

秦野市地域公共交通計画

概要版

令和6年（2024年）3月

秦野市

【 目 次 】

	頁
序 計画策定の目的と位置付け	1
I 地域公共交通に関する現況把握	2
I-1 地域特性の整理	2
I-2 地域公共交通の現状把握	2
I-3 福祉分野による移動支援の現状把握	3
I-4 交通空白・不便地域の状況	3
I-5 地域公共交通を取り巻く社会情勢	3
II 市民等の意向把握	4
III 地域公共交通の課題	8
IV 地域公共交通の基本方針	9
V 計画の目標及び実施事業	11
VI 計画の達成状況の評価	17
参考資料 用語集	18

序 計画策定の目的と位置付け

1 計画策定の目的

本市の地域公共交通施策は、公共交通空白・不便地域への対応、不採算バス路線対策及び公共施設巡回バス（フレンド号）の在り方等の解決に向けて、平成20年9月に「秦野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、新たに乗合タクシー（路線固定型、デマンド型）の導入を行ってきました。

その後、上地区における不採算バス路線撤退の対応として、上地区乗合自動車「行け行けぼくらのかみちゃん号」の運行や「秦野市バスマップ」の作成・配布、路線バスの乗り方講座の開催など地域公共交通対策を講じてきました。

しかしながら、自家用自動車への依存や人口減少・少子高齢化により、公共交通利用者が減少し、公共交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しています。

一方、令和2年4月には「秦野市立地適正化計画」を策定し、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現を目指しており、拠点間を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成が求められています。また、新東名高速道路が新秦野インターチェンジまで開通し、都内からの交通アクセスは向上しました。この新東名高速道路の供用を見据え、令和2年9月には「表丹沢魅力づくり構想」を策定し、本市の魅力向上を図っているところです。

このような中、高齢化を見据えるとともに、地域の実情や市民需要、観光需要等に即した持続可能な地域公共交通ネットワークを確保するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づき、地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして「秦野市地域公共交通計画」を策定します。

本計画では、地域公共交通に関する現状や市民等の意向を把握し、地域公共交通の課題を整理した上で、政策目的を明確化し、アンケート調査を実施するなど合理的根拠（エビデンス）に基づきながら、その課題解決に向けた地域公共交通の基本方針、計画の目標及び実施事業について明らかにします。

2 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「秦野市総合計画（はだの2030プラン）」に即し、「秦野市都市マスタープラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として地域公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。

3 計画区域

本計画の区域は、秦野市全域とします。

4 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や上位計画、関連計画の見直しなどに適応するよう、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

I 地域公共交通に関する現況把握

I-1 地域特性の整理

1 人口動向	本市の総人口は、国勢調査によると、令和2年10月1日時点で162,439人となっており、平成22年の170,145人を境に減少に転じています。世帯数は、70,478世帯となっており、人口減少に関わらず増加が続いています。 令和2年の年齢3区分別人口構成比は、年少人口が11.2%、生産年齢人口が58.4%、老年人口が30.4%となっています。老年人口の割合は、国(28.6%)や県(25.4%)と比較しても高い割合となっています。
2 観光動向	本市は表丹沢に代表される豊かな自然や、鶴巻温泉、弘法山公園など恵まれた観光資源を有しており、観光客数は平成30年以降増加傾向となっています。
3 交通手段特性	令和2年国勢調査によると、本市から市外への通勤・通学流動は、東京都へ向かう人が最も多く、次いで厚木市、平塚市の順となっています。逆に、市外から本市への通勤・通学流動は、平塚市が最も多く、次いで小田原市、伊勢原市の順となっています。 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査による代表交通手段は、鉄道・バスの分担率が18.7%で、自動車交通手段分担率が49.3%とやや高くなっており、自動車依存度が高い状況です。駅端末交通手段の路線バス・乗合タクシーの分担率は、市内鉄道4駅の中で秦野駅が29.3%と高く、渋沢駅、東海大学前駅及び鶴巻温泉駅は徒歩分担率が高くなっています。

I-2 地域公共交通の現状把握

1 鉄道	鉄道は、国道246号と並行して小田急小田原線が東西に走っており、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅の4つの鉄道駅があります。鉄道4駅合計の直近5年間の1日平均乗降人員を見ると、平成30年度が126,107人に対し、令和4年度が102,935人と約18%減少しています。
2 路線バス	路線バスは、神奈川中央交通(株)と神奈川中央交通西(株)により、秦野駅など鉄道4駅を起終点に57系統が運行中で、直近5年間の年間輸送人員を見ると、平成29年度が9,683千人/年に対し、令和3年度が7,230千人/年と約25%減少しています。
3 乗合タクシー	上地区乗合自動車は平成26年度から、乗合タクシー(路線固定型)は平成23年度から事業者(株式会社愛鶴)の自主運行事業として本格運行へ移行しました。上地区乗合自動車と乗合タクシー(路線固定型)の年間利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルスの影響に伴い大幅に減少し、令和3年度から令和4年度にかけて回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス前水準までには回復していません。乗合タクシー(デマンド型)は、平成23年度から事業者(秦野交通株式会社)の自主運行による本格運行へ移行しました。
4 タクシー	本市内のタクシー会社は、3社(神奈中タクシー(株)、秦野交通(株)、(株)愛鶴)が運行中です。タクシーの利用者数は、新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、その後回復傾向にあるものの、新型コロナウイルス前水準までには回復していません。
5 高速バス	高速バスは、小田急ハイウェイバス(株)とJRバス関東(株)等により、東名秦野バスストップを停車する新宿・箱根線、羽田空港線、東名ハイウェイバス(静岡線)が運行しています。また、杉崎運輸(株)により、名古屋・京都・大阪・鳥取・岡山方面の夜行高速バス(各方面：1往復/日)が運行しています。

