

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

番 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	松田町地域公共交通会議
住 所	神奈川県足柄上郡 松田町松田惣領 2037 番地
代表者氏名	会長 古館 信生

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年 月 日

松田町地域公共交通会議

1. 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路線については、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。				
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果				
(1) 事業の目標				
各系統の年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。				
	事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員	目標収支 率
	富士急モビリティ 株式会社	新松田西丹沢線 (新松田駅～西丹沢ビジターセンター)	67,000人	73.00%
		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)	73,000人	87.92%
		新松田小田原線【下曽我経由】 (新松田駅～下曽我～小田原駅)	54,000人	67.89%
(松田町地域公共交通計画 P49、P57 参照)				
(2) 事業の効果				
地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。 また、定量的な事業目標を導入することにより、①運行費用を抑制し、標準的な費用へ誘導すること、②効率的な運行を促進し、適切な受益者負担やサービス水準へ誘導することが期待できる。				
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域バスマップの作成 (松田町) ・ バスロケーションシステムの導入による利便性の向上 (事業者) ・ 地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進 (事業者) ・ 路線バスのバリアフリー化の推進 (松田町) ・ 快適なバス待合空間の整備 (松田町) ・ 交通弱者へのバス定期券等の助成 (松田町) 				
(松田町地域公共交通計画 P42～44、57 参照)				
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者				
運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表1」を添付。				

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表2」を添付。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施。
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし。
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表4」を添付。
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
<p>これまでの取組によって、利用促進につながっている路線もあることから、引続き実施していくほか、運行の継続や改善に向けた取組を検討するため、令和5年度計画についても、関係市町村と事業者と連携し、地域に利用促進に向けた啓発等や路線のダイヤ改正、運行区間の見直し等を行っていく。</p> <p>系統別についての取組内容と目標については、別紙参照。</p>
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
該当なし。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
<p>【富士急モビリティ株式会社】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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【下曽我経由】」の確保維持を目的とする。 <p>当該地域間幹線系統の確保維持のため、老朽化した車両の更新を支援する必要がある。併せて、どなたでも利用しやすい環境を整えるため、使用する車両の低床化を進める必要がある。</p>

<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>【富士急モビリティ株式会社】</p> <ul style="list-style-type: none"> 老朽化した車両を更新し地域間幹線を確保維持する他、どなたでも利用しやすい環境を整え、バリアフリー化を図る。 <p>※ 県内バスのバリアフリー化 (R5. 3月末時点) バス車両 5,408 両のうちノンステップバスは、3,663 両 (67.7%) (「かながわバス・ポシエツト 2024」神奈川県バス協会抜粋)</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>【富士急モビリティ株式会社】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統が確保維持されるほか、車両を低床化し、どなたでも利用しやすい環境をつくることにより、利用者数の維持又は増加が期待できる。
<p>13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6 及び表 7」を添付。</p>
<p>14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画 (車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策) 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>該当なし。</p>
<p>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>該当なし。</p>
<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>該当なし。</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>該当なし。</p>

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし。

18. 協議会の開催状況と主な議論

・令和6年5月28日 当協議会で承認

19. 利用者等の意見の反映状況

松田町地域公共交通計画策定に際し、町民アンケート調査（令和4年9月）、自治会アンケート調査（令和4年9月）及び地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（令和6年1月～2月）を実施した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037

（所 属）松田町政策推進課

（氏 名）鎌田 拓哉

（電 話）0465-83-1222

（e-mail）kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp

令和6年 月 日

松田町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

松田町においては、広域幹線交通である鉄道を軸に、町域内に広範に路線バス、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る。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、本町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が生じている。

特に「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るものの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る。

このため、地域公共交通確保維持事業により、「新松田寄線」を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。

事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員	目標収支 率
富士急モビリティ 株式会社	新松田寄線 (新松田駅～湯の沢団地～寄)	60,589人	97.00%

(松田町地域公共交通計画 P49、P57 参照)

(2) 事業の効果

新松田寄線を維持することにより、寄地域の各集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 広域バスマップの作成 (松田町)
- ・ バスロケーションシステムの導入による利便性の向上 (事業者)
- ・ 地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進 (事業者)
- ・ 路線バスのバリアフリー化の推進 (松田町)
- ・ 快適なバス待合空間の整備 (松田町)
- ・ 交通弱者へのバス定期券等の助成 (松田町)

