

松田町地域公共交通計画における 基本理念・基本方針（案）について

1. 地域公共交通の問題点・課題

(1) 都市概況から抽出される課題

- 本町の総人口は、平成7年（1995年）をピークに減少に転じており、令和2年国勢調査（2020年）による人口は10,836人、65歳以上の高齢化率は34.1%です。
- 令和2年国勢調査を基準年とした将来人口の推計を行った結果、令和27（2045）年の高齢化率は42.0%と推計されます。（P12：将来人口推計結果参照）
- また、平成27年時点の自治会別高齢化率の状況では、萱沼、中山、湯の沢自治会では、既に高齢化率が40%を超えています。（P15：自治会別高齢化率図参照）
- 町内の通勤者の69.1%、通学者の82.2%が、他市町村で従業・通学しています（令和2年国勢調査）。
- 日常生活を徒歩でカバーできる範囲は、JR御殿場線松田駅、小田急小田原線新松田駅周辺に限られており、全体的に自動車に頼らざるを得ない状況です。
- 本町の地形は、町域を東西に走る東名高速自動車道を境にして南側の平野部と北側の丘陵・山地部とに大きく二分されており、北側の丘陵・山地部では急傾斜の坂道が多く、自転車・徒歩での歩行にも高齢者や障害者にとっては移動の負担が大きい状況です。
- 町内には小規模なスーパーが1件立地するのみ（令和4年11月末閉業予定）で、大規模小売店舗は立地していないため、町民の買い物は隣接市町での買い物に依存する状況です。

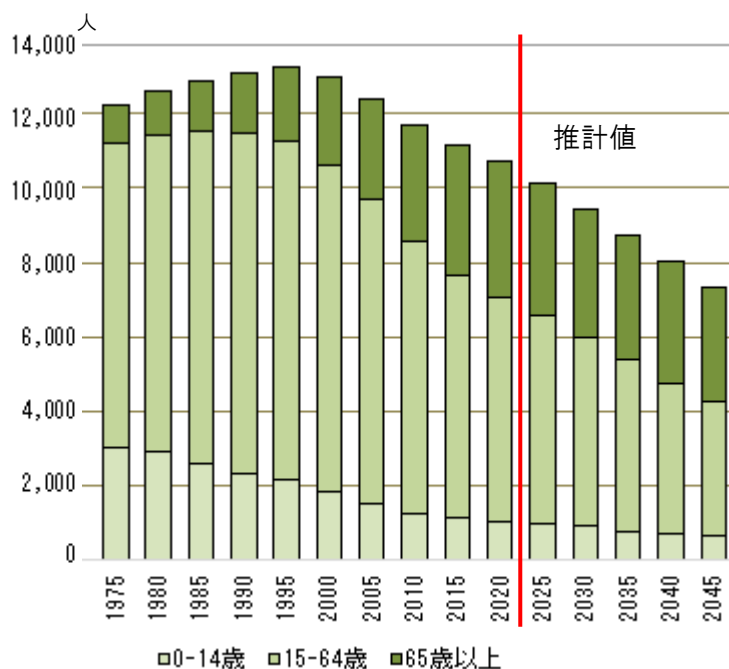


図 将来人口の推計

資料：株式会社SDKデータ

(2) 公共交通の現状から抽出される課題

【鉄道】

- JR御殿場線松田駅、小田急小田原線新松田駅の2線2駅の1日当たり平均乗車人員は横ばいから漸減傾向となっています。

【路線バス】

- 新松田駅北口駅前広場のバスターミナルを拠点として、本町町内、山北町、開成町、南足柄市、大井町、小田原市方面への民間の路線バスが運行されていますが、近年では、本町を含む酒匂川流域の圏域においては、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ます。
- また、町域北側の寄地区を運行するバス路線は、中津川とほぼ並行して山間を縫うように通る県道710号神縄神山線上を運行する路線のみとなっています。

【タクシー】

- タクシーの常駐は小田急小田原線新松田駅のみであり、それ以外の場所では送迎を依頼する必要があります。

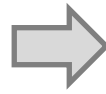
(3) 町民アンケート調査、自治会アンケート調査結果から抽出される課題

- 本町の移動交通手段は、自家用車に依存した状況にあるが、高齢化の進展に伴い自動車運転免許証を返納する人も今後増えてくるものと考えられます。
- しかし、自家用車の運転ができなくなると移動・外出することが困難になる方も増えてくるものと考えられ、町民が安全で便利に移動することができる公共交通手段を提供することが大きな課題となっています。
- しかしながら、現状のバス交通に対しては、最寄りバス停までの距離や、運行頻度等不満を持つ回答が多く、バスの利用を高めるためには町民の利用ニーズにそった快適なバスの運行が求められています。

【本町における公共交通の課題】

- 本町の高齢化率は今後も高まることが推計されているとともに、高齢化に伴い自家用車の運転をあきらめる方も増加するものと考えられます。これらの方々の日常生活の足となる公共交通の充実が求められます。
- 町民アンケート調査結果から、既存の公共交通に対する満足度は低く、自家用車の利用から公共交通への利用転換を図るためには、公共交通利用者の目的・ニーズに対応した利便性の向上を図ることが必要です。
- また、公共交通利用者の潜在需要の掘り起こし等を行うとともに、公共交通事業者の収益率の減少傾向に歯止めをかけ、公共交通を維持していくための方策も同時に講じていく必要があります。

○通勤にバスを利用しない
・運行本数、運行時間帯など、利便性がよくない
○主たる外出目的となる買い物や通院にもバスを利用しない
・目的地へのアクセス性がよくない
○自宅から最寄りバス停までの距離がある
・坂道が多く、高齢者や障がい者にとっては、バス停までの移動自体が不自由



このままでは、町からバスがなくなってしまう
利用者の減少による事業者の赤字運行

○高齢化の進展に伴い、運転がおぼつかなくなり自家用車の使用を控えるようになる
○運転免許を返納して、自家用車の運転ができなくなる
○自由に外出する機会が減少してしまう



自家用車を運転できなくなる高齢者が増えていく
車が運転できなくなると自由な外出自体ができにくくなる

このような状況になる前に対策が必要

町では、このような状況になる前の対策として、寄地区、神山地区において「松田町デマンドバス」のテスト運行を行ったが、利用者が望む高い利便性の提供ができにくい状況であった。

