

# 中井町地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成24年12月20日

中 井 町



# 【 目 次 】

	頁
<b>序 はじめに</b> .....	<b>1</b>
序-1 計画策定の背景と目的 .....	1
序-2 計画策定フロー .....	2
<b>1 中井町内の公共交通に関する現況整理</b> .....	<b>3</b>
1-1 地域特性 .....	3
1-2 既存公共交通の現状 .....	5
1-3 上位計画における公共交通の位置付けの整理 .....	7
<b>2 地域公共交通アンケート調査の実施</b> .....	<b>9</b>
2-1 町民アンケート調査 .....	9
2-2 企業アンケート調査 .....	15
<b>3 生活交通を取り巻く課題の整理</b> .....	<b>17</b>
<b>4 連携計画の基本的な方針と目標</b> .....	<b>20</b>
4-1 中井町の公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針 .....	20
4-2 中井町地域公共交通総合連携計画の区域 .....	25
4-3 中井町地域公共交通総合連携計画の期間 .....	25
4-4 中井町地域公共交通総合連携計画の目標 .....	25
<b>5 新たな公共交通システム運行計画の策定</b> .....	<b>26</b>
5-1 新たな公共交通システムの需要想定 .....	26
5-2 新たな公共交通システムの運行システム・サービス水準の検討 .....	27
<b>6 目標を達成するために行う事業及び実施主体</b> .....	<b>40</b>
6-1 事業メニュー .....	40
6-2 実施すべき事業 .....	41
6-3 事業一覧 .....	49
6-4 PDCAサイクルに基づく事業評価の実施 .....	50



# 序 はじめに

## 序－１ 計画策定の背景と目的

中井町には鉄道駅がなく、最寄り駅はJR東海道線二宮駅または国府津駅と小田急線秦野駅となり、最寄り駅までは路線バスが運行されているが中村上地区や中村南地区、井ノ口遠藤原地区など広範囲にわたり公共交通空白地域が点在している。また、平成24年度より中井町社会福祉協議会が主体となって、「福祉有償移送サービス事業」を開始している。

中井町の人口は、平成7年以降微減傾向で、「中井町都市マスタープラン（平成21年3月）」の中で定住環境を高める公共交通の充実により人口増加（平成40年：12,000人）を目指している。高齢化率は平成24年5月1日現在、25.08%と増加傾向で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。また、町全体が丘陵地のため坂道が多く徒歩や自転車での移動に適しておらず、高齢者や児童・生徒など自動車を運転できない人の移動に支障を来している。

町の公共交通は唯一の交通手段として民間路線バスが担っているが、一部の路線では赤字路線となっており町が運行費補助をおこなっている。高齢者等の移動支援や外出先へのアクセス改善など日常生活に必要な最低限の交通手段の確保及び住民の移動ニーズに合った交通手段を提供するため、近隣市町との連携強化といった課題解決が求められている。

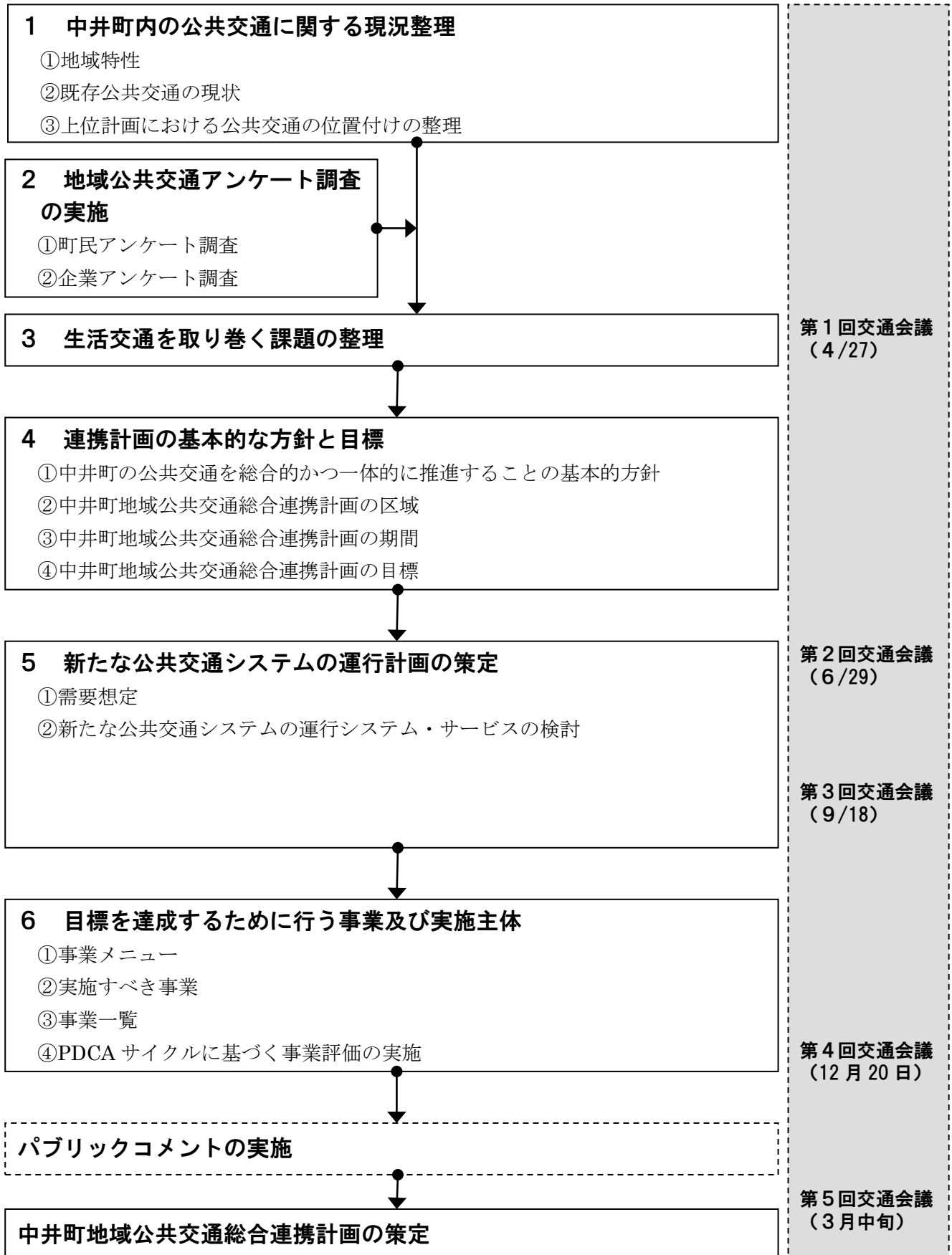
公共交通の充実には、将来に向けた中井町全体の公共交通計画が必要であり、通勤・通学者や高齢者などの利用者や交通空白・不便地区など、地域のきめ細やかなニーズを把握し、既存の公共交通機関と連携して利便性の高い公共交通体系を構築することが必要である。

このため、だれもが移動しやすい持続可能な交通体系をつくるため、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、中井町における公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針や目標、実施すべき事業などを明らかにし、将来に向けた公共交通計画「中井町地域公共交通総合連携計画」を策定する。

## 序-2 計画策定フロー

### ■計画策定フロー

地域公共交通会議



# 1 中井町内の公共交通に関する現況整理

## 1-1 地域特性

### (1) 人口動向 →定住環境を高める公共交通の充実により人口増加を目標

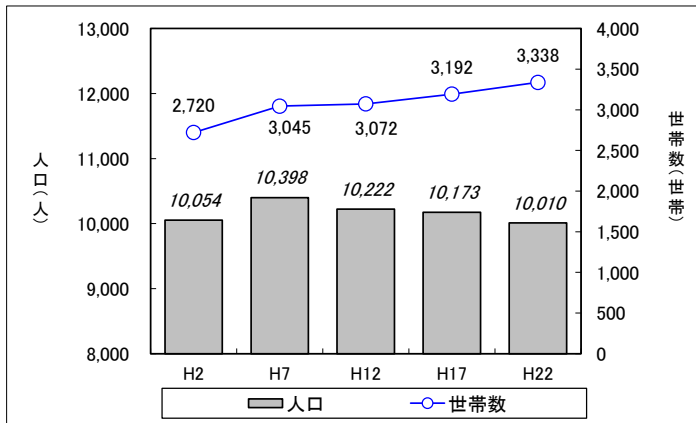
中井町の総人口は、昭和40年以降増加してきたが、平成7年以降微減傾向で、平成22年10月1日現在、10,010人となっているが、「中井町都市マスタープラン（平成21年3月）」の中で目標とする人口フレームは、積極的な定住人口の誘導により、12,000人（平成40年）を目指している。世帯数は、人口減少に反して少しずつ増加傾向で、平成2年から平成22年にかけて20年間で22.7%増加し、3,338世帯（平成22年）となっている。

### (2) 年齢3区分別人口動向 →高齢化の進展

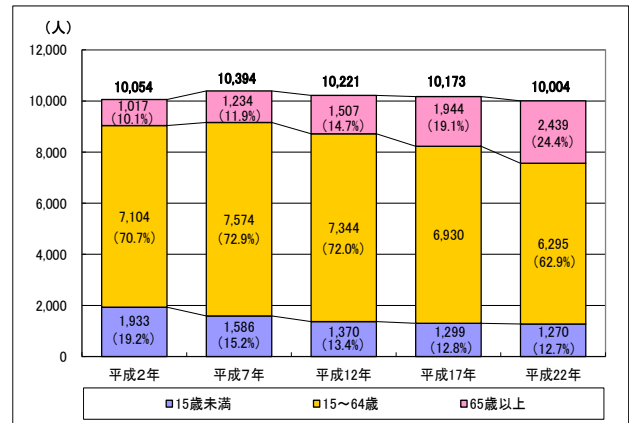
年齢3区分別人口は、年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向で、高齢人口（65歳以上）は20年間で2.3倍に増加し、総人口に占める構成比も24.4%と増加傾向となっている。

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ている。

■人口及び世帯数の推移



■年齢3区分別人口構成数（率）



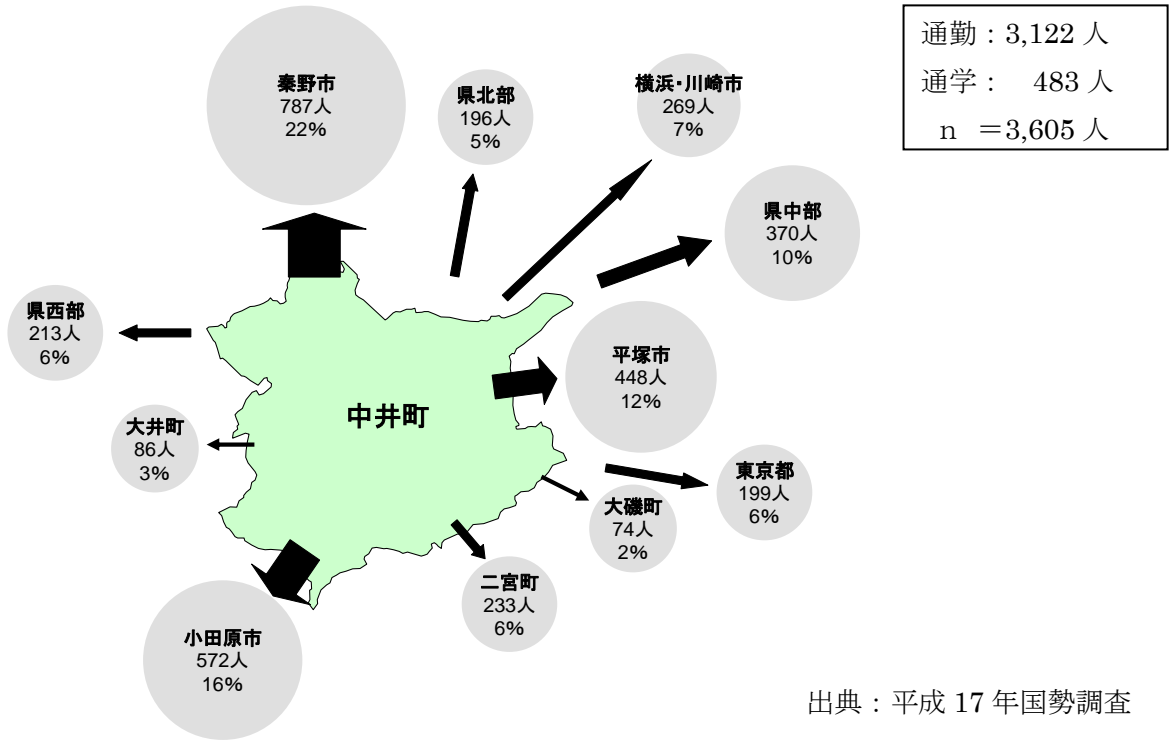
出典：国勢調査 各年10月1日現在 ※総数には「不群」を含むため、年齢3区分別人口を合計しても総数に一致しない。年齢3区分別人口の割合は、分母から不群を除いて算出している。



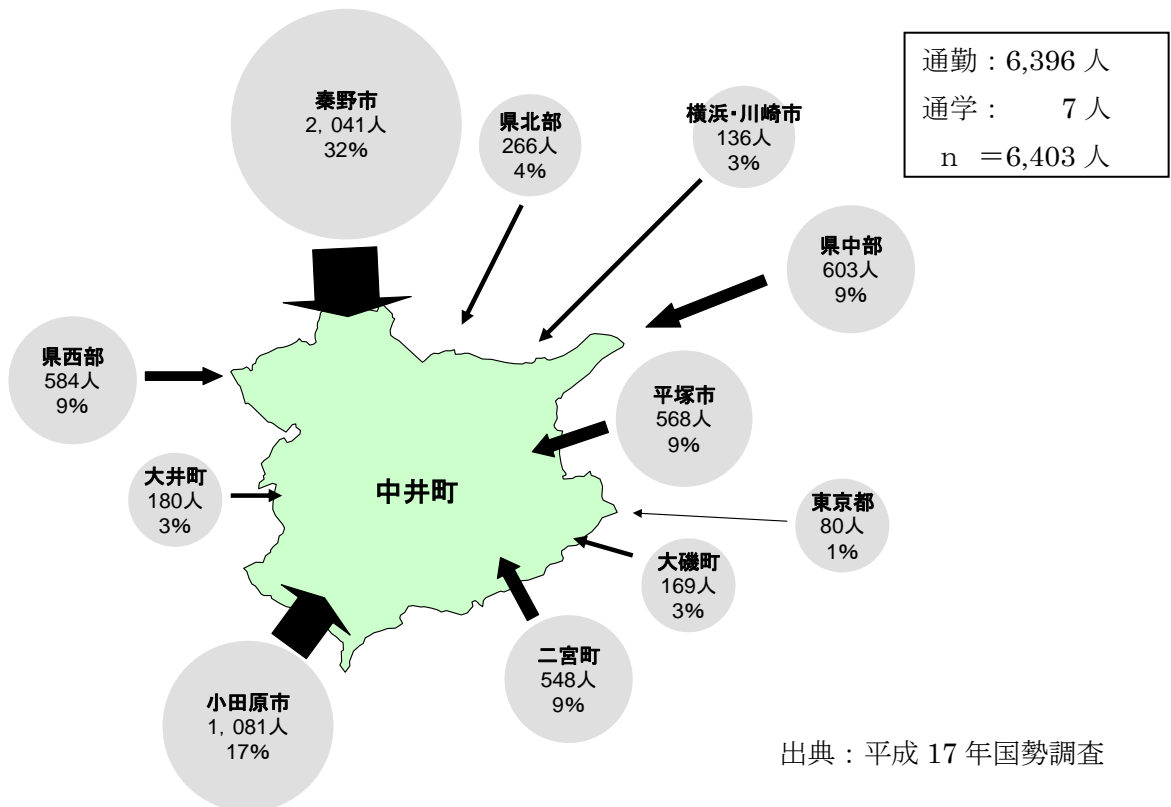
### (3) 通勤・通学動向

通勤・通学による人口流動は、「グリーンテクなかい」など面的整備に伴い、企業立地等による通勤者が増えたため、町外への流出人口より流入人口が大きく上回っている。町外から町内に就業・通学している人が多いのは、秦野市（32%）、小田原市（17%）であり、町内から町外へ就業・通学している人も秦野市（22%）、小田原市（16%）が多くなっている。

