伊勢原市

地域公共交通計画

令和５(2023)年～令和９(2027)年

目　次

頁

１　はじめに
１－１　計画改定の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
１－２　計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
１－３　計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２

２ 地域の現状
２－１　本市の位置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
２－２　従業・通学の動き・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
２－３　都市計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
２－４　人口・・５
２－５　市街地整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
２－６　観光・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０

３ 本市を取り巻く状況の変化
３－１　ライフスタイルの変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
３－２　情報通信技術の進展、Society5.0 への対応　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
３－３　「ゼロカーボンシティいせはら」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
３－４　公共交通を取り巻く環境の変化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３

４　地域公共交通の現状
４－１　地域公共交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５

５　市民アンケート調査
５－１　調査概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
５－２　調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５

６　前計画における評価指標の達成状況
６－１　指標の達成状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４８
６－２　事業の実施状況の確認・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４９

７　伊勢原市地域公共交通の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５１

８　伊勢原市地域公共交通計画の目標
８－１　計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５２
８－２　評価指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５３
８－３　目標達成のための施策・事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５４

９　計画の達成状況の評価
９－１ 計画の実施体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６３
９－２ PDCA サイクルの実行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６４

1　はじめに

１－１　計画改定の趣旨

本市では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの維持・充実を図るため、平成 30（2018）年度に「伊勢原市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

この計画では、令和４（2022）年度までの５年間を計画期間とし、本市の地域公共交通に関する現状や課題を把握し、「将来の都市づくりに対応した快適で利用しやすい地域公共交通ネットワークの形成」を基本的な考え方とし、各種施策を実施してきました。

こうした中、令和２（2020）年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部が施行され、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を活用し、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することとされ、計画名称も「地域公共交通計画」に改められました。

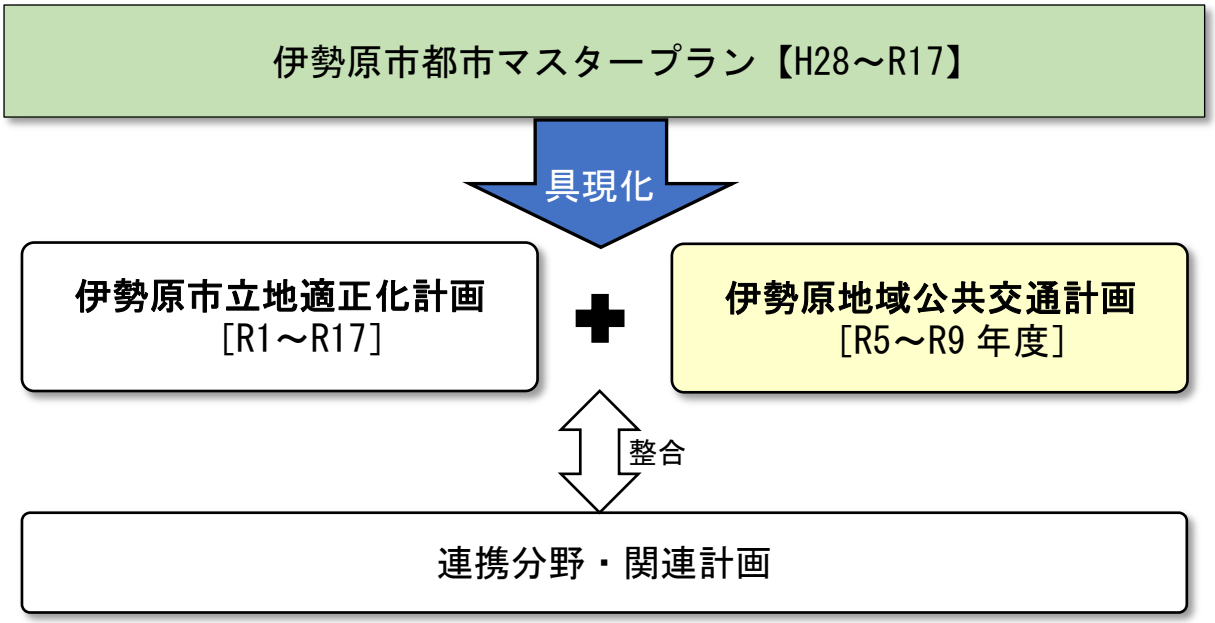
計画期間を迎え、引き続き将来の持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・充実に向けて、「伊勢原市地域公共交通計画」を改定します。

１－２　計画の位置づけ

「伊勢原市都市マスタープラン」では、「快適に暮らせる都市」「活力ある都市」「個性と魅力ある都市」を将来都市像として、「集約型都市構造（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）」を都市づくりの基本的な考え方としています。

都市再生特別措置法に基づく「伊勢原市立地適正化計画」で定める住居機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導・集積によるコンパクトなまちづくりと、本計画で定める地域公共交通ネットワークを両輪として、都市マスタープランで示す将来都市像「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」及び「様々な都市生活の場所として選択される都市」の実現を目指します。

図 1-1 計画の位置付け



１－３　計画の概要

（１）計画の区域

本計画の区域は、伊勢原市全域とします。

（２）計画の期間

本計画の期間は、令和５（2023）年度から令和９（2027）年度までの５年間とします。

なお、社会経済情勢の変化や関連する法令・制度の変更などによって新たな対応が生じた場合は、必要に応じて見直しを行うものとします。

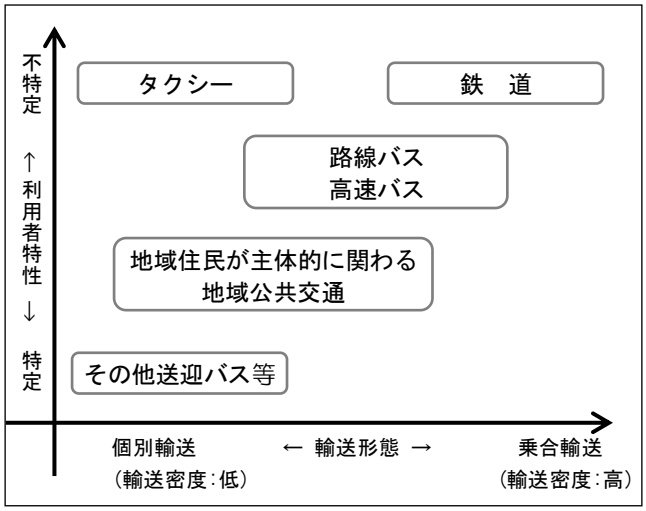
（３）地域公共交通の役割と担い手

地域公共交通は、市民の移動や人の交流の活性化、環境負荷の低減など、大きな役割を果たしています。

一方で、これから本格化していく少子高齢・人口減少社会の進展を見据えると、交通事業者の努力だけで維持・充実をしていくことは難しい状況にあるといえます。

このような中、地域公共交通の維持・充実をしていくためには、交通事業者をはじめ、市民、企業、行政などがそれぞれの役割を理解し、互いに協力していくことが重要となります。

図 1-2　地域公共交通の種類と特性



（４）SDGs への対応

令和 12（2030）年までの国際目標である持続可能な開発目標（SDGs）は、17 のゴール・169 のターゲットで構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に総合的に取り組むこととしています。

本市では、第６次総合計画において、この理念に即したまちづくりを進め、SDGs の実現に貢献していくとしています。

地域公共交通は、移動手段の確保や環境効率のよい移動手段として、大切な役割を担いますので、本計画においても SDGs に貢献する地域公共交通の維持・活性化を推進します。

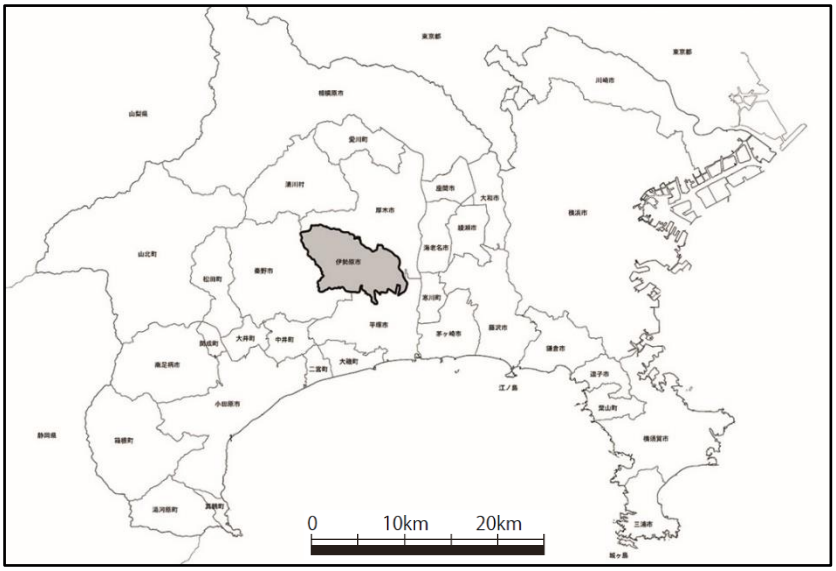
2 地域の現状

２－１　本市の位置

本市は神奈川県のほぼ中央に位置し、南部を平塚市、西部を秦野市、北東部を厚木市と接し、東西方向に東名高速道路、国道 246 号、小田急小田原線が通っています。

東京都心から約 50 kmの位置にあり、東京からは東名高速道路で約 40 分、鉄道利用では小田急小田原線新宿駅から約 60 分、横浜駅からは海老名駅経由で約 60 分と交通の利便性が高い首都圏近郊都市です。

図 2-1 伊勢原市の位置



２－２　従業・通学の動き

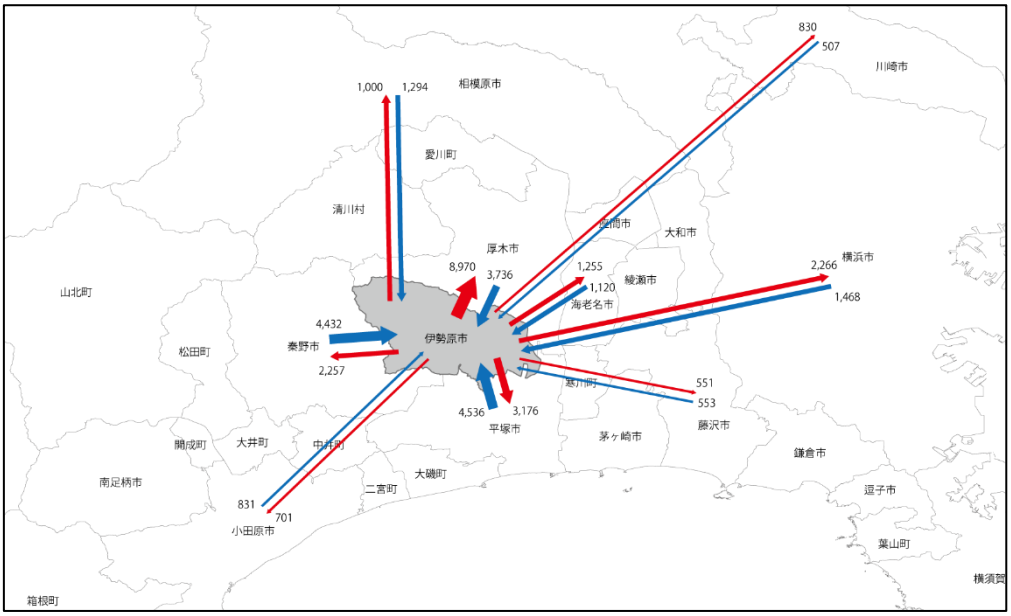
市内での通勤・通学による流動は、22,928 人となっています。

他都市間での主な流出・流入は次のとおりです。

〔流出〕１位：厚木市（8,970 人）２位：平塚市（3,176 人）３位：横浜市（2,266 人）

〔流入〕１位：平塚市（4,536 人）２位：秦野市（4,432 人）３位：厚木市（3,736 人）

図 2-2 通勤通学流動図



資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

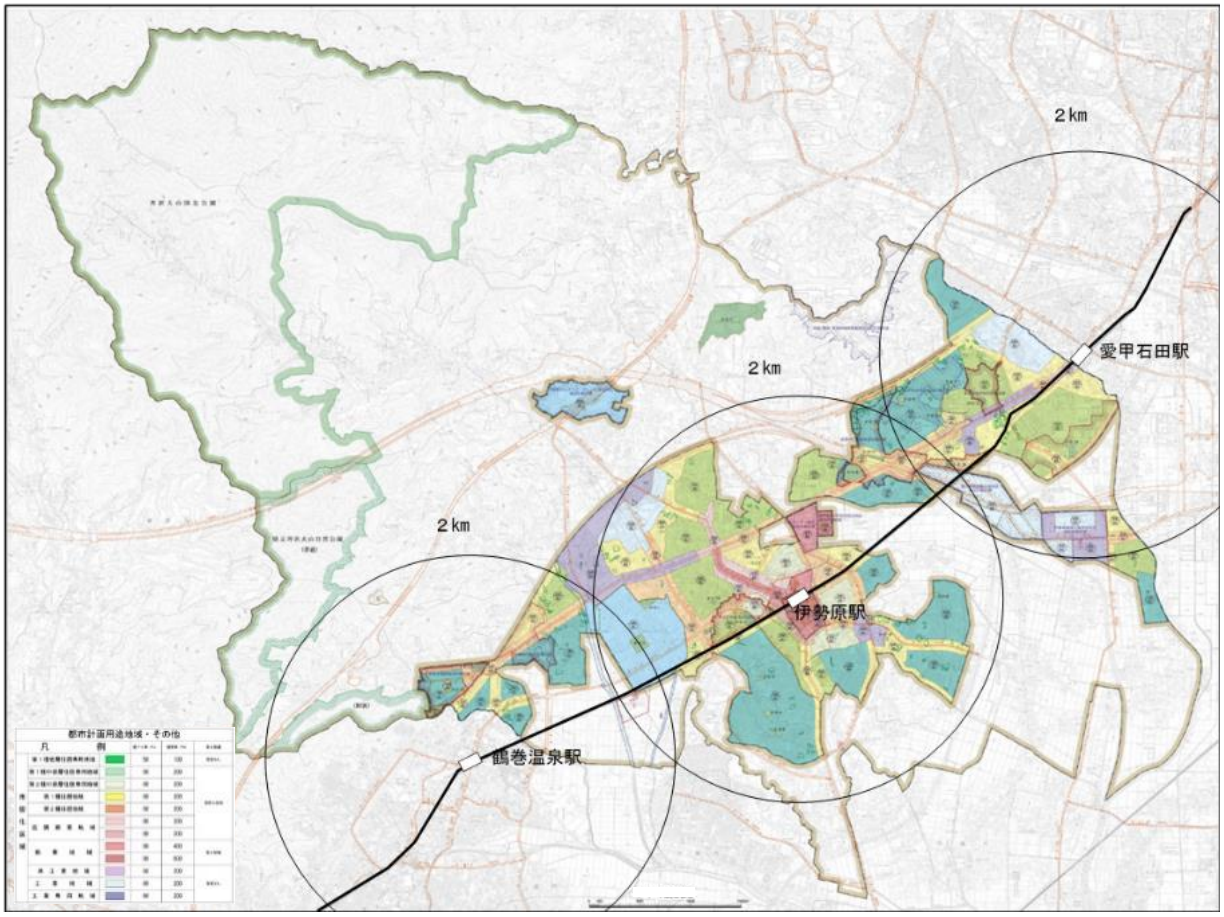
２－３　都市計画

（１）区域区分・用途地域

市域（5,556ha）のうち、市街化区域は 1,207ha（市域の約 22%）、市街化調整区域は 4,349h（市域の約 78%）となっています。

市街化区域は、小田急小田原線３駅（伊勢原駅、愛甲石田駅、鶴巻温泉駅）から約２km 圏域に網羅され、コンパクトな市街地が形成されています。

図 2-3 都市計画総括図



資料：伊勢原市都市計画図

２－４　人口

（１）人口推計

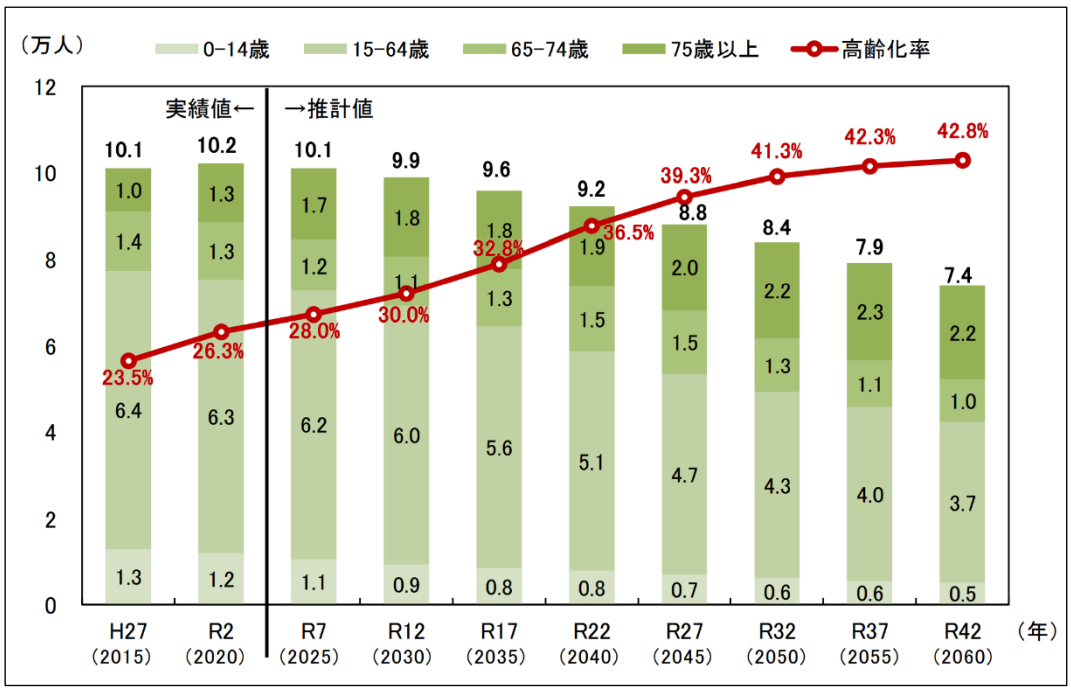
ア　全体

市の人口は、今後減少に転じ、令和 42（2060）年には約 74,000 人になると予測されています。

年少人口（0～14 歳）では、令和２（2020）年から令和 42（2060）年にかけて約６割減少し、生産年齢人口（15～64 歳）では約４割減少しています。

また、高齢化率は令和 12（2030）年には 30%以上となり、約３人に１人が高齢者となると予測されています。

図 2-4　人口の推移（単位：万人）

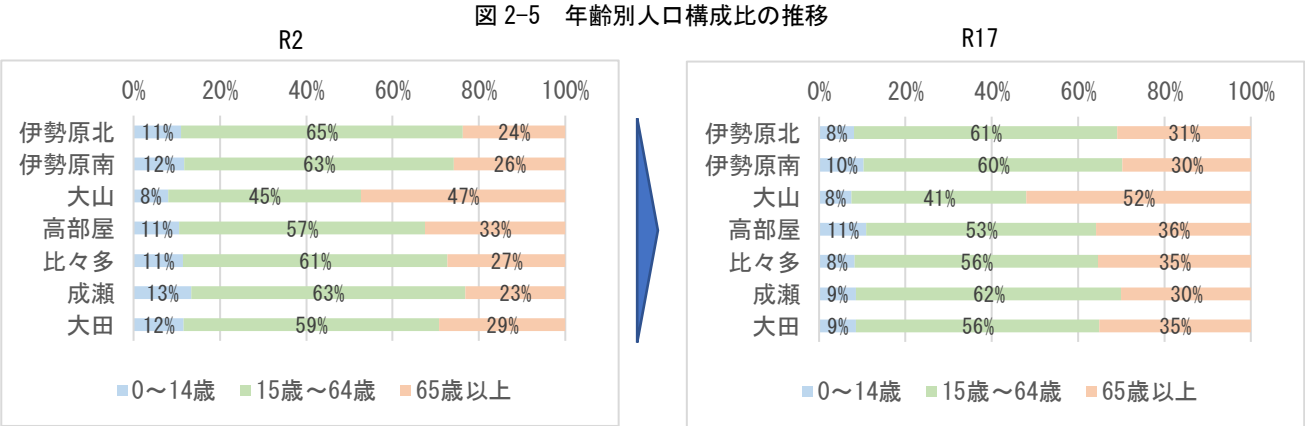


資料：令和２年度伊勢原市次期総合計画策定基礎調査における将来人口推計結果

イ　地域別

地区別では、大山地区、高部屋地区において、他の地区と比較して老年人口（65 歳以上）の割合が比較的高くなっており、特に、大山地区では、令和 17（2035）年には、53%と過半数を占めると予測されています。

図 2-5　年齢別人口構成比の推移



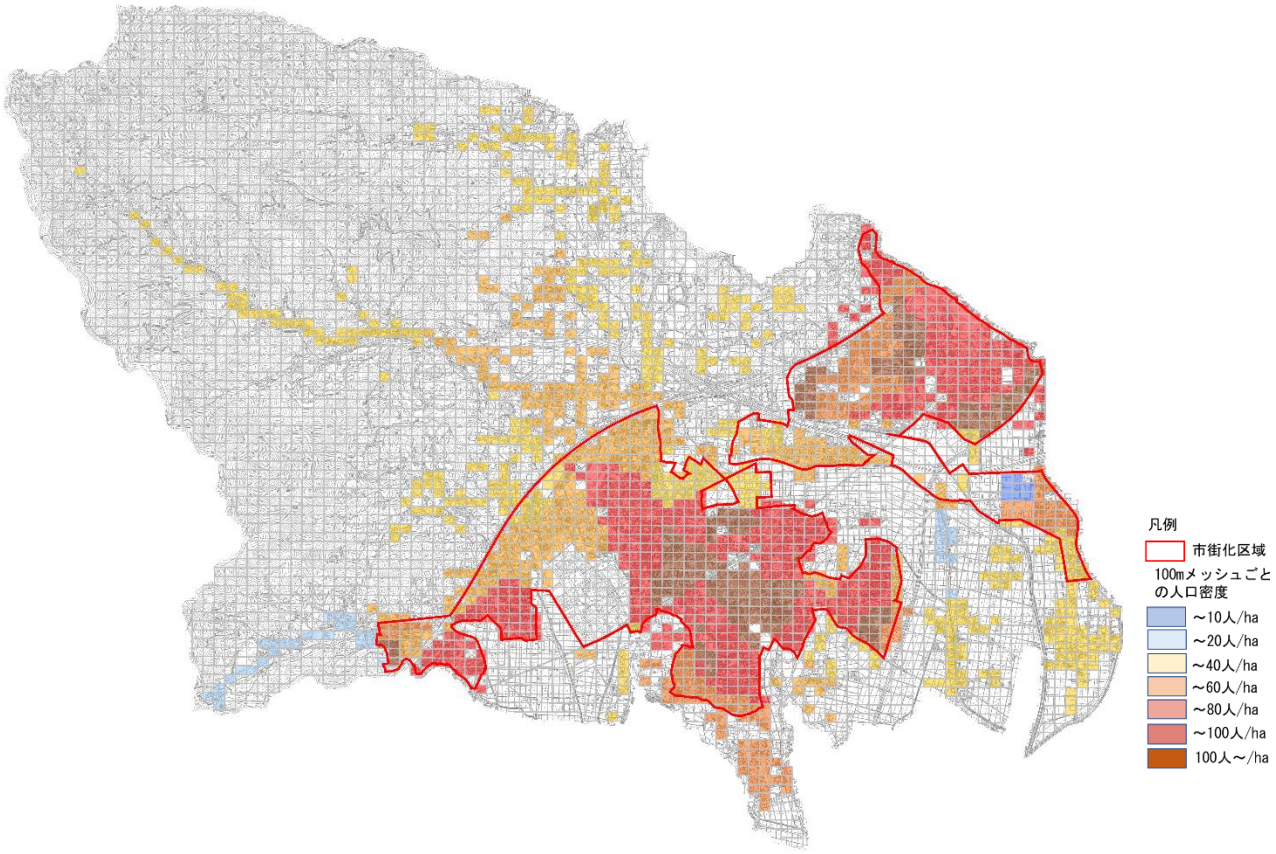
資料：令和２年度伊勢原市次期総合計画策定基礎調査における将来人口推計結果

資料：令和２年度伊勢原市次期総合計画策定基礎調査における将来人口推計結果

（２）市街化区域内の人口

平成 27（2015）年度の都市計画基礎調査によると、伊勢原駅及び愛甲石田駅を中心に人口密度が高くなっており、市街化区域内の人口は、平成 22（2010）年と比較して増加しています。

図 2-6 人口密度（平成 27 年度時点）



資料　都市計画基礎調査（平成 27 年度時点）

図 2-7 市街化区域の人口（平成 27 年度時点）

	H22	H27
市街化区域内の人口	82,925 人	84,039 人

資料：都市計画基礎調査（平成 27 年度時点）

２－５　市街地整備

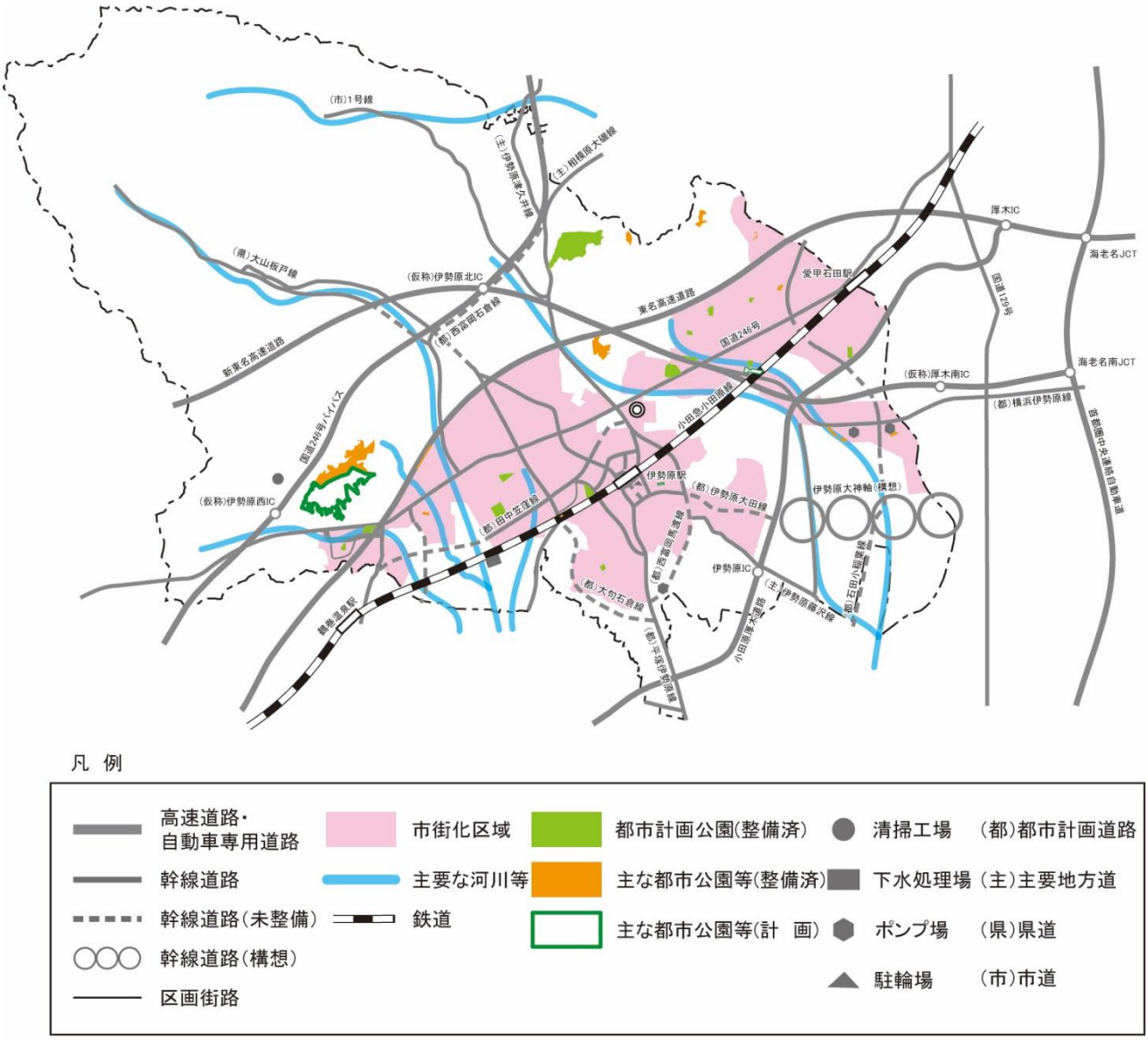
（１）道路ネットワーク

市域の道路ネットワークは、新東名高速道路をはじめとする広域幹線道路、国道や県道など周辺都市と本市を結ぶ道路、市内を環状放射型で結ぶ道路などで構成されています。

新東名高速道路は、令和２（2020）年３月に伊勢原大山インターチェンジが供用開始しました。

また、令和４（2022）年４月には、新秦野インターチェンジまでの区間が開通し、令和９（2027）年度の全線開通に向けて工事が進められています。

図 2-8 都市施設の整備方針図



資料：伊勢原市都市マスタープラン（H28.3 改定）

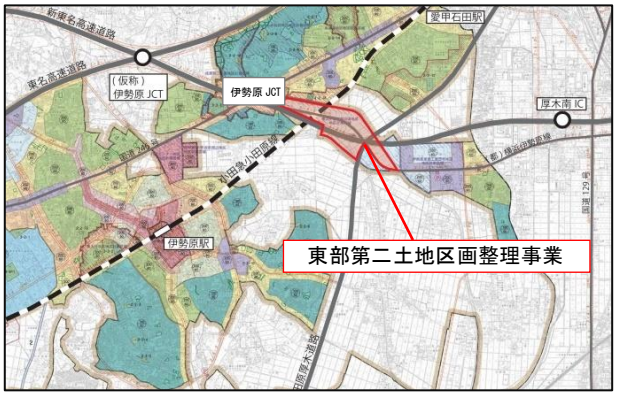
（２）東部第二土地区画整理事業地区［平成 27（2015）年３月組合設立認可］

本地区は、市東部に位置し、県道 22 号（横浜伊勢原）を中心に広域幹線道路のインターチェンジからの交通利便性を生かした産業拠点として、平成 30（2018）年度から順次使用収益が開始され、令和４（2022）年１月には換地処分公告がされました。

