中井町地域公共交通計画

【　案　】

令和５年 12 月

中井町地域公共交通会議

【　目　次　】

頁

序　計画策定の目的と位置付け　……1

１　地域内公共交通に関する現況調査　……2

１－１　中井町の現状及び地域概況の整理　……2

１－２　地域公共交通に関する現状把握及び分析　……13

１－３　上位計画及び関連計画などの整理　……23

２　各種実態調査の実施　……26

２－１　町民アンケート調査　……26

２－２　中井町オンデマンドバス登録者アンケート調査　……53

２－３　事業所アンケート調査　……59

２－４　交通事業者・関係団体アンケート調査　……62

２－５　民生委員・児童委員アンケート調査　……66

３　地域公共交通を取り巻く課題整理　……70

４　基本方針と目標　……79

５　目標達成のための実施事業　……84

６　計画の達成状況の評価　……97

序　計画策定の目的と位置付け

（１）計画策定の目的

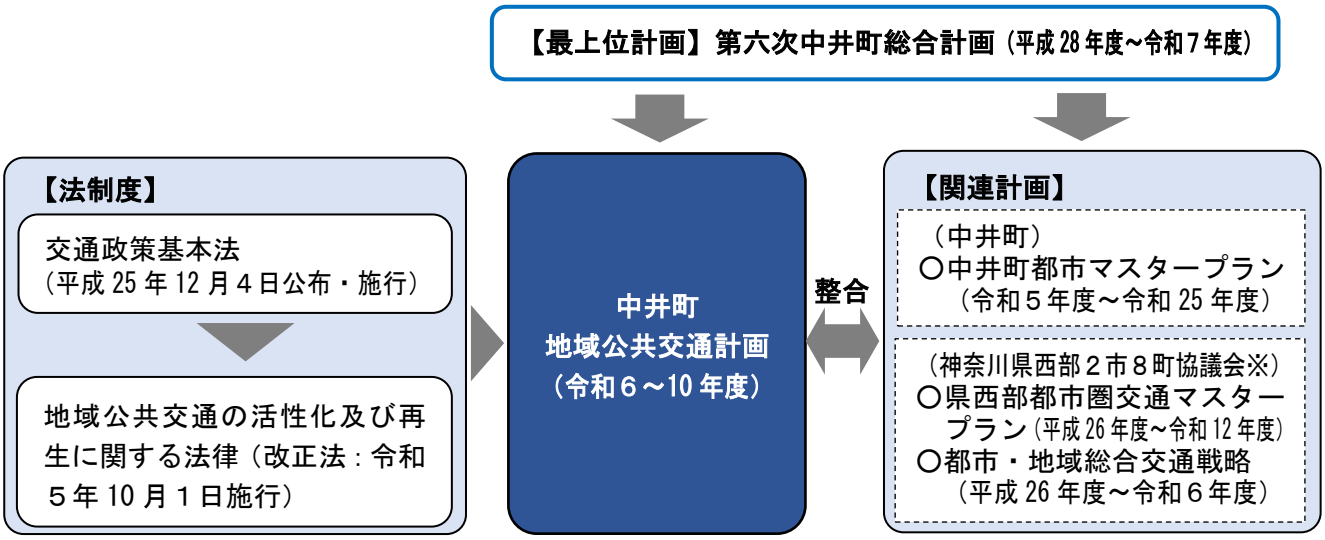
少子高齢化や人口減少に加え、コロナ禍における外出自粛などにより、公共交通の利用者は減少し、公共交通を取り巻く環境は悪化している状況となっている。また、高齢者の免許返納に伴う移動手段の確保や、交通事業者の運転手不足による運行便数の維持などが社会問題として顕在化している。

鉄道駅のない中井町では、路線バス（神奈川中央交通㈱）及び高齢者や交通手段を持たない住民へのサービスとして中井ふれあいバス（中井町オンデマンドバス）が運行しているが、鴨沢・雑色地区における路線バスの廃止や、交通空白地域などにおける小・中学生や交通弱者の足の確保などの課題を抱えている。

本計画は、このような地域公共交通の厳しい現状のなか、課題を解決し持続可能な地域公共交通を再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和５年10月１日施行）に規定する基本方針に基づき、中井町にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにするとともに、有効かつ実現可能なマスタープランとして「中井町地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

（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、最上位計画である「第六次中井町総合計画」に即し、「中井町都市マスタープラン」などとの整合を図り、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。



※小田原市、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町

（３）計画区域

本計画の区域は、中井町全域（オンデマンドバスで乗降場所として設定している秦野赤十字病院を含む）とする。ただし、広域交通圏における連携を強化・充実するため、隣接市町についても検討の対象に含める。

（４）計画期間

本計画の計画期間は、令和６年度から令和10年度までの５年間とする。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

１　地域内公共交通に関する現況調査

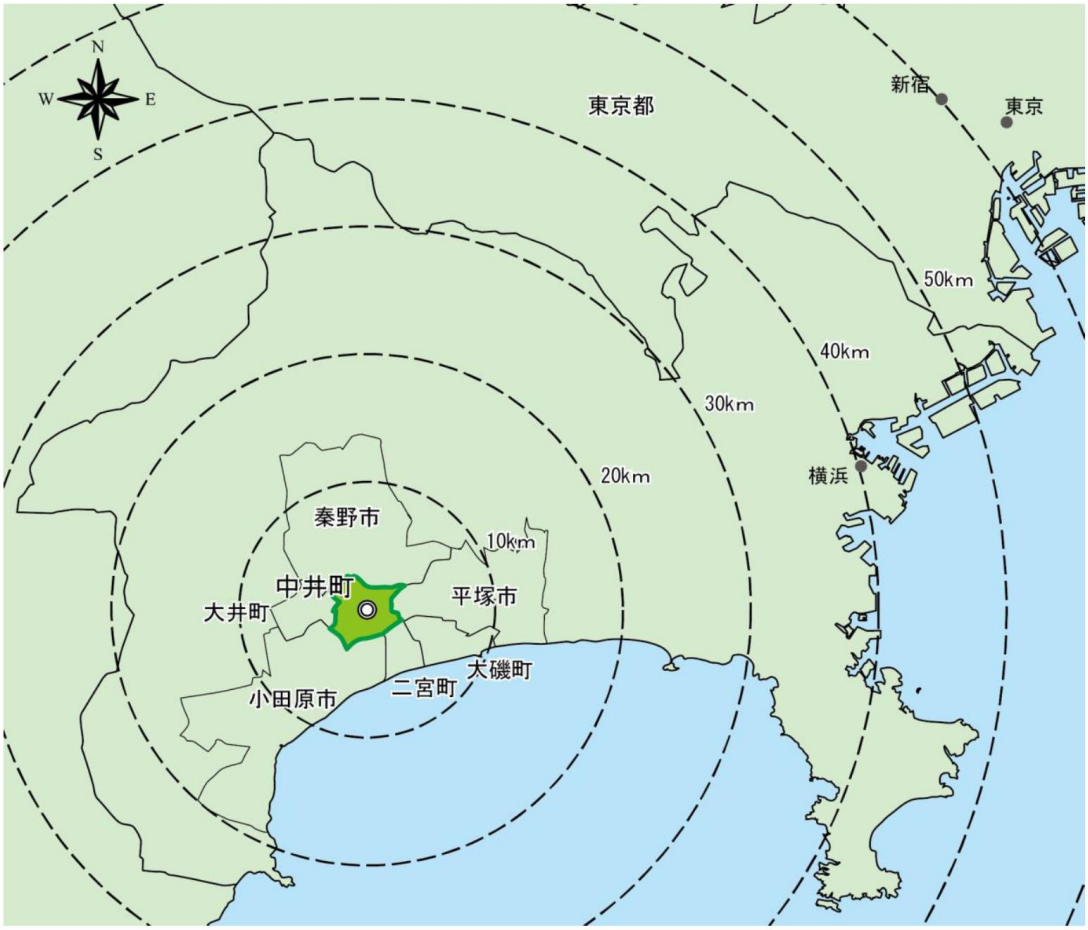
１－１　中井町の現状及び地域概況の整理

（１）位置・地勢

中井町は、神奈川県の南西部、足柄上郡の東端に位置し、北側は秦野市、東側は平塚市、南側は二宮町・小田原市、西側は大井町にそれぞれ接している。

最寄り駅は、ＪＲ東海道線二宮駅または小田急小田原線秦野駅で、町の中心部からは両駅までは路線バスを利用してそれぞれ 20 分程度の距離にある。ＪＲ二宮駅からＪＲ東京駅へはＪＲ東海道線で 70 分程度、小田急秦野駅から小田急新宿駅へは小田急線で 70 分程度を要する。また、自動車交通は、東名高速道路秦野中井インターチェンジが町の北側に位置しており、東京都心までは 60 分程度で到達できる時間距離にある。

町域は、東西約 5.9 ㎞、南北約 6.0 ㎞、面積約 20 ㎢で、起伏に富んだ大磯丘陵の一角にあって、北に丹沢山地、西には富士山を仰ぎみることができ、また、南側に臨む相模湾の影響を直接受けるため、冬暖かく、夏涼しい気候となっている。



（２）人口動向

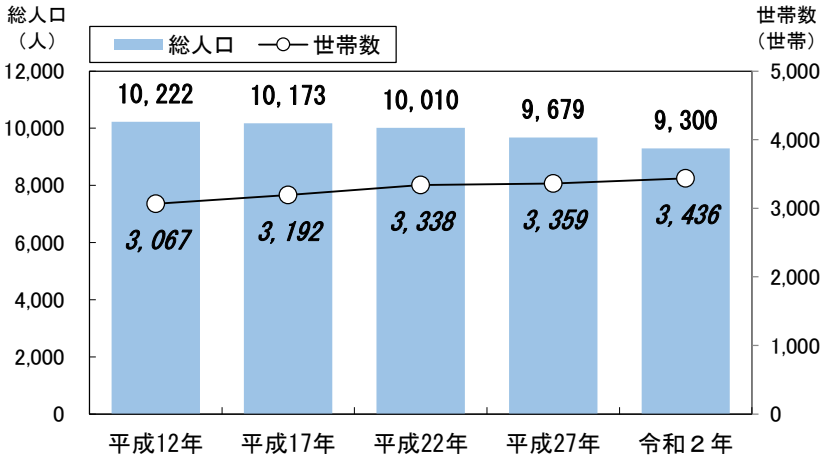
①総人口・世帯数

中井町の総人口は令和２年10月１日現在、9,300人で、平成７年の10,398人をピークに減少に転じており、平成22年から令和２年にかけて710人減少している。

これら人口減少の要因としては、自然減（出生数を超える死亡数）に加え、高校卒業後の若い世代の町外への転出による社会減（転入数を超える転出数）が大きく影響している。

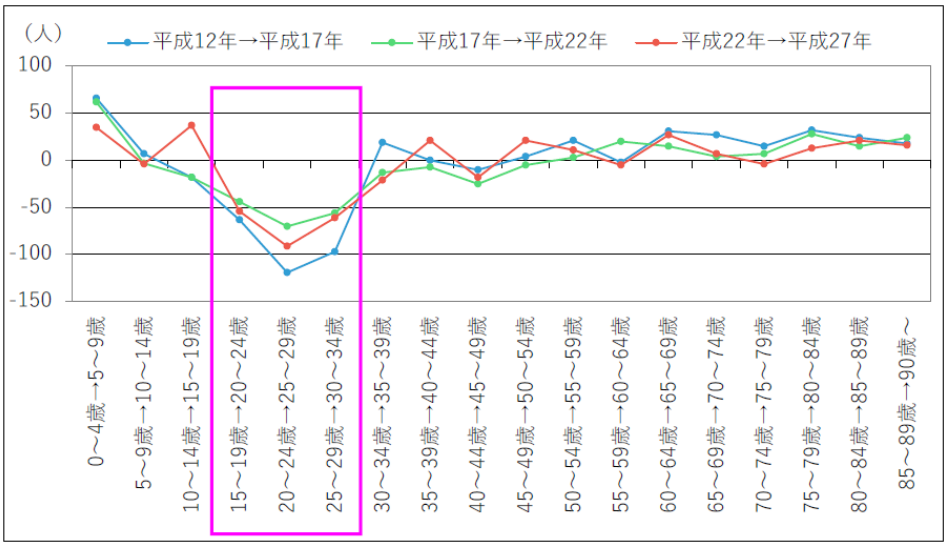
世帯数は令和２年10月１日現在、3,436世帯で、人口減少に関わらず増加が続いている。

■総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査（各年 10 月１日現在）

■年齢階級別社会増減の推移



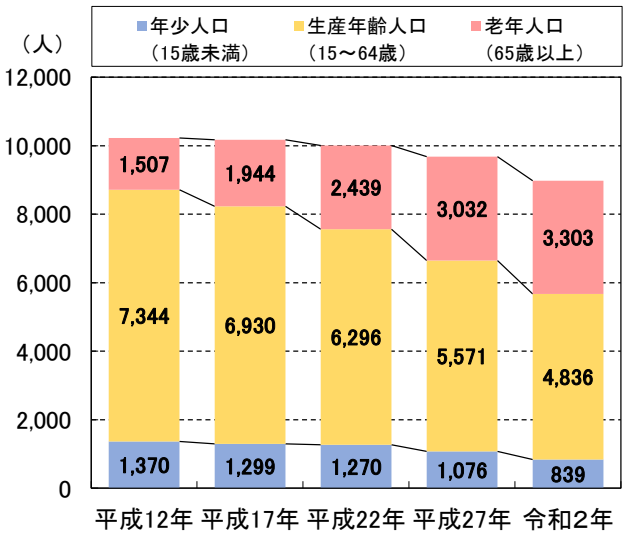
出典：ＲＥＳＡＳ（地域分析システム）、国勢調査

②年齢３区分別人口

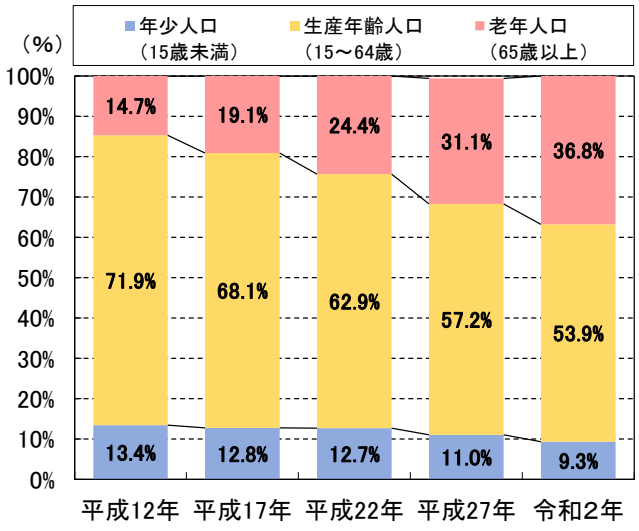
令和２年の年齢３区分別人口構成比は年少人口が9.3%、生産年齢人口が53.9%、老年人口が36.8%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合は平成22年から令和２年で1.5倍増加となっている。

また、高齢化率は36.8%と、国（28.6%）や県（25.4%）と比較しても高い割合となっている。

■年齢３区分別人口の推移



■年齢３区分別人口構成比の推移

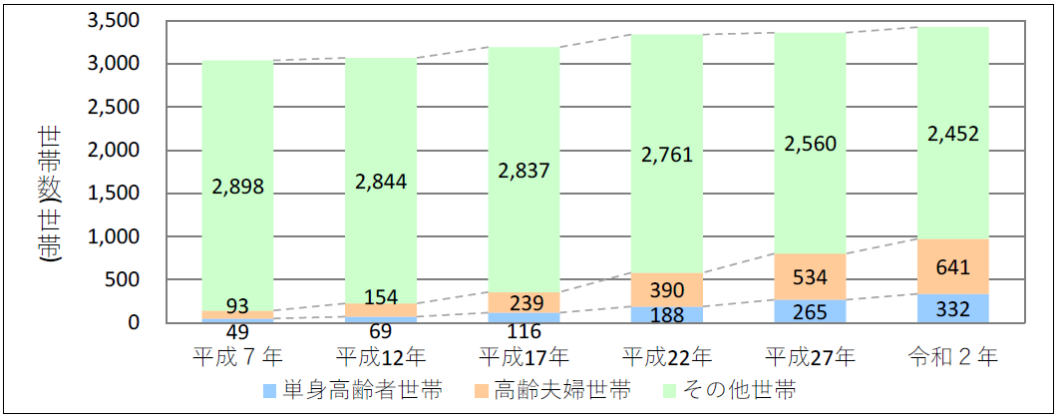


出典：国勢調査（各年10月１日現在）

③高齢者世帯

人口減少や高齢化の進行により、単身高齢者世帯や高齢夫婦世帯が急激に増加しており、平成22年から令和２年にかけて395人増加している。

■高齢者世帯数の推移

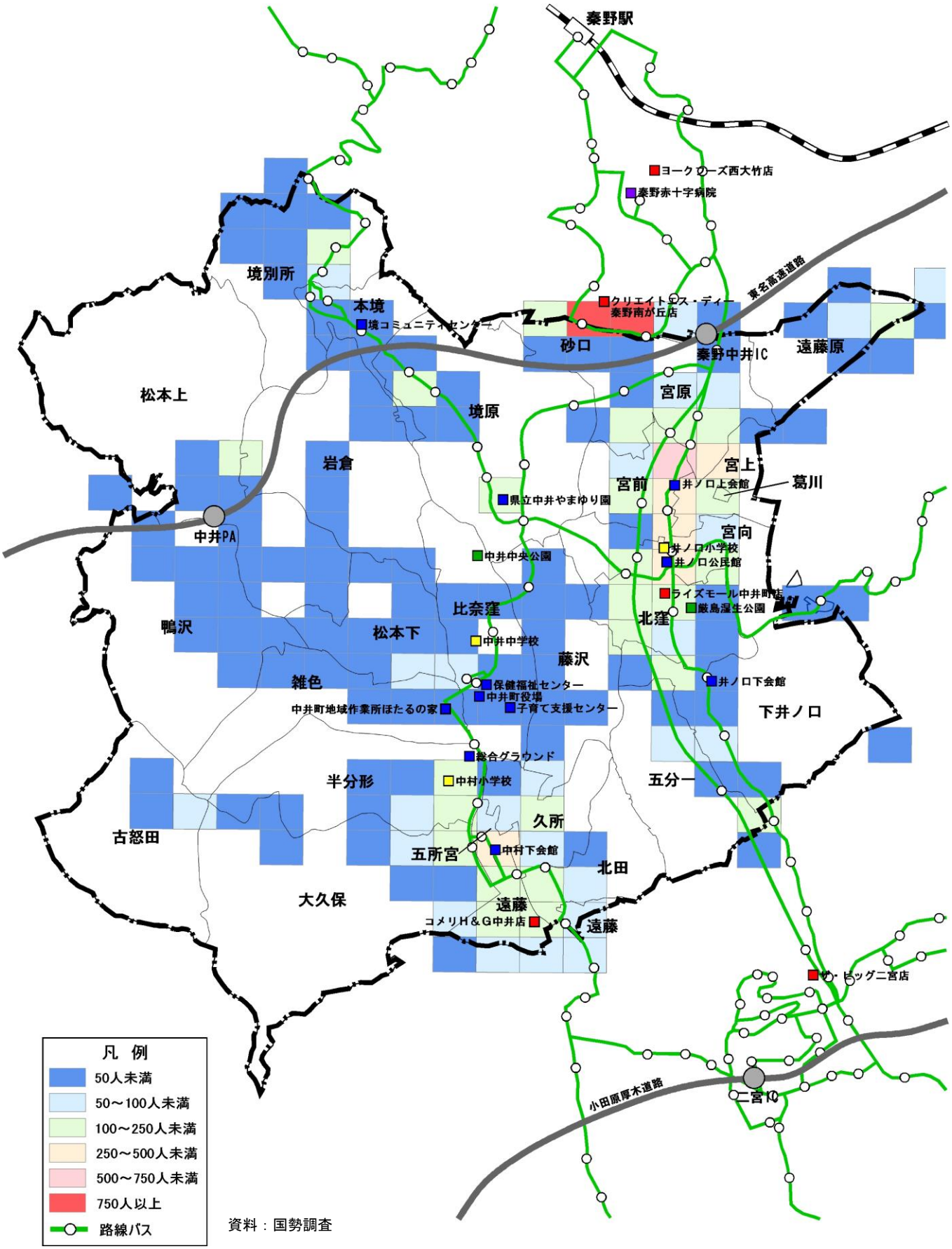


出典：国勢調査（各年10月１日現在）

④メッシュ別人口

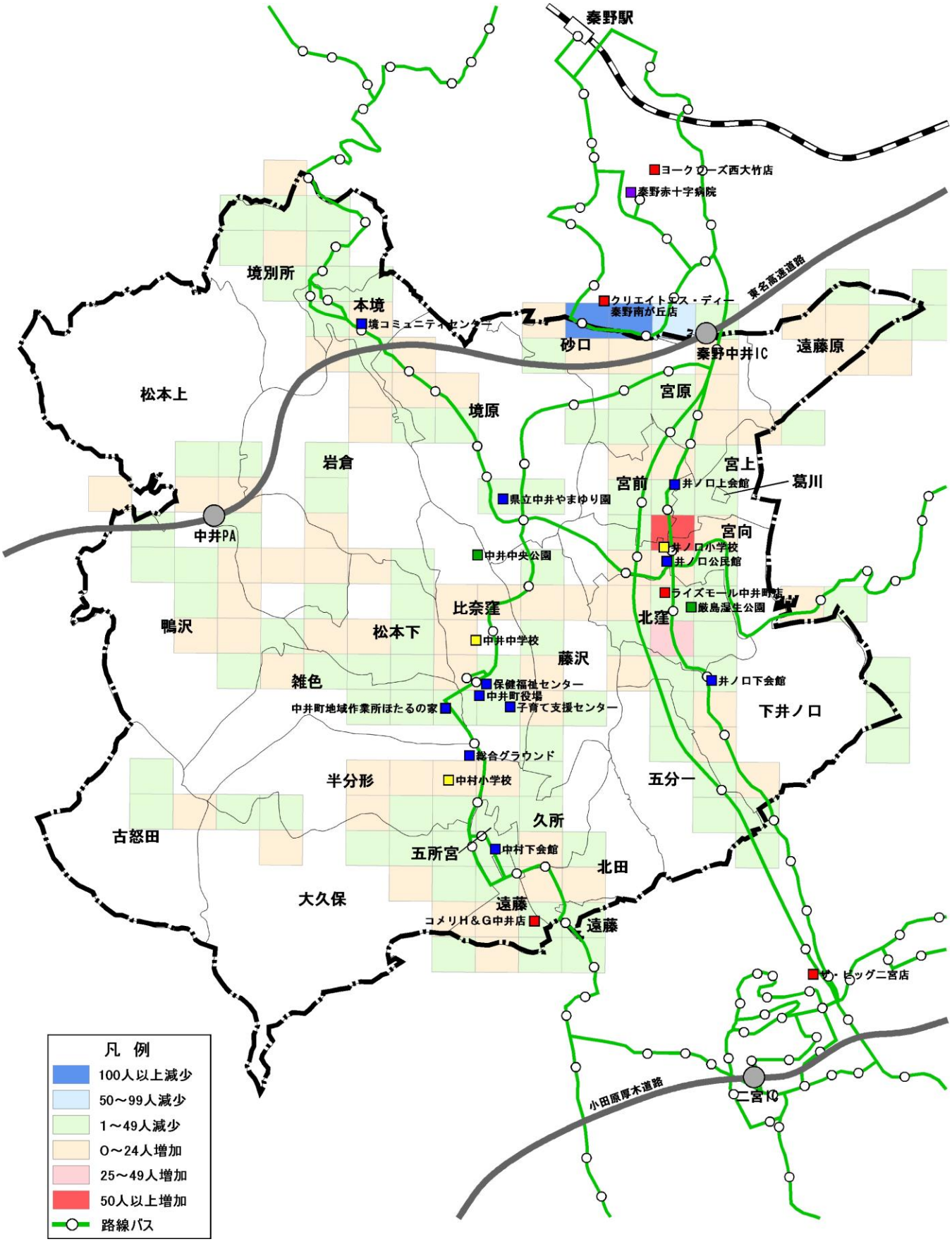
メッシュ別人口は宮前、宮上で多く、平成 27 年から令和２年の増減数は、宮前、宮上、宮向及び北窪で増加し、町全体で点在的に減少している。　　※砂口は秦野市側を含むデータ

■令和２年・250mメッシュ別人口



資料：国勢調査

■250mメッシュ別人口増減数（平成 27 年～令和２年）



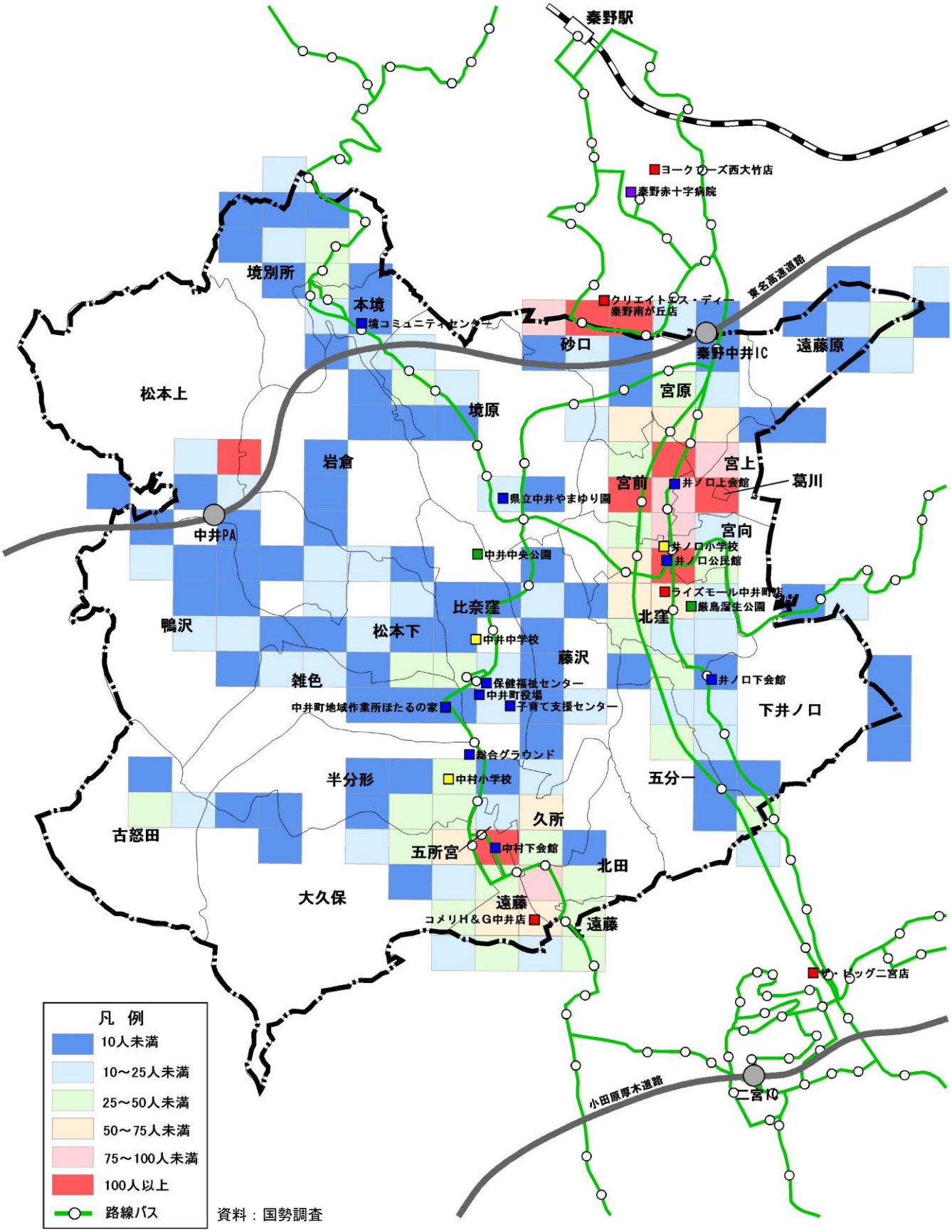
資料：国勢調査

⑤メッシュ別高齢者数・高齢化率

メッシュ別高齢者数は宮前、宮上、宮向及び五所宮で多い。

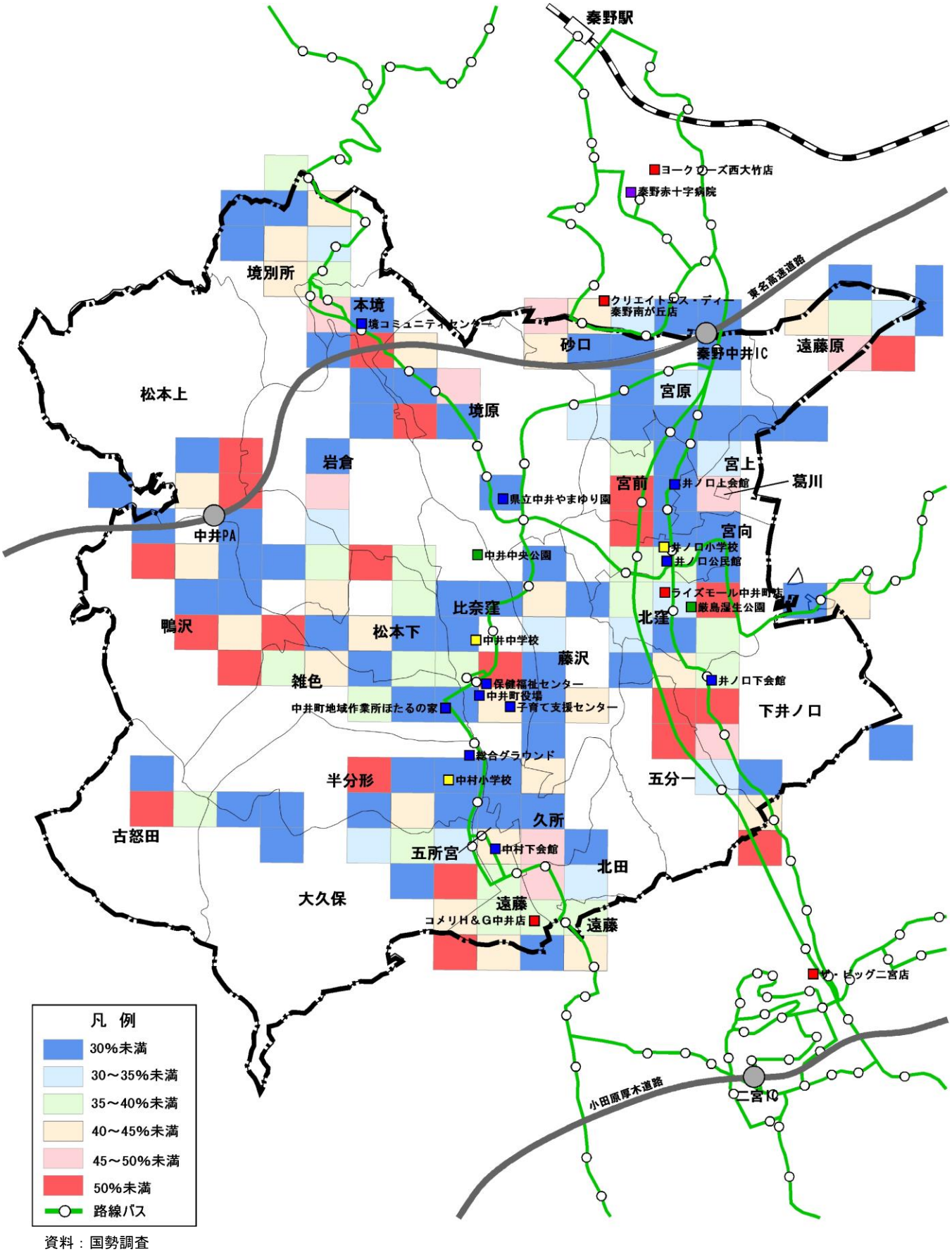
高齢化率は路線バスより離れた地区などで点在的に 50%以上となっており、平成 27 年から令和２年の高齢者増減数は宮向で増加している。　※砂口は秦野市側を含むデータ

■令和２年・250mメッシュ別高齢者数



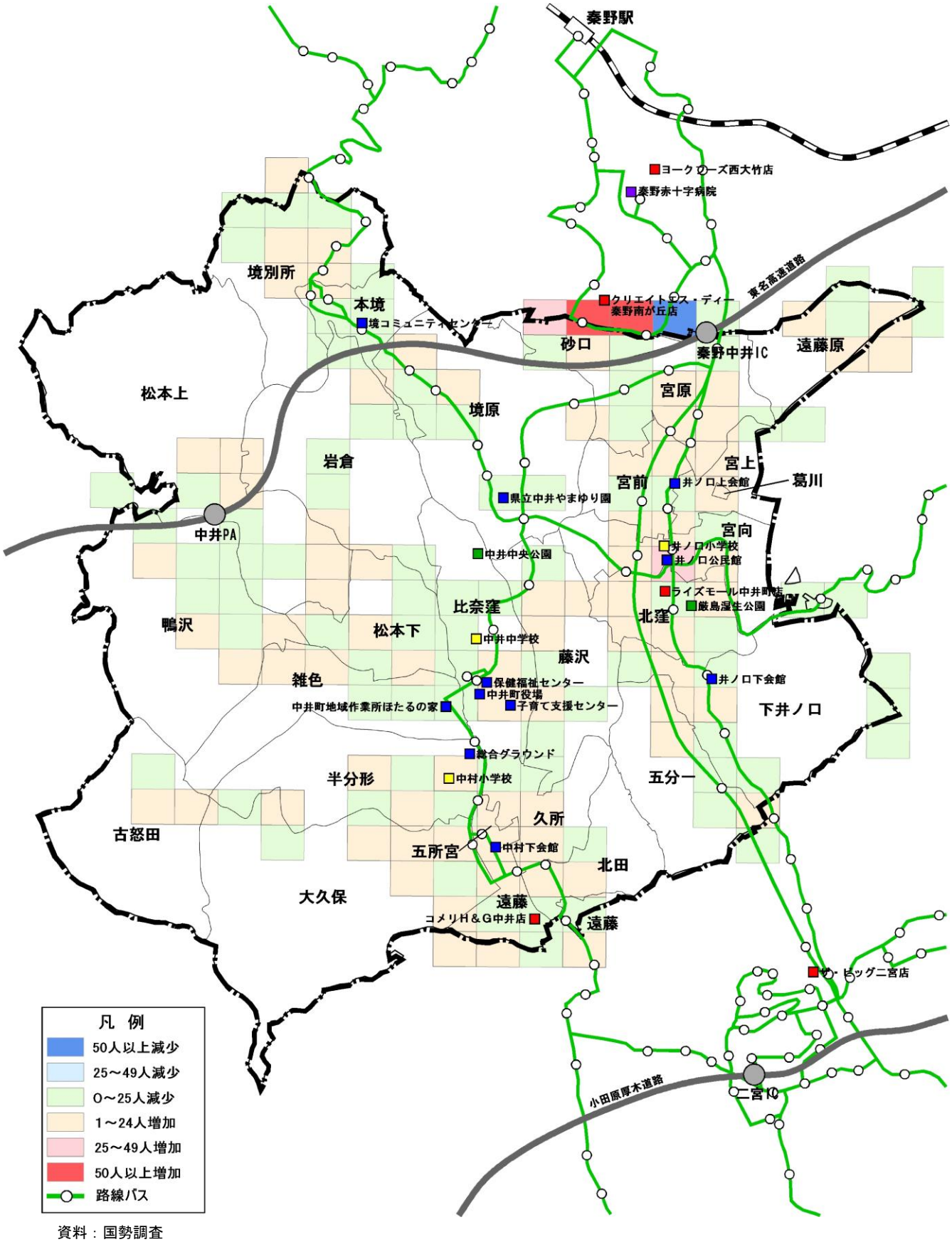
資料：国勢調査

■令和２年・250mメッシュ別高齢化率



資料：国勢調査

■250mメッシュ別高齢者増減数（平成 27 年～令和２年）

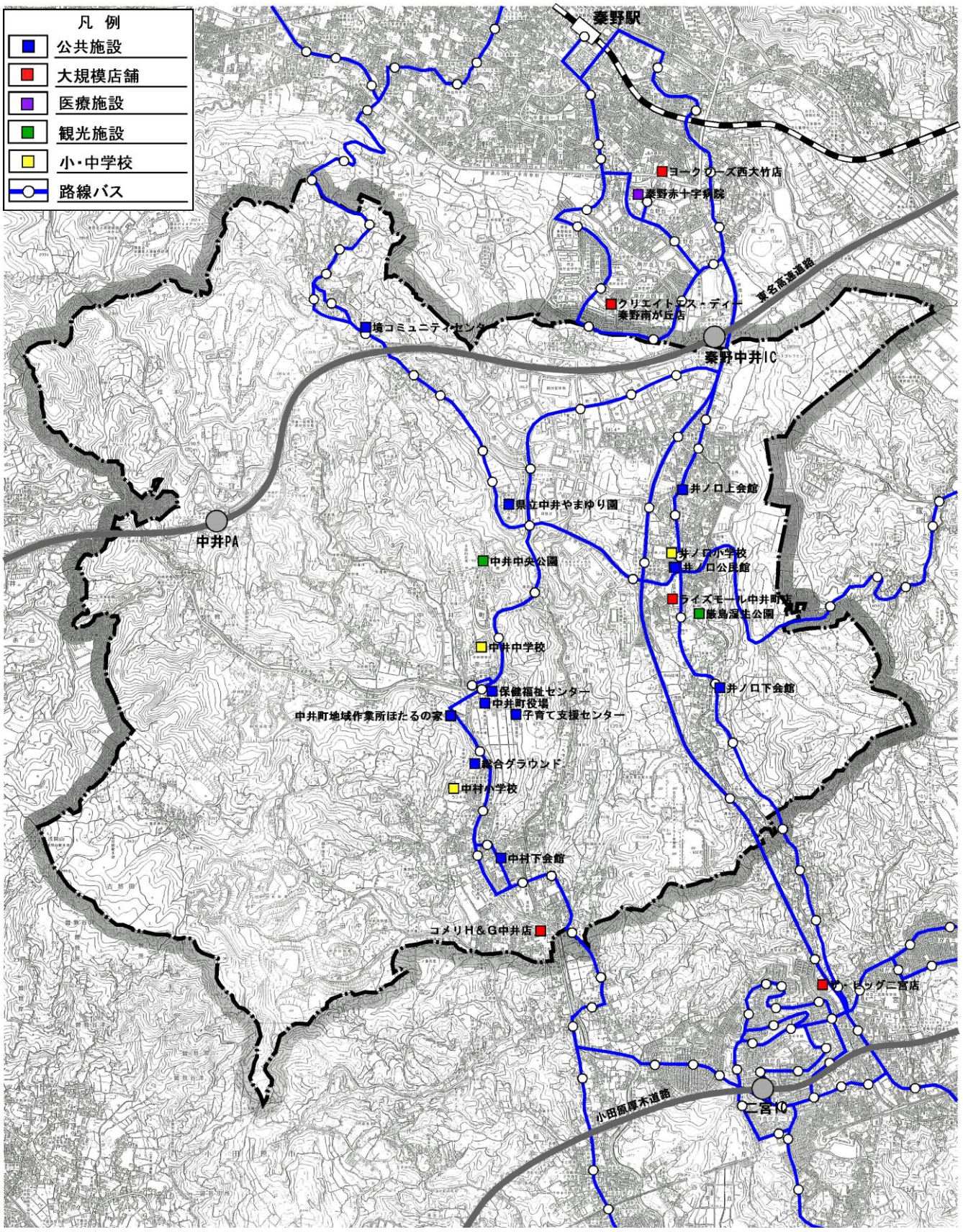


資料：国勢調査

（3）主要施設分布状況

主要施設は、町の中心部に中井町役場や保健福祉センターなどの公共施設が立地し、井ノ口公民館周辺に平成 28 年９月にショッピングモールライズモール中井店が、中村地区に令和２年６月にコメリＨ＆Ｇ中井店がオープンしている。

■主要施設分布図

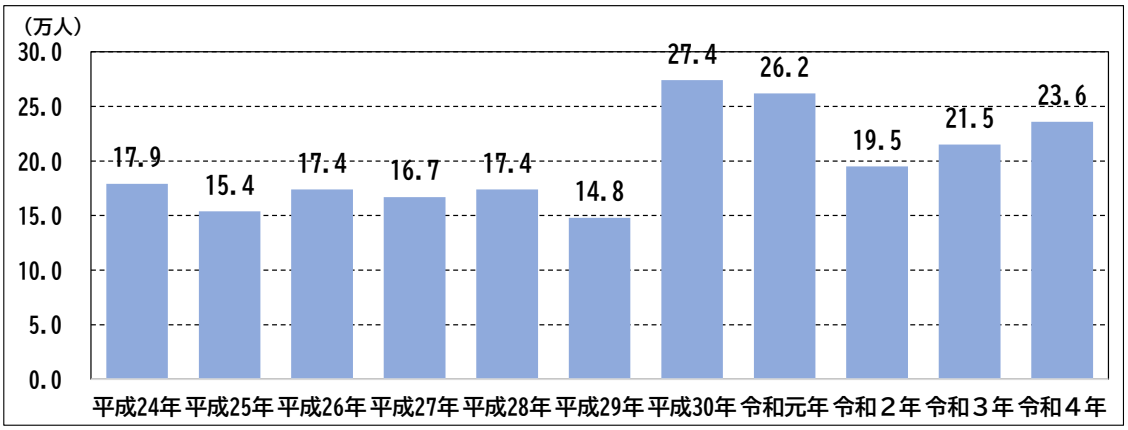


（４）観光動向

観光入込客数は、平成 29 年から平成 30 年にかけて調査地点の増加（４箇所→７箇所）もあり大きく増加したものの、その後減少し、令和２年から令和４年にかけて増加に転じている。

町内の観光資源は、中井中央公園や厳島湿生公園などが分布しており、令和４年の観光客数は 23.6 万人となっている。

■観光客数の推移



出典：神奈川県入込観光客調査

（５）交通手段特性

①通勤・通学流動

令和２年の通勤通学流動状況は、流入 8,208 人、流出 5,495 人と、2,713 人の流入超過となっている。

町内への流入は、秦野市（1,965 人）、小田原市（793 人）、平塚市（504 人）と近隣市町が多くなっている。

町内居住者の通勤・通学先も同様に、秦野市（696 人）、小田原市（401 人）、平塚市（313 人）と近隣市の他、横浜市や東京都への通勤・通学が多くなっている。

	流入人口（人）	流出人口（人）
県内	5,503	2,757
横浜市	223	186
平塚市	504	313
小田原市	793	401
秦野市	1,965	696
二宮町	432	153
その他県内	1,586	1,008
県外	177	267
東京都	96	216
静岡県	54	32
その他県外	27	19
不詳	112	55
中井町内	2,416	2,416
計	**8,208**	**5,495**

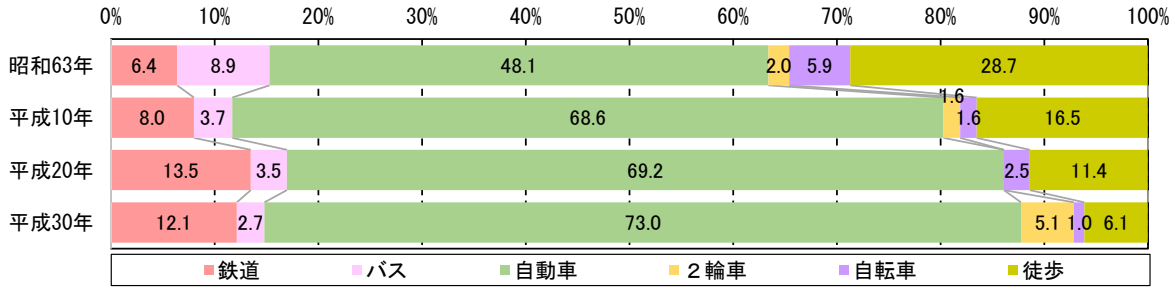
出典：令和２年国勢調査

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

東京都市圏パーソントリップ調査による代表交通手段は、自動車の割合が最も高く、一貫して上昇する傾向で、移動における自家用車への依存度が高い状況となっている。

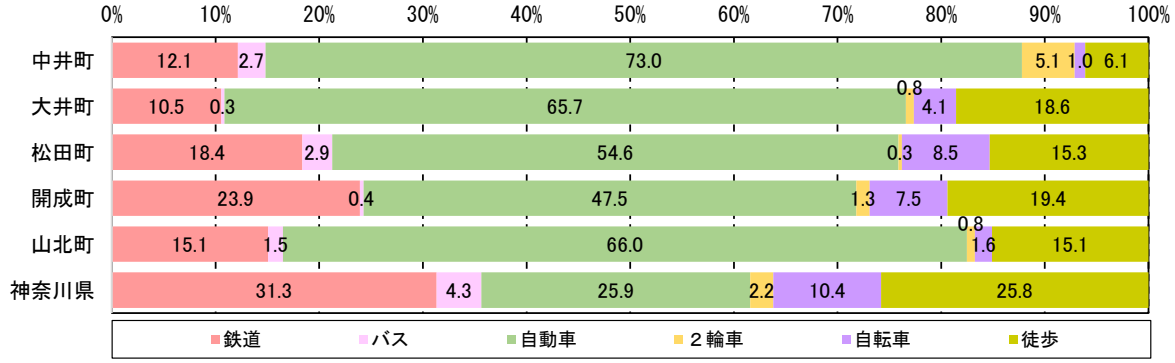
足柄上郡４町と比較すると、鉄道・バスは大井町に次いで 14.8%と低く、自動車は 73.0%と最も高くなっている。

■中井町・代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）

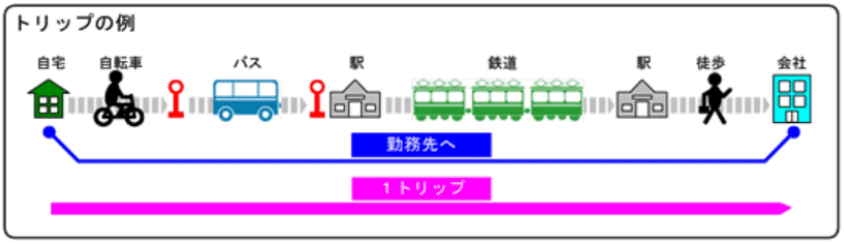


出典：第６回東京都市圏パーソントリップ調査

注）小数点以下第２位を四捨五入し、小数点第１位まで表示しているため、合計が 100%にならない場合がある。

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、１回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても１トリップと数える。

※代表交通手段と端末交通手段：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→徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から○○駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。



１－２　地域公共交通に関する現状把握及び分析

（１）路線バス

町内には鉄道駅がなく、町内及び町外への公共交通による移動はバスが担っており、路線バスは神奈川中央交通西㈱により、小田急小田原線秦野駅、ＪＲ東海道線二宮駅を起終点に５路線が運行している。

