

愛川町地域公共交通計画 (案)

目次

第1章 上位計画・関連計画との整合・連携.....	6
1. 上位計画・関連計画における公共交通に関する考え方.....	6
第2章 公共交通を取り巻く現状.....	11
1. 本町の概況	11
2. 本町の移動に関する現状	19
3. 公共交通の現状	22
4. アンケート結果から見た公共交通の現状	29
第3章 公共交通に関する課題.....	41
第4章 基本理念.....	44
1. 基本理念・基本目標	44
2. 確保すべき公共交通ネットワーク	45
第5章 具体的な施策.....	46
基本目標1「移動に不安なく暮らせるまち」に係る施策.....	48
基本目標2「公共交通でどこへでも移動できるまち」に係る施策.....	53
基本目標3「公共交通をみんなで考え、支えるまち」に係る施策.....	58
第6章 推進体制・評価指標.....	62
1. 推進体制	62
2. 進捗管理	62
3. 評価指標	63

はじめに

愛川町地域公共交通計画について

計画策定の背景・目的

本町では、都市的利便性の高い交通環境を整備し、町民の生活交通を確保することを目標として、平成19年に「愛川町総合交通計画」を策定し、急行バスの運行や新たなバス路線の設置、町内循環バスの再編等、公共交通の利便性向上に向けた取組みを推進してきました。

近年、人口減少やテレワークの定着等の生活様式の変化による利用者の減少をはじめ、働き方改革関連法の適用により、運転手不足が深刻化（2024年問題）するなど、公共交通を取り巻く状況は厳しくなっており、全国的に維持確保が困難となりつつあります。

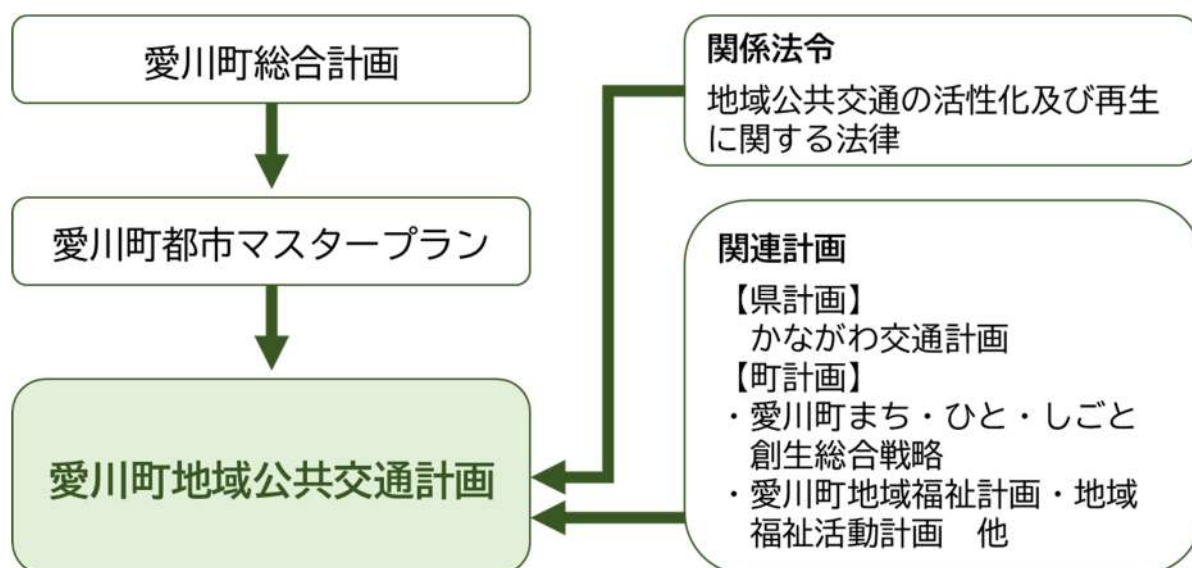
こうした中で、国では、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員して、持続可能な地域旅客運送サービスを確保していくための「地域公共交通計画」の策定を努力義務化しています。

今後、本町でも更なる高齢化等により、町民の移動手段を確保する必要性が高まっていくことが予想される中で、行政や交通事業者、町民等が一体となって、将来にわたって持続可能な公共交通を確保していくために「愛川町地域公共交通計画」を策定するものです。

計画の位置付け

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、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）として策定します。

「愛川町総合計画」に即し、都市マスタープランに示されるまちづくりの具体的な内容と整合・連携を図るとともに、「愛川町総合交通計画」をもとに進めてきた公共交通への取組みを踏襲しつつ、近年の動向やその他関連計画を踏まえ、町の公共交通に関する全体像・あり方を示すものとして位置付けます。



計画の対象区域

本計画の対象区域は、愛川町全域とします。

計画の期間

本計画の期間は、令和8年度（令和8年4月）から令和12年度（令和13年3月）までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどに応じて、新たに対応が必要な変化や課題が生じた際には、計画期間内であっても必要に応じて柔軟に見直します。



第1章 上位計画・関連計画との整合・連携

1. 上位計画・関連計画における公共交通に関する考え方

「はじめに」で示したように、本計画は上位・関連計画と整合・連携し、本町の将来像について公共交通の側面から実現を図ります。各計画等では次のように位置付けられています。

国の動向

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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）は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律です。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に関する近年の動向

●令和2年改正について

【背景】

人口減少の本格化、運転手不足の深刻化に伴って、公共交通の維持確保が厳しい状況にある中、運転免許の返納者数が増加するなど、地域の暮らしを支える移動手段を確保することがますます重要となりました。

【改正のポイント】

地域の多様な輸送資源を活用する「地域公共交通計画」の作成を努力義務化し、地域の公共交通サービスの効率的な提供を目指すため、「地域が自らデザインする地域の交通」と「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」がポイントとして新たに位置付けられました。



<地域旅客運送サービスのイメージ（国土交通省）>

●令和5年改正について

【背景】

コロナ禍により利用者離れが加速するなど、厳しい公共交通の状況に対して、明確に対応していく必要が生じました。

【改正のポイント】

地域交通の維持確保にあたり、行政や交通事業者だけでなく、地域のあらゆる関係者が「共創」し、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を図るために、「地域の関係者の連携と協働」、「国の努力義務としての関係者相互間の連携と協働の促進」がポイントとして位置付けられました。



<地域公共交通のリ・デザインのイメージ（国土交通省）>

県の計画

かながわ交通計画（令和４年３月策定）〔抜粋〕

【将来都市像】

- 1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化
 - (1) 交流連携を支える交通網の構築
 - (2) 既存の交通網を活かした公共交通の充実
- 2 地域交通ネットワークの確保・充実
 - (1) 地域の移動を支える公共交通サービスの確保
 - (2) 地域のニーズに対応した移動環境の充実
- 3 利便性、快適性、安全性の確保
 - (1) 災害に強い交通基盤の構築と老朽化対策
 - (2) 誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり
- 4 環境負荷の低減
 - (1) エネルギー利用の効率化・大気環境の保全
 - (2) 脱炭素化の加速

【まちづくりの目標】（県央都市圏域）

(1) 現況と課題

- ア 大都市圏を結ぶ交通網の整備効果の波及
- イ 自動車専用道路沿線の地域における交通環境の改善
- ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ交通網の形成

(2) 都市交通の目標

「県央都市圏域」では、自然環境や生活環境の保全を図るとともに、広域的な交通網の整備と切れ目のない交通網の形成を図ることで、人・物の流れを広域的に結びつけ、都市圏域内だけでなく県全体を活性化する都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

- ア 利便性の高いシームレスな交通網の整備
- イ 土地利用と道路整備の連携
- ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ公共交通手段の確保・維持

【連携軸の機能強化・整備に必要な路線】（京浜津久井連携軸）

小田急多摩線の延伸

唐木田から上溝への延伸により、相模原市の都市機能を強化するとともに、東京方面への需要に対応し、京浜津久井連携軸を強化することが期待されます。さらに、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、愛川・厚木方面への延伸の検討が望まれます。

本町の計画

第6次愛川町総合計画（令和5年3月策定）〔抜粋〕	
【将来都市像】 ひかり、みどり、ゆとり、共生のまち愛川	
【まちづくりの基本目標】 1. 自然と人が共生したまちづくり 2. 安全で安心して暮らせるまちづくり 3. 健康でゆとりとふれあいのまちづくり 4. 豊かな人間性を育む文化のまちづくり 5. 産業と交流によるにぎわいのまちづくり 6. 共に創る持続可能なまちづくり	
【将来人口】 38,000 人（令和 16 年度の目標人口）	
【土地利用構想図】 	
【公共交通に関する内容】 地域交通網の利便性向上 ①公共交通の維持と利便性向上のための取組みの推進 ②交通弱者の移動手段の確保 ③小田急多摩線延伸の取組みの促進	

愛川町都市マスタープラン(令和8年●月策定)〔抜粋〕

【将来都市像】

緑水環境都市

【まちづくりの目標】

- ①自然環境の保全を基軸としたまちづくりの推進
- ②役場庁舎周辺地区の整備推進
- ③新たな職場づくりの推進
- ④居住環境の向上を目指したまちづくりの推進
- ⑤災害に強いまちづくりの推進
- ⑥コンパクトな市街地形成の推進
- ⑦歴史や文化をいかしたまちづくりの推進
- ⑧町民・事業者・行政による協働のまちづくりの推進

【公共交通に関する主な内容】

将来の都市構造

(2) コンパクトな市街地形成

(-前略-) 将来の都市構造は、都市的土地利用がはかられている既存市街地において都市機能の集約を通じたコンパクトな市街地の形成と町民の移動ニーズに対応した持続可能な公共交通の形成につとめる(-後略-)

都市施設の整備方針

(2) 公共交通の整備方針

(-前略-) 本町では、利便性の高いまちづくりを目指すため、「愛川町地域公共交通計画」に基づき持続可能な地域公共交通の維持・確保や、新たな交通サービスの導入を検討した公共交通の最適化をはかります。

鉄道については、令和4年改訂の「かながわ交通計画」において、小田急多摩線の本町方面への延伸が構想路線として位置付けられたことを踏まえ、引き続き「小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会(相模原市、厚木市、愛川町、清川村)」や「愛川小田急多摩線延伸促進協議会」と密に連携し、本町内への誘致実現に向けた取り組みを推進します。

愛川町まち・ひと・しごと創生「人口ビジョン」・「総合戦略」

(第3期愛川町まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和6年3月策定)〔抜粋〕

【基本目標】

1. 地域における安定した雇用を創出する
2. 地域への新しいひとの流れをつくる
3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
4. 人口減少社会を見据えた、安心して暮らせる地域をつくる

【公共交通に関する内容】

4. 人口減少社会を見据えた、安心して暮らせる地域をつくる

施策 4-1 住み続けることのできる交通環境の確保

4-1-2 交通利便を改善・向上させるための対策の推進

- ① バス路線の確保や利便性を向上させるための取り組み
- ② 交通不便地域の解消等を目的とした新たな公共交通の整備促進

第4次愛川町地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和4年3月策定）〔抜粋〕

【基本理念】

町民みんなで創る、五つの“あい”のまち・あいかわ

【基本的視点】

1. 公民協働による地域福祉の推進
2. 住民参画による地域福祉の推進 ～「福祉でまちづくり」～
3. 「福祉文化」の醸成と人づくり
4. SDGsを踏まえた地域福祉の推進

【基本目標】

基本目標Ⅰ 専門的サービスが効果的に提供されるまちづくり

基本目標Ⅱ みんなが協働する、「福祉文化」のあるまちづくり

基本目標Ⅲ みんなが安心して地域で暮らせるまちづくり

【公共交通に関する内容】

基本目標Ⅲ みんなが安心して地域で暮らせるまちづくり

（3）福祉のまちづくり

- 「総合交通計画」に基づき、高齢者や障がいのある人等に配慮した交通施策・対策を推進します。
- 町内循環バスの利用を促進し、誰もが便利で快適に移動できるよう努めます。
- 鉄道駅までの路線バスの運行については、既設路線以外のルートについても調査・研究を実施します。

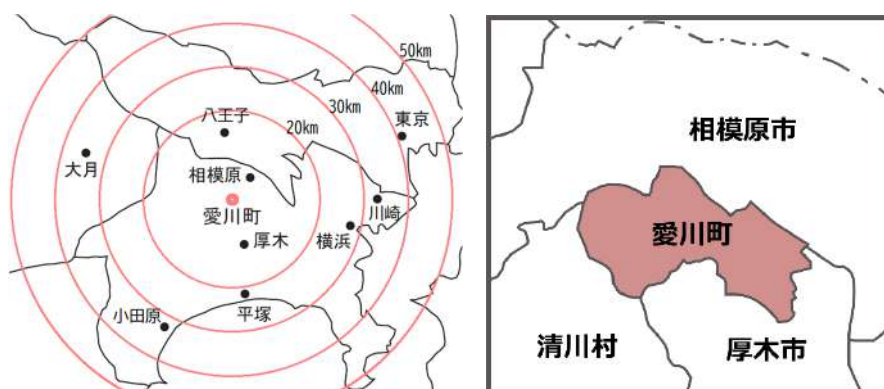
第2章 公共交通を取り巻く現状

1. 本町の概況

(1) 位置・地形

本町は、神奈川県の中北部に位置し、東京から50km圏内、横浜市から30km圏内の位置にあり、相模原市、厚木市、清川村に隣接しています。西に丹沢山塊東端の標高747mの仏果山を最高峰とする山々が連なり、北の三増峠や南の八菅山などゆるやかな丘陵が町の西側を取り囲んでいます。

町の中央を中津川が貫流して川沿いに低地をつくり、町の東端を流れる相模川に挟まれた中央部から東部にかけて、台地が広がっています。



図：町の位置



図：町の地形

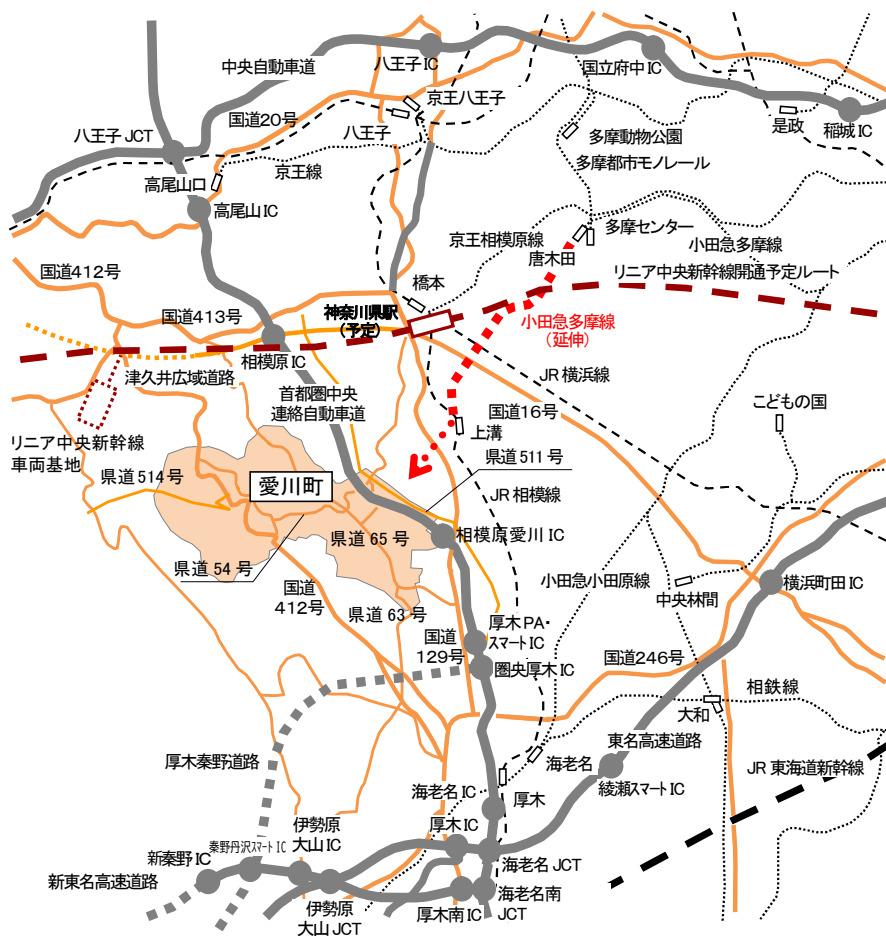
（2）交通環境

町域内には鉄道がなく、JR横浜線、JR相模線、小田急線、相鉄線、京王線等を利用するためには、路線バスや自家用車が必要となっていますが、主要な道路の交差点を中心に通勤・通学時には交通渋滞が発生し、課題となっています。このような中、小田急多摩線において、唐木田駅からJR相模線上溝駅までの延伸に向けた取組みが進められており、将来的には本町方面へのさらなる延伸も含めて鉄道の利便性向上が期待されます。

広域道路体系は、国道412号及び県道5路線によって構成され、特に国道412号は半原台地を縦貫し、東名高速道路と中央自動車道を結び大規模災害時の緊急輸送道路に指定されている重要な広域幹線道路となっています。

また、県道54号（相模原愛川）、県道63号（相模原大磯）、県道65号（厚木愛川津久井）、県道511号（太井上依知）、県道514号（宮ヶ瀬愛川）の各路線は相互に連絡し、本町と周辺都市とを結ぶ幹線道路となっています。

さらに、首都圏中央連絡自動車道により、東名高速道路、新東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道等の高規格幹線道路と接続したことから、本町へのアクセス性が飛躍的に高まったほか、今後も国道246号バイパス（厚木秦野道路）との接続が予定されるなど、さらなる広域交通の利便性が高まるものと期待されています。



図：広域交通網

(3) 人口動態

本町の人口は1995年にピークを迎え、人口減少が進んでいます。

2020年の国勢調査では、高齢化率は30%を超えており、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計では、2040年には40%を超えると見込まれています。

