

二宮町地域公共交通計画
(中期施策)

平成29年度～平成31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（中期施策期間）

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再編
- ② 新たな地域公共交通システムの研究
- ③ 路線バスの維持
- ④ タクシーの維持・有効活用の検討

《設備・車両の高質化》

- 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

《公共交通利用促進策の展開》

- ⑦ 地域公共交通維持推進策の検討・導入
- ⑧ 公共交通の情報提供
- ⑨ 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》

- ⑩ 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

《公共交通機関の充実》

① 二宮町コミュニティバスの再編

【目的】	・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を、適宜見直し再編を行いながら、利便性を向上させ、持続可能な公共交通として運行します。
【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、運行頻度、車両などを適宜、改良していきます。
【実施主体】	事業主体：二宮町、運行事業者：バス事業者に委託

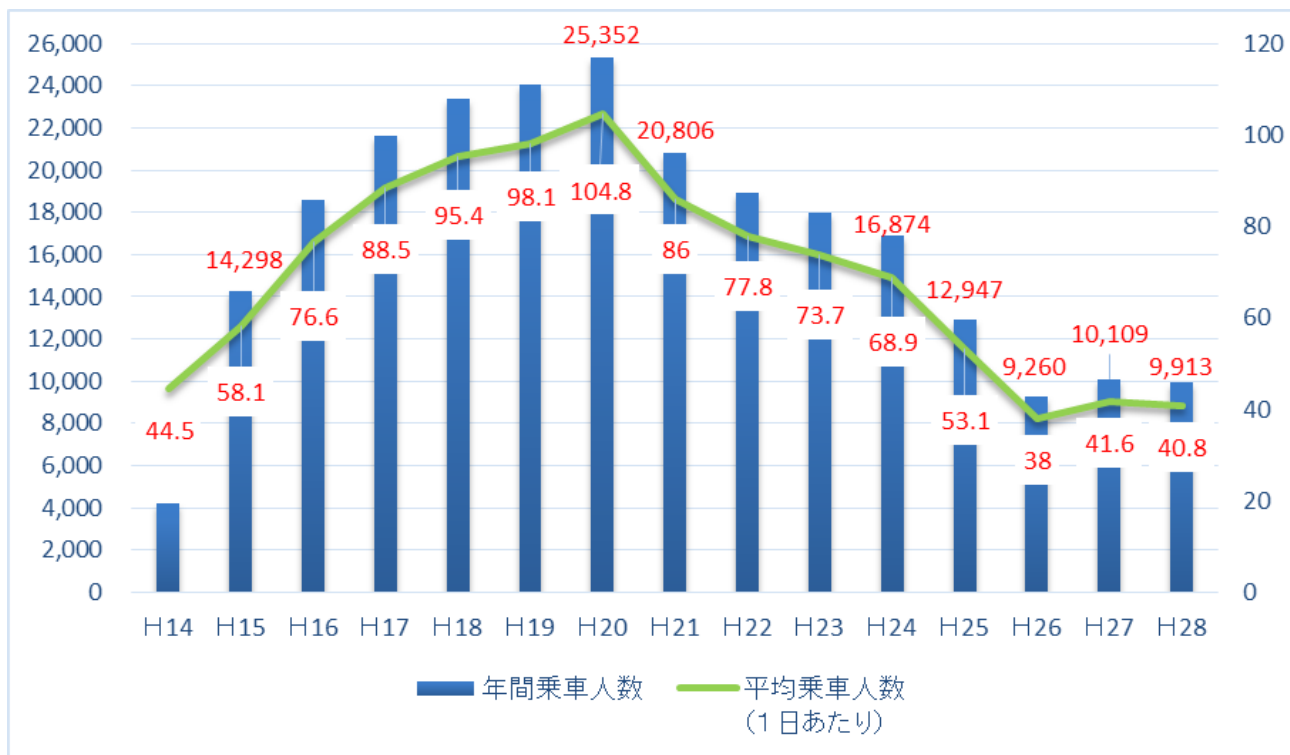
二宮町コミュニティバスの経過

平成 14 年 11 月 二宮町福祉コミュニティバスとして、運行開始

平成 21 年 4 月 二宮町コミュニティバスとして本格運行開始

平成 25 年 12 月 二宮町コミュニティバスの見直し運行開始

コミュニティバス乗車実績



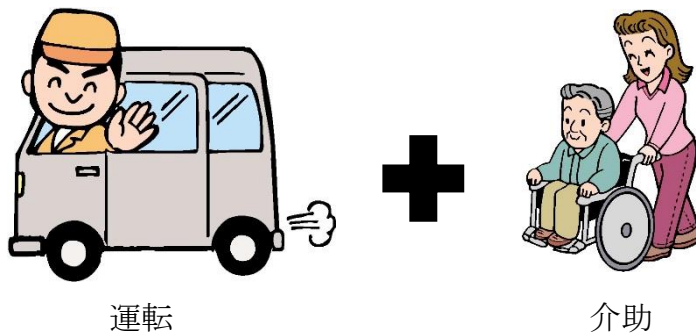
② 新たな地域公共交通システムの研究

【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、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

外出を支える移動サービスの例

●福祉有償運送（自家用有償旅客運送）

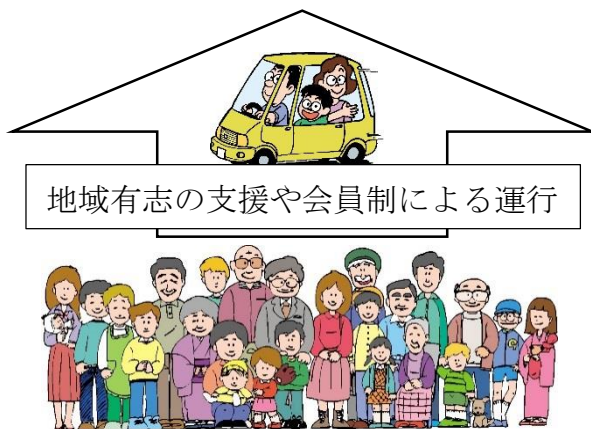
利用対象者に要件があり、介助と運転がひとつながりとなったサービス



例：中郡二宮町 登録運送者 特定非営利活動法人 たすけあいワーカーズ大空

●市民参加型でつくる地域生活交通

自治会などの地縁組織や地域有志による地域のたすけあいボランティア送迎



例：横浜市港北区菊名 菊名おでかけバス

- ・毎週火曜日 1日6便運行
- ・自治会の応援を受け会員制で運行
- ・車両は地域の人が提供

③ 路線バスの維持

【目的】	・二宮町民の足となっている路線バスを維持させるとともに、利用者ニーズに対応するため、バス事業者に利用実績などの情報開示を求め、町民に情報提供を行い、利用促進を図り、路線バスの維持に繋がります。
