

# 二宮町 地域公共 交通計画

## 後期施策

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、将来に向けて安全な公共交通を維持し、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・試行
- 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) 施策内容

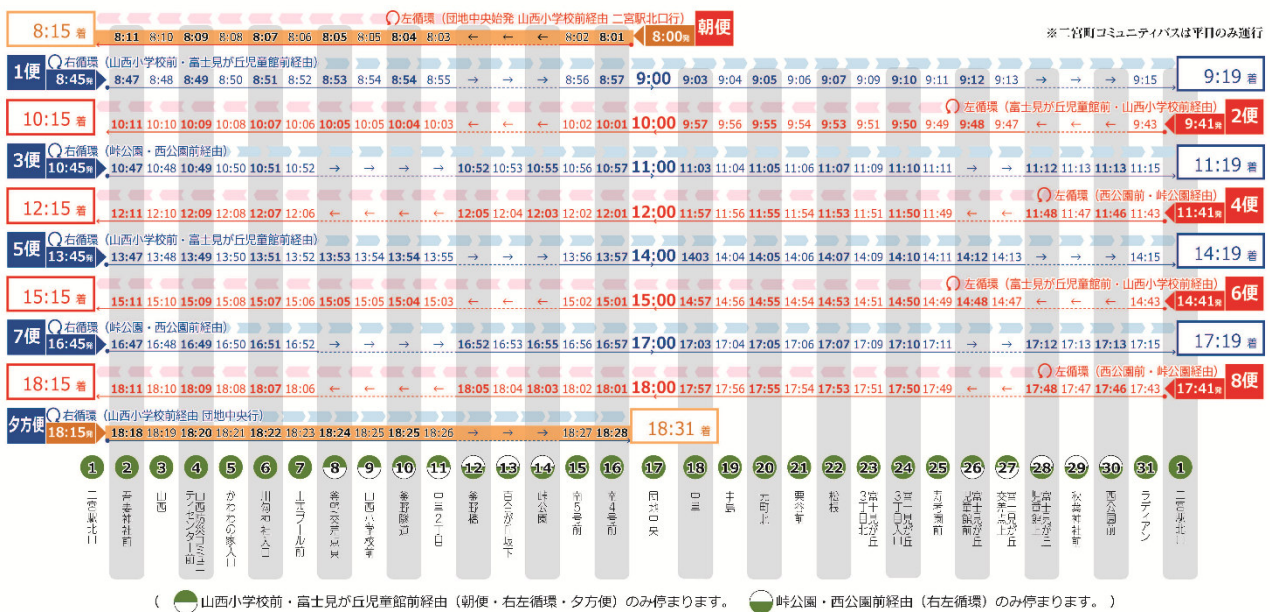
### 《公共交通機関の充実》

#### ① 二宮町コミュニティバスの検証

|        |  |
|--------|--|
| 【目的】   | ・交通不便地域の町民の移動に資する目的で運行しているコミュニティバスの効果を検証し、安全で持続可能な公共交通としてのあり方を検討します。                             |
| 【内容】   | ・乗車実績や町民アンケート、運行に係る経費等を勘定し、今後の事業の継続性について検討します。<br>・継続する場合は、ルートやダイヤ、バス停など、より利便性が高まるよう必要に応じて改良します。 |
| 【実施主体】 | 事業主体：二宮町、運行事業者：バス事業者に委託  |

#### □ 「この♥バス (コミュニティバス)」 の運行

町の交通不便地域にお住まい方の移動の足として、平成 21 年度からコミュニティバスを本格運行しました。自家用車の利用が主流になってしまっている中で、利用実績は低調だったため、ルートやダイヤ、早朝や休日の試験運行等を行いながら、より利便性が高い公共交通として適宜改編し、運行しています。少子高齢化が進む現代において、高齢運転者による交通事故等が社会問題となる中、いわゆる移動困難者の生活の足として、その必要性は確実に高まっています。しかし、依然として自家用車の利用が主流であることや、バス停までの移動すら困難である高齢者等の問題などがある中、自家用車の利用に対するモビリティ・マネジメントとともに、コミュニティバスのあり方そのものを検証する必要があります。



「この♥バス (コミュニティバス)」 の時刻表

## ② 新たな地域公共交通システムの研究・試行

|        |   |
|--------|---|
| 【目的】   | ・バス停までの移動が困難な方など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や試行を支援します。  |
| 【内容】   | ・今後増大する移動困難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安全で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

