

## 参考資料Ⅰ 各種アンケート調査結果

### 参考資料－Ⅰ 市民アンケート調査

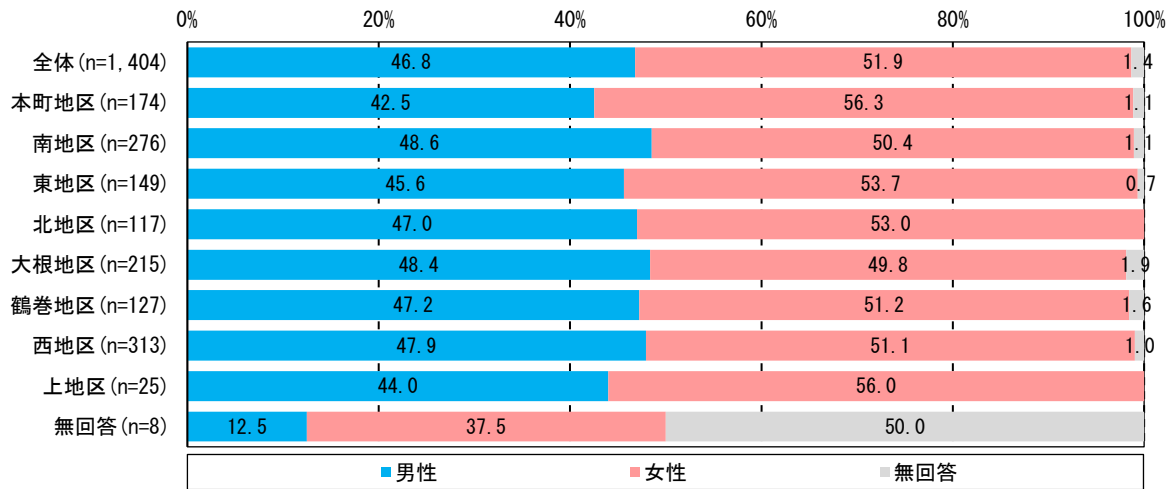
地域公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの地域公共交通の在り方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行いました。

調査対象者	15歳以上の市民3,000人（住民基本台帳からの無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和5年1月31日（火）発送～2月13日（月）締切
調査項目	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
回収状況	回収票数：1,404 回収率：46.8%

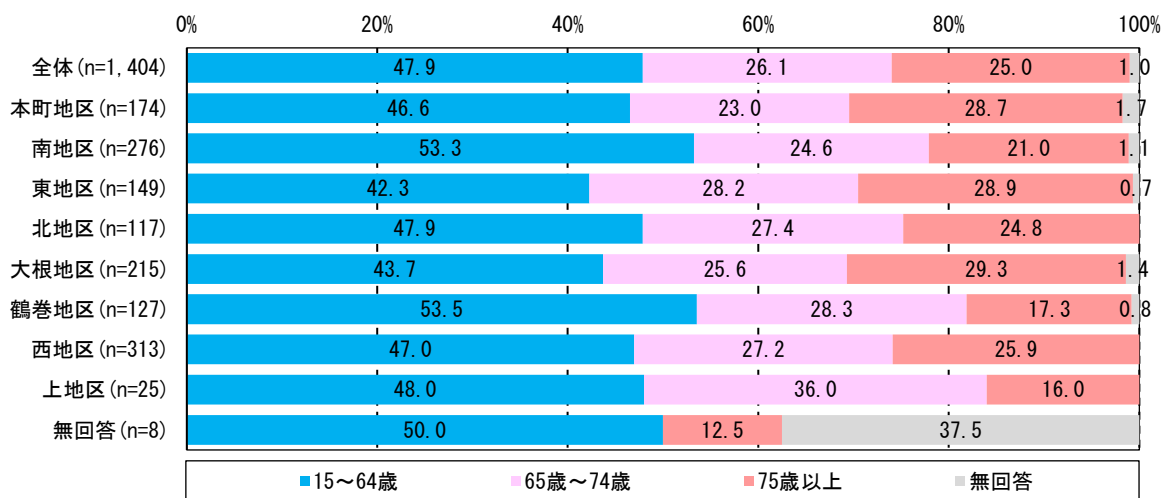
# I 回答者の属性

回答者の属性は、以下の通りです。

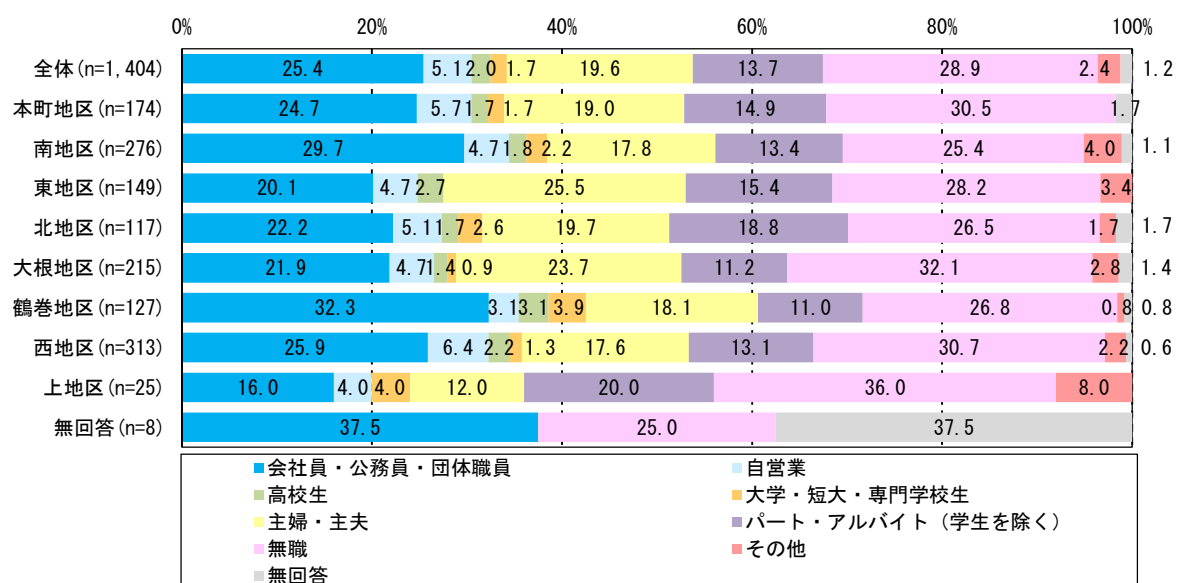
## ■性別



## ■年齢



## ■職業

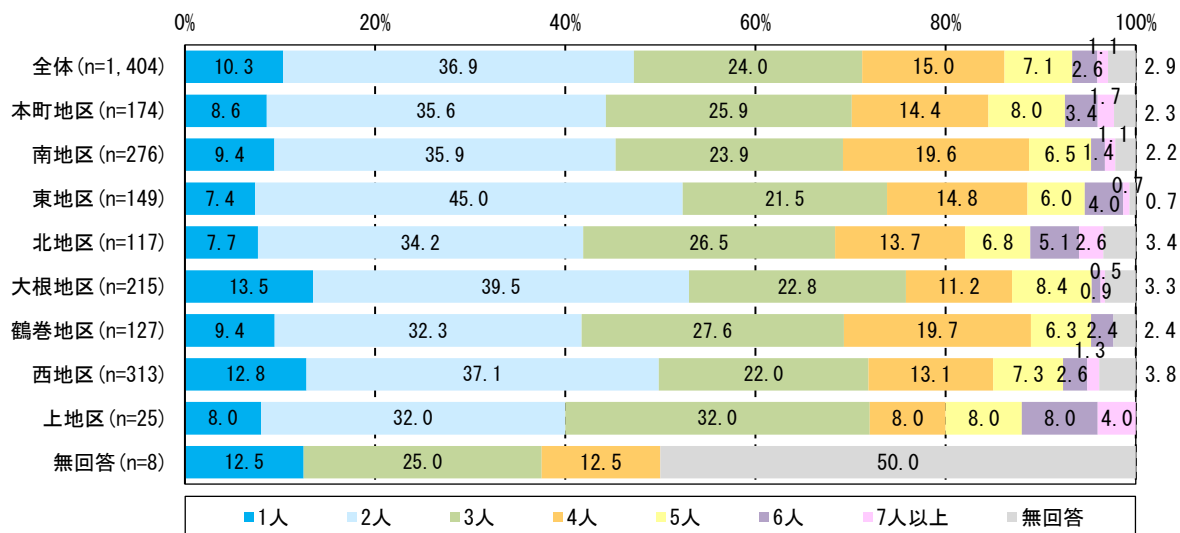


家族人数は「2人」の世帯が36.9%で最多となっており、次いで「3人(24.0%)」、「4人(15.0%)」が多くなっており、大根地区と西地区では単身世帯が13%程度となっています。

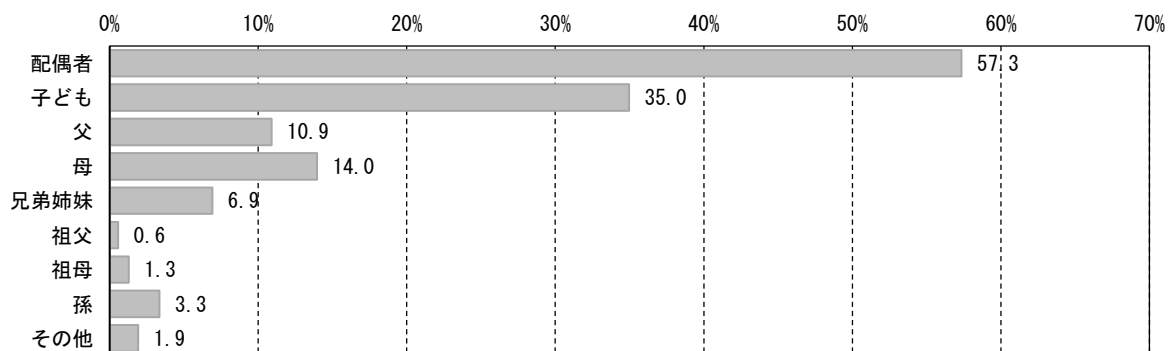
回答者の家族構成では「配偶者」「子ども」が多くなっています。

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。鶴巻地区、大根地区、市中心部に近い本町地区、南地区では「自動車なし」への回答が他地区に比べて多くなっています。

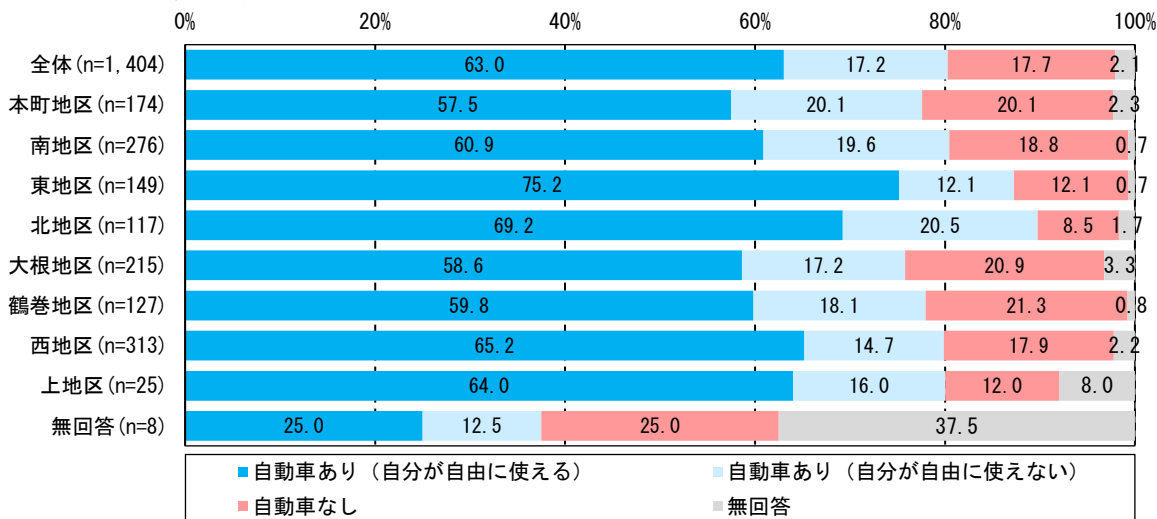
### ■家族人数



### ■家族構成



### ■自動車の保有状況

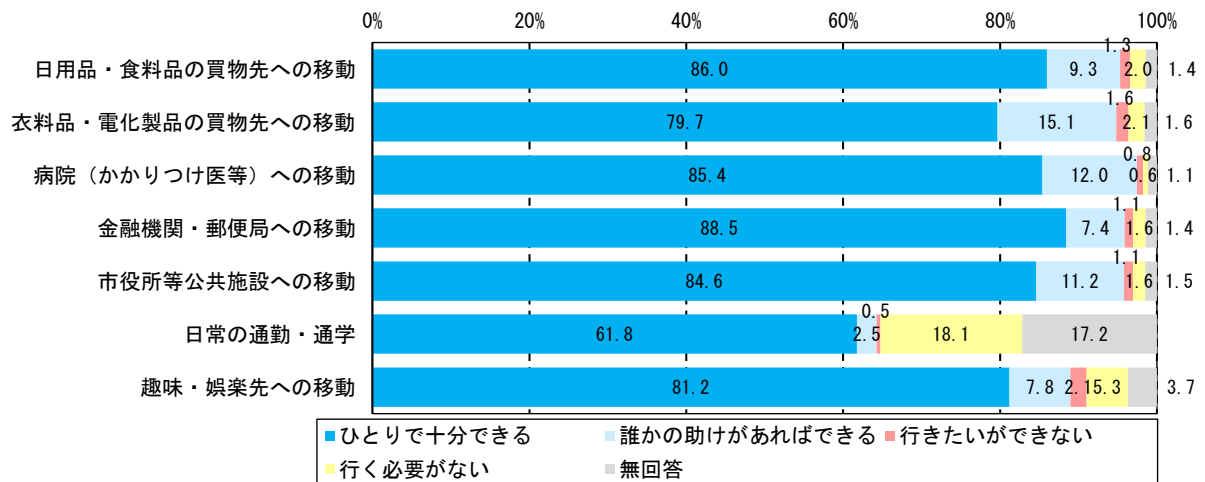


## 2 現在及び将来の移動に対する不安度

移動目的別における現在の移動達成状況では、どの項目においても「ひとりで十分できる」への回答割合が多く、「行きたいができない」は1～2%程度となっています。

「衣料品・電化製品の買物先への移動」では「誰かの助けがあればできる」が15.1%となっています。「日常の通勤・通学」は「行く必要がない」「無回答」の回答が他の移動項目と比較して多いですが、それを除くと「ひとりで十分できる」の割合が多くなっています。

### ■現在の移動達成状況（全体・n=1,404）

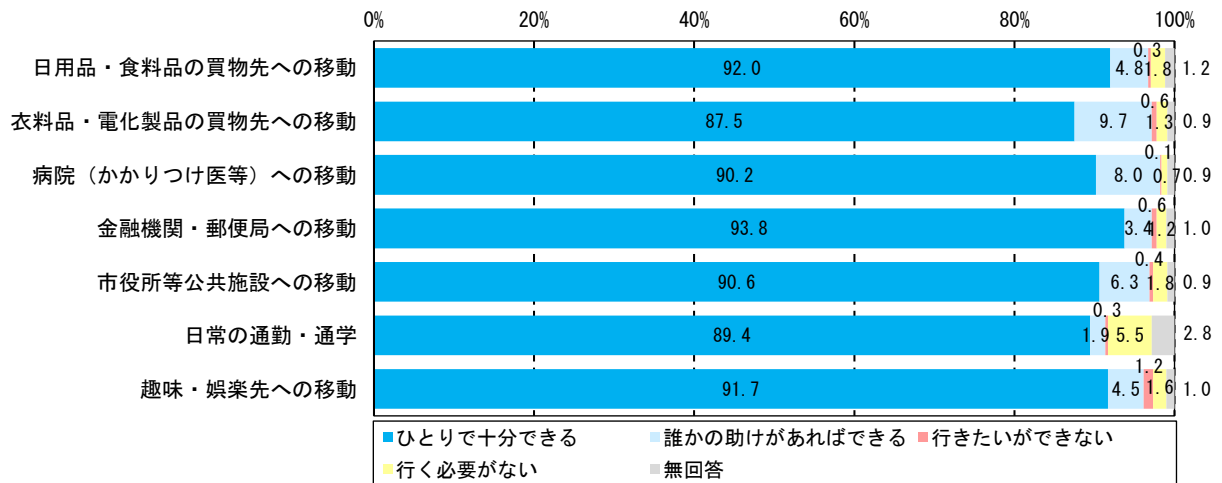


年齢別にみると、15～64歳ではどの項目においても「ひとりで十分できる」への回答割合が多く、「行きたいができない」は「趣味・娯楽先への移動」で1.2%、その他は1%未満と、高い移動達成状況となっています。

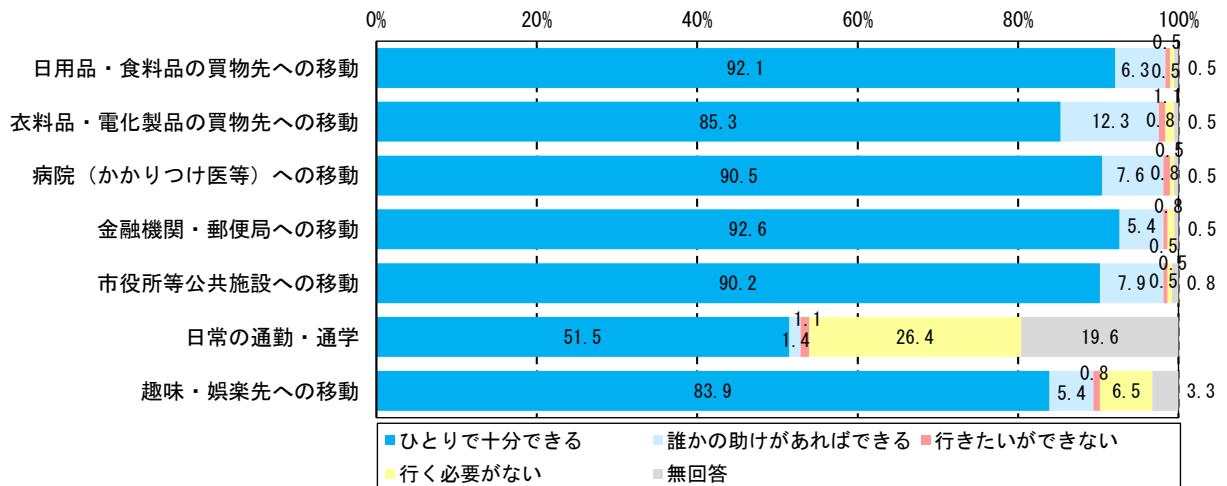
65～74歳では「衣料品・電化製品への買物先への移動」「趣味・娯楽先への移動」で「ひとりで十分できる」への回答割合が下がりますが、おおむね高い水準となっています。なお、65歳以上では、高齢のため「日常の通勤・通学」で「行く必要がない」への回答割合が多くなっています。

75歳以上では「日常の通勤・通学」以外のすべての項目において「誰かの助けがあればできる」への回答割合が2～3割前後となり、送迎の必要性が高くなっています。また、「日用品・食料品の買物先への移動」「衣料品・電化製品の買物先への移動」「趣味・娯楽先への移動」では「行きたいができない」への回答割合が4%を超え、移動に困っている人の割合が他の年代よりも多くなっています。

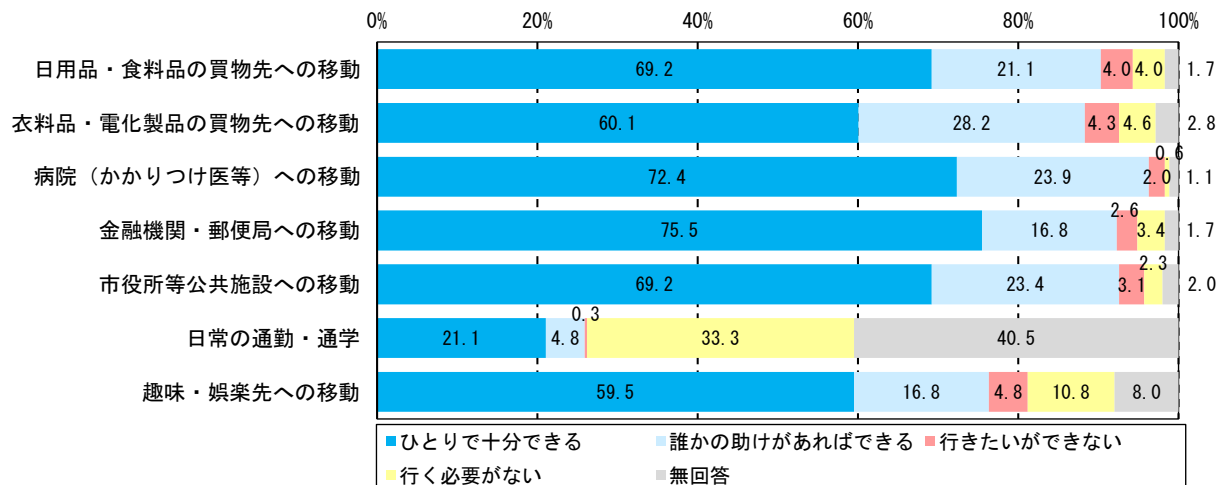
### ■現在の移動達成状況（15～64歳・n=672）



### ■現在の移動達成状況（65～74歳・n=367）



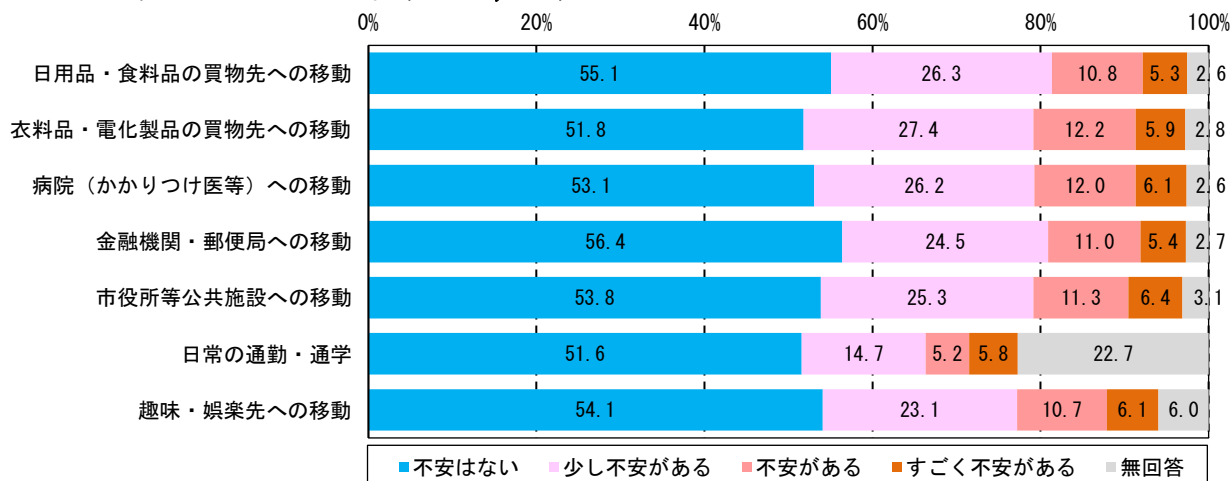
### ■現在の移動達成状況（75歳以上・n=351）



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を感じています。

不安度（「少し不安がある」「不安がある」「すごく不安がある」の合算）が最も高いのは「衣料品・電化製品の買物先への移動」で45.5%であり、次いで「病院（かかりつけ医等）への移動」が44.3%となっています。

### ■ 5年後の移動不安度（n = 1,404）

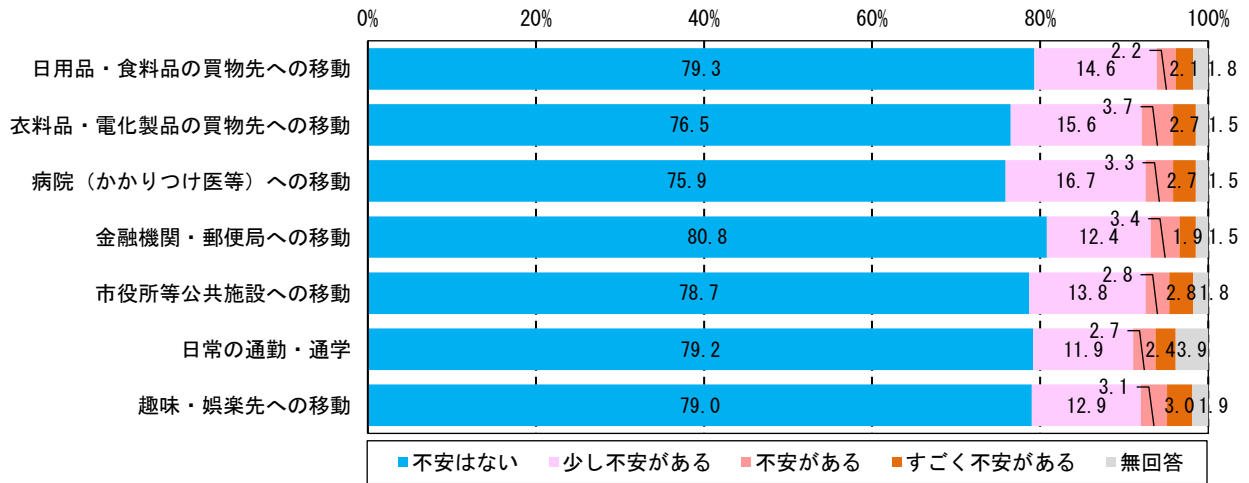


年齢別で見ると、15～64歳ではどの項目においても「不安はない」への回答割合が8割前後と高い水準となっており、不安度は低い傾向となっています。

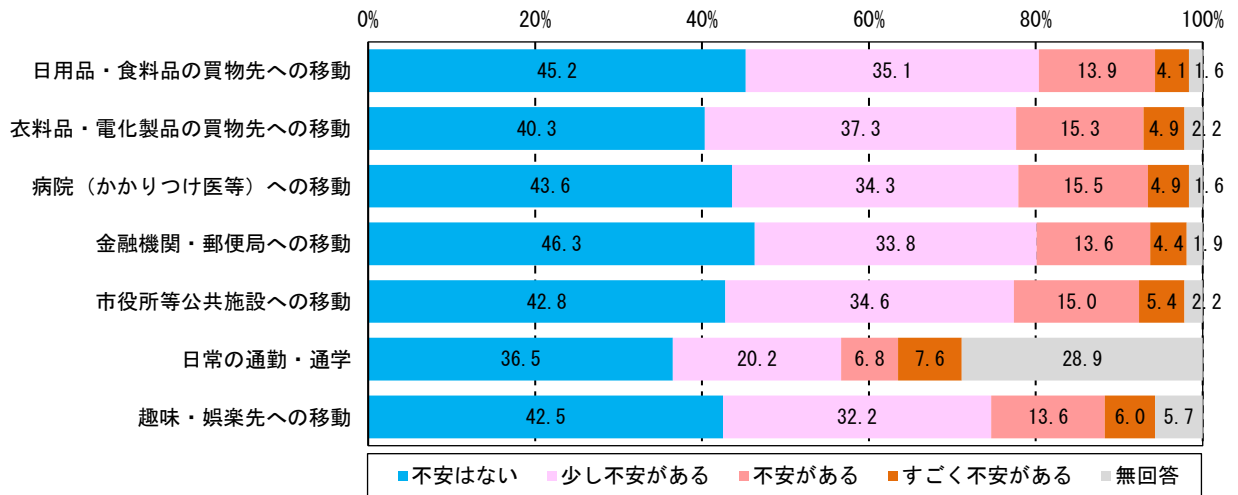
65～74歳ではすべての項目で「不安はない」への回答割合が5割を下回り、「日常の通勤・通学」以外の項目において不安度の方が上回っています。不安度が最も高いのは「衣料品・電化製品の買物先への移動」となっています。なお、65歳以上では高齢のため、「日常の通勤・通学」については移動の必要がないことから「無回答」への回答割合が多くなっています。

75歳以上ではすべての項目で「不安はない」への回答割合が2割前後となり、全体的に不安度が高い傾向となっています。項目別における不安度の傾向は、65歳～74歳とおおむね同様となっています。

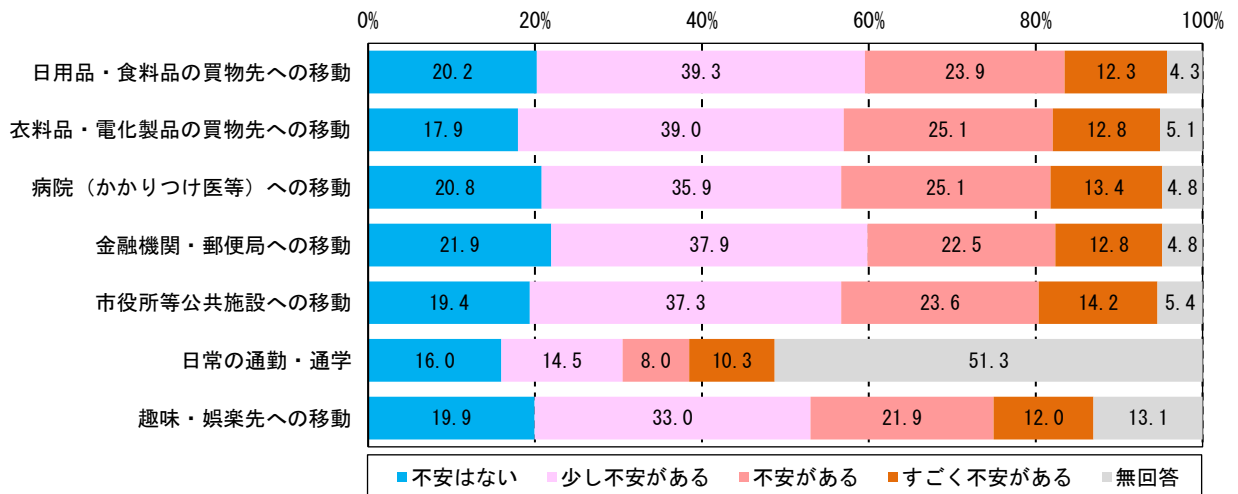
### ■ 5年後の移動不安度（15～64歳・n=672）



### ■ 5年後の移動不安度（65～74歳・n=367）



### ■ 5年後の移動不安度（75歳以上・n=351）



### 3 日常の外出行動

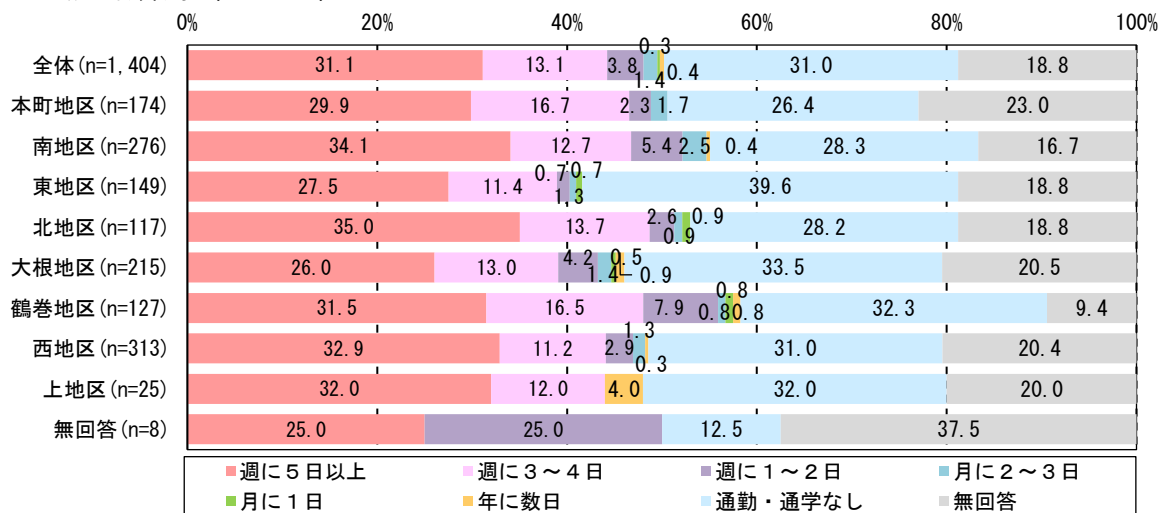
#### (1) 通勤・通学の場合

通勤・通学頻度は、「週に5日以上」が31.1%で、高頻度の移動となっています。

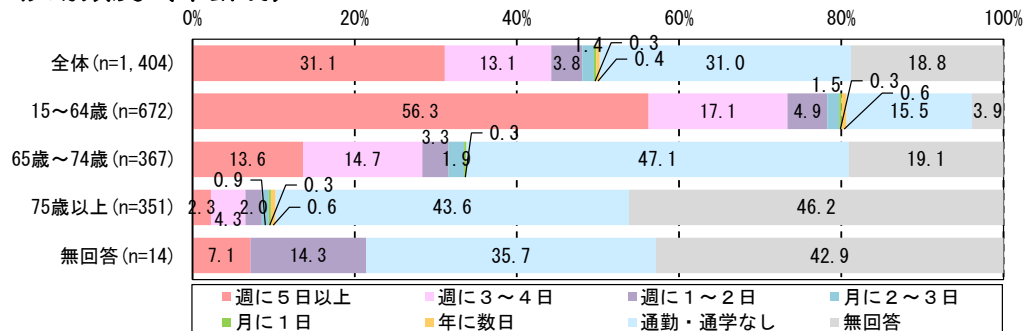
年齢別では、生産年齢人口である15～64歳で頻度が高いものの、高齢になるほど頻度が下がり、「通勤・通学なし」又は「無回答」への回答割合が多くなっています。65～74歳でも週に1日以上の利用が31.6%となっています。

移動手段は、普段の移動では「徒歩（45.5%）」「自分で車を運転（41.7%）」が多く、地域公共交通では「鉄道（33.8%）」「路線バス（14.3%）」の利用も比較的多くみられます。月1回程度以上利用する移動手段では、「鉄道」「路線バス」ともに回答割合が増え、このほか「家族等による送迎」も多くみられます。

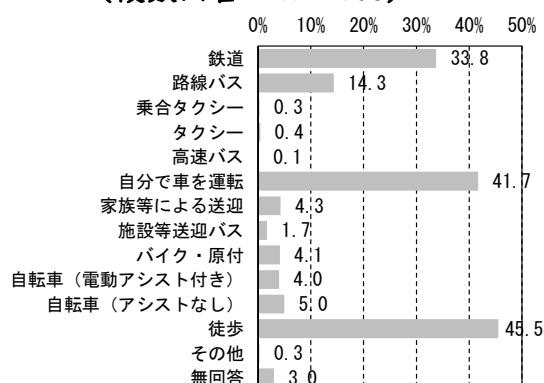
#### ■移動頻度（地区別）



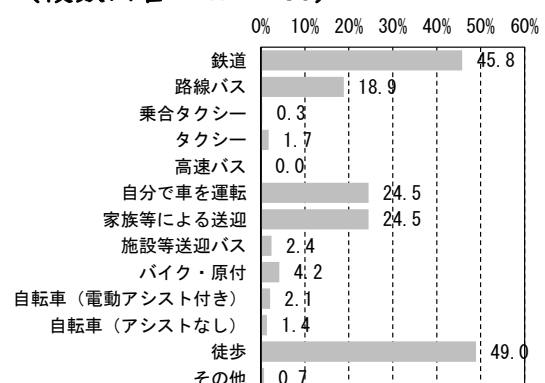
#### ■移動頻度（年齢別）



#### ■普段利用する移動手段 (複数回答・n=705)



#### ■その他、月1回程度以上利用する移動手段 (複数回答・n=286)



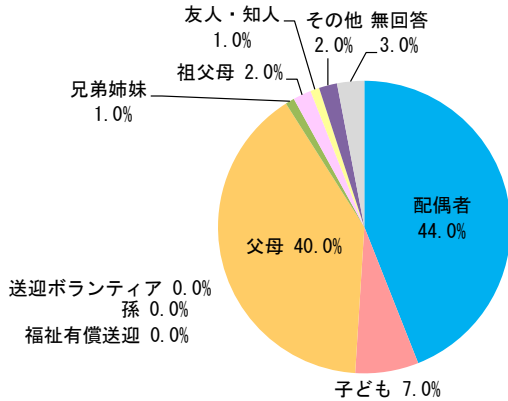


主に送迎してくれる方は「配偶者（44.0%）」が最多で、次いで「父母（40.0%）」が多くなっています。

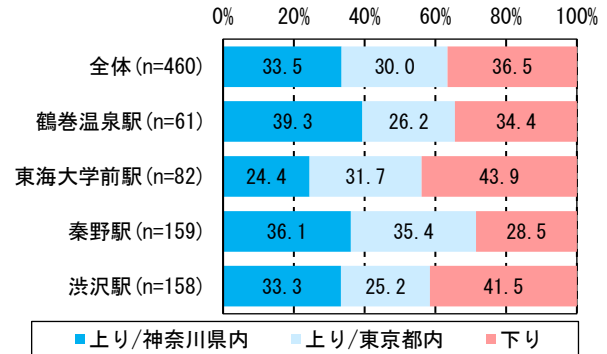
鉄道利用者の行先では全体的に上り方面への利用が多く、全体の30.0%は「東京都内」方面への移動となっています。

### ■主に送迎してくれる方

（「家族等による送迎」回答者・n=100）



### ■鉄道利用者の行先



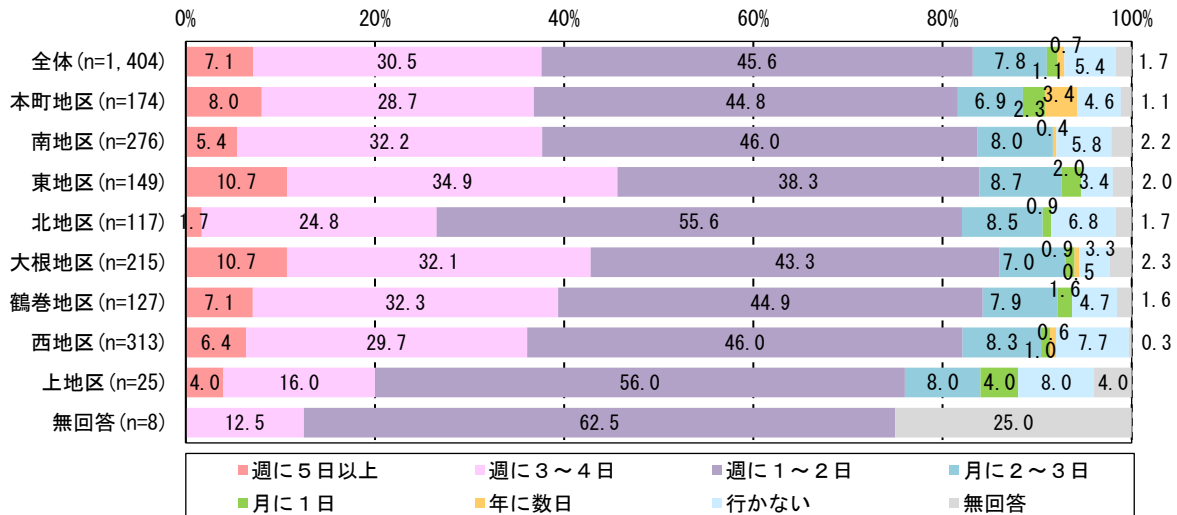
※「東京都内」は東京以遠（埼玉県・千葉県等）を含む

## (2) 買物（食料品・日用品）の場合

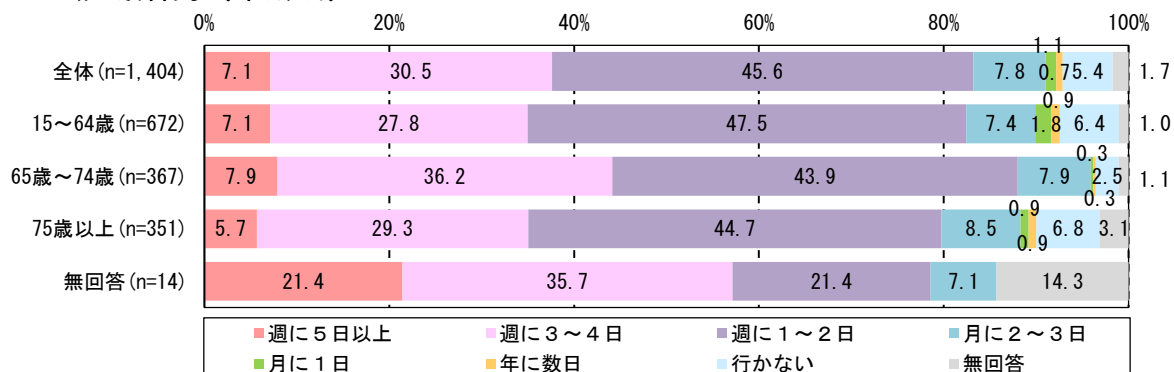
買物（食料品・日用品）頻度は「週に1～2日」が45.6%で、次いで「週に3～4日」が30.5%と多くなっています。