【内容】	・路線バスを維持するためには、利用者による乗り支えが必要なため、利用促進を進めます。 ・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広域的に利用される路線について協議を進めます。
【実施主体】	地域住民、バス事業者、二宮町、近隣市町

図表 重要と思う交通手段（平成 27 年度 公共交通利用意向アンケート）

重要と思う交通手段	現在		5～10年後	
	回答者数 (a)	回答率 (a)/(b)	回答者数 (a)	回答率 (a)/(b)
路線バス	587	46.9%	659	53.7%
コミュニティバス	138	11.0%	362	29.5%
バス以外の地域公共交通 (タクシーやデマンド交通など)	149	11.9%	509	41.4%
歩行 (歩きやすい道路整備など)	513	41.0%	306	24.9%
自転車（通行しやすい道路や 駐輪場整備など）	289	23.1%	158	12.9%
マイカー（渋滞の解消など）	701	56.0%	358	29.2%
その他	66	5.3%	44	3.6%

n= 1,251

(b)有効回答者数

n= 1,228

(b)有効回答者数

④ タクシーの維持・有効活用の検討

【目的】	・公共交通の一つであるタクシーも利用者の減少により事業者登録台数は縮小傾向にあるため、有効活用することでこれまで以上に町民の移動に資する取り組みを検討し、維持に繋がります。
【内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる利用者に対応したユニバーサル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。 ・利用頻度の少ない時間帯の利用について、デマンドタクシーの利用実績などを参考に有効活用する手法の検討を進めます。
【実施主体】	タクシー事業者、二宮町、地域住民

《高齢者や妊婦などに対応したユニバーサルタクシー》



《設備・車両の高質化》

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】	・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

《バリアフリー化されたバス停》

二宮駅前ロータリー



《バリアフリー化されたバス車両》

新しくなったコミュニティバス



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、交通機関間の乗り換えをしやすいすることで、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向上させる物理的な乗換利便性の強化や手法の検討を進めます。 ・路線バスと地域公共交通が結節する停留所などの利便性を向上させる手法などについて地域と検討していきます。
【実施主体】	道路管理者、交通管理者、公共交通事業者（バス、タクシー、鉄道）、町、地域住民

