

1. 計画の背景と目的

1-1 背景(松田町の概況と取り組みの経緯)

(1) 松田町の位置

松田町は神奈川県西部地域に位置し、小田原市等とともに酒匂川流域都市圏を構成している。また、首都東京の 70～75km 圏域に属し、東名高速道路（大井松田 IC）、国道 246 号等広域幹線道路、小田急小田原線（新松田駅）と JR 東海・御殿場線（松田駅）の二路線の鉄道網を有し、交通アクセスの利便性に優れた立地にある。

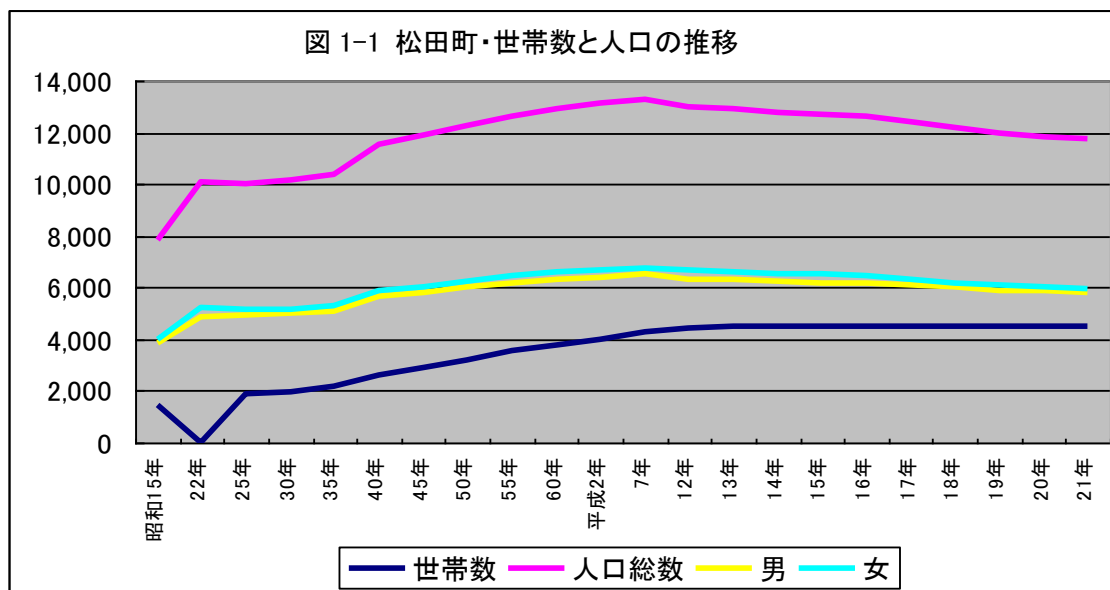
(2) 土地利用

現在の松田町は、明治 42 年に誕生した旧松田町と寄村が昭和 30 年に合併し、その町域は総面積 37.75 k m²に及ぶ。南北に細長い町域の北部は丹沢山系南麓に属する山間地域であり、山林、原野が大半を占めている。

町域の南部は、酒匂川、川音川の合流部を中心とする、扇状地沖積平野の区域であり、松田町の主要な市街地が形成されている。

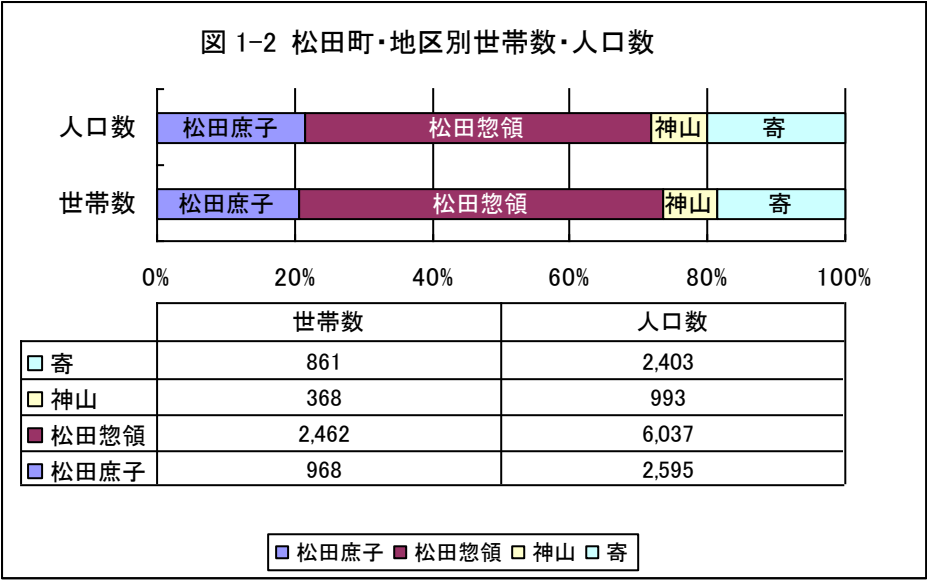
(3) 人口

松田町の人口は、昭和 30 年合併時の 10,190 人から、その後の経済成長期を背景に、首都近郊の居住地域として発展し、平成元年には 13,000 人超に達し、平成 7 年段階の 13,320 人をピークに、以後、減少傾向に転じた。平成 21 年 4 月には 11,806 人となり、14 年間で 1,514 人、年平均 108 人の減少となった。



