

# 松田町地域公共交通計画 (案)

令和6年3月

松 田 町



# 松田町地域公共交通計画（案）

## 目 次

<b>第1章 序論</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景及び目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画の目標年次.....	2
<b>第2章 地域特性・現況交通実態の把握</b> .....	<b>3</b>
2-1 地域の現況.....	3
1. 地勢・沿革.....	3
2. 人口.....	4
3. 主要施設の立地状況.....	9
2-2 現況交通の状況.....	12
1. 鉄道.....	12
2. 道路.....	13
3. バス交通.....	14
4. タクシー.....	16
5. 福祉有償.....	17
6. その他.....	18
2-3 上位・関連計画の整理.....	20
1. 松田町第6次総合計画.....	20
2. 松田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・第2期総合戦略.....	22
3. 松田町都市計画マスタープラン.....	24
4. 新松田駅周辺整備基本構想・基本計画.....	25
5. 松田町立地適正化計画.....	27
6. 足柄広域新モビリティサービス事業計画（素案）.....	30
2-4 地域特性の整理.....	31
1. 都市圏特性と松田町の位置づけ.....	31
2. 地形・地勢により町域南北で大きく異なる交通条件.....	31
3. 高齢化の進展に伴う交通需要の変化.....	32
4. 日常生活における広域的な移動の実態.....	32

<b>第3章 地域公共交通の問題点・課題</b> .....	<b>33</b>
3-1 都市概況から抽出される課題.....	33
3-2 公共交通の現状から抽出される課題.....	34
3-3 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..	35
<b>第4章 地域公共交通の基本理念と基本方針</b> .....	<b>36</b>
4-1 基本理念と基本方針.....	36
4-2 基本方針の実現に向けた目標.....	41
4-3 施策事業の実施スケジュール.....	58
<b>第5章 計画達成のための評価</b> .....	<b>59</b>
5-1 関係する主体と基本的な役割.....	59
5-2 計画の進行管理.....	59
<b>参考資料編</b> .....	<b>61</b>
参考資料1 町民アンケート調査結果（一部抜粋）.....	62
参考資料2 用語解説.....	89
参考資料3 松田町地域公共交通会議設置要綱.....	92
参考資料4 松田町地域公共交通会議の内容.....	96

---

# 第1章 序論

## 1-1 計画の背景及び目的

人口減少の本格化に伴う、バス等の公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転士不足の深刻化等により地域の公共交通の確保・維持は厳しくなりつつあります。一方、高齢者の運転免許の返納が増加傾向にある等、受け皿としての移動手段を確保することが重要な課題となっています。

これまでは、交通事業者を中心として公共交通サービスの提供が行われてきたケースも少なくなく、このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきているため、この枠組みを見直し、市民、交通事業者、行政が一体となって、持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要性が高まっています。

こうした背景を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が平成26(2014)年11月20日に施行され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、市民、行政、交通事業者の役割を定める「地域公共交通網形成計画」の策定ができることになりました。その後、令和2(2020)年6月3日に公布された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため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」に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」と名称変更され、鉄道や路線バス等の公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画とすることもできるようになり、また策定が努力義務化となりました。

このような背景のもと、本町の地域特性及び公共交通を取り巻く現状等を踏まえた上で、今後、町民、利用者、交通事業者、行政等の関係者が連携し、将来に向けて、安全で誰もが利用しやすい公共交通を確保する取り組みを継続的に進められるよう、本町の公共交通に関する今後の目標や施策の方向性を示すことを目的として、交通マスタープランとしての「松田町地域公共交通計画」を策定するものです。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、松田町第6次総合計画、松田町都市計画マスタープラン等を関連計画とした、本町の公共交通政策の方向性を定める基本計画です。

また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、町民及び交通事業者の参画と協働、近隣自治体及び関係機関と連携しながら、すべての利用者が安全かつ利用しやすい公共交通を確保及び充実させる施策を総合的かつ計画的に実施する計画となるものです。

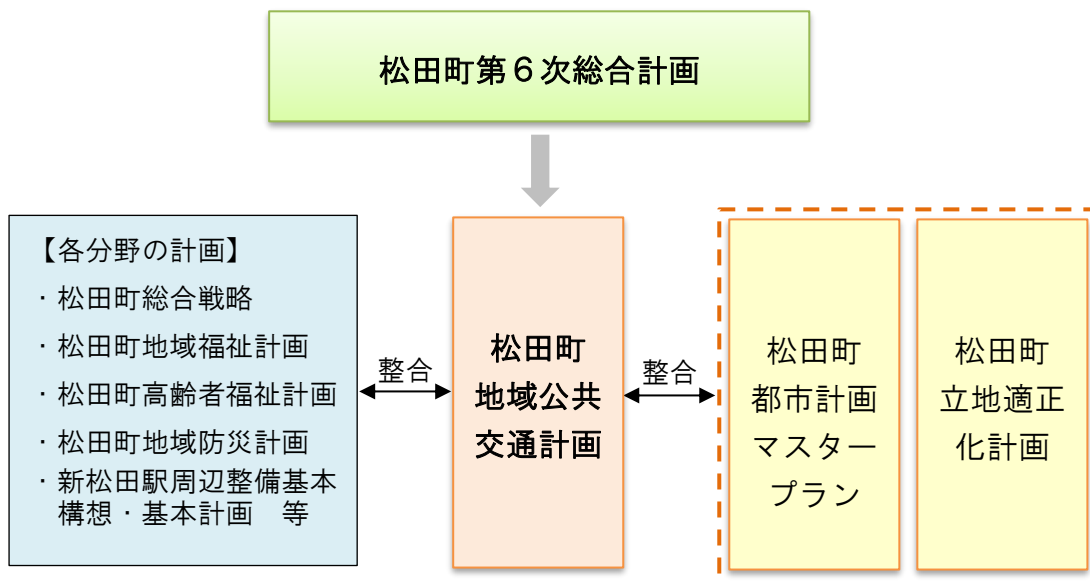


図1 計画の位置づけ

## 1-3 計画の目標年次

計画の期間は、令和6年度（2024年）から令和10年度（2028年）までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

## 第2章 地域特性・現況交通実態の把握

### 2-1 地域の現況

#### 1. 地勢・沿革

##### (1) 位置

本町は神奈川県西部に位置しています。町域面積は37.75k㎡であり、県内33市町村の中で17番目の大きさの自治体です。

町は松田惣領、松田庶子、神山及び寄の4地区から構成されています。

東京都心から約75km圏内、横浜から約45km圏内にあり、丹沢山系から連なる松田山、檜岳、高松山、雨山などの緑豊かな山々や、酒匂川、川音川、中津川などの美しい河川を有する、自然に囲まれた都市です。

##### (2) 地勢

本町は、酒匂川、川音川、中津川とそれらの支流となる河川流域が町の概要をなしています。

北部は丹沢大山国定公園に指定されている西丹沢山系の1,200m級の高峰がそびえ、寄地区が丹沢山塊の南端となる中津川流域を担い、南方に足柄平野北端であり酒匂川東岸をなす地域に松田惣領、松田庶子が存在します。また、川音川を挟んで南東方向に神山地区があります。

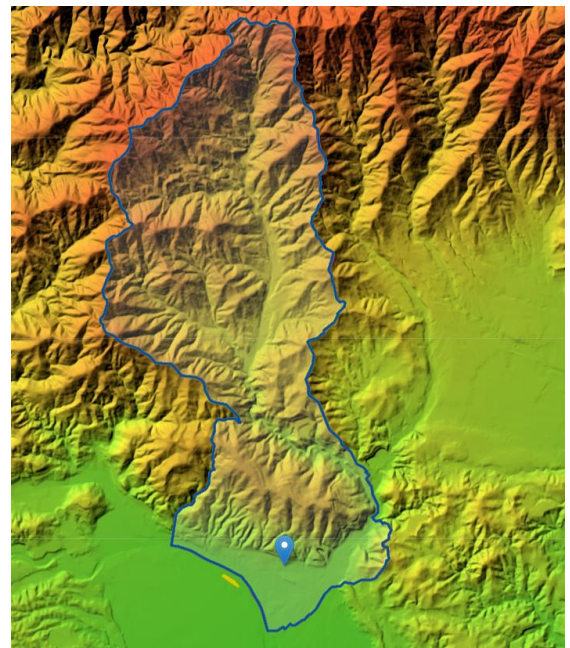
地形は、町域南側の一部を除き、ほとんどが丘陵・山地の地形となっています。

##### (3) 沿革

本町は、その昔は箱根越えの要衝として足柄街道の宿場町として栄え、その後の東海道線（現在の御殿場線）や小田急線の開通に伴い、交通の要衝として足柄上郡の中心的な役割を担ってきました。また、昭和30年には寄村と合併し、現在の町域となっています。



図2 広域位置図



出典：国土地理院デジタル標高地形図



出典：美しい松田町の自然（松田町自然館編）

## 2. 人口

### (1) 総人口・世帯数

本町の総人口は、昭和22年（1947年）以降順調な増加傾向となっていました。平成7年（1995年）国勢調査の13,270人をピークに減少に転じ、令和2年（2020年）国勢調査では10,836人となっています。

人口が減少する中で、世帯数は停滞傾向にあり、令和2年（2020年）国勢調査では4,572世帯となっています。

1世帯当たり世帯人員は年々減少しており、核家族化や単独世帯の増加が伺えます。

令和2年（2020年）国勢調査による松田町の核家族世帯の割合は56.8%、単独世帯の割合は32.0%、65歳以上世帯員のいる世帯の割合は52.5%となっています。

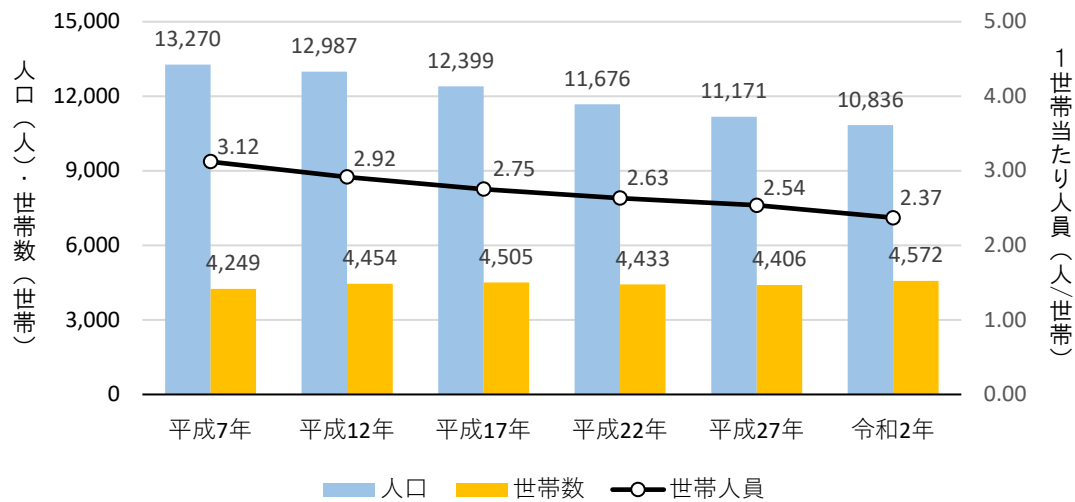


図3 人口・世帯数・1世帯当たり世帯人員の推移

資料：国勢調査

表1 核家族世帯、単独世帯、65歳以上世帯員のいる世帯の割合

	一般世帯	核家族世帯	単独世帯	65歳以上世帯員のいる世帯
松田町	4,567	2,593	1,463	2,399
	100.0%	56.8%	32.0%	52.5%

資料：令和2年国勢調査



## (2) 年齢3区分別人口

令和2年(2020年)国勢調査による年齢3区分別人口の割合をみると、年少人口(15歳未満人口)は9.6%(1,030人)、生産年齢人口(15~65歳未満人口)は56.3%(6,030人)、老年人口(65歳以上人口)は34.1%(3,651人)となっています。

年齢3区分別人口の推移をみると、年少人口で減少傾向が続いている一方で、老年人口が年々増加傾向となっており、少子高齢化が着実に進行しています。

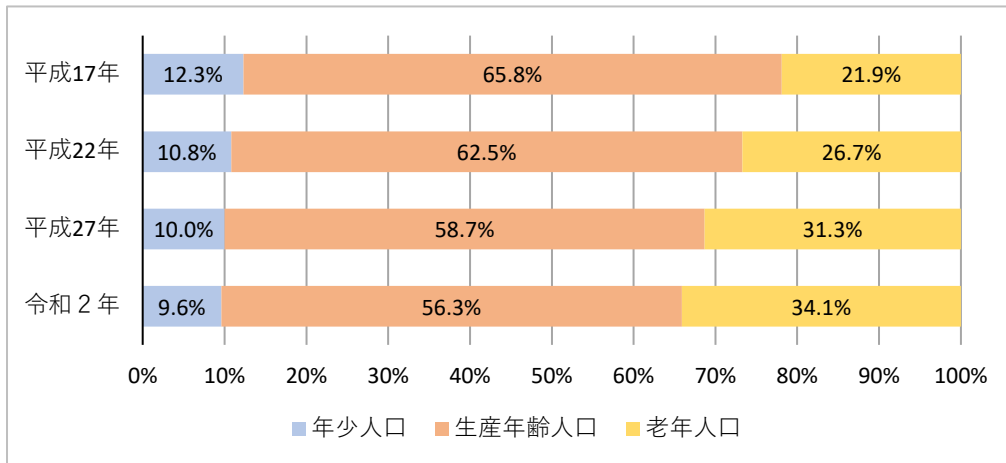


図4 年齢3区分別人口の推移

資料：令和2年国勢調査

### (3) 地域別人口

本町の4つの地域別人口をみると、平成22年(2010年)から令和5年(2023年)にかけて4地域とも人口は減少しており、特に寄地区の減少が著しくなっています。

表2 4つの地域別人口の推移

	平成22年	平成27年	令和5年	H22~R5 増減率
松田庶子	2,519	2,501	2,216	0.89
松田惣領	5,896	5,960	5,691	0.96
神山	930	891	803	0.86
寄	2,331	2,119	1,754	0.75
計	11,676	11,471	10,464	0.89

資料：H22、H27は国勢調査、R5は町統計

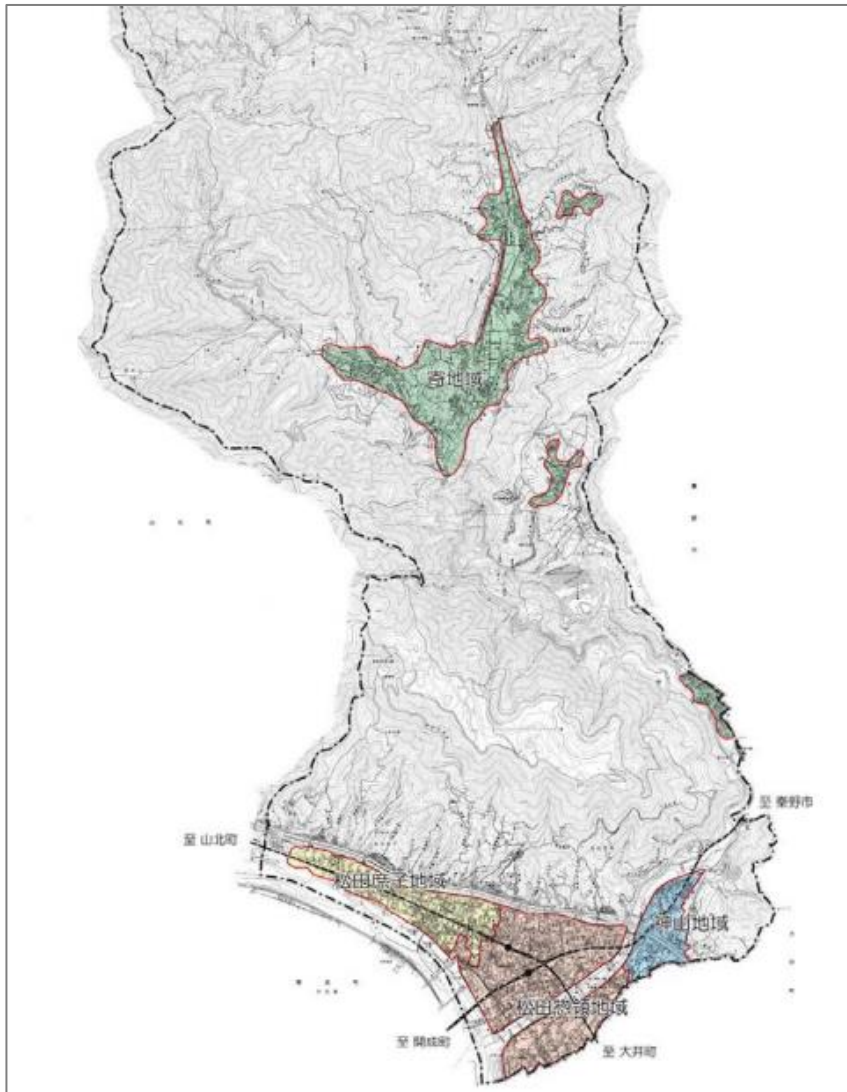


図5 地域区分図

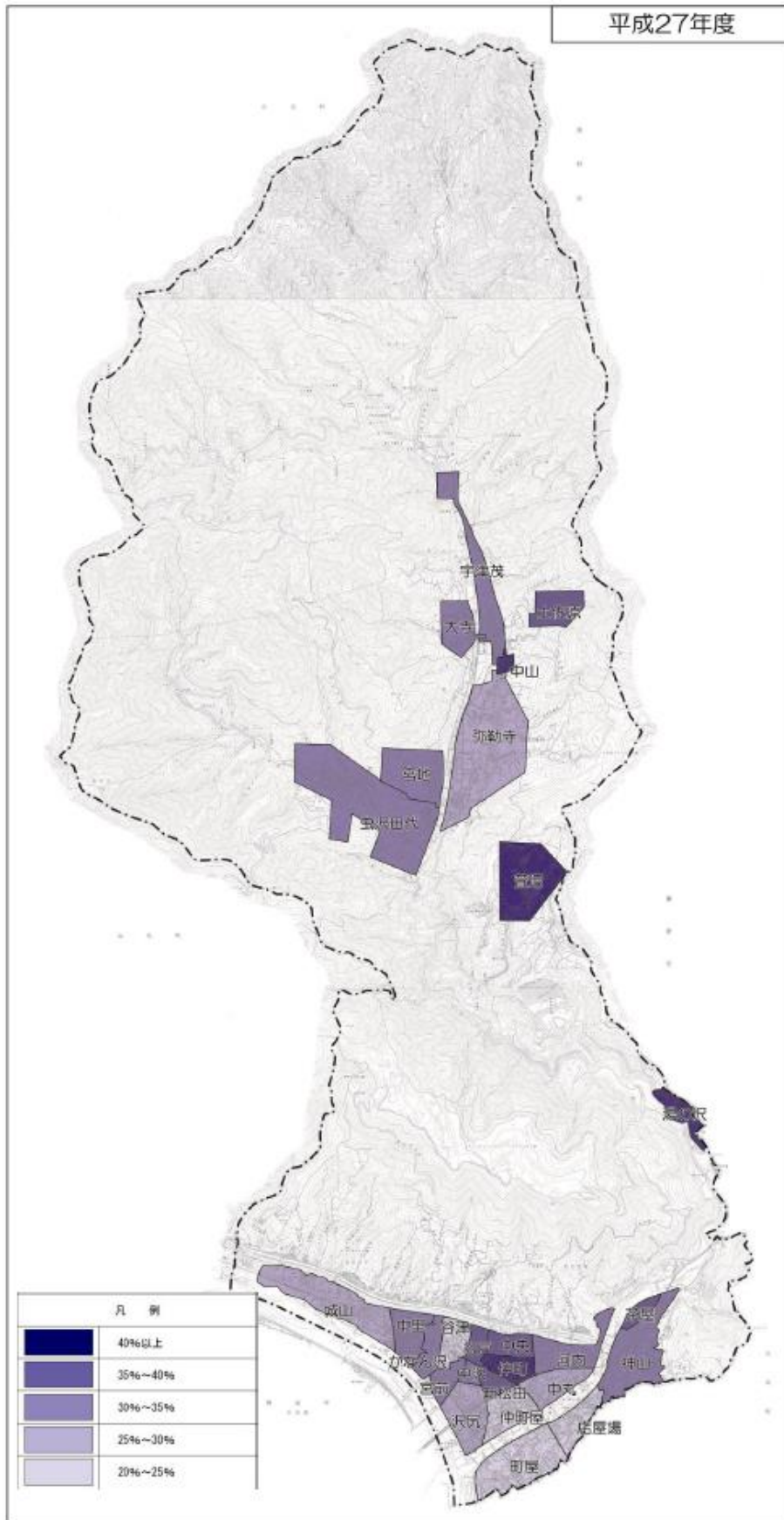
表3 自治会別人口

自治会名	人口
町屋	1,465
店屋場	861
神山	803
茶屋	254
河内	498
中丸	324
中央	199
仲町	311
新松田	141
谷戸	241
中沢	116
沢尻	741
谷津	329
宮前	233
かなん沢	397
中里	456
城山	801
仲町屋	540
萱沼	104
弥勒寺	579
中山	25
土佐原	44
宇津茂	198
大寺宮地	199
虫沢田代	291
湯の沢	314
合計	10,464

令和5年12月末現在

資料：町統計

■参考資料：図6 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）

#### (4) 通勤・通学流動

通勤流出入先をみると、本町の就業者全体に占める他市町村で従業する就業者が約7割を占めていることから、他都市に依存する就業構造となっています。

特に、主な流出先では、小田原市をはじめとして、秦野市や南足柄市、大井町、東京特別区、開成町、横浜市等となっている一方で、流入先では小田原市や秦野市、南足柄市、大井町、開成町、山北町等の隣接・近接する市町であり、町内で従業・通学している人全体の約6割を占めています。

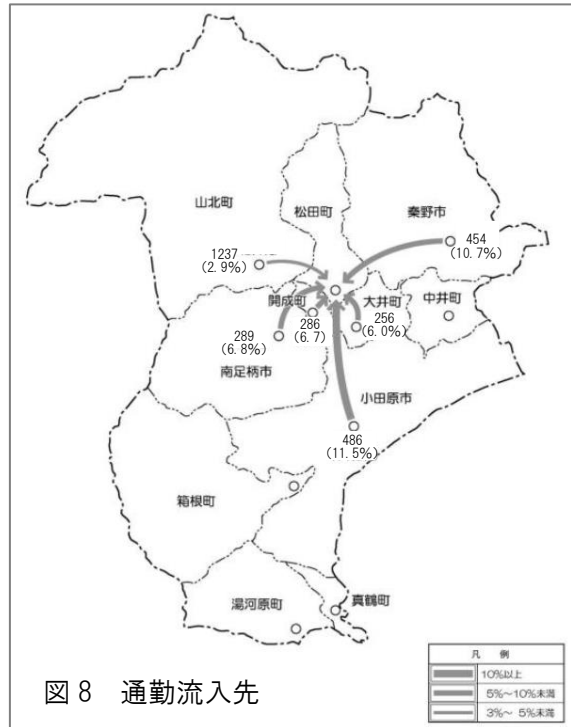


図7 通勤流出先

図8 通勤流入先

表4 流出・流入人口

流出状況					流入状況				
	通勤		通学			通勤		通学	
	人数	割合	人数	割合		人数	割合	人数	割合
町内に常住	5,322	100.0	437	100.0	町内で従業・通学	4,244	100.0	1,151	100.0
町内で従業・通学	1,440	27.1	67	15.3	町内に常住	1,440	33.9	67	5.8
町外で従業・通学	3,676	69.1	359	82.2	町外に常住	2,526	59.5	1,061	92.2
県内	3,257	61.2	270	61.8	県内	2,400	56.6	1,047	91.0
小田原市	781	14.7	48	11.0	小田原市	486	11.5	145	12.6
秦野市	480	9.0	25	5.7	秦野市	454	10.7	141	12.3
南足柄市	305	5.7	23	5.3	南足柄市	289	6.8	47	4.1
大井町	267	5.0	6	1.4	開成町	286	6.7	28	2.4
開成町	218	4.1	9	2.1	大井町	256	6.0	32	2.8
横浜市	164	3.1	34	7.8	山北町	123	2.9	14	1.2
県外	419	7.9	89	20.4	県外	126	3.0	14	1.2
東京特別区	263	4.9	81	18.5	静岡県御殿場市	26	0.6	1	0.1

資料：令和2年国勢調査

### 3. 主要施設の立地状況

#### (1) 公共公益施設、教育施設、福祉施設等

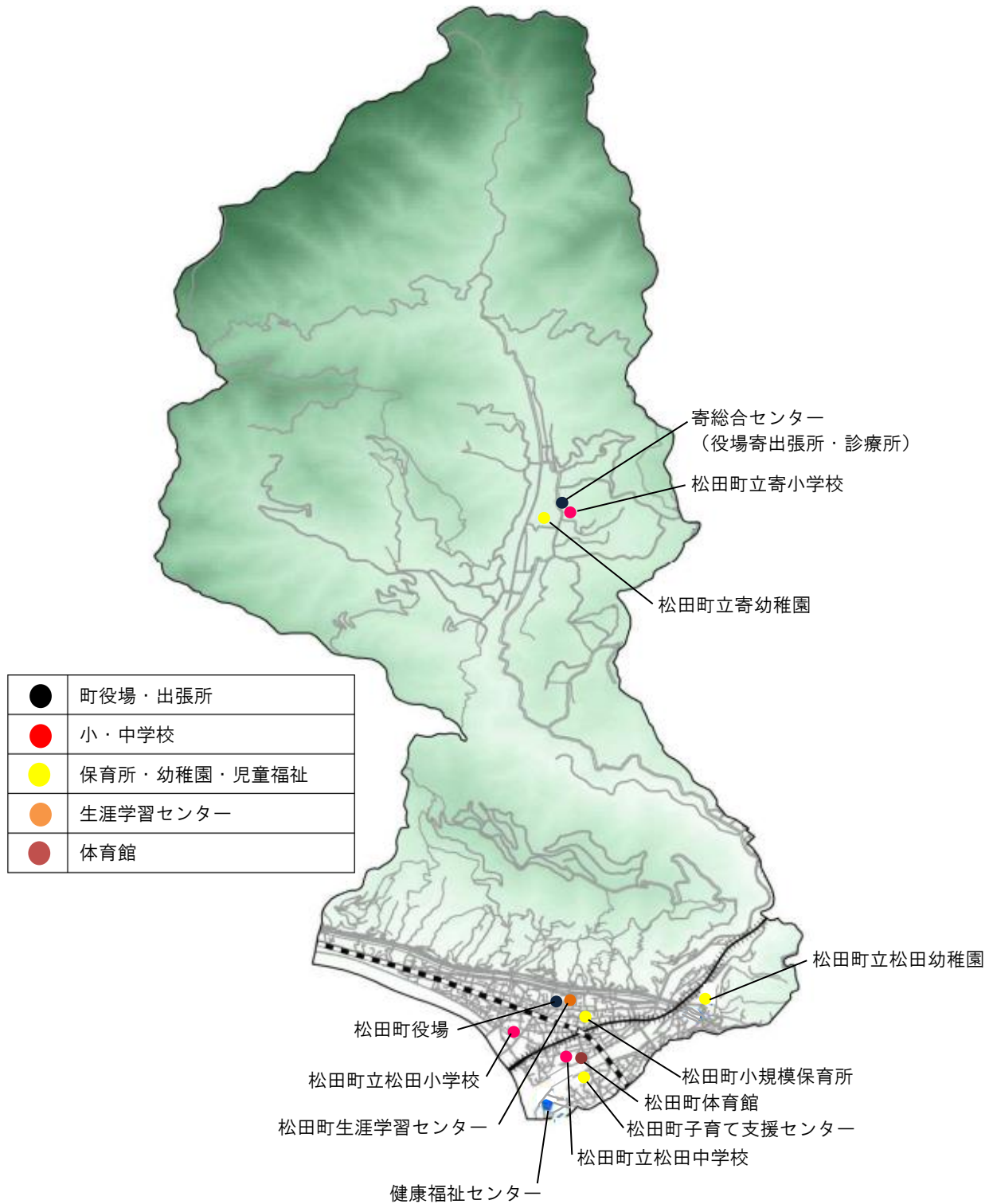


図9 公共公益施設、教育施設、福祉施設等

## (2) 医療施設

本町には、神奈川県立足柄上病院が立地しているほか、医院・診療所が8施設立地しています。

周辺都市も含めた主な医療施設の分布状況は下図のとおりです。



図10 医療施設の立地状況

出典：あしがら地域広域ビジョン

### (3) 商業施設

本町の商業施設としては、ロマンス通り商店街、仲町通り商店街があります。令和4年(2022年)11月末に、スーパーマーケットが閉店したため、現在町内にはスーパーマーケットは存在しない状況です。

このため日用品の買い物も含め、隣接する大井町、開成町等の大規模小売店舗で購買することが多くなっています。



図 11 主な商業施設の分布図

## 2-2 現況交通の状況

### 1. 鉄道

本町の鉄道は、JR御殿場線松田駅、小田急小田原線新松田駅の2線2駅が整備されており、東京都心部や静岡県、小田原市と結ばれています。

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。

2駅の1日当たり平均乗車人員の推移をみると、2駅とも乗車人員は横ばいから漸減傾向となっています。

なお、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけては、コロナ禍の影響により2駅ともに大きく乗車人員が減少しています。