また、近年では、全国的な傾向と同様に世帯数が増加傾向にあり、特に単身高齢者世帯の増加が注目されます。

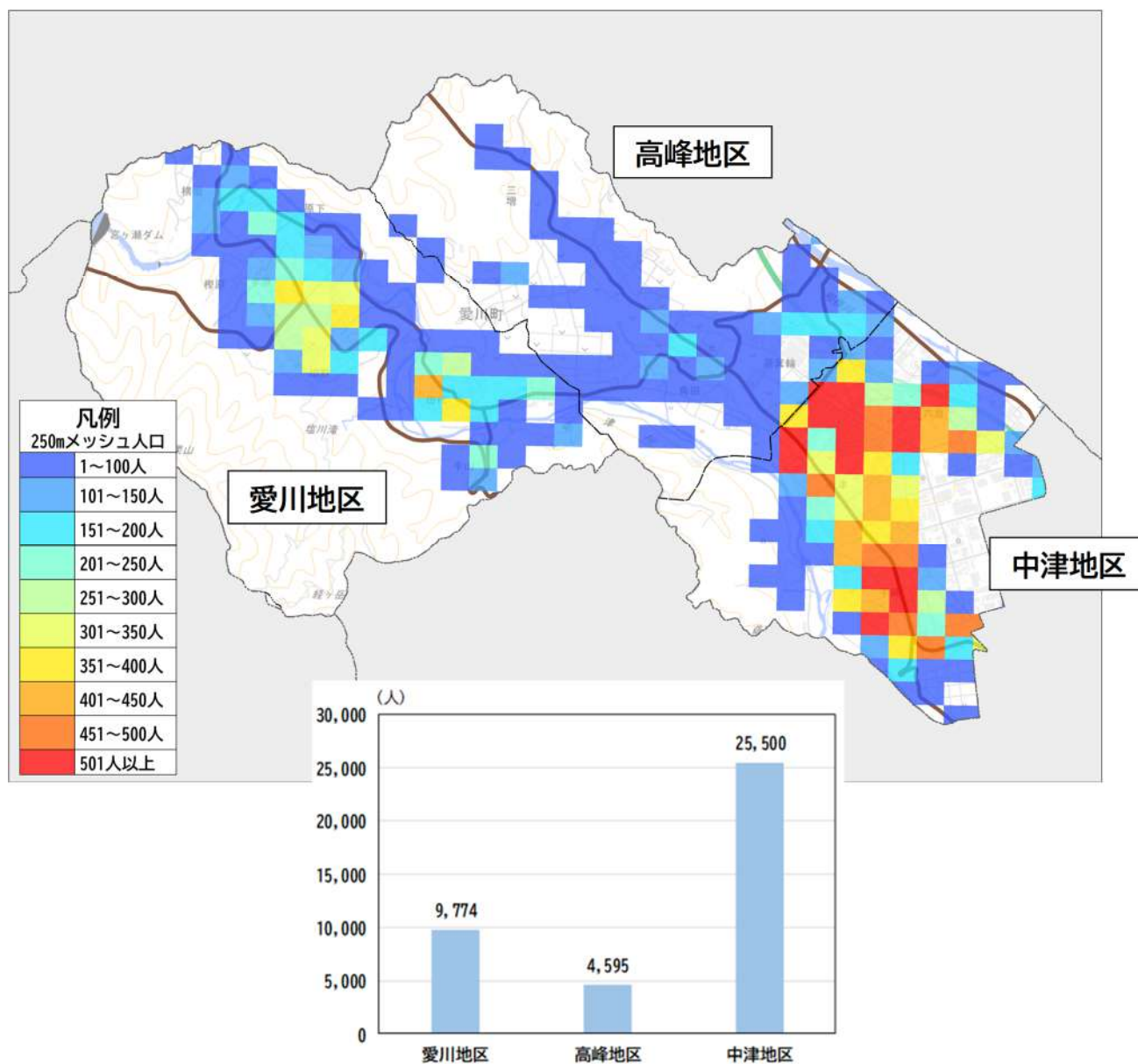


図：人口・世帯数の推移（出典：国勢調査）

(4) 人口分布

ア 全年齢

中津台地を中心に人口が集中しており、中津地区が全体の約6割を占めています。愛川地区では、半原や田代の中心部で人口が集中しているエリアが確認できます。

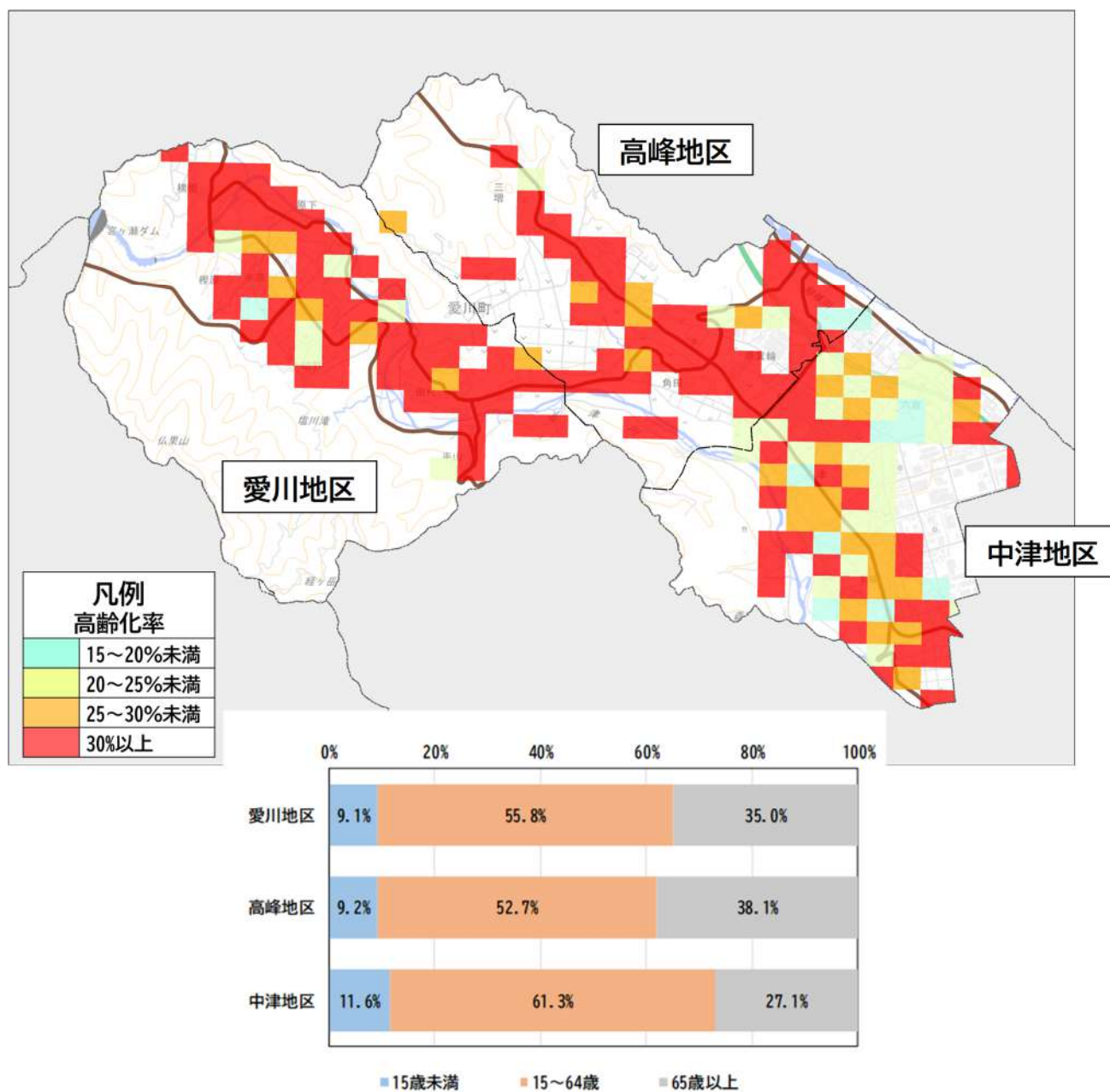


図：人口分布・地区別人口（令和2年国勢調査）

イ 高齢者

町全域で高齢化が進んでいますが、中津地区は比較的高齢化率が低く、3割を下回っています。

愛川地区や高峰地区は高齢化率が高く、全国平均（28.8%）を大きく上回っています。

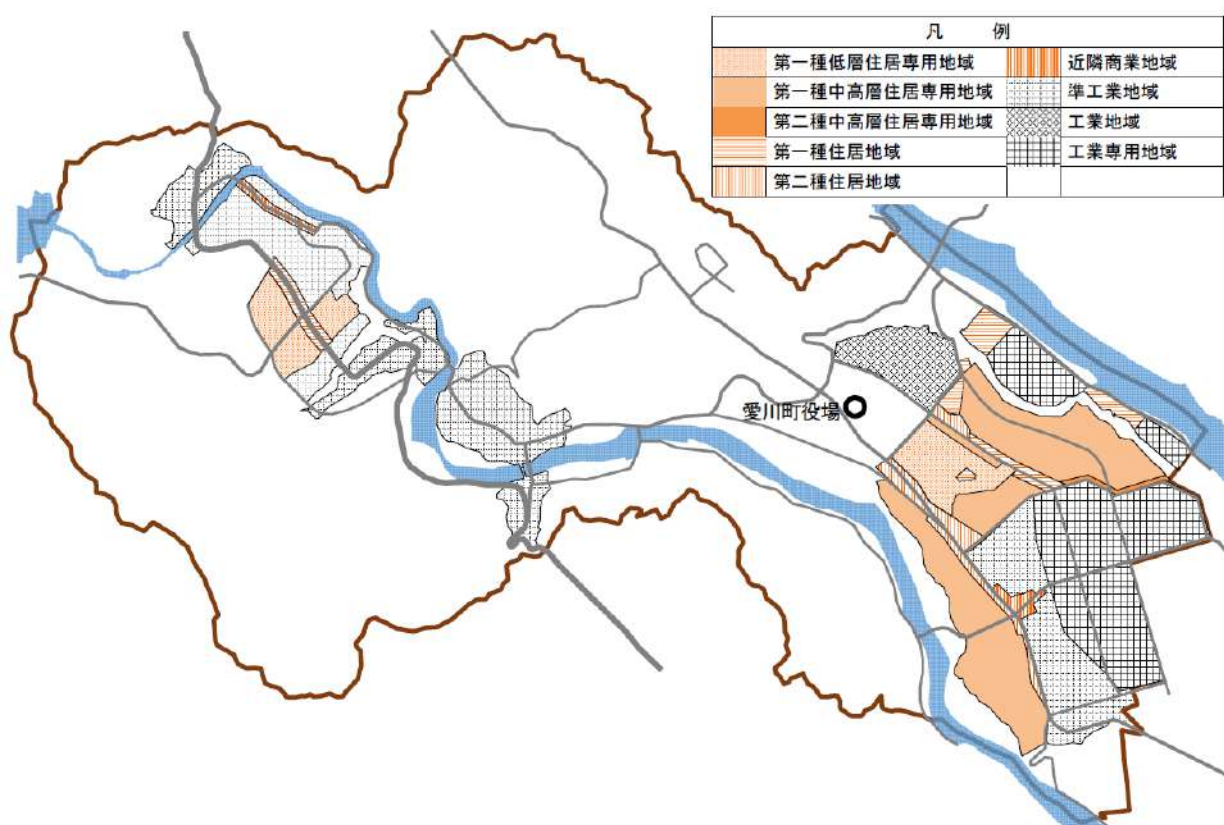


図：町内の高齢化の状況（出典：令和2年国勢調査）

（５）土地利用

中津地区は台地が広がり比較的平坦であるため、宅地利用（第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域等）や工業用地（工業地域等）が広がっています。

半原や田代においても、工業用地（準工業用地）、宅地利用（第一種低層住居専用地域）が広がっています。



区分	面積 (ha)	構成比 (%)
都市計画区域	3,428	
市街化区域	約 855	100.0
第一種低層住居専用地域	71	8.3
第一種中高層住居専用地域	180	21.0
第二種中高層住居専用地域	3.4	0.4
第一種住居地域	40	4.7
第二種住居地域	28	3.3
近隣商業地域	11	1.3
準工業地域	295	34.5
工業地域	43	5.0
工業専用地域	184	21.5
市街化調整区域	約 2,573	—

図表：都市計画区域

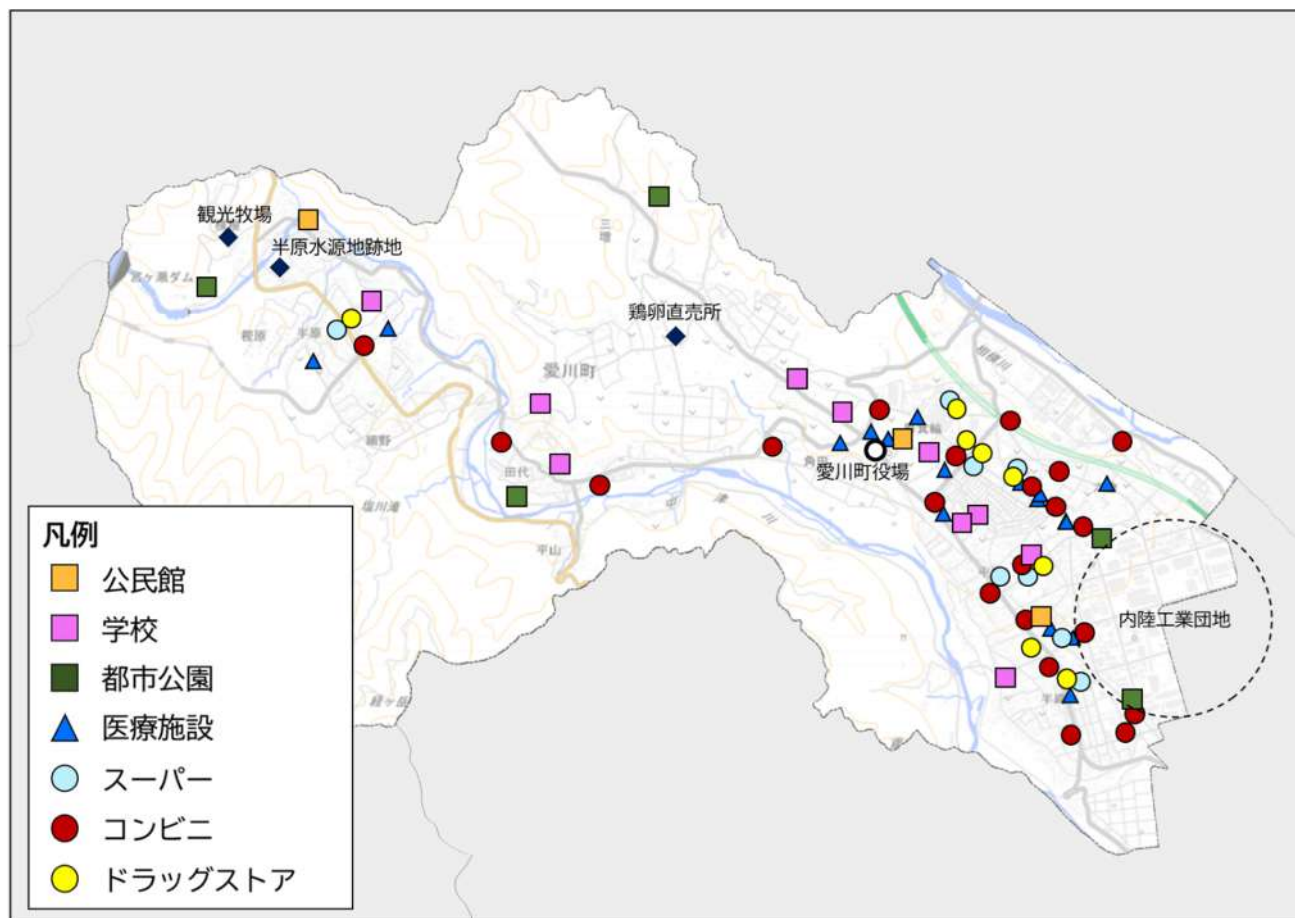
（６）都市構造

ア 施設の立地状況

公民館や学校等の公共施設は町内に満遍なく整備されています。

スーパーやドラッグストアは、中津地区に集中しているほか、半原の国道412号沿いにも立地しています。

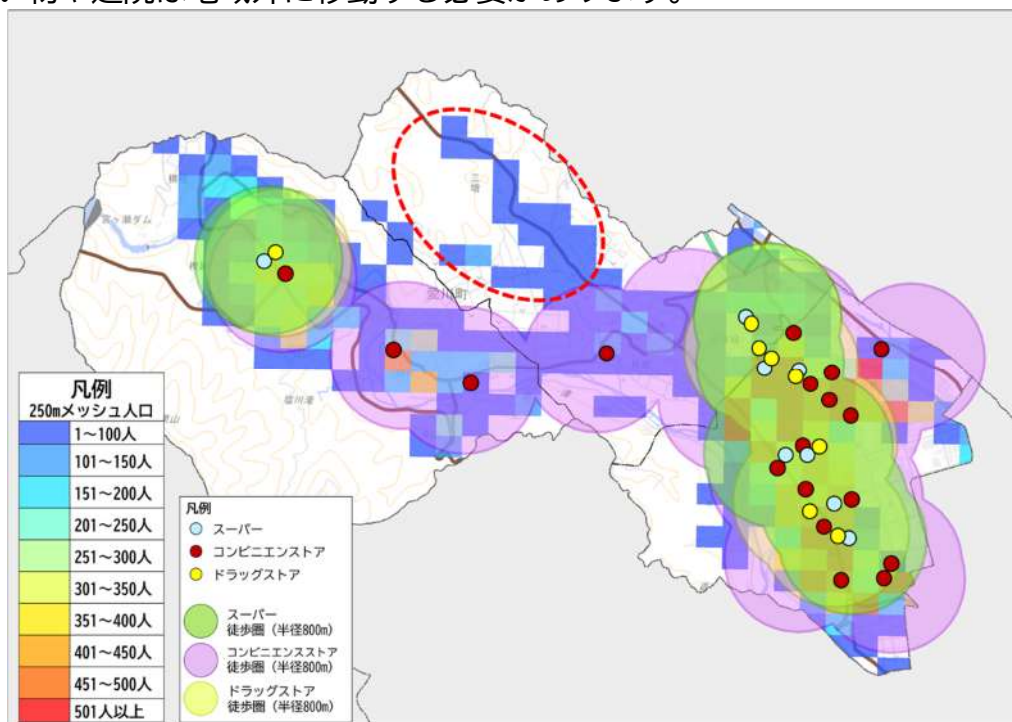
医療施設は各地区に点在しており、町役場周辺には、二次救急医療機関である「愛川北部病院」が立地しています。