出典：神奈川県人口統計調査（各年 4 月 1 日現在）

松田町を構成する4つの地区別に見ると、中心市街地を含む松田惣領地区が人口数、世帯数共に過半を占め、以下、松田庶子、寄、神山の各地区が続く形となっている。



平成 21 年 1 月現在の松田町人口の 5 才階級年齢別・男女別人口（ピラミッド）を図化したものを以下に示す。

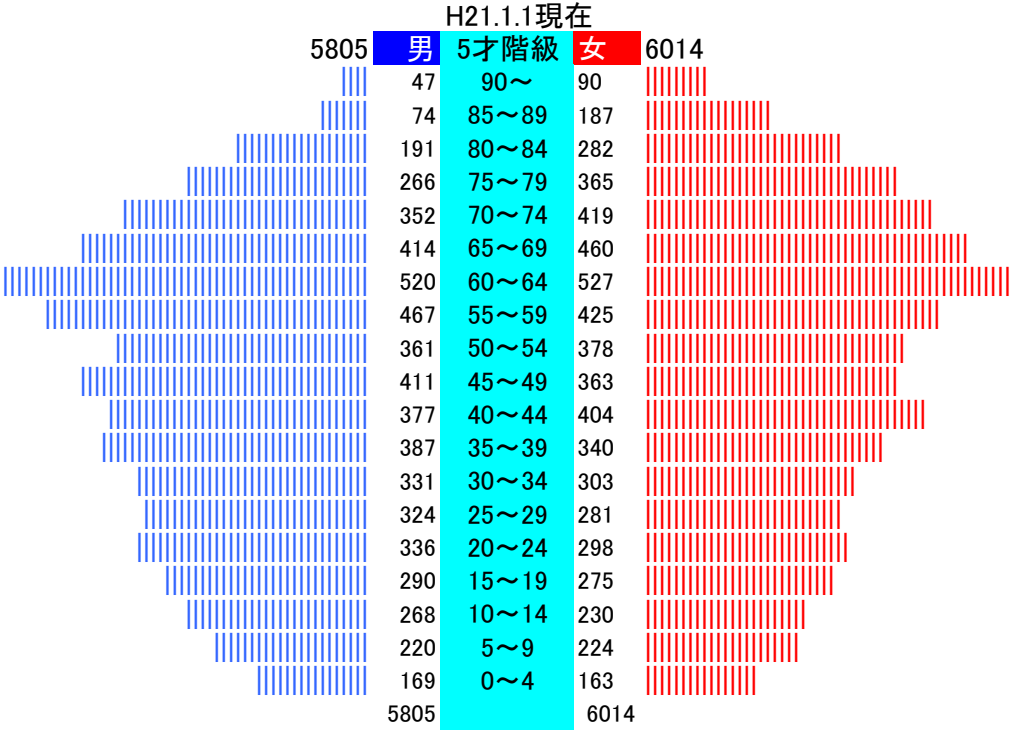
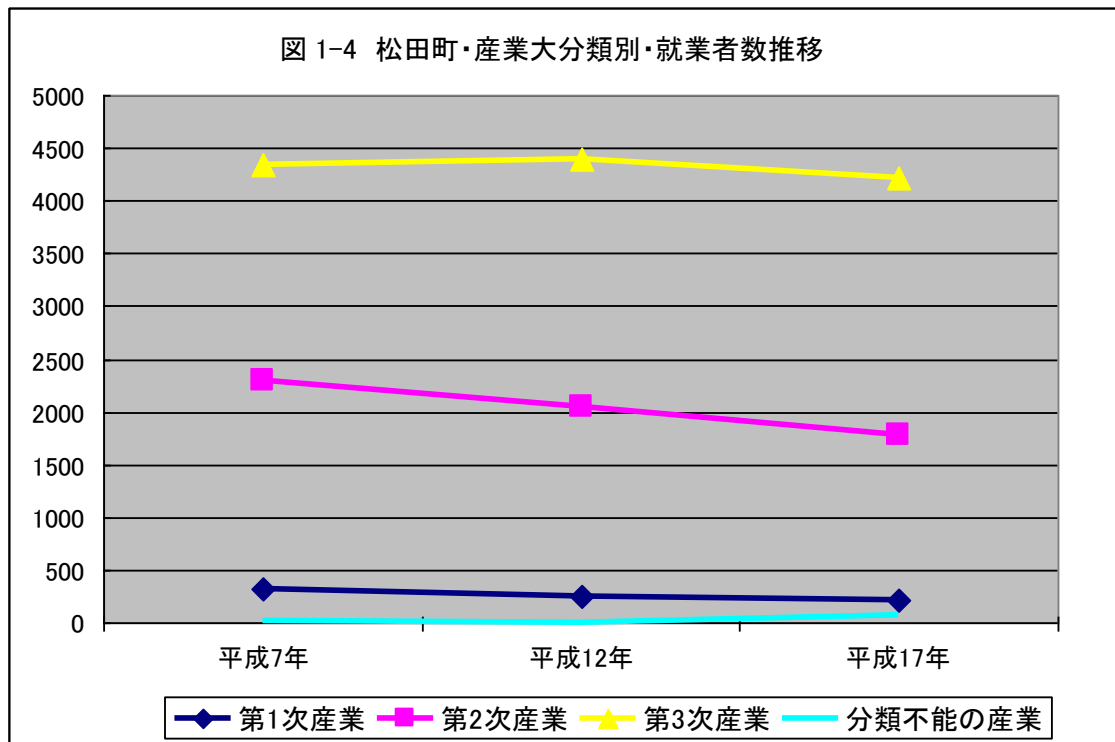