#### ■通勤・通学流出状況（平成17年）



#### ■通勤・通学流入状況（平成17年）





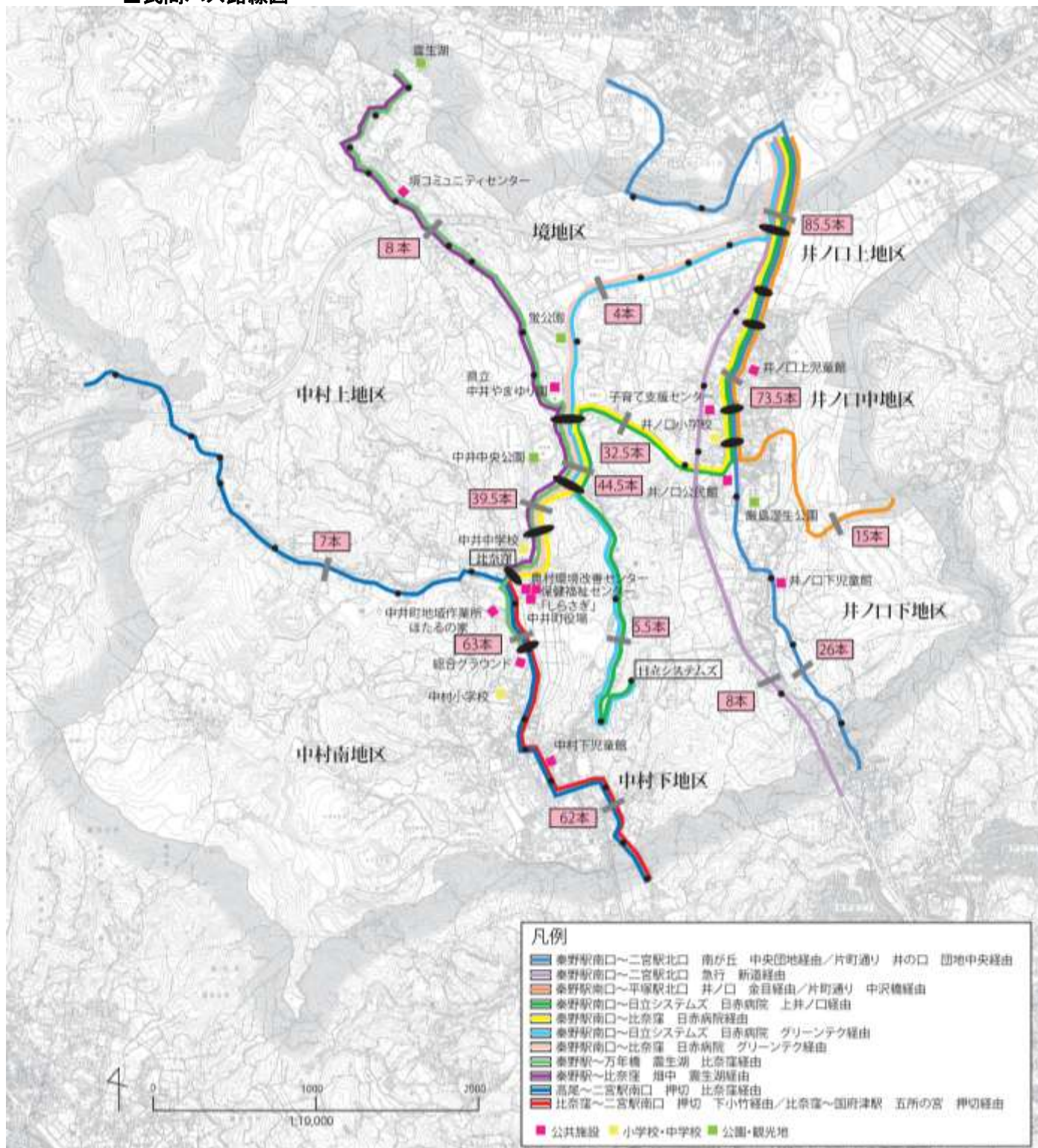
## 1-2 既存公共交通の現状

### (1) 民間バス路線の運行

町内には鉄道駅がなく、最寄りの鉄道駅はJR東海道線二宮駅・国府津駅と小田急線秦野駅となっている。民間バス路線は、町の中心部である比奈窪バスターミナルと秦野駅・二宮駅や、秦野駅と平塚駅・二宮駅を連絡するように運行されている。

秦野赤十字病院と中井町を連絡している路線は36.5本/日運行されているが、中村上地区、中村下地区、井ノ口下地区から直結する路線は通っていない。

■民間バス路線図

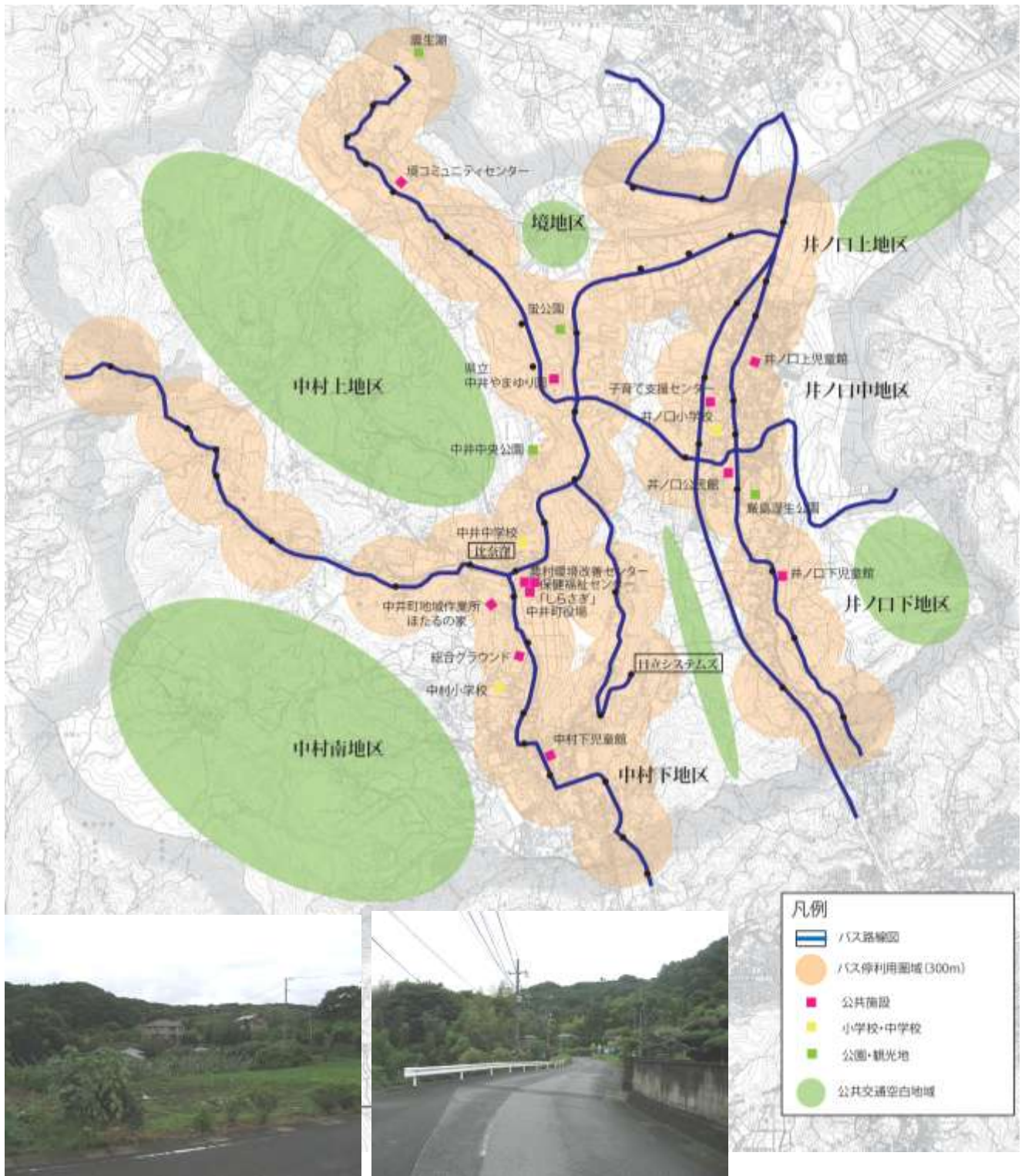


## (2) 公共交通空白地域

中井町は、大きく中村地区、境地区、井ノ口地区の3つに分けられているが、町全体が丘陵地のため坂道が多く、徒歩や自転車での移動は余り適しておらず、高齢者や学生など自動車を運転できない人の移動に支障を来している。

公共交通空白地域（バス停より半径300m以遠のエリア）は、町の北西部の中村上地区をはじめ、中村南地区や井ノ口遠藤原地区などで存在している。

### ■公共交通利用圏域及び空白地域図



▲集落が点在する中村上地区（古怒田）

▲県道77号線・柄沢口バス停付近

### 1-3 上位計画における公共交通の位置付けの整理

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）」及び「中井町都市マスタープラン（平成21年3月改訂）」での公共交通の位置付けを整理する。

#### (1) 第五次中井町総合計画後期基本計画（平成23年3月策定）

**【計画期間】** 基本構想：平成18～27年度、後期基本計画：平成23～27年度

**【将来像】** 『水と緑、人がきらめく 住んでみたいまち』

**【基本目標】**

- ①環境と共生するまち
- ②安心して暮らせるまち
- ③豊かな人間性を育むまち
- ④にぎわいと活力のあるまち
- ⑤町民一人ひとりが力を発揮するまち

#### **【施策方針】：定住環境を高める公共交通の充実**

町民生活を支える公共交通の維持確保に努めます。また、定住環境を高める新たな公共交通の導入を目指します。

- ①**バス交通の充実**：地域住民の交通手段を確保するため、諸施策によりバス路線の維持を図るとともに、バス利用者拡大のため、路線の見直しやサービス向上をバス事業者に働きかけます。
- ②**公共交通サービスの拡充**：町民生活の利便性の向上を図り、定住のための環境を整備するため、福祉有償運送やデマンドタクシーの導入等、公共交通サービスの充実を図ります。また、町内循環バス等の検討や隣接市町との連携・協力による広域的な公共交通対策に取り組めます。

#### (2) 中井町都市マスタープラン（平成21年3月改訂）

**【計画の目標年次と人口】** 目標年次：平成40年（2028年）、計画人口：12,000人

**【将来都市像】** 『住む人が誇りを持てる 潤いと活力のあるまち』

**【都市づくりの目標】**

- 目標1：恵まれた自然を活かした潤いのあるまちづくり【共生】
- 目標2：快適性、利便性のあるまちづくり【快適・利便】
- 目標3：誰もが安心して、一体感をもって暮らせるまちづくり【安心・協働】
- 目標4：魅力と活気のあるまちづくり【活力】

#### **【公共交通の整備方針】**

##### ①**路線バスの維持及び利便性の向上**

路線バスの維持と利便性の向上に向け、バス事業者と協力しながら、路線、運行本数の見直しについて検討を進めます。また、新たな運行形態としてデマンド形式によるバスの運行や、企業等と連携した企業バスの有効利用方策等、新たなバスの運行形態についても調査、研究を進めます。バス停については、ユニバーサルデザインに配慮した改善や駐輪・駐車場の設置等、機能の向上を図ります。

##### ②**新たな公共交通システムの導入の検討**

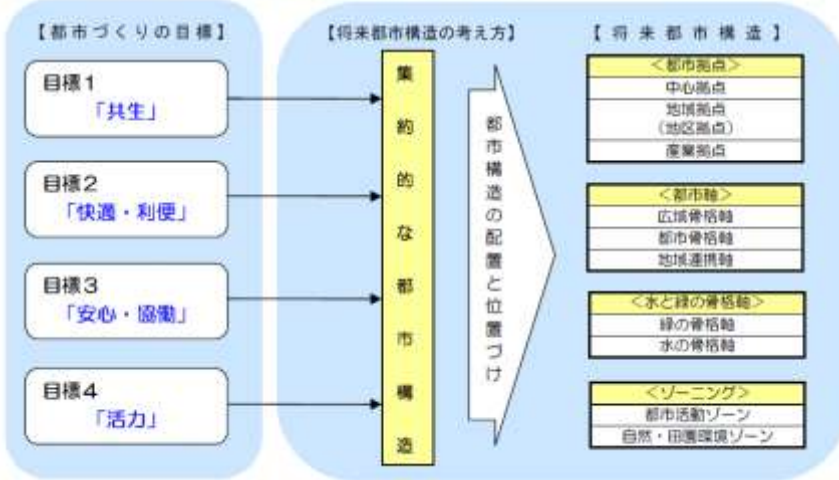
定住人口の誘導をはじめとし、都市づくりの目標を実現するための新規都市機能として、LRT（利便性を高めた路面電車システム）等、新たな公共交通システムの導入について調査・研究を周辺市町と協力し進めます。

## 【将来都市構造の展開】

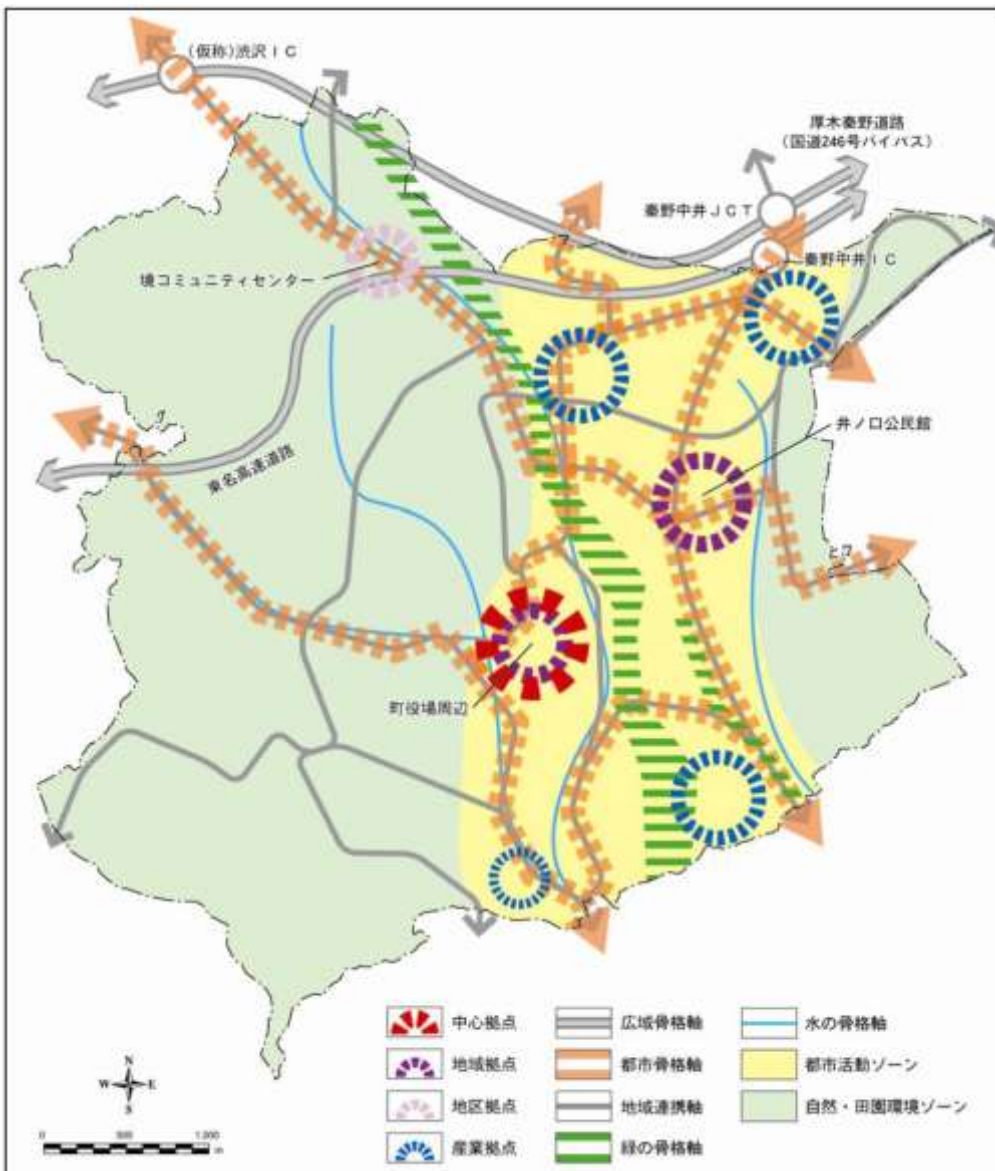
【将来都市像】

住む人が誇りを持てる 潤いと活力あるまち

将来都市像の実現に向けた展開



## ■将来都市構造図



## 2 地域公共交通アンケート調査の実施

### 2-1 町民アンケート調査

中井町民を対象に、日常的な交通行動、公共交通の利用状況及び公共交通の利用意向や改善ニーズ、新しい交通システムの利用意向などを把握することを目的にアンケート調査を行った。

#### ■町民アンケート調査概要

<b>調査方法</b>	調査対象者：住民基本台帳から無作為抽出 15歳以上の町民 1,000人対象 調査方法：郵送配布、郵送回収 調査期間：平成23年9月中旬～9月下旬
<b>回収状況</b>	配布数：1,000票、回収数：539票（回収率：53.9%） ※中村上地区69票、中村南地区59票、中村下地区104票、境地区44票、井ノ口上地区77票、井ノ口中地区118票、井ノ口下地区：66票、地区名無回答2票
<b>調査項目</b>	○回答者の属性（住まいの地区、性別、年齢、職業、運転免許証の有無） ○生活環境（所有または専用で使える乗り物、世帯の自動車保有台数、家族で自動車を運転できる人の有無） ○外出行動（主な外出目的、外出頻度、外出先・所在地、交通手段、鉄道利用、外出・帰宅時間、交通行動の不便さの程度） ○路線バスの利用状況及び満足度（自宅から最寄のバス停までの距離、利用しやすくするための施策、利用頻度、利用目的、バスを利用する理由、運行サービスに対する満足度、今よりも便利になった場合の利用意向） ○新しい交通システムの利用意向（デマンド交通を導入する場合の運行エリアと利用意向、行きたい場所と利用目的） ○自由意見