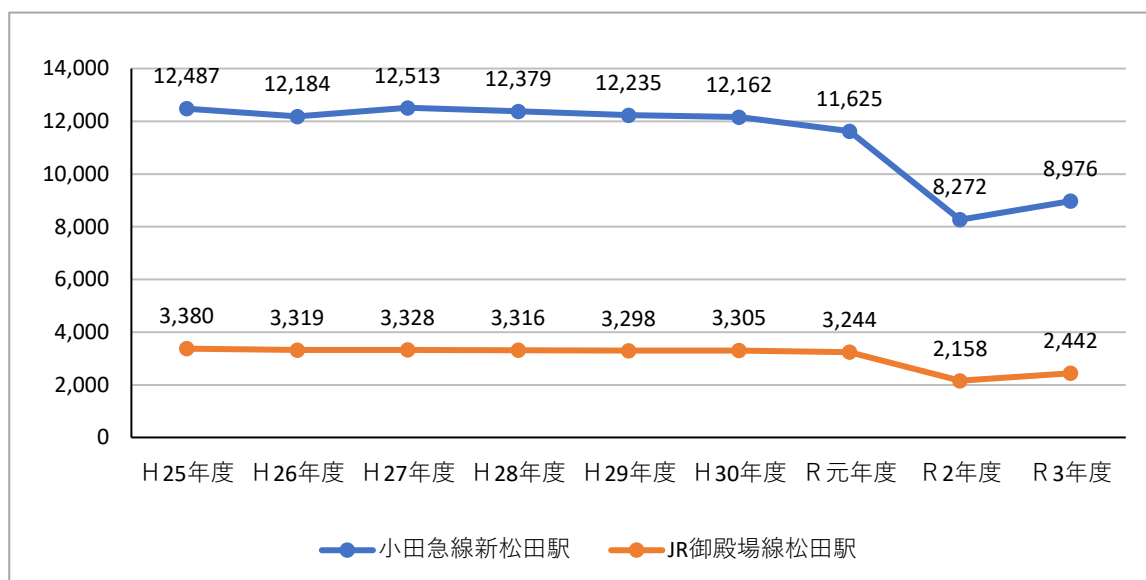


図12 松田駅・新松田駅の1日当たり平均乗車人員の推移

資料：神奈川県勢要覧



## 2. 道路

道路は、東名高速道路（大井松田 IC）、国道 246 号、国道 255 号といった広域幹線道路が整備されており、県東部、県南部、東京・静岡方面と結ばれています。

町域北部の寄方面には、地域主要道路として県道 710 号神縄神山線が通っています。

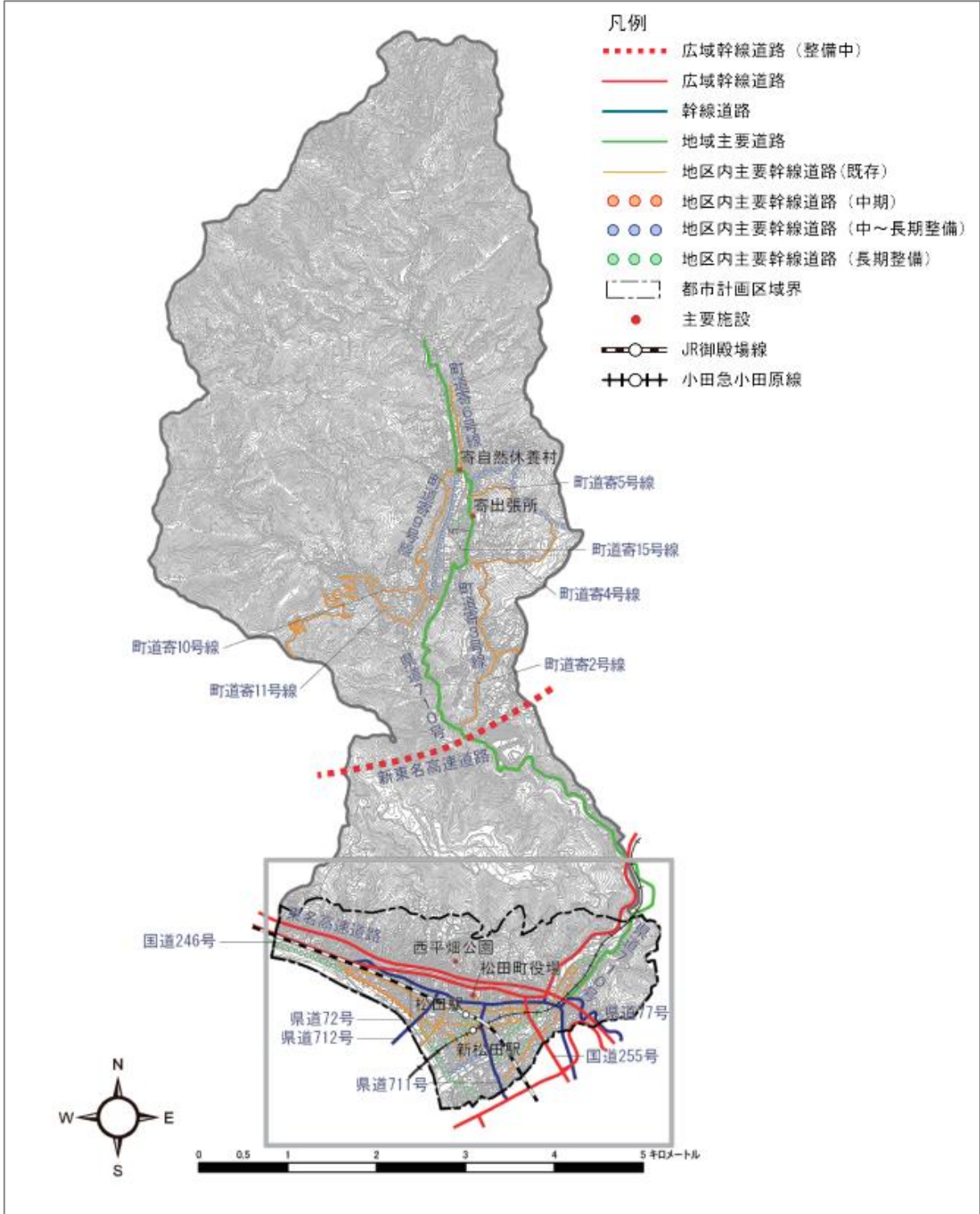


図 13 鉄道・道路網図

出典：松田町都市計画マスタープラン

### 3. バス交通

バス交通の運行状況をみると、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。

北口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おり、これに対し、平成 21 年度（2009 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ます。

一方、近年では、松田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。

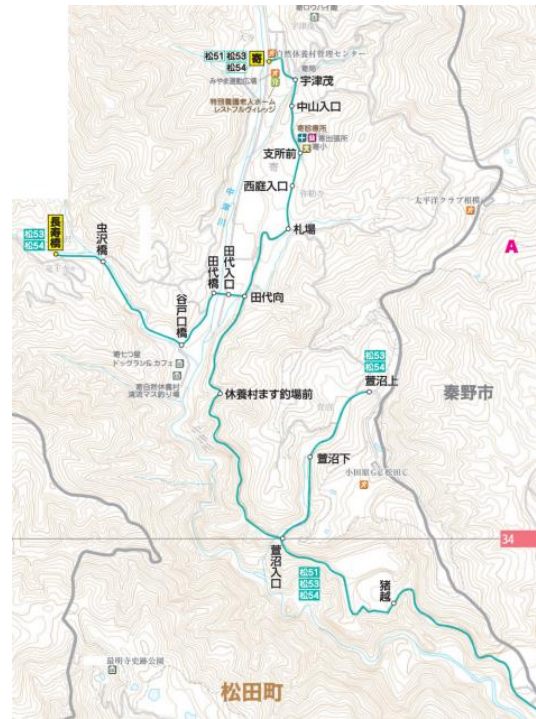


図 14 松田町を中心とするバス路線網図

出典：県西部都市圏バスマップ【バス路線案内】

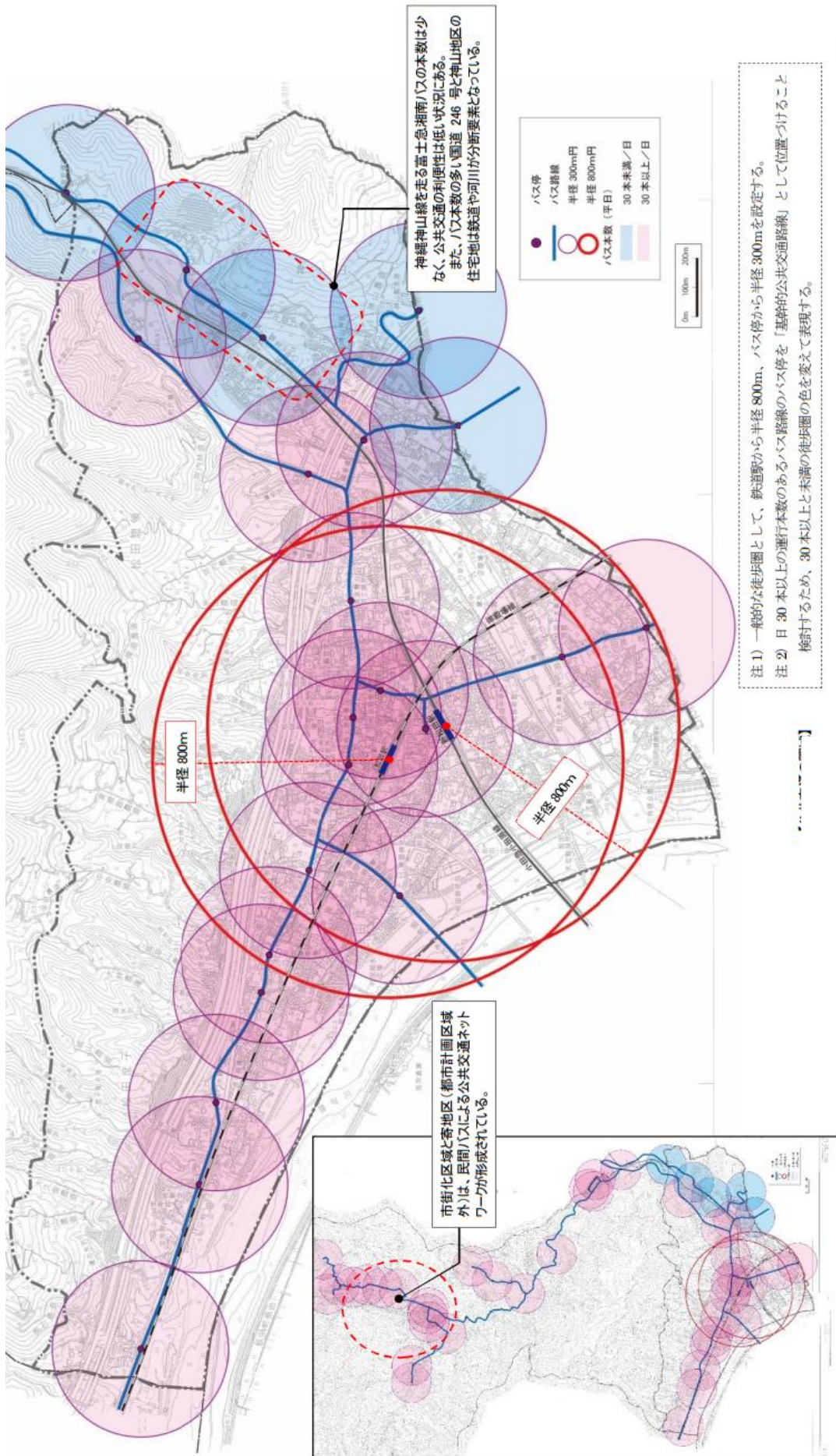


図 15 公共交通の圏域

出典：松田町立地適正化計画

---

## 4. タクシー

本町に拠点を置くタクシー事業者には、松田合同自動車株式会社、福祉タクシーさんぽの2社があります。

- 松田合同自動車株式会社では、株式会社 JVC ケンウッドのタクシー向け次世代 IoT 配車システム「CABmee（キャブミー）」との連携を介して、令和元年（2020年）12月7日より当該配車システムを導入している計19両で、タクシー配車アプリ“S. RIDE®”のサービスを開始しています。
- 福祉タクシーさんぽは、「要介護」および「要支援者」や、その他ひとりでの行動が困難な方々のためのタクシーです。医療施設などへの通院、入退院、転院、観光・旅行・映画鑑賞などの送迎、近くのスーパーなどへの買物、その他の各種利用に応じています。

---

## 5. 福祉有償

### 【松田町社会福祉協議会】

取組内容	・ 町内在住で、公共交通機関を利用しての移動が困難な高齢者及び障害者を対象に、社会福祉協議会所有の車輛による送迎サービスを行っています。
対象者	・ 上記対象者で登録を行った方（登録の必要：有）
利用目的	・ 通院、入退院など
利用時間	・ 平日午前 8 時 30 分～午後 5 時 （松田町社会福祉協議会の発着時刻を基準とします。）
運行範囲	・ 足柄上郡、南足柄市、小田原市、秦野市、伊勢原市、中郡（大磯町、二宮町）
対象交通機関等	・ 社会福祉協議会所有の自家用車

## 6. その他

### 【高齢者バス定期券助成事業（まちなりパス 65）】

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者（65 歳以上）の方の路線バス利用の廉価なバスを実現するため町独自の「シルバー定期券」を導入し、購入費の助成を行っています。</li> <li>・ 年間 7,340 円の負担で、町内を運行する富士急湘南バスが乗り降り自由となる（町内のバス停での乗降に限る）</li> </ul>
対象者	・ 町内在住・在勤の 65 歳以上の方（登録の必要：有）
対象交通機関等	・ 富士急モビリティ

### 【松田町高齢者等移動手段確保助成事業】（令和 5 年 12 月時点）

取組内容	・ 新型コロナウイルス感染症予防のため、町が指定したタクシー会社（5 社）に乗車した際、初乗り運賃を助成する事業です。
対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 75 歳以上の方</li> <li>・ 妊娠中で、母子健康手帳をお持ちの方</li> <li>・ 出産後 1 年以内の方</li> </ul>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ チケット制 町で交付したチケットをタクシーに乗車した際に運転手へ渡し、運賃総額から初乗り運賃を差し引いた額を支払います。</li> <li>・ 月 6 枚交付</li> </ul>

### 【松田町立中学校スクールバス】

松田中学校へ通学する寄地区生徒の登下校用としてスクールバスが運行されています。

スクールバスは、朝夕各 2 便を運行しており、令和 5 年度（2023 年度）の運行時刻とバス乗り場は次のとおりです。

運行時刻	朝便 1 便 6 時 20 分発      2 便 7 時 25 分発 夕方 1 便 15 時 50 分発      2 便 17 時 40 分発
バス乗り場	①寄自然休養村管理センター横駐車場（富士急バス停留場） ②寄支所前 ③松田町消防団第 5 分団詰所 ④田代橋たもと（田代地区） ⑤松田町立体育館駐車場

【買い物支援サービス「げんき号」】

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松田町社会福祉協議会が令和3年（2021年）11月から高齢者の買い物支援を目的に買い物ツアーサービス「げんき号」が運行されています。</li> <li>・週1回、自宅からスーパーや薬局といった決められた場所までの送迎を300円で利用することができます。</li> </ul>
対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寄地区、松田庶子地区在住の70歳以上の高齢者のみの世帯で、自家用車や公共交通の利用が困難な人、一人で車の乗り降りや買い物ができる人が対象です。</li> </ul>

【移動スーパー「くるまつくん」】

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年（2016年）から官民連携事業として松田町で始まった買物支援事業・移動スーパー「くるまつくん」。町及び足柄上商工会からそれぞれ1台ずつ車両を無償貸与し、2台体制で生鮮食品や生活必需品など約400品目1千点を積んで事前に決められた拠点を回り、地域の買い物をサポートしています。</li> <li>・合わせてドライバーが、町内巡回中に利用者等の異変を感じた場合に関係機関等の地域の見守り活動を行うことも特徴となっています。</li> <li>・「くるまつくん」運営事業者を主体として、小田原市を中心にスーパーなどを展開する「ヤオマサ」が商品を提供し、町経済観光課及び松田町商工振興会と連携して事業を行っています。また、町福祉課や社会福祉協議会等と地域の見守りや販売拠点についての情報共有を図っています。</li> </ul>
------	---

表5 移動スーパー「くるまつくん」の運行スケジュール（令和5年1月現在）

月曜日 (寄地区)		火曜日 (惣領・庶子・神山区)		水曜日 (萱沼・湯の沢地区)		木曜日 (寄地区)		金曜日 (惣領・庶子・神山区)	
時間	場所	時間	場所	時間	場所	時間	場所	時間	場所
11:00	寄1330 付近	11:00	店屋場	11:00	萱沼集会所	11:00	福昌院	11:00	東名高速 道路高架下
11:25	田代集会所	11:25	惣領340 付近	11:20	萱沼下	11:20	寄幼稚園 付近	11:25	茶屋集会所
11:45	虫沢橋	11:40	町営住宅	11:45	湯の沢団地 ／上	11:35	寄神社	11:40	町営住宅
12:05	長寿橋	12:05	茶屋集会所	12:05	湯の沢団地 防災倉庫前	11:45	寄3314 付近	13:20	城山地域 集会施設
13:20	宮地集会所	12:20	東名高速 道路高架下	12:20	湯の沢団地 ／下	12:10	宇津茂 集会所	13:35	酒匂川 親水公園
13:35	田代団地	13:40	谷戸 自治会館		12:30	土佐原 公民館	14:00	町屋地域 集会施設	
14:10	大寺集会所	14:00	城山地域 集会施設		13:25	寄テニスコート 付近	14:30	惣領2052 付近	
14:30	寄3432 付近	14:20	酒匂川 親水公園	13:40	寄3432 付近				
14:40	宇津茂 集会所	14:30	ロマンス通り 中央	14:00	大寺集会所				
15:00	土佐原 公民館			14:20	宮地集会所				
15:20	寄3314 付近			15:00	長寿橋				
15:40	寄神社			15:15	田代集会所				
15:55	福昌院			15:30	寄1330 付近				

### 1. 松田町第6次総合計画

松田町第6次総合計画は、基本構想・基本計画とまちづくりアクションプログラムで構成されており、目標年次である令和8年度（2026年度）までのまちづくりの基本的な取組みを示しています。

令和6年度（2024年度）からの後期計画となり、後期アクションプログラムを策定しています。

#### <まちの将来像>

いのち"育み" 未来へ"ツナグ" 進化"つづける"故郷

#### 4つのまちづくり戦略プロジェクト

【戦略①】  
コミュニティを  
さらに活性化する  
仕組みづくり  
プロジェクト

【戦略②】  
新松田駅・松田駅  
周辺のまちづくり  
プロジェクト

【戦略③】  
地域資源の  
ブランド化  
プロジェクト

【戦略④】  
次代の育成・  
女性活躍・高齢者  
活躍の場づくり  
プロジェクト

交通に関する基本目標と、主な施策・取組みについて以下に整理します。

#### 【新松田駅・松田駅周辺の整備】

- 駅周辺地区は、駅前広場・道路等の基盤整備事業や都市計画制度等の導入を総合的に推進することによって、交通結節点としての立地特性を活かした広域的な玄関口としての機能を高め、町の中心市街地として都市機能の向上と魅力の創出に取り組みます。
  - ・ 新松田駅南口駅前広場等整備事業の促進
  - ・ 新松田駅北口周辺整備の促進及び松田駅北口周辺整備の検討

#### 【公共交通】

- 地域公共交通の確保・充実を図るため、魅力あるまちづくりと並行して公共交通機関に積極的に働きかけ、小田急線等の運行体制の充実と運行便の拡充に取り組みます。
  - ・ 鉄道運行体制の充実
- 路線バス運行体制の維持や交通弱者等への対策と同時に、新たな交通サービスを導入し、地域公共交通サービスの向上に取り組みます。
  - ・ バス交通等の充実



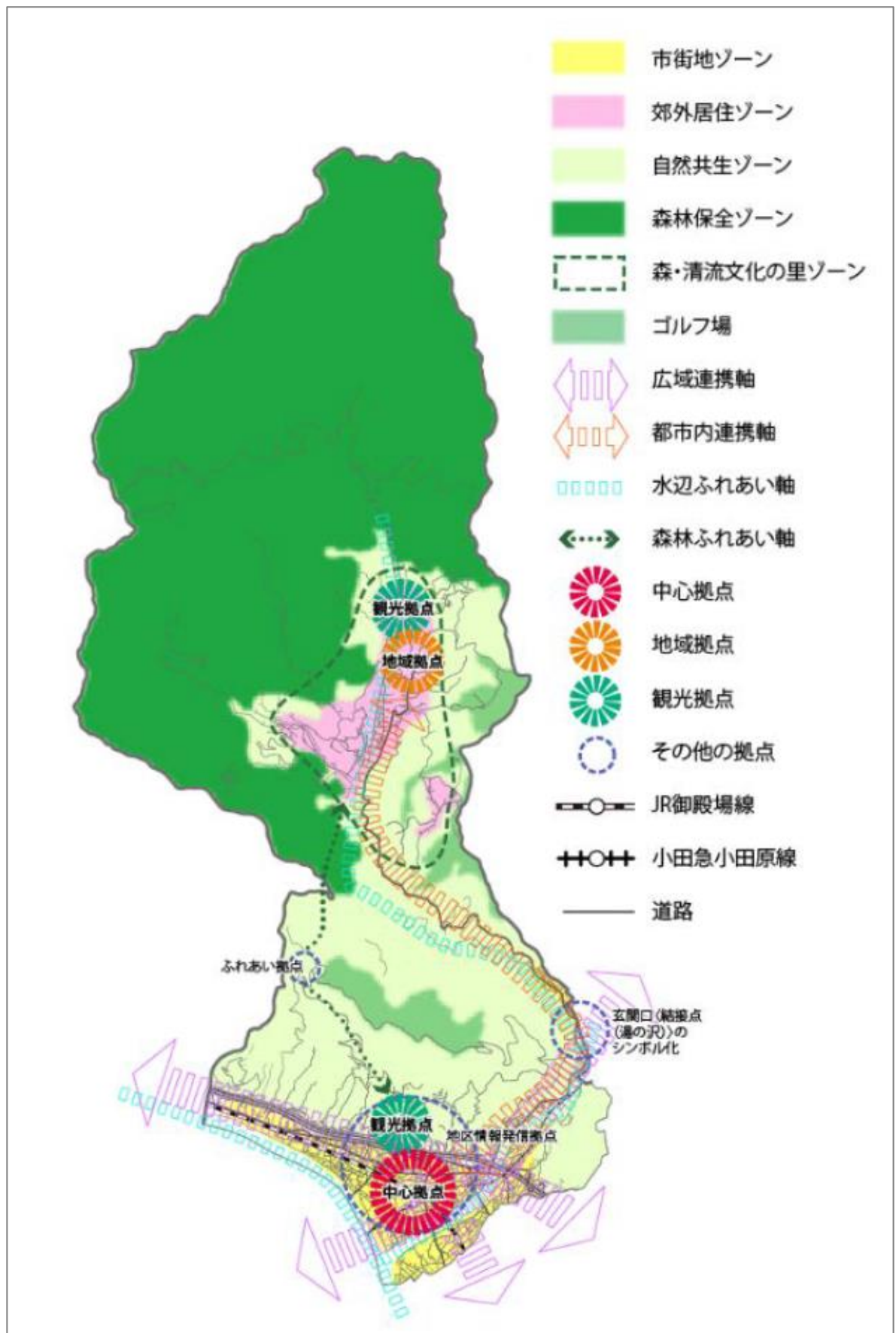


図 16 まちの空間形成図

出典：松田町第6次総合計画

## 2. 松田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・第2期総合戦略

(2020改訂版 令和2年3月策定 令和5年3月改訂)

松田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・第2期総合戦略は、人口ビジョンと総合戦略の2つの計画から構成されており、対象期間は、人口ビジョンは令和22年(2040年)までの20年間、第2期総合戦略は令和2年度(2020年度)から6年度(2024年度)までの5年間です。

### (1) 松田町人口ビジョン

平成25年に示された国立社会保障・人口問題研究所の推計によると令和22年(2040年)における本町の総人口は7,055人まで減少することが予測されています。

本町の独自の推計では、総合計画にも位置付けているとおり「①合計特殊出生率を上げる方策」「②社会移動(転入・転出)を「±0」にする方策」「③新たな宅地・住宅の供給」を進め、出生率の上昇や社会減の抑制につながる施策を行いながら、松田町の強みを活かし、まちづくり戦略プロジェクトを中心とした事業を戦略的・加速的に展開して令和22年(2040年)における目標人口を10,000人と設定します。

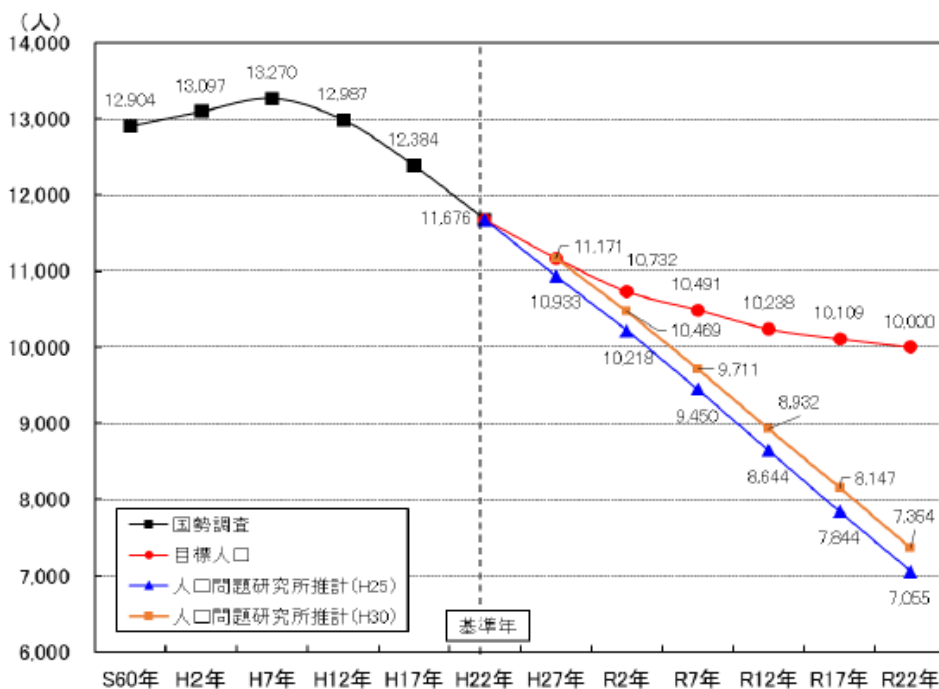


図17 将来目標人口

出典：松田町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・第2期総合戦略

### (2) 第2期松田町総合戦略

公共交通に関連し、都市基盤の整備として以下の施策が掲げられています。

- ・新松田駅南口駅前広場等の効率的・効果的な整備を進め、早期完成を目指します。
- ・県西地域の玄関口となる新松田駅北口周辺整備の在り方についての検討と併せて、事業実施に向けた調査・計画を着実に進めます。
- ・駅周辺整備の移行期間での暫定的な取り組みとして、待合や休憩、トイレ及び喫茶、食事空間等の確保を進め、駅周辺の快適、安全、利便性付与対策を図り、駅利用環境を整え、交流人口の増加を図ります。

### 参考：将来人口推計

松田町人口ビジョンの将来人口推計は、平成 22 年国勢調査結果の人口を基準にして推計されており、既に 10 年が経過しているため、令和 2 年国勢調査結果を基に国立社会保障・人口問題研究所が行っている「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」から、松田町の令和 32 年（2050 年）の将来人口推計を示します。

将来人口推計の結果は以下のとおりであり、令和 22 年（2040 年）の総人口は 8,563 人、高齢化率は 42.4%、令和 32 年（2050 年）の総人口は 7,399 人、高齢化率は 44.1%になるものと推計されます。

表 6 将来人口推計結果

	総人口	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上
2020 年	10,836	1,030	6,133	3,673
	100.0%	9.5%	56.6%	33.9%
2030 年	9,765	886	5,211	3,668
	100.0%	9.1%	53.4%	37.6%
2040 年	8,563	733	4,203	3,627
	100.0%	8.6%	49.1%	42.4%
2050 年	7,399	605	3,529	3,265
	100.0%	8.2%	47.7%	44.1%

資料：国立社会保障・人口問題研究所

### 3. 松田町都市計画マスタープラン

松田町都市計画マスタープランは、都市計画を長期的・継続的に先導する役割を有していることから、平成 29 年度（2017 年度）を初年度として令和 18 年度（2036 年度）を目標年次とする 20 年間の長期計画です。

交通体系の整備方針の中で、公共交通に関しては次のような施策が定められています。

#### 【公共交通網の維持・充実とシームレス化の推進】

- 交通結節点となる鉄道駅周辺の“シームレス化”に向けた環境整備
  - ・更なる交通利便性の向上に向けて、町民をはじめとする利用者が、自家用車を含め各交通機能へ円滑に乗り継ぎできるように、施設のバリアフリー化といったハード面の整備から、接続ダイヤの設定や共通乗車券などソフト面の整備まで、交通の“シームレス化”の実現に向けた一体的な施策を検討し、積極的な展開を図ります。
- 鉄道による広域ネットワークの維持・拡充
  - ・JR 御殿場線や小田急小田原線のより一層の利便性向上とネットワーク強化に向けて、各市町と連携しながら鉄道事業者へ運行時間の延長や列車本数の増加、駅構内の整備等について継続的に要望を行い、通勤・通学者、観光客などの駅利用者の利便性・安全性・快適性の向上を図ります。
- バス交通の維持・充実
  - ・バスと在来線の相互乗り継ぎの円滑化を図り、町内移動の利便性の向上やマイカー移動の抑制による環境負荷の低減に取り組みます。
  - ・高齢社会が進行する中で、高齢者や子どもなどの自力での移動が困難な町民の移動手段として、バスの必要性はますます高まることから、路線バスの維持・充実を図ります。また、デマンドバスに代わる新たな交通網の整備として、コミュニティバス等の運行の検討や利用促進策（乗合バス運行事業、バス通学定期券購入費助成事業、高齢者バス定期券購入費助成事業）のバス交通主要 3 施策を推進し、環境にやさしく誰もが利用しやすい地域交通ネットワークの充実を図ります。
  - ・将来的には、自動運転などの新技術によって、より効率的で利便性の高いバス交通網の整備が期待できます。本町においては、先進車両の導入に向けて、多様な主体と連携した積極的な取組みを推進します。
- 公共交通の利用促進による低炭素型まちづくりへの移行
  - ・町民や来訪者が、目的に応じてマイカーと公共交通を適切に選択することができるよう、関係団体との連携を強化し、低・未利用地の活用によるパークアンドライドの推進に向けた環境整備や効率的・効果的な地域公共交通の運行、EV バスをはじめとするクリーンエネルギーを動力としたバス車両の導入など、公共交通の積極的な利用促進に資する施策展開を図りながら、持続可能なまちづくりに寄与する低炭素型まちづくりを推進します。

#### 4. 新松田駅周辺整備基本構想・基本計画

「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」は足柄上郡の玄関口としてふさわしい交通結節機能及び商業交流機能の充実を図り駅利用者の安全・安心を確保するとともに、賑わい・活力を生み出すまちづくりを行うための実現方策や整備手法を整理し、整備の早期実現を目指すものです。

##### 【まちづくりの将来像】

～足柄上地区の玄関口 賑わい・活力を生み出すまちづくり～

##### 【まちづくりの基本方針】

- 安全・安心なまちの形成
- 交流・活力を促進する交通拠点の形成
- 魅力・賑わいの創出
- 環境・景観に配慮し地域資源を活かしたまちづくり
- ITの高度化に対応した施策の展開

