

秦野市バス交通確保対策基本計画

計 画 書



平成 14 年 3 月

秦 野 市



古紙配合率 70%(表紙 50%)再生紙を使用しています

ごあいさつ

「地域の身近な足であるバス交通の確保」に向けて ～基本計画の策定にあたり～

これまでの乗合バス事業には、需給調整規制がありました。これは、需要量に応じた供給量しか事業を認めないという免許制により新規参入を制限するとともに、退出にも許可が必要になるという規制です。

しかし、道路運送法の改正により需給調整規制が廃止され、平成14年2月1日からは、乗合バス事業者の新規参入・退出が容易になりました。

これにより、今よりも競争原理が働き、サービスが向上する路線が生まれてくる一方で、赤字路線については退出が危惧されるなど、地域の身近な足である乗合バス路線を取り巻く社会環境が変わりました。

こうしたことを背景に、本市では、アクション（行動目標）、パートナーシップ（協働による施策の実行）、プロセス（確保方策の段階的なプログラム）をキーワードに需給調整規制廃止後の路線バスの維持・活性化方策や、新たな公共交通としてのコミュニティバスの導入に向けた考え方について検討を行い、本計画を策定しました。

計画策定にあたっては、積極的に市民参画を求め、市民意識調査や地区別市政懇談会、市民ふれあいトーク、地元懇談会などを実施しました。また、学識経験者、市民、事業者等による「秦野市バス交通確保対策検討委員会」を設置し、熱心なご審議をいただいたところです。

今後は、本計画を基本として、地域の身近な足であるバス交通の確保に向けて対応に努めてまいりますので、市民をはじめ関係機関のご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

おわりに、計画策定にあたり熱心なご審議をいただきましたバス交通確保対策検討委員会委員、市議会議員並びに貴重なご意見やご提言をいただきました多くの市民の方々に心からお礼申し上げます。

平成14年3月 秦野市長 二宮忠夫

秦野市バス交通確保対策基本計画 計画書

目 次

第1章 計画の策定にあたり	1
1 計画策定の背景.....	1
2 計画策定の目的.....	2
3 計画の位置付け.....	2
4 計画の目標年次.....	2
第2章 バス交通の現状と課題.....	3
1 バスを取り巻く社会環境.....	3
2 本市におけるバス交通の現状と課題.....	4
第3章 バス交通に関する基本的な考え方.....	15
1 基本理念.....	15
第4章 バス交通確保に関する基本方針	16
1 生活交通の確保に向けた方針.....	16
2 移動制約者への対応に向けた方針	17
3 環境にやさしい交通体系の実現に向けた方針.....	17
4 地域と一体となったバス交通の実現に向けた方針.....	18
第5章 基本方針の実現に向けて	19
1 市民・バス事業者・行政との協働関係の構築.....	19
2 基本方針の実現に向けたバス活性化方策の方向性.....	22
3 想定される取り組みについて.....	23
第6章 基本方針の実現に向けた当面の取り組み	26
1 現在の乗合バス路線の維持に向けて	26
2 バス交通確保に向けた個別路線（系統）の検討プロセス.....	28

第7章 地域の足となる今後のバス交通の充実に向けて.....	29
1 地域の足としてのコミュニティバスの必要性.....	29
2 コミュニティバスの位置付け及び目的について	30
3 コミュニティバス導入までの検討手順	31
4 コミュニティバス導入の視点.....	32
5 現時点で想定されるコミュニティバスのコンセプトについて.....	38
6 想定されるエリアの運行等の条件	39
7 コミュニティバスの実現化に向けた今後の取り組み	41
【参考】コミュニティバスに関する資料.....	42
附属資料.....	50
秦野市バス交通確保対策検討委員会設置要綱.....	51
秦野市バス交通確保対策検討委員会委員名簿.....	53
秦野市バス交通確保対策計画策定経過	54
用語解説.....	55
その他の資料.....	58

第1章 計画の策定にあたり

1 計画策定の背景

近年、自家用車利用の増加などによるバス利用者の減少によって、バス事業者は厳しい経営状況にあります。今まで乗合バス路線は、赤字路線を路線網全体でカバーすることによって維持されてきました。これは、乗合バス事業は、需要量に応じた供給量しか事業を認めないという免許制により、新規参入が制限されているとともに、退出も許可制になっていました。（「需給調整規制」といいます）

しかし、この需給調整規制は、路線の維持や経営の安定に資する一方で、運賃やサービス面で競争原理が働かないという負の側面が指摘されていました。

これらを背景として、平成12年5月に道路運送法が改正され、平成14年2月1日から施行されました。この改正では自由競争の導入により、乗合バス事業者の新規参入・退出が容易になりました。新規参入は安全基準などを要件とした許可制とし、退出は事前届出制になりました。これにより、競争原理が働き、今よりもサービスが向上する路線が生まれてくる一方で、赤字路線については、退出が危惧されるなど、乗合バス路線を取り巻く社会環境や経済環境が変わりました。

乗合バスは、市民生活に密着した交通手段であり、高齢者や障害者、児童・生徒等の移動手段として不可欠であり、進展する高齢社会への対応や環境にやさしい社会への転換などの多くの点で、利便性・快適性を高めることが求められています。

また、市内ではバスを利用することが不便であったり、道路幅員等によりバスが運行できない地区があり、自動車依存社会の要因のひとつにもなっています。

このような背景をふまえると、本市として乗合バス路線をどのように考え、関与していくかという基本方針を定め、バス事業者や関係機関との協議・調整を早急かつ円滑にすすめていく必要があります。

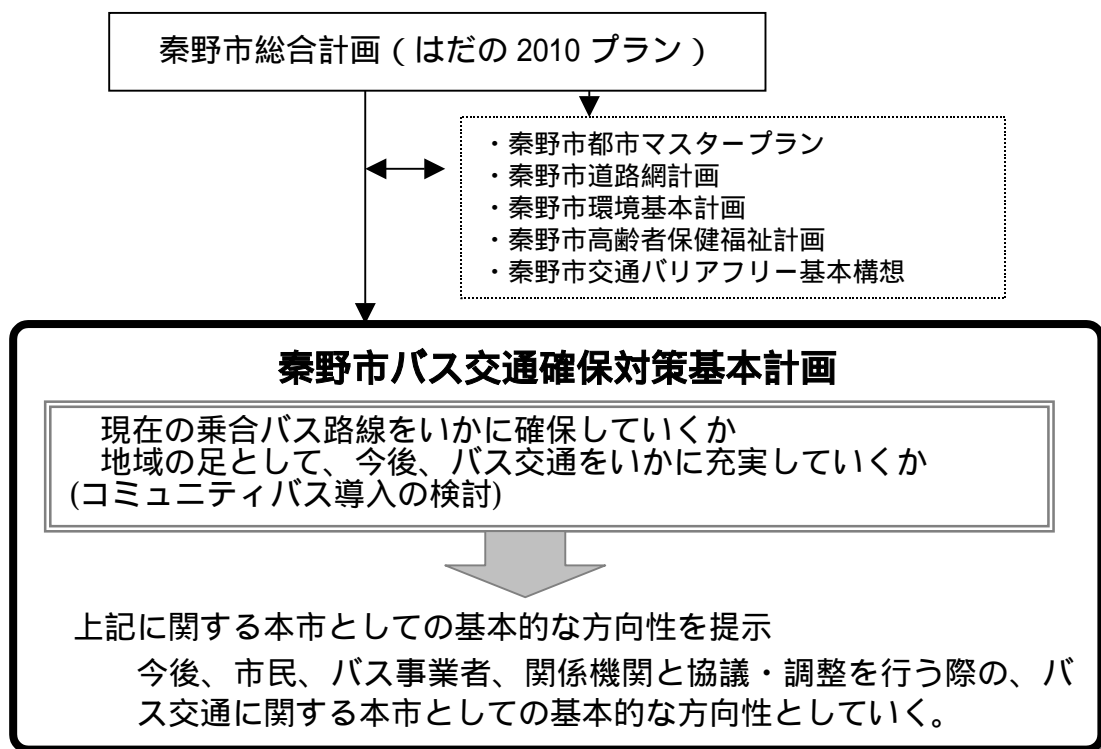
また、乗合バスを取り巻く環境や社会情勢の変化に対応するため、乗合バスに限らず、今後の「地域の足」をどのように確保していくのか、総合的に検討していく必要があると考え、秦野市バス交通確保対策基本計画の策定に取り組みました。

2 計画策定の目的

本計画は、秦野市総合計画(はだの 2010 プラン)などの上位関連計画及び、バス交通を取り巻く社会環境、そして、本市におけるバス交通の現状と課題をふまえながら、「現在の乗合バス路線をいかに維持していくのか」、また、「地域の足として、今後、バス交通をいかに充実していくのか」という2点について、市としての基本的な方向性を、バス交通確保対策基本計画としてとりまとめたものです。

とりわけコミュニティバスの運行については、本市の政策課題のひとつとして取り組む必要があります。本計画をもとに、今後、市民、バス事業者、関係行政機関と協議・調整を図りながら、バス交通確保対策を推進していきます。

3 計画の位置付け



4 計画の目標年次

はだの 2010 プランにあわせ、平成 22 年までの期間とします。

内容については、調査・検討を加え概ね 5 年ごとに見直しをしていきます。

また、時代の要請にあったバス交通の実現が図られるよう、市民、バス事業者、行政との間で継続的に協議等を行います。

第2章 バス交通の現状と課題

1 バスを取り巻く社会環境

(1) 道路運送法改正¹への対応

道路運送法の改正により、平成14年2月からは需給調整規制が廃止され、自由競争の導入により、乗合バス事業者の参入・退出が容易になりました。

これにより、競争原理が働き、今よりもサービスがよくなる乗合バス²路線が生じる一方で、赤字路線については、退出してしまう可能性がでてくるなど、乗合バス路線を取り巻く環境が変わってきています。

道路運送法の改正に対応するため、地域の実情に応じた対策を行い、生活交通の確保を目指していく必要があります。

(2) 高齢社会への対応

我国では、年々高齢者比率が上昇しており高齢社会を迎えようとしています。

バス交通は、高齢者の移動手段として不可欠であり、高齢社会に対応するために、利便性・快適性をより高めることが求められています。また、活発に活動する高齢者等が増えている反面、引きこもりなど新たな社会問題に対応するためにも、誰にとっても利用しやすい、わかりやすいバス利用環境を整備していく必要があります。

(3) 環境問題への対応

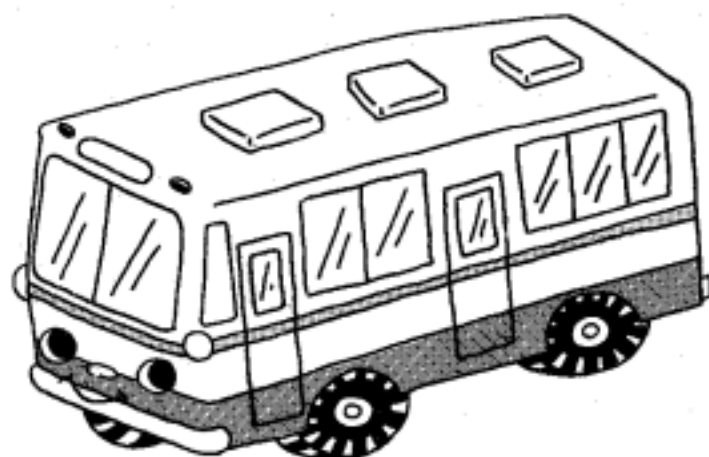
近年、大気汚染や地球温暖化問題などをはじめとして、環境問題が深刻化してきています。これらの要因のひとつに、モータリゼーション³の進展があげられており、環境問題に対応し次世代に良好な環境を引き継いでいくためには、自家用車利用による自動車依存の生活様式を見直し、バス利用を促進していく必要があります。

2 本市におけるバス交通の現状と課題

(1) バス交通に依存する公共交通体系






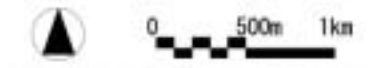
本市の公共交通体系は、鉄道では小田急電鉄小田原線（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅）であり、駅から住宅地までの交通アクセスは、神奈川中央交通（株）（株）湘南神奈交バスの2事業者の乗合バス路線網で形成されています。また、本市がバス事業者等に運行を委託し、市内の主要な公共施設を循環する無料のバス(フレンド号)を2系統運行しています。

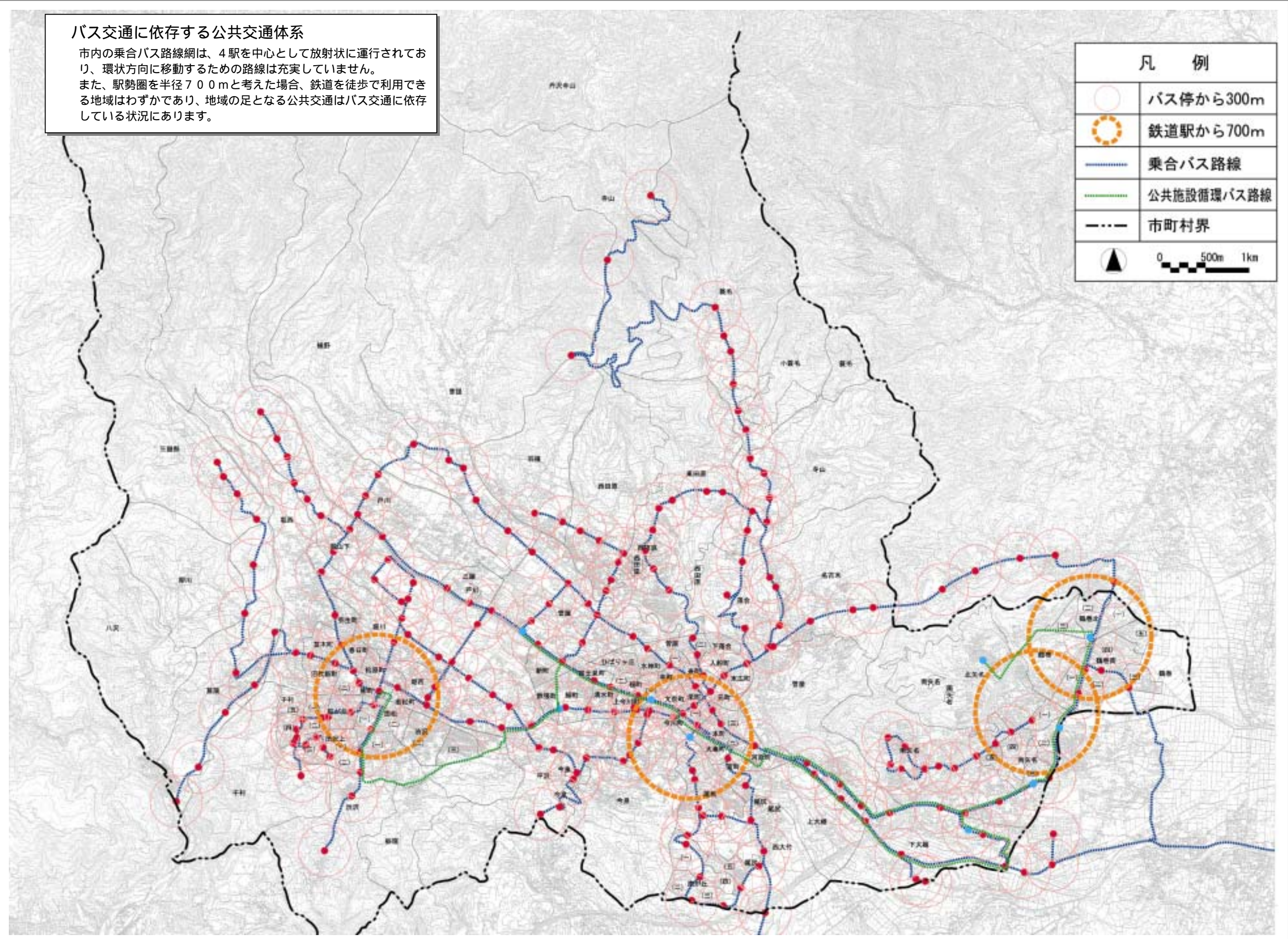
市内の乗合バス路線網は、4駅を中心として放射状に運行されており、環状方向に移動するための路線は充実していません。また、鉄道を徒歩で利用できる地域はわずかで、地域の足となる公共交通はバス交通に依存している状況にあり、公共交通としてのバス交通を確保・充実していく必要があります。



バス交通に依存する公共交通体系

市内の乗合バス路線網は、4 駅を中心として放射状に運行されており、環状方向に移動するための路線は充実していません。また、駅勢圏を半径700mと考えた場合、鉄道を徒歩で利用できる地域はわずかであり、地域の足となる公共交通はバス交通に依存している状況にあります。

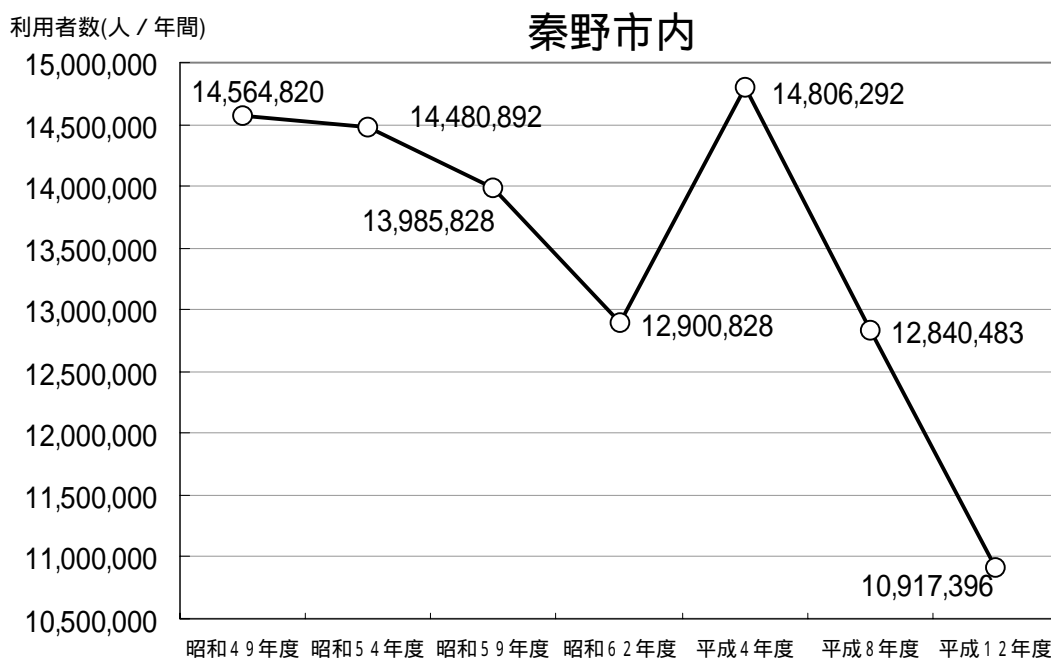
凡 例	
	バス停から300m
	鉄道駅から700m
	乗合バス路線
	公共施設循環バス路線
	市町村界
	0 500m 1km



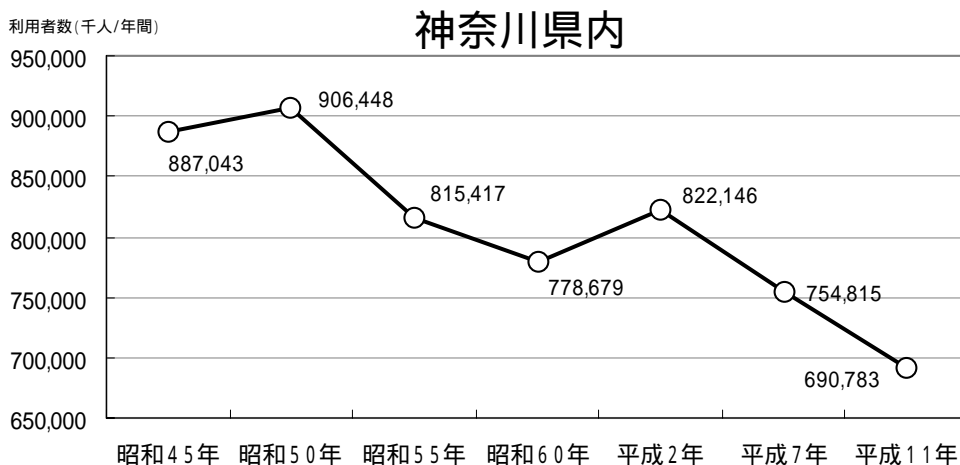
(2) 減少するバス利用者数

本市においては、モータリゼーションの進展による自家用車利用者の増加などにより、バス輸送人員は年々減少しています。そのため、乗合バス路線を維持していくためには、市民・バス事業者・行政が一体となって、利用を促進するための施策を検討し、実施していく必要があります。

【バス輸送人員の推移】～減少するバス利用者数～



出典：統計はだの



出典：神奈川県バス協会資料

平成11年度のバス輸送人員は約6億9千万人、1日189万人である。輸送人員は、昭和50年度をピークに減少傾向にある。

(3) 需給調整規制廃止への本市としての対応の必要性

平成14年2月の需給調整規制の廃止にともない、サービスの向上が図られる路線がある一方で、赤字路線については、現状のサービス内容を維持していくことが困難になっていく可能性があります。

本市には、現段階でバス事業者との検討が迫られている路線(以下「検討路線」といいます)が13系統あります。それら路線については、採算性はよくないものの、地域の貴重な足として利用されており、今後その必要性について、市民・バス事業者・行政とともに協議を行っていく必要があります。