《北口駅前広場》



駅南口のロータリーのほか、駅北口には自動車用の回転場と東西に乗降用の停車帯を整備し、交通結節点の乗換利便性を強化しました。

《公共交通利用促進策の展開》

⑦ 地域公共交通維持推進策の検討・導入

【目的】	・地域住民が参画しやすい仕組みづくり等を地域公共交通維持推進策として検討・導入することで、公共交通の利用促進に繋がります。
【内容】	・交通事業者と協力連携し、地域公共交通のコミュニティバス等において取組可能なサービスを導入するほか、地域住民等が交通政策に参画しやすい仕組みや公共交通を支える町民の意識を高める施策を検討・導入します。
【実施主体】	二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）



公共交通に乗ろう!! smart move



『電車やバスに乗る』という COOL CHOICE

町の PR キャラクターを用いた公共交通利用促進ポスター（下）のほか、特に子育て世代を意識した利用啓発冊子（上）を作成し、町のイベント等で配布しました。

⑧ 公共交通の情報提供

【目的】	・町民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、提供できる仕組みをつくります。 ○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
【実施主体】	二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）



公共交通の情報提供として、近隣市町と連携して広域バスマップを作成しました。

⑨ 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、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】	<p>・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。</p> <p>・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、不適切な駐停車等により公共交通のスムーズな運行が阻害されないよう周辺市町と連携し、改善を図ります。また、町事業等においてもモビリティ・マネジメントを実施していきます。</p> <p>・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。</p>
【実施主体】	二宮町地域公共交通活性化協議会（二宮町等）

《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

※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

《公共交通をみんなで支える仕組みづくり》

⑩ 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"> ・地域ごとに変化する利用者ニーズに対して、地域住民がその地域や状況に適した方法やサービスの内容を議論し、多くの地域住民の移動手段を選択できる仕組みをつくり、地域住民が主体となってコミュニティバス等の「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"> ・一定の地域ごとに合同地域住民公共交通協議会や日常の移動手段の検討会等の設立を支援します。 ・中期施策期間におけるコミュニティ交通ごとの利用目標の設定をします。
【実施主体】	地域住民団体、二宮町

