

| | | | |
|--------|------|-------|--|
| 今後の進め方 | 令和6年 | 1月16日 | 議員連絡会にて報告（意見聴取：2月26日まで） |
| | 〃 | 1月17日 | パブリック・コメントの実施（広報はだの1月1日号掲載、意見募集：2月16日まで） |
| | 令和6年 | 3月 | 地域公共交通会議にて計画案の承認 計画策定 |

秦野市地域公共交通計画（案）の概要

令和 6 年 1 月 4 日
交通住宅課作成

1 目的

人口減少・高齢化を見据え、地域の実情と市民需要、新東名高速道路による交通アクセス性向上による観光需要等に適した持続可能な地域公共交通ネットワークを確保した、地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにした上で、課題解決のための基本方針、実施事業を明らかにすることを目的とする。

2 計画策定の理由

(1) 社会情勢の変化に対応

- ア 少子高齢化による利用者減少、運転手不足、既存公共交通の維持
- イ 地域公共交通の過渡期において、次世代交通等の導入を検討

(2) 国庫補助への対応

- ア フィーダー系統補助：令和 6 年度に翌年令和 7 年度分の国庫補助申請をするにあたり、計画策定が要件
- イ その他の国庫補助：本計画策定が補助金交付の要件となる可能性大

3 計画期間

令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間

4 地域公共交通の課題

現況把握や市民等の意向把握（各種アンケート）から課題を整理した。

| |
|--------------------------------|
| ①高齢者・障害者等交通弱者への対応 |
| ②市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 |
| ③点在する交通空白・不便地域の改善 |
| ④地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 |
| ⑤公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 |
| ⑥分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 |
| ⑦渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 |
| ⑧秦野丹沢 SA・SIC 周辺など観光客への対応 |
| ⑨多様な主体の連携による持続可能性の確保 |

5 基本理念及び基本方針

基本理念である「地域の活力を支え、交流を促進する“魅力”ある持続可能な公共交通網の構築」に基づき、課題を解決するための基本方針を定めた。

基本方針 1 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

基本方針 2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

6 計画の目標及び主な実施事業

基本方針を実現するために達成すべき計画目標を定め、事業を実施する。

(1) 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成

ア 路線バス、乗合タクシー及びタクシー等の維持や利用促進

イ 地域の支え合いによる移動支援により、地域公共交通を補完

(2) 市外への移動を支援するアクセス強化

ア 小田急線や高速バス等の広域基幹公共交通の利便性向上と利用促進

(3) 利用しやすい地域公共交通の整備

ア 各公共交通機関同士の乗継環境の向上

イ 待合環境や人にやさしい車両導入等、安全安心に移動できる環境創出

ウ 公共交通や観光情報の発信

(4) 環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築

ア 「はだの交通スリム化推進事業」や環境に配慮した施策の実施

イ 商業活性化のための利用促進サービスの連携

7 他市町村の地域公共交通計画の策定状況

(1) 策定済み

川崎市、相模原市、厚木市、大和市、海老名市、伊勢原市、大井町

(2) 今年度策定予定

藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、寒川町、大磯町、二宮町、中井町、松田町、山北町

秦野市地域公共交通計画 【概要版】

序 計画策定の目的と位置づけ

1 策定の目的

- マイカー依存や人口減少、少子高齢化により公共交通利用者減少。
- 一方、新東名高速道路は本市域まで開通し、都内との交通アクセスが向上。

持続可能な公共交通ネットワークを確保するために計画を策定。
(「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」)

2 位置付け

【最上位計画】総合計画「はだの2030」

地域公共交通計画

整合

【関連計画】

- 秦野市都市マスタープラン
- はだの交通計画 ○秦野市立地適正化計画
- 表丹沢魅力づくり構想など

3 計画区域 秦野市全域

4 計画期間 令和6～10年度（5カ年）

I 地域公共交通に関する現況把握

I-1 地域特性の整理

- 人口減少、少子高齢化。観光客数は増加傾向
- 交通手段特性として通勤通学流動、交通手段分担率

I-2 地域公共交通の現状把握

- 鉄道、高速バス、路線バス、乗合タクシー、タクシーの現状について：減少傾向、コロナ後約8割回復

I-3 支え合いによる移動支援の現状把握

- 福祉有償運送、タクシー利用券、買い物支援事業

I-4 交通空白・不便地域の状況 ※詳細別図

- 路線バスは：1日当り30本以上の路線が、主に市街化区域に人口ベース66.3%をカバー

I-5 地域公共交通を取り巻く社会情勢

- 国内動向（少子高齢化、SDGs、環境問題）
- 民間事業者の経営悪化による、減便、系統廃止等
- 運転手（担い手）の高齢化と不足
- バリアフリーの推進、デジタル化

I-6 上位計画及び関連計画等における位置付けの整理

- 県交通計画、市総合計画、都市マスタープラン、立地適正化計画、表丹沢魅力づくり構想等の整理

II 市民等の意向把握

II-1 市民アンケート

- 市民の公共交通に対する現状把握と、今後の交通の在り方のため調査。
- 高齢になるほど移動の不安度が高い。外出手段自動車依存が高い。
- 路線バスの利用頻度、バス接近情報の認知度が低い。

II-2 民生委員・児童委員アンケート

- 高齢者や障害者の移動実態や公共交通への要望意見を調査
- 約3割の委員から「移動に困っている・不便を感じている」との回答。

II-3 観光客アンケート

- 観光客に公共交通の利用状況や意向を把握するための調査
- 本市観光地等の周遊時の不便さを4割の観光客が感じている。
- 「乗り継ぎ方法や利用の仕方が分かりにくい」という意見1割。

II-4 路線バス利用者アンケート

- 路線バス利用者の利用状況と、今後の意向把握のため調査。
- 市外へは路線バスと鉄道を利用し移動。
- 運行ルート等は6割が満足するが、本数や運行時間で3割が不満。

II-5 乗合タクシー利用者アンケート

- 乗合タクシー利用者の利用状況と、今後の利用意向把握のため調査。
- 運行サービス満足度は6割強。運行本数と運行時間の改善要望は4割。

II-6 交通事業者・関係団体アンケート

- 利用特性や、現在抱えている課題、利用者からの要望把握のため。
- 全体：乗務員、運転手確保の問題
- バス：交通渋滞や、駅前広場の一般車駐停車を起因とする遅延が発生。

II-7 送迎バス運行事業者アンケート

- 市内4駅の駅前ロータリーへの乗り入れ事業者へ調査。
- 企業送迎バスへ混乗は難しいという意見が多数。

III 地域公共交通の課題

資料 2

| 課題を導き出した要因 | 課題 |
|--|---------------------------------|
| ・高齢者数は令和12年には33.3%と増加予測（総合計画） ・将来の移動不安度が3～4割と高い回答（市民アンケート） | ① 高齢者・障害者など交通弱者への対応 |
| ・路線バスの利用頻度「利用しない・年に数回」が約7割と低い ・新型コロナウイルス後も利用者の回復見通しが厳しく、運転手確保も困難。 | ② 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 |
| ・「交通空白地域」約13%「交通不便地域」約12% ・買い物支援事業や送迎ボランティア等の地域の支え合い支援を実施してきた。 | ③ 点在する交通空白・不便地域の改善 |
| ・運行本数や運行時間帯の改善要望（乗合タクシー利用者アンケート） ・利用者数の減少により、収支率が悪化し行政負担額が増加。 | ④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 |
| ・路線バス乗車前後の移動手段では鉄道が多数。（路線バス利用者アンケート） ・商業施設、病院、公共施設及び観光資源等へは、鉄道4駅から路線バスや乗合タクシーへの乗り換えが必要。（地域公共交通に関する現況把握） | ⑤ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 |
| ・路線バスの運賃、時刻、サービスが認知不足（市民アンケート） ・公共交通の利用頻度は、「年に数日」「利用しない」割合が各交通で高い回答（市民アンケート） | ⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 |
| ・「自分で車を運転する」4割（市民アンケート）、代表交通手段分担率は自動車約5割（近隣市より高い） ・駅周辺や駅ロータリーの一般車両により渋滞（事業者アンケート） | ⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 |
| ・観光地を周遊する移動手段が不便（観光客アンケート） ・市内には観光資源が多くあり、観光客数は増加傾向（地域公共交通に関する現況把握） | ⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 |

⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

IV 地域公共交通の基本方針

地域公共交通の基本理念

地域の活力を支え、交流を促進する
“魅力”ある持続可能な公共交通網の構築

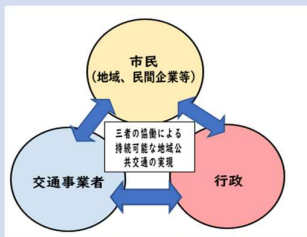
| 【地域公共交通の課題】 | 【地域公共交通の基本方針】 |
|--|--|
| ① 高齢者・障害者など交通弱者への対応 ② 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ③ 点在する交通空白・不便地域の改善 ④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ⑤ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 ⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 ⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 ⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 ⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | 基本方針1 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す |
| ① 高齢者・障害者など交通弱者への対応 ⑤ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 ⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 ⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 ⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 | 基本方針2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す |
| ④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 ⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | 基本方針3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す |

V 計画の目標及び実施事業

1 計画の目標 及び 2 実施事業 及び 3 実施事業の概要

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

4 事業推進に向けた実施体制



【市民(地域、民間企業等)】

・利用促進に関する取組へ参画し、持続可能な公共交通実現に協力する

【交通事業者】

・運送サービスの質の向上や、利用を容易にするための情報提供の充実に努める

【行政】

・効率的な運行となるように、公共交通事業者等と連携する

5 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

| 評価指標 | 指標の定義 | 目標値 |
|-----------------------|---|---|
| ① 年間地域公共交通利用者数 | ・鉄道4駅1日平均乗降者数 ・路線バス年間利用者数 ・乗合タクシー年間利用者数 | 令和4年度実績値を目標値として設定 (人口減少等を考慮し、現状維持を目標とする) |
| ② 地域公共交通サービスの維持 | ・路線バス系統数 ・乗合タクシー地区数 | |
| ③ 市民の地域公共交通の利用割合 | ・鉄道・路線バス、タクシー利用者割合 | |
| ④ 地域公共交通に係る行政負担額及び収支率 | ・乗合タクシーの行政負担額 ・乗合タクシーの収支率(対運行経費) | |
| ⑤ 地域との連携による取組 | ・商業施設等との連携による導入件数 ・運転手確保策の実施回数 | |

VI 計画の達成状況の評価

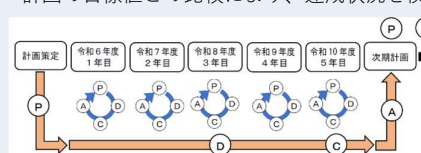
1 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

● 事業実施状況の評価(年に1回)

地域公共交通への取組や運行状況についての実施状況を毎年度評価

● 目標達成度の評価(計画期間最終年度に実施)

計画の目標値との比較により、達成状況を検証



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

2 評価の方法及びスケジュール

・最終年度に、交通事業者からの利用実績、各種アンケート調査等から評価を実施し、見直しや新規事業を検討し、次年度計画を策定します。(※必要に応じて、適宜計画・目標値の見直しを実施。)

| 項目 | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
|----------------|----------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 評価検証調査 | 利用者数実績・整理 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 市民アンケート調査 | | | | | ○ |
| | 公共交通利用者アンケート調査 | | | | | ○ |
| 事業実施状況の評価 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 目標達成度の評価 | | | | | | ○ |
| 計画・目標値の見直し※ | | | | | | ○ |
| 秦野市地域公共交通会議の開催 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

秦野市地域公共交通計画

(案)

令和6年(2023年)〇月

秦野市
秦野市地域公共交通会議

【 目 次 】

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

序 計画策定の目的と位置付け

I 計画策定の目的

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

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

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

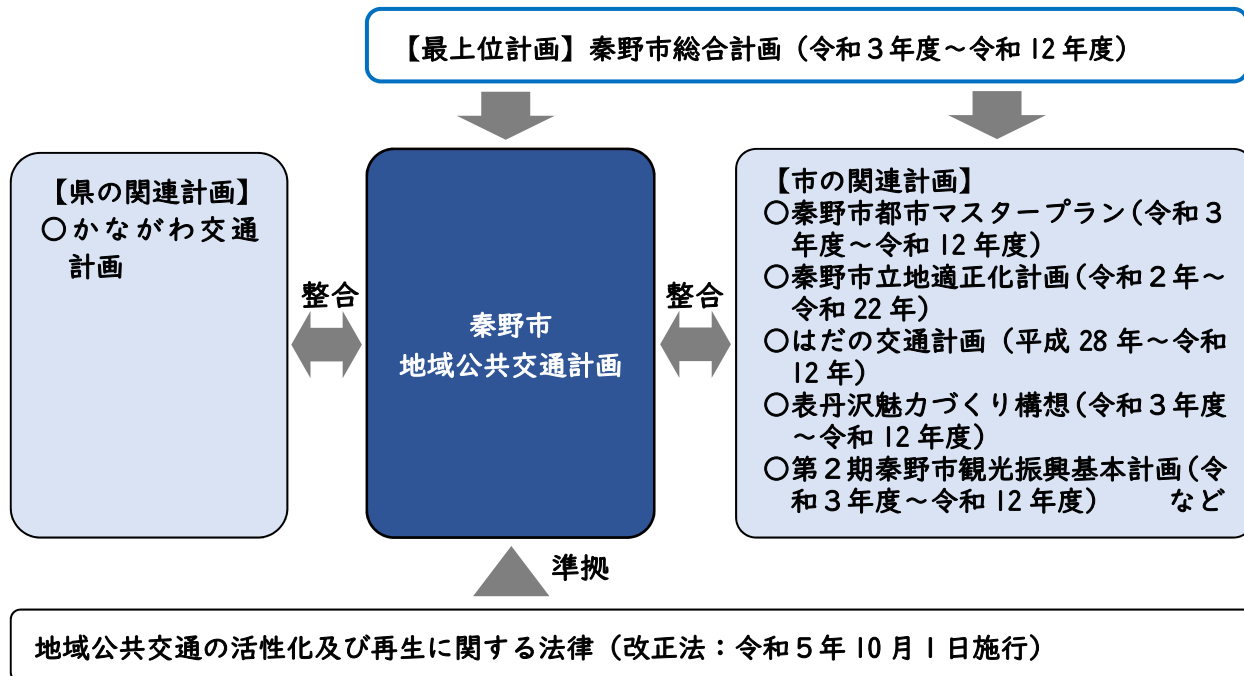
一方、令和2年4月には「秦野市立地適正化計画」を策定し、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現を目指しており、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの形成が求められています。また、新東名高速道路が新秦野インターチェンジまで開通し、都内からの交通アクセスは向上しました。この新東名高速道路の供用を見据え、令和2年9月には「表丹沢魅力づくり構想」を策定し、本市の魅力向上を図っているところです。

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

本計画では、地域公共交通に関する現状や市民等の意向を把握し、地域公共交通の課題を整理した上で、その課題解決に向けた地域公共交通の基本方針、計画の目標及び実施事業について明らかにします。

2 計画の位置付け

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



3 計画区域

本計画の区域は、秦野市全域とします。

4 計画期間

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

I 地域公共交通に関する現況把握

I-1 地域特性の整理

I 位置

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

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

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



2 人口動向

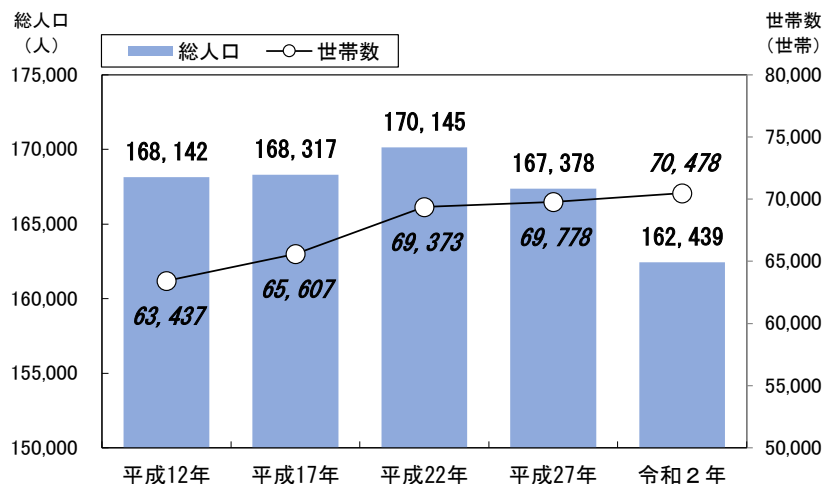
(1) 総人口・世帯数

本市の総人口は、国勢調査によると、令和2年10月1日時点で162,439人となっており、平成22年の170,145人を境に減少に転じており、平成22年から令和2年にかけて7,706人減少しています。

世帯数は、令和2年10月1日時点で70,478世帯となっており、人口減少に関わらず増加が続いています。

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

■総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

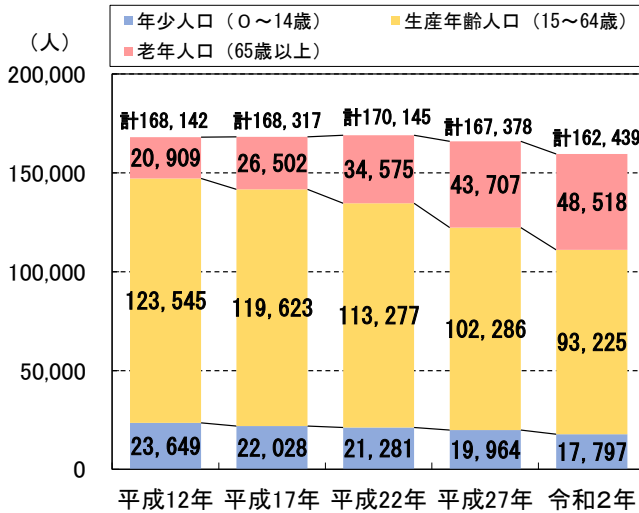
(2) 年齢3区分別人口

令和2年の年齢3区分別人口*構成比は、年少人口が11.2%、生産年齢人口が58.4%、老年人口が30.4%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合は平成17年から令和2年で約2倍となっています。

また、老年人口の割合は30.4%と、国(28.6%)や県(25.4%)と比較しても高い割合となっています。

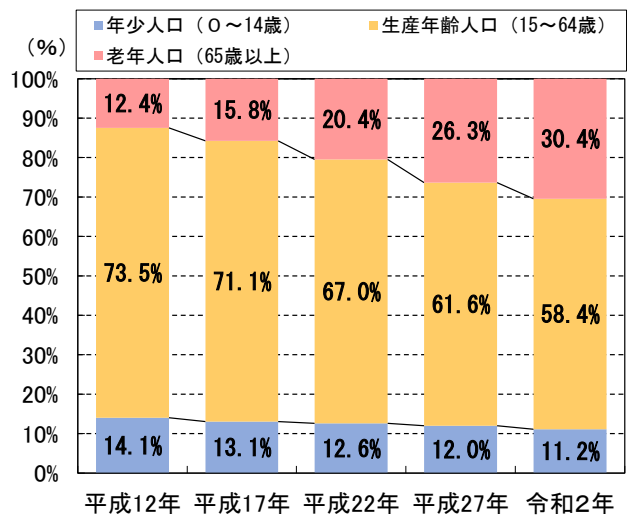
※年齢3区分別人口…0～14歳、15～64歳人口、65歳以上人口

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

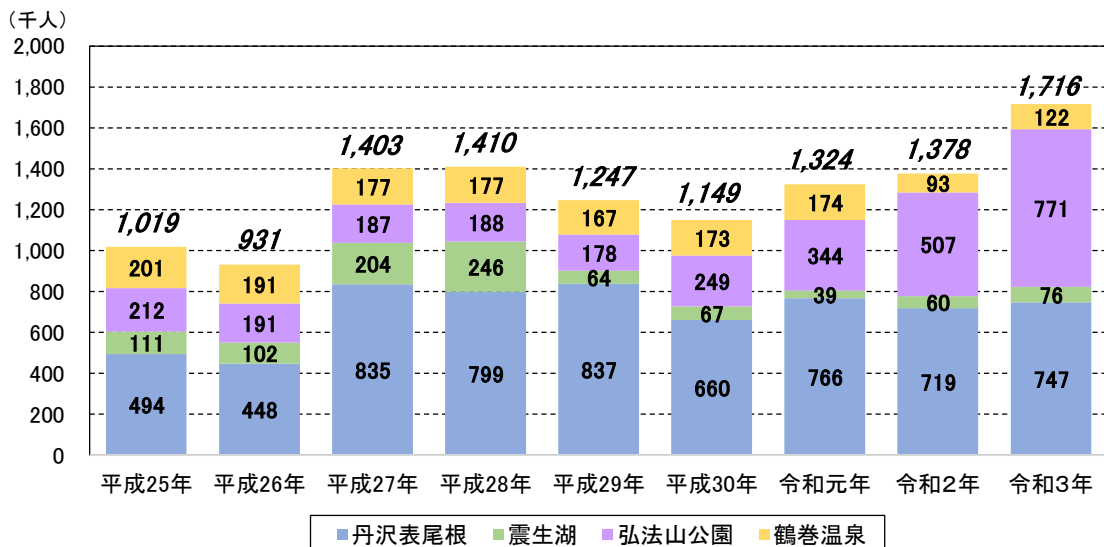
■年齢3区分別人口構成比の推移



3 観光動向

本市は表丹沢に代表される豊かな自然や、鶴巻温泉、弘法山公園など恵まれた観光資源を有しており、観光客数は平成30年以降増加傾向となっています。

■観光地別観光客数の推移



出典：令和4年度版統計はだの

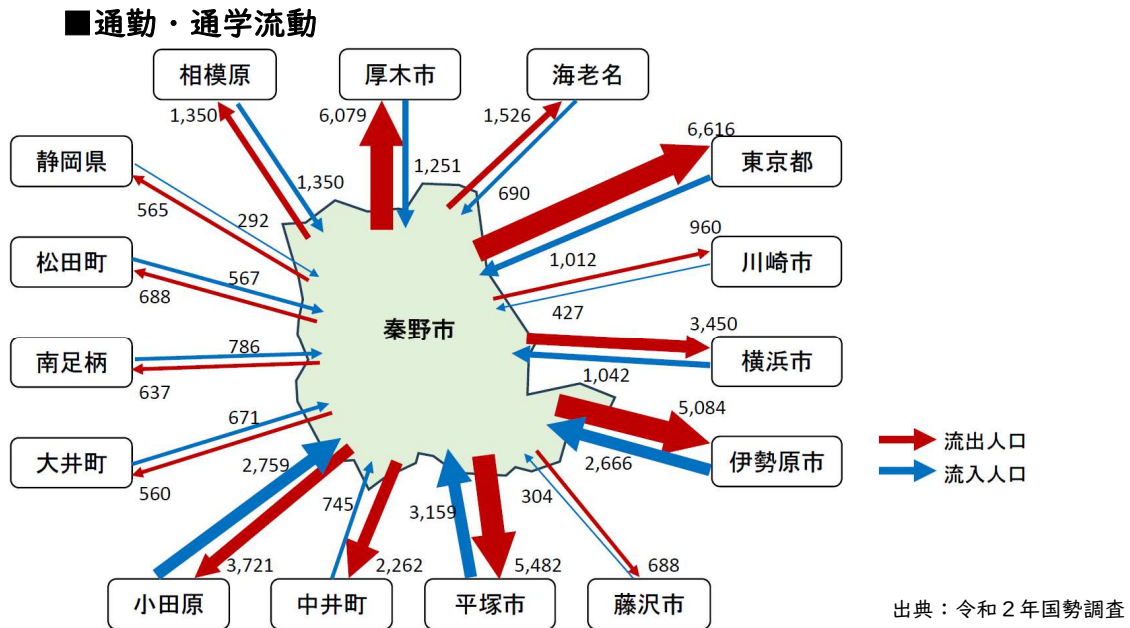
4 交通手段特性

(1) 通勤・通学流動

令和2年国勢調査によると、本市から市外への通勤・通学流動は、東京都へ向かう人が最も多く、次いで厚木市、平塚市の順となっています。

逆に、市外から本市への通勤・通学流動は、平塚市が最も多く、次いで小田原市、伊勢原市の順となっています。

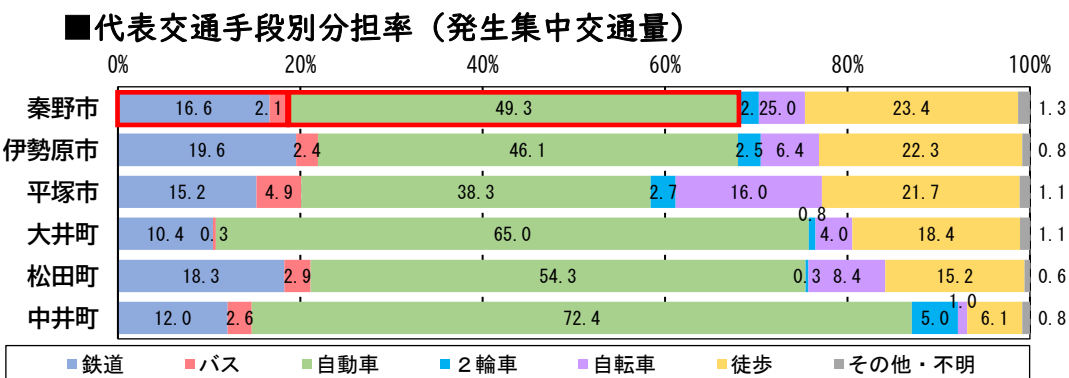
昼夜間人口比率（昼間人口139,676人÷夜間人口162,439人（令和2年国勢調査））は約86%で、流出超過の傾向となっています。



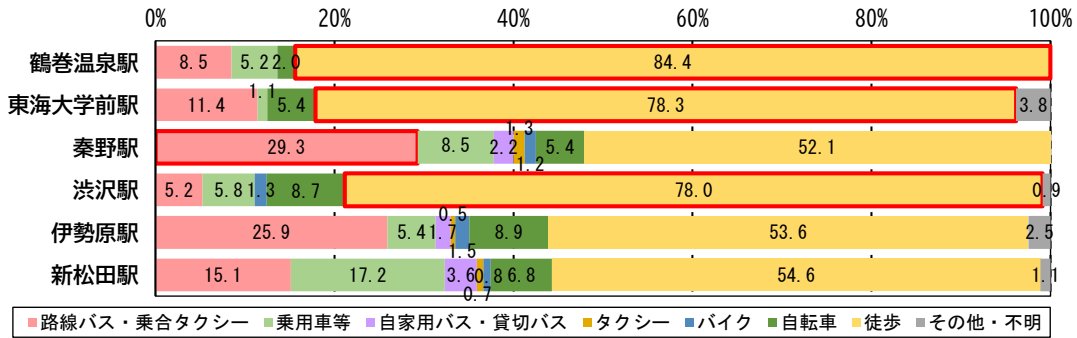
(2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

平成30年東京都市圏パーソントリップ調査による代表交通手段は、鉄道・バスの分担率が18.7%と、隣接する伊勢原市、平塚市と比較してやや低く、自動車交通手段分担率が49.3%とやや高くなっており、自動車依存度が高い状況です。

駅端末交通手段の路線バス・乗合タクシーの分担率は、市内鉄道4駅の中で秦野駅が29.3%と高く、駅までの交通手段として公共交通が利用されており、渋沢駅、東海大学前駅及び鶴巻温泉駅は徒歩分担率が高くなっています。



■ 駅端末交通手段別分担率（発生集中交通量）



出典：平成 30 年 東京都圏パーソントリップ調査

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

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

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



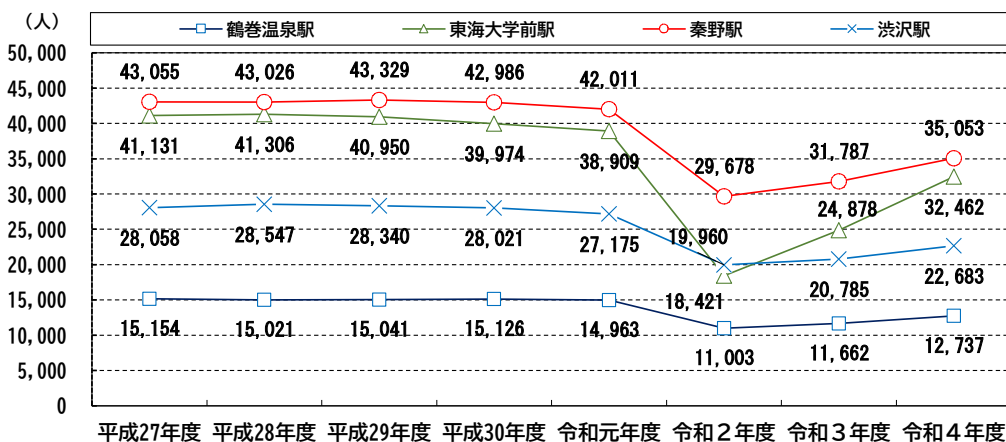
I - 2 地域公共交通の現状把握

I 鉄道

鉄道は国道246号と並行し、小田急小田原線が東西に走っており、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅の4つの鉄道駅があります。

1日平均乗降人員の推移は、平成27年度から令和元年度にかけて横ばいであったものの、令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルスの影響に伴い大幅に減少し、令和2年度から令和4年度にかけて徐々に外出機会の増加やリモートワークなど生活様式の変化等により微増傾向となっています。鉄道4駅合計の直近5年間の1日平均乗降人員を見ると、平成30年度が126,107人に対し、令和4年度が102,935人と約18%減少しています。

■ 1日平均乗降人員の推移



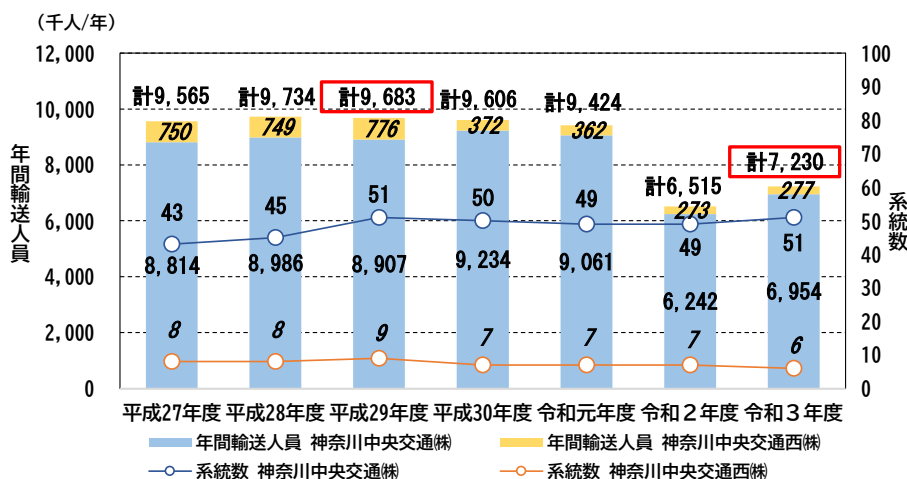
出典：統計はだの、小田急電鉄HP

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

2 路線バス

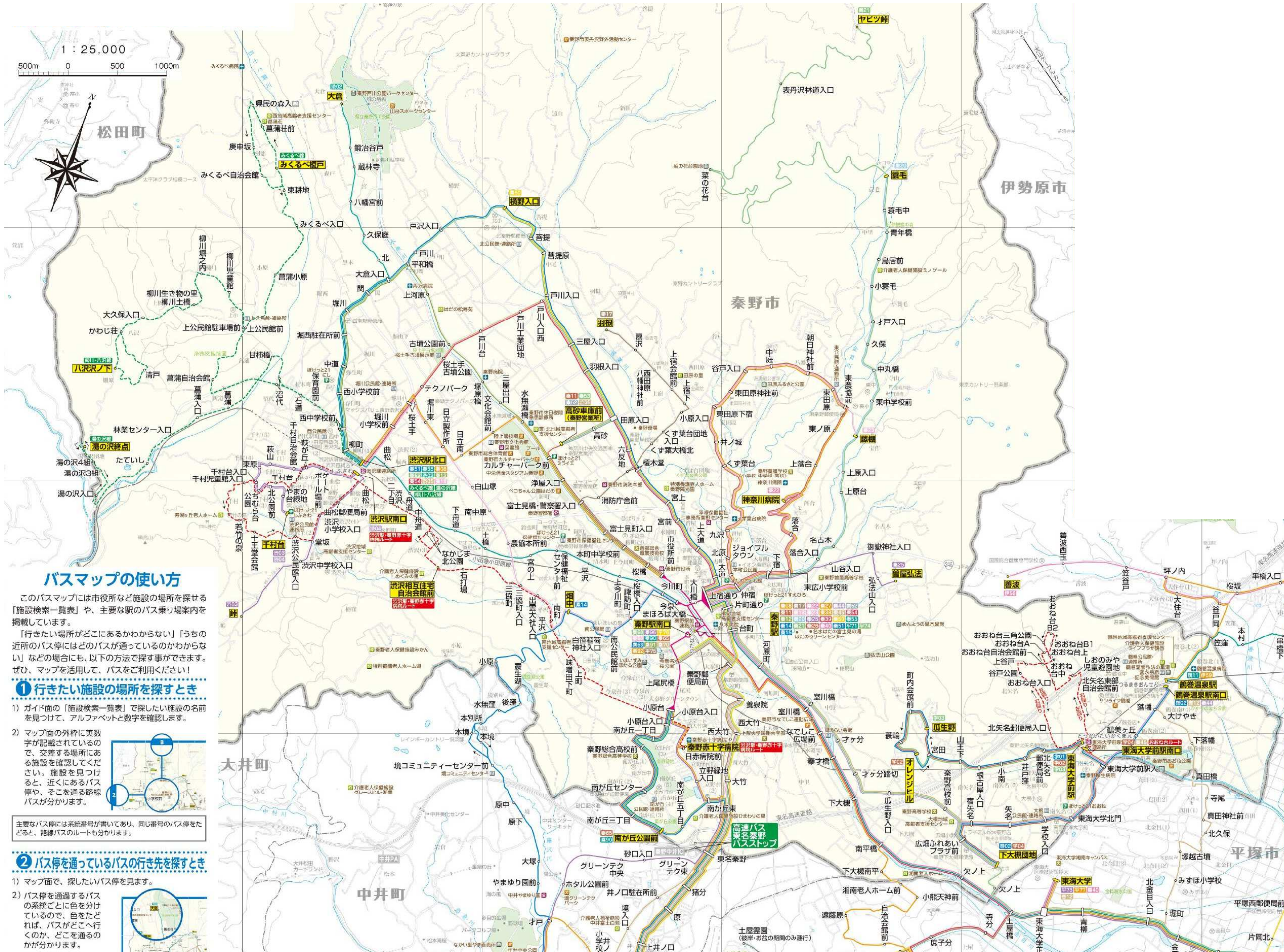
路線バスは、神奈川中央交通(株)と神奈川中央交通西(株)により、秦野駅など鉄道4駅を起終点到57系統が運行中で、年間輸送人員は、平成27年度から令和元年度にかけて横ばいで、令和2年度で新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、直近5年間の年間輸送人員を見ると、平成29年度が9,683千人/年に対し、令和3年度が7,230千人/年と約25%減少しています。

■ 年間輸送人員の推移



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

■路線バスの運行ルート図



バスマップの使い方

このバスマップには市役所など施設の場所を探せる「施設検索一覧表」や、主要な駅のバス乗り場案内を掲載しています。

「行きたい場所がどこにあるかわからない」「うちの近所のバス停にはどのバスが通っているのかわからない」などの場合にも、以下の方法で探す事ができます。ぜひ、マップを活用して、バスをご利用ください!

① 行きたい施設の場所を探すとき

1) ガイド面の「施設検索一覧表」で探したい施設の名前を見つけて、アルファベットと数字を確認します。

2) マップ面の外枠に英数字が記載されているので、交差する場所にある施設を確認してください。施設を見つけると、近くにあるバス停や、そこを通る路線バスが分かります。



主要なバス停には系統番号が書いてあり、同じ番号のバス停をたどると、路線バスのルートも分かります。

② バス停を通過しているバスの行き先を探すとき

1) マップ面で、探したいバス停を見ます。

2) バス停を通過するバスの系統ごとに色を分けているので、色をたどれば、バスがどこへ行くのか、どこを通るのかが分かります。



3 乗合タクシー

(1) 上地区乗合自動車「行け行けばくらのかみちゃん号」

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

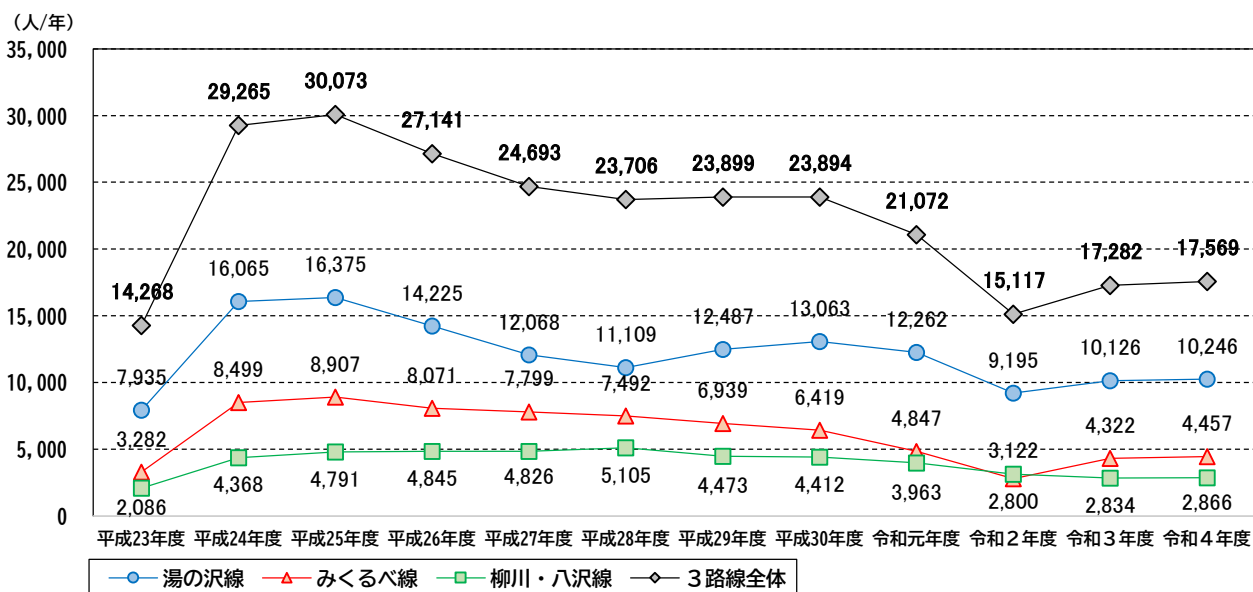
年間利用者数は平成25年度をピークに徐々に減少し、令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、令和2年度から令和4年度にかけて回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス前の水準までには回復していません。

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

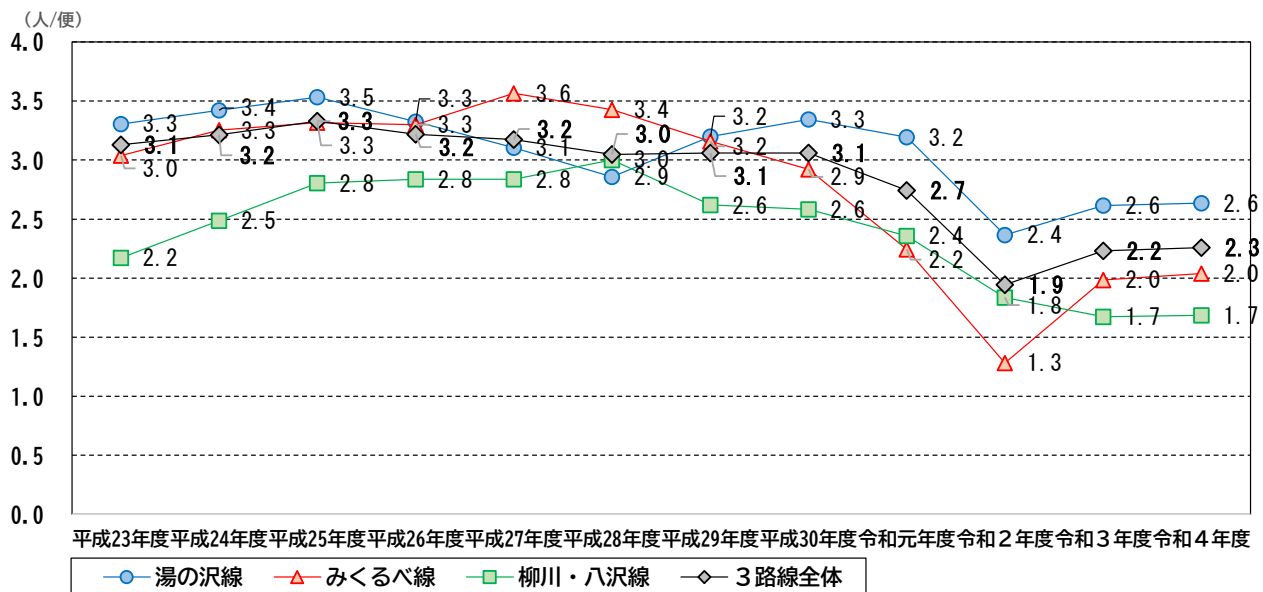
■上地区乗合自動車の運行サービス

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

■上地区乗合自動車の年間利用者数の推移



■上地区乗合自動車の1便平均利用者数の推移



※平成26年10月から本格運行へ移行（1日37便から32便に削減）

※平成29年4月及び平成30年4月にダイヤ変更を実施（運行便数の変更なし）

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

■上地区乗合自動車運行ルート図

上地区乗合自動車

行け行けほくらの かみちゃん号

令和5年10月2日改訂

運行
ルート

湯の沢線

循環線 八沢柳川経由
(右循環)

循環線 みくるべ経由
(左循環)

地域の皆さんで大いに利用し、
支えましょう！



お問合せ先

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



前払い制

運賃
200円 250円 300円

小児 100円

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

※二千円札、五千円札、一万円札はご使用いただけません。

回数券好評発売中！

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

小・中学生定期乗車券発売中

| 乗車区間 | 定期券 | | | | 半額定期券 | | | |
|------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|
| | 1か月 | 3か月 | 6か月 | 年間 | 1か月 | 3か月 | 6か月 | 年間 |
| 全線 | 2,800円 | 7,800円 | 13,200円 | 26,800円 | 1,400円 | 4,100円 | 7,100円 | 13,400円 |
| 柳川線 | 20% | 33.3% | 37% | 44% | 40% | 40% | 40% | 30% |



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

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



(2) 乗合タクシー（路線固定型）

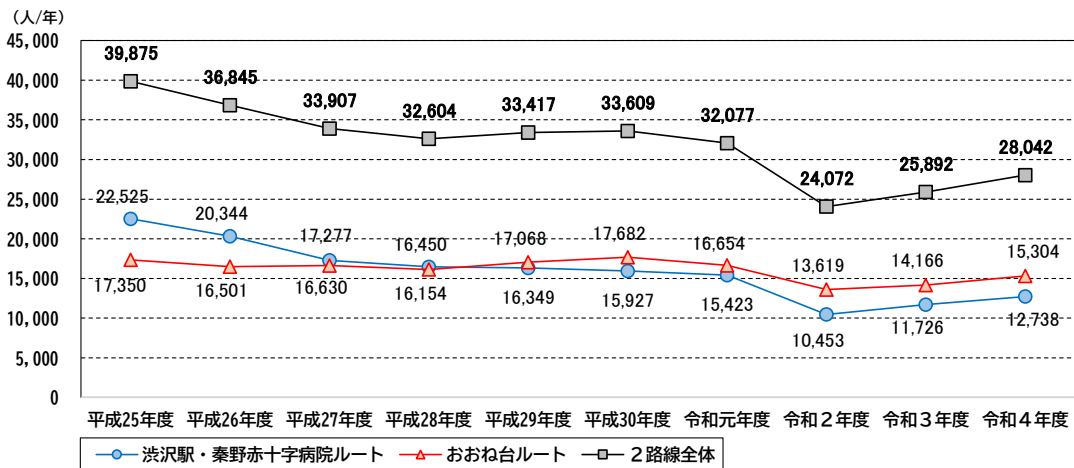
市内にある交通空白・不便地域等の課題への対応として、新たな地域公共交通の導入の必要性が高い2つの区域について、平成20～22年度の実証運行を経て、平成23年度から事業者（株愛鶴）による自主運行として本格運行へ移行しました。

渋沢駅・秦野赤十字病院ルートは令和元年度まで横ばいで推移し、令和元年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、令和2年度から令和4年度にかけて回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス前の水準までには回復していません。おおね台ルートは、平成28年度から平成30年度にかけて増加したものの、その後の推移は渋沢駅・秦野赤十字病院ルートと同様となっています。

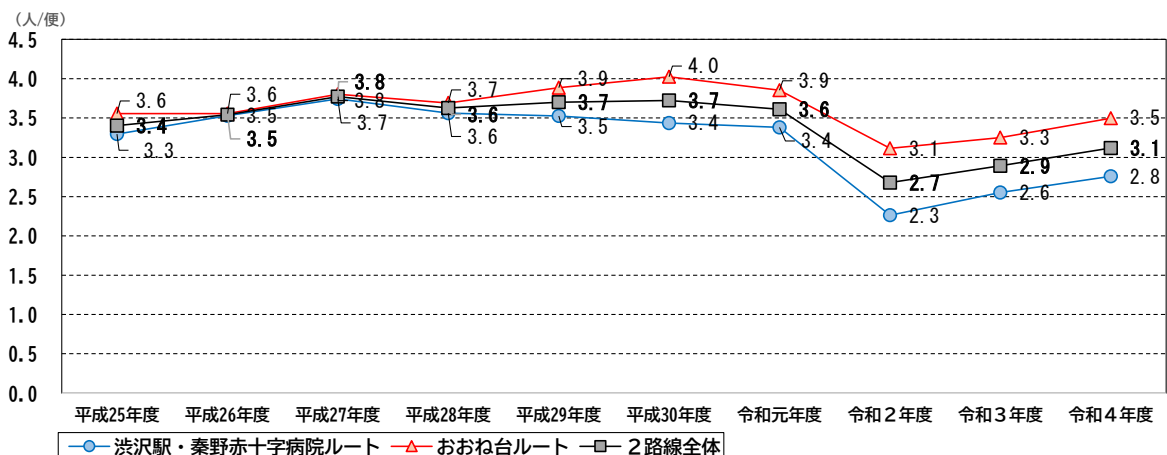
■乗合タクシー（路線固定型）の運行サービス

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

■乗合タクシー（路線固定型）の年間利用者数の推移



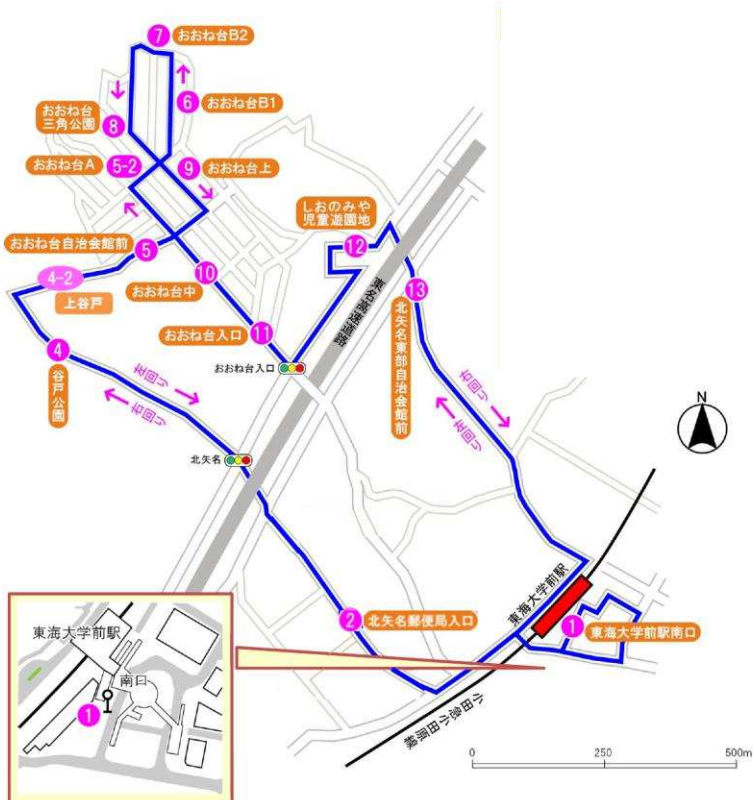
■乗合タクシー（路線固定型）の1便平均利用者数の推移



■ 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート



■ おおね台ルート



(3) 乗合タクシー（デマンド型）

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


■乗合タクシー（デマンド型）の運行サービス

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

■乗合タクシー（デマンド型）の乗降場所


渋沢駅エリア


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




栃窪・渋沢エリア

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



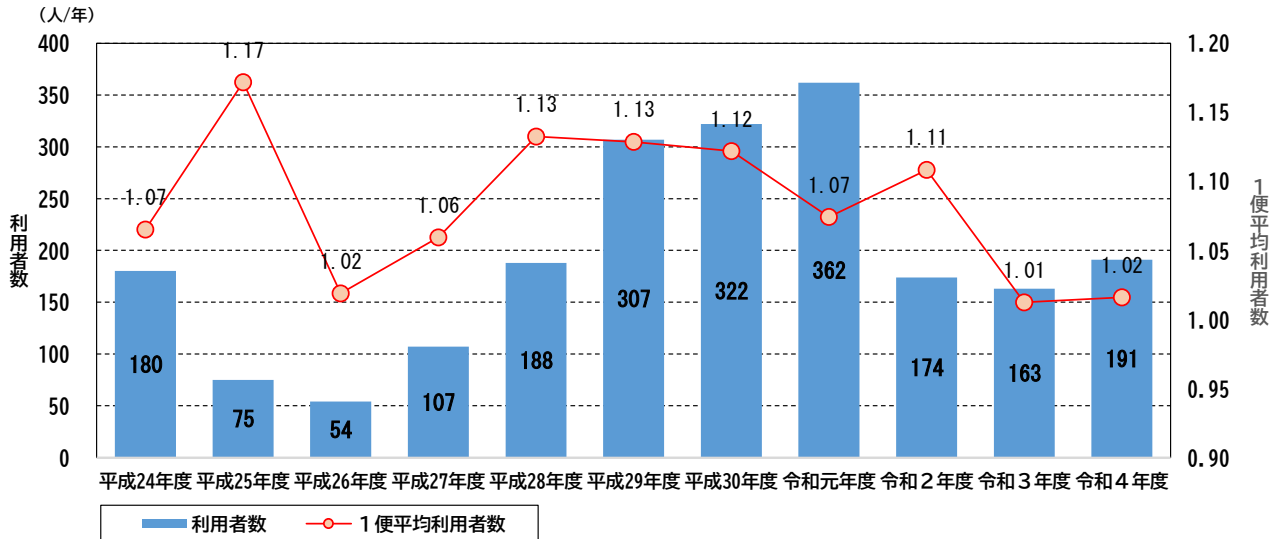


デマンド型乗合タクシーは、セダン型の車両でお迎えにあがります。



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

■乗合タクシー（デマンド型）の利用実績



4 タクシー

本市内のタクシー会社は、3社が運行中です。

タクシーの利用者数は、新型コロナウイルスの影響等により大幅に減少し、その後回復傾向にあるものの、新型コロナウイルス前水準までには戻っていません。利用者は、駅や主要施設等での待機中に利用される方が多く、高齢者が通院目的、会社員が飲食店目的での利用が多い状況となっています。

