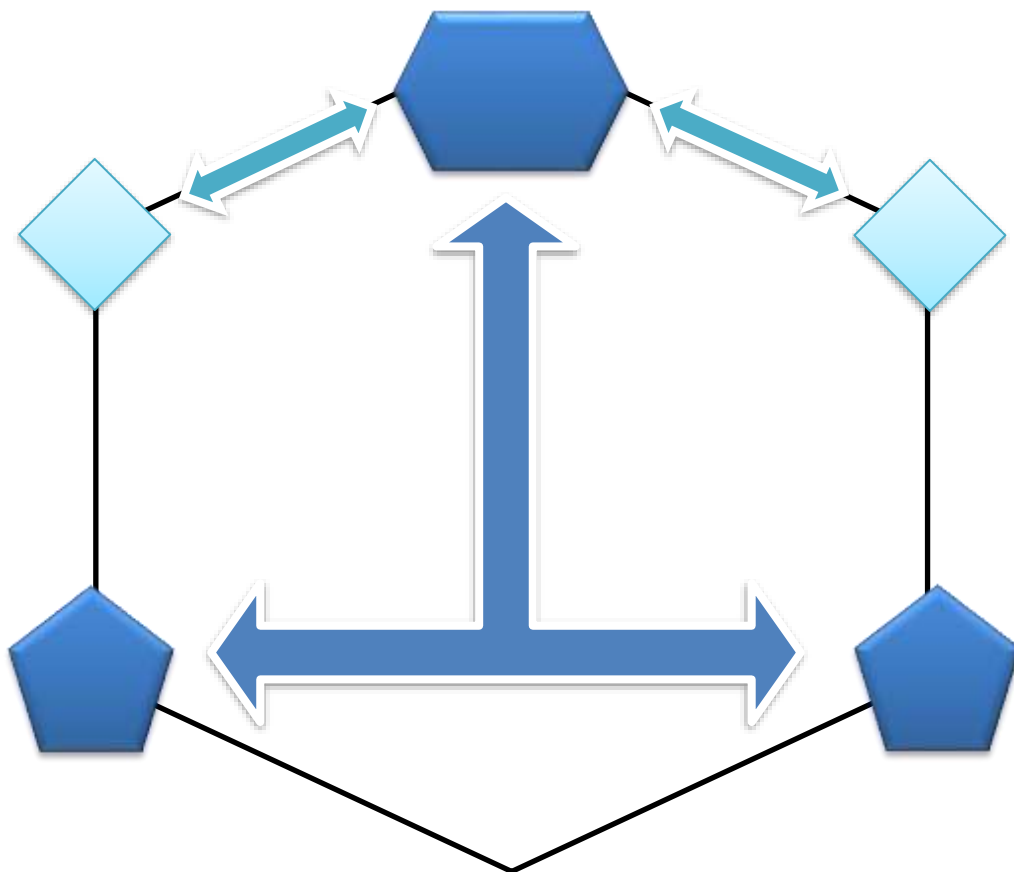


# 公共交通の利用促進と地域内交通の 整備に関する手引き

～地域内交通を考えるに当たって～

(案)



令和3年（2021年）5月 平塚市交通政策課

# 公共交通の利用促進と地域内交通の整備 に関する手引き ～地域内交通を考えるに当たって～

## 目 次

第1章 平塚市の公共交通の現状と課題	・ ・ ・ ・ ・	P 5
本市の公共交通の現状と課題を、地域公共交通網形成計画に準じて説明しています。		
第2章 地域内交通を考えるに当たって	・ ・ ・ ・ ・	P 7
コミュニティ交通の導入など地域内交通を検討する基本的な考え方をお示ししています。		
第3章 様々な地域内交通		
様々な地域内交通の利用方法について取組をまとめています。		
1 バス	・ ・ ・ ・ ・	P12
2 タクシー	・ ・ ・ ・ ・	P17
3 その他の移動手段	・ ・ ・ ・ ・	P18
4 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活へ	・ ・ ・ ・ ・	P20
5 コミュニティ交通	・ ・ ・ ・ ・	P25
6 福祉に関連する地域内交通		
福祉有償運送	・ ・ ・ ・ ・	P28
住民主体の地域内移送支援	・ ・ ・ ・ ・	P28
・ 困りごとに対するフローチャート	・ ・ ・ ・ ・	P31

## はじめに

みなさまが普段出かける際に利用する交通について、不便と覚じることはありせんか？身近な地域の交通は、たとえ便利であっても不便であっても、感覚としてはある意味でそれが「当たり前」で、改めて見直してみよう、とはなかなかならないかもしれません。

一方で、鉄道やバスの事業者が地域から撤退したり、交通が不便な地域で「コミュニティバス」や「デマンド交通」を導入したりしているという他の地域の状況を耳にしたことがある方もいるかもしれません。また、高齢者の方を中心とした運転免許自主返納の動きなど、昨今の交通に関する課題は決して他人ごとではないことを覚じている方も多いと思います。

では、そういった交通の課題や困りごとをどのように捉え、誰がどのようにすれば解決できるのでしょうか？

交通の困りごとを解決するための手法は、一般的な手法であるコミュニティバスの導入に限らず、公共交通の利用方法の工夫、福祉の制度を利用した地域内移送支援の実施など、様々なものがあります。そこで、みなさまの考えの整理のきっかけとなるよう、本市における地域内交通の整備に関する考え方をまとめました。

この手引きは、令和元年5月に策定した「平塚市地域公共交通網形成計画」（以下「網計画」といいます。）の基本方針に定める「公共交通の利用が不便な地域への対応」に関する取組の一部をわかりやすく解説するために作成したものです。