年齢別では65～74歳において他の年代よりも頻度が高い傾向となっています。

### ■移動頻度（地区別）



### ■移動頻度（年齢別）

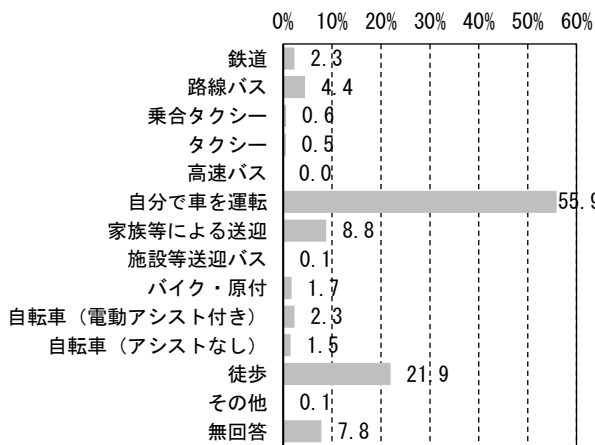


普段利用する移動手段では「自分で車を運転」が55.9%と、地域公共交通の利用は少ないものの、月1回程度以上利用する移動手段では「鉄道」「路線バス」への回答が増えています。

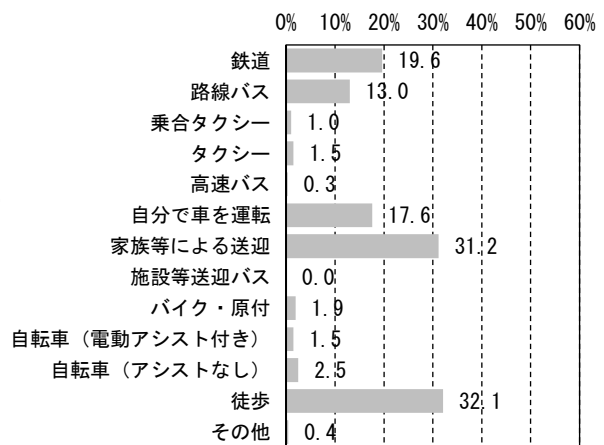
主に送迎してくれる方は「配偶者(62.5%)」が最多で、高齢者が多いため「子ども(19.5%)」の回答も多くなっています。移動の時間帯は午前中～15時頃が多い傾向となっています。

鉄道利用者の行先では全体的に上り方面への利用が多く、全体の77.3%が上り方面への移動となっています。主要な目的地としては「海老名駅」「本厚木駅」が最も多く、次いで隣接市の「伊勢原駅」と市内の「秦野駅」が多くなっています。

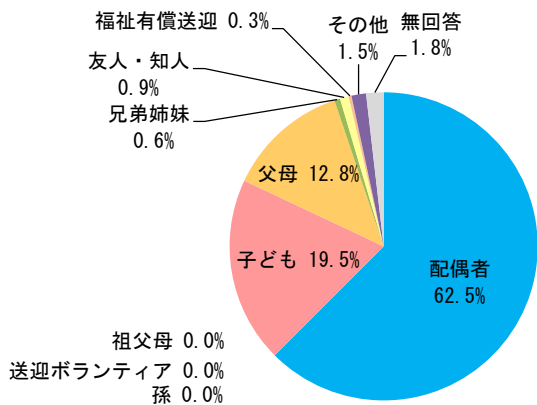
■普段利用する移動手段  
(複数回答・n=1,304)



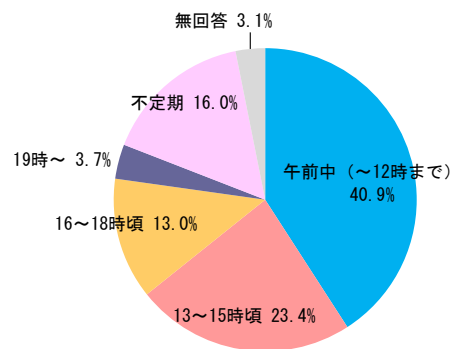
■その他、月1回程度以上利用する移動手段  
(複数回答・n=683)



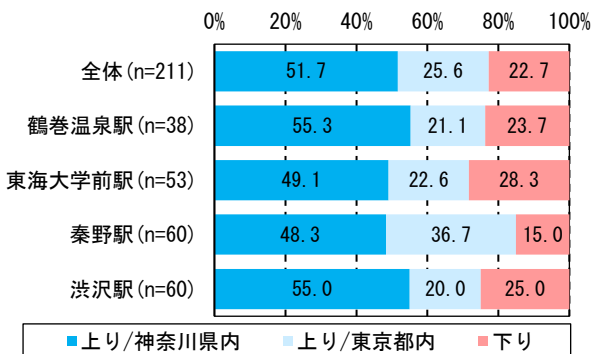
■主に送迎してくれる方  
(「家族等による送迎」回答者・n=328)



■買物に行く主な時間帯 (n=1,304)



■鉄道利用者の行先



■主要な目的地(駅名)

順位	駅名	票数
1	海老名駅	28
	本厚木駅	28
2	伊勢原駅	19
	秦野駅	19
3	町田駅	13
4	新宿駅	12

※「東京都内」は東京以遠(埼玉県・千葉県等)を含む

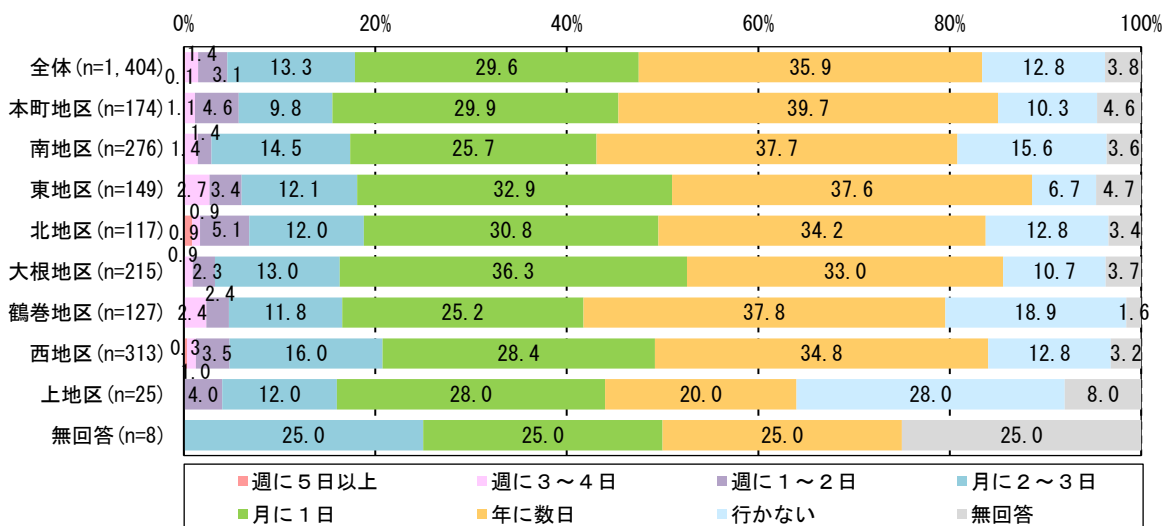
### (3) 通院の場合

通院頻度は「年に数日」が35.9%となり、次いで「月に1日」が29.6%で多く、低頻度の移動が多い状況となっています。

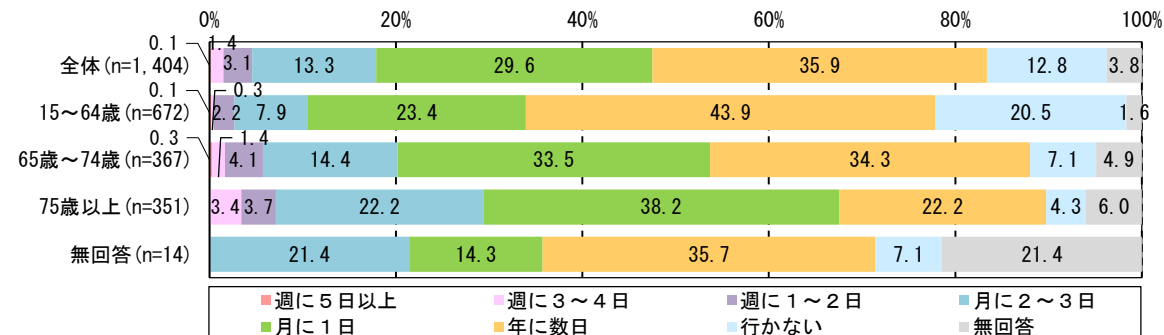
年齢別では高齢になるほど頻度が高い傾向となっており、月に1日以上（「週5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日」「月に1日」の合算）の頻度で比較すると15～64歳の33.9%に対して75歳以上では67.5%と2倍近い割合となっています。15～64歳では「行かない」が20.5%であることに対して、75歳以上では4.3%まで減少しています。

普段利用する移動手段では「自分で車を運転」が45.8%で最多ですが、「鉄道」「路線バス」も1割前後利用されています。月1回程度以上利用する移動手段では地域公共交通の割合が増え、「タクシー（5.7%）」の利用もみられます。

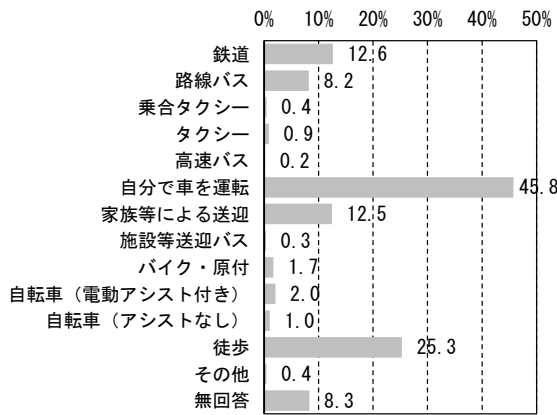
#### ■移動頻度（地区別）



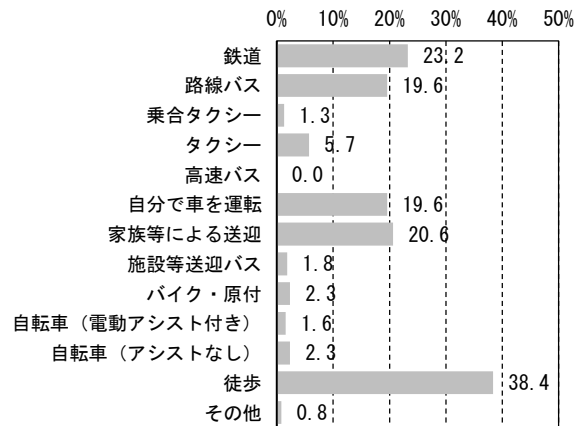
#### ■移動頻度（年齢別）



■普段利用する移動手段  
(複数回答・n=1,171)

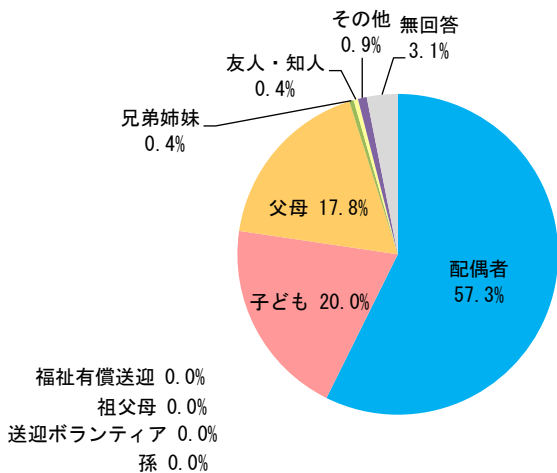


■その他、月1回程度以上利用する移動手段  
(複数回答・n=383)

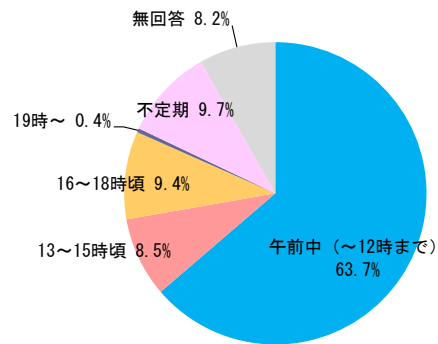


主に送迎してくれる方は「配偶者(57.3%)」が最多で、高齢者が多いため「子ども(20.0%)」も多くなっています。移動の時間帯は午前中が多い傾向となっています。鉄道利用者の行先では全体的に上り方面への利用が多く、中でも神奈川県内の移動が多い傾向となっています。主要な目的地としては隣接市の「伊勢原駅」が最多となり、次いで市内の「秦野駅」、「東海大学前駅」、更に「本厚木駅」が多くなっています。

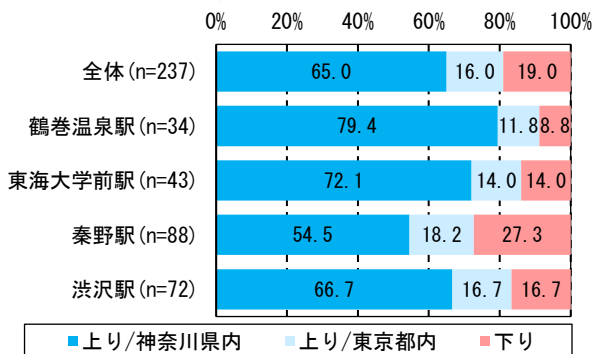
■主に送迎してくれる方  
(「家族等による送迎」回答者・n=225)



■通院に行く主な時間帯 (n=1,171)



■鉄道利用者の行先



※「東京都内」は東京以遠(埼玉県・千葉県等)を含む

■主要な目的地(駅名)

順位	駅名	票数
1	伊勢原駅	84
2	秦野駅	16
3	東海大学前駅	15
4	本厚木駅	14

## 4 自動車・バイク（原付含む）の運転状況

### (1) 運転免許保有状況

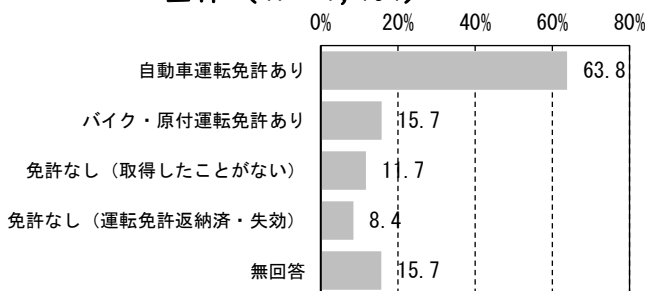
自動車運転免許保有状況は、全体では「自動車運転免許あり」が63.8%、「バイク・原付運転免許あり」が15.7%となっています。

15～64歳では、自動車運転免許の保有率が77.7%と、他の年代と比較しても高い水準となっています。65～74歳でも65.7%と高くなっていますが、75歳以上では36.8%まで減少し、「免許なし（運転免許返納済・失効）」が19.9%となっています。

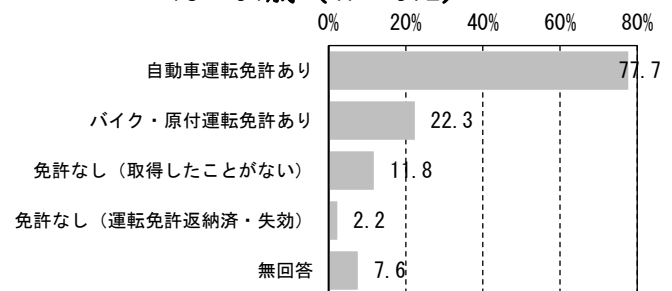
バイク・原付運転免許の保有率は、自動車運転免許と比べると低いものの、年齢別における保有状況の傾向は自動車運転免許と近似した傾向となっています。

#### ■自動車運転免許保有状況

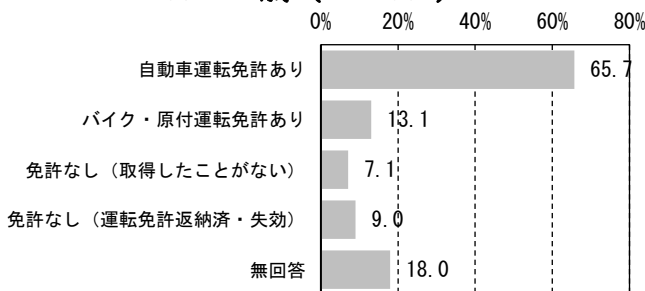
##### ・全体（n = 1,404）



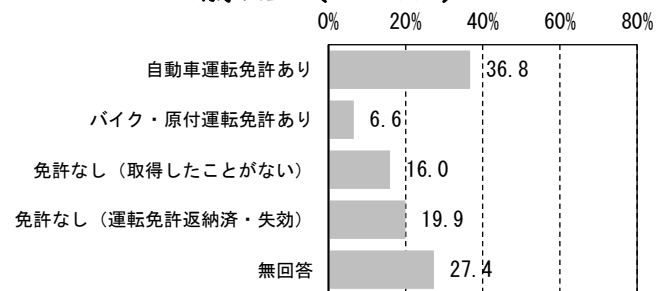
##### ・15～64歳（n = 672）



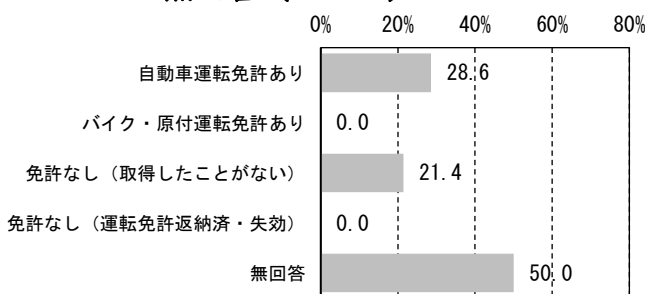
##### ・65～74歳（n = 367）



##### ・75歳以上（n = 351）



##### ・無回答（n = 14）



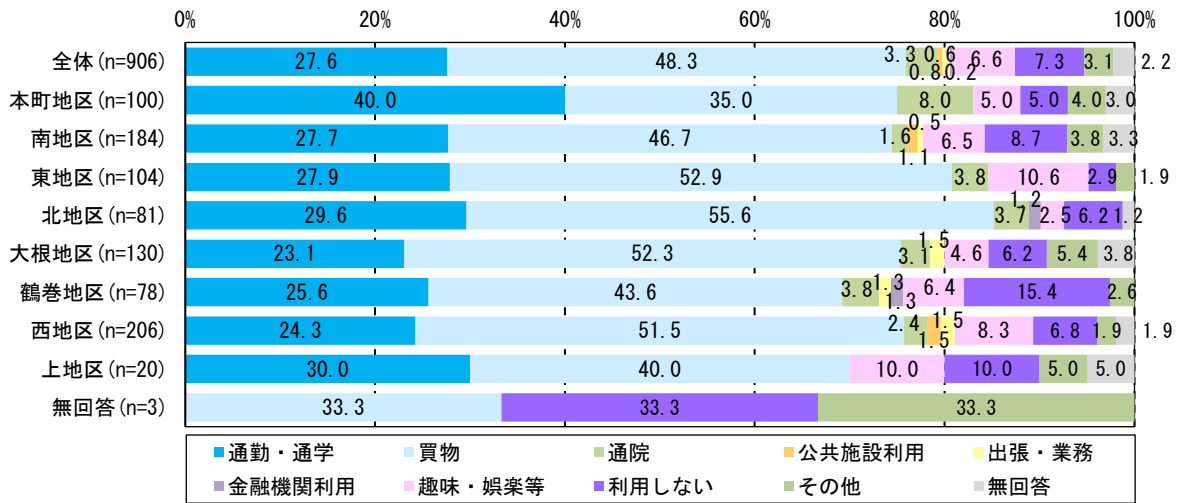
## (2) 自動車・バイク（原付含む）の利用状況

市内及び近隣市町村（伊勢原市、平塚市、厚木市、中井町、松田町、大井町）への移動では、「買物（48.3%）」目的が多くなっています。中心部に近い本町地区では「通勤・通学」利用が40.0%と、他地区と比較しても自動車・バイク（原付含む）の利用率が高い傾向となっています。

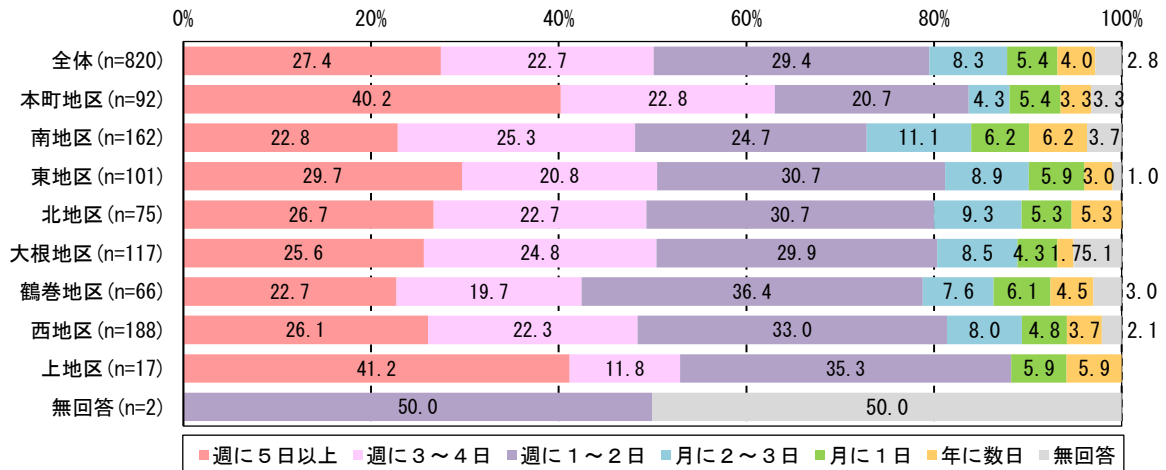
利用頻度では、「週に1～2日（29.4%）」が最も多いですが、「通勤・通学」利用の多い本町地区では「週に5日以上」が40.2%と、高い傾向となっています。

年齢別では、15～64歳で「週に5日以上」が37.3%ですが、高齢になるほど高頻度利用が減少し、75歳以上では8.1%まで下がっています。一方、週に1日以上の利用頻度で比較すると、大きな減少は見られず、15～64歳で82.2%に対し、75歳以上でも73.9%となっています。

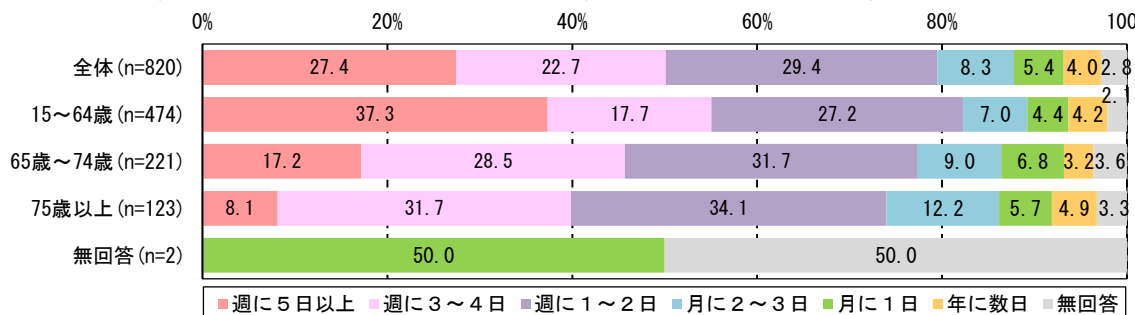
### ■自動車やバイク・原付の利用目的（市内及び近隣市町村へ移動する場合）



### ■自動車やバイク・原付の利用頻度（地区別・市内及び近隣市町村へ移動する場合）



### ■自動車やバイク・原付の利用頻度（年齢別・市内及び近隣市町村へ移動する場合）

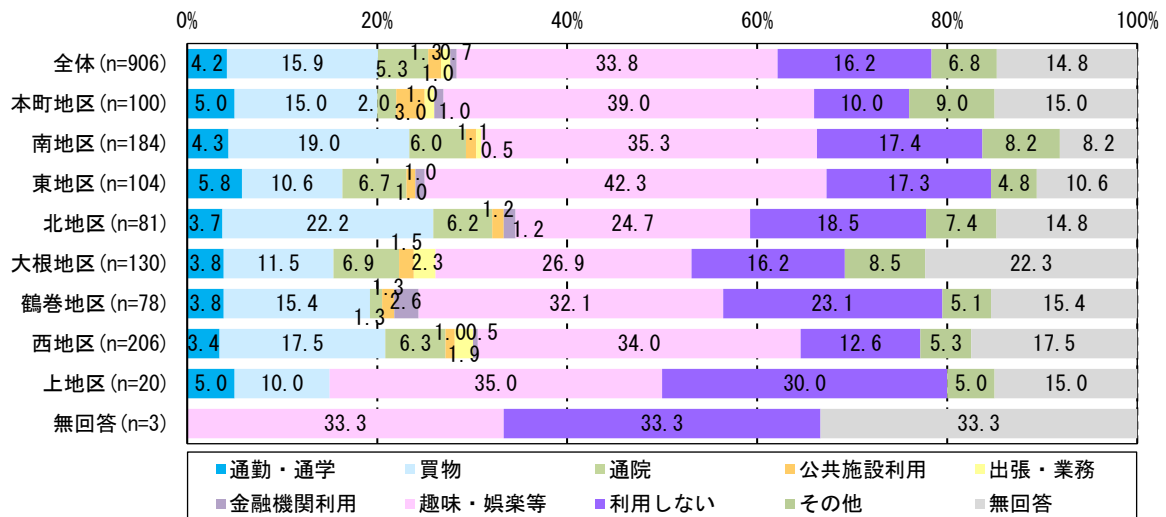


市内及び近隣市町村よりも遠くへ移動する場合、自動車・バイク（原付含む）の利用は「趣味・娯楽等（33.8%）」目的が多くなっています。市内及び近隣市町村への目的で多い「通勤・通学」と「買物」の割合は比較的低く、上地区では「利用しない（30.0%）」も多くなっています。

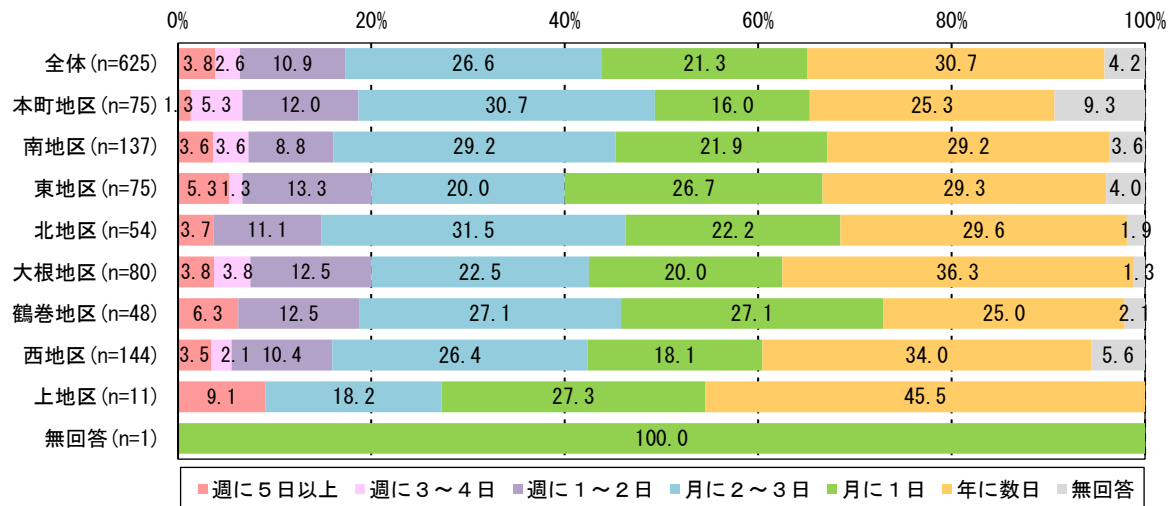
利用頻度では「年に数日（30.7%）」が最も多く、高頻度の利用は少なくなっており、地区別にはどの地区でもおおむね同様の傾向がみられます。

年齢別では高齢者ほど利用頻度が低い傾向となっています。

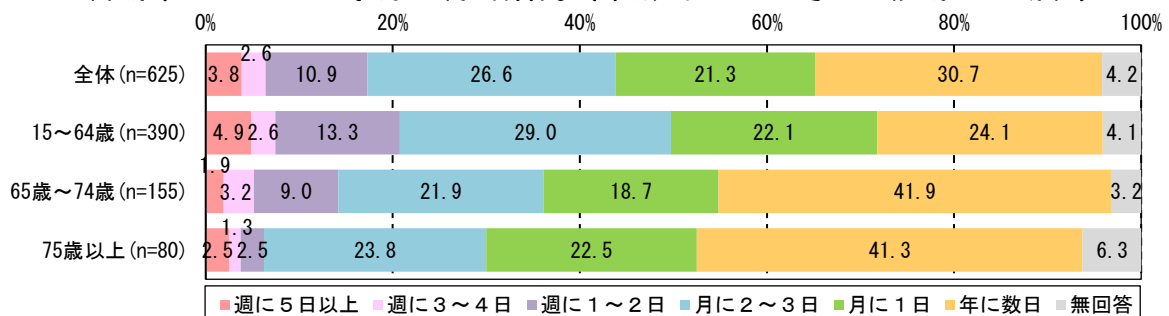
### ■自動車やバイク・原付の利用目的（より遠くへ移動する場合）



### ■自動車やバイク・原付の利用頻度（地区別・より遠くへ移動する場合）



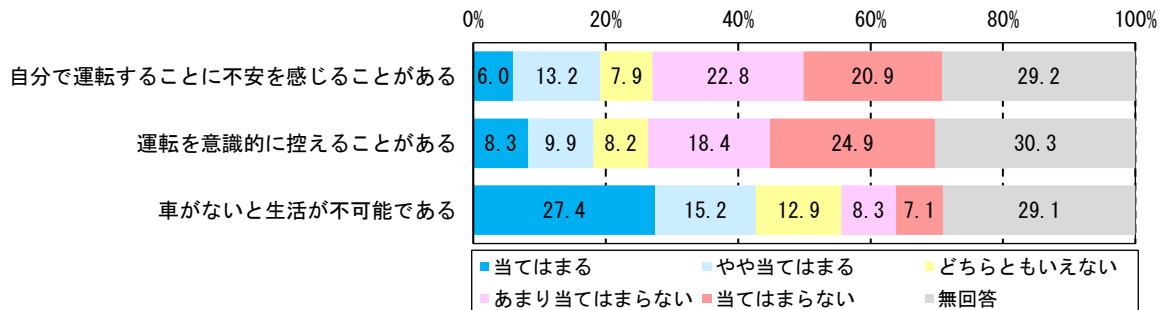
### ■自動車やバイク・原付の利用頻度（年齢別・より遠くへ移動する場合）



運転に対する意識では、「車がないと生活が不可能である」について「当てはまる」「やや当てはまる」が42.6%と高く、自動車依存が高い傾向となっています。

また、「自分で運転することに不安を感じることもある」「運転を意識的に控えることがある」については「あまり当てはまらない」「当てはまらない」への回答が多くなっています。

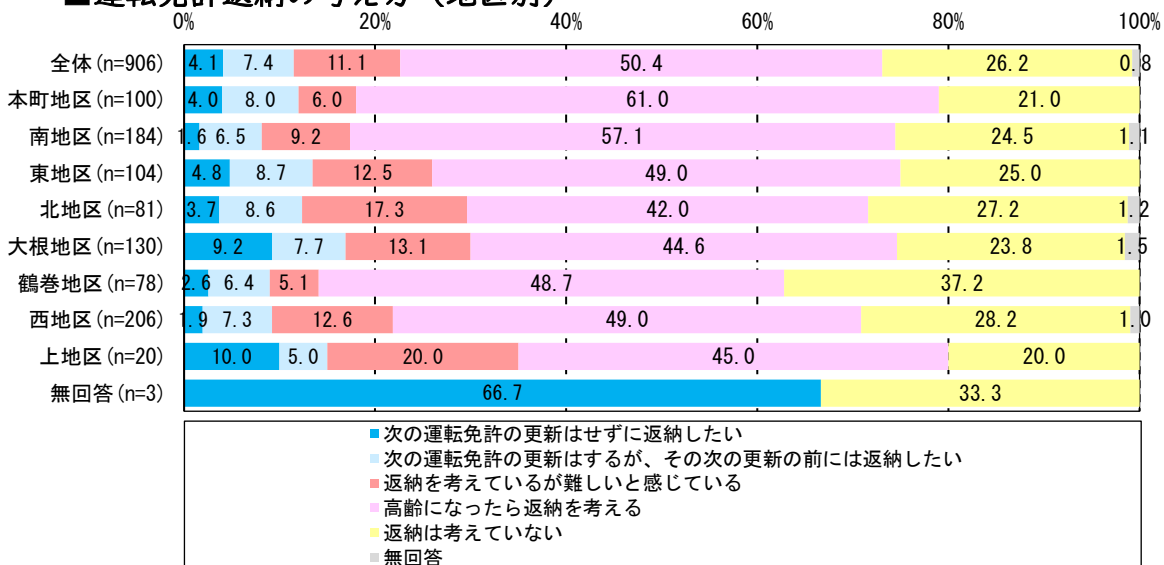
### ■運転に対する意識 (n=906)



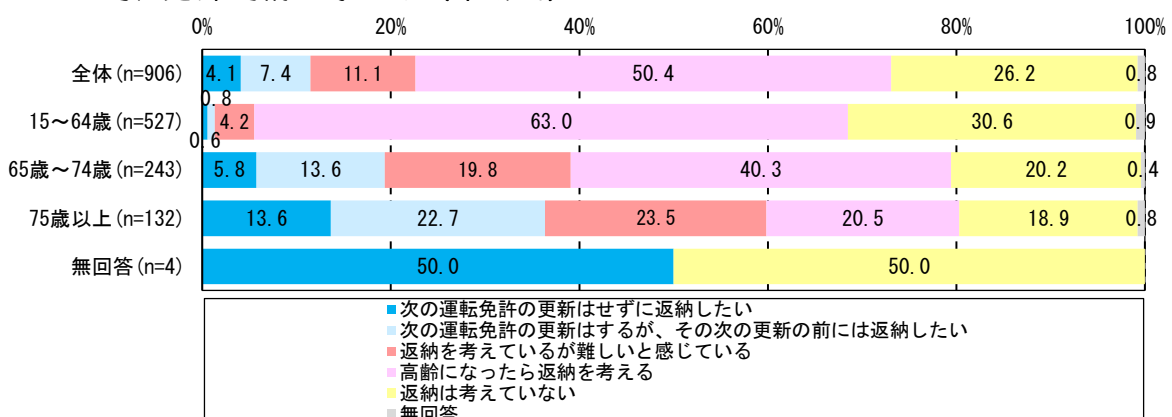
運転免許返納の考え方では、上地区では他地区と比較して返納意向が高いものの、「返納を考えているが難しいと感じている」が20.0%となっています。

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。

### ■運転免許返納の考え方 (地区別)



### ■運転免許返納の考え方 (年齢別)





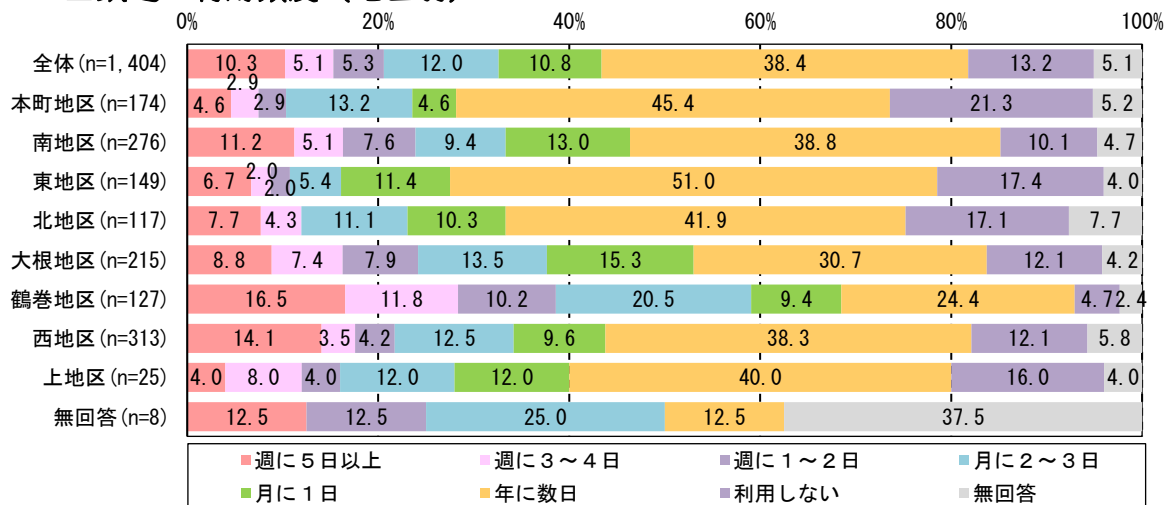
## 5 鉄道（小田急線）の利用状況

鉄道の利用頻度は、「年に数日（38.4%）」が最多となっています。比較的利用頻度が高い（週に1日以上の利用）のは、鉄道駅を有する南地区、大根地区、鶴巻地区、西地区となっています。一方、通勤・通学で自動車・バイクの利用率が最も高い本町地区では、鉄道は「利用しない」への回答が21.3%と多くなっており、次いで地区内に鉄道駅がない北地区、東地区で多い傾向となっています。

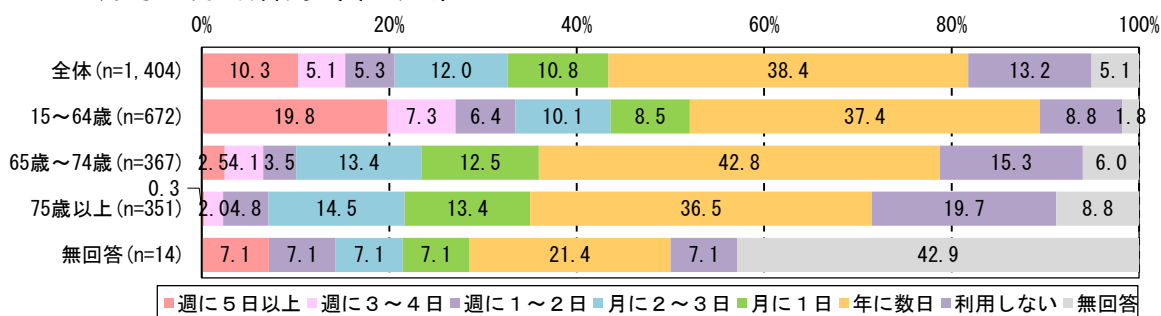
年齢別では、15～64歳で利用頻度が高くなっています。一方で、年齢が上がるにつれ利用頻度が低く、75歳以上では19.7%が「利用しない」に回答しています。