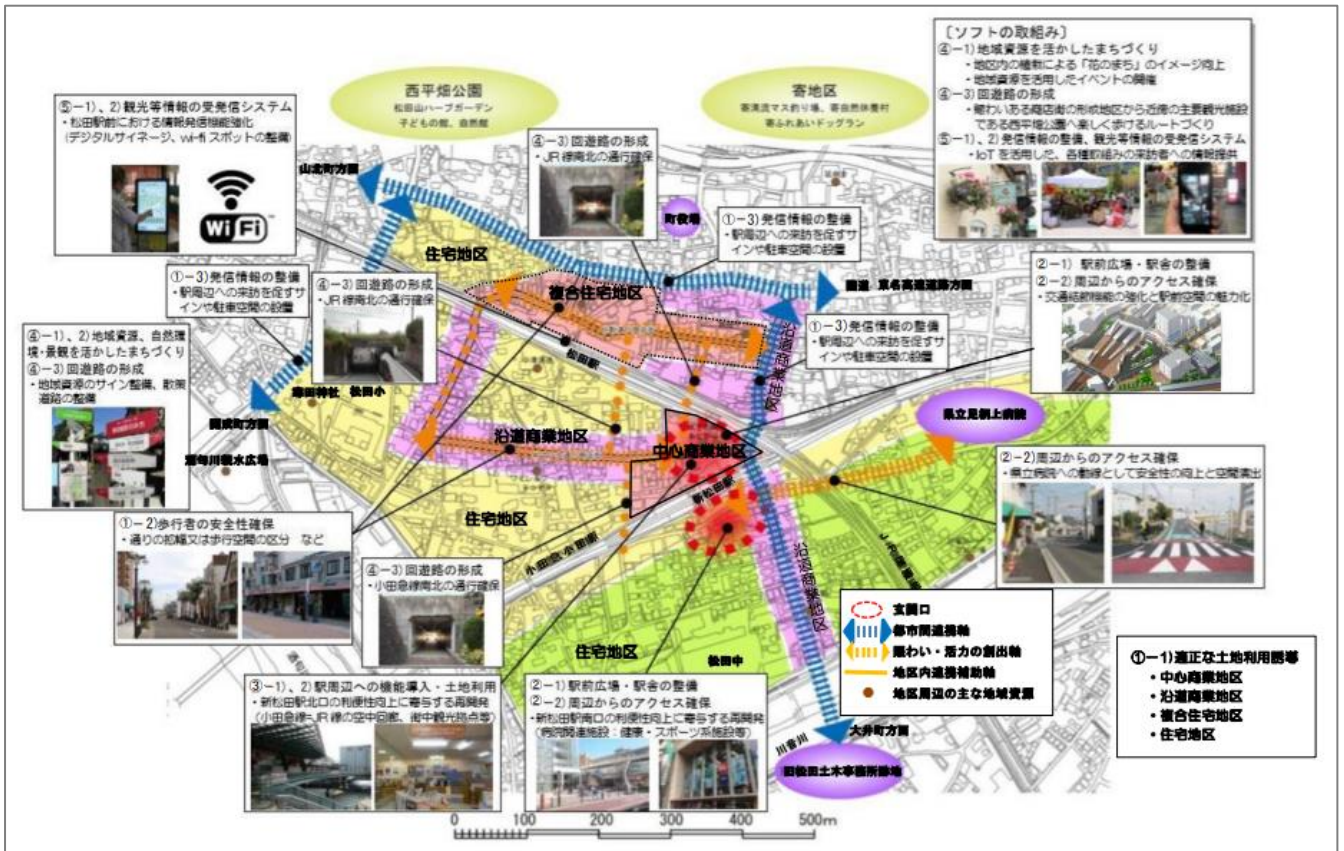


図 18 新松田駅周辺地域基本構想図

出典：新松田駅周辺整備基本構想



図 19 新松田駅周辺整備計画図

出典：新松田駅周辺整備基本計画

## 5. 松田町立地適正化計画

立地適正化計画は、居住機能や都市機能（医療・福祉・商業施設等の生活サービス施設）がまとまって立地するよう区域を設定しながら、公共交通と連携した都市づくりを目指し、区域の設定や施策等を定めていくものです。また、立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つことから、都市計画法に基づく市町村マスタープランの内容に則する内容となります。

### 【目標年次と計画の対象区域】

- ・ 目標年次：令和 18 年（2036 年）
- ・ 対象区域：松田都市計画区域（571ha）

ただし、都市計画マスタープランで地区拠点に位置付けられている寄地区（都市計画区域外）については、公共交通ネットワークにおいて町中心部との連携を図ります。

### 【居住誘導区域】

- ・ 居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共交通が持続的に確保されるよう、人口密度の維持や誘導を図る区域です。
- ・ 鉄道駅 800m 圏＋神山・茶屋地区

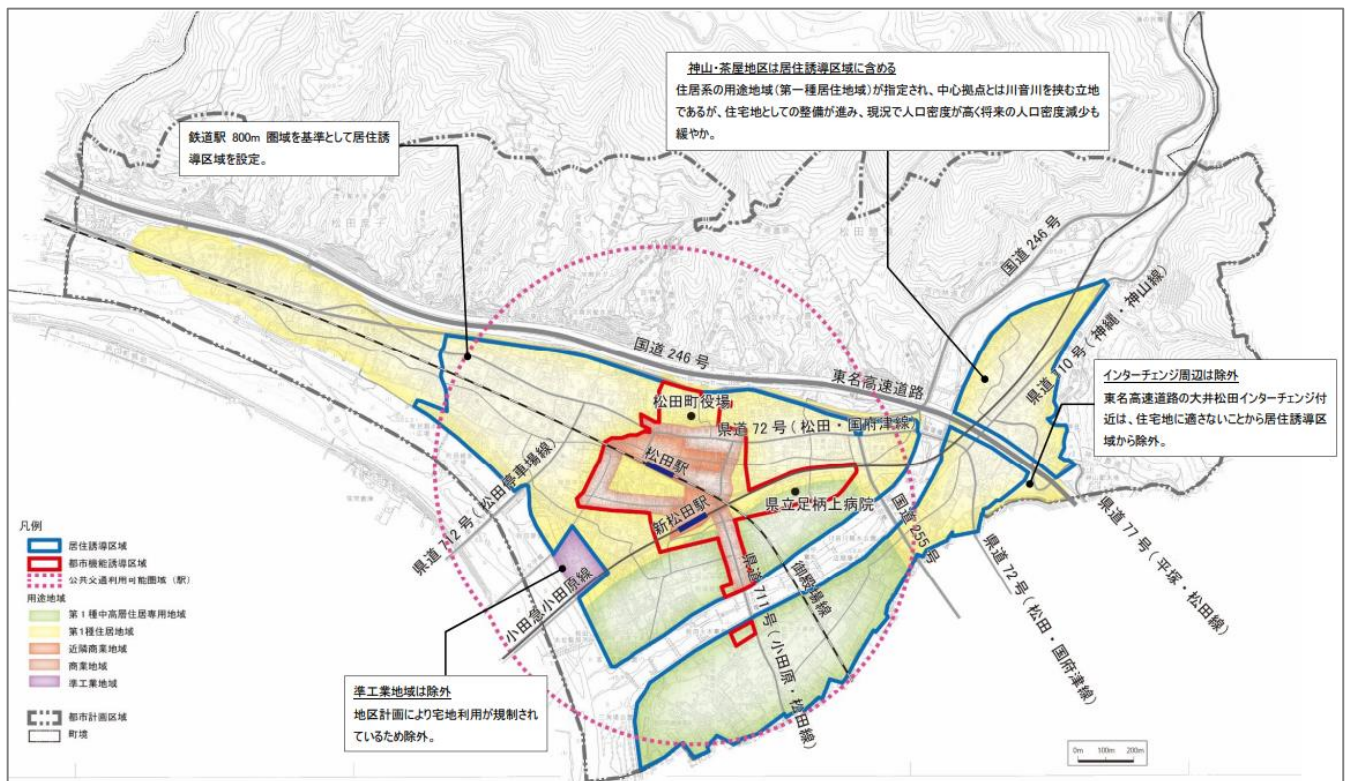


図 20 居住誘導区域

出典：松田町立地適正化計画

【都市機能誘導区域】

- ・都市機能誘導区域は、商業・医療・福祉等の都市機能を都市拠点、地域拠点等に誘導することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
- ・都市機能誘導区域は、都市計画マスタープランにおいて中心拠点と位置づけられており、さらに都市の中心や交通結節点へのアクセス性が確保されている区域として、下図に示す約30haの区域を設定しています。

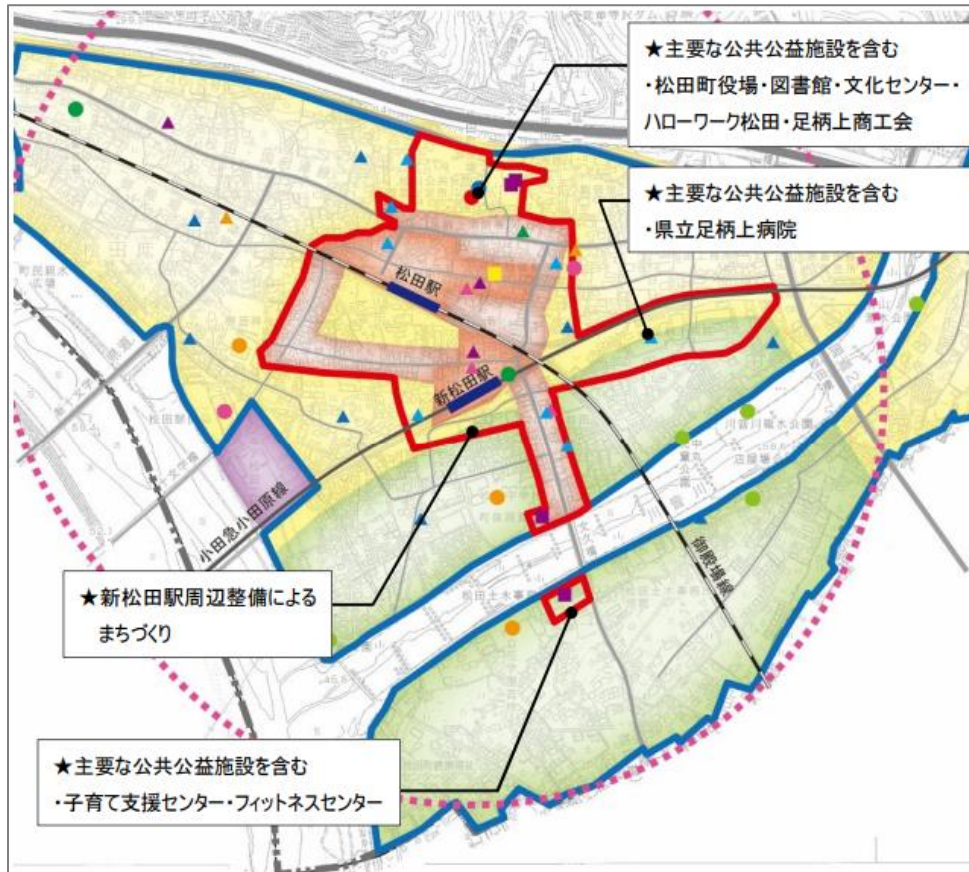


図 21 都市機能誘導区域  
出典：松田町立地適正化計画





### 【公共交通ネットワークの確保方針】

- 鉄道による広域ネットワークを維持・拡充するため、JR御殿場線や小田急小田原線のより一層の利便性向上とネットワーク強化に向けて、公共交通機関に積極的に働きかけます。
- 現状で都市機能誘導区域外に立地している誘導施設については、公共交通を充実させることで中心市街地と密にネットワークし、利用者の利便性に配慮します。
- 本町は中心市街地と地域拠点、観光拠点である寄地区との距離が離れているため、集落から拠点（市街地）への移動、市街地内での移動に際しては、主に集落と市街地を結んでいる路線バスの維持・充実を図ります。
- さらに、デマンドバスに代わる新たな交通網の整備として、コミュニティバス等の運行の検討や利用促進策（乗合バス運行事業、バス通学定期券購入費助成事業、高齢者バス定期券購入費助成事業）のバス交通主要3施策を推進し、環境にやさしく誰もが利用しやすい地域交通ネットワークの充実を図ります。
- 将来的には、自動運転などの新技術によって、バス本数の増加、運行エリアの拡大など利便性の高いバス交通網の整備が期待できます。本町においては、先進車両の導入に向けて、国や県、企業など多様な主体と連携し積極的な取組みを推進します。

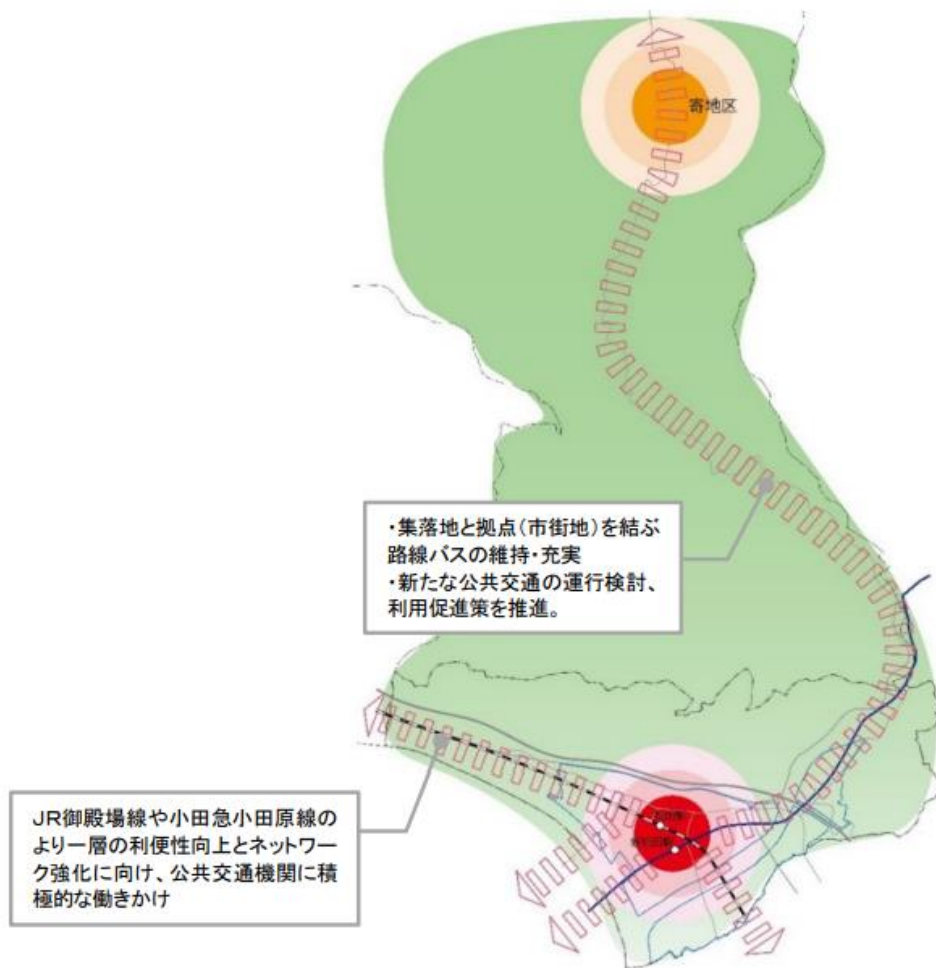


図 22 公共交通ネットワークの確保方針

出典：松田町立地適正化計画

## 6. 足柄広域新モビリティサービス事業計画（素案）

事業計画（素案）では、新モビリティサービスとして、多様な利用者ニーズに迅速に応えられ、シームレス化が図られるA Iオンデマンド運行システムの運行を提言しており、令和4年度以降、地域公共交通会議等において改めて「地域の交通のあり方」を議論したうえで、地域にとって必要とされるあり方を確立していくものとしています。

### 【事業計画素案】

ステージ1.（令和5年度 社会実証実験期）

- ・新松田駅を中心に、基本半径5km圏内の居住区域とする。
- ・但し、寄地区（9.5km、約20分）も運行可能とする。
- ・松田町内居住地全域を母体として、生活交通OD頻度（スーパー、クリニック、塾等）が高い、隣接の大井町、開成町も両町（両町の地域公共交通会議）と協議の上サービス圏とする。

ステージ2.

- ・JR御殿場線及び国道246号を通じ、隣接する山北町域も山北町と協議の上、サービスエリアとする方向とする。



図23 事業計画区域

### 【事業の目標】

- 新モビリティサービス事業として、ドア・ツー・ドアのA Iオンデマンドシステム等の導入を検討しながら、さらに利用者のニーズ、需要に合った多様な運行形態（自家用有償旅客運送等を含む）による交通手段の検討を、運営協議会及び地域公共交通会議で十分に協議を進めていく。
- 運営・運行体制は、交通事業者の参加・協力を得て、“公設民営”型の町（複数）主導の事業体を設立すると共に、住民参加（受益者負担）の会員方式を採り、「地域ぐるみ」で持続可能で安定した環境を創る。

### 【事業の内容】

- A Iオンデマンドシステムの導入と運行を支える利用者の受益者負担による会員方式と現金收受方式のハイブリッド方式の導入  
〈地域が支える持続可能な安定した財源に基づく運営〉

## 2-4 地域特性の整理

### 1. 都市圏特性と松田町の位置づけ

松田町が属する足柄上郡は、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町により構成され、歴史的にも小田原広域都市圏の一角を担ってきました。

特に松田町は、歴史的に郡庁所在地でもあり、東西・南北軸の交通の要衝となっています。

足柄上郡の広域交通網は、鉄道は新宿～小田原間を結ぶ小田急小田原線を基幹として、それを補完する形で単線の沼津～御殿場～国府津間のJR御殿場線が東西方向に伸びています。

基幹道路網は、小田急線と併行に走る国道246号が各町を貫く東西の生活交通の骨格を形成するとともに、隣接する小田原都市圏には国道255号及び県道711号をもって連結しています。

この主要交通骨格に中井町を除く4町が形成されていますが、日常生活の動きはJR御殿場線が単線で運行本数が少ないこともあり、利用者ニーズに応えきれないことから、JR御殿場線に依拠する大井町、山北町、松田町の町民はマイカーで新松田駅に乗り継ぎアクセスする傾向がみられます。

また、松田町を含む足柄上郡は買い物、外食、通院等の利用目的では相互補完の関係にあるといえます。

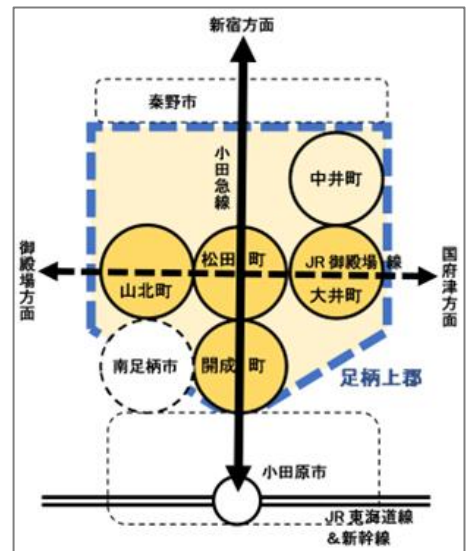
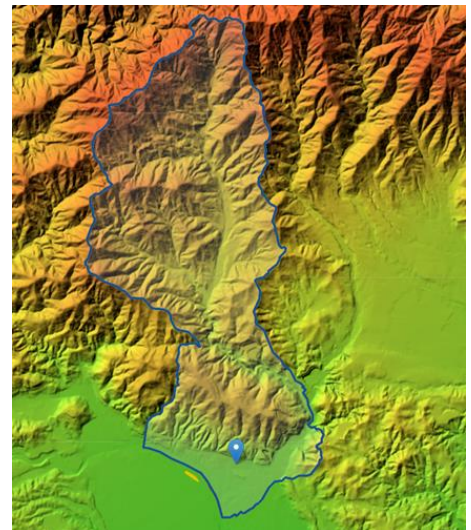


図24 都市圏における位置づけ

### 2. 地形・地勢により町域南北で大きく異なる交通条件

松田町の地形は、町域南側の一部平坦な地区と、北側の丘陵・山地の地形とに大きく二分されます。

この地形条件により町域北側の寄地区では、中津川とほぼ並行して山間を縫うように通る県道710号神縄神山線が町域南側の平野部とを結ぶ唯一の地域主要道路となっており、道路交通の利便性及び路線バスの運行ルートにも制約が加わるものとなっています。



---

### 3. 高齢化の進展に伴う交通需要の変化

高齢化社会の進展に伴う課題のひとつが、交通システムです。高齢になると、新たな移動手段、特にマイカーに代わる移動手段が必要になります。マイカーの代わりによく利用されるのは電車とバスですが、利便性が高く充実した公共機関が整備されている都市部でさえも高齢者が利用しやすいサービスとは言い難い状況です。特に、高齢化率が本町全体の平均よりも高く、公共交通機関を路線バスとタクシー等に依存している寄地区では、高齢者を悩ます「モビリティ格差」が深刻化しています。

例えば自宅が坂の上や丘陵地にある場合や、買い物した荷物を抱えて自宅まで歩く場合などは、より歩行が厳しくなり、雨風の強い日や気温の高い日など、気象条件によっても移動の負担が異なります。また、比較的平坦な市街地においても、車や自転車の走行量が多い道路、段差がある道路では神経を使うなど、高齢者にとっては移動困難の問題が既に発生していると考えられます。

さらに、高齢化の進展に伴い、交通死亡事故に占める高齢運転者の割合は近年上昇しています（75歳以上のドライバーによる交通死亡事故全体に占める割合は、令和4年（2022年）に過去最高の16.7%となっています）。平成29年3月には、認知症対策を強化する改正道路交通法が施行されました。今後、さらなる高齢者の増加が見込まれる中、運転に不安を持つ高齢者が、自家用車に依存しなくても生活できる公共交通環境の整備は極めて重要となっています。

また、高齢化社会が進展する中で、免許返納等によりマイカー利用者は減少することが想定されますが、路線バスの利用率や道路幅員等の交通環境の関係から、路線バス運行回数の増便や新規路線の設定が厳しく、また、現状の乗車率では運行回数の維持が困難な状況となっています。

### 4. 日常生活における広域的な移動の実態

既往調査においても、本町住民の日常生活における移動の範囲は町内にとどまらず、隣接市町村に及んでいます。

この要因の一つには、町内に立地する商業施設が数・規模ともに小さいことがあげられます。このため、日用品の買い物も含め、隣接する大井町、開成町の大規模小売店舗で購買することが多くなっています。

また、医療機関の利用についても、町内には県立足柄上病院が立地していますが、全ての医療需要に対応しているわけではなく、他の地域にある医療機関への移動の需要も高くなっています。

さらに、町域北部の寄地区では、日常的な生活需要から発生する移動についても、最低限駅を中心とした中心市街地までの移動を伴うこととなります。これは日常生活に必要な都市機能（商業・福祉・医療・教育等）の集積が駅を中心とした中心市街地に集積されている都市構造から必然的に生じる移動となっています。

## 第3章 地域公共交通の問題点・課題

### 3-1 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国立社会保障・人口問題研究所が行った将来人口の推計では、令和22年（2040年）の総人口は8,563人、高齢化率は42.4%、令和32年（2050年）の総人口は7,399人、高齢化率は44.1%と推計されます。
- また、平成27年（2015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。
- 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。
- 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、大規模小売店舗は立地しておらず、小規模なスーパーが1件立地していましたが令和4年11月末に閉店したため、現在、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。

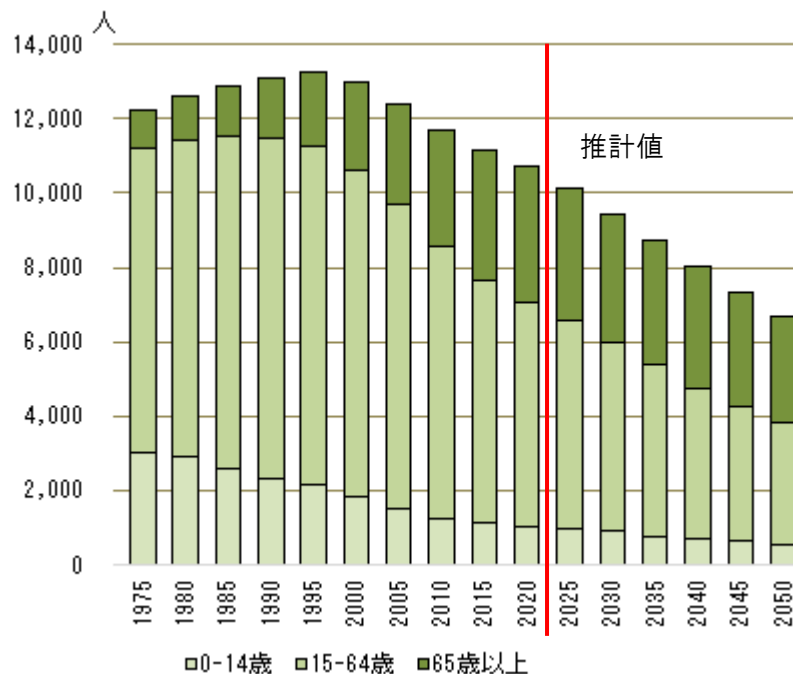


図 25 将来人口の推計

資料：国立社会保障・人口問題研究所

## 3-2 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呼び出しを依頼した場合、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、駅への乗入れ交通（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。

### 3-3 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

- 令和4年度（2022年度）に実施した町民アンケート調査、及び自治会アンケート調査の結果によると、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沿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おり、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。
- 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ことが必要です。

#### ■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（2010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年度（2011年度）から24年度（2022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。

## 第4章 地域公共交通の基本理念と基本方針

### 4-1 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 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

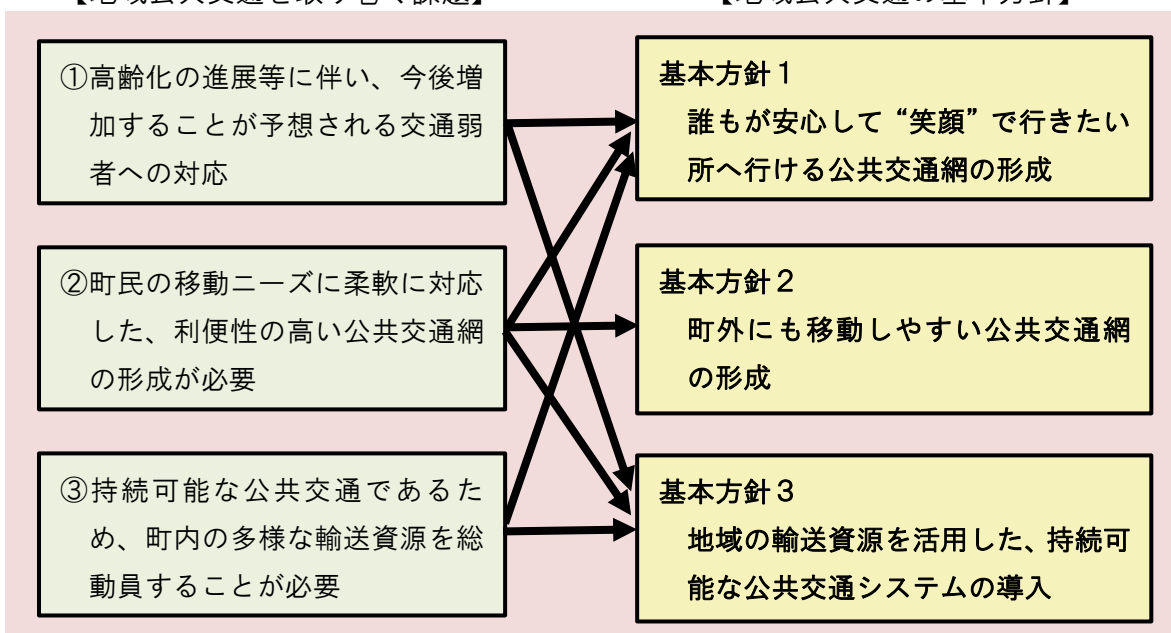
町民が健康で活動的な生活を送るために、公共交通は重要な役割を担います。特に高齢者、学生、障がい者などの交通弱者が健康で活動的な生活を送れるように、誰もが公共交通を利用して容易に移動ができる環境を整備することが最も重要であると考えます。

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。

#### 【基本方針】

##### 【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. 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もちろんのことですが、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、公共交通が利用しに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 7 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（幹線）	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
地区内 路線	地区内交通	路線バス（フィーダー）	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）と連動して駅等の拠点と地域間を結ぶフィーダー路線としての移動を担う交通
地区内 ゾーン 交通	地区内交通 （デマンド型 面交通）	A   オンデマンド 交通システム等	既存路線バス網を補完する交通サービスとして公共交通の利便性を高めるとともに、本町町民の移動目的を踏まえ、隣接自治体も含めたゾーン内の面的な移動を担う交通
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。

## 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

本町においては、幹線交通である鉄道・バスを軸に、町域内外に路線バス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっています。これらの公共交通については、町民の日常生活の移動を担う中で、車を利用できない高齢者や学生等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能しています。

表 8 地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統路線	役割	確保・維持策
幹線補助	新松田西丹沢線 (新松田駅～西丹沢ビジターセンター)	新松田駅を発着地として、町内並びに隣接市町の各拠点を連絡する。	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
	新松田小田原線【第一生命・西大友経由】 (新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅)		
	新松田小田原線【下曽我経由】 (新松田駅～下曽我～小田原駅)		
フィーダー補助	新松田寄線 (新松田駅～湯の沢団地～寄)	新松田駅を発着地として、町域北部の寄方面への唯一のバス路線網。	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

### 【地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性】

- ・ 幹線補助に位置付けた3路線は、いずれも沿線地域の住民の通勤・通学、通院等に利用され、日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も確保維持する必要があります。しかし現状では、事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- ・ フィーダー補助に位置付けた新松田寄線は、本町の交通の中心拠点である新松田駅と寄地区とを結ぶ唯一のバス路線であり、沿線地域の住民の通勤・通学、通院等に利用され、特に寄地区は町内でも住民の高齢化率が高く、車を利用できない高齢者等も多いことから日常生活に必要不可欠な路線です。一方で、事業者や町の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