運行本数は、中井町役場入口バス停から二宮駅方面や日赤病院経由秦野駅方面、秦野駅～二宮駅（県道 71 号線（旧道）経由）で 30 本以上となっている。

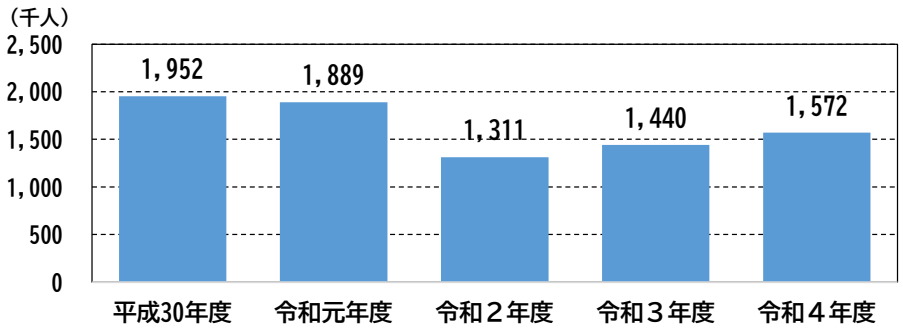
年間利用者数は、平成 30 年度から令和２年度にかけて減少し、その後、増加している。

秦野駅北口～震生湖～万年橋線は路線の維持のため、町で運行費用の一部を負担しており、その負担額は令和４年度が 1,357 千円と年々増加傾向となっている。

■路線バスの１日当たり運行回数　　※令和５年２月末日現在

路線	往路（回）			復路（回）			平均（回）		
	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日
秦野駅南口～平塚駅北口線									
・井ノ口・金目経由	2	1	1	3	2	2	2.5	1.5	1.5
・片町通り・中沢橋経由	0	1	0	0	0	0	0.0	0.5	0.0
・上井ノ口・中沢橋経由	13	10	11	12	11	11	12.5	10.5	11.0
秦野駅北口～震生湖～万年橋線	1	0	0	1	0	0	1.0	0.0	0.0
秦野駅南口～日赤病院～中井町役場入口線									
・日赤病院経由	28	15	15	29	15	15	28.5	15.0	15.0
・日赤病院・グリーンテク経由	3	0	0	4	0	0	3.5	0.0	0.0
二宮駅線（秦野駅南口～二宮駅北口）									
・井ノ口・団地中央経由	20	18	18	21	16	15	20.5	17.0	16.5
・片町通り・団地中央経由	1	1	1	0	1	2	0.5	1.0	1.5
・南が丘・団地中央経由	18	16	16	18	17	17	18.0	16.5	16.5
・急行・新道経由	6	0	0	6	0	0	6.0	0.0	0.0
・四ツ谷・南が丘経由	0	0	0	0	1	1	0.0	0.5	0.5
二宮駅南口～中井町役場入口線									
・押切・下小竹経由	34	33	33	34	34	34	34.0	33.5	33.5
・テクノパーク経由	6	0	0	7	0	0	6.5	0.0	0.0

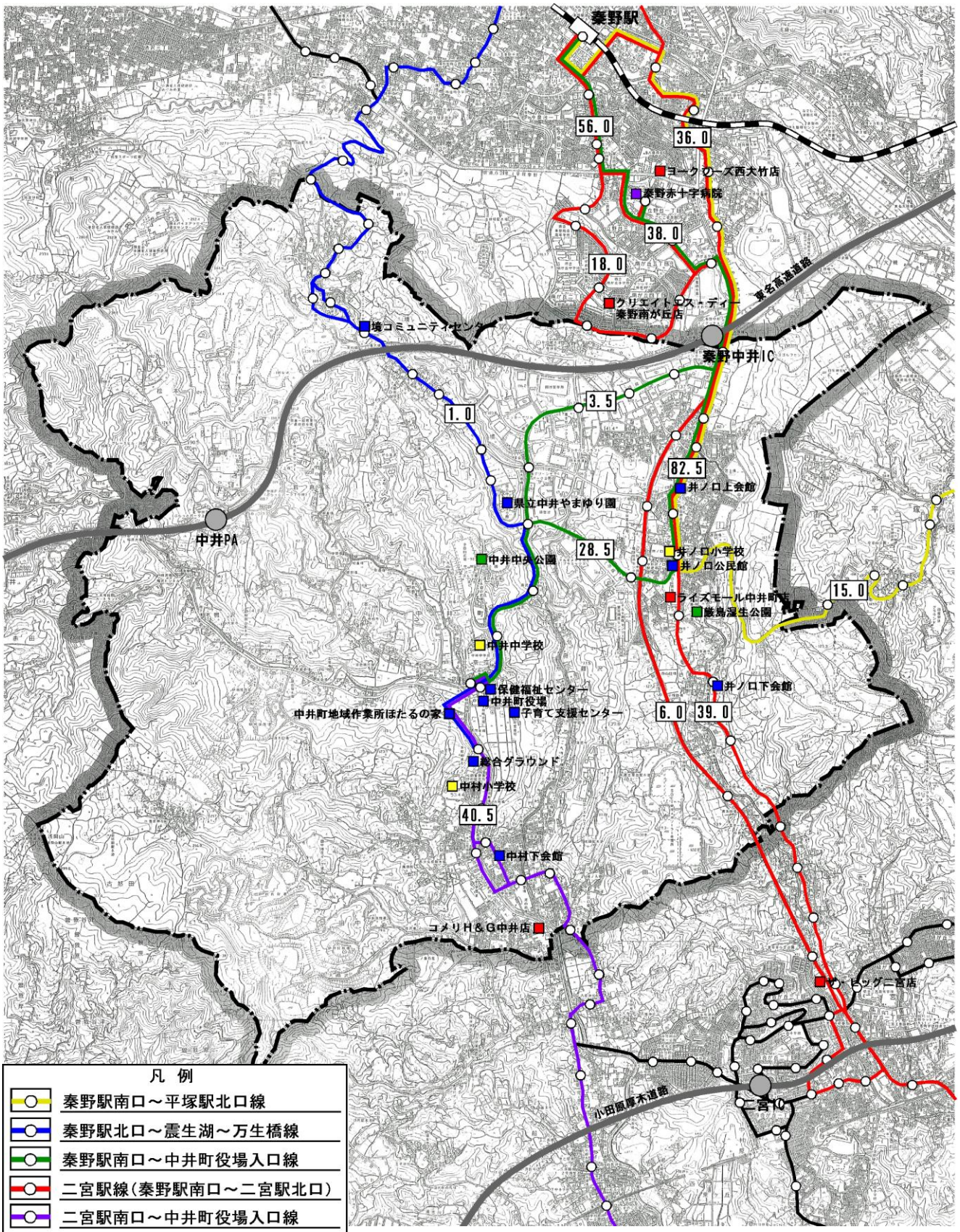
■路線バス利用者数（町内を運行する路線全て）の推移



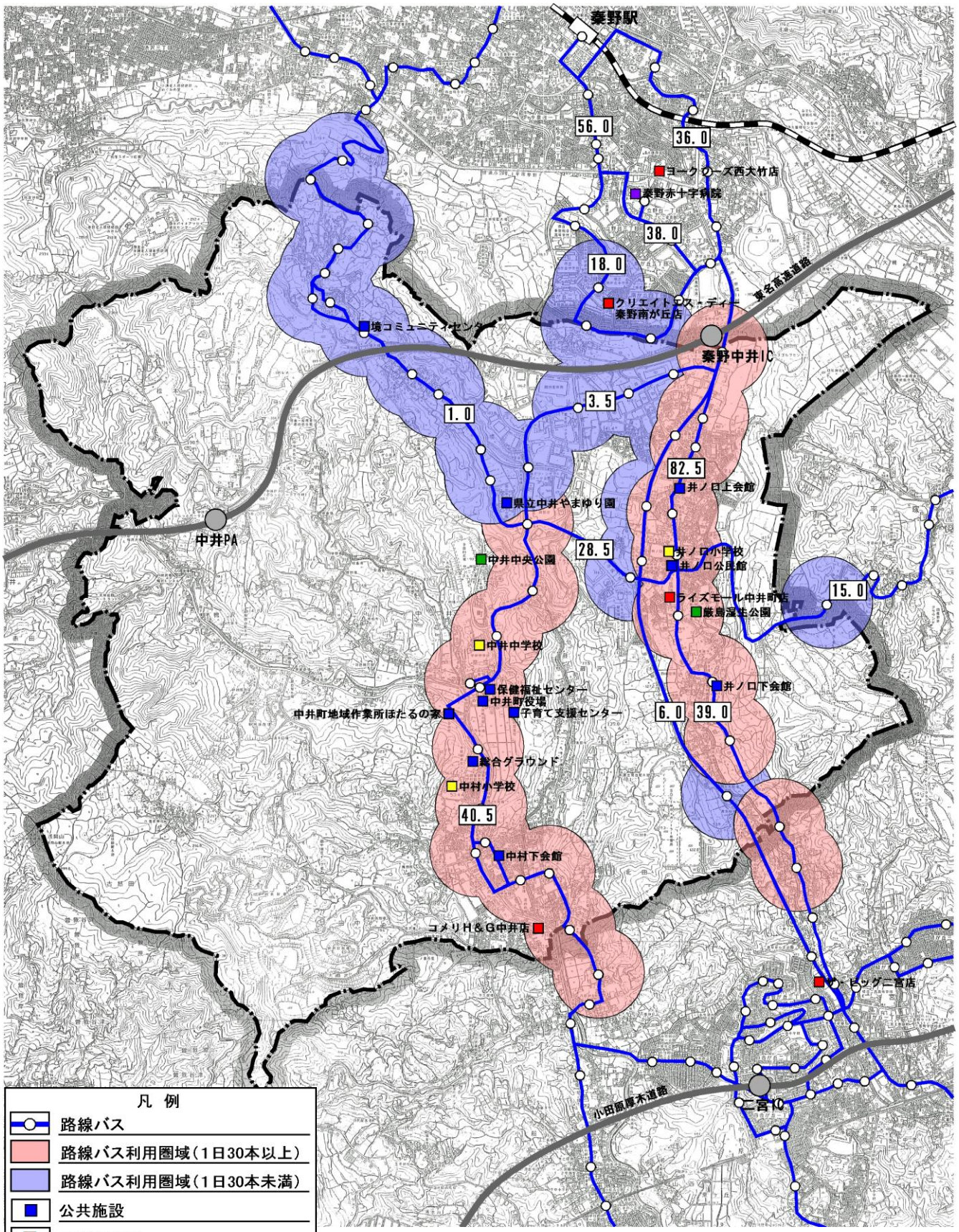
■秦野駅北口～震生湖～万年橋線の維持確保関係運行収支（単位：千円）

	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年
運行経費	1,477	1,313	1,557	1,638	1,744
運賃収入	421	425	378	255	387
行政負担額	1,056	888	1,179	1,383	1,357

■路線バスの運行ルート図　　※□囲みは平日の１日運行本数（（往路＋復路）÷２）を示す



■路線バス利用圏域　　※□囲みは平日の１日運行本数（（往路＋復路）÷２）を示す



凡　例

- 路線バス
- 路線バス利用圏域（1日30本以上）
- 路線バス利用圏域（1日30本未満）
- 公共施設
- 大規模店舗
- 医療施設
- 観光施設
- 小・中学校

※利用圏域はバス停から半径300m

（2）オンデマンドバス（中井ふれあいバス）

①運行概要

中井町では、路線バスを維持しつつ、町内公共交通ネットワークの充実を図るため、公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高め、定住・交流を促進するまちづくりのツールとして、平成 25 年１月から中井町オンデマンドバスを運行している。

運行開始以降、運行日（毎日→平日のみ）や運行時間帯、運賃の変更、町外乗降場所の一部廃止、また、令和４年 10 月から希望するポイント（自宅周辺など）で降車の可能するサービスの運用開始などの見直しを行っている。

■オンデマンドバスの運行サービス

運行地域	町内及び秦野赤十字病院（乗降ポイント 120 か所）
運行時間帯	７～19 時（土日祝、12/29～1/3 は運休）
運行車両	13 人乗りワゴン車（利用定員 12 名）
運賃	・大人　200 円（町内間の運行）、400 円（町内⇔秦野赤十字病院の運行） ・小人　100 円（町内間の運行）、200 円（町内⇔秦野赤十字病院の運行） ※運転免許自主返納支援事業や子育て応援！中井町オンデマンドバス利用助成事業を実施（回数券 5,000 円分交付）
予約受付	・電話予約　８時 30 分～17 時（土日祝、12/29～１/３は休） ・インターネット予約　24 時間予約可能

■オンデマンドバスの運行経緯

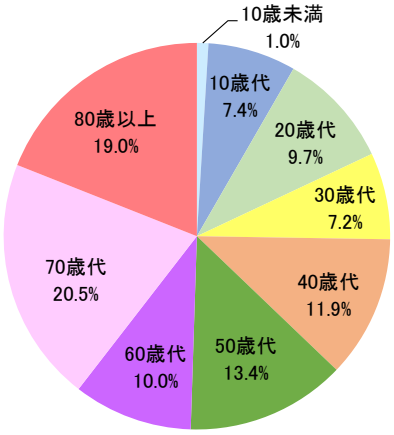
年月	変更内容など	運行日時	予約	料金
平成 25 年１～２月	実証運行（２ヶ月間）	毎日運行 7:00～20:00	２週間 ～60 分前	大人町内 200 円 町外 300 円 小人町内 100 円 町外 150 円
平成 25 年４月～	本格運行（実証運行）			
平成 25 年 11 月～	・予約を 2 週間目から 1 か月前までに変更 ・運行時間を 21 時までに変更	平日運行 7:00～21:00	１か月 ～60 分前	
平成 27 年３月～	・運行時間を 19 時までに変更 ・予約可能時間を 1 時間前から 30 分前に変更	平日運行 7:00～19:00	１か月 ～30 分前	
平成 29 年７月～	・町外料金を 300 円から 400 円へ値上げ			大人町内 200 円 町外 400 円 小人町内 100 円 町外 200 円
平成 30 年４月～	・町内のみの運行へ変更 ・町外の乗降ポイントを廃止			大人町内 200 円 小人町内 100 円
令和２年４月～	・町外乗降ポイント追加（秦野赤十字病院）	秦野赤十字病院のみ 8:00～17:00		大人町内 200 円 町外 400 円 小人町内 100 円 町外 200 円
令和４年 10 月～	・希望するポイント（自宅周辺など）で降車の可能			

■乗降ポイントマップ

②登録者数

登録者数は令和５年３月末時点で 3,338 人となっており、年々微増している。年代別には 70 歳代が最も多く 22.6%を占め、60 歳以上が約５割を占めている。

■登録者の年代構成
（令和４年度）



■年度別登録者数及び増加数の推移

	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
登録者数※	3,038	3,114	3,167	3,236	3,338
増加数	－	76	53	69	102
増加率	－	2.5%	1.7%	2.2%	3.2%

※各年度の３月末時点

③利用実績

ア）経年変化

乗車件数、乗車人数は年間実利用者数の減少に比例し、減少しており、１日平均乗車人数は平成 30 年度が 32.9 人/日に対し、令和４年度が 32.1 人/日と横ばいとなっている。

乗合率も平成 30 年度が 39.6%に対し、令和４年度が 32.3%と減少している。

※年間実利用者数

…平成 30 年度 233 人、令和元年度 213 人、令和２年度 180 人、令和３年度 148 人、令和４年度 211 人

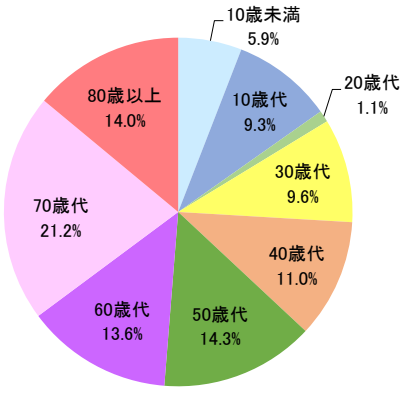
■オンデマンドバス利用実績の推移

	予約件数	予約人数	乗車件数	乗車人数	未乗車件数	未乗車人数	運行日数	平均乗車人数/1日	乗合件数	同時乗降件数	乗合率
平成30年度	7,335	8,210	7,190	8,028	145	182	244	32.9	2,668	180	39.6%
令和元年度	7,650	8,481	7,481	8,291	169	190	242	34.3	2,603	146	36.7%
令和２年度	6,902	7,660	6,744	7,464	158	196	245	30.5	2,058	169	33.0%
令和３年度	6,919	7,825	6,741	7,618	178	207	242	30.0	2,099	123	33.0%
令和４年度	6,813	7,988	6,679	7,810	134	178	243	32.1	2,007	152	32.3%
R４/H30	0.93	0.97	0.93	0.97	0.92	0.98	－	0.98	0.75	0.84	0.82

イ）年代別利用実績（令和４年度）

年代別利用割合は、70 歳代が 21.2%と最も多く、次いで 50 歳代、80 歳以上の順となっており、60 歳代以上が約５割を占めている。

■年代別利用割合（令和４年度）



	利用件数	構成比
10歳未満	402	5.9%
10歳代	635	9.3%
20歳代	73	1.1%
30歳代	657	9.6%
40歳代	751	11.0%
50歳代	975	14.3%
60歳代	924	13.6%
70歳代	1,444	21.2%
80歳以上	952	14.0%
合計	6,813	100%

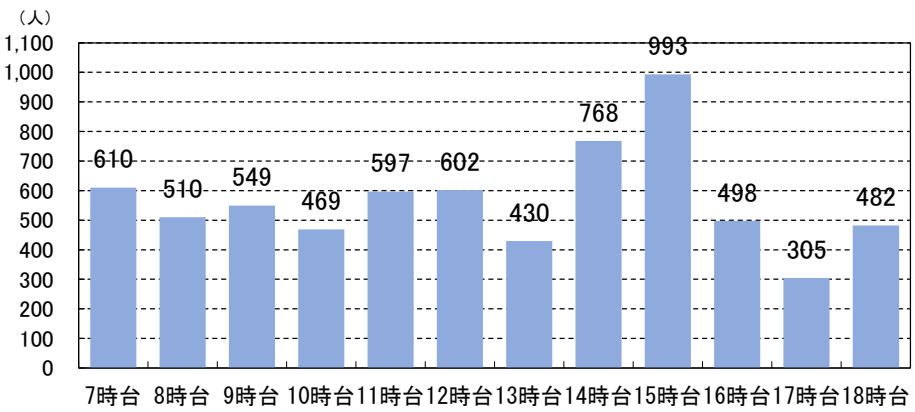
ウ）時間帯別利用実績（令和４年度）

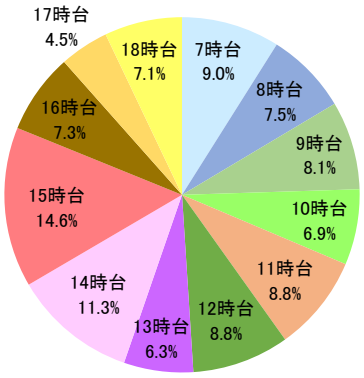
時間帯別割合は、15 時台が 14.6%と最も多く、次いで 14 時台、７時台の順となっている。

時間帯別１便平均乗車人数は、15 時台が 2.0 人/便と最も利用が多いものの、17 時台が 0.6 人/便と最も少なくなっている。

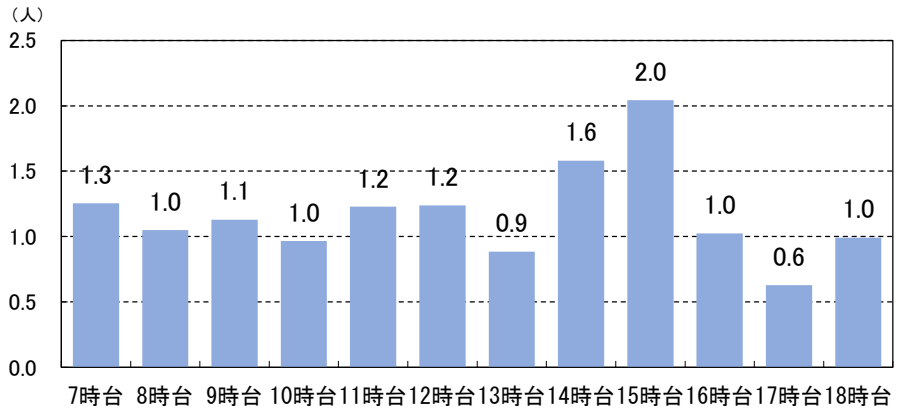
年代別構成比に見ると、９～13 時台で 60 歳以上の割合が、15 時台は 10 歳未満と 10 歳代の割合が過半数を超えている。

■時間帯別乗車人数（令和４年度）





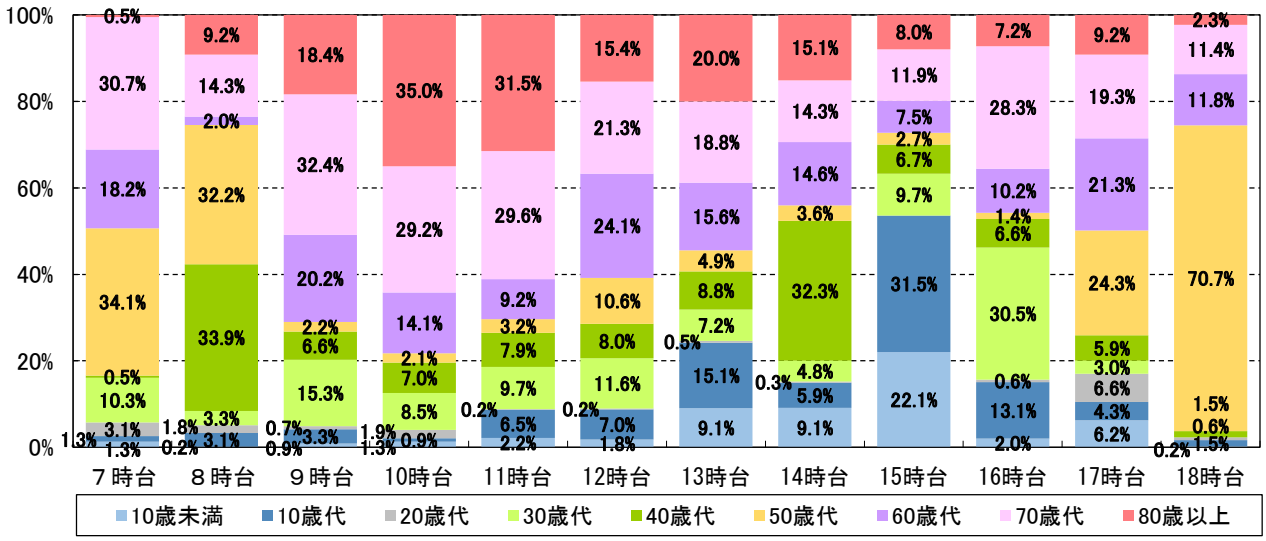
■時間帯別１便平均乗車人数（令和４年度）



■時間帯別年代別乗車人数（令和４年度）

	10歳未満		10歳代		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳代		70歳代		80歳以上		合計
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
７時台	8	1.3%	8	1.3%	19	3.1%	63	10.3%	3	0.5%	208	34.1%	111	18.2%	187	30.6%	3	0.5%	610
８時台	1	0.2%	16	3.1%	9	1.8%	17	3.3%	173	33.9%	164	32.1%	10	2.0%	73	14.3%	47	9.2%	510
９時台	5	0.9%	18	3.3%	4	0.7%	84	15.3%	36	6.6%	12	2.2%	111	20.2%	178	32.4%	101	18.4%	549
10時台	6	1.3%	4	0.9%	9	1.9%	40	8.5%	33	7.0%	10	2.1%	66	14.1%	137	29.2%	164	34.9%	469
11時台	13	2.2%	39	6.5%	1	0.2%	58	9.7%	47	7.9%	19	3.2%	55	9.2%	177	29.6%	188	31.5%	597
12時台	11	1.8%	42	7.0%	1	0.2%	70	11.6%	48	8.0%	64	10.6%	145	24.1%	128	21.2%	93	15.4%	602
13時台	39	9.1%	65	15.1%	2	0.5%	31	7.2%	38	8.8%	21	4.9%	67	15.6%	81	18.8%	86	20.0%	430
14時台	70	9.1%	45	5.9%	2	0.3%	37	4.8%	248	32.3%	28	3.6%	112	14.6%	110	14.3%	116	15.1%	768
15時台	219	22.1%	313	31.5%	0	0.0%	96	9.7%	67	6.7%	27	2.7%	74	7.4%	118	11.9%	79	7.9%	993
16時台	10	2.0%	65	13.1%	3	0.6%	152	30.5%	33	6.6%	7	1.4%	51	10.2%	141	28.3%	36	7.2%	498
17時台	19	6.2%	13	4.3%	20	6.6%	9	2.9%	18	5.9%	74	24.2%	65	21.3%	59	19.3%	28	9.2%	305
18時台	1	0.2%	7	1.5%	3	0.6%	0	0.0%	7	1.5%	341	70.7%	57	11.8%	55	11.4%	11	2.3%	482
合計	402	5.9%	635	9.3%	73	1.1%	657	9.6%	751	11.0%	975	14.3%	924	13.6%	1,444	21.2%	952	14.0%	6,813

■時間帯別年代別構成比（令和４年度）



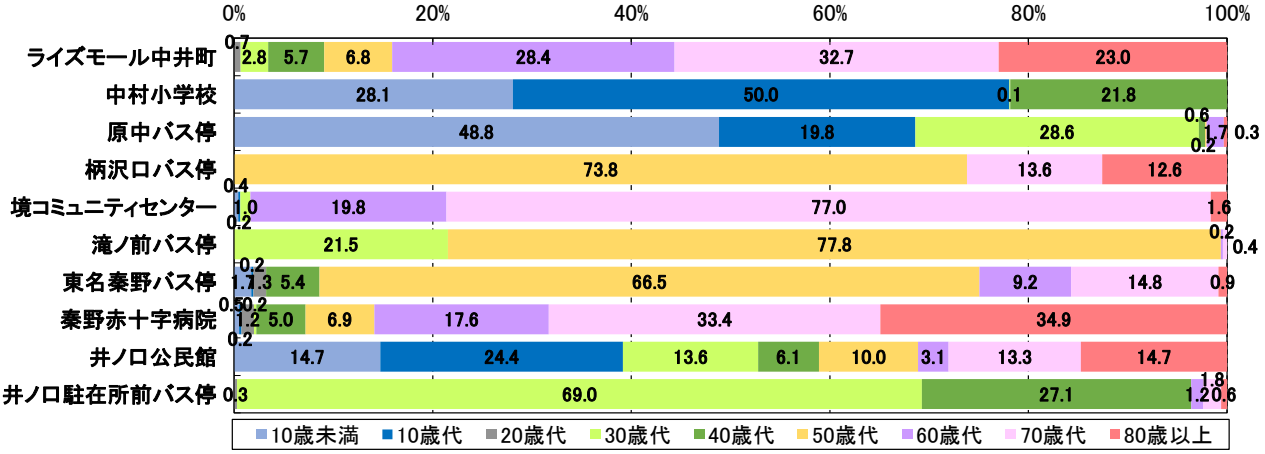
エ）乗降場所別利用実績（令和４年度）

乗降場所別乗降回数は、「ライズモール中井町」が 1,840 人と最も多く、井ノ口方面へ移動する際に乗換えが必要となっている中村地区や、路線バスの運行が少ない境地区で多い傾向がみられる。また、各乗降場所とも乗車回数、降車回数で乖離が見受けられ、片道利用が多い状況となっている。乗降場所年代別構成比（上位 10 位）は、ライズモール中井町や境コミュニティセンター、秦野赤十字病院で 60 歳以上が、中村小学校、原中バス停で 20 歳未満の割合が多くなっている。

■乗降場所別乗車・降車回数（令和４年度・上位 30 位）

No	乗降場番号	名称	乗車回数		降車回数		乗降合計	
			延利用者数	実利用者数	延利用者数	実利用者数	延利用者数	実利用者数
1	127	ライズモール中井町	1,244	67	596	65	1,840	77
2	24	中村小学校	782	22	180	8	962	22
3	71	原中バス停	189	9	448	13	637	15
4	76	柄沢口バス停	312	4	276	4	588	5
5	4	境コミュニティセンター	253	10	238	10	491	13
6	82	滝ノ前バス停	302	3	181	5	483	6
7	44	東名秦野バス停	187	4	278	14	465	14
8	121	秦野赤十字病院	93	35	311	60	404	65
9	3	井ノ口公民館	106	12	254	16	360	21
10	52	井ノ口駐在所前バス停	162	8	170	9	332	12
11	64	中井町役場入口バス停	152	8	168	19	320	20
12	69	本別所バス停	169	6	145	6	314	7
13	90	松本上GS３－３	137	2	172	2	309	2
14	48	井ノ口小学校前バス停	9	4	292	6	301	8
15	14	久所公民館	207	11	88	8	295	12
16	39	遠藤児童遊園地	125	11	161	9	286	13
17	99	遠藤GS１０－９	196	5	86	3	282	5
18	28	木之花保育園	29	4	251	7	280	7
19	1	中井町役場	81	37	141	56	222	66
20	57	砂口入口バス停	220	1	1	1	221	1
21	81	五所ノ宮バス停	102	14	112	17	214	19
22	47	上井ノ口バス停	24	3	169	7	193	7
23	102	北田GS１２－７	102	2	88	2	190	2
24	94	古怒田GS７－２	83	4	93	3	176	4
25	98	遠藤GS１０－５	92	5	82	4	174	6
26	46	原バス停	107	14	63	17	170	23
27	26	子育て支援センター	81	6	77	7	158	7
28	105	境原GS１５－５	86	1	64	1	150	1
29	70	本境バス停	70	6	79	6	149	7
30	60	上ノ原バス停	23	11	114	34	137	34

■乗降場所別年代別構成比（令和４年度・上位 10 位）



④運行収支

平成 30 年度から令和４年度にかけて運行経費、運賃収入ともに横ばい状態で、収支率（令和４年度）は 4.4%となっている。

１運行当たり運行経費は平成 30 年度が 3,746 千円に対し、令和４年度が 4,492 千円に、利用者一人当たり運行経費は平成 30 年度が 3,635 千円に対し、令和４年度が 3,841 千円と増加している。

■運行収支（年度）

		平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
運行経費（千円）		29,184	28,024	29,015	29,056	29,999
運賃収入（千円）		1,222	1,293	1,189	1,322	1,332
収支率		4.2%	4.6%	4.1%	4.5%	4.4%
（参考）	乗車件数	7,190	7,481	6,744	6,741	6,679
	乗車人数	8,028	8,291	7,464	7,618	7,810
	１運行当たり運行経費（円）	4,059	3,746	4,302	4,310	4,492
	利用者一人当たり運行経費（円）	3,635	3,380	3,887	3,814	3,841

（３）タクシー

町内にはタクシー会社がなく、これまで小田原交通圏に属していたが、平成 25 年７月から町民の生活圏に近い県央交通圏に変更されており、近隣の営業所からの配車となっている。

○神奈中タクシー株式会社

・住所：秦野市曽屋 993-６

・車両保有台数：32 台（うち、ワンボックス車両３台、福祉車両３台、ユニバーサルデザインデザイン車両８台）

（４）福祉交通サービス

①福祉有償運送「しらさぎ送迎サービス事業」

中井町社会福祉協議会において、介護を必要とする高齢者や障害のある方のうち、一人での移動が困難な方を対象に、有償運送サービスを行っている。

利用者数、利用回数とも平成 30 年度から令和２年度にかけて減少したものの、その後、増加している。

■事業概要

対象者	・介護保険の要支援または、要介護の方 ・身体障害者、知的障害者または、精神障害者の手帳を受けている方 ・基本チェックリストに該当する方
利用目的	・病気治療などによる通院または入退院　　・福祉施設への入退所 ・買い物、公共機関での諸手続き
利用回数・時間	原則、２時間以内を１回とし、登録者１名につき月２回　※超える場合は要相談
料金	年間費、登録手数料は社協一般会員が無料、会員以外が毎年 500 円 ・町内は往復 2 ㎞未満 300 円、2 ㎞以上 500 円 ・町外は片道 10 ㎞未満 500 円、10 ㎞以上 20 ㎞未満 800 円、20 ㎞以上 1,200 円 ※町外から町内の片道送迎に限り往復料金
利用範囲	足柄上郡、南足柄市、小田原市、秦野市、伊勢原市、平塚市、中郡
運行日・時間	・月～金曜日（祝日と 12/29～1/3 を除く） ・８時半～17 時まで

■利用実績

	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
利用者数（人）	1,660	1,328	1,173	1,222	1,332
利用回数（回）	3,067	2,443	2,171	2,306	2,531
実利用者数（人）	77	56	58	67	53
収入額（千円）	1,304	1,067	958	1,070	1,126

■利用目的別利用回数

	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
病院	2,805	2,216	1,826	1,865	1,972
公共施設	113	94	104	111	138
買い物	111	103	150	234	326
その他	38	30	91	96	95
合計	3,067	2,443	2,171	2,306	2,531

②障がい者タクシー券

中井町では、在宅の重度の障害者の方の経済的負担の軽減や社会参加の促進のために、タクシー券の交付を行っている。

■事業概要

対象者	・身体障害者手帳 1・2 級の方 ・知能指数 35 以下の方又は療育手帳 A1・A2 の方 ・身体障害者手帳 3 級かつ知能指数 50 以下の方 ・精神障害者保健福祉手帳 1・2 級の方 ・介護保険の要介護状態区分が要介護 4・5 の方
交付内容	対象者一人に対して、500 円券を年間 24 枚交付 ※人工透析を受けている方には、500 円券を年間 72 枚交付

１－３　上位計画及び関連計画などの整理

（１）県西部都市圏交通マスタープラン　都市・地域総合交通戦略（平成 26 年 10 月）

【目標年次】　交通マスタープラン：令和 12 年、都市・地域総合交通戦略：令和 7 年

【将来都市像】　拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現

【交通体系整備の方針】

○交流・活力を促進する交通の実現

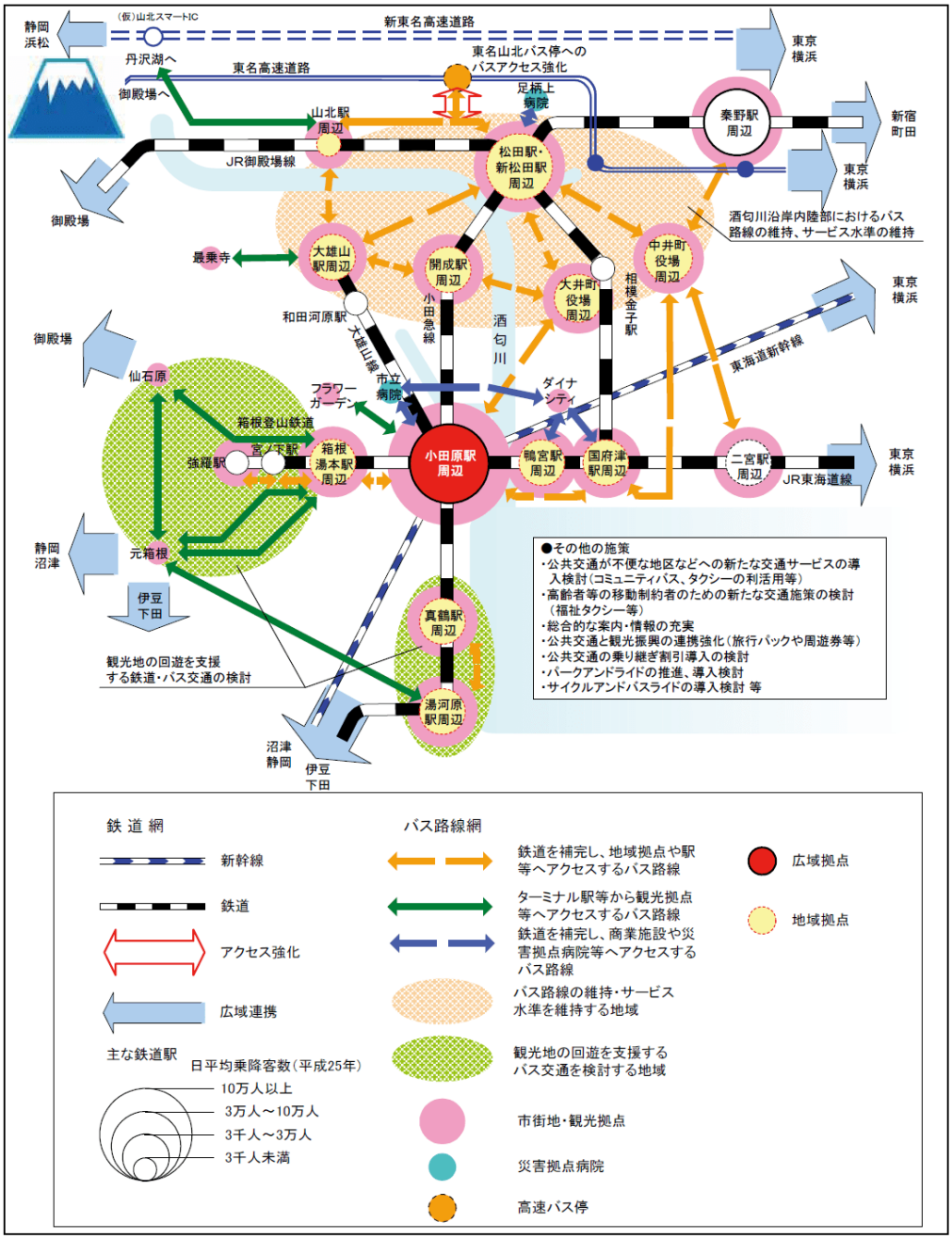
：広域交流・地域内連携促進の基盤づくり、観光を支援する交通環境づくり

○安全・安心な交通の実現

：誰もが動きやすい交通環境づくり、安全・安心な交通環境づくり

○環境にやさしい交通の実現：環境保全を支援する交通環境づくり

■公共交通ネットワーク概念図



（２）第六次中井町総合計画（後期基本計画）（令和３年３月）

《基本構想（計画期間：平成 28 年度～令和７年度・10 年間）》

【将来像】　一人ひとりが主役！魅力育む　里都まち♡なかい

【基本理念】　「活力」「快適」「安心」

【基本方針】

①拠点・交流…にぎわい形成　拠点の活用・整備　ヒト・コト・モノの交流による活力

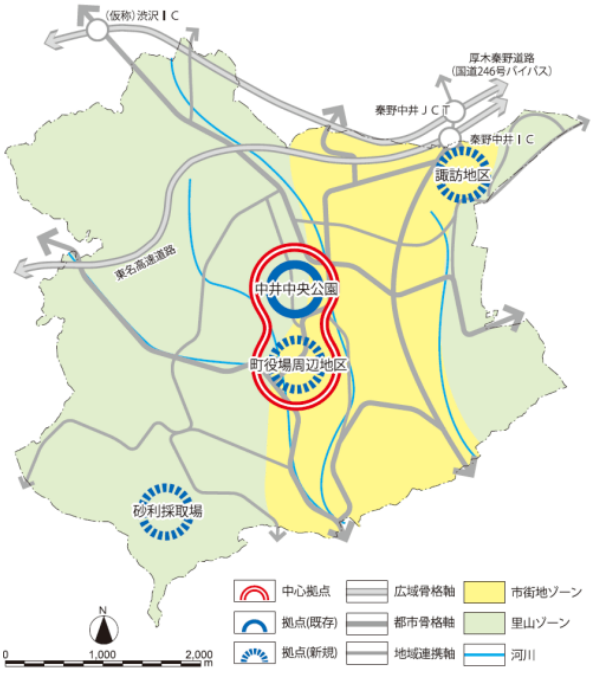
②自然・移動…自然環境の保全・共生と活力の展開　町内・町外からの移動による快適さ

③地域・共助…地域での支え合い　良好な人間関係　自立や共助に基づく安心の保障

【将来都市構造】

○自然豊かな「里山ゾーン」と住宅や事業所等が立地する「市街地ゾーン」の良好な形成を目指す。

○中井中央公園周辺を含む新たな拠点を整備し、それらを骨格軸となる主要な道路で接続することで、豊かな自然環境と共生した活気のあるまちづくりを進めます。



《後期基本計画（計画期間：令和４年度～令和７年度・５年間）》

分野４－２－２　生活交通等の充実

【施策目標】

路線バスの運行体制を維持していくとともに、オンデマンドバス利用検証を踏まえ、より便利で使いやすい新たな交通手段を調査・研究し、誰もが安心して暮らせる公共交通環境の整備を目指す。

施策①　バス交通の充実

町民の移動手段を確保するため、バス路線の維持を図るとともに、バス利用者拡大のため、引き続き路線の見直しや利便性向上をバス事業者に働きかけます。

施策②　生活交通サービスの拡充

路線バスを補完する移動手段であるオンデマンドバスや移動困難な高齢者や障がいのある方の移動手段である福祉有償運送サービスの利便性向上を図ることなどにより生活交通サービスの拡充を促進します。

また、単独の市町では解決が難しい広域的な公共交通の課題等について隣接市町との連携・協力により取り組むとともに、ニーズに応じた新たな生活交通サービスの可能性について検討します。

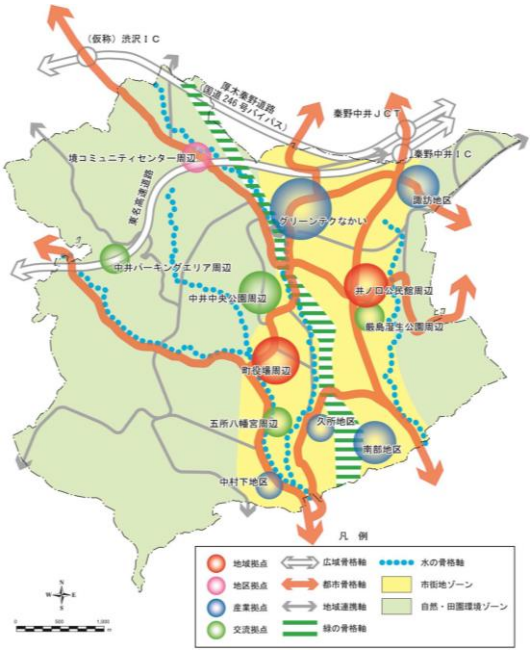
（3）中井町都市マスタープラン（令和５年３月）

【目標年次】　令和 25 年（2043 年）

【将来都市像】　都市のにぎわいと緑のやすらぎがこだまするまち

【都市づくりの目標】

①豊かな自然と共生するまち
②多様な世代が暮らすまち
③交流が盛んで活気のあるまち
④移動しやすく便利なまち
⑤安全で安心して暮らせるまち



【都市構造】

都市拠点	○地域拠点・地区拠点…町役場周辺、井ノ口公民館周辺、境コミュニティセンター周辺 ○産業拠点、交流拠点
都市軸	広域骨格軸、都市骨格軸、地域連携軸
水と緑の骨格軸	緑の骨格軸、水の骨格軸
ゾーニング	市街地ゾーン、自然田園環境ゾーン

【交通体系の整備の基本方針（公共交通のみ）】

目標①：豊かな自然と共生するまち⇒自然環境への負荷の低減

豊かな自然を含む地域の環境への負荷を低減するため、スムーズな移動を可能にする道路や公共交通の利用促進などに取り組みます。

目標②：多様な世代が暮らすまち⇒子ども世代や高齢者も利用しやすい公共交通の実現

自家用車の利用が難しい子ども世代や高齢者の日常生活を支える足として、便利で利用しやすい公共交通の実現に取り組みます。

目標④：移動しやすく便利なまち⇒移動しやすい道路・公共交通ネットワークの構築

町内の拠点間、拠点と居住地、町内に立地する機能を補完する周辺都市などへのスムーズな移動を可能とする、道路・公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

【公共交通の整備方針】

高齢者の増加、環境負荷の軽減や住民の公共交通の利便性向上へのニーズに対応するため、地域の特性を踏まえた公共交通体系の確立に取り組みます。

○路線バスやオンデマンドバスの維持及び利便性の向上

住民の生活の足である、地域公共交通の安定的な提供及び利便性の向上のため、引き続き地域公共交通会議において協議検討を行うとともに、交通事業者と協力し、調査研究を進めます。

また、安全性確保対策が必要なバス停については、安全性を高めるための環境改善を関係機関と連携して進めるとともに、誰もが利用しやすい地域公共交通を目指して、環境への配慮及びユニバーサルデザインの視点を踏まえた利用環境の形成に取り組みます。

○新たな公共交通システムの導入の検討

町内や鉄道駅などの交通結節点へのスムーズな移動と利便性を高めるため、少子・高齢化等に伴う人口減少などの社会動向、新たな技術の開発状況に注視しつつ、必要に応じて、新たな公共交通システムの導入について検討します。

○公共交通の利用拡大

自動車利用による二酸化炭素の排出量の抑制を図るため、サイクルアンドバスライドの設置等、乗り換えの利便性向上に取り組み、自家用車から公共交通機関へのシフトを促します。

2　各種実態調査の実施

2－1　町民アンケート調査

※中井町オンデマンドバス登録者アンケート調査含む

町民の外出実態・移動ニーズや、将来の方向性、町民が求めている公共交通の利用促進方策などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、町民アンケート調査を行った。

調査対象者	15 歳以上の町民 2,000 人（住民基本台帳による無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収＋ＷＥＢアンケート ※令和４年 11 月 15 日（火）発送～11 月 30 日（水）締切
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、家族構成、世帯の自動車保有台数、自身の自動車保有状況 ②外出時の車での送迎の状況 ：送迎を頼める人の有無と送迎状況・負担度、車で送迎することの有無や送迎頻度・負担度、外出する際の意識や習慣状況、休めずに歩ける距離 ③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買物、通院、趣味・娯楽など）】 ：外出頻度、よく行く行き先、利用交通手段、困り具合 ④自動車・バイク（原付含む）運転状況 ：自動車・バイク運転免許有無、利用頻度、運転に対する意識、運転免許返納意向 ⑤路線バスの利用実態と意識・要望 ：路線バスの認知度、利用頻度、利用目的、運行サービスに対する評価 ⑥鉄道（小田急線、ＪＲ東海道線）の利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用する駅、利用目的、鉄道駅までの利用交通手段と利用頻度 ⑦オンデマンドバス（中井ふれあいバス）の利用実態と意識・要望 ：認知度、オンデマンドバスを利用するための条件 ⑧一般のタクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度と利用目的、運行サービスに対する満足度 ⑨公共交通の今後のあり方 ：公共交通の満足度、今後の公共交通に対する考え方、財政負担の考え方、公共交通の利用意識
回収状況	回収票数：896 票（中村上地区 96 票、中村下地区 273 票、境地区 51 票、井ノ口上地区 322 票、井ノ口下地区 124 票、無回答 30 票） 回収率：44.8％

※①中村上地区（比奈窪、松本下、松本上、岩倉、雑色、鴨沢、古怒田）
②中村下地区（半分形、大久保、遠藤、北田、五所宮、久所、藤沢）
③境地区（境原、本境、境別所）
④井ノ口上地区（宮原、砂口、遠藤原、宮向、宮前、宮上、葛川）
⑤井ノ口下地区（下井ノ口、北窪、五分一）

注）小数点以下第２位を四捨五入し、小数点第１位まで表示しているため、合計が 100%にならない場合がある。

（１）回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が 53.5%と男性よりも多く、年齢は 60 歳以上が 64.9%を占めている。中でも境地区と井ノ口下地区は 60 歳以上の人口が 70%を超え、高齢者が多くなっている。