利用する鉄道駅では、「秦野駅」が39.9%で最多となり、次いで「渋沢駅（27.9%）」が多くなっています。

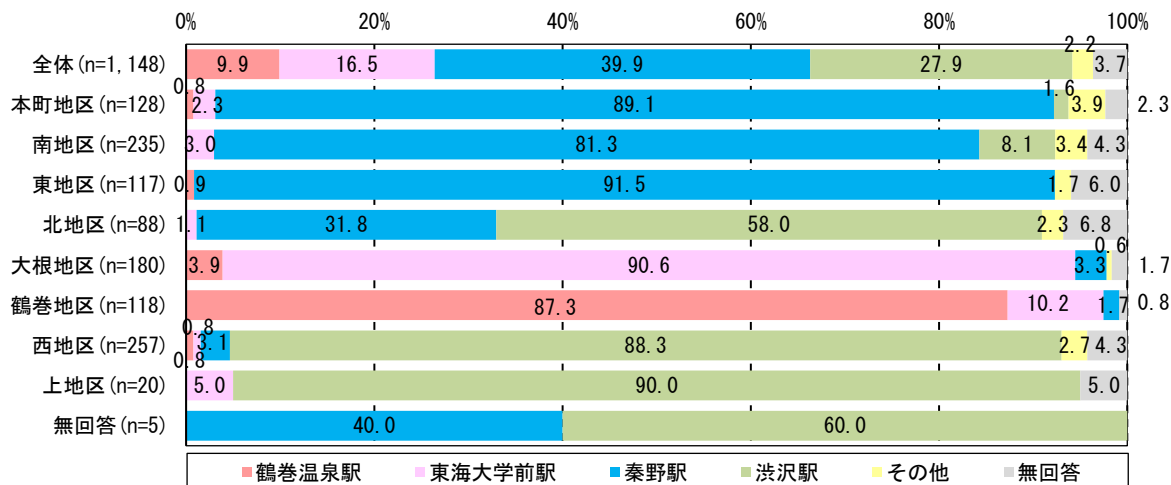
### ■鉄道の利用頻度（地区別）



### ■鉄道の利用頻度（年齢別）



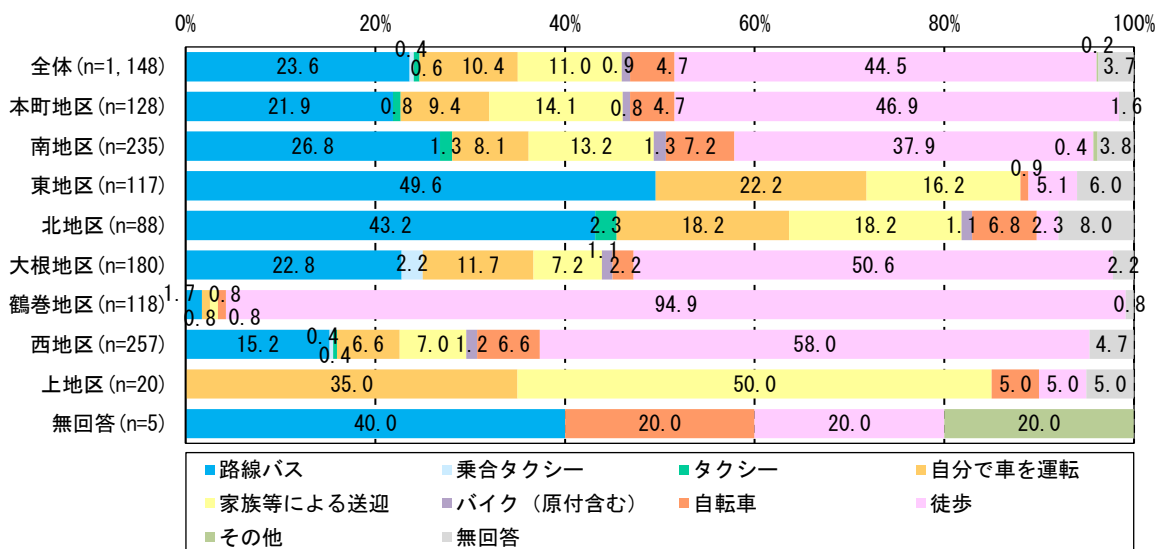
### ■よく利用する鉄道駅



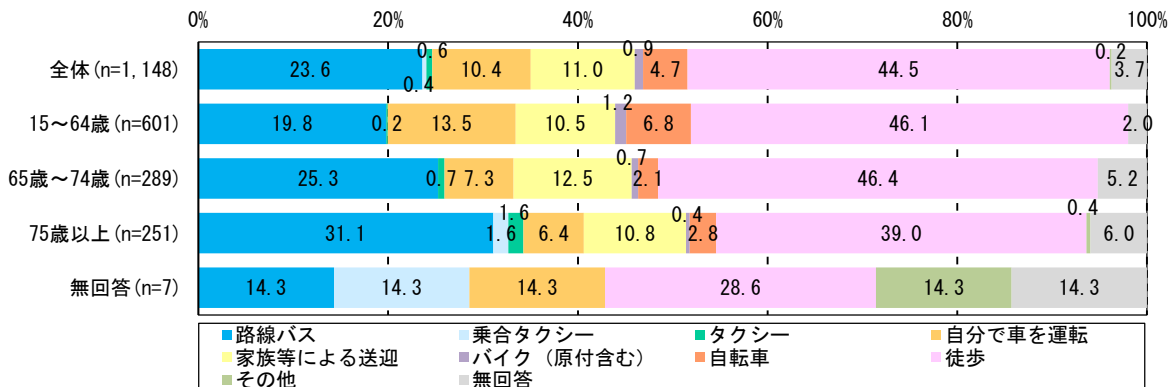
鉄道駅までの移動手段としては、「徒歩(44.5%)」が多く、次いで「路線バス(23.6%)」が多くなっています。鉄道駅から離れている東地区と北地区では「路線バス」利用が高く、それぞれ4割を超えています。一方、乗合タクシーが運行中の上地区では「自分で車を運転」と「家族等による送迎」が多くなっています。

年齢別では、15～64歳で「自分で車を運転」が13.5%、「自転車」が6.8%となっていますが、75歳以上では「自分で車を運転」が6.4%、「自転車」が2.8%まで減少しています。「路線バス」の利用は、高齢者ほど割合が多い傾向で、15～64歳で19.8%に対し、75歳以上では31.1%となっています。

### ■よく利用する鉄道駅までの交通手段（地区別・最も多い手段）



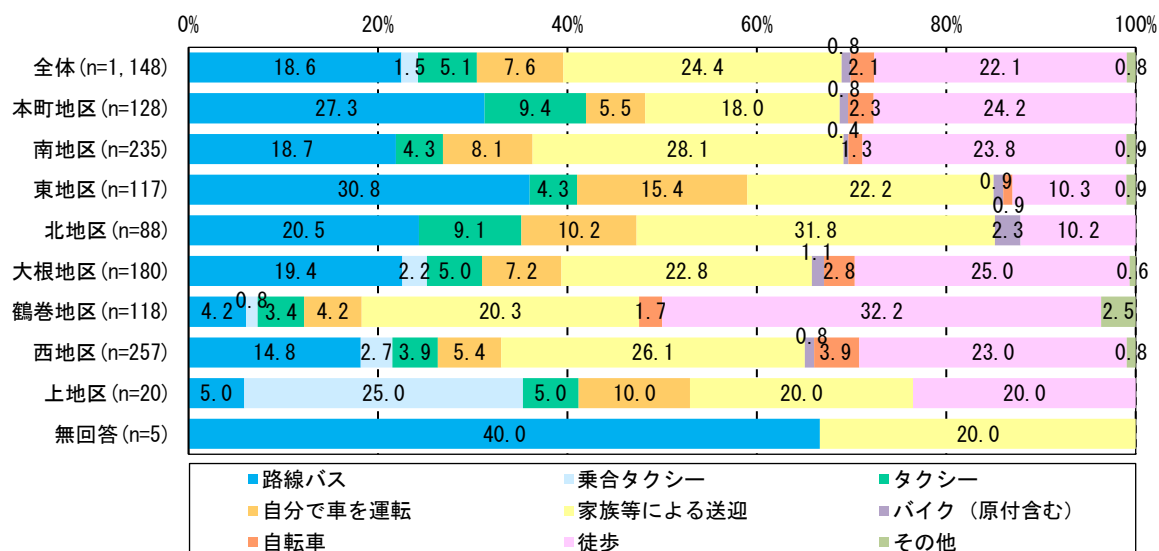
### ■よく利用する鉄道駅までの交通手段（年齢別・最も多い手段）



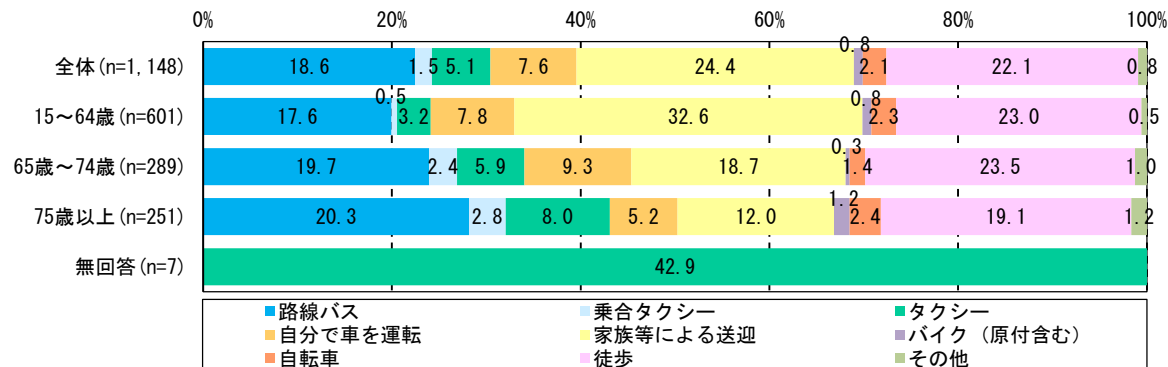
「次に多く使う手段」では、「家族等による送迎」が24.4%で多くなっています。本町地区と東地区では「路線バス」が、上地区では「乗合タクシー」の割合が多くなっています。

年齢別では、若い世代ほど「家族等による送迎」が多い傾向となっており、15～64歳で32.6%に対して75歳以上で12.0%となっています。「路線バス」も同様の傾向ですが、「タクシー」は高齢者ほど利用割合が多くなっています。

### ■よく利用する鉄道駅までの交通手段（地区別・次に多い手段）



### ■よく利用する鉄道駅までの交通手段（年齢別・次に多い手段）



## 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

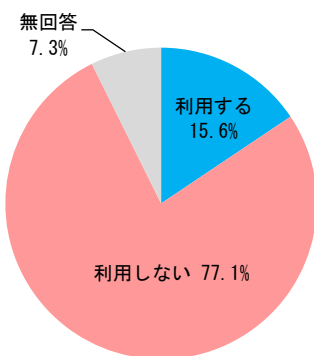
東名高速道路を運行中の高速バスについては、市全体で15.6%の方が「利用する」と回答しています。利用目的は「旅行・観光(68.5%)」が最多で、次いで「帰省(11.0%)」「出張・業務(8.7%)」となっています。

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、サービスエリア設置予定の北地区では32.5%の方が「利用したい」と回答するなど、高い関心を示しています。

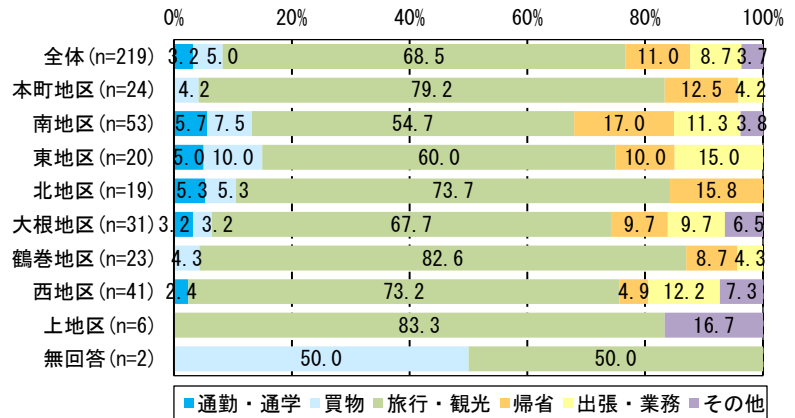
「利用したい」と回答した人の利用したい方面では、「羽田空港方面(43.7%)」が最も多く、次いで「東京都内方面(23.1%)」が多くなっています。利用目的は、「旅行・観光(67.3%)」が最も多く、主にレジャー利用での需要が見込まれます。

■高速バスの利用状況

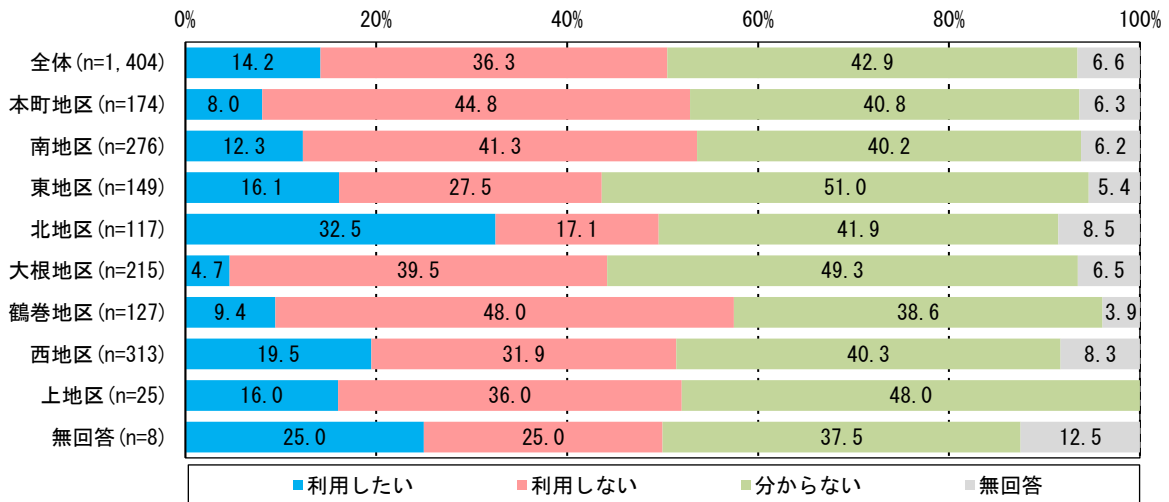
(n = 1,404)



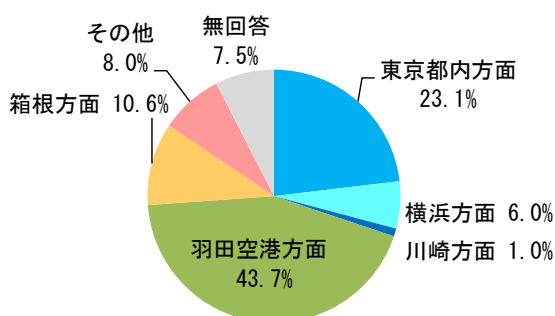
■高速バスの利用目的



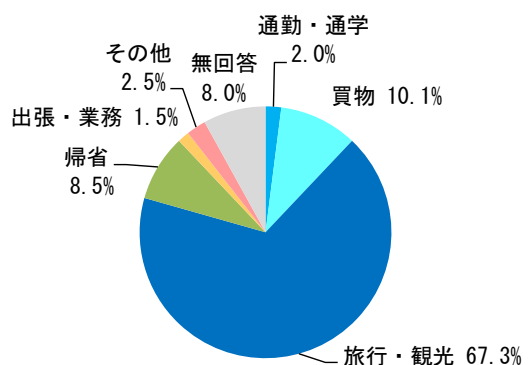
■新東名高速道路の高速バス新路線の利用有無



■利用したい方面 (n = 199)

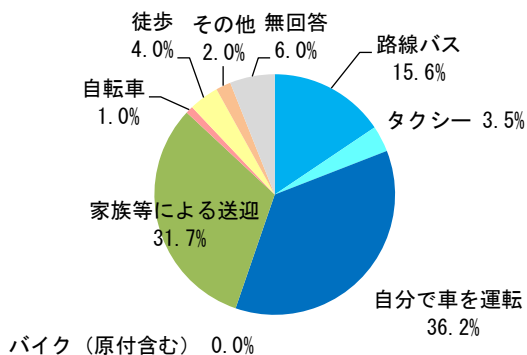


■利用目的 (n = 199)

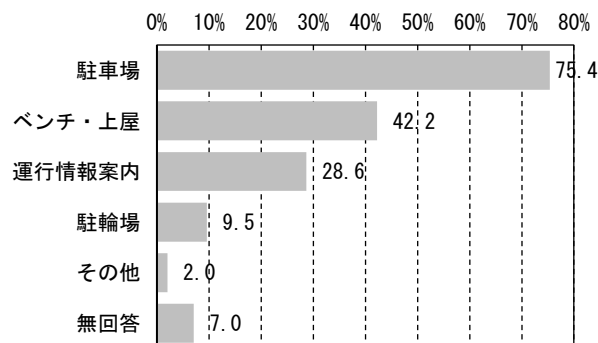


秦野丹沢サービスエリアまでの移動手段としては、「自分で車を運転（36.2%）」「家族等による送迎（31.7%）」が多くなっています。高速バス停に必要な施設・機能では「駐車場（75.4%）」が多くなっており、パークアンドバスライドによる利用意向が高くなっています。

■自宅から秦野丹沢サービスエリアまでの移動手段（n=199）



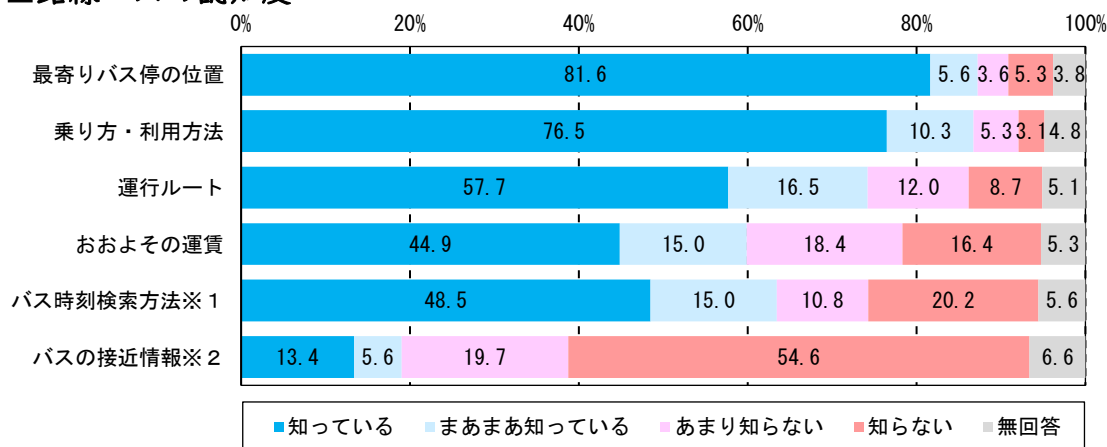
■高速バス停に必要な施設・機能（2つまで回答・n=199）



## 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

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。また、「おおよその運賃」で34.8%、「バス時刻検索方法」で31.0%が「あまり知らない」「知らない」と回答しており、利用向上の課題となっています。

■路線バスの認知度



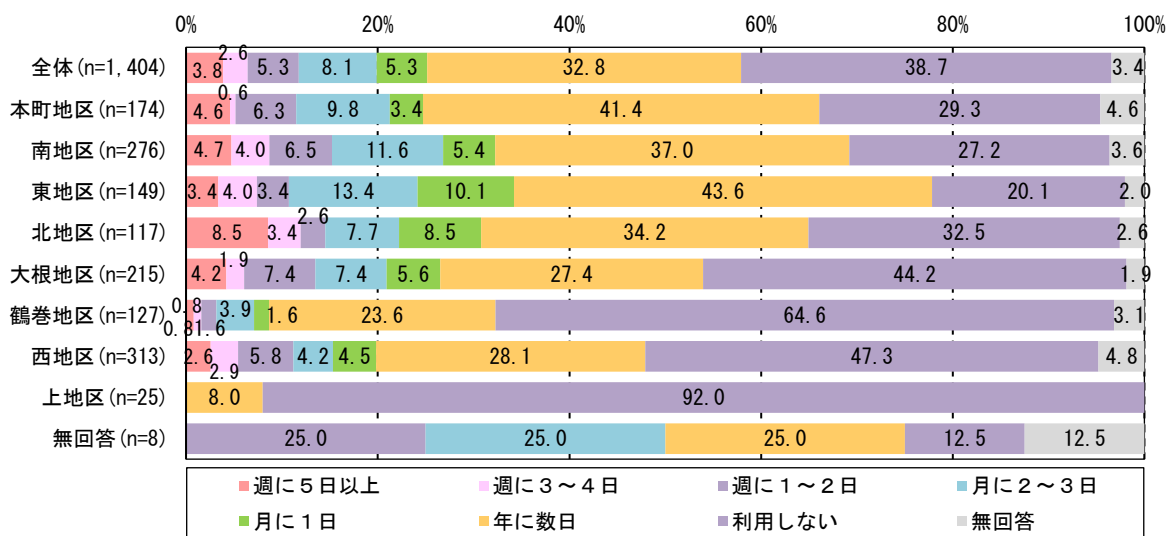
※1 = 神奈中HP、Yahoo、Google、ナビタイム等  
 ※2 = バスロケーションシステム

利用頻度は、市全体では低い傾向となっていますが、路線バスの運行頻度が高く路線の多い北地区と南地区では、他地区と比較して高頻度となっています。一方、路線バスが通っていない上地区では92.0%が「利用しない」に回答しています。鉄道駅までの移動手段で「徒歩」が多い鶴巻地区と西地区においても、路線バス利用率が低い傾向となっています。

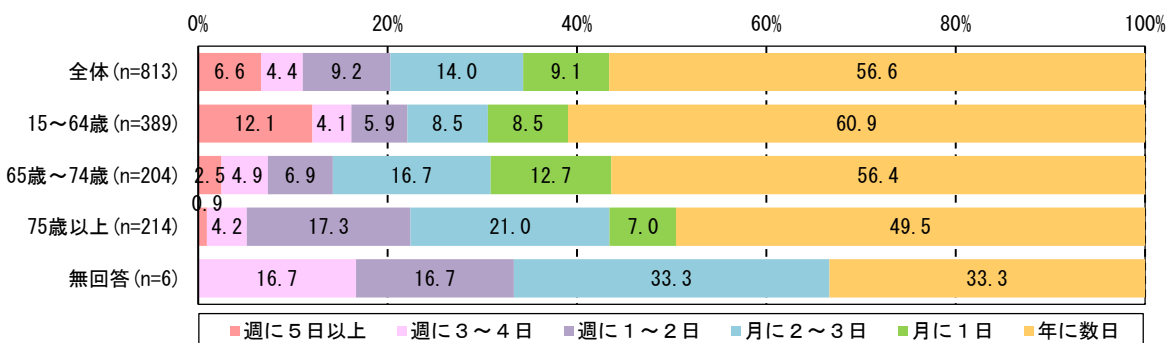
年齢別では、通勤・通学利用の多い15～64歳で「週に5日以上」の割合が他の年代と比較して多くなっており、年齢とともに頻度が少なくなっています。

利用時間帯は、行き（出発時）で9時～10時が多く、11時以降は急激に減少しています。一方、帰り（帰宅時）は11時台から増加し、15時～18時にかけて利用が多くなる傾向となっており、行きのような顕著な傾向は見られません。帰りのピーク（17時台）は行きのピーク（9時台）の6割程度の利用者数となっています。

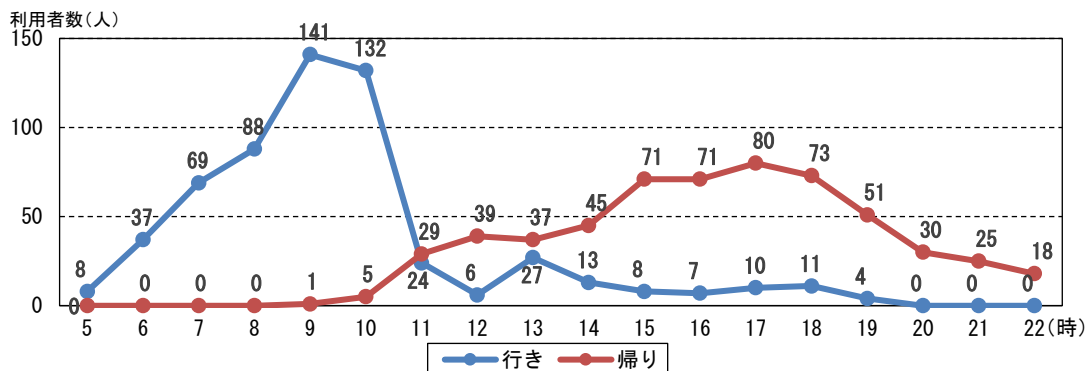
### ■路線バスの利用頻度（地区別）



### ■路線バスの利用頻度（年齢別・「利用しない」「無回答」を除く）

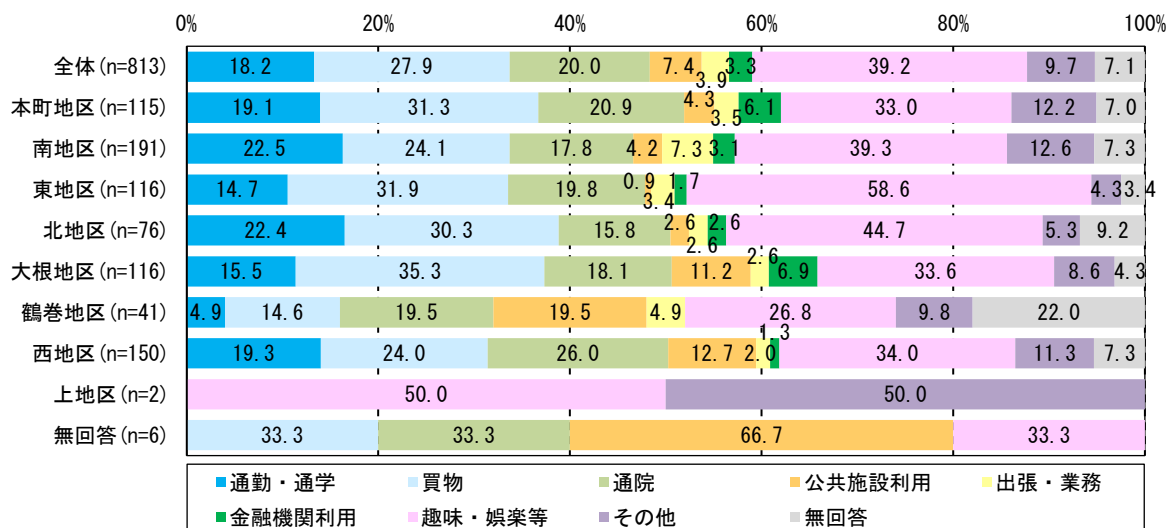


### ■路線バスの利用時間帯（行き n=585、帰り n=577）



利用目的は、「趣味・娯楽等（39.2%）」が最も多く、東地区ではその傾向が強くなっています。「公共施設利用」の目的は、鶴巻地区で19.5%、西地区で12.7%、大根地区で11.2%となっています。

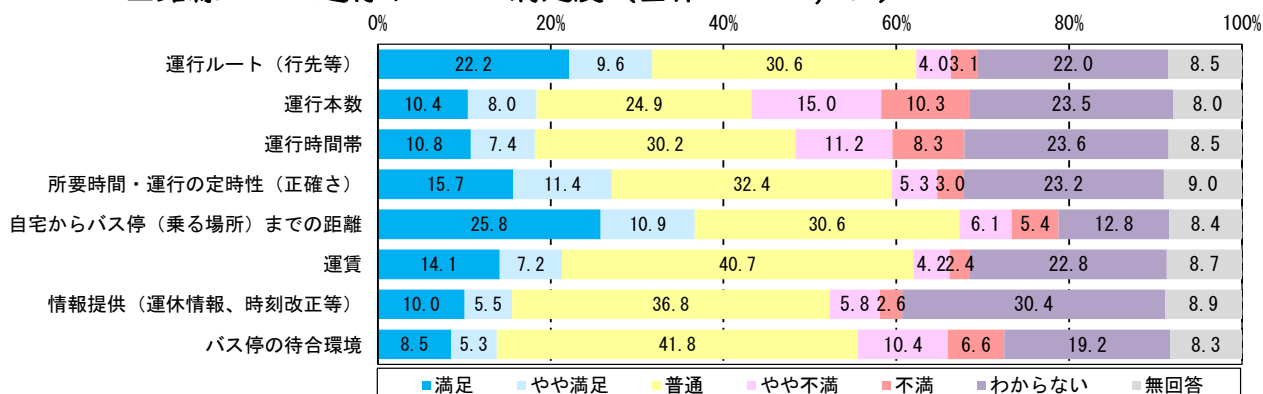
### ■路線バスの利用目的



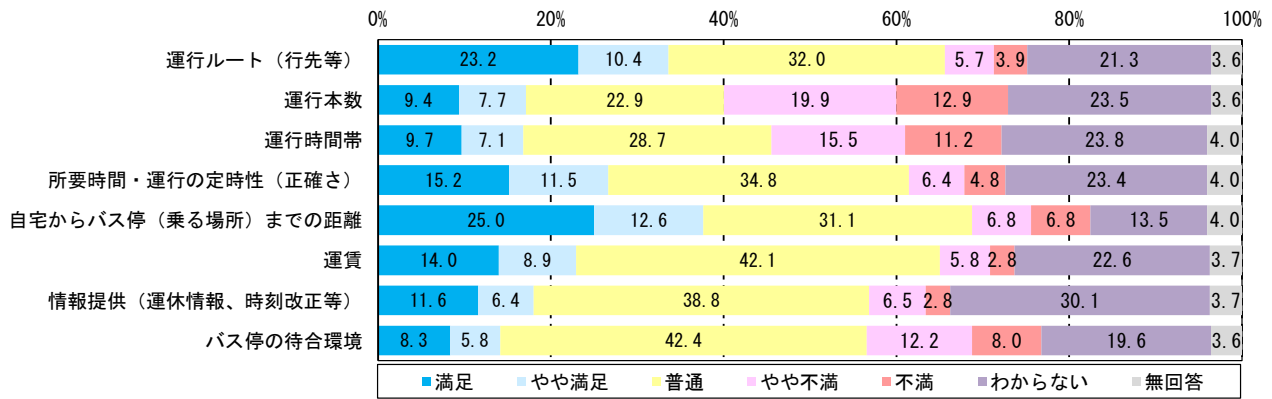
路線バスの運行サービス満足度では、「自宅からバス停（乗る場所）までの距離」と「運行ルート（行先等）」で「満足」「やや満足」と回答した割合が多くなっています。一方、「運行本数」「運行時間帯」「バス停の待合環境」で満足度が低い傾向となっています。

年齢別の満足度については、「運行本数」「運行時間帯」は路線バス利用頻度の高い15～64歳では不満度が多く、年代が上がるとともに不満度が小さくなる傾向となっています。この他の項目についても同様に、若い世代で不満度が高く、高齢になるほど小さい傾向となっています。

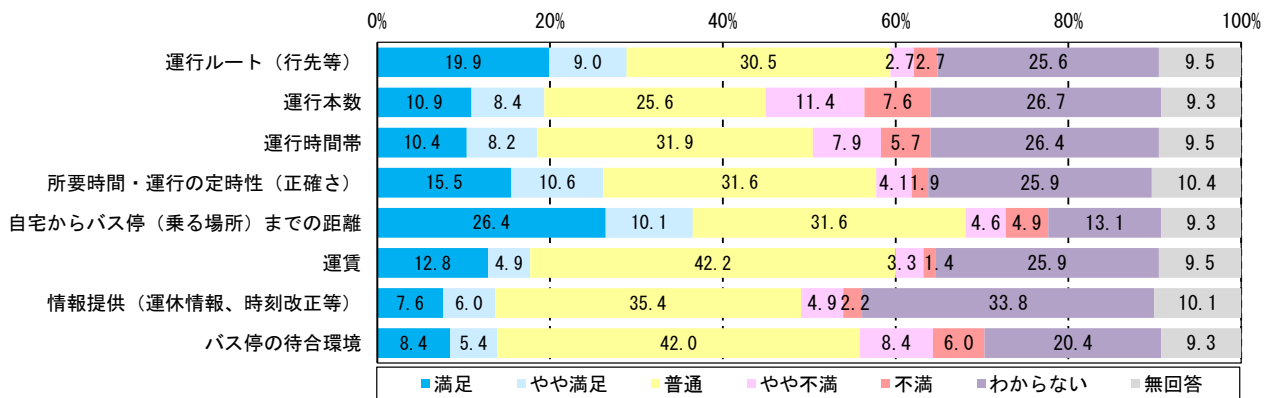
### ■路線バスの運行サービス満足度（全体・n=1,404）



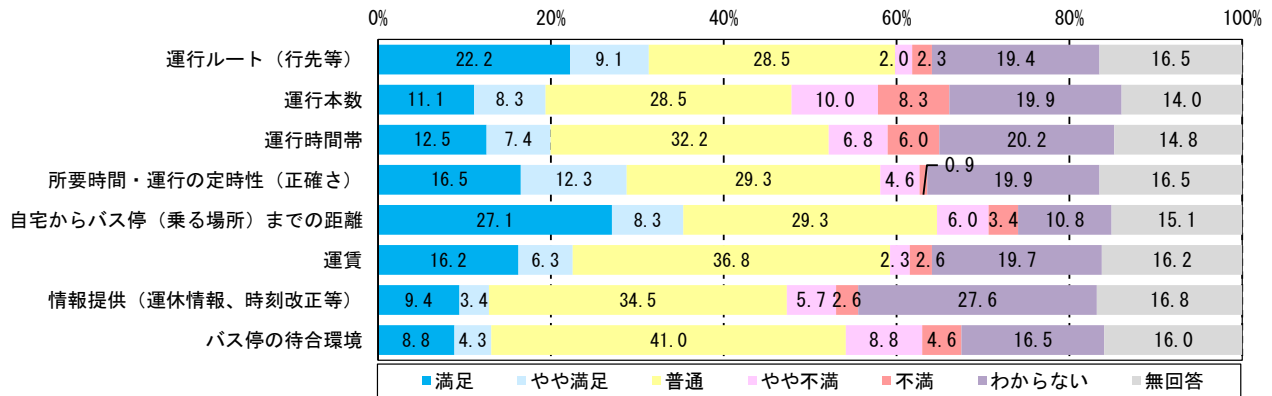
### ■路線バスの運行サービス満足度（15～64歳・n=672）



### ■路線バスの運行サービス満足度（65～74歳・n=367）



### ■路線バスの運行サービス満足度（75歳以上・n=351）





「やや不満」「不満」への回答理由としては、「運行本数」と「バス停の待合環境」についての意見が多くなっています。

■「やや不満」「不満」と回答した理由（抜粋）

① 運行ルート（行先等）（39件・8.3%）

- ・ 市内移動の時、一旦秦野駅に出て乗り換えが必要。
- ・ 病院に行くバスが無いので乗る事が無い。
- ・ 平塚方面へアクセスしにくい。
- ・ 自宅から勤め先までの路線はないので、駅まで歩かなければならない。

② 運行本数（185件・39.4%）

- ・ 1時間に1本もない時間もあり、時間によっては数時間待つことになるのが不満。
- ・ 一本乗り遅れると、なかなか次が来ない。本数が少ない。
- ・ コロナの影響かと思われるが、運行本数が大幅に減って非常に不便である。
- ・ 運行本数が少ないから間に合うように前の便を利用するが、目的地に早く到着してしまい、時間調整等する必要があり困る。
- ・ 通勤に使用したくても1時間に数本又は0本しかなく不便であり、歩いた方がよい。

③ 運行時間帯（60件・12.8%）

- ・ コロナの影響で最終バスが早くなりすぎ。
- ・ 仕事から帰って来る時間帯に運行本数が少なくて利用できない。本数も少ないから混み過ぎて乗るのを諦めることもある。
- ・ 始発が遅いので車で行かざるを得ない。
- ・ 利用したい時間帯に運行していない（早朝、深夜）。1時間に1本も運行していないため。

④ 所要時間・運行の定時制（正確さ）（38件・8.1%）

- ・ 運行時刻が不正確で困ることがある。秦野駅で電車に乗り遅れる事がある。
- ・ 実際の運行時刻と時刻表の運行時刻に大きな誤差がある。
- ・ 平塚から秦野が長距離の為、いつも遅れる。

⑤ 自宅からバス停（乗る場所）までの距離（58件・12.4%）

- ・ 自宅からバス停まで1km位ですが、歩くのが困難です。
- ・ 自宅からバス停までが遠い。朝の通勤時にバスを待つ時間で秦野駅まで歩いてしまう。
- ・ 自宅からバス停まで、徒歩10分くらいかかってしまう為、夏は汗だくになってしまう。

⑥ 運賃（19件・4.1%）

- ・ 高い。車のガソリン代のほうがはるかに安い。
- ・ 短距離での利用はしづらいい金額。最低運賃を下げると利用回数は増える。

⑦ 情報提供（運休情報、時刻改正等）（8件・1.7%）

- ・ 使用したい時に必要な情報に行きつかないし、見つけづらい。
- ・ スマートフォンを所持していないから情報がわからない。
- ・ バスロケが時折「正確な情報を提供できていない可能性があります」となり、どのくらい遅れているのか分からない時がある。

⑧ バス停の待合環境（117件・24.9%）

- ・ バス停に椅子も屋根もないので、荷物がある時や雨の日は困る。
- ・ 雨が急に降ると屋根がないので濡れる。夏場の炎天下では待てない。
- ・ 道路そのものが狭く、立って待っているのが不安。
- ・ 歩道が狭いので、バスを待っている人がいると、通行する人は車道に降りて歩かないといけない。
- ・ 車イス使用者であるが、歩道が狭く利用しにくいし、時間を要するため他のお客さんに迷惑をかけるので利用しにくい。

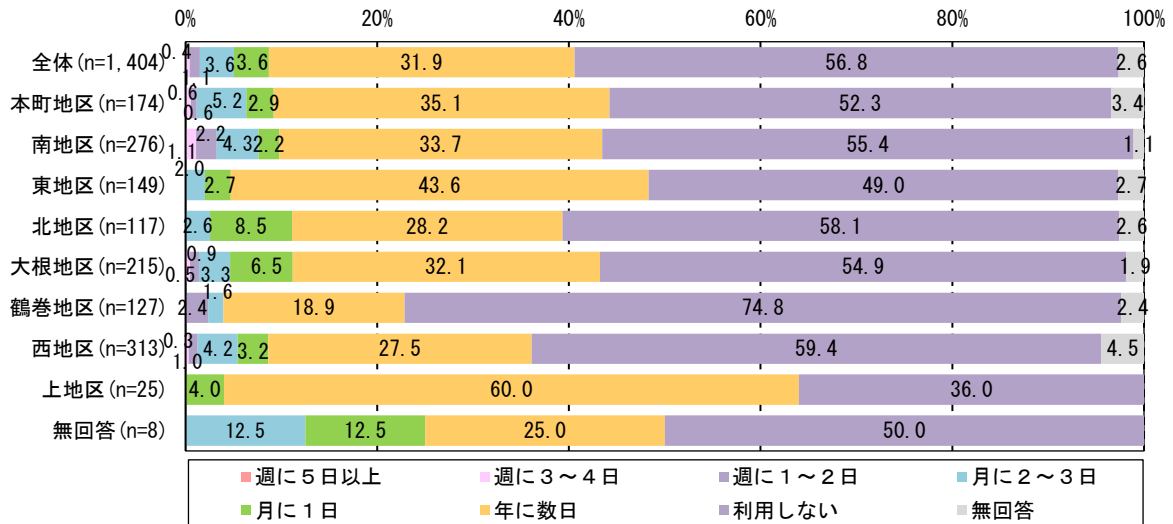
## 8 タクシーの利用状況とサービス満足度

タクシーの利用頻度は、「利用しない（56.8%）」「年に数日（31.9%）」が多くなっています。鉄道駅がなく路線バスの運行がない上地区では、利用頻度が低いものの、「利用しない」の回答が他地区よりも少なくなっています。

