

秦野市地域公共交通計画

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	3
I-1 地域特性の整理	3
I-2 地域公共交通の現状把握	7
I-3 福祉分野による移動支援の現状把握	17
I-4 交通空白・不便地域の状況	19
I-5 地域公共交通を取り巻く社会情勢	20
I-6 上位計画及び関連計画等における位置付けの整理	23
II 市民等の意向把握	29
III 地域公共交通の課題	42
IV 地域公共交通の基本方針	44
V 計画の目標及び実施事業	48
VI 計画の達成状況の評価	69
参考資料 I 各種アンケート調査結果	71
参考資料-1 市民アンケート調査	71
参考資料-2 民生委員・児童委員アンケート調査	103
参考資料-3 観光客アンケート調査	108
参考資料-4 路線バス利用者アンケート調査	112
参考資料-5 乗合タクシー利用者アンケート調査	128
参考資料-6 交通事業者・関係団体アンケート調査	135
参考資料-7 送迎バス運行事業所アンケート調査	148
参考資料 II 秦野市地域公共交通会議	152
参考資料 III 用語集	154

序 計画策定の目的と位置付け

I 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「行けば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。

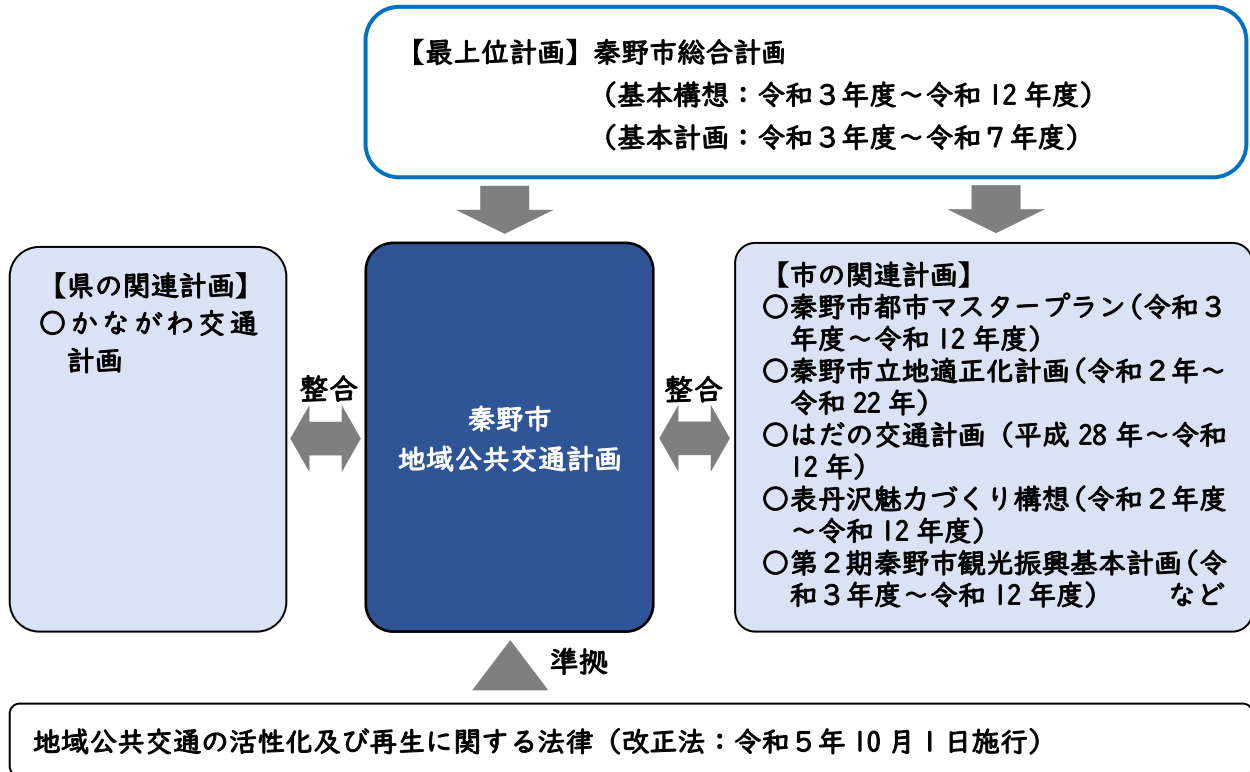
一方、令和2年4月には「秦野市立地適正化計画」を策定し、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現を目指しており、拠点間を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成が求められています。また、新東名高速道路が新秦野インターチェンジまで開通し、都内からの交通アクセスは向上しました。この新東名高速道路の供用を見据え、令和2年9月には「表丹沢魅力づくり構想」を策定し、本市の魅力向上を図っているところです。

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 位置

本市は、神奈川県央の西部に位置し、東部は伊勢原市、西部は松田町、大井町、南部は中井町、平塚市、北部は厚木市、清川村、山北町にそれぞれ接しています。

市の中心部は東京から約60km、横浜から約37kmの距離にあり、交通網の発達等により県央の拠点都市としての役割を担っています。

市域は東西約13.6km、南北は約12.8km、面積は約103.76km²で、県内19市中5位の広さを持つ都市です。



2 人口動向

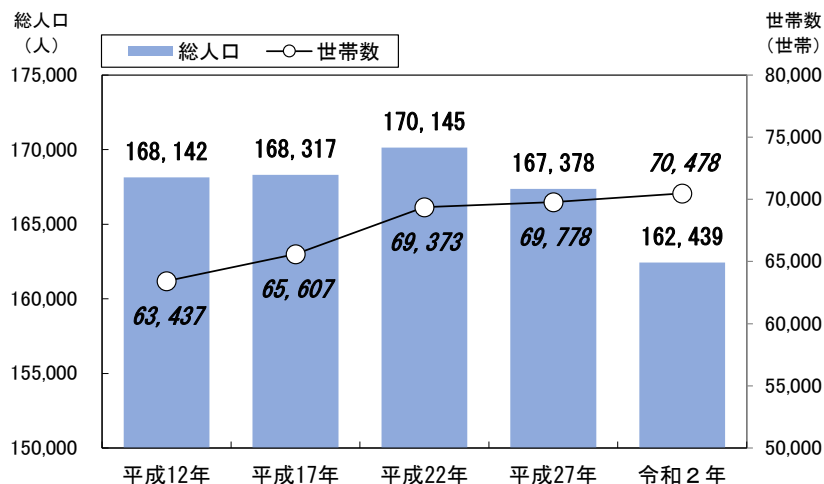
(1) 総人口・世帯数

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おり、平成22年から令和2年にかけて7,706人減少しています。

世帯数は、令和2年10月1日時点で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。

1世帯当たりの人員は、平成22年が2.45人/世帯に対し、令和2年が2.30人/世帯と年々減少しており、核家族化が進行しています。全国平均（令和2年）は2.15人/世帯であり、本市は全国平均を上回っています。

■総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

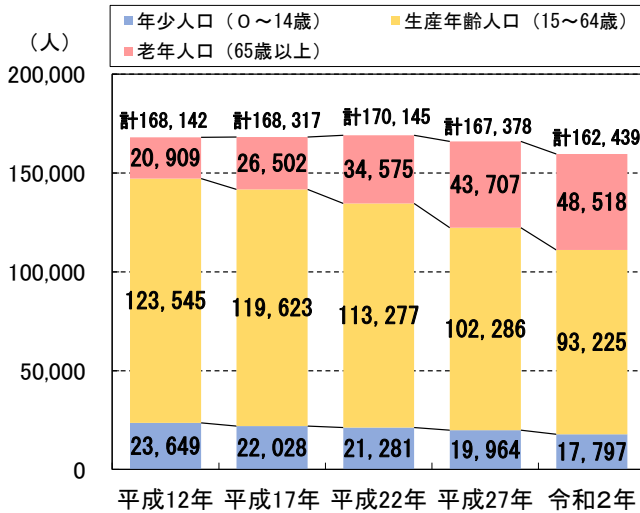
(2) 年齢3区分別人口

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%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合は平成17年から令和2年で約2倍となっています。

なお、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。

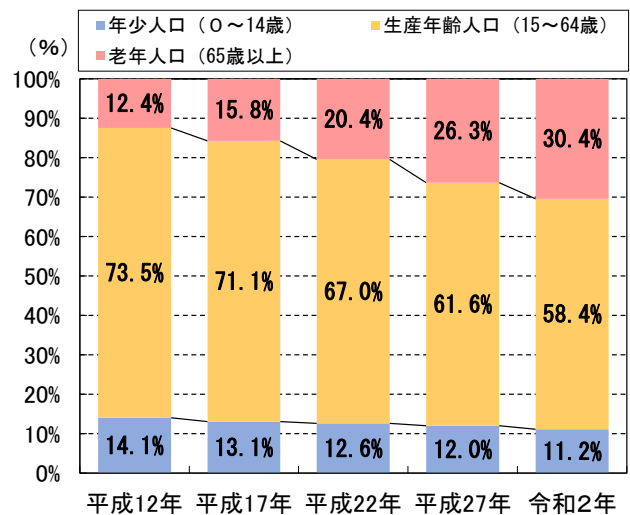
※年齢3区分別人口…0～14歳、15～64歳人口、65歳以上人口

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

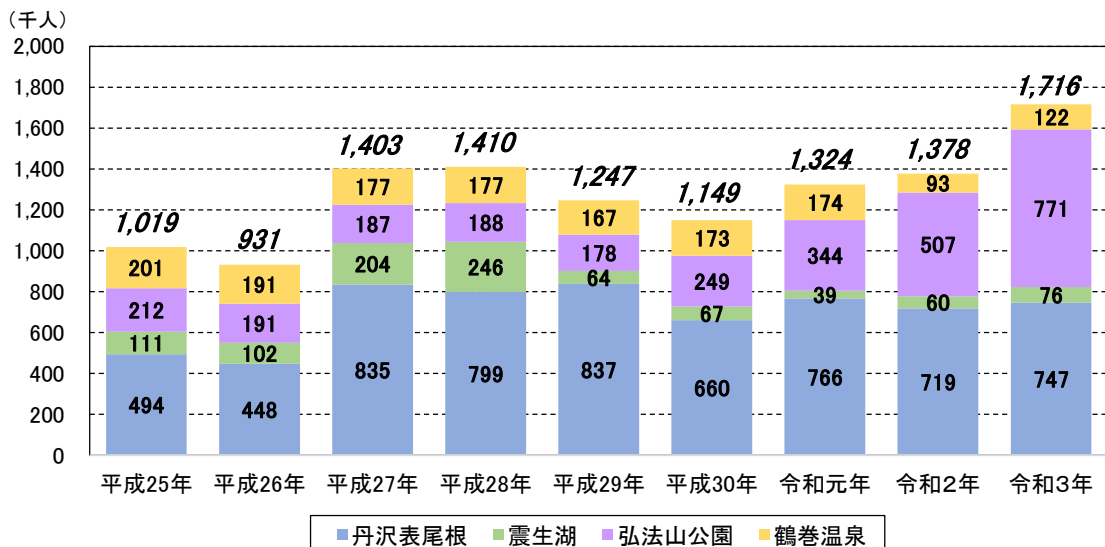
■年齢3区分別人口構成比の推移



3 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。

■観光地別観光客数の推移



出典：令和4年度版統計はだの

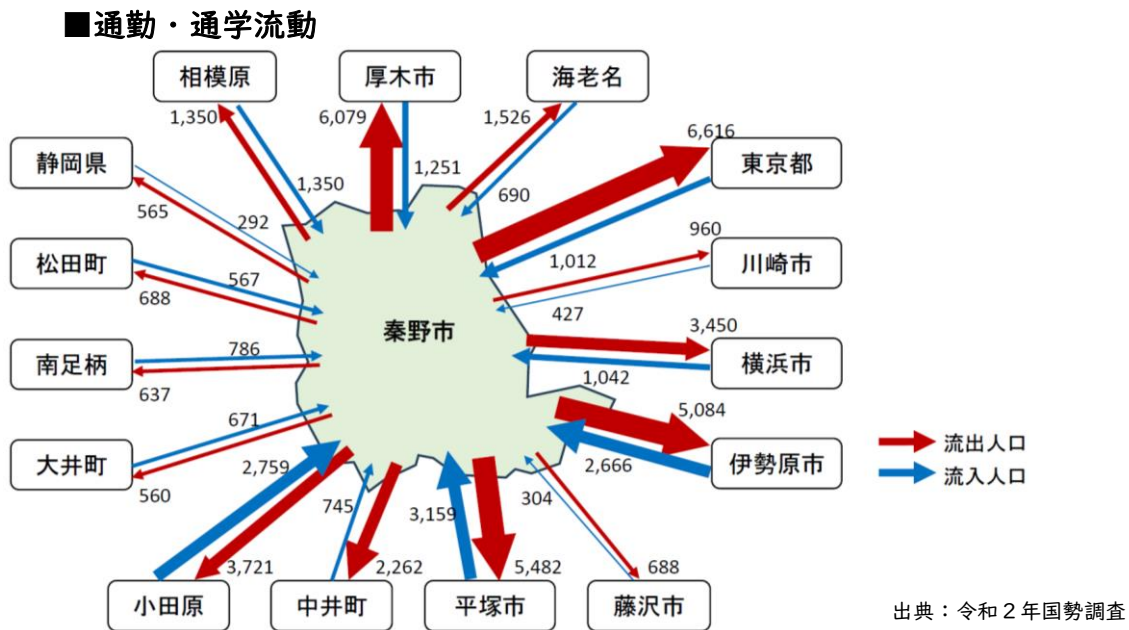
4 交通手段特性

(1) 通勤・通学流動

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。

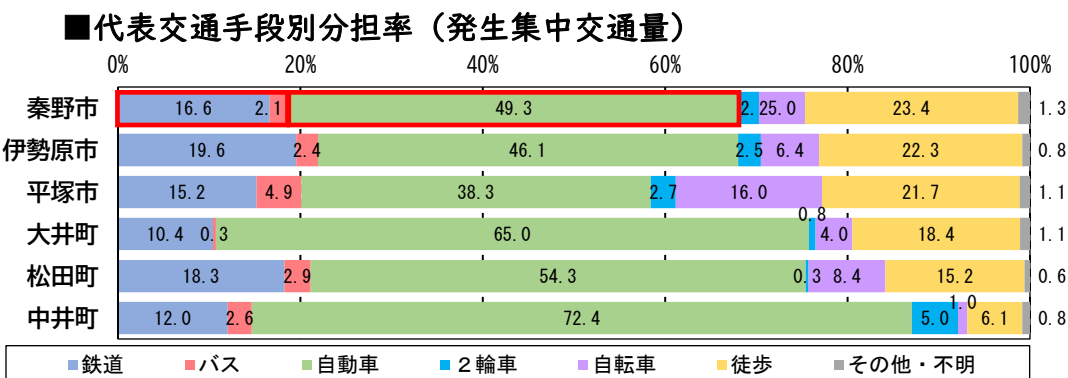
昼夜間人口比率（昼間人口139,676人÷夜間人口162,439人（令和2年国勢調査））は約86%で、流出超過の傾向となっています。



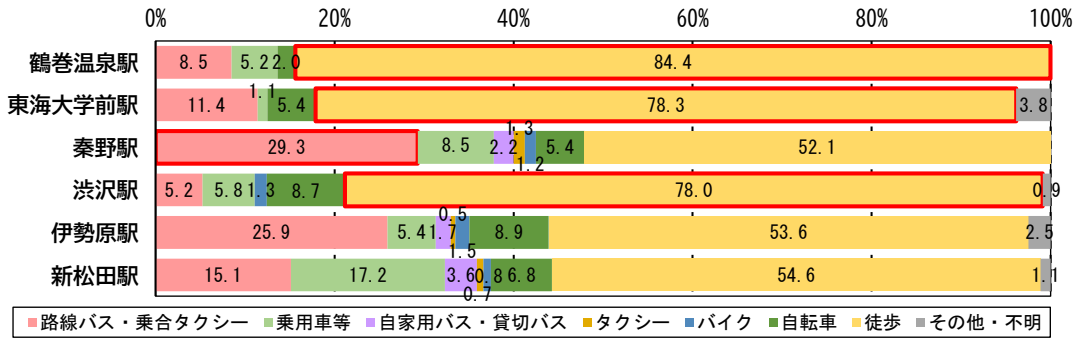
(2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

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%と、隣接する伊勢原市、平塚市と比較してやや低く、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、駅までの交通手段として地域公共交通が利用されており、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。



■ 駅端末交通手段別分担率（発生集中交通量）

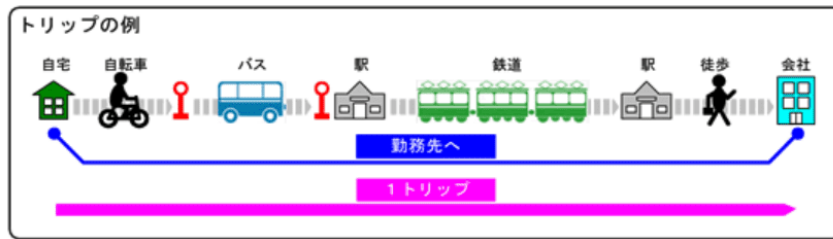


出典：平成30年東京都圏パーソントリップ調査

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で、いくつかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のうち、最も優先順位の高い交通手段を端末交通手段といいます。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順です。

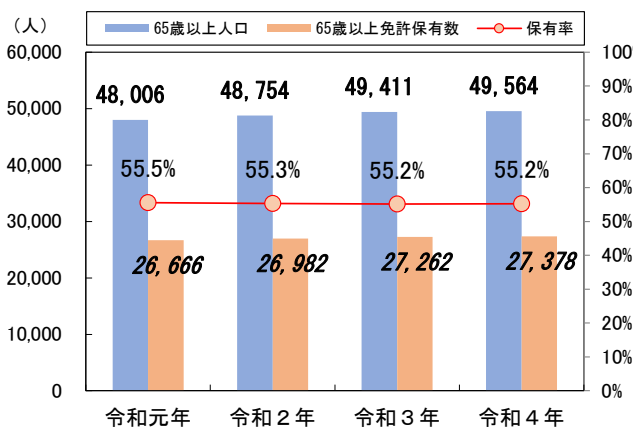
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となります。