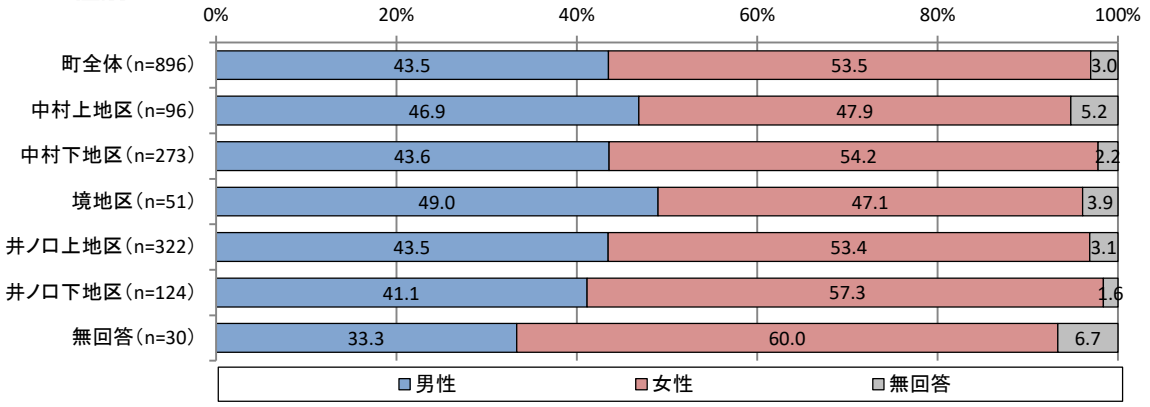
職業は高齢者が多いため「無職（29.6%）」が最多となり、次いで「主婦・主夫（21.8%）」、「会社員・公務員（20.6%）」となっている。

家族構成は「二世帯同居（45.5%）」が多く、次いで「夫婦のみ（29.7%）」が多い。

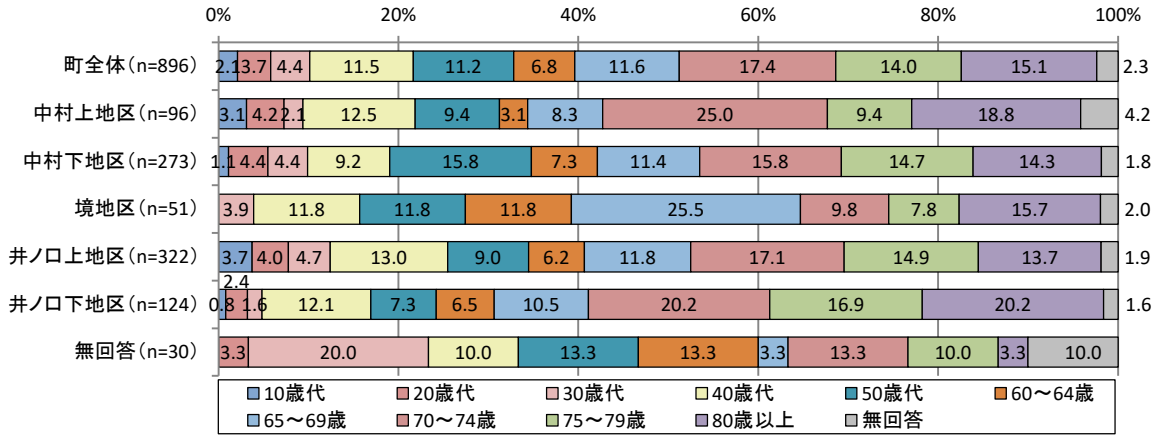
世帯の自動車保有台数は町全体では 2 台以下（「１台」、「２台」を合算）は 63.9%となるが、中村上地区では「４台」「５台以上」合わせて 22.8%を占め、世帯あたりの自動車保有数が多い。

自身の自動車保有状況は町全体で 66.5%が自分で自由に使える自動車を有している。

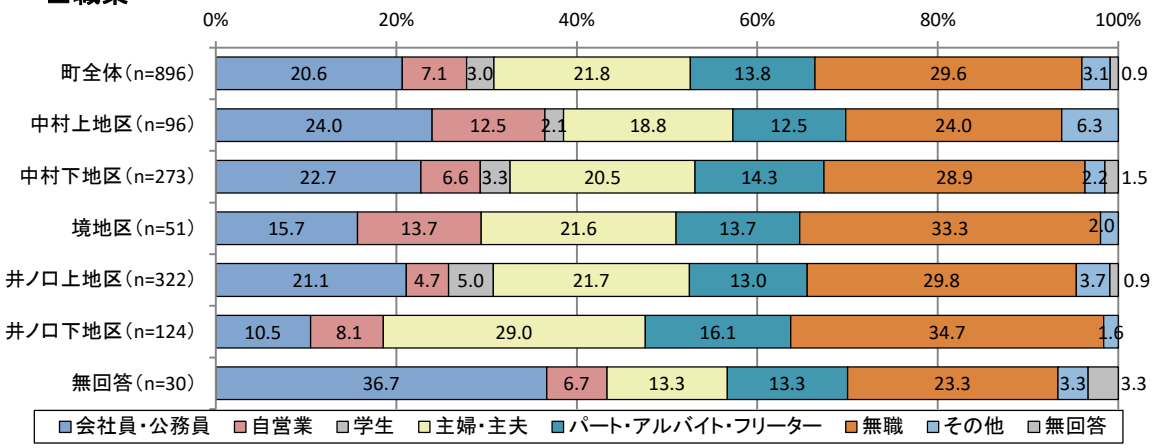
■性別



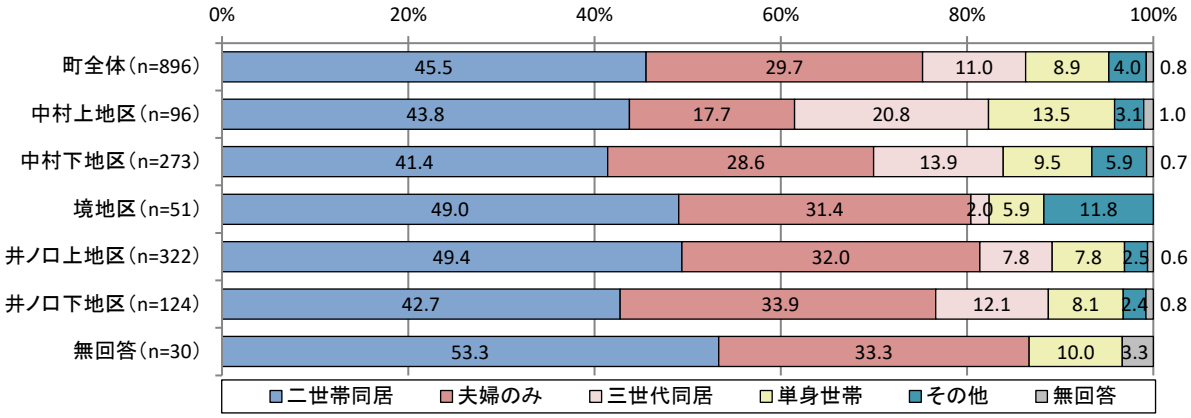
■年齢



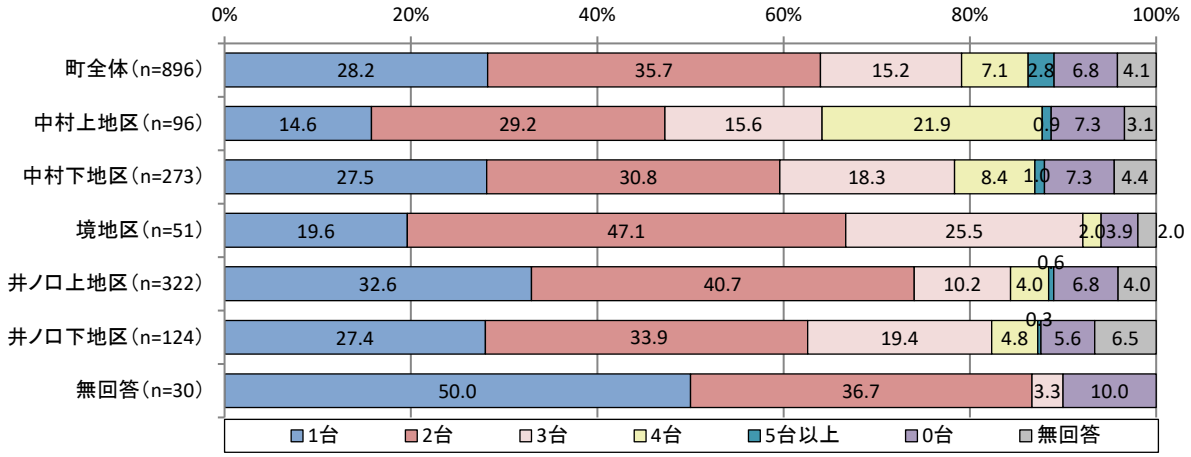
■職業



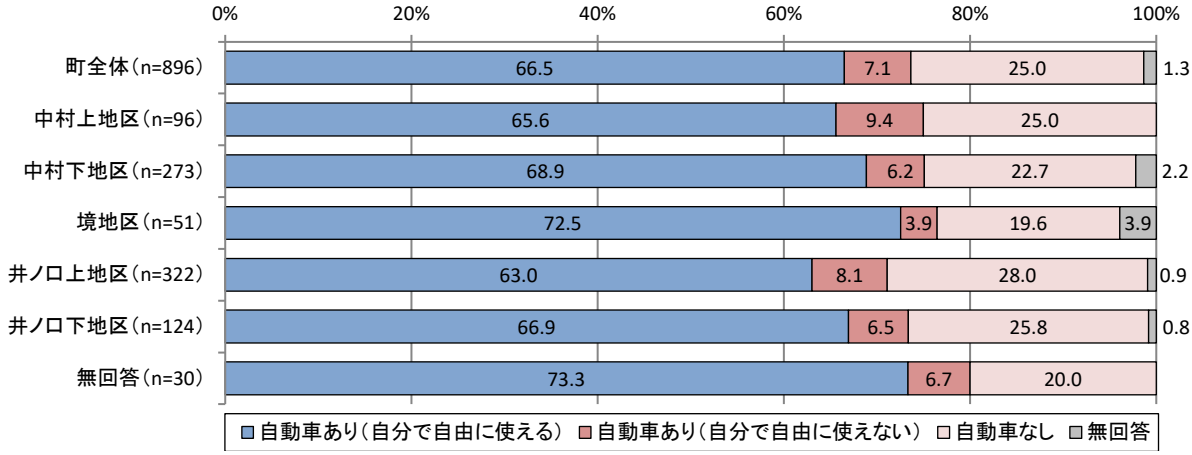
■家族構成



■世帯の自動車保有台数



■自身の自動車保有状況

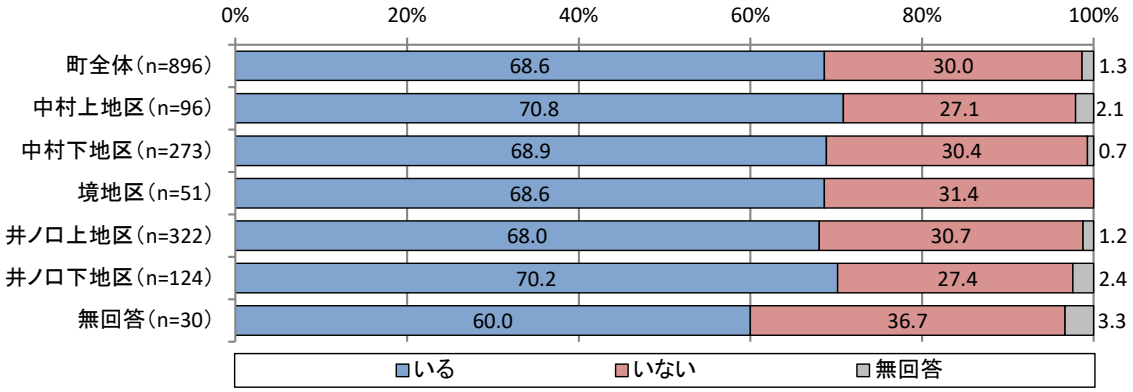


（２）外出時の車での送迎の状況

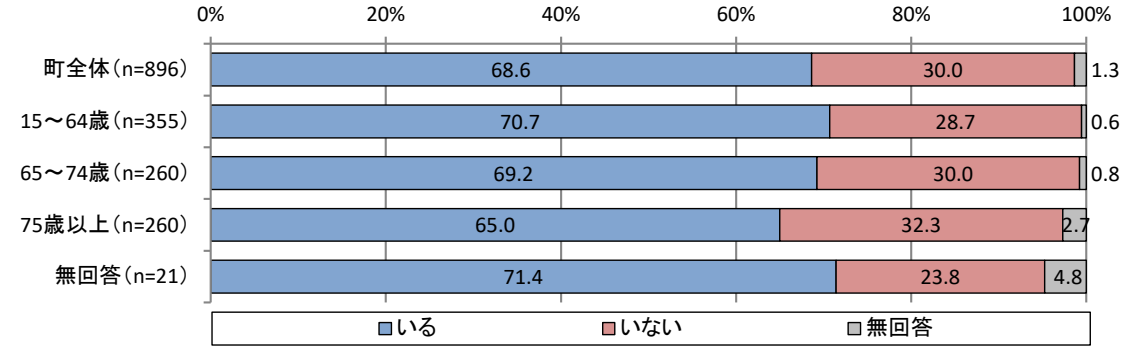
①身近に送迎を頼める人の有無

身近に送迎を頼める人が居る割合は町全体が 68.6%で、頼めない人が 30.0%となっている。年齢層や自動車保有の有無に関わらずどの層でも概ね同じ水準となっている。

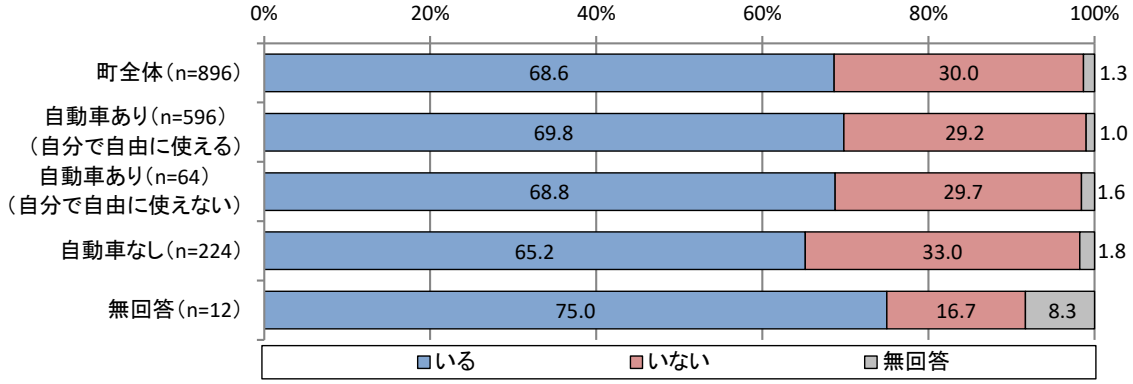
■身近に送迎を頼める人の有無（地区別）



■身近に送迎を頼める人の有無（年齢別）



■身近に送迎を頼める人の有無（自動車保有状況別）



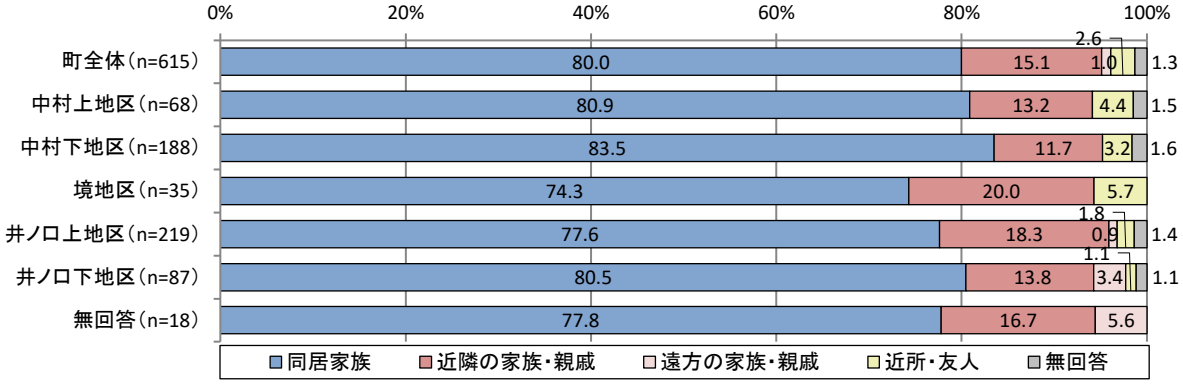
②送迎を頼む人の実態や意識

送迎を頼む人の 80.0%は「同居家族」となり、次いで「近隣の家族・親戚」（15.1%）が多い。

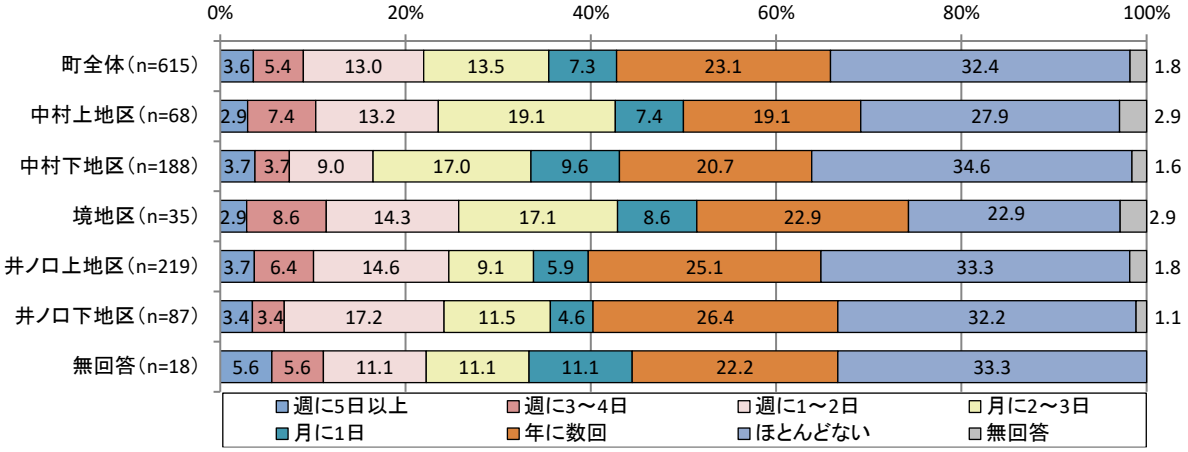
送迎頻度では地区別・年齢別にも「ほとんどない」が最多となるが、週に３～４日以上送迎を頼む割合は若年層が多く、高齢者ほど「ほとんどない」への回答割合が少なくなっている。

送迎を頼っていることに対する精神的な負担度は町全体では負担を感じていない割合が多い。特に 65～74 歳ではその傾向が強くなる一方、75 歳以上では負担を感じている割合の方が多くなっている。

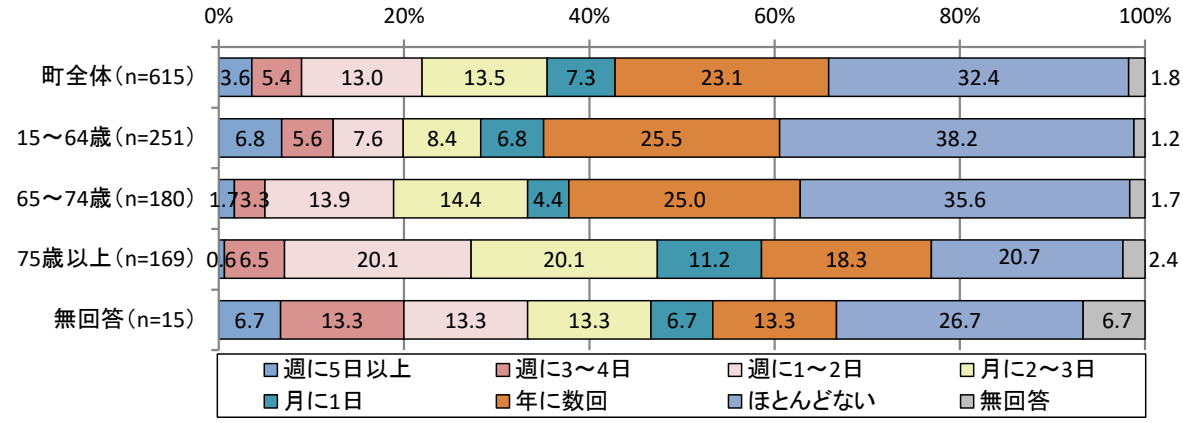
■送迎を頼む人



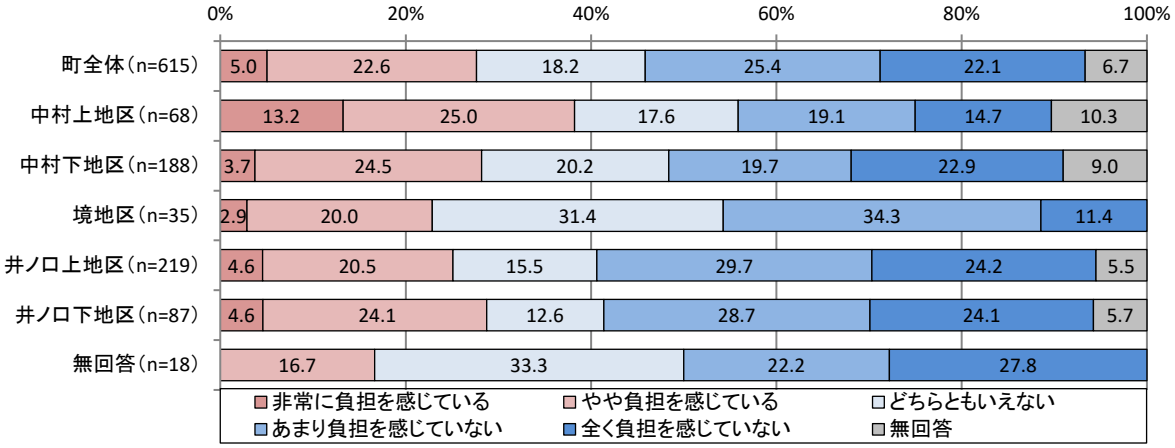
■送迎頻度（地区別）



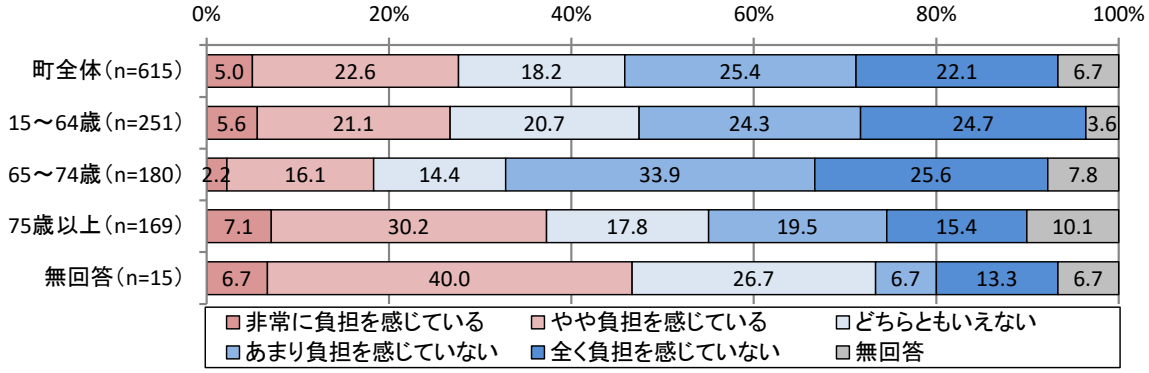
（年齢別）



■送迎に頼っていることに対する精神的な負担度（地区別）



■送迎に頼っていることに対する精神的な負担度（年齢別）

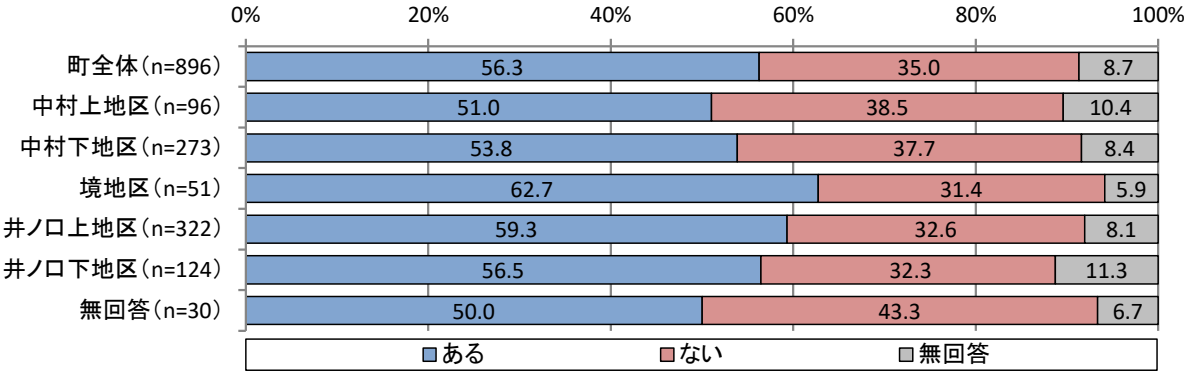


③送迎する人の実態や意識

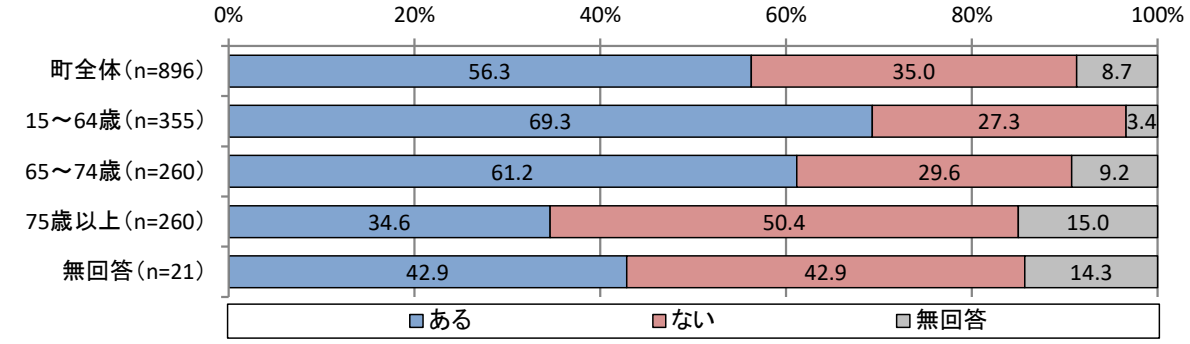
家族・親戚や友人などを車で送迎することがある人は 56.3%を占めており、若年層は送迎する割合が多く、高齢層になると送迎しない人の方が多くなっている。送迎頻度も概ね比例する形で、若年層の方が頻度が高いが、75 歳以上で送迎する方は頻度が高い傾向となっている。

送迎に対する負担を感じていない方の割合が多く、特に 65 歳～74 歳ではその傾向が強い。

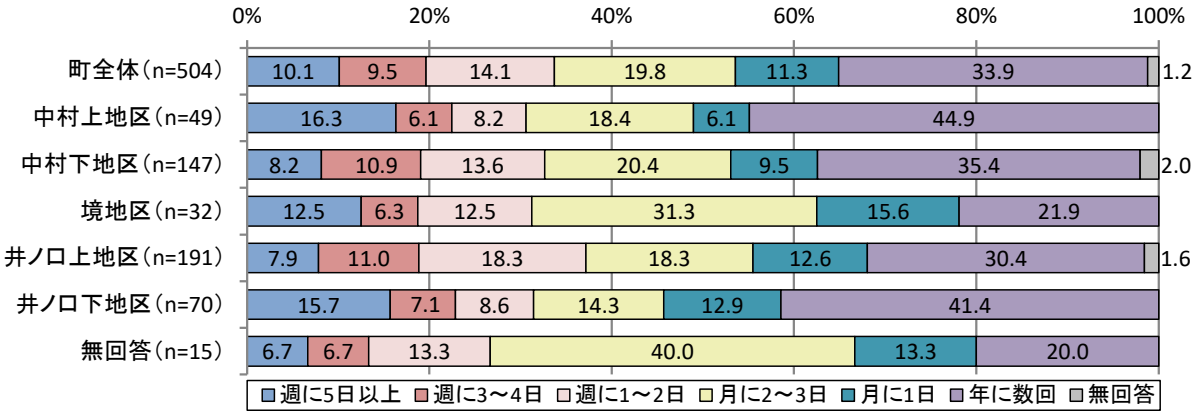
■家族・親戚や友人などを車で送迎することがあるか（地区別）



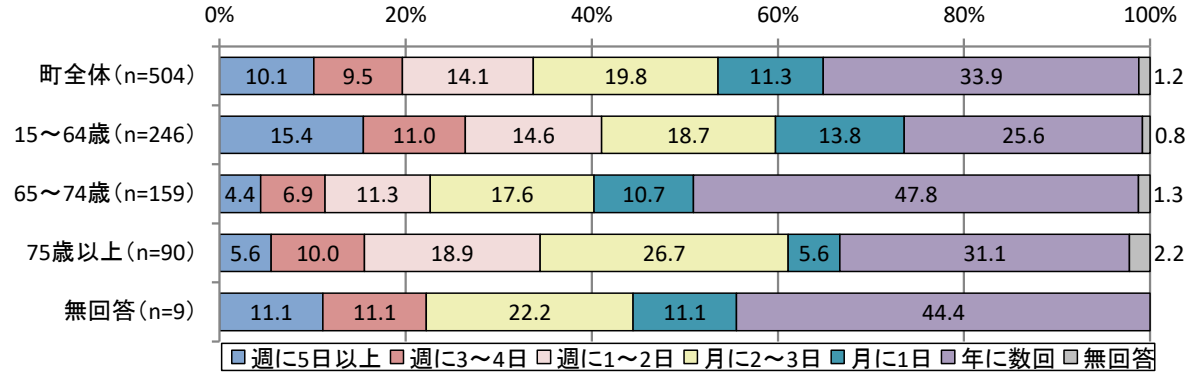
■家族・親戚や友人などを車で送迎することがあるか（年齢別）



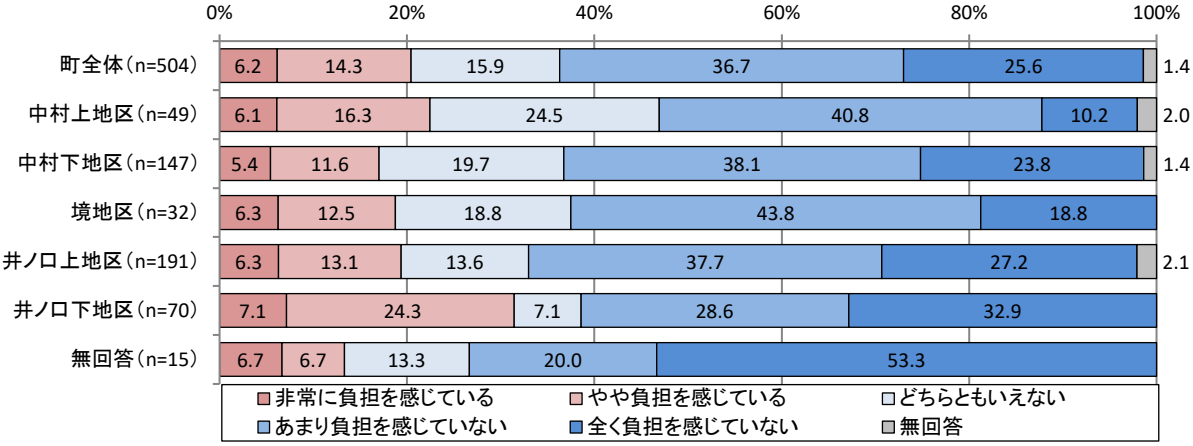
■送迎頻度（地区別）



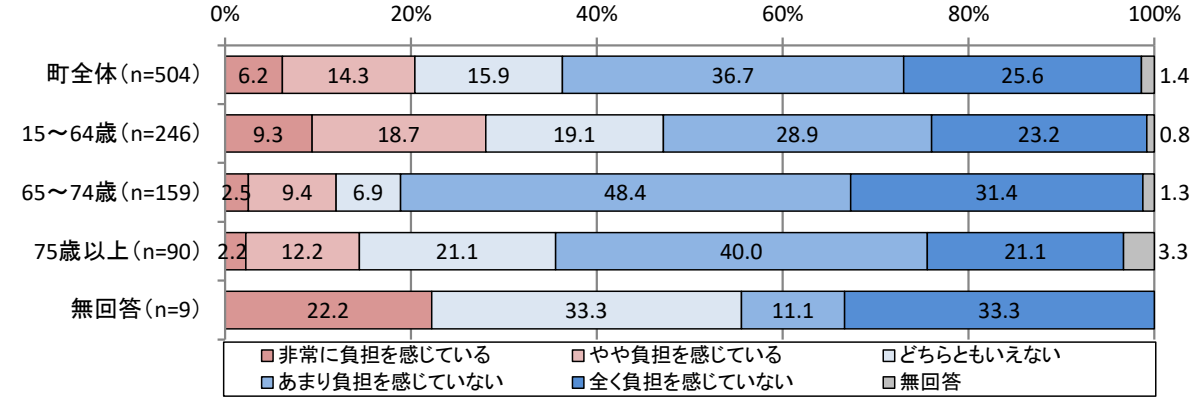
■送迎頻度（年齢別）



■送迎に対する負担度（地区別）



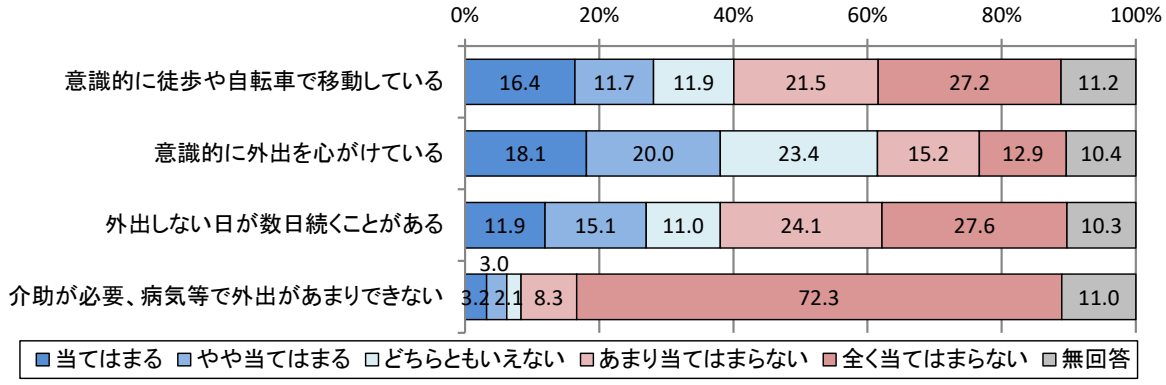
■送迎に対する負担度（年齢別）



④外出する際の意識や習慣

外出する際の意識では「意識的に外出を心掛けている」に対して「当てはまる」「やや当てはまる」が 38.1%を占めている。一方、「介助が必要、病気などで外出があまりできない」に対しては「あまり当てはまらない」「全く当てはまらない」が 80.6%と、外出に対する意識が高く、抵抗感が低くなっている。

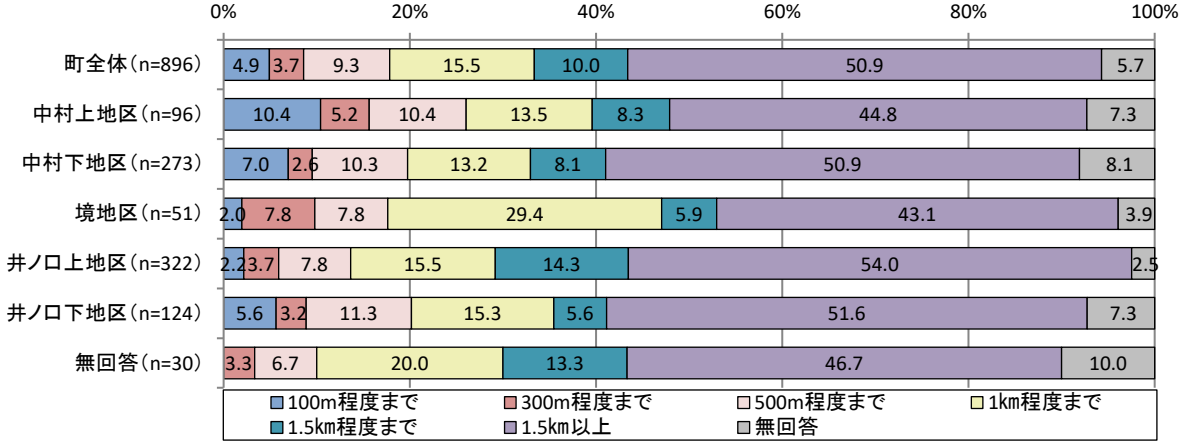
■外出する際の意識や習慣（ｎ＝896）



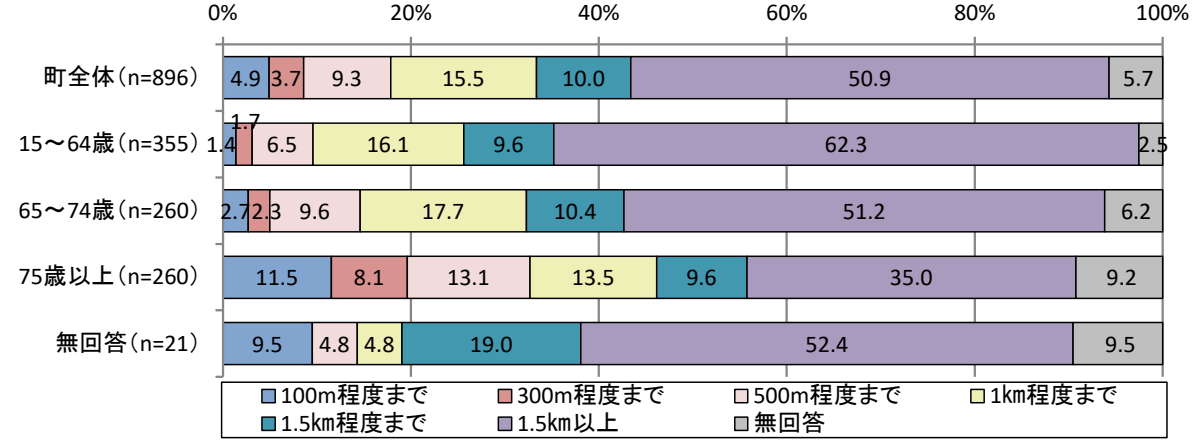
⑤休めずに歩ける距離

休めずに歩ける距離は「1.5 ㎞以上」が 50.9%と最多で、1 ㎞以上（「1 ㎞程度まで」、「1.5 ㎞程度まで」、「1.5 ㎞以上」を合算）では 76.4%を占めている。年齢別には高齢になる程、歩ける距離が減少し、1 ㎞以上の割合は 15～64 歳で 88.0%に対して 75 歳以上では 58.1%まで下がっている。

■休めずに歩ける距離（地区別）



■休めずに歩ける距離（年齢別）



（３）日常の外出行動

①通勤・通学の場合

通勤・通学の移動目的の内訳は「通勤」が 27.8%、「通学」が 2.6%で、「通勤・通学なし」は 26.7%となっている。

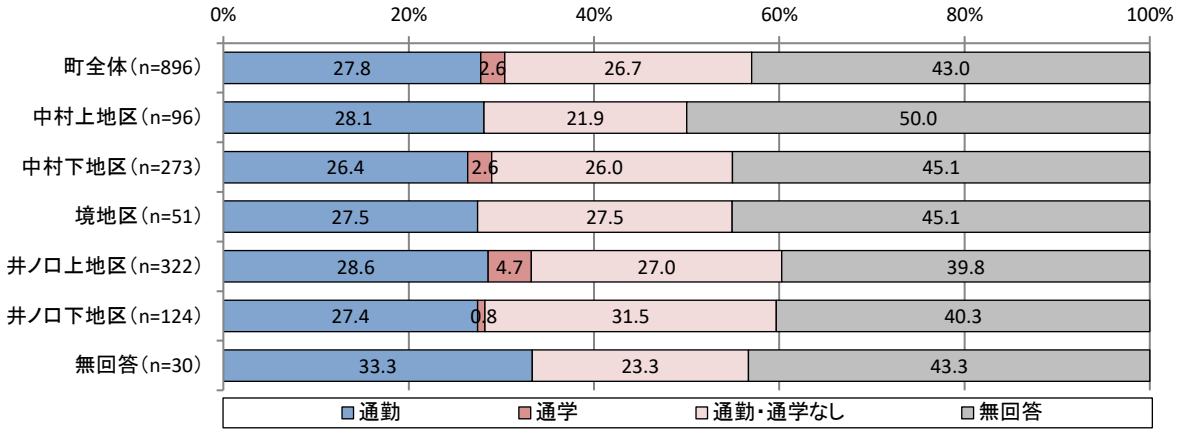
通勤・通学の頻度は「週に５日以上（68.0%）」、「週に３～４日（25.4%）」が多い。

主な行き先は「その他の県内市町村」が最も多く 26.8%を占め、次いで「町内（22.4%）」、「秦野市（22.1%）」と多くなっている。秦野市に接している境地区では「町内」が 7.1%に対し「秦野市」が 35.7%を占め、秦野市との結び付きが強くなっている。

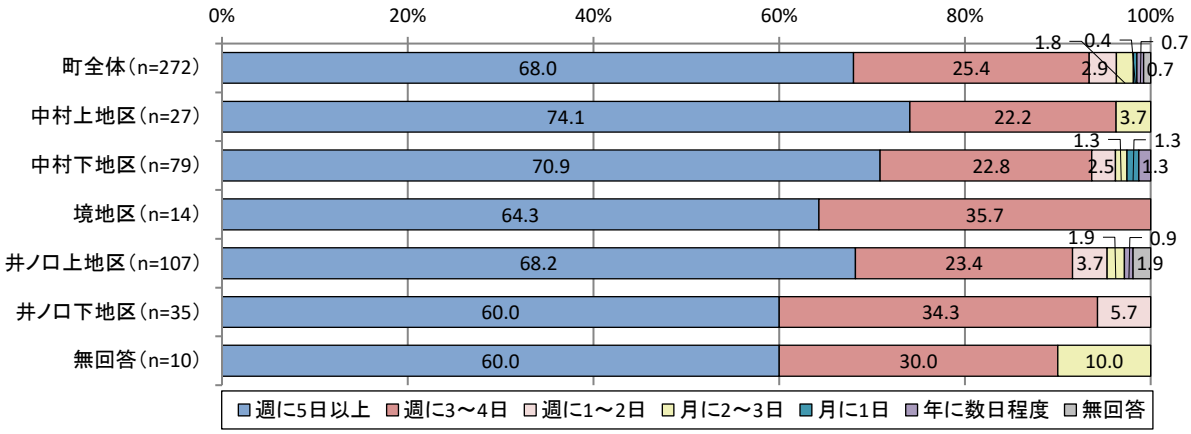
利用交通手段では「自分で車を運転」が 68.0%と最多であるが、「鉄道（21.7%）」、「路線バス（16.9%）」も多く、公共交通を利用した通勤・通学需要が見られる。

困り具合では「困ることがよくある」「困ることがたまにある」が 33.8%となり、町全体と比較して中村上地区と中村下地区ではその回答が多くなっている。また、自動車保有状況別に見ると、自分で自由に使える自動車を保有していない層の困り具合が６割を超え高くなっている。