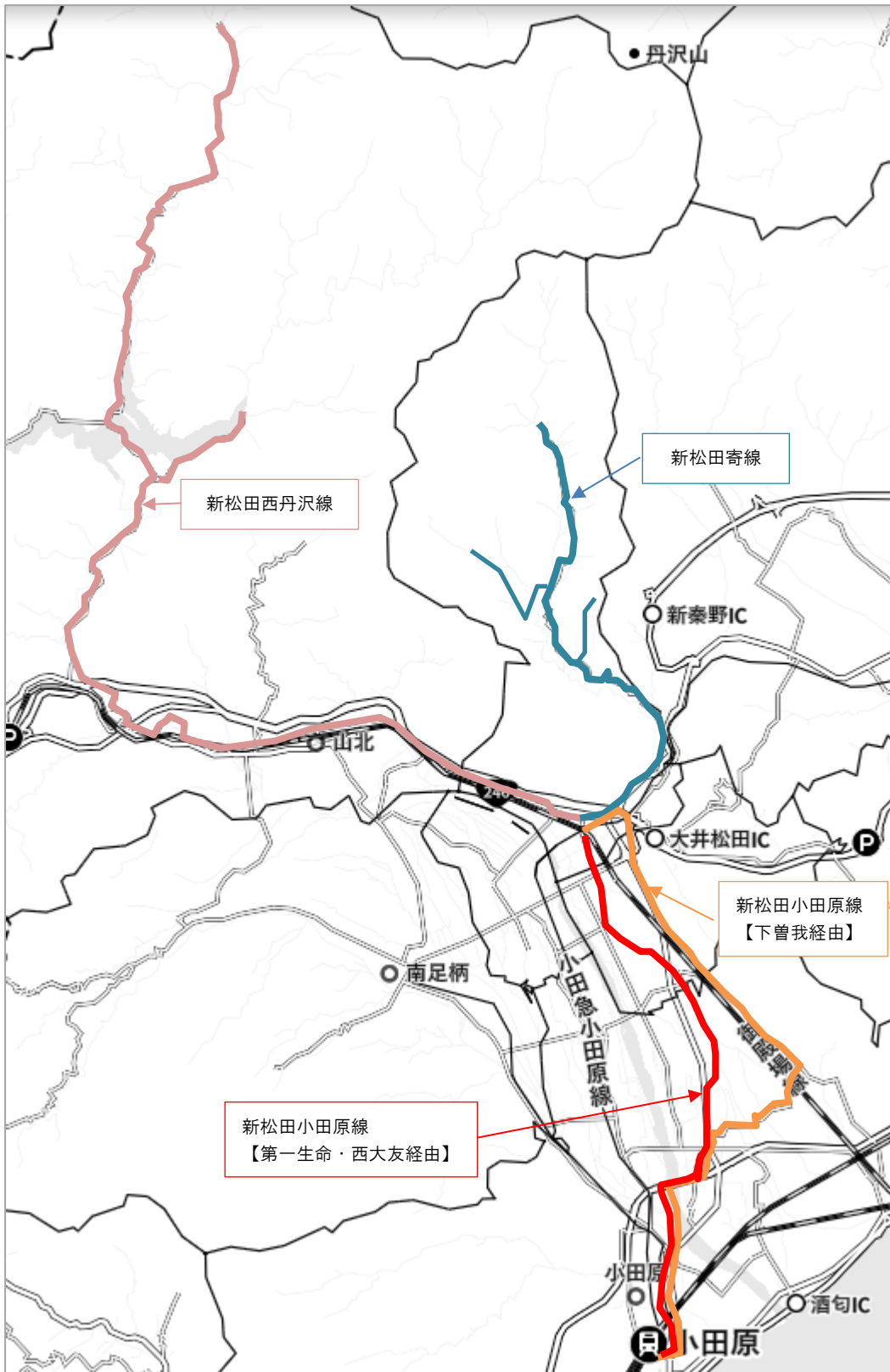
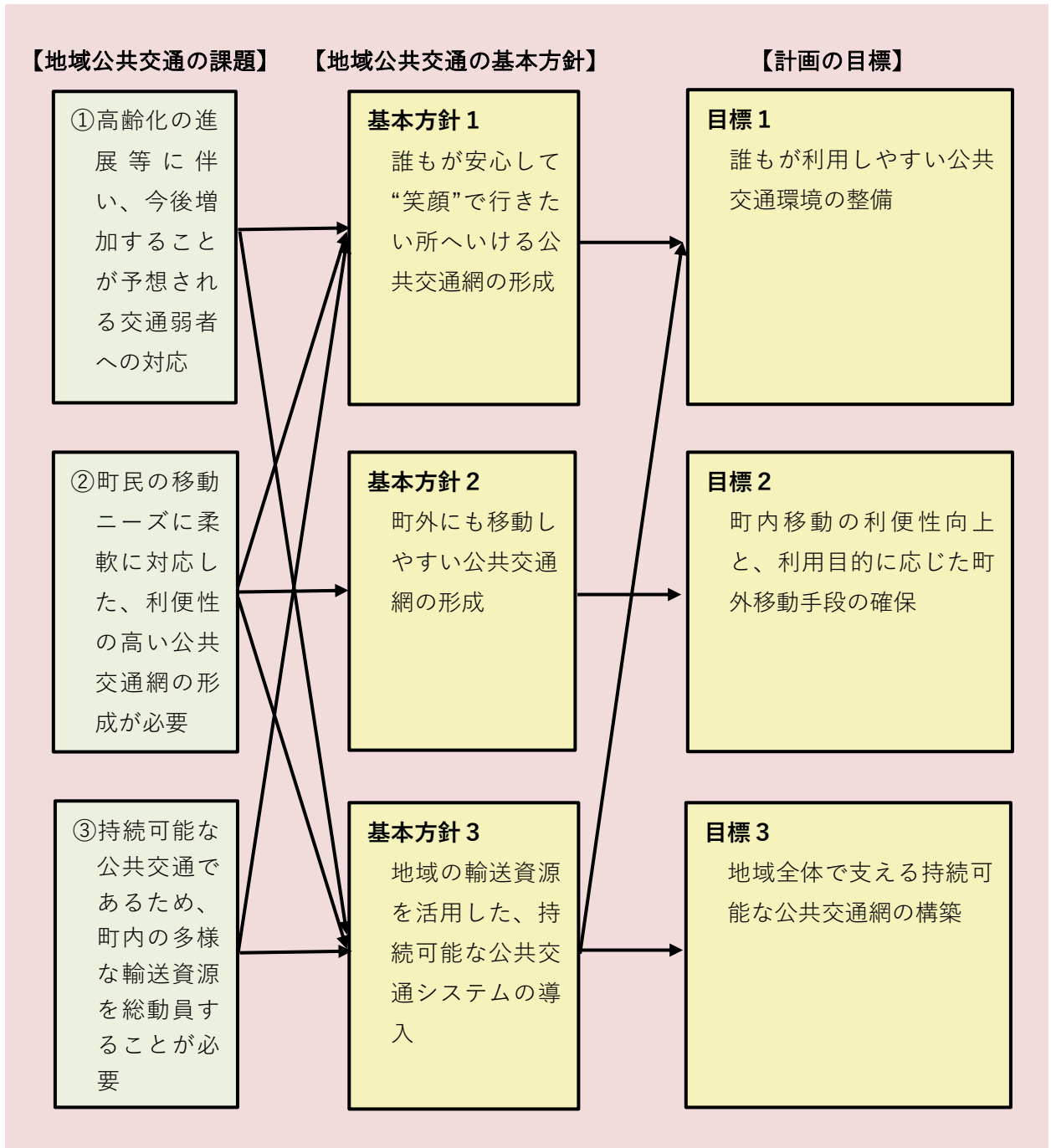


図 26 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

## 4-2 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（2024年度）から令和10年度（2028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】 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ため、AI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：令和 4 年度時点（2022 年度時点）	目標：令和 10 年度（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（2022 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。

## 【施策 1】 路線バスのバリアフリー化の推進

- ・路線バスでは、移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような身体状況にあっても利用しやすいノンステップバスの導入、車内環境づくりへの取り組みを、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金等を活用してバス事業者とともに進めていきます。
- ・また、環境に配慮したEVバス車両の導入についても国や県の施策動向を見極めながら検討していきます。

ノンステップバス



## 【施策2】 快適なバス待合空間の整備

- ・路線バスの利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら快適な停留所の整備等により、バス利用環境の改善を図ります。
- ・また、ソフト面では、運行中のバスの所在地や停留所への到着予測時刻、遅延情報などの運行状況をリアルタイムで把握でき、わかりにくかった路線バスのイメージを一新する「富士急湘南バスコンシェルジュ」アプリの積極的な周知を図り、バスの利用促進を図ります。

### ■富士急湘南バスコンシェルジュ（スマートフォン表示画面の例）

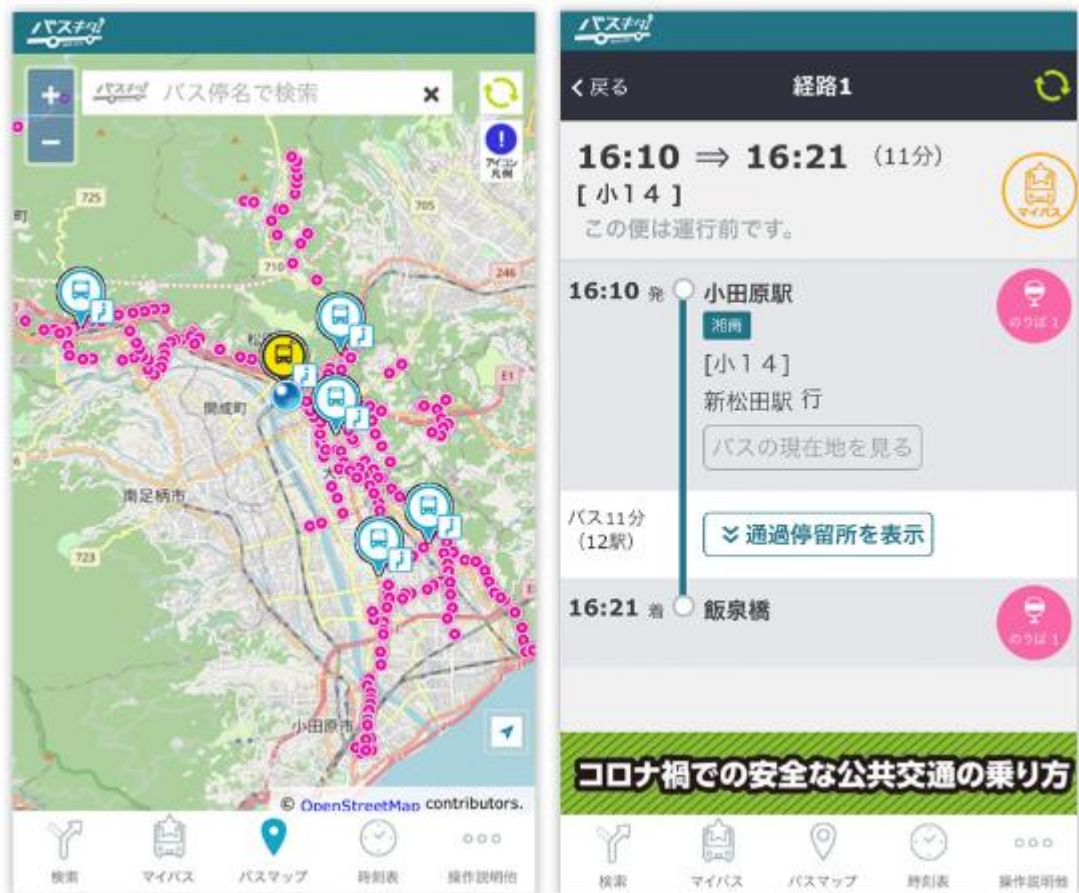


表9 主な機能

バスマップ機能	車両の所在地や運行状況を確認できます。
経路検索機能	所在地の最寄バス停や利用可能なバス路線、その運行状況を検索できます。
マイバス機能	通勤・通学で使用するバスを登録することで、ワンタップで次のバスを確認できます。
混雑度表示	バスマップ／経路検索にて混雑度を確認することができ、これから乗るバスを選択する判断にお役立ていただけます。

### 【施策3】 バスマップの充実

・関係機関との調整を図り、現行のバスマップ（県西部都市圏版）に、AIオンデマンド交通、タクシーアプリの利用方法などの情報を盛り込むことにより、これまで以上に利用しやすいバスマップの充実を図っていきます。

（裏表紙には、各バス事業者の時刻表検索サイトのQRコードも掲載されています。）

**路線バスに乗りましょう!!**  
地域を支える大切な公共交通を維持していくためにも、一層のご利用をお願いします

— バス事業所のご案内 —

**箱根登山バス株式会社**  
<https://www.hakonenavi.jp/hakone-tozanbus/>

小田原営業所 TEL.0465-35-1271  
小田原市東町5-33-1

小田原駅前案内所 TEL.0465-22-1124  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のりば回参照)

関本案内所 TEL.0465-74-0043  
奥足柄市関本02-3(関本・大湖山駅のりば回参照)

新松田案内所 TEL.0465-83-4964  
足柄上郡松田町松田物産1351(新松田駅のりば回参照)

箱根山崎営業所 TEL.0460-83-9022  
足柄下郡箱根町湯本40-4(箱根湯本駅のりば回参照)

**伊豆箱根バス株式会社**  
<http://www.izuhakone.co.jp>

小田原営業所 TEL.0465-34-0333  
小田原市久野405

小田原駅前案内所 TEL.0465-22-3166  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のりば回参照)

**富士急湘南バス株式会社**  
<http://www.syonan-bus.co.jp/>

本社営業所 TEL.0465-82-1361  
足柄上郡松田町松田物産360

富士急コールセンター TEL.0570-022-956  
足柄上郡松田町松田物産360

新松田駅前案内所  
足柄上郡松田町松田物産1347-4(新松田駅のりば回参照)

小田原駅前案内所  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のりば回参照)

**神奈川中央交通株式会社**  
<http://www.kanachu.co.jp>

神奈川中央交通西橋平塚営業所 TEL.0463-55-7700  
平塚市田村4-5-4

神奈川中央交通西橋栗野営業所 TEL.0463-81-1803  
栗野市豊屋620-1

**株式会社東海バス**  
<http://www.tokaiibus.jp/>

熱海営業所 TEL.0557-85-0381  
熱海市紅葉が丘町15-41

熱海駅前案内所 TEL.0557-81-3521  
熱海市田原本町5-1

沼津営業所 TEL.055-935-6611  
沼津市大平1791

沼津駅前案内所 TEL.055-962-7966  
沼津市大手町1-1-3 沼津産業ビル1F

三島駅前案内所 TEL.055-975-0196  
三島市一宮町15-1

生活を支える、観光に役立つ。  
一目でわかるバスマップ!

バスマップ

県西部  
都市圏

箱根登山バス

伊豆箱根バス

富士急湘南バス

神奈川中央交通

東海バス

小田原市

南足柄市

中井町

大井町

松田町

山北町

開成町

箱根町

真鶴町

湯河原町

行きたい  
施設で検索!  
バスマップで  
探す!

神奈川県西部広域行政協議会都市交通部会  
このバスマップ版内は、吉岡村協賛くじ「サマージャンボ」の  
収益金の運用益から助成を受けて作成したものです。



#### 【施策4】 地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント

- ・公共交通をかしこく利用するための意識変化を促す「モビリティマネジメント手法」を用いて、地域や企業・学校等の多様な主体に働きかけ、協働しながら取組を検討します。
- ・神奈川県バス協会等の関係機関と連携して、バスの利用促進につながるイベントの開催についても検討していきます。
  - 小学校等の教育施設における公共交通に関する授業の実施
  - バス乗車体験等の実施
  - 転入者を対象とした公共交通の情報提供
  - イベント等と連携したモビリティマネジメントの実施

図-27 <みんなで支える公共交通のイメージ>



出典：さいたま市地域公共交通計画

## 【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、令和5年度後期より既存路線バス網を補完する交通サービスとしてAI オンデマンド交通の実証実験を行い、本格運行を目指していきます。
- 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、小田原市、秦野市、大井町、開成町、山北町などの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）を月に1回以上利用する割合

#### ■ 指標の現状と目標値

現状：令和4年度（2022年度時点）	目標：令和10年度（2028年度）
公共交通を月に1回以上利用する割合 57.0%	公共交通を月に1回以上利用する割合 90%以上

※現状値は、令和4年度（2022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）を月に1回以上利用する」割合を算出しています。

## 【施策 5】 鉄道の利便性向上

- ・ 鉄道事業者各社では、車いすやベビーカー利用者のためのスペース等を備えた新型車両の導入や既存車両の改造、多言語での自動放送などバリアフリー化に向けた取り組みが行われています。
- ・ 移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような方にとってもより利用しやすい車内環境づくりを目指して鉄道事業者とともに協力して取り組んでいきます。
- ・ また、本町の観光イベントの充実等を図り、鉄道事業者と連携してPRを行い、広域からの集客力を高めることで、鉄道利用者の増加を促します。

## 【施策6】 タクシーの利便性向上

- ・車椅子でのタクシー利用等が容易なユニバーサルデザインタクシーの導入の取組を、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金等を活用してタクシー事業者とともに進めていきます。
- ・タクシー配車アプリ等、タクシー事業者が実施している利用促進策についても、町の広報紙やホームページで積極的な周知を行うとともに、新たな利用促進策について、タクシー事業者や近隣市町と検討します。
- ・また、妊産婦の方の不安を解消し、安心して出産を迎えることを支援することを目的として、健診の際の通院及び出産時に利用できる「出産サポートタクシー利用助成事業」を継続していきます。



ユニバーサルデザインタクシー

## 【施策7】 乗継利便性に優れた交通拠点整備

- ・公共交通相互の乗換えや市街地への利用で、安全な環境の整備が望まれる駅やバス乗降場については、新松田駅周辺整備基本計画に基づき、駅前のバス・タクシー等の乗場・転回・待機スペースの確保や駅周辺の道路整備を推進することにより、公共交通の安全で効率的な運行及び定時性の確保に資する交通空間・運行環境の実現を目指します。
- ・また、バリアフリー化を進めることにより、高齢者や障がい者、ベビーカー利用者などが安全に安心して移動できる環境づくりを進めていきます。



図 28 新松田駅周辺地域整備イメージ

## 【施策8】 駅の公共交通・観光案内情報の提供

- ・ 鉄道を利用した町外からの観光やビジネス目的の来訪者が、バスやタクシーなどの公共交通に安心して円滑に乗り換えられ、地域情報を入手しやすいように駅前広場や駅出入口付近に、公共交通の乗り場や周辺の観光施設や主要な施設の情報提供を充実させることなどについて、各種団体・民間事業者等や交通事業者との連携を図っていきます。

図 29 <シームレスな乗り換え環境のイメージ>



出典：さいたま市地域公共交通計画

【指標 2-2】 町内路線バスの年間利用者数

数値指標	データ取得方法	現況値：令和 4 年度 (2022 年度)	目標値：令和 10 年度 (2028 年度)
町内路線バスの 年間利用者数	バス事業者保有の乗降 データにより毎年計測	22.1 万人/年	23.1 万人/年

注) 町内路線バスの年間利用者数は、地域公共交通確保維持事業に位置付ける幹線補助 3 路線とフィーダー補助 1 路線の年間利用者数。

**【施策 9】 地域間幹線バス路線、地域内フィーダーバス路線の維持**

- ・新たな移動手段として A I オンデマンド交通の導入等により、狭隘道路・坂道等による移動の不便性の解消や、公共交通の空白・不便地域の解消を図ります。
- ・新松田駅を発着地として隣接自治体間を結ぶ「新松田西丹沢線」、「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曾我経由】」は、町民にとっても通勤・通学、通院等に利用され重要な路線ですが、利用者数の減少により赤字路線となっています。
- ・また、「新松田寄線」は、本町内でも住民の高齢化率が高く、車を運転できない高齢者が今後も増加すると予測されている寄地区と新松田駅を結ぶ唯一のバス路線として重要性を増していますが、バス利用者数は減少傾向にあり、バス事業者の努力だけでは運行が難しい状況となっています。
- ・事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統である「新松田西丹沢線」、「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曾我経由】」の 3 路線は地域間幹線系統と位置づけ、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持するものとします。
- ・フィーダー補助に位置付けた新松田寄線についても、事業者や町の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持します。
- ・また、これら以外のバス路線については、公共交通を利用した周辺市町への移動手段の確保のため、沿線関係市町と連携し、バス路線維持に向けた協議・調整を図っていきます。

表 10 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
新松田西丹沢線	新松田駅	谷峨駅	西丹沢ビクターセンター	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田小田原線	新松田駅	第一生命・西大友	小田原駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田小田原線	新松田駅	下曽我	小田原駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田寄線	新松田駅	田代向	寄	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助



図 30 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

【指標 2-3】 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：令和 4 年度（2022 年度時点）	目標：令和 10 年度（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 650,000 人以上（累計）

【施策 10】 A I オンデマンド交通システムの広報・周知

- ・ 地域の新たな公共交通システムとなる A I オンデマンド交通システムの利用方法等について、町広報紙やホームページ等により、積極的な P R 展開を行います。
- ・ 地域住民を対象にした利用方法の説明会等を開催し、A I オンデマンド交通の利用を促進します。
- ・ 誰にでもわかりやすい利用方法のパンフレット等を作成し、全世帯に配布するとともに、駅や公共施設等の公共の場にポスターやパンフレットを設置する等、町民への P R 活動を実施します。

【A I オンデマンド交通】

A I オンデマンド交通とは、A I（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。国土交通省では、A I オンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行ルート検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援しています。



出典：国土交通省 HP

図 31 A I オンデマンド交通の概要

### 【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。
- 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、AI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】 AIオンデマンド交通の会員数

##### ■指標の現状と目標値

現状：令和4年度（2022年度時点）	➔	目標：令和10年度（2028年度）
AIオンデマンド交通 会員数 0会員（世帯）		AIオンデマンド交通 会員数 4,400会員以上（世帯）

### 【施策11】 AIオンデマンド交通実証実験

- ・ 令和5年度（2023年度）より、AIオンデマンド交通の実証実験を開始しました。
- ・ AIオンデマンド交通実証実験の取組としては、町から、一般社団法人ASHIGARA ON DEMANDへ実証実験の実施の事業委託を行い、同社団法人より、町内の3社の交通事業者へ運行委託を行うスキームとしています。

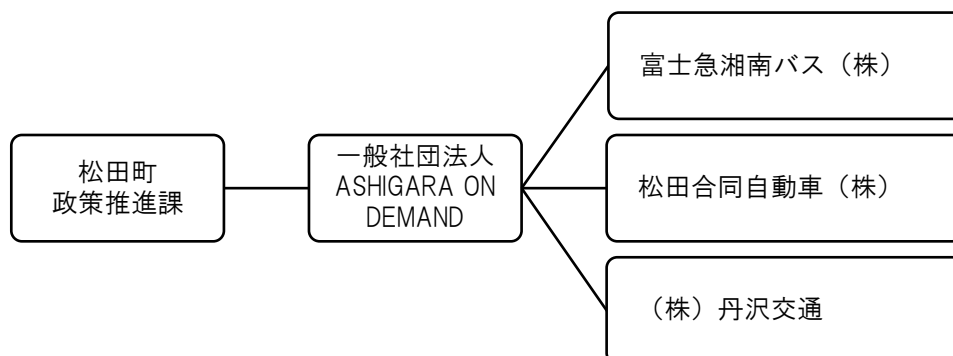




表 11 運行計画

実施期間	令和 5 年（2023 年）10 月 1 日～令和 8 年（2026 年）9 月 30 日
運行開始日	令和 5 年（2023 年）10 月 23 日
運行形態	富士急湘南バス、丹沢交通 > 道路運送法第 4 条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業 （道路運送法施行規則第 3 条の 3 の区域運行） 松田合同自動車 > 道路運送法第 21 条による乗合輸送許可（区域運行）
運行経路	利用者の予約に基づきオンデマンド配車システムにより自動生成された経路を運行
運行区域	松田町全域及び大井町の一部区域
ミーティングポイント （乗降地点）	町内 215 箇所程度 大井町 31 箇所程度 ※上記以外の場所では乗降りできない。
運行日	運休日を除く毎日 運休日：年末年始（12/29～1/3） ※その他、災害時などやむを得ない理由のある日は運行中止
運行時間帯	午前 6 時 30 分～午後 10 時 00 分
運行車両	ワンボックス車両（乗車定員 8 名（運転手のぞく））4 台 ※時間帯により運行台数は変動 ※車両総重量 5t 以下であって乗車定員 23 人以下の自動車につき、 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」における移動等円滑化基準の適用除外がされた自動車を導入。
対象者	制限を設けない
予約方法	電話、LINE または専用アプリにて、事前予約。 * 予約・取消の受付は、乗車日の 7 日前から乗車直前まで可能。 ○電話予約 （専用電話 0120-303-062）午前 9 時 00 分～午後 5 時 00 分 ○LINE ミニアプリ：「のるーと足柄」（10 月上旬から利用可能） ○専用アプリ：「のるーと」
運賃	料金表のとおり

表 12 料金表

料金体系	対象者	使用回数	金額（税込）	【参考】 一日あたりの 料金に換算すると
会員制 定期券 (月額)	同一世帯員全員	無制限	1ヶ月／ 6,000円	200円
			3ヶ月／17,100円	
			6ヶ月／32,400円	
	1名（小学生以上）	無制限	1ヶ月／ 4,500円	150円
			3ヶ月／12,825円	
			6ヶ月／24,300円	
	1名（小学生以上）	30回	1ヶ月／ 3,000円	100円
			3ヶ月／ 8,550円	
			6ヶ月／16,200円	
	1名（65歳以上）	無制限	1ヶ月／ 3,000円	100円
			3ヶ月／ 8,550円	
			6ヶ月／16,200円	
非会員制 乗車券	非会員（大人）	1回 (片道)	300円	
	非会員（小学生）	1回 (片道)	100円	
	非会員（未就学児）	1回 (片道)	0円	
	障がい者	1回 (片道)	100円	
	介護者 (障がい者1名につき1人まで)	1回 (片道)	100円	

※会員制定期券払い戻しについて

会員は随時退会可能なものとし、退会時に保有しているパスポートの有効期限が1か月以上残っている場合、月割りしたうえで手数料を差し引いた金額を払い戻します。

○乗降地点 マップ（松田地区、大井町の一部）

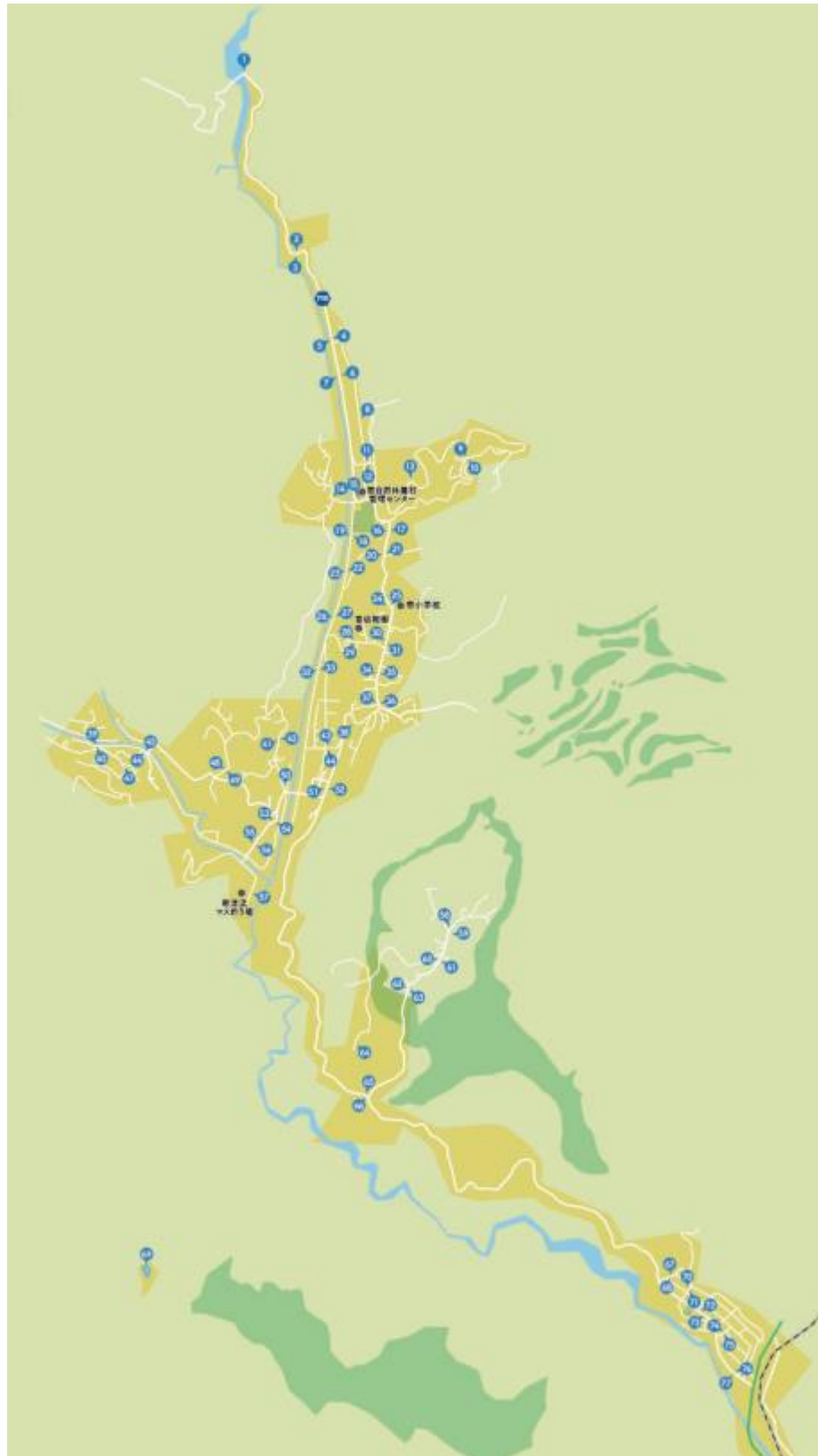


図 32 乗降地点 マップ（松田地区、大井町の一部：その 1）

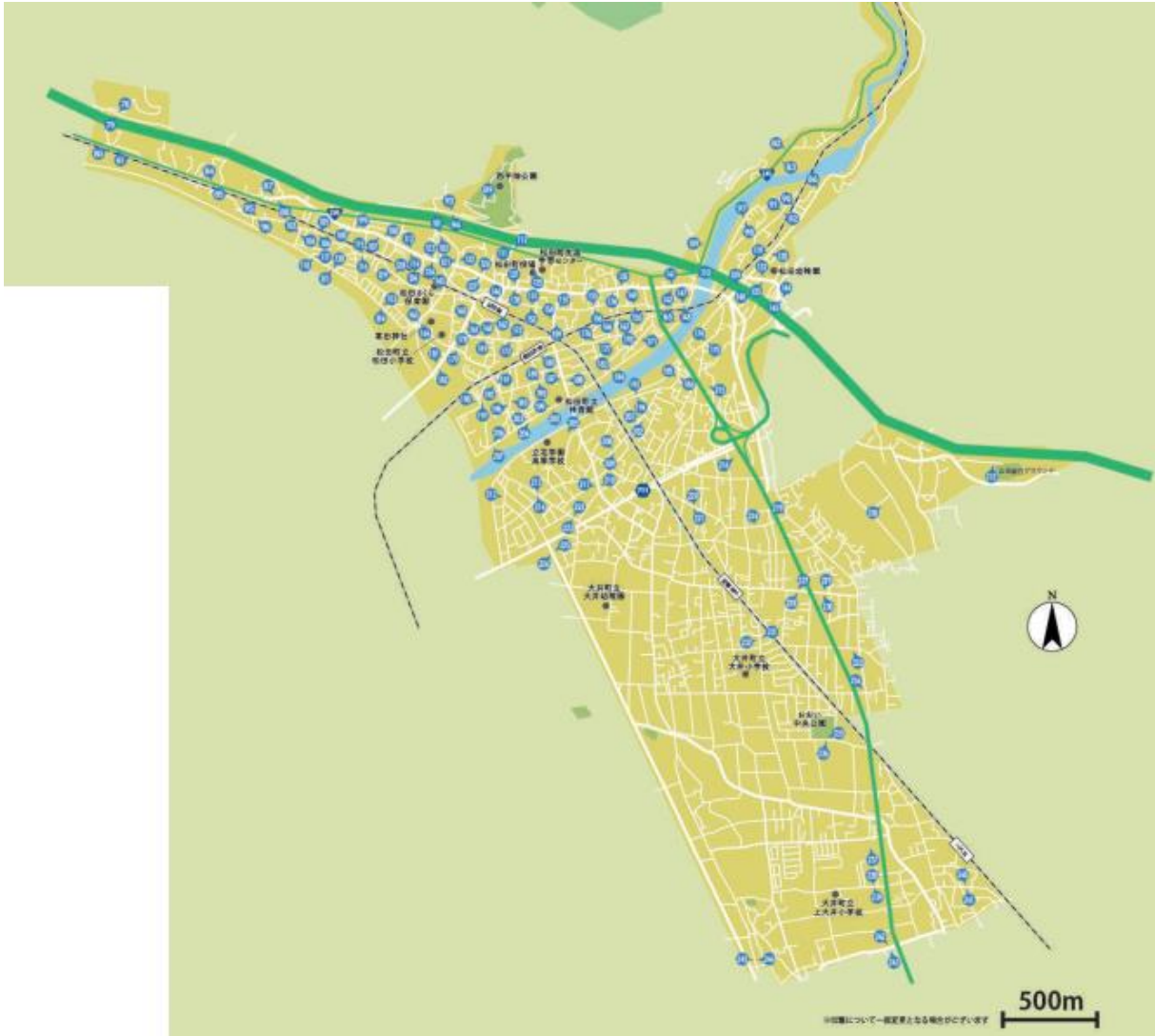


図 33 乗降地点 マップ（松田地区、大井町の一部：その 2）

【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：令和 4 年度（2022 年度時点）	➔	目標：令和 10 年度（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 14,934 千円（令和 5 年度予算）以下 とする

※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。

【指標 3-3】 町内路線バスの収支率

数値指標	データ取得方法	現況値：令和 4 年度 (2022 年度)	目標値：令和 10 年度 (2028 年度)
町内路線バスの収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	83.4%	86.0%