図 1-3 5 才階級年齢別・男女別人口

(4) 産業

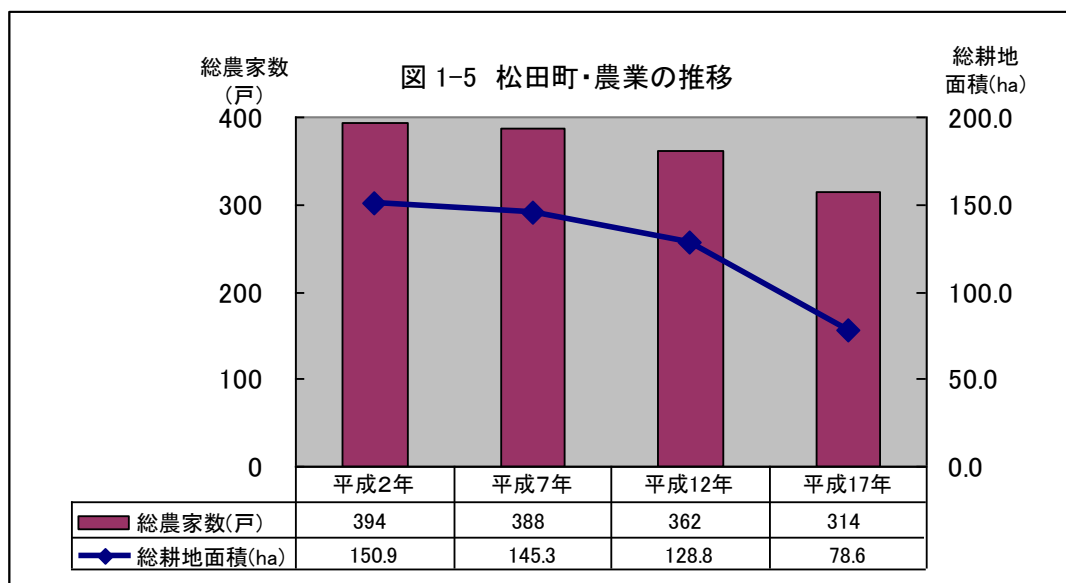
松田町の産業は、交通の要衝として発展した歴史的経緯を反映し、商業／サービス業を中心とした第3次産業就業者が最も多く、次いで第2次産業、第1次産業の順となっている。

第3次産業就業者は平成12年までは微増傾向を示していたが、平成17年段階では減少に転じている。第2次産業、第1次産業は、共に近年は一貫して減少傾向を示している。



1) 農林業

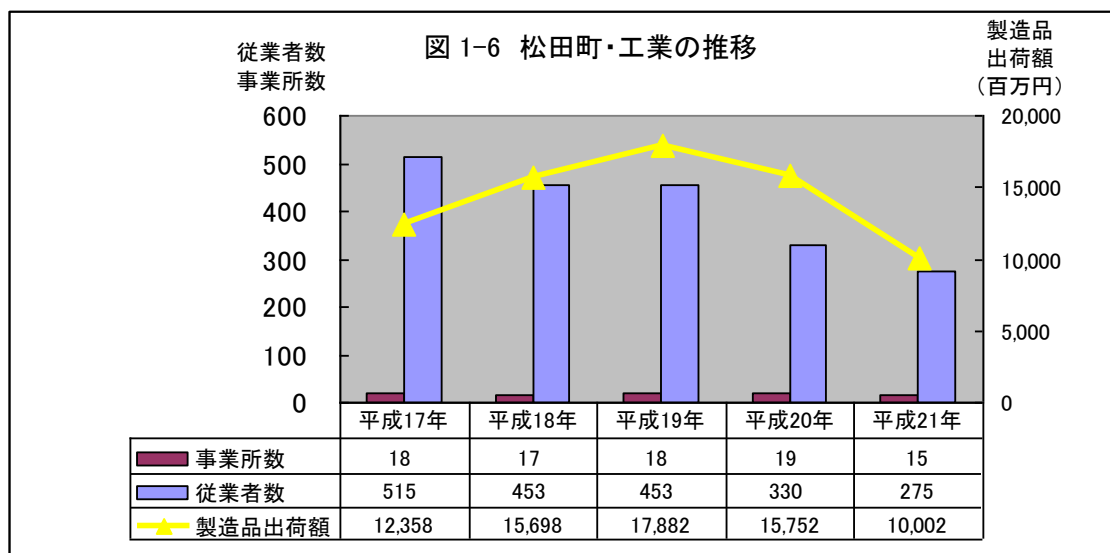
松田町における農林業を見ると、山間地域における林業が大きな位置を占めていた時代も見られるが、近年では農家数、耕地面積共に急速な減少を見せている。



2) 工業

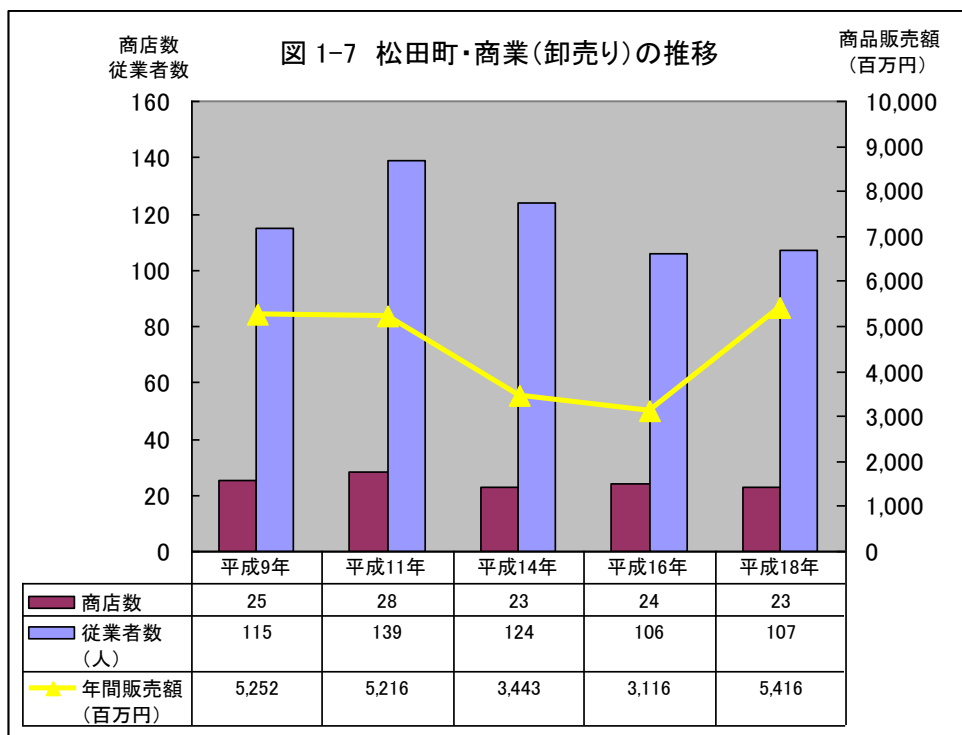
松田町の工業は、古くからの交通網の充実と酒匂川流域の平野部縁辺に位置するなど、恵まれた立地条件下で発展してきた。

