

湯河原町地域公共交通網形成計画

素 案

第 3 回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	29
(2) 望ましい公共交通網のあり方	30
(3) 地域公共交通の目標	32
第5章 新たな公共交通システム実証運行計画	33
(1) 新たな公共交通システムの基本的な考え方	33
(2) 運行形態	35
(3) サービス水準	39
(4) 委託・契約方法	41
第6章 目標を達成するために行う具体的な事業	42
(1) 事業メニューの設定	42
(2) 実施事業の概要	43
(3) 実施事業の概要スケジュール	47
第7章 計画の達成状況の評価	48
(1) PDCAサイクルの実行	48
(2) 評価の方法及びスケジュール	49
参考資料（他自治体事例）	50

(1) 計画策定の目的

湯河原町は神奈川県西部に位置し、人口 25,026 人（2015 年国勢調査）、総面積 40.97 km²、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 J R 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。

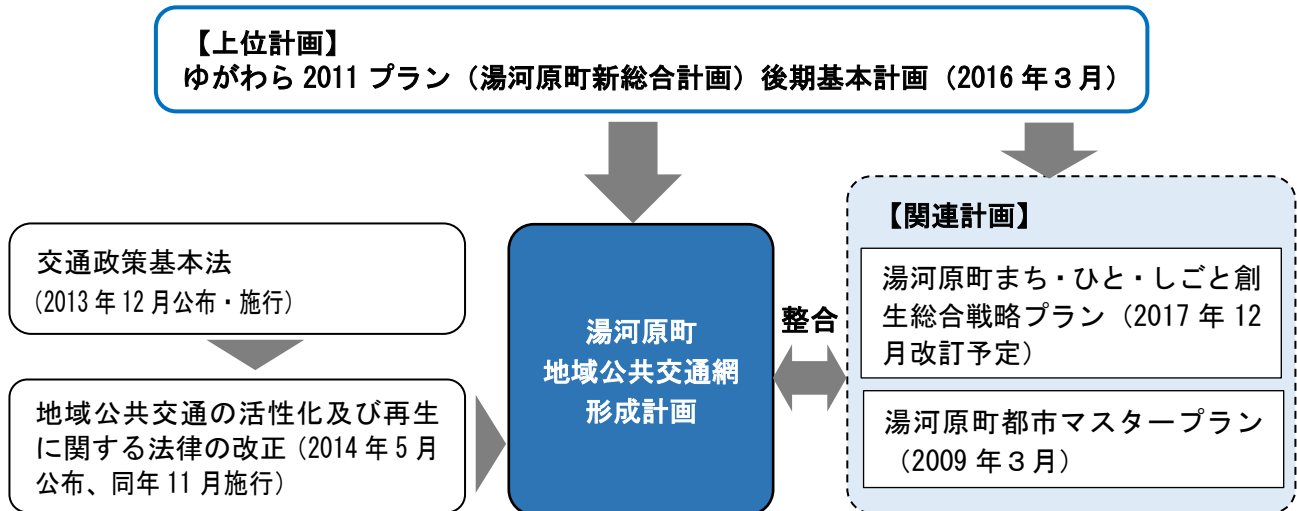
高齢化率は 38.56%（2017 年 4 月 1 日現在）で、年々増加傾向である。また、町の土地の多くは丘陵地で坂道が多く、徒歩や自転車での移動に適しておらず、今後高齢者や児童・生徒など自動車を運転できない人の移動に支障を及ぼすことが懸念される。

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り組みを展開する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

	～2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ゆがわら 2011 プラン (湯河原町新総合計画)	2011 (H23) ～2020								
湯河原町都市マスタープラン	2009 (H21) ～2025								
湯河原町まち・ひと・しごと総合 戦略プラン	2015 (H27) ～2019								
湯河原町地域公共交通網形成計画	2018 (H30) ～2025								
	前期 (2018～2020)				後期 (2021～2025)				

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

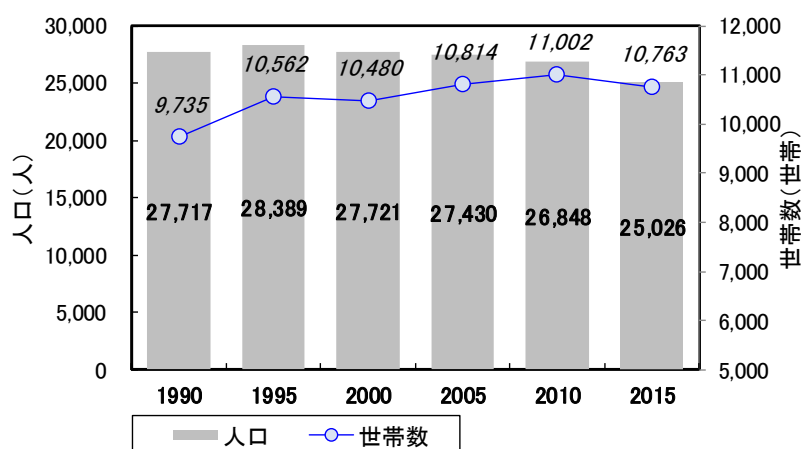
1) 人口動向

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

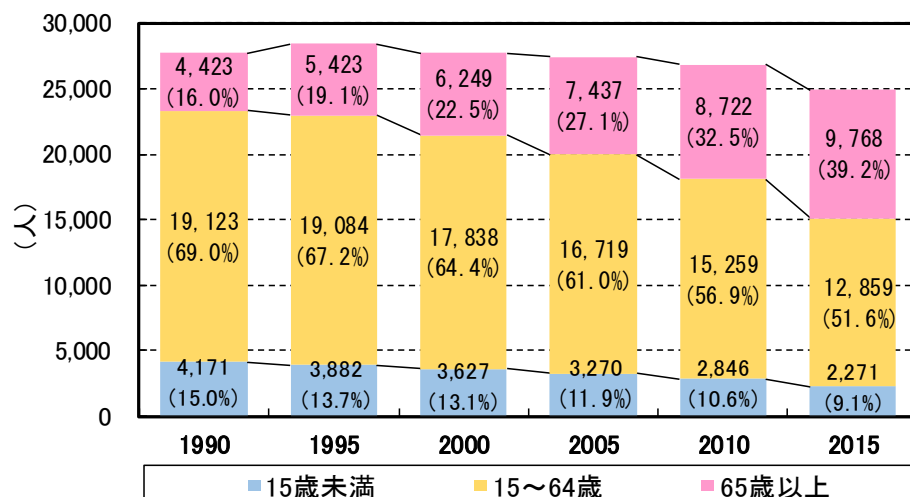


出典：国勢調査 各年 10 月 1 日現在

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

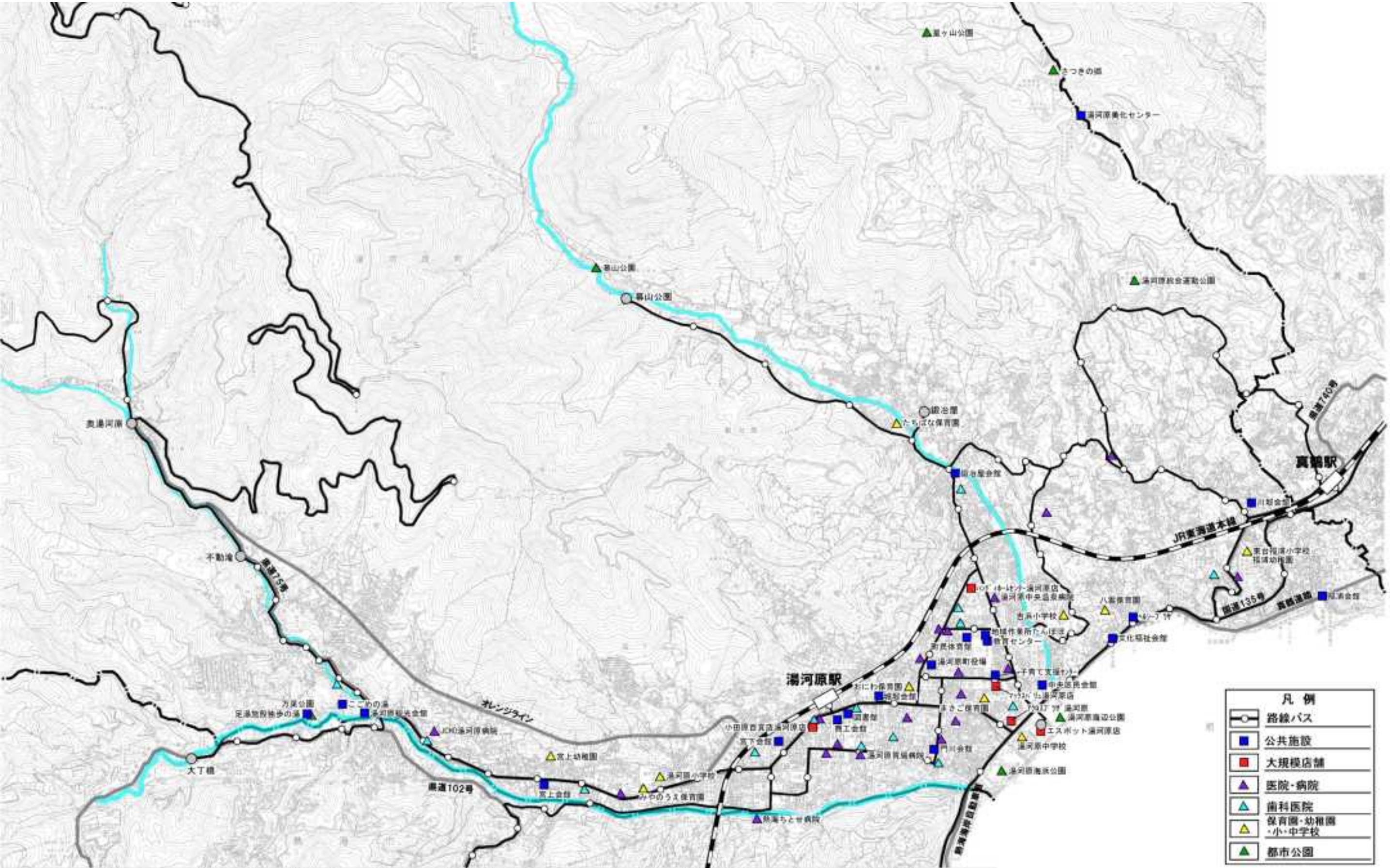


資料：国勢調査 ※上段が実数、下段が構成比、年齢不詳の人数を除く。

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。

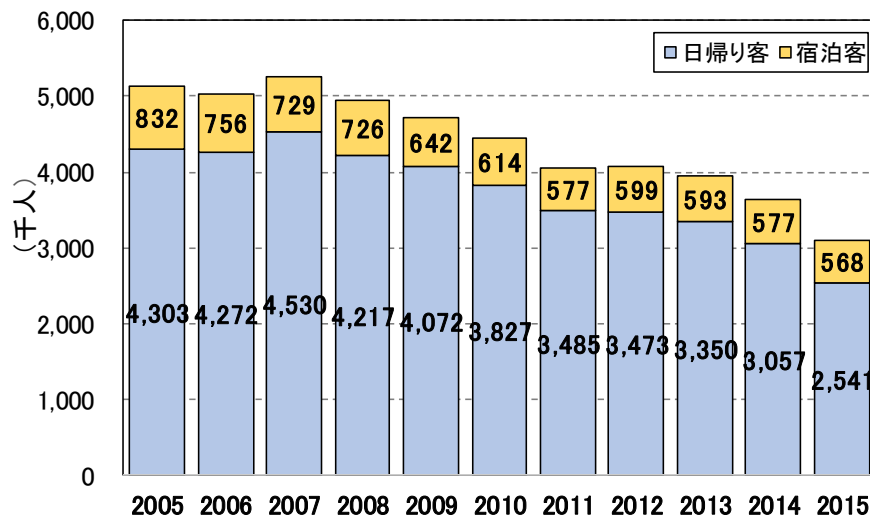
■主要施設配置状況



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100km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%が多い。

