

新たな地域公共交通に係る
運行基本計画書

平成20年3月

秦野市

はじめに

近年、地域公共交通を取り巻く環境は、少子高齢化・人口の減少をはじめ、モータリゼーションの進展といった社会経済情勢の変化などにより、利用者の減少、それを要因とする交通事業者による不採算路線からの撤退など、非常に厳しい状況にあります。

こうした中、国は、平成18年10月1日に道路運送法の一部を改正し、デマンドバスや乗合タクシーといった新たな乗合事業を可能とするなど、地域の実情やニーズに適合した日常生活や社会生活に必要な移動手段を確保しようとしております。

申すまでもなく、地域公共交通は、住民や来訪者等の移動のための交通手段として、地域の社会生活に欠かせないものであるとともに、経済活動の基盤でもあります。

本市におきましても、このような状況を踏まえ、抱えている交通空白・不便地域の解消、不採算バス路線対策等の課題に対応するとともに、民間事業者の採算性のある運行の実現を図るため、ここに、乗合タクシーの導入を基本とした「新たな地域公共交通に係る運行基本計画」を策定いたしました。

本計画の策定にあたっては、「地域公共交通会議」を設置し、現状分析や課題の抽出、運行予定ルート沿線住民をはじめとした地域の意向把握等を踏まえ、精力的にご審議をいただきました。

今後は、本計画に基づき、地域の皆さんや事業者との連携のもとに、民間事業者による持続可能な地域公共交通の導入の実現を図ってまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

おわりに、計画策定のため、熱心にご審議をいただきました地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、貴重なご意見やご提言をいただきました多くの皆様に厚く御礼申し上げます。

平成20年3月

秦野市長 古谷 義幸

計画の背景と目的等	1
1．計画の背景と目的	1
2．調査の方法（フロー）	2
秦野市の概要及び上位・関連計画の位置づけ	3
1．上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ	3
2．秦野市の地域特性	4
地域公共交通の現状	7
1．バス交通の現状	7
2．タクシーの現状	11
本市における地域公共交通の課題	12
1．公共交通空白・不便地域について	12
2．地域公共交通の課題	14
地域公共交通が必要な地域の抽出	17
1．評価指標の設定	17
2．検討対象エリアの抽出	18
3．地域公共交通が必要な地域の抽出	19
住民意向の把握	20
1．各意向調査の実施内容	20
2．アンケート調査結果のまとめ	21
運行計画	23
1．運行計画の方針	23
2．運行ルートの設定	24
3．運行主体・車両	32
4．運行方法	33
今後の検討課題	34
1．さらなる利便性向上のための運行ルート案の検討	34
2．今後の検討課題	36

参考資料 秦野市地域公共交通会議等の開催	39
1 . 秦野市地域公共交通会議の仕組み	39
2 . 秦野市地域公共交通会議の開催概要	41
3 . 秦野市地域公共交通会議（作業部会）の開催概要	42
4 . 秦野市地域公共交通会議設置要綱	43

計画の背景と目的等

- 1．計画の背景と目的
- 2．調査の方法（フロー）

計画の背景と目的等

1. 計画の背景と目的

(1) 背景

平成14年2月の道路運送法の一部改正により、乗合バス事業における新規参入が免許制から許可制になるとともに、路線の退出が許可制から届出制になり、単一路線が不採算であれば退出が可能になった。

この規制緩和により、退出の届出のあった不採算バス路線を維持していくためには、自治体や地域住民・NPO団体等が事業主体となってコミュニティバス等の代替交通を運行するか、バス事業者に不採算額の補填をして運行の継続を図らなければならなくなった。

このような社会的背景の中、秦野市における不採算バス路線対策については、地域住民で組織するバス交通対策協議会やバス事業者と協議を重ねながら、共通バスカードの共同購入やギャラリーバスの運行を行い、路線バスの利用促進策を検討・実施している。また、不採算が解消されない路線については、減便や路線の再編等により不採算額の圧縮をしている。

また、平成14・15年度の2か年でコミュニティバス運行計画書を策定し、導入について検討したが、永続的に年間約3,000万円の不採算額が見込まれることから、平成16年度に人件費の圧縮、運行系統の細分化等経費の圧縮策を検討した。しかし、それでも年間約1,000万円以上の事業費を要し、永続的な財源確保が必要となることから、コミュニティバス運行事業の実施を凍結することとし、不採算バス路線に対する運行補助等について優先的に取り組み、その維持に努めている。

(2) 計画の目的

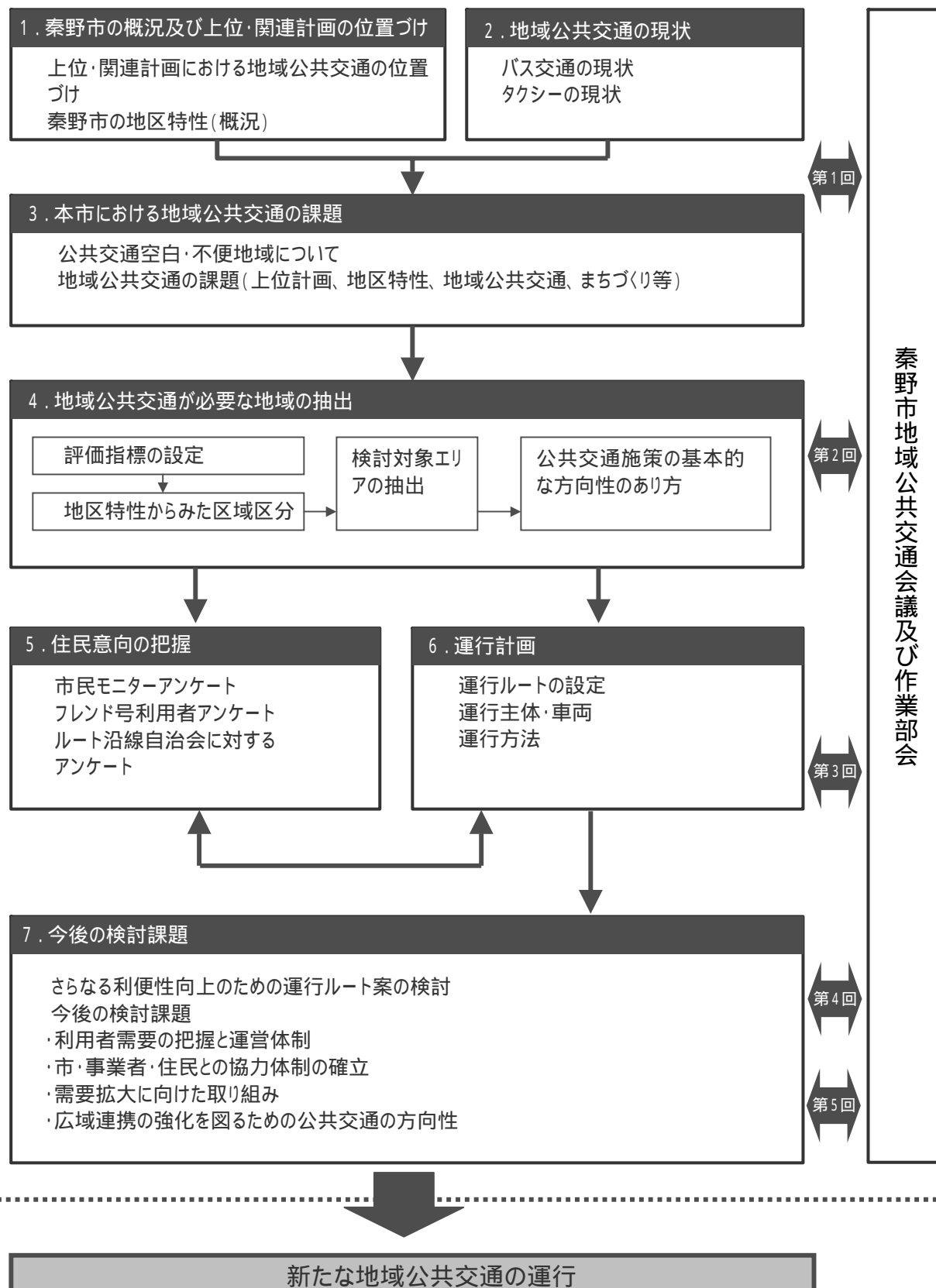
本市における公共交通網として、市内には4駅があることのほか、これら4駅を中心として、路線バスが放射状に運行されている中、市内に点在する公共交通空白・不便地域への対応や不採算バス路線への対応については、緊急の課題となっているほか、本市が無料で運行している公共施設巡回バス（フレンド号）の有償化を含め、今後の対応が課題となっているところである。さらに、駅前等の商店街が衰退傾向にあることやマンションラッシュ等の社会環境等の変化もあり、まちづくりの観点からも公共交通への役割りが求められているところである。

これらの課題を解決するためには、バスによる乗合形式にとらわれることなく、新しい運行形態を構築し、事業者による採算性のある運行を早期に実現させていくことが必要と考えられる中、平成18年10月1日の道路運送法の一部改正により、法施行規則に位置づけられた地域公共交通会議において合意を得た場合は、乗合バス以外の手段でも乗合事業が可能なことや、市運営有償運送が届出制で可能となったことから、本市においては、この法改正を活用し、秦野市地域公共交通会議を設置し、運行基本計画を策定した上で、本市が抱えている現在の各種課題の解決を図っていくことを目的とする。

2. 調査の方法（フロー）

(1) 調査の方法

運行基本計画を策定する上での検討フローを以下に整理する。



秦野市の概要及び上位・関連計画の位置づけ

- 1．上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ
- 2．秦野市の地域特性

秦野市の概要及び上位・関連計画の位置づけ

1. 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

(1) 上位計画における位置づけ

	秦野市総合計画（第三期基本計画） （平成19年3月 秦野市） 目標年次：平成22年	秦野市都市マスタープラン （平成12年1月 秦野市） 目標年次：平成22年
道路	<p>一般市道の整備 道路拡幅や段差改善等の取り組みを行い、通行の安全性向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市道改良事業（市道の拡幅、歩道の設置、渋滞対策等） 歩車道段差の改善などのバリアフリー推進（既設歩道の段差改善整備（視覚障害者誘導用ブロック、車止めポール）等 <p>幹線道路の整備 都市計画道路等、主要な幹線道路の整備を行い、通行の円滑性や利便性の向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備 道路網計画の見直し 県道整備促進 等 	<p>将来に向けた体系的な道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要に対応した道路網の整備 道路網整備の際の自然環境や住居環境など周辺環境への配慮 駅前広場整備による交通結節点機能の維持・強化 <p>歩行者に優しい道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者や生活環境に配慮し、安全な幅員を確保し、歩行者等と自動車が、ともに安全で快適に通行できる道路の整備 安全でゆとりある歩行者空間を創出するための、バリアフリーに配慮した歩道の設置や、街路樹や植栽等の整備
公共交通	<p>交通需要対策の充実 公共交通機関が利用しやすくなるような取り組みを行い、自家用車から公共交通への利用転換、環境負荷の軽減を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> バス輸送力の確保維持（不採算バス路線（9路線）の維持に向けた検討） 機能的・効率的な交通輸送体制の調査研究（バスの経済性とタクシーの機動性、効率性等を備えた新たな交通輸送体制の調査・研究） 鉄道・バス輸送力の充実について関係機関へ要望（地域の実情に応じたバスの増発、運行時間の延長等）等 	<p>公共施設の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢社会への対応、自家用車による交通事故や排気ガスを減少等、安全で快適に利用ができるよう機能的・効率的な交通輸送体制の確立に努める。 鉄道とバス発着時刻の調整等による乗り換えの利便性の向上及び地域の実情に応じたバス路線網の拡充等の促進
その他	<p>交通需要対策の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 適切な駐車場確保の指導 商店街設置駐車場の支援 総合的な駐車場整備計画の策定 等 	

(2) 関連計画における位置づけ

	はだの交通計画（平成15年3月 秦野市） 目標年次：中期交通計画（平成22年）・長期交通計画（平成32年）
公共交通	<p>はだの交通計画で掲げる交通施策として5つの基本目標のうち、関連する位置づけは以下の通り。</p> <p>利便性の高い公共交通体系の実現（公共交通の利便性の向上）</p> <p>高齢者や身体障害者などの移動制約者の視点からバス利用空白地区の改善（需要量やニーズに対応したバス路線網の再編・充実） 鉄道駅でのバス乗り入れ及び乗り継ぎの利便性向上</p>

2. 秦野市の地域特性

(1) 位置・地勢

本市は県央西部、東京都心から約50kmに位置し、一般国道246号及び小田急小田原線で東西方向に結ばれている。

また、地形としては、丹沢山塊と渋沢丘陵に挟まれた盆地であり、南北方向に大きく勾配差がある。等高線図で示す通り、丹沢山塊から発する水無川及び金目川の下流に形成されている市街地は、勾配が少ない状況であるが、山間部にかけて、勾配が急な地域がある。