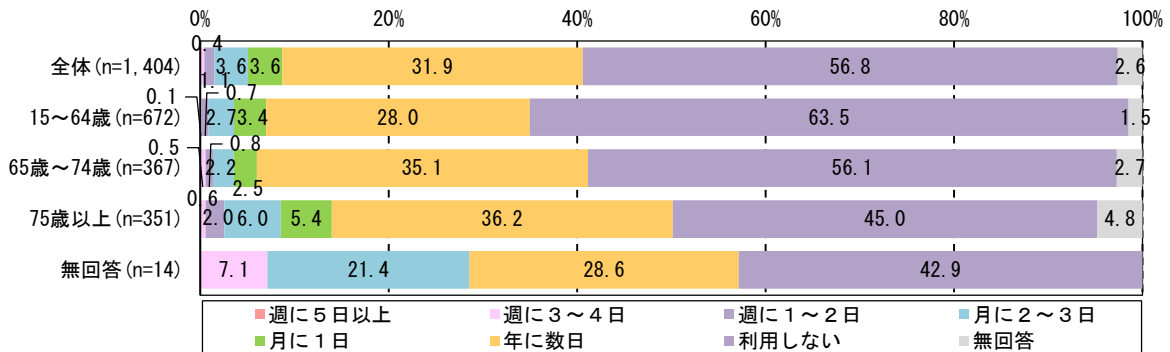
年齢別では、若い世代ほど「利用しない」への回答が多く、高齢者ほど利用が多い傾向となっており、75歳以上では月に1日以上の利用が14.0%となっています。

利用目的は、「趣味・娯楽等（35.4%）」「通院（25.1%）」が多くなっています。

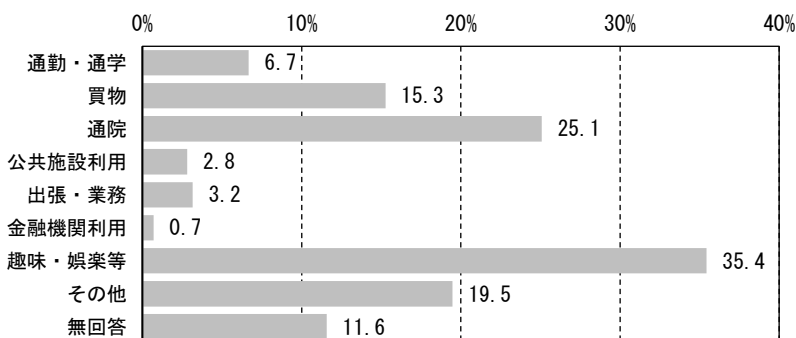
### ■タクシーの利用頻度（地区別）



### ■タクシーの利用頻度（年齢別）



### ■タクシーの利用目的（n=570）

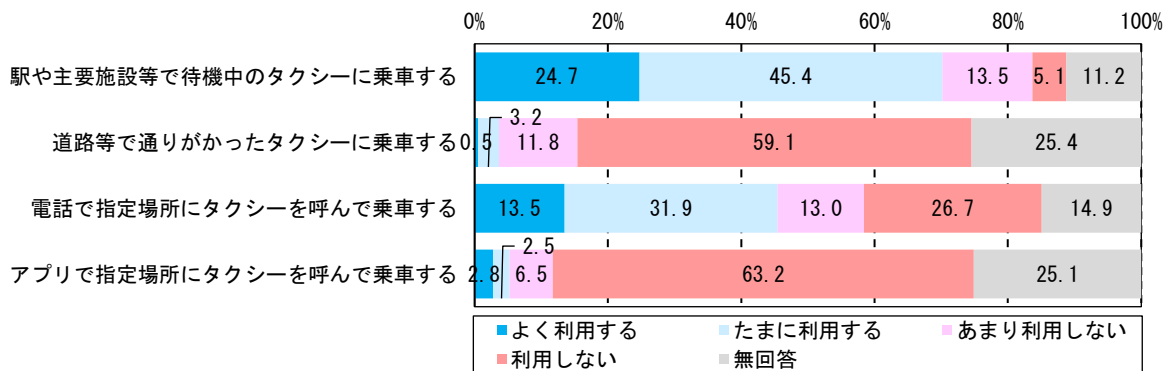


利用方法別の頻度では、「駅や主要施設等で待機中のタクシーに乗車する」「電話で指定場所にタクシーを呼んで乗車する」での利用が多い傾向となっており、「道路等で通りがかったタクシーに乗車する」「アプリで指定場所にタクシーを呼んで乗車する」の利用は少なく、アプリの利用も限定的となっています。

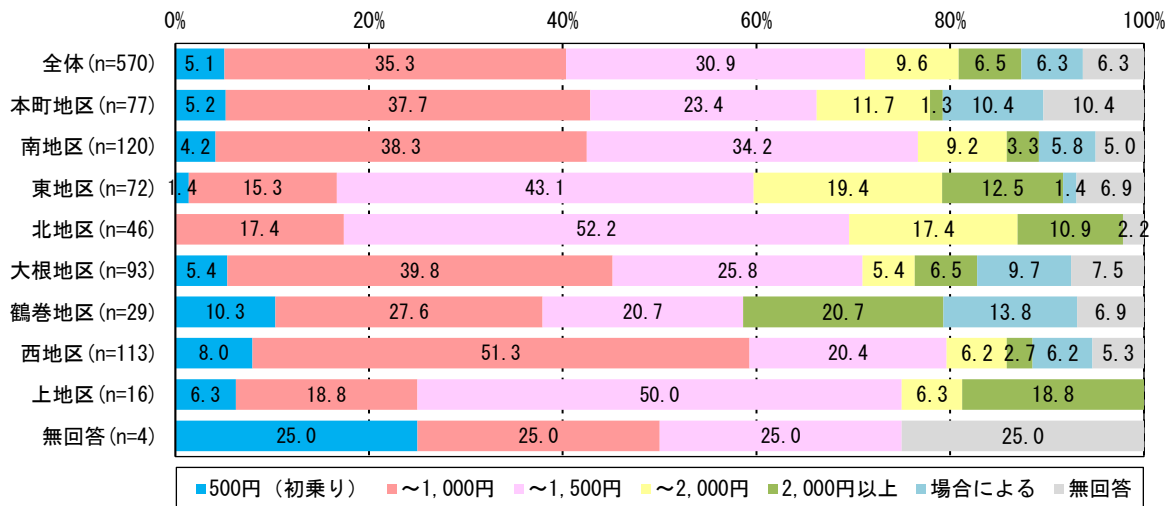
タクシーの1回当たりの運賃は、500円～1,500円で全体の71.3%（「500円（初乗り）」「～1,000円」「～1,500円」の合算）を占めており、鉄道駅から離れている東地区、北地区、上地区では高額の利用が多くなっています。

年齢別では、75歳以上で500円（初乗り）と2,000円以上の利用が他の年代よりも多く、短距離から長距離まで幅広い利用がみられます。

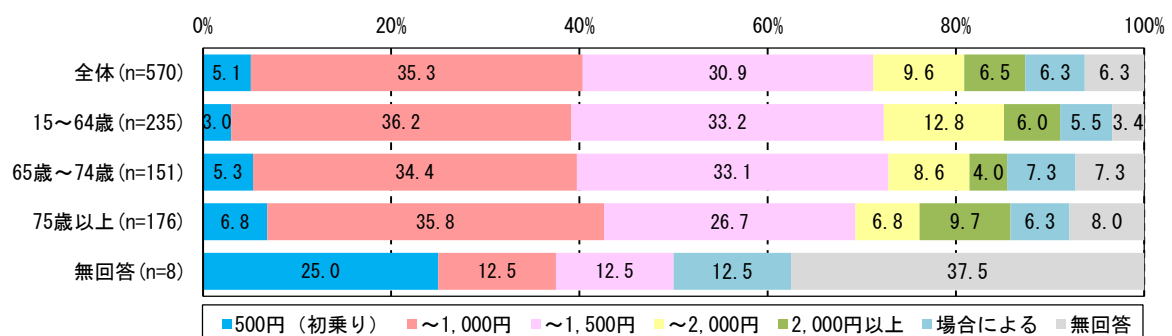
### ■利用方法別頻度（n=570）



### ■タクシーの1回当たりの運賃（地区別）



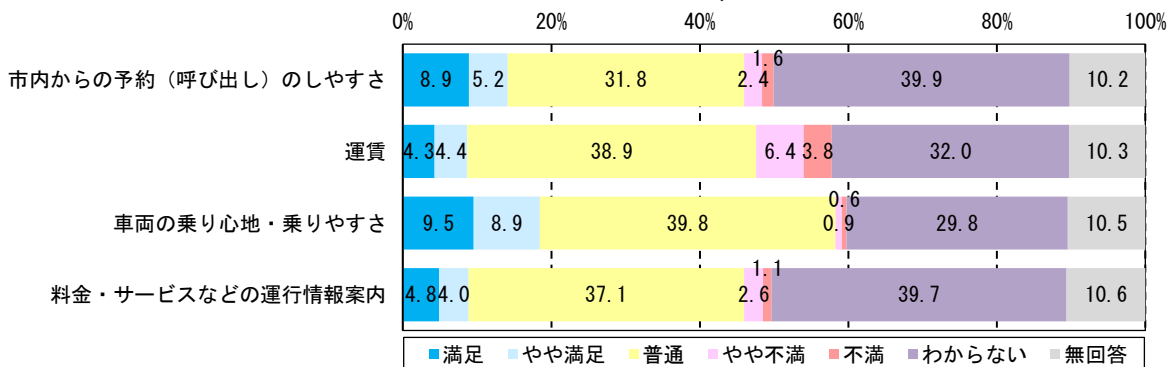
### ■タクシーの1回当たりの運賃（年齢別）



タクシーのサービスに対する満足度では、「車両の乗り心地・乗りやすさ」「市内からの予約（呼び出し）のしやすさ」で「満足」「やや満足」が多い傾向となっています。

「やや不満」「不満」への回答理由としては、「運賃が高い」との意見が多く、他に「待ち時間」「予約について」といった項目での意見が多くなっています。

### ■タクシーのサービスに対する満足度（n=1,404）



### ■「やや不満」「不満」と回答した理由（抜粋）

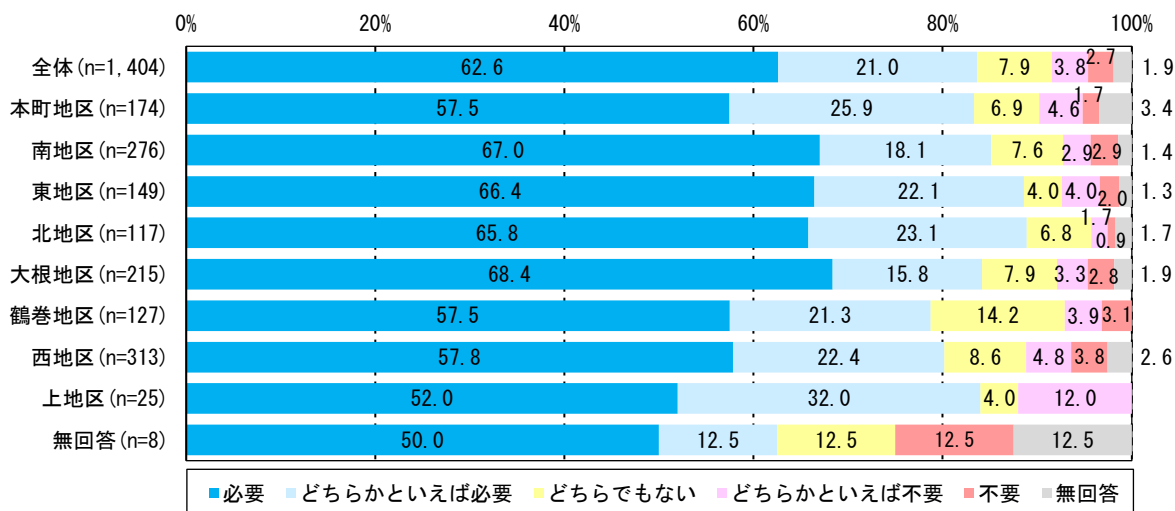
- **運賃が高い（91件・55.2%）**
  - ・ 賃金に反映することは理解しているが、一人で乗車すると割高に感じるため。
  - ・ 自宅と駅の距離に比べて料金が高い。しかし、家が急坂の上にあるので、やむを得ず使うことがある。
  - ・ 何処までが初乗り料金で乗れるのか分かると利用しやすいと思います。
- **待ち時間（20件・12.1%）**
  - ・ 呼び出してから30分以上待たされる事がよくあり、急用の際には利用できないと感じている。
  - ・ 秦野駅南口、夜（バスの運行が終了した後）タクシーがなかなか来ない。
  - ・ 夜間の東海大学前駅から利用する時、20分位待った。歩いて帰宅する方が早い。
- **予約について（17件・10.3%）**
  - ・ 足の悪い母のためにタクシーを予約しようとしたら、2社とも予約できなかった。
  - ・ 秦野は駅以外は予約をしないと気軽にタクシーに乗れないので、不便を感じる。
  - ・ 子育て世帯優先、シニア優先など会員登録して優先配車などができると良い。
- **接客態度（9件・5.5%）**
  - ・ 行き先を運転手が間違えたのに余計な料金を取られた上に文句を言われた。
  - ・ 駅から乗る時、感じの良いドライバーさんとそうでないドライバーさんで差がある。
- **配車料金（6件・3.6%）**
  - ・ 呼びだしは別料金が追加される。料金が高い。
  - ・ あまり乗らないし利用したくても呼ぶだけで料金発生って何。体が不自由な人に対して冷たい。
- **バリアフリー（4件・2.4%）**
  - ・ 昔からあるセダンは乗り込む時、雨の時に大変。ワンボックスに乗った時、すごく楽なので。
  - ・ セダンタイプが主流で足腰悪い人は乗りづらいと思う。ワゴンタイプがもっと増えると良いと思う。

## 9 地域公共交通の今後の在り方

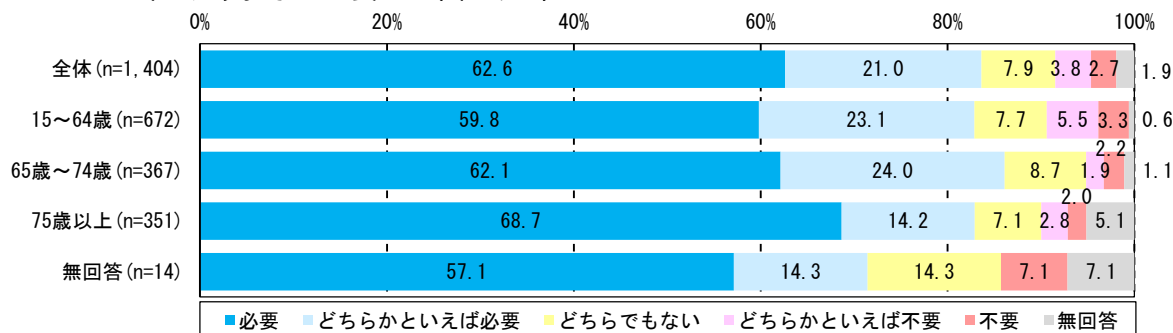
「5年後、現在のお住まいで生活していると仮定し、あなたの家族構成や年齢等を考えた場合、公共交通が必要とご思いますか。」の問いに対し、「必要」「どちらかといえば必要」への回答はどの地区も7割を超えています。

年齢別にもおおむね同様の傾向ですが、「必要」との回答は15～64歳の59.8%と比べ75歳以上では68.7%と多くなっています。「どちらかといえば不要」「不要」への回答理由としては、「自分で運転できるから」との意見が半数を超えています。

### ■地域公共交通の必要性（地区別）



### ■地域公共交通の必要性（年齢別）



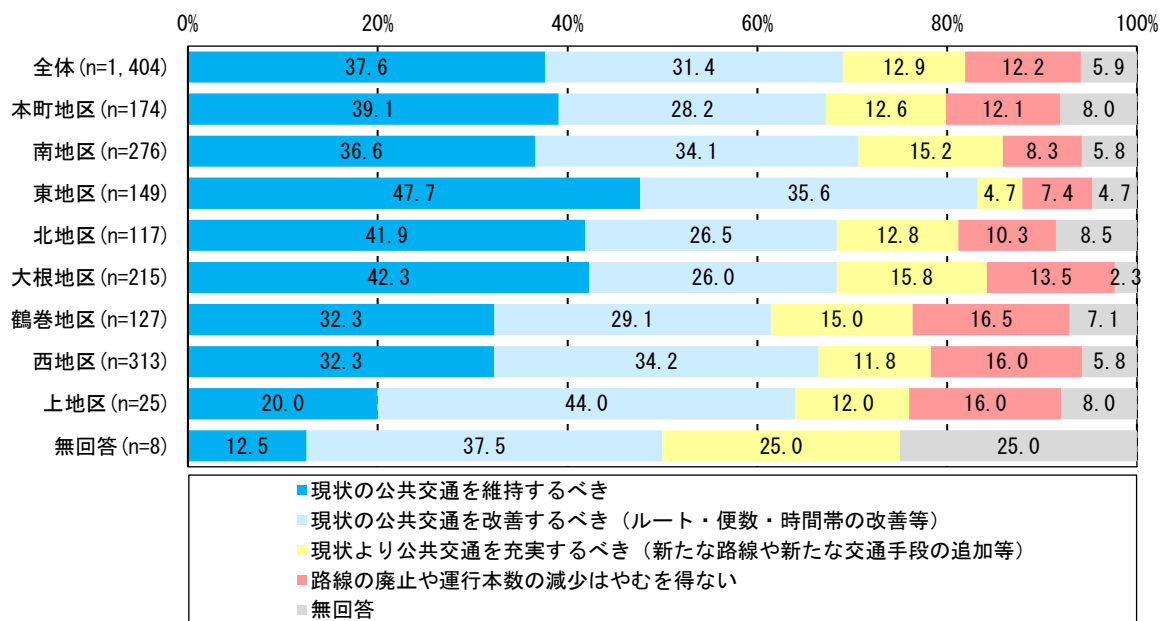
### ■「どちらかといえば不要」「不要」と回答した理由（抜粋）

- **自分で運転できるから（42件・52.5%）**
  - ・ 5年後であれば自分で自家用車を運転できるから。通勤用としては公共交通は必要。
  - ・ 健康ならこのまま自分で運転する。健康でない場合、コミュニティバスも必要と思う。
  - ・ 外出は基本自家用車での移動であるため、子どもが産まれた場合も変わらず利用頻度は少ないと思う。
  - ・ 子どもが大きくなった場合には、路線バス、鉄道は必要と考えます。子どもの通学で。
- **家族等による送迎ができるから（10件・12.5%）**
  - ・ 家族全員が車の免許を取得しているため、自分が返納したとしても家族の誰かが送迎してくれる為。
  - ・ あと30年は家族の車で買物などに行かれる。
- **目的地まで近いので不要（10件・12.5%）**
  - ・ ほとほと健康状態であれば駅もスーパーも徒歩で問題ないから。
  - ・ 駅に近いので、買物・病院に行くには困らない。

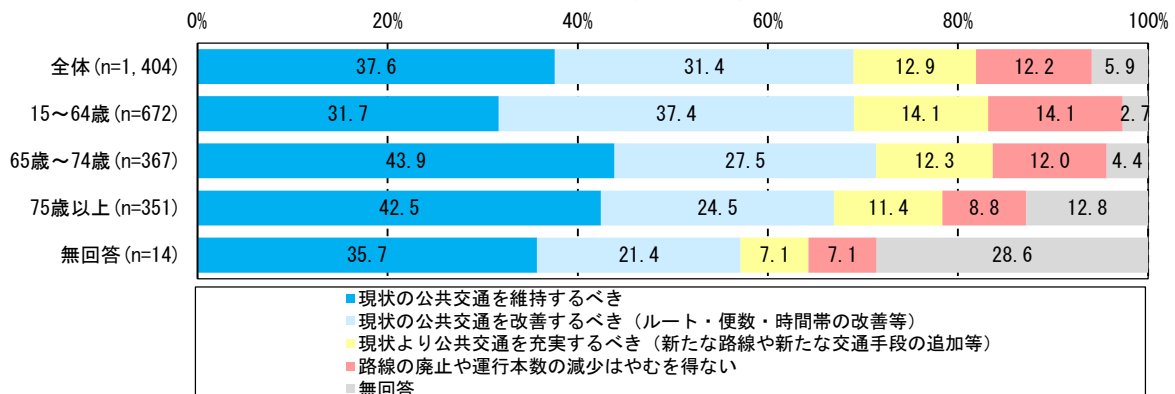
「今後の公共交通（主に路線バス、乗合タクシー（コミュニティタクシー））について、今後どのような方向で取り組む必要があるとお考えですか。」の問いに対し、「現状の公共交通を維持するべき」が37.6%で最も多くなっています。西地区と上地区では「現状の公共交通を改善するべき（ルート・便数・時間帯の改善等）」の割合が最も多く、改善の要望が強くなっています。

年齢別では、65歳以上の高齢者で「現状の公共交通を維持するべき」の割合が多くなっていますが、15～64歳では「現状の公共交通を改善するべき（ルート・便数・時間帯の改善等）」「現状より公共交通を充実するべき（新たな路線や新たな交通手段の追加等）」「路線の廃止や運行本数の減少はやむを得ない」の割合が他の年代よりも多くなっています。

### ■今後の地域公共交通に対する考え方（地区別）



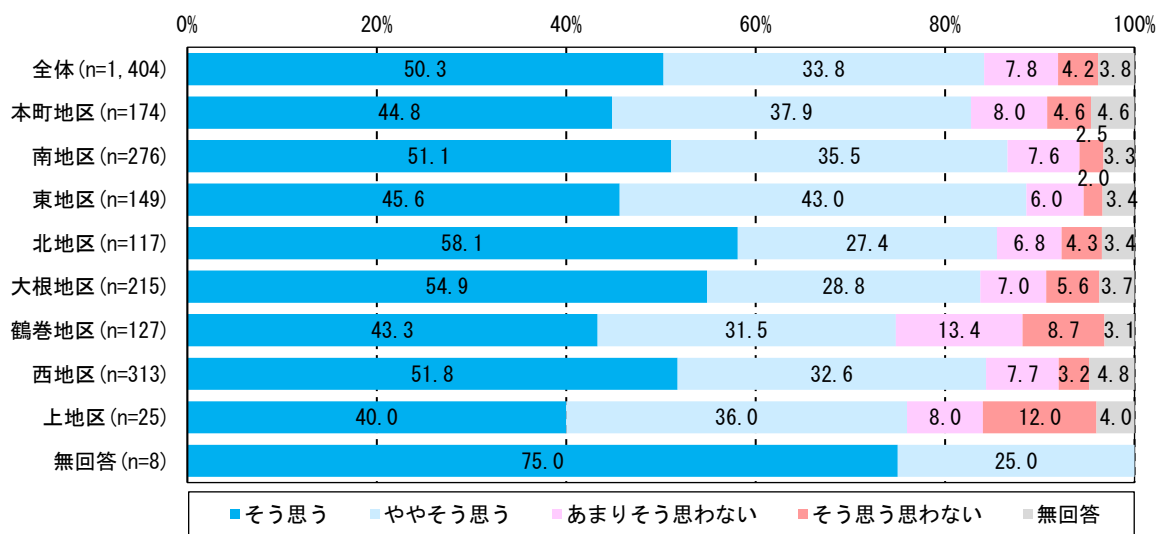
### ■今後の地域公共交通に対する考え方（年齢別）



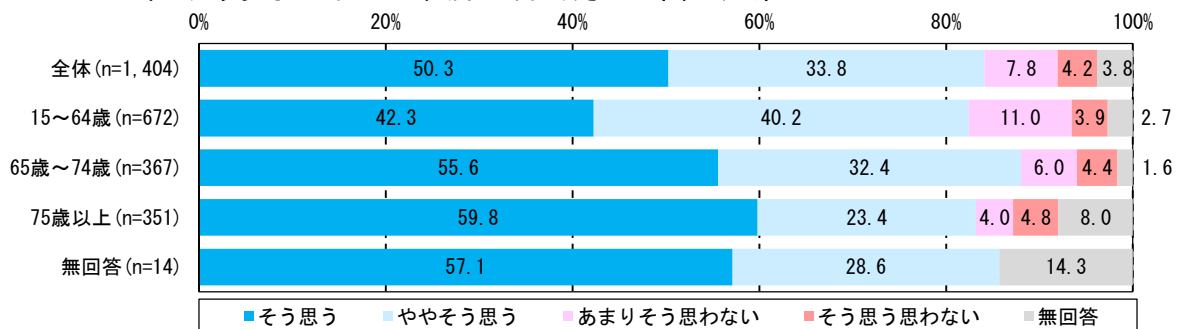
「今後、ご自身で公共交通を利用しようと思いますか。」の問いに対し、「そう思う」「ややそう思う」への回答は市全体で84.1%を占めており、高い利用意向となっています。一方、鶴巻地区、上地区、本町地区では「あまりそう思わない」「そう思わない」の割合が他の地区より多くなっています。

年齢別では、「そう思う」「ややそう思う」の合計では大きな差がみられないものの、75歳以上では「そう思う」への回答割合が高く、強い利用意向となっています。一方で15～64歳では「あまりそう思わない」「そう思わない」が他の年代よりも多くなっています。

### ■地域公共交通に対する今後の利用意向（地区別）



### ■地域公共交通に対する今後の利用意向（年齢別）



「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。

■「あまりそう思わない」「そう思わない」と回答した理由（抜粋）

- **現状の公共交通が不便だから（49件・31.2%）**
  - ・ 現在は自分の行動ルートに便利な公共交通はほぼ無い。
  - ・ 市内の交通は使わない。徒歩と車で十分対応できる。
  - ・ バスは利用したい時間に運行がなければ利用しないと思う。
  - ・ 近くにバス停がない。コミュニティタクシーも走っていない。
- **自分で運転できるから（44件・28.0%）**
  - ・ 5年後では現在の車中心の生活は変わらないと思う。その先は考えは変わるかもしれない。
  - ・ 自動車免許返納後でないと、公共交通は使わないと思う。10年後くらい？
  - ・ 鉄道は遠くへ出かける際に必要だが、近場の移動は自家用車で済むため。
  - ・ 小さい子を連れて公共交通を使用するのは難しい。
- **財政負担や乗り支えは不要（9件・5.7%）**
  - ・ 赤字に税金をつぎ込むことは好ましくない。利用者個人の責任でタクシー等を利用すべき。
  - ・ 公共交通を維持するために、不要と思われるような『乗り支え』の考え方がおかしい。
  - ・ 費用がかかるのは家計の負担になります。今まで通り、徒歩で済むことは徒歩で済ませます。
- **家族等による送迎ができるから（8件・5.1%）**
  - ・ 同居の家族や身内の者が近くに住んでいるので。
  - ・ まわりに助けてくれる人が多いから。



## 参考資料－２ 民生委員・児童委員アンケート調査

民生委員・児童委員を対象に、高齢者や障害者の方の移動実態や地域公共交通に関する要望・意見等を把握するため、アンケート調査を行いました。

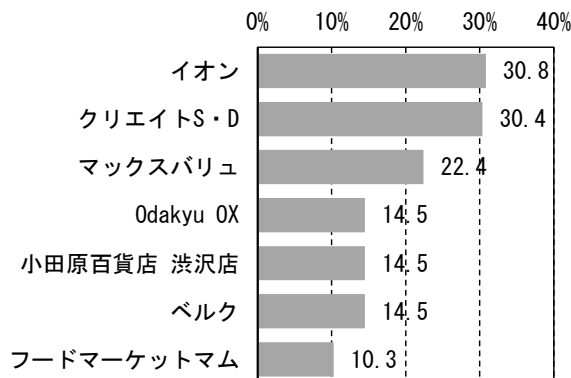
調査対象者	民生委員・児童委員251人
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和4年11月16日（水）発送～11月30日（水）締切
調査項目	1 高齢者、障害者又は子育て世代が日常利用する主な買物先や通院先について 2 普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さについて 3 買物・通院等で外出する際の、「移動のときに困ること、不便を感じる事」、「現在は行くことができないが、本当は行きたい場所」などについて 4 地域公共交通サービスや福祉有償運送及び買物・送迎支援事業（現在実施中のサービス：とちくぼ買い物クラブ、菩提買物支援隊、おたすけ隊）に関する要望・意見について
回収状況	214人（回収率85.3%）

### Ⅰ 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

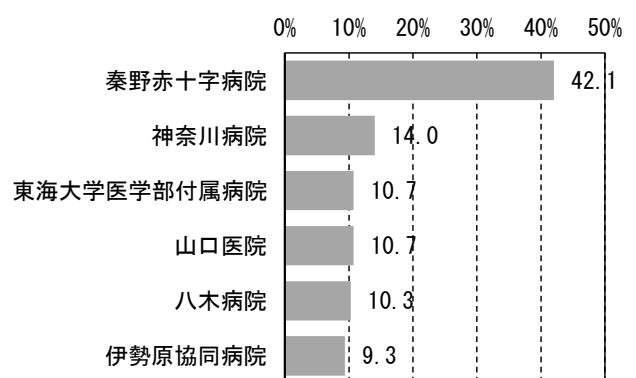
日常利用する主な買物先は、「イオン（30.8%）」が最も多くなっています。次いで「クリエイトS・D」が多くなっていますが、市内に複数店舗があり、最寄りの店舗に分散して利用されています。

日常利用する主な通院先は、「秦野赤十字病院」が42.1%と最も多く、次いで「神奈川病院（14.0%）」で、3位以下は概ね1割程度となっています。

■主な買物先（複数回答・上位5位まで）



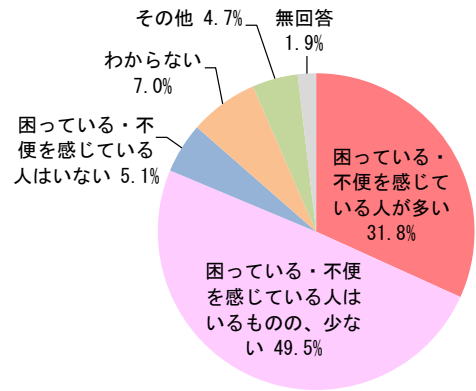
■主な通院先（複数回答・上位5位まで）



※複数店舗ある場合はすべて合算して算出

## 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

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%となっており、「困っている・不便を感じている人はいるものの、少ない」が49.5%となっています。



## 3 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

### (1) 一人で外出できる方の意見

#### ア 路線バスについて

- ・ バスの本数が少ない（南地区、東地区）。
- ・ バス停まで歩くのが大変（東地区）。
- ・ 路線バスの本数が減少し、買物等に不便を感じている（北地区）。
- ・ バス停まで遠い（東地区、北地区）。
- ・ 運賃が高い（南が丘地区）。
- ・ ノンステップバスが少ない、バスの乗り降りが大変（大根地区、広畑地区）。

#### イ 乗合タクシーについて

##### ○ 上地区乗合自動車

- ・ 本数が少ない（上地区、西地区）。
- ・ 往路は良いが、復路が無くて困る（西地区）。

##### ○ コミュニティタクシー

- ・ 本数が少ない（西地区、渋沢地区）。

#### ウ 地域公共交通全般について

- ・ イオンなど大型スーパーへ行かれるバスが欲しい（南が丘地区、広畑地区）。

#### エ 移動のときに困ること、不便を感じること

- ・ 今は何とか一人で買物に行かれるが、近い将来動けなくなるので心配だ（大根地区、広畑地区）。
- ・ 神奈川病院に行くのに、渋沢駅に出て秦野駅からバスに乗るため不便（西地区）。
- ・ 遠方の病院へ行くのに、バスや電車では体の負担と経済的に困る（西地区）。
- ・ 買物で荷物を持って帰る時、重いので大変（西地区、渋沢地区、南が丘地区、堀川地区）。
- ・ 上り下りの坂があり大変（大根地区、鶴巻地区、南が丘地区）。
- ・ 免許を返納した後のことが心配。通院や買物に車がないと不便なので、免許証を返納したくても出来ない。（北地区、大根地区）。
- ・ 歩いて行かれる場所にクリニックがあるので助かるが、総合病院などへ行く時は誰かに連れて行ってもらわないと行かれないので困る（西地区）。

- ・ 一人暮らしなので、イオンなど大型スーパーに行きにくい（西地区）。
- ・ 交通手段がタクシーしかないので、料金も高くなかなか病院に行かれない（渋沢地区）。

#### オ 現在は行くことができないが、本当は行きたい場所

- ・ 買物帰りのバス便が少なく、タクシーになってしまい費用がかさむ。いつも同じ店ばかりではなく、商業施設巡りバスが欲しい（本町地区）。
- ・ イオンなど大型スーパーに行くバスが欲しい（西地区、広畑地区）。
- ・ 温浴施設へ行きたいが、車では近いが歩くと遠いので行かれない（東地区）。

### (2) 一人で外出が困難な方の意見（移動のときに困ること、不便を感じること）

- ・ 外出したい時、自分のタイミングに送迎が合わない（東地区）。
- ・ 送迎してくれる人の都合に合わせて、遠慮する（北地区）。
- ・ タクシーで送迎してもらおう。（バスが少ないし、バス停まで大変）お金がかかる（西地区）。
- ・ 娘に送迎してもらっているが、娘も働いており別居なので、調整が難しい（大根地区）。
- ・ 夫が車を運転していたが出来なくなったので、通院に困っている（大根地区）。
- ・ 宅配サービスを利用しているが、不足が出た場合に困っており、親類に依頼している。（定期的に親類が見守りで来宅）（末広地区）。
- ・ 外出する事をためらってしまう（南が丘地区）。
- ・ 身近に安価で送迎してくれる人が欲しい（南が丘地区）。

## 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（現在実施中のサービス：とちくぼ買い物クラブ、菩提買物支援隊、おたすけ隊）に関する要望・意見について

### (1) 一人で外出できる方の意見

#### ア 路線バスについて

- ・ 日中時間帯の本数を増やして欲しい（北地区、渋沢地区）。
- ・ 横浜市のように、バス料金を無料にして欲しい（広畑地区）。
- ・ 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（堀川地区）。
- ・ バスの運賃が高い（南が丘地区）。
- ・ バス車両の乗降ステップが高く、利用しづらい（広畑地区）。

#### イ 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（西地区）。

##### ○ コミュニティタクシー

- ・ 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（北部地区の山側にも運行を）（大根地区）。
- ・ 弘済学園ルートのコミュニティバスを運行して欲しい（大根地区）。

- ・ 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（渋沢駅～日赤病院～千村）（西地区）。
- ・ コミュニティタクシーの本数を増やして欲しい（渋沢地区）。

#### ウ 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（大根地区、末広地区）。

#### エ タクシーについて

- ・ タクシー割引を導入して欲しい（本町地区、西地区、渋沢地区、鶴巻地区）。
- ・ タクシー料金を安くして欲しい（渋沢地区）。

#### オ 新たな地域公共交通について

- ・ 地域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（本町地区）。
- ・ 市内を循環するバスが欲しい（本町地区）。
- ・ 秦野赤十字病院へ直通のバス路線が欲しい（南地区、南が丘地区）。
- ・ 神奈川病院に行く手段が欲しい（西地区）。
- ・ イオンなど大型スーパーに行くバスが欲しい（広畑地区）。
- ・ 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（堀川地区）。
- ・ 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（鶴巻地区）。
- ・ 地域公共交通で運行していない空白時間帯に、地域コミュニティバスの運行が出来るか（地区無回答）。

#### カ 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（本町地区）。
- ・ 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（東地区）。

### (2) 一人で外出が困難な方の意見（移動のときに困ること、不便を感じること）

#### ア 買物・送迎支援事業について

- ・ 買物支援サービスが欲しい（本町地区、渋沢地区、堀川地区）。
- ・ 福祉運送や買物送迎などの情報が少ない。もっと情報を提供して欲しい（本町地区）。
- ・ 地域で送迎サービスがあると行動範囲が広がるので、福祉サービスが欲しい（南が丘地区）。
- ・ 地域のボランティアで送迎するサービスが欲しい（南地区、東地区、末広地区、鶴巻地区、堀川地区）。
- ・ 買物代行サービスや巡回販売車を充実して、PRをして欲しい（渋沢地区）。
- ・ 通院時の送迎支援が欲しい（末広地区）。

#### イ 乗合タクシーについて

- ・ コミュニティタクシーも交通系ICカードを利用できるようにして欲しい（渋沢地区）。
- ・ コミュニティタクシーを利用しているが、もっとキメ細かいサービスが欲しい（大

根地区)。

**ウ 移動販売について**

- ・ 近所まで販売車等で定期的に来て欲しい（東地区、西地区）。
- ・ 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（西地区）。

**エ 新たな地域公共交通について**

- ・ 買物や通院用の地域コミュニティバスが欲しい（本町地区）。
- ・ ドアからドアの送迎サービスがあると有難い（大根地区）。

**オ 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（渋沢地区）。

## 参考資料－3 観光客アンケート調査

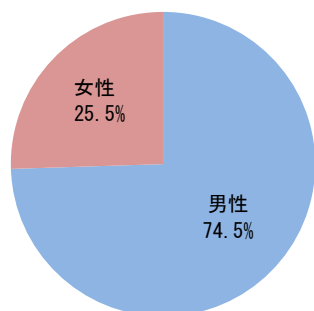
これまでに秦野市を訪れたことがある観光客を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行いました。

調査対象者	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
調査方法	WEBアンケート ※令和5年2月10日(金)～2月12日(日)
調査項目	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った場合の利用意向
回収数	200票

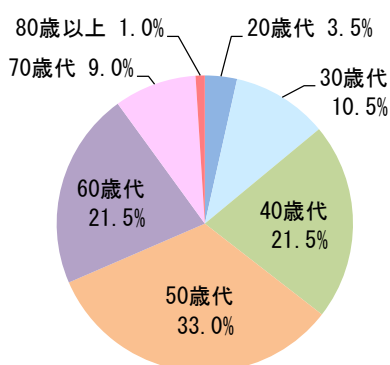
### 1 回答者の属性

性別は、「男性」が74.5%、年齢は50歳代(33.0%)、40歳代・60歳代(21.5%)が多くなっています。住まいは「東京都区部(23区)」が27.5%で最も多く、次いで「横浜市(23.5%)」が多くなっています。全体としては東京都よりも神奈川県内からの観光客が多くなっています。

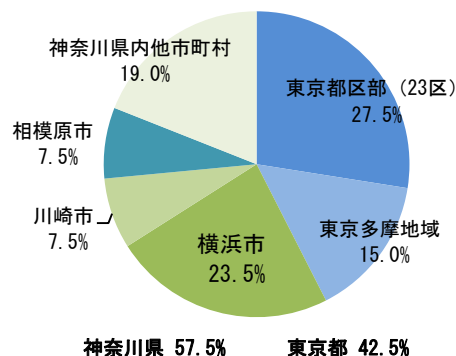
■性別 (n=200)



■年齢 (n=200)



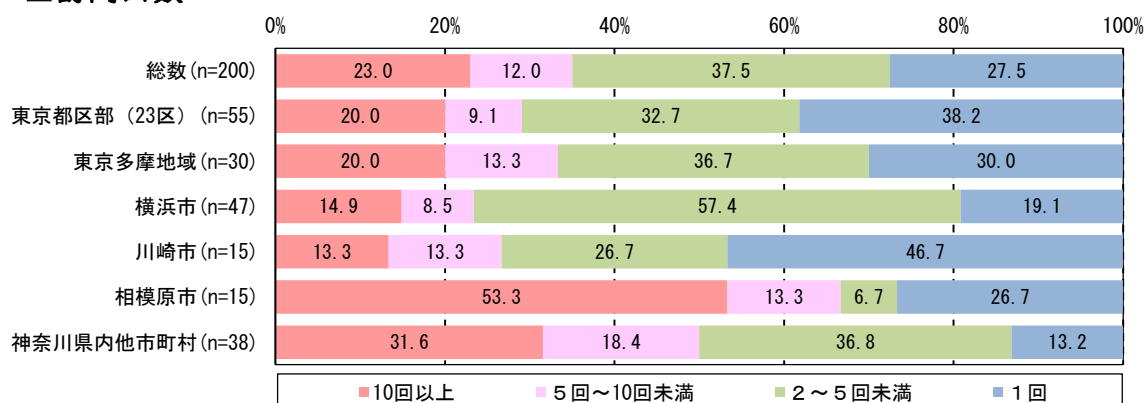
■住まい (n=200)



