

二宮町地域公共交通計画

< 概要版 >

二宮町地域公共交通活性化協議会

二宮町

平成25年3月

目次

1	二宮町地域公共交通計画の策定方針	1
1.1	策定の趣旨	1
1.2	計画の名称	1
1.3	計画の位置付け	2
1.4	計画の期間と構成	2
1.5	基本姿勢	2
1.6	策定体制	3
1.7	策定スケジュール	3
2	二宮町の地域公共交通の目標・方針	4
2.1	二宮町の地域公共交通の役割	4
2.2	二宮町の地域公共交通の目標	4
2.3	二宮町の地域公共交通の基本方針	5
3	公共交通の確保・維持・改善施策	6
3.1	確保・維持・改善施策	6
3.2	重点プロジェクト	12
4	計画の推進にあたって	21
4.1	推進体制	21
4.2	推進方法	21

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。

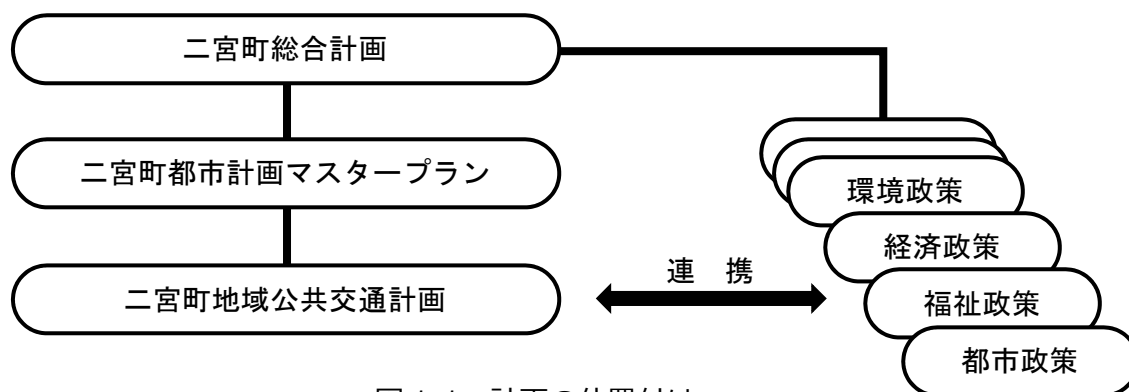


図 1-1 計画の位置付け

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

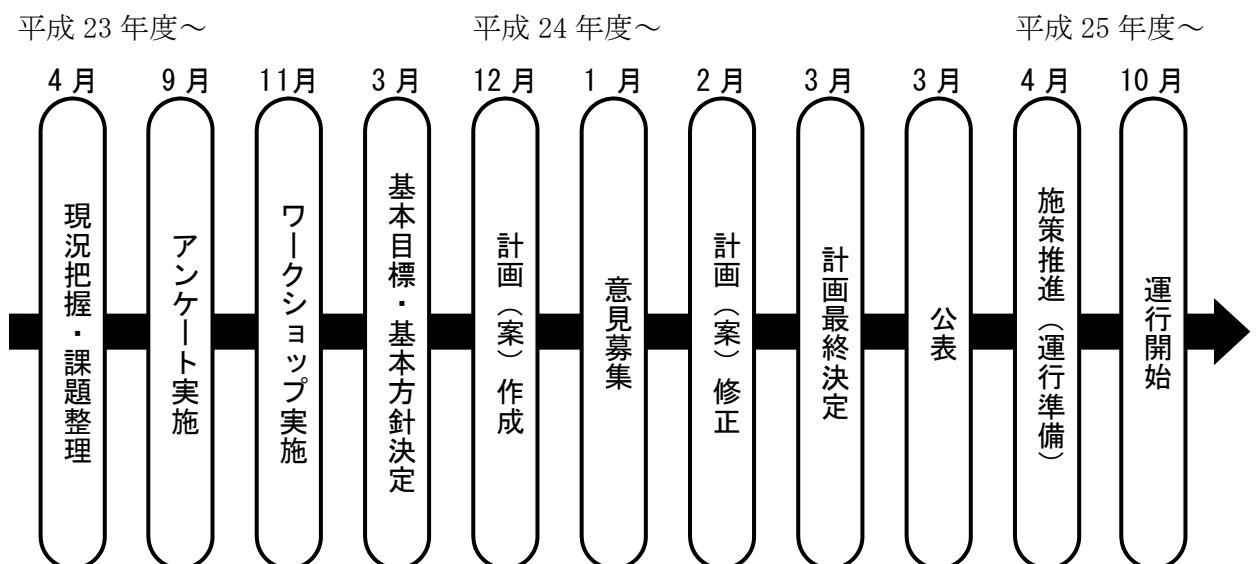


図 1-2 策定スケジュール

2 二宮町の地域公共交通の目標・方針

2.1 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ととらえ、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。

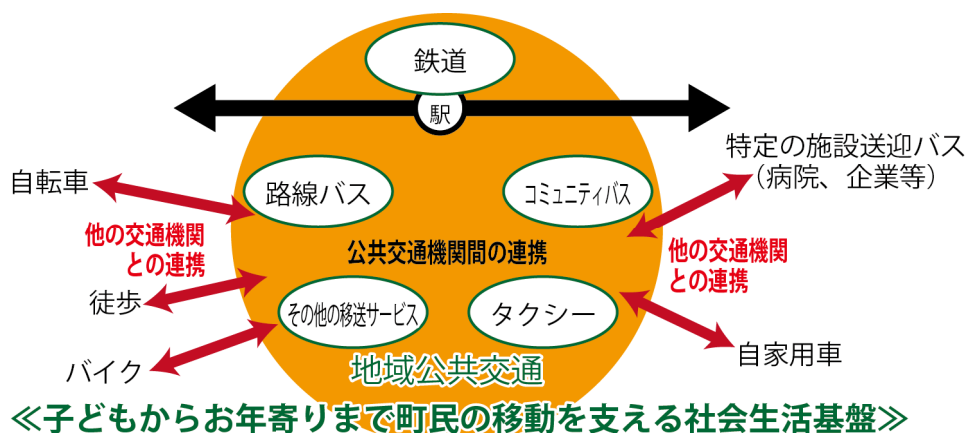


図 2-1 公共交通の対象

2.2 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。

2.3 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^{※1}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^{※2}』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

※1 定時定路線型

決められた時刻（定時）に、決められた経路（定路線）の運行を行う交通システムで、路線バスやコミュニティバスが代表的。

また、不定時定路線型とは、経路は決められている（定路線）が、予約が入った時のみ運行する（不定時）ような交通システム。仮に時刻が設定されているものでも、予約が入らない場合は運行しないものは”不定時”となる。

さらに、不定時不定路線型とは、経路も時刻も決められていない交通システムで、一般のタクシーがその代表

※2 コミュニティ交通

コミュニティバスやデマンド型の公共交通など、地域を対象とした地域のための地域主体の公共交通を総称して「コミュニティ交通」と呼ぶ

3 公共交通の確保・維持・改善施策

3.1 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業主体：二宮町、運行事業者：バス事業者に委託

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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業主体：二宮町、運行事業者：タクシー事業者に委託

③ 路線バスの維持・拡充

【目的】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者等

④ タクシーの有効活用

【目的】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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^{※3}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】	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業者等

⑤ 公共交通のバリアフリー化

【目的】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

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やすくすることで、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】	● 公共交通事業者（バス、タクシー、鉄道）と二宮町が協力して検討・実施

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】	● 二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）

⑧ モビリティ・マネジメント

【目的】	<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※⁴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】	<ul style="list-style-type: none"> 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】	<ul style="list-style-type: none"> 二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町）

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】	<ul style="list-style-type: none"> 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】	<ul style="list-style-type: none"> 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】	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が主体となって二宮町が支援・実施

※3 ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）

足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め誰もが利用しやすい、みんなにやさ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