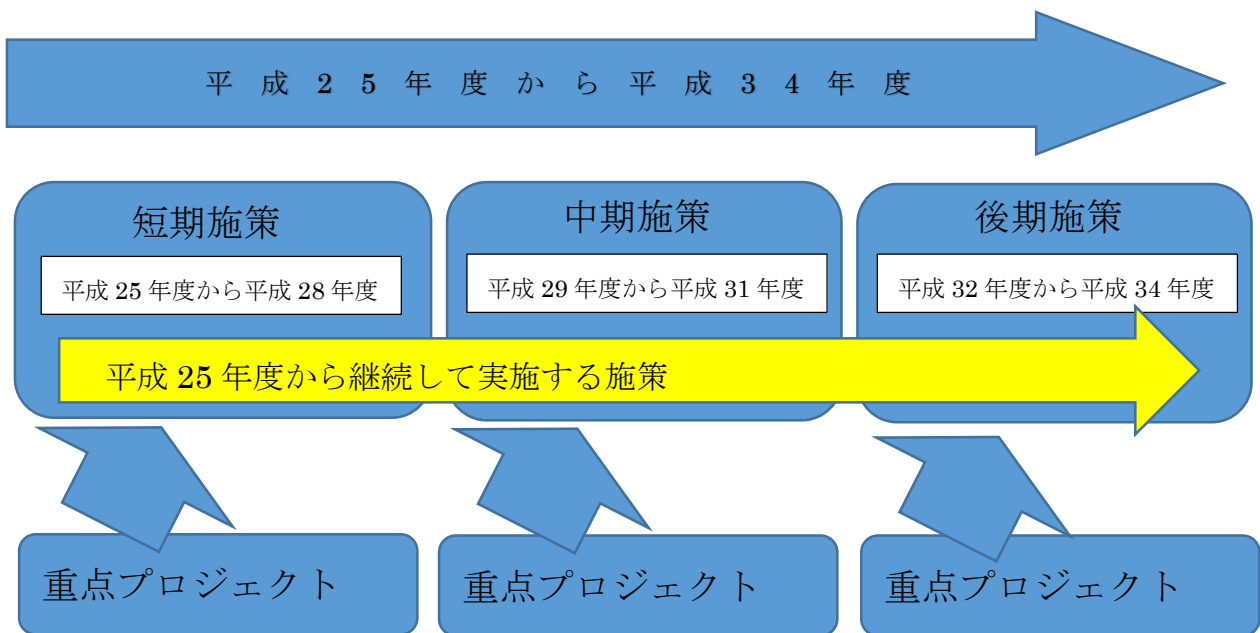
地域住民主体で運行している例

山口県山口市 市内7地域

交通不便地域における買い物や通院などの移動手段を確保するため、市内7地域の住民の皆さんが自ら主体となって「コミュニティタクシー」を運行しています。



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

先に設定した中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. 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
- B. 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
- C. 公共交通を支える意識醸成に向けた仕組みの導入
- D. (仮称) 地域住民交通協議会の設立運営の協力支援

2) 重点プロジェクトの実現プログラム

A 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

(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。
- ・事業の採算については、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さない場合については、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

- ・見直しの基本的な考え方において、路線バスの補完と位置づけたため、交通空白地域を中心としたP31の「二宮町コミュニティバスルート」図に示すルートとします。

(3) 運行時間帯

- ・路線バスの補完として位置づけていることから、引き続き、日中の移動をメインに8時から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