#### ■地区区分図

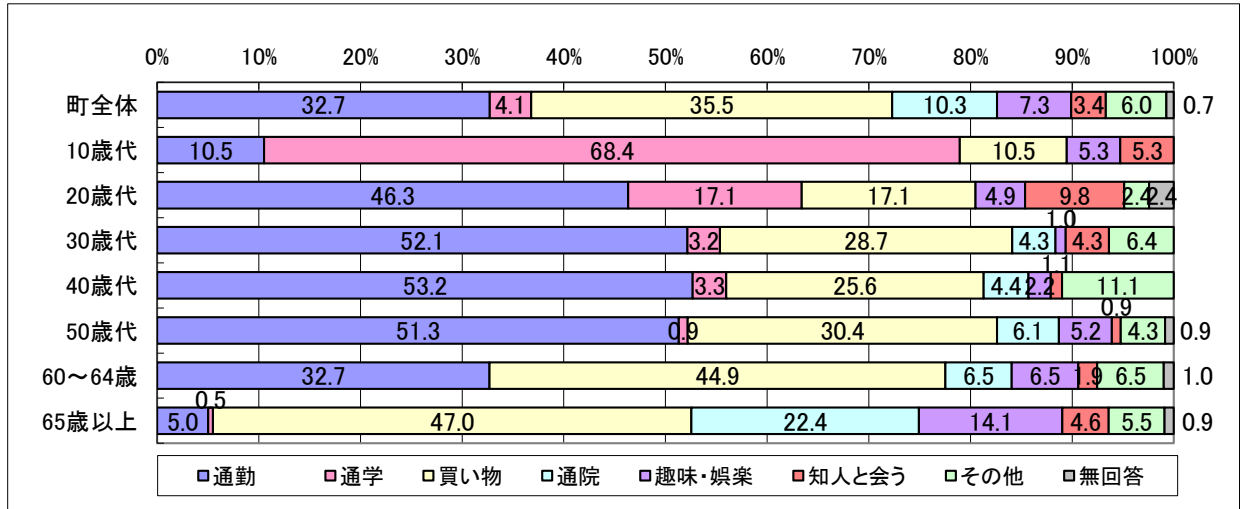


## (1) 外出行動

### ① 主な外出目的

外出目的は、「買い物」が 35.5%と最も多く、次いで「通勤」が 32.7%、「通院」が 10.3%の順となっている。外出目的は、年齢別で見ると 10 歳代は「通学」、20～50 歳代は「通勤」、60 歳以上は「買い物」が多くなっている。

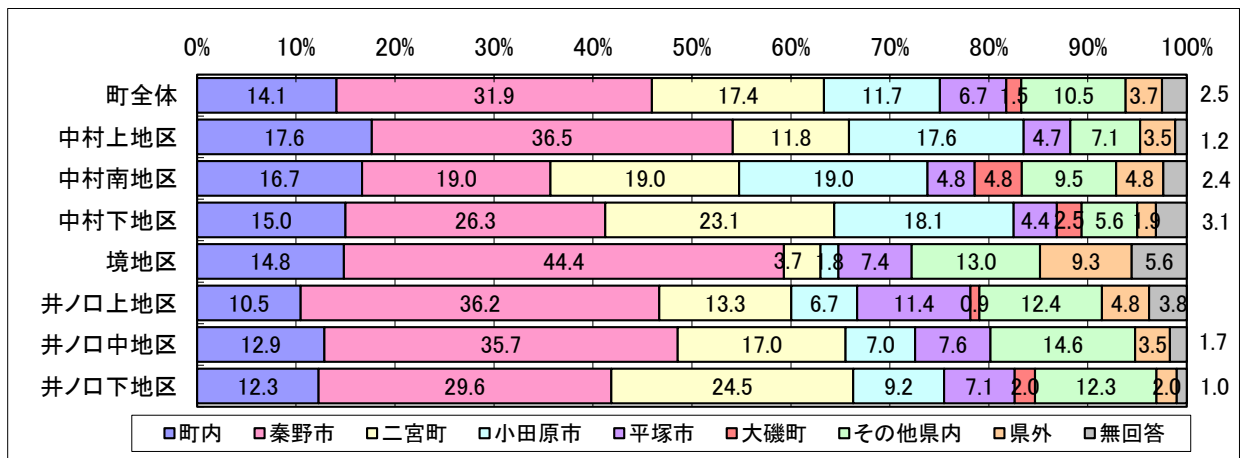
■ 年齢×外出目的



### ② 主な外出先と施設の所在地

町内には、スーパーや病院が少ないため、主な外出先の施設所在地については、「秦野市」が 31.9%と最も多く、次いで「二宮町」17.4%、「町内」14.1%となっている。地区別にみると、中村地区では「小田原市」、井ノ口地区では「平塚市」への外出が他の地区に比べ多くなっている。

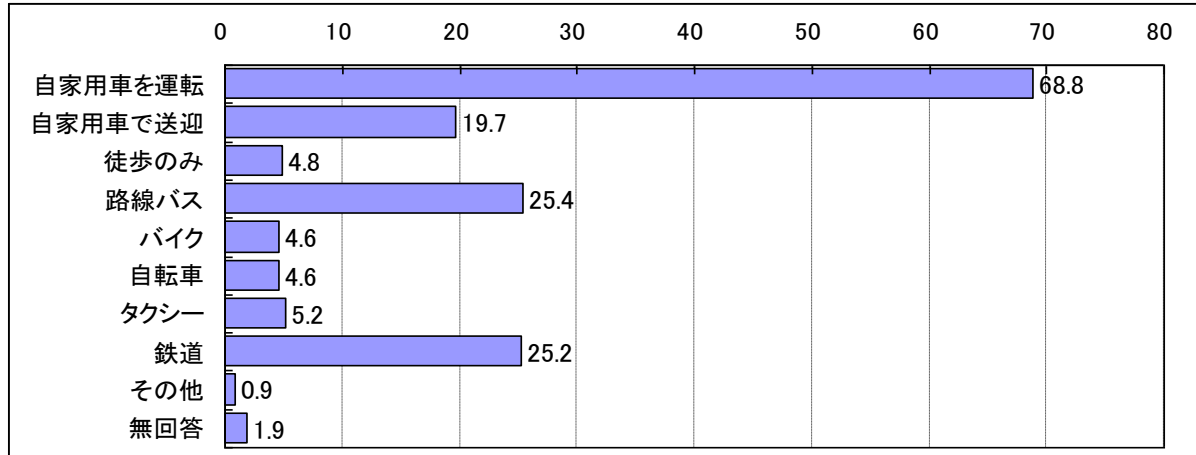
■ 地区×外出先の施設所在地



### ③利用交通手段

外出時の利用交通手段は、「自家用車を運転」が68.8%と最も多く、次いで「路線バス」25.4%、「鉄道」25.2%となっている。地区別にみると、井ノ口中地区と井ノ口下地区で「路線バス」の利用が多い。年齢別にみると10歳代及び65歳以上では、「路線バス」の割合が高くなっている。

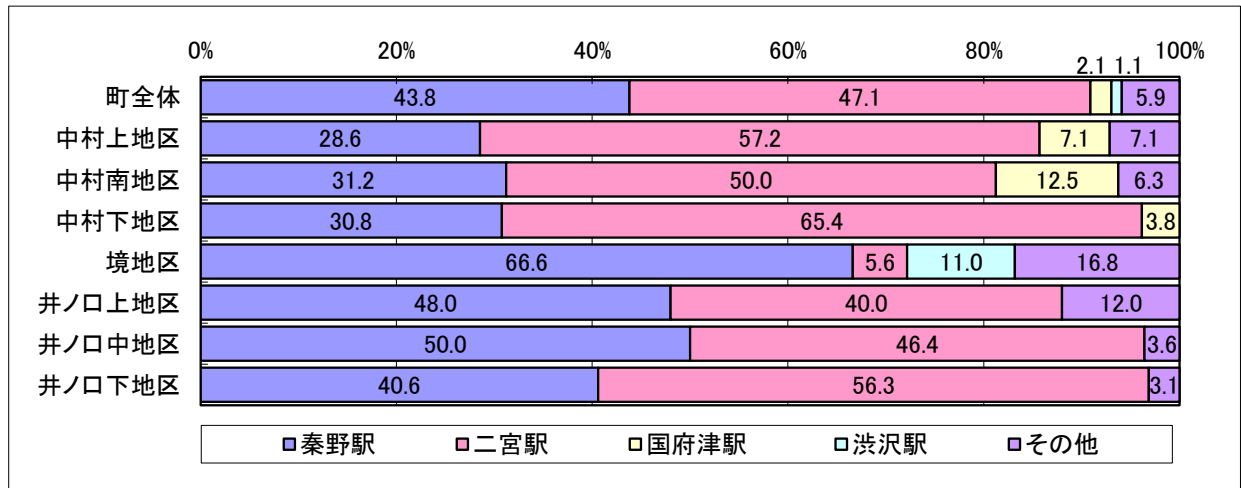
■外出する際の利用交通手段



### ④鉄道利用

鉄道の利用駅については、「二宮駅」が47.1%と最も多く、次いで「秦野駅」43.8%となっているが、境地区においては秦野市に隣接していることから、秦野駅に次いで、「渋沢駅」が11.0%となっている。小田原市に隣接する中村地区では「国府津駅」の利用も見られる。

■地区×鉄道利用駅

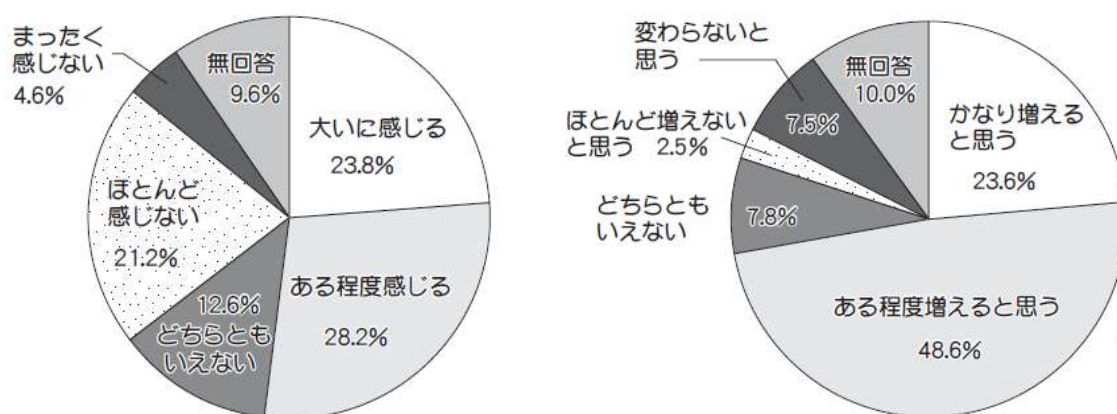


### ⑤ 日常の交通行動の不便さ

日常の交通行動における不便さは、全体の 52.0%が「大いに感じる (23.8%)」、「ある程度感じる (28.2%)」と回答しており、不便と感じている方が半数以上となっている。

日常の交通行動の不便さで「大いに感じる」「ある程度感じる」と回答した方の不便を感じる場所は、「駅」が 78.2%と最も多く、不便さが解消された場合の外出機会の変化については、該当者の 72.2%が「かなり増えると思う (23.6%)」、「ある程度増えると思う (48.6%)」と回答しており、不便が解消された際の外出機会の増加が見込まれる。

■ 日常の交通行動における不便さの程度 ■ 地区×不便さが解消された場合の外出機会の変化  
(不便さで「①大いに感じる」「②ある程度感じる」と回答した方のみ)

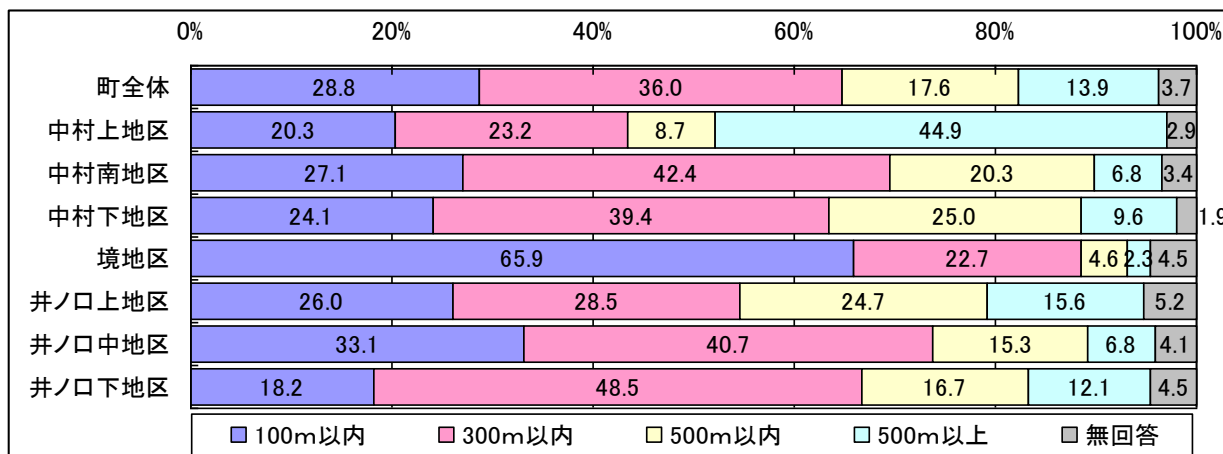


## (2) 路線バスの利用状況及び満足度

### ① 自宅から最寄のバス停までの距離

自宅から最寄のバス停までの距離は、「300m以内」が 36.0%と最も多く、次いで「100m以内」が 28.8%となっている。地区別にみると、公共交通空白地域が広く存在する中村上地区では、「500m以上」の割合が 44.9%と多く、また、井ノ口上地区でも「500m以内 (24.7%)」、「500m以上 (15.6%)」と多くなっている。

■ 地区×自宅から最寄のバス停までの距離

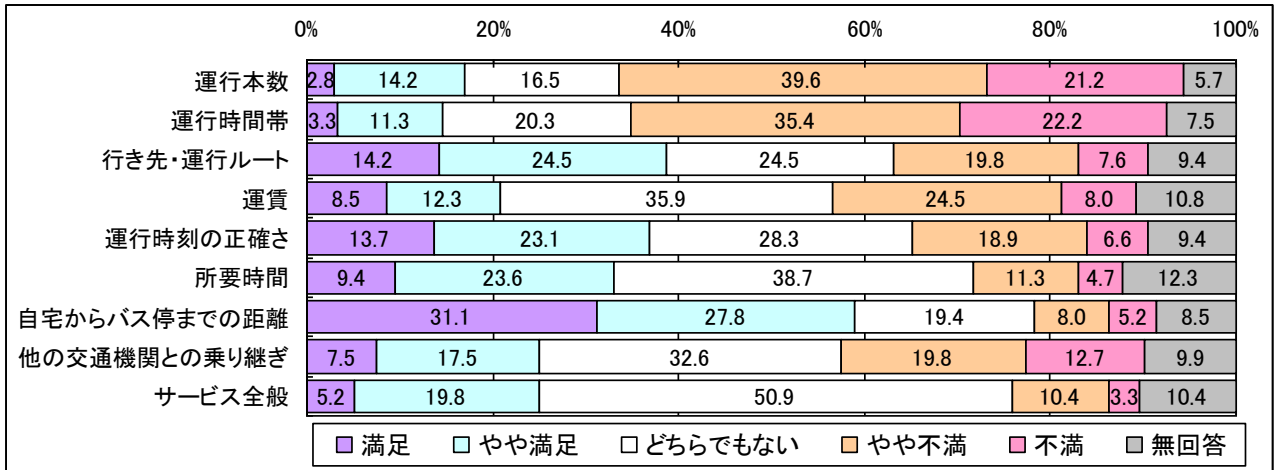




## ②路線バスの運行サービスに対する満足度

路線バスの運行サービスに対する満足度は、運行本数及び運行時間帯で「不満」「やや不満」と感じている方がそれぞれ60.8%、57.6%と「満足」「やや満足」よりも多い。

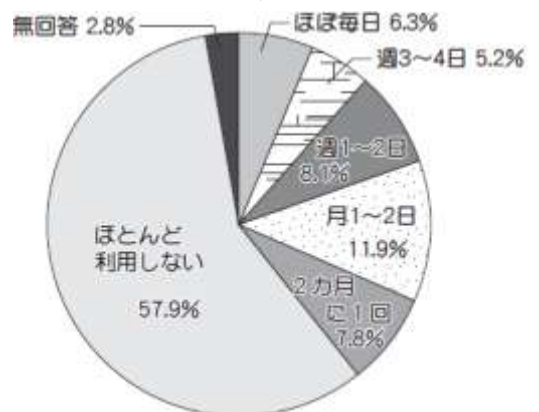
■路線バスの運行サービスに対する満足度（町全体、n=212）



## ③路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は、「ほとんど利用しない」が57.9%と最も多くなっている。

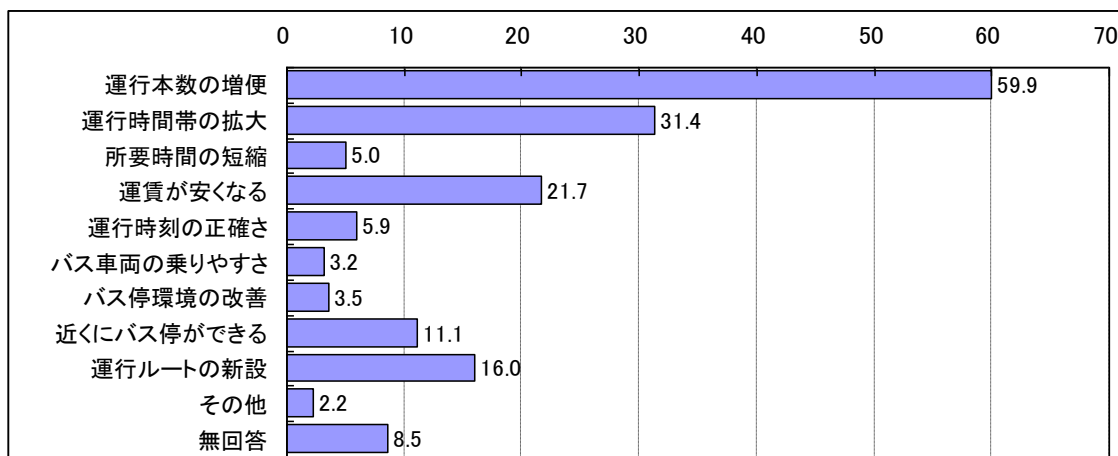
■路線バスの利用頻度（町全体、n=212）



## ④町内の路線バスを利用しやすくするために必要な施策

路線バスが利用しやすくなるために必要な施策としては、「運行本数の増便」が59.9%と最も多く、次いで「運行時間帯の拡大」31.4%、「運賃が安くなる」21.7%となっている。