I-3 福祉分野による移動支援の現状把握

1 福祉有償運送	高齢や障害等の理由で、バス、タクシー等の公共交通機関を単独で利用することが困難な方を対象に、福祉有償運送を実施している事業所（6事業所）があります。
2 福祉タクシー利用券	本市では、在宅の重度の障害者の方の経済的負担の軽減や、社会参加の促進のために、福祉タクシー利用券の交付を行っています。
3 支え合いによる移動支援	本市には、移動支援活動を行っている住民ボランティアが3団体あります。 そのうち、栃窪及び菩提地区では、移動手段がなく買物に困っている高齢者を対象に、社会福祉法人の車両を活用し、近くのスーパーマーケットまで送迎しています。また、大根・鶴巻地区では、ボランティアドライバーのマイカーにより、買物又は通院の送迎（通院は送りのみ）を行っています。

I-4 交通空白・不便地域の状況

本市の路線バスは、1日当り30本以上（概ねピーク時片道3本以上に相当）の運行頻度の高い路線（基幹的公共交通利用圏域）が主に市街化区域内に多く存在しており、人口ベースで66.3%を占めています。

公共交通空白・不便地域は、需要面や道路条件などから生じており、公共交通空白地域の居住者は13.0%、公共交通不便地域の居住者は11.9%を占めています。

■交通空白・不便地域人口 ※令和2年国勢調査

	公共交通利用圏域（駅700m、バス停300m以内の圏域）				公共交通空白地域	合計
	基幹的公共交通利用圏域	その他利用圏域	公共交通不便地域	計		
年少人口	11,593	1,797	2,073	15,463	2,334	17,797
生産年齢人口	62,039	9,059	10,012	81,110	12,115	93,225
老年人口	31,536	5,036	5,499	42,071	6,447	48,518
不詳	2,485	142	97	2,724	175	2,899
計	107,653	16,034	19,312	141,368	21,071	162,439
構成比	66.3%	9.9%	11.9%	87.0%	13.0%	100.0%

I-5 地域公共交通を取り巻く社会情勢

地域公共交通を取り巻く背景として社会情勢の変化を捉え、本計画に反映していきます。

1 国内の動向	<ul style="list-style-type: none"> ① 人口減少・少子高齢化の加速 ② SDGs（持続可能な開発目標）への対応 ③ コンパクト・プラス・ネットワークへの対応 ④ 地球環境問題への対応
2 地域公共交通に関する動向	<ul style="list-style-type: none"> ① 民間事業者の経営悪化によるサービス水準の低下 ② 運転手（担い手）の高齢化・不足 ③ 移動等の円滑化の促進 ④ 交通に関する技術革新の進展 ⑤ 高齢者の交通事故防止

Ⅱ 市民等の意向把握

Ⅰ 市民アンケート調査（15歳以上の市民3,000人、回収票数1,404、回収率46.8%）

(1) 現在及び将来の移動に対する不安度

《POINT》高齢になるほど将来の移動の不安度が高くなる傾向

- ・ 自動車保有状況は、市全体で自動車を持っている人が80.2%と、高い自動車保有率となっています。
- ・ 5年後の移動不安度では、「不安はない」への回答はすべての項目で5割台となっており、4割前後は「日常の通勤・通学」以外の項目で移動に不安（「少し不安がある」「不安がある」「すごく不安がある」の合算）を感じていますが、75歳以上では「日常の通勤・通学」「趣味・娯楽先への移動」以外の項目で不安度が7割を超えており、高齢になるほど高い傾向となっています。

(2) 日常の外出行動と運転免許返納の考え方

《POINT》自動車依存度の高さや運転免許を手放せない高齢者

- ・ 普段利用する移動手段で、「自分で車を運転」は通勤・通学の場合が41.7%、買物（食料品・日用品）の場合が55.9%、通院の場合が45.8%と自動車による依存度が高くなっています。
- ・ 運転免許返納の考え方では、「高齢になったら返納を考える」が50.4%となっており、年齢別では、高齢になるほど返納意向が強くなり、75歳以上では「次の運転免許の更新はせずに返納したい」が13.6%となっています。一方、「返納を考えているが難しいと感じている」の回答割合も他の年代と比較して高く、返納したくてもできない人への対応が課題となっています。

(3) 地域公共交通の利用状況と路線バスの認知度

《POINT》地域公共交通の利用頻度の低さと、「バスの接近情報」に対する認知度の低さ

- ・ 地域公共交通の利用頻度は、「年に数日」「利用しない」割合が鉄道で51.6%、路線バスで71.5%、タクシーで88.7%と多くなっています。
- ・ 路線バスの認知度は、「最寄りバス停の位置」「乗り方・利用方法」で「知っている」割合が多くなっています。一方、「バスの接近情報」は認知度が低く、「あまり知らない」「知らない」の回答は74.3%となっています。
- ・ 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開設し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合、14.2%の方が「利用したい」と回答しています。「利用したい」と回答した人の利用目的は、「旅行・観光（67.3%）」が最も多く、主にレジャー利用での需要が見込まれます。

(4) 地域公共交通の今後の在り方

《POINT》地域公共交通の必要性の高さと、今後の利用意向の高さ

- ・ 「5年後、現在のお住まいで生活していると仮定し、あなたの家族構成や年齢等を考えた場合、公共交通が必要とご思いますか。」の問いに対し、「必要」「どちらかといえば必要」への回答は市全体で83.6%となっています。
- ・ 「今後、ご自身で公共交通を利用しようと思えますか。」の問いに対し、「そう思う」「ややそう思う」への回答は市全体で84.1%と、高い利用意向となっています。「あまりそう思わない」「そう思わない」への回答理由としては、「現状の公共交通が不便だから」といった意見が最も多くなっています。

2 民生委員・児童委員アンケート調査（民生委員・児童委員 251 人、回収票数 214 人、回収率 85.3%）

(1) 普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さについて

《POINT》移動する際に困っている・不便を感じている人は約3割

- ・ 普段移動する際、「困っている・不便を感じている人が多い」が31.8%、「困っている・不便を感じている人はいるものの、少ない」が49.5%となっています。

3 観光客アンケート調査（東京都又は神奈川県にお住まいで秦野市を1回以上訪れたことがある方、回収票数 200 票）

(1) 公共交通で移動する際の問題点や改善要望

《POINT》観光地等の周遊時の不便さによる周遊バスのニーズが約3割

- ・ 公共交通（鉄道、高速バス、路線バス）で移動した人が感じた問題点としては、「運賃が高かった（15.1%）」、「行きたい時間に公共交通がなく、不便だった（12.8%）」が多くなっています。また、「利用の仕方が分かりにくかった（5.8%）」、「乗継案内が不十分だった（4.7%）」といった回答もあります。
- ・ 自家用車、レンタカー、バイク（原付含む）で移動した人に対する「公共交通がどのように改善したら便利となり、利用しやすくなると思うか」という問いについては、「観光地等を周遊するバスを運行する（31.8%）」が最も多くなっています。
- ・ 「秦野市内で観光地等を周遊する際、移動で不便を感じるか」については、「不便とを感じる」「たまに不便とを感じる」と回答した方が39.0%となっています。