事業所数は近年ほぼ横ばいで推移しているが、平成 17 年から 19 年までは製造品出荷額の増加傾向が見られたものの、従業者数は平成 17 年以降、継続して減少傾向を示している。

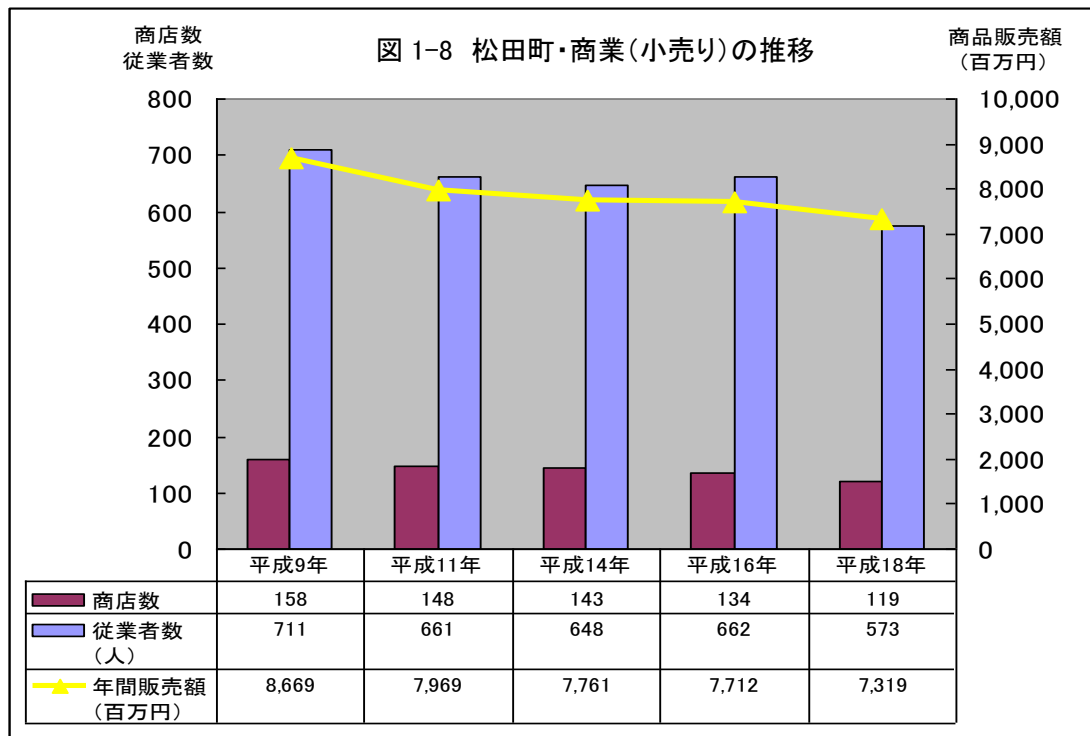


3) 商業

松田町における卸売り商業を平成 9 年から平成 18 年までの推移で見ると、商店数はほぼ横ばいないしは微減傾向を示すのに対し、従業者数は平成 11 年をピークに、以後、継続して減少、商品販売額では、それまでの減少傾向が平成 16 年を底として、増加傾向に転じているように、変動の大きな推移を示している。

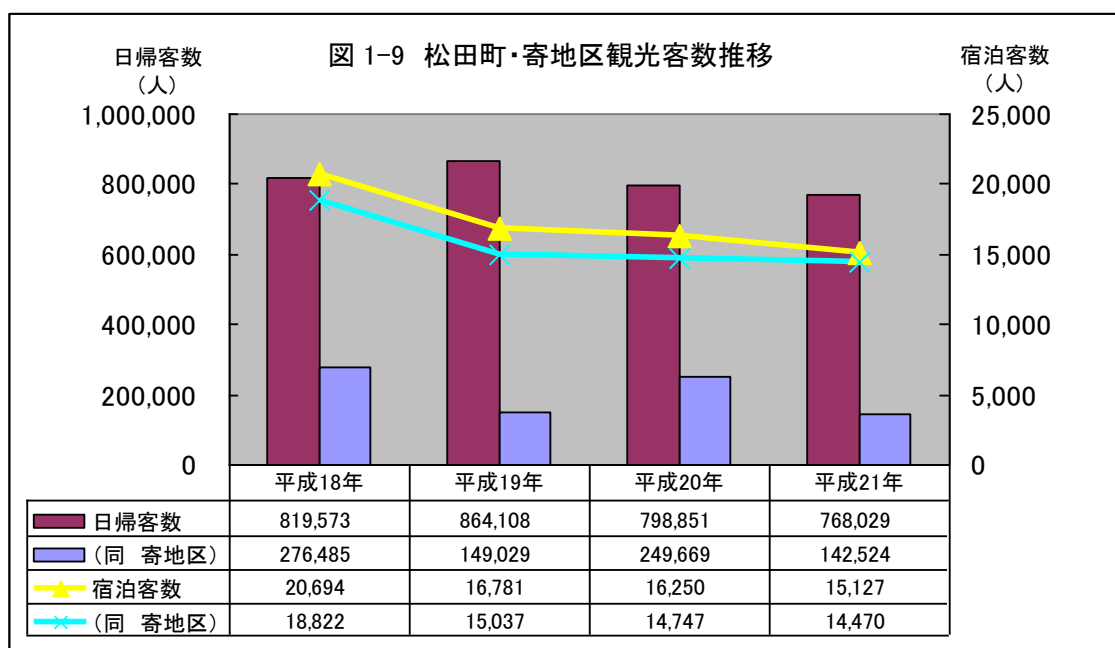


一方の小売り商業は、商店数、年間販売額共に一貫して対前年で減少、従業者数は平成16年段階での一時的増加を示しながらも、9年～18年までの通期では減少傾向を示す結果となっている。