### 2 秦野市への訪問状況

訪問回数は、「2回～5回未満」が37.5%と最も多く、5回以上訪問している人は35%（「10回以上」「5回～10回未満」の合算）となっており、相模原市からの訪問頻度は高く、「10回以上」が53.3%となっています。

■訪問回数

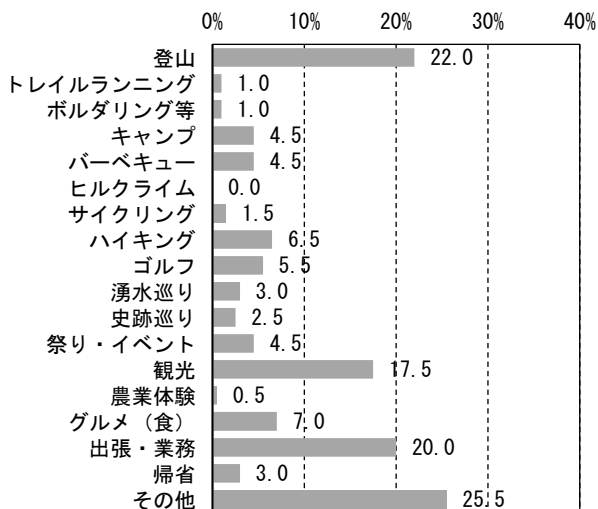


訪問目的は、「登山（22.0%）」が最多で、次いで「出張・業務（20.0%）」が多くなっています。訪問場所は「大山（26.5%）」が最多で、次いで「市内事業所（19.5%）」が多くなっています。

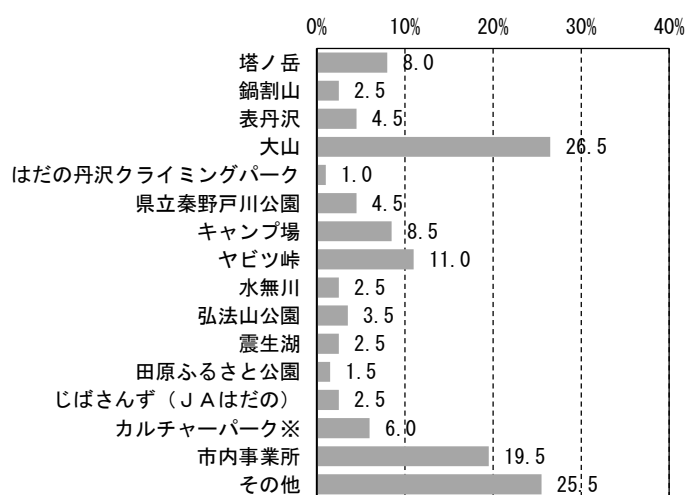
移動手段は、「自家用車」が68.0%と最も多く、地域公共交通では「鉄道（53.0%）」が多くなっています。鉄道を利用した人の38.1%は「路線バス」を選択しており、鉄道と路線バスを組み合わせる観光訪問する人が多くなっています。

訪問したことはないが興味がある場所は、「鶴巻温泉（22.0%）」が最も多く、次いで「大山（13.5%）」が多くなっています。

■訪問目的（過去2回までの訪問時・n=200）

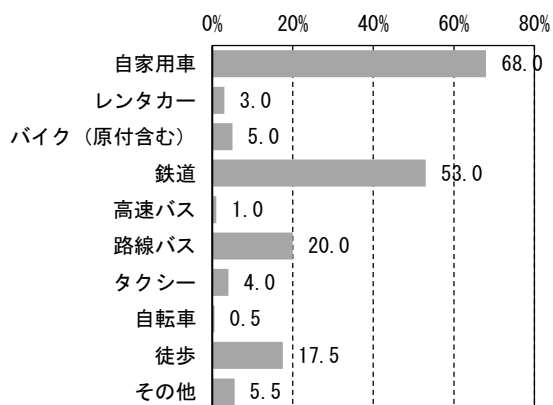


■訪問場所（過去2回までの訪問時・n=200）



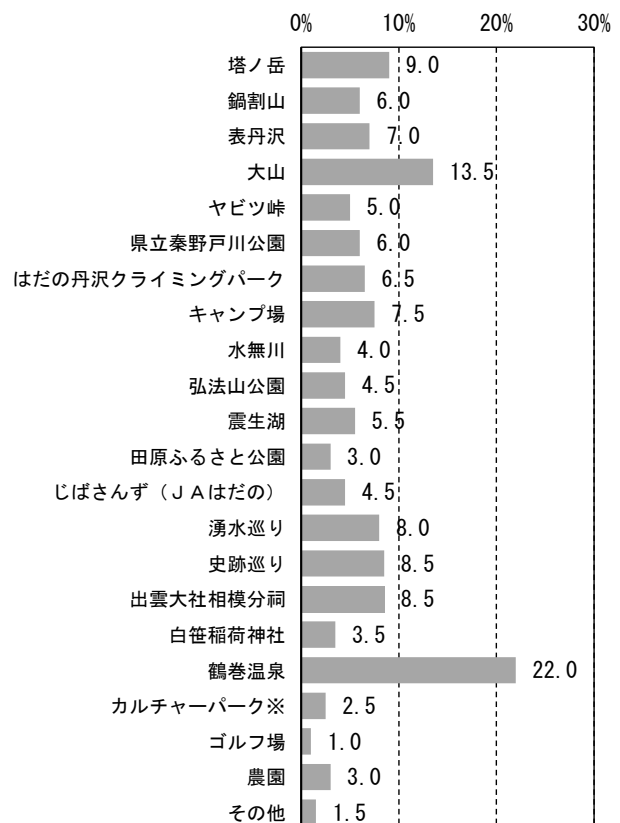
■移動手段

（秦野市までの代表交通手段及び市内の交通手段を集計・n=200）



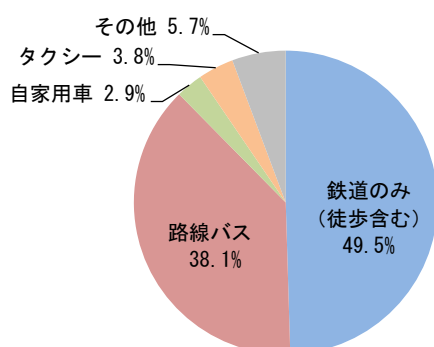
■訪問したことはないが興味がある場所

（複数回答・n=200）



■鉄道を利用した人の市内移動手段

（移動手段で鉄道を選択した人・n=105）



※カルチャーパーク（運動公園・文化会館）

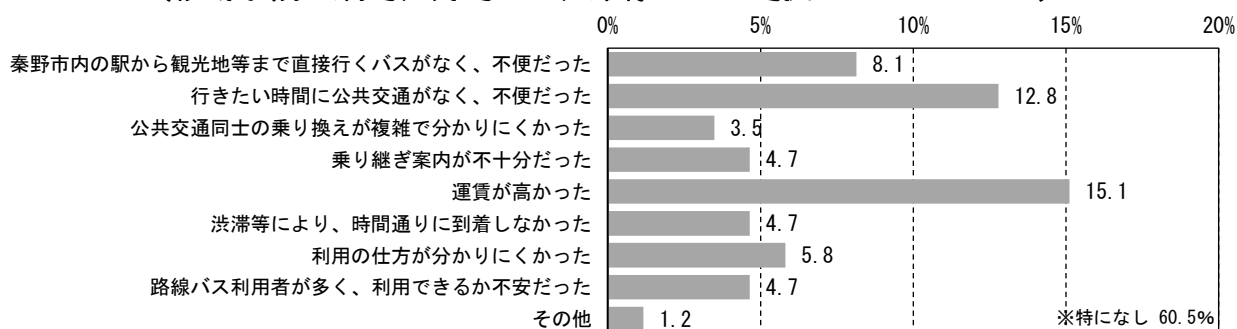
### 3 地域公共交通で移動する際の問題点や改善要望

地域公共交通（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。

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。

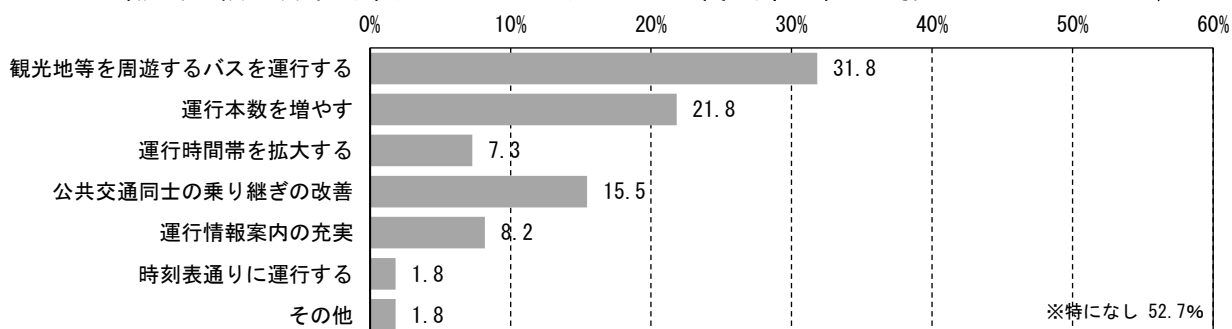
#### ■地域公共交通で移動する際、問題点と感ずること

（移動手段で鉄道、高速バス、路線バスを選択した人・n=86）



#### ■秦野市内の地域公共交通がどのように改善したら、便利と感ずること

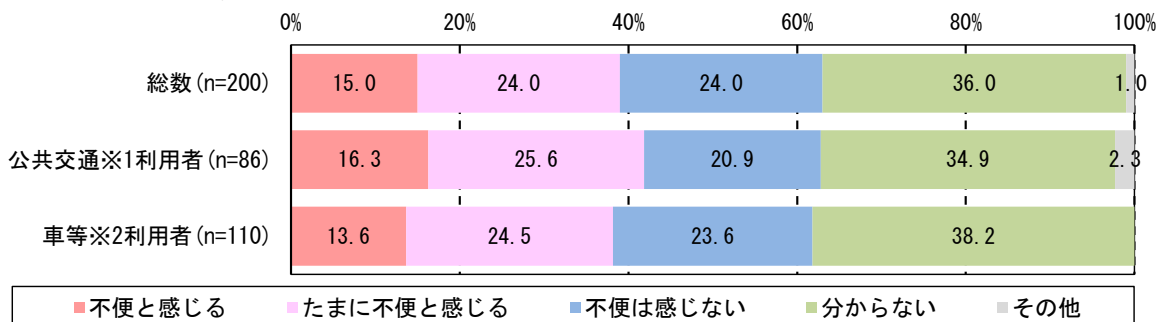
（移動手段で自家用車、レンタカー、バイク（原付含む）を選択した人・n=110）



### 4 観光地等を周遊する際の不便度

「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」は、「不便と感ずる」「たまに不便と感ずる」と回答した方は39.0%となっています。

#### ■観光地等を周遊する際の不便度



※1 鉄道、高速バス、路線バス利用者

※2 自家用車、レンタカー、バイク（原付含む）利用者



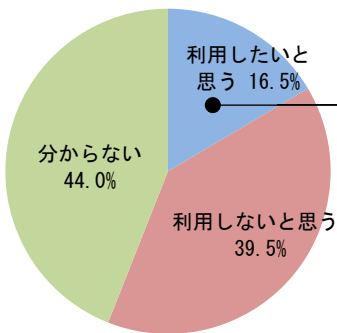
## 5 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開通し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合の利用意向

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。

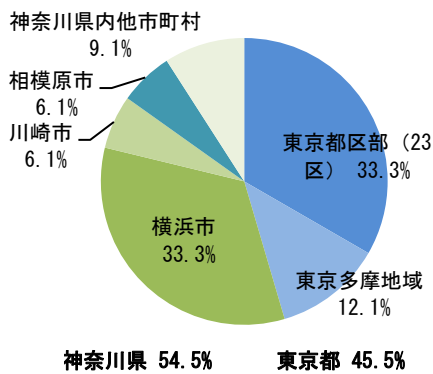
「利用したいと思う」と回答した人の住まいは、「東京都区部（23区）」と「横浜市」がそれぞれ33.3%と多く、利用目的としては「登山」「グルメ（食）」が24.2%、次いで「キャンプ（21.2%）」が多くなっています。

利用頻度は、「年に数日程度（63.6%）」が最も多く、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。

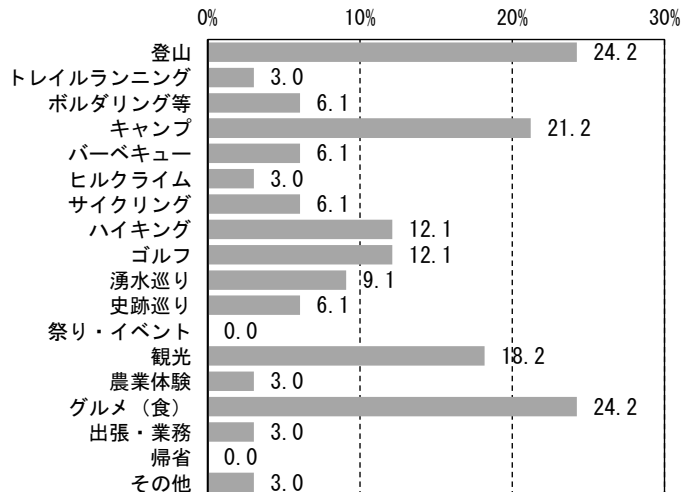
### ■高速バス利用意向（n = 200）



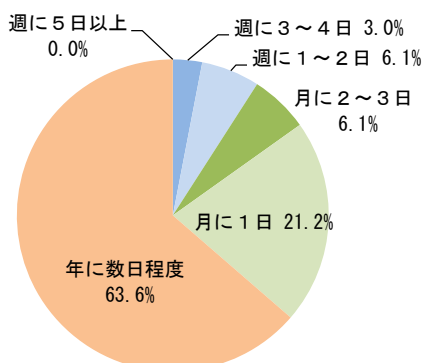
### ■利用意向がある人の住まい（n = 33）



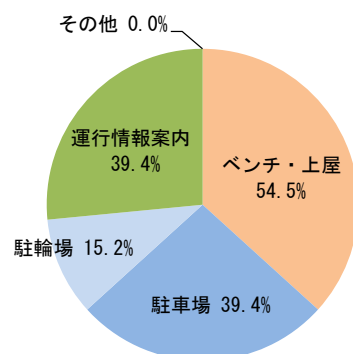
### ■高速バス利用目的（複数回答・利用意向がある人n=33）



### ■高速バス利用頻度（n = 33）



### ■高速バス停に欲しい設備（n = 33）



## 参考資料－４ 路線バス利用者アンケート調査

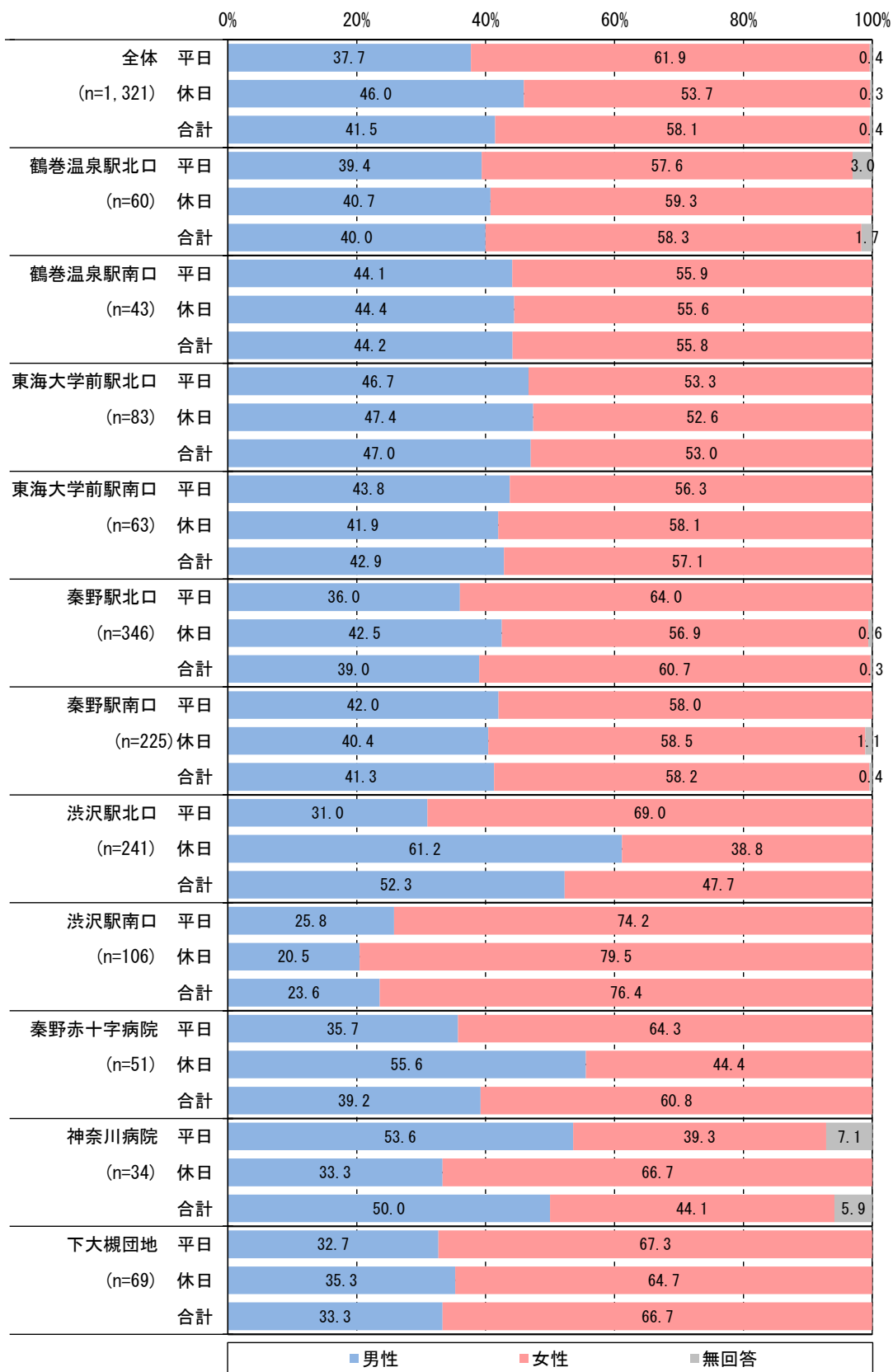
路線バス利用者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行いました。

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査方法…バス乗降者へ調査員による直接ヒアリング</li> <li>・調査場所…鶴巻温泉駅（北口、南口）、東海大学前駅（北口、南口）、秦野駅（北口、南口）、渋沢駅（北口、南口）、秦野赤十字病院、神奈川病院、下大槻団地</li> <li>・調査日…平日：令和5年1月24日（火）、休日：令和5年1月29日（日）</li> <li>・調査時間…7：00～19：00（12時間）</li> </ul>																																																															
調査項目	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 回答者の属性</li> <li>2 路線バスの利用状況</li> <li>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</li> <li>4 路線バスの運行サービスの満足度</li> </ol>																																																															
回収数	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 10%;">平日</th> <th style="width: 10%;">休日</th> <th style="width: 10%;">総数</th> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 10%;">平日</th> <th style="width: 10%;">休日</th> <th style="width: 10%;">総数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鶴巻温泉駅北口</td> <td>33</td> <td>27</td> <td>60</td> <td>渋沢駅北口</td> <td>71</td> <td>170</td> <td>241</td> </tr> <tr> <td>鶴巻温泉駅南口</td> <td>34</td> <td>9</td> <td>43</td> <td>渋沢駅南口</td> <td>62</td> <td>44</td> <td>106</td> </tr> <tr> <td>東海大学前駅北口</td> <td>45</td> <td>38</td> <td>83</td> <td>秦野赤十字病院</td> <td>42</td> <td>9</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>東海大学前駅南口</td> <td>32</td> <td>31</td> <td>63</td> <td>神奈川病院</td> <td>28</td> <td>6</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>秦野駅北口</td> <td>186</td> <td>160</td> <td>346</td> <td>下大槻団地</td> <td>52</td> <td>17</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>秦野駅南口</td> <td>131</td> <td>94</td> <td>225</td> <td>総数</td> <td>716</td> <td>605</td> <td>1,321</td> </tr> </tbody> </table>									平日	休日	総数		平日	休日	総数	鶴巻温泉駅北口	33	27	60	渋沢駅北口	71	170	241	鶴巻温泉駅南口	34	9	43	渋沢駅南口	62	44	106	東海大学前駅北口	45	38	83	秦野赤十字病院	42	9	51	東海大学前駅南口	32	31	63	神奈川病院	28	6	34	秦野駅北口	186	160	346	下大槻団地	52	17	69	秦野駅南口	131	94	225	総数	716	605	1,321
	平日	休日	総数		平日	休日	総数																																																									
鶴巻温泉駅北口	33	27	60	渋沢駅北口	71	170	241																																																									
鶴巻温泉駅南口	34	9	43	渋沢駅南口	62	44	106																																																									
東海大学前駅北口	45	38	83	秦野赤十字病院	42	9	51																																																									
東海大学前駅南口	32	31	63	神奈川病院	28	6	34																																																									
秦野駅北口	186	160	346	下大槻団地	52	17	69																																																									
秦野駅南口	131	94	225	総数	716	605	1,321																																																									

## I 回答者の属性

性別は「女性」が全体では58.1%と、「男性」より多くなっています。

### ■性別

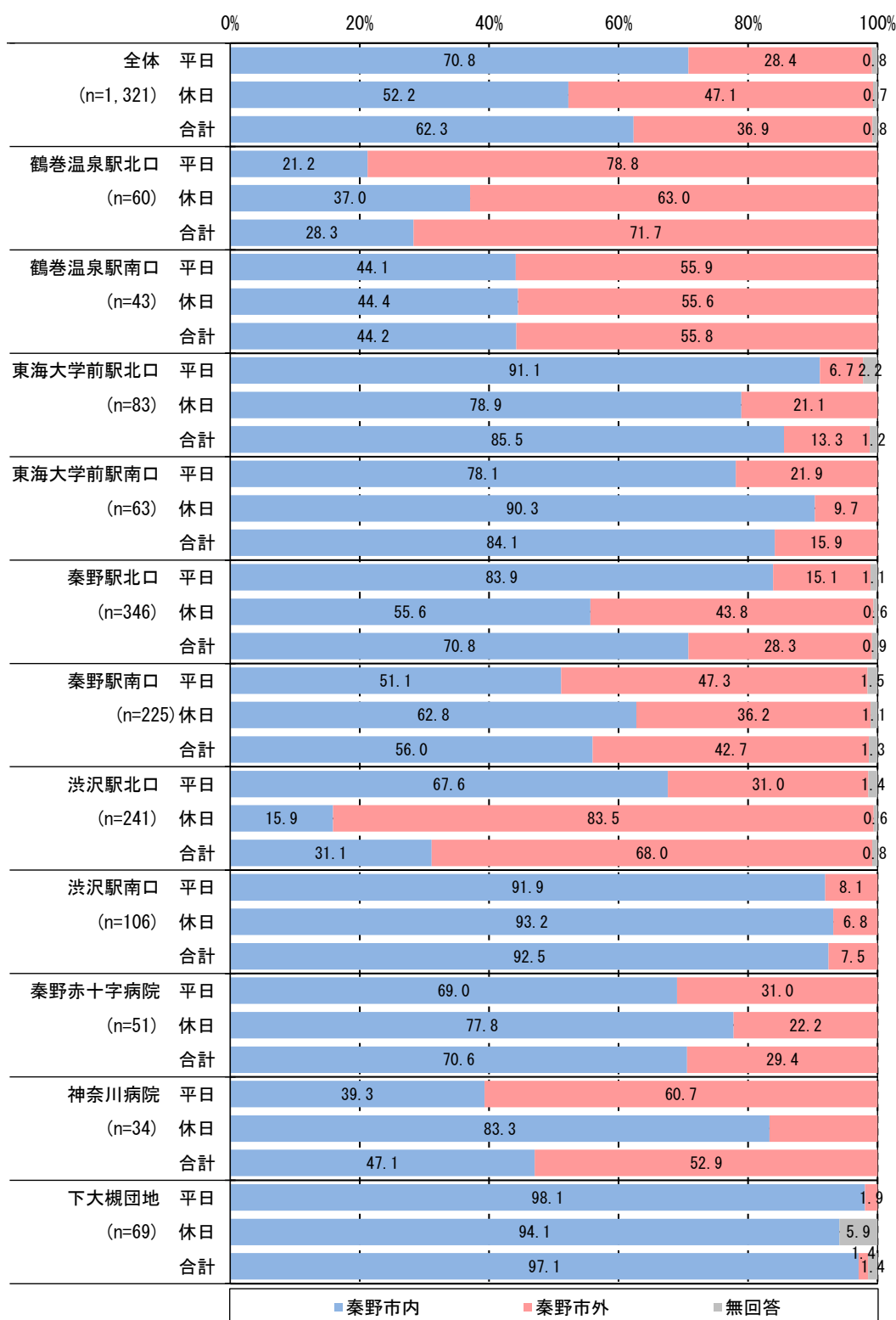


路線バスを利用された方の住まいについては、平日は「秦野市内」の方が70.8%に対し、休日は「市外」の方が47.1%と、市外の方の利用が多くなっています。

鶴巻温泉駅北口では、発着する路線が当該停留所以外すべて伊勢原市内の停留所となっているため、「秦野市外」が多くなっています。

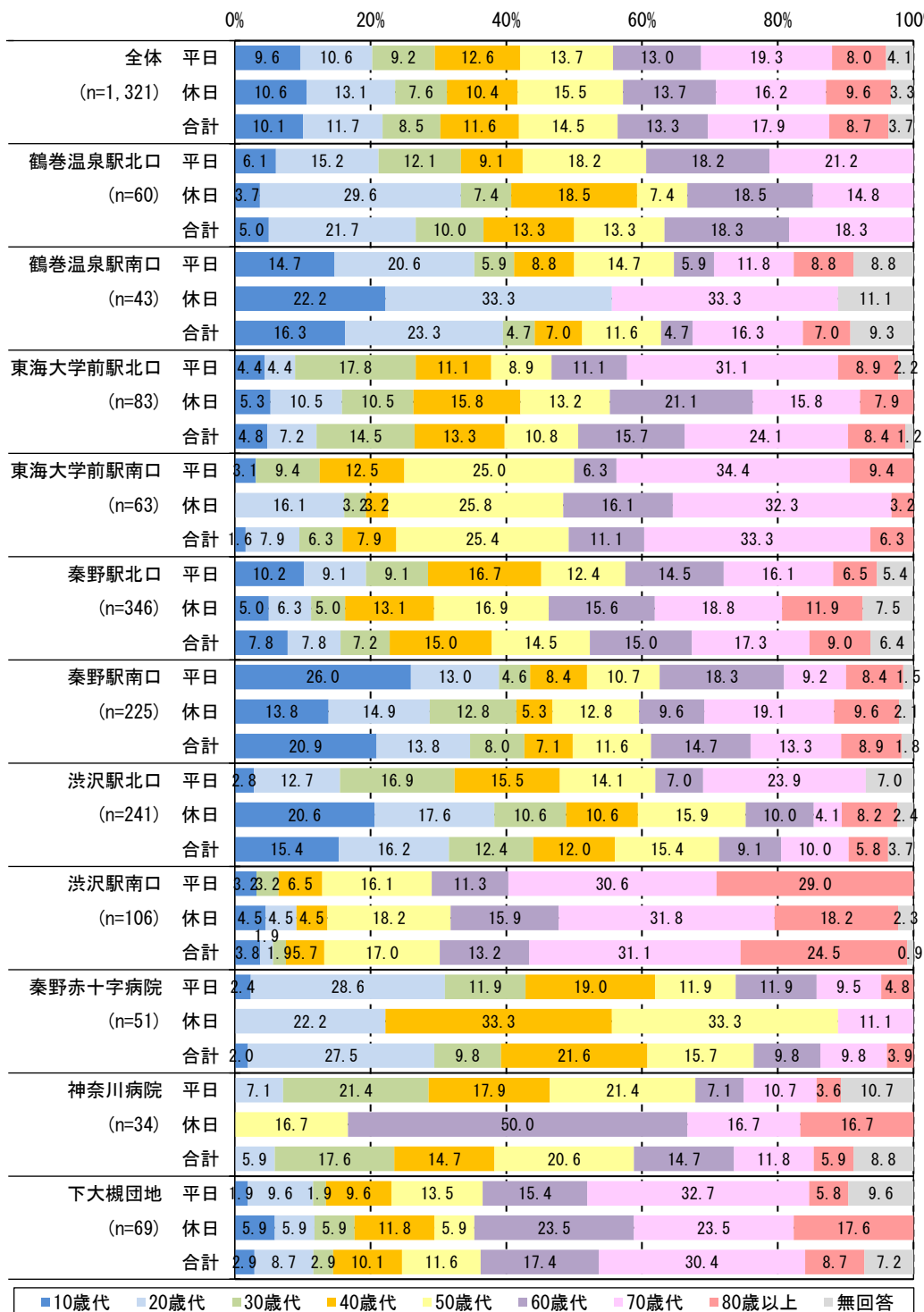
渋沢駅北口では休日の登山客利用が多いため「秦野市外」が、神奈川病院では平日で「秦野市外」からの利用が多くなっています。

### ■住まい



年齢は、全体では60歳代未満が平日・休日ともに約6割と多くなっています。  
 鶴巻温泉駅南口と秦野駅南口では、10歳代の割合が多くなっています。  
 渋沢駅南口と下大槻団地では、60歳以上の割合が多くなっており、平日と休日の変動は少なくなっています。  
 秦野駅北口では、60歳以上の割合で平日と比較して休日の割合が1割程度多くなっています。  
 渋沢駅北口では、平日と比較して休日の若年層の比率が多くなっています。

■年齢



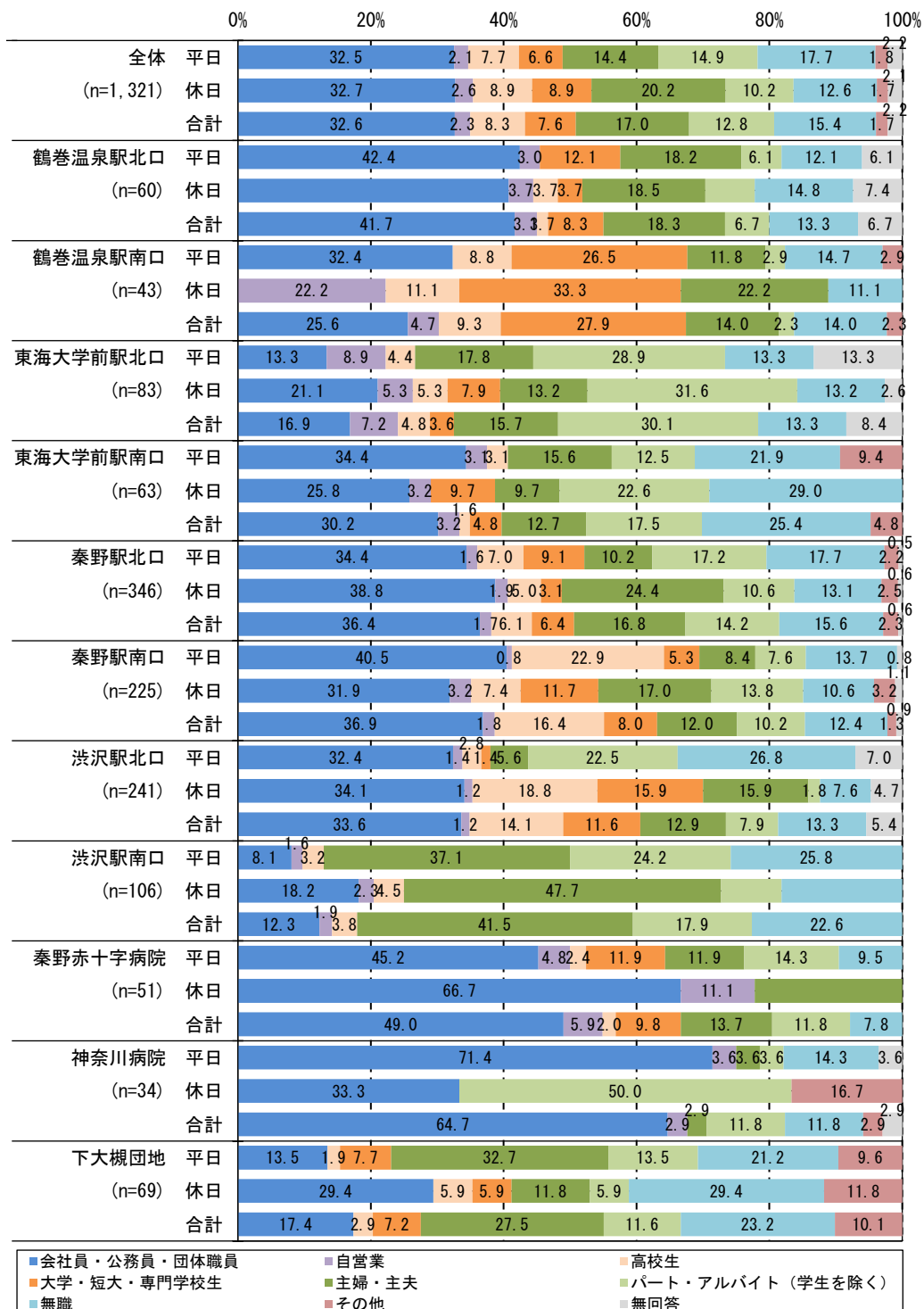
職業は、「会社員・公務員・団体職員（32.6%）」が最も多く、次いで「主婦・主夫（17.0%）」となっています。

鶴巻温泉駅南口は、沿線に大学・高校を有する路線の発着駅のため、学生による「通学」利用が多くなっています。

渋沢駅南口と下大槻団地では、高齢者が多いため、「主婦・主夫」及び「無職」が多くなっています。

秦野赤十字病院と神奈川病院では、「会社員・公務員・団体職員」が多く、医療施設従事者による利用が多くなっています。

## ■職業



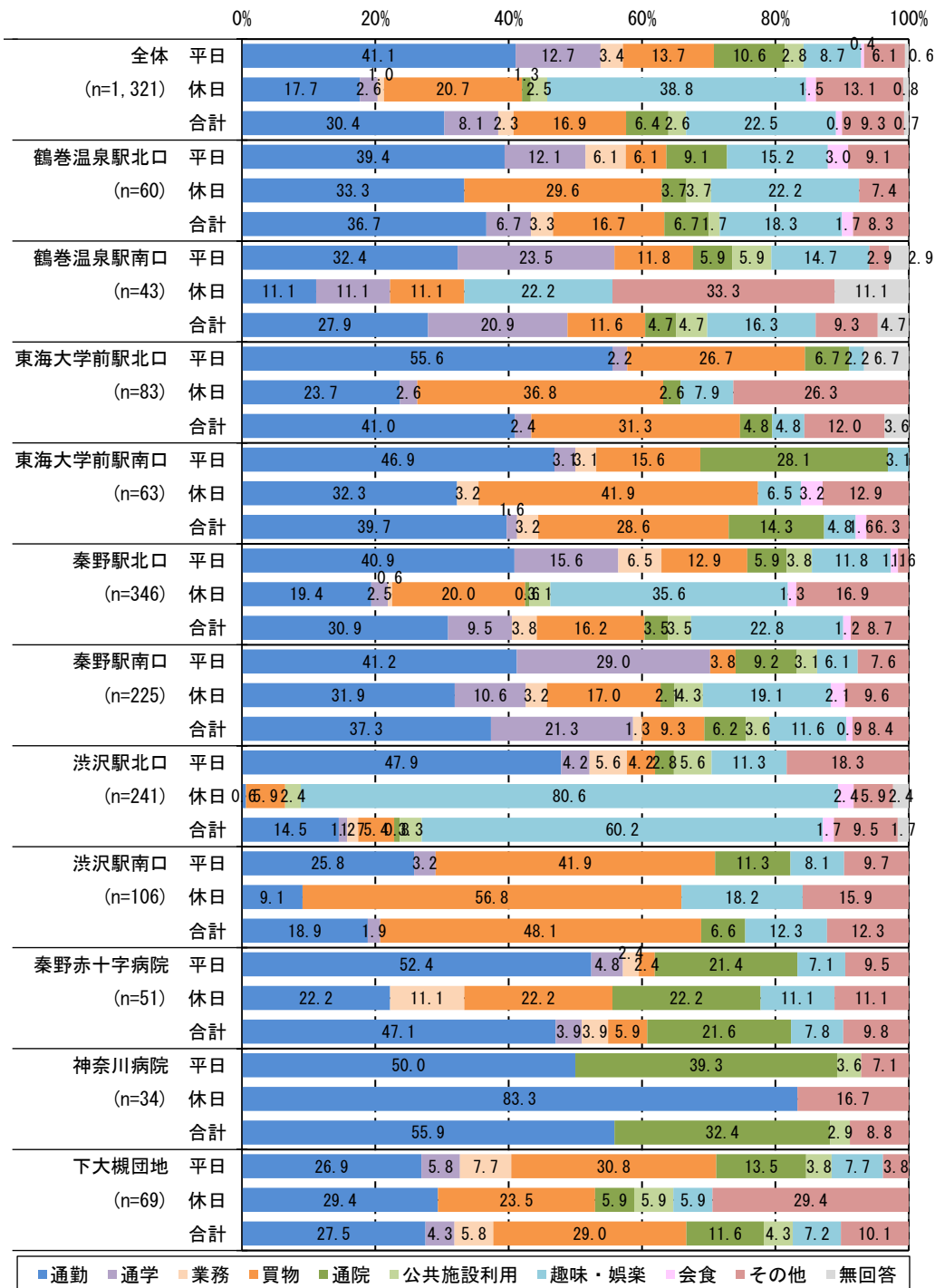
## 2 路線バスの利用状況

路線バスの利用目的は、全体で「通勤（30.4%）」が最多となっています。東海大学前駅北口、秦野赤十字病院、神奈川病院では平日に「通勤」が5割を超えており、医療施設については医療機関従事者の通勤需要と考えられます。

次いで「趣味・娯楽（22.5%）」が多くなっており、渋沢駅北口では休日で「趣味・娯楽」が80.6%となっていますが、大倉方面の登山客利用が多いためと考えられます。また、蓑毛方面の路線が発着する秦野駅北口についても休日は35.6%となっています。

鶴巻温泉駅南口と秦野駅南口では若年層、学生の利用が多く、平日で「通学」が多くなっています。渋沢駅南口と下大槻団地では高齢者の利用が多く、平日・休日ともに「買物」が多くなっています。