図 秦野市の位置

(2) 人口分布・高齢化率等の状況

ア 人口の推移

秦野市の人口は、昭和45年以降、増加傾向にあったが、平成11年度を境にここ数年は減少傾向にあった。

平成18年度は168,587人と微増したが、毎年概ね、約17万人と横ばいになっている。

また、各字別の人口分布状況として、鉄道駅を中心に人口密度が高くなっており、山間部にかけて低くなっている。

単位：人

		平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
総人口 (1)		168,142	168,323	168,431	168,505	168,540	168,317	168,587
年齢 (3区分)	高齢者人口 (65歳以上)	20,235	21,300	22,388	23,395	24,449	25,800	27,275
	生産年齢人口 (15～64歳)	117,383	116,511	115,649	114,884	114,008	112,630	111,694
	年少人口 (14歳以下)	23,381	22,974	22,716	22,335	22,030	21,707	21,444
総人口 (2)		160,999	160,785	160,753	160,614	160,487	160,137	160,413

表 人口の推移と年齢(3区分)別構成

1：国勢調査確定値に住民基本台帳登録及び外国人登録の異動を加え推計した数値(各年10月1日現在)

2：「住民基本台帳」による数値(各年度9月末日現在)

イ 高齢者人口・高齢化率の推移

総人口が減少又は横ばい傾向で推移している中、高齢者人口（65歳以上人口）は年々増加し、平成18年9月末日現在27,275人、高齢化率は17.0%となっている。

一方、年少人口（14歳以下人口）は年々減少し、平成18年9月末日現在21,444人、総人口に占める割合は13.4%と、少子・高齢化が進んでいることが分かる。

単位：人

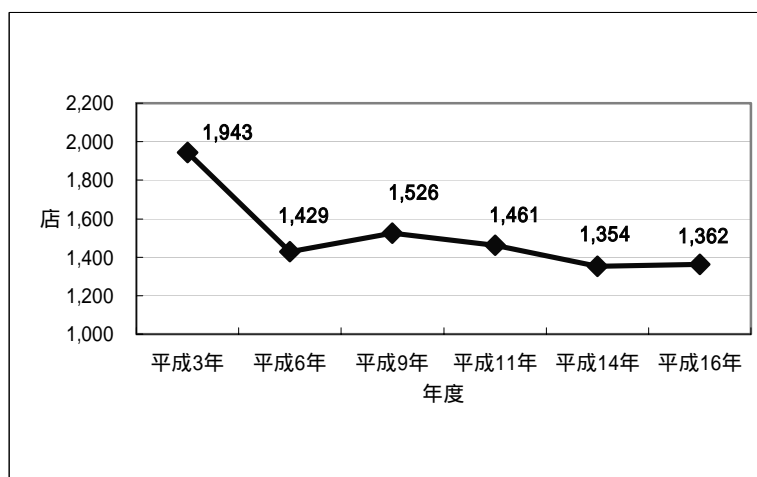
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
高齢者人口(人) (65歳以上)	20,235	21,300	22,388	23,395	24,449	25,800	27,275
高齢化率(%)	12.6	13.2	13.9	14.6	15.2	16.1	17.0
年少人口(人) (14歳以下)	23,381	22,974	22,716	22,335	22,030	21,707	21,444
総人口に占める 割合(%)	14.5	14.5	14.2	13.9	13.8	13.5	13.4

表 高齢者人口の推移

出典：「住民基本台帳」(各年度9月末日現在)

(3) 小売店舗数の推移

市内の小売店舗数は減少傾向にある。平成16年で1,362件であり、平成3年と比べると581件の減少（約30%減）となっており、駅前等の商店街は衰退傾向にある。

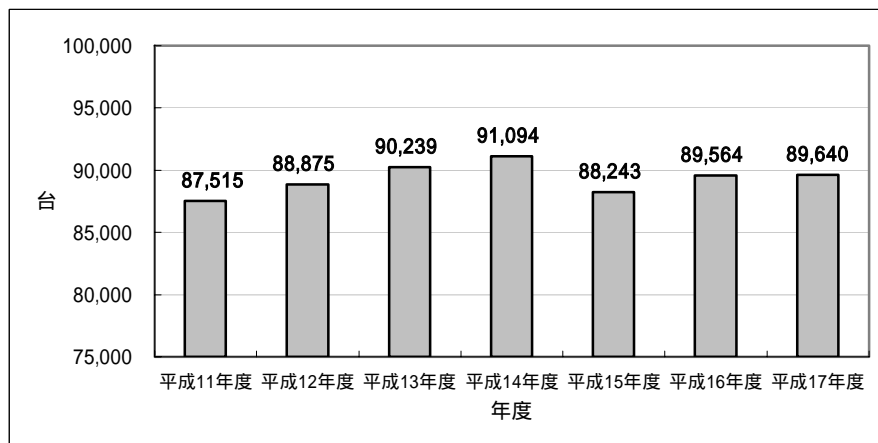


出典：「統計はだの」

(4) 道路現況

自動車総数は年々増えており、自動車普及率は、世帯当りの登録自動車台数 1.37 台と県平均の 1.09 台よりも高く（H17 年統計）総交通量に占める自動車の割合も近年増加している。

市内の交通量の状況として、国道 246 号では、秦野市内の全区間で、断面交通量が 14,000 台以上に達している。また、国道 246 号は、秦野市域の背骨として位置しており、大半の路線が国道 246 号に交差し、交通の流入が多いため、混雑区間が国道 246 号とその両側に面的に広がっており、たとえば県道 62 号平塚秦野線や県道 71 号秦野二宮線等、主要幹線道路の大部分の区間で断面交通量が 10,000 台以上となっている。



出典：「統計はだの」

(5) 公共施設等の分布

秦野市内の主要な施設は、以下の表の通りである。

分類	名称
公共施設	市役所、文化会館、図書館、はだのこども館、公民館（11ヶ所）、児童館（18ヶ所）、秦野警察署
スポーツ施設・公園	中央運動公園、総合体育館、中央こども公園、おおね公園、県立秦野戸川公園、表丹沢野外活動センター
文教施設（高等学校・その他）	県立学校（6ヶ所）、上智短期大学、東海大学、教育研究所、適応指導教室（いずみ）、青少年相談室
医療・福祉施設	秦野保健福祉事務所、秦野赤十字病院、(独)国立病院機構神奈川病院、保健福祉センター、社会福祉協議会、シルバー人材センター
その他	ジョイフルタウン

地域公共交通の現状

- 1．バス交通の現状
- 2．タクシーの現状

地域公共交通の現状

1. バス交通の現状

(1) バス路線輸送状況

バスの年間輸送人員は全国的に減少傾向にあり、神奈川中央交通(株)においても減少している。しかし、(株)湘南神奈交バスにおいては、系統数も輸送人員も増加している。

バス路線の輸送量は、鉄道駅に向かって多くなっている。しかし一方で、不採算路線があることから分かるように、輸送量の少ない路線もある。

年度別	神奈川中央交通(株)		(株)湘南神奈交バス	
	系統数	年間輸送人員(人)	系統数	年間輸送人員(人)
平成 11 年度	43	10,407,070	8	510,326
平成 12 年度	44	10,241,603	9	507,119
平成 13 年度	45	10,293,085	9	478,355
平成 14 年度	42	10,287,304	9	569,918
平成 15 年度	42	10,104,114	11	555,651
平成 16 年度	44	10,077,429	12	564,961

表 各バス会社における年間輸送人員 出典：「統計はだの」

(2) 公共施設巡回バス(フレンド号)の概要

「フレンド号」は、平成12年10月より伊勢原養護学校への児童送迎バスの空き時間を利用して、公共施設巡回バスとして無料で運行したのが始まりで、その後、社会福祉協議会のバスや市の障害児デイサービス事業で運行している移送バス(市所有バス)を使用して運行していたが、平成17年4月からは伊勢原養護学校への児童送迎方法の変更に伴い、市所有のバス及び社会福祉協議会のバスの2台となり、現在は、週3日、1日4便で「鶴巻ルート(おおね台団地～運動公園前)」と「渋沢ルート(渋沢駅北口～運動公園前)」の2系統で運行している。

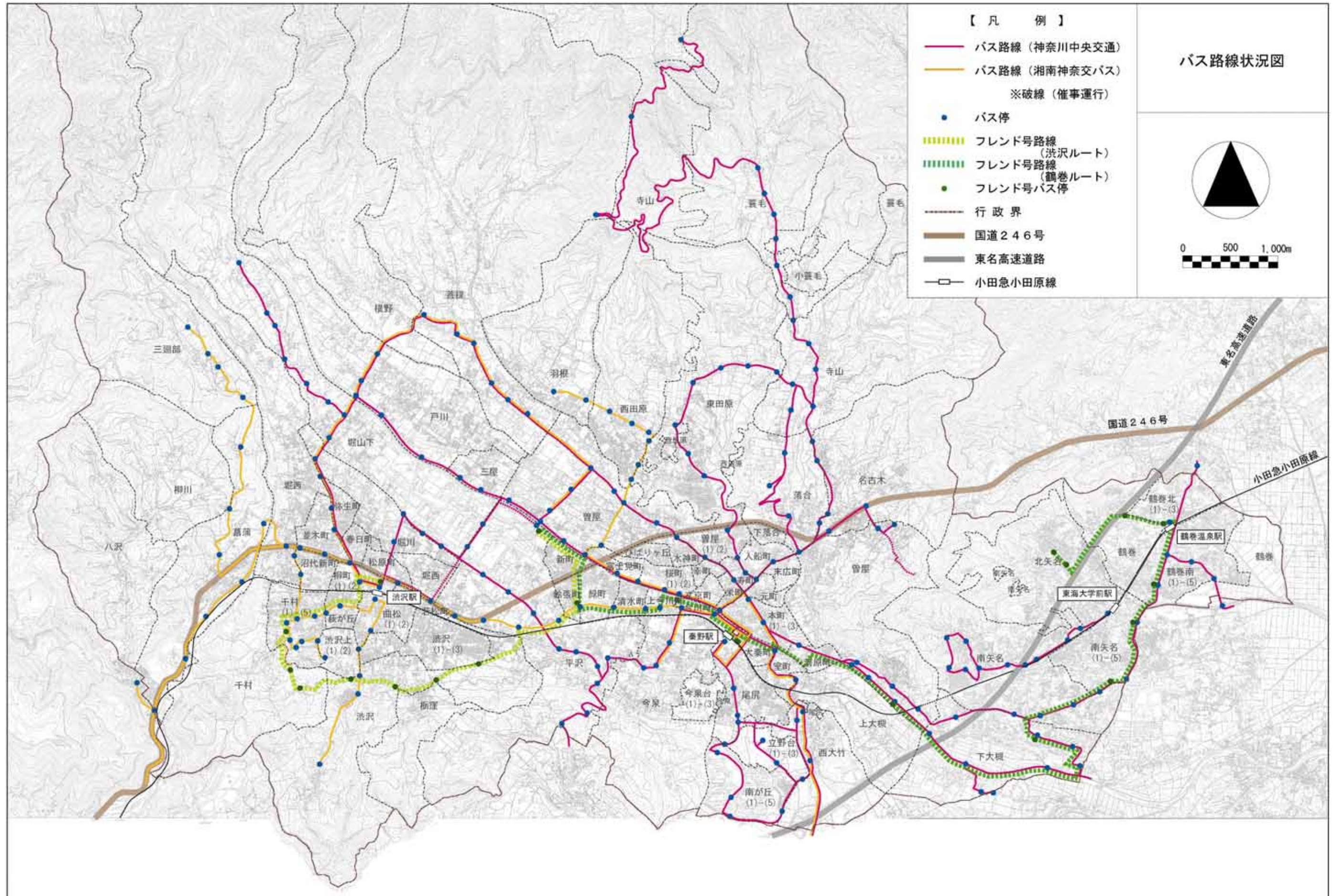
「フレンド号」の利用状況を見ると、平成17年4月から使用する車両台数が減少した関係で運行形態が大幅に変更になったため、一概にはいえないが、利用者数、1日平均、1便平均において増加している状況にある。

また、渋沢ルートの一部区間(渋沢駅～若竹の泉)は、平成15年度に県生活交通確保対策地域協議会において、不採算バス路線の若竹の泉線の代替交通手段として協議が整っている。

	鶴巻ルート		渋沢ルート	
	17年度	18年度	17年度	18年度
利用者(人)	8,807	9,842	1,767	2,652
運行日数(日)	152	144	137	153
1日平均(人)	57.9	68.3	12.9	17.3
1便平均(人)	15.1	17.6	3.3	4.5

表 「フレンド号」の運行状況





(3) 不採算バス路線対策

路線の退出は、規制緩和前は、許可制であったため、退出が難しかったが、規制緩和後は、届出制となったため、神奈川県生活交通確保対策地域協議会へ路線廃止等退出の届出を行うことで、その不採算路線ごとに退出が可能となったことから、路線を維持するためには自治体や地域住民等が事業主体となってコミバス等の代替交通を導入するか、バス事業者へ運行補助することが必要となった。

