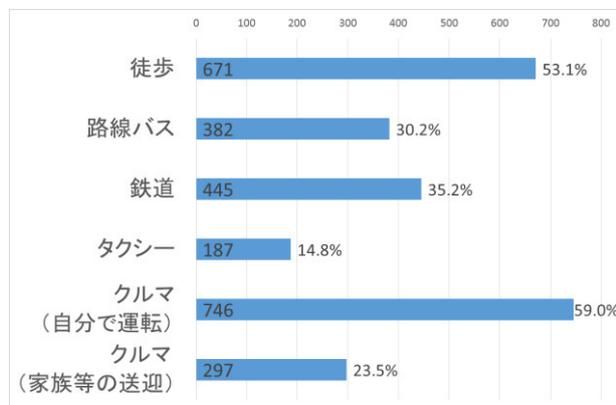
【目的】	・町民の生活の足となっている路線バスを維持・確保させるため、町民に対して利用促進するとともに、広域的な視点での利便性の向上を検討します。
【内容】	・路線バス維持するために、町民による乗り支えの必要性を、さまざまな広報媒体を活用して実施します。 ・路線バスが接続する近隣市町と連携し、利用者ニーズを把握するとともに、事業性を考慮しつつ利用される路線について協議します。
【実施主体】	地域住民、バス事業者、二宮町、近隣市町

□ 「人口減少が影響する路線バス」

マイカーの普及に伴い、路線バス利用者は減少し、通勤や通学といった特定の利用者に支えられて現在の路線が維持できています。しかし、人口減少に伴い、このような特定の利用者層自体の人口も減少したため、結果的にバスの利用者が減少しています。なお、人口減少は運転手不足に拍車をかけ、運転手が確保できないといった理由もあり神奈川県西部を中心に路線の縮小・廃線といった路線改編が進んでいます。

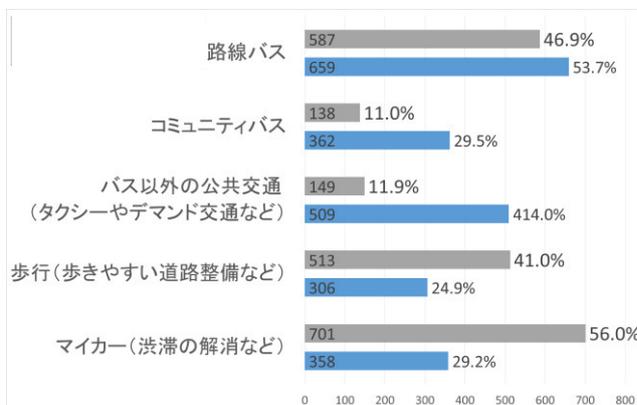
・『平成 27 年度 公共交通利用意向アンケート』（抜粋）

よく利用する交通手段



有効回答者数 1264

重要と思う交通手段



■ 現在回答者数 (有効回答者数 1251)
■ 5~10年後回答者数 (有効回答者数 1228)

最もよく利用されている交通手段は「クルマ (自分で運転)」であり、「クルマ (家族等の送迎)」を含めると約 83%の方がよく利用すると回答しています。一方、「路線バス」は約 30%であり、マイカー依存の高さが伺えます。

最も重要と思う交通手段は、「マイカー (渋滞の解消など)」であり、約 56%の方が重要と思うと回答しています。5~10年後には、「路線バス」が最多得票 (約 54%) となる一方、マイカーは約 29%に減少しています。

《公共交通利用促進策の展開》

④ 公共交通のバリアフリー化の推進

【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】	・コミュニティバスを含めた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、駅周辺やそれ以外のエリアでも公共交通に関連する施設のさらなるバリアフリー化の検討を進めます。
【実施主体】	公共交通事業者（バス、タクシー、鉄道）、道路管理者、交通管理者

□コミュニティバスのバリアフリー化

平成29年10月から二宮町コミュニティバスの改編に伴い、車体もバリアフリーに対応したノンステップバスを導入しました。この新しい車体により乗降時の段差が小さくなったほか、車内の段差がなくなり、車椅子やベビーカーを使った方も利用しやすくなりました。



乗降時はスロープを設置することで、段差がなくなります

□「ユニバーサルデザインタクシー」



タクシー事業者が、高齢者や障がい者に対応したユニバーサルデザインタクシーを導入する動きを協議会として支援します。

※ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め誰もが利用しやすい、みんなに優しいユニバーサルデザイン（UD）の考え方に基づいて開発された新しいタクシー車両のこと