○利用者の利用目的に応じた公共交通の提供により、町民の移動ニーズに対応していくことが必要
・買物目的（隣接都市も含めた）
・通院目的
・郵便局、銀行等の金融機関の利用
・公共施設等の利用



何が求められているのか？
どのような運行形態が良いのか？
どのようにすれば、利用率が高まるのか？

表 新モビリティの比較

	概要	メリット	デメリット	有効性
デマンド交通	ルートやダイヤを定めず、利用者の需要に応じて運行する。	利用者の需要に応じて運行するため、効率的である。	事前予約を必要とするため、利用者によっては抵抗感を持つ人がいる。	◎
自家用有償旅客輸送	バス等でカバーできない交通空白地においてNP0等が運行する。	白ナンバー車両や1種免許で運行できる。	運行をNP0等が自ら行うことが必要となる。	○
タクシー有効活用	料金補助を行う。	現在の乗用タクシーのまま運行できる。	利用が増えると行政の負担が増える。	×
福祉等の個別輸送	福祉サービス車両等に一般利用者が乗車できるようにする。	既存の交通資源を有効活用できる。	福祉目的の利用者が不便にならないよう配慮が必要となる。	△
ボランティア輸送	車両を地域に貸与して、無料で運行する。	道路運送法の対象外であるため運輸局への許可申請等が必要ない。	事故における対応や責任問題が難しい。	△

2. 地域公共交通計画の基本方針

本町の上位計画である松田町第6次総合計画では、まちの将来像を「いのち“育み”未来へ“つなぐ”進化“つづける”故郷 一笑顔あふれる幸せのまち 松田ー」としています。

また、地域公共交通の形成とも密接な関係をもつ、まちの空間形成と広域連携の考え方として、以下の3点を掲げています。

- 松田地区と寄地区の特性を尊重
- ゾーン、軸、拠点の形成によるメリハリのあるまちづくり
- 足柄上地域の玄関口として広域連携の強化

松田町地域公共交通計画では、本町の目指す「まちの将来像」の実現を図ることを目的として、本町の公共交通の現況及び課題を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念と基本方針を次のように定めます。

【基本理念】

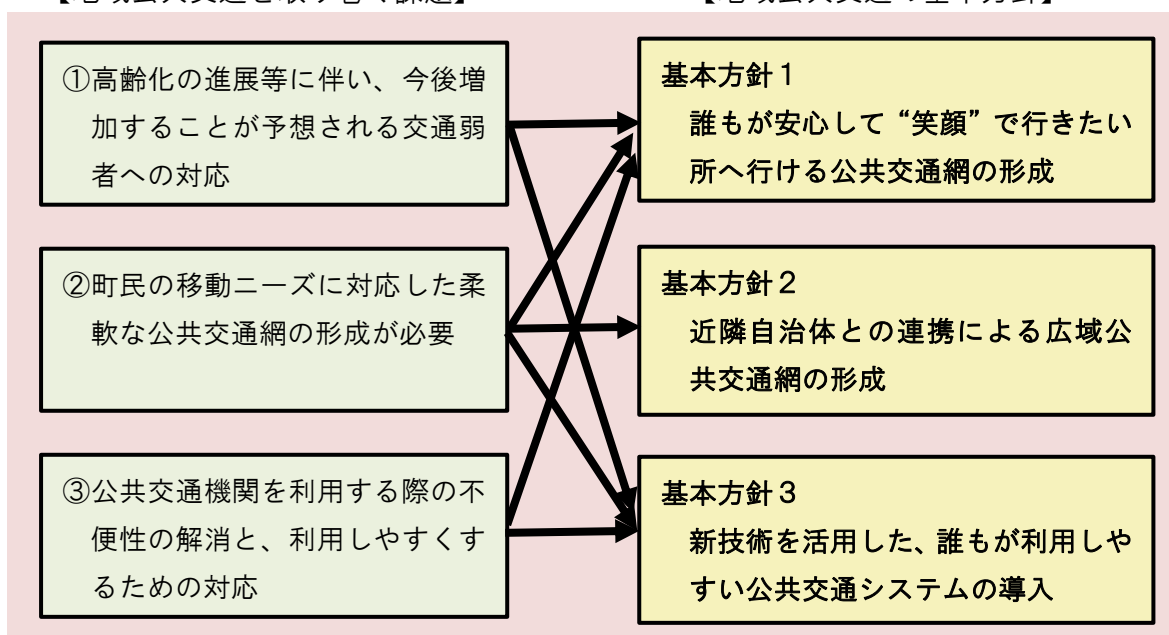
誰もが“笑顔”で行きたい所へ行けるまち 松田

町民が健康で活動的な生活を送るために、公共交通は重要な役割を担います。特に高齢者、学生、障がい者などの交通弱者が健康で活動的な生活を送れるように、誰もが公共交通を利用して容易に移動ができる環境を整備することが最も重要であると考えます。

町民の利用ニーズに対応した公共交通が、町民の“笑顔”のある暮らしを支えるまちの実現につながります。

【地域公共交通を取り巻く課題】

【地域公共交通の基本方針】



基本方針１．誰もが安心して“笑顔”で行きたい所へ行ける公共交通網の形成

- 町民アンケート調査では、最寄りバス停留所までの距離が遠いことや、坂道が多くて高齢者や障がい者にとっては、バスを利用するまでに問題があることが明らかとなっています。
- また、高齢化の進展に伴い、現在、自家用車を利用されている高齢者の方々が、今後、自家用車を運転することが難しくなり、買い物や通院などあらゆる場面で公共交通機関を利用する機会が増えるものと考えられますが、現状ではこれらの潜在ニーズに対応した公共交通網が形成されていません。
- このため、現状課題となっている公共交通の利用しにくさを解消し、誰もが安心して“笑顔”で行きたい所へ行ける公共交通網の形成を図ることを基本方針とします。