【検討路線】

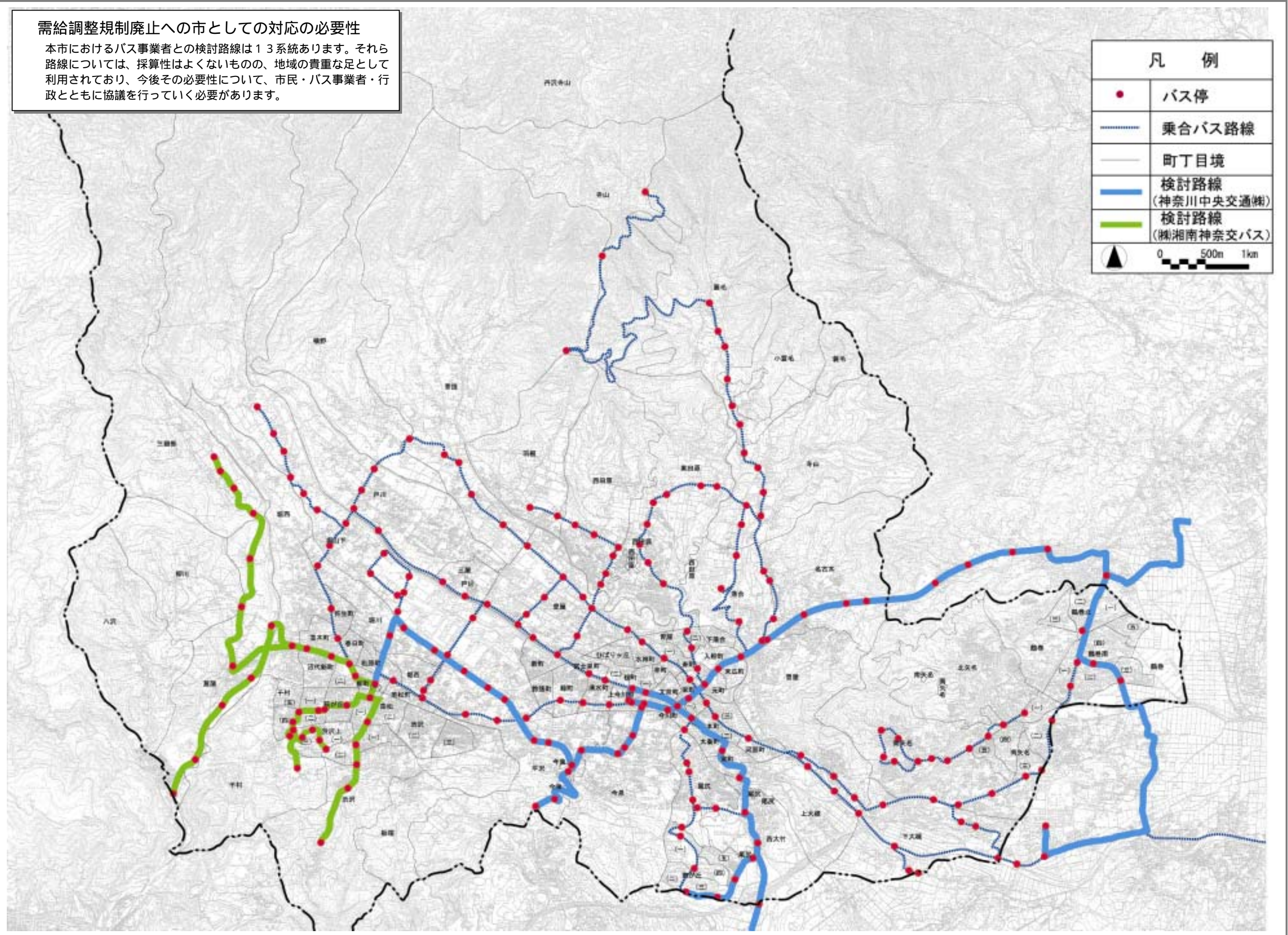
平成13年9月12日現在

	事業者名	起 点	経 過 地	終 点	距 離 (km)	運行1回 当たり 平均乗車 密度 (人)
1	神奈川中央交通(株)	鶴巻温泉駅	真田神社	東海大学	5.1	3.4
2		鶴巻温泉駅	串橋下	伊勢原車庫	2.9	2.7
3		秦野駅	善波	鶴巻温泉駅	7.6	5.4
4		秦野駅	平沢	比奈窪	9.2	3.4
5		秦野駅	畑中	渋沢駅	6.7	2.9
6		秦野駅南口	左Gテ中井	秦野駅南口	10.7	3.3
7		秦野駅南口	右Gテ中井	秦野駅南口	10.7	1.4
8	(株)湘南神奈交バス	渋沢駅北口	甘柿橋	松田ランド	4.1	2.9
9		渋沢駅北口	新道	みくるべ	5.0	3.1
10		峠	渋沢駅南口	千村台	4.2	2.2
11		渋沢駅南口		千村台	2.1	2.1
12		峠	渋沢駅南口	若竹の泉	4.1	2.1
13		渋沢駅南口		若竹の泉	2.0	1.9

出典：神奈川県生活交通確保対策地域協議会資料

需給調整規制廃止への市としての対応の必要性

本市におけるバス事業者との検討路線は13系統あります。それら路線については、採算性はよくないものの、地域の貴重な足として利用されており、今後その必要性について、市民・バス事業者・行政とともに協議を行っていく必要があります。



(4) 交通空白不便地域の解消

市内では公共交通を利用することが不便であったり、道路幅員等によりバスが運行できない地区があり、自家用車依存社会の要因のひとつにもなっています。

そのため、交通空白不便地域⁴を解消し、利便性の高い地域の形成を目指すとともに、環境問題などの解消に向けた取り組みとして、自家用車依存の生活様式を見直していく必要があります。

なお、本計画でいう交通空白不便地域とは、盆地・坂が多いという本市の実情をふまえて、駅から700m以上離れており、さらに、バス停からも300m以上離れている地区を定義しています。

■交通空白不便地域とは...

本計画でいう交通空白不便地域とは、駅から700m以上離れており、さらに、バス停からも300m以上離れている地区を定義しています。

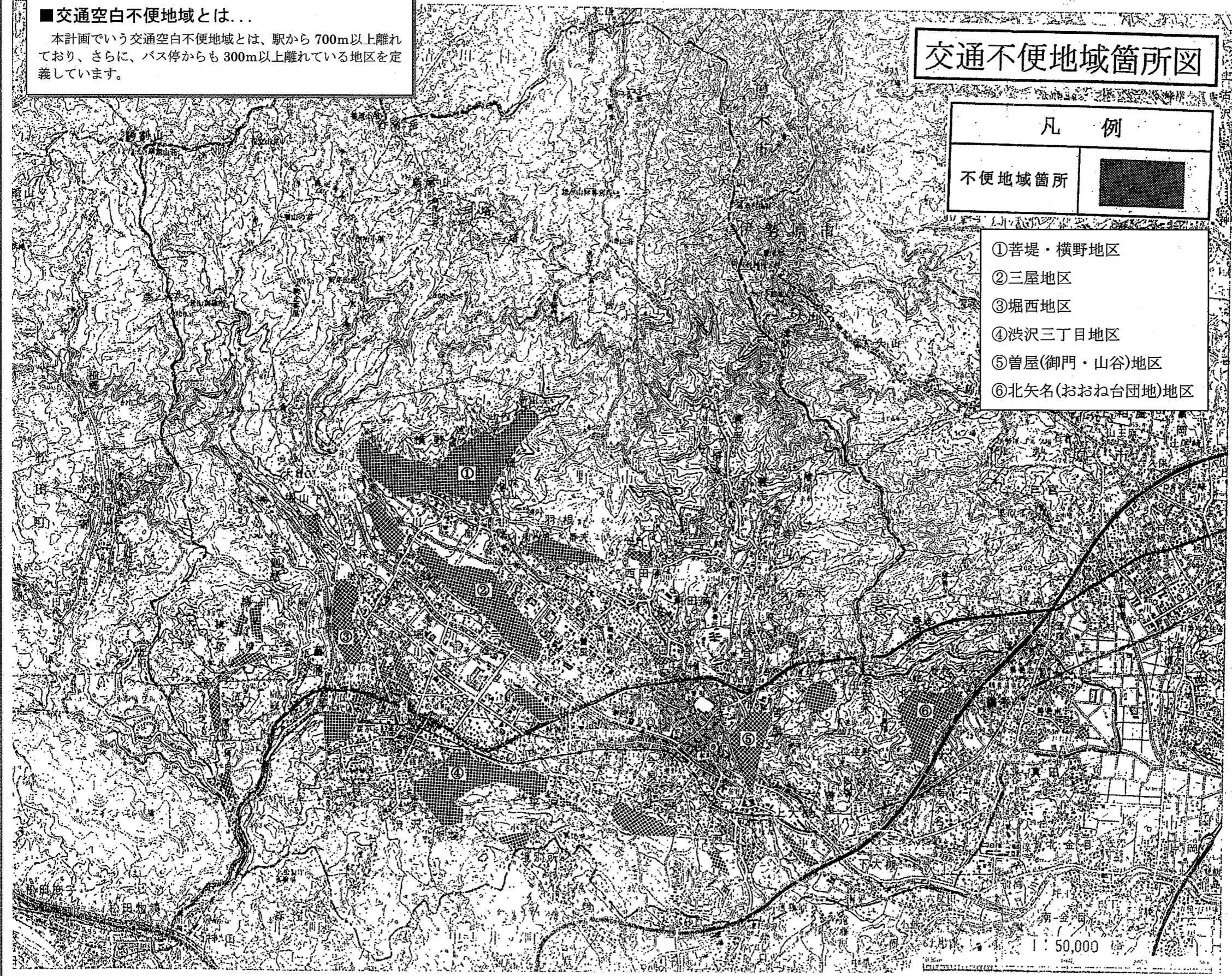
交通不便地域箇所図

凡 例

不便地域箇所



- ① 菩提・横野地区
- ② 三屋地区
- ③ 堀西地区
- ④ 渋沢三丁目地区
- ⑤ 曾屋(御門・山谷)地区
- ⑥ 北矢名(おおね台団地)地区



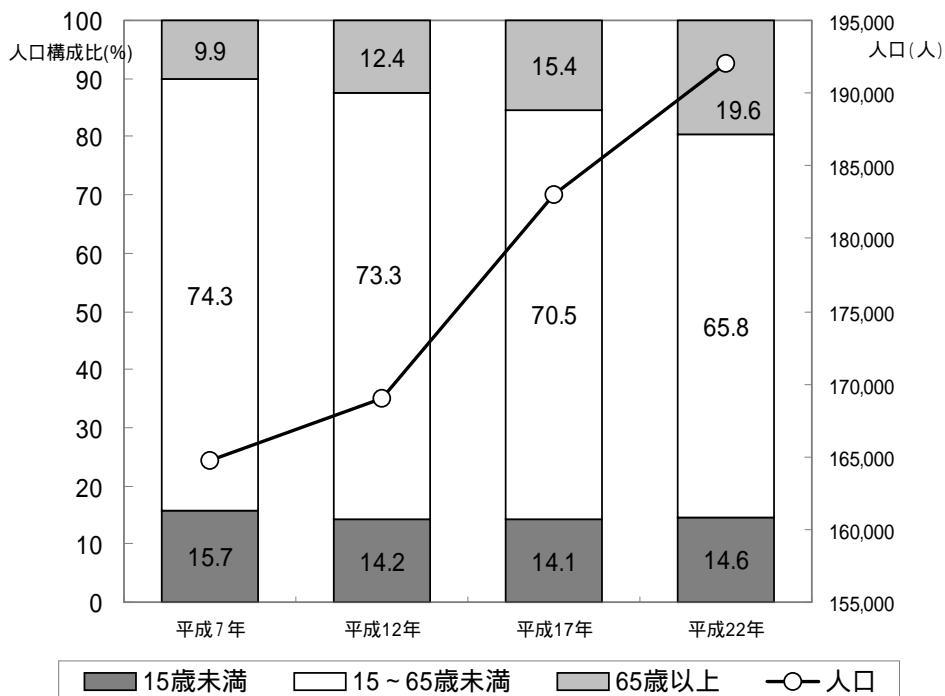
出典：「バス交通現況調査報告書」秦野市コミュニティバス庁内検討委員会

(5) 移動制約者への対応の必要性

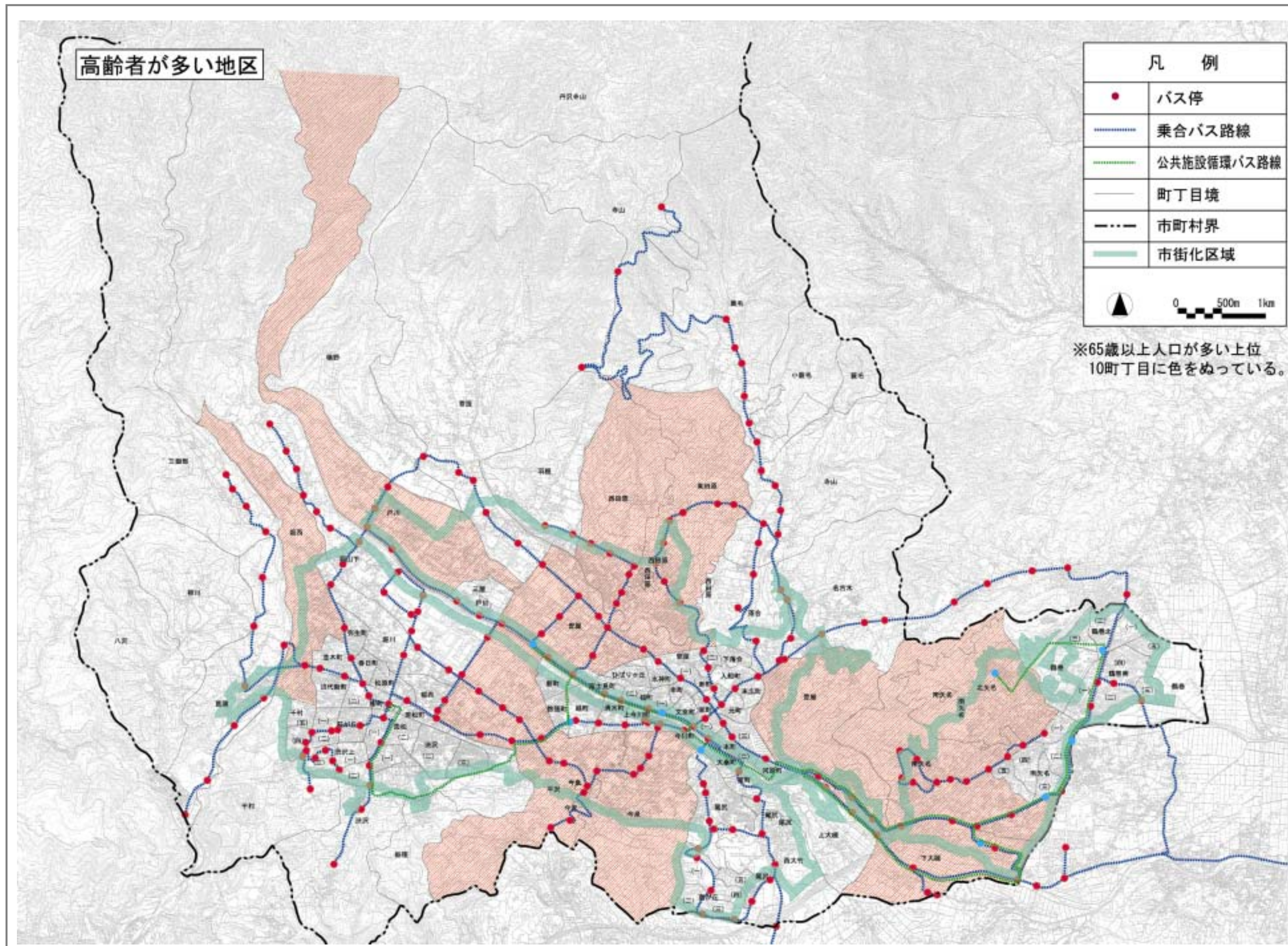
バス交通は、高齢者・障害者にとって貴重な交通手段となっています。全国的な傾向とはいえ、本市においても高齢者比率は年々上昇しています。また、バス通学をしている幼児・児童・生徒がおり、高齢者・障害者等を含めた移動制約者にとって、現在のバス交通は貴重な交通手段となっています。

そのため、移動制約者の生活交通を確保するために、バス交通を維持するとともに、充実させていく必要があります。

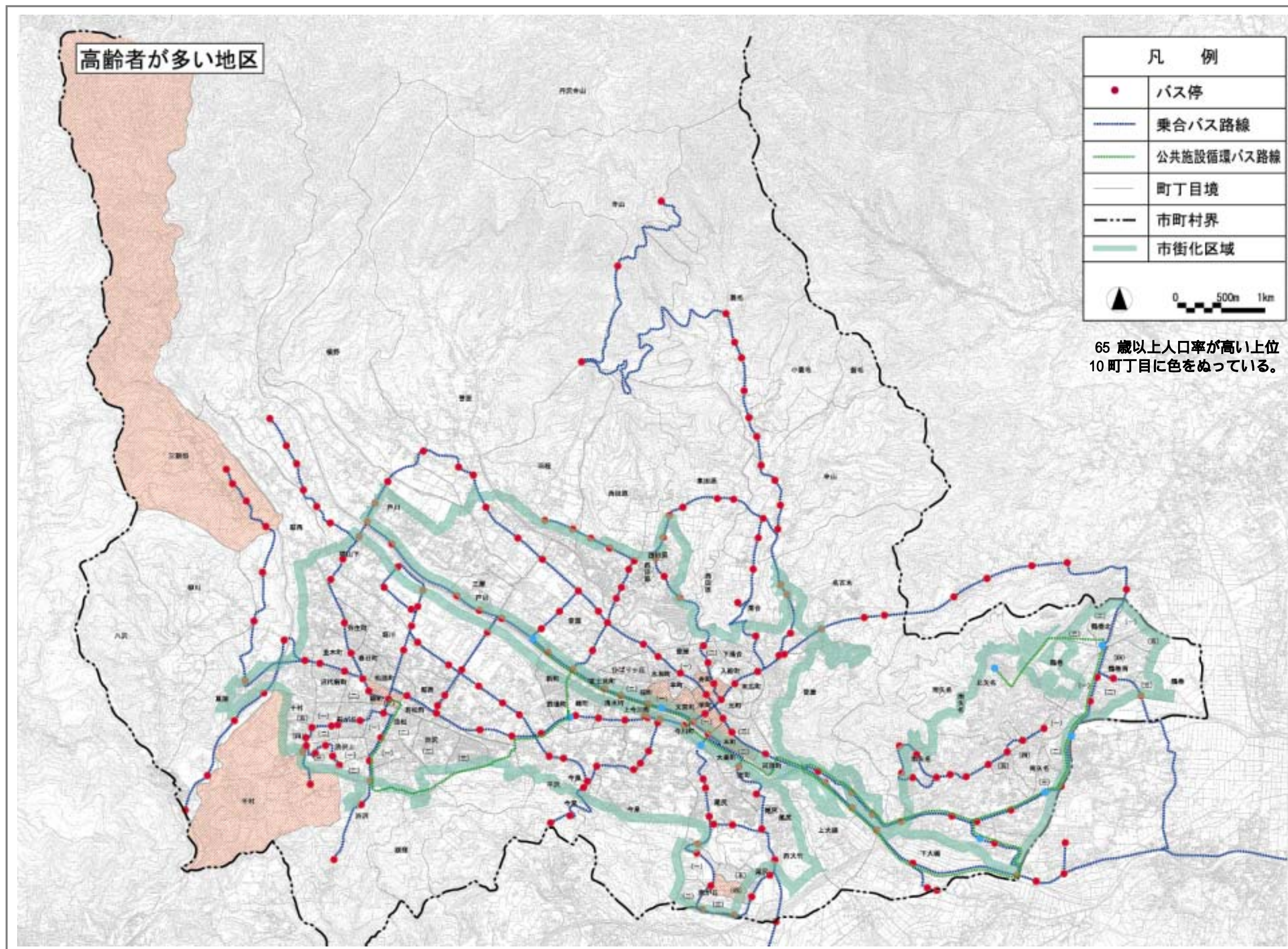
【市の人口および人口構成比の推移】～上昇する高齢者比率～



出典：はだの2010プラン 平成17・22年は予測値



出典：「統計はなの」



65 歳以上人口率が高い上位
10 町丁目に色をぬっている。

第3章 バス交通に関する基本的な考え方

1 基本理念

バス交通を取り巻く社会環境や、本市におけるバス交通の現状と課題などをふまえて、次のとおりバス交通を考えています。

生活交通であるバス交通を「地域の貴重な財産」と位置づけ、様々な視点からバス交通の確保を図っていきます。

- (1) 地域の実情をふまえて、本市としては、市民の生活に密着した生活交通手段であるバス交通を「地域の貴重な財産」として位置づけ、今後とも、バス交通の確保を図っていく必要があると考えています。
- (2) 市内の公共交通網はバス交通を中心として形成されています。また、幼児・児童・生徒などの移動制約者が通学にバスを利用しているなど、多くの市民にとって現在のバス交通は、生活に密着した貴重な交通手段となっています。
- (3) 生活交通として現在のバス交通の確保を図っていくだけではなく、高齢社会や環境問題へ対応するためのひとつの有効な手段として、バス交通の確保を図り、誰にとっても快適で利便性が高い、地域と一体となったバス交通の実現を図っていく必要があると考えています。
- (4) このようなバス交通を実現するために、本市では様々な取り組みを行っていますが、行政の取り組みだけでは、実現することはできません。したがって、市民・バス事業者・関係機関がいっしょに考え、そして、共に行動する「協働」の関係のもとに、いろいろな取り組みを行っていく必要があると考えています。