4) 観光

松田町は、酒匂川流域下流部に展開する平野部の北部縁辺部に中心市街地が位置し、町域北部は丹沢山系南東部を構成する山間地域に属することにより、多様性ある自然環境と利便性ある交通網を有し、観光入り込み客は圏域内でも大きな位置を占めている。



中でも松田町北部を占める寄地区は、音無川上流の溪谷、丹沢山系南東部山麓の自然環境や地場産品を活用し、野外レクリエーション活動等の拠点施設等を有しており、宿泊客では概ね松田町全体の 90%に及ぶシェアを獲得している。

日帰り客においても、寄地区は一定のシェアを有しているものの、宿泊、日帰り、共に近年は一貫して減少傾向を示している。

（５）交通

松田町は、首都東京と直結する小田急小田原線と JR 御殿場線の結節点を有するとともに、東名高速道路（大井松田 IC）、国道 246 号等の幹線道路が町内を経由し、広域交通網へのアクセス拠点として、圏域内でも有数の交通拠点を形成している。（図 1-10 参照）

小田急線新松田駅と JR 東海御殿場線松田駅は、相互乗換駅としての位置づけは有するものの、両駅が駅前広場を挟んでの連絡となり、長年にわたりその乗換えの不便解消が求められている。なお、小田急線新松田駅、JR 御殿場線松田駅の一日平均乗降客数は、図 1-11、1-12 に示すとおりであり、新松田駅は概ね 25,000 人強の水準で横ばいの推移、松田駅は概ね 8,000 人弱の水準で横ばいないしは微減で推移しているものと考えられる。

さらに小田急線新松田駅（北口駅前広場）には、町内、圏域内の主要地点と結ぶ路線バス網の終起点が集中し、公共交通網の一大拠点を形成しているが、駅前のバスターミナルを含む駅前広場が狭隘であることによる交通混雑や歩行者の安全性の欠如が、従来から問題点として指摘されてきた。

これに対し、平成 21 年度より、新松田駅南口に新たな駅前広場整備事業が開始され、ターミナル駅周辺の交通流動の改善に向けた取り組みが着手されている。（図 1-13 新松田駅南口駅前広場整備計画図 参照）

一方、1967 年、隣接する大井町に大井第一生命館ビルを建設し、翌 1968 年より 2 本社体制を敷き、約 3,000 人の従業員を擁してきた第一生命は、平成 20 年 1 月、同社本社機能の内、事務部門とシステム部門の撤退（日比谷事業所、豊洲事業所への移転、再編）を発表し、平成 23 年度内の実施が予定されている。

この第一生命本社機能の再編、移転は、地元大井町はもとより、松田町等に多面的な影響をもたらすものと懸念されているが、中でも従業員の通勤、生活交通需要を支えてきた路線バス輸送はその需要基盤を喪失することとなり、地域社会の交通基盤の主要な部分を担ってきた路線バス網の維持が極めて困難になるなど、地域公共交通網に極めて大きなインパクトをもたらすものとなっている。

近年、松田町を含む酒匂川流域の圏域においては、すでに路線バスの減便、廃止等の退出が頻発し、交通空白地域、交通不便地域の拡大が進行している。（表 1-1 参照）

さらに路線バスをはじめとする公共交通利用者の減少、伸び悩みが続く一方、その生活行動において、公共交通手段の利用に大きく依存する高齢者の増大や、日常生活を支える商業施設立地の偏在化に対応するため、路線網の再編や運行サービスの拡充など公共交通輸送の改善が強く求められている。