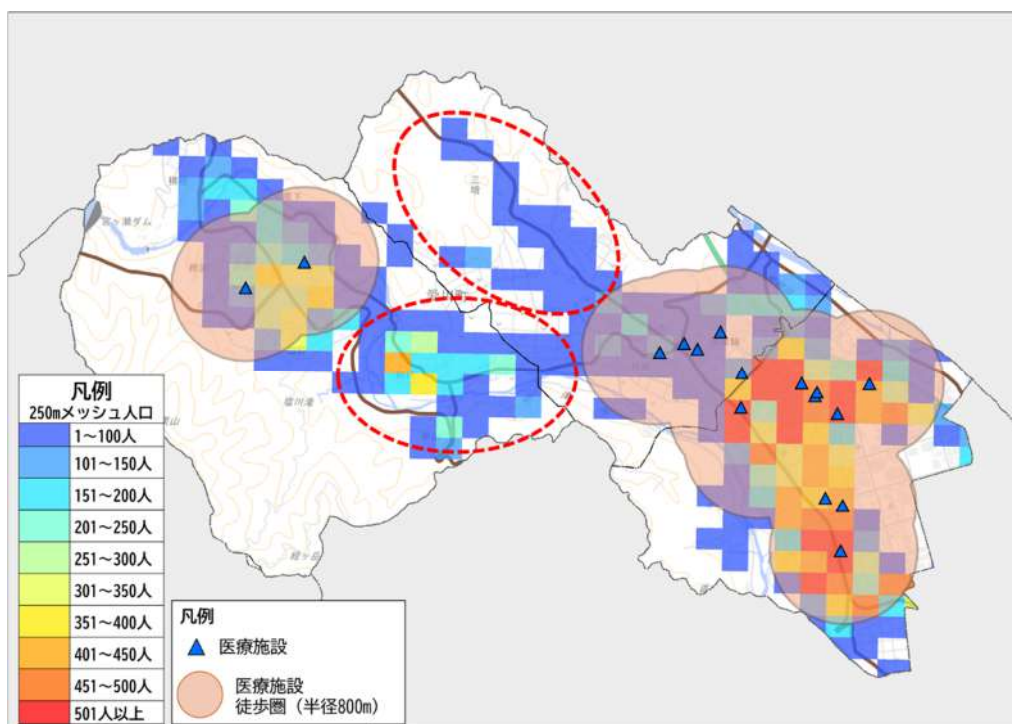
図：施設立地（出典：国土数値情報を加工）

イ 主要施設へのアクセシビリティ

田代や三増では徒歩圏内にスーパーや医療施設がありません。特に、三増ではコンビニもなく、買い物や通院は地域外に移動する必要があります。



図：商業施設アクセス圏（出典：国土数値情報を加工）



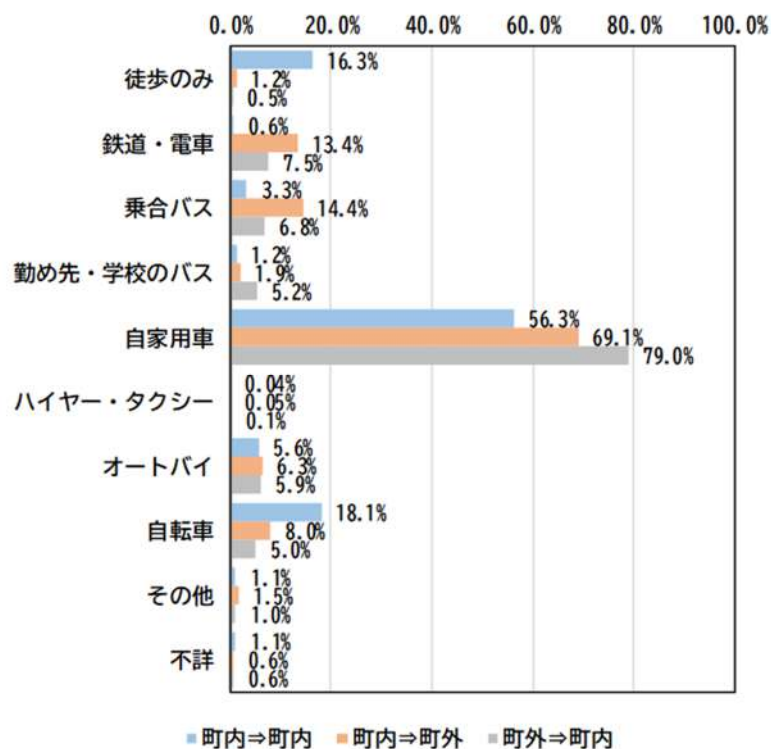
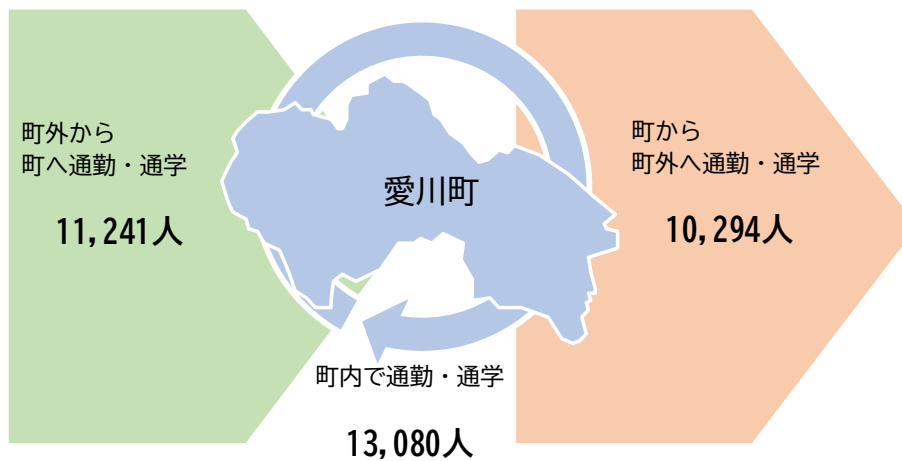
図：医療施設アクセス圏（出典：国土数値情報を加工）

※施設からのアクセス圏域は、「都市構造の評価ハンドブック（国土交通省）」より半径 800m と設定

2. 本町の移動に関する現状

(1) 通勤・通学

町内で通勤・通学する方は約13,000人、町外から本町に通勤・通学する方（流入）は、約11,000人、本町から町外へ通勤・通学する方（流出）は約10,000人となっており、いずれの移動においても自家用車を利用される割合が最も高くなっています。

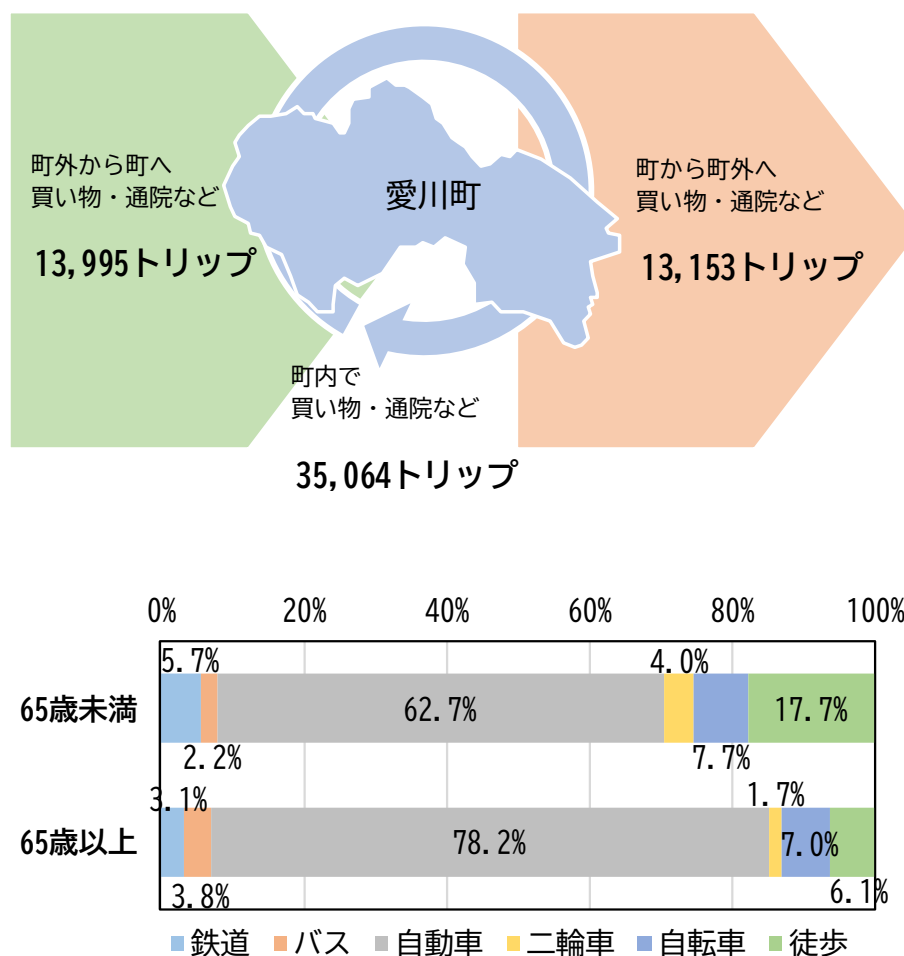


図：本町の通勤・通学の状況・移動手段利用割合（出典：令和2年国勢調査）

（２）私事（買い物・通院等）

買い物や通院等の移動では、町内の移動が約35,000トリップ、町外から本町への移動（流入）が約14,000トリップ、本町から町外へ移動（流出）が約13,000トリップとなっています。

高齢者以外（65歳未満）、高齢者（65歳以上）のいずれも自動車での移動が中心となっています。



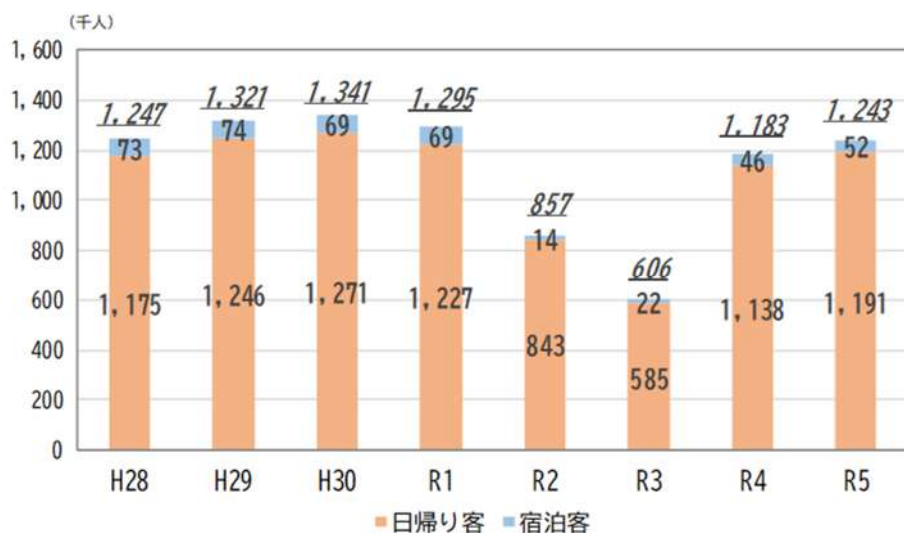
図：町内の私事移動の状況・代表交通手段分担率（出典：平成30年パーソントリップ調査）

※トリップ：パーソントリップ調査において用いる人の移動の単位で、出発地から目的地までの移動を「1トリップ」とカウントする。

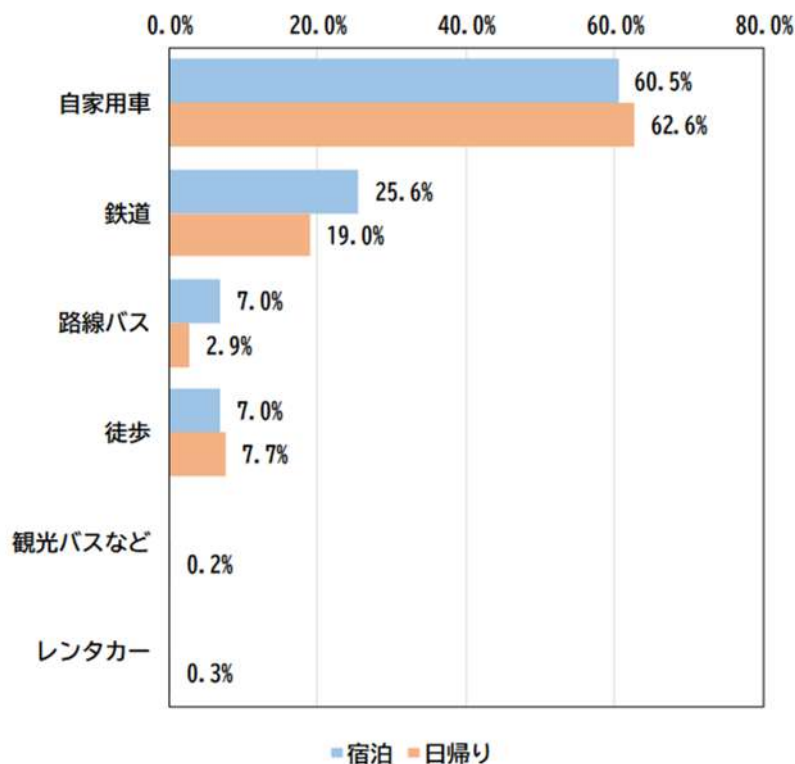
(3) 観光

コロナ禍により観光客数は減少していましたが、令和5年時点でコロナ禍前の水準近くまで回復しました。

本町を含む丹沢大山エリアの移動手段として、自家用車の割合が最も高くなっています。



図：町の入込観光客数（出典：神奈川県入込観光客調査）



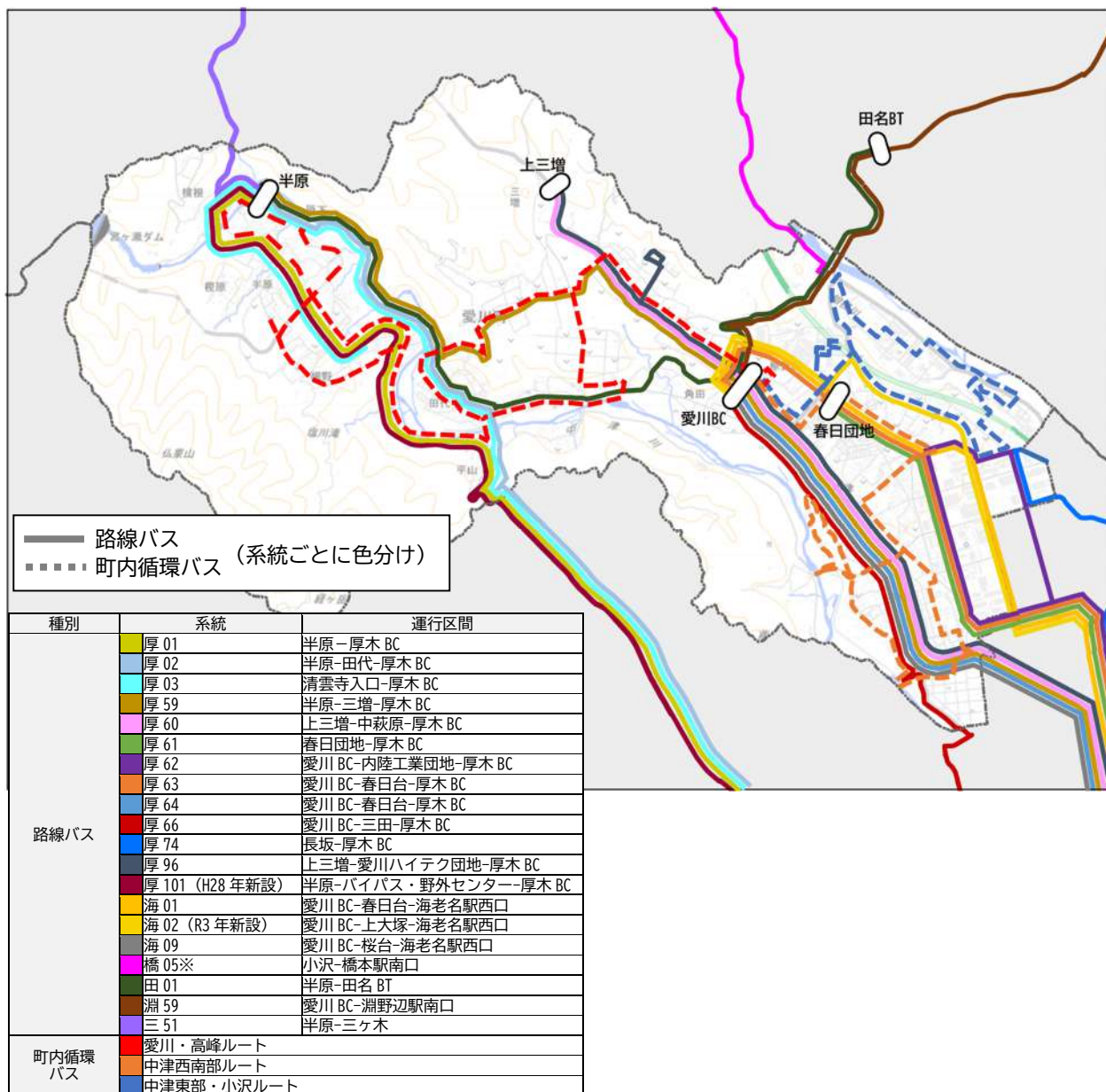
図：丹沢大山エリアでの移動手段利用割合（出典：神奈川県観光客実態調査）

3. 公共交通の現状

(1) バス交通網

愛川バスセンターや半原等を発着点として、近隣の鉄道駅や交通拠点まで神奈川中央交通株の路線バスが20系統運行しています。

また、路線バスが運行していない地域を中心に、定時定路線型の町内循環バスが3系統運行しており、2つのバス交通が広く町域をカバーしています。



図：町内バスネットワーク

※橋05系統（小沢-橋本駅南口）は、相模原市の生活交通維持確保路線となっています。本系統は1日に1往復のみ、小沢停留所を始発・目的地としています。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ることから本町では費用負担を行っておらず、補助対象として位置付けておりません。

<コラム> 町内循環バスについて

町では、路線バスが利用しにくい交通不便地域の解消等を目的に、平成7年（1995年）に町内循環バスの運行を開始しました。現在は、町観光キャラクター「あいちゃん」がラッピングされた2台のバスにより、3系統運行しています。これまでに延べ約77万人の方にご利用いただくなど、30年以上にわたり親しまれています。