現在は、新たな産業系市街地として 11 社が操業しています。(R4.11 時点)

図 2-9 東部第二土地区画整理事業位置図

▼位置図



▼全景

（３）伊勢原大山インター土地区画整理事業地区［令和３(2021)年１月組合設立認可］

本地区は、伊勢原大山インターチェンジに近接する立地特性を生かした産業拠点として、令和３(2021)年に土地区画整理組合の設立が認可され、新たな産業系市街地の整備が進められています。

図 2-10 伊勢原大山インター土地区画整理事業位置図

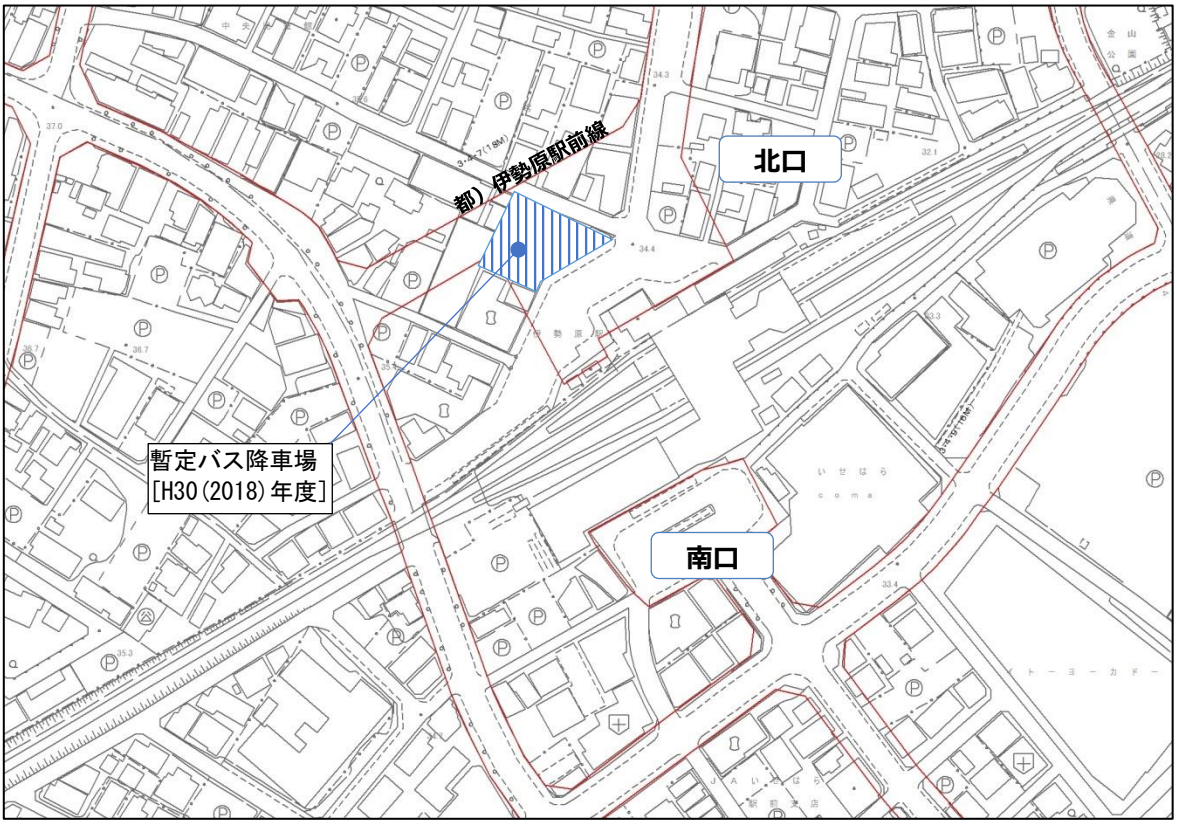
▼位置図

▼全景

（４）伊勢原駅北口周辺整備地区

本地区は、都市計画道路や駅前広場などの整備による交通結節点機能の向上により、中心市街地として利便性の高い交流拠点の形成を図るため、現在、再開発準備組合が中心となり、市街地整備に向けた取組を進めています。

図 2-11 伊勢原駅周辺図



（５）駅前広場等

駅前広場は、伊勢原駅の南口・北口及び愛甲石田駅南口が整備されています。

また、東海大学医学部附属病院には、敷地内に交通広場が整備されており、地域公共交通による円滑なアクセスが可能となっています。

図 2-12　駅前広場等

都市名	駅名	駅前広場面積		公共交通機能		備　　考
		計画	供用	バス	タクシー	
伊勢原市	愛甲石田駅(南口)	－	2,400 ㎡	2 台	4 台	交通結節点改善事業
	伊勢原駅(北口)	4,040 ㎡	3,584 ㎡	4 台	10 台	都市計画施設
	伊勢原駅(南口)	2,180 ㎡	2,180 ㎡	7 台	7 台	都市計画施設
	東海大学病院	－	3,900 ㎡	3 台	2 台	敷地内交通広場

資料：国土交通省都市計画施設現況（令和 3 年）

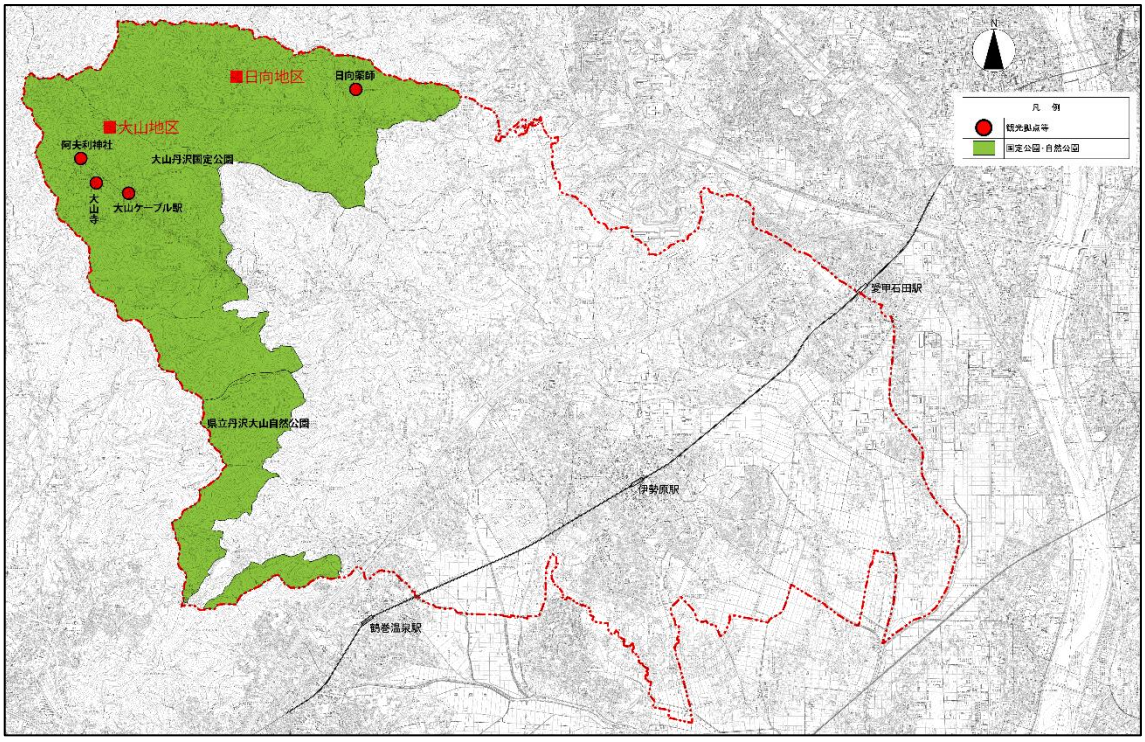
２－６　観光

（１）大山・日向地区

大山地区は、平成 28（2016）年４月に、歴史・文化を語るストーリー「江戸庶民の信仰と行楽の地～巨大な木太刀を担いで大山詣り～」が文化庁から日本遺産に認定されました。

日向地区は、平成 28（2016）年 11 月に国指定重要文化財である日向薬師・宝城坊本堂の保存修理事業「平成の大修理」を完了しました。

図 2-13 大山・日向地区の位置



■大山地区

大山（標高 1252m）は、本市のシンボルであり、豊かな自然に恵まれた丹沢大山国定公園の一角に位置しています。古くから山岳信仰の対象とされ、江戸時代には、大山に登ってお参りする「大山詣り」が庶民の間で盛んに行われていました。都市圏からのアクセスも良く、気軽に訪れることができる山歩きスポットとしても知られています。

▲大山阿夫利神社

◇「日本遺産認定」（平成 28 年４月）：文化庁
◇「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」に掲載（平成 27 年６月）：ミシュラン社
◇「神奈川の新たな観光の核づくり認定事業」に認定（平成 26 年２月）：神奈川県

■日向地区（日向薬師）

かつて日向山霊山寺といわれ、元正天皇（716 年）の頃、僧行基によって開創されたと伝えられる、日本三薬師の一つです。

（国指定重要文化財「宝城坊本堂」）

◇約７年の歳月をかけた本堂の「平成の大修理」完成（平成 28 年 11 月）

▲修理後の本堂

（２）観光客入込数

全体の観光客入込数は、令和元(2019)年までは微増傾向にありましたが、令和２(2020)年からは新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少しています。

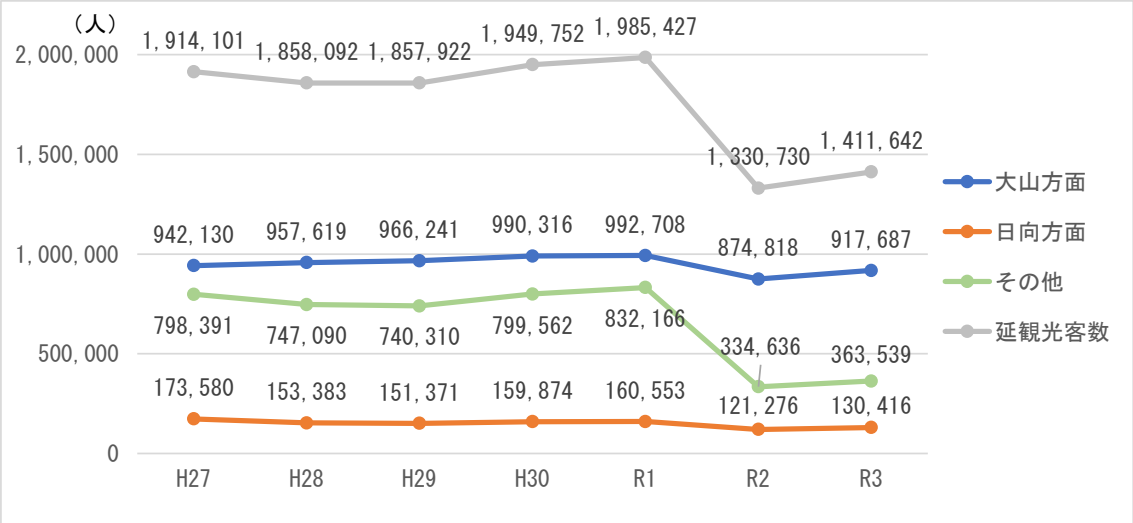
一方で、大山・日向方面の日帰り客数は、コロナ禍のアウトドア需要等により、維持されています。

図 2-14 観光客入込数の推移（単位：人）

場所	項目	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
大山方面		942, 130	957, 619	966, 241	990, 316	992, 708	874, 818	917, 687
	延宿泊客数	11, 773	10, 397	15, 644	16, 816	17, 583	8, 515	8, 974
	延日帰り客数	930, 357	947, 222	950, 597	973, 500	975, 125	866, 303	908, 713
日向方面		173, 580	153, 383	151, 371	159, 874	160, 553	121, 276	130, 416
	延宿泊客数	15, 139	15, 307	16, 939	20, 173	19, 784	7, 053	8, 114
	延日帰り客数	158, 441	138, 076	134, 432	139, 701	140, 769	114, 223	122, 302
その他		798, 391	747, 090	740, 310	799, 562	832, 166	334, 636	363, 539
	延宿泊客数	98, 121	146, 418	135, 040	135, 177	154, 792	59, 732	67, 133
	延日帰り客数	700, 270	600, 672	605, 270	664, 385	677, 374	274, 904	296, 406
延観光客数		1, 914, 101	1, 858, 092	1, 857, 922	1, 949, 752	1, 985, 427	1, 330, 730	1, 411, 642

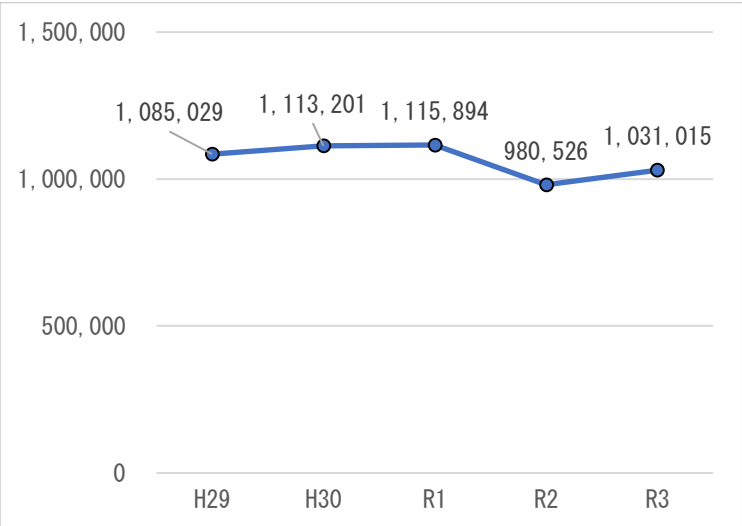
資料：伊勢原市

図 2-15 観光客入込数の推移【全体】（単位：人）



資料：伊勢原市

図 2-16　観光客入込数の推移【大山・日向日帰り客数】（単位：人）



資料：伊勢原市

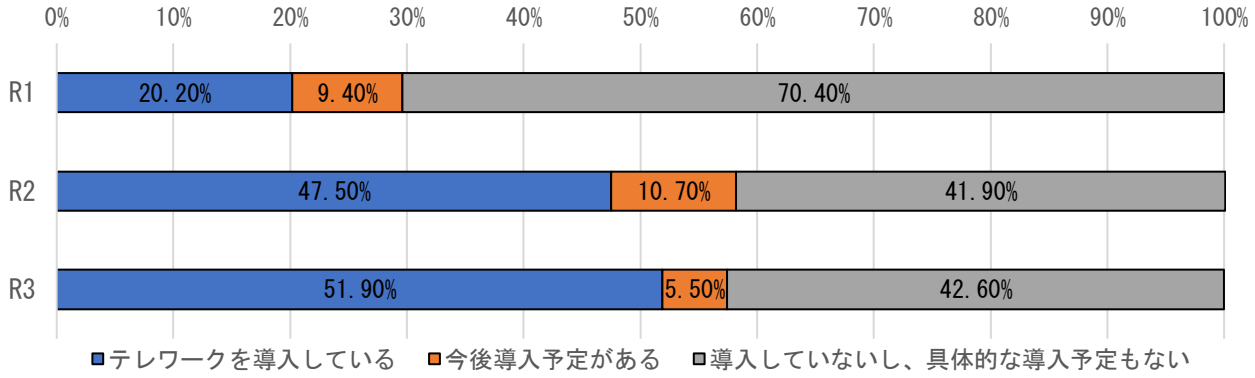
▼大山へ向かうバス待ちの様子

3　本市を取り巻く状況の変化

３－１　ライフスタイルの変化

働き方改革やコロナ禍における新たな生活様式の浸透により、テレワークやオンライン会議、ネットショッピングなど、社会全体でライフスタイルの変化が加速しています。

図3-1 企業のテレワークの導入状況



資料：通信利用動向調査（総務省）

３－２　情報通信技術の進展、Society 5.0への対応

Society 5.0とは、全ての人々とモノが情報でつながるIoTや人工知能（AI）、5G等の情報ネットワーク技術の進化・高度化による自動運転技術やエネルギー技術の進化などを産業や社会生活に取り入れて、一人ひとりのニーズに応じた社会的課題を解決していこうという新たな社会の考え方です。今後、都市のスマート化など、創造・活用などの取組の動きが一層加速していくことが予測されています。

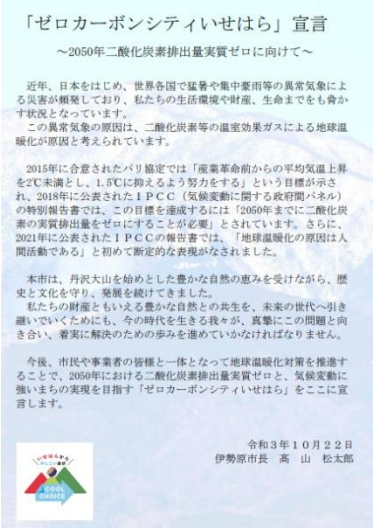
３－３　「ゼロカーボンシティいせはら」

本市は、令和3年10月22日（金）、地球温暖化対策のため「ゼロカーボンシティいせはら」を表明しました。

2050年における二酸化炭素排出量実質ゼロ（※）と、気候変動に強いまちの実現に向けた取組「COOL CHOICEいせはら」を進めています。

地域公共交通は、環境効率のよい移動手段として、その重要性がさらに増してきます。

※二酸化炭素排出量実質ゼロとは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、実質的に「ゼロ」にする取り組みです。



「ゼロカーボンシティいせはら」宣言

～2050年二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて～

近年、日本をはじめ、世界各国で猛暑や集中豪雨等の異常気象による災害が頻発しており、私たちの生活環境や財産、生命までをも脅かす状況となっています。

この異常気象の原因は、二酸化炭素等の温室効果ガスによる地球温暖化が原因と考えられています。

2015年に合意されたパリ協定では「産業革命前からの平均気温上昇を2℃未満とし、1.5℃に抑えるよう努力をする」という目標が示され、2018年に公表されたＩＰＣＣ（気候変動に関する政府間パネル）の特別報告書では、この目標を達成するには「2050年までに二酸化炭素の実質排出量をゼロにすることが必要」とされています。さらに、2021年に公表されたＩＰＣＣの報告書では、「地球温暖化の原因は人間活動である」と初めて断定的な表現がなされました。

本市は、丹沢大山を始めとした豊かな自然の恵みを受けながら、歴史と文化を守り、発展を続けてきました。

私たちの財産ともいえる豊かな自然との共生を、未来の世代へ引き継いでいくためにも、今の時代を生きる我々が、真摯にこの問題と向き合い、着実に解決のための歩みを進めていかなければなりません。

今後、市民や事業者の皆様と一体となって地球温暖化対策を推進することで、2050年における二酸化炭素排出量実質ゼロと、気候変動に強いまちの実現を目指す「ゼロカーボンシティいせはら」をここに宣言します。

令和３年１０月２２日
伊勢原市長　高　山　松太郎

３－４　公共交通を取り巻く環境の変化

（１）移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」に基づく“移動等円滑化の促進に関する基本方針”が令和３（2021）年４月に改正され、新たな目標が定められました。

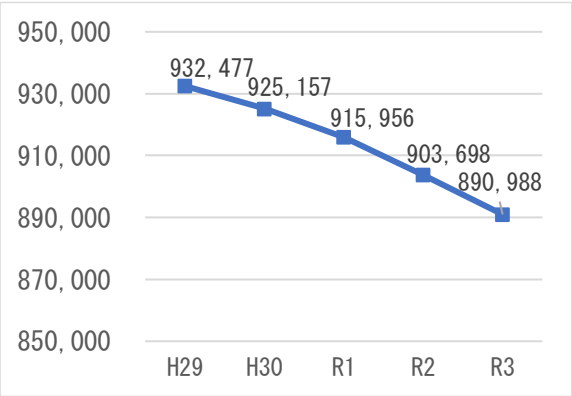
図 3-2 移動円滑化の促進に関する基本方針における目標

項　目	旧	新
目標期間	平成 23（2011）年度から 令和 2（2022）年度	令和 3（2021）年度から 令和 7（2025）年度
鉄道（駅）	【ホームドア・可動式ホーム柵】 ・約 800 駅の整備	【ホームドア・可動式ホーム柵】 ・鉄軌道駅全体で 3,000 番線、うち平均利用者数が、10 万人以上/日の駅で 800 番線を整備 【その他】 ・可能な限りバリアフリールートの複数化やプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小
鉄道（車両）	・総車両数 52,000 台のうち約 70%をバリアフリー化	・総車両数約 53,000 台のうち約 70%をバリアフリー化
ノンステップバス	・総車両数約 50,000 台のうち約 70%をバリアフリー化	・総車両数約 50,000 台のうち約 80%をバリアフリー化
タクシー	・約 44,000 台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む。）を導入	・約 90,000 台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む。）を導入 ・総車両数の約 25%をユニバーサルデザインタクシーとする。

（２）慢性的な運転手不足

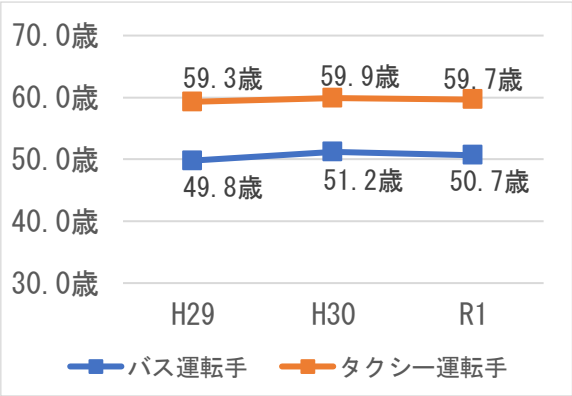
バス及びタクシー事業においては、厳しい経営環境や労働時間の長時間化、大型二種免許保有者の減少等を背景として、運転手の担い手不足や高齢化が深刻な課題となっています（図 3-3、図 3-4）。

図 3-3 大型第二種免許の保有状況



資料：運転免許統計（警察庁）

図 3-4 バス及びタクシー運転手の平均年齢



資料：賃金構造基本統計調査（総務省）

こうした中、「道路交通法」や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の一部改正により、若い人材の確保や業界の若返りを図るための環境整備が進められています（図 3-5、図 3-6）。

図 3-5 大型二種免許の受験資格の見直し

免許種類	従来の要件	特例教習受講者の資格要件
大型二種免許	21 歳以上 普通免許など免許保有歴３年以上	19 歳以上 普通免許保有１年以上

※令和 4 年 5 月 13 日付け道路交通法一部改正

図 3-6　運転手の拘束時間・休憩期間の見直し

	現行	令和 6(2024)年 4 月以降
拘束時間	【バス・タクシー共通】 ・原則 1 日 13 時間以下 ・最長 1 日 16 時間までは延長可能 ・1 日 15 時間を超える拘束ができるのは週 2 回まで ・年間上限 3380 時間（バス） ・１ヶ月上限 299 時間（タクシー）	【バス・タクシー共通】 ・原則 1 日 13 時間以下（変更なし） ・最長 1 日 15 時間までは延長可能 ・1 日 14 時間を超える拘束ができるのは週 3 回まで ・年間上限 3300 時間（バス） ・１ヶ月上限 288 時間（タクシー）
１日の勤務間インターバル	【バス・タクシー共通】 ・8 時間以上義務	【バス・タクシー共通】 ・9 時間以上義務

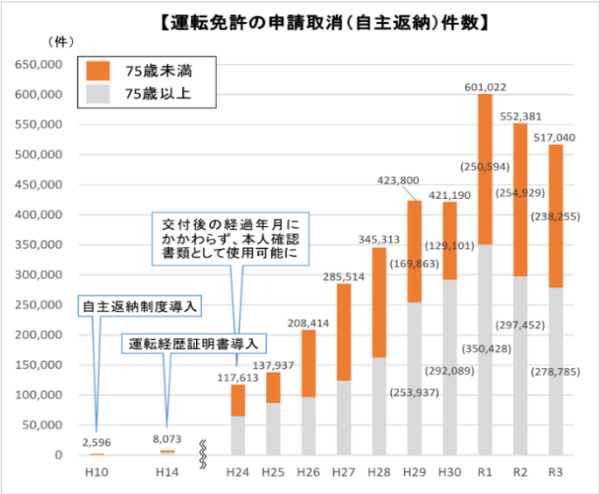
※令和 6 年 4 月 1 日（予定）自動車運転者の労働時間等の改善のための基準一部改正

（３）運転免許の返納者数

全国的に高齢者による免許の返納は浸透してきており、平成 27 年（2015 年）の 28.6 万人から令和元年(2019 年)には２倍以上の 60.1 万人と急増しましたが、令和２年(2020 年)、令和３年（2021 年）と減少しました。(図 3-7)