■路線バスが利用しやすくなるために必要な施策（町全体、n=212）

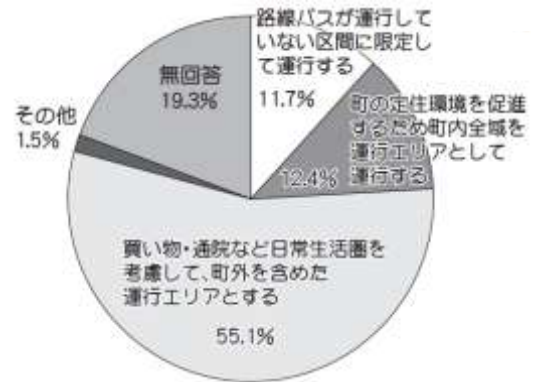


### (3) 新しい交通システム（デマンド型交通）の利用意向

#### ①デマンド型交通を導入する場合の運行エリア

デマンド型交通を導入する場合の運行エリアとしては、「買い物・通院など日常生活圏を考慮して、町外を含めた運行エリアとする」が全地区で過半数を占めている。

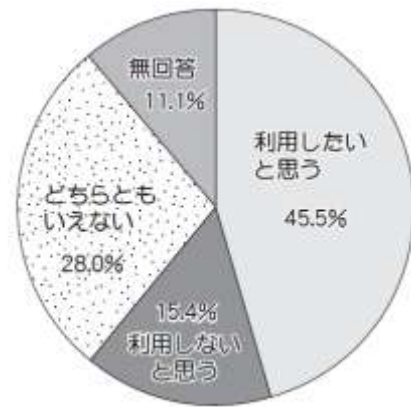
■デマンド型交通を導入する場合の運行エリア



#### ②デマンド型交通が導入された場合の利用意向

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、特に公共交通空白地域が点在する中村上地区は56.5%と半数以上の割合を占めている。

■デマンド型交通が導入された場合の利用意向

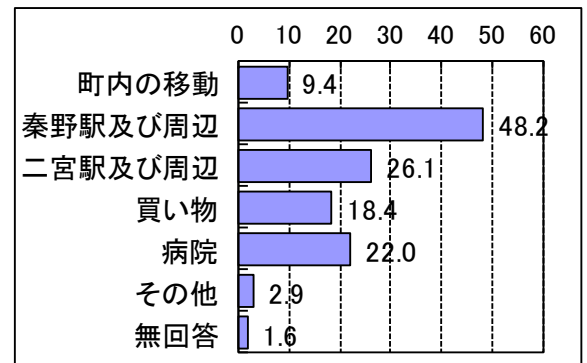


年齢別にみると、10歳代や65歳代以上のいわゆる交通弱者と呼ばれる世代を中心に幅広い世代からデマンド交通の利用意向がみられる。

#### ③デマンド型交通を利用して行きたい場所

デマンド型交通を利用して行きたい場所としては、「秦野駅及び周辺（48.2%）」、「二宮駅及び周辺（26.1%）」、「病院（22.0%）」、「買い物（18.4%）」の順で、町内の移動よりも広域利用へのニーズが高い。

■デマンド型交通を利用して行きたい場所



年代・性別	意見
20代 女性 (中村南)	二宮駅～秦野駅の直通便があると便利。直通便が難しいのであれば、乗り継ぎを良くしてほしい。また、最終バスの時間が早すぎるため、帰りの時間帯での利用ができない。もう少し遅い時間帯のバスを増便してほしい。
30代 女性 (中村上)	子どもの通学に送迎が必要のため、通勤時間にも影響が出ます。せめて子どもの帰宅時間だけでもスクールバスのようなものがあればと思います。
40代 女性 (境)	バス路線の所々に無料の駐車場を設置して、町民に無料バスを発行して駐車できるようにしてください。バス停まで自由に行けるようになれば、もっと利用したいと思います。
60代 女性 (中村上)	今は車で出かけたり、家族に送ってもらったりしています。いずれ歳をとって運転ができなくなったとき、今のままのバスの運行状態では外出もままならなくなり不安です。安心・便利に利用できるシステムがあればと思います。

町民アンケート  
からの自由意見

## 2-2 企業アンケート調査

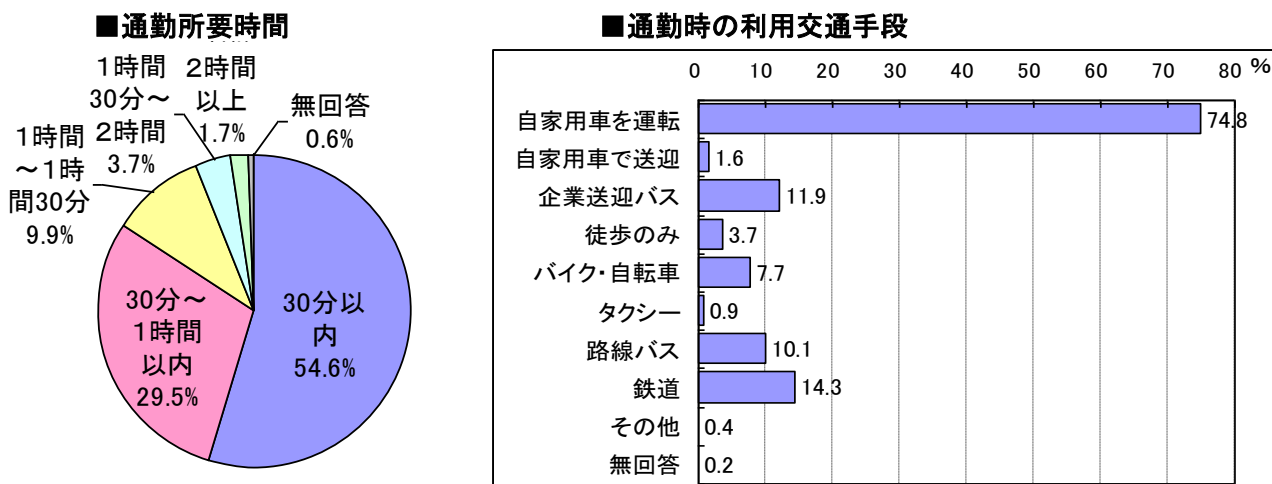
町内の企業を対象に、町内就業者の動向や企業の対応状況を把握することを目的に企業アンケート調査を行った。

### ■通勤者アンケート調査概要

調査期間	平成 23 年 9 月中旬～9 月下旬
調査方法	総務課など窓口へ直接依頼し郵送配布、郵送回収
調査対象者及び調査票数	町内の企業 12 社従業員（1 社あたり 10～100 票程度）
調査項目	○属性（性別、年齢、居住地） ○通勤の状況（通勤所要時間、通勤時の利用交通手段とその理由、路線バスの運行サービスに対する満足度） ○公共交通の利用（自動車やバイク等から公共交通へ変更する可能性、公共交通を充実するために必要な施策）

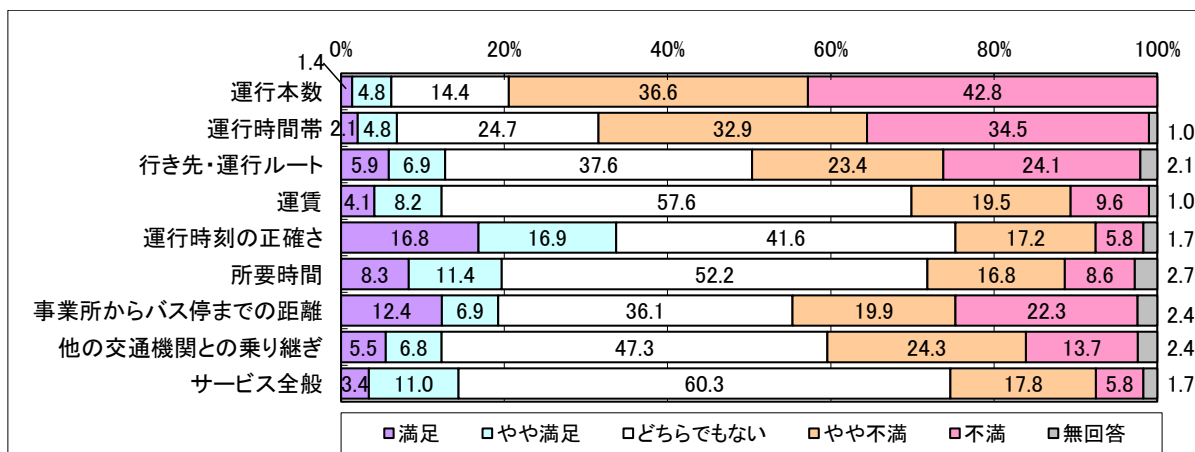
### ①通勤の状況

通勤の所要時間は近隣市町からの通勤者が多いため、「30分以内」が 54.6%と最も多く、次いで「30分～1時間以内」が 29.5%と、1時間以内の通勤者が約 8 割となっている。通勤時の交通手段は「自家用車を運転」が 74.8%と最も多く、路線バス利用者は 10.1%にとどまっている。



路線バスに対する「満足」「やや満足」は、運行時刻の正確さで「満足」「やや満足」が 33.7%と「やや不満」「不満」の 23.0%を上回っているものの、総じて各サービスで不満度（やや不満、不満）が高く、特に運行本数で 79.4%、運行時間帯で 67.4%と多くなっている。

### ■路線バスに対する満足度（路線バスを利用したことのある方のみ）

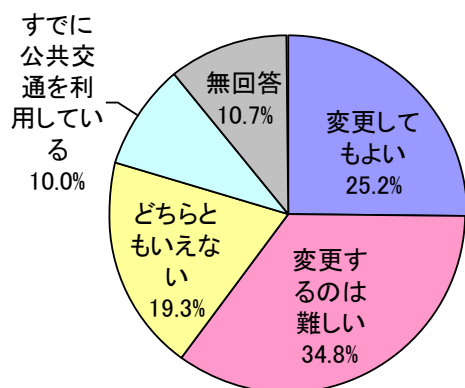


## ②公共交通の利用意向

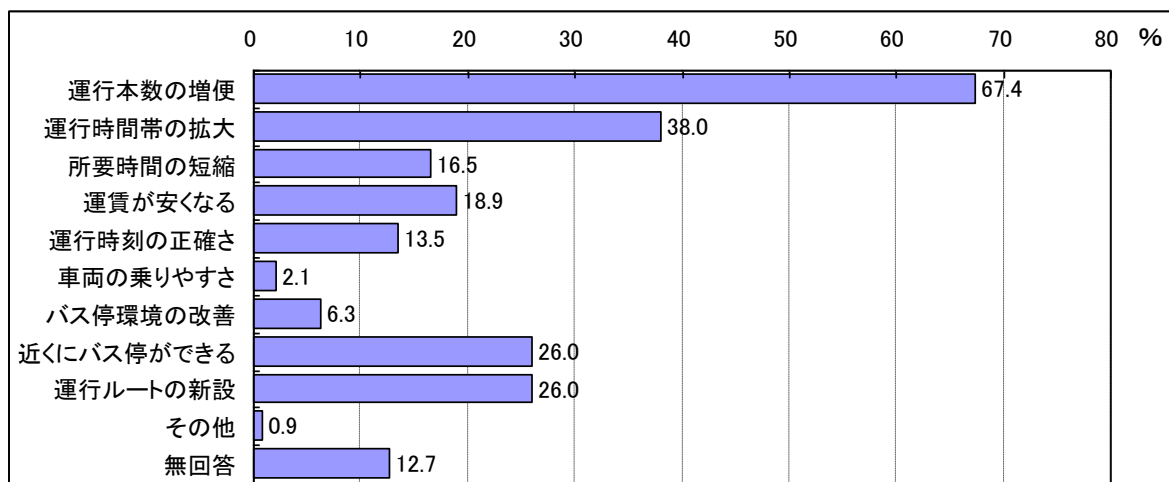
公共交通が充実して通勤に利用することができるようになった場合、公共交通への変更の可能性は、「変更するのは難しい」が 34.8%と最も多いものの、「変更してもよい」が 25.2%と全体の1/4を占めている。

公共交通を充実させるために必要な施策としては、「運行本数の増便」が 67.4%と最も多く、次いで「運行時間帯の拡大」38.0%となっており、現行の路線バスに対する満足度が低いことがうかがえる。

### ■自動車等から公共交通への変更の可能性



### ■公共交通を充実させるために必要な施策



### 3 生活交通を取り巻く課題の整理

中井町の公共交通に関する現況や上位計画における公共交通の位置付け及び地域公共交通アンケート調査結果（町民アンケート、企業アンケート）などを踏まえ、生活交通を取り巻く課題を整理する。

#### ①公共交通空白地域の解消による町民の足の確保

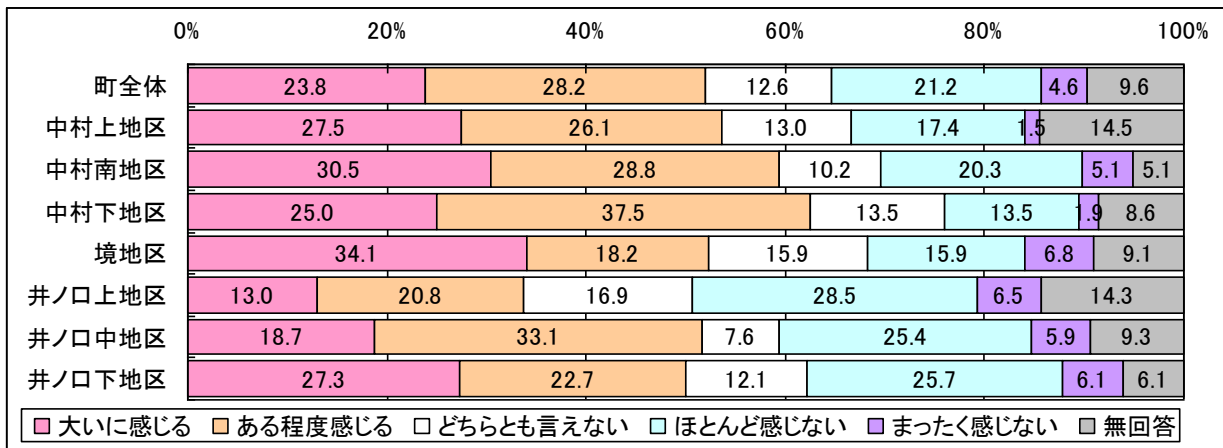
中井町は鉄道がなく、民間バス路線が幹線道路を中心に運行しているのみで、中村地区を中心に公共交通空白地域（バス停より半径 300m 以遠のエリア）が広く存在している。

町民アンケート調査によると、日常の生活交通における不便さの程度では、「大いに感じる」「ある程度感じる」と不便を感じている方が、中村上地区（53.6%）、中村南地区（59.3%）、中村下地区（62.5%）及び境地区（52.3%）で町全体（52.0%）を上回っている。

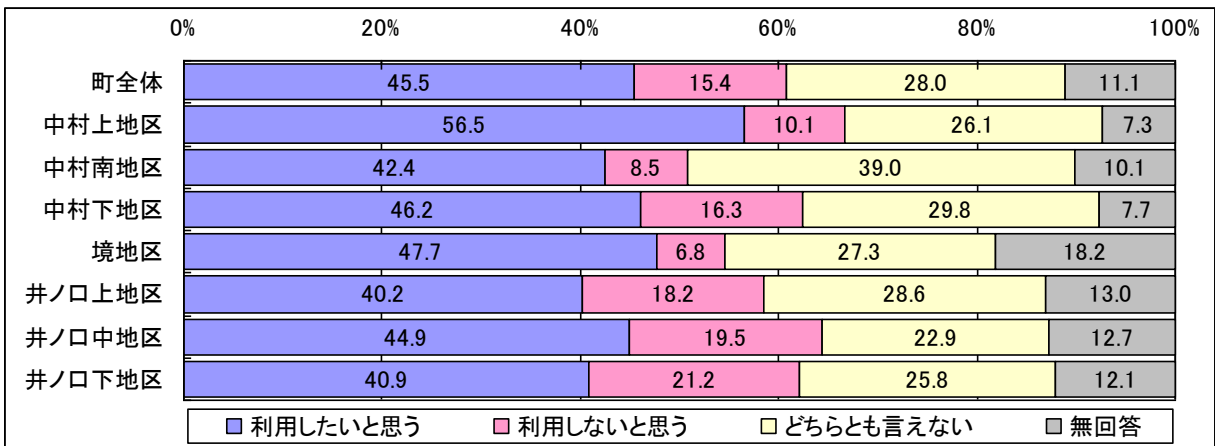
また、デマンド型交通が導入された場合の利用意向を見ると、町全体では「利用したいと思う」と回答した方（45.5%）が「利用しないと思う」と回答した方（15.4%）を大きく上回り、特に中村上地区、境地区及び中村下地区で利用意向が多くなっている。