(松田町地域公共交通計画 P42～44、57 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
<p>運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表1」を添付。</p>
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持事業により運行の維持を図る「新松田寄線」について、その運行に係る費用総額 34,593 千円（2022 年度実績）のうち、松田町から交通事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<p>利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施</p>
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表5」を添付。</p>
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
<p>該当なし。</p>
(2) 事業の効果

該当なし。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし。
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし。
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし。
(2) 事業の効果
該当なし。
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
* 該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年7月26日 地域特性、現況交通実態、アンケート調査項目について（書面会議） ・ 令和4年11月15日 町民アンケート調査結果、地域公共交通の問題点・課題 地域公共交通の基本理念と基本目標 ・ 令和5年3月23日 基本方針の達成状況を評価する目標値について ・ 令和5年7月27日 地域公共交通計画の目標値の修正案について ・ 令和5年9月28日 松田町地域公共交通計画素案について ・ 令和5年12月12日 松田町地域公共交通計画素案について ・ 令和6年3月26日 松田町地域公共交通計画案について ・ 令和6年3月28日 松田町地域公共交通計画 策定 ・ 令和6年5月28日 当協議会で承認
19. 利用者等の意見の反映状況

松田町地域公共交通計画策定に際し、町民アンケート調査（令和4年9月）、自治会アンケート調査（令和4年9月）及び地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（令和6年1月～2月）を実施した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037

（所 属）松田町政策推進課

（氏 名）鎌田 拓哉

（電 話）0465-83-1222

（e-mail）kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp

松田町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
松田町地域公共交通計画 P38
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
松田町地域公共交通計画 P39～40
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
松田町地域公共交通計画 P42～44、49～50、57
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
松田町市地域公共交通計画 P60

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

松田町地域公共交通計画

令和6年3月

松 田 町

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 I 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。