※4 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

「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

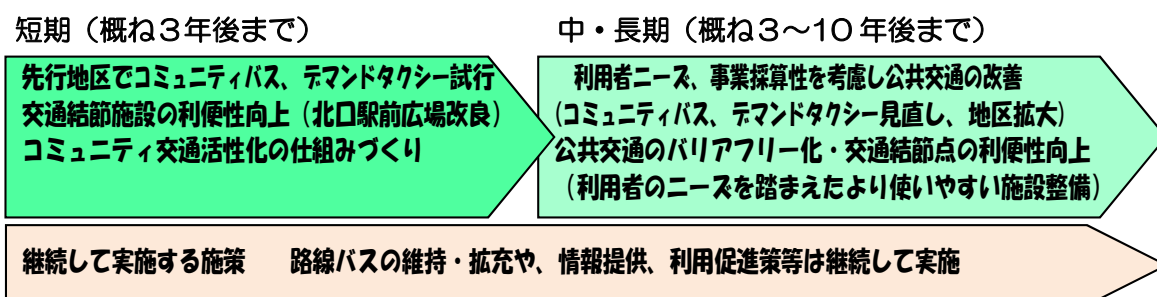
3) 施策の進め方

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
- ⑦公共交通の情報提供
- ⑧モビリティ・マネジメント

3.2 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 P14 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。