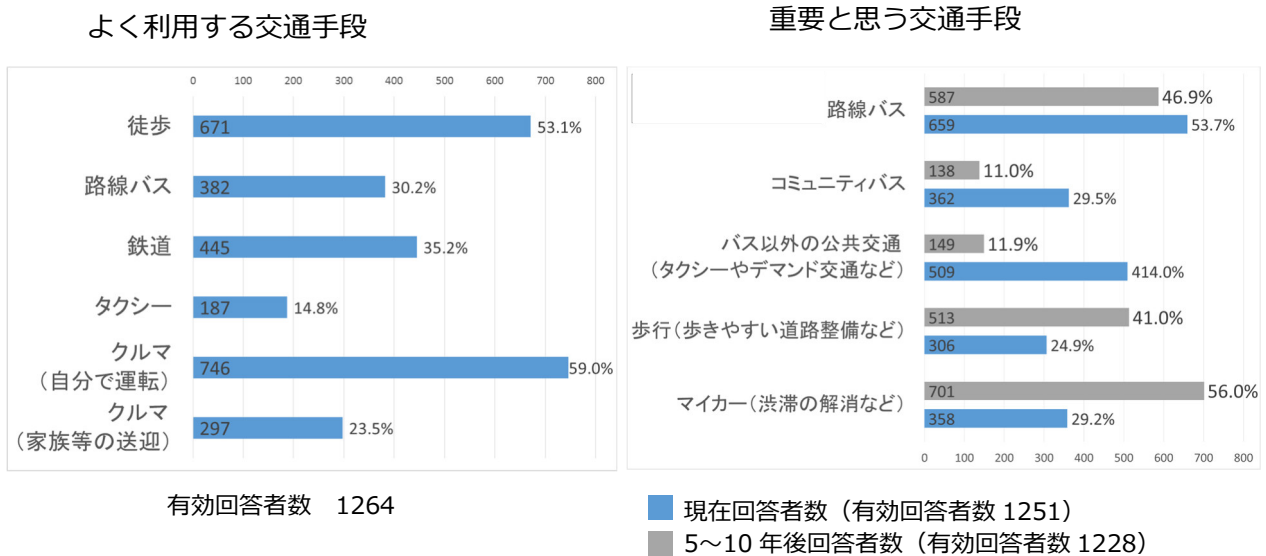
## ③ 町内路線バスの維持・確保策の検討

|        |   |
|--------|---|
| 【目的】   | ・町民の生活の足となっている路線バスを維持・確保するため、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。<br>・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・少子高齢化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・少子高齢化に伴い、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から路線の縮小・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）



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】   | ・(注1) 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、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。<br>・二宮駅周辺や交通結節点、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。



乗降時のスロープ設置で、段差がなくなります

#### □ 「(注2) 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。

##### (注1) 交通結節点

人や物の輸送で、複数の同種もしくは異種の交通手段の接続が行われる場所のこと

##### (注2) 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】   | ・路線バス等の改編や交通結節点等の工事など、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、情報提供とモビリティ・マネジメントを実施します。<br>・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"> <li>・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。</li> <li>・地域の協議体に、既存公共交通の維持と不足している交通サービスを検討するための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。</li> <li>・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。</li> </ul> |
| 【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。