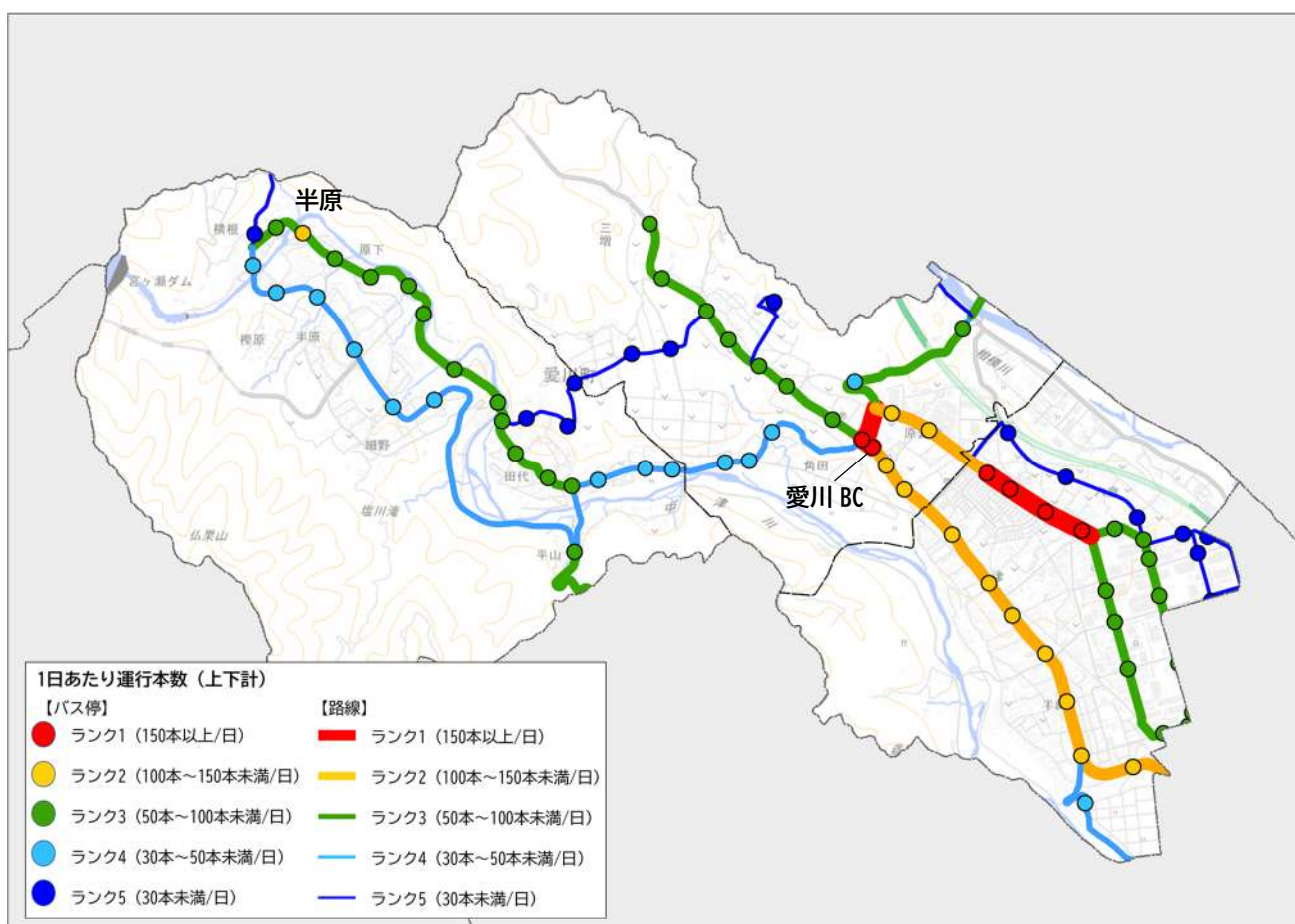
運行日
平日 （午前6時台から 午後7時台まで）
運賃
大人：150円 （中学生以上） 小児：50円 （小学生）
ルート・便数
愛川・高峰ルート 6便 中津東部・小沢ルート 5便 中津西南部ルート 5便

ア 路線バスの運行本数

愛川バスセンターや春日台団地等の拠点から、中津地区を経由して本厚木駅や海老名駅といった近隣の鉄道駅まで運行する路線バスが9系統あるため、中津地区では、県道63号で1日当たり100本から150本、春日通りでは150本以上が運行するなど、高いサービス水準が確保されています。

半原を発着する路線バスも6系統あり、1日あたり100本から150本が運行していますが、運行本数の多い厚木バスセンター行きの系統が野外センター経由と田代経由で分かれているため、半原の国道412号では1日当たり30本から50本、半原や田代の県道54号では1日あたり50本から100本と分散しています。

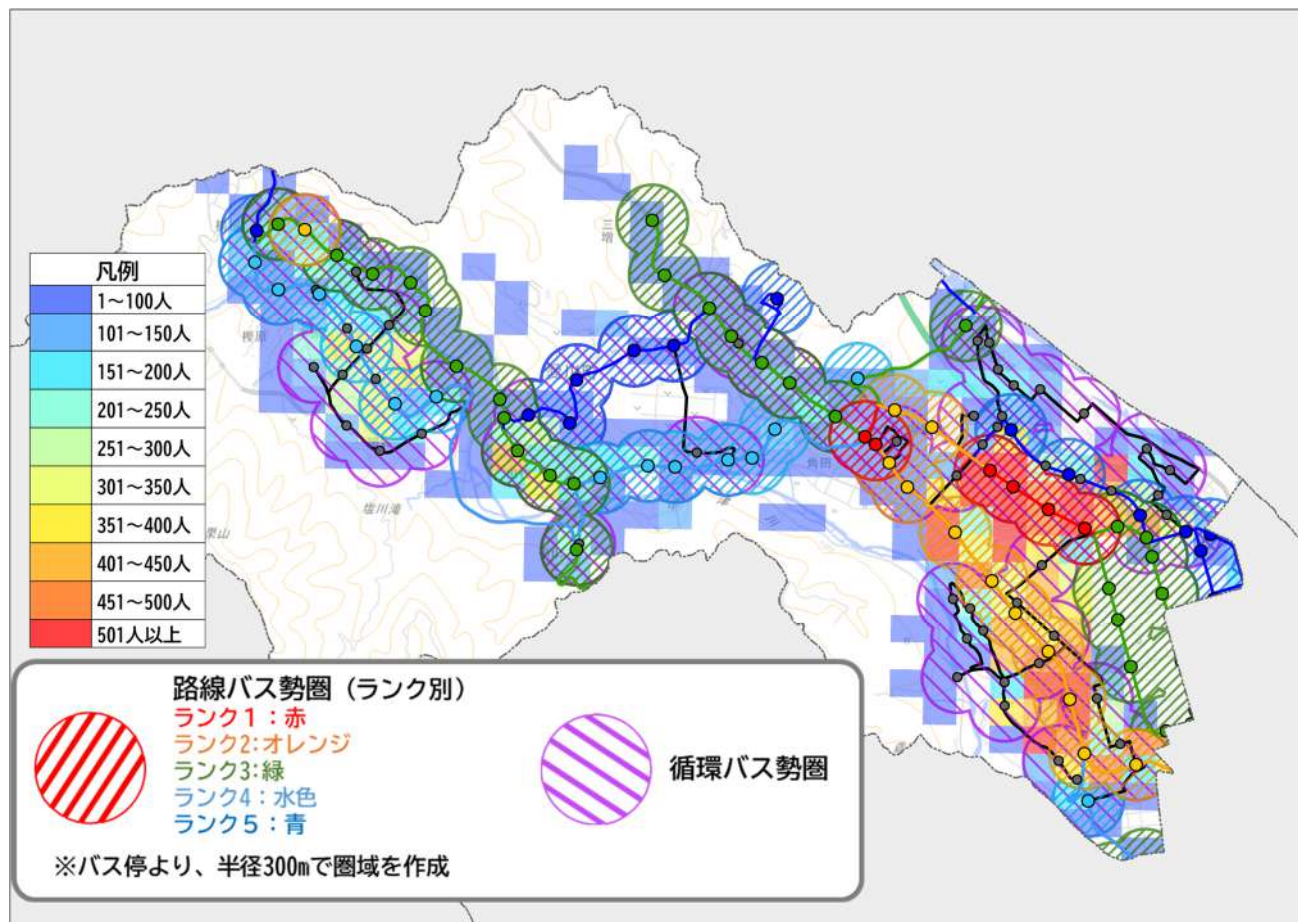
町の東西を結ぶ系統が2系統のみで運行本数が限られており、角田や三増の一部地域では運行本数が50本未満と少なくなっています。



図：路線バスのサービス水準（出典：交通事業者 HP より作成）

イ 公共交通カバー圏

路線バスと町内循環バスによって人口の94.3%をカバーしています。関東運輸局が令和5年度に実施した調査では、東京都を除く管内7県の平均は91.2%となっており、本町は他の自治体と比較しても高い水準となっています。



種別	面積カバー率	人口カバー率
路線バス	39.3%	69.1%
循環バス	38.9%	84.8%
計（重複除外）	49.1%	94.3%

図：公共交通カバー状況・250m人口メッシュ背景（出典：国土数値情報）

【カバー率の算出に関して】

■使用データ

- ・250m人口メッシュデータ（国勢調査）
- ・行政界データ、カバー圏（バス停より半径300m ※都市構造ハンドブックより）

■算出方法

250m人口メッシュデータを行政界データ、カバー圏データから切り出し、面積按分により算出。

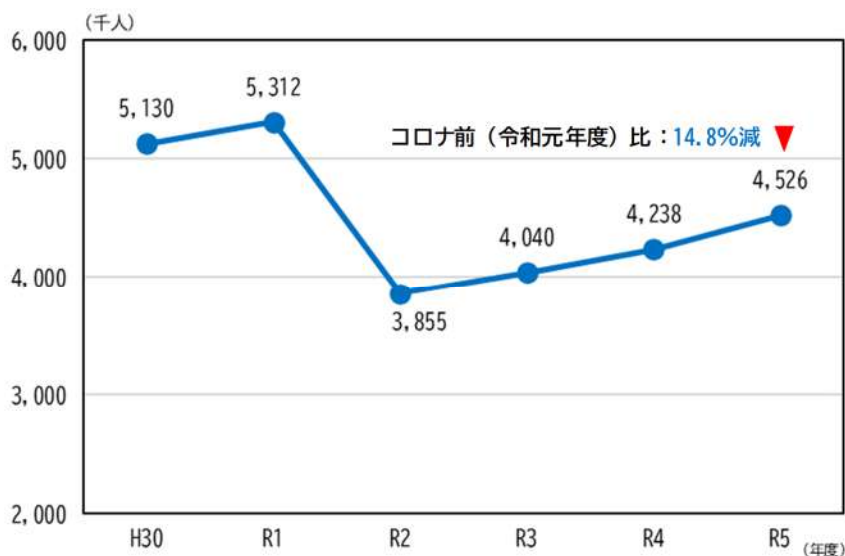
（算出にあたっては、GISによる計算結果・按分値を基準とした）

（参考）人口按分：39,850人（参考：国勢調査：39,869人）

面積：34.272km²（参考：統計あいかわ：34.28km²）

ウ 路線バスの現状

本町を運行する路線バスの輸送人員はコロナ禍により令和2年度に急激に減少し、以降は回復傾向にあります。コロナ禍前と比較すると約15%の減となっています。

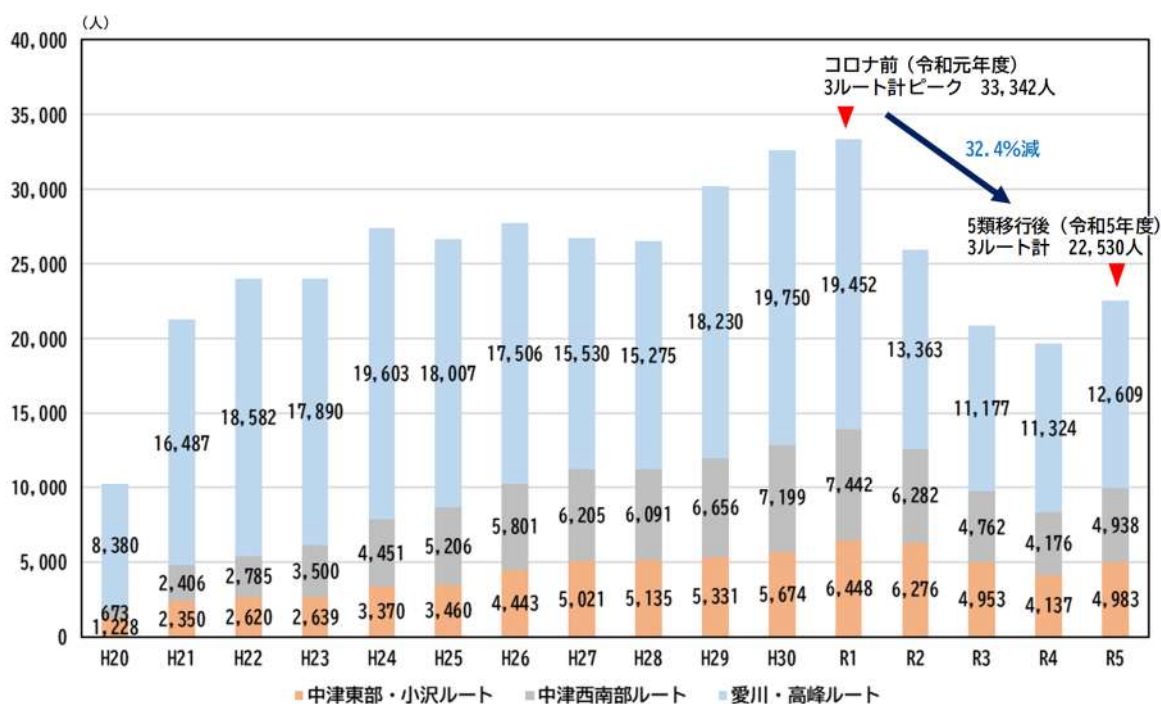


図：町内を運行する路線の輸送人員の推移（出典：交通事業者提供データより作成）

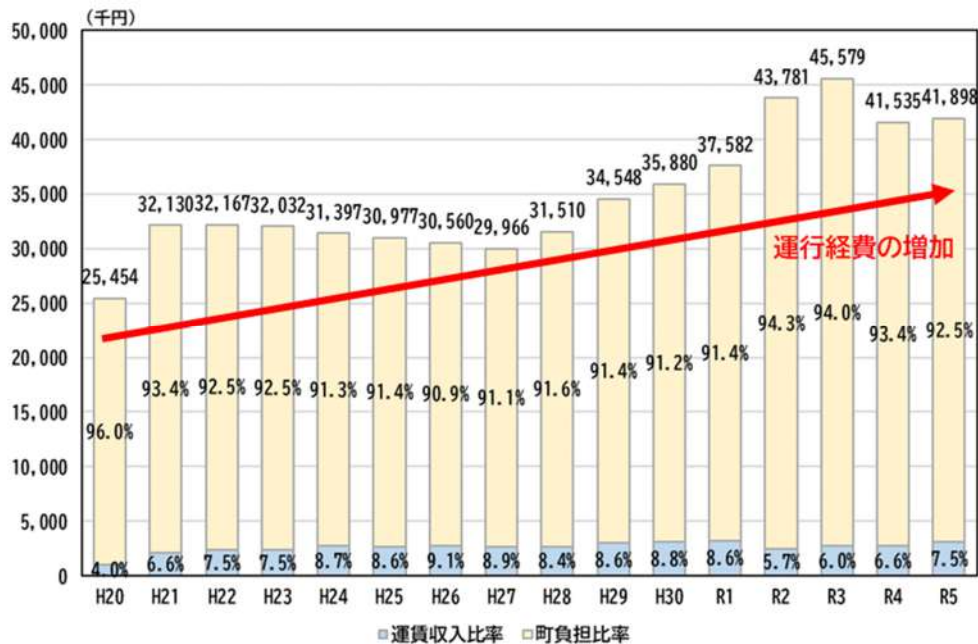
エ 町内循環バスの現状

町内循環バスは、令和元年度の利用者数（33,342人）がピークとなっており、コロナ禍後は回復傾向にはありますが、令和5年度時点でピーク時の約3割減となっています。

運行費用の約9割が町負担となっているほか、人件費や燃料価格等の高騰により、運行経費も増加傾向にあります。



図：町内循環バスの輸送人員の推移



図：町内循環バスの運行経費の推移

(2) 公共交通に関する町の取組み

公共交通に係る町の事業は下表のとおりとなっており、バスやタクシー事業者と連携した各種の支援事業等を行っています。

事業名	概要
広域的幹線的路線バス運行対策事業	路線バスの規制緩和に伴い廃止の対象となった三ヶ木、半原間を運行するバス路線について、相模原市と協調して維持確保を図る
町内循環バスの運行	交通不便地域の解消等を目的として、町が交通事業者に委託し運行
バス停留所上屋設置補助	交通事業者が停留所に上屋を設置する場合に、費用の一部を助成
高齢者バス割引乗車券「かなちゃん手形」購入費助成事業	70歳以上の高齢者を対象に高齢者バス割引乗車券(かなちゃん手形)の購入費の一部を助成
高齢者運転免許自主返納支援事業	運転免許を自主返納した75歳以上の高齢者に「かなちゃん手形」購入券と町内循環バス乗車券を交付
高齢者タクシー助成事業	80歳以上の高齢者にタクシー利用券を助成
高等学校等通学助成事業	高等学校などに通学する生徒の保護者を対象にバス定期券等の通学費の一部を助成
在宅重度障がい者タクシー・自動車燃料費助成	路線バス等を利用することが困難な在宅の重度障がい者を対象にタクシー等の助成券を交付

表：公共交通に係る町実施事業（令和6年度実績）

<コラム>災害時の取組みについて

町では、県内の市町村で唯一、一般社団法人神奈川県バス協会と「災害時等におけるバスによる人員等の輸送に関する協定」を締結しています。平時のみならず、災害発生時の移動についても交通事業者と連携を図りながら、確保に努めています。

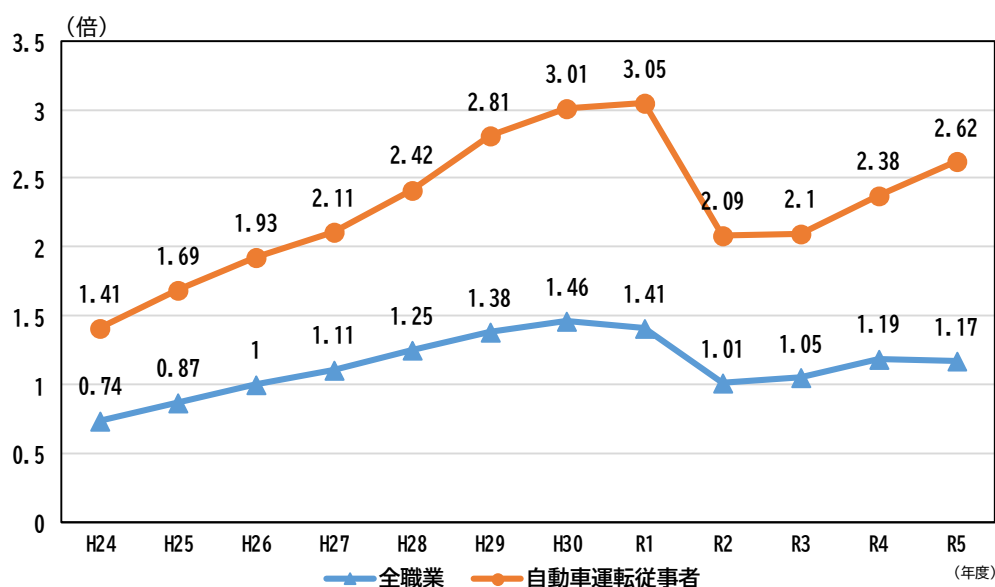


(3) 交通事業者の状況

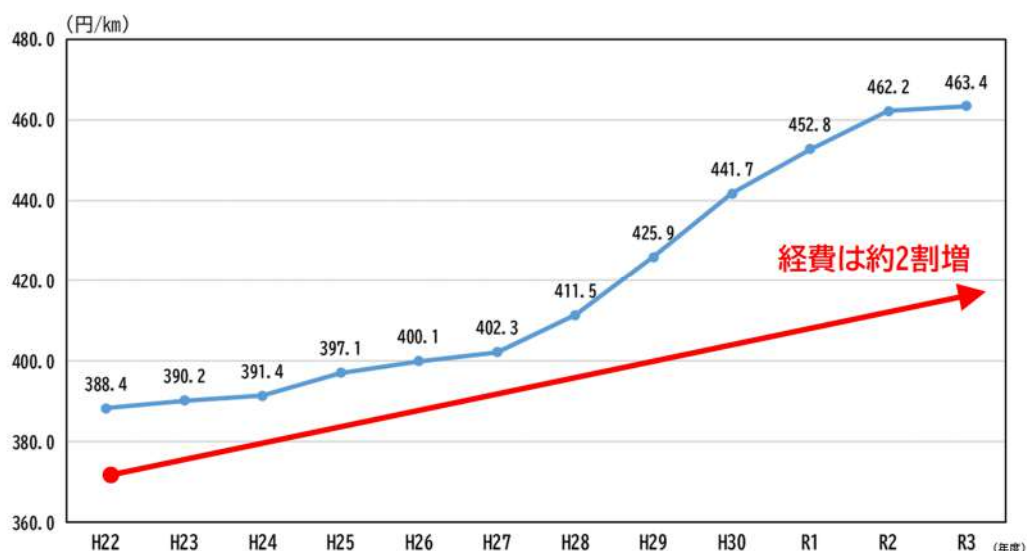
コロナ禍によって、自動車運転従事者の有効求人倍率は一時的に下がったものの、現在はコロナ禍前の水準近くまで戻っており、依然として運転手不足の状況が続いています。