第4章 バス交通確保に関する基本方針

基本的な考え方をふまえて、以下に示す4つの基本方針のもと、バス交通の確保を図って行きます。

1 生活交通の確保に向けた方針

バス交通を「地域の貴重な財産」として、以下の方針により、生活交通の確保を図っていきます。

(1) 現在の乗合バス路線の確保

現在の乗合バス路線は、移動制約者の貴重な交通手段としてだけでなく、多くの市民が通勤・通学など様々な生活の場面で利用しています。現在、利用されている乗合バス路線が地域からなくなると、これまでの安定した生活を確保していくことが困難になると思われます。

したがって、市民が安定した生活をおくれるように、市民にとって身近な乗合バス路線の維持を目指し、生活交通手段としてのバス交通の確保に向けた検討に取り組んでいきます。

(2) 交通空白不便地域の解消

市内では公共交通を利用することが不便であったり、また、困難な交通空白不便地域が存在しており、市民の利便性や安心感の面で格差が生じています。

そのため、交通空白不便地域を解消し、利便性の高い地域の形成を目指すために、生活交通手段としてのバス交通の確保に向けた検討に取り組んでいきます。

(3) 公共的施設の利便性の向上

点在している市役所や病院等センター的な機能を有する公共的施設の利便性を高めるため、現在、運行しているフレンド号を十分に活かしつつも、より多くの市民が利便の高い生活をおくれるようにバス交通の確保を図っていきます。

2 移動制約者への対応に向けた方針

高齢者・障害者・幼児・児童・生徒などの移動制約者のために、バス交通の確保を図っていきます。

(1) 現在の乗合バス路線の確保

現在の乗合バス路線は、移動制約者の貴重な交通手段となっています。そのため、高齢者や障害者の社会参加の機会を増やし、すべての人が健康で文化的な生活が送れるよう、乗合バス路線の確保を目指し、生活交通手段としてのバス交通の確保を図っていきます。

(2) 誰にとっても利用しやすい、わかりやすいバス交通の実現

本市では年々高齢化率が上昇しており、高齢社会を迎えつつあります。そのため、移動手段として単に乗合バス路線網を維持するだけでなく、高齢者の行動の変化に対応できる環境整備を行うとともに、障害者にとっても利用しやすい、わかりやすいバス交通の実現を図っていきます。

そのためには、現在の乗合バス路線のみだけではなく、新たなバス交通の導入も視野に入れながら、誰にとっても利用しやすい、わかりやすいバス交通の実現を図っていきます。

3 環境にやさしい交通体系の実現に向けた方針

環境問題に対応し、環境にやさしい交通体系を実現するために、バス交通の確保を図っていきます。

(1) 公共交通を中心とした交通体系の再構築

モータリゼーションの進展による自家用車利用の増大などにより、本市のバス利用者は平成4年度をピークに年々減少しています。そして、自家用車利用による自動車依存型の生活様式は、地球環境問題をはじめとする様々な環境問題を引き起こす一要因となってきました。

そのため、自家用自動車依存型の生活様式を見直し、環境共生⁵・循環型⁶の持続可能な社会システムへ積極的に方向転換することが求められており、公共交通を中心とした交通体系を再構築していく必要があります。

したがって、環境にやさしい交通体系を実現できるよう、公共交通である現在の乗合バス路線の維持を図っていくとともに、低公害バスの導入を促進していきます。

また、生活交通手段を公共交通へ転換していくために、既存の乗合バス路線だけではなく、新たなバス路線の導入も視野に入れて、バス交通の確保を図っていきます。

(2) 交通空白不便地域の解消

市内では公共交通を利用することが不便であったり、また、困難な交通空白不便地域が存在しており、このことが、自家用自動車依存型の生活様式を生み出す一要因となっていると思われます。

そのため、交通空白不便地域にバス交通を確保することで、環境にやさしい交通体系の実現を図っていきます。

4 地域と一体となったバス交通の実現に向けた方針

地域の実情に応じた、地域と一体となったバス交通の実現に向けて、市民・バス事業者・行政との協働の関係づくりや仕組みづくりを図っていきます。

(1) 市民・バス事業者・行政との協働による仕組みづくり

地域と一体となったバス交通を実現していくためには、市民・バス事業者・関係機関がいっしょに考え、そして、共に行動する「協働」の関係のもとに、様々な取り組みを行っていく必要があります、そのための仕組みづくりを構築していきます。

(2) 継続的に協議・調整が行える仕組み・組織の確立

地域と一体となったバス交通を短期間で実現していくことはできません。時代の変化や市民ニーズを的確にとらえながら、継続的に協議・調整を行い、実現に向けて取り組んでいく必要があります。

そのため、バス交通等に関して継続的に協議・調整が行える仕組みと組織の確立を図っていきます。

第5章 基本方針の実現に向けて

基本方針の実現に向けて、今後、市民・バス事業者・行政の協働関係を構築していきます。

1 市民・バス事業者・行政との協働関係の構築

基本方針の実現のために、今後、本市では様々な取り組みを行っていきませんが、本市の取り組みだけでは、基本方針を実現できません。したがって、市民・バス事業者・行政がいっしょに考え、そして、共に行動する「協働」の関係のもとに、様々な取り組みを行っていきたいと考えています。

そして、「協働」の関係を構築していくためには、市民・バス事業者・行政の役割分担を明確にし、各主体がその役割を担っていく必要があります。

本計画では以下に示す役割分担のもとに、様々な取り組みを行っていきたいと考えています。

(1) 市民の役割

市民自らが、自分たちのまちを良くしていこうという熱意をもち、バス交通の現状に対する理解を深めるとともに、市民として取り組める身近なことから、主体的に取り組んでいく必要があります。

= 行動目標 =

ア バス交通の「現状を認識」しましょう！

バス交通が重要な移動手段であり、バス利用者の減少により路線廃止があり得ることを認識しましょう。

イ バスを「もっと利用」しましょう！

乗合バス利用者数は年々減少しています。市民の生活に密着したバス交通を維持していくためには、まず、第一に個人、家族、地区、自治会等でバスを利用して、「地域の貴重な財産」を支えていく必要があります。

ウ 行政が設ける懇談会等に「積極的に参画」しましょう！

地域と一体となったバス交通を実現していくためには、市民のみならず

んといっしょに、バス交通について考えていかなければいけません。したがって、行政が設ける懇談会等には積極的に参画し、利用促進策など乗合バス路線確保のための方向性について、いっしょに考えましょう。

エ バス事業者・行政とともに、「いっしょに行動」しましょう！

「地域の貴重な財産」であるバス交通を確保していくためには、考えるだけではなく、バス事業者・行政とともに、バス利用の推進や交通ルールを守るなど市民としてできることを積極的に行っていきましょう。

(2) バス事業者の役割

バス事業者には、本計画やその他の諸計画を理解し、地域住民との協力関係を築き、より良いバス交通を実現していく取り組みが求められます。

= 行動目標 =

ア 地域の足を担うバス事業者として、「取り組みの推進に協力」しましょう。

市民・行政とともにバス交通維持のための協議に参画して、地域の足を担う事業者として、市民、行政との協働のもと、基本方針を実現するための取り組みの推進に協力をしましょう。

イ 市民・行政が求める「情報の提供」をしましょう。

地域と一体となったバス交通を実現するためには、継続的に協議を行う必要があります。しかし、バスの現状がわからない状況では協議ができません。したがって、バス事業者として可能な範囲で、市民・行政が求める情報を提供しましょう。特に、乗合バス路線を確保するために、公的補助を投入する路線については、詳細な情報を提供しましょう。

(3) 行政の役割

協働によるまちづくりを実践していくため、市民、バス事業者と協働の関係をつくり、各主体を調整していくとともに、利用促進策等の取り組みを推進します。

= 行動目標 =

ア 地域の実情を把握し「必要な輸送力を確保する」よう努めます。

バス事業者からの情報提供により、バス利用者の動向等を把握するとともに、市民ニーズなど地域の実情の把握し、必要な輸送力を確保するよう努めていきます。

- イ バス交通を確保するために、「市民啓発活動」を行います。
バス交通を確保するためには、市民にバスをもっと利用してもらわなければなりません。そのためにはバス交通の利用を促進するために、「広報はだの」などを通じて、市民の啓発活動を行っていきます。
- ウ 市民・バス事業者とともに「利用促進のための取り組みを検討」します。
バス交通を維持していくためには、市民にバスを利用していただくことが、第一であると考えています。したがって、バス利用を促進するための取り組みを検討する場を設け、市民・バス事業者といっしょに検討していきます。
- エ バス利用促進を図るために、「市としての取り組みを推進」します。
バス交通を維持していくためには、市民の利用を促進していかなければなりません。利用を促進するためには、バス交通の利便性を向上させていく必要があります。そのため、定時性や走行性の確保するための道路交通を始めとした交通環境の改善など、様々な取り組みを行っていきます。
- オ 取り組みの促進に向け、「関係機関との調整」を図ります。
バス交通を維持していくために、バス事業者、国、県、関係機関等にも、必要な措置を講じるよう調整を図っていきます。
- カ 「新規のバス事業者が参入できる土壌づくり」を形成していきます。
需給調整規制の廃止により赤字路線が廃止されてしまう可能性があります。一方、新規参入が容易になったことで、自由競争による競争原理が働き、今よりもサービスが向上する可能性もあります。したがって、市民が快適で利便の高いバス交通環境が実現できるよう、新規のバス事業者が参入できる土壌づくりを行っていきます。

2 基本方針の実現に向けたバス活性化方策の方向性

～基本方針の実現に向けた今後の取り組み～

基本方針の実現に向けたバス活性化方策の方向性を以下に示します。

(1) 生活交通の確保に向けた取り組みの方向性

ア 現在の乗合バス路線確保のための環境整備

(ア) 現在の乗合バス路線を確保するために利用促進に取り組んでいきます。

(イ) 通勤・通学のための乗合バス路線の環境改善に取り組んでいきます。

イ 交通空白不便地域の解消

(ア) 交通空白不便地域の解消のために、新たなバス路線の検討に取り組んでいきます。

ウ 公共的施設の利便性の向上

(ア) 公共的施設の利便性を向上するために、現在の乗合バス路線の内容見直しに取り組んでいます。

(イ) 公共的施設の利便性を向上するための、新たなバス路線の検討に取り組んでいきます。

(2) 移動制約者への対応に向けた取り組みの方向性

ア 現在の乗合バス路線維持のための環境整備

(ア) 現在の乗合バス路線を維持するために環境整備に取り組んでいきます。

イ 誰にとっても利用しやすい、わかりやすいバス交通の環境整備

(ア) ユニバーサルデザイン⁷の視点から、乗り易さの改善などバス利用環境の改善に取り組んでいきます。

(3) 環境にやさしい交通体系の実現に向けた取り組みの方向性

ア 公共交通を中心とした交通体系の再構築

(ア) 公共交通を中心とした交通体系の再構築に向けバス利用促進に取り組んでいきます。

イ 交通空白不便地域の解消

(ア) 交通空白不便地域の解消のために、新たなバス路線の検討に取り組んでいきます。

(4) 地域と一体となったバス交通の実現に向けた取り組みの方向性

ア 市民・バス事業者・行政との協働の関係づくり

(ア) 協働の関係づくりのために、各主体の役割を明確にしていきます。

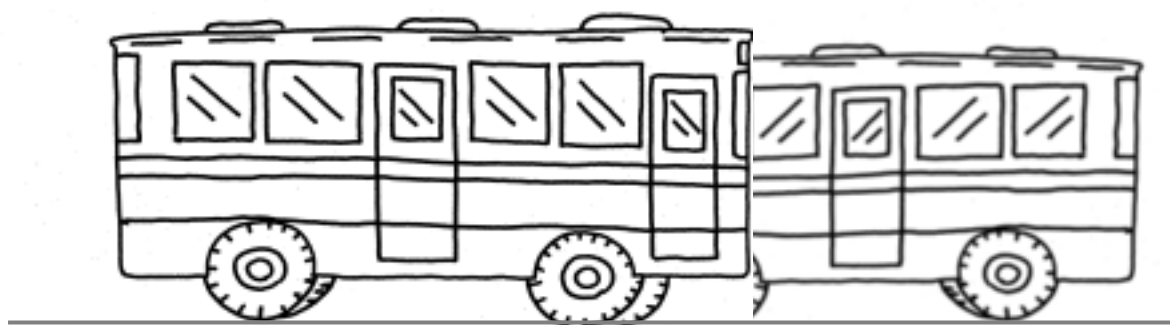
イ 継続的に協議・調整が行える仕組み・組織の確立

(ア) 継続的に協議・調整が行えるルールづくりに取り組みます。また、そのための組織の立ち上げに取り組みます。

3 想定される取り組みについて

左記の取り組みの方向性をふまえて、今後、市民・バス事業者・関係機関と協議・調整を図っていく具体的な取り組みを以下に例示として示します。

また、現段階で想定される取り組む主体を例示として示します。

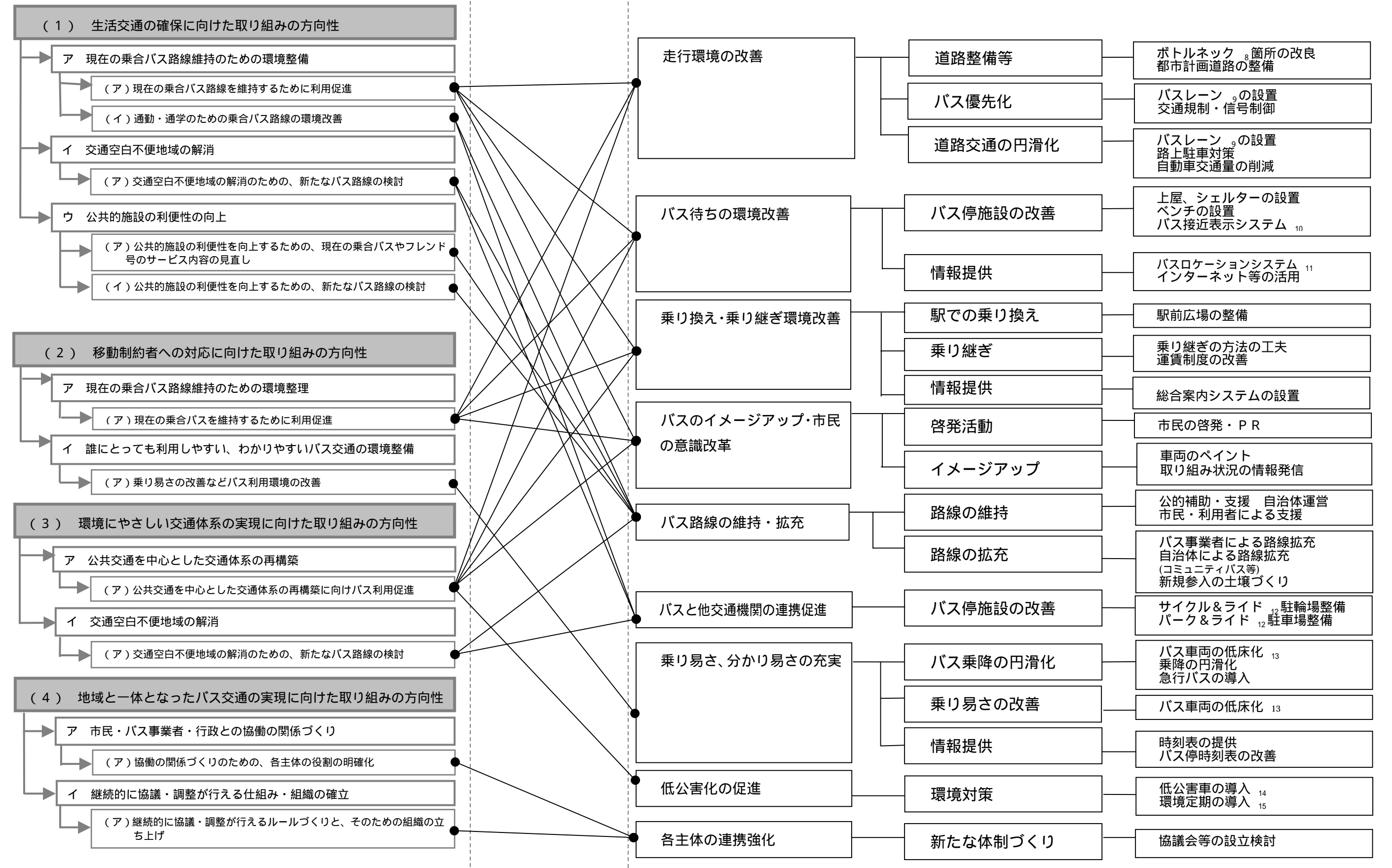


基本方針の実現に向けた今後の取り組みの方向

具体的な取り組みの例示

～バス交通活性化施策の方向性～

バス交通活性化施策の例示



想定される取り組みの主体（案）

バス交通活性化方策の方向性と具体的な取り組み				(1) 生活交通の確保			(2) 移動制約者への対応		(3) 環境にやさしい交通体系の実現		(4) 地域と一体となったバス交通の実現		想定される主な取り組み主体				
				ア 乗合バス路線維持	イ 交通空白不便地域の解消	ウ 公共的施設の利便性	ア 環境整理	イ 誰にとっても利用しやすい、わかりやすいバス交通	ア 公共交通を中心とした交通体系の再構築	イ 交通空白不便地域の解消	ア 市民・バス事業者・行政との協働の関係づくり	イ 継続的に協議・町政が行える仕組み・組織の確立					
				(ア) 利用促進	(イ) 通勤通学のための環境改善	(ア) 交通空白不便地域の解消	(イ) 新たな路線検討	(ア) 利用促進	(ア) 利用環境の改善	(ア) 公共交通を中心とした交通体系の再構築	(ア) 交通空白不便地域の解消	(ア) 協働の関係づくり	(ア) 組織の立ち上げ	市	関係機関	バス事業者	市民、地域住民
走行環境の改善	道路整備等	ボトルネック箇所の改良	都市計画道路の整備														
	バス優先化	バスレーンの設置	交通規制・信号制御														
バス待ちの環境改善	道路交通の円滑化	バスレーンの設置	路上駐車対策														
	バス停施設の改善	上屋、シェルターの設置	ベンチの設置	バス接近表示システム													
乗り換え・乗り継ぎ環境改善	情報提供	バスロケーションシステム	インターネット等の活用														
	駅での乗り換え	駅前広場の整備															
バスのイメージアップ・市民の意識改革	乗り継ぎ	乗り継ぎの方法の工夫	運賃制度の改善														
	情報提供	総合案内システムの設置															
バス路線の維持・拡充	啓発活動	市民の啓発・PR															
	イメージアップ	車両のペイント	取り組み状況の情報発信														
バスと他交通機関の連携促進	路線の維持	公的補助・支援	自治体運営														
	路線の拡充	市民・利用者による支援															
バス乗降の円滑化	バス事業者による路線拡充	バス事業者による路線拡充	自治体による路線拡充														
	新規参入の土壌づくり	サイクル&ライド駐輪場整備	パーク&ライド駐車場整備														
乗り易さ、分かり易さの充実	バス乗降の円滑化	バス車両の低床化	乗降の円滑化														
	急行バスの導入	バス車両の低床化															
低公害化の促進	乗り易さの改善	バス車両の低床化															
	時刻表の提供	時刻表の提供	バス停時刻表の改善														
各主体の連携強化	環境対策	低公害車の導入	環境定期の導入														
	新たな体制づくり	協議会等の設立検討															

第6章 基本方針の実現に向けた当面の取り組み

第5章に示した取り組みのうち、本市としては、当面以下の取り組みを推進していきます。

1 現在の乗合バス路線の維持に向けて

【検討路線への対応に向けたルールの確立】

現在、本市にはバス事業者と検討がせまられている路線が13路線あり、それらの路線に対する早急な対応を行っていく必要があります。

したがって、乗合バス事業者から退出の意向が示された場合は、以下の考えやルールに基づき対応を検討していきます。

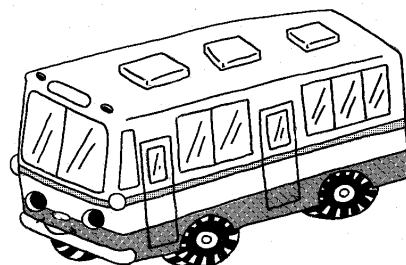
(1) 検討路線の維持に向けた本市としての基本的な考え方

- ア 現在の乗合バス路線を維持していくことを原則として考えています。ただし自家用車利用者の増加や道路運送法改正の趣旨などをふまえると、利用促進策のみで対応していくことには限界があると考えています。
- イ 乗合バス事業者が退出の意向を示してから、半年後には路線が廃止されてしまうという緊急性をふまえると、市民や地域住民の意向によっては、事業者に対して公的支援を行っていく必要があると考えています。
- ウ 景気低迷の中、限られた財源で、すべての路線について、完全維持を行うための公的支援（補助）は行いません。
- エ 公的支援のみでは、市民合意等を得るのに困難があり、地域住民が利用者負担と合わせて支援を行っていくことを原則とします。