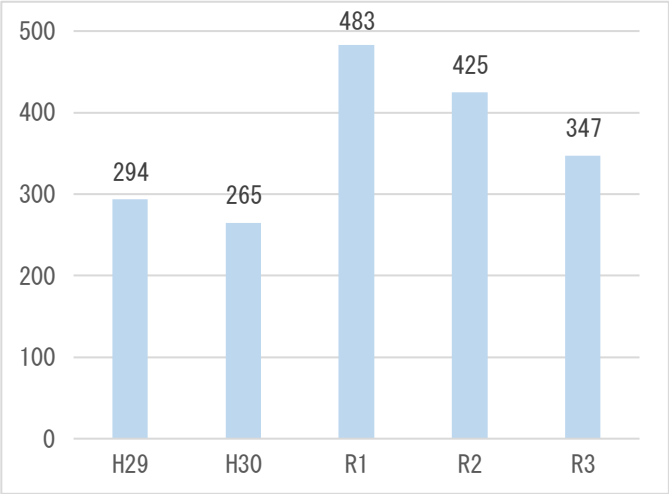
また、本市の免許返納数においても、同様の傾向が見られます。(図 3-8)

図 3-7　免許返納数、返納率の推移



資料：警視庁「運転免許統計」

図 3-8　免許返納数（伊勢原市）



資料：伊勢原警察署

4 地域公共交通の現状

４－１　地域公共交通の現状

（１）鉄道

ア　運行本数

鉄道は、小田急電鉄株式会社１社により運行され、前計画の策定時平成 29（2017）年と比較すると、運行本数は、「平日下り」以外で増加しています。

また、伊勢原駅を停車するロマンスカーについては、平日及び土日の上り・下りの両方面で本数が増加しており、アクセス利便性が向上しています。

図 4-1 鉄道の本数

	平成 29（2017）年（前計画策定時）		令和４（2022）年３月時点	
方面	平日	休日	平日	休日
上り（新宿方面）	128 本	112 本	131 本	123 本
下り（小田原方面）	127 本	116 本	119 本	124 本

資料：小田急電鉄株式会社

図 4-2 ロマンスカーの本数

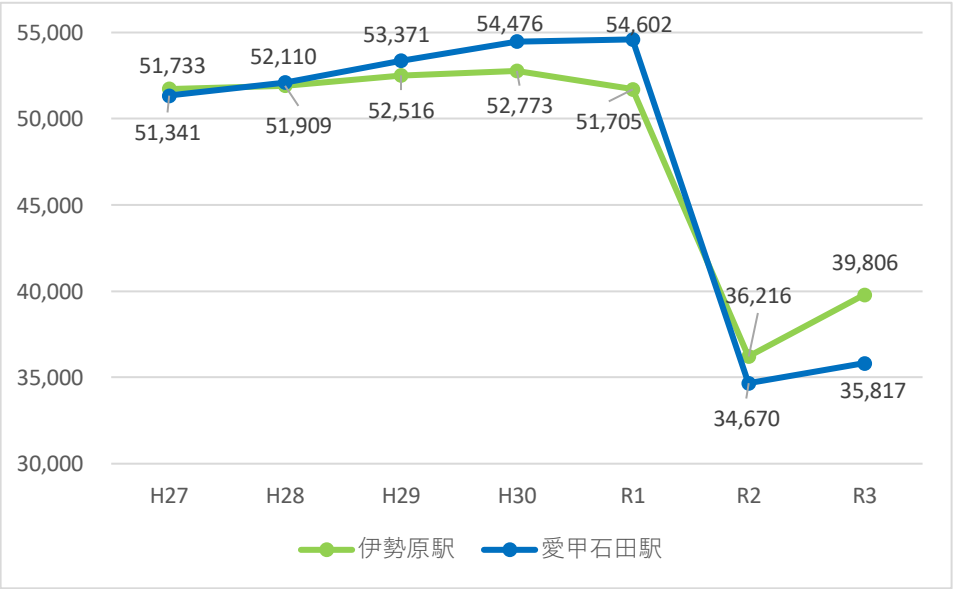
	平成 29（2017）年（前計画策定時）		令和４（2022）年３月時点	
方面	平日	休日	平日	休日
上り（新宿方面）	0 本	4 本	11 本	10 本
下り（小田原方面）	0 本	8 本	8 本	10 本

資料：小田急電鉄株式会社

イ　乗降人員

伊勢原駅及び愛甲石田駅の利用者数は、平成 30（2018）年度までは増加傾向にありましたが、令和２（2019）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により伊勢原駅、愛甲石田駅の両駅で約３割減少しています。その後、令和３（2021）年度は、回復傾向に転じているものの、コロナ禍以前の水準には戻っていません。

図 4-3 鉄道１日平均利用者数（単位：人）



資料：小田急電鉄株式会社

（２）路線バス

ア　運行本数

市内の路線バス事業者は、神奈川中央交通株式会社１社により運行され、系統数は52 系統となっています。

路線バスのネットワークは、伊勢原駅から大山・日向方面、JR 平塚駅方面などに向かう放射型、愛甲石田駅を起終点とする循環型、さらには、地域内の拠点や施設を繋ぐバス路線により形成しています。

コロナ禍で、運行本数の減便はあったものの、運行路線の廃止はなく、現状の交通網を維持しています。

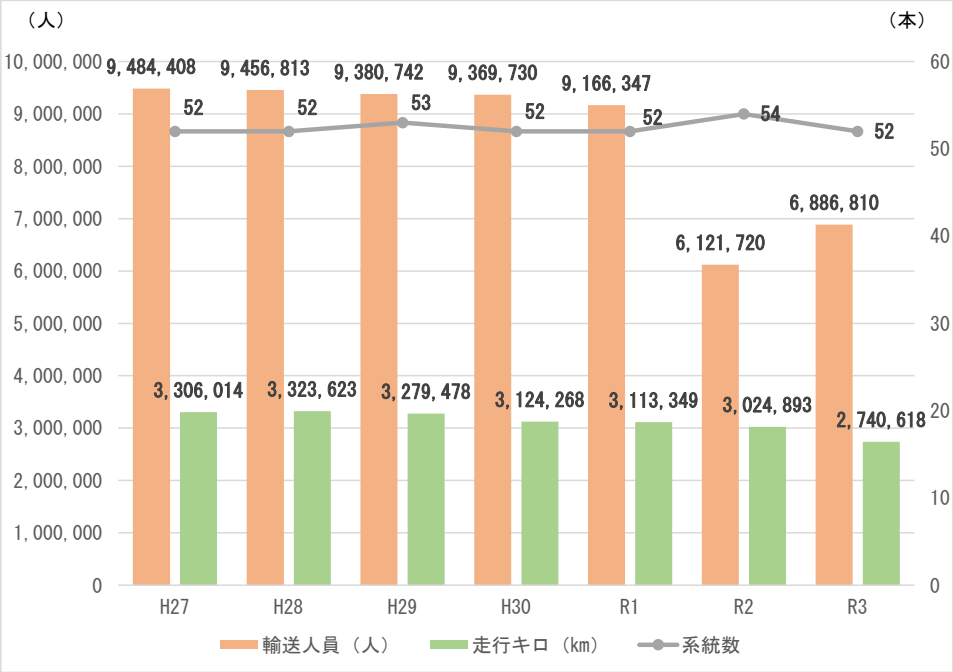
平日で最も本数が多い路線は、「伊勢原駅南口～平塚駅北口（団地経由）」62 本/日（往路）、60 本／日（復路）で、次いで、「伊勢原駅南口～東海大学病院」43 本／日（往路）、44 本／日（復路）となっています。

日曜／祝日では、「伊勢原駅南口～平塚駅北口」47 本／日（復路）が最も多く、次いで「伊勢原駅北口～大山ケーブル」46 本／日（往路）となっています。

イ　輸送人員

輸送人員は、令和元（2019）年度までは、ほぼ横ばいとなっていましたが、令和２（2019）年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により約３割減少しています。その後、令和３(2021)年度は、回復傾向に転じているものの、コロナ禍以前の水準には戻っていません。

図 4-4 路線バス運行系統数・輸送状況



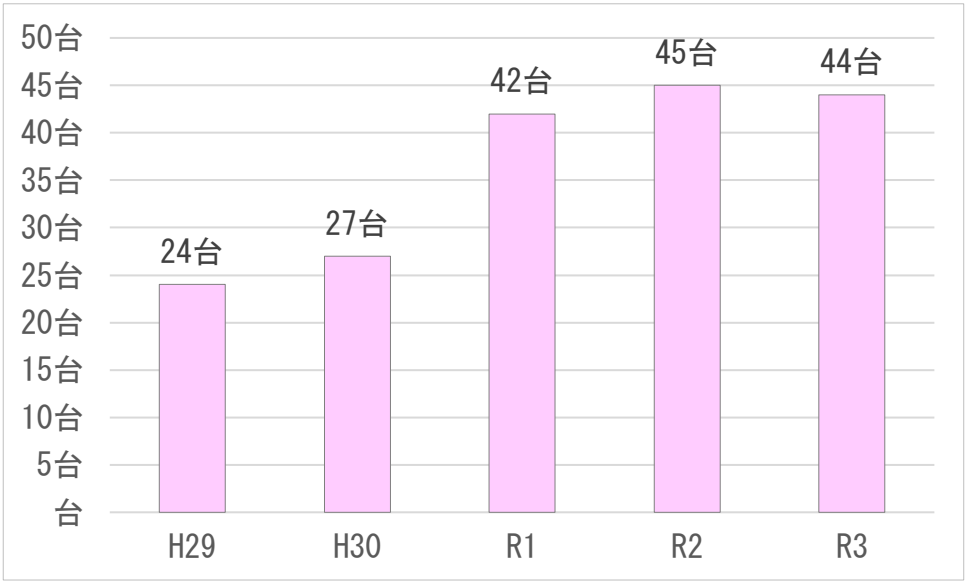
資料：統計いせはら

ウ　ノンステップバスの導入状況

市内の路線バス営業所は、現在 90 台の車両を保有しており、44 台がノンステップバスで 46 台がワンステップバスです。

令和元（2019）年までは、計画的に車両の導入を進めてきましたが、令和２（2020）年以降は、新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により、経営維持の観点から、車両の新規導入など新たな設備投資は行われませんでした。

図 4-5 ノンステップバスの導入状況（伊勢原営業所）



資料：神奈川中央交通株式会社

エ　市内の路線

市内のバス路線図は、図 4-6 に示すとおりで、路線ごとの運行本数は、図 4-7 に示すとおりです。

図 4-6 バス路線図

系統	起点	経由地	終点
伊01	伊勢原駅南口	団地・馬渡	伊勢原車庫
伊01	伊勢原駅南口	団地・馬渡・市ノ坪	伊勢原車庫
伊03	伊勢原駅南口	みどりヶ丘・ふじみ野	伊勢原車庫
伊06	伊勢原駅南口	行政センター	東海大学病院
伊10	伊勢原駅北口	遠子坂・大山駅	大山ケーブル
伊11	伊勢原駅北口	直　　行	大山ケーブル
伊12	伊勢原駅北口	遠子坂	大山駅
伊13	伊勢原駅北口	市光前	産能大学
伊16	伊勢原駅北口	中央公民館・伊勢原車庫	栗原
伊17	大山ケーブル	大山駅・遠子坂・産能大学	伊勢原駅北口
伊18	伊勢原駅南口	みどりヶ丘・湘南日向岡	高村団地
伊19	伊勢原駅南口	大句・みどりヶ丘	ふじみ野
伊20	伊勢原駅北口	川上・長竹	日向薬師
伊22	伊勢原駅北口	道灌塚	日向薬師
伊23	伊勢原駅北口	川上・長竹	産能大学
伊24	伊勢原駅北口	行政センター・川上	日向薬師
伊31	伊勢原駅北口	日向川・リハビリ	七沢
伊34	伊勢原駅北口	運動公園・リハビリ	七沢
伊35	七沢	行政センター・リハビリ	伊勢原駅北口
伊36	伊勢原駅北口	行政センター・運動公園	七沢
伊37	伊勢原駅北口	日向川	リハビリ
伊41	伊勢原駅北口	殿村・石倉橋・三ノ宮	伊勢原車庫
伊43	伊勢原駅北口	中央公民館	伊勢原車庫
伊44	伊勢原駅北口	中央公民館・市ノ坪	伊勢原車庫
伊54	伊勢原駅北口	白根公民館前	伊勢原車庫
伊58	伊勢原駅北口	神戸・大住台	善波
伊59	伊勢原駅北口	神戸・大住台	鶴巻温泉駅
伊74	伊勢原駅北口	田中・東海大学病院	愛甲石田駅
伊76	伊勢原駅北口	粕屋下宿・小金塚	愛甲石田駅
伊80	伊勢原駅南口	下落合	愛甲石田駅
伊82	伊勢原駅南口	沼目	坂口
伊84	伊勢原駅南口	つきみの団地	下谷中央
平86	伊勢原駅南口	太田・横内・総合公園	平塚駅北口
平88	伊勢原駅南口	城島・八間通り	平塚駅北口
平89	平塚駅北口	団地・伊勢原駅	東海大学病院
平90	伊勢原駅南口	伊勢原団地	平塚駅北口
平91	伊勢原駅南口	大句・豊田本郷	平塚駅北口
平91	豊田本郷駅	大句	伊勢原駅南口
平92	平塚駅北口	新大縄橋・ふじみ野	伊勢原駅南口
平93	平塚駅北口	新大縄橋・ふじみ野	伊勢原車庫
平94	伊勢原駅南口	大住中学校・中原御殿	平塚駅北口
平97	伊勢原駅南口	平間・大島	平塚駅北口
愛02	愛甲石田駅	あかね大循環	愛甲石田駅
愛11	愛甲石田駅	愛甲原住宅・愛名入口	七沢病院
愛12	愛甲石田駅	愛甲原住宅	リハビリ
愛15	愛甲石田駅	愛甲原住宅・愛名入口	森の里
愛16	愛甲石田駅	広町橋・厚木西高校	森の里
愛17	愛甲石田駅	通信研究所・厚木西高校	森の里
愛18	愛甲石田駅	上愛甲・広町橋	松蔭大学
愛19	愛甲石田駅	広町橋・通信研究所	日産先進技術開発センター
愛20	愛甲石田駅	柳町・愛名入口	毛利台団地
愛21	愛甲石田駅	松蔭大学	日産先進技術開発センター
愛24	愛甲石田駅	愛甲原住宅・愛名入口	松蓮寺行
愛30	愛甲石田駅南口	東成瀬	愛甲石田駅南口
愛31	愛甲石田駅	歌川産業スクエア	愛甲石田駅南口
巻11	鶴巻温泉駅	笠窪・串橋下	伊勢原車庫
巻12	鶴巻温泉駅南口	真田神社前・北金目	東海大学

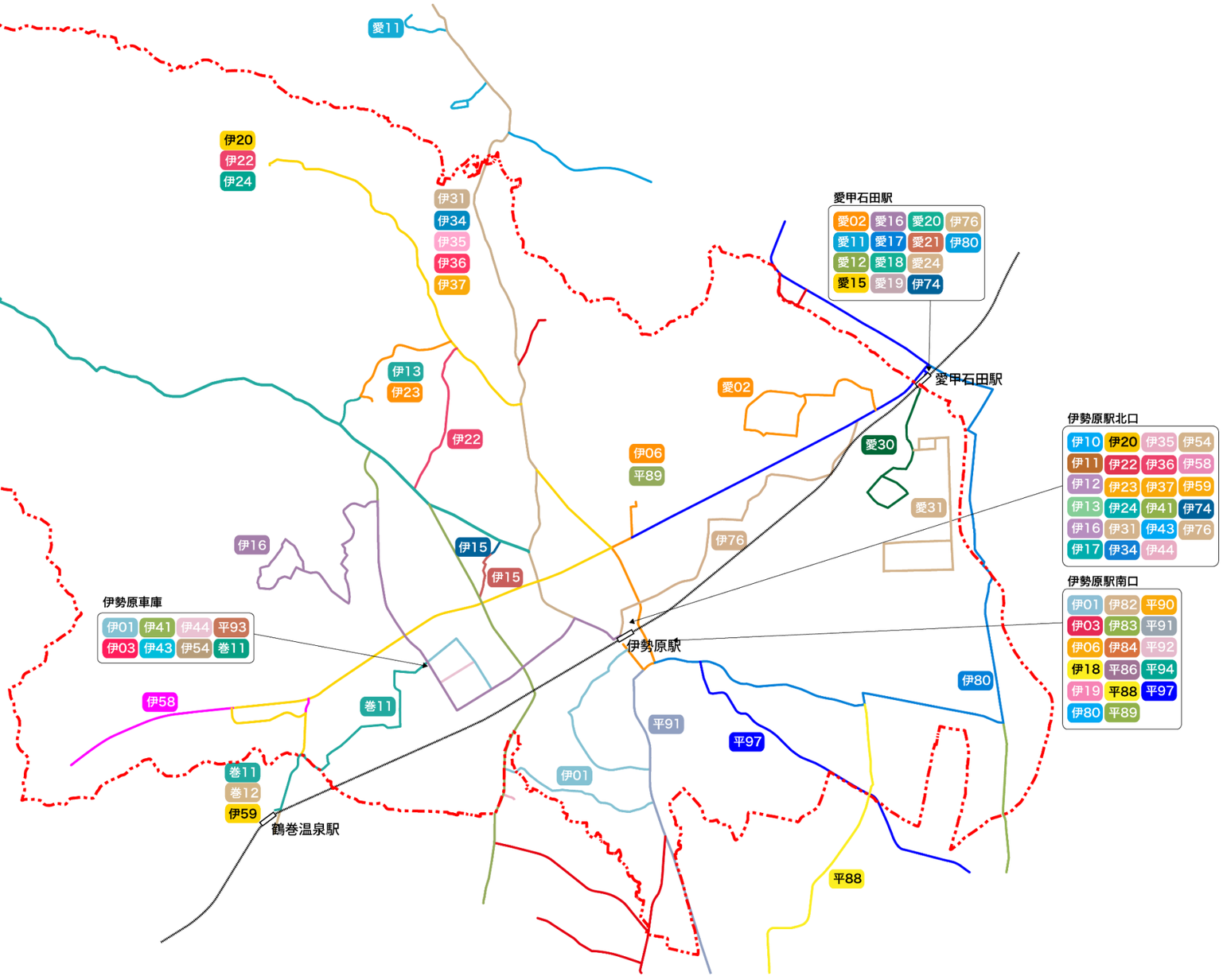
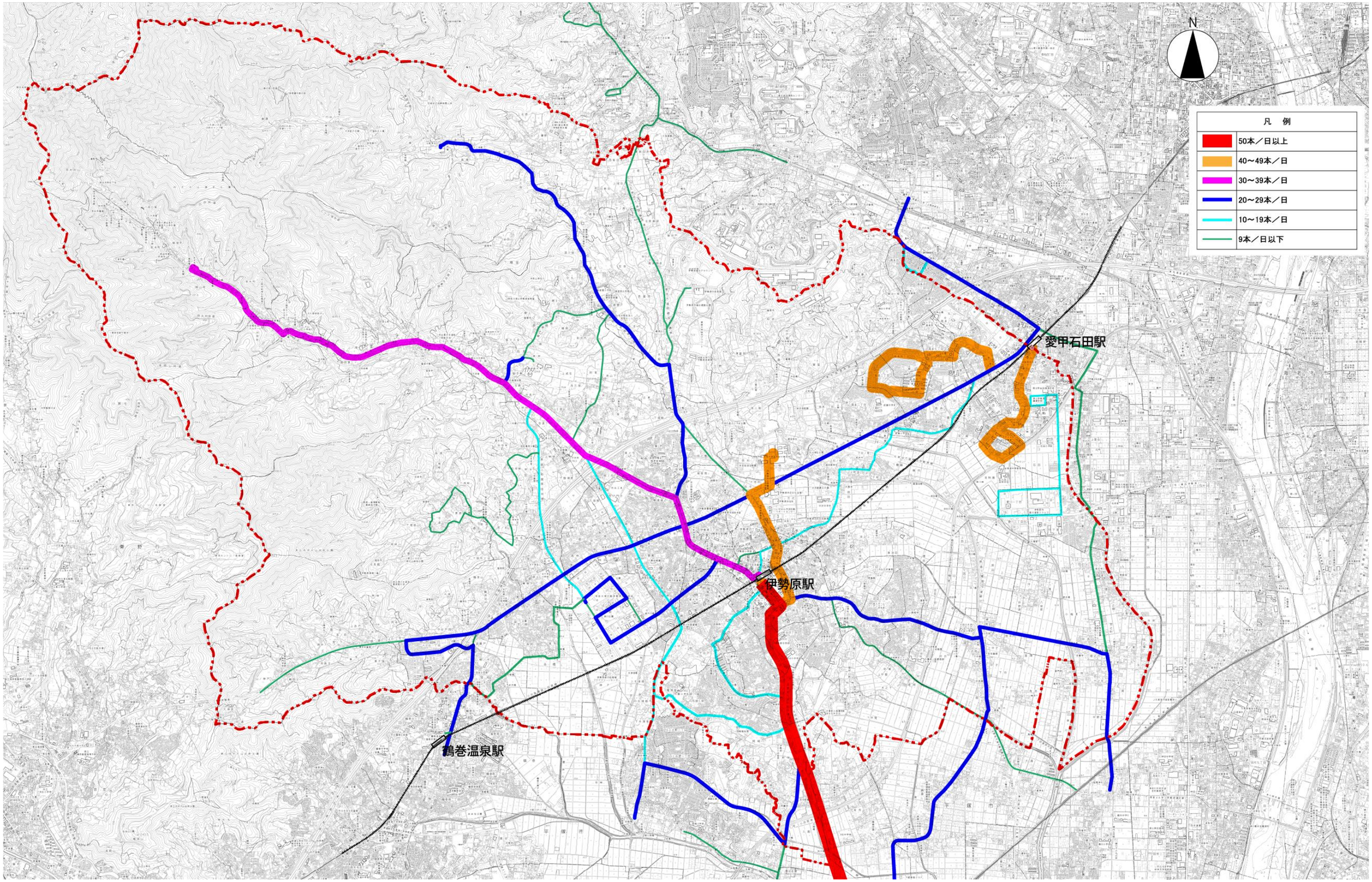


図 4-7 運行本数（１往復１本として算出）



オ　公共交通空白地区等の状況

公共交通の利用圏域を図 4-8 に示すとおり設定した場合、一部の地域が公共交通の利用圏域以外である「公共交通空白地区」や利用圏域内ではあるが運行頻度が低い地区である「公共交通不便地区」となります。

公共交通空白地区及び公共交通不便地区となる地区は、主に市街化調整区域に位置しているため、住宅が点在している傾向があり、また、人口密度や高齢化率、地形条件等についても様々な状況です。

公共交通空白地区及び公共交通不便地区となる地区は、図 4-9 に示すとおりです。

（公共交通空白地区）

池端地区、つきみの団地地区、上谷地区、沖小稲葉地区、東富岡・粟窪地区及び北高森地区の各一部区域

（公共交通不便地区）

串橋地区、栗原地区、上粕屋地区、日向・西富岡地区及び東沼目地区の一部区域

図 4-8 公共交通空白地区・公共交通不便地区の設定

1　公共交通の利用圏域について

・利用圏域の設定方法には明確な基準はないため、地形や他地域の事例等も踏まえ次のとおり設定します。

①　鉄道：鉄道駅から 1,000m の範囲

・鉄道駅の利用圏域については、一般的には鉄道駅から 1,000～1,500m の範囲（歩いて概ね 20 分から 25 分程度）で設定する場合が多くなっています。本市の場合、地形的に高低差があり、お年寄りなどが徒歩で移動できる距離を考え、1,000m と設定します。

②　路線バス：バス停留所から半径 300m の範囲

・バスの利用圏域は、一般的にはバス停から 300～500m の範囲で設定する場合が多くなっています。本市の場合は、地形的条件も考慮し、歩いて概ね 5 分でアクセスできる距離圏として 300m と設定します。

2　公共交通空白地区

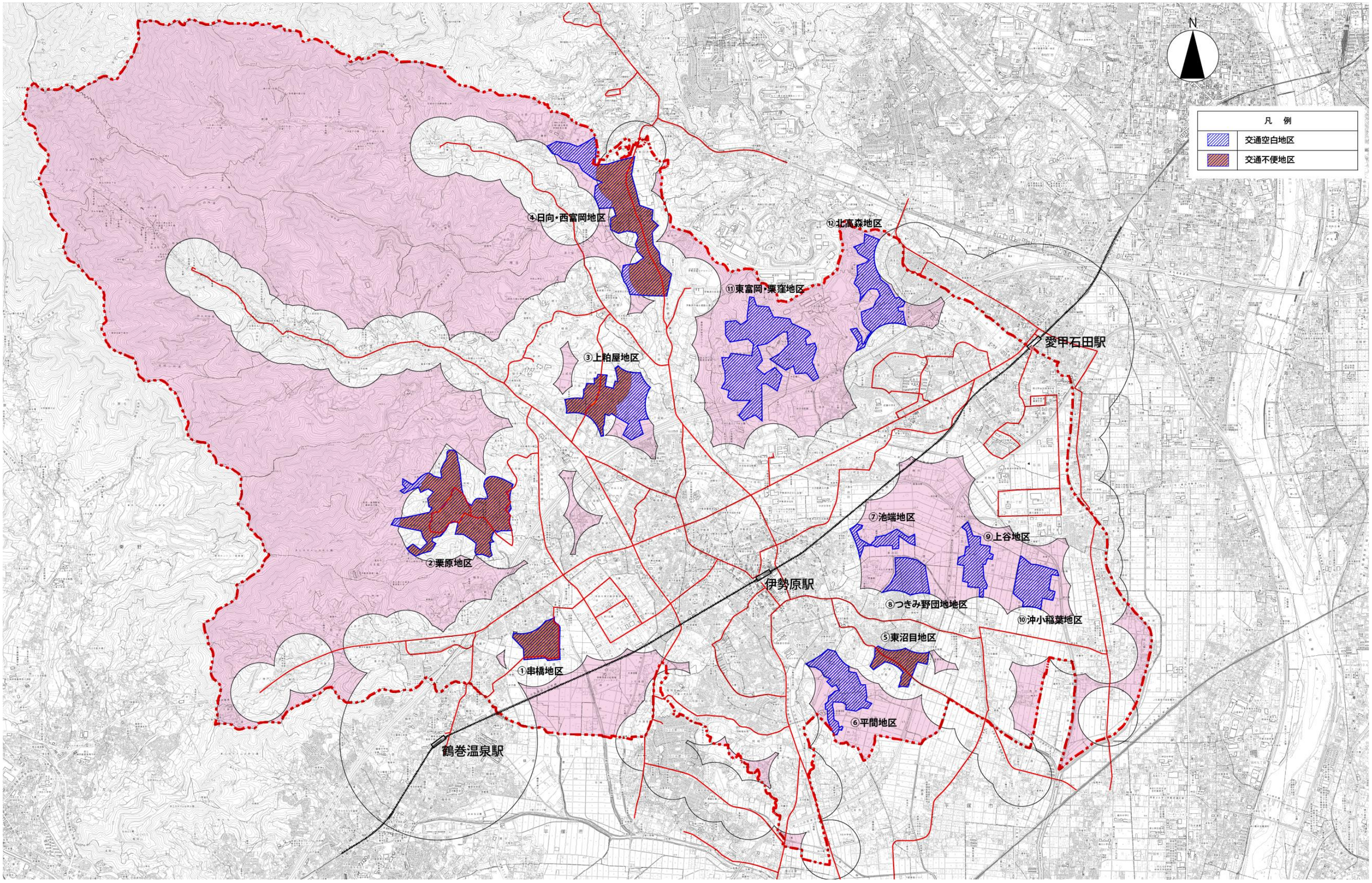
・公共交通の利用圏域外とし、公共交通のサービスが提供されていない地域とします。

3　公共交通不便地区

・公共交通サービスが提供されていますが、その運行頻度が低く、公共交通を移動手段として選択しにくい地域を公共交通不便地区とします。

・具体的には、平日昼間（10 時台～4 時台）、駅等に向かう便が時間 1 本以下のバス停から 300m の範囲については、公共交通不便地区として設定します。

図 4-9　公共交通空白地区・公共交通不便地区の位置



（３）高速バス

東名高速道路伊勢原バス停に停車する高速バスは、東京駅（日本橋口）行き、バスタ新宿行き、名古屋駅・浜松駅・静岡駅方面行き、御殿場駅行きなど、6 系統あります。

上り所要時間：東京駅　　約 80 分、バスタ新宿　約 75 分

下り所要時間：名古屋駅　約 300 分、浜松駅　　約 200 分

静岡駅　　約 110 分、御殿場駅 約 40 分など

図 4-10 東名伊勢原バス停に停車する高速バス（単位：本）

		東京駅			バスタ新宿		
		静岡駅	浜松駅	名古屋駅	御殿場駅	箱根 桃源台	箱根小田急 山のホテル
上り	平日	6	4	10	3	14	1
	土曜日	6	4	10	3	14	1
	日･祝日	6	4	10	3	14	1
下り	平日	6	4	10	3	12	1
	土曜日	6	4	10	5	12	1
	日･祝日	6	4	10	5	12	1

