

# 総務建設常任委員会協議会 説明資料

令和5年11月8日

大磯町地域公共交通計画（素案）について

---

## 資 料

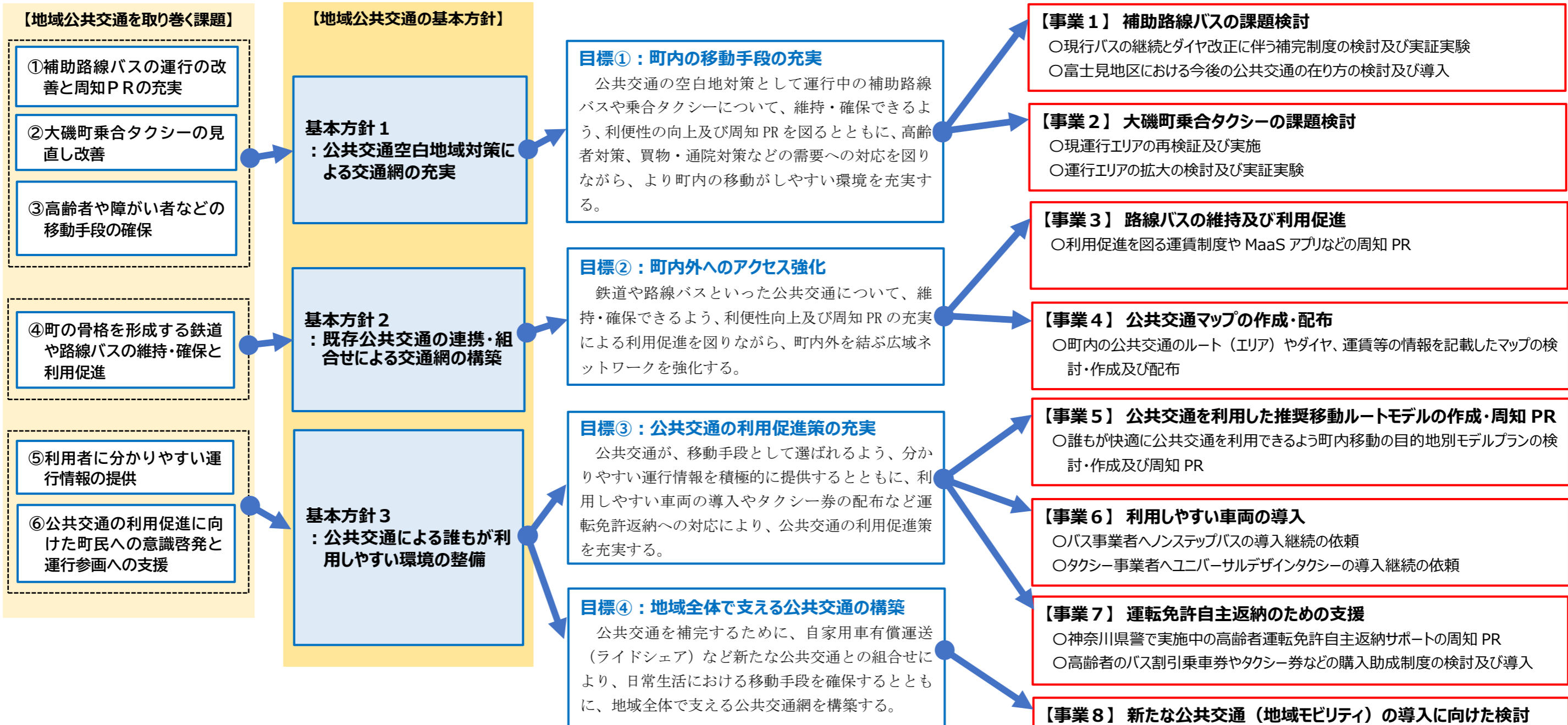
---

- 1－1 大磯町地域公共交通計画の概要 . . . . . 1
- 1－2 現在取組みを検討している事項 . . . . . 1
- (参考資料) 大磯町地域公共交通計画（素案） . . . . . 1～47

都市計画課

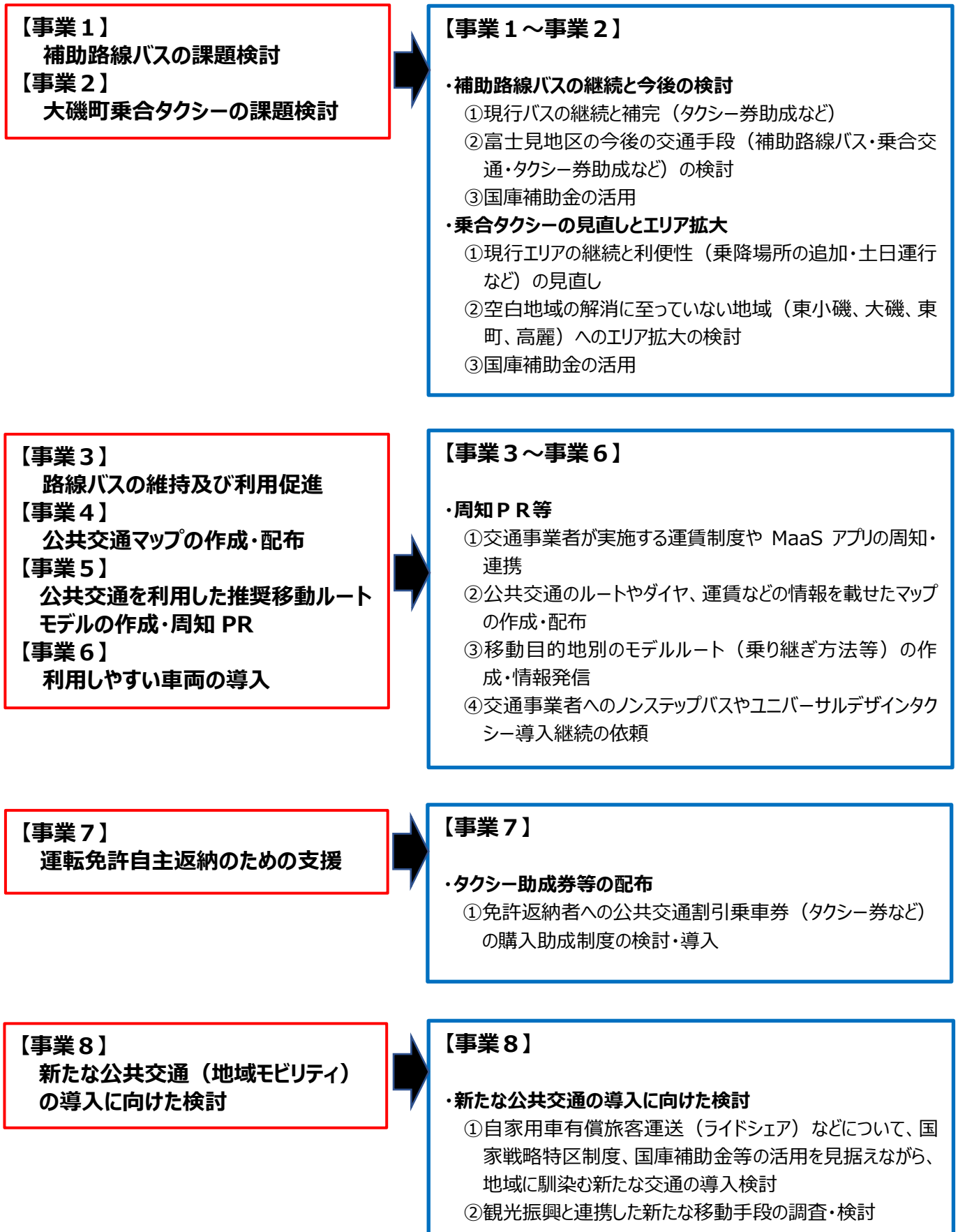
# 大磯町地域公共交通計画の概要

【基本理念：安心な暮らしを支える地域公共交通の実現】



※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月）」の施行に伴い「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されたことから、移動可能性を維持・向上する交通サービスの拡充や国庫補助金の活用に向け、本計画を策定する。

## 現在取組みを検討している事項



# 大磯町地域公共交通計画

【素案】



# 【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け .....	1
<b>1 地域内公共交通に関する現況調査 .....</b>	<b>2</b>
1-1 地域特性の整理 .....	2
1-2 既存公共交通の現況把握 .....	8
1-3 上位・関連計画における公共交通の位置付け .....	17
<b>2 町民等の意向把握 .....</b>	<b>19</b>
2-1 町民アンケート調査 .....	19
2-2 富士見地区アンケート調査 .....	20
2-3 乗合タクシーアンケート調査 .....	21
2-4 意見交換会 .....	22
2-5 交通事業者ヒアリング調査 .....	24
<b>3 地域公共交通を取り巻く課題整理 .....</b>	<b>26</b>
<b>4 地域公共交通に係る基本方針と目標 .....</b>	<b>30</b>
<b>5 目標達成のための実施事業 .....</b>	<b>35</b>
<b>6 計画の達成状況の評価 .....</b>	<b>45</b>



# 序 計画策定の目的と位置付け

## (1) 計画策定の目的

大磯町における地域公共交通対策は、平成 14 年の道路運送法改正に伴い事業者から退出申出があった富士見地区（虫窪・黒岩・西久保）のバス路線の維持、平成 22 年に「公共交通空白地域」解消を目的とした「大磯町地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」という。）の策定、そして、連携計画に基づく、富士見地区での「補助路線バス」の運行継続及び平成 28 年から運行を開始している赤坂台地域を中心とした「予約型乗合タクシー」となっている。

連携計画策定から 10 年以上が経過する中、今後も加速度的に進む人口減少や高齢化、自家用車への依存など、今以上に地域公共交通の利用者は減少傾向にあると予測され、地域の暮らしを支える移動手段の確保や公共交通サービスの維持・確保は厳しさを増す状況にある。

一方、運転免許返納に伴う高齢者や買い物・通院などの移動が困難な交通弱者への対応など、今後増加が見込まれる多様なニーズに対し、利便性向上のための公共交通ネットワークの仕組みづくりが必要であることから、令和 3 年策定の「大磯町第 5 次総合計画」及び「大磯町まちづくり基本計画」において、「既存の公共交通の維持、新たな公共交通の導入」を重点施策に掲げ、交通空白地域の解消だけでなく、誰もが快適に移動できる交通ネットワークの形成を目指すことを位置づけている。

また、国においても、令和 2 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（以下、「活性化推進法」という。）が施行され、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化（第 5 条）されたことから、移動可能性を維持・向上する交通サービスの拡充や国庫補助金の活用に向け、「大磯町地域公共交通計画」を策定するものである。

## (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」に基づく法定計画として、上位計画である「大磯町第五次総合計画」や「大磯町まちづくり基本計画」などとの整合を図り、公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。

## (3) 計画区域

本計画の区域は、大磯町全域とする。

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 公共交通に関する現況把握

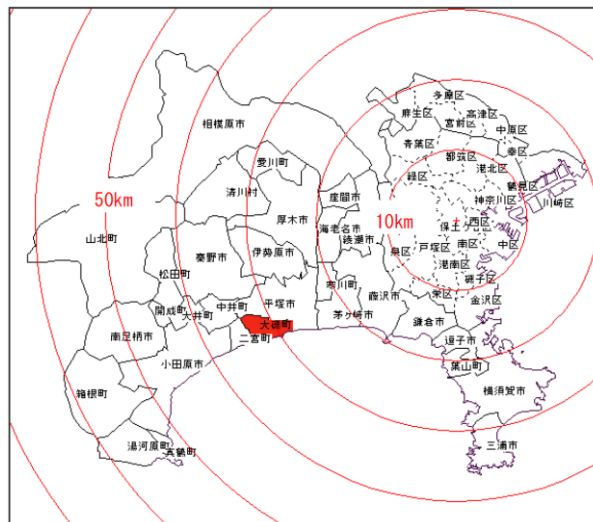
## 1-1 地域特性の整理

### (1) 位置・地勢

大磯町は、神奈川県中央南部に位置し、北側・東側は平塚市、西側は二宮町にそれぞれ接している。

最寄り駅は、JR東海道本線の大磯駅で、JR東京駅へは70分程度を要する。また、自動車交通は、小田原厚木道路大磯インターチェンジが町の北西部に位置しており、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7.6km、南北約4.1km、面積約17.23km<sup>2</sup>で、市街地は国道1号沿いの平坦部に形成され、南は相模湾、北は高麗山や鷹取山をはじめとした大磯地塊の丘陵地帯である。気候は海岸沿いに流れる暖流の影響で温暖である。

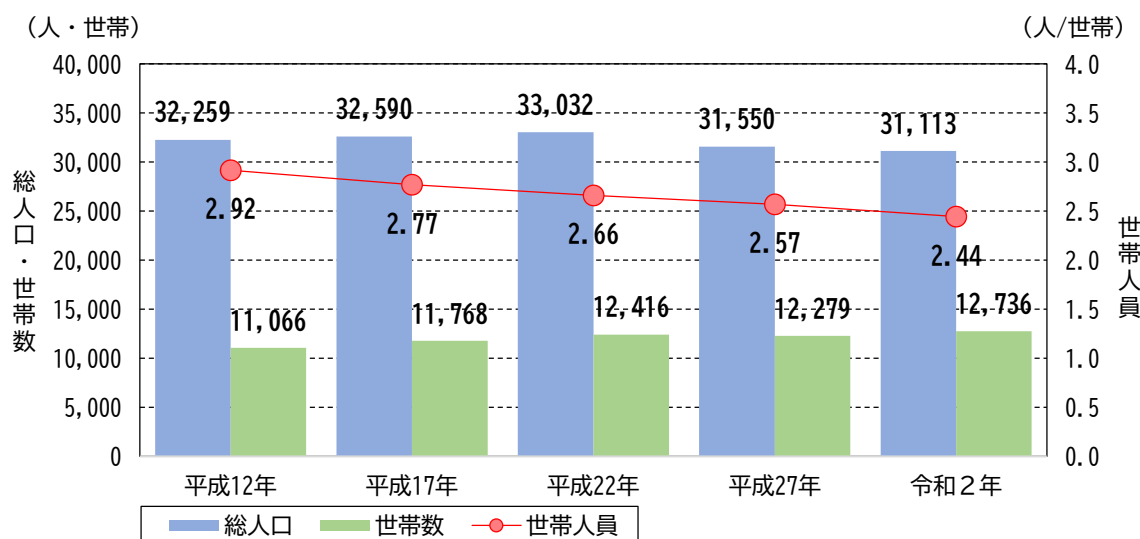


### (2) 人口動向

#### ① 総人口・世帯数

大磯町の総人口は令和2年10月1日現在、31,113人で、直近10年間の推移を見ると、平成22年から令和2年にかけて総人口は1,919人減少している。世帯数は12,736世帯と、増加を続けているが、世帯人員が減少しており、世帯分離の傾向である。世帯人員は平成22年が2.66人/世帯に対し、令和2年が2.44人/世帯と更に核家族化が進行している。

#### ■ 総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査

## ②地域別人口・世帯数

地域別人口及び世帯数は、「大磯町まちづくり基本計画」の地域別構想の区分に合わせて整理すると、大磯地域と国府南地域が多く、それぞれ3割以上を占めており、国府北地域が1割未満となっている。

■地域別人口・世帯数（令和4年10月1日現在）

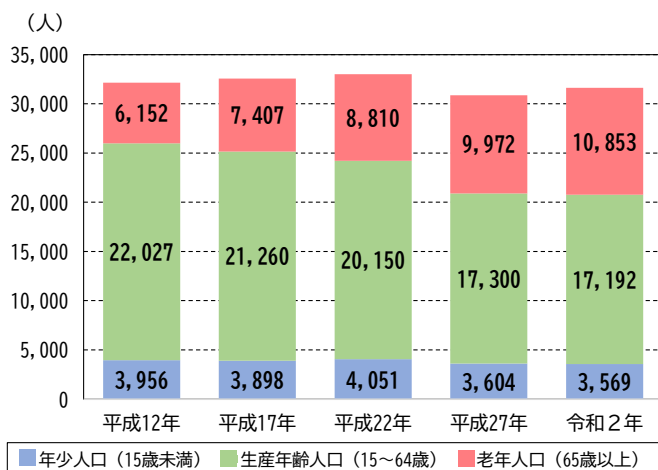
	大磯地域	小磯地域	国府南地域	国府北地域	町合計
対象大字	高麗、東町、大磯	東小磯、西小磯	国府本郷、国府新宿、月京、石神台	生沢、寺坂、虫窪、黒岩、西久保	—
面積	286.5ha	377.0ha	404.0ha	655.5ha	1,723ha
人口	10,516人	7,263人	10,608人	2,966人	31,353人
構成比	33.5%	23.2%	33.8%	9.5%	100%
世帯数	4,410世帯	2,981世帯	4,282世帯	1,207世帯	12,880世帯
構成比	34.2%	23.1%	33.2%	9.4%	100%