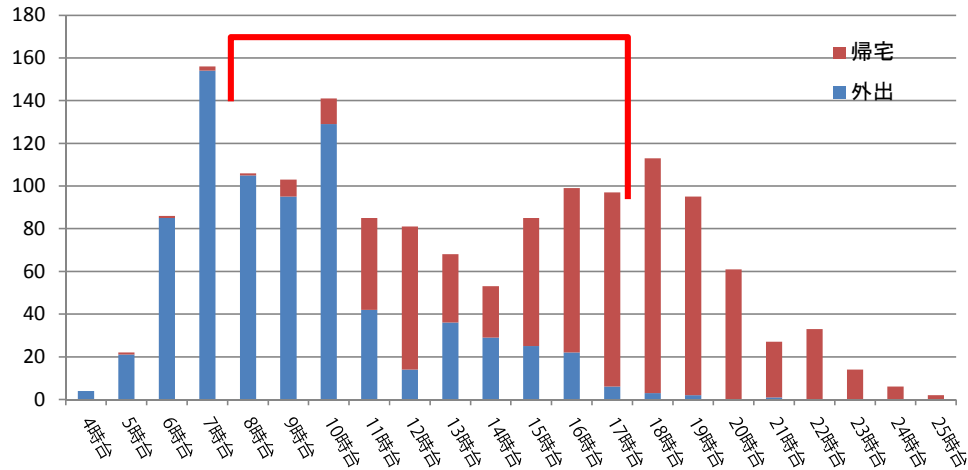
運行距離：片道約 6.5km

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

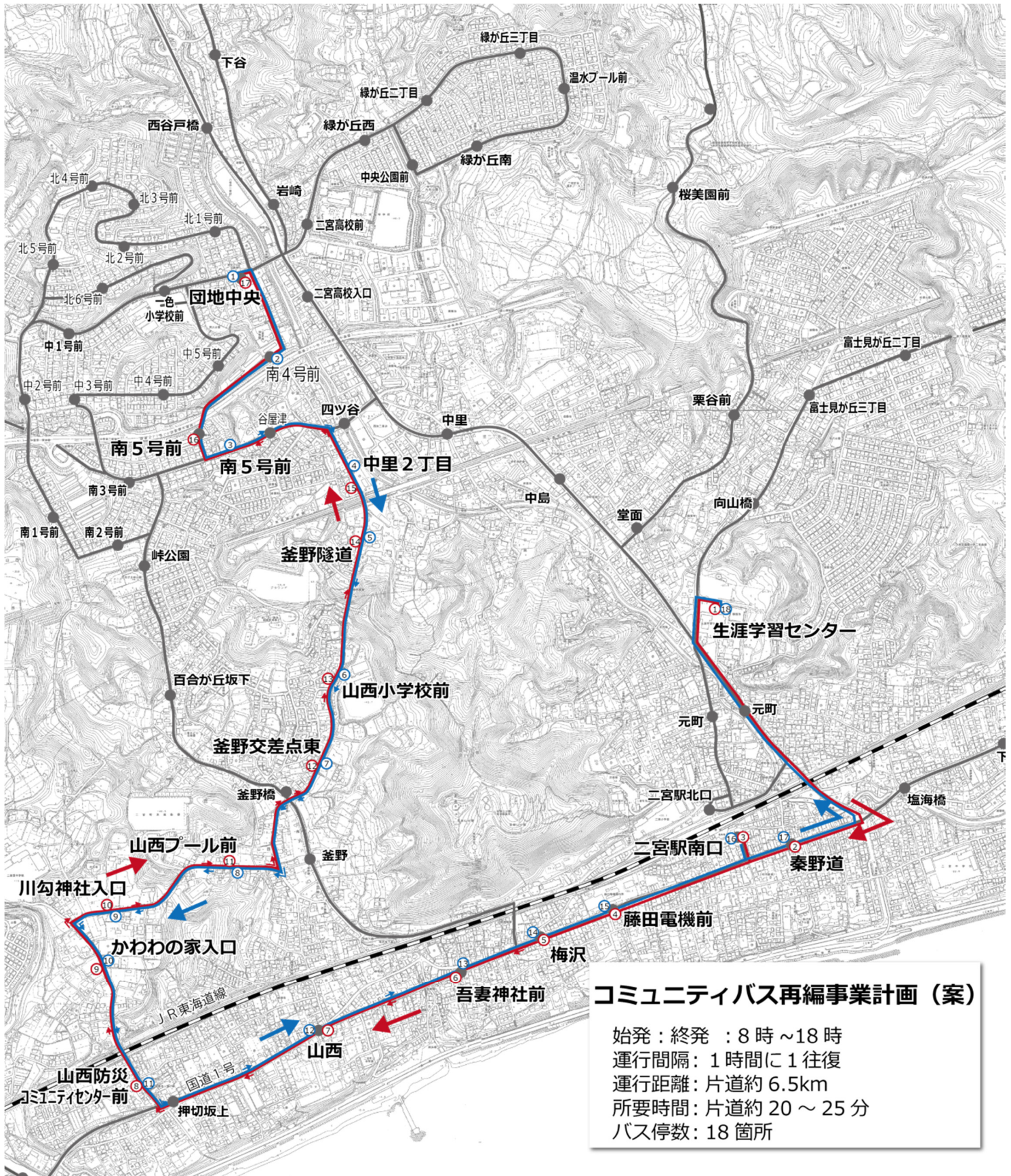
- 均一料金とし、路線バスの初乗り運賃等を参考に設定します。

(5) 車両

- 当面は既存コミュニティ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、行き先は町内の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※1）

※1 山西の釜野地区の一部で、釜野隧道トンネルの西側の丘陵地区一体のエリア。山坂の多い二宮町内でも最も勾配がきつい道路がこのエリアのアクセス道路となっており、バスが入っていくことも出来ず、トンネルのある町道まで降りればコミュニティバスのバス停があるが、高齢者や足腰の弱い方ではこのバス停までの移動も困難となっていることから、今回のエリア型デマンドの対象エリアとなった地区である。