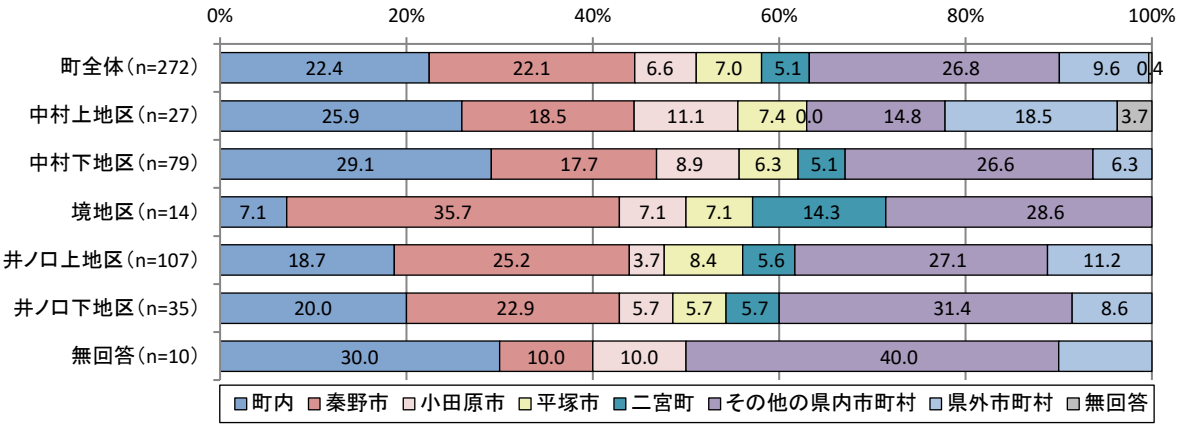
■通勤・通学時の移動目的



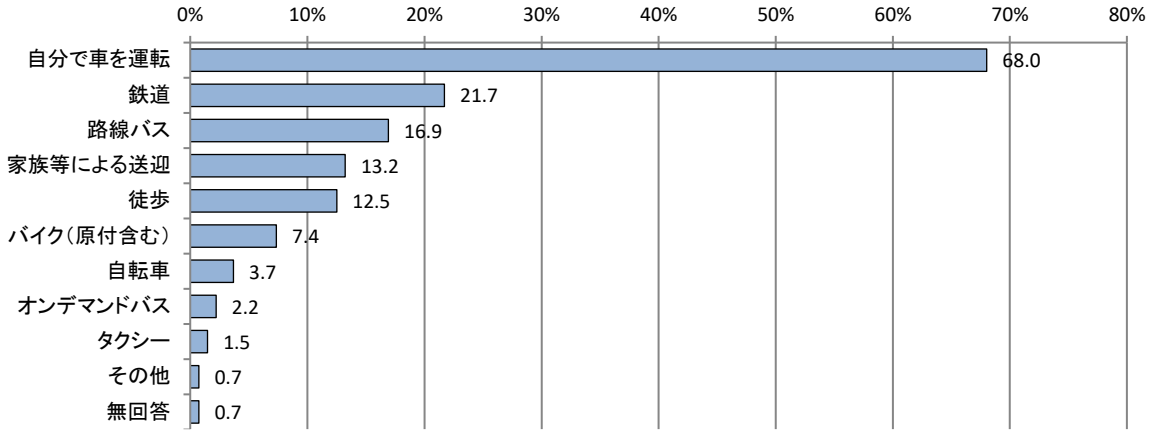
■通勤・通学時の外出頻度



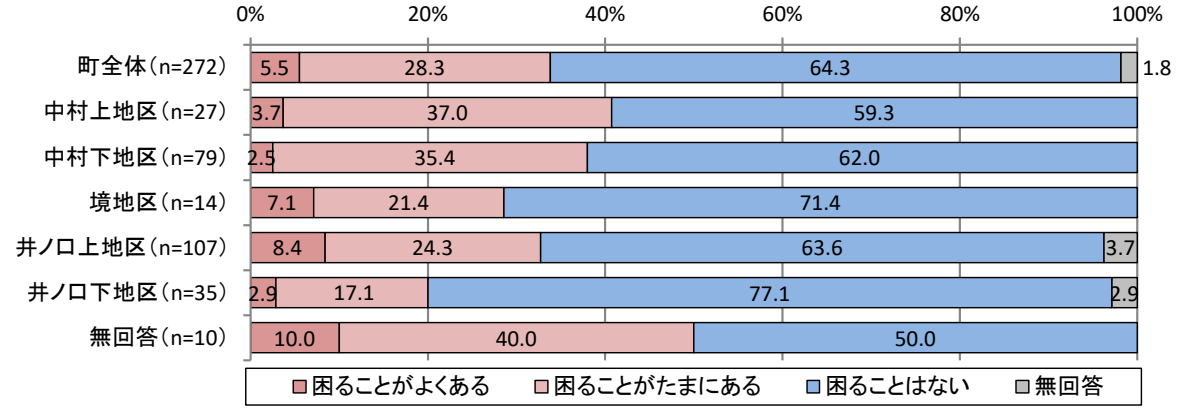
■通勤・通学時のよく行く行き先



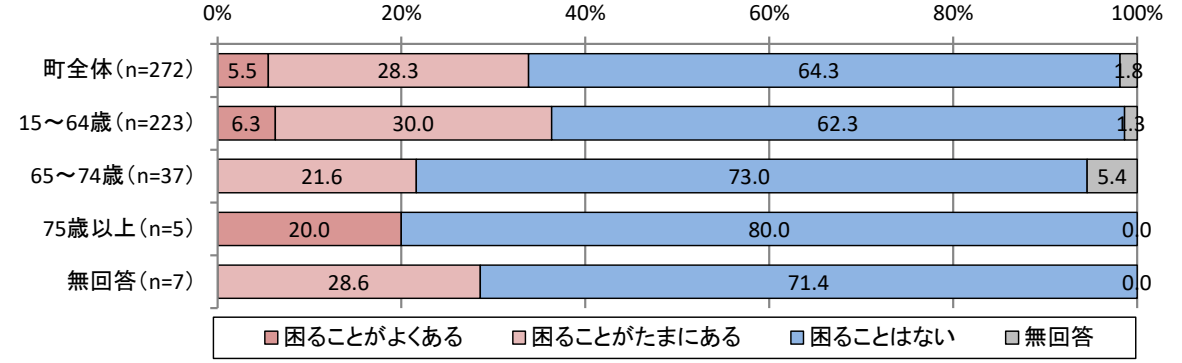
■通勤・通学時の利用交通手段（ｎ=272）



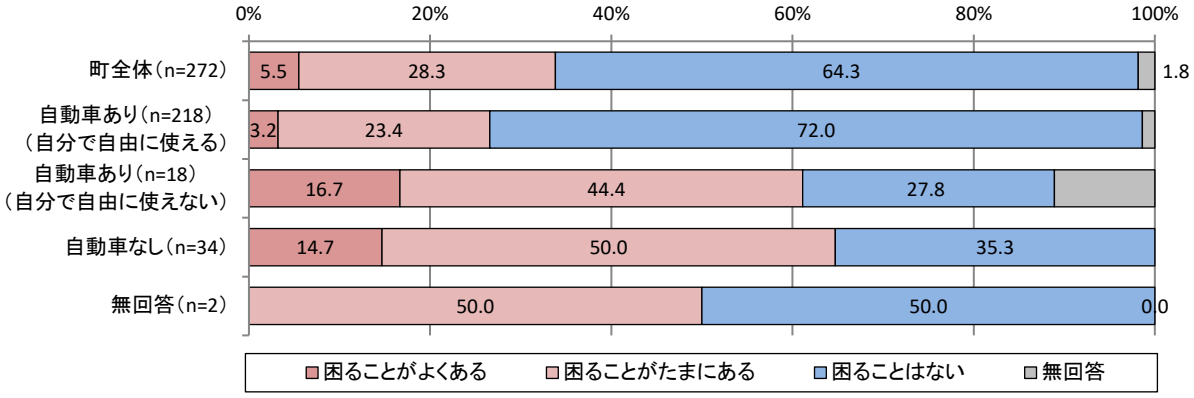
■通勤・通学時の困り具合（地区別）



■通勤・通学時の困り具合（年齢別）



■通勤・通学時の困り具合（自動車保有状況別）



②買物（食料品・日用品など）の場合

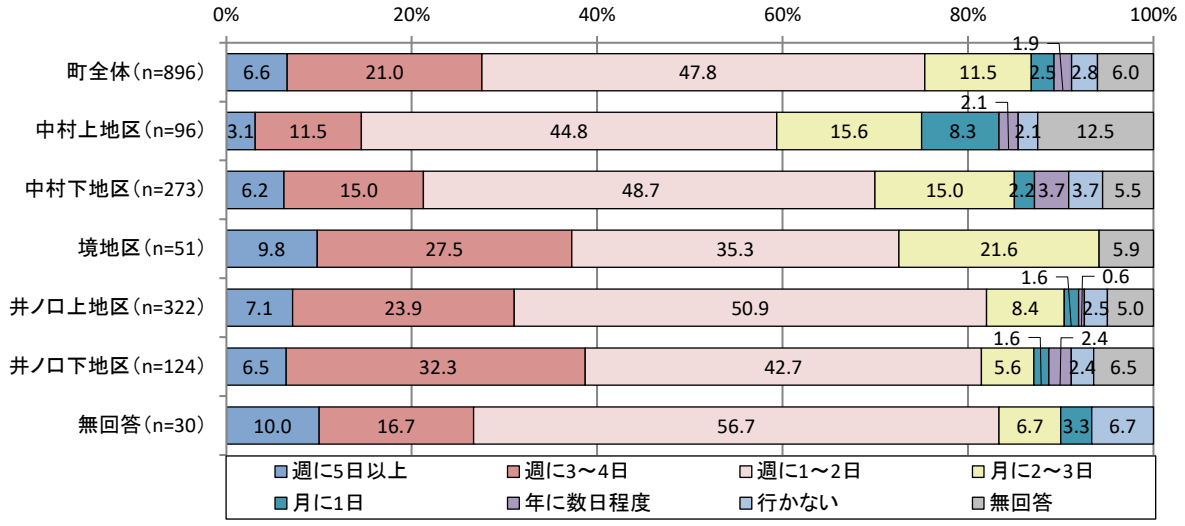
買物に行く頻度は「週に１～２日（47.8%）」、「週に３～４日（21.0%）」が多い。

買い物の主な行先は「町内」が 45.3%と最も多く、次いで「秦野市（31.9%）」となっている。特に境地区では「秦野市」の割合が 70.8%と高く、買物での町外への需要が大きい。

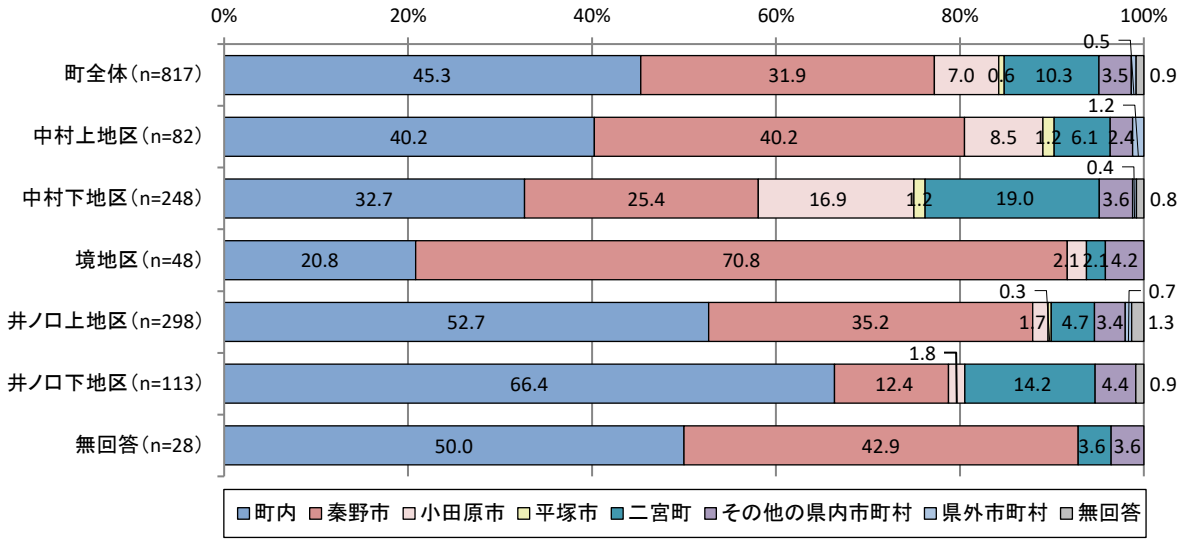
利用交通手段は「自分で車を運転（67.1%）」、「家族などによる送迎（17.9%）」が多く、公共交通での移動は少ない。

困り具合では「困ることがよくある」「困ることがたまにある」が 23.3%となり、町全体と比較して中村上地区、中村下地区、境地区で多くなっている。自動車保有状況別では自分で自由に使える自動車を保有している方の「困ることはない」への回答が 82.5%と高くなっている一方、自分が自由に使える自動車を保有していない層の約半数が移動に困ることがあると回答している。

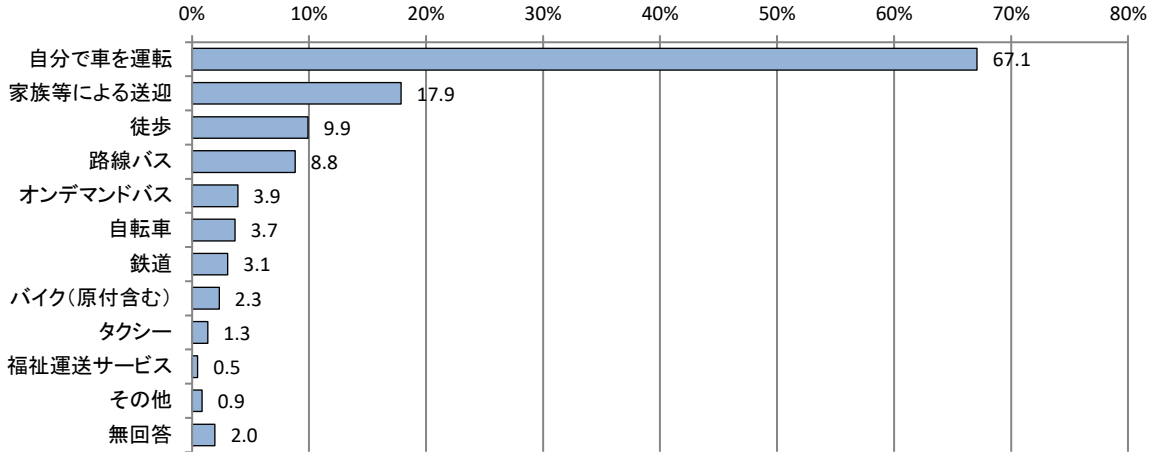
■買物時の外出頻度



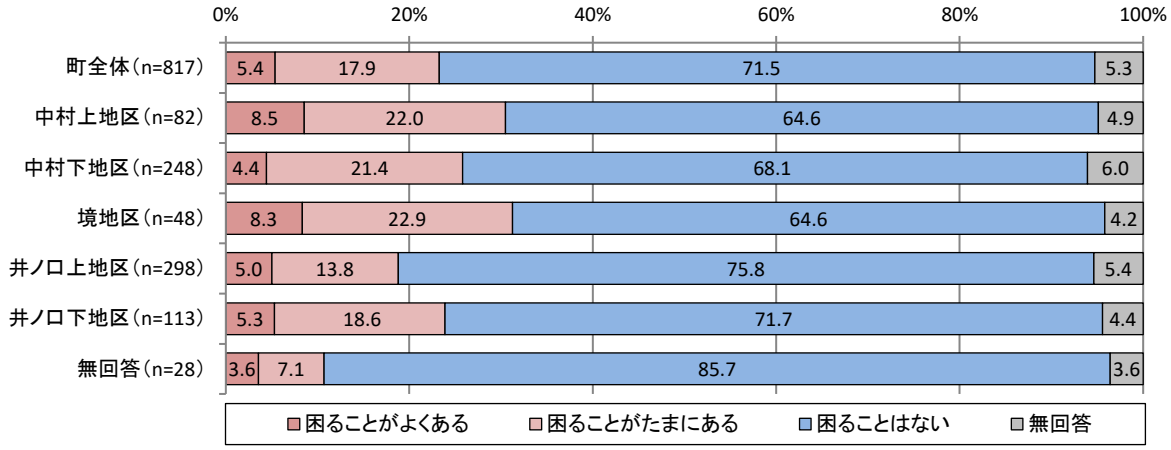
■買物時のよく行く行き先



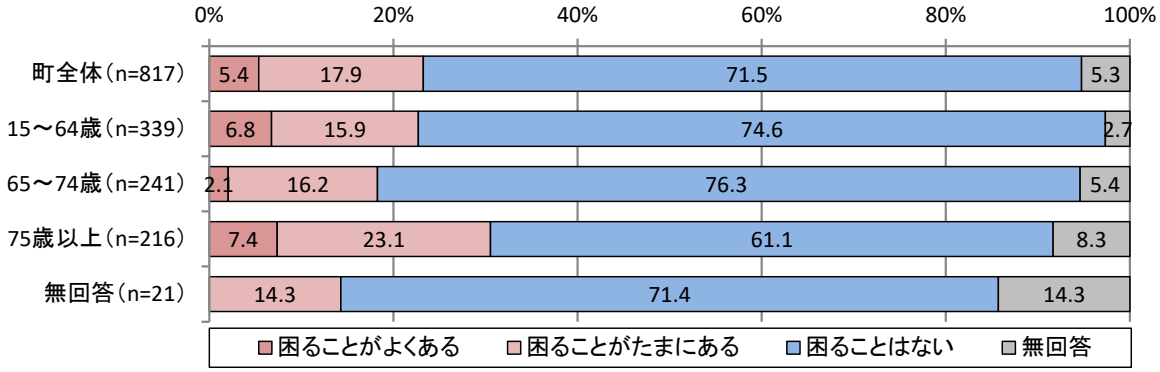
■買物時の利用交通手段（ｎ=817）



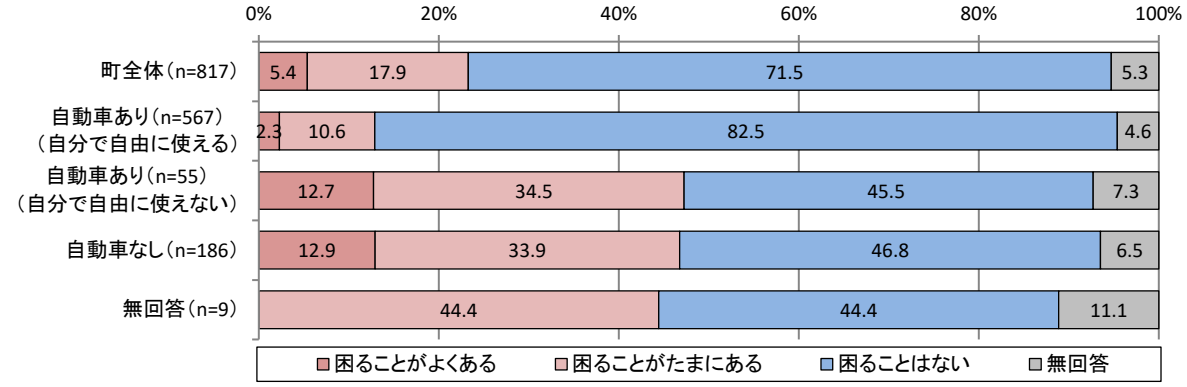
■買物時の困り具合（地区別）



■買物時の困り具合（年齢別）



■買物時の困り具合（自動車保有状況別）



③通院の場合

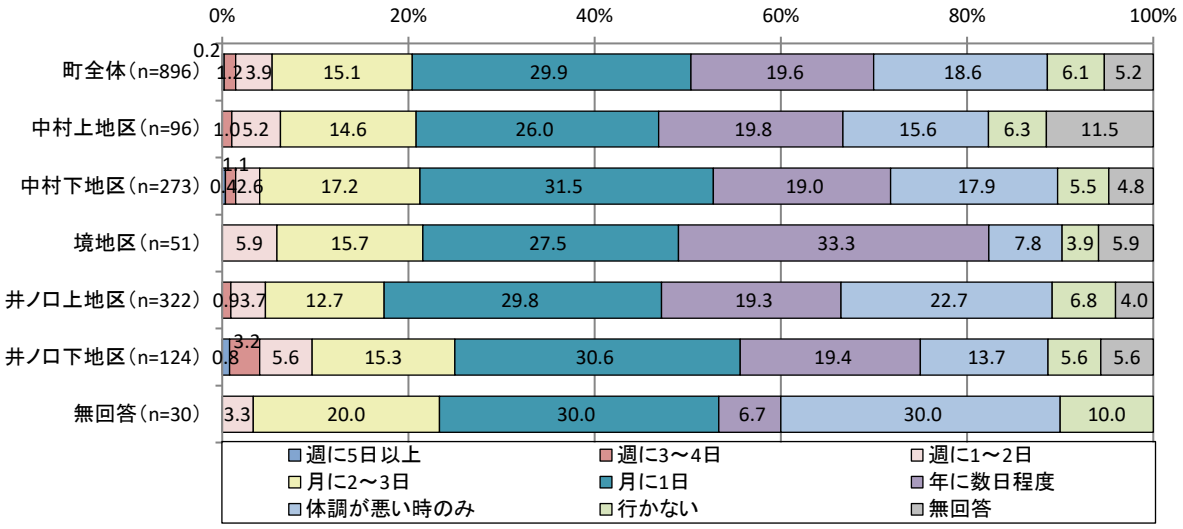
通院の頻度は「月に１日（29.9%）」、「体調が悪い時のみ（19.6%）」が多い。

通院時の行先は「秦野市」が 31.9%と最も多く、次いで「町内（28.7%）」となっており、町全体で秦野市への通院需要が高く、二宮町と接する井ノ口下地区では「二宮町」が 28.2%で最多となっている。

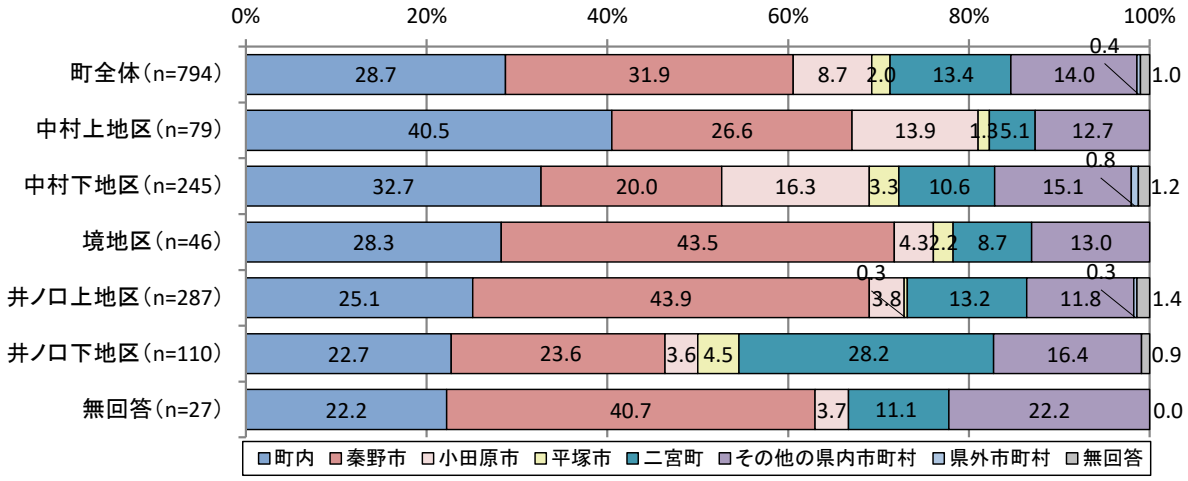
利用交通手段は「自分で車を運転（62.2%）」、「家族などによる送迎（20.9%）」が多い一方、公共交通の「路線バス」も 14.7%が使われている。

困り具合では「困ることがよくある」「困ることがたまにある」が 26.5%となり、町全体と比較して中村上地区、中村下地区、境地区ではその回答が多い。自動車保有状況別では自分が自由に使える自動車を保有している方の「困ることはない」への回答割合が多い。

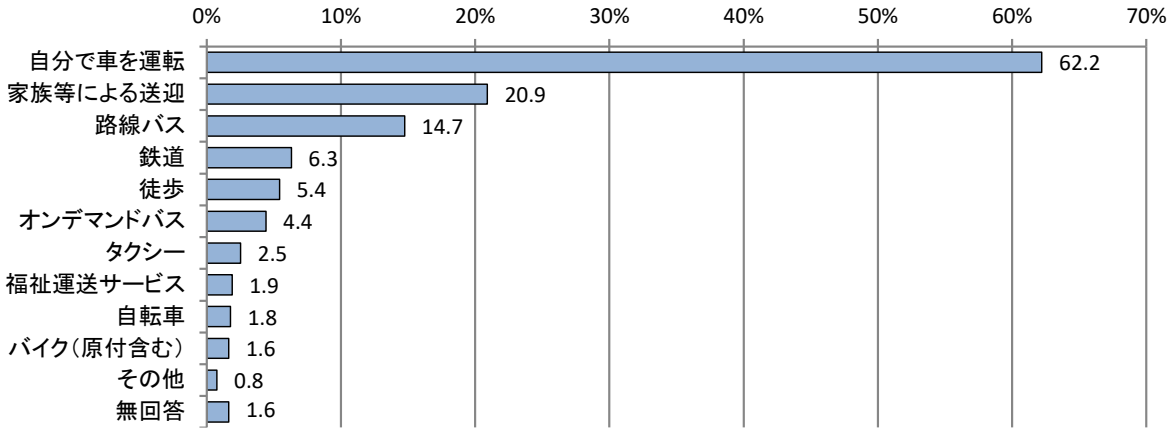
■通院時の外出頻度



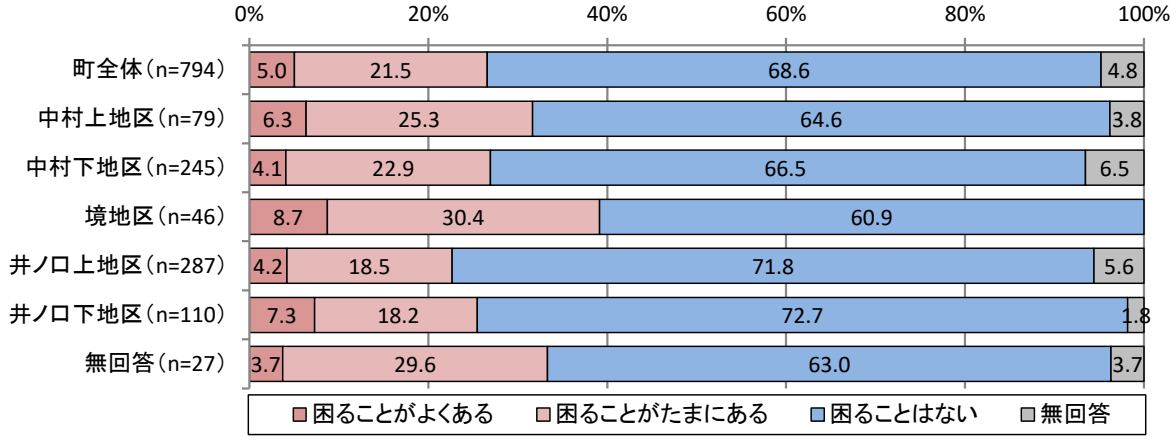
■通院時のよく行く行き先



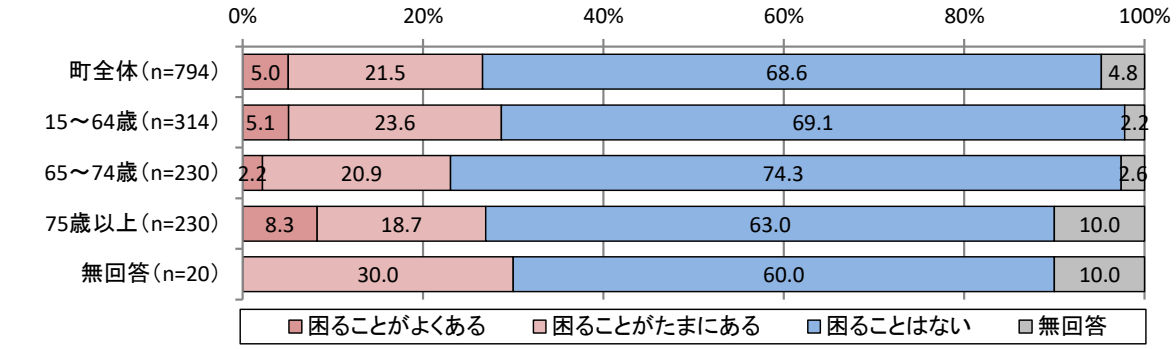
■通院時の利用交通手段（ｎ=794）



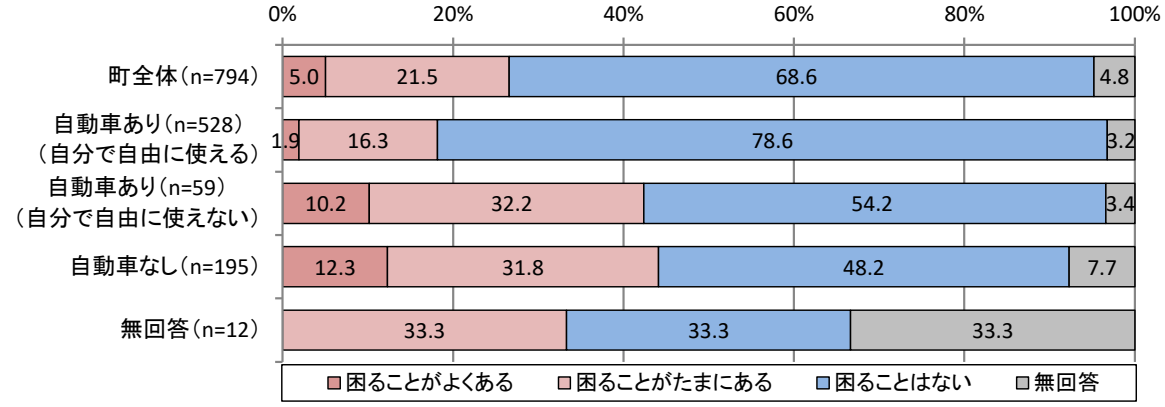
■通院時の困り具合（地区別）



■通院時の困り具合（年齢別）



■通院時の困り具合（自動車保有状況別）



④趣味・娯楽などの場合

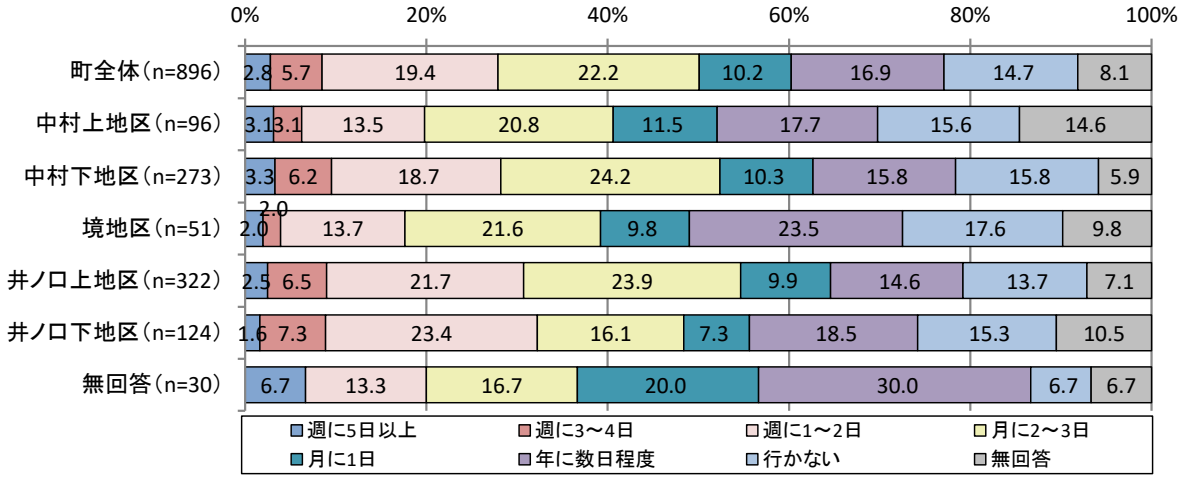
趣味・娯楽などの外出頻度は「月に２～３日（22.2%）」、「週に１～２日（19.4%）」が多い。

趣味・娯楽などの行先は町全体で「その他の県内市町村」が 26.3%と最も多く、中村上地区を除く４地区において「その他の県内市町村」が最多となっている。

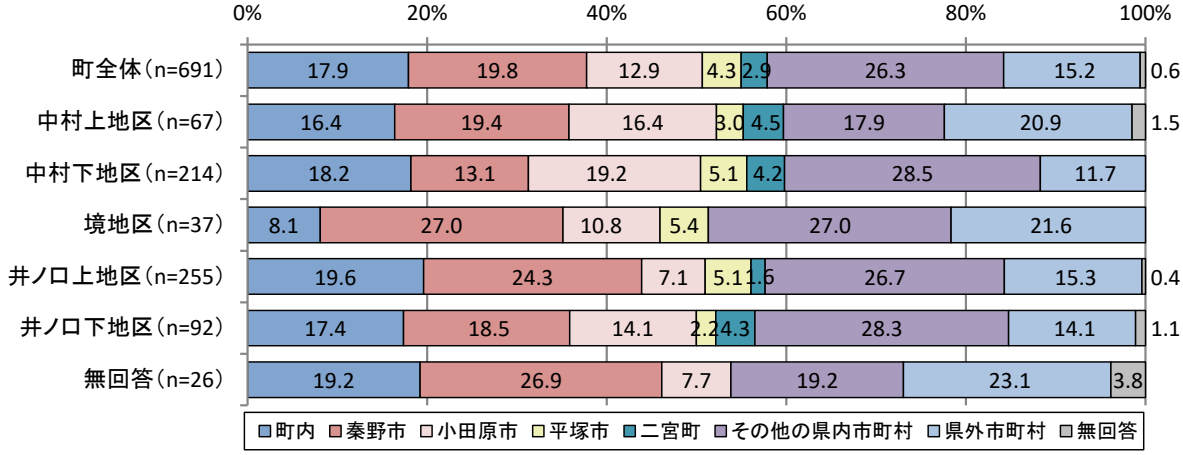
利用交通手段は「自分で車を運転」が 63.1%と最も多いが、「鉄道（18.4%）」、「路線バス（17.2%）」といった公共交通による移動も多くなっている。

困り具合では「困ることがよくある」「困ることがたまにある」が 23.0%で、町全体と比較して中村上地区、中村下地区、境地区ではその回答が多くなっている。自動車保有状況別では自分で自由に使えないが自動車を保有する層について「困ることがある」「困ることがたまにある」への回答が 50.0%と多くなっている。

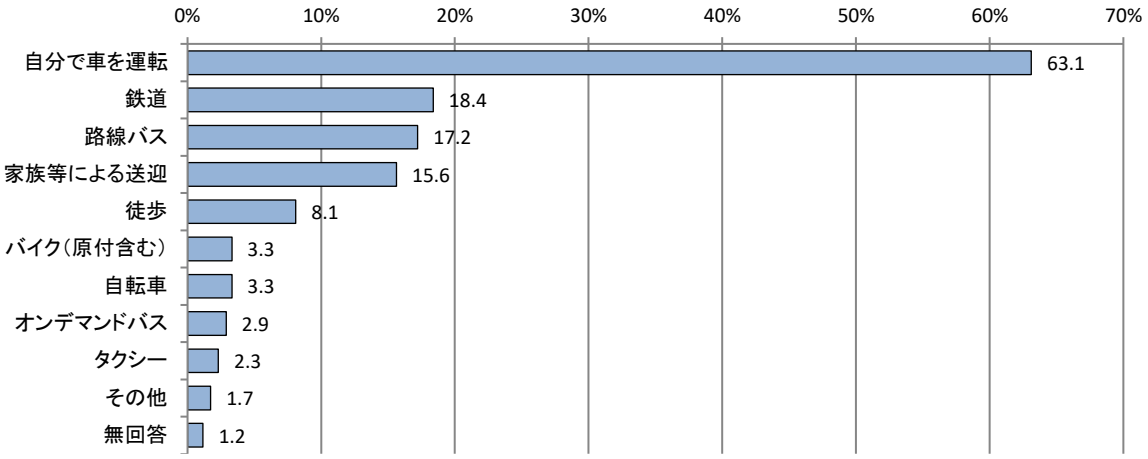
■趣味・娯楽など時の外出頻度



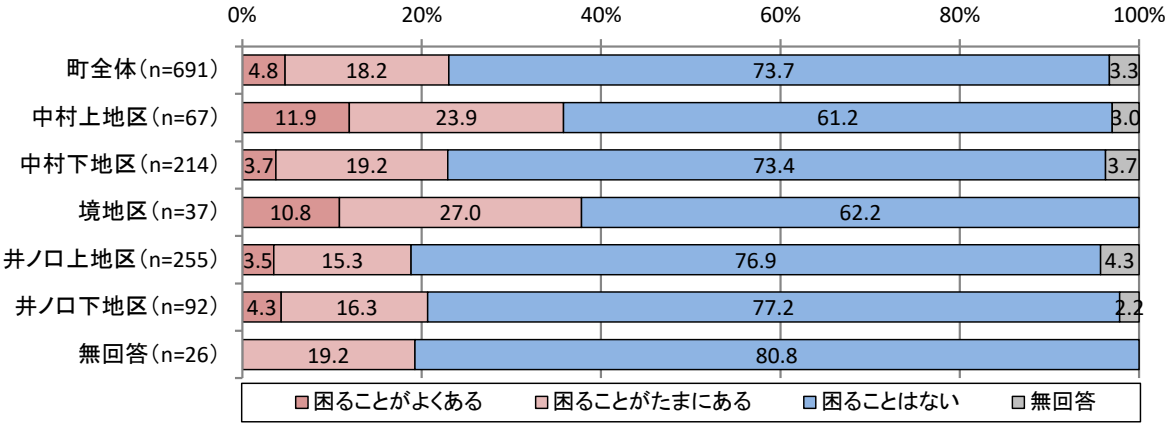
■趣味・娯楽など時のよく行く行き先



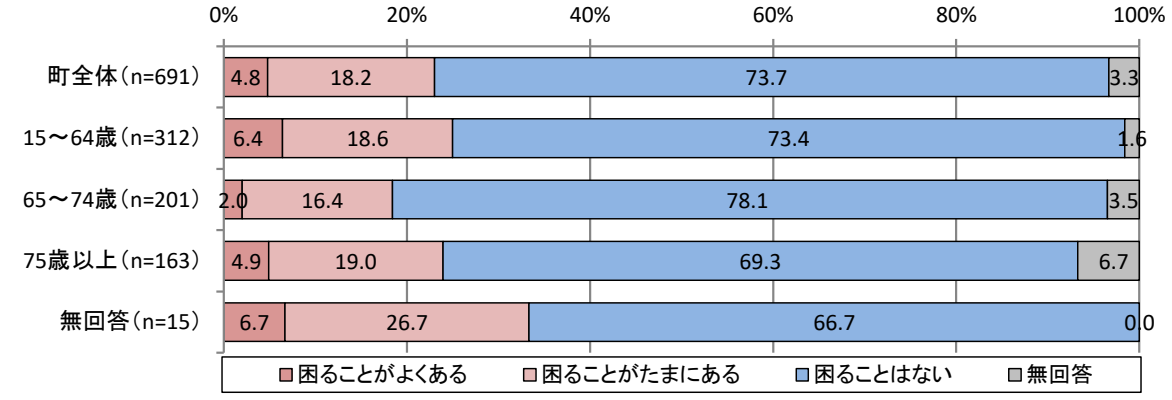
■趣味・娯楽など時の利用交通手段（ｎ=691）



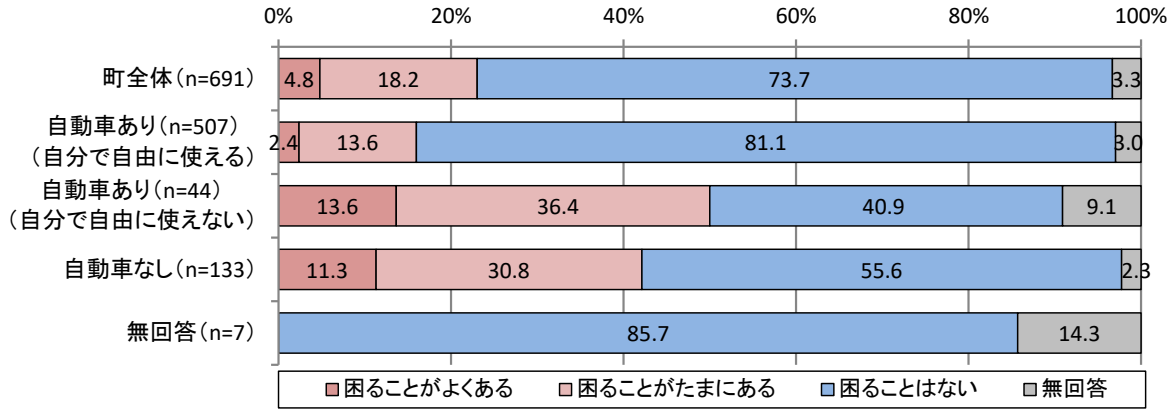
■趣味・娯楽など時の困り具合（地区別）



■趣味・娯楽など時の困り具合（年齢別）



■趣味・娯楽など時の困り具合（自動車保有状況別）



（4）自動車・バイク（原付含む）運転状況

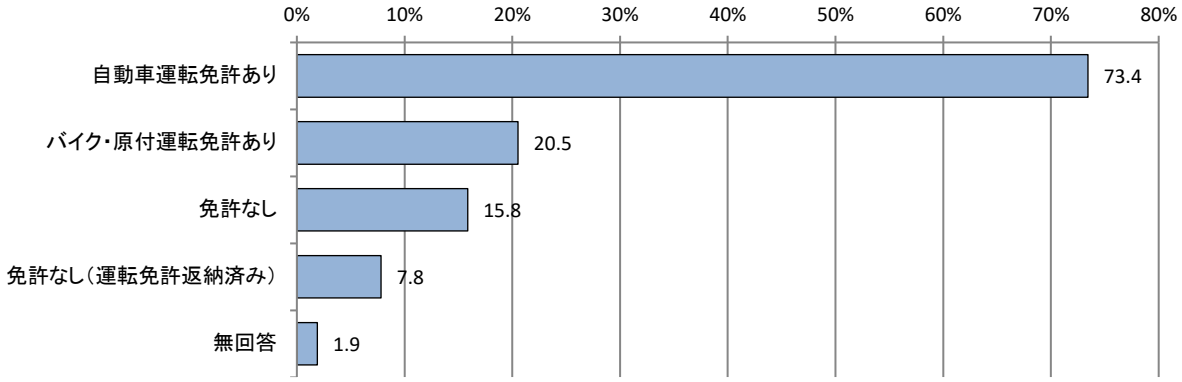
運転免許の保有率は自動車で 73.4%、バイク・原付で 20.5%と高い。

町内及び近隣市町村へ移動する際に自動車やバイク・原付を利用する頻度は「週に５日以上」が 53.4%、「週に３～４日」が 19.7%と高い一方、町内及び近隣市町村より遠くへ移動する際の利用頻度は「年に数日程度（31.0%）」が最も多くなっている。

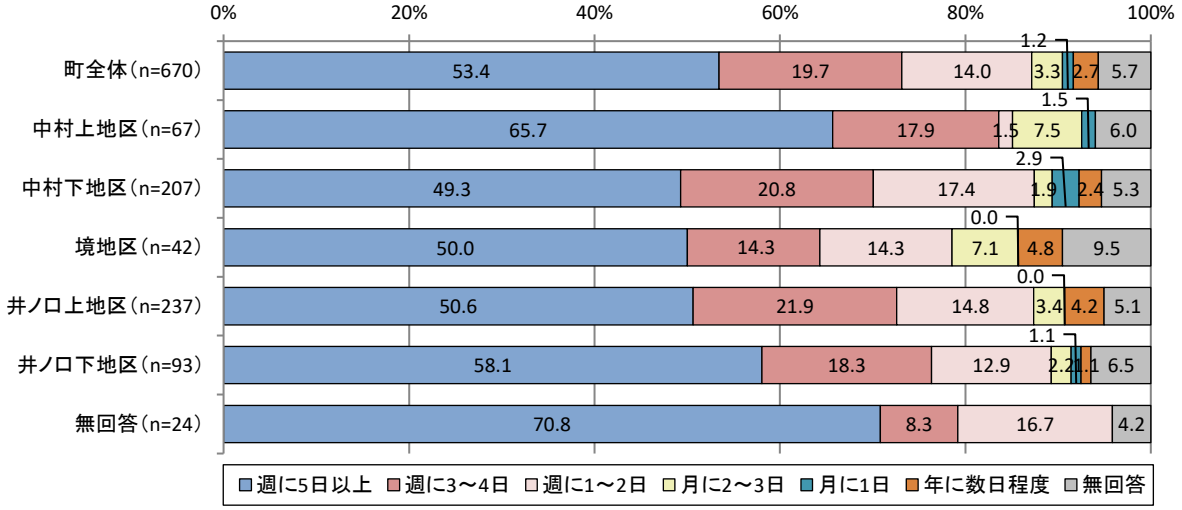
運転に対する意識では「車がないと生活が不可能である」に対する「当てはまる」「やや当てはまる」の回答が 81.2%と多く、自動車依存度が高くなっている。

運転免許返納の考え方では「高齢になったら返納を考える」が 54.2%と最多となっているが、境地区で 11.9%が「次の更新はせずに返納したい」と回答している。年齢別では 15～64 歳では返納意向が低いのに対し、75 歳以上では 11.2%が「次の更新はせずに返納したい」と回答している。さらに、75 歳以上の 26.9%が「返納を考えているが難しい」と回答しており、運転免許返納後の移動手段の確保が課題となっている。

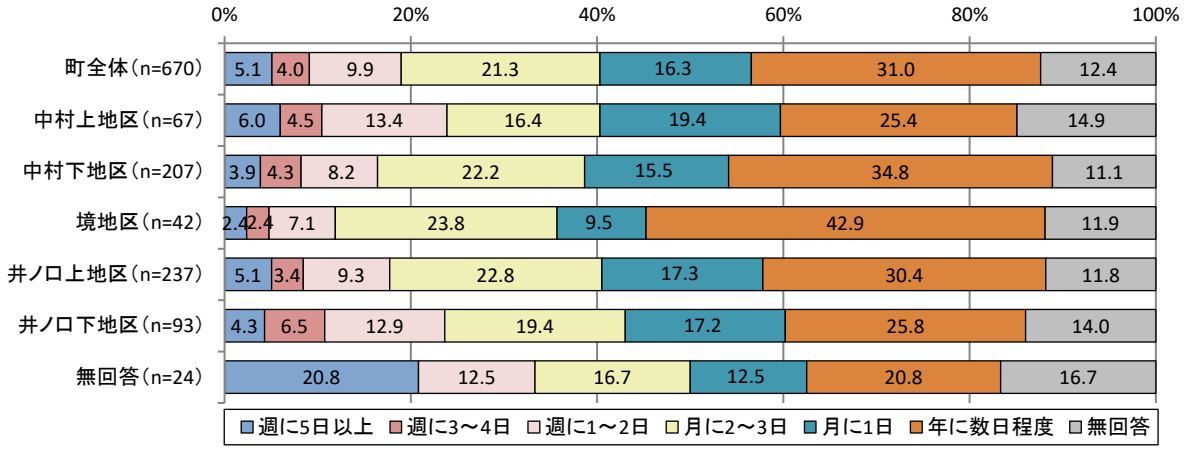
■自動車・バイク運転免許所有状況（ｎ=896）



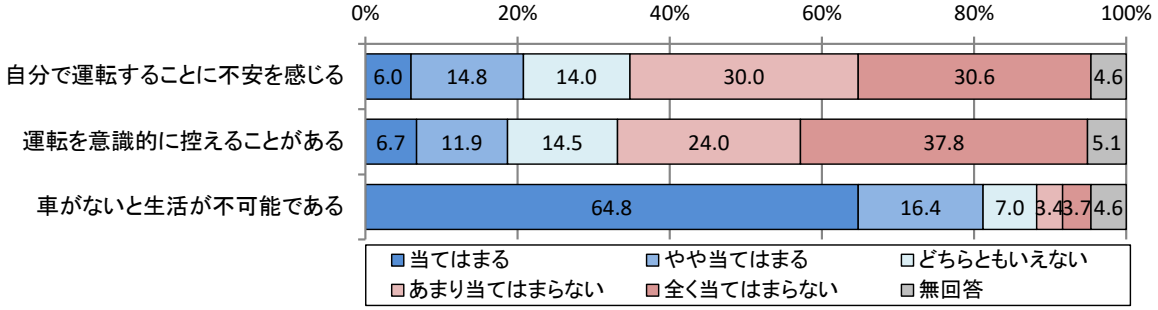
■自動車やバイク・原付の利用頻度
（町内及び近隣市町へ移動する場合）



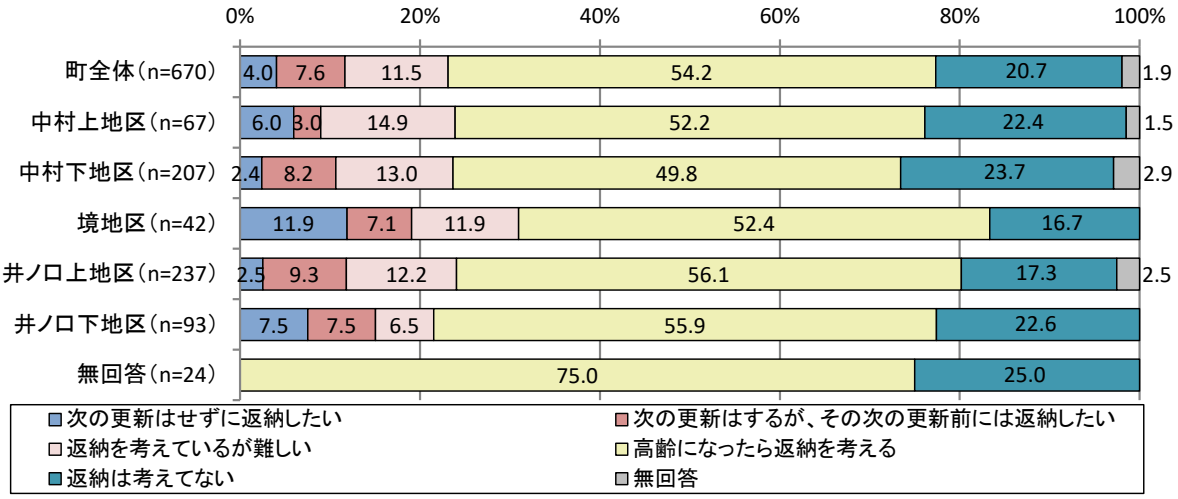
（町内及び近隣市町より遠くへ移動する場合）



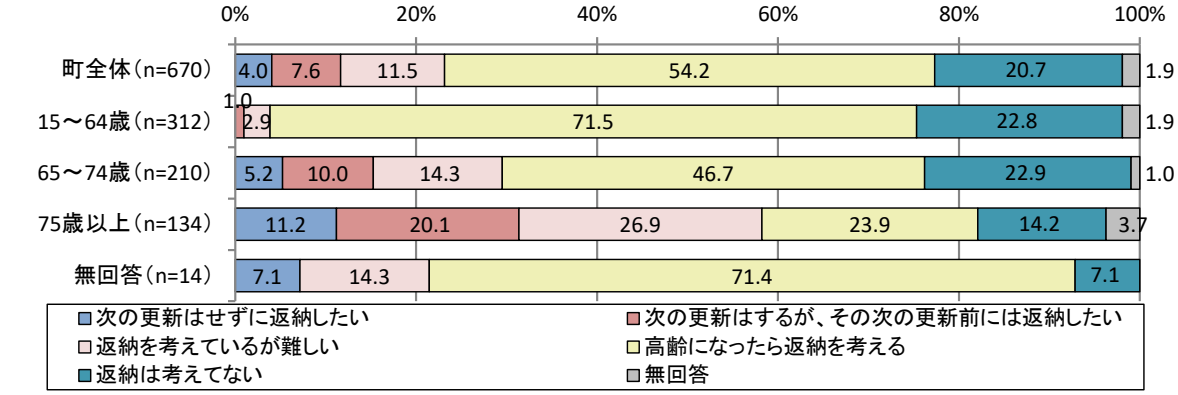
■運転に対する意識（ｎ=670）



■運転免許返納の考え方（地区別）



■運転免許返納の考え方（年齢別）



（５）路線バス（神奈川中央交通バス）の利用実態と意識・要望

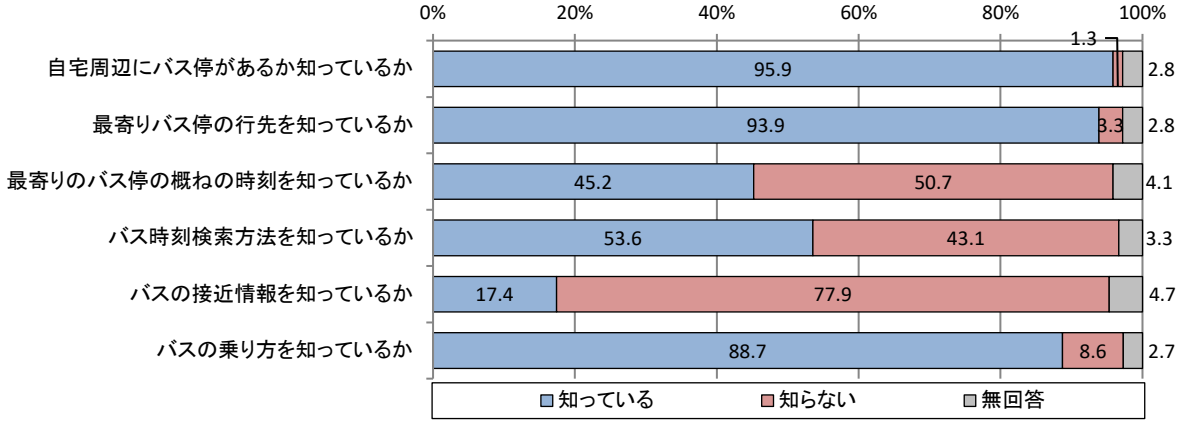
路線バスの認知度は、最寄りバス停の位置と行先で高いものの、概ねの時刻、時刻の検索方法で半数程度、バスの接近情報で約２割と低くなっている。