(2) 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開設し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合の利用意向

《POINT》新東名高速バス路線の利用意向は「利用したいと思う」が16.5%

- ・ 新東名高速道路の延伸開通に合わせて新たに高速バス路線が開通し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合、高速バスの利用意向としては、「利用したいと思う」が16.5%となっています。
- ・ 高速バス停に欲しい設備としては「ベンチ・上屋（54.5%）」が最も多く、次いで「駐車場」「運行情報案内」が39.4%となっています。

4 路線バス利用者アンケート調査（平日 716 票、休日 605 票、合計 1,321 票）

(1) 路線バスの利用状況

《POINT》路線バスと鉄道を組み合わせて利用

- ・ 路線バス乗車前の移動手段は、全体で「鉄道」が46.3%、「徒歩」が36.0%、「路線バス」が10.4%となっています。秦野駅北口では、秦野市内在住者の24.6%が、秦野駅南口では秦野市内在住者の16.7%、秦野市外在住者の20.7%が「鉄道」に次いで「路線バス」と回答しており、路線バス同士の乗り継ぎが多くなっています。

(2) 路線バスの運行サービスの満足度

《POINT》運行ルート等は満足するものの運行本数・運行時間帯で不満

- ・ 路線バスの運行サービスの満足度は、平日では約6割の方が運行ルート（行先等）や所要時間で「満足」「やや満足」と回答し、運賃についても56.1%の方が「満足」「やや満足」と回答しています。しかし、運行本数・運行時間帯では36.0%の方が「満足」「やや満足」と回答する一方、31.5%の方は「やや不満」「不満」と回答しています。
- ・ 休日では住まいが「秦野市外」の観光目的の利用が多いことから、平日より満足度が下がり、「運行ルート（行先等）」では「満足」「やや満足」で52.3%となっています。

5 乗合タクシー利用者アンケート調査（乗合タクシー利用者 181 票）

《POINT》運行本数で改善要望が多いものの運行サービスは満足

- ・ 運行サービス満足度は、「満足」「やや満足」が66.3%と高く、改善して欲しいサービスは「運行本数」が44.8%と最多で、次いで「運行時間帯（22.1%）」となっています。

6 交通事業者・関係団体アンケート調査（交通事業者8社、関係団体3団体）

(1) 交通事業者アンケート調査

ア 運行上の問題点や経営上の問題点

《POINT》利用者の減少と運転手不足

- (ア) 鉄道（小田急電鉄株）
 - ・ コロナ禍による利用者の減少
- (イ) 路線バス（神奈川中央交通株）
 - ・ 少子高齢化やコロナ禍に伴う生活様式の変化による利用者の減少
 - ・ 乗務員の確保が困難な状況で、現行路線の維持が困難
- (ウ) 乗合タクシー（路線固定型）（株愛鶴）
 - ・ 運転手は70歳代が多く、運転手不足が深刻
- (エ) 乗合タクシー（デマンド型）（秦野交通株）
 - ・ デマンドの依頼時に登録車担当乗務員への負担
- (オ) タクシー（神奈中タクシー株、秦野交通株、株愛鶴）
 - ・ 慢性的な運転手不足で、今後更なる運転手不足が懸念
 - ・ 営業成績の復活が鈍いことや半導体不足等の問題から、車両の代替が困難
- (カ) 高速バス（小田急ハイウェイバス株、JRバス関東株、杉崎運輸株）
 - ・ 東名高速道路の慢性的な渋滞、集中工事により定時運行が困難
 - ・ 乗務員不足により計画通りの稼働（運行）が出来ない状況

イ 路線バスの走行環境に関する問題点（路線バスのみ）

《POINT》駅前広場での運行上の危険や慢性的な渋滞による遅延

- ・ 秦野駅南口広場と渋沢駅北口広場は雨天時の送迎の自家用車が多く駐停車しており、運行上非常に危険であるとともに遅延の要因となっている。
- ・ 秦野橋北側交差点と河原町交差点での慢性的な渋滞による遅延
- ・ 本町四ツ角交差点や平成橋南側交差点は対向車が多く、右左折が困難

ウ 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

《POINT》駅前広場での混雑解消や運用面の改善

- (ア) 路線バス（神奈川中央交通株）
 - ・ 秦野駅北口周辺の運行経路の見直し
 - ・ 秦野駅北口広場の乱横断の多さによる危険
 - ・ 秦野駅南口広場と渋沢駅北口広場内の雨天時の混雑解消
- (イ) 乗合タクシー（路線固定型）（株愛鶴）
 - ・ バス停の増加
 - ・ 運行時間の拡大
- (ウ) 乗合タクシー（デマンド型）（秦野交通株）
 - ・ 利用方法が分かりにくい
- (エ) タクシー（神奈中タクシー株、秦野交通株、株愛鶴）
 - ・ 渋沢駅北口広場の送迎専用の開放
 - ・ 秦野駅のタクシー乗り場の段差改善
 - ・ タクシー台数の増加

(2) 関係団体アンケート調査

ア 来訪者や商業・観光施設、施設利用者等から地域公共交通に関して寄せられている声

《POINT》移動のための交通の必要性と地域公共交通の増便ニーズ

(ア) 秦野商工会議所

- ・ 高齢者から、車の運転を控えたり免許証を返納した場合など、地域公共交通は移動手段として必要不可欠なもの、との声を聞いている。

(イ) 秦野市観光協会

- ・ ヤビツ峠行き路線バスの本数増（平日）
- ・ ロマンسカー停車本数増
- ・ 野外活動センターへの移動が不便
- ・ 震生湖行きの路線バスの便がほとんどない（土日祝の朝、昼の便の要望あり）