ア 検討13路線の取り組み状況

バス事業者から秦野市内の検討路線として、県に申し出のあった13路線についての取り組み状況を以下に整理する。

< 既に廃止、減便等により再編した路線（6路線）>

年度	路線（通称）	起点	経過地	終点	協議結果
14年度	グリーンテク 中井線	秦野駅南口	左Gテ中井	秦野駅南口	廃止
		秦野駅南口	右Gテ中井	秦野駅南口	廃止
15年度	若竹の泉線	峠	渋沢駅南口	若竹の泉	廃止
		渋沢駅南口	東原	若竹の泉	廃止
	比奈窪線	秦野駅	平沢	比奈窪	減便
16年度	善波線	秦野駅	善波	鶴巻温泉駅	再編

若竹の泉線は廃止の際に、フレンド号（代替交通）で対応（H15.12.1）

善波線は、秦野駅 - 曾屋弘法路線として再編（H17.3.28）

検討13路線以外に、テクノパーク循環線（秦野駅～テクノパーク～秦野駅）を、「秦野駅 - 日立製作所 - 渋沢駅」路線へ統合（H15年度）

< 現在、再編中の路線（4路線）>

年度	路線（通称）	起点	経過地	終点	協議結果
17年度	松田ランド線	渋沢駅北口	甘柿橋	松田ランド	減便
	みくるべ線	渋沢駅北口	新道	みくるべ	減便
	峠・千村台線	峠	渋沢駅南口	千村台	減便
		渋沢駅南口	東原	千村台	減便

松田ランド路線は路線延伸（H18.4.1）

みくるべ路線は運行ルートの一部変更（H18.4.1）

< 今後、協議又は検討が必要と思われる路線（3路線）>

路線（通称）	起点	経過地	終点
真田線	鶴巻温泉駅	真田神社	東海大学
畑中線	秦野駅	畑中	渋沢駅北口
串橋線	鶴巻温泉駅	串橋下	伊勢原車庫

イ 住民によるバス利用促進策

不採算バス路線を維持し、バスの利用促進を図るため、地域のバス交通対策協議会が主体となって、各種事業を実施している。

(ア) 街頭キャンペーン

地域にとって必要な生活交通は地域住民自らが確保することが大切であることから、地域住民自らが、さらなるバス利用促進を図り路線維持に向けた活動を行い、安定的かつ恒常的なバス路線の確保を目指すもので、平成18年度は9月20日バスの日に合わせて、小田急線渋谷駅において実施した。

(イ) ギャラリーバスの運行

毎年11月上旬から3月中旬までの間に、バス路線沿線の幼稚園児及び小学生の描いた絵を乗合バスの車内に展示して運行するもの。作品の展示は、全体で100点以上になり、1車両あたり8作品程度を2車両に展示し、概ね2週間ごとに展示作品の入れ替えを行い、実施している。



ギャラリーバス ウグイス号の車内

(ウ) 共通バスカードの共同購入

バス路線沿線の自治会を中心に共通バスカードの共同購入事業を実施しているもので、毎年30自治会以上が協力しており、平成18年度は904枚、530万円の購入実績となっている。

(エ) バス路線マップ看板の作製

渋谷駅南口を発着する峠・千村台路線、みくるべ路線沿線の観光スポットや旧所・名所等を描いた縦97cm、横150cmの看板を平成18年度に設置したものの。



ウ コミュニティバス導入の検討

14～15年度 バス交通確保対策検討委員会でコミュニティバス運行計画書を作成
計画では、年間3,000万円以上の不採算

16年度 運行経費の圧縮策を検討

人件費の圧縮、運行系統の細分化、コミュニティタクシーの活用等を検討したが、年間1,000万円以上の事業費
不採算バス路線対策を優先

17年度 コミュニティバス運行の凍結

2. タクシーの現状

(1) 市内タクシー事業者

秦野市におけるタクシー事業者は、以下に挙げる4事業者であり、県央交通圏を中心に事業を展開している。また、一般タクシー以外でも、福祉・介護タクシーを導入している事業者もある。

- ・愛鶴交通
- ・相模中央交通
- ・神奈中ハイヤー
- ・秦野交通

一般タクシー	ジャンボタクシー	福祉車両	一般ハイヤー	合計
933 台	0 台	11 台	19 台	963 台

表 秦野市における4事業者の所有車両数

出典：神奈川県タクシー協会HPより

(平成19年12月現在)

(2) 近年のタクシー業界の動向

平成14年の道路運送法の改正により、新規参入については事業区域ごとの免許制で需給調整規制がとられていたものが、需給調整規制のない事業者ごとの許可制となり、市場原理を活用して事業者の競争を促すことで輸送サービスの質の確保、向上を目指し、安全の確保、利用者保護といった必要最小限の規制に変わった。これを受けて、全国のタクシー事業者では、地域特性を考慮したさまざまな取り組みによるサービス競争を行っている。

(新しい取組みの先進事例)

- ・ITシステムを活用したサービス(GPS自動車配車システム、携帯決済)
- ・緊急要請に対応したサービス(徘徊・迷子探索、福祉・介護対応車両配車)
- ・高齢者の需要に対応したサービス(タクシー定期券、高齢者フリーパス)

本市における地域公共交通の課題

- 1．公共交通空白・不便地域について
- 2．地域公共交通の課題

本市における地域公共交通の課題

1. 公共交通空白・不便地域について

鉄道と路線バスでカバーされている地域を除いた領域を「公共交通空白地域」とし、路線バスは運行しているものの、運行回数が少なく、利便性が高くない地域を「公共交通不便地域」としている。

■ 駅勢圏（駅から半径 700m）

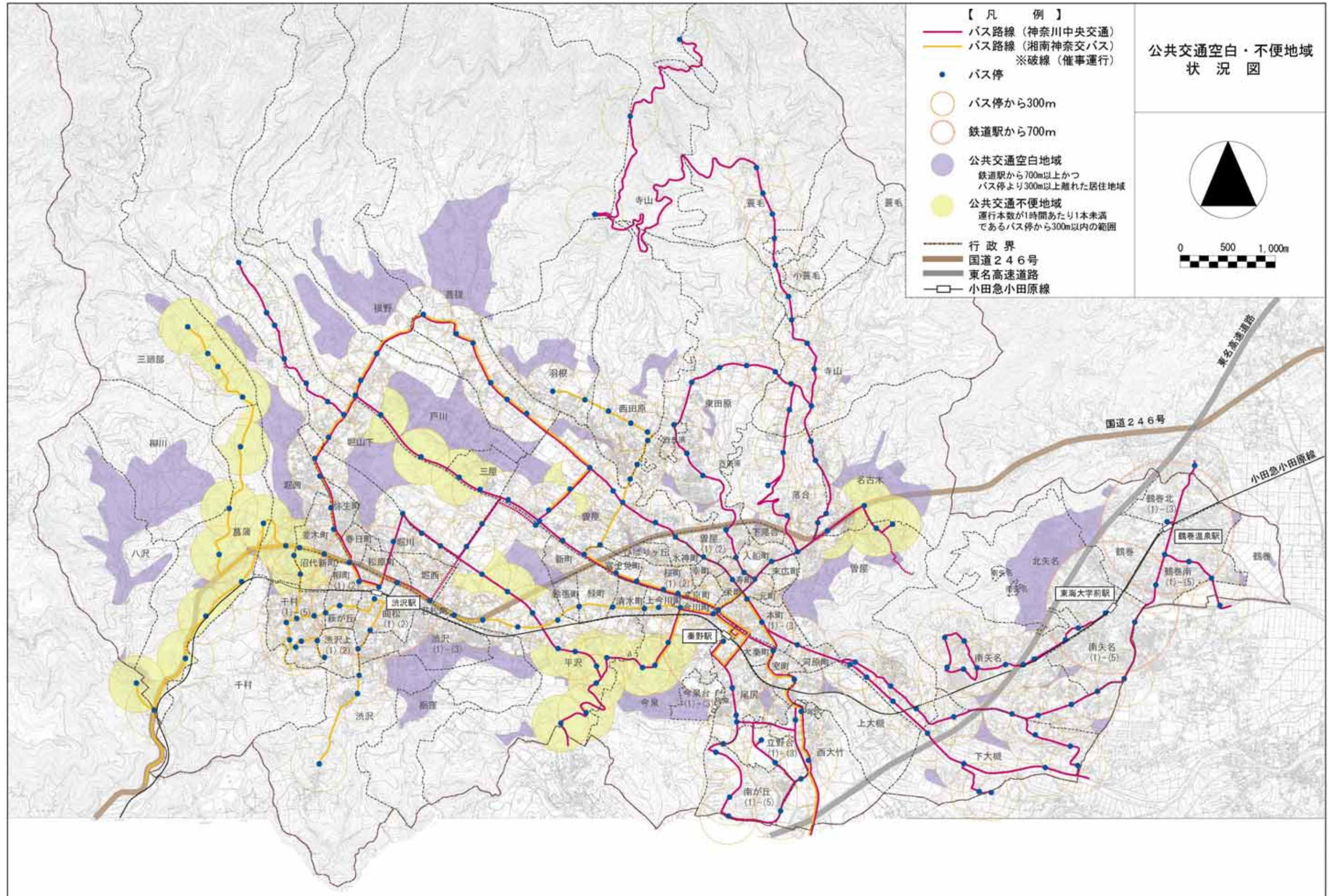
駅勢圏とは、日常生活のなかで最寄駅まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとする。一般的に駅から徒歩 10 分程度までが徒歩圏と捉えており、距離にして 700m ~ 1km 程度である。そのため、本検討のなかでは、鉄道駅（4 駅）から半径 700m の領域を徒歩で無理なく向かうことができる駅勢圏として設定する。

■ バス停圏（バス停から半径 300m）

バス停圏とは、日常生活のなかで最寄のバス停まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとする。一般的なバスでは、300m ~ 500m 間隔でバス停が設置されている。そのため、本検討のなかでは、バス停から半径 300m の領域を徒歩で無理なく向かうことができるバス停圏として設定する。

【公共交通空白地域】 上記で設定した駅勢圏及びバス停圏を除いた領域を越える居住地域を対象とする。

【公共交通不便地域】 バスの運行本数が 1 時間あたり 1 本未満であるバス停から 300m 以内の範囲（運行時間帯に 1 時間以上、バスの運行が無い停留所）



2. 地域公共交通の課題

(1) 上位計画からみた課題

地域公共交通機関が利用しやすくなる取り組みを行い、自家用車から地域公共交通への利用転換、環境負荷の軽減等を目的として、バス輸送力の確保維持を図りながら、バスの経済性とタクシーの機動性、効率性を兼ね備えた新たな交通輸送体制の確立を図ることが主な課題となる。

(2) 地区特性からみた課題

ア 勾配が急な地域への対応

本市は、南北方向に大きく勾配差があり、丘陵部においては、道路幅員が狭い等により、バスが運行できない地域も存在するため、これらの地域に対する対応が課題となる。

イ 高齢者等への対応

本市の人口は、168,587人（平成18年10月）である。65歳以上の高齢者人口の比率は、平成18年度で17.0%であり、今後、平成26年度までに25%（4人に1人が高齢者）となることを見込まれている。

人口密度は小田急小田原線の各駅1.0～1.5km圏内に集中しており、それ以外の区域等は低いものとなっている。高齢化率の分布も同様の傾向を示しているものの、市全域にわたって分布している。

そのため、駅周辺の市街地における公共交通の利便性の向上を図るための方策並びに高齢者等への対応が課題となる。

ウ 公共施設等のネットワーク形成

市内の公共施設や病院、商業施設等は、比較的駅から離れて立地しており、これらの施設へのアクセスや各施設間の交通ネットワーク形成が課題となる。

(3) 地域公共交通の現状からみた課題

ア 不採算バス路線への対応

平成14年2月の規制緩和に伴い、バス事業者から県へ申し出のあった13路線については、現在、廃止4路線、再編1路線、減便5路線、未協議3路線となっている。

そのため、路線が廃止となった区間への対応や現在、市で運行補助している「松田ランド線」、「みくるべ線」の今後の対応が課題となる。

イ 公共交通空白・不便地域への対応

市内の乗合バス路線網は、4駅を中心として放射状に運行されており、環状方向に移動するための路線が充実していないことから、公共交通空白・不便地域が点在しているため、需要や市民ニーズを踏まえた公共交通体系整備が課題となる。

ウ フレンド号の運行のあり方について

(ア) 現状

鶴巻ルート.....公共施設巡回バスとしての機能

伊勢原養護学校児童送迎用バスの空き時間を利用して、広畑ふれあいプラザ、市役所、保健福祉センター等の市内に点在する公共施設等への交通アクセス手段として、平成12年10月から無料で運行したのが始まりで、市民の利便性の向上、高齢化社会の進展、自家用車依存型社会の見直し等の観点からも、公共施設巡回バスとしての一定の役割を果たしている。

しかし、鶴巻ルートは、一部公共交通空白地域を運行しているものの、大部分は既存バス路線と重複して運行しており、当初の養護学校児童送迎用バスの空き時間の活用もなくなったことなどから、その必要性を検証し、今後、バス事業者等と調整を図る必要がある。