基本方針２．近隣自治体との連携による広域公共交通網の形成

- 町民の移動の目的で通勤・通学を除けば、最も多い移動目的は買い物であり、移動先は大井町が最も多くなっています。しかし、現状の公共交通網では直接目的地までの運行はなされていないことから、自家用車の利用に頼らざるを得ないのが現状です。
- 町内の移動の利便性を高めることは勿論のことですが、町民の移動実態を踏まえれば近隣市町との連携を図り、町民の移動目的・目的地のニーズに沿った広域的な公共交通網の形成が求められています。
- このため本計画では、近隣市町も含めた広域的な公共交通網の形成を目指すことを基本方針とします。

基本方針３．新技術を活用した、誰もが利用しやすい公共交通システムの導入

- 既存の公共交通である鉄道、路線バス、タクシーについては、町民が利用しやすいように利便性の向上を事業者働きかけていきます。
- これと併せて、公共交通が利用したくとも利用しにくい状況にある地域を中心として、ＡＩオンデマンド等の新技術を活用した新しいバスシステムの導入を図ることを基本方針とします。

対象区域

地域公共交通計画の対象区域は、「町域全体」とします。

なお、町民アンケート調査結果では、買い物目的として隣接市町への移動が多いことから、近隣市町との連携も含めた計画案とします。

【各公共交通機関のあり方】

本町の地形は、町域を東西に走る東名高速自動車道を境にして南側の平野部と北側の丘陵・山地部とに大きく二分されており、地域によって公共交通機関の運行頻度や密度も大きな違いが生じています。

本町における地域特性を踏まえた中で、各公共交通機関の位置づけと役割分担を次のように設定します。

表 公共交通機関の位置づけと役割

分類		交通機関	位置づけ・役割
広域 幹線	広域幹線交通	鉄道	広域的な移動を担う交通
	都市間交通	路線バス	大井町、山北町、開成町、小田原市等の周辺都市を結ぶ移動を担う交通
地区 幹線	地区内幹線交通 (線交通)	路線バス	本町の既存路線バス網であり、地区内交通(デマンド型面交通)と連動して拠点間等の線的な移動を担う交通
地区内 ゾーン 交通	地区内交通 (デマンド型 面交通)	新バスシステム (A I オンデマンド バスシステム等)	町内交通不便地区の公共交通の利便性を高めるため面的な移動を担う交通 ゾーン内の拠点において、地区内幹線交通との乗り継ぎを図る。 基本はゾーン内のデマンド型面交通であるが、時間帯により目的地直通バスとなる。 *将来的には隣接市町への乗入れも視野に入れる
福祉 交通	地域内 (デマンド)	タクシー バス	利用者のドア・ツー・ドアの移動目的に対応した交通手段

【交通結節拠点】

松田町第6次総合計画の戦略プロジェクトでも位置付けられている小田急小田原線新松田駅を町内公共交通の交通結節拠点として位置づけ、再開発と併せて交通結節機能の強化を図ります。