(3) 65歳以上運転免許証保有者数及び65歳以上運転免許証返納者数

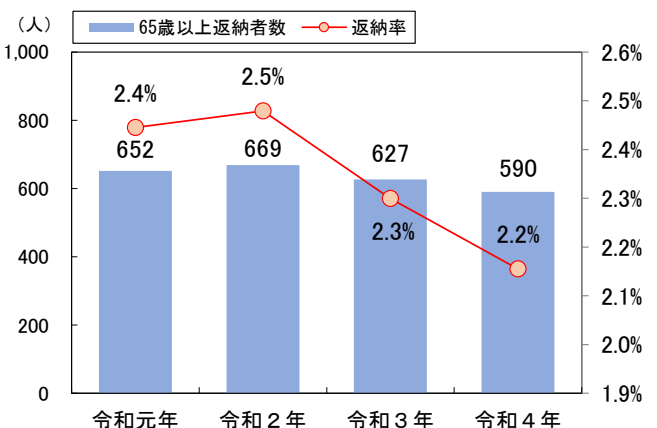
秦野市における65歳以上運転免許証保有者数は、65歳以上の人口増加に比例し、増加傾向で、一方、65歳以上運転免許返納者数は微減傾向となっています。

■ 秦野市における65歳以上運転免許証保有者数の推移



出典：人口は秦野市ホームページ（各年1月1日現在）
免許保有数は神奈川県警調

■ 秦野市における65歳以上運転免許証返納者数の推移



出典：神奈川県警調

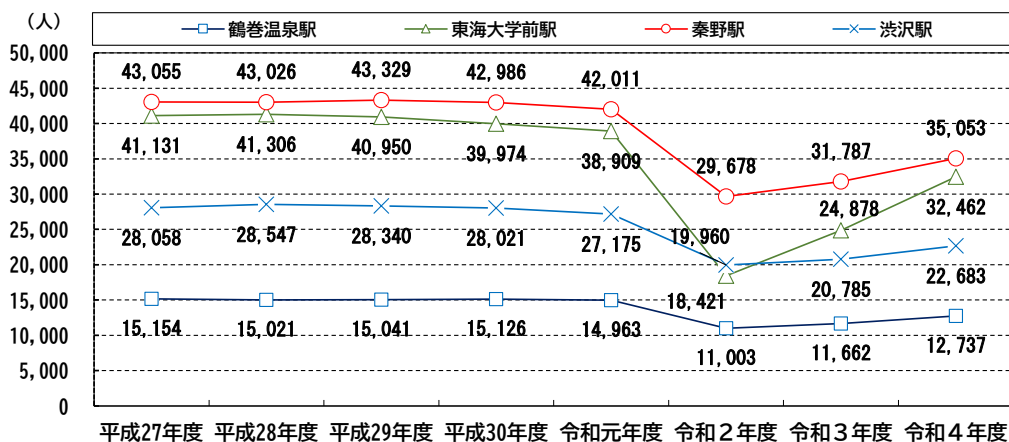
I - 2 地域公共交通の現状把握

I 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。

1日平均乗降人員の推移は、平成27年度から令和元年度にかけて横ばいであったものの、令和2年度は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年度にかけては徐々に外出機会の増加により回復傾向にあるものの、リモートワークなど生活様式の変化等により微増に留まりました。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。

■ 1日平均乗降人員の推移



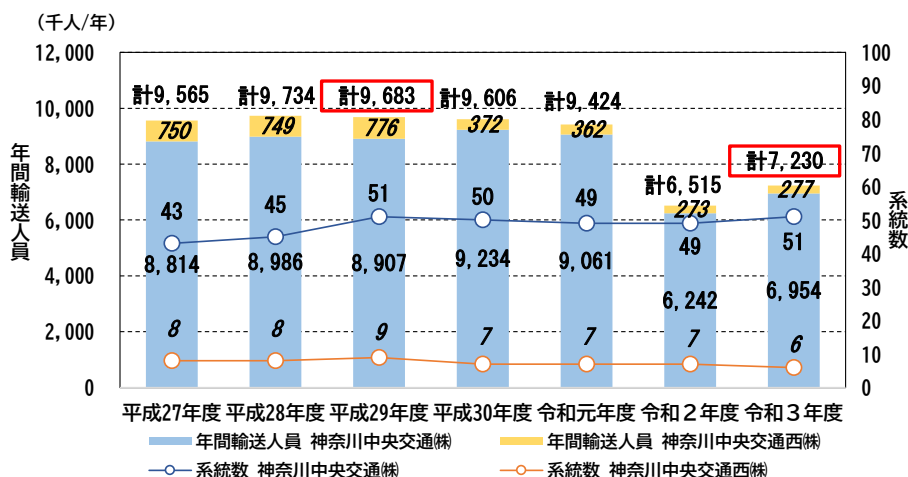
出典：統計はだの、小田急電鉄㈱HP

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
鉄道4駅合計	127,398	127,900	127,660	126,107	123,058	79,062	89,112	102,935

2 路線バス

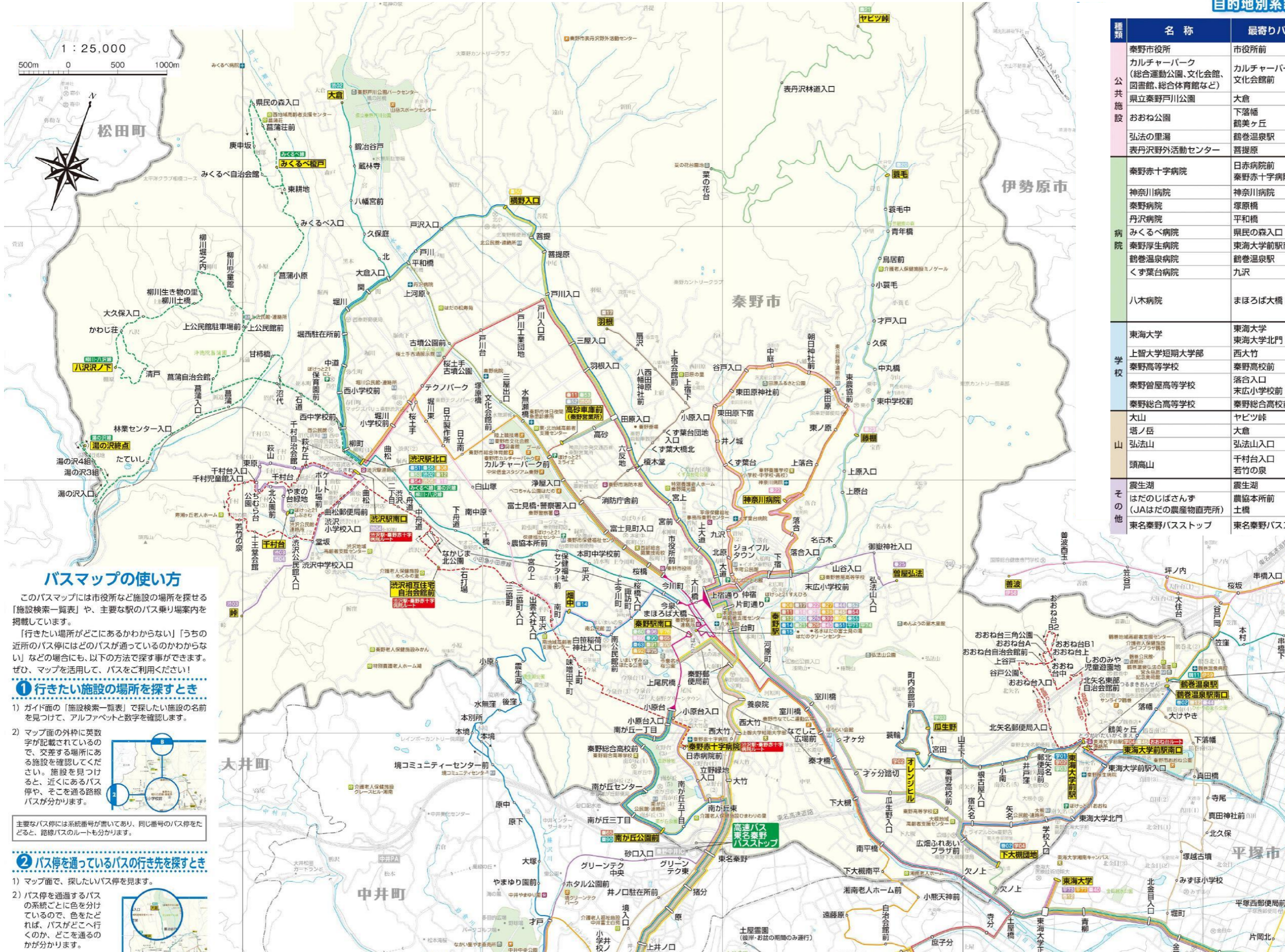
路線バスは、神奈川中央交通㈱と神奈川中央交通西㈱により、秦野駅など鉄道4駅を起終点到57系統が運行中で、年間輸送人員は、平成27年度から令和元年度にかけて横ばいで、令和2年度は新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、直近5年間の年間輸送人員を見ると、平成29年度が9,683千人/年に対し、令和3年度が7,230千人/年と約25%減少しています。

■ 年間輸送人員の推移



出典：統計はだの
※平成29年1月1日から、(株)湘南神奈交バスが神奈川中央交通西㈱に社名を変更

■路線バスの運行ルート図



目的地別系統検索一覧表

種類	名称	最寄りバス停	系統
公共施設	秦野市役所	市役所前	■08 ■11 ■12 ■17
	カルチャーパーク(総合運動公園、文化会館、図書館、総合体育館など)	カルチャーパーク前 文化会館前	■08 ■11 ■12
	県立秦野戸川公園	大倉	■02
	おおね公園	下落橋 鶴美ヶ丘	■13 ■02 ■44
	弘法の里湯	鶴巻温泉駅	■39 ■02 ■44 ■11 ■12
	表丹沢野外活動センター	菩提原	■39 ■51 ■58
病院	秦野赤十字病院	日赤病院前 秦野赤十字病院	■03 ■06 北沢駅・秦野赤十字病院ルート
	神奈川病院	神奈川病院	■29 ■28 ■27
	秦野病院	塚原橋	■12
	丹沢病院	平和橋	■12 ■51 ■58
	みくるべ病院	県民の森入口	みくるべ線
	秦野厚生病院	東海大学前駅南口	■04 ■02 ■44 ■11 ■12
	鶴巻温泉病院	鶴巻温泉駅	■39 ■02 ■44 ■11 ■12
	くす葉台病院	九沢	■38 ■28 ■27
学校	東海大学	東海大学 東海大学北門	■79 ■77 ■40 ■15 ■04 ■02 ■44 ■45
	上智大学短期大学部	西大竹	■79 ■78 ■60 ■68
	秦野高等学校	秦野高校前	■74 ■46 ■45
	秦野曽屋高等学校	落合入口 末広小学校前	■20 ■24 ■28 ■28 ■26 ■27
	秦野総合高等学校	秦野総合高校前	■68 ■68 ■90 ■91
山	大山	ヤビツ峠	■21
	塔ノ岳	大倉	■02
	弘法山	弘法山入口	■28
その他	震生湖	震生湖	■16
	はだのじばさんず(JAはだの農産物直売所)	農協本所前 土橋	■18 ■59
	東名秦野バスストップ	東名秦野バスストップ	東名バス 秦野バス (詳細は裏面参照)

3 乗合タクシー

(1) 上地区乗合自動車「行け行けばくらのかみちゃん号」

上地区における不採算バス路線撤退の対応として、地域にとって生活に必要な交通を持続可能なものとして確保するため、平成23年10月から実証運行を開始し、平成26年10月1日から事業者（株愛鶴）の自主運行事業として本格運行へ移行しました。

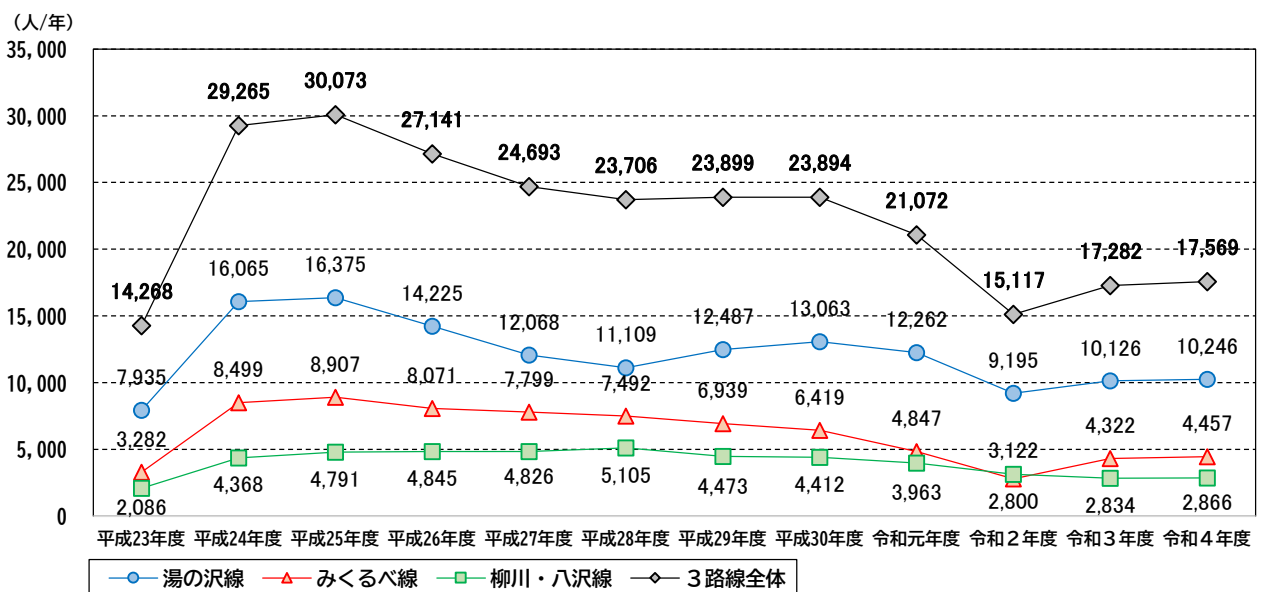
年間利用者数は平成25年度をピークに徐々に減少してきましたが、令和2年度には新型コロナウイルスの影響に伴い大幅に減少し、令和3年度から令和4年度にかけて回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス前の水準までには回復していません。

1便平均利用者数は令和2年度以降3人未満となっており、特に柳川・八沢線は令和2年度から令和4年度にかけて2人を下回っています。

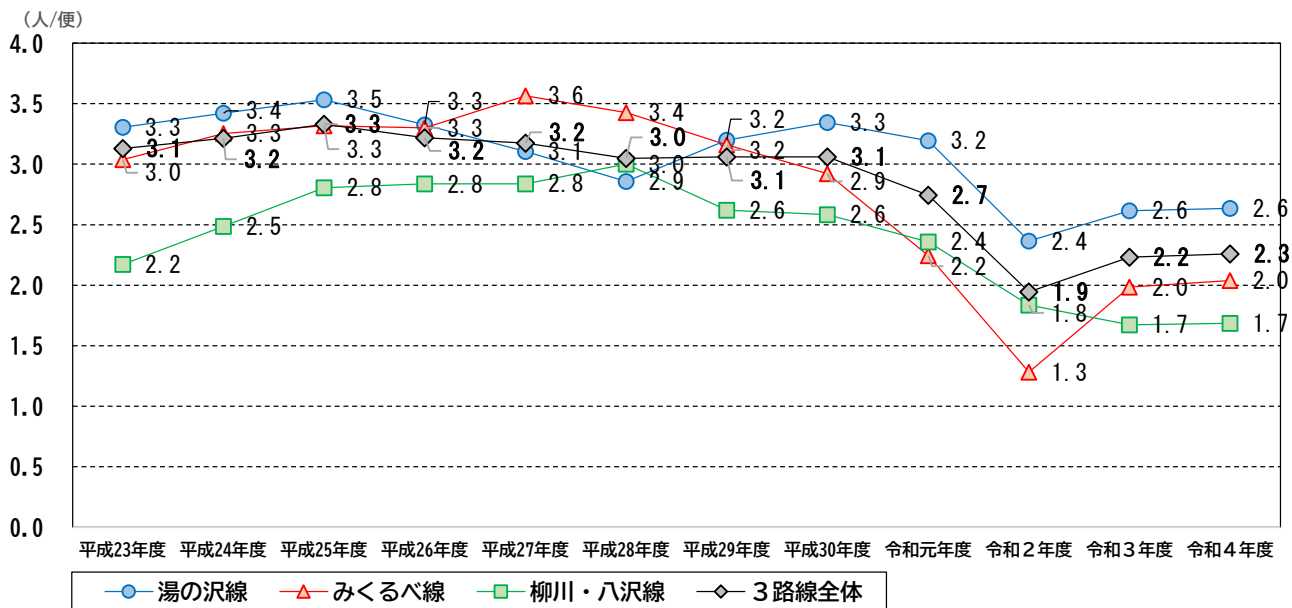
■上地区乗合自動車の運行サービス

	令和5年10月2日改定前	令和5年10月2日改定後
運行ルート	湯の沢線、みくるべ線、柳川・八沢線	湯の沢線、循環線（みくるべ経由、八沢柳川経由）
運行日	平日のみ	平日のみ
運行便数	湯の沢線16便、みくるべ線9便、柳川・八沢線7便	湯の沢線16便、循環線9便※ ※2つのルートの一体的な運行により利用する機会が2倍に増加
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・基本運賃：大人200円・250円・300円（小児一律100円） ・回数券1,500円 ※乗合タクシーと相互利用可能 ・小・中学生定期乗車券（期間定期、学期定期） ・商店会との連携サービス ピーちゃんスタンプ会の満貼台紙3冊で回数券1冊と交換	
運行車両	ワンボックス車両（2台）	

■上地区乗合自動車の年間利用者数の推移



■上地区乗合自動車の1便平均利用者数の推移



※平成26年10月から本格運行へ移行（1日37便から32便に削減）

※平成29年4月及び平成30年4月にダイヤ変更を実施（運行便数の変更なし）

※令和元年10月15日～令和2年9月30日 台風19号の影響により市道18号線通行止め 迂回ルートにて運行

■上地区乗合自動車運行ルート図

上地区乗合自動車

行け行けほくらの かみちゃん号

令和5年10月2日改訂

運
行
ル
ー
ト

湯の沢線

循環線 八沢柳川経由
(右循環)

循環線 みくるべ経由
(左循環)

地域の皆さんで大いに利用し、
支えましょう！



お問合せ先

- 交通事業者：愛鶴
0463(83)7777
ホームページ：<http://www.aizu-taxi.co.jp>
- 上地区公共交通協議会
(事務局) 桑野市交通住宅課
0463(82)9644
ホームページ：<http://www.city.hadano.kanagawa.jp>



前払い制

運賃

200円 250円 300円

小児 100円

6歳以上12歳未満(12歳の小学6年生を含む)
未就学児は2人まで無料(保護者同伴)

