

資料 No. 2-2

番 号
令和 年 月 日

関東運輸局長 殿

名 称 湯河原町地域公共交通会議
住 所 神奈川県足柄下郡
湯河原町中央二丁目2番地1
代表者氏名 ×× ××

交通不便地域指定申請書

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号)別表7ハ②(2)に基づき、交通不便地域の指定を受けたいので、別紙のとおり申請します。

【連絡先】

所属 湯河原町地域政策課
担当者名 駒谷 啓太
TEL 0465-63-2111 (内線 233)
E-mail kikaku@town.yugawara.jg.jp

交通不便地域指定申請書（別表7ハ②（2）関係）
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統確保維持関係）

1. 指定を受けようとする地域名
神奈川県湯河原町 温泉場エリア（万葉郷地区） オレンジラインエリア（若草山地区・花咲上地区） 鍛冶屋エリア（鍛冶屋地区） 福浦エリア（福浦地区） （鉄道駅及び路線定期型のバス停の半径1kmを除く）
2. 指定を受けようとする理由
上記地区・エリア（温泉場・オレンジライン・鍛冶屋）においては令和元年10月1日付けで交通不便地域の指定を受け、令和元年10月1日よりフィーダー補助を受けデマンドタクシーの運行を行っているが、指定期間の満了に伴い、交通不便地域の指定を改めて申請する必要が生じた。 なお、福浦エリアについては、「交通不便地域の指定に関する審査方針」中の勾配の取り扱いに基づき、対象エリアになると判断されることから、追加するものです。
3. 指定を受けようとする交通不便地域へ導入する予定のフィーダー系統の概要

■温泉場エリア

路線バスのバス停から温泉場エリアの乗降ポイントまでは急な坂道を長距離登らなければならない、急勾配の坂道を通るか、緩やかな坂道を迂回しなければならない。そのため、高齢者に限らず、徒歩等で移動するのは困難である。

●万葉郷地区（道のり距離 約1,500m）

- ①半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配17.4%（直線距離863m、高低差150m）の道を移動する必要がある。
- ②半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配17.3%（直線距離807m、高低差140m）の道を移動する必要がある。
- ③半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配17.8%（直線距離641m、高低差114m）の道を移動する必要がある。
- ⑤半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配17.1%（直線距離257m、高低差44m）の道を移動する必要がある。
- ⑥半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配18.0%（直線距離300m、高低差54m）の道を移動する必要がある。

■オレンジラインエリア

広範囲に渡り、バス路線から離れたエリアであり集落も点在している。また、バス停から乗降ポイントまでは、激しい丘陵地となっており、迂回しながら12%以上の坂を長距離登らねばならず、一部のポイントに行くには勾配約36%の坂もあり、高齢者に限らず徒歩等で移動するのは困難である。

●若草山地区（道のり距離 約1,100m）

- ①半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配28.9%（直線距離235m、高低差68m）の道を移動する必要がある。
- ②半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配25.6%（直線距離566m、高低差145m）の道を移動する必要がある。
- ③半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配24.8%（直線距離516m、高低差128m）の道を移動する必要がある。
- ④半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配29.1%（直線距離350m、高低差102m）の道を移動する必要がある。
- ⑤半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配21.3%（直線距離375m、高低差80m）の道を移動する必要がある。
- ⑥半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配25.4%（直線距離240m、高低差61m）の道を移動する必要がある。
- ⑦半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配24.4%（直線距離475m、高低差116m）の道を移動する必要がある。
- ⑧半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配16.5%（直線距離395m、高低差65m）の道を移動する必要がある。
- ⑫半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配20.0%（直線距離190m、高低差38m）の道を移動する必要がある。

●花咲上地区（道のり距離 約1,050m）

- ⑨半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配19.5%（直線距離745m、高低差145m）の道を移動する必要がある。
- ⑩半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配18.2%（直線距離570m、高低差104m）の道を移動する必要がある。

①半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配16.0%（直線距離375m、高低差60m）の道を移動する必要がある。

■鍛冶屋エリア

地域公共交通計画で定めた当該エリア西部にバス停は存在しているが、運行便数は非常に少なく、また、そのバス停が存在する地域と川を挟んだ地域には交通手段がなく、利便性の悪さが顕著である。「鍛冶屋」バス停から鍛冶屋エリアの西中心部では高低差が40m以上あり、バス停までは大きく迂回しなければならない状況で高齢者に限らず徒歩等で移動するのは困難である。

●鍛冶屋地区

①半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配6.1%（直線距離1,150m、高低差70m）の道を移動する必要がある。

②半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配6.5%（直線距離950m、高低差62m）の道を移動する必要がある。

※直線距離は鍛冶屋バス停からの距離を記載。（利用可能な最寄りバス停を基準とする）

■福浦エリア

地域公共交通計画で定めた当該エリアの近くにバス停は存在しているが、周辺の集落はバス停を中心に傾斜地があり、バス停は通行量の多い国道沿いに設置されていることから歩行することが危険である。また、バス路線については、1日に数本しか運行しておらず、生活交通として利用するには不十分であり、利便性の悪さが顕著となっている。

●福浦地区

⑤半径1km以内にバス停は存在するが、平均勾配12.7%（直線距離157m、高低差20m）の道を移動する必要がある。

4. 指定を受けようとする交通不便地域の人口

- ・温泉場エリア ××人
- ・オレンジラインエリア ××人
- ・鍛冶屋エリア 77人
- ・福浦エリア ××人

（令和6年3月31日時点 住民基本台帳）

5. 指定を受けようとする期間

令和6年10月1日 ～ 令和11年9月30日

6. 協議会における協議年月日

令和6年6月21日

7. その他特記事項

--

【添付書類】

- ・ 指定を受けようとする地域を示した地図（導入予定のフィーダー系統及び接続する地域間交通ネットワーク（地域間幹線バス系統、鉄道等）、当該地域内に存在する停留所等を記載してあるもの）
- ・ 指定を受けようとする地域の地区（町・字）の区分図
- ・ 関東運輸局審査方針1.「（3）「停留所等」から除外できるもの」の①、「（4）停留所等からの距離「半径1キロメートル以内」を柔軟に取り扱うことができるもの」に該当する場合は、当該停留所等の状況を説明する資料
- ・ 交通不便地域の人口の挙証資料（地区別の人口がわかる資料）
- ・ その他参考資料