⑤ わかりやすい情報提供の実施

【目的】	・ 町民が手軽に公共交通の路線や運行情報を得られる環境を整えることで、利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図ります。
【内容】	・ さまざまな媒体を活用し、各公共交通機関の情報を、手軽に入手できる環境を整えます。
【実施主体】	二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）

□ バスロケーションシステムの利用促進

バスロケーションシステムは、GPS 機能により路線バスの位置情報を携帯電話やスマートフォン等の電子媒体からインターネットを通じて運行情報等を確認することが出来るシステムです。また、携帯電話等の端末がない場合でも、バスの運行情報を確認できるように、駅などの利用人数が多い主要な停留所に設置されている事例もあります。



神奈川中央交通株式会社のバスロケーションシステム

□ スマートフォン向けアプリケーション

スマートフォン向けアプリケーションが開発されており、バス事業者ごとのホームページを確認しなければわからなかった運行情報が、アプリケーションを活用することで確認することができます。アプリケーションにアクセスした瞬間から現在位置を中心に地図とバスが表示されることが特徴で、利用しやすいように工夫されています。



スマートフォンアプリ 「見えバス Bus Location」

⑥ 住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

【目的】	・多様な手法によるモビリティ・マネジメントを実施し、過度に自家用車に依存した移動から、公共交通や自転車・徒歩等への自発的な転換を促します。
【内容】	・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、情報提供とモビリティ・マネジメントを実施します。 ・また、子供や高齢者などに対する交通教育にあわせて、モビリティ・マネジメントを実施するため、メリット・デメリット等をわかりやすく説明する手法を検討します。
【実施主体】	二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）

□ 「児童・保護者を対象としたバスの乗り方教室、児童作品の車内展示等」（小田原市）

小田原市では将来の路線バス利用者である児童やその保護者を対象に、バスの乗り方教室を開催しています。乗降体験などを通じてバスの存在や必要性を認識してもらうとともに、交通安全やマナーなどについて楽しく学ぶことを目的としています。

また、市内の児童作品を路線バス車内で展示する（大雄山線「動く児童画展」など）を行い、マイバス意識の醸成や利用促進を図っています。



小田原市での実施事例

（左：中央運輸局バスの乗り方教室、右：大雄山線「動く児童画展」）

※モビリティ・マネジメント

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

「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

《公共交通をみんなで支える仕組みづくり》

⑦ 地域を巻き込んだ公共交通活性化の仕組みづくり

【目的】	・地域住民が主体となって、その地域の公共交通を議論する場を設定することで、住民の交通行政への参画と、公共交通の活性化を図ります。
【内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとに異なるニーズを的確に抽出し、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を支援します。 ・地域の協議体に、情報提供や技術的助言を行い、議論の活性化と検討を図ります。 ・公共交通事業者とのパイプ役となり、地域の依頼の伝達や交通事業者の意向確認を行います。
【実施主体】	地域住民団体、二宮町

□ 「とちくぼ買い物クラブ」(秦野市)

秦野市では、平成30年2月に実施した「買い物に関するアンケート」の結果に基づき、特に高齢化率が高かった栃窪地区で、買い物支援のモデル事業を実施することとしました。

モデル事業の実施にあたり、市（公用車を貸し出し、燃料費を負担）と自治会（運転者の確保と利用者調整）においてそれぞれの役割分担を定めた買い物支援事業「とちくぼ買い物クラブ」に関する協定書を締結しました。

モデル事業実施期間（平成30年9月から11月）終了後、同地域から事業を継続したいとの意向が示され、近隣の社会福祉法人等を交えて相談したところ、複数の社会福祉法人から支援の申し出がありました。

そのため、栃窪地区に一番近い社会福祉法人浄泉会が「地域における公益的な取り組み」として協力し、自治会を中心とした「とちくぼ買い物クラブ」がボランティアとして法人所有の車両を運転する形で事業を実施することとなりました。