渋沢ルート.....生活交通としての機能

平成13年5月から市の障害児デイサービス事業「たんぼぼ教室」送迎バスの空き時間を利用して運行したのが始まりで、その後、平成15年10月23日に開催された神奈川県生活交通確保対策地域協議会において、バス事業者から渋沢方面を運行していた若竹の泉「東原～若竹の泉区間」のバス路線の退出申し出に際し、その代替交通手段としてフレンド号を活用し、生活交通を確保することで協議が整い運行している。

現在、渋沢ルートは同協議会において生活交通として位置付けられており、公共施設巡回バスとしての機能に加え地域住民の生活交通として一役を担っている。

渋沢ルートは、主に公共交通空白地域を取り込んだ中で、バス路線の廃止代替交通として運行しているもので、公共施設間の巡回及び地域住民の生活交通としての機能を兼ね備えており、運行の必要性は高いと考えられる。

(イ) 今後のあり方

鶴巻ルート及び渋沢ルートは、それぞれ運行の背景や役割が異なってきたことから、地域住民等利用者の意向把握や費用対効果の視点などを踏まえ、事業の進め方を総合的に検討し、今後のフレンド号の運行のあり方について方向性を見出すことが課題である。

(4) 環境に配慮したまちづくりの視点からみた課題

ア 中心市街地における利便性向上

駅前等の商店街の衰退傾向、マンションラッシュ等による社会環境等の変化に対応した地域公共交通のあり方、利便性向上を図るための方策を講じることが課題となる。

イ 交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減

国道246号をはじめとした市内主要幹線道路等の渋滞緩和、CO₂削減等の環境負荷の軽減につながるような対策が課題となる。

(5) 広域的な視点からみた課題

近年、近隣他都市との連携を強化し、共通の問題や広域的な課題に連携して取り組む動きが出てきている中、秦野市、二宮町、中井町の一市二町においても、かつて軽便鉄道が結んでいた地域として、「秦野市・二宮町・中井町広域行政推進協議会」が平成 19 年 5 月 8 日に設立されたところである。

今後、一市二町の広域連携を図り、都市としての魅力を相乗効果によって維持・向上させるための重要な方策の 1 つとして、都市間を結ぶ公共交通網の充実が望まれており、これらの対応が課題となっている。

地域公共交通が必要な地域の抽出

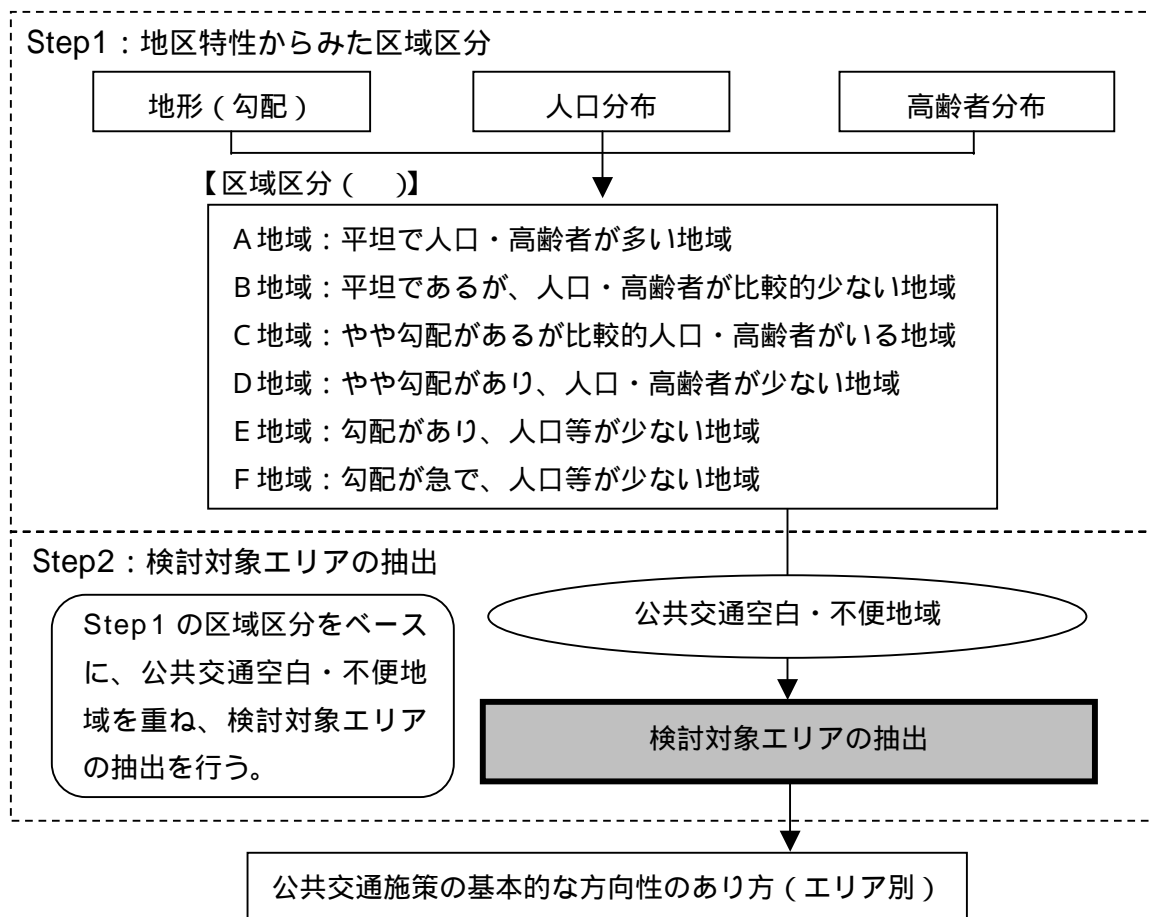
- 1．評価指標の設定
- 2．検討対象エリアの抽出
- 3．地域公共交通が必要な地域の抽出

地域公共交通が必要な地域の抽出

1. 評価指標の設定

秦野市における地区特性から、各項目に対し、以下の評価指標を設定し、地区特性からみた区域区分を行う。

また、区域区分をベースに、公共交通空白・不便地域の状況を踏まえ、地域公共交通が必要な区域を設定する。

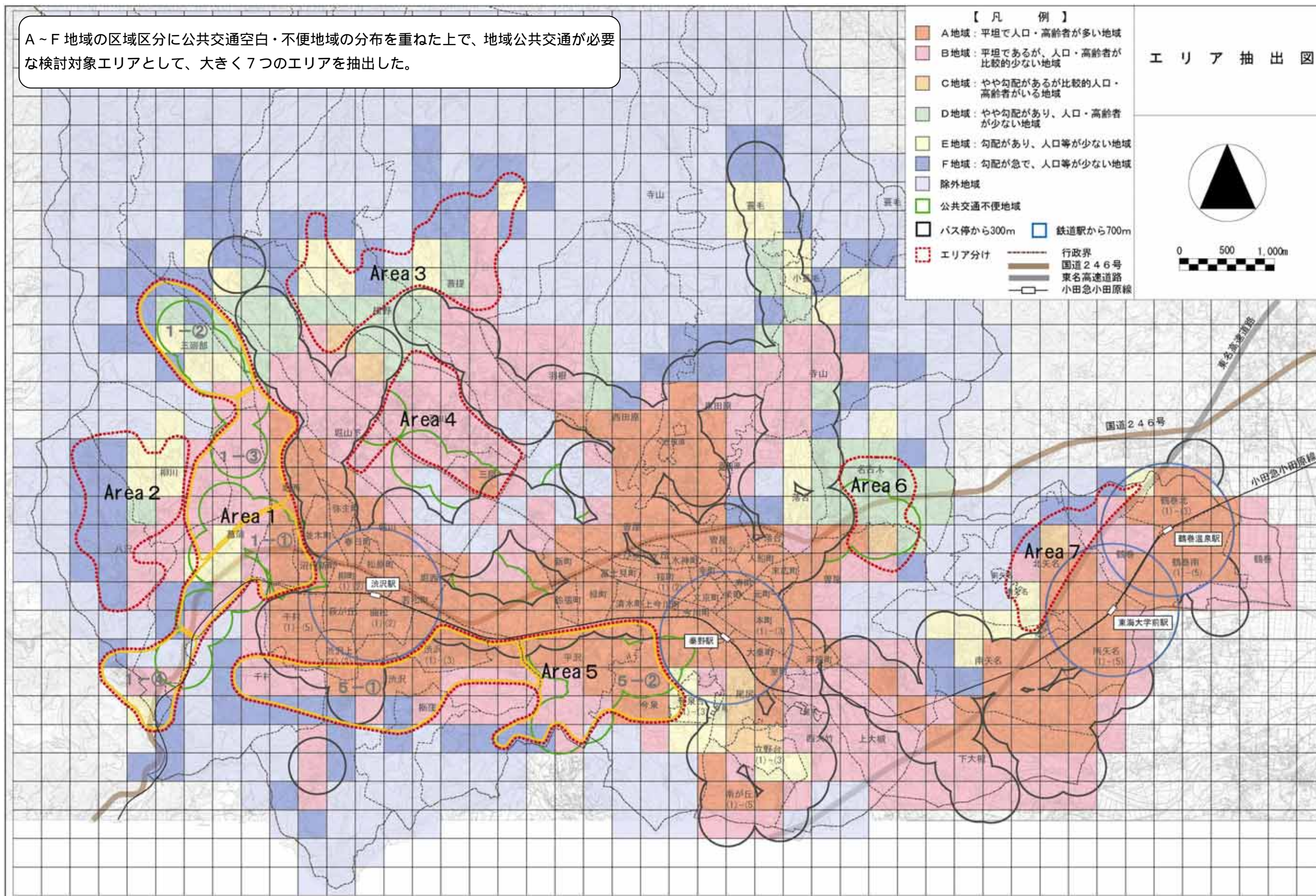


() 評価項目(地形、人口、高齢者)ごとに6つの区域に区分する。

	評価1(地形)	評価2(人口)	評価3(高齢者)	備考
A地域	勾配が少ない	人口(中~多)	高齢者(中~多)	平坦で人口・高齢者が多い地域
B地域	勾配が少ない	人口(少)	高齢者(中~少)	平坦であるが、人口・高齢者が比較的少ない地域
C地域	やや勾配がある	人口(中)	高齢者(中~少)	やや勾配があるが比較的人口・高齢者がいる地域
D地域	やや勾配がある	人口(少)	高齢者(少)	やや勾配があり、人口・高齢者が少ない地域
E地域	勾配がある	人口(少)	高齢者(少)	勾配があり、人口等が少ない地域
F地域	勾配が急	人口(少)	高齢者(少)	勾配が急で、人口等が少ない地域

2. 検討対象エリアの抽出

Step1 の区域区分をベースに、公共交通空白・不便地域を重ね、検討対象エリアの抽出を行う。



3. 地域公共交通が必要な地域の抽出

抽出された7つのエリア（Area 1～7）について、エリア別の対応並びに優先度を検討し、その中で、Area 1,2,5,7 が優先度「高」と設定されたものである。ただし、Area 1 に関しては、既存バス路線があるが、利用人数が少ないことなどから、不採算路線となっており、運行補助も含めた取り扱いについて、今後、バス事業者との調整結果如何によっては、Area 2 も含め優先的に検討を進めていく場合もある。

