

# 持続可能な生活交通のあり方

## (1) 公共交通の果たすべき役割・位置付け

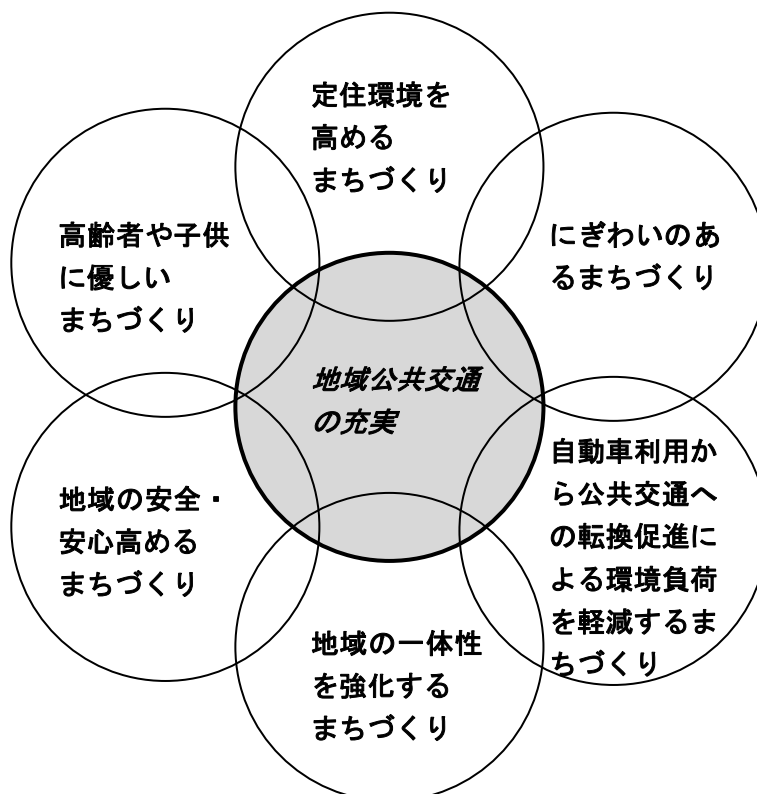
中井町の身近な公共交通である路線バスは、車社会の進展や少子高齢社会の進行など社会情勢の変化により、利用者は減少し、路線バスの存続が危ぶまれている中で、「町民の生活交通手段の確保や高齢者や児童・生徒等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」であることを位置付け、公共交通の果たすべき役割を明確化することが重要である。

公共交通の役割は、町の最上位計画である「第五次中井町総合計画後期基本計画（平成 23 年 3 月策定）」や「中井町都市マスタープラン（平成 21 年 3 月改訂）」の公共交通の位置付けを踏まえ、公共交通の現状や町民ニーズへの対応等から次の役割を果たすことが期待される。

<p>第五次中井町総合計画後期基本計画（平成 23 年 3 月策定）</p>	<p><b>【将来像】</b> 水と緑、人がきらめく 住んでみたいまち  <b>【基本目標】</b> にぎわいと活力のあるまち  <b>【施策方針】</b> 定住環境を高める公共交通の充実  ①バス交通の充実  ②公共交通サービスの拡充</p>
<p>中井町都市マスタープラン（平成 21 年 3 月改訂）</p>	<p><b>【将来都市像】</b> 住む人が誇りを持てる 潤いと活力のあるまち  <b>【都市づくりの目標】</b> 快適性、利便性のあるまちづくり  <b>【公共交通の整備方針】</b>  ①路線バスの維持及び利便性の向上  ②新たな公共交通システムの導入の検討</p>



### 【地域公共交通の充実とまちづくりとの関係】



## (2) 生活交通に関する基本方針の検討

生活交通を取り巻く課題や公共交通の果たすべき役割を踏まえ、次の観点から持続可能な生活交通の実現を進めていく。

### ①高齢者等交通弱者に対する移動手段の確保

中井町の総人口は平成22年10月1日現在、10,010人で、中井町都市マスタープランで目標とする人口フレームでは定住環境を高める公共交通の充実により、平成40年に計画人口12,000人を目標に掲げている。

一方、年齢3区分別人口は年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向で、高齢人口（65歳以上）は20年間で2.3倍増加し、総人口に占める構成比も24.4%と増加傾向となっている。