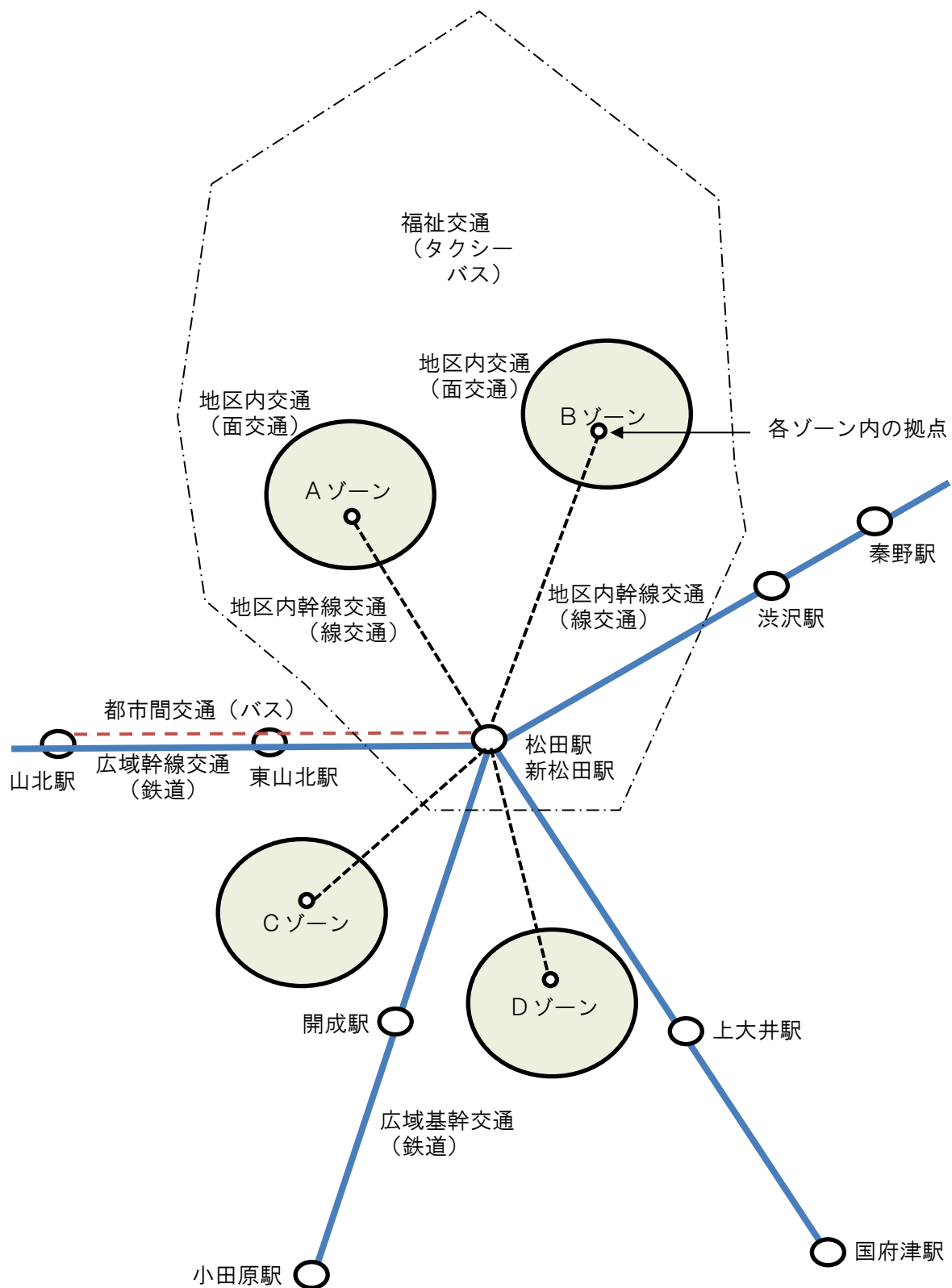
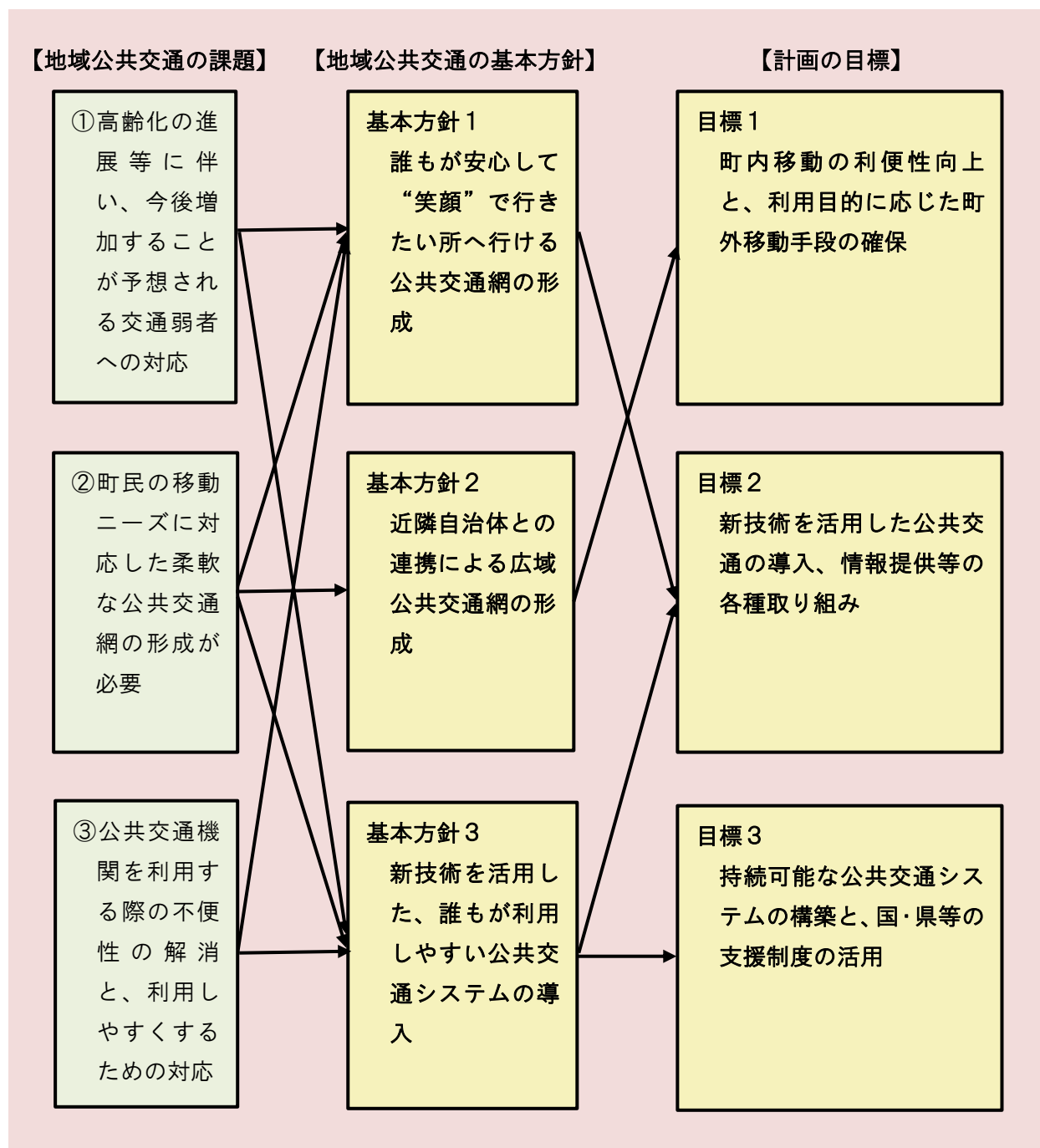


図 公共交通機関の位置づけと役割 (イメージ図)

3. 基本方針の実現に向けた目標

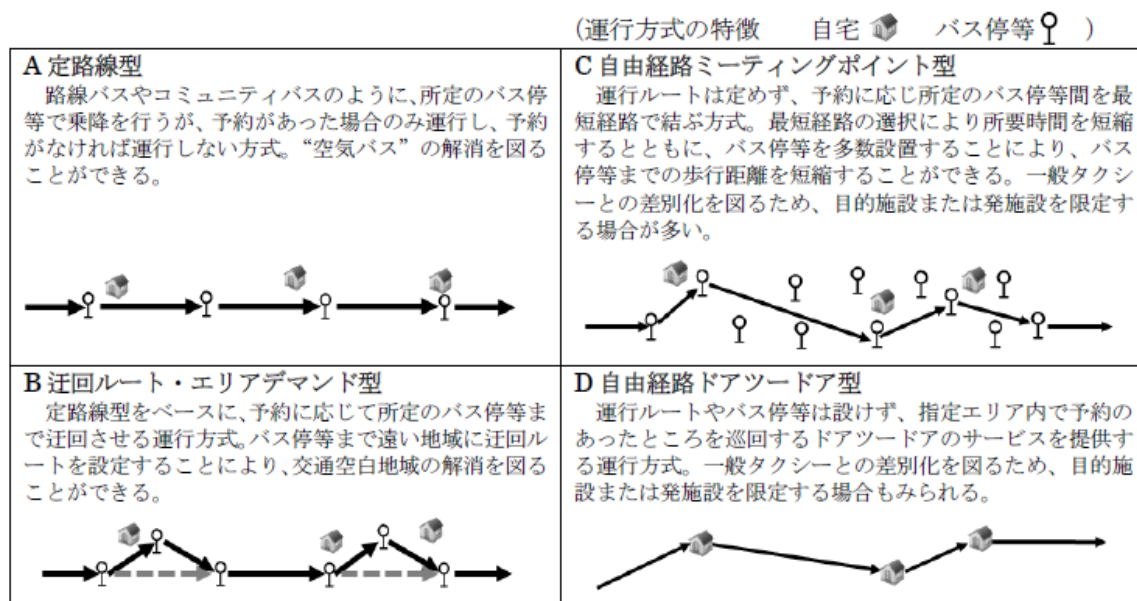
地域公共交通の基本方針を踏まえた計画の目標を設定します。

計画期間は令和6年度から令和10年度までの5年間を計画期間としますが、計画期間内であっても、社会・経済状況の変化や、新たな交通システムの変革などが生じた場合には、適宜、計画の見直しを行うものとします。