また、働き方改革関連法の施行により、令和6年4月に運転手の時間外労働の上限規制等が適用（2024年問題）され、こうした状況はさらに深刻化しています。

こうした状況に加え、近年は燃料費や人件費の高騰に伴い、運行に係る経費が増加傾向にあり、交通事業者の経営環境は、厳しい状況にあります。



図：自動車運転従事者の有効求人倍率（職業安定業務統計）



図：乗合バスの運行経費の推移（出典：日本バス協会）

4. アンケート結果から見た公共交通の現状

計画策定にあたり、町民の移動実態や移動に関するニーズを把握するため、次の調査を実施しました。

町民アンケート
【調査期間】 ・ 令和 6 年 12 月 16 日（月） ～ 令和 7 年 1 月 10 日（金）
【調査概要】 ・ 町内在住の 16 歳以上の方から無作為抽出した 2,500 名に配布 ・ 783 票回収（回収率：31.3%）

バス利用者ヒアリング
【調査実施日】 令和 7 年 1 月 24 日（金） 6：00 ～ 21：00
【調査概要】 以下のバス停で、バス利用者に聞き取りを実施。カッコ内は調査人数。 ・ 半原（31 名） ・ 愛川バスセンター（52 名） ・ 一本松（50 名）

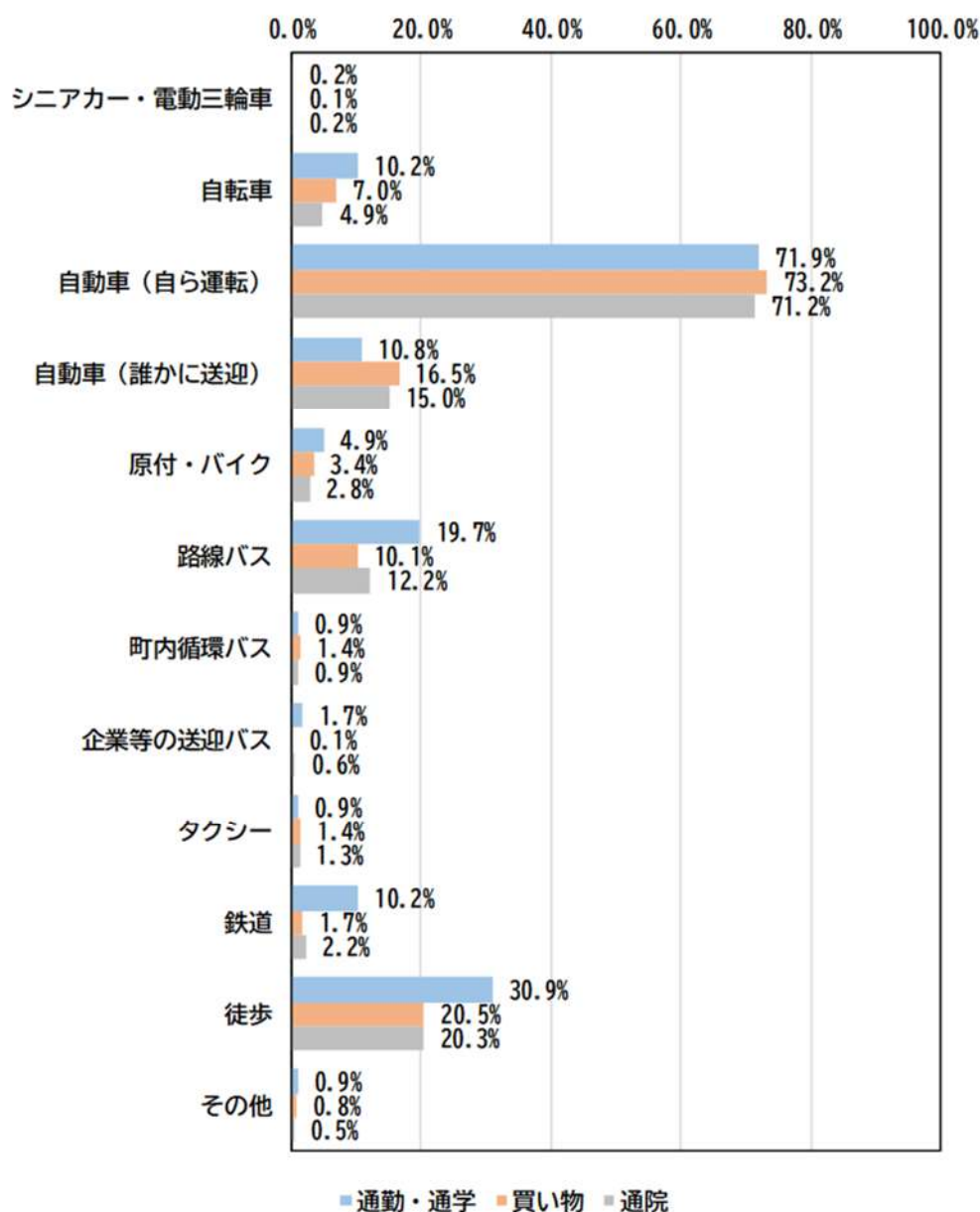
関係者ヒアリング
14 の関係団体・施設、事業者や部署にヒアリングやアンケートを実施

(1) 町民アンケート

ア 日常の移動について

① 日常の外出における移動手段

外出時の移動手段は約7割が自動車（自ら運転）、約1割から約2割が自動車（誰かに送迎）となっており、高い自動車利用率が伺えます。路線バスの利用は、約1割から約2割となっており、通勤・通学で多く利用されています。

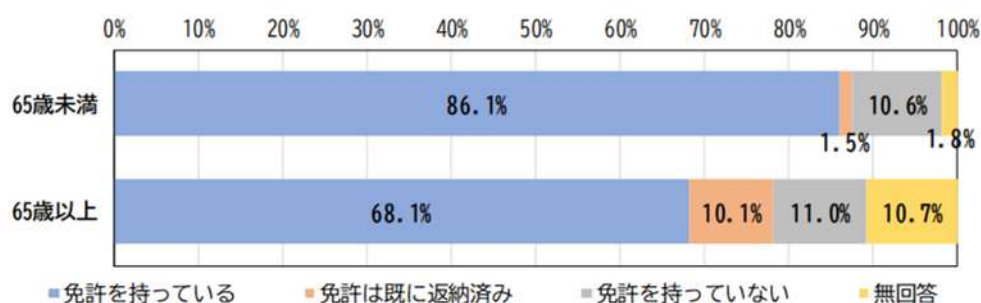


図：目的別の移動手段

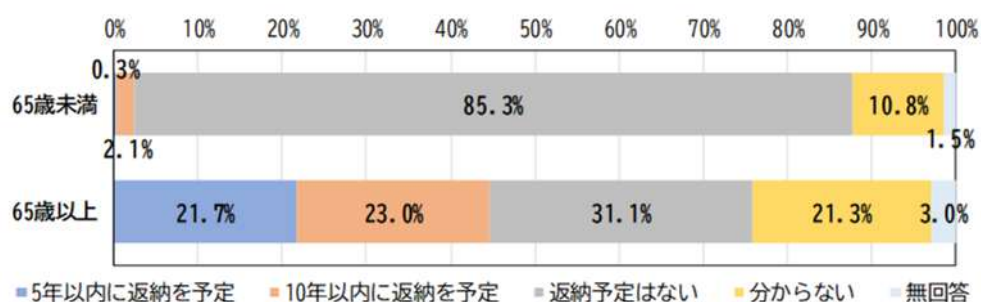
② 運転免許の保有状況と返納意向

65歳未満では約9割、65歳以上では約7割が運転免許を保有しています。また、65歳以上の約1割が既に運転免許を返納しています。

65歳以上の運転免許保有者のうち、約4割が10年以内に返納する予定と回答しています。



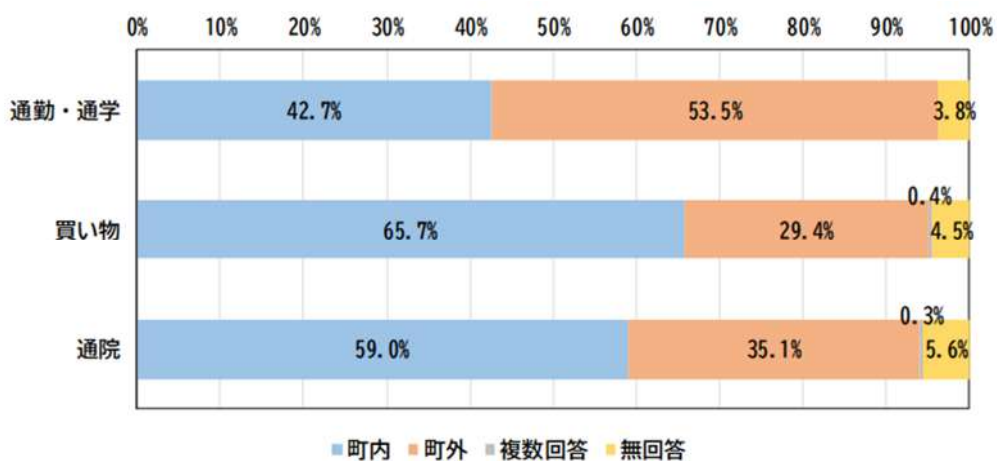
図：運転免許の保有状況



図：運転免許の返納意向

③ 外出先

通勤・通学は、町外への移動割合が多く、買い物や通院は、町内への移動割合が多くなっています。

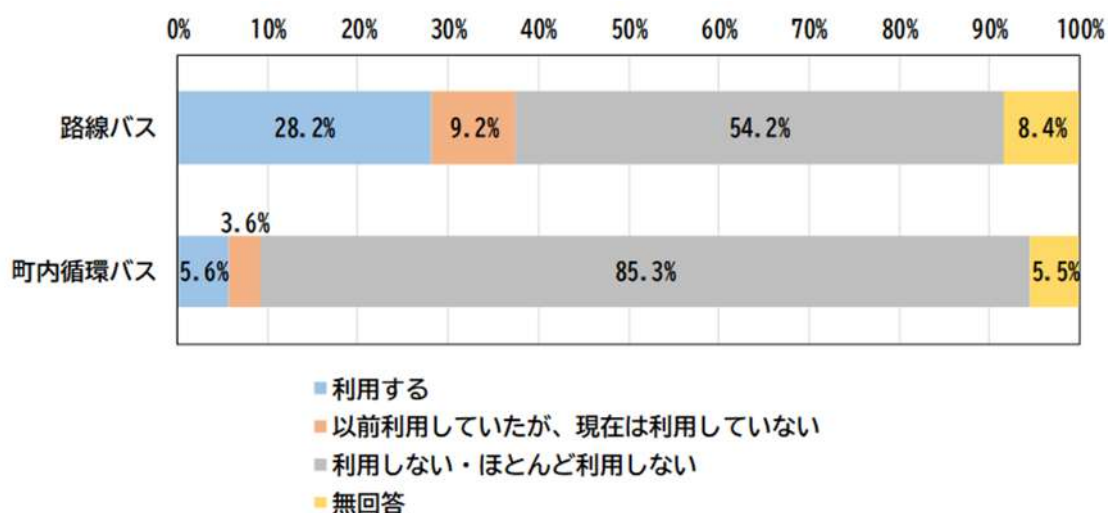


図：目的別の外出先

イ 公共交通の利用状況について

① バスの利用状況

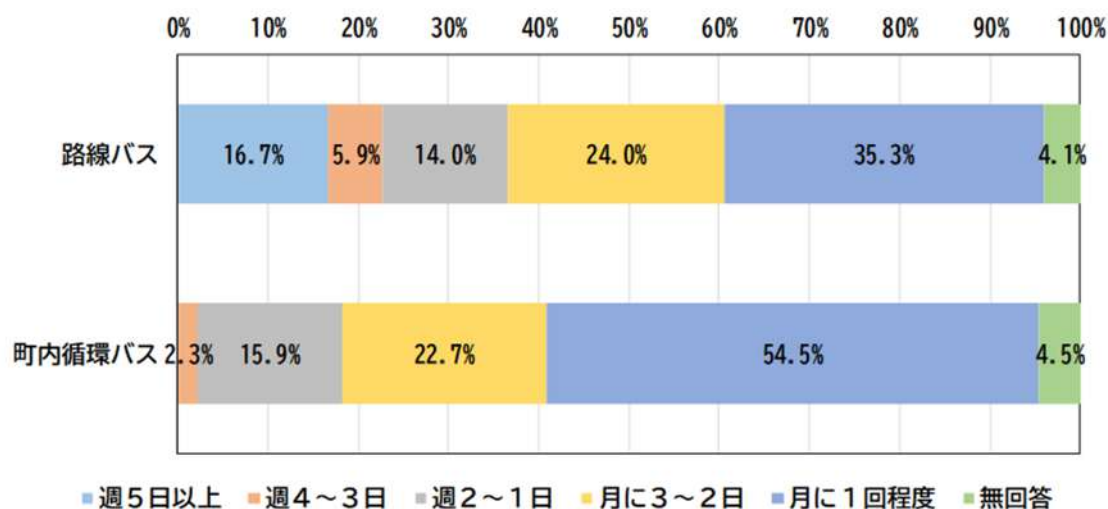
路線バスを利用すると回答した方は約3割、町内循環バスを利用すると回答した方は1割未満となっています。



図：路線バス、町内循環バスの利用状況

② バスの利用頻度

路線バスは約2割の方が週3日以上利用すると回答するなど、日常的に利用している方が一定数いることが伺えます。町内循環バスは、半数以上の方が月に1回程度と回答するなど、不定期的な利用が多いことが伺えます。



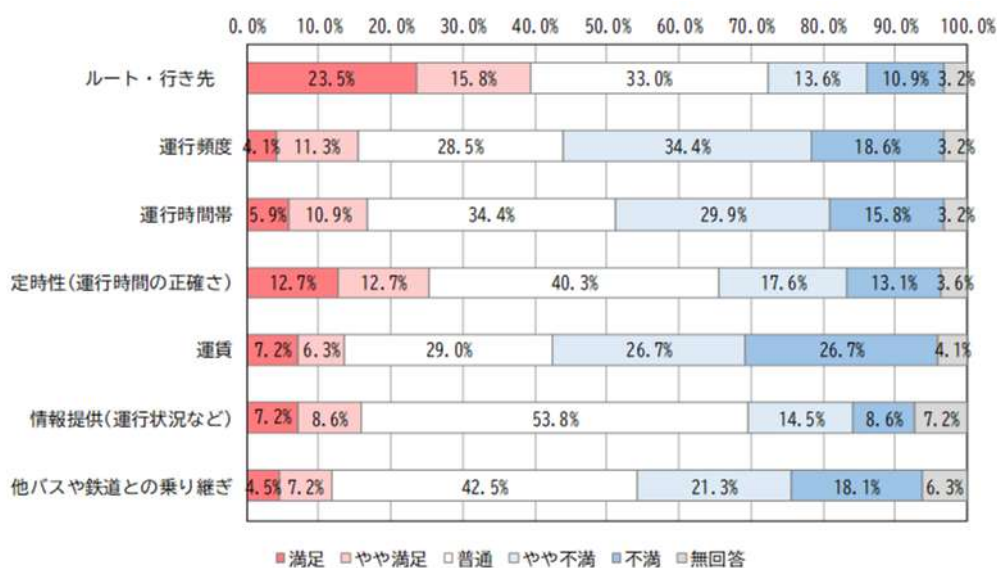
図：路線バス、町内循環バスの利用頻度

ウ 満足度について

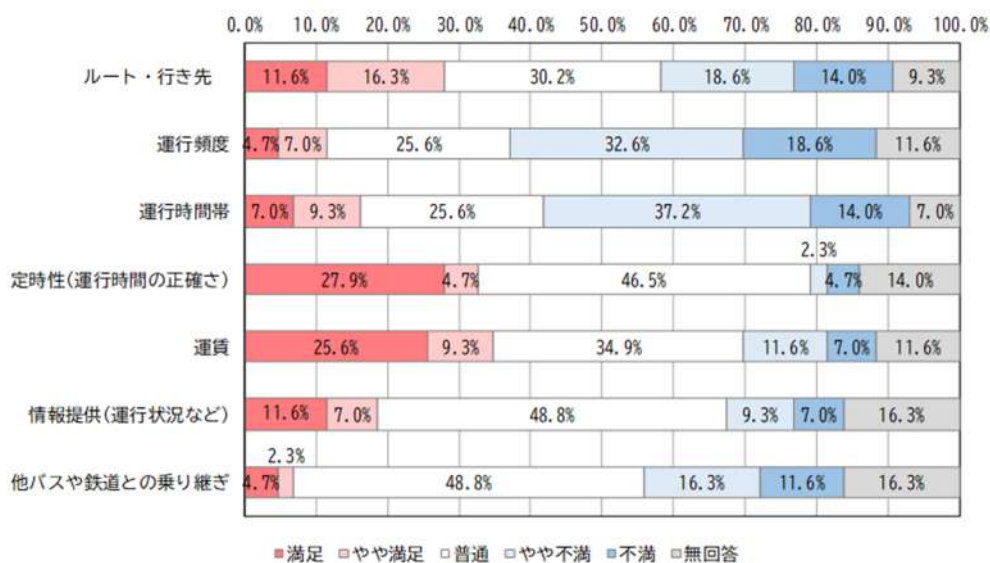
① バスの満足度

路線バスでは、「ルート・行き先」の満足度が比較的高かったものの、これ以外の項目では不満の割合が高くなっています。特に、「運行頻度」や「運賃」で不満度が高くなっています。