※資料：東京駅発着・東名ハイウェイバス、バスタ新宿発着・小田急箱根高速バス（2022 年 12 月 1 現在）

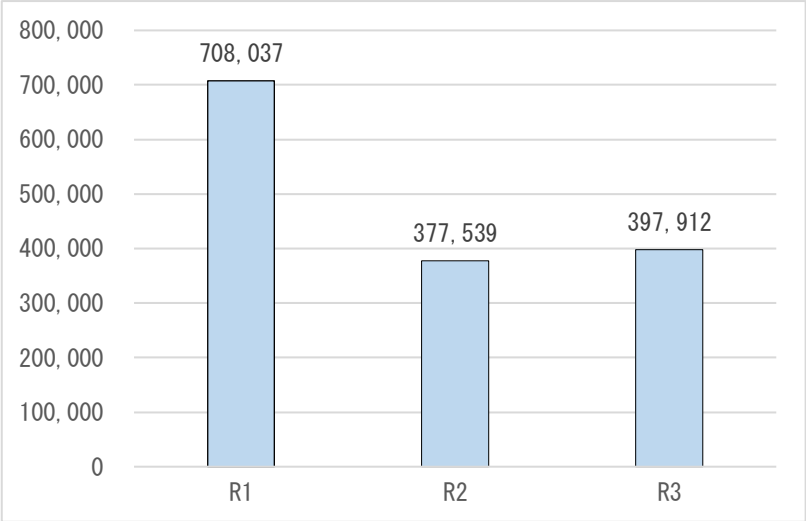
（４）タクシー

ア　輸送人員

市内に営業所を有しているのは、令和元（2019）年７月に統廃合され、神奈中タクシー株式会社１社となりました。

令和元（2019）年度と比較して、令和２（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により約４割減少し、令和３（2021）年度は回復傾向に転じているものの、コロナ禍以前の水準には戻っていません。

図 4-11　タクシー輸送人員（単位：人）

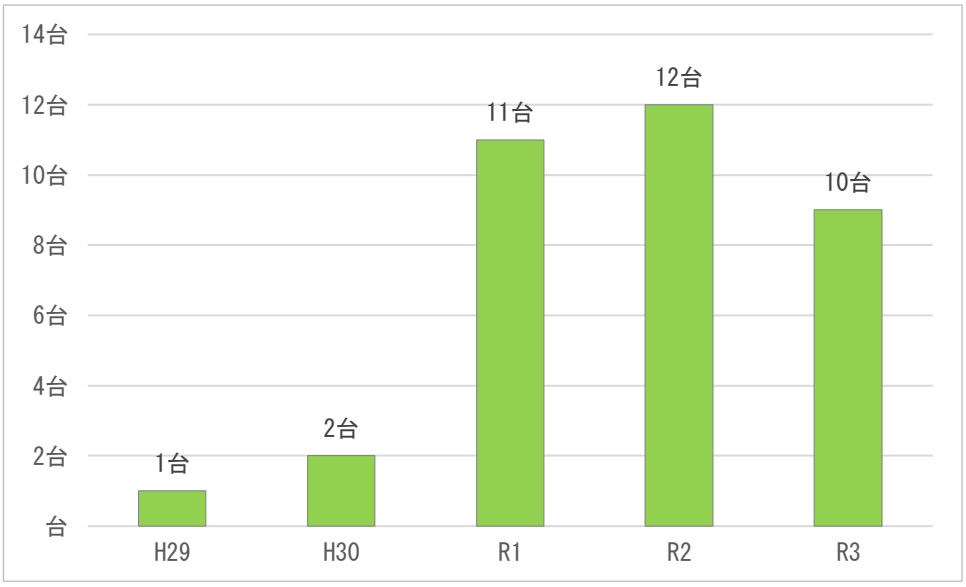


資料：神奈中タクシー株式会社

イ　福祉タクシーの導入状況

タクシー事業所の統廃合により令和元（2019）年度に保有台数が大きく増加しましたが、令和２(2020)年度以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、経営維持の観点から、新たな福祉タクシー（ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾀｸｼｰを含む。）の導入は行われませんでした。

図 4-12　福祉タクシー導入状況（伊勢原営業所）



資料：神奈中タクシー株式会社

ウ　福祉タクシーの利用状況

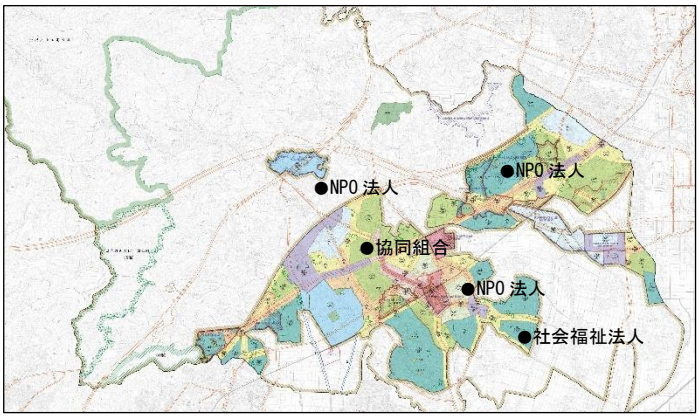
車椅子の方や病気、怪我をしている方で福祉タクシーを利用する人数は、１ヵ月で約 50 人程度となっています。

また、主な利用目的は、買物や通院、金融機関等の交通手段として利用されています。

（６）福祉有償運送

福祉有償運送は、ＮＰＯ等が他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独で公共交通機関を利用することが困難な障がい者等の運送を行うものです。　市内では、５つの団体（ＮＰＯ法人：３法人、社会福祉法人：１法人、協同組合：１組合）が実施しています。

図 4-13 市内の福祉有償運送事業者



資料：伊勢原市

5　市民アンケート調査

5－1　調査概要

対象者	・15 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）
主な調査項目	・属性（居住地、年齢、職業、世帯状況、免許保有状況、自動車保有状況、交通系 IC カード保有状況） ・最寄りの交通結節点までの移動状況 ・移動目的別における日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の満足度、利用促進策　等
調査方法	・調査方法：郵送による配布・回収（料金受取人払い）
調査期間	・令和４年６月 30 日（木）～７月 12 日（火）
回答数	・N＝1,383、回収率 46.1%

内訳

	属性	実数	割合	属性	実数	割合
年齢	10 歳代	55	4.0(%)	20 歳代	97	7.0(%)
	30 歳代	123	8.9(%)	40 歳代	186	13.4(%)
	50 歳代	247	17.9(%)	60 歳代	239	17.3(%)
	70 歳代	291	21.0(%)	80 歳以上	138	10.0(%)
	無回答	7	0.5(%)			
職業	自営業主	71	5.1(%)	会社等の役員	44	3.2(%)
	会社員･公務員	401	29.0(%)	パート･アルバイト･派遣社員等	240	17.4(%)
	専業主婦･主夫	225	16.3(%)	大学･短大･専門学生	36	2.6(%)
	中学･高校生	38	2.7(%)	無職	293	21.2(%)
	その他	23	1.7(%)	無回答	12	0.9(%)
地区	伊勢原北地区	200	14.5(%)	伊勢原南地区	291	21.0(%)
	大山地区	25	1.8(%)	高部屋地区	121	8.7(%)
	比々多地区	159	11.5(%)	成瀬地区	344	24.9(%)
	大田地区	129	9.3(%)	無回答	114	8.2(%)

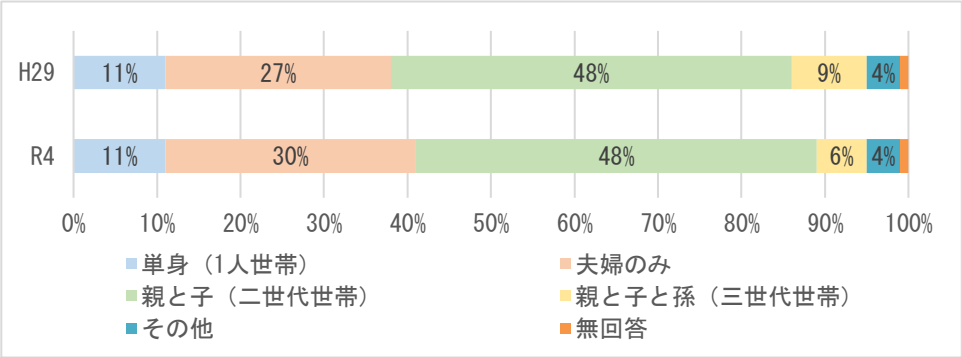
※構成比は小数点以下第２位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合がある。

５－２　調査結果

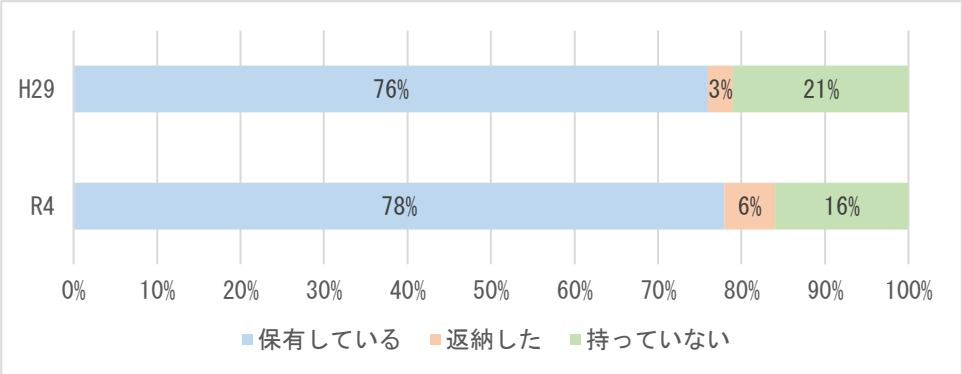
（１）回答者属性

○“世帯の状況”では、平成 29（2017）年度と比較して大きな変化はありません。
○“免許の保有状況(総数)”では、平成 29（2017）年度と比較し大きな変化はありませんが、70 歳代以上では、「保有している」、「返納した」の割合が高くなっており、自家用車を利用若しくは利用していた人が多いことがわかります。
○“自動車の保有率”では、平成 29（2017）年度と比較して大きな変化はありません。
　また、地域別では、比々多地区、大田地区で高い傾向となっています。
○“交通系 IC カードの保有率”では、全体の約９割と高くなっており、「70 歳代以上」においても、４人に３人は保有している状況となっています。

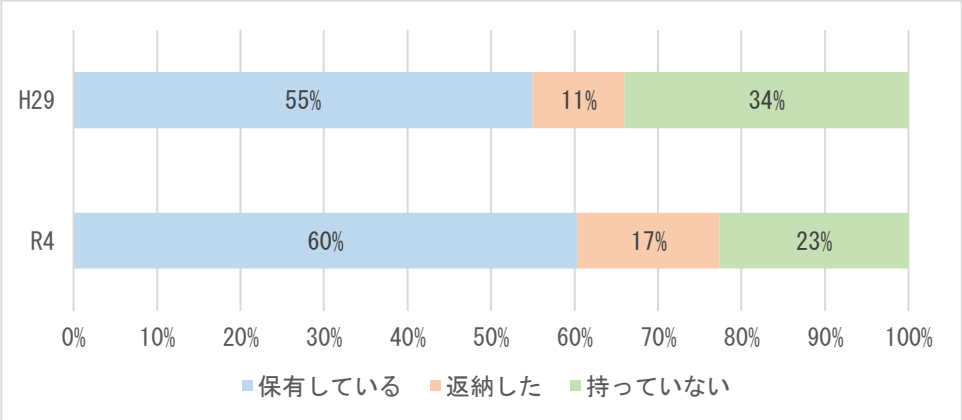
■世帯の状況



■免許の保有状況
□総数

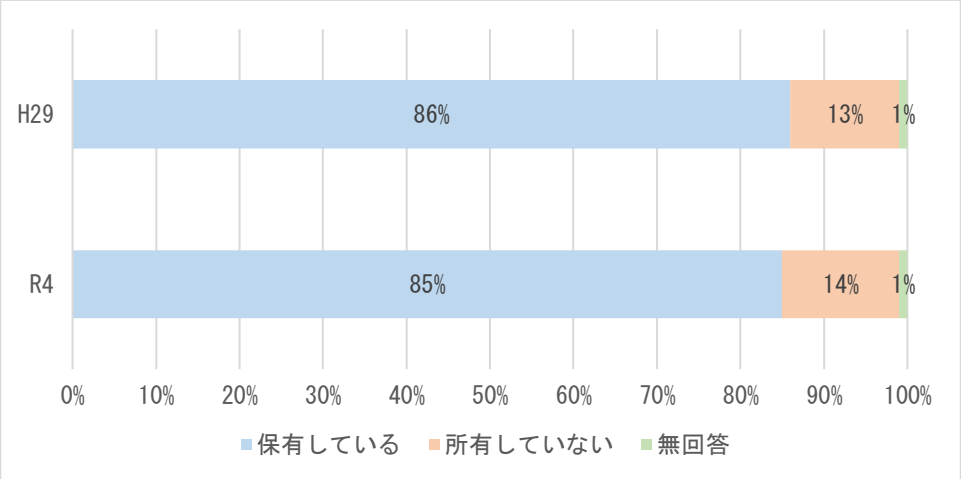


■免許の保有状況（70 歳代以上）
□70 歳以上

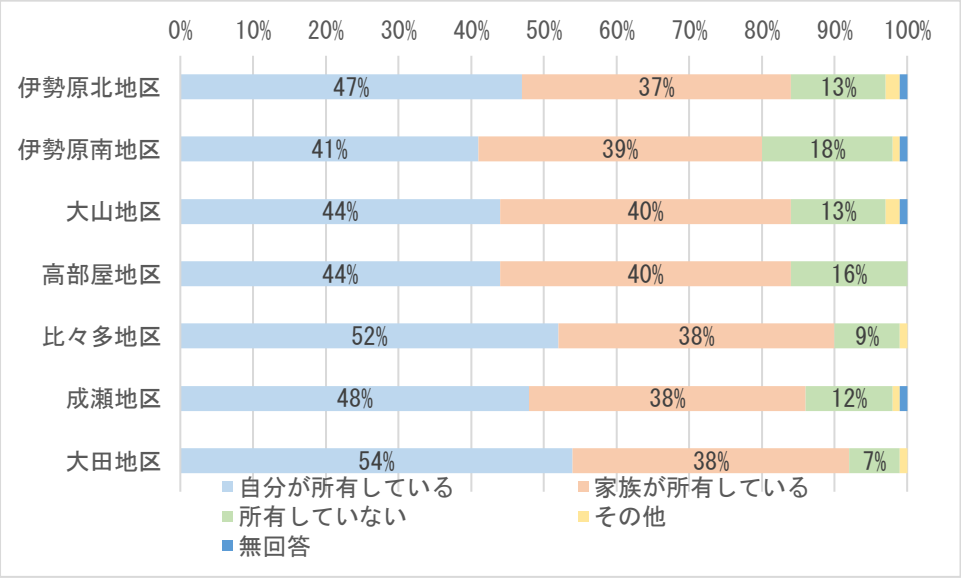


■自動車の保有率

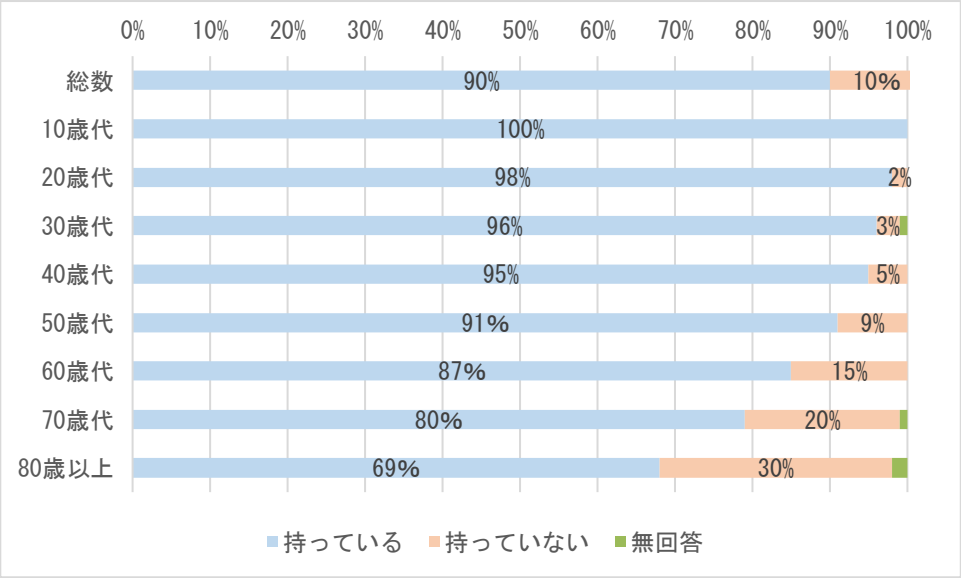
□全体



□地域別（R4）



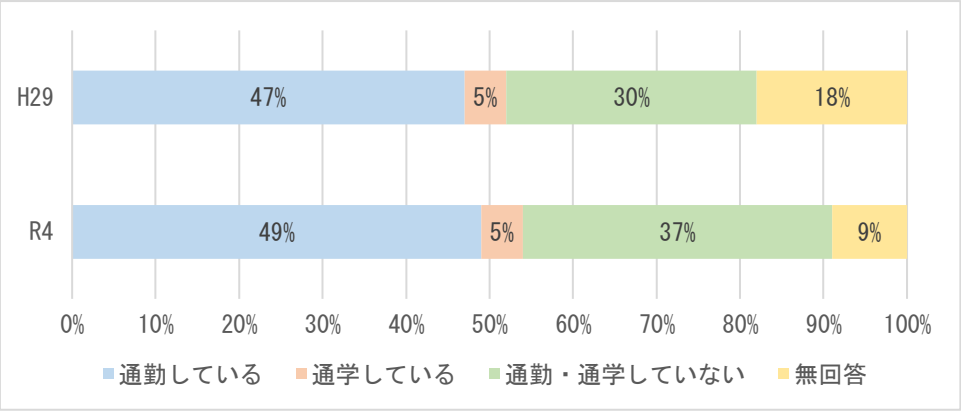
■交通系 IC カードの保有状況



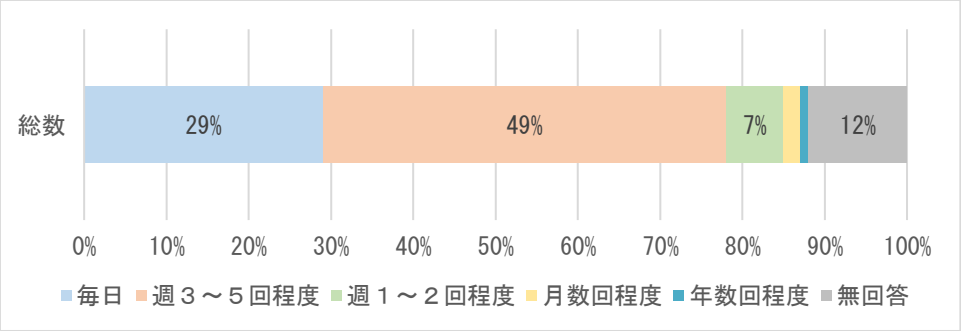
（２）通勤・通学時における移動実態

○“通勤・通学の状況”では、平成 29(2017)年度と比較し、「通勤・通学していない」が 7 ポイント増えています。
○“頻度”では、週 3 日以上通勤・通学しており、“行き先”では「市外」への通勤・通学者が多い傾向にあります。
○“交通手段”では、「自動車（自分で運転)」が最も多く、次いで「鉄道」となっており、平成 29（2017）年度と比較して、公共交通を利用している人が少なくなっています。
○“移動に要する時間”でも、平成 29（2017）年度と同様、半数の方は「30 分以内」となっていますが、「1 時間未満・2 時間以内」との回答も多く、都心への通勤・通学者も多いことが考えられます。

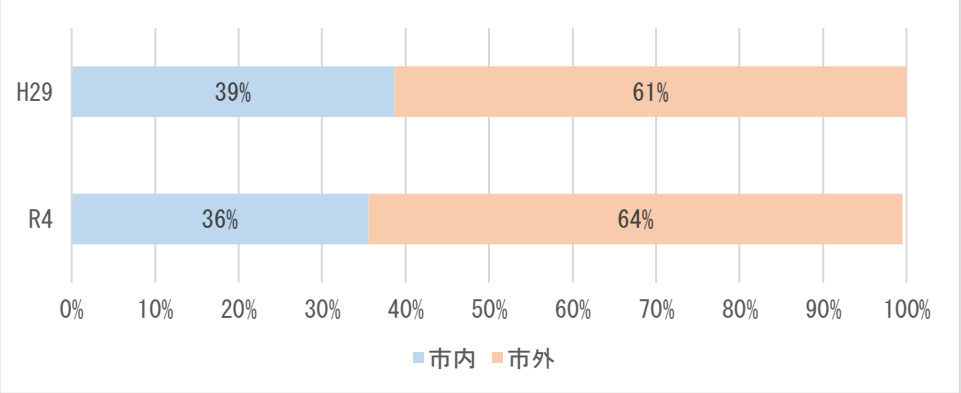
■通勤・通学の状況



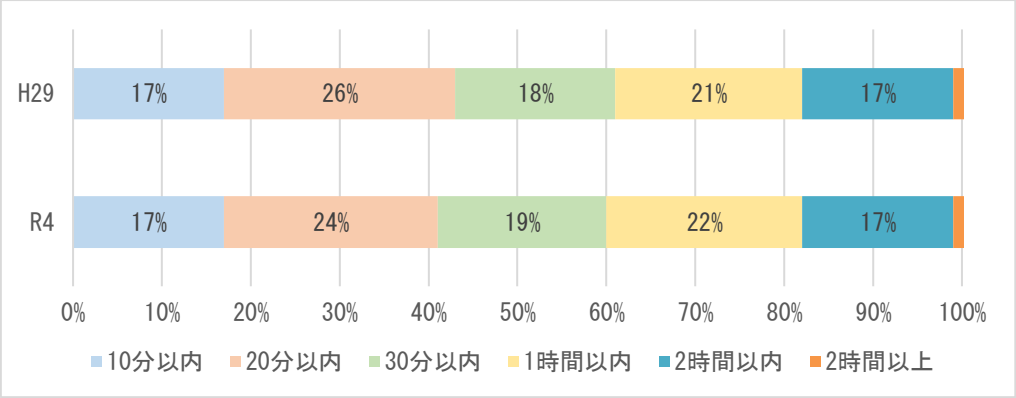
■頻度(R4)