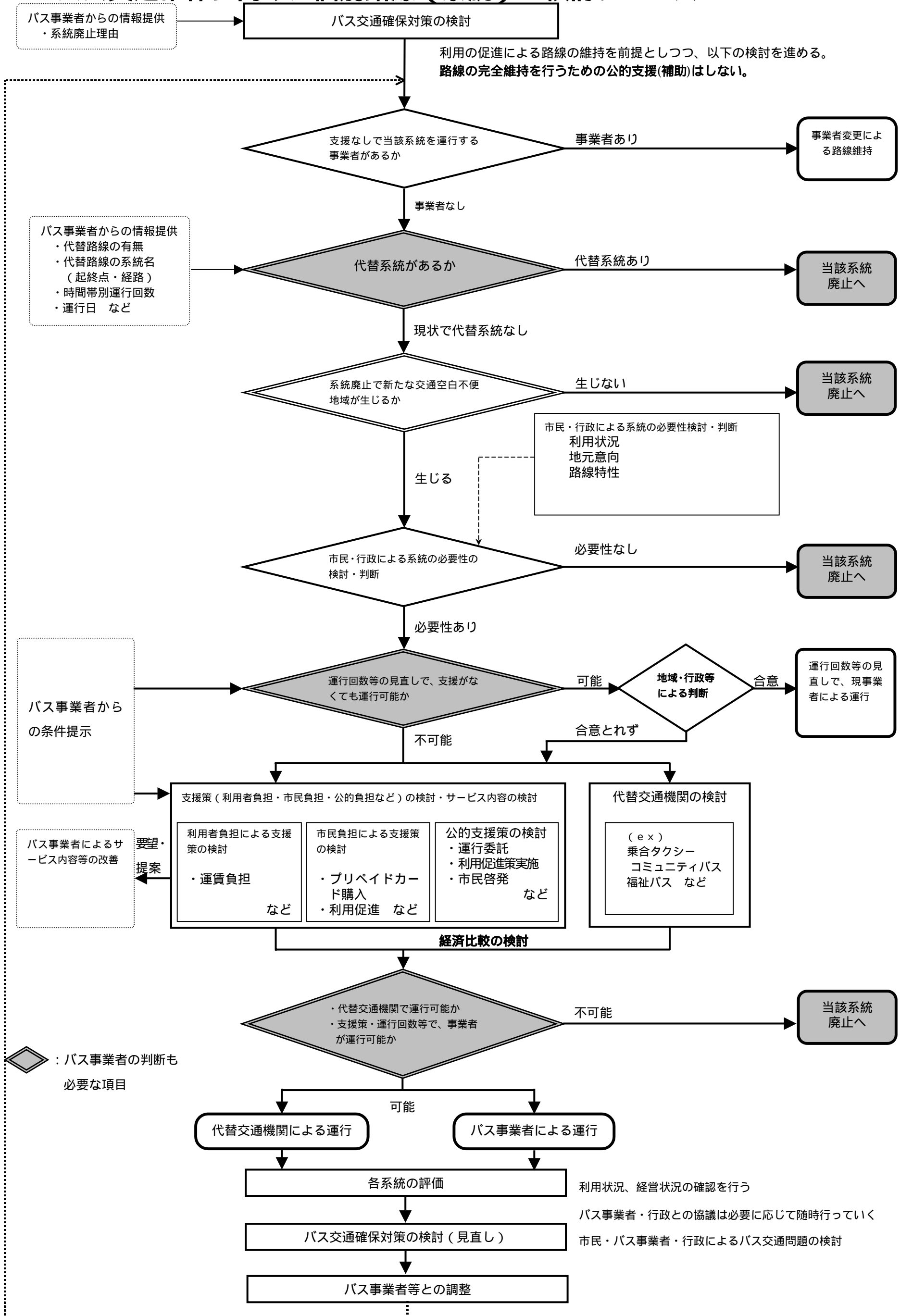
(2) 検討路線の維持に向けた公的支援の考え方

乗合バス事業者から退出の意向が提出された場合は、以下の考え方で公的支援を行います。

- ア 乗合バス路線を維持していくために、地域交通の実情や住民の要望を把握し、地域に必要な輸送サービスなどが確保できるよう施策を講じていきますが、そのための直接的・間接的な公的支援¹⁶については、地域住民や利用者の負担又は市民全体の負担と併せて検討していきます。
- イ 現在の路線のサービス内容（運行時間帯・運行本数など）を完全に維持していくことを基本とする公的支援（補助）は行いません。
- ウ 直接的・間接的な公的支援の必要性およびその内容については、退出意向が提出された個別路線ごとに検討していきます。本市としては以下のプロセスで協議・調整を行います。



2 バス交通確保に向けた個別路線（系統）の検討プロセス



第7章 地域の足となる今後のバス交通の充実に向けて

～コミュニティバス導入に向けて～

1 地域の足としてのコミュニティバスの必要性

- (1) 少子高齢社会の到来、交通空白不便地域の存在、環境問題に対応するための自家用車を中心とした生活様式の見直し、道路運送法改正などに対応していくため、現在の乗合バスを含めて、今後、バス交通の改善を図っていく必要があります。
- (2) 「地域の足」を考えた場合、乗合バスは地域の貴重な財産ではありますが、現在の社会環境や市のかかえるバス交通の課題に対応していくためには、充分ではない面もあります。このような状況をふまえ、今後、「地域の足」をいかに確保していくべきなのか、今から検討を行っていく必要があります。
- (3) 今後の「地域の足」を確保する一つ的手段として、コミュニティバスを導入することが考えられます。より充実したバス交通の確保に向けて、コミュニティバスの導入の可能性について、次の手順で検討を進めていく予定です。
- (4) 本計画においては、市における導入のコンセプトについて検討を行い、その検討結果をふまえて、今後、検討をさらに進めていきます。以下に、本年度の検討結果を示します。

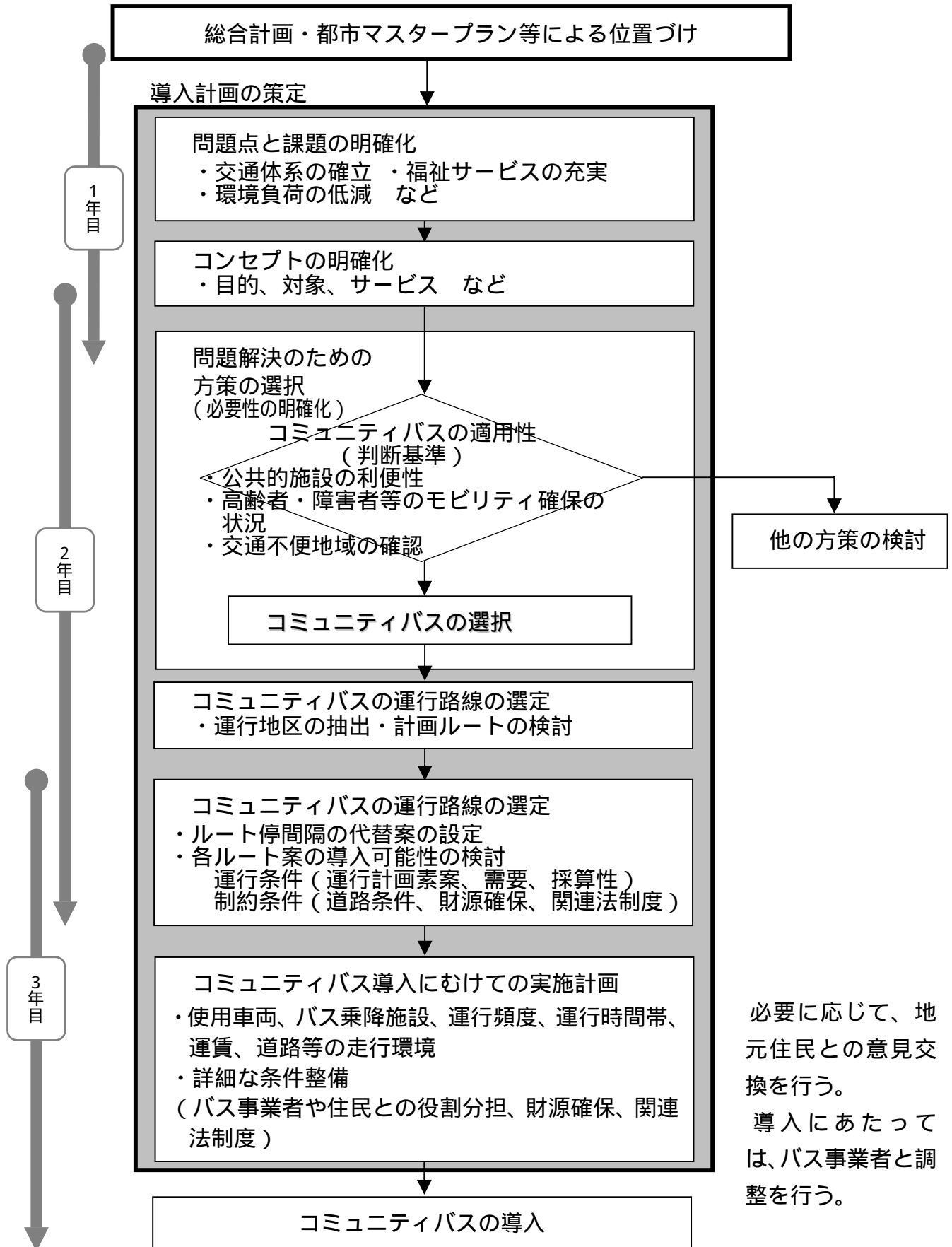
2 コミュニティバスの位置付け及び目的について

本市の総合計画(はだの2010プラン)においては、ゆとりとうるおいのある都市基盤の整備の中で、交通バリアフリー化を目指した市民の安全性及び利便性の向上並びに省エネルギーや環境保全の観点から、機能的・効率的な交通輸送体制の確立に努めています。

その主な事業計画の基本方針の中でコミュニティバスの運行を位置付けております。導入の目的としては次の2つが挙げられます。

- (1) 交通空白不便地域の解消、高齢者、障害者など移動制約者への対応
- (2) バスの規制緩和への対応

3 コミュニティバス導入までの検討手順



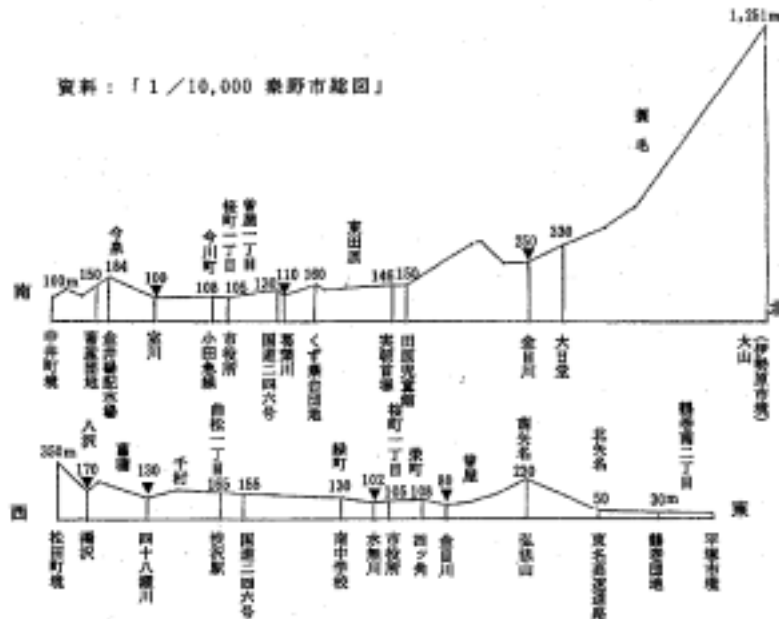
必要に応じて、地元住民との意見交換を行う。
導入にあたっては、バス事業者と調整を行う。

4 コミュニティバス導入の視点

以下の視点をふまえて、導入のコンセプトの検討を行いました。

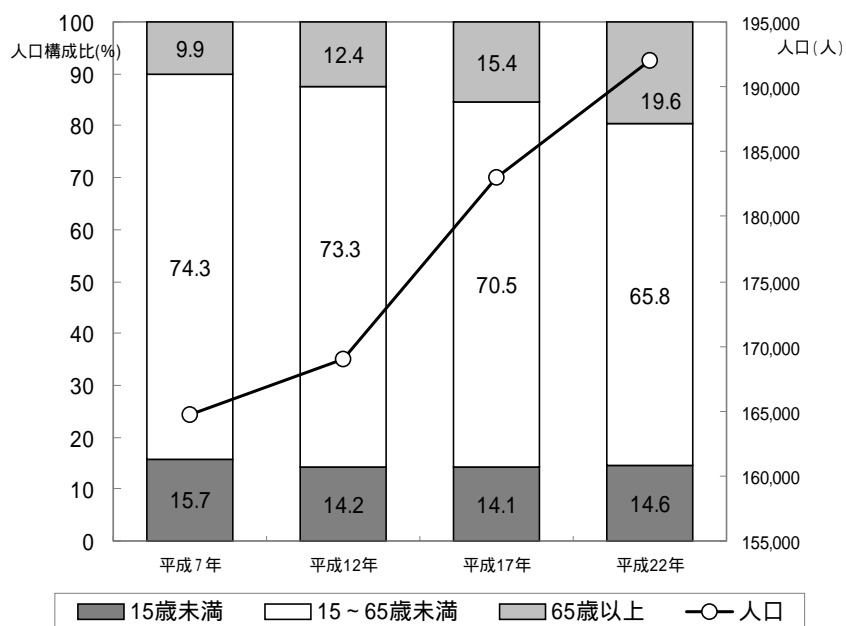
(1) 本市の特徴

- 1 市域が広く、起伏に富んでいる。また駅が4つある。
- 2 センターの機能を有する公共的施設が点在している。



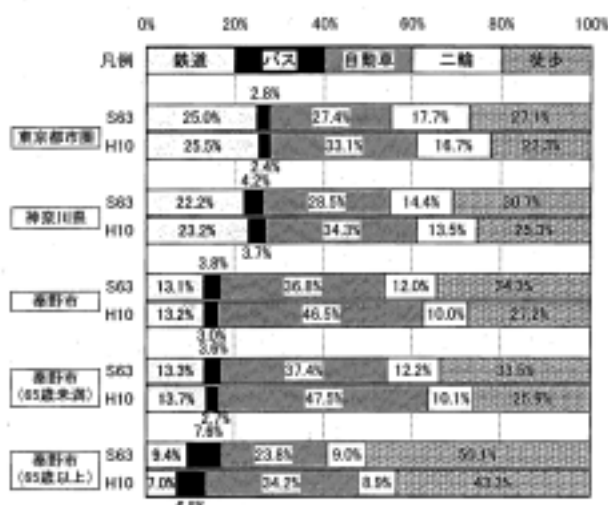
(2) 人口の属性

- 1 急速に少子高齢化が進んでいる。



(3) 交通環境について

- 1 鉄道駅は4つあるが、駅周辺の地域を除くと徒歩だけでは駅を利用できない。
- 2 交通空白不便地域が存在する。
- 3 代表交通手段は自動車の割合が高く 65 歳以上の自動車利用者の割合が多い。
- 4 都市の骨格となる都市計画道路の整備が遅れている。
- 5 国道246号をはじめとして、幹線道路は混雑している。
- 6 バリアフリー化による交通環境の整備が望まれている。



出典：「平成13年度秦野市道路交通体系調査資料」秦野市

【市街地の幹線道路の計画・整備済の線密度】

	計画		整備済		整備率 (%)	市街化区域面積 (ha)
	延長 (km)	線密度 (km/ km ²)	延長 (km)	線密度 (km/ km ²)		
秦野市	54.10	2.22	12.92	0.53	23.9	2,438
厚木市	73.40	2.37	12.22	0.39	16.6	3,103
伊勢原市	18.57	1.63	3.870	0.34	20.8	1,137
小田原市	55.70	1.99	13.92	0.50	25.0	2,797
平塚市	79.24	2.57	7.620	0.25	9.6	3,083

(都市計画年報 平成12年3月31日現在)



幹線道路とは、都市計画道路を指す。

表の数字は、市街地における幹線道路(都市計画道路)の数字である。

表 道路交通センサス一般交通量調査の調査地点及び交通量の変動 (平日)

No.	国道番号 県道番号	区間 番号	路線名称	交通量		混雑度		容量 交通量/混雑度		車線数			
				H 9	H 11	H 9	H 11	H 9	H 11				
1	国道	249	国道 249号	伊勢原市高森1593	12,849 (0.98)	12,585 (0.98)	1.43	1.43	8,985	8,315	2		
2				秦野市新町9	18,910 (0.96)	16,222 (0.96)	0.92	1.42	18,360	11,424	2		
3				秦野市柳町2丁目	20,168 (0.95)	19,219 (0.95)			9,790	8,248	2		
4				足柄上郡山北町向原	14,591 (0.98)	14,348 (0.98)			8,061	6,930	2		
5	主要 地方 道	62	平塚 秦野線	平塚市南金目907	15,335 (0.94)	14,987 (0.94)	1.19	1.23	13,055	11,843	2		
6				秦野市下大槻763	11,901 (0.85)	10,127 (0.85)	1.22	1.25	9,785	8,102	2		
7				秦野市今泉1322	12,984 (1.04)	13,471 (1.04)	1.48	1.33	8,701	10,129	2		
8				44008	9,070 (1.01)	9,173 (1.01)	0.88	1.03	10,307	8,908	2		
9				71	4076 秦野 二宮線	秦野市菅屋3625	12,892 (0.95)	12,198 (0.95)	0.58	0.47	21,481	25,885	4
10					4077	秦野市西大竹116-1	19,575 (1.08)	20,782 (1.08)	0.91	0.93	21,511	22,346	3
11					4078	足柄上部中井町 井ノ口693	14,644 (0.78)	11,413 (0.78)	0.75	1.15	8,985	9,924	4
12					44017	足柄上部中井町 井ノ口字頭礼塚	1,693 (0.69)	1,157 (0.69)	0.26	0.16	6,473	7,231	2
13	70	4079 秦野 渡川線	秦野市霞毛158	1,763 (0.67)	1,541 (0.67)	0.28	0.26	6,296	5,927	1			
14	704	48019 秦野 停車場線		7,521 (0.95)	7,139 (0.95)	1.20	1.14	6,298	6,262	2			
15	701	48026 大山 秦野線		605 (1.08)	639 (1.08)	0.38	0.45	1,631	1,420	1			
16	612	6064	上粕原南 金目線	秦野市鶴巻南4丁目 23-14	4,089 (1.09)	4,351 (1.09)	0.59	0.64	6,931	6,798	2		
17			613	6065	菅屋 鶴巻線	秦野市鶴巻南2丁目 2-28	7,990 (1.07)	8,515 (1.07)	0.95	1.20	8,400	7,098	1
18	706	6068	丹沢公園 松原線	秦野市堤川553	4,685 (1.20)	6,085 (1.20)	0.74	1.18	2,693	5,157	1		
19	705	78096	福山下秦野 停車場線	秦野市菅屋1052	11,491 (1.07)	12,251 (1.07)	1.29	1.25	8,908	9,801	2		
20	708	68069	秦野 大井線	秦野市洗沢694	3,395 (0.99)	3,330 (0.99)	1.19	1.20	2,828	2,775	1		
21	2	3	厚木高 速道路	厚木IC~ 秦野中井IC間	48,831 (1.04)	50,760 (1.04)	0.75	0.55	65,135	92,291	-		
22				秦野中井IC~ 大井松田IC間	44,683 (0.98)	43,614 (0.98)	0.91	0.89	49,102	49,229	-		
23	77	4096	平塚 松田線	平塚市土屋1026	5,597 (0.99)	5,555 (0.99)	0.89	0.81	8,112	6,858	2		
24	271	1068	国道 271号	平塚市IC~ 伊勢原IC間	23,198 (0.94)	21,922 (0.94)	0.45	0.44	51,351	49,823	4		
25				1072	国道 271号	平塚市岡崎1273	9,430 (0.92)	8,687 (0.92)	0.54	0.59	17,463	14,724	3
26	63	4089	相模原 大磯線	中郡大磯町月家6-15	6,577 (1.01)	6,622 (1.01)	0.85	0.93	10,081	9,271	2		
27	64	4070	伊勢原 津久井線	厚木市七沢2199	6,475 (0.93)	5,079 (0.93)	0.74	0.72	7,399	7,053	2		
28	611	6081	大山 板戸線	伊勢原市粕屋850	7,188 (0.94)	6,741 (0.94)	0.85	0.90	8,458	7,490	2		
29	603	48049	上粕原 厚木線		12,906 (1.07)	13,693 (1.07)	1.46	1.39	8,840	9,975	2		
30	603	48037	上粕原 厚木線		6,595 (0.92)	6,085 (0.92)	0.59	0.70	11,178	8,893	2		
31	710	6071	神磯 神山線	足柄上部 松田町審121-9	3,245 (0.78)	2,516 (0.78)	0.54	0.33	6,009	7,624	2		
32	78	4102	御殿場 大井線	足柄上部大井町 金子字新河原	14,311 (1.02)	14,579 (1.02)	0.77	0.77	18,598	18,934	3		
33	714	6074	栢山 停車場線	小田原市菅長大沢	12,400 (1.00)	12,410 (1.00)	1.11	1.33	7,011	9,331	2		

() 内数字は伸び率



 : 1.25 以上
 : 1.50 以上

出典：「平成 13 年度秦野市道路交通体系調査資料」秦野市

表 道路交通センサス一般交通量調査の調査地点及び交通量の変動 (休日)

