

二宮町地域公共交通計画 (案)

令和6年3月

二宮町

目次

序章 計画の目的と位置付け

1 計画策定の目的	1
2 計画の区域	1
3 計画期間	1
4 計画の位置付け	2

第1章 公共交通の現状と課題

1.1 町の現状	3
1.2 課題	6

第2章 基本的な考え方

2.1 基本理念	12
2.2 基本方針と基本目標	13
2.3 町の交通政策における施策導入の考え方について	14
2.4 公共交通ネットワークの形成方向	16
2.5 計画の体系	18

第3章 施策内容

3.1 基本方針1 公共交通の維持確保	19
3.2 基本方針2 福祉的視点の導入	26
3.3 基本方針3 新たな時代への対応	29

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	31
4.2 計画の推進・評価体制とスケジュール	33

序章 計画の目的と位置付け

1 計画策定の目的

二宮町には、JR東海道本線の二宮駅を中心に、国道1号と県道71号(秦野二宮)を軸とした路線バスをはじめ、路線バスを補完し交通不便地域の住民等の生活の足を確保するため平成21年度から本格運行しているコミュニティバス「にの♡バス」、タクシー、福祉有償運送、住民の互助によるボランティア輸送等、多様な輸送資源が存在しています。

しかしながら、人口減少・少子高齢化の継続的な進行と自家用車への高い依存を背景に、路線バスをはじめとして利用者の減少や運転手不足が大きな課題になっており、バス路線の減便や一部時間帯におけるタクシー不足等の問題が発生しています。

一方で、高齢化などにより路線バスやにの♡バスの増発やルート延伸を要望する声が高まっているほか、バス停までの歩行も困難な高齢者や障がい者、妊産婦等(以下、本計画では「交通弱者」という)にも配慮した福祉的な取り組みも求められています。

また、ICT技術の発展や環境問題の深刻化、将来の公共施設の再編等、時代の変化に合わせた二宮町らしい公共交通ネットワークの在り方を再検討する必要があります。

このような様々な課題に対応し、誰もが移動手段を確保・維持できるよう、「二宮町地域公共交通活性化協議会」での協議を経て、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「二宮町地域公共交通計画」を策定するものです。

2 計画の区域

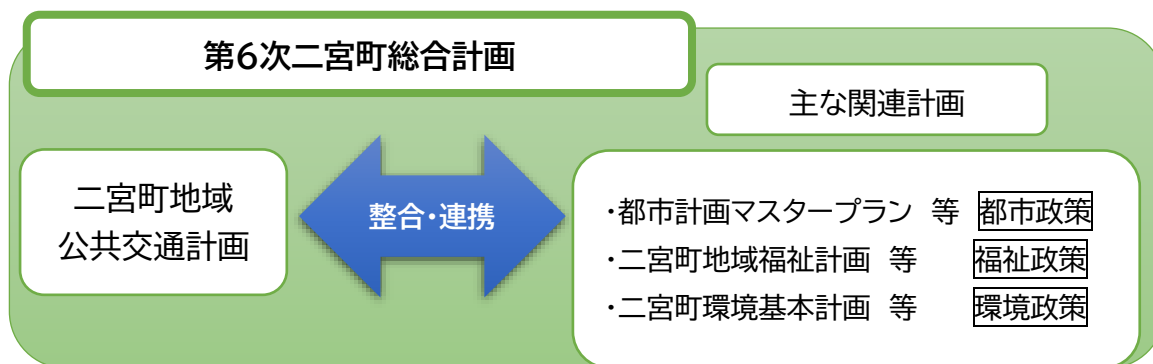
本計画の対象は、二宮町全域とします。

3 計画期間

本計画の期間は、令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間とします。

4 計画の位置付け

「二宮町地域公共交通計画」は、第6次二宮町総合計画を上位計画とし、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、都市政策、福祉政策、環境政策等の関連計画と整合・連携して施策を展開していきます。



第1章 公共交通の現状と課題

1.1 町の現状

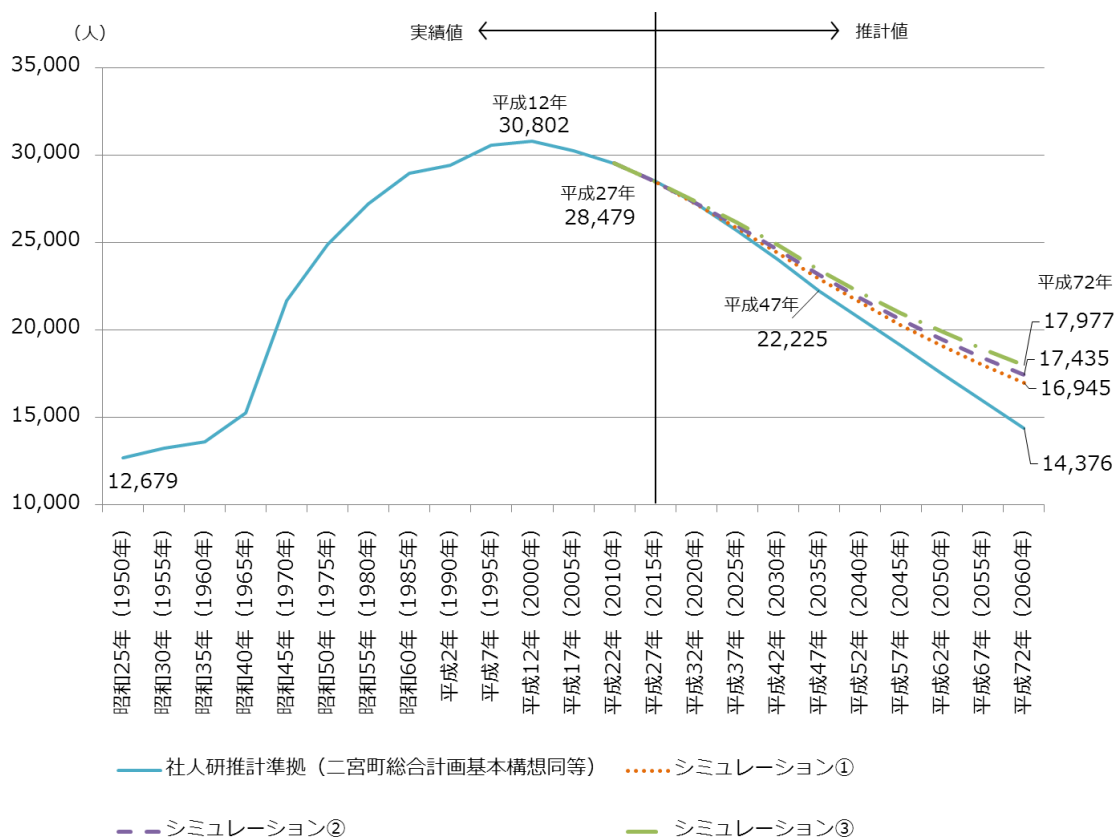
①人口

町の人口は、平成12年(2000年)をピークに減少しており、平成25年に国立社会保障・人口問題研究所(社人研)が発表した推計係数に準拠した人口推計では、令和42年(2060年)にはピーク時の約5割に減少することがわかりました。(二宮町人口ビジョンより。この結果を基に町としての人口減少・少子高齢化対策である二宮町総合戦略を策定。)

年齢3区分別人口をみると、65歳以上の老年人口と15歳から64歳までの生産年齢人口の割合は、平成12年(2000年)に17.7%と68.4%だったのに対し、令和2年(2020年)には35.3%と54.3%になる等、その差が急速に縮まっており、今後も少子高齢化の進展が継続することが見込まれています。