【目標１】 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

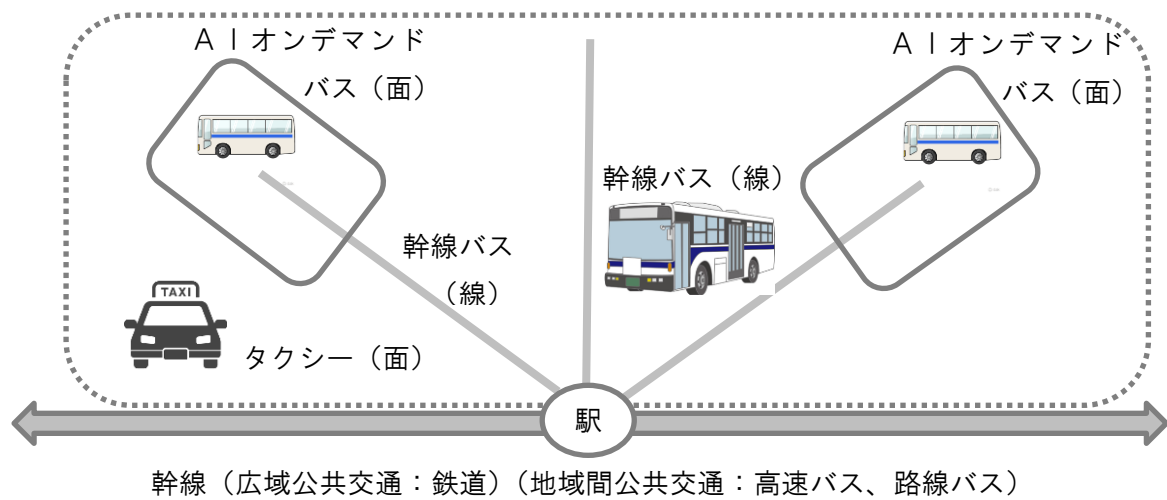
- 本町の地域公共交通のうち、町内移動は既存路線バスを基幹ルートとして維持しながら利便性の向上を図るとともに、交通不便地区においてはAI オンデマンドバスの運行を図ります。
- 周辺市町村への広域移動は、小田急小田原線新松田駅周辺地区の再開発を促進し、利便性の高い駅前広場の整備を図ることで、交通結節拠点の機能の強化及び、鉄道とバス等の乗継利便性の向上を図ります。これらの整備の促進と併せ、JR御殿場線松田駅、小田急小田原線新松田駅との円滑な接続を図ります。
- また、本町の交通移動の特徴のひとつである周辺市町村への移動実態を踏まえ、周辺市町村と連携協力して、本町住民の利用目的の多い商業施設や医療施設への広域的な移動をスムーズに行えるよう、次のステップとしてAI オンデマンドバスを利用した目的バスの運行についても検討していきます。
- 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。



資料：国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」（平成 25 年 3 月）より

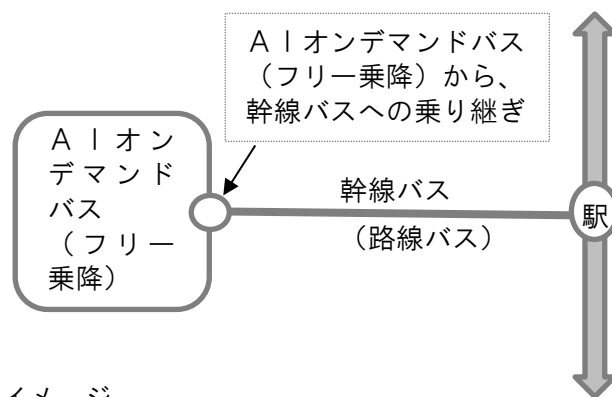
図 デマンドバスの運行方式からみた分類パターン

■全体イメージ



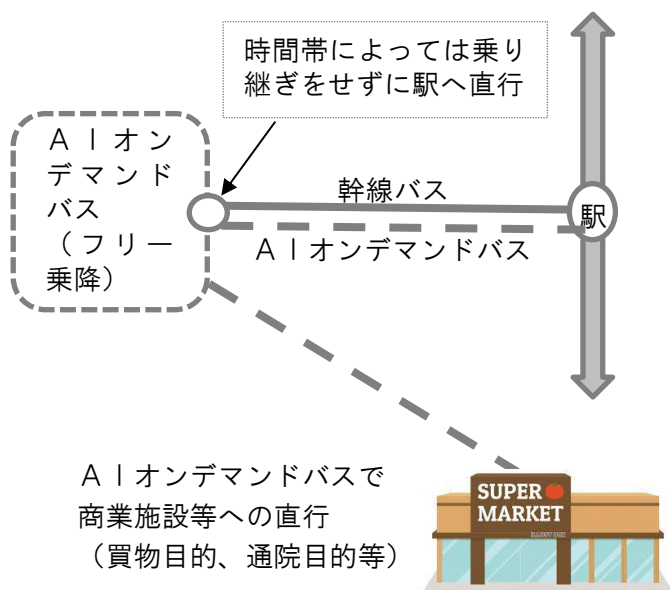
■A-I オンデマンドバスの基本運行形態イメージ

- ・交通不便地区においてはA-I オンデマンドバスを運行し、幹線バス (路線バス) との乗り継ぎ拠点で乗り換えを行う。



■A-I オンデマンドバスの目的運行形態イメージ

- ・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移動をスムーズに行える運行を目指す。



【目標 2】 新技術を活用した公共交通の導入、情報提供等の各種取り組み

- 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 AI 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。
- AI オンデマンドバスの運行に際しては、設備投資の負担軽減、ランニングコストの低減、本町の狭隘な道路幅員が多い道路網の現状も踏まえ、マイクロバス、ワゴン車等の車両による対応を目指します。
- また、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、わかりやすい情報提供など、モビリティ・マネジメントの取り組みを推進します。

