

# 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
<b>序章 計画策定の目的と位置付け</b> .....	<b>1</b>
(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
<b>第1章 湯河原町における公共交通の現況把握</b> .....	<b>3</b>
(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
<b>第2章 町民意見交換会の開催</b> .....	<b>22</b>
(1) 開催概要 .....	22
(2) 意見交換会での意見 .....	23
(3) 結果分析 .....	25
<b>第3章 地域公共交通に係る課題整理</b> .....	<b>27</b>
<b>第4章 地域公共交通の形成に係る基本方針と目標</b> .....	<b>29</b>
(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
<b>第5章 目標を達成するために行う具体的な事業</b> .....	<b>33</b>
(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
<b>第6章 新たな公共交通システム実証運行計画</b> .....	<b>39</b>
(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
<b>第7章 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>50</b>
(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) 計画の達成状況の評価するための数値指標 .....	52
<b>参考資料（他自治体事例）</b> .....	<b>53</b>



**(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 km<sup>2</sup>、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。

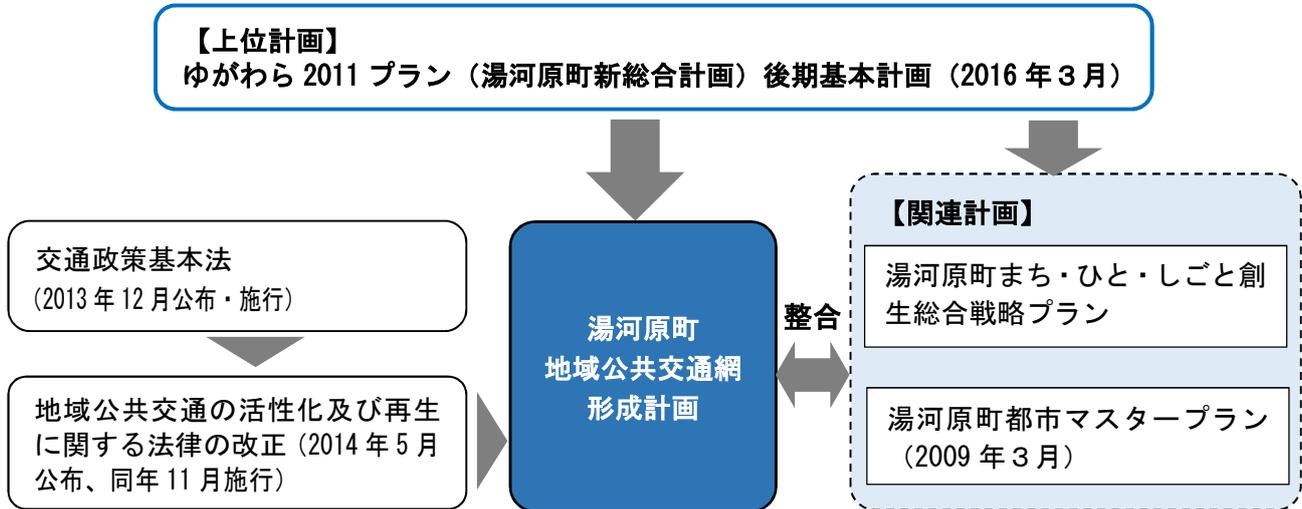
高齢化率は 38.56%（2017 年 4 月 1 日現在）で、年々増加傾向である。また、町の土地の多くは丘陵地で坂道が多く、徒歩や自転車での移動に適しておらず、今後、高齢者、障がい者及び児童・生徒など自動車を運転できない人の移動に支障を及ぼすことが懸念される。

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」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