## ③年齢3区分別人口（年少人口、生産年齢人口、老年人口）

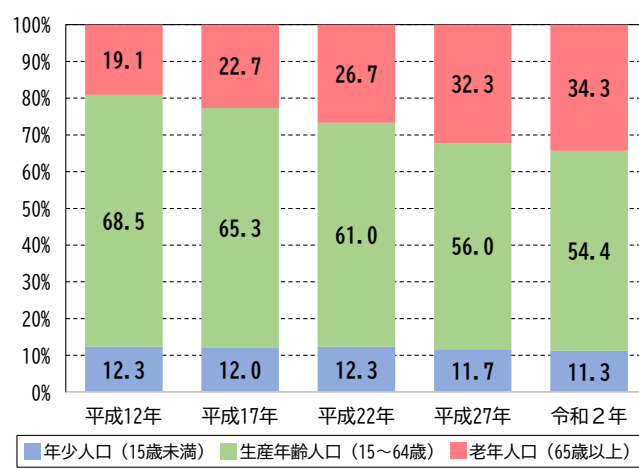
年齢3区分別人口構成比は年少人口が11.3%、生産年齢人口が54.4%、老年人口が34.3%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合は平成22年から令和2年で1.3倍増加となっている。

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査

■年齢3区分別人口構成比の推移

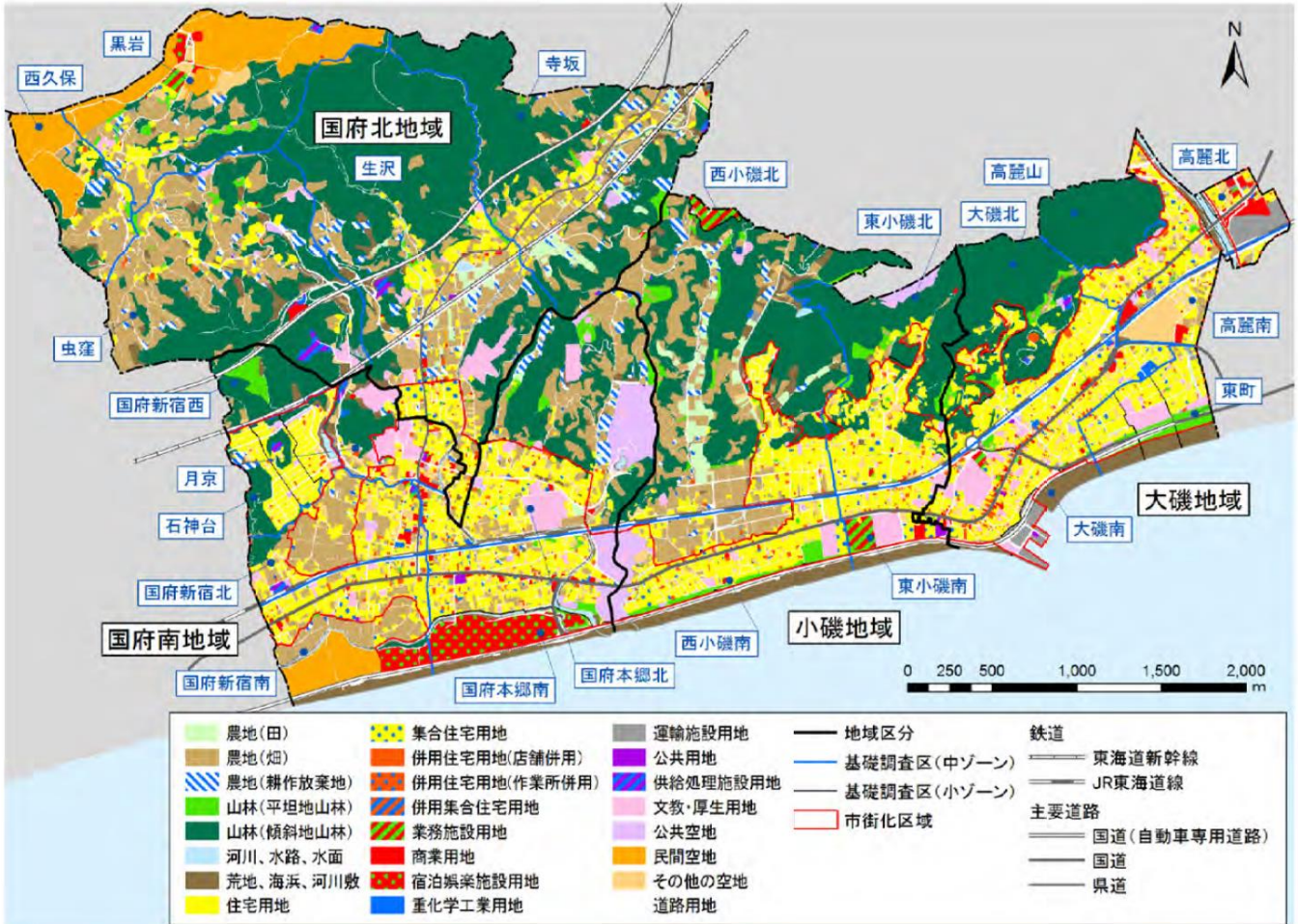


出典：国勢調査

### (3) 土地利用現況

土地利用は、北側エリアを中心に山林の592haで町域の3分の1以上を占めており、以下、農地が319ha、住宅用地が295ha、道路用地が146haと続いている。

■土地利用現況図

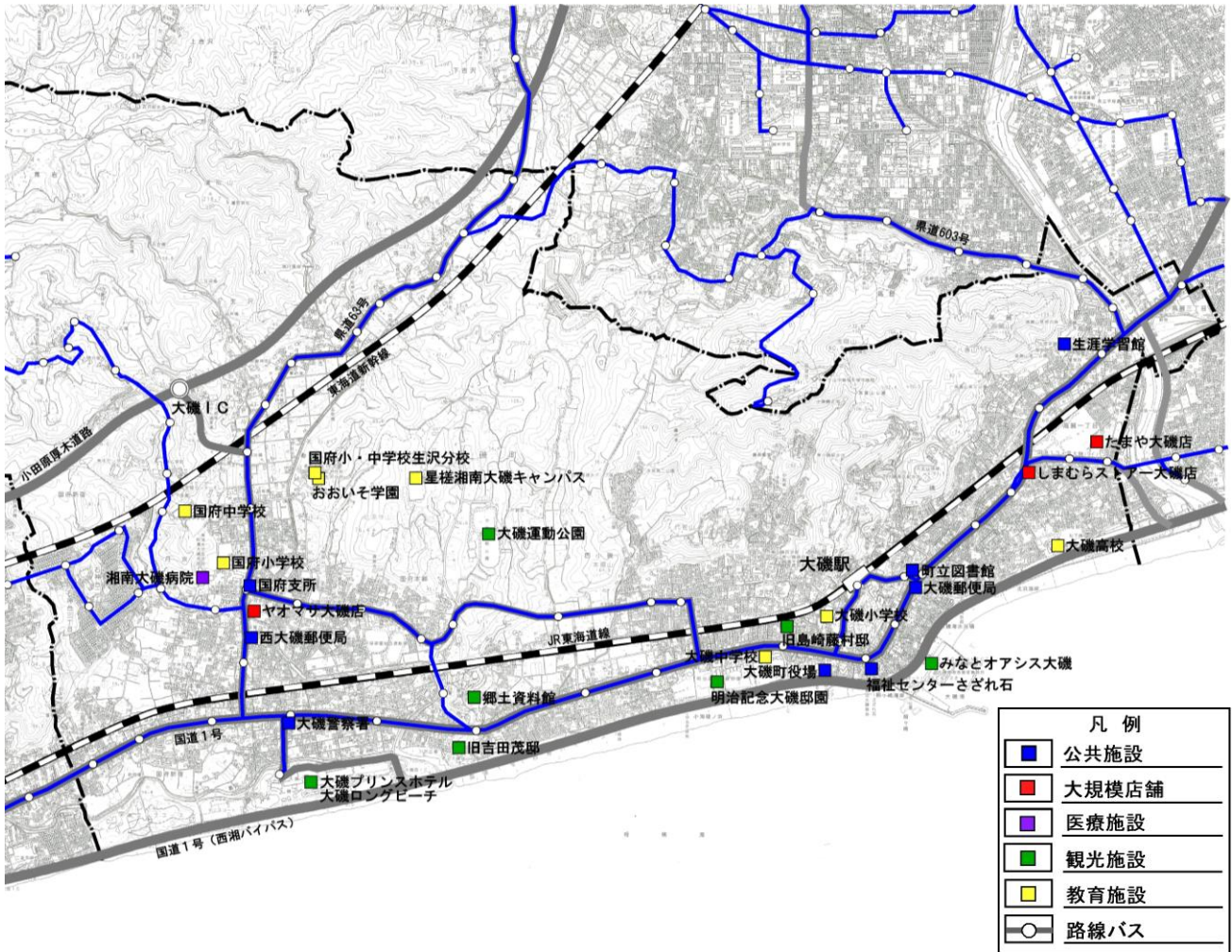


出典：平成 29 年都市計画基礎調査

#### (4) 主要施設分布状況

主要施設は、大磯駅周辺や国府支所周辺に町役場などの公共施設や小・中学校が、国道1号沿線や海岸沿いに大型宿泊施設、歴史的建造物等の観光施設が立地している。

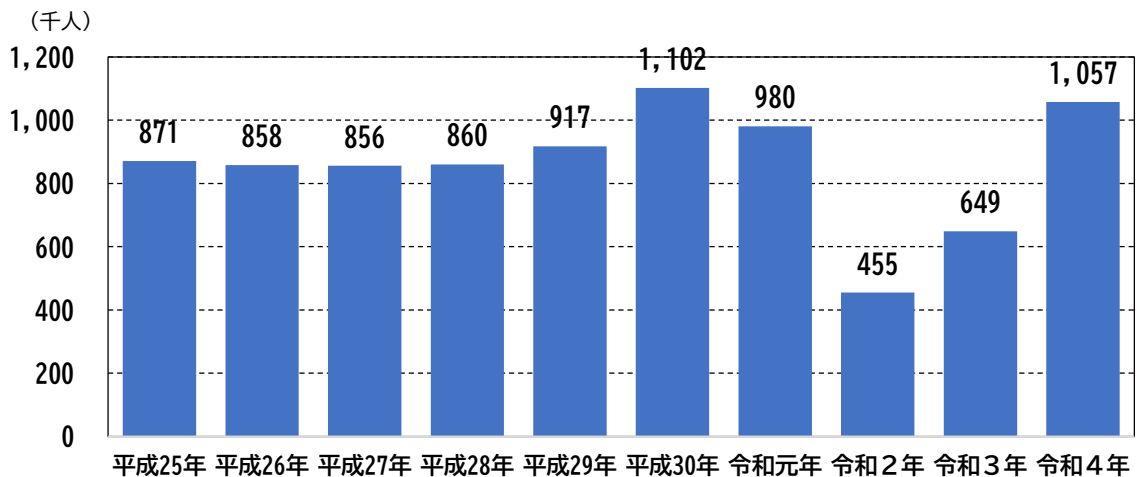
■主要施設分布図



#### (5) 観光動向

大磯町の観光客数は、令和元年まで微増傾向で、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少したものの、その後増加に転じ、令和4年は平成30年の新型コロナウイルス感染症以前まで回復している。

■観光客数の推移



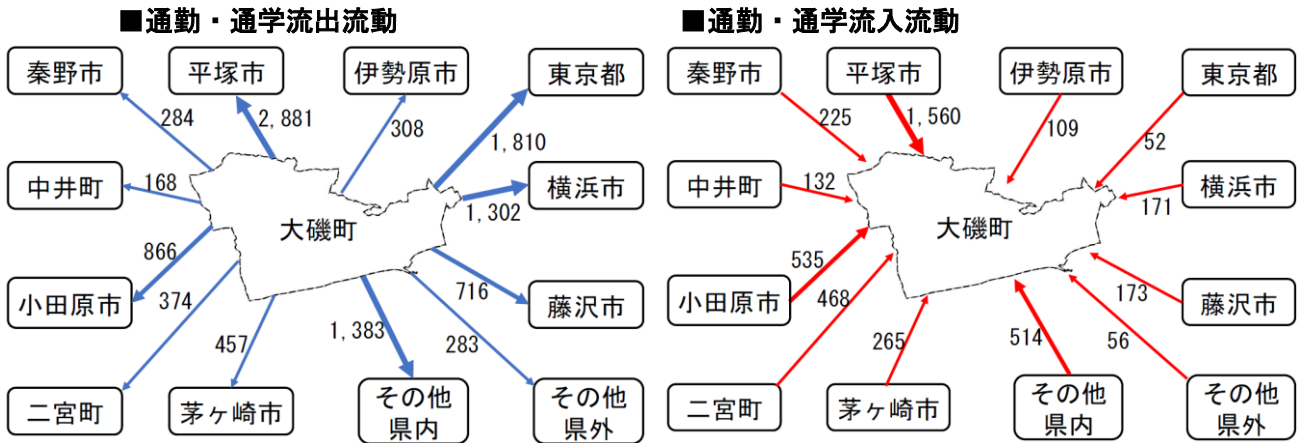
出典：神奈川県観光振興対策協議会の入込観光客調査

## (6) 交通手段特性

### ①国勢調査による通勤・通学流動

町内の通勤・通学の流動は、平塚市（2,881人）への流出が最多で、次いで東京都（1,810人）、横浜市（1,302人）となっている。

流入は、平塚市（1,560人）、小田原市（535人）、二宮町（468人）と近隣市町が多くなっている。



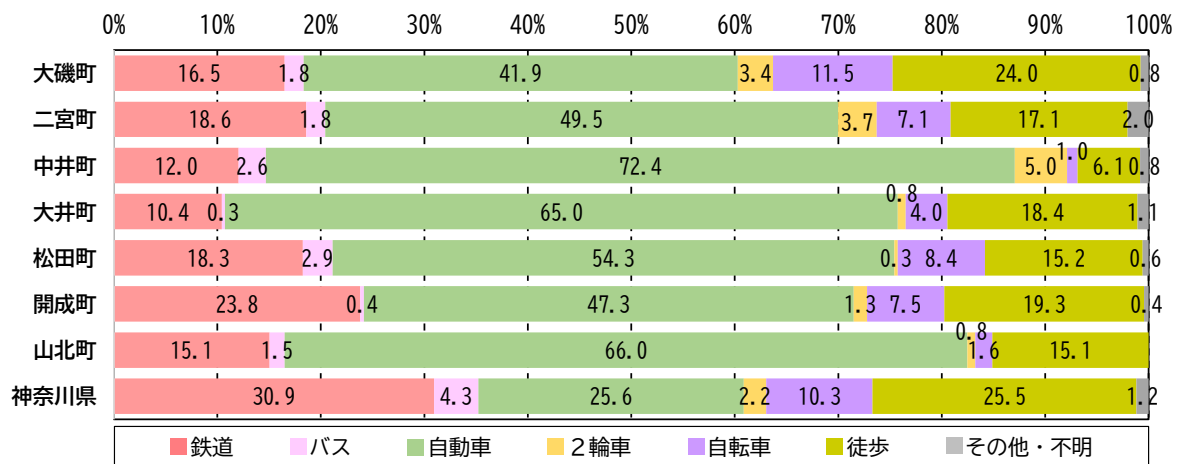
出典：令和2年国勢調査

### 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

#### ア) 代表交通手段

東京都市圏パーソントリップ調査※1による大磯町の代表交通手段※2は、自動車の割合が41.9%と最も多いものの、周辺町と比較すると、自転車、徒歩の割合が高い状況となっている。鉄道・バスの割合は18.3%と隣接する二宮町よりやや低くなっている。

#### ■大磯町及び周辺町・代表交通手段別分担率の推移（全目的、発生集中交通量）

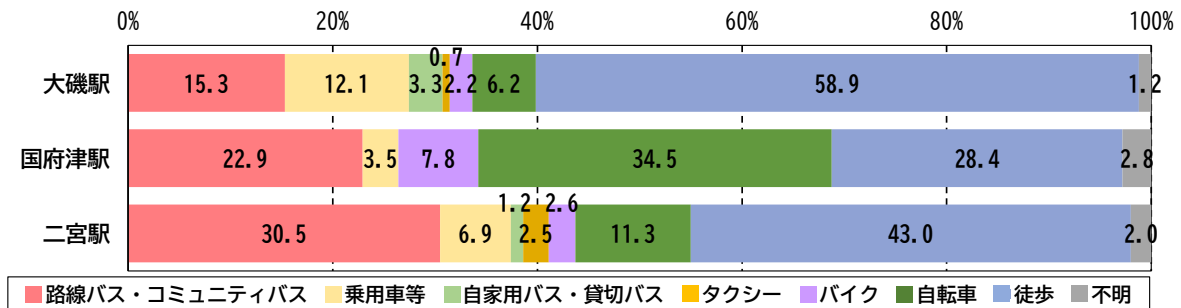


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

## イ) 駅端末交通手段

大磯駅の端末交通手段分担率※2は、路線バス・コミュニティバスが15.3%と国府津駅、二宮駅と比較してやや低く、徒歩、乗用車等の割合が高くなっている。

■平成30年・駅端末交通手段別分担率



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

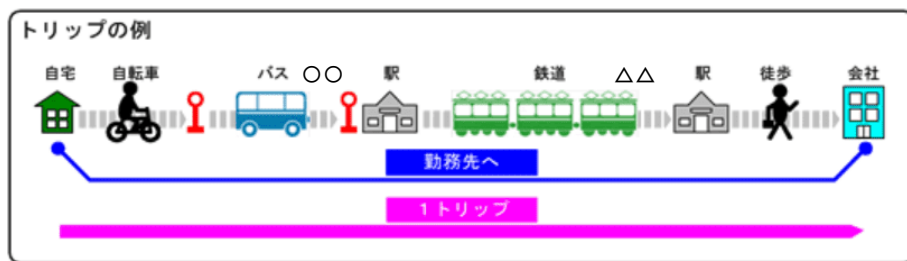
### ※1 東京都市圏パーソントリップ調査

東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段」を移動したかなどを調べる調査。

### ※2 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、自宅から〇〇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。