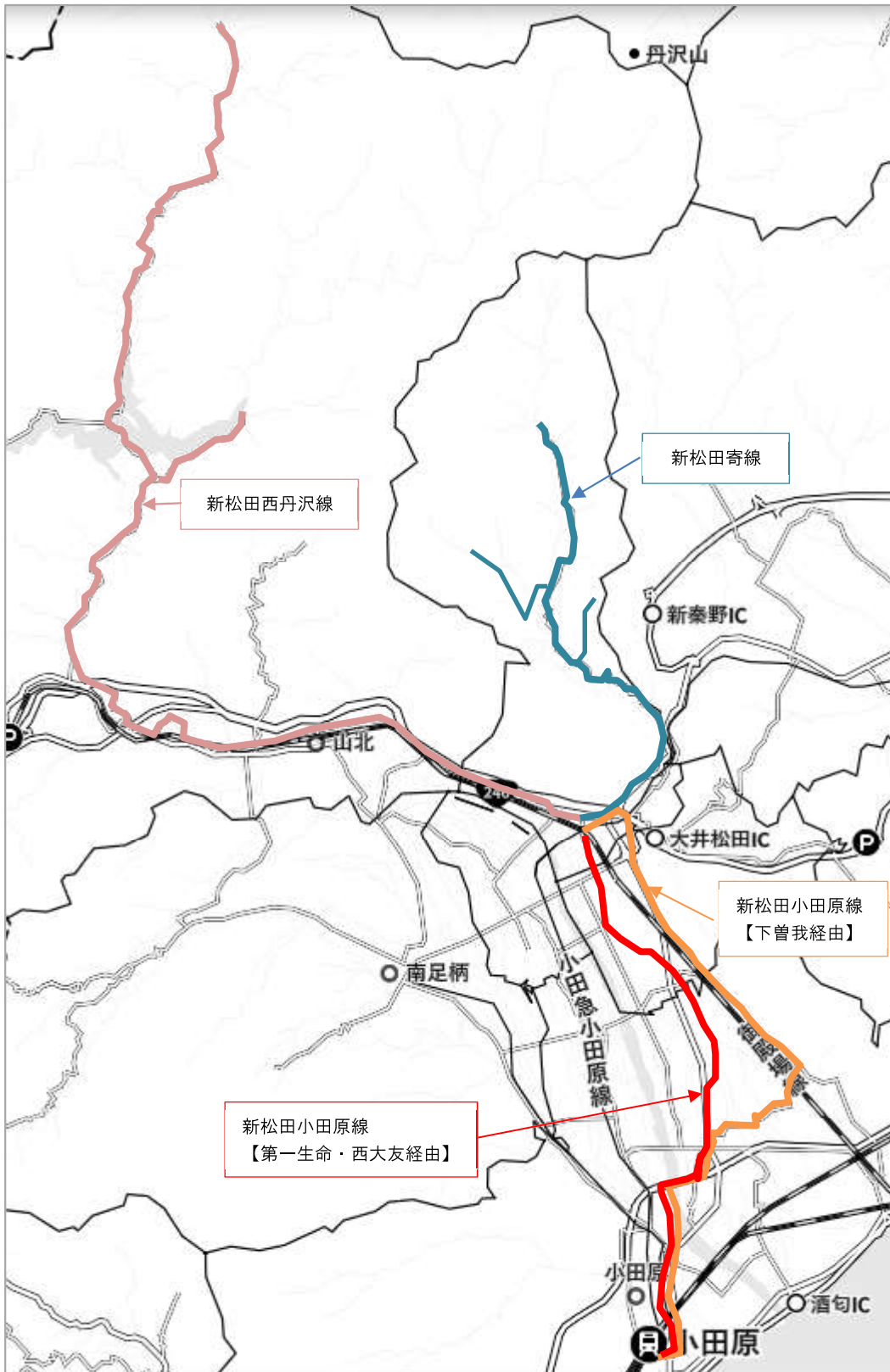


図 26 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

【目標 1】 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- 公共交通利用者の多くが高齢者となっている現状をふまえ、幹線経路の路線バスについてはバリアフリー対応の車両や快適なバス待合空間の充実に協力を求めるとともに、公共交通の見直しに関する丁寧な説明、公共交通を利用しやすくするためのわかりやすい情報提供などの取り組みを推進します。
- 本町の道路環境は幅員の狭隘な道路が多く、大型のバスでは運行が難しい地区も多いことから、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、運行中のバスの現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）