■タクシー事業者の概要

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



▲ジャンボタクシー



▲ユニバーサルデザインタクシー

5 高速バス

高速バスは、小田急ハイウェイバス(株)とJRバス関東(株)等により、東名秦野バスストップを停車する新宿・箱根線、羽田空港線、東名ハイウェイバス(静岡線)が運行しています。また、東名秦野バスストップを停車する名古屋・京都・大阪・鳥取・岡山方面の夜行高速バス(各方面：1往復/日)が杉崎運輸(株)により運行しています。

(令和5年4月1日現在)

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

※1 起終点～東名秦野バスストップまでの運賃

※2 方面、運行日、予約状況により変動 ※3 現在一部の便は運休



※高速バス利用者の利便性向上のために設置された駐車場

I-3 支え合いによる移動支援の現状把握

1 福祉有償運送

高齢や障害等の理由で、バス、タクシー等の公共交通機関を単独で利用することが困難な方を対象に、福祉有償運送を実施している事業所があります。なお、本市では、移動を手助けする移送ドライバーを養成するための「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を平成28年度から実施しています。

■福祉有償運送事業者一覧

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

2 福祉タクシー利用券

本市では、在宅の重度の障害者の方の経済的負担の軽減や、社会参加の促進のために、福祉タクシー利用券の交付を行っています。

■事業概要

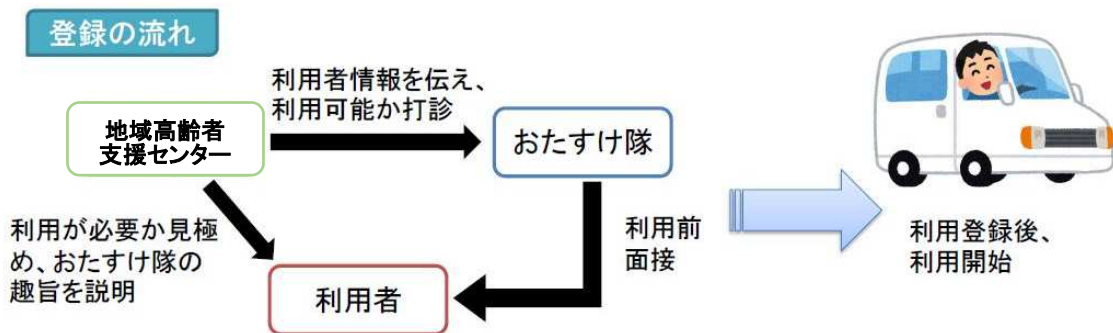
| | |
|------|---|
| 対象者 | ・身体障害者手帳1級及び2級の方 ・療育手帳A1及びA2の方 ・精神障害者保健福祉手帳1級の方 等 |
| 交付内容 | 対象者一人に対して、1枚500円券を年間48枚交付 ※透析週3回以上通院者72枚、特別障害者手当受給者96枚 |

3 買物支援事業

本市では、地域の有志と社会福祉法人が協力し、移動手段がなく買物に困っている高齢者を対象に、近くのスーパーマーケットまで送迎する「買物支援事業」を行っています。

また、市主催の「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を修了したドライバーが個別に利用者を登録し、買物又は通院の送迎サービス「送迎ボランティア“おたすけ隊”」を実施しています。

活動開始当初は、ボランティアドライバーが直接支援の必要な近隣の人に声をかけ登録を促していましたが、現在は地域高齢者支援センターの紹介で新規の利用者登録を行っています。



■買物支援事業及び送迎ボランティア“おたすけ隊”のサービス概要

| | 買物支援事業 | | 送迎ボランティア “おたすけ隊” |
|---------|---------------------------------|---|---|
| | とちくぼ買い物クラブ | 菩提買物支援隊 | |
| 利用対象者 | 栃窪自治会の会員で買物が困難な方 | 菩提上東自治会地区内に住む高齢者 (順次拡大予定) | 大根・鶴巻地区在住の高齢者で、公共交通機関を利用することに身体的負担が大きい人 |
| 実施頻度 | 週1回(毎週水曜日) 午前10時～正午 | 週1回(毎週木曜日) 午前10時半～正午 | ボランティア(担当ドライバー)との相談による |
| 利用料 | 無料 | 無料 | 1回100円(片道5km以上は200円)のほか、必要に応じて駐車場代実費 |
| 運転手・添乗員 | 地域のボランティア | 地域のボランティア | 地域のボランティア |
| 協力団体 | ・ 栃窪自治会 ・ 社会福祉法人浄泉会 | ・ 菩提地区自治会連合会 ・ 社会福祉法人(かしの木会、常成福祉会) ・ 特定非営利活動法人野の花ネットワーク | — |
| 使用車両 | 社会福祉法人浄泉会(やまばと学園)車両 ※8人乗り乗用車 | 社会福祉法人車両(持ち回りで無償提供) | ドライバーのマイカー |

I-4 交通空白・不便地域の状況

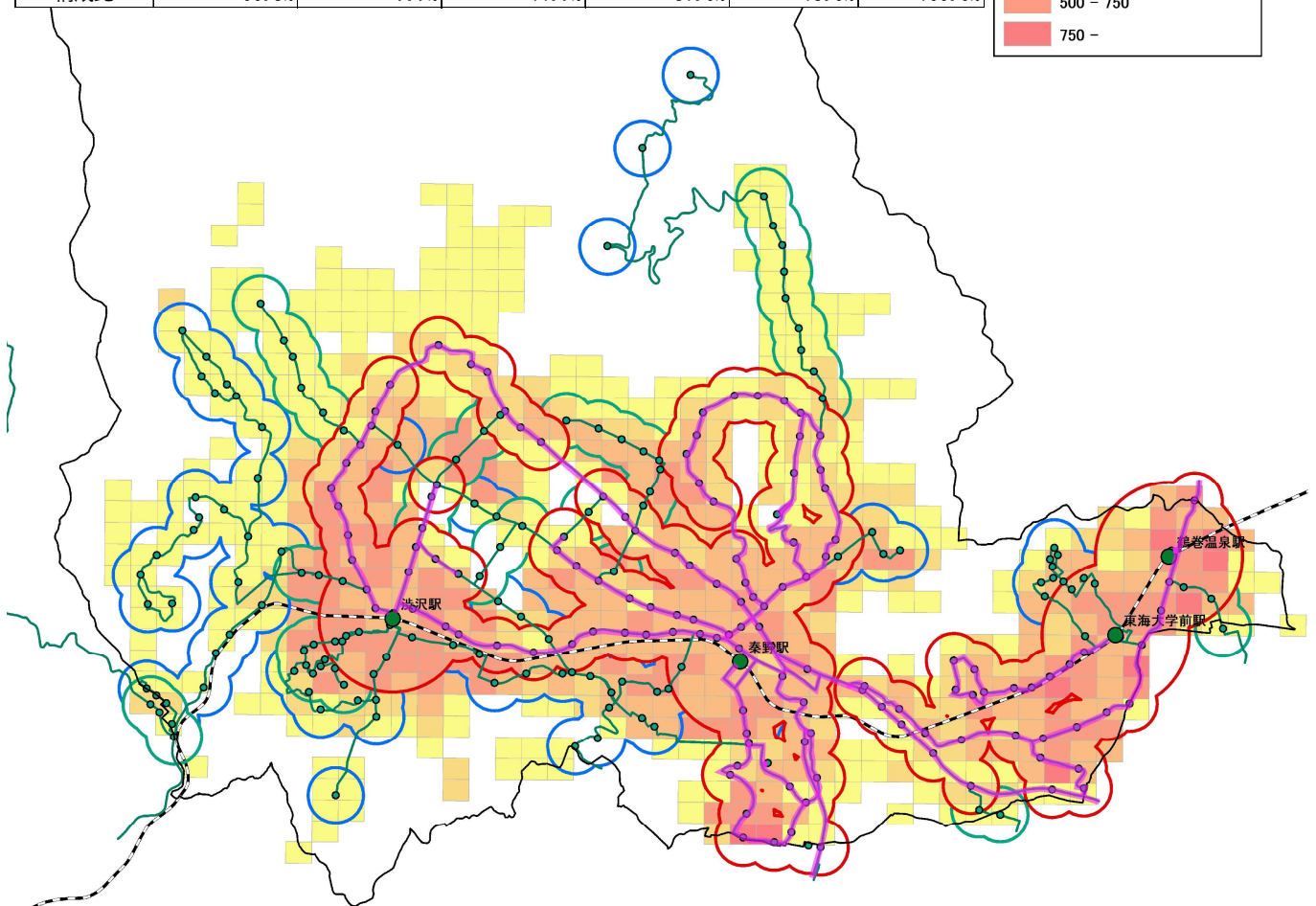
本市の路線バスは、秦野駅など鉄道4駅を起終点に運行していますが、大倉やヤビツ峠方面など観光・登山目的の路線としても活用されています。1日当り30本以上（概ねピーク時片道3本以上に相当）の運行頻度の高い路線（基幹的公共交通利用圏域）が主に市街化区域内に多く存在しており、人口ベースで66.3%を占めています。

公共交通空白・不便地域は、需要面や道路条件などから生じており、公共交通不便地域は、上地区や西地区、北地区、南地区の一部で11.9%を占め、公共交通空白地域は北地区など13.0%となっています。

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

■交通空白・不便地域図 ※人口メッシュは250mメッシュ（単位：人）。令和2年国勢調査

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



I-5 地域公共交通を取り巻く社会情勢

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

I 国内の動向

① 人口減少・少子高齢化の加速

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

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

② SDGs（持続可能な開発目標）への対応

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



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

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

③ コンパクト・プラス・ネットワークへの対応

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

④ 地球環境問題への対応

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

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

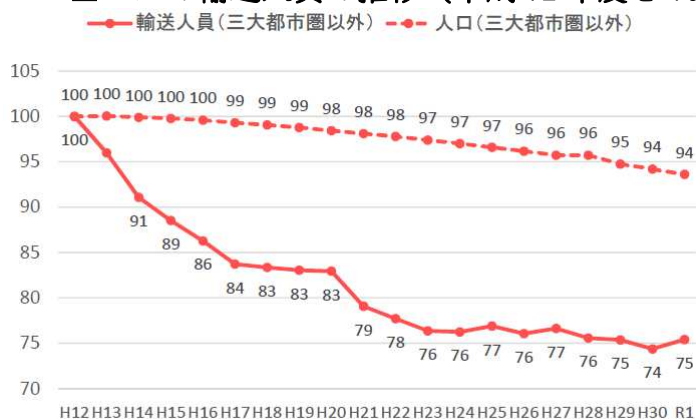
将来の世代も安心して暮らせる持続可能な経済社会をつくるため、脱炭素社会の実現に向けた取組が求められています。

2 地域公共交通に関する動向

① 民間事業者の経営悪化によるサービス水準の低下

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

■バスの輸送人員の推移（平成12年度を100とした輸送人員）



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

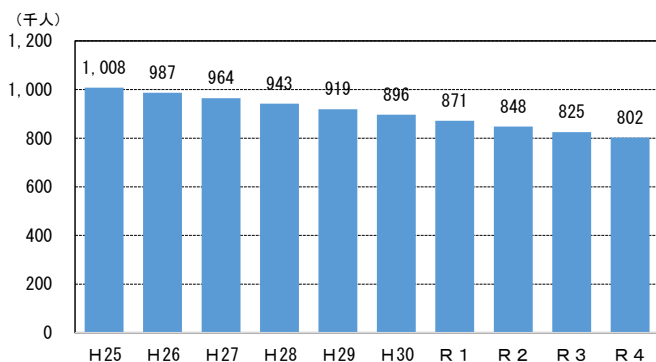
出典：地域公共交通の現状について（国土交通省）

② 運転手（担い手）の高齢化・不足

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

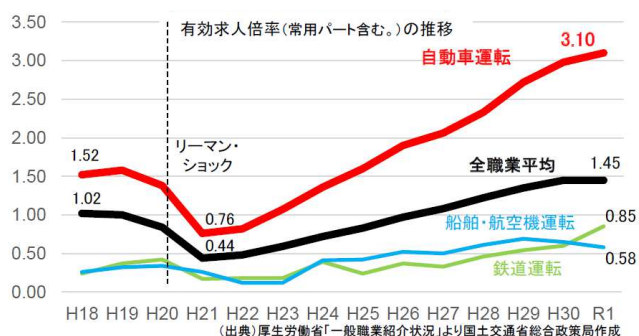
こうした中で、「道路交通法」や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の一部改正により、若い運転手の確保や業界の若返りを図るための就業環境の整備が進められています。

■第二種大型自動車運転免許保有者数の推移



出典：警察庁「運転免許統計」

■有効求人倍率（常用パート含む）の推移



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

③ 移動等の円滑化の促進

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

④ 交通に関する技術革新の進展

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

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

⑤ 高齢者の交通事故防止

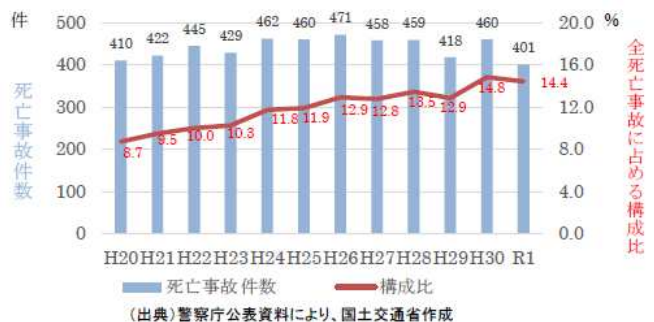
高齢運転者による交通死亡事故件数の割合は、高齢化の進行や高齢者の外出率の増加に伴い近年上昇しており、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる環境の整備が求められています。

■ 高齢者の外出率



(出典) 昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、国土交通省作成

■ 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



(出典) 警察庁公表資料により、国土交通省作成

■ 申請による運転免許の取消件数（自主返納数）の推移



(出典) 警察庁「運転免許統計」より、国土交通省作成

出典：持続可能な地域公共交通の実現と日本版MaaSの推進（令和3年2月15日、第2会 TTPU セミナー、国土交通省大臣官房）

I - 6 上位計画及び関連計画等における位置付けの整理

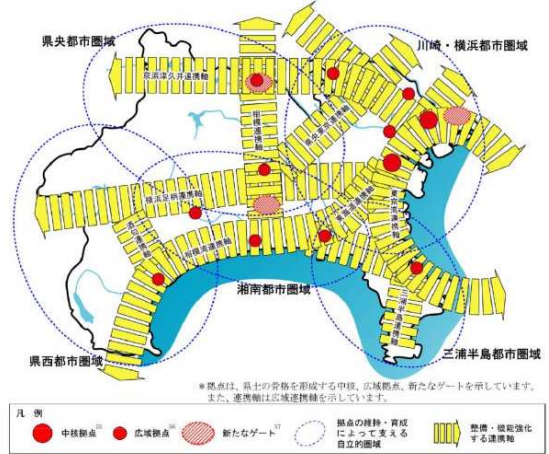
I 神奈川県（かながわ交通計画（令和4年3月））

【目標年次】 2040年代前半（概ね20年後）

【都市交通の目標】

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

■自立と連携の都市づくり



（出典）「かながわ都市マスタープラン」（神奈川県土整備局都市部都市計画課）



《目標の実現化に向けた交通施策》

【ストック効果の最大化】

○ 移動の連続性や利便性の向上

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

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

○ 交通需要マネジメント

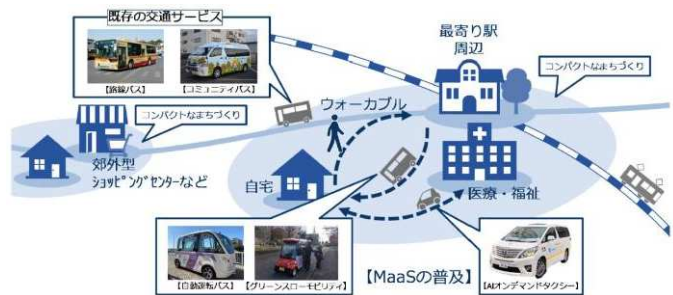
特定の鉄道や道路における局所的・過度な交通混雑の緩和に向けて、交通情報の提供や啓発活動の他、時差出勤やテレワークの推進をはじめとするモビリティ・マネジメントの考え方を踏まえながら、利用者の行動変容を促進します。

【施設整備】

○ 交通施設の整備

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

■地域交通ネットワークのイメージ



2 秦野市総合計画（令和3年3月）

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

【将来像】 水とみどりに育まれ誰もが輝く暮らしよい都市（まち）

【都市像実現のための基本目標】

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

《基本施策413 地域を結ぶ公共交通ネットワークの確保・維持》

【目指すまちの姿】

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

【取組の方向】

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

【主な取組】

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

【成果・活動量】

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

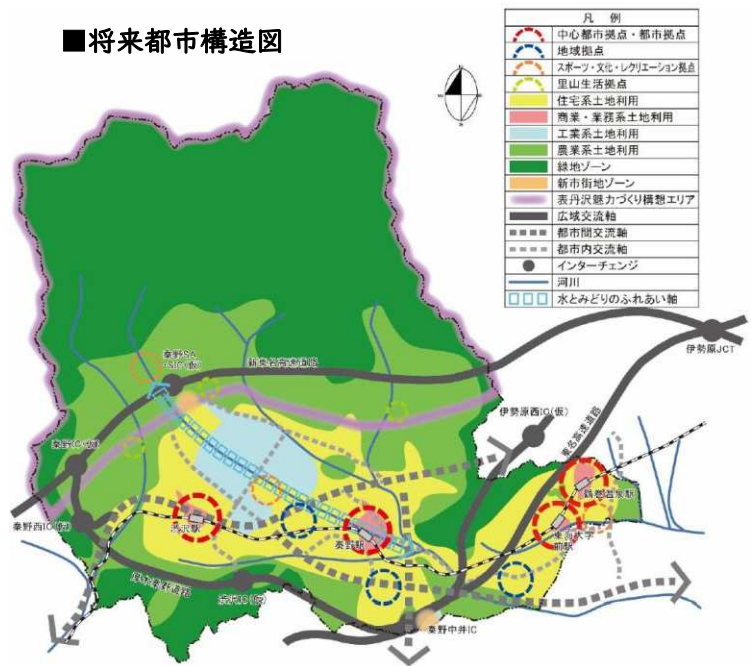
3 秦野市都市マスタープラン（令和3年3月）

【目標年次】 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）

【将来都市構造】

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

■将来都市構造図



【交通体系形成の方針】

① 鉄道

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

② バス・乗合タクシー

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

③ 公共交通の利用促進

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

【安全・安心・快適に暮らせるまちづくりの方針】

① 公共交通の環境整備

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

4 秦野市立地適正化計画（令和2年4月）

【計画期間】 令和2年（2020年）～令和22年（2040年）

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

【立地適正化の方針】

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

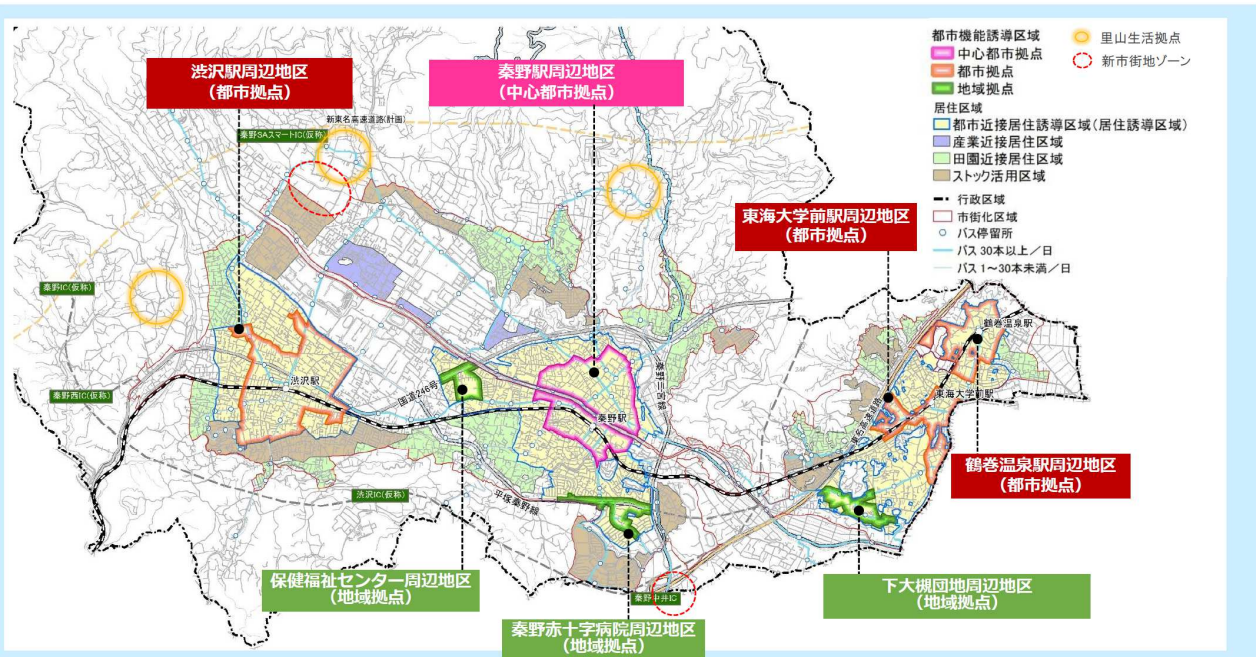
【目指すべき都市の骨格構造】

「小田急線4駅+ICの交通軸によるコンパクト・プラス・ネットワーク」

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



■都市機能誘導区域・居住誘導区域等





【誘導施策】

① 魅力ある公共交通環境の構築

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

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

② まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成

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

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

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

《基本目標》

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

《誘導目標》

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

5 はだの交通計画（平成28年4月）

【目標年次】 令和12年（概ね15年後）

【将来都市交通像】

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

【基本方針（交通体系形成の考え方）】

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

《交通体系形成方針》

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

6 表丹沢魅力づくり構想（令和2年9月）

【構想期間】 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）

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

【魅力づくり方針】

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



【具体的な方針（周辺地域との連携による魅力の広がり）】

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

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

7 第2期秦野市観光振興基本計画（令和3年3月）

【構想期間】 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）

【コンセプト】 自然豊かな観光資源を生かした地域経済の活性化

【基本施策】

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



【ニーズに応じた二次交通の検討】

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

「◎」：取組を重点的に実施する年度

「○」：一部の取組を実施又は実施に向けて準備をする年度

「⇒」：継続して事業を実施する年度

II 市民等の意向把握

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

| 区分 | 調査対象 | 調査方法 | 回収状況 | 主な調査項目 |
|-------------------|---|---|---|--|
| 市民アンケート調査 | 15歳以上の市民 3,000人（住民基本台帳による無作為抽出） | 郵送配布、郵送回収 | 回収票数：1,404票 回収率：46.8% | 1 回答者の属性 2 現在及び将来の移動に対する不安度 3 日常の外出行動（通勤・通学、買物、通院） 4 自動車・バイク（原付含む）の運転状況 5 鉄道（小田急線）の利用状況 6 高速バスの利用状況や、新東名高速道路に高速バス路線が開設した場合の利用意向 7 路線バス（神奈川中央交通株）の利用状況とサービス満足度 8 タクシーの利用状況とサービス満足度 9 公共交通の今後の在り方 |
| 民生委員・児童委員アンケート調査 | 民生委員・児童委員 251人 | 郵送配布、郵送回収 | 回収票数：214票 回収率：85.3% | 1 高齢者、障害者又は子育て世代が日常利用する主な買物先や通院先について 2 普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さについて 3 買物・通院等で外出する際の、「移動のときに困ること、不便を感じること」、「現在は行くことができないが、本当は行きたい場所」などについて 4 公共交通サービスや福祉有償運送及び買物・送迎支援事業に関する要望・意見について |
| 観光客アンケート調査 | 東京都または神奈川県にお住まいで秦野市を1回以上訪れたことがある方 | WEBアンケート | 回収票数：200票 | 1 回答者の属性 2 秦野市への訪問状況 3 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 |
| 路線バス利用者アンケート調査 | 路線バス利用者 | バス乗降者へ調査員による直接ヒアリング（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅、秦野赤十字病院、神奈川病院、下大槻団地） | 平日 716票 休日 605票 合計 1,321票 | 1 回答者の属性 2 路線バスの利用状況 3 本日回答した路線バスの利用区間におけるその他の移動方法 4 路線バスの運行サービスの満足度 |
| 乗合タクシー利用者アンケート調査 | 乗合タクシー利用者 | 乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を織り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） | ○ 上地区乗合自動車：71票 ○ 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート：52票 ○ おおね台ルート：58票 | 1 回答者の属性 2 乗合タクシーの利用特性 3 運行サービスの満足度と改善点 |
| 交通事業者・関係団体アンケート調査 | ○ 交通事業者9社（鉄道、路線バス、乗合タクシー（路線固定型、デマンド型）、タクシー、高速バス、） ○ 関係団体3団体（秦野市商工会議所、秦野市観光協会、秦野市社会福祉協議会） | メールか郵送による配布、回収 | 交通事業者9社 関係団体3団体 | 【交通事業者】 1 利用者の利用特性や傾向 2 運行上の問題点や経営上の問題点 3 利用者や市民などから寄せられている意見・要望 4 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること 5 秦野市の施策や計画に提言・期待すること、行政と協働で実施したいこと 【関係団体】 1 公共交通との連携・協力した取組や今後の取組の可能性 2 来訪者や施設などから公共交通に関して寄せられている声 3 秦野市の公共交通についての意見・要望 |
| 送迎バス運行事業所アンケート調査 | 市内鉄道4駅（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅）の駅前広場に送迎バスを乗り入れている28事業所 | 郵送配布、郵送回収 | 回収票数：26票 回収率：92.9% | 1 送迎バスの概要 2 従業員の勤務状況や規程等 3 施設利用者の利用状況や利用条件等 4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性 5 路線バスに対する改善して欲しい要望 |

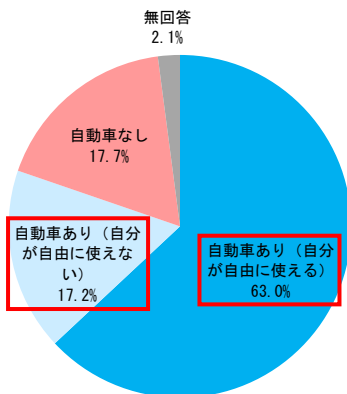
I 市民アンケート調査

(1) 現在及び将来の移動に対する不安度

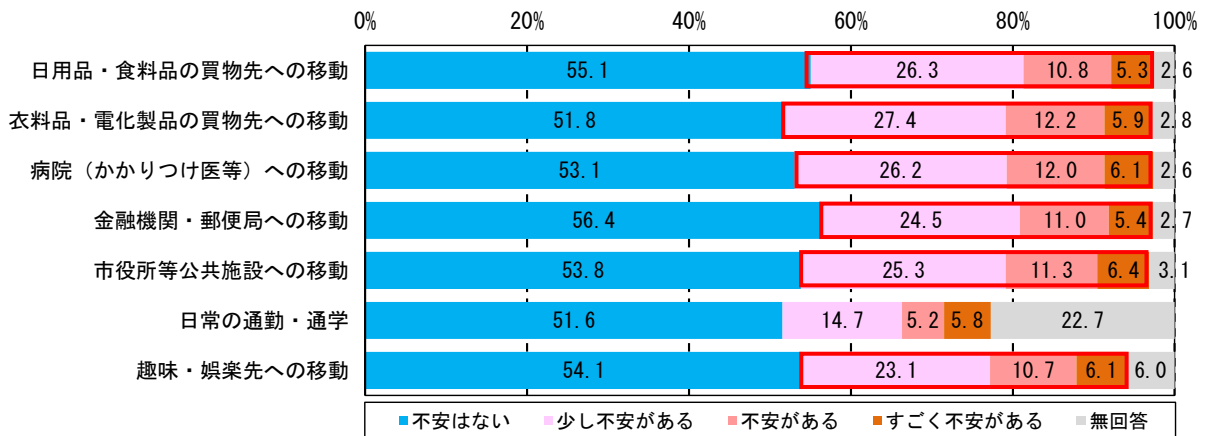
《POINT》高齢になるほど、将来の移動の不安度が高くなる傾向

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

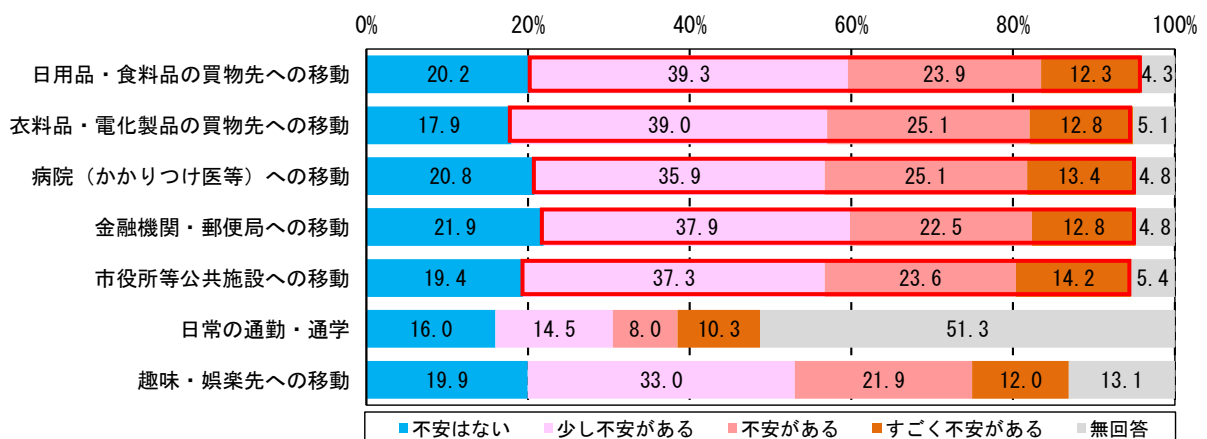
■自動車の保有状況



■5年後の移動不安度（n = 1,404）



■5年後の移動不安度（75歳以上・n = 351）



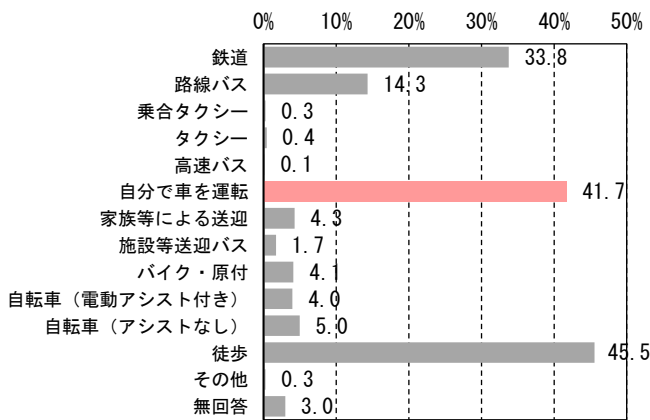
(2) 日常の外出行動と運転免許返納の考え方

《POINT》自動車依存度の高さと運転免許を手放せない高齢者

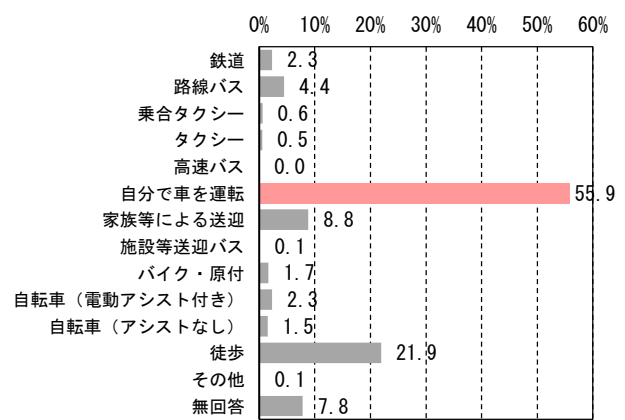
- ・ 普段利用する移動手段で、「自分で車を運転」は通勤・通学の場合が41.7%、買物（食料品・日用品）の場合が55.9%、通院の場合が45.8%と自動車による依存度が高くなっています。
- ・ 運転免許返納の考え方では、「高齢になったら返納を考える」が50.4%となっており、年齢別では、高齢になるほど返納意向が強くなり、75歳以上では「次の運転免許の更新はせずに返納したい」が13.6%となっています。一方、「返納を考えているが難しいと感じている」の回答割合も他の年代と比較して高く、返納したくてもできない人への対応が課題となっています。

■普段移動する移動手段（複数回答）

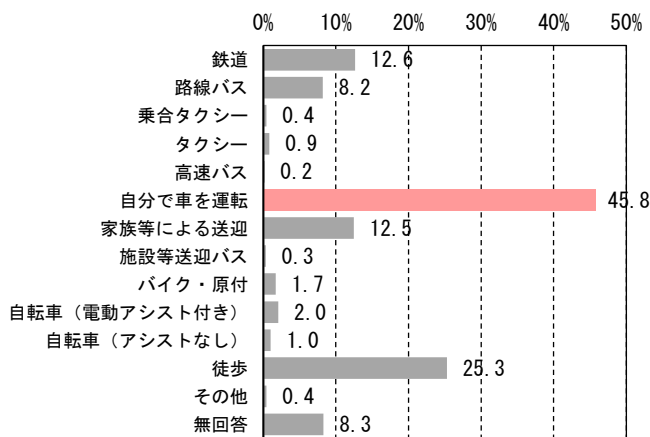
（通勤・通学の場合、n=705）



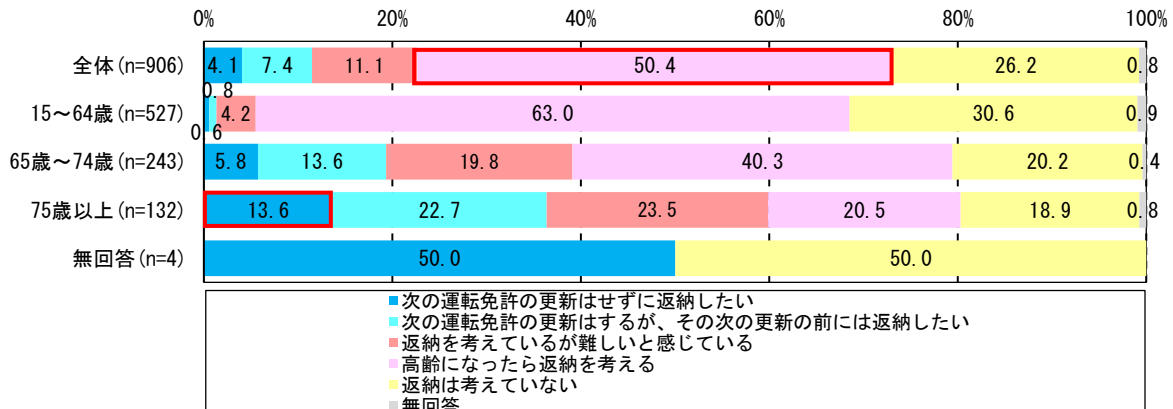
（買物（食料品・日用品）の場合、n=1,304）



（通院の場合、n=1,171）



■運転免許返納の考え方（年齢別）

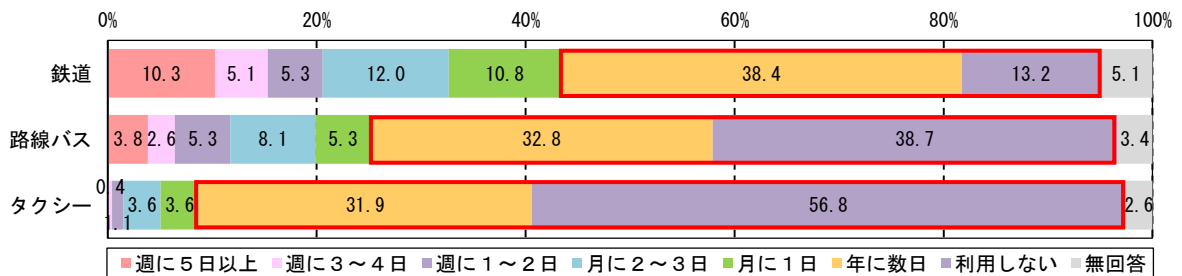


(3) 公共交通の利用状況と路線バスの認知度

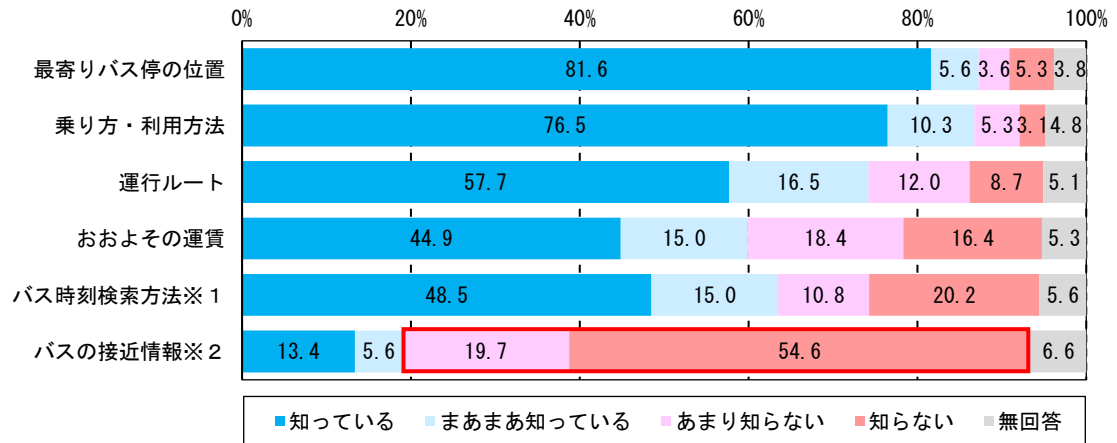
《POINT》公共交通の利用頻度の低さと、「バスの接近情報」に対する認知度の低さ

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

■公共交通の利用頻度

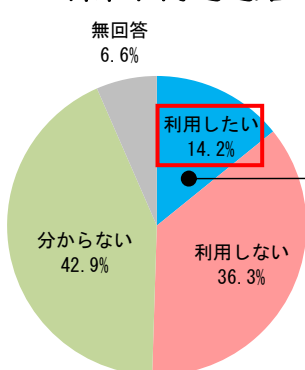


■路線バスの認知度

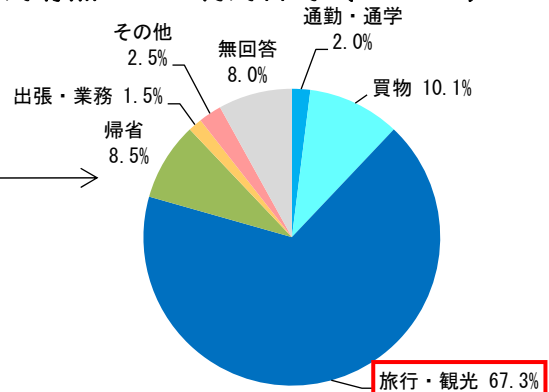


※1 = 神奈中HP、Yahoo、Google、ナビタイム等 ※2 = バスロケーションシステム

■新東名高速道路の高速バス新路線の利用有無



■利用目的 (n = 199)

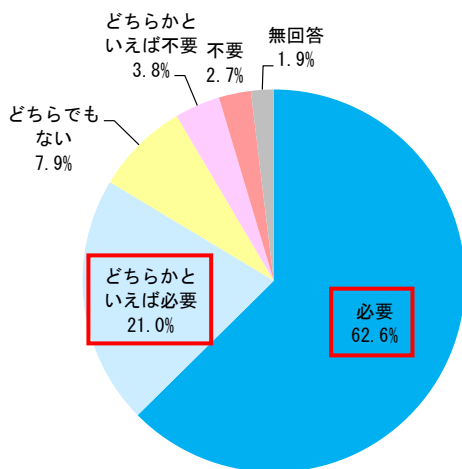


(4) 公共交通の今後の在り方

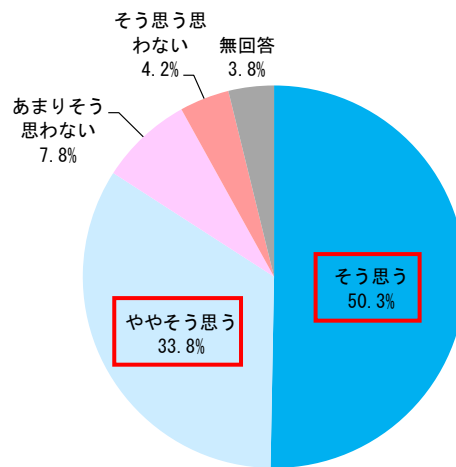
《POINT》公共交通の必要性の高さと、今後の利用意向の高さ

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

■公共交通の必要性(n = 1,404)



■公共交通に対する今後の利用意向(n = 1,404)



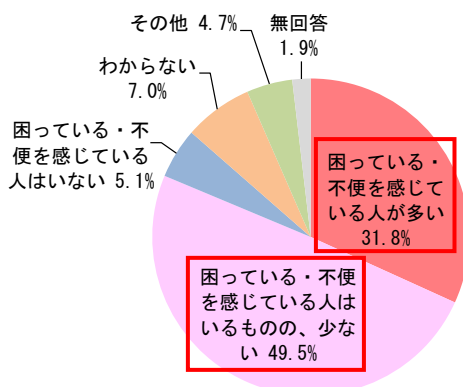
2 民生委員・児童委員アンケート調査

(1) 普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さについて

《POINT》移動する際に困っている・不便を感じている人は約3割

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

■普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さ



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

1 路線バスについて

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

2 乗合タクシーについて

○ **上地区乗合自動車**

- ・ 本数を増やして欲しい。
- ・ 往路は良いが、復路が無くて困る。

○ **コミュニティタクシー**

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

3 買物・送迎支援事業について

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

4 タクシーについて

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

5 新たな公共交通について

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

7 運賃について

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

8 福祉サービスについて

- ・ 福祉タクシーの補助券がもっと欲しい。

3 観光客アンケート調査

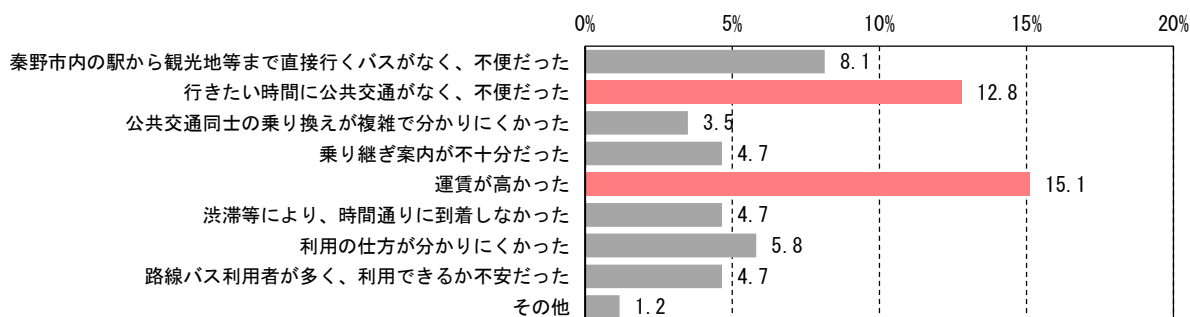
(1) 公共交通で移動する際の問題点や改善要望

《POINT》観光地等の周遊時の不便さによる周遊するバスのニーズが約3割

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

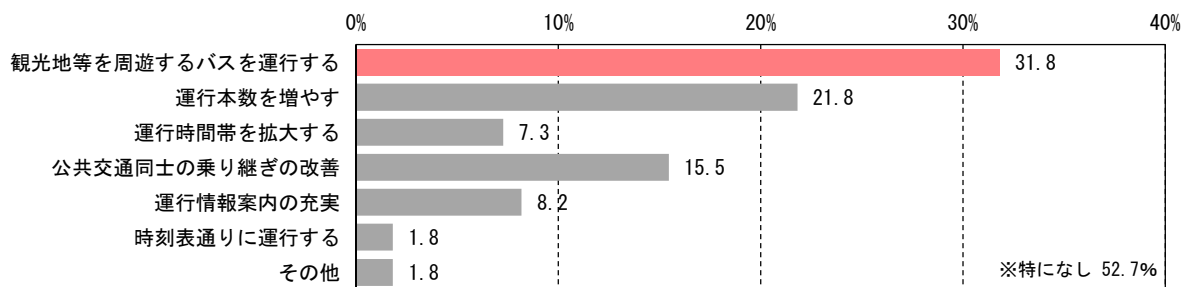
■公共交通で移動する際、問題点と感ること

（移動手段で鉄道、高速バス、路線バスを選択した人・n=86）

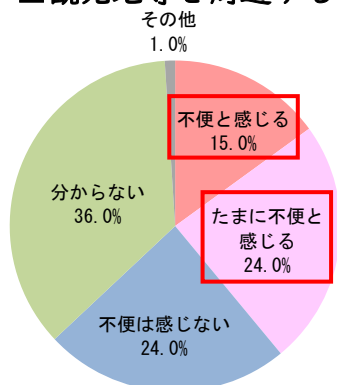


■秦野市内の公共交通がどのように改善したら、便利と感ること

（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）



■観光地等を周遊する際の不便度

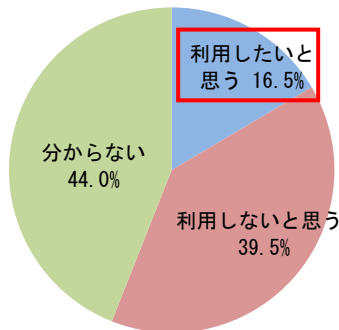


(2) 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開通し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合の利用意向

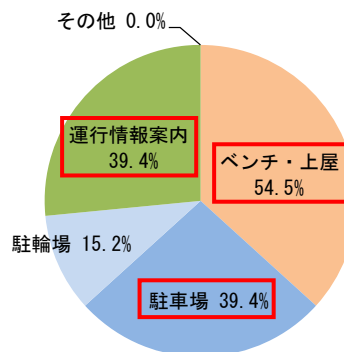
《POINT》新東名高速道路への新たな高速バス路線の利用意向は「利用したいと思う」が16.5%

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

■高速バス利用意向 (n = 200)



■高速バス停に欲しい設備 (n = 33)



4 路線バス利用者アンケート調査

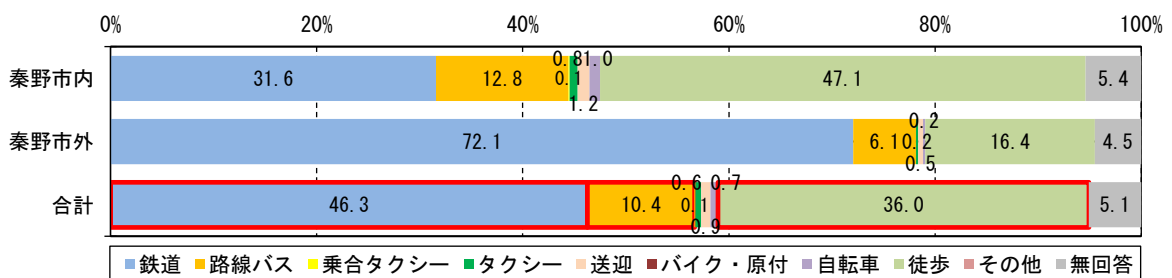
(1) 路線バスの利用状況

《POINT》市外への移動は路線バスに鉄道を組み合わせて利用

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

※120頁を参照してください

■路線バス乗車前の移動手段 (各地点で乗車した人)

