

令和6年6月 日

神奈川県生活交通ネットワーク計画協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

【相模原市】

相模原市では、移動制約者（高齢者をはじめとした自動車を利用できない人等）の社会参加の促進や地域振興、低炭素社会構築の推進などを目的として策定した「相模原市総合都市交通計画」の中で、交通事業者から廃止の申し出があったバス路線の内、通勤、通学等を含む市民の生活を支える交通手段として運行の維持が必要な路線については市が赤字を補填して維持を行う生活交通維持確保路線の導入制度を示している。このような路線の場合、移動手段が失われ、生活が成り立たなくなる地域に対して、公費負担により路線を維持する必要がある。

このため、地域間幹線システムを導入し、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組を行う。

なお、橋本小沢・田名バスターミナル線について、愛川町が対象路線を計画に位置付けていない理由は「1日に1往復のみ、小沢停留所を始発・目的地としている便があるが、主たる路線は相模原市内の橋本駅～田名バスターミナルであり、運行費用を負担していないため」である。

【小田原市】

本路線については、小田原市地域公共交通計画において、地域公共交通ネットワークを構成する広域路線に位置付けています。代替となる交通手段がなく、地域の重要な移動手段となっている広域路線については、国や県、市からの運行補助も含め、公民連携での路線維持を検討することとしています。

このため、本路線については、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線システム）の活用により、持続可能な運行を目指します。

【海老名市】

海老名市では、地域間幹線システムバスとして、海老名駅寒川駅間路線バスを運行している。当該システムは、平成26年10月から実証運行を行い、平成29年4月から本格運行を開始している。地域住民の通勤、通学、通院、買い物等の生活交通手段として利用されており、利用者は年々増加している。地域住民にとって、生活の一部として定着している当該システムを確保維持することは、市における持続可能な公共交通の実現には必要不可欠である。

【寒川町】

寒川町では、高齢化の進行等により交通弱者の増加が予想され、地域における公共交通の重要度は年々高まっています。このため、利便性の高い公共交通の確保・維持を図るとともに、地域において持続可能な公共交通体系を構築することが喫緊の課題となっています。また、人口減少に伴う公共交通サービス需要の縮小や交通事業者（運転手等）不足など公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっており、既存交通サービスの維持確保について計画的に対応する必要があります。当町では地域間幹線システムバスとして、海老名駅寒川駅間路線バスを運行しており、町における交通空白地域の解消と持続可能な公共交通の実現に必要な路線と捉えています。

【大井町】

大井町では、小田原市-大井町-松田町をつなぐバス路線として富士急モビリティ株式会社が新松田小田原線を運行している。近年大井町でも高齢者や免許返納後の移動手段の確保が課題となっており、交通弱者の日常生活に必要な移動手段の確保がさらに重要な取り組みとなっている。大井町では「大井町地域公共交通計画」を令和4年3月に策定し、公共交通の維持・確保・利便性の向上に取り組んでいる。大井町の幹線システムに位置づけられる本線は、町内外を結び沿線地域の生活交通であるため引き続き維持することが求められる。そのため、地域公共交通確保維持事業により、安定的な運営を図ることが必要である。

【松田町】

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。

【山北町】

事業者が単独で維持することが困難である地域間幹線系統「新松田西丹沢線」を国庫補助金の活用により確保維持することを目的とする。

「新松田西丹沢線」は、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光・レジャーなど多様な目的での移動を担っており、起終点の小田急線新松田駅からJR御殿場線の東山北駅、山北駅、谷峨駅とも連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っているため、確保維持する必要がある。

本町が策定した「山北町地域公共交通計画」においても、「新松田西丹沢線」の役割・必要性や、国庫補助金を活用して確保維持する路線として位置づけられており、本計画の目指す地域交通のあり方とも整合している。

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

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 |
|------------------------------|---|--------------|-----------|
| 神奈川中央交通 株式会社 | 橋本小沢・田名バスターミナル線 (橋本駅南口～小沢・田名バスターミナル) | 50,000人 | 30.07% |
| | 鳥居原ふれあいの館橋本線 (鳥居原ふれあいの館～橋本駅) | 131,000人 | 47.60% |
| | 三ヶ木橋本線 (三ヶ木～橋本駅) | 131,000人 | 37.61% |
| 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【下曾我経由】 (新松田駅～下曾我～小田原駅) | 54,000人 | 67.89% |
| 神奈川中央交通株式 会社・相鉄バス株式 会社 | 海老名駅寒川駅線 (海老名駅～東今里・十二天～寒川駅) | 66,000人 | 32.82% |

(相模原市総合都市交通計画 P60 参照)

(小田原市地域公共交通計画 P89 参照)