注) 町内路線バスの収支率は、地域公共交通確保維持事業に位置付ける幹線補助 3 路線とフィーダー補助 1 路線の収支率。

**【施策 12】 バス・タクシー乗務員の確保・育成**

- ・全国的にバスやタクシーの乗務員不足問題が深刻化しており、町内を運行するバス・タクシー事業者においても乗務員確保に苦慮している状況にあります。本町の生活交通を支える公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー乗務員の確保が必要です。
- ・事業者による乗務員の積極的な募集・育成とともに、乗務員を確保するためのさらなる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介する等、乗務員の増加につながる取組みの検討を図ります。

**【施策 13】 交通弱者へのバス定期券等の助成**

- ・学生や高齢者等の交通弱者に対する支援として、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）及び高齢者等移動手段確保助成金について、必要な措置を図っていきます。

### 4-3 施策事業の実施スケジュール

表 13 施策事業の実施スケジュール

施策事業	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
【施策1】 路線バスのバリアフリー化の推進	調査・検討・実施				
【施策2】 快適なバス待合空間の整備	調査・検討・実施				
【施策3】 広域バスマップの充実	実施（適宜見直し）				
【施策4】 地域・企業・学校等と連携したモビリティマ ネジメント	調査・検討・実施				
【施策5】 鉄道の利便性向上	調査・検討・実施				
【施策6】 タクシーの利便性向上	調査・検討・実施				
【施策7】 乗継利便性に優れた交通拠点整備	調査・検討（新松田駅周辺 整備基本計画との連携）			実施	
【施策8】 駅の公共交通・観光案内情報の提供	調査・検討・実施				
【施策9】 地域間幹線バス路線、地域内フィーダーバス 路線の維持	検討・実施（適宜見直し）				
【施策10】 A I オンデマンド交通システムの広報・周知	実施（継続して適宜実施）				
【施策11】 A I オンデマンド交通実証実験	実証実験 評価・検証見直し			本格運行	
【施策12】 バス・タクシー乗務員の確保・育成	調査・検討・実施				
【施策13】 交通弱者へのバス定期券等の助成	検討・実施（適宜見直し）				

## 第5章 計画達成のための評価

### 5-1 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨、及び交通政策基本法第6条（連携等による施策の推進）にのっとり、「住民」、「事業者」、「町」それぞれが、果たすべき役割を十分に理解・認識し、協働・連携により、取組む必要があります。

それぞれの役割分担を明確にし、将来にわたって持続できる公共交通の実現に向けて、新たな交通体系を構築していくものとします。

### 5-2 計画の進行管理

本計画の効率的・効果的な展開に向けて、以下の方針のもとに計画推進のマネジメントを実施していくものとします。

- 計画期間は、令和6（2024）年度～令和10（2028）年度までの5年間としますが、各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、成果指標（目標値）の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。
- 計画の見直しを行う際は、まちづくりへの対応等の行政の視点や効率性等の事業者からみた視点のみならず、通勤・通学者、高齢者、障がい者等、公共交通の主要な利用主体のニーズへの対応状況も確認することにより、新たな目標設定も含めてより実効性のある施策展開を図ります。
- 計画の推進にあたっては、PDCAサイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、松田町地域公共交通会議において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとします。
- 計画推進のマネジメントは、松田町地域公共交通会議が主体となって実施しますが、公共交通等に関わる関係者（市民、交通事業者、行政、関係機関など）が施策実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながら、国の補助制度等も活用し、十分に連携を図り、取り組んでいくこととします。
- 地域公共交通会議においては、生活手段となる公共交通ネットワークの維持に必要な施策について議論を進めるとともに、官民連携で取り組む対策を検討し、提言することを目指します。

<地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ>

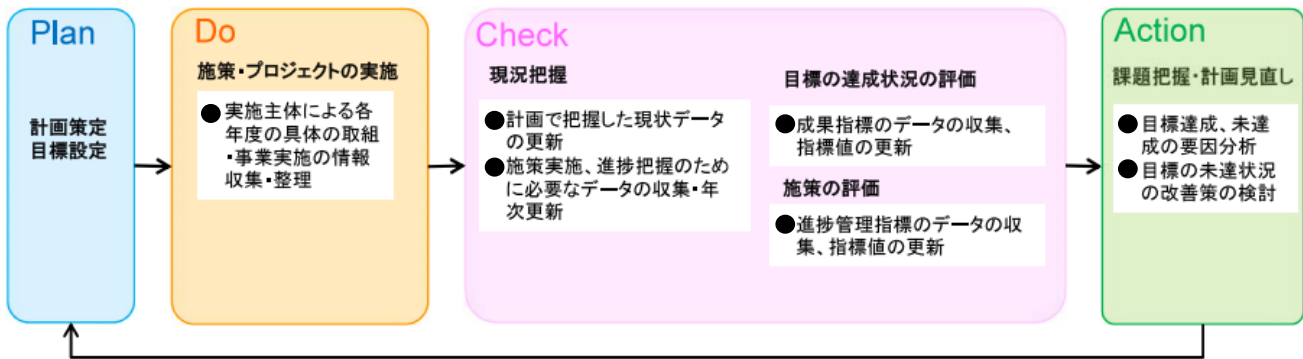


図 34 地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ

表 14 各指標の目標値

目標	数値指標	データ取得方法	現況値 (2022 年度)	目標値 (2028 年度)
誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	公共交通が不便と感じる割合	町民アンケート調査により計測	32.9%	10.0%以下
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	公共交通を月に1回以上利用する割合	町民アンケート調査により計測	57.0%	90.0%以上
	町内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	22.1 万人/年	23.1 万人/年
	A I オンデマンド交通の利用者数	交通事業者の乗降データにより毎年計測	0 人	累計 650,000 人以上
地域全体で支える持続可能な公共交通網の構築	A I オンデマンド交通の会員数	交通事業者の乗降データにより毎年計測	0 会員 (世帯)	4,400 会員 (世帯)
	公共交通維持対策に係る財政負担	普通会計決算より毎年整理	14,934 千円 (令和5年度予算)	14,934 千円 (令和5年度予算) 以下とする
	町内路線バスの収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	83.4%	86.0%



---

## 參考資料編

## 参考資料1 町民アンケート調査結果（一部抜粋）

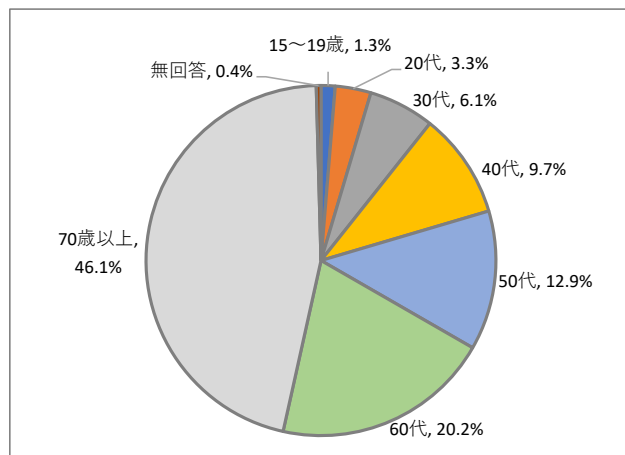
### 【アンケート調査の概要】

調査の目的	本調査は地域公共交通に対する町民の意識及び現在の公共交通が抱える問題点等を把握することにより、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための計画策定に向けて基礎的資料の地域公共交通計画の策定に資することを目的して行った。
調査の方法	郵送配布・回収
調査対象者	町内在住 15 歳以上の町民 2,500 名（無作為抽出）
調査期間	令和 4 年 8 月下旬～9 月中旬
アンケート回収結果	調査票配布数：2,500 件 回収数：1,150 件（回収率：46.0%）

### 1. 回答者の属性

#### (1) 年齢

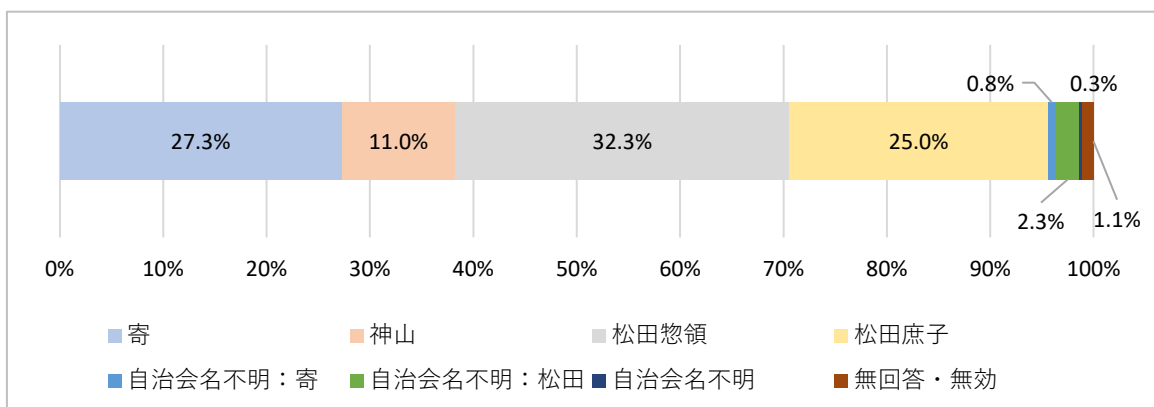
回答者の年齢は、70 歳以上が 46.1% を占め、次いで 60 代が 20.2%、50 代が 12.9% の順で多く、年齢層の高い回答者の割合が多くなっている。



図参-1 年齢別回答者数

#### (2) 居住地域

回答者の居住する自治会を 4 地域に分類して整理すると、松田惣領が 32.3% で最も多く、次いで寄地域が 27.3%、松田庶子地域が 25.0%、神山地域が 11.0% である。

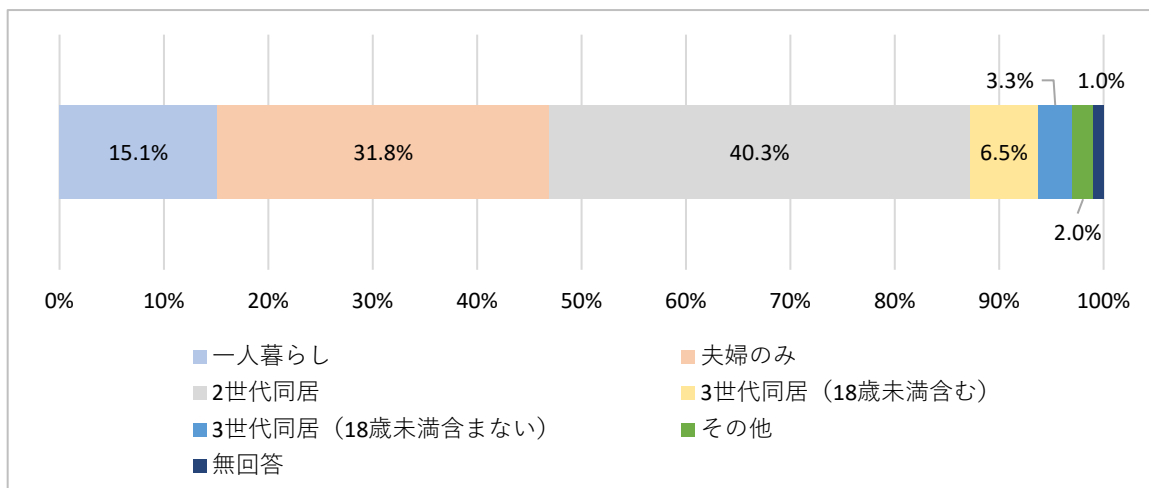


図参-2 4 地域別の回答者数

### (3) 世帯構成

回答者の世帯構成は、「2世代同居」が40.3%で最も多く、次いで「夫婦のみ」が31.8%、「一人暮らし」が15.1%、「3世代同居（18歳未満を含む）」が6.5%、「3世代同居（18歳未満を含まない）」が3.3%となっている。

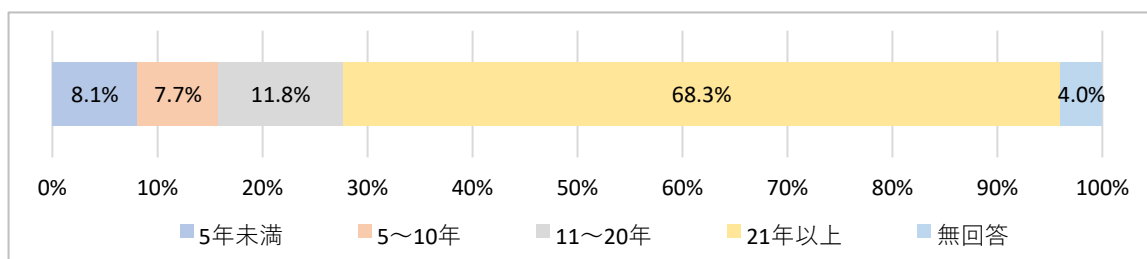
また、回答者のうち「60歳以上の一人暮らし世帯」は140世帯、「70歳以上の一人暮らし世帯」は107世帯、「60歳以上の夫婦のみの世帯」は299世帯、「70歳以上の夫婦のみ世帯」は211世帯である。



図参-3 回答者の世帯構成

### (4) 居住年数

回答者の居住年数を見ると、「21年以上」が68.3%を占めており、次いで「11～20年」が11.8%、「5年未満」が8.1%、「5～10年」が7.7%の割合となっており、居住年数11年以上が回答者全体の80.1%を占めている。



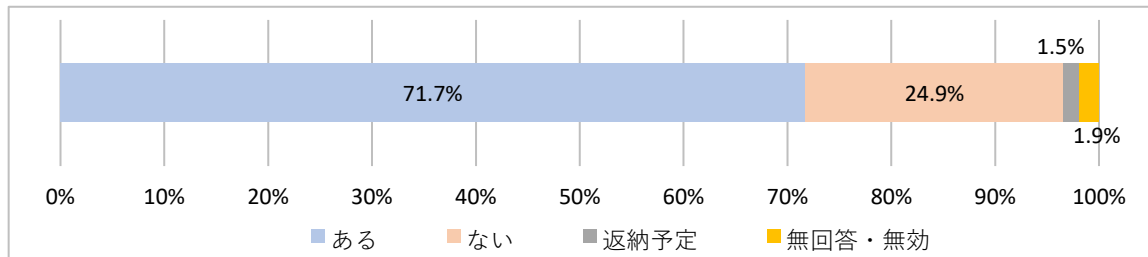
図参-4 回答者の居住年数

## 2. 回答者自身と同居する家族の自動車の利用状況

### (1) 回答者の自動車運転免許の保有状況

回答者自身について自動車運転免許の所有状況を尋ねたところ、自動車運転免許の保有率は73.2%(ある:71.7%、返納予定:1.5%)、自動車運転免許を持たない人の割合は24.9%であった。

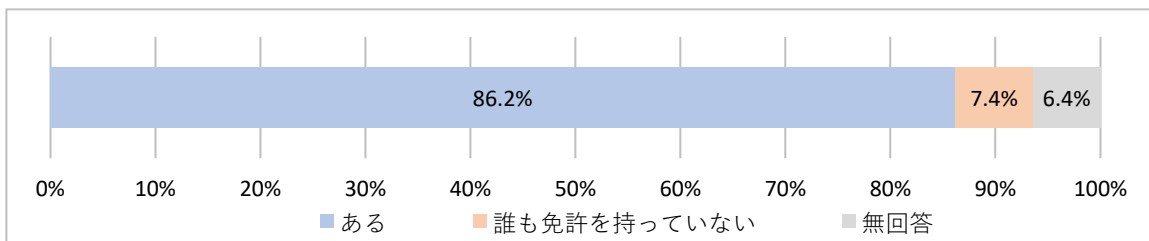
また、自動車運転免許を返納する予定であるとの回答は全体では1.5%(17人)であるが、60歳以上の免許保有者数と免許返納予定者の状況をみると、60代では回答者の1.5%(3人)が運転免許を返納する予定であり、70歳以上では4.5%(13人)が免許を返納する予定である。



図参-5 回答者自身の自動車運転免許の保有状況

### (2) 回答者世帯の自動車運転免許の保有状況

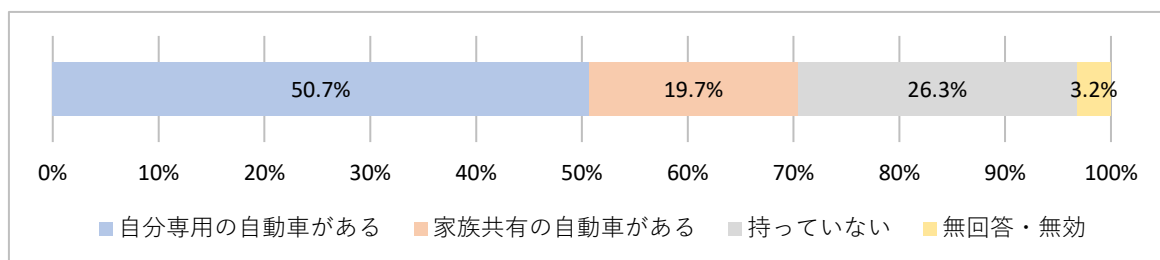
回答者の世帯について自動車運転免許の所有状況を伺ったところ、86.2%の回答者世帯では自動車運転免許を保有している家族がいる。



図参-6 回答者の世帯における自動車運転免許保有者の有無

### (3) 回答者の自動車の所有状況

回答者の自動車保有の状況をみると、「自分専用の自動車がある」との回答は50.7%、「家族共有の自動車がある」との回答は19.7%であり、回答者自身の70.4%は自動車を保有しており、26.3%は「持っていない」と回答している。



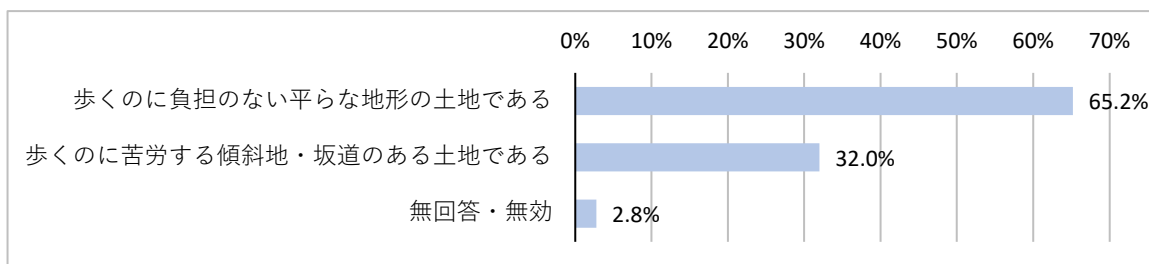
図参-7 回答者の自動車保有状況

### 3. 自宅周囲の公共交通利用環境

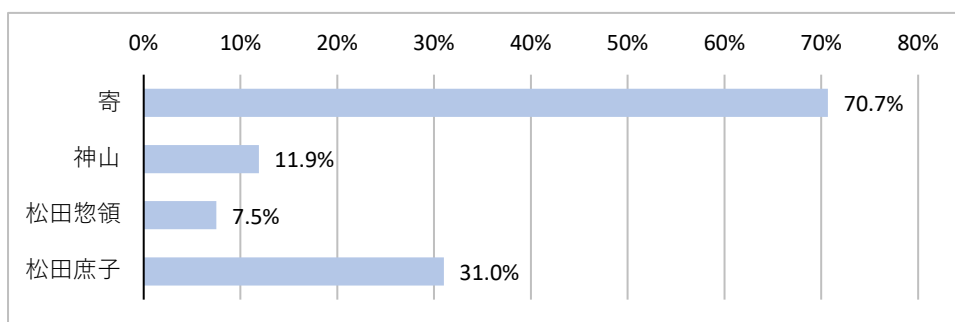
#### (1) 居住地の土地の地形

回答者の居住地の土地の地形について伺ったところ、「歩くのに苦労する傾斜地・坂道のある土地である」との回答は全体では32.0%となっている。

4地域別にみると、「歩くのに苦労する傾斜地・坂道のある土地である」との回答が多いのは、「寄地域」が70.7%で最も多く、次いで「松田庶子地域」が31.0%となっている。



図参-7 回答者の居住地の土地の形状

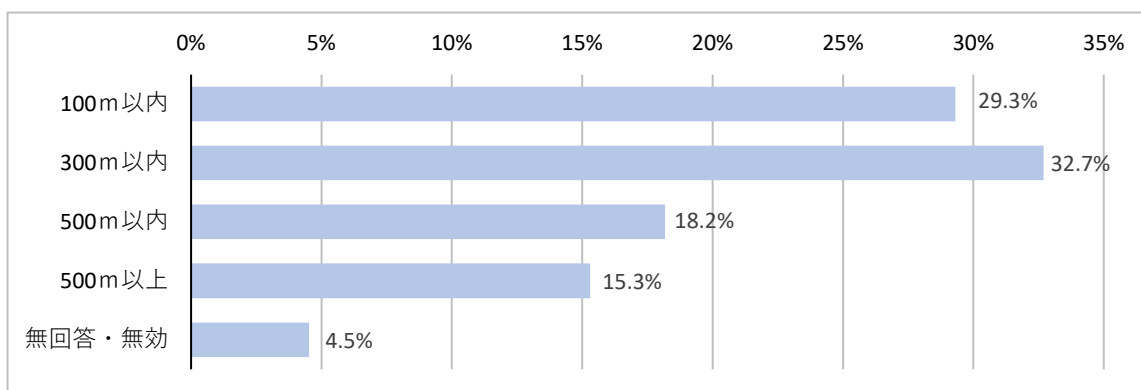


図参-8 地域別にみた「歩くのに苦労する傾斜地・坂道のある土地である」という回答

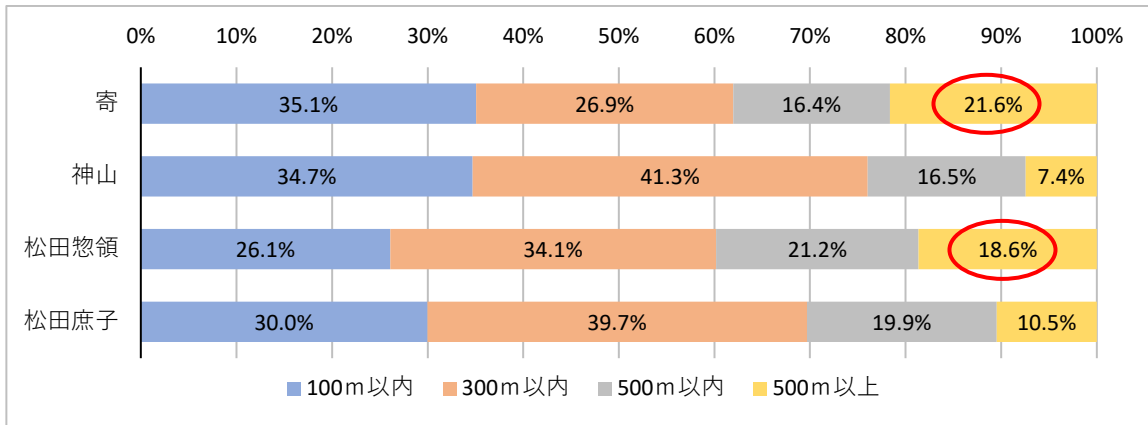
#### (2) 自宅から最寄りバス停までの距離

自宅から最寄りバス停までの距離について伺ったところ、全体では「300m以内」が32.7%で最も多く、次いで「100m以内」が29.3%、「500m以内」が18.2%の順であり、「500m以上」離れているとの回答も15.3%となっている。

地域別にみると、自宅から最寄りのバス停までの距離が「500m以上」離れているのは「寄地域」21.6%と最も多く、次いで「松田惣領地域」が18.6%となっている。また、松田惣領地域は「100m以内」という回答割合が他の地域に比べて少なくなっている。



図参-9 自宅から最寄りバス停までの距離

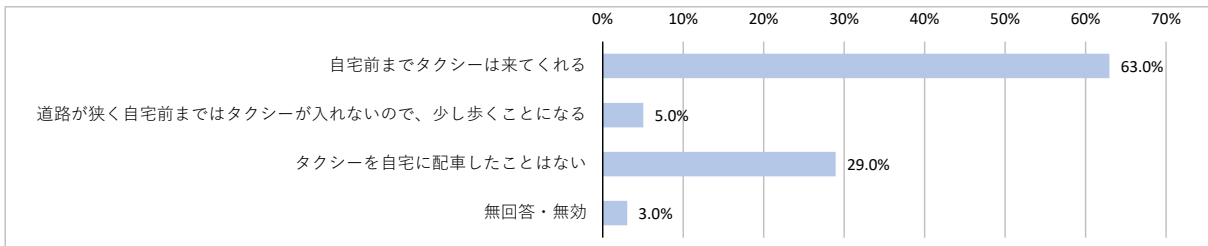


図参-10 地域別の自宅から最寄りバス停までの距離

(3) 自宅からタクシーを利用する場合、タクシーが来てくれる場所

自宅からタクシーを利用しようとした場合、タクシーがどこまで来てくれるか伺ったところ、「自宅前までタクシーは来てくれる」という回答は63.0%であったが、「道路が狭く自宅前までタクシーは入れないので、少し歩くことになる」という回答も5.0%（58人）あった。

また、「タクシーを自宅に配車したことはない」という回答が29.0%であった。

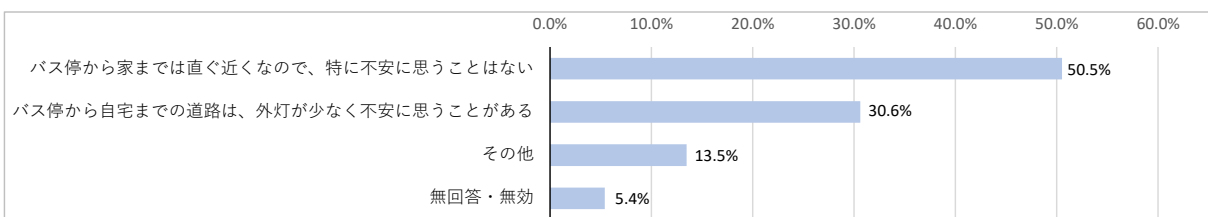


図参-11 自宅にタクシーを呼んだ時に来てくれる場所について

(4) 夜間、最寄りバス停から自宅まで歩くときに思うこと

夜間に最寄りバス停から自宅まで歩くときに思う不安について伺ったところ、全体では「特に不安に思うことはない」という回答が50.5%を占めているものの、「バス停から自宅までの道路は、外灯が少なく不安に思うことがある」という回答も30.6%となっている。

地域別にみると「寄地域」は、他の地域に比べて「バス停から自宅までの道路は、外灯が少なく不安に思うことがある」という回答が多くなっている。

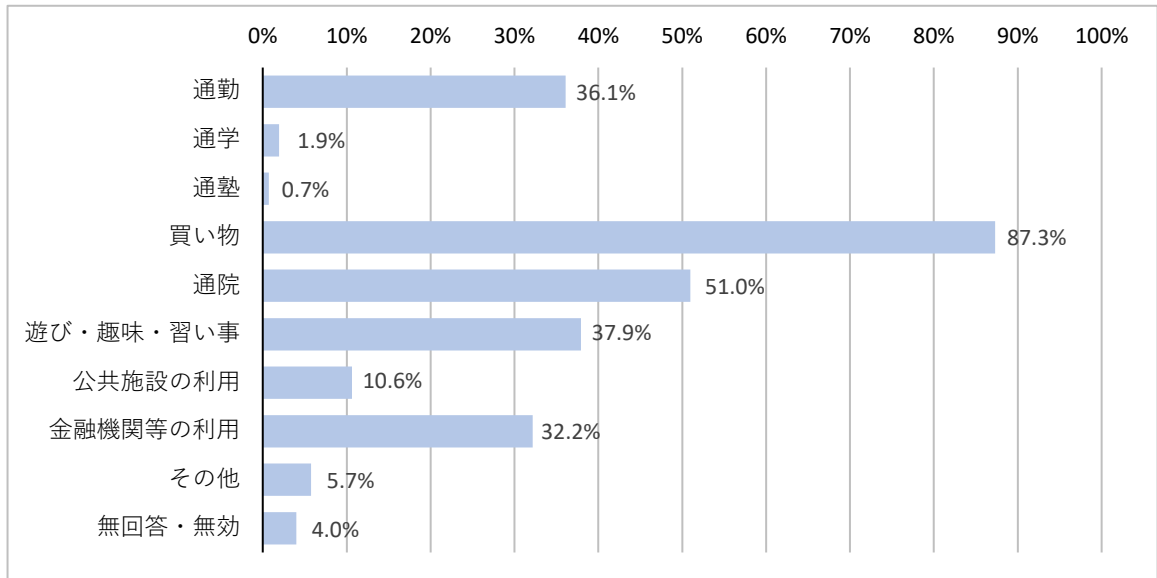


図参-12 夜間に最寄りバス停から自宅まで歩くときに思う不安について

#### 4. 日常の移動の目的、交通手段、行き先

##### (1) 移動・外出する主な目的

移動・外出する主な目的について、選択肢の中から3つまで選んで回答してもらったところ、最も多い移動・外出目的は「買い物」が87.3%であり、次いで「通院」が51.0%、「遊び・趣味・習い事」が37.9%、「通勤」が36.1%、「金融機関等の利用」が32.2%の順となっている。

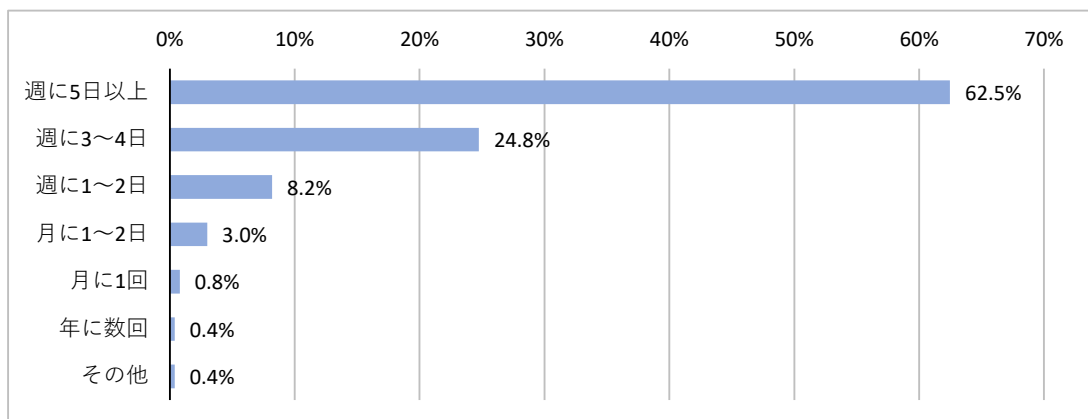


図参-13 移動・外出する主な目的（複数回答）

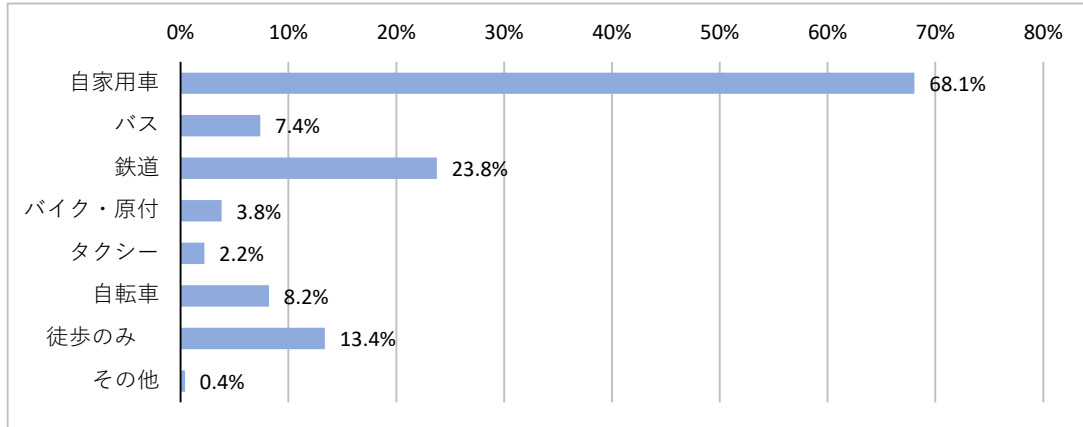
##### (2) 移動・外出する主な目的ごとの「外出頻度」、「利用交通手段」、「行き先」

