

松田町地域公共交通計画における 基本理念・基本方針（修正案）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、2040年の総人口は8,018人、高齢化率は40.7%、2050年の総人口は6,695人、高齢化率は42.4%と推計されます。（P10：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、仲町、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。（P11：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。
- 本町の北側の寄地区は山地部にあり、地区の地形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）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。

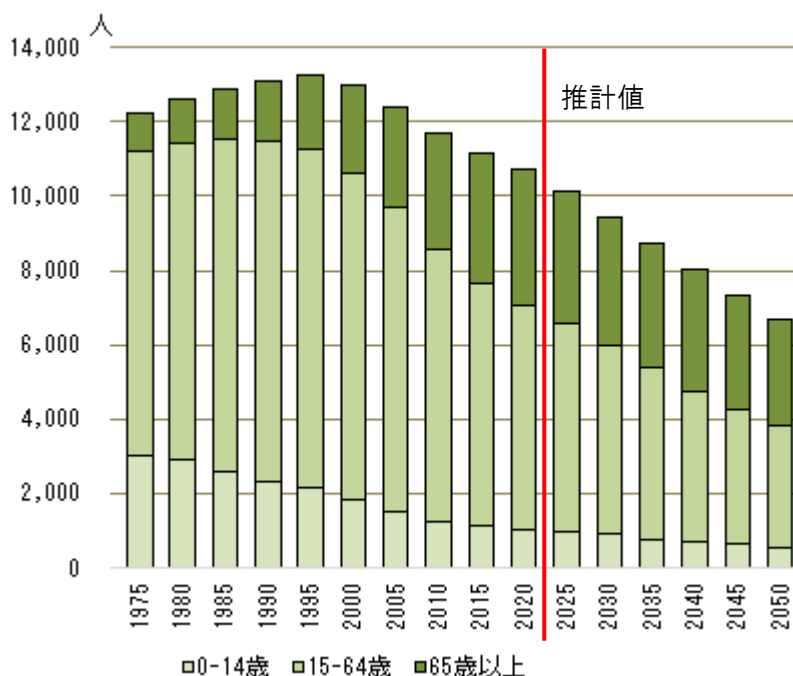


図 将来人口の推計

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。
- JR御殿場線松田駅と小田急小田原線新松田駅とは、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、永年にわたりその乗換えの不便解消が求められています。

【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。
- バスの利用者側は、主たる外出目的となる通勤や買い物、通院等に際しても、バスの運行頻度や運行時間帯、目的地までのアクセス性がよくないことなどからバスを利用する者が少ない状況です。一方、バス事業者は、利用者の減少による赤字運行路線が多く、このままでは現状のバス路線の維持も難しい状況となっています。

【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。
- タクシーの営業所は、町域南側のエリアに所在しており、タクシー常駐場所である小田急小田原線新松田駅も町域南側に位置していることから、町域北側の寄地区等でタクシー送迎を依頼した場合、待ち時間は30~40分程度必要な状況です。
- また、タクシーを利用して寄地区から町中心部へ移動する際には、距離が長く運賃が高額となり、利用しにくい状況となっています。

【駅前広場】

- 駅前広場が、各種の駅目的交通（バス、タクシー、一般車、歩行者等）の円滑な処理に対応した規模を有していないため、乗降場等の配置や動線の確保が十分になされていません。
- また、駅周辺における各種交通の錯綜や歩行者動線の未整備により歩行者交通の移動に対する利便性が阻害されています。

(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。
- 現状のバス交通に対しては、最寄りバス停までの距離や、運行頻度等に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。
- そのために、町内の多様な輸送資源を総動員し、公共交通を維持していく必要があります。

■本町におけるデマンドバス導入検討の経緯と今後の展開に向けた課題

- 本町では、平成22年度に「松田町地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成23年6月から平成24年9月までの期間にデマンドバスの実証運行を行いました。しかし、当時の運行形態は、既存のバス路線を補強する定時定路線型であったため、運行ルートや運行時間帯などのニーズを満たすことができませんでした。また、大型車両での運行であったため、バスの枝線での運行経路が限られていたことや、予約時の手間、予約時の制約など、様々な要因によりデマンドバスの利用者数が増加せず、地域公共交通会議での協議を経て、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）を導入した経緯があります。
- 本町における公共交通の課題や平成23から24年度に実施したデマンドバスの実証実験の結果などを踏まえ、高齢化の進展に伴い今後さらに増えると考えられる交通弱者への対応やマイカーからの転換などを図るため、利便性の高い新たな交通サービスの導入について検討することが必要です。