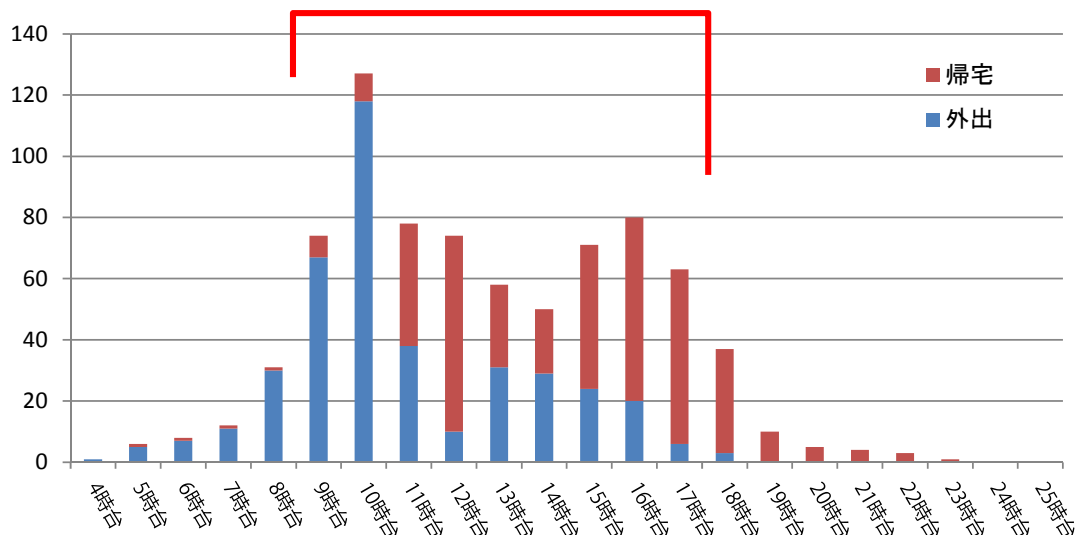
注) 具体的な範囲は P17 図参照

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、マックスバリュー二宮店

(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します。

● 運賃

先進事例を参考に相乗りすることで町の負担が軽減されるように設定します。

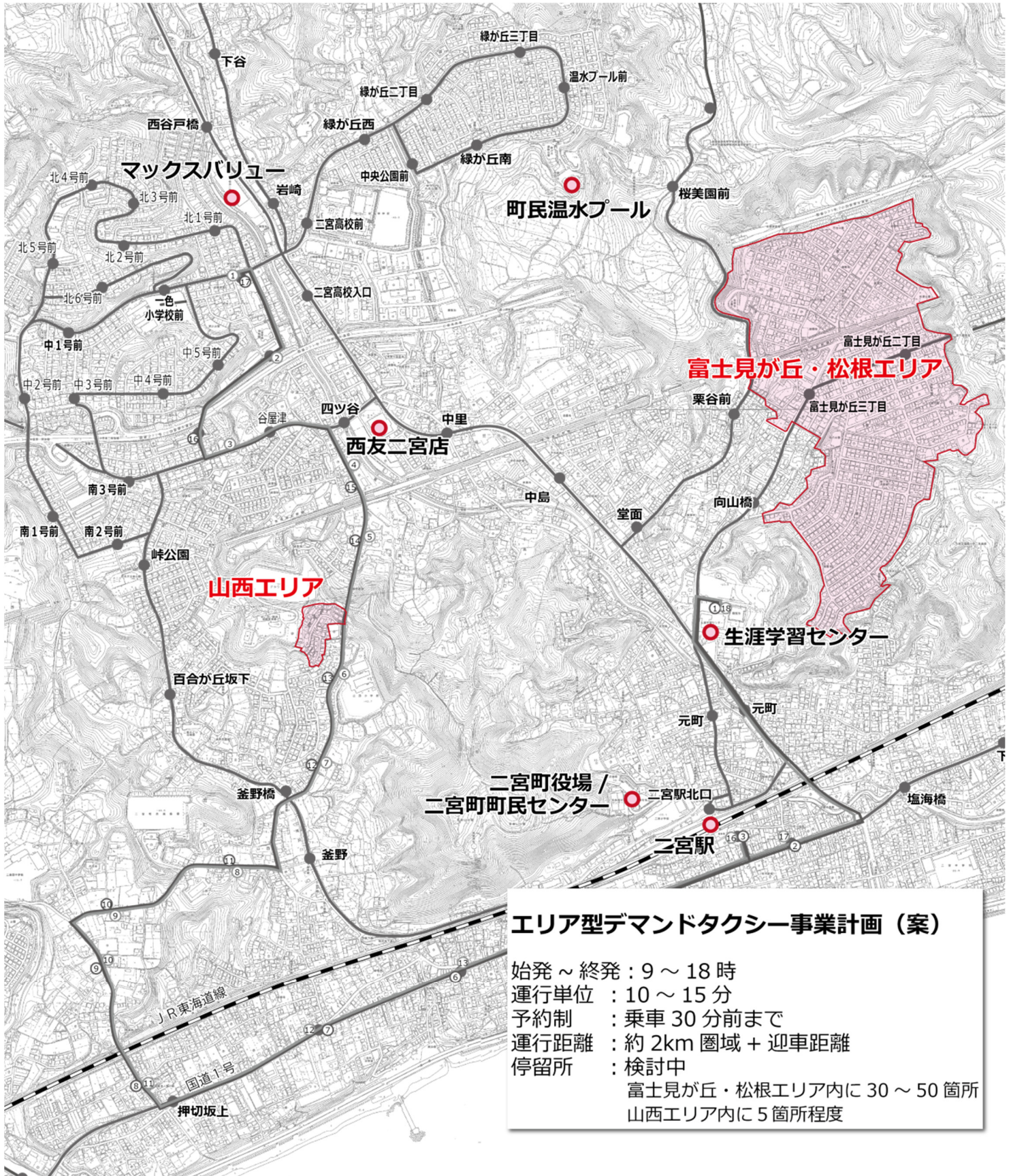
また、相乗りを推進するため、2人以上乗車した場合の割引料金を導入します。

(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)



エリア型デマンドタクシー事業計画 (案)

始発～終発：9～18時
 運行単位：10～15分
 予約制：乗車30分前まで
 運行距離：約2km圏域+迎車距離
 停留所：検討中
 富士見が丘・松根エリア内に30～50箇所
 山西エリア内に5箇所程度

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ことが必要です。そのためには以下のことを地域住民と考えていきます。

- 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

(5) 参考(「コミュニティバス」と「エリア型デマンドタクシー」の目標値等の目安)