###### 【通勤】（通勤されている方のみ対象）

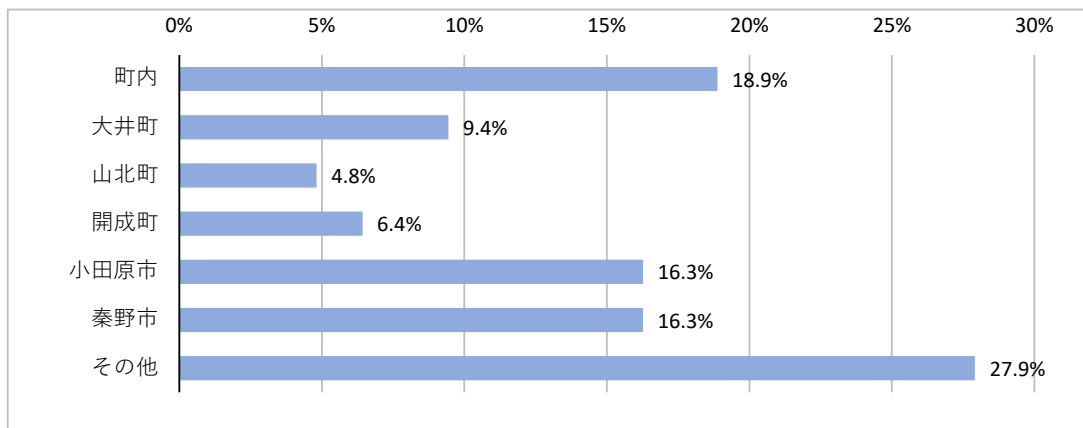
- 通勤についての回答者501名の状況を見ると、外出頻度は「週に5日以上」が62.5%で最も多く、次いで「週に3~4日」が24.8%となっている。
- 利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）は「自家用車」が68.1%を占めており、次いで「鉄道」が23.8%、「自転車」が8.2%の順であり、通勤に「バス」を利用している割合は7.4%と少なくなっている。
- 最も多い行き先では、「町内」が18.9%で最も多く、次いで、「小田原市」と「秦野市」がそれぞれ16.3%となっている。



図参-14 通勤の外出頻度



図参-15 通勤の利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）

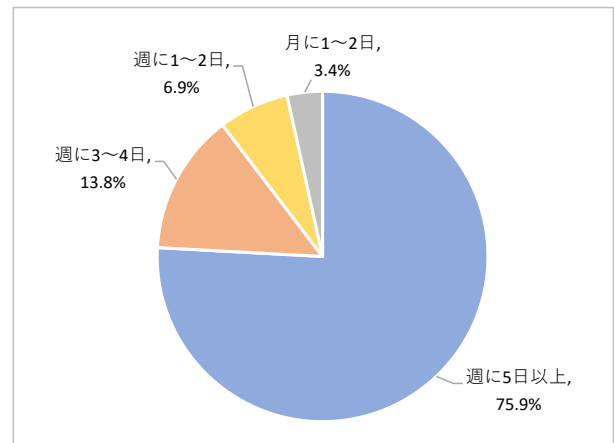


図参-16 通勤の最も多い行き先

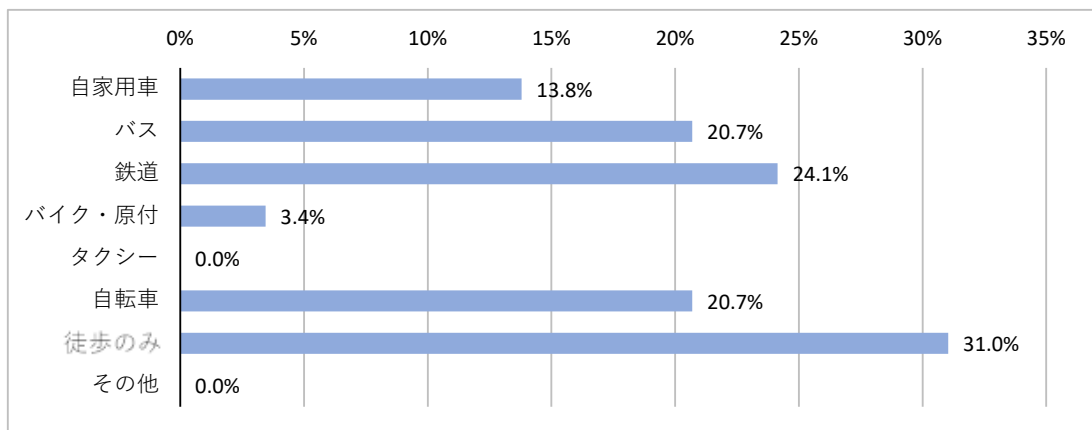


【通学】（通学されている方のみ対象）

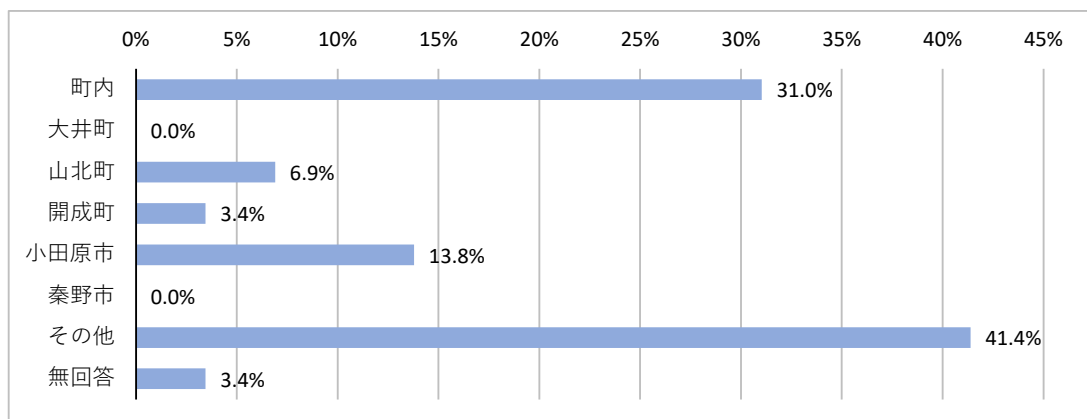
- 通学についての回答者29名の状況を見ると、外出頻度は「週に5日以上」が75.9%で最も多く、次いで「週に3~4日」が13.8%となっている。
- 利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）は「徒歩のみ」が31.0%で最も多く、次いで「鉄道」が24.1%、「バス」と「自転車」がそれぞれ20.7%、「自家用車」が13.8%となっている。
- 最も多い行き先では、「町内」が31.0%で最も多く、次いで、「小田原市」13.8%となっている。



図参-17 通学の外出頻度



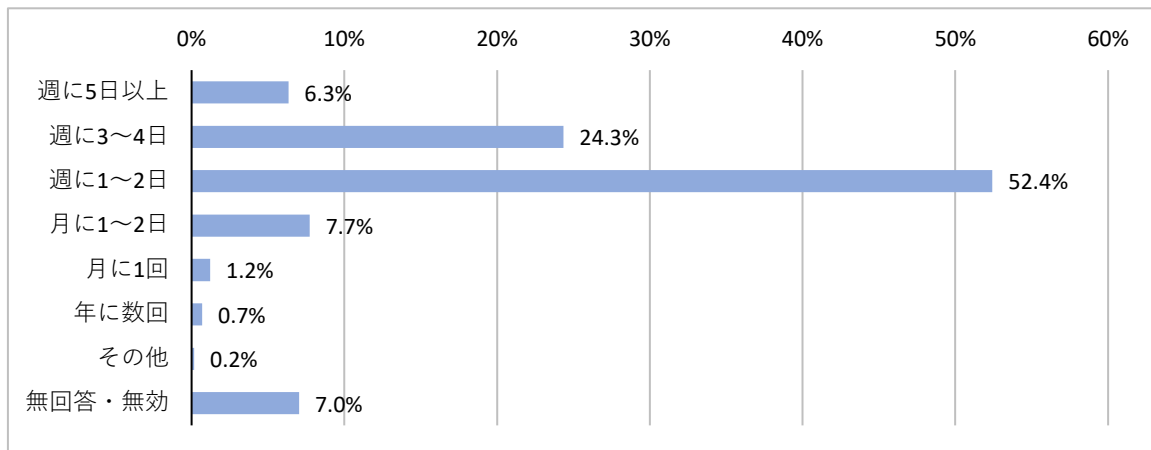
図参-18 通学の利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）



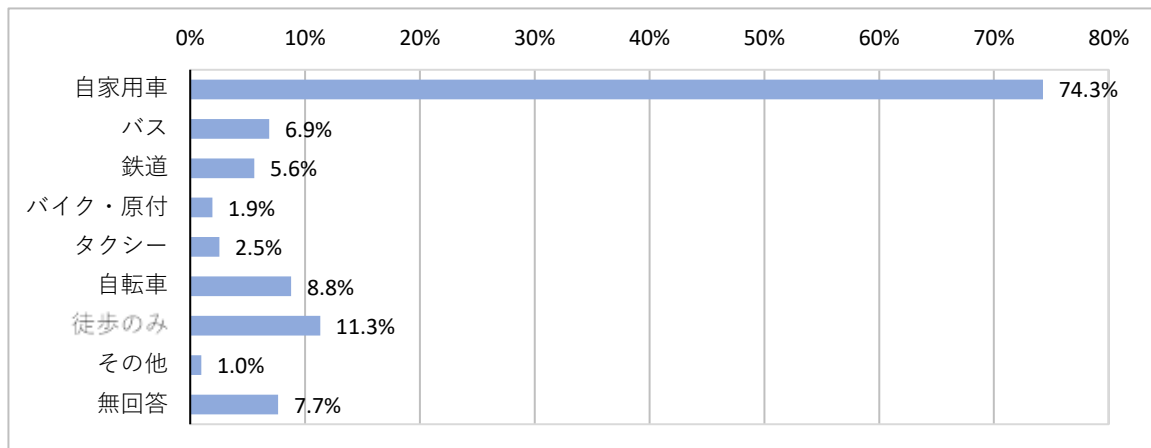
図参-19 通学の最も多い行き先

【買い物（A）】（食料品・日用品の買い物）

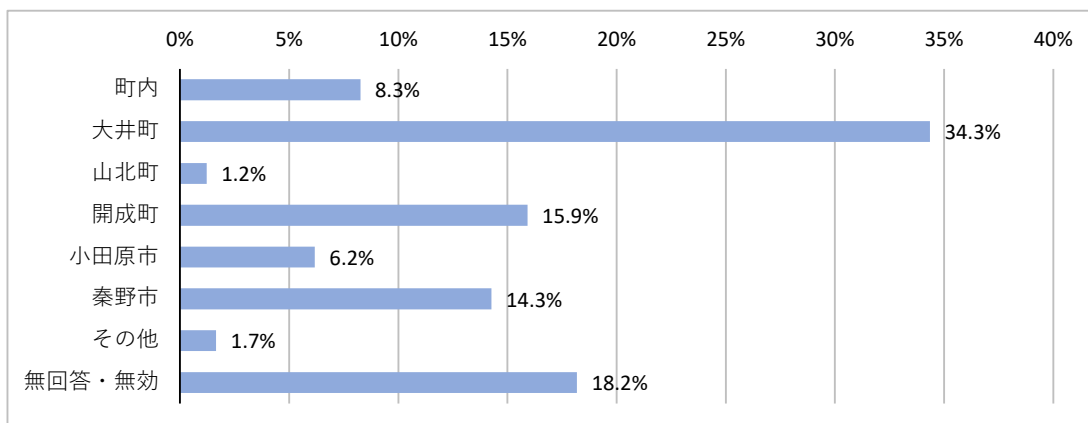
- 食料品・日用品の買い物の外出頻度は、「週に1～2日」が52.4%で最も多く、次いで「週に3～4日」が24.3%、「月に1～2回」が7.7%、「週に5日以上」が6.3%となっている。
- 利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）は「自家用車」が74.3%を占めており、次いで「徒歩のみ」が11.3%、「自転車」が8.8%の順である。
- 最も多い行き先では、「大井町」が34.3%で最も多く、次いで「開成町」が15.9%、「秦野市」が14.3%、「町内」が8.3%となっている。



図参-20 食料品・日用品の買い物頻度



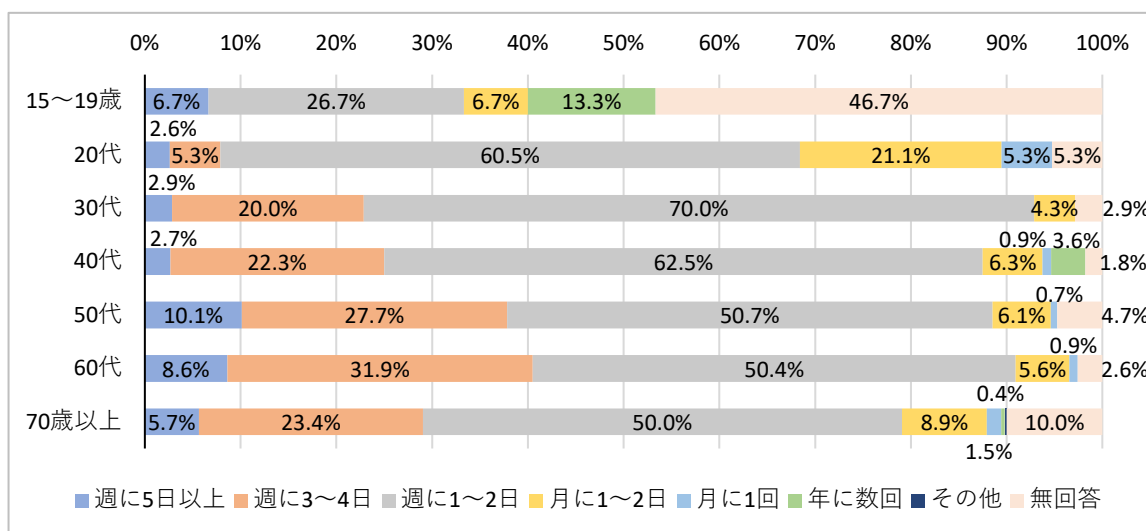
図参-21 食料品・日用品の買い物の利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）



図参-22 食料品・日用品の買い物の最も多い行き先

【買い物（A：食料品・日用品の買い物）の頻度×年齢層別】

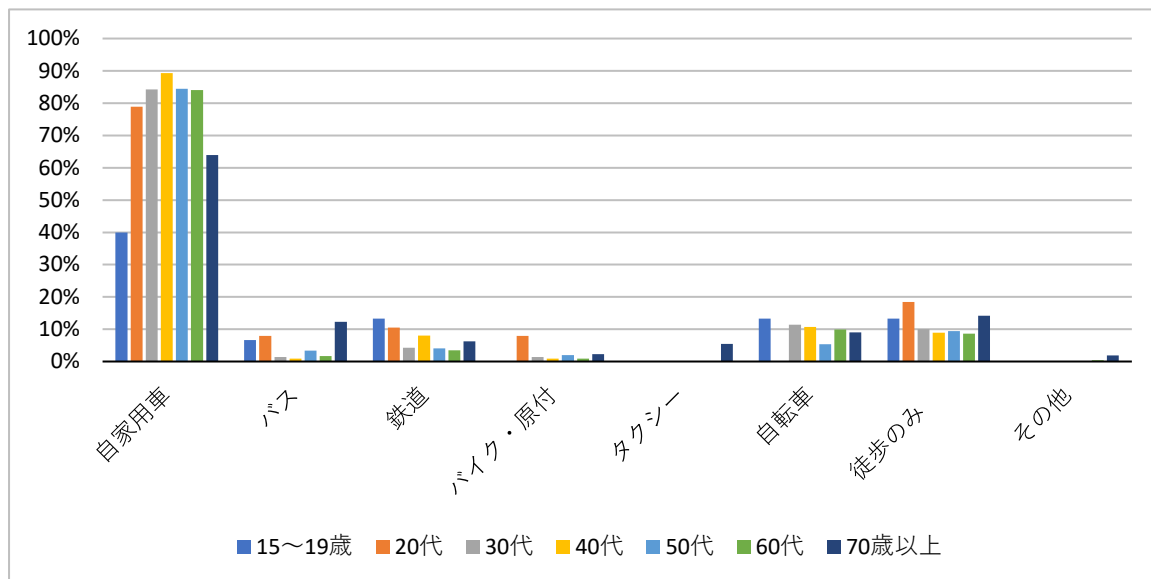
- 食料品・日用品等の買い物頻度は、各年齢層ともに「週に1～2回」の頻度が最も多く、次いで「週に3～4回」となっている。
- 年齢層別の違いをみると、20代～40代は「週に1～2回」の頻度が60%を超えており、特に30代では70%となっている。
- 50代以上は、40代以下に比べて「週に3～4回」の割合が多くなっている。
- なお、15～19歳については、サンプル数が少ないため明確に傾向を把握するには至らない結果となっている。



図参-23 買い物（A：食料品・日用品の買い物）の頻度×年齢層別

【買い物（A：食料品・日用品の買い物）の利用交通手段×年齢層別】

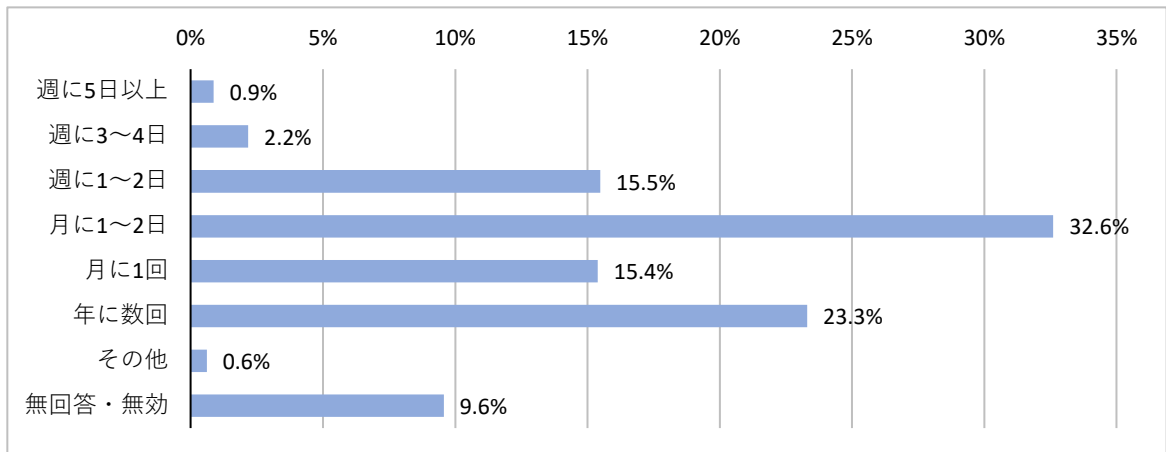
- 食料品・日用品等の買い物の際の利用交通手段は、各年齢層ともに「自家用車」の利用が最も多い。
- 年齢層別の違いをみると、30代～60代は利用交通手段の割合に大きな違いは見られない。
- 70歳以上は60代以下の年齢層に比べて「自家用車」の利用割合が少なくなり、「バス」「タクシー」の利用割合が多くなっている。これは自動車運転免許の返納等で、自家用車を運転しなくなったことなども影響しているものと考察される。



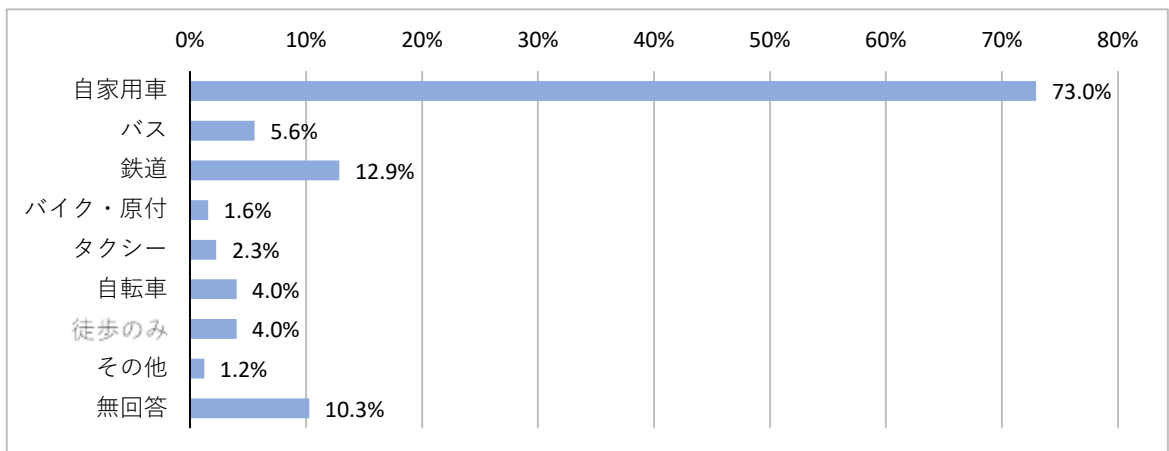
図参-24 買い物（A：食料品・日用品の買い物）の利用交通手段（複数回答）×年齢層別

【買い物（B）】（衣料品・靴・鞆・電化製品など、食料品・日用品以外の買い物）

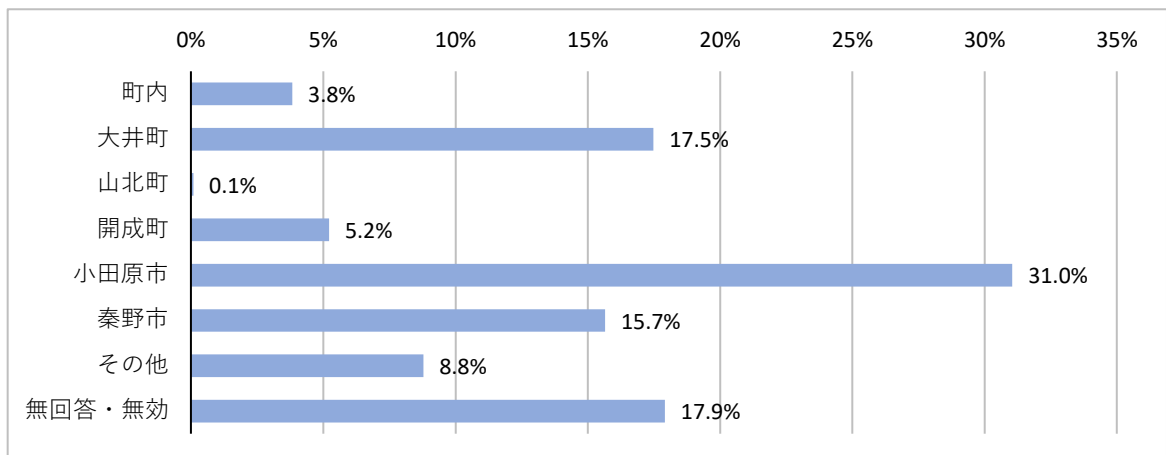
- 食料品・日用品以外の買物の外出頻度は、「週に1～2日」が32.6%で最も多く、次いで「年に数回」が23.3%、「週に1～2日」が15.5%となっている。
- 利用交通手段は「自家用車」が73.0%を占めており、これは食料品・日用品の利用交通手段とほぼ同じであるが、次いで「鉄道」が12.9%で約2倍となっているのに対し、「徒歩のみ」、「自転車」という回答は食料品・日用品に比べて約半分となっている。
- 最も多い行き先では、「小田原市」が31.0%で最も多く、次いで「大井町」が17.5%、「秦野市」が15.7%となっている。



図参-25 食料品・日用品以外の買い物頻度



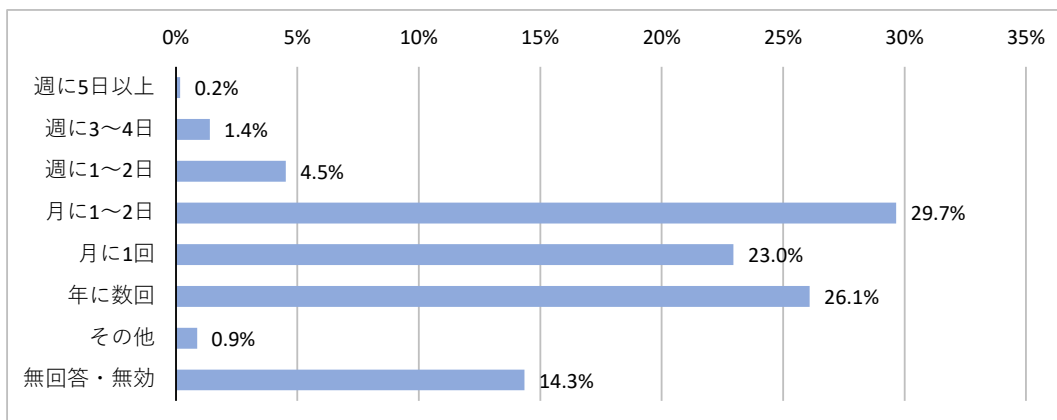
図参-26 食料品・日用品以外の買物の利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）



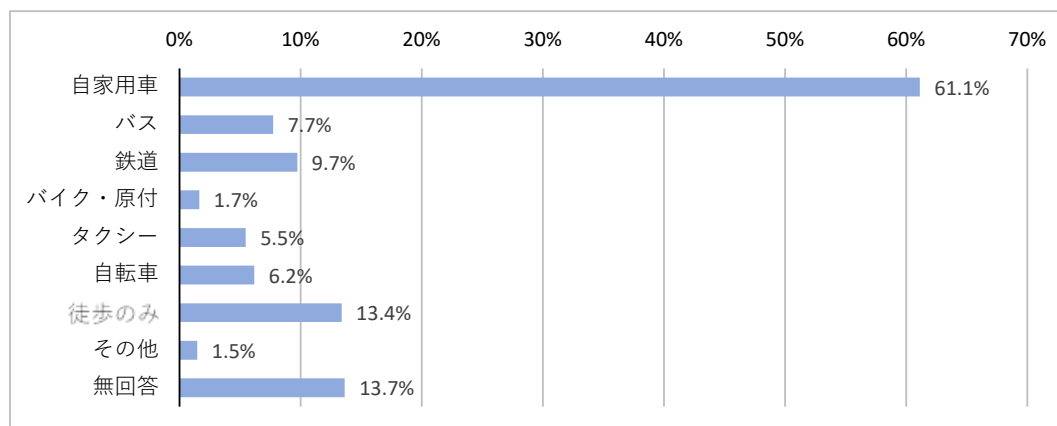
図参-27 食料品・日用品以外の買物の最も多い行き先

【通院】（病院・診療所、接骨院、マッサージ、歯科、眼科など）

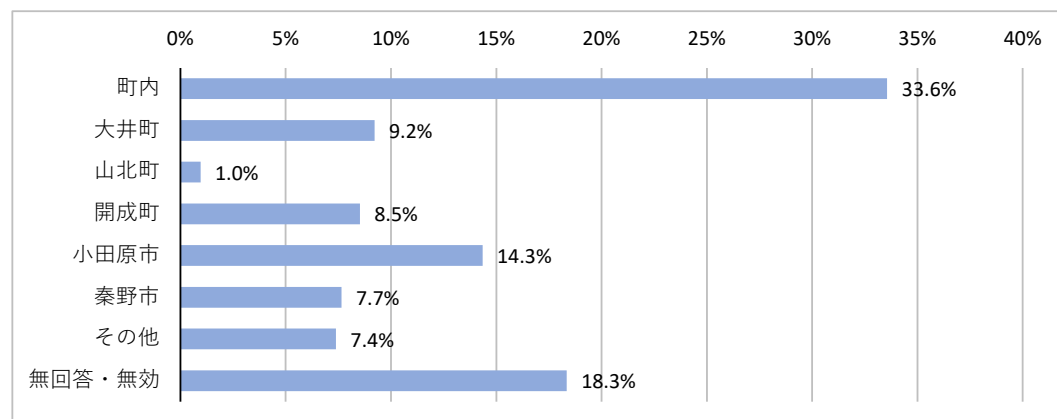
- 通院の外出頻度は、「月に1～2回」が29.7%で最も多く、次いで「年に数回」が26.1%、「月に1回」が23.0%となっている。
- 利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）は「自家用車」が61.1%を占めて最も多く、次いで「徒歩のみ」が13.4%となっている。
- 最も多い行き先では、「町内」が33.6%で最も多く、次いで「小田原市」が14.3%、「大井町」が9.2%となっている。