人口分布をみても、過去10年間で緑が丘、百合が丘のほか、富士見が丘、川匂地区等の駅から離れた地域において人口減少率が高く、高齢化率も高い傾向にあります。

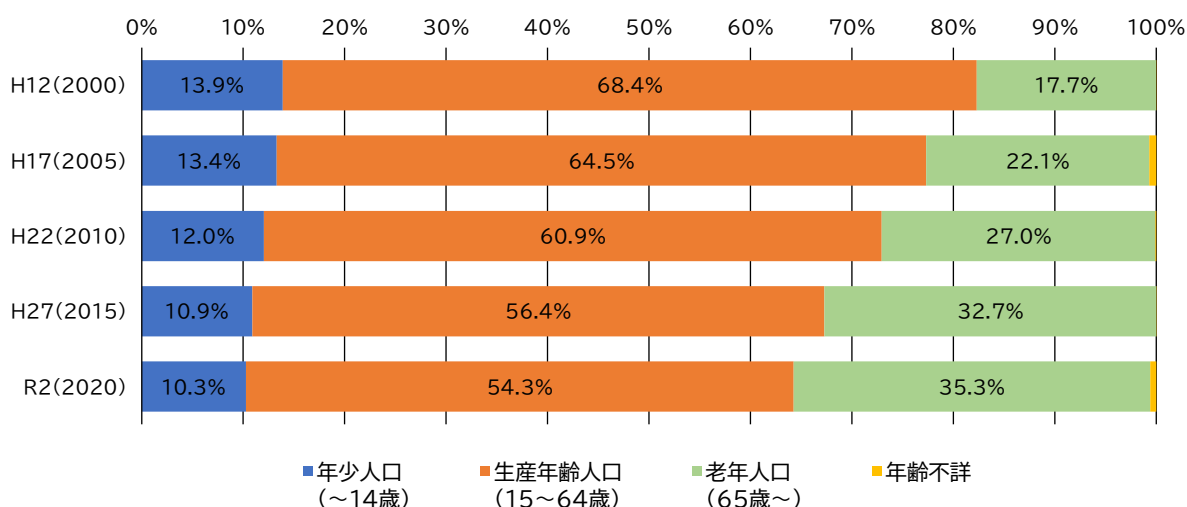
■二宮町の人口推計結果(資料:「二宮町人口ビジョン」)



※シミュレーション①～③は社人研の推計係数に特定条件を付加して再計算した推計値。

町はシミュレーション①を目標に二宮町総合戦略を策定し、取り組みを展開している。

■二宮町の年齢3区分別人口の推移(資料:「国勢調査」)



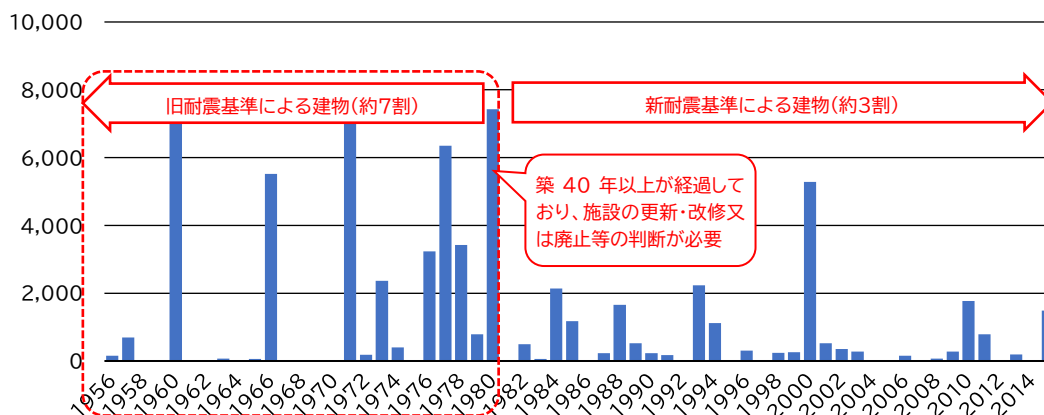
②公共施設

令和3年度の町の財政力指数は0.70と類似団体の平均を若干上回っていましたが、今後の人口減少・少子高齢化の進行に伴う税収の減少、医療費や扶助費等の増加により、町の財政は厳しくなることが想定されます。

そのような中、これまで地方債の発行を抑制し、基金等を活用することで未来を担う子どもたちへの負担を抑えてきましたが、今後、町が保有する公共施設やインフラ(道路、上下水道等)の老朽化へ対応する必要があるため、支出が増え、財政力指数が低下する等の可能性があるという課題を抱えています。

特に、新耐震基準適用(昭和56年(1981年))以前に建設された公共施設が約7割を占めることから、これらの施設の更新・改修または廃止等の判断とともに、利便性を考慮した施設の再配置とそれらの施設への交通手段についても検討する必要があります。

■二宮町の公共施設の竣工年度別延べ床面積(資料:公共施設等総合管理計画(H30年改定)延床面積(m²))



③公共交通

・町の公共交通

町の公共交通には、JR 東海道線、路線バス(神奈川中央交通株式会社)、タクシー(神奈中タクシー株式会社、個人)と町が運行するコミュニティバス(にの♥バス)のほか、福祉事業所が運行する福祉有償運送、地区の有志等で運営するボランティア輸送があります。

複数市町に跨る交通手段(以下、「幹線」という。)としては、JR 東海道線と路線バスが大磯町、平塚市と小田原市を東西に連絡するほか、路線バスが二宮駅を起点として中井町、秦野市と連絡し、南北方向への移動を担っています。

幹線と接続する町内の移動手段(以下、「支線」という。)としては、二宮駅を起点として百合が丘地区、緑が丘地区をそれぞれ巡回するバス路線のほか、路線バスを補完し交通不便地域の生活の足を確保するために町が運行している「にの♥バス」があります。

また、ドア・トゥー・ドアの様々な個別的需要に対応し、幹線と支線から成る交通のネットワークを補完するタクシーは、町内に営業所がある神奈中タクシーのほか、個人タクシーが1者あります。

他人の介助によらず移動することが困難であり、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身体障害者、要介護者、要支援者等の運送を行う福祉有償運送を担うNPO法人等は町内で1施設あり、近年利用率が増加しています。

また、福祉有償運送のほか、年齢や地形等に起因した交通弱者等を主な対象とした送迎を行うボランティア団体が2団体あります。

・今までの交通施策と交通不便地域

「にの♥バス」は、民間事業者が運行する百合が丘、釜野、二宮駅を結ぶ路線の廃線に伴い平成14年から試験運転を開始し、運賃やダイヤ、ルート、平日以外の運行等、さまざまな試験運行を繰り返し、平成29年10月から路線バスを補完し交通不便地域の生活の足を確保する目的で、概ね現在のルートとダイヤになりました。

その間、交通不便地域対策としてデマンドタクシーも試験運行(平成25年~29年)しましたが、乗合が進まないことで1運行あたりの費用が「にの♥バス」より高額になることから、運行地域住民の意向等も踏まえ、本格運行せずに廃止(制度上は休止)しています。

現在では、全町的な高齢化の進行等に伴う交通弱者が増加する一方、タクシーを含めた公共交通機関の運転手不足が顕著になる中で、交通不便地域の住民に限らず町域全体を対象とし、福祉的で持続可能な移動支援策の必要性が高まっています。

※交通不便地域…国土交通省では「半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地」と定義している。また、急こう配等により地方運輸局長等が特に認めた地域も認定される場合があり、二宮町内にはこの特例要件で2カ所(富士見が丘1丁目の一部と釜野地区の一部)が認定されています。