- コミュニティバスは1日の平均利用者数 100 人を超えることが当面の目標
- 1日の平均利用者数が 50~100 人の場合は、地区の実情、利用状況等を勘案しコミュニティバスかエリア型デマンド交通の適切な選択を検討する
- ・コミュニティバスの利用者が 100 人/日を下回る場合は、エリア型デマンドタクシー等への切り替の検討を行う目安
- ・エリア型デマンドの利用者が 50 人/日を超える場合は、相乗りの促進、または、コミュニティバス等への切り替えの検討を行う目安

重点プロジェクトに位置づけた「A 川匂・釜野地区コミュニティバス運行」及び「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」は、圏域人口(または対象エリア人口)が約 3,900 人である。ここでは、約 3,900 人を対象とした場合の利用率ごとの事業採算性を「コミュニティバス」と「エリア型デマンドタクシー」で比較する。

なお、試算に用いたそれぞれの金額は以下のとおりである。

コミュニティバスの運賃：170 円均一、コミュニティバスの経費：約 1,200 万円
 エリア型デマンドタクシーの利用料金：1 人の場合 350 円、複数の場合 300 円、
 エリア型デマンドタクシーの運行経費(1 便あたり)：1,070 円/便

※コミュニティバスの運賃は町内路線バスの初乗り運賃を、経費は現在運行しているコミュニティバスを参考に、デマンドタクシーについては近隣市で実施されているデマンド交通を参考に設定したものであって、確定した料金、経費ではありません。