	国道番号 県道番号	区間 番号	路線名称	交通量		混雑度		容量 交通量/混雑度		車線数		
				H9	H11	H9	H11	H9	H11			
1	国道	246	国道 246号	伊勢原市高森1593	14,244	13,585 (0.95)	1.43	1.63	8,985	8,315	2	
2				1057	秦野市新町6	17,493	17,343 (0.99)	0.95	0.97	18,380	11,424	2
3				1058	秦野市柳町2丁目	19,438	18,778 (0.97)	1.09	1.23	9,790	8,248	2
4				1060	足柄上郡山北町向原	15,675	15,964 (1.02)	1.01	1.00	8,081	6,930	2
5	主要 地方 道 ・ 県道	62	平塚 秦野線	平塚市南金目907	13,601	14,560 (1.07)	1.19	1.23	13,055	11,843	2	
6				4062	秦野市下大槻783	10,750	9,779 (0.91)	1.10	1.21	9,755	8,102	2
7				4063	秦野市今泉1322	12,781	12,915 (1.01)	1.47	1.28	8,701	10,129	2
8		44008		8,939	9,378 (1.05)	0.87	1.05	10,307	8,906	2		
9		71	秦野 二宮線	秦野市首屋3625	11,981	13,700 (1.14)	0.56	0.53	21,461	25,885	4	
10				4077	秦野市西大竹118-1	20,710	19,394 (0.94)	0.96	0.87	21,511	22,346	3
11				4078	足柄上郡中井町 井ノ口693	9,380	10,356 (1.10)	1.04	1.04	8,665	9,924	4
12				44017	足柄上郡中井町 井ノ口字順礼塚	1,989	1,470 (0.74)	0.26	0.20	6,473	7,231	2
13		70	4075	秦野 清川線	2,980	2,125 (0.72)	0.47	0.36	6,296	5,927	1	
14		704	46019	秦野 停車場線	8,145	8,488 (1.04)	1.30	1.36	6,268	6,262	2	
15		701	46026	大山 秦野線	1,681	1,217 (0.72)	1.00	0.86	1,681	1,420	1	
16		612	6064	上粕屋南 金目線	3,956	3,602 (0.91)	0.57	0.53	6,931	6,798	2	
17		613	6065	首屋 鶴巻線	8,157	8,066 (0.99)	0.97	1.14	8,400	7,096	1	
18		706	6068	丹沢公園 松原線	4,125	5,848 (1.42)	1.39	1.13	2,693	5,157	1	
19		705	76066	畑山下秦野 停車場線	9,579	9,419 (0.98)	1.08	0.96	8,908	9,801	2	
20		708	66069	秦野 大井線	3,495	3,358 (0.96)	1.24	1.21	2,828	2,775	1	
21		2	東名高 速道路	厚木IC~ 秦野中井IC間	56,203	48,639 (0.87)	0.86	0.53	65,135	92,291	-	
22		3		秦野中井IC~ 大井松田IC間	53,340	46,381 (0.87)	1.09	0.94	49,102	49,229	-	
23		77	4096	平塚 松田線	5,511	4,168 (0.76)	0.69	0.61	8,112	6,858	2	
24		271	1068	国道 271号	27,028	24,564 (0.91)	0.45	0.49	51,551	49,823	4	
25			1072	国道 271号	9,340	8,948 (0.96)	0.54	0.61	17,463	14,724	3	
26		63	4069	相模原 大磯線	8,989	8,439 (0.94)	0.85	0.91	10,091	9,271	2	
27		64	4070	伊勢原 津久井線	5,897	5,902 (1.00)	0.74	0.84	7,399	7,053	2	
28		611	6061	大山 坂戸線	7,584	6,533 (0.86)	0.85	0.67	8,456	7,490	2	
29		603	46049	上粕屋 厚木線	12,565	12,050 (0.96)	1.16	1.21	8,840	9,975	2	
30		603	46037	上粕屋 厚木線	6,103	5,848 (0.96)	0.59	0.67	11,178	8,693	2	
31		710	6071	神橋 神山線	3,213	2,675 (0.83)	0.54	0.35	6,009	7,624	2	
32		78	4102	御殿場 大井線	14,248	13,594 (0.95)	0.77	0.72	18,586	18,934	3	
33		714	6074	栢山停車 場菅巻線	9,981	9,812 (0.98)	1.27	1.05	7,011	9,331	2	

() 内数字は伸び率

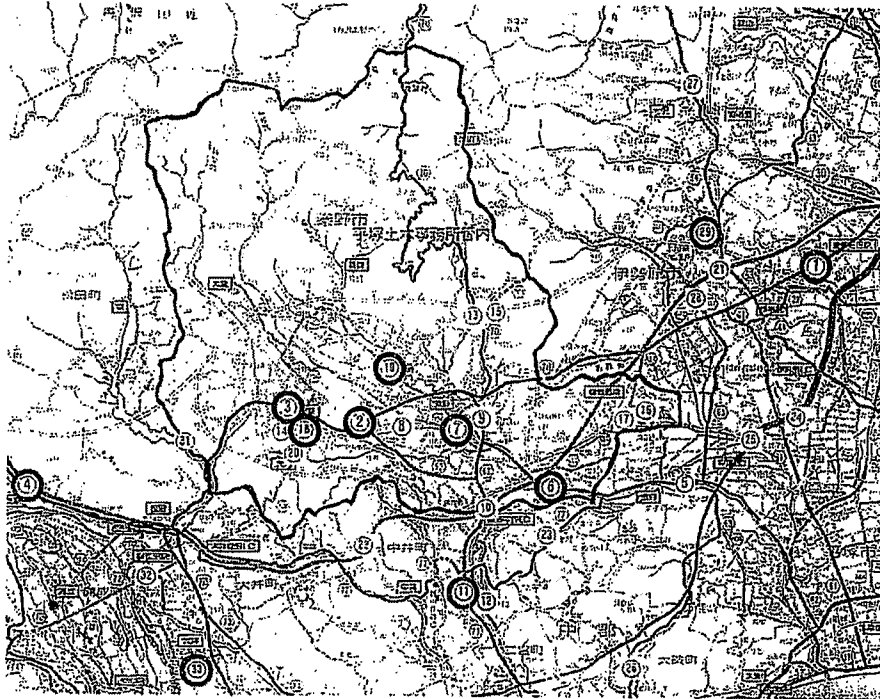
 : 1.25 以上
 : 1.50 以上

出典：「平成13年度秦野市道路交通体系調査資料」秦野市

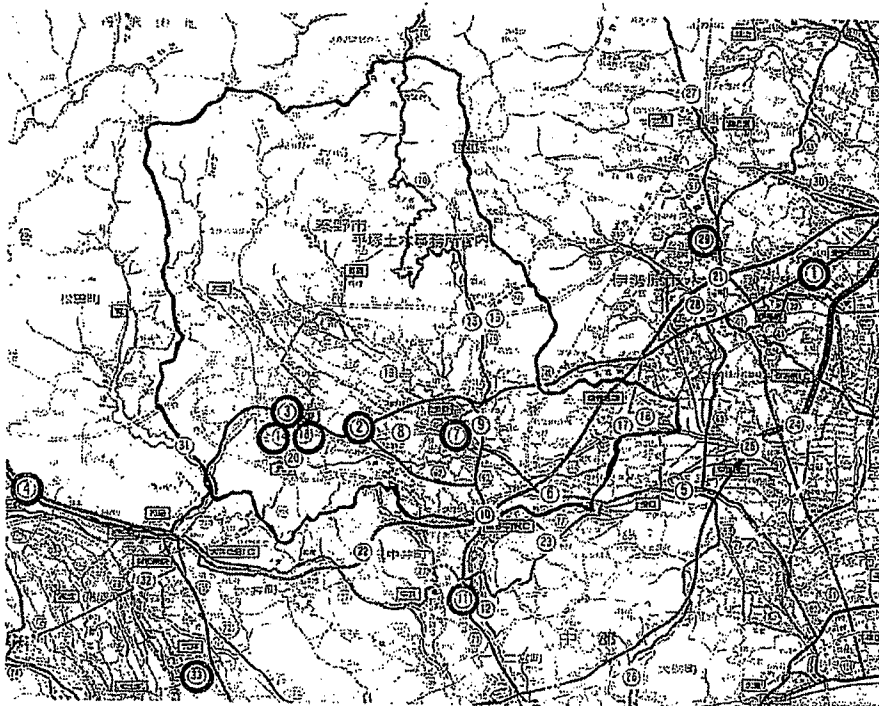
センサス調査地点図

○印は混雑度 1.25 以上

平日



休日



出典：「平成 13 年度秦野市道路交通体系調査資料」秦野市

(4) バス路線について

- 1 放射線状にバス路線はあるが、環状路線は少ない。
- 2 規制緩和により、採算性が低い路線については、廃止があり得る。
- 3 乗合バス以外に、無料の公共施設循環バス（フレンド号）があるが、運行時間帯等利用者需要に対応していない。

(5) その他（観光特性）

- 1 丹沢大山国定公園・震生湖及び弘法山公園のハイカーや日帰り客が多い。

【観光地別観光客数】

(各年 12 月 31 日現在)商工観光課資料

年次別	計	丹沢表尾根	震生湖	弘法山公園	鶴巻温泉
	人	人	人	人	人
平成 6 年	1,097,944	565,367	151,477	226,535	154,565
7 年	1,105,327	572,952	151,771	230,131	150,473
8 年	1,087,441	582,095	152,028	233,720	119,598
9 年	1,039,550	555,207	151,758	226,908	105,677
10 年	992,769	525,268	141,205	213,217	113,106
11 年	907,781	487,747	111,865	212,920	95,249
12 年	891,813	483,116	101,931	209,332	97,434
13 年	979,909	494,236	101,620	223,357	160,696

(注) 鶴巻温泉については、日帰り客を含めている。

5 現時点で想定されるコミュニティバスのコンセプトについて

前述の視点、本市総合計画（はだの 2010 プラン）におけるコミュニティバスの導入目的をふまえて、以下のコンセプトを想定しました。

本計画におけるコンセプトは、今後、検討を進めていくための素案とするものです。

【考えられる導入のコンセプト】

何のために	誰を対象として	どこで	何をやるのか	案
生活交通確保のために	市民全員を対象として	現在の公共交通不便地域で	公共交通不便地域の解消を図り、公共的施設の利便性を高める。	1
			公共交通不便地域の解消を図ることで、中心地へのアクセスを改善する。	2
			公共交通不便地域の解消を図り、鉄道駅への利便性を向上し、公共交通の利便性を高める。	1 + 2
誰にとっても利便性の高いまちを実現するために	高齢者・障害者を対象として	高齢者・障害者が多く居住している地域で	公共的施設の利便性向上を図り、社会参加の機会を増大させる。	3
			中心地へのアクセスを改善する。	4
			鉄道駅への利便性を向上し、公共交通の利便性を高める。	3 + 4

6 想定されるエリアの運行等の条件

以下の条件などから、コミュニティバスの導入エリアを想定しました。

本計画における導入エリアは、今後、検討を進めていくための素案とするものです。

(1) 運行の基本的な条件

ア 低廉な料金で運行を行う

運行にあたって最低限必要な利用者負担を検討する。

イ 運行委託とする

バス事業者等に委託して運行する。

(2) 系統の基本的な条件(想定)

ア 市内のみを走行する系統とする

市内のみを走行する系統とし、他市町村にまたがる広域的な路線は、乗合バス路線が担うこととする。(周辺市町村との調整等を考えると現実的ではない)

イ 10km程度の路線延長とする

事例による成立要件を参考とすると、本市の規模(中密度市街地型)の場合、循環バスで10km程度が想定されているため、この値を一指標として検討を行う。

(3) 乗合バスの補完は想定しない

乗合バス路線を維持するために減便した路線のサービスを補完するために、コミュニティバスを導入することは、現時点では市としては考えていない。

(4) 乗合バスとの競合をさける

現在の乗合バスに配慮して、路線の競合を極力さけるようにする。

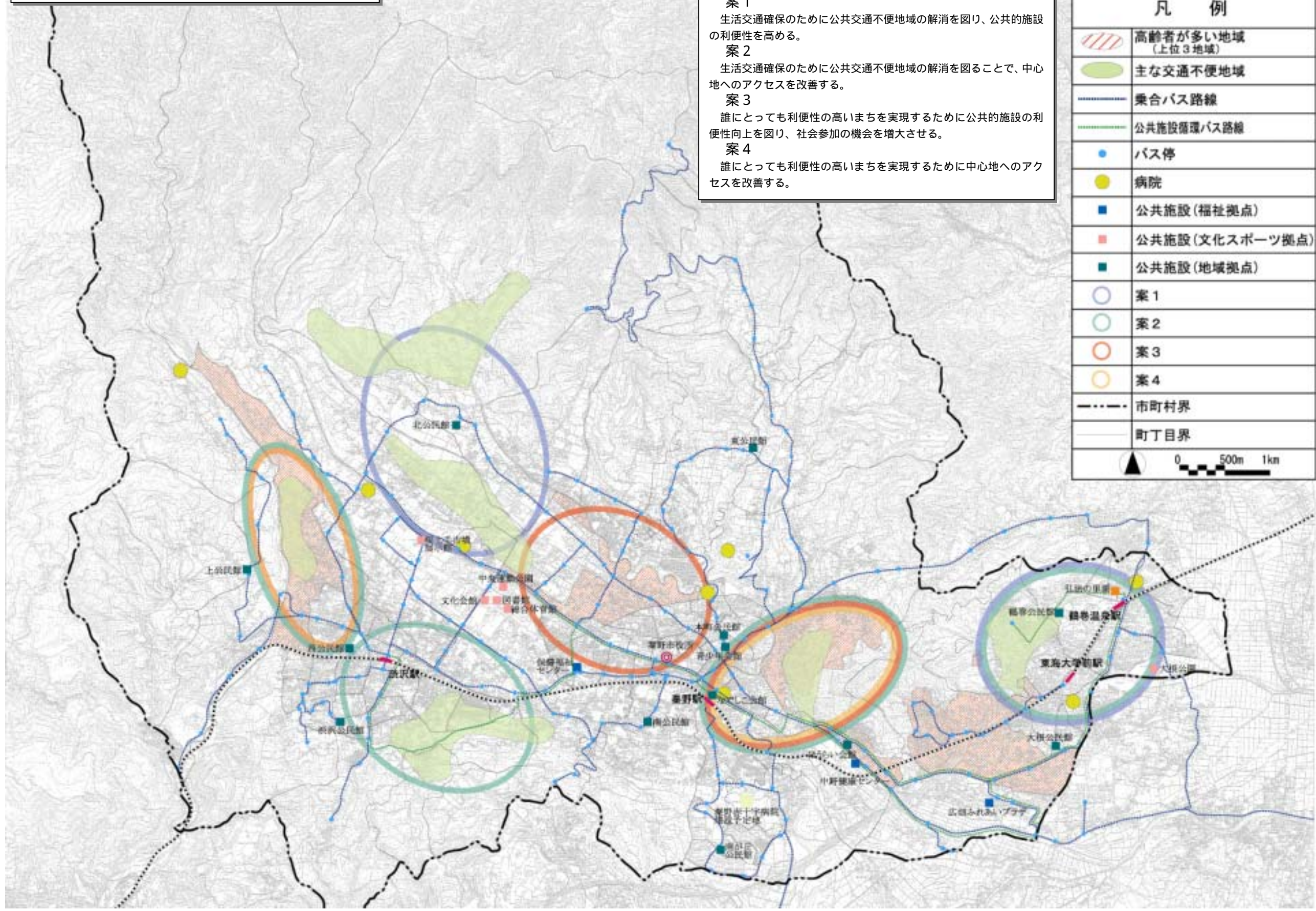
(5) 当面1系統とする

ある一時期に、多数の系統の運行開始するには財政的に難しい。そのため、1系統の運行を目指し、その系統の利用状況、収支の状況を見極めながら、今後の方向性を検討していく。

コミュニティバス導入が想定されるエリア

- 案1
生活交通確保のために公共交通不便地域の解消を図り、公共的施設の利便性を高める。
- 案2
生活交通確保のために公共交通不便地域の解消を図ることで、中心地へのアクセスを改善する。
- 案3
誰にとっても利便性の高いまちを実現するために公共的施設の利便性向上を図り、社会参加の機会を増大させる。
- 案4
誰にとっても利便性の高いまちを実現するために中心地へのアクセスを改善する。

凡 例	
	高齢者が多い地域 (上位3地域)
	主な交通不便地域
	乗合バス路線
	公共施設循環バス路線
	バス停
	病院
	公共施設(福祉拠点)
	公共施設(文化スポーツ拠点)
	公共施設(地域拠点)
	案1
	案2
	案3
	案4
	市町村界
	町丁目界
0 500m 1km	



7 コミュニティバスの実現化に向けた今後の取り組み

コミュニティバスの導入可能性を調査するため、今後、以下の項目について検討を行います。

(1) 問題解決のための方策の選択(必要性の明確化)

ア コミュニティバスの適用性(判断基準)の判断

(2) コミュニティバスの運行路線の選定

ア 運行地区の抽出

イ 計画ルート of 検討

(3) コミュニティバスの運行路線の選定

ア ルート停間隔の代替案の設定

イ 各ルート案の導入可能性の検討

(ア) 運行条件の整理

・ 運行計画素案 / 需要 / 採算性

(イ) 制約条件整理

・ 道路条件 / 財源確保 / 関連法制度

(4) コミュニティバス導入に向けての実施計画

ア 運行条件の検討

(ア) 使用車両

(イ) バス乗降施設

(ウ) 運行頻度

(エ) 運行時間帯

(オ) 運賃

(カ) 道路等の走行環境

イ 詳細な条件整備

(ア) バス事業者や住民との役割分担

(イ) 財源確保

(ウ) 関連法制度

(5) 小委員会の発足

秦野市バス交通確保対策検討委員会の下部組織として(仮称)コミュニティバス検討小委員会を発足させ、市民と行政の協働作業で、コミュニティバスの検討を行っていきます。

【参考】コミュニティバスに関する資料

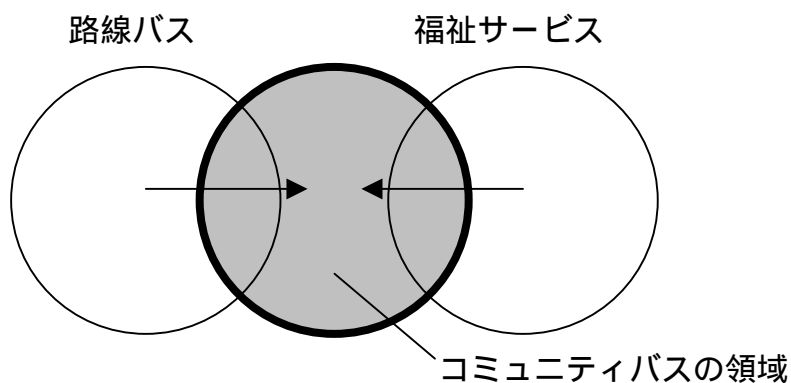
1 市民の足を確保する新たな交通システム

(1) コミュニティバスとは

コミュニティバスは、高齢者、障害者などへの対応を含めて既存のバスサービスだけではカバーしきれない地区や施設を連絡する乗合バスです。

コミュニティバスには、路線バスと福祉サービスの双方を補完する役割があり、タクシーの機動性と路線バスの輸送力の中間に位置する輸送特性があります。

【路線バス補完と福祉サービス】



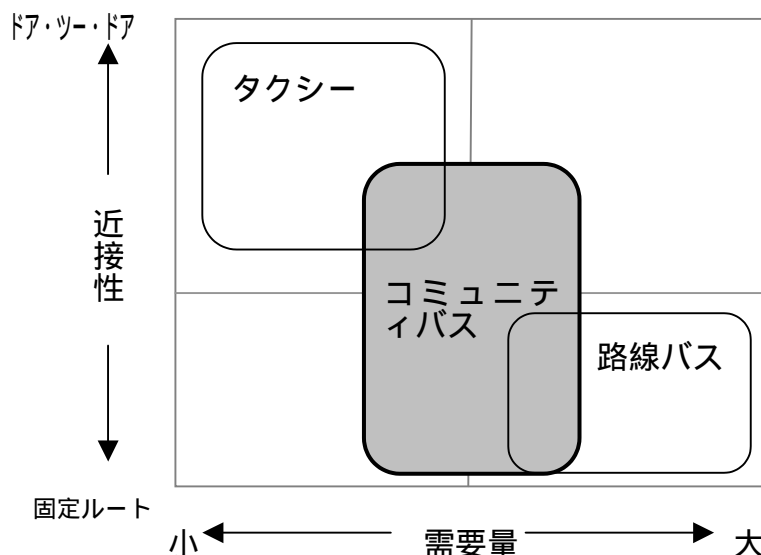
路線バスサービスの補完（路線バスからのアプローチ）

一般に旅客輸送サービスと呼ばれる。

福祉サービス（高齢者・障害者対策からのアプローチ）

一般に移送サービスと呼ばれる。

【コミュニティバスの特性】



出典：運輸省関東運輸局「豊かな公共交通サービスを実現するために」平成12年3月

出典：(財)運輸経済研究センター「コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書」

【コミュニティバスの特徴】

乗合バスよりも、バス停間隔が短い。

乗合バスのバス停は約300m間隔で設置されているが、コミュニティバスは、高齢者や障害者などの移動制約者に配慮して、100mから200m間隔で設置されている。

乗合バスよりも、小型の車両を使っている。

乗合バスは、定員80名程度のバスを使っていることが多いが、コミュニティバスは定員30名程度の小型のバスを使用している。そのため、幅員等の関係で乗合バスが通行できない場所にもバス路線を導入できる。

乗合バスと違い、幹線道路はあまり通らない。

乗合バスの多くは、幹線道路に路線が設置されていることが多い。コミュニティバスは幹線道路にあまり路線を設置しない。そのため、定時性が比較的確保しやすい。

2 コミュニティバス導入の一般的な背景

(1) 自動車依存型社会による弊害が顕在化

道路交通渋滞の解消は、多くの都市にとって交通政策の最重要課題の一つであり、これまでは、道路整備を中心として問題解決を図ろうとしてきました。

しかし、道路整備によって、自家用車の利便性が改善され、自動車依存型の都市が形成されると、これまで以上に交通需要が増加するという悪循環が指摘されています。また、自動車依存型社会は、二酸化炭素等の自動車排出ガスによる環境問題のみならず、中心市街地を衰退させ、公共交通機関（特にバス）のサービス低下とともに、自動車を持たない人や運転が出来ない障害者、高齢者などを移動困難者・移動制約者へと押しやっています。