(海老名市地域公共交通計画 P45 参照)

(寒川町地域公共交通計画 P73 参照)

(大井町地域公共交通計画 P24 参照)

(松田町地域公共交通計画 P49 参照)

(山北町地域公共交通計画 P79 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

- ・ 利用時のサービス向上のため、乗務員に対する教育を実施（事業者）
- ・ 地域の広報誌に補助金を使って運行していること、利用促進に向けた協力依頼を掲載（相模原市、大井町）
- ・ 地域住民によるバス等必要な生活交通の協議会を実施（相模原市）
- ・ 広域バスマップの作成（小田原市・大井町・松田町、山北町他）
- ・ バスの乗り方教室の実施（事業者・小田原市）
- ・ バスと町営施設との割引乗車券の販売（事業者、山北町）
- ・ 町内を運行するバス時刻表を町の広報誌に掲載し、利用促進を図る（大井町）
- ・ バス運行のチラシを作成しイベントにおいて配布し、またバス停付近の店舗に配布を依頼している。（事業者、海老名市、寒川町）
- ・ 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）
- ・ 沿線住民により構成する地域協議体を立ち上げ、利用状況のモニタリング及び利用促進策を実施予定。（相模原市）
- ・ 沿線の施設において、当該システムを利用することで受けられる優待イベントを実施（事業者、海老名市）
- ・ バス運行のチラシを作成しイベントにおいて配布し、またバス停付近の店舗に配布を依頼している。（事業者、海老名市、寒川町）
- ・ 大井町公共交通マップの作成・配布（大井町、交通事業者）
- ・ おでかけモデルプランの作成・配架（大井町）
- ・ 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）

（相模原市総合都市交通計画 P95 参照）

（小田原市地域公共交通計画 P90, 92, 110 参照）

（海老名市地域公共交通計画 P80 参照）

（寒川町地域公共交通計画 P73 参照）

（大井町地域公共交通計画 P12~22 参照）

（松田町地域公共交通計画 P42, 43, 57 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

運行システムの概要については、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。

| |
|--|
| <p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> |
| <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> |
| <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> |
| <p>該当なし。</p> |
| <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> |
| <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4」を添付。</p> |
| <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> |
| <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7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。 システム別についての取組内容と目標については、別紙参照。</p> |
| <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> |
| <p>該当なし。</p> |
| <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> |
| <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。 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>【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「海老名駅寒川駅線」の確保維持を目的とする。 当該地域間幹線系統確保維持のため、老朽化した車両の更新を支援する必要がある。 |

| |
|---|
| <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>【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】</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。 <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・ポシエット 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>【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新車両を取得することにより、地域間幹線系統が確保維持される。 |
| <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> |

(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

【相模原市】

- ・令和6年6月7日 当協議会で承認

【小田原市】

- ・令和6年5月27日 当協議会で承認

【海老名市】

- ・令和4年1月18日 当協議会で海老名市地域公共交通計画（案）を承認

【大井町】

- ・令和6年5月16日 令和7年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請について承認を行った。

※市町村で法定協議会時に記入してください。

19. 利用者等の意見の反映状況

【相模原市】

相模原市総合都市交通計画の策定にあたり、令和3年12月15日から令和4年1月21日にかけて市HPや広報さがみはらで意見徴収を行った結果、補助路線に関わる意見はなかった。

【小田原市】

小田原市地域公共交通計画の策定に当たり、令和5年12月15日から令和6年1月15日にかけて意見公募を行った結果、8人から43件の意見をいただきました。そのうち、補助路線に関わる意見は、1件（意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの）ありました。

【海老名市】

海老名市地域公共交通計画の策定にあたり、令和3年11月17日から同年12月15日にかけてパブリックコメントを行った結果、2件の意見提出があったが、いずれも補助路線に係る意見ではなかった。

【寒川町】

寒川町地域公共交通計画の策定にあたり、令和6年1月4日から2月2日にかけて意見聴取を行った結果、補助路線に係る意見はありませんでした。

【大井町】

大井町地域公共交通計画策定の際、公共交通利用者アンケート調査（令和2年2月）、町民アンケート調査（令和2年10月）、地区別ヒアリング（6地区別、令和2月11月）及び地域公共交通計画に対するパブリックコメント（令和3年2月）を実施した。

【松田町】

松田町地域公共交通計画の策定にあたり、令和6年1月10日から2月9日にかけて計画案に対するパブリックコメントを行った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 横浜市中区日本大通 1

(所 属) 神奈川県県土整備局都市部

交通政策課

(氏 名) 中川 航

(電 話) 045-210-6182

(e-mail) kotsu-kikaku@pref.kanagawa.lg.jp