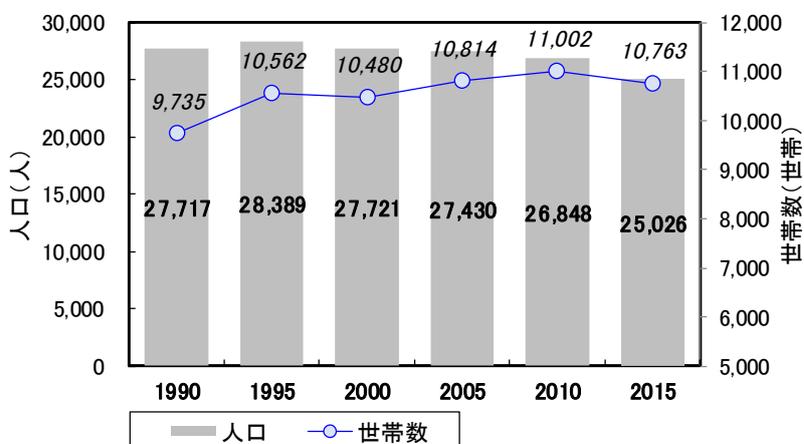
### 1) 人口動向

#### 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

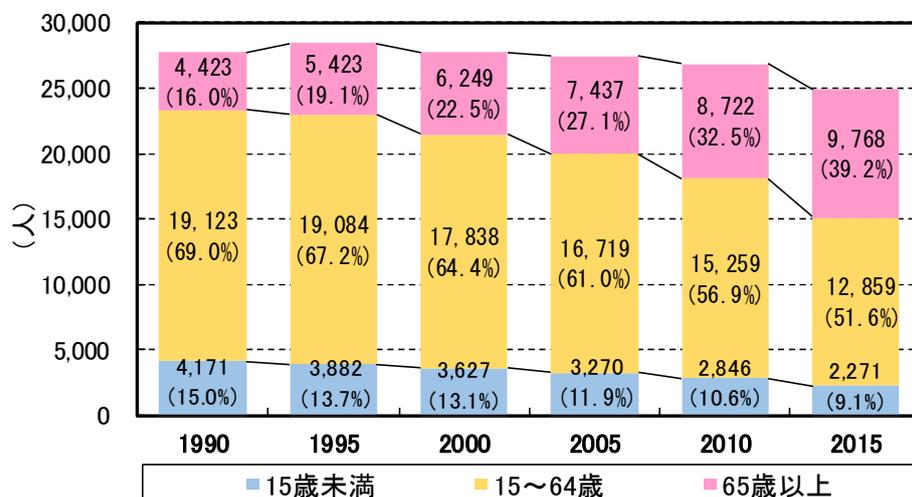


出典：国勢調査 各年10月1日現在

#### 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



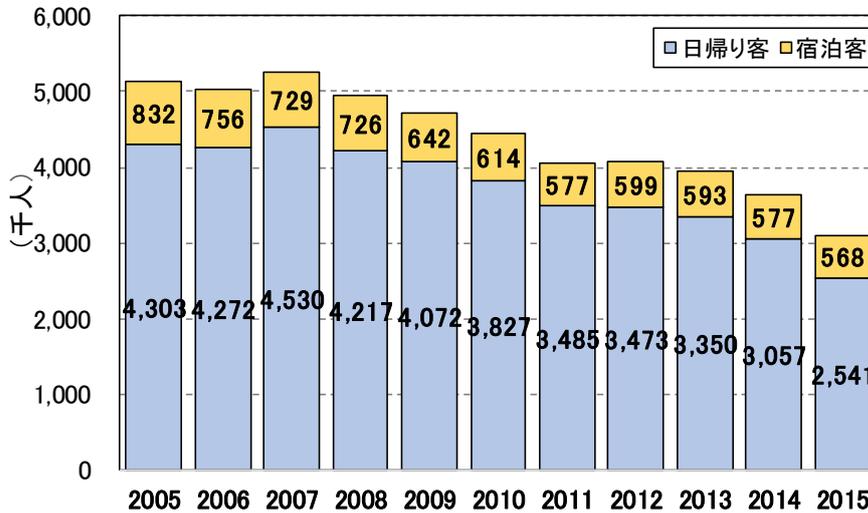
資料：国勢調査 ※上段が実数、下段が構成比、年齢不詳の人数を除く。



### 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



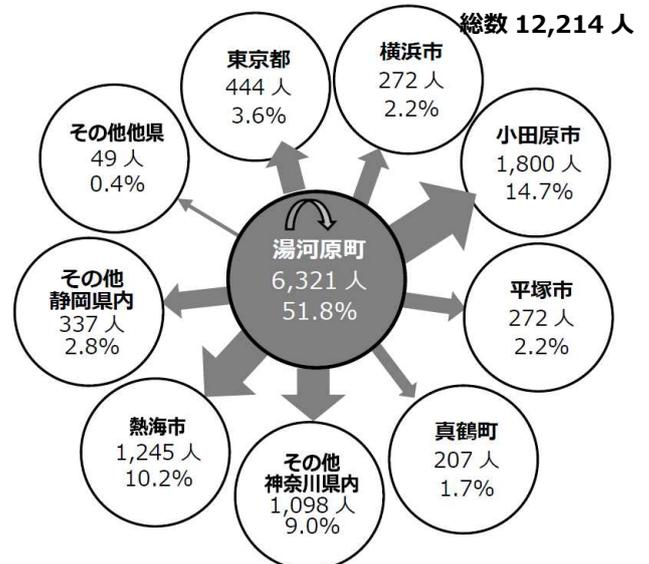
出典：2017年版湯河原町統計要覧