(ウ) 秦野市社会福祉協議会

- ・ 「施設へ向かう際の路線バスの本数が少ない」「直通のシャトルバスなどがあればありがたい」が挙がっている。
- ・ 秦野市では車なしの生活が考えられない。車を手放すことに抵抗を示す方が多くいる。

7 送迎バス運行事業所アンケート調査

(市内鉄道4駅の駅前広場に送迎バスを乗り入れている28事業所、回収票数26票、回収率92.9%)

(1) 送迎バスの運行方法

《POINT》送迎バスを自社で車両・運転手とも確保している事業者が多い

- ・ 運行方法は「自社で車両・運転手とも確保し、運行している」が53.8%（14事業所）、「自社で車両を保有しているが、運転手は外注（運行委託）している」が38.5%（10事業所）となっています。

(2) 送迎バスを運行している理由と困っていること

《POINT》経費増加や運転手の高齢化・不足による送迎バスの維持が課題

- ・ 送迎バスを運行している理由は、「従業員の就労条件向上のため（利用者の利便性向上のため）（53.8%）」、「自社で運行した方が従業員・利用者の移動にあわせて弾力的に運行できるから（50.0%）」が多くなっています。
- ・ 送迎バスを運行する上で、運営面や経営面などで困っていることは、「燃料費や人件費高騰による経費負担の増加（53.8%）」、「運転手の高齢化や人材不足（42.3%）」が多くなっています。

(3) 路線バスに対する改善して欲しい要望

《POINT》路線バスのサービス向上に対する改善要望

- ・ 路線バスに対する改善して欲しい要望は、「特になし」が69.2%と最も多いですが、運行本数の増便や運行時間帯の変更、分かりやすい運行情報の提供といった回答もそれぞれ約1割程度占めています。

Ⅲ 地域公共交通の課題

地域特性や地域公共交通に関する現況把握に加え、市民や観光客、交通事業者・関係団体アンケート等を実施し、地域公共交通を取り巻く課題について次のように整理します。

① 高齢者・障害者など交通弱者への対応

高齢者・障害者等の交通弱者が、通勤・通学、通院、買物及び趣味・娯楽等といった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要です。

② 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持

本市の都市づくりとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するためには、都市機能や居住等を誘導しながら、交通結節点同士や交通結節点と地域拠点をつなぐ公共交通ネットワークの確保・維持が不可欠です。これらまちづくりを実現するためには、市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持が必要です。

③ 点在する交通空白・不便地域の改善

点在する交通空白・不便地域について、地域ニーズを把握し、支え合いによる移動支援や新たな交通サービスなど、移動手段の確保に向けた検討が必要です。

④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証

持続可能な地域公共交通となるよう、利便性や効率性を追求しながら、地域との協働による運行ルートや運行便数などのサービスの検証が必要です。

⑤ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるため、鉄道やバス、バス同士の利用しやすい接続強化、安全性の向上、待合環境の改善など交通結節点の機能強化が必要です。

⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供・充実や、自家用車から地域公共交通への変更を促すなど地域公共交通に対する市民意識の醸成が必要です。

⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進

引き続き渋滞緩和に繋がる適正な車利用を図りながら、自家用車から地域公共交通へのシフトなど、地域公共交通の利用促進が必要です。

⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応

新たな移動手段の提供や、情報発信などの充実により、観光客への対応が必要です。

⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、課題①～⑧までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携して、市の地域公共交通の現状について理解を深めることにより、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要です。

IV 地域公共交通の基本方針

I 地域公共交通の構築に係る基本理念及び基本方針

本市における地域公共交通は、次の3つの基本方針により、地域公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指します。

【地域公共交通の基本理念】

**地域の活力を支え、交流を促進する
“魅力”ある持続可能な公共交通網の構築**

基本方針1 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

市内外のアクセスを強化するため、鉄道、路線バス、乗合タクシー、タクシー、高速バスなどの各公共交通サービスや福祉有償運送、支え合いによる移動支援、福祉タクシー利用券などの福祉交通施策と役割分担を図りながら、利便性と効率性が両立した地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

さらに、これら公共交通機関について、鉄道4駅（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅）といった交通結節点と周辺都市を結び、市内外の交流と地域の活力を促進するための広域公共交通の利便性向上を目指します。

基本方針2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

各公共交通機関同士を効果的に接続させ、乗り継ぎに対する負担が最小限となるよう、交通結節点での乗継環境（運行時刻、待合環境、料金など）の整備を目指します。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障害者など誰もが無理なく移動できるようにするため、地域公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人にやさしい移動環境の創出を目指します。

基本方針3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な地域公共交通ネットワークを確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った地域公共交通の確保・維持ではなく、これまで以上に地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持って関わっていくことが重要です。

共助による支え合いを大切にし、様々な関係機関や団体などとの連携による地域ぐるみの利用促進の展開などにより、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を目指します。

2 地域公共交通ネットワーク形成方針

(1) 地域公共交通の基本的な考え方

本市の地域公共交通ネットワークは、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の構築を目指します。

- ① 鉄道、路線バス、高速バスとの連携による広域アクセスの利便性向上
- ② 地域の実情に合った乗合タクシーの利便性向上
- ③ 福祉施策との連携や新たな自主運行など生活交通の導入(交通空白・不便地域対策)
- ④ 交通結節点の機能強化による公共交通機関同士の相互連携の実現
- ⑤ 商業施設や観光施設などまちづくりと一体的な地域公共交通の実現