※二千円札、五千円札、一万円札はご使用いただけません。

回数券好評発売中！

1500円で1650円分ご利用できる回数券を車内及び渋沢駅連絡所にて発売中です。お得で便利な回数券をぜひご利用ください。

小・中学生定期乗車券発売中

乗車区間	定期乗車券			半額定期乗車券		
	1か月	3か月	6か月	1か月	3か月	6か月
全額	2,800円	7,800円	15,100円	1,400円	3,900円	7,550円
割引率	30%	33.5%	37%	44%	40%	37%



- 凡例
- 湯の沢線
 - 循環線 八沢柳川経由 (右循環)
 - 循環線 みくるべ経由 (左循環)
 - 自由降車区間

注意事項

- 土曜日、日曜日、祝日及び年末年始(12/29~1/3)は、運休させていただきます。
- ご乗車の際は、運転手に行先を告げて、運賃をお支払ください。
- 乗車定員は13人又は9人です。満員になった場合は、ご乗車できませんのでご了承ください。
- この乗合自動車は、決められた停留所以外でのご乗降はできません。(自由降車区間内を除く) ※自由降車区間内で降車される場合は、運転手に早めに告げてください。
- 道路状況などにより遅れることがありますので、ご了承ください。
- ご乗車の際、ステップが完全に止まるまで足を乗せないでください。



(2) 乗合タクシー（路線固定型）

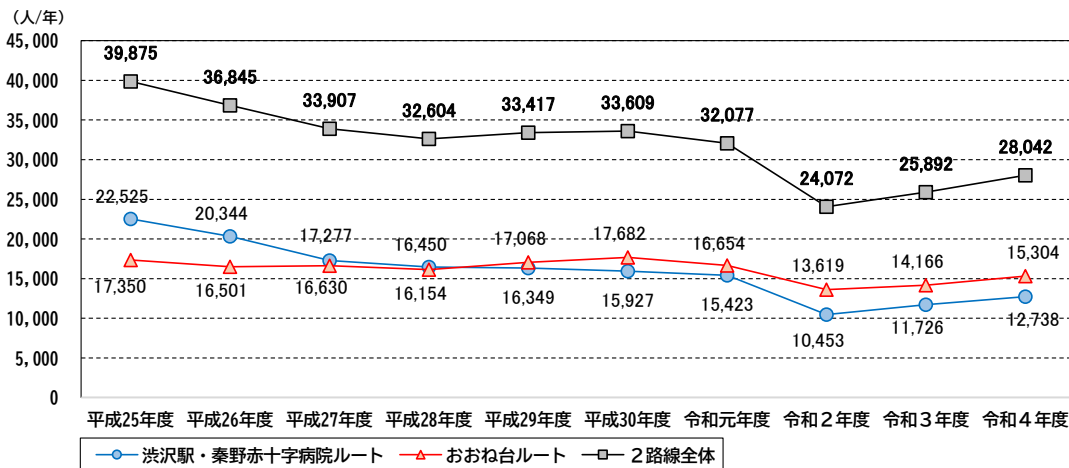
市内にある交通空白・不便地域等の課題への対応として、新たな地域公共交通の導入の必要性が高い2つの区域について、平成20～22年度の実証運行を経て、平成23年度から事業者（株愛鶴）による自主運行として本格運行へ移行しました。

渋沢駅・秦野赤十字病院ルートは令和元年度まで横ばいで推移し、令和2年度には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の水準までには回復していません。おおね台ルートは、平成28年度から平成30年度にかけて増加したものの、その後の推移は渋沢駅・秦野赤十字病院ルートと同様となっています。

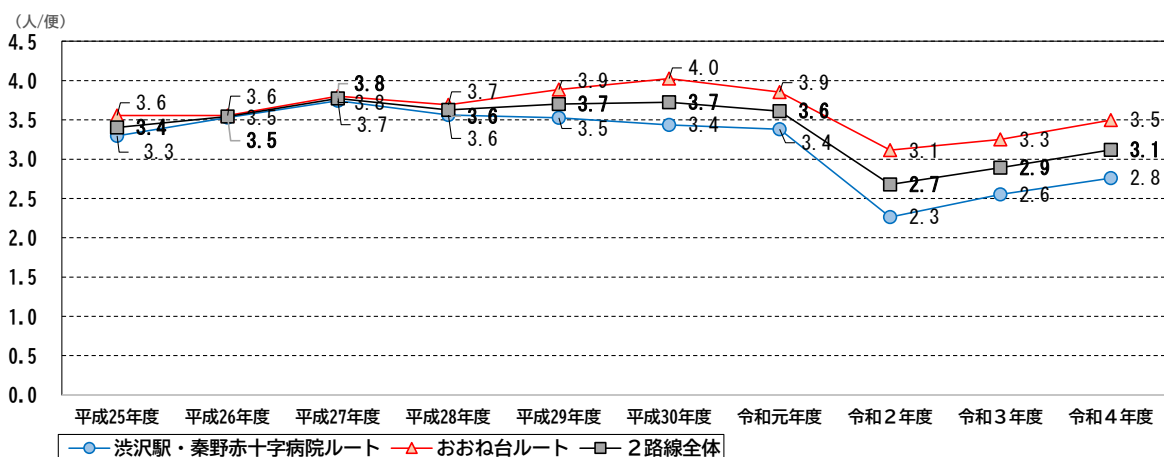
■乗合タクシー（路線固定型）の運行サービス

運行ルート	渋沢駅・秦野赤十字病院ルート、おおね台ルート
運行日	平日のみ
運行便数	渋沢駅・秦野赤十字病院ルート19便、おおね台ルート18便
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 基本運賃 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート：大人200円・250円・300円（小児一律100円） おおね台ルート：大人200円（小児一律100円） 回数券1,500円 ※かみちゃん号と相互利用可能 小・中学生定期乗車券（期間定期、学期定期） 商店会との連携サービス ピーちゃんスタンプ会（渋沢駅・秦野赤十字病院ルート）やおおねスタンプ会（ハートちゃんカード）の満貼台紙3冊で回数券1冊と交換
運行車両	ワンボックス車両各ルート1台

■乗合タクシー（路線固定型）の年間利用者数の推移



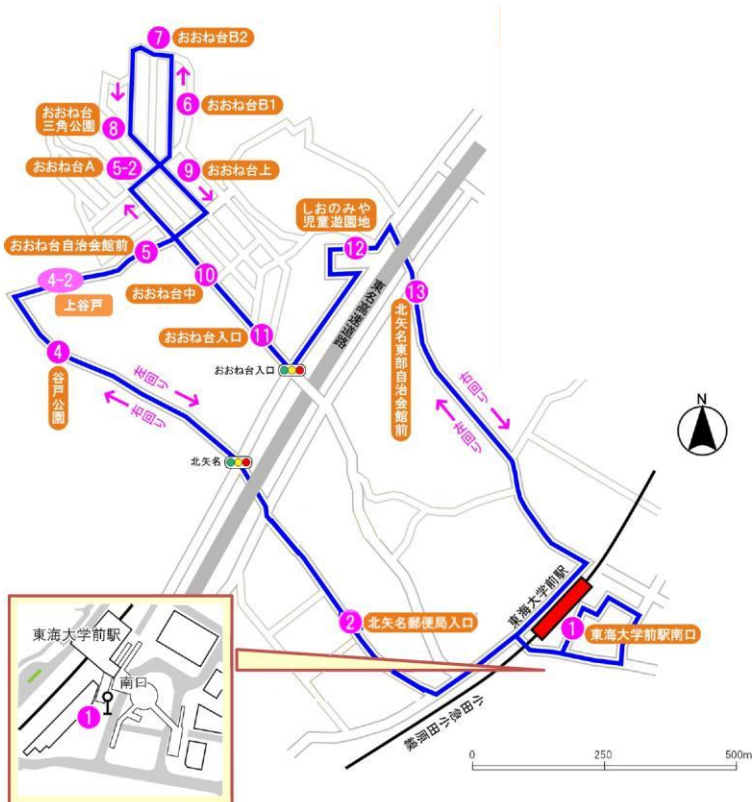
■乗合タクシー（路線固定型）の1便平均利用者数の推移



■ 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート



■ おおね台ルート



(3) 乗合タクシー（デマンド型）

市内にある交通空白・不便地域等の課題への対応として、渋沢駅から栃窪・渋沢区域を対象に、平成20～22年度の実証運行を経て、平成23年度から事業者（秦野交通株）の自主運行による本格運行へ移行しました。

■乗合タクシー（デマンド型）の運行サービス

運行エリア	渋沢駅から栃窪・渋沢区域
運行日	平日のみ
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋沢駅エリア 9：40発、10：40発、12：40発、14：40発、16：40発 ・ 栃窪・渋沢エリア 8：30発、10：00発、11：00発、13：00発、15：00発、17：00発
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本運賃：一律350円（未就学児は保護者同伴で2名まで無料） ・ 割引運賃 利用登録者同士（2名）で同時に利用する場合は1名300円 1名で同日に往復利用する場合、復路の運賃は250円
運行車両	セダン型車両

■乗合タクシー（デマンド型）の乗降場所

渋沢駅エリア

渋沢駅エリアでは、鉄道への乗り継ぎや駅周辺の買物又は通院に便利な位置に乗降場所を設置しています。

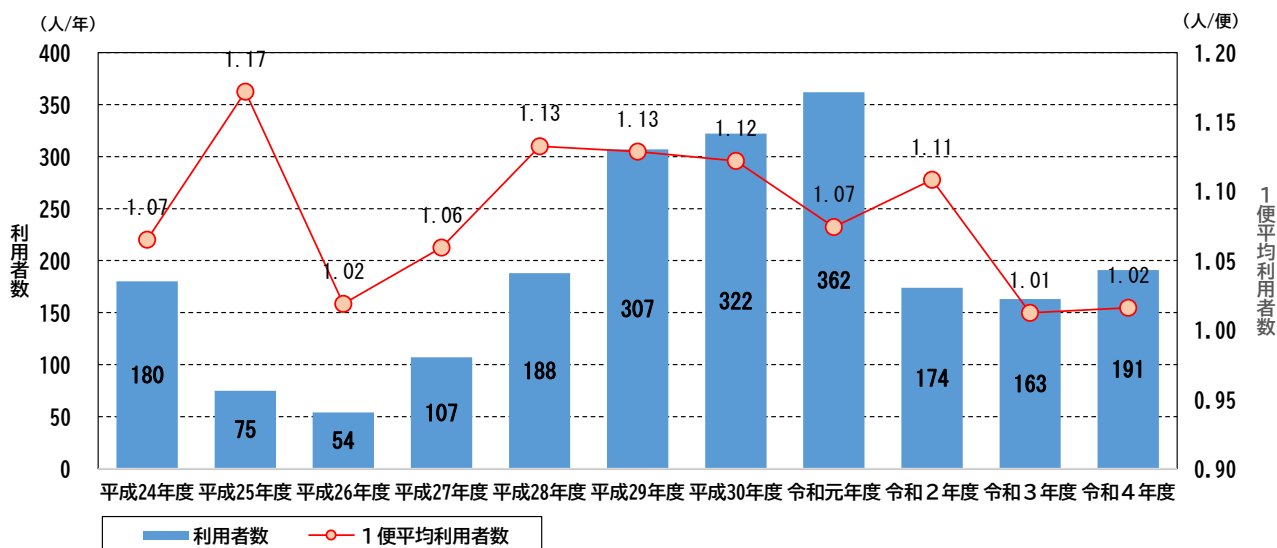
栃窪・渋沢エリア

栃窪・渋沢エリアについては、利便性を高めるため、多数の停留所を面的に設置しています。

デマンド型乗合タクシーは、セダン型の車両でお迎えにあがります。

対象エリアは、 で囲まれた範囲です。
エリアとエリアの区間での途中下車はできませんのでお気をつけください。

■乗合タクシー（デマンド型）の利用実績



4 タクシー

本市内のタクシー会社は、3社が運行中です。

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。利用者は、駅や主要施設等での待機中に利用される方が多く、高齢者が通院目的、会社員が飲食店目的での利用が多い状況となっています。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	保有車両数
神奈中タクシー(株)	秦野市曾屋993-6	32台（うち、ユニバーサルデザイン車両19台）
秦野交通(株)	秦野市平沢1-1	30台（うち、大型等車両（ワンボックス車両）1台、ユニバーサルデザイン車両6台）
(株)愛鶴	秦野市名古屋407-3	33台（うち、ストレッチャー型車両1台、ジャンボタクシー車両1台）、乗合タクシー5台



▲ジャンボタクシー



▲ユニバーサルデザインタクシー

5 高速バス

高速バスは、鉄道とは異なり、座席が確保された状態で高速道路を利用して目的地まで最短経路で移動できるなど、利便性の高い交通手段です。主に旅行・観光で利用されていますが、通勤・通学や出張・業務などでも利用されています。

市内では、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。

(令和5年4月1日現在)

	運行事業者	運賃※1	運行本数※3
新宿・箱根線	小田急ハイウェイバス(株)	1,150円	17往復34便
羽田空港線	小田急ハイウェイバス(株)、京浜急行バス(株)	1,800円	4往復8便
東名ハイウェイバス(静岡線)	JRバス関東(株)、JR東海バス(株)	1,150円	6往復12便
夜行高速バス(名古屋、京都・大阪、岡山、鳥取)	杉崎運輸(株)	※2	各方面 1往復2便

※1 起終点～東名秦野バスストップまでの運賃

※2 方面、運行日、予約状況により変動 ※3 現在一部の便は運休



※高速バス利用者の利便性向上のために設置された駐車場

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があります。なお、本市では、移動を手助けする移送ドライバーを養成するための「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を平成28年度から実施しています。

■福祉有償運送事業者一覧

事業者名	住所
特定非営利活動法人野の花ネットワーク	秦野市名古木402-2
特定非営利活動法人オンリーワン	秦野市南矢名5-2-10 今井パレス106
社会福祉法人かながわ共同会	秦野市南矢名3-2-1
特定非営利活動法人ハーモニーケア	秦野市下大槻56-14
特定非営利活動法人ライフサポート39丹沢	秦野市曾屋1338-1
特定非営利活動法人ミライボランティア南	秦野市平沢487-21

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。

■事業概要

対象者	・身体障害者手帳1級及び2級の方 ・療育手帳A1及びA2の方 ・精神障害者保健福祉手帳1級の方 等
交付内容	対象者一人に対して、1枚500円券を年間48枚交付 ※透析週3回以上通院者72枚、特別障害者手当受給者96枚

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。

【参考】 ■支え合いによる移動支援の実施例（令和5年12月時点）

	買物支援事業		送迎ボランティア “おたすけ隊”
	とちくぼ買い物クラブ	菩提買物支援隊	
利用対象者	栃窪自治会の会員で買物が困難な方	菩提上東自治会地区内に住む高齢者 (順次拡大予定)	大根・鶴巻地区在住の高齢者で、公共交通機関を利用することに身体的負担が大きい人
実施頻度	週1回（毎週水曜日） 午前10時～正午	週1回（毎週木曜日） 午前10時半～正午	ボランティア（担当ドライバー）との相談による
利用料	無料	無料	1回100円（片道5km以上は200円）のほか、必要に応じて駐車場代実費
運転手・添乗員	地域のボランティア	地域のボランティア	地域のボランティア
協力団体	・ 栃窪自治会 ・ 社会福祉法人浄泉会	・ 菩提地区自治会連合会 ・ 社会福祉法人（かしの木会、常成福社会、至泉会） ・ 特定非営利活動法人野の花ネットワーク	—
使用車両	社会福祉法人浄泉会（やまばと学園）車両	社会福祉法人車両（持ち回りで無償提供）	ドライバーのマイカー

I-4 交通空白・不便地域の状況

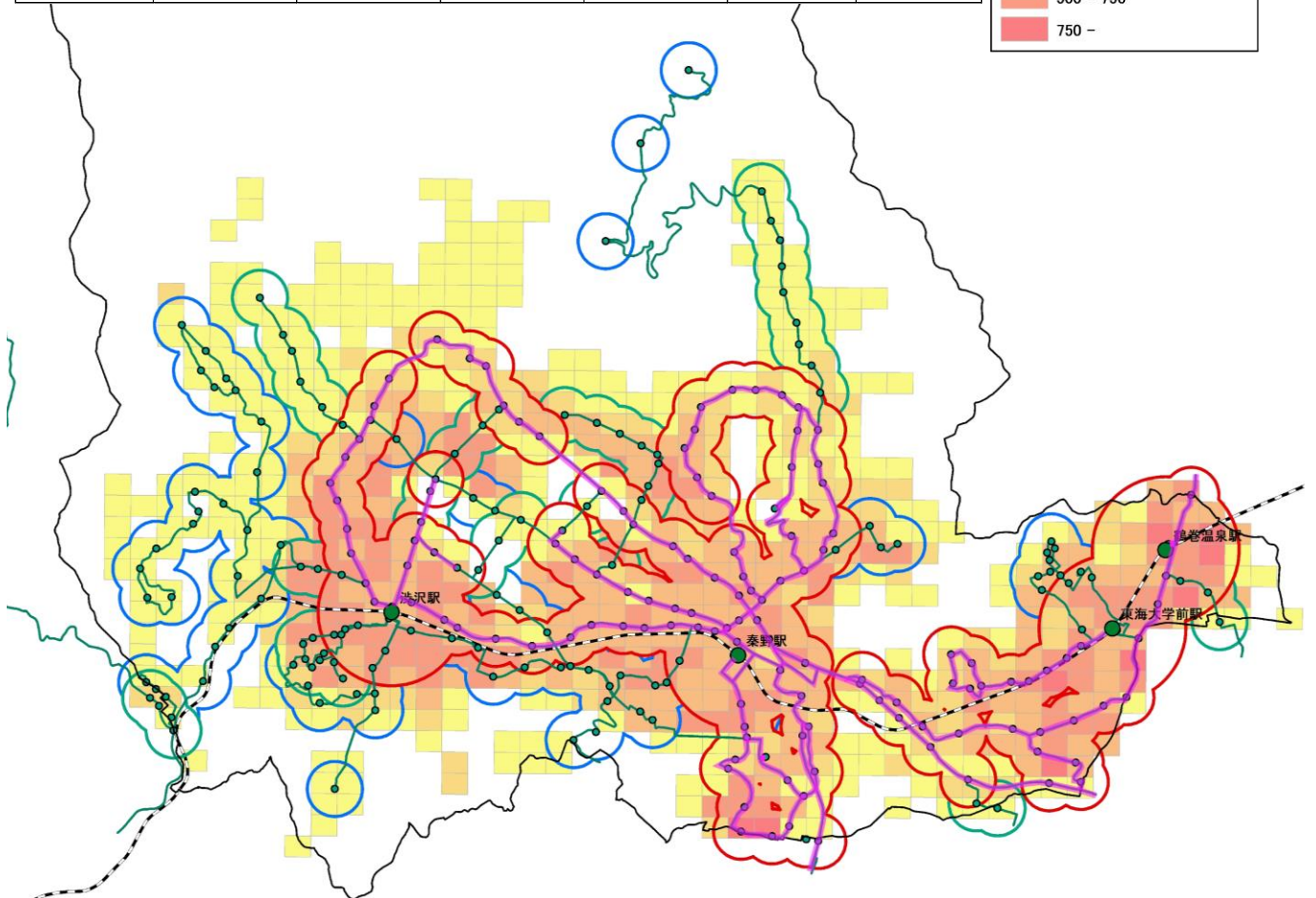
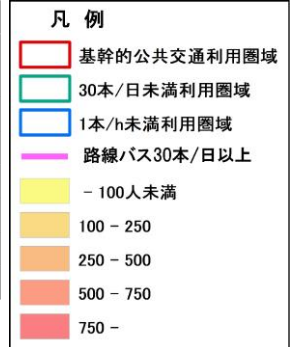
本市の路線バスは、秦野駅など鉄道4駅を起終点に運行し、大倉やヤビツ峠方面などは、観光・登山目的としても活用されています。1日当り30本以上（概ねピーク時片道3本以上に相当）の運行頻度の高い路線（基幹的公共交通利用圏域）が主に市街化区域内に多く存在しており、人口ベースで66.3%を占めています。