利用頻度では「利用しない」が 38.2%で最多となっており、特に境地区ではその傾向が顕著となっている。町全体でも週に１日以上の利用（「週に５日以上」、「週に３～４日」、「週に１～２日」の合算）は 9.8%と利用頻度が低い傾向となっている。

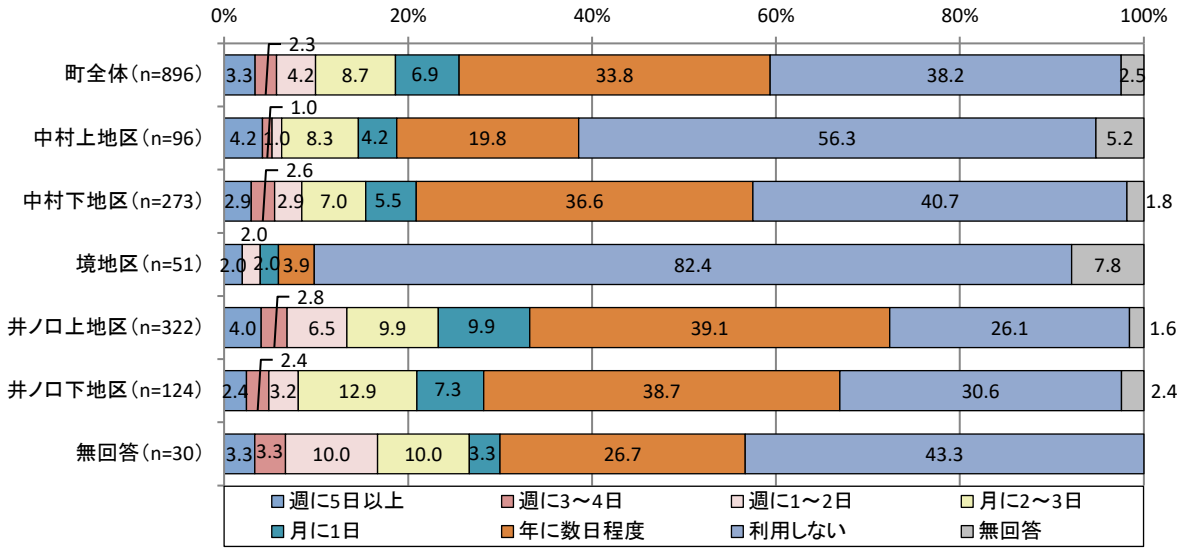
利用目的は「趣味・娯楽」が 42.1%と最も多く、次いで「通院（22.7%）」、「買い物（20.5%）」となり、主に低頻度の外出需要において利用されている。

運行サービスに対する評価は「行きたい方面に運行していると思うか」に対する「そう思う」「ややそう思う」の回答が 54.0%と多くなっているが、「快適な待合環境が整備されていると思うか」に対する「あまりそう思わない」「全くそう思わない」の回答が 47.4%となっている。

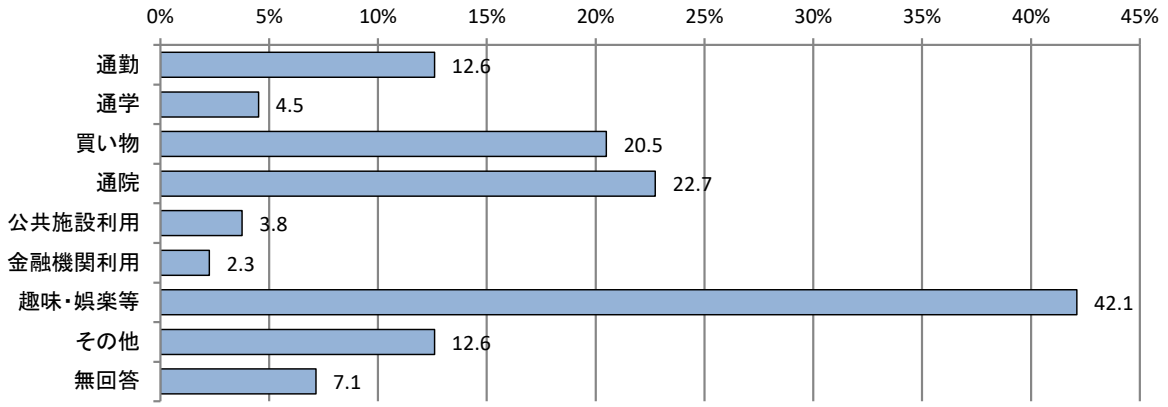
■路線バスの認知度（ｎ＝896）



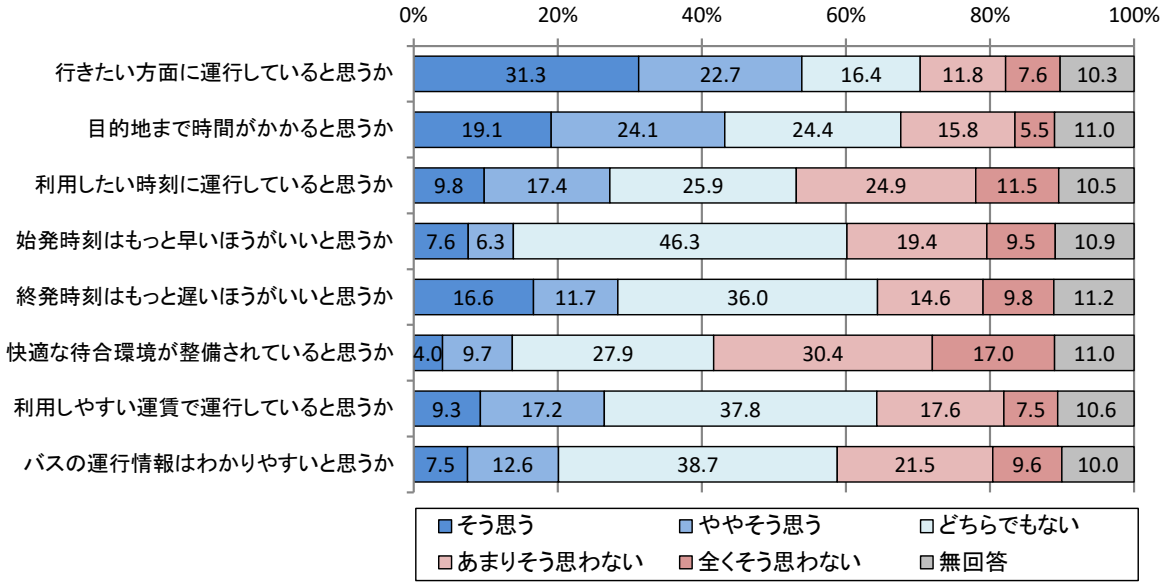
■路線バスの利用頻度



■路線バスの利用目的（ｎ＝532）



■路線バスの運行サービスに対する評価（ｎ＝896）



（６）鉄道（小田急線、JR 東海道線）の利用実態と意識・要望

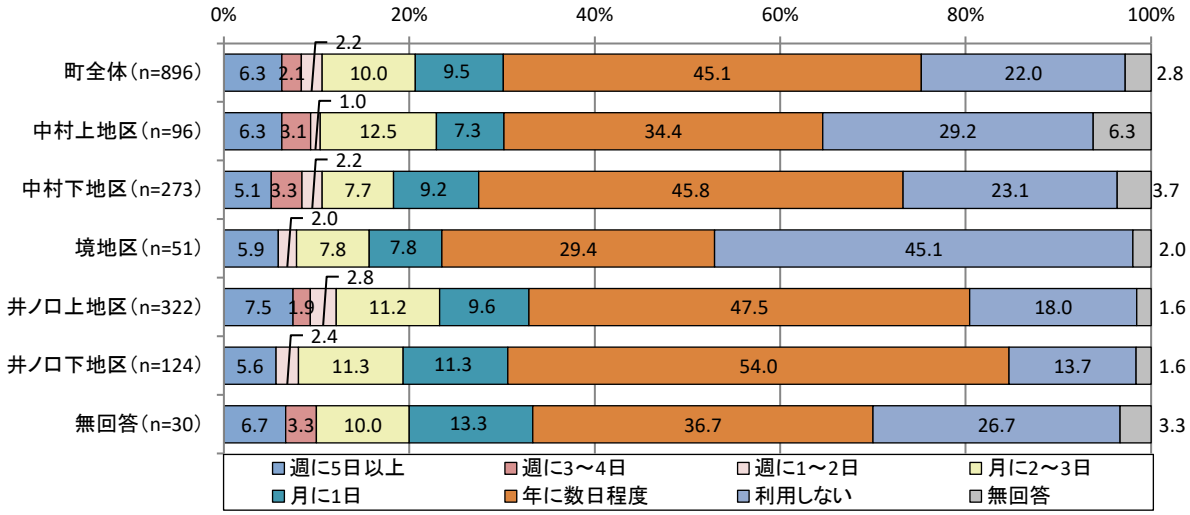
鉄道の利用頻度は、「年に数日程度」が 45.1％と最も多くなっており、境地区では「利用しない」が 45.1％で最多となり、鉄道利用頻度が低い。

利用駅は町全体では「秦野駅」と「二宮駅」で二分しており、秦野市と接する境地区、井ノ口上地区では「秦野駅」が、二宮町と接する中村下地区、井ノ口下地区では「二宮駅」が多い傾向にある。

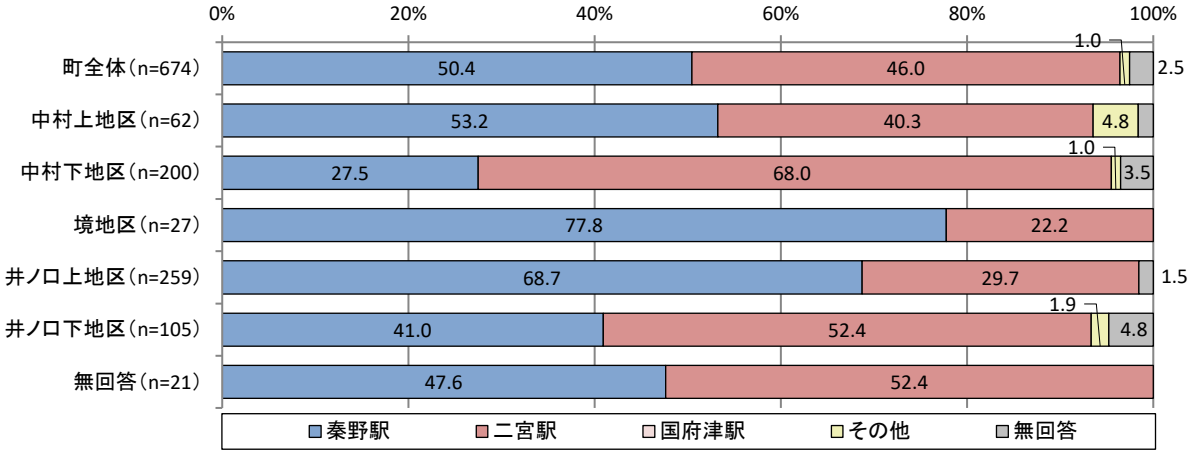
利用目的は「趣味・娯楽」が 52.8％と最も多く、次いで「買い物（22.1％）」となっている。

鉄道駅まで最も多い利用手段としては、「路線バス（43.0％）」、「自分で車を運転（27.7％）」、「家族などによる送迎（20.3％）」が多い。次に多い利用手段では「路線バス（26.1％）」と「家族などによる送迎（26.4％）」が同率で多く、その頻度は「年に数日程度（48.7％）」が最多である。

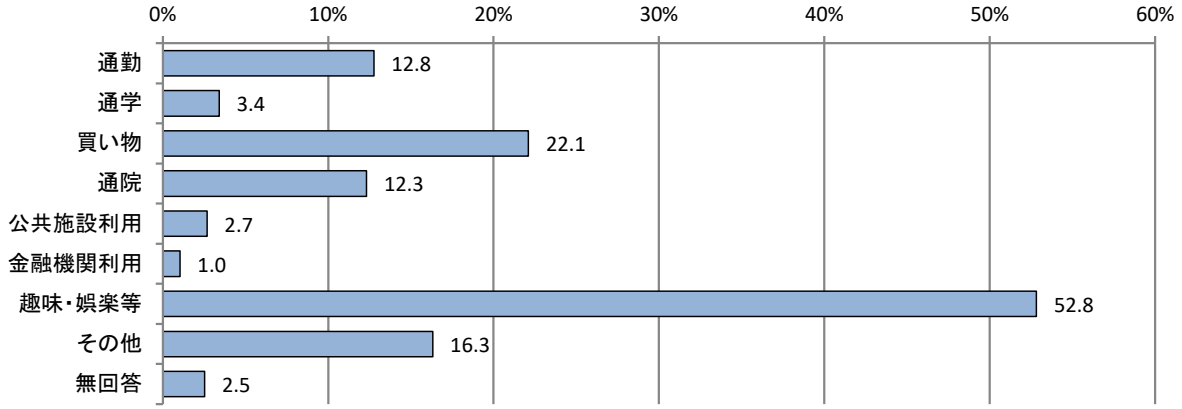
■鉄道の利用頻度



■よく利用する駅

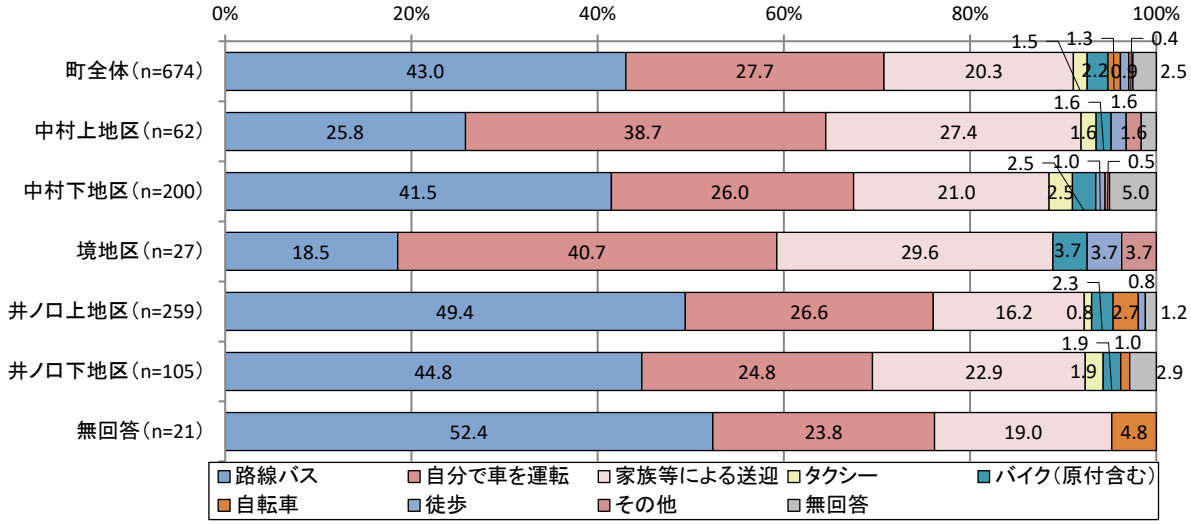


■鉄道の利用目的（ｎ＝674）

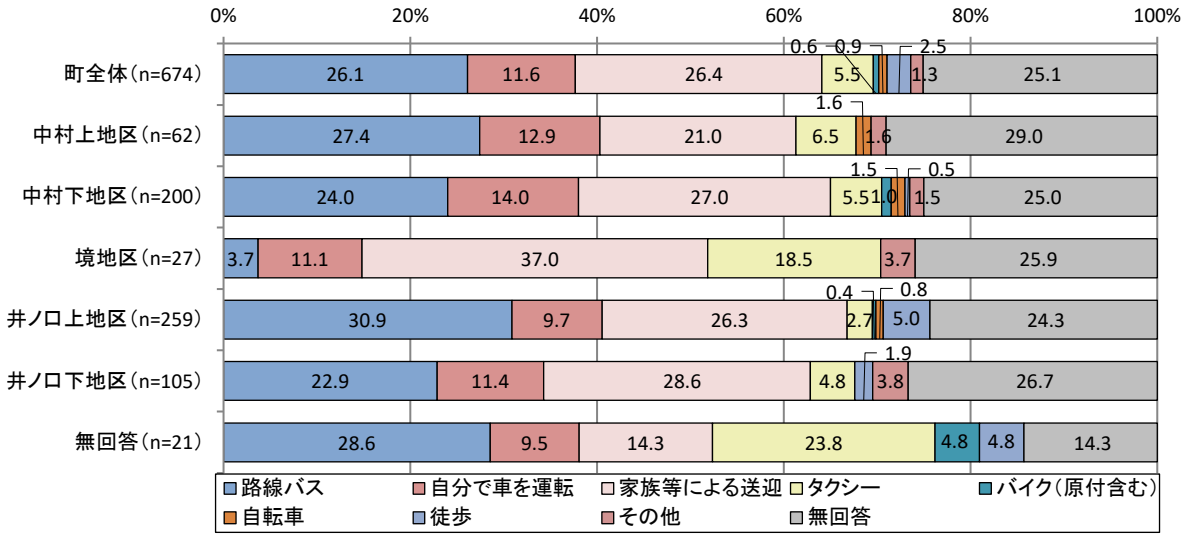


■鉄道駅までの利用交通手段

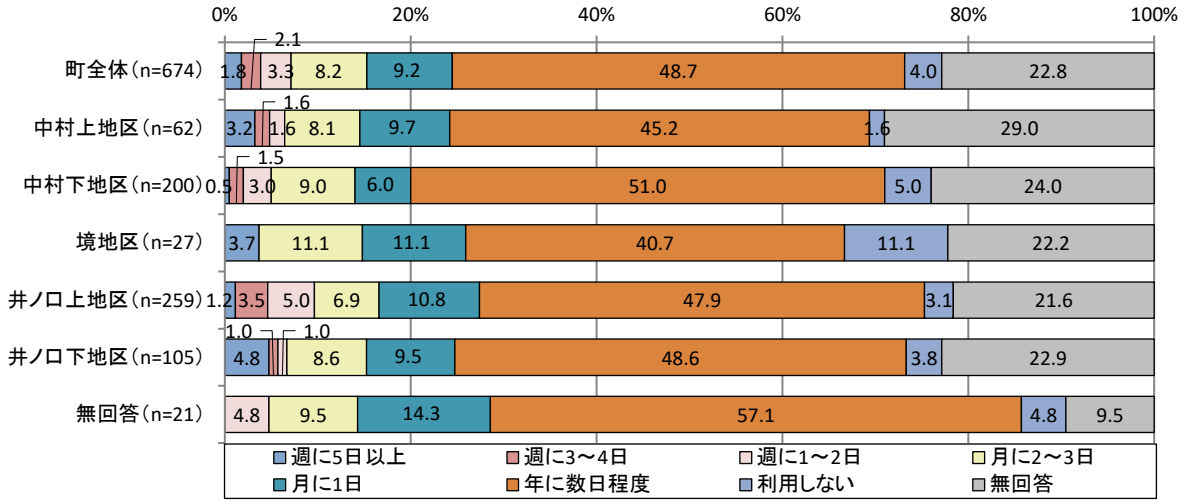
（最も多い交通手段）



（次に多い交通手段）



■鉄道駅まで次に多い交通手段の頻度

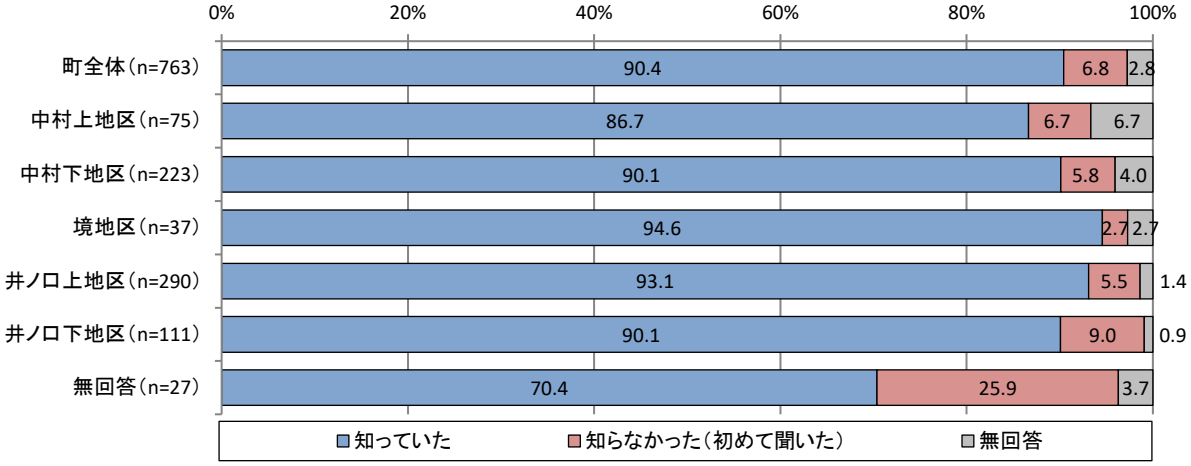


（7）オンデマンドバス（中井ふれあいバス）の認知度・利用条件

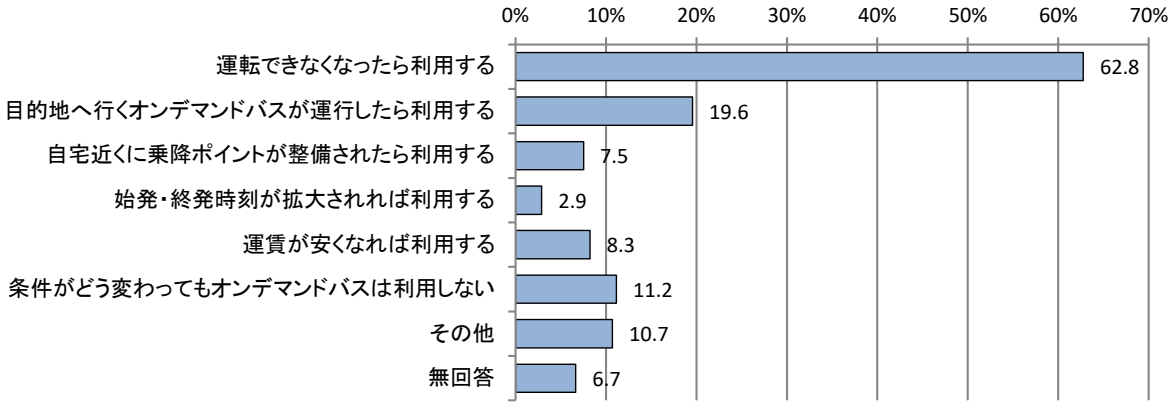
オンデマンドバスの認知度は、町全体で 90.4%が「知っていた」と回答し、高くなっている。

利用するための条件としては「運転できなくなったら利用する」が 62.8%と最多となり、次いで「目的地へ行くオンデマンドバスが運行したら利用する（19.6%）」が多く、短期的には利用する意向が低くなっている。また、「条件がどう変わってもオンデマンドバスは利用しない」への回答が 11.2%となっている。

■オンデマンドバスの認知度



■オンデマンドバスを利用するための条件（ｎ＝690）



（8）一般のタクシーの利用実態と意識・要望

タクシー利用頻度は「利用したことがない」への回答が 56.6%（町内から利用）、45.5%（町外から利用）と最も多く、次いで「年に数日程度」が 32.3%（町内から利用）、37.7%（町外から利用）となり、低頻度の利用割合が多い。

利用目的は町内、町外からの利用共に傾向は同じで、「趣味・娯楽など」が最多（町内から 46.0%、町外から 46.9%）となり、次いで「通院」も比較的多い（町内から 19.0%、町外から 12.4%）。

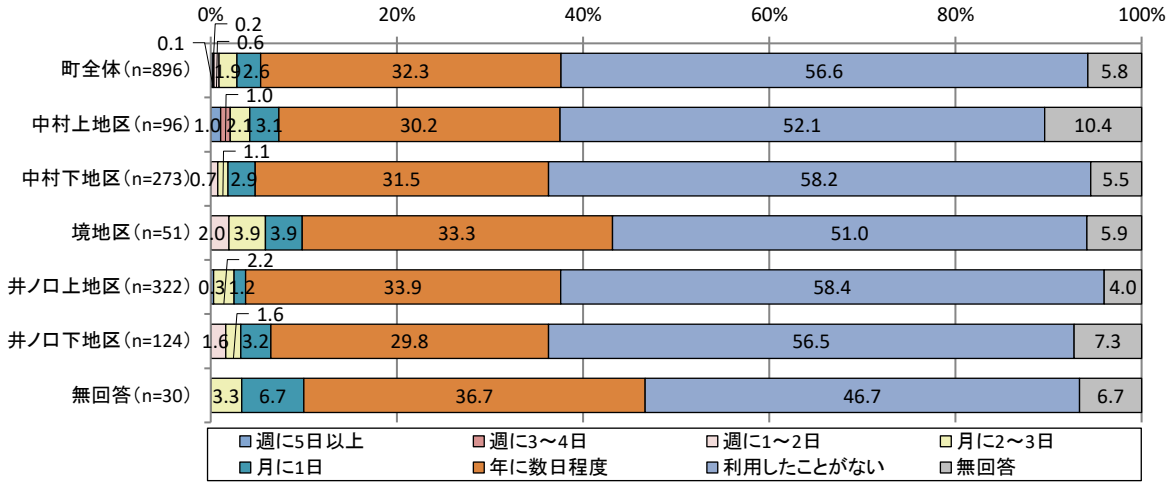
タクシーのサービスに対する満足度は利用者と非利用者では大きな差があった。

タクシー利用者では「車両の乗り心地・乗りやすさ」に対する「満足」「やや満足」の回答が 68.3%と多く満足度が高い一方、「運賃」に対する「やや不満」「不満」の回答が 57.6%となり満足度が低くなっている。

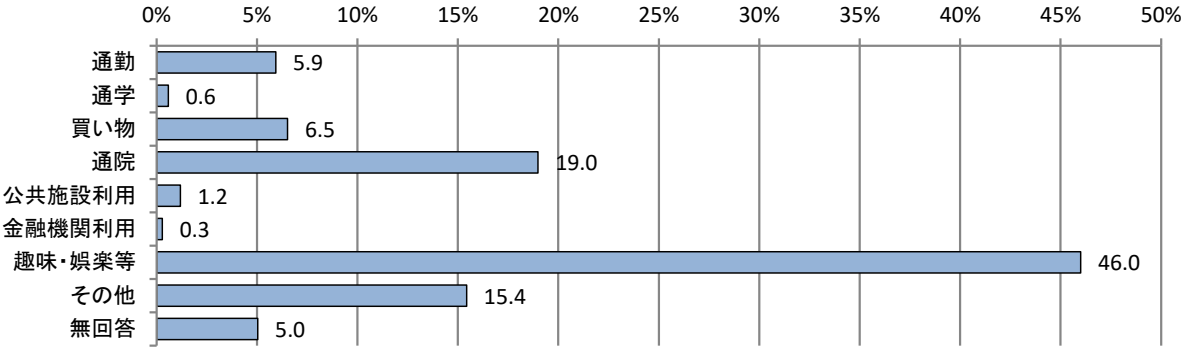
非利用者では全ての項目において「わからない」への回答が最も多く、非利用者へ向けての情報提供が不足していると考えられる。

（自宅（町内）から利用する場合）

■タクシーの利用頻度

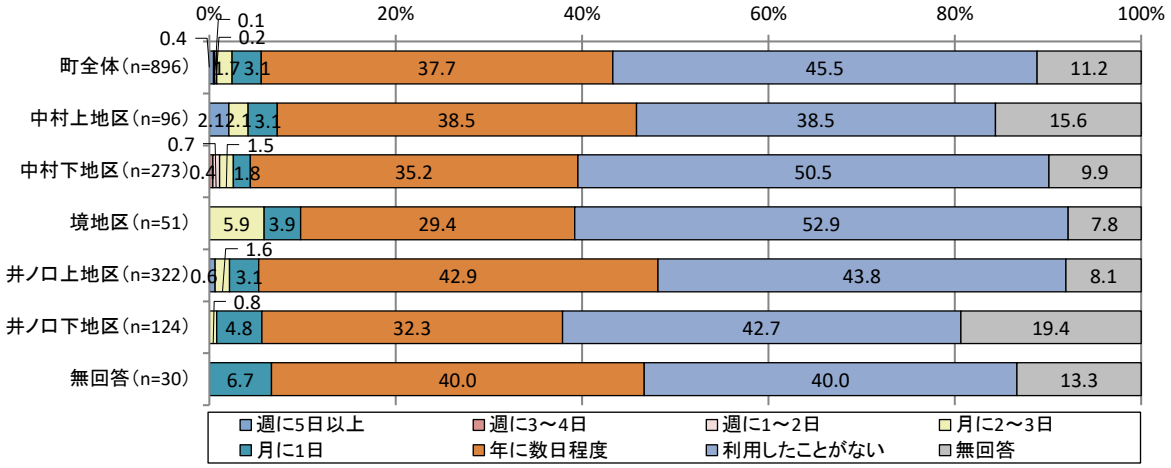


■利用目的（ｎ＝337）

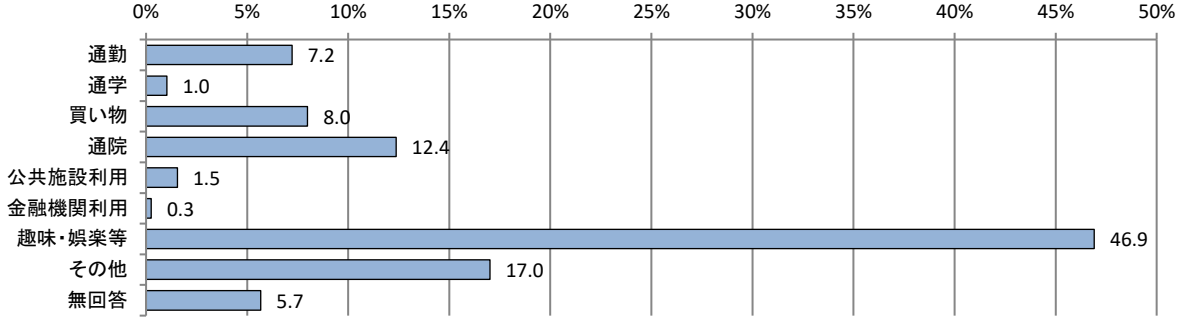


（町外から利用する場合）

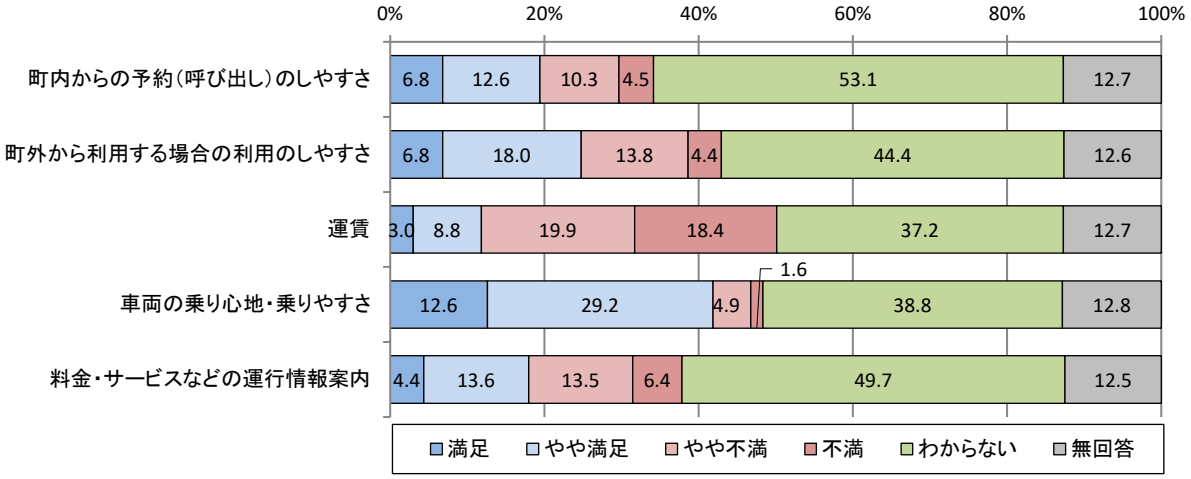
■タクシーの利用頻度



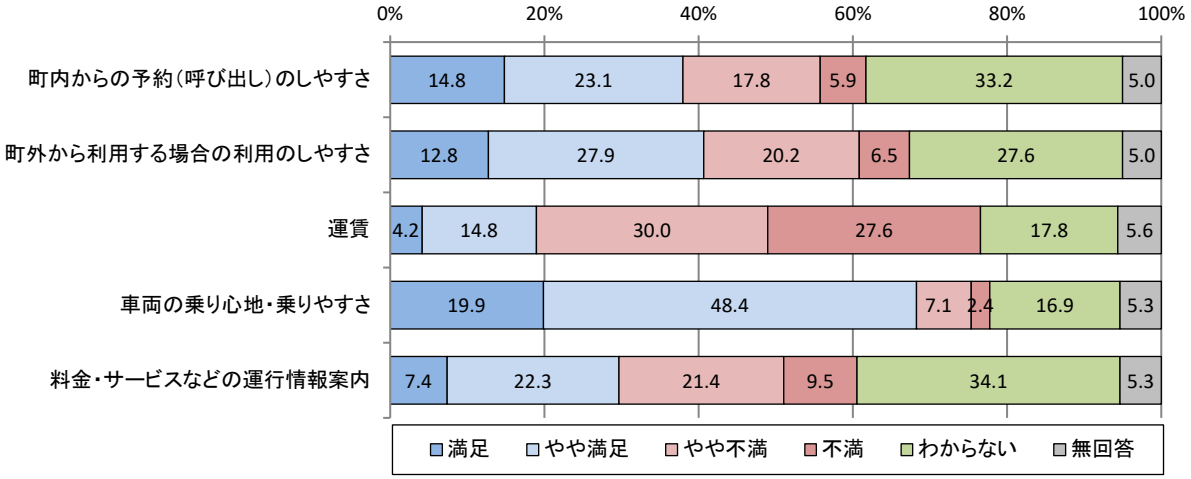
■利用目的（ｎ＝113）



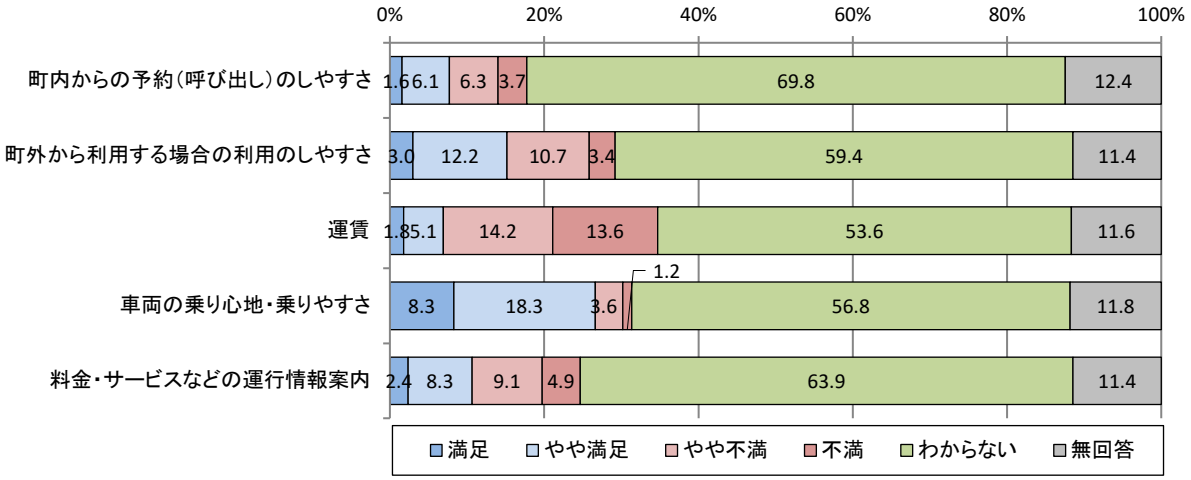
■タクシーのサービスに対する満足度【全体】



【タクシー利用者（ｎ＝337）】



【タクシー非利用者（ｎ＝507）】



（９）公共交通の今後のあり方

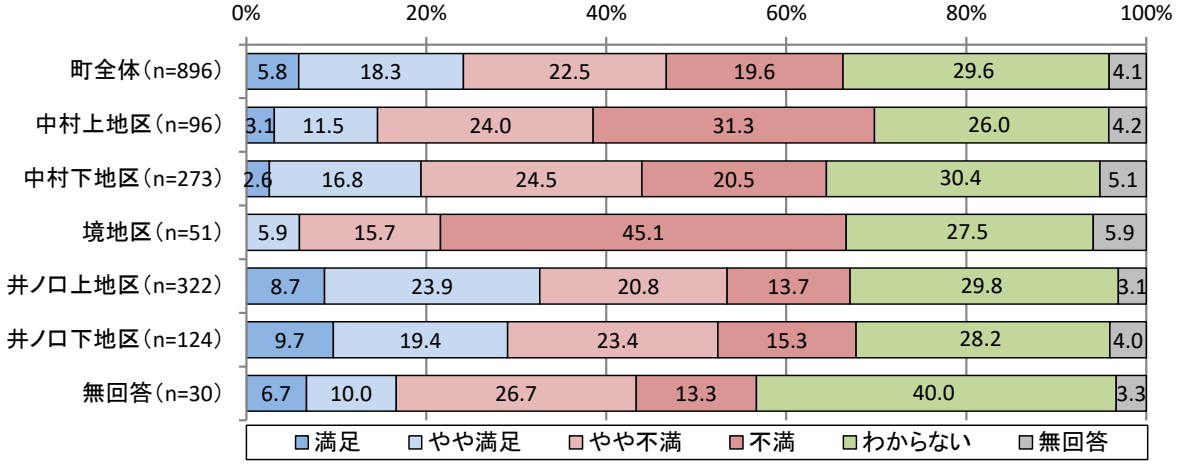
公共交通の満足度は、「満足」「やや満足」が 24.1%に対して「やや不満」「不満」が 42.1%と、満足度が低い傾向となっている。特に路線バスの少ない境地区で「満足」「やや満足」が 5.9%に対して「やや不満」「不満」が 60.8%と顕著に満足度が低い傾向となっている。

今後の公共交通に対する考え方は「現状の公共交通を改善すべきだ（ルート・便数・時間帯の改善など）」が 36.6%と最多で、改善を求める声が強い。「路線の廃止や運行本数の減少はやむを得ない」は少ないが、全体の 15.1%が回答している。

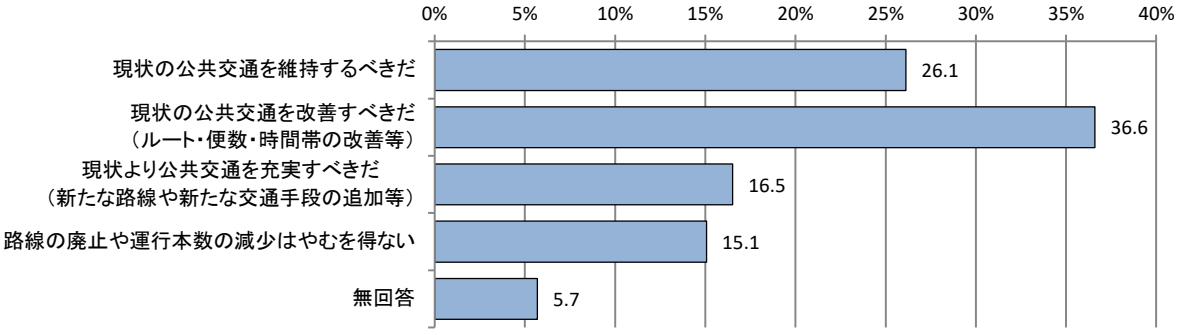
公共交通に対する財政負担の考え方は「財政負担を現状程度に維持すべきだ」が 51.1%と最多で、半数程度が現状の財政負担に理解を示している。次いで「財政負担を増やすべきだ（21.8%）」、「財政負担を減らすべきだ（16.2%）」が多くなっている。

「公共交通を今後も維持するために、ご自身で公共交通を利用しようと思いますか」という問いに対しては「強くそう思う」「ややそう思う」への回答が 63.5%で、年齢別には高齢者ほど利用意向が強い傾向となっている。

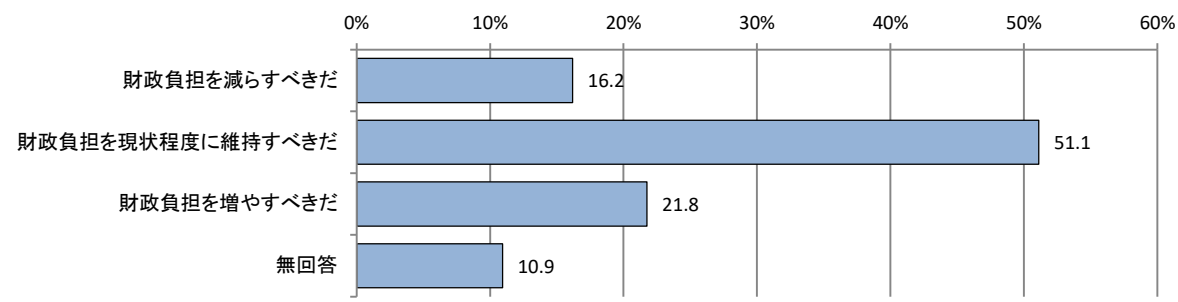
■公共交通の満足度



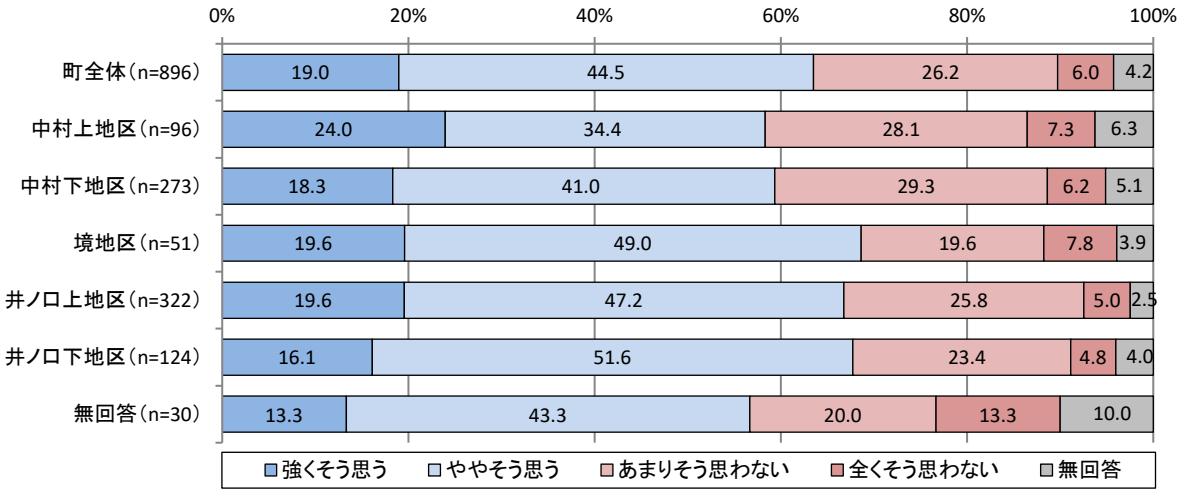
■今後の公共交通に対する考え方（ｎ＝896）



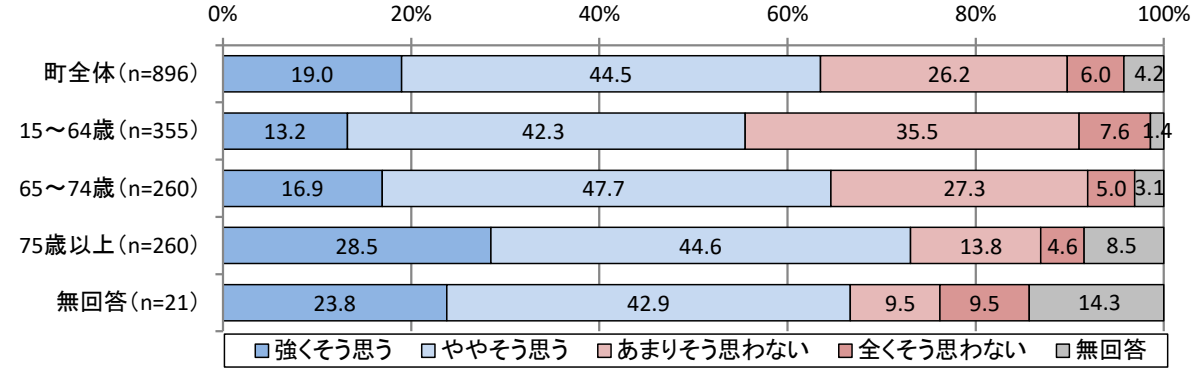
■公共交通に対する財政負担の考え方（ｎ＝896）



■自身の公共交通の利用意識（地区別）



■自身の公共交通の利用意識（年齢別）



《町民アンケート調査のまとめ》

○高齢者の主な外出目的である買物、通院時の交通手段は「自分で車を運転」が最も多く、次いで「家族等による送迎」が買物時 17.9%、通院時 20.9%を占めている。