\*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。

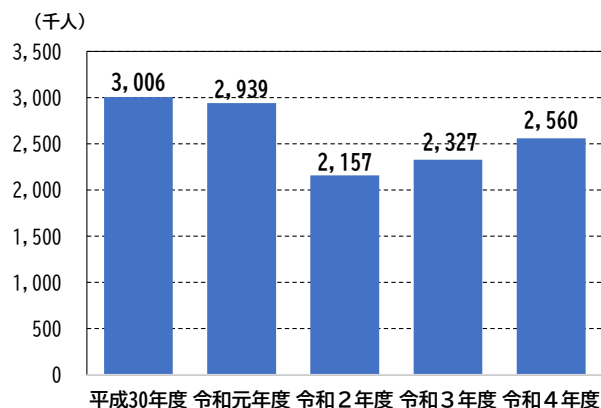


## 1-2 既存公共交通の現況把握

### (1) 鉄道

鉄道は、JR東海道本線の大磯駅があり、令和4年度の年間乗車人員は2,560千人/年で、平成30年度から令和元年度にかけて横ばい状態で、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後増加傾向となっているものの、新型感染症前の水準までには回復していない。

■大磯駅の年間乗車人員の推移



### (2) 路線バス

路線バスは神奈川中央交通㈱により、JR東海道本線大磯駅と二宮駅及び平塚駅を起終点に9系統が運行し、1日あたり平日平均170.5便が町内を往来している。運行本数の多い系統は、系統No.磯13(大磯駅から西公園前)、系統No.平47(平塚駅北口～大磯駅～二宮駅南口)で30本以上と多く、次いで、系統No.平33、平39、磯14が20本以上となっている。

■路線バス運行ルート図



■路線バス（補助路線バス除く）の1日あたり運行回数

※令和5年4月現在

系統No	起点	経由地	終点	平日			土日祝		
				往路	復路	平均	往路	復路	平均
磯07	大磯駅	中丸	大磯プリンスホテル	8	9	8.5	7	7	7
磯13	大磯駅	湘南大磯住宅入口	西公園前	29	27	28	23	22	22.5
	大磯駅	湘南大磯住宅入口循環	大磯駅	4	-	4	1	-	1
磯14	大磯駅	馬場・湘南大磯住宅入口	二宮駅北口	23	23	23	24	24	24
二05	二宮駅南口	生沢	松岩寺	3	2	2.5	0	1	0.5
平32※	平塚駅北口	上寺坂・国府新宿	二宮駅南口	19	19	19	13	13	13
平33	平塚駅北口	高麗清水・上寺坂	松岩寺	27	27	27	20	20	20
平36	平塚駅北口	上寺坂・国府新宿	二宮駅南口	1	1	1	1	1	1
平39	平塚駅南口	桃浜町・長者町	大磯駅	24	23	23.5	15	15	15
平47	平塚駅北口	花水・大磯駅	二宮駅南口	35	33	34	31	31	31
合計				173	164	170.5	135	135	135

※日曜日の運行回数を示す

(3) タクシー

町内に事業所を有するタクシー会社は、伊豆箱根交通1社となっている。

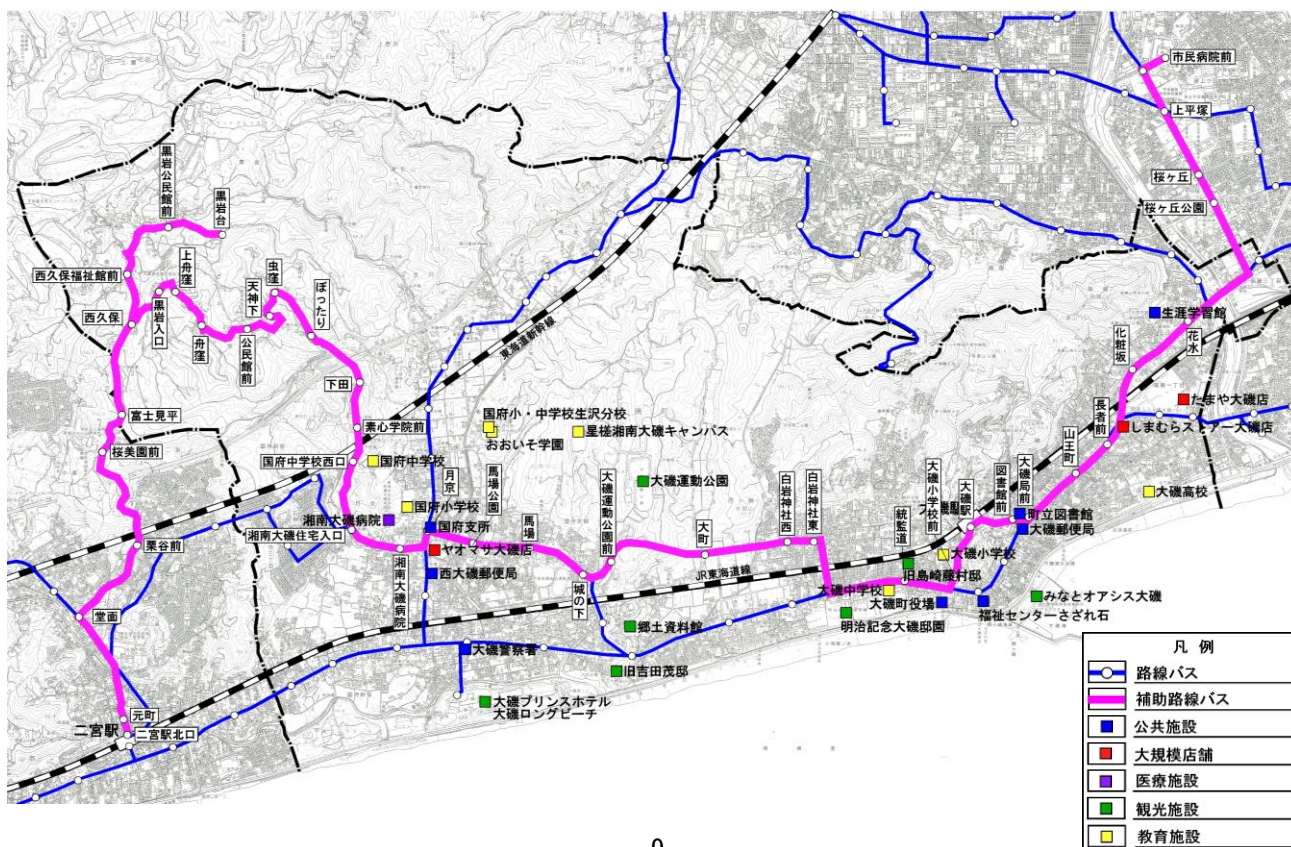
- ・住所：中郡大磯町国府新宿 465
- ・車両保有台数：23台

(4) 補助路線バス

①運行概要

大磯町では路線バスの退出申出に伴い、平成22年に「大磯町地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成24年から「虫窪・黒岩・西久保区の住民や子どもの通学時の交通を確保すること」を目的に、町が事業費を負担して「補助路線バス」を運行している。運行ルートは大磯駅～大磯運動公園～富士見地区～二宮駅間が12便で、令和3年4月1日から平塚市民病院への直通便（実証運行）が1便運行している。

■補助路線バスの運行ルート





## ②利用実績

補助路線バスの年度別利用者数数は令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、その後増加傾向で、令和4年度は利用者数が19,606人/年、1日平均乗客数が81.4人/日、1便平均が6.8人/便となっている。

ダイヤ別利用者数（令和4年度）は、No.1の二宮駅7:35発が29.9人/便で通勤や通学の利用により最も多く、次いでNo.11の大磯駅19:05発、No.6の大磯駅14:00発で多いものの、運動公園着や黒岩台発着、二宮駅最終便など小学生の下校利用がないダイヤの利用者が少ない状況である。

バス停別乗降者数（令和4年度）は、大磯駅、二宮駅、月京、東海大学大磯病院の順で多い。

なお、平塚市民病院行の実証運行をおこなっており、令和4年度は794人/年、1日平均乗客数が3.3人/便となっている。

### ■補助路線バスの年度別利用者数

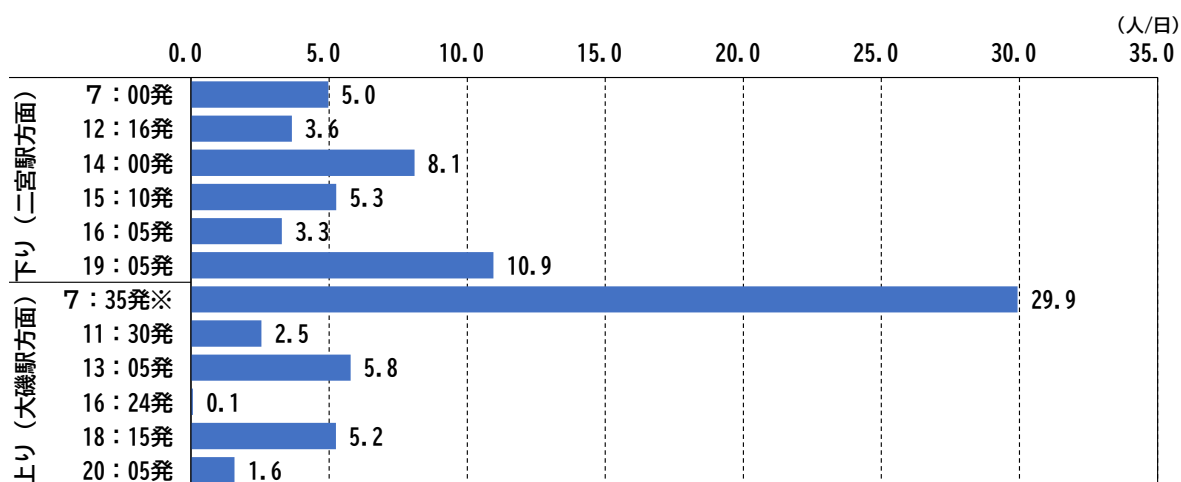
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
運行日数	244	240	243	242	241
日運行便数	13	13	13	12	12
1日平均（人/日）	97.0	92.8	73.6	75.2	81.4
1便平均（人/便）	7.5	7.1	5.7	6.3	6.8
利用者数（人/年）	23,660	22,267	17,881	18,200	19,606

出典：大磯町提供資料

### ■補助路線バスのダイヤ別利用者数（令和4年度）

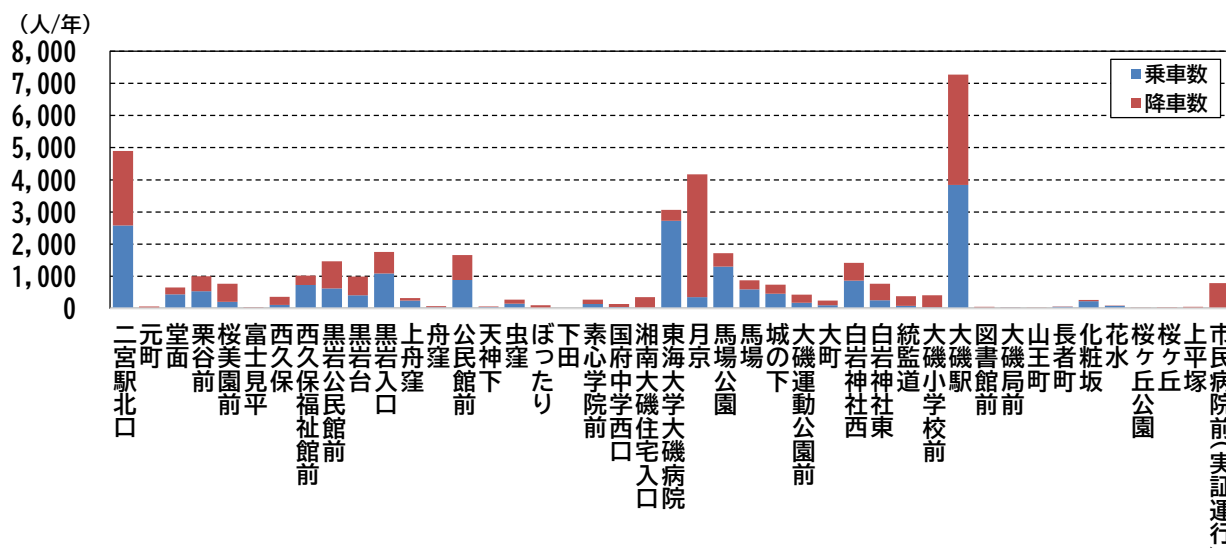
No.	運行時間	運行区間	キロ程	利用者数	1日平均
1	7:00~7:34	東海大学大磯病院 ~ 二宮駅	8.8	1,197	5.0
2	7:35~8:36	二宮駅 ~ 市民病院行き	17.2	7,214	29.9
3	11:30~12:06	二宮駅 ~ 運動公園	10.5	614	2.5
4	12:16~12:55	運動公園 ~ 二宮駅	10.3	879	3.6
5	13:05~13:50	二宮駅 ~ 大磯駅	13.2	1,392	5.8
6	14:00~14:45	大磯駅 ~ 二宮駅	13.0	1,950	8.1
7	15:10~15:44	東海大学大磯病院 ~ 二宮駅	8.8	1,268	5.3
8	16:05~16:23	東海大学大磯病院 ~ 黒岩台	4.7	793	3.3
9	16:24~16:40	黒岩台 ~ 湘南大磯住宅入口	4.2	17	0.1
10	18:15~19:00	二宮駅 ~ 大磯駅	13.2	1,264	5.2
11	19:05~19:50	大磯駅 ~ 二宮駅	13.0	2,638	10.9
12	20:05~20:35	二宮駅 ~ 東海大学大磯病院	9.0	380	1.6
合計			125.9	19,606	81.4

### ■補助路線バスのダイヤ別1日平均利用者数（令和4年度）



※平塚市民病院への直通便

### ■補助路線バスのバス停別乗車・降車数（令和4年度）

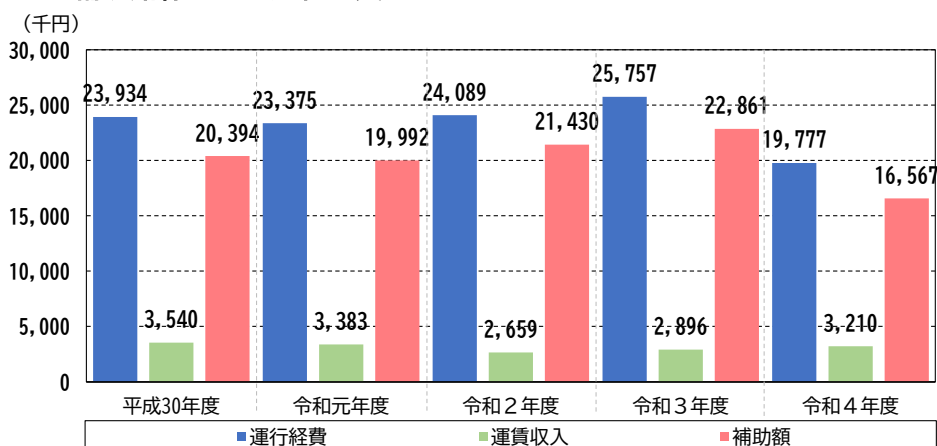


バス停	乗車数	降車数	乗降者数	バス停	乗車数	降車数	乗降者数
二宮駅北口	2,577	2,320	4,897	月京	356	3,810	4,166
元町	12	53	65	馬場公園	1,306	411	1,717
堂面	440	209	649	馬場	595	279	874
栗谷前	541	460	1,001	城の下	458	287	745
桜美園前	211	560	771	大磯運動公園前	183	248	431
富士見平	21	27	48	大町	99	144	243
西久保	114	246	360	白岩神社西	863	558	1,421
西久保福祉館前	735	286	1,021	白岩神社東	254	518	772
黒岩公民館前	626	842	1,468	統監道	85	299	384
黒岩台	411	585	996	大磯小学校前	33	375	408
黒岩入口	1,090	667	1,757	大磯駅	3,843	3,431	7,274
上舟窪	242	86	328	図書館前	22	33	55
舟窪	37	34	71	大磯局前	23	5	28
公民館前	884	775	1,659	山王町	14	6	20
天神下	46	19	65	長者町	54	6	60
虫窪	147	128	275	化粧坂	229	37	266
ぼったり	13	88	101	花水	79	1	80
下田	6	4	10	桜ヶ丘公園	14	4	18
素心学院前	138	137	275	桜ヶ丘	1	28	29
国府中学西口	43	99	142	上平塚	2	52	54
湘南大磯住宅入口	28	322	350	市民病院前（実証運行）	0	794	794
東海大学大磯病院	2,731	333	3,064	合計	19,606	19,606	39,212

### ③運行収支

補助路線バスの運行収支は、運行経費から初乗り運賃210円（現金）の運賃収入を差し引いた金額が補助額となっており、運行開始した平成24年度から10年が経過した車両費の支払いの見直しに伴い、令和4年度から運行経費が減少し、補助額は減少したものの、おおむね2千万円前後で推移している。