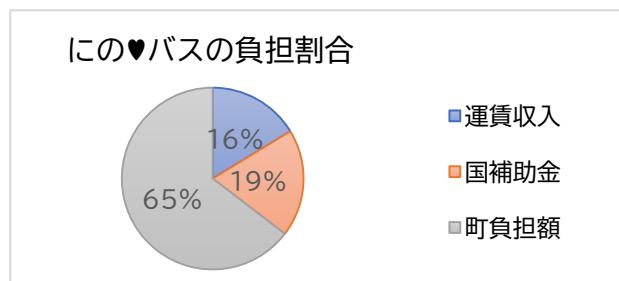
1.2 課題

課題1 持続可能な公共交通へ

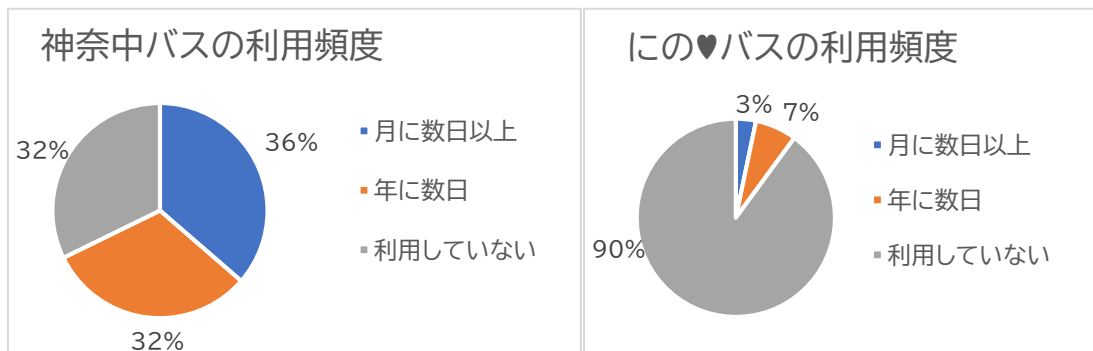
- ・町内の神奈川中央交通株式会社のバス路線は全て赤字の状態です。路線存続が危ぶまれており、この♥バスも運賃収入だけでは運行経費を賄うことができず、町の公費負担や国の補助金に頼っている状況です。《図 1-1》参照
- ・この背景には利用者数の低迷があります。令和 5 年度実施の二宮町地域公共交通アンケート調査(以下、「アンケート」という。)では、神奈川中央交通株式会社の路線バス(以下、「神奈中バス」という。)とこの♥バスの利用頻度が「月に数日」以上の方は、それぞれ約36%・約3%に留まっています。《図 1-2》参照
- ・利用者数低迷の理由の1つに、公共交通に乗り慣れていない方の増加が考えられます。アンケートでは、この♥バスの乗り方については過半数の方が、「あまり知らない」又は「知らない」と回答しました。神奈中バスについては、乗り方は多くの方に認知されていたものの、最寄りバス停の時刻表については、「あまり知らない」又は「知らない」と答えた方が依然として約35%いることが分かっています。《図 1-3》参照
- ・また、交通事業者からの聞き取りによると、生活様式の変容による利用者数の減少や乗務員不足のため、バス路線の維持が困難になるおそれや、需要に対応できるだけのタクシー乗務員が確保できない事象が生じており、今後も乗務員不足が続いた場合には、町の公共交通にも影響を及ぼす可能性があるとの見通しが示されています。
- ・日々の通勤・通学や買い物・通院のために自由に使える交通手段についてのアンケートでは、「自動車(家族等に送迎してもらう)」や「ない」のみの回答だった方は、75歳以上と10歳代・20歳代に多い結果であり、公共交通を必要とする方の存在が伺えます。《図 1-4》参照
- ・以上から、啓発活動やダイヤの改善を通じて、公共交通を持続可能性の高いものにする必要があります。

《図 1-1》(令和4年度にこの♥バスの実績より)

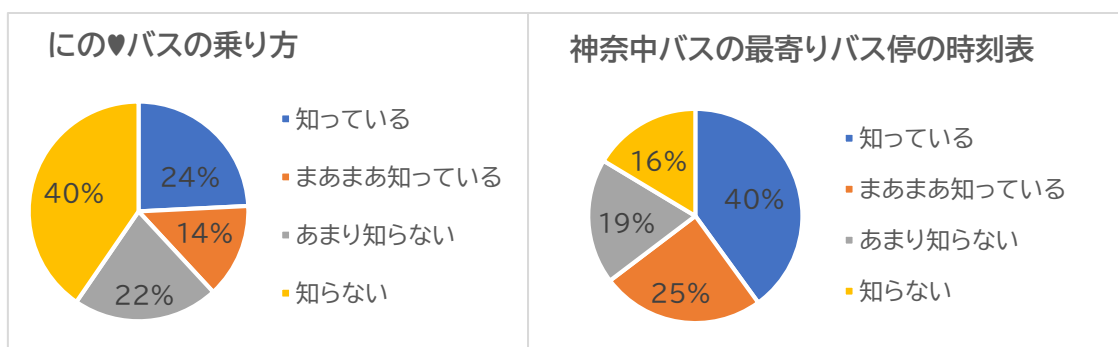
運行経費	18,510,800 円
運賃収入	3,017,300 円
国補助金	3,536,000 円
町負担額	11,957,500 円



《図 1-2》(アンケート結果より)



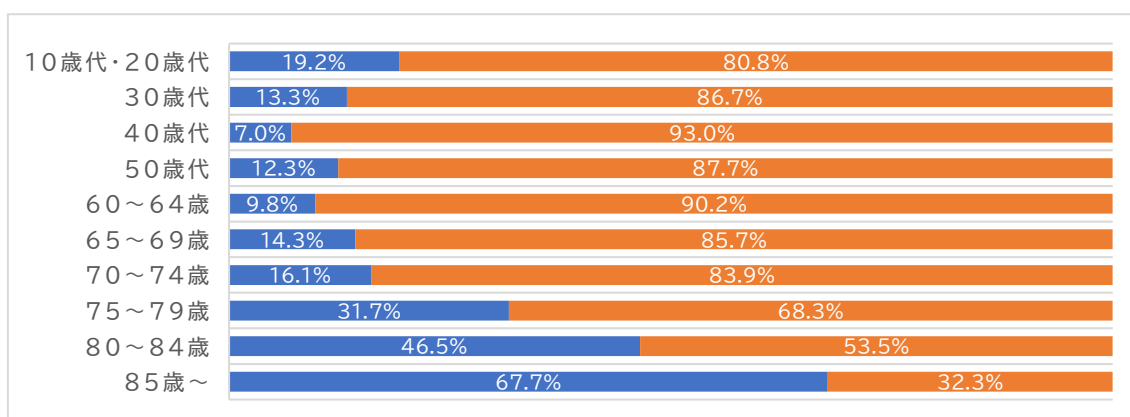
《図 1-3》(アンケート結果より)



《図 1-4》(アンケート結果より)

自由に使える交通手段について

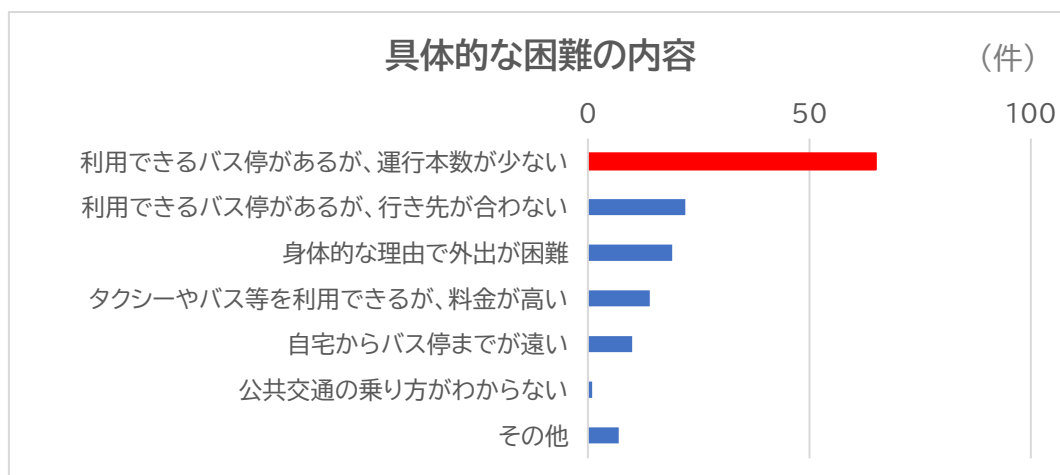
■ 「自動車(家族による送迎)」又は「なし」とのみ回答した方 ■ それ以外の回答の方