(2) 各公共交通機関の在り方

本市の公共交通機関について確保・維持しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網を構築します。

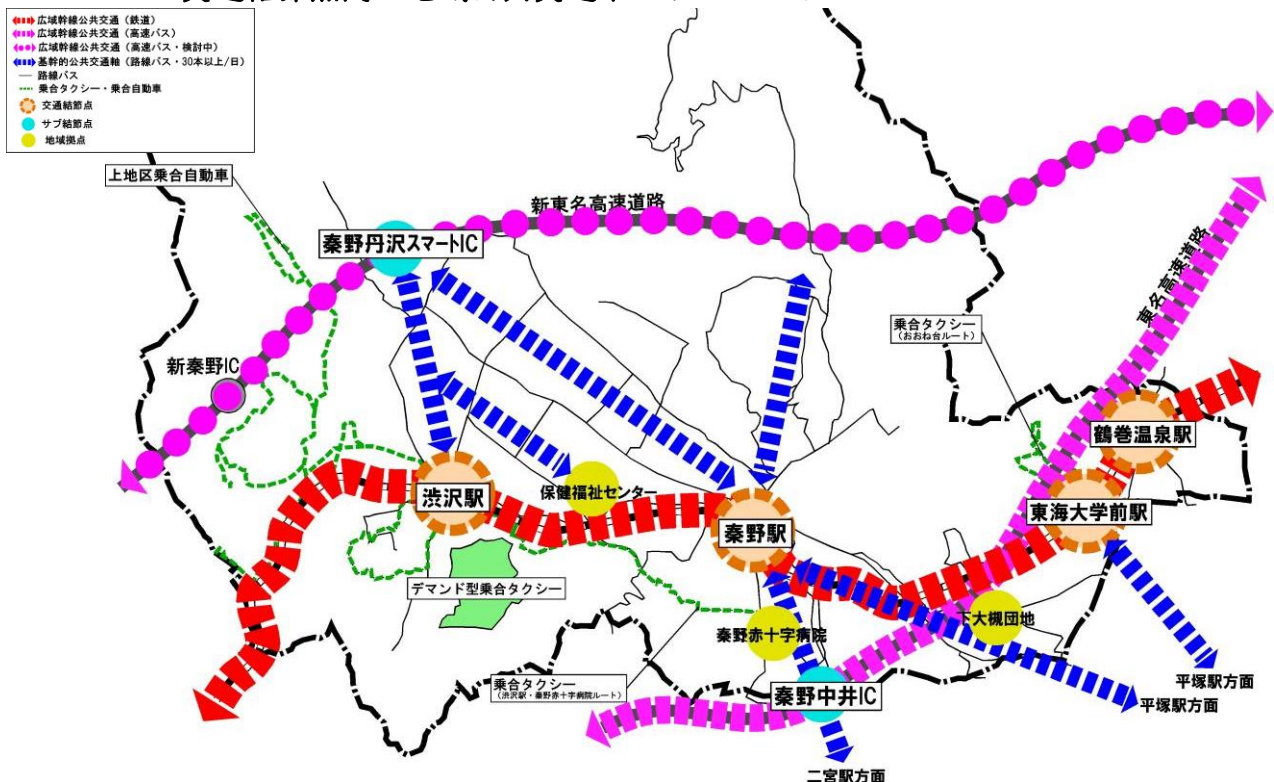
■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関
基幹	広域基幹公共交通	鉄道（小田急線）、高速バス
	基幹公共交通	路線バス(1日当たり30本以上と運行頻度の高い路線)
幹線公共交通		路線バス（上記以外）
支線公共交通		乗合タクシー（路線固定型、デマンド型）
面的公共交通		タクシー
補完公共交通 (特定の利用者などの移動を担う交通)		福祉有償運送、支え合いによる移動支援、各種送迎バス

(3) 交通結節点の在り方

交通結節点は、「鶴巻温泉駅」、「東海大学前駅」、「秦野駅」及び「渋沢駅」とします。また、交通結節点を補完する拠点として、「秦野中井IC」と「秦野丹沢スマートIC」をサブ結節点と位置付けます。

■交通結節点間の地域公共交通ネットワークイメージ



V 計画の目標及び実施事業

I 計画の目標

3つの「地域公共交通の基本方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

【基本方針】

基本方針 1
利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

基本方針 2
利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3
多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

【計画の目標】

目標 ①
拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成
路線バス、乗合タクシー及びタクシーなど地域公共交通の維持や利用促進を図りながら、これら地域公共交通を補完する福祉有償運送や買物支援事業など地域の支え合いによる移動支援を通じて持続的にサービスを展開し、拠点間及び地域間のアクセス性の向上を目指します。

目標 ②
市外への移動を支援するアクセス強化
東京圏や近隣自治体へのアクセス性の向上を図るため、鉄道（小田急線）や高速バスといった広域基幹公共交通の利便性向上や利用促進により、市外とを結ぶ広域交通網の強化を目指します。

目標 ③
利用しやすい地域公共交通環境の整備
各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指すとともに、バス停での待合環境や快適な車両導入、高齢者の移動支援などにより、誰もが安全・安心に移動できる環境の創出を目指します。
また、市民や来訪者、観光客などに分かりやすい地域公共交通に係る情報提供の充実により、利用しやすい環境づくりを目指します。

目標 ④
環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築
行政、交通事業者、地域・企業など多様な関係者との連携・協働により、環境面や商業活性化などに配慮しながら、地域公共交通の利用促進を目指します。