### ■補助路線バスの運行収支



出典：大磯町提供資料

## (5) 大磯町乗合タクシー

### ① 運行概要

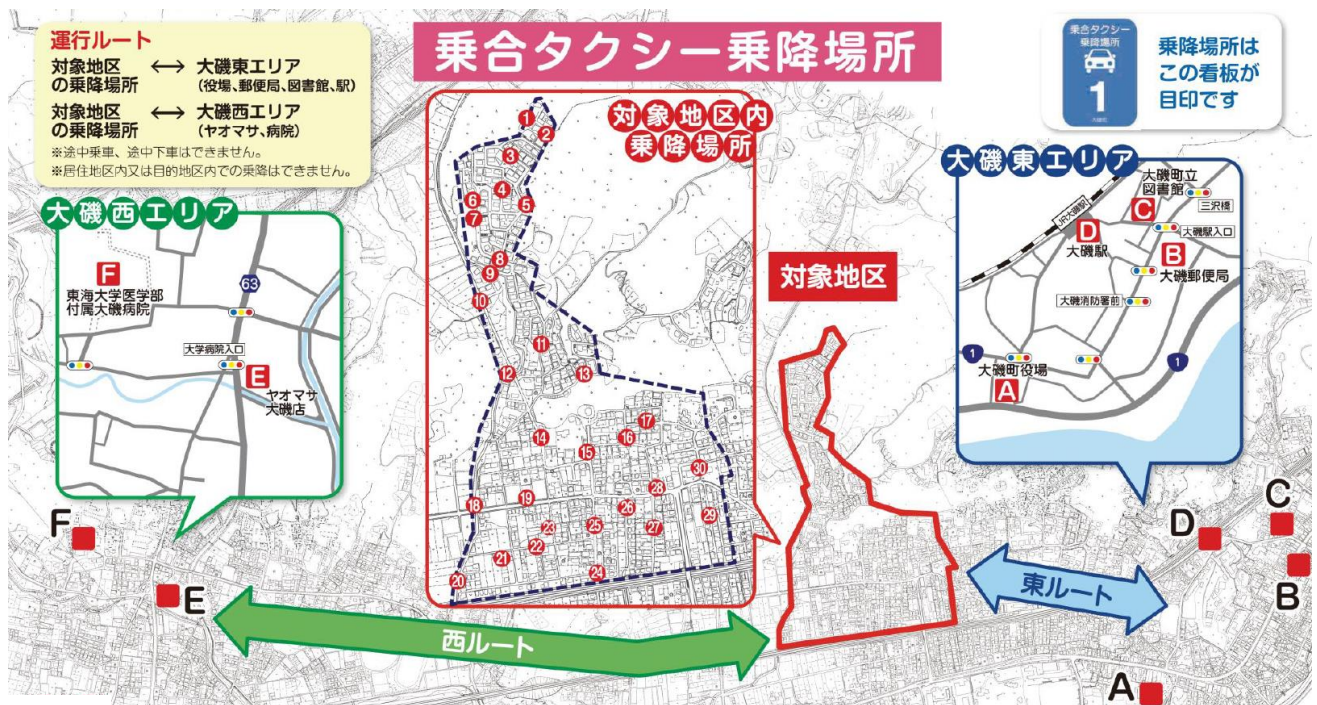
西小磯東区の一部の地区は、高台にあり背後が山間地となっているため、急勾配道路による市街地が形成されており、道路構造上バス車両の運行が困難な、公共交通空白地域となっている。

平成 24 年 9 月に赤坂台地区の住民を中心に「西小磯東区地域交通推進の会」が設立され、新たな公共交通の導入に向けた検討を進めた結果、平成 27 年 4 月に既存のタクシー車両を活用したデマンド型乗合タクシー導入の要望書が提出された。

これを受け、町が事業主体となり、平成 28 年 4 月よりデマンド型乗合タクシーの実証運行を行い、実証運行の結果を踏まえて平成 29 年 4 月より本格運行を行っている。

### ■大磯町乗合タクシーの運行サービス

運行地域	大磯西エリア～西小磯東区の一部地区～大磯東エリア（乗降ポイント 30 か所）
運行経路	東ルート（～A大磯町役場、B大磯郵便局、C大磯町立図書館、D大磯駅）、西ルート（～Eヤオマサ大磯店、E湘南大磯病院）
利用者	西小磯東区の一部の住民（事前登録制）
運行日	平日（土日祝、12/29～1/3 は運休）
利用時間	午前 8 時から午後 6 時（30 分間隔）
運賃	・大人・小学生以上 一人 500 円（2 人以上は割引制度あり） ・障がい者と介助者 一人 250 円 ・未就学児 無料
予約受付時間	毎日、午前 8 時から午後 5 時 30 分
運行事業者	伊豆箱根交通株式会社大磯営業所



## ②利用実績

登録者数（令和4年度）は301人と増加傾向で、利用者数は平成29年度から令和元年度までは増加傾向で、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和3年度からは増加に転じ回復傾向にある。令和4年度は、利用者数が1,122人/年、日平均利用者数が4.6人/日、平均便利用者数が1.1人/便となっている。

ルート別利用者数割合は東ルートが76.5%と全体の4分の3を占めており、目的別利用者割合は大磯駅が50.2%と約半数を占め、次いで大磯病院、図書館、ヤオマサの順となっている。

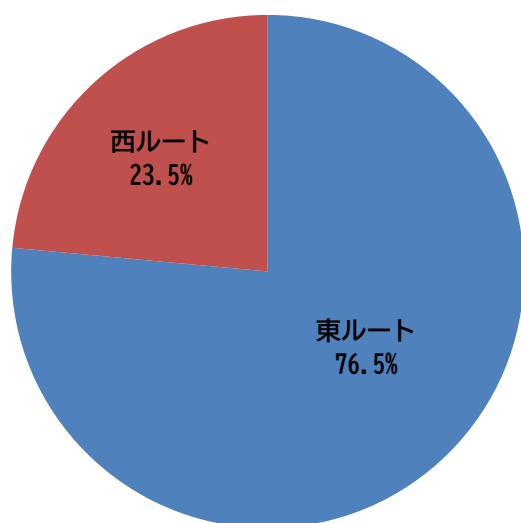
年間時間帯別利用者数は、東ルートで午前9時～11時の利用が307人（41.7%）と多く、午後も平均約28人利用されている。一方、西ルートは午前8時半～9時半の利用が91人（39.6%）と多く、大磯病院の診察開始が8:30、ヤオマサの開店が9:30のため、通院や買い物の利用が伺えるが、午後便の利用は平均約2人となっている。

また、年間乗降場所別乗降回数は、高台にある赤坂台地区（No.1～10）で769人と利用は多いが、平地部（No.15～30）における利用は0～43人と全体に低調であり、年間を通して一度も利用されていない乗降場所もある。

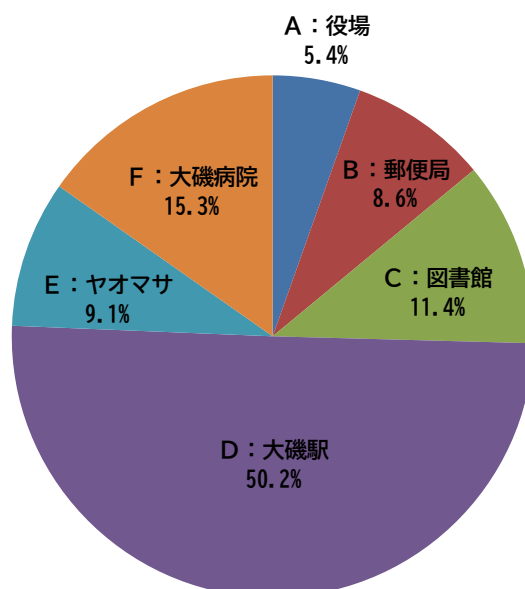
### ■予約型乗合タクシー利用実績の推移

	運行日数 (日)	運行便数 (便)	平均 日便数 (便)	登録者数 (人)	利用者数 (人)	平均日 利用者数 (人)	平均便 利用者数 (人)	町負担額 (円)
平成29年度	244	1,084	4.4	252	1,231	5.0	1.1	1,013,028
平成30年度	244	1,166	4.8	267	1,389	5.7	1.2	1,139,774
令和元年度	240	1,137	4.7	277	1,300	5.4	1.1	1,197,527
令和2年度	243	895	3.7	279	1,010	4.2	1.1	1,037,861
令和3年度	242	1,028	4.2	295	1,172	4.8	1.1	1,165,897
令和4年度	243	980	4.0	301	1,122	4.6	1.1	1,092,859

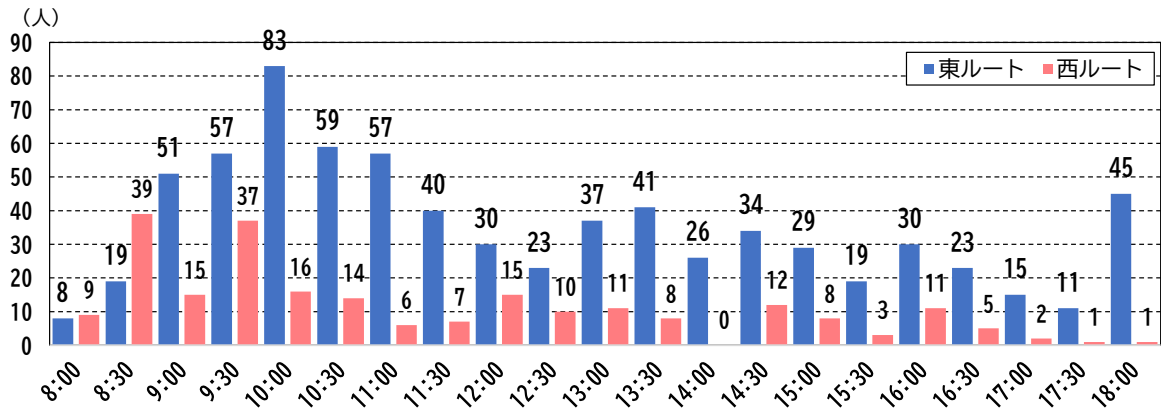
### ■ルート別利用者数割合 (令和4年度)



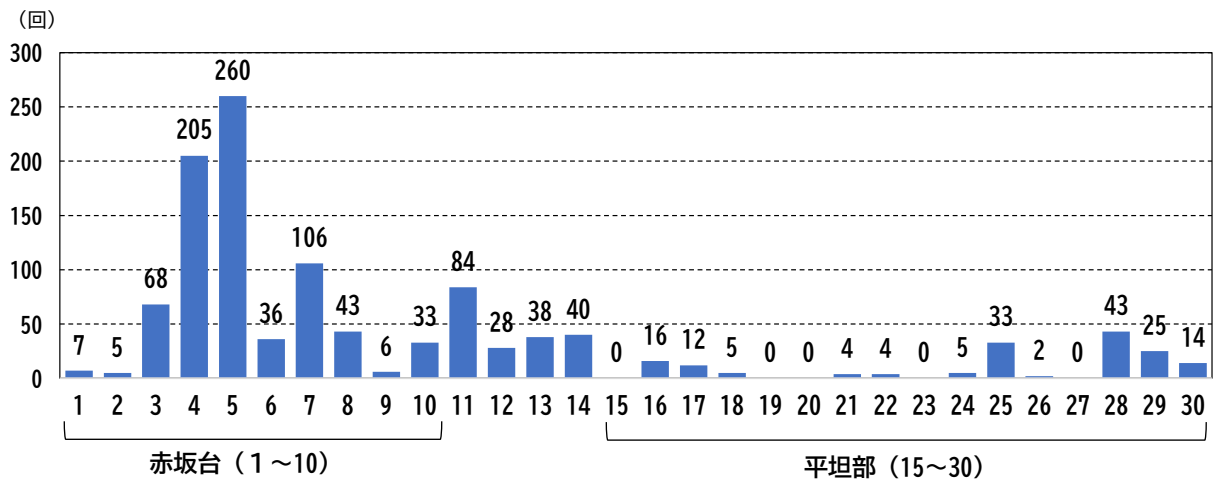
### ■目的地別利用者数割合 (令和4年度)



■時間帯別利用者数（令和4年度）



■年間乗降場所別乗降回数（令和4年度）



(6) 大磯町介護タクシー等利用助成券

町では、在宅の要介護者の方の移動を支援するため、通院等で介護タクシーを利用する際にタクシー券の交付を行っている。

交付者数は平成30年度が115人に対し令和4年度が131人、交付件数は平成30年度が7,248枚に対し令和4年度が7,980枚、利用件数は平成30年度が3,779枚に対し令和4年度が4,109枚と増加傾向で、令和4年度の利用額が約200万円となっている。

各実績は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和3年度からは増加に転じている。

■事業概要

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>要介護1～5の認定を受けている方</li> <li>常時、車イス等を必要とし、公共交通機関等の利用又は家族等の送迎によって移動することが困難な方</li> <li>当該年度において、大磯町在宅障害者タクシー利用助成事業実施要領による助成を受けていない方</li> </ul>
交付内容	年額36,000円分（500円券×72枚）を限度に助成券を交付

### ■大磯町介護タクシー等利用助成券の利用実績

	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
交付者数	115人	114人	112人	115人	131人
交付枚数	7,248枚	7,356枚	6,906枚	7,188枚	7,980枚
利用枚数	3,779枚	4,094枚	3,649枚	4,043枚	4,109枚
利用額	1,889千円	2,047千円	1,824千円	2,021千円	2,054千円

### (7) 大磯町在宅障害者タクシー利用料金助成券

町では、在宅で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、タクシー券の交付を行っており、交付者数は平成30年度が124人に対し令和4年度が143人、交付枚数は平成30年度が5,776枚に対し令和4年度が6,854枚と増加傾向となっているが、利用枚数は平成30年度が3,018枚に対し令和4年度が2,976枚と横ばい状態で、令和4年度の利用額が約200万円となっている。

各実績は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和3年度からは増加に転じている。

### ■事業概要

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者手帳1・2級の方</li> <li>・知能指数35以下の方又は療育手帳A1・A2の方</li> <li>・身体障害者手帳3級かつ知能指数50以下の方</li> <li>・精神障害者保健福祉手帳1・2級の方</li> <li>・介護保険の要介護状態区分が要介護4・5の方</li> </ul>
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

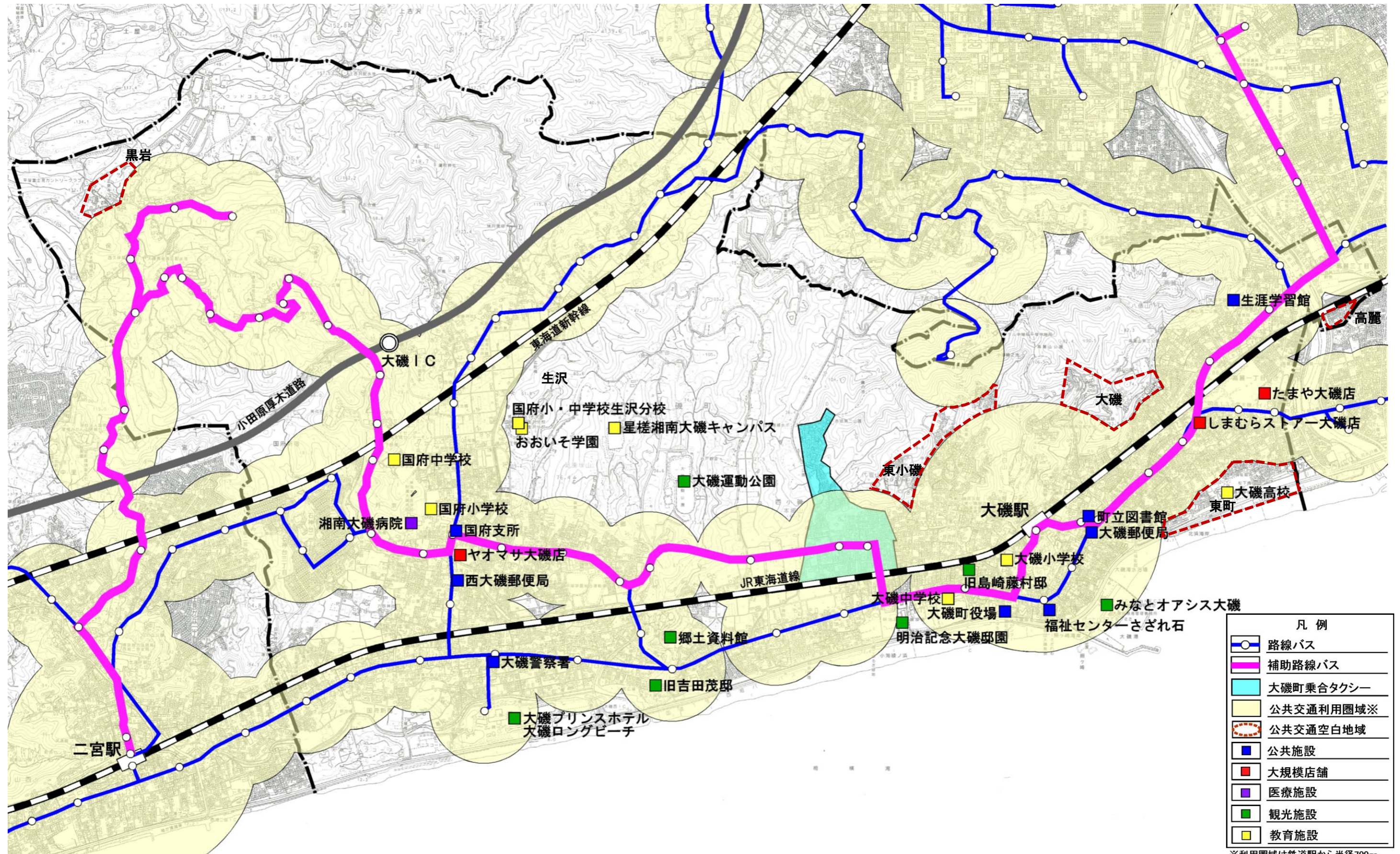
### ■在宅障害者タクシー利用料金助成券の利用実績

	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
交付者数	124人	119人	113人	131人	143人
交付枚数	5,776枚	5,829枚	5,102枚	6,171枚	6,854枚
利用枚数	3,018枚	2,877枚	2,228枚	2,804枚	2,976枚
利用額	2,222千円	2,043千円	1,510千円	1,920千円	2,046千円