図参-28 通院の外出頻度



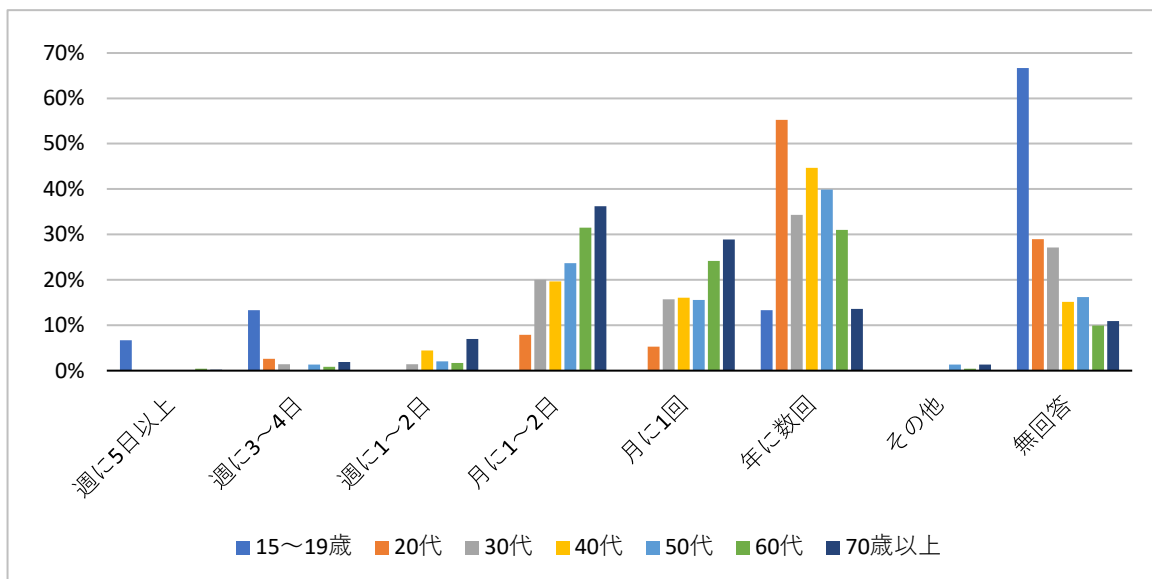
図参-29 通院の利用交通手段（複数回答：あてはまるもの全て）



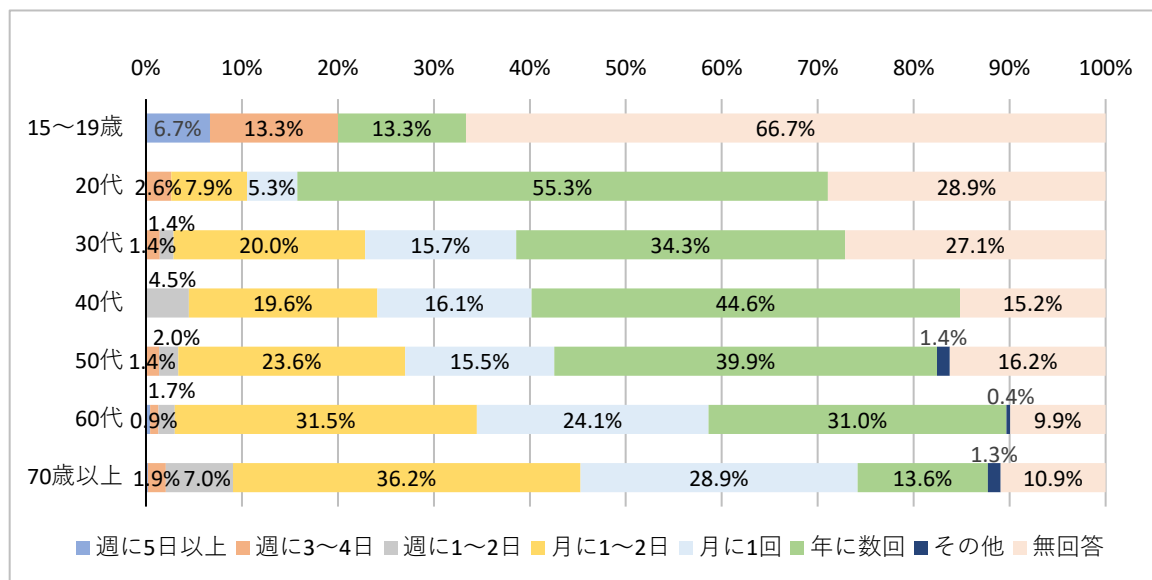
図参-30 通院の最も多い行き先

【通院の頻度×年齢層別】

- 年齢層別の通院状況の違いをみると、60代、70歳以上では「月に1～2日」、「月に1日」という回答割合が他の年齢層に比べて多くなっている。
- 30代から50代では「年に数回」という回答が34～44%となっており、20代では「年に数回」が55.3%を占めている。
- なお、15～19歳については、サンプル数が少ないため明確に傾向を把握するには至らない結果となっている。



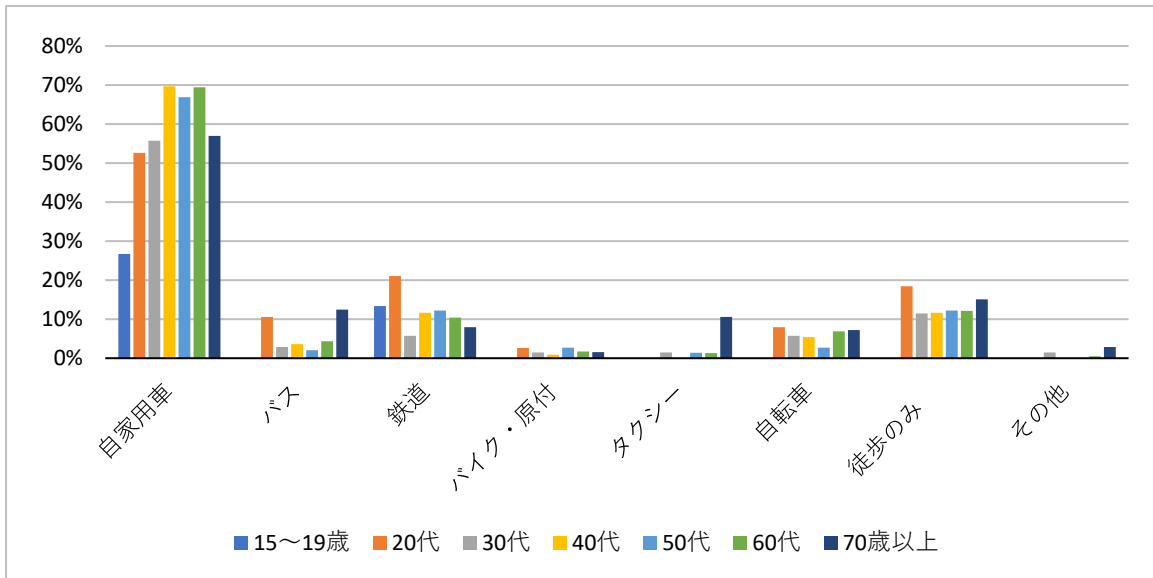
図参-31 通院の頻度×年齢層別 (その1)



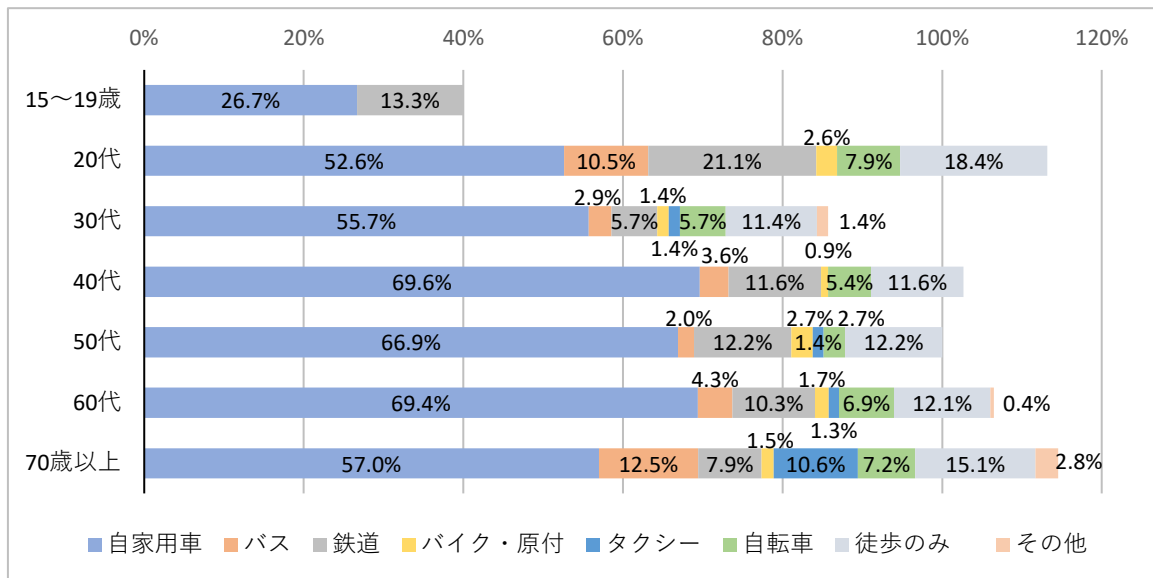
図参-32 通院の頻度×年齢層別 (その2)

【通院のための利用交通手段×年齢層別】

- 通院のための利用交通手段について年齢層別の違いをみると、70歳以上では他の年齢層に比べ「バス」(12.5%)、「タクシー」(10.6%)の利用が多くなっている。
- なお、15～19歳については、サンプル数が少ないため明確に傾向を把握するには至らない結果となっている。



図参-33 通院のための利用交通手段×年齢層別 (その1)



図参-34 通院のための利用交通手段×年齢層別 (その2)

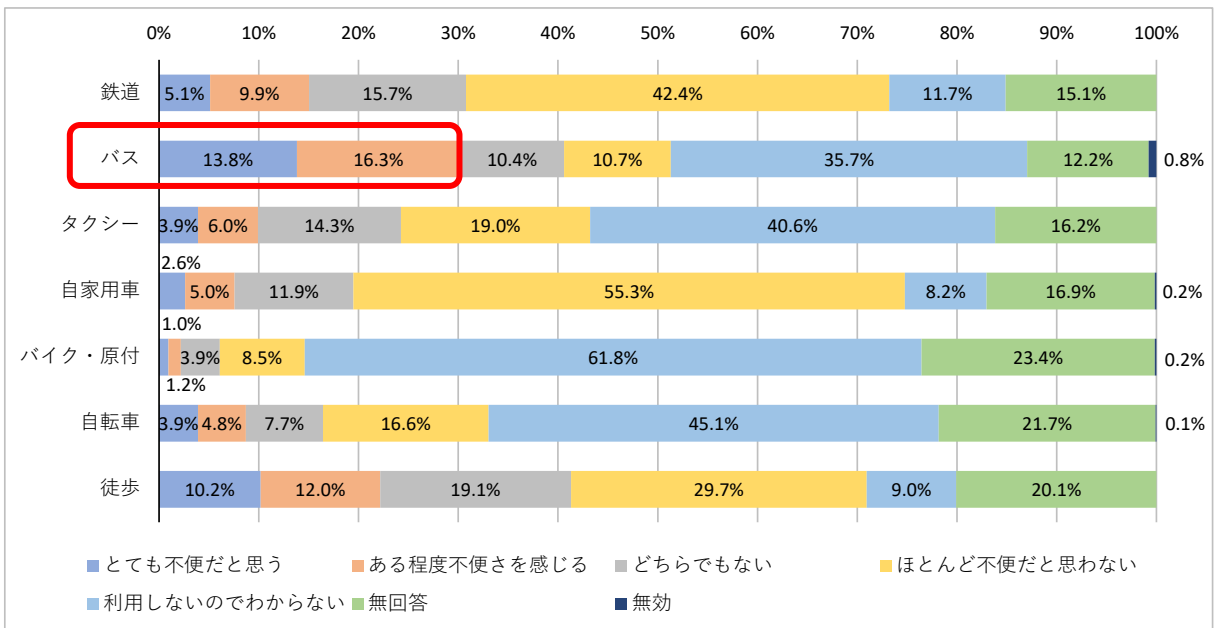


## 5. 日常の移動のしやすさ

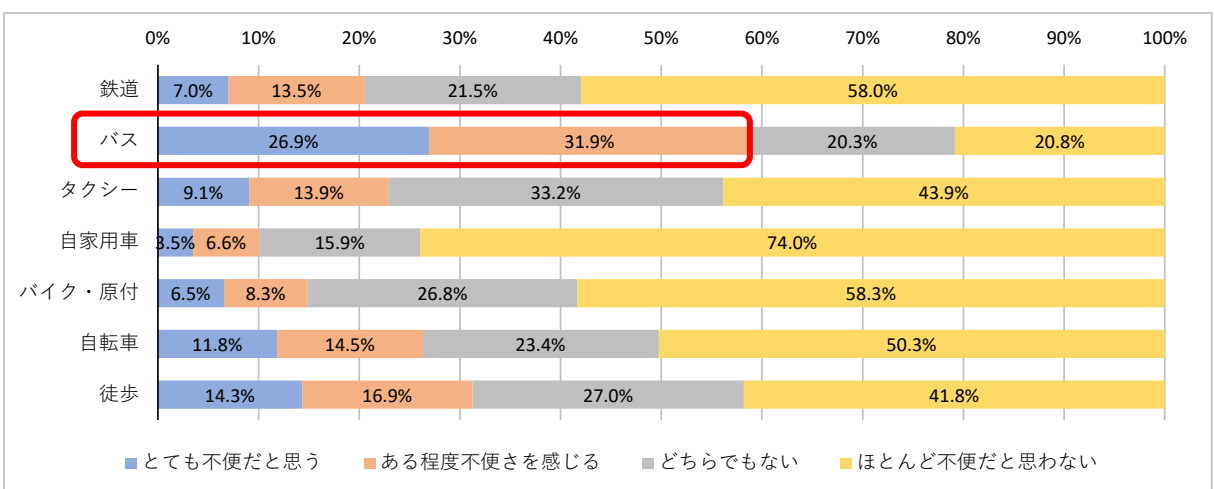
### (1) 日常の移動手段についての不便さ

日常の移動手段について、不便さを感じているかについて伺ったところ、「バス」については「とても不便だと思う」という回答が13.8%、「ある程度不便さを感じる」という回答が16.3%であり、他の移動手段と比べても不便さを感じている回答が多い。

また、利用しないのでわからない、無回答を除く状況でみると、「バス」については「とても不便だと思う」という回答が26.9%、「ある程度不便さを感じる」という回答が31.9%となっている。



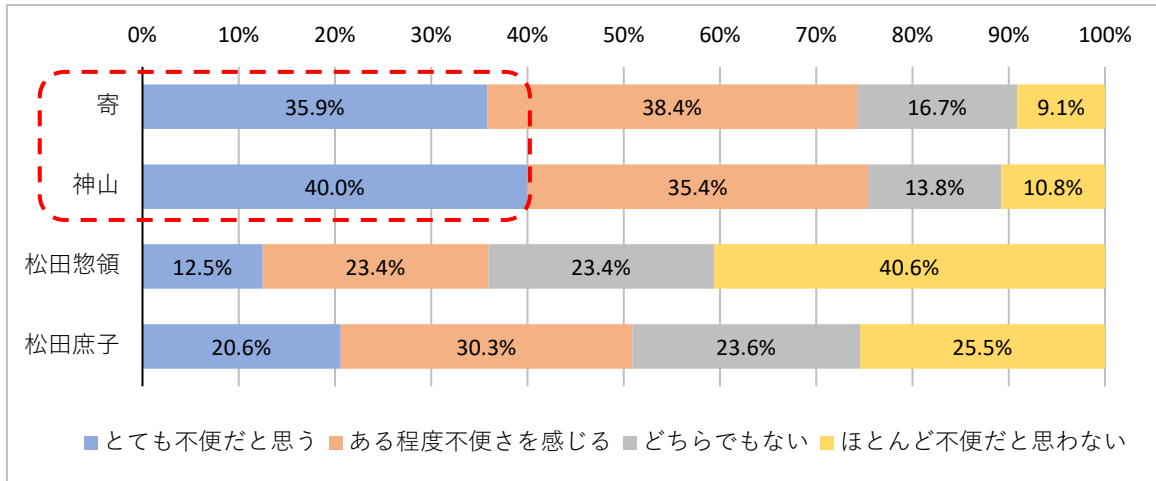
図参-35 日常の移動手段についての不便さを感じる状況（利用しないのでわからない・無回答含む）



図参-36 日常の移動手段についての不便さを感じる状況（利用しないのでわからない・無回答含めず）

【バス×地域別】

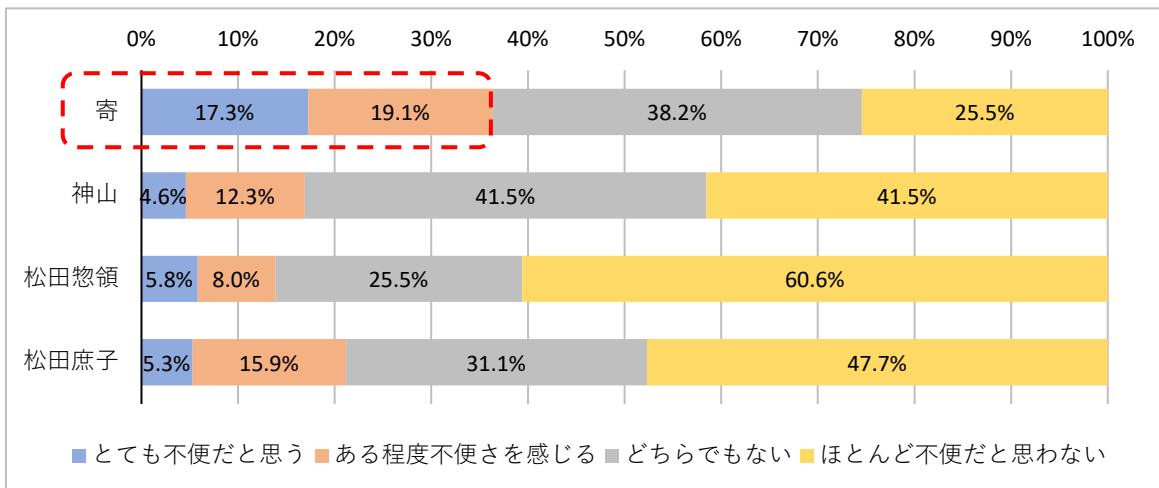
バスについて不便さを感じているかを地域別にみると、神山地域と寄地域において「とても不便だと思う」という回答が多い。



図参-37 地域別にみたバスについての不便さの状況

【タクシー×地域別】

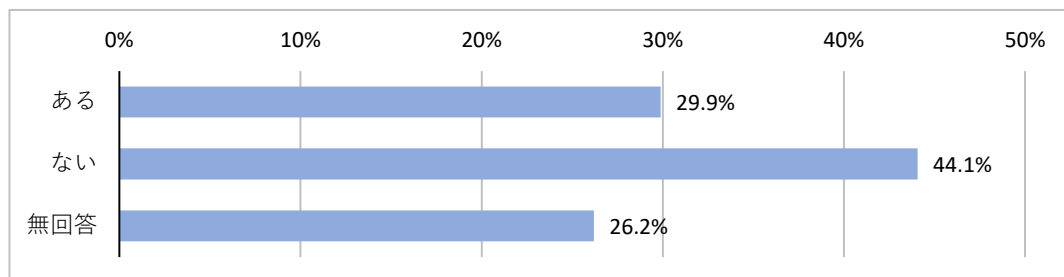
タクシーについて不便さを感じているかを地域別にみると、寄地域において「とても不便だと思う」(17.3%)、「ある程度不便さを感じる」(19.1%)という回答が多い。



図参-38 地域別にみたタクシーについての不便さの状況

(2) 日常の移動に不便を感じて、外出をあきらめたことの有無

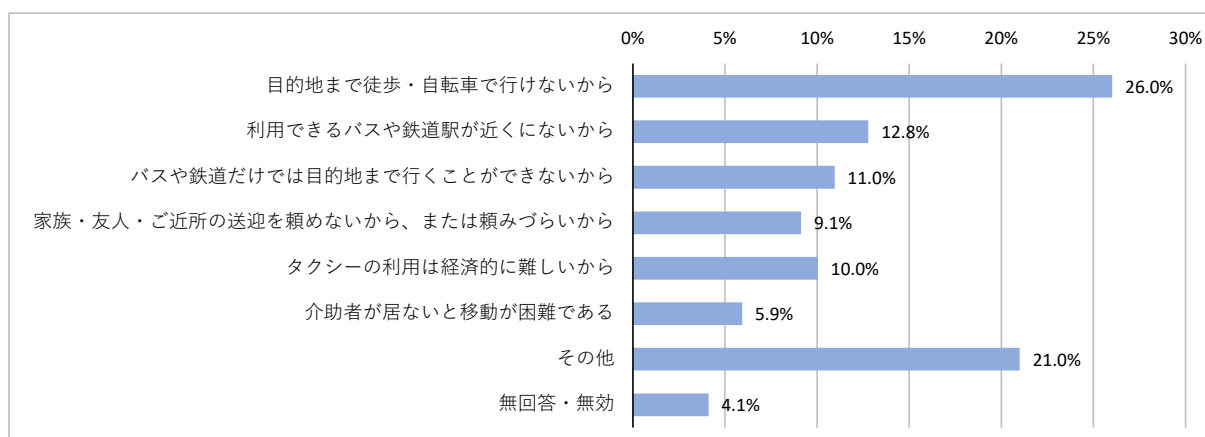
前記(1)の日常の移動手段7項目について、1つでも「とても不便だと思う」、「ある程度不便さを感じる」と回答された733人の回答者を対象に、日常の移動手段について不便さを感じて外出をあきらめたことの有無について伺ったところ、「外出をあきらめたことがある」が29.9%(219人)、「外出をあきらめたことはない」が44.1%(323人)となっている。



図参-39 日常の移動手段について不便さを感じて外出をあきらめたことの有無

(3) 日常の移動に不便を感じて、外出をあきらめている理由

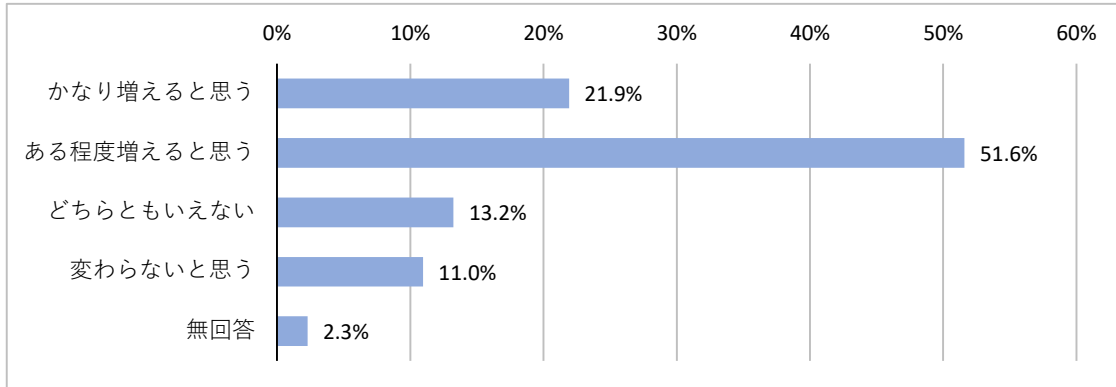
上記(2)の回答で、「外出をあきらめたことがある」と回答された219名の方に、外出をあきらめている理由を伺ったところ、「目的地まで徒歩・自転車で行けないから」が26.0%で最も多く、次いで「利用できるバスや鉄道駅が近くにないから」が12.8%、「バスや鉄道だけでは目的地まで行くことができないから」が11.0%となっている。



図参-40 日常の移動に不便を感じて、外出をあきらめている理由

(4) 現在感じられている移動の不便さが解消されたら、外出する機会は増えると思うか

前記(2)の回答で、「外出をあきらめたことがある」と回答された219名の方に、現在感じられている移動の不便さが解消されたら、外出する機会は増えると思うかを伺ったところ、約半数の51.6%は「ある程度増えると思う」と回答しており、「かなり増えると思う」という回答も21.9%となっている。



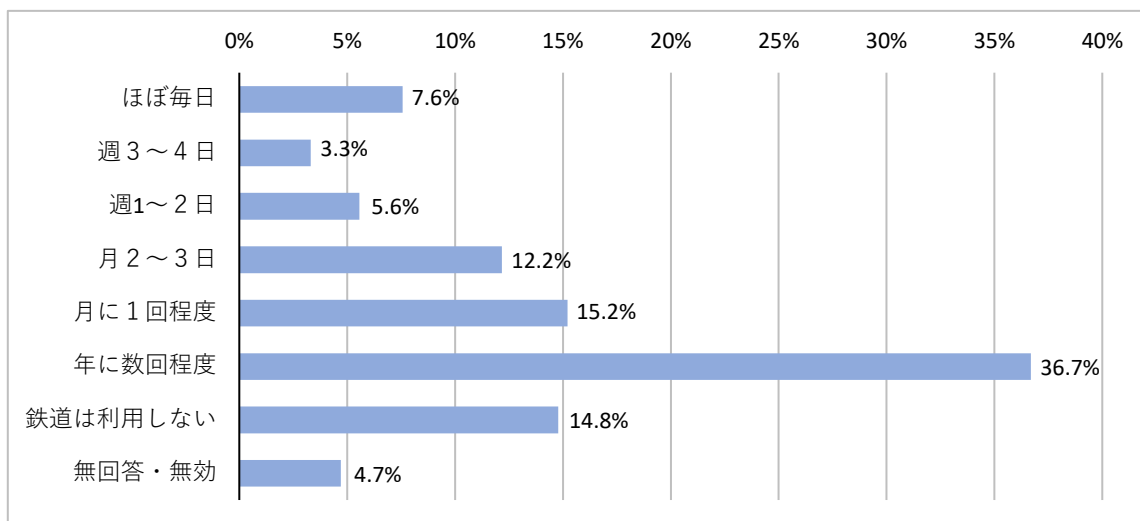
図参-41 現在感じられている移動の不便さが解消されたら、外出する機会は増えると思うか

## 6. 鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用状況

### (1) 鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用頻度

鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用頻度について伺ったところ、「年に数回程度」という回答が36.7%で最も多く、次いで「月に1回程度」が15.2%、「月に2～3回」が12.2%となっており、「ほぼ毎日」という回答は7.6%になっている。

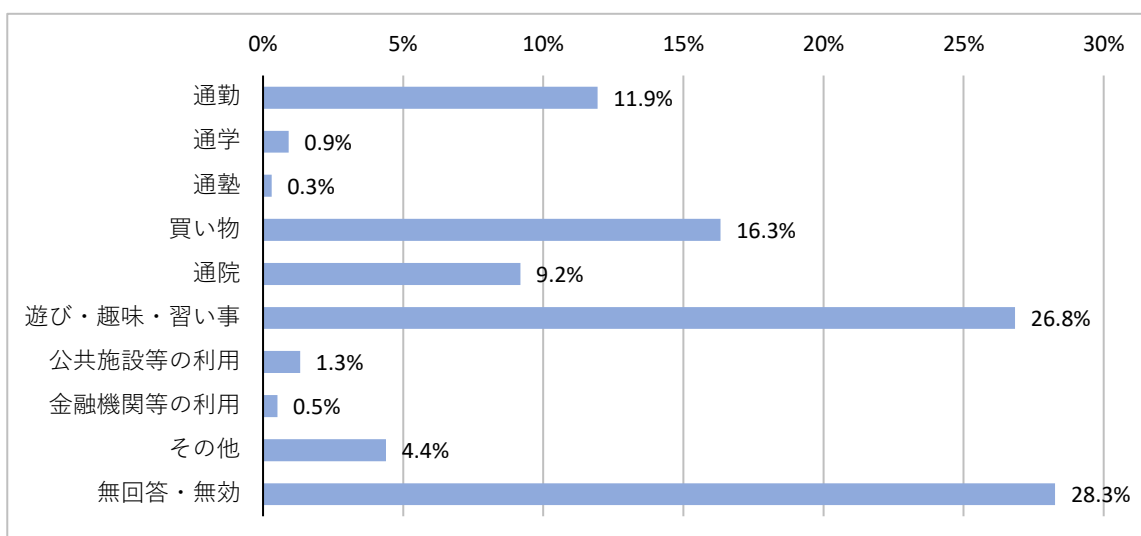
鉄道の利用頻度については、今回のアンケート回答者の属性が、70歳以上、無職という方が多く、通勤・通学されている方が少ないため、このような結果になったものと考えられる。



図参-42 鉄道の利用頻度

### (2) 鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用目的

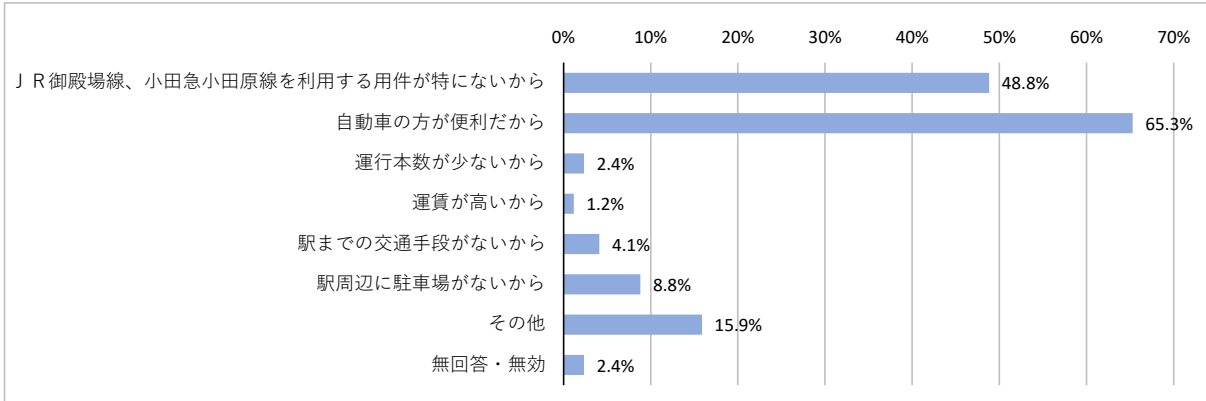
前記(1)の回答で、「鉄道は利用しない」と回答した以外の方に、最も多い鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用目的を伺ったところ、「遊び・趣味・習い事」を目的とする利用が26.8%で最も多く、次いで「買い物」が16.3%、「通勤」が11.9%となっている。



図参-43 最も多い鉄道（JR 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）の利用目的

(3) 鉄道（J R 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）を利用しない理由

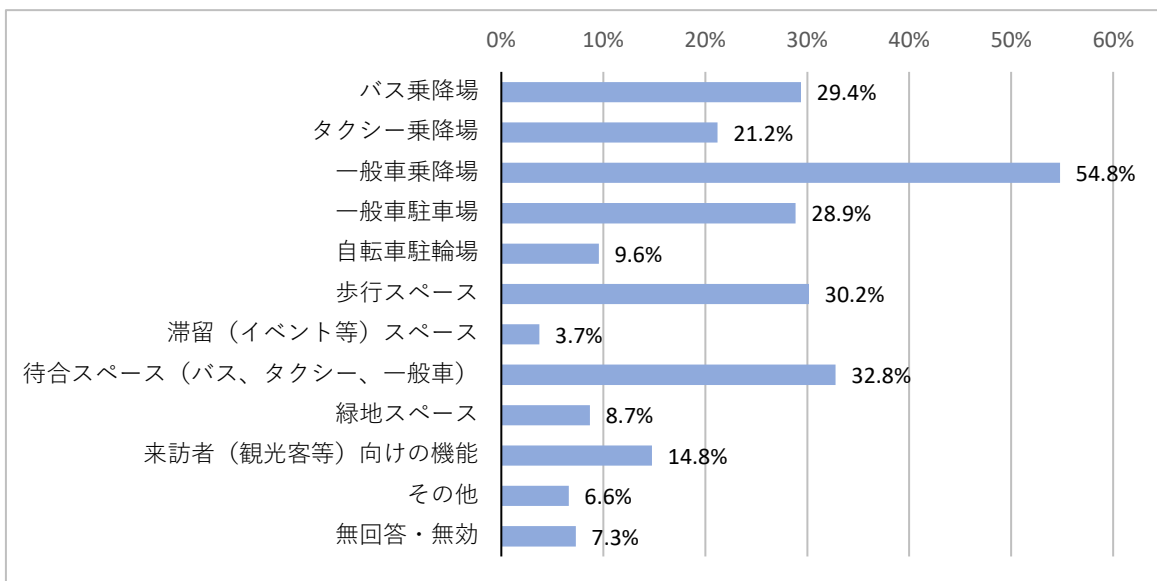
前記（1）の回答で、「鉄道は利用しない」と回答した以外の方に、鉄道（J R 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）を利用しない理由を選択肢の中から2つまで選んでもらったところ、「自動車の方が便利だから」という理由が65.3%で最も多く、次いで「J R 御殿場線、小田急小田原線を利用する用件が特にないから」が48.8%となっている。



図参-44 鉄道（J R 御殿場線松田駅、小田急小田原線松田駅）を利用されていない理由（複数回答）

7. これからの新松田駅北口駅前広場のあり方について

新松田駅北口駅前広場に必要と思うことについて選択肢の中から3つまで選んでもらったところ、「一般車乗降場」が54.8%で最も必要との回答であり、次いで「待合スペース（バス、タクシー、一般車）」が32.8%、「歩行スペース」が30.2%、「バス乗降場」が29.4%、「一般車駐車場」が28.9%の順で必要との回答が多い。