## (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

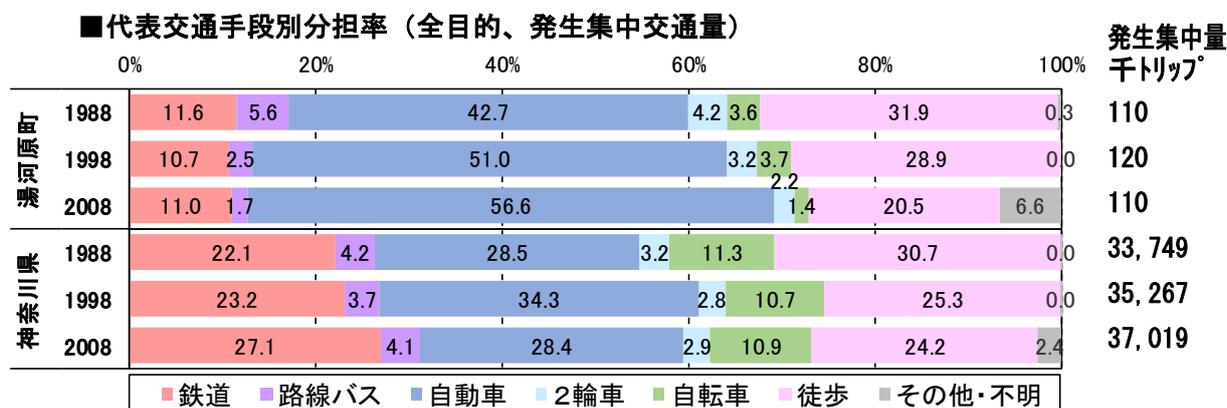
出典：2015年国勢調査

## 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

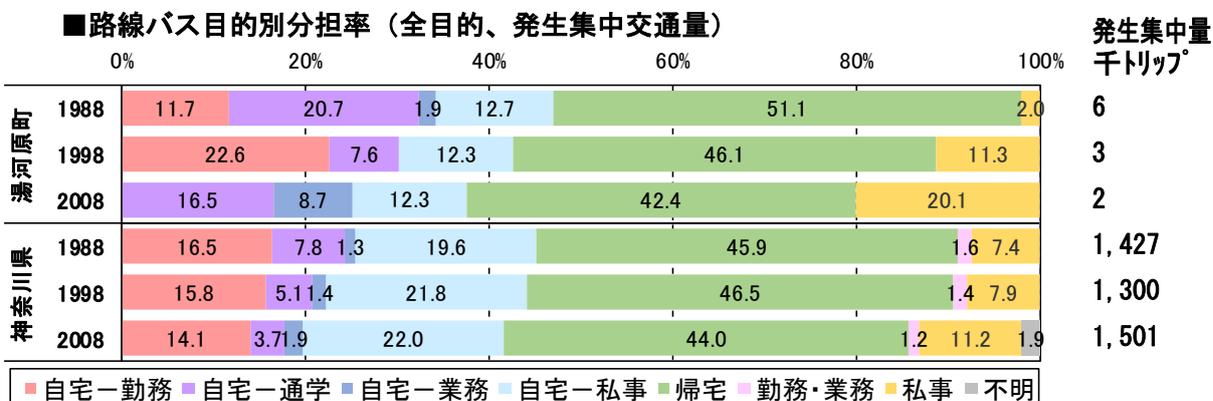
湯河原町の代表交通手段分担率（2008年）は、自動車分担率が56.6%で最も多く、神奈川県全域（28.4%）より顕著に高く、一方で、バスは1.7%で神奈川県全域（4.1%）より低い。

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  
2輪車：自動2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。