## (8) 公共交通空白地域

公共交通空白地域は、鉄道駅から半径700m圏域と、バス停から半径300m圏域に含まれない公共交通の利便性が低いエリアで、これら地域の解消を図るため、町が事業費を負担して「補助路線バス」と「予約型乗合タクシー」を運行しているものの、一部エリアで存在している。

■公共交通空白地域図



※利用圏域は鉄道駅から半径700m、バス停から半径300m

# 1-3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

## (1) 大磯町第五次総合計画（令和3年3月）

### 《基本構想（計画期間：令和3年度～令和12年度・10年間）》

【まちの将来像】 紺碧の海に緑の映える住みよい大磯

【まちづくりの基本理念】 「郷土の誇りとくらしの親和」「つながりと創生」

【まちづくりの柱】 柱Ⅰ 安全安心でいきいきとくらせるまちづくり

柱Ⅱ 町民の力や知恵が集めるまちづくり

柱Ⅲ 快適でくらしやすいまちづくり

柱Ⅳ 心豊かな人を育むまちづくり

柱Ⅴ 元気や活力が生まれるまちづくり

### 《前期基本計画（計画期間：令和3年度～令和7年度・5年間）》

【重点プロジェクト】 1 働く人を応援するプロジェクト

2 妊娠・出産・子育て・教育の希望をかなえるプロジェクト

3 住む人の安心なくらしを守るプロジェクト

⇒重点事業③：地域モビリティ推進事業

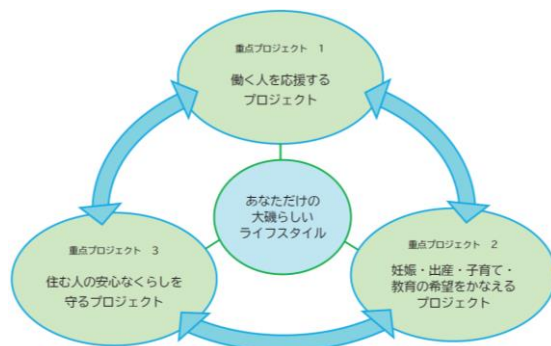
・公共交通の維持、新たな公共交通の導入

・移動困難者、移動制約者への支援

・交通結節点の安全性向上

《KPI》新たな公共交通サービスの導入数

現状値（令和元年）1件→目標値（令和7年）2件



### 【生活を支える交通基盤の形成（部門28 道路・交通）】

#### 《めざすべき姿》

- ・道路の安全性・快適性・利便性が確保され、快適に移動できる交通基盤が形成されている町
- ・多様な交通手段が共存し、移動の可能性が広がる交通環境が形成されている町
- ・新たな地域公共交通の導入により、子どもや高齢者、障がい者など誰もが安全で気軽に外出できる環境が整備されている町

#### 《実現のための施策》 快適な交通サービスの形成→地域公共交通の充実

町民と協働し、多様化するニーズに応じた新たな公共交通の導入を図ります。

##### ○新たな公共交通による交通網の整備の推進

- ・新たな公共交通の検討及び導入
- ・補助路線バスの見直し
- ・公共交通ネットワークの構築



## (2) 大磯町まちづくり基本計画（令和3年3月）

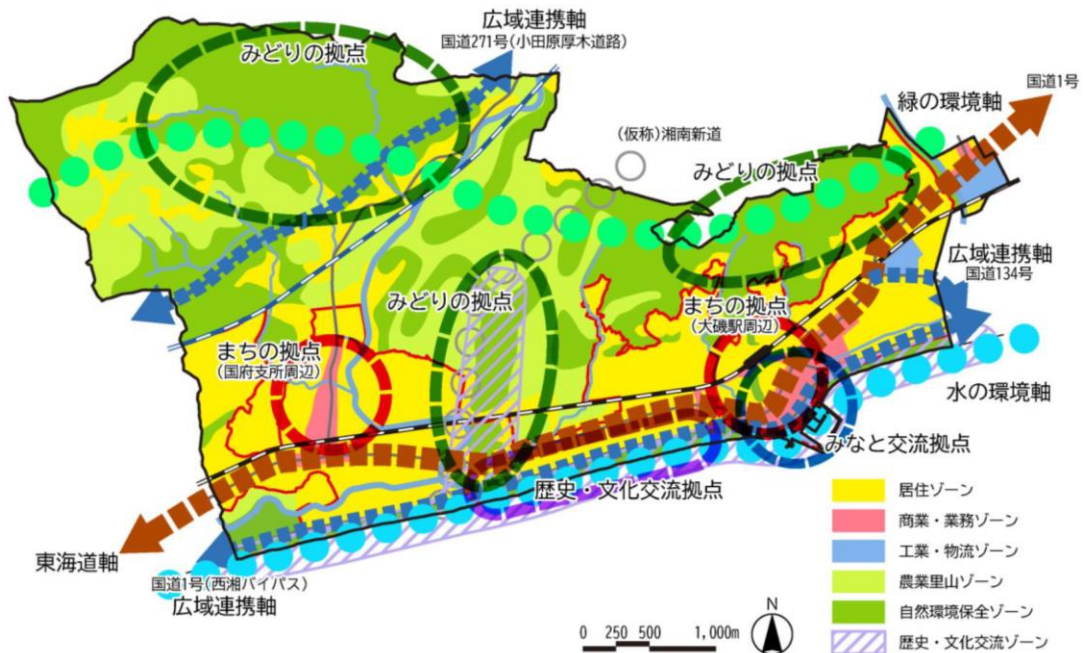
【目標年次】 令和12年

【まちの将来像】 紺碧の海に緑の映える住みよい大磯（大磯町第五次総合計画と同様）

【まちづくりの基本理念】 「郷土の誇りとくらしの親和」「つながりと創生」（大磯町第五次総合計画と同様）

【将来都市構造】

基本ゾーニング	居住ゾーン、商業・業務ゾーン、工業・物流ゾーン、農業里山ゾーン、自然環境保全ゾーン、歴史・文化交流ゾーン
都市軸	東海道軸、広域幹線軸、緑の環境軸、水の環境軸
拠点	まちの拠点、みなと交流拠点、歴史・文化交流拠点、みどりの拠点



【移動可能性を維持・向上する交通サービスの拡充（快適に移動できる交通ネットワークの方針）】

### 《基本方針》

- ①安全で快適な道路網等の整備と維持管理
- ②安全で楽しい歩行者、自転車ネットワークの形成
- ③住民にやさしい交通ネットワークの構築
- ④環境にやさしい新たな移動手段の検討

### 《交通ネットワーク形成方針》

- 道路の整備
- 快適な歩行者・自転車ネットワーク
- 快適な公共交通ネットワーク
  - ・現在の路線バスやコミュニティバスの運行状況を勘案しながら、交通空白地対策だけでなく、免許返納に係る高齢者対策や買い物弱者対策など、今後増加が見込まれる多様なニーズに対して、利便性が向上するような公共交通ネットワークを検討します。
  - ・自転車、バス、タクシー、鉄道などの多様な交通サービスの統合運用による全体最適化（固定費を抑制しつつ、サービス品質向上）をめざし、地域実態に合った導入を検討していきます。
- 新たな移動手段
  - ・町民や来訪者が町内を気軽に移動できるような、カーシェア、シェアサイクルなどの活用を図ります。
- 交通バリアフリー

## 2 町民等の意向把握

### 2-1 町民アンケート調査

令和4年度に日常の移動状況や移動手段の実態を把握するとともに、地域公共交通に対する意見を伺い、「大磯町地域公共交通計画」策定のための基礎資料を作成することを目的に町民アンケート調査を行った。

調査対象者	町内の自治会区の人口割合により按分し、無作為に抽出した1,000世帯
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査期間	令和4年12月5日（月）から令和4年12月20日（火）
回収状況	回収件数489票、回収率48.9%

#### ①公共交通の満足度

- ・路線バスの満足度は、「どちらともいえない」が38.7%で最も多く、以下「やや不満」が17.0%、「やや満足」が15.3%、「不満」が9.8%、「満足」が8.4%となっている。
- ・タクシーの満足度は、「どちらともいえない」が52.8%で最も多く、以下「やや満足」が14.3%、「満足」が11.7%、「やや不満」が7.0%、「不満」が3.1%となっている。

#### ②公共交通を利用する上で重要だと感じること

- ・公共交通を利用する上で重要だと感じる項目は、「自宅近くの場所から乗り継ぎのしやすさ」が62.6%で最も多く、以下「目的地までの移動経路の確保」が58.7%、「免許返納後に利用できる安心感」が33.3%、「高齢者割引等のサービスの充実」が29.7%、「買物への利用のしやすさ」が29.4%、「通院への利用のしやすさ」が27.0%、「交通IT環境の充実（乗り継ぎ案内アプリなど）」が12.5%、「カーシェア・シェアサイクルの充実」が5.3%となっている。

#### ③補助路線バスについて

##### ア) 認知度

- ・町が交通空白地対策として、補助路線バスを運行していることに対する認知度は、「知らなかった」が64.0%を占めている。
- ・町の補助路線バスを利用した平塚市民病院行き直通便の運行（実証運行）をしていることに対する認知度は、「知らなかった」が80.6%を占めている。

##### イ) 継続意向

- ・現在、実証運行中の平塚市民病院行きの直通運行は、継続して運行してもよいと思いかどうかは、「継続して運行してもよい」が71.8%を占めている。

#### ④予約型乗合タクシーについて

##### ア) 認知度

- ・町が交通空白地対策として、西小磯東区に予約型乗合タクシーの運行をしていることに対する認知度は、「知らなかった」が83.2%を占めている。

##### イ) 利用意向

- ・予約型乗合タクシーは、交通空白地対策として運行しているため、「エリア限定・限られた乗降場所・要予約」など、一定の制約がある交通サービスであるが、身近にあったら利用してみたいと思うかについては、「利用してみたいと思わない」が51.5%で最も多く、次いで「利用してみたい」が31.3%となっている。

## 2-2 富士見地区アンケート調査

令和2年度に補助路線バスの今後の在り方について、富士見地区の補助路線バスの現状や課題要望等を把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	富士見地区にお住まいの全 225 世帯 (虫窪：90 世帯、黒岩：81 世帯、西久保：54 世帯)
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査期間	令和2年7月8日～令和2年7月22日
回収状況	111 世帯 (虫窪：50 世帯、黒岩：31 世帯、西久保：25 世帯、未記入：5 世帯) 257 人 (虫窪：116 人、黒岩：72 人、西久保：59 人、未記入：10 人)

### ①利用状況

- ・補助路線バスは約7割の方に利用されており、このうち約3割の方が「月に1～2回」以上の利用頻度となっている。

### ②サービスの満足度

- ・サービスの満足度は、「満足している」「やや満足している」「ふつう」と回答した方が64%を占めている。
- ・サービスレベルでは、「運行ルート」「交通系 IC カード」で評価が高く、「運行本数」で低く、「土日運行」の希望者が半数を占めている。

### ③満足・不満と感じている項目

- ・満足と感じているところは、「交通系 IC カード」と「運賃」で満足度が高い。
- ・不満と感じているところは、「運行本数」で不満が高い。

### ④運行形態（定時・定路線運行）の希望

- ・定時運行については、「現状通り」が51%、「朝夕定時、昼間は予約」が45%となっている。
- ・定路線運行については、「現状通り」が62%、「朝夕定時、昼間は予約」が35%となっている。

### ⑤路線バスを利用して大磯地区への移動について

- ・路線バスを利用して、大磯地区への移動は「行くことがある」、「たまに行くことがある」と回答した方が26%で、移動先は二宮駅など二宮町内が多い。

### ⑥移動先（目的地）

- ・買い物先は二宮町内を挙げる人が多く、町外の広範囲に移動需要がある。

## 2-3 乗合タクシーアンケート調査

乗合タクシーに対する意見・提案等を把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	赤坂台地区全世帯（149 世帯）
調査方法	回覧板による配布・回収
回収状況	65 世帯（回収率 43.6%）

### ①乗合タクシーについて

#### ア) 運行サービスについて

##### ○運賃

- ・料金はもう少し安価にして欲しい。
- ・他の方と同時刻に予約が同じになり、同乗する時も割引して欲しい。

##### ○運行日・運行時間帯

- ・土日祝も運行して欲しい。
- ・土日でも予約出来るようにして欲しい。
- ・利用時間帯を拡大して欲しい。

##### ○便数・出発時間

- ・鉄道や自分の都合で、自由な時間に予約したい。
- ・乗車予定者が揃っている時は、出発時間前でも発車して欲しい。
- ・電車の時間があるため、出発時間を0分、30分以外にも15分、45分も追加して欲しい。

##### ○エリア・乗降場所

- ・乗降場所を増やして欲しい（赤坂台だけでなく、代官山のエリアなども）。

#### イ) 周知について

- ・利用方法、費用が分からないので、もっと周知して欲しい。

#### ウ) 継続意向について

- ・高低差がある地域で、バスが無いので、これからも継続運行して欲しい。

### ②乗合タクシーの利用意向について

- ・今は利用していないが、近い将来利用したいと思う。

### ③公共交通に対する意見・提案について

- ・病院の時は乗合タクシーは利用しにくいので、タクシー補助券を導入して欲しい。
- ・巡回バスの運行に移行できないか。
- ・週末の夜等は駅前のタクシーを充実させて欲しい。どれだけ待てばタクシーが来るのか分からないため、タクシー乗り場に後何分でタクシーが来るのか分かるシステムを付けて欲しい。

### ④その他（まちのこえ等）

- ・赤坂台は坂が多く乗降場所まで歩くのが大変なため、乗降場所を増やして欲しい。

## 2-4 意見交換会

### (1) 町全体意見交換会

町内で運行中の地域公共交通の現状や、町民アンケート調査結果の概要を説明した上で、地域公共交通の気になる点や、将来の地域公共交通に対する意見等を把握するため、意見交換会を開催した。

○国府支所 2階集会室、9月16日(土)10時00分～11時30分(参加者数:15名)

○大磯町役場本庁舎 4階第1会議室、9月16日(土)14時00分～15時30分(参加者数:21名)

#### ①補助路線バスについて

- ・市民病院への直通運行を知らなかった。
- ・市民病院の復路便があると便利。

#### ②乗合タクシーについて

- ・乗合タクシーについて、土日の運行や30分待つことなく利用できるなど、フレキシブルに必要な時に利用可能なサービスにして欲しい。
- ・本格運行開始から5年以上経過しているので、制度の見直しを検討して欲しい。

#### ③公共交通に対する意見・提案について

- ・現行の路線バスは維持して欲しい。
- ・大磯高校周辺は、周辺にバス停がないため、買物や通院などに利用可能なマイクロバスなど小さな車両を運行して欲しい。
- ・観光だけでなく、町民も利用出来るよう、大磯駅、病院、スーパー、観光地など町内を周遊し、運賃が高くないバスが欲しい。
- ・かなちゃん手形について、非常に便利なので、一部町で負担するなどを検討して欲しい。
- ・バス停に近い施設を案内するなど、広告費をとったらどうか(ネーミングライツなど)。
- ・鉄道の遅延に対応して、路線バスが発車するサービスについて検討して欲しい。
- ・バスが無い地域で、元気な高齢者がケガをして通院する際、タクシー代の補助などのサービスを検討して欲しい。
- ・路線バスは、平塚駅行きのため、市民病院、共済病院やららぽーとなどに行く場合、駅まで行くしかないため、乗継運賃割引などを設けて欲しい。
- ・スーパーにも一部を負担するなど連携したサービスを検討して欲しい。



▲国府支所



▲大磯町役場

## (2) 富士見地区意見交換会

補助路線バスの運行概要や利用実績等を説明した上で、改善点などを把握するため、意見交換会を開催した。

○日時…令和5年8月26日（土）午後2時00分～午後3時30分

○開催場所…虫窪老人憩の家

○出席者…24名（虫窪：8名、黒岩：9名、西久保：7名）

### ①運行ダイヤなどサービス内容について

- ・令和2年のアンケート結果に、運行時間帯の拡大という要望があるのに、来年度から20:05二宮駅発の便が無くなるというのは納得しづらい。
- ・午前中に湘南大磯病院へ行きたい人は、湘南大磯病院8:05着のみで、帰宅時は12時までバスが来ない。10時頃に1便増やして欲しい。
- ・児童の送迎に重きを置いているので、継続すべきで、大きなダイヤ変更はできない。
- ・市民病院へ富士見地区から利用する人はいない。市民病院行を無くして、富士見地区を運行する本数を増やして欲しい。
- ・富士見地区の交通不便地域対策と、町全体の通院弱者対策は分けて考えて欲しい。