2. 地域公共交通計画の基本理念と基本方針

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 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。

【基本方針】

【地域公共交通を取り巻く課題】

- ① 高齢化の進展等に伴い、今後増加することが予想される交通弱者への対応
- ② 町民の移動ニーズに対応した柔軟な公共交通網の形成が必要
- ③ 持続可能な公共交通であるため、町内の多様な輸送資源を総動員することが必要

【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
- 基本方針2
町外にも移動しやすい公共交通網の形成
- 基本方針3
地域の輸送資源を活用した、持続可能な公共交通システムの導入

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. 町外にも移動しやすい公共交通網の形成

- 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、町民の移動目的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、買い物や通院等の町民の移動ニーズに応じた町外にも移動しやすい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. 地域の輸送資源を活用した、持続可能な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、タクシー等の地域の多様な輸送資源を総動員し、利便性の向上を事業者に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等の新技術を活用した新しい交通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。

ただし、住民の移動実態等を踏まえ、隣接する市町についても検討の対象とします。

公共交通機関のあり方と交通結節拠点

【各公共交通機関のあり方】

本町の地形は、町域南側の平野部と北側の丘陵・山地部と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)	AIONデマンド 交通システム等	町内交通不便地区の公共交通の利便性を高めるため、 <u>ゾーン内の面的な移動</u> を担う交通
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