■常住地による従業・通学市町村



※不詳 169人

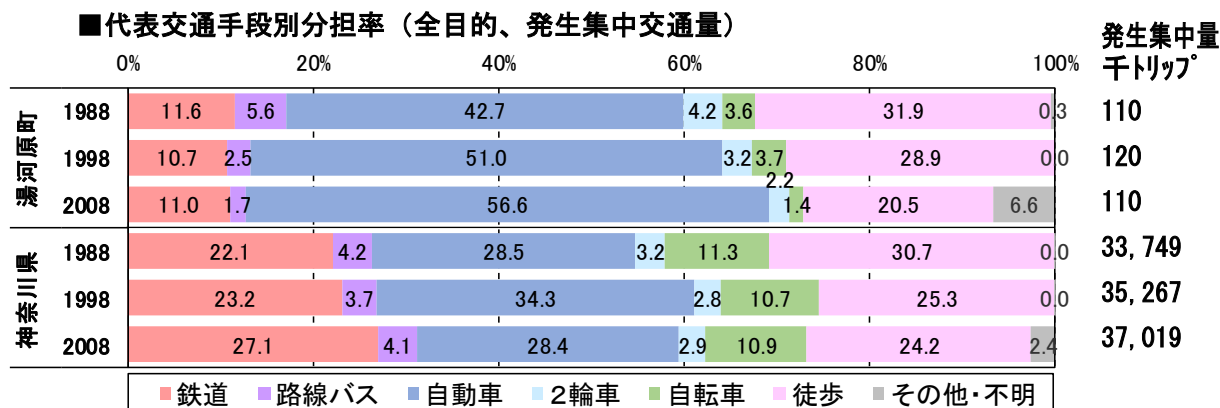
出典：2015年国勢調査

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。

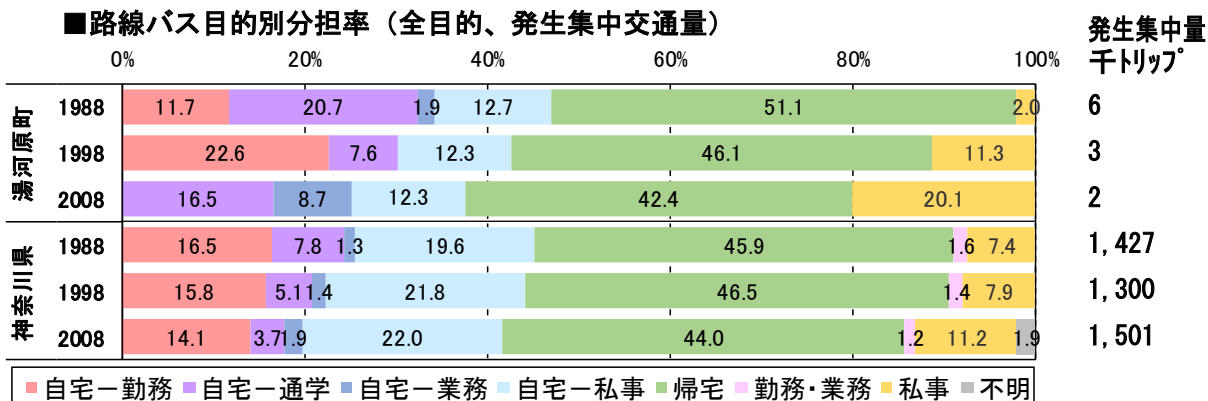
1988 年から 2008 年にかけて、自動車分担率が増加し、路線バス、徒歩、2 輪車が減少している。



※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。



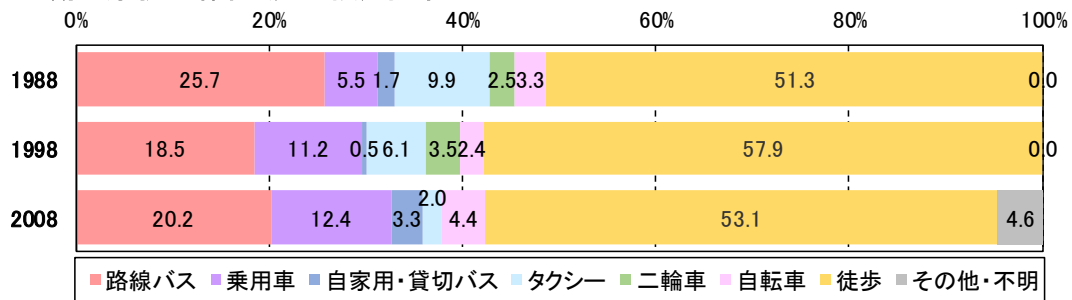
②湯河原駅の端末交通手段

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增加し、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。

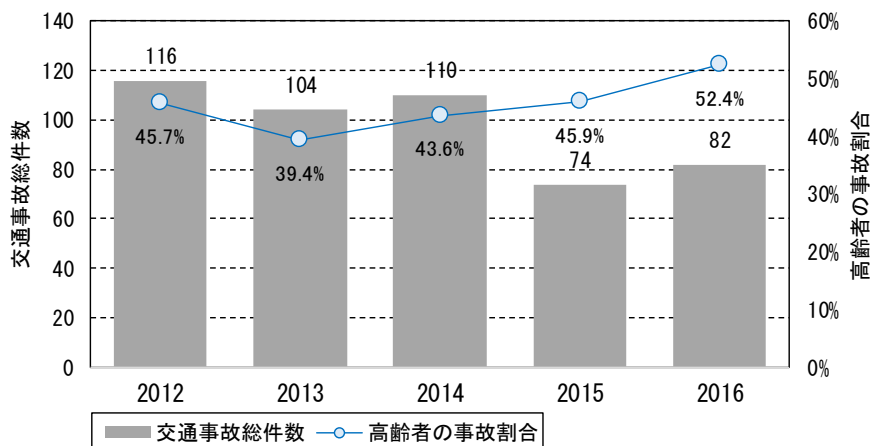
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（徒歩）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（バス）となる。



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

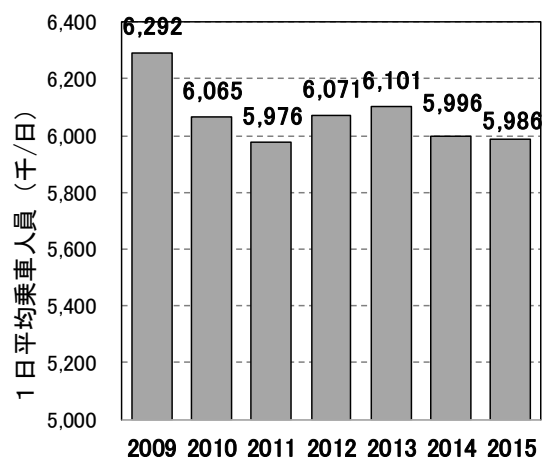
(3) 既存公共交通の現状

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(株)、伊豆箱根バス(株)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。

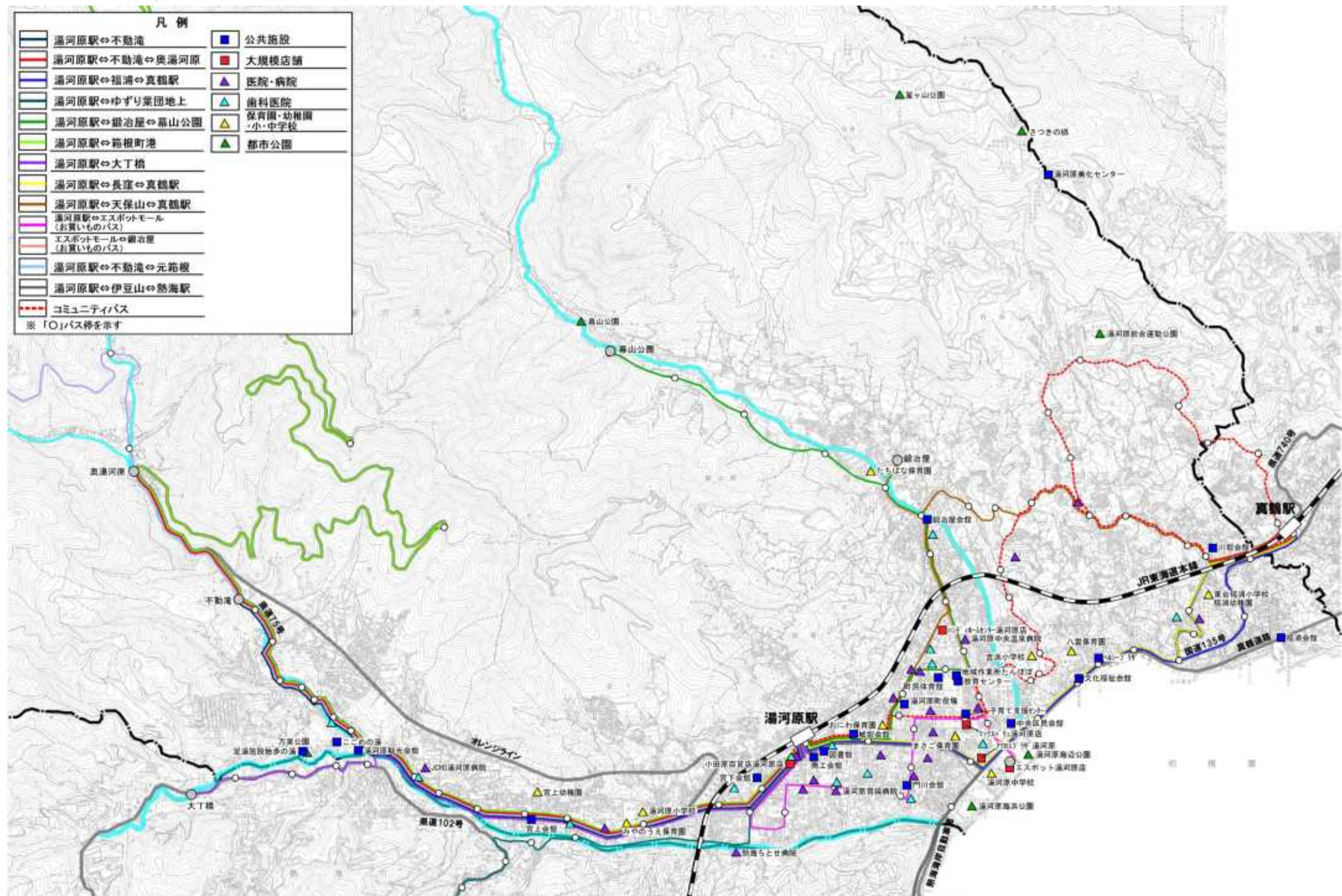
■路線バス運行便数

(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	55.5	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⇔ゆずり葉団地上	13.0	12.0
	湯河原駅⇔鍛冶屋⇔幕山公園	34.5	31.5
	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	19.5	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（お買い物バス）	8.5	7.5
	エスポットモール⇔鍛冶屋（お買い物バス）	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	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

■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	—	—	
鬼 沢	—	—	9:30	—	—	13:30	—	—	16:45	—	—	
下 鬼 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・鬼沢経由便です。

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 鬼 沢	—	—	—	10:49	—	—	14:49	—	17:04	—	—	
鬼 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・鬼沢経由便です。

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

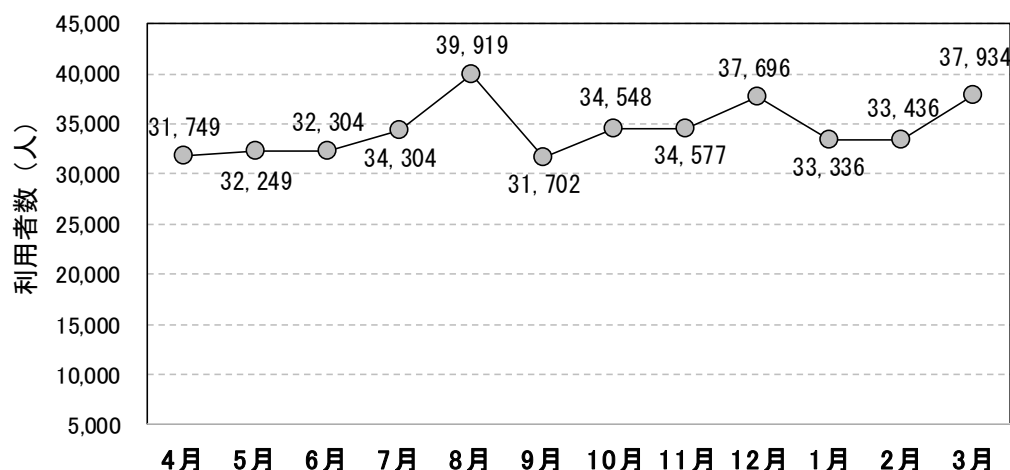
年度	運行収支(千円)					年間利用者数(人)			1便平均 人数 (人/便)
	運賃収入 (A)	運行経費 (B)	赤字補填額 (A) - (B)	前年度比較 運賃収入	収支率	大人	子供	合計	
2000※	10,347	11,949	△ 1,602		86.6%	51,140	1,244	52,384	8.7
2001	14,158	15,931	△ 1,773	3,811	88.9%	70,130	1,349	71,479	9.0
2002	17,205	15,931	1,274	3,047	108.0%	85,433	1,212	86,645	10.8
2003	17,623	15,959	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(有)、門川ハイヤー(有)）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、地形に考慮し交通不便地域を7エリア抽出した。湯河原町の町域の約70%が山林地で起伏に富んだ地形で、交通不便地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	1,300	11	14	27	36	10
C (城堀)	191	417	13	16	28	38	5
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	460	11	10	24	41	6
G (福浦)	188	434	9	11	24	41	11
計	2,179	4,680	12	14	27	36	8