そこで、本検討では、既存バス路線が無い区域である Area 5, 7 について、フレンド号のあり方等も含め、優先的に検討を進めていくものとする。

	地形の状況(勾配)	人口・高齢者の分布	都市基盤整備状況	バス路線			エリア別の対応	新たな公共交通の導入(優先度)	
				バス路線有無	バス停数	運行便数(平日)			
Area 1 (三廻部・菖蒲・堀西)	1-	一部勾配があるものの、概ね平坦となっている。	国道 246 号沿いを中心に市街化が進んでおり、Area 1 のなかでは最も人口・高齢者が多い。	国道 246 号を骨格とし、生活道路が概ね整備されている。	有	5 箇所	5 便～10 便	高	
	1-	山林が多く、勾配も急となっている。	病院・老人ホームが立地していることから、比較的高齢者密度が高い。	バスルートとなる道路以外は十分整備されていない。	有	3 箇所	5 便		
	1-	菖蒲～三廻部では、道路に沿って多少勾配がある。	堀西では、比較的人口等が分布しているものの、それ以外は、山林、農地が多く、人口は少ない。	堀西では、生活道路が整備されているものの、それ以外は、バスルートとなる道路以外は十分整備されていない。	有	3 箇所	5 便		
	1-	団地内は比較的平坦である。	湯ノ沢団地内に集中している。	国道 246 号及び県道 710 号線及び団地内道路は整備済	有	3 箇所	8 便～10 便		
Area 2 (柳川・八沢)	エリア全体として、勾配が急となっている。	河川(濁沢)に沿って、集落が形成されている。(人口・高齢者とも少ない。)	バスが通過できるような道路は整備されていない。(バスの巡回ルートがとれない。)	無	-	-	本エリアは、現在、公共交通が整備されていないため、Area 1 とあわせて対応を検討する必要がある。	高	
Area 3 (菩提・横野・戸川)	北方向にやや勾配がある。	Area 2 と同様、河川(唐沢川等)に沿って集落が形成されている。(人口・高齢者とも少ない。)	バスが通過できるような道路は整備されていない。(バスの巡回ルートがとれない。)	無	-	-	最寄のバス路線が充実していること等から、新たな公共交通(乗合タクシー等)の導入の必要性は低いものと考えられるが、今後、集落地からバス停までの乗り継ぎ等を検討する必要がある。	低	
Area 4 (戸川・三屋)	全体的に平坦な地形となっている。	工業地が集積するエリアに隣接する市街地であり、人口・高齢者とも比較的多い。	都市計画道路の整備が予定されている。	有	4 箇所	8 便～10 便	都市計画道路渋沢駅前落合線(平成 20 年度一部供用開始予定)の整備にあわせ、バス路線網の再編等を今後検討する必要がある。	低	
Area 5 (千村・渋沢・栃窪・平沢・今泉)	5-	一部勾配があるものの、概ね平坦となっている。	渋沢 3 丁目の宅地開発地で人口が多く分布している。	幹線道路等の主要道路の整備は低いが、生活道路は比較的整備されている。	有 フレンド号による運行有	2 箇所	14 便～15 便	バス路線の廃止代替交通として運行しているフレンド号(渋沢ルート)のあり方とあわせ、新たな公共交通(乗合タクシー等)の導入を検討する必要がある。	高
	5-	東側は丘陵地となっているものの、それ以外は概ね平坦となっている。	住・農地が点在しているエリアであり、中間規模の人口・高齢者の分布である。	主要な道路(市道)は整備されている。	有	9 箇所	8 便～17 便	交通空白地域、フレンド号のあり方(5-)、秦野赤十字病院へのアクセス等とあわせて対応を検討する必要がある。	高
Area 6 (名古屋・曾屋)	全体的にやや勾配のある地形となっている。	人口・高齢者とも比較的少ない。	国道 246 号を骨格とし、市街地部は生活道路が整備されている。	有	3 箇所	12 便	バス路線が再編された箇所であるが、運行時間帯は平日で朝夕のみ(休日は昼間に運行)となっていることもあるため、今後、利用者需要に即した運行体系を検討していく必要がある。	中	
Area 7 (北矢名・南矢名)	北方向にやや勾配がある。	大根台団地に人口等が集中している。	東名高速道路の側道からアクセスする動線となっている。(側道部はバス路線として不可)	無 フレンド号による運行有	-	-	高速道路側道部ではバスによる対応が困難なこと等から、現在、フレンド号(鶴巻ルート)による対応を図っているが、フレンド号のあり方とあわせ、新たな公共交通(乗合タクシー等)の導入を検討する必要がある。	高	

住民意向の把握

- 1 . 各意向調査の実施内容
- 2 . アンケート調査結果のまとめ

住民意向の把握

1. 各意向調査の実施内容

各意向調査別の実施目的、調査方法等を以下に整理する。

市民モニターアンケート調査（Webアンケート）＜平成19年9月中旬～9月下旬＞ （公共交通利用の現状把握及び新たな公共交通を導入することに際しての基本的事項の確認）

【目的】

秦野市民が市内の移動手段や公共交通の利用に対する現状、新たな公共交通の導入やフレンド号のあり方等の考え方を把握することで、秦野市地域公共交通会議で、現在、取り組んでいる方向性に対する住民意向の確認を行うことを目的とする。

【調査方法】

秦野市内に在住する各世代別（10～50代及び60代以上）の男女で、あらかじめ登録してあるモニターを対象に、市の施策等の取り組みに関するアンケートを各人にメール配信し、回答をメール受信して集計したもの。（300件を対象）

フレンド号利用者アンケート調査 ＜平成19年10月下旬～11月中旬＞ （フレンド号の有償化並びにルート変更等に関する利用者意向の把握）

【目的】

現在、鶴巻ルート、渋沢ルートで運行しているフレンド号に関し、現在、路線の見直しや有償化による交通事業者への移行等を検討していることから、これらフレンド号のあり方について、実際、利用している方々を対象に見直しに対する考え方や今後の利用意向等の把握を行うことを目的とする。

【調査方法】

フレンド号の車内にアンケート票及び回答用のハガキを掲示し、利用者に対してアンケートへの協力を依頼したもの。

運行ルート沿線自治会に対するアンケート調査 ＜平成19年10月下旬～11月中旬＞ （設定されたルート沿線自治会に対する「新たな公共交通の導入」に対する意向確認）

【目的】

「地域公共交通が必要な地域」の中で優先度が高いArea5、7において設定された運行ルート上に関連する自治会を対象に、公共交通利用に対する満足度や新たな公共交通の必要性、地域の取り組み等に関する意向を把握することを目的とする。

【調査方法】

調査対象範囲は、設定された運行ルートから300m圏内に該当する自治会を範囲とし、自治会の組長を対象者とする。ただし、鉄道駅より700m圏内の自治会は除く。

調査方法として、調査票及び参考資料を各自治会を通じて組長に配布し、郵送による回収を行ったもの。

2. アンケート調査結果のまとめ

各種アンケート調査の結果について、以下に概要を取りまとめる。

市民モニターアンケート調査（Webアンケート）	市民WEB
フレンド号利用者アンケート調査	フレンド号
運行ルート沿線自治会に対するアンケート調査	運行ルート

(1) 公共交通の現状と課題について

ア 路線バスやフレンド号の利用実態について

調査項目	意向調査結果の概要
市民WEB (市民(モニター))	<ul style="list-style-type: none"> フレンド号は全体の5割以上は「知らない」と回答している。 利用したことがあると回答した方は数%程度である。但し、今後は利用したいと回答した方は、約4割となっている。
フレンド号 (フレンド号利用者)	<ul style="list-style-type: none"> 回答した方の多くは、「運行している日はほぼ毎日利用」若しくは「週1回程度利用」となっている。
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> フレンド号を利用したことがない方は9割を超えている。 路線バスについても同様の傾向が示され、現状の公共交通の利用率が低い。(その反面、自動車の利用率は高いものとなっている。)

イ 公共交通の満足度について

調査項目	意向調査結果の概要
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の満足度について聞いてみると、「満足していない」との意見が多く、公共交通が不便で行きづらい場所があるとの意見も多かった。(主に市役所や駅、病院等の公共・公益施設)

ウ 市内のバス路線の内、赤字路線（一部で市が運行補助）に対する今後の対応について

調査項目	意向調査結果の概要
市民WEB (市民(モニター))	<ul style="list-style-type: none"> 「市が引き続き、運行補助を行うべき」との意見が最も多かったが、「バス以外の別の交通手段への対応」に対する意見も多かった。

(2) 新たな公共交通の導入について

ア バス路線が不便な地域（公共交通空白・不便地域）に対する今後の対応について

調査項目	意向調査結果の概要
市民WEB (市民(モニター))	<ul style="list-style-type: none"> 全体の半数以上が「バスに替わる乗合タクシー等の新たな交通手段を検討する必要がある」と回答しているほか、高齢者や障害者に対する対応に関する意見も多かった。

イ 新たな公共交通の重要性について（利用主体別）

調査項目	意向調査結果の概要
市民WEB (市民(モニター))	<ul style="list-style-type: none"> 特に自動車を運転できない高齢者等ではその重要性は高いとの意見が多いほか、世代や利用目的に限定せず、あらゆる年齢層を対象としたものが望まれている。

ウ フレンド号の有償化並びに交通事業者への移行について

調査項目	意向調査結果の概要
市民 WEB (市民(モニター))	<ul style="list-style-type: none"> 「運賃は有償化すべき」との意見が最も多くなっているほか、「ルート・便数の見直し」についての意見も多かった。 運行主体は市、交通事業者それぞれの回答がほぼ同一となっている。
フレンド号 (フレンド号利用者)	<ul style="list-style-type: none"> 「運行は市で行うべき」と「運賃は有償化すべきでない」との意見が多く、現状のままを望んでいる。 ルートについては、渋沢ルートでは、「見直しを行うべき」と「今のままで良い」との意見が同一となっている一方、鶴巻ルートでは「今のままで良い」との意見の方が多かった。

(3) 運行計画の内容について

ア 設定した運行ルートについて

調査項目	意向調査結果の概要
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画で設定したルートについて、両ルートとも概ね理解を示す結果となった。

イ 運行方法について

調査項目	意向調査結果の概要
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> 両ルートとも利用しやすい方法として、「路線固定型」を望む意見が最も多かった。なお、「自宅送迎型」に対するニーズは低い。

ウ 運賃について

調査項目	意向調査結果の概要
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> 路線固定型の場合は200円、停留所分散型の場合は200円～300円、自宅送迎型の場合は500円の意見が多く、利用サービスの内容に応じて分散している。

エ 新たな公共交通の維持を図るための取り組みについて

調査項目	意向調査結果の概要
運行ルート (沿線自治会の組長)	<ul style="list-style-type: none"> 「地域で運営スポンサーを募る」や「地域で広報や利用の仕方などを周知する努力を行う」との意見が多かった。

運行計画

- 1 . 運行計画の方針
- 2 . 運行ルートの設定
- 3 . 運行主体・車両
- 4 . 運行方法

VII 運行計画

1. 運行計画の方針

これまでの検討のなかで、バスの経済性とタクシーの機動性、効率性を兼ね備えた新たな公共交通の必要が高い区域として、Area 5, 7が抽出されたところである。ここでは、これまでの検討経緯や住民意向、公共施設巡回バスとして無償で運行している「フレンド号」のあり方も踏まえ、運行計画の方針を整理する。

1. 秦野市の概況と地域公共交通の現状

(1) 秦野市の概況

地形：市街地は概ね平坦（勾配5%未満）であるものの、山間部は勾配が急な地域（勾配7%以上）がある
 人口：市内総人口 168,317 人、鉄道4駅を中心に集中している
 高齢者：高齢者率 15.7%、人口と同様の分布を示している
 道路：概ね市内全域をカバーしているが、バス等が乗り入れできない区域も存在する
 自動車交通：世帯当りの自動車台数 1.37 台（県平均 1.09 台）
 交通量：国道246号を中心に混雑度が高い

(2) 地域公共交通の現状

乗合バス：バス路線の輸送量は鉄道駅に向かって多くなっているが、9路線で、不採算路線となっている
 タクシー：市内に4業者あり、県央交通圏を中心に事業を展開。一般タクシー以外でも福祉・介護タクシーを導入している
 フレンド号：週3日、1日4便で「鶴巻ルート（おおね台～運動公園前）」、「渋沢ルート（渋沢駅北口～運動公園前）」の2系統で運行している。

2. 秦野市における地域公共交通の課題

(1) 地区特性からみた課題

勾配が急な地域への対応
 高齢者等への対応
 公共施設等のネットワーク形成

(2) 地域公共交通の実態からみた課題

不採算バス路線への対応
 公共交通空白・不便地域への対応
 フレンド号の運行のあり方

(3) 環境に配慮したまちづくりの視点からみた課題

中心市街地における利便性向上
 交通渋滞の緩和・環境負荷の軽減

(4) 広域的な視点からみた課題

秦野市・二宮町・中井町の広域連携を図るための公共交通網の充実

3. 地域公共交通が必要な地域の抽出

Step1：地区特性からみた区域区分

・地形・人口・高齢者の分布からみた区域区分

Step2：検討対象エリアの抽出

・公共交通空白・不便地域の状況を踏まえ、7つのエリアを設定

新たな公共交通の導入の必要が高い区域として、「Area 5：千村・渋沢・栃窪・平沢・今泉」、「Area 7：北矢名・南矢名」を抽出した。

Area 5：千村・渋沢・栃窪・平沢・今泉

バス路線の廃止代替交通として運行しているフレンド号（渋沢ルート）のあり方とあわせ、新たな公共交通（乗合タクシー等）の導入を検討する必要がある。

Area 7：北矢名・南矢名

高速道路側道部ではバスによる対応が困難なこと等から、現在、フレンド号（鶴巻ルート）による対応を図っているが、フレンド号のあり方とあわせ、新たな公共交通（乗合タクシー等）の導入を検討する必要がある。

4. 住民意向の把握

(1) 市民アンケート

（公共交通利用の現状把握及び新たな公共交通の導入に際しての基本的事項の確認）

(2) フレンド号利用者アンケート

（フレンド号の有償化並びにルート変更等に関する利用者意向の把握）

(3) ルート沿線自治会へのアンケート

（設定されたルート沿線自治会への「新たな公共交通の導入」に対する意向）

【フレンド号の今後の対応】

秦野市行政評価委員会における見解（平成18年12月）や両ルートの背景・役割の状況から、フレンド号の今後の対応として以下に整理される。

秦野市行政評価委員会の中でも、運行委託化及び有償化が示されている。

フレンド号等の運行経費として、毎年約470万円を支出しており、費用対効果の面からも予算措置上の対応が課題となっている。

鶴巻ルートは比較的用户が多いが、当初の養護学校児童送迎用バスの空時間の活用がなくなったこと、及び大部分は既存バス路線を運行していることから、運行方法を見直す必要がある。