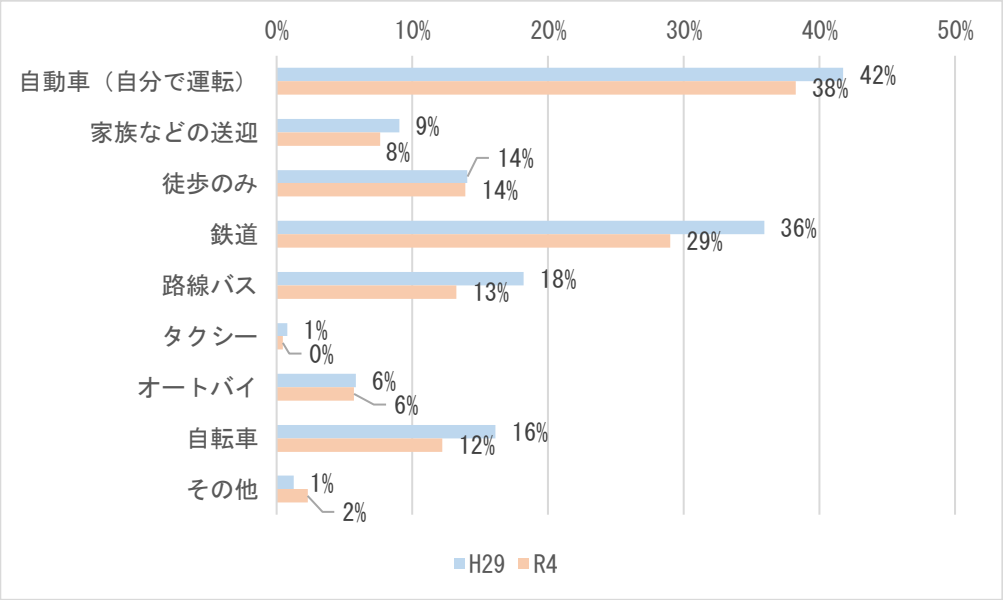
■行き先



■移動に要する時間

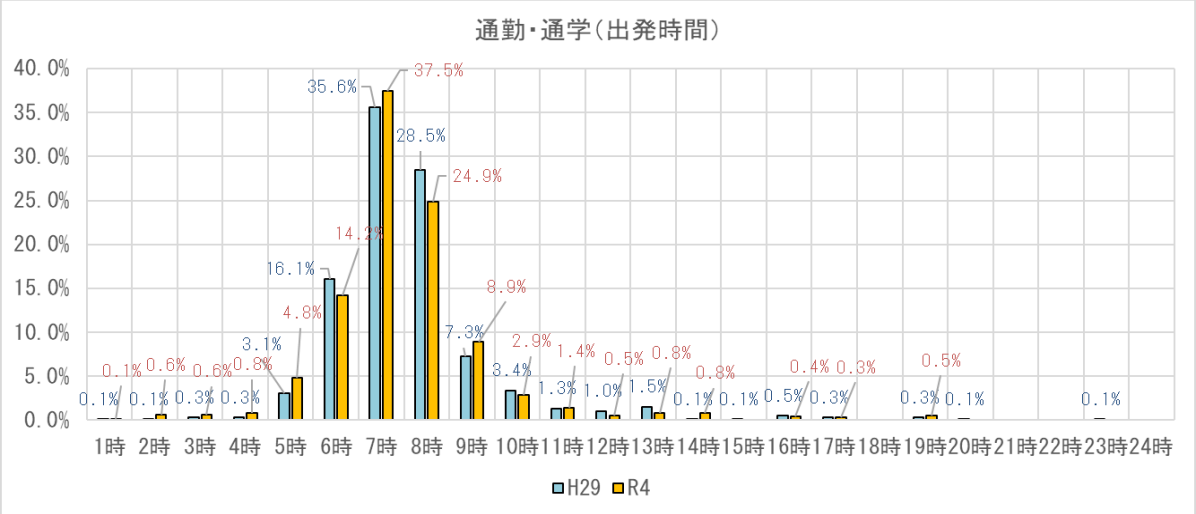


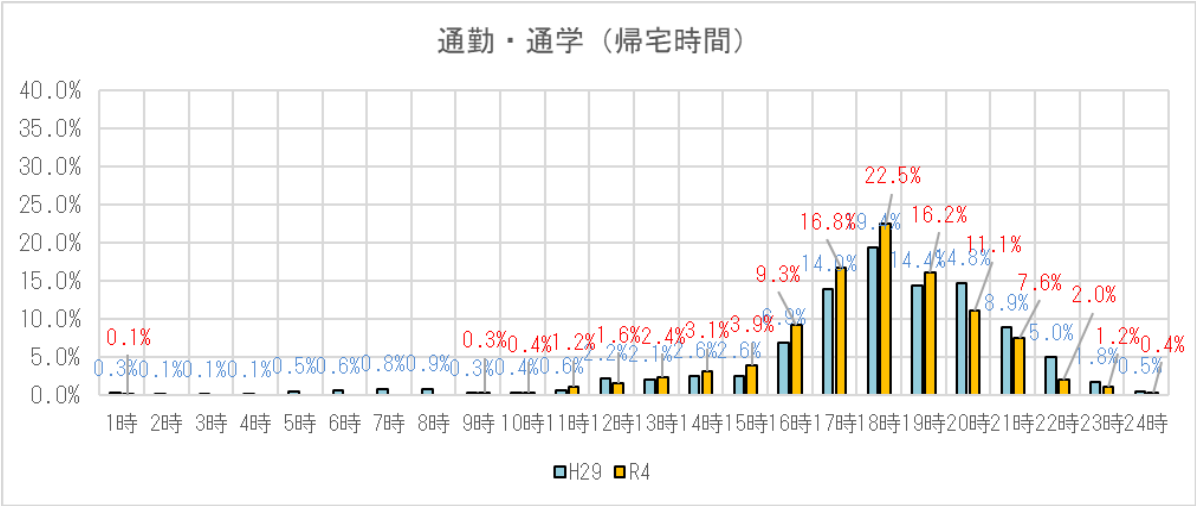
■主な交通手段（※複数選択可）



H29　回答者数：874 人　回答数：1,250 件
R4　回答者数：876 人　回答数：1,075 件

■出発・帰宅時間（ラッシュピーク）

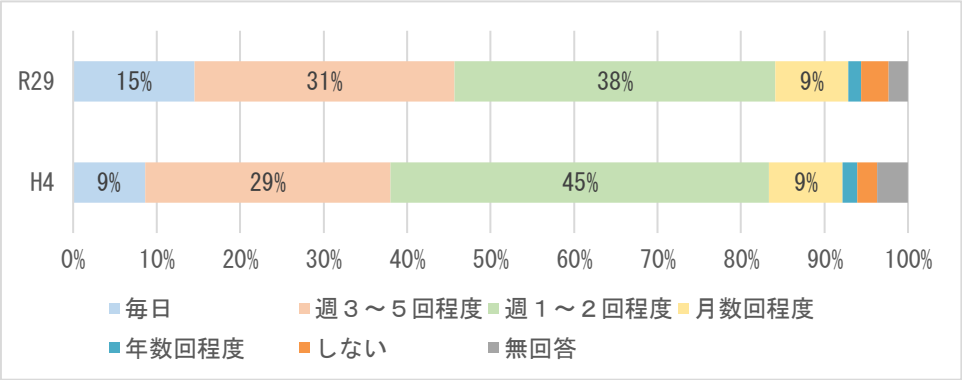




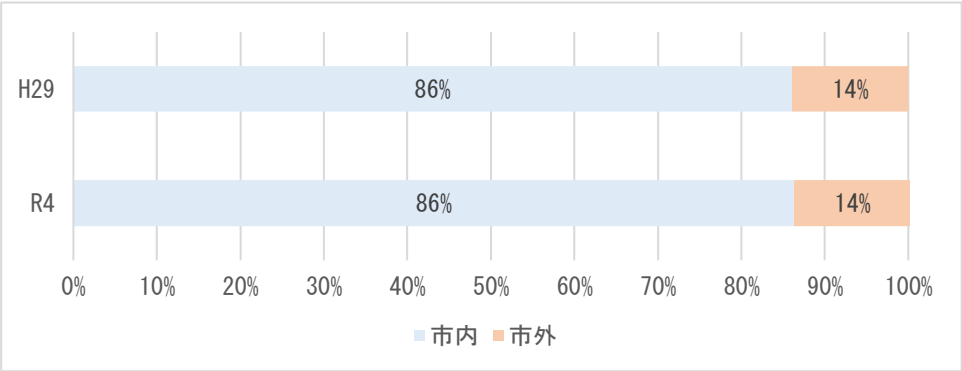
（３）買物時における移動実態

○“頻度”では、平成 29(2017)年度と比較し、「毎日」が 6 ポイント少なくなっており、「週 1 回以上」が 7 ポイント増えていることから、新型コロナウイルス感染症の影響により外出頻度が減少したものと考えられます。
○“交通手段”では、平成 29(2017)年度と同様に「自動車（自分で運転)」が最も多く、次いで「徒歩のみ」、「家族等の送迎」、「自転車」となっていることから、公共交通を利用した移動は非常に少ない傾向にあります。
○地域別では、伊勢原北、南地区の駅に近い地域において、“自動車（自分で運転)”が少なく、“徒歩”での移動が多くなっています。
また、大山地区では“路線バス”の利用が多い傾向となっています。
○“移動に要する時間”でも、平成 29(2017)年度と同様に、半数以上の方は「20 分以内」となっています。

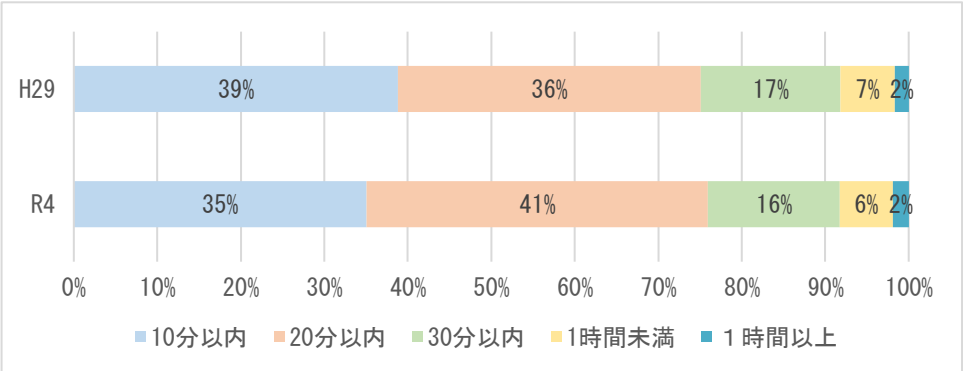
■頻度



■行き先

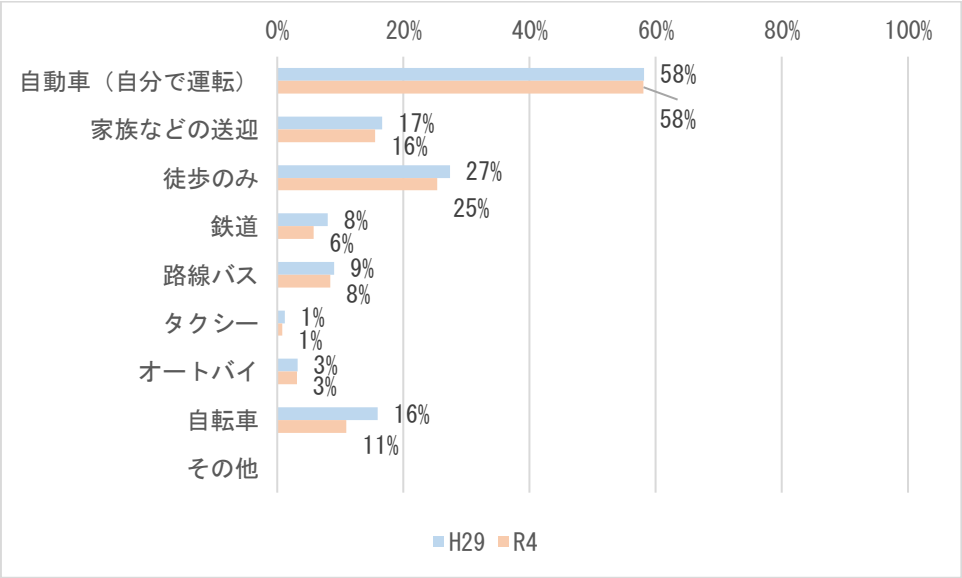


■移動に要する時間



■主な交通手段（※複数選択可）

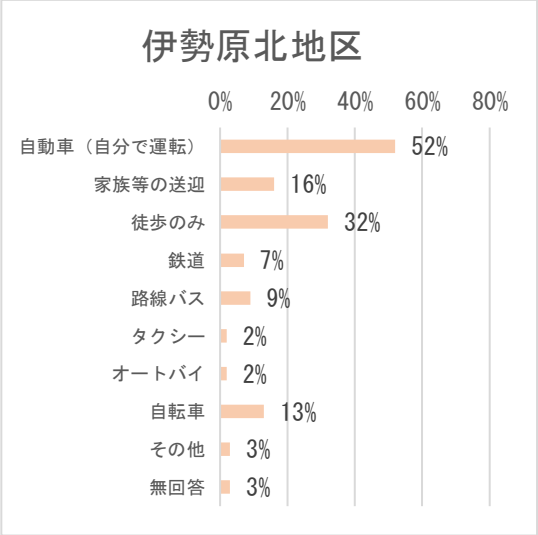
□全体

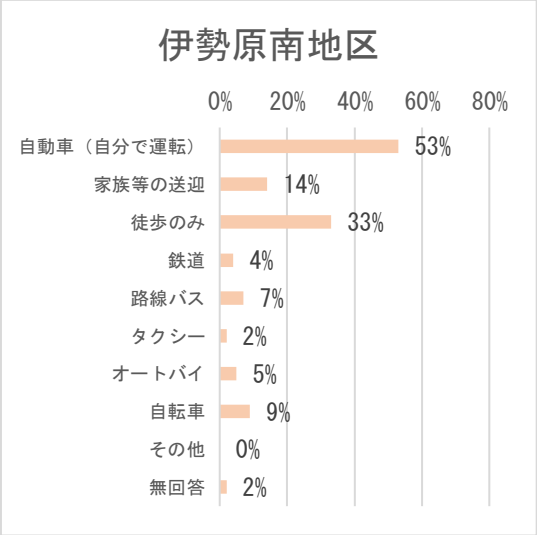


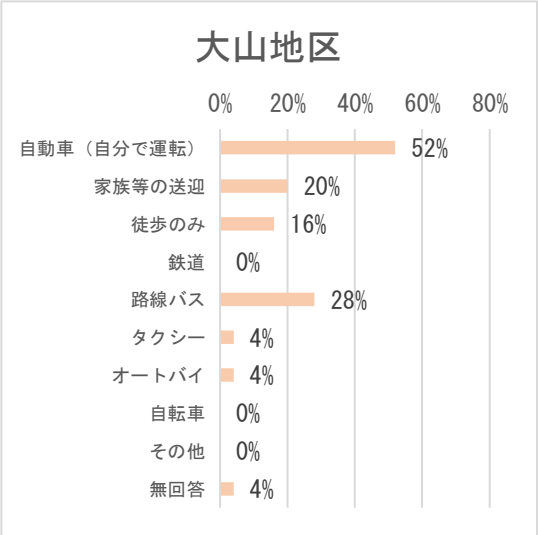
H29　回答者数：1,503 人　回答数：2,113 件

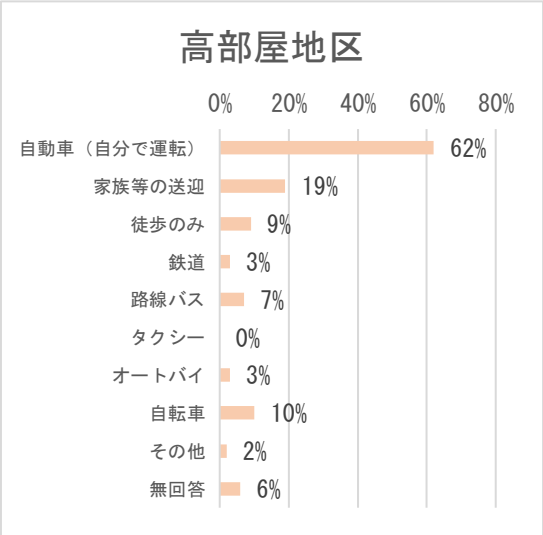
R4　回答者数：1,350 人　回答数：1,744 件

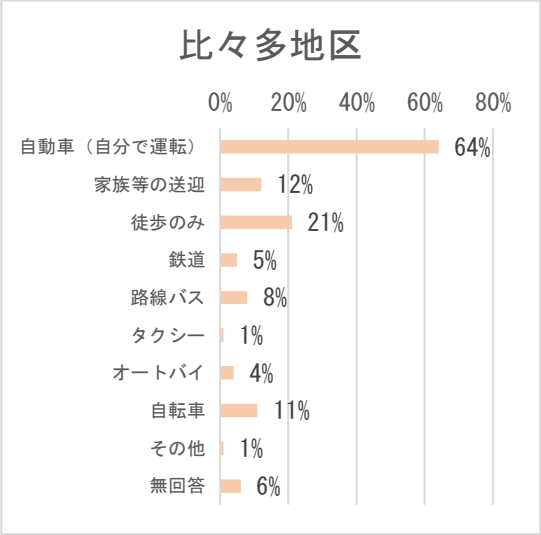
□地域別（R4）

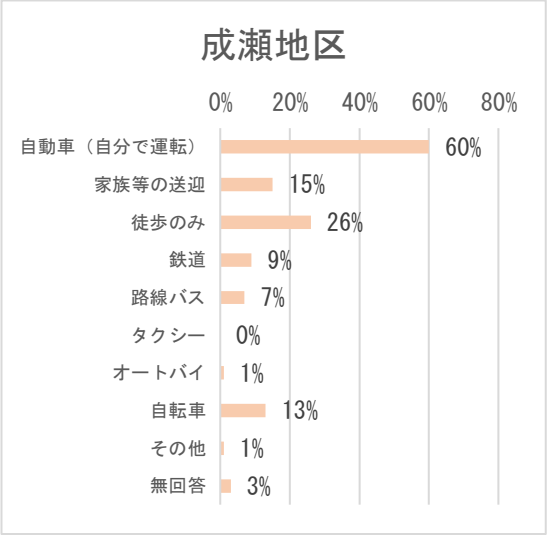


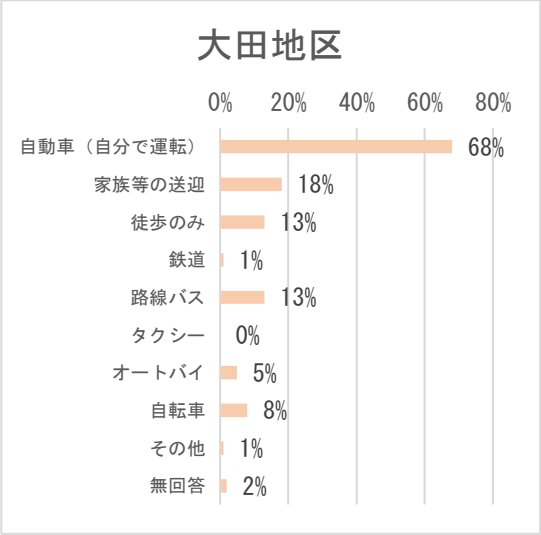







比々多地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
64%
家族等の送迎
12%
徒歩のみ
21%
鉄道
5%
路線バス
8%
タクシー
1%
オートバイ
4%
自転車
11%
その他
1%
無回答
6%

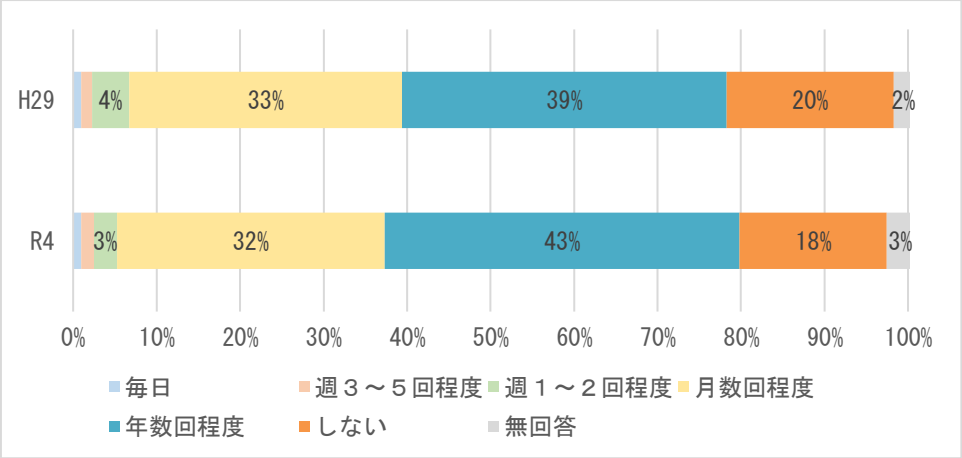

成瀬地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
60%
家族等の送迎
15%
徒歩のみ
26%
鉄道
9%
路線バス
7%
タクシー
0%
オートバイ
1%
自転車
13%
その他
1%
無回答
3%


大田地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
68%
家族等の送迎
18%
徒歩のみ
13%
鉄道
1%
路線バス
13%
タクシー
0%
オートバイ
5%
自転車
8%
その他
1%
無回答
2%

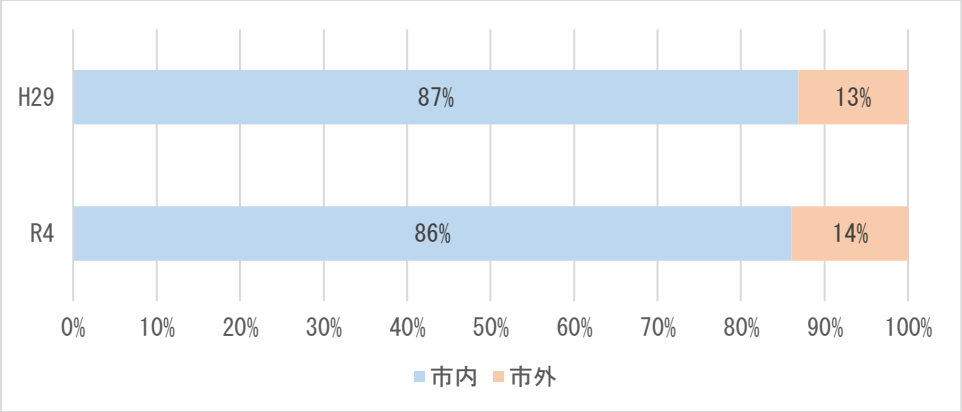
（４）通院時における移動実態

○“頻度”では、平成 29(2017)年度と比較し大きな変化はなく、「月に数回・年に数回」「市内」への医療施設へ通院する方が多い傾向にあります。
○“交通手段”では、平成 29（2017）年度と同様、「自動車(自分で運転)」が最も多く、次いで、「徒歩のみ」、「家族等の送迎」「路線バス」となっており、買物よりも公共交通の利用が多い傾向となっています。
○地域別では、伊勢原北、南地区の駅に近い地域において、“自動者(自分で運転)”が少なく、“徒歩”での移動が多くなっており、買物と同様の傾向となっています。
○“移動に要する時間”では買い物時と同様に、半数以上の方は「20 分以内」となっています。

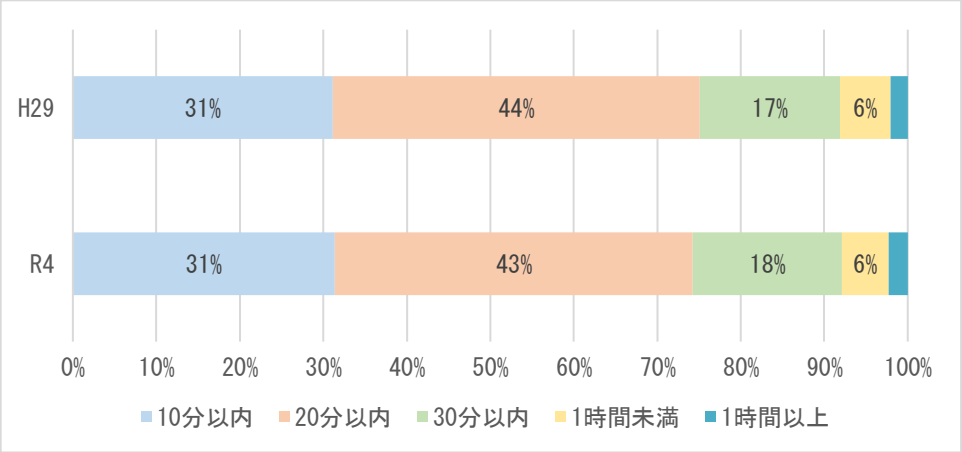
■頻度



■行き先

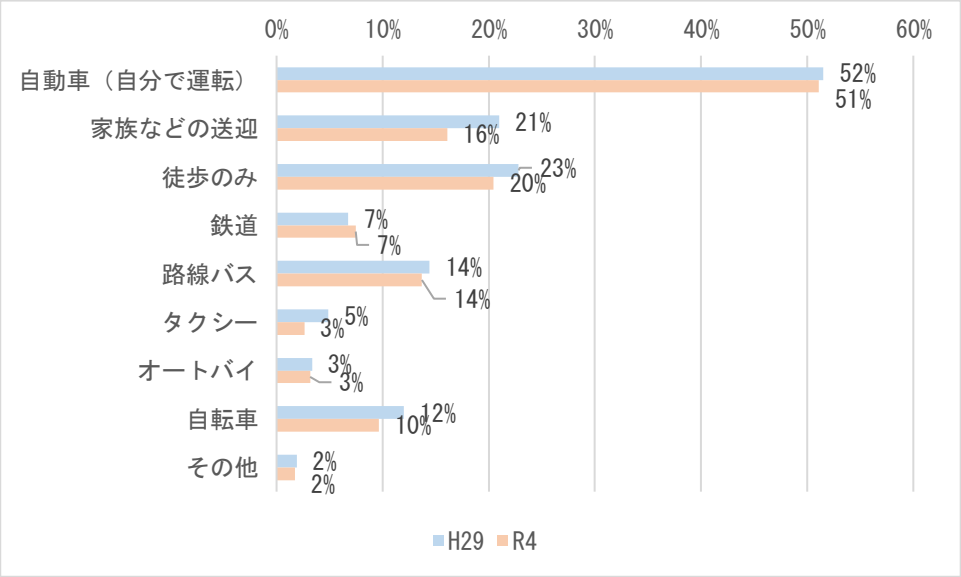


■移動に要する時間



■主な交通手段（※複数選択可）

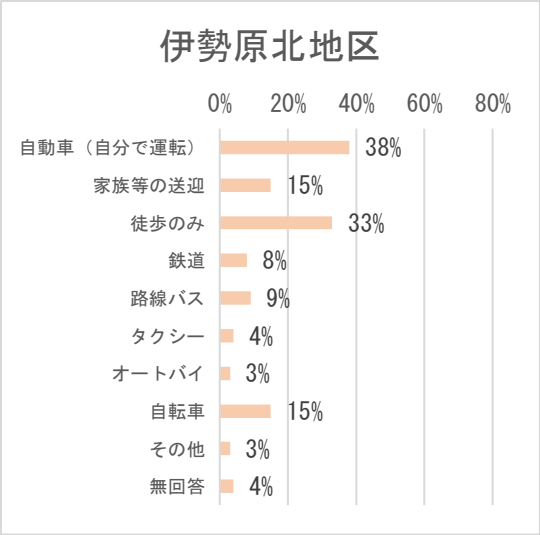
□全体

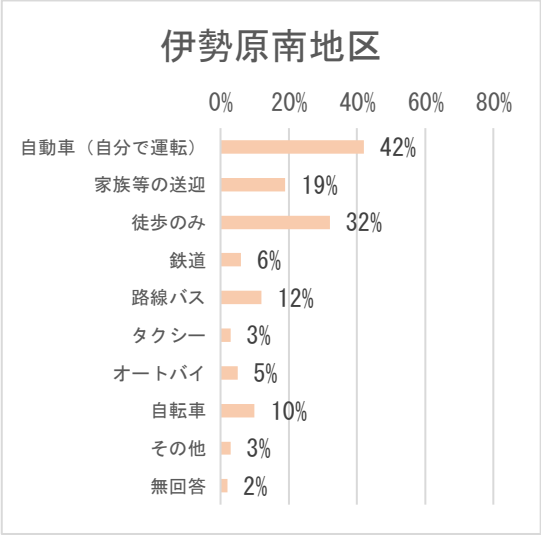


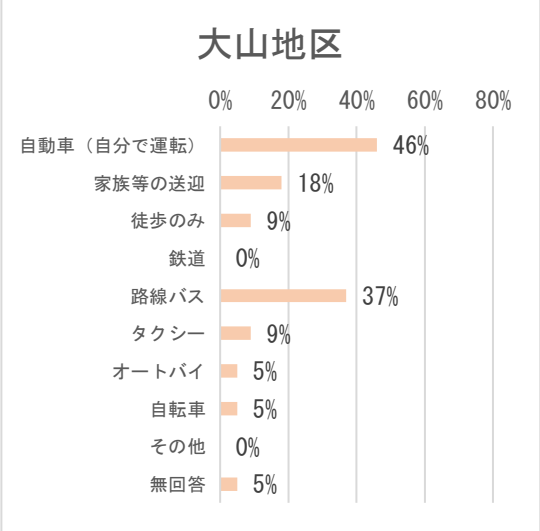
H29　回答者数：1,436 人　回答数：2,036 件

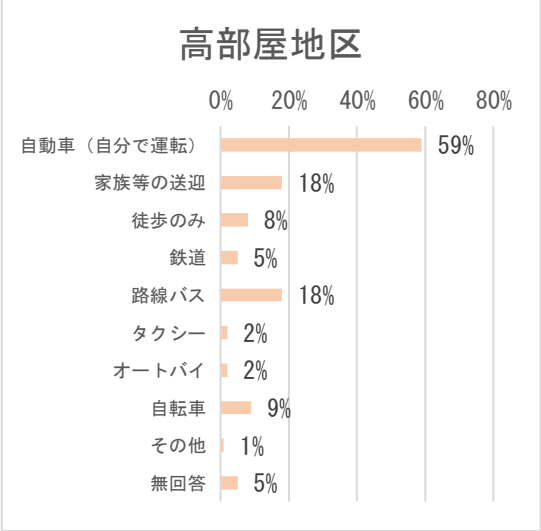
R4　回答者数：1,139 人　回答数：1,435 件

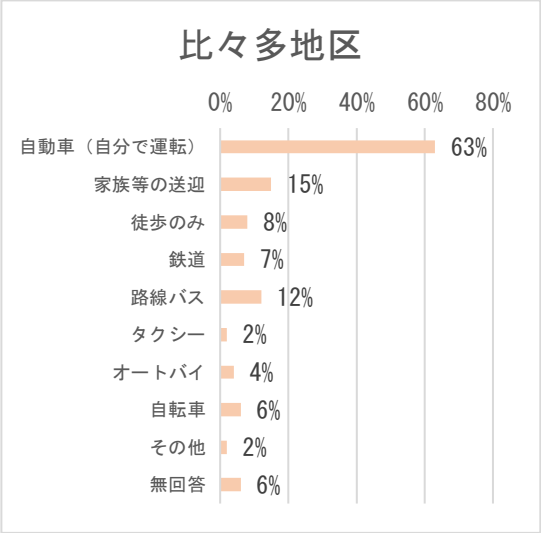
□地域別（R4）

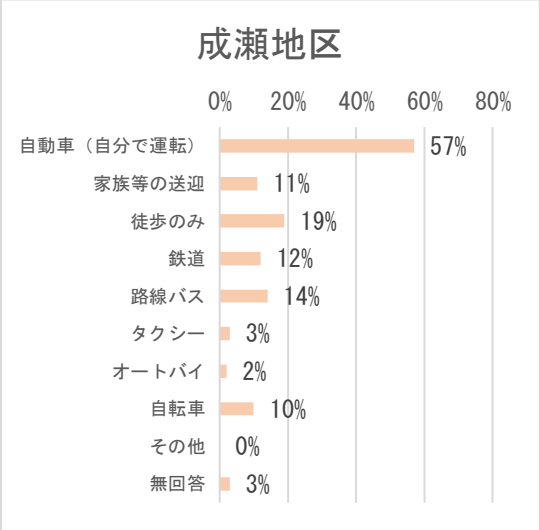


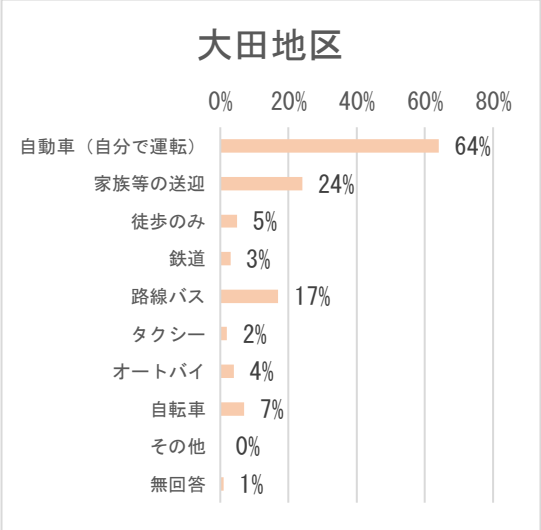







比々多地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
63%
家族等の送迎
15%
徒歩のみ
8%
鉄道
7%
路線バス
12%
タクシー
2%
オートバイ
4%
自転車
6%
その他
2%
無回答
6%