2 実施事業

4つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施します。

基本方針	目標	事業名	実施主体						実施時期（年度）															
			秦野市	神奈川県	交通事業者	バスタクシー	地域関係団体・企業	民間事業者	沿線市町	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年										
1 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す	①拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成	事業1 ：路線バスサービスの維持及び利用促進	①基幹公共交通軸の利便性向上	○		○	○	○																
			②路線バスサービスの維持及び利用促進	○		○		○	○															
		事業2 ：乗合タクシーサービスの維持及び利用促進	①乗合タクシーの運行支援	○				○	○															
			②乗合タクシーの運行方法や運行経路の検証	○				○	○															
			③乗合タクシーサービスの維持及び利用促進	○				○	○															
		事業3 ：タクシーサービスの維持及び利用促進	○				○	○																
	事業4 ：運転手確保の取組	○				○	○																	
	②市外への移動を支援するアクセス強化	事業5 ：地域の支え合いによる移動支援	①地域移動支援サービスの周知と運行支援	○				○	○															
			②認定ドライバーの育成	○					○	○														
		事業6 ：次世代交通を活用した新たな交通サービス	①新たな交通サービスの検討	○		○	○	○		○														
		事業7 ：小田急線の利便性向上と利用促進	①鉄道事業者への要望活動の実施	○	○	○						○												
			②車両や駅舎を活用したイベント実施	○		○																		
			③MaaSの普及と利用促進	○		○	○	○																
		事業8 ：東名高速道路で運行中の高速バスの利用促進	①高速バスサービスの周知	○			○																	
②高速バス利用者の利便施設の維持及び検討			○			○																		
事業9 ：新東名高速道路秦野丹沢SAへの新たな高速バス停留所の新設	①高速バス停留所の新設		○			○								協議・調整										
	②高速バス停留所への交通アクセスの検討	○			○								検討											
	③関連施設の整備	○			○								検討											
事業10 ：観光地を巡る周遊交通の検討	①季節運行バスや観光タクシーの運行検討	○			○	○	○																	
	②周遊交通の検討	○				○							検討	実証運行	結果を踏まえ本格運行									
2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい地域公共交通環境の整備	事業11 ：交通結節点の機能強化及び待合環境の改善	①交通結節点の環境整備検討	○		○	○	○																
			②バス利用時の環境整備の支援	○			○		○															
	事業12 ：人にやさしい車両（バス・タクシー）の導入促進	①ノンステップバス等の導入促進	○			○	○																	
		事業13 ：高齢者等の移動支援	①高齢者の運転免許返納に繋がる取組	○			○	○																
	②交通弱者の外出機会の支援		○			○	○																	
	事業14 ：公共交通・観光情報の発信	①バスロケーションシステム等利便性向上サービスの周知	○			○	○																	
②バスマップの配布		○		○	○	○																		
③観光ガイドの配布		○																						
3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す	④環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築	事業15 ：環境に配慮した交通の推進	①「はだの交通スリム化推進事業」の実施	○		○	○	○	○															
			②地域公共交通が担う環境配慮施策の検討	○			○	○	○															
		事業16 ：商業施設等との連携	①利用促進サービスとの連携	○			○	○	○															

3 実施事業の概要

目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成	
【事業1】路線バスサービスの維持及び利用促進	<p>① 基幹公共交通軸の利便性向上</p> <p>ア 鉄道4駅と拠点間を繋ぐ路線バスについて、鉄道とのネットワークを構築します。</p> <p>イ 交通渋滞の緩和に向けて、時差出勤などモビリティマネジメントによる移動の円滑化を検討します。</p> <p>② 路線バスサービスの維持及び利用促進</p> <p>路線バスサービスの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p>
【事業2】乗合タクシーサービスの維持及び利用促進	<p>① 乗合タクシーの運行支援</p> <p>ア 上地区乗合自動車については、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う支線路線として運行する役割と位置付け、「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)の活用により、安定的な運営を図ります。</p> <p>イ 事業収入により運行経費が賄えない場合には、その不足する費用の一部を支援します。</p> <p>② 乗合タクシーの運行方法や運行経路の検証</p> <p>運行経路や運行方法について適宜検証し、交通事業者の安定的な運営を図ります。</p> <p>③ 乗合タクシーサービスの維持及び利用促進</p> <p>乗合タクシーサービスの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p>
【事業3】タクシーサービスの維持及び利用促進	<p>① タクシーサービスの維持及び利用促進</p> <p>ア IT技術を活用したサービス普及のため、配車アプリ等の周知を行い、利用促進を図ります。</p> <p>イ 福祉タクシー利用券や妊産婦タクシー利用を助成するなど、路線バスなど公共交通の利用困難な方の移動環境の向上を目指します。</p> <p>ウ タクシーサービスの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p>
【事業4】運転手確保の取組	<p>① 運転手確保の取組</p> <p>地域公共交通の周知に繋がるイベント等を、交通事業者と連携して取り組みます。</p>
【事業5】地域の支え合いによる移動支援	<p>① 地域移動支援サービスの周知と運行支援</p> <p>市HPなどを活用して制度を周知するとともに、地域が取り組む移動支援の促進に繋がる必要な支援を行います。</p> <p>② 認定ドライバーの育成</p> <p>地域支え合い型認定ドライバー養成研修を通じて、地域移動サービスを担うドライバーの育成に努めます。</p>
【事業6】次世代交通を活用した新たな交通サービス	<p>① 新たな交通サービスの検討</p> <p>自動車を運転しない高齢者などの気軽な外出や、観光地の拠点間を移動できるように、各種の次世代交通や、一般ドライバーによる有償旅客輸送(いわゆるライドシェアを含む)等の新たな運行方式等について、技術開発や法令整備の動向を注視し、必要に応じて導入の可能性を検討します。</p>