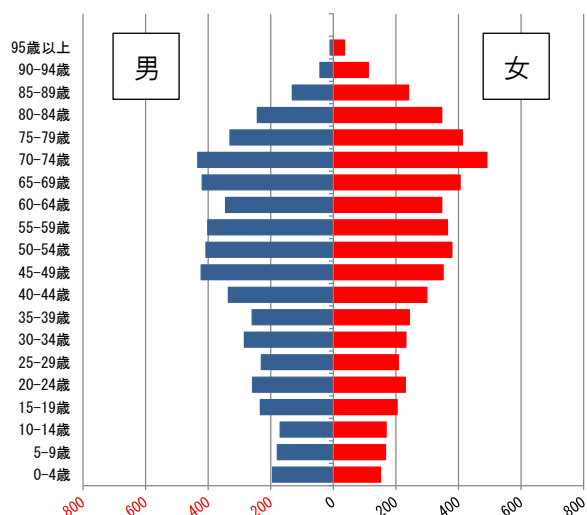
【目標 3】 持続可能な公共交通システムの構築と、国・県等の支援制度の活用

- 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。
- また、利用者の利便性向上を前提とした、持続可能な公共交通システムを実現するため、運行経費や車両購入、AI システム導入等にかかる財源確保に向けた国や県の支援制度の積極的な活用を図ります。

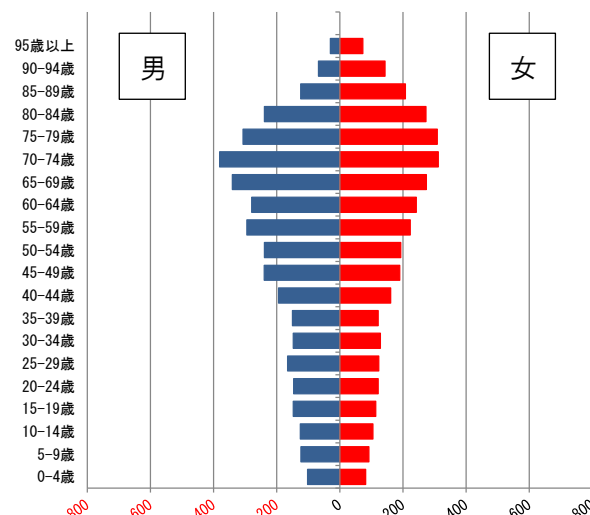
■参考資料：将来人口推計結果

①松田町

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	10,711	1,030	6,030	3,651
	100.0%	9.6%	56.3%	34.1%
2045 年	7,329	630	3,621	3,079
	100.0%	8.6%	49.4%	42.0%



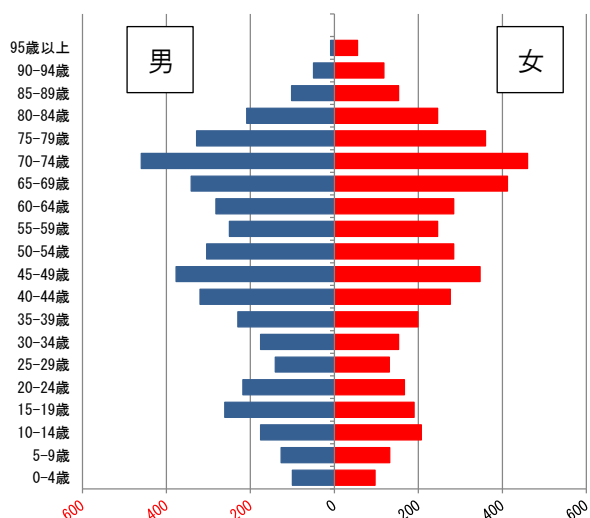
2020 年（令和 2 年国勢調査）



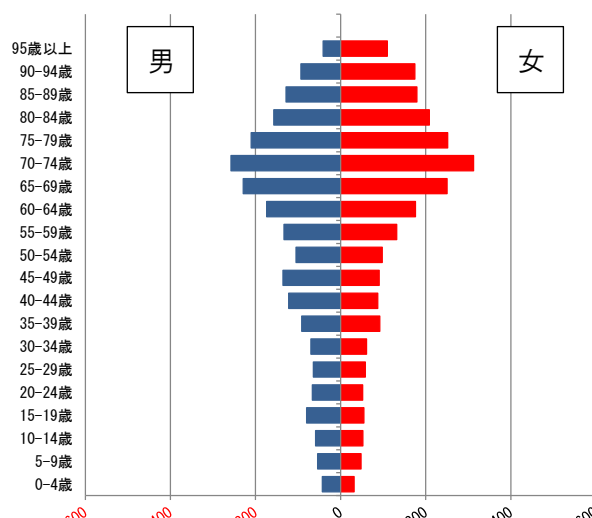
2045 年推計値

②中井町

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	8,978	839	4,836	3,303
	100.0%	9.3%	53.9%	36.8%
2045 年	4,833	288	1,942	2,603
	100.0%	6.0%	40.2%	53.9%