○週に１日以上、送迎に頼っている人は約２割で、75 歳以上で 27.2%と高くなっており、送迎に頼っていることに対する精神的な負担度は 27.6%が、送迎する人も 20.5%が負担を感じている。

○買物、通院、通勤・通学、趣味・娯楽等の順で困り具合が高く、それぞれ３～４割前後となっており、自分で自由に使える自動車がない人や自動車がない人で高い。

○路線バスを週１日以上利用している人は約１割で、趣味・娯楽等、通院及び買物目的での利用が多い。認知度は自宅周辺のバス停有無や行き先で高いものの、「最寄りのバス停の概ねの時刻」や「バス時刻検索方法」、「バスの接近情報」で低い。

○鉄道を週１日以上利用している人は約１割で、秦野駅と二宮駅がそれぞれ半数程度となっており、鉄道駅まで最も多い交通手段は「路線バス」が 43.0%と多い。

○タクシーを週１日以上利用している人は自宅（町内）から利用する場合、町外から利用する場合ともに１%と少なく、趣味・娯楽等の目的での利用が多い。

○公共交通の満足度は「満足」「やや満足」が 24.1%に対し不満度が 42.1%と高い。

○今後の公共交通に対する考え方は「現状の公共交通を改善すべきだ（36.6%）」が、公共交通に対する財政負担の考え方は「財政負担を現状程度に維持すべきだ（51.1%）」が高い。

２－２　中井町オンデマンドバス登録者アンケート調査

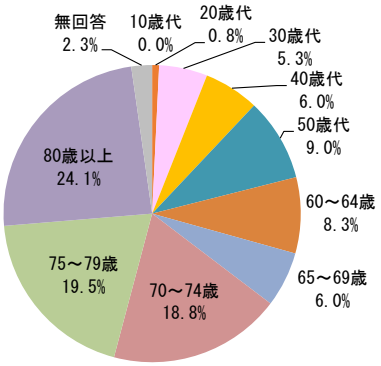
オンデマンドバス（中井ふれあいバス）登録者を対象に、オンデマンドバスの利用実態や意識・要望などについて把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	オンデマンドバス登録者 200 人
調査方法	郵送配布、郵送回収＋ＷＥＢアンケート ※令和４年 11 月 15 日（火）発送～11 月 30 日（水）締切
調査項目	・利用有無 ・利用実態…利用頻度、利用目的、最終目的地の行き先 ・オンデマンドバスと路線バスとの乗継状況…乗継有無、頻度 ・オンデマンドバスの利用方法…利用方法、片道利用時の交通手段とその理由 ・オンデマンドバスが利用できない時の対応 ・オンデマンドバスの運行サービス満足度
回収状況	回収票数：133 票（回収率：66.5%）

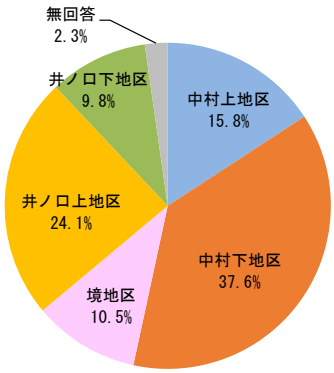
（１）オンデマンドバスの登録者属性

オンデマンドバスの利用登録者は高齢者が多く、65 歳以上が 68.4%を占めており、居住地は中村下地区が 37.6%と最も多く、次いで井ノ口上地区が 24.1%となっている。

■年齢（ｎ＝133）



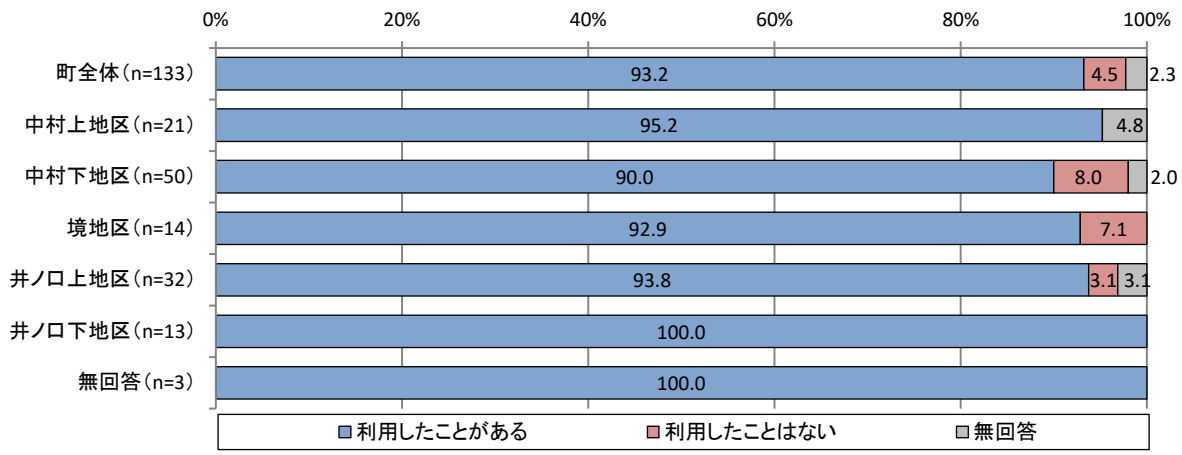
■居住地（ｎ＝133）



（２）オンデマンドバスの利用有無

登録者を対象とした利用有無は 93.2%が「利用したことがある」と回答しており、どの地区においても 90%以上が利用している。

■利用有無



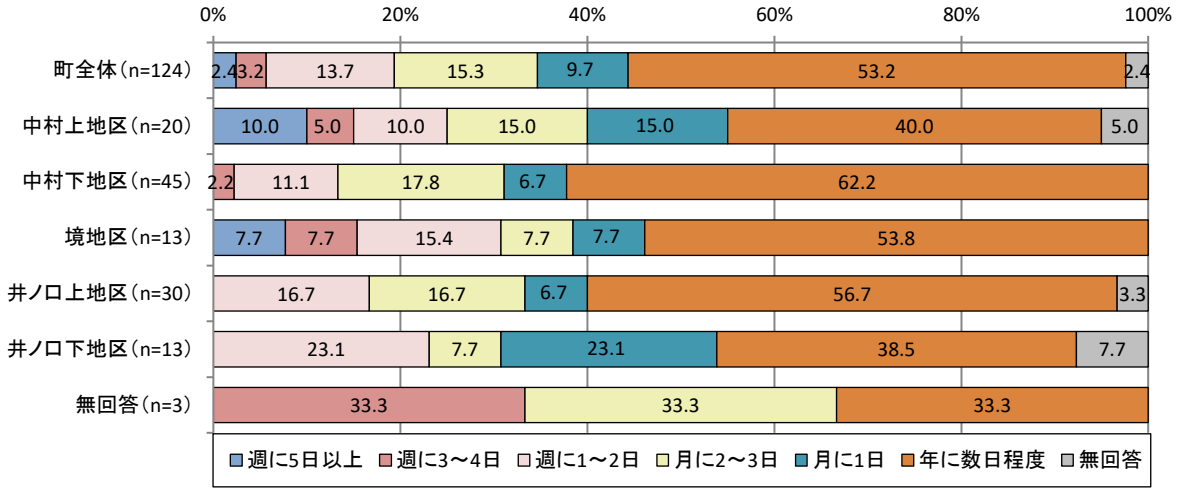
（3）オンデマンドバスの利用実態

登録者の利用頻度は「年に数日程度」が 53.2%と最も多く、次いで「月に２～３日（15.3%）」、「週に１～２日（13.7%）」となっている。週に３～４日以上の利用が見られるのは中村上地区と境地区で、他は週に１～２日以下の利用が大多数となっている。

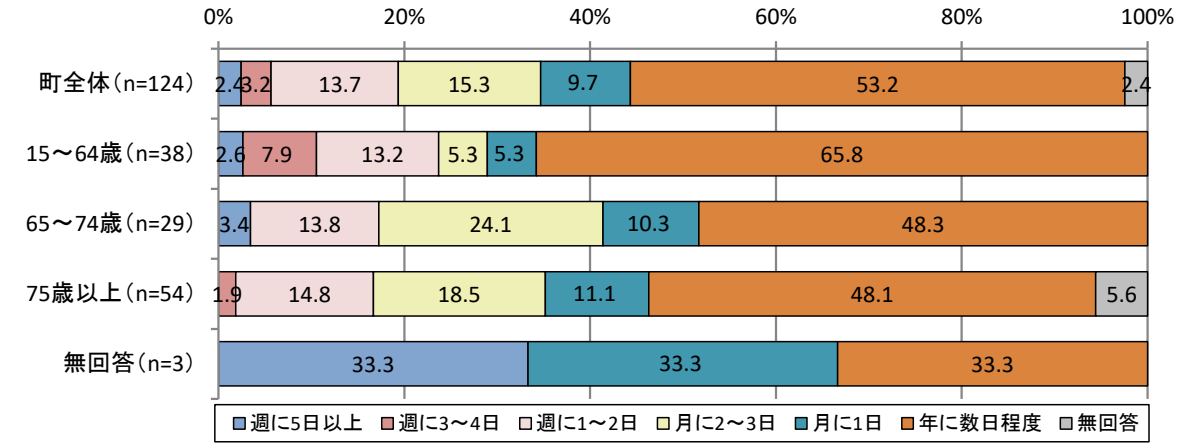
年齢別では 65～74 歳が利用頻度が高い傾向にあるが、どの年代でも「年に数日程度」が半数前後となっている。

自動車保有状況別では自動車保有者では「年に数日程度」の回答が８割程度に対し、自動車未保有者では 35.1%に留まり、半数が月に２～３日以上利用している。

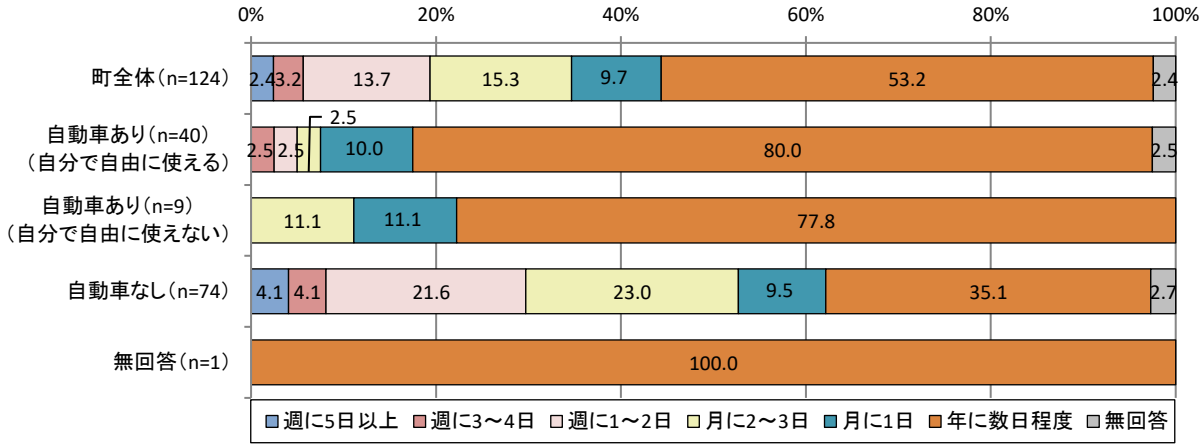
■利用頻度（地区別）



■利用頻度（年齢別）



■利用頻度（自動車保有状況別）

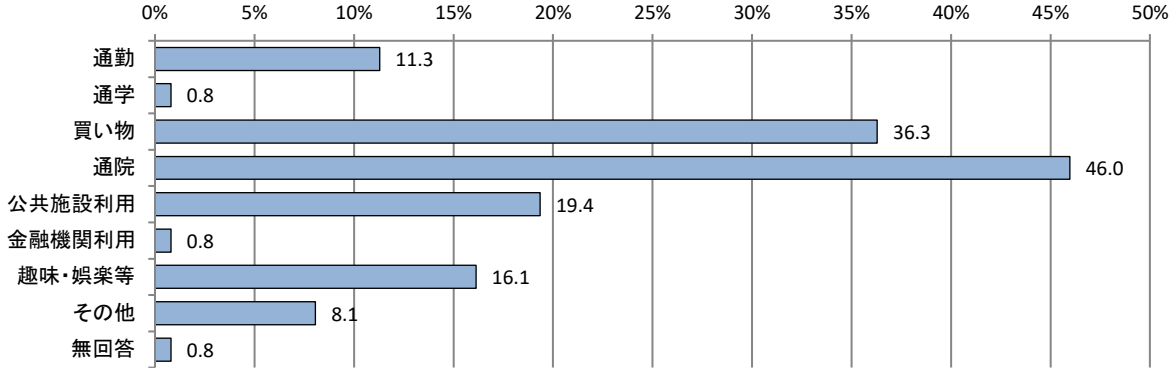


利用目的は「通院」が 46.0%と最多で、次いで「買い物（36.3%）」、「公共施設利用（19.4%）」、「通勤（11.3%）」の順で多くなっている。

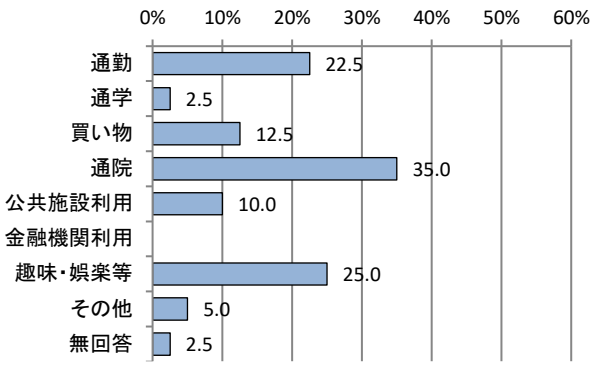
自動車保有状況別では、自動車なしの方について「買い物」「通院」目的での利用が半数以上となっている。また、自動車あり（自分で自由に使える）の方でも「通勤」目的での利用が 22.5%を占めている。

■利用目的

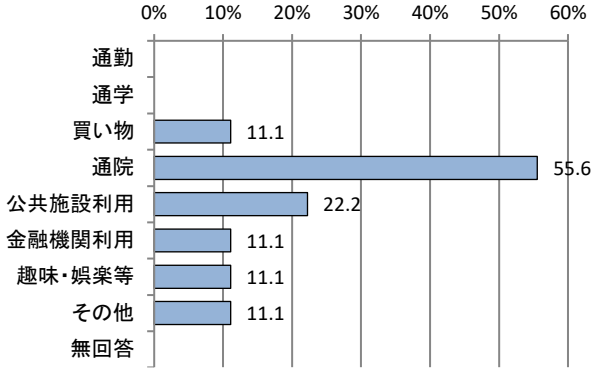
・町全体（ｎ＝124 複数回答）



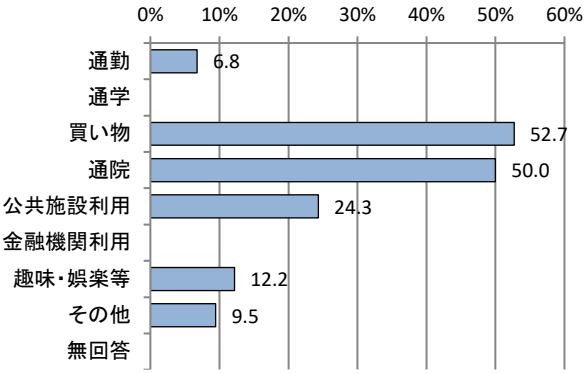
・自動車あり（自分で自由に使える）（ｎ＝40 複数回答）



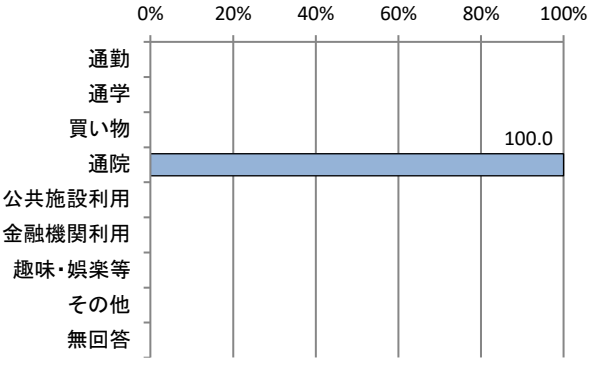
・自動車あり（自分で自由に使えない）（ｎ＝９ 複数回答）



・自動車なし（ｎ＝74 複数回答）



・無回答（ｎ＝１ 複数回答）

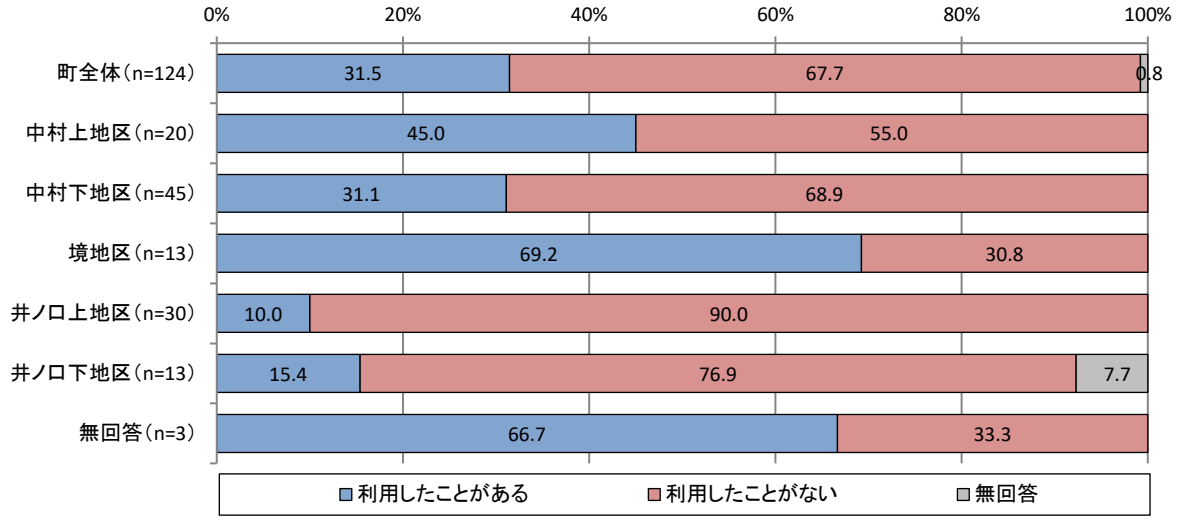


（4）オンデマンドバスと路線バスとの乗継状況

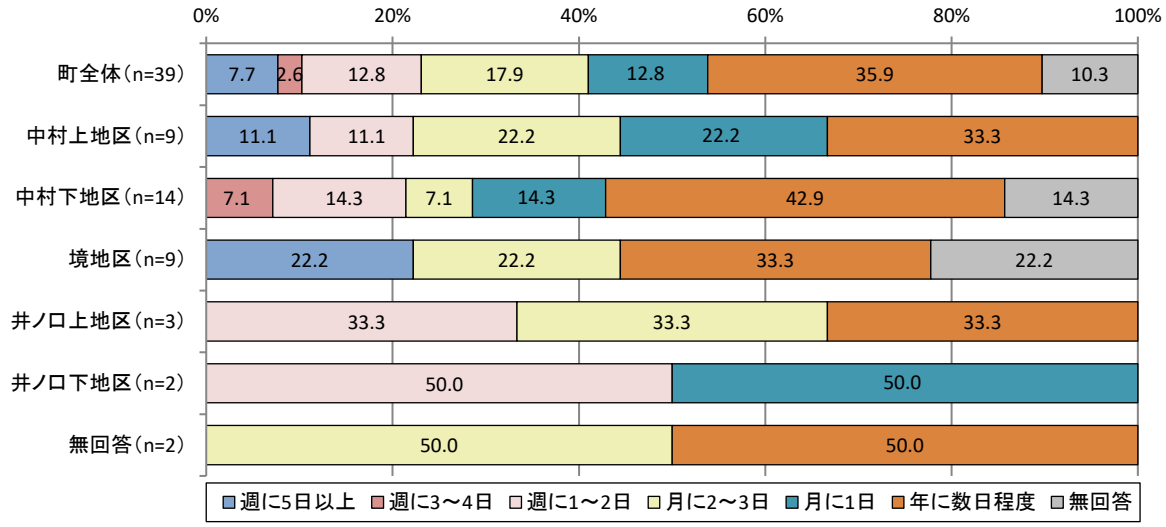
オンデマンドバスと路線バス（神奈川中央交通）との乗継有無は、「利用したことがある」への回答は 31.5%に留まっている。地区別に見ると、境地区では 69.2%、中村上地区では 45.0%が「利用したことがある」に回答しており、路線バスとの結び付きが強くなっている。

乗継を「利用したことがある」と回答した方の乗継頻度は「年に数日程度」が 35.9%と最多であるが、週に１日以上の利用（「週に５日以上」、「週に３～４日」、「週に１～２日」を合算）が 23.1%あり、日常的に乗継の需要が見られる。

■乗継有無



■乗り継ぎの頻度（「利用したことがある」回答者）

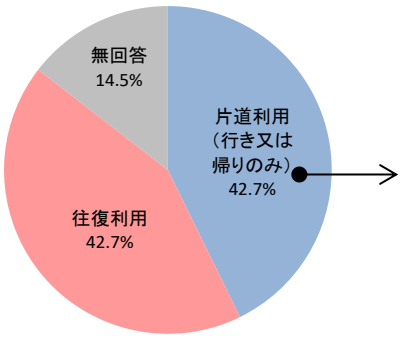


（5）オンデマンドバスの利用方法

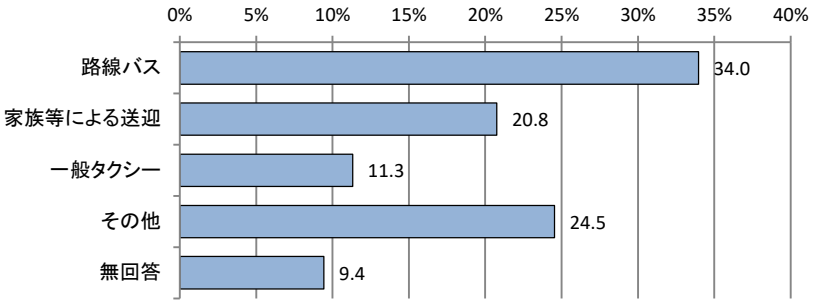
オンデマンドバスの利用方法は、「片道利用（行き又は帰りのみ）」が 42.7%、「往復利用」が 42.7%と同率で、半数が片道のみの利用となっている。

片道利用した際の交通手段は「路線バス（34.0%）」、「家族などによる送迎（20.8%）」、「一般タクシー（11.3%）」の順に多く、その理由としては「利用したい時間帯に運行していないから」が 37.7%で最も多くなっており、運行時間帯に応じて利用手段が選択されている実態が見られる。また、次いで「事前予約ができなかったから（20.8%）」、「予約が面倒だから（18.9%）」が多いことから、予約手続きの改善により利用者の増加も見込まれる可能性がある。

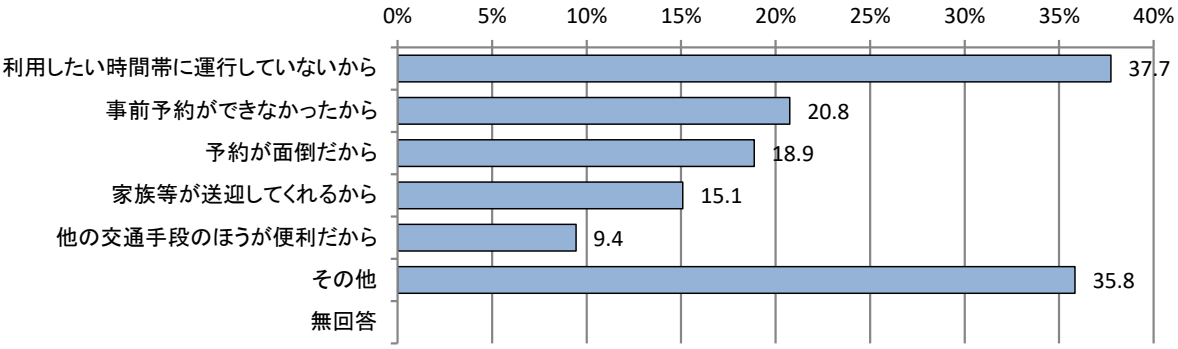
■利用方法（ｎ＝124）



■片道利用した際の交通手段（ｎ＝53）



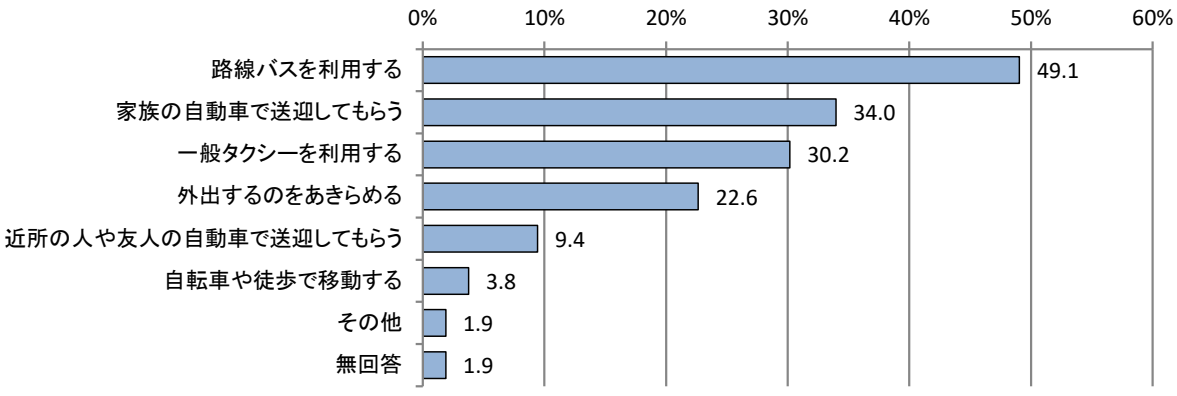
■片道のみしか利用しなかった理由（ｎ＝53）



（6）オンデマンドバスが利用できない時の対応

オンデマンドバスが利用できない時の対応は「路線バスを利用する」が 49.1%と最も多く、オンデマンドバスの代替手段として公共交通が多く選択されている。次いで「家族の自動車で送迎してもらう（34.0%）」、「一般タクシーを利用する（30.2%）」が多い。「外出するのをあきらめる」への回答も 22.6%あり、オンデマンドバスが外出時に必要不可欠な移動手段となっている。

■オンデマンドバスが利用できない時の対応（ｎ＝53）

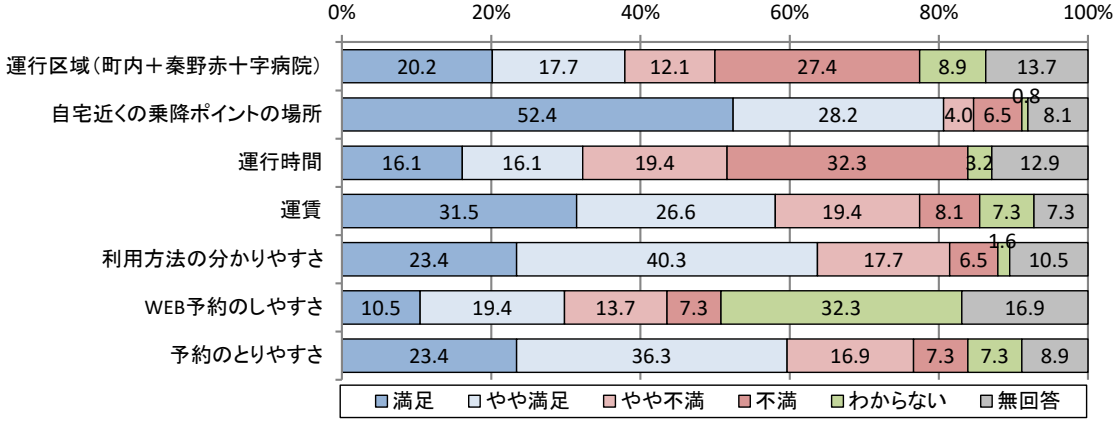


（7）オンデマンドバスの運行サービス満足度

運行サービスの満足度は「自宅近くの乗降ポイントの場所」に対する「満足」「やや満足」への回答が 80.6%と高く、次いで「利用方法の分かりやすさ（63.7%）」、「予約のとりやすさ（59.7%）」、「運賃（58.1%）」に関して満足度が高くなっている。

一方、「やや不満」「不満」への回答が多かった「運行時間（51.7%）」、「運行区域（39.5%）」に関しては満足度が低くなっている。

■オンデマンドバスの運行サービス満足度（ｎ＝124）



《中井町オンデマンドバス登録者アンケート調査のまとめ》

○オンデマンドバスの利用目的は通院 46.0%、買い物 36.3%、公共施設利用 19.4%の順で多い。

○オンデマンドバスと路線バスとの乗継有無で「利用したことがある」人は約３割で、そのうち約２割が週１日以上乗り継ぎを利用している。

○利用方法は「片道利用」が 42.7%、「往復利用」が 42.7%と同率で、片道利用の人は路線バス、家族等による送迎等を使い分けながら移動している。

○運行サービス満足度で自宅近くの乗降ポイントの場所や利用方法の分かりやすさで満足度が高いものの、運行時間や運行区域で不満度が高い。

２－３　事業所アンケート調査

町内事業所を対象に、従業員の通勤状況、送迎バスの活用可能性や条件など把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	町内事業所 44 社
調査方法	・調査方法…郵送による配布、回収 ・調査期間…令和４年 11 月 18 日（金）～12 月 7 日（水）
調査項目	・事業所の勤務状況（勤務体制・時間、勤務日、従業員数） ・従業員の通勤補助制度・規定など…通勤に対する補助（支給）制度有無、通勤時の移動手段に関する規定、従業員用駐車場の有無とその内容 ・従業員送迎用バスの運行状況…送迎バス有無、従業員送迎用バスの運行方法、運行している理由、運行時間帯、運行区間 ・今後の従業員の通勤のあり方、路線バスの改善して欲しい要望
回収状況	回収票数：22 票（回収率 50.0%）

（１）事業所の勤務状況

■勤務状況

事業者	勤務体制	勤務時間	勤務日	従業員数（人）			
				合計	正社員	契約社員	ﾊﾟｰﾄ社員
Ａ社	交代制	７：30～16：30 ８：30～17：30 ９：30～18：30	毎日	97	84		13
Ｂ社	定時制	８：30～17：00	月～金曜	9	8		1
Ｃ社	交代制		毎日	271	65	1	205
Ｄ社	交代制	８：30～17：30 16：30～９：30	毎日	64	31	7	26
Ｅ社	定時制	９：30～18：00	月～土曜、祝日	20	20		
Ｆ社	定時制	７：50～16：50	日曜、祝日	48	43	4	1
Ｇ社	定時制	８：10～17：00 ８：10～16：20 16：10～24：10 24：00～８：20	月～金曜、祝日	186	145	6	35
Ｈ社	定時制	８：30～17：00	月～金曜	６	５	1	
Ｉ社	定時制	９：00～17：45	月～金曜	66	45	21	
Ｊ社	定時制	８：00～17：00	月～金曜	12	10	2	
Ｋ社	定時制	９：00～18：00	月・水・金・土曜	８			８
Ｌ社			月～金曜	250			
Ｍ社	定時制	９：00～18：00	月～金曜、祝日	375			
Ｎ社	定時制	８：00～17：00 ６：30～16：30	毎日	８	８		
Ｏ社	定時制	８：00～17：30	月～金曜	10	９		1
Ｐ社	定時制	８：00～17：00	月～金曜	10	９		1
Ｑ社	定時制	８：30～18：00	月～金曜	７	７		
Ｒ社	定時制	８：00～17：00	月～金曜	55	50		５
Ｓ社	交代制	８：00～16：40 16：50～25：30 19：00～27：40	月～金曜	47			
Ｔ社		９：00～17：45 24：00～８：15 ８：00～16：15 16：00～24：15	月～金曜	687	625	62	
Ｕ社	定時制	６：00～15：00 ９：00～18：00	月～土曜	125	５		120

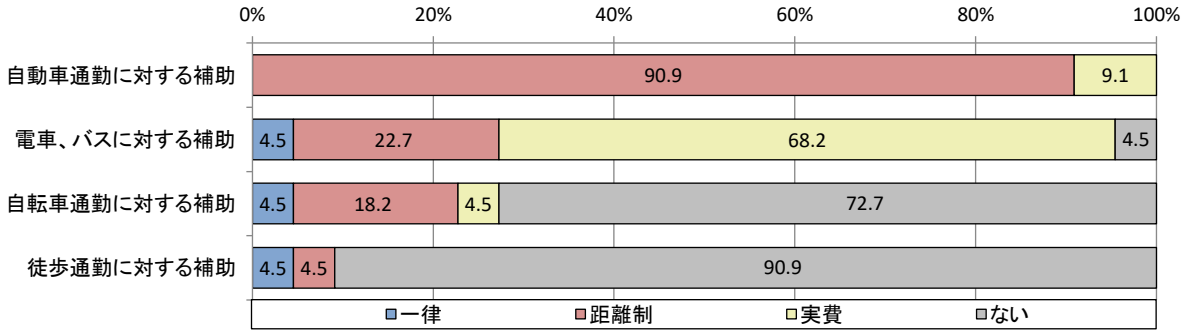
（２）従業員の通勤補助制度・規定など

通勤に対する補助制度は、自動車通勤であれば全ての事業所で支給されており、「距離制」が90.9%と最も多い。電車、バスでは「実費」が68.2%、次いで「距離制」が22.7%となっている。自転車及び徒歩通勤に対しては、どちらも「支給なし」が最も多い。

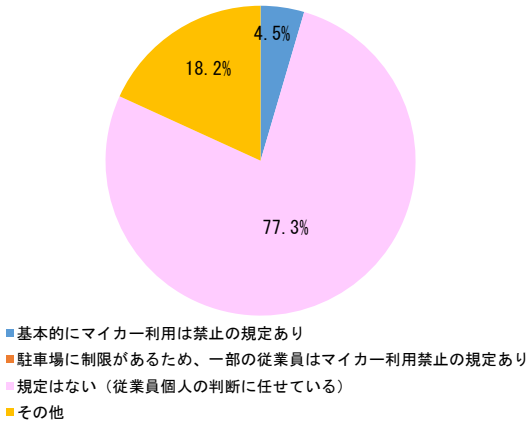
従業員の移動手段に関する規定は、「規定はない」が77.3%と最も多い。

従業員用の駐車場の有無は、「駐車場あり」が95.5%「駐車場なし」が4.5%となっている。

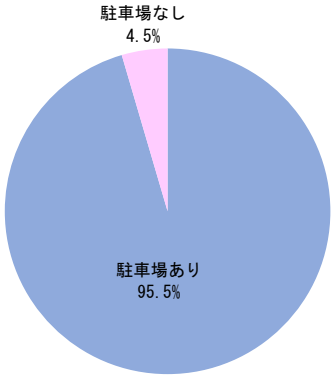
■通勤に対する補助（支給）制度(n=22)



■従業員の通勤時の移動手段に関する規定(n=22)



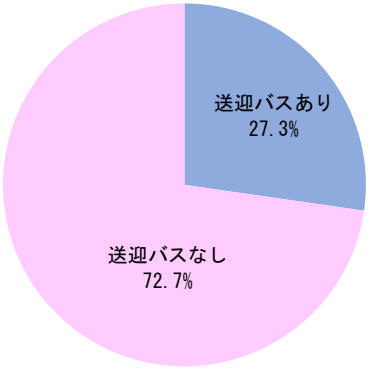
■従業員用駐車場の有無（n=22）



（３）従業員送迎用バスの運行状況

従業員用送迎バスの有無は、「送迎バスあり」が27.3%（６社）、「送迎バスなし」が72.7%（16社）となっており、送迎バスがある事業所の運行方法は「自社で、バス車両・運転手とも確保し運行している」が１社、「バス車両、運転手とも外注(運行委託)している」が１社、無回答が４社となっている。

■従業員用送迎バスの有無（n=22）



【従業員用送迎バスの運行方法（n＝６）】※2社のみ回答
- 自社で、バス車両・運転手とも確保し運行している：１件
- バス車両、運転手とも外注(運行委託)している：１件
- 無回答：４件

【従業員用送迎バスを運行している理由（n＝６）】※2社のみ回答
- 路線バスの時刻が通勤時間帯にない（少ない）から：１件
- 路線バスではピーク時の従業員利用に対応できないから：１件
- 路線バスよりも駅などからの所要時間を短縮できるから：１件
- 自社で運行したほうが従業員の移動にあわせて弾力的に運行できるから：１件
- 従業員の就労条件の向上のため：２件
- 無回答：４件

※従業員用送迎バスの運行時間帯と運行区間

C社…00：00～23:59、秦野駅～事業所間

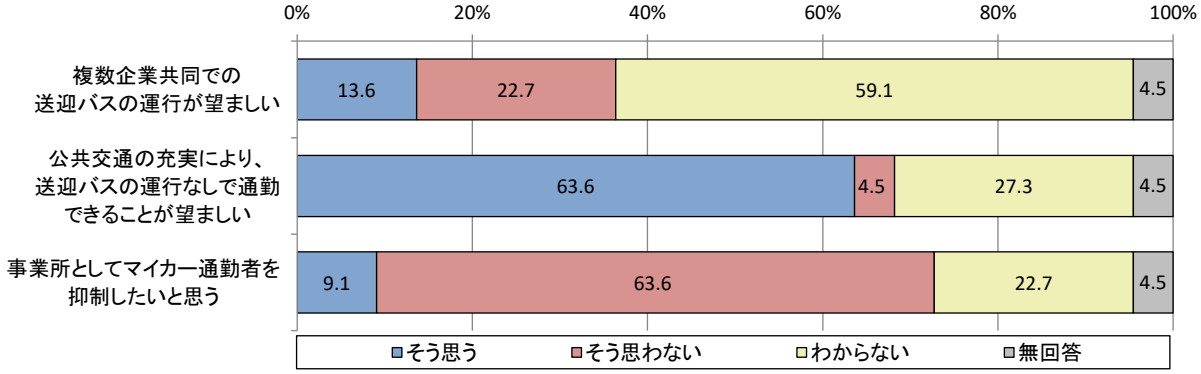
M社…７：30～20:40、秦野駅～事業所間、二宮駅～事業所間

（４）今後の従業員の通勤のあり方

今後の従業員の通勤のあり方として、公共交通の充実により、送迎バスの運行なしで通勤できることが望ましいかの設問で「そう思う」が 63.6%と多く、事業所としてマイカー通勤者を抑制したいと思うかは「そう思わない」が 63.6%と多くなっている。

複数企業共同での送迎バスの運行については、「わからない」が 59.1%と多くなっている。

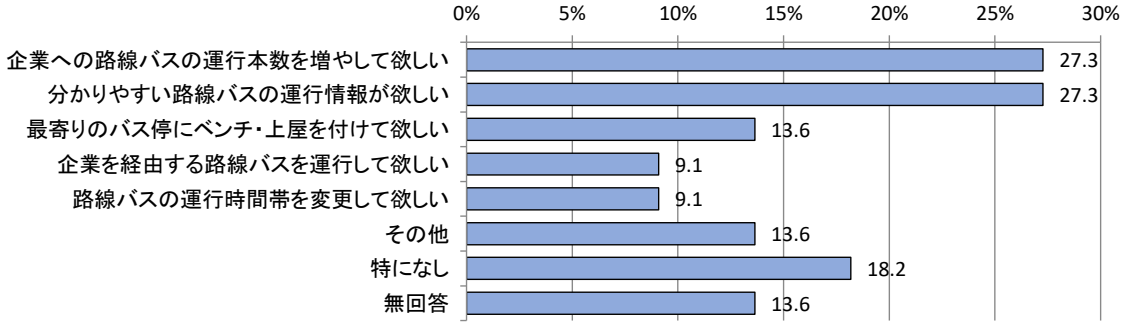
■今後の従業員の通勤のあり方（n=22）



（５）路線バスの改善して欲しい要望

路線バスの改善して欲しい要望は、「企業への路線バスの運行本数を増やして欲しい」「分かりやすい路線バスの運行情報が欲しい」がそれぞれ 27.3%と多い。

■路線バスに対する改善して欲しい要望（n=22）



《事業所アンケート調査のまとめ》

○従業員用送迎バスが運行している事業所は約３割で、今後の従業員の通勤のあり方として「公共交通の充実により、送迎バスの運行なしで通勤できることが望ましい」事業所が多い。

○路線バスの改善して欲しい要望は、企業への路線バスの増便や分かりやすい運行情報の提供が多い。

２－４　交通事業者・関係団体アンケート調査

（１）交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	・路線バス：神奈川中央交通西㈱　　・オンデマンドバス：神奈中タクシー㈱ ・タクシー：神奈中タクシー㈱
調査方法	・メールか郵送による配布、回収（調査期間…令和４年 11 月中旬～12 月上旬）

①路線バス（神奈川中央交通西㈱）

ア）路線バス利用者の利用特性や傾向

・平日は７時台の中井町役場入口～二宮駅南口行きの通勤・通学で利用する人が多い。始発～８時台、16 時 30 分～19 時 30 分までの秦野駅南口～上ノ原バス停間を利用するテルモへの通勤客が多い。

・土日祝は全体的に少ないが、時々星槎中井スタジアム（中井公園中央野球場）を利用する団体乗車がある。

イ）運営上、経営上の問題点

・運行本数やバス停の数に対して、乗車人数が少ない。（特に通勤・通学時間以外）

・乗務員の採用が厳しく、慢性的に乗務員不足となっており、路線の維持、確保が難しい状況になる恐れがある。

・コロナ禍の影響により収支が厳しいことから、ノンステップバスの車両代替が進んでいない。

ウ）中井町内での路線バスの走行環境に関する問題点

・通勤時間帯の交差点において対向車が多く、右折に時間を要してしまう。

・信号機のない交差点において、見通しの悪く危険な箇所がある。

・路線上で木の枝等が通行に支障をきたしてしまう箇所がある。

エ）今後計画している事業

・新たな運賃などのサービス施策を実施する際には、実施内容を広報などで町内への周知をお願いたしたい。

オ）利用者や町民などから寄せられている意見・要望

・中井町から国府津駅や松田駅方面(足柄上病院に行きたい)のバスが欲しい。

カ）町の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望

・通勤、通学以外の団体乗車が見込めるイベントの開催。

・利用者の減少が続くと需要に見合った便数へ減便しなければならないため、バスの利用を促すような施策を検討して欲しい。

・幅員等の狭い道の危険なバス停の移設を検討したい。

・町民（小学生以外）の方への路線バス、デマンドバスの乗り方教室（支払い方法含む）を協働で実施し、バスを身近な乗り物とする施策の実施。

②オンデマンドバス（神奈中タクシー㈱）

ア）運営上、経営上の問題点

・車両が平成 24 年式で 10 年経過しているため代替が必要と考えている。

イ）中井町オンデマンドバスの運行サービスの見直しを検討するに当たって、留意すべき点

・オンデマンドバスを利用する方が限られている。（多くの方に周知が必要）

・オンデマンドバスの乗車人数は 12 名乗りであるが、実際にご乗車される人数が 1 名の場合が多く、次回の車両代替えを検討する際に考慮するべきと考える。

ウ）利用者や町民などから寄せられている意見・要望

・土曜・日曜日も運行して欲しいとの要望がある。

・乗車したお客様に「乗合になります」と伝えると、自分を優先して欲しいと申し出が時にある。予約を受ける時点で細部の説明・了解を得る必要がある。

エ）行政への要望

・お客様から「初めて乗ります」と何度か聞きましたが、オンデマンドバス開始から年月も大分経っていて、この事業のＰＲ不足と感じている。町民の方々へ利便性を知って頂けるような広報が必要だと思う。

③タクシー（神奈中タクシー㈱）

【事業概要】

・車両保有台数 32 台（うち大型など車両 14 台（ワンボックス車両３台、福祉車両３台、ユニバーサルデザインデザイン車両８台））、運転者数 56 人

・営業時間…終日（予約可能時間：終日）

・利用の多い時間帯…７～11 時と 16～19 時、稼働台数：16～18 台、稼働率：約６割

・利用の少ない時間帯…２～５時、稼働台数３～５台、稼働率２割

【利用状況】

・乗客数…平成 29 年度 528,912 人、平成 30 年度 438,570 人、令和元年度 312,722 人、
令和２年度 304,550 人、令和３年度 292,158 人

・乗客に占める中井町民の割合（令和３年度）…約１～２割

・利用状況…利用の多い日：金曜日、利用の多い時間帯：７～11 時、16～19 時、21～24 時
利用の多い場所…個人宅、秦野駅、会社、飲食店など
利用者の特徴…高齢者、会社員

ア）利用者や町民などから寄せられている意見・要望

・悪天候など、忙しい時間帯にタクシーを呼ぶと所要時間がかかるため、車両数を増やして欲しいとの意見がある。

イ）現在抱えている課題

・慢性的な乗務員不足による稼働の減少、乗務員の高齢化による退職者の増加、車両代替の長期化と車両導入までの納車長期化、事故防止がある。

ウ）今後計画している事業

・当社ホームページの拡充、電気自動車の導入検討、配車アプリの導入（すでにＧＯアプリ導入済み）、地域イベントへの参加による利用啓発、新商品の開発（例 観光タクシーやサポートタクシーなど）。