町内循環バスでは、「定時性」や「運賃」の満足度が比較的に高かったものの、「運行頻度」や「運行時間帯」で不満度が高くなっています。



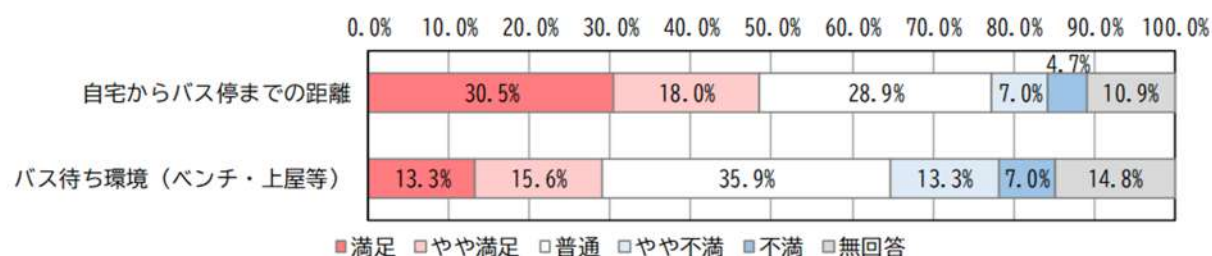
図：路線バスの満足度



図：町内循環バスの満足度

② バスの利用環境に対する満足度

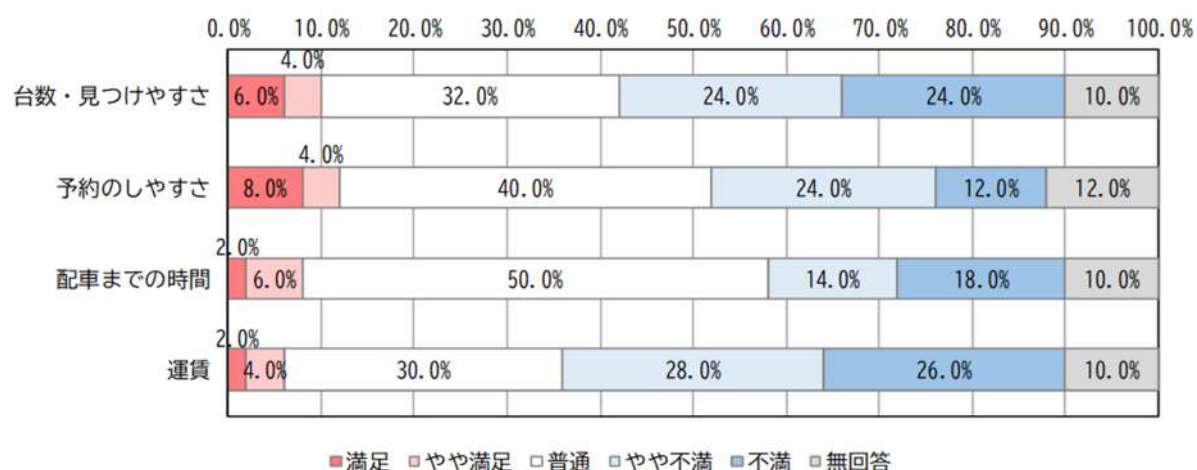
「自宅からバス停までの距離」では、約半数の方が「満足」「やや満足」と回答するなど、一定の評価が得られています。



図：バスの利用環境に対する満足度

③ タクシーの満足度

全ての項目で不満度が高くなっています。特に、「台数・見つけやすさ」と「運賃」は約半数の方が「不満」「やや不満」と回答しています。

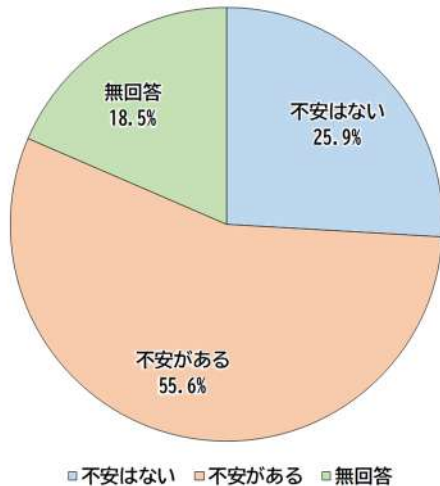


図：タクシーの満足度

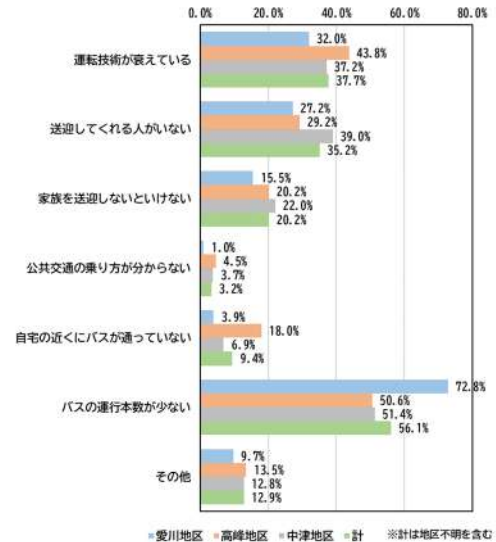
エ 将来の移動について

① 将来の移動に関する不安

約6割の方が将来の移動に不安があると回答し、この要因として、「バスの運行本数が少ない」が最も多く、次いで「運転技術が衰えている」、「送迎してくれる人がいない」となっています。



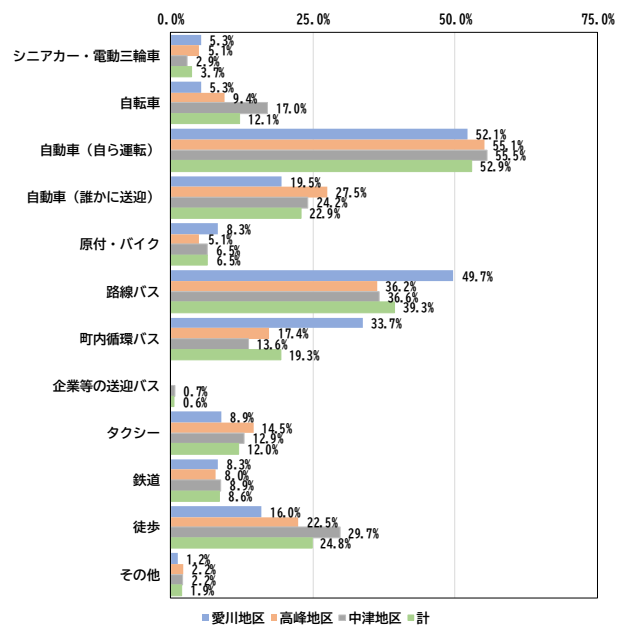
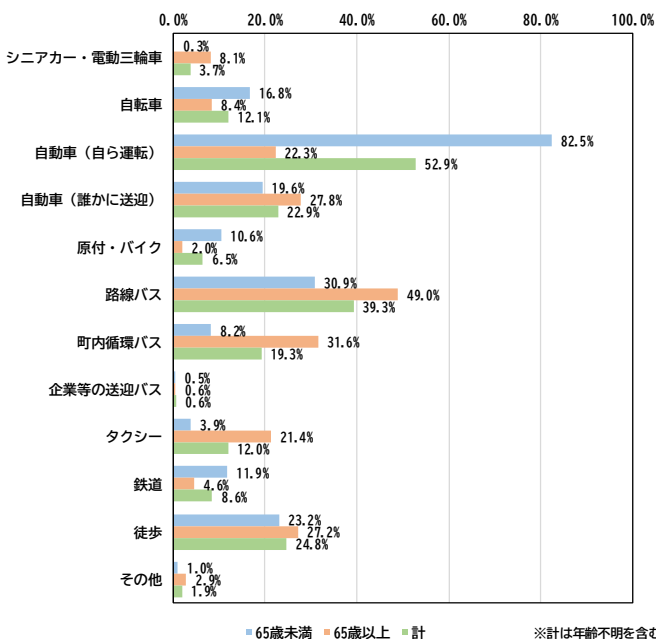
図：将来の移動に関する不安の有無



図：不安に感じる要因

② 10年後利用していると考える移動手段

将来の移動手段として、路線バスが約4割、町内循環バスが約2割、タクシーが約1割と公共交通を挙げる方が多く、今後、利用率は高まっていくことが予想される結果となっています。

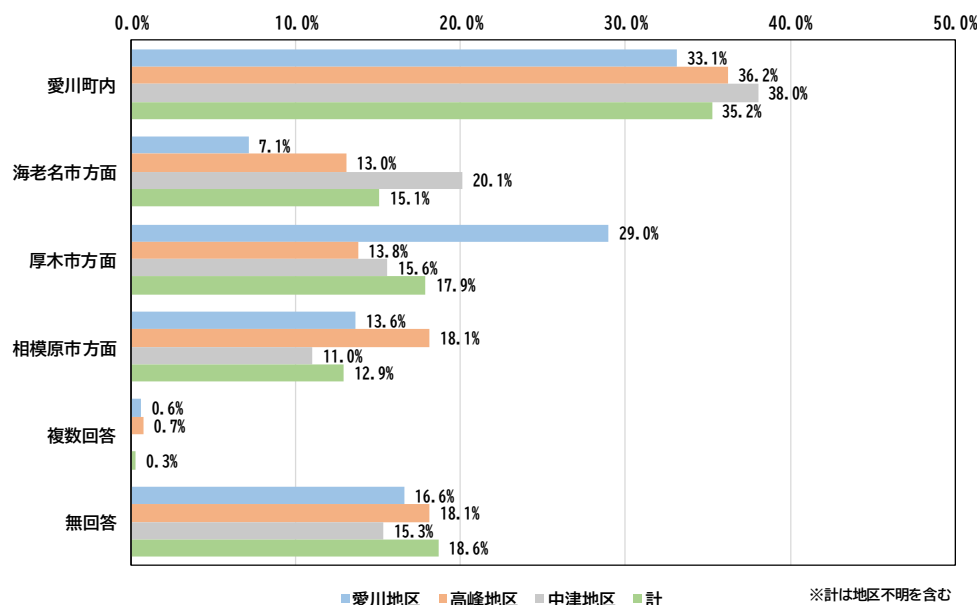


図：将来（10年後）の移動手段（左：年代別 右：地区別）

③ 今後の生活の中で重要となる移動先

今後、重要となる移動先として、町内と回答した方は約4割となっています。

町外については地域が分散し、愛川地区では厚木市方面、高峰地区では相模原市方面、中津地区では海老名方面が重要と考える方が最も多い結果となっています。

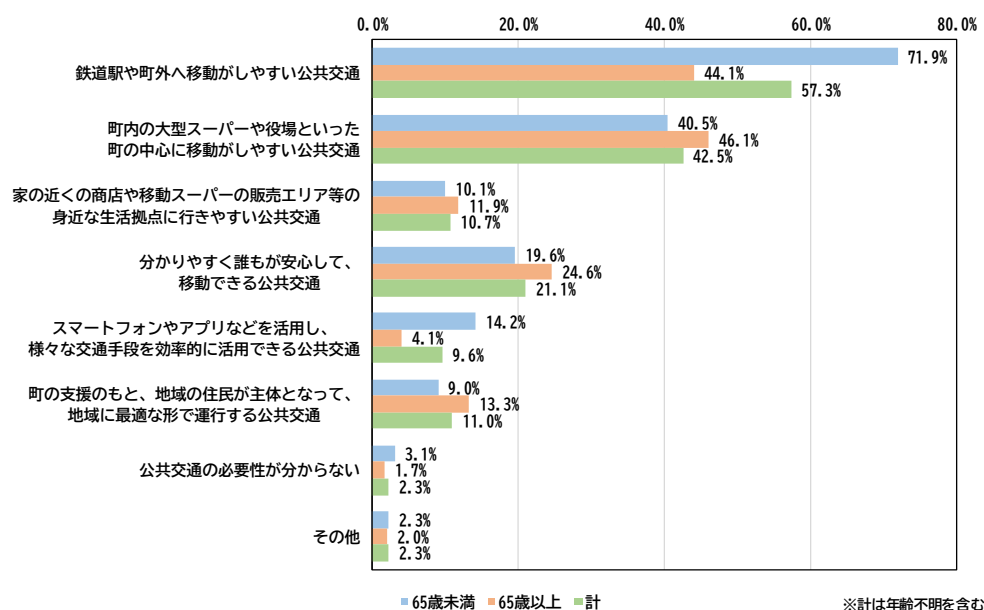


図：今後の生活の中で重要となる移動先

オ 町の公共交通のあり方、役割に求めること

65歳未満では、「鉄道駅や町外へ移動がしやすい公共交通」が圧倒的に多くなっています。

65歳以降では、「町内の大型スーパーや役場といった町の中心に移動がしやすい公共交通」が比較的多いほか、「分かりやすく誰もが安心して移動できる公共交通」と回答した方も多くなっています。



図：町の公共交通のあり方、役割に求めること

カ その他自由意見

町民アンケートでの主な意見を整理しました。

路線バスについて

- 子どもたちが積極的に外出できるようにバス等の本数を増やして欲しい。車移動が多いので、今後に向けて練習を含めてバス等の利用をしていきたいが、本数が少なく乗り遅れるときのリスクが大きい。
- リニア中央新幹線の開業で橋本駅へのバス路線が必要になると思います。
- 内陸工業団地があるので運行本数も多く、ありがたい。終点の愛川バスセンターは無くさないで欲しい。
- 最寄りの鉄道駅に行くのに時間を要することが多い。通勤通学に不便を感じる。

町内循環バスについて

- 息子たちが循環バスに乗っています。路線バスより安くとても助かっています。ガソリン代が上がっているので値上げは仕方のないことだと思っておりますが、今後もずっと運行して貰えると嬉しいです。
- 本数が少ない。行きは時間が合っても帰りの時間が合わない利用出来ない。
- いつ走っているのか分からない。もう少しアピールがあってもいいかなと思う。

タクシーについて

- コロナ禍前は電話するとすぐに来てくれたが、コロナ禍以降は配車に時間がかかることがある。

鉄道の誘致について

- 財政的な問題はあるかもしれませんが、いつか鉄道を愛川町まで伸ばして欲しい。とにかく最寄りの鉄道駅まで時間がかかるため、非常に不便。路線バスも出ているが、時間がかかる。町外から人も中々来れない。愛川町にも魅力があるので検討して欲しい。
- 愛川町の最大のデメリットは鉄道が通っていないことだと思う。何十年後になっても良いので、子どもや孫の未来のために駅ができると良いと思う。

将来の移動について

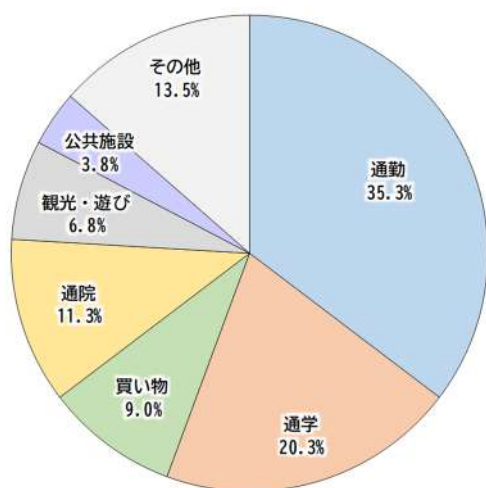
- 今は自分の車で用事ができますが、年取ったら無理なので病院、買い物行けるように公共交通を皆が利用できるように希望したいです。
- 食料品や日用品の買物は、宅食サービスやインターネットショッピングを利用すること等により代替できると思われますが、行政機関や医療機関への用事は代替が難しいと思いますので、自ら運転出来ず、身近に送迎者がいない方の需要が高まれば、役場や北部病院等の町中心部への公共交通は最小限残すことになると思います。