渋沢ルートについてもバス路線の廃止代替交通として、交通空白地域等で運行しているが、利用者数が少ないことから、ルート設定を含め利便性の高い運行形態に見直す必要がある。

運行計画の方針

- ✓ 新たな地域公共交通の導入の必要が高い区域（Area 5, 7）を優先的に取り組む。
- ✓ フレンド号の代替を視野に入れ、運行主体を交通事業者に移行するとともに有償化する。
- ✓ 区域の多くが公共交通空白地域となることから、経済性・機動性を踏まえた運行形態とする。

2. 運行ルートの設定

渋沢駅・秦野赤十字病院ルート

フレンド号（渋沢ルート）の代替として、渋沢駅から秦野赤十字病院を結ぶルート、朝・夕は、通勤・通学のアプローチを図るため、千村・渋沢間を巡回するルートを基本とする。

おおね台ルート

フレンド号（鶴巻ルート）の代替として、既存バス路線と重複していないおおね台団地と東海大学前駅、及び鶴巻温泉駅を結ぶルートを基本とする。

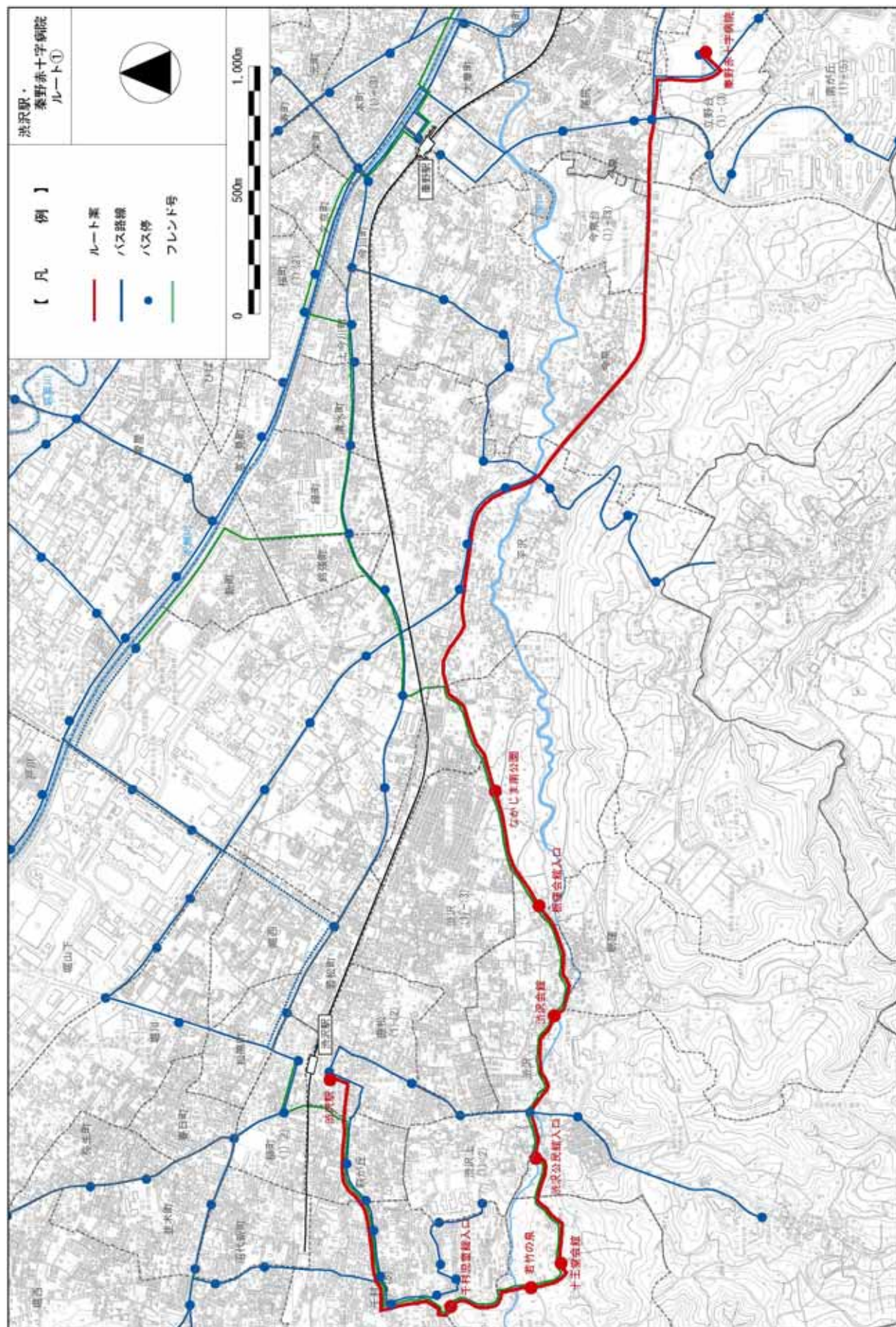
新たな公共交通の導入の必要性が高い Area 5、Area 7 の区域より、フレンド号の代替を基本とした「渋沢駅・秦野赤十字病院ルート」、「おおね台ルート」の2ルートを基本として設定する。

【各ルートの概要】

■ 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート

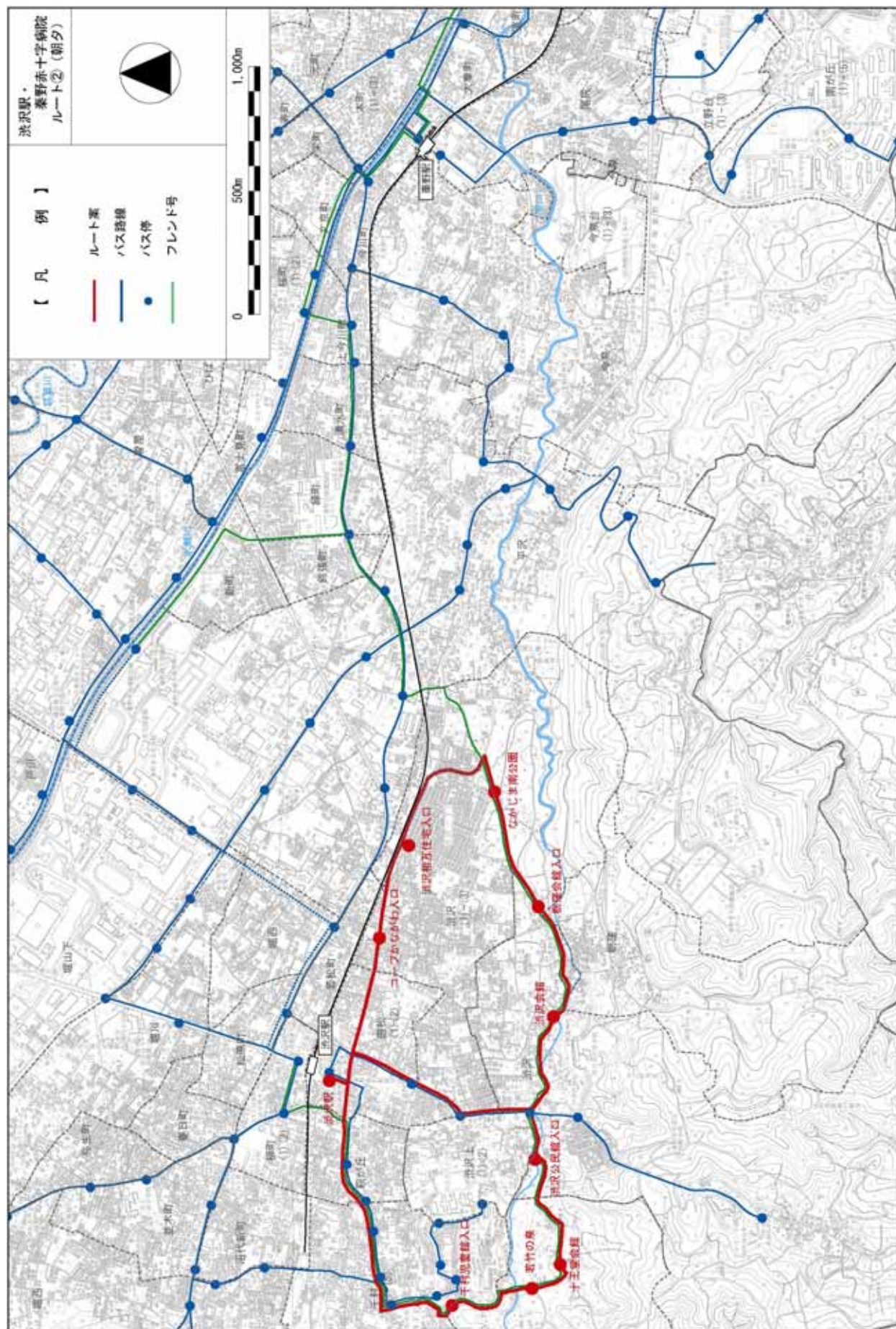
- ・ フレンド号（渋沢ルート）のルートを基本に、渋沢駅北口発着を南口発着に変更して、三協町から県道平塚秦野線に出て秦野赤十字病院へ直行する。
- ・ 朝夕は、「渋沢駅南口～県道秦野大井線・堂坂～（フレンド号ルート左折）～渋沢相互住宅入口～ヤオマサ～静岡中央銀行～渋沢駅南口～県道秦野大井線・堂坂～（フレンド号ルート右折）～千村児童館～渋沢駅南口」を八の字走行し、通勤・通学のアプローチを確保し、利便の向上を図る。
- ・ 平成19年度において、バス事業者と協力して畑中路線を利用して秦野赤十字病院までの試験運行を踏まえ、将来的に畑中路線を秦野赤十字病院経由に再編する場合は、試験運行区間と重複する「三協町～秦野赤十字病院」間は、バス停を設けないよう工夫する。

ルート名称	渋沢駅・秦野赤十字病院ルート	
	ルート①	ルート②（朝夕）
対象施設等	渋沢駅南口～千村児童館～なかじま南公園～秦野赤十字病院	渋沢駅南口～県道秦野大井線・堂坂～渋沢相互住宅入口～渋沢駅南口～県道秦野大井線・堂坂～千村児童館～渋沢駅南口
ルート延長	7.8km	8.1km
運行時間（1区間当り）	約40分（旅行速度20km/h）	約40分（旅行速度20km/h）
停留所数	9箇所	10箇所
備考	朝夕以外：AM8:30～PM5:30	朝：AM7:00～8:30、夕：PM5:30～7:00