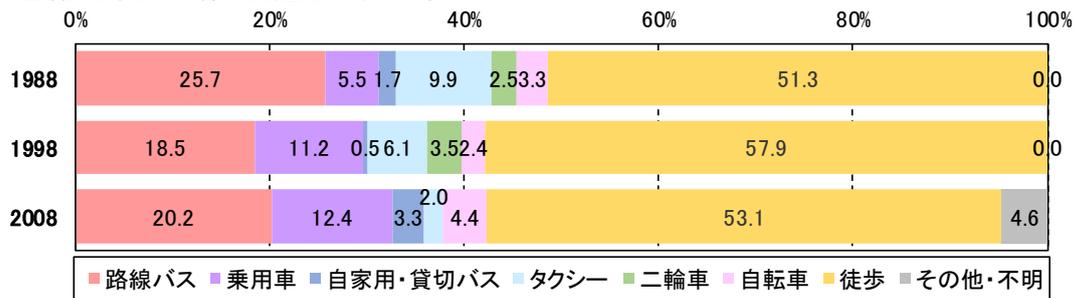
### ②湯河原駅の端末交通手段

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、2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



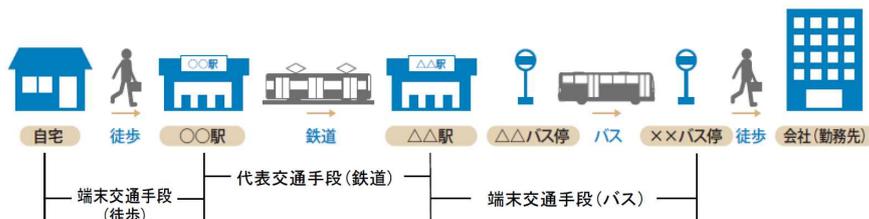
#### (参考1) 東京都市圏パーソントリップ調査とは

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。

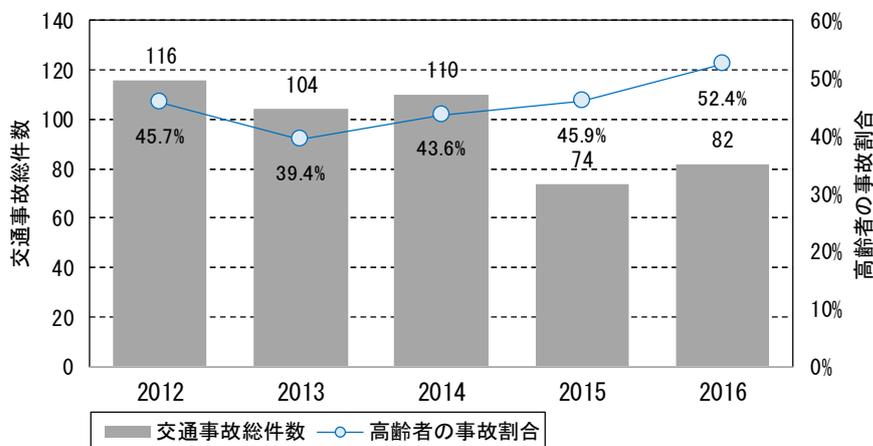
下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（徒歩）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（バス）となる。



### 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

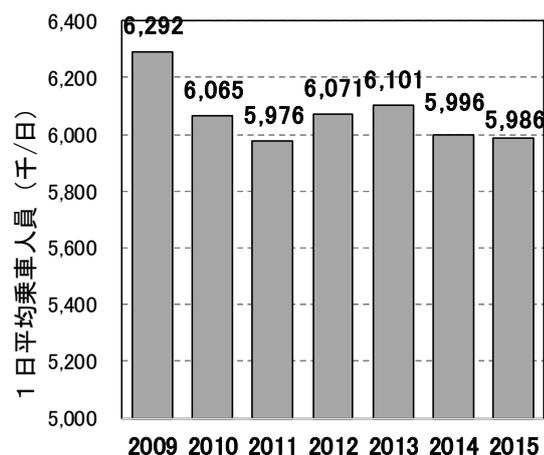
### (3) 既存公共交通の現状

#### 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(株)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 ※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

凡例			
	湯河原駅⇄不動滝		公共施設
	湯河原駅⇄不動滝⇄奥湯河原		大規模店舗
	湯河原駅⇄福浦⇄真鶴駅		医院・病院
	湯河原駅⇄ゆずり葉団地上		歯科医院
	湯河原駅⇄鍛冶屋⇄幕山公園		保育園・幼稚園 ・小・中学校
	湯河原駅⇄箱根町港		都市公園
	湯河原駅⇄大丁橋		
	湯河原駅⇄長窪⇄真鶴駅		
	湯河原駅⇄天保山⇄真鶴駅		
	湯河原駅⇄エスポットモール (お買いものバス)		
	エスポットモール⇄鍛冶屋 (お買いものバス)		
	湯河原駅⇄不動滝⇄元箱根		
	湯河原駅⇄伊豆山⇄熱海駅		
	コミュニティバス		
※「○」バス停を示す			