（2）関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	中井町社会福祉協議会、中井町商工振興会
調査方法	メールか郵送による配布、回収（調査期間…令和４年 11 月中旬～12 月上旬）

【中井町社会福祉協議会】

ア）公共交通について寄せられている声や課題

・予約の仕方が分かりづらい。（手間がかかる）
・予約のしやすさ。（帰りの利用のしやすさ）
・平日のみしか利用できない。
・乗り降りのステップの高さが高い
・駅への送迎（定期巡回バスなど）
・目的地まで行くのに遠回りすることがあり、時間がかかる。
・車両乗降時にステップがなく乗りにくい。
・乗車ポイントまでの距離が長い。
・使いたいときにすぐに使えない。帰りの待ち時間が長い。

イ）福祉有償運送事業と公共交通が連携して取り組めること、取り組むべきこと

・福祉有償運送は原則８時 30 分から運行開始となっているが、一部利用者の中には早く病院や施設などに行きたいとのことで、運行開始前に送迎することが多々ある。例えば、運行開始前では公共交通の方が担当し、福祉有償運送では社協で定められた時間内で送迎するのはどうか。また、夕方も 17 時 15 分以降では公共交通の方が担当するような取組みが良い。
・福祉有償運送は利用対象者が限定されており、連携は難しい部分もあるが、内部疾患や軽い障がいをお持ちの方で、オンデマンドバスを利用できる方は、行きはオンデマンドバスを利用いただき、受診後は福祉有償運送事業を利用するなどの連携は考えられると思う。（朝の受診時間帯は、福祉有償運送の利用者が重なることも多いので、オンデマンドバスを活用し、受診後は、福祉有償運送を利用して頂くなど）
・予約のしやすさ。
・福祉有償運送では、対象者が限られているので連携の難しさがあるが、運転手など人材に余裕があるなら、空いている時間に福祉有償運送の協力はできないか。
・70 歳以上の高齢者に対し町内フリーパスなどを作り、使った分だけ町が負担する仕組みが作れないか。

ウ）中井町公共交通についての意見や要望

・地方自治体では、コミュニティバスを使って町内を循環しているのを目にする。当町でもそのような事例を参考にし、予約なしでも時間通りに運行するシステムを取り入れたらどうか。
・他の自治体でも実施されている、町内の福祉施設の送迎バス（ワゴン）や人材を活用し、日中などの買い物支援や通院などに活用されている地域もあり、検討する余地もあるかと感じる。また、日中比較的空いているタクシーを活用している地域もあると聞いている。
・交通空白の地域に対して、定期的に循環するコミュニティバスがあると良い。
・乗合タクシーがあるとよい。

【中井町商工振興会】

ア）商業を取り巻く現状を踏まえ、公共交通に関する問題点・課題

・中井町人口減少もあるが、商工会でも商店小売業が井ノ口では酒屋さん１件、中村では小売業が１件、豆腐屋さんが１件だけになってしまい、商店街も解散になってしまった。高齢者が車の移動も危ない状況になっている。高齢者になると、足腰の悪い人が多く、オンデマンドバスに乗れない方が多く見られる。

イ）商業活動で実施中（予定）の取組・イベントで、公共交通との連携・協力した取組や可能性

・足、腰、体がある程度不自由な方を商業施設などに送迎出来るような受付窓口の開設を考えている。

ウ）来訪者や商業施設などから中井町公共交通に関して寄せられている声

・買い物で荷物を持って帰ることが出来ない（荷物が重いので）。

エ）中井町公共交通についての意見や要望

・タクシー券を配布してはいかがですか。

《交通事業者・関係団体アンケート調査のまとめ》

○路線バス事業者で新型コロナウイルスの影響により、収支が厳しく、路線の維持や確保が難しいことや、タクシー事業者で利用者数の減少が指摘されている。

○路線バスやタクシーで乗務員不足や高齢化が課題。

○オンデマンドバスは、車両の代替や利用実態に応じた車両の導入、周知・ＰＲの不足が指摘。利用者等から「土・日も運行して欲しい」要望が寄せられている。

○福祉有償運送とオンデマンドバスとの連携に対する可能性の指摘や、コミュニティバスの導入や、送迎バスやタクシーの有効活用（買物や通院支援）といった意見が寄せられている。

２－５　民生委員・児童委員アンケート調査

民生委員・児童委員を対象に、高齢者や障がい者の方の移動実態や公共交通に関する要望・意見などを把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象関係者	民生委員・児童委員 25 人
調査方法	手渡し配布、郵送回収（調査期間…令和４年 11 月上旬～下旬）
回収状況	回答票数：20 人（回収率：80.0%）

①買物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの施設へ行く際の、「移動の際に困っていること」、「移動に関して日常生活で不便に感じていること」、「現在は行くことができないが本当は行きたい場所」などについて

中村上地区	・月に１回でもいいので、土・日にバスが欲しい。以前のように、西友までオンデマンドバスで行って欲しい。 ・バス停（オンデマンド）まで歩いて行けない。今まで行っていた美容院に行けない。 ・車の運転ができない。バスの本数が少ない。 ・坂道でバス停まで 30 分かかる所に住居を構えて、病院、買物に行くのに困っている。（福祉タクシー、知人、親戚に頼っている）
中村下地区	・オンデマンドバスを利用して買物に行くが、荷物を自宅までは運んでくれないので困る。運賃も高い（100 円にして欲しい）。二宮町は大型ショッピングセンターが多くあるので行きたい人が多い。 ・バス停まで遠いし、バスの時間も限られていて出かけることが億劫になる。耳が遠いので予約をして利用するのもついつい縁遠くなる。オンデマンドバスが土、日利用できないのも不便。月１回など定期便があるといい。 ・バス停が遠くその場所まで歩くのが大変。オンデマンドバスも乗降場所に行くのに距離があり、買物をした後、荷物を持って歩くことが大変なので乗降場所を増やして欲しい。 ・病院などへ行く時は予約などで時間が分かるのでオンデマンドバスの予約も出来るのですが、帰りの時間がわからないので困ると言う事を伺った事がある。 ・バスのみが移動手段の方は、ともかくバス停まで歩くのが大変。バスの行き先が少なく、又本数もとても少ないので乗り遅れたら大変。バス停で雨よけがなく冬は大変。又ベンチの無い所が多いそうです。駅まで行って欲しい（難しいことですが）が多くの方から聞かれる。
境地区	・交通空白地域の境、中村上地域を定期的に巡回するバスがあおばなどに行けば良い。
井ノ口上地区	・肝心な時に断られてしまう（役場や病院）。中井町以外の所を頼みたい。頼んでも他の予約が入っていて予約が取れない。予約が取れない時はタクシーを頼んでいる。 ・免許返納者や車の運転ができない人達が、町の公共交通を利用する際の登録制や電話予約が面倒と聞いている。 ・小田原方面、二宮方面の病院、神奈川病院など通っているけど、大変という声を聞くが、オンデマンドバスなどは利用したことがなく、使い方が分からないし、面倒だと思っている方が多い。 ・中井町以外での用事が多い。中井町地内の不便さはあるが現状何とかなっている。 ・社協の移動サービスや買い物ツアーサービス（現在は限定的）などがあるが、運転手の方に介助もお願いできると有難い。

井ノ口下地区	・バス停まで歩くのが大変。家まで来てくれるといい。町役場、病院、買物など。 ・〈中学生の通学〉朝、井ノ口小学校前のバス（神奈中）に乗るが、その時間に乗ると遅刻になってしまう。良い時間帯のバスがない。送り迎えの保護者が多い、定期代が高い。下校時は１時間に１本しか運行していないので、子供たちが乗り切れない。（テスト期間の時困ってしまう。）なので、スクールバスがあったら良いとの意見が多数。登下校の際、バスの本数を増やして欲しい。定期代の補助があったら良い。 ・家族の人を利用するかタクシーを利用している。公共施設（役場）へ行きたいが、バスの乗り換えで困る。

②高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

中村上地区	・オンデマンドバスを定期的に運行して欲しい（午前３本、午後３本位）。予約なしで自由に乗れるように。
中村下地区	・オンデマンドバスが定期的に町内を巡回すればいいなと言われる事を聞いた事がある。 ・（デマンド）予約がわずらわしい。帰りも予約したいが、例えば病院などで（待ち時間、診療時間、料金支払時間）ｅｔｃまちまちで不可能。 ・オンデマンドバスが週に一度でも家の近くを（予約なしで）循環して買い物（西友など）に行けたら助かるという意見がありました。 ・土日はオンデマンドバスが休みのため、用事があってバス停まで歩いたようである。行きは下りなので歩けたが、帰りはタクシーで 2,000 円かかったようである。不便な地域に住んでいるので、近所の人の頼まないと外出できない。 ・集団接種に利用しようと思ったが、土日は運行していない。利用の仕方が分からない。町内の病院では受診出来る科が少ないので、他の市へ行きたい。（日赤では不十分。今までのかかりつけに行きたい） ・路線バスの本数を増やして欲しいし、料金が高いという方もかなりいる。 ・路線バス（神奈中）は障害手帳があれば半額になるので助かっている。 ・秦野駅や二宮駅を利用する場合バスで乗継しますが、藤沢の地域は藤沢バス停も北田バス停も徒歩ではかなり時間がかかり、他の人の送迎を要するようになり不便である。
境地区	・オンデマンドバスが二宮駅や秦野駅には行かないのか。 ・バスが廃止されたので、将来車が運転できなくなった時のために、公共交通サービスを充実してもらいたいとの要望は高齢者から聞いている。
井ノ口上地区	・登録や予約なしで乗れる循環型のバスにして欲しいとの希望が多数ありました。 ・オンデマンドバスに乗ったが行かない方向だったので途中で降り、神奈中バスに乗り二宮方面に行った。 ・見守りしている方々で、独居で車のない方を中心に聞きました。普段訪問をしている中で、まずオンデマンドバスに関する話題はまず出ません。今回、改めて聞くと神奈中バスを使う方が面倒臭くなく行きたい時に使えますというのが大方の意見です。聞いた中の２人は登録しているが、今は使った事がない。理由は予約が面倒、今日の今日はダメ、中井町地内の利用は余りないなど。 ・運転手の方の介助があったら良いという意見あり。乗降の際、階段の幅、高さに合わせて足を上げる（下げる）ことに難儀する。 ・使いやすくなるといい。

井ノ口下地区	・電話したら来てくれる、相乗りでもいいから、バス停まではいけない。オンデマンドバスは高い、使いにくい、乗りにくい、足の乗場が高い。 ・バス停まで遠いので、買物に行く時不便を感じる。 ・最近老人の事故が多く報道されるが、車のない生活は考えられない。一日一回位、役場までのバスが有ると利用できると思う。 ・あおばから米倉寺旧道、あおばができた事で、車の往来が多くなった。スピードを出す車もあるので、歩道を広くして欲しい。

③中井町内で移動する際の困り具合・不便度について

・困っている方・不便を感じている方が多い：７件 ・困っている方・不便を感じている方がいるものの、少ない：９件 ・分からない：１件　　・その他：３件

④中井町の公共交通に関する意見・要望について

中村上地区	・オンデマンドバスをできる限り小さく（ワンボックスカー）してたくさん回って欲しい。 ・ワクチン接種や選挙の投票日、健診などの時は、中井フェスティバルのように巡回バスが欲しい。 ・高齢の方も多く、運転免許を返納した方が良いと思われる方も、出かけられなくなるからと、運転をしている。
中村下地区	・町内（できれば一部町外にも）を循環するバスが欲しい。路線バスと組み合わせれば二宮駅、秦野駅にも行けるから。オンデマンドバスは廃止してタクシー券を配る。 ・ここ 10 数年でバス路線の廃止があり、とても不便になりました。思い立った時にすぐに利用できるのは自家用車であるが、高齢ドライバーの相次ぐ事故のニュースに本当に悩んでいる。
境地区	・現在は車が運転できるが、運転出来なくなったらどうしようと不安を抱えている人がいる。
井ノ口上地区	・オンデマンドバスを使う方は公共の交通（神奈中バスなど）を使うのが不便で利用されると思いますので、できる限り要望が叶う様頑張って欲しい。 ・よく利用する方は面倒臭さがなく上手に利用しており、差があると感じた。行きは指定の乗り場からで帰りは自宅前まで送ってもらえるのか(その方は送ってもらっている)。次に改善策として、利用度を上げる案として他の町（平塚、秦野―、二宮）へ出かけられるように接続場所を作って欲しい。 ・比較的買物やバスの便は良いが、町内移動に関しては、循環型にすれば中村地区と井ノ口地区の交流が良くなって、もっと開放的な町になると思う。 ・高齢者がバスに乗り目的地まで行くが、その後もどこか楽しめる施設に寄ったりして、自宅付近と異なる所など、バスにコースを作って欲しい。病院、銀行、役場など、用足し以外の場所で散歩などしたい。 ・地域柄、車は必需品。免許証を返納すると外出に不便を感じ、あまり外出しなくなる。すると認知症や病気にかかる割合が高くなる。健康維持のためにも各地域を巡回する定期便のバスなどがあれば有難いと思う。あるいは、各地区に“移動車ボランティア”がいて、地区の方々の要望により移動サービスが可能となるようなシステムがあると良い。課題はあろうが自身の地区の人が支えることで絆も深まり、良い関係も生まれると思う。 ※保険、保障、乗車希望者との契約内容など、想定されるトラブルに対応できるようなシステムの構築が必要だと思う。

井ノ口下地区	・オンデマンドバス、土日運休の為、不便を感じている方が多い。 ・利用しづらい何か良い方法を！ ・お金を少しは出してもいいから家まで来てくれる。電話したら混んでいると断られた。そういう事がないといいなとの事。 ・不審者が多い中、子ども達が安心・安全に通学できるよう、中学校スクールバスの検討をお願いしたい。民生委員定例会の時、アンケート結果を教えてくださると有難い。

《民生委員・児童委員アンケート調査のまとめ》

○オンデマンドバスについては「買い物後、荷物を持って歩くのが大変なので乗降場所を増やして欲しい」「予約が取れない」「土・日も運行して欲しい」といった意見が寄せられている。

○「登録や予約なしで乗れる町内を循環するバスが欲しい」といった意見が多数寄せられている。

○路線バスについては「運行本数の増便」「方面により乗換えが不便」「バス停にベンチや上屋の設置」の要望が寄せられている。

3　地域公共交通を取り巻く課題整理

地域特性や公共交通の現状分析に加え、町民や交通事業者・関係団体などへアンケート調査を実施し、地域公共交通を取り巻く課題について次のように整理する。

【各種実態調査】

《町民アンケート調査》

○高齢者の主な外出目的である買物、通院時の交通手段は「自分で車を運転」が最も多く、次いで「家族等による送迎」が買物時 17.9%、通院時 20.9%を占めている。
○送迎に頼っていることに対する精神的な負担度は 27.6%が、送迎する人も 20.5%が負担を感じている。
○買物、通院、通勤・通学、趣味・娯楽等の順で困り具合が高く、それぞれ３～４割前後となっており、自分で自由に使える自動車がない人や自動車がない人で高い。
○公共交通の満足度は「満足」「やや満足」が 24.1%に対し不満度が 42.1%と高く、今後の公共交通に対する考え方として「現状の公共交通を改善すべきだ」が 36.6%と高い。

《中井町オンデマンドバス登録者アンケート調査》

○オンデマンドバスの利用目的は通院 46.0%、買い物 36.3%、公共施設利用 19.4%の順で多い。
○オンデマンドバスと路線バスとの乗継有無で「利用したことがある」人は約３割で、そのうち約２割が週１日以上乗り継ぎを利用している。
○利用方法は「片道利用」が 42.7%、「往復利用」が 42.7%と同率で、片道利用の人は路線バス、家族等による送迎等を使い分けながら移動している。
○運行サービス満足度で自宅近くの乗降ポイントの場所や利用方法の分かりやすさで満足度が高いものの、運行時間や運行区域で不満度が高い。

《事業所アンケート調査》

○従業員用送迎バスが運行している事業所は約３割で、今後の従業員の通勤のあり方として「公共交通の充実により、送迎バスの運行なしで通勤できることが望ましい」事業所が多い。
○路線バスの改善して欲しい要望は、企業への路線バスの増便や分かりやすい運行情報の提供が多い。

《交通事業者・関係団体アンケート調査》

○路線バス事業者で新型コロナウイルスの影響により、収支が厳しく、路線の維持や確保が難しいことや、タクシー事業者で利用者数の減少が指摘されている。
○路線バスやタクシーで乗務員不足や高齢化が課題。
○オンデマンドバスは、車両の代替や利用実態に応じた車両の導入、周知・ＰＲの不足が指摘。利用者等から「土・日も運行して欲しい」要望が寄せられている。
○福祉有償運送とオンデマンドバスとの連携に対する可能性の指摘や、コミュニティバスの導入や、送迎バスやタクシーの有効活用（買物や通院支援）といった意見が寄せられている。

《民生委員・児童委員アンケート調査》

○オンデマンドバスについては「買い物後、荷物を持って歩くのが大変なので乗降場所を増やして欲しい」「予約が取れない」「土・日も運行して欲しい」といった意見が寄せられている。
○「登録や予約なしで乗れる町内を循環するバスが欲しい」といった意見が多数寄せられている。
○路線バスについては「運行本数の増便」「方面により乗換えが不便」「バス停にベンチや上屋の設置」の要望が寄せられている。

【地域内公共交通に関する現況調査】

《地域概況》

○令和２年国勢調査での総人口は 9,300 人で、平成７年以降減少傾向となっており、高齢化率は 36.8%と、国（28.6%）や県（25.4%）よりも高く、高齢化が進んでいる。

○平成 30 年・東京都市圏ＰＴ調査での自動車の割合が最も高く、一貫して上昇する傾向で、自家用車への依存度が高い。

《地域公共交通に関する現状把握及び分析》

○町内には鉄道駅がなく、秦野駅や二宮駅を起点に路線バスが運行しており、路線バスを補完する移動手段としてオンデマンドバス（中井ふれあいバス）が平成 25 年１月から運行中。

○オンデマンドバスの乗車件数、乗車人数とも減少傾向で、１日平均乗車人数は平成 30 年度が 32.9 人/日に対し、令和４年度が 32.1 人/日と横ばい状態。町負担額は横ばい状態。

○高齢者や障がい者を対象にした福祉有償運送「しらさぎ送迎サービス事業」や障がい者タクシー券のサービスを行っている。

《上位計画及び関連計画等の整理》

○拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現〔県西部都市圏交通マスタープラン　都市・地域総合交通戦略〕

○生活交通等の充実（バス交通の充実、生活交通サービスの拡充）〔第六次中井町総合計画（後期基本計画）〕

○路線バスやオンデマンドバスの維持及び利便性の向上、新たな公共交通システムの導入の検討、公共交通の利用拡大〔中井町都市マスタープラン〕

地域公共交通を取り巻く課題

①高齢者・障がい者及び児童・生徒など交通弱者への対応

②家族等による送迎の負担の軽減

③オンデマンドバスの役割分担の明確化に基づく利便性や効率化の改善

④町の骨格を形成する路線バスの維持・確保と利用促進

⑤公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

⑥町民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

⑦利用促進に向けた町民意識の醸成

⑧高い自動車依存度の抑制と地域の輸送資源の維持

①高齢者・障がい者及び児童・生徒など交通弱者への対応

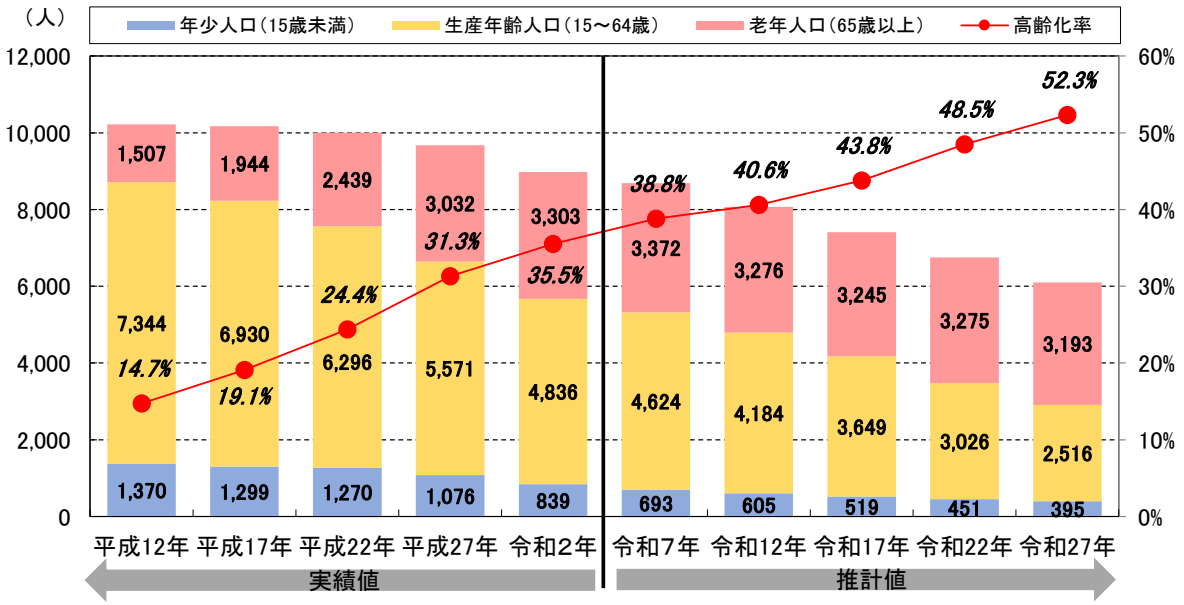
中井町の高齢者数は平成 22 年が 2,439 人に対し、令和２年が 3,303 人とこれまで増加していたものの、「中井町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」によると、令和 12 年を境に減少することが予測されている。高齢化率は平成 22 年が 24.4%に対し、令和２年が 35.5%、令和 12 年が 40.6%と増加することが予測されており、今後も高い水準を維持していくことが見込まれる。

身体障がい者（児）数は平成 30 年度が 325 人に対し、令和４年度が 398 人と増加している。

町民アンケート調査では、買物、通院、通勤・通学、趣味・娯楽などの順で困り具合が高く、また、自分で自由に使える自動車がない人や自動車がない人でその割合が高くなっている。

以上のことから、高齢者・障がい者及び児童・生徒などの交通弱者が、通勤・通学、通院、買い物及び趣味・娯楽などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要である。

■年齢３区分別人口及び高齢化率の推移



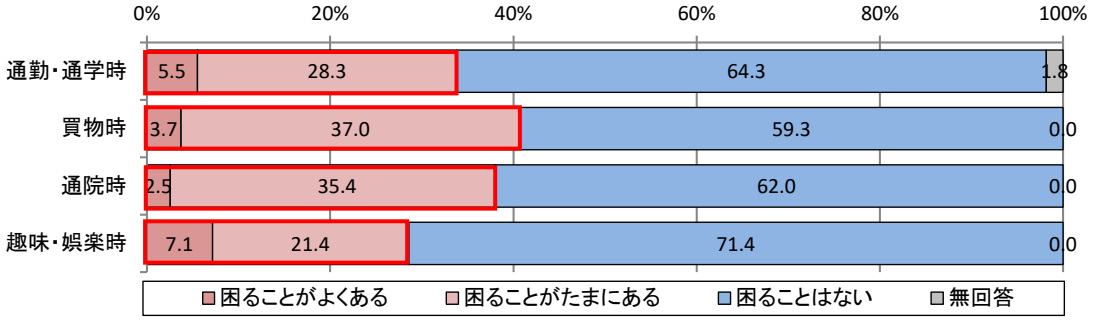
出典：実績値は国勢調査、推計値は中井町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

■身体障がい者（児）数の推移

平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
325 人	346 人	357 人	379 人	398 人

出典：令和３年版中井町統計書（各年度４月１日現在）

■外出目的別困り具合（町民アンケート調査）



②家族などによる送迎の負担の軽減

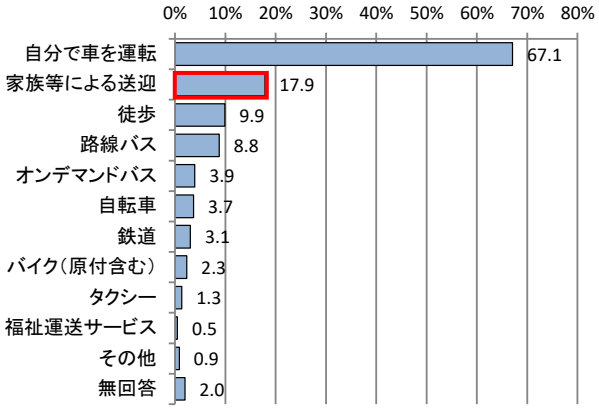
町民アンケート調査では、高齢者の主な外出目的である買物、通院時の交通手段は「自分で車を運転」が最も多く、次いで「家族などによる送迎」が買物時 17.9%、通院時 20.9%を占めている。

送迎に頼っていることに対する精神的な負担度は 27.6%が、送迎する人も 20.5%が負担を感じている。

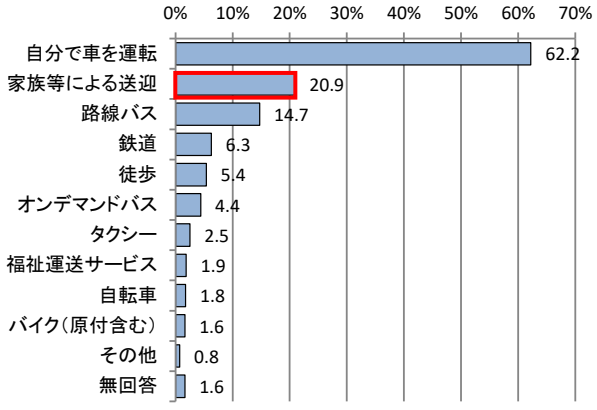
以上のことから、若年層や高齢者、自動車運転免許を持っていない方といった交通弱者の移動手段を確保し、家族などによる送迎の負担を軽減する必要がある。

■利用交通手段（町民アンケート調査）

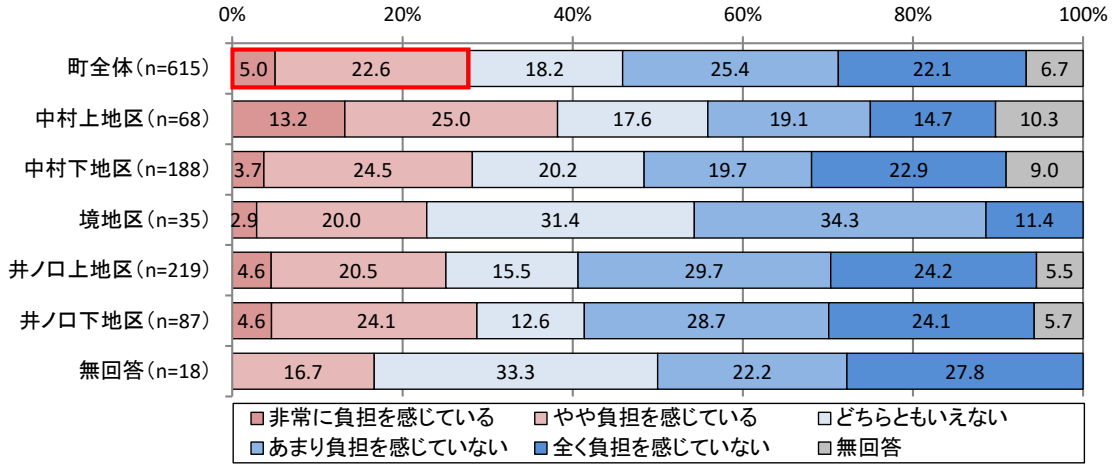
【買物時】



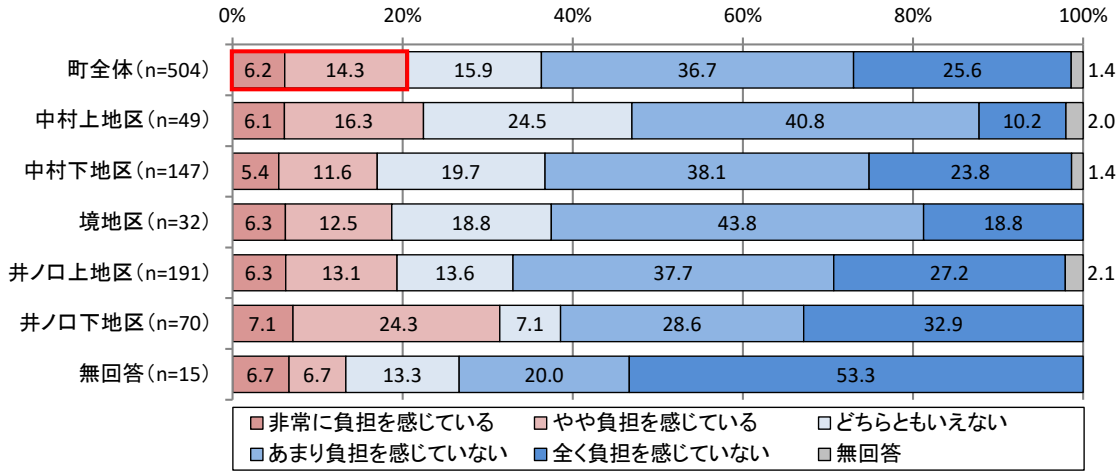
【通院時】



■送迎に頼っていることに対する精神的な負担度（町民アンケート調査）



■送迎に対する負担度（町民アンケート調査）



③オンデマンドバスの役割分担の明確化に基づく利便性や効率化の改善

○利用者層、導入目的（役割分担）の明確化

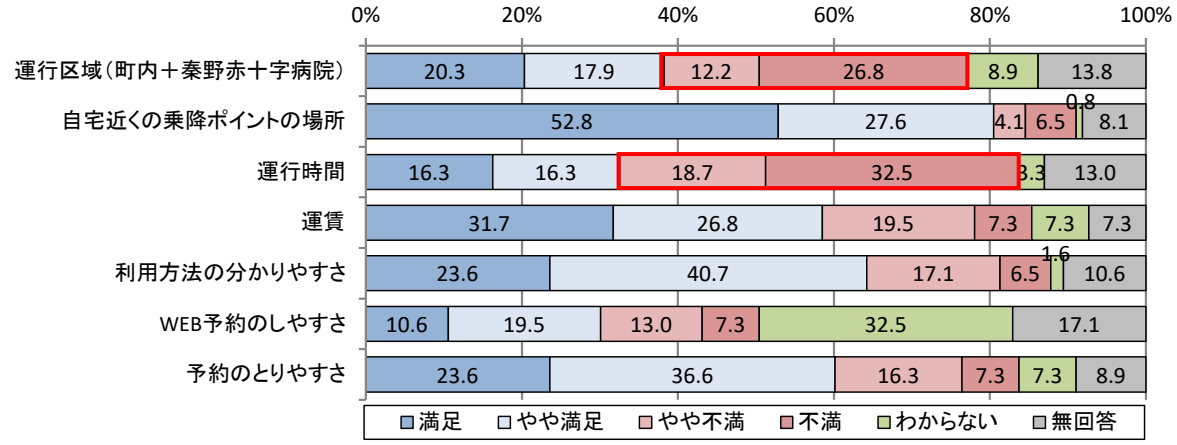
オンデマンドバスの利用者層は児童・生徒から高齢者まで幅広い年齢層となっている中で、実利用者数や乗車人数の減少、乗合率の低下などの課題を抱えており、改めてターゲット層、担うべき役割及び導入目的について明確化することが必要である。

○運行日・時間帯及び運行区域など運行サービスの改善

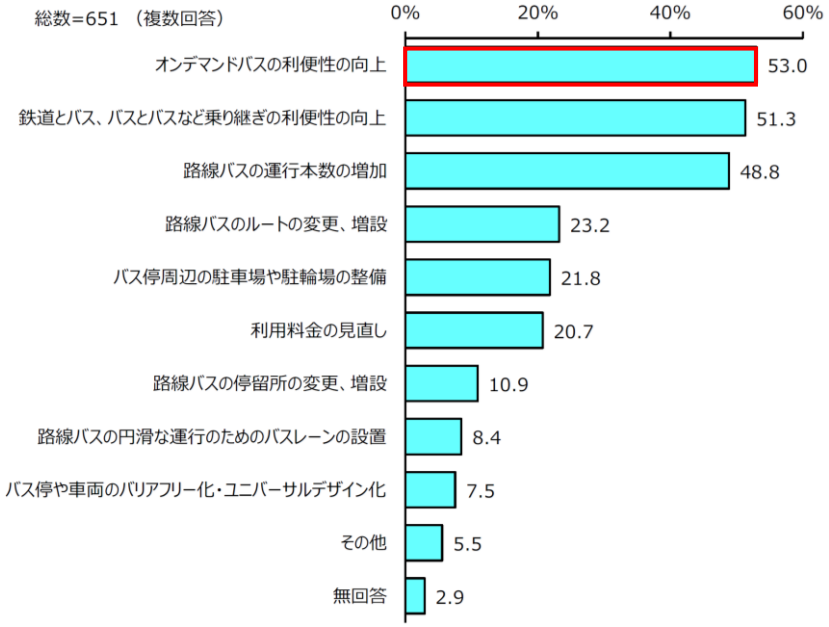
オンデマンドバス登録者アンケート調査では、運行サービス満足度で自宅近くの乗降ポイントの場所や利用方法の分かりやすさで満足度が高いものの、運行時間や運行区域で不満度が高くなっており、また、民生委員・児童委員アンケート調査でも、「バス停まで遠く、乗降場所を増やして欲しい」「予約が取れない」「土・日も運行して欲しい」などの意見が寄せられている。

「中井町都市マスタープランの改定に向けたアンケート調査（令和３年９月）」では、バスなどの公共交通の利用者を増やすために重要だと考える取組として、「オンデマンドバスの利便性の向上」が 53.0％と最も高くなっており、サービス改善による更なる利便性向上が必要である。

■オンデマンドバスの運行サービス満足度（オンデマンドバス登録者アンケート調査）



■バスなどの公共交通の利用者を増やすために重要だと考える取組



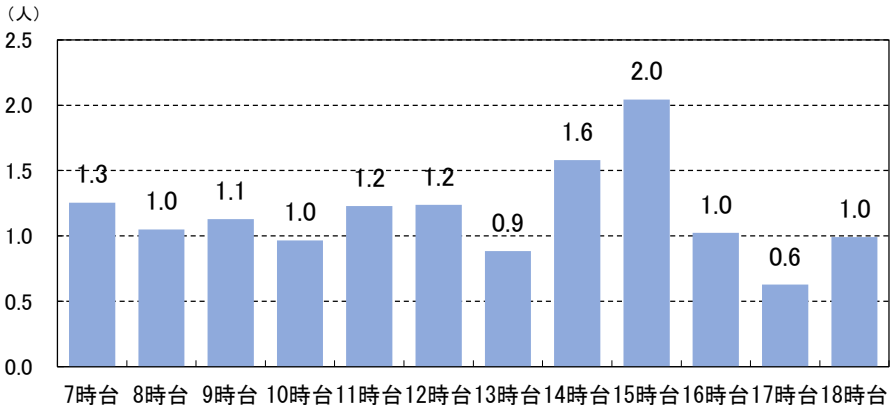
出典：中井町都市マスタープランの改定に向けたアンケート調査（令和３年９月）

○乗合率向上や往復利用促進、適正な車両など運用面の改善

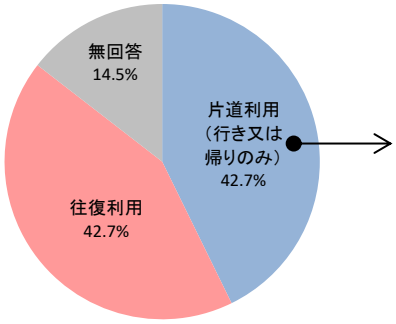
オンデマンドバス（令和４年度）の乗合率は 32.3%と減少傾向であり、また、時間帯別１便平均乗車人数を見ると、１人/便前後の利用が多くなっている。交通事業者アンケート調査でも１名利用が多く、車両の代替えの際に考慮すべきと指摘されており、適正な導入車両の検討が必要である。

令和４年度の乗降場所別乗車・降車回数を見ると、乗車回数と降車回数の乖離が見受けられる。オンデマンドバス登録者アンケート調査でも「利用したい時間帯に運行していないから」「事前予約ができなかったから」といった理由で、半数が片道利用と回答しているため、往復利用の促進を図りながら乗合率の向上が必要である。

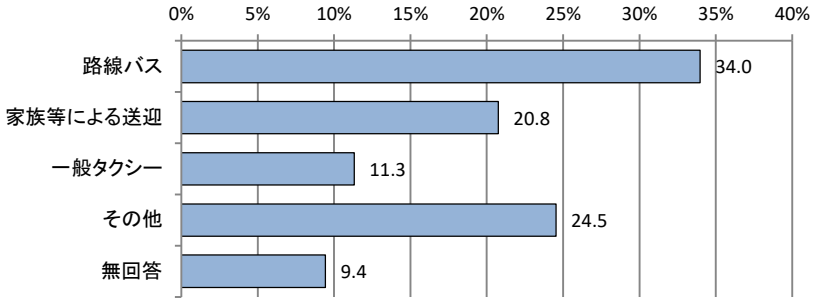
■時間帯別１便平均乗車人数（令和４年度）



■利用方法（ｎ＝124）



■片道利用した際の交通手段（オンデマンドバス登録者アンケート調査）



○限られた財政負担の有効活用

町負担額は平成 30 年度から令和４年度にかけて横ばい状態となっているが、乗車件数が減少傾向にあるため、利用者一人当たり運行経費が平成 30 年度が 3,635 円/人に対し、令和４年度が 3,841 円/人と増加している。

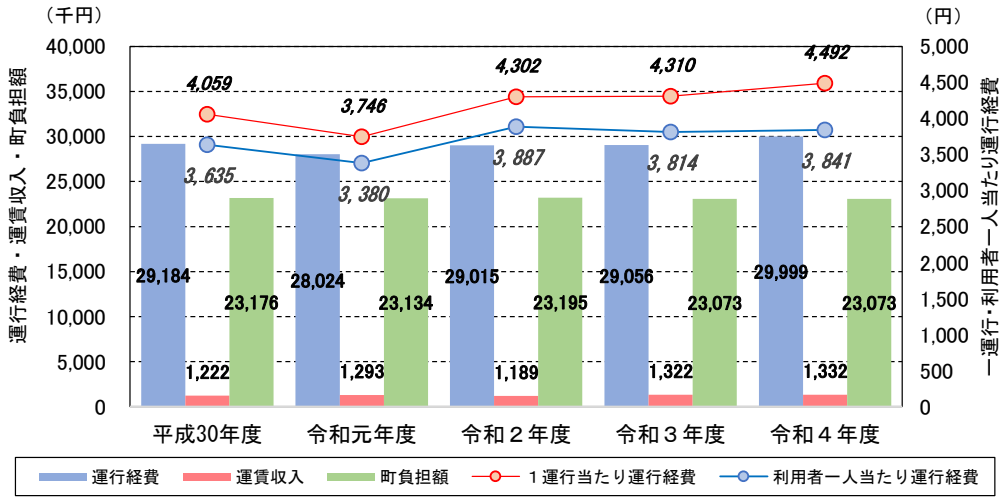
一方、町民アンケート調査を見ると、公共交通に対する財政負担の考え方として「現状程度に維持」が約５割と最も多くなっているものの、限られた財政の中で効果的・効率的な運行が必要である。

○運行形態、運行システムの検討

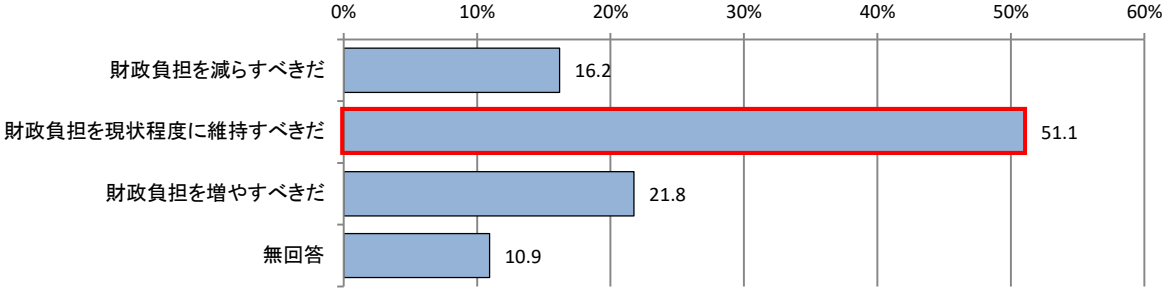
民生委員・児童委員アンケート調査で、登録や予約なしで乗れる循環バスを導入して欲しいといった意見が多数寄せられている。

オンデマンドバスが運行開始以降、約 10 年が経過している中で、これまでの利用実績や町民ニーズなどを踏まえ、定路線型、オンデマンドバスと組合せた定路線型など運行形態の見直しや、ＩＣＴなど新たな技術の開発状況に注視しながら、運行形態、運行システムについて検討が必要である。

■オンデマンドバスの運行収支



■公共交通に対する財政負担の考え方（町民アンケート調査）



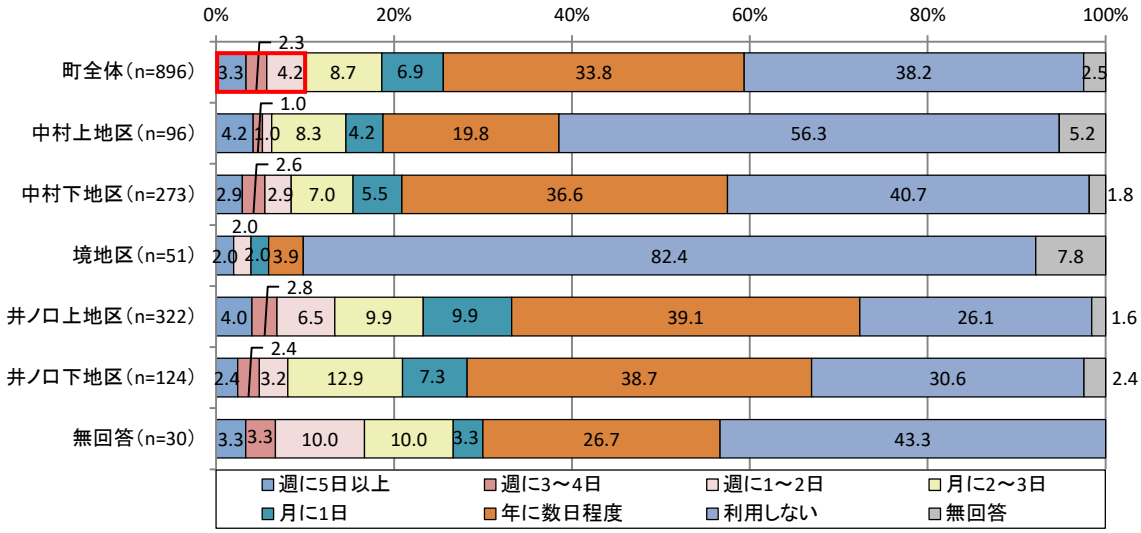
④町の骨格を形成する路線バスの維持・確保と利用促進

○路線バスの維持・確保

路線バスは、町民アンケート調査では約６割が利用しているものの、週に１日以上の利用は 9.8%となっている。交通事業者アンケート調査でも、通勤・通学時間以外の利用の少なさや、新型コロナウイルス感染症の影響による収支の厳しさが指摘され、維持が厳しい状況となっている。

また、現状の慢性的な運転手の高齢化や不足に加え、令和６年４月から働き方改革関連法の施行に伴い、減便や運行時間の縮小が懸念される中で、今後も現行のサービス水準を維持できるよう、路線バスの維持・確保が必要である。

■路線バスの利用頻度（町民アンケート調査）



○企業・事業所への路線バスの利用促進

事業所アンケート調査で回答があった町内事業所のうち、従業員用送迎バスがある事業所は１/４社で、それ以外の事業所は自動車などで通勤している。また、路線バスの改善して欲しい要望として運行本数の増便などの充実が求められており、エコ通勤などモビリティマネジメントを展開しながら、利用促進を図っていくことが必要である。

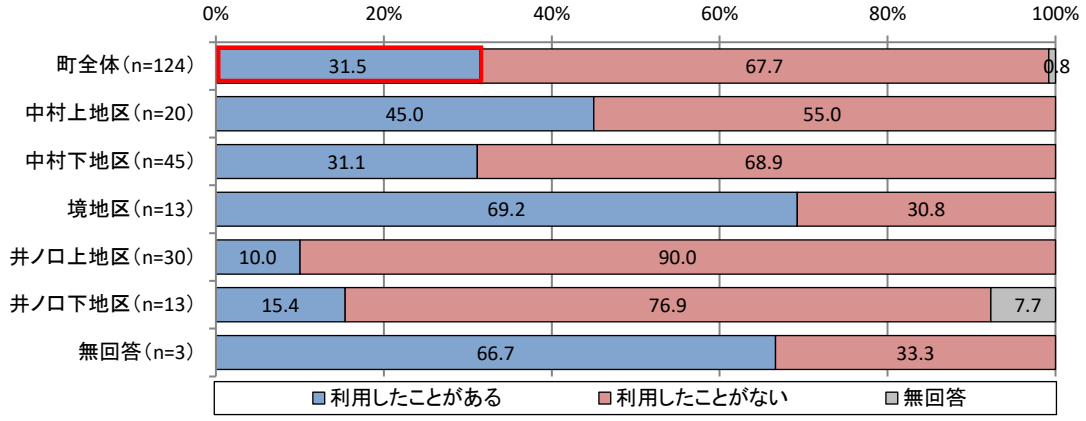
⑤公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

中井町は鉄道駅がなく、地形的制約などから中心部がなく、町民アンケート調査によると、町民の生活実態は通勤・通学、買物（食料品・日用品など）、通院及び趣味・娯楽などのよく行く行き先として、町内より秦野市、二宮町など広域的な移動が多い状況となっている。

オンデマンドバス登録者アンケート調査では、オンデマンドバスと路線バスとの乗継有無で「利用したことがある」人は 31.5%を占めている。

以上のことから、現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるため、町外（小田急小田原線秦野駅、ＪＲ東海道線二宮駅）へ運行中の路線バスとの接続強化を図りながら、町外の鉄道駅などへスムーズな移動が可能となるよう、広域アクセスの改善が必要である。