このため、これら公共交通空白地域を主対象に、デマンド型交通など新たな交通システムの導入により、地域住民の生活交通を確保していくことが必要である。

■日常の生活交通における不便さの程度（町民アンケート）



■デマンド型交通が導入された場合の利用意向（町民アンケート）



## ②民間バス路線の維持と利便性の向上

民間バス路線は、最寄りの鉄道駅である JR 東海道線二宮駅と小田急線秦野駅などを連絡しているものの、近年、利用者数は年々減少傾向にあり、町西部（中村地区）を運行する路線（二宮駅～高尾など）で運行本数が少なくなっている。

町民アンケート調査によると、路線バスは買物、通院、通勤など多様な目的で利用されており、路線バスを利用する理由では「他に交通手段がない（42.0%）」、「自家用車が利用できない（30.7%）」といった回答が多く、路線バスは町民生活を送る上で欠かせない交通手段である。

路線バスの運行サービスに対する満足度は、特に運行本数での「不満」「やや不満」が 60.8%、運行時間帯では 57.6%と不満度が高く、また、路線バスが利用しやすくなるために必要な施策でも両施策が上位に挙がっている。第五次中井町総合計画後期基本計画策定に向けた就業者アンケート調査（平成 21 年 9 月）によると、町が行う支援策として重要と思うことについては、「公共交通機関の充実」が圧倒的に多くなっている。

さらに、路線バスをほとんど利用しない方を対象にした町民アンケートの質問では、バスが今よりも便利になった場合、利用すると回答した人も多く、通勤者アンケート調査でも通勤時の利用交通手段は、自家用車が 74.8%と大半を占めているものの、公共交通が充実して通勤に利用することができるようになった場合、約 4 人に 1 人が「変更してもよい」と回答していることから潜在的な利用ニーズが高い。

このため、路線バスの維持と利便性の向上に向けて、これら町民ニーズ、就業者ニーズ等を踏まえつつ、路線の見直しやサービス向上をバス事業者に働きかけていくことが必要である。

## ③路線バスや新たな交通システムとの連携による隣接市町との連携強化

買い物や通院など、町民の主な日常生活圏は、町内に駅や日常生活に必要な施設（商店、医療施設など）が少ないため、秦野市や二宮町など隣接する市町への移動が多くなっている。

町民アンケート調査結果によると、外出先は、町内が 14.1%で、秦野市、二宮町、小田原市など町外への移動が 83.4%と大半を占めている。

このため、町民生活を支え利便性の高い公共交通ネットワークを構築するためには、町内だけでなく、町域を跨ぐ広域的な公共交通に取り組むことが重要で、路線バス同士の接続や、路線バスと新たな交通システムと連携を図りながら検討することが必要である。

#### ④企業と連携した企業送迎バスの有効活用

中井町内の企業を対象とした事業者アンケート調査（配布：15 事業所）によると、回答があった 11 事業者のうち、6 事業者で従業員用送迎バスを運行中で、運行理由としては「路線バスのダイヤが通勤時間帯にない（少ない）」から」と回答された事業者が多くなっている。

また、今後の従業員の通勤のあり方としては、「複数の企業が協力して共同で運行することが望ましい」と回答された事業者が、11 事業者のうち 9 事業者であり、さらに、「路線バス等の公共交通が充実し、従業員用送迎バスを運行しなくても通勤できるようになることが望ましい」と回答された事業者が、11 事業者のうち 7 事業者と多く、企業送迎バスの効率的な運用や公共交通の充実が求められている。

このため、企業送迎バスの共同運行や企業等と連携した地域住民の足の確保（混乗化）など企業送迎バスの有効活用について検討することが必要である。

#### ■従業員用送迎バスの運行状況

	料金・台数	運行理由※	運行方法	運行時間帯	送迎区間
富士ゼロックス(株)	無料	①・③・④	バス車両、 運転手とも外注（運行委託）している	7：30～21：30	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間
日立コンピュータ機器(株)	無料 複数台	①・②・③・⑤		出勤時間・退勤時間・日中 1 本/時	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間
(株)日立ハイテクノロジーズ	無料	①・③・④・⑤		7：35～22：55	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間
(株)日立情報システムズ(現在:日立システムズ)	無料	①・②・③		7：35～23：00	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間
ピースハウス病院	無料 2台	①・⑥（徒歩だと危険なため）	自社で、バス車両・運転手とも確保し運行している	7：40～20：10 17：30～20：00	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間 ・井ノ口小学校～事業所間
レインボーカントリー倶楽部	無料 2台	⑥（お客様用送迎車両に同乗）		7：10～8：45 14：55～18：00	・秦野駅～事業所間 ・二宮駅～事業所間

※①路線バスのダイヤが通勤時間帯にない（少ない）から

②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

③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

④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

⑤従業員の就労条件向上のため

⑥その他（ ）



▲レインボーカントリー倶楽部送迎バス



▲日立情報システムズ（現在：日立システムズ）送迎バス

## 4 連携計画の基本的な方針と目標

### 4-1 中井町の公共交通を総合的かつ一体的に推進することの基本的方針

#### (1) 公共交通の果たすべき役割・位置付け

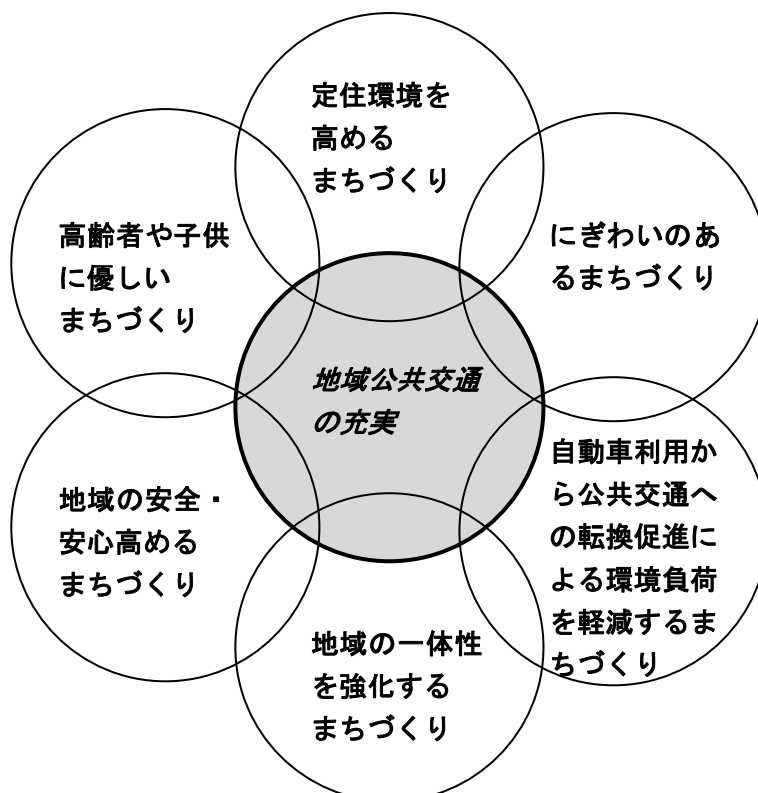
中井町の身近な公共交通である路線バスは、車社会の進展や少子高齢社会の進行など社会情勢の変化により、利用者は減少し、路線バスの存続が危ぶまれている中で、「町民の生活交通手段の確保や高齢者や児童・生徒等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」であることを位置付け、公共交通の果たすべき役割を明確化することが重要である。

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。

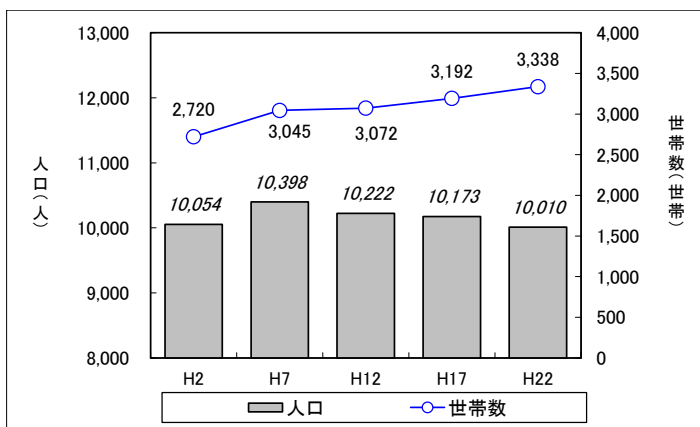
### ①高齢者等交通弱者に対する移動手段の確保

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。

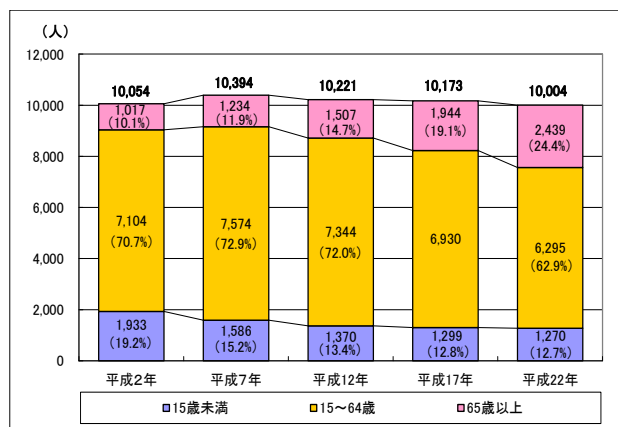
一方、年齢3区分別人口は年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向で、高齢人口（65歳以上）は20年間で2.3倍増加し、総人口に占める構成比も24.4%と増加傾向となっている。

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。

■人口及び世帯数の推移



■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

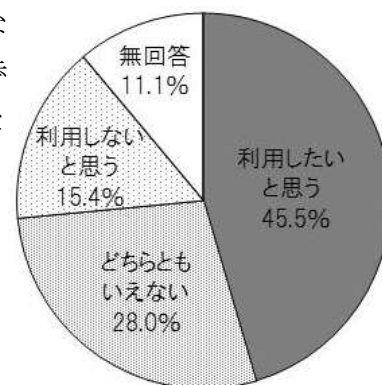
中井町内の公共交通は、民間の路線バスによって支えられているが、公共交通空白地域は広範囲にわたり点在している。

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。

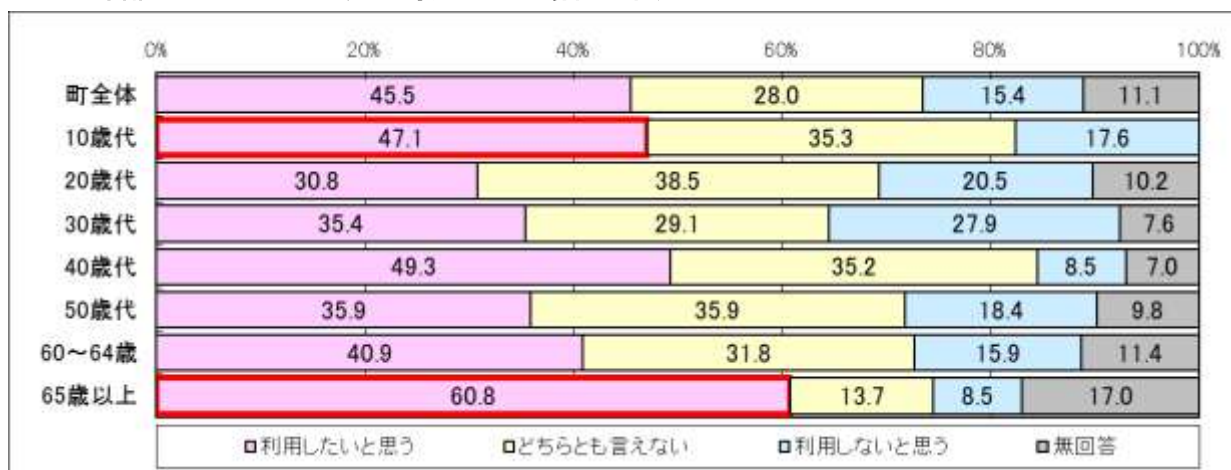
町民アンケート調査では、デマンド型交通システムが導入された場合の利用意向は、「利用したいと思う」が45.5%と最も多く、年代別にみると10歳代や65歳代以上のいわゆる交通弱者と呼ばれる世代を中心に幅広い世代からデマンド交通の利用意向がみられる。

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。

■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。

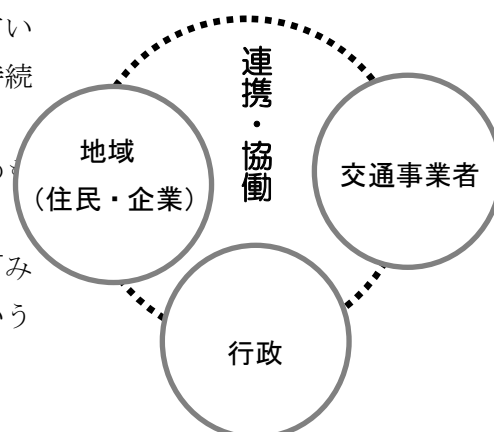
このため、民間バス路線と新たな公共交通システムとの機能・役割の棲み分けにより、相乗的な公共交通の利便性向上を図るとともに、住民・利用者ニーズに合致した乗継拠点の整備、既存ストック（バス停など）を最大限に活用して公共交通相互の連携・強化を目指す。

### 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。

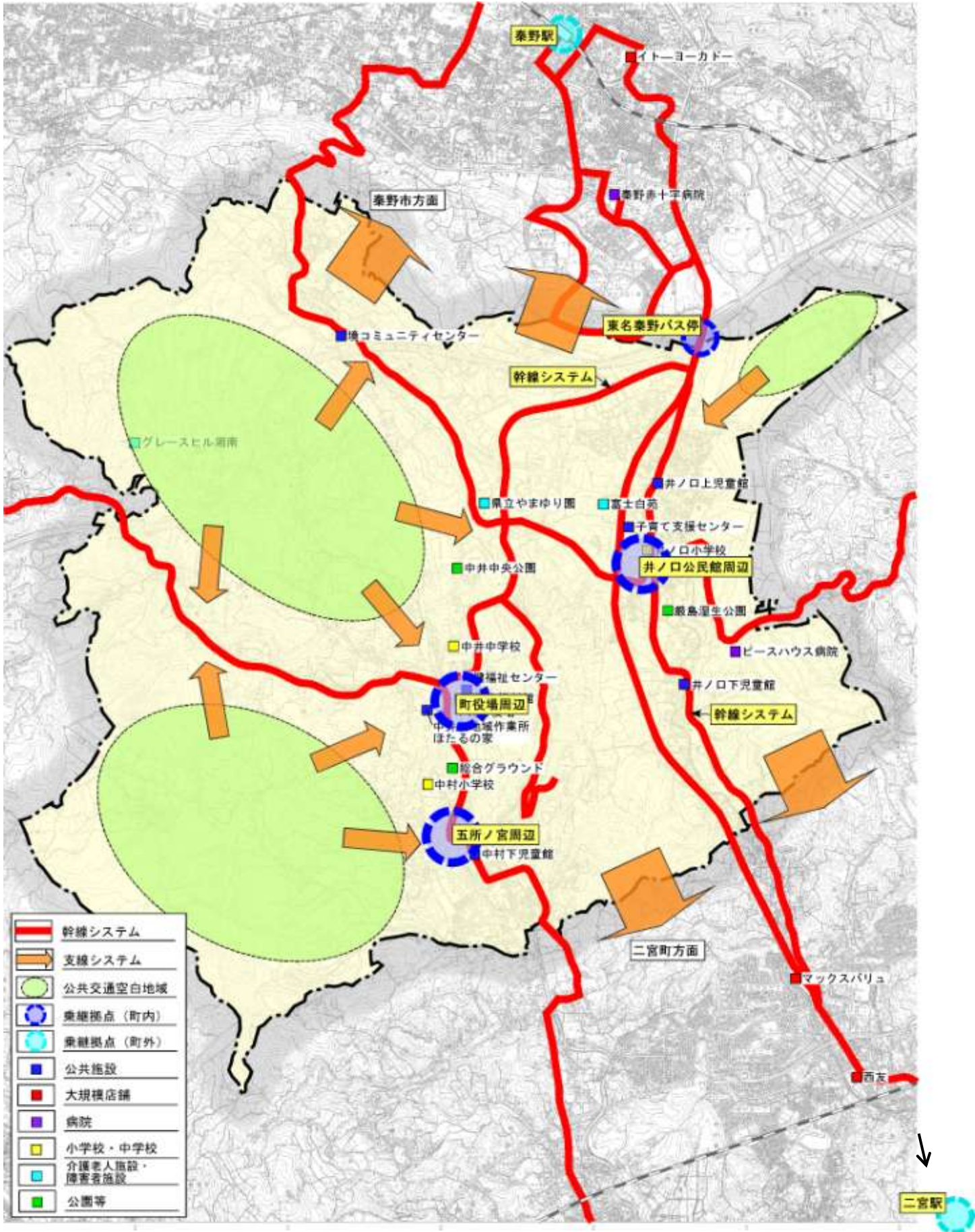
#### ■生活交通システムの機能分類及び性格

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



## 4-2 中井町地域公共交通総合連携計画の区域

連携計画の区域は、民間路線バス、新たな公共交通システム、及びタクシー相互の連携を図り、一体的に進める必要があるため、中井町全域とする。

## 4-3 中井町地域公共交通総合連携計画の期間

連携計画は、「第5次中井町総合計画後期基本計画（平成23年3月策定）」及び「中井町都市マスタープラン（平成21年3月改訂）」の目標年次と整合を図るとともに、中長期的に取り組むべき課題も含めているため、実現に要する期間を考慮し、計画期間は平成25年度～平成40年度とする。計画期間は、短期目標として平成27年度、中・長期目標として平成40年度とする。