栃窪地区について（令和元年10月1日現在）

・年齢別人口

0～14歳 9名

15～64歳 145名

65歳以上 169名

合計 323名（世帯数128）

高齢化率
52.3%



「とちくぼ買い物クラブ」を利用する様子

出典：カナコロ



栃窪地区の地図

『二宮町地域公共交通計画（後期施策）』

3) 施策の進め方



4.2 重点プロジェクト

1) 重点プロジェクトの設定

先に設定した後期施策の推進を図るため、重点プロジェクトを位置づけ、下記の実現プログラムを実施します。

- A. コミュニティバスの利用検証による今後の検討
- B. 交通弱者の増大に対応する交通システムの研究
- C. 対象別のモビリティ・マネジメントによる利用促進
- D. 地区や NPO を主体とした公共交通検討組織への支援

2) 重点プロジェクトの実現プログラム

A. コミュニティバスの利用検証による今後の検討

平成 29 年 10 月の大型再編を機に、割引手形やノンステップバスの導入、町主催イベントに合わせた休日の試験運行など、さまざまな利用促進策を実施したが、目標とする一日平均 100 人を達成することができていない。利用実績や町民意向を踏まえ、今後の事業の継続について検討する。

(1) 現状

- 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。
・事業の採算については、二宮町が責任を持ち、運賃収入が運行経費に満たない場合は、不足分を町が負担する。
- ②運行時間帯：・路線バスの補完と位置づけているため、8時から18時の間で運行。
・平日運行のみとし、土日祝日の運行は試行の結果実施していない。
- ③運行費用：29年度実績 費用：8,678,880円、収入：1,302,200円、一日平均59人
30年度実績 費用：15,002,356円、収入：2,716,700円、一日平均74人

(2) 検証素材

- ①乗降実績データ：平成 29 年 10 月から車体に設置した乗降実績蓄積データ
- ②公共交通アンケート：令和 2 年度実施予定 町内在住 1,000 名に郵送送付
- ③にの♥バス車内アンケート：令和 2 年度実施予定 1 ヶ月間程度の車内アンケート

(3) 実施スケジュール

- R2 前半：アンケート実施、 R2 後半：アンケート結果や利用実績をもとに方向性検討
- R3 前半：方向性の決定と具体的な内容の調整 R3 後半：内容に対する意見聴取
- R4 前半：10 月の改編等に向けた準備

(4) 今後の方向性

- ①バス停の精査やルート of 修正は小規模なものとし、基本的に現状を維持して運行する。
- ②ルートやダイヤを大幅に再編し、運行体制も見直した中で運行する。
- ③コミュニティバスは廃止し、新たな交通システムを導入する。

B. 交通弱者の増大に対応する交通システムの研究

少子高齢化の進展に伴い、バス停までの移動も困難な高齢者が増えることが見込まれる中、交通空白不便地域の交通弱者だけでなく、全町的な視点での交通弱者に対する移動支援についても研究する必要性が高まっている。

なお、地域ごとにニーズが異なるため、全町的だけでなく、地域ごとに導入できる交通システムについても先進事例等を情報収集していく。

(1) 研究の視点

- ①可能な限り目的地までドアツードアに近いシステムであること
- ②生活に必要な「買い物」と「通院」に対応できるシステムであること
- ③継続性を確保するため、利用者の増減に対して費用の変動が少ないシステムであること
- ④既存の路線バス等の公共交通に影響を及ぼさないシステムであること
- ⑤交通弱者の孤立化を防ぐため、支えあいの意識を醸成するシステムであること

(2) 2つの研究分野

- ①行政等が主体となる全町を統一的に網羅するシステム
 - ・コミュニティバス
 - ・介護予防・生活支援サービス事業（訪問型サービス D）
 - ・たすけあいネットワーク
- ②地域や NPO 等が主体となる地域を限定したシステム
 - ・福祉有償運送
 - ・公共交通空白地有償運送
 - ・地域主体の無償運送

(3) 今後の方向性

これまでのコミュニティバスおよびデマンドタクシーの利用状況から、町が先導的にシステムを導入すると、利用意識が低く、利用されないシステムとなる。逆に現行のコミュニティバスのように、導入に際し、地域と綿密な調整を行ったうえで導入すると、地域の利用意識が高く、地域独自の利用促進策の実施なども期待できる。

よって、今後システム導入を検討する際は、可能な限り地域主導の話し合いを経て、具体的な導入計画を立てる工夫をする必要がある。

C. 対象別のモビリティ・マネジメントによる利用促進

現代の過度に自家用車に依存した生活から、公共交通や徒歩といった目的や距離に応じた手段を選択する生活に転換してもらうためには、交通施策面だけでなく、健康や環境といった分野を含めたモビリティ・マネジメントにより、生活を見直す必要がある。