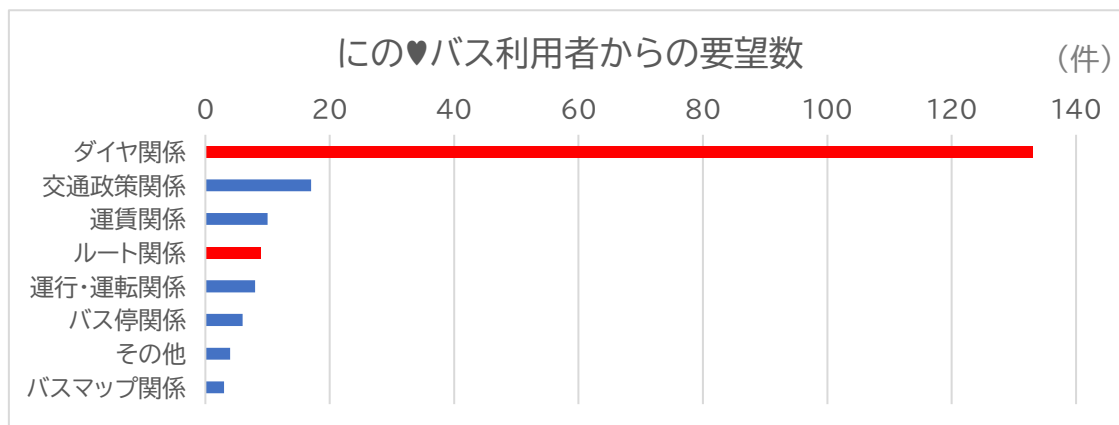
課題2 公共交通ネットワークの再編

- ・町の公共交通について、アンケートで「外出に困難を感じている」と答えた方のうち「利用できるバス停があるが、運行本数が少ない」と回答した方は 65.7%と最多であり、バスの本数増が望まれていることが分かります。《図 1-5》参照
- ・また、令和5年度に実施したにの♡バス車内アンケートでは、多くの方からダイヤに関する意見が寄せられたほか《図 1-6》参照、現在、にの♡バス路線が通っていない地区からも路線延伸等の要望が寄せられています。
- ・高齢化は、今後更に加速していくことが予想されており、バス停までの歩行も困難な交通弱者の生活の足を確保することが求められています。
- ・これらの課題は、路線バス・にの♡バスのような定時定路線型の公共交通だけでは解決が困難であるため、新たな福祉的視点からの移動支援策が必要になっています。

《図 1-5》(アンケート結果より)



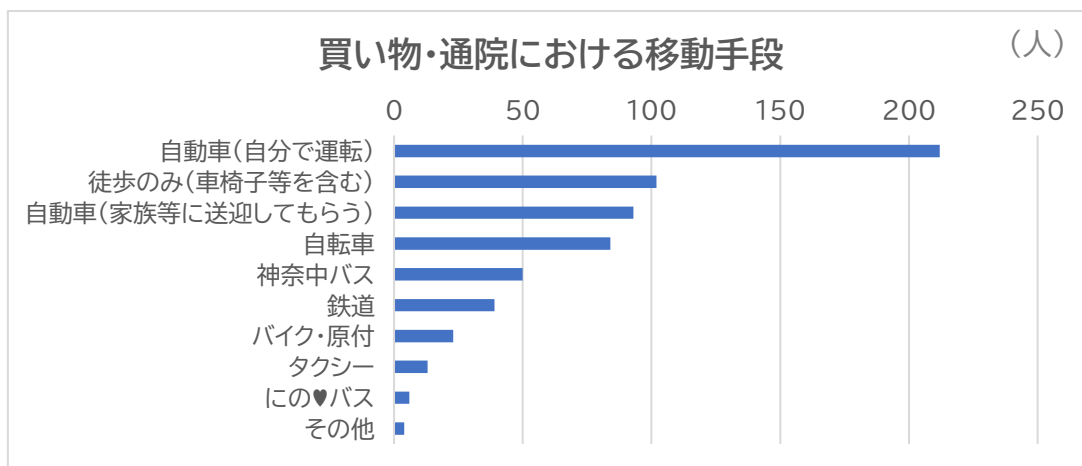
《図 1-6》(令和5年度 にの♡バス車内アンケート結果より)



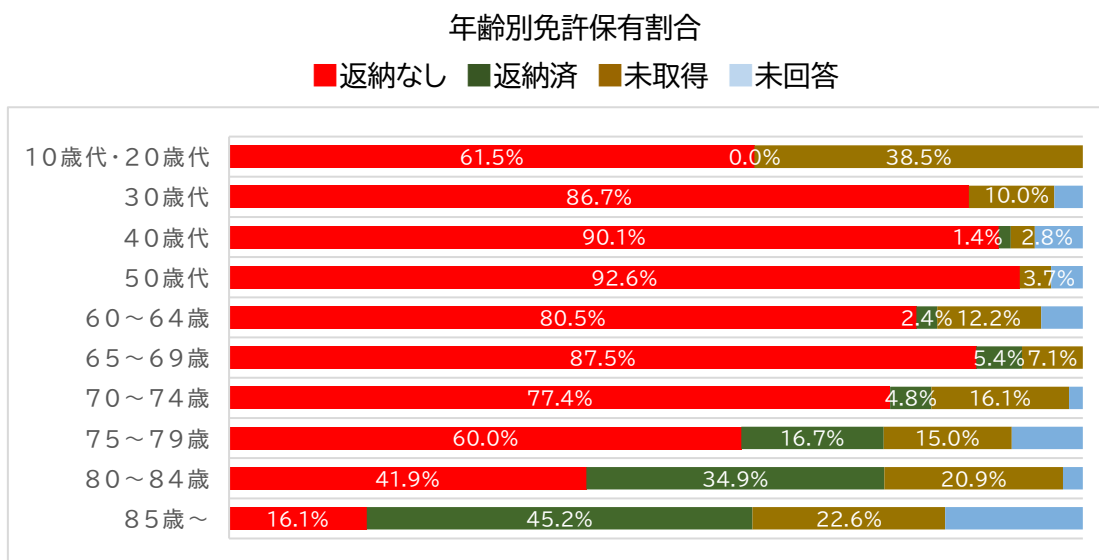
課題3 クルマ中心社会からの脱却

- ・アンケート結果では、外出時の手段は自動車(自分で運転)が最多で、神奈中バス・にの♡バス・タクシー等の公共交通を大きく上回っています。《図 1-7》参照
- ・また、免許の保有率は70代でも7割近くと高く、依然として自家用車中心の生活を送っている方が多いことが分かります。《図 1-8》参照
- ・一方、高齢層で自動車を運転する方の中には、運転に自信があるわけではないものの、生活や趣味に支障が出ることや、いざという時の不安を理由に免許を返納しない人が一定の割合でいることも分かります。《図 1-9》参照
- ・自ら運転する自家用車よりも、公共交通は事故の危険性や環境負担が少ないとされているため、高齢化や地球温暖化が進展する中、いかに使いやすい公共交通ネットワークを整え、過度な自家用車依存を脱する機運を高めていくかが課題となります。

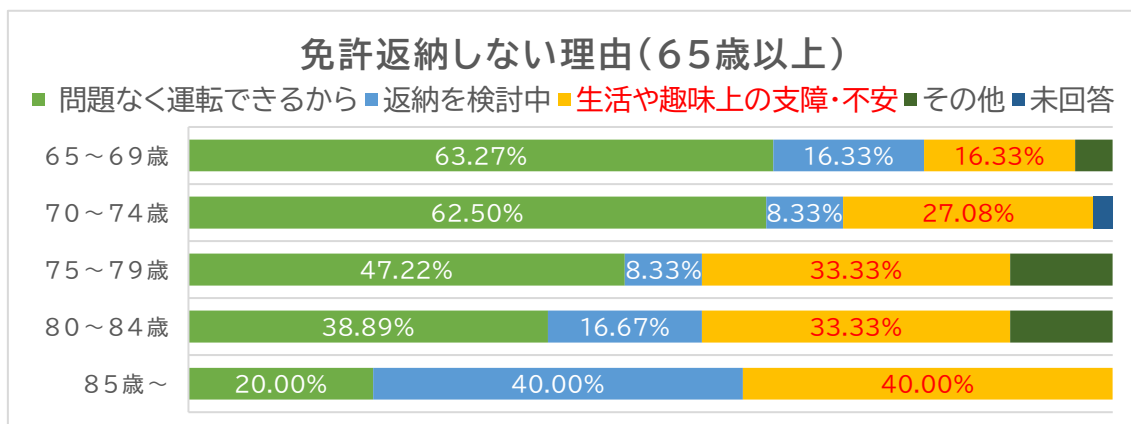
《図 1-7》(アンケート結果より)