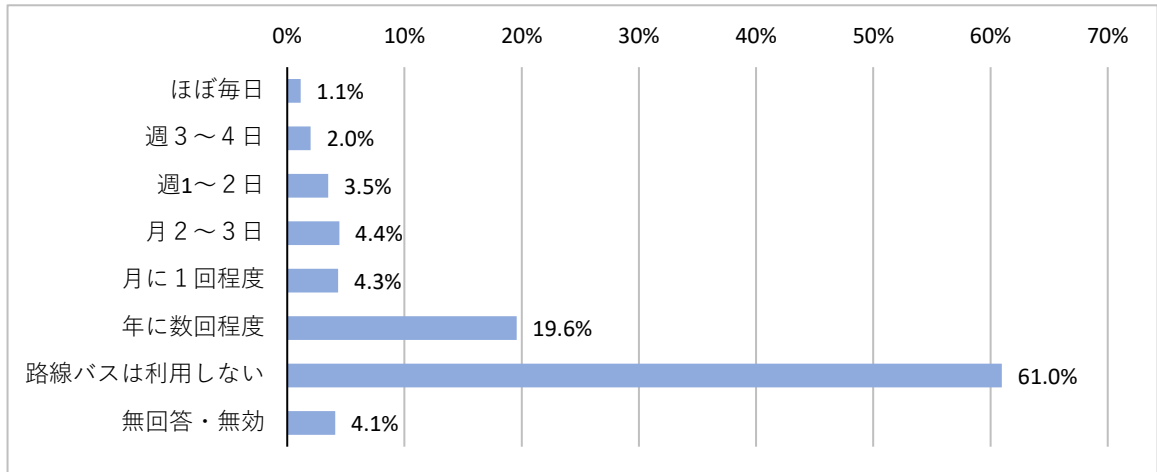
図参-45 新松田駅北口駅前広場に必要と思うこと（複数回答）

## 8. 路線バスの利用状況

### (1) 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度について伺ったところ、61.0%の回答者が「路線バスは利用しない」と回答している。

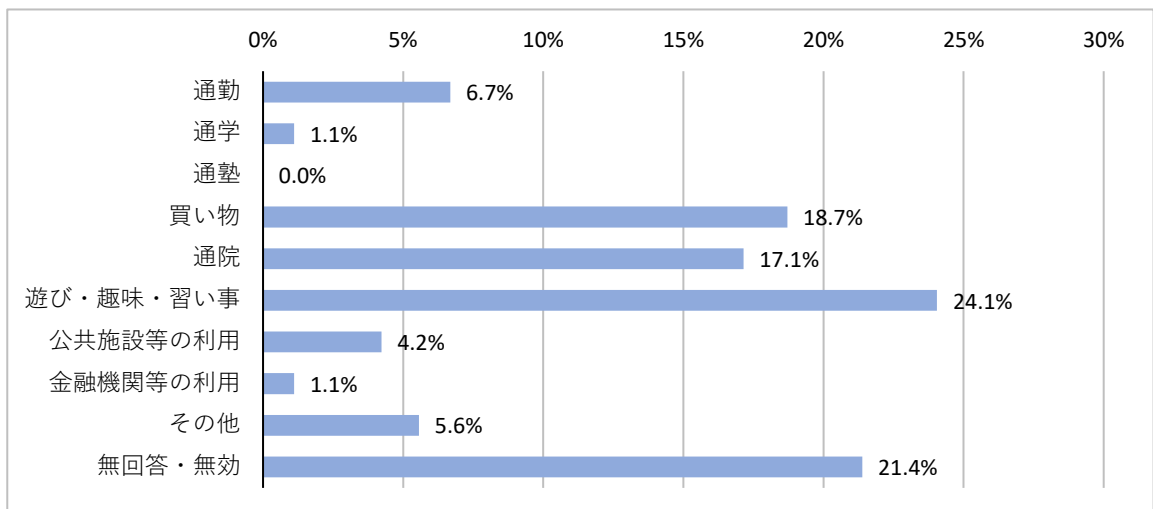
路線バスを利用する方の回答では、「年に数回程度」が19.6%で最も多く、次いで「月に2～3日」が4.4%、「月に1回程度」が4.3%となっており、路線バスの利用頻度は少ないことがわかる。



図参-46 路線バスの利用頻度

### (2) 最も多い路線バスの利用目的

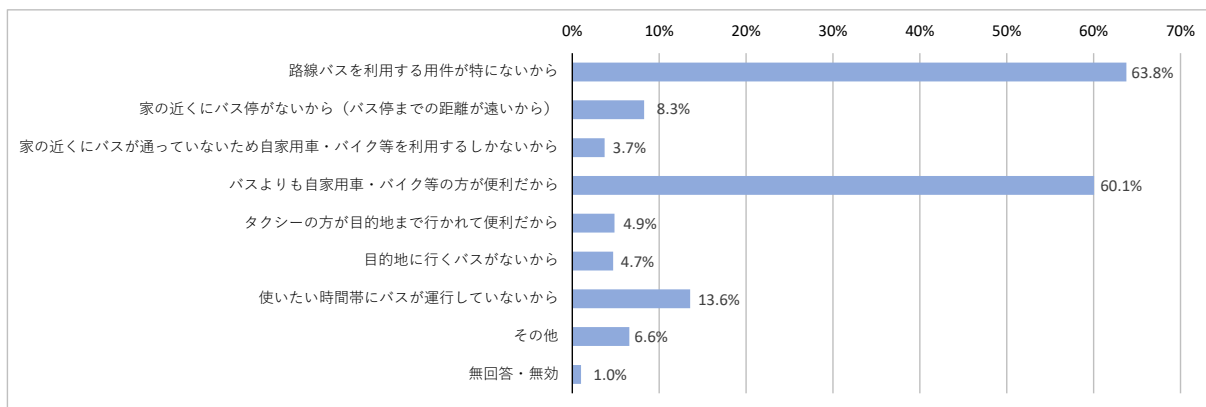
前記(1)の回答で、「路線バスは利用しない」と回答した以外の449名の回答者の方に、最も多い路線バスの利用目的を伺ったところ、「遊び・趣味・習い事」目的での路線バス利用が24.1%で最も多く、次いで「買い物」を目的とした利用が18.7%、「通院」を目的とした利用が17.1%となっている。



図参-47 最も多い路線バスの利用目的

### (3) 路線バスを利用しない理由

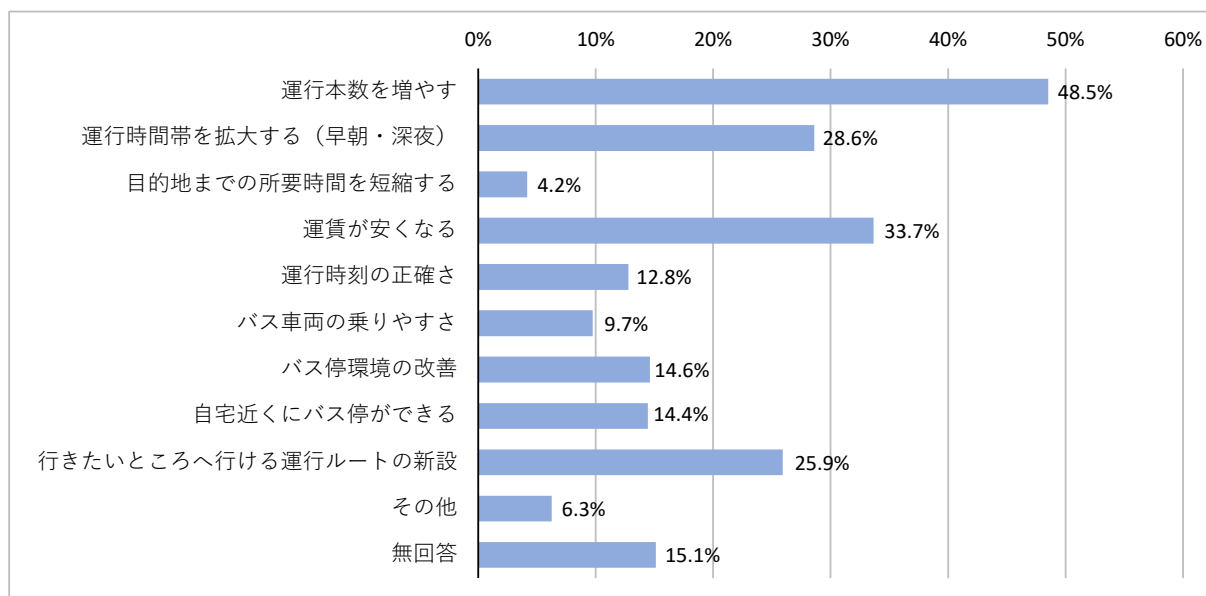
前記(1)の回答で、「路線バスは利用しない」と回答した701名の回答者の方に、路線バスを利用しない理由を選択肢の中から2つまで選んでいただいたところ、「路線バスを利用する用件が特にないから」という理由が63.8%で最も多く、次いで「バスよりも自家用車・バイク等の方が便利だから」という理由が60.1%であり、路線バスを利用しない理由としては、ほぼこの2つの理由に集中している。



図参-48 路線バスを利用されていない理由（複数回答）

### (4) 路線バスを利用しやすくするために必要と思うこと

路線バスを利用しやすくするために必要と思われることを選択肢の中から3つまで選んでいただいたところ、「運行本数を増やす」ことが必要という回答が48.5%で最も多く、次いで「運賃が安くなる」ことが33.7%、「運行時間帯が拡大する（早朝・深夜）」が28.8%、「行きたいところへ行ける運行ルートの新設」が25.9%の順で必要との回答が多くなっている。



図参-49 路線バスを利用しやすくするために必要と思われること（複数回答）

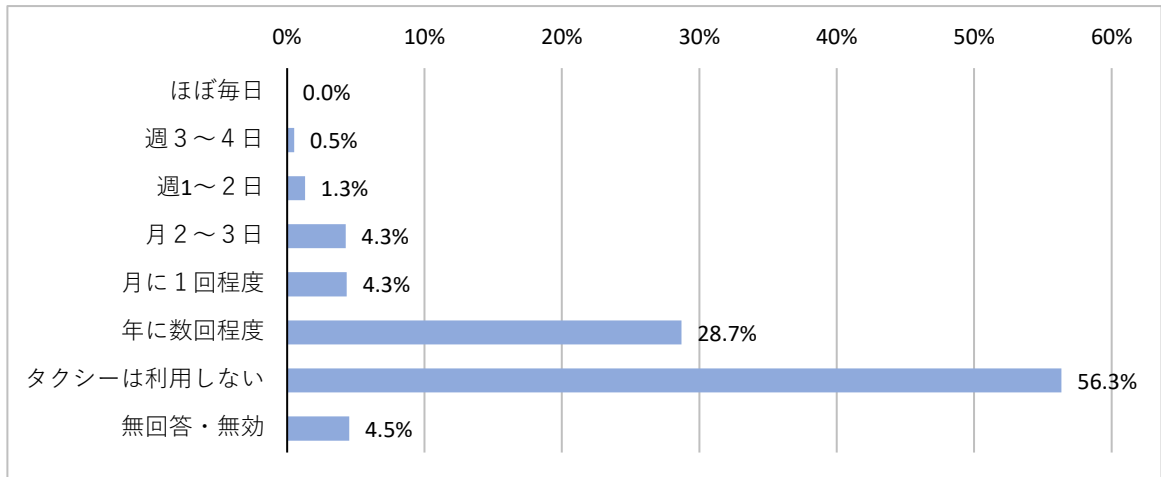


## 9. タクシーの利用状況

### (1) タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度について伺ったところ、56.3%の回答者が「タクシーは利用しない」と回答している。

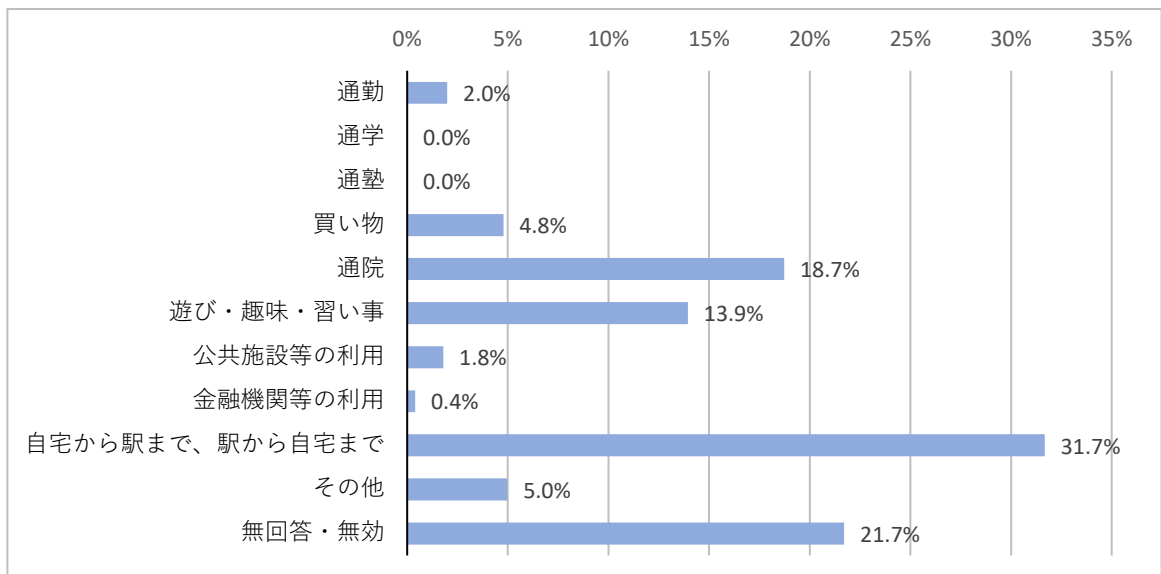
タクシーを利用する方の回答では、「年に数回程度」が28.7%で最も多く、次いで「月に2～3日」と「月に1回程度」がそれぞれ4.3%となっており、タクシーの利用頻度は少ないことがわかる。



図参-50 タクシーの利用頻度

### (2) 最も多いタクシーの利用目的

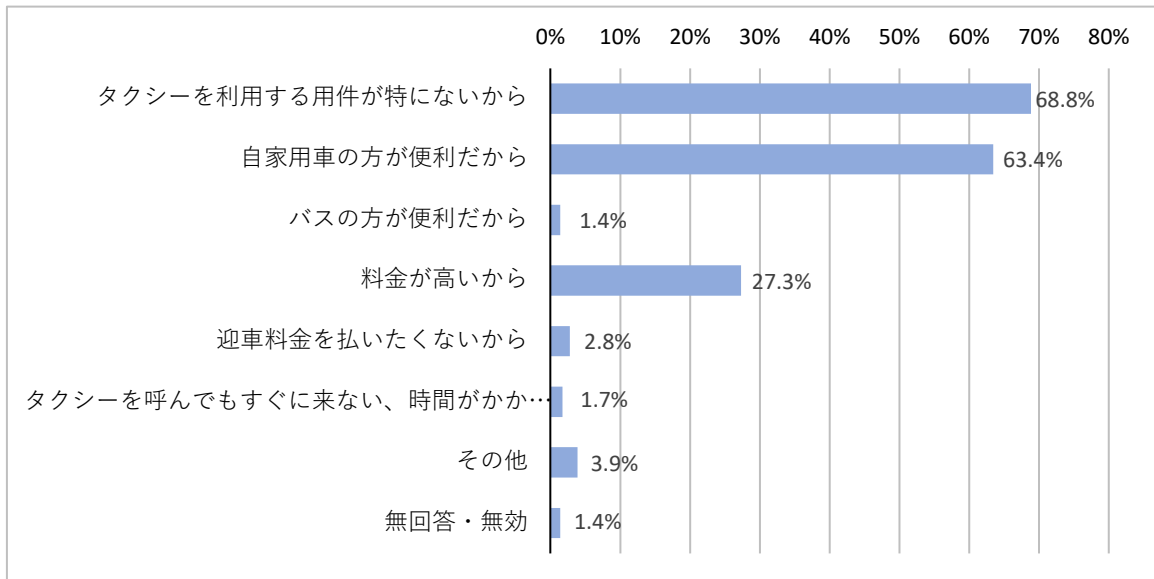
前記(1)の回答で、「タクシーは利用しない」と回答した以外の502名の回答者の方に、最も多いタクシーの利用目的を伺ったところ、「自宅から駅まで、駅から自宅まで」の移動を目的としたタクシー利用が31.7%で最も多く、次いで「通院」を目的とした利用が18.7%、「遊び・趣味・習い事」を目的とした利用が13.9%となっている。



図参-51 最も多いタクシーの利用目的

### (3) タクシーを利用しない理由

前記(1)の回答で、「タクシーは利用しない」と回答した648名の回答者の方に、タクシーを利用しない理由を選択肢の中から2つまで選んでいただいたところ、「タクシーを利用する用件が特にないから」という理由が63.8%で最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」という理由が63.4%であり、タクシーを利用しない理由としては、ほぼこの2つの理由に集中しているほか、「料金が高いから」を理由とする回答も27.3%となっている。



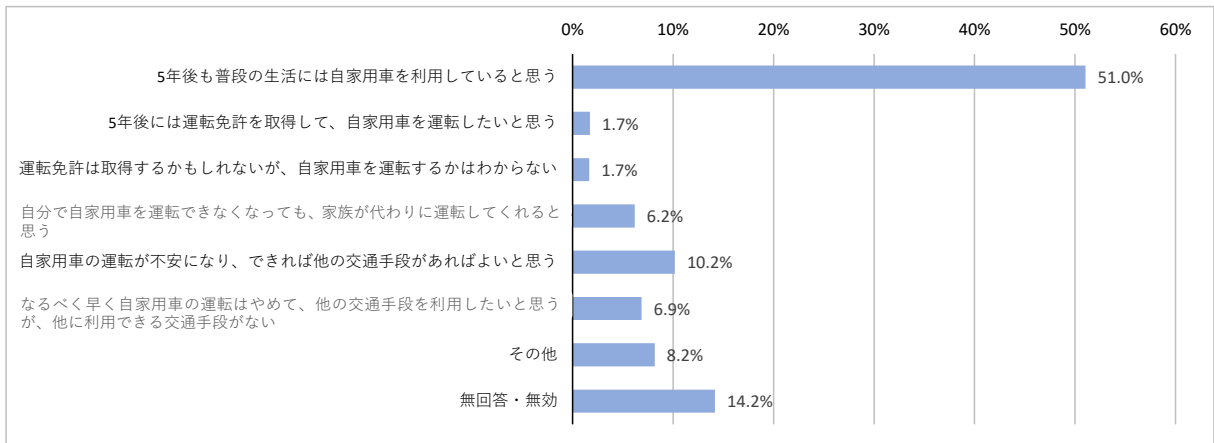
図参-52 タクシーを利用されていない理由（複数回答）

## 10. 将来の自家用車の利用意向

### (1) 5年後の自家用車の利用について

5年後の自家用車の利用について、どのように考えられているかを伺ったところ、全体では「5年後も普段の生活には自家用車を利用していると思う」という回答が51.0%を占めて最も多く、次いで「自家用車の運転が不安になり、できれば他の交通手段があればよいと思う」が10.2%、「自分で自家用車を運転できなくなっても、家族が代わりに運転してくれると思う」が6.2%となっている。

一方、60代、70歳以上の回答をみると、「自家用車の運転が不安になり、できれば他の交通手段があればよいと思う」は60代では23人、70歳以上では84人が選択しており、「なるべく早く自家用車の運転はやめて、他の交通手段を利用したいと思うが、他に利用できる交通手段がない」については、60代が13人、70歳以上では59人が選択している。

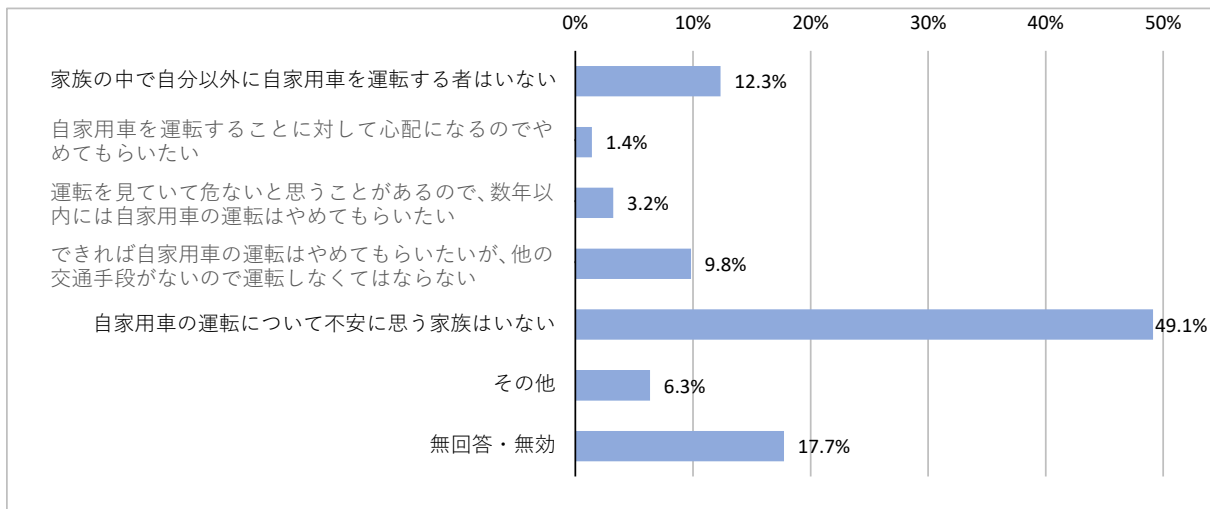


図参-53 5年後の自家用車の利用について

(2) 同居する家族の自家用車の運転について不安に思うことの有無

同居する家族の自家用車の運転について不安に思うことの有無について伺ったところ、「自家用車の運転について不安に思う家族はいない」という回答が49.1%で最も多く、次いで「家族の中で自分以外に自家用車を運転する者はいない」が12.3%となっている。

一方、不安に思うという回答では、「できれば自家用車の運転はやめてもらいたいが、他の交通手段がないので運転しなくてはならない」が9.8%（113人）、「運転を見ていて危ないと思うことがあるので、数年以内には自家用車の運転はやめてもらいたいが、他の交通手段がないので運転しなくてはならない」が3.2%（37人）、「自家用車を運転することに対して心配になるのでやめてもらいたいが、他の交通手段がないので運転しなくてはならない」が1.4%（16人）などとなっている。



図参-54 同居する家族の自家用車の運転について不安に思うことの有無

【あ行】

■ アプリ

アプリとはアプリケーション (application) の略であり、スマホやタブレットなどのデバイス上で起動するソフトウェアのことです。このアプリを利用してA Iオンデマンド交通の予約などを行うことができます。

■ A I (技術) : エーアイ (技術)

Artificial Intelligence (アーティフィシアル・インテリジェンス) の略で、人工知能のことです。公共交通において運行予約にこのA I技術を活用すると、予約状況に応じて最適な運行経路が自動的に算出され、到着時刻や所要時間を入手することができるようになり、利用者の利便性と事業者の効率的な管理が実現できます。

■ A I オンデマンド交通

A I 技術を活用した、利用者の要求 (予約) に合わせて自宅から目的地まで「Door to Door (ドア・ツー・ドア)」での運行を実現する交通の仕組みのことです。

■ E V バス車両

E V バスとは、電気でモーターを回転させて走行するバスのことです。

■ オペレーター

コールセンターで、メールや電話で顧客対応を担当する人員のことです。

【か行】

■ 協働

町民・事業者・行政などの多様な主体が、対等の立場で、それぞれの役割を認め合いながら、共通の目標に向けて協力し合うことです。

■ 公共交通空白地域・公共交通不便地域

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m~1,500m 程度、バス停から半径 300~500m 程度の範囲からはずれるエリアを公共交通空白地域としている例が多いです。

なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「公共交通不便地域」などと位置づけている例が多いです。

■ 交通拠点

駅前広場のように、鉄道・バス・タクシーなど複数の交通手段をつなぐ場所・施設のことです。

■ 交通ネットワーク

鉄道・路線バスや、道路など、人や物の輸送手段の組み合わせにより形成されるネットワークのことです。

■ コミュニティバス

コミュニティバス (community bus) とは、地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスのことです。

---

## 【さ行】

### ■シームレス化

複数の交通手段の接続性を改良すること。交通のシームレス化の取組としては、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良や、公共交通機関間のダイヤの調整、情報を取得するうえでの障壁の排除等、ソフトのサービスまで幅広い取組が含まれます。

### ■収支率

バスの運行経費に対する運賃等の収入の割合です。

## 【た行】

### ■タクシー配車アプリ

タクシー配車アプリとは、スマートフォンやタブレットなどのデバイスから、タクシーの予約することができるアプリケーションです。通常、配車アプリは位置情報や予約情報などのデータを利用して最寄りの配車を行っています。

### ■地域間幹線系統（地域間幹線バス路線）

一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指すが、狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる幹線バスネットワークのことです。「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経常赤字が見込まれることなどの要件が定められています。

### ■地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことです。

### ■地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する国の事業です。

### ■地域内フィーダーバス路線（フィーダー補助）

一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等のことです。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められています。

### ■デマンド型交通

路線バスのように、決まった経路や時刻表のある交通サービスではなく、利用者の予約に応じて運行する乗合いの交通サービスのことです。

---

## 【な行】

### ■ノンステップバス

車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバスのことです。

## 【は行】

### ■バリアフリー

高齢者や障がい者が社会生活を送るうえで障壁となるものが取り除かれた状態のことをいいます。道路や建物の段差や仕切りなど、物理的な障壁だけでなく、制度や意識なども含め、様々な障壁が無い状態のことです。

### ■PDCAサイクル

PDCAサイクルとは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念です。

## 【ま行】

### ■モビリティマネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組みのことです。

## 【や行】

### ■ユニバーサルデザインタクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”で、平成24年から国の認定制度が始まり、車いすにも利用できるスロープが標準装備されているタクシー車両のことです。

## 参考資料 3 松田町地域公共交通会議設置要綱

### ○松田町地域公共交通会議設置要綱

制定：平成 22 年 2 月 1 日  
一部改正：平成 22 年 6 月 28 日  
一部改正：平成 23 年 5 月 12 日  
一部改正：平成 24 年 4 月 1 日  
一部改正：平成 25 年 4 月 1 日  
一部改正：平成 26 年 10 月 1 日  
一部改正：令和 3 年 11 月 5 日  
一部改正：令和 5 年 12 月 22 日

#### (目的)

第 1 条 この要綱は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び道路運送法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 75 号)の規定に基づき、松田町における住民の生活に必要な輸送の確保及び公共交通の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成に関する協議等を行うため、松田町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置することについて必要な事項を定める。

#### (協議事項)

第 2 条 交通会議は、第 1 条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 町における公共交通のあり方に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項
- (3) 町が運営する有償運送の必要性に関する事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事項

#### (交通会議の構成員)

第 3 条 交通会議の構成員は、別表第 1 に掲げる団体等が推薦をした者及び別表第 2 に掲げる職にある者又はこれらの者が指名する者並びに学識経験者をもって組織し、町長が委嘱し、又は任命する。

2 構成員の任期は 2 年とする。ただし、再任は妨げない。



---

(役員の数及び選任)

第4条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
  - (2) 副会長 1名
  - (3) 監事 2名
- 2 会長及び副会長は、構成員の互選により定める。
  - 3 監事は、構成員のうちから会長が委嘱する。
  - 4 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の仕事)

第5条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、交通会議の会計を監査する。

(会議)

第6条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は会長が召集し、議長となる。

- 2 会議は、構成員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 構成員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該構成員の出席とみなす。
- 4 会議の議決は出席構成員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は原則公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 交通会議は、必要があると認めるときは、構成員以外の者に対して、資料を提供させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第7条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第8条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、松田町政策推進課に置く。
- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

---

(経費の負担)

第9条 交通会議の運営に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第11条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第12条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成22年2月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年6月28日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年5月12日から施行する。

附 則

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年11月5日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年12月22日から施行する。

別表第1(第3条関係)

団体等
松田町萱沼自治会
松田町弥勒寺自治会
松田町中山自治会
松田町土佐原自治会
松田町宇津茂自治会
松田町大寺宮地自治会
松田町虫沢田代自治会
松田町湯の沢自治会
松田町神山自治会
松田町かなん沢自治会
松田町中里自治会
松田町城山自治会
松田町 PTA 連絡協議会
松田町社会福祉協議会
松田町商工振興会
神奈川県交通運輸産業労働組合協議会
富士急湘南バス株式会社
神奈川県タクシー協会小田原支部

別表第2(第3条関係)

職名
学識経験者
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官
神奈川県県土整備局都市部交通企画課副課長
神奈川県県西土木事務所長
神奈川県松田警察署長
松田町自治会連絡協議会長
松田町副町長
松田町総務課長
松田町福祉課長
松田町まちづくり課長
松田町教育委員会教育課長
松田町観光経済課長
安全防災担当室長
定住少子化担当室長

参考資料4 松田町地域公共交通会議の内容

令和4年度

第1回 公共交通会議  
令和4年7月26日開催  
(書面会議)

第1章 地域特性・現況交通実態の把握

- ・地域の現況
- ・現況交通の状況
- ・上位関連計画の整理
- ・地域特性の整理

■アンケート調査項目の検討

第2回 公共交通会議  
令和4年11月15日開催

■アンケート調査結果の概要

第2章 地域公共交通の問題点・課題

- ・都市概況から抽出される課題
- ・公共交通の現状から抽出される課題
- ・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

第3章 地域公共交通の基本理念と基本方針

- ・基本理念と基本方針
- ・基本方針の実現に向けた目標

第3回 公共交通会議  
令和5年1月27日開催

第2章・第3章 修正案

■実証実験の実施について

- ・運行主体など実証実験への向けた取組の概要

■地方創生推進交付金について

第4回 公共交通会議  
令和5年3月23日開催

第4章 基本方針の達成状況を評価するための目標値について

- 令和5年度事業計画(案)及び予算(案)
- 一般社団法人設立に係る進捗状況について

令和5年度

第1回 公共交通会議  
令和5年7月27日開催

第4章 基本方針の達成状況を評価するための  
目標値の修正について

- 令和4年度松田町地域公共交通会議歳入歳出  
決算書（案）
- 松田町A I オンデマンド交通実証実験運行計  
画（案）について

第2回 公共交通会議  
令和5年12月22日開催

- 松田町地域公共交通計画（素案）について
- 松田町A I オンデマンド交通実証実験の中間  
報告について
- 松田町A I オンデマンド交通実証実験に係る  
大井町との協議について
- 松田町地域公共交通会議設置要綱の改正につ  
いて
- 富士急湘南バスより報告・協議について

第3回 公共交通会議  
令和6年3月26日開催

- 松田町地域公共交通計画（案）について
- 松田町A I オンデマンド交通実証実験（のるー  
と足柄）の実績報告及び令和6年度計画につ  
いて
- 松田町A I オンデマンド交通実証実験に係る  
大井町との協議結果について
- 富士急湘南バスのダイヤ改正について



---

## 松田町地域公共交通計画

令和6年3月策定（発行）

発行 神奈川県松田町

編集 松田町政策推進課

〒258-8585

神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037 番地

電話 0465-83-1222（直通）

F A X 0465-83-1229

E-mail [kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp](mailto:kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp)