湯河原町地域公共交通網形成計画

（案）

平成 30 年３月

湯河原町地域公共交通会議

【　目　次　】

頁

序章　計画策定の目的と位置付け ……1

（１）計画策定の目的 ……1

（２）計画の位置付け ……2

（３）計画区域 ……2

（４）計画期間 ……2

第１章　湯河原町における公共交通の現況把握 ……3

（１）地域特性 ……3

（２）交通手段特性 ……5

（３）既存公共交通の現状 ……8

（４）上位・関連計画におけるまちづくりの方向性 ……14

（５）公共交通に関するアンケート調査結果 ……17

第２章　町民意見交換会の開催 ……22

（１）開催概要 ……22

（２）意見交換会での意見 ……23

（３）結果分析 ……25

第３章　地域公共交通に係る課題整理 ……27

第４章　地域公共交通の形成に係る基本方針と目標 ……29

（１）地域公共交通の構築に係る基本方針と目標 ……29

（２）望ましい公共交通網のあり方 ……30

第５章　目標を達成するために行う具体的な事業 ……33

（１）事業メニューの設定 ……33

（２）実施事業の概要 ……34

（３）実施事業の概要スケジュール ……38

第６章　新たな公共交通システム実証運行計画 ……39

（１）新たな公共交通システムの基本的な考え方 ……39

（２）実証運行の目的 ……41

（３）運行形態 ……41

（４）サービス水準 ……49

（５）委託・契約方法 ……48

（６）運行評価（本格運行・運行改善・廃止）の考え方 ……49

第７章　計画の達成状況の評価 ……50

（１）ＰＤＣＡサイクルの実行 ……50

（２）評価の方法及びスケジュール ……51

（３）計画の達成状況を評価するための数値指標 ……52

参考資料（他自治体事例） ……53

序章　計画策定の目的と位置付け

（１）計画策定の目的

湯河原町は神奈川県の西部に位置し、人口 25,026 人（2015 年国勢調査）、総面積 40.97 ㎢、町域の約 70%が山林と起伏に富んだ地形であり、古くから温泉観光地で、観光を基幹産業として発展してきた。

人口は、1995 年以降減少傾向であるが、「ゆがわら 2011 プラン（湯河原町新総合計画）後期基本計画(2016 年３月)」において 2020 年の将来人口を概ね現状維持の 25,000 人を目標としている。

公共交通機関は、鉄道はＪＲ東海道本線の湯河原駅の１駅、路線バスは箱根登山バス(株)、伊豆箱根バス(株)、(株)伊豆東海バスの３社により湯河原駅を起点に 12 路線が運行されている。

また、湯河原町が高齢者や交通弱者の支援、交通不便地域の解消を目的に、2000 年７月から湯河原駅から真鶴駅間を１路線（１日 11 往復）、コミュニティバス（箱根登山バス（株）に運行業務委託）を運行し、2015 年４月から、より利用者が使いやすいバスを目指し、１日 11 便のうち３便一部経路を変更した「ゆめ公園・兎沢経由便」を運行している。しかし、町内に点在する交通不便地域をカバーすることができていない。

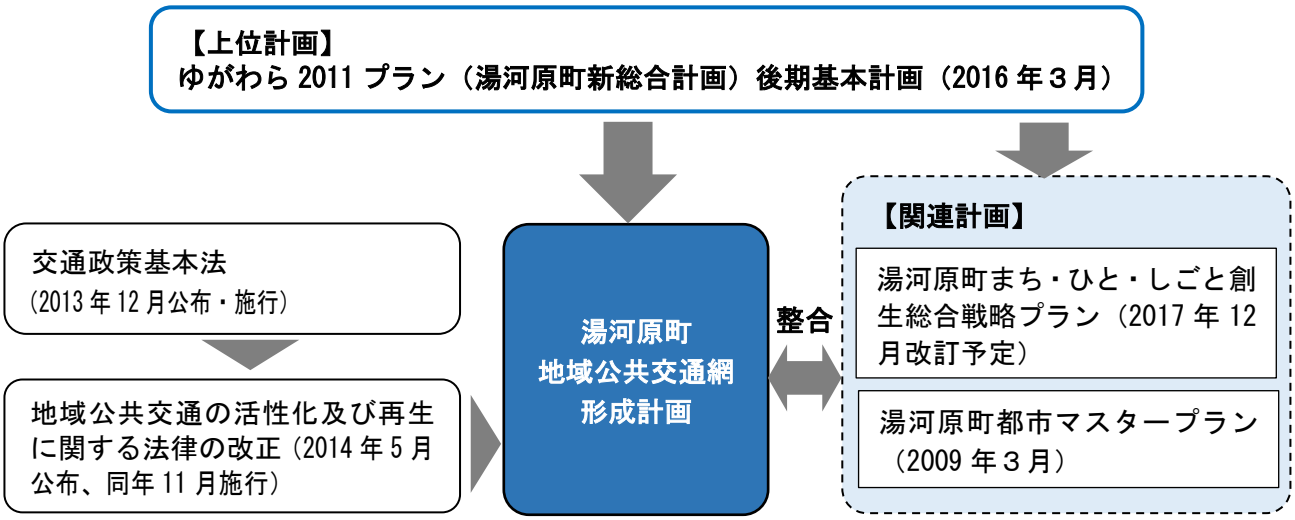
高齢化率は 38.56%（2017 年４月１日現在）で、年々増加傾向である。また、町の土地の多くは丘陵地で坂道が多く、徒歩や自転車での移動に適しておらず、今後、高齢者、障がい者及び児童・生徒など自動車を運転できない人の移動に支障を及ぼすことが懸念される。

湯河原町の公共交通において、町民及び観光客の重要な移動手段として、総合的かつ効率的な公共交通ネットワークの構築、少子高齢化への対応、交通不便地域の解消、観光振興を実現する持続可能な新たな公共交通システムの導入が喫緊の課題となっている。

そのため、生活交通、まちづくり等の地域戦略と一体で総合的な地域公共交通ネットワーク形成及び将来のまちづくりを見据えた実行性のある地域公共交通施策を検討し、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）に基づく「地域公共交通網形成計画」の策定を行う。

（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、上位計画である「ゆがわら 2011 プラン(湯河原町新総合計画)」に即し、「湯河原町まち・ひと・しごと総合戦略プラン（2017 年 12 月改訂予定）」や「湯河原町都市マスタープラン（2009 年３月）」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



（３）計画区域

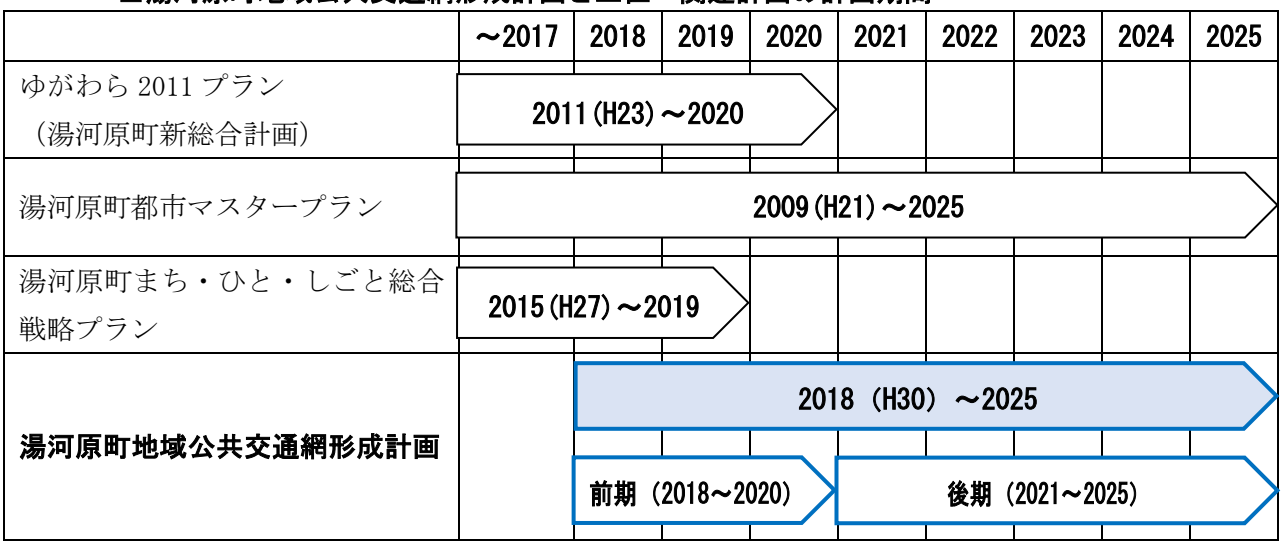
本計画の区域は、鉄道（JR 東海道本線）、民間路線バス、湯河原町コミュニティバス及びタクシーなど公共交通機関相互の連携を図り、一体的に推進する必要があるため、湯河原町全域とする。

（４）計画期間

本計画の計画期間は、「湯河原町都市マスタープラン」の都市計画の目標・施策と整合を図った公共交通ネットワークの形成を目指すため、2018 年度～2025 年度とする。

また、新たな公共交通システムの導入事業を展開する 2018 年度～2020 年度の３年間を「前期」中長期的の課題へ取組みを展開する 2021 年度から 2025 年度の５年間を「後期」とする。

■湯河原町地域公共交通網形成計画と上位・関連計画の計画期間



第１章　湯河原町における公共交通の現況把握

（１）地域特性

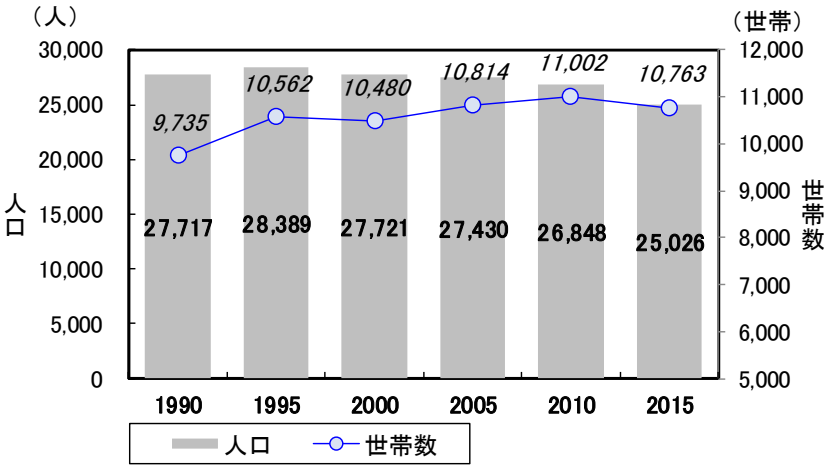
１）人口動向

①総人口・世帯数の推移

湯河原町の総人口が 25,026 人（2015 年国勢調査）、世帯数 10,763 世帯で、推移を見ると、総人口は 1995 年の 28,389 人をピークに減少する一方で、世帯数は増加傾向にあり、１世帯当り人口が少なくなっている。

「ゆがわら 2011 プラン（湯河原町新総合計画）後期基本計画」において、産業振興施策や子育て支援策、更に人口定住対策を推進することにより、2020 年の将来人口を 25,000 人を目標している。

■人口及び世帯数の推移

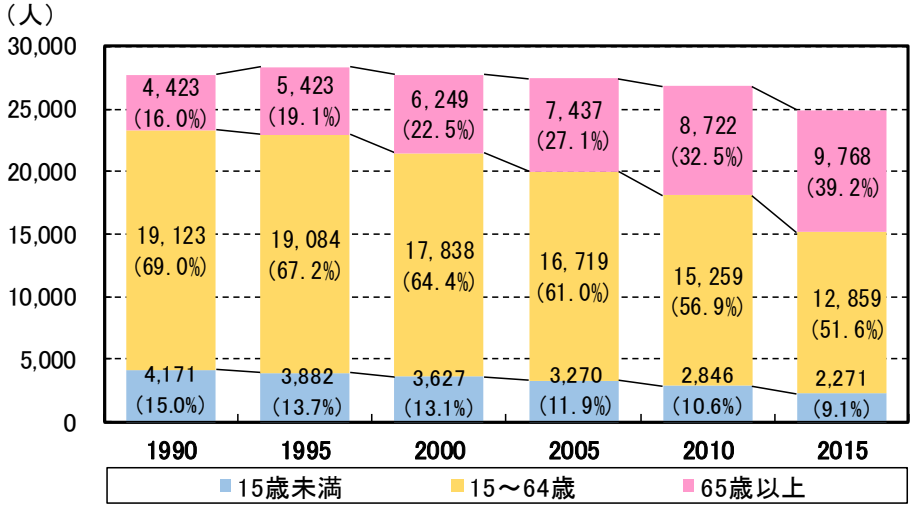


出典：国勢調査　各年 10 月 1 日現在

②年齢３区分別人口の推移

年齢３区分別人口は、年少人口（15 歳未満）と生産年齢人口（15～64 歳）が減少傾向で、高齢人口（65 歳以上）は 20 年間（1995 年～2015 年）で約 1.8 倍に増加し、総人口に占める構成比も 39.2%と大幅に増加している。

■年齢３区分別人口構成数（率）の推移

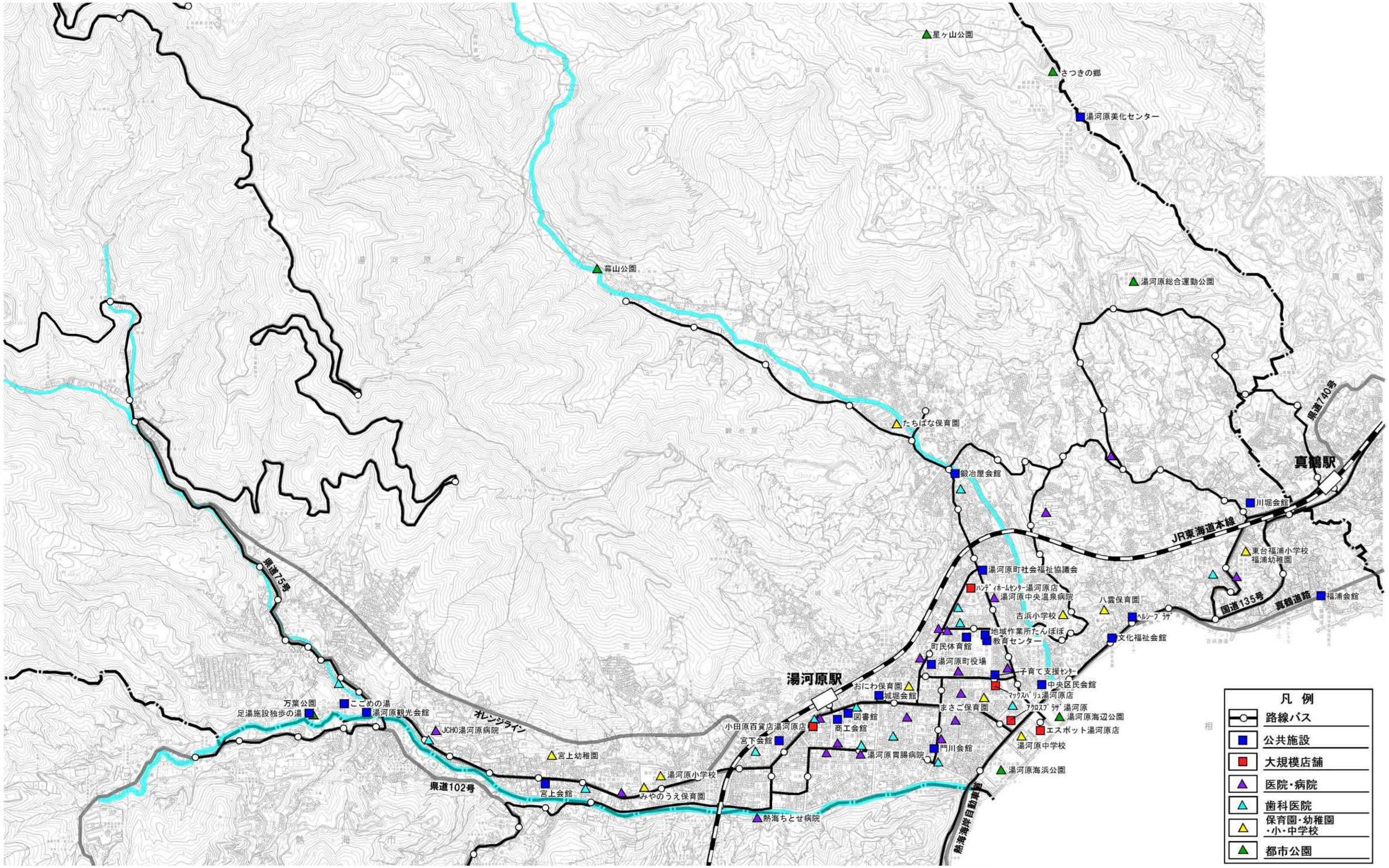


資料：国勢調査　※上段が実数、下段が構成比、年齢不詳の人数を除く。

２）主要施設配置状況

主要施設については、湯河原駅より南部エリアに公共施設や大規模店舗などが多数集積し、また、県道 75 号沿線に点在している。

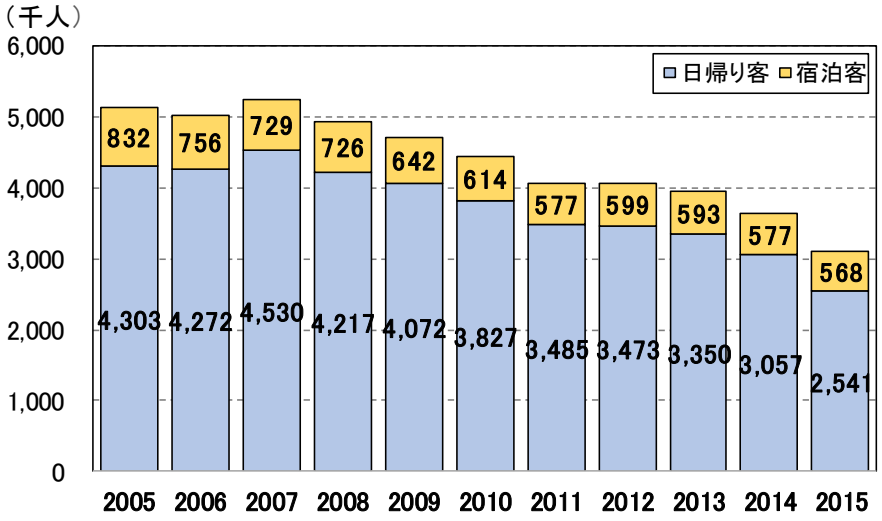
■主要施設配置状況



３）観光客数の推移

湯河原町は、温泉、海水浴場、ゴルフコース及び湯河原梅林等の観光資源を有している。観光客数は 2007 年をピークに減少傾向である。2015 年の観光客数は 3,109 千人/年で、東京から 100 km以内に位置していることもあり、日帰り客が約 82%を占めている。

■観光客数の推移



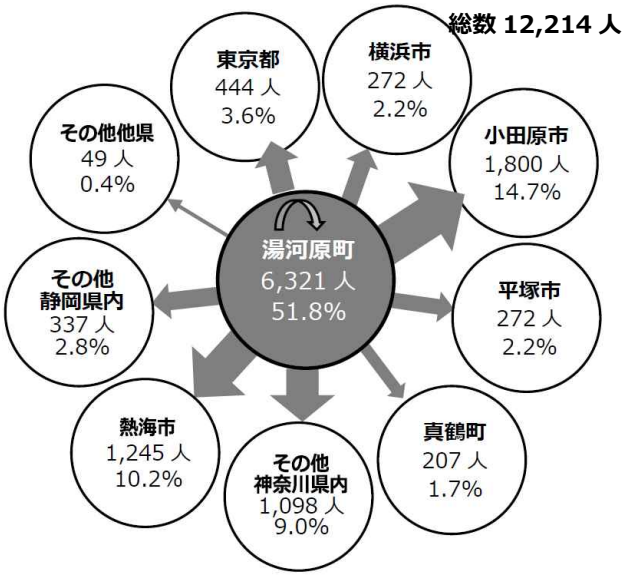
出典：2017 年版湯河原町統計要覧

（２）交通手段特性

１）通勤・通学流動

湯河原町の通勤・通学流動は、湯河原町内が全体の 51.8%で最も多く、次いで小田原市が 14.7%、熱海市が 10.2%で多い。

■常住地による従業・通学市町村



※不詳 169 人

出典：2015 年国勢調査

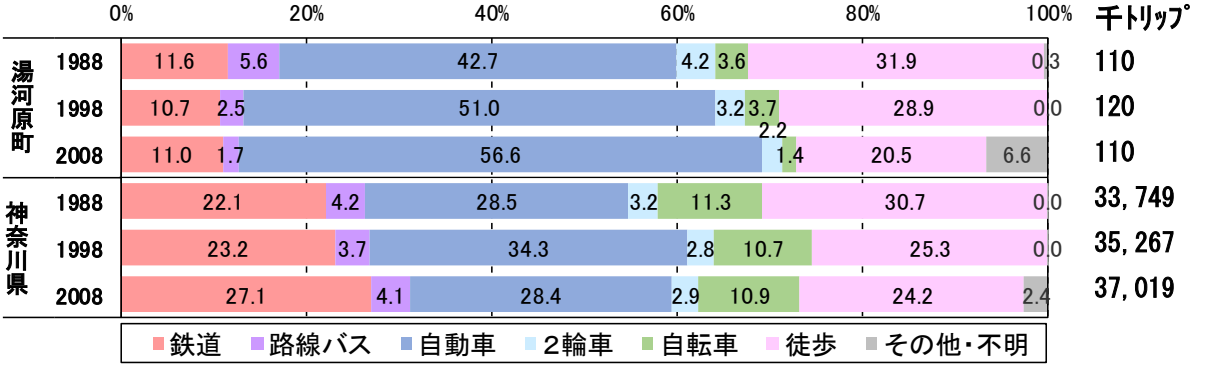
２）東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

湯河原町の代表交通手段分担率（2008 年）は、自動車分担率が 56.6%で最も多く、神奈川県全域（28.4%）より顕著に高く、一方で、バスは 1.7%で神奈川県全域（4.1%）より低い。

1988 年から 2008 年にかけて、自動車分担率が増加し、路線バス、徒歩、２輪車が減少している。

■代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



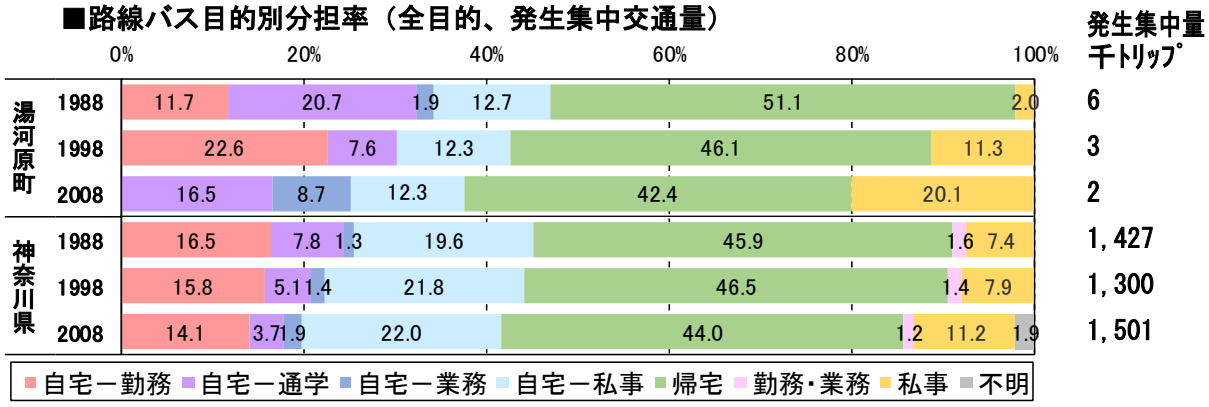
※自動車：乗用車、軽乗用車、貨物自動車・軽貨物車、自家用バス・貸切バス、ﾀｸｼｰ・ﾊｲﾔｰ

二輪車：自動二輪車（51cc 以上）、原動機付自転車（50cc 以下）

路線バス目的別分担率を見ると、「自宅－勤務」が減少し、「私事」が増加している。

「私事」の目的は、湯河原町だけでなく、神奈川県全域でも増加している。

■路線バス目的別分担率（全目的、発生集中交通量）



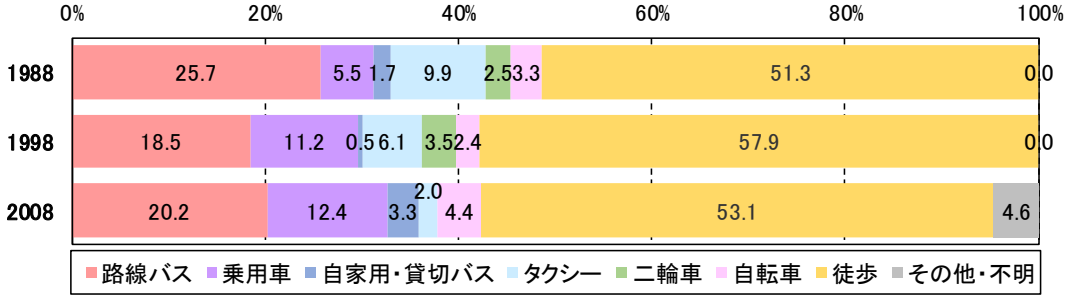
②湯河原駅の端末交通手段

湯河原駅の端末交通手段総トリップ（※）数は、1988 年が 10,964 トリップに対し、2008 年が 9,510 トリップで 0.87 倍に減少した。

端末交通手段分担率を見ると、1998 年から 2008 年にかけて路線バス、乗用車、自家用バス・貸切バス及び自転車が増加し、タクシー、二輪車、徒歩が減少している。

※トリップ：人がある目的を持って、ある地点からある地点への移動する単位で、１回の移動で幾つかの交通手段を乗り換えても１トリップと数える。

■湯河原駅の端末交通手段分担率



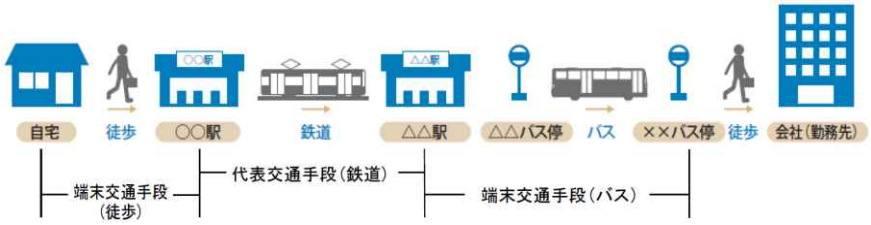
（参考１）東京都市圏パーソントリップ調査とは

東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど、ある人の平日における１日の動きを調べるもので、10 年ごとに実施。

（参考２）代表交通手段と端末交通手段とは

１つのトリップの中で、幾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を端末交通手段という。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、徒歩の順とする。

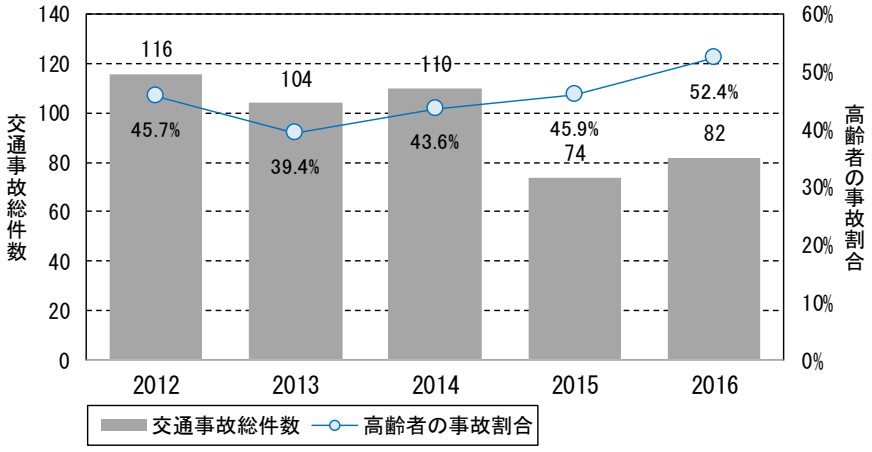
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（徒歩）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（バス）となる。



３）交通事故状況

直近５年間の町内交通事故総件数は減少傾向で、高齢者の事故件数も同様に減少傾向（2012 年：53 件→2016 年：43 件）にあるものの、総件数に対する高齢者の事故割合は増加傾向である。

■町内交通事故件数及び高齢者の事故割合



出典：2017 年版湯河原町統計要覧

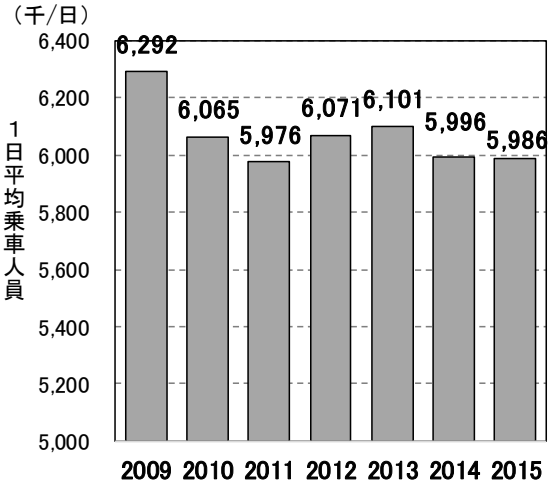
（３）既存公共交通の現状

①鉄道

湯河原町の鉄道は JR 東海道本線の湯河原駅のみである。また、JR 東海道新幹線と小田原駅と熱海駅で接続可能である。

湯河原駅の年間乗車人員は近年横ばい状態で、過去５年間の増減率（2011 年/2015 年は 1.0 倍と人口（0.97 倍（2011 年：27,269 人→2015 年：26,442 人））よりも上回っている。

■湯河原駅１日平均乗車人員の推移



出典：2017 年版湯河原町統計要覧

②民間路線バス

民間路線バスは、箱根登山バス㈱、伊豆箱根バス㈱及び㈱伊豆東海バスの３社により、湯河原駅を起点に 12 系統が運行されている。

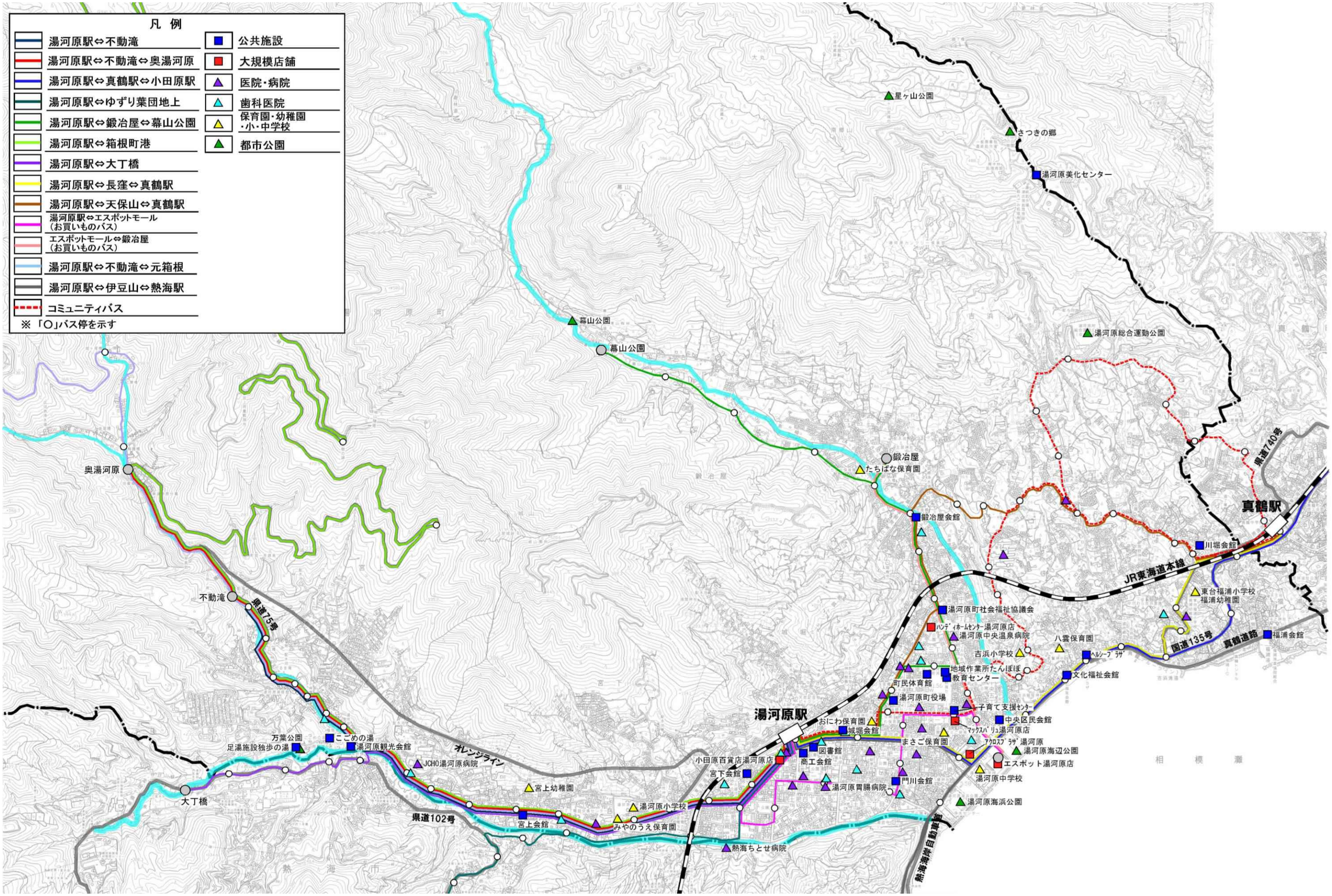
■路線バス運行便数　（便）

会社名	系統名	平日	土日祝
箱根登山バス・伊豆箱根バス	湯河原駅⇔不動滝	17.5	17.5
	湯河原駅⇔不動滝⇔奥湯河原	55.0	55.0
箱根登山バス	湯河原駅⇔福浦⇔真鶴駅	5.0	3.0
	湯河原駅⇔真鶴駅⇔小田原駅	1.0	―
	湯河原駅⇔ゆずり葉団地上	13.5	12.0
	湯河原駅⇔鍛冶屋	29.5	26.5
	湯河原駅⇔鍛冶屋⇔幕山公園	5.0	5.0
	湯河原駅⇔奥湯河原入口⇔箱根町港	3.0	3.0
	湯河原駅⇔大丁橋	2.0	―
	湯河原駅⇔長窪⇔真鶴駅	20.0	19.0
	湯河原駅⇔天保山⇔真鶴駅	12.0	11.0
	湯河原駅⇔エスポットモール（お買いものバス）	8.5	7.5
	エスポットモール⇔鍛冶屋（お買いものバス）	3.0	3.0
伊豆箱根バス	湯河原駅⇔不動滝⇔元箱根	1.0	1.0
	湯河原駅⇔福浦⇔真鶴駅　※２	1.0	1.0
伊豆東海バス	湯河原駅⇔伊豆山⇔熱海駅	8.0	7.0

※　便数は往復での便数／２

※　2016 年度は奇数月に運行、2017 年度は偶数月に運行。

■鉄道・民間路線バスの運行ルート図



③湯河原町コミュニティバス

ア）運行サービス

湯河原町が、高齢者や交通弱者の支援、交通不便地域の解消を目的に、2000 年７月から運行を開始した。2015 年４月からより利用者が使いやすいバスを目指して、１日 11 便のうち３便を一部経路変更した「ゆめ公園・兎沢経由便」を運行している。

■湯河原町コミュニティバスの運行サービス

運行区間	湯河原駅～真鶴駅
所要時間	20 分（ゆめ公園・兎沢経由は 25 分）
運行便数	11 往復 22 便/日（うち３往復６便はゆめ公園・兎沢経由）
運行時間帯	午前７時 20 分～午後７時 15 分
運賃	大人 210 円、小人 110 円（小学生）　※Pasmo・Suica 利用可能
定期券	○通勤用：１ヶ月 8,820 円/３ヶ月 25,140 円/６ヶ月 47,630 円 ○通学用：１ヶ月 7,560 円/３ヶ月 21,550 円/４ヶ月 28,730 円
運行事業者	箱根登山バス株式会社

■湯河原町コミュニティバスの運行ルート図

湯河原町コミュニティバス時刻表　【真鶴駅行き】

停留所名称	時刻										
湯河原駅	7:20	8:20	**9:15**	10:20	11:20	**13:15**	14:20	15:20	**16:30**	17:30	18:30
城堀	7:21	8:21	**9:16**	10:21	11:21	**13:16**	14:21	15:21	**16:31**	17:31	18:31
広崎公園前	7:22	8:22	**9:17**	10:22	11:22	**13:17**	14:22	15:22	**16:32**	17:32	18:32
ヤオハン前	7:23	8:23	**9:18**	10:23	11:23	**13:18**	14:23	15:23	**16:33**	17:33	18:33
幕山公園通り	7:24	8:24	**9:19**	10:24	11:24	**13:19**	14:24	15:24	**16:34**	17:34	18:34
新崎橋	7:25	8:25	**9:20**	10:25	11:25	**13:20**	14:25	15:25	**16:35**	17:35	18:35
千歳ヶ岡	7:26	8:26	**9:21**	10:26	11:26	**13:21**	14:26	15:26	**16:36**	17:36	18:36
吉浜小学校前	7:27	8:27	**9:22**	10:27	11:27	**13:22**	14:27	15:27	**16:37**	17:37	18:37
花水	7:28	8:28	**9:23**	10:28	11:28	**13:23**	14:28	15:28	**16:38**	17:38	18:38
ゆうゆうの里前	7:29	8:29	**9:24**	10:29	11:29	**13:24**	14:29	15:29	**16:39**	17:39	18:39
白沼田	7:30	8:30	**9:25**	10:30	11:30	**13:25**	14:30	15:30	**16:40**	17:40	18:40
前栗場	7:31	8:31	**9:26**	10:31	11:31	**13:26**	14:31	15:31	**16:41**	17:41	18:41
前栗場配水池	---	---	**9:27**	---	---	**13:27**	---	---	**16:42**	---	---
ゆめ公園下	---	---	**9:28**	---	---	**13:28**	---	---	**16:43**	---	---
ゆめ公園	---	---	**9:29**	---	---	**13:29**	---	---	**16:44**	---	---
兎沢	---	---	**9:30**	---	---	**13:30**	---	---	**16:45**	---	---
下兎沢	---	---	**9:31**	---	---	**13:31**	---	---	**16:46**	---	---
真鶴聖苑入口	---	---	**9:32**	---	---	**13:32**	---	---	**16:47**	---	---
真鶴中学校	---	---	**9:33**	---	---	**13:33**	---	---	**16:48**	---	---
天保山	7:32	8:32	---	10:32	11:32	---	14:32	15:32	---	17:42	18:42
庵寺前	7:33	8:33	---	10:33	11:33	---	14:33	15:33	---	17:43	18:43
川堀	7:34	8:34	---	10:34	11:34	---	14:34	15:34	---	17:44	18:44
福浦入口	7:35	8:35	**9:34**	10:35	11:35	**13:34**	14:35	15:35	**16:49**	17:45	18:45
真鶴駅	7:40	8:40	**9:40**	10:40	11:40	**13:40**	14:40	15:40	**16:55**	17:50	18:50
所要時間	20分	20分	25分	20分	20分	25分	20分	20分	25分	20分	20分

※　**ゴシック文字**は、ゆめ公園・兎沢経由便です。

湯河原町コミュニティバス時刻表　【湯河原駅行き】

停留所名称	時刻										
真鶴駅	7:45	8:45	9:45	**10:45**	11:45	13:45	**14:45**	15:45	**17:00**	17:55	18:55
福浦入口	7:46	8:46	9:46	**10:46**	11:46	13:46	**14:46**	15:46	**17:01**	17:56	18:56
川堀	7:47	8:47	9:47	---	11:47	13:47	---	15:47	---	17:57	18:57
庵寺前	7:48	8:48	9:48	---	11:48	13:48	---	15:48	---	17:58	18:58
天保山	7:49	8:49	9:49	---	11:49	13:49	---	15:49	---	17:59	18:59
真鶴中学校	---	---	---	**10:47**	---	---	**14:47**	---	**17:02**	---	---
真鶴聖苑入口	---	---	---	**10:48**	---	---	**14:48**	---	**17:03**	---	---
下兎沢	---	---	---	**10:49**	---	---	**14:49**	---	**17:04**	---	---
兎沢	---	---	---	**10:50**	---	---	**14:50**	---	**17:05**	---	---
ゆめ公園	---	---	---	**10:51**	---	---	**14:51**	---	**17:06**	---	---
ゆめ公園下	---	---	---	**10:52**	---	---	**14:52**	---	**17:07**	---	---
前栗場配水池	---	---	---	**10:53**	---	---	**14:53**	---	**17:08**	---	---
前栗場	7:50	8:50	9:50	**10:54**	11:50	13:50	**14:54**	15:50	**17:09**	18:00	19:00
白沼田	7:51	8:51	9:51	**10:55**	11:51	13:51	**14:55**	15:51	**17:10**	18:01	19:01
ゆうゆうの里前	7:52	8:52	9:52	**10:56**	11:52	13:52	**14:56**	15:52	**17:11**	18:02	19:02
花水	7:53	8:53	9:53	**10:57**	11:53	13:53	**14:57**	15:53	**17:12**	18:03	19:03
吉浜小学校前	7:54	8:54	9:54	**10:58**	11:54	13:54	**14:58**	15:54	**17:13**	18:04	19:04
千歳ヶ岡	7:55	8:55	9:55	**10:59**	11:55	13:55	**14:59**	15:55	**17:14**	18:05	19:05
新崎橋	7:56	8:56	9:56	**11:00**	11:56	13:56	**15:00**	15:56	**17:15**	18:06	19:06
幕山公園通り	7:57	8:57	9:57	**11:01**	11:57	13:57	**15:01**	15:57	**17:16**	18:07	19:07
ヤオハン前	7:58	8:58	9:58	**11:02**	11:58	13:58	**15:02**	15:58	**17:17**	18:08	19:08
広崎公園前	7:59	8:59	9:59	**11:03**	11:59	13:59	**15:03**	15:59	**17:18**	18:09	19:09
城堀	8:00	9:00	10:00	**11:04**	12:00	14:00	**15:04**	16:00	**17:19**	18:10	19:10
湯河原駅	8:05	9:05	10:05	**11:10**	12:05	14:05	**15:10**	16:05	**17:25**	18:15	19:15
所要時間	20分	20分	20分	25分	20分	20分	25分	20分	25分	20分	20分

※　**ゴシック文字**は、ゆめ公園・兎沢経由便です。

イ）利用状況

年間利用者数（2016 年度）は 76,992 人/年、１便平均が 9.6 人/便で、直近５年間は微増傾向となっている。

運行収支（2016 年度）は運行経費が 15,581 千円、運賃収入が 14,889 千円で、湯河原町の補てん額は 692 千円であった。直近５年間の収支率は９割前後である。

■年度別利用者数及び運行収支の推移

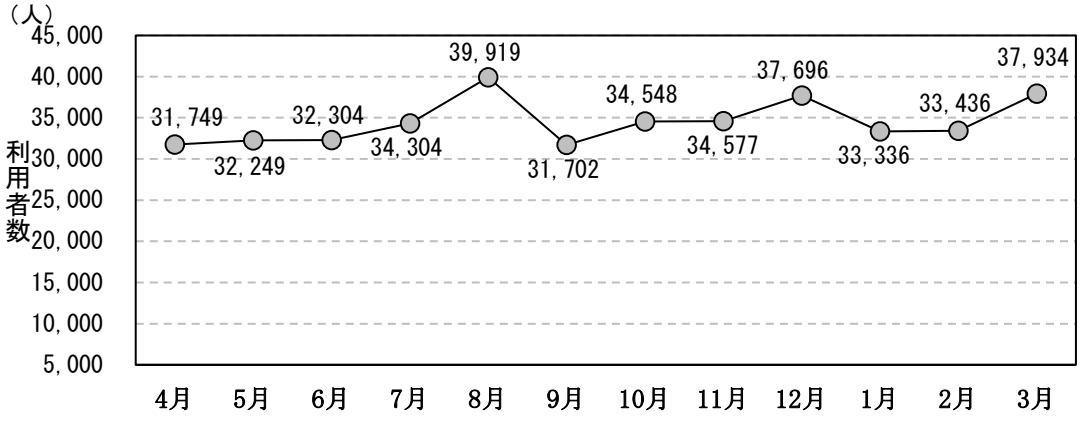
年度	運行収支（千円）					年間利用者数（人）			1便平均人数（人/便）
	運賃収入 (A)	運行経費 (B)	赤字補填額 (A)－(B)	前年度比較 運賃収入	収支率	大人	子供	合計	
2000※	10,347	11,949	△ 1,602		86.6%	51,140	1,244	52,384	8.7
2001	14,158	15,931	△ 1,773	3,811	88.9%	70,130	1,349	71,479	9.0
2002	17,205	15,931	1,274	3,047	108.0%	85,433	1,212	86,645	10.8
2003	17,623	15,959	1,664	418	110.4%	87,461	1,307	88,768	11.1
2004	17,357	17,229	128	△ 266	100.7%	86,288	1,051	87,339	10.9
2005	17,109	15,918	1,191	△ 248	107.5%	85,463	237	85,700	10.7
2006	17,276	14,688	2,588	166	117.6%	86,049	108	86,157	10.8
2007	17,046	14,718	2,328	△ 230	115.8%	85,212	40	85,252	10.7
2008	17,142	15,376	1,766	96	111.5%	88,039	31	88,070	11.0
2009	15,911	15,536	375	△ 1,231	102.4%	83,958	48	84,006	10.5
2010	14,999	15,717	△ 718	△ 912	95.4%	78,244	5	78,249	9.8
2011	14,544	15,521	△ 977	△ 454	93.7%	75,774	12	75,786	9.8
2012	13,720	15,380	△ 1,660	△ 824	89.2%	71,803	2	71,805	9.0
2013	13,367	15,508	△ 2,141	△ 353	86.2%	69,850	4	69,854	8.7
2014	14,914	16,074	△ 1,160	1,547	92.8%	74,244	13	74,257	9.3
2015	14,382	15,780	△ 1,398	△ 532	91.1%	75,137	8	75,145	9.4
2016	14,889	15,581	△ 692	508	95.6%	76,947	45	76,992	9.6

※2000年は7～3月の合計。（4～6月は実証実験期間）

④タクシー

湯河原町では、５社（箱根登山ハイヤー、伊豆箱根交通㈱、湯河原タクシー㈱、真鶴タクシー㈲、門川ハイヤー㈲））が運行し、利用者数（2016 年）は、年間 41.4 万人であった。月別にみると、８月が最も多い。

■2016 年度月別タクシー利用者数（５社合計）　出典：各タクシー会社提供資料



⑤公共交通不便地域の抽出

バス路線から距離、地形に考慮し公共交通不便地域を７エリア抽出した。湯河原町は町域の約 70%の山林地で、公共交通不便地域の大部分が丘陵地で道路幅が狭く、路線バスが運行できない場所が多い。

■公共交通不便地域（鉄道駅より半径 500m以遠、バス停半径 150m以遠）

1　推定世帯数、推定人口

エリア	推定世帯数	推定人口（人）	年代構成（%）				
			0～20 歳	21～40 歳	41～60 歳	61～80 歳	81 歳以上
A（温泉場）	165	300	7	11	25	41	15
B（オレンジライン）	611	1,200	11	14	27	36	10
C（城堀）	191	417	11	16	26	38	6
D（鍛冶屋）	395	936	16	16	29	32	5
E（吉浜）	420	934	15	14	29	34	5
F（川堀）	209	468	11	16	24	41	6
G（福浦）	188	434	9	11	24	41	11
計	2,179	4,689	12	14	27	36	8

※ 平成 29 年 1 月 1 日現在　全 12,673 世帯、全人口 25,681 人

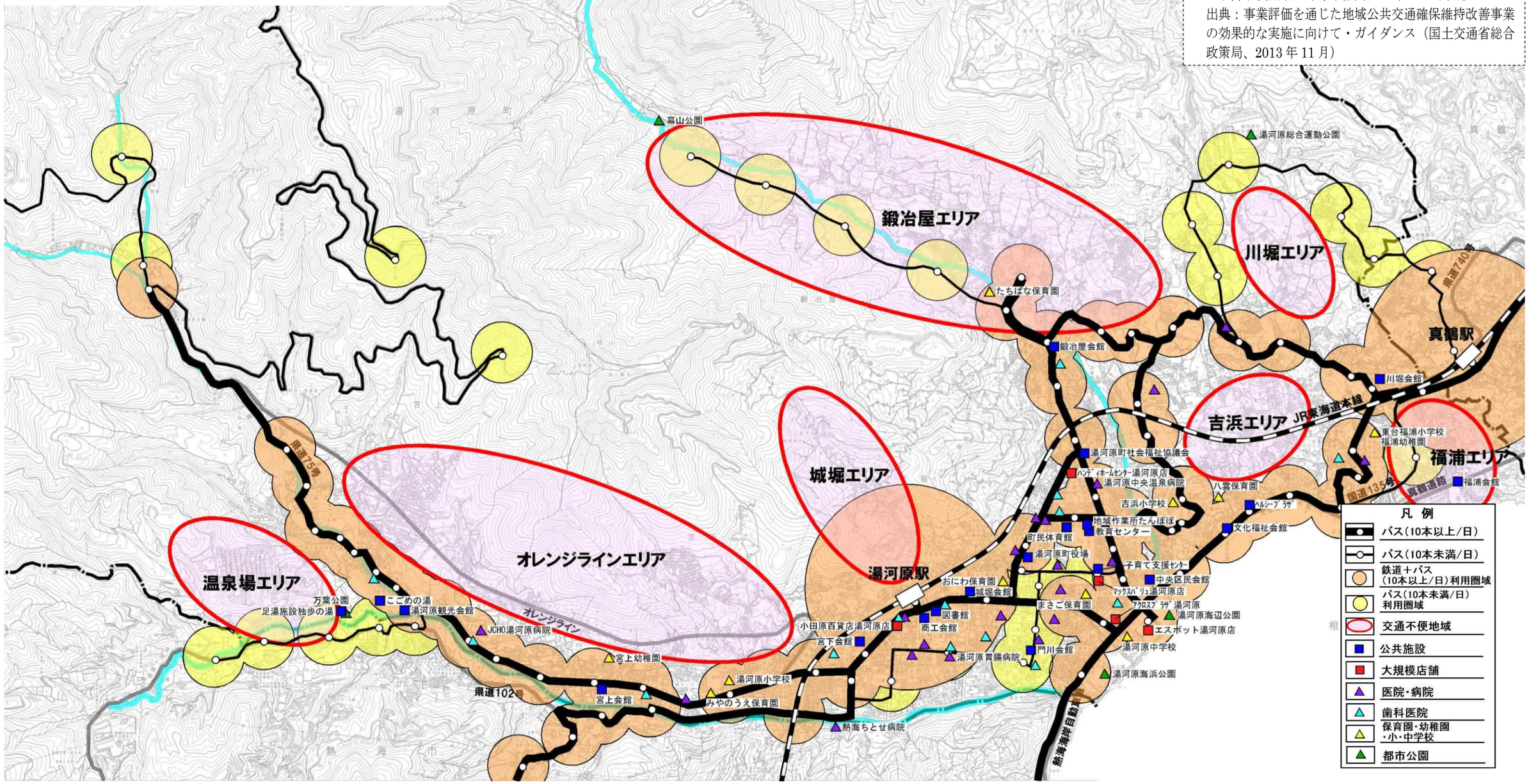
2　特性

エリア	道路幅	高低差	対象人口	年齢層	駅まで	最寄バス停
A（温泉場）	狭		少	高	遠	遠
B（オレンジライン）		大		高	遠	遠
C（城堀）	狭	大	少	高		
D（鍛冶屋）		大			遠	遠
E（吉浜）	狭	大			遠	遠
F（川堀）			少	高	遠	遠
G（福浦）	狭		少	高		

【坂道における高齢者・障害者の移動負担の計測結果】

勾配	平均限界距離	
	登坂	降坂
2.2%（平地と同程度の負担）	400m	制限なし
5.0%	127m	制限なし（3名：175m）
7.9%	76m	250m

※車椅子使用者７名、高齢者 13 名による実験
出典：事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的な実施に向けて・ガイダンス（国土交通省総合政策局、2013 年 11 月）



（４）上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

上位計画の「ゆがわら 2011 プラン（湯河原町新総合計画）」、関連計画の「湯河原町都市マスタープラン」、「湯河原町まち・ひと・しごと創生総合戦略プラン」におけるまちづくりの方向性、公共交通の位置付け等について整理・把握する。

①ゆがわら 2011 プラン（湯河原町新総合計画）

【計画期間】　2011 年度～2020 年度

【まちの将来像】　『湯けむりと笑顔あふれる四季彩のまち　湯河原』

【まちの将来像を実現するための５つのまちづくりの基本目標】

①産業・観光　魅力と活力にあふれるにぎわいのあるまちづくり

②保健・福祉　ともに支えあい笑顔で暮らせるまちづくり

③都市環境防災　四季彩と暮らしが調和した安全・安心のまちづくり

④文化・教育　生涯を通じて学び豊かな心を育むまちづくり

⑤行財政運営　みんなでつくる自立と協働のまちづくり

【基本目標３－Ｖ（交通通信網の整備）－２（公共交通）】

［基本方針］

鉄道交通の増便などについては、町単独で要望しても実現が難しいことから、近隣市町及び町民と協力して、早期実現に向けて、関係機関に要望していきます。また、コミュニティバスの運行について、利用者の利便性の向上を図るための対策を講じるとともに、町内の交通不便地域対策についても検討していきます。

［主要施策］

①鉄道交通の充実

「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」において、近隣市町と調整し、地域住民の交通の利便性が確保できるよう、引き続き湘南新宿ラインの延伸、快速電車の増便、駅ホームの屋根の増設などをＪＲに要望していきます。

②バス交通の充実

現在、湯河原駅から真鶴駅間で運行しているコミュニティバスについて、利用者の意見を聞き、利便性の向上を図るための運行時間、運行本数、運行路線などについて各種機関と協議し、検討していきます。

②湯河原町都市マスタープラン

【計画期間】2009 年～2025 年

【都市づくりの基本理念】

①“湯河原らしさ”を大切にした都市づくり

②“豊かさと快適さ“を実感できる都市づくり

③“町民主体”の協働の都市づくり

【目指すべき将来都市像】『みどり・歴史と共生する　快適文化創造都市　湯河原』

【将来の都市空間構造】

○中枢的な都市機能が集積立地する拠点と軸の形成

（広域商業拠点：国道 135 号沿道地区、都市中心拠点：湯河原駅周辺地区、観光拠点：温泉場地区・奥湯河原地区・町道オレンジライン沿道地区、海洋交流拠点：福浦漁港周辺地区）

○“みどり・歴史・景観”を活かした快適環境の拠点と軸の形成

○様々な活動・交流を支える交通ネットワークの形成

（交通拠点：湯河原駅、公共交通軸：ＪＲ東海道本線）

○立地特性を活かした魅力ある都市環境の形成

【公共交通の整備方針】

（鉄道）

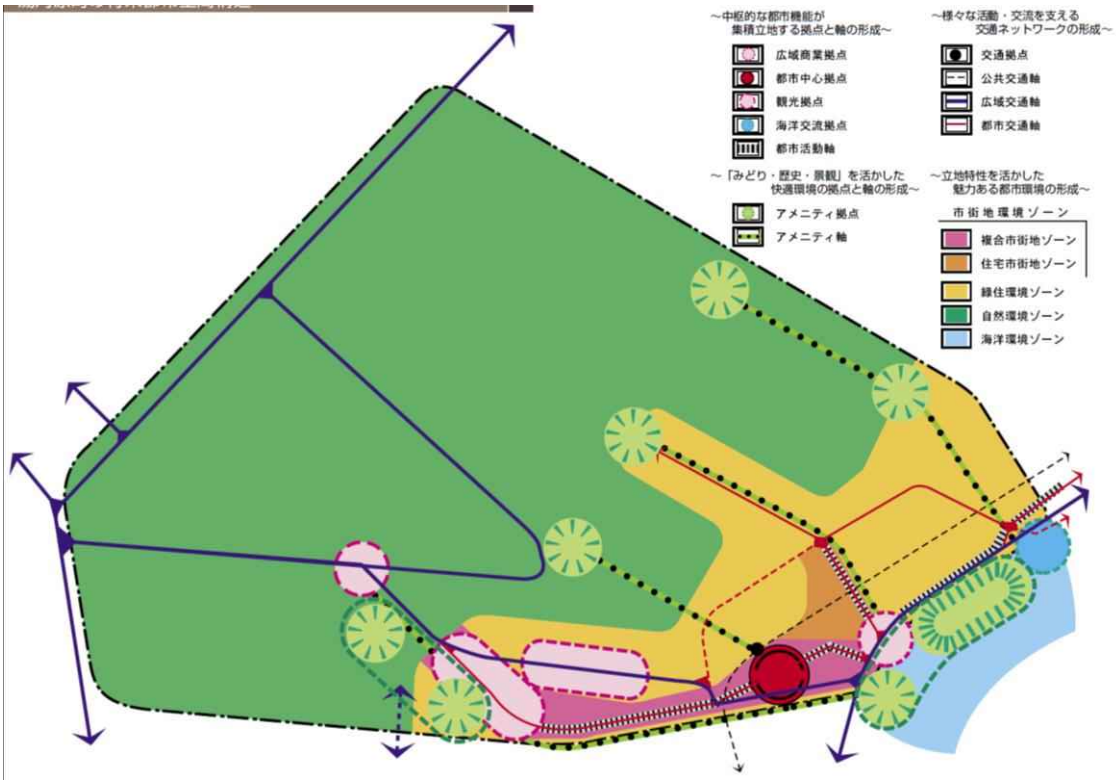
○周辺諸都市との交流の維持・増進、広域圏との交流拡大と観光需要に対応しうる利便性を確保するため、湘南ライナーの延長、快速電車の増便、特急の停車等、ＪＲ東海道本線の輸送力の維持・増強を関係機関に働きかけます。

（バス交通）

○子供や高齢者などの交通弱者や観光客の利便性を確保するため、湯河原駅及びその周辺商業地や主要な公共公益施設や観光地に対する円滑なアクセスが可能となるよう、バス交通の輸送力の維持・増強を関係機関に働きかけます。

○現在、湯河原駅～真鶴駅間の交通不便地域で運行しているコミュニティバスについては、今後とも維持・増強に努めます。

■将来都市空間構造



③湯河原町まち・ひと・しごと創生総合戦略プラン

【計画期間】2015 年度～2019 年度

（基本目標）

①湯河原町にしごとをつくり、町内で就労できるようにする

②湯河原町への新しいひとの流れをつくる

③結婚・出産・子育てしやすい環境をつくる

④人口減少・高齢化社会に対応したまちづくりを進める

➡**【基本的方向】**高齢者社会への対応、人口減少社会への対応、健康長寿日本一の実現を目指す

【交通不便地域の解消に向けた事業】

高齢者など交通弱者を含め多くの方が気軽に安全におでかけできるよう、バス路線のない交通不便地域の解消に向けた対策を検討・実施する。

《ＫＰＩ（重要業績評価指標）》

新たな交通対策の利用者数　2019 年度目標値 20,000 人

《今後の検討事項等》

・湯河原町地域公共交通会議において交通不便地域の解消に向けた検討

・新たな公共交通による実証実験を実施

・地域公共交通に係る計画を策定予定

（５）公共交通に関するアンケート調査結果

路線バス等が運行していない地域（約 2,200 世帯）を対象に、日常での移動交通手段や今後の公共交通に関する考えなどを把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	・路線バス等が運行していない地域（約 2,200 世帯）のうち、1,000 世帯を無作為抽出。 ・回答者は、世帯内で最もバスを利用している方あるいは世帯主。
調査期間	2015 年 11 月 6 日（金）～11 月 20 日（金）
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収状況	573 世帯（回収率 57.3%）

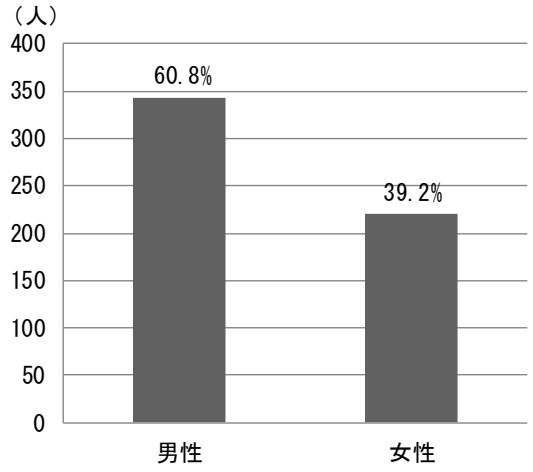
１）回答者の属性

性別は男性が、年齢は 70 歳以上が 44.6%と最も多く、60 歳以上が 72.9%を占めている。

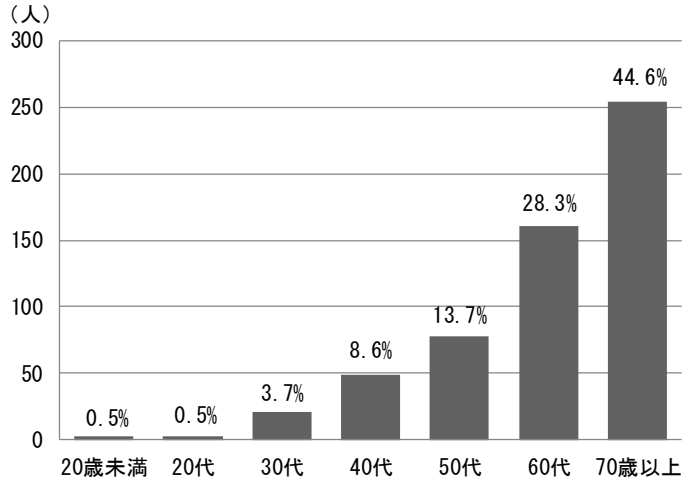
自動車運転免許の所有状況は、所有者が多く、所有していない方の割合の方は 23.9%。

自動車（バイク）の運転状況は、運転しない方の割合が 36.6%。

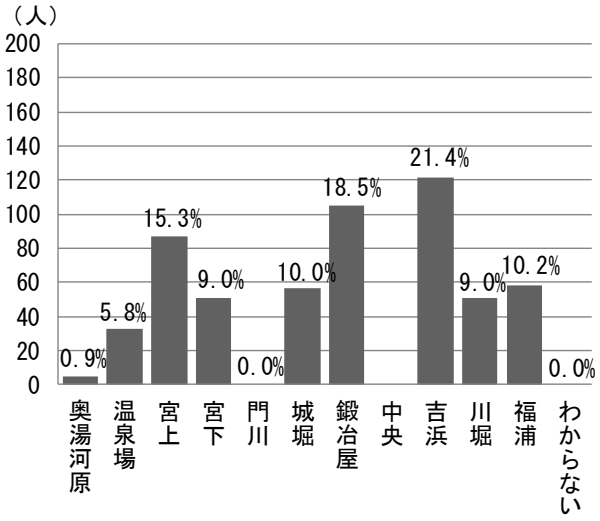
■性別



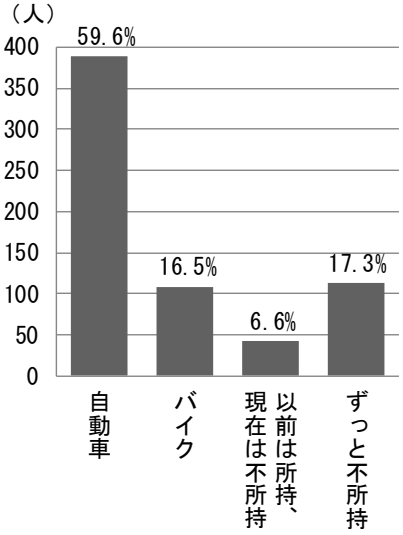
■年齢



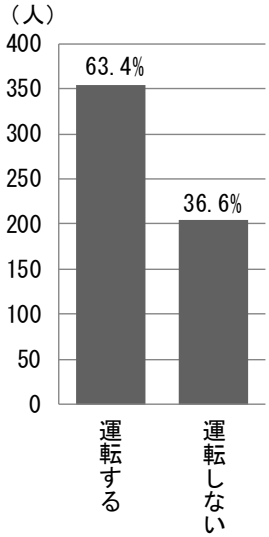
■住まいの地区



■運転免許証の有無



■自動車（バイク）の運転有無

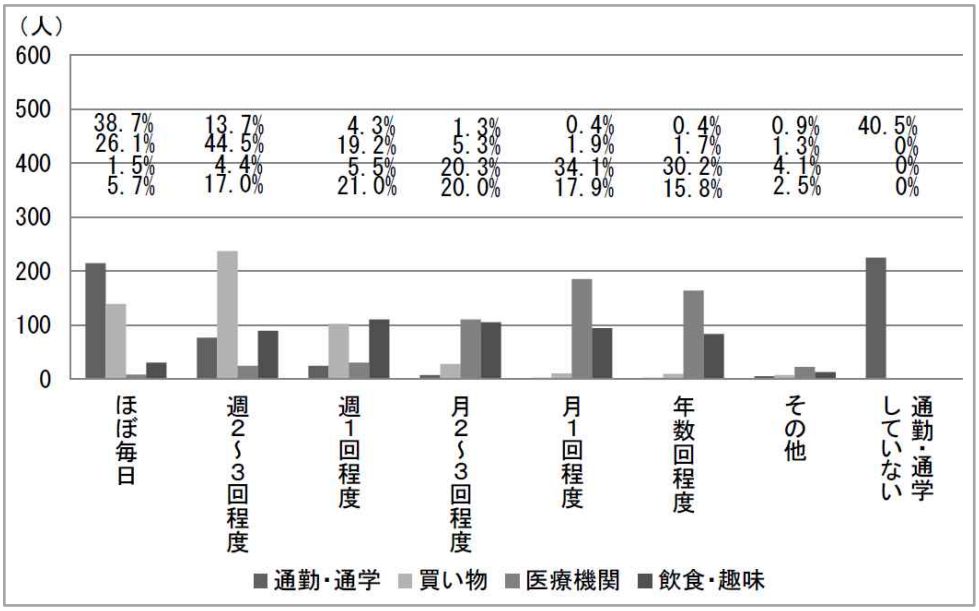


２）普段の外出実態

①出かける頻度

出かける頻度は、通勤・通学は「ほぼ毎日」、「週２～３回程度」の割合が多く、買い物は週１回以上が 89.8%を占めており、医療機関は「月１回程度」、「年数回程度」の割合が多く、飲食・趣味は「週２～３回程度」から「年数回程度」まで分散している。

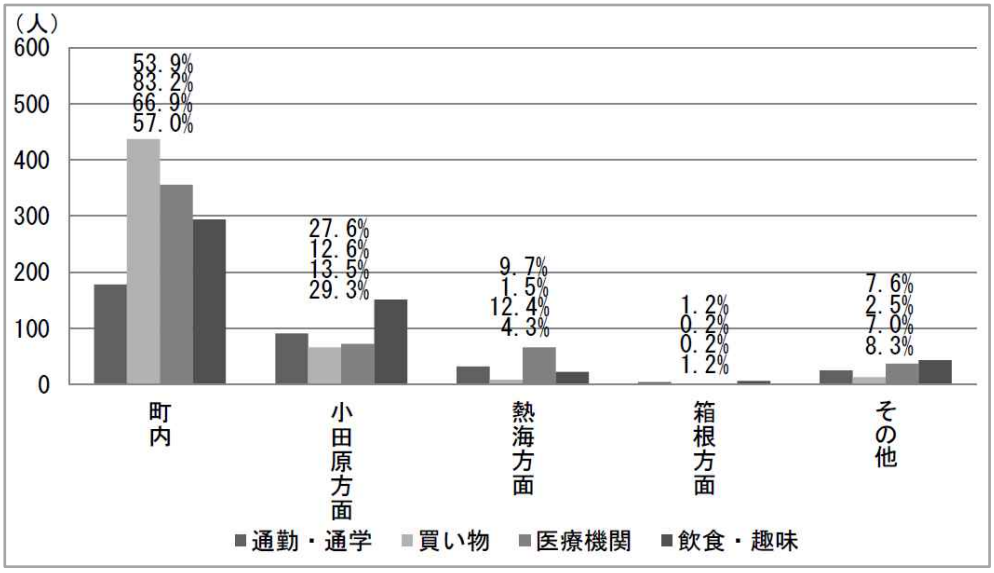
■出かける頻度　（※率は、上から「通勤・通学」「買い物」「医療機関」「飲食・趣味」の順）



②主な行き先

主な行き先は、全ての目的で「町内」が最も多く、特に買物目的で 83.2%と圧倒的に多い。次いで、全ての目的で「小田原方面」が多く、医療機関目的は他の目的と比較して「熱海方面」が多い。

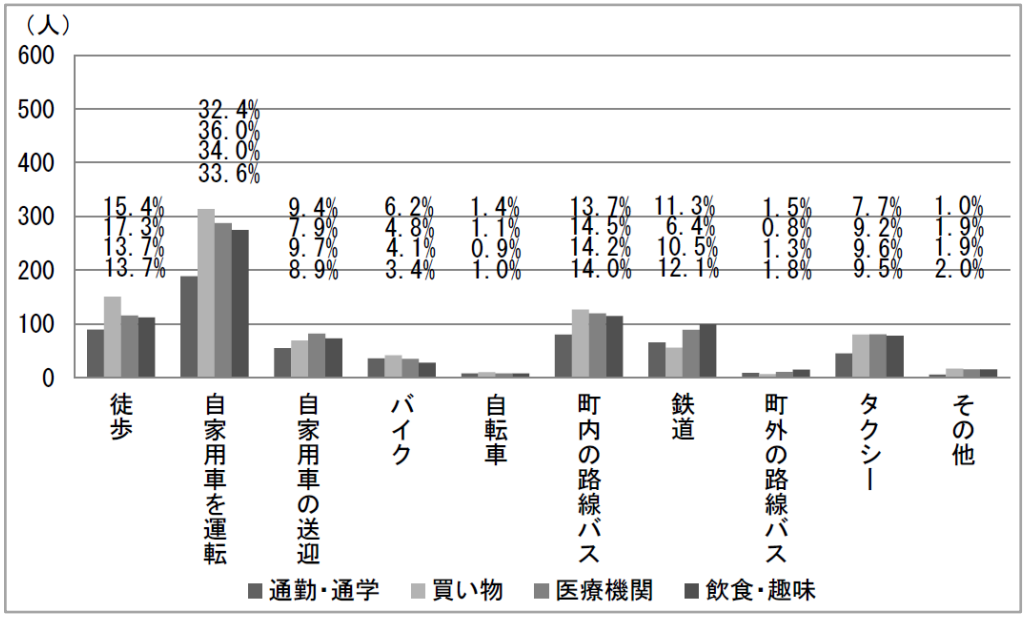
■主な行き先　（※率は、上から「通勤・通学」「買い物」「医療機関」「飲食・趣味」の順）



③主な交通手段

主な交通手段は、全ての目的で「自家用車を運転」の割合が最も多く、「町内の路線バス」の割合は14%前後、「タクシー」の割合は９%前後を占めている。

■主な交通手段　（※率は、上から「通勤・通学」「買い物」「医療機関」「飲食・趣味」の順）



④路線バスの利用状況

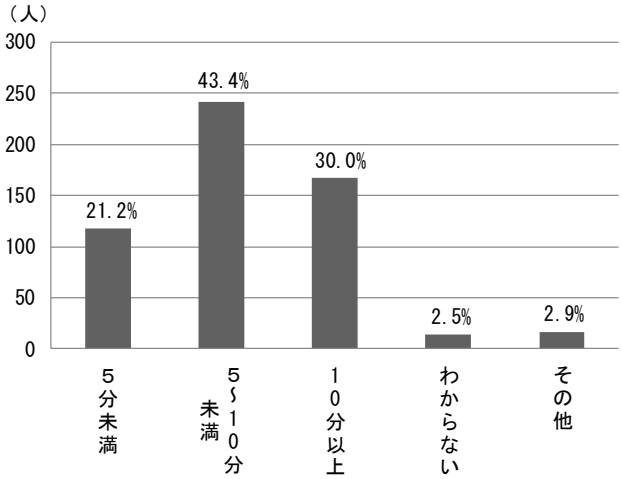
自宅から最寄りバス停までの徒歩時間は、５分以上の割合が73.4%を占めている。

路線バスの利用頻度は、「使わない」、「年数回程度」の割合が 58.0%と多く、週１回以上が26.2%を占めている。

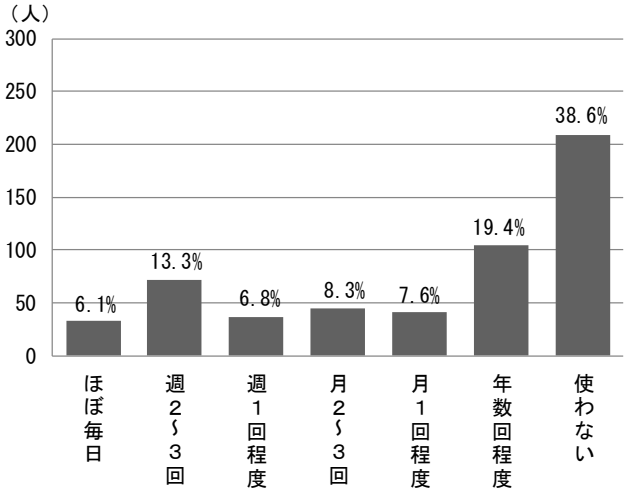
路線バスの利用目的は買物が多く、町内の移動先は駅（湯河原駅、真鶴駅）が31.7%、商業施設が30.5%を占めている。

路線バスに対する不満・改善点は、「バス停が遠い」、「本数が少ない」、「時間帯」に対する意見が多く、「料金」への意見は少ない。

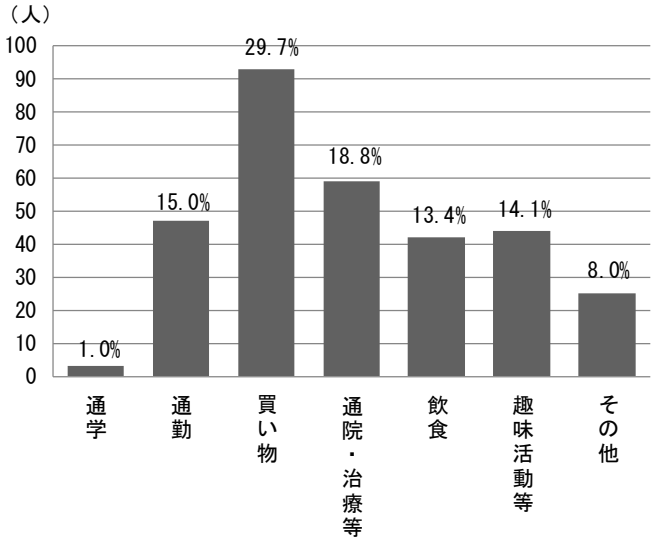
■自宅から最寄りバス停までの徒歩時間



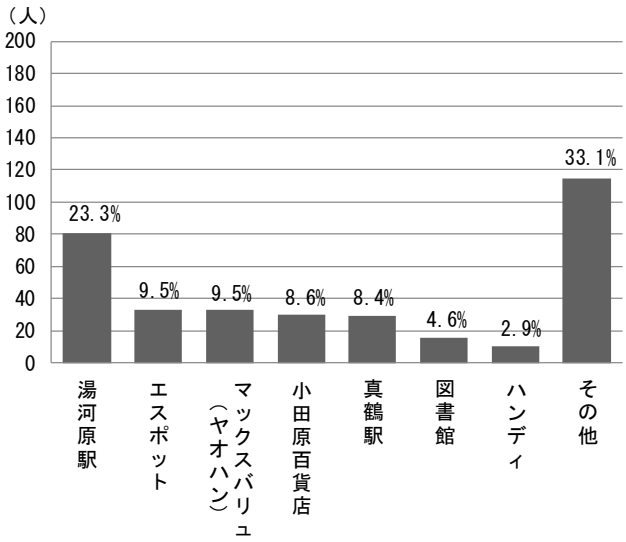
■利用頻度



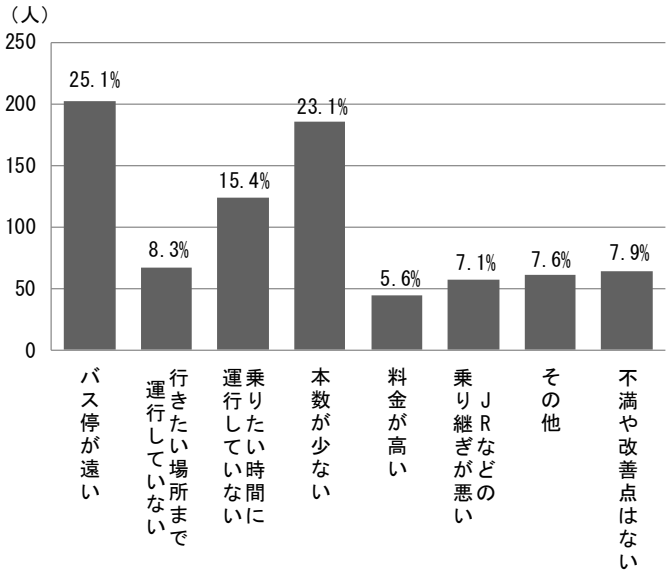
■路線バスの利用目的



■路線バスで行く主な町内の移動先



■路線バスに対する不満・改善点



⑤仮に自宅近くを路線バスが運行した場合の利用意向

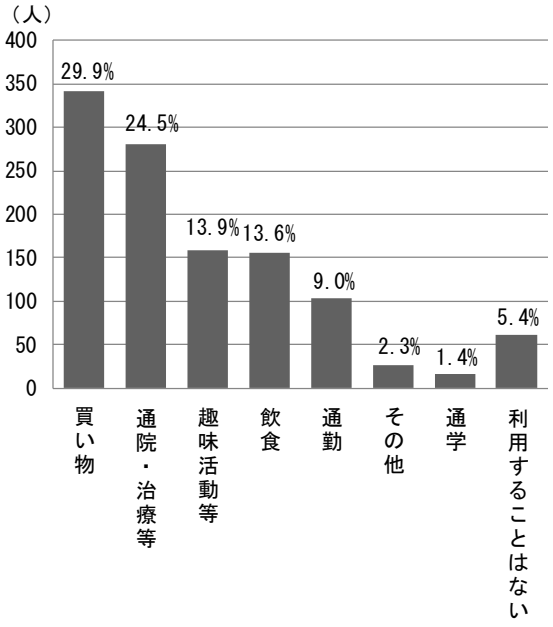
仮に自宅近くを路線バスが運行した場合の利用場面は、「買い物」、「通院・治療等」でのニーズが多い。

利用時間帯は、午前８時から 12 時までのニーズが多く、午後はどの時間帯も同等のニーズである。

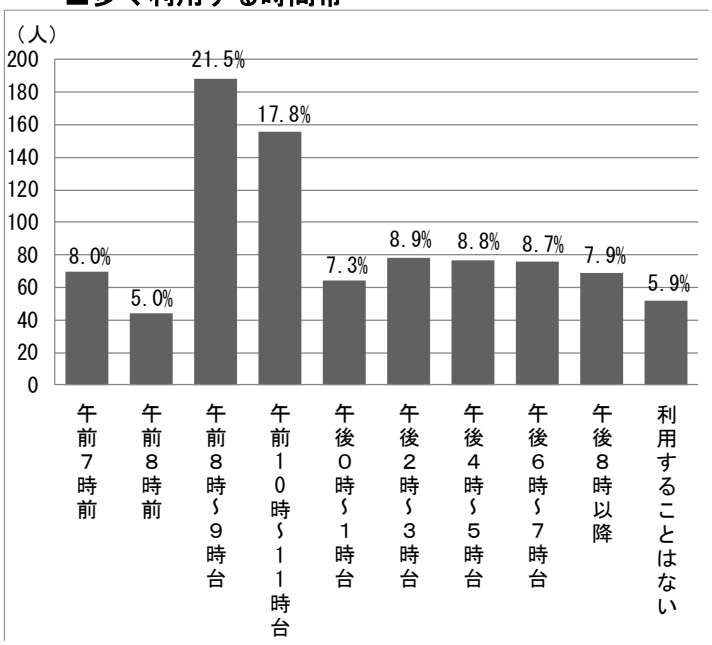
１週間の利用頻度は、「往復１回～３回程度利用」割合が多い。

自宅から湯河原駅までの片道料金の支払い意向は、200 円以下のニーズが多い。

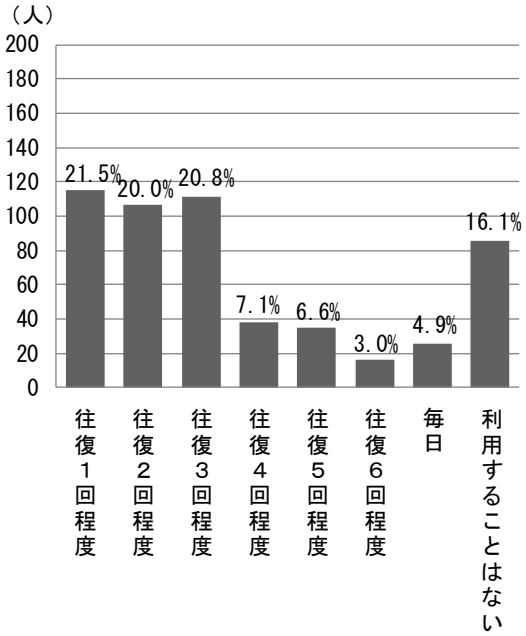
■路線バスを利用する場合の利用場面



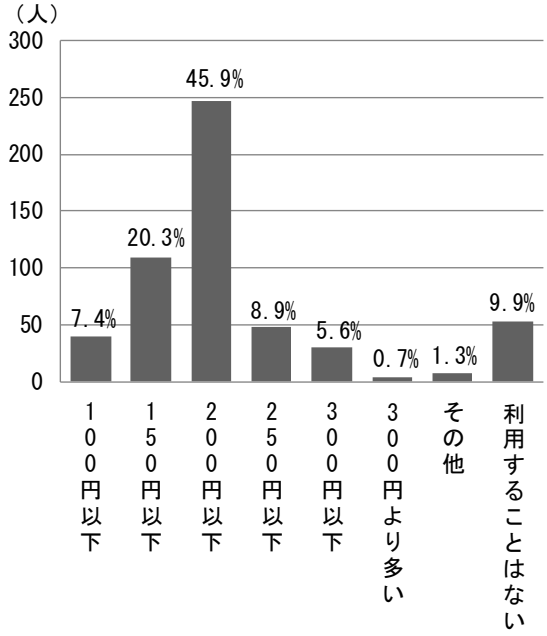
■多く利用する時間帯



■１週間の利用頻度



■自宅から湯河原駅までの片道料金の支払い意向



第２章　町民意見交換会の開催

（１）開催概要

①開催目的

町民の日常の移動実態、町の交通に関する意見を幅広く収集し、今後、地域公共交通の課題整理、基本的な方向性及び新たな公共交通システムの望ましい運行方式（ルート、エリア等）を検討する際の参考とするため。

②対象

町内に在住の方

③開催日程・場所

町内 11 地区を４箇所に分け開催。

対象地区	日　程	開　催　場　所
宮下・城堀・門川地区	７月 24 日（月）18：30～20：00	湯河原町役場第２庁舎 ３階会議室
奥湯河原・温泉場・宮上地区	７月 25 日（火）18：30～20：00	観光会館　２階中会議室
吉浜・川堀・福浦地区	７月 26 日（水）18：30～20：00	文化福祉会館　大会議室
鍛冶屋・中央地区	７月 27 日（木）18：30～20：00	鍛冶屋会館　２階大会議室

④開催内容

・湯河原町の公共交通の現状を説明
・地域の公共交通に対する意見交換会
・参加者アンケート提出

⑤参加者数

計95名

（・宮下・城堀・門川地区：10名　・奥湯河原・温泉場・宮上地区：45名
・吉浜・川堀・福浦地区：13名　・鍛冶屋・中央地区：27名）

（２）意見交換会での意見

日　程	議　事　要　旨
７月24日（月） （宮下・城堀・門川地区）	○城堀ガードについて ・城堀ガード下トンネルを改善する方に予算付けした方が路線バスを運行するより、良いのではないか。 ○乗り継ぎ運賃について ・路線バスで湯河原駅から乗り継ぎして病院などへ移動する時、料金が２度かかり割高となっている。 ・乗り継ぎ運賃を設けた料金体系にしてほしい。 ○湯河原駅周辺について ・湯河原駅裏側に改札口を整備する、駅から城堀側にわたる歩道橋を設置するなど、現状の公共交通をどのようにしたら使いやすくなるのか考えることが重要ではないか。 ○その他 ・城堀のゴルフ練習場近くでは、高齢者が急な坂を大きな荷物を持って歩行するのは大変。 ・交通不便地域７箇所について推定人口を踏まえると、多くの乗車が見込めず採算面から路線バスの形では難しいのではないか。
７月 25 日（火） （奥湯河原・温泉場・宮上地区）	○オレンジライン周辺について ・大変交通は不便。 ・免許を返納し、移動に不便な思いをしており、タクシーを往復利用した場合、3,000 円位、片道で 1,400 円程度掛かり、経済的に大変。 ・以前運行して頂いた介護タクシーは 500 円で駅まで行け良かったものの、突然廃止となったため、早く対策をして頂きたい。 ○貨客混載について ・全国では交通難民対策として、2015 年頃から自治体とヤマト運輸が協力し、貨客混載などを実施中で、積極的に自治体と連携しながら取り組んでおり、湯河原町でもヤマト運輸から過去打診があったのか。 ・異業種ではあるが、運送トラックはオレンジラインを日中何度も通行しているため、選択肢の１つにして頂きたい。 ○その他 ・運行実験する際は、ある程度の期間行って頂きたい。 ・住民の意見を聞くのは大事であるが、町としてどのように発展していきたいのか、町のビジョンを示して頂きたい。

<table>
<tr><th>日　程</th><th>議　事　要　旨</th></tr>
<tr><td>７月26日（水）
（吉浜・川堀・福浦地区）</td><td>〇現行のコミュニティバスについて
・人数が少ない便も見受けられるため、ダイヤの見直しを検討して欲しい。
・湯河原駅や真鶴駅の JR 接続を配慮して頂きたい。
・マイカーで通勤する方も多いが、通勤・通学にも利用できるよう朝の時間帯の便数を増やして欲しい。
・利用が少ない昼間時間帯は少なくし、必要なところに必要な便を提供するようにして頂きたい。
〇地域住民による輸送について
・10 年後には免許返納者が増える。
・千葉県などで、自治会単位で、自治会費により通院・買い物など地域住民のための便を運行する「手助け隊」を実施しているところがある。今後、参考として区会で相談しながら、仕組みづくりについて検討していきたい。
・道路事情などでコミュニティバスの運行が難しい場合は、その地区で近所の方が運転し、買い物を支援するような仕組みを構築し、町の方で助成できるようになれば良い。
 </td></tr>
<tr><td>７月 27 日（木）
（鍛冶屋・中央地区）</td><td>〇鍛冶屋地区について
・五郎神社より上は、路線バスが運行しておらず、70 歳以上で運転に支障が出る方が多いため、河川より北側を巡回できるようなバスを運行して頂きたい。
・ニューライフ湯河原付近は、コミュニティバス、路線バスも運行していない。是非、公共交通空白地域を解消して頂きたい。
・最近は運転免許返納者が多く、バスを必要とする方が増えているため、きめ細やかな路線バスを運行して頂きたい。
〇その他
・幕山公園手前に橋ができても、ガードが拡幅されないと、バスは運行できないのではないか。新たな交通を導入する前にガードの拡幅が必要であると考える。
・意見交換会は今後も開催するのか。
 </td></tr>
</table>

（３）結果分析

①新たな公共交通システム導入のニーズ

交通不便地域の高齢者を中心に、日常の移動に不便を感じている、または、将来の移動に不安を感じているとの多くの声が挙がった。

特に「奥湯河原・温泉場・宮上地区」と「鍛冶屋地区」を中心に、新たな公共交通の導入や、既存コミュニティバスの拡充等の町民ニーズが高いため、交通不便地域の解消に向けた検討の必要性は高い。

②路線バス等の乗継ぎに対するニーズ

商業施設や医療機関、公共施設などが湯河原駅より南部エリアに多数集積し、路線バス等を利用して移動する場合、乗継ぎを必要とするケースが多く、乗継運賃に対する割引適用について多くの意見が挙がった。

乗継ダイヤや運賃の改善などのソフト面での組み合わせによる機能強化の検討を行う必要性がある。

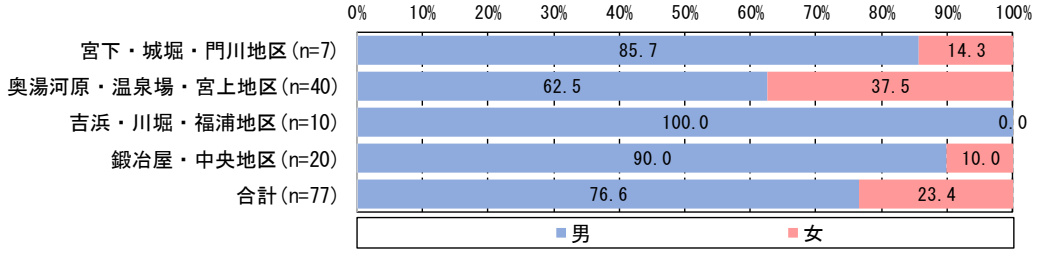
③町民（地域）の協力による持続可能な仕組みづくり

交通不便地域の高齢者を中心に、日常の移動に係る公共交通について関心が高い。

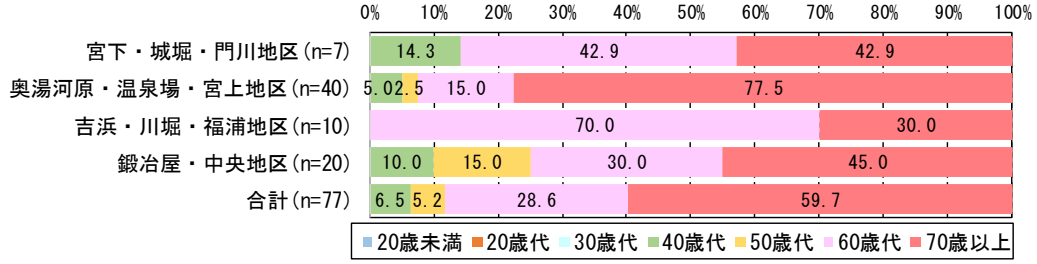
地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を町民へ十分情報提供することで意識醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、町民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政が協働で、持続可能な仕組みを構築することが必要である。

（参考）湯河原町地域公共交通「意見交換会」アンケート結果

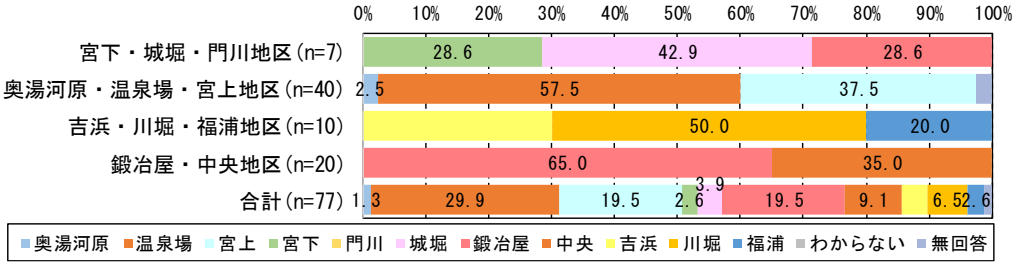
■性別



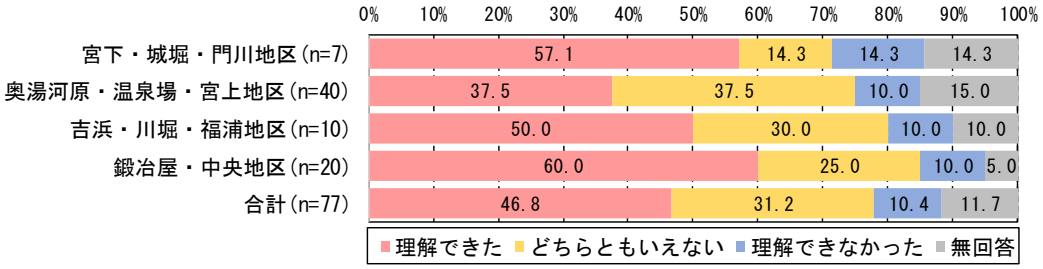
■年齢



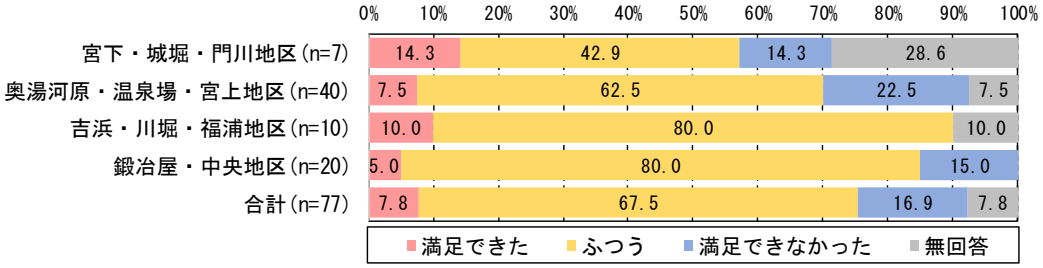
■住まいの地区



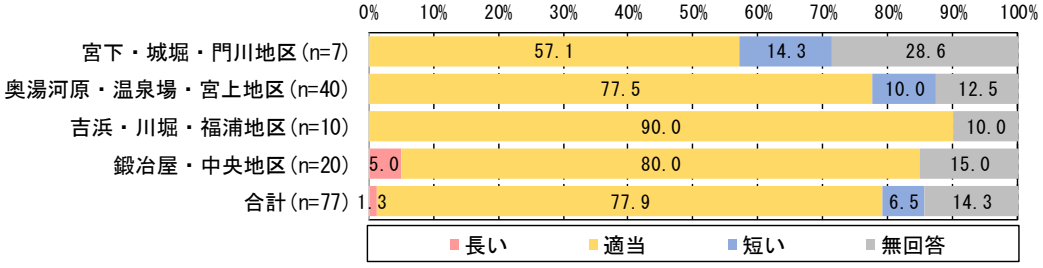
■意見交換会での町の説明（設問１（１））



■意見交換の満足度（設問１（３））



■意見交換の時間（設問１（４））



第３章　地域公共交通に係る課題整理

地域公共交通に係る課題について、公共交通に関する現況、第１回町民意見交換会の結果などを踏まえ、整理する。

課題①　湯河原町の活力を維持･発展に寄与する公共交通ネットワーク･拠点の形成

上位計画である「ゆがわら 2011 プラン(湯河原町新総合計画)」では、基本目標において基幹産業の振興、保健医療の充実、交通通信網の整備等を掲げ、まちづくり施策を推進している。

地域公共交通は町民の日常生活を守る上で不可欠であり、来訪者の移動手段として、福祉、観光、産業振興等のまちづくり施策と連携した、総合的かつ効率的な公共交通ネットワーク・拠点の形成・維持が必要である。

課題②　人口減少･高齢化社会への対応

湯河原町の総人口は、1995 年をピークに減少に転じ、「ゆがわら 2011 プラン(湯河原町新総合計画)後期基本計画」では人口定住対策の推進により、2020 年の将来人口の目標を、現状維持の 25,000 人と設定している。

町内の高齢者と交通手段と健康度の関連性を研究する浜松医科大学のグループが 2016 年に実施した「日常の交通手段と外出に関するアンケート調査」では、片道の交通費の金額と外出頻度に関連性があることが示唆された。

高齢人口は 20 年間（1995 年～2015 年）で約 1.8 倍、総人口に占める高齢化率も 38.56%（2017 年４月１日時点）と大幅に増加し、今後さらなる少子高齢化の進展が見込まれる中で、超高齢化社会に対応し、また移動手段がないことによる人口流出を防ぐため、通院、買い物及び公共施設利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な「町民の足」を確保することが必要である。

課題③　公共交通不便地域の解消

湯河原町の公共交通は鉄道、民間路線バス、湯河原町コミュニティバス及びタクシーが運行中で、路線バスは湯河原駅を起点に 12 系統が運行しているが、路線バスまで遠い公共交通不便地域が点在している。また、公共交通不便地域の多くの部分が傾斜地で、道路幅が狭く、路線バスの運行に適さない地域である。

2017 年７月の第１回町民意見交換会の結果では、特に「奥湯河原・温泉場・宮上地区」及び「鍛冶屋地区」の公共交通不便地域を中心に、新たなコミュニティバスの導入や、既存コミュニティバスの拡充などの意見があり、町民ニーズが高いことから、公共交通不便地域の解消に向けた新たな公共交通システムの導入について検討が必要である。

課題④　乗継拠点の機能強化

湯河原町では、商業施設や医療機関、公共施設などが主に湯河原駅より南部エリアに集積し、他のエリアから湯河原駅を起点とする路線バスで移動する場合、乗継ぎが必要となる。

町民意見交換会では、奥湯河原・温泉場・宮下地区などから、大型商業施設などへの乗継運賃割引の適用に対する意見が挙がった。

2017 年 9 月に「乗継拠点」の湯河原駅の駅前広場整備が完了し、今後、既存の公共交通ストックの機能を最大限に発揮するため、ハード面だけでなく、ソフト面の施策により、鉄道や路線バスを円滑的に接続させる必要がある。

課題⑤　利用者目線に立ったわかりやすい公共交通の展開

観光客が多く訪れる湯河原町では特に、路線バス等公共交通の運行情報ついて、初めて来訪する方や普段バスを利用しない方でもわかりやすい案内をする必要がある。

また、人口減少が予想される中で、将来に渡り持続可能な公共交通網を形成・維持していくため、公共交通全体で更なる利用促進を図り、新たな利用者を増やすことが不可欠であるため、利用者の目線に立った「わかりやすさ」、「使いやすさ」に配慮した情報提供、利用環境の整備が必要である。

課題⑥　町民（地域）の協力による持続可能な仕組みづくり

公共交通不便地域の高齢者を中心に、日常の移動に係る公共交通について関心が高い。

地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を町民へ十分情報提供することで、意識の醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、町民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政が協働で、持続可能な仕組みを構築することが必要である。

第４章　地域公共交通の形成に係る基本方針と目標

（１）地域公共交通の形成に係る基本方針と目標

湯河原町の地域公共交通は、３つの基本方針と、これらの方針を実現するための５つの目標により持続可能な公共交通の形成・維持を目指す。

基本方針①　公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化

湯河原町の鉄道（JR 東海道本線）、民間路線バス、湯河原町コミュニティバス及びタクシーの各公共交通システムが機能分担し、乗継拠点の強化などにより地域間の連携を強化することにより町民生活の向上を図る。

また、公共交通不便地域の解消に向け、既存公共交通網を補完する新たな公共交通システムを導入することで、公共交通不便地域における移動手段を確保し、地域ニーズに合致した利便性と効率性を両立する公共交通ネットワークの強化を目指す。

目標①：公共交通不便地域の改善･解消

バス路線のない地域に、新たな公共交通を導入とコミュニティバスの運行を改善することにより、公共交通不便地域を改善･解消し、高齢者など自動車利用に依存しない交通弱者に対し、通院、買い物、趣味活動等、日常生活に必要な移動手段を確保し、外出機会の増加、社会参加を促進する。

目標②：乗継拠点（交通結節点）の機能強化

ハード面だけでなく、乗継ダイヤや運賃の改善などソフト面の施策により、鉄道や路線バスの公共交通機関同士を連携し接続させることで、乗継拠点の機能強化を目指す。

基本方針②　福祉・観光等まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開

湯河原町の地域公共交通は、今後人口減少や少子高齢化の進展により、ネットワークの縮小やサービス水準の低下などが懸念される中で、将来にわたり地域公共交通の充実・維持するため、よりまちづくりと連携した効率的な公共交通サービスの展開が必要である。

観光振興や商業活性化、福祉などのまちづくり施策と連携し、一体として乗継拠点の整備、公共交通マップ等のよる情報提供、ＰＲを展開し、既存の公共交通ストック（公共交通システム）を最大限に活かしながら利便性の向上を目指す。

目標③：乗降しやすい車両導入による利便性向上

高齢者をはじめ誰もが利用しやすい公共交通環境の実現に向けて、低床バスやＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシー等の普及促進を目指す。

目標④：既存公共交通の利便性向上

分かりやすい運行情報案内の充実や、商業施設等が多数集積する湯河原駅等周辺エリアへの移動の回遊性向上により、既存公共交通の利便性向上を目指す。

基本方針③　協働による持続可能な仕組みづくりの確立

地域公共交通は、交通事業者の自助努力と行政のみで維持・活性化を図ることが困難であり、町民（地域）が地域公共交通の重要性を認識し、「みんなで支え・守り・育てる意識」を持ち関わっていくことが重要である。

町民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政、町と共に観光・産業振興・福祉施策等を実施する観光協会、商工会、社会福祉協議会、大学など多様な主体と協働・連携を図りながら持続可能な公共交通の確立を目指す。

目標⑤：町民の公共交通に対する意識の醸成

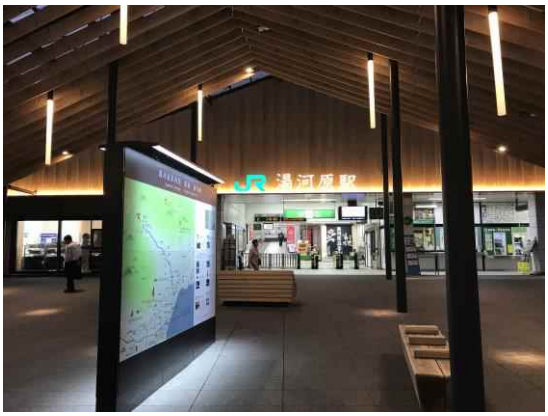
多様な主体と公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に進め、町民に対し、ＰＲ活動などにより、公共交通の利用促進を図るとともに、地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を説明会などで十分情報提供し地域公共交通を「みんなで支え・守り・育てる意識」を醸成する。

（２）望ましい公共交通網のあり方

湯河原町内の公共交通網を幹線交通システム、支線交通システム及び補完交通システムの３段階に「階層化」し、各公共交通システムが有機的に接続する乗継拠点の整備により、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークの形成を目指す。

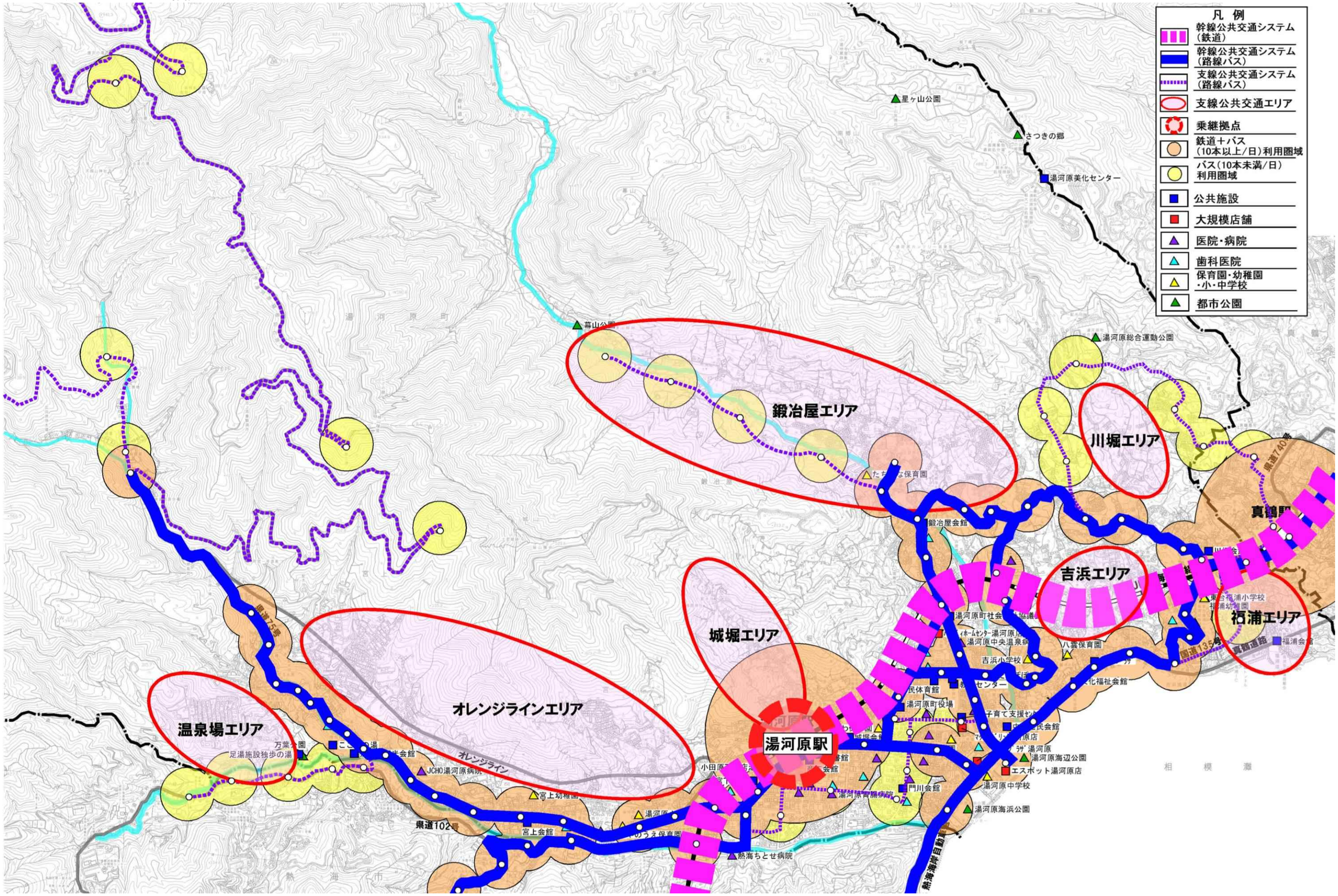
■各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	
鉄道	**幹線公共交通システム**	・幹線交通システム（鉄道）とは、都市間や町内を連絡するメインの公共交通軸。	○JR 東海道本線
バス交通等		・幹線交通システム（バス交通等）とは、乗継拠点（※）を起点に、町内及び周辺市町を連絡する骨格路線として、重要な機能を担う路線。 ・通勤、通学、通院、買物等の多様な目的に対応。	○民間路線バス（10 本/日以上） ○湯河原町コミュニティバス
	支線公共交通システム	・支線交通システム（バス交通等）とは、幹線交通システム（鉄道、バス交通等）を補完し、町内の移動サービスを支援する路線。 ・主として通院、買物及び趣味・娯楽等の目的に対応。	○民間路線バス（10 本/日未満） ○新たな公共交通システム ➡公共交通不便地域の解消
	補完公共交通システム	・鉄道、バス交通等（幹線交通システム、支線交通システム）を補完し、高齢者などの移動を支援。	○タクシー
乗継拠点（※）		・乗継拠点とは、幹線交通システム（鉄道、バス交通等）と支線交通システム及び補完交通システムとの乗り継ぎの円滑化（乗継時間や運賃負担など）を積極的に図るべき拠点。	○湯河原駅



▲2017 年９月に完成した湯河原駅駅前広場

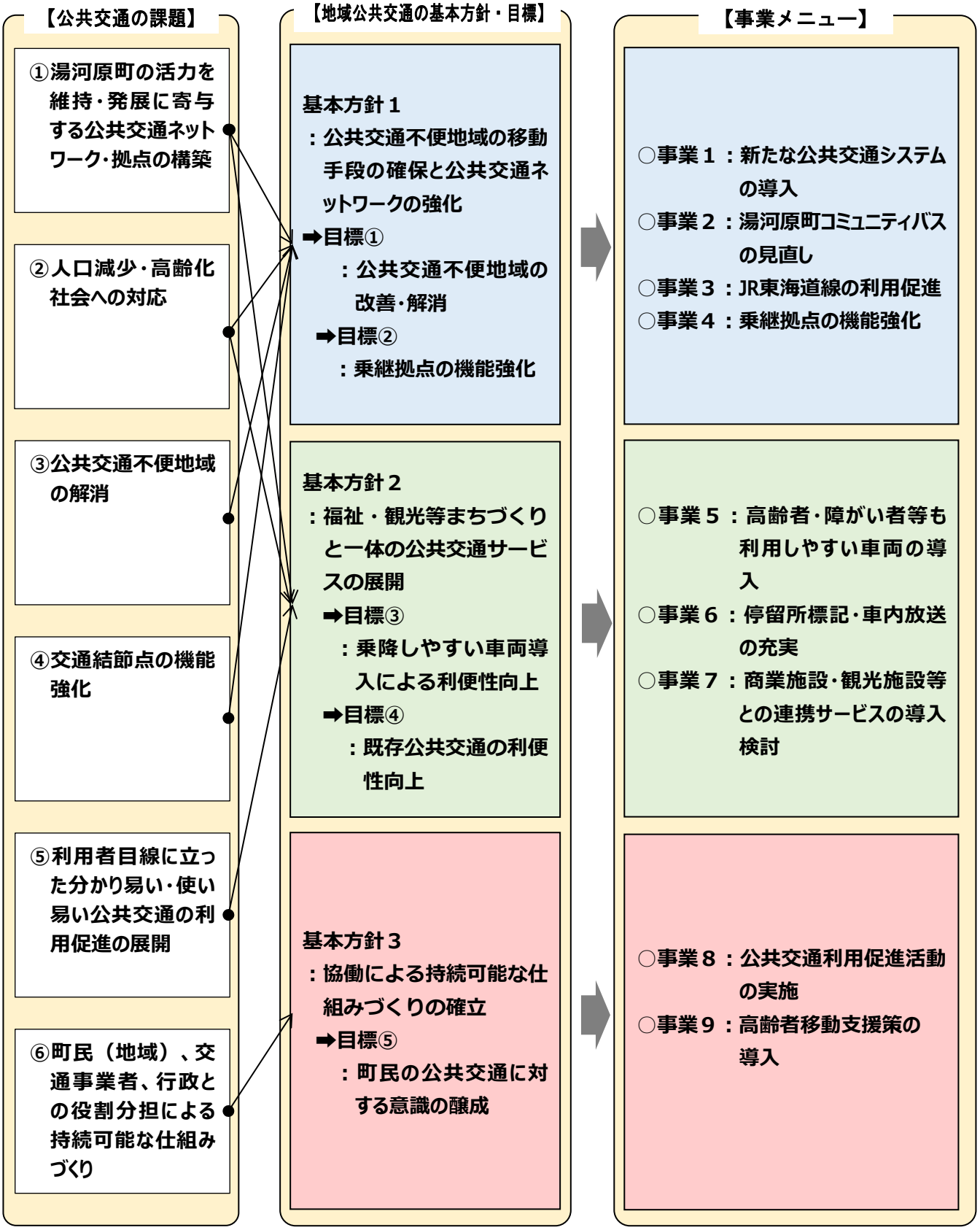
■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



第５章　目標を達成するために行う具体的な事業

（１）事業メニューの設定

湯河原町では、公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通の基本方針の実現に向けて、次の事業を実施する。



（２）実施事業の概要

実施事業について、事業の概要や実施主体を整理する。

基本方針① 公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化

【事業１】新たな公共交通システムの導入

①事業概要

公共交通不便地域の改善・解消に資する新たな公共交通システムの導入に向けて、2018 年度に実証運行を実施し、2019 年度から本格運行に移行する。

〇実証運行

実施前に、運行情報案内などを掲載した「公共交通マップ」、周知用のチラシを作成・配布、町内の拠点となるポイントへの、案内板の設置及び実施地域を対象とした説明会の開催などにより、制度の周知と利用促進を行う。

実施期間中、利用実績を集計し、アンケート調査・意見交換会により町民意見を収集し、実施結果の評価・検証し、運行形態や、運行エリア、運行日、運行便数などサービス水準について見直しを行う。

〇本格運行

「運行継続条件」を満たした場合に限り本格運行に移行する。「運行継続条件」を満たさなかった場合、運行計画について見直しを行い、実証運行期間を延長し、あらためて評価・検証の上、本格運行への移行・廃止の判断を行う。

②実施主体：湯河原町、交通事業者、地域

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
新たな公共交通システムの導入	実証運行			本格運行（廃止含む）				

【事業２】湯河原町コミュニティバスの見直し

①事業概要

湯河原町コミュニティバスは 2015 年４月に一部経路変更を行った。今後、更なる利便性の向上を図るため、また、公共交通不便地域の対応として、運行時間帯、運行本数、運行経路などについて見直しを検討・実施する。

②実施主体：湯河原町、交通事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
湯河原町コミュニティバスの見直し		検討				実施		

【事業３】JR 東海道線の利用促進

①事業概要

神奈川県及び県内沿線市町村等で組織する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（東海道本線部会）」などを通して、鉄道事業者に対し、湘南ライナーの延長、快速電車の増便など東海道本線の輸送力の維持・増強へ向けて継続的に要望活動を実施する。

②実施主体：湯河原町

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
要望活動及び利用促進活動の実施	←			実施				→

【事業４】乗継拠点の機能強化

①事業概要

湯河原駅は 2017 年９月に駅前広場整備工事が完了した。今後は乗継ぎの不便の軽減を図るため、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

②実施主体：路線バス事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
乗継拠点の機能強化	←			検討				→

基本方針② 福祉・観光等まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開

【事業５】高齢者・障がい者等も利用しやすい車両の導入

①事業概要

超高齢化社会に対応するため、路線バス、タクシー車両について国の補助金を活用しながら、乗降りが容易で立席及び着席がしやすいなど、利用者のニーズ応じた高齢者・障がい者等が利用しやすい車両の導入を進める。

②実施主体：路線バス事業者、タクシー事業者、湯河原町、国土交通省

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
利用しやすい車両の導入	←			順次導入				→

【事業６】停留所標記・車内放送の充実

①事業概要

湯河原町は観光を基幹産業とし、温泉など湯河原梅林等観光資源を有しており、外国人観光客の来訪増加が期待されるため、多言語標記や車内放送等の充実を検討する。

【事例】系統記号化・色分けによる表記統一化

箱根エリアを運行中の箱根登山バス、伊豆箱根バスは連携し、バス路線ごとに系統記号化（アルファベット記号）と色分けを実施。

②実施主体：湯河原町、路線バス事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
停留所標記・車内放送の充実	←			検討				→

【事業７】商業施設・観光施設等との連携サービスの導入検討

①事業概要

路線バス事業者（箱根登山バス）により、エスポットモールを起点とした「お買いものバス」が２系統運行している。

町の賑わいの創出を促すため、観光施設、商業施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

また、町民や観光客に対して、気軽に目的地へ移動できるよう、公共交通を利用し、気軽に観光施設を巡ることができる「おでかけモデルプラン」を作成し、町ホームページなどで周知により、利用促進を図る。

②実施主体：路線バス事業者、企業、観光協会、商工会、湯河原町

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
割引サービス・企画切符等の導入検討	←			検討・	協議			→
おでかけモデルプランの作成	←			検討・	作成			→

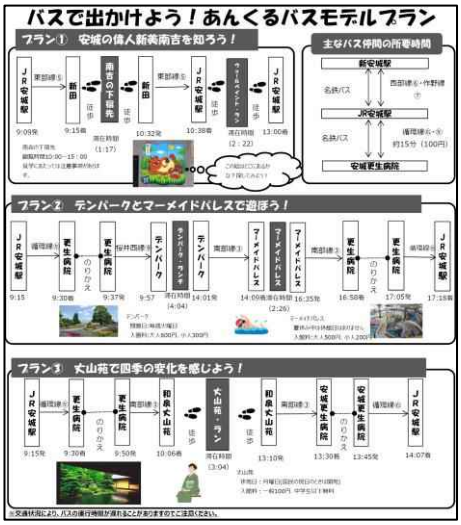
【事例】木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100 円割引）」サービス

日東交通ではイオンモール木更津、イオンスタイル木更津と連携し、当日税込み 1,000 円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に、イオンモール木更津より乗車する路線バスの 100 円割引サービスを行っている。

【事例】観光施設等
おでかけモデルプラン

《君津市》

《安城市》



基本方針③　協働による持続可能な仕組みづくりの確立

【事業８】公共交通利用促進活動の実施

①事業概要

新たな公共交通の利用促進を図るため、「公共交通マップ」の作成・配布及び「案内板」の設置及び運行エリアの地区を対象にした利用方法などに関する説明会を実施する。

また、意見交換会、アンケート調査、ＰＲ活動による利用啓発を行うことにより、町民の公共交通への関心を高める。

②実施主体：湯河原町、地域

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
公共交通利用促進活動の実施	←			実施				→

【事業９】高齢者移動支援策の導入

①事業概要

高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を図るため、「ハーフ65（箱根登山バス）」や高齢者運転免許自主返納者への優遇措置について町ホームページや広報紙などにて積極的に周知ＰＲを行う。

※神奈川県警察・運転免許自主返納サポート制度

運転免許証を自主返納した高齢者が、サービス店として登録しているお店や事業所等で**「運転経歴証明書」**を提示すると特典（料金割引・商品の無料配送など）を受けることができる制度。

②実施主体：湯河原町、路線バス事業者、タクシー事業者、小田原警察署

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
高齢者運転免許自主返納者優遇制度の周知ＰＲ	←			実施				→

（３）実施事業の概要スケジュール

前項で掲げられた実施事業のスケジュールは、次のとおりである。

■実施スケジュール

基本方針	事業メニュー		前期 2018	2019	2020	後期 2021	2022	2023	2024	2025
基本方針①：公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化	事業１：新たな公共交通システムの導入		実証運行			本格運行（廃止含む）				
	事業２：湯河原町コミュニティバスの見直し		検討					実施		
	事業３：JR東海道線の利用促進		実施							
	事業４：乗継拠点の機能強化		検討							
基本方針②：福祉・観光等まちづくりと一体の公共交通サービスの展開	事業５：高齢者・障がい者等も利用しやすい車両の導入		順次導入							
	事業６：停留所標記・車内放送の充実		検討							
	事業７：商業施設・観光施設等との連携サービスの導入検討	割引サービス・企画切符等の導入検討	検討・協議					実施		
		おでかけモデルプランの作成	検討・作成					実施		
基本方針③：協働による持続可能な仕組みづくりの確立	事業８：公共交通利用促進活動の実施		実施							
	事業９：高齢者移動支援策の導入		実施							

第６章　新たな公共交通システム実証運行計画

（１）新たな公共交通システムの基本的な考え方

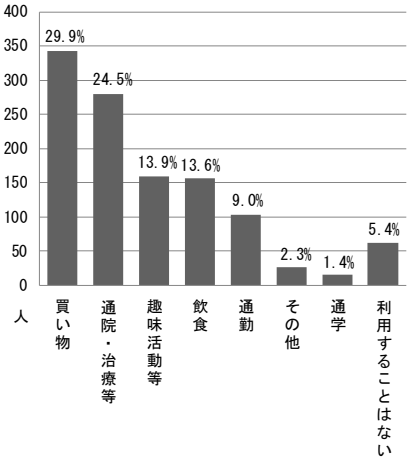
１）主な利用対象者と利用目的

「湯河原町まち・ひと・しごと創生総合戦略プラン」において、「高齢者など交通弱者を含め多くの方が気軽に安全におでかけできるよう、バス路線のない交通不便地域の解消に向けた持続可能な公共交通について検討・実施する」と位置付けられている。

新たな公共交通システム導入の目的は、公共交通不便地域の高齢者など交通弱者に、日常生活に必要な移動手段を提供し、気軽に安全に移動できることで、外出機会の増加、社会参加の促進より、「生活の質」の向上を図ることとする。

主な対象者は、高齢者など、自動車利用に依存しない交通弱者で、主な利用目的を買い物、通院、趣味活動等の移動とする。

■路線バスを利用する場合の利用場面



資料：公共交通に関するアンケート調査（2015 年 11 月）

２）新たな公共交通システムの導入方針

新たな公共交通システムは、主な利用対象者及び利用目的を踏まえ、次の観点から導入する。

導入方針①　公共交通不便地域の改善・解消に資する交通システム

日常生活及び社会生活に必要な移動手段を確保することにより、町内に点在する公共交通不便地域の改善・解消を図り、町民生活に密着した施設へアクセスしやすい交通システムとする。

全ての公共交通不便地域の対応を新たな公共交通で行うのではなく、路線バスや湯河原町コミュニティバスの改善などを組合せ、対応を図っていくものとする。

導入方針②　既存の公共交通機関と役割分担し、共存･連携が図られる交通システム

鉄道や路線バスは町内及び町外へ移動の軸となる「幹線交通システム」で、タクシーは昼夜運行し、ドア・ツー・ドアで利用者を運ぶ利便性の高い「補完交通システム」である。

湯河原町の公共交通網の形成にあたり、各公共交通機関がその特性を活かすことが重要であるため、新たな公共交通システムは既存の公共交通機関（路線バス、タクシー）との役割分担を明確にし、共存・連携が図られる交通システムとする。

導入方針③　地域全体で連携･協働した交通システム

新たな公共交通システムを利便性の高いものとし、将来に渡り持続可能なものとするため、行政だけでなく、町民の協力のもと、交通事業者、地域全体で連携・協働し支える交通システムとする。

検討の経緯や制度について、町民へ十分情報提供し、「地域の足」として意識の醸成を図る。

導入方針④　持続可能な交通システム

新たな公共交通システムの利用ニーズや利用傾向、事業収支等を把握するため、実証運行を行い、評価・検証し、本格運行のあり方について検討した上で、持続可能な交通システムを構築する。

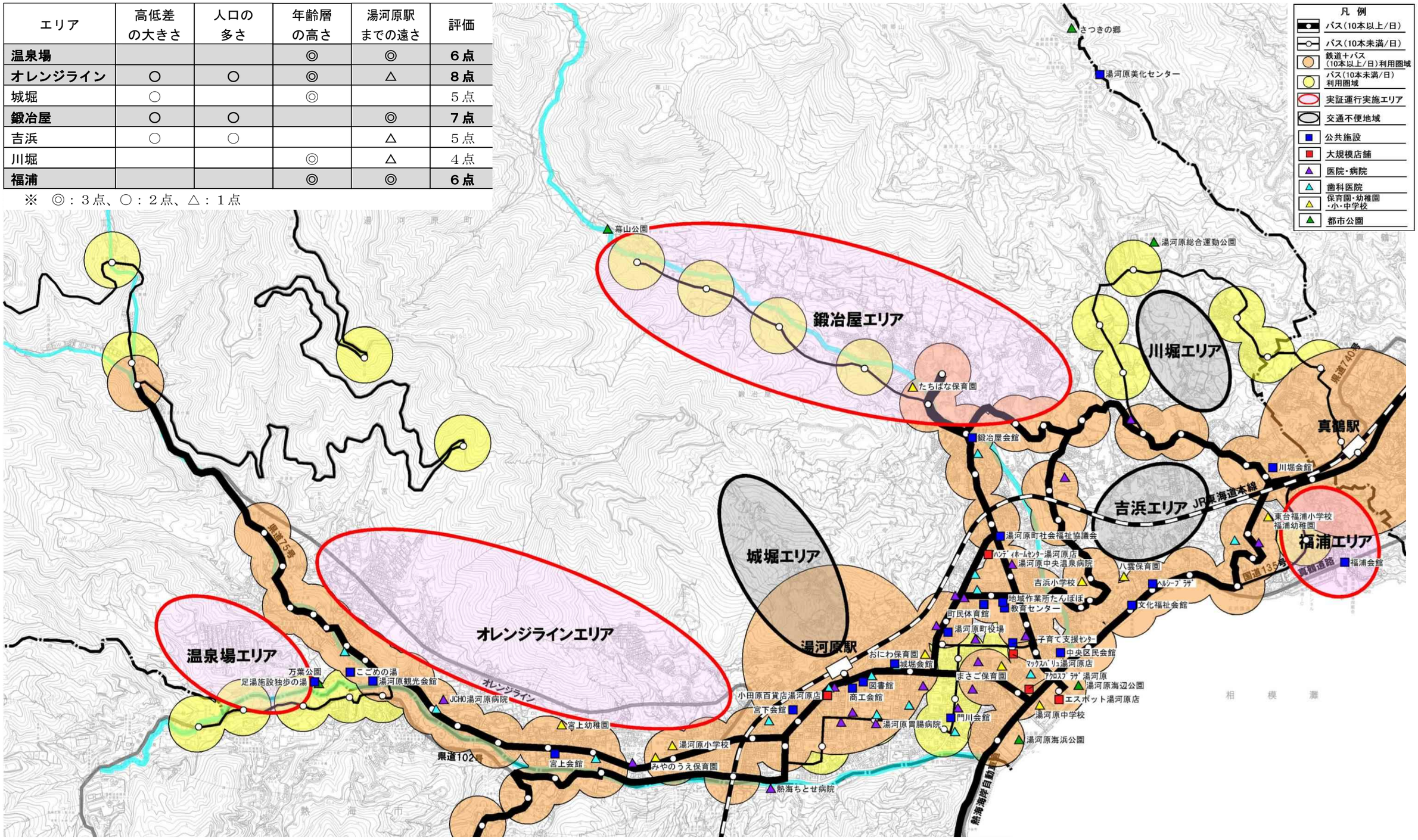
３）運行エリアの設定

新たな公共交通システムの実証運行エリアは、高低差の大きさ、人口の多さと、主な利用対象者となる高齢者の多さ及び湯河原駅までの遠さ（距離）の観点で選定した結果、**「温泉場エリア」、「オレンジラインエリア」、「鍛冶屋エリア」及び「福浦エリア」**とする。本格運行の際には、城堀・吉浜・川堀エリアも含め、運行エリアをあらためて検討する。

■新たな公共交通システムの運行エリア

エリア	高低差の大きさ	人口の多さ	年齢層の高さ	湯河原駅までの遠さ	評価
温泉場			◎	◎	**６点**
オレンジライン	○	○	◎	△	**８点**
城堀	○		◎		５点
鍛冶屋	○	○		◎	**７点**
吉浜	○	○		△	５点
川堀			◎	△	４点
福浦			◎	◎	**６点**

※　◎：３点、○：２点、△：１点



（２）実証運行の実施目的

新たな公共交通システム実証運行は次の事項の検証のため、実施する。

①新たな公共交通システムの適用可能性、持続可能性の検証

利用実績、利用者アンケート及び事業収支等を基に、公共交通不便地域解消に対する有効性、湯河原町の新たな公共交通として適用可能性及び持続可能性を検証する。

②本格運行に向けた課題収集

運行エリア、運行形態及びサービス水準などについて、利用者ニーズとの合致度や改善点など運行上の課題等を利用者、交通事業者両面の観点から収集し、次年度以降に向けた、見直しに活用する。

（３）運行形態

１）一般乗合旅客自動車運送事業の運行形態

一般乗合旅客自動車運送事業は、同法の施行規則により、①路線定期運行、②路線不定期運行、③区域運行の３種類に区分され、次のように整理されている。

■旅客自動車運送事業の形態

①路線定期運行…特定の経路を特定の時間に運行する。

②路線不定期運行…路線を定めて運行し、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態

③区域運行…デマンド型交通。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する。

そのうち、新たな公共交通システムに広く採用されている定時定路線型とデマンド型の特徴について以下に整理する。

①定時定路線型

定時定路線型とは、所定の運行ルートやダイヤに基づき運行される形態で、コミュニティバスにおいては車両規模により「バス型（定員 11 人以上の車両）」と「乗合タクシー（定員 11 人未満の車両）」に分類され、それぞれ次の特性がある。

■定時定路線型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
コミュニティバス（バス型）	・小型バス等（車両定員 11 人以上）の利用 ・所定のルート、ダイヤは一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通不便地域の解消等を目的に乗合サービスを提供	市町村、地元協議会等	バス事業者等	・小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい。 ・運営主体（市町村等）がバス事業者や関係機関等との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる。	・既存の路線バスとの関係が考慮されないと、既存の路線バス利用者が減少するおそれがある。 ・運行経費が高くなるケースが多い。
コミュニティバス（乗合タクシー）	・車両定員 11 人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	・バス車両の通れない地域へ、入り込みやすく、自宅近くの停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能。 ・車両コスト・燃料費等直接的経費は低い。	・車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される。 ・定員が少ないので収入が限られ、採算を取りにくい。

②デマンド型交通

デマンド型交通システムとは、利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させて運行する形態で、ルートやダイヤの設定の形態によって、「定路線型」、「迂回ルート型」、「区域運行型」の３つに分類される。また、配車システムについては、「ＩＴ型」と「非ＩＴ型（無線等の活用）」がある。

■デマンド型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
定路線型	・運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。 ・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。	・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。 ・利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。 ・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある。
迂回ルート型	・路線の一部がデマンドルート。予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行				
区域運行型	・運行ルートを定めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡				

■デマンド交通における乗降ポイント方式のメリット・デメリット

	○メリット	●デメリット
乗降ポイントを設けない方式（ドア・ツー・ドア方式）	○利用者の戸口から目的地の戸口まで運行可能なため、乗降ポイントまでの徒歩がなくなり、特に高齢者にやさしいサービス	●運行距離が延び、運行時間が増加するなど運転手の負担が増える。 ●乗合の利用者にも到着時間に影響する。 ●戸口付近の道路整備等が進んでいない場合は運行が難しい。
乗降ポイントを設ける方式	○タクシーサービスとの差別化や競合回避が可能となる。 ○ドア・ツー・ドア方式と比較して効率性、到着時間の正確性が高い。	●ドア・ツー・ドア方式と比較して、利便性が低下する。 ●乗降ポイントまでの移動が必要。 ●乗降ポイントの設置、維持管理が必要。

■デマンド型交通システムの運行イメージ

資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協会議会ホームページ

２）各運行形態の特徴

各運行形態について、利用者の利便性、事業性の観点から特徴を整理する。

■各運行形態の特徴（長所を○、短所を×で表記）

		定時定路線型		デマンド型交通 （区域運行型・ タクシー車両）
		コミュニティバス （小型バス車両）	乗合タクシー （ワゴン型のコミュニティバス・ 定員 11 人未満の車両）	
利用者の利便性	自宅から目的地までのアクセス性	×幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所（バス停）設定の自由度が低い。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。
	利用の分かり易さ	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	×利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要。
	運賃	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	×一般的に定時定路線型よりも運賃が高い。
事業性	交通事業者への影響	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×路線バス事業者と競合する可能性が高い。	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×路線バス事業者と競合する可能性が高い。 ○バス車両より路線設定の自由度が高く、路線バスへの影響を抑えることができる。	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×タクシー事業者と競合する可能性が高い。 ○バス車両より路線設定の自由度が高く、路線バスへの影響を抑えることができる。
	初期投資	×車両費等の初期投資がかかる。	×車両費等の初期投資がかかる。	○運行事業者の車両を利用する場合、車両費の初期投資がかからない。
	運行経費	○運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定である。 ×運行経費が高い。	○運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定である。 ×運行経費が高い。	○予約がない時は運休すれば運行経費の削減が可能。 ×運行便数が多くなるほど経費がかかる。
	運行の効率性	×利用者の有無に関わらず運行しなければならない。 ○一定の利用がある地域では大量輸送が可能。	×利用者の有無に関わらず運行する。 ×バス車両よりも輸送力が劣る。	○予約がある箇所のみ運行する。 ×バス車輌よりも輸送力が劣る。
	採算性	×運行経費が高く、乗車人数が少ない場合赤字が大きい。 ○一定の利用がある地域では１人に投じる費用が割安となる。	×運行経費が高く、乗車人数が少ない場合赤字が大きい。 ○バス車両に比べきめ細かな路線設定が可能で、収入を増やすことができる可能性がある。	○予約がないときは運休するため、利用者の少ない地区では赤字額が少ない。

３）運行形態の検討

①新たな公共交通の実施方針

ア）自宅から近い乗降場所の設定

主な対象者は、高齢者であり、公共交通不便地域の多くの部分が傾斜地であるため、自宅から近い乗降場所を設定する。

イ）湯河原駅（乗継拠点）、商業施設等への利便性の高い運行

乗換えの不便を考慮し路線バスのバス停まででなく、湯河原駅等の目的地に直接運行し、また、移動時間が路線バス以上に長くならないようにする。

ウ）一定便数を運行

各エリア、午前、午後各２往復（４便）、１日合計４往復（８便）以上確保する。

エ）財政負担に対し、効率的な運行

将来に渡り、新たな公共交通を持続するために、少ない財政負担で利便性の高いサービスを提供できる効率的な方法とする。

オ）既存公共交通に影響が少ない方法

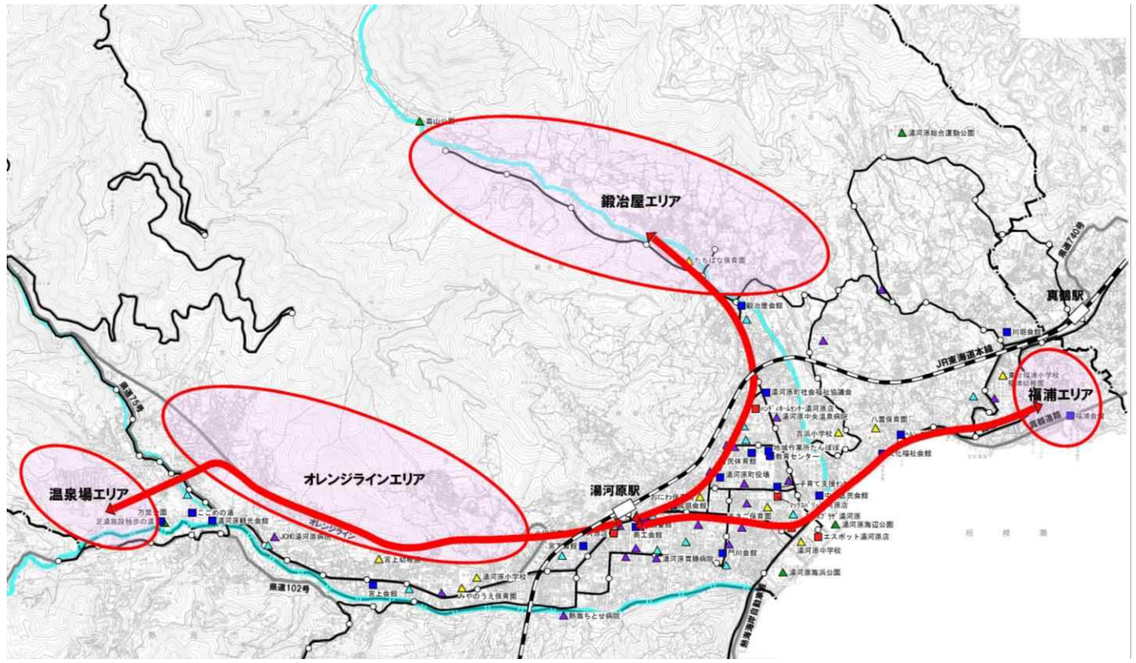
将来に渡り、湯河原町の公共交通網を維持・形成するため、既存公共交通に影響が少ない方法を選択する。

②運行形態の評価

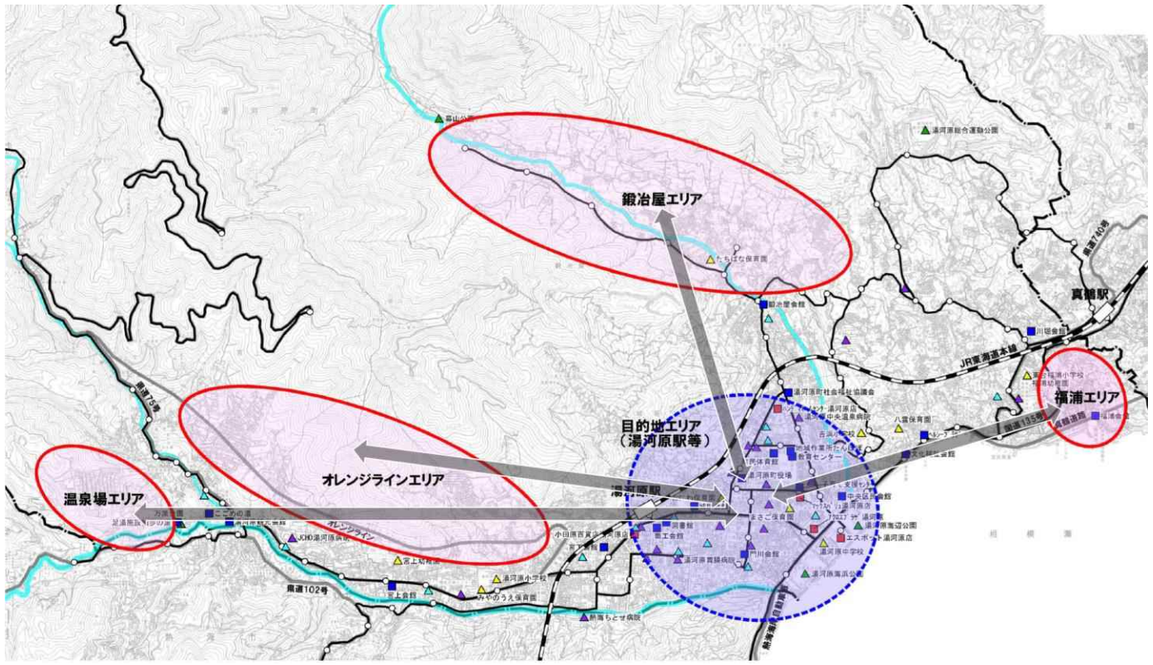
新たな公共交通の運行形態は、各運行形態の特徴や、前項での実施方針を踏まえつつ、湯河原町の地域特性である道路幅が狭く、高低差が多いことや、経費面で定時定路線型より優れていること、既存公共交通への影響度が低いことなどから、**デマンド型交通（区域運行型）**とする。

		定時定路線型		デマンド型交通
		コミュニティバス	**乗合タクシー**	
利用者の利便性	**①自宅から近い乗降場所の設定**	× 幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所は限られる。	○ 狭い道路を運行でき、居住地に比較的近い乗降場所の設定が可能。	○ 狭い道路を運行でき、居住地に比較的近い乗降場所の設定が可能。
	②移動時間	○ 乗降場所数が少なく、一定時間で移動可能。	× 乗降場所を多く設定するため、移動時間が長くなる。	○ 予約があった乗降場所のみ運行するため、短時間の移動が可能。
	③便数	× １台の車両で運行する場合、便数が少ない。	× １台の車両で運行する場合、便数が少ない。	○ 一定便数確保可能。
	④運賃	○ 一般的にデマンド型より安い。	○ 一般的にデマンド型より安い。	× 一般的に定時定路線型より高い。
	⑤利用時の手間	○ 予約不要	○ 予約不要	× 利用登録と予約が必要。
経費	**①初期費用**	×（大） 車両費等	×（中） 車両費等	○（小） 運行事業者の車両を利用する場合、車両費の初期投資がかからない。
	②運行経費	×（大） 運行経費が高い。	×（中） 運行経費が高い。（コミュニティバスより低い）	○（小） 予約がある時のみ運行するため、経費削減が可能。
	③採算性	×（大） 乗車人数が少ない場合、赤字が大きい。	×（中） 乗車人数が少ない場合、赤字が大きい。	○（小） 利用の少ない地区では、赤字が少ない。
既存公共交通への影響		× 駅まで運行した場合、路線バスとルートが重複する。	× 駅まで運行した場合、路線バスとルートが重複する。	△ タクシー事業者と競合する可能性が高い。 （運行方法により棲み分けが可能）

■定時定路線型で運行した場合の運行イメージ



■デマンド交通（区域運行型）で運行した場合の運行イメージ



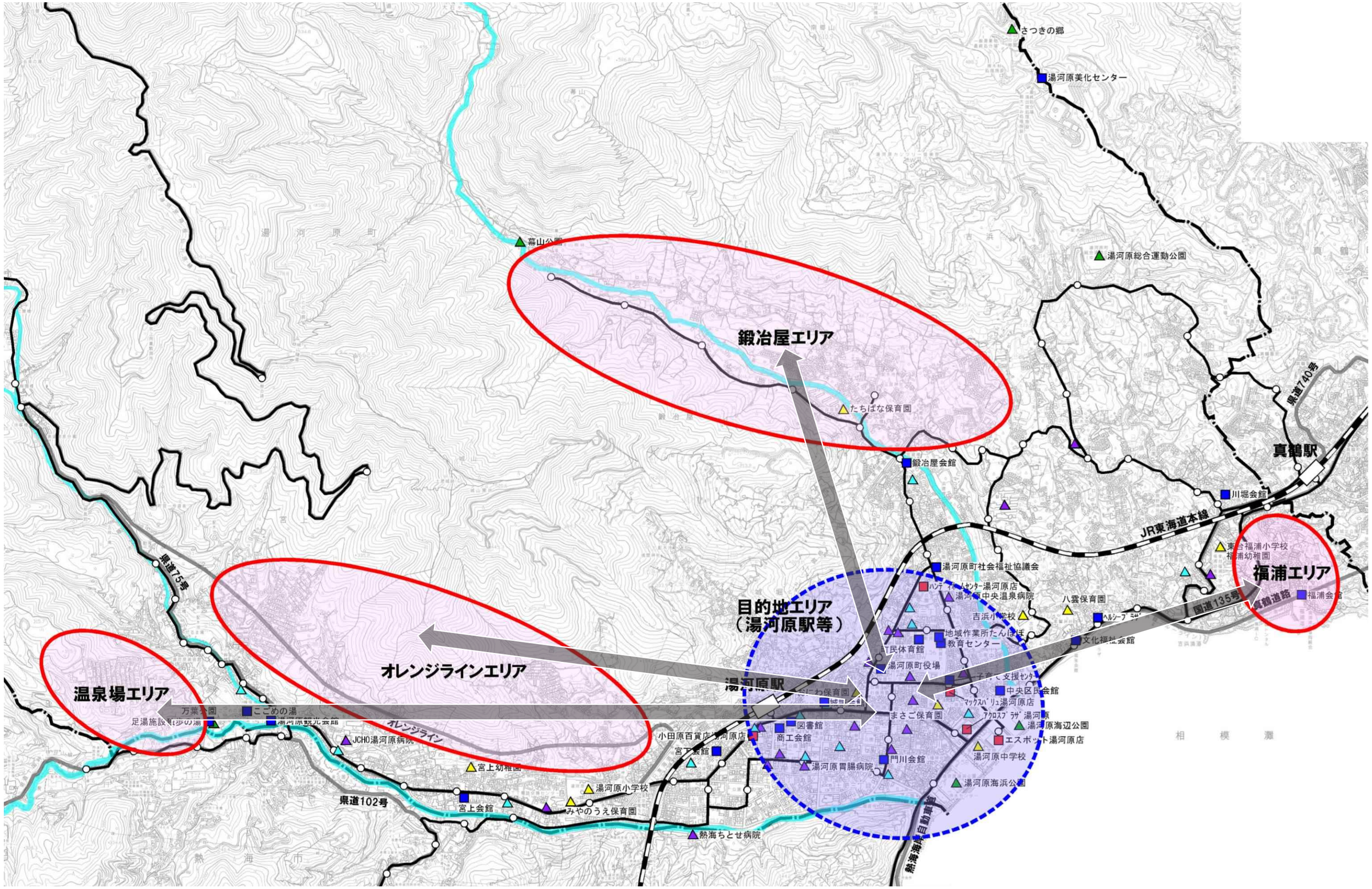
（４）サービス水準

<table>
<tr><th></th><th>条件</th></tr>
<tr><td>運行エリア</td><td>４エリア（オレンジライン・温泉場・鍛冶屋・福浦）⇔目的地エリア（湯河原駅等）</td></tr>
<tr><td>運行日</td><td>月曜日から金曜日の平日運行（土日祝日及び年末年始は運休）年間 245 日</td></tr>
<tr><td>利用登録</td><td>事前登録制</td></tr>
<tr><td>予約</td><td>運行時間の 30 分前までの予約制とする。</td></tr>
<tr><td>運行時間
・
最大便数</td><td>〇運行時間帯：9：00～17：00
・次の運行時間のうち１日８便（４往復）予約があった場合のみ運行
・運行時間は、各エリア統一
<table>
<tr><th>発場所</th><th>１便</th><th>２便</th><th>３便</th><th>４便</th></tr>
<tr><td>運行エリア</td><td>9：00</td><td>10:00</td><td>14:00</td><td>16:00</td></tr>
<tr><td>目的地エリア</td><td>10:30</td><td>11:30</td><td>15:00</td><td>16:30</td></tr>
</table>
・１運行時間あたり最大４台運行（１台あたりの乗車定員は４名）
・運行エリア（４エリア）⇔目的地エリアルート　最大 32 台
〇年間最大運行台数 7,840 台（１日 32 台×245 日）</td></tr>
<tr><td>乗降り
ポイント</td><td>各運行エリア及び目的地エリアに設置（ポイント数については未定）</td></tr>
<tr><td>運行経路</td><td>・４運行エリアの乗降場所と目的地エリアの乗降場所を結ぶ区間を運行
（乗降ポイント以外には停車しない）
・乗合運行
（運行エリア内で同じ運行時間に複数予約を受けた場合、複数の乗降ポイントを巡回）</td></tr>
<tr><td>運行車両</td><td>セダン型車両(乗車人員４名)、またはワゴン型車両</td></tr>
<tr><td>運行業者</td><td>バス会社又はタクシー会社</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>・統一運賃で、基本運賃 400 円
・２名以上同時に乗車した場合は：300 円
・割引運賃制度あり（障がい者等割引、免許返納者に対する割引運賃：300 円）</td></tr>
</table>

■他自治体のデマンド交通の運賃

中井町	・大人…町内～町内間 200 円、町内～町外間 300 円 ・小人…町内～町内間 100 円、町内～町外間 150 円
二宮町	・基本運賃…400 円（未就学児は保護者同伴で無料。保護者１名に対して最大４名まで） ・まとめて予約制…２人分予約の場合 300 円/人、３人分予約の場合 250 円/人、４人分の予約の場合 200 円/人
秦野市	・基本運賃…350 円（未就学児は保護者同伴で２名まで無料） ・割引運賃…利用者登録同士（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。

■デマンド交通（区域運行型）の運行イメージ



（５）委託・契約方法

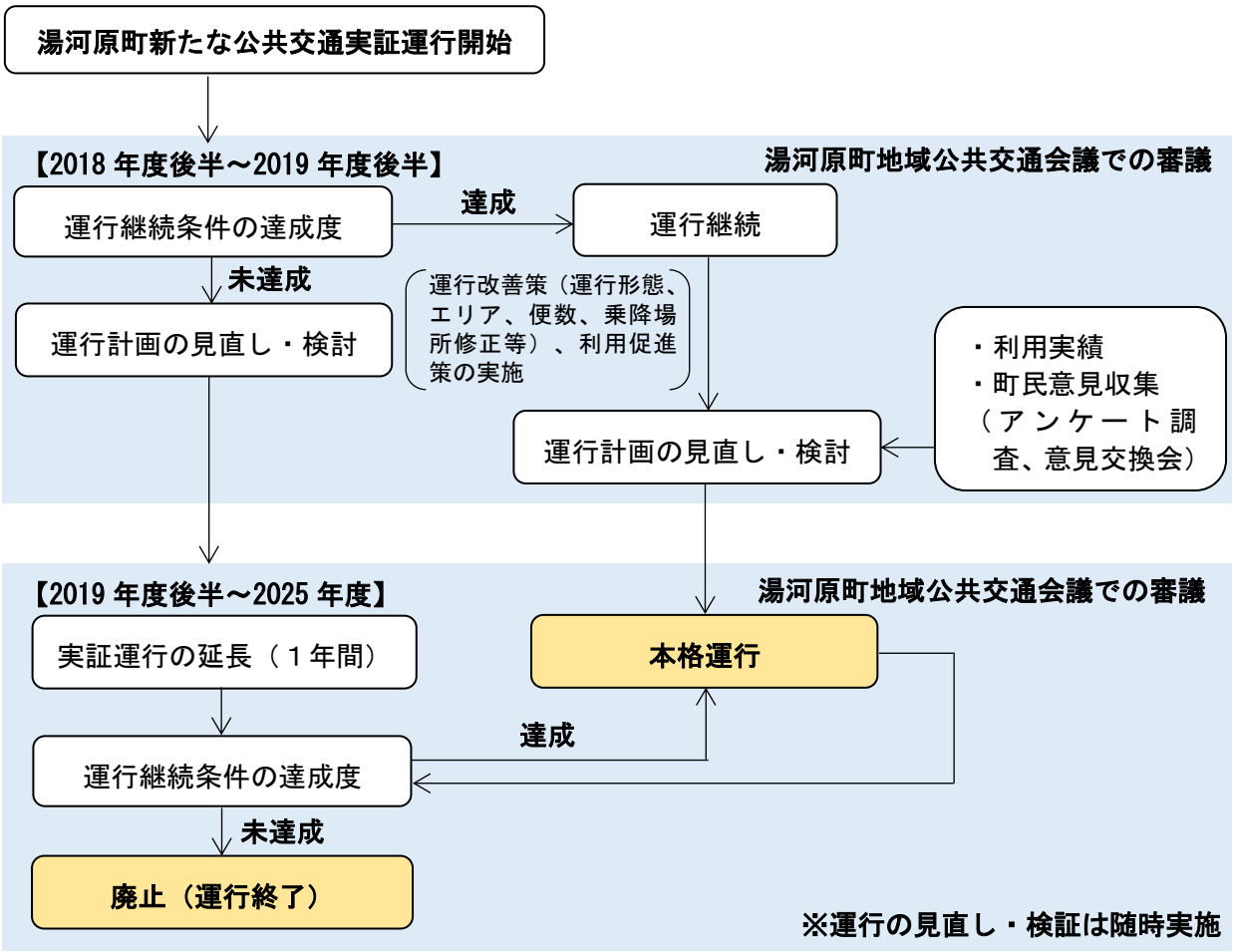
	方法
契約方法	運行業務委託
オペレート	事業者が予約受付、配車、ルート設定等オペレートを実施
運賃領収	事業者の運転手が実施
運行車両	事業者が用意
運行経費の計算	単価契約（１便の運行経費×実質運行回数） ※１便の運行経費は運行ルートごとに定める。 ※運行経費含まれるもの ・予約受付、配車、ルート設定費用 ・運賃収入、運行管理費用

（６）運行評価（本格運行・運行改善・廃止）の考え方

新たな公共交通は、実証運行期間中の利用実績（登録者数、利用状況等）や収支状況、各種調査結果等を確認した上で、「運行継続条件」を満たした場合は本格運行へ移行する。運行継続条件を満たさない場合は、湯河原町地域公共会議において、運行改善策（運行エリア、便数、運行形態等）の見直し案の作成や利用促進策について検討を行い、実証運行の延長（１年間）を協議し、実施の可否を判断する。

なお、本格運行へ移行した場合は、毎年運行実績の検証を行い、継続や見直し、終了（廃止）の可否を湯河原町地域公共交通会議で協議し、判断する。

■運行評価の手順



【評価基準】※下記の基準を全て満たすこと

〇乗車密度：1.3 人/便以上

〇稼働率：30%以上（１日あたり 2.4 便以上運行）

（参考）他自治体のデマンド交通等の運行継続条件

伊豆の国市		さいたま市
《本格運行開始条件》 ・乗車密度：1.3 人/便以上 ・稼働率：25%以上	《運行継続条件》 ・乗車密度：1.5 人/便以上 ・稼働率：30%以上 ・収支率：37%以上	・乗車密度：1.5 人/便以上 ・稼働率：50%以上

第７章　計画の達成状況の評価

（１）ＰＤＣＡサイクルの実行

「湯河原町地域公共交通網形成計画」を着実に推進するため、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、改善するという「ＰＤＣＡサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を行いながら、施策を推進し、必要に応じて計画を見直す。

本計画のＰＤＣＡサイクルは、「湯河原町地域公共交通会議」において実施し、施策に係る全ての関係者（町民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「事業実施状況に対するＰＤＣＡ」及び「目標達成度に対するＰＤＣＡ」により進行管理を行う。

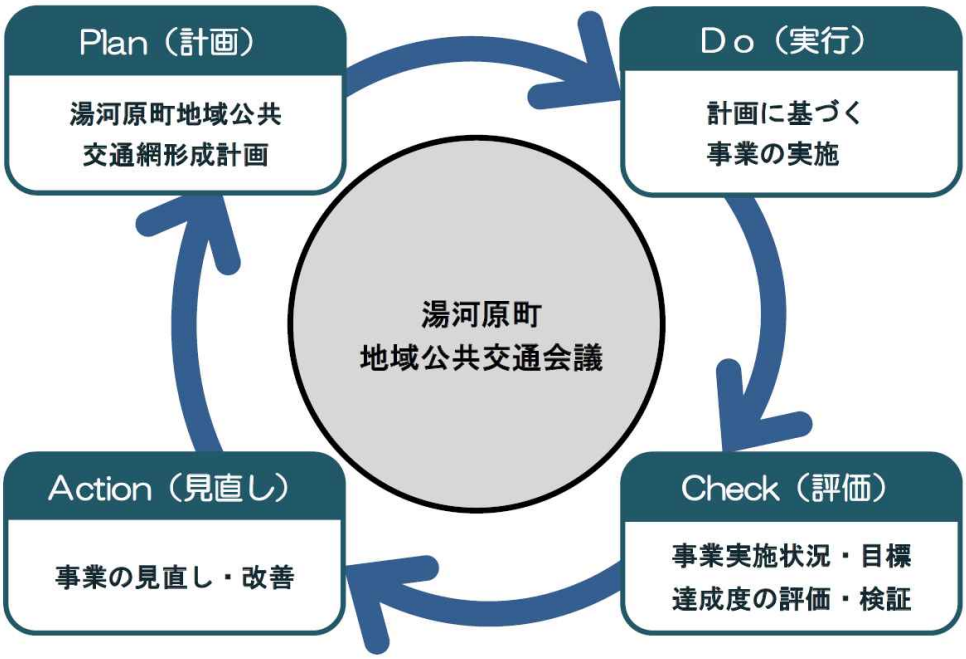
○事業実施状況の評価（年に１回実施）

事業の取組みや湯河原町が実施する公共交通について実施状況を評価する。

○目標達成度の評価（2020 年度及び 2025 年度）

計画の目標値との比較により、事業達成状況を検証する。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



（２）評価の方法及びスケジュール

ＰＤＣＡサイクルの評価スケジュールと、検証にあたっての調査事項は次のとおりとする。

計画の評価・検証は、計画期間の前期（2018 年度から 2020 年度）と後期（2021 年度から 2025 年度まで）に分け、前期最終年度（2020 年度）には計画全体及び新たな公共交通の導入等について評価・検証を行う。

さらに、後期最終年度（2025 年度）には前期最終年度と同様に評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討する。

■評価スケジュール

項目		前期			後期				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
関連調査評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○	○	○
	新たな公共交通利用者アンケート調査			○					○
事業実施の評価		○	○	○	○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価				○					○
計画・目標値の見直し				○					○
湯河原町地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○	○	○	○

（３）計画の達成状況を評価するための数値指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対する指標を設定する。