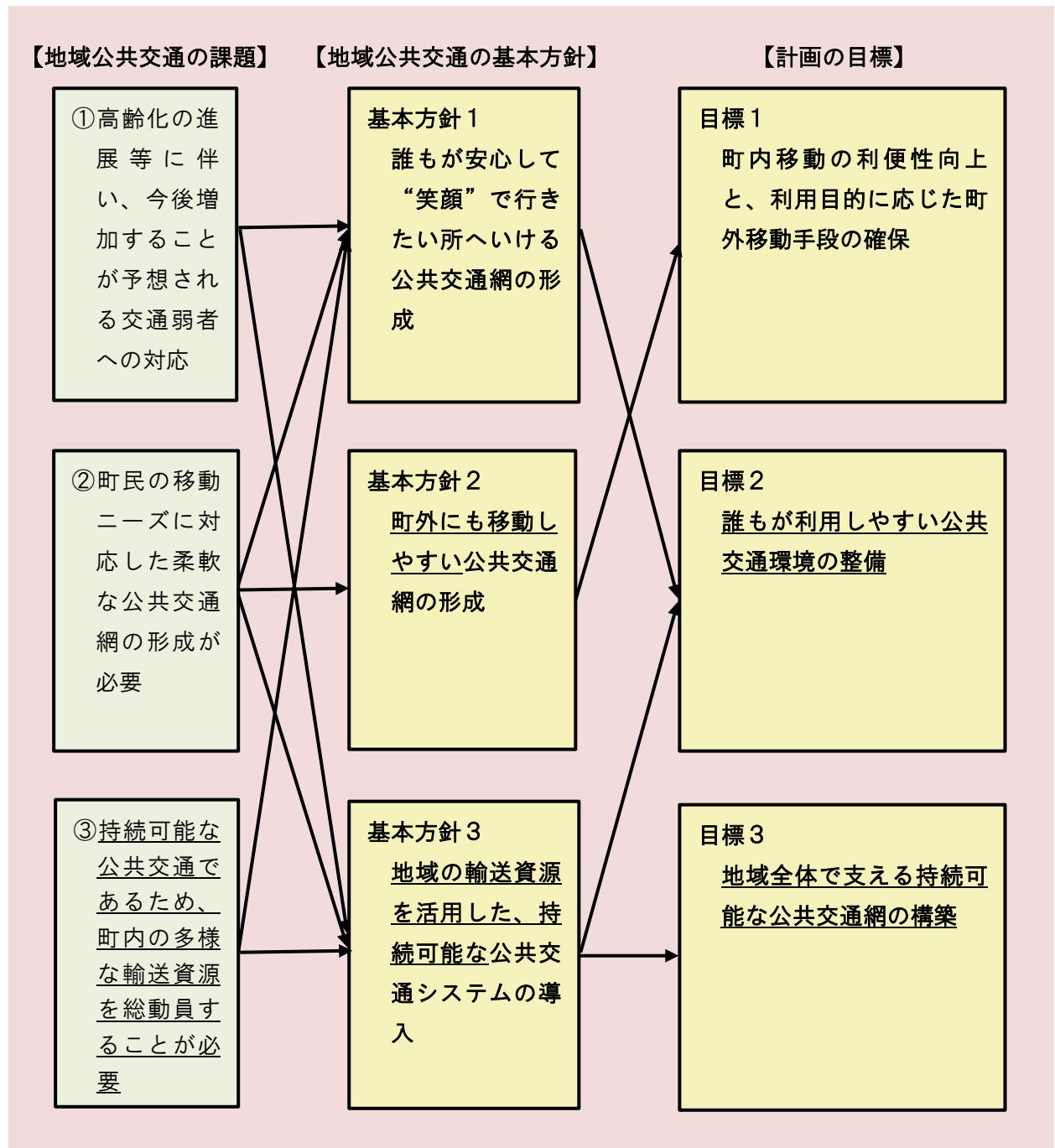
【交通結節拠点】

小田急小田原線新松田駅は、松田町第6次総合計画のまちづくり戦略プロジェクトにおいて、新松田駅・松田駅を中心にコンパクトで住みよいまちづくりを推進するものとしているため、本計画においても両駅を交通結節拠点として位置付けるとともに、引き続き、新松田駅周辺整備事業を推進していきます。

2-2 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。


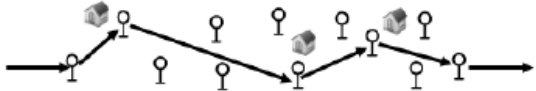
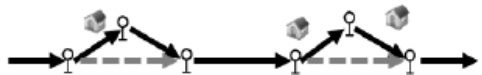
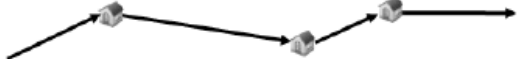
計画期間は令和6年度から令和10年度までの5年間の計画期間としますが、計画期間内であっても、社会・経済状況の変化や、新たな交通システムの変革などが生じた場合には、適宜、計画の見直しを行うものとします。



【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 オンデマンド交通の導入を図ります。
- 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、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。

(運行方式の特徴 自宅 〇 バス停等 ♀)

<p>A 定路線型 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 	<p>C 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
<p>B 迂回ルート・エリアデマンド型 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 	<p>D 自由経路ドアツードア型 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

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 デマンド交通の運行方式からみた分類パターン

【目標2】 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。

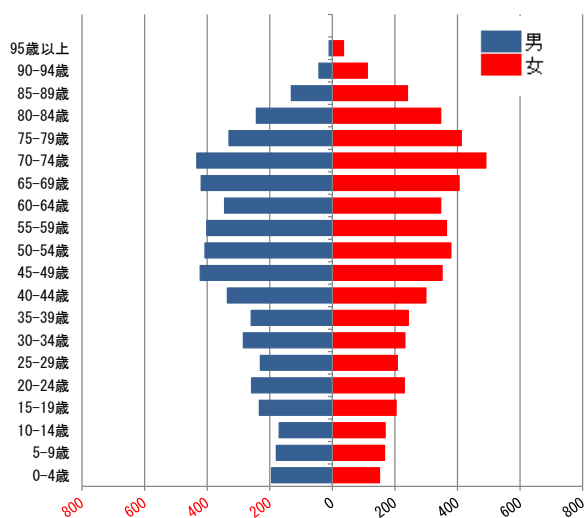
【目標3】 地域全体で支える持続可能な公共交通網の構築

- 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 | 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 | 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。

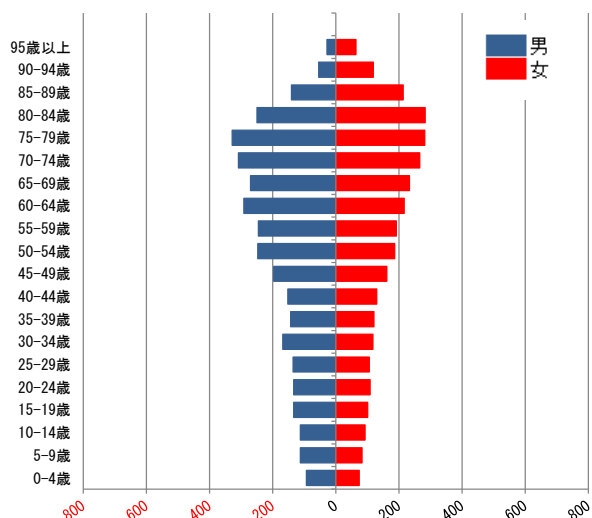
■参考資料：将来人口推計結果

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%
2030 年	9,450	898	5,095	3,457
	100.0%	9.5%	53.9%	36.6%
2040 年	8,018	702	4,052	3,264
	100.0%	8.8%	50.5%	40.7%
2050 年	6,695	568	3,287	2,839
	100.0%	8.5%	49.1%	42.4%