(2) 少子・高齢社会へ対応，持続可能な循環型社会への転換

これまでは、大量生産・大量消費・大量廃棄という社会システムが機能してきました。しかし、環境問題への対応が社会的な課題となっており、環境共生・循環型の持続可能な社会システムへと積極的に方向転換することが求められています。また、我国では、高齢社会を迎えようとしており、高齢者の加齢に伴う行動の変化によって、自家用自動車を自由に使うことが出来なくなった時に、我々の生活を支えることが出来ないことも考えられます。

全ての人の移動を容易にし、外出機会を増加させることは、個人の健康増進や活力維持だけではなく、これまで外出を控えていた人が活動的になることで、まち全体の活性化につながって行きます。

(3) 市民生活を支える乗合交通の維持・確立が不可欠

需給調整規制の廃止によって、既存バス路線やダイヤの見直しがせまっています。特に、乗合交通（バス・タクシー）は、自家用自動車に代わる交通手段として、市民生活に密着するものであり、市民ニーズに対応した乗合交通を模索し、安定した交通システムを確立することが必要です。また、今後の高齢社会においても市民と地域の持続的な発展と存続を図るためには、自動車依存社会を見直し、市民生活を支える総合的な交通システムを確立することが不可欠であると考えられます。

コミュニティバスは、「既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスである。このため、そのサービス内容は、必ずしもこれまでの乗合バスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要へ対応する新たなバスシステムである。同時に福祉サービス、環境に与える影響の軽減を視野に入れたシステムである。」と定義*されており、今後、目指すべき交通システムの具体的な形として十分に期待されるものです。

出典* 「コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書」(財)運輸経済研究センター

3 コミュニティバス導入の一般的な目的

(1) コミュニティバスの必要性

ア 適正な交通体系の確立

需要に対応した適正な交通機関分担と交通不便地区の解消

- ・歩行者支援型交通の整備
- ・都市内交通の円滑化
- ・既存バス路線では十分な対応ができない需要へのサービス

イ 福祉サービスを含めたモビリティ¹⁷の確保

高齢者、障害者等のモビリティを支援

- ・高齢者、障害者等の社会参加の増大に対応したモビリティの確保
(商店街、公共公益施設、その他主要施設へのアクセスの確保)

日常生活の足としてのモビリティの確保

- ・バス不便地域における自家用自動車を利用できない人のモビリティ確保
(特に人口が低密度な地域でのモビリティの確保)

ウ 環境負荷の軽減

環境対策(自家用自動車による排ガス、騒音、振動の軽減)

- ・自家用自動車依存を抑制し、環境に対する影響を軽減
- ・道路交通混雑の解消

駅前環境対策

- ・駅前放置自転車の削減(自転車利用から転換)による駅周辺的美観、
効率的な空間の整備

エ 観光・公共施設の利便性向上

観光施設の利便性向上

- ・余暇生活の利便性を向上するためのモビリティの確保

公共施設の利便性向上

- ・日常生活の利便性を向上するためのモビリティの確保

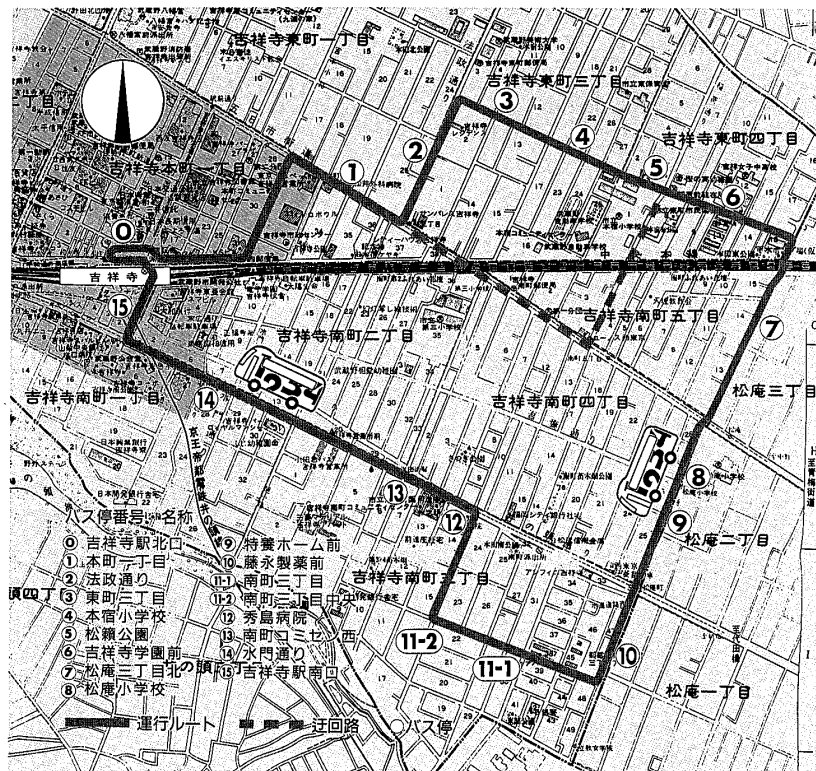
(2) コミュニティバス導入の一般的な目的

コミュニティバス導入の一般的な目的を、事例から以下に示します。

【事例に見るコミュニティバスの導入目的】

導入意図	導入地域	主な目的	タイプ分類	
路線バスサービスの補完	都市部 (主に大都市近郊)	・都市内不便地区のサービス	都市内循環型バス	
		・公共施設へのアクセス向上	公共施設循環型バス	
		・ニュータウン等の新規需要への対応	ニュータウン等連絡バス	
		・特定施設へのアクセス	通勤・通学バス	買い物バス
	人口低密度地域バス・乗合タクシー -			
	・中心市街地、公共施設等と周辺部を連絡 スクールバス、福祉バス等と路線バスの一元化			
	地方部 農村地域 (主に地方小都市、過疎地域)	・交通不便地区のサービス	人口低密度地域バス・乗合タクシー -	
		・特定施設へのアクセス	患者バス、学童バス	観光対応バス
高齢者・障害者対応の公共施設連絡バス				
福祉サービス	・高齢者、障害者のモビリティの確保	・高齢者・障害者の施設送迎	高齢者、障害者専用施設送迎バス	一般市民も利用可
				高齢者・障害者に限定
				・高齢者、障害者へのドア・ツー・ドアサービス

出典：(財)運輸経済研究センター「コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書」



ムーバス・ルート図

武蔵野市は、東京都のほぼ中央、区部と多摩地区の接点に位置し、東西6.4km、南北3.1km、面積は10.73km²、人口は約13万1千人で、吉祥寺、三鷹、武蔵境の3つの駅があります。

市域の大部分は閑静な住宅街ですが、特にJR吉祥寺駅周辺は、市内でも有数の商業、金融、文化、レジャーなどが高度に集積した地域です。

本市では、バス停から300m以遠の地域を交通空白地域とし、バスの便が一日100本以下の地域を交通不便地域としました。市内にはこのような地域が、今回ムーバスを運行する吉祥寺駅東側地域の他に4か所あります。

今回運行する地域は杉並区に隣接し、市内でも早くから開けた住宅街で、ほとんどが大型バ

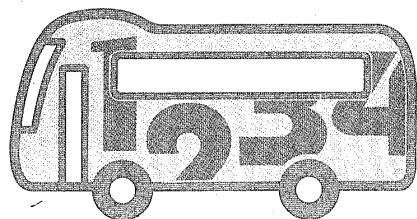
スの入れない狭い道です。また市内でも高齢化が進んだ地域ですので、まずこの地域で運行をおこないます。

ムーバスは、吉祥寺駅とこの地域をマイクロバスで結ぶ右回りの循環バスです。運行ルートは、一周約4km、25分の運行時間です。運行ルートのなかに小学校がありますので、登校時間帯は危険のないよう多少ルートを変更します。

バス車両やバス停施設は市が用意し、運行は関東バス(株)がおこないます。乗合バスですので、どなたでもご利用になれます。

愛称・ムーバス

愛称は公募により「ムーバス」となりました。この愛称には、Move-Busと、Move-Us「私たちが動かす」の意味が込められています。



新しい交通システム—ムーバス

ムーバスは、どうしたら安全で利用しやすいバスシステムになるかを追及し、きめの細かい様々な新しい試みがおこなわれています。

■バス運行システム

・バス停は、高齢者の無理なく歩ける距離を考慮し、200メートル間隔を基本として17か所設置しました。

・料金は、大人・子どもとも100円です。未就学児は無料とし、分かりやすくシンプルな料金体系としました。専用の回数券を発行します。(他の路線バスとは、料金体系が異なりますので、シルバーバスやバスカード、バス会社発行の回数券や定期券は利用できません)

・運行時間は高齢者や主婦の行動時間帯に合わせ、始発を朝8時、終発は夕方6時としました。

・運行間隔は、15分間隔で1時間に4本、一日に41本運行します。(土曜・日曜も変わりません)

■利用しやすさと安全性の追及
・バス停表示は、一か所ごとに異なったカラーと大きな数字でわかりやすくしました。

・時刻表示は、大きく見やすくしました。

・バスには、電動ステップを装備し、一段目のステップを15cmの高さとして、楽に乗り降りできるようにしました。

・吊り革をやめて、吊り下げ式で2.8cmの太さの握り棒を5本設置し、どの位置でもしっかり握れるようにしました。

・体が安定し、ゆったりと座れるセパレートシートを採用しました。

・大人と幼児と一緒に座れたり、荷物を横に置く1.5人掛のシートも用意しました。

・立ったり後ろを振り向かなくても押せる降車合図ボタンを設置しました。

・車椅子積載場所として折り畳み式のシートを設置しました。

・床は雨の日でも滑らない材料を使用しました。

■先進性・話題性

・住宅街の狭い道を運行するため、世界一厳

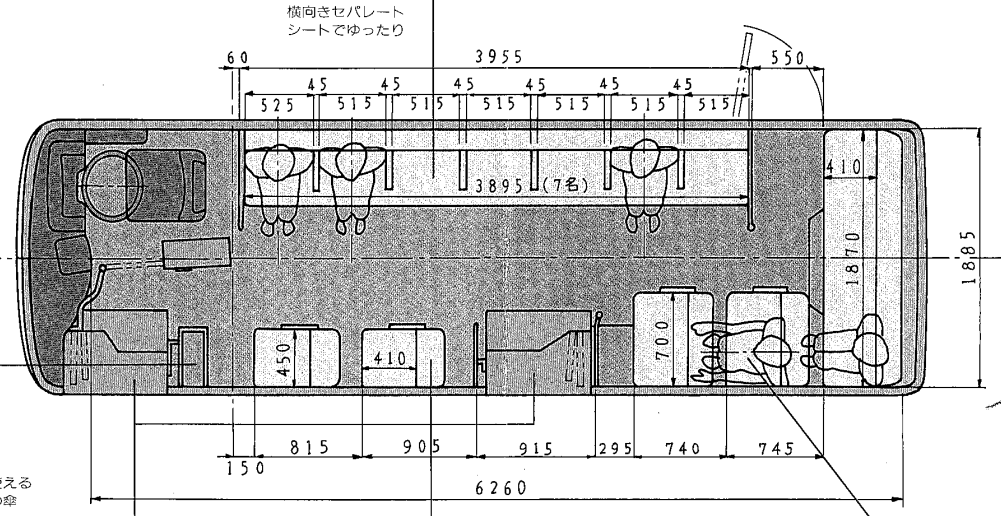
しいNOx規制適合のディーゼルバスに、触媒を使った排気ガス浄

化装置を装着し、更にクリーンにしました。

・ボディのカラーリングは、0から9までの数字がそれぞれ異なった色で取り巻く楽しいデザインです。

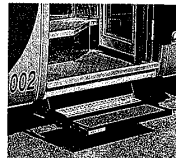


シルバーメタリックのボディーに、心づかいがいっぱいつまった可愛らしいムーバス



だれでも使える貸出し用の傘

電動ステップでらくらく乗降

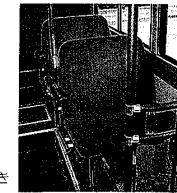


化装置を装着し、更にクリーンにしました。

・ボディのカラーリングは、0から9までの数字がそれぞれ異なった色で取り巻く楽しいデザインです。



車椅子はここに乘坐



新しい使い方ができる1.5人掛シート

・むさしの-FM放送を車内に流し、市政の情報や災害発生などの緊急情報も提供します。

■地域のふれあい

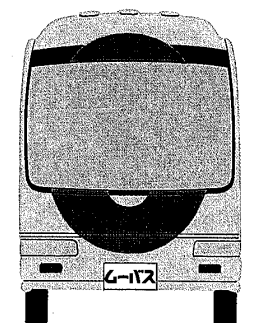
・車内にコミュニティボードを設け、「子犬を譲って下さい」とか「井の頭公園のあじさいが綺麗に咲いています」といった町内ならではの情報交換ができるようにしました。

・バスの車内に、貸出し用の傘を用意しました。急な雨降りにご利用ください。

■みんなで育てるバス

狭い地域を走るバスで、同じバス停から乗降する人は、ほとんどが顔馴染みでしょう。今後、地域の人達を中心として、町内会バスのイメージで、ムーバスを育て、支援していく組織を作っていく計画です。

ムーバス



コミュニティバスの導入事例

都市名	滝川市	太田市	館林市	足利市	武蔵野市	石巻市	神栖町	羽村市	横須賀市	小田原市	松山市	金沢市	
路線名、愛称等	コミュニティバスの実験走行	「シティライナーおおた」	「シティバス」	生活路線バス「やまなみ号」「せせらぎ号」	「ムーバス」	会員制住民バス	町内循環バス「タウンストリーム」	市内循環バス	福祉バス「いきいきルシア号」	福祉バス「ふれあいシルバーバスほほえみ号」	リフト付き福祉バス	「ふらっとバス」	
事業開始年月	平成8年10月11日～24日(2週間)	平成8年4月運行開始	平成5年9月運行開始	平成7年10月運行開始	平成7年11月運行開始	昭和58年運行開始	平成3年4月運行開始	平成5年4月運行開始 平成8年3月廃止	平成7年8月運行開始	平成6年9月運行開始	平成6年4月運行開始	平成11年3月運行開始	
実施主体	財団法人 運輸経済研究センター	太田市	館林市	足利市	武蔵野市	萩浜地区住民バス運行協議会	神栖町	羽村市	横須賀市	小田原市	松山市	金沢市	
主な目的	本調査の基礎資料を得る	路線バス廃止後の市民の足の確保	路線バス廃止後の市民の足の確保	路線バス廃止後の市民の足の確保	市内のバス交通の空白・不便地区の解消	バス交通空白地における市民の足の確保	バス交通空白地における市民の足の確保	バス交通空白地における市民の足の確保	高齢者及び障害者の社会活動の援助、公共施設の利用促進	高齢者及び障害者の社会活動の援助、公共施設の利用促進	遠隔地の在宅障害者の社会参加を促進	バス交通空白地における市民の足の確保、高齢者の外出意欲の促進	
内容	市内の公共施設・バス不便地区を巡回	市内の公共施設・交通不便地区を連絡・循環	市内の公共施設・交通不便地区を連絡	市内の公共施設・交通不便地区を連絡	市内の公共施設・バス不便地区を巡回	市中心部と交通不便地区を連絡(スクールバスを利用)	市中心部と交通不便地区を連絡	市内の公共施設・バス不便地区を巡回	高齢者・障害者を対象に公共施設への運行	高齢者・障害者を対象に公共施設への運行	障害者を対象に公共施設への運行	市内の公共施設・バス不便地区を巡回	
路線系統数	1路線2系統(両方向循環型)	2路線3系統(1路線は市内循環)	1路線3系統	2路線2系統	1方向循環	1路線2系統	2路線4系統(循環線2路線)	1路線2系統(両方向循環型)	5路線5系統	5路線5系統	5路線5系統	2路線2系統	
路線長	1周12.7km	26.6km(2路線)	27.2km	58.2km(2路線)	1周4.3km	42.3km	54.0km(2路線)	1周11.3km	62.7km(5路線)	88.2km(5路線)	約90km(5路線)	1周4.9km 6.2km	
運行本数	1方向1日8周×2方向(循環)	循環線;両方向1日10周づつ上下線;1日10往復	平日;1日9往復 休日;1日3往復	1路線当たり1日4往復	1日41周(1時間に4本)	1日2往復	循環線2路線両方向でそれぞれ1日6周	1方向1日9周×2方向(循環)	1路線当たり週1回2往復(火～土曜日)	1路線当たり週1回1往復(月～金曜日)	1路線当たり週1回1往復(月～金曜日)	1日39便	
利用対象者	限定しない	限定しない	限定しない(高齢者、学生、主婦の利用が主)	限定しない(高齢者、学生の利用が主)	限定しない(高齢者、主婦の利用が主)	会員のみ(高齢者の利用が多い)	限定しない(高齢者、通学生の利用が多い)	限定しない	市内在住の高齢者(60才以上)及び障害者(1,2級)とその介護者(車いすは折りたたんで乗車可)	市内在住の高齢者(60才以上)及び障害者とその介護者(リフト付き、車いす4台乗車可能)	障害者とその介護者(リフト付き、車いす4台乗車可能)	限定しない(利用者:女性73.3%、50歳以上58.5%)	
運賃	100円均一	初乗り150円	初乗り140円	初乗り150円 高齢者は無料	100円均一	会員による(年額16,000円、8,500円)	初乗り150円	初乗り150円	無料	100円均一	無料	100円均一	
民間事業者との協議形態	バス事業者に運行依頼	貸切バス免許を有するタクシー業者に運行依頼	貸切バス免許を有するタクシー業者に運行依頼	貸切バス事業者に運行依頼	バス事業者に運行依頼	バス事業者に運行依頼	バス事業者に運行依頼	バス事業者2社に運行依頼	バス事業者と運送契約(貸切チャーター)	バス事業者5社に運行依頼	運営を社会福祉事業団体に依頼	バス事業者に運行依頼	
事業費の負担	開設費	-	市が一部負担(車両購入費については市が2/3を負担)	市が不足分を負担(車両購入費について県の補助あり)	市が全額負担(車両購入費を含む)	市が全額負担(車両購入費を含む)	車両購入なし(スクールバスを利用)	町が全額負担(車両購入費を含む)	市が全額負担(車両購入なし)	市が全額負担(車両購入なし)	市が全額負担(車両購入なし)	国、県の補助あり 不足分を市が負担	市が負担(車両購入費を含む)
	運行経費 運行依頼書	-	市が不足分を負担	市が不足分を負担	市が不足分を負担	市が不足分を負担	会員負担金と市の補助	町が運行依頼費を負担	市が不足分を負担	市が全額負担(運賃料金)	市が不足分を負担	国、県の補助あり 不足分を市が負担	-
道路運送法上の運行主体	北海道中央バス(株)	矢島タクシー(株)	館林合同タクシー(株)	足利中央観光バス(株)	関東バス(株)	宮城交通(株)	関東鉄道(株)	立川バス(株) 西東京バス(株)	京浜急行電鉄(株)	神奈川中央交通(株) 富士急行(株) 伊豆箱根鉄道(株) 箱根登山鉄道(株)	-	北陸鉄道(株)	
道路運送法上の根拠条項	第4条(一般乗合旅客自動車運送事業の期間限定経営免許)	第21条(一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可)	第21条(一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可)	第21条(一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可)	第4条(一般乗合旅客自動車運送事業の期間限定経営免許)	第21条(一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可)	第4条(一般乗合旅客自動車運送事業の期間限定経営免許)	第4条(一般乗合旅客自動車運送事業の期間限定経営免許)	第4条(一般乗合旅客自動車運送事業の期間限定経営免許)	第21条(一般貸切旅客自動車運送事業の乗合許可)	-	-	
その他						一部乗降に制限あり				乗降に制限あり	乗降に制限あり	-	

出典:「コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書」(財)運輸経済研究センター 金沢市交通政策課のHP など