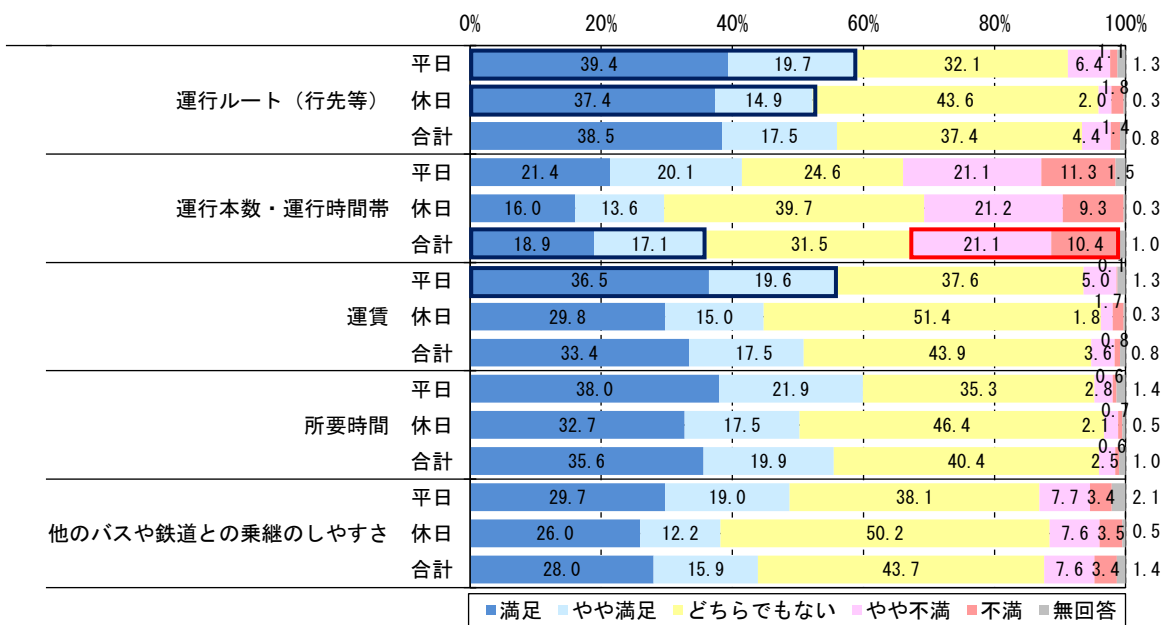


(2) 路線バスの運行サービスの満足度

《POINT》運行ルート等は満足するものの運行本数・運行時間帯で不満

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

■路線バスの運行サービスの満足度（n=1,321）

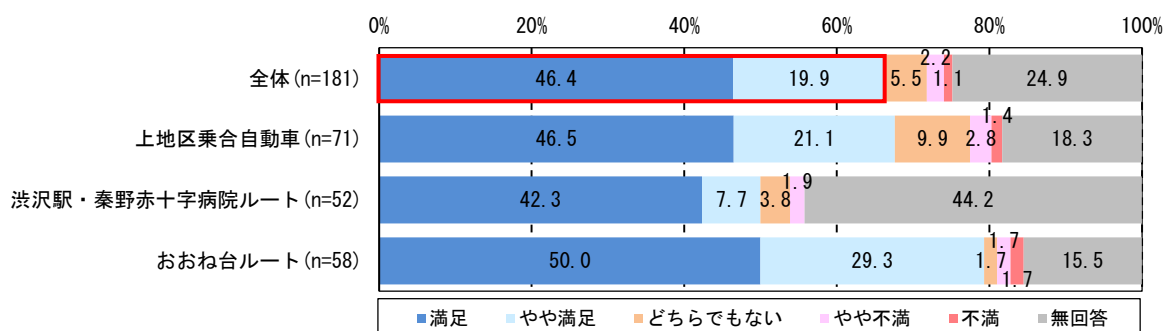


5 乗合タクシー利用者アンケート調査

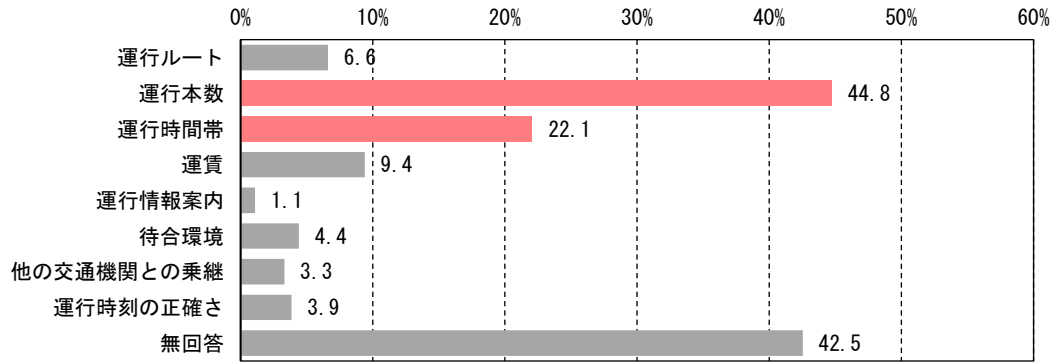
《POINT》運行本数で改善要望が多いものの運行サービスは満足

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

■運行サービス満足度



■ 3路線全体・改善して欲しいサービス（上位3つまで回答、n=181）



6 交通事業者・関係団体アンケート調査

(I) 交通事業者アンケート調査

ア 運行上の問題点や経営上の問題点

《POINT》利用者の減少と運転手不足

(ア) 鉄道（小田急電鉄株）

- ・ コロナ禍による利用者の減少

(イ) 路線バス（神奈川中央交通株）

- ・ 少子高齢化やコロナ禍に伴う生活様式の変化による利用者の減少
- ・ 乗務員の確保が困難な状況で、現行路線の維持が困難

(ウ) 乗合タクシー（路線固定型）（株愛鶴）

- ・ 運転手は70歳代が多く、運転手不足が深刻

(エ) 乗合タクシー（デマンド型）（秦野交通株）

- ・ デマンドの依頼時に登録車担当乗務員への負担

(オ) タクシー（秦野交通株、神奈中タクシー株、株愛鶴）

- ・ 慢性的な運転手不足で、今後更なる運転手不足が懸念
- ・ 営業成績の復活が鈍いことや半導体不足等の問題から、車両の代替が困難

(カ) 高速バス（JRバス関東株、小田急ハイウェイバス株、杉崎運輸株）

- ・ 東名高速道路の慢性的な渋滞、集中工事により定時運行が困難
- ・ 乗務員不足により計画通りの稼働（運行）が出来ない状況

イ 路線バスの走行環境に関する問題点（路線バスのみ）

《POINT》駅前広場での運行上の危険や慢性的な渋滞による遅延

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

ウ 利用者や市民などから寄せられている意見・要望

≪POINT≫駅前広場での混雑解消や運用面の改善

(ア) 路線バス（神奈川中央交通株）

- ・ 秦野駅北口周辺の運行経路の見直し（秦野橋北側交差点から秦野駅まで到着時間が長い）
- ・ 秦野駅北口広場の乱横断の多さによる危険
- ・ 秦野駅南口広場と渋沢駅北口広場内の雨天時の混雑解消

(イ) 乗合タクシー（路線固定型）（株愛鶴）

- ・ バス停の増加
- ・ 運行時間の拡大

(ウ) 乗合タクシー（デマンド型）（秦野交通株）

- ・ 利用方法が分かりにくい

(エ) タクシー（秦野交通株、神奈中タクシー株、株愛鶴）

- ・ 渋沢駅北口広場の送迎専用の開放
- ・ 秦野駅のタクシー乗り場の段差改善
- ・ タクシー台数の増加

(2) 関係団体アンケート調査

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

≪POINT≫移動のための交通の必要性和公共交通の増便ニーズ

(ア) 秦野市商工会議所

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

(イ) 秦野市観光協会

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

(ウ) 秦野市社会福祉協議会

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

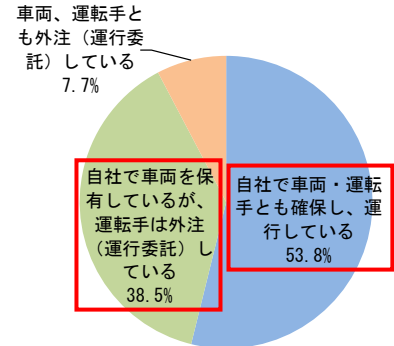
7 送迎バス運行事業所アンケート調査

(1) 送迎バスの運行方法

《POINT》送迎バスを自社で車両・運転手とも確保している事業者が多い

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

■運行方法（n=26）

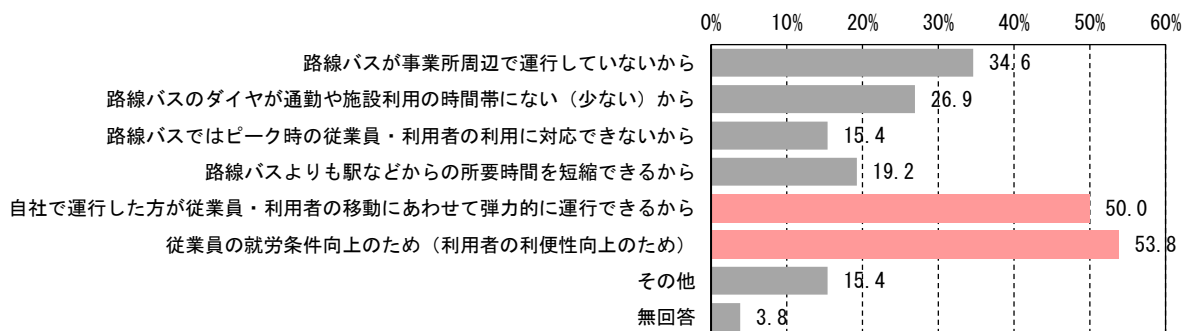


(2) 送迎バスを運行している理由と困っていること

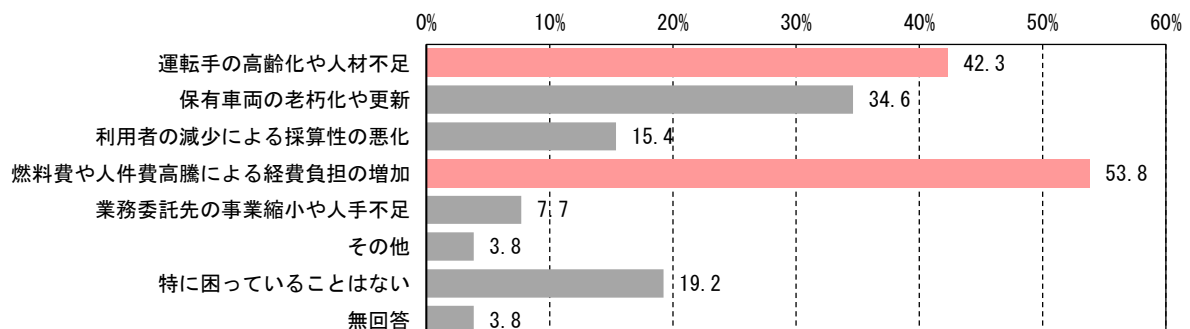
《POINT》経費増加や運転手の高齢化・不足による送迎バスの維持が課題

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

■送迎バスを運行している理由（複数回答・n=26）



■送迎バスを運行する上で困っていること（複数回答・n=26）

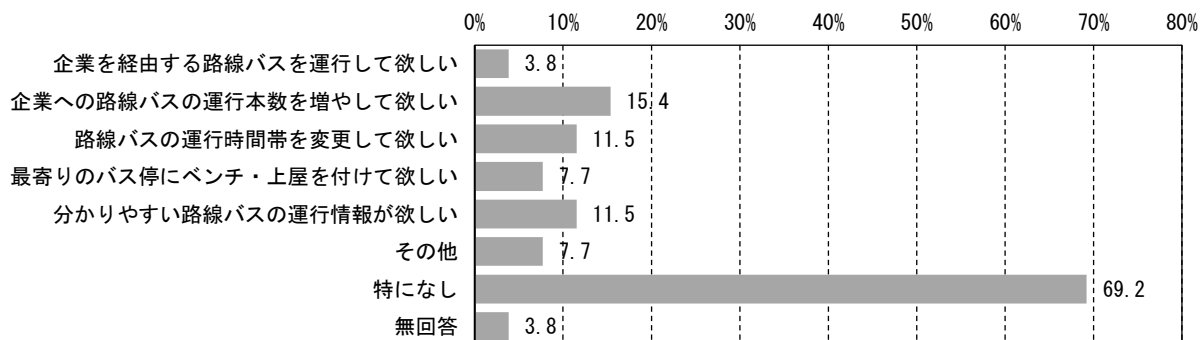


(3) 路線バスに対する改善して欲しい要望

《POINT》路線バスのサービス向上に対する改善要望

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

■市内の路線バスに対する改善して欲しい要望（複数回答・n=26）



Ⅲ 地域公共交通の課題

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



課題を導き出した要因

【地域公共交通に関する現況把握】

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

【市民アンケート調査】

- 自動車保有状況は、市全体で自動車を持っている人が80.2%と、高い自動車保有率。
- 公共交通の利用頻度は、「年に数日」「利用しない」割合が鉄道で51.6%、路線バスで71.5%、タクシーで88.7%と多い。
- 路線バスの認知度は、バス事業者で実施中のバスロケーションシステム「バスの接近情報」が19.0%と低く、運賃、時刻表の検索方法を知らないという声もある。

【地域公共交通に関する現況把握】

- 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段は、鉄道・バスの分担率が18.7%で、自動車交通手段分担率が49.3%と、隣接する伊勢原市、平塚市と比較してやや高い。

【市民アンケート調査】

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

【交通事業者アンケート調査】

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

【地域公共交通に関する現況把握】

- 市内には、丹沢や震生湖、弘法山公園及び鶴巻温泉などの観光資源を有し、観光客数は平成30年から増加傾向。

【観光客アンケート調査】

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

【関係団体アンケート調査】

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

地域公共交通の課題

⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成

地域公共交通を次世代に繋ぐためには、現在公共交通を利用している方だけでなく、新たな利用者の獲得が不可欠なため、市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供・充実や、自家用車から地域公共交通への変更を促すなど地域公共交通に対する市民意識の醸成が必要です。

⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進

本市ではこれまでも交通渋滞を減らすため、自家用車の利用の仕方を工夫する取組として「はだの交通スリム化プロジェクト」などを行っていますが、引き続き渋滞緩和に繋がる適正な車利用を図りながら、自家用車から地域公共交通へのシフトなど、地域公共交通の利用促進が必要です。

⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応

新東名高速道路の整備を契機に、整備中の秦野丹沢SA・スマートIC周辺や、ヤビツ峠周辺等の観光地などにおいて観光振興などが進められているため、新たな移動手段の提供や、情報発信などの充実により、観光客への対応が必要です。

⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

持続可能な地域公共交通を構築し、移動利便性の高い都市として本市のポテンシャルを最大限引き出すためには、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、課題①～⑧までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携して、市の公共交通の現状について理解を深めることにより、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要です。

IV 地域公共交通の基本方針

I 地域公共交通の構築に係る基本理念及び基本方針

本市における地域公共交通は、上位計画である「秦野市総合計画（令和3年3月）」での地域公共交通の主な取組として「持続可能な乗合タクシー路線の確保・維持」、「効率性・利便性の向上を目指したバス路線網の再構築」、「高速バス路線の充実」、「鉄道事業者との連携強化」を掲げています。

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

【地域公共交通の基本理念】

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

【地域公共交通の課題】

- ① 高齢者・障害者など交通弱者への対応
- ② 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持
- ③ 点在する交通空白・不便地域の改善
- ④ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証
- ⑤ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善
- ⑥ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成
- ⑦ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進
- ⑧ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応
- ⑨ 多様な主体の連携による持続可能性の確保

【地域公共交通の基本方針】

基本方針1
利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

基本方針2
利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針3
多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

基本方針1 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

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

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

基本方針2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

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

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

基本方針3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

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

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

2 地域公共交通ネットワーク形成方針

(1) 地域公共交通の基本的な考え方

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

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

(2) 各公共交通機関の在り方

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

路線バス網は、一定エリアをカバーしているため、これらの路線を維持するとともに、それぞれを補完する公共交通機関について確保・維持しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網を構築します。

■各公共交通機関の機能分担

| 分類 | | 交通機関 | 位置付け・役割 | 移動量・距離※ | |
|------------------------------|----------|---------------------------|--|---------|----|
| | | | | 都市間 | 市内 |
| 基幹 | 広域基幹公共交通 | 鉄道(小田急線) 高速バス | ・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通 | ◎ | △ |
| | 基幹公共交通 | 路線バス | ・1日当たり30本以上(概ねピーク時片道3本以上に相当)と運行頻度の高い路線で、小田急線4駅と二宮町など周辺都市の各地や、市内拠点間を結ぶ移動を担う交通 | ○ | ○ |
| 幹線公共交通 | | 路線バス | ・上記以外で市内拠点間などを結ぶ移動を担う交通 | ○ | ○ |
| 支線公共交通 | | 乗合タクシー(路線固定型、デマンド型) | ・主に地域内の移動と公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通 | - | △ |
| 面的公共交通 | | タクシー | ・ドア to ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的かつ柔軟に対応可能な交通 | △ | △ |
| 補完公共交通 (特定の利用者などの移動を担う交通) | | 福祉有償運送、支え合いによる移動支援、各種送迎バス | ・施設や事業所など特定の利用者の移動を担う交通 | △ | △ |

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

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

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

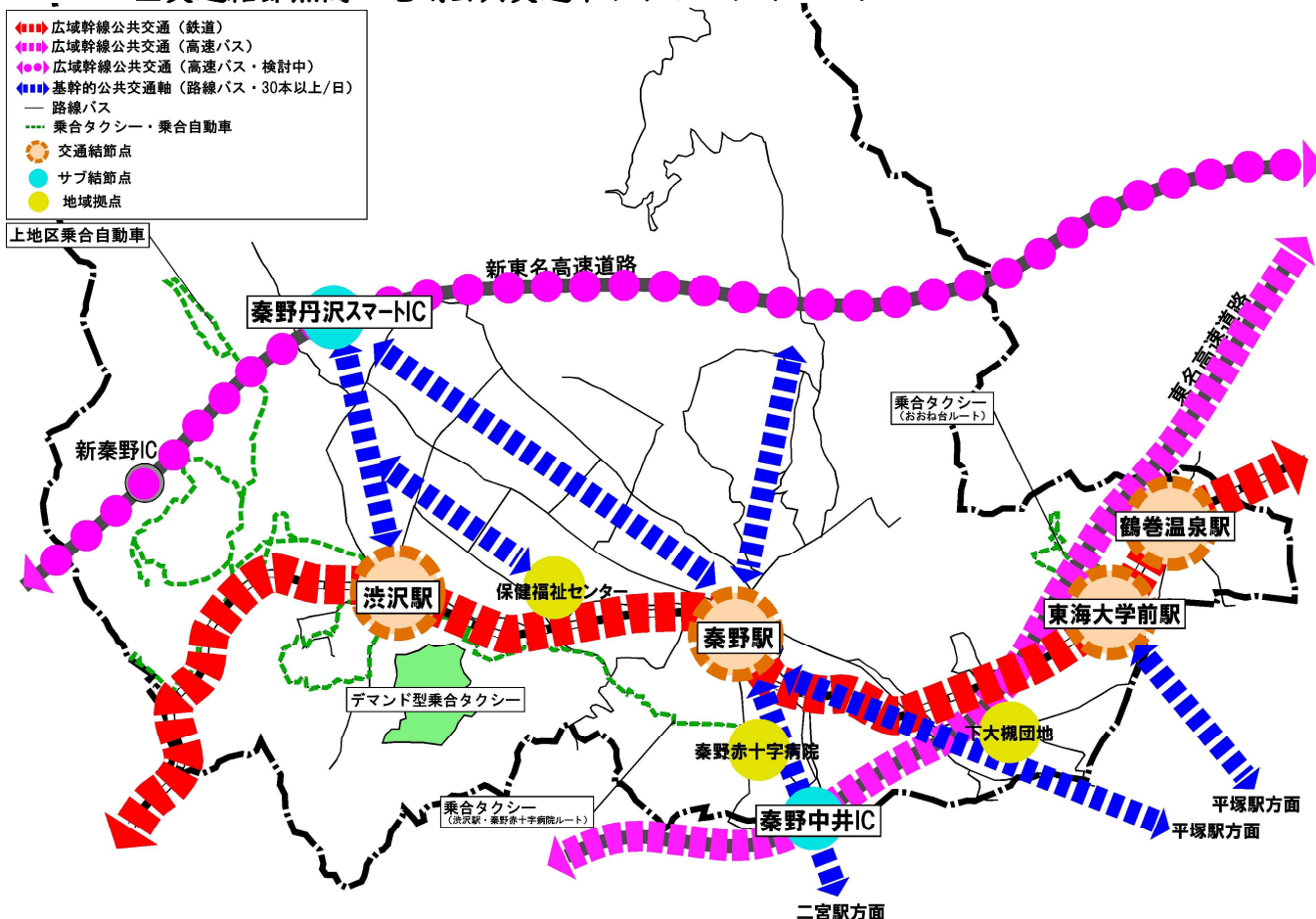
(3) 交通結節点の在り方

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

交通結節点は、基幹交通、幹線と支線の乗り継ぎが可能な場所で、「秦野市都市マスタープラン」や「秦野市立地適正化計画」の将来都市構造（目指すべき都市の骨格構造）で「中心都市拠点」、「都市拠点」に位置付けられている「鶴巻温泉駅」、「東海大学前駅」、「秦野駅」及び「渋沢駅」とします。

また、交通結節点を補完する拠点として、「秦野中井IC」と「秦野丹沢スマートIC」をサブ結節点と位置付けます。

■交通結節点間の地域公共交通ネットワークイメージ



V 計画の目標及び実施事業

I 計画の目標

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

【基本方針】

基本方針 1
利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す

基本方針 2
利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

基本方針 3
多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

【計画の目標】

目標 ①
拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成

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

目標 ②
市外への移動を支援するアクセス強化

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

目標 ③
利用しやすい地域公共交通環境の整備

各公共交通機関同士との連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を目指すとともに、バス停での待合環境や快適な車両導入、高齢者の移動支援などにより、誰もが安全・安心に移動できる環境の創出を目指します。

また、市民や来訪者、観光客などに分かりやすい地域公共交通に係る情報提供の充実により、利用しやすい環境づくりを目指します。

目標 ④
環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築

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

2 実施事業

4つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施します。

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

3 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理します。

| | | | | | | |
|-------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業I】路線バスの維持及び利用促進 | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 ■ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ■ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 ■ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>「秦野市立地適正化計画（令和2年4月）」で掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、鉄道4駅から拠点・居住地・産業集積地を結ぶ基幹的な路線バスについて、利便性向上により、路線の維持を図ります。</p> <p>また、路線バスは、慢性的な渋滞等により遅延が指摘されているため、定時性を確保する環境の向上に努め、利用促進を図ります。</p> <p>なお、市内を運行中の路線バスの大半は赤字路線となっておりますが、路線が維持出来るよう、関係機関や地域等と課題の共有を図りながら、取組ます。</p> <p>① 基幹公共交通軸の利便性向上</p> <p>ア 鉄道4駅と拠点間を繋ぐ路線バスについて、鉄道とのネットワークを構築します。</p> <p>イ 交通渋滞の緩和に向けて、時差出勤などモビリティマネジメントによる移動の円滑化を検討します。</p> <p>② 路線バスの維持及び利用促進</p> <p>路線バスの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス事業者、地域、関係団体 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①基幹公共交通軸の利便性向上 | | | | | → |
| | ②路線バスの維持及び利用促進 | | | | | → |

| | | | | | | | |
|-------------|---|------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | | |
| 実施事業 | 【事業2】乗合タクシーの利便性向上 | | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 ■ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 ■ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>乗合タクシーは、路線バスでは困難な区域を運行していますが、利用者が少ないことから、事業を継続するための課題について地域と共有し、利用促進を図りながら、安定的な運営に向けて行政の支援が必要です。</p> <p>① 乗合タクシーの運行支援</p> <p>ア 上地区乗合自動車については、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う支線路線として運行する役割と位置付け、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用により、安定的な運営を図ります。</p> <p>イ 事業収入により運行経費が賅えない場合には、その不足する費用の一部を支援します。</p> <p>② 乗合タクシーの運行方法や運行経路の検証</p> <p>運行経路や運行方法について適宜検証し、交通事業者の安定的な運営を図ります。</p> <p>③ 乗合タクシーの維持及び利用促進</p> <p>乗合タクシーの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p> | | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、地域 | | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 | R 10 |
| | 上地区乗合自動車 | 地域内フィーダー系統補助金の活用 | | | | | → |
| | ①乗合タクシーの運行支援 | | | | | | → |
| | ②乗合タクシーの運行方法や運行経路の検証 | | | | | | → |
| | ③乗合タクシーの維持及び利用促進 | | | | | | → |

■乗合自動車事業の概要

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

| | | | | | | | |
|-------------|--|----|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | | |
| 実施事業 | 【事業3】 タクシーの利用促進 | | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>タクシーは、駅や主要施設等での待機中に利用される方が多く、アプリを活用した利用は少ない状況です。</p> <p>タクシーは、個別の移動需要に柔軟に対応できる特性を有しているため、サービスを周知するとともに、移動困難な方の利用環境が向上するよう利用促進を図ります。</p> <p>① タクシーの維持及び利用促進</p> <p>ア IT技術を活用したサービス普及のため、配車アプリ等の周知を行い、利用促進を図ります。</p> <p>イ 福祉タクシー利用券や妊産婦タクシー利用を助成するなど、路線バスなど公共交通の利用困難な方の移動環境の向上を目指します。</p> <p>ウ タクシーの維持及び利用促進に繋がる必要な支援を行います。</p> | | | | | | |
| 実施主体 | 市、タクシー事業者、地域 | | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①タクシーの維持及び利用促進 | 検討 | → | | | | |
| | | 実施 | → | | | | |

| | | | | | | |
|-------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業4】 運転手確保の取組 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input checked="" type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>路線バスやタクシーなど地域公共交通を担う運転手については、高齢化や不足が指摘されており、現行の公共交通サービスを維持するためには、交通事業者と連携し、利用促進のみならず、運転手確保のための取組が必要です。</p> <p>① 運転手確保の取組 地域公共交通の周知に繋がるイベント等を、交通事業者と連携して取組めます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①運転手確保の取組 | —————→ | | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業5】地域の支え合いによる移動支援 | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 ■ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>地域公共交通では担えない移動需要を補完する福祉有償運送や、買物支援、送迎ボランティアについて、制度を周知するとともに、事業を持続的なものとするため、担い手の育成を図ります。</p> <p>① 地域移動支援サービスの周知と運行支援 市HPなどを活用して制度を周知するとともに、地域が取り組む移動支援の促進に繋がる必要な支援を行います。</p> <p>② 認定ドライバーの育成 地域支え合い型認定ドライバー養成研修を通じて、地域移動サービスを担うドライバーの育成に努めます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、地域、関係団体・企業 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①地域移動支援サービスの周知と運行支援 | → | | | | |
| | ②認定ドライバーの育成 | → | | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ① 拠点間及び地域間を移動しやすい地域公共交通ネットワークの形成 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業6】次世代交通を活用した新たな交通サービス | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 ■ 点在する交通空白・不便地域の改善 ■ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 ■ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>路線バスは、通勤・通学などまとまった移動需要に対し機能を発揮しますが、行き先や運行本数等の面で制約があるため、個々のきめ細かな移動需要に対応するのは困難な状況です。買物や通院など日常生活の移動は自家用車が多く、路線バスは余り利用されていません。また、秦野丹沢SA・スマートIC周辺など、表丹沢エリアにおける観光拠点施設間の移動手段が十分でないなどの課題があります。</p> <p>そのため、交通空白・不便地域等における日常の移動や高齢者等の移動の支援、また、観光客の利便性と回遊性の向上を図るため、新たな交通サービスの検討を行います。</p> <p>① 新たな交通サービスの検討</p> <p>自動車を運転しない高齢者などの気軽な外出や、観光地の拠点間を移動できるように、AIオンデマンド交通等次世代交通※サービスについて、その導入エリアや、実証運行の可能性を検討します。</p> <p>※次世代交通…AI オンデマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティ、キックボード、シェアサイクル、電動自走式ロープウェイ（Zippar）など。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、民間事業者 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 | R 10 |
| | ①新たな交通サービスの検討 | | | | | ➔ |

| | | | | | | |
|------|---|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ② 市外への移動を支援するアクセス強化 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業7】小田急線の利便性向上と MaaS による利用促進 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>本市の地域公共交通の骨格を形成する鉄道について、秦野市立地適正化計画（令和2年4月）」で掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」の交通軸の一つとして、さらなる利便性と安全性の向上のため、鉄道事業者と連携して取組ます。</p> <p>① 鉄道事業者への要望活動の実施 鉄道駅へのホームドアの設置や、特急電車の停車本数の増加など利用環境の改善・向上のため、「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」などを通じて、鉄道事業者への要望活動を継続して実施します。</p> <p>② 車両や駅舎を活用したイベント実施 イベント電車の運行や、駅舎内自由通路を活用したイベントなどを実施し、利用促進を図ります。</p> <p>③ MaaS の普及と利用促進 小田急電鉄の MaaS アプリ「EMot」について、交通事業者等と連携し、更なる普及を図るよう周知するとともに、利用促進を図ります。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、神奈川県、交通事業者、沿線市町 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①鉄道事業者への要望活動の実施 | | | | | → |
| | ②車両や駅舎を活用したイベント実施 | | | | | → |
| | ③MaaS の普及と利用促進 | | | | | → |

| | | | | | | |
|------|---|-----|-----|-----|-----|------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | |
| 目標 | ② 市外への移動を支援するアクセス強化 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業8】東名高速道路で運行中の高速バスの利用促進 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>東名高速道路を運行し、東京圏や羽田空港等を繋ぐ高速バスについては、主に観光等の目的で利用されています。高速バスの運行サービスや東名秦野バス停までのアクセス方法などの周知や、利用促進を図ります。</p> <p>① 高速バスの周知 市HPや広報はだの等を通じて高速バスを周知し、利用促進を図ります。</p> <p>② 高速バス利用者の利便施設の維持及び検討 高速バス利用者用の駐車場を維持するとともに、利便施設を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>▲東名秦野バスストップ付近高速バス専用駐車場</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス事業者 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 | R 10 |
| | ①高速バスの周知 | → | | | | |
| | ②高速バス利用者の利便施設の維持及び検討 | → | | | | |

| | | | | | | | |
|------|---|-------|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | | |
| 目標 | ② 市外への移動を支援するアクセス強化 | | | | | | |
| 実施事業 | 【事業9】新東名高速道路秦野丹沢SAへの新たな高速バス停留所の新設 | | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>新東名高速道路秦野丹沢SAは、県立秦野戸川公園に隣接しており、SA内に高速バス停留所を設置することにより、市民だけでなく、市外からの観光客の利用も期待されるため、新たな交通結節点として公共交通ネットワークの拡充を図ります。</p> <p>① 高速バス停留所の新設 国県等関係機関と協議し、高速バス停留所開設に必要な手続きを進めます。</p> <p>② 高速バス停留所への交通アクセスの検討 高速バス停留所と主要施設間を結ぶ二次交通の導入について、交通事業者等と連携し、検討します。</p> <p>③ 関連施設の整備 高速バス利用者の利便性向上に寄与するパークアンドバスライド用駐車場など関連施設について検討し、整備します。</p> | | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス事業者 | | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①高速バス停留所の新設 | 協議・調整 | → | | | | |
| | | 運用 | | | | → | |
| | ②高速バス停留所への交通アクセスの検討 | 検討 | → | | | | |
| | | 導入 | | | | → | |
| | ③関連施設の整備 | 検討 | → | | | | |
| 整備 | | | | → | | | |


| | | | | | | | |
|------|--|----|------|--------|-----|-----|------|
| 基本方針 | I 利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指す | | | | | | |
| 目標 | ② 市外への移動を支援するアクセス強化 | | | | | | |
| 実施事業 | 【事業 10】 観光地を巡る周遊交通の検討 | | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>本市では、丹沢や震生湖、弘法山公園及び鶴巻温泉などの観光資源を有していますが、各所を巡る交通手段が限定されています。</p> <p>また、新東名高速道路の秦野丹沢SA・スマートICから近接した位置に県立秦野戸川公園などが立地し、観光客の来訪も見込まれます。</p> <p>来訪者の利便性や回遊性の向上を図るため、これら観光資源を巡る周遊交通を検討します。</p> <p>① 季節運行バスや観光タクシーの運行検討 交通結節点と市内観光地とを結ぶ周遊交通として、季節運行バス（大山～鶴巻温泉間バス等）や観光タクシー（お花見タクシー等）の運行を検討・実施します。</p> <p>② 周遊交通の検討 ヤビツ峠・蓑毛周辺エリアにおいて、既存の路線バスやタクシーといった地域公共交通の他、観光型Ma a Sを活用しながら周遊型交通の可能性を検討します。</p> | | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、地域 | | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | | R 6 | R 7 | R 8 | R 9 | R 10 |
| | ① 季節運行バスや観光タクシーの運行検討 | 検討 | → | | | | |
| | | 実施 | → | | | | |
| | ② 周遊交通の検討 | 検討 | → | | | | |
| 実施 | | | 実証運行 | -----→ | | | |

| | | | | | | |
|------|--|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | 2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す | | | | | |
| 目標 | ③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業Ⅱ】交通結節点の機能強化及び待合環境の改善 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>交通結節点である駅前広場は、路線バスや乗合タクシー、タクシー、一般車など多様な交通手段が乗り入れているため、それぞれの車両の交通整理が必要です。</p> <p>東海大学前駅南口については、令和4年4月から平塚駅と東海大学前駅を結ぶ新たな路線バスが運行しており、今後の増便も見込まれるため、環境整備が必要です。</p> <p>また、路線バスの運行サービスでは、待合環境に対する満足度が低いため、利用者が安全で快適にバス待ちが出来るよう、待合環境等の改善を検討します。</p> <p>① 交通結節点の環境整備検討</p> <p>ア 交通結節点である4駅の駅前広場について、路線バスが安全に運行できるように、路上に駐停車している車両を減らす取組について検討します。</p> <p>イ 東海大学前駅南口駅前広場について、路線の増設に対応できるように環境整備します。</p> <p>② バス利用時の環境整備の支援</p> <p>地域や交通事業者等が行うベンチ、上屋等待合施設や、移動の円滑化に係る整備などについて、支援します。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、地域 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①交通結節点の環境整備検討 | → | | | | |
| | 東海大学前駅南口の環境整備 | → | | | | |
| | ②バス利用時の環境整備の支援 | → | | | | |

| | | | | | | |
|------|--|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | 2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す | | | | | |
| 目標 | ③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業12】人にやさしい車両（バス・タクシー）の導入促進 | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>高齢者や障害者、ベビーカー等交通弱者が容易に移動できるよう、路線バス、タクシー車両については国の補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、利用しやすい車両の導入を促進します。</p> <p>① ノンステップバス等の導入促進 ノンステップバスの導入にあたっては、市も支援を行い、交通事業者の負担軽減に努めます。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス・タクシー事業者 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ① ノンステップバス等の導入促進 | → | | | | |

| | | | | | | |
|------|---|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | 2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す | | | | | |
| 目標 | ③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業13】高齢者等の移動支援 | | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者・障害者など交通弱者への対応 □ 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 □ 点在する交通空白・不便地域の改善 □ 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 □ 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 □ 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 □ 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 □ 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 □ 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>市民の外出頻度は、買物は年代を問わず週1～2日以上が、通院は75歳以上で月に1日以上の割合が多くなっています。</p> <p>また、5年後の移動不安度は、75歳以上の方で「不安はない」と回答した方が2割にとどまっています。</p> <p>そのため、高齢者等が安心して移動できる環境を整備し、外出機会の創出を図ります。</p> <p>① 高齢者の運転免許返納に繋がる支援 「高齢者運転免許自主返納サポート」制度を周知するなど、自主返納に繋がる活動を支援します。</p> <p>② 交通弱者の外出機会の支援 交通弱者の移動を支援し、外出機会を促進するための環境について検討します。</p> <p>(関連事業)</p> <p>事業5 : 地域の支え合いによる移動支援 事業6 : 次世代交通を活用した新たな交通サービス 事業7-① : 鉄道事業者への要望活動の実施 事業11-② : バス利用時の環境整備の支援 事業12 : 人にやさしい車両(バス・タクシー)の導入促進</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス・タクシー事業者 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①高齢者の運転免許返納に繋がる支援 | | | | | → |
| | ②交通弱者の外出機会の支援 | | | | | → |

| | | | | | | | |
|-----------|---|----|----|----|----|-----|--|
| 基本方針 | 2 利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す | | | | | | |
| 目標 | ③ 利用しやすい地域公共交通環境の整備 | | | | | | |
| 実施事業 | 【事業14】公共交通・観光情報の発信 | | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input checked="" type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | | |
| 事業概要 | <p>路線バス事業者が取り組むサービスの認知度は、「バスの接近情報」で低い状況でした。また、観光客アンケート調査では、公共交通で移動する際の問題点として「利用の仕方」や「乗り継ぎ案内」に対する指摘がありました。</p> <p>バス事業者で実施中のバスロケーションシステムによる接近情報等、路線バス利用の利便性向上サービスの周知を図り、利用促進を図ります。</p> <p>また、バスマップや、外出の機会創出に繋がる観光ガイドを作成し、公共交通の利用促進に繋がります。</p> <p>① バスロケーションシステム等利便性向上サービスの周知 市HPや広報紙等で周知し、利用促進を図ります。</p> <p>② バスマップの配布 市内の公共交通網が分かるバスマップを作成・配布し、利用促進を図ります。</p> <p>③ 観光ガイドの配布 観光ガイド等を作成・配布することで、外出の機会創出となることから、公共交通の利用促進を図ります。</p> | | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者 | | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
| | ①バスロケーションシステム等利便性向上サービスの周知 | → | | | | | |
| | ②バスマップの配布 | 作成 | → | | | | |
| | | 配布 | → | | | | |
| ③観光ガイドの配布 | → | | | | | | |

| | | | | | | |
|------|---|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | 3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す | | | | | |
| 目標 | ④ 環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業15】環境に配慮した交通の推進 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>地球温暖化を原因とする気候変動が国際的な問題となっており、温室効果ガスの大部分を占める二酸化炭素の排出量を減らす必要があります。</p> <p>通勤や買物、通院などの移動の大半は、圧倒的に自家用車が多い状況のため、交通事業者からは交通渋滞による運行の遅延が指摘されています。</p> <p>そのため、脱炭素社会の実現に向けた取組として、環境に配慮した交通施策を検討します。</p> <p>① 「はだの交通スリム化推進事業」の実施</p> <p>事業者自主参加型エコ通勤デーや、交通スリム化キャンペーン等を通じて、環境問題を提起し、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>【事例】秦野市・交通スリム化協力事業所等表彰制度</p> <p>交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進及び二酸化炭素排出量の削減に向け、市民及び行政と協働して、エコ通勤など他の模範となる優れた交通環境対策に取り組む事業所等を表彰しています。</p> <p>事業所自主参加型エコ通勤デーへの参加は、事業所を単位に登録を行っています。</p>  <p>② 公共交通が担う環境配慮施策の検討</p> <p>EV車両の運行など、地域公共交通として環境に配慮した取組について、検討します。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、交通事業者、関係団体・企業 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①「はだの交通スリム化推進事業」の実施 | | | | | → |
| | ②公共交通が担う環境配慮施策の検討 | | | | | → |

| | | | | | | |
|------|---|----|----|----|----|-----|
| 基本方針 | 3 多様な主体との連携による持続可能な地域公共交通を目指す | | | | | |
| 目標 | ④ 環境に配慮し協働により支える地域公共交通の構築 | | | | | |
| 実施事業 | 【事業16】商業施設等との連携 | | | | | |
| 課題 | <input type="checkbox"/> 高齢者・障害者など交通弱者への対応 <input type="checkbox"/> 市の骨格を形成する鉄道、路線バスの確保・維持 <input type="checkbox"/> 点在する交通空白・不便地域の改善 <input checked="" type="checkbox"/> 地域との協働による乗合タクシーのサービスの検証 <input type="checkbox"/> 公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性や利用環境の改善 <input type="checkbox"/> 分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識の醸成 <input type="checkbox"/> 渋滞緩和に繋がる適正な車利用と地域公共交通の利用促進 <input type="checkbox"/> 秦野丹沢SA・スマートIC周辺など観光客への対応 <input checked="" type="checkbox"/> 多様な主体の連携による持続可能性の確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>乗合タクシーやタクシー事業者で取り組んでいる商店会等との連携サービスについて継続します。また、買物等による移動の利便性を向上するため、商業施設と連携して取組ます。</p> <p>① 利用促進サービスとの連携 商店会等が取り組む利用促進策と連携し、地域公共交通の利用促進に繋がるよう検討します。</p> | | | | | |
| 実施主体 | 市、バス・タクシー事業者、関係団体・企業 | | | | | |
| 実施時期 | 実施項目 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ①利用促進サービスとの連携 | | | | | → |

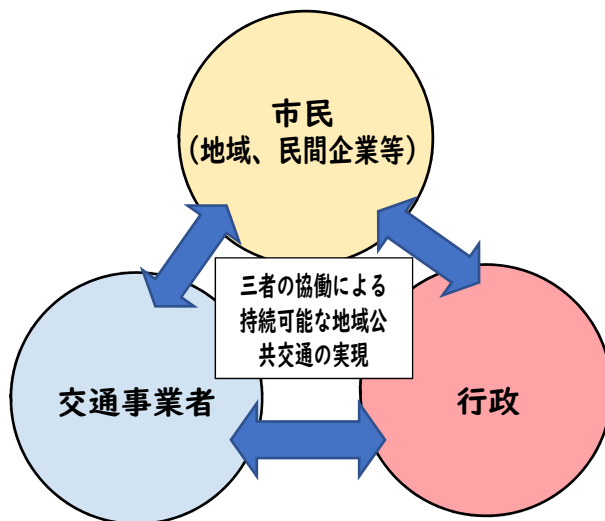
4 事業推進に向けた実施体制

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

■市民・交通事業者・行政の役割分担

【市民（地域、民間企業等）】

市民は地域公共交通の利用者として、利用促進に関する取組への主体的な参画により、地域公共交通の利便性の向上と持続可能性に協力します。また、移動の目的地となる施設（民間企業等）は地域公共交通の利用促進に協力する必要があります。



【交通事業者】

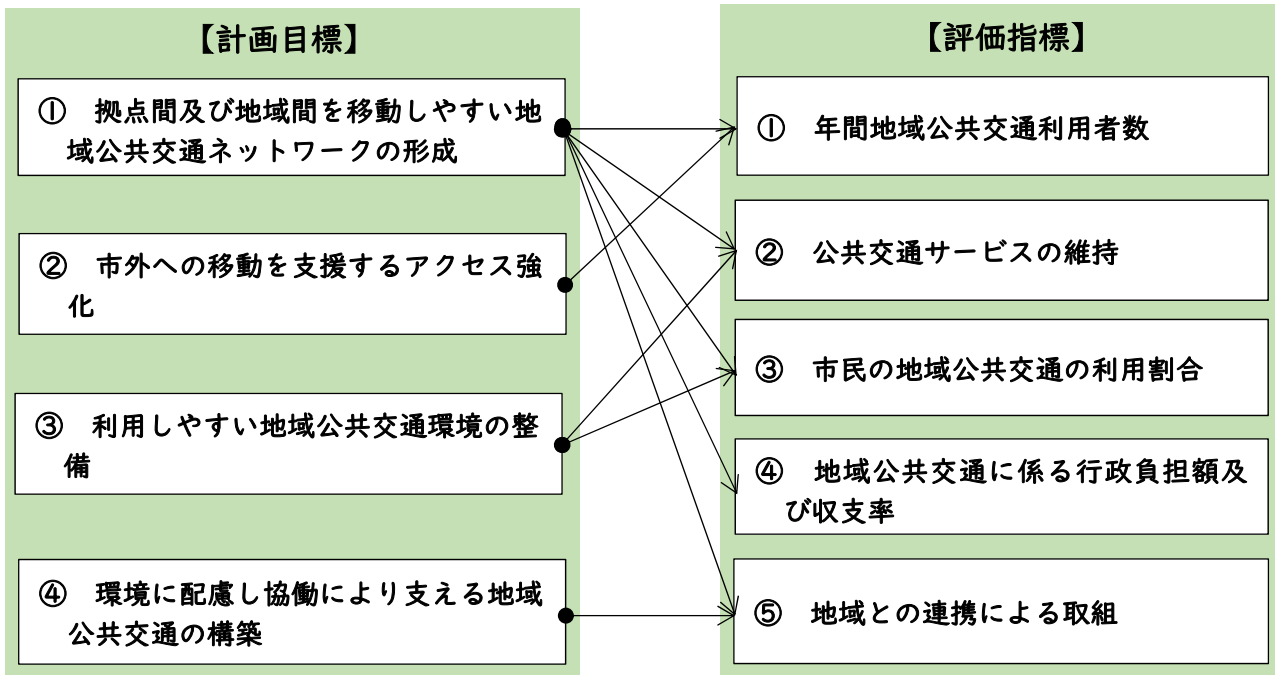
提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上と、利用を容易にするための情報の提供、及びその充実に努める必要があります。

【行政】

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

5 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定します。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定します。

① 年間地域公共交通利用者数

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

② 公共交通サービスの維持

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

③ 市民の公共交通の利用割合

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

④ 地域公共交通に係る行政負担額及び収支率

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

⑤ 地域との連携による取組

地域や事業所などと連携し、地域公共交通と協働による取組の向上を目指します。

■評価指標に対する目標値

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

※1 令和3年度又は令和4年度の実績値

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

※3 上地区乗合自動車の令和4年度の実績値

※4 乗合タクシーで実施中のピーちゃんスタンプ会、おおねスタンプ会

VI 計画の達成状況の評価

I 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「秦野市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足等により、公共交通ネットワークの確保・維持が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや、自動運転等の先進技術開発等「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想されます。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「P D C Aサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標の達成を目指します。

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

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

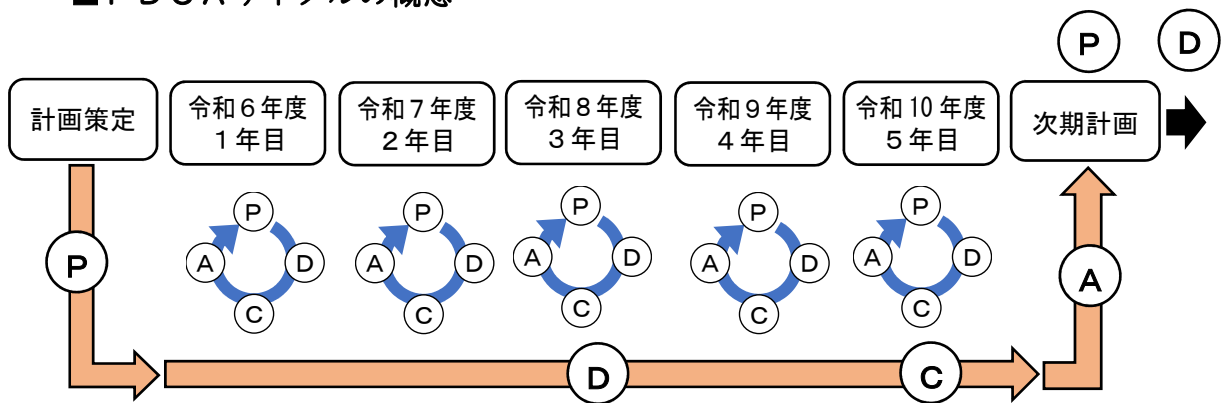
○ 事業実施状況の評価（年に1回実施）

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

○ 目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証します。ただし、地域公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、必要に応じて見直し・改善を図ります。

■ P D C Aサイクルの概念



■ 各P D C Aサイクルの概要

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

2 評価の方法及びスケジュール

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

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

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

■評価スケジュール

| 項目 | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
|----------------|----------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 評価検証 調査 | 利用者数実績・整理 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 市民アンケート調査 | | | | | ○ |
| | 公共交通利用者アンケート調査 | | | | | ○ |
| 事業実施状況の評価 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 目標達成度の評価 | | | | | | ○ |
| 計画・目標値の見直し | | | | | | ○ |
| 秦野市地域公共交通会議の開催 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■目標値を検証するための調査概要

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

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

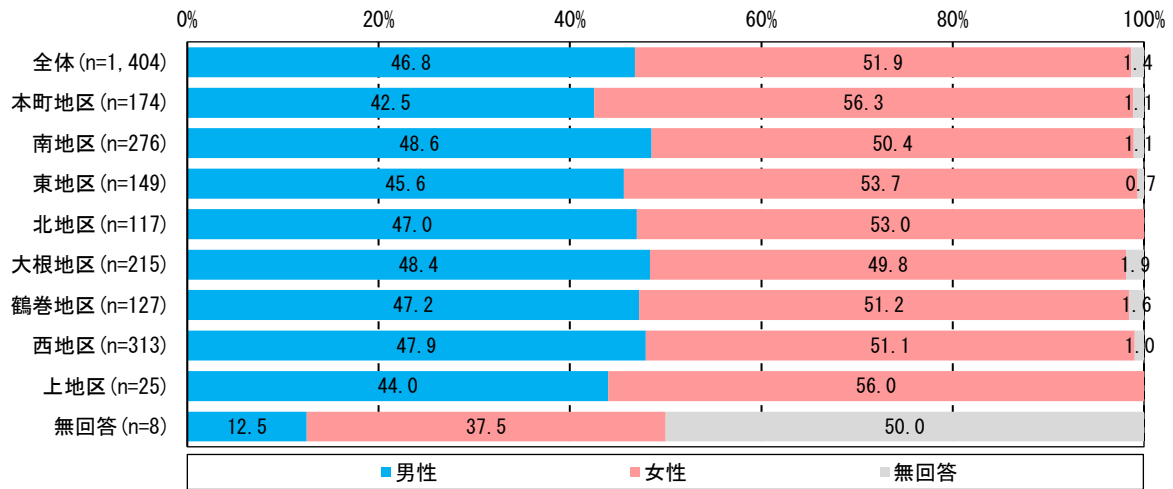
公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通の在り方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行いました。

| | |
|-------|--|
| 調査対象者 | 15歳以上の市民3,000人（住民基本台帳による無作為抽出） |
| 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（小田急線株）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 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% |