特に今後成長する子どもたちや、これから免許返納を考える准高齢者（注釈1）（65～74歳）と高齢者（75歳から89歳）など、特定の対象を定めたモビリティ・マネジメントを実施することで、より効果的で波及効果が期待できると考える。

（注釈1）日本老年学会・日本老年医学会が提唱する高齢者に関する定義の見直しより準用

（1）過度に自家用車に依存した生活の課題（交通施策面のみ）

①公共交通が衰退し、交通空白不便地域が広がる

⇒公共交通でしか生活の足を確保できない交通弱者の生活が脅かされる

②駅や商業施設、病院など、人が集まる施設の周辺が自家用車で常に混雑する

⇒慢性的な渋滞や駐車場問題が発生し、緊急車両や特に車での移動が必要な人が困る

③公共交通を使う習慣が身につかず、使い方そのものを知らない人が発生する

⇒運転が困難な年齢になっても自家用車に依存する生活から抜け出せない

（2）想定されるモビリティ・マネジメントの対象者と実施内容

①対象：これから成長、学習していく幼児や小学生

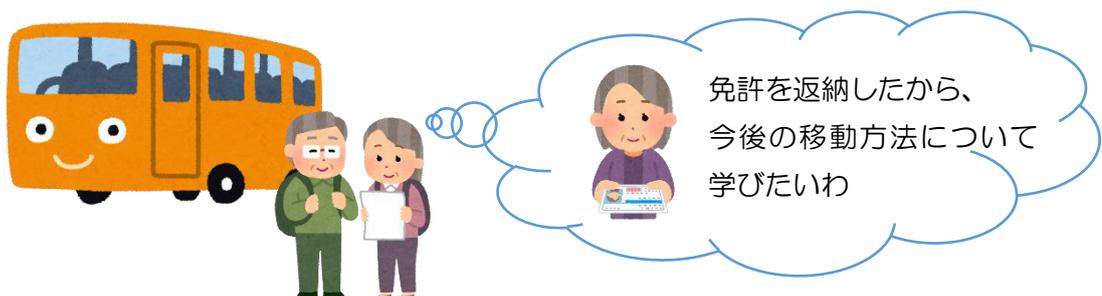
内容：環境や健康などの視点をメインに学習したうえ、乗車体験

②対象：これから免許返納を考える准高齢者と高齢者

内容：バス等の公共交通縮小の現状報告と徐々に公共交通に乗り換えるコツ

（3）今後の方向性

コミュニティバスを含めた公共交通の利用状況が低い最大の原因は、住民の意識の低さであるため、広報媒体による啓発だけでなく、直接対象者と接するモビリティ・マネジメントも実施することで、草の根的に公共交通の関心を高めていく。



D. 地区やNPOを主体とした公共交通検討組織への支援

コンパクトな二宮町の中でも、駅からの距離や道路の勾配、高齢化率など、様々な要素によって交通ニーズの種類や緊急度も異なるため、町民に適した移動支援を提供するためには、地区ごとに課題を抽出し、必要な交通ニーズを検討する組織が必要である。

この地区等を主体とした公共交通検討組織を、立ち上げ、運営支援、情報提供など、様々な分野で支援することで、公共交通の意識を高めつつ、ニーズの高いサービスの提供を目指す。

(1) 公共交通検討組織を立ち上げる際の課題

- ①地区や自治会の役員となっている人たちが、まだ元気なりタイア世代が多いため、今後の高齢化による移動支援の必要性に関心がない。
- ②生活の移動に困っている人の規模が不明のため、対応の必要性がわからない。
- ③人材不足が深刻化している地域にとって、新たな課題を協議する組織設立は困難である。

(2) 課題を踏まえた取り組み

- ①地区長会や地区役員の集会で、今後の町の交通事情について説明する機会を設けるとともに、先進事例（一色小学校区地域再生協議会等）の紹介をすることで、今後の移動支援の必要性に対して関心を持ってもらう。
- ②交通アンケートなどにより、町全体の困窮度合いとともに、地区ごとの割合も明らかにすることで、地域別の取り組みの必要性を明確にする。
- ③近隣地区の合同で組織を立ち上げたり、組織の立ち上げ、検討機会を創出する手法を紹介したりすることで、負担を抑えた議論の場の創出を促す。