今後、本格的な高齢社会の到来によりマイカーでの移動が困難になる人や運転免許証を返納する人の増加が見込まれる中で、高齢者等交通弱者に対する移動手段の確保を目指す。

図1 ■人口及び世帯数の推移

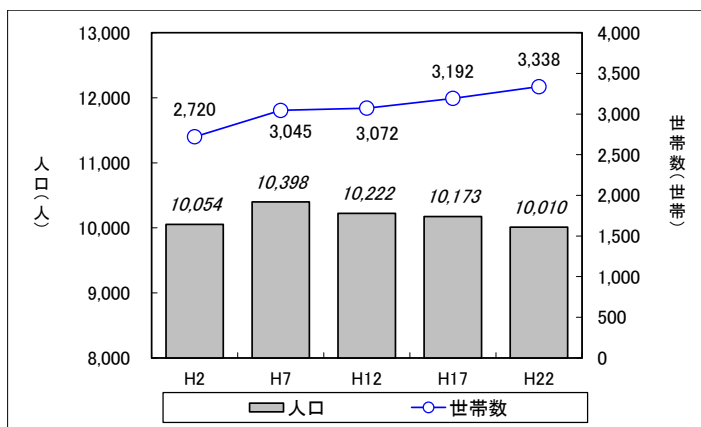
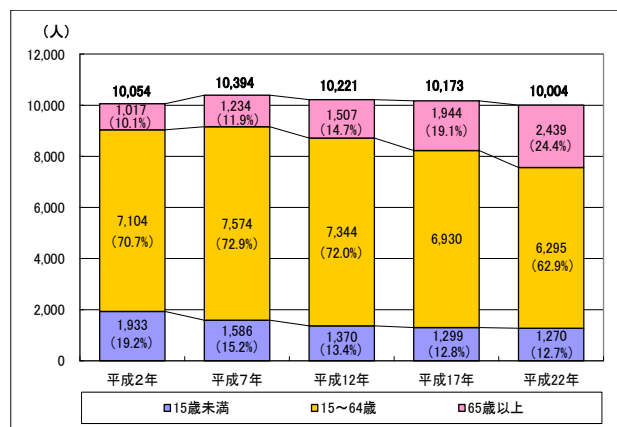


図2 ■年齢3区分別人口構成数(率)



出典：国勢調査(各年10月1日現在) ※図1の人口は「不詳」を含むため、図1と図2の人口の総数は一致しない。

### ②新たな公共交通システムの導入による町全体の公共交通の充実

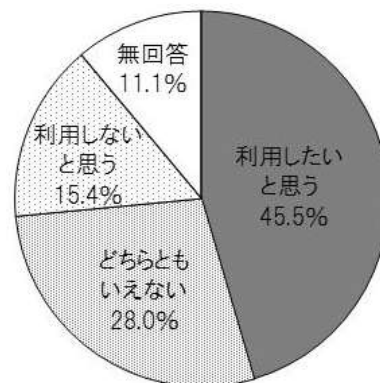
中井町内の公共交通は、民間の路線バスによって支えられているが、公共交通空白地域は広範囲にわたり点在している。

町内には鉄道駅がなく、病院やスーパーなど日常生活に必要な施設も少ない。また、町全体が丘陵地のため山坂道が多く、徒歩や自転車での移動に適さないなど自家用車を利用できない人にとっては移動に支障を来している。

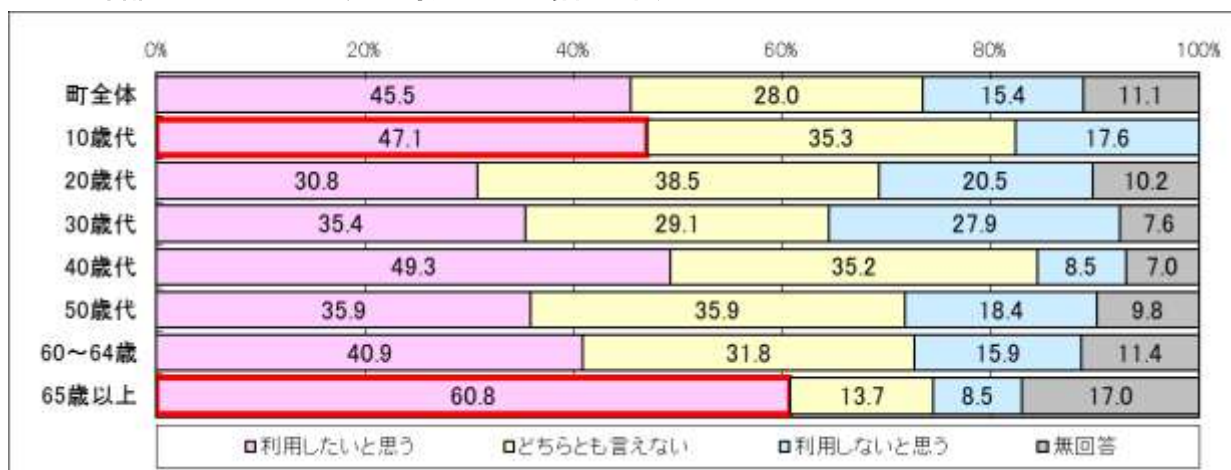
町民アンケート調査では、デマンド型交通システムが導入された場合の利用意向は、「利用したいと思う」が45.5%と最も多く、年代別にみると10歳代や65歳代以上のいわゆる交通弱者と呼ばれる世代を中心に幅広い世代からデマンド交通の利用意向がみられる。