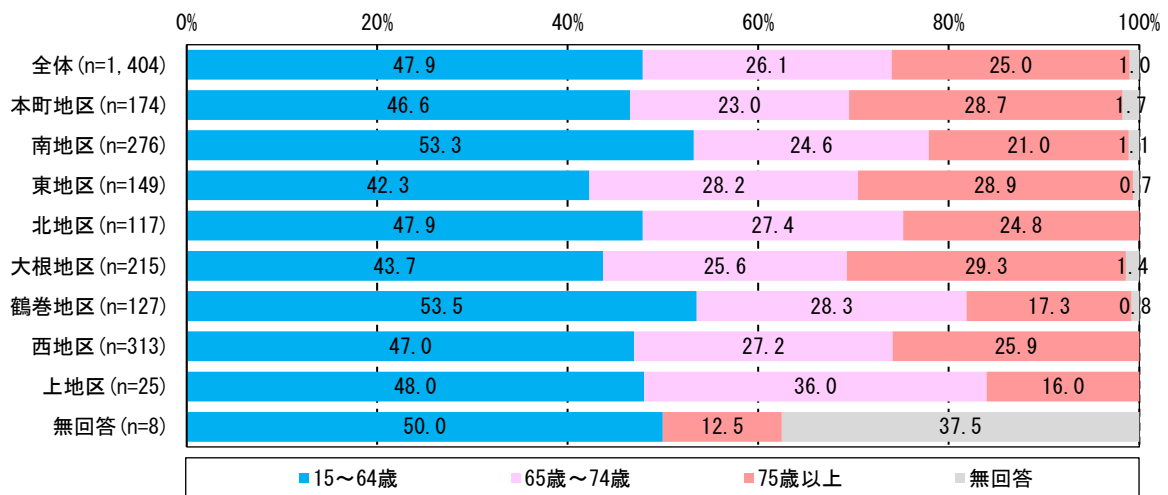
I 回答者の属性

回答者の属性は、以下の通りです。

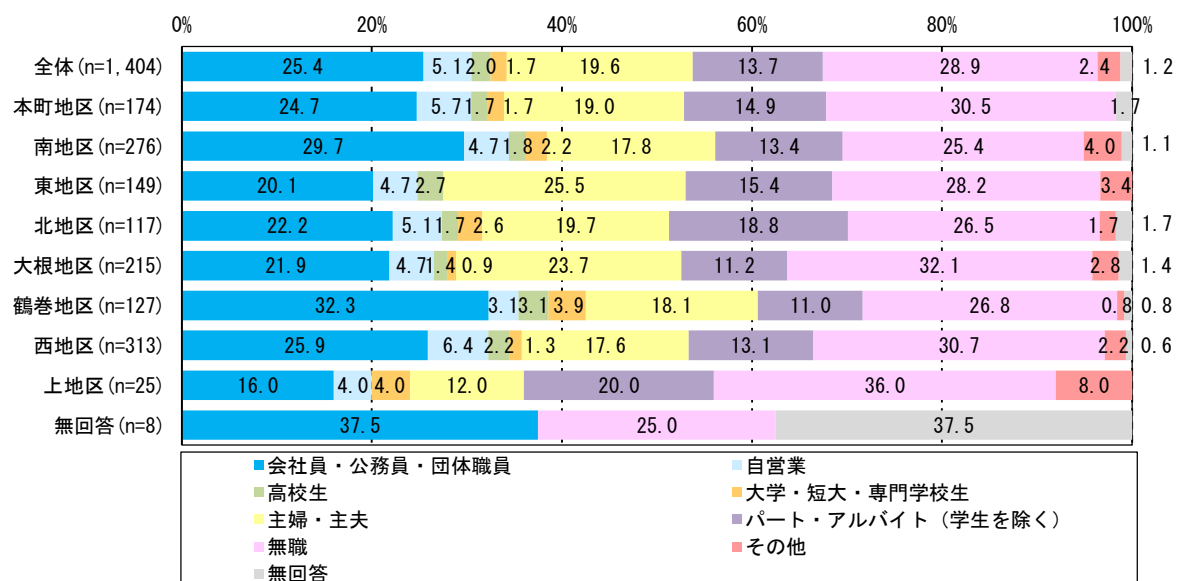
■性別



■年齢



■職業

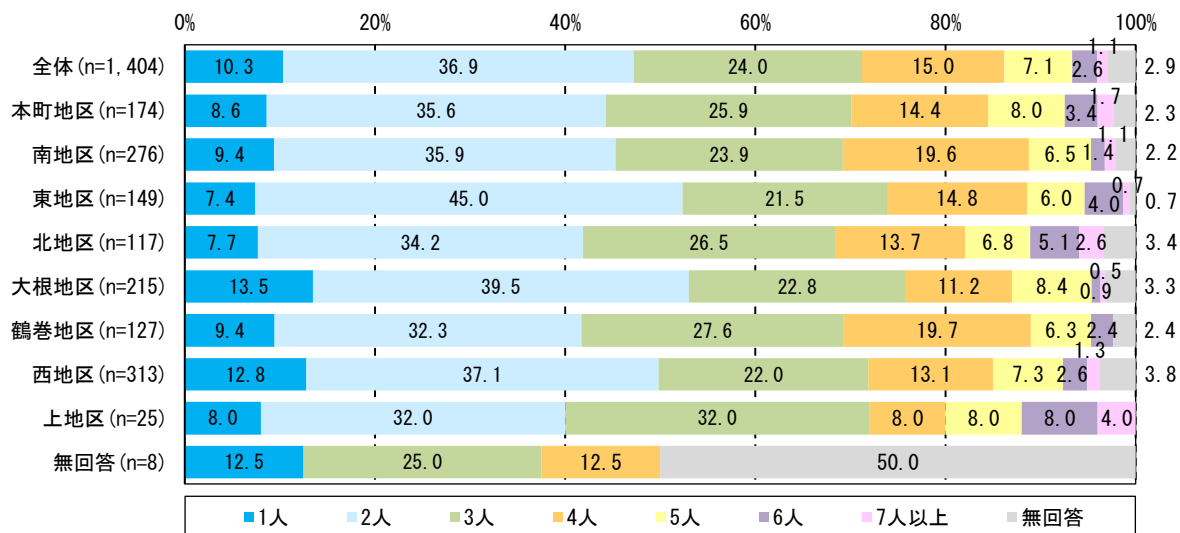


家族人数は「2人」の世帯が36.9%で最多となっており、次いで「3人(24.0%)」、「4人(15.0%)」が多くなっており、大根地区と西地区では単身世帯が13%程度となっています。

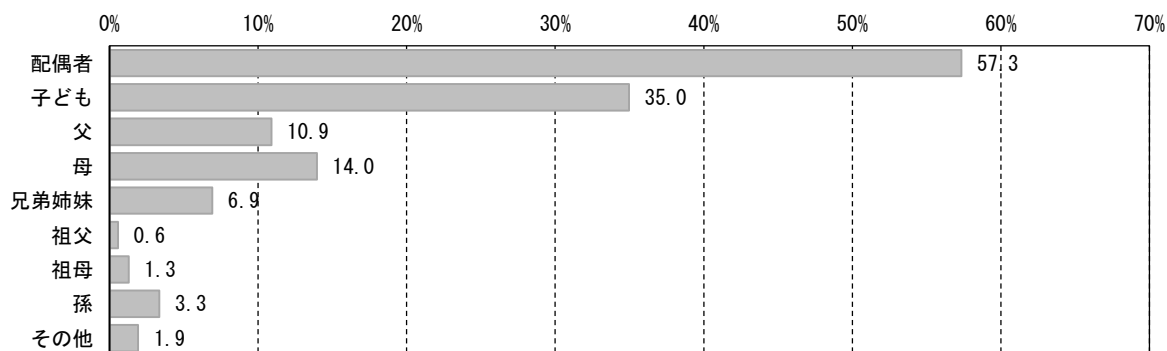
回答者の家族構成では「配偶者」「子ども」が多くなっています。

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。

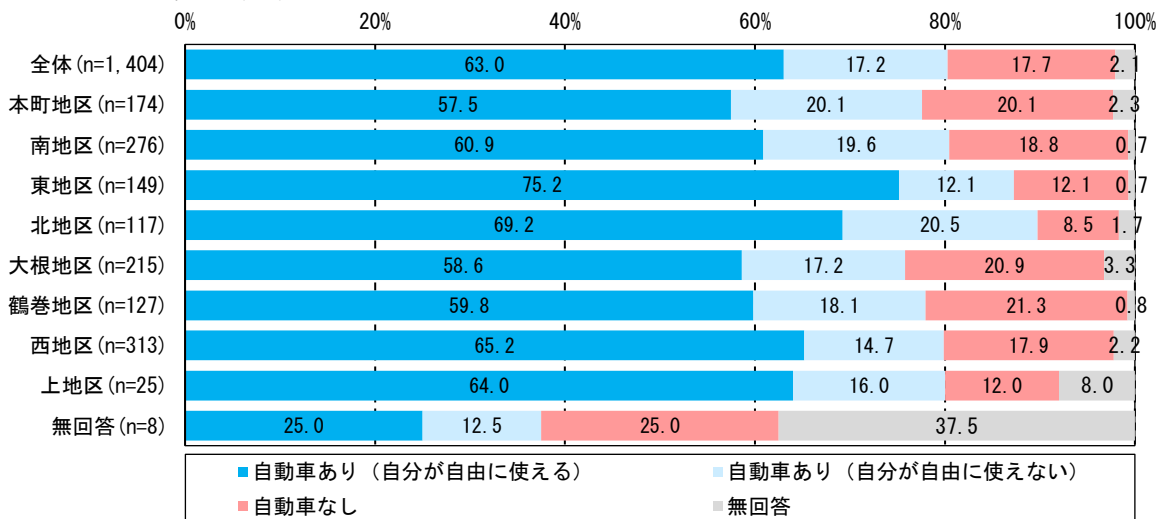
■家族人数



■家族構成



■自動車の保有状況

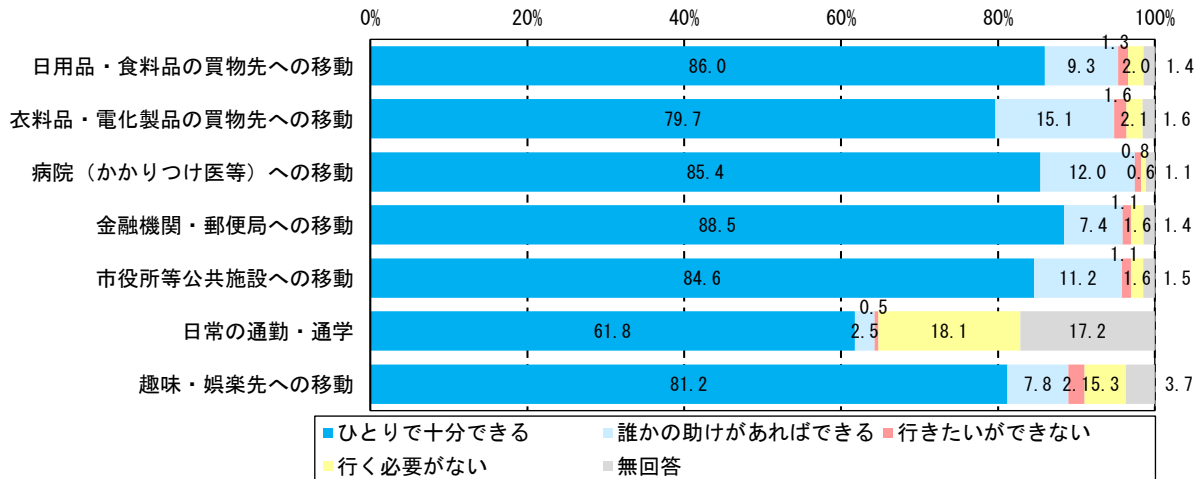


2 現在及び将来の移動に対する不安度

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）

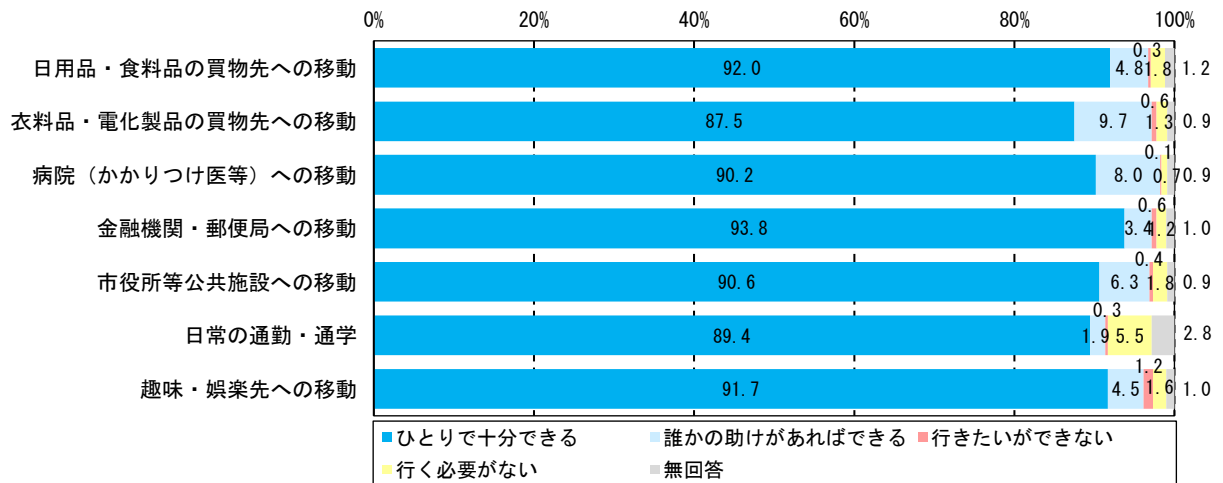


年齢別にみると、15～64歳ではどの項目においても「ひとりで十分できる」への回答割合が多く、「行きたいができない」は「趣味・娯楽先への移動」で1.2%、その他は1%未満と、高い移動達成状況となっています。

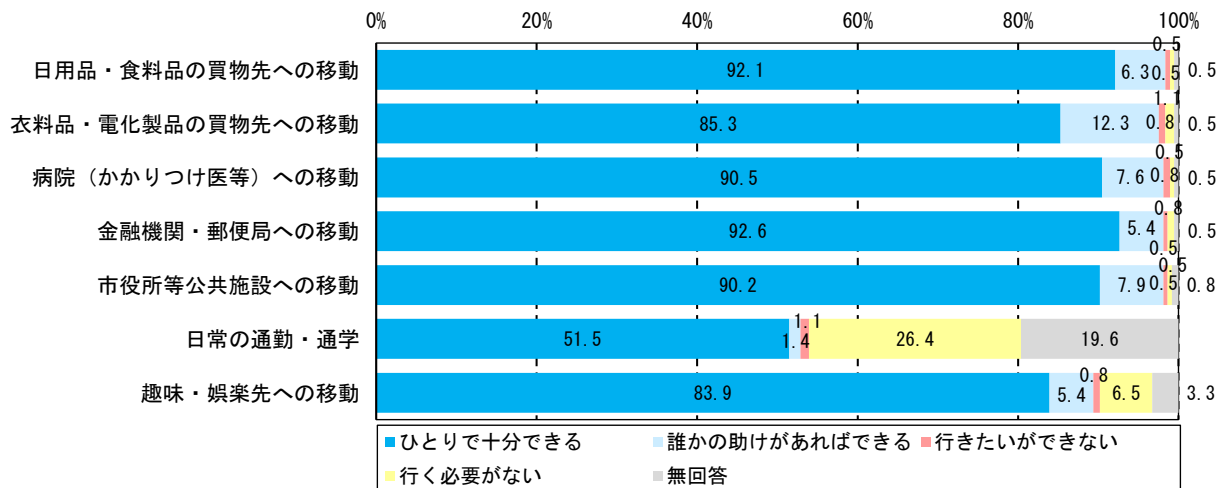
65～74歳では「衣料品・電化製品への買物先への移動」「趣味・娯楽先への移動」で「ひとりで十分できる」への回答割合が下がりますが、おおむね高い水準となっています。なお、65歳以上では、高齢のため「日常の通勤・通学」で「行く必要がない」への回答割合が多くなっています。

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。

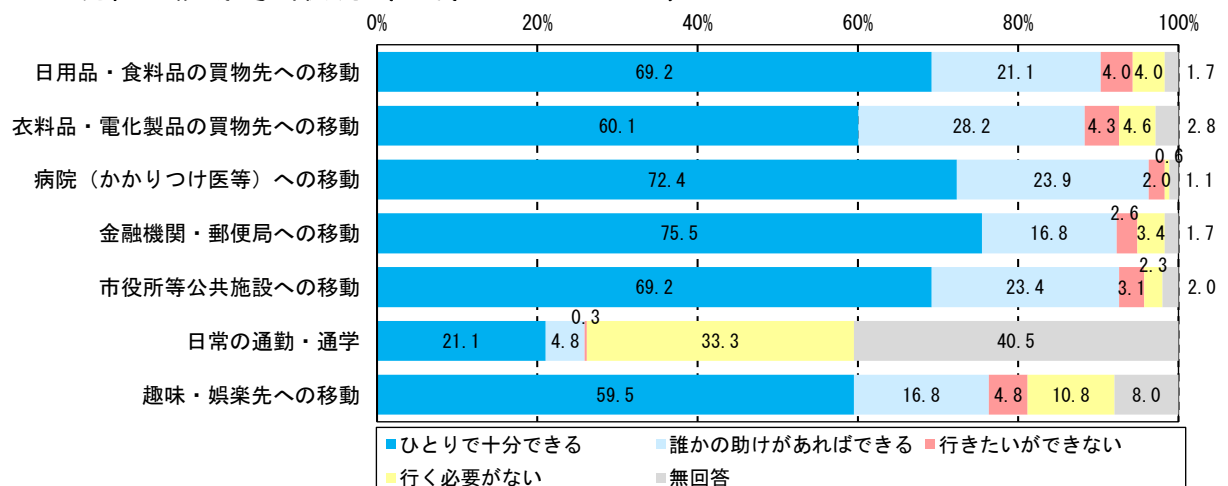
■現在の移動達成状況（15～64歳・n=672）



■現在の移動達成状況（65～74歳・n=367）



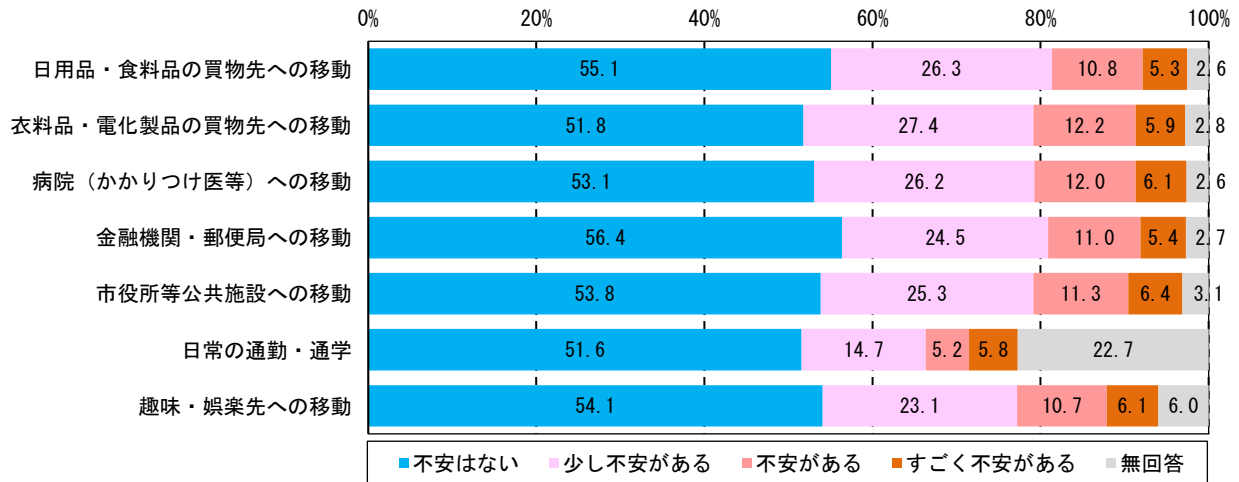
■現在の移動達成状況（75歳以上・n=351）



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）

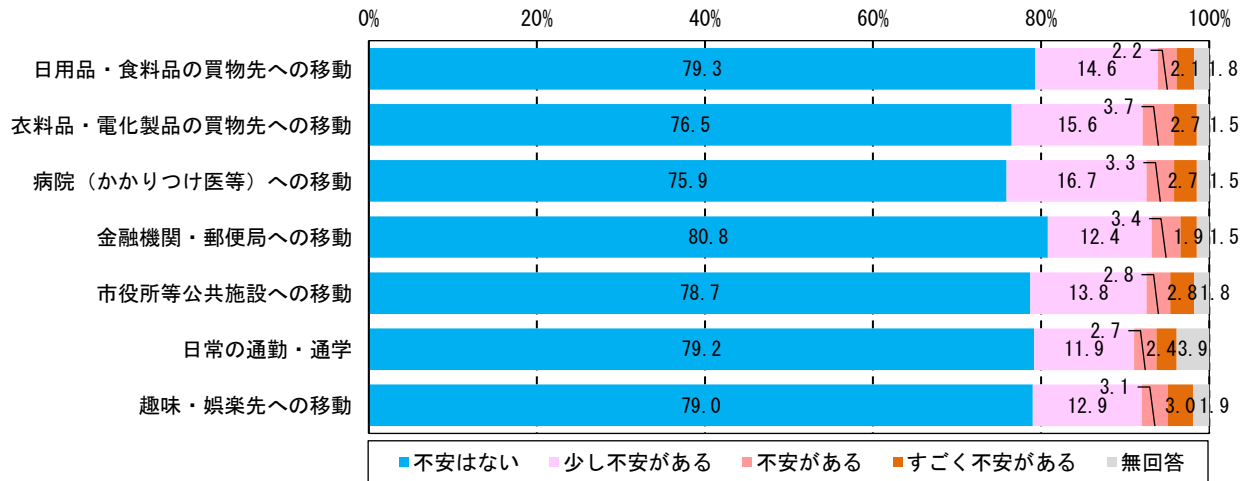


年齢別で見ると、15～64歳ではどの項目においても「不安はない」への回答割合が8割前後と高い水準となっており、不安度は低い傾向となっています。

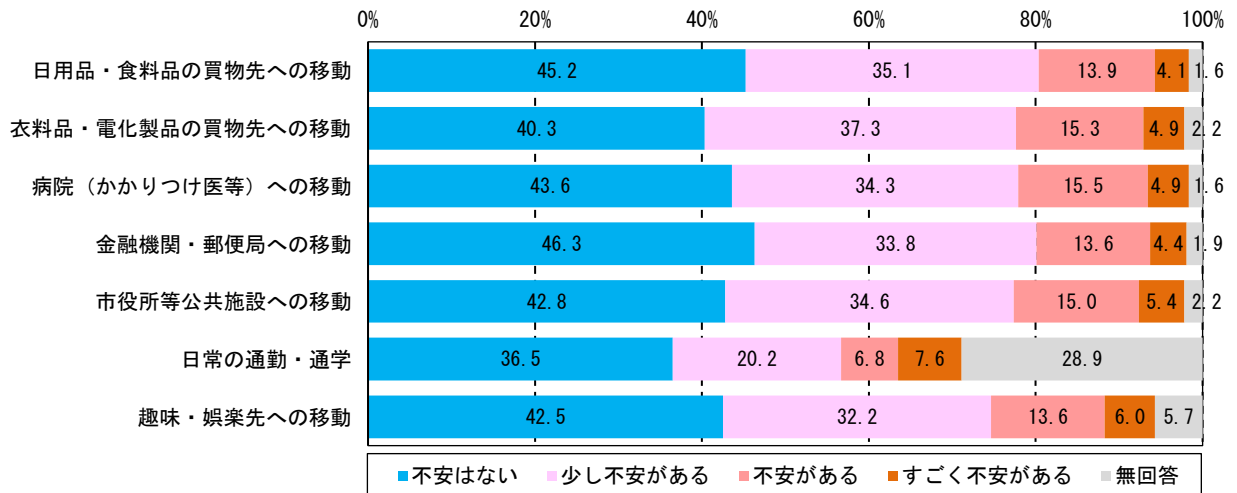
65～74歳ではすべての項目で「不安はない」への回答割合が5割を下回り、「日常の通勤・通学」以外の項目において不安度の方が上回っています。不安度が最も高いのは「衣料品・電化製品の買物先への移動」となっています。なお、65歳以上では高齢のため、「日常の通勤・通学」については移動の必要がないことから「無回答」への回答割合が多くなっています。

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。

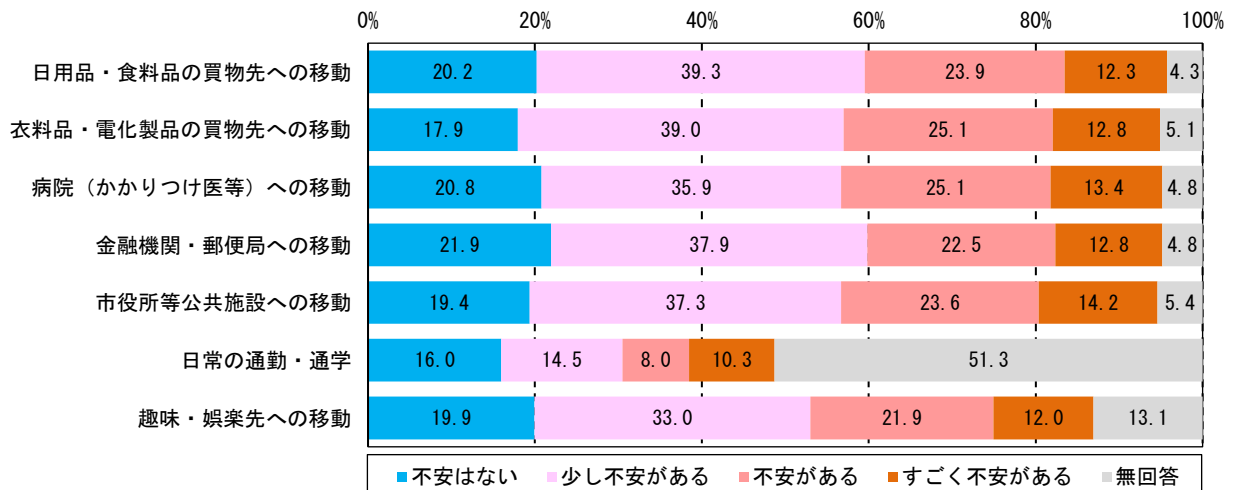
■ 5年後の移動不安度（15～64歳・n=672）



■ 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

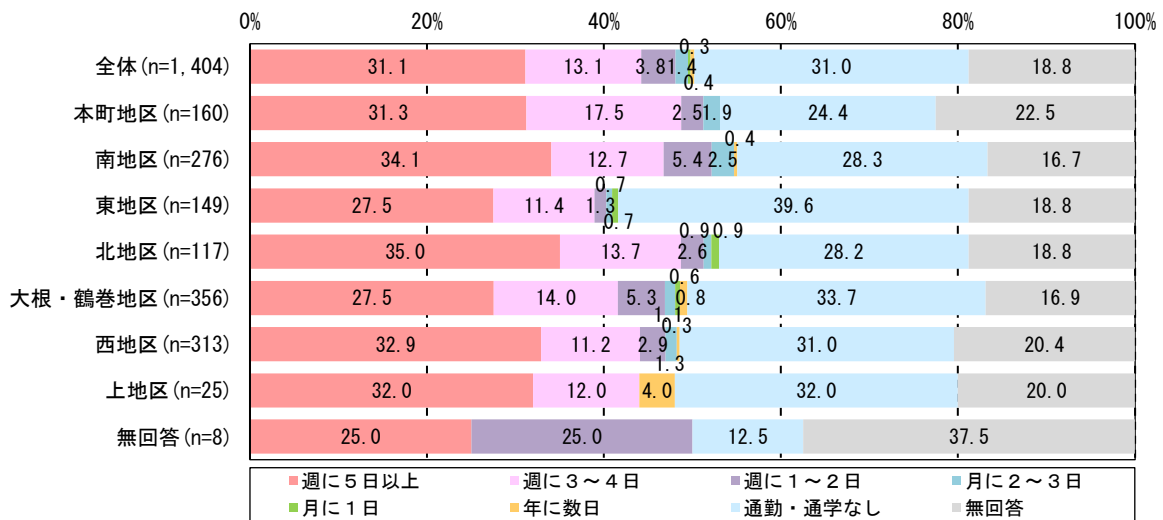
(1) 通勤・通学の場合

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。

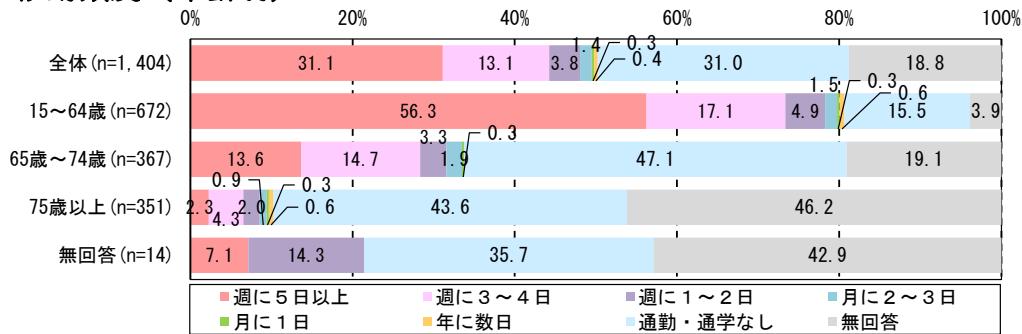
年齢別では、生産年齢人口である15～64歳で頻度が高いものの、高齢になるほど頻度が下がり、「通勤・通学なし」又は「無回答」への回答割合が多くなっています。65～74歳でも週に1日以上の利用が31.6%となっています。

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、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。

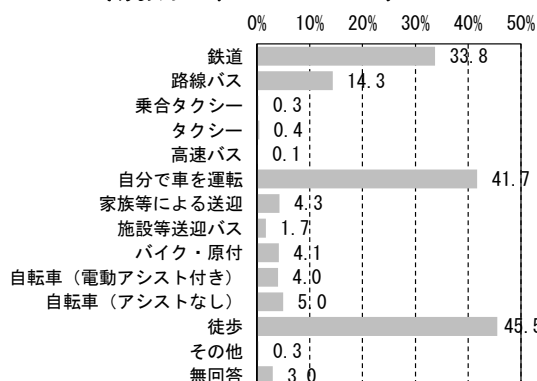
■移動頻度（地区別）



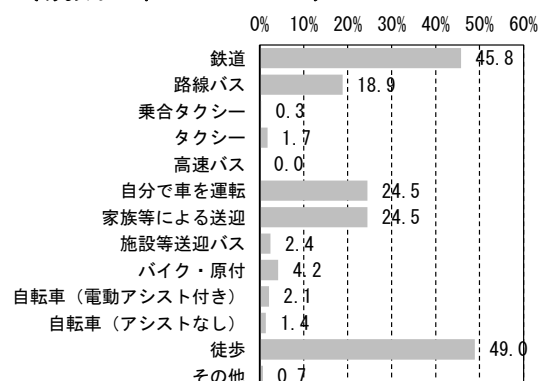
■移動頻度（年齢別）



■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)

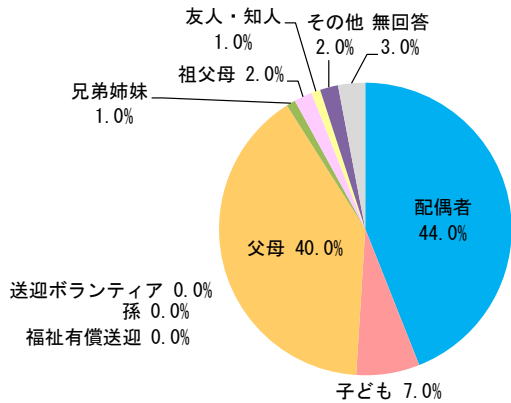


主に送迎してくれる方は「配偶者（44.0%）」が最多で、次いで「父母（40.0%）」が多くなっています。

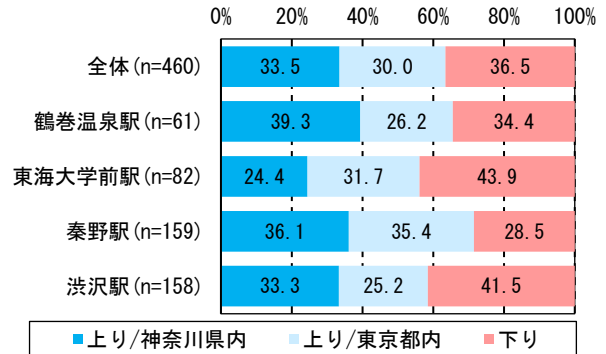
鉄道利用者の行先では全体的に上り方面への利用が多く、全体の30.0%は「東京都内」方面への移動となっています。

■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



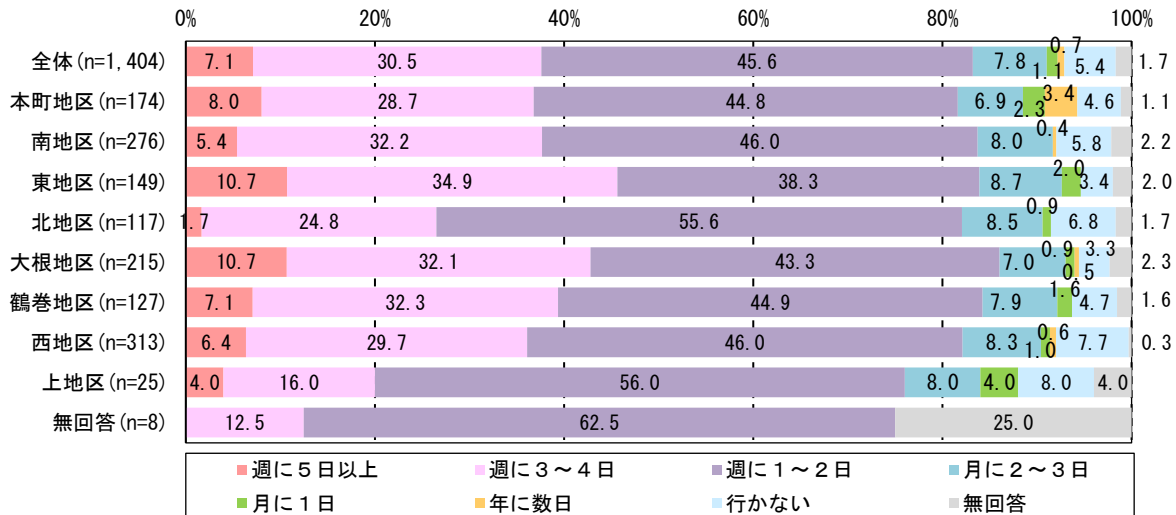
※「東京都内」は東京以遠（埼玉県・千葉県等）を含む

(2) 買物（食料品・日用品）の場合

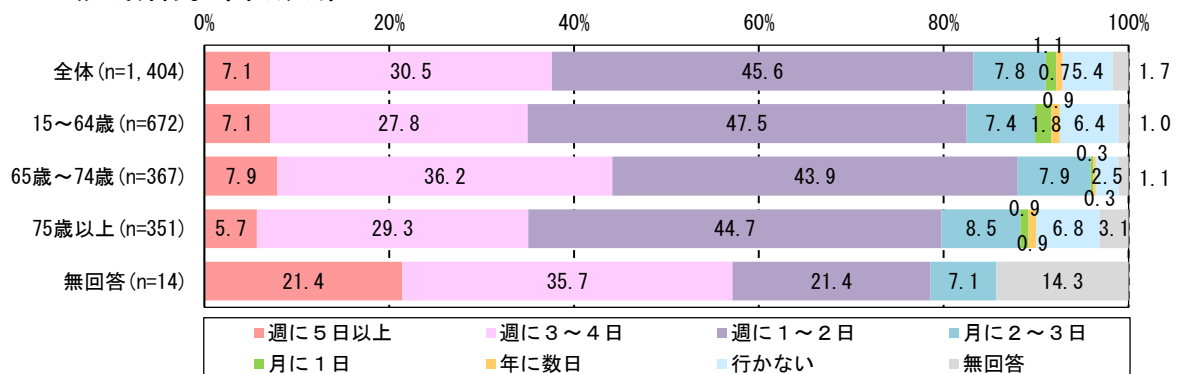
買物（食料品・日用品）頻度は「週に1～2日」が45.6%で、次いで「週に3～4日」が30.5%と多くなっています。

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）

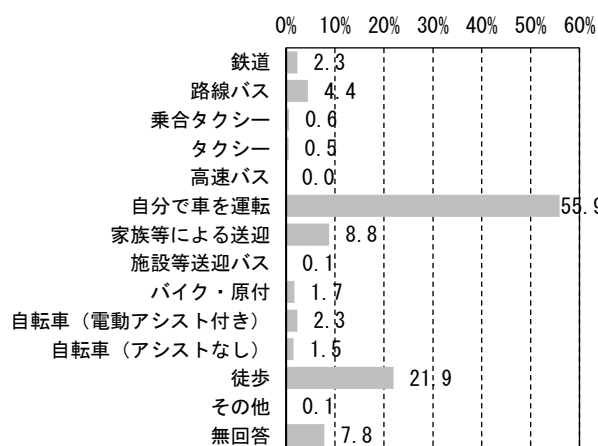


普段利用する移動手段では「自分で車を運転」が55.9%と、公共交通の利用は少ないものの、月1回程度以上利用する移動手段では「鉄道」「路線バス」への回答が増えています。

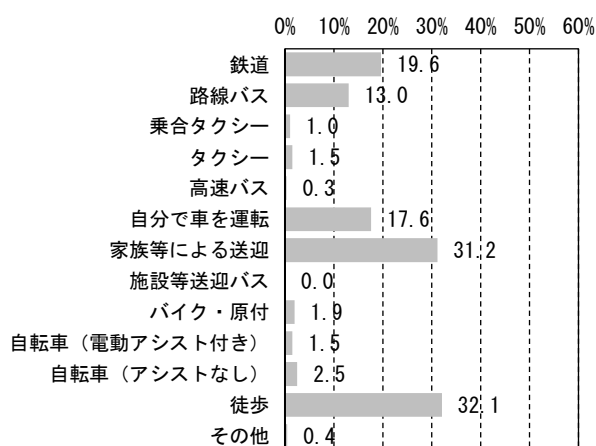
主に送迎してくれる方は「配偶者(62.5%)」が最多で、高齢者が多いため「子ども(19.5%)」の回答も多くなっています。移動の時間帯は午前中～15時頃が多い傾向となっています。

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。

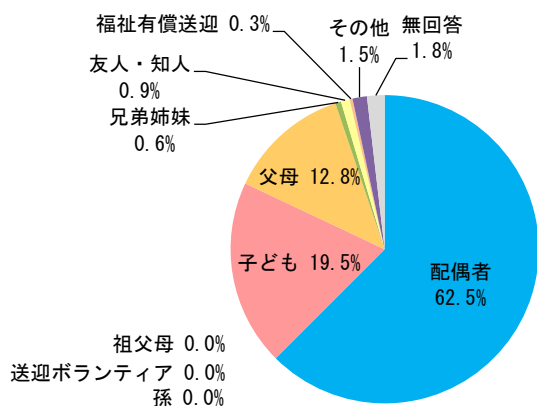
■普段利用する移動手段
(複数回答・n=1,304)



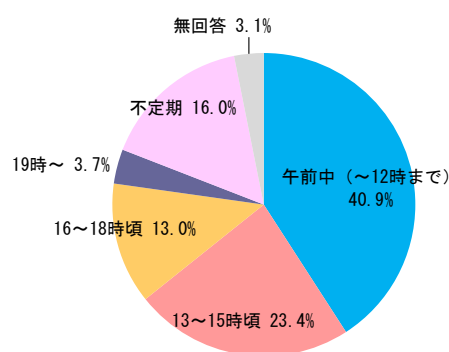
■その他、月1回程度以上利用する移動手段
(複数回答・n=683)



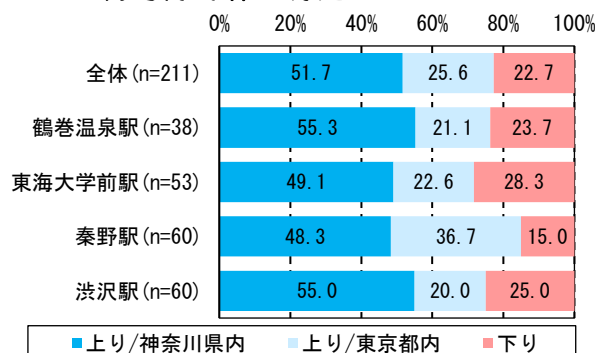
■主に送迎してくれる方
(「家族等による送迎」回答者・n=328)



■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

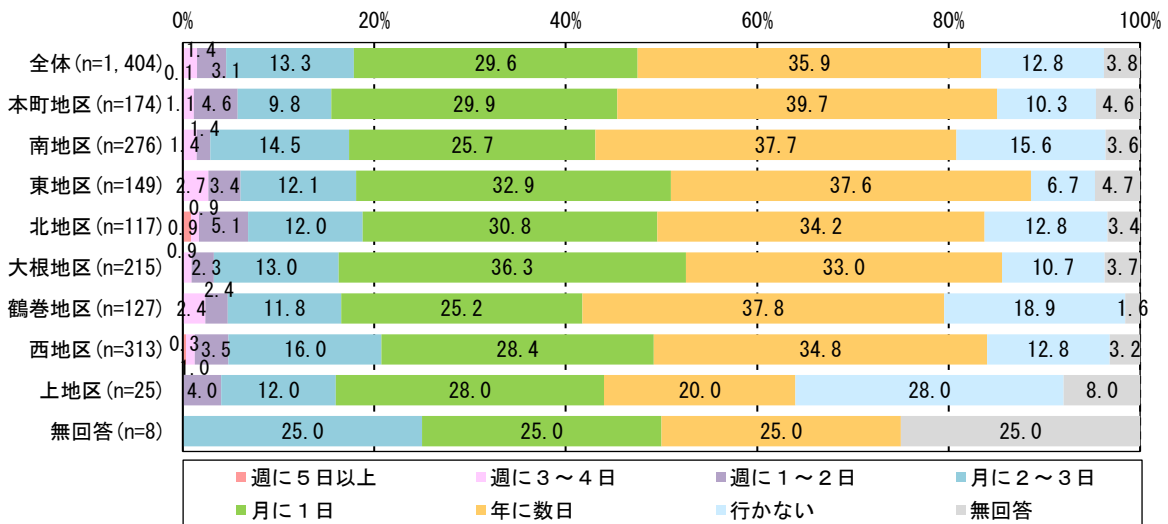
(3) 通院の場合

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。

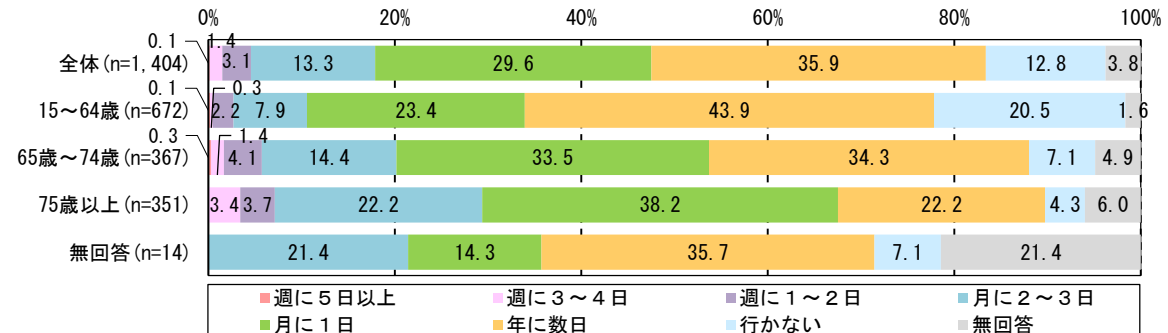
年齢別では高齢になるほど頻度が高い傾向となっており、月に1日以上（「週5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日」「月に1日」の合算）の頻度で比較すると15～64歳の33.9%に対して75歳以上では67.5%と2倍近い割合となっています。15～64歳では「行かない」が20.5%であることに対して、75歳以上では4.3%まで減少しています。

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。

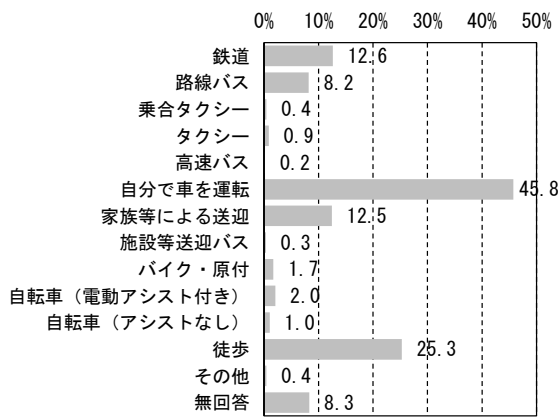
■移動頻度（地区別）



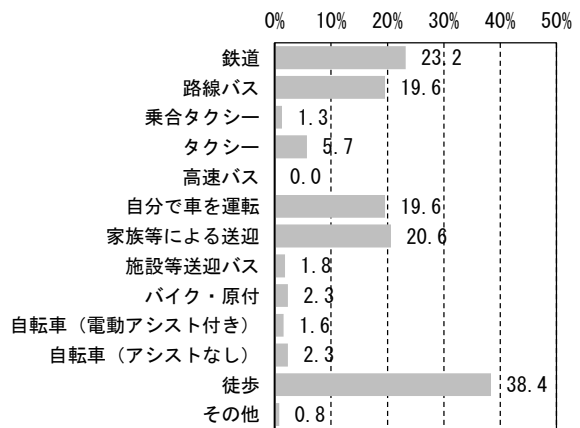
■移動頻度（年齢別）



■普段利用する移動手段
(複数回答・n=1,171)

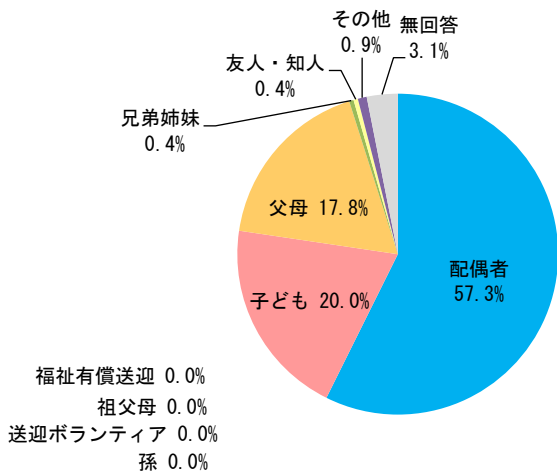


■その他、月1回程度以上利用する移動手段
(複数回答・n=383)

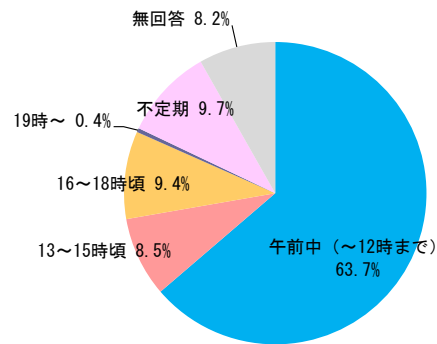


主に送迎してくれる方は「配偶者(57.3%)」が最多で、高齢者が多いため「子ども(20.0%)」も多くなっています。移動の時間帯は午前中が多い傾向となっています。鉄道利用者の行先では全体的に上り方面への利用が多く、中でも神奈川県内の移動が多い傾向となっています。主要な目的地としては隣接市の「伊勢原駅」が最多となり、次いで市内の「秦野駅」、「東海大学前駅」、更に「本厚木駅」が多くなっています。

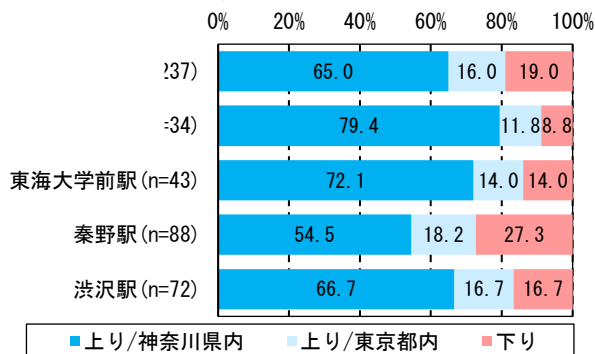
■主に送迎してくれる方
(「家族等による送迎」回答者・n=225)



■通院に行く主な時間帯 (n=1,171)



■鉄道利用者の行先



■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 |

※「東京都内」は東京以遠(埼玉県・千葉県等)を含む

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

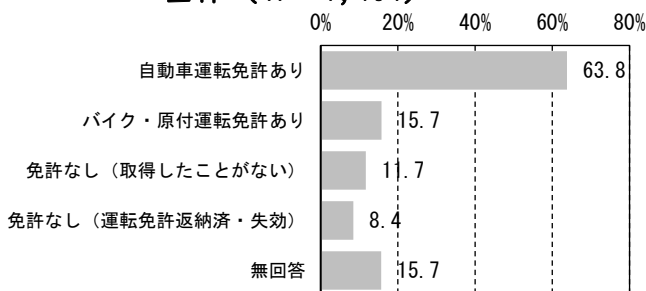
自動車運転免許保有状況は、全体では「自動車運転免許あり」が63.8%、「バイク・原付運転免許あり」が15.7%となっています。

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。

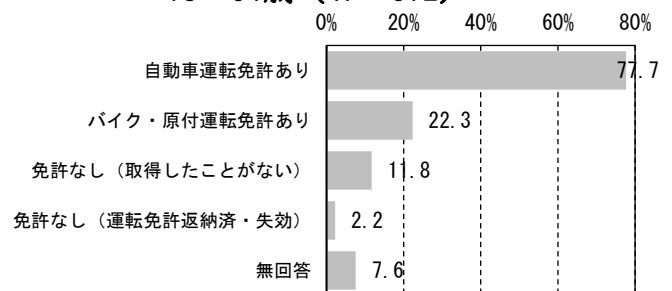
バイク・原付運転免許の保有率は、自動車運転免許と比べると低いものの、年齢別における保有状況の傾向は自動車運転免許と近似した傾向となっています。

■自動車運転免許保有状況

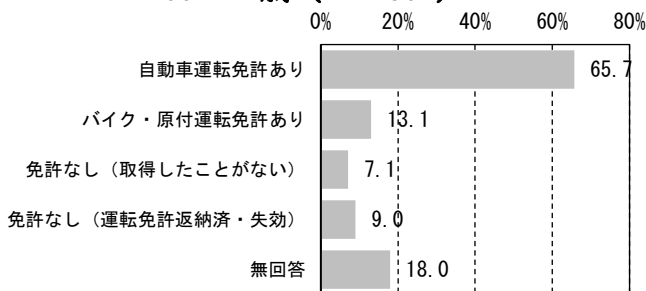
・全体（n = 1,404）



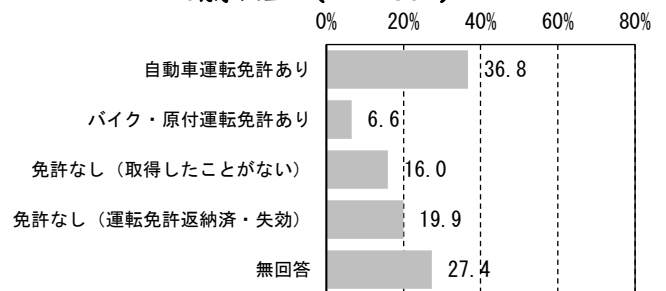
・15～64歳（n = 672）



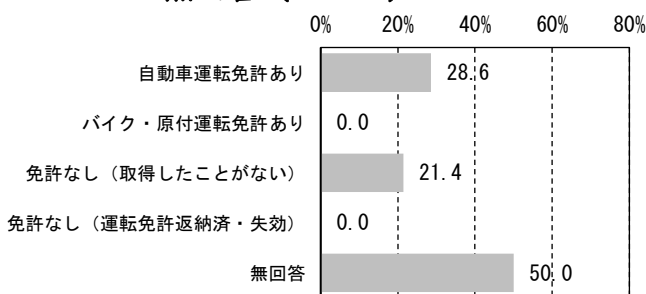
・65～74歳（n = 367）



・75歳以上（n = 351）



・無回答（n = 14）



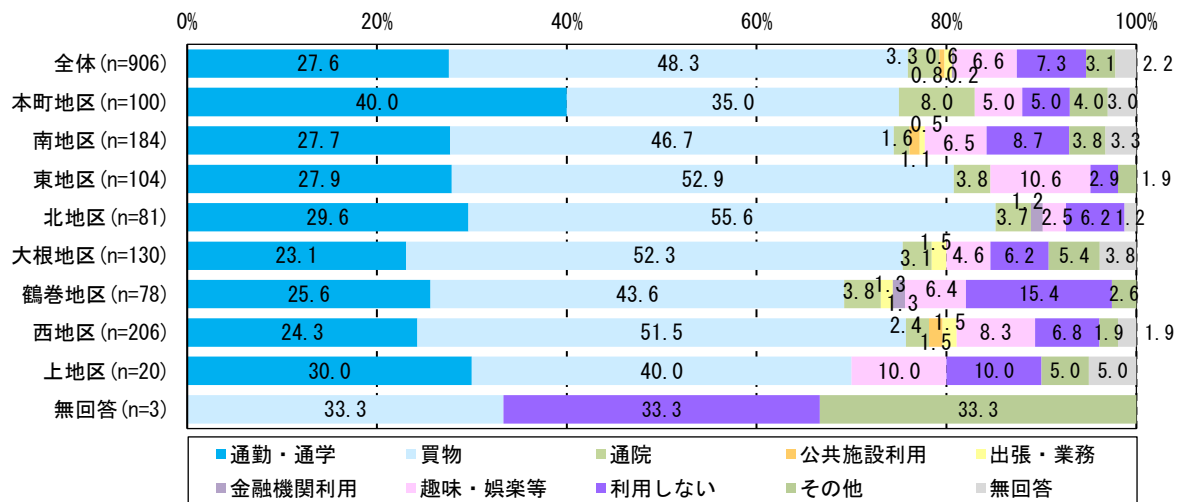
(2) 自動車・バイク（原付含む）の利用状況

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。

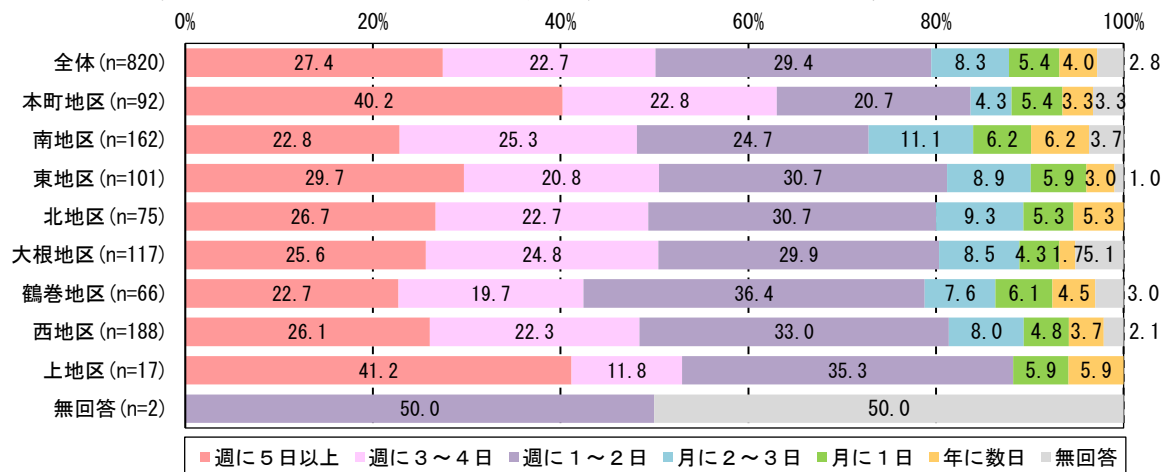
利用頻度では、「週に1～2日（29.4%）」が最も多いですが、「通勤・通学」利用の多い本町地区では「週に5日以上」が40.2%と、高い傾向となっています。

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。

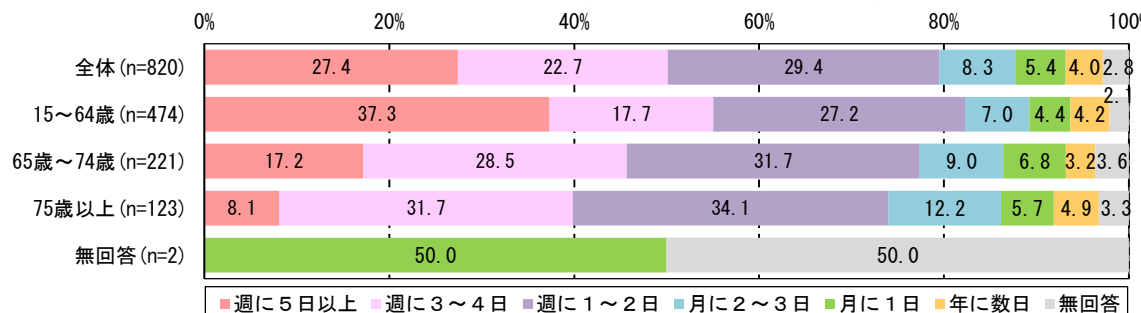
■自動車やバイク・原付の利用目的（市内及び近隣市町村へ移動する場合）



■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）

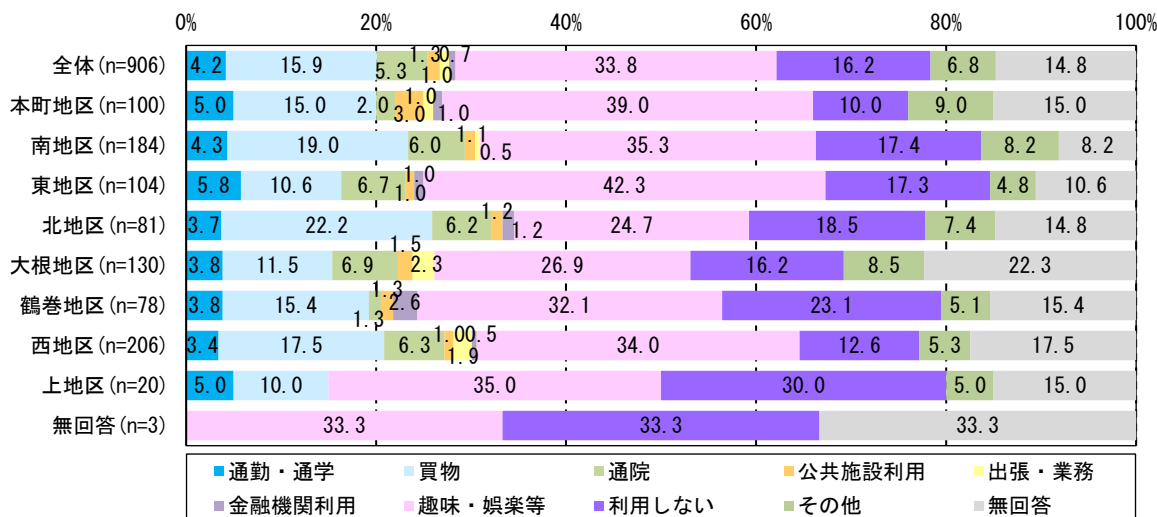


市内及び近隣市町村よりも遠くへ移動する場合、自動車・バイク（原付含む）の利用は「趣味・娯楽等（33.8%）」目的が多くなっています。市内及び近隣市町村への目的で多い「通勤・通学」と「買物」の割合は比較的 low、上地区では「利用しない（30.0%）」も多くなっています。

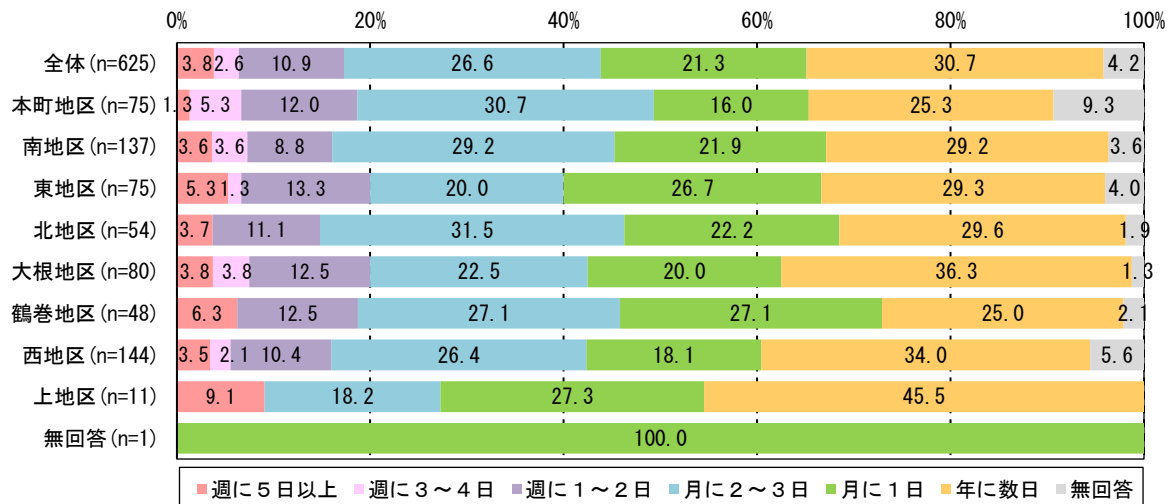
利用頻度では「年に数日（30.7%）」が最も多く、高頻度の利用は少なくなっており、地区別にはどの地区でもおおむね同様の傾向がみられます。

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。

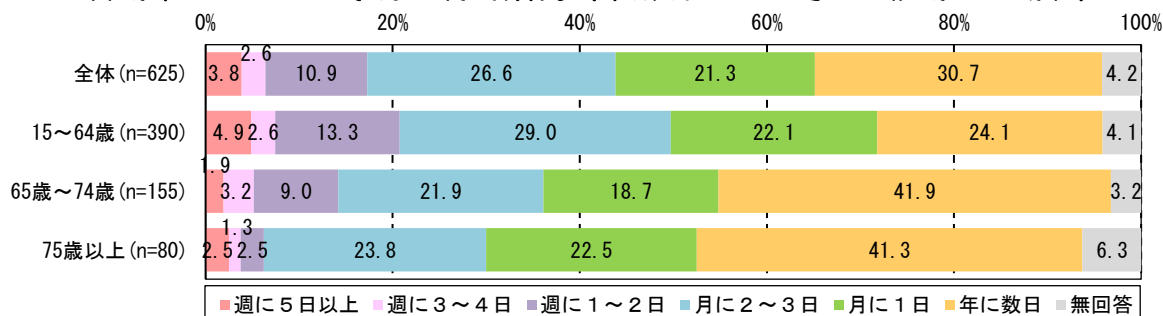
■自動車やバイク・原付の利用目的（より遠くへ移動する場合）



■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）



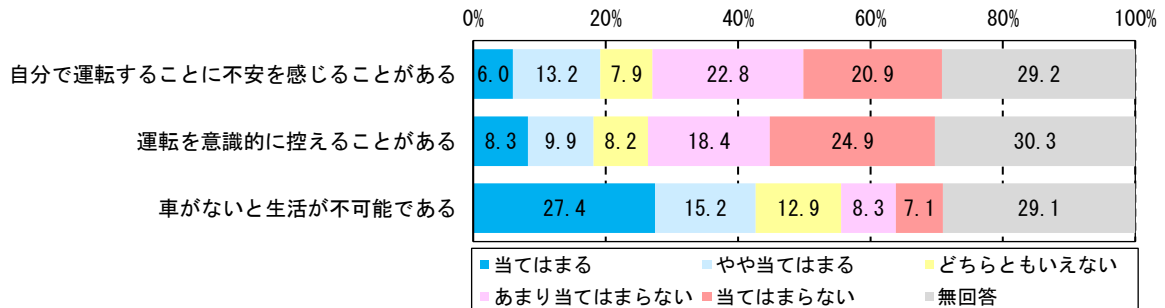
■自動車やバイク・原付の利用頻度（年齢別・より遠くへ移動する場合）



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。

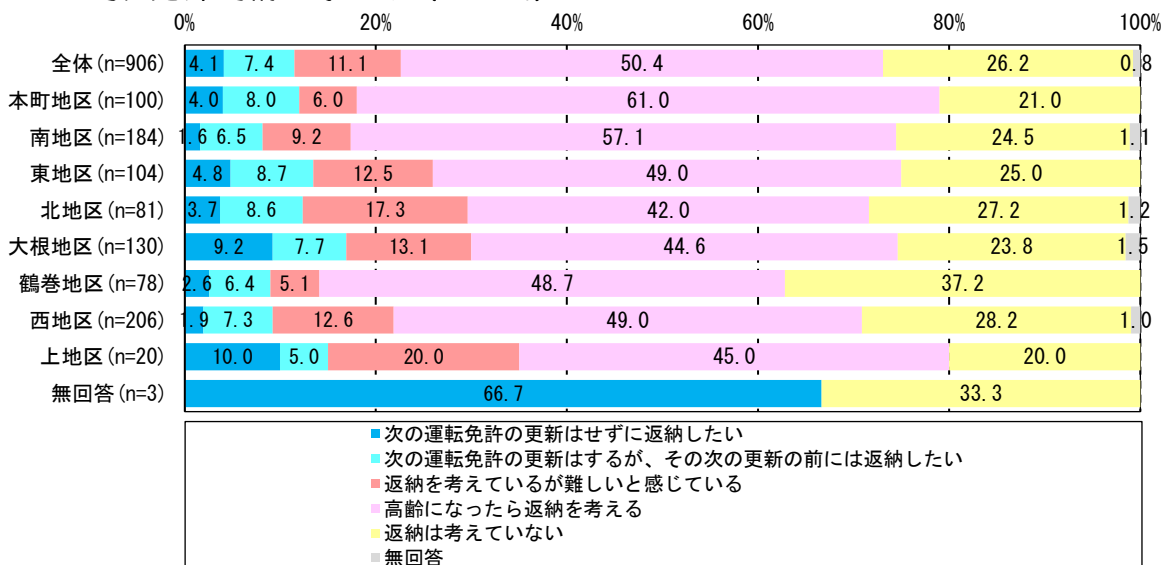
■運転に対する意識 (n=906)



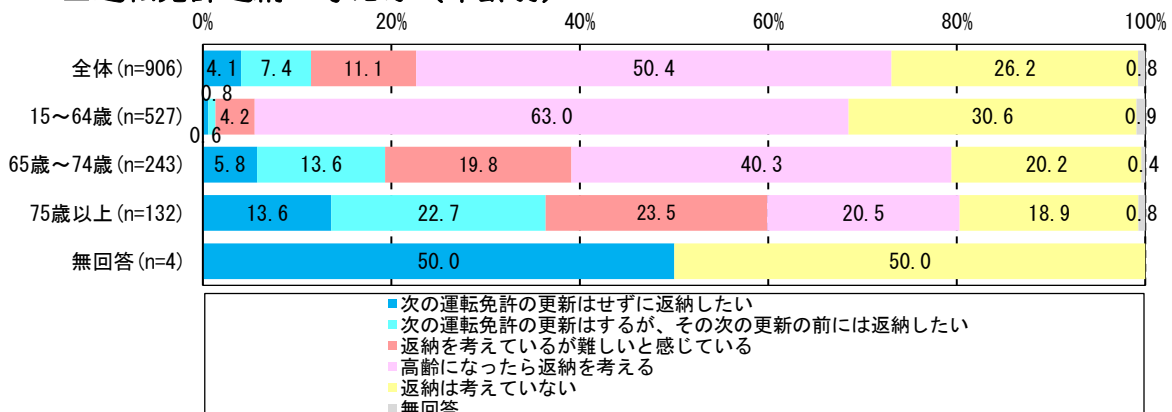
運転免許返納の考え方では、上地区では他地区と比較して返納意向が高いものの、「返納を考えているが難しいと感じている」が20.0%となっています。

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)



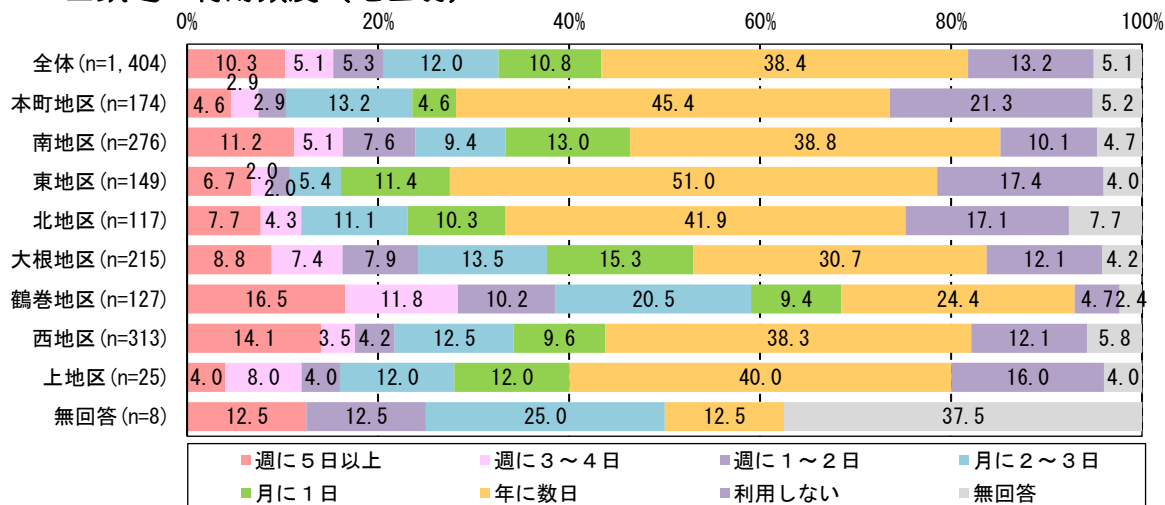
5 鉄道（小田急線）の利用状況

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。

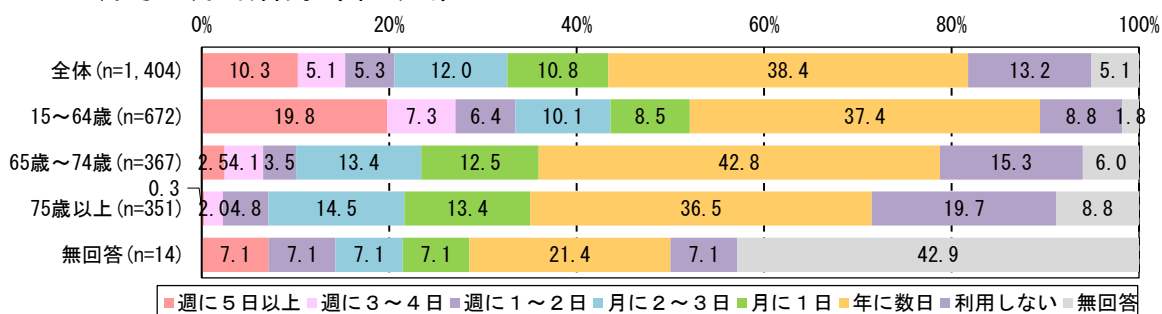
年齢別では、15～64歳で利用頻度が高くなっています。一方で、年齢が上がるにつれ利用頻度が低く、75歳以上では19.7%が「利用しない」に回答しています。

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。

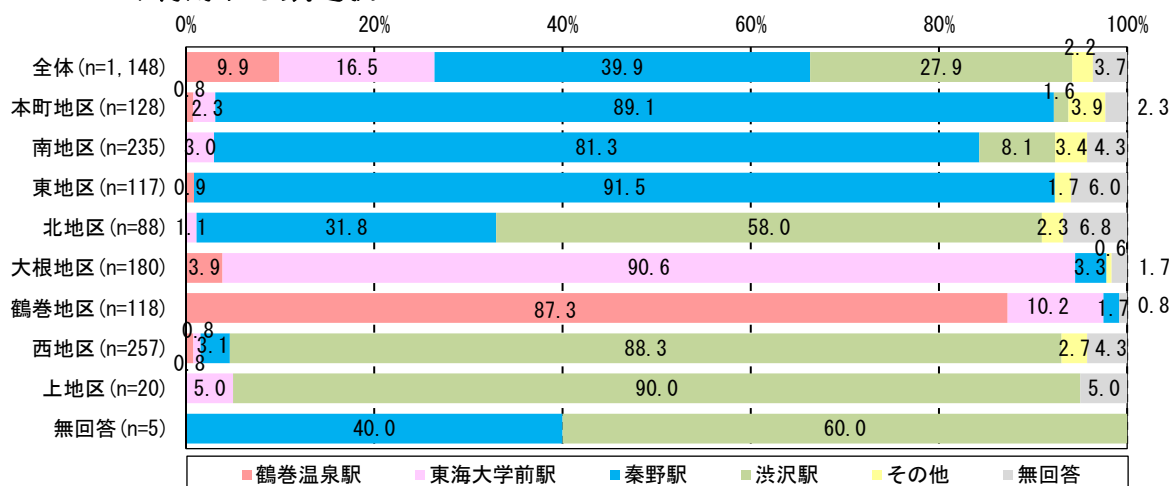
■鉄道の利用頻度（地区別）



■鉄道の利用頻度（年齢別）



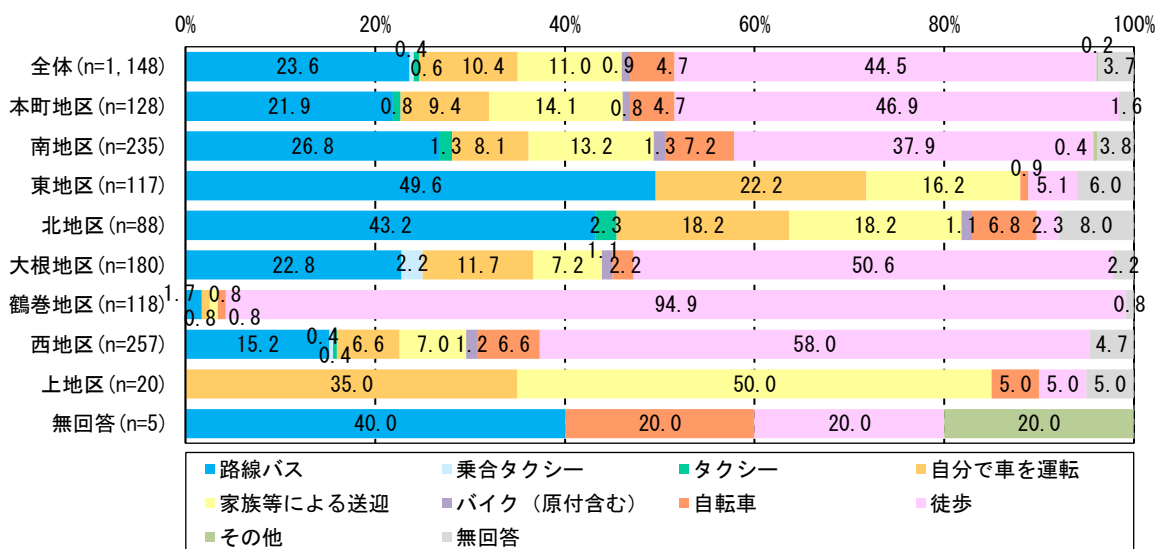
■よく利用する鉄道駅



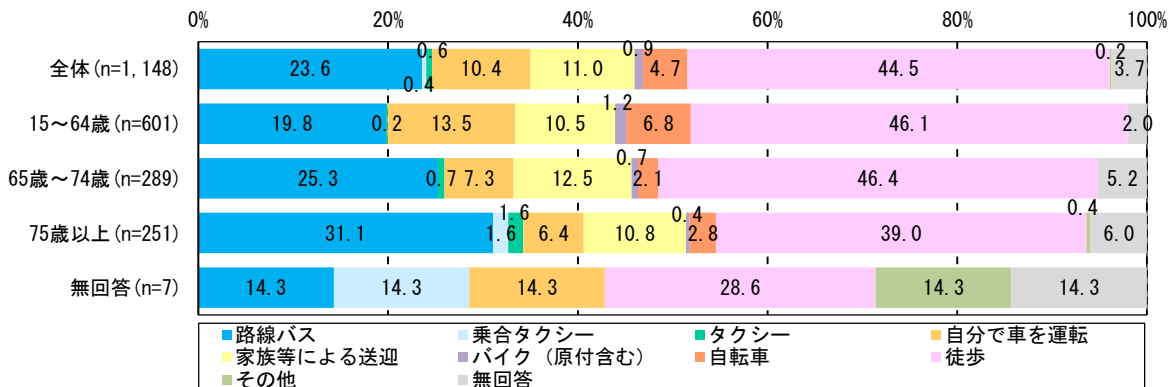
鉄道駅までの移動手段としては、「徒歩(44.5%)」が多く、次いで「路線バス(23.6%)」が多くなっています。鉄道駅から離れている東地区と北地区では「路線バス」利用が高く、それぞれ4割を超えています。一方、乗合タクシーが運行中の上地区では「自分で車を運転」と「家族等による送迎」が多くなっています。

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）



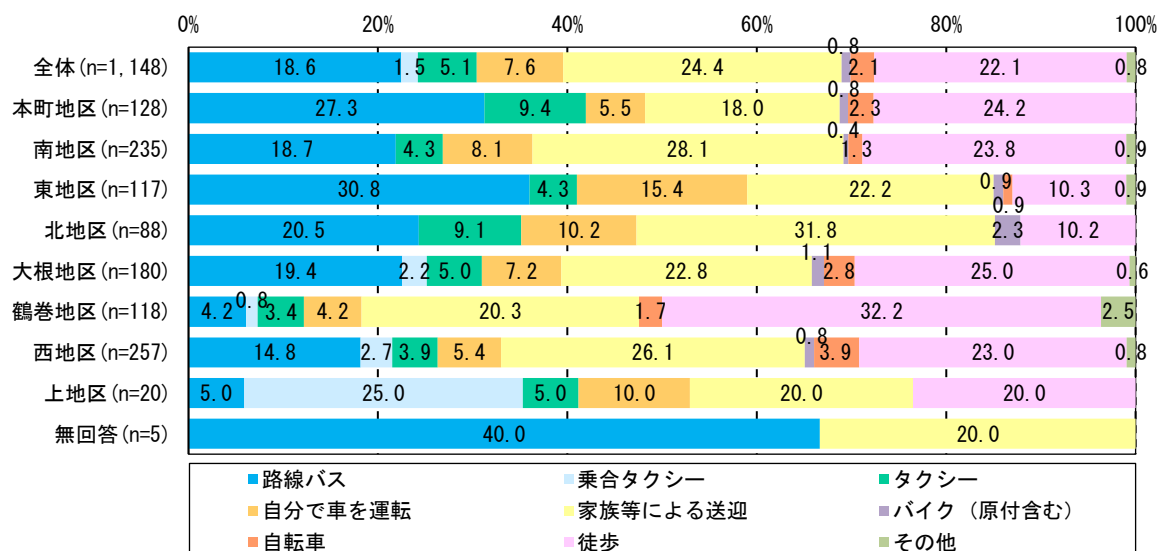
■よく利用する鉄道駅までの交通手段（年齢別・最も多い手段）



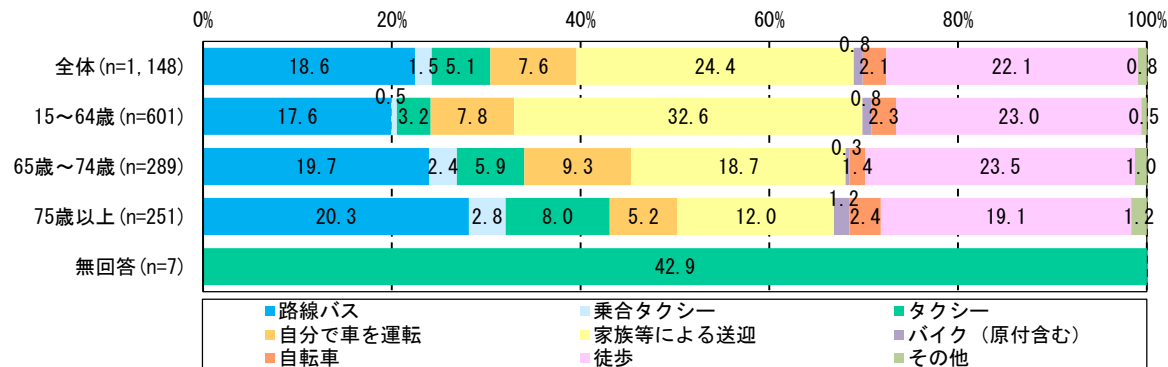
「次に多く使う手段」では、「家族等による送迎」が24.4%で多くなっています。本町地区と東地区では「路線バス」が、上地区では「乗合タクシー」の割合が多くなっています。

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

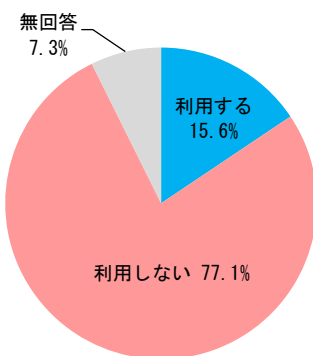
東名高速道路を運行中の高速バスについては、市全体で15.6%の方が「利用する」と回答しています。利用目的は「旅行・観光(68.5%)」が最多で、次いで「帰省(11.0%)」「出張・業務(8.7%)」となっています。

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。

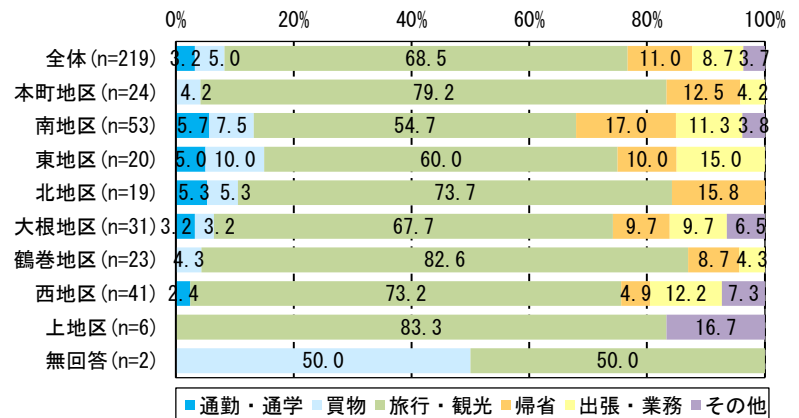
「利用したい」と回答した人の利用したい方面では、「羽田空港方面(43.7%)」が最も多く、次いで「東京都内方面(23.1%)」が多くなっています。利用目的は、「旅行・観光(67.3%)」が最も多く、主にレジャー利用での需要が見込まれます。

■高速バスの利用状況

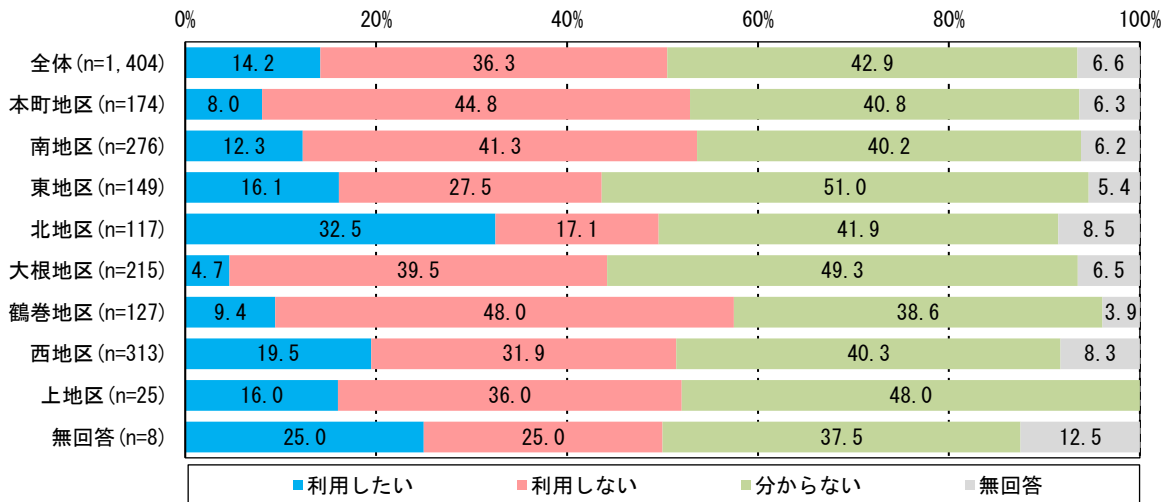
(n=1,404)



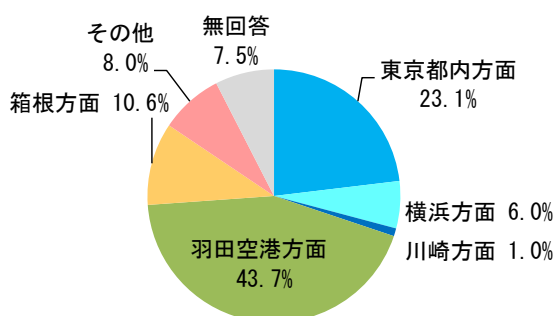
■高速バスの利用目的



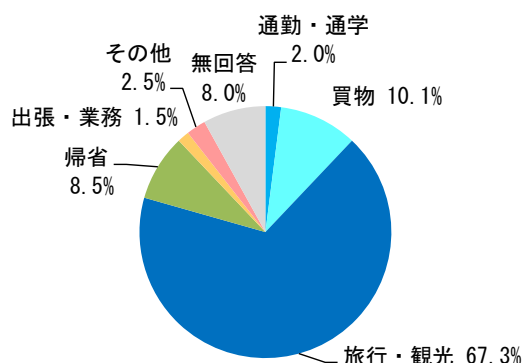
■新東名高速道路の高速バス新路線の利用有無



■利用したい方面 (n=199)

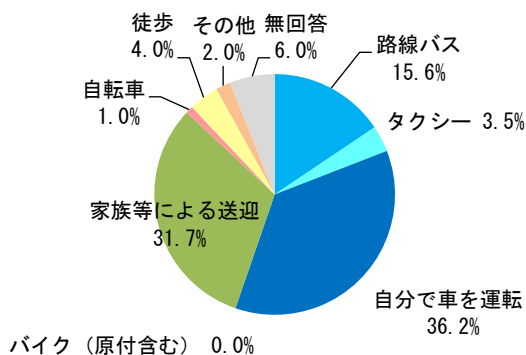


■利用目的 (n=199)

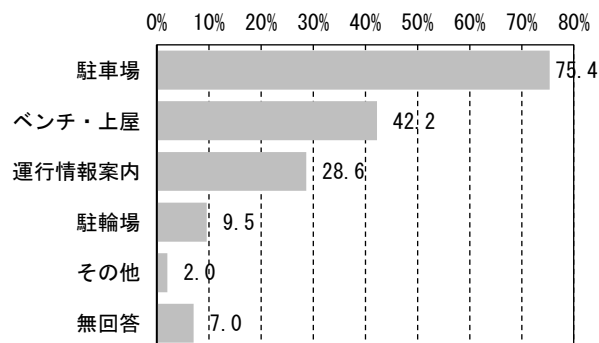


秦野丹沢サービスエリアまでの移動手段としては、「自分で車を運転（36.2%）」「家族等による送迎（31.7%）」が多くなっています。高速バス停に必要な施設・機能では「駐車場（75.4%）」が多くなっており、パークアンドライドによる利用意向が高くなっています。

■自宅から秦野丹沢サービスエリアまでの移動手段（n=199）



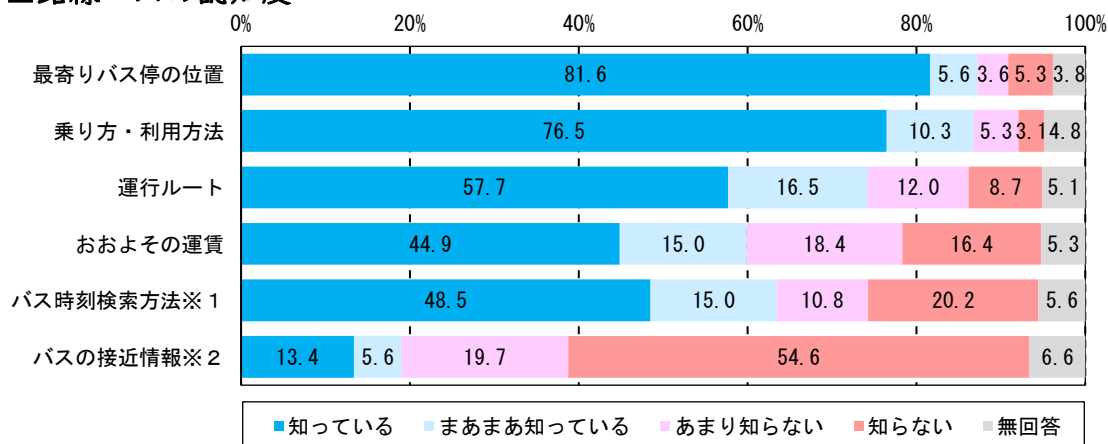
■高速バス停に必要な施設・機能（2つまで回答・n=199）



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



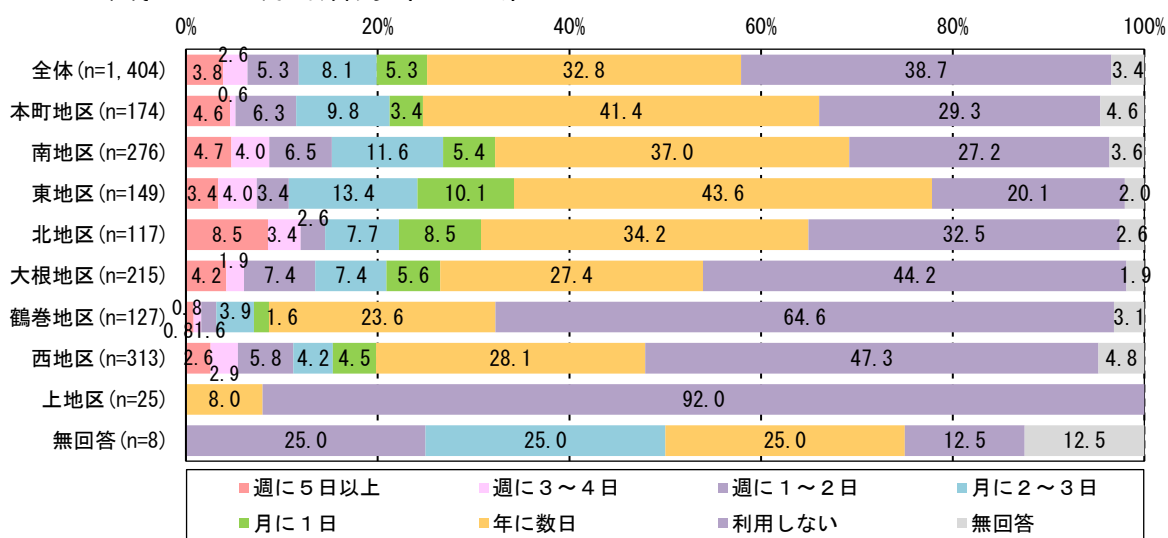
※1 = 神奈中HP、Yahoo、Google、ナビタイム等
 ※2 = バスロケーションシステム

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。

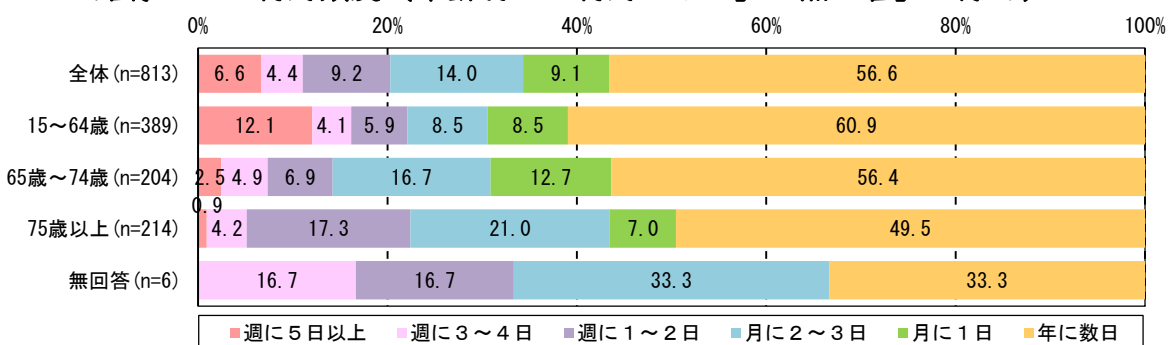
年齢別では、通勤・通学利用の多い15～64歳で「週に5日以上」の割合が他の年代と比較して多くなっており、年齢とともに頻度が少なくなっています。

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。

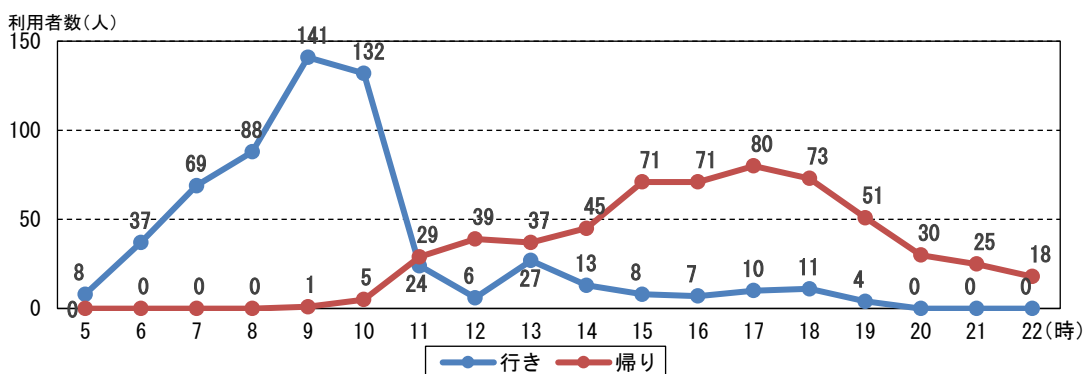
■路線バスの利用頻度（地区別）



■路線バスの利用頻度（年齢別・「利用しない」「無回答」を除く）

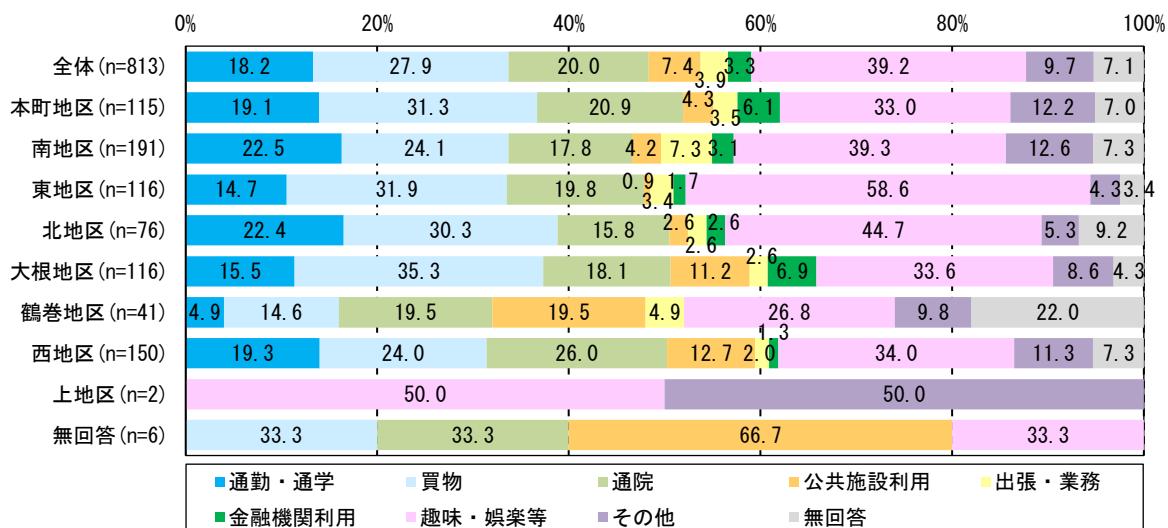


■路線バスの利用時間帯（行き n=585、帰り n=577）



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。

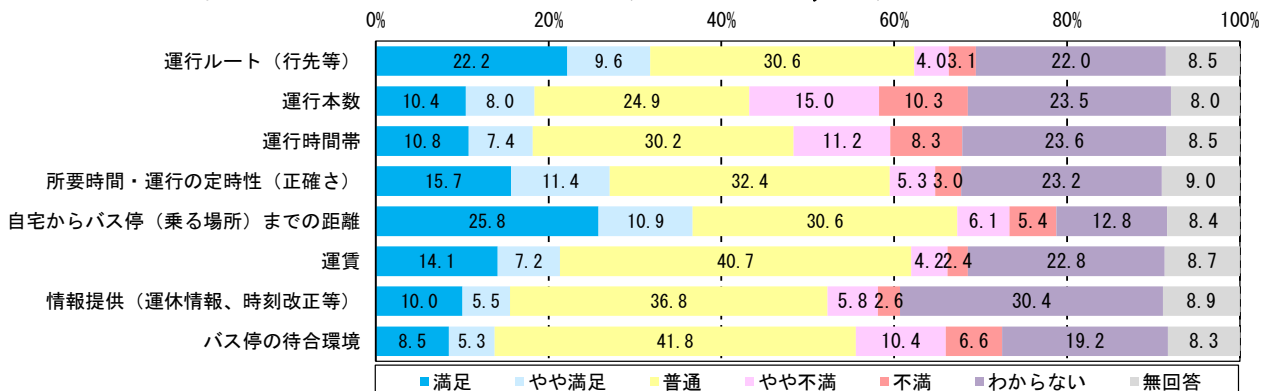
■路線バスの利用目的



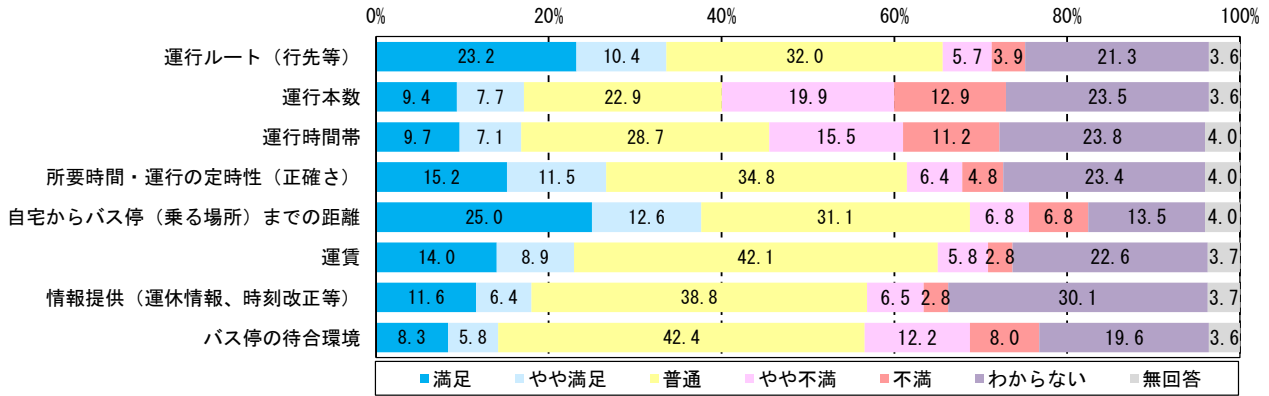
路線バスの運行サービス満足度では、「自宅からバス停（乗る場所）までの距離」と「運行ルート（行先等）」で「満足」「やや満足」と回答した割合が多くなっています。一方、「運行本数」「運行時間帯」「バス停の待合環境」で満足度が低い傾向となっています。

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。

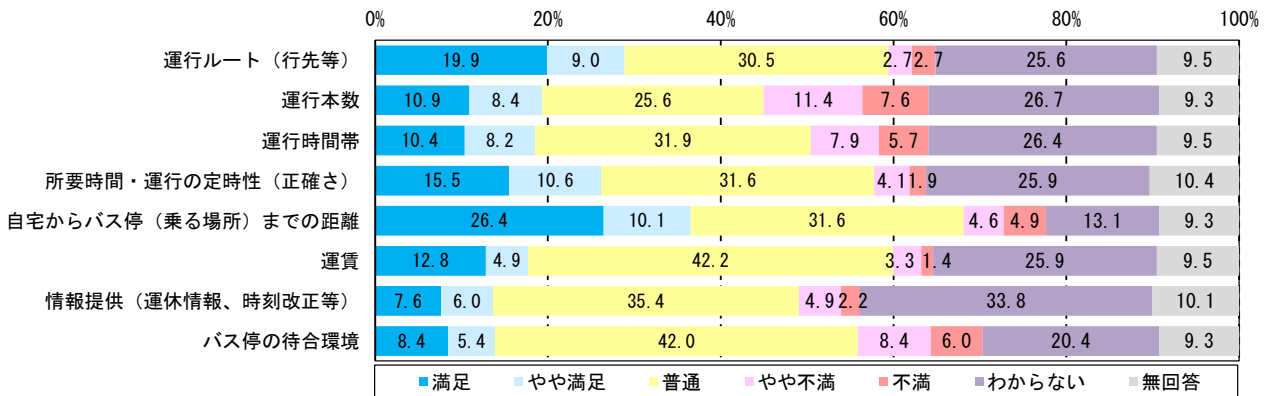
■路線バスの運行サービス満足度（全体・n=1,404）



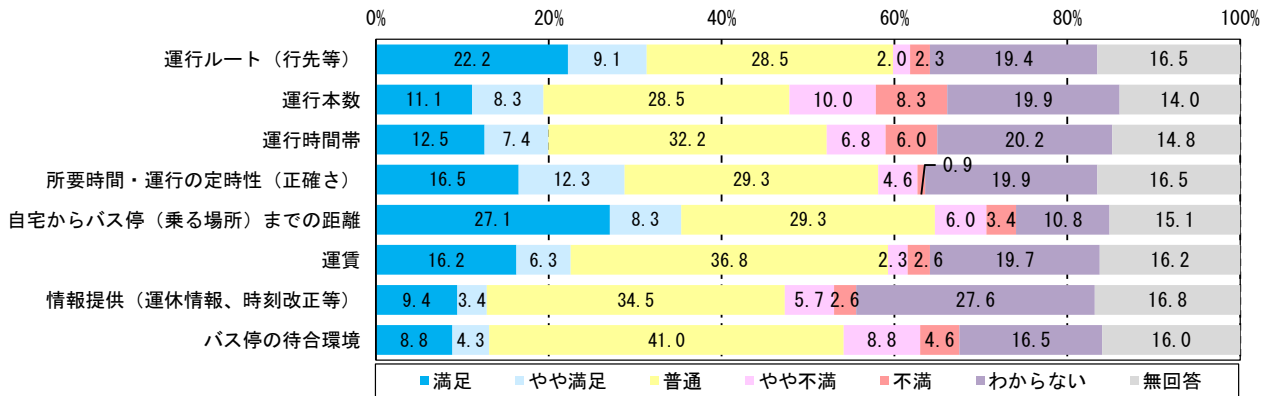
■路線バスの運行サービス満足度（15～64歳・n=672）



■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。車のガソリン代がはるかに安い。
- ・ 短距離での利用はしづらい金額。最低運賃を下げて頂く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。

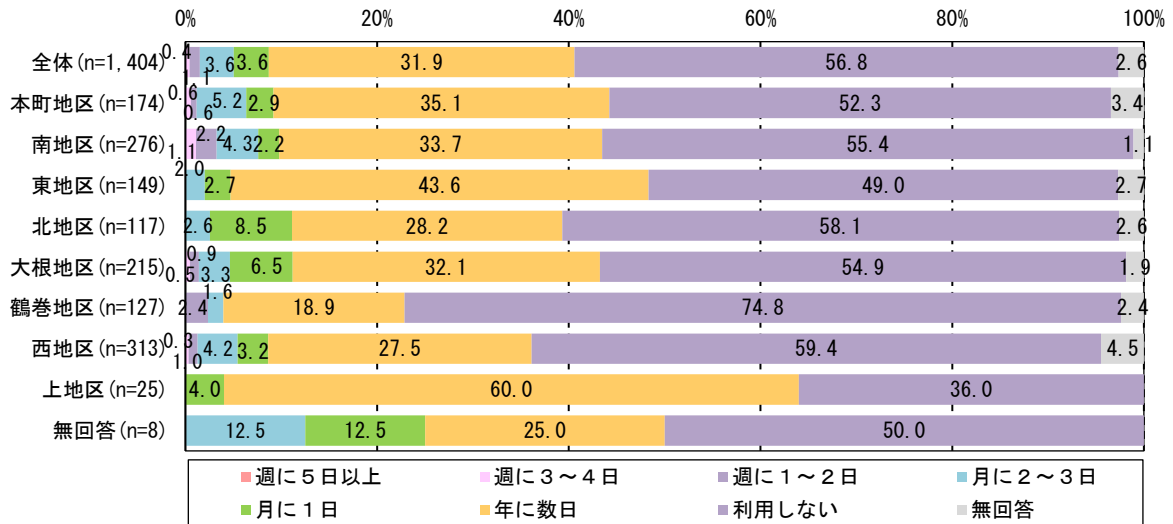
8 タクシーの利用状況とサービス満足度

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。

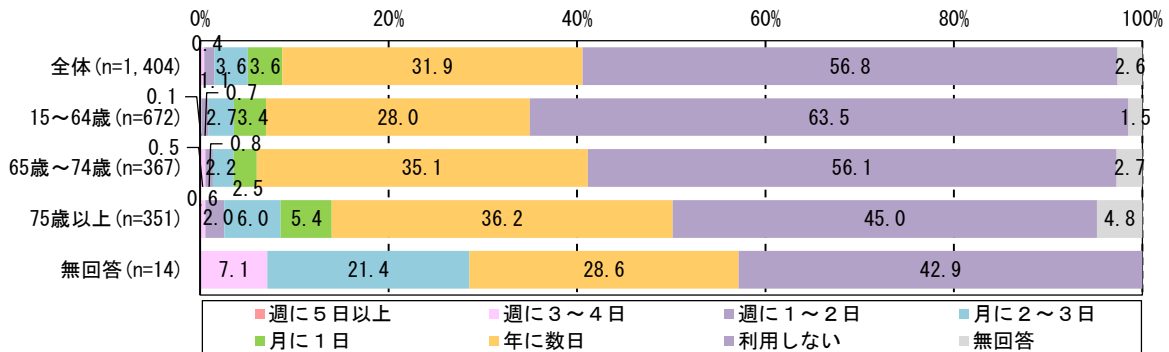
年齢別では、若い世代ほど「利用しない」への回答が多く、高齢者ほど利用が多い傾向となっており、75歳以上では月に1日以上の利用が14.0%となっています。

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。

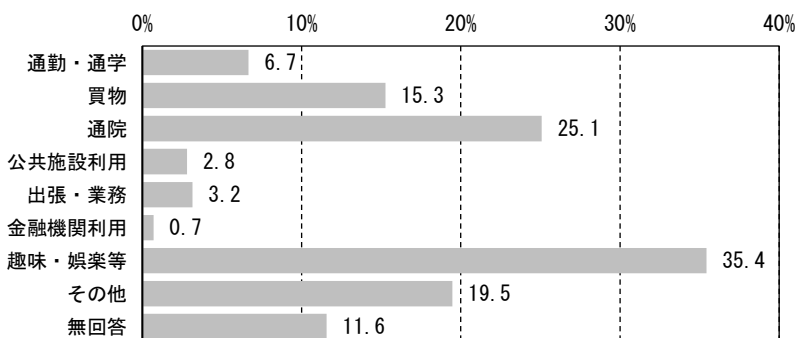
■タクシーの利用頻度（地区別）



■タクシーの利用頻度（年齢別）



■タクシーの利用目的（n=570）

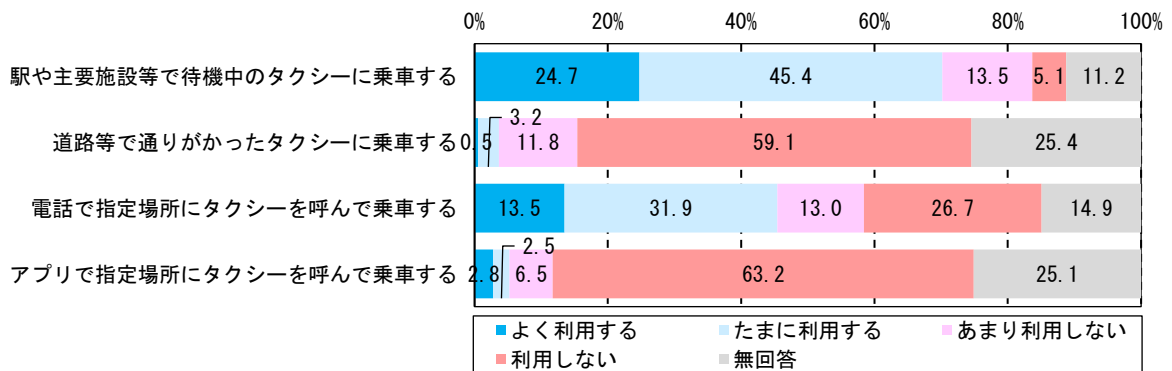


利用方法別の頻度では、「駅や主要施設等で待機中のタクシーに乗車する」「電話で指定場所にタクシーを呼んで乗車する」での利用が多い傾向となっており、「道路等で通りがかったタクシーに乗車する」「アプリで指定場所にタクシーを呼んで乗車する」の利用は少なく、アプリの利用も限定的となっています。

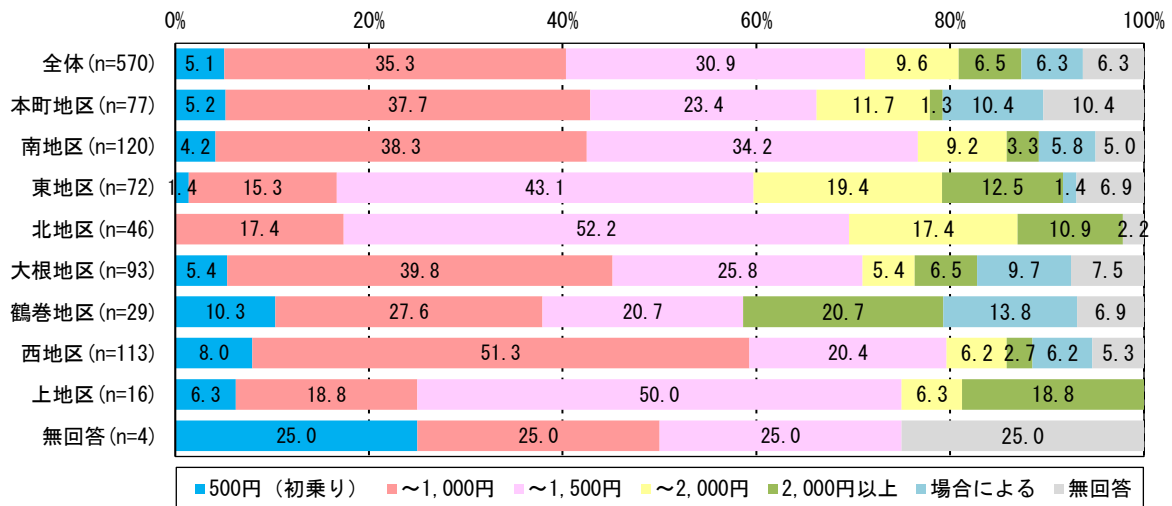
タクシーの1回当たりの運賃は、500円～1,500円で全体の71.3%（「500円（初乗り）」「～1,000円」「～1,500円」の合算）を占めており、鉄道駅から離れている東地区、北地区、上地区では高額の利用が多くなっています。

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。

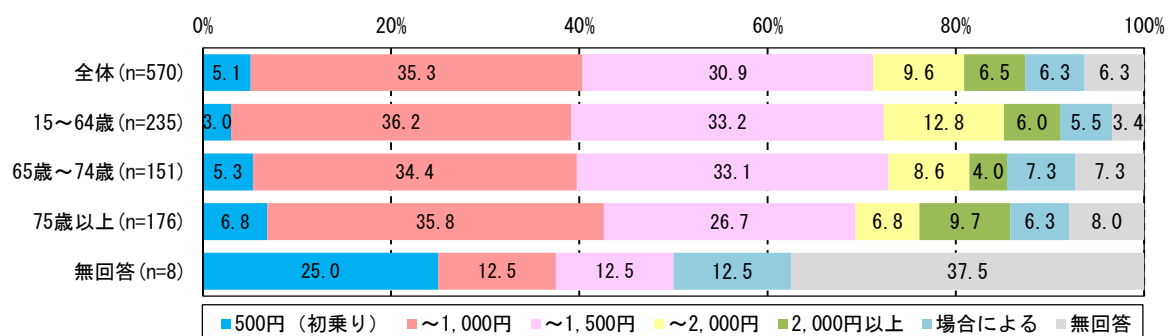
■利用方法別頻度（n=570）



■タクシーの1回当たりの運賃（地区別）

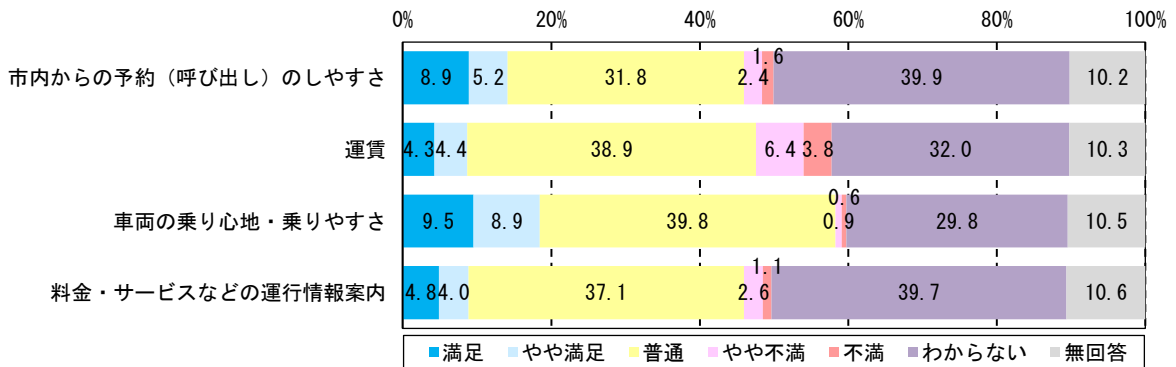


■タクシーの1回当たりの運賃（年齢別）



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）」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）

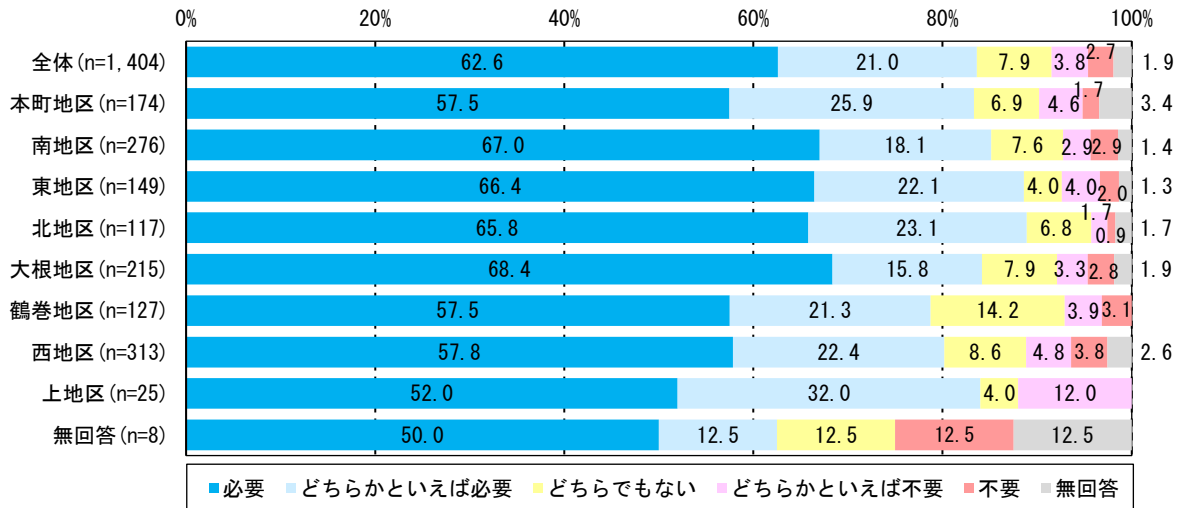
- **運賃が高い（91件・55.2%）**
 - ・ 賃金に反映することは理解しているが、一人で乗車すると割高に感じるため。
 - ・ 自宅と駅の距離に比べて料金が高い。しかし、家が急坂の上にあるので、やむを得ず使うことがある。
 - ・ 何処までが初乗り料金で乗れるのか分かると利用しやすいと思います。
- **待ち時間（20件・12.1%）**
 - ・ 呼び出してから30分以上待たされる事がよくあり、急用の際には利用できないと感じている。
 - ・ 秦野駅南口、夜（バスの運行が終了した後）タクシーがなかなか来ない。
 - ・ 夜間の東海大学前駅から利用する時、20分位待った。歩いて帰宅する方が早い。
- **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出来ると良い。
- **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 公共交通の今後の在り方

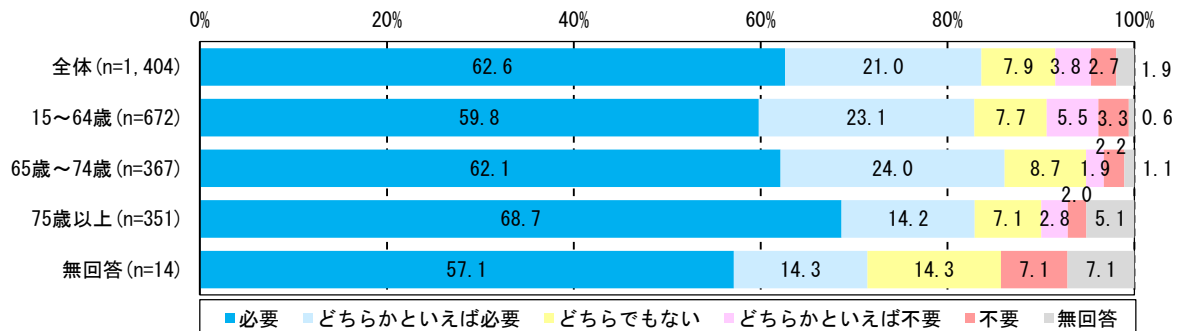
「5年後、現在のお住まいで生活していると仮定し、あなたの家族構成や年齢等を考えた場合、公共交通が必要とご思いますか。」の問いに対し、「必要」「どちらかといえば必要」への回答はどの地区も7割を超えています。

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。

■公共交通の必要性（地区別）



■公共交通の必要性（年齢別）



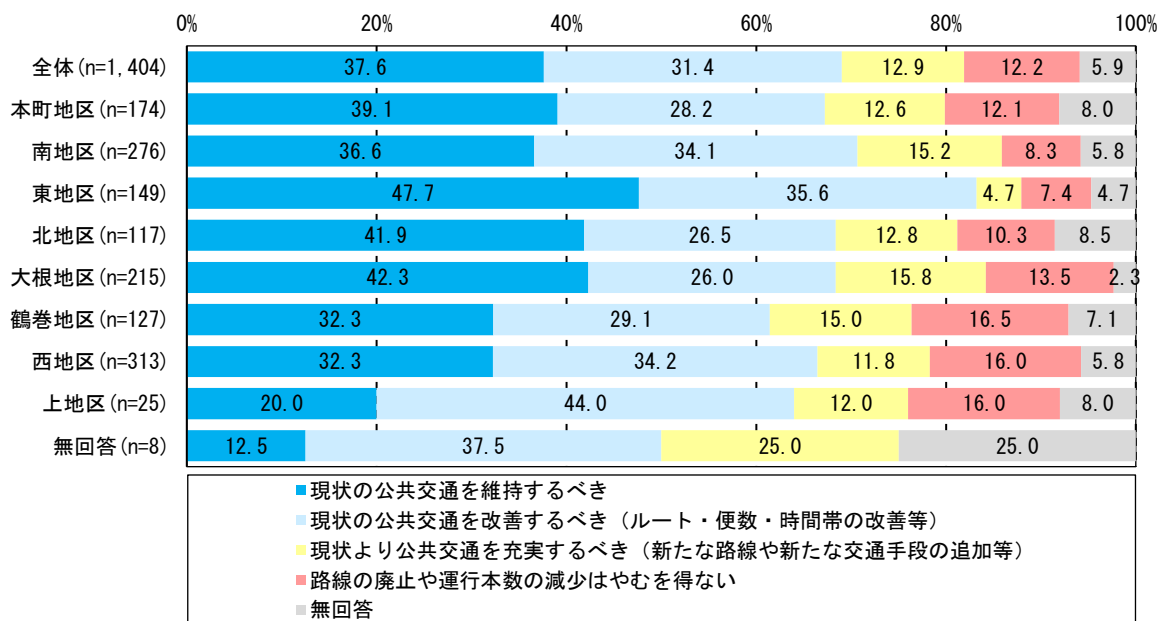
■「どちらかといえば不要」「不要」と回答した理由（抜粋）

- **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しら送迎してくれる為。
 - ・ あと30年は家族の車で買物などにいける。
- **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。

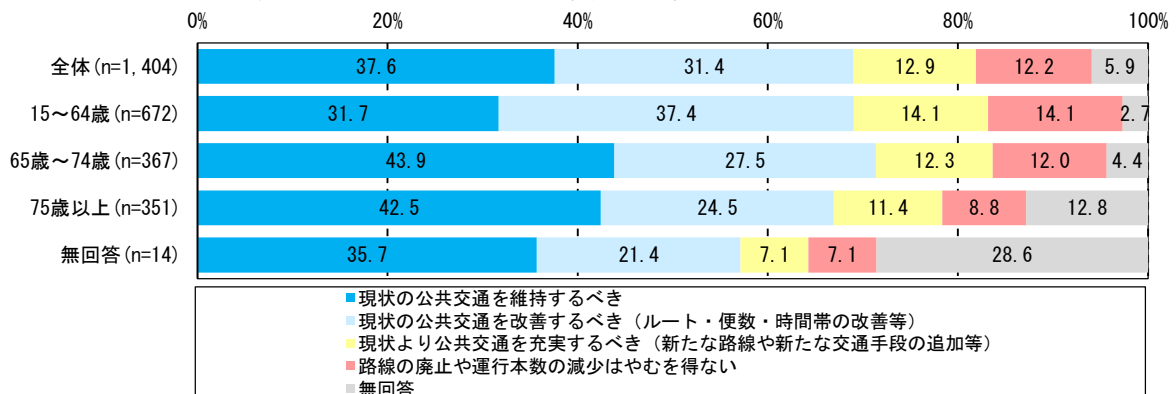
「今後の公共交通（主に路線バス、乗合タクシー（コミュニティタクシー））について、今後どのような方向で取り組む必要があるとお考えですか。」の問いに対し、「現状の公共交通を維持するべき」が37.6%で最も多くなっています。西地区と上地区では「現状の公共交通を改善するべき（ルート・便数・時間帯の改善等）」の割合が最も多く、改善の要望が強くなっています。

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歳代～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。

■今後の公共交通に対する考え方（地区別）



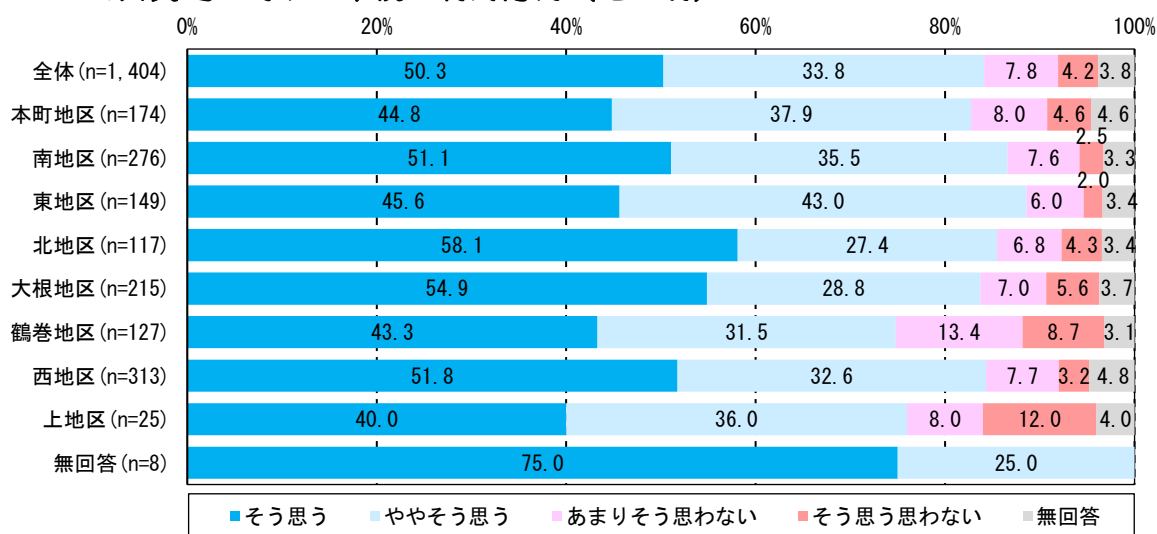
■今後の公共交通に対する考え方（年齢別）



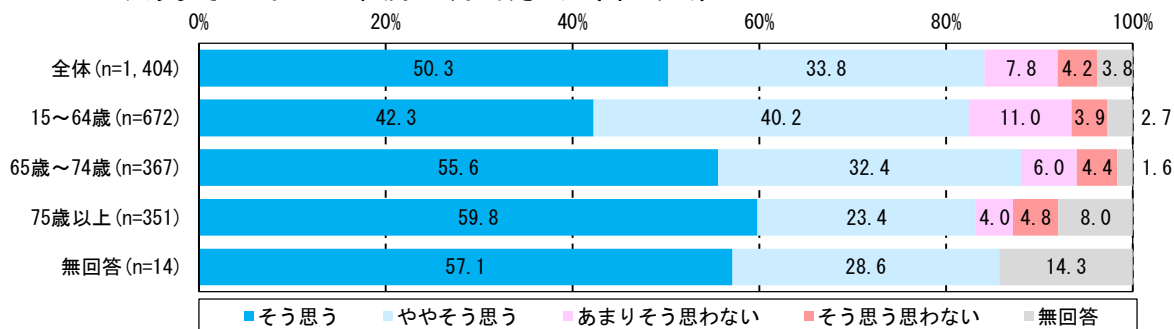
「今後、ご自身で公共交通を利用しようと思いますか。」の問いに対し、「そう思う」「ややそう思う」への回答は市全体で84.1%を占めており、高い利用意向となっています。一方、鶴巻地区、上地区、本町地区では「あまりそう思わない」「そう思わない」の割合が他の地区より多くなっています。

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。

■公共交通に対する今後の利用意向（地区別）



■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。

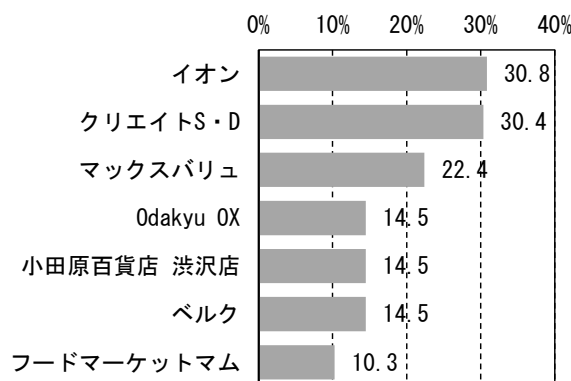
| | |
|-------|--|
| 調査対象者 | 民生委員・児童委員251人 |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送回収 ※令和4年11月16日（水）発送～11月30日（水）締切 |
| 調査項目 | 1 高齢者、障害者又は子育て世代が日常利用する主な買物先や通院先について 2 普段移動する際に困っている、不便を感じている人の多さについて 3 買物・通院等で外出する際の、「移動のときに困ること、不便を感じる事」、「現在は行くことができないが、本当は行きたい場所」などについて 4 公共交通サービスや福祉有償運送及び買物・送迎支援事業（現在実施中のサービス：とちくぼ買い物クラブ、菩提買物支援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

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

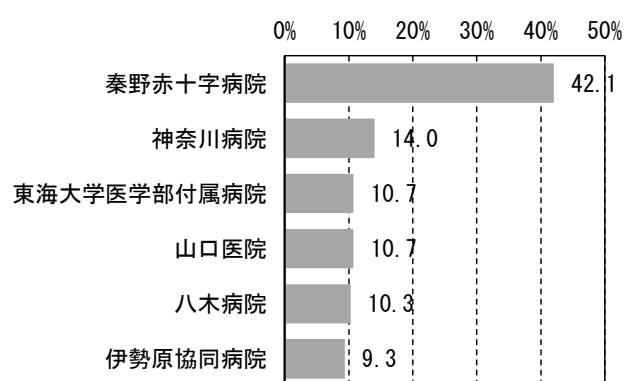
日常利用する主な買物先は、「イオン（30.8%）」が最も多くなっています。次いで「クリエイトS・D」が多くなっていますが、市内に複数店舗があり、最寄りの店舗に分散して利用されています。

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）



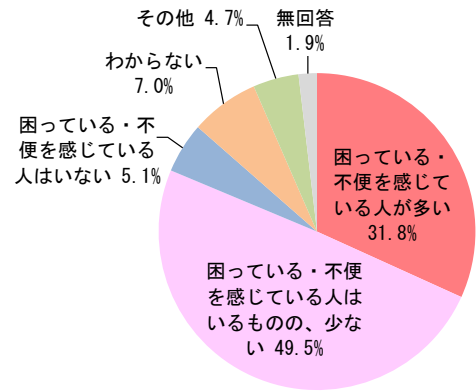
■主な通院先（複数回答・上位5位まで）



※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 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 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

- ・ 南が丘～秦野駅～イオンモール間の路線を復活して欲しい（本町地区）。
- ・ 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 新たな公共交通について

- ・ 公共交通の空白時間帯に、施設コミュニティバスを運行して欲しい（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）。
- ・ 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ないか（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カードを利用出来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

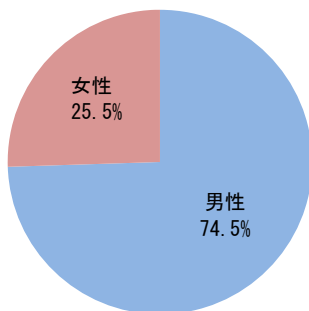
これまでに秦野市を訪れたことがある観光客を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行いました。

| | |
|-------|--|
| 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 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 |

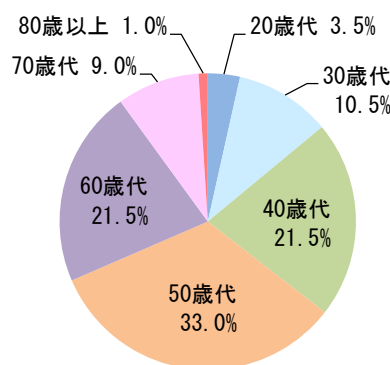
1 回答者の属性

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。

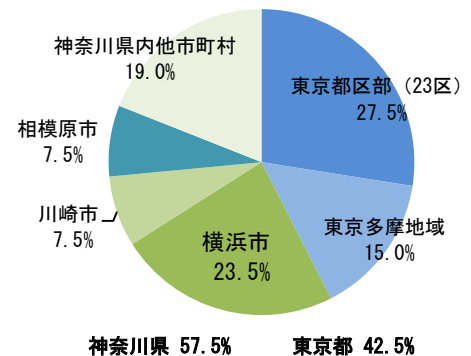
■性別 (n=200)



■年齢 (n=200)



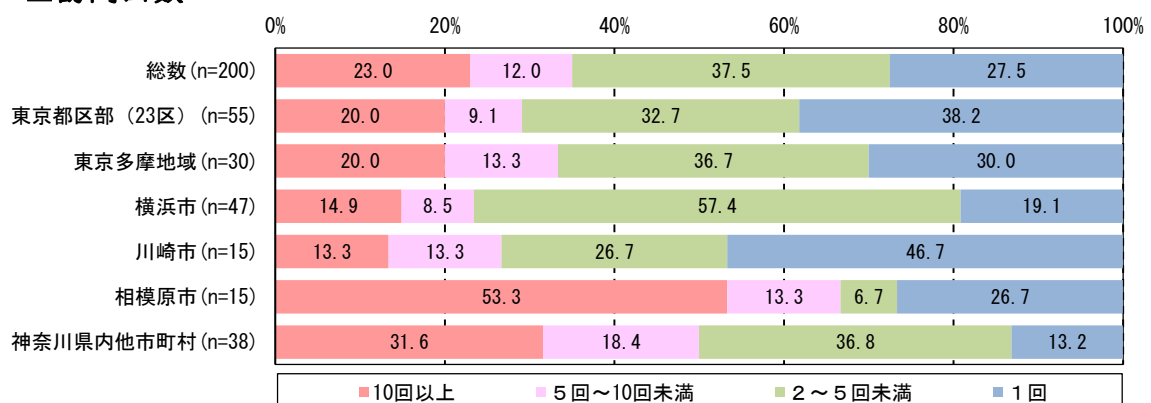
■住まい (n=200)



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

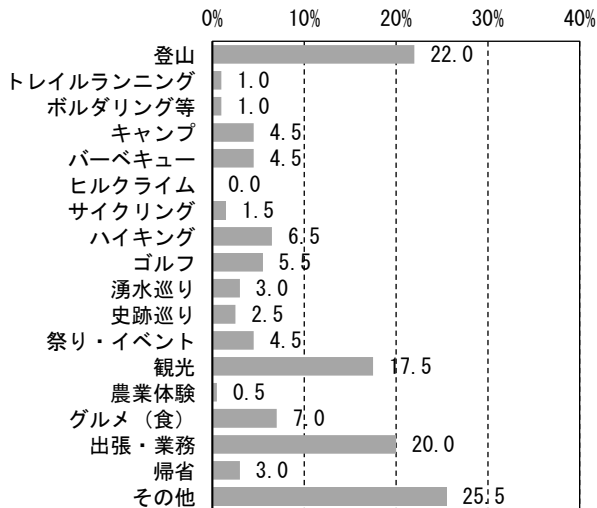


訪問目的は、「登山（22.0%）」が最多で、次いで「出張・業務（20.0%）」が多くなっています。訪問場所は「大山（26.5%）」が最多で、次いで「市内事業所（19.5%）」が多くなっています。

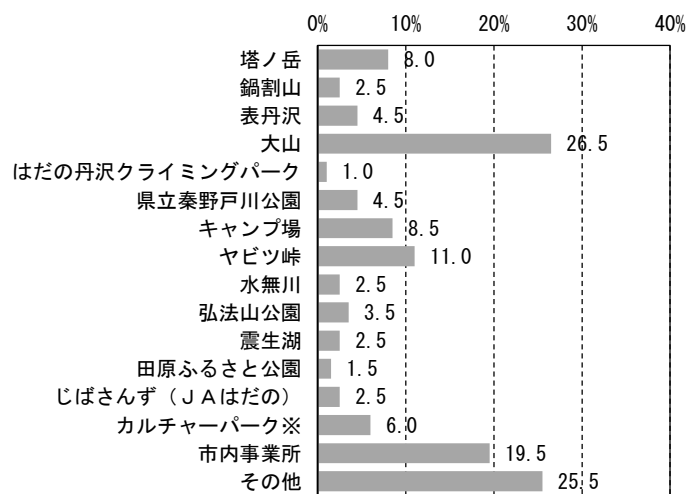
移動手段は、「自家用車」が68.0%と最も多く、公共交通では「鉄道（53.0%）」が多くなっています。鉄道を利用した人の38.1%は「路線バス」を選択しており、鉄道と路線バスを組み合わせる観光訪問する人が多くなっています。

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）

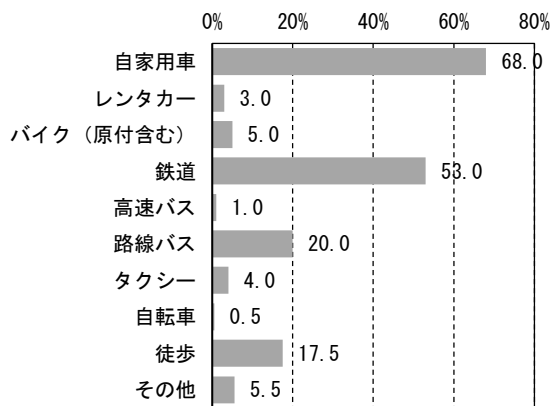


■訪問場所（過去2回までの訪問時・n=200）



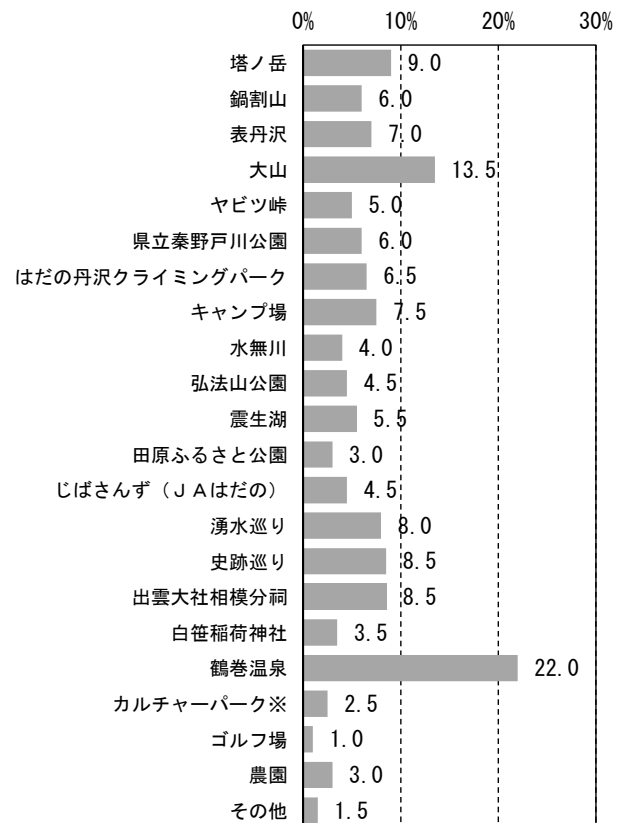
■移動手段

（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）



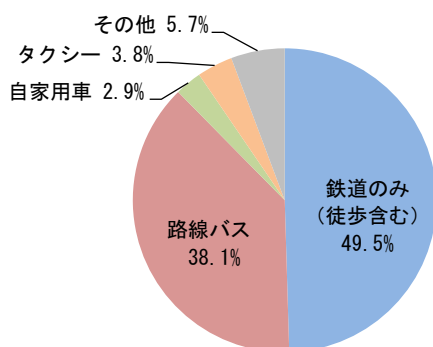
■訪問したことはないが興味がある場所

（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）

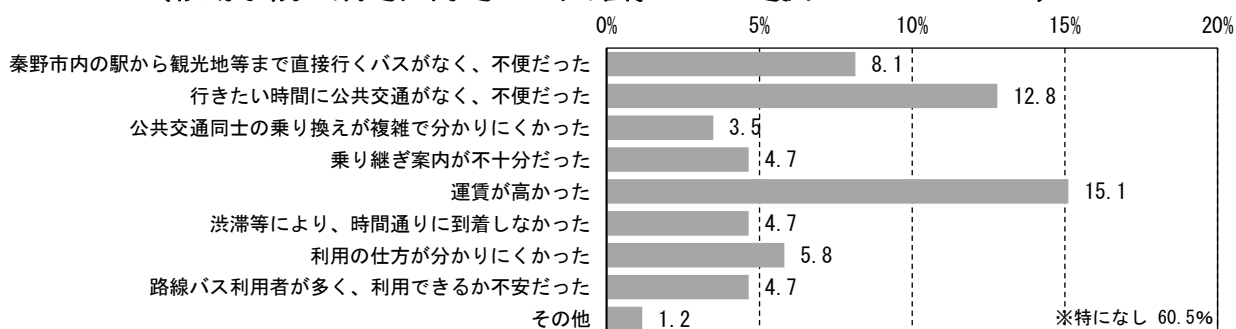
3 公共交通で移動する際の問題点や改善要望

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。

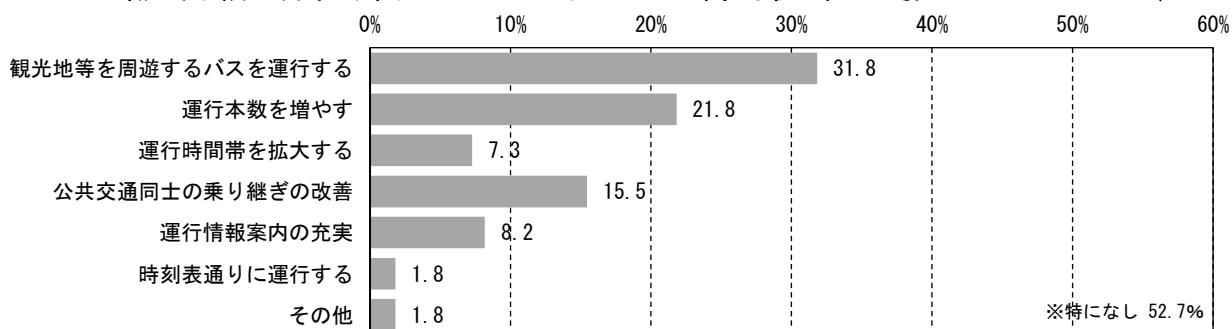
■公共交通で移動する際、問題点と感ずること

（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

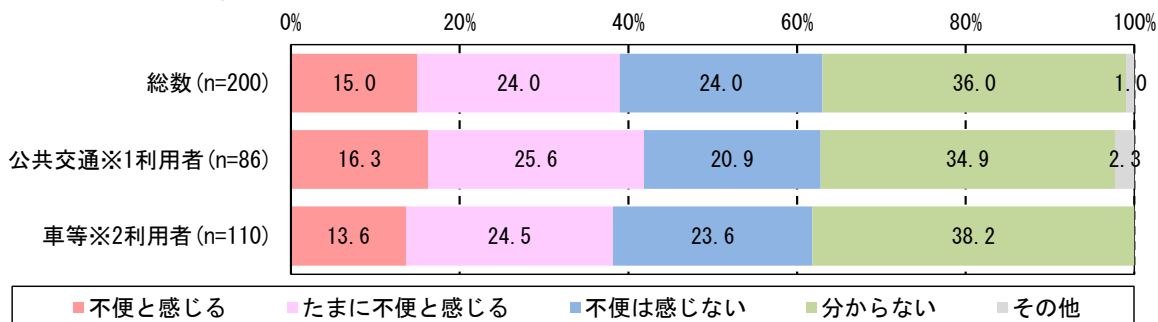
（移動手段で自家用車、レンタカー、バイク（原付含む）を選択した人・n=110）



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

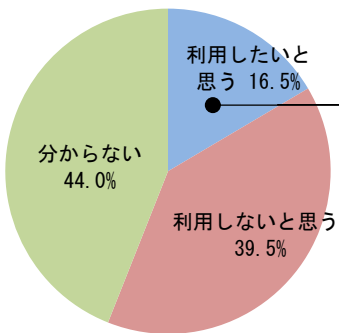
5 新東名高速道路に新たに高速バス路線が開通し、秦野丹沢サービスエリアに高速バス停があった場合の利用意向

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。

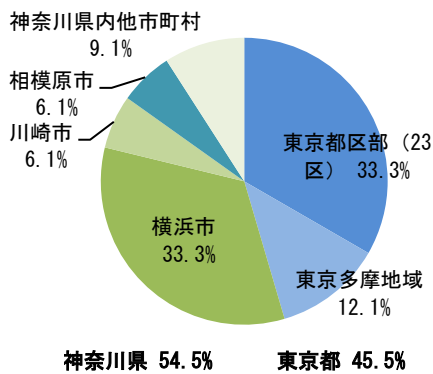
「利用したいと思う」と回答した人の住まいは、「東京都区部（23区）」と「横浜市」がそれぞれ33.3%と多く、利用目的としては「登山」「グルメ（食）（24.2%）」、次いで「キャンプ（21.2%）」が多くなっています。

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。

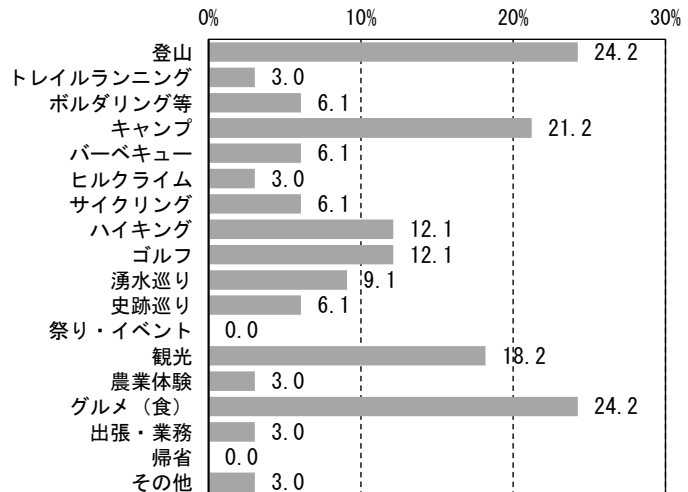
■高速バス利用意向（n = 200）



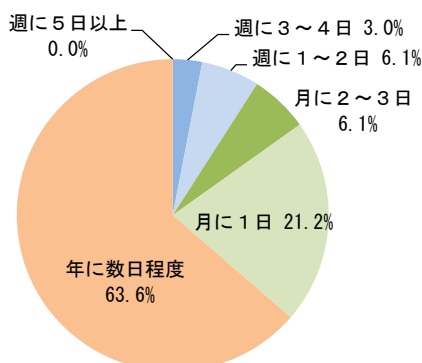
■利用意向がある人の住まい（n = 33）



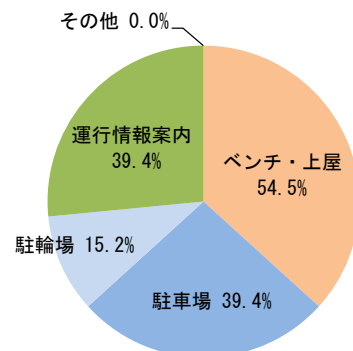
■高速バス利用目的（複数回答・利用意向がある人n=33）



■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

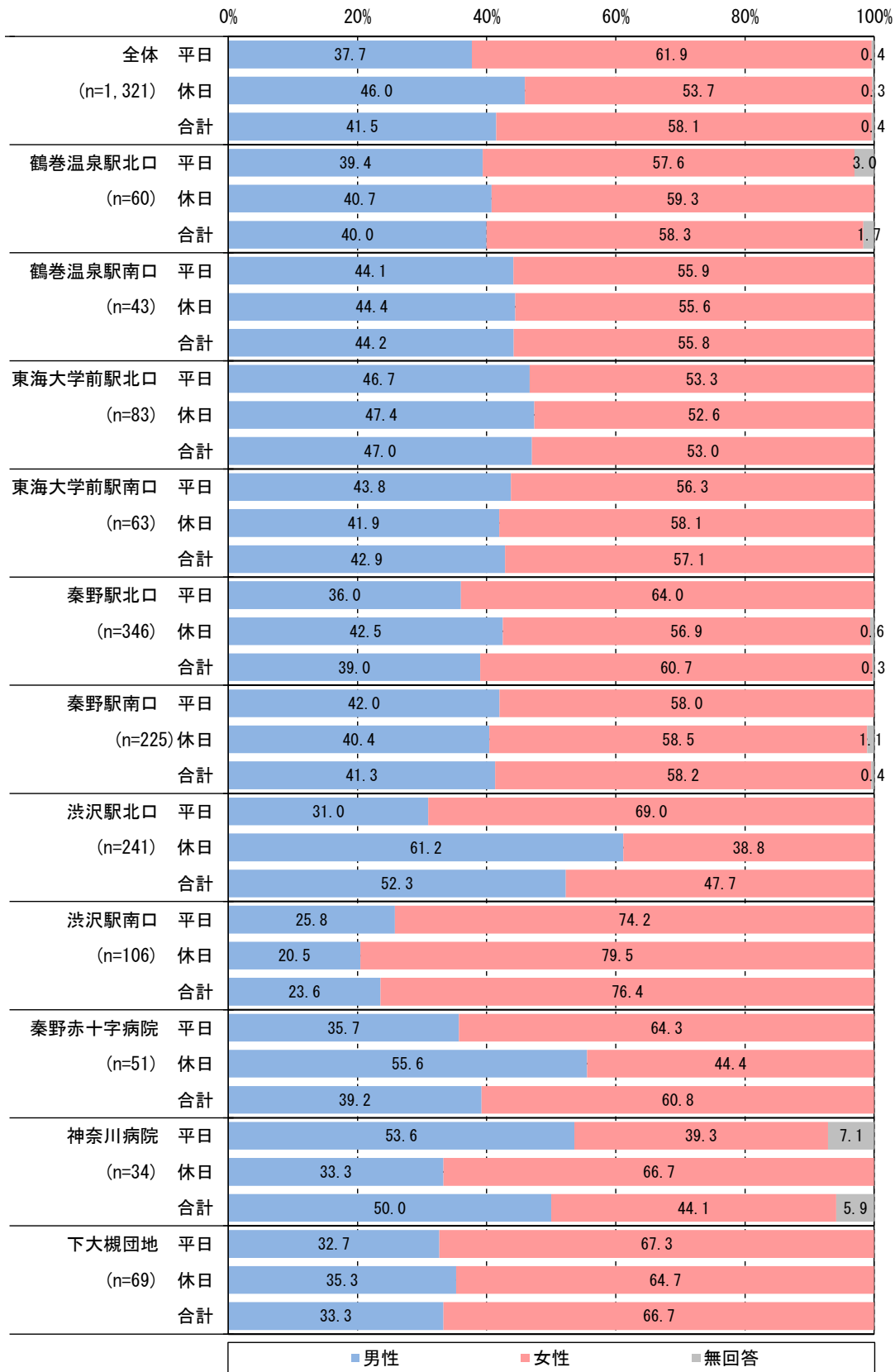
路線バス利用者を対象に、利用状況や利用意向などを把握するため、アンケート調査を行いました。

| 調査方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・調査方法…バス乗降者へ調査員による直接ヒアリング ・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 ・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） ・調査時間…7：00～19：00（12時間） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|-----|-----|---------|-----|-----|-------|--|--|----|----|----|--|----|----|----|---------|----|----|----|-------|----|-----|-----|---------|----|---|----|-------|----|----|-----|----------|----|----|----|---------|----|---|----|----------|----|----|----|-------|----|---|----|-------|-----|-----|-----|-------|----|----|----|-------|-----|----|-----|----|-----|-----|-------|
| 調査項目 | <ol style="list-style-type: none"> 1 回答者の属性 2 路線バスの利用状況 3 本日回答した路線バスの利用区間におけるその他の移動方法 4 路線バスの運行サービスの満足度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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

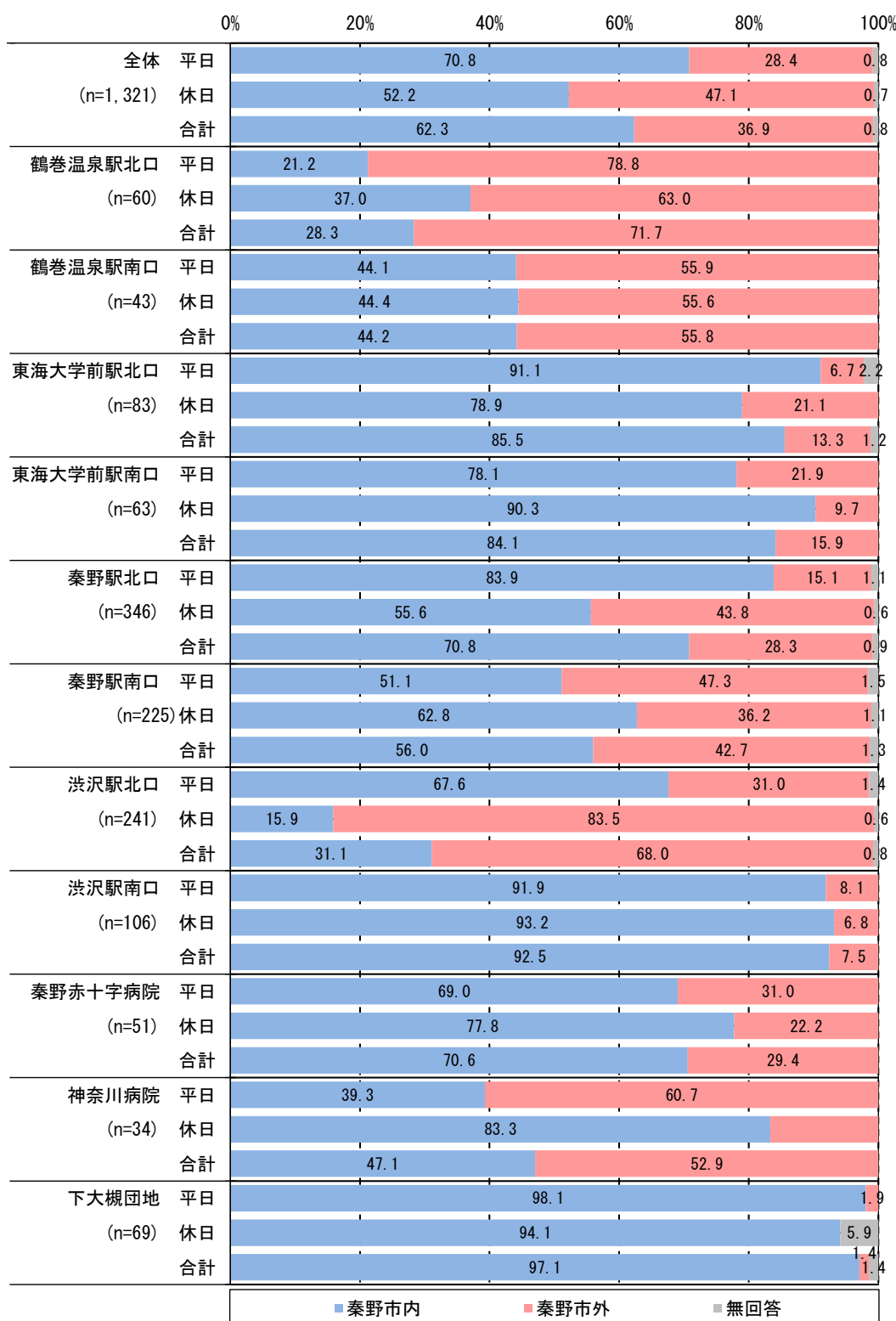


路線バスを利用された方の住まいについては、平日は「秦野市内」の方が70.8%に対し、休日は「市外」の方が47.1%と、市外の方の利用が多くなっています。

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。

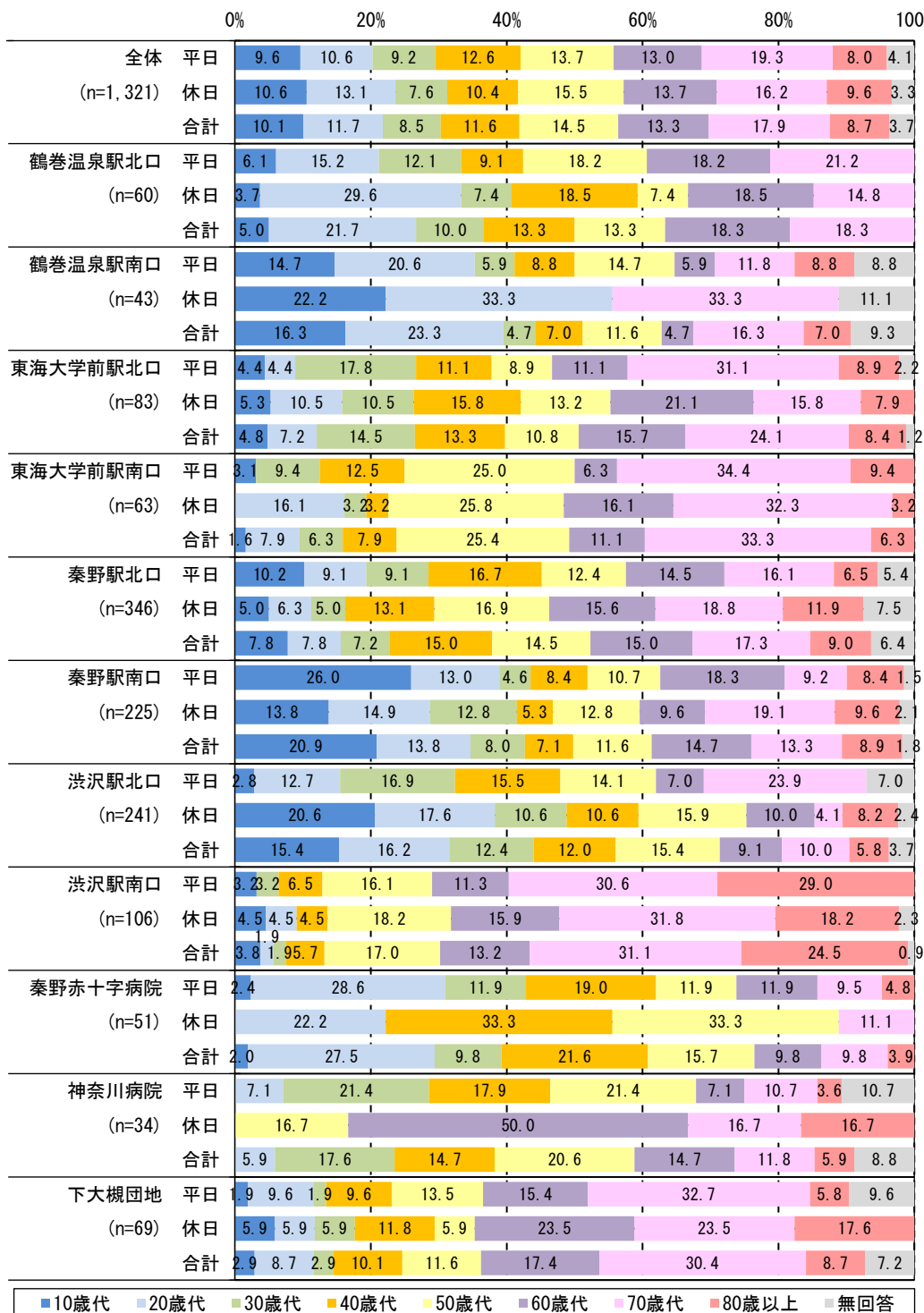
渋沢駅北口では休日の登山客利用が多いため「秦野市外」が、神奈川病院では平日で「秦野市外」からの利用が多くなっています。

■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



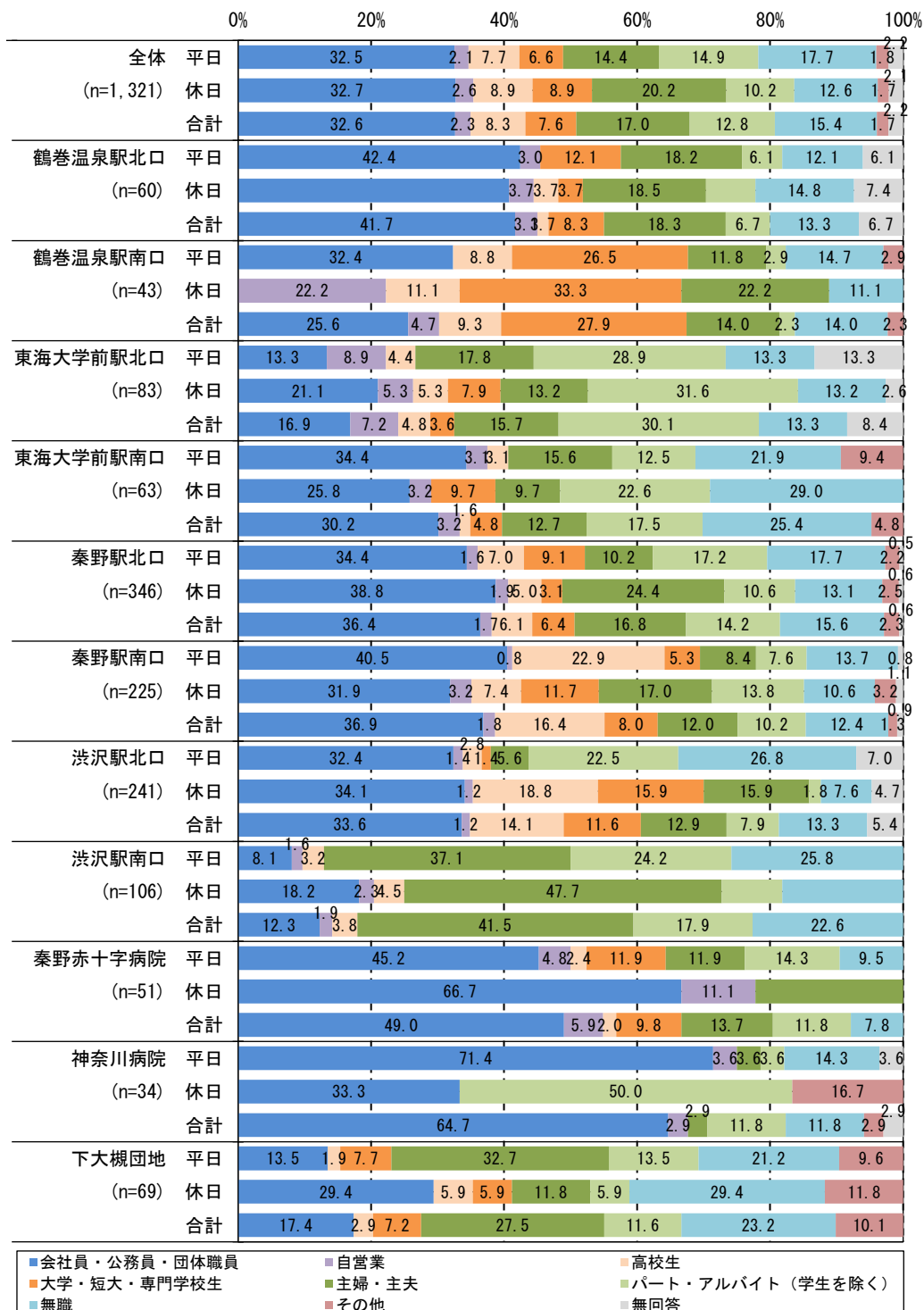
職業は、「会社員・公務員・団体職員（32.6%）」が最も多く、次いで「主婦・主夫（17.0%）」となっています。

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



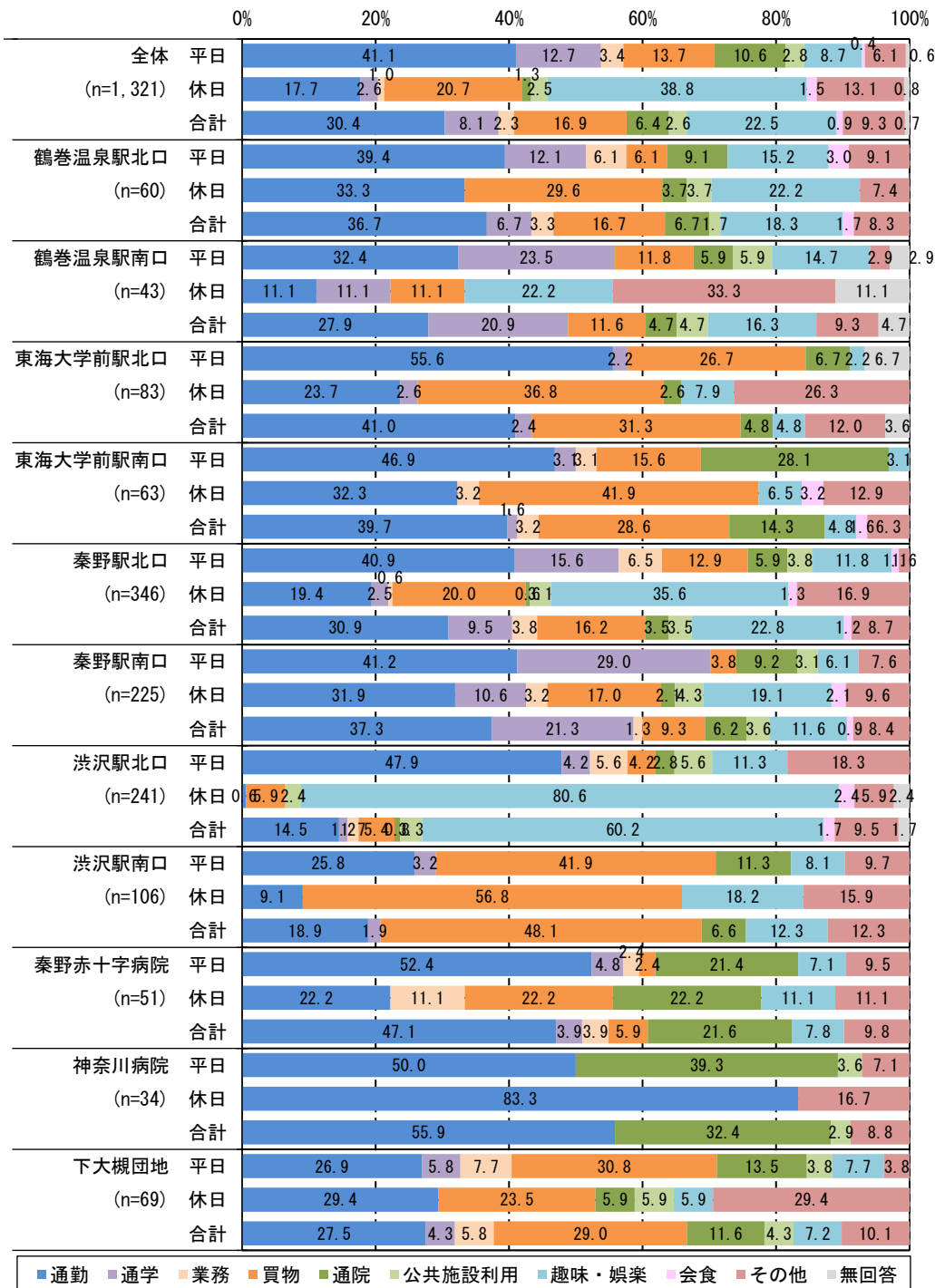
2 路線バスの利用状況

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

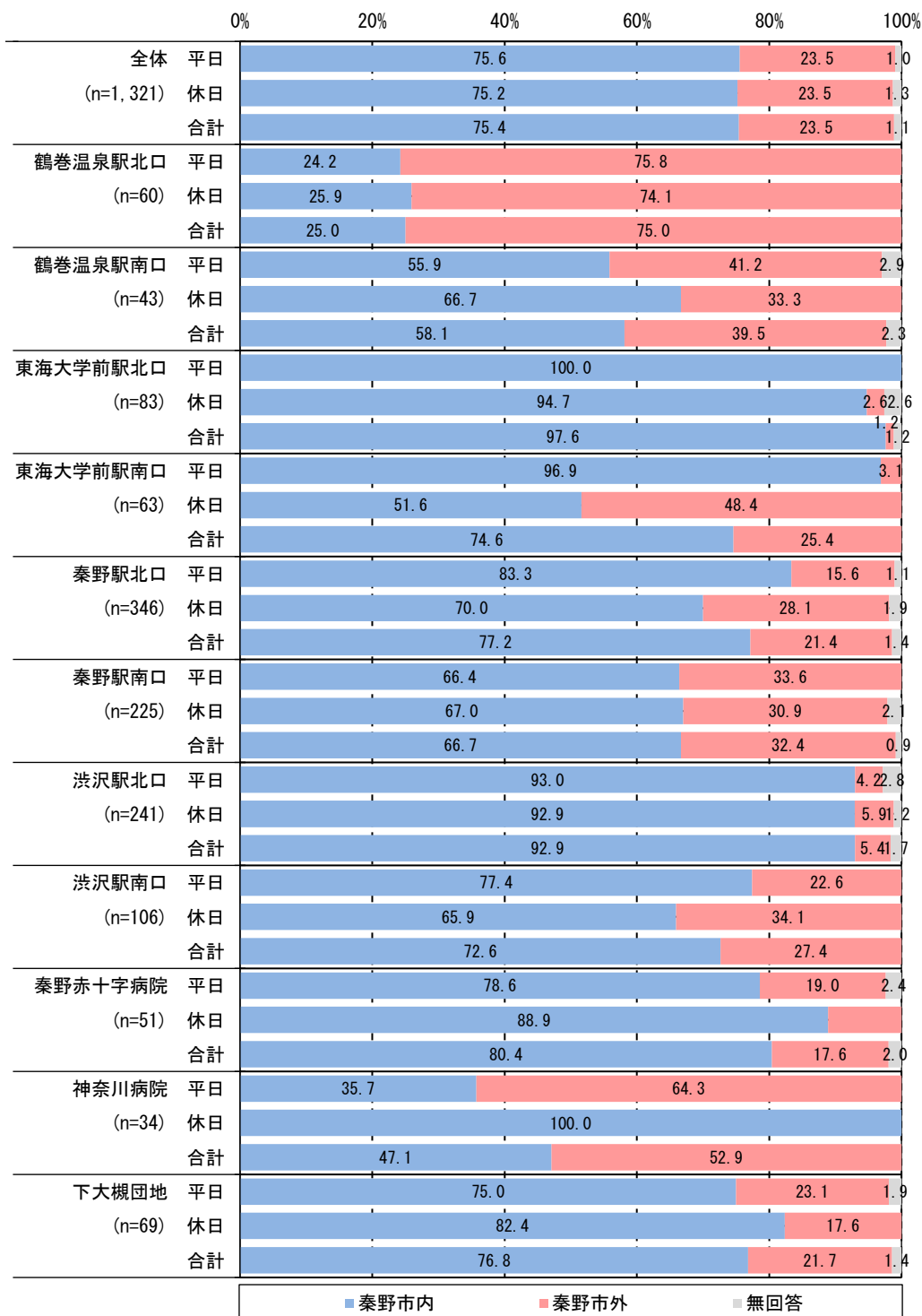


目的地は、全体では「秦野市内」が全体の75.4%を占めています。

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



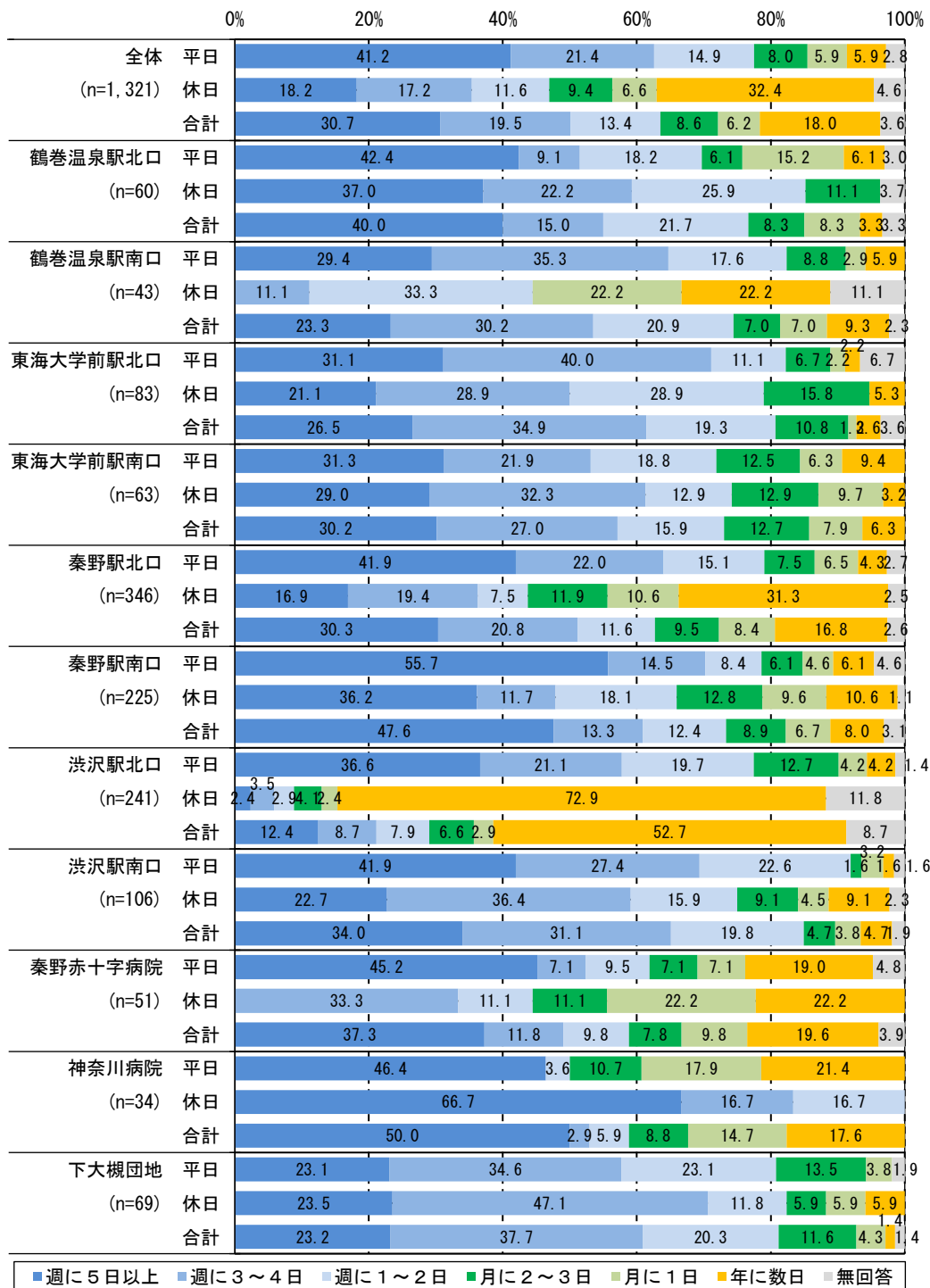
利用頻度は、「週に5日以上」が全体で30.7%、平日で41.2%と高頻度の利用となっています。全体で見ると、平日利用者の方が利用頻度が高く、休日利用者の頻度は低い傾向となっています。

秦野駅南口では、平日で「週に5日以上」が5割を超えています。

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

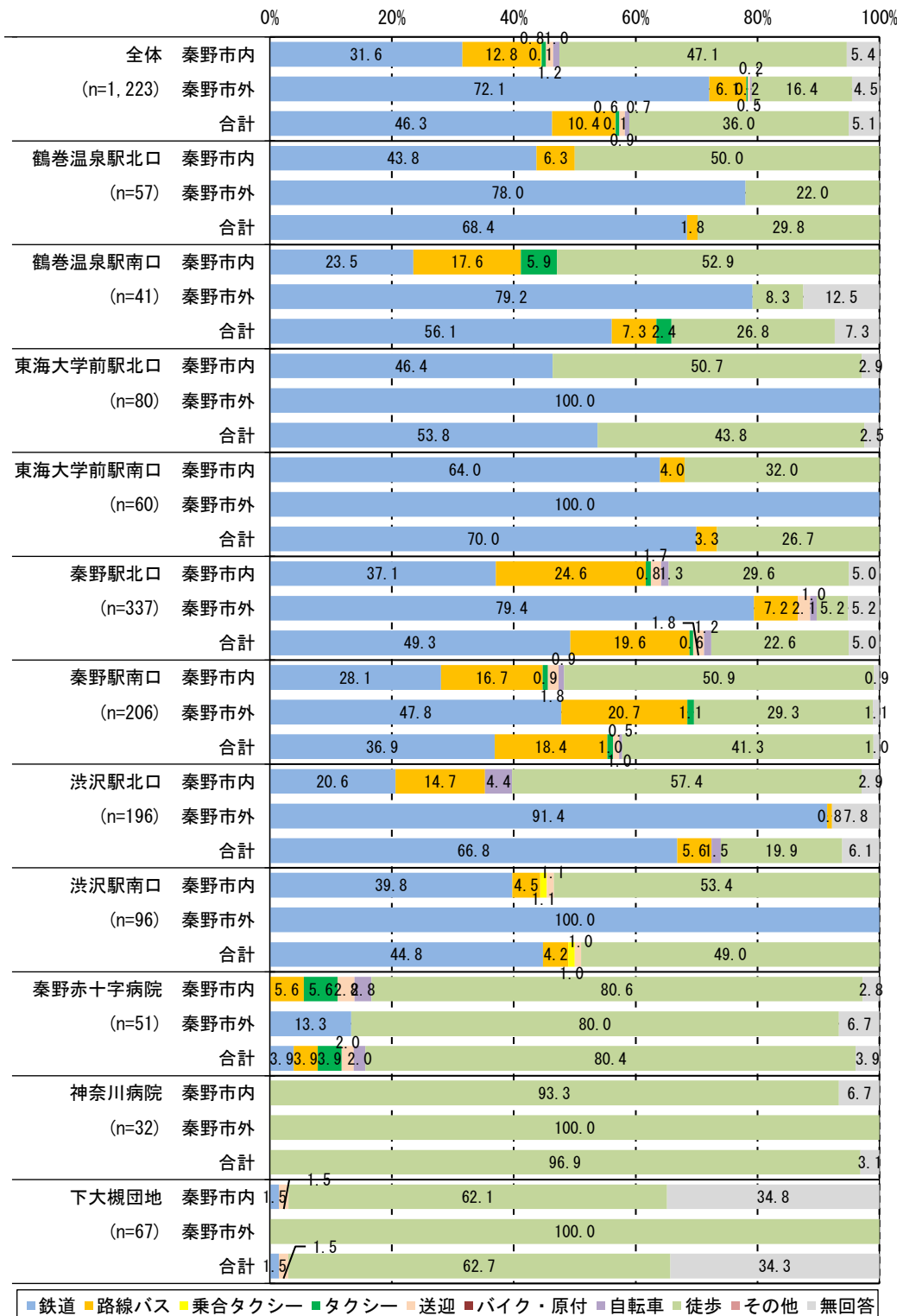


路線バス乗車前の移動手段は、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅及び渋沢駅で「鉄道」が多数を占めており、特に秦野市外在住の利用者に高い傾向となっています。

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、路線バス同士の乗継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継による利用もみられます。

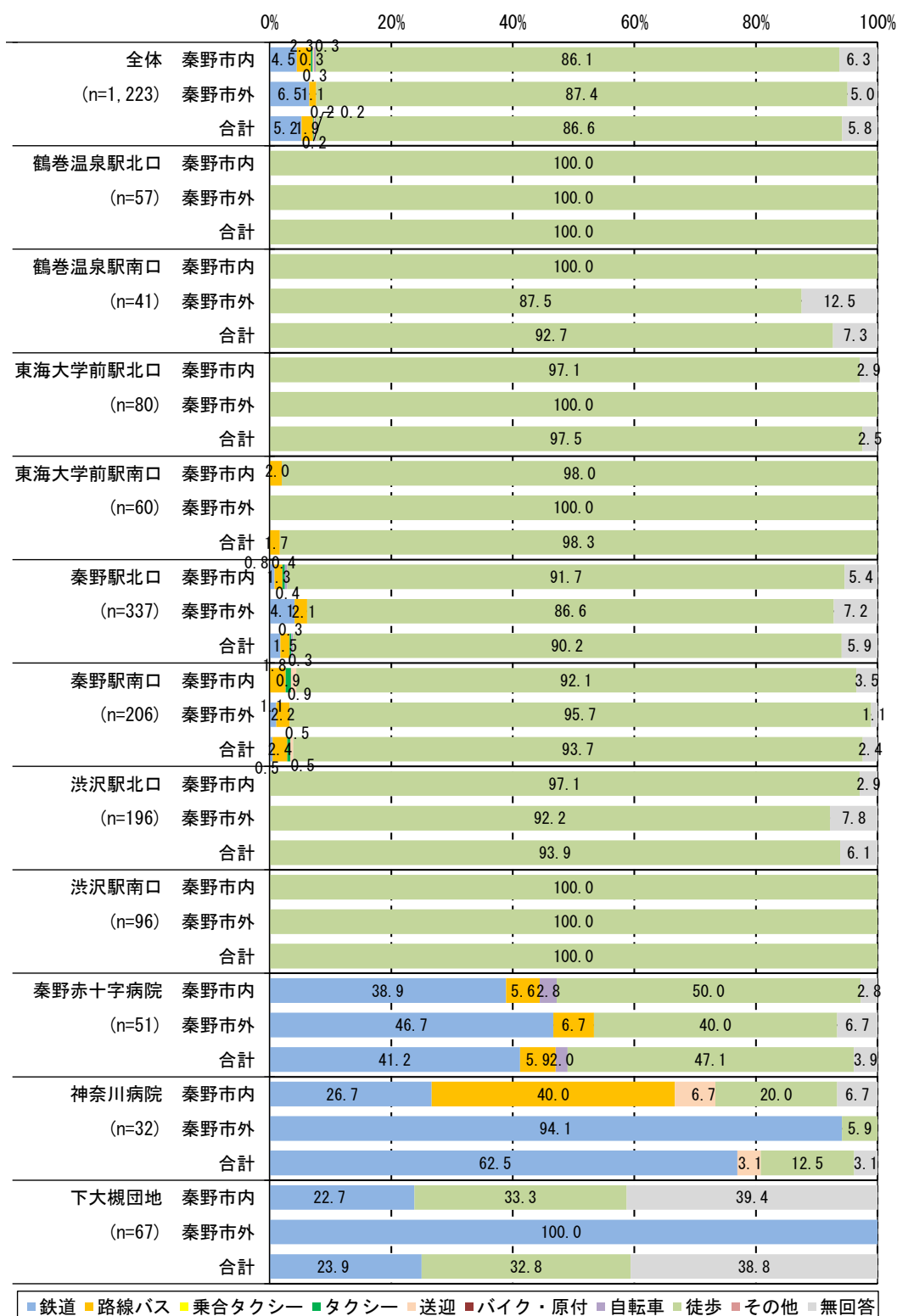
■路線バス乗車前の移動手段（各地点で乗車した人）



路線バス降車後の移動手段は、鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅及び渋沢駅で「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」への乗継が多いですが、神奈川病院では秦野市内在住者の40.0%が「路線バス」への乗継となっています。

■路線バス降車後の移動手段（各地点で乗車した人）

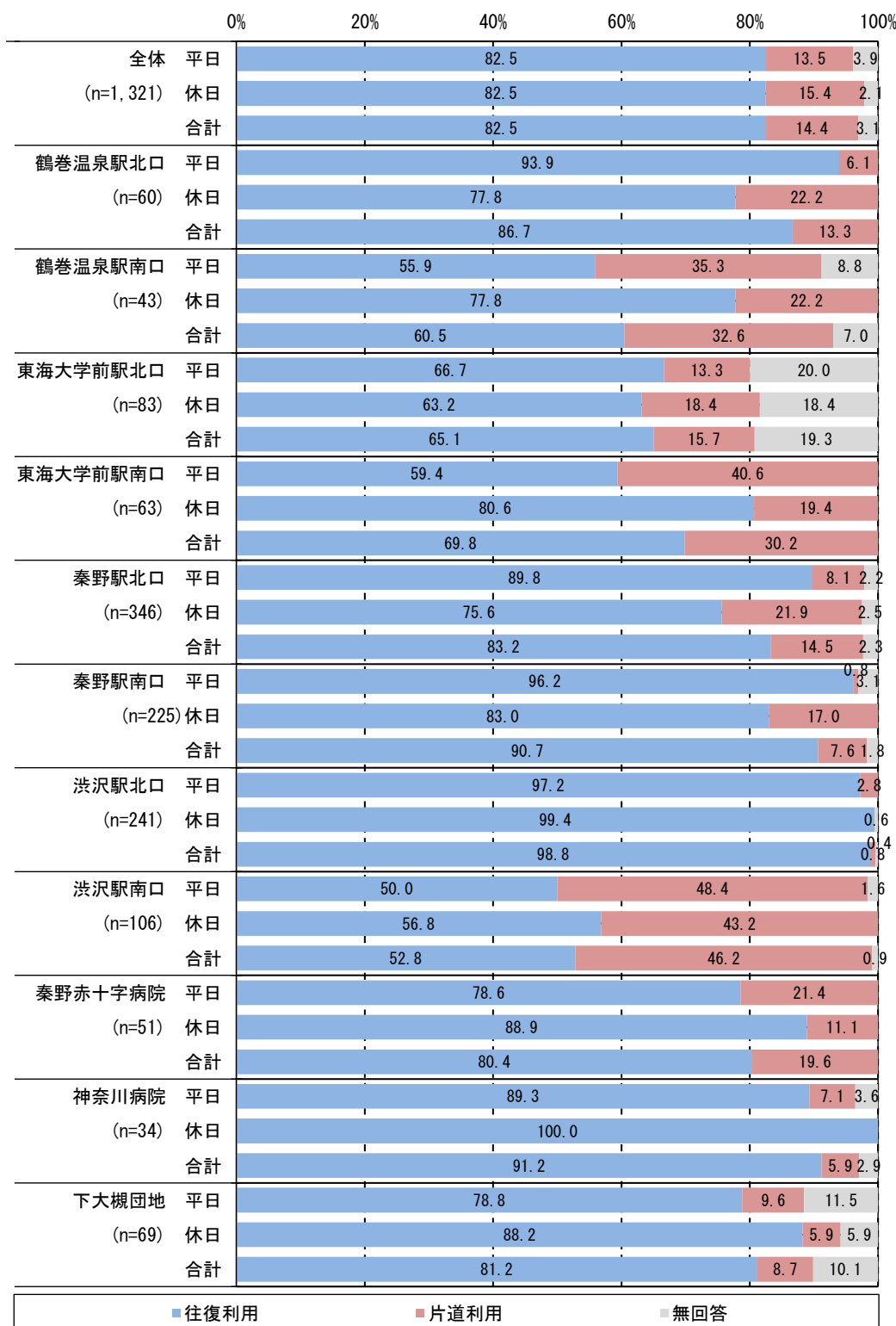


往復利用状況は、全体の82.5%が路線バスを往復利用しています。

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、坂道の上り方面のみ利用していることが要因と考えられます。

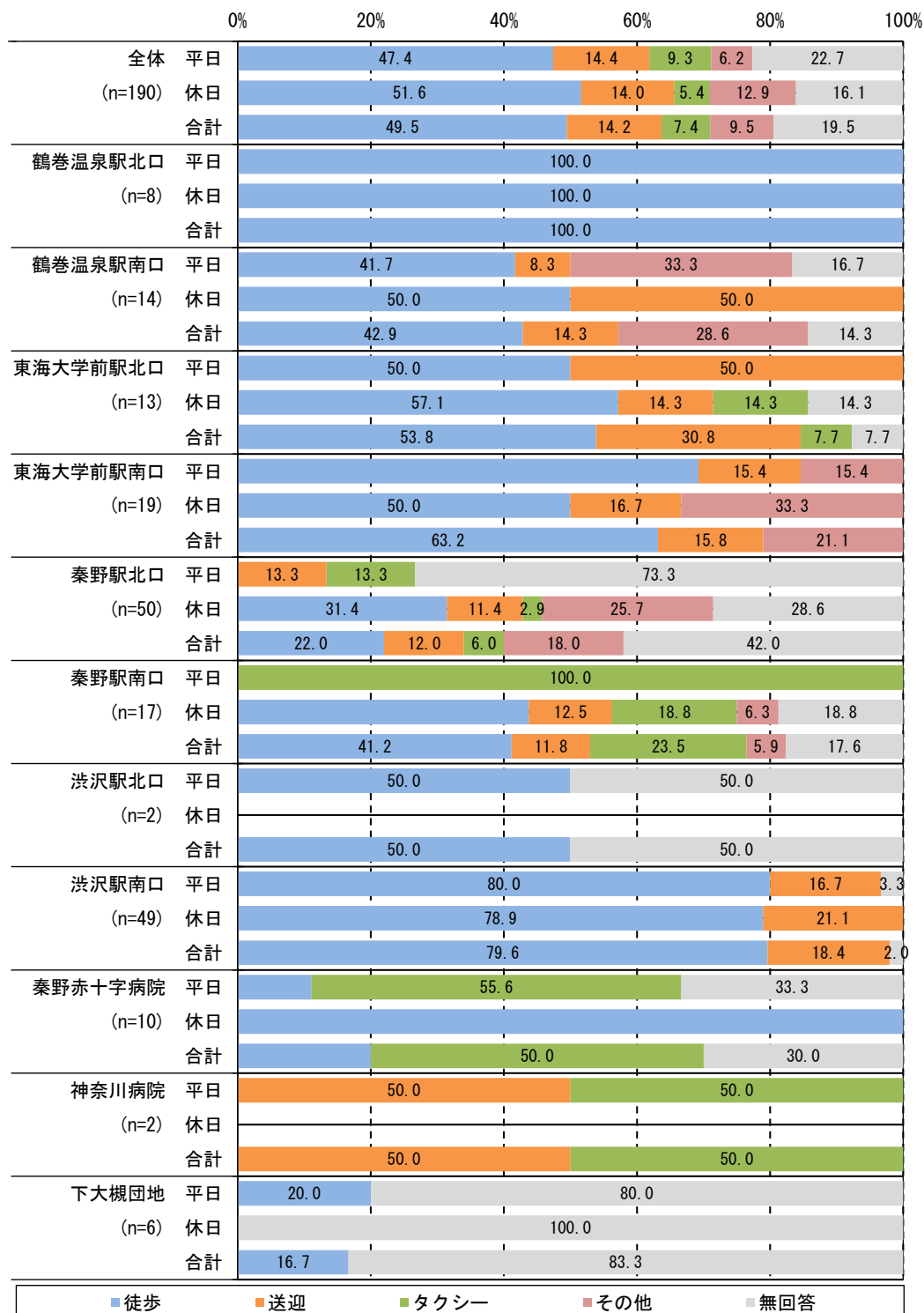
■往復利用状況



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

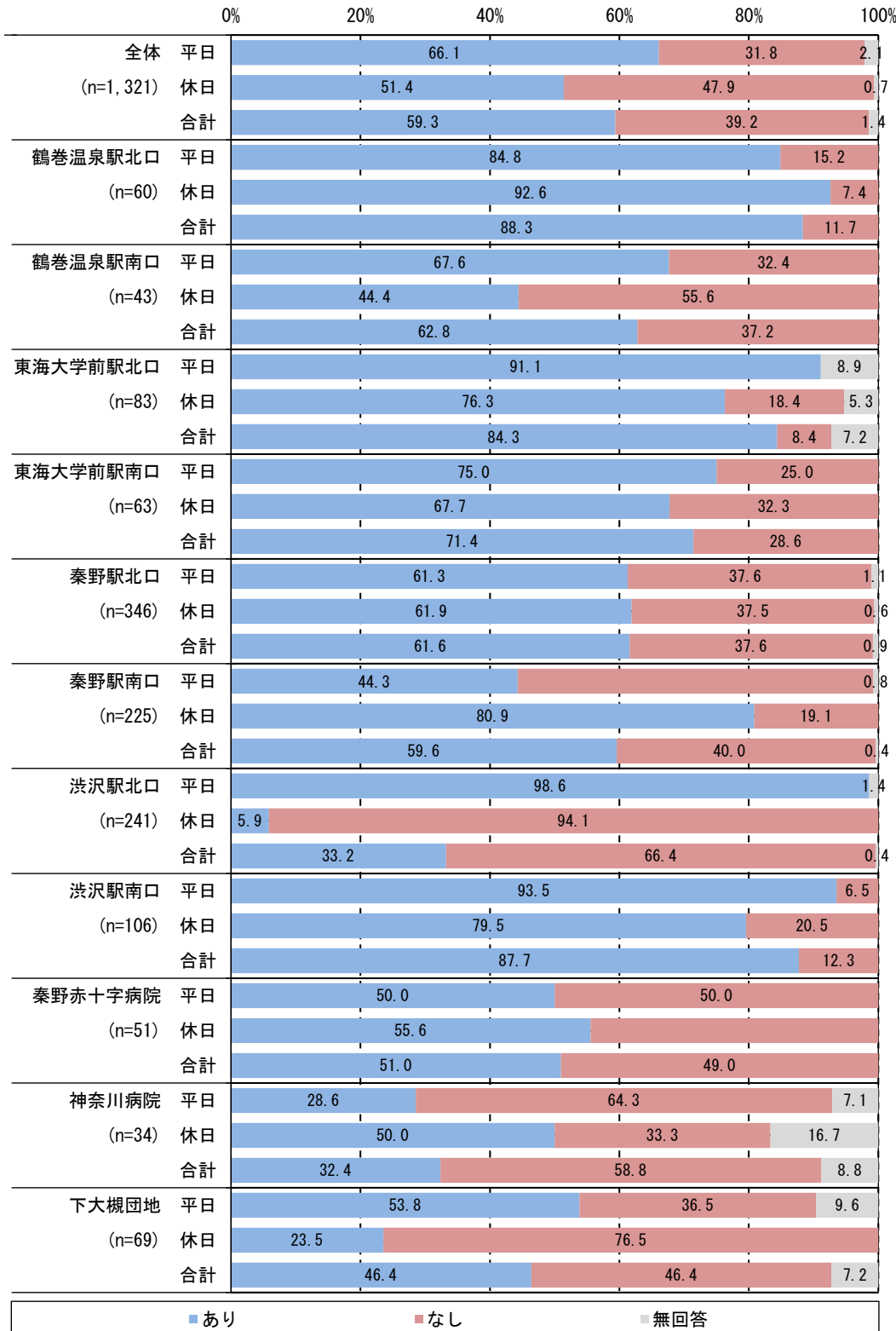


3 本日回答した路線バスの利用区間におけるその他の移動方法

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

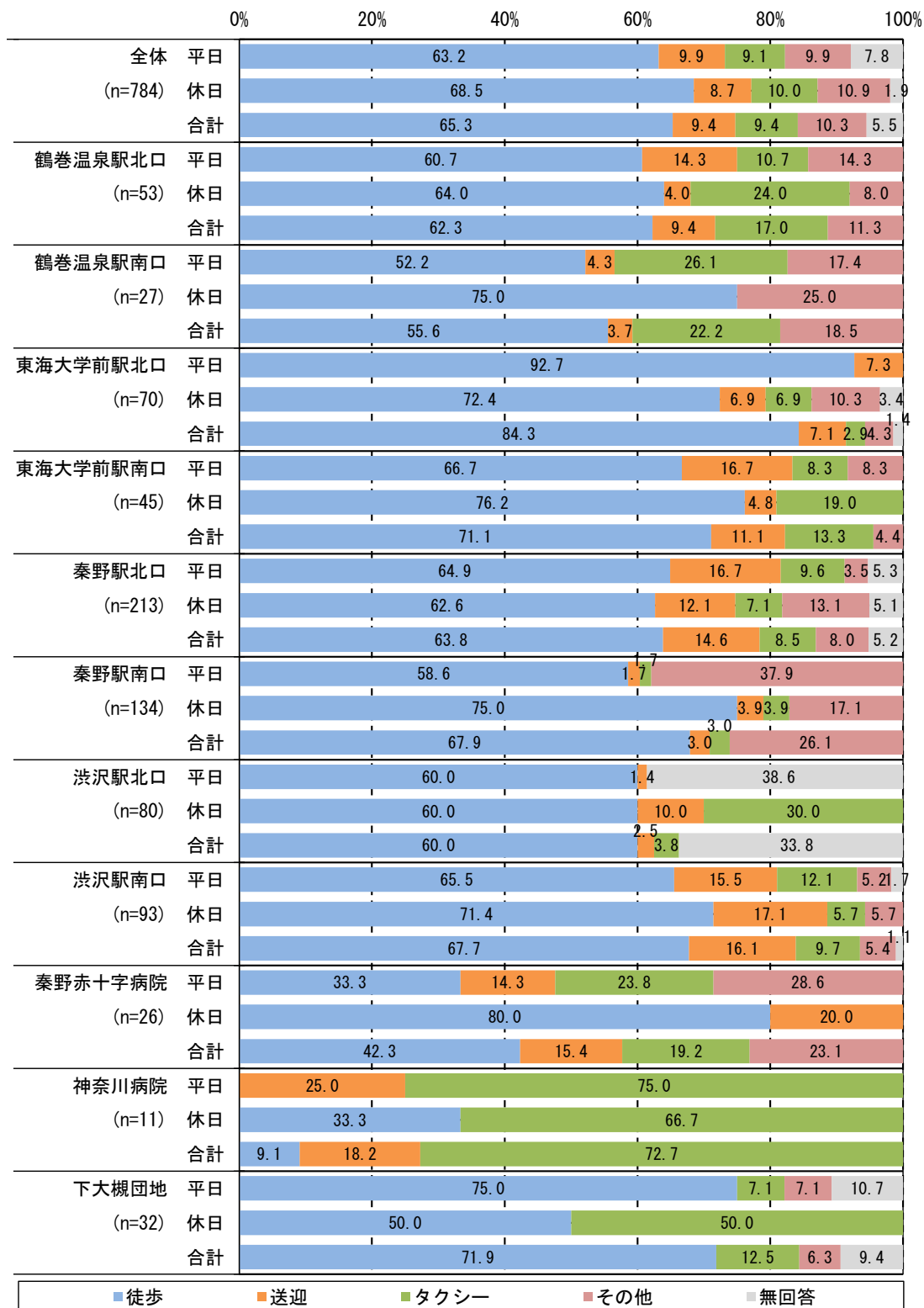


路線バス以外の移動手段は、全体では「徒歩」が65.3%となっています。

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

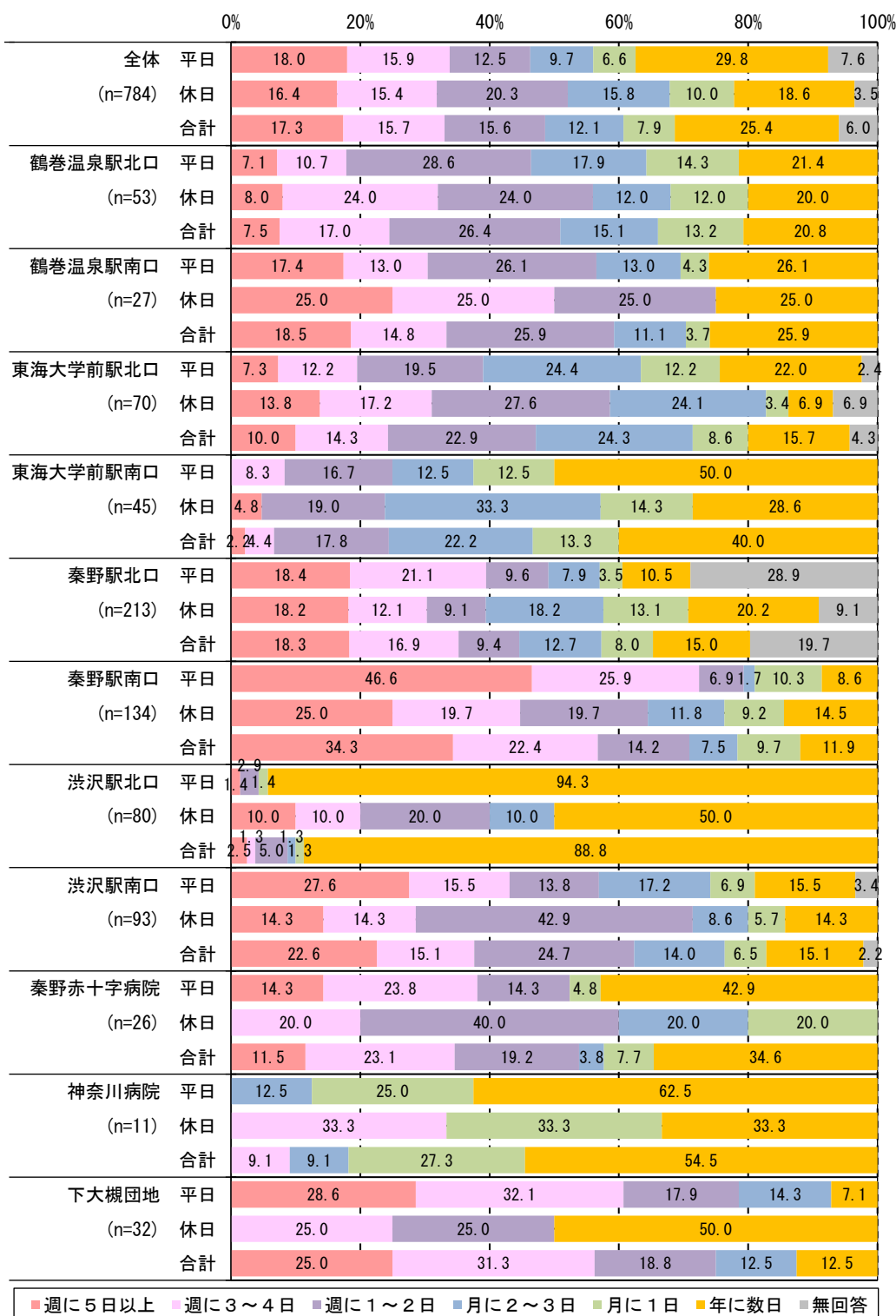


路線バス以外の移動頻度は、全体では週に1日以上（「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」の合算）が48.6%となっています。