(2) バス利用者ヒアリング

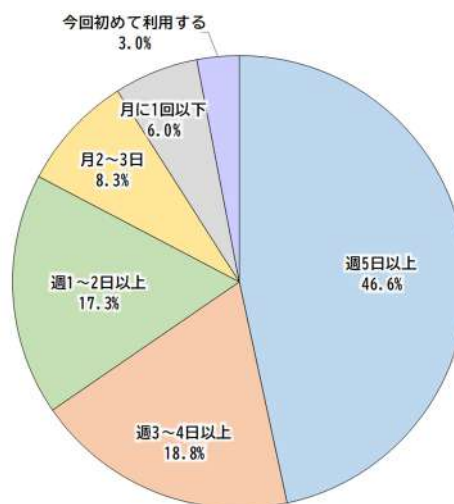
ア 利用状況

① 利用目的、頻度

利用目的では「通勤」「通学」の合計が約6割となっており、利用頻度でも「週5日以上」と回答した方が約半数おり、日常的な利用が多いことが分かります。



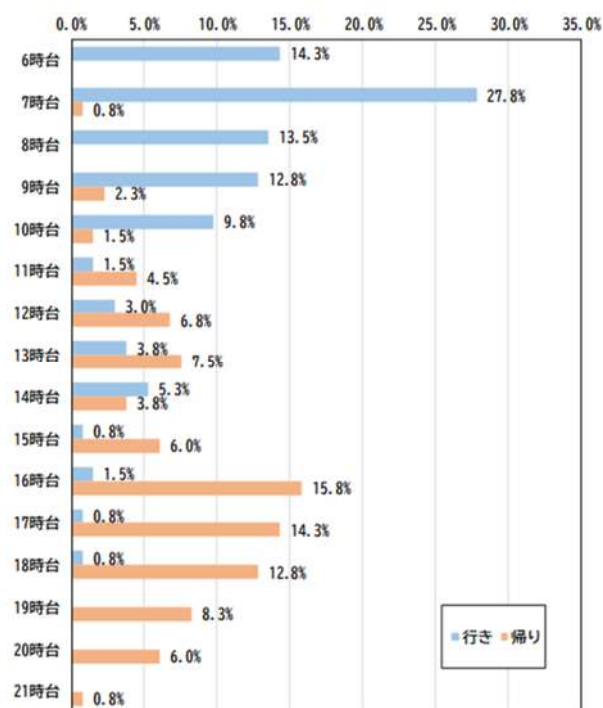
図：バスの利用目的



図：バスの利用頻度

② 利用時間帯

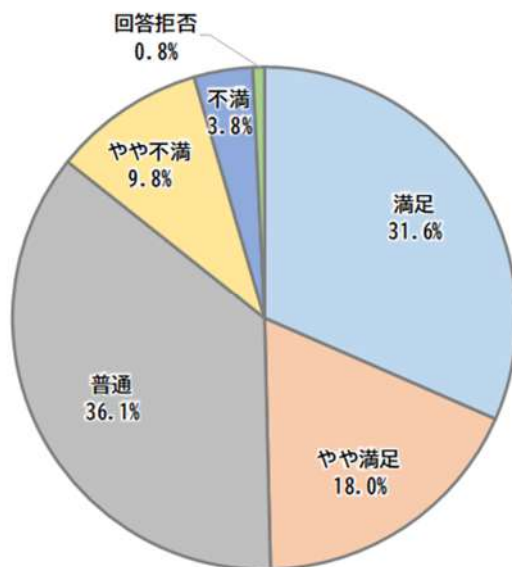
朝（行き）は7時台に利用が集中しているものの、夕（帰り）は分散傾向にあります。



図：バスの利用時間帯

イ 満足度

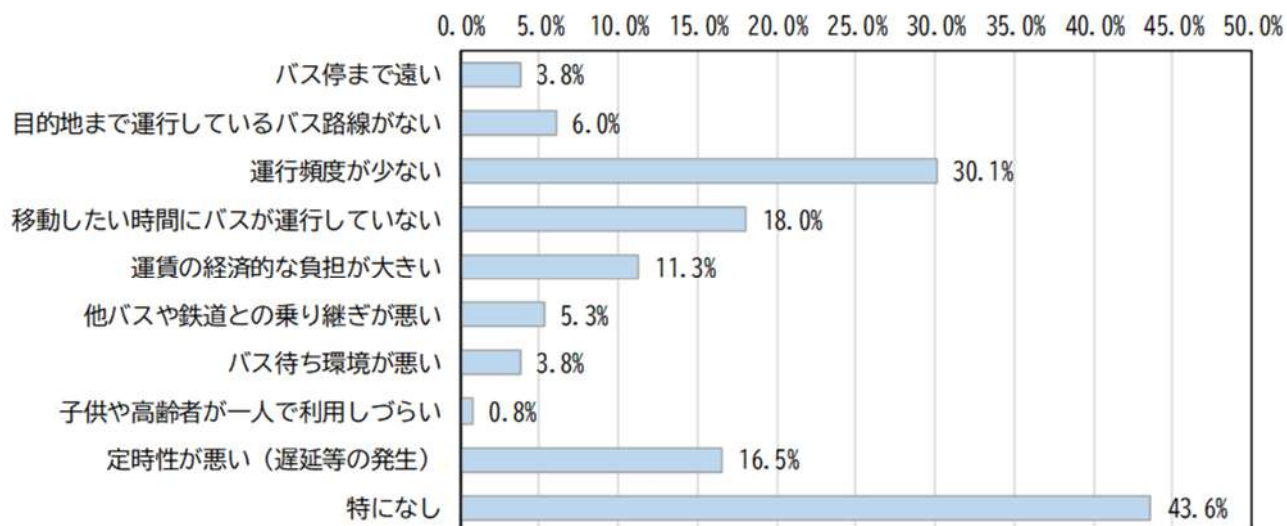
約半数の方が「満足」「やや満足」と回答しており、満足度は高くなっています。また、「不満」「やや不満」と回答した方も約1割に留まっています。



図：バスの満足度

ウ 改善点

「特になし」が約4割と最も多く、不満な点がない方もいます。このほか、改善点として、「運行頻度が少ない」「移動したい時間にバスが運行していない」といった項目が比較的多く挙げられました。



図：バスの改善点

(3) 関係者ヒアリング

関係者ヒアリングでいただいた主な意見（共通した意見・認識）を整理しました。

町民・就労者等の移動

- 町民・就労者等の移動は自動車が多い。特に、雨の日などは送迎車両が増え、渋滞が発生している箇所がある。
- 近隣の鉄道駅から送迎バスを運行している事業所も多い。
- 出勤時間のピークは7時半から8時半頃、退勤時間は16時半から18時頃となっている。

公共交通の現状

- 運行時間帯や便数に関して不便さを感じている。
- 相模原方面は田名バスターミナルで乗り継ぎをしなければならず、不便である。
- 2024年問題に伴う運転手不足に加え、定年退職者も増えており、サービスの維持確保が難しくなっている。
- 運転手の募集をしても応募者が少なく、人材確保が喫緊の課題となっている。

今後について

- 駅からのアクセスや利便性を確保しなければ、事業所等で人材確保が困難となる恐れがある。
- 高齢化に加え、一人暮らし高齢者世帯が増加しており、地域で暮らし続けていくためには、きめ細やかな移動手段の確保が求められる。
- 利用者の減少や運転手不足により、路線バスの減便が発生している中で、今後、町内循環バスのあり方や運行内容について議論が必要となる。
- 運転手不足の中で、大型免許を必要としない乗車定員10人以下の車両を活用したサービスの検討などが望まれる。

その他

上記に加え「今後、公共交通の利用促進について協力が可能な事項はありますか」とお伺いしたところ「関係者への呼びかけや協力を促すことが可能」など、多くの団体、施設等から協力が可能であるとの回答をいただきました。

第3章 公共交通に関する課題

① 公共交通の重要性の高まりに対応した維持確保

【現状】

- 人口減少・少子高齢化は今後もますます進んでいくことが予想されています。
- 鉄道のない本町では、路線バスが町外へ行く重要な交通手段となっています。
- 町民アンケートでは、高齢者の4割が10年以内に運転免許の返納意向を示しています。また、町民の約半数が路線バスを将来の移動手段として回答しています。
- 町民の約6割が将来の移動に不安を感じ、特にバスの運行本数が少ないことを懸念しています。
- 2024年問題等により運転手不足が深刻化し、バス路線の減便等が発生しています。

【想定される課題】

- 公共交通の重要性が高くなる一方で、このまま何もしなければ、公共交通の維持確保が困難となることが想定されます。
- 公共交通が維持確保できず、利便性が低下すると、利用者が減少する、いわゆる負のスパイラルに陥ることが懸念されます。

【取り組むべき視点】

- 人材確保対策の強化や公共交通体系の最適化により、持続可能な地域公共交通を確保していく必要があります。

② 多様なニーズに対応した移動手段の確保

【現状】

- 町内の移動は中津地区に集中していますが、町外への移動は地域によって行き先（厚木市方面、相模原市方面、海老名市方面）に違いがみられます。
- 高齢者は町内の移動が比較的多い傾向がみられます。
- 若い世代は通勤・通学のため、町外への移動が多くみられます。
- 人口分布は中津地区に集中しています。また、町内全域で高齢化が進んでいます。

【想定される課題】

- 地域、世代で異なる移動ニーズがある中で、既存の公共交通だけでは対応しきれなくなる恐れがあります。
- 人口分布の変化や高齢化の進行等により、ニーズが複雑化していくことが予想されます。

【取り組むべき視点】

- 地域の輸送資源を最大限活用し、多様なニーズに対応していく必要があります。

③ 移動の選択肢の１つとなる公共交通の実現

【現状】

- 公共交通のカバー率は約 94%と高い水準が確保できています。
- 町民アンケートでは、自宅からバス停までの距離に対する満足度が高くなっています。
- 利用者アンケートでは、バス交通に対する満足度が高く、一定の評価が得られています。
- 町民アンケートでは、路線バス利用者は約 3 割となっており、利用しない理由や改善点として、運行本数や運行時間帯と回答した方も多くなっています。
- 路線バスでは、一部の系統で既に減便が発生しています。

【想定される課題】

- 公共交通の維持確保に向けた取組みだけを推進しても、利用者を確保していかなければ、負のスパイラルを止めることは困難です。
- 運行本数や運行時間帯を改善するには、運転手の確保が前提となりますが、現在の状況下では十分な人数を確保することは困難です。

【取り組むべき視点】

- 運転手不足や運行経費の高騰等の様々な制約がある中でも、バス停へのアクセス性の高さなど、本町の特性を生かし、利用者を確保していく必要があります。

④ 過度な車依存からの脱却と公共交通に対する意識の醸成

【現状】

- 車移動が中心のライフスタイルが定着しています。
- 過去の町民アンケートにおいても、公共交通の重要性は高いと回答されています。
- 公共交通の維持確保に向けた取組みについて「わからない」との回答も一定数見られます。

【想定される課題】

- 公共交通の重要性は認識しつつも、車中心のライフスタイルは変わりづらく、実際の利用に結びつきづらいと想定されます。
- 公共交通があって当たり前といった考えや、将来の維持確保にあたって漠然とした認識を持っている方もおり、自分事として考えることが難しい状況にあると想定されます。

【取り組むべき視点】

- 『公共交通を利用することが公共交通を守ることにつながる』という認識を広げ、町民が公共交通をかしこく使う意識づくりを進めていく必要があります。

⑤ 町の公共交通のあり方と役割分担の明確化

【現状】

- 公共交通に係る財政負担は年々増加しています。
- 町内循環バスのサービス拡大を希望する声も多くあります。
- 年代や地域で公共交通に対する優先度が異なります。
- 人口減少や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。
- 町内には、公共交通のみならず、企業や団体等による様々な移動サービスも運行しています。

【想定される課題】

- 限られた財源、資源の中で、全てのニーズに対応していくことはより一層難しくなることが予想されます。
- 公共交通の抱える諸課題について、行政の支援や交通事業者の企業努力だけでは対応できなくなることが予想されます。

【取り組むべき視点】

- 公共交通のあり方と役割を明らかにし、多くの関係者が連携してこの確保に取り組んでいく必要があります。

第4章 基本理念

1. 基本理念・基本目標

第3章の課題と取り組むべき視点を踏まえ、本計画の基本理念及び基本目標等を次のとおり定めます。

基本理念

**地域で支え未来につなぐ、
安心して持続可能な公共交通の実現**

基本目標1 移動に不安なく暮らすことのできるまち

取組方針（1） 持続可能な公共交通の構築

公共交通を将来にわたって維持確保していくため、地域の輸送資源の役割を明確にした中で、持続可能性の向上を図ります。

取組方針（2） 実態に応じた公共交通の最適化

町内循環バスの見直しや新たな交通サービスの導入により、地域の実情や利用実態に応じた効率的で無駄のない公共交通を確保します。

取組方針（3） 不安なく移動できる公共交通環境の確保

運賃の高騰により公共交通の家計負担が増加する中でも、不安なく移動できる環境を実現するため、経済的な支援や移動手段の確保を図ります。

基本目標2 公共交通でどこへでも移動できるまち

取組方針（1） 使いやすい公共交通ネットワークの構築

限られた輸送資源の中でも、まちづくり等と連動した公共交通体系の見直しや、速達性等の向上により、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ります。

基本目標3 公共交通をみんなで考え、支えるまち

取組方針（1） 公共交通を自ら支える意識の醸成

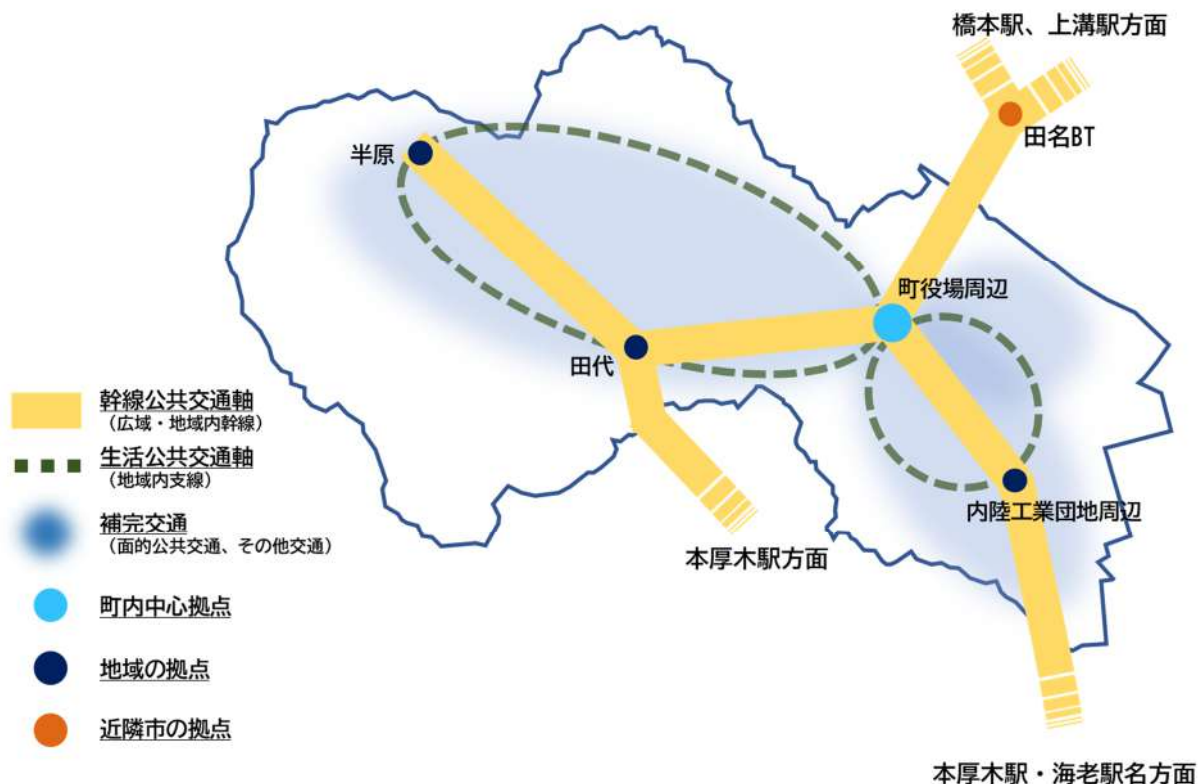
公共交通の問題を自分ごととして考え、支えていくために、公共交通を利用するきっかけづくりや意識の醸成を図るとともに、利用しやすい環境づくりに努めます。

取組方針（2） 多様な関係者との共創

企業や施設等が所有する輸送資源の活用や、地域主体の輸送サービスなど、地域の多様な関係者が連携して移動手段の確保を図ります。

2. 確保すべき公共交通ネットワーク

上位計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、拠点間の連携、拠点へのアクセスを支える公共交通ネットワークを「幹線公共交通軸」、「生活公共交通軸」、「補完交通」により確保します。



【公共交通ネットワークを構成する各交通手段の役割】

区分		役割	連絡する拠点等	交通モード
幹線公共交通軸	広域幹線	町内の拠点と隣接する都市の鉄道駅や拠点を結び、町外への通勤・通学等の広域的な移動を支える役割を担います。	町内の拠点 隣接する都市の鉄道駅、拠点	路線バス
	地域内幹線	町内の拠点を相互に結び、地域間の移動を支える役割を担います。	町内の拠点	路線バス 町内循環バス
生活公共交通軸	地域内支線	町内の拠点を中心として、日常生活に必要な地域内の移動を支える役割を担います。	町内の拠点 地域の施設等	町内循環バス (新たな交通手段)
補完交通	面的公共交通	多様な移動ニーズに柔軟に対応し、面的な移動を支える役割を担います。	(ドア・トゥ・ドア)	タクシー
	その他交通 (特定の輸送サービス)	特定の利用者や特定の場面の移動を支援する役割を担います。 必要に応じて、公共交通との連携や公共交通を補完する移動手段としての活用を図ります。	—	福祉輸送サービス 地域主体の輸送サービス 等

第5章 具体的な施策

【基本理念】 地域で支え未来につなぐ、

基本目標	取組方針	施策の方向性
1. 移動に不安なく暮らせるまち	(1) 持続可能な公共交通の構築	① 公共交通の維持確保
		② 持続可能な運行の支援
	(2) 実態に応じた公共交通の最適化	① 新たな交通サービスの導入研究
		② 町内循環バスの持続可能な運行内容への見直し
	(3) 不安なく移動できる公共交通環境の確保	① 移動に係る不安の軽減・解消に向けた支援
2. 公共交通でどこへでも移動できるまち	(1) 使いやすい公共交通ネットワークの構築	① 広域的なアクセスの向上
		② 町内の拠点や主要施設へのアクセス向上
		③ 定時性、速達性等の向上
		④ 乗り継ぎ利便性の向上
		⑤ 交通結節点やバス待ち環境の整備
3. 公共交通をみんなで考え、支えるまち	(1) 公共交通を自ら支える意識の醸成	① 公共交通の利用促進
		② 公共交通に対する認知や関心の向上
	(2) 多様な関係者との共創	① 地域主体の運行に対する支援
		② 企業や施設との連携

安心で持続可能な公共交通の実現

施策	実施主体
幹線公共交通の維持確保	町、交通事業者
町内循環バスの運行	町、交通事業者
タクシーの活用・連携	町、交通事業者
運転手の確保対策	町、交通事業者
キャッシュレス決済の推進による省力化	町、交通事業者
地域の実情に応じた新たな交通の導入研究	町、交通事業者
利用実態等に応じた町内循環バスの見直し	町、交通事業者
高齢者や障がい者の外出・移動支援	町、住民
高等学校等の通学支援	町
様々な輸送資源を活用した移動手段の確保	町、住民、施設・企業
まちづくり等に対応した新たな路線の協議・検討	町、交通事業者
鉄道の誘致推進	町、交通事業者、住民
施設立地等に応じた交通体系の見直し	町、住民、施設・企業
道路整備等による渋滞の解消や運行の円滑化	町
路線バスや町内循環バスの乗り継ぎ利便の向上	町、交通事業者
乗り継ぎ割引等の検討	町、交通事業者
愛川バスセンターの利便性	町
バス停留所上屋等の整備	町、交通事業者
サイクル&バスライド駐輪場の整備	町
エコ通勤の推進	町、住民、施設・企業
タクシー配車アプリやバスロケーションシステム等のデジタル活用の推進	町、交通事業者
分かりやすい情報提供や案内	町、交通事業者
イベントでの啓発	町、住民、交通事業者
広報誌やホームページでの情報発信	町
地域が主体となっていく移動サービスの支援	町、住民
企業等が所有する輸送資源の活用検討	町、施設・企業
観光分野との連携の検討	町、施設・企業

基本目標 1 「移動に不安なく暮らせるまち」に係る施策

(1) 持続可能な公共交通の構築

① 公共交通の維持確保

【背景】

- 鉄道の無い本町において、路線バスは通勤、通学等の広域的な移動を支える重要な交通手段となっており、町民アンケートでも将来の利用意向は高くなっています。
- 全国的に運転手不足による路線バスの減便や廃止が相次いでおり、地域公共交通の確保が喫緊の課題となっています。

【事業内容】

- 広域的な移動を支える幹線公共交通や身近な移動を支える生活公共交通を維持確保します。
- タクシー事業者との連携により、個別のニーズにも柔軟に対応する交通手段の確保を図ります。

【施策】

- ・ 幹線公共交通の維持確保
- ・ 町内循環バスの運行
- ・ タクシーの活用・連携



<路線バス>



<町内循環バス>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
幹線公共交通の維持確保	町 交通事業者	関係者協議				
		サービス維持				
町内循環バスの運行	町 交通事業者	見直し検討	見直し			
		運行				
タクシーの活用・連携	町 交通事業者	関係者協議				
		活用・連携				