### ②乗合タクシーなど代替え交通の導入について

- ・補助路線バスの不便な部分に、西小磯の乗合タクシーを導入・補足するのは賛成。
- ・乗合タクシーの導入は、利用者が増えると町の負担が増えてしまう。町の負担が減っていく仕組みも考えた方がよい。
- ・午前のバスが走っていない時間と、最終便後の時間を補う何らかの交通を用意して欲しい。乗合タクシーの運行は賛成する。
- ・市民病院行きに加え、4月から最終便も少なくなる。試験運行でも良いので、急いでタクシーなど代替え交通の導入を実行に移して欲しい。

### ③利用促進等について

- ・富士見地区は高齢者でも自家用車を運転せざる負えない環境で、免許返納率が低い。免許返納者への対策をして欲しい。
- ・補助路線バスの乗客がどの様にしたら増えるのかも考えるべき。

### ④その他

- ・補助路線バスは二宮町を走り利用されているのだから、二宮町から補助金をもらうべき。



## 2-5 交通事業者ヒアリング調査

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ヒアリング調査を行った。

<b>調査対象関係者</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・路線バス：神奈川中央交通㈱</li><li>・タクシー：伊豆箱根交通㈱</li><li>・乗合タクシー：伊豆箱根交通㈱</li></ul>
<b>調査方法</b>	直接ヒアリング（調査期間…令和5年7月上旬～中旬）

### ①路線バス（神奈川中央交通㈱）

#### ア) 運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新など）などについて

- ・少子高齢化やコロナ禍に伴う生活様式の変化による利用者の減少。
- ・乗務員の確保が困難な状況にあり、現状路線の維持が困難。

#### イ) 路線バスの再編について

- ・町内全域の路線バスの在り方について協議が必要である。

#### ウ) 利用者や町民などから寄せられている意見・要望などについて

- ・過去に国府小学校様より、児童の通学時間帯に合わせたバス輸送時間の相談があった。

#### エ) 今後計画（令和6年～令和10年度）している事業について

- ・子育て世代応援策および高齢者移動支援の促進
- ・MaaS アプリを活用した新たなデジタルチケットの提供
- ・施設や車両の代替時に環境や省エネに配慮した機器の選定
- ・AI オンデマンドバスの実用化
- ・自動運転バスの取り組み

#### オ) 行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望などについて

- ・自動運転バスやEVバス導入補助金、インフラ整備
- ・バス停の道路占用料100%減免措置への検討
- ・オンデマンドバス等の代替交通への転換についての協議

### ②タクシー（伊豆箱根交通㈱）

#### ア) 現在抱えている課題について

- ・慢性的な乗務員不足、車両の高騰、燃料の高騰、供給の不十分

#### イ) 利用者や町民などから寄せられている意見・要望について

- ・もう少し早く配車して欲しい。

#### ウ) 今後計画している事業について

- ・AIを活用した配車システムの導入

#### エ) 行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望などについて

- ・現状では特になし

### ③乗合タクシー（伊豆箱根交通株）

#### ア) 現在抱えている課題について

- ・慢性的な乗務員不足、車両の高騰、燃料の高騰、供給の不十分

#### イ) 運行サービスの見直しについて

- ・運行エリアの拡大は、乗務員不足のため、現段階で困難。
- ・運行時間帯の拡大は、朝は一般タクシー利用者が多いので難しく、夜は多少余裕がある。
- ・土日の運行は、土曜日は対応できる可能性があるのですが、要望が出れば試験運行の検討をしています。日曜日は乗務員が少ないため現状対応できません。
- ・運行間隔（30 分間隔）は、乗降場所に早めに着いていても、出発時間まで待つため、配車の都合もあり変えられない。
- ・一般タクシーと乗合タクシーの住み分けのため、ルールを厳密に守る必要がある。
- ・利用者数0の停留所については、利用頻度の高いエリアに移動する方向が良い。

#### ウ) 利用者や町民などから寄せられている意見・要望について

- ・一人での利用料金が高過ぎる。
- ・極力他人との相乗りは避けたい。
- ・締切の時間が早過ぎる。

#### エ) 行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望などについて

- ・マグネットボードが経年劣化のため、磁力の弱体化、表面の汚れ等で更新して欲しい。



### 3 地域公共交通を取り巻く課題整理

公共交通に関する現況把握や、町民アンケート調査など町民等の意向把握結果を踏まえ、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。

#### 【公共交通に関する現況把握】

##### 《地域概況》

- 令和2年国勢調査での総人口は31,113人で、平成22年以降減少傾向となっている。高齢化率は34.3%と、国(28.6%)や県(25.4%)よりも高くなっている。
- 交通の拠点となる主要な施設は、大磯駅周辺や国府支所周辺に公共施設や小・中学校、国道1号沿線や海岸沿いに大型宿泊施設、歴史的建造物等の観光施設が立地している。
- 平成30年東京都市圏PT調査での代表交通手段は自動車の割合が41.9%で、周辺町と比較すると自転車(11.5%)、徒歩(24.0%)の割合が高い。大磯駅までの端末交通手段も、徒歩の割合(58.9%)が高い。

##### 《既存公共交通の現況》

- 町の公共交通ネットワークは、JR東海道線や路線バス、タクシー(1社)に加えて、補助路線バス(大磯駅～二宮駅～市民病院(平塚市))、大磯町乗合タクシーが運行中。
- 補助路線バスの利用者数は、増加傾向であるが、時間帯別に見ると、小学生の登下校の利用がない便で利用が少ないなど、ダイヤにより偏りが見受けられる。また、運行車両は10年以上が経過しており、更新を検討する必要がある。
- 大磯町乗合タクシーの利用者数は増加傾向となっており、時間帯別に見ると、午前中は東ルート・西ルートともに利用が多く、午後は西ルートで低調となっている。

##### 《上位・関連計画における公共交通の位置付け》

- 生活を支える交通基盤の形成(地域公共交通の充実、新たな公共交通の導入)〔大磯町第5次総合計画〕
- 移動可能性を維持・向上する交通サービスの充実、新たな移動手段の活用〔大磯町まちづくり基本計画〕

#### 【町民等の意向把握】

##### 《令和2年度・富士見地区アンケート調査》

- 富士見地区において、補助路線バスは約7割の方に利用されており、このうち約3割の方が「月に1～2回」以上の利用頻度となっている。
- サービスの満足度は、「満足している」「やや満足している」「ふつう」と回答した方が6割以上であった。
- 満足を感じている点は、「交通系ICカード」と「運賃」で、不満を感じている点は、「運行本数」と「運行時間帯」が多く挙げられている。
- 運行形態の希望として、「現状通り」の定時・定路線運行が半数以上を占めたが、「朝夕定時・昼間は予約制」のデマンド型を希望する意見も半数近くあり高かった。

##### 《令和4年度・町民アンケート調査》

- 町が運行している「補助路線バス(市民病院行路線を含む)」及び「予約型乗合タクシー」の認知度が1～3割と低く、周知が不足していることが分かった。
- 市民病院行きを継続してもよいという意見が7割以上であった。
- 公共交通を利用する上で重要な点としては、移動経路の確保や乗り継ぎのしやすさなど、自宅から目的地までをより直接的に繋ぐ利便性を重要視する意見がもっとも多く、次いで免許返納後に利用できる安心感や高齢者割引等のサービスの充実、買物・通院への利用とする意見となった。また、その他に交通IT環境(乗継案内アプリなど)の充実やカーシェア・シェアサイクルの充実とする意見もあった。

##### 《令和5年度・予約型乗合タクシーアンケート調査》

- 免許返納後など将来は利用したいなど、継続を求める意見が多かった。
- 「自由な時間の予約」や「同時刻に予約が重複した場合は乗合とする」、「土日の運行」など、柔軟な対応を求める意見が多かった。
- 乗降場所の追加や低料金化を求める意見が多かった。
- 地域内に予約型乗合タクシーの制度等を知らない人がいるので、もっと周知すべきとの意見もあった。

##### 《令和5年度・意見交換会》

- ①町 全 ○観光と連携した町民も利用できる町内巡回バス等の運行や、かなちゃん手形やタクシー券などの購入費用の一部助成などの制度導入を求める意見があった。  
○今後、撤退路線や減便にならぬよう現行のバス路線を維持するとともに、スーパーなどと連携したサービス導入などによる利用促進策が必要との意見があった。
- ②補助路線バス ○小学生の登下校のダイヤの維持・継続及び運行がない時間帯(午前10時頃・午後8時頃)のダイヤ改正や代替措置を求める意見が多かった。  
○予約型乗合タクシーの導入は、賛成との意見が多かった。
- ③乗合タクシー ○乗合タクシーについて、本格運行から5年経過したので、そろそろ制度内容の見直しなど検討すべきとの意見があった。

##### 《令和5年度・交通事業者ヒアリング調査》

- 路線バス事業者及びタクシー事業者で、乗務員不足や車両費・燃料費が高騰している状況で、現状の利便性の維持が困難との指摘があった。

#### 地域公共交通を取り巻く課題

①補助路線バスの運行の改善と周知PRの充実

②大磯町乗合タクシーの見直し改善

③高齢者や障がい者などの移動手段の確保

④町の骨格を形成する鉄道や路線バスの維持・確保と利用促進

⑤利用者に分かりやすい運行情報の提供

⑥公共交通の利用促進に向けた町民への意識啓発と運行参画への支援

## ①補助路線バスの運行の改善と周知PRの充実

交通空白地域（虫窪・黒岩・西久保地区）の解消と子供の通学手段の確保を目的に運行中の補助路線バスについては、利用者数が令和2年度から増加傾向となっている。時間帯別で見ると、小学生の下校利用がないダイヤで利用が少ないなど、ダイヤにより利用の偏りが見受けられる。

富士見地区アンケート調査（令和2年度）では、満足度が高いものの、「運行本数」「運行時間帯」「運行間隔」で不満と感じている割合が高くなっている。また、運行形態で定時定路線を希望する割合が高いものの、予約方式を望む意見も4割程度占めており、町民アンケート調査（令和4年度）では、補助路線バスに対する認知度は34.4%と低くなっているが、平塚市民病院行き直行運行について継続意向が約7割と高くなっている。

また、富士見地区での意見交換会では、本来は路線廃止に伴う補助路線バスであるが、平塚市民病院行き便のダイヤ改正による午前中の二宮駅方面への減便により、富士見地区での利便性が低下しており、「富士見地区における利便性の向上を早急に検討して欲しい」、「代替え移動手段を早急に導入して欲しい」、「富士見地区小学生の移動時間に影響がないよう、継続して欲しい」といった意見が寄せられている。

補助路線バスについては、運転手の確保困難、働き方改革関連法の施行に伴う法令基準（運転手の労働時間14時間以内）の改正による運行時間帯の縮小、予約型乗合タクシーなどの導入についての検討・協議などが交通事業者とのヒアリングにより指摘されている中で、運行の継続性（運転手の確保）や利用実態などを考慮しながら、運行日、運行ダイヤなどのサービスの見直しや、利用促進に資するよう認知度の向上が必要である。

さらに、富士見地区における意見交換会において、「平塚市民病院行」の導入や、法令基準改正に伴う最終便の減便など、富士見地区における運行サービスの低下が見られる課題提起があったため、代替措置を講じ、運行サービスの改善を図る必要がある。

## ②大磯町乗合タクシーの見直し改善

公共交通空白地（西小磯東地区）の解消を目的に運行中の大磯町乗合タクシーについては、自治会の下部組織「西小磯東区交通推進の会」による調査・会議を重ね、地域実情に応じた公共交通システムとして地域からの発案・要望により、平成29年度から本格運行を開始し、地域に馴染み定着している。

大磯町乗合タクシーの登録者数、利用者数は増加傾向となっており、令和4年度利用実績を見ると、乗降場所は高台にある赤坂台地区で利用が多いものの、国道1号に近い平地では運行開始以来利用が全くない場所も存在している。

また、平均便利用者数（令和4年度）は1.1人/便と、乗り合いによる利用がされていない状況である。

乗合タクシーアンケート調査では、土日祝の運行や運行時間帯の拡大、乗降場所の追加といった要望が寄せられており、利用実態等を考慮しながら、乗降場所や運行時間帯などの見直し、乗合促進のための運賃制度の導入など、より持続性を追求しながら利便性が高い運行を目指すことが必要である。

また、転入者を中心に、まだ乗合タクシーを知らない人が地域内にいることがアンケート調査により分かったため、制度の内容や使い方などについて、改めて周知を図ることも必要である。

### ③高齢者や障がい者などの移動手手段の確保

大磯町の高齢化率は「国勢調査」によると平成 22 年が 26.7%に対し、令和 2 年が 34.3%と、1.3 倍に増加しており、「大磯町第五次総合計画（令和 3 年 3 月）」によると、令和 12 年には 35.8%と増加することが予測されている。

また、障害者手帳交付者数（身体障害者手帳、療育手帳）は、「大磯の統計」によると平成 30 年が 1,272 人に対し、令和 4 年が 1,222 人と微減傾向となっている。

町民アンケート調査では、「公共交通を利用する上で重要だと感じる」という項目において、「通院への利用のしやすさ」、「免許返納後に利用できる安心感」、「高齢者割引等のサービスの充実」という回答における 60 歳代、70 歳以上の割合が他の世代よりも高くなっている。

以上のことから、高齢者・障がい者など公共交通の利用に制約のある方（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手段を確保することが必要である。

### ④町の骨格を形成する鉄道や路線バスの維持・確保と利用促進

鉄道、路線バスは、JR 東海道線の大磯駅があり、路線バスは大磯駅を経由または起終点とし、国道 1 号など幹線道路を中心にネットワークが形成され、隣接市町の二宮駅や平塚駅へ接続している。

町民アンケート調査を見ると、移動手手段として鉄道・路線バスの割合は通勤・通学が 22.1%、通院が 8.8%、買物が 5.8%となっており、路線バスの満足度は、「満足（23.7%）」と回答した方より「不満（26.8%）」の割合が高くなっている。

また、バス事業者ヒアリング調査では、少子高齢化やコロナ禍に伴う生活様式の変化による利用者の減少や、運転手の不足による現行路線の維持が困難であることが指摘されている。

町の骨格を形成する路線バスについては、現行サービスの維持が更に困難となることが懸念される中で、地域の移動を確保するために、利用促進を図りながら、現行路線を維持していくことが必要である。

また、大磯駅は、鉄道や路線バス、タクシーの他、シェアサイクルなどが運行しているため、町内外への移動に際し、安心かつ抵抗なくスムーズな乗換えができるよう、公共交通機関同士の連携強化や周知等を行うことで利用促進を図る必要がある。

### ⑤利用者に分かりやすい運行情報の提供

町民アンケートでは、スマートフォンの保有状況が 77.9%と高く、インターネットやアプリ等の使用環境は概ね整っていることが分かるが、70 歳以上の方の保有率は 59.9%ほどと、全体より低くなっている。

また、路線バス事業者が提供するパソコンやスマートフォンからバスの「時刻検索」や「位置情報の確認」やタクシー事業者が提供するパソコンやスマートフォンからの「タクシーの予約」についての認知度も、高齢になるほど低くなっていることから、多様な情報媒体を活用しながら、運行情報の提供や周知が必要である。

## ⑥公共交通の利用促進に向けた町民への意識啓発と運行参画への支援

大磯町の地域公共交通は、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伴う外出機会の減少などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増す中で、交通事業者においても、利用者の減少や乗務員の確保が困難といった理由で現行路線の維持が困難である旨の指摘がされている。

一方で、町民アンケートや意見交換会においては、高齢者割引サービスのほか、買い物や通院への利用のしやすさや、交通 IT 環境、カーシェア・シェアサイクル等の充実など、公共交通に対する需要があった。

これらのことから、公共交通を今後も維持していくためには、利用促進による新たな利用者の獲得を図るほか、地域住民が地域に馴染む移動手段を住民自ら運営するなどの町民の協力も不可欠であり、町民の日常の移動手段としての公共交通に対するより一層の意識の醸成が必要である。

また、観光客数は、令和2年から増加傾向で、令和4年には新型コロナウイルス感染症流行以前まで回復しており、意見交換会では、観光と連携した町民も利用できる地域循環バスの導入検討などの意見も出ていることから、観光振興等とも連携しながら、地域に馴染む地域公共交通の新たな需要について、町民との意見交換の場は今後も必要である。

## 4 地域公共交通に係る基本方針と目標

### (1) 基本理念と基本方針

「大磯町第五次総合計画」及び「まちづくり基本計画」では、「既存交通の維持、新たな公共交通の導入」を重点施策に掲げ、交通空白地域の解消だけでなく、誰もが快適に移動できる交通ネットワークの形成を目指している。

本計画では、上位計画が目指す目標の実現及び地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、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】

### 安心な暮らしを支える地域公共交通の実現

#### 【地域公共交通を取り巻く課題】

①補助路線バスの運行の改善と周知 PR の充実

②大磯町乗合タクシーの見直し改善

③高齢者や障がい者などの移動手段の確保

④町の骨格を形成する鉄道や路線バスの維持・確保と利用促進

⑤利用者に分かりやすい運行情報の提供

⑥公共交通の利用促進に向けた町民への意識啓発と運行参画への支援

#### 【地域公共交通の基本方針】

基本方針 1  
：公共交通空白地域対策による公共交通網の充実

基本方針 2  
：既存公共交通の連携・組合せによる公共交通網の構築

基本方針 3  
：公共交通による誰もが利用しやすい環境の整備

【大磯町第五次総合計画】 ⇒重点事業：地域モビリティ推進事業

- ・公共交通の維持、新たな公共交通の導入
- ・交通結節点の安全性向上
- ・移動困難者、移動制約者への支援

【まちづくり基本計画】 ⇒全体構想：移動可能性を維持・向上する交通サービスの拡充

- ・住民にやさしい交通ネットワークの構築
- ・環境にやさしい新たな移動手段の検討

## **基本方針 1**

### **: 公共交通空白地域対策による公共交通網の充実**

- 公共交通空白地域対策として運行中の「補助路線バス」及び「大磯町乗合タクシー」について、維持・確保できるよう、利便性の向上及び周知 PR を図るとともに、高齢者対策、買物・通院対策などの需要への対応を図りながら、より町内を移動しやすい公共交通網の充実を図る。

## **基本方針 2**

### **: 既存公共交通の連携・組合せによる公共交通網の構築**

- 本町の公共交通は、鉄道、路線バスの他、大磯町乗合タクシー、補助路線バスなどにより、ネットワークされており、地域の移動を確保する社会インフラとして維持するよう、既存公共交通の連携・組合せにより、ネットワークを強化する。
- これら地域公共交通の乗り継ぎが可能な鉄道駅は、乗継案内などの充実により、各公共交通機関同士の乗り継ぎに対する負担軽減や乗換え利便性の向上を図る。

## **基本方針 3**

### **: 公共交通による誰もが利用しやすい環境の整備**

- 運転免許返納に係る高齢者など、日常生活における移動手段として地域公共交通が選ばれるよう、行政、交通事業者、地域との連携を図りながら、「移動」の目的と一体的な施策を展開し、誰もが快適に利用できる環境を整備する。
- 公共交通に関する分かりやすい情報発信を行い、町民意識の醸成や公共交通の積極的な利用などにより、利用促進を図る。
- 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。
- 利用者が町内を気軽に移動できるよう、既存の公共交通機関を補完する自家用車有償運送（ライドシェア）などの移動手段の充実を図る。
- 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、地域住民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。

## (2) 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。

### 【基本方針】

### 【計画の目標】

**基本方針 1**  
**：公共交通空白地域対策による公共交通網の充実**

#### **目標①：町内の移動手段の充実**

公共交通の空白地対策として運行中の補助路線バスや乗合タクシーについて、維持・確保できるよう、利便性の向上及び周知PRを図るとともに、高齢者対策、買物・通院対策などの需要への対応を図りながら、より町内の移動がしやすい環境を充実する。

**基本方針 2**  
**：既存公共交通の連携・組合せによる公共交通網の構築**

#### **目標②：町内外へのアクセス強化**

鉄道や路線バスといった公共交通について、維持・確保できるよう、利便性向上及び周知PRの充実による利用促進を図りながら、町内外を結ぶ広域ネットワークを強化する。

**基本方針 3**  
**：公共交通による誰もが利用しやすい環境の整備**

#### **目標③：公共交通の利用促進策の充実**

公共交通が、移動手段として選ばれるよう、分かりやすい運行情報を積極的に提供するとともに、利用しやすい車両の導入やタクシー券の配布などの運転免許返納への対応により、公共交通の利用促進策を充実する。

#### **目標④：地域全体で支える公共交通の構築**

公共交通を補完するために、自家用車有償運送（ライドシェア）など新たな公共交通との組合せにより、日常生活における移動手段を確保するとともに、地域全体で支える公共交通網を構築する。

### (3) 地域公共交通ネットワークのあり方の方向性

前項で掲げた基本方針の実現に向けて、大磯町の地域公共交通ネットワークは、役割分担を図りながら、維持・確保できるよう、町外及び町内の移動を担う骨格となる「幹線公共交通」、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。

その上で、「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として、「大磯町まちづくり基本計画」の将来都市構造（18頁参照）「まちの拠点」に位置付けた「大磯駅」及び主に国府地域の住民の利用が多い「二宮駅」を交通結節点とする。

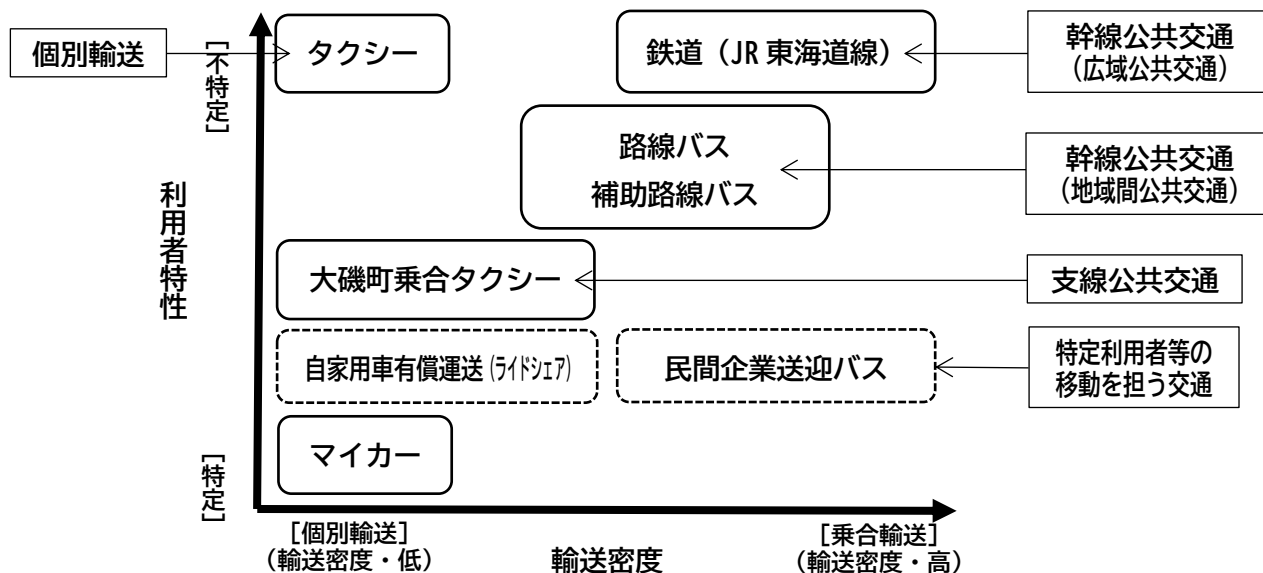
また、ネットワークの構築にあたり、支線公共交通を担う「大磯町乗合タクシー」については、「地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）」の活用を継続し、幹線公共交通を担う「補助路線バス」については、本計画に位置付け、「同補助金（地域間幹線）」を活用した持続可能な運行を確保する。

■各公共交通機関の機能分担

分類		交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
				町外	町内
幹線公共交通	広域公共交通	鉄道 (JR 東海道線)	都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	—
	地域間公共交通	路線バス 補助路線バス	平塚市や二宮町など周辺都市の各地や、町内各地を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線公共交通		大磯町乗合タクシー	主に地域内（西小磯東区）の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		自家用車有償運送 民間企業送迎バス	一人で移動が困難な方や企業等特定の利用者等の移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類





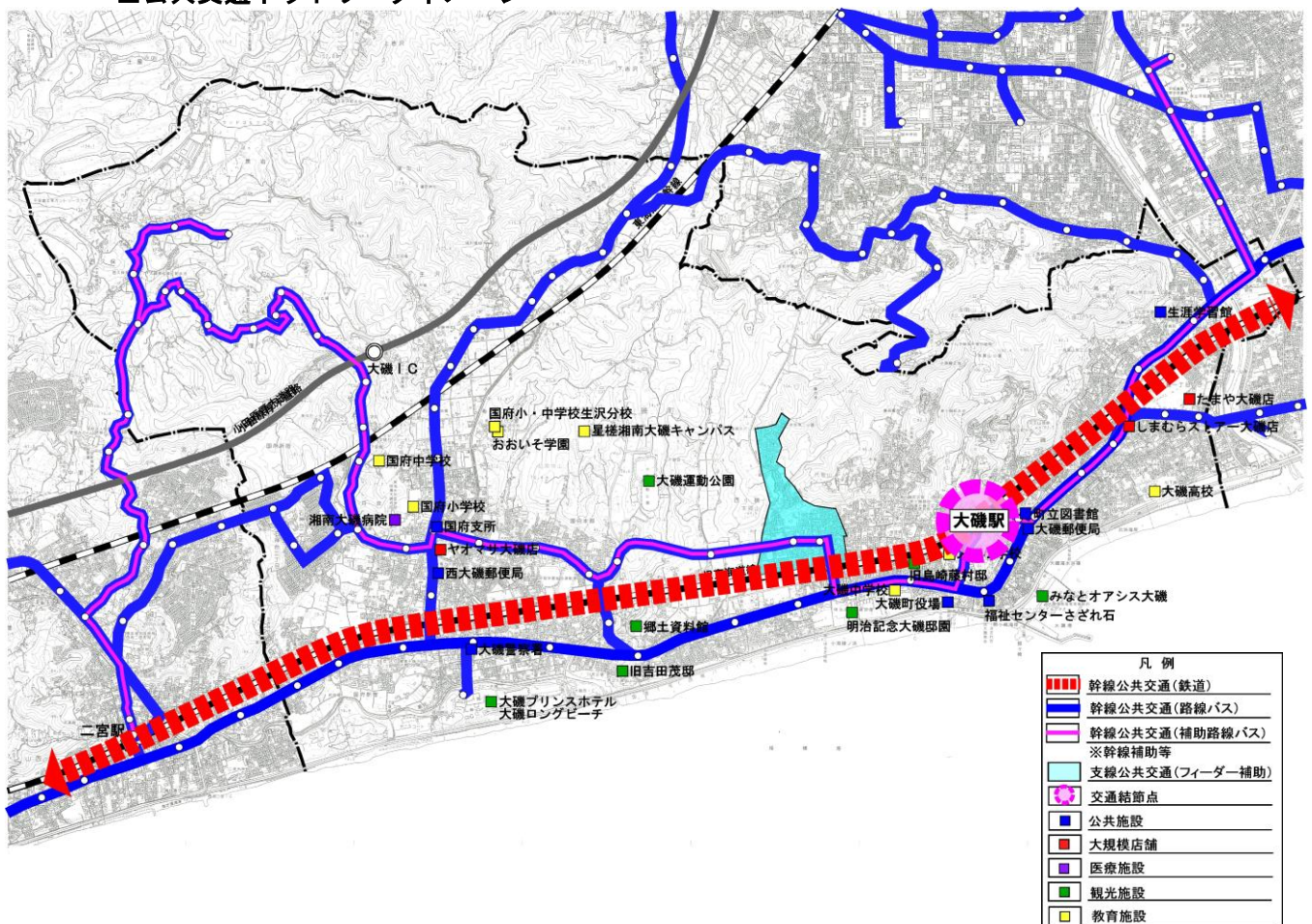
■地域公共交通確保維持事業（幹線補助）等を活用した補助路線バスの位置付け

役割	虫窪・黒岩・西久保地区の住民や子どもの通学時の交通を確保を目的に、大磯駅～富士見地区～二宮駅を結ぶ路線で、通院対策として令和3年4月から平塚市民病院への直通便を1便運行している。
維持・確保策	鉄道や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（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	補助路線バスの維持・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（幹線補助）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。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した大磯町乗合タクシーの位置付け

役割	大磯町は、JR 東海道線大磯駅を中心に、平塚駅または二宮駅までを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（西小磯東地区）における地域住民の日常生活に必要不可欠な移動手段として確保する交通である。他の公共交通機関との連携やネットワーク化に伴い、より広域的な活動が可能となり、大磯町だけに留まらない地域の活性化に繋がっている交通である。
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一部である西小磯東地区において、高台にあり背後が山間地で急勾配による市街地が形成されており、大磯町乗合タクシーの維持・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



## 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。

#### 【計画の目標】

目標①  
：町内の移動手段の充実

目標②  
：町内外へのアクセス強化

目標③  
：公共交通の利用促進策の  
充実

目標④  
：地域全体で支える公共交  
通の構築

#### 【実施事業】

【事業1】 補助路線バスの課題検討  
【事業2】 大磯町乗合タクシーの課題検討

【事業3】 路線バスの維持及び利用促進  
【事業4】 公共交通マップの作成・配布

【事業5】 公共交通を利用した推奨移動ルートモデル  
の作成・周知PR  
【事業6】 利用しやすい車両の導入促進  
【事業7】 運転免許自主返納促進のための支援

【事業8】 新たな公共交通（地域モビリティ）の導入  
に向けた検討

## (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を整理する。

### 目標① 町内の移動手段の充実

#### 【事業1】補助路線バスの課題検討

##### ■現行の補助路線バス事業及び実施主体の概要

路線名	補助路線バス
起点～経由地～終点	二宮駅北口～大磯駅～平塚市民病院
事業許可区分	4条乗合
運行態様	路線定期運行
実施主体	神奈川中央交通
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）

補助路線バスについては、バスの利用実態や、働き方改革関連法の施行を踏まえた運転手の労働時間等を考慮し、地域住民の利便性に配慮しながら、運行ダイヤの見直しを行うとともに、富士見地区における今後の公共交通の在り方について、地域住民の需要や意向等の把握を行いながら、現行の「定時定路線型」による運行を継続するか、新たに「デマンド型」による運行に切替えるか、タクシー券の配布などのソフト対策を行うかなど、改善に向けた検討を進める。

また、運行ダイヤの見直しだけでは、利便性の確保が困難なことから、補助路線バスの改善に向けた検討中は、補助路線バスを補完するタクシー車両等を利用した新たな移動手段や制度の検討及び実証実験を進める。

さらには、平塚市民病院への直行便を含み「補助路線バス」については、「広報おいそ」ほか多様な情報媒体を活用しながら、周知PRを実施する。

令和6年度からは、ダイヤ改正に伴う補助路線バスを補完する制度の実証実験に着手しつつ、実験による補助路線バスへの影響、周知PR効果などを検証しながら、今後の富士見地区における公共交通の在り方について、車両更新を含む補助路線バスの継続及び新たなデマンド型の交通等への切り替えなど、地域とともに検討・実証実験を行い、令和8年度からの実施を目指す。

なお、補助路線バスは、二宮駅～大磯駅～平塚市民病院と大磯町内外の移動を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金など）」を活用し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】町、バス事業者、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
補助路線 バスの 課題検討	①補完検討	→				
	①補完実証実験	→	→			
	②改善検討	→	→			
	②改善実証実験		→			
	②実施			→	→	→
周知PR				→	→	→
国庫補助金の活用				→	→	→

## 【事業2】大磯町乗合タクシーの課題検討

### ■現行の大磯町乗合タクシー事業及び実施主体の概要

路線名	大磯町乗合タクシー
地区	大磯西エリア～西小磯東区の一部地区～大磯東エリア（乗降ポイント 30 か所）
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	大磯町（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）
料金体系	○基本運賃：大人・小学生以上 一人 500 円（2人以上は割引制度あり） 障がい者と介助者 一人 250 円 未就学児 無料 ※乗合利用割引運賃、往復割引運賃及び運転免許自主返納者割引など料金体系の追加・見直しを検討

大磯町乗合タクシーについては、現行の運行サービス水準を基本としながら、公共交通空白地域が改善されていない一部地域への運行エリアの拡大を検討する。同地域については、地域住民へのアンケート調査等による需要の把握などを行いながら、導入に向けた検討を進める。

また、現行エリアは、以下の通り乗降場所の追加・廃止、乗合促進策、土日運行などを検討した上で、実証実験を行う。実験中の利用実績等を踏まえ、本格運行への移行を検討する。

- ・乗降場所は、利用が多く、丘陵地である赤坂台地区など利用が多い場所での追加や、平地部など利用が低調あるいは全く無い乗降場所の廃止を検討する。
- ・運賃は、乗合促進や利便性向上のため、乗合利用割引運賃、往復割引運賃及び運転免許自主返納者割引など料金体系の追加・見直しを検討する。
- ・運行日拡大は、利便性向上のため、交通事業者との協議において、土曜日であれば拡大できる可能性があるため、実証実験に向けた協議、検討をする。

なお、大磯町乗合タクシーは、地域内公共交通として地域内の移動と交通空白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、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】町、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
見直し 検討	①現行エリア	→				
	②エリア拡大		→			
実証 実験	①現行エリア		→			
	②エリア拡大			→		
実施				→	→	→
地域内フィーダー 系統補助金の活用						→

## 目標② 町内外へのアクセス強化

### 【事業3】路線バスの維持及び利用促進

路線バスは、地域住民の移動を確保する社会インフラとして、現行の運行サービスを維持・確保するよう、「公共交通マップの作成・配布（事業4）」や、交通事業者のバスロケーションシステムや運賃制度、MaaSアプリなどの周知や連携により、利用促進を図る。

また、路線バスの利用促進を図るため、「新たな公共交通（地域モビリティ）の検討及び導入（事業8）」との連携を図る。

【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
路線バスの維持					→
利用促進策の周知					→

#### 【参考】

##### ○バスロケーションシステム「神奈中バスロケ」

パソコンやスマホから、神奈川中央交通の路線バスの近接情報が分かる機能。出発地と目的地のバス停名を入力すると、乗りたいバスが「いつ来るか」調べることができる。

##### ○運賃制度「かなちゃん手形」

神奈川中央交通が販売している69歳以上の方（69歳の誕生日以降の方）ならどなたでも購入できる乗車券で、路線バスが1乗車あたり現金100円で利用できる制度。

##### ○運賃制度「環境定期券制度」

神奈川中央交通の定期券（他社発行の共通定期券を含む）をお持ちの方と同伴する同居の家族の方が、土日祝日などの適用日に限り、路線バス全区間（券面表示区間外も可）の1乗車あたり現金100円（小学生以下50円）で乗車できる制度。

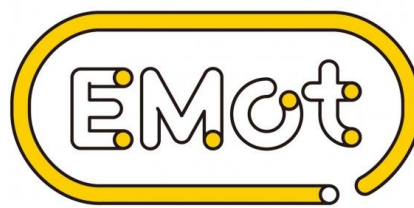
##### ○運賃制度「小児IC運賃一律50円」

神奈川中央交通の路線バス区間を、小学生以下が一年を通じてIC運賃一律50円で乗車できる制度。

##### ○MaaSアプリ「EMot」

小田急電鉄が開発した“移動”をもっと楽しくするアプリで、電車やバスだけでなく、タクシーやシェアサイクルを移動手段に選べる乗り換え検索機能のほか、スマホの画面一つで観光地を周れるチケットや飲食サブスクリプションチケットなど、さまざまな移動・生活サービスの電子チケットをアプリ内で購入できる機能。

もっといい「いきかた」



Mobility with Emotion

## 【事業4】公共交通マップの作成・配布

利用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、鉄道、路線バス、大磯町乗合タクシー及びタクシーのルート（エリア）、ダイヤ、運賃等の情報を網羅した「公共交通マップ」を作成・更新し、広く配布する。

【実施主体】町、交通事業者

【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
マップ検討	→				
作成・配布		→			
データ更新（随時）			→		

【参考事例】大井町・公共交通マップ（出典：大井町ホームページ）

鉄道、路線バス、タクシー及び大井町巡回バス「おおいゆめバス」のルート、ダイヤ、運賃等の運行情報や、社会福祉協議会で実施中の移送サービスを盛り込んだ公共交通マップ（7,000部）を作成し、回覧版や役場等への留置き等による配布を行った。

### 目標③ 公共交通の利用促進策の充実

#### 【事業5】公共交通を利用した推奨移動ルートモデルの作成・周知PR

公共交通に乗り慣れていない利用者に対して、誰もが快適に公共交通を利用できるよう、外出目的地別の推奨移動経路のモデルプランを作成し、町ホームページへの掲載や外出先となる施設へのチラシの配架等により需要の掘り起こしを図る。

【実施主体】町 【協力】町観光協会等、交通事業者

#### 【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
モデルプラン検討	→				
作成・周知PR					→

#### 【事例事例】神奈川県大井町おでかけモデルプラン（出典：大井町ホームページ）

安心かつ抵抗なく公共交通を利用できるよう、相和地区（高尾、篠窪、赤田）等からダイナシティやあしがらモールへ移動する場合のダイヤ、運賃等を掲載した「おでかけモデルプラン」を作成し、町ホームページへの掲載や施設への配架などを行った。

#### 【事業6】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

バス・タクシー事業者は、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の車両の導入を進めている。交通事業者に対し、誰でも利用しやすい車両の導入について引き続き更新されるよう依頼する。

【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】 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4）」などの情報媒体を活用したPR活動を積極的に行うとともに、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。

また、町独自の「高齢者バス割引乗車券」や「タクシー券」の購入助成制度について、対象者や助成内容等を検討し、導入する。

【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
県高齢者運転免許自主返納サポートの周知PR	周知PR					→
	加盟店等推進					→
支援制度の導入	検討	→				
	導入					→

【参考事例】 高齢者バス割引乗車券購入助成（神奈川県内）（神奈川中央交通で販売中の「かなちゃん手形（高齢者バス割引乗車券）」の購入を希望する高齢者に対し、外出機会の拡大や社会参加等の増進を図るため、購入費の助成を実施）

自治体名	対象者	助成内容
厚木市	<ul style="list-style-type: none"> <li>厚木市の住民基本台帳記録者で、満70歳以上の方</li> <li>*特別養護老人ホーム入居者は除く</li> <li>*高齢者タクシー利用券、身体障害者等ガソリン購入券、福祉タクシー利用券の交付を受けている方は除く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「かなちゃん手形」1年券（10,800円）の購入費用のうち、4,800円を市が助成</li> </ul>
愛川町	<ul style="list-style-type: none"> <li>愛川町に住居登録のある方で、次の全てに該当する方</li> <li>*年度内に70歳以上になる方</li> <li>*前年度末までの町民税、固定資産税及び軽自動車を完納している方</li> <li>*同一年度内に町の他の外出支援を受けていない方（運転免許自主返納助成、電動アシスト三輪自転車購入費助成、高齢者タクシー助成）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「かなちゃん手形」1年券（10,800円）の購入費用のうち、5,400円を町が助成</li> </ul>

【参考事例】 高齢者運転免許自主返納支援事業（神奈川県内）（高齢者の交通事故を減少させるため、運転免許証の自主返納促進を支援する事業を実施）

自治体名	対象者	助成内容
綾瀬市	<ul style="list-style-type: none"> <li>綾瀬市に住居登録されている65歳以上の方で、運転免許証を地涌返納してから1年以内の方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス無料乗車回数券（50枚、有効期限は交付日から2年間）</li> </ul>
中井町	<ul style="list-style-type: none"> <li>中井町に住居登録をされている方</li> <li>平成30年4月1日以降に全ての運転免許を自主返納した方</li> <li>町税に滞納がない方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中井町オンデマンドバス回数券5,000円分（10枚綴り5セット）を交付</li> <li>*交付は1人につき1回限り</li> </ul>



## 目標④ 地域全体で支える公共交通の構築

### 【事業8】新たな公共交通（地域モビリティ）の導入に向けた検討

新型コロナウイルス感染症の5類移行後、社会経済活動の活性化やインバウンドの回復などに伴い、タクシー需要が増加する一方で、タクシー運転手の高齢化や不足が進んでいる中で、神奈川県で検討中の「神奈川版ライドシェア」について、自家用車有償旅客運送や国家戦略特区制度、国庫補助金等の活用を見据えながら、導入に向けた検討をする。

また、大磯駅やバス停までの地域内における移動支援や公共交通空白地域対策に資するよう、グリーンスローモビリティなどの新たな地域モビリティの導入や、観光振興などと連携しながら町民にも親しまれるような地域公共交通の新たな需要の獲得に向けた検討をする。

検討にあたり、地域の公共交通を持続可能なものとする上では、行政や交通事業者による取組みだけでなく、公共交通の積極的な利用など、町民の理解や協力を得ることが重要であり、また、公共交通を地域の実情に即した利用しやすいものとしていくためには、地域住民が運行計画の検討・作成の段階から参画していく事も重要であることから、検討の場を関係する自治会と調整のうで設けていく。

**【実施主体】** 町、バス・タクシー事業者、企業、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
導入に向けた調査・検討					→

**【参考】神奈川県ライドシェア構想（案）** 出典：令和5年第3回神奈川県議会定例会  
**《検討経緯》**

新型コロナウイルス感染症の5類移行後、社会経済活動の活性化やインバウンドの回復などに伴い、タクシー需要が増加する一方で、高齢化やコロナ禍などの要因により、タクシー運転手の急激な減少が進んでおり、昨今の人手不足からタクシー運転手を募集しても集まらない状況がみられる。こうした中、一部の県内観光地等でタクシー不足が生じているとの指摘もあり、自家用車の活用など地域の移動ニーズへの対応策を検討する必要がある。

**《検討の方向》**

タクシー不足は地域により状況が異なることや、利用者の安全確保のためにタクシー会社の協力が不可欠であることを踏まえ、「神奈川版ライドシェア（案）」として、タクシー需要に対して供給が足りないエリアや時間帯に限定し、一般ドライバーが自家用車を使って有償で乗客を運ぶことを想定した取組を検討する。

**（神奈川版ライドシェア（案）のポイント）**

- タクシー会社による運行管理
- 時間帯、地域限定
- 一般ドライバー（タクシー会社が面接の上登録・研修、利用者による評価制度）
- 使用車両（自家用車）（タクシー会社が車両を認定し、安全管理を実施。ドライブレコーダーや配車アプリ、任意保険等を実装）

**【参考事例】相模原市（若葉台地区）・グリーンスローモビリティ**

（出典：相模原市ホームページ）

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。若葉台地区は、橋本駅から約5kmに位置する丘陵部を造成した住宅団地（人口約2,100人、990世帯）で、令和5年6月8日～7月31日まで第1期の実証実験を行った。



■実施事業のまとめ

目標	事業名	事業概要	実施主体					実施スケジュール					
			大磯町	交通事業者 鉄道 バス	タクシー	地域	関係団体等	近隣市町	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
①町内の移動手段の充実	【事業1】 ：補助路線バスの課題検討	① ダイヤ改正に伴う補完制度の検討及び実証実験 ② 富士見地区における今後の交通の在り方の検討及び導入	○	○		○				①検討・実証実験			
	【事業2】 ：大磯町乗合タクシーの課題検討	① 現運行エリアの再検証及び実施 ② 運行エリアの拡大の検討及び実証実験	○		○	○				①検討・実証実験		②実施	
②町内外へのアクセス強化	【事業3】 ：路線バスの維持及び利用促進	① 利用促進のための運賃制度やMaaSアプリなどの周知PR	○	○				○	○			周知PR	
	【事業4】 ：公共交通マップの作成・配布	① 町内の公共交通のルート（エリア）、ダイヤ、運賃等の情報を記載したマップの検討・作成及び配布	○	○	○					検討		配布	データ更新（随時）
③公共交通利用促進策の充実	【事業5】 ：公共交通を利用した推奨移動ルートモデルの作成・周知PR	① 誰もが快適に公共交通を利用できるよう町内移動の目的地別モデルプランの検討・作成及び周知PR	○	協力	協力	協力			協力	検討		周知PR	
	【事業6】 ：利用しやすい車両の導入	① ノンステップバスへの導入継続依頼 ② ユニバーサルデザインタクシーの導入継続依頼			○	○						①②更新検討・順次導入	
	【事業7】 ：運転免許自主返納促進のための支援	① 神奈川県警で実施中の高齢者運転免許自主返納サポートの周知PR ② 高齢者のバス割引乗車券やタクシー券などの購入助成制度の検討及び導入	○					○			①周知PR		
④地域全体で支える公共交通の構築	【事業8】 ：新たな公共交通（地域モビリティ）の導入に向けた検討	① 自家用車有償旅客運送（ライドシェア等）などの新たな地域モビリティの導入に向けた調査・検討 ② 観光振興と連携した新たな移動手段の調査・検討	○	○	○	○	○					①②調査・検討	

## 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

「大磯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。

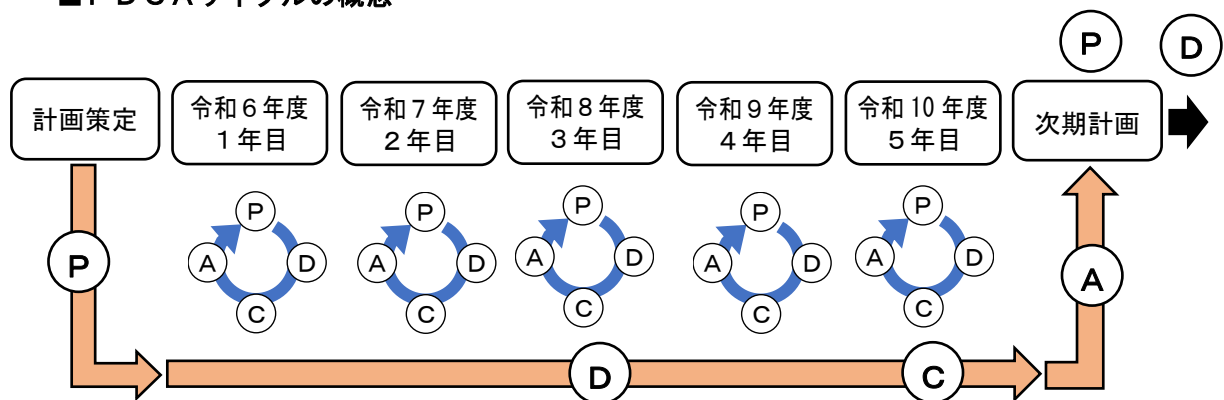
#### ○事業実施状況の評価（年に1回実施）

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	大磯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	大磯町地域公共交通計画の見直しの検討

## (2) 事業推進に向けた実施体制

前章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（地域、民間企業等）】

町民は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、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）は公共交通の利用促進に協力する。

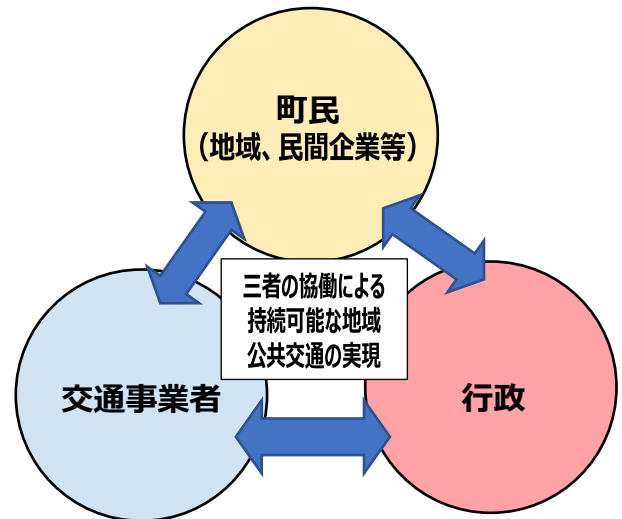
### 【交通事業者】

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】

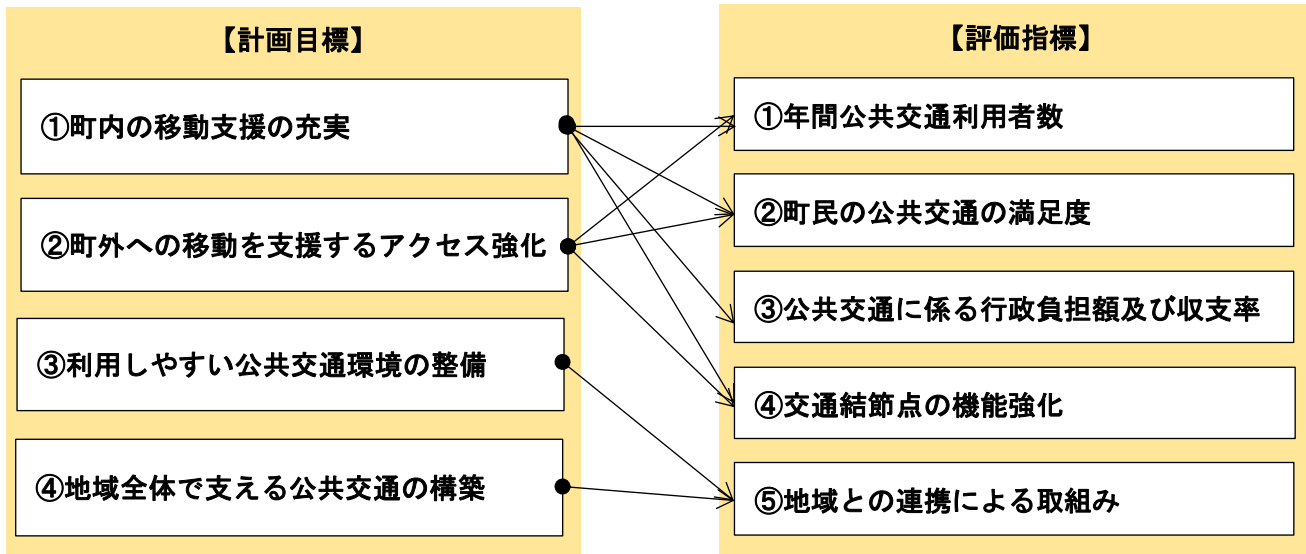
限られた輸送資源の中で効率的な運行となるように、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通に取り組む。

### ■町民・交通事業者・行政の役割分担



### (3) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

4つの計画目標について、定量的な達成状況を評価するため、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。

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (令和10年度)
①公共交通 年間利用者数	大磯駅の利用者数 ※1	2,560千人(R04)	2,560千人
	補助路線バスの年間利用者数 ※1	19,606人(R04)	20,300人
	大磯町乗合タクシーの利用者数 ※1	1,122人(R04)	1,200人
②町民の公共交 通の満足度	路線バスの満足度 ※2	23.7%(R04)	30%
	タクシーの満足度 ※2	26.0%(R04)	30%
③公共交通に係 る行政負担額 及び収支率	補助路線バスの行政負担額 ※1	16,567千円(R04)	20,300千円
	補助路線バスの収支率 ※3	16.2%(R04)	25.0%
	大磯町乗合タクシーの行政負担額 ※1	1,092千円(R04)	1,100千円
④地域との連携 による取組み	高齢者運転免許自主返納サポート加盟店数	—	3件
	新たな公共交通(地域モビリティ)の導入数	1件	2件

※1 令和10年度の目標値は、直近5年間(平成30年度~令和4年度)の平均値

※2 町民アンケート調査(令和4年12月)で、満足度として「満足」+「やや満足」と回答した割合

※3 大磯町地域公共交通総合連携計画を継続

#### (4) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるP D C A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	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
評価方法	町民アンケート調査					○
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※						○
大磯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

##### ■町民アンケート調査概要

調査対象者	町内の自治会区の人口割合により按分し、無作為に抽出した1,000世帯
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者の属性</li> <li>・日常生活の移動実態（通勤・通学、通院、買物）</li> <li>・公共交通の利用実態と意識・要望（運行情報の認知度、サービス満足度、公共交通を利用する上で重要だと感じる項目）</li> <li>・補助路線バスの認知度、継続意向</li> <li>・予約型乗合タクシーの認知度、利用意向</li> </ul>