渋沢駅・秦野赤十字病院ルート①





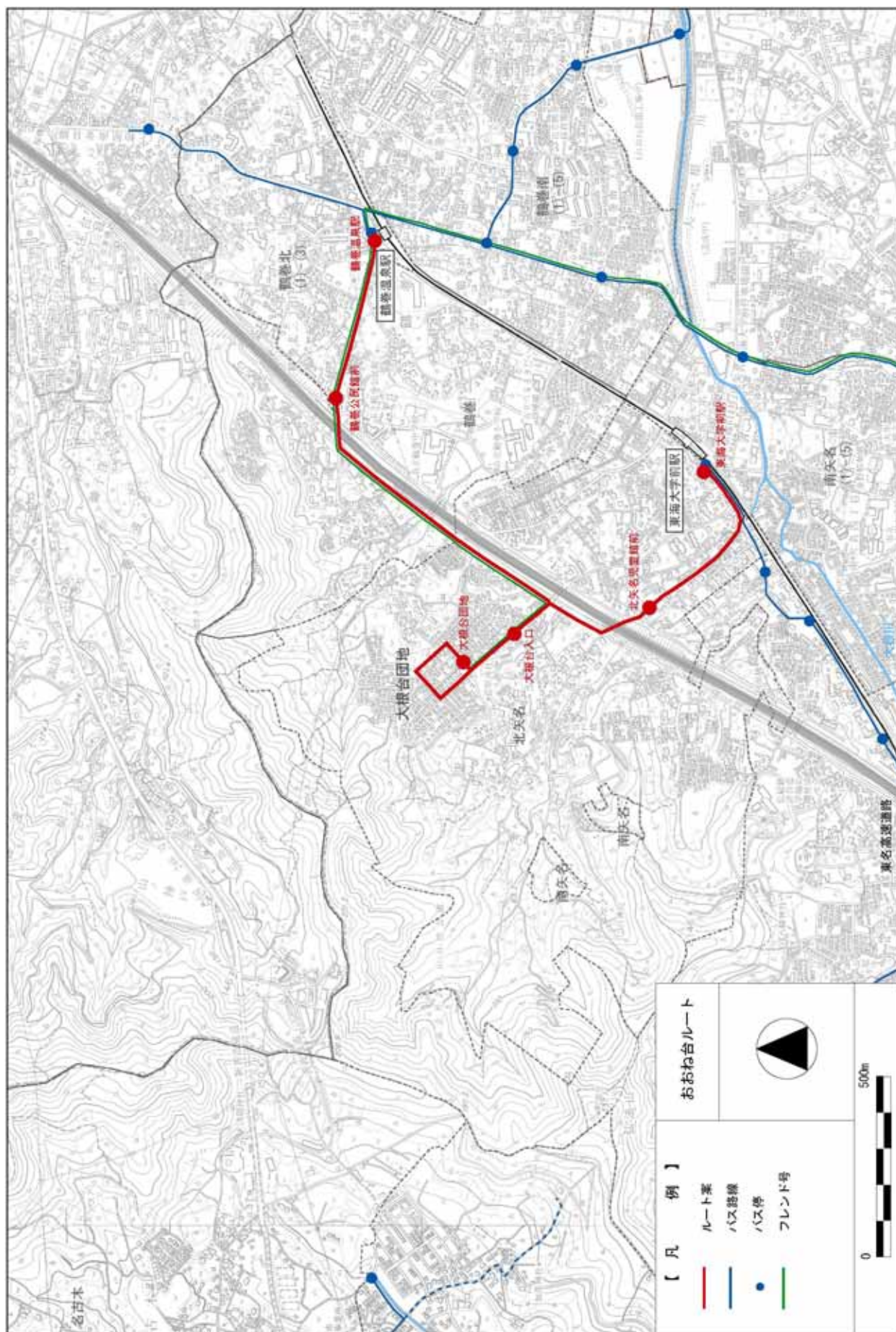
渋沢駅・秦野赤十字病院ルート②（朝夕）



■おおね台ルート

- ・ 基本は、おおね台と東海大学前駅及び鶴巻温泉駅を結ぶルートとする。
- ・ 東海大学前駅は、踏み切りを横断せず、北口ロータリーで折り返しをする。
- ・ おおね台から鶴巻温泉駅までの区間は、フレンド号（鶴巻ルート）のルート及び停留所を使用する。
- ・ 東海大学前駅からおおね台入口までの区間に、1箇所停留所を設置する。
- ・ 現在施工中の東海大学前駅南口広場の完成後は、将来的に鶴巻温泉駅発着の下大槻団地や秦野駅行きのバス路線が東海大学前駅発着になることも予想されるが、その場合は、東海大学前駅、おおね台、鶴巻温泉駅を循環するルートを検討する。

ルート名称	おおね台ルート
対象施設等	東海大学前駅～大根台団地～鶴巻温泉駅
ルート延長	3.3km
運行時間（1区間当り）	約17分（旅行速度20km/h）
停留所数	6箇所
備考	



おおね台ルート



3. 運行主体・車両

民間事業者による10人乗りのワゴン型の車両を基本とする

新たな交通手段として、乗合タクシーのほか、コミュニティバスや企業等の送迎バス等が考えられるが、バス需要が市街地に比べて多くない地域を対象としていることや、低コスト化や道路状況等を踏まえて、民間事業者による10人乗りのワゴン型の車両での乗合タクシー事業を基本に検討を行う。(ただし、より大型の車両による運行の可能性・必要性についても、引き続き検討する。)

【想定される主な交通手段例】

交通手段例	概要
<p><input type="checkbox"/> コミュニティバス</p> 	<p>地域住民の方々の生活の足として、地域住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスのことであり、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫している。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>平成14～16年度にかけてコミュニティバスの導入に向けた検討を行ったが、運行経費等の問題から、現在、計画を凍結している。</p> </div>
<p><input checked="" type="checkbox"/> 乗合タクシー</p> 	<p>過疎地や交通空白地域等での輸送需要や住民ニーズに対応するため、乗合バスではなく、乗車定員10人以下の自動車いわゆるタクシーを使用した運行形態である。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>乗車人数が多くない場合やバスによる運行が困難な地域では経済性、機動性の観点から有効なものと考えられる。</p> </div>
<p><input type="checkbox"/> 企業等の送迎バス</p> 	<p>企業等の協力で、会社の仕事のために従業員を送り迎えする等、経営する事業のために使用するバスを活用し、バスの空席を一般市民に開放するサービスを行う運行形態である。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>一般企業や自動車教習所の送迎バスが考えられるが、バス利用上の制約があるため、難しいものと考えられる。</p> </div>

4. 運行方法

路線固定型を基本とする。

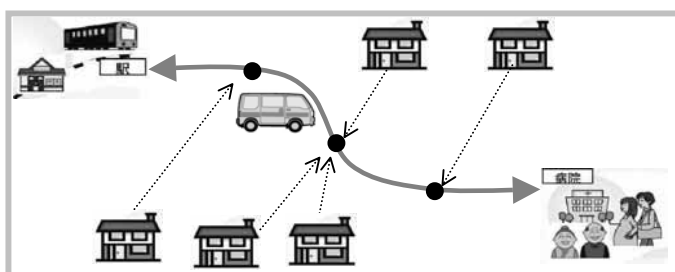
運行方法には、ルート、停留所を設定し時刻表通りに、基本路線を運行する「路線固定型（通常のバスの運行方法と同様）」と、基本路線以外に利用客がいる場合に連絡を受けたら、自宅から近い位置に停留所を設ける「停留所分散型」や自宅まで送迎する「自宅送迎型（＝デマンド型）」が考えられる。

ただし、「停留所分散型」や「自宅送迎型」は登録者の分布により、ルートが変動すること及びルート沿線自治会でのアンケート結果等を踏まえ、本計画では「路線固定型」を基本とする。

【運行方法のパターン例】

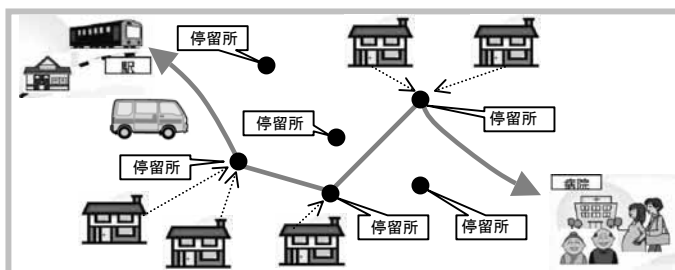
路線固定型の運行

- ・ 路線にあわせて乗車、降車場所が決まっている。
- ・ 時刻表通りの運行が可能であり、時間に正確である。
- ・ 予約は必要ない。



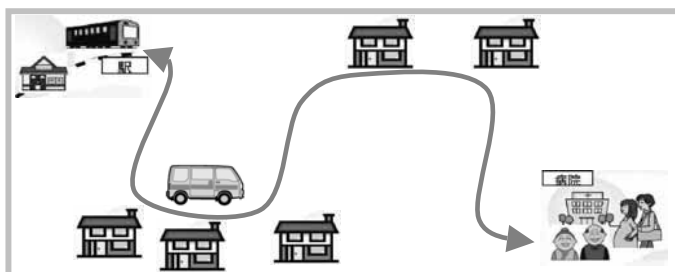
停留所分散型の運行

- ・ 停留所を分散させて予約があった停留所だけを回るものである。
- ・ この停留所を活用する利用者は、利用者登録が必要であるとともに、利用時に予約センターまで連絡が必要となる。
- ・ 標準的な時刻は決まっているが、10分程度の前後があり、乗車場所をいくつかまわるため、やや時間がかかる場合がある。



自宅送迎型の運行

- ・ 住民は自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動できる。
- ・ 利用者は、利用者登録が必要であるとともに、利用時に予約センターまで連絡が必要となる。
- ・ 標準的な時刻は決まっているが、10分程度の前後があり、全員の自宅をまわるので、停留所分散型よりもさらに時間がかかる場合がある。



今後の検討課題

- 1．さらなる利便性向上のための運行ルート案の検討
- 2．今後の検討課題

今後の検討課題

1. さらなる利便性向上のための運行ルート案の検討

アンケート調査による意見等を参考に、地域のさらなる利便性の向上を図るための運行ルート案について検討する。

(1) 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート

ア 渋沢駅から秦野赤十字病院まで直通するルートを追加



イ 上記の案に加え、秦野赤十字病院から秦野駅へ直通便を追加



(2) おおね台ルート

ア 秦野駅までの直通便を追加



イ 東海大学前、鶴巻温泉駅を循環するルート（バス路線見直し後）



2. 今後の検討課題

(1) 民間事業者の事業への参画意向の把握

運行主体は、原則として、民間事業者によるものとすることから、本計画を基に民間事業者に対する乗合タクシー事業への参画意向の確認と条件の刷り合せ等を行う必要がある。

(2) 利用者需要の把握（実証実験の必要性）

利用者数の想定は事業の採算性を図るうえで重要なものと考えられるため、今後、実証実験等で把握していくことが望ましいと考えられるが、自家用車から公共交通への転換を図り、利用者数の増加につなげていくためには、実証実験段階から、利用促進のための取り組み（沿線住民への情報提供や PR 活動、協力依頼等）を行う必要がある。

(3) 事業の採算性

新たな地域公共交通の導入を図るうえで、初期段階の投資（車両購入費、設備投資等）への対応や利用者人数の減等により、収支バランスが取れなくなった場合の損失分の対応について、十分な調整が必要となる。

(4) 利用者の利便性確保のための取り組み

運行計画の中で、設定したルート以外でもさらなる利便性を図るうえでのいくつかのルート案を示したものであるが、今後、利用者の需要に即し、必要に応じルートの見直しを行うほか、土休日の運行や運賃設定、各種サービス等の柔軟な対応が望まれる。

また、運行方法には、ルート、停留所を設定し、時刻表通りに基本路線を運行する「路線固定型（通常のバスの運行方法と同様）」と、基本路線以外に利用客がいる場合に連絡を受けたら、自宅から近い位置に停留所を設ける「停留所分散型」や自宅まで送迎する「自宅送迎型（＝デマンド型）」が考えられる。これについては、引き続き、地域の意向等も把握した中で、運行方法を決定していく必要がある。

(5) 新たな地域公共交通の導入に関する PR 活動

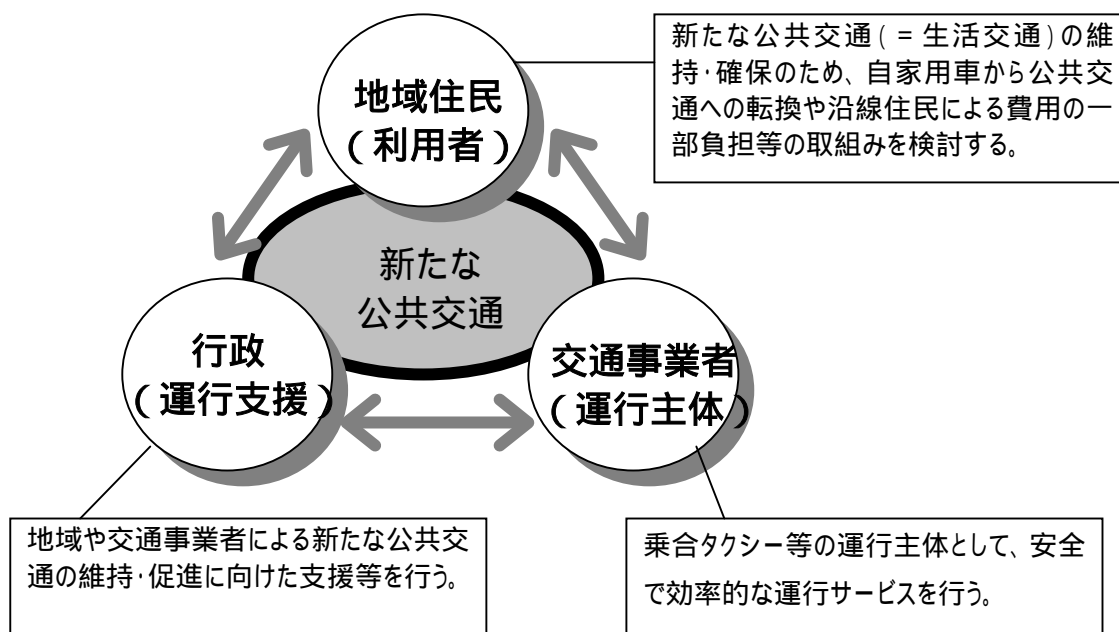
市民モニターアンケートの中でも、フレンド号に対する認知度は低い結果であり、ルート沿線自治会に対するアンケートでもフレンド号の利用率は低いものとなっている。

そのため、今回、新たな公共交通の導入にあたっては、市民及び関係する自治会、沿線住民等に対する十分な広報活動や広報誌、チラシ、ポスター等による PR を積極的に行う必要がある。

(6) 運営体制と地域公共交通の確保のための役割分担

新たな公共交通の導入を図り、持続性ある運行を実現するためには、地域連携体制を構築することが不可欠となる。

運行主体は民間による交通事業者によるものであるが、地域住民、行政も含めた役割分担に基づく展開が必要となる。



ア 地域住民 (= 利用者) の取り組み

新たな公共交通の維持・確保を図るための地域の取り組みとして、自家用車から公共交通への転換や運営スポンサーの募集、沿線住民による費用の一部負担等の取り組みが考えられる。