※平成29年1月1日現在 全世帯673世帯、全人口25,881人

2. 特性

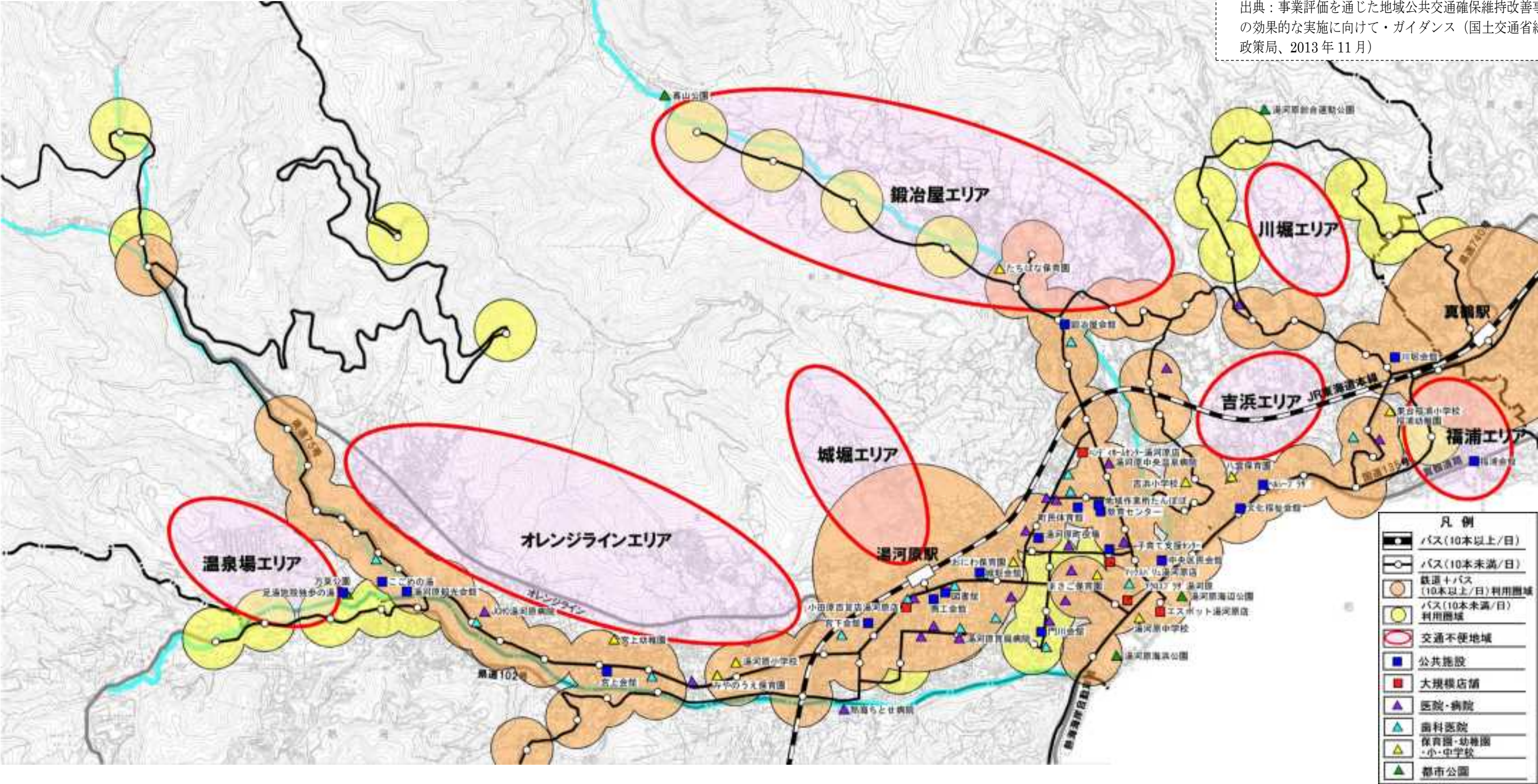
エリア	道路幅	高低差	対象人口	年齢層	駅まで	最寄バス停
A (温泉場)	狭		少	高	遠	遠
B (オレンジライン)		大		高	遠	遠
C (城堀)	狭	大	少	高		
D (鍛冶屋)		大			遠	遠
E (吉浜)	狭	大			遠	遠
F (川堀)			少	高	遠	遠
G (福浦)	狭		少	高		

【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 J R 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：J R 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】

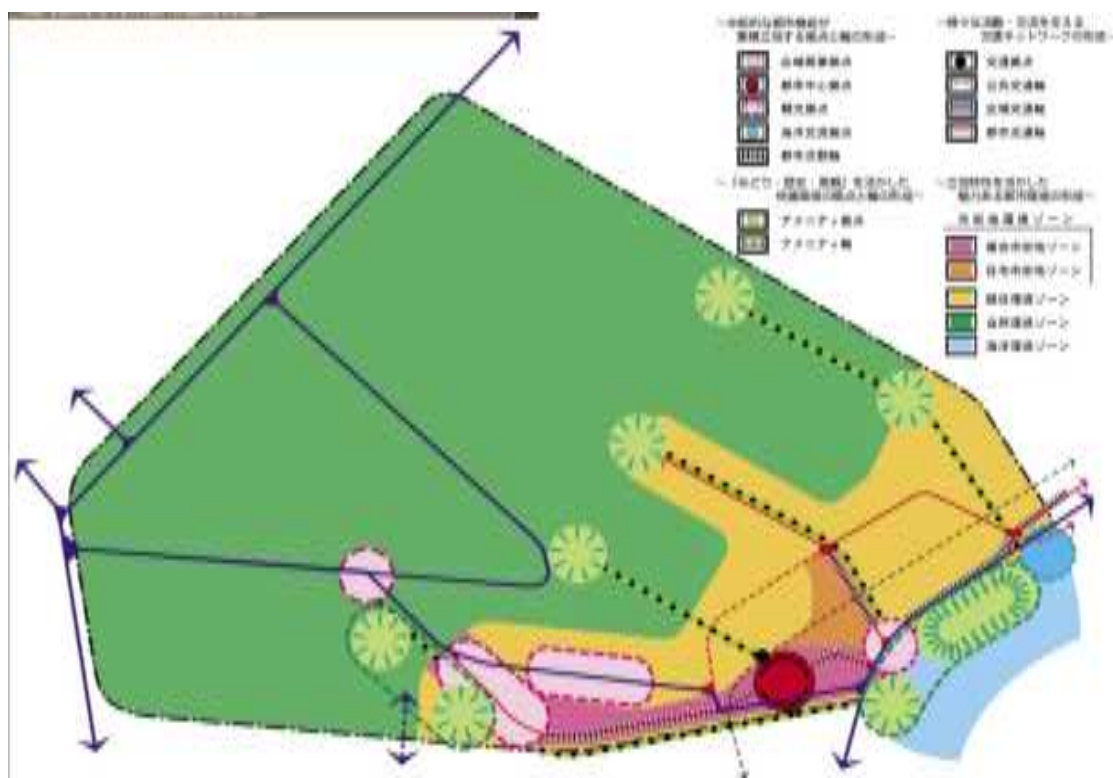
(鉄道)

- 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、J R 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。

《K P I（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%）

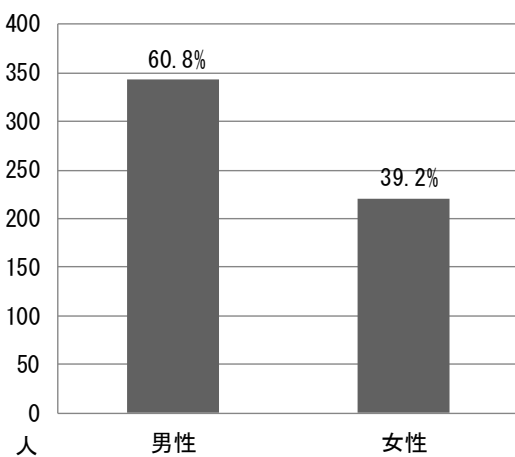
１）回答者の属性

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。

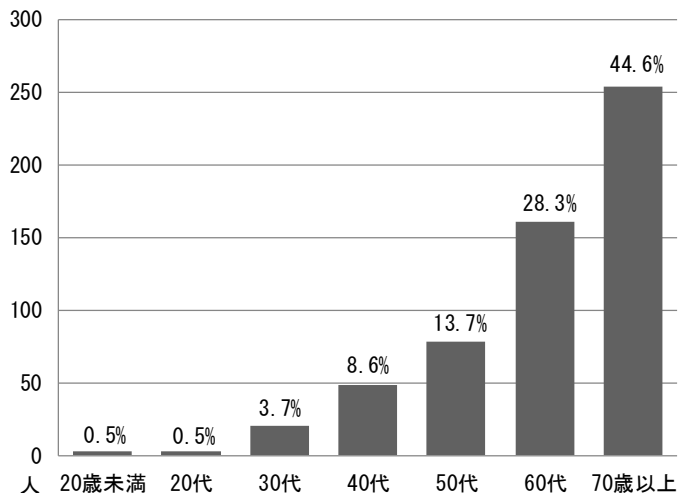
自動車運転免許の所有状況は、所有者が多く、所有していない方の割合の方は 23.9%。