2020 年（令和 2 年国勢調査）

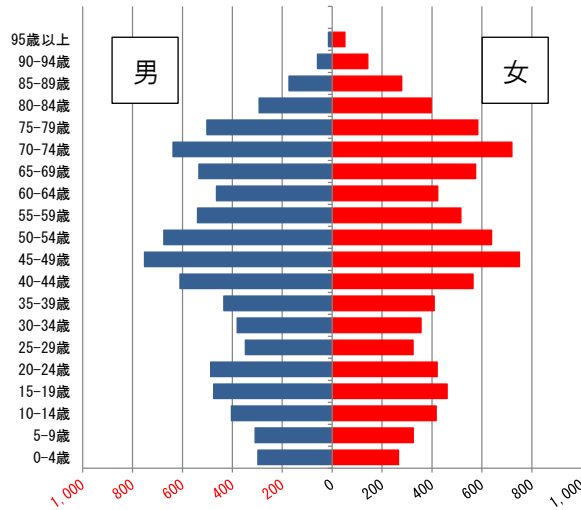


2045 年推計値

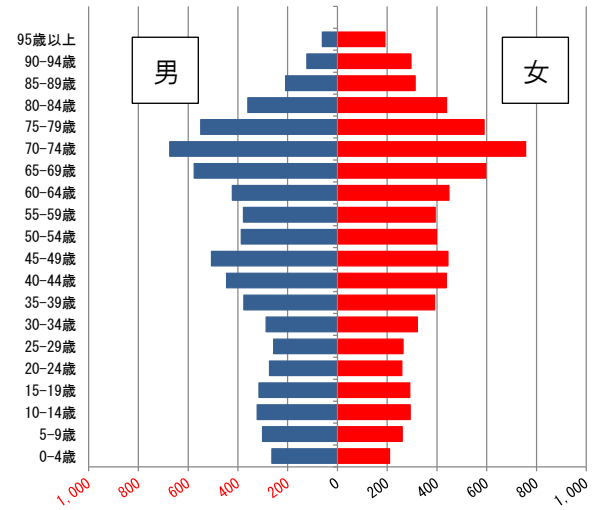
資料：株式会社 S D K データ

③大井町

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	17,013	2,019	10,031	4,963
	100.0%	11.9%	59.0%	29.2%
2045 年	14,667	1,648	7,290	5,729
	100.0%	11.2%	49.7%	39.1%



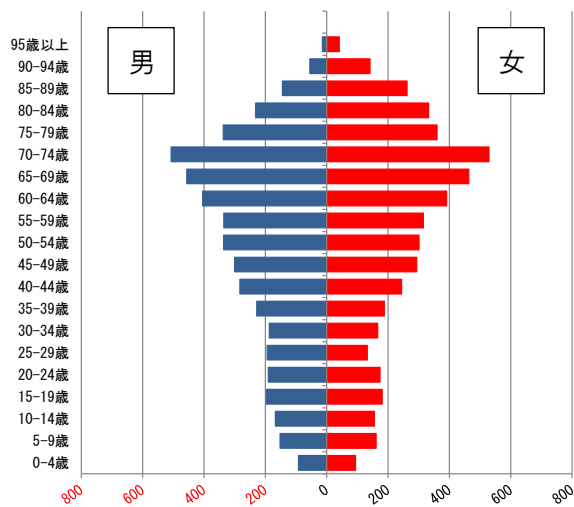
2020 年（令和 2 年国勢調査）



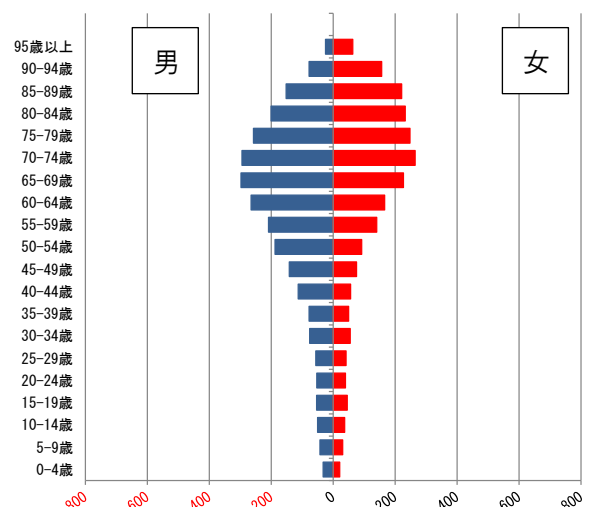
2045 年推計値

④山北町

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	9,733	821	5,039	3,873
	100.0%	8.4%	51.8%	39.8%
2045 年	4,927	215	1,994	2,718
	100.0%	4.4%	40.5%	55.2%



2020 年（令和 2 年国勢調査）

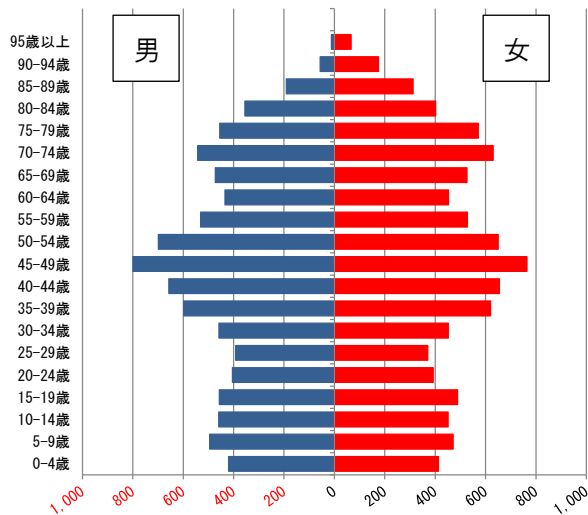


2045 年推計値

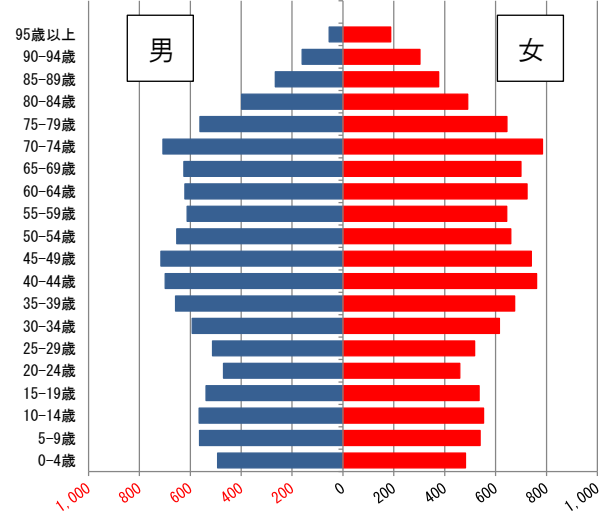
資料：株式会社 S D K データ

⑤開成町

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	18,281	2,709	10,804	4,768
	100.0%	14.8%	59.1%	26.1%
2045 年	21,854	3,195	12,401	6,258
	100.0%	14.6%	56.7%	28.6%