地域で運営スポンサー（沿線の商店、スーパー、診療所等）を募る。
 沿線の住民で運行費用の一部負担を行う。
 新たな公共交通の利用に関するPRを地域で行い、地域の生活交通として自家用車から公共交通への転換を促す。 等

【地域による取り組み例】

京都市伏見区 (醍醐コミュニティバス)	運賃収入では賅えない運行経費を沿線の企業「団体会員（パートナーズ）」や市民（個人会員（個人応援団））で出し合っている。
横浜市泉区 (Eバス)	近隣住民へカンパを募り、Eバス基金の設立。 会員制とし、会費のみでバスの運行を賅っているほか、添乗員は会員自らボランティアとして同乗している。

イ 交通事業者（＝運行主体）の取り組み

新たな公共交通を運行する主体である交通事業者は、利用者需要の増大に向けた対応や運行経費の縮減努力等を行い、独立採算性が図れるような事業体制の構築が必要となる。

利用者需要の拡大に向けた取り組み（各種割引サービス、情報発信、乗務員教育等）
 運行経費の縮減を図るための取り組み（既存設備の活用、人員体制の調整等）
 広告宣伝費等の収入財源の確保 等

ウ 行政（＝運行支援）の取り組み

運営主体は民間事業者によるものであるが、利用促進への取り組みや地域の生活交通を支えるためのPRや地域住民、関係機関との調整等の支援を行う。

市の広報誌やホームページ、市内公共施設等での積極的なPR
 地域公共交通の維持を図るための地域住民、関係機関との調整 等

(7) 優先検討エリア以外の地域への対応

本検討の中で、新たな公共交通の導入の必要性が高い地域として、Area 5, 7 が抽出され、このエリアを対象に運行計画を取りまとめたものであるが、松田ランド線及びみくるべ線沿線周辺の Area 1, 2 をはじめ、市内に残る公共交通空白・不便地域の対応が課題となっている。

さらに、秦野市、二宮町、中井町の一市二町の広域連携を図るうえでの交通施策（バス路線の再編や新たな公共交通の導入等）の取り組みが必要となる。

これらについても、今後のバス路線の再編等の動きや都市施策の動向等を踏まえ、対応を検討していく必要がある。

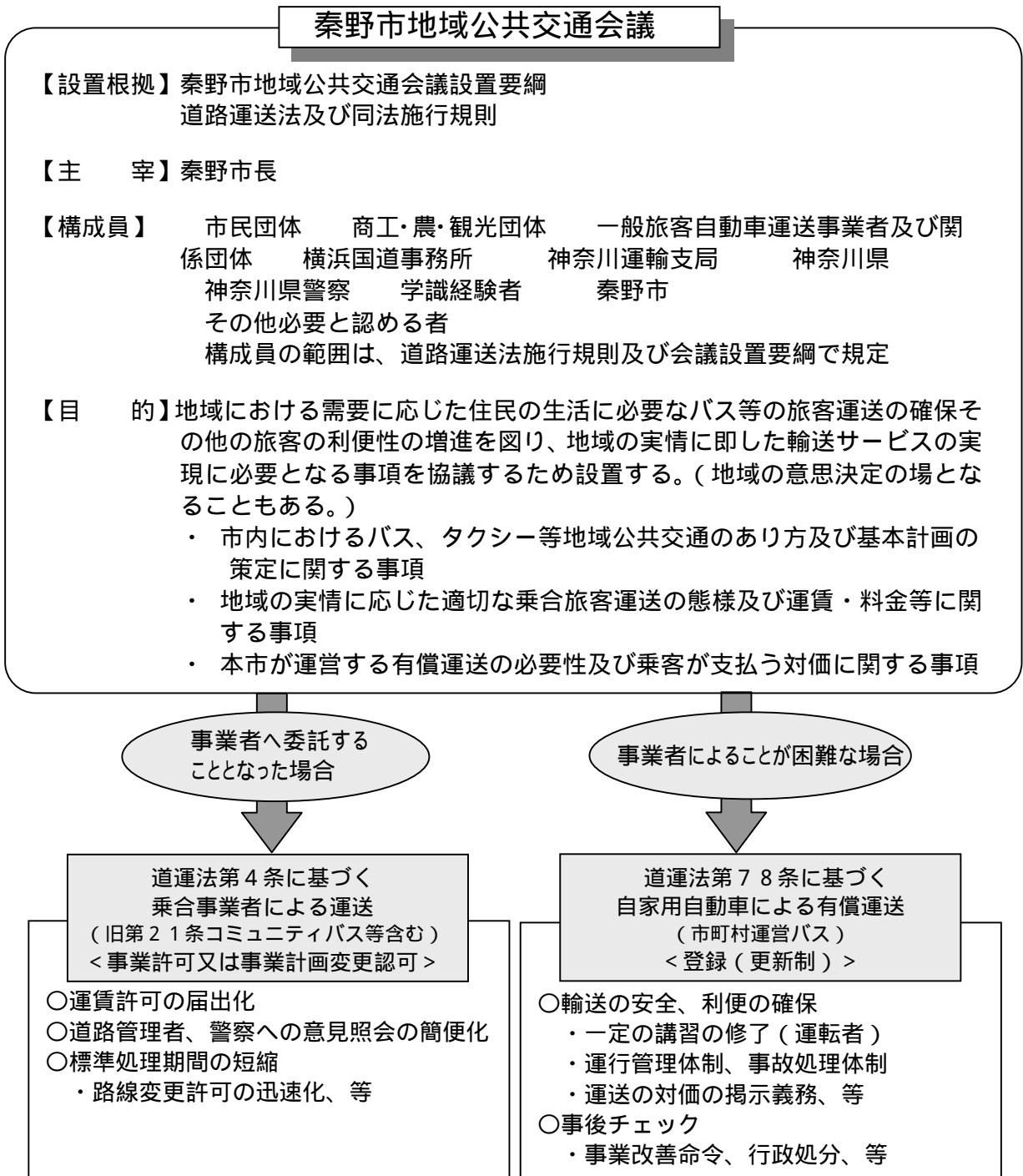
参考資料 秦野市地域公共交通会議等の開催

- 1．秦野市地域公共交通会議の仕組み
- 2．秦野市地域公共交通会議の開催概要
- 3．秦野市地域公共交通会議（作業部会）の開催概要
- 4．秦野市地域公共交通会議設置要綱

参考資料 秦野市地域公共交通会議等の開催

1. 秦野市地域公共交通会議等の仕組み

平成18年10月1日の道路運送法の一部改正を受けて、秦野市では市内の需要に応じた住民の生活に必要な公共交通の確保や、その他の旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、市民団体、旅客運送事業者、行政、学識経験者などからなる「秦野市地域公共交通会議」を平成19年5月28日に設置し、既存のバス、タクシー等、地域公共交通の現状を踏まえ、旅客運送の形態、ルートや運賃等、運行基本計画の策定に関する検討を行った。



「地域公共交通会議」と「作業部会」の位置づけ

市内における地域公共交通のあり方を協議するとともに、市内に点在する公共交通空白不便地域や不採算バス路線への対応等、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置する「地域公共交通会議」とあわせ、要綱第7条第2項の規定に基づき、「作業部会」を設置する。

【地域公共交通会議】

地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他の旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

設置根拠：道路運送法及び同法施行規則、秦野市地域公共交通会議設置要綱

【作業部会】

目的

「地域公共交通会議」の運営にあたって必要な事項を処理するため、「作業部会」を設置する。

- ・ 地域公共交通会議に提出すべき事案（地域公共交通が必要な地域の抽出や運行基本計画（案）の検討等）の実務的な作業を行う。

設置根拠：秦野市地域公共交通会議設置要綱

構成員

地域公共交通会議委員又は委員が属する機関、団体等に属する者。
なお、任期は地域公共交通会議に準じて2年間とする。

開催時期

地域公共交通会議の開催時期を踏まえ、適宜開催する。

2. 秦野市地域公共交通会議の開催概要

平成19年5月28日の第1回秦野市地域公共交通会議以降、計4回の会議を開催した。

第1回秦野市地域公共交通会議

開催日	平成19年5月28日(月)	出席委員	22名(代理含む)
議題	本市の公共交通の現状と課題について 今後の会議に進め方について		

第2回秦野市地域公共交通会議

開催日	平成19年8月8日(月)	出席委員	19名(代理含む)
議題	地域公共交通が必要な地域の抽出について 公共交通施策の基本的な方向性のあり方(案)について 運行基本計画案の策定に向けた今後の検討課題について		

第3回秦野市地域公共交通会議

開催日	平成19年10月11日(木)	出席委員	19名(代理含む)
議題	運行ルート案及び事業コストについて アンケート調査について(市民アンケートの結果報告及び運行ルート案沿線自治会へのアンケート) 運行基本計画について		

第4回秦野市地域公共交通会議

開催日	平成19年12月4日(火)	出席委員	19名(代理含む)
議題	地域住民等に対する意向調査(結果)について 運行基本計画書(案)について		

3. 秦野市地域公共交通会議（作業部会）の開催概要

秦野市地域公共交通会議の開催時期等を踏まえ、計5回の作業部会を開催した。

秦野市地域公共交通会議 第1回作業部会

開催日	平成19年6月11日(月)	出席委員	15名(代理含む)
議題	本市の公共交通の現状と課題について 今後の検討事項及びスケジュールについて		

秦野市地域公共交通会議 第2回作業部会

開催日	平成19年7月19日(木)	出席委員	13名(代理含む)
議題	域公共交通が必要な地域の抽出について 公共交通施策の基本的な方向性のあり方(案)について 運行基本計画案の策定に向けた今後の検討課題について		

秦野市地域公共交通会議 第3回作業部会

開催日	平成19年8月27日(月)	出席委員	13名(代理含む)
議題	新たな公共交通の導入実施事例について 公共施設巡回バス(フレンド号)の現状と今後の課題について 地域公共交通が必要な地域に対する運行ルート案について 運行基本計画策定に係る住民意向の把握について		

秦野市地域公共交通会議 第4回作業部会

開催日	平成19年9月14日(金)	出席委員	12名(代理含む)
議題	運行ルート沿線自治会に対するアンケート調査について 運行ルート案に基づく事業コストの試算について 運行基本計画(案)の策定フローについて		

秦野市地域公共交通会議 第5回作業部会

開催日	平成19年11月26日(月)	出席委員	11名(代理含む)
議題	アンケート調査結果について 運行基本計画(案)について		

4. 秦野市地域公共交通会議設置要綱

○秦野市地域公共交通会議設置要綱

平成19年5月11日施行

(趣旨)

第1条 この要綱は、道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、秦野市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置することについて必要な事項を定める。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 市内におけるバス、タクシー等地域公共交通のあり方及び基本計画の策定に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (3) 本市が運営する有償運送の必要性及び乗客が支払う対価に関する事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、別表第1に掲げる団体等が推薦をした者、別表第2に掲げる職にある者及び学識経験者をもって組織し、市長が委嘱し、又は任命する。

2 委員の任期は、2年間とする。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長それぞれ1名を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、又は会長が欠けたときは、副会長がその職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数により決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。

4 会長は、会議において必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は助言を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が整った事項について、地方公共交通に係る関係者は、その結果を尊重し、誠実に実施するよう努めるものとする。

(作業部会)

第7条 交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、交通会議に作業部会を設置する。

- 2 作業部会の部会員は、委員又は委員が属する機関、団体等に属する者の中から会長が指名する。
- 3 作業部会は必要があると認めるときは、部会員以外の者の出席を求め、説明及び意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、都市計画主管課において処理する。

(補則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成19年5月11日から施行する。

別表第1(第3条関係)

団 体 等
秦野市自治会連合会
秦野市老人クラブ連合会
秦野市身体障害者福祉協会
はだの市民活動団体連絡協議会
秦野商工会議所
秦野市農業協同組合
(社)秦野青年会議所
秦野市観光協会
神奈川中央交通(株)
秦野市タクシー協議会
(社)神奈川県バス協会
(社)神奈川県タクシー協会
神奈川県交通運輸産業労働組合協議会

別表第2(第3条関係)

職 名
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所管理第一課長
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官
神奈川県県土整備部交通企画担当課長
神奈川県平塚土木事務所長
神奈川県警察本部交通部交通規制課長
神奈川県秦野警察署長
秦野市企画総務部長
秦野市建設部長
秦野市都市部長

○道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）平成18年10月1日改正抜粋

（法第九条第四項の合意しているとき）

第九条の二 法第九条第四項の合意しているときは、同項の届出に係る運賃等について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）において協議が調つているときとする。

（地域公共交通会議の構成員）

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一項に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - イ 道路管理者
 - ロ 都道府県警察
- 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

新たな地域公共交通に係る運行基本計画書

平成 20 年 3 月発行

発行 秦野市都市部都市計画課

〒257 - 8501 神奈川県秦野市桜町一丁目 3 番 2 号

TEL 0463 - 82 - 5111 (代)

FAX 0463 - 82 - 6793

E-mail t-keikaku@city.hadano.kanagawa.jp