成瀬地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
57%
家族等の送迎
11%
徒歩のみ
19%
鉄道
12%
路線バス
14%
タクシー
3%
オートバイ
2%
自転車
10%
その他
0%
無回答
3%

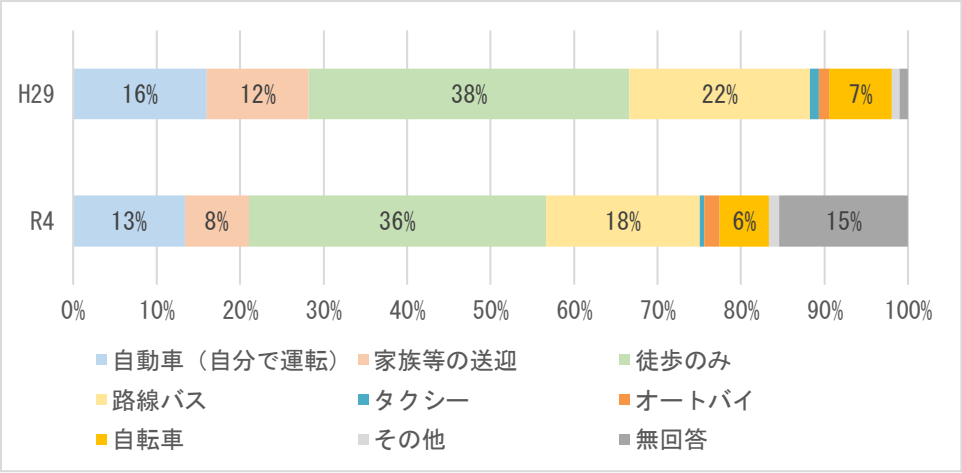

大田地区
0%
20%
40%
60%
80%
自動車（自分で運転）
64%
家族等の送迎
24%
徒歩のみ
5%
鉄道
3%
路線バス
17%
タクシー
2%
オートバイ
4%
自転車
7%
その他
0%
無回答
1%

（５）交通結節点（鉄道駅）までの移動

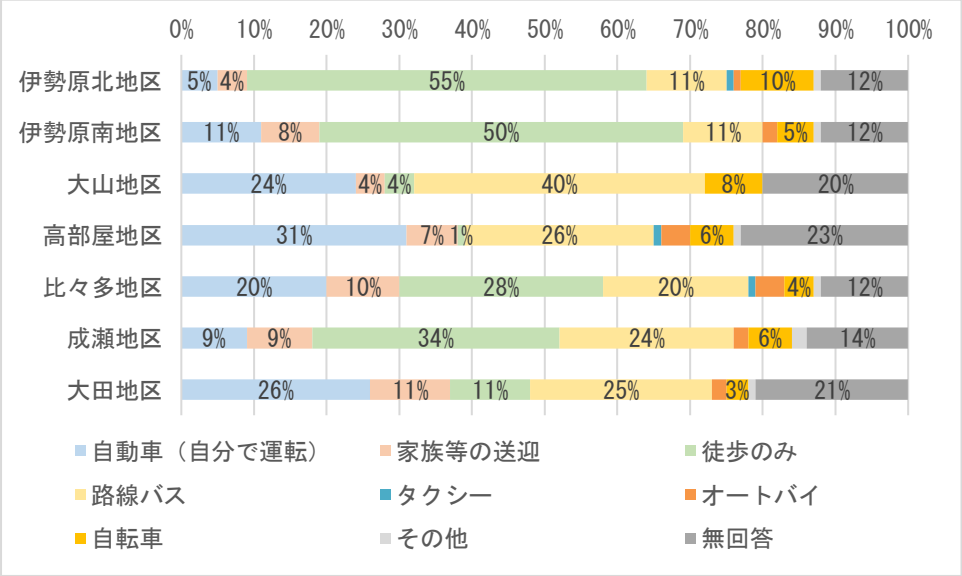
○“鉄道駅（最寄り駅）までの移動手段”では、平成 29（2017）年度と同様に「徒歩」が 36%と最も多く、次いで「路線バス」となっていることから、バスを端末交通として利用する方が比較的多い傾向にあります。
○鉄道駅周辺に居住している方が多いことから、鉄道駅までの所要時間として約８割の方が「15 分以内」と回答しており、70 歳代以上においても同様の傾向にあります。
○“最寄りバス停までの所要時間（徒歩）”では、「10 分以内」が 83%となっており、居住分布に合わせたバス路線の整備がされている状況にあります。

■鉄道駅（最寄り駅）までの移動手段

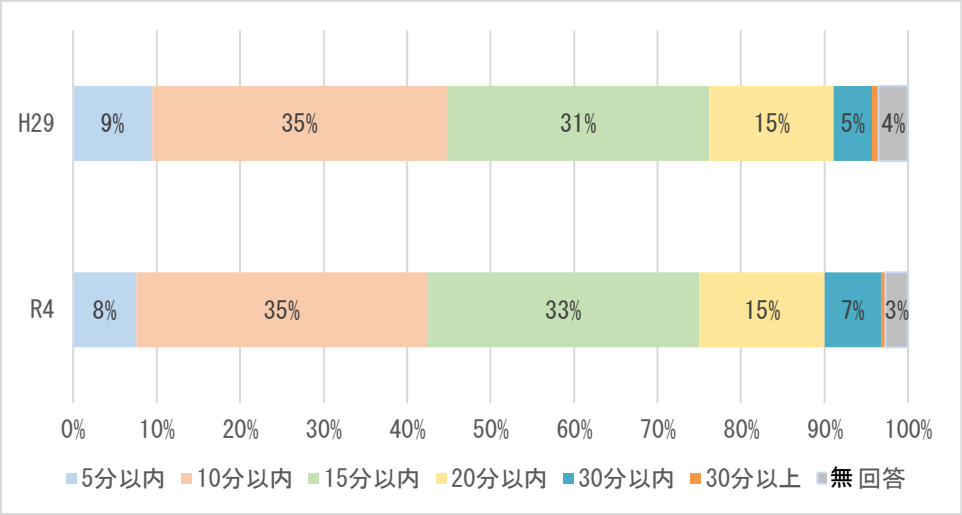
□全体



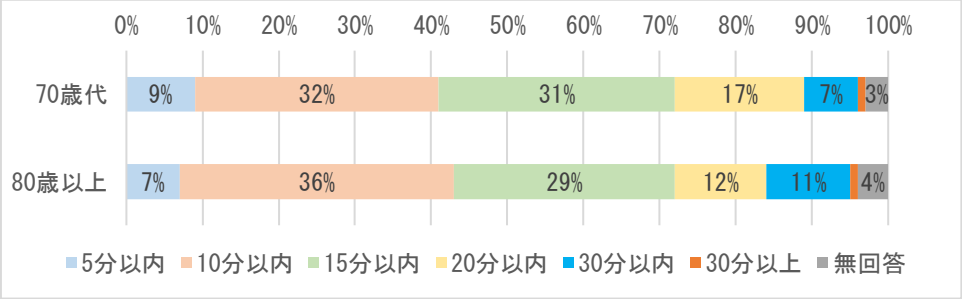
□地区別（R4 のみ）



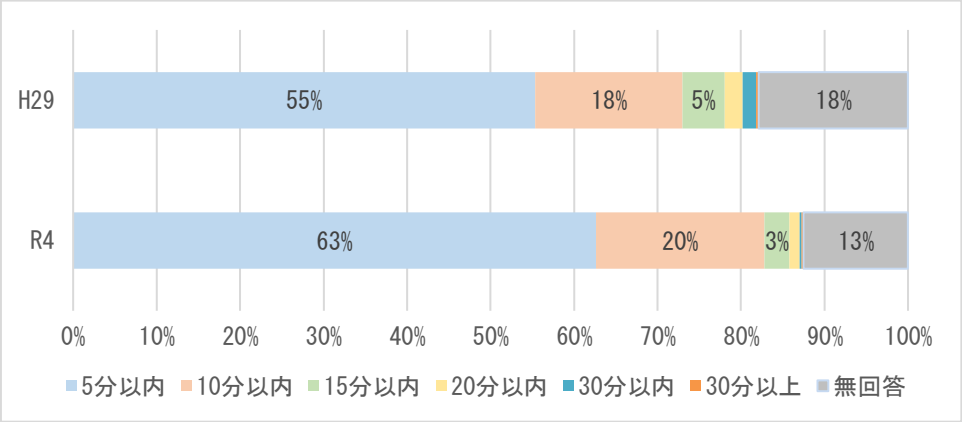
■鉄道駅（最寄り駅）までの所要時間



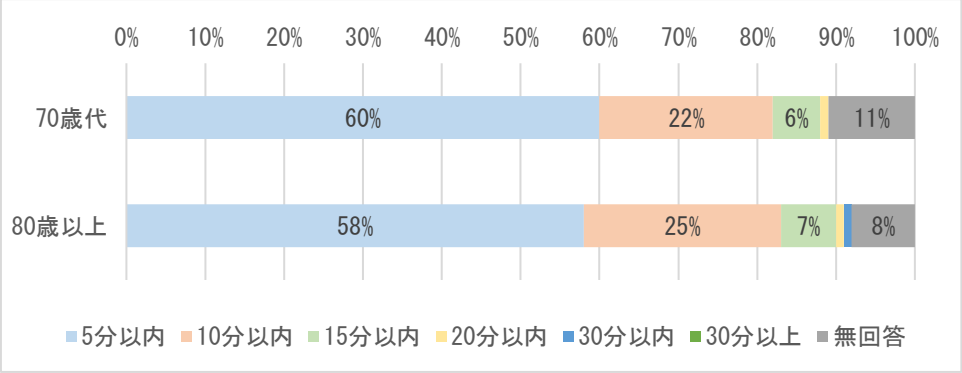
■鉄道駅（最寄り駅）までの所要時間【70 歳代以上】



■最寄りバス停までの所要時間（徒歩）



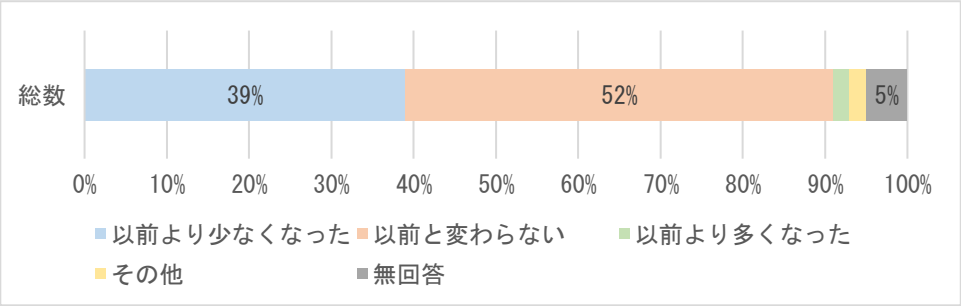
■最寄りバス停までの所要時間（徒歩）【70 歳代以上】



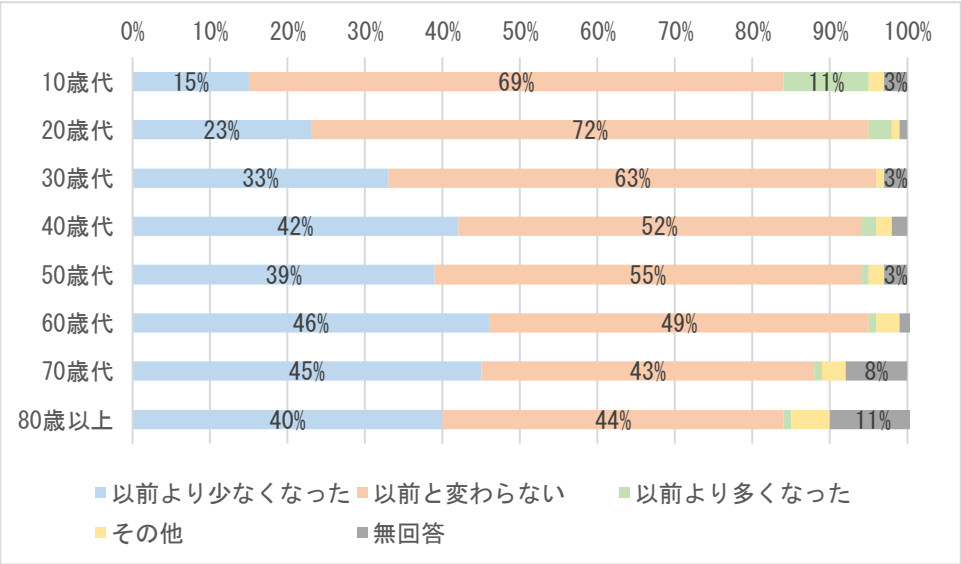
（６）公共交通利用の変化【R4 新規項目】

○“利用頻度”では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用が「以前より少なくなった」が 39%となっており、「以前と変わらない」が 52%となっています。
○また、年齢別では、高年齢になるほど「以前より少なくなった」の割合が増加する傾向となっており、40 歳代以上では、約４割となっています。
○“頻度が減少した理由”では、「旅行等を控えるようになったため」が最も多く、次いで「在宅勤務やオンライン授業により外出が減ったため」、「ネットスーパー等の利用が増え外出が減ったため」となっています。（その他回答除く）。
○年齢別では、10 歳代では「在宅勤務やオンライン授業により外出が減ったため」が 60%と高く、また、80 歳代以上では「通院を控えたため」が 16%と他の年齢層よりも高い傾向となっています。
○“今後の利用”について、「今より多くなると思う」が 28%、「今と変わらない」が 72%となっています。
○また、年代別で比較すると、40 歳代では、「今より多くなると思う」が 36%と他の年齢層と比べ、比較的高い傾向であることがわかります。

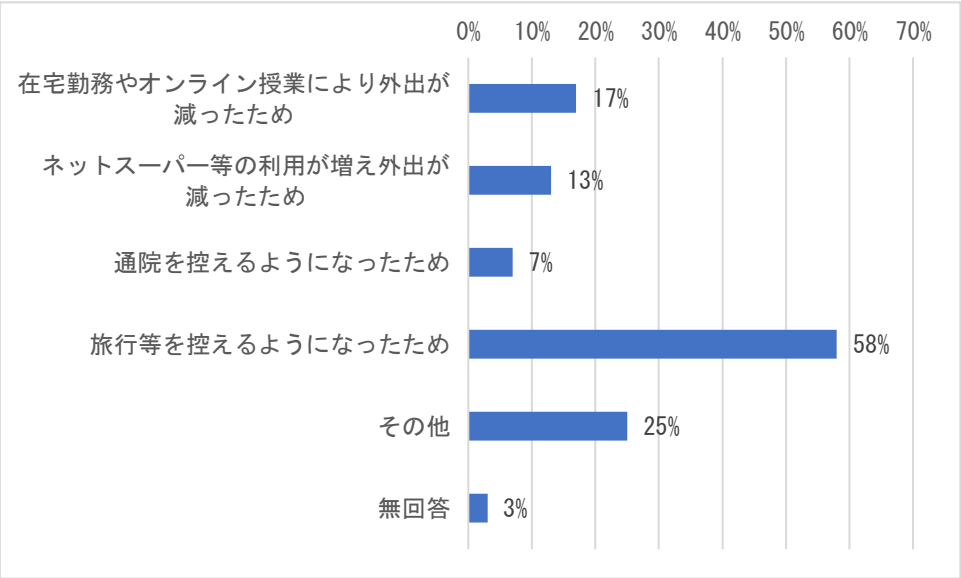
■利用頻度（総数）



■利用頻度（年齢別）

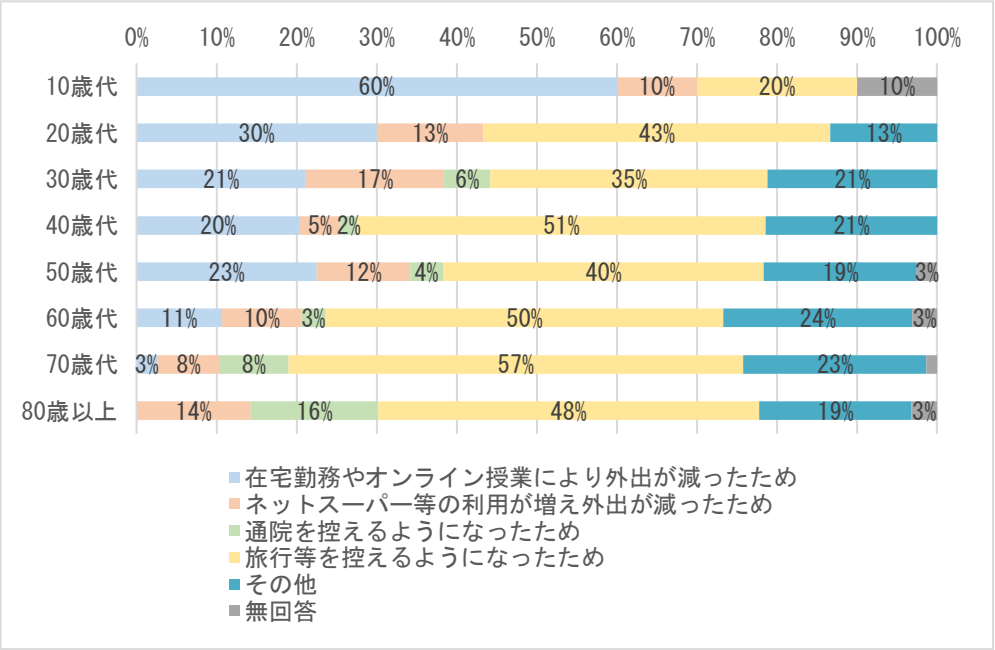


■頻度が減少した理由（※複数選択可）

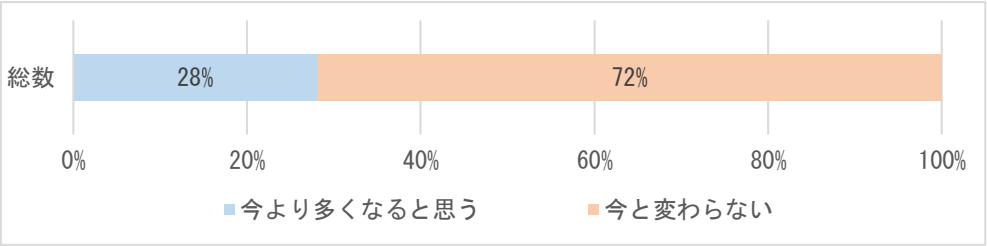


回答者数：544 人　回答数：660 件

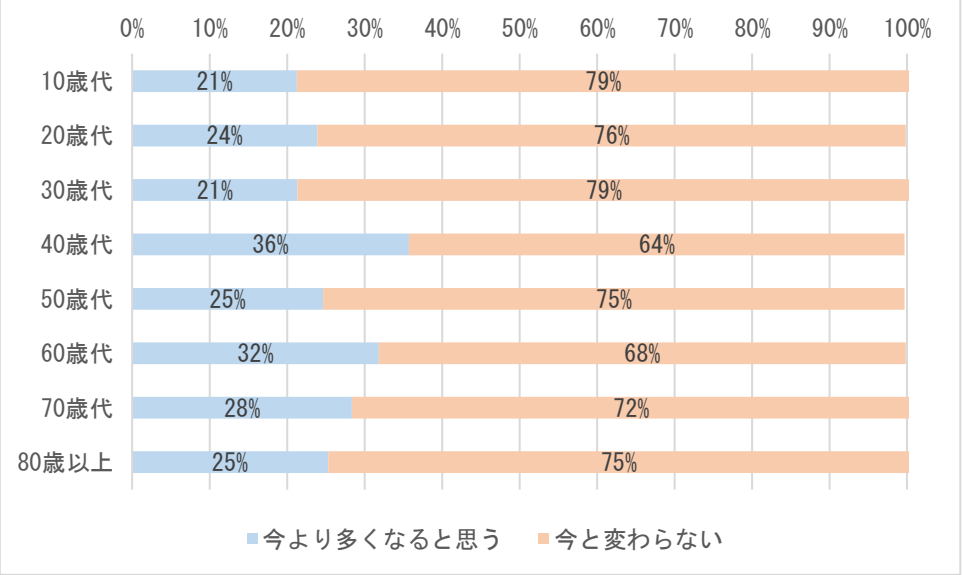
■頻度が減少した理由（年齢別）



■今後の利用について（総数）



■今後の利用について（年齢別）



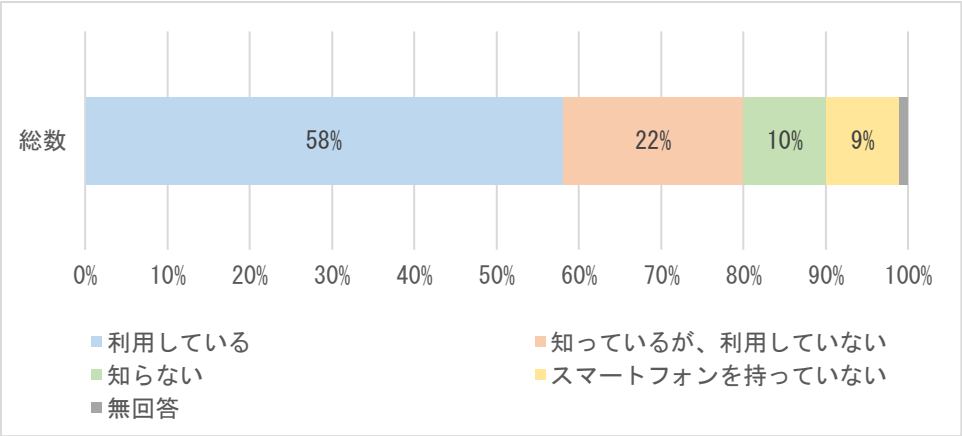
（７）公共交通に関する利用【R4 新規項目】

○“スマートフォン等での公共交通に関する情報等の利用状況”では「利用している」が約６割となっており、70 歳代以上では、「知っているが、利用していない」が約３割となっています。

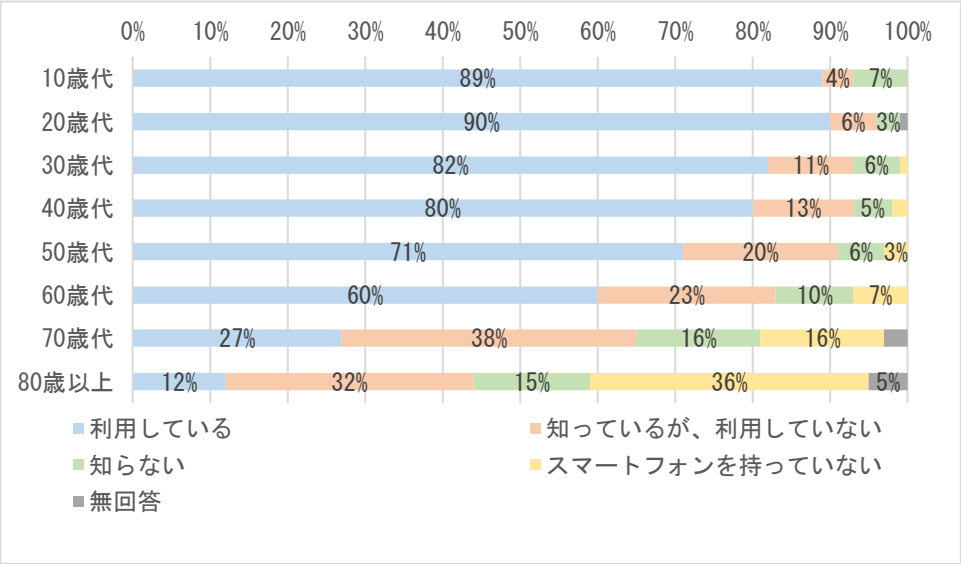
○“利用している内容”としては、「時刻表や運行情報の確認」が最も多く、次いで「乗車券の予約や購入」「タクシーの配車」となっています。