《図 1-8》(アンケート結果より)



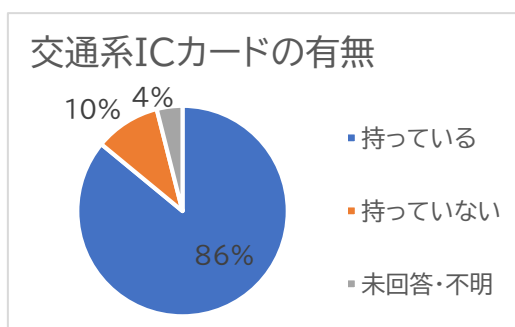
《図 1-9》(アンケート結果より)



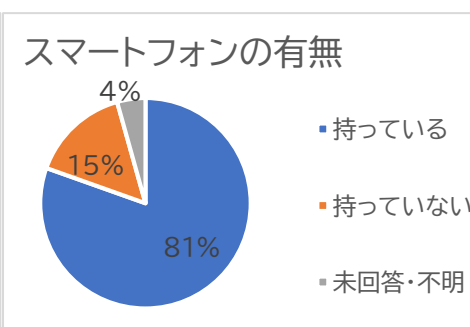
課題4 DX・GX への対応

- ・ICT 技術の進歩に伴い IC カードやスマートフォンは多くの人に身近なものとなり《図 1-10,11》参照、また環境問題への関心が高まる等、日本を取り巻く状況は大きく変化してきています。
- ・このような状況の変化に伴って、人々の生活や移動の在り方も大きく見直されつつあり、いかに時代のニーズに合った交通サービスを提供していくかが、課題になっています。

《図 1-10》(アンケート結果より)



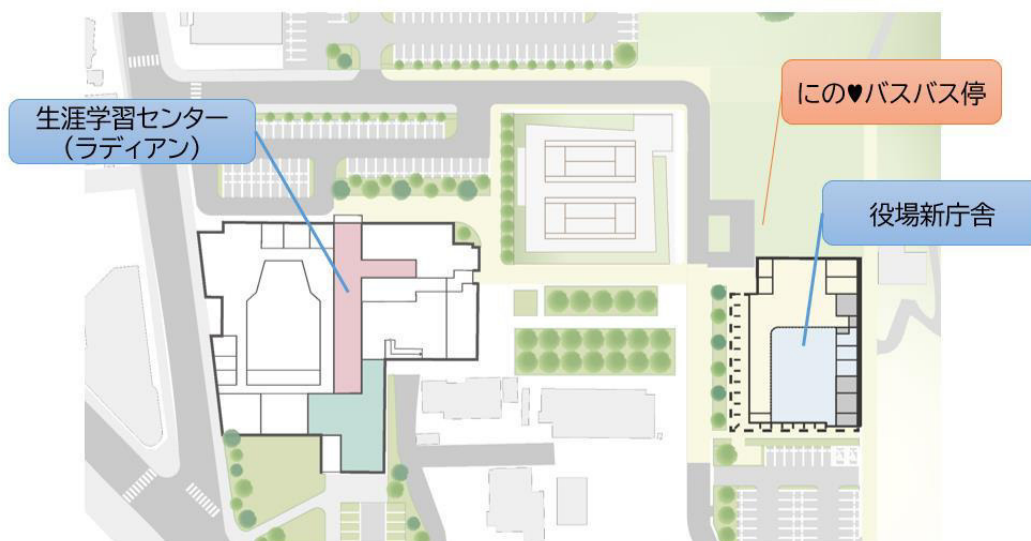
《図 1-11》(アンケート結果より)



課題5 庁舎再編後の町の姿を踏まえた対応

- ・令和4年2月に新庁舎・駅周辺公共施設再編計画が策定され、令和9年度までにラディアン周辺に役場新庁舎が建設される予定です。《図 1-12》参照
- ・新庁舎移転後も、すべての町民の方が役場庁舎へアクセスできるよう、公共交通についても見直しを検討します。

《図 1-12》（「二宮町新庁舎・駅周辺公共施設再編計画」より編集）



第2章 基本的な考え方

2.1 基本理念

次のとおり本計画の基本理念を定めます。

「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
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	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。
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	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。
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	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。
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	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。
 <p>17 パートナリシップで目標を達成しよう</p>	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

第1章で明らかになった課題を解決するため、基本理念に基づき、次のとおり本計画の基本方針と基本目標を定めます。

<p>「基本方針1」 公共交通の 維持確保</p>	<p>【基本目標1-1】 <u>この♡バスの利便性向上</u> ○この♡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の向上や公費負担の減少を図り、この♡バス運行の持続可能性確保を目指します。</p> <p>【基本目標1-2】 <u>利用啓発等による町内公共交通の活性化</u> ○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2-1】 <u>交通弱者に対応した福祉的な移動支援策の検討</u> ○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交通弱者の足の確保等、福祉の視点に基づいた移動支援策を検討します。</p> <p>【基本目標2-2】 <u>バリアフリー化の推進</u> ○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3-1】 <u>新技術等導入の推進</u> ○ICT 技術の発展や環境問題の深刻化を受け、長期的な視点で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>【基本目標3-2】 <u>施設再編を見据えた公共交通の見直し</u> ○令和9年度に控える町の新庁舎移転を見据え、移転後も誰もが役場庁舎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>