自動車（バイク）の運転状況は、運転しない方の割合が 36.6%。

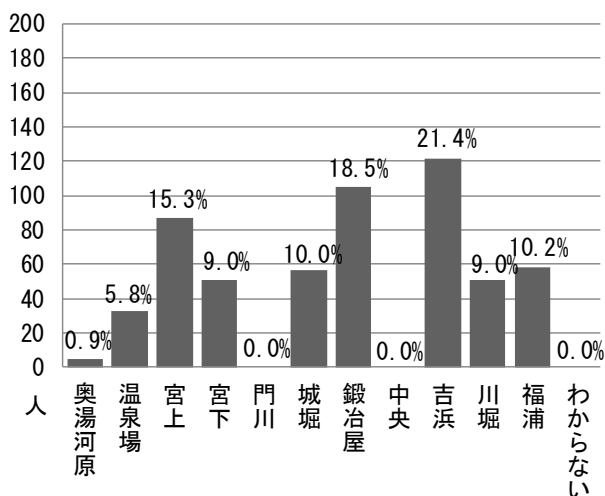
■性別



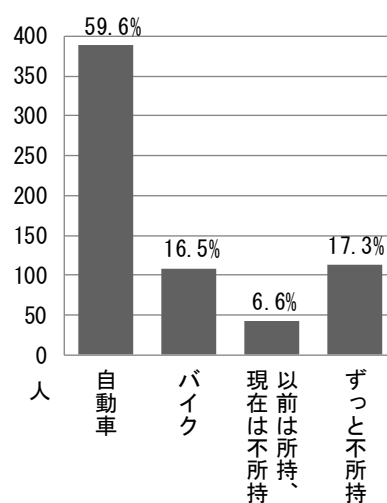
■年齢



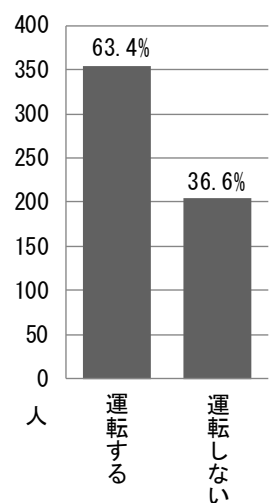
■住まいの地区



■運転免許証の有無



■自動車（バイク）の運転有無

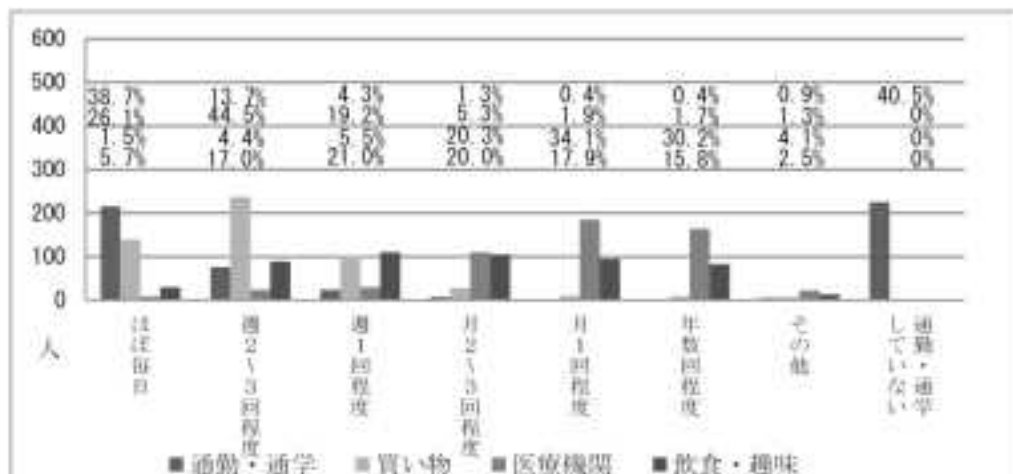


2) 普段の外出実態

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。

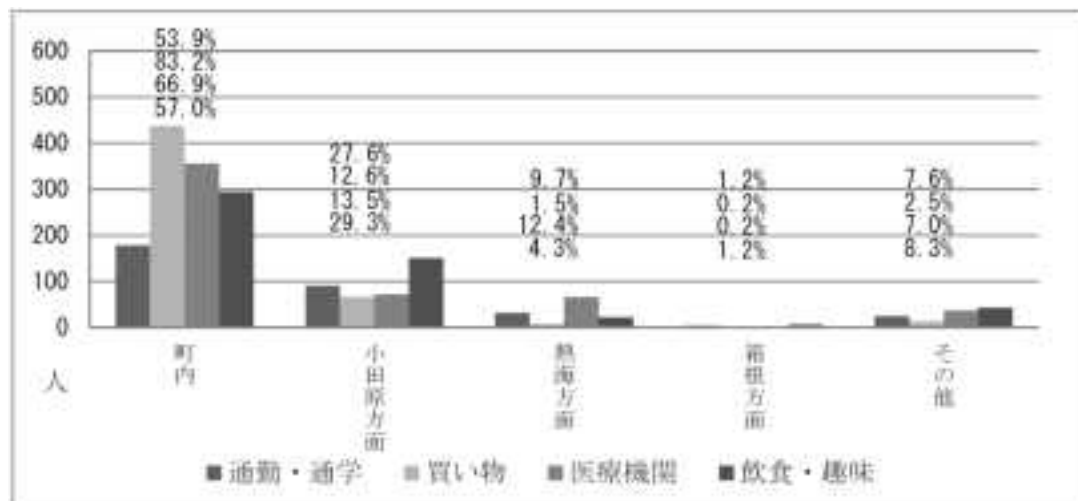
■出かける頻度 （※率は、上から「通勤・通学」「買い物」「医療機関」「飲食・趣味」の順）



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。

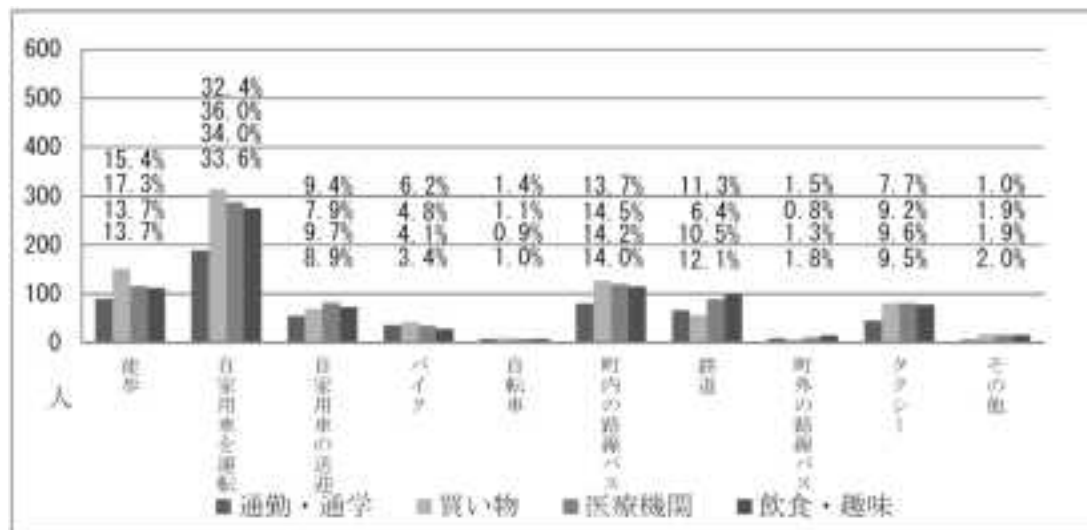
■主な行き先 （※率は、上から「通勤・通学」「買い物」「医療機関」「飲食・趣味」の順）



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

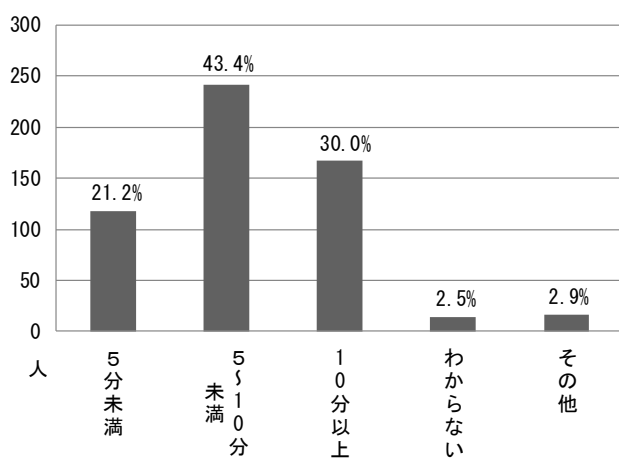
自宅から最寄りバス停までの徒歩時間は、5分以上の割合が73.4%を占めている。

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。

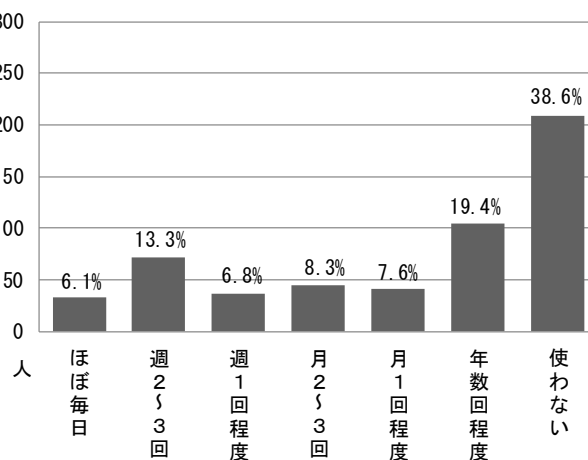
路線バスの利用目的は買物が多く、町内の移動先は駅（湯河原駅、真鶴駅）が31.7%、商業施設が30.5%を占めている。

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。

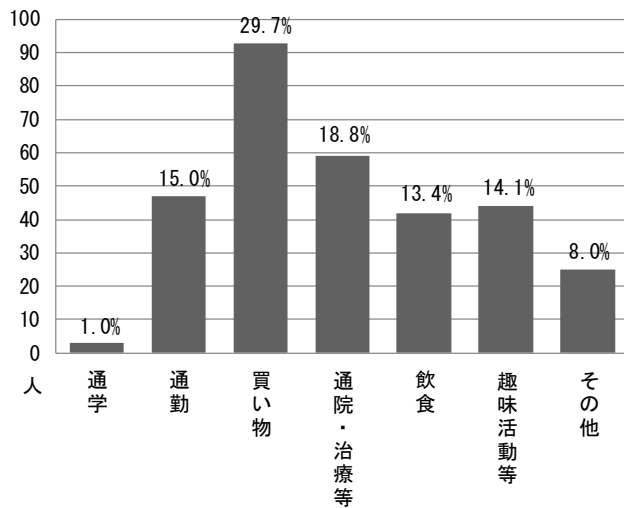
■自宅から最寄りバス停までの徒歩時間



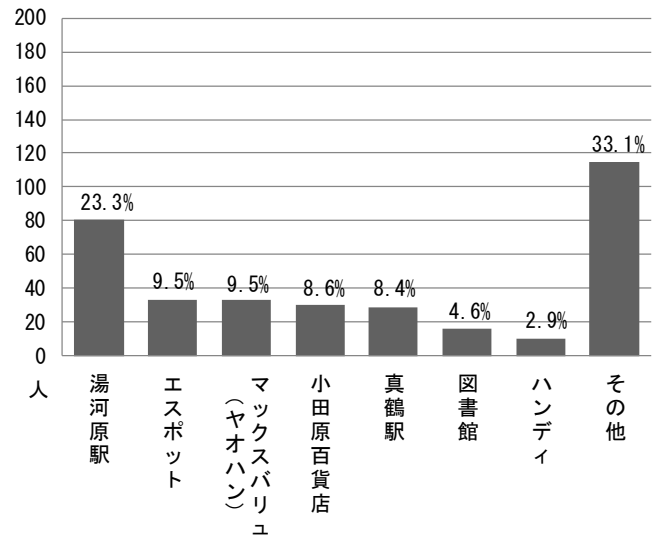
■利用頻度



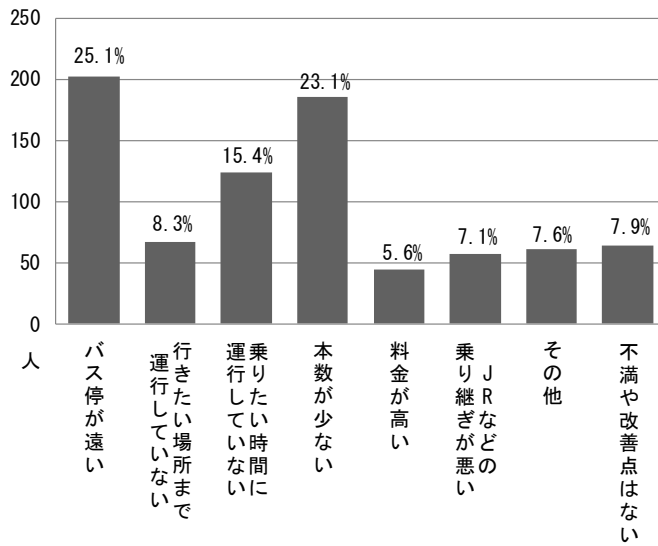
■路線バスの利用目的



■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

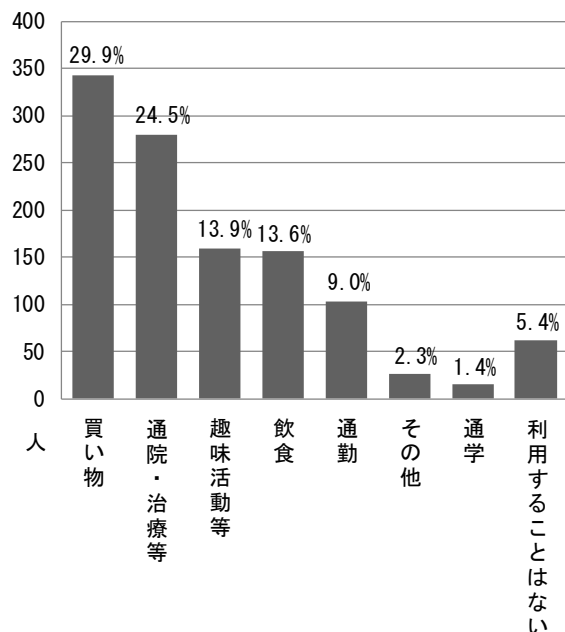
仮に自宅近くを路線バスが運行した場合の利用場面は、「買い物」、「通院・治療等」でのニーズが多い。