■オンデマンドバスと路線バスとの乗継有無（オンデマンドバス登録者アンケート調査）

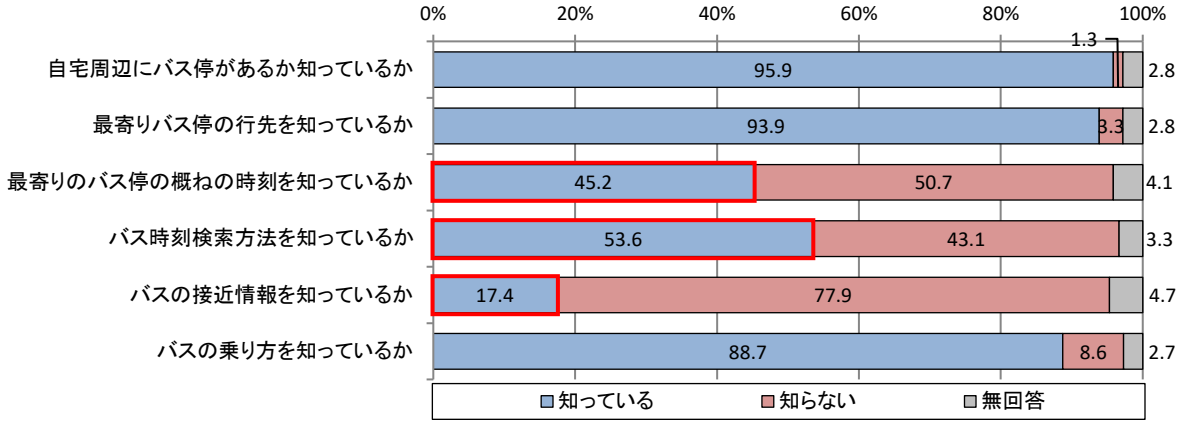


⑥町民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

町内を運行中の路線バスの運行情報案内は、事業者のホームページ上への掲載により行っているが、町民アンケート調査では、週に１日以上利用している方が約１割弱と少ないこともあり、自宅周辺のバス停有無や行き先について認知度は高いものの、「最寄りのバス停の概ねの時刻」や「バス時刻検索方法」、「バスの接近情報」については低くなっているため、これら運行情報について周知・ＰＲが必要である。

オンデマンドバスについては、認知度が約９割と高いものの、交通事業者アンケート調査では運行の仕組みや具体的な利用方法などで認知が低いことが指摘されているため、出前講座などきめ細やかな利用促進活動の展開により、分かりやすい情報の提供・充実が必要である。

■路線バスの認知度（町民アンケート調査）



⑦利用促進に向けた町民意識の醸成

中井町の公共交通は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークなど生活様式の変化により、利用者数が減少し、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

交通事業者アンケート調査では、路線バスの収支が厳しく、路線変更や減便について今後検討する可能性がある旨が指摘されている中で、公共交通を今後も維持していくためには、町民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要である。

⑧高い自動車依存度の抑制と地域の輸送資源の維持

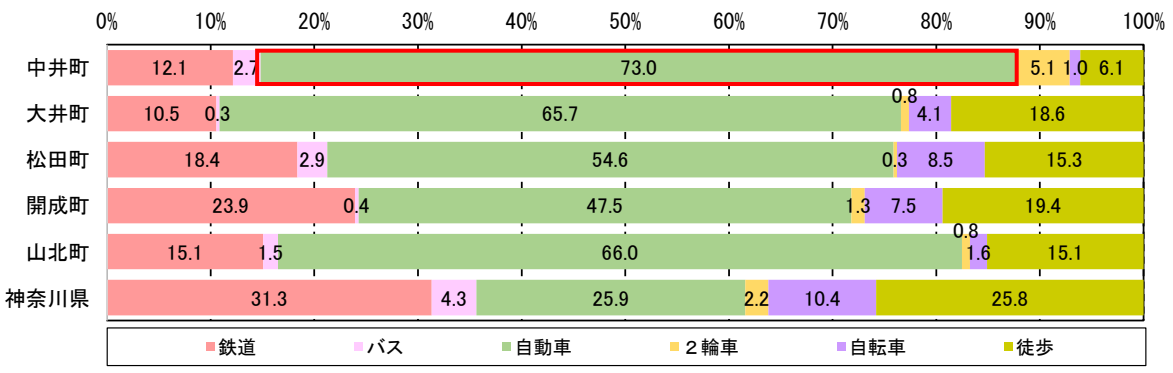
平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段分担率は、足柄上郡４町と比較して、鉄道・バスが 14.8%と低く、自動車が 73.0%と自動車依存度が高くなっている。

町民アンケート調査でも、通勤・通学、買物（食料品・日用品など）、通院及び趣味・娯楽のそれぞれの目的において「自分で車を運転する」が６割を超えている。

一方で、交通事業者アンケート調査では、路線バス、タクシー事業者でコロナ禍による業績悪化や慢性的な乗務員不足が指摘されている。

以上のことから、高い自動車依存度の抑制を図りつつ、町内で運行中の多様な輸送資源や目的地となる施設（店舗、病院など）との連携といった地域資源の総動員により、持続性の確保が必要である。

■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：第６回東京都市圏パーソントリップ調査

4　基本方針と目標

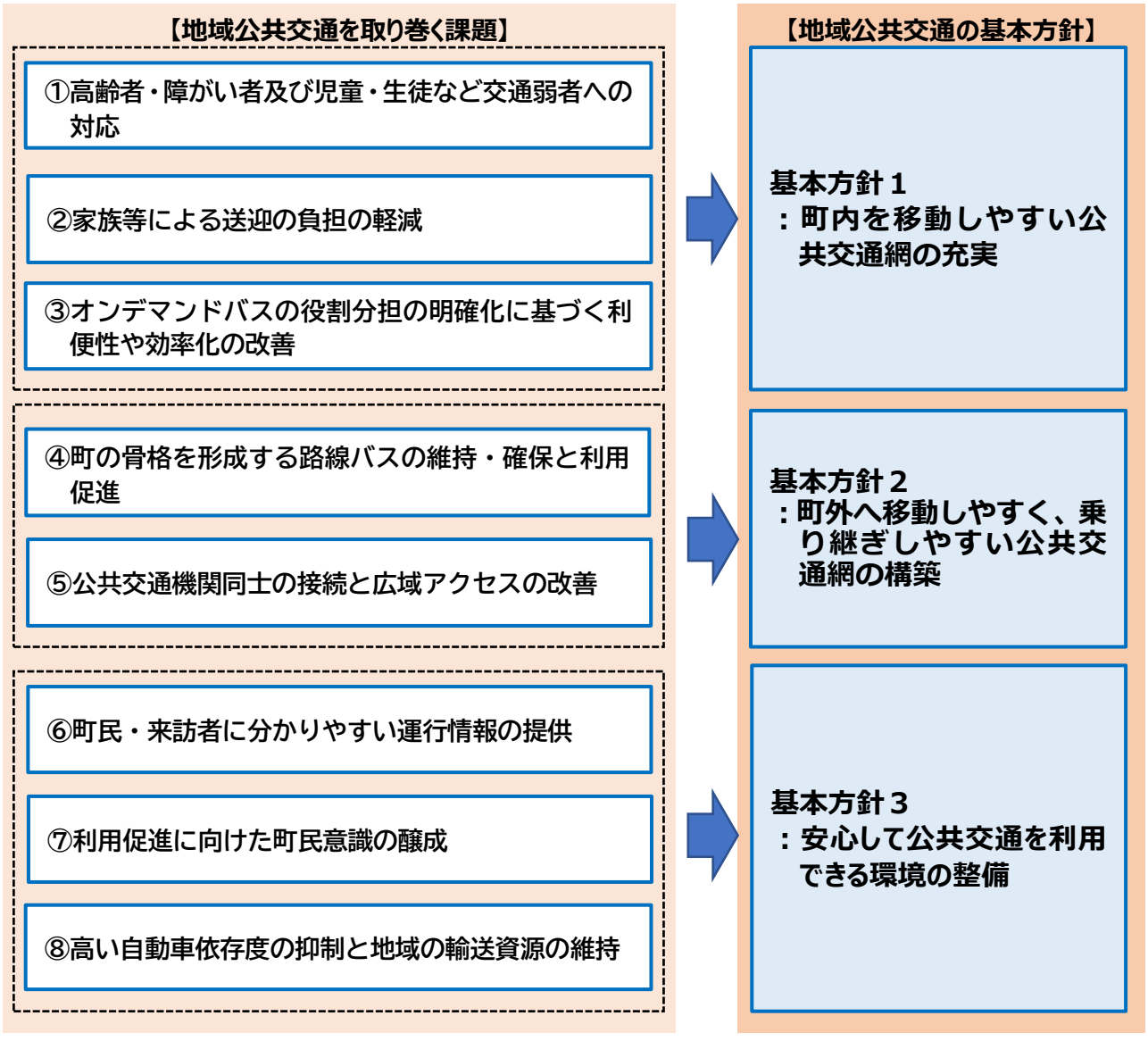
（1）基本理念と基本方針

上位計画である「第六次中井町総合計画」では、「活力」「快適」「安心」の３つの基本理念に基づき、将来像（目標とする 10 年後のまちの姿）として「一人ひとりが主役！魅力育む　里都まち♡なかい」と掲げ、町民・企業・行政が連携協力しながら、移動しやすい快適なライフスタイルを目指している。

まちづくりの基本となる理念や原則を明らかにした「中井町自治基本条例」において、町民は、「住民」「中井町内に通勤又は通学する者」「中井町内に事業所又は事業所を有する個人又は団体」「中井町内において活動する個人又は団体」と定めている。

本計画では、地域公共交通を取り巻く課題を解決し、全ての「町民」が利用しやすい地域公共交通を構築するため、次の基本理念及び基本方針を設定する。

【地域公共交通の基本理念】
町民の暮らしを支える利用しやすい地域公共交通の構築



基本方針①：町内を移動しやすい公共交通網の充実

○公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高め、定住・交流を促進するまちづくりのツールとして運行中のオンデマンドバスについては、更なる利便性向上や持続性を確保するとともに、路線バスやタクシーの利用促進により、町内を移動しやすい公共交通網の充実を図る。

○路線バスやオンデマンドバスについては、児童・生徒における通学手段の確保について十分留意しながら、サービスを提供する。

○地域公共交通以外の輸送資源として、企業送迎バスへの混乗化など効果的な有効活用の可能性を調整・検討するとともに、福祉有償運送の周知・ＰＲを行う。

基本方針②：町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築

○鉄道駅（小田急小田原線秦野駅、ＪＲ東海道線二宮駅）など町外へのスムーズな移動可能となるよう、路線バスの利便性向上を図りながら、周辺自治体との連携・協力により、町外へ移動しやすい公共交通網を構築する。

○各公共交通機関同士の乗り継ぎに対する負担軽減や、自動車や自転車など他の交通手段からの乗換え利便性の向上に資するよう、交通結節点での乗継環境を構築する。

○路線バスについては、企業・事業所への通勤需要の可能性を探りながら、再編を検討し、バス利用者の拡大を図る。

基本方針③：安心して公共交通を利用できる環境の整備

○公共交通利用に対する情報発信を行い、町民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、利用促進を図る。

○過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、みんなの参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みを構築する。

○目的地となる施設（店舗、病院など）との連携により、持続性を確保する。

（2）地域公共交通ネットワークの方向性

前項で掲げた基本方針の実現に向けて、中井町の地域公共交通は、「幹線公共交通」を町外及び町内の移動を担う骨格とし、これを補完する「支線公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定の利用者等の移動を担う交通により、体系的な地域公共交通ネットワークを構築する。

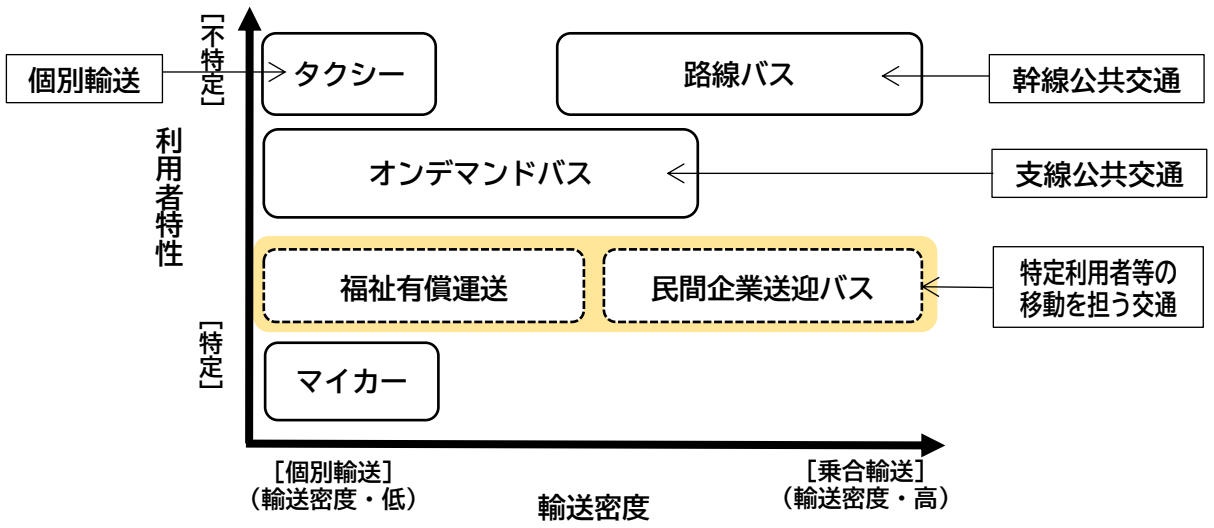
また、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築する上で、「幹線公共交通」と「支線公共交通」との乗り継ぎが可能な場所で、「中井町都市マスタープラン」の将来都市構造で「地域拠点」に位置付けられている「中井町役場周辺」と「井ノ口公民館周辺」を交通結節点とする。

■各公共交通機関の機能分担

分類	交通機関	位置付け	役割※		主な対象者					
			町外移動	町内移動	児童・生徒	学生（高校生等）	一般町民	高齢者	障害者	来訪者（通勤者）
幹線公共交通	路線バス	秦野市や小田原市、二宮町等周辺都市の各地や、町内各地を結ぶ移動を担う交通	◎	○	●	●	●	●	●	●
支線（フィーダー）公共交通	オンデマンドバス	主に地域内（一部秦野赤十字病院）の移動と交通不便地域の解消を担う交通	△	◎	●		●	●		
個別輸送	タクシー	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的・柔軟に対応可能な交通	○	○			●	●	●	●
特定利用者等の移動を担う交通	福祉有償運送	一人で移動が困難な方の移動を担う交通	―	―					●	
	民間企業送迎バス	企業等特定の利用者の移動を担う交通	―	―						●

※役割の大きさ…◎：大きい、○：普通、△：小さい

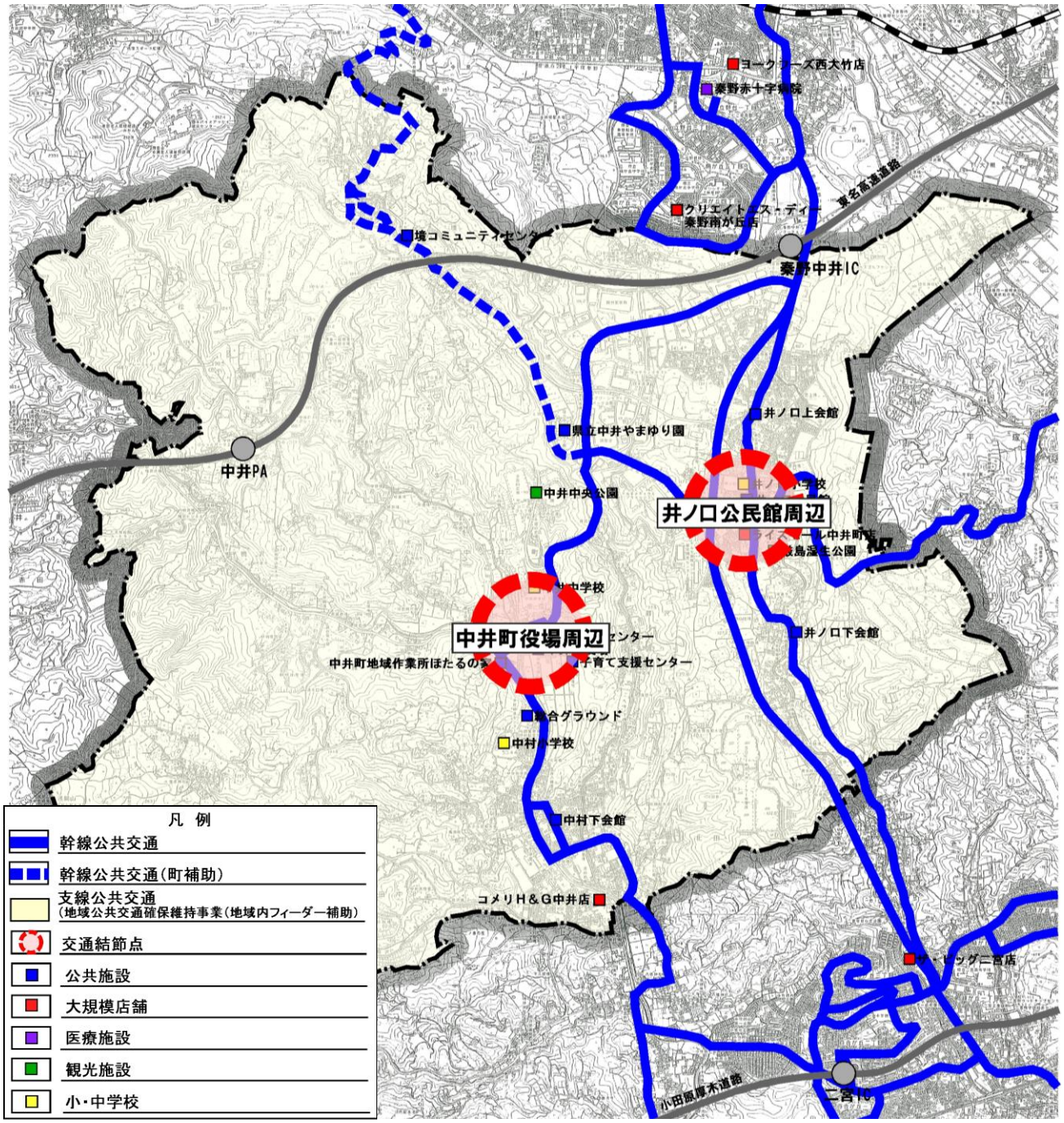
■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類



■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用したオンデマンドバスの位置付け

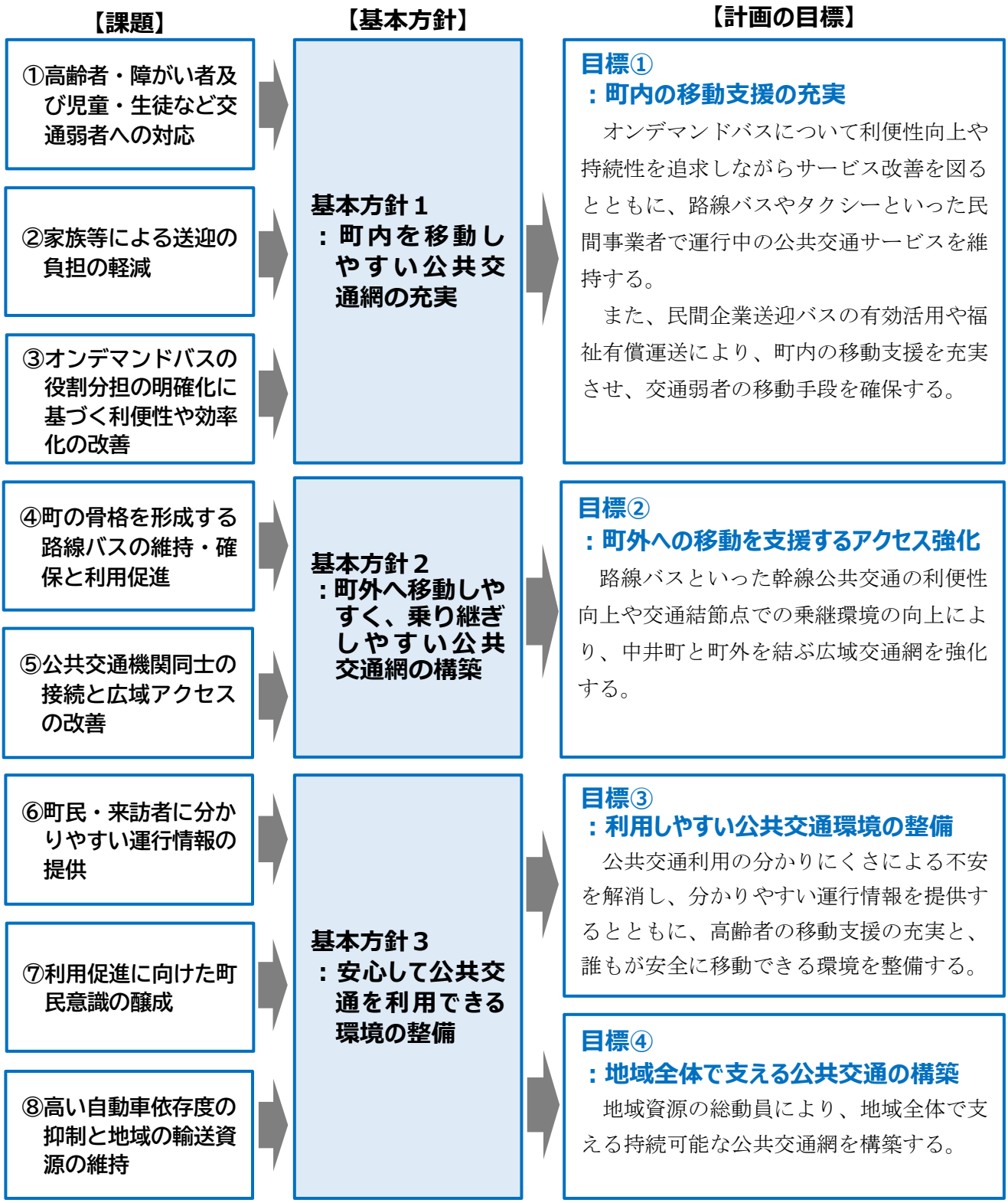
役割	中井町には鉄道駅がないため、最寄り駅の JR 東海道線二宮駅または小田急線秦野駅までは民間路線バスが運行しており、これを補完し、主に公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う役割として重要な交通である。
維持・確保策	路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高め、定住・交流を促進するまちづくりのツールとして、オンデマンドバスの維持・確保のため、町の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■公共交通ネットワークイメージ



（3）計画の目標

３つの地域公共交通の基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。



5　目標達成のための実施事業

（1）実施事業

４つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本方針	目標	事業名	実施主体							実施時期（年度）				
			中井町	神奈川県	交通事業者 バス	交通事業者 タクシー	地域	関係団体・企業	近隣市町	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和１０年
1 町内を移動しやすい公共交通網の充実	①町内の移動支援の充実	事業１ ：オンデマンドバスの利便性向上	○			○				検討→			実施→	
										予約システムの変更・検討→				
											新規車両導入→			
											キャッシュレス決済→			
											補助金活用→			
		事業２ ：タクシーの利用促進	○			○					周知・ＰＲの実施→			
2 町外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築	②町外への移動を支援するアクセス強化	事業３ ：路線バスの利便性向上及び利用促進	○		○			○	○	利便性向上検討・実施→				
										検討→		待合環境の改善実施→		
										ｻｲｸﾙｱﾝﾄﾞﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ周知ＰＲ・拡充→				
										検討→	乗継運賃割引等実施→			
		事業４ ：交通結節点の機能強化	○		○						検討→		ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ実施→	
3 安心して公共交通を利用できる環境の整備	③利用しやすい公共交通環境の整備	事業５ ：公共交通マップの作成・配布	○		○	○				作成→	データ更新（随時）→			
		事業６ ：利用しやすい車両の導入促進			○	○					更新検討・順次導入→			
		事業７ ：MaaＳの取組み研究	○		○	○	○				研究・実施→			
		事業８ ：運転免許自主返納促進のための支援	○					○			周知・ＰＲ→			
											加盟店等推進→			
	④地域全体で支える公共交通の構築	事業９ ：公共交通への利用転換の促進	○		○	○	○			検討→		実施→		
		事業10 ：企業送迎バス等から路線バスへの転換可能性等の検討	○					○			検討→			
		事業11 ：企業・事業所向けエコ通勤の推進	○		○			○		検討→	広報啓発活動実施→			
										検討→		表彰制度実施→		
		事業12 ：商業施設等との連携サービスの導入	○		○			○		検討→			実施→	
		事業13 ：運転手の確保策の実施	○		○	○				検討→		実施→		

（２）実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施スケジュールを整理する。

目標①　町内の移動支援の充実

【事業１】オンデマンドバスの利便性向上

オンデマンドバスについては、ターゲット層や役割分担などを改めて明確化しながら、運行形態、運行システムの他、運行日、運行時間帯などの運行サービスの見直しや、予約システムの変更について検討する。また、運賃については基本運賃のみであるが、利用者の利便性向上を促すため、路線バスとの乗継運賃割引、一日乗車券、往復割引運賃及び運転免許自主返納者割引などの運賃制度について検討する。合わせて、運賃の支払い方法として利便性向上を図るため、キャッシュレス決済システムを導入する。

さらに、運行車両については、乗合率が 33.0%と低いことや、交通事業者アンケート調査でも１名利用が多いなどの指摘があることや、運転手の確保の観点から普通自動車免許で運行が可能となるよう、車両のダウンサイジングによる新規車両を導入する。

なお、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、町民ニーズを把握しながら「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保・維持を目指す。

【実施主体】町、オンデマンドバス運行事業者（タクシー事業者）

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
運行サービスの見直し	検討 →			実施 →	
予約システムの変更・検討	→	→	→	→	→
新規車両購入・導入	→	→	→	→	→
キャッシュレス決済システムの導入	→	→	→	→	→
地域内フィーダー系統補助金の活用	→	→	→	→	→

■現行のオンデマンドバス事業及び実施主体の概要

路線名	オンデマンドバス
地区	中井町全域及び秦野赤十字病院（秦野市）
事業許可区分	一般乗合（区域運行）
運行態様	予約制・乗合
実施主体	中井町（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

【参考】地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援（補助率：１/２）。

（主な補助要件）

・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者等による運行であること
・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
・乗車人員が２人/１回以上であること
・経常赤字であること

【事業２】タクシーの利用促進

タクシーの利用促進に向けて、町ホームページや「公共交通マップの作成・配布（事業５）」などにより、タクシーサービスの事業者概要や運賃等や、タクシー配車アプリなどタクシー事業者で実施中の取組みについて、周知・情報提供を行う。

【実施主体】町、タクシー事業者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
周知・ＰＲの実施	→	→	→	→	→

目標② 町外への移動を支援するアクセス強化

【事業３】路線バスの利便性向上及び利用促進

路線バスについては、現行サービスの維持が厳しい状況の中で、オンデマンドバス、企業送迎などとの役割分担を踏まえ、利用実績や企業への通勤需要の可能性などを探りながら、「企業送迎バス等から路線バスへの転換可能性検討（事業 10）」や「企業・事業所向けエコ通勤の推進（事業 11）」の取組み状況とも連携を図りつつ、利便性向上に向けた検討を行う。

路線バスの利用促進に向けて、「公共交通マップの作成・配布（事業５）」や、「商業施設等との連携サービスの導入（事業 12）」を行うとともに、公共施設や商業施設など利用が多いバス停を中心に、施設管理者などと連携・協力しながら、利用者が安全で快適にバス待ちが出来るよう、ベンチ・上屋など待合環境の改善を行う。

また、路線バスの利用拡大により、自転車から路線バスへの乗り継ぎを図るため、現在実施中のサイクルアンドバスライド４箇所（中井町役場入口、井ノ口小学校前、原、北田）について周知・ＰＲを行うとともに、設置箇所の拡充について地権者などと協議・調整を図りながら検討・実施する。

さらに、路線バスとオンデマンドバスとの利便性向上に資するよう、乗継運賃の割引等について検討・実施する。

路線バス沿線の企業・事業所に対し、「企業送迎バス等から路線バスへの転換可能性検討（事業 10）」や「企業・事業所向けエコ通勤の推進（事業 11）」により、利用促進を行う。

【実施主体】町、バス事業者、近隣市町、企業、店舗など

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
路線バスの利便性向上			検討・実施		
待合環境の改善	設置箇所検討			実施	
サイクルアンドバスライドの周知・ＰＲ					
サイクルアンドバスライドの拡充検討・実施					
乗継運賃割引等の導入	検討		実施		

▲中井町役場入口バス停（サイクルアンドバスライド）

【事例】富士市・路線バスとデマンドタクシー等の乗継運賃割引

コミュニティ交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）⇔路線バス、コミュニティ交通同士を乗り継ぐ場合、１回当たり 50 円（小学生・障害者手帳所持者は 30 円）割引。１乗車デマンドタクシーは300～500 円、コミュニティバスは 200 円

（利用方法）

・先に乗った車両で、運転士に次へ乗り継ぐことを伝える

・乗り継ぎ割引券（当日のみ有効）を受け取る

・後に乗った車両で支払うときに利用し、割引券を差し引いた運賃を支払う

【事業４】交通結節点の機能強化

交通結節点である中井町役場周辺と井ノ口公民館周辺は、自動車利用による二酸化炭素の排出量の抑制を図るため、パークアンドバスライドの導入などにより、乗り換え利便性向上に取り組む。

令和４年度に整備したサイクルアンドバスライドについて、多様な情報媒体を活用し、周知・ＰＲを行う。

【実施主体】町、バス事業者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
パークアンドバスライドの導入		検討	→	実施	→

目標③　利用しやすい公共交通環境の整備

【事業５】公共交通マップの作成・配布

町民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、路線バス、オンデマンドバス、タクシー及び民間事業所で実施中の福祉有償運送の運行概要などの情報を網羅した「公共交通マップ」を作成・更新し、広く配布する。

【実施主体】町、バス・タクシー事業者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
公共交通マップの作成・配布	作成 →		データ更新（随時）		→

【事例】大井町・公共交通マップ

【事業６】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

路線バス、タクシー車両について国の補助制度を活用し、乗り降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入を促進する。

【実施主体】バス・タクシー事業者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
更新検討・順次導入	→	→	→	→	→

【事業７】MaaSの取組み研究

国土交通省では、地域が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいる。

町民や来訪者が、町内外の目的地までの地域公共交通や目的地側の施設情報などについて、乗継検索、施設の予約、支払いなどを一括してできるなど、利用しやすい地域公共交通とするためのMaaSの取組について導入可能性を検討し、推進する。

【実施主体】町、バス・タクシー事業者、施設など関係者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
MaaSの取組み研究	→	→	→	→	→

【事業８】運転免許自主返納促進のための支援

高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、神奈川県警察で実施中の「高齢者運転免許自主返納サポート」について、町ホームページや広報紙、「公共交通マップの作成・配布（事業６）」などの情報媒体を活用したＰＲ活動を積極的に行う。

また、企業や団体に対し、「神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会」への加盟を推進する。　※現在は加盟団体なし

【実施主体】町、警察署

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
周知・ＰＲ	→	→	→	→	→
加盟店等の推進	→	→	→	→	→

目標④　地域全体で支える公共交通の構築

【事業９】公共交通への利用転換の促進

将来的な利用者となる小・中学生や高齢者を対象に、路線バスやオンデマンドバスの車両を使用した乗車マナーやルール、車内における事故防止などを学習する乗り方教室を開催するとともに、二酸化炭素排出量の削減などにも配慮し、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促進する。

【実施主体】町、バス・タクシー事業者、地域

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
乗り方教室の開催	検討 →		実施		→

【事例】伊勢原市・路線バス乗り方教室

市内児童を対象に、路線バスの利用方法等の体験学習を通じて、交通安全への理解を深めるとともに、路線バスを身近に感じてもらうことで利用機会の増加及び将来の移動手段の一つとして自然に選択するような意識の醸成を図っていくため、乗り方教室を開催。

【事業 10】企業送迎バス等から路線バスへの転換可能性等の検討

町内に立地する企業・事業所を対象に、通勤時の移動手段、企業送迎バスの利用実態（座席の空きスペースの有無など）や運用方法等を把握した上で、企業送迎バスや自家用車等から路線バスへ転換するための課題や条件等について協議・調整を図りながら、その可能性を検討するとともに、複数企業による共同運行や、企業送迎バスへの混乗化など効果的な有効活用方法を検討する。

【実施主体】町、企業

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
企業送迎バス等から路線バスへの転換可能性等の検討			検討 →		

【事業 11】企業・事業所向けエコ通勤の推進

町内には多くの企業・事業所が立地しており、社会的責任（ＣＳＲ）やＣＯ^{2}削減などによる環境負荷の低減、従業員の健康増進などの観点から、企業・事業所向けエコ通勤啓発リーフレットの配布など広報啓発活動を実施するとともに、参加企業への表彰制度の検討などにより、エコ通勤を推進する。

【実施主体】町、企業、バス事業者

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
広報啓発活動の実施	検討 →		実施 →		
表彰制度の導入	検討 →			実施 →	

【参考】企業・事業所向けエコ通勤啓発リーフレット

出典：国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

【事例】秦野市・交通スリム化協力事業所等表彰制度

交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進及び二酸化炭素排出量の削減に向け、市民及び行政と協働して、エコ通勤など他の模範となる優れた交通環境対策に取組む事業所等を表彰している。

事業所自主参加型エコ通勤デーへの参加は事業所を単位に登録を行っている。

【事業 12】商業施設等との連携サービスの導入

まちの賑わいの創出を促すため、店舗、病院などといった目的地となる施設と連携し、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など連携サービスを導入する（帰りのオンデマンドバス切符の進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

【実施主体】町、バス事業者、店舗など

【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
商業施設等との連携サービスの導入	検討 →			実施 →	

【事例】守谷市・デマンド交通と商業施設との連携サービス

デマンド乗合交通（65 歳以上：300 円）を利用してジョイフル本田守谷店へ行くと、お買い物金額に応じてデマンド乗合交通で利用できる割引券（ジョイフル本田守谷店への往復限定）を進呈。

ジョイフル本田守谷店のレシートの金額 1,000 円毎に割引券１枚（100 円分）が進展される。レシートの上限金額は 30,000 円。

【事例】小田原市・バス de おでかけプロジェクト

商業者、バス事業者及び行政による連携モデル事業として、平成 27 年度から実施中（期間限定）。

○配布対象：ダイナシティ専門店、イトーヨーカドー小田原店で１日税込 2,000 円以上（合算可）の買い物した人。

○配布方法：ダイナシティウエスト１階インフォメーション、ダイナシティイースト１階イトーヨーカドーサービスカウンターでお買い上げのレシートを確認し、税込 2,000 円ごとに１枚（最大２枚まで）バス無料乗車券を配布。（両場所とも１日につき先着 50 枚に限る）

○利用条件

・利用期間内にバス無料乗車券１枚につき１回利用可

・箱根登山バス、富士急湘南バスのみ利用可

・ダイナシティ停留所または小田原東郵便局前停留所で、乗車または下車する場合のみ利用可（乗換え不可）

○利用方法：バスに乗車する際に整理券を取り、下車する際に、整理券とともに、バス無料乗車券を運賃箱へ入れる。

【事業 13】運転手の確保策の実施

バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、交通事業者アンケート調査でも運転手の不足や高齢化による退職者の増加が指摘されている。

そのため、「広報なかい」への掲載や高校・大学生などインターンシップによる働きかけなど多様な媒体を活用しながら、周知について検討し、実施する。

【実施主体】町、バス・タクシー事業者

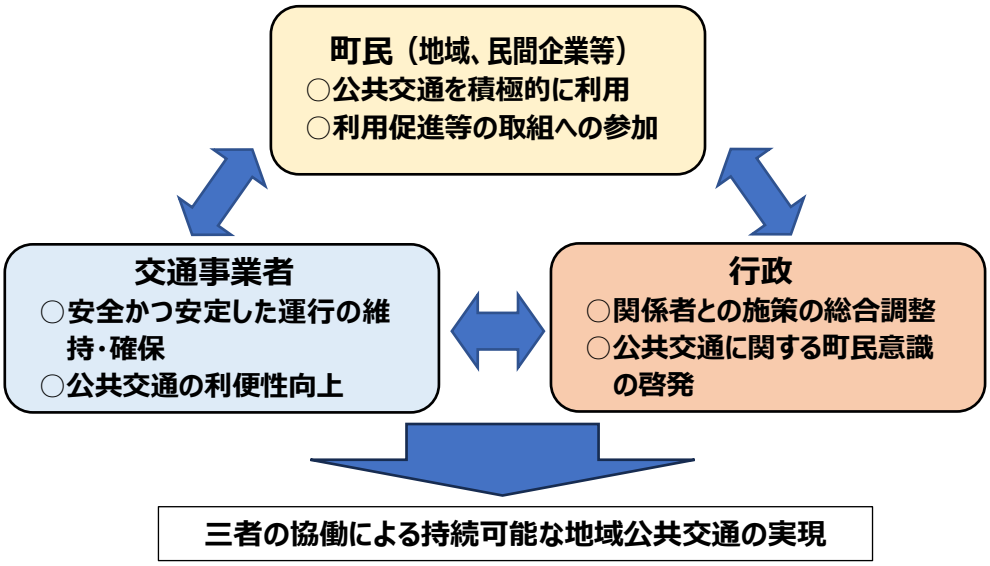
【実施スケジュール】

実施項目	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
運転手の確保策の実施	周知検討 →		実施		→

（3）事業推進に向けた実施体制

前項で掲げた事業の円滑な推進にあたっては、地域公共交通を支える「町民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

■町民・交通事業者・行政の役割分担



【町民（地域、民間企業等）】

町民は地域公共交通の利用者として、利用促進に関する取組への主体的な参画により、地域公共交通の利便性の向上と持続可能性に協力する。また、移動の目的地となる施設（民間企業等）は地域公共交通の利用促進に協力する。

【交通事業者】

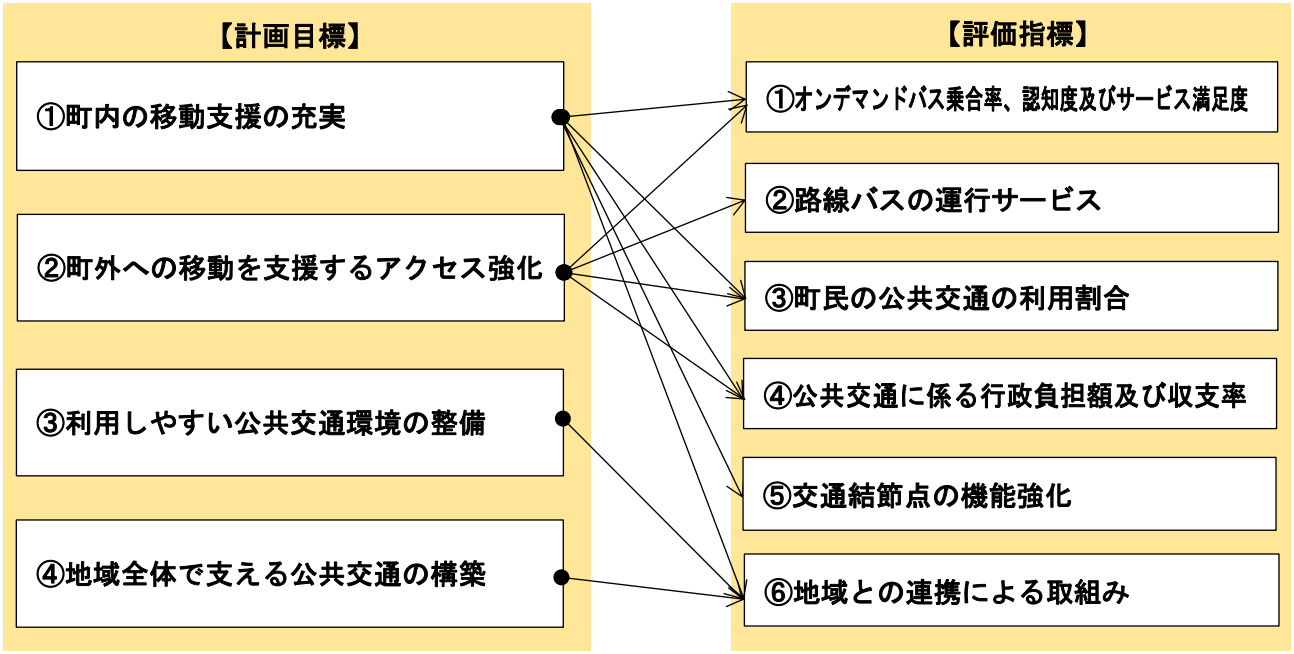
交通事業者は安全かつ安定した運行を維持・確保し、提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上と利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。

【行政】

行政は限られた輸送資源の中で効率的な運行となるように、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通に取り組む。

（４）計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

①オンデマンドバス乗合率、認知度及びサービス満足度

オンデマンドバスは、運行サービスの見直しや予約システムの検討・実施、キャッシュレス決済システムの導入により利便性向上を図り、乗合率の向上や運行サービスの満足度の向上を目指す。また、「公共交通マップ」の作成・配布により、分かりやすい運行情報を提供し、認知度の向上を目指す。

②路線バスの運行サービス

路線バスは、待合環境の改善やサイクルアンドバスライドの拡充、路線バスとオンデマンドバスとの乗継運賃割引の導入、商業施設等との連携サービスの導入など利便性向上に資する施策を展開するとともに、運転免許自主返納者の促進や乗り方教室、エコ通勤の実施などソフト施策との一体的な実施により、利用者増進を図ることによって現行サービス水準の維持を目指す。

③町民の公共交通の利用割合

路線バスは運行サービス水準の維持を基本に、町民や企業・事業所等の利用を高めながら、路線バスの利用者割合の向上により、路線バス利用者数について令和４年度実績の維持を目指す。

また、タクシーに対する周知・情報提供により、タクシー利用者割合の向上を目指す。

④公共交通に対する行政負担額及び収支率

オンデマンドバスの運行サービスの見直しにより、利用者一人当たり運行経費や収支率の改善を目指す。

⑤交通結節点の機能強化

サイクルアンドバスライドやパークアンドバスライド、待合環境の改善の整備を進め、交通結節点での機能強化を目指す。

⑥地域との連携による取組み

地域や企業などと連携し、地域公共交通と協働による取組みの向上を目指す。

■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 （令和 10 年度）
①オンデマンドバス乗合率、認知度及びサービス満足度	オンデマンドバスの乗合率	32.3%（R04）	35%
	オンデマンドバスの認知度　※１	90.4%（R04）	95%
	オンデマンドバスの運行サービス満足度※２	51.7%（R04）	55%
②路線バスの運行サービス	朝ピーク時（６～９時台）運行本数（平日）※３		
	・中井町役場入口　秦野駅方面	３本/時	３本/時
	二宮駅方面	５本/時	５本/時
	・井ノ口小学校前　秦野駅方面	８本/時	８本/時
	二宮駅方面	４本/時	４本/時
	オフピーク時（10~16 時台）運行本数（平日）※３		
	・中井町役場入口　秦野駅方面	２本/時	２本/時
	二宮駅方面	３本/時	３本/時
	・井ノ口小学校前　秦野駅方面	５本/時	５本/時
	二宮駅方面	２本/時	２本/時
	夕方ピーク時（17~19 時台）運行本数（平日）※３		
	・中井町役場入口　秦野駅方面	３本/時	３本/時
	二宮駅方面	３本/時	３本/時
	・井ノ口小学校前　秦野駅方面	６本/時	６本/時
	二宮駅方面	３本/時	３本/時
③町民の公共交通の利用割合	路線バス利用者数　※４	1,572 千人/年（R04）	1,572 千人/年
	鉄道駅までの路線バスの利用者割合　※５	34.6%（R04）	40%
	路線バス利用者割合　※６	18.5%（R04）	25%
	タクシー利用者割合（町内＋町外）　※６	2.6%（R04）	5.0%
④公共交通に係る行政負担額及び収支率	オンデマンドバスの（利用者一人当たり）運行経費　※7	3,841 円（R04）	3,800 円
	オンデマンドバスの収支率	4.4%（R04）	4.5%
⑤交通結節点の機能強化	サイクルアンドバスライドの導入箇所数	４箇所（R04）	６箇所
	パークアンドバスライドの導入箇所数	－	１箇所
	バス待ち環境実施個所数	５箇所（R04）	８箇所
⑥地域との連携による取組み	町内の加盟店舗数（神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会）	０件（R04）	３件
	エコ通勤表彰制度事業所数	－	２事業所
	商業施設等との連携による導入件数	－	１件
	運転手確保策の実施回数	－	延４回

※１　町民アンケート調査（令和４年 11 月）で、認知度として「知っていた」と回答した割合

※２　オンデマンドバス登録者アンケート調査（令和４年 11 月）で、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合

※３　各ピーク時間帯の中で、最も多い時間帯の運行本数

※４　町内を運行する路線バス全ての利用者数

※５　町民アンケート調査（令和４年 11 月）で、鉄道駅までの利用交通手段（最も多い＋次に多い）で「路線バス」と回答した割合

※６　町民アンケート調査（令和４年 11 月）で利用頻度として「月に２～３日」以上と回答した割合

※７　運行経費（車両購入費を除く）÷乗車人数

6　計画の達成状況の評価

（1）目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「中井町地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

このため、社会情勢を踏まえ、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「ＰＤＣＡサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のＰＤＣＡサイクルの実行は、「中井町地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（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、「毎年実施するＰＤＣＡ」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するＰＤＣＡ」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

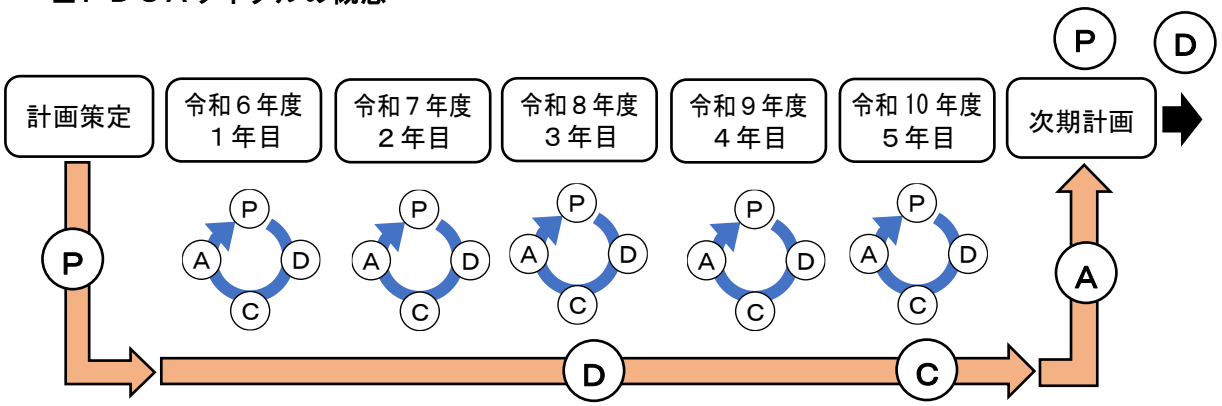
○事業実施状況の評価（年に１回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



■各ＰＤＣＡサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
Ｐ（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	中井町地域公共交通計画の策定
Ｄ（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
Ｃ（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
Ａ（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	中井町地域公共交通計画の見直しの検討

（2）評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるＰＤＣＡサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和 10 年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

項目		令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度
関連調査評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	町民アンケート調査					○
	オンデマンドバス登録者アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
中井町地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
町民アンケート調査	・回答者の属性 ・外出時の車での送迎の状況 ・日常生活の移動実態、自動車・バイク（原付含む）運転状況 ・公共交通（路線バス、鉄道、オンデマンドバス、タクシー）の利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
オンデマンドバス登録者アンケート調査	・利用実態 ・オンデマンドバスと路線バスとの乗継状況 ・オンデマンドバスの利用方法 ・オンデマンドバスが利用できない時の対応 ・オンデマンドバスの運行サービス満足度