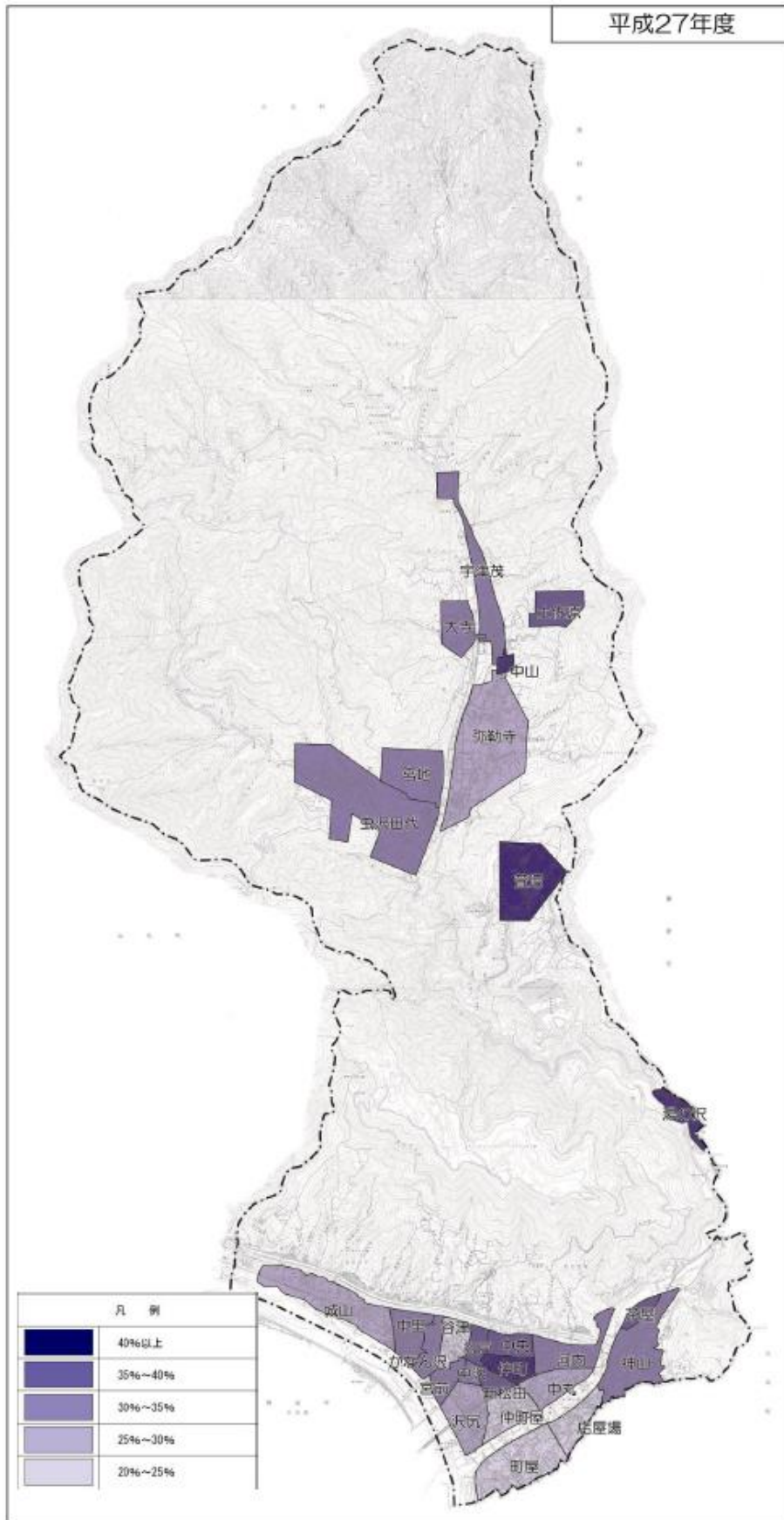
2020 年（令和 2 年国勢調査）



2050 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）