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。

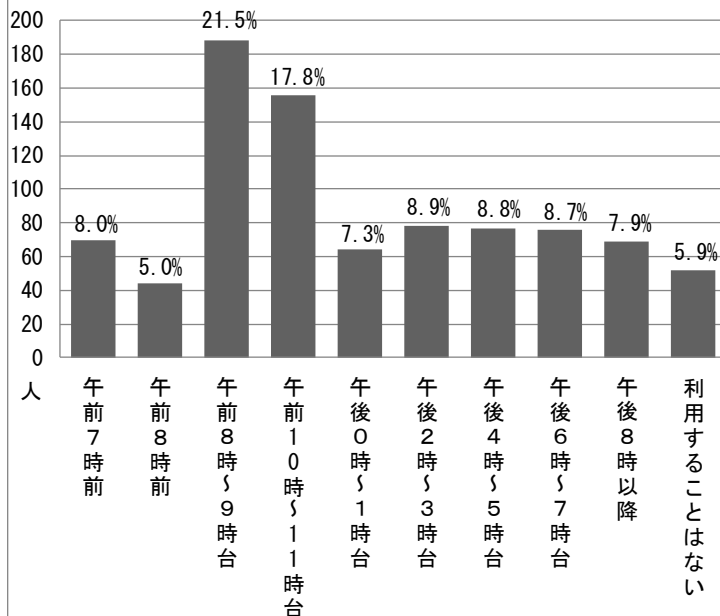
1週間の利用頻度は、「往復1回～3回程度利用」割合が多い。

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。

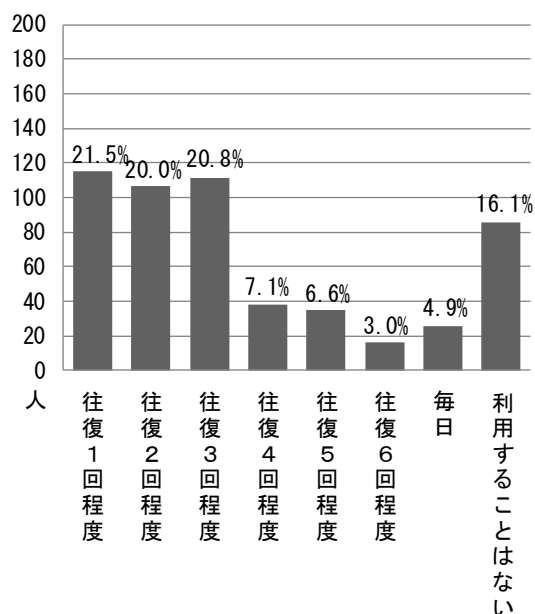
■路線バスを利用する場合の利用場面



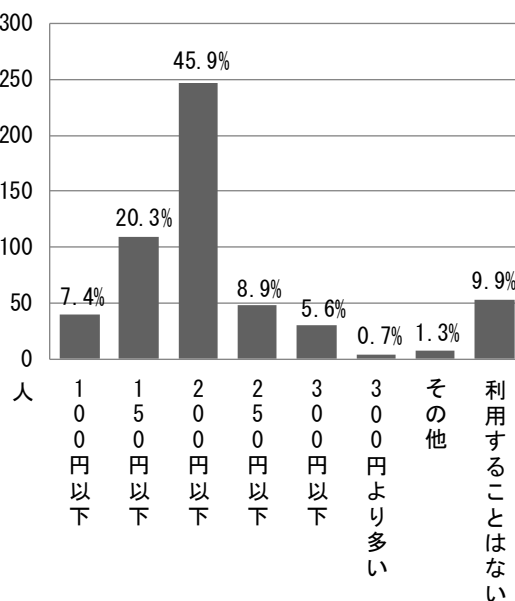
■多く利用する時間帯



■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	文化福社会館 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、良いのではないかと。 ○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と。 ○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と。 
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されており、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もらいたい。 ・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。 

日 程	議 事 要 旨
7月26日（水） （吉浜・川堀・福浦地区）	○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。 ○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。 
7月27日（木） （鍛冶屋・中央地区）	○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。 ○その他 ・幕山公園手前に橋ができて、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と。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ます。 ・意見交換会は今後も開催するのか。 

(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、公共交通不便地域の解消に向けた検討の必要性は高い。

②路線バス等の乗り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、乗り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。

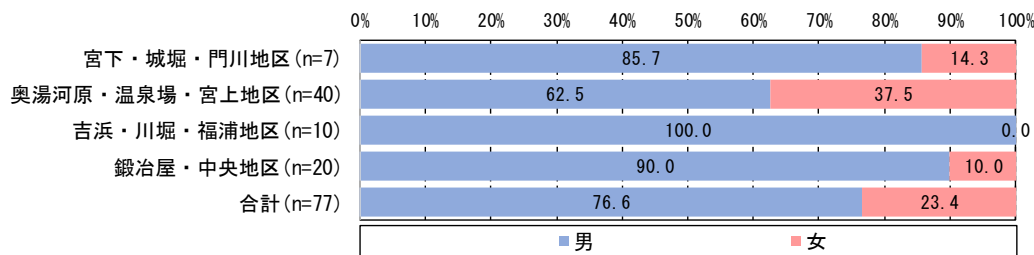
③町民（地域）の協力による持続可能な仕組みづくり

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。

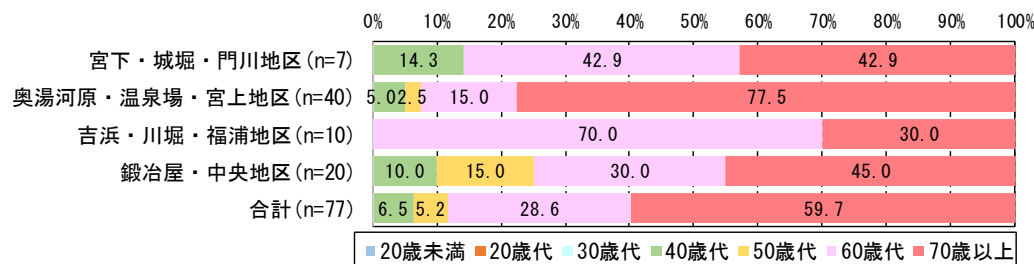
地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を町民へ十分情報提供することで意識醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、町民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政が協働で、持続可能な仕組みを構築することが必要である。

(参考) 湯河原町地域公共交通「意見交換会」アンケート結果

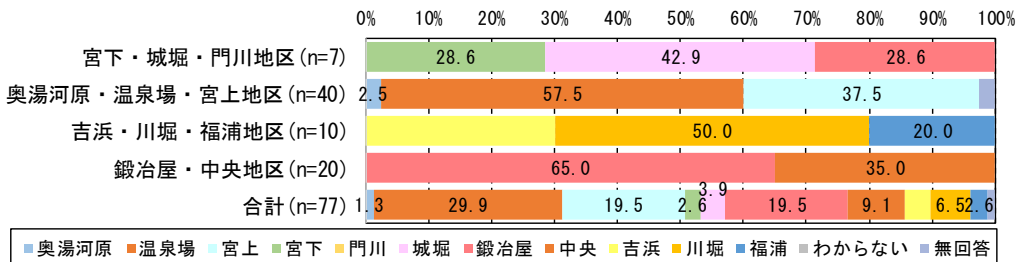
■性別



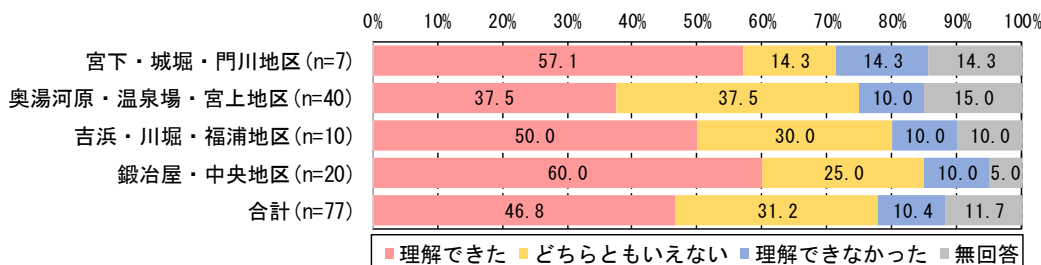
■年齢



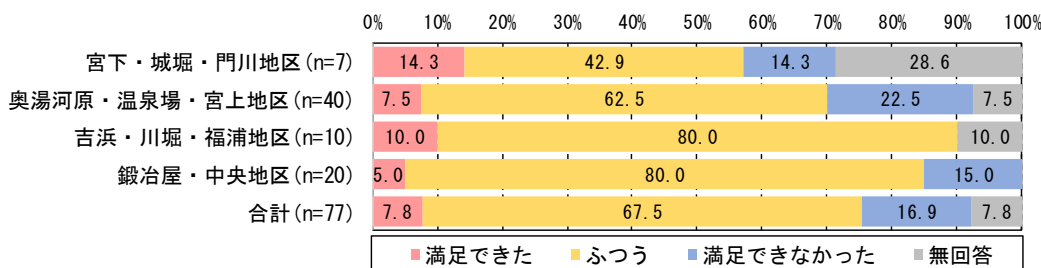
■住まいの地区



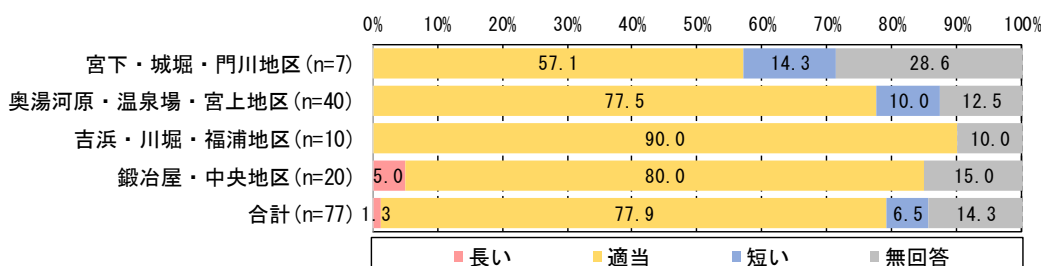
■意見交換会での町の説明（設問１（１））



■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は、公共交通に関する現況把握、町民意見交換会の開催などを踏まえ、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、土地利用の方針、都市活動の拠点、都市活動の軸を要素とした土地利用構想図を、基本目標においては基幹産業の振興、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ているが、「ゆがわら 2011 プラン(湯河原町新総合計画)後期基本計画」では人口定住対策の推進により、2020 年の将来人口は現状維持の 25,000 人を目標として設定している。

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 倍に増加し、総人口に占める高齢化率も 38.56%(2017 年 4 月 1 日時点)と大幅に増加しており、今後、更なる高齢化の進展に対応するため、また人口流出を防止のため「命に関わる外出」の通院、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移動を円滑に行うことができるよう「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、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 月の町民意見交換会では、特に「奥湯河原・温泉場・宮上地区」と「鍛冶屋地区」といった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といった町民ニーズが高いため、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

湯河原町は、町民の主な目的地である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、路線バスが、乗換えが必要となっている。

また、町民意見交換会でも奥湯河原・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ている。

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、今後は現在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、乗継ダイヤや運賃の改善などソフト面の施策により、鉄道や路線バス同士を連携し接続させることで乗継拠点の機能強化を行う必要がある。

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について、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

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) 地域公共交通の構築に係る基本方針

湯河原町における公共交通は、3つの基本方針によりまちづくりと一体となった持続可能な公共交通の形成・維持を目指す。

基本方針①

公共交通が相互に連携し、交通不便地域解消による利便性の高い公共交通ネットワークの形成

湯河原町では、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の公共交通が運行する中で、既存の公共交通と連携を図りなが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を導入し、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形成を目指す。

各公共交通システムについては、機能分担を図りつつ、乗継拠点の強化により地域間の接続による一体感の醸成と町民生活の向上を図っていくことを目指す。

基本方針②

超高齢化社会に対応し、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等により、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、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。

将来にわたり地域公共交通の充実・維持するため、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、公共交通マップ等による情報提供、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。

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。

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、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。