② 持続可能な運行の支援

【背景】

- 2024 年問題等により運転手不足が深刻化しており、交通事業者の企業努力だけで公共交通を維持確保していくことが困難となっています。
- 本町でも運転手不足に起因するダイヤ改正や減便が行われており、交通事業者と連携した対策が求められています。

【事業内容】

- 交通事業者や近隣市町村等と連携し、人材確保に向けた取組みを推し進め、公共交通事業の持続可能性を高めます。
- キャッシュレス決済の推進により、運転手の負担軽減や効率的な運行を支援します。

【施策】

- ・運転手の確保対策
- ・キャッシュレス決済の推進による省力化



【実施主体・スケジュール】

<バス運転体験会>

施策	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
運転手の確保対策	町 交通事業者	関係者協議				
		確保対策の実施				
キャッシュレス決済の推進による省力化	町 交通事業者	内容検討				
		各種媒体を通じた推進				

(2) 実態に応じた公共交通の最適化

① 新たな交通サービス導入研究

【背景】

- 交通空白やタクシー不足等の解消のため、ライドシェアの導入が進むなど、新たな制度の運用が始まっています。
- デジタル技術の進化により、AI デマンド交通や自動運転など、新たな運行形態を導入している地域もあります。
- 新たな制度や技術の導入によって効率的な運行が実現できる場合がある一方で、地域性や利用者のニーズによっては、利便性の低下に繋がる恐れもあることから、地域の実情に合った交通サービスを適切に選択していく必要があります。

【事業内容】

- 効率的な交通体系の実現を目指すため、既存の公共交通との親和性や町民ニーズ、費用対効果などを総合的に踏まえた上で、ライドシェアやデマンド交通等の新たな交通サービスの導入について、交通事業者と連携し研究します。

【施策】

- ・ 地域の実情に応じた新たな交通の導入研究



<デマンド交通(藤沢市天神町)>
神奈川中央交通㈱HP より

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
地域の実情に応じた新たな交通の導入研究	町 交通事業者	導入研究				

② 町内循環バスの持続可能な運行内容への見直し

【背景】

- 町民アンケートでは、町内循環バスの将来的な利用意向が現在の利用状況よりも高くなっており、その重要性はますます高まっていくことが予想される結果となっています。
- 一方で、現在の利用者数はコロナ禍前の水準までは戻っておらず、また、運行経費も増加傾向にあるため、利便性や持続性を高めていく必要があります。

【事業内容】

- 主に生活公共交通軸等を担う町内循環バスについて、適宜、利用実態やニーズ等に応じた見直しを行い、利便性や持続性を向上させるとともに、車両設備の更新等により、利用しやすい環境を整備します。

【施策】

- ・利用実態等に応じた町内循環バスの見直し



<バス利用者調査>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
利用実態等に応じた町内循環バスの見直し	町 交通事業者	見直し検討		利用実態等により検討		
			見直し			

(3) 不安なく移動できる公共交通環境の確保

① 移動に係る不安の軽減・解消に向けた支援

【背景】

- 町民アンケートでは、将来の移動に関する不安の要因として「運転技術の衰え」、「送迎してくれる人がいない」といった回答も多くなっています。
- 物価高騰が続く中、路線バスやタクシーの運賃も値上げするなど、公共交通の利用に係る家計負担が増加しています。

【事業内容】

- 運転手不足や燃料価格の高騰等に伴い運賃が上昇する中でも、高齢者や学生等が不安なく移動できる環境を確保するために、経済的負担の軽減や多様な輸送資源の活用による移動手段の確保に努めます。

【施策】

- ・ 高齢者や障がい者の外出・移動支援
- ・ 高等学校等の通学支援
- ・ 様々な輸送資源を活用した移動手段の確保



【実施主体・スケジュール】

<町内循環バス乗車券（高齢者運転免許自主返納支援事業）>

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
高齢者や障がい者の外出・移動支援	町、住民	事業実施				
高等学校等の通学支援	町	事業実施				
様々な輸送資源を活用した移動手段の確保	町、住民、施設・企業	事業実施				

基本目標 2 「公共交通でどこへでも移動できるまち」に係る施策

(1) 使いやすい公共交通ネットワークの構築

① 広域的なアクセスの向上

【背景】

- 相模原市橋本でリニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）の整備が進むなど、広域的なまちづくりの状況の中で、町民の移動ニーズも変化していくことが予想されます。
- 小田急多摩線については、国の交通政策審議会の答申第 198 号では「唐木田から上溝までは延伸を行う」とされているほか、更なる延伸の検討については、上溝までの整備の進捗状況を踏まえつつ行うことが適当とされています。また、令和 4 年 3 月に改訂された「かながわ交通計画」では、愛川・厚木方面への延伸が構想路線として位置付けられており、都心とのアクセス利便性の向上や交流人口の増加、賑わいの創出が期待されています。

【事業内容】

- 広域的なまちづくりの動向等を見据えた中で、新たな需要に対応した路線を協議・検討します。
- 国の交通政策審議会の答申や、かながわ交通計画への位置付けを踏まえ、小田急多摩線の本町方面への延伸実現に向けた取組みを推進します。



<小田急多摩線の延伸>

【施策】

- ・まちづくり等に対応した新たな路線の協議・検討
- ・鉄道の誘致推進

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
まちづくり等に対応した新たな路線の協議・検討	町 交通事業者	関係者協議				
		路線の検討				
鉄道の誘致推進	町 交通事業者 住民	事業実施				

② 町内の拠点や主要施設へのアクセス向上

【背景】

- 田代や三増は医療施設やスーパーの徒歩圏外となっており、こうした施設へアクセスするには、公共交通等を利用して、地域外へ出る必要があります。
- 町民アンケートでは、高齢者は「町内の大型スーパーや役場といった町の中心に移動しやすい公共交通」を希望する割合が高くなっています。

【事業内容】

- 町内の各拠点を中心として、公共施設や病院、スーパーなどの施設の立地状況に応じ、適宜、交通体系を見直し、施設立地や生活の変化に柔軟に対応します。

【施策】

- ・施設立地等に応じた交通体系の見直し



<町内循環バスのコピオ愛川への乗り入れ>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施設立地等 に応じた交通 体系の見直し	町、住民、 施設・企業	検討		検討		
			見直し			

③ 定時性、速達性等の向上

【背景】

- 高い自動車利用率や流入人口、工業団地への大型車両の搬出入等を背景に、ピーク時間帯で渋滞が発生しています。
- バス利用者への聞き取りや町民アンケートからも定時性に対する不満が一定数確認できます。

【事業内容】

- 道路整備等により渋滞箇所の改善を図るとともに、交通事情等を勘案したルートへの変更を検討するなど、定時性、速達性等の向上に努めます。

【施策】

- ・道路整備等による渋滞の解消や運行の円滑化

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
道路整備等による渋滞の解消や運行の円滑化	町	事業実施				

④ 乗り継ぎ利便性の向上

【背景】

- 半原バス停や愛川バスセンターでは、路線バスと町内循環バスが相互に乗り入れ運行しており、乗り継ぎ需要も一定数確認できます。
- 路線バスや町内循環バスの系統間での乗り継ぎも多く、ダイヤ改正等を行う際には、こうした乗り継ぎ利用も考慮していく必要があります。

【事業内容】

- 路線バスや町内循環バスのダイヤ改正時等において、バス事業者と連携を図り、調整を行うなど、乗り継ぎ利便性に配慮するとともに、割引等による運賃負担軽減策を検討します。

【施策】

- ・ 路線バスや町内循環バスの乗り継ぎ利便の向上
- ・ 乗り継ぎ割引等の検討

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
路線バスや町内循環バスの乗り継ぎ利便の向上	町 交通事業者	関係者協議				
		事業者調整				
乗り継ぎ割引等の検討	町 交通事業者	関係者協議				
			制度等の検討			

⑤ 交通結節点やバス待ち環境の整備

【背景】

- 地域公共交通が縮小する中で、複数の交通手段が接続する交通結節点の重要度が高まっており、乗り継ぎ（乗り換え）ニーズへの対応など、機能強化が求められています。
- 高齢化が進む中で、バス待ち環境の向上等利用しやすい環境整備が求められています。

【事業内容】

- 愛川バスセンターについて、引き続き適切な維持管理に努めるとともに、自動車等との乗り継ぎ（乗り換え）機能のさらなる充実を図るため、パーク＆ライド駐車場の整備について検討するなど、快適性・利便性の向上を図ります。
- バス事業者と連携し、利用者の多いバス停を中心に上屋やベンチ等を整備するなど、バス待ち環境の向上を図ります。

【施策】

- ・ 愛川バスセンターの利便性向上
- ・ バス停留所上屋等の整備
- ・ サイクル&バスライド駐輪場の整備



<愛川バスセンター>



<バス停留所上屋>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
愛川バスセンターの利便性向上	町	利便性向上方策の検討		整備検討		
		維持管理				
バス停留所上屋等の整備	町 交通事業者	関係者協議				
		整備				
サイクル&バスライド駐輪場の整備	町	新たな整備箇所の検討				
		維持管理				

基本目標3「公共交通をみんなで考え、支えるまち」に係る施策

(1) 公共交通を自ら支える意識の醸成

① 公共交通の利用促進

【背景】

- 町民アンケートでは、約半数の方が路線バスを「利用しない、ほとんど利用しない」と回答しており、公共交通の利用を促すためのきっかけづくりが必要です。
- 公共交通を利用するハードルを下げるためには、分かりやすい情報提供や快適な利用環境が必要です。

【事業内容】

- 公共交通を利用し「支えてもらう」ために、公共交通を利用する動機付けとして、エコ通勤の推進を図るとともに、便利で快適な利用環境を享受できるよう、タクシー配車アプリやバスロケーションシステム、MaaSといったデジタルの活用を推進します。

【施策】

- ・エコ通勤の推進
- ・タクシー配車アプリやバスロケーションシステム等のデジタル活用の推進
- ・分かりやすい情報提供や案内



<バスロケーションシステム>
神奈川中央交通㈱HPより

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
エコ通勤の推進	町、住民、施設・企業	概要検討				
		団体等への呼びかけ				
デジタル活用の推進	町 交通事業者	各種媒体を通じた推進				
分かりやすい情報提供や案内	町 交通事業者	バスマップ作成				
		新たなバスマップの配布				

② 公共交通に対する認知や関心の向上

【背景】

- 町民アンケートで公共交通の維持確保に向けて協力可能な取組みを伺ったところ、「分からない」と回答した方が約3割となっており、公共交通の問題を「自分ごと」として考えてもらう必要があります。

【事業内容】

- 交通事業者や近隣市町村等と連携し、様々な媒体を活用しながら情報発信を行い、公共交通を知り、考える「きっかけづくり」に努めます。

【施策】

- ・ イベントでの啓発
- ・ 広報誌やホームページでの情報発信



<イベントでの車両展示>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
イベントでの啓発	町、住民、交通事業者	関係者協議				
		事業実施				
広報誌やホームページでの情報発信	町	事業実施				

● 町が主体となる交通サービスの費用負担のあり方について

民間の路線バスが運行していない交通不便地域の解消等を目的として、町が主体となり交通サービスを運行（又は導入）する場合、運賃収入で運行経費を賄うことは困難であり、公費負担が必要となります。しかしながら、限られた財源の中で、こうした負担が増加していくと、運行の継続が困難となる恐れがありますので、利用者が便益に応じて負担を行う「受益者負担」を適正化していくことが重要となります。地域で公共交通を支え、将来にわたって持続可能な運行を確保していくために、こうした費用負担のあり方について検討していくとともに、利用者からも理解が得られるよう、情報発信を行います。

(2) 多様な関係者との共創

① 地域主体の運行に対する支援

【背景】

- 人口減少等により路線バスの維持確保が困難となった地域や、高齢化等により公共交通の利用が困難となった方等を対象として、地域が主体となって住民相互の移動支援を実施している事例があります。

【事業内容】

- 買い物や通院等、地域における身近な移動手段を確保するために、地域住民や NPO 等が自ら主体となって行う移動サービスを支援します。

【施策】

- ・ 地域が主体となって行う移動サービスの支援



<地域主体の移動サービス>

【実施主体・スケジュール】

施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
地域が主体とな って行う移動サ ービスの支援	町 住民	地域の意向等を踏まえ事業実施				

② 企業や施設との連携

【背景】

- 関係者ヒアリング等によると、企業の従業員や医療機関、福祉施設等で送迎バスが運行されており、多様な輸送資源が確認できます。
- 宮ヶ瀬周辺では、県や観光地域づくり法人等が新たな輸送手段を導入するなど、観光周遊性を向上させるための実証実験が行われています。

【事業内容】

- 企業や施設が保有する送迎バスの活用をはじめ、観光地域づくり法人等が実施する回遊性、アクセス性を向上させるための取組みとの連携など、他分野との輸送資源の共有・連携や新たな技術の活用を検討します。

【施策】

- ・ 企業等が所有する輸送資源の活用検討
- ・ 観光分野との連携の検討



【実施主体・スケジュール】

<エコモビリティ周遊旅 in 宮ヶ瀬>

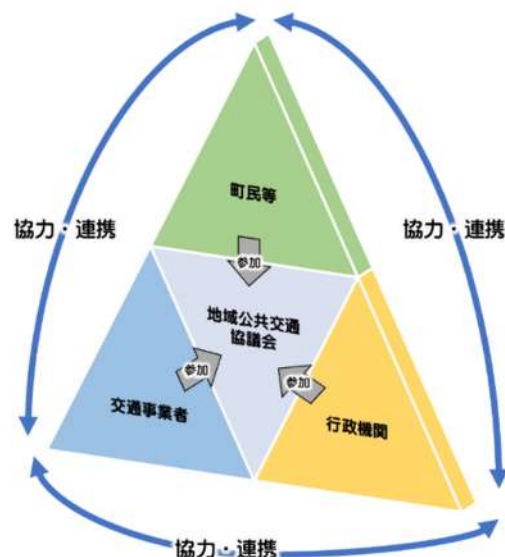
施策	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
企業等が所有する輸送資源の活用検討	町 施設・企業	関係者協議				
		活用検討				
観光分野との連携の検討	町 施設・企業	関係者協議				
		連携検討				

第6章 推進体制・評価指標

1. 推進体制

本計画に示す基本理念、基本目標の実現に向け、町民、交通事業者、行政など多くの関係者の共創・協働のもと、取組みを推進します。

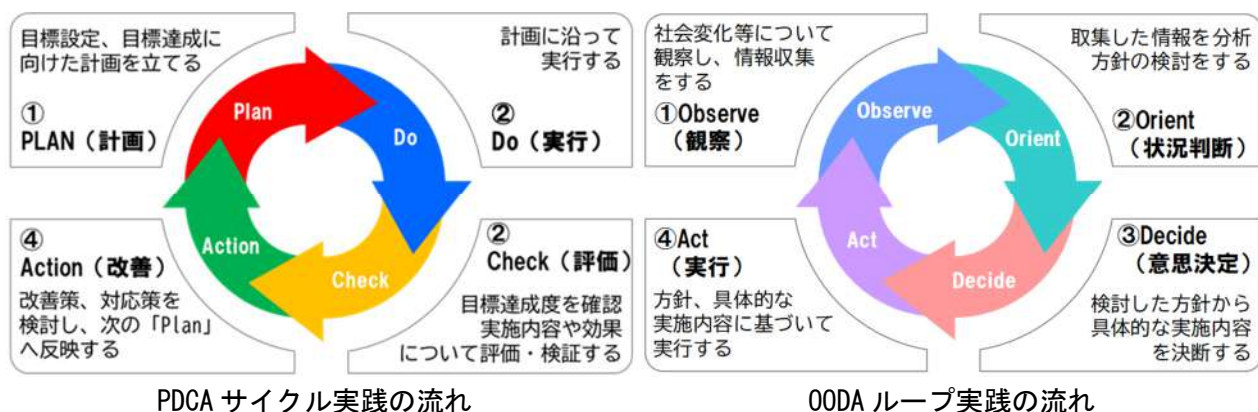
また、地域の関係者の代表によって構成される愛川町地域公共交通協議会を通じて実績報告及び計画の達成状況をモニタリング・評価するとともに、その効果について検証し、改善の必要性について協議します。



2. 進捗管理

計画の進捗を管理するため、施策・評価基準の達成状況について、定期的に調査・分析及び評価を行い、PDCAサイクルを実施します。

また、急速な社会情勢の変化に対応し、新たな取組みを素早く進めていくために、OODAループの考えを用いて、新規施策の実行、達成を促進していきます。



3. 評価指標

【評価指標】

以下のとおり評価指標を設定します。

計画の達成状況の評価にあたっては、愛川町地域公共交通協議会が主体となって、毎年度、事業の実施状況や評価指標の達成状況について、確認・評価を行います。なお、評価指標のうち、アンケート調査等が必要な項目については、最終年次のみ確認・評価とします。

基本目標	指標	基準値(R6)	目標値(R12) ^{※4}
1. 移動に不安なく暮らせるまち	公共交通人口カバー率	94.3%	現状維持
	町内循環バスの収支率	7.7%	10%
	公共交通の利用に係る助成件数 ^{※1}	606 件	1,032 件
2. 公共交通でどこへでも移動できるまち	路線バスの利用者数 ^{※2}	約 465 万人	現状維持
	町内循環バスの利用者数	23,814 人	33,000 人
	バス利用者の満足度	49.6%	55.0%
3. 公共交通をみんなで考え、支えるまち	エコ通勤呼びかけ団体数 ^{※3}	—	100 件
	公共交通に関する啓発事業実施件数	1 回	5 回

※1 令和7年8月に販売を終了した高齢者バス割引乗車券（かなちゃん手形）購入費助成事業を除いた件数（今後、事業者の割引制度等の状況により新たな助成制度を実施する場合は、適宜目標値を見直します。）

※2 町域を運行する全系統の合計利用者数

※3 現在、町職員で実施している取組みを事業所、施設等に広く展開していくものです。

※4 社会情勢の変化等に対応するために、計画期間内であっても必要に応じて、目標値の見直しについて、協議・検討します。

【評価指標の算出方法】

別途、計算・調査が必要な評価指標については、以下のとおり算出します。

公共交通人口カバー率	GISによって、公共交通人口カバー率を算出します。 算出にあたっては、 人口：最新の国勢調査結果（250mメッシュ） カバー圏域：最新のバス停立地状況より、半径 300m を使用します。
町内循環バス収支率	年間の運行実績より収支率を算出します。 算出にあたっては、以下の数値を用います。 収支率（％）＝ 運賃収入（円） ÷ 運行経費（円）
バス利用者の満足度	バス利用者に対して聞き取り・アンケート調査を実施し満足度を算出します。 算出にあたっては以下の数値を用います。 満足度（％）＝ 満足（％）＋やや満足（％）