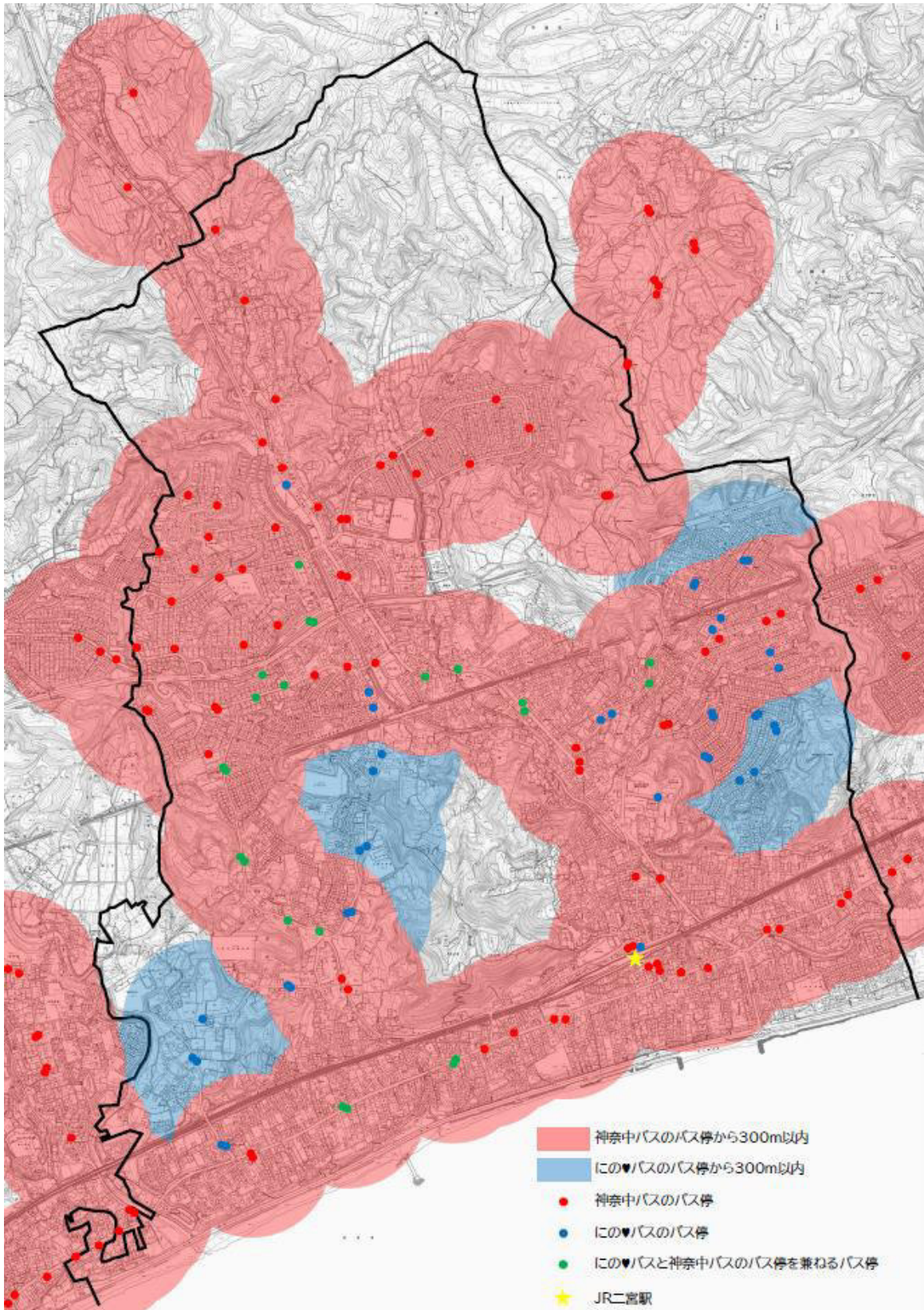
2.3 町の交通政策における施策導入の考え方について

コミュニティバス等、町が導入する交通施策は、既存の民間公共交通事業の需要に影響を与えることで、結果的に町の公共交通ネットワークを弱体化させてしまう可能性があり、町のどの地域に対して交通施策を導入するかについては慎重な検討が必要です。

『バスサービスハンドブック』(平成18年11月社団法人土木学会)では、一般の人(歩行速度が80m/分の人)のうち90%の人が抵抗感なく歩ける距離は、300mとされているため、鉄道駅及びバス停から300m圏内の地域を「公共交通カバー圏域」と定義し(図2-1)参照、この圏域の外は公共交通サービスを利用しにくい地域と捉え、この地域を対象に、町が公共交通サービスを提供することを検討します。

なお、公共交通カバー圏域内であっても、既存の公共交通サービスの利用に困難が生じると想定される交通弱者に対しては、公共交通カバー圏域の内外を問わず、対象者を限定して、生活の足を確保するための福祉施策等を検討していきます。

図2-1 公共交通カバー圏域図



2.4 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、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。

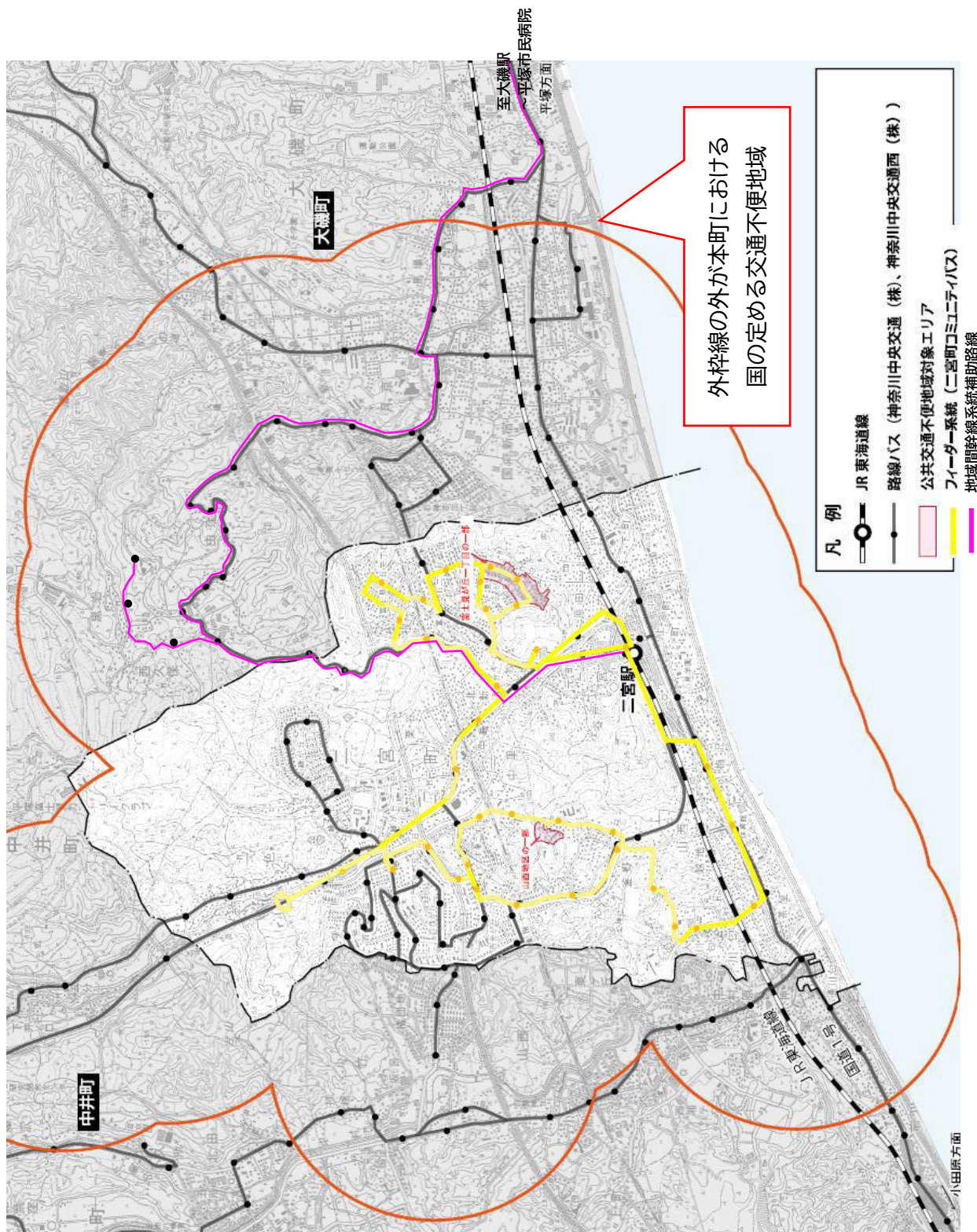
表2-1 各公共交通サービスの役割分担

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)	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)	小田原市や中井町、秦野市、大磯町、平塚市など、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		町内の移動を担います。
		この♡バス	交通不便地域を含む富士見が丘地区・釜野地区と二宮駅など、公共交通カバー圏域外の地域を中心に、町内の移動を担います。
補完公共交通		タクシー	交通弱者の移動も含めた、ドア・トゥー・ドアの様々な個別的需要に対応する面的な移動を担い、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	自治体や NPO 法人等が運行主体となって、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とした移動を担います。
		ボランティア輸送	地域の互助の関係の中での移動を担います。