(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。

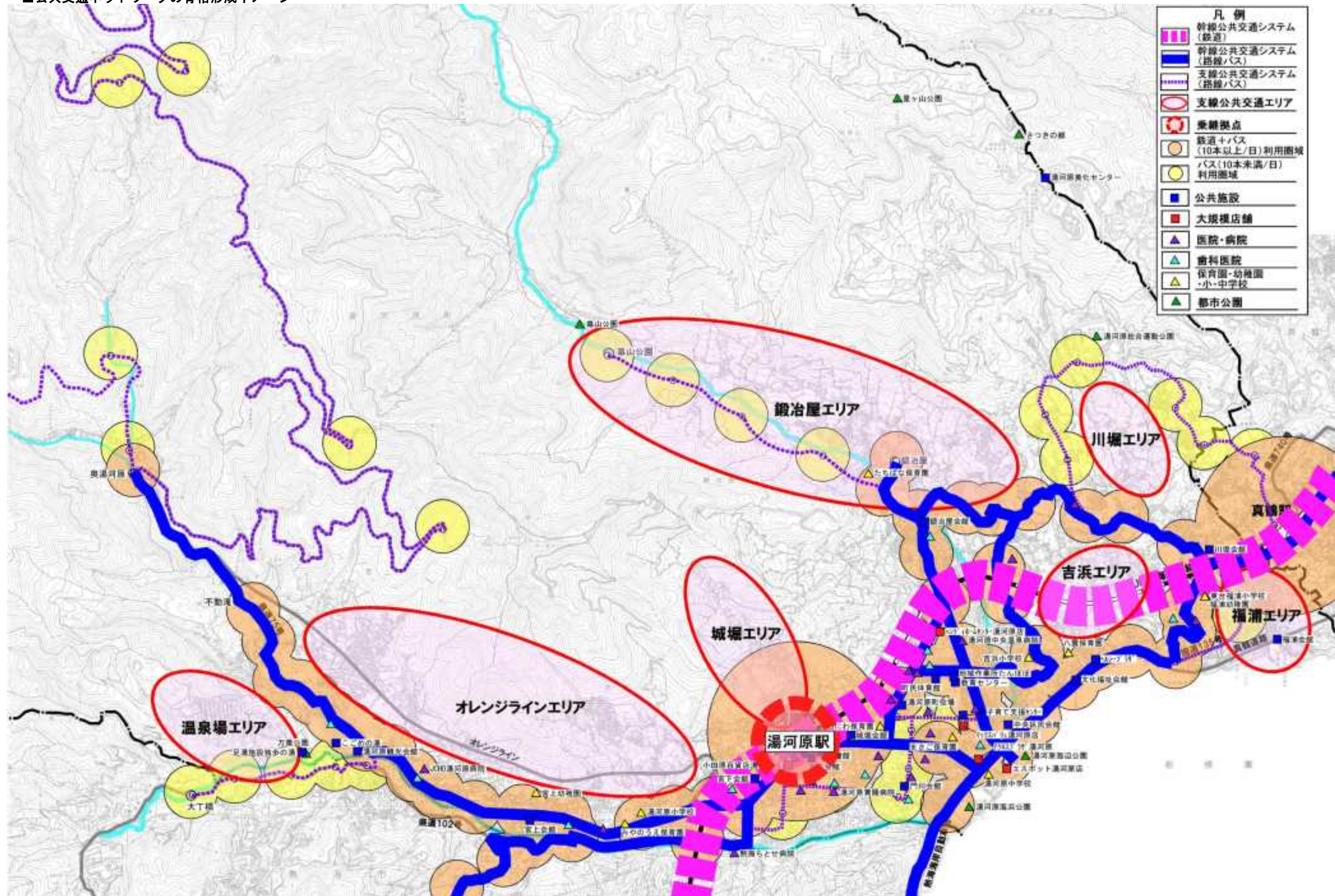
■各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	
鉄道 バス 交通等	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
		・ 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 ➡公共交通空白地域の解消
	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



(3) 地域公共交通の目標

「地域公共交通の構築に係る基本方針」において掲げた各方針の進捗度合いの評価が可能となるよう、基本方針ごとに目標の達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定める。

基本方針	評価指標	現状値	目標値 (2025)	備考
基本方針１：公共交通が相互に連携し、交通不便地域解消による利便性の高い公共交通ネットワークの形成	①新たな公共交通利用登録者数	—	650 人	※ 1
	②新たな公共交通利用者数	—	15,000 人/年	※ 2
	③新たな公共交通利用者の満足度	—	70%	
	④湯河原町コミュニティバス利用者数	76,992 人/年	80,000 人/年	※ 3
	⑤路線バスのバリアフリー化率	80%	90%	※ 4
	⑥ＵＤタクシー導入台数	2 台	10 台	
基本方針２：超高齢化社会に対応し、福祉・観光振興等まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開	⑦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	—	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	⑧公共交通利用促進活動実施回数	—	7 回	※ 5

※ 1 4 エリア 60 歳以上人口約 1,300 人×登録率 50%≒650 人

※ 2 8 便×4 エリア×利用率 50%×4 台×245 日＝15,680 人/年≒15,000 人/年

※ 3 1 便あたり 10 名乗車の場合の人数（1 便あたり 10 人×1 日 22 便×365 日＝80,300 人/年
≒80,000 人/年）

※ 4 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・ワンステップ車両数 66 台（箱根登山バス 15 台＋伊豆東海バス 41 台＋伊豆箱根バス 10 台）＝80%

※ 5 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。

第5章 新たな公共交通システム実証運行計画

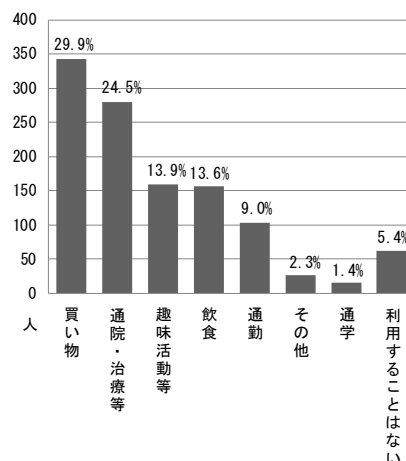
(1) 新たな公共交通システムの基本的な考え方

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対策を検討・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の主な対象者を高齢者など、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、通院等の利用とする。

■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については、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の広域的な移動に重要な「幹線交通システム」で、また、タクシーは24時間運行し、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。

高齢者など交通弱者の多様な移動ニーズに対応するためには、それぞれの公共交通機関がその特性を活かすことが重要で、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の利便性を高め、持続可能な交通システムにするため、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・協働しながら支える交通システムとする。

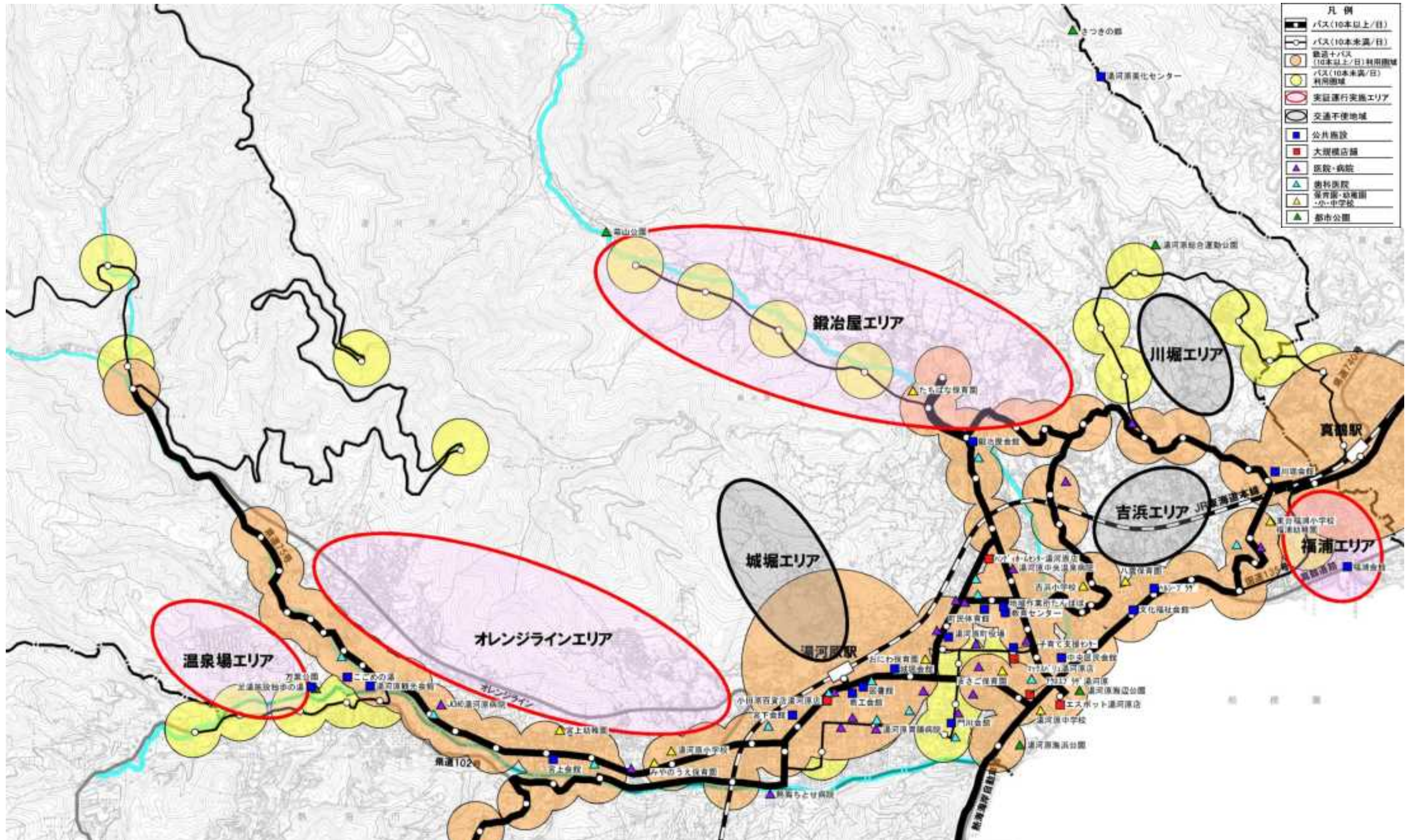
導入方針④ 持続可能な交通システム

新たな公共交通システムの実際の利用ニーズや利用傾向、事業収支等を把握するため、2018年度に実証運行を行い、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運行エリアについては、人口集積度、町民意見交換会での意見結果及び路線バスとの競合などの観点から、「オレンジラインエリア」、「温泉場エリア」、「鍛冶屋エリア」及び「福浦エリア」とする。それ以外のエリアについては、実証運行結果などにより今後検討する。

■新たな公共交通システムの運行エリア



(2) 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…路線を定めて運行するものであって、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も入り込みやすく、自宅近くに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、「I T型」と「非I T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	・運行ルートを決めて運行。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。	・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。
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			・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。	・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。
区域運行型	・運行ルートを決めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡				・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある。

■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、バス停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