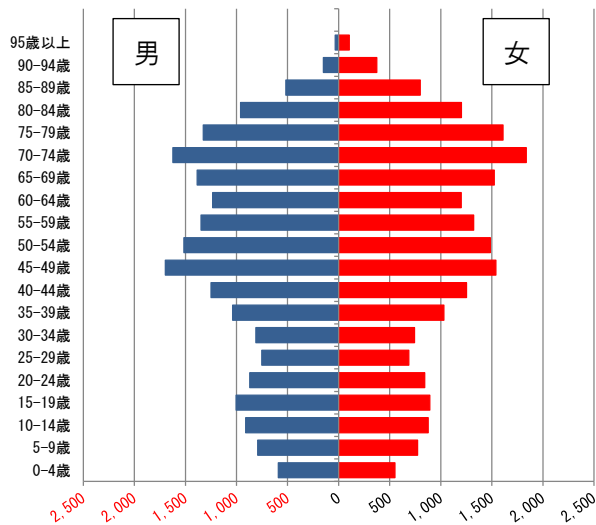
2020 年（令和 2 年国勢調査）



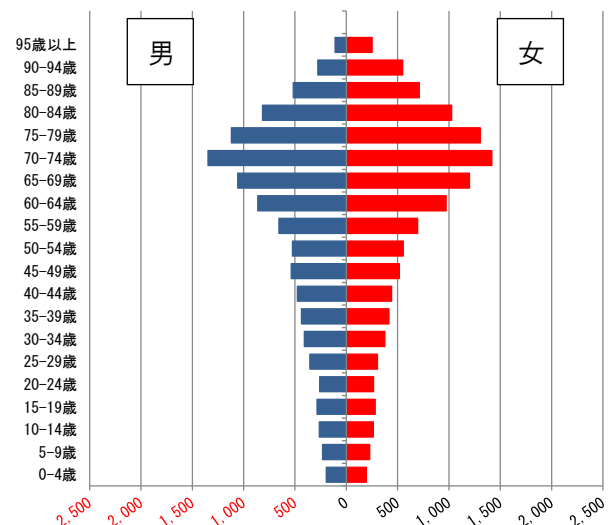
2045 年推計値

⑥南足柄市

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	40,441	4,492	22,509	13,440
	100.0%	11.1%	55.7%	33.2%
2045 年	22,716	1,376	9,633	11,707
	100.0%	6.1%	42.4%	51.5%



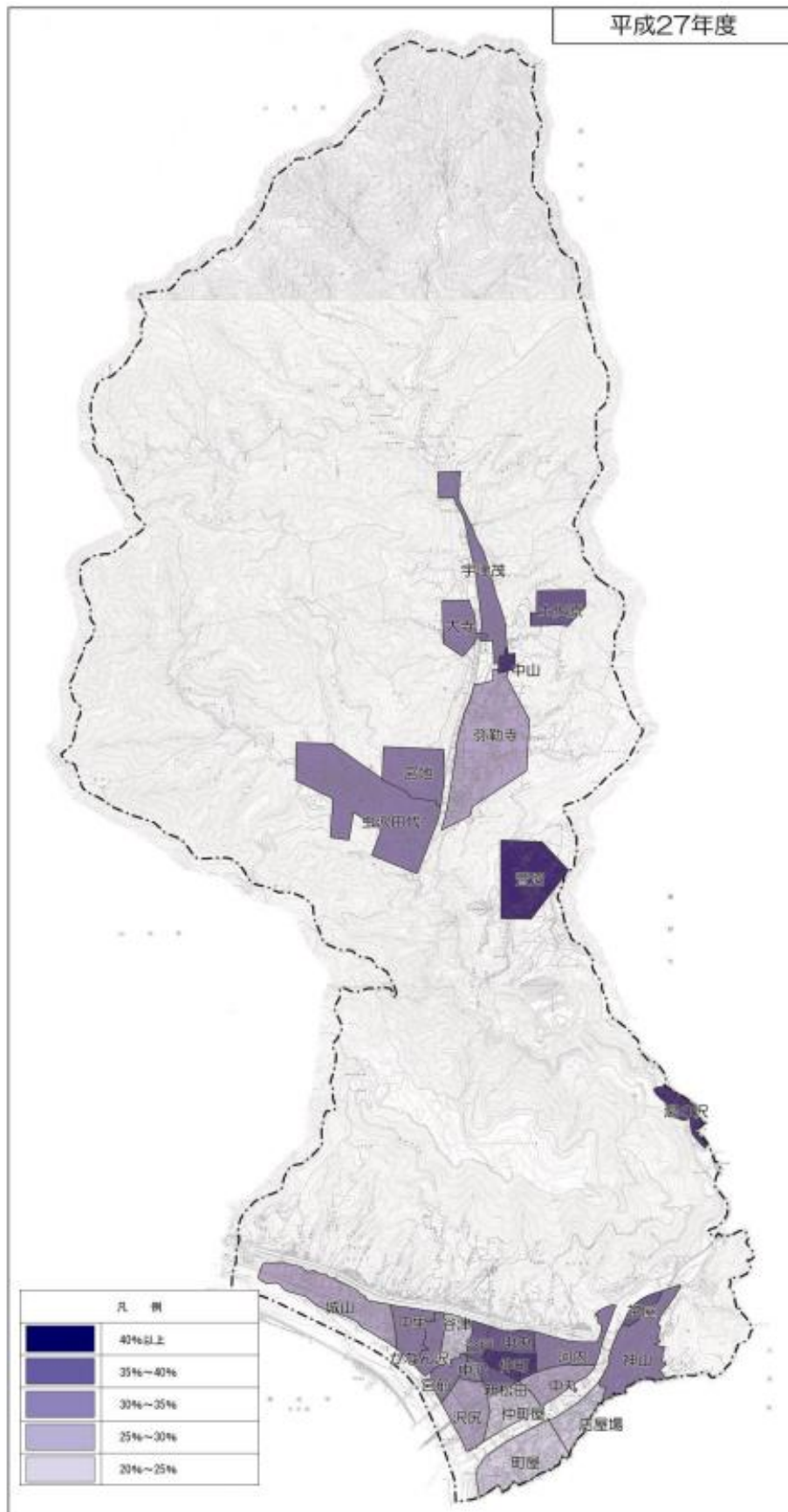
2020 年（令和 2 年国勢調査）



2045 年推計値

資料：株式会社 S D K データ

■参考資料：自治会別高齢化率図



出典：松田町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2020 改訂版）