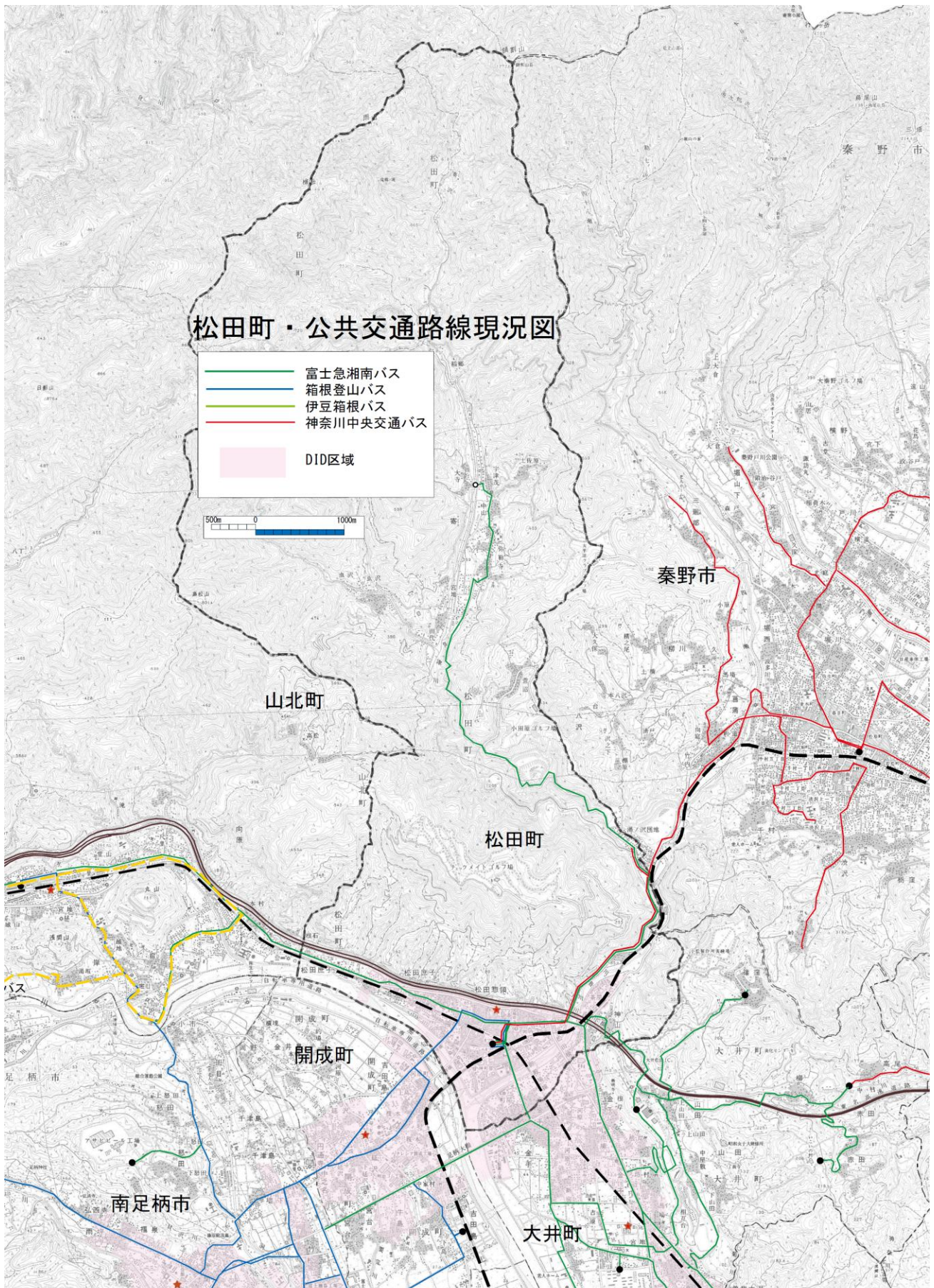
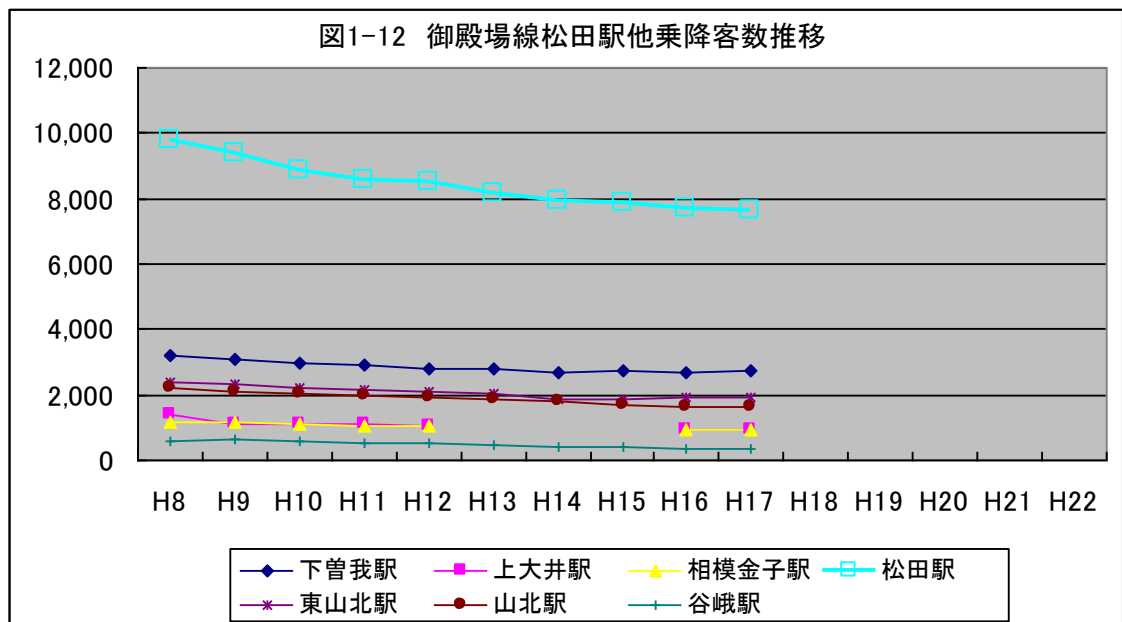
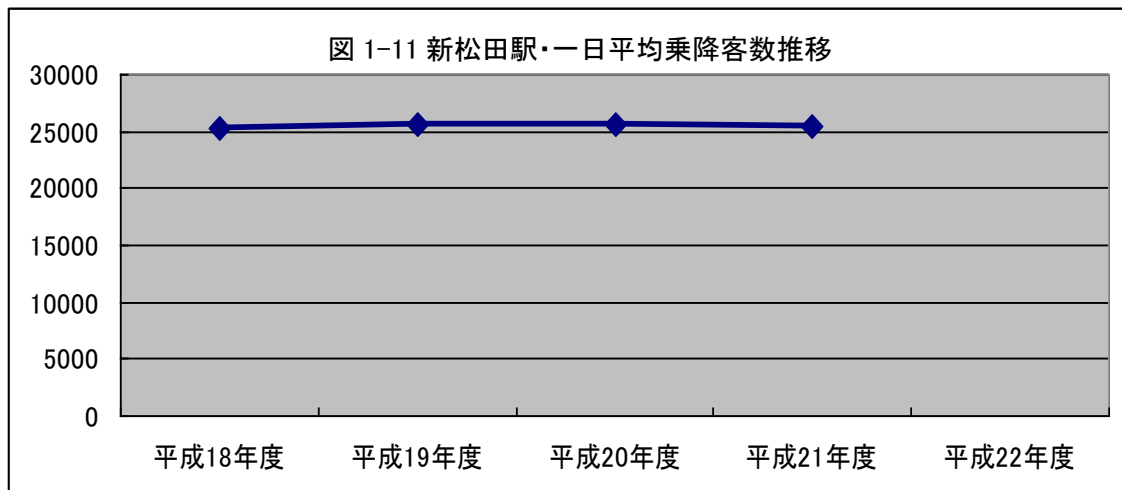