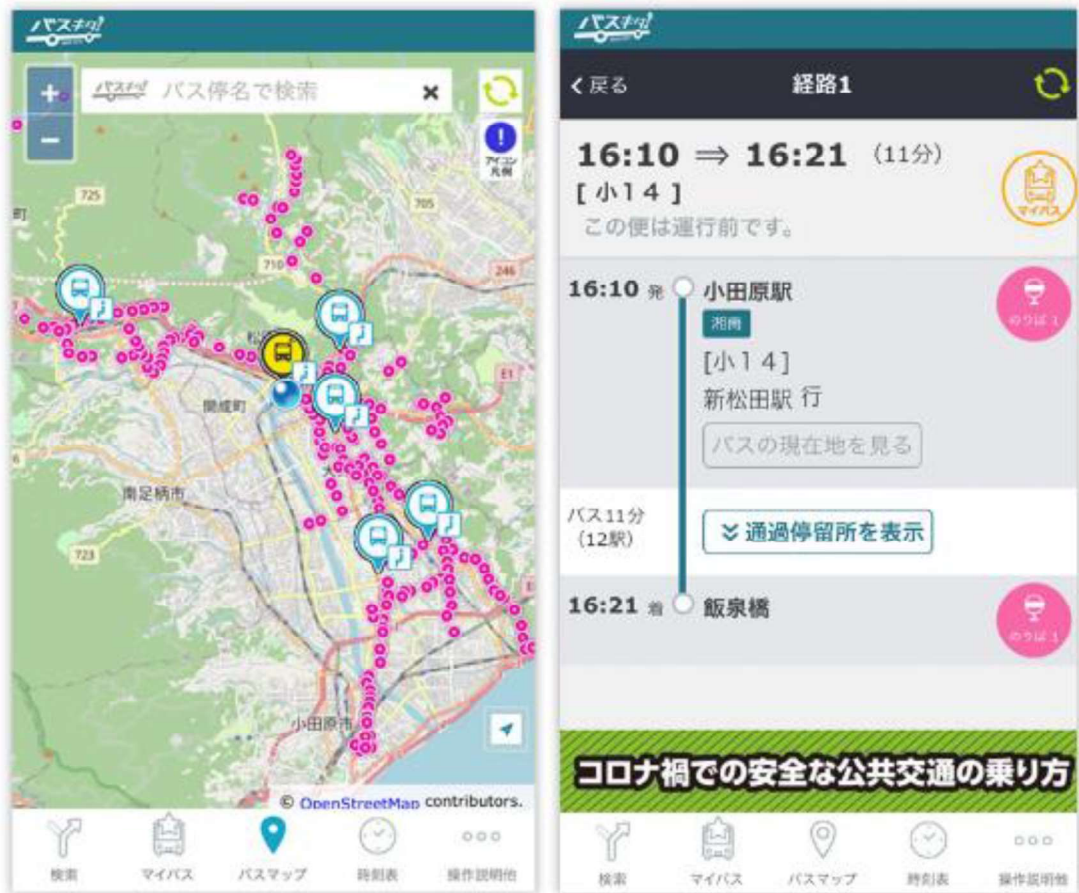


表9 主な機能

バスマップ機能	車両の現在地や運行状況を確認できます。
経路検索機能	現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-tocanbus/>

時刻表検索サイト

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(小田原駅東口のみ)は別参照

湯本案内所 TEL.0465-74-0043
湯本地区本町2-3(湯本・大湖山駅のみ)は別参照

新松田案内所 TEL.0465-83-4964
足柄上郡松田町松田惣領1351(新松田駅のみ)は別参照

箱根山崎営業所 TEL.0460-83-9022
足柄下郡箱根町湯本40-4(箱根湯本駅のみ)は別参照

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

時刻表検索サイト

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(小田原駅東口のみ)は別参照

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

時刻表検索サイト

本社営業所 TEL.0465-82-1361
足柄上郡松田町松田惣領360

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

新松田駅前案内所
足柄上郡松田町松田惣領1347-4(新松田駅のみ)は別参照

小田原駅前案内所
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のみ)は別参照

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

時刻表検索サイト

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

神奈川中央交通西巻藤野営業所 TEL.0463-81-1803
藤野市豊原020-1

株式会社東海バス
<http://www.tokaiibus.jp/>

時刻表検索サイト

熱海営業所 TEL.0557-85-0381
熱海市紅葉が丘町16-41

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16-1

生活を支える、観光に役立つ。
一目でわかるバス路線!

バスマップ

県西部
都市圏

- 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!
バス路線で
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、浜町村協賛くじ「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。

【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 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。

<地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ>

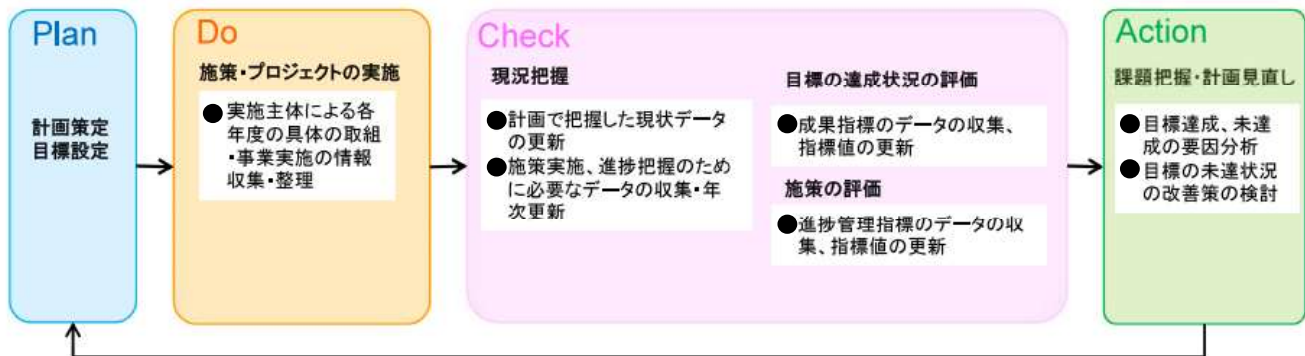


図 34 地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ

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 100,000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)	3,400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%