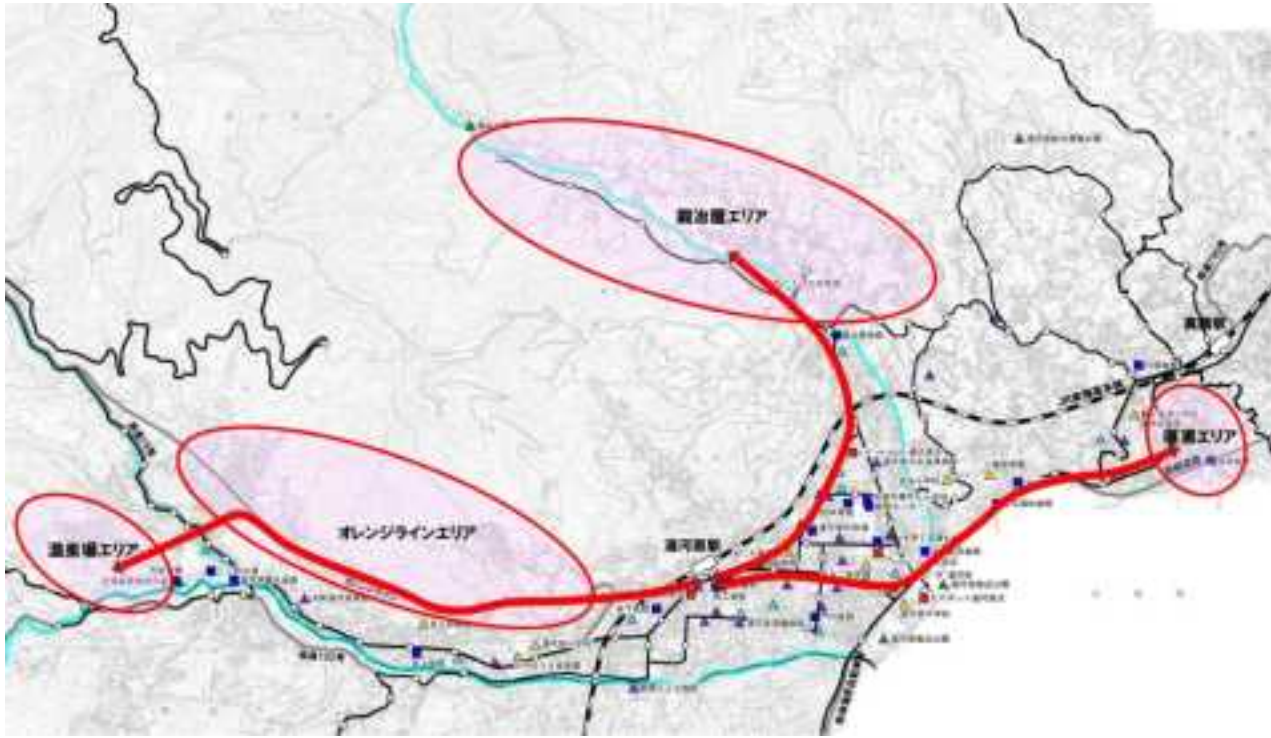
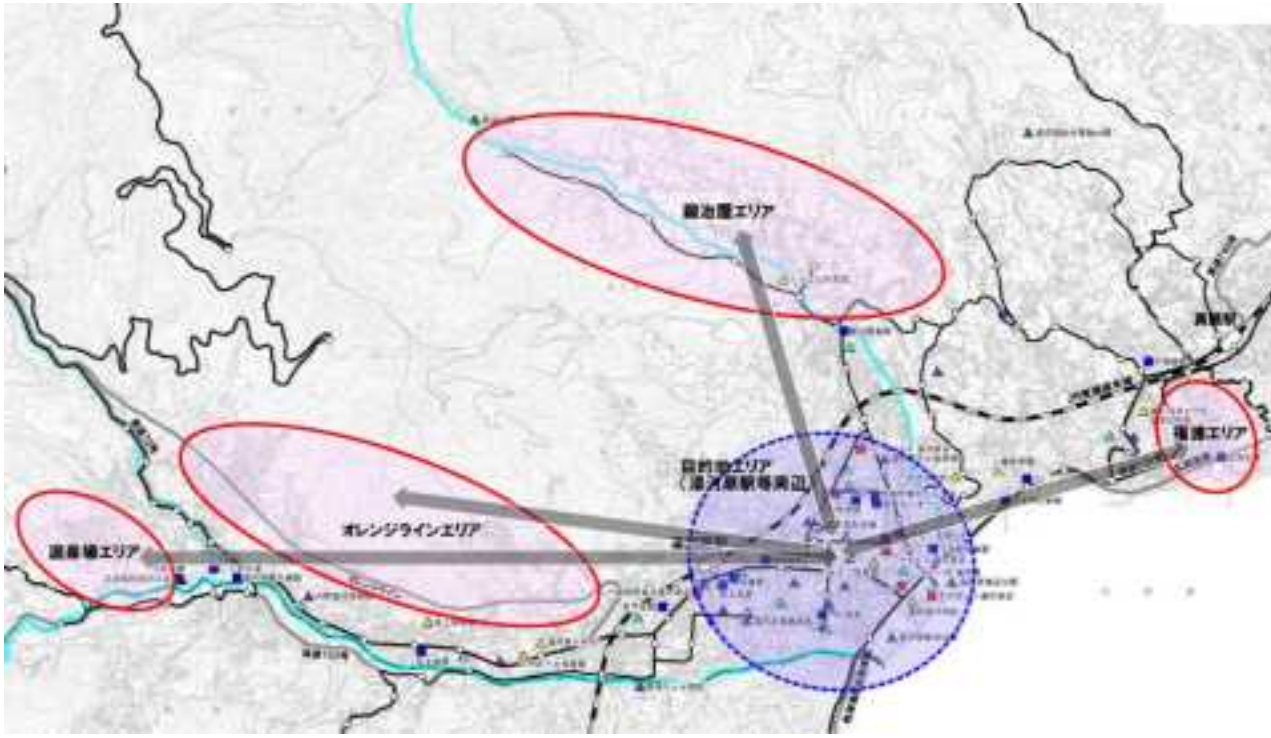
各運行形態について、利用者の利便性、事業性の観点から特徴を整理する。

■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・ワゴン型車両)
		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。
	分り易さ 利用の	○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。 ×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。	○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。 ×バス車両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

新たな公共交通システムの運行方式は各運行形態の特徴や、人口集積状況及び道路状況等を考慮し、デマンド交通（区域運行型）とする。

		定時定路線型で運行した場合		デマンド交通（区域運行型）で運行した場合
運行イメージ				
運行業者		バス会社またはタクシー会社		バス会社またはタクシー会社
運行車両		小型バス車両	ワゴン型車両	ワゴン型車両またはセダン型車両
		コミュニティバス（小型バス車両）	乗合タクシー	
利点	利用者の利便性	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため、分かりやすい。 ○一般的にデマンド交通より運賃は低料金。	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため、分かりやすい。 ○一般的にデマンド交通より運賃は低料金。 ○バス車両の通れない狭隘道路まで運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。	○目的地へ最短経路で運行するため、予約状況により移動時間の短縮が可能。 ○バス車両の通れない狭隘道路まで運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。
	事業性	○一定の利用がある地域では大量輸送が可能。	○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。	○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。 ○予約がない時は運休するため、運行経費の削減が可能。
欠点	利用者の利便性	×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。	—	×利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要。 ×一般的に定時定路線型よりも運賃が高い。
	事業性	×路線バス事業者と競合する可能性が高い。 ×車両費やバス停等の初期投資費がかかる。 ×運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定で、高い。 ×利用者の有無に関らず、運行するため、運行経費がかかる。	×バス車両よりも輸送量が劣る。 ×タクシーバス事業者と競合する可能性が高い。 ×車両費やバス停等の初期投資費がかかる。 ×運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定で、高い。 ×利用者の有無に関らず、運行するため、運行経費がかかる。	×タクシー事業者と競合する可能性が高い。 ×運行経費が多くなるほど経費がかかる。

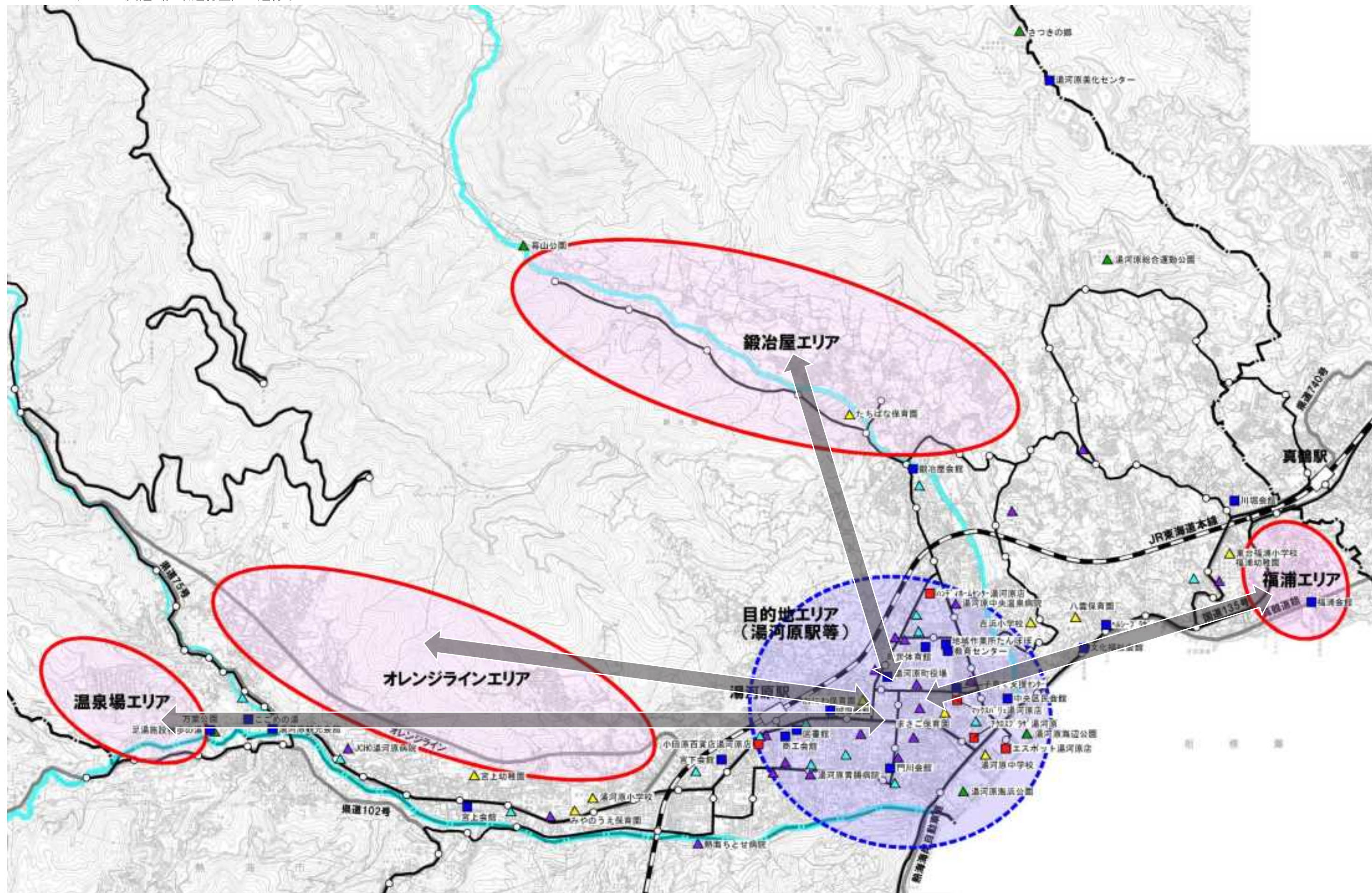
(3) サービス水準

	条件																			
運行エリア	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）																			
運行日	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																			
利用登録	事前登録制																			
予約	運行時間の 30 分までの予約制とする。																			
運行時間 ・ 最大便数	○運行時間帯：9：00～17：00 ・次の運行時間のうち予約があった場合のみ運行 <table><tr><td>発場所</td><td>1 便</td><td>2 便</td><td>3 便</td><td>4 便</td></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オレンジラインエリア⇔目的地エリアルート 最大 8 便（年間 1,960 便） ②温泉場エリア⇔目的地エリアルート 最大 8 便（年間 1,960 便） ③鍛冶屋エリア⇔目的地エリアルート 最大 8 便（年間 1,960 便） ④福浦エリア⇔目的地エリアルート 最大 8 便（年間 1,960 便） ・運行時間は、各エリア統一 ・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） ○年間最大便数 7,840 便（1 日 32 便×245 日）					発場所	1 便	2 便	3 便	4 便	運行エリア	9：00	10:00	14:00	16:00	目的地エリア	10:30	11:30	15:00	16:30
発場所	1 便	2 便	3 便	4 便																
運行エリア	9：00	10:00	14:00	16:00																
目的地エリア	10:30	11:30	15:00	16:30																
乗降り ポイント	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）																			
運行経路	・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）																			
運行車両	セダン型車両(乗車人員 4 名)、またはワゴン型車両																			
運行業者	バス会社又はタクシー会社																			
運賃	・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）																			