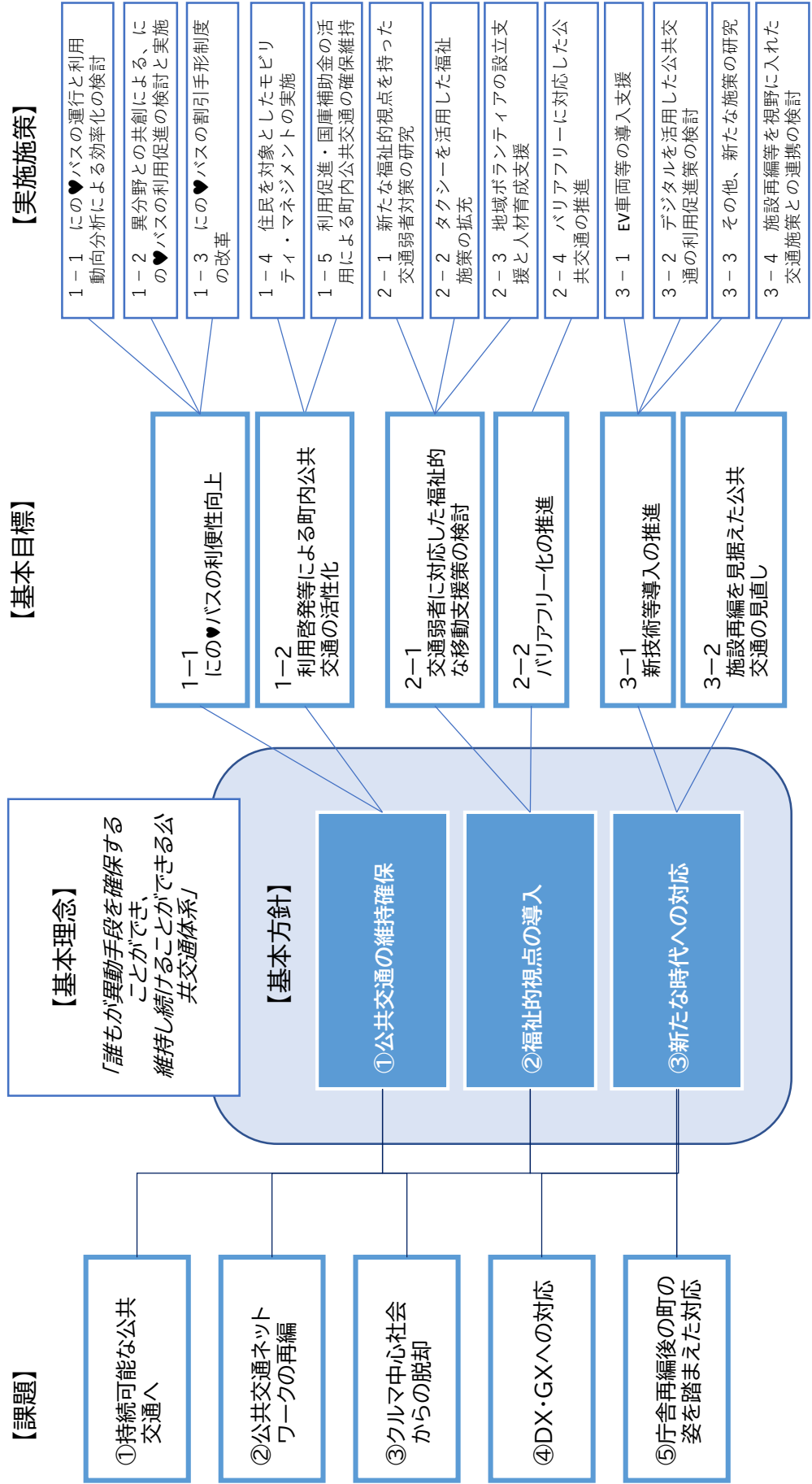
※この♡バスについては、交通不便地域の外出手段確保のため運行を維持する必要性がありますが、元々民間バス路線が存在しない、または民間路線バス事業者が採算性等により撤退した地域を運行しているため、民間路線バス事業者によるサービス提供は困難で、運賃により収益を上げることも見込めないため、国による補助事業(地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金)が不可欠となっています。

※また、地域間公共交通を担う二宮駅～大磯駅～平塚市民病院のバス路線については、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、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金)」の活用により、持続可能な運行を確保すること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この♥バスの運行地域



2.5 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1-1 への♥バスの利便性向上

施策1-1 への♥バスの運行と利用動向分析による効率化の検討																															
概要	<ul style="list-style-type: none"> 地域内公共交通として町内の移動と、交通不便地域(富士見が丘1丁目の一部と釜野地区の一部が該当)の解消を担う支線(フィーダー)路線として、への♥バスの運行を継続します。 への♥バスは上記の役割を担うため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)」を活用し、持続可能な運行の確保・維持を図ります。 また、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、「施設再編等を視野に入れた交通施策との連携の検討」(施策3-4)を考慮しながら、より効率的・効果的な運行となるよう、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、公共交通事業者(バス)																														
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>への♥バスの運行継続</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>国庫補助金の活用</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>動向分析</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>新ルート・新ダイヤ検討</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">→</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	への♥バスの運行継続	→					国庫補助金の活用	→					動向分析	→					新ルート・新ダイヤ検討	→			→	
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																										
への♥バスの運行継続	→																														
国庫補助金の活用	→																														
動向分析	→																														
新ルート・新ダイヤ検討	→			→																											

■にの♡バス事業及び実施主体の概要

路線名	二宮町コミュニティバス(「にの♡バス」)
起点～経由地～終点	<ul style="list-style-type: none"> ・二宮駅北口～山西小学校前・富士見が丘児童館前～二宮駅北口(右循環) ・二宮駅北口～富士見が丘児童館前・山西小学校前～二宮駅北口(左循環) ・二宮駅北口～峠公園・西公園前～二宮駅北口(右循環) ・二宮駅北口～西公園前・峠公園～二宮駅北口(左循環)
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	二宮町(運行委託事業者:神奈川中央交通西株式会社)
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)
料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃 <ul style="list-style-type: none"> 片道:大人 200 円均一 小児(小学生以上中学生以下)100 円均一 未就学児無料 ・運賃の割引 <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃(片道):5割引き 対象:身体障害者、知的障害者、児童福祉法の適用を受ける者、精神障害者

□地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは(用語解説)

国土交通省の補助事業。幹線バス等の地域間交通ネットワークと接続する、地域内の「支線(フィーダー)」であるバス交通等の運行経費に対する補助金です。(補助率 1/2)

施策1-2 異分野との共創による、にの♡バスの利用促進の検討と実施																							
概要	<ul style="list-style-type: none"> にの♡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																						
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業の検討</td> <td colspan="5">→</td> </tr> <tr> <td>事業実施</td> <td></td> <td colspan="4">→</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	事業の検討	→					事業実施		→			
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																		
事業の検討	→																						
事業実施		→																					

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																						
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>制度の検討</td> <td colspan="5">→</td> </tr> <tr> <td>制度の実施</td> <td></td> <td colspan="4">→</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	制度の検討	→					制度の実施		→			
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																		
制度の検討	→																						
制度の実施		→																					

への♡バスの割引制度について

① ニーノ手形(100円引き)

- ・運賃100円引きの手形
- ・どなたでも購入可能
- ・券種・金額
 - 6ヶ月券:3,000円
 - 12ヶ月券:5,000円



② ミーヤ手形(200円引き)

- ・運賃200円引きの写真付き手形
- ・次のいずれかに該当する方が購入できます。
 1. 町内在住の満75歳以上の方
 2. 町内在住の妊産婦の方
 3. 町内在住の未就学児の父母及び祖父母
- ・券種・金額
 - 6ヶ月券:5,000円
 - 12ヶ月券:8,000円



③ 回数券

- ・100円券24枚綴り(2,400円分)が2,000円で購入できます。
- ・どなたでも購入可能

基本目標1-2 利用啓発等による町内公共交通の活性化

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、過度に自家用車に依存した移動から、公共交通や自転車・徒歩などへの自発的な転換を促します。 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、この♥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、社会福祉協議会																						
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>講座等実施</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> <tr> <td>効果検証</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	講座等実施	—————▶					効果検証	—————▶				
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																		
講座等実施	—————▶																						
効果検証	—————▶																						

□モビリティ・マネジメントとは(用語解説)

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指します。

「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。

施策1-5 利用促進・国庫補助金の活用による町内公共交通の確保維持																									
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、この♥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。 町広報紙等で町内を運行する交通事業者の取り組みなどを紹介するとともに、高齢運転者等に対する免許返納を推奨し、町民の公共交通に対する意識を向上させます。 また、町内を運行する路線バスのうち、補助路線バスには、二宮駅～大磯駅～平塚市民病院と二宮町内外の移動を担う役割があるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金など)」を活用し、持続可能な確保・維持を目指します。 																								
実施主体	二宮町、社会福祉協議会、公共交通事業者(バス、タクシー、鉄道)																								
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>講座実施</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> <tr> <td>広報紙での 周知・啓発</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> <tr> <td>国庫補助金 の活用</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	講座実施	—————▶					広報紙での 周知・啓発	—————▶					国庫補助金 の活用			—————▶		
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																				
講座実施	—————▶																								
広報紙での 周知・啓発	—————▶																								
国庫補助金 の活用			—————▶																						