- ・老朽化が著しい既存コミュニティバスを平成29年10月に更新する。

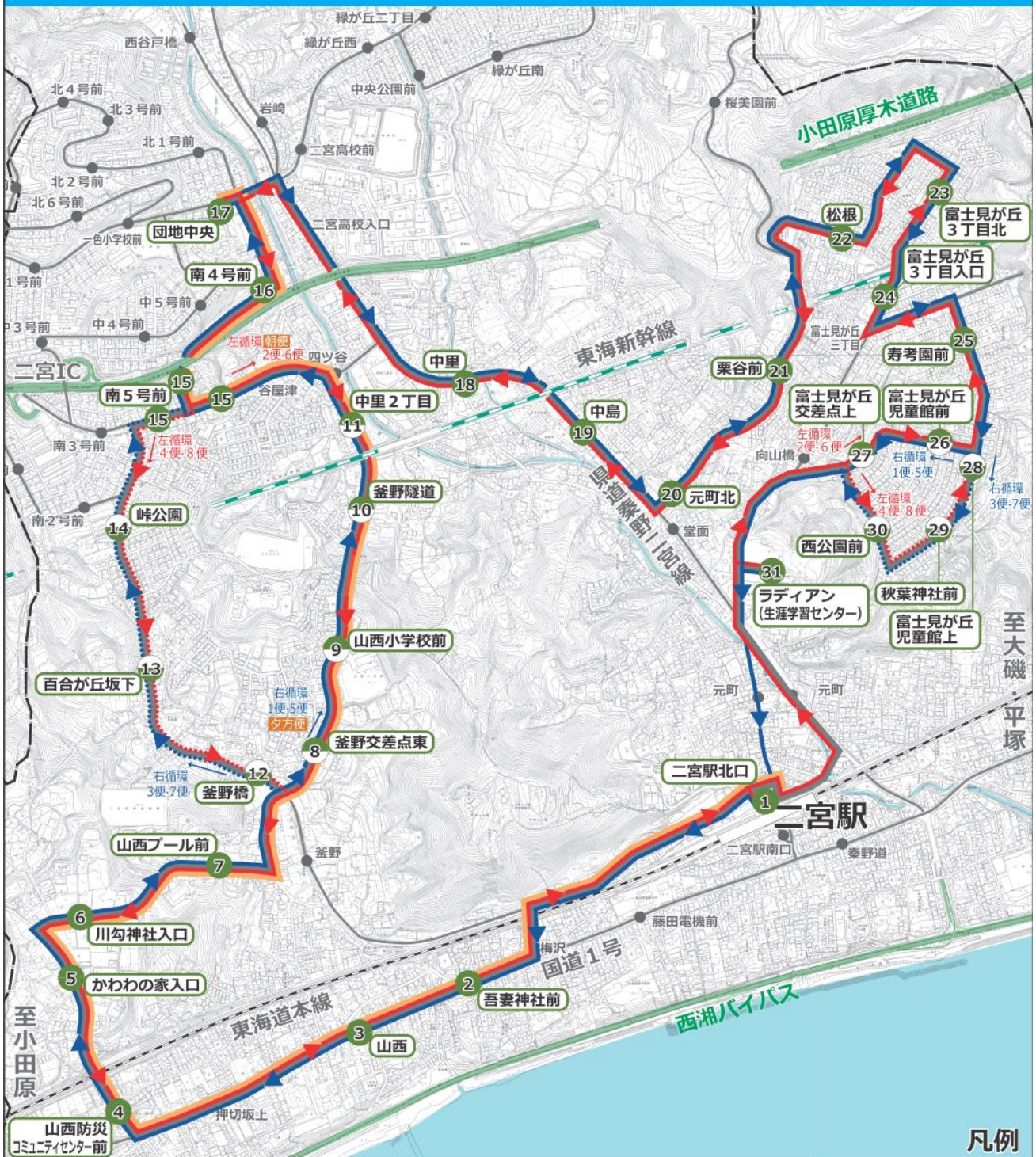
(6) 割引サービス

- ・運賃の割引サービスを検討・導入します。

(7) 実施スケジュール

- ・平成 29 年度上半期
 運行事業計画の策定、関係者との調整
- ・平成 29 年度下半期
 再編運行開始、利用実績の集積
- ・平成 30 年度
 利用実績を基に地域と協議（地域内での利用促進、改善点）
- ・平成 31 年度
 利用実績や公共交通状況の変化に合わせて見直しの検討、後期施策への位置づけ

二宮町コミュニティバスルート



二宮町コミュニティバス運行ルート

	団地中央発【左循環】		(山西小学校前経由 二宮駅北口行)【朝便】
	二宮駅北口発【左循環】		(富士見が丘児童館前・山西小学校前経由)【第2便・第6便】
			(西公園前・峠公園経由)【第4便・第8便】
	二宮駅北口発【右循環】		(山西小学校前・富士見が丘児童館前経由)【第1便・第5便】
			(峠公園・西公園前経由)【第3便・第7便】
			(山西小学校前経由 団地中央行)【夕方便】

凡例

B 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

(1) 実施方針

平成 25 年度より導入したエリア型デマンドタクシーについて、平成 28 年度までの実績や導入した地区の要望等を分析した結果、町民からはデマンドタクシーではなく、コミュニティバスが求められているため、平成 29 年 9 月をもって休止とし、コミュニティバスによる新しい運行ルートを検討します。また、これまでの運行で把握した利用状況や課題を含め、将来に向けた交通弱者の増大に対応する最適な交通システムの研究をします。

(2) 実施内容

- ・地域公共交通の見直し周知
- ・エリア型デマンドタクシーの検証
- ・新たな交通システムの研究

(3) 実施スケジュール

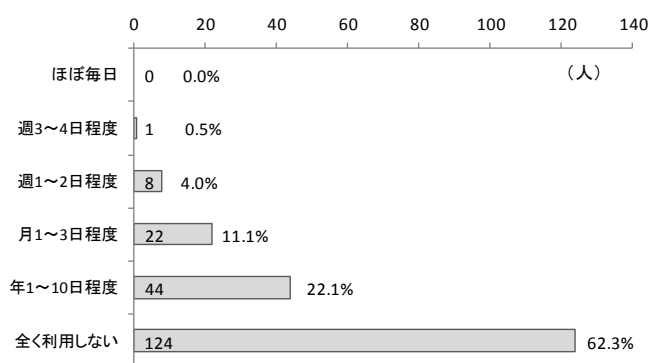
- ・平成 29 年度上半期
デマンドタクシーの休止（9 月末日）
- ・平成 29 年度下半期～平成 30 年度
エリア型デマンドタクシーの検証
- ・平成 30 年度下半期～平成 31 年度
新たな交通システムの研究

デマンドタクシー「にのタク」に関わる実績等

図表 デマンドタクシー「にのタク」の利用状況（平成 27 年度 公共交通利用意向アンケート）

利用頻度	回答者数	構成比
ほぼ毎日	0	0.0%
週3~4日程度	1	0.5%
週1~2日程度	8	4.0%
月1~3日程度	22	11.1%
年1~10日程度	44	22.1%
全く利用しない	124	62.3%

n= 199



富士見が丘・松根地区の回答者 164 人のうち、デマンドタクシー「にのタク」の利用状況は以下のとおり。

- 知らない - 4 人
- 知っているが会員登録をしていない - 80 人
- 会員登録をしている - 72 人

利用頻度

- 「週 1 ~ 2 日程度」 - 3 人
- 「月 1 ~ 3 日程度」 - 5 人
- 「年 1 ~ 10 日程度」 - 21 人
- 「まったく利用しない」 - 41 人
- 「未回答」 - 2 人