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。

- 基幹的公共交通利用圏域…鉄道駅より半径700m以内、1日当り30本以上（概ねピーク時片道3本以上に相当）のバス停より半径300m以内の地域
- その他利用圏域…1時間1本以上で、かつ1日当り30本未満で、バス停より半径300m以内の地域
- 公共交通不便地域…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
- 公共交通空白地域…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

■交通空白・不便地域図 ※人口メッシュは250mメッシュ（単位：人）。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。

I 国内の動向

① 人口減少・少子高齢化の加速

国立社会保障・人口問題研究所によると、日本の人口は令和38年（2056年）には1億人を割り込むと予測しており、年齢階層別に見ると、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）は減り続け、一方で65歳以上の老年人口は増加すると想定しています。

類を見ない人口減少・少子高齢化の到来は、多岐にわたる場面であつて直面したことのない影響を起こすことが予想されます。今後は、人口減少・少子高齢化を前提とした取組が必要となります。

② SDGs（持続可能な開発目標）への対応

SDGsとは、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）です。2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標であり、17のゴール・169のターゲットから構成されています。地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。



169のターゲットの1つ、11.2では「2030年までに、脆弱の立場にある人々、女性、子ども、障害者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と掲げられています。

SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本でも積極的に取り組まれています。

③ コンパクト・プラス・ネットワークへの対応

人口減少・少子高齢化が進む中、地域の活力を維持し、生活に必要なサービスを確保するため、人々の居住や必要な都市機能を、まちなかなどのいくつかの拠点に誘導し、それぞれの拠点を地域公共交通ネットワークで結ぶ、コンパクトで持続可能なまちづくりが求められています。

④ 地球環境問題への対応

地球温暖化が益々深刻化する中で、二酸化炭素排出量の抑制や再生可能エネルギーの活用などにより、環境配慮型のコンパクトで持続可能なまちづくりへの転換が求められています。

令和2年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言しています。

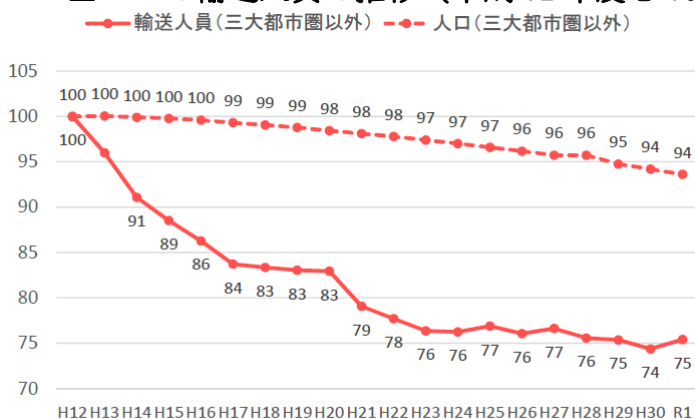
将来の世代も安心して暮らせる持続可能な経済社会をつくるため、脱炭素社会の実現に向けた取組が求められています。

2 地域公共交通に関する動向

① 民間事業者の経営悪化によるサービス水準の低下

地域公共交通の利用者数は、特に地方部において長期的に減少傾向です。民間事業者の経営が悪化し、路線廃止や運行回数の減少などのサービス水準の低下が進んでいます。

■バスの輸送人員の推移（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 (出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

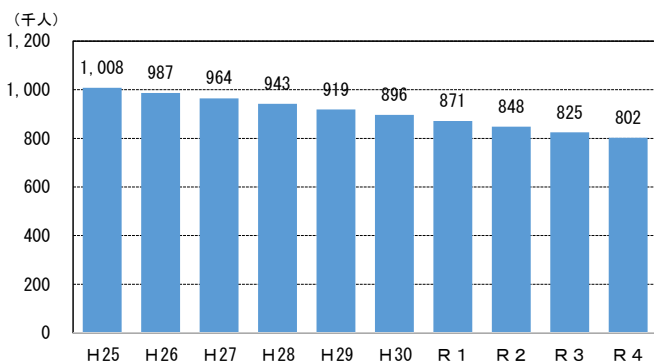
出典：地域公共交通の現状について（国土交通省）

② 運転手（担い手）の高齢化・不足

地域公共交通の運転手の確保は、公共交通事業を営む上での根幹ですが、全国の自動車運転業務の有効求人倍率は、全業種平均の約2倍となっているなど、路線バスやタクシーなどの自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しています。運転手の不足により、路線の減便・縮小・廃止に繋がっている事例もあります。

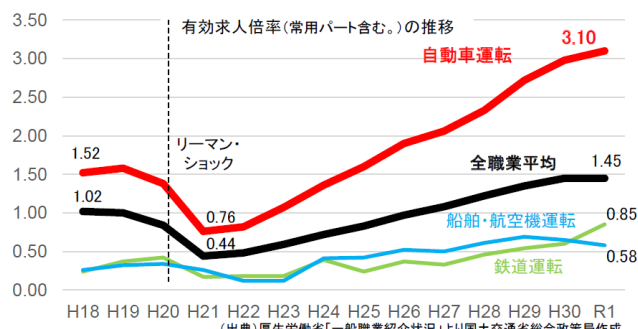
こうした中で、「道路交通法」や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の一部改正により、若い運転手の確保や業界の若返りを図るための就業環境の整備が進められています。

■第二種大型自動車運転免許保有者数の推移



出典：警察庁「運転免許統計」

■有効求人倍率（常用パート含む）の推移



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について（国土交通省）

③ 移動等の円滑化の促進

国土交通省では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」に基づき、施設等の種類ごとにバリアフリー化の目標を設定し、バリアフリー化の取組を進めています。移動等円滑化の促進に関する基本方針を令和3年4月に施行し、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していくよう、公共交通事業者等に対するソフト対策の取組強化や、広報啓発の取組推進などが掲げられています。

④ 交通に関する技術革新の進展

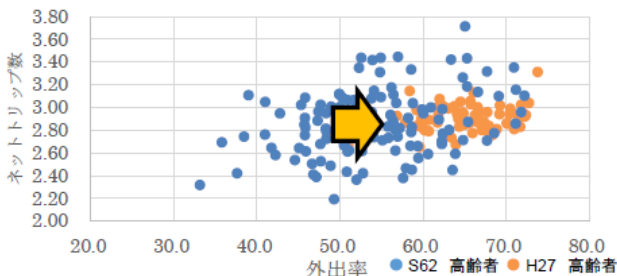
AIやIoT、ビッグデータなどのデジタル技術の急速な進展を背景として、交通分野においても新たな技術の開発・社会実装に向けた取組が進められています。

MaaS、AIを活用したデマンド交通、スマートフォンによるタクシー配車アプリを用いた配車予約、自動運転など、新たな技術を活用したモビリティサービスの実装に向けた取組が進められています。

⑤ 高齢者の交通事故防止

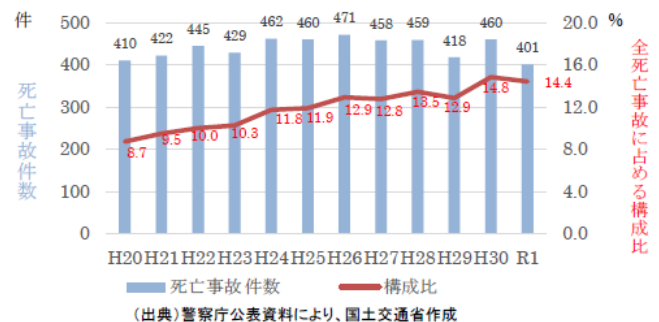
高齢運転者による交通死亡事故件数の割合は、高齢化の進行や高齢者の外出率の増加に伴い近年上昇しており、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備が求められています。

■ 高齢者の外出率



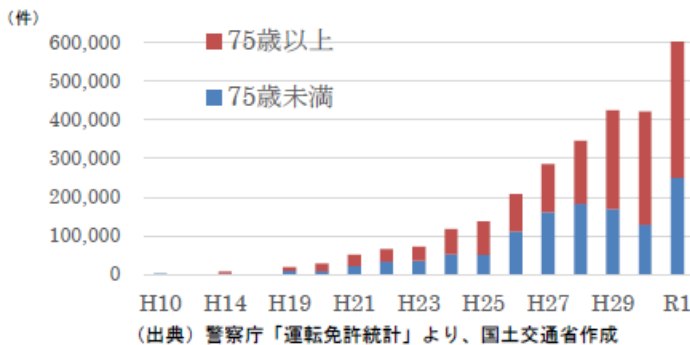
(出典) 昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、国土交通省作成

■ 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



※死亡事故件数は第1当事者（最初に交通事故に関与した車両等）を計上

■ 申請による運転免許の取消件数（自主返納数）の推移



(出典) 警察庁「運転免許統計」より、国土交通省作成

I - 6 上位計画及び関連計画等における位置付けの整理

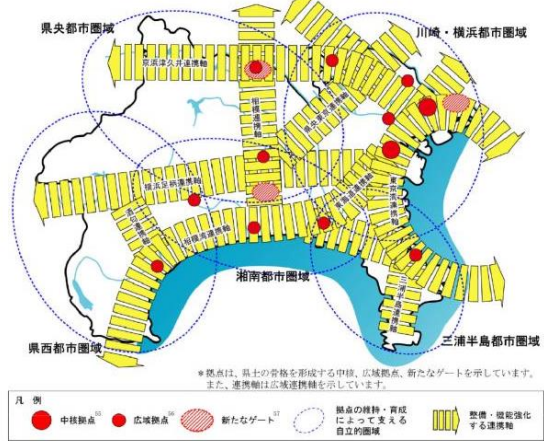
I 神奈川県（かながわ交通計画（令和4年3月））

【目標年次】 2040年代前半（概ね20年後）

【都市交通の目標】

- ① 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化
 - ・交流連携を支える交通網の構築
 - ・既存の交通網を活かした公共交通の充実
- ② 地域交通ネットワークの確保・充実
 - ・地域の移動を支える公共交通サービスの確保
 - ・地域のニーズに対応した移動環境の充実
- ③ 利便性、快適性、安全性の確保
 - ・災害に強い交通基盤の構築と老朽化対策
 - ・誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり
- ④ 環境負荷の低減
 - ・エネルギー利用の効率化・大気環境の保全
 - ・脱炭素化の加速

■ 自立と連携の都市づくり



（出典）「かながわ都市マスタープラン」（神奈川県県土整備局都市部都市計画課）



《目標の実現化に向けた交通施策》

【ストック効果の最大化】

○ 移動の連続性や利便性の向上

地域の交通サービスの維持・確保を図るために、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員して移動ニーズに対応していきます。

また、公共交通のシームレス化等の推進、複数の移動手段や経路の確保、新たな交通サービスの導入を図ることにより、誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる地域交通ネットワークを構築し、移動の連続性や利便性の向上を図ります。

○ 交通需要マネジメント

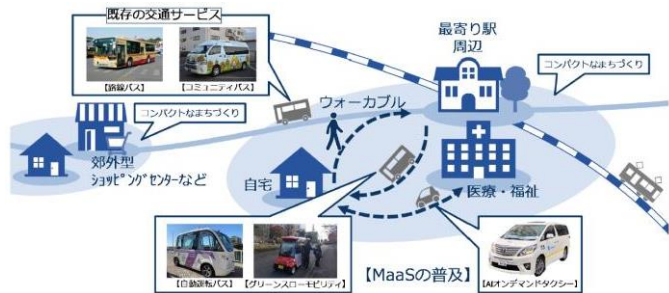
特定の鉄道や道路における局所的・過度な交通混雑の緩和に向けて、交通情報の提供や啓発活動の他、時差出勤やテレワークの推進をはじめとするモビリティ・マネジメントの考え方を踏まえながら、利用者の行動変容を促進します。

【施設整備】

○ 交通施設の整備

交通施設のユニバーサルデザイン化や交通のボトルネックとなっている箇所の改良等により、誰もが「安全・安心」、「快適」に移動することのできる環境の整備を図ります。

■ 地域交通ネットワークのイメージ



2 秦野市総合計画（令和3年3月）

【計画の期間】 基本構想…令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）
基本計画…前期：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）
後期：令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）

【将来像】 水とみどりに育まれ誰もが輝く暮らしよい都市（まち）

【都市像実現のための基本目標】

- ① 誰もが健康で共に支えあうまちづくり
- ② 生涯にわたり豊かな心と健やかな体を育むまちづくり
- ③ 名水の里の豊かな自然と共生し安全・安心に暮らせるまちづくり
- ④ 住みたくなる訪れたくなるにぎわい・活力あるまちづくり
- ⑤ 市民と行政が共に力を合わせて創るまちづくり

《基本施策413 地域を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持》

【目指すまちの姿】

- ① 持続可能な公共交通ネットワークを確保・維持することで、市民の日常生活に必要な移動手段が確保されています。
- ② 子どもから高齢者までの全ての世代や障害者など、誰もが利用しやすい公共交通が整備されています。

【取組の方向】

- ① 民間事業者による乗合タクシーの運行支援など、既存の公共交通の確保・維持を図るとともに、公共交通空白・不便地域への対応については、市民ニーズや地域の実情を把握したうえで、それぞれの地域に合った形で移動手段の確保に努めます。
- ② バス運行事業者と市内路線網の再編についての協議・検討を行うとともに、誰もが安心して利用できる公共交通の環境整備のため、ノンステップバスの導入や不採算バス路線の維持に対する支援を実施します。
- ③ 鉄道や高速バスなどの広域交通についても、運行事業者との連携を図り、市外へのアクセスの利便性向上を目指します。

【主な取組】

- ① 持続可能な乗合タクシー路線の確保・維持
- ② 効率性・利便性の向上を目指したバス路線網の再構築
- ③ 高速バス路線の充実
- ④ 鉄道事業者との連携強化

【成果・活動量】

指標	現状値（元年度）	中間値（5年度）	目標値（7年度）
乗合タクシーの便数	69便	69便	69便

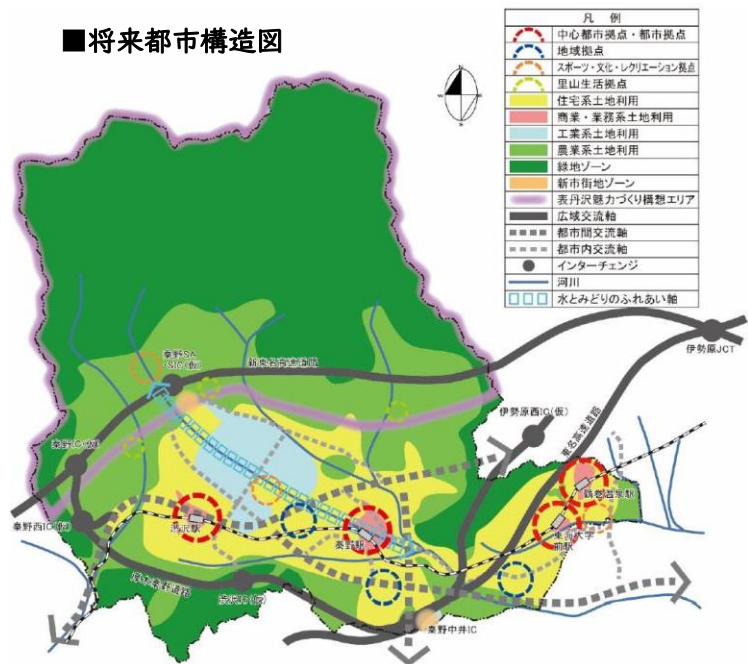
3 秦野市都市マスタープラン（令和3年3月）

【目標年次】 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）

【将来都市構造】

拠点	○都市中心拠点・都市拠点 （鉄道4駅周辺） ○地域拠点、スポーツ・文化・レクリエーション拠点、里山生活拠点
土地利用	住居系土地利用、商業・業務系土地利用、工業系土地利用、農業系土地利用、緑地ゾーン
都市軸	広域交流軸、都市間交流軸、都市内交流軸、水とみどりのふれあい軸

■将来都市構造図



【交通体系形成の方針】

① 鉄道

小田急線は、都心方面等へ連絡し通勤通学の主要な交通手段です。このため、利便性を高め快適な利用ができるように輸送力の維持に努めます。

② バス・乗合タクシー

バス路線の系統数を維持し、利便性の確保に努めます。また、公共交通空白・不便地域への対応については、市民ニーズや地域の実情を把握したうえで、それぞれの地域に合った形で移動手段の確保に努めます。

③ 公共交通の利用促進

交通需要マネジメント（TDM）の施策により、交通渋滞の緩和や地球温暖化対策を推進するとともに、自家用車から公共交通への利用転換を促進し持続可能な地域公共交通の確保・維持に努めます。

【安全・安心・快適に暮らせるまちづくりの方針】

① 公共交通の環境整備

誰もが安心して利用できる公共交通の利便性を確保するため、ノンステップバスの導入や鉄道駅のホームドアの設置など利用環境改善を促進します。

4 秦野市立地適正化計画（令和2年4月）

【計画期間】 令和2年（2020年）～令和22年（2040年）

【都市づくりの理念】 いつまでも暮らしやすく、市民とともに成長する都市
コンパクトシティ未来戦略はだの2040

【立地適正化の方針】

- ① 都市機能の集約と地域の特色を生かした経済投資の誘導
- ② 地域の将来土地利用を踏まえた暮らしやすい居住環境の維持・形成
- ③ 公共交通ネットワークの強靱化・体系化による快適に移動できるまちの形成
- ④ 産業生産機能の高度化・先進技術の開発と導入