### ■利用目的

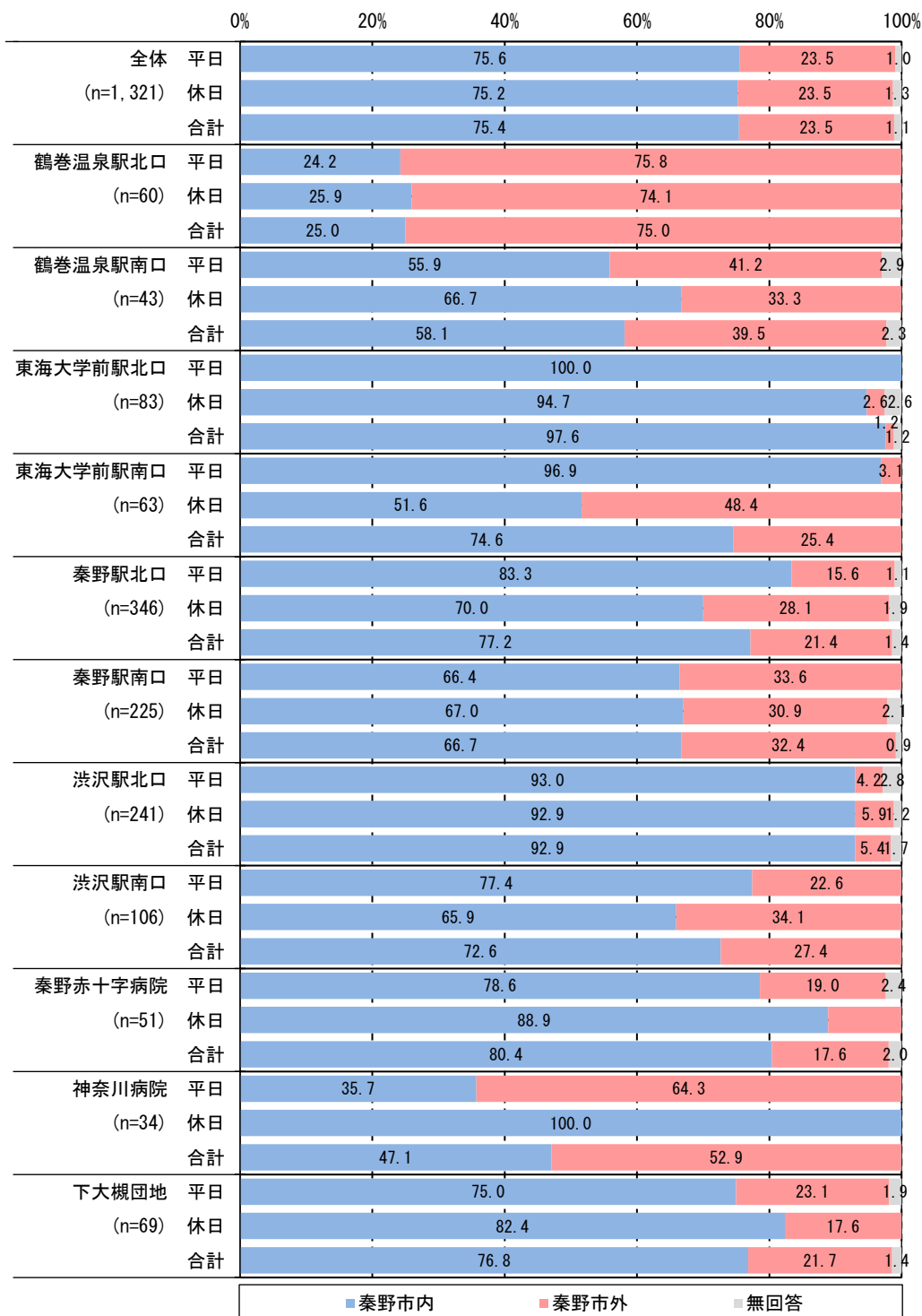


目的地は、全体では「秦野市内」が全体の75.4%を占めています。

鶴巻温泉駅北口では、伊勢原市方面への路線が発着することから、平日・休日ともに「秦野市外」を目的地とする利用が多く、神奈川病院でも平日は「秦野市外」への利用が多くなっています。

東海大学前駅南口では、休日に「秦野市外」を目的地とする利用が多くなっています。

## ■目的地





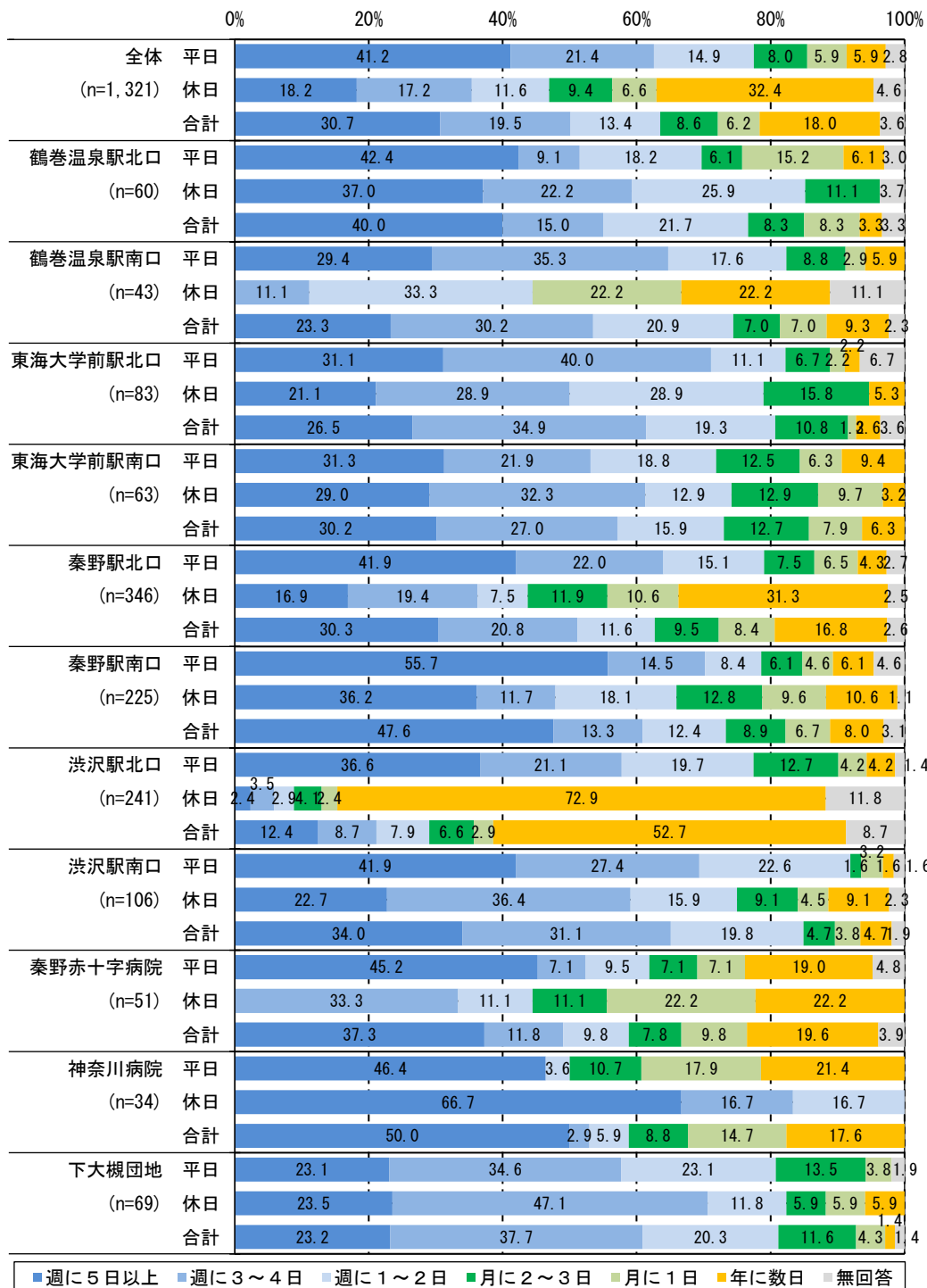
利用頻度は、「週に5日以上」が全体で30.7%、平日で41.2%と高頻度の利用となっています。全体で見ると、平日利用者の方が利用頻度が高く、休日利用者の頻度は低い傾向となっています。

秦野駅南口では、平日で「週に5日以上」が55.7%となっています。

渋沢駅北口では、休日で市外からの登山客利用が多いため「年に数日」が72.9%と多くなっており、同様に登山客利用のある秦野駅北口でも休日で「年に数日」が31.3%となっています。

秦野赤十字病院と神奈川病院では、「年に数日」が2割前後となり、不定期的な医療施設利用者によるものと考えられます。

### ■利用頻度

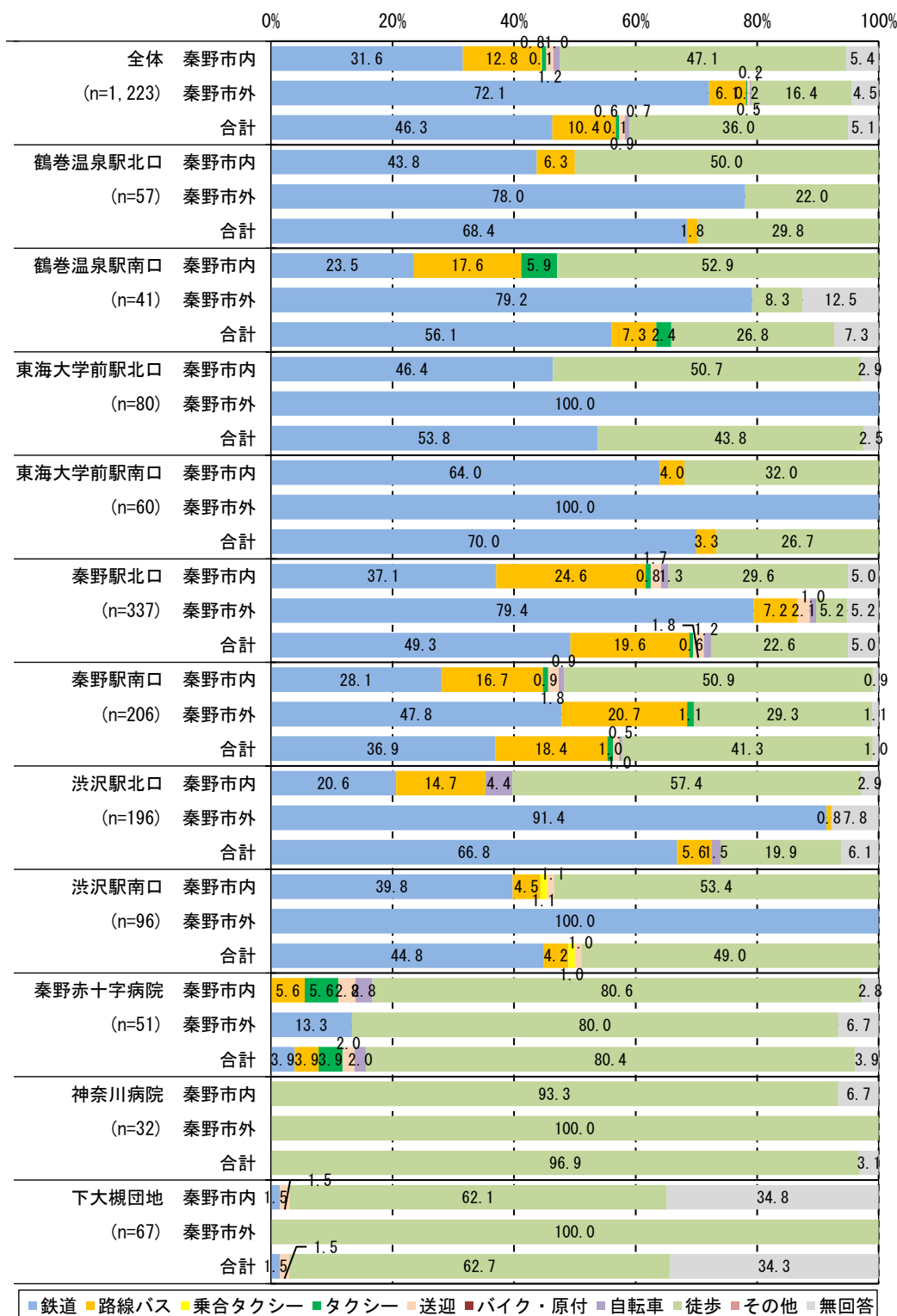


路線バス乗車前の移動手段は、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅及び渋沢駅で「鉄道」が多数を占めており、特に秦野市外在住の利用者に高い傾向となっています。

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。

渋沢駅南口では秦野市内在住者の1.1%が「乗合タクシー」（平日のみ運行）と回答しており、少数ながら乗合タクシーからの乗り継ぎによる利用もみられます。

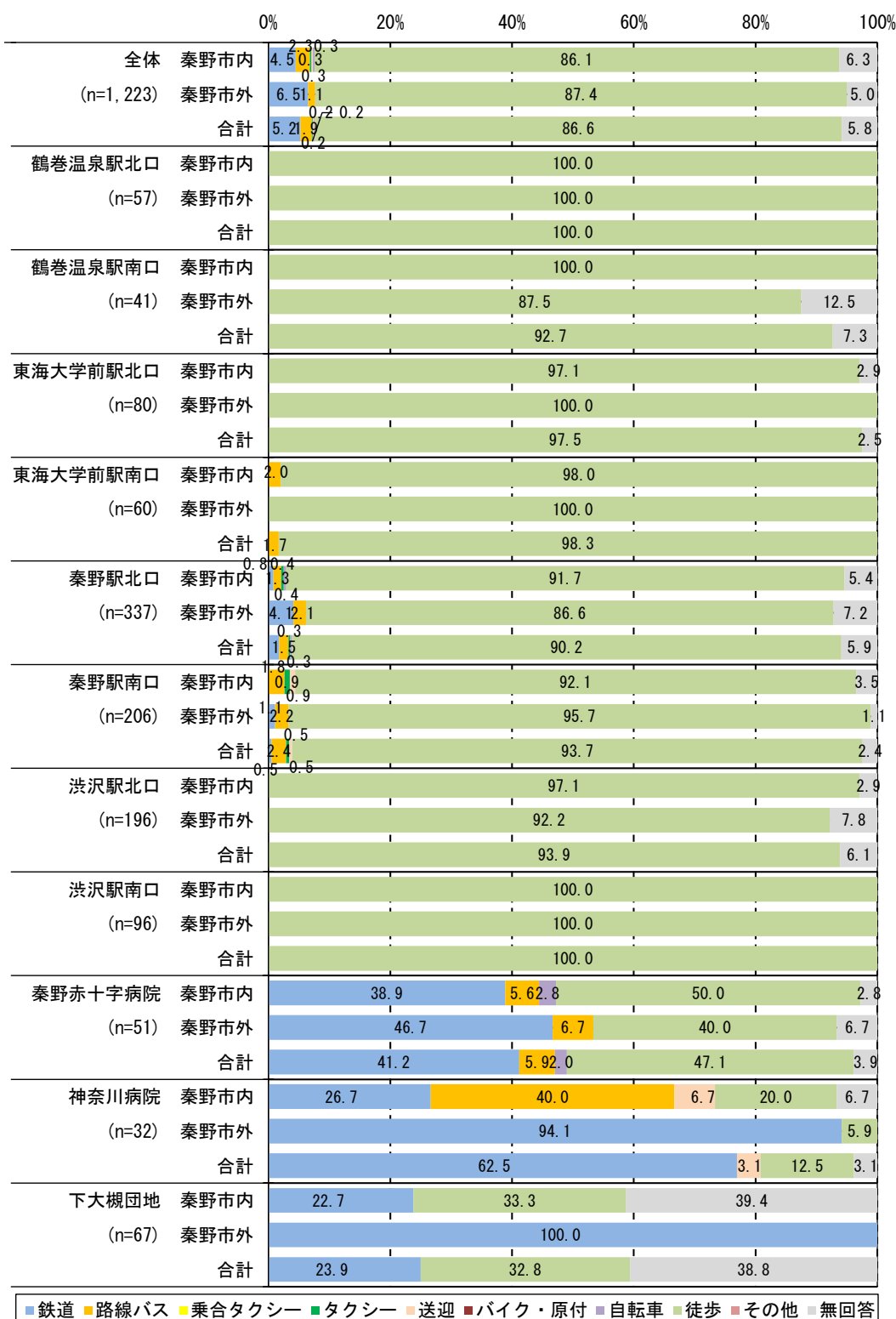
### ■路線バス乗車前の移動手段（各地点で乗車した人）



路線バス降車後の移動手段は、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅及び洪沢駅で「徒歩」が大半を占めています。秦野駅北口では秦野市外在住者の4.1%が「鉄道」と回答しており、秦野駅から平塚駅まで路線バスで移動した後、さらに鉄道利用を行う人が少数ながらみられます。

秦野赤十字病院、神奈川病院、下大槻団地から乗車した人は「鉄道」への乗り継ぎが多いですが、神奈川病院では秦野市内在住者の40.0%が「路線バス」への乗り継ぎとなっています。

### ■路線バス降車後の移動手段（各地点で乗車した人）

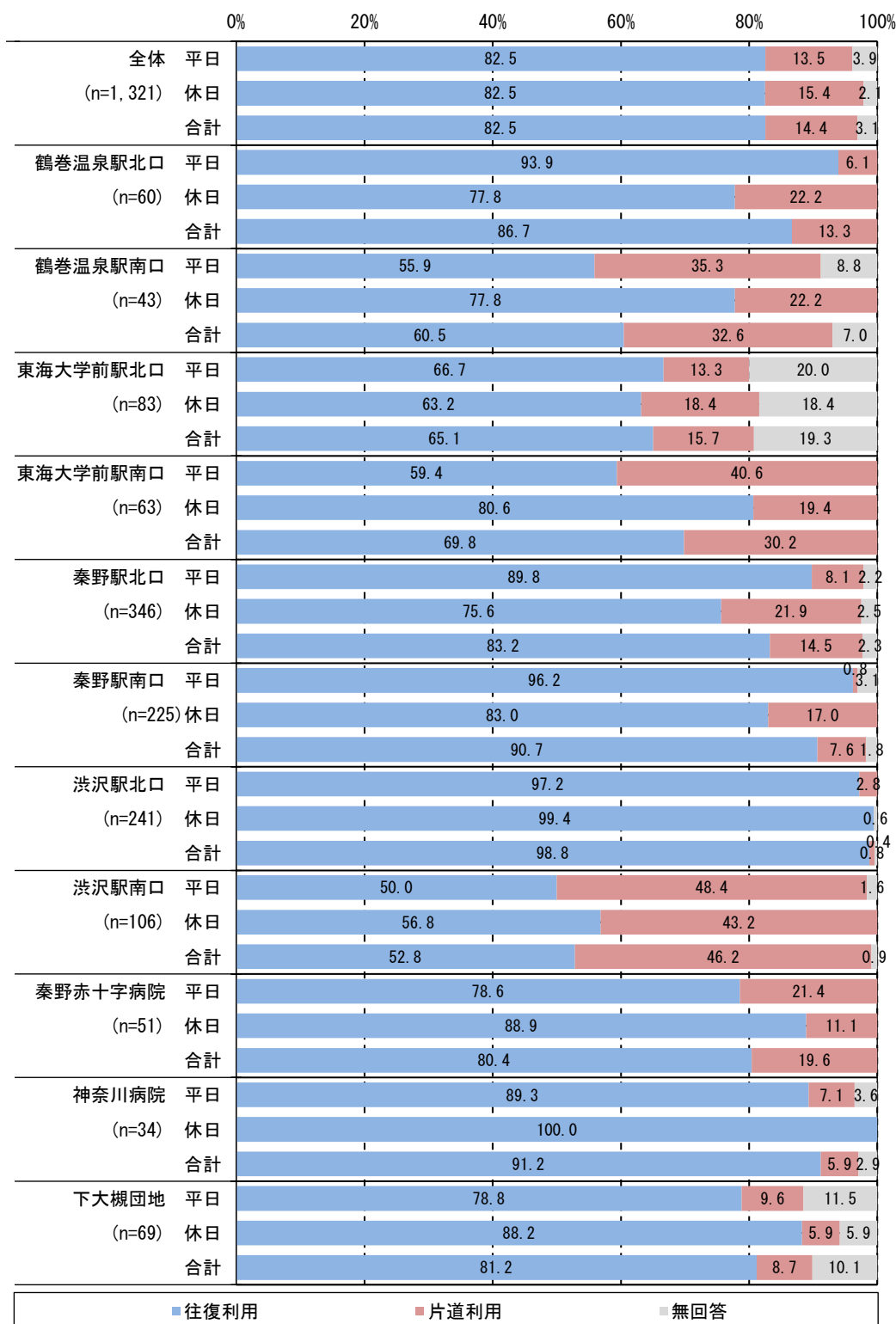


往復利用状況は、全体の82.5%が路線バスを往復利用しています。

鶴巻温泉駅南口と東海大学前駅南口の平日では、「片道利用」が多くなっており、徒歩でも移動可能な目的地であることが要因と考えられます。

渋沢駅南口では、平日・休日ともに「往復利用」は半数程度に留まり、残りが「片道利用」となっていますが、地形的に高低差があり、坂道の入り方面のみ利用していることが要因と考えられます。

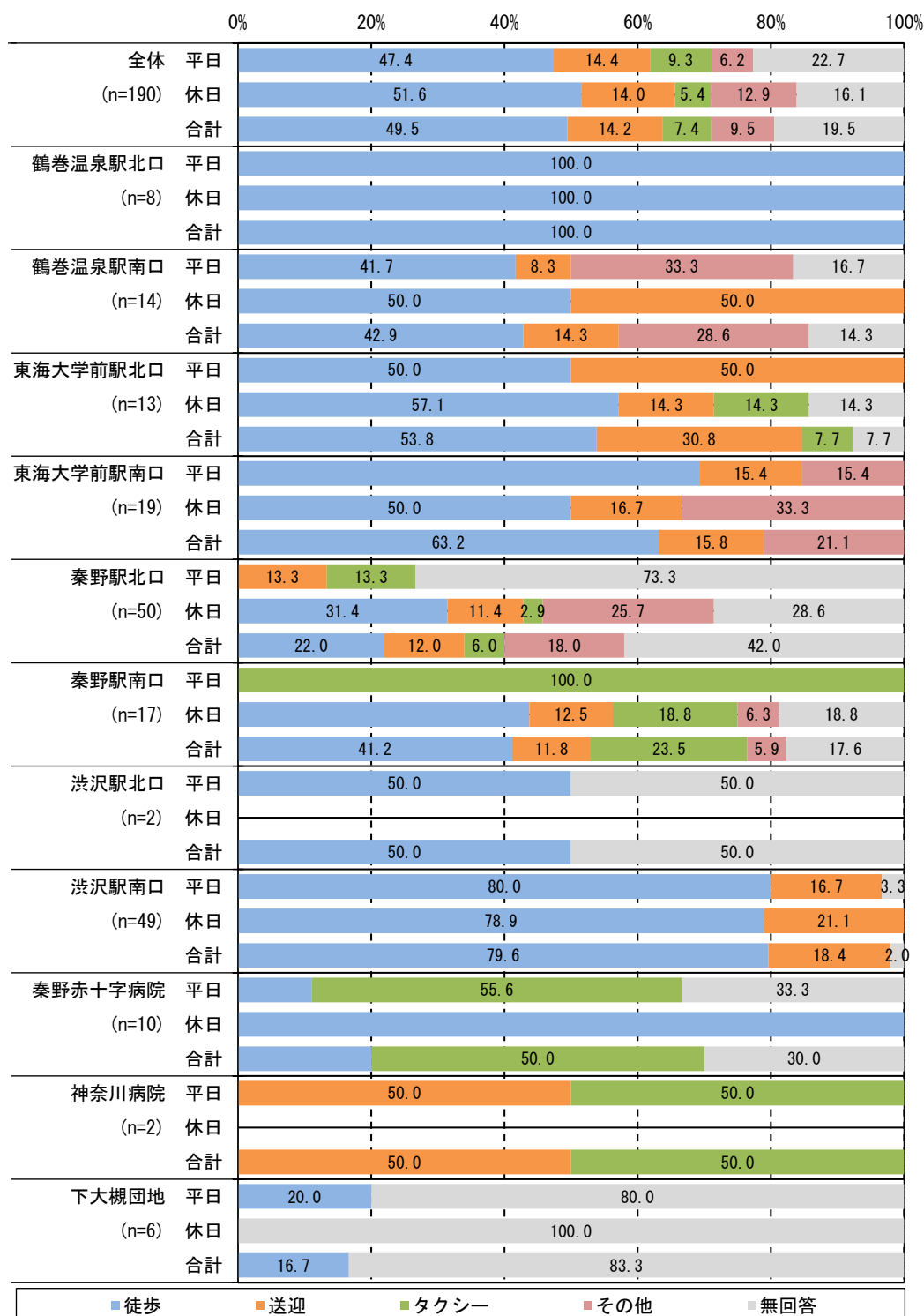
### ■往復利用状況



路線バスを片道利用している時の移動手段は、全体では「徒歩」が49.5%を占めています。

東海大学前駅北口では「送迎」が、秦野駅南口と秦野赤十字病院では「タクシー」が他の地点より多く利用されています。

### ■片道利用時の移動方法

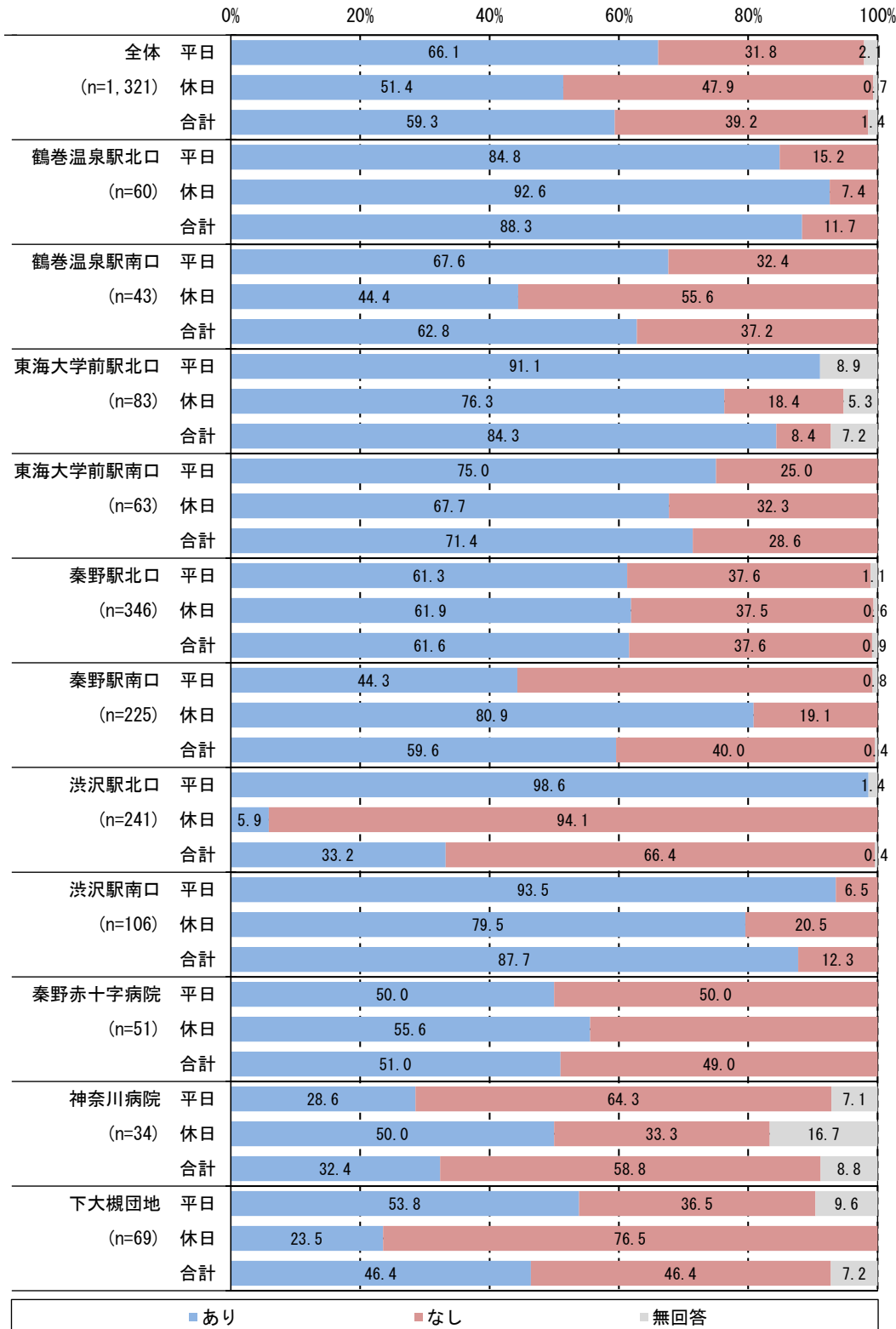


### 3 本日回答した路線バスの利用区間におけるその他の移動方法

路線バス以外で利用区間を移動する際、別の移動手段が「ある」と回答した人は全体で59.3%となっています。

渋沢駅北口では休日で「なし」が94.1%と多くなっていますが、登山客利用が多いため、代替の交通手段を知らない利用者が多い理由と考えられます。

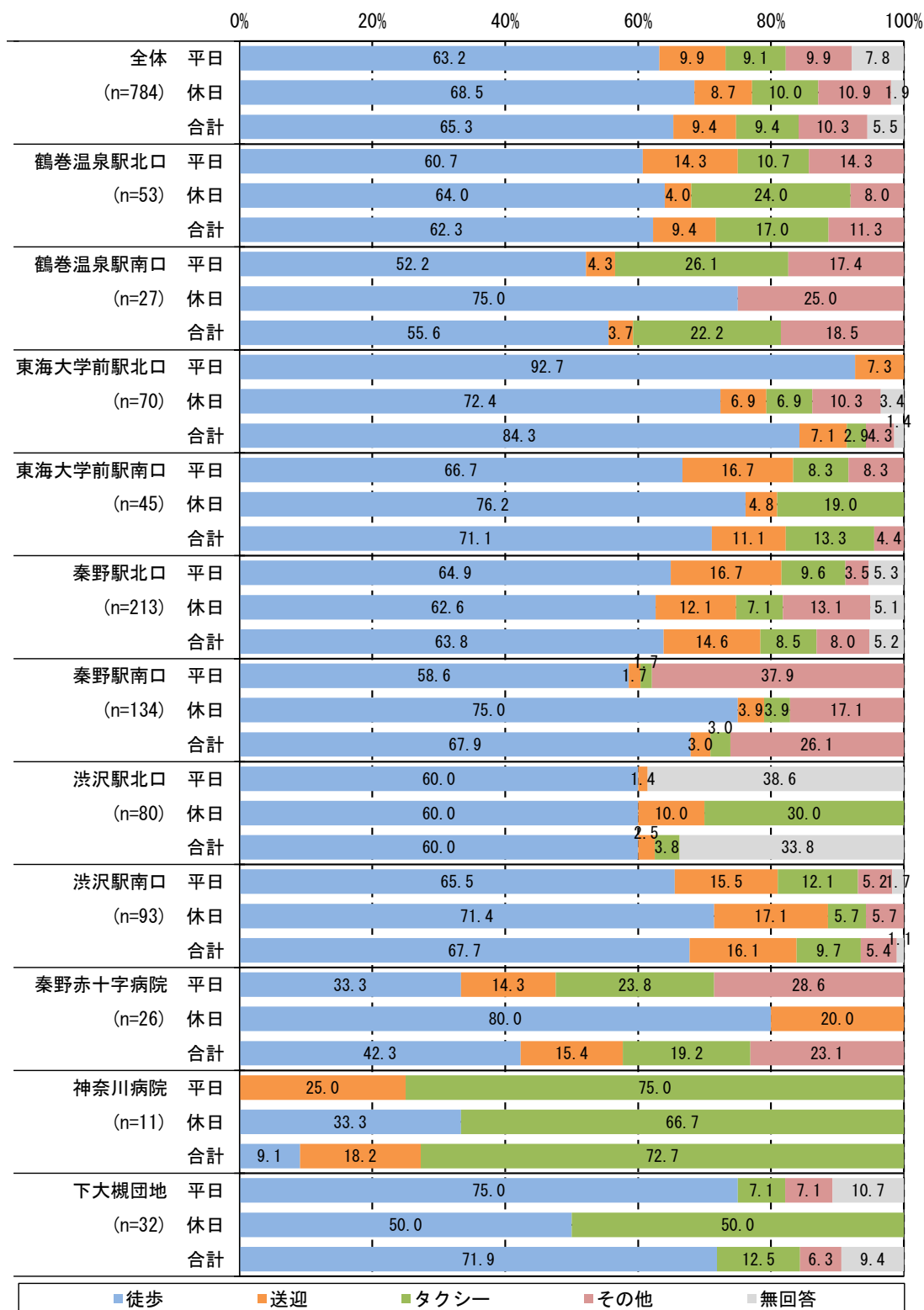
■路線バス以外の移動方法有無



路線バス以外の移動手段は、全体では「徒歩」が65.3%となっています。  
 秦野赤十字病院では平日で回答が分散し、「送迎」が14.3%、「タクシー」が23.8%と  
 なっています。

神奈川病院では平日で「タクシー」が75.0%と多くなっています。

### ■路線バス以外の移動手段

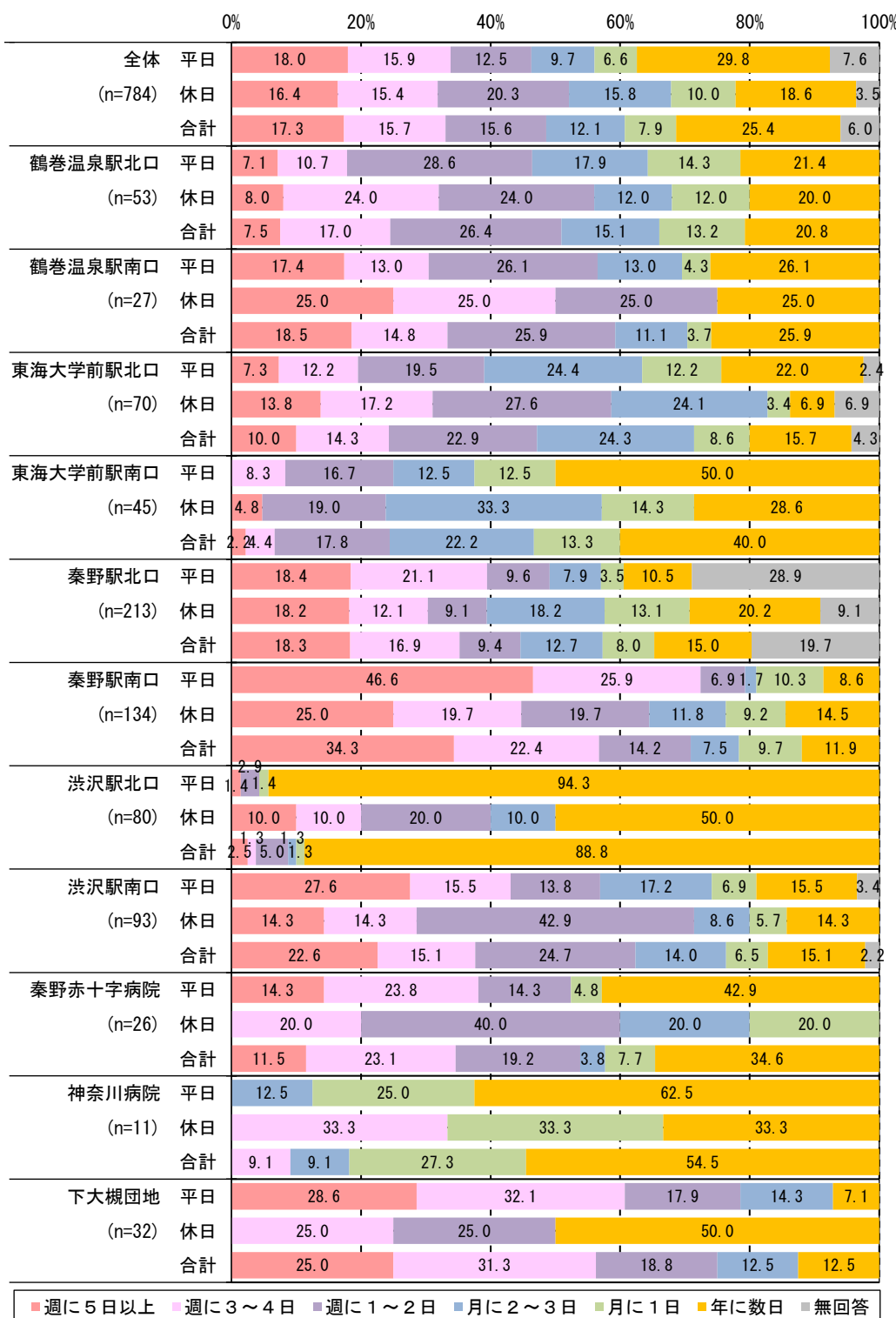


路線バス以外の移動頻度は、全体では週に1日以上（「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」の合算）が48.6%となっています。

秦野駅南口と下大槻団地では、平日に路線バス以外での移動が多い傾向となっています。

渋沢駅北口と神奈川病院では、路線バスの利用頻度に対し、平日で「年に数日」が多数となっています。

### ■路線バス以外での移動頻度



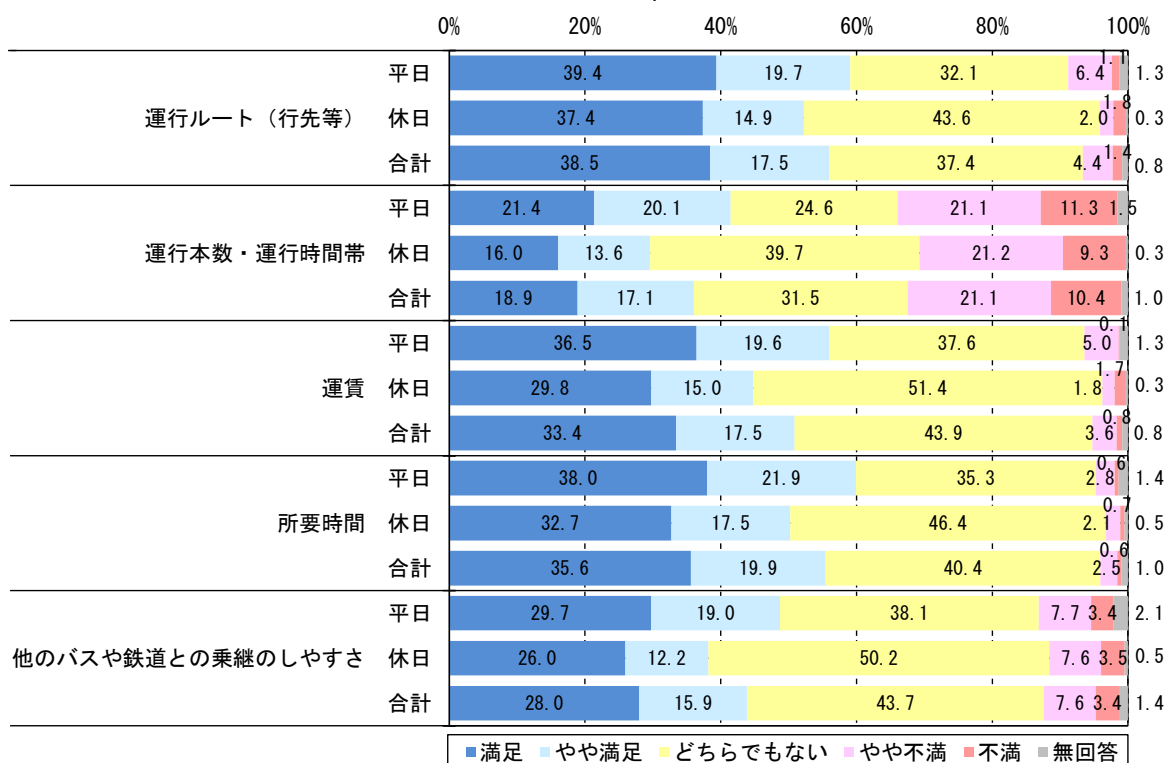


#### 4 路線バスの運行サービスの満足度

路線バスの運行サービスの満足度は、平日では運行ルート（行先等）、運賃、所要時間で「満足」「やや満足」が5割を超えています。一方、運行本数・運行時間帯では32.4%が「やや不満」「不満」と回答しています。

休日では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）



## 参考資料－５ 乗合タクシー利用者アンケート調査

乗合タクシー利用者を対象に、利用特性やニーズなどを把握するため、アンケート調査を行いました。

調査路線	上地区乗合自動車、渋沢駅・秦野赤十字病院ルート、おおね台ルート
調査方法	・調査方法…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） ・調査期間…令和5年1月24日（火）、始発～最終まで
調査項目	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
回収数	○ 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

### Ⅰ 利用実績

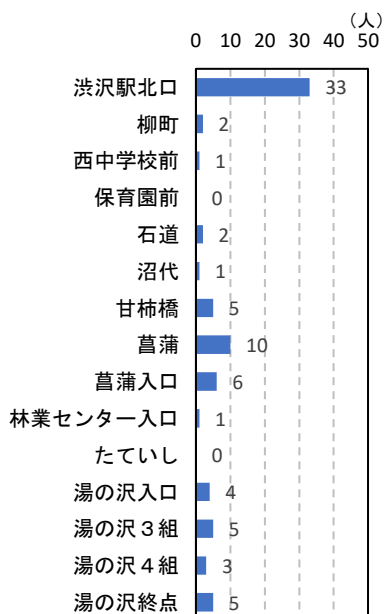
#### (Ⅰ) 上地区乗合自動車

##### ア 湯の沢線

1日の総利用者数は39人（便平均2.4人）で、渋沢駅北口での乗降が33人と最も多く、次いで菖蒲（10人）となっています。主なOD※では渋沢駅北口と菖蒲地区間での利用が多く、区間利用では湯の沢地区から甘柿橋までの利用もみられました（3件）。渋沢駅北口発は8:00発7便の利用が最も多くなっています。湯の沢終点発は10:35発14便の利用が最も多いですが、1日を通して利用が0～1人の便が多数となっています。