「とちくぼ買い物クラブ」を利用する様子



栃窪地区の地図

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

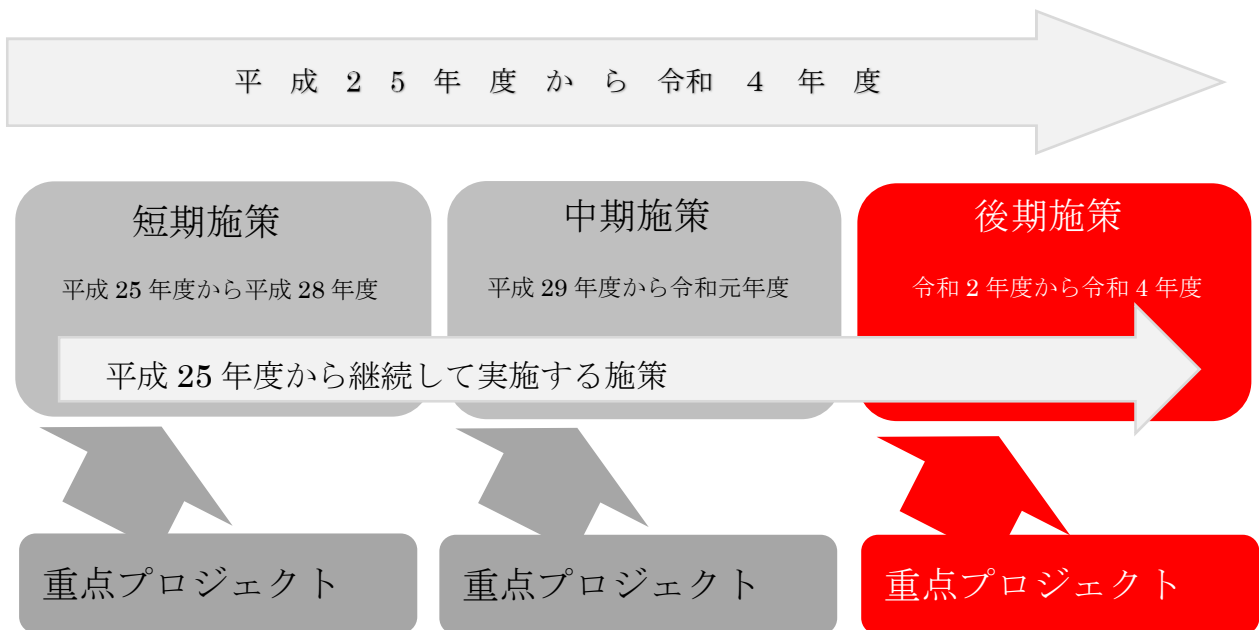
15～64歳 145名

65歳以上 169名

合計 323名（世帯数128）

**高齢化率**  
**52.3%**

### 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. 移動困難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

運行開始 5 年目を見据え、乗降実績や町民アンケートなどをもとに、バス停やルート of 微修正だけで運行を継続するのか、ルートやダイヤ、運行体制も含めた大規模な見直しを行うのかを、コミュニティバスの廃止を含め検討する。

## B. 移動困難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、交通不便地域の移動困難者だけでなく、全町的な視点での移動困難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が少ないシステムであること
- ⑤移動困難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
  - ・地域主体のたすけあい型無償運送

### (3) 今後の方向性

新たな交通システムを検討・導入する際は、導入予定地域の参画度合いが成功・失敗のカギとなる。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。

そのため、今後システム導入を検討する際は、可能な限り地域を主体として関係団体と話し合い、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移動困難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

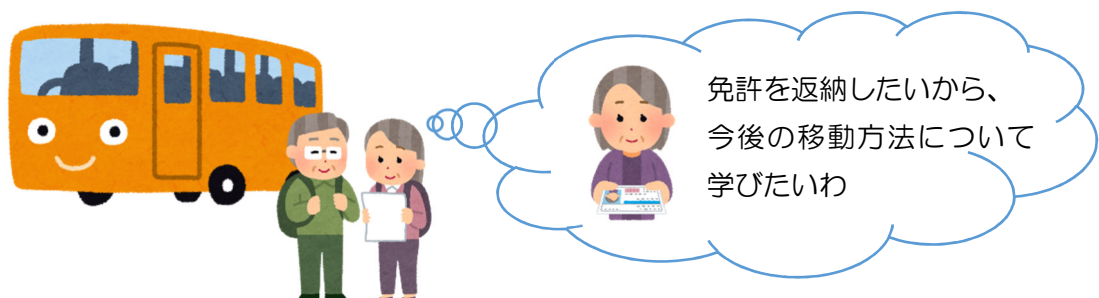
内容：環境や健康などの視点をメインに学習したうえ、乗車体験

#### 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一つの原因は、住民の公共交通に対する意識の希薄さであるため、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実現するためには、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、ニーズに適した移動支援の実現を目指す。

### (1) 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低い。
- 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、町全体だけでなく地区ごとの困窮度合い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) 今後の方向性

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があるため、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 |
|-------|------|

※中期施策期間中にエリア型デマンドタクシーを休止させ、コミュニティバスを町内循環型に改編したため、後期施策からは下記を設定根拠としたうえ、引き続き目標とする平均利用者人数を設定する。

《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<br>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120人になると、利用者負担額（運賃収入）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。

しかし、これまでの乗車実績やモビリティ・マネジメントを含めた利用促進が進んでいないこと踏まえ、将来的な目標（平均利用者数120人）を見据え、後期施策期間では、前期・中期施策で設定した目標値を勘案し、目標を平均利用者人数100人とする。

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》過去近年の乗車実績