■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



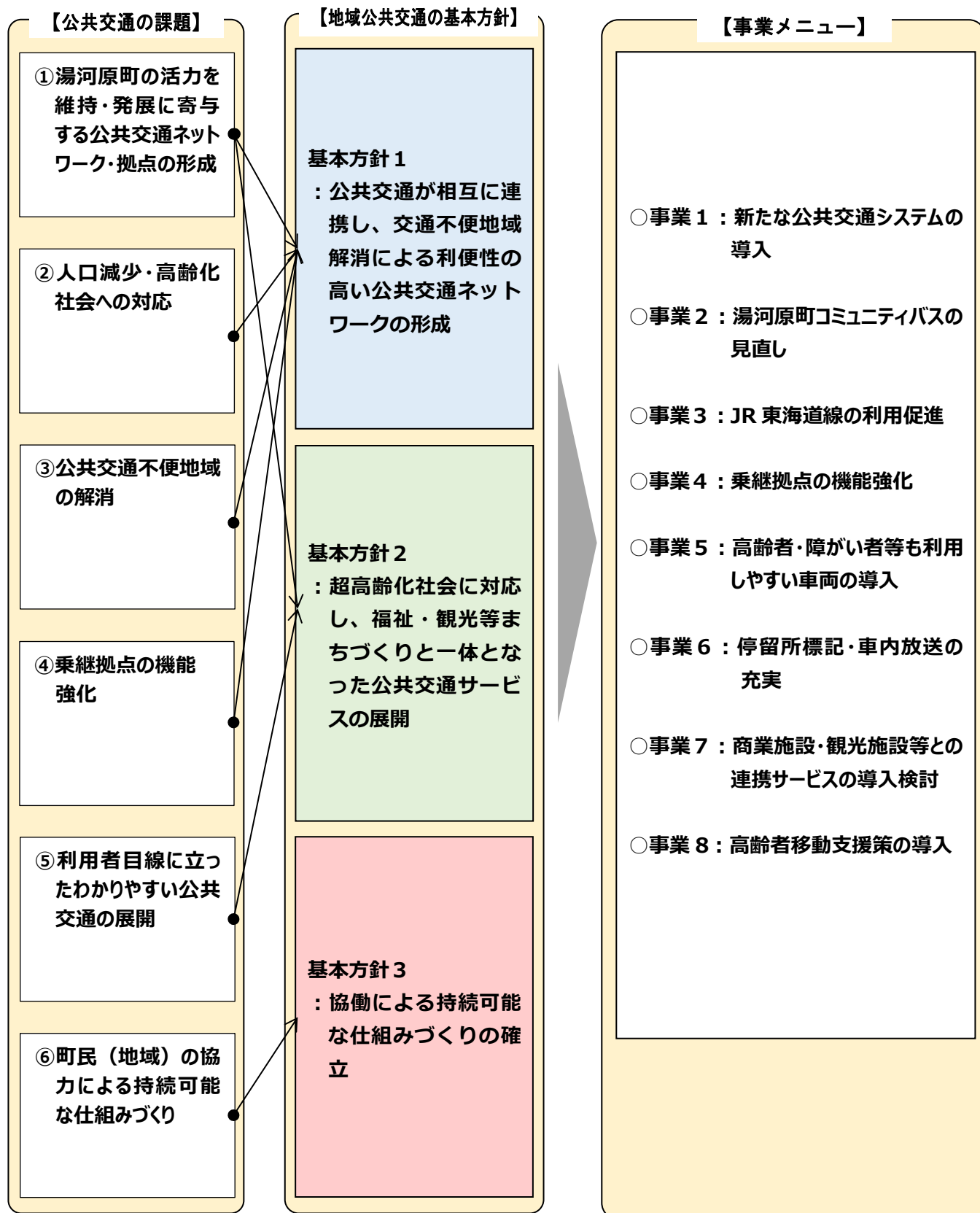
(4) 委託・契約方法

	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	事業者の運転手を実施
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。 ※運行経費に含まれるもの ・ 予約受付、配車、ルート設定費用 ・ 運賃収入、運行管理費用
今後の 検討事項	・ 運行エリア詳細、乗降ポイント

第6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。

【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する。

実施にあたり、実施地域を対象に利用方法の説明会の開催、利用促進を行う。

実証運行期間に利用実績を集計し、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・検証した上で運行サービスの見直しを行った上で、2019 年度に本格運行を開始する。

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			→

【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、公共交通不便地域の対応も含め、運行時間帯、運行本数、運行路線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）」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：鉄道事業者、神奈川県、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				→

【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

本格的な高齢化社会を迎え、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、乗り降りが容易で立席及び着席がしやすいなど、利用者のニーズに応じた高齢者・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、湯河原梅林は日帰り温泉など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）では、エスポートモールを起点とした「お買いものバス」を2系統運行している。

今後まち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（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

さらに、公共交通に乗り慣れていない町民や観光客に対して、気軽に目的地へ移動できるよう、公共交通を利用した「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し、需要の掘り起こしを図る。

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。



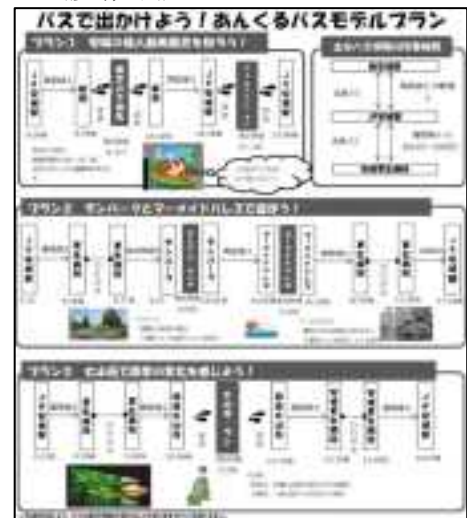
【事例】観光施設等

おでかけモデルプラン

《君津市》



《安城市》



【事業 8】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 P R を行う。

※神奈川県警察・運転免許自主返納サポート制度

高齢者運転免許自主返納サポート制度は、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）を受けられ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 P R	←			実施				→

(2) 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			後期				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
基本方針 1 公共交通が相互に連携し、交通不便地域解消による利便性の高い公共交通ネットワークの形成	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 ←→				
	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 ←→				
	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 ←→				
基本方針 2 超高齢化社会に対応し、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 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	←→			検討・協議 ←→				
		←→			検討・作成 ←→				
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：高齢者移動支援策の導入	←→			実施 ←→				

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・検証等の進捗管理を行いながら、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」と、「目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進捗管理を行う。

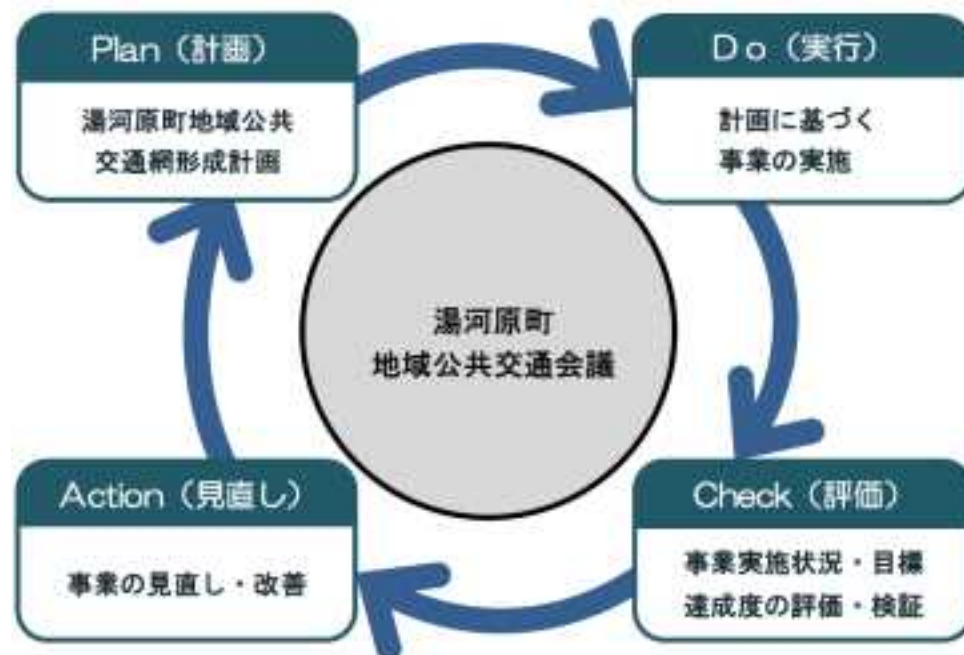
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

事業の取り組みや湯河原町が実施する公共交通の運行状況について実施状況を毎年度評価する。

○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

P D C A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・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		○	○	○	○	○	○	○	○

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（柗窪・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

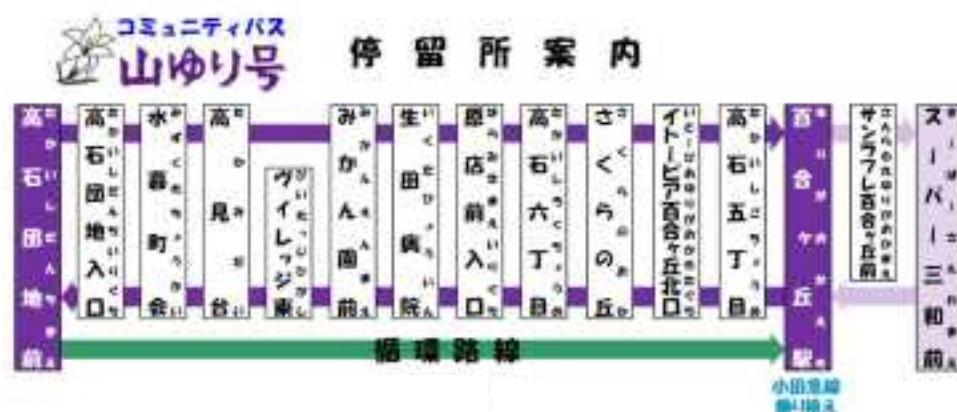


③乗合タクシー「行け行けぼくらのかみちゃん号」(秦野市上地区)

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）



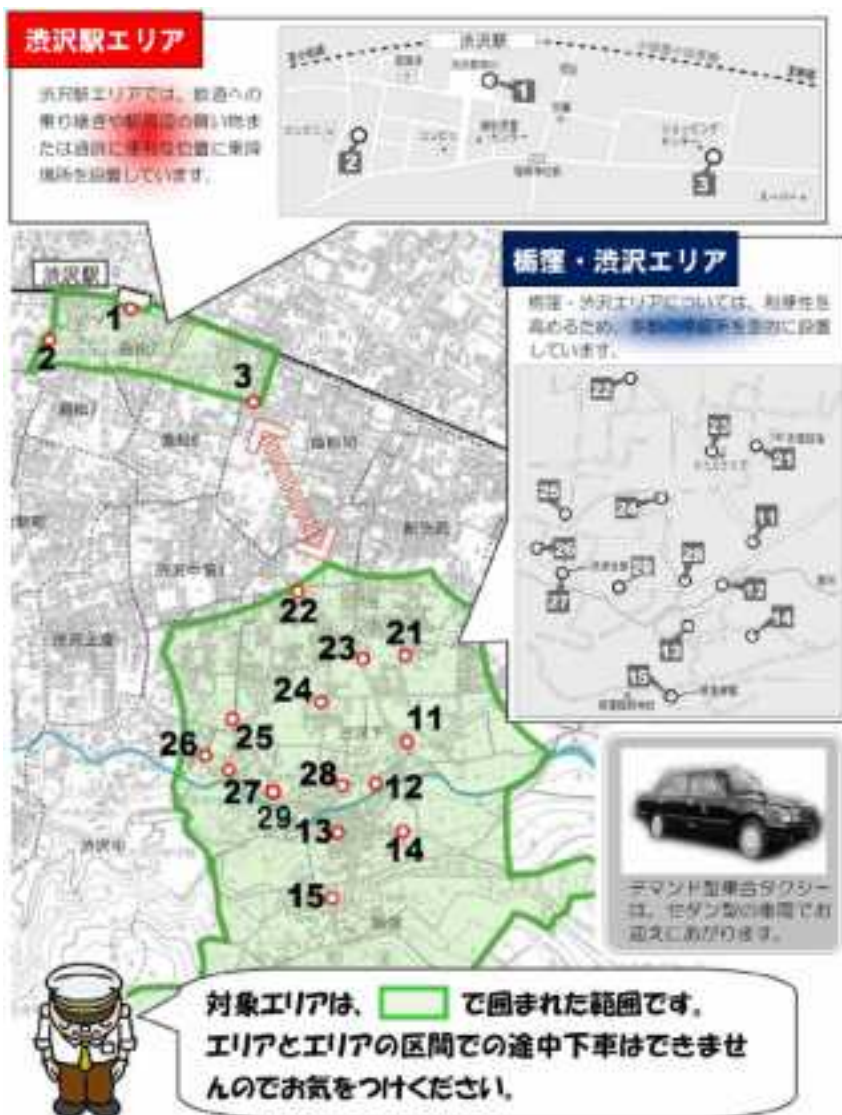
⑤中井町オンデマンドバス「中井ふれあいバス」（中井町）	
運行形態	デマンド型交通（区域運行型）
運行開始日	2013 年 1 月 10 日～
運行エリア	町内全域（乗降ポイント 122 箇所）＋町外（秦野赤十字病院、ヨークマート西大竹店、マックスバリュ二宮店、西友二宮店、畑中バス停）
運行日	平日のみ（土曜日、日曜日、祝日及び年末年始は運休）
運行時間帯	7：00～19：00
運賃	・ 大人…町内～町内間 200 円、町内～町外間 300 円 ・ 小人…町内～町内間 100 円、町内～町外間 150 円
予約受付	・ 電話予約…8：30～17：00（土日祝、年末年始は休み） ・ インターネット予約：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	2	0:30 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