コミュニティバスの成立要件について

秦野市に該当する都市の規模

モデル条件		高密度市街地型	中密度市街地型	低密度市街地型
人口規模、人口密度等		・行政区画人口=DID区域 ・DID人口密度100人/ha以上	・行政区画人口>DID区域 ・DID面積=1,000~2,000ha程度 ・DID人口密度40~100人/ha程度	・行政区画人口>DID区域 ・DID面積=500ha未満程度 ・DID人口密度30~40人/ha程度
路線モデル				
	<p>片方向循環型 路線延長 km A</p> <p>表定速度 km/h B</p> <p>運行間隔 本/h C</p> <p>所要台数 = 【(路線延長A ÷ 評定速度B × 60) + 端末待ち時間】 ÷ 60 × (時間当最大運行本数C) × 予備率</p> <p>・端末待ち時間：共通して5分と設定</p> <p>・予備率：共通して1.1と設定 ※1</p> <p>*少数点以下切り捨て値を実働車両、小数点以下切り上げ値を実在車両とする。</p>	5km 10km/h 15分間隔、時間当り最大運行本数4本 所要台数 = 【(5km/10km/h × 60分) + 5分】 / 60 × 4本 × 1.1 = 2.6台 実働車数 = 2台 実在車数 = 3台	10km 15km/h 20分間隔、時間当り最大運行本数3本 所要台数 = 【(10km/15km/h × 60分 + 5分) / 60 × 3本 × 1.1 = 2.5台 実働車数 = 2台 実在車数 = 3台	25km 15km/h 30分間隔、時間当り最大運行本数2本 所要台数 = 【(25km/15km/h × 60分 + 5分) / 60 × 2本 × 1.1 = 3.8台 実働車数 = 3台 実在車数 = 4台
利用構造	コミュニティバスサービス圏面積 *循環型路線の沿道両側にバス停間隔と同様の幅を持った帯状のサービス圏を設定。モデルを単純化するために「円形」で算出。	半径0.8km → 円周5km、バス停間隔200m 半径1km円形面積 - 半径0.6km円形面積 = 3.14km ² - 1.13km ² = 2km ² = 200ha	半径1.6km → 円周10km、バス停間隔250m 半径1.85km円形面積 - 半径1.35km円形面積 = 10.75km ² - 5.72km ² = 5km ² = 500ha	半径4.0km → 円周25km、バス停間隔500m 半径4.5km円形面積 - 半径3.5km円形面積 = 63.5km ² - 38.4km ² = 25km ² = 2500ha
	人口密度 *都心型、都市型は、DID人口密度で設定。低密度市街地型は、路線延長の1/6がDID人口密度で、残りはグロースー般市街地人口密度で設定。	人口密度 = 100人/ha	人口密度 = 50人/ha	人口密度：DID区域内 = 40人/ha DID区域外 = 10人/ha
	コミュニティバスサービス圏人口 = サービス圏面積 × 人口密度	サービス圏人口 = 200ha × 100人/ha = 20000人	サービス圏人口 = 500ha × 50人/ha = 25000人	サービス圏人口 = (2500ha × 1/6 × 40人/ha) + (2500ha × 5/6 × 10人/ha) = 37350人
	コミュニティバス1日利用者数 = 実働車1日当り輸送人員 × 実働車数 *各タイプごとの実績値から設定 ※2	コミバス利用者数 = 実働車1日当り輸送人員350人 × 実働車数2台 = 700人/日	コミバス利用者数 = 実働車1日当り輸送人員60人 × 実働車数2台 = 120人/日	コミバス利用者数 = 実働車1日当り輸送人員35人 × 実働車数3台 = 105人/日
コミュニティバス利用率 = コミバス利用者数 / サービス圏人口	700人 / 20000人 = 3.5%	120人 / 25000人 = 0.5%	105人 / 37350人 = 0.3%	
経営構造	初期支出 車両購入費(中型ノンステップバス 2000万円/台) ※3 バス停等設備費	・中型ノンステップバス 2000万円/台 × 3台 = 6000万円 ・施設整備費	・中型ノンステップバス 2000万円/台 × 3台 = 6000万円 ・施設整備費	・中型ノンステップバス 2000万円/台 × 4台 = 8000万円 ・施設整備費
	経常収入 = 【実働車輸送人員(人/日) × 100円 × 低減率 × 実働車数 × 営業日数365日】 × 1.05 ・低減率は、(実働車当り輸送人員 × 100円) の実質的な目減り率0.95と設定。 ※5 *運賃収入が経常収入の95%、営業外収入が5%を占めると設定	経常収入 = 【実働車輸送人員350人/日 × 100円 × 0.95 × 2台 × 365日】 × 1.05 = 2555万円/年	経常収入 = 【実働車輸送人員60人/日 × 100円 × 0.95 × 2台 × 365日】 × 1.05 = 438万円/年	経常収入 = 【実働車輸送人員35人/日 × 100円 × 0.95 × 3台 × 365日】 × 1.05 = 384万円/年
	経常支出 = 【人件費単価 × (実働車数 + 2) 人】 × 1.25 *人件費が経常支出の80%、燃料・修理等諸経費18%、営業外支出が2%と想定 *人件費単価800万円/年(乗合バス全国平均値) × 0.8 = 640万円(小型車両採用等による人件費の低減を0.8と見込む) ※6	経常支出 = 【640万円 × (2台 + 2) 人】 × 1.25 = 3200万円/年	経常支出 = 【640万円 × (2台 + 2) 人】 × 1.25 = 3200万円/年	経常支出 = 【640万円 × (4台 + 2) 人】 × 1.25 = 4800万円/年
補填相当額 = 経常収入 - 経常支出	2555万円 - 3200万円 = ▲645万円/年	438万円 - 3200万円 = ▲2760万円/年	384万円 - 4800万円 = ▲4420万円/年	

*ここでは均一料金(100円)で設定されているため対キロ運賃より収入は少なく見込まれている。

*ここでは初期支出分を見込んでいない。

附属資料

附属資料.....	50
秦野市バス交通確保対策検討委員会設置要綱.....	51
秦野市バス交通確保対策検討委員会委員名簿.....	53
秦野市バス交通確保対策計画計画策定経過.....	54
用語解説.....	55
その他の資料.....	58

秦野市バス交通確保対策検討委員会設置要綱

(平成13年7月2日施行)

(趣旨)

第1条 この要綱は、市民生活における移動手段の一つであるバス交通についての問題点及び課題を整理し、人にやさしく、安全性及び利便性をより一層向上させるためのバス交通体系を目指した市民参画による「秦野市バス交通確保対策計画(仮称)」を策定するに当たり、秦野市バス交通確保対策検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置し、その組織、運営等について必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 検討委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 地域交通の問題点及び課題の明確化
- (2) 公共交通・乗合交通の位置付け、公的補助及び支援の考え方の検討
- (3) バス交通活性化の検討
- (4) 規制緩和後のバス交通による維持方策の検討
- (5) コミュニティバス事業の検討
- (6) バス交通確保対策計画策定のための基本事項の検討

(組織)

第3条 検討委員会の委員は、25名以内とし、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 国土交通省の職員
- (3) 神奈川県 of 職員
- (4) まちづくり委員会の構成員
- (5) バス交通事業者などの構成員
- (6) 福祉関係団体等の構成員
- (7) 公募の市民

2 委員の任期は、バス交通確保対策計画を策定するまでの期間とする。

3 委員が欠けたときは、その委員が属していた第1項各号の選出分野から、後任の委員を遅滞なく委嘱する。

(報償等の支給)

第4条 前条第1項の規定により委嘱した委員に報償等を支給するものとし、その額は、予算で定める範囲内とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 検討委員会に委員長及び副委員長をそれぞれ1名置き、委員の互選により定

める。

2 委員長は、会務を総理し、検討委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるときは、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 検討委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

2 検討委員会の会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 検討委員会の会議において議決を要するときは、出席委員の過半数により決し、可否同数のときは議長が決するところによる。

(意見等の聴取)

第7条 検討委員会は、必要があると認めるときは、検討委員会の会議に関係者その他の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 検討委員会の庶務は、都市整備課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営等について必要な事項は、委員長が検討委員会の会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成13年7月2日から施行し、「秦野市バス交通確保対策計画(仮称)」が策定された後に開催される検討委員会の会議の日限り、その効力を失う。

秦野市バス交通確保対策検討委員会委員名簿

番号	構成	選出母体	氏名	備考（役職等）
1	学識経験者	東海大学	二宮豊志	政治経済学部
2	国	国土交通省	金子常雄	自動車第一部 旅客第一課専門官
3		国土交通省	大崎武夫	神奈川陸運支局 旅客課長
4	神奈川県	都市計画課	浅羽義里	都市計画課技幹
5		湘南地区行政センター	市野澤国冠	企画調整課長
6	7地区 まちづくり委員	本町地区	松本正次	自治会連合会 副会長
7		南地区	小寺仙子	南が丘 民生委員会 会長
8		東地区	関野久子	東婦人会 会長
9		北地区	橋本節子	北婦人会 会長
10		大根地区	原秀夫	自治会連合会 副会長
11		西地区	諸星鎮夫	元渋沢地区 連合会 会長
12		上地区	熊澤和夫	上長寿会 会長
13	バス交通事業者	神奈川中央交通(株)	小永井勝	取締役運輸部長
14		(株)湘南神奈交バス	横溝重夫	専務取締役
15	福祉関係団体	秦野市老人クラブ 連合会	谷好文	会長
16		秦野市身体障害者 福祉協会	池田良一	会長
17	公募の市民		榎本芳男	曽屋在住
18			黒木正憲	南が丘在住
19			鈴木高史	戸川在住
20			山内裕美子	南が丘在住

役職等は計画策定当時のものである。

秦野市バス交通確保対策計画策定経過

- 第1回** **平成13年8月3日**
1 委員の委嘱
2 会長、副会長の選出
3 過年度調査の概要について
4 計画策定の流れについて
- 第2回** **平成13年9月26日**
秦野市バス交通確保対策基本計画（骨子）について
（1） バス交通の現状と課題
（2） バス交通に関する基本的な考え方
（3） バス交通に関する基本方針
（4） 方針の実現に向けて
（5） アンケート調査について
- 第3回** **平成13年11月21日**
秦野市における「地域の足」について
（1） アンケート調査概要について
（2） 市民のバス交通に関する意識と意向
（3） 本市における「地域の足」を考える
（4） 「地域の足」を確保するために考えられる手段
- 第4回** **平成13年12月21日**
1 バス交通維持に向けた公的支援の考え方について
2 路線維持に向けた各主体の役割分担について
3 コミュニティバスのコンセプトについて
- 第5回** **平成14年1月25日**
コミュニティバスのコンセプトについて
- 第6回** **平成14年3月4日**
秦野市バス交通確保対策基本計画書（案）について

用語解説

1 道路運送法改正

道路運送法の改正に伴い、平成 14 年 2 月から路線バスに対する従来の規制が次のとおり緩和された。

新規参入の促進

需要と供給のバランスが崩れる場合は認可しない「需要調整規制」を前提とした免許制から、一定の条件を満たせば参入できる許可制に変更。

新規バス事業者が参入しやすくなる。一部の路線では、バス事業者間の競争によるサービスの向上が期待される。

バス路線の撤退

不採算（赤字）路線の撤退は、許可制から一定の期間を設けた事前届出制に変更。バス事業者の意思で路線を廃止できるようになった。

2 乗合バス

乗合バスとは、路線があらかじめ定まっておき、しかも定期的に特定の利用者ではなく一般の旅客を運送することを必要としているバスのことである。

3 モータリゼーション

日常生活に自動車の使用が普及すること。

4 交通空白不便地域

本計画でいう交通空白不便地域とは、盆地・坂が多いという本市の実情をふまえて、駅から 700m 以上離れており、さらに、バス停からも 300m 以上離れている地区を定義している。

5 環境共生

大気汚染など環境の保護に配慮しながら、人間も快適な暮らしをしていこうという考え方。

6 循環型社会

資源の消費を抑制し、環境へのダメージができる限り低減される社会。

7 ユニバーサルデザイン

「あるゆる年齢、性別、障害の有無などの違いを越えて、すべての人が暮ら

しやすいようにしていこう」という目的で、誰もが使えるように配慮する設計の考え方。

8 ボトルネック

道路網又は道路の一部区間において、前後の区間に比べて通行可能な交通量が小さいために、そこを流れる交通のさまたげとなっている地点又は区間。

9 バスレーン

路線バス等が他の車両に優先して使用できる車線のこと。

10 バス接近表示システム

バス停留所にバスの接近状況を表示するシステム。

11 バスロケーションシステム

バスの定時性の確保、利用のしやすさの向上、輸送効率の改善を目的として導入されるシステムで、電波などで個々のバスの位置や速度を捉え、運行をコントロールするシステムのこと。バス停で「バスが間もなくきます」という合図を表示するバス接近表示システムと組み合わせて使う例もある。

12 パークアンドライド、サイクルアンドライド

都心部等の自動車交通混雑の緩和を図るため、都心部へ乗り入れる鉄道の郊外駅、バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等の公共交通機関への乗り換え（ライド）を促すシステム。また、バスに乗り換える場合は、パークアンドバスライド、自転車から公共交通に乗り換えるものをサイクルアンドライドともいう。

13 バス車両の低床化

高齢者等の乗り降りに配慮した床の高さの低いバスの導入を図ること。

14 低公害車

排出ガスを出さなかったり、出しても汚染物質の量の少ない自動車のこと。

15 環境定期

バス利用の促進による環境対策のひとつで、通勤定期を所有している人が、土・日・祝日に家族とともにバスを利用して外出するときに、割引運賃で乗車できる制度。

16 直接的・間接的な公的支援

【直接的な公的支援とは（例示）】

欠損補助

- ・運行によって生じる欠損額を税金等で補填する。

運行委託

- ・運行に必要な経費をあらかじめ決定し税金等で運行を委託する。

【間接的な公的支援とは（例示）】

利用促進策の導入

- ・都市計画道路の整備 / 路上駐車場対策など交通環境の改善 / サイクルアンドライド（バス停まで自転車できてもらい、バスに乗り換えてもらうこと）のための駐車場の整備 / 低床バス・低公害バス導入に対する支援 / バス折返場の整備 / パークアンドバスライドのための駐車場の整備。

17 モビリティ

簡単に動けること。

その他の資料

【駅前広場乗入れ事業者 平成13年度】

駅前広場乗入れ等事業所一括表

平成13年度

場 所	乗り入れ事業所数	占用事業所数	占 用 物 件
秦野駅北口広場	20 社	4 社	バス 6基 トラック 5基 自転車 2基
秦野駅南口広場	19 社	1 社	トラック 2基
浅沢駅北口広場	11 社	4 社	バス 4基 トラック 4基 自転車 1基 自転車 1基
鶴巻温泉駅北口広場	2 社	2 社	バス 2基 トラック 3基 自転車 1基
計	(82社) 44 社	(11社) 7 社	バス 12基 トラック 14基 自転車 3基 自転車 1基 自転車 1基

秦野駅北口広場乗入れ事業所一覧表

平成13年度

No.	指令番号	事 業 所	番 号	所 在 地	平成13年度乗入れ車両	備 考
1	1610	神奈川県中央交通 神	254-0811	平塚市八重咲町 6-18	路線バス 138台	旅客運送
2	1611	神 南 神 交 通	257-0031	秦野市曾 屋 626-1	路線バス 35台	旅客運送
3	1612	神奈中ハイヤー 神	243-0213	厚木市飯 山 2824-8	タクシー 29台	旅客運送
4	1613	相 橋 中 央 交 通 神	243-0017	厚木市栄町 1-1-7	タクシー 35台	旅客運送
5	1614	社会福祉法人 寿 徳 会	259-1306	秦野市戸 川 454-1	中型バス 1台	福祉 25A
6	1615	医療法人社 秦野病院	259-1303	〃 三 屋 131	小型バス 1台	福祉 25A
7	1616	神 秦野自動車学校	257-0031	〃 曾 屋 1021	大型バス 3台	福祉 25A
8	1617	神 千 歳 観 光	231-0033	横浜市中区長者町5-56-1	小型バス	福祉 26A
9	1618	神 秦野カントリー倶楽部	257-0027	秦野市西田原 1400-5	中型・小型バス 各2台	福祉 30A
10	1619	大秦野カントリークラブ	259-1307	〃 橋 野 500	中型バス 2台	福祉 15A
11	1620	日 興 工 業 神 秦野製造所	259-1302	〃 善 提 90	大型バス・乗用車 各1台	福祉 40A
12	1621	神 山本海苔店秦野作業所	257-0028	〃 東田原 602	大型バス・小型バス各1台	福祉 60A
13	1622	東 洋 工 業 神 秦野製作所	257-0031	〃 曾 屋 937	大型バス 1台	福祉 50A
14	1623	日 本 イ ン タ ー 神	257-0031	〃 曾 屋 1204	中型バス・小型バス各1台	福祉 50A
15	1624	新和工業 神 秦野工場	259-1302	〃 善 提 58	大型バス 1台	福祉 40A
16	1625	神 ト ー プ ラ	257-0031	〃 曾 屋 301	大型バス1台小型バス2台	福祉 40A
17	1626	神 東京カントリー倶楽部	257-0023	〃 寺 山 1450	中型バス・乗用車 各1台	福祉 20A
18	1627	神 神奈川ダイカスト工業 神	259-1306	〃 戸 川 15	小型バス 1台	福祉 25A
19	1628	神 荒井自動車学校	259-1217	平塚市長 持 314	中型バス 7台	福祉 10A
20	1629	レインボーカントリー倶楽部	259-0156	中井町地蔵所 726	中型バス 2台	福祉 25A

秦野駅南口広場乗入れ事業所一覧表

No.	指令番号	事 業 所	番 号	所 在 地	平成13年度乗入れ車両	備 考
1	1630	神奈川県中央交通 神	254-0811	平塚市八重咲町 6-18	路線バス 138台	旅客運送
2	1631	神奈中ハイヤー 神	243-0213	厚木市飯 山 2824-8	タクシー 29台	旅客運送
3	1632	相 橋 中 央 交 通 神	243-0018	厚木市中 町 3-3-6	タクシー 35台	旅客運送
4	1633	神 秦 野 交 通	257-0015	秦野市平 沢 1-1	タクシー 25台	旅客運送

5	1634	(株) リンレイ秦野工場	257-0031	〃 曾屋 180	小型バス 1台	従業員送迎 15人
6	1635	(株) コイズミ	257-0024	〃 名古屋 16-1	乗用車 1台	従業員送迎 3人
7	1636	日立電子エンジニアリング(株)湘南事業所	259-0142	中井町久所 300	小型バス 1台	従業員送迎 29人
8	1637	富士ゼロックス(株)中井事業所	259-0157	中井町境 430	中型バス 2台	従業員送迎 45人
9	1638	(株) 日立インフォメーションテクノロジー	259-0157	中井町境 456	大型1台 中型2台 小型2台	従業員送迎 137人
10	1639	日本バイオアッセイ研究センター	257-0015	秦野市平沢 2445	大型1台 中型1台	従業員送迎 37人
11	1640	医療法人社団青風会富士見台病院	259-1205	平塚市土屋 1645	大型バス 1台	従業員送迎 25人
12	1641	相州観光開発(株)	257-0032	秦野市河原町 2-54	中型バス 2台	利用者送迎 25人

No.	指令番号	事業所	☎	所在地	平成13年度乗入れ車両	備考
13	1642	インターナショナルトレックス(株)	259-1304	〃 堀山下 88	中型バス 1台	従業員送迎 30人
14	1643	サンシティ神奈川	257-0013	〃 南が丘 4-4	中型バス 1台	利用者送迎 35人
15	1644	かしの木会くず葉学園	259-1302	〃 菩提 2058-2	中型バス 1台	利用者送迎 35人
16	1645	山武コントロールプロダクト(株)	257-0015	秦野市平沢 217	乗用車 1台	関係者送迎 5人
17	1646	(株) ジャパンフレッシュ神奈川工場	257-0031	〃 曾屋 868	中型バス 1台	従業員送迎 29人
18	1647	上智短期大学	257-0005	〃 上大槻 999	大型バス 1台	学生送迎 10人
19	1672	天理教神奈川教務支庁	220-0004	横浜市西区北幸 1-4-1	大型バス 1台	関係者送迎 10人

渋沢駅北口広場乗入れ事業所一覧表

No.	指令番号	事業所	☎	所在地	平成13年度乗入れ車両	備考
1	1648	神奈川中央交通(株)	254-0811	平塚市八重咲町 6-18	路線バス 138台	旅客運送
2	1649	湘南神奈交バス(株)	257-0031	秦野市曾屋 626-1	路線バス 61台	旅客運送
3	1650	神奈中ハイヤー(株)	243-0213	厚木市飯山 2824-8	タクシー 29台	旅客運送
4	1651	相模中央交通(株)	243-0018	厚木市中町 3-8-6	タクシー 35台	旅客運送
5	1652	(株) 秦野交通	257-0015	秦野市平沢 1-1	タクシー 25台	旅客運送
6	1653	医療法人 丹沢病院	259-1304	〃 堀山下 557	中型バス 1台	職員送迎 29人
7	1654	社会福祉法人むつみ福祉会 蒲荘	259-1335	〃 三廻部 510	小型バス1台 乗用車2台	職員送迎 20人
8	1655	医療法人財団青山会みくるべ病院	259-1335	〃 三廻部 948	小型バス2台 乗用車1台	職員送迎 45人
9	1656	(株) 太平洋クラブ相模コース	269-1334	〃 柳川 771-1	大型バス 3台	利用者送迎 15人
10	1657	(株) オカパブレコン秦野工場	259-1304	〃 堀山下 199	乗用車 1台	従業員送迎 5人
11	1658	(株) ジェニック	259-1304	〃 堀山下 88	乗用車 1台	従業員送迎 6人

鶴巻温泉駅北口広場乗入れ事業所一覧表

No.	指令番号	事業所	☎	所在地	平成13年度乗入れ車両	備考
1	1659	神奈川中央交通(株)	254-0811	平塚市八重咲町 6-18	路線バス 105台	旅客運送
2	1660	(株) 愛鶴	257-0024	秦野市名古屋 407-3	タクシー 28台	旅客運送

