

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、必要など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。 ・最近で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、ガードが拡張されないと、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張が必要であるとする。 ・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、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。

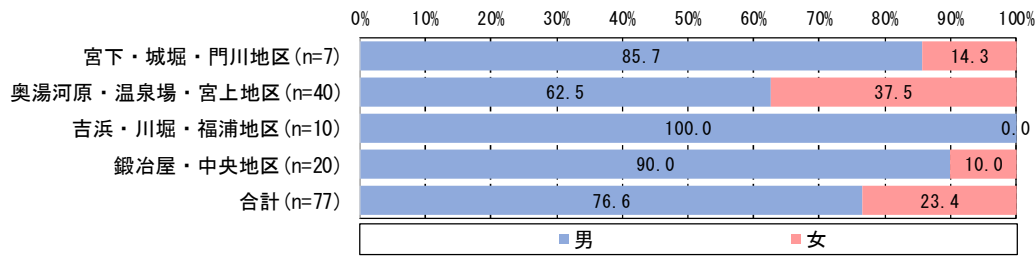
③町民（地域）の協力による持続可能な仕組みづくり

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。

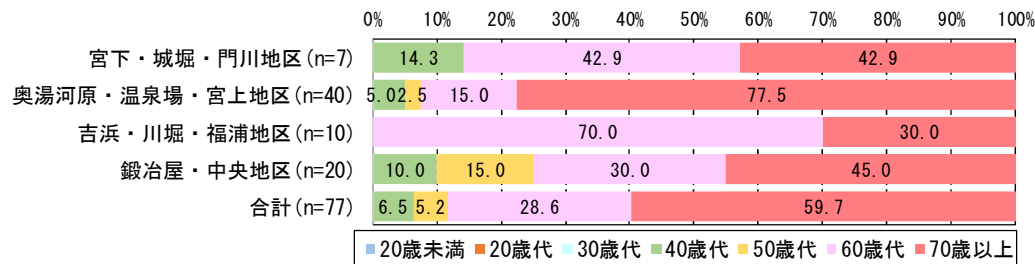
地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を町民へ十分情報提供することで意識醸成を図るとともに、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、町民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政が協働で、持続可能な仕組みを構築することが必要である。

(参考) 湯河原町地域公共交通「意見交換会」アンケート結果

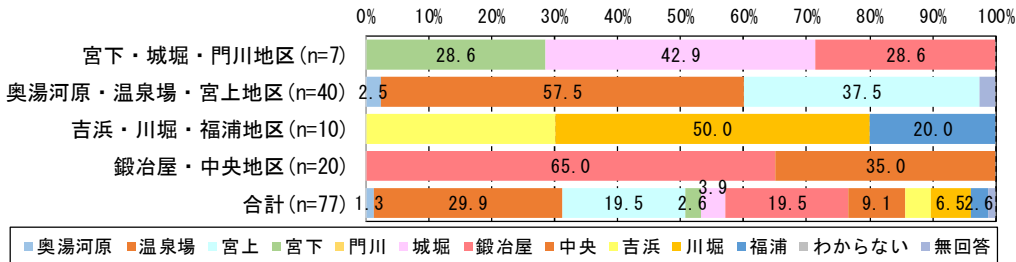
■性別



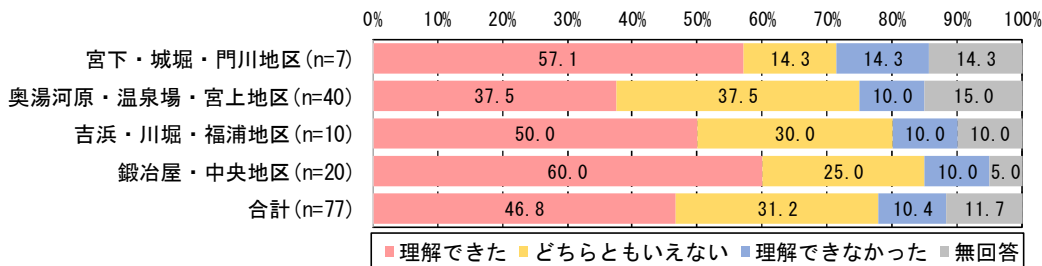
■年齢



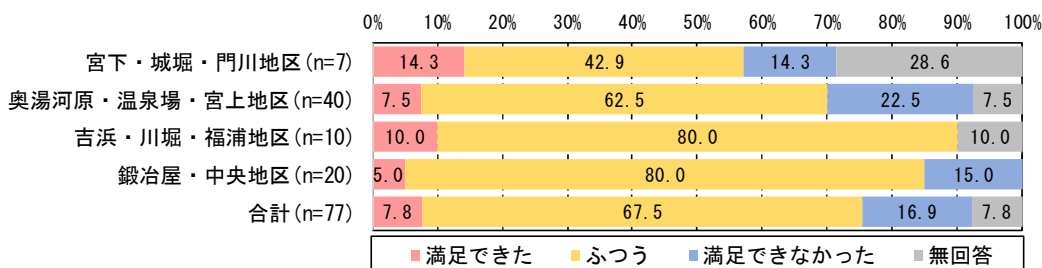
■住まいの地区



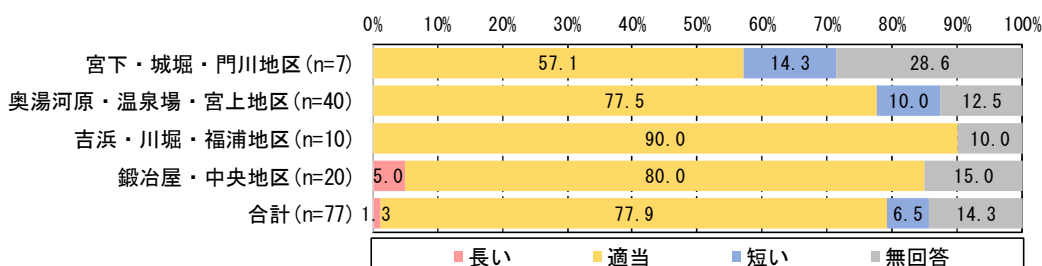
■意見交換会での町の説明（設問１（１））



■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・維持

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

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、新たな公共交通の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。

➡ 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

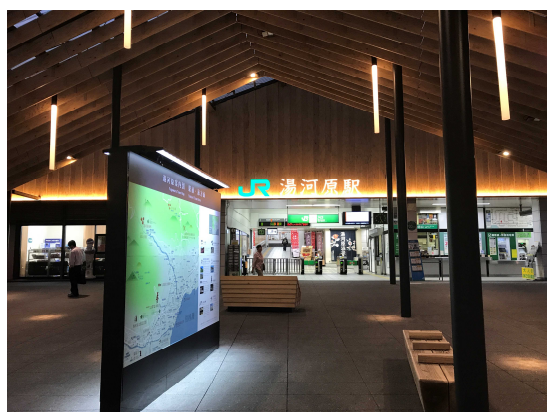
多様な主体と公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に進め、町民に対し、PR活動などにより、公共交通の利用促進を図るとともに、地域公共交通に係る現状、課題や検討状況を説明会などで十分情報提供し地域公共交通を「みんなで支え・守り・育てる意識」を醸成する。

(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 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