## 4-4 中井町地域公共交通総合連携計画の目標

連携計画の目標は、本連携計画を着実に推進することで、短期目標の計画期間である平成27年度までに次の目標達成を目指す。

### ●目標1：公共交通に対する満足度向上

……現状：18.8%→平成27年度：25%

町民アンケート調査（平成20年1月）の中で、公共交通に満足（満足、やや満足）と回答した方の割合を高めていくことを目指す。

### ●目標2：オンデマンドバスの利用者数及び登録者数の増加

○1日当り利用者数…現状（推計値）：約40人/日→平成27年度：100人/便（約2.5倍）

・現状：40人/日÷2台÷12便（1時間間隔で予約があった場合と想定）＝1.67人/便

・平成27年度：4人/便×2台×12便＝96人/日（1便当り利用者数を4人/便を目指す）

○登録者数……現状：約〇〇人/日→平成27年度：1,000人

→総人口（10,010人）の1割（65歳以上人口2,439人の5割）を目指す。

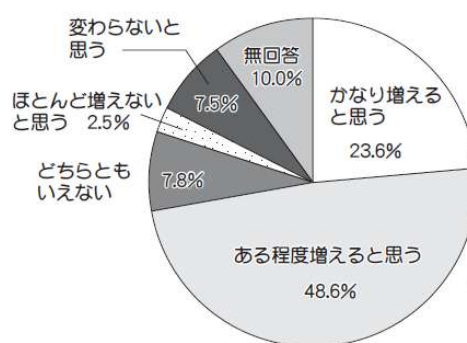
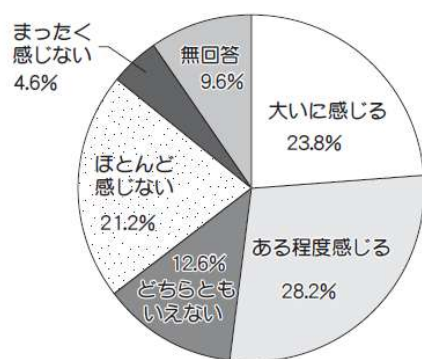
### ●目標3：日常の交通行動の不便さ解消による外出機会の増加

……現状：52.0%→平成27年度：40%

地域公共交通アンケート調査（平成23年9月）の中で、日常の交通行動の不便さで不便（大いに感じる、ある程度感じる）と回答した方の割合を下げて、外出機会の増加に寄与することを目指す。

### ■日常の交通行動における不便さの程度 ■地区×不便さが解消された場合の外出機会の変化

（不便さで「①大いに感じる」「②ある程度感じる」と回答した方のみ）



## 5 新たな公共交通システム運行計画の策定

本運行計画（案）は、平成25年1～2月（約2か月間）の実証運行に係る計画であり、平成25年度以降の実証運行及びその後の本格運行については、本運行計画をベースに利用実績や利用者ニーズ等を踏まえ修正・見直しを図っていく。

### 5-1 新たな公共交通システムの需要想定

新たな公共交通システムの運行計画策定にあたっては、本システムの需要を予測し、需要に応じた運行システム・サービス内容を検討する。

中井町オンデマンドバスの1日当たり利用者数は、町民アンケート調査による外出が困難な町民をベースにオンデマンドバスの利用意向や利用目的等を考慮して算出した結果、概ね40人/日と想定される。

なお、デマンド型交通システム（区域運行型）を導入している他自治体の利用者数を見ると、1日当たり約20～160人程度で、1台の1日当たり利用者数は10～26人/日・台で、平均17.6人/日・台となっている。本実証実験では、導入車両数を2台で運行するため、約40人/日（=20人/日・台×2台）と想定され、アンケート調査と同程度となっている。

#### □ オンデマンドバスの1日当たり利用者数

＝居住人口×運転免許証を持っていない方の割合×日常の交通行動で不便と感じている方の割合（大いに感じる＋ある程度感じる）×外出頻度※×自宅から最寄のバス停までの距離（500m以上）×オンデマンドバスが導入された場合の利用意向（利用したいと思う）×オンデマンドバスの利用目的（買物＋通院＋趣味・娯楽＋知人と会う＋その他）×2（往復）

#### ■ オンデマンドバスの1日当たり利用者数推計

地区区分	① 居住人口	② て運 いな 免 許 証 の を 割 持 合 つ	③ 方不日 の便常 割との 合感交 じ通 て行 い動 るで	④ 外 出 頻 度	⑤ mで最 以の寄 上距り ～離の （バ 5ス 0停 0ま	⑥ のオ 利 用 デ 意 マ ン ド バ ス	⑦ 勤のオ ・利 通 学 目 除 的 く （ 通 バ ス	⑧ 日 利 用 需 要
中村上地区	1,229	8.7%	53.6%	0.525	44.9%	56.5%	77.4%	11.8
中村下地区	3,044	14.7%	61.3%	0.532	8.6%	44.8%	85.4%	9.6
境地区	761	20.5%	52.3%	0.544	2.3%	47.7%	69.6%	0.7
井ノ口地区	5,139	18.0%	46.0%	0.543	10.7%	42.5%	87.9%	18.5
町全体	10,173	16.9%	51.9%	0.538	13.9%	45.5%	84.4%	41

#### ※ 外出頻度による日数補正換算

地区	中村上地区	中村下地区	境地区	井ノ口地区	町全体
週5日以上	56.5%	51.5%	52.3%	52.9%	52.9%
週3～4回	14.5%	25.2%	27.3%	26.1%	24.5%
週1～2回	21.7%	16.6%	15.8%	15.7%	16.7%
月に1～2回	5.8%	4.3%	0.0%	3.1%	3.5%
2ヶ月に1日	0.0%	0.0%	2.3%	0.4%	0.4%
日数補正換算	0.525	0.532	0.544	0.543	0.538

注) 日数補正換算 = 5/7 × 週に5日以上割合 + 3.5/7 × 週に3～4回割合 + 1.5/7 × 週に1～2回割合 + 1.5/30 × 月に1～2回割合 + 1/60 × 2ヶ月に1日

## 5-2 新たな公共交通システムの運行システム・サービス水準の検討

### (1) 運行システム

運行システムは、人口規模、面積要件、地域独立性など総合的に判断し、「デマンド型交通システム（区域運行型）」とする。

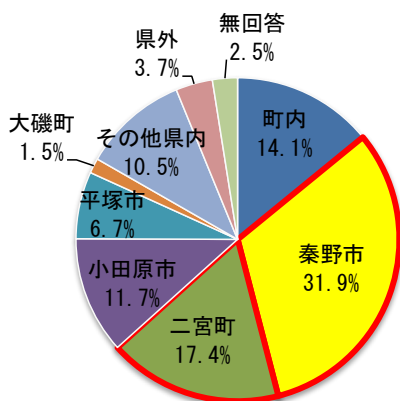
※デマンド型交通とは、複数の利用者の移動に関する要望（時刻、行き先）に応じ、その都度運行経路や時刻表を決定して運行する乗合型の交通手段である。区域運行型は運行ルートを決めず、乗降ポイントと目的地を連絡するシステムである。

### (2) 運行エリア

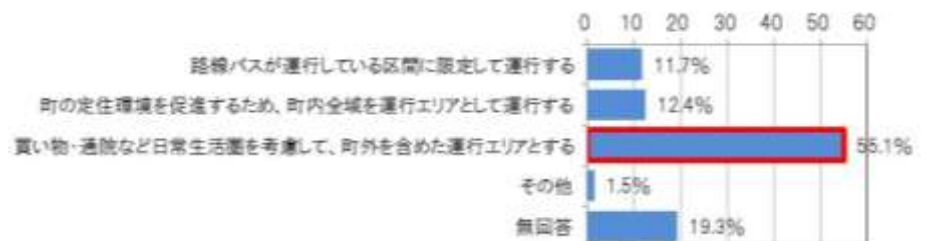
運行エリアは、買い物、通院など住民の生活行動を考慮して、町内全域と町外の総合病院、商業施設等へ直接アクセス可能なものとする。

町外の目的地は、秦野市及び二宮町内に立地する病院・スーパーに限定して秦野赤十字病院、ヨークマート、マックスバリュ、西友の4カ所とする。

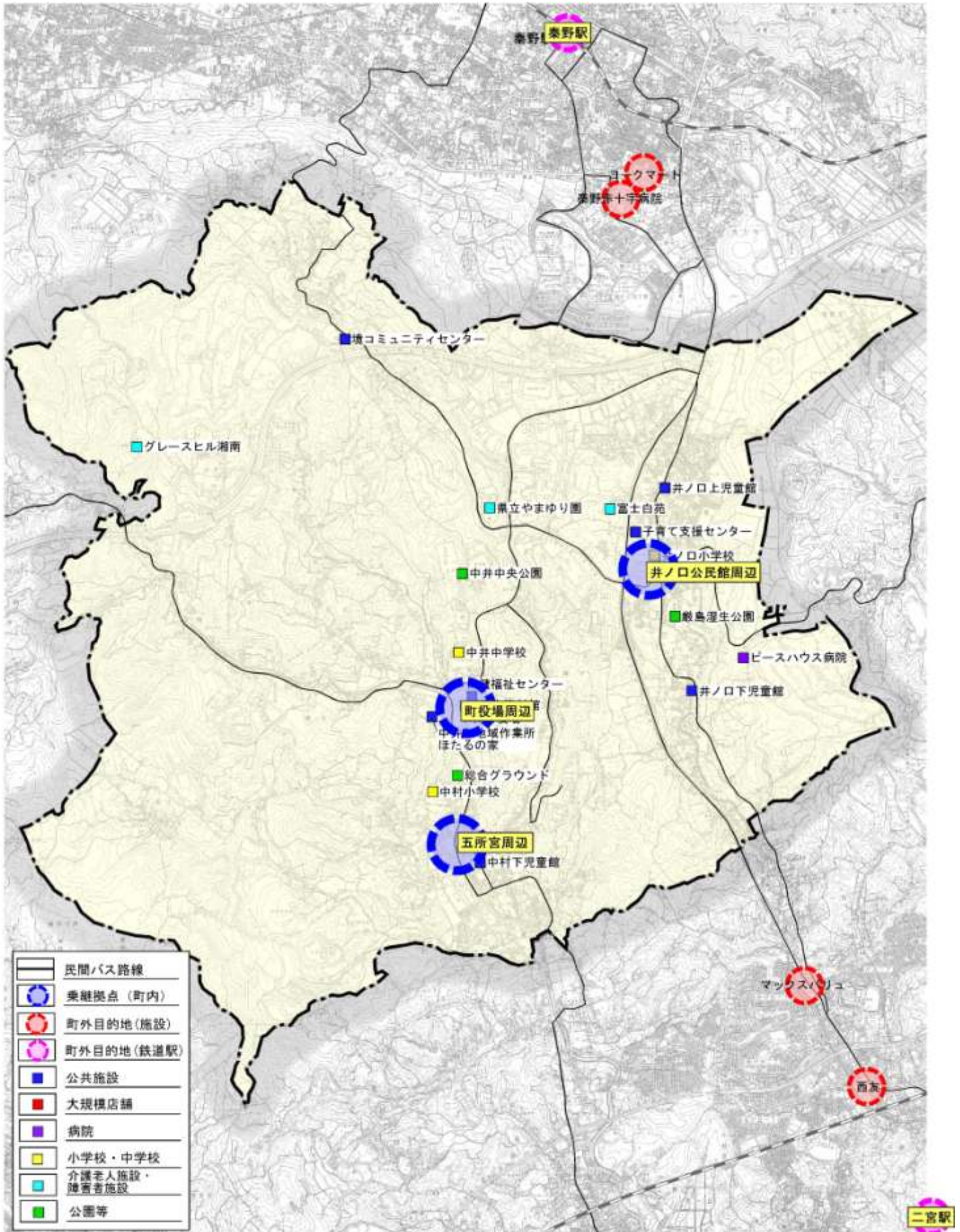
■主な外出先（施設所在地）



■デマンド型交通を導入する場合の運行エリア



■運行エリア





### (3) オンデマンドバスの配車システムの選定

オンデマンドバスの配車システムは、運行エリアが町内全域及び町外の主要施設へのアクセスと広範囲かつ需要が広く分散していること。また、利用状況に関するデータを詳細に把握することができるため、実証運行後の見直し（運行エリアや乗降ポイントの見直し等）などに活用することが可能となることなどからIT型システムとする。

システムは、到達時刻保証による利便性向上（路線バスとの乗り継ぎ可能）が図られることや導入費用が低廉で実証実験に適していることなどから東大オンデマンド交通システム（コンビニクル）を採用する。

#### (4) 運行方式

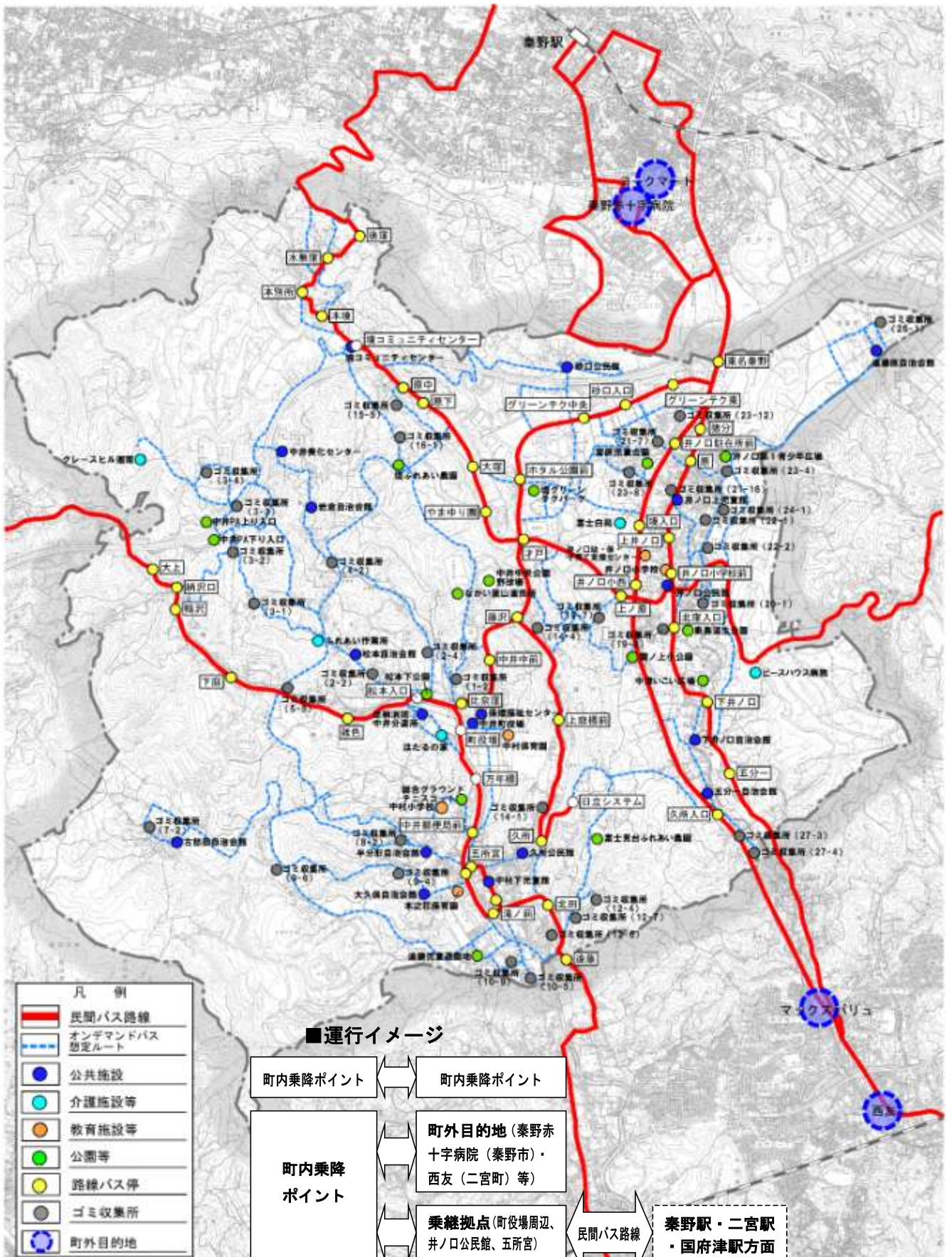
運行方式は、利用者の利便性向上や運転者の負担軽減、タクシーとの差別化などの観点から乗降ポイントを設ける方式とする。