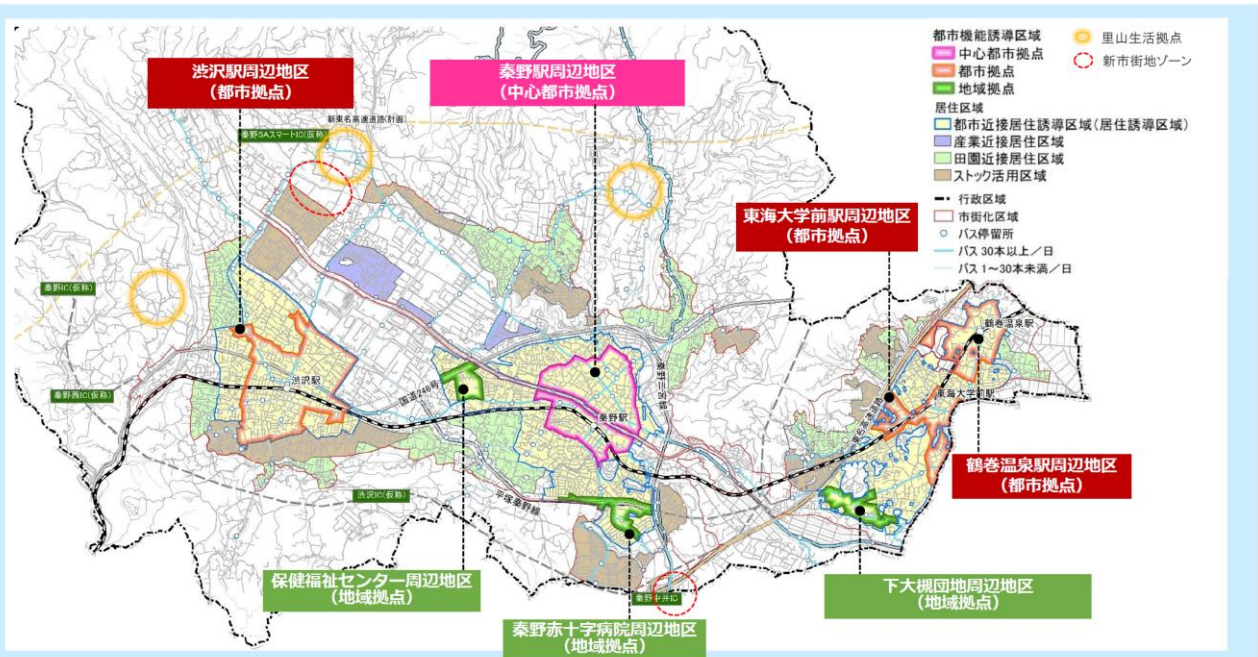
【目指すべき都市の骨格構造】

「小田急線4駅＋I Cの交通軸によるコンパクト・プラス・ネットワーク」

- 小田急線4駅周辺において重点整備を図り都市の成長をリードする拠点として作りあげていくことで、メリハリをつけていく
- 拠点以外の居住エリアや産業集積地等とのネットワークを将来的にも維持し、革新的に挑戦し続ける都市を支えていく
- I Cはまちづくりに好影響をもたらす契機となるものであるため、主要拠点とのネットワークを確保し、人・モノの交流促進や産業振興等に活かしていく



■都市機能誘導区域・居住誘導区域等





【誘導施策】

① 魅力ある公共交通環境の構築

国家戦略特区制度やサンドボックス制度、その他特区制度等の活用により、自動運転の取組が進められています。

本市においても地元企業や先行企業との連携により、社会に対する自動運転技術の一部実装を推進します。また、公共交通システムとして利用する自転車と公共交通機関との連続性を踏まえた、環境に優しい移動手段を推進します。

② まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成

地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。

そのため、本計画のより一層の推進においては、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通網の形成を推進します。

【目標（公共交通ネットワークの強靱化・体系化による快適に移動できるまちの形成）】

《基本目標》

	基準値（平成27年）	目標値（令和22年）
市内鉄道4駅の快速急行及び急行の停車の維持	4駅	維持
路線バス系統数及び乗合タクシー地区数の維持	51系統 4地区	維持

《誘導目標》

	基準値（平成27年）	目標値（令和22年）
交通系ICカードによる利用者数の割合	約85%	約90%
自動運転バスの路線導入数	—	新規導入
バス路線維持のための利用促進イベント開催数	—	2回/年
駅周辺におけるバス優先施策	—	新規導入

5 はだの交通計画（平成28年4月）

【目標年次】 令和12年（概ね15年後）

【将来都市交通像】

「拠点性を高め、環境にやさしく、安全・安心・快適な暮らしよい都市・交通環境の実現」

【基本方針（交通体系形成の考え方）】

- ① 将来に向けた体系的な道路網の形成
- ② 公共交通の利便性向上
- ③ 歩行者に優しい道路の整備
- ④ 拠点性を高める交通環境整備→土地利用施策との連携
- ⑤ 交通需要マネジメント等の推進

《交通体系形成方針》

- 公共交通ネットワークの維持・確保
 - ・公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持
- 公共交通空白・不便地域の改善
 - ・公共交通空白・不便地域の緩和に向け、地域の実情に応じた新たな交通手段の維持・確保
- 利用促進に向けた取り組み検討・実施
 - ・既存路線バスの利用環境の改善
 - ・高速バスとの連携強化

6 表丹沢魅力づくり構想（令和2年9月）

【構想期間】 令和2年度（2020年度）～令和12年度（2030年度）

【魅力づくりビジョン】 「本物の魅力」が見つかる表丹沢
～わたしのいつもを変える、暮らしを高める～

【魅力づくり方針】

- ① 資源を支える仕組みの充実
- ② 資源の適切な保全と新たな展開
- ③ 地域が主体となった体験の提供
- ④ 新しいライフスタイルの提案
- ⑤ 交流・発信による魅力の高め合い



【具体的な方針（周辺地域との連携による魅力の広がり）】

表丹沢周辺には、本市域に限らず周辺市町村に社寺や山岳スポット等の多くの資源が点在しています。このような資源を公共交通機関や自転車等を活用しながら回遊性を向上させ、広域的エリアからの来訪者の増加と広域観光地域としての魅力発信につなげていきます。

《既存の取組》大山と鶴巻温泉間バスルートの定着・拡充（主体：秦野市、市民、民間事業者）

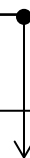
7 第2期秦野市観光振興基本計画（令和3年3月）

【構想期間】 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）

【コンセプト】 自然豊かな観光資源を生かした地域経済の活性化

【基本施策】

- ① 観光資源の魅力向上
- ② 観光基盤の整備・充実
- ③ 受入体制の強化
- ④ プロモーションの充実



【ニーズに応じた二次交通の検討】

概要	<p>路線バスやタクシー及びコミュニティタクシーといった公共交通のほか、レンタカー、自転車などの新たな二次交通システムを検討します。</p> <p>特に自転車については、新たな交流拠点として「ヤビツ峠レストハウス」がオープンしたため、自転車の組み立てなどができる、秦野駅北口にある自転車駐輪場におけるフリースペースの活用などを推進するとともに、レンタサイクルなどのニーズ調査を実施し、事業などへの反映を検討します。</p>		
主体	秦野市、観光事業者、交通事業者		
実施計画	前期（R3-5） ○	中期（R6-9） ◎	（R10-12） ⇒

「◎」：取組を重点的に実施する年度

「○」：一部の取組を実施又は実施に向けて準備をする年度

「⇒」：継続して事業を実施する年度

II 市民等の意向把握

市民や観光客、公共交通利用者、交通事業者・関係団体及び送迎バス運行事業所を対象に、アンケート調査を行いました。

区分	調査対象	調査方法	回収状況	主な調査項目
市民アンケート調査	15歳以上の市民 3,000人（住民基本 台帳からの無作為抽 出）	郵送配布、郵送回収	回収票数：1,404票 回収率：46.8%	1 回答者の属性 2 現在及び将来の移動に対する不安度 3 日常の外出行動（通勤・通学、買物、通院） 4 自動車・バイク（原付含む）の運転状況 5 鉄道（小田急線）の利用状況 6 高速バスの利用状況や、新東名高速道路に高速バス路線が開設した場合の利用意向 7 路線バス（神奈川中央交通株）の利用状況とサービス満足度 8 タクシーの利用状況とサービス満足度 9 地域公共交通の今後の在り方
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	郵送配布、郵送回収	回収票数：214票 回収率：85.3%	1 高齢者、障害者又は子育て世代が日常利用する主な買物先や通院先について 2 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 3 買物・通院等で外出する際の、「移動のときに困ること、不便を感じること」、「現在は行くことができないが、本当は行きたい場所」などについて 4 地域公共交通サービスや福祉有償運送及び買物・送迎支援事業に関する要望・意見について
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	WEB アンケート	回収票数：200票	1 回答者の属性 2 秦野市への訪問状況 3 地域公共交通で移動する際の問題点や改善要望 4 観光地等を周遊する際の不便度 5 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つた場合の利用意向
路線バス利用者アン ケート調査	路線バス利用者	バス乗降者へ調査員による 直接ヒアリング（鶴巻温泉駅、東 海大学前駅、秦野駅、渋沢駅、秦野赤十 字病院、神奈川病院、下大槻団地）	平日 716票 休日 605票 合計 1,321票	1 回答者の属性 2 路線バスの利用状況 3 本日回答した路線バスの利用区間におけるその他の移動方法 4 路線バスの運行サービスの満足度
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	乗客へ調査票を渡し、乗客 自身が調査票の該当箇所を 織り込むアンケート方式 （ビンゴ形式調査票の活用）	○ 上地区乗合自動車：71票 ○ 渋沢駅・秦野赤十字病院 ルート：52票 ○ おおね台ルート：58票	1 回答者の属性 2 乗合タクシーの利用特性 3 運行サービスの満足度と改善点
交通事業者・関係団 体アンケート調査	○ 交通事業者8社 （鉄道、路線バス、乗 合タクシー（路線固定 型、デマンド型）、タ クシー、高速バス） ○ 関係団体3団体 （秦野商工会議所、秦 野市観光協会、秦野市 社会福祉協議会）	メールか郵送による配布、 回収	交通事業者8社 関係団体3団体	【交通事業者】 1 利用者の利用特性や傾向 2 運行上の問題点や経営上の問題点 3 利用者や市民などから寄せられている意見・要望 4 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること 5 秦野市の施策や計画に提言・期待すること、行政と協働で実施したいこと 【関係団体】 1 地域公共交通との連携・協力した取組や今後の取組の可能性 2 来訪者や施設などから地域公共交通に関して寄せられている声 3 秦野市の地域公共交通についての意見・要望
送迎バス運行事業所 アンケート調査	市内鉄道4駅（鶴巻温 泉駅、東海大学前駅、秦野 駅、渋沢駅）の駅前広場 に送迎バスを乗り入 れている28事業所	郵送配布、郵送回収	回収票数：26票 回収率：92.9%	1 送迎バスの概要 2 従業員の勤務状況や規程等 3 施設利用者の利用状況や利用条件等 4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性 5 路線バスに対する改善して欲しい要望

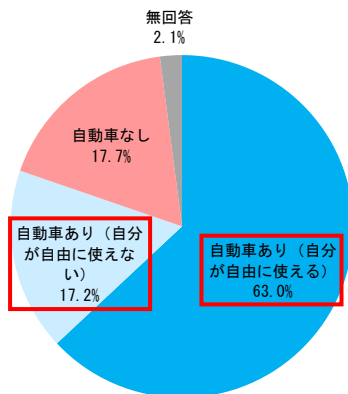
I 市民アンケート調査

(1) 現在及び将来の移動に対する不安度

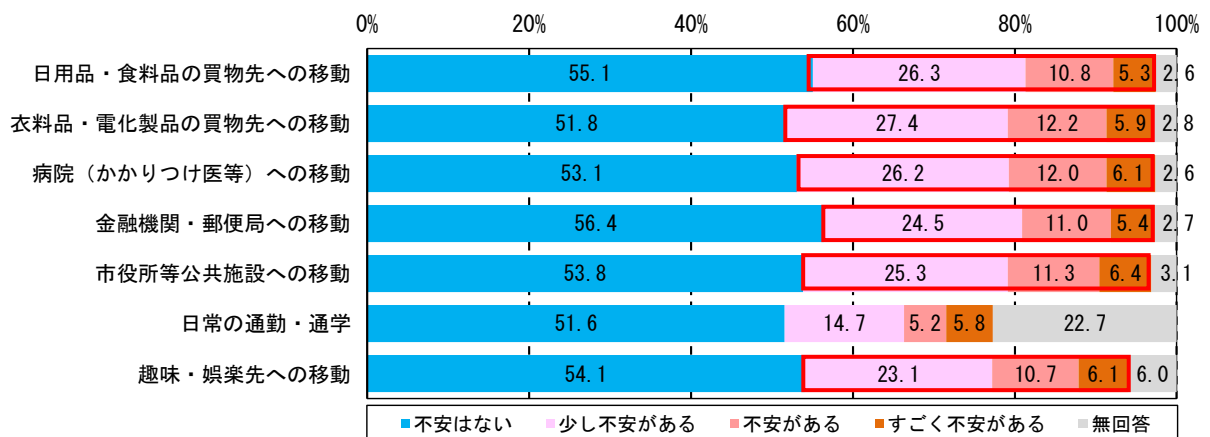
《POINT》高齢になるほど将来の移動の不安度が高くなる傾向

- ・ 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。

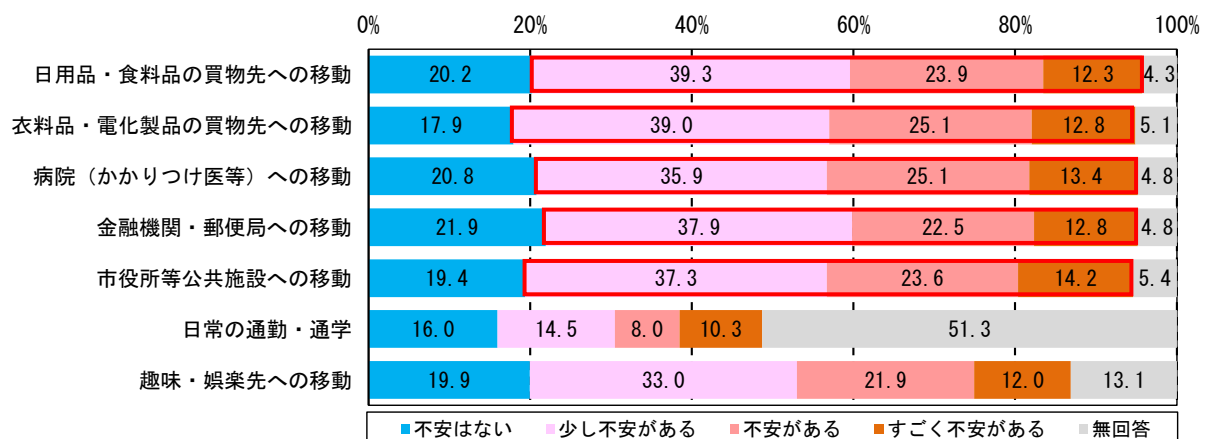
■自動車の保有状況



■5年後の移動不安度（n = 1,404）



■5年後の移動不安度（75歳以上・n = 351）



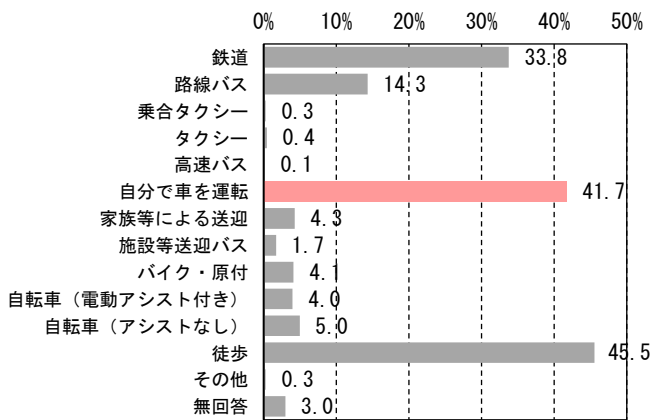
(2) 日常の外出行動と運転免許返納の考え方

《POINT》自動車依存度の高さや運転免許を手放せない高齢者

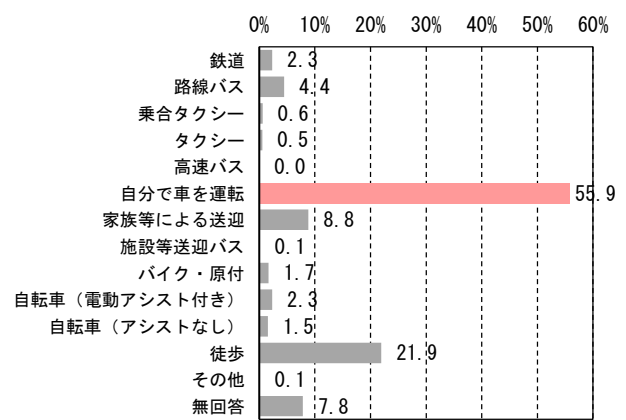
- ・ 普段利用する移動手段で、「自分で車を運転」は通勤・通学の場合が41.7%、買物（食料品・日用品）の場合が55.9%、通院の場合が45.8%と自動車による依存度が高くなっています。
- ・ 運転免許返納の考え方では、「高齢になったら返納を考える」が50.4%となっており、年齢別では、高齢になるほど返納意向が強くなり、75歳以上では「次の運転免許の更新はせずに返納したい」が13.6%となっています。一方、「返納を考えているが難しいと感じている」の回答割合も他の年代と比較して高く、返納したくてもできない人への対応が課題となっています。