※OD…Oは起点 (origin)、Dは終点 (destination)を表し、一人一人が「どこから」乗車し、「どこで」降車したのかを示す

##### ■停留所別乗降者数

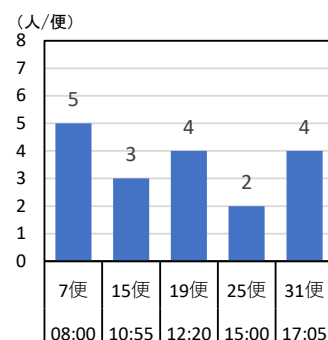


##### ■主なOD

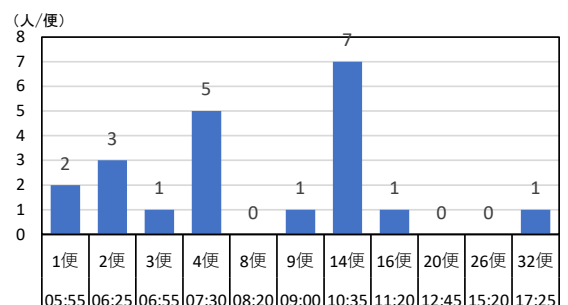
利用区間	件数
菖蒲→渋沢駅北口	6
渋沢駅北口→甘柿橋	5
渋沢駅北口→菖蒲	4

##### ■便当りの乗車人員数

・渋沢駅北口発（5便18人）



・湯の沢終点発（11便21人）



## イ みくるべ線

1日の総利用者数は18人（便平均2.0人）で、渋沢駅北口での乗降が15人と最も多くなっています。主なODでは渋沢駅北口と三廻部地区間での利用となり、三廻部地区内での短区間利用もみられました。どの便も2～3人程度の利用となっています。

### ■停留所別乗降者数

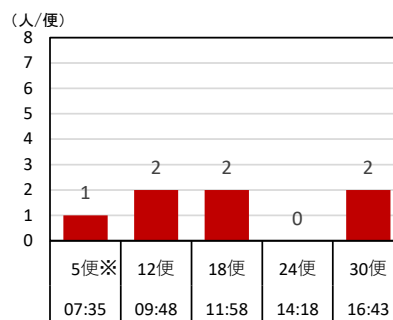
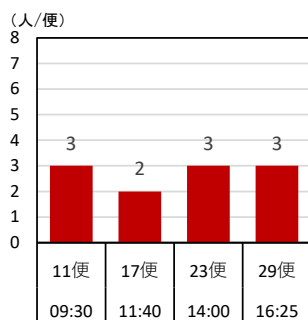


### ■主なOD

利用区間	件数
渋沢駅北口→みくるべ自治会館	2
渋沢駅北口→菖蒲荘前	
みくるべ自治会館→渋沢駅北口	
石道→渋沢駅北口	
菖蒲荘前→みくるべ自治会館	

### ■便当りの乗車人員数

- ・渋沢駅北口発 (4便11人)
- ・みくるべ榎戸・東耕地発 (5便7人)

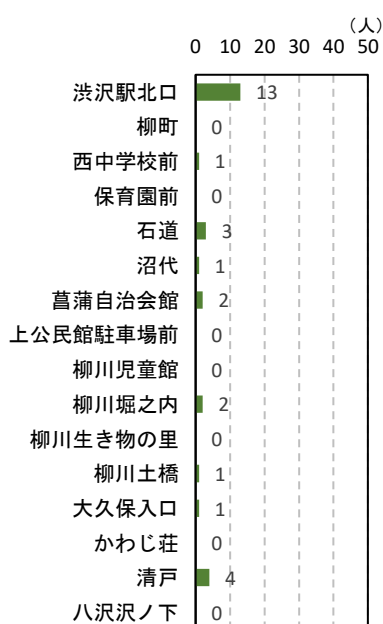


※みくるべ榎戸発の時刻

## ウ 柳川・八沢線

1日の総利用者数は14人（便平均2.0人）で、渋沢駅北口での乗降が13人と最も多くなっています。主なODでは渋沢駅北口と八沢地区、柳川地区間での利用となっています。渋沢駅北口発は10:05発13便で3人、清戸発は09:30発10便で5人の利用があります。

### ■停留所別乗降者数

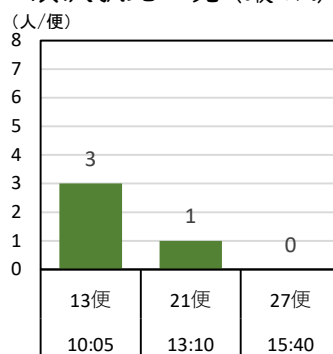


### ■主なOD

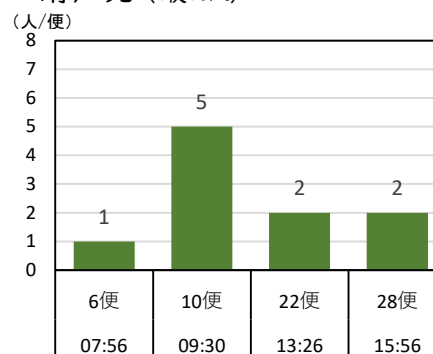
利用区間	件数
清戸→渋沢駅北口	3
渋沢駅北口→菖蒲自治会館	2
柳川堀之内→渋沢駅北口	
石道→渋沢駅北口	

### ■便当りの乗車人員数

- ・渋沢駅北口発 (3便4人)



- ・清戸発 (4便10人)

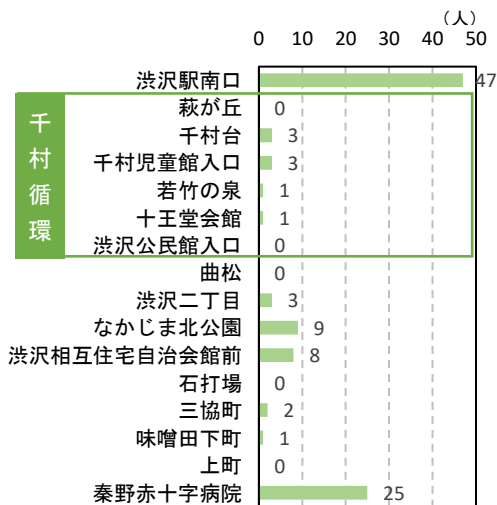


## (2) 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート

1日の総利用者数は52人(便平均2.7人)で、渋沢駅南口での乗降が47人と最も多く、次いで秦野赤十字病院が25人となっています。主なODでは渋沢駅南口と秦野赤十字病院間での利用が多く、渋沢二丁目地区から渋沢駅南口への短区間利用も多数みられます。千村地区の利用は全て渋沢駅南口との利用となっており、秦野赤十字病院方面との利用はみられませんでした。

渋沢駅南口発は10:40発8便(千村地区経由便)で8人の利用と最も多く、秦野赤十字病院発は10:20発7便以降で利用が多いものの、朝9:20発の5便までは利用が少なく なっています。

### ■停留所別乗降者数

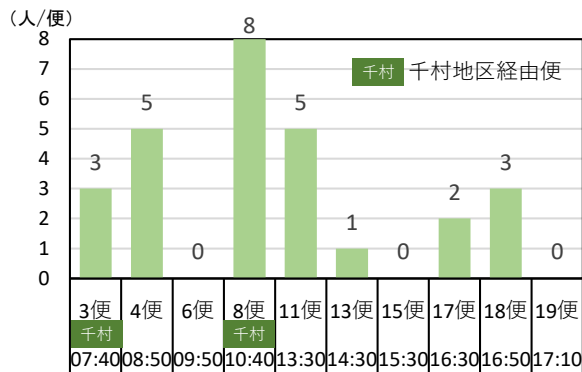


### ■主なOD

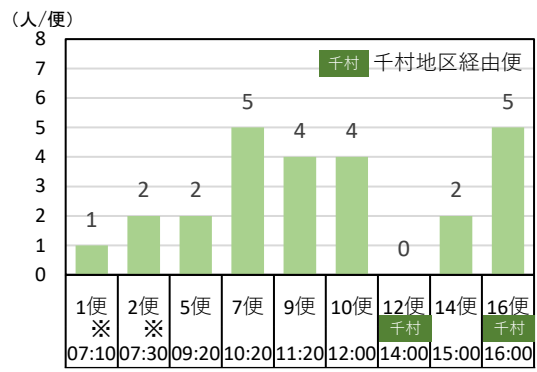
利用区間	件数
秦野赤十字病院→渋沢駅南口	11
渋沢駅南口→秦野赤十字病院	9
なかじま北公園→渋沢駅南口	6
渋沢相互住宅自治会館前 →渋沢駅南口	5

### ■便当りの乗車人員数

・ 渋沢駅南口発 (10便27人)



・ 秦野赤十字病院発 (9便25人)



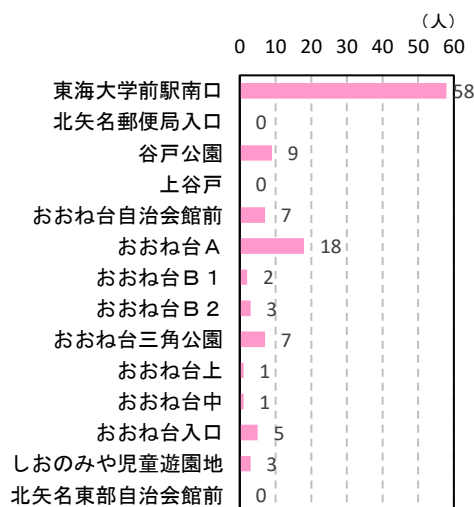
※ 渋沢相互住宅自治会館前発の時刻

### (3) おおね台ルート

1日の総利用者数は58人（便平均3.2人）で、東海大学前駅南口での乗降が58人と最も多くなっています。主なODでは東海大学前駅南口からおおね台団地への利用が多く、東海大学前駅南口方面への利用は少ない傾向となっています。（東海大学前駅南口での乗車40人、降車18人）

右回り、左回りともに1日を通して1～4人程度の利用となっていますが、東海大学前駅南口11:05発6便（左回り）、13:35発10便（右回り）、16:35発15便（右回り）は6人の乗車となっています。

■停留所別乗降者数

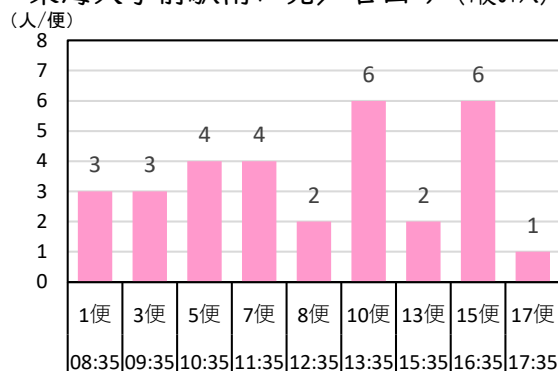


■主なOD

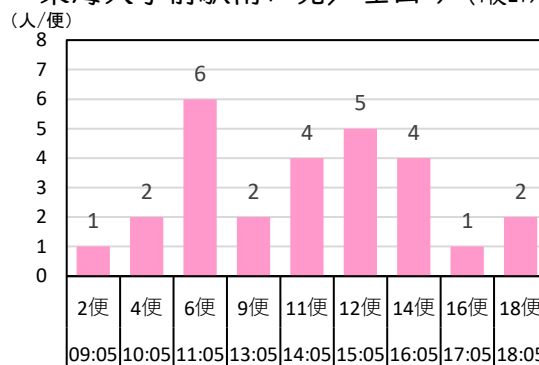
利用区間	件数
東海大学前駅南口→おおね台A	13
東海大学前駅南口→谷戸公園	5
東海大学前駅南口→おおね台入口	
東海大学前駅南口→おおね台三角公園	
おおね台A→東海大学前駅南口	

■便当りの乗車人員数

・東海大学前駅南口発／右回り (9便31人)



・東海大学前駅南口発／左回り (9便27人)

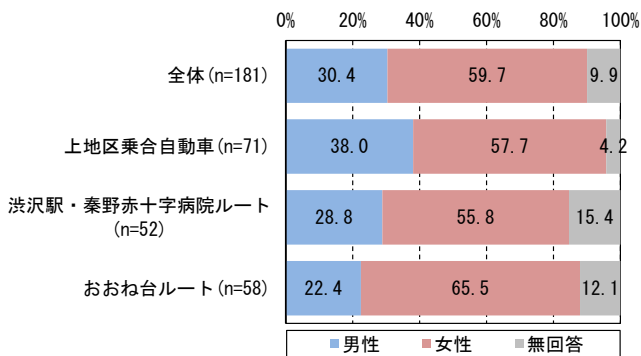


## 2 回答者の属性

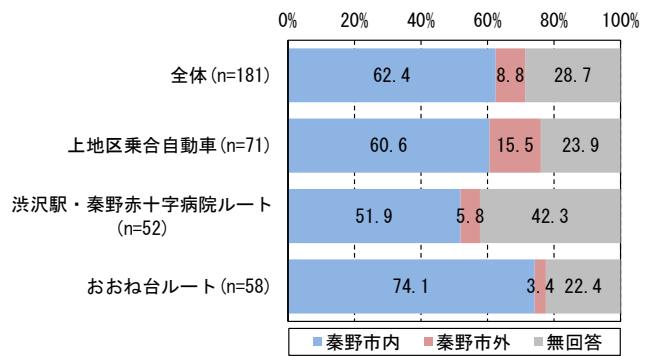
回答者の属性で性別は「女性」が多く、住まいは「秦野市内」在住者が多くなっています。年齢は、60歳代以上が全体の76.2%（「60歳代」「70歳代」「80歳以上」の合算）となっており、70歳以上が渋沢駅・秦野赤十字病院ルートで76.9%（「70歳代」「80歳以上」の合計）、おおね台ルートで74.1%（「70歳代」「80歳以上」の合計）と高くなっています。

運転免許の保有状況では47.5%が「なし」と回答していますが、運転免許保有者の30.4%が免許返納の意向を示しており、今後も免許を持たない方の利用が増加するものと見られます。

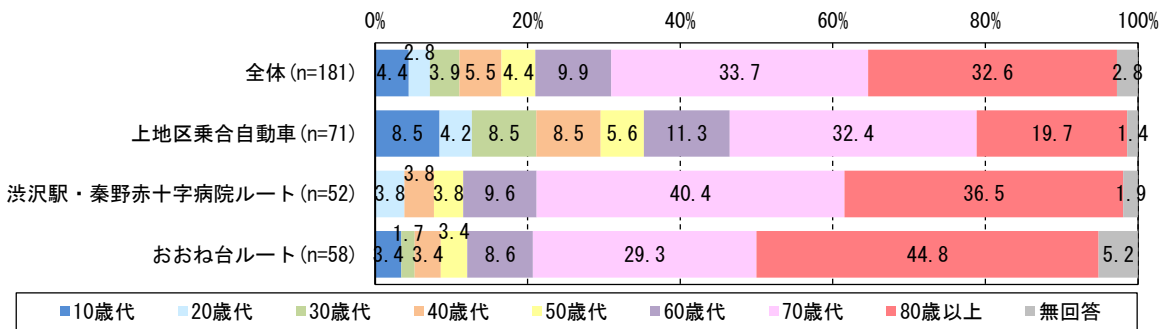
### ■性別



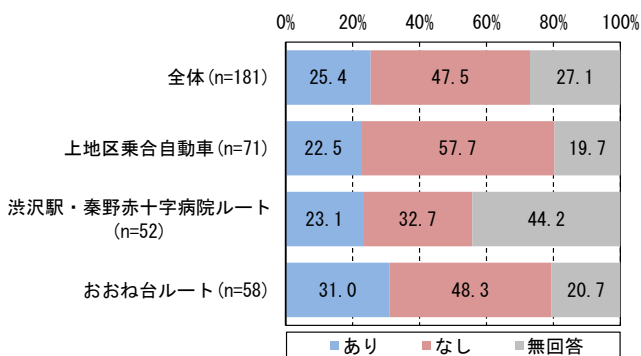
### ■住まい



### ■年齢

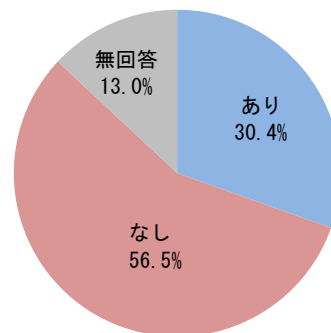


### ■運転免許有無



### ■運転免許返納意思

(運転免許「あり」と回答した人 n=46)



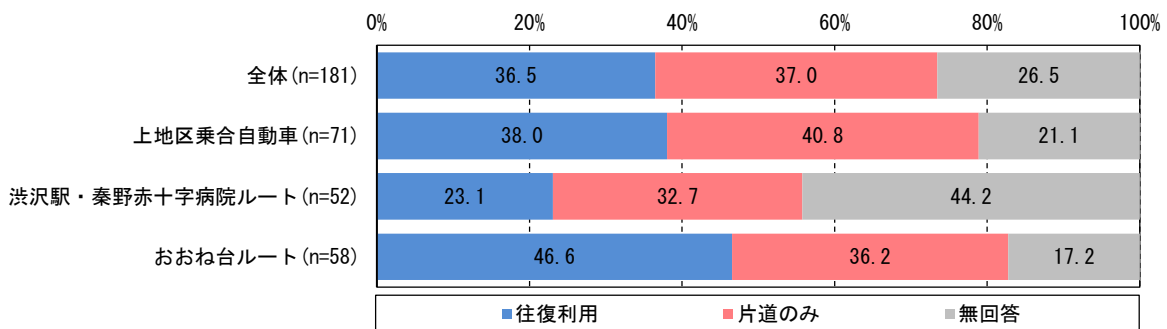
### 3 乗合タクシーの利用特性

往復利用有無は、「往復利用」と「片道のみ」の利用が同数程度となっていますが、おおね台ルートで「往復利用」が、渋沢駅・秦野赤十字病院ルートで「片道利用」の割合が多くなっています。

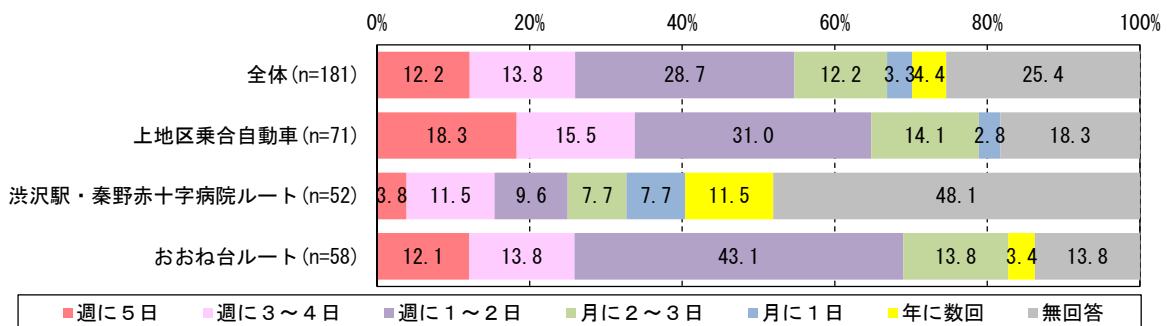
利用頻度は、「週に1～2日」が28.7%と最も多く、年齢別では10歳代～50歳代にかけて「週に5日」の回答が多く、日常的に利用されています。

利用目的では、「通院(23.8%)」が最多で、次いで「買物(19.3%)」、「通勤(18.2%)」となっています。なお、上地区乗合自動車は「通勤」で、渋沢駅・秦野赤十字病院ルートは「通院」が、おおね台ルートは「買物」での利用が多くなっています。

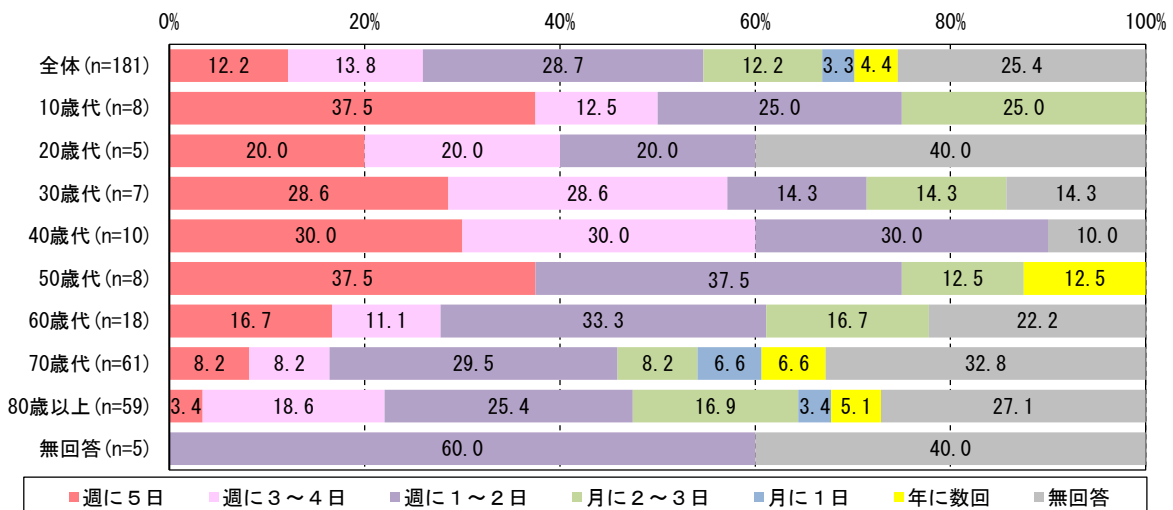
#### ■往復利用有無



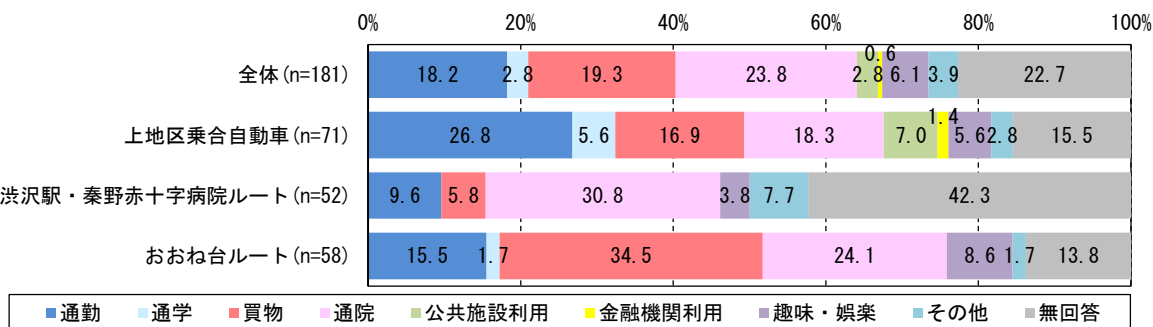
#### ■利用頻度



#### ■利用頻度（年齢別）



## ■利用目的

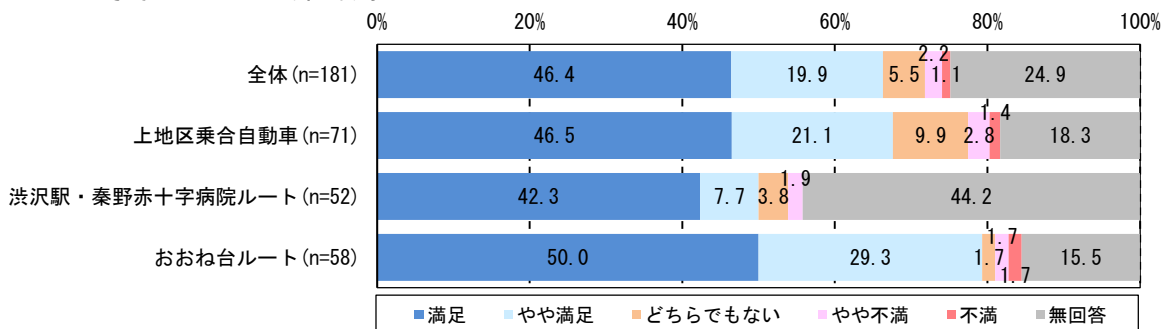


## 4 運行サービスの満足度と改善点

運行サービス満足度は、「満足」「やや満足」が66.3%と高く、おおね台ルートが79.3%と高くなっています。

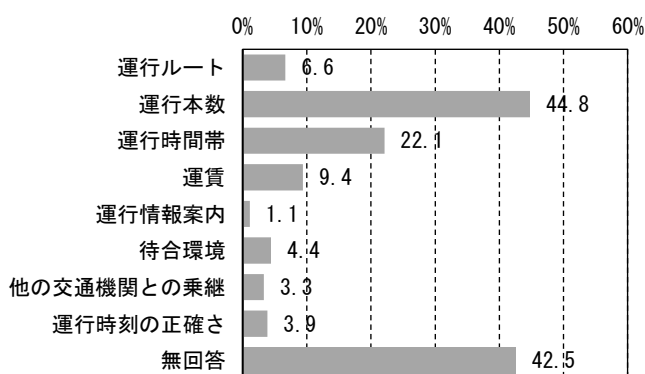
改善して欲しいサービスは「運行本数」が44.8%と最多で、次いで「運行時間帯(22.1%)」となっています。

### ■運行サービス満足度

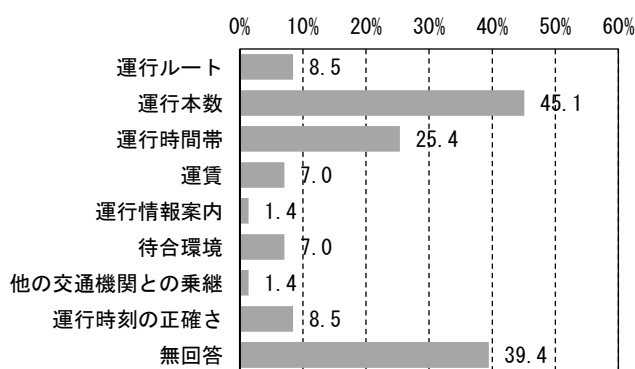


### ■改善して欲しいサービス (上位3つまで回答)

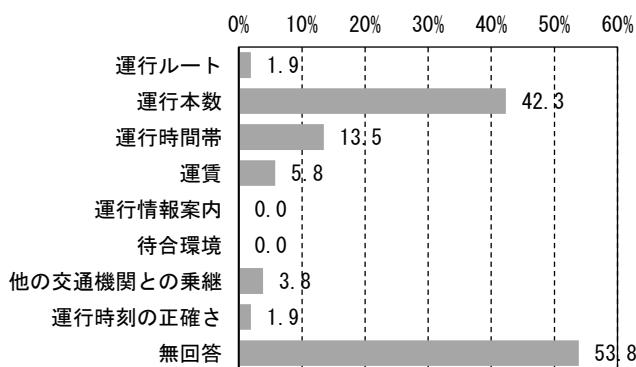
#### 【全体 n = 181】



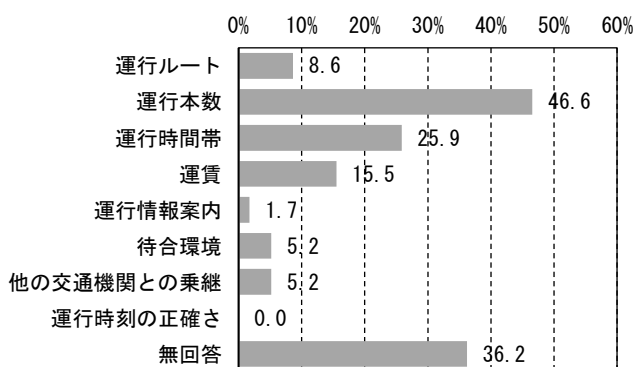
#### 【上地区乗合自動車 n = 71】



#### 【渋沢駅・秦野赤十字病院ルート n = 52】



#### 【おおね台ルート n = 58】





## 参考資料－６ 交通事業者・関係団体アンケート調査

### 参考資料－６－１ 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行いました。

調査対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道…小田急電鉄(株)</li> <li>・ 路線バス…神奈川中央交通(株)</li> <li>・ 乗合タクシー（路線固定型）…(株)愛鶴</li> <li>・ 乗合タクシー（デマンド型）…秦野交通(株)</li> <li>・ タクシー…神奈中タクシー(株)、秦野交通(株)、(株)愛鶴</li> <li>・ 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)</li> </ul>
調査方法	メールか郵送による配布、回収(調査期間…令和5年1月下旬～2月10日(金))

#### Ⅰ 鉄道（小田急電鉄(株)）

##### (1) 駅利用者の利用特性や傾向（令和4年10月1日～11月30日の改札データ）

		利用特性	乗車（ピーク）	降車（ピーク）
			時間帯	時間帯
鶴巻温泉駅	平日	通勤者が多数	7：30～8：00	18：30～19：00
	土日祝		8：30～9：00	17：00～17：30
東海大学前駅	平日	通学者が多数	17：00～17：30	8：30～9：00
	土日祝		17：00～17：30	18：00～18：30
秦野駅	平日	通勤者が多数	7：30～8：00	8：00～8：30
	土日祝		7：30～8：00	8：00～8：30
渋沢駅	平日	通勤者が多数	7：30～8：00	18：30～19：00
	土日祝		7：30～8：00	18：30～19：00

##### (2) 最近の利用者層や動向の変化等

- ・ 通勤定期はコロナ禍前比△20%程度の横ばいで推移している。
- ・ 通学定期は対面授業の再開等により、コロナ禍前比△10%程度まで回復しているが、長期休暇中は減少の傾向も見られる。
- ・ 定期外利用もコロナ前比△10%程度まで回復してきており、今後のお出かけ需要の回復やインバウンド利用の回復に期待している。

##### (3) 運行上の問題点や経営上の問題点

- ・ コロナ禍による利用者の減少の影響が大きく出ている。
- ・ 人材の確保も課題となっており、持続可能な事業運営体制の構築にも取り組んでいく必要がある。

##### (4) 現在取り組んでいる事業や取り組むべき事業、それに対し行政が行うこと

###### 【取り組んでいる事業】

- ・ 令和4年3月より小児IC運賃の50円化を実施し、子どもをはじめ家族での鉄道利用の促進に取り組んでいる。令和4年4月からは定期外での鉄道利用によって小田急ポイントが貯まる「小田急お出かけポイント」サービスを開始し、日常

利用の更なる拡大や、11月からは特急ロマンスカーのサブスクリプション「EMot 特急パスポート」を販売し(令和5年3月31日終了)、特急利用の促進も図っている。

- ・ お出かけ機会の創出施策として、スタンプラリーや小田急ファミリーファンフェスタ等の家族での鉄道利用に向けたイベント開催にも取り組んでいる。

#### 【取り組むべき事業】

- ・ 通勤需要については、テレワークの定着や働き方の多様化の潮流の中で、コロナ禍前の水準にまで回復することは難しいと考えており、買物等の日常利用や観光・レジャー利用を中心に鉄道利用の回復に向けて、目的地となる地域や施設等と連携しながら、施策を検討・実施していく必要があると考えている。

#### 【上記事業を実施する上で、行政が行うこと】

- ・ イベントの開催や沿線全体に向けた地域の魅力の創出並びに発信等、移動の目的を作ることは利用者の増加に向けて大変重要であると考えており、地域公共交通の利用促進に向けたPRや助成なども頂けるとありがたいと考えている。

#### (5) 今後計画している事業内容

- ・ 現在、上記に加え、お客さまに安心して御利用頂けるようバリアフリー料金制度を活用した取組を行っていく予定である。

#### (6) MaaS事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定

##### 【MaaS事業に対する考え方】

- ・ MaaSを通じて、「自家用車に頼らない新たなライフスタイル」の提案を目指しており、実現に向けて、下記1~3を段階的に実現していく。足元では「1. デジタルチケットの拡充」に注力するとともに「2. 多様な交通サービスの手配（オンデマンド交通・バイクシェア・特急など）」の整備を進めている。

1. デジタルチケット拡充
2. 多様な交通サービス手配
3. 自家用車に頼らない新たなライフスタイルの提案

##### 【MaaS事業の取組状況・内容】

- ・ MaaSアプリ「EMot」、Webサイト「EMotオンラインチケット」、様々な機能を有するオープンな共通データ基盤「MaaSJapan」を開発し、サービス提供しており、「EMot」のダウンロード数は約30万となったほか、決済金額も順調に増加している。加えて、順調に連携パートナーを拡大しており、藤沢市、川崎市、小田原市などの当社沿線の自治体や沿線施設、グループ会社に加えて、東武鉄道・西武鉄道等の関東大手私鉄や、秩父鉄道・遠州鉄道などの地方鉄道のサービスでも活用されている。
- ・ MaaSの実現により利便性が向上するとともに、デジタルな顧客接点を増加させることで、移動や消費の活性化を目指している。コロナ禍においても「EMot」の売上が順調に伸長していることから、消費行動やキャッシュレスといった現代の生活様式を捉えているとみている。

##### 【MaaS事業の今後の導入予定の内容】

- ・ 「EMot」の利用エリア拡大（小田急沿線を中心に沿線外にも展開）

- ・ 「EMot」の機能・サービス開発（認証・決済手段の多様化・拡充、UI／UXの改善など）

**(7) 市内4駅の5年後の利用者数の予測**

- ・ 個別の駅利用者数の予測は行っていないが、アフターコロナの運輸収入の回復見通しとしては、コロナ禍前比△15%程度と想定している。中長期的には公的機関の将来人口推計等を参考にしている。

**(8) 4駅について利用者等から寄せられている意見・要望**

- ・ 運行時刻などに関する御意見が数件寄せられている。

**(9) 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**

- ・ MaaS事業で目指している姿として、多様な交通サービスの手配や、自家用車に頼らない新たなライフスタイルの提案を掲げているが、こうした取組には他の交通事業者との連携が不可欠となるため、情報連携や運行時刻、企画券、決済等でも連携を図れば良いと考えている。

**(10) 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**

- ・ マイカーから公共交通機関利用へのシフト促進
- ・ 関係人口並びに交流人口増加に対する取組強化（イベント開催、魅力の訴求）
- ・ 移住促進
- ・ 子育て応援への取組強化
- ・ 持続的な地域公共交通サービスの維持・発展に向けた取組強化
- ・ 生産年齢人口減少時代における持続可能な鉄道運営体制に協力
- ・ 道路及び鉄道の安全性向上に向けた取組（踏切統廃合、除却等）

**(11) 4駅（駅舎）の活用による活性化や使いやすさ、利便性向上を図るための意見**

- ・ 鉄道駅及び駅周辺への生活・行政施設の機能集積などによる地域公共交通利用の促進

## 2 路線バス（神奈川中央交通㈱）

**(1) 路線バス利用者の利用特性や傾向**

- ・ 平日：通勤・通学時間帯である7時～8時台及び17時～18時台の利用が多い。
- ・ 土休日：春や秋はヤビツ峠線や大倉線の利用者が多く、時刻表の運行本数だけでは対応できないため臨時便を多く運行している（ピーク時は約10台の臨時便を運行）

**(2) 最近の利用者層や動向の変化等**

- ・ コロナ禍のピーク時と比較すると、利用者は戻ってきたが、コロナ禍以前と比較した場合約2割減に留まっている。一方、登山客の利用はコロナ禍以前と比較しても堅調である。

**(3) 運行上の問題点や経営上の問題点**

- ・ 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にあり、現行路線の維持が困難となる。
- ・ 秦野市内を走る路線バスは概ね赤字路線であり、他エリアの黒字路線の収益により路線の維持確保を図っている。

#### (4) 路線バスの走行環境に関する問題点

- ・ 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、右左折が困難である。

#### (5) 現在取り組んでいる事業や取り組むべき事業、それに対し行政が行うこと

##### 【取り組んでいる事業】

- ・ 小児 I C 50 円、かなちゃん手形
- ・ MaaS アプリ「EMot」を活用したデジタルチケット発売（実証事業）
- ・ 自治体と協働して上屋・ベンチの設置（利用環境の向上）
- ・ マイクロツーリズム

##### 【取り組むべき事業】

- ・ 地域公共交通ネットワークの確保・維持
- ・ 地域公共交通のシームレスな移動

##### 【上記事業を実施する上で、行政が行うこと】

- ・ バス路線維持のための補助金や各種調整の支援
- ・ 走行環境の改善（(4) 回答箇所）

#### (6) 今後計画している事業内容

- ・ 子育て世代応援策及び高齢者移動支援の促進
- ・ MaaS アプリ「EMot」を活用した新たなデジタルチケットの提供
- ・ 施設や車両の代替時に環境や省エネに配慮した機器の選定
- ・ A I オンデマンドバスの実用化
- ・ 自動運転バスの取組

#### (7) MaaS 事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定

##### 【MaaS 事業に対する考え方】

- ・ 昨今のデジタル化やライフスタイルの変化を背景に、移動の必要性が低下している状況のなか、シームレスな移動の実現による利便性の向上とそれに伴う外出及び地域公共交通の利用促進が公共交通事業者の課題であると考えており、そのツールとして、当社においても MaaS の活用に向けた検討を進めている。

##### 【MaaS 事業の取組状況・内容】

- ・ 令和 4 年 2 月より、期間限定で平日朝通勤時間帯を除き、1 か月間 1 万円で当社路線バス全区間が乗り放題となる「バスもやり MaaS～神奈中がちょっと本気出してみたチケット～」を販売した。
- ・ 令和 4 年 7 月より、湘南 T-SITE にて 2,000 円以上購入のお客様に対して、施設周辺バス停と J R 藤沢駅、辻堂駅とを結ぶ神奈川中央交通又は江ノ電バスを往復御利用いただける「湘南 T-SITE バス無料チケット」を販売している。
- ・ 令和 4 年 10 月には、宮ヶ瀬湖周辺にて MaaS アプリ経由で予約可能となる A I オンデマンドバスの実証運行を行った。

#### 【MaaS 事業の今後の導入予定の内容】

- ・ MaaS の本質である鉄道、バス、タクシー等をシームレスに利用できるような取組について模索するとともに、MaaS アプリを活用したオンデマンドバスの運行やデジタルチケットの発売を通じて、地域の活性化に寄与していきたい。

#### (8) 路線バスの5年後の利用者数の予測

- ・ 当社全エリアで同様の傾向であるが、現在の輸送人員はコロナ禍前と比較して約2割減となっており、この影響は今後も大きく変わらないものと思料する。
- ・ 上記をベースとして、生産年齢人口の増減により利用者数は変動すると思料する。

#### (9) 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

- ・ 秦野駅北口行きのバスについて、秦野橋北側交差点から秦野駅に到着するまでの時間が長く、多くの利用客が一つ前の「まほろば大橋」停留所で降車する。現状では、交通規制上やむを得ないが、秦野駅周辺の運行経路について検討して欲しいとの要望がある。
- ・ 秦野駅北口広場の乱横断が多く、非常に危険である。
- ・ 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の要望がある。

#### (10) 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

- ・ 地域公共交通のシームレスな移動ができるシステム構築

#### (11) 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

- ・ 自動運転バスやEVバス導入補助金、インフラ整備
- ・ バス停の道路占用料を現在の50%減免から100%減免への検討（上屋は100%減免）  
※参考：道路占用料年間20万円程度
- ・ 不採算路線事業へのバス折り返し場に対する借地料の補助額を1/2から満額補助へ変更
- ・ 不採算路線への補助を満額に変更
- ・ バス路線再編による代替交通（オンデマンドバス等）への転換についての協議
- ・ 国が地域公共交通確保維持改善事業の中で、エリア一括協定運行事業を創設したことを踏まえ、同事業を活用できるかも含め市内全体の地域公共交通ネットワーク確保・維持についての協議