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値		備考
				前期（2020）	後期（2025）	
基本方針① ：公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化	目標①： 公共交通不便地域の改善･解消 目標②： 乗継拠点（交通結節点）の機能強化	①新たな公共交通利用登録率	－	30%	50%	※1
		②新たな公共交通延べ利用者数	－	20,000 人/年	20,000 人/年	※2
		③新たな公共交通利用者の満足度	－	50%	70%	※3
		④新たな公共交通による外出機会の増加（買い物及び趣味活動等社会参加）	－	30%	50%	※4
		⑤湯河原町コミュニティバス年間利用者数	76,992 人/年	81,000 人/年	81,000 人/年	※5
基本方針② ：福祉・観光等まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開	目標③： 乗降しやすい車両導入による利便性向上	⑥路線バスのバリアフリー化率	84%	88%	94%	※6
		⑦ＵＤタクシー導入台数	２台	４台	６台	
	目標④： 既存公共交通の利便性向上	⑧商業施設等との連携した公共交通利用者に対するサービス導入件数	－	０件	１件	
基本方針③ ：協働による持続可能な仕組みづくりの確立	目標⑤： 町民の公共交通に対する意識の醸成	⑨公共交通利用促進活動実施回数	－	２回	７回	※7

※１　運行エリア（公共交通不便地域）内に居住する 60 歳以上人口に対する登録者の割合（登録者数/60 歳以上居住人口）

※２　「湯河原町まち・ひと・しごと創生総合戦略プラン」でのＫＰＩ（重要業績評価指標）

※３　利用者へのアンケートにより調査。

※４　利用者へのアンケートにより、新たな交通導入前と比べ機会が増加しているか調査。

※５　目標値は、１便あたり 10 名乗車の場合の利用者数（１便あたり 10 人×１日 22 便×365 日＝80,300 人/年≒81,000 人/年）

※６　乗合車両数 82 台（箱根登山バス 18 台＋伊豆東海バス 41 台＋伊豆箱根バス 23 台）/ノンステップ・ワンステップ等車両数 69 台（箱根登山バス 18 台＋伊豆東海バス 41 台＋伊豆箱根バス 10 台）≒84%

※７　新たな公共交通に関する町民説明会、意見交換会、アンケート調査、ＰＲ活動を 2018 年度から実施予定。

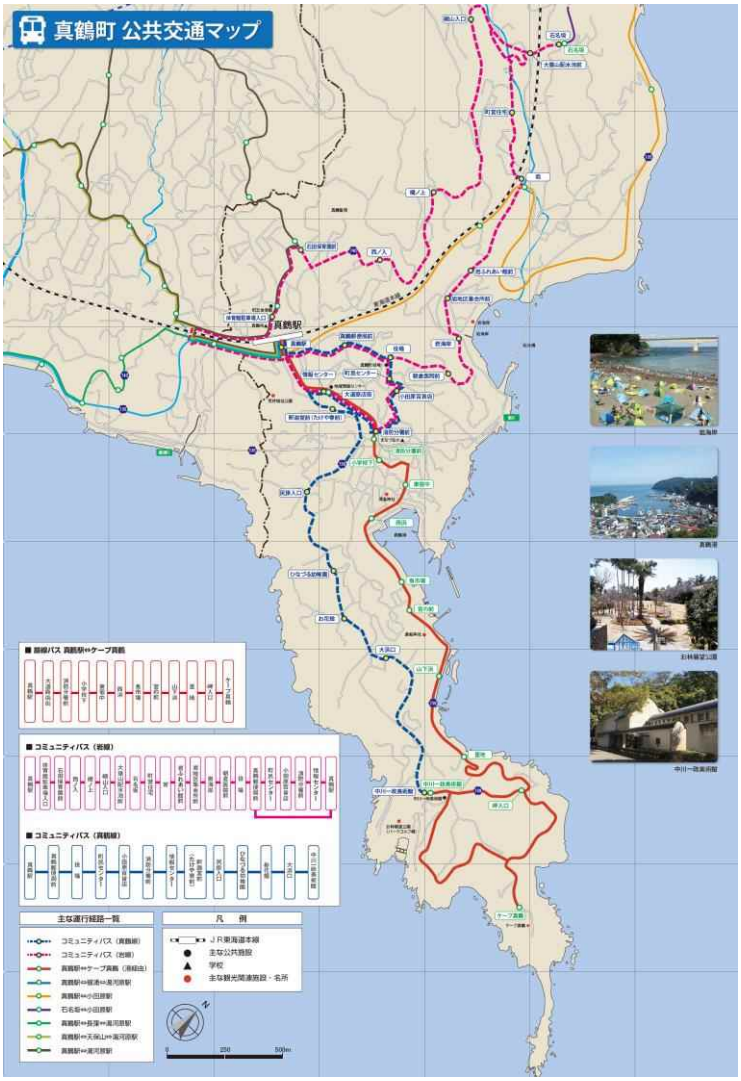
参考資料（他自治体事例）

県内で運行中の事例について、ホームページ等を活用し、運行内容などを整理する。

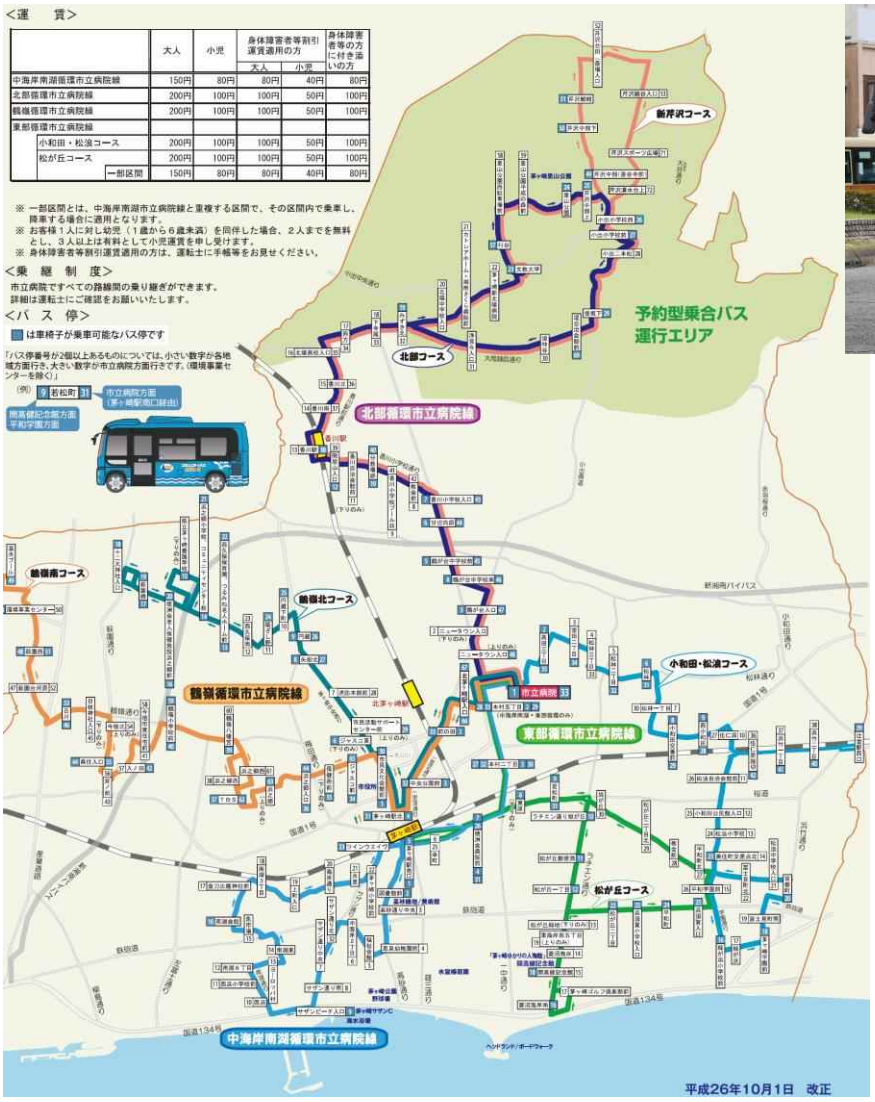
○定時定路線型・コミュニティバス…真鶴町、茅ヶ崎市
○定時定路線型・乗合タクシー……秦野市（上地区）、川崎市麻生区
○デマンド型交通（区域運行型）……中井町、二宮町、秦野市（栃窪・渋沢エリア）

①真鶴町コミュニティバス「マナティ号」（真鶴町）

運行形態	定時定路線型・コミュニティバス
運行開始日	2016 年 10 月 1 日～
ルート・ 運行時間帯	岩線（山回り、まちなかまわり）…平日６：30～19：28、土日祝８：25～16：28 真鶴線…平日９：00～15：44、土日祝９：00～15：54
運行日	毎日（12/30～１/３を除く）
運行便数	岩線…平日 26 便（山まわり 13 便、まちなかまわり 13 便） 土日祝８便（山まわり４便、まちなかまわり４便） 真鶴線…平日８便、土日祝８便
運賃	200 円（未就学児は無料）
運行車両	小型バス１台
事業主体	真鶴町
運行事業者	伊豆箱根バス

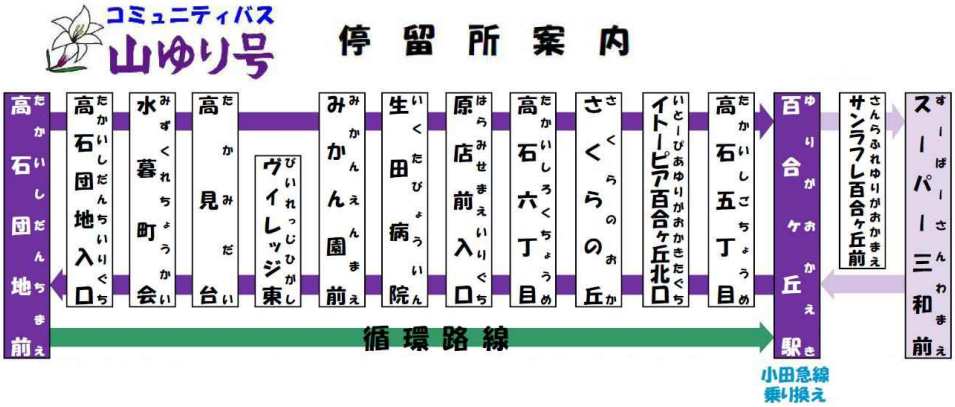


②茅ヶ崎市コミュニティバス「えぼし号」（茅ヶ崎市）	
運行形態	定時定路線型・コミュニティバス
運行開始日	2002 年５月 25 日～
ルート・ 運行時間帯	中海岸南湖循環…毎日６：55～20：17 北部循環…平日７：00～19：09、休日８：30～19：53 鶴峰循環…毎日・鶴峰北コース７：10～19：43、鶴峰南コース６：45～19：51 東部循環…毎日・松が丘コース７：00～20：39、小和田・松浪コース７：02～17：16
運行日	毎日（12/30～１/３を除く）
運行便数	中海岸南湖循環…毎日 26 便　　北部循環…平日 13 便、休日８便 鶴峰循環…鶴峰北コース 11 便、鶴峰南コース９便 東部循環…松が丘コース 12 便、小和田・松浪コース６便
運賃	・基本運賃：中海岸南湖循環…大人 150 円、小人 80 円、北部循環・鶴峰循環・東部循環…大人 200 円、小人 100 円 ・回数券（50 円券 22 枚綴り 1,100 円、40 円券 22 枚綴り 880 円） ・１日自由乗車券：大人 500 円、小人 250 円（障害者等割引：大人 250 円、小人 130 円）
運行車両	小型バス
事業主体	茅ヶ崎市
運行事業者	神奈川中央交通



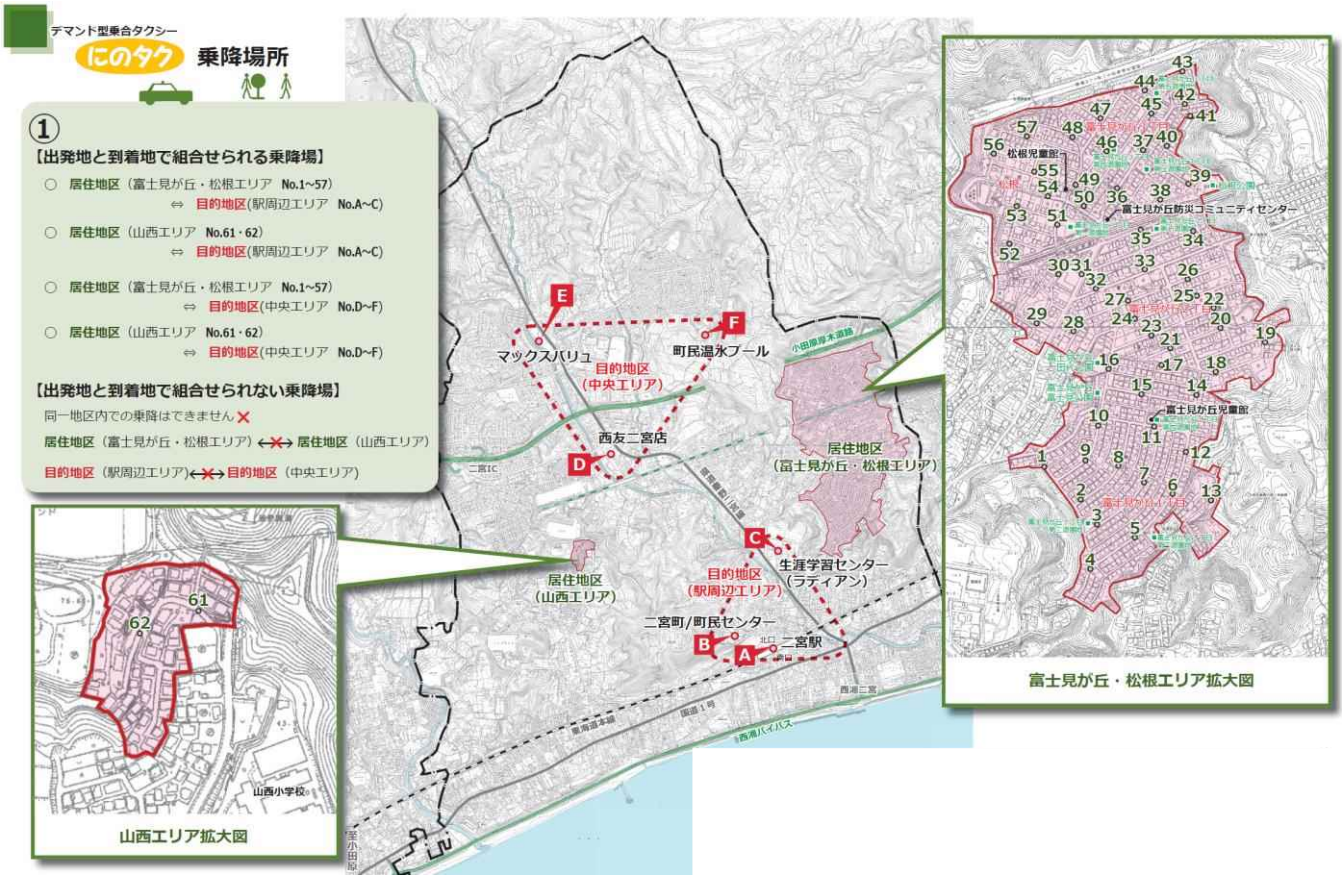
③乗合タクシー「行け行けぼくらのかみちゃん号」（秦野市上地区）	
運行形態	定時定路線型・乗合タクシー
運行開始日	実証運行：2011 年 10 月２日～ 本格運行：2014 年 10 月１日～
ルート・ 運行時間帯	湯沢線（渋沢駅北口～湯の沢）…11：00～17：42 みくるべ線（渋沢駅北口～みくるべ循環） ９：30～17：20 柳川・八沢線（渋沢駅北口～八沢沢ノ下）10：10～16：01 ※一部区間で自由降車区間有
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始（12/29～１/３）は運休）
運行便数	湯の沢線 16 便、みくるべ線９便、柳川・八沢線７便
運賃	・基本運賃：200 円～300 円（未就学児は無料）、小児（６歳以上 12 歳未満）100 円 ※未就学児は２人まで無料 ・回数券（1,500 円で 1,650 円利用可能） ・小・中学生定期乗車券（期間定期、学期定期）
運行車両	ワゴン型車両１台（13 人乗り）・日産キャラバン
事業主体	上地区公共交通協議会
運行事業者	株式会社愛鶴（タクシー事業者）

④乗合タクシー「山ゆり号」（川崎市麻生区）	
運行形態	定時定路線型・乗合タクシー
運行開始日	2011 年９月１日～
ルート・運行時間帯	小田急線百合ヶ丘駅～高石地区…９：11～18：32
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始（12/31～１/３）は運休）
運行便数	百合ヶ丘駅行き８便、高石団地前行き 14 便
運賃	・基本運賃：大人 300 円、小児 100 円 ・70 歳以上・障害者等：大人 200 円、小児無料 ・サポーター割引制度登録者：大人 250 円　※サポーター会員制度（6,000 円／年） ・70 歳以上・障害者等でサポーター割引制度登録者：大人 150 円
運行車両	ワゴン型車両１台（13 人乗り）・日産キャラバン
事業主体	山ゆり交通事業運営委員会
運行事業者	株式会社高橋商事（貸切バス事業者）

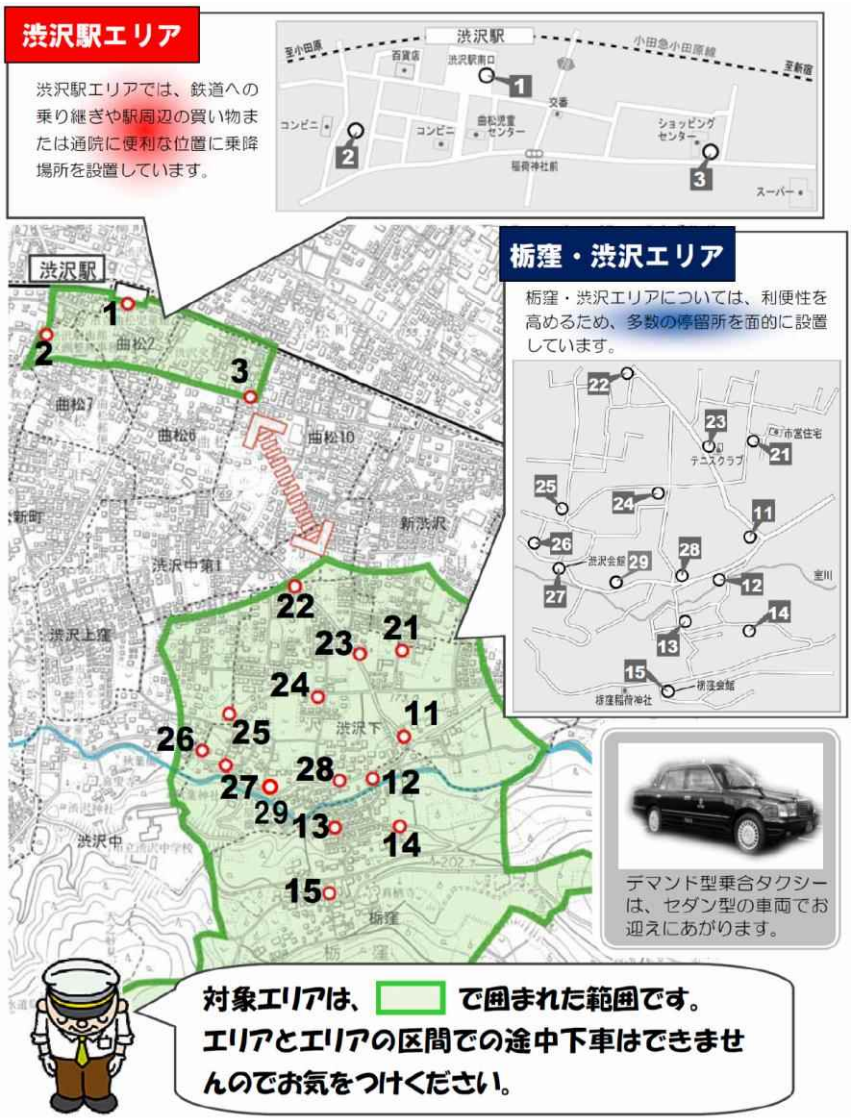


⑤中井町オンデマンドバス「中井ふれあいバス」（中井町）	
運行形態	デマンド型交通（区域運行型）
運行開始日	2013 年１月 10 日～
運行エリア	町内全域（乗降ポイント 122 箇所）＋町外（秦野赤十字病院、ヨークマート西大竹店、マックスバリュ二宮店、西友二宮店、畑中バス停）
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始は運休）
運行時間帯	７：00～19：00
運賃	・大人…町内～町内間 200 円、町内～町外間 300 円 ・小人…町内～町内間 100 円、町内～町外間 150 円
予約受付	・電話予約…８：30～17：00（土日祝、年末年始は休み） ・インターネット予約：24 時間予約可能
運行車両	ワゴン型車両２台（13 人乗り）・日産キャラバン
事業主体	中井町
運行事業者	株式会社湘南神奈交バス

⑥二宮町デマンドタクシー「にのタク」（二宮町）	
運行形態	デマンド型交通（区域運行型）
運行開始日	2013 年 10 月 28 日～
運行エリア	富士見が丘・松根エリア及び山西エリア（一部のみ）
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始（12/29～1/3 は運休）
運行時間帯	９：30～17：00
便数	16 便（毎時 00 分と 30 分の 30 分間隔）
運賃	・基本運賃…400 円（未就学児は保護者同伴で無料。保護者１名に対して最大４名まで） ・まとめて予約制…２人分予約の場合 300 円/人、３人分予約の場合 250 円/人、４人分の予約の場合 200 円/人
予約受付	９：30～16：30（毎日） ※前日までは予約したい便の 30 分までの予約。但し、１便（９：30）は前日予約。
運行車両	セダン型車両
事業主体	二宮町
運行事業者	神奈中タクシー株式会社



⑦秦野市デマンド型のりあいタクシー（秦野市・栃窪・渋沢エリア）	
運行形態	デマンド型交通（区域運行型）
運行開始日	実証運行：2009 年 11 月～、本格運行：2011 年４月～
運行エリア	栃窪・渋沢エリア
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始（12/29～1/3 は運休）
運行時間帯	８：30～17：00
便数	渋沢駅エリア５便、栃窪・渋沢エリア６便
運賃	・基本運賃…350 円（未就学児は保護者同伴で２名まで無料） ・割引運賃…利用者登録同士（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。
予約受付	９：00～22：00 ※運行する便の 30 分までに予約。但し、１便目は前日の午後 10 時までに予約。
運行車両	セダン型車両
事業主体	秦野市
運行事業者	秦野交通株式会社



運行時間帯			
渋沢駅エリア		栃窪・渋沢エリア	
		1	8:30 発
1	9:40 発	2	10:00 発
2	10:40 発	3	11:00 発
3	12:40 発	4	13:00 発
4	14:40 発	5	15:00 発
5	16:40 発	6	17:00 発