■普段移動する移動手段（複数回答）

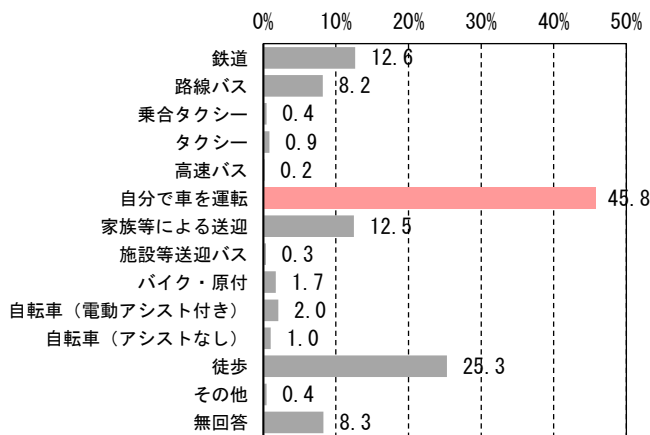
（通勤・通学の場合、n=705）



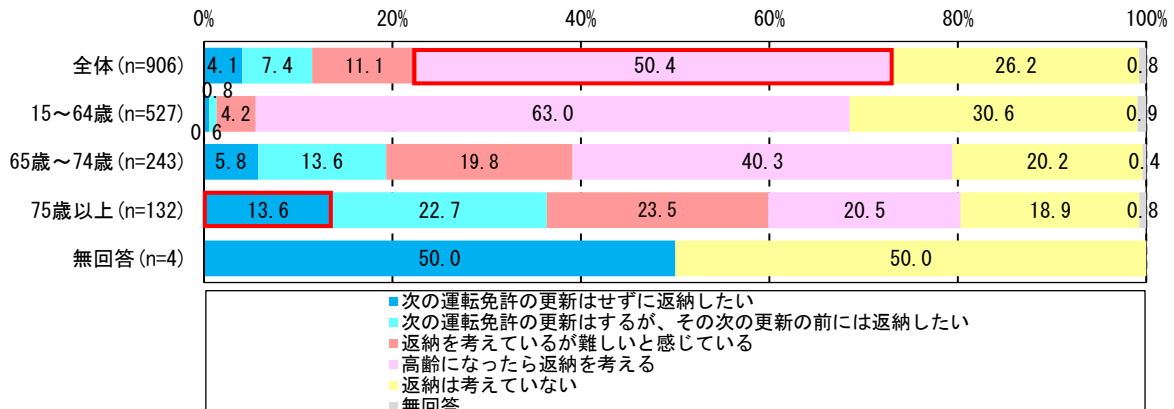
（買物（食料品・日用品）の場合、n=1,304）



（通院の場合、n=1,171）



■運転免許返納の考え方（年齢別）

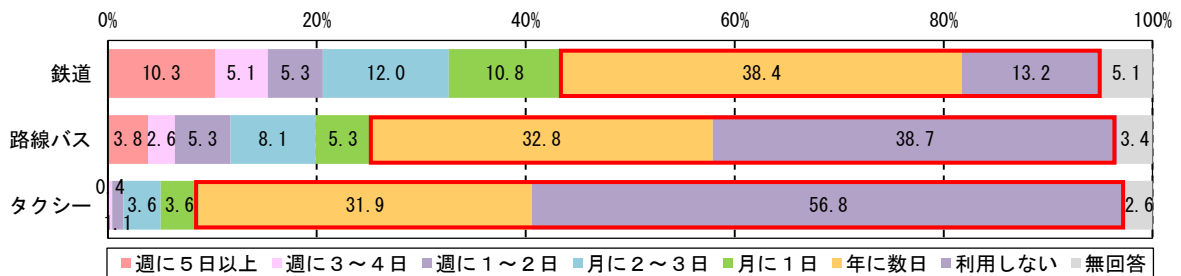


(3) 地域公共交通の利用状況と路線バスの認知度

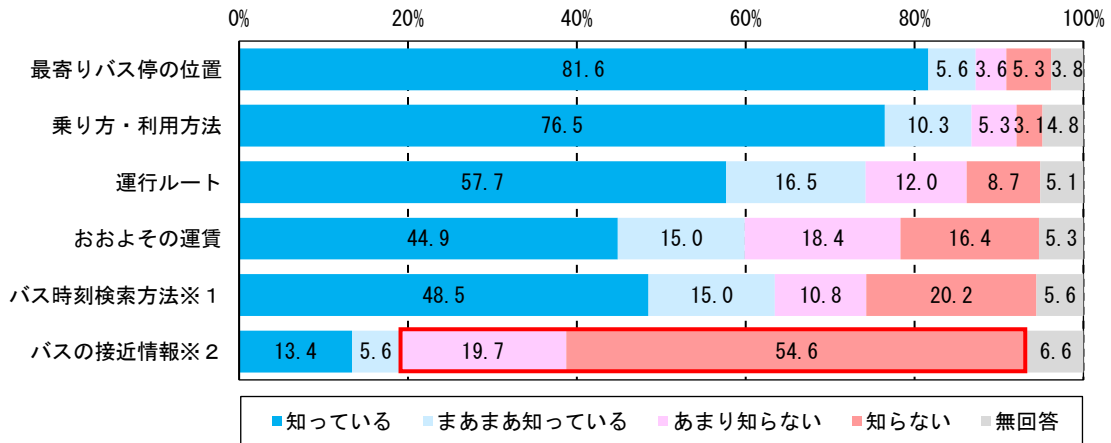
《POINT》地域公共交通の利用頻度の低さと、「バスの接近情報」に対する認知度の低さ

- ・ 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。

■地域公共交通の利用頻度

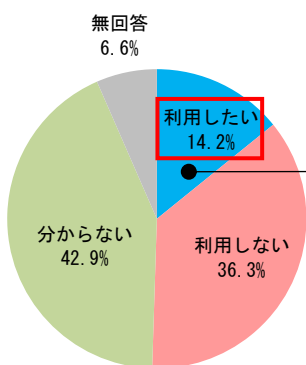


■路線バスの認知度

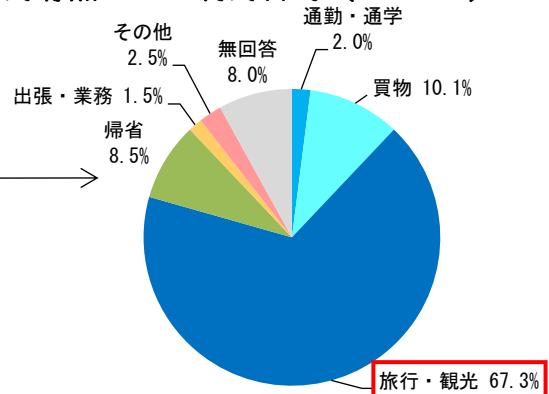


※1 = 神奈中HP、Yahoo、Google、ナビタイム等 ※2 = バスロケーションシステム

■新東名高速道路の高速バス新路線の利用有無



■利用目的 (n = 199)

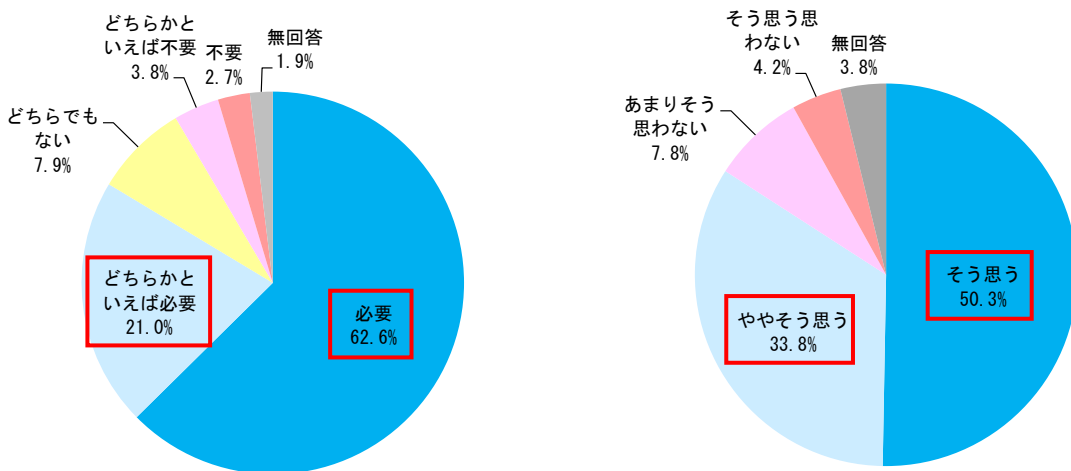


(4) 地域公共交通の今後の在り方

《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いますか。」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。

■地域公共交通の必要性(n=1,404) ■地域公共交通に対する今後の利用意向(n=1,404)



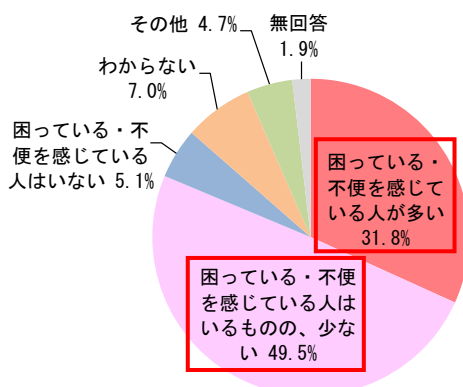
2 民生委員・児童委員アンケート調査

(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。

■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



(2) 買物・通院等で外出する際の「移動のときに困ること、不便を感じること」、地域公共交通サービスや福祉有償運送及び買物・送迎支援事業に関する要望・意見について

1 路線バスについて

- ・ バスの本数が少ない。
- ・ 日中時間帯の本数を増やして欲しい。
- ・ バス停まで歩くのが大変。バス停まで遠い。
- ・ 運賃が高い。運賃を無料にして欲しい。
- ・ ノンステップバスが少ない。バスの乗り降りが大変。
- ・ バス車両の乗降ステップが高く、利用しづらい。
- ・ 渋沢駅北口から秦野赤十字病院までの直通を日立回りで出して欲しい。

2 乗合タクシーについて

○ 上地区乗合自動車

- ・ 本数を増やして欲しい。
- ・ 往路は良いが、復路が無くて困る。

○ コミュニティタクシー

- ・ 本数を増やして欲しい。
- ・ 交通系ＩＣカードを利用できるようにして欲しい。
- ・ もっとキメ細かいサービスが欲しい。
- ・ おおね台ルートのコミュニティタクシーの運行ルートの変更を検討して欲しい。
- ・ 弘済学園ルートのコミュニティバスを運行して欲しい。
- ・ 午後１時着、２時着、３時着くらいのコミュニティタクシーが無い。

3 買物・送迎支援事業について

- ・ 移動販売車が近くに定期的に来て欲しい。
- ・ 移動販売車は高額となるので、利用券等の補助をして欲しい。

4 タクシーについて

- ・ タクシー割引を導入して欲しい。
- ・ タクシー料金を安くして欲しい。

5 新たな地域公共交通について

- ・ 公共交通の空白時間帯に施設コミュニティバスを運行して欲しい。
- ・ 市内を循環するバスが欲しい。
- ・ 秦野赤十字病院へ直通のバス路線が欲しい。
- ・ 神奈川病院に行く手段が欲しい。
- ・ イオンなど大型スーパーに行くバスが欲しい。
- ・ できるだけ家の近くからクリニックの玄関先まで巡回してくれるシャトルバスが欲しい。
- ・ 行きたい時に行きたい場所に連れて行ってくれる福祉サービスが欲しい。
- ・ 買物や通院用の地域コミュニティバスが欲しい。
- ・ ドアからドアの送迎サービスがあると有難い。

6 運賃について

- ・ 市内のみで良いので、無料バス運賃のパスがあれば欲しい。
- ・ バスやタクシーなどのシニア・子育て世代割引があったら良い。

7 福祉サービスについて

- ・ 福祉タクシーの補助券がもっと欲しい。

3 観光客アンケート調査

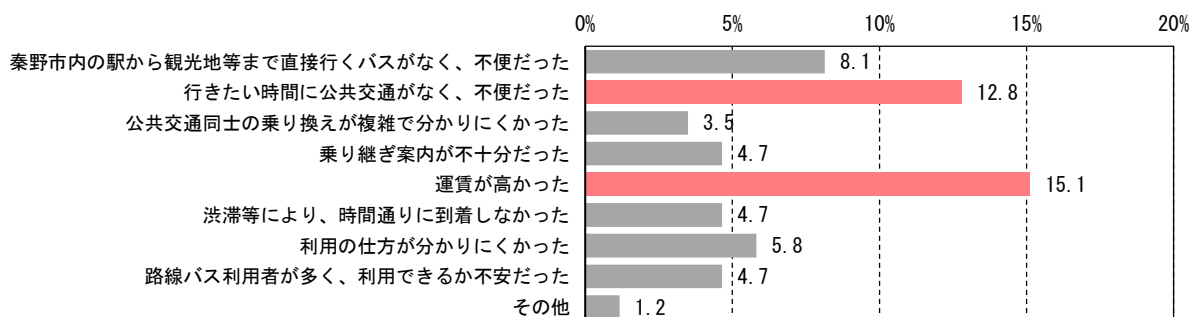
(1) 公共交通で移動する際の問題点や改善要望

《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。

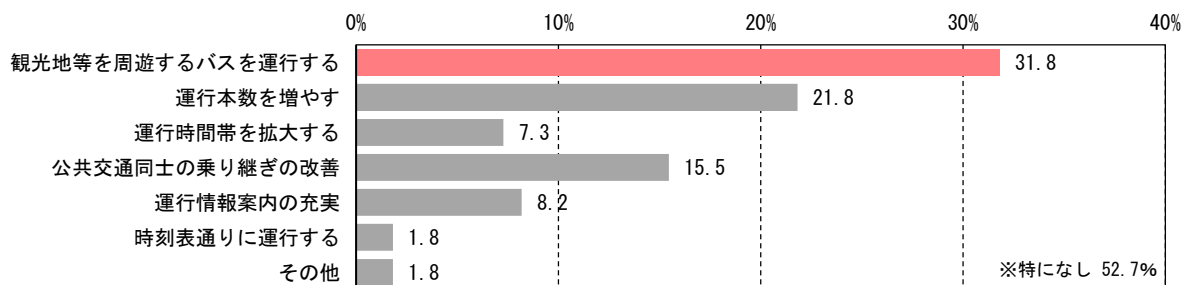
■公共交通で移動する際に感じた問題点

（移動手段で鉄道、高速バス、路線バスを選択した人・n=86）

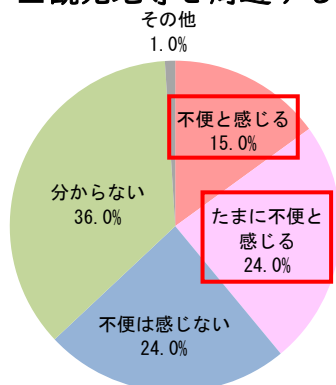


■市内の公共交通がどのように改善したら便利と感じるか

（移動手段で自家用車、レンタカー、バイク（原付含む）を選択した人・n=110）



■観光地等を周遊する際の不便度

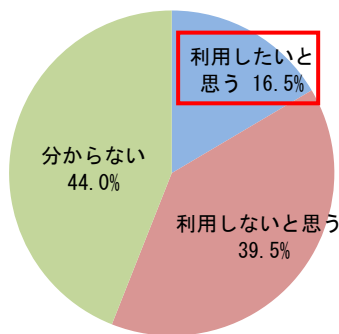


(2) 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開通し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合の利用意向

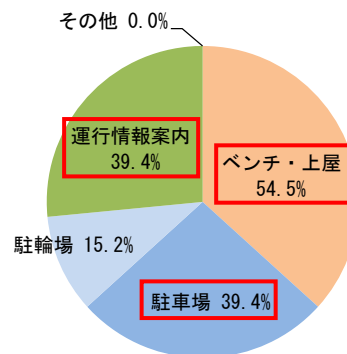
《POINT》新東名高速バス路線の利用意向は「利用したいと思う」が16.5%

- ・ 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。

■高速バス利用意向 (n = 200)



■高速バス停に欲しい設備 (n = 33)



4 路線バス利用者アンケート調査

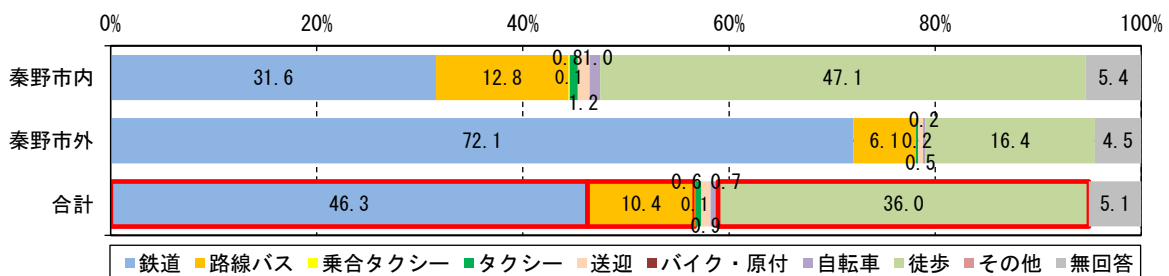
(1) 路線バスの利用状況

《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。

※120頁を参照してください

■路線バス乗車前の移動手段 (各地点で乗車した人)