目標② 市外への移動を支援するアクセス強化

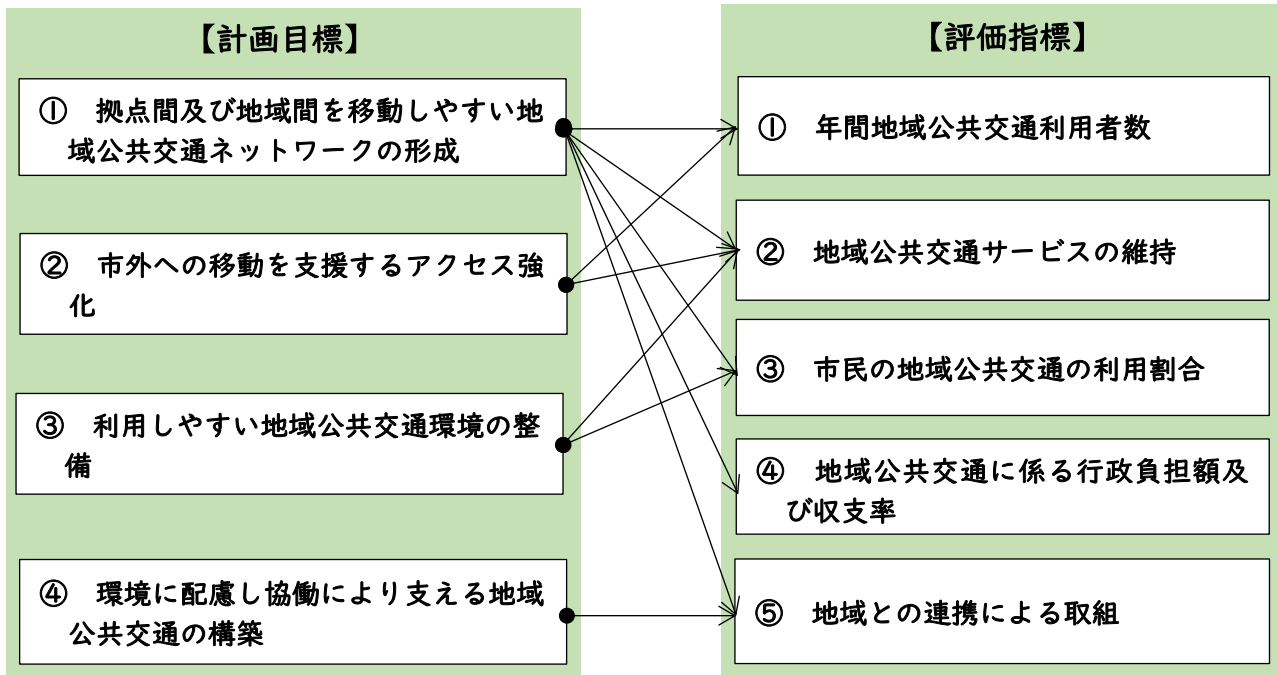
<p>【事業7】小田急線の 利便性向上と利 用促進</p>	<p>① 鉄道事業者への要望活動の実施 鉄道駅へのホームドアの設置や、特急電車の停車本数の増加など利用環境の改善・向上のため、「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」などを通じて、鉄道事業者への要望活動を継続して実施します。</p> <p>② 車両や駅舎を活用したイベント実施 イベント電車の運行や、駅舎内自由通路を活用したイベントなどを実施し、利用促進を図ります。</p> <p>③ MaaSの普及と利用促進 小田急電鉄のMaaSアプリ「EMot」について、交通事業者等と連携し、更なる普及を図るよう周知するとともに、利用促進を図ります。</p>
<p>【事業8】東名高速 道路で運行中の高 速バスの利用促進</p>	<p>① 高速バスサービスの周知 市HPや広報はだの等を通じて高速バスサービスを周知し、利用促進を図ります。</p> <p>② 高速バス利用者の利便施設の維持及び検討 高速バス利用者用の駐車場を維持するとともに、利便施設を検討します。</p>
<p>【事業9】新東名高 速道路秦野丹沢 SAへの新たな高 速バス停留所の新 設</p>	<p>① 高速バス停留所の新設 国県等関係機関と協議し、高速バス停留所開設に必要な手続きを進めます。</p> <p>② 高速バス停留所への交通アクセスの検討 高速バス停留所と主要施設間を結ぶ二次交通の導入について、交通事業者等と連携し、検討します。</p> <p>③ 関連施設の整備 高速バス利用者の利便性向上に寄与するパークアンドバスライド用駐車場など関連施設について検討し、整備します。</p>
<p>【事業10】観光地 を巡る周遊交通の 検討</p>	<p>① 季節運行バスや観光タクシーの運行検討 交通結節点と市内観光地とを結ぶ周遊交通として、季節運行バス（大山～鶴巻温泉間バス等）や観光タクシー（お花見タクシー等）の運行を検討・実施します。</p> <p>② 周遊交通の検討 ヤビツ峠・蓑毛周辺エリアにおいて、既存の路線バスやタクシーといった地域公共交通の他、観光型MaaSを活用しながら周遊交通の可能性を検討します。</p>

目標③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備	
【事業11】交通結節点の機能強化及び待合環境の改善	<p>① 交通結節点の環境整備検討</p> <p>ア 交通結節点である4駅の駅前広場について、路線バスが安全に運行できるよう、環境整備について検討します。</p> <p>イ 東海大学前駅南口駅前広場について、路線の増設に対応できるように環境整備します。</p> <p>② バス利用時の環境整備の支援</p> <p>地域や交通事業者等が行うベンチ、上屋待合施設や、公共交通の維持に繋がる事業について、経費の一部を補助するなどの支援を行います。</p>
【事業12】人にやさしい車両(バス・タクシー)の導入促進	<p>① ノンステップバス等の導入促進</p> <p>ノンステップバスの導入に当たっては、市も支援を行い、交通事業者の負担軽減に努めます。</p>
【事業13】高齢者等の移動支援	<p>① 高齢者の運転免許返納に繋がる取組</p> <p>県警察が実施している「高齢者運転免許自主返納サポート」制度を周知するなど、警察と連携して取り組みます。</p> <p>② 交通弱者の外出機会の支援</p> <p>交通弱者の移動を支援し、外出機会を促進するための環境について検討します。</p> <p>(関連事業)</p> <p>事業5 : 地域の支え合いによる移動支援</p> <p>事業6 : 次世代交通を活用した新たな交通サービス</p> <p>事業7-① : 鉄道事業者への要望活動の実施</p> <p>事業11-② : バス利用時の環境整備の支援</p> <p>事業12 : 人にやさしい車両(バス・タクシー)の導入促進</p>
【事業14】公共交通・観光情報の発信	<p>① バスロケーションシステム等利便性向上サービスの周知</p> <p>市HPや広報紙等で周知し、利用促進を図ります。</p> <p>② バスマップの配布</p> <p>市内の公共交通網が分かるバスマップを作成・配布し、利用促進を図ります。</p> <p>③ 観光ガイドの配布</p> <p>外出の機会創出に繋がる観光ガイド等を作成・配布し、公共交通の利用促進を図ります。</p>

目標④ 環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築	
【事業15】環境に配慮した交通の推進	<p>① 「はだの交通スリム化推進事業」の実施</p> <p>事業者自主参加型エコ通勤デーや、交通スリム化キャンペーン等を通じて、環境問題を提起し、地域公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>② 地域公共交通が担う環境配慮施策の検討</p> <p>EV車両の運行など、地域公共交通として環境に配慮した取組について、検討します。</p>
【事業16】商業施設等との連携	<p>① 利用促進サービスとの連携</p> <p>商店会等が取り組む利用促進策と連携し、地域公共交通の利用促進に繋がるよう検討します。</p>

4 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、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定します。