(3) 実施スケジュール

R2 前半：アンケートの実施 R2 後半：アンケートの分析

R3 前半：地区長会および地区役員等への説明 R3 後半：希望地区の先進事例視察等

R4：地区の検討組織立ち上げ支援

(4) 今後の方針

今後の交通環境の衰退や高齢化の進展を見据えながら、地域等が主体となって今後の交通について考える必要性はあるため、地域に出向いて今後の交通事情について説明し、5年後・10年後を見据えた検討を促す。

5 後期施策期間の目標

コミュニティバスの1日の平均利用者人数

令和4年度	100人
-------	------

※前期・中期施策で設定していた目標を達成できていないため、後期施策においても引き続き、目標とする。

《参考》（「コミュニティバス」の目標値等の目安）

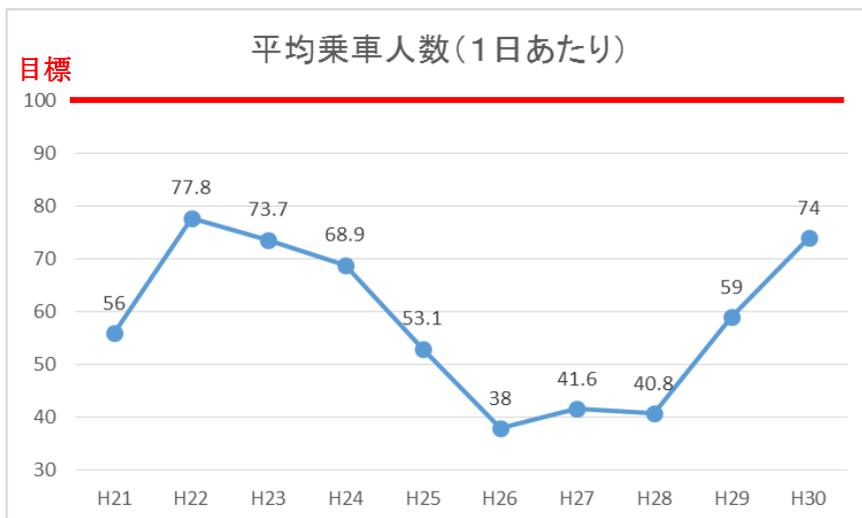
コミュニティバスの運賃：200円、年間経費：約1,200万円と仮定

1日平均利用者	年間利用者 248日と仮定	運賃収入	町負担額	一人の移動に係る町負担額
50人	12,400人	2,480,000円	9,520,000円	768円
80人	19,840人	3,968,000円	8,032,000円	405円
100人	24,800人	4,960,000円	7,040,000円	284円
120人	29,760人	5,952,000円	6,048,000円	203円

1日平均利用者が100人になると、利用者負担額（運賃）と町負担額がほぼ均一になり、事業の継続にあたり、事業の必要性和継続性がある程度確保できる目標値といえる。

なお、実際は子どもや障害者の割引料金や割引手形の利用により、運賃収入が想定より下回るほか、車体の購入費用が令和3年までかかるため、年間経費が仮定を上回る。

《参考》過去近年の実績



令和元年度 二宮町地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	氏名	所属団体	区分	備考
1	府川 陽一	二宮町	1号	
2	山下 康宏	神奈川中央交通株式会社	2号	
3	小嶋 光行	神奈中タクシー株式会社	3号	新
4	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会	4号	
5	林 好治	一般社団法人神奈川県タクシー協会	4号	新
6	阿部 正昭	二宮町地区長連絡協議会	5号	
7	高見澤 秀男	二宮町ゆめクラブ連合会	5号	
8	里見 拓	二宮町PTA連絡協議会	5号	
9	高見 利和	一般公募	5号	
10	依田 久司	一般公募	5号	
11	小泉 伸介	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	6号	
12	石井 忠孝	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	7号	新
13	浅野 雄一	神奈川県平塚土木事務所	8号	
14	山際 健一	神奈川県県土整備局	8号	
15	椎野 文彦	二宮町都市部	8号	
16	伊澤 浩明	神奈川県大磯警察署	8号	
17	東 耕太郎	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	8号	
18	梶田 佳孝	東海大学 工学部土木工学科	8号	
19	松本 幸生	二宮町健康福祉部	8号	