このため、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新たな公共交通システムを導入し、町全体の公共交通の充実を目指す。

図3 デマンド型交通が導入された場合の利用意向



### ■年齢×デマンド型交通が導入された場合の利用意向



### ③民間バス路線の利便性向上と新たな公共交通システムとの連携強化

バス路線は、最寄駅であるJR東海道線二宮駅と小田急線秦野駅をおもな起終点としている。近年、バス利用者は減少傾向にあり、なかでも秦野駅～震生湖～比奈窪線は赤字路線のため、町が運行費補助を行っている。また、二宮駅～比奈窪～高尾線は運行本数が1日に7本で利用者も少ないため不採算路線となっており、民間バス事業者の自主努力により路線が確保されている。

また、中村上・下地区から秦野駅を直通で結ぶバス路線がなく、町内唯一のバスターミナルである比奈窪バス停で乗り換えが必要であるが、周辺に集客施設がないため便益性が低く、乗り換え拠点として十分な機能を発揮していない。

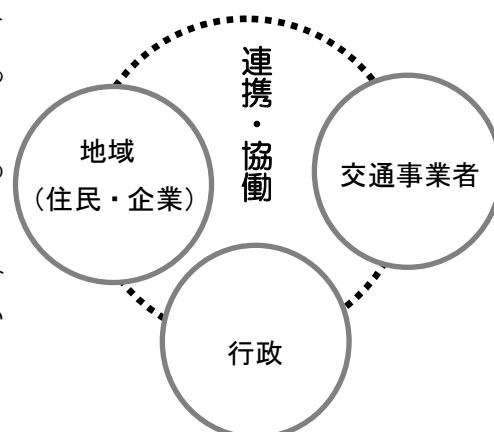
このため、民間バス路線と新たな公共交通システムとの機能・役割の棲み分けにより、相乗的な公共交通の利便性向上を図るとともに、住民・利用者ニーズに合致した乗継拠点の整備、既存ストック（バス停など）を最大限に活用して公共交通相互の連携・強化を目指す。

### ④「みんなで創り、守り、育てる」地域公共交通の実現

新たな公共交通システムを魅力ある、使いやすいものとしていくためには、利用者のニーズを的確に反映し、安定的かつ持続的に提供され続けることが重要である。

住民（地域）、交通事業者、行政等がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働し取り組む必要がある。

そのためには、住民（地域）が地域の公共交通について、「みんなで創り、守り、育てる」という主体者の一員であるという意識を持って関わっていく必要がある。



### (3) 町全体の公共交通網の基本的な考え方

中井町の公共交通は、民間バス路線と新たに導入を検討している交通手段により構成されるが、これら各交通手段の機能を最大限に発揮するために、公共交通機関相互の連携強化を図りながら、効率的で利便性の高い生活交通ネットワークの実現を目指すことが重要である。

このため生活交通システムは、現状の運行サービスや役割等を踏まえ、幹線システム、支線システムに機能分類することで階層的なネットワークの形成を目指す。

各生活交通システムの性格は以下に示すとおりである。

#### ■生活交通システムの機能分類及び性格

機能分類	性格	対象
幹線システム	・幹線システムとは、町内及び周辺市町の拠点施設を連絡する町の骨格を形成するために重要な機能を担う路線。	路線バス（神奈川中央交通㈱、㈱湘南神奈交バス）
支線システム	・地域内の移動サービスを担うことを基本に、幹線システムや拠点施設まで連絡する路線。	新たな公共交通システム
乗継拠点	・乗継拠点とは、幹線システムと支線システムを連絡するバス停で快適に待てる空間機能（上屋、ベンチ等）や、スムーズな乗換機能（乗継時刻の連携等）、地域の案内情報といった機能を備えた拠点。	町役場周辺（比奈窪バスターミナル）、井ノ口公民館、五所宮周辺 ※町外：秦野駅、二宮駅、東名秦野バス停

#### (参考) 乗継拠点の導入機能イメージ例





■生活交通システムのネットワークイメージ図