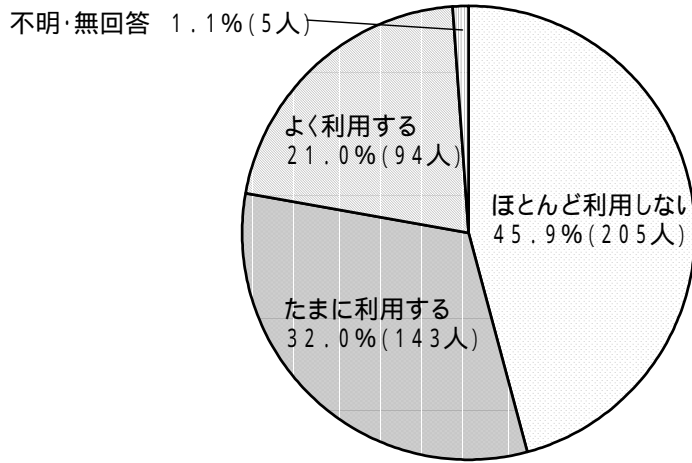
第 23 回市民意識調査

設問ごとの集計

= 路線バスの利用実態 =

問1 市内路線バスの利用状況についてお聞きします。

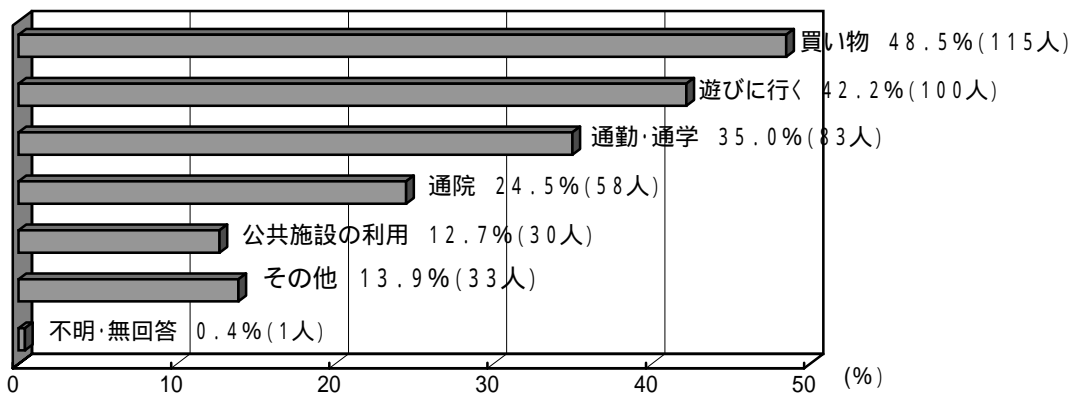
(1) あなたは市内の路線バスを利用していますか。



路線バスの利用状況について、回答者のうち半数近くの方は「ほとんど利用しない」(45.9%)と答えています。これに対して、「たまに利用する」「よく利用する」を合わせた路線バス利用者(53.0%)は半数を超えており、概ね2人に1人は路線バスを利用していることがわかります。

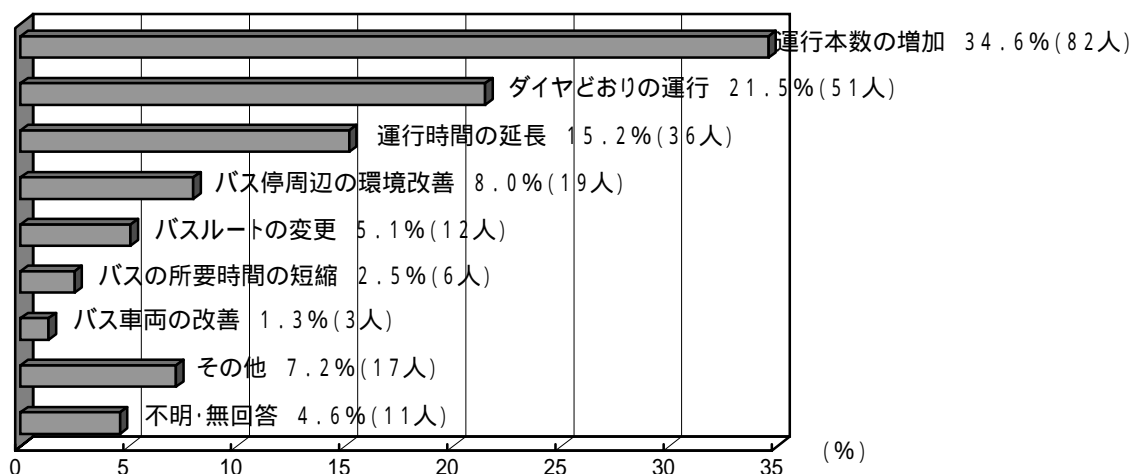
(2) この質問は、(1)で「よく利用する」「たまに利用する」を選んだ方のみ《237人》のみお答えください。

ア あなたは、どういう目的でバスを利用することが多いですか。次の中からあてはまるものを2つ以内で選んでください。



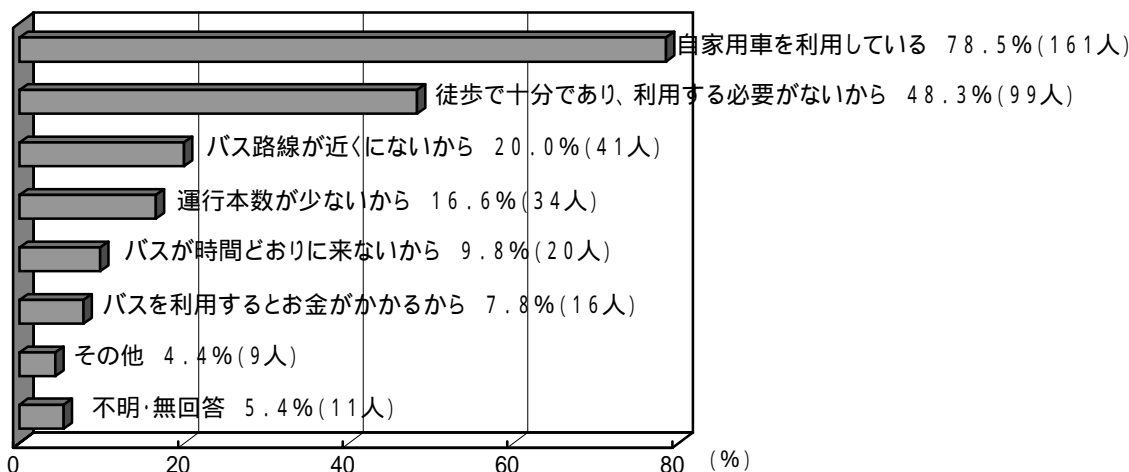
路線バスの利用目的のうち、最も回答の多かった項目は「買い物」(48.5%)で、続いて「遊びに行く」(42.2%)の順となっており、毎日の利用が見込まれる「通勤・通学」(35.0%)を上回っています。

イ あなたは、バスを利用する上で改善してもらいたいことがありますか。
次の中から特にあてはまるものを1つ選んでください。



路線バスを利用する中で改善してほしいと感じていることは、「運行本数の増加」(34.6%)が最も多く、他の項目をかなり上回っています。全体として、運行ダイヤに関する改善要望が多い傾向となっています。

(3) この質問は、(1)で「ほとんど利用しない」を選んだ方《205人》のみお答えください。あなたが、路線バスを利用しない理由について、次の中からあてはまるものをいくつでも選んでください。

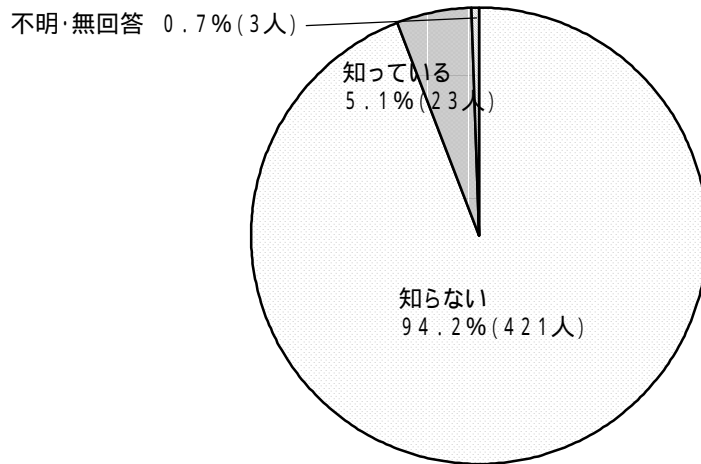


路線バスを利用しない理由として、圧倒的に多かった回答は「自家用車を利用しているから」(78.5%)でした。1世帯で複数台の自家用車を保有している車社会の成熟ぶりが、そのまま反映された結果となっています。

他には「徒歩で十分であり、利用する必要がないから」(48.3%)という地理的要因を理由にした回答が多くなっており、バス路線そのものが理由となっているケースは少なくなっています。

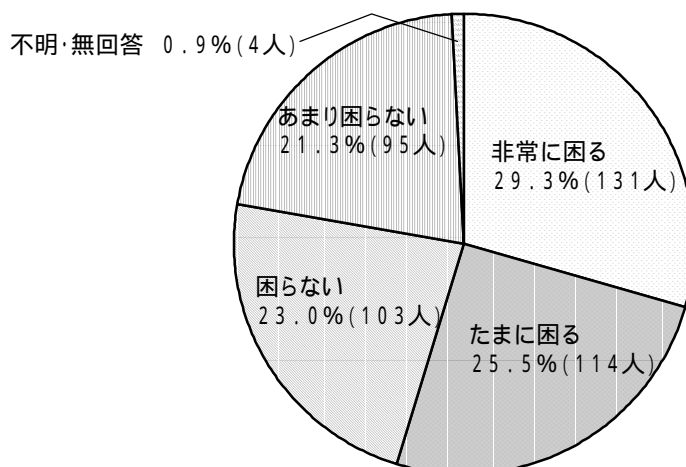
問2 バス路線の廃止についてお聞きします。

(1) 道路運送法の改正に伴い、平成14年2月以降、一部のバス路線が廃止される予定ですがご存知ですか。



道路運送法の改正に伴う乗合バスの規制緩和について、回答者の9割以上が「知らない」(94.2%)と答えています。一部のバス路線が廃止されるなど、市民生活への影響が予想される問題であることから、市民への周知及び市民レベルでの議論が必要と思われます。

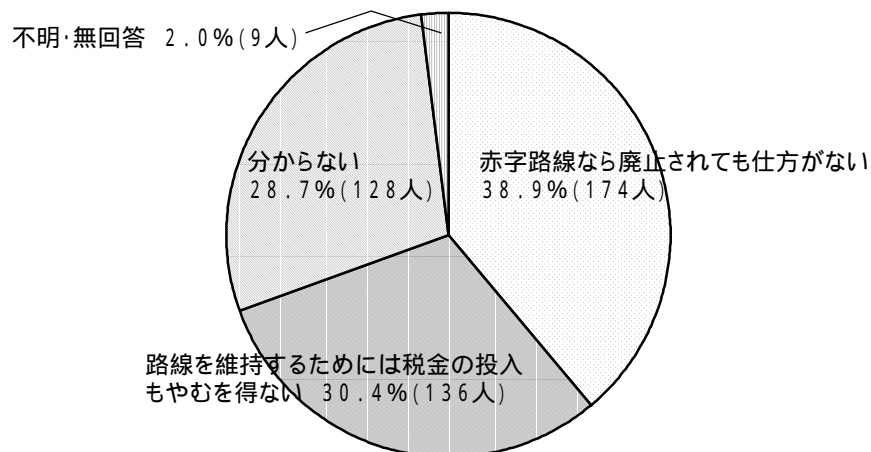
(2) あなたのお住まいの近くを通るバス路線が廃止された場合、あなたが生活を送る上で困ることはありますか。



バス路線廃止に伴う日常生活への影響について、「非常に困る」「たまに困る」と答えた人(54.8%)は半数を超えており、「困らない」「あまり困らない」と

答えた人（44.3%）を少しですが上回っています。問1で質問した路線バスの利用状況と回答傾向が似通っており、概ね回答者の2人に1人が、バス路線廃止に伴い何らかの影響を受けると考えていることがわかります。

（3） あなたのお住まいの近くを通るバス路線が廃止される場合、あなたはどのように考えますか。



自宅近くのバス路線が廃止されると仮定した場合、「赤字路線なら廃止されても仕方ない」（38.9%）と考える人と「路線維持に向けた税金投入」（30.4%）を考える人が同じくらいの割合で分かれる結果となりました。バス路線廃止に伴う日常生活への影響の度合いに合わせ、回答が分かれたものと思われます。

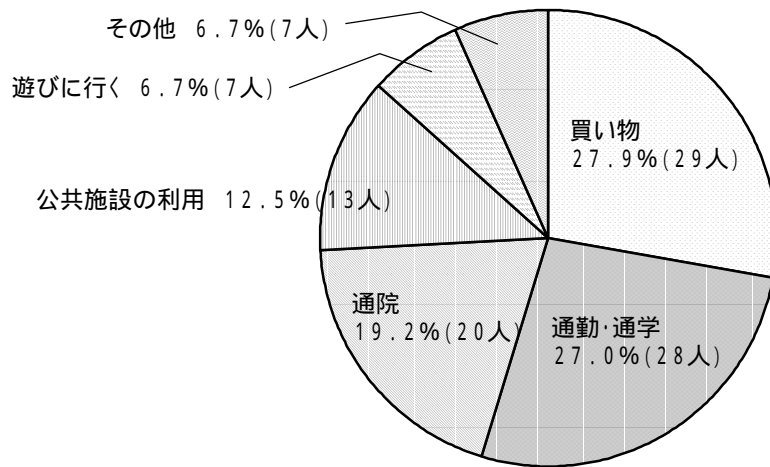
問3 日常生活を送る上で、路線バスを運行してほしい場所があるかどうかお聞きします。（この質問は104人の方が回答しています。）

（1） あなたが特に路線バスの運行を希望される場所（コース）を1つ記入してください。

- スーパーキミサワ・くずは台団地・東田原方面（他に同意見6件）
- 秦野駅～畑中・三協町～渋沢駅（他に同意見3件）
- 秦野駅～榎木堂～東小学校（他に同意見2件）
- 秦野駅南口～新日赤病院（他に同意見2件）
- 秦野駅～渋沢駅（菩提経由）（他に同意見2件）
- 大倉・戸川公園方面（他に同意見2件）
- 秦野駅～新日赤病院～大竹～平沢～渋沢駅（他に同意見1件）
- 鶴巻温泉駅～平塚駅（他に同意見1件）

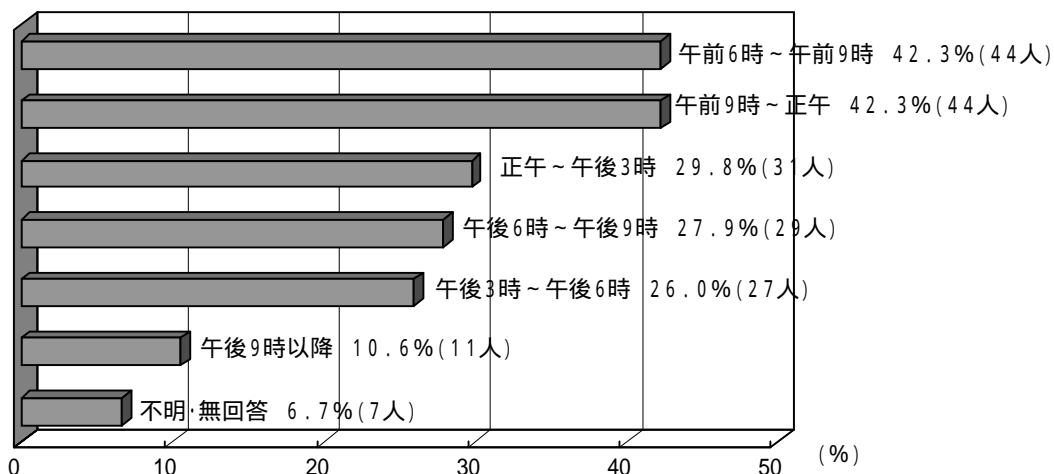
秦野駅～畑中～新日赤病院（他に同意見 1 件）
イトーヨーカドー経由南が丘行（他に同意見 1 件）
ジャスコ～新日赤病院（他に同意見 1 件）
東海大学前駅～大根台団地（他に同意見 1 件）
秦野駅～平塚駅（他に同意見 1 件）
秦野駅～平塚線（深夜バス）
秦野駅～南が丘～二宮駅
秦野駅～日立製作所～テクノパーク
秦野駅～鶴巻温泉駅
秦野駅～蓑毛
渋沢駅～文化会館
渋沢駅～伊勢原駅
渋沢駅～平塚駅
渋沢駅～二宮駅
東海大学前駅～伊勢原駅
東海大学前駅～平塚駅
東海大学前駅～オレンジヒル～秦野駅
鶴巻駅～湘南老人ホーム
保健福祉センター～市役所
養泉院前～秦野駅～運動公園
菩提の向山橋より上
森戸方面
白泉寺
南が丘～高砂車庫
真田方面
渋沢相互住宅方面
県道 7 1 号（秦野・二宮線）環境衛生センター入口方面
グリーントウン入口方面
曾屋弘法方面
南が丘～平塚駅
日立物流方面
国立療養所神奈川病院方面

(2) その場所へは、主にどういう目的で行きますか。次の中からあてはまるものを1つ選んでください。



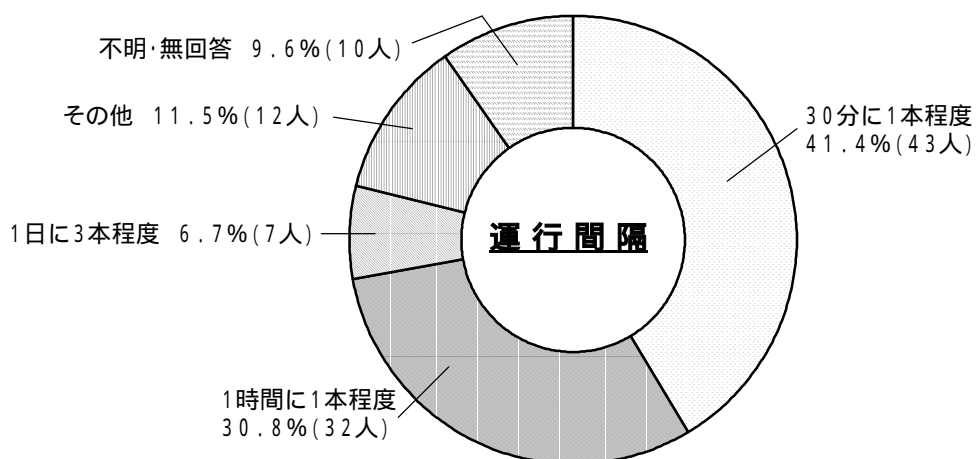
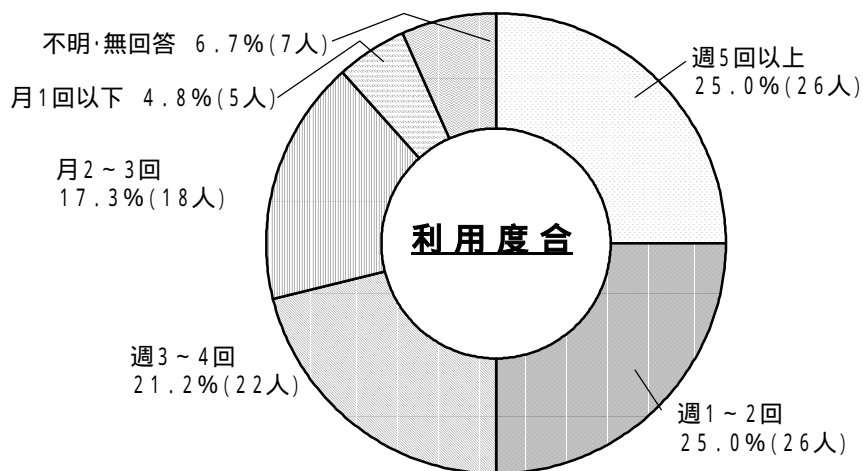
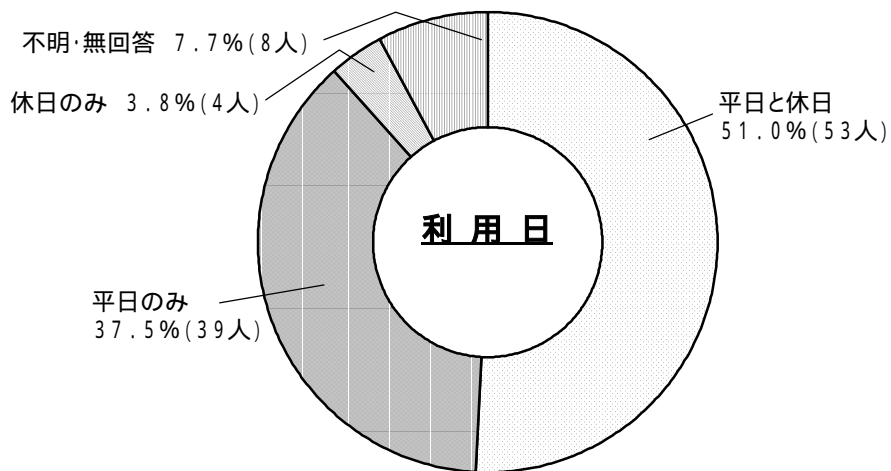
「買い物」(27.9%)や「通勤・通学」(27.0%)など日常生活を送る上で基本となる行動パターンを利用目的に挙げる人が多くなっています。既存の運行コースにおける利用目的で回答の多かった「遊びに行く」は、ここでは6.7%と低くなっており、必要に迫られた利用目的が優先された格好です。

(3) その路線バスは、どの時間帯に運行していると望ましいですか。次の中からあてはまるものを2つ以内で選んでください。



新たに運行を希望するバス路線の運行時間帯は、利用目的で回答の多かった「通勤・通学」などを反映して、「午前6時～午前9時」「午前9時～正午」(各42.3%)といった午前中の時間帯に回答が多く集まっています。

(4) その場所へ路線バスを運行する場合、利用日・利用度合・運行間隔について、あなたが望ましいと思うものを、それぞれ1つずつ選んでください。



新たに運行を希望するバス路線に対する期待度は大きく、「利用日」「利用度合」「運行間隔」のそれぞれについて、日常的な利用を前提とした回答傾向が見られます。

秦野市バス交通確保対策基本

平成 14 年 3 月発行

発行 秦野市都市経済部都市整備課
〒257-8501 神奈川県秦野市桜町一丁目 3 番 2 号
(0463)82-5111(代) FAX(0463)82-6793
<http://www.city.hadano.kanagawa.jp>