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

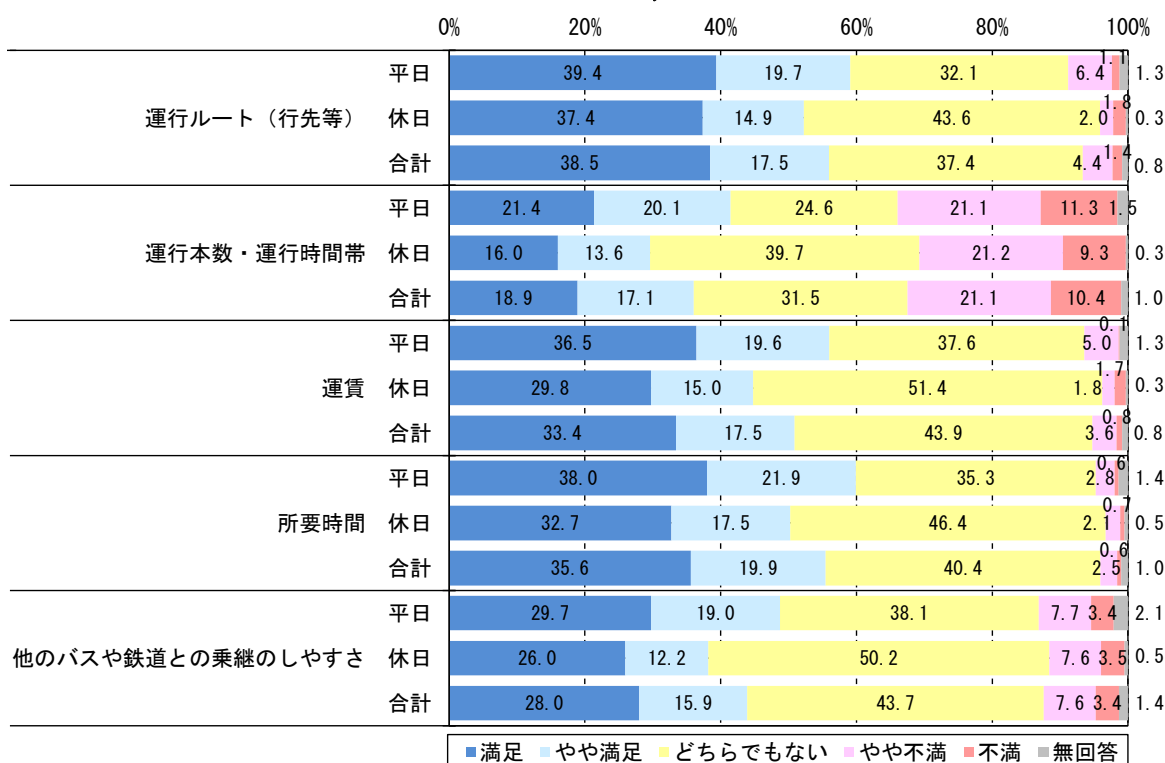


4 路線バスの運行サービスの満足度

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

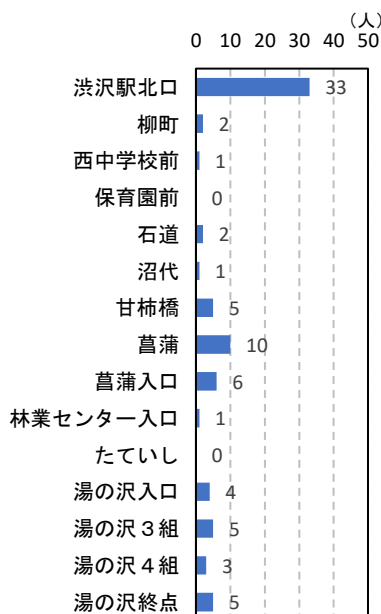
(Ⅰ) 上地区乗合自動車

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

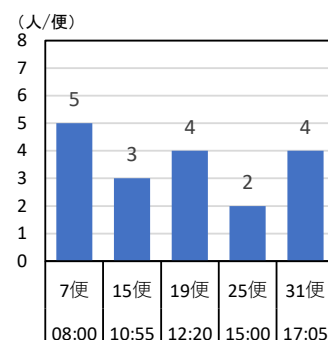


■主なOD

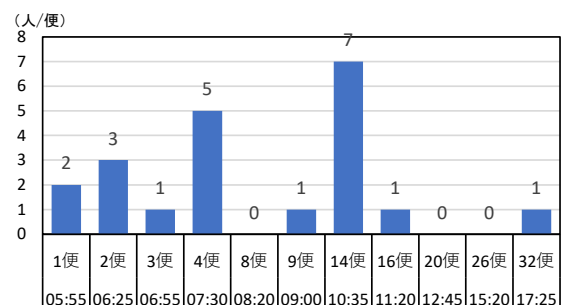
| 利用区間 | 件数 |
|-----------|----|
| 菖蒲→渋沢駅北口 | 6 |
| 渋沢駅北口→甘柿橋 | 5 |
| 渋沢駅北口→菖蒲 | 4 |

■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

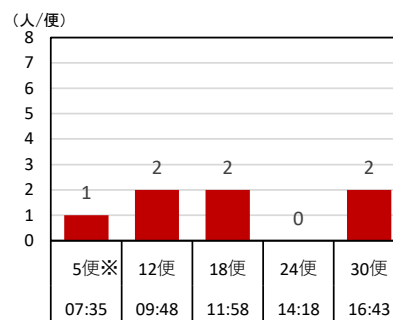
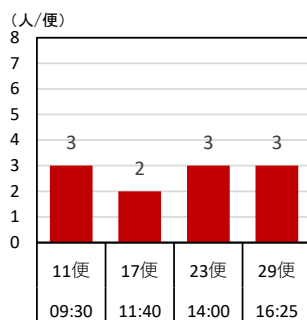


■主なOD

| 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

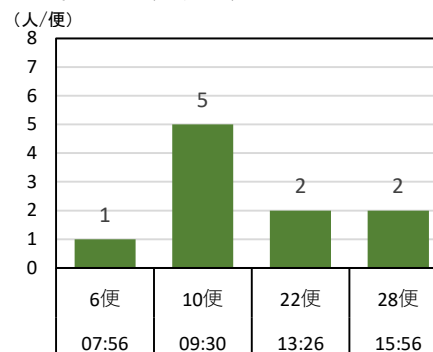
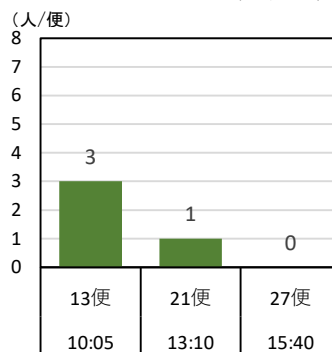


■主なOD

| 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)

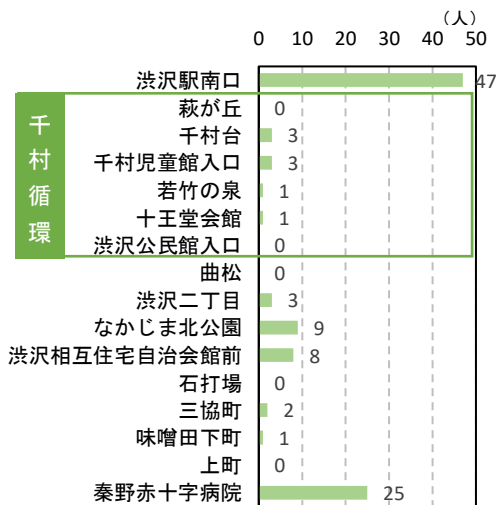


(2) 渋沢駅・秦野赤十字病院ルート

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

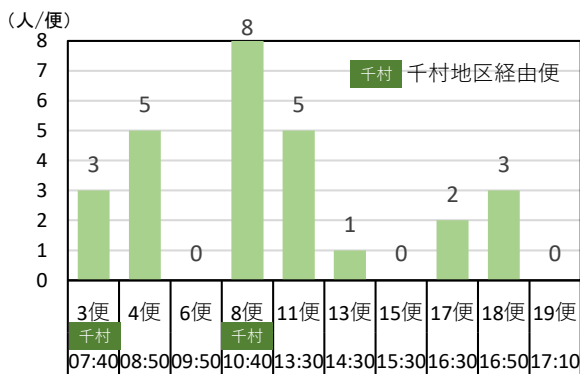


■主なOD

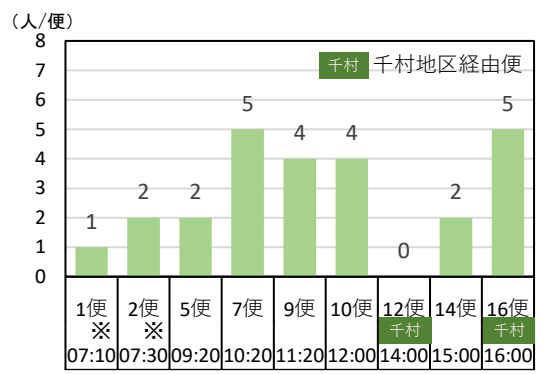
| 利用区間 | 件数 |
|-----------------------|----|
| 秦野赤十字病院→渋沢駅南口 | 11 |
| 渋沢駅南口→秦野赤十字病院 | 9 |
| なかじま北公園→渋沢駅南口 | 6 |
| 渋沢相互住宅自治会館前 →渋沢駅南口 | 5 |

■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)



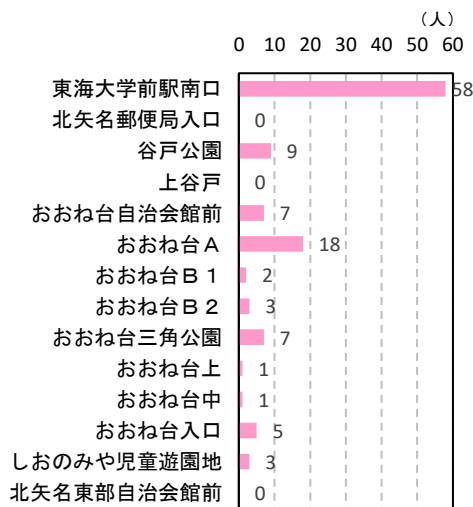
※ 渋沢相互住宅自治会館前発の時刻

(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向で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

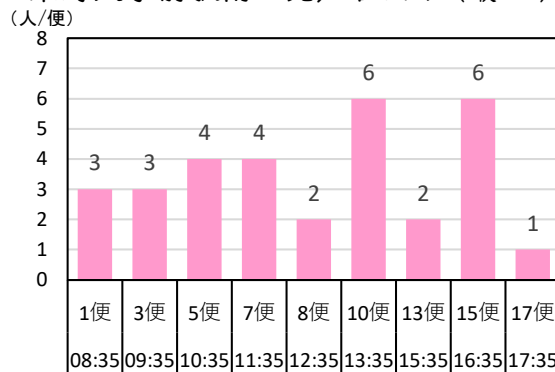


■主なOD

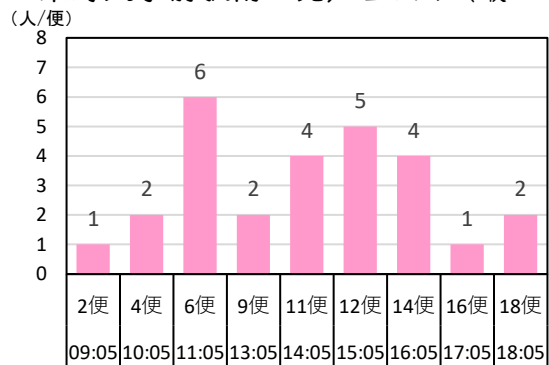
| 利用区間 | 件数 |
|-------------------|----|
| 東海大学前駅南口→おおね台A | 13 |
| 東海大学前駅南口→谷戸公園 | 5 |
| 東海大学前駅南口→おおね台入口 | |
| 東海大学前駅南口→おおね台三角公園 | |
| おおね台A→東海大学前駅南口 | |

■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)

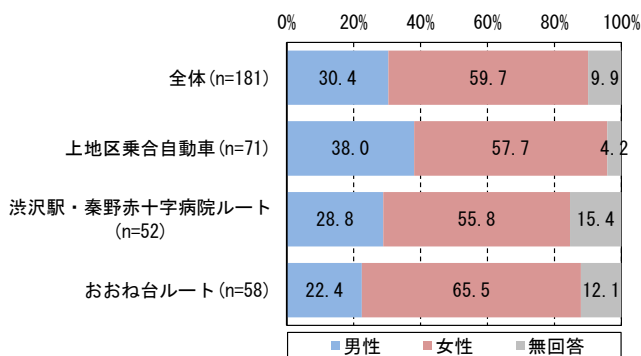


2 回答者の属性

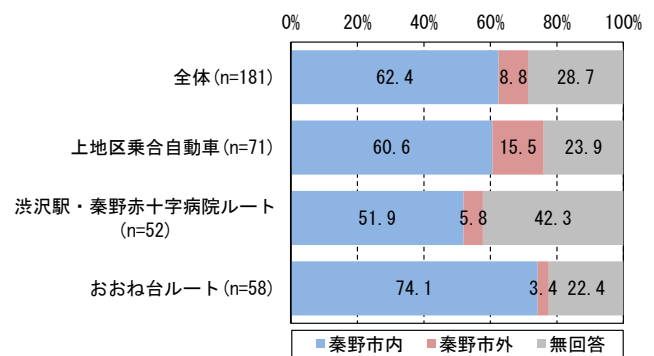
回答者の属性で性別は「女性」が多く、住まいは「秦野市内」在住者が多くなっています。年齢は、60歳代以上が全体の76.2%（「60歳代」「70歳代」「80歳以上」の合算）となっており、70歳以上が渋沢駅・秦野赤十字病院ルートで76.9%（「70歳代」「80歳以上」の合計）、おおね台ルートで74.1%（「70歳代」「80歳以上」の合計）と高くなっています。

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。

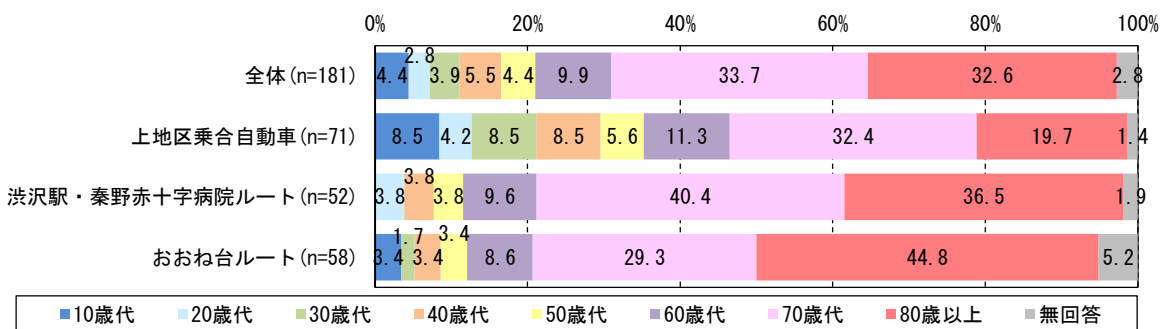
■性別



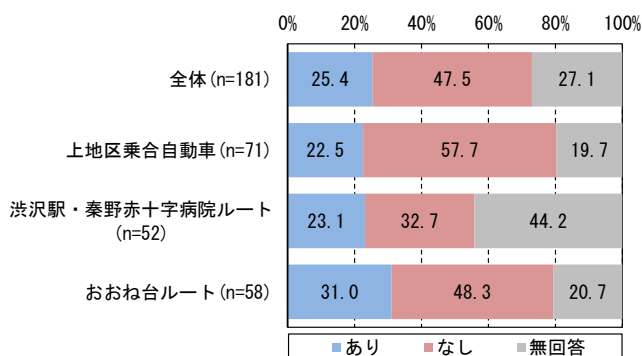
■住まい



■年齢

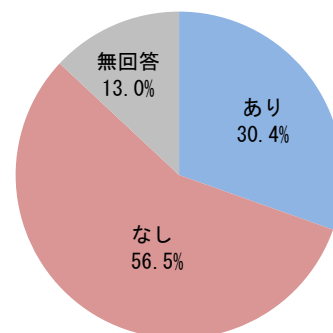


■運転免許有無



■運転免許返納意思

(運転免許「あり」と回答した人 n=46)



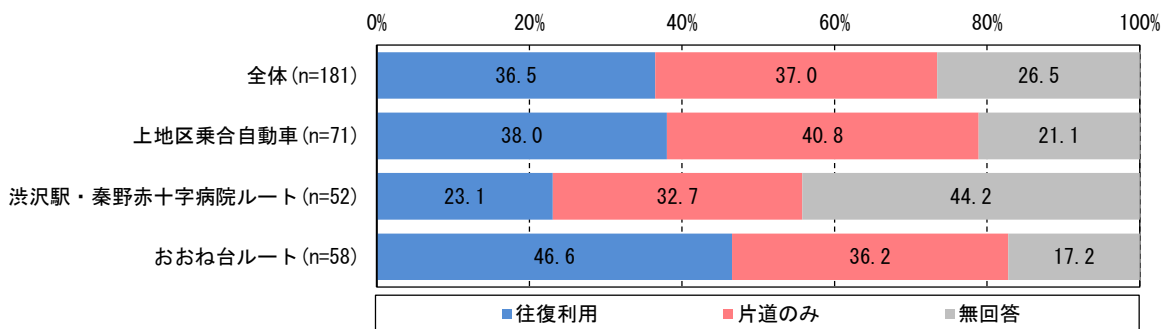
3 乗合タクシーの利用特性

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。

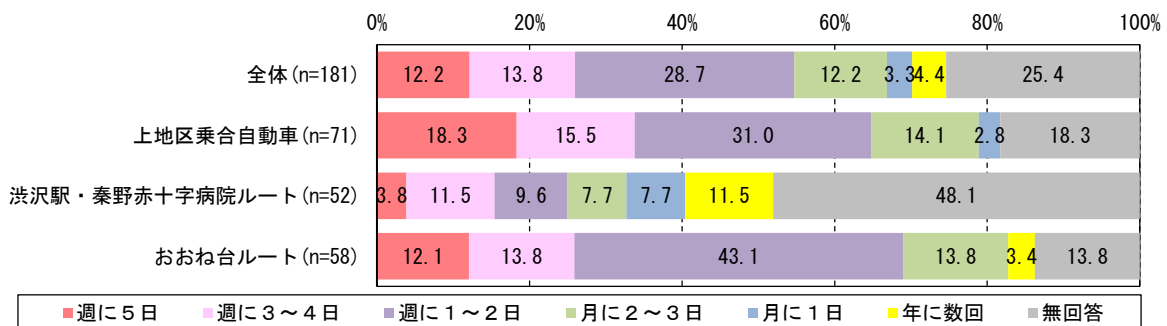
利用頻度は、「週に1～2日」が28.7%と最も多く、年齢別では10歳代～50歳代にかけて「週に5日」の回答が多く、日常的に利用されています。

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。

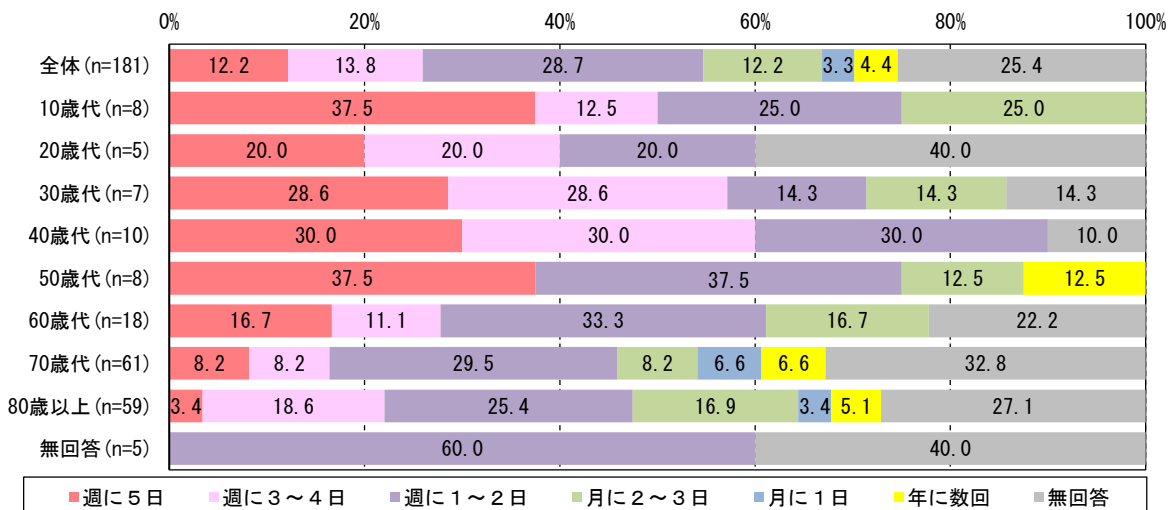
■往復利用有無



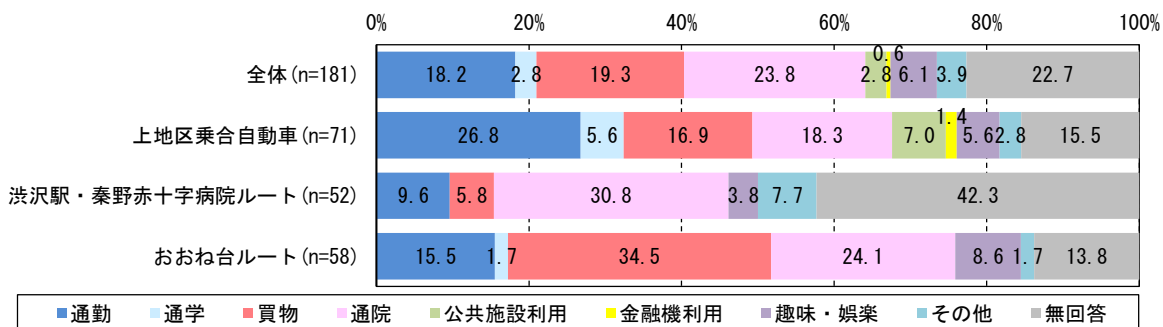
■利用頻度



■利用頻度（年齢別）



■利用目的

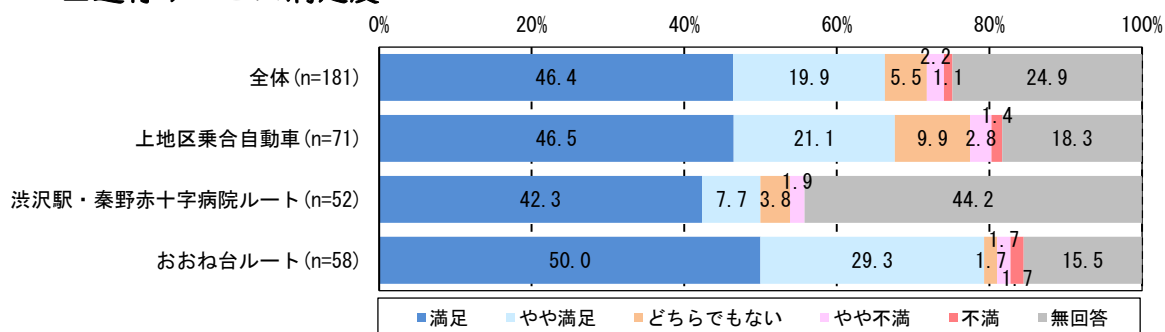


4 運行サービスの満足度と改善点

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。

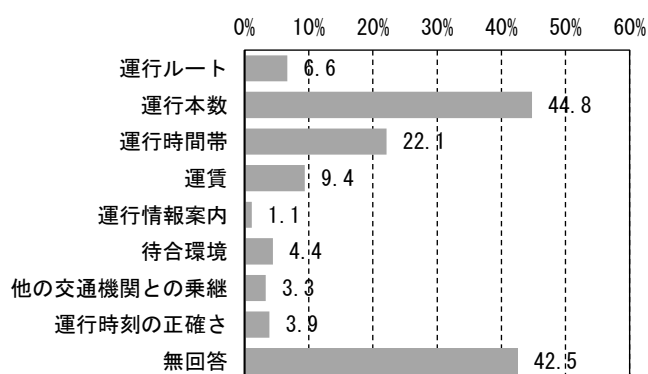
改善して欲しいサービスは「運行本数」が44.8%と最多で、次いで「運行時間帯(22.1%)」となっています。

■運行サービス満足度

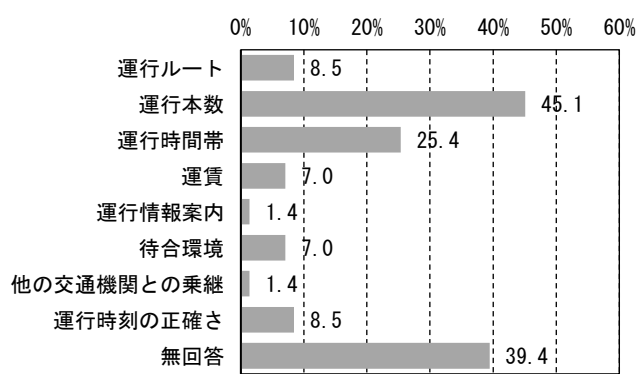


■改善して欲しいサービス (上位3つまで回答)

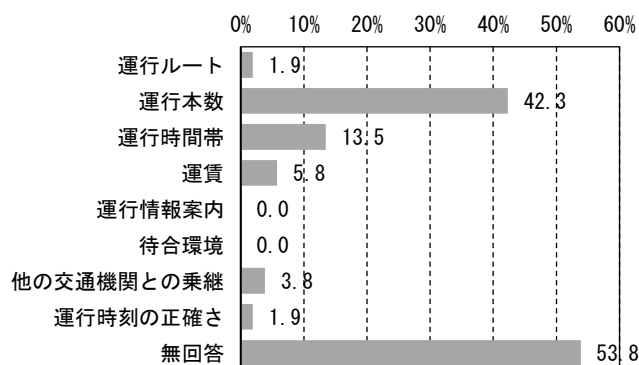
【全体 n = 181】



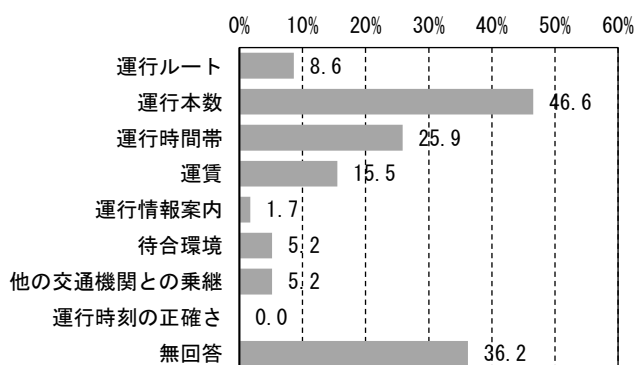
【上地区乗合自動車 n = 71】



【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"> ・鉄道…小田急電鉄(株) ・路線バス…神奈川中央交通(株) ・乗合タクシー（路線固定型）…(株)愛鶴 ・乗合タクシー（デマンド型）…秦野交通(株) ・タクシー…秦野交通(株)、(株)愛鶴、神奈中タクシー(株) ・高速バス…JRバス関東(株)、小田急ハイウェイバス(株)、杉崎運輸(株) |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

(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、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とら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】

- ・ 公共交通ネットワークの確保・維持
- ・ 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
- ・ AI 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JR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ご利用いただける「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 AI 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

- ・ 公共交通のシームレスな移動が出来るシステム構築

(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などがなかったため、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、協働して取組たい。
- ・ 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組たい。

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、2022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（秦野交通㈱、神奈中タクシー㈱、㈱愛鶴）

【事業概要】

| 事業者名 | 秦野交通㈱ | 神奈中タクシー㈱ | ㈱愛鶴 |
|---------------|---------------------|-----------------------|------------------------------|
| 保有車両数 (内数) | 30台 (大型1台、UD※6台) | 32台 (福祉11台、UD※8台) | 33台 (ワンボックス3台、福祉1台、UD※4台) |
| 乗務員数 | 58人 | 59人 | 80人 |
| 営業時間 | 午前6時～翌午前1時 | 24時間 | 24時間 |
| 稼働が多い 時間 | ・午前8時～午後5時台 | ・午前7～11時台 ・午後4～7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」と電話。
- ・ 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
- ・ コロナ禍での融資の返済を保留していたものが再開となり、通常返済に加えて立て込んでいる。

(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。
- ・ 買い物支援事業（買い物代行サービス）

【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ている。GOにより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（JRバス関東㈱、小田急ハイウェイバス㈱、杉崎運輸㈱）

(1) 高速バス利用者の利用特性や傾向

（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。

（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。

（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、公共交通との連携・協力の可能性、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 | 秦野市商工会議所、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 秦野市商工会議所

(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) 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、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。

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) 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سカー停車本数増
- ・ 野外活動センターへの移動が不便
- ・ 震生湖行きの路線バスの便がほとんどない（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、菩堤峠）への輸送（複数人の利用）

3 秦野市社会福祉協議会

(1) 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」が挙げられている。
- ・ 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が見られる。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いる。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）に多い。

(2) 貴団体と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。

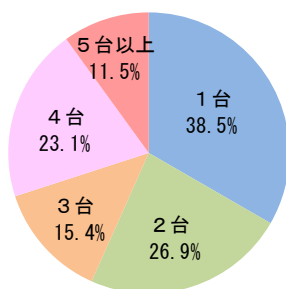
| | |
|-------|---|
| 調査対象者 | 市内鉄道4駅（鶴巻温泉駅、東海大学前駅、秦野駅、渋沢駅）の駅前広場に送迎バスを乗り入れている28事業所 |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送回収 ※令和5年2月1日（水）発送～2月13日（月）締切 |
| 調査項目 | 1 送迎バスの概要 2 従業員の勤務状況や規程等 3 施設利用者の利用状況や利用条件等 4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性 5 路線バスに対する改善して欲しい要望 |
| 回収数 | 26票（回収率：92.9%） |

1 送迎バスの概要

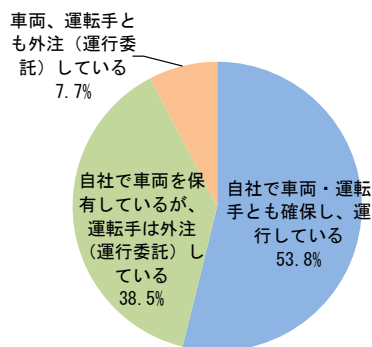
市内各事業所の送迎バスの概要として、運行台数は「1台」が38.5%と最も多く、運行方法は「自社で車両・運転手とも確保し、運行している」が53.8%（14事業所）、「自社で車両を保有しているが、運転手は外注（運行委託）している」が38.5%（10事業所）となっています。

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。

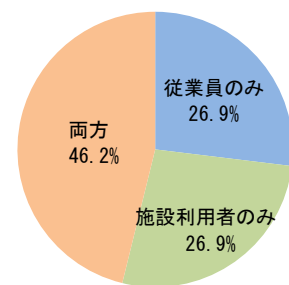
■使用台数（n=26）



■運行方法（n=26）



■送迎バスの利用者（n=26）



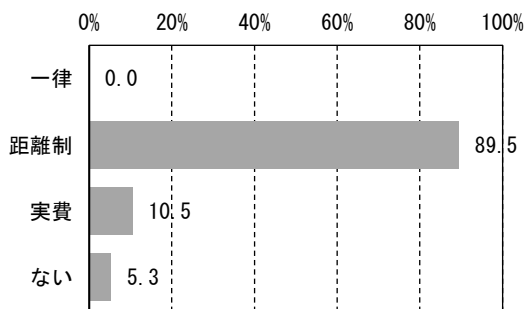
2 従業員の勤務状況や規程等

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。

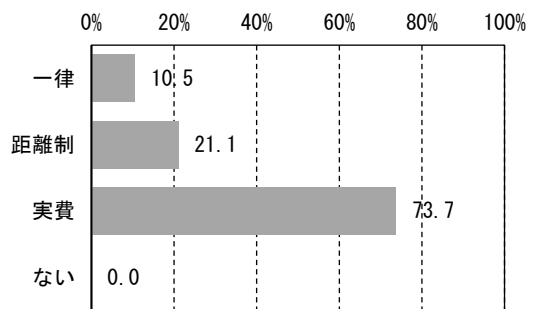
従業員の通勤時の移動手段に関する規定は、「規定はない（従業員個人の判断に任せている）」が57.9%と最も多く、マイカー利用に関する禁止規定がある事業所は5.3%（1事業所）となっています。

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。

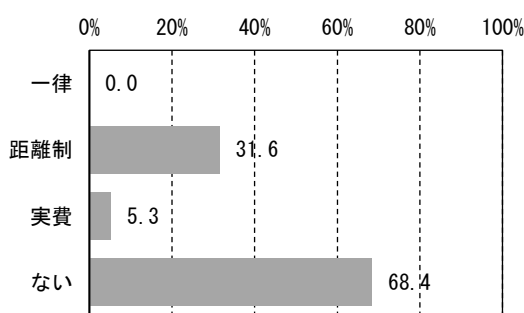
■自転車通勤に対する補助（n=19）



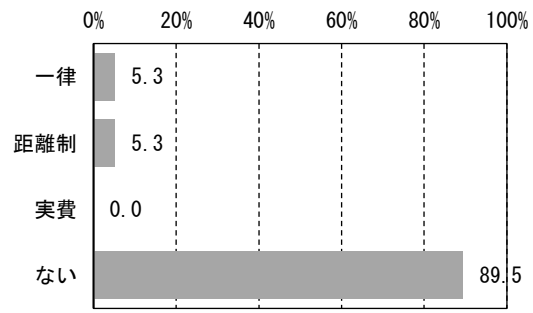
■電車、バスに対する補助（n=19）



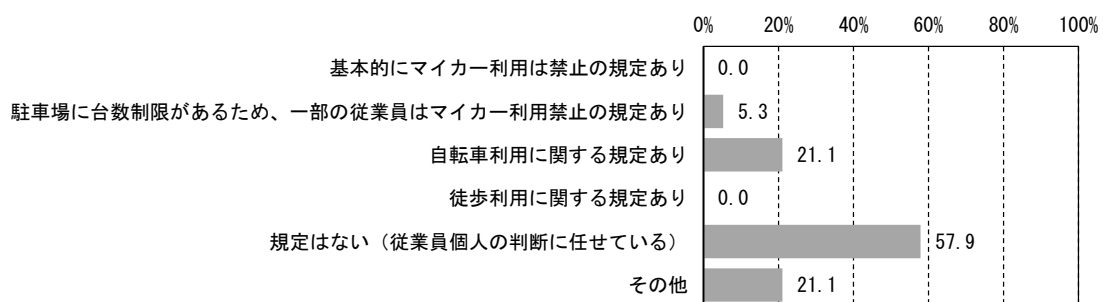
■自動車通勤に対する補助（n=19）



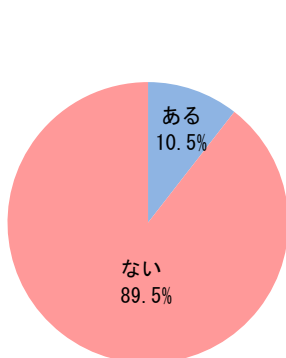
■徒歩通勤に対する補助（n=19）



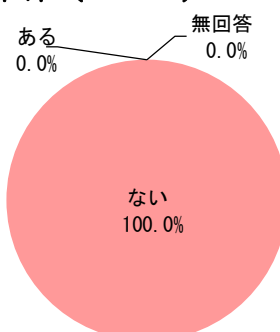
■通勤時の移動手段に関する規定の有無（複数回答・n=19）



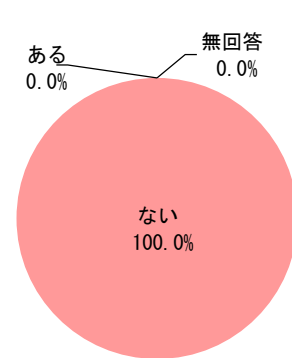
■利用者の条件（n=19）



■費用負担（利用者が支払う）の条件（n=19）



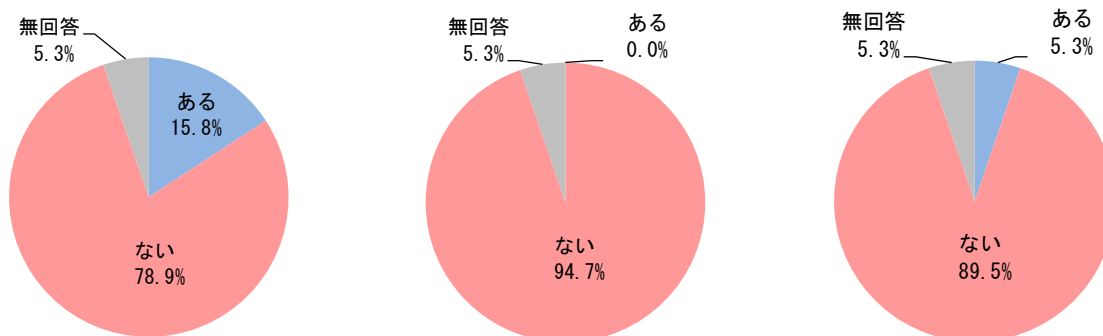
■送迎規定の有無（n=19）



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）

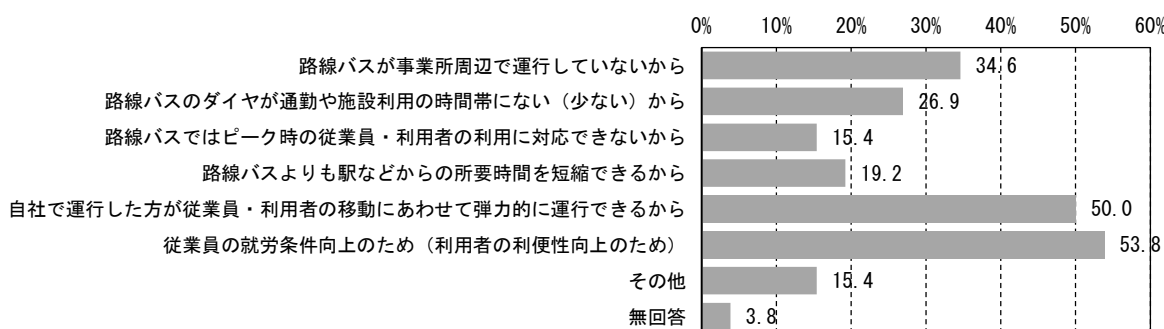


4 送迎バスの運用実態や今後の活用の方向性

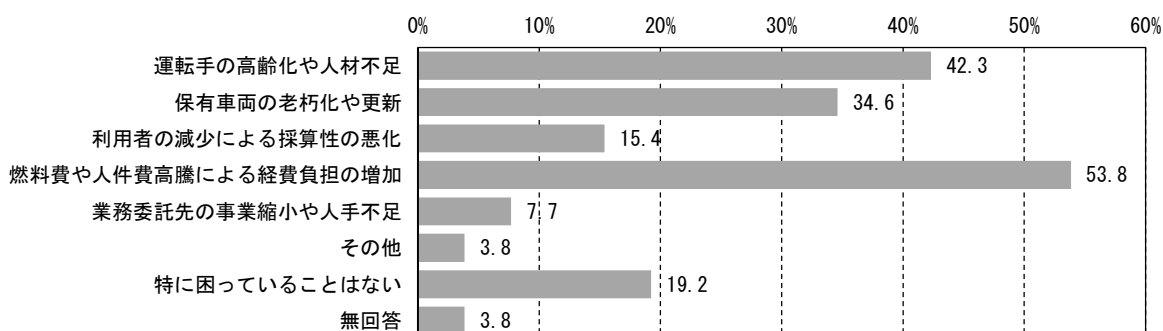
送迎バスを運行している理由は、「従業員の就労条件向上のため（利用者の利便性向上のため）（53.8%）」、「自社で運行した方が従業員・利用者の移動にあわせて弾力的に運行できるから（50.0%）」が多くなっています。

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）



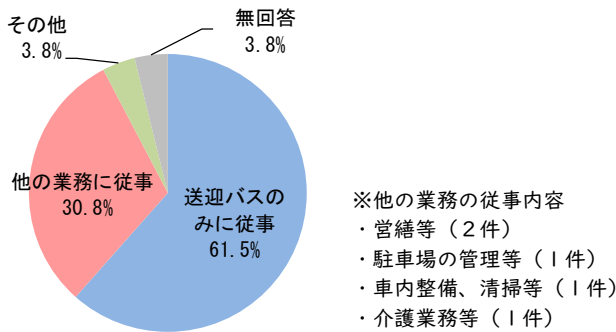
■送迎バスを運行する上で困っていること（複数回答・n=26）



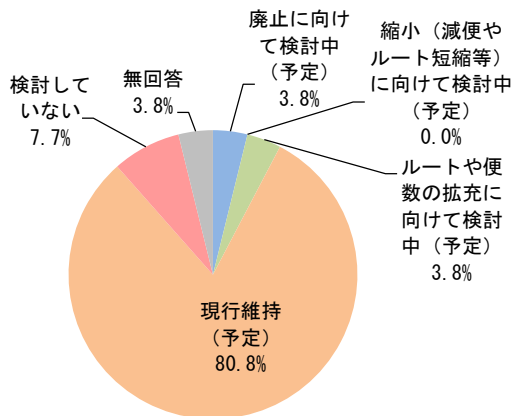
送迎バスの運行時間以外のバス運転手の従事状況は、「送迎バスのみに従事」が61.5%、「他の業務に従事」が30.8%となっています。

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。

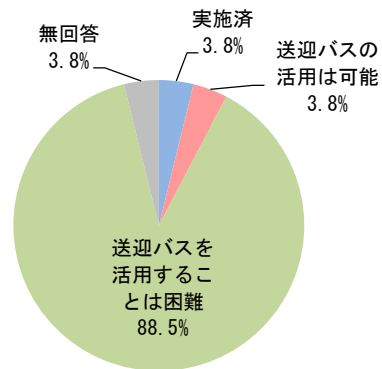
■送迎バス運行時間外のバス運転手の従事状況（n = 26）



■今後の運行予定（n = 26）



■一般利用者への活用可能性（n = 26）

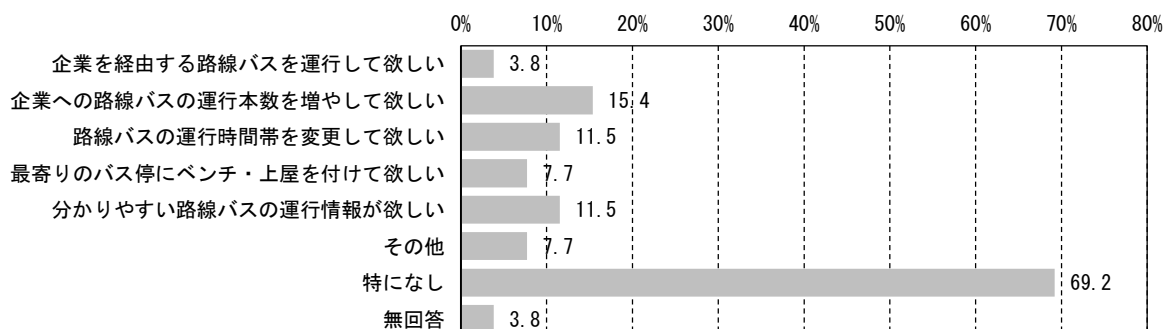


※今後、送迎バスの取組の方向に対する理由
 ・廃止に向けて検討中（予定）：施設移転予定のため
 ・ルートや便数の拡充に向けて検討中（予定）：未記入

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 用語集

| | 用語 | 説明 |
|----|------------|---|
| あ行 | AI | 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のもつ機能を備えたコンピューターシステムのことを指します。 |
| | IoT | 「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つな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り換え検索機能のほか、スマホ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。「排出を全体としてゼロ」とは二酸化炭素をはじ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。 |
| | 交通結節点 | 駅前広場をはじめとする交通結節点は、複数の交通手段をつなぐ施設であり、鉄道と徒歩、自転車、自家用車及びバスなどの乗り換え昨日をもつ施設です。 |
| | 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、車両使用、運賃、運行時刻、バス停位置などを工夫したバス。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 | IoT、ブロックチェーン、ロボット等の新たな技術の実用化や、プラットフォーム型ビジネス、シェアリングエコノミーなどの新たなビジネスモデルの実施が、現行規制との関係で困難である場合に、新しい技術やビジネスモデルの社会実装に向け、事業者の申請に基づき、規制官庁の認定を受けた実証を行い、実証により得られた情報やデータを用いて規制の見直しに繋げていく制度です。 |
| | シームレス化 | 「継ぎ目のない」の意味。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事。 |
| た行 | タクシー配車アプリ | スマートフォンのGPS機能を利用し、利用者の乗車場所近くを走行中の車両を簡単操作で呼ぶことができるアプリケーションです。 |
| | 地域公共交通 | 地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段とあして利用される公共交通機関で、鉄軌道、路線バス、旅客船、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。 |

| | 用語 | 説明 |
|----|----------------|---|
| | デマンド交通 | 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。補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすに乗ったままで乗降できます。 |
| は行 | バリアフリー | 高齢者・障がいのある人などが社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がいのある人などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすることです。 |
| | 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。 |
| | 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1つ。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。 |
| ま行 | MaaS | Mobility as a Service の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。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。 |
| 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。ユニバーサル(Universal)デザイン(Design)の頭文字をとって、UDタクシーとも表記されます。 |
| | 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。 |