- 未回答 - 8 人

デマンドタクシー「にのタク」乗車実績

	H25	H26	H27	H28	H29
平均乗車人数 (1日あたり)	5.6 人 /日	7.2 人 /日	6.6 人 /日	6.2 人 /日	5.9 人 /日
平均乗車人数 (1台あたり)	1.23 人 /台	1.21 人 /台	1.15 人 /台	1.11 人 /台	1.07 人 /台

C 公共交通を支える意識醸成に向けた仕組みの導入

(1) 実施方針

公共交通は利用者があって維持されるため、利用者が少ないと縮小や廃止に繋がることから、現在利用している方だけでなく、今後必要になる方などによる乗り支えが必要です。

しかし、実際には、その認識は低く、乗り支えが進まないため、維持に向けた乗り支えの意識を醸成する手法の検討が急務となっています。

そのため、まずは、コミュニティバス等の地域公共交通から、乗り支える仕組みを導入し、公共交通の維持に向けた利用の促進を図ります。

(2) 実施内容

- ・公共交通において、有効となっているサービスの研究
- ・地域公共交通の乗り支える仕組みの検討
- ・利用実績の低下になる項目別理由の追求とその対策の検討
- ・乗り支える仕組みの導入と利用促進、効果検証

(3) 実施スケジュール

- ・平成 29 年度上半期 サービスの研究や地域公共交通の乗り支える仕組みの検討
- ・平成 29 年度下半期 乗り支える仕組みの導入
- ・平成 29 年度下半期～平成 30 年度 利用実績が低下している理由の追求とその対策
- ・平成 30 年度下半期 乗り支える仕組みの導入による効果検証
- ・平成 31 年度 乗り支える仕組みの見直し

<p>平成 29 年 10 月より導入した 割引手形 2 種類</p> <p>ニーノ手形 (運賃 100 円引き) どなたでも購入することができる</p> <p>ミーヤ手形 (購入者制限付き。運賃 200 円引き) ※ 町内在住要件有</p> <ol style="list-style-type: none">1. 満 75 歳以上2. 妊産婦3. 未就学児の父母、祖父母	<p>№ 000000 ニーノ手形 6ヶ月券 発売金額 3,000 円</p> <p>私は、二宮町 地域公共交通を 応援しています。</p> <p>年 月 末日まで有効</p> <p>様 歳 発行</p>	<p>№ 000000 ミーヤ手形 6ヶ月券 発売金額 5,000 円</p> <p>私は、二宮町 地域公共交通を 応援しています。</p> <p>年 月 末日まで有効</p> <p>様 歳 発行</p>
	<p>№ 000000 ニーノ手形 12ヶ月券 発売金額 5,000 円</p> <p>私は、二宮町 地域公共交通を 応援しています。</p> <p>年 月 末日まで有効</p> <p>様 歳 発行</p>	<p>№ 000000 ミーヤ手形 12ヶ月券 発売金額 8,000 円</p> <p>私は、二宮町 地域公共交通を 応援しています。</p> <p>年 月 末日まで有効</p> <p>様 歳 発行</p>

D (仮称) 地域住民交通協議会の設立運営の協力支援

(1) 実施方針

5年後、10年後に想定されている人口減少の加速と交通弱者の増大に伴い、公共交通利用者の減少が予測されます。利用者の減少はすなわち公共交通の縮小に繋がり、乗り支えている地域とそれ以外の地域によって、状況が変化するため、その地域に適した移動手段やサービス内容の選択が必要となります。しかし、これまでの交通事業者と行政の検討だけでは、統一的なものに留まるため、地域住民が主体となった移動の足を確保する方法の検討を始める必要があります。

