

## 基本方針等の達成状況を評価するための目標値（案）

## 【目標 1】 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- 公共交通利用者の多くが高齢者となっている現状をふまえ、幹線経路の路線バスについてはバリアフリー対応の車両や快適なバス待合空間の充実に協力を求めるとともに、公共交通の見直しに関する丁寧な説明、公共交通を利用しやすくするためのわかりやすい情報提供などの取り組みを推進します。
- 本町の道路環境は幅員の狭隘な道路が多く、大型のバスでは運行が難しい地区も多いことから、A | オンデマンド交通を導入する際には、10人乗り程度のワンボックス車等を使用し、ドア・ツー・ドアに近い運行を目指します。

## 【指標 1 - 1】 公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）が不便と感じる割合

## ■指標の現状と目標値

現状（2022 年度時点）		目標（2028 年度）	
不便と感じる割合	32.9%	不便と感じる割合	10.0%以下

※現状値は、令和4年度に実施した「町民アンケート調査」の中で、鉄道・路線バス・タクシーが「とても不便だと思う」と「ある程度不便さを感じる」という回答割合から算出しています。

## ■設定理由

既存交通サービスの運行計画の見直しやA | オンデマンド交通の導入などを推進するとともに、高齢者や学生、障がい者などの交通弱者にも配慮した交通サービスの充実により、現在把握している課題の解決を図り、公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）が不便と感じる割合を10%以下にすることを目標として設定します。

## 【目標2】 町内移動の利便性向上と、利用目的に応じた町外移動手段の確保

- 本町の地域公共交通のうち、町内移動は既存路線バスを基幹ルートとして維持しながら利便性の向上を図るとともに、交通不便地区においてはAI オンデマンド交通の導入を図ります。
- 周辺市町への広域移動は、小田急小田原線新松田駅周辺地区の再開発を促進し、利便性の高い駅前広場の整備を図ることで、交通結節拠点の機能の強化及び、鉄道とバス等の乗継利便性の向上を図ります。これらの整備の促進と併せ、JR御殿場線松田駅、小田急小田原線新松田駅との円滑な接続を図ります。
- また、本町の交通移動の特徴のひとつである周辺市町への移動実態を踏まえ、周辺市町と連携協力して、本町住民の利用目的の多い商業施設や医療施設への広域的な移動をスムーズに行えるよう、調整を図ります。
- 福祉サービスの観点から、高齢者や障がい者のタクシー利用による移動についても支援を検討していきます。

### 【指標2-1】 公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）を週に1回以上利用する割合

#### ■指標の現状と目標値

現状（2022年度時点）	目標（2028年度）
公共交通を週に1回以上利用する割合 57.0%	公共交通を週に1回以上利用する割合 90%以上

※現状値は、令和4年度に実施した「町民アンケート調査」の分析結果より、「公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）を週に1回以上利用する」割合を算出しています。

#### ■設定理由

一部の地域において、公共交通の利便性が低い状況に加え、町外への移動実態などを踏まえ、既存交通サービスの運行計画の見直しやAI オンデマンド交通の導入などを推進し、利便性の高い地域公共交通網の構築を目指すとともに、過度なマイカー利用からの転換などを図り、公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）を週に1回以上利用する割合を90%以上にすることを目標として設定します。

## 【指標 2-2】 A I オンデマンド交通の利用者数

### ■指標の現状と目標値

現状（2022 年度時点）	目標（2028 年度）
A I オンデマンド交通利用者数 0 人	A I オンデマンド交通利用者数 100,000 人以上（累計）

※本指標は、「デジタル田園都市国家構想交付金」の実施計画書に記載した目標数値となります。

### ■設定理由

既存交通を補完するとともに、多様なニーズに柔軟に応える新たな移動サービスを提供し、町民の日常生活に係る移動利便性を向上させるため、A I 活用型運行システムを用いたオンデマンド交通の導入を推進し、A I オンデマンド交通実証実験開始からの利用者数を累計 100,000 人以上にすることを目標に設定します。

### 【目標3】 地域全体で支える持続可能な公共交通網の構築

- 持続可能な地域公共交通システムの構築に向けて、町民に対して将来の公共交通網の形成方針を丁寧に説明するとともに、自家用車に依存せずに移動が可能となる地域社会の構築を目指します。
- 持続可能な公共交通システムを実現するためには、町内の輸送資源を総動員し、活用することが必要です。このため、鉄道・バス・タクシーの乗継利便性を高めることや、バス交通においては利用者ニーズに対応した「便数の増便」「停留所の新設」「接続性向上」「割引運賃」等について、地域住民・バス事業者・行政が協働して改善を図っていくものとします。
- 利用者の利便性向上に加えて、運転手やオペレーター等の運行事業者の負担軽減など、利用者と事業者双方にメリットを生み出すA I等の新技術活用を視野に小規模需要にも柔軟に対応する効率的な運行システムの確立を目指します。
- 会費制の導入や利用頻度に応じた料金設定など、受益者負担により持続的かつ安定的に財源の確保ができる仕組みの構築を目指します。また、運行経費や車両購入費、A I運行システム導入費等にかかる財源の確保に向け、国や県との連携を図ります。

#### 【指標3-1】 A I オンデマンド交通の会員数

##### ■指標の現状と目標値

現状（2022年度時点）	目標（2028年度）
A I オンデマンド交通 会員数 0 会員（世帯）	A I オンデマンド交通 会員数 3,400 会員以上（世帯）

※本指標は、「デジタル田園都市国家構想交付金」の実施計画書に記載した目標数値となります。

##### ■設定理由

受益者負担の観点から、A I オンデマンド交通の料金体系を定額制の会員サービスとするなど、“地域の公共交通は地域で支える”という意識づけをするとともに、運行に係る財源を事前に確保することにより、持続的で安定的な公共交通サービスが提供できる仕組みの構築を目指し、A I オンデマンド交通実証実験開始からの会員数を3,400世帯以上にすることを目標として設定します。

### 【指標3-2】公共交通維持対策に係る財政負担

#### ■指標の現状と目標値

現状（2022年度時点）	目標（2028年度）
公共交通維持対策に係る公費負担額 14,934千円（令和5年度予算）	公共交通維持対策に係る公費負担額 0円

※バス交通主要3施策（乗合バス運行事業・通学バス定期券助成事業・高齢者バス定期券助成事業）及び高齢者等移動手段確保助成金を対象としています。

#### ■設定理由

本計画に位置付ける様々な取り組みを推進することで、公共交通の利便性が向上するとともに利用が促進され、持続的で安定的な地域公共交通体系が構築されることにより、本町における地域公共交通維持対策に係る公費負担をなくすことを目標として設定します。

(参考) 令和5年1月27日に開催した公共交通会議で承認いただいた基本方針等の相関図