### 3 乗合タクシー（路線固定型）（株愛鶴）

#### (1) 乗合タクシー利用者の利用特性や傾向

- ・ 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート…高齢者が多い傾向。朝の利用が通勤や病院の開院時間に合わせて利用する傾向がある。
- ・ おおね台ルート…渋沢駅・秦野赤十字病院ルートと同様の傾向。日中、ドライバーの休憩がある時間前後で利用者が集中する時間帯がある。
- ・ 上地区乗合自動車…渋沢駅・秦野赤十字病院ルートと同様の傾向。湯の沢線で朝の便のみ、上小学校への学区外通学児童と、県森連通勤者が定期的に利用している。

## (2) 最近の利用者層や動向の変化等

- ・ 変化は特になし。人口減少に伴い、普段よく乗っていた方を見かけなくなった等、利用者との距離感は近い。

## (3) 運行上の問題点や経営上の問題点

- ・ バス停から奥に入って待っていたり、壁に隠れているバス待ち利用者を見落としたりすることがある。
- ・ 秦野赤十字病院ルートの日4本ある千村循環について、利用者もほとんどいないとともに、千村回りをすることで必ず遅延する状況がある。見直しの必要性がある。
- ・ 運転手は70歳代が多く、運転手不足も深刻。

## (4) 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

- ・ バス停を増やしてほしい。
- ・ 待っていたのに止まってくれなかった。
- ・ 運行時間を延ばしてほしい。

## (5) MaaS 事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定

### 【MaaS 事業に対する考え方】

- ・ AI オンデマンド、自動運転、配車サービス、利用と連携した付加サービスなど、利便性向上に寄与できるものと考えている。
- ・ 空車解消や、事故防止、人件費削減など様々な観点で効果が見込める。

### 【MaaS 事業の取組状況・内容】

- ・ 現在は特に実施していない。

### 【MaaS 事業の今後の導入予定の内容】

- ・ システム導入費用等のインシヤルコストと、費用対効果を検討して、ニーズを検討して行きたい。

## (6) 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

- ・ 乗務員不足解消として、託児所の開設により女性ドライバーの採用を取り組もうとしたこともあった。（海老名市で事例あり）

当時、秦野市では保育所開設の補助金がなかったことや、待機児童解消のニーズ等がなかったため、現在取組としては行っていないが、今後の情勢の中で秦野市がそのような事業を行う予定があれば、協働して取り組みたい。

- ・ 今後様々な分野で運転手不足がでてくる。
- ・ 現在の規制では難しいが、スクールバスや、プールや習い事等の施設送迎について、タクシーや乗合タクシーの空き時間などで運行が可能になるのであれば取り組みたい。

#### 4 乗合タクシー（デマンド型）（秦野交通㈱）

##### (1) 乗合タクシー利用者の利用特性や傾向

- ・ 利用客はリピーターが多く、毎週（又は毎月）定期的に利用されることが多い。
- ・ 登録者は67世帯150名の会員がいるが、利用者は6名だけとなり、令和4年4月～12月まで実質2名のみ利用（複数回乗車）となっている。

##### (2) 最近の利用者層や動向の変化等

- ・ リピーター以外の利用者は特になく、年間を通して変化はなし。

##### (3) 運行上の問題点や経営上の問題点

- ・ デマンド登録車が5台のため、デマンドの依頼に関し登録車担当乗務員に負担が生ずる場合がある。

##### (4) 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

- ・ 利用方法を尋ねられることがあり、利用方法・利用料金等の認知が課題である。

##### (5) MaaS事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定

###### 【MaaS事業に対する考え方】

- ・ 高齢化に対応してMaaSにより快適に移動できるよう取り組んでいきたい。

###### 【MaaS事業の取組状況・内容】

- ・ 現在デマンド運行を行っているが、更に簡易的に利用できるように改善していきたい。

###### 【MaaS事業の今後の導入予定の内容】

- ・ タクシー利用は、高齢者にとって経済的負担が大きく気軽に利用できない現状であり、年間（月間）定額制定期等を導入し、何回でも利用できるシステムができればいいと思う。

##### (6) 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

- ・ 利用者の定期券購入費の助成や、事業者の助成の在り方を協働で実施したい。

#### 5 タクシー（神奈中タクシー㈱、秦野交通㈱、㈱愛鶴）

##### 【事業概要】

事業者名	神奈中タクシー㈱	秦野交通㈱	㈱愛鶴
保有車両数 (内数)	32台 (福祉11台、UD※8台)	30台 (大型1台、UD※6台)	33台 (ワンボックス3台、福祉1台、UD※4台)
乗務員数	59人	58人	80人
営業時間	24時間	午前6時～翌午前1時	24時間
稼働が多い 時間	・ 午前7～11時台 ・ 午後4～7時台	・ 午前8時～午後5時台	・ 午前7時～午後1時

※UD（ユニバーサルデザインタクシー）…健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れなど、誰もが利用しやすいタクシー車両

利用の多い日	利用の多い時間帯	利用の多い場所	利用者の特徴
月曜日	午前8時～正午(昼12時)	駅・病院	60歳～80歳
金・土曜日	午後8時～深夜0時	駅・飲食店	20歳～60歳
金・土曜日	午前7時～午前11時 午後4時～午後7時 午後9時～深夜0時	個人宅・駅・事業所・ 病院・飲食店	会社員、高齢者(通院)
特に偏りなし	日中時間帯		高齢者6割(通院等)

### (1) 最近の利用者層や動向の変化等

- ・ コロナ禍においては深夜の需要は少なく、緩和策がとられても深夜の需要は戻っていない。
- ・ コロナ禍の影響によりテレワーク等が多くなり、会社からの利用者が激減している。
- ・ 飲食店の廃業や営業時間帯の前倒しにより、タクシー利用者も減少している。
- ・ 駅からの利用は半分以下。タクシーアプリ「GO」での配車が多い傾向。
- ・ 2～3割が駅からの利用、2～3割が電話配車、残りの4割がタクシーアプリ「GO」。
- ・ 客単価がこれまで1,300～1,400円だったが、「GO」の普及により1,700円程度に上がっている。

### (2) 現在抱えている課題

- ・ 慢性的な運転手不足であり、更には乗務員の平均年齢が62歳を超えていることから、今後更なる運転手不足が懸念される。
- ・ タクシー業界における人手不足は慢性的な問題点であったが、コロナ禍により拍車が掛かっている。
- ・ コロナ禍において営業成績の復活が鈍いことから、車両の代替計画を延長している。
- ・ 定期的に車両の代替を行っていたが、半導体不足等の問題から代替を予定することが難しい状況。
- ・ 運転手不足

### (3) 現在取り組んでいる事業や取り組むべき事業、それに対し行政が行うこと

#### 【取り組んでいる事業】

- ・ 電子決済システムの導入。
- ・ アプリ配車の導入により、繁忙時間帯など配車センターに電話が繋がりにくい状況の軽減を目指す。
- ・ 買物支援事業(買物代行サービス)

#### 【取り組むべき事業】

- ・ 年間(月間)定額制定期等を導入し、何回でも利用できるシステムの構築。
- ・ アプリ配車の利用率の向上を図る取組を適宜行っていきたい。

#### 【上記事業を実施する上で、行政が行うこと】

- ・ 利用者の定期券購入費の助成や事業者の助成の在り方、及び国土交通省に対し導入の働きかけを後押ししてほしい。



#### (4) 今後計画している事業内容

- ・ 未来の地球環境を守るため、「脱炭素社会」実現の一環としてEV車の導入を計画し、社会的信頼を得ることで、需要促進に繋げたい。
- ・ 登録された地点にボタン一つでタクシーを呼べる「タクシーダッシュボタン」の普及を推し進めることにより、高齢者等が気軽にタクシーを呼べる環境づくりを実施する。
- ・ 乗務員確保のための勤務体系の改善（給与向上、自動日報システム、時間管理）
- ・ SNSでの業務紹介等

#### (5) MaaS事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定

##### 【MaaS事業に対する考え方】

- ・ 高齢化に対応してMaaSにより快適に移動できるよう取り組んでいきたい。
- ・ 小田急電鉄、神奈川中央交通と連携してMaaSの取組を行っており、今後もタクシーとして貢献できる環境づくりに参加していく。
- ・ AIオンデマンド、自動運転、配車サービス、利用と連携した付加サービスなど利便性向上に寄与できるものと考えており、空車解消や、事故防止、人件費削減など様々な観点で効果が見込める。

##### 【MaaS事業の取組状況・内容】

- ・ 現在デマンド運行を行っているが、更に簡易的に利用できるように改善していきたい。
- ・ 小田急電鉄のMaaSアプリ「EMot」を活用した実証実験（宮ヶ瀬湖）へ参加した。
- ・ 配車サービス「GO」を活用している。（GOにより全体の利用が増加し、人員抑制にもなっている。）

##### 【MaaS事業の今後の導入予定の内容】

- ・ タクシー利用は高齢者にとって経済的負担が大きく、気軽に利用できない現状であり、年間（月間）定額制定期等を導入し、何回でも利用できるシステムができればいいと思う。

#### (6) 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

- ・ 渋谷駅北口広場の喫煙スペースは必要なく（通年で利用されていない）、送迎車用に開放してほしいとの意見・要望を聞くことが多い。
- ・ 秦野駅の障害者タクシー乗り場が通常乗り場からの流用であるため、通常乗り場の動きが多いと後回しになってしまっている。
- ・ 秦野駅のタクシー乗り場の段差について改善してほしい。
- ・ タクシー台数の増加（乗務員不足により増やせない。）

#### (7) 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

- ・ 利用者の定期券購入費の助成や、事業者の助成の在り方を、協働で実施したい。

## 6 高速バス（小田急ハイウェイバス㈱、JRバス関東㈱、杉崎運輸㈱）

### (1) 高速バス利用者の利用特性や傾向

（新宿・箱根線）

- ・ 1日平均乗車数は、新宿方面が平日3～5人、土日祝が0～1人、御殿場方面が平日0～1人、土日祝が0人。
- ・ 1日平均降車数は、新宿方面が平日5～9人、土日祝がほぼ無、御殿場方面が平日0～1人、土日祝が0人。

（羽田空港・御殿場・箱根桃源台線）

- ・ 平日の1日平均乗車数は、横浜方面が1人、1日平均降車数は、秦野まで1～2人。
- ・ 土日祝は連休があれば、多少の利用者有。

（東京・静岡線）

- ・ 平日の1日平均乗車数は、1～2名程度（秦野～足柄）で、土日祝は0人。

（夜行高速バス）平日は観光移動、土日祝は帰省・観光移動。

### (2) 最近の利用者層や動向の変化等

- ・ 平日に関しては、常連の利用客が同時刻の便を利用している。
- ・ 休日に関しては、ほぼ利用実績がない。
- ・ 小田急線が遅延又は運休した場合、利用が増える傾向にある。
- ・ 通勤客の利用が中心で、旅客動向に変化は見られない。

### (3) 運行上の問題点や経営上の問題点

- ・ 東名高速道路の慢性的な渋滞、定期的実施される集中工事により定時運行ができず、利用客離れが生じている。
- ・ 繁忙月は乗車率及び売上げともに、路線によってはコロナ禍前に近づきつつあるが、乗務員不足により計画通りの稼働（運行）が出来ない状況となっている。
- ・ ここ最近の「東名秦野」利用者は微増傾向であるが、路線全体的に減少傾向が続いており、乗務員不足の解消の見通しも立てにくいいため、よりスポットを絞った運行も検討課題となり得る。

### (4) 東名秦野バスストップを運行中の高速バスの5年後の利用者数の予測

- ・ 現行より微増すればよいと考えている。
- ・ 5～10%増
- ・ 運行本数が現状維持で、毎年1%増加すると想定し、5%増加を願いたい。

### (5) 新東名高速道路が全線開通した際、新たに高速バス路線を開設する可能性や具体的な路線及びその内容、秦野丹沢サービスエリア（SA）での休憩利用の有無

- ・ 新宿～御殿場・箱根線（SAでの休憩利用なし）
- ・ 東京～名古屋線（SAでの休憩利用あり）
- ・ 東京～大阪線（SAでの休憩利用あり）
- ・ 東京～京阪神線、新宿～新静岡線等を新東名高速道路経由に変更することが想定される。慢性的な混雑が顕著な足柄SAの代替として、秦野丹沢SAに停車する可能性がある。

**(6) 新東名高速道路秦野丹沢サービスエリア（SA）に高速バス停が設置された場合の運行内容**

- ・ 新宿～御殿場・箱根線 …朝夕1～2往復程度（SAは乗降停車）
- ・ 東京～名古屋線 …1往復（SAは乗降停車）
- ・ 東京～大阪線 …1往復（SAは乗降停車）
- ・ 秦野駅周辺の方の乗降を想定した場合、必須となるパークアンドバスライド用駐車場がないため、秦野市を目的地とする方だけがターゲットになる可能性があるものの、検討中。

**(7) 利用者や市民などから寄せられている意見・要望**

- ・ 特になし

**(8) MaaS事業に対する考え方、取組状況、今後の導入予定**

- ・ 小田急電鉄が実施しているMaaS「EMot」の状況による。

**(9) 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**

- ・ 神奈川中央交通東名秦野停留所で高速バスとの乗継利用が可能となれば、更に利用しやすくなる。

**(10) 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**

- ・ 高速バス利用者が、現地をレンタカーで移動して高速バスで帰るというパーク&ライドの逆版によって、現地利用の利便性向上を図れる。
- ・ 秦野市の名産品などを車両トランクルームの一部を使った貨客混載により輸送し、大阪や名古屋の商業施設等に運びマルシェの実施。

## 参考資料－６－２ 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、地域公共交通との連携・協力の可能性、地域公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行いました。

調査対象者	秦野商工会議所、秦野市観光協会、秦野市社会福祉協議会
調査方法	メールか郵送による配布、回収（調査期間…令和5年1月下旬～2月10日（金））

### 1 秦野商工会議所

#### (1) 商業を取り巻く現状や新型コロナウイルスの影響からの問題点・課題

- ・ 新型コロナウイルスと物価高が重なり、消費マインドが一段と低下したことから、日用品の買い控えが増加し、商店街や専門小売店を中心に業況は悪化している。また、これに連鎖して卸売業も受注が減っている。

#### (2) 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

- ・ 現在行っている「秦野商工会議所プレミアム電子商品券事業」において、商品券を利用できる登録店舗としてタクシー事業者が参加している。

#### (3) 来訪者や商業施設などから地域公共交通に関して寄せられている声

- ・ 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。

#### (4) 秦野市の地域公共交通についての意見・要望

- ・ 次世代型公共交通システムについて、市内ベンチャー企業と既存の公共交通事業者との相互協力による秦野市内における推進の方向性等について、次計画で示すことができれば、商工業の将来的な関わり方が研究できるのではないかと。

### 2 秦野市観光協会

#### (1) 観光客の来訪特性

- ・ 平日はハイキングや登山、日帰り温泉、水めぐりなどを目的に、午前中に訪れる人が多い。年齢層は50歳以上が6～7割を占め、男女比はほぼ同じ。
- ・ 土日祝はハイキングや登山客等に加えて、スタンプラリーやお祭り等のイベントが目的で、親子連れで30代以上も訪れる。
- ・ 時期は3月下旬から4月にかけて、桜の花見で水無川沿いや弘法山公園、はだの桜みちへの観光客が多く、11月から12月の紅葉の時期も震生湖や弘法山のハイキング客が多い。

#### (2) 観光を取り巻く現状や新型コロナウイルスの影響からの問題点・課題

- ・ 新型コロナウイルス流行により、一部事業の中止、縮小を余儀なくされましたが、現在は感染対策に留意し、通常どおり事業を実施している。秦野市における登山、ハイキング等屋外での観光と、宿泊等を主とする観光施設では利用者の影響が異なると思われる。

#### (3) 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

- ・ 小田急電鉄とは、秦野市単独による連携事業の展開や、広域行政連絡協議会（秦

野市、伊勢原市、厚木市、愛川町、清川村)では、小田急電鉄に委託し周遊バスツアーを実施している。また、神奈川中央交通とは、路線バスで観光地に出向く企画に協力し実施している。

**(4) 来訪者や観光施設などから地域公共交通に関して寄せられている声**

- ・ ヤビツ峠行き路線バスの本数増（平日）
- ・ ロマンスカー停車本数増
- ・ 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（震生湖生誕100周年で来訪者が多くなる。観光地であり、土日祝の朝、昼の便の要望あり）

**(5) 秦野市の地域公共交通についての意見・要望**

- ・ マウンテン（登山者用）タクシー、バスの通っていない登山口（県民の森、菩提峠）への輸送（複数人の利用）

### 3 秦野市社会福祉協議会

**(1) 地域公共交通について寄せられている声や感じている課題**

- ・ 施設利用者（高齢者、ボランティア）からの意見として、「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。
- ・ 生活困窮者相談の中で、家計の収支バランスを崩すタイミングとして車検費用という意見が何件も見られる。車検費用だけでなく、車を所有することで掛かる経費の話や公共交通機関の利用を提案する。秦野市では車なしの生活が考えられない。生活保護基準ギリギリの方でも車を手放すことに抵抗を示す方が多く、この傾向は高齢者だけでなく、子育て世代（保育園送迎含む）にも多い。

**(2) 貴団体と地域公共交通が連携して取り組めること、連携すべきと考えられること**

- ・ 特になし

**(3) 秦野市の地域公共交通についての意見・要望**

- ・ 特になし

## 参考資料－7 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事業者を対象に、通勤実態や送迎バスの運用実態などを把握するため、アンケート調査を行いました。

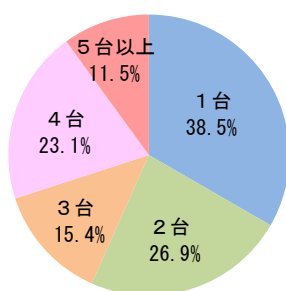
調査対象者	市内鉄道4駅（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅）の駅前広場に送迎バスを乗り入れている28事業所
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和5年2月1日（水）発送～2月13日（月）締切
調査項目	1 送迎バスの概要 2 従業員の勤務状況や規程等 3 施設利用者の利用状況や利用条件等 4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性 5 路線バスに対する改善して欲しい要望
回収数	26票（回収率：92.9%）

### 1 送迎バスの概要

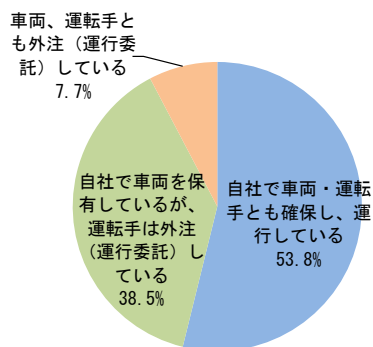
市内各事業所の送迎バスの概要として、運行台数は「1台」が38.5%と最も多く、運行方法は「自社で車両・運転手とも確保し、運行している」が53.8%（14事業所）、「自社で車両を保有しているが、運転手は外注（運行委託）している」が38.5%（10事業所）となっています。

従業員・施設利用者の「両方」が送迎バスを利用できる事業所は、主に病院やゴルフ場等に多く、46.2%（12事業所）となっています。

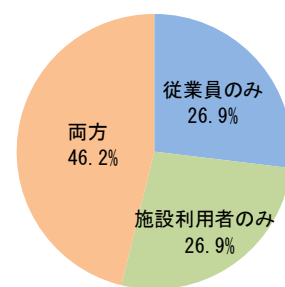
■使用台数（n=26）



■運行方法（n=26）



■送迎バスの利用者（n=26）



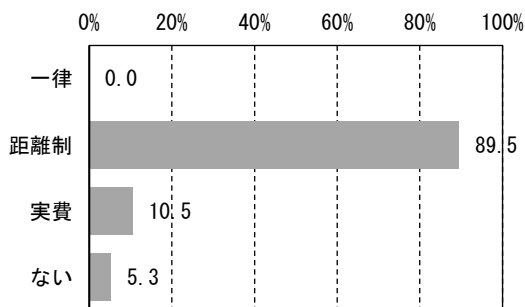
## 2 従業員の勤務状況や規程等

通勤に対する補助（支給）制度は、自転車通勤で「距離制」、電車、バスで「実費」、自動車通勤と徒歩通勤で「ない」が多くなっています。

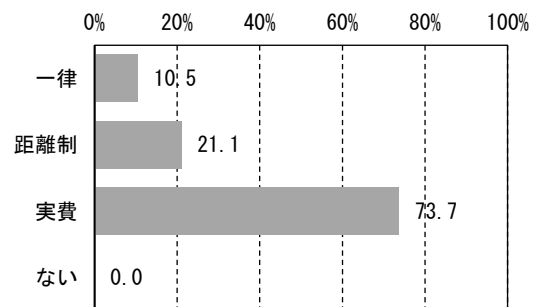
従業員の通勤時の移動手段に関する規定は、「規定はない（従業員個人の判断に任せている）」が57.9%と最も多く、マイカー利用に関する禁止規定がある事業所は5.3%（1事業所）となっています。

利用者（従業員）の条件は「ない」事業所が多く、費用負担の条件は全ての事業所で「ない」と回答しています。送迎バス利用に関する規定は、全ての事業所で「ない」と回答しています。

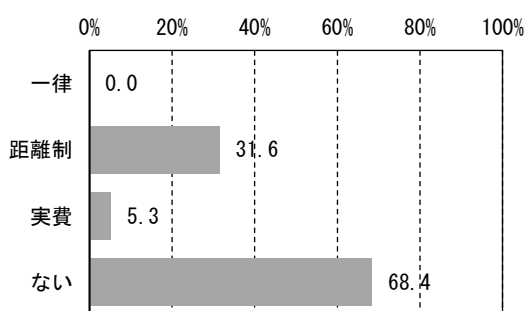
■自転車通勤に対する補助（n=19）



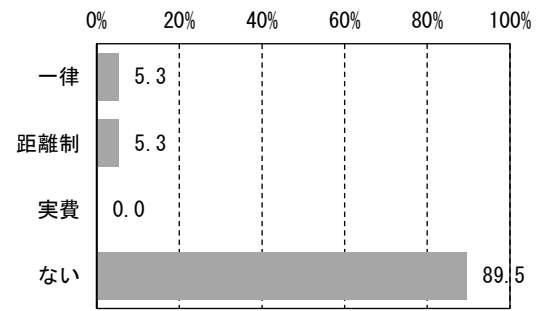
■電車、バスに対する補助（n=19）



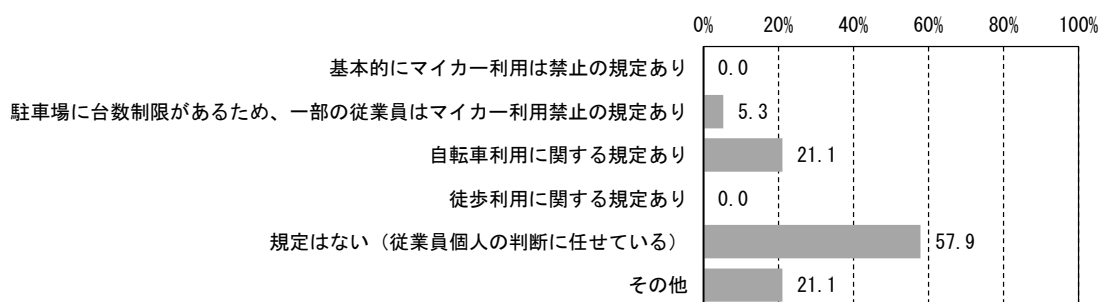
■自動車通勤に対する補助（n=19）



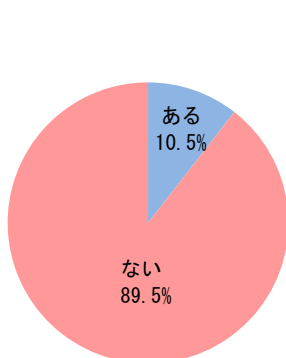
■徒歩通勤に対する補助（n=19）



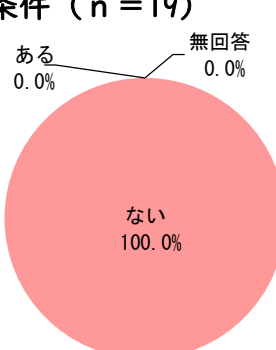
■通勤時の移動手段に関する規定の有無（複数回答・n=19）



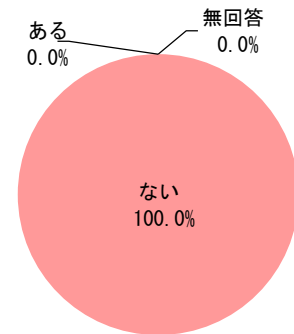
■利用者の条件（n=19）



■費用負担（利用者が支払う）の条件（n=19）



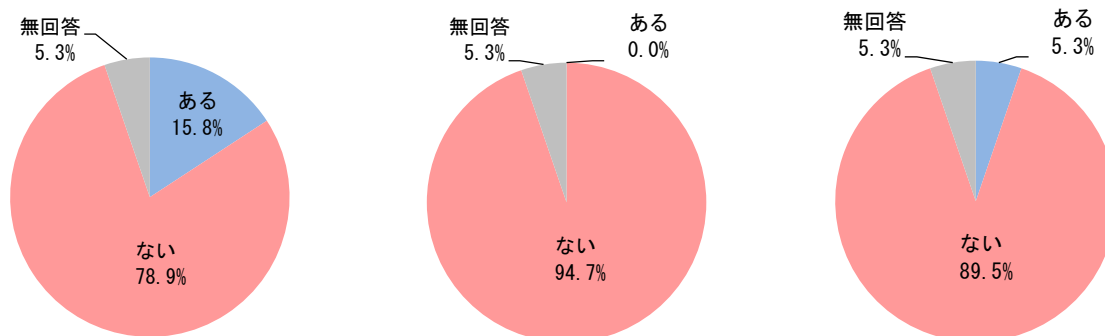
■送迎規定の有無（n=19）



### 3 施設利用者の利用状況や利用条件等

施設利用者の条件や費用負担（利用者が支払う）の条件は、「ない」事業所が78.9%と多く、送迎バス利用に関する規定は、「ある」が5.3%（1事業所）、「ない」が89.5%（17事業所）と回答しています。

■利用者の条件（n=19） ■費用負担（利用者が支払う）の条件（n=19） ■送迎規定の有無（n=19）

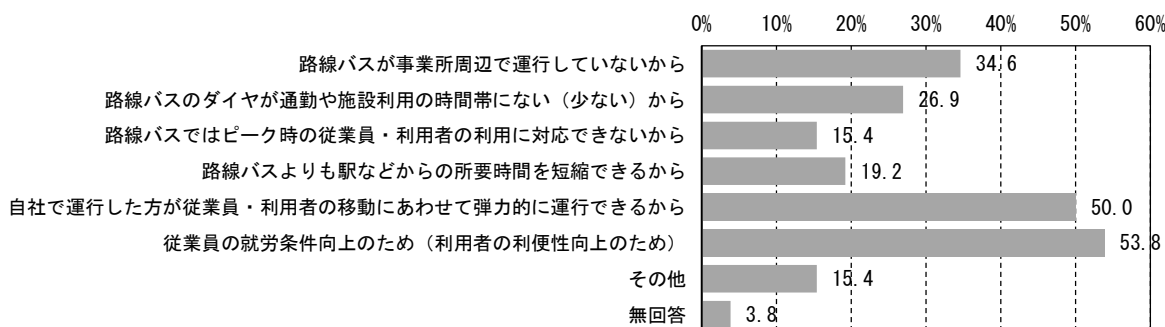


### 4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性

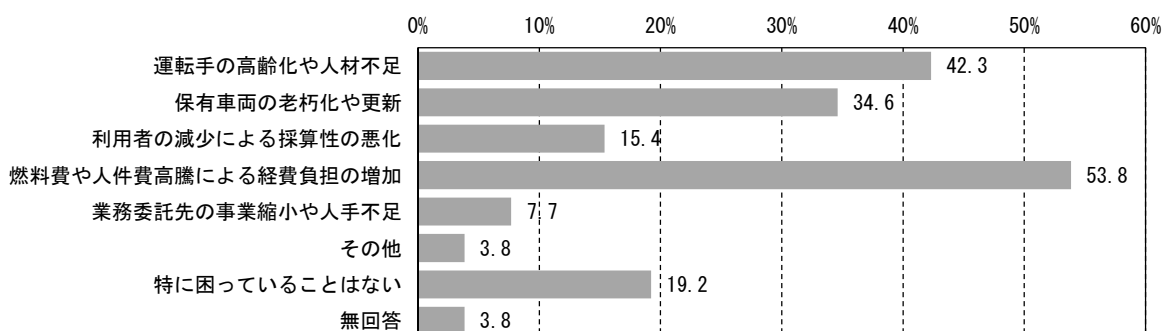
送迎バスを運行している理由は、「従業員の就労条件向上のため（利用者の利便性向上のため）（53.8%）」、「自社で運行した方が従業員・利用者の移動にあわせて弾力的に運行できるから（50.0%）」が多くなっています。

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）

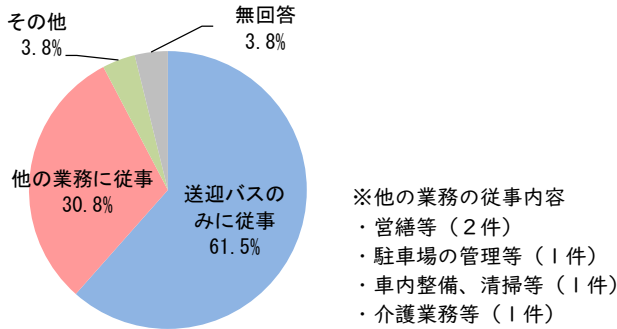




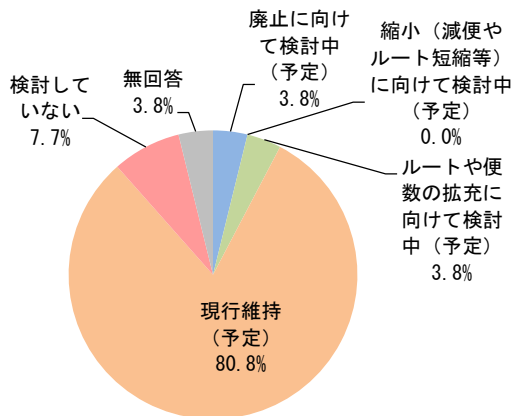
送迎バスの運行時間以外のバス運転手の従事状況は、「送迎バスのみに従事」が61.5%、「他の業務に従事」が30.8%となっています。

送迎バスの運行の方向性は「現状維持（予定）」が80.8%と最も多く、「廃止に向けて検討中（予定）」の理由は「施設移転予定のため」となっています。

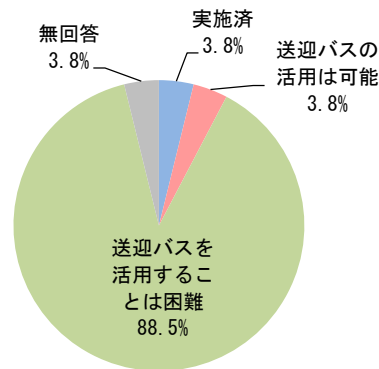
### ■送迎バス運行時間外のバス運転手の従事状況（n = 26）



### ■今後の運行予定（n = 26）



### ■一般利用者への活用可能性（n = 26）

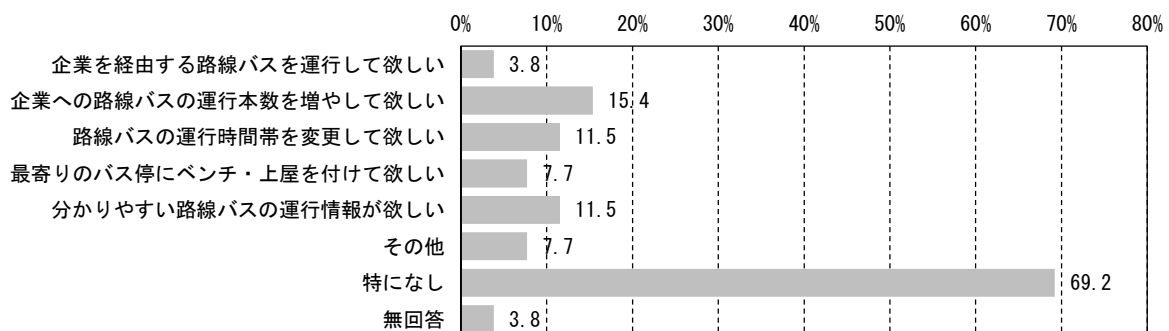


※今後、送迎バスの取組の方向に対する理由  
 ・廃止に向けて検討中（予定）：施設移転予定のため  
 ・ルートや便数の拡充に向けて検討中（予定）：未記入

## 5 路線バスに対する改善して欲しい要望

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、「企業への路線バスの運行本数を増やして欲しい」が15.4%、「路線バスの運行時間帯を変更して欲しい」が11.5%、「分かりやすい路線バスの運行情報が欲しい」が11.5%を占めています。

### ■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）



## 参考資料Ⅱ 秦野市地域公共交通会議

### ■秦野市地域公共交通会議の開催概要

	開催日時	主な協議事項及び報告事項
令和4年度	第3回 令和4年9月30日(金) 10時00分～	○ 地域公共交通計画の策定について ア 公共交通に関する現状把握について イ 秦野市地域公共交通計画の策定スケジュールについて ウ 秦野市地域公共交通計画策定に係る市民等の意向把握アンケート調査について
	第4回 令和5年1月26日(木) 10時00分～	○ 規約の改正について ○ 事業評価について ア 地域内フィーダー系統確保維持事業 イ 地域公共交通計画策定事業
	第5回 令和5年3月 (書面協議)	○ コミュニティタクシー(渋沢駅・秦野赤十字病院ルート)の車両更新について
令和5年度	第1回 令和5年6月30日(金) 10時00分～	(報告事項) ア 乗合タクシーの利用状況等について イ 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について (協議事項) ア 乗合タクシー(路線固定型)の事業計画等の変更について イ 地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和6年度地域公共交通確保維持改善事業) (秦野市地域公共交通計画の策定について) ア 令和4年度の調査委託業務について イ 令和5年度の策定スケジュールについて ウ 計画の基本方針(案)について
	第2回 令和5年7月 (書面協議)	○ 生活交通改善事業計画案について
	第3回 令和5年9月 (書面協議)	○ 上地区乗合自動車の運賃設定(定期券)の届出について
	第4回 令和5年10月25日(水) 14時00分～	○ 秦野市地域公共交通計画について ア 計画素案の内容について イ パブリックコメントの実施について
	第5回 令和6年1月30日(火) 10時00分～	○ 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について ○ 乗合タクシー(路線固定型)の車両更新について ○ 規約の改正について
	第6回 令和6年3月25日(月) 10時00分～	○ 令和6年度秦野市乗合タクシー運行事業補助金に用いる基準単価について ○ 秦野市地域公共交通計画について ア パブリックコメントの実施結果について イ 秦野市地域公共交通計画の原案について

■秦野市地域公共交通会議委員名簿

(令和6年3月現在)

No.	氏名	職名等	備考
1	栗原 幸一	秦野市自治会連合会本町地区自治会連合会副会長	副会長
2	菊地 繁雄	秦野市老人クラブ連合会会長	
3	日沖 美代里	秦野市身体障害者福祉協会副会長	
4	藤村 富士雄	はだの市民活動団体連絡協議会副会長	
5	串田 浩	秦野商工会議所専務理事	
6	小島 敏雄	秦野市農業協同組合代表理事専務	
7	守屋 孔明	公益社団法人秦野青年会議所理事長	
8	市川 和雄	一般社団法人秦野市観光協会代表理事	
9	橋山 英人	神奈川中央交通株式会社運輸計画部生活交通担当課長	
10	北村 聡	神奈川中央交通西株式会社取締役社長	
11	津山 義明	秦野市タクシー協議会	
12	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会常務理事	
13	佐藤 彰洋	一般社団法人神奈川県タクシー協会	
14	菊本 和仁	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会幹事	
15	高橋 正治	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	
16	平田 伸一	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	
17	神永 裕一	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	
18	松田 英介	神奈川県平塚土木事務所工務部長	
19	加藤 圭司	神奈川県秦野警察署長	
20	岡村 敏之	東洋大学国際学部国際地域学科教授	会長
21	石原 学	秦野市政策部長	

## 参考資料Ⅲ 用語集

	用語	説明
あ行	A I	Artificial Intelligence の頭文字を取ったものであり、一般的に「人工知能」のことを表し、学習・推論・判断といった人間の知能がもつ機能を備えたコンピューターシステムのことです。
	I o T	「Internet of Things」の略称で、「モノのインターネット」と訳されます。IoT は、PC やスマートフォンなどの従来型の通信機器を除いた、ありとあらゆる「モノ」がインターネットと繋がる仕組みや技術のことです。
	EMot	小田急電鉄が開発した“移動”をもっと楽しくするアプリで、電車やバスだけでなく、タクシーやシェアサイクルを移動手段に選べる乗換検索機能のほか、スマートフォンの画面一つで観光地を周れるチケットや飲食サブスクリプションチケットなど、さまざまな移動・生活サービスの電子チケットをアプリ内で購入できる機能です。
か行	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることです。「排出を全体としてゼロ」とは、二酸化炭素を始めとする温室効果ガスの排出量から、植林、森林管理などによる吸収量を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることです。
	観光型 MaaS	主に観光客に対し、地域の公共交通機関や商業・観光施設など交通分野以外との連携により、ワンストップサービスを提供する MaaS の形態のひとつのことです。
	交通結節点	駅前広場を始めとする交通結節点は、複数の交通手段を繋ぐ施設であり、鉄道と徒歩、自転車、自家用車及びバスなどの乗換機能をもつ施設です。
	交通空白地域	鉄道駅より半径 700m 以遠、路線バスや乗合タクシーのバス停より半径 300m 以遠の地域です。
	交通不便地域	路線バスや乗合タクシーの運行本数が 1 時間に 1 本未満で、バス停より半径 300m 以内の地域です。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行し、使用車両、運賃、運行時刻、バス停位置などを工夫したバスです。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従います。
さ行	サンドボックス制度	ドローンや自動走行などの革新的技術・サービスを事業化する目的で、地域限定や期間限定で現行法の規制を一時的に停止する制度です。
	シームレス化	「継ぎ目のない」という意味です。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとするということです。
	ストック効果	整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果です。
た行	タクシー配車アプリ	スマートフォンの GPS 機能を利用し、利用者の乗車場所近くを走行中の車両を簡単操作で呼ぶことができるアプリケーションです。

	用語	説明
	地域公共交通	地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関で、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどのことです。
	デマンド交通 (デマンド型)	正式には DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム) と呼ばれ、事前予約により運行します。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式や運行ダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在します。
な行	ノンステップバス	床面を低くして乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバスで、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により車いすに乗ったまま乗降できます。
は行	パークアンドバスライド	自宅から最寄りの駅やバス停の周辺にある駐車場に駐車し、マイカーからバスへ乗り換えて、目的地に向かうシステムです。
	ビッグデータ	インターネットと IT 技術の発展により蓄積されるようになった膨大なデータのことです。
	PDCA サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つで、Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組みです。
	フィーダー系統	バス停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統です。
	ボトルネック	前後と比較して相対的に交通容量が低い道路区間または箇所です。
ま行	MaaS	Mobility as a Service の頭文字を取ったもので、サービスとしての移動という意味を持ちます。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのことです。
	マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで、機動性が高く地域の手軽な足となる 1~2 人乗り程度の車両を指します。電動キックボード、電動スクーター、電動バイクなどが含まれます。
	モビリティマネジメント	「過度にマイカーに頼る生活」から、「徒歩、自転車、公共交通を中心とした多様な交通手段を適度に利用する生活」への自発的な転換を促す取組です。
や行	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両です。ユニバーサル (Universal) デザイン (Design) の頭文字をとって、UD タクシーとも標記されます。
	UI / UX	UI は User Interface の略です。User は利用者の意味で、Web サービスや Web サイト、アプリケーションやソフトウェアの利用者を指します。UX の X は Experience の略で体験という意味です。UX とは、ユーザーが商品やサービスを通じて得られる体験を指します。
ら行	路線固定型	通常の路線バスと同様に、起点・終点・運行ルート・途中のバス停・ダイヤが全て固定し、運行する形態です。



## 秦野市地域公共交通計画

発行：令和6年3月

発行者：秦野市都市部交通住宅課公共交通担当

〒257-8501 神奈川県秦野市桜町一丁目3番2号

TEL：0463-82-9644 FAX：0463-82-7410