そこで、一定の地域ごとの合同の(仮称)地域住民交通協議会や日常の移動手段の確保のための検討会等を設立、運営する支援を行います。

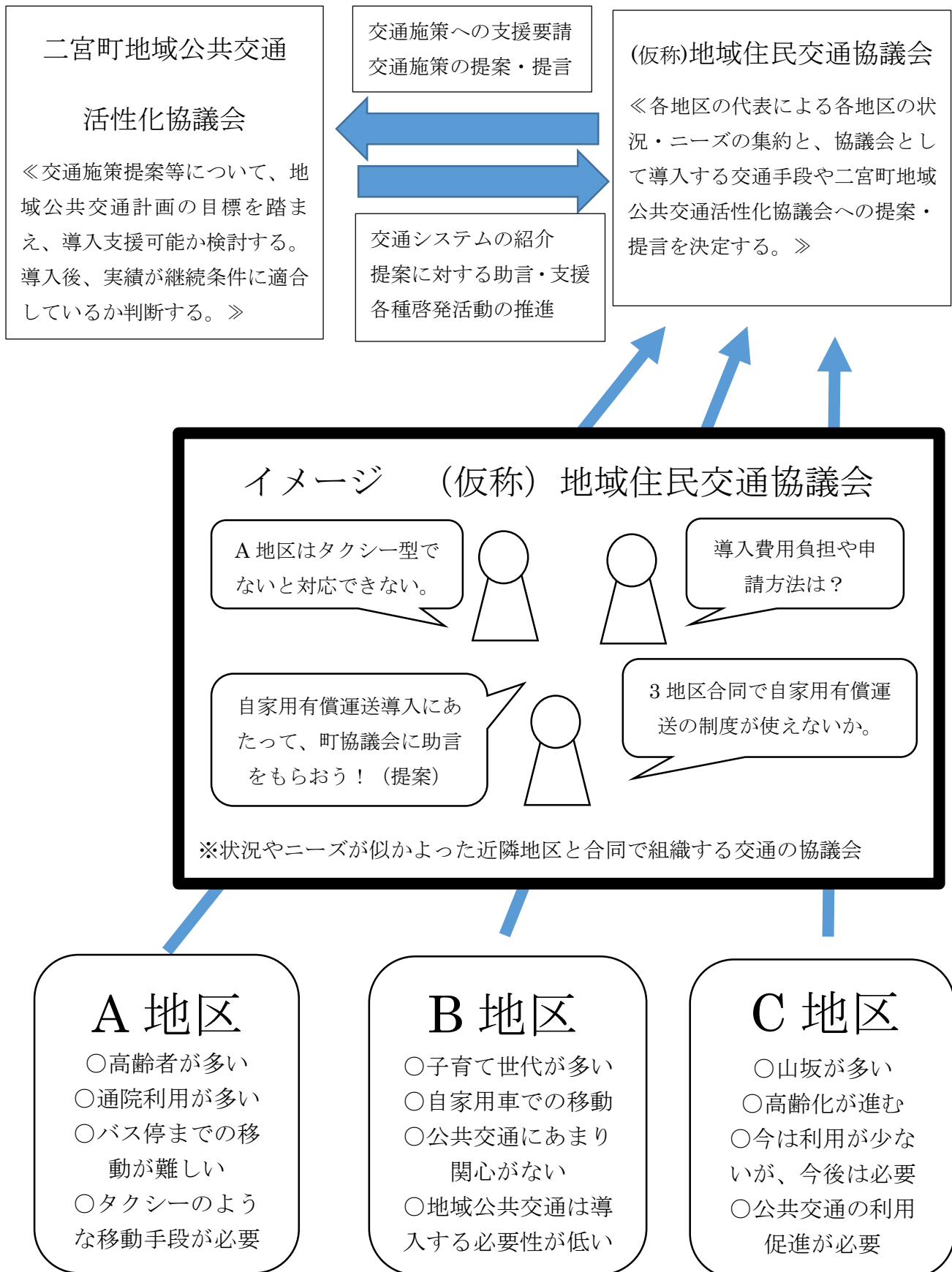
(2) 実施内容

- ・(仮称) 地域住民交通協議会のモデル地区の選定
- ・地域住民交通協議会の設立支援
- ・地域住民交通協議会の運営支援
- ・地域住民の公共交通に対する乗り支えの意識の醸成

(3) 実施スケジュール

- ・平成 29 年度上半期 地域住民交通協議会のモデル地区選定・設立支援
- ・平成 29 年度下半期 地域住民交通協議会モデル地区運営支援
- ・平成 30 年度以降 モデル地区運営支援・地域住民交通協議会の設立運営支援

地域公共交通活性化協議会と地域住民交通協議会の関係



5 中期施策期間の目標

コミュニティバスの1日の平均利用者人数

平成31年度	100人
--------	------

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