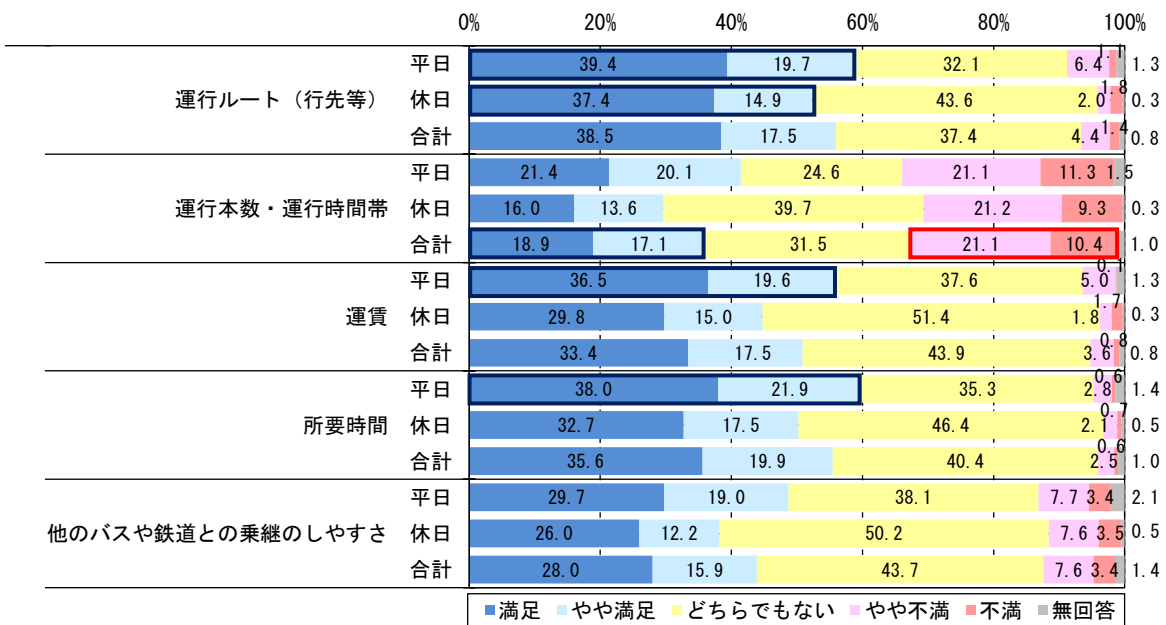


(2) 路線バスの運行サービスの満足度

《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。

■路線バスの運行サービスの満足度（n=1,321）

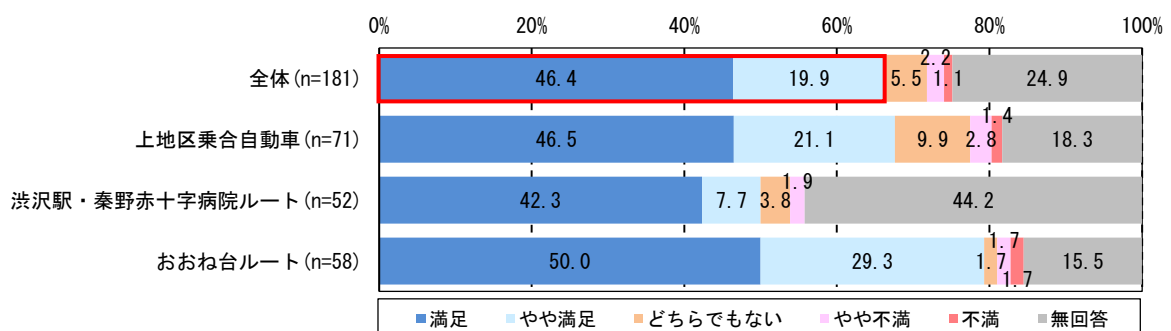


5 乗合タクシー利用者アンケート調査

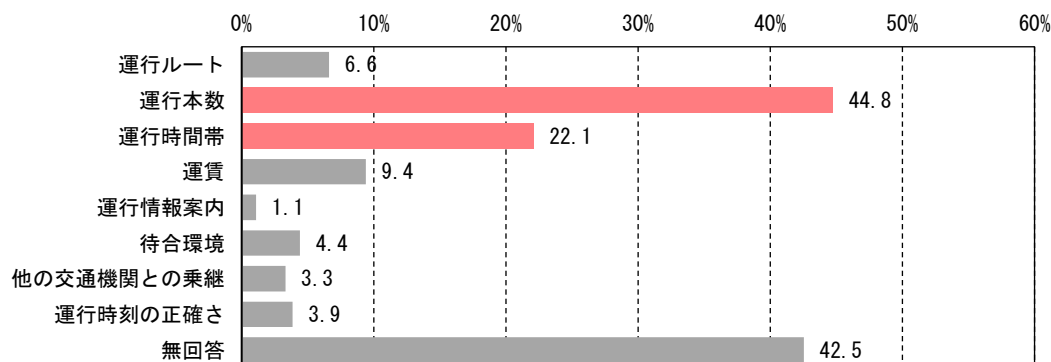
《POINT》運行本数で改善要望が多いものの運行サービスは満足

- 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。

■運行サービス満足度



■ 3路線全体・改善して欲しいサービス（上位3つまで回答、n=181）



6 交通事業者・関係団体アンケート調査

(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（秦野橋北側交差点から秦野駅まで到着時間が長い）
 - ・ 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車用の開放
 - ・ 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）
 - ・ ロマンズカー停車本数増
 - ・ 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。

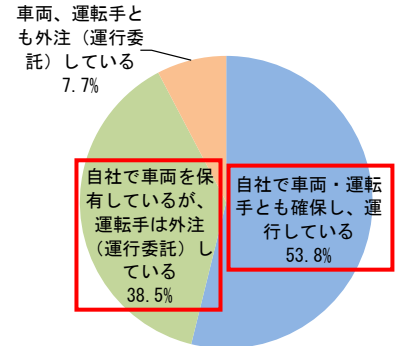
7 送迎バス運行事業所アンケート調査

(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。

■運行方法（n=26）

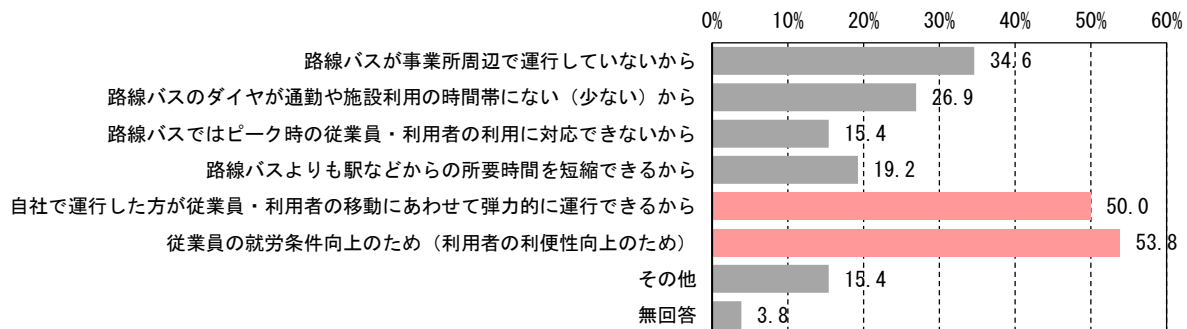


(2) 送迎バスを運行している理由と困っていること

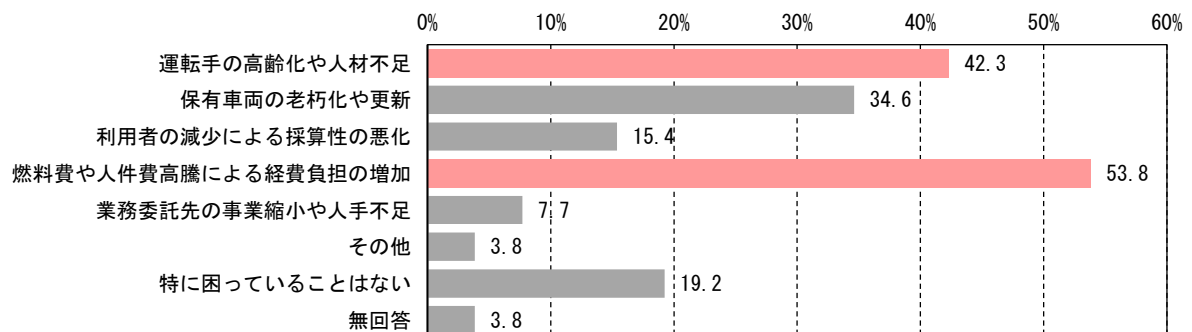
《POINT》経費増加や運転手の高齢化・不足による送迎バスの維持が課題

- 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。

■送迎バスを運行している理由（複数回答・n=26）



■送迎バスを運行する上で困っていること（複数回答・n=26）

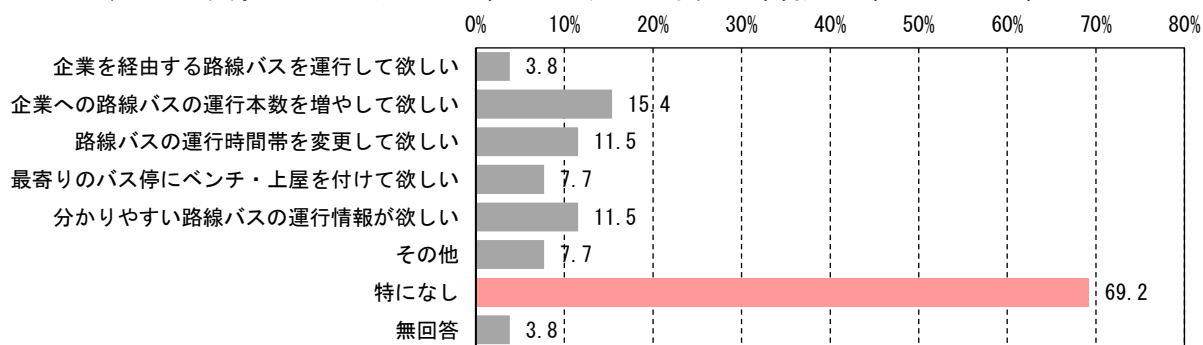


(3) 路線バスに対する改善して欲しい要望

《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。

■市内の路線バスに対する改善して欲しい要望（複数回答・n=26）



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。



課題を導き出した要因

【地域公共交通に関する現況把握】

- 地域公共交通の運行情報案内は、鉄道（小田急線）が小田急アプリ（スマートフォンアプリ）で、路線バスがバスロケーションシステムで実施しています。

【市民アンケート調査】

- 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。
- 地域公共交通の利用は、「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、利用頻度が低い状況です。
- 路線バスについては、バス事業者で実施中のバスロケーションシステム「バスの接近情報」の認知度が19.0%と低く、運賃、時刻表の検索方法を知らないという声もあります。

【地域公共交通に関する現況把握】

- 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査によると、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、隣接する伊勢原市、平塚市と比較してやや高くなっています。

【市民アンケート調査】

- 通勤・通学、買物（食料品・日用品）、通院のそれぞれの目的において「自分で車を運転する」が4割を超え、自動車依存度が高い状況です。

【交通事業者アンケート調査】

- 秦野橋北側交差点や河原町交差点など秦野駅周辺での慢性的な交通渋滞による遅延や、秦野駅南口駅前広場や渋沢駅北口駅前広場で自家用車の駐停車による遅延などが指摘されています。

【地域公共交通に関する現況把握】

- 丹沢、震生湖、弘法山公園及び鶴巻温泉など本市への観光客数は平成30年から増加傾向です。

【観光客アンケート調査】

- 観光地等を周遊する際の移動について39.0%が不便さを感じており、公共交通の改善点で「観光地等を周遊するバスを運行する」が31.8%と多くなっています。

【関係団体アンケート調査】

- 来訪者や観光施設等から、ロマンスカーの増便や観光施設までの路線バスの増便などの声があります。

地域公共交通の課題

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

地域公共交通を次世代に繋ぐためには、現地域公共交通を利用している方だけでなく、新たな利用者の獲得が不可欠なため、市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供・充実のほか、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

本市ではこれまでも交通渋滞を減らすため、自家用車の利用の仕方を工夫する取組として「はだの交通スリム化プロジェクト」などを行っていますが、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

新東名高速道路の整備を契機に、整備中の秦野丹沢SA・スマートIC周辺や、ヤビツ峠周辺等の観光地などにおいて観光振興などが進められているため、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

持続可能な地域公共交通を構築し、移動利便性の高い都市として本市のポテンシャルを最大限引き出すためには、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、上位計画である「秦野市総合計画（令和3年3月）」での地域公共交通の主な取組として「持続可能な乗合タクシー路線の確保・維持」、「効率性・利便性の向上を目指したバス路線網の再構築」、「高速バス路線の充実」、「鉄道事業者との連携強化」を掲げています。

本市における地域公共交通は、これらの取組内容を踏まえ、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**

【地域公共交通の課題】

- ① 高齢者・障害者など交通弱者への対応
- ② 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持
- ③ 点在する交通空白・不便地域の改善
- ④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証
- ⑤ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善
- 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
- 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
- ⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応
- ⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

【地域公共交通の基本方針】

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

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、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、基本理念の実現に向けて、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

本市の公共交通網は、東西方向に小田急小田原線が運行し、鉄道4駅を中心に路線バスのネットワークが放射状に形成されています。また、高速道路として東名高速道路や新東名高速道路が北部と南部を通り、市外からのアクセスも良い状況です。

路線バス網は、一定エリアをカバーしているため、これらの路線を維持するとともに、それぞれを補完する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	位置付け・役割	移動量・距離※	
				都市間	市内
基幹	広域基幹公共交通	鉄道（小田急線） 高速バス	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	基幹公共交通	路線バス	・1日当たり30本以上（概ねピーク時片道3本以上に相当）と運行頻度の高い路線で、小田急線4駅と二宮町など周辺都市の各地や、市内拠点間を結ぶ移動を担う交通	○	○
幹線公共交通		路線バス	・上記以外で市内拠点間などを結ぶ移動を担う交通	○	○
支線公共交通		乗合タクシー（路線固定型、デマンド型）	・主に地域内の移動と公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通	—	△
面的公共交通		タクシー	・ドア to ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的かつ柔軟に対応可能な交通	△	△
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	・施設や事業所など特定の利用者の移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

■地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用した乗合自動車の位置付け

役割	主に公共交通空白・不便地域の解消と市民の移動の向上を図ることを目的に、地域、事業者及び行政との協働により運行しており、地域住民の生活に必要な買物や通院などの足を確保する上で、重要な交通です。
確保維持策	鉄道（小田急線）や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行います。
必要性	公共交通空白・不便地域の解消と地域のニーズ等を反映した公共交通体系の確保・維持のため、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）だけでは運行の維持が難しいことから、引き続き市の支援により、生活交通手段を確保・維持する必要があります。

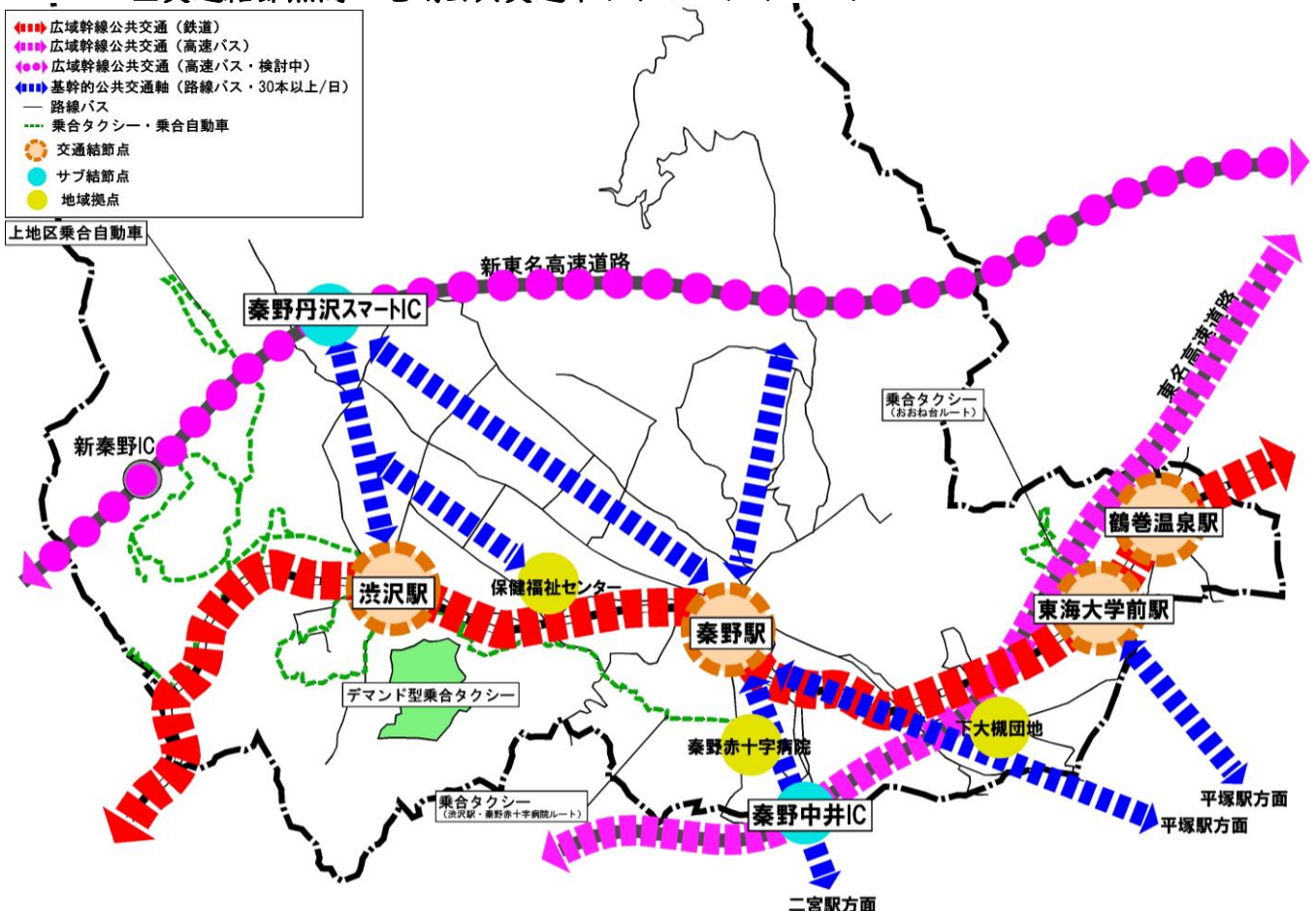
(3) 交通結節点の在り方

効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築する上で、交通結節点は、各公共交通機関の接続性を高める重要な役割を担うため、情報提供、乗継負担の軽減などを考慮する必要があります。

交通結節点は、基幹交通、幹線と支線の乗り継ぎが可能な場所で、「秦野市都市マスタープラン」や「秦野市立地適正化計画」の将来都市構造（目指すべき都市の骨格構造）で「中心都市拠点」、「都市拠点」に位置付けられている「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 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8 ：東名高速道路で運行中の高速バスの利用促進	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高速バスサービスの周知	○		○															
	事業10 ：観光地を巡る周遊交通の検討	②高速バス利用者の利便施設の維持及び検討	○		○																	
		事業11 ：交通結節点の機能強化及び待合環境の改善	①高速バス停留所の新設	○		○																
			②高速バス停留所への交通アクセスの検討	○		○																
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12 ：人にやさしい車両（バス・タクシー）の導入促進	③関連施設の整備	○		○																
			④環境に配慮した交通の推進	○		○	○	○														
		事業13 ：高齢者等の移動支援	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	○		○																
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	○		○	○	○																
	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	○		○	○	○		○													
事業16 ：商業施設等との連携	②地域公共交通が担う環境配慮施策の検討	○		○	○	○		○														
	①利用促進サービスとの連携	○		○	○	○		○														

3 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理します。

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業 I】 路線バスサービスの維持及び利用促進					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 ■ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ■ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 ■ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>「秦野市立地適正化計画（令和2年4月）」で掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、鉄道4駅から拠点・居住地・産業集積地を結ぶ基幹的な路線バスについて、利便性向上により、路線の維持を図ります。</p> <p>また、路線バスは、慢性的な渋滞等により遅延が指摘されているため、定時性を確保する環境の向上に努め、利用促進を図ります。</p> <p>なお、市内を運行中の路線バスの大半は赤字路線となっていますが、路線が維持されるよう、関係機関や地域等と課題の共有を図りながら取り組みます。</p> <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>					
実施主体	市、バス事業者、地域、関係団体・企業					
実施時期	実施項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	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					➔