図 1-10 松田町を中心とする公共交通路線図



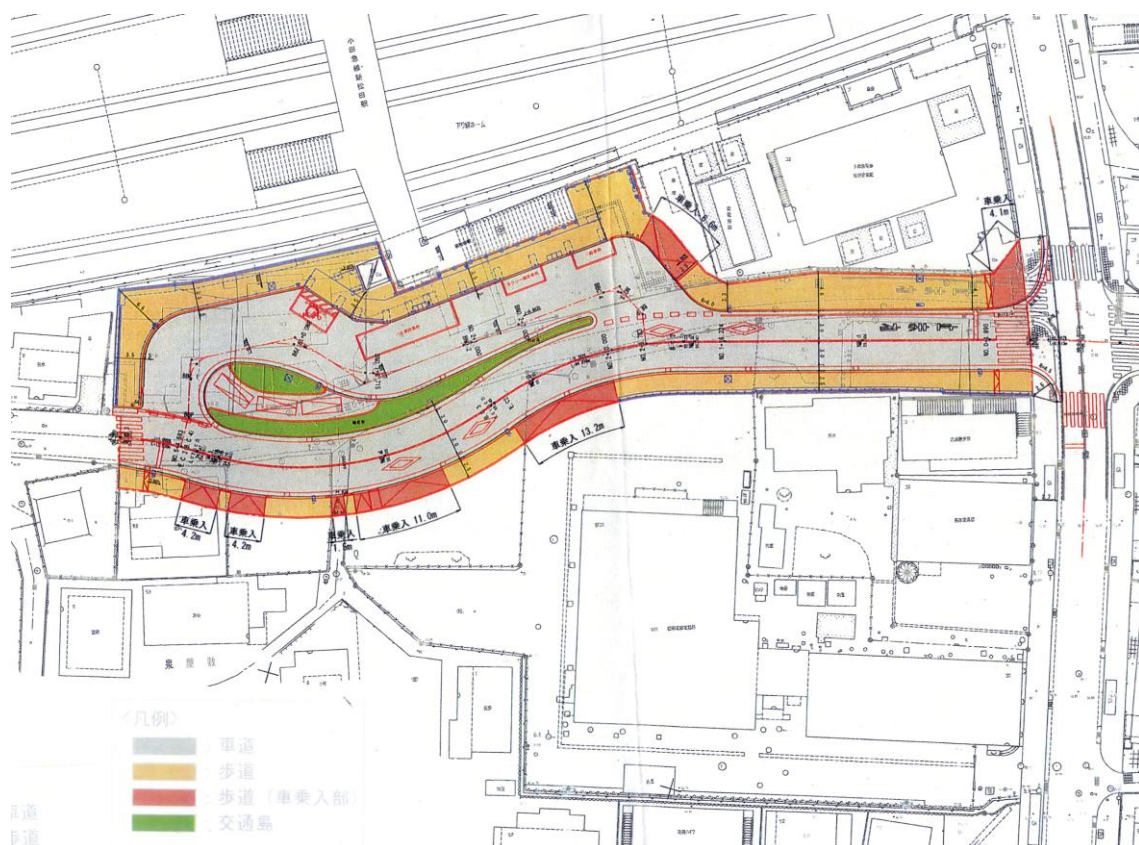


表 1-1 神奈川県西部地域関連・路線バス退出経緯一覧

会社名	系統	起終点1	主な経由地	起終点2	内容	退出対象区間	備考・結果
富士急湘南バス	松69	新松田駅	向原・宿・岸	山北駅			2005年12月1日廃止 路線廃止：平山～内山～がら瀬
富士急湘南バス	松70	新松田駅	向原・宿・内山	山北駅			2005年12月1日廃止 大幅減便(内は残る路線(予定)):
富士急湘南バス	松80	新松田駅	向原・山北駅	内山			2005年12月1日廃止 * 向原～三菱ガス化学前(松10)
富士急湘南バス	山41	山北駅	樋口橋	内山			2005年12月1日廃止 * 三菱ガス化学前～岸入口(山3)
							* 山北駅～樋口橋(丹沢湖方面)
富士急湘南バス	小11	小田原駅	中堀・西大友	新松田駅	減便		2007.9
富士急湘南バス	小14	小田原駅	中堀・千代	下曽我駅	減便		2007.9
			中堀・千代・下				
富士急湘南バス	小15	小田原駅	曾我駅・上大井	新松田駅	減便		2007.9
			駅入口				
富士急湘南バス	小19	小田原駅	中堀・西大友・	山北駅	減便		2007.9
			新松田駅・向原				
富士急湘南バス	国01	国府津駅	田島・下曽我	新松田駅	減便		2007.9
			駅・上大井駅入				
富士急湘南バス	国02	国府津駅	田島	下曽我駅	減便		2007.9
			向原・山北駅・				
富士急湘南バス	松64	新松田駅	樋口橋・谷峨	中川	系統再編		2007.9
			駅・玄倉				
富士急湘南バス	松66	新松田駅	向原	山北駅	減便		2007.9
富士急湘南バス	松84	新松田駅	西大井	曾我支所入	減便		2007.9
			口				
富士急湘南バス	松97	新松田駅	西大井・大井高	栢山駅	減便		2007.9
			校				
富士急湘南バス	山35	山北駅	岸・怒田・(アサ	富士フィルム	減便		2007.9
			ヒビール)・関本				
※小12、松62、国04、栢98、山35以外のアサヒビール発着路線は対象外							
※上記路線全区間(利用者減少による、松64のみ系統再編で他は減便)							
箱根登山バス	---	開成駅	和田河原駅・日	三竹	駒形入口～グ	2009.1.1-7廃止	(利用者が少ないため)
			向・グリーンヒ		リーンヒル入口		
			ル南足柄				
富士急湘南バス	小11	小田原駅	中堀・西大友	新松田駅	減便		2009.12.1減便
富士急湘南バス	小14	小田原駅	中堀・千代・下	新松田駅	減便		2009.12.1減便
			曾我駅				
富士急湘南バス	小15	小田原駅	中堀・千代	下曽我駅	減便		2009.12.1減便
富士急湘南バス	国01	国府津駅	田島・下曽我	新松田駅	減便		2009.12.1減便
富士急湘南バス	国02	国府津駅	田島	下曽我駅	減便		2009.12.1減便
富士急湘南バス	松51	新松田駅	松田ランド・田	寄	減便		2009.12.1減便
			代向				
富士急湘南バス	山35	山北駅	怒田・アサヒ	富士フィルム	廃止		2009.12.1廃止
			ビール(一部)・				
			関本(大雄山駅)				
富士急湘南バス	松78	新松田駅	足柄大橋・吉田	和田河原駅	減便		2009.12.1減便 ※1
			島・竹松				1. 改正後は土曜の運行が廃止(平日のみに)
富士急湘南バス	松97	新松田駅	金手・大井高	栢山駅	廃止		2009.12.1廃止
			校・鬼柳入口				
富士急湘南バス	松102	新松田駅	向原・怒田	アサヒビール	再編		2009.12.1廃止 ※2
富士急湘南バス	大107	大雄山駅(関本)		アサヒビール	再編		2. 松102系統新松田駅～向原～怒田～アサヒビール～大雄山駅線を代わりに新設
富士急湘南バス	小19	小田原駅	中堀・西大友・	山北駅	減便		2009.12.1減便
			新松田駅・向原				
富士急湘南バス	上21	上大井駅	金子・神山	新松田駅	減便		2009.12.1減便 ※1