○また、70 歳代以上では、「乗車券の予約や購入」の割合が少なくなっており、80 歳代以上では「タクシーの配車」が約２割と多くなっています。

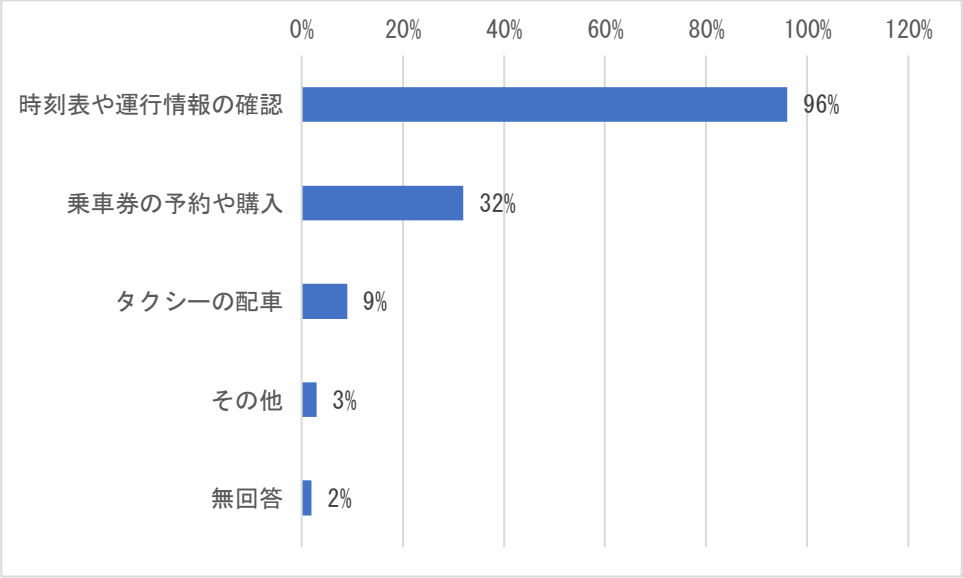
■スマートフォン等での公共交通に関する情報等の利用状況（総数）



■スマートフォン（携帯電話等含む）での公共交通に関する情報等の利用状況（年齢別）

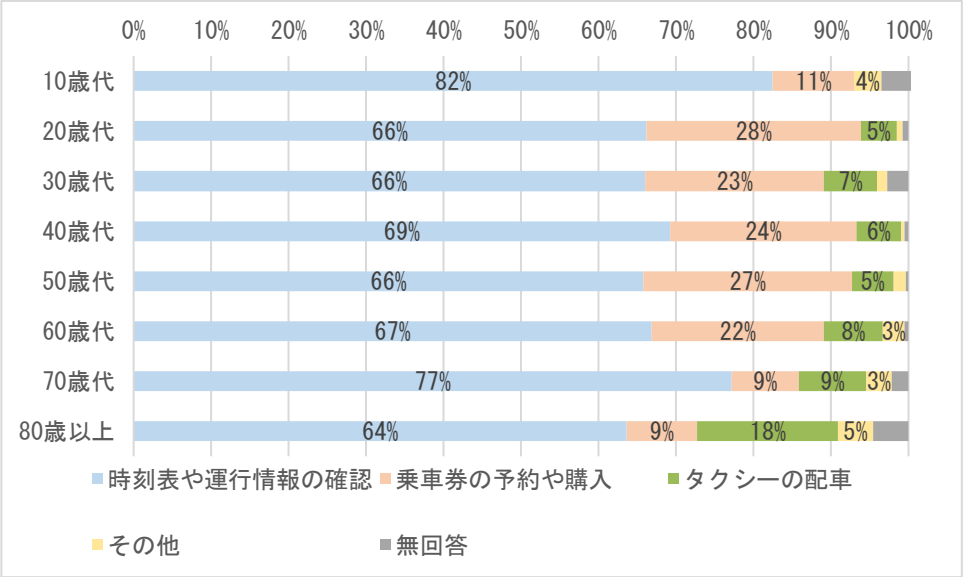


■利用している内容（※複数選択可）



回答者数：801 人　回答数：1128 件

■利用している内容（年齢別）

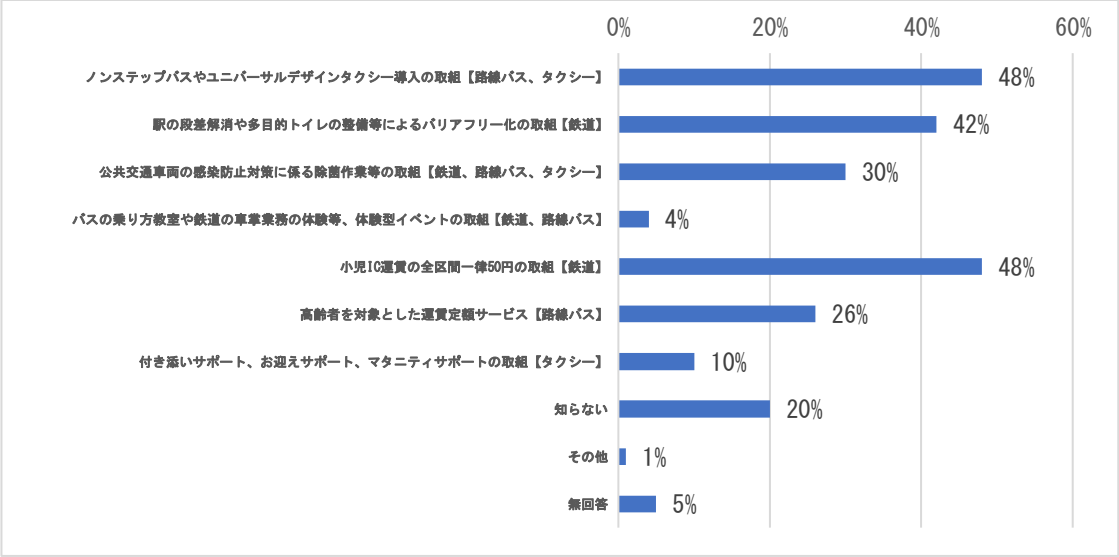


（８）公共交通の利用を促進する取組について【R4 新規項目】

○“交通事業者の利用促進について知っている取組”として、市民の皆様が知っている内容では、「ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー導入の取組【路線バス、タクシー】」が最も多く、次いで「小児 IC 運賃の全区間一律 50 円の取組【鉄道】」、「駅の段差解消や多目的トイレの整備等によるバリアフリー化の取組【鉄道】」となっています。

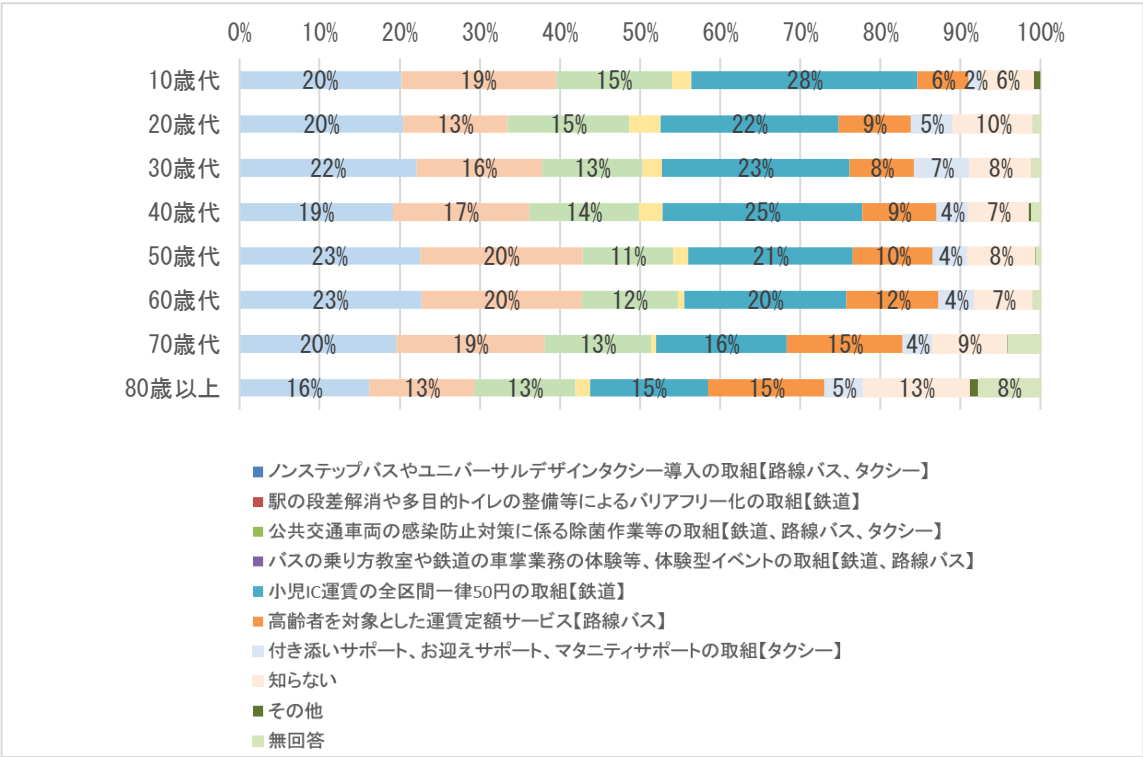
○今後の公共交通に期待することとしては、「リアルタイムの混雑や近接情報等の提供」が最も多く、次いで「１つのアプリで最適な移動手段と運賃の決済を提供するサービス」「公共交通の案内版のデジタル化」となっており、MaaS の推進に向けた取組が必要となります。

■公共交通の利用促進について知っている取組（※複数選択可）

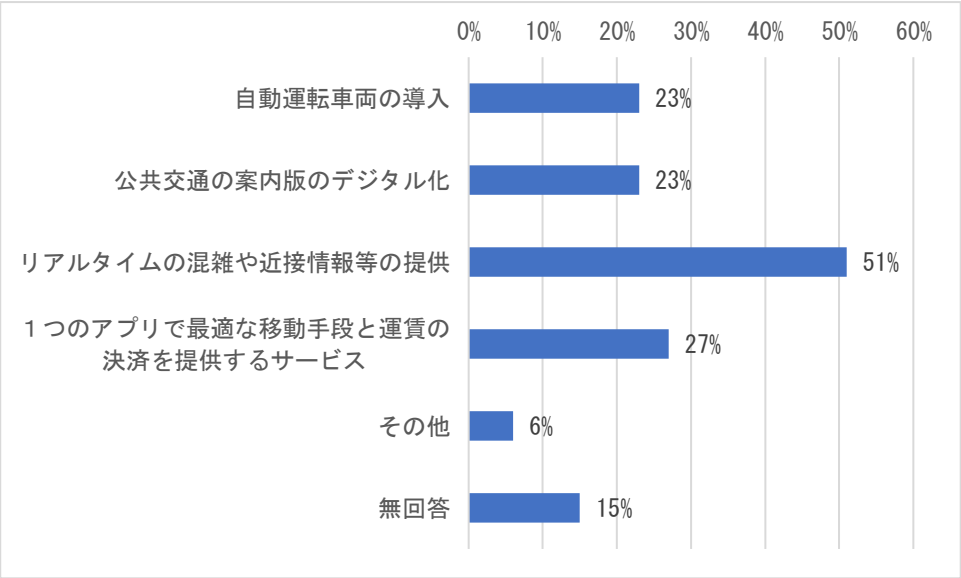


回答者数：1,383 人　回答数：3,215 件

■公共交通の利用促進について知っている取組（年齢別）

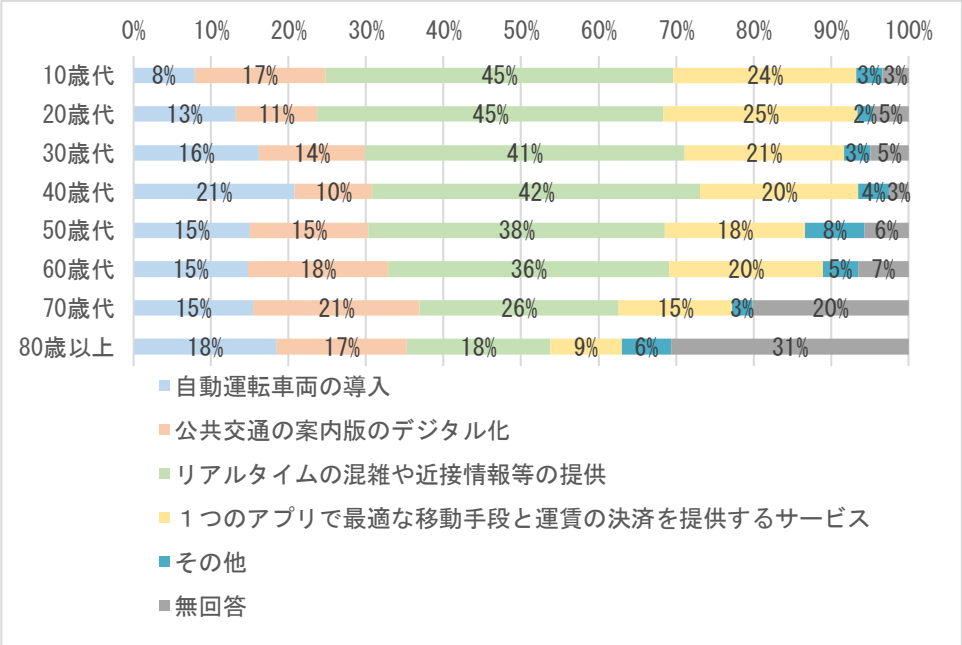


■今後の公共交通に期待すること（※複数選択可）



回答者数：1,383 人　回答数：1,994 件

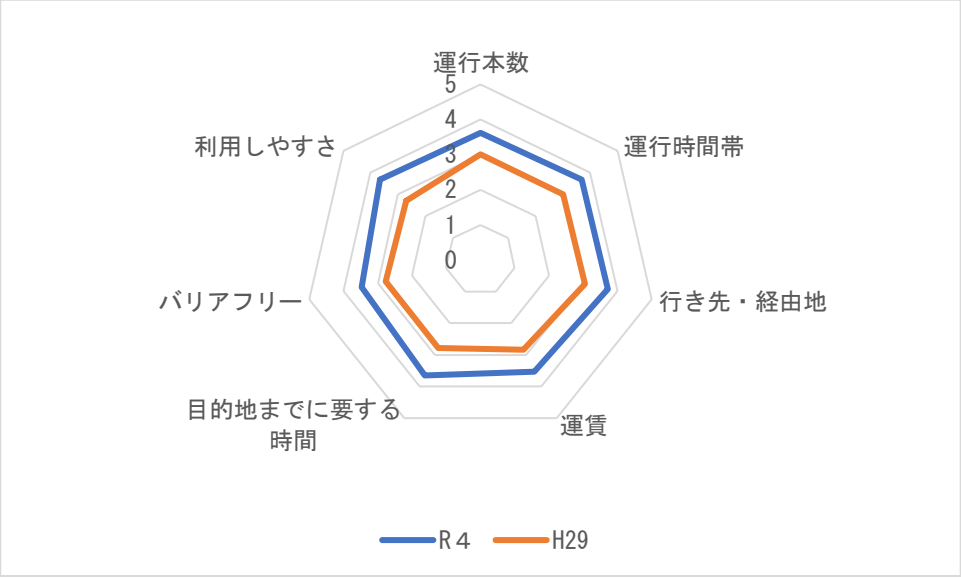
■今後の公共交通に期待すること（年齢別）



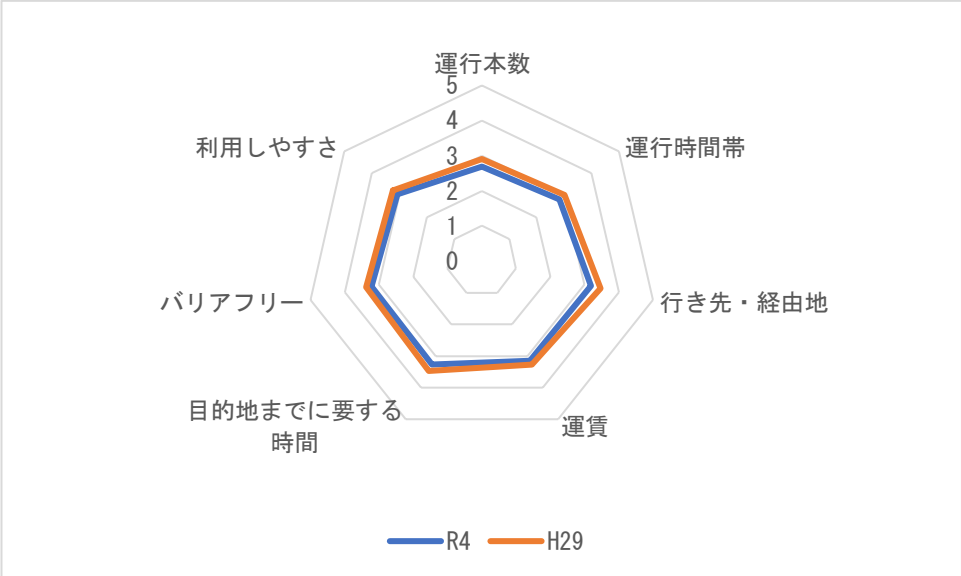
（９）公共交通の満足度について

〇鉄道では、平成 29 年当時と比較すると、全体的に満足度が高くなっており、特に「利用しやすさ」では、0.96 ポイントも高くなっています。
〇路線バスでは、鉄道とは反対に全体的に満足度が低い傾向となっており、「行き先・経由地」では、0.28 ポイント減少しています。
〇タクシーでは、路線バスと同じく、全体的に満足度が低い傾向となっておりますが、「運賃」については、前回よりも 0.04 ポイント満足度が高くなっています

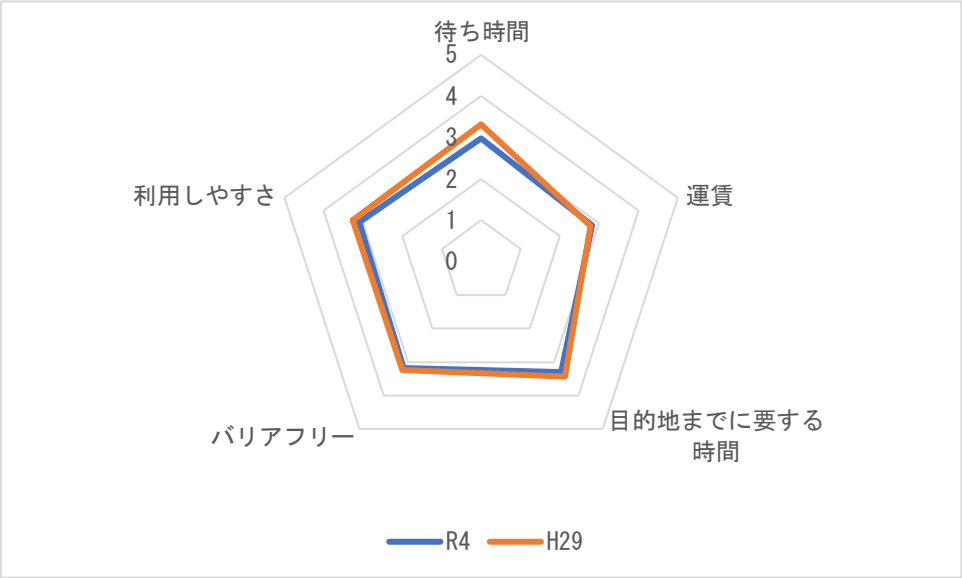
■鉄道



■路線バス



■タクシー



（１０）自由意見まとめ

○自由意見では、「路線バス」に関する内容が 209 件と最も多く、次いで「鉄道」が 37 件、「タクシー」が 28 件、また公共交通全体に対する意見が 19 件でした。
○上記のほか、道路整備などの交通環境に関する内容が 32 件、その他が 24 件であり、合計 349 件の意見がありました。

■主な意見

□公共交通に関する内容

【鉄道】

・ロマンスカーの停車本数が増えたため助かっている。
・上りのエスカレーターがありとても便利ですが、下りのエスカレーターがあると更に便利になると思う。
・事故防止の為のホームドアを設置してほしい。

【路線バス】

・コロナの影響で減便となってしまったが、路線の廃止はなくありがたいと感じる。
・高齢者の足の確保として、神奈中が発行している「かなちゃん手形」の購入費の助成制度があるといい。
・路線バスが通っていない地域にコミュニティバスの運行があると便利である
・バスの本数がもう少し増えるといいと思う。

【タクシー】

・高齢者が外出し易くなる様に、料金割引の制度があると利用頻度が増えると思う。
・料金が高いので、気軽に利用しにくい。
・予約の場合は待ち時間はあまりかからないが、駅でのタクシーを利用する時は、待ち時間が長い。

【公共交通全般】

・乗り降りのバリアフリーや支払い方法や案内など、高齢者目線で分かりやすく使いやすいものがあるといい。
・免許を返納した後の交通手段が心配である。
・鉄道と路線バスの乗り継ぎの利便性が向上すると、より良い移動ができると思う。

□その他の意見

【交通環境の改善】

・国道 246 号の渋滞が減れば,路線バスを使う機会が増えると思う。
・駅のロータリーをもう少し利用しやすくしてほしい。
・自転車を使いたいが、道幅が狭い道路が多く、利用しにくいため、専用レーンなどを設置してほしい。

【その他】

・駅前に市の駐車場があり、出掛けるのに大変便利である。
・レンタルサイクル等があれば便利だと思う。
・駅改札出た正面付近に、バス案内や観光等の案内所があると親切だと感じる。

６ 前計画における評価指標の達成状況

６－１　指標の達成状況

伊勢原市地域公共交通網形成計画[平成 30（2018）～令和４（2022）年度]で設定した評価指標について、次のとおり達成状況を確認します。

◎・・・達成 ○・・・概ね達成　△・・・未達成

計画目標	評価指標	目標設定時	目標値(R4)	実績値	達成状況
【目標１】まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークを形成します。	伊勢原駅北口の交通結節機能強化	－	バス乗降場の拡大	バス乗降場の拡大	◎
	伊勢原駅及び愛甲石田駅の１日の平均利用者数	104,019 人	105,000 人	75,623 人	△
	路線バスの年間利用者数	9,456,813 人	9,460,000 人	6,886,810 人	△
【目標２】安心で安全な交通環境づくりを推進します。	ノンステップバスの導入台数	24 台	30 台	44 台	◎
	福祉タクシーの導入台数	1 台	49 台	10 台	△
	タクシー乗務員のマタニティサポート講習受講修了者の割合	30%	100%	53.1%	△
【目標３】公共交通の利用促進と地域のニーズに対応した交通環境づくりを進めます。	公共交通イベントなどの参加者数	－	2,000 人	550 人	△
	市民アンケート調査による公共交通の満足度	3.14	3.30	3.28	○

６－２　事業の実施状況の確認

伊勢原市地域公共交通網形成計画の施策・事業について、次のとおり目標達成の状況についてとりまとめました。

◎・・・達成 ○・・・概ね達成　△・・・未達成

目標１　まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成します。

施　策	実施事業	実施状況	達成状況
伊勢原駅交通結節機能の強化	伊勢原駅北口広場のバスターミナル機能の向上	・伊勢原駅北口の暫定駅前広場の整備を行いました。(H30) ・伊勢原駅北口地区再開発準備組合を設立し、北口駅前広場の整備を含めて再開発事業の実施に向けた取組を進めました。(R3)	◎
	交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上	・乗り継ぎ利便性の向上に向けた研究を進めました。	○
地域公共交通ネットワークの維持・充実	路線バスの維持・充実に向けた取組	・コロナ禍による需要変化に応じた減便が行われましたが、路線の廃止はなく、路線の維持を図ることができました。	○
	鉄道駅の利便性の向上に向けた取組	・「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」などの機会を通して、鉄道の利便性及び安全性の向上について要望活動を継続して実施しました。	○
新市街地整備や観光振興との連携	伊勢原大山インターチェンジの整備効果を生かした地域公共交通ネットワークの検討	・新たな都市づくりに対応した地域公共交通ネットワークのありかたや乗り継ぎ利便性の向上について、交通事業者と協議・調整のもと研究を進めました。	○
	東部第二地区土地区画整理事業地区の地域公共交通ネットワークの検討	・新たな都市づくりに対応した地域公共交通ネットワークのあり方や乗り継ぎ利便性の向上について、交通事業者と協議・調整のもと研究を進めました。	○
	新幹線新駅設置に伴う公共交通アクセスの検討	・神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会が策定した「ツインシティ整備計画」に位置付けられている公共交通８軸の実現化に向けて、関係機関との連携を図りながら検討を進めました。	○

目標２　安心で安全な交通環境づくりを推進します。

施　策	実施事業	実施状況	達成状況
誰もが利用しやすい交通環境の整備	バリアフリー化や安全対策など、鉄道施設の改善の要請	・「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」などの機会を通じて、鉄道のバリアフリー化及び安全性の向上について要望活動を継続して実施しました。	○
	ノンステップバスなどの導入促進	・コロナ禍前においては計画的に車両の導入を進めてきましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、経営維持の観点から、新たな設備投資は行わず、現状の保有台数の維持に努めました。	△
高齢者や障がい者などの移動環境の確保	交通事業者と市の取組の連携	・福祉有償運送や福祉タクシー助成制度などの福祉施策と連携するとともに、交通事業者が実施しているサービスやサポートなどの取組について情報発信を行いました。	○
	円滑な移動に資する支援のあり方などの検討	・高齢者や障がい者、運転免許返納者の円滑な移動に資する支援のあり方についての検討を進めました。	○

目標３　地域公共交通の利用促進と地域のニーズに対応した交通環境づくりを進めます。

施　策	実施事業	実施状況	達成状況
地域公共交通の利用促進活動の実施	利用者のニーズに合わせた情報発信	・公共交通の利用ガイド「伊勢原市公共交通の極」を作成し、市内の公共施設や大型店舗などの主要施設に配下し、情報発信を行いました。	◎
	地域公共交通の利用促進活動の展開	・コロナ禍前においては計画的に利用促進活動を実施しましたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、「バスの乗り方教室」などの市民体験型イベントを中止しました。	△
多様な地域のニーズに対応した地域公共交通の仕組みづくり	協働の仕組みづくりの推進	・公共交通空白地区等の居住者を対象に、タクシー交通を利用した実証実験を実施しました。	○
	先進都市の事例研究	・先進都市の事例について、調査・研究を進めました。	○

7 伊勢原市地域公共交通の課題

■伊勢原市の現状

〔地域の現状〕

○前計画時（2015 年）と比較し、65 歳以上の人口の割合は、2 ポイント以上（24,405 人→26,878 人）増加しており、高齢化社会は今後も緩やかに進行することが見込まれます。

○鉄道駅から約 2ｋｍ圏域に概ねの市街化区域が網羅されており、コンパクトな市街地が形成されています。

○東部第二地区、伊勢原大山 IC 周辺地区など新市街地整備が進展しています。

○観光客見込数はコロナ禍においても大山・日向地区については、アウトドア需要などにより堅調です。

〔公共交通の現状〕

○伊勢原駅及び愛甲石田駅の利用者数は、コロナ禍により一時 3 割減となりましたが、令和 3(2021)年度からは　増加傾向にあります。

○伊勢原駅に停車するロマンスカーの増加により、伊勢原市への来訪者の利便性が向上しました。

○路線バスの利用者は、コロナ禍により一時 3 割減となりましたが、令和 3(2021)年度からは増加傾向にあります。また、路線の廃止はなく、バス路線網が維持されています。

○タクシーの利用者については、コロナ禍により一時約 4 割減となりましたが、令和 3(2021)年度からは、増加傾向にあります。

○公共交通空白地区等については、前計画と同様に未だ 12 地区が存在します。

○各交通事業者においては、移動等円滑化の促進に関する基本方針に則り、バリアフリーの取組を進めています。

■本市を取り巻く状況

○新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、在宅勤務やネットスーパーの普及など、人々の働き方やライフスタイルが大きく変化しています。

○情報通信技術などを活用し、移動の安全性や効率性を最適化する「スマートモビリティ」社会の実現に向けた取組が全国的に進められています。

■地域住民ニーズ〔市民アンケート〕

○運転免許証保有状況について「返納した・持っていない」と回答した方が 2 割程度で、70 歳代以上でも約半数の方が運転免許証を保有している状況にあります。

○新型コロナウイルス感染症拡大の影響として、公共交通の利用が「以前より少なくなった」との回答が約 4 割であり、また、今後の利用ではコロナ前に戻らないと回答が約 7 割と高い傾向にあります。

○交通系 IC カードの保有率は、総数で 90%と高くなっており、70 歳代以上においても 4 人に 3 人は保有している状況となっています。

○スマートフォンを活用し、公共交通に関する情報を取得していると回答している割合が高いことから、交通ＩＣＴを活用した更なる利便性向上に資する取組が重要となってきます。

○公共交通のバリアフリー化についての認知度が高いですが、満足度の評価では大きく伸びませんでした。また、バスの乗り方教室、マタニティサポートの取組についての認知度は低い傾向にありました。

○今後の公共交通に期待することとして、「リアルタイムの混雑や近接情報等の提供」が最も多く、次いで「１つのアプリで最適な移動手段と運賃の決済を提供するサービス」、「公共交通の案内版のデジタル化」となっており、MaaS（マース）の推進に向けた取組が必要となってきます。

課題１

【主な視点】地域公共交通ネットワークの維持・充実/地域公共交通の利用促進

本市は、鉄道駅を中心にまとまりのある市街地が形成され、市内の地域公共交通ネットワークは、駅を起点とした放射型、循環型の路線バス網、また、駅や大規模病院を中心としたタクシー交通網により形成しています。

若者の自動車離れや高齢化社会の中で、身近な地域公共交通による移動環境は、その必要性や重要性は、益々高まっていくものと考えます。こうした変化する地域公共交通需要に対し、利用実態などを踏まえた効率的で効果的なネットワークを形成するとともに、誰もが安全に安心して利用できる地域公共交通ネットワークの維持・充実に取り組んでいくことが重要です。

課題２

【主な視点】バリアフリー化の推進/利用しやすい地域公共交通環境

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（令和3年4月施行）では、公共交通事業者において、駅やターミナル、車両などにおけるバリアフリー化の目標が示されています。

高齢者や障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、誰もが利用しやすい地域公共交通環境づくりが求められています。