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業2】乗合タクシーサービスの維持及び利用促進					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 ■ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ■ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>乗合タクシーは、路線バスでは困難な区域を運行していますが、利用者が少ないことから、安定的な運営に向けて行政の支援が必要です。また、運行を維持するための課題について地域と共有しながら、サービスの検証や利用促進を図ります。</p> <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>					
実施主体	市、タクシー事業者、地域					
実施時期	実施項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	上地区乗合自動車 (地域内フィーダー系統補助金の活用)					→
	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					→

■乗合自動車事業の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
湯の沢線	渋沢駅北口	沼代	湯の沢終点	4条乗合	路線定期運行	タクシー事業者	フィーダー補助
循環線	渋沢駅北口	循環系統	渋沢駅北口	4条乗合	路線定期運行	タクシー事業者	フィーダー補助

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業3】 タクシーサービスの維持及び利用促進					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>タクシーは、駅や主要施設等での待機中に利用される方が多く、アプリを活用した利用は少ない状況です。</p> <p>タクシーは、個別の移動需要に柔軟に対応できる特性を有しているため、サービスを周知するとともに、移動困難な方の利用環境が向上するよう利用促進を図ります。</p> <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>					
実施主体	市、タクシー事業者、地域					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	① タクシーサービスの維持及び利用促進					→

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業4】 運転手確保の取組					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input checked="" type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>路線バスやタクシーなど地域公共交通を担う運転手については、高齢化や不足が指摘されており、現行の公共交通サービスを維持するためには、交通事業者と連携し、利用促進のみならず、運転手確保のための取組が必要です。</p> <p>① 運転手確保の取組 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>					
実施主体	市、バス・タクシー事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	①運転手確保の取組	—————→				

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業5】地域の支え合いによる移動支援					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 ■ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>地域公共交通では担えない移動需要を補完する福祉有償運送や、買物支援、送迎ボランティアについて、制度を周知するとともに、事業を持続的なものとするため、担い手の育成を図ります。</p> <p>① 地域移動支援サービスの周知と運行支援 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 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>					
実施主体	市、地域、関係団体・企業					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	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					➔

基本方針	I 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					
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					
実施事業	【事業6】次世代交通を活用した新たな交通サービス					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 ■ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 ■ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>路線バスは、通勤・通学などまとまった移動需要に対し機能を発揮しますが、行き先や運行本数等の面で制約があるため、個々のきめ細かな移動需要に対応するのは困難な状況です。買物や通院など日常生活の移動は自家用車が多く、路線バスは余り利用されていません。また、秦野丹沢SA・スマートIC周辺など、表丹沢エリアにおける観光拠点施設間の移動手段が十分でないなどの課題があります。</p> <p>そのため、交通空白・不便地域等における日常の移動や高齢者等の移動の支援、また、観光客の利便性と回遊性の向上を図るため、新たな交通サービスの検討を行います。</p> <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> <p>※次世代交通...自動運転、オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル（マイクロモビリティを活用したシェアリングサービスを含む）、電動自走式ロープウェイ（Zippar）など。</p>					
実施主体	市、交通事業者、民間事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	①新たな交通サービスの検討	→				

基本方針	Ⅰ 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					
目標	② 市外への移動を支援するアクセス強化					
実施事業	【事業7】小田急線の利便性向上と利用促進					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>本市の地域公共交通の骨格を形成する鉄道について、秦野市立地適正化計画（令和2年4月）で掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」の交通軸の一つとして、さらなる利便性と安全性の向上のため、鉄道事業者と連携して取り組みます。</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>					
実施主体	市、神奈川県、交通事業者、沿線市町					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	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					→

基本方針	Ⅰ 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					
目標	② 市外への移動を支援するアクセス強化					
実施事業	【事業8】 東名高速道路で運行中の高速バスの利用促進					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>東名高速道路を運行し、東京圏や羽田空港等を繋ぐ高速バスは、主に観光等の目的で利用されています。高速バスは、都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通として、利便性の高い交通手段です。</p> <p>しかし、利用者数の減少や運転手不足等により、サービスの維持が困難な状況です。</p> <p>高速バスの路線を維持するため、高速バスの運行サービスや東名秦野バス停までのアクセス方法の周知など、利用促進を図ります。</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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>▲東名秦野バスストップ付近 高速バス利用者用駐車場</p>					
実施主体	市、バス事業者					
実施時期	実施項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	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	→				

基本方針	Ⅰ 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						
目標	② 市外への移動を支援するアクセス強化						
実施事業	【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						
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保						
事業概要	<p>新東名高速道路秦野丹沢SAは、県立秦野戸川公園に近接しており、SA内に高速バス停留所を設置することにより、市民だけでなく、市外からの観光客の利用も期待されるため、新たな交通結節点として公共交通ネットワークの拡充を図ります。</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>						
実施主体	市、バス事業者						
実施時期	実施項目		R6	R7	R8	R9	R10
	①高速バス停留所の新設	協議・調整	→				
		運用				→	
	②高速バス停留所への交通アクセスの検討	検討	→				
		導入				→	
	③関連施設の整備	検討	→				
整備				→			

基本方針	Ⅰ 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					
目標	② 市外への移動を支援するアクセス強化					
実施事業	【事業 10】 観光地を巡る周遊交通の検討					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>本市の観光資源である丹沢や震生湖、弘法山公園及び鶴巻温泉などを巡る交通手段が限定されています。</p> <p>また、新東名高速道路の秦野丹沢SA・スマートICから近接した位置に県立秦野戸川公園などが立地し、観光客の来訪も見込まれます。</p> <p>来訪者の利便性や回遊性の向上を図るため、これら観光資源を巡る周遊交通を検討します。</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>					
実施主体	市、バス・タクシー事業者、地域					
実施時期	実施項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	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 →		

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					
目標	③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備					
実施事業	【事業Ⅰ】交通結節点の機能強化及び待合環境の改善					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>交通結節点である駅前広場は、路線バスや乗合タクシー、タクシー、一般車など多様な交通手段が乗り入れているため、それぞれの車両の交通整理が必要です。</p> <p>東海大学前駅南口については、令和4年4月から平塚駅と東海大学前駅を結ぶ新たな路線バスが運行しており、今後の増便も見込まれるため、環境整備が必要です。</p> <p>また、路線バスの運行サービスでは、待合環境に対する満足度が低いため、利用者が安全で快適にバス待ちができるよう、待合環境等の改善を検討します。</p> <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に、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、上屋等待合施設や、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>					
実施主体	市、交通事業者、地域					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	①交通結節点の環境整備検討	→				
	東海大学前駅南口の環境整備	→				
	②バス利用時の環境整備の支援	→				

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					
目標	③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備					
実施事業	【事業12】人にやさしい車両（バス・タクシー）の導入促進					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>高齢者や障害者、ベビーカー等交通弱者が容易に移動できるよう、路線バスやタクシー車両については国の補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、利用しやすい車両の導入を促進します。</p> <p>① ノンステップバス等の導入促進 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> <p>※ 秦野市エイジフレンドリーシティ行動計画におけるノンステップバス導入目標 令和7年度 79.1%</p>					
実施主体	市、バス・タクシー事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	①ノンステップバス等の導入促進	→				

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					
目標	③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備					
実施事業	【事業13】高齢者等の移動支援					
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 □ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>市民の外出頻度について、買物では年代を問わず週1～2日以上の割合が多く、通院では75歳以上で月に1日以上の割合が多くなっています。</p> <p>また、5年後の移動不安度は、75歳以上の方で「不安はない」と回答した方が2割にとどまっています。</p> <p>そのため、高齢者等が安心して移動できる環境を整備し、外出機会の創出を図ります。</p> <p>① 高齢者の運転免許返納に繋がる取組 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 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 事業6 : 次世代交通を活用した新たな交通サービス 事業7-① : 鉄道事業者への要望活動の実施 事業11-② : 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</p>					
実施主体	市、バス・タクシー事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	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					→

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					
目標	③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備					
実施事業	【事業14】公共交通・観光情報の発信					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>路線バス事業者が取り組むサービスの認知度は、「バスの接近情報」で低い状況でした。また、観光客アンケート調査では、公共交通で移動する際の問題点として「利用の仕方」や「乗継案内」に対する指摘がありました。</p> <p>バス事業者で実施中のバスロケーションシステムによる接近情報等、路線バス利用における利便性向上のためのサービスを周知し、利用促進を図ります。</p> <p>また、バスマップや、外出の機会創出に繋がる観光ガイドを作成し、公共交通の利用促進に繋がります。</p> <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 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 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 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>					
実施主体	市、交通事業者					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	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	→				

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					
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					
実施事業	【事業15】環境に配慮した交通の推進					
課題	<ul style="list-style-type: none"> □ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 □ 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 ■ 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 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 ■ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 					
事業概要	<p>地球温暖化を原因とする気候変動が国際的な問題となっており、温室効果ガスの大部分を占める二酸化炭素の排出量を減らす必要があります。</p> <p>通勤や買物、通院などの移動の大半は、圧倒的に自家用車が多い状況のため、交通事業者からは交通渋滞による運行の遅延が指摘されています。</p> <p>そのため、脱炭素社会の実現に向けた取組として、環境に配慮した交通施策を検討します。</p> <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> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>【事例】秦野市・交通スリム化協力事業所等表彰制度</p> <p>交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進及び二酸化炭素排出量の削減に向け、市民及び行政と協働して、エコ通勤など他の模範となる優れた交通環境対策に取り組む事業所等を表彰しています。</p> <p>事業所自主参加型エコ通勤デーへの参加は、事業所を単位に登録を行っています。</p> </div>  <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>					
実施主体	市、交通事業者、関係団体・企業					
実施時期	実施項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	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	→				

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					
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					
実施事業	【事業16】 商業施設等との連携					
課題	<input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗継利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保					
事業概要	<p>乗合タクシーやタクシー事業者で取り組んでいる商店会等との連携サービスについて継続します。</p> <p>また、買物等による移動の利便性を向上するため、商業施設と連携して取り組みます。</p> <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>					
実施主体	市、バス・タクシー事業者、関係団体・企業					
実施時期	実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
	①利用促進サービスとの連携					→

4 事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める必要があります。

【市民（地域、民間企業等）】

市民は、地域公共交通の課題を共有するとともに、利用促進に関する取組への主体的な参画により、持続可能な地域公共交通の実現に努める必要があります。

また、移動の目的地となる施設（民間企業等）は、地域公共交通の利用促進に協力する必要があります。

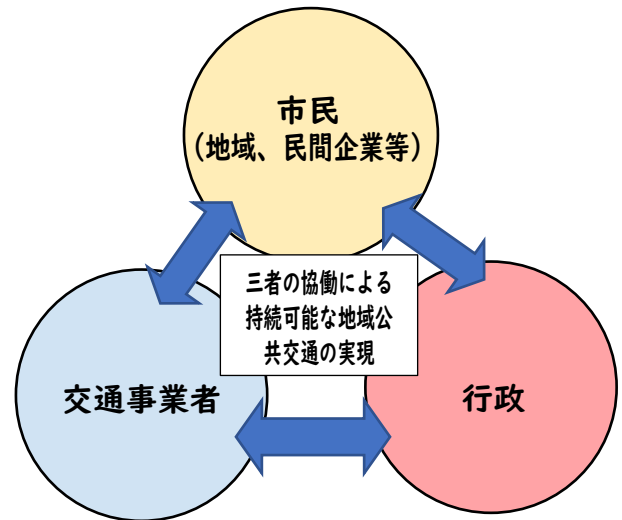
【交通事業者】

提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上と、利用を容易にするための情報の提供、及びその充実に努める必要があります。

【行政】

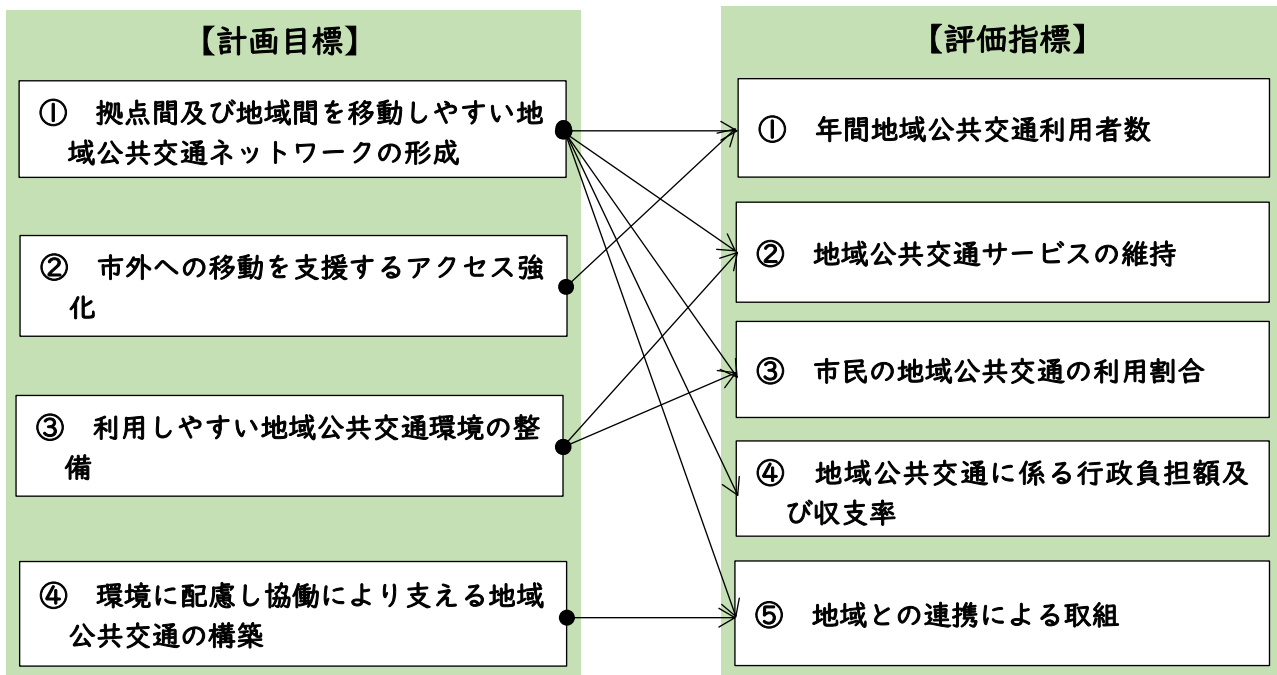
限られた輸送資源の中で効率的な運行となるように、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、持続可能な地域公共交通に取り組むことが必要です。

■市民・交通事業者・行政の役割分担



5 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。

① 年間地域公共交通利用者数

「秦野市立地適正化計画（令和2年4月）」で掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、基幹公共交通軸（鉄道、鉄道4駅と拠点間を繋ぐ路線バス）について、利便性向上により路線の維持を図りつつ、路線バス、乗合タクシーの利便性向上及び利用促進により、現状の利用者数の維持を目指します。

② 地域公共交通サービスの維持

市内外を移動しやすい地域公共交通ネットワークを形成し、現状の利用者数を維持するため、路線バスと乗合タクシーについて、現状の路線バス系統数、乗合タクシー地区数の維持を目指します。

③ 市民の地域公共交通の利用割合

地域公共交通は運行サービス水準の維持を基本に、利用しやすい公共交通環境の整備により、鉄道、路線バス、タクシーといった地域公共交通の市民の利用者割合の向上を目指します。

④ 地域公共交通に係る行政負担額及び収支率

乗合タクシーの運行方法や運行経路の検証、利用促進により、行政負担額及び収支率の維持を目指します。

⑤ 地域との連携による取組

地域や事業所などと連携し、地域公共交通と協働による取組の向上を目指します。

■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、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足等により、地域公共交通ネットワークの確保・維持が困難な状況にある中で、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」に関する社会情勢は大きく変革することが予想されます。

このため、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。

なお、評価・検証については、「毎年実施するP D C A」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するP D C A」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

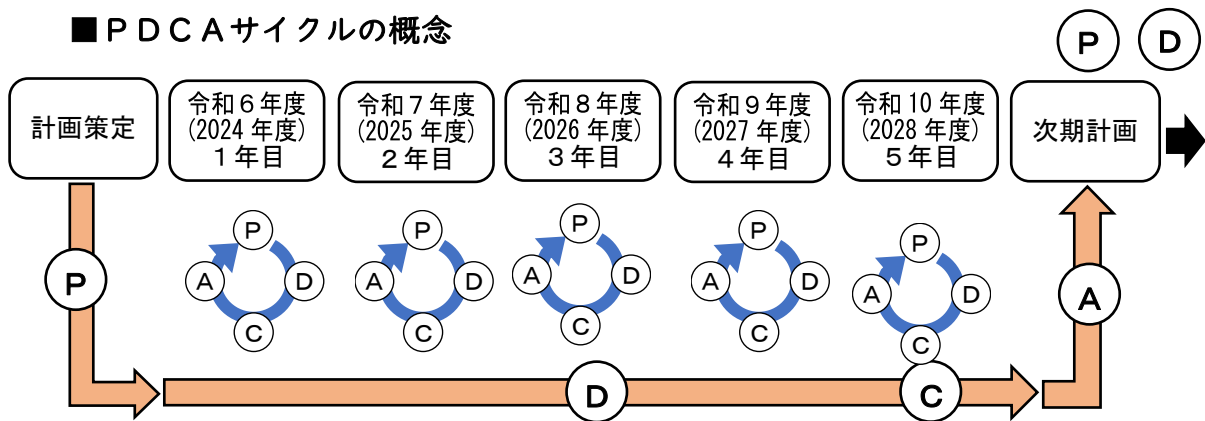
○ 事業実施状況の評価（年に1回実施）

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。ただし、地域公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、必要に応じて見直し・改善を図ります。

■ P D C Aサイクルの概念



■ 各P D C Aサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	周遊交通等運行計画の検討 各種施策の検討	秦野市地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	秦野市地域公共交通計画の見直しの検討

2 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとします。

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

■目標値を検証するための調査概要

種別	主な調査項目
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 回答者の属性 ・ 現在及び将来の移動に対する不安度 ・ 日常の外出行動（通勤・通学、買物、通院） ・ 地域公共交通（鉄道、路線バス、タクシー、高速バス）の利用実態と意識・要望 ・ 地域公共交通の今後の在り方
公共交通利用者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の属性 ・ 路線バス等の利用状況（利用目的、利用頻度、往復利用状況） ・ 路線バス等の運行サービス満足度