「コミュニティバス」と「エリア型デマンドタクシー」の比較検討

圏域人口約 3,900 人				コミュニティバス			エリア型デマンドタクシー			
※1	利用率 (%)	利用者		町負担額 (万円)	1 人の移動あたり (円)			町負担額 (万円)	1 人の移動あたり (円)	
		(人/日)	(人/年)							
A	0.07	3	732	1,188	16,223	×	>	29	397	◎
B	0.94	37	9,028	1,047	1,160	×	>	358	397	◎
C	3.00	117	28,548	715	250	◎	<	1,133	397	×
D	1.50	59	14,396	955	663	△	>	572	397	○
							<	※2 1,037	※2 720	△

・エリア型デマンドタクシーは平均 1.5 人/便の利用状況で算出している。

※1 **A**は他都市のデマンドタクシーの利用率、**B**は既存コミュニティバスの利用率、**C**は1~2 時間に1 便程度の町内路線バスの利用率、**D**は2と3の中間で、1 人の移動あたりの町負担額が拮抗するレベルの利用率

※2 1 便あたりの利用者数が 1.0 人/便の場合

上表より1日の平均利用者が100人を超える場合は、「コミュニティバス」が有利であると判断できる。また、1日の平均利用者が50人以下であれば「エリア型デマンドタクシー」が有利だと考えられる。このことから、「コミュニティバス」については、1日の平均利用者が100人を下回るような場合には撤退の検討も必要であると考えられる。その反対に「エリア型デマンドタクシー」については、1日の平均利用者が50人を上回るような場合には、相乗りの促進やジャンボタクシー、マイクロバスなどによる定時定路線型の「コミュニティバス」への切り替えの検討も必要であると考えられる。

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

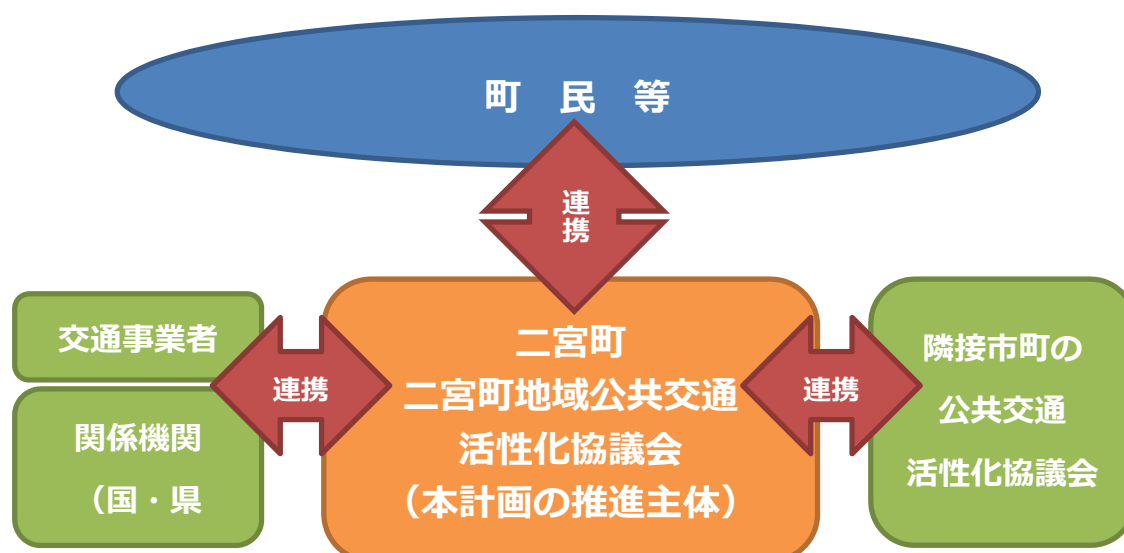
- 平成 24～25 年度 乗り継ぎ経路のバリアフリー化
- 平成 25～26 年度 上屋、休憩施設等の整備、案内サイン等の設置

4 計画の推進にあたって

4.1 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。



4.2 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。

二宮町地域公共交通計画 <概要版>

平成 25 年 3 月

発行・編集 二宮町地域公共交通活性化協議会／二宮町

事務局 二宮町 政策部 企画財政課

〒259-0196 神奈川県中郡二宮町二宮 961

TEL 0463-71-3311