■二宮駅～大磯駅～平塚市民病院・路線バス事業及び実施主体の概要

路線名	補助路線バス
起点～経由地～終点	二宮駅北口～大磯駅～平塚市民病院
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	神奈川中央交通株式会社
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)

□地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは(用語解説)

国土交通省の補助事業。複数の市町村にまたがる幹線バス等、地域間交通ネットワークの運行経費に対する補助金です。(補助率 1/2)

□ 通いの場で配布しているチラシ



元町南地区の皆さんへ！ 「この♥バス」で お買い物に行きませんか？

二宮町企画政策課(0463-71-3312)

二宮町では、町民の皆さんの「生活の足」を確保するため、コミュニティバス「この♥バス」を運行しています。

「この♥バス」は、皆さんのご利用がなければ運行を続けることができません。ラディアン(テニスコートの前)には、「この♥バス」のバス停があるので、まずは、「この♥バス」を使って便利なお買い物を体験してみませんか？

「この♥バス」を使ったお買い物コース例(※平日のみ)



※運賃や運行ルート等、「この♥バス」の詳細は次ページをご覧ください →

★神奈中バスもお使いください！
商業施設が集まる中里エリアへ行くには神奈中バスが便利です！

神奈中バスを使ったお買い物コース例(※平日ダイヤ)

元町	中里	元町
10:11 → (ニ 36 系統) → 10:14	11:26 → (ニ 35 系統) → 11:29	
13:08 → (ニ 34 系統) → 13:11	14:31 → (乗 60 系統) → 14:34	

※神奈中バスに関する問い合わせはこちら：
神奈川中央交通西(株) 桑野営業所 0463-81-1803



県道沿いには、他にも
沢山バスが走っています。
詳しくはバス停時刻表や
HPをご確認ください！

□ 「湘南にのみやふるさとまつり」での PR の様子



3.2 基本方針2 福祉的視点の導入

基本目標2-1 交通弱者に対応した福祉的な移動支援策の検討

施策2-1 新たな福祉的視点を持った交通弱者対策の研究																									
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交通弱者の生活の足を確保するため、福祉的視点を持った交通弱者対策を研究します。 導入にあたっては、路線バス・タクシー等の既存の公共交通やにの♥バスとの分担を考慮し、持続可能な移動支援策となるよう、導入地域や利用条件等を決定します。 																								
実施主体	二宮町、二宮町社会福祉協議会																								
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支援策の検討</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>関係機関との調整</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>既存施策との棲み分けの検討</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	支援策の検討	→					関係機関との調整			→			既存施策との棲み分けの検討			→		
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																				
支援策の検討	→																								
関係機関との調整			→																						
既存施策との棲み分けの検討			→																						

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"> 高齢者等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するとともに、拡充を検討します。 																
実施主体	二宮町																
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>助成券事業の継続</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	助成券事業の継続	—————▶				
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度												
助成券事業の継続	—————▶																

□要介護(要支援)高齢者移送サービス利用助成券事業の概要

- ・対象者:おおむね 65 歳以上の下肢体幹が不自由な要介護(要支援)者で、在宅でねたきり、常時車いすを使用、または介護人の付き添いがなければ外出ができない方。
- ・交付枚数:申請した月から年度末(翌年3月)まで、月2枚の発行(最大24枚)。
- ・限度額:1回につき500円を上限とし、外出時のタクシー利用料金の助成。料金が500円を超えた分については、自己負担。

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																						
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協議体の設立・運営支援</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> <tr> <td>運転ボランティア養成講座の実施</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	協議体の設立・運営支援	—————▶					運転ボランティア養成講座の実施	—————▶				
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																		
協議体の設立・運営支援	—————▶																						
運転ボランティア養成講座の実施	—————▶																						

基本目標2-2 バリアフリー化の推進

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。 車両のバリアフリー化や UD タクシー車両の導入等を推進します。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)																
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両・交通結節点のバリアフリー化</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">→</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	車両・交通結節点のバリアフリー化					→
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度												
車両・交通結節点のバリアフリー化					→												

□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。

3.3 基本方針3 新たな時代への対応

基本目標3-1 新技術等の導入の推進

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)																
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EV車両等の導入支援</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	EV車両等の導入支援	—————▶				
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度												
EV車両等の導入支援	—————▶																

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)																						
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>にの♡バスにICカード決済端末導入</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">—————▶</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ICTの活用を検討・推進</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————▶</td> </tr> </tbody> </table>					実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	にの♡バスにICカード決済端末導入	—————▶					ICTの活用を検討・推進	—————▶				
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度																		
にの♡バスにICカード決済端末導入	—————▶																						
ICTの活用を検討・推進	—————▶																						

□MaaS(Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

施策3-3 その他、新たな施策の研究						
概要	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転やライドシェア、事業者等に対する運転手育成支援など、新たな施策に対する調査、研究を行います。 					
実施主体	二宮町					
実施期間	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	調査、研究					

基本目標3-2 施設再編を見据えた公共交通の見直し

施策3-4 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"> ラディアン周辺への役場庁舎移転に合わせ、誰もが役場庁舎へアクセスできるよう、この♥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					
実施期間	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	公共施設再編に合わせた公共交通の検討					
	公共交通の再編					

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、次頁「表 4-1」のように各基本目標に対応した評価指標及び目標値を決定します。

《表 4-1》

評価指標	現状値	現状値の時点 (現状値の時点)	目標値	指標の出典(取得頻度)	基本目標					
					1-1	1-2	2-1	2-2	3-1	3-2
①にの♥バス1日あたりの平均乗車数(年平均)	84.1人/日	R4.4~R5.3	135人/日	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(年間合計)	298人/年	R4.4~R5.3	470人/年	運行委託事業者から取得(毎年)	○					
③路線バス(地域間幹線系統)1日あたりの平均乗車数(年平均)	81.4人/日	R4.4~R5.3	84人/日	運行委託事業者から取得(毎年)		○				
④外出に困難を感じている人の割合	19.6%	R5.6 調査	15.0%	総合戦略評価アンケート等により取得(毎年)			○	○		○
⑤公共交通に関する満足度	2.63点/5点満点	R5.6 調査	3.0点/5点満点		○	○	○	○	○	○
⑥外出が週1回以下の高齢者割合	14.2%	R4.12 調査	10.0%	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)			○	○		
⑦二宮町の免許証返納者数(年間合計)	125人/年	R4.1~R4.12	160人/年	県運転免許センターから取得(毎年)		○	○	○		○

4.2 計画の推進・評価体制とスケジュール

本計画を着実に推進していくため、二宮町地域公共交通活性化協議会が推進本部の役割を担い、協議会を構成する各主体が計画に位置付けられている施策を実施します。

また、協議会においては、「PDCA サイクル」の仕組みに基づき、施策の実施状況の評価及び施策を実施したことによる目標の達成状況の評価し、必要に応じ計画の見直しも行います。《図 4-2》

計画の最終年度には、計画全体の評価を行い、次期計画の内容検討に繋がります。

図 4-2 計画の評価スケジュール

		前年度	当該年度				次年度
			4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	
計画事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	次年度実施 施策の検討			次年度実施施策の検討 ※必要に応じ計画を見直す		
	Do (実施)		施策の実施				施策の 実施
	Check (評価)				数値目標の確認、 施策の実施状況の評価		
	Action (改善)				改善策の 検討		
地域公共交 通活性化協 議会		●		(●)	●		
協議会の主 な議題		・確保維持改 善計画認定申 請		※各施策の実 施・検討状況を 鑑み適宜開催	・計画の評価・ 評価報告 ・確保維持改 善事業自己評 価・評価報告		