これから本格化していく少子高齢・人口減少社会の進展を踏まえ、誰もが安心して円滑に移動することができる交通環境の充実に継続して取り組むことが必要です。

課題３

【主な視点】地域公共交通相互の連携/様々な主体との連携

本市は、都市マスタープラン（H28（2016）年）、立地適正化計画（H30（2018）年）において、コンパクトシティプラスネットワークによる都市づくりを進めています。

この中で、市民の移動や交流機会の創出、環境負荷の軽減など、地域公共交通が果たす役割は大きなものです。一方では、働き方改革や新型コロナウイルス禍における新たな生活様式が実践され、地域公共交通利用者の減少や全国的な運転手不足など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

市民の円滑な移動環境の確保に向けて、公共交通空白地区等など、地域ごとに異なる状況を踏まえながら、市民（地域）、公共交通事業者、行政がそれぞれの役割を担い、協働・連携して取組むことが必要です。

課題４

【主な視点】地域資源との連携/情報通信技術を生かした利便性の向上

都市計画道路や鉄道等の広域交通ネットワークを生かし、産業系市街地の創出や伊勢原駅北口地区の再開発事業など、新たなまちづくりが進んでいます。駅や観光地へのアクセス性の向上、公共交通利用者の増加など地域の活性化が期待できます。

また、市民ニーズが多様化する中、地域における交通資源などの活用や情報技術開発による新たな交通サービスを導入するなど、将来を見据えた移動円滑化の取組が求められています。

公共交通事業者が１グループ企業で展開される強みを生かして、近未来のスマートモビリティ社会へ向けたまちづくりが必要です。

８　伊勢原市地域公共交通計画の目標

８－１　計画の目標

本市の地域公共交通の課題から、次のとおり計画の目標を設定します。

【基本的な考え方】

将来の都市づくりに対応した快適で利用しやすい
地域公共交通ネットワークを形成します。

【課題に対応した基本方針】

【基本方針１】
地域公共交通ネットワークの維持・充実

○鉄道駅を起点とした路線バスのネットワークの充実に努めるとともに、地域の特性に合った地域公共交通サービスの向上を図ります。
○利用者のニーズに合った利用案内や情報発信など、市民、観光客などの来訪者に分かりやすい交通環境づくりを推進するとともに、公共交通の乗り方教室や利用促進イベントの実施などにより、地域公共交通の利用促進に向けた取組を推進します。

【基本方針２】
誰もが安心して利用できる公共交通環境の充実

○高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心して安全に利用できる交通環境とするため、バリアフリー化や安全性を向上する取組を推進します。
○福祉施策と交通事業者が実施する取組との連携を推進するとともに、高齢者や障がい者などの円滑な移動に資する支援のあり方などの検討を進めます。
○利用者のニーズに合った利用案内や情報発信など、市民、観光などの来訪者に分かりやすい交通環境づくりを推進するとともに、公共交通の乗り方教室や利用促進イベントの実施などにより、地域公共交通の利用促進に向けた取組を推進します。

【基本方針３】
コンパクトなまちづくりと連携した公共交通施策の推進

○伊勢原駅、愛甲石田駅の駅前広場機能の維持・充実など、交通結節機能の強化及び地域公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を推進します。
○公共交通空白地区等の移動環境支援に関する地域公共交通のあり方の検討を進めます。

【基本方針４】
地域特性を踏まえたスマートモビリティ社会へ向けたまちづくりの推進

○大山・日向地域をはじめとした観光振興と連携するとともに、新たなまちづくりに対応した地域公共交通ネットワークの形成を目指します。
○情報通信技術などを活用し、市民の安全で効率的かつシームレスな移動を可能とする「スマートモビリティ社会」の実現を目指します。

８－２　評価指標

計画目標を評価する指標を設定します。

基本方針	評価指標	地域公共交通網形成計画（H30～R4）		ｺﾛﾅ禍前（R1）	地域公共交通計画（R5～R9）	
		現状値（H29）	目標値（R4）		現状値（R3）	目標値（R9）
【基本方針１】地域公共交通ネットワークの維持・充実	伊勢原駅及び愛甲石田駅の１日利用客数	104,019 人 【伊勢原駅】52,516 人 【愛甲石田駅】51,503 人	105,000 人	106,307 人 【伊勢原駅】54,602 人 【愛甲石田駅】51,705 人	75,623 人 【伊勢原駅】39,806 人 【愛甲石田駅】35,817 人	92,500 人
	路線バスの年間利用者数	9,456,813 人	9,460,000 人	9,166,347 人	6,886,810 人	7,850,000 人
	ﾀｸｼｰの年間利用者数	－	－	708,037 人	397,912 人	600,000 人
	利用促進ｲﾍﾞﾝﾄの参加者数	－	2,000 人	550 人	550 人	2,000 人
	市民ｱﾝｹｰﾄ調査による公共交通の満足度	3.14ﾎﾟｲﾝﾄ	3.30ﾎﾟｲﾝﾄ	－	3.28ﾎﾟｲﾝﾄ	3.50ﾎﾟｲﾝﾄ
【基本方針２】誰もが安心して利用できる公共交通環境の充実	ノンステップバスの導入台数	24 台	30 台	42 台	44 台 (49%)	71 台以上 (80%以上)
	福祉タクシー車両(ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾀｸｼｰ含む)の導入台数※	1 台	49 台	11 台	10 台 (19%)	13 台以上 (25%以上)
【基本方針３】コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通施策の推進	伊勢原駅北口の交通結節機能強化	－	バス乗降場の拡大	暫定バス乗降場及びタクシー待機場の供用	暫定バス乗降場及びタクシー待機場の供用	駅前広場の整備
【基本方針４】地域特性を踏まえたスマートモビリティ社会へ向けたまちづくりの推進	市街地整備にあわせた地域公共交通ﾈｯﾄﾜｰｸの整備	－	－	－	－	1 地区以上

※福祉タクシー車両の導入台数は、特定の利用者を対象とした事業に供する車両を除く。

８－３　目標達成のための施策・事業

（１）施策の体系

計画目標に基づく施策の体系を示します。

将来の都市づくりに対応した快適で利用しやすい地域公共交通ネットワークを形成します。

基本方針１　地域公共交通ネットワークの維持・充実

評価指標	現況値(R3)	目標値(R9)
伊勢原駅及び愛甲石田駅の1日の利用者数	75,623人	92,500人
路線バスの年間利用者数	6,886,810人	7,850,000人
タクシーの年間利用者数	397,912人	600,000人
利用促進イベントの参加者数	550人	2,000人
市民ｱﾝｹｰﾄ調査による公共交通の満足度	3.28ポイント	3.50ポイント

- 施策１　地域公共交通ネットワークの維持・充実
- 施策２　地域公共交通の利用促進

基本方針２　誰もが安心して利用できる公共交通環境の充実

評価指標	現況値（R3）	目標値（R9）
ノンステップバスの導入台数	44台	71台以上（80％以上）
福祉タクシー（ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝﾀｸｼｰ含む）の導入台数	10台	13台以上（25％以上）

- 施策３　地域公共交通のバリアフリー化の推進
- 施策４　高齢者や障がい者等、誰もが移動しやすい環境の確保
- 施策２　地域公共交通の利用促進【再掲】

基本方針３　ｺﾝﾊﾟｸﾄなまちづくりと連携した地域公共交通施策の推進

評価指標	現況値(R3)	目標値(R9)
伊勢原駅北口の交通結節機能強化	バス乗車場の拡大	駅前広場の整備

- 施策５　伊勢原駅北口における交通結節機能等の強化
- 施策６　公共交通空白地区等における移動環境支援の検討

基本方針４　地域特性を踏まえたｽﾏｰﾄﾓﾋﾞﾘﾃｨ社会へ向けたまちづくりの推進

評価指標	現況値(R3)	目標値(R9)
市街地整備にあわせた地域公共交通ﾈｯﾄﾜｰｸの整備	－	１地区以上

- 施策７　新たなまちづくりと連携した地域公共交通の検討
- 施策８　スマートモビリティ社会への対応

（２）目標達成のための施策及び主な取組

計画目標達成のための施策・事業の概要を示します。

<table>
<tr><td rowspan="2">施策１</td><td colspan="6">地域公共交通ネットワークの維持・充実</td></tr>
<tr><td colspan="6">○鉄道駅を起点とした路線バスネットワークの維持・充実に努めるとともに、市内の移動特性を捉えながら、地域公共交通の利便性の向上を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業の概要</td><td colspan="6">【実施事業】
① 路線バスの維持・充実に向けた取組
現在の路線バスネットワークの維持・充実に努めるとともに、観光需要その他の市内の移動ニーズを踏まえ、市内の拠点間や主要な施設などへアクセスするネットワークの充実を図ります。
◆基幹路線の維持・充実
◆通勤・通学時における利便性の向上
◆買い物や通院、その他の外出時における利便性の向上
◆高速バスへの乗り継ぎや観光地間の移動利便性の向上

② 鉄道の利便性等の向上に向けた取組
「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」などの機会を通じて、鉄道の利便性及び安全性の向上についての要望活動を継続して実施します。

【参考】神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（昭和３９年１２月発足）
神奈川県、県内市町村、商工会等によって構成され、鉄道輸送力増強等に関する情報収集や、国及び鉄道事業者への要望活動等を行っています。
令和４(2022)年度の要望状況は、次のとおりです。
○特急電車（ロマンスカー）の停車本数の増加（継続）
○高齢者、障害者、乳幼児連れの保護者等に配慮した駅施設の改善等（継続）
○伊勢原駅ホームの上りエスカレーターの設置及び待合室の増設（継続）</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="6">鉄道事業者、バス事業者、
伊勢原市</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>実施項目</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td></tr>
<tr><td>①路線バスの維持・充実に向けた取組</td><td colspan="5">検討・実施 →</td></tr>
<tr><td>②鉄道の利便性等の向上に向けた取組</td><td colspan="5">継続実施 →</td></tr>
</table>

施策２	地域公共交通の利用促進
	○地域公共交通に関する情報発信を行うとともに、多様なサービスの提供や利用促進イベントの実施により、地域公共交通の利用促進に向けた取組を推進します。

事業の概要

【実施事業】

① 地域公共交通に関する情報発信及び多様なサービスの提供

リーフレットの配布などを通じて、わかりやすく地域公共交通に関する情報を発信します。また、子ども料金の設定による子育て世代の応援や公式アプリを活用した多様なサービスの展開により、利用しやすい環境づくりを推進します。

◆地域公共交通の利用に関するリーフレットなどの作成・配布
◆子育て関連サービスの充実（小田急電鉄、神奈川中央交通：小児ＩＣ運賃 50 円）
◆アプリを活用したサービスの展開
◆バスロケーションシステムの充実

② 利用促進イベントの実施

次世代の利用促進に繋げていくため、児童などを対象にバスの乗り方や交通安全教室を実施します。また、地域イベントへ利用促進ブースを出展し、地域公共交通に関する理解を深めていきます。

◆児童などを対象としたバスの乗り方教室の実施

▼バスの乗り方や交通安全教室の様子

◆地域のイベントへの利用促進ブースの出展

▼利用促進ブースの様子

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
① 地域公共交通に関する情報発信及び多様なサービスの提供	情報発信及び多様なｻｰﾋﾞｽの提供 →				
② 利用促進イベントの実施	ｲﾍﾞﾝﾄ実施 →				

施策３	地域公共交通のバリアフリー化の推進
	○高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心して安全に利用できる公共交通とするため、バリアフリー化や安全性を向上する取組を推進します。

事業の概要

【実施事業】

① 鉄道施設のバリアフリー化や安全対策などの推進

鉄道駅構内のエスカレーターの設置や待合室の増設などを推進します。

②ノンステップバスなどの導入促進

国が定める「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、ノンステップバスや福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む）の導入を促進します。

◆ノンステップバスの導入促進

◆福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む）の導入促進

	移動円滑化の促進に関する基本方針 目標値（基本方針）R3～R7
路線バス	総車両の 80%をノンステップバスとする。
タクシー	総車両の 25%をユニバーサルデザインタクシーとする。

▼ノンステップバス

▼ユニバーサルデザインタクシー

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
① 鉄道施設のバリアフリー化や安全対策などの推進	継続実施 →	→	→	→	→
②ノンステップバスなどの導入促進	導入促進 →	→	→	→	→

施策４	高齢者や障がい者等、誰もが移動しやすい環境の確保
	○公共交通事業者の取組と福祉施策との連携を推進するとともに、高齢者や障がい者などの円滑な移動に資する支援のあり方などの検討を進めます。

事業の概要

【実施事業】

① 公共交通事業者と福祉施策の取組の連携

公共交通事業者が実施しているサービスやサポートなどの取組と福祉有償運送や福祉タクシー利用助成などの福祉施策のそれぞれが連携し機能する取組を推進します。

◆福祉有償運送の充実

◆公共交通事業者による「高齢者向けの専用パス」や「マタニティサポート」などの維持・充実

▼マタニティサポート講習の様子

②円滑な移動に資する支援のあり方などの検討

高齢者や障がい者、自動車運転免許証の返納者の円滑な移動に資する支援のあり方などについて検討を進めます。

◆円滑な移動に資する支援のあり方の検討

◆先進事例の研究

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
①公共交通事業者と福祉施策の取組の連携	検討・実施 →	→	→	→	→
②円滑な移動に資する支援のあり方などの検討	検討 →	→	→	→	→

施策５	伊勢原駅北口における交通結節機能等の強化
	○伊勢原駅北口のバスターミナル機能の向上、交通結節機能の強化及び地域公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を推進します。
事業の概要	【実施事業】 ① 伊勢原駅北口のバスターミナル機能の向上 伊勢原駅北口は、用地先行取得した都市計画道路用地を活用して、平成 30(2018)年度にバス乗降場（面積約 1,000 ㎡）及びタクシー待機場（面積約 350 ㎡）を暫定的に整備しました。 引き続き、伊勢原駅北口におけるバスターミナル機能の向上や交通結節機能の強化とともに、中心市街地として利便性の高い交流拠点の形成を図るため、市街地整備に向けた取組を進めます。 ◆伊勢原駅北口駅前広場の整備 ② 愛甲石田駅南口ロータリーの維持・充実 市民まちづくりグループとの協働による、ロータリーの清掃や花植活動などの取組を推進するとともに、交通の円滑な結節機能を維持・充実するよう、利用者への啓発などの取組を進めます。 ③ 地域公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上 平成 30(2018)年３月のダイヤ改正により、千代田線から直通する伊勢原駅行きの新設や平日の通勤時間帯の快速急行の増発、また、令和４（2022）年３月のダイヤ改正によるロマンスカーの停車本数の増加などにより、伊勢原駅の交通利便性が向上しました。 こうした中、鉄道と路線バスの乗り継ぎ時間の更なる短縮など、円滑で利便性の向上に資する取組を推進します。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、 伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
① 伊勢原駅北口のバスターミナル機能の向上	市街地整備の推進 →	→	→	→	→
② 愛甲石田駅南口ロータリーの維持・充実	維持・取組の推進 →	→	→	→	→
③ 地域公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上	維持・取組の推進 →	→	→	→	→

施策６	公共交通空白地区等における移動環境支援の検討
	○公共交通空白地区等の移動環境支援に関する地域公共交通のあり方の検討を進めます。

事業の概要

【実施事業】

① 地域の実情やニーズに対応した移動環境支援の検討

公共交通空白地区等の移動環境について、地域の実情やニーズを踏まえた地域公共交通のあり方について検討を進めます。

◆地域の実情等を踏まえた地域公共交通のあり方の検討

◆公共交通空白地区等における移動環境支援に関する実証実験の実施

② 福祉施策との連携による移動環境支援の検討

福祉有償運送をはじめとする福祉施策との連携により、個々の実情に応じた移動環境支援のあり方を検討します。

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
① 地域の実情やニーズに対応した移動環境支援の検討	検討・実証実験 →	→	→	→	→
② 福祉施策との連携による移動環境支援の検討	検討・連携 →	→	→	→	→

施策７	新たなまちづくりと連携した地域公共交通の検討
	○大山・日向地域をはじめとした観光振興との連携とともに、新たなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの形成を推進します。

事業の概要

【実施事業】

① 伊勢原大山インターチェンジの整備効果を生かした地域公共交通ネットワークの検討

大山や日向地域をはじめとした観光地を回遊する結節点として高いポテンシャルを有した地区であり、産業系市街地整備による公共交通需要と合わせて、新たな交通結節機能の検討を進めます。

◆伊勢原大山インターチェンジ周辺地区の産業系市街地整備の推進と利用ニーズに合わせた公共交通ネットワークの検討

・パーク＆ライド駐車場整備やシャトルバス運行等の検討

・自動運転バスの実証実験の検討

② 東部第二土地区画整理事業地区の地域公共交通ネットワークの検討

産業系市街地整備が進む東部第二土地区画整理事業地区において、アクセス利便性を確保するための取組を推進します。

◆利用ニーズに合わせた地域公共交通ネットワークの検討

③ 新幹線新駅設置に伴う地域公共交通ネットワークの検討

神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会が策定した「ツインシティ整備計画」に位置付けられている公共交通８軸の実現化に向けて、関係機関との連携を図りながら検討を進めます。

◆新たな地域公共交通ネットワークの検討

◆ツインシティ大神のまち開きを踏まえた、広域的な地域公共交通ネットワークの検討

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、伊勢原市

実施時期

実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
① 伊勢原大山 IC の整備効果を生かした地域公共交通ネットワークの検討	検討 →	→	→	→	→
② 東部第二土地区画整理事業地区の地域公共交通ネットワークの検討	検討 →	→	→	→	→
③ 新幹線新駅設置に伴う地域公共交通ネットワークの検討	検討 →	→	→	→	→

施策８	スマートモビリティ社会への対応
	○市民の安全で効率的かつシームレスな移動を可能とする「スマートモビリティ社会」の実現を目指します。

事業の概要

【実施事業】

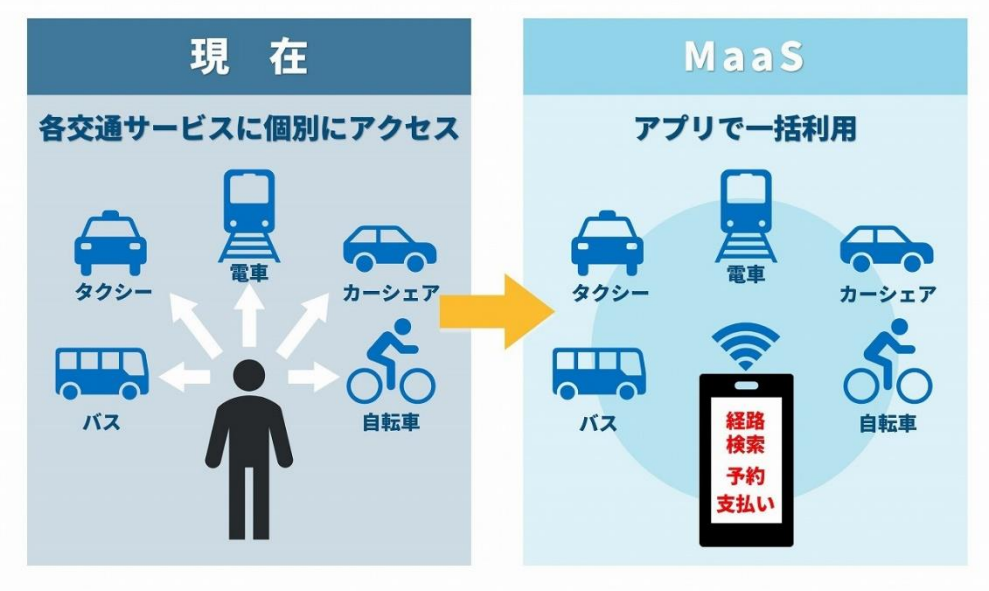
① 伊勢原市版 MaaS（マース）の導入に向けた調査・研究

人口減少や少子高齢社会の進展、また、新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況となっています。

こうした中、情報通信技術などを活用し、鉄道やバス、タクシーなど、様々な移動手段を組み合わた安全性や効率性を最適化する「スマートモビリティ」社会の実現による、地域公共交通のサービス水準の維持・充実に向けた取組が全国的に進められています。

本市においては、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者が一つのグループ企業である強みを生かし、伊勢原市版 MaaS（マース）の導入を目指し、調査・研究を進めます。

◆伊勢原市版 MaaS（マース）導入に向けた検討



実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
伊勢原市

実施時期

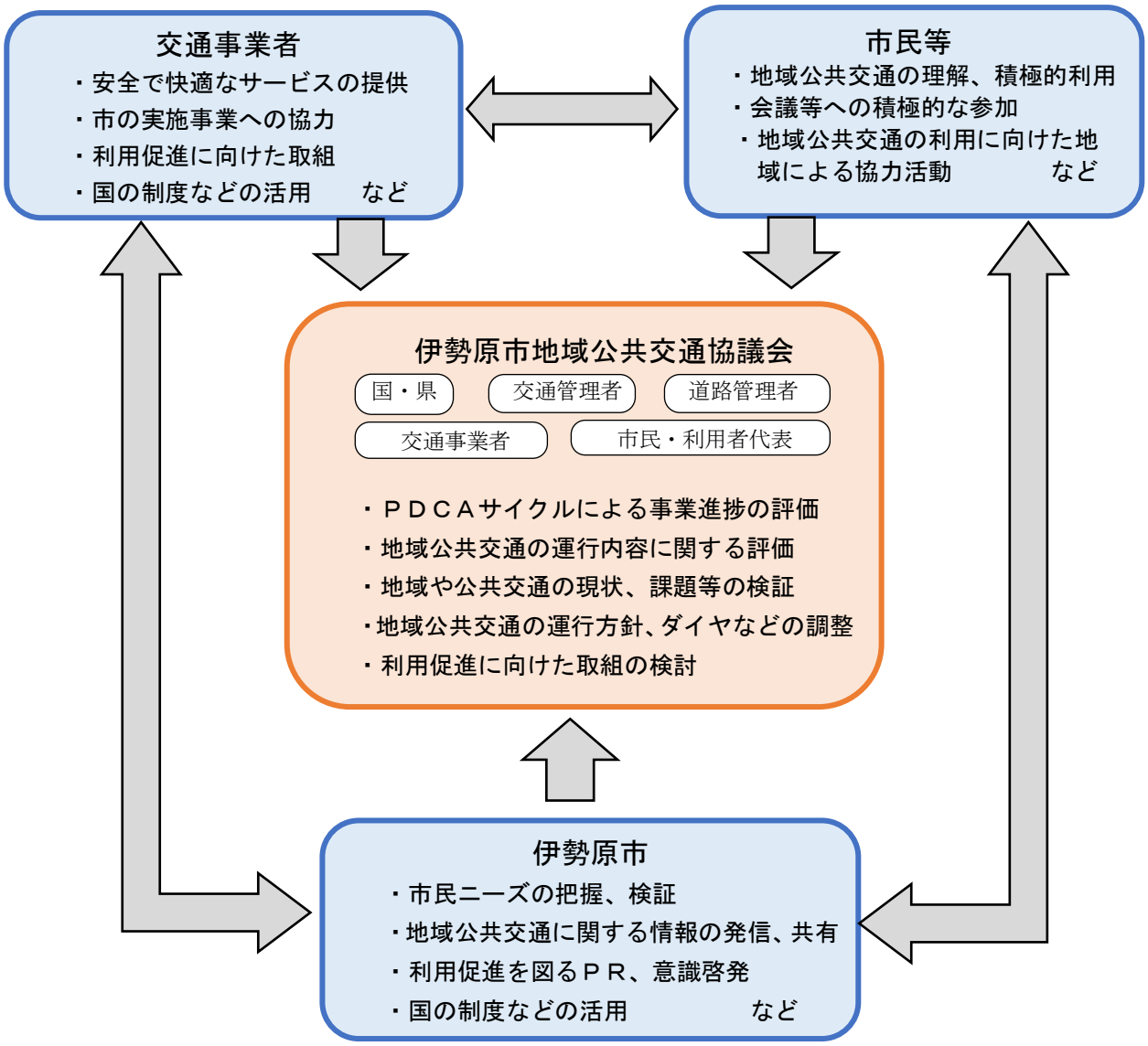
実施項目	R5	R6	R7	R8	R9
①伊勢原市版 MaaS の導入に向けた調査・研究	調査・研究 →	→	→	→	→

９　計画の達成状況の評価

９－１　計画の実施体制

本計画の推進に当たっては、多様な主体の連携、協働により、総合的に取組を進めていきます。

図 9-1 交通事業者、市民等、行政による連携・協働

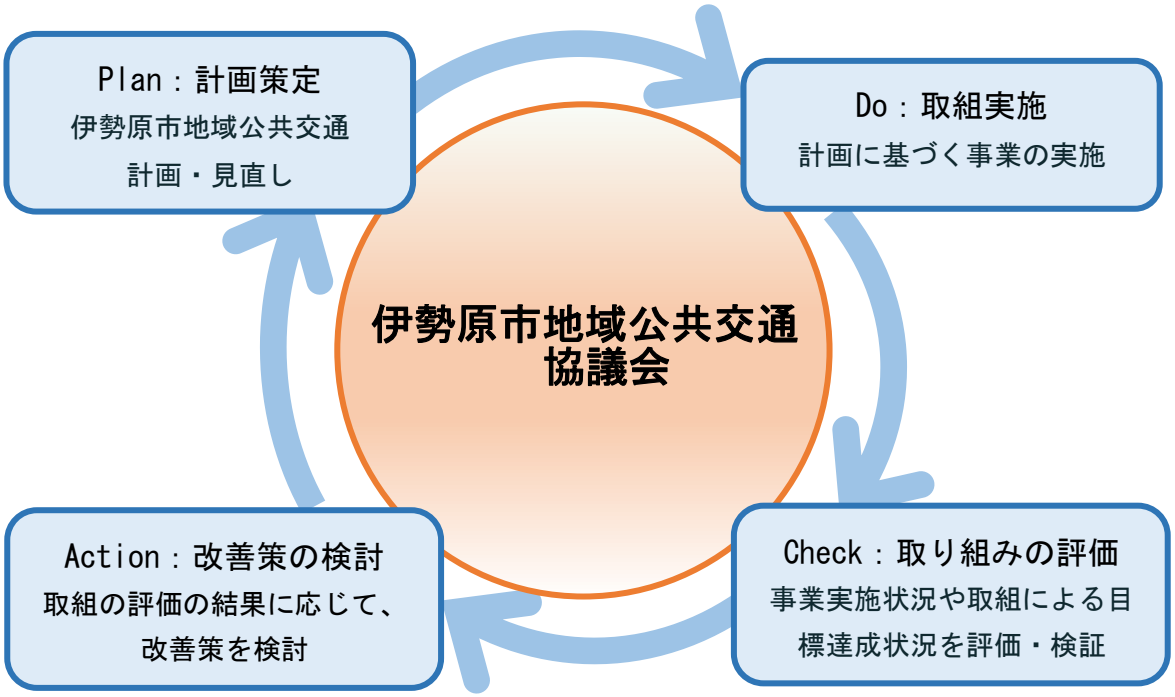


９－２　PDCA サイクルの実行

本計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や地域公共交通の利用状況、各実施事業の成果などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCA サイクル」に基づく評価・検証が重要となります。

本計画の PDCA サイクルの実行に当たっては、伊勢原市地域公共交通協議会において進行管理を実施するものとします。

図 9-2 ＰＤＣＡサイクル



９－３　評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、総合計画や関連計画の見直し等を考慮し、現計画の評価・検証を行い、計画及び目標値の見直しを行うものとします。

図 9-3　評価スケジュール

項目	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８	Ｒ９
①公共交通利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
②実施事業の評価	◎	◎	◎	◎	◎
③地域公共交通協議会	◎	◎	◎	◎	◎
④市民アンケート調査					◎
⑤計画の見直し					◎

伊勢原市地域公共交通計画

令和５年６月作成

発行　伊勢原市都市部都市政策課
〒259-1188　神奈川県伊勢原市田中 348
TEL　0463-94-4739（直通）