富士急湘南バス	栢93	栢山駅	山崎	和田河原駅	減便		2009.12.1減便 ※1
富士急湘南バス	松72	新松田駅	神山・上山田	篠窪	減便		2009.12.1減便 ※1
富士急湘南バス	栢98	栢山駅	鬼柳入口	大井高校	減便		2009.12.1減便 ※1
富士急湘南バス	松84	新松田駅	西大井	曾我支所入	減便		2009.12.1減便
富士急湘南バス	小12	小田原駅	中堀・日本新	新松田駅	減便		2009.12.1減便 ※4
			業・西大友				4. 新松田駅発小田原駅行きの設定取り止め
富士急湘南バス	松66	新松田駅	向原	山北駅	減便		2010.2.1減便 ※5
							5. 一部便で山北町コミュニティバスの車両を使用(バスカード・PASMO等使用可能に)
湘南神奈交	神02	渋沢駅	沼代・菖蒲	松田ランド	廃止	西中学校前～松	2011.9.30
湘南神奈交	神04	渋沢駅	沼代・菖蒲・松	新松田駅	廃止	田ランド	2011.9.30
			田ランド				
湘南神奈交	神03	渋沢駅南	萩山・沼代	みくるべ	廃止	萩山～沼代～み	2011.9.30
						くるべ	(不採算の度合いが高く再編の方策がない)

出典：平成 22 年・神奈川県生活交通確保対策地域協議会（WEB 掲載）資料

1-2 総合連携計画策定の必要性

松田町における公共交通網は、前述の通り、小田急線とＪＲ御殿場線の結節点である新松田駅・松田駅を中心に、その駅前広場をターミナルとする路線バス網によって構成されており、町内の交通はもとより、酒匂川流域都市圏全体の要としての位置づけと広域交通拠点としての機能を有している。

しかしながら、これまでのところ、松田町における公共交通網は、広域的な移動需要に基づく通過交通の処理に終始し、町内の都市機能との連携、町民生活の核となる商業サービスの集積や賑わい創出など、地域社会としての活力形成やアメニティ形成に資する効果的な交通網、交通サービスの実現にはいたっていない。

今後、松田町内に残る交通空白地域や交通不便地域などを解消することはもとより、市街地、集落共に、幅広い住民層のニーズに応えられる公共交通サービスを創出すること、かつそのような交通システムをいかに長期にわたって維持できるかが重要な課題となる。加えて、今日の地域公共交通には、増大する高齢者層の移動ニーズに的確に応えるとともに、自家用車をはじめとする車社会が直面する環境問題への対応を含め、より利便性、快適性を高め、長期的視点に立ってそのサービス水準を維持し、利用促進を図ることが強く求められている。

現在、松田町の上位計画である「松田町第５次総合計画」が策定され、その基盤となる住民意向調査においても、「新松田駅北口・南口の整備」「バスの経路や本数など公共交通の便利さの向上」「鉄道運行体制の充実」など公共交通にかかわる要因が『優先的課題領域』に位置づけられている。

これらの課題に応え、町民ニーズへのより高度な適合を図るとともに、新たな公共交通利用ニーズを掘り起こしていくことを含め、町内、広域にも及ぶ松田町の公共交通網、公共交通サービスの在り方を総合的に点検し、鉄道輸送と路線バスによる公共交通輸送の体系に、新たな交通手段（運行形態や運営形態による）の創出を含めた公共交通の健全な維持のための施策推進が求められている。

松田町はこれらの課題に対応するため、関係機関の連携のもと、地域公共交通会議を設置し、当面の諸課題を解決しつつ、新たな観点から公共交通網の形成とその適切な運用を推進するための指針として、地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

1-3 計画の目的

本計画においては、松田町の歴史的なまちづくりの背景である広域的交通網の要衝としての役割を今後とも適切に担っていくとともに、高い定住性をもつ居住地域として、町民の円滑かつ快適な生活行動を支え、移動ニーズを充足できる公共交通網の確立をめざし、以下を計画の目的として設定する。

○松田町の広域的役割を支える広域交通網とその結節機能の最適化、及び広域性、拠点性を活かした町の活力創出

○定住環境の基盤となる生活交通手段の確保と、持続性ある運営体制の確立

○地域社会の自立、自助の原理に基づく、地域の生活交通手段、交通サービス運営に係わる関係主体相互の連携化、及び地域社会による自助的取り組みの方向付け