##### ■中井町オンデマンドバス乗降ポイント

		乗降ポイント	箇所数
町内エリア	公共施設	中井町役場、保健福祉センター、井ノ口公民館、境コミュニティセンター、足柄消防中井分遣所、中井美化センター、児童館（中村下、井ノ口上）、自治会館・公民館（松本、岩倉、古怒田、半分形、大久保、久所、下井ノ口、砂口、遠藤原、五分一）	18 箇所
	介護施設等	グレースヒル湘南、富士白苑、ほたるの家、ふれあい作業所、ピースハウス病院	5 箇所
	教育施設等	中村小学校、井ノ口小学校、中村保育園、井ノ口保育園（子育て支援センター）、木之花保育園	5 箇所
	公園等	中井中央公園野球場、なかい里山直売所、総合グラウンドテニスコート、ふれあい農園（富士見台、境）、巖島湿生公園、境グリーンテックパークほか8公園	15 箇所
	路線バス停	比奈窪バスターミナル、五所宮、井ノ口小学校前等	41 箇所
	ごみ収集所	上記のほか、ごみ収集場所など概ね徒歩で300メートル以内の場所に乗降ポイント設定	36 箇所
	<b>小 計</b>		
町外目的地	病院	秦野赤十字病院（秦野市）	1 箇所
	スーパー	ヨークマート西大竹店（秦野市） 西友二宮店（二宮町）、マックスバリュ二宮店（二宮町）	3 箇所
	<b>小 計</b>		
<b>合 計</b>			124 箇所

注) 秦野駅及び二宮駅については民間バス路線との競合との観点から実証運行後に再度検討する。

# 中井町オンデマンドバス乗降ポイント



※乗降ポイントは、利用者が利用しやすいポイントを設定できるように今後地域説明会や実証実験等でのニーズ等を踏まえ、追加・変更を行っていく。

## (5) 運行日

運行日は、おもな利用者である 60 歳以上の外出頻度が、「ほぼ毎日」や「週に 3～4 日」といった回答が多く、幹線システムの補完・連携方策等を勘案して毎日運行とする。

## (6) 運行時間帯

運行時間帯は、買物、通院、公共施設等の利用に対応することを基本とし、午前 7 時から午後 8 時までとする。

## (7) 運行ダイヤ

運行ダイヤは、基本ダイヤを持たず、利用者にとって利便性の高い利用者の予約に合わせて運行する方式とする。

## (8) 利用料金（運賃）

運賃は、受益者負担や民間バス利用者との負担の公平性、運賃の対価としての利用者意見を把握するため有料とする。

運賃形態は、町内と町外と 2 ゾーンに区分し、利用者・運転者双方にわかりやすいゾーン運賃とする。

具体的な運賃としては路線バスよりも高くタクシーよりも安い、かつ分かりやすく利用しやすいシンプルな料金設定が望ましく、以下のように設定する。

### ■利用料金（運賃）

	町内～町内	町内～町外
大人（12 歳以上）	200 円	300 円
小児（6 歳以上 12 歳未満）	100 円	150 円

※未就学児は 2 名まで無料（保護者同伴）

（参考）比奈窪～日赤病院前のバス運賃：230 円（大人）

※基本運賃は、実証運行期間における料金であり、今後、利用者実態等を踏まえ検討する。

## (9) 利用方法

### 1) 利用対象者

利用対象者は、公共交通としての公益性や定住・交流の増加などの観点から制限なしとする。

### 2) 利用者登録

利用者登録は、利用者データと運行データを結び付けてサービスの改善に反映できるほか、利用者登録によりオペレーターが予約と同時に乗車場所を把握でき配車作業を効率的に行える。また、路線バスやタクシーとの差別化を図る観点から登録ありとする。

なお、観光目的などで訪れる来訪者のための利用促進策については別途検討する。

#### 【利用者登録の手順】

● **Step 1** : 「中井町オンデマンドバス利用者登録申請書」に必要事項を記入のうえ、中井町企画課へ申請する。申込方法は直接持参、郵送、ファックスまたは電子メールでの申込みとする。

※中井町オンデマンドバス利用者登録申請書は、町広報、自治会組回覧、公共施設（町役場、保健福祉センター、農村環境改善センター、井ノ口公民館、境コミュニティセンター）に留置き、また町ホームページからもダウンロード可能とし、周知、配布に努める。

● **Step 2** : 申請書受付後、1週間以内に利用者登録証及び利用案内を申請者へ郵送する。



▲中井町オンデマンドバス利用者登録証

### 3) 予約受付・予約期限

- 予約受付は、電話またはインターネットとする。
- 受付期間は、利用予定の2週間前から当日60分前までとする。
- 電話による予約受付は、平日午前8時30分から午後5時までとする。
- インターネットによる予約受付は、24時間受付可能とする。
- 平日午前7時から8時30分と午後5時から8時まで及び土・日・祝日の利用に関しては、前日までの電話予約またはインターネット予約の受付とする。
- 予約は最多10乗車分までできるものとする。



# 中井町オンデマンドバス利用者登録票

申込日 平成 年 月 日

住所					登録番号 (町処理欄)
フリガナ 氏名	性別	男・女	生年月日	明治・大正・昭和・平成 年 月 日	
自宅電話番号	緊急時連絡先 (携帯電話番号等)				

【上記以外の利用者】 この登録票でご家族5名様まで登録することができます。

上記の方との 続柄	フリガナ 氏名	性別	生年月日	緊急時連絡先 (携帯電話番号等)	登録番号 (町処理欄)
	フリガナ 氏名	男・女	明治・大正・昭和・平成 年 月 日		
	フリガナ 氏名	男・女	明治・大正・昭和・平成 年 月 日		
	フリガナ 氏名	男・女	明治・大正・昭和・平成 年 月 日		
	フリガナ 氏名	男・女	明治・大正・昭和・平成 年 月 日		

【備考】

(注)

- 利用する可能性のある方の登録をお願いします。(未就学児は登録不要)
- この用紙に書ききれない場合は、コピーまたは別の登録票をご利用ください。
- 緊急時連絡先は、運行の中止や大幅な変更が生じる場合に利用させていただきます。
- 登録された個人情報、オンデマンドバスに関する以外に使用しません。
- 会員登録及び運行に関するお問い合わせは、企画課政策班までお願いします。

<お申込み方法>

次の窓口に提出していただくか、郵送またはファックスでお申込みください。

〒259-0197 足柄上郡中井町比奈窪56 (中井町役場2階)  
 中井町企画課政策班 宛て  
 TEL0465-81-1112 FAX0465-81-1443

※受付印 (町処理欄)

★『オンデマンドバス』にすてきな愛称をつけてください。(詳しくは広報をご覧ください)



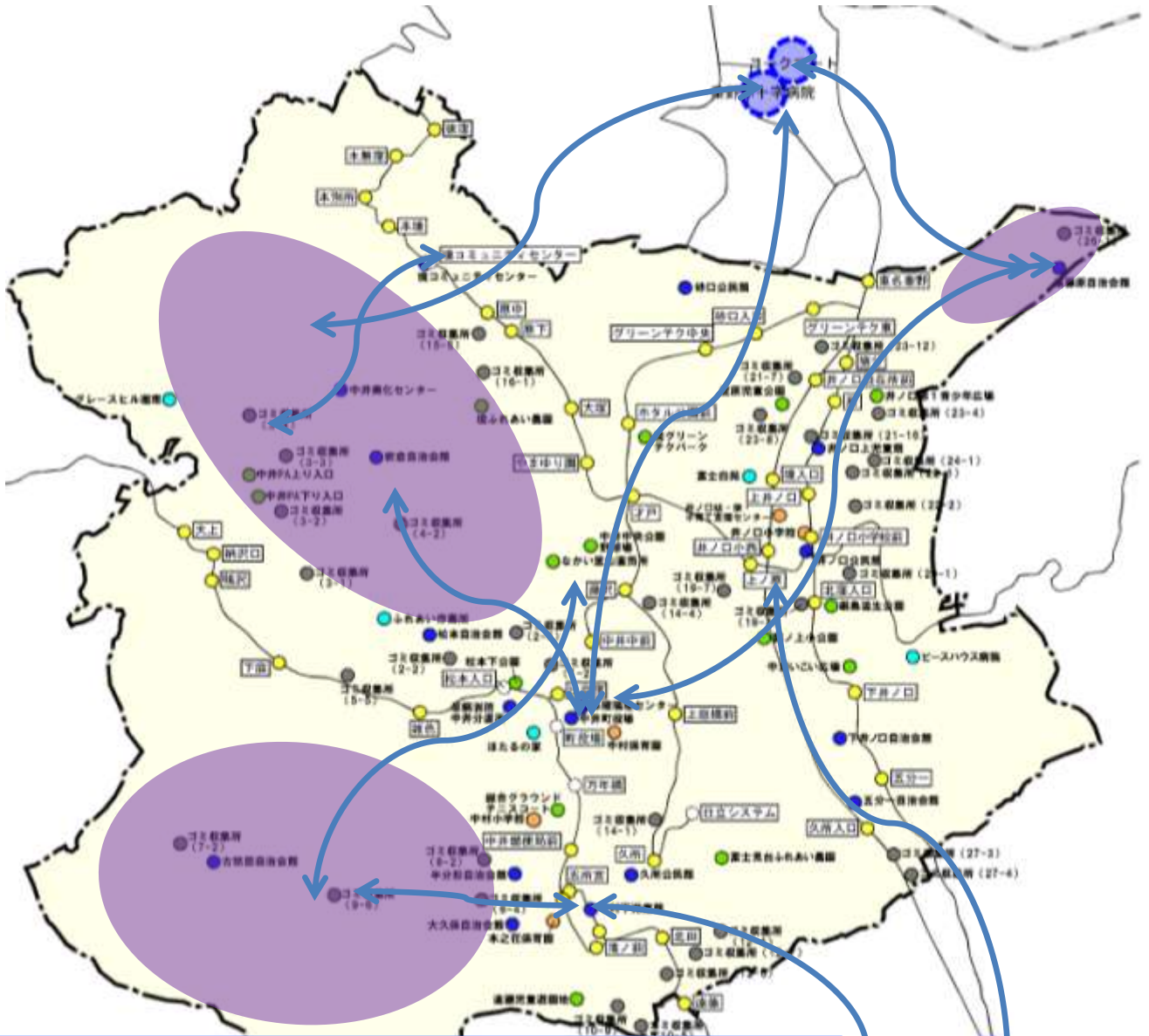
## 中井町「オンデマンドバス」愛称応募用紙

- ☆愛称名(ふりがな) \_\_\_\_\_
- ☆愛称の理由 \_\_\_\_\_
- ☆住所 \_\_\_\_\_
- ☆氏名(ふりがな) \_\_\_\_\_
- ☆電話番号 \_\_\_\_\_



■利用イメージ

○ : 主な公共交通空白地域



出かけるとき

<p>1 電話・インターネットでの予約(登録番号、氏名、予約時間、乗車・降車ポイント等)</p> <p>明日、10時に秦野赤十字病院までお願いします。</p>	<p>2 予約センター(予約受付)</p> <p>〇〇さんですね。10時、秦野赤十字病院到着の予約受付けました。〇〇バス停で待っていて下さい。</p> <p>予約受付係</p>	<p>3 順番に乗車ポイントへ</p> <p>ドライバーに指示</p>	<p>4 それぞれの目的地へ</p> <p>○町内エリア：120箇所 ○町外目的地：4箇所</p> <p>スーパーへ 病院へ</p>
---	--	-------------------------------------	--

帰るとき

<p>1 電話・インターネットでの予約(登録番号、氏名、予約時間、乗車・降車ポイント等)</p> <p>今日、13時に秦野赤十字病院から〇〇バス停まで予約をお願いします。</p>	<p>2 予約センター(予約受付)</p> <p>〇〇さんですね。13時の予約受付けました。秦野赤十字病院で待っていて下さい。</p> <p>予約受付係</p>	<p>3 順番に乗車ポイントへ</p> <p>ドライバーに指示</p>	<p>4 それぞれの目的地へ</p> <p>○町内エリア：120箇所 ○町外目的地：4箇所</p>
---	--	-------------------------------------	---



#### (10) 運行車両

運行車両は、ピーク時の輸送人員や道路状況などを考慮してワンボックス型車両（車種：ハイエース、13人ワゴン車（利用定員12人まで））とする。

#### (11) 車両台数

導入車両数は、需要面や採算性を考慮して2台（プラス予備車両1台）とする。

#### (12) 待機場所

運転者及び車両の待機場所は、運行車両の駐車スペースや運転者の休息環境及び配車までの移動時間を考慮して中村下児童館とする。

#### (13) 運営主体

運営主体は、地域の実情やニーズに合わせた地域公共交通の実現のため、地域住民と協働による取組みを推進するため中井町とする。

#### (14) 予約受付センター（オペレーター）

予約受付センターは、運営主体同様、利用者にとって身近な組織体である中井町役場（企画課・町職員兼務）とする。

#### (15) 運行事業者

運行事業者は、地域住民、行政とともに地域公共交通の協働経営者となってまちづくりに参加できる事業者であること、また、適切な役割分担のもと事業を永続的に遂行できるかが重要であるため、運行事業者については町内のバス運行事業者とする。

## (16) オンデマンドバスの愛称

中井町オンデマンドバスについて、呼びやすく親しみのあるものとするため、広報誌（11月1号）や町ホームページにて愛称（応募件数 207 件）を募集し、次のように決定する。

「愛称：○○○○○○○○○○○○○○○○」



平成25年1月10日実証実験運行開始！

### 中井町「オンデマンドバス」の愛称を募集します！

町では、平成25年1月10日(木)から実証実験運行を開始する『オンデマンドバス』の愛称を募集します。この新しい交通システムが、呼びやすく親しみのあるものとなるような愛称を付けてください。たくさんのご応募お待ちしております。

- 募集期間 11月1日(木)～11月30日(金) ※必着
- 募集内容 中井町『オンデマンドバス』の愛称
- 応募方法 下記にご留意のうえご応募ください。
  - ・応募資格 どなたでも応募できます。
  - ・応募数 一人何点でも応募できます。
  - ・提出方法 応募用紙を、持参、郵送、ファックス、インターネットのいずれかで、提出先まで提出してください。「オンデマンドバス利用者登録票」でも応募できます。(インターネットの場合は、町ホームページの「中井町の公共交通」のページから応募してください)
- 審査基準
  - ・町内を走るオンデマンドバスにふさわしいもの。
  - ・呼びやすく、覚えやすい、親しみのあるもの。
  - ・他の名称や商標などに使用・類似していないもの。
- 審査発表 愛称と採用者は実証実験運行開始時に発表させていただくほか、町広報紙などでお知らせします。
- その他 採用された愛称は、運行する車両に使用するほか、広告媒体などで広く活用します。また、愛称名の一切の著作権は中井町に帰属するものとします。ご記入いただいた個人情報は、オンデマンドバス愛称募集に関すること以外には使用しません。
- 問合せ・提出先 企画課政策班 ☎(81)1112 ファックス番号(81)1443



切り取り

### 中井町『オンデマンドバス』愛称応募用紙

ふりがな			
愛称名			
愛称の説明			
ふりがな		電話番号	
氏名			
住所			

■新たな公共交通システムの運行システム・サービスの検討項目

検討項目	運行システム・サービスの選択	検討のポイント
(1) 運行システム	デマンド型交通システム (区域運行型)	人口規模、面積要件、地域独立性
(2) 運行エリア	町内全域＋町外施設(4カ所)	秦野市(秦野赤十字病院、ヨークマート) 二宮町(西友、マックスバリュ)
(3) 配車システム	IT型システム、東大オンデマンド交通システム	導入・維持管理コスト低廉、運行管理が簡単、 利用状況把握
(4) 運行方式	乗降ポイント方式(124カ所)	利便性の向上、運転者の負担軽減、タクシーとの差別化
(5) 運行日	毎日運行	主たる利用者の外出頻度、幹線システムの補完機能、連携方策
(6) 運行時間帯	午前7時から午後8時まで	買い物、通院、公共施設利用を主目的
(7) 運行ダイヤ	基本ダイヤを持たず利用者の予約に合わせて運行	コンビニクルの利点を最大限発揮、利用者が乗降場所と時間を指定
(8) 利用料金	有料	受益者負担原則、民間バス利用者との公平性、 運賃の対価として意見集約
運賃形態	ゾーン運賃	町内to町内、町内 to 町外による2ゾーン制
基本運賃	町内200円、町外300円	分かりやすく利用しやすいシンプルな運賃、路線バスよりも高く、タクシーより安い運賃設定
(9) 利用対象者	制限なし	4条許可による公共性、定住・交流対策など収益性・効率性を高める
利用者登録	利用者登録あり	配車作業の効率化、運行計画見直しの情報蓄積、バス、タクシーとの差別化
受付方法	電話またはインターネット	ネット環境に不慣れな高齢者等に対応するため電話予約併設
受付期間	利用予定の2週間前から当日 60 分前まで	利便性と確実性の双方を考慮し予約に対応
電話受付時間	平日午前8時30分から午後5時まで	運営主体組織の開庁時間と同調
WEB受付時間	24時間365日受付	いつでも、どこからでもかんたんに予約が可能
(10) 運行車両	ワンボックス型車両	ピーク輸送人員、道路状況
(11) 車両台数	2台(プラス予備車両1台)	運行エリア、需要・採算性
(12) 待機場所	中村下児童館	運行車両の駐車スペース、運転者の休息環境、配車までの移動時間
(13) 運営主体	中井町	地域住民と協働による取組みを推進
(14) 予約受付(オペレーター)	中井町役場(企画課・町職員兼務)	利用者にとって身近で便利な存在
(15) 運行事業者	町内バス運行事業者	事業持続性、公共交通の協同経営者
(16) 愛称	○○○○○○○○○○	呼びやすく親しみやすさ