■評価指標に対する目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (令和10年度)
①年間地域公共交通利用者数	鉄道4駅1日平均乗降者数 ※1	102,935人 (R04)	102,935千人
	路線バス年間利用者数 ※1	7,230千人 (R03)	7,230千人
	乗合タクシー年間利用者数 ※1	45,611人 (R04)	45,611人
②地域公共交通サービスの維持	路線バス系統数	57系統	57系統
	乗合タクシー地区数	4地区	4地区
③市民の地域公共交通の利用割合	鉄道利用者割合 ※2	81.9% (R04)	85%
	路線バス利用者割合 ※2	57.9% (R04)	65%
	タクシー利用者割合 ※2	40.6% (R04)	45%
④地域公共交通に係る行政負担額及び収支率	乗合タクシーの行政負担額※3	13,438千円 (R04)	13,438千円
	乗合タクシーの収支率(対運行経費) ※3	35.6% (R04)	35.6%
⑤地域との連携による取組	商業施設等との連携による導入件数	2件 ※4	3件
	運転手確保策の実施回数	—	延4回

※1 令和3年度又は令和4年度の実績値

※2 市民アンケート調査(令和5年1月)で利用頻度として「年に数日程度」以上と回答した割合

※3 乗合タクシー(上地区乗合自動車及び路線固定型)の令和4年度の実績値

※4 乗合タクシーで実施中のピーちゃんスタンプ会、おおねスタンプ会

Ⅵ 計画の達成状況の評価

Ⅰ 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「秦野市地域公共交通計画」の推進に当たり、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや、自動運転等の先進技術開発等「人の移動」に関する社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「P D C Aサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標の達成を目指します。

本計画のP D C Aサイクルの検証は、「秦野市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有します。

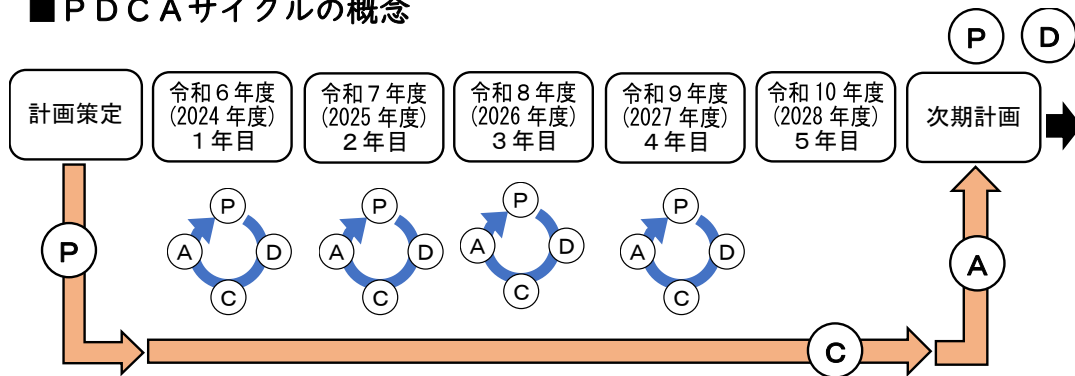
○ 事業実施状況の評価（年に1回実施）

地域公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施します。

○ 目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証します。

■ P D C Aサイクルの概念



2 評価の方法及びスケジュール

本計画の評価は、最終年度（令和10年度）に交通事業者から提供された利用実績や、各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定します。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。

■ 評価スケジュール

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
評価検証 調査	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○
	公共交通利用者アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
秦野市地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

参考資料 用語集

	用語	説明
あ行	A I	Artificial Intelligence の頭文字を取ったものであり、一般的に「人工知能」のことを表し、学習・推論・判断といった人間の知能がもつ機能を備えたコンピューターシステムのことです。
	EMot	小田急電鉄が開発した“移動”をもっと楽しくするアプリで、電車やバスだけでなく、タクシーやシェアサイクルを移動手段に選べる乗換検索機能のほか、スマートフォンの画面一つで観光地を周れるチケットや飲食サブスクリプションチケットなど、さまざまな移動・生活サービスの電子チケットをアプリ内で購入できる機能です。
か行	観光型 MaaS	主に観光客に対し、地域の公共交通機関や商業・観光施設など交通分野以外との連携により、ワンストップサービスを提供する MaaS の形態のひとつのことです。
	交通結節点	駅前広場を始めとする交通結節点は、複数の交通手段を繋ぐ施設であり、鉄道と徒歩、自転車、自家用車及びバスなどの乗換機能をもつ施設です。
	交通空白地域	鉄道駅より半径 700m 以遠、路線バスや乗合タクシーのバス停より半径 300m 以遠の地域です。
	交通不便地域	路線バスや乗合タクシーの運行本数が 1 時間に 1 本未満で、バス停より半径 300m 以内の地域です。
た行	タクシー配車アプリ	スマートフォンの GPS 機能を利用し、利用者の乗車場所近くを走行中の車両を簡単操作で呼ぶことができるアプリケーションです。
	地域公共交通	地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関で、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどのことです。
	デマンド交通 (デマンド型)	正式には DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム) と呼ばれ、事前予約により運行します。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式や運行ダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在します。
な行	ノンステップバス	床面を低くして乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバスで、補助スロープやニーリング装置 (床面を更に下げる装置) により車いすに乗ったままで乗降できます。
は行	パークアンドバスライド	自宅から最寄りの駅やバス停の周辺にある駐車場に駐車し、マイカーからバスへ乗り換えて、目的地に向かうシステムです。
	P D C A サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法のひとつで、Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組みです。

	用語	説明
	フィーダー系統	バス停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統です。
ま行	MaaS	Mobility as a Service の頭文字を取ったもので、サービスとしての移動という意味を持ちます。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのことです。
	モビリティマネジメント	「過度にマイカーに頼る生活」から、「徒歩、自転車、公共交通を中心とした多様な交通手段を適度に利用する生活」への自発的な転換を促す取組です。
ら行	路線固定型	通常の路線バスと同様に、起点・終点・運行ルート・途中のバス停・ダイヤが全て固定し、運行する形態です。

秦野市地域公共交通計画 概要版

発行：令和6年3月

発行者：秦野市都市部交通住宅課公共交通担当

〒257-8501 神奈川県秦野市桜町一丁目3番2号

TEL：0463-82-9644 FAX：0463-82-7410