# 6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

## 6-1 事業メニュー

前項で設定した基本的方針の実現に向けて、中井町においては次の事業を実施する。

### 【生活交通に関する基本方針】

- ① 高齢者等交通弱者に対する移動手段の確保
- 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
- 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
- ④ 「みんなで創り、守り、育てる」地域公共交通の実現



### 【町全体の公共交通網の基本的な考え方】

：幹線システム、支線システムとの機能分類による階層的なネットワークの形成を目指す

幹線システム	路線バス（神奈川中央交通(株)、(株)湘南神奈交バス）
支線システム	新たな公共交通システム
乗継拠点	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

### 【事業展開メニュー】

**事業1：中井町オンデマンドバスの実証運行及び検証**

**事業2：中井町オンデマンドバスの利用促進方策及び収入確保策の検討**

- 継続的な地域住民等への広報・周知
- 車体の外装デザイン等の工夫
- 多様な割引運賃制度の導入検討
- 児童・保護者を対象としたバスの乗り方教室、児童作品の車内展示等
- オンデマンドバスと路線バスが一体となった公共交通マップの作成・配布
- 地元企業や社会福祉協議会等のホームページ等への掲載
- 運賃収入以外の収入確保策の検討

**事業3：民間バス路線・オンデマンドバス等の公共交通機関相互が連携するための環境整備**

- 乗継拠点の整備（ベンチ・上屋、駐輪・駐車場の設置等）
- 乗継運賃割引の導入検討

**事業4：モビリティ・マネジメントの実施**

- 企業と連携したエコ通勤の推進

**事業5：公共交通対策の充実**

- 福祉有償運送サービスとの連携方策の検討
- 不採算路線の今後のあり方検討
- バスターミナル等の整備のあり方検討
- 地域連携方策の検討

## 6-2 実施すべき事業

### 【事業1】中井町オンデマンドバスの実証運行及び検証【中井町、バス事業者、町民】

中井町オンデマンドバスを平成25年1月10日から平成26年3月まで実証運行を実施する。

実証運行中は、利用実績（登録者の推移、1日当り利用者数や推移、利用の多い乗降ポイント等）や利用者登録者へのアンケート調査や地区懇談会等による利用意向等を把握した上で、平成26年度以降に本格運行へ移行するかどうか検証し、必要に応じて運行サービスの見直しや廃止等を判断する。

なお、平成26年度以降に本格運行へ移行する場合も、評価・検証も行っていく。



#### ■中井町オンデマンドバスの運行概要

利用条件	利用者登録すれば誰でも利用可能（但し、ご自身で乗降可能な方に限定）
運行地域	町内全域（乗降ポイント120箇所） 町外4箇所（秦野赤十字病院、ヨークマート西大竹店、マックスバリュ二宮店、西友二宮店）
運行日	毎日運行
時間帯	午前7時から午後8時まで
利用料金	大人（12歳以上）……………町内200円/町外300円 小人（6歳～12歳未満）…町内100円/町外150円 ※未就学児は、2人まで無料（保護者同伴）
予約受付	電話予約……………8時30分から午後7時（土日祝日と年末年始は休み） インターネット…24時間予約可能

#### 【計画期間】

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
事業1：中井町オンデマンドバスの 実証運行及び検証	実証実験		本格運行（見直し・廃止含む）			
	評価検証			継続的实施		

## 事業2：中井町オンデマンドバスの利用促進方策及び収入確保策の検討

### ●事業2-1：継続的な地域住民等への広報・周知【中井町、バス事業者】

中井町では、広報なかいによる継続的な特集（みんなで守る、みんなで育てる公共交通）や、タウンニュースといった広報媒体で、オンデマンドバスを始め公共交通の周知を行ってきたが、実証運行期間中も利用状況等を継続的に掲載し、周知を行っていく。同時に、周知用チラシの鉄道駅等での配布や、新聞折り込み等についても検討する。

さらに、美・緑なかいフェスティバルイベント（中井中央公園）の開催時に「(仮称)公共交通利用促進ブース」を設置するなど、中井町オンデマンドバスの周知や利用者登録の推奨、車両展示等を行い、普及啓発に努める。



### ●事業2-2：車体の外装デザイン等の工夫【中井町、バス事業者】

中井町では、実証実験運行の開始に当って、オンデマンドバスの愛称募集（平成24年11月1日～11月30日）を行い、車体には実証実験のためマグネットシートにより掲載する。

平成24～25年度の実証実験運行を踏まえ、本格運行へ移行する場合には、利用者が乗りたいと感じ、遠くから見ても直ぐに認識できるなど町民意識の高揚が図られるよう車体の外装デザイン等についても工夫する。

### ●事業2-3：多様な割引運賃制度の導入検討【中井町、バス事業者】

平成25年1月10日から開始した実証実験の利用料金は、基本運賃のみで行ったが、利用者実態等踏まえ、障がい者割引、1日券、乗継運賃割引（中井町オンデマンドバス⇄路線バス）といった割引運賃や、その他の運賃（PASMO、定期乗車券（通勤・通学）、回数乗車券）等の導入へ向けて検討する。

### ●事業2-4：児童・保護者を対象としたバスの乗り方教室、児童作品の車内展示等【中井町、バス事業者、町民】

将来の路線バス利用者となる児童や保護者を対象に路線バスの存在や必要性を認識してもらうとともに、実体験による乗車マナーやルールを学習することを目的に、乗り方教室（バスの日（9/20）等）を開催する。

また、地域の愛着や親しみなど意識の醸成や、利用促進（子どもや両親だけでなく親戚等の利用が期待）を図るため、児童作品を中井町オンデマンドバス車内で展示する。

●事業2-5：オンデマンドバスと路線バスが一体となった公共交通マップの作成・配布【中井町、バス事業者】

中井町オンデマンドバスは、利用登録者に対して、「ご利用ガイド」と「ご利用ポケットガイド」を配布しているが、通常路線バスと利用の仕方等が異なるため、オンデマンドバスに特化した情報提供となっている。なお、民間バス路線のマップは、これまで酒匂川流域地域公共交通活性化検討会（2市5町）や秦野市・中井町・二宮町広域行政連絡協議会で広域的な市町と連携し作成している。

今後、オンデマンドバスの利便性をより一層高めるためには、路線バスと一体となった運行情報（乗継拠点等での路線バスの運行ダイヤなど）を提供するなど、公共交通全体の利用者の底上げをすることが必要で、オンデマンドバスと路線バスが一体となった公共交通マップの作成・配布について検討する。



●事業2-6：地元企業や社会福祉協議会等のホームページ等への掲載【中井町、企業等】

オンデマンドバスの実証実験期間の利用登録者数や利用者数を増やすためには、出来るだけ多くの広報媒体等により、周知することが重要であるため、町内企業（ピースハウス病院、グレースヒル湘南、県立中井やまゆり園など）や行政施設などのホームページへ、オンデマンドバスの運行概要等を掲載（リンク）できるように、協議を進めていく。

●事業2-7：運賃収入以外の収入確保方策の検討【中井町、バス事業者、町民等】

中井町オンデマンドバスの持続可能な運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外の収入確保についても工夫していくことが必要である。車体内への広告掲載や、乗降ポイントの企業・店舗等からの協賛金やオーナー制度（ネーミングライツ）等により、様々な方法により収入を得ることについて検討する。

【計画期間】

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
事業 2-1：継続的な地域住民等への 広報・周知	継続的实施			継続的实施		
事業 2-2：車体の外装デザイン等の 工夫	検討	実施				
事業 2-3：多様な割引運賃制度の導 入検討	協議・調整			検討・実施		
事業 2-4：児童・保護者を対象としたバス の乗り方教室、児童作品の車内展示等	協議・調整	検討・実施		継続的实施		
事業 2-5：オンデマンドバスと路線バスが一 体となった公共交通マップの作成・配布	協議・調整	検討・実施		継続的实施		
事業 2-6：地元企業や社会福祉協議 会等のホームページ等への掲載	協議・調整	検討・実施		継続的实施		
事業 2-7：運賃収入以外の収入確保 方策の検討	協議・調整	順次実施		検討・実施		



### 事業3：民間バス路線・オンデマンドバス等の公共交通機関相互が連携するための環境整備

#### ●事業3-1：乗継拠点の整備【中井町、バス事業者】

民間バス路線と中井町オンデマンドバスを連絡する乗継拠点（3箇所）は、バス事業者と協議・調整を図りながら、ユニバーサルデザインに配慮した改善（上屋やベンチの設置など）や駐輪・駐車場の設置など、バス待ち時における利用者の利便性・快適性の向上を支援するよう機能の向上を図る。



▲比奈窪バスターミナル



▲井ノ口公民館



▲五所宮バス停周辺

#### ●事業3-2：乗継運賃割引の導入検討【中井町、バス事業者】

秦野駅及び二宮駅へのアクセスは、民間バス路線との競合の観点から実証運行期間中は今後の検討課題となっているが、路線バスが運行していない地域の乗継による利便性の向上を図るため、オンデマンドバスから民間バス路線への乗継運賃割引制度の導入についても検討する。

#### 【計画期間】

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
事業3-1：乗継拠点の整備	協議・調整			順次整備		
事業3-2：乗継運賃割引の導入検討	協議・調整	検討・実施		継続的实施		

## 【事業4】モビリティ・マネジメントの実施

### ●事業4-1：企業と連携したエコ通勤の推進【中井町、バス事業者、企業】

中井町内には東名秦野インター周辺等に多くの企業や工場等が立地し、これら通勤者は自家用車や、二宮駅や秦野駅から運行中の企業送迎バス等で移動されている。公共交通利用者を増加させるためには、過度な自家用車利用から公共交通への転換を促進するための町民や従業員等の意識改革が必要である。

このため、周辺市町とも連携を図りながら、ノーカーデーの推奨や、フォーラムの開催等による普及啓発活動などを展開し、エコ通勤を推進する。



▲レインボーカントリー倶楽部送迎バス



▲日立情報システムズ（現在：日立システムズ）送迎バス

#### 【計画期間】

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
事業4-1：企業と連携したエコ通勤の推進		協議・調整		継続的实施		

## 【事業5】公共交通対策の充実

### ●事業5-1：福祉有償運送サービスとの連携方策の検討【中井町、社会福祉協議会、バス事業者】

中井町では、町民誰もが安心して円滑に移動できるよう、公共的施設や道路環境などのバリアフリーの推進や、社会福祉協議会との連携による福祉移送サービスの充実を図っており、オンデマンドバスとの連携の可能性について検討する。

#### ■福祉有償運送「しらさぎ」のサービス概要

①利用対象者	○介護保険の要支援または要介護の方 ○身体障がい者、知的障がい者または精神障がい者の手帳を受けている方 ○歩行困難な方
②利用目的	○病院治療等による通院または入退院 ○福祉施設への入退所 ○買い物、公共機関等での諸手続き
③利用回数	○原則1回につき2時間以内、月2回の利用を限度
④利用料金	○町内一律500円、町外片道500円（利用人数により異なる）
⑤利用の範囲	○足柄上郡、南足柄市、小田原市、秦野市、伊勢原市、平塚市、中郡
⑥運行日及び時間	○月曜日から金曜日（ただし、祝日および12月29日から1月3日までを除く） ○午前8時30分から午後5時まで
⑦登録・予約窓口	○中井町社会福祉協議会
⑧その他	○車いす利用者や介助が必要な方は1名の同乗が必要 ○利用日の3日前までに電話予約

### ●事業5-2：不採算路線の今後のあり方の検討【中井町、バス事業者】

中井町内のバス路線の利用者数は年々減少傾向で、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7本で利用者も少ないため不採算路線で、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。

これら路線は中井町オンデマンドバスとも競合するため、実証実験期間中の検証結果を踏まえ、今後バス事業者や周辺市町（秦野市、大井町）と協議・調整を図りながら、運行維持を図っていくかどうか検討する。

### ●事業5-3：バスターミナル等の整備のあり方の検討【中井町、バス事業者】

町内を運行中の民間バス路線や、中井町オンデマンドバスの運行事業者であるバス運行事業者の営業所は秦野市内にあるため、中井町まで回送運行が必要で、非効率となっている。

このため、運行の効率化や利便性（運行サービス）等の観点から、バス相互の乗継等が可能な拠点（待機場、休憩所等）や、駐車場や自転車駐輪場等の整備などのあり方について検討する。

### ●事業5-4：地域連携方策の検討【中井町、周辺市町、バス事業者】

中井町内のバス路線は、JR東海道線二宮駅と小田急線秦野駅を主な起終点に運行し、また、中井町オンデマンドバスの町外目的地として秦野市と二宮町に設けるなど、公共交通体系は中井町だけで改善されるものでもない。このため、中井町オンデマンドバスや不採算路線のあり方を検討するに当たっては、周辺市町と連携を図りながら、今後のあり方を検討する。

【計画期間】

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
事業 5-1：福祉有償運送サービスとの連携方策の検討		協議・調整		検討・実施		
事業 5-2：不採算路線の今後のあり方の検討	協議・調整	検討・実施		継続的実施		
事業 5-3：バスターミナル等の整備のあり方の検討	協議・調整	検討・実施		継続的実施		
事業 5-4：地域連携方策の検討	協議・調整	検討・実施		継続的実施		

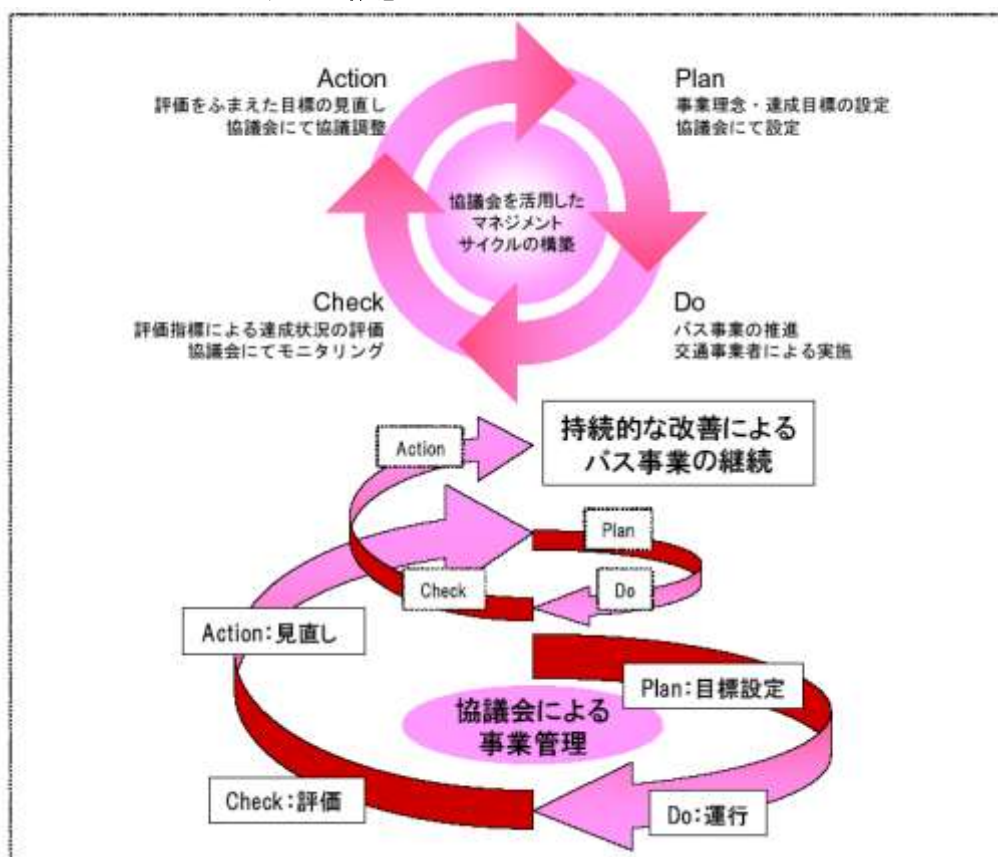


## 6-4 PDCAサイクルに基づく事業評価の実施

事業の実施にあたっては、数値目標の達成度を評価し事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「中井町地域公共交通会議」を継続的に運営し、PDCAサイクルに基づく評価・検証を行い、効率性と利便性を高めつつ進化する路線バスや中井町オンデマンドバスの実現を目指す。具体的には、次に示す指標と数値目標を目指して継続的に検証する。

- 目標1：公共交通に対する満足度向上…現状：18.8%→平成27年度：25%
- 目標2：オンデマンドバスの利用者数及び登録者数の増加
  - 1日当り利用者数…現状（推計値）：約40人/日→平成27年度：100人/便（約2.5倍）
  - 登録者数……………現状：約〇〇人/日→平成27年度：1,000人
- 目標3：日常の交通行動の不便さ解消による外出機会の増加…現状：52.0%→平成27年度：40%

### ■PDCAサイクルの概念



資料：コミュニティバスの事業評価の手引き（国土交通省中部運輸局、平成21年3月）

※概念図で示されている協議会は、中井町の場合は中井町地域公共交通会議となる。

### ■PDCAサイクルに基づく評価・見直しスケジュール

	短期整備			中・長期整備		
	H25	H26	H27	H28	～	H40
中井町地域公共交通会議の開催	○	○	○	→		
中井町オンデマンドバス実証運行	● 実証実験 →		● 本格運行（見直し・廃止含む） →			
評価・検証	● →					