地域の交通の困りごとを解決するための検討に、この手引きを是非御活用ください。



この手引きにおける交通手段に関する用語の定義は、網計画に基づいています。それぞれの定義に含まれる交通手段は、おおむね次のとおりです。

○**地域内交通** … 市内の地域内における全ての交通手段です。路線バス、タクシーなどの公共交通に加え、コミュニティ交通、福祉関連の交通、住民主体の地域内移送や自転車、自家用車による移動なども含みます。

○**地域公共交通** … 本市における鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通です。公共交通を補完し、地域のニーズを満たすために運営されるコミュニティ交通を含みます。

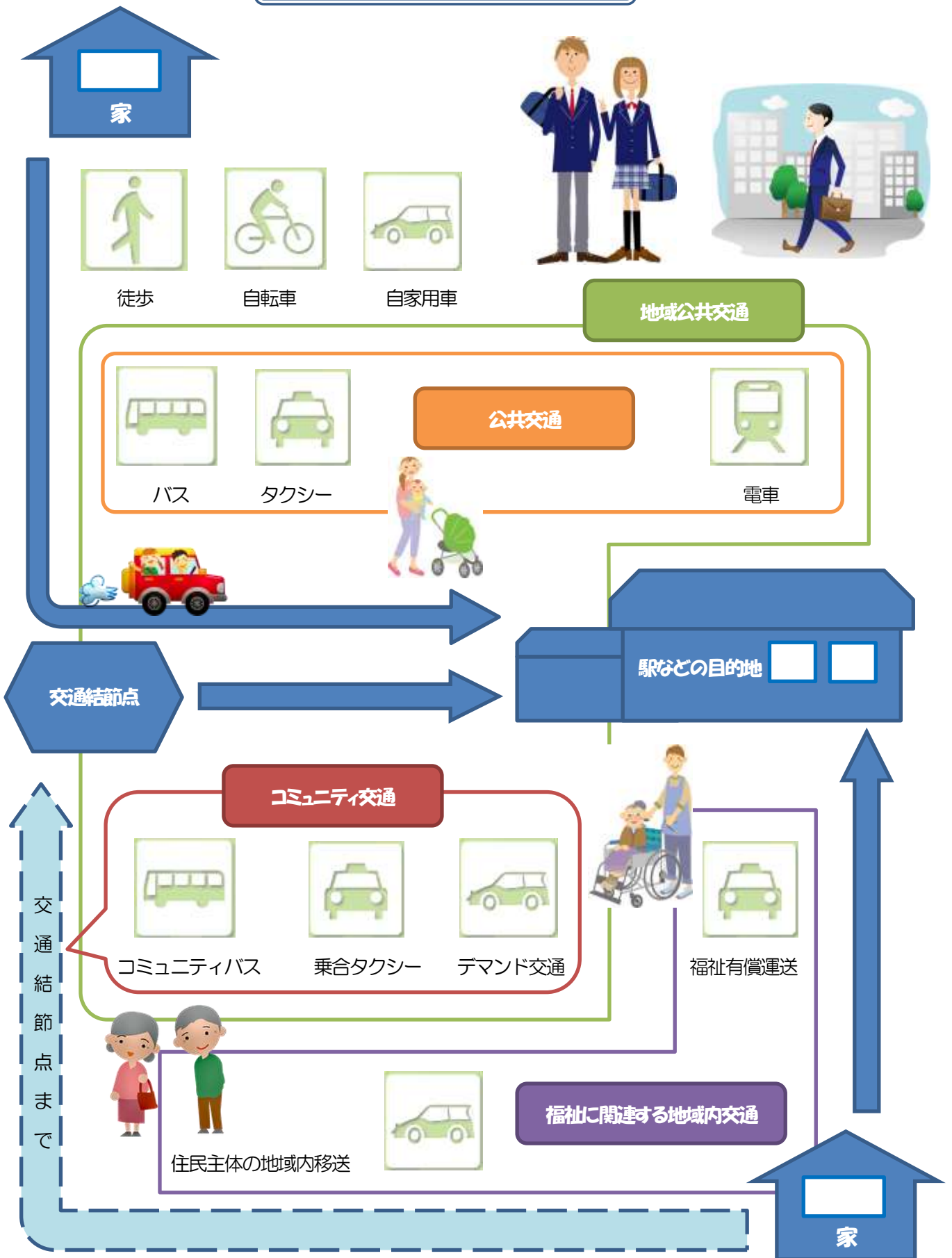
○**コミュニティ交通** … 公共交通が不便な地域に対し、公共交通を補完するものとして地域が主体となって運営する交通手段で、運行には道路運送法第4条等の許可を受ける必要があります。コミュニティ交通の種類には、次のようなものがあります。

**コミュニティバス** … 従来の路線バスを補う地域住民の足となる、主に小型バスを用いた定路線を運行する乗合型のコミュニティ交通です。

**乗合タクシー** … コミュニティバスと同様ですが、小型バスの乗車人員ほどの需要が見込めない場合等に、9人乗りのジャンボタクシー等を用いて定路線を運行するものです。

**デマンド交通** … 利用者の要求に応じてワゴンタクシー等を運行させるシステムです。バス待ちから解放される等のメリットがある一方で、電話等での事前予約が必要となります。

# 地域内交通のイメージ



# 第1章 平塚市の公共交通の現状と課題

地域内交通のことを検討する前に、改めて平塚市の鉄道、バス、タクシー等の公共交通と地域の状況に目を向けてみましょう。

平塚市内の公共交通の状況についてお話すると、鉄道の駅はJR東海道線平塚駅の一つしかありませんが、この平塚駅を中心として、近隣市にある小田急線の本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅等とを結ぶ放射状に延びるバス路線が充実しています。また、市内には複数のタクシー事業者が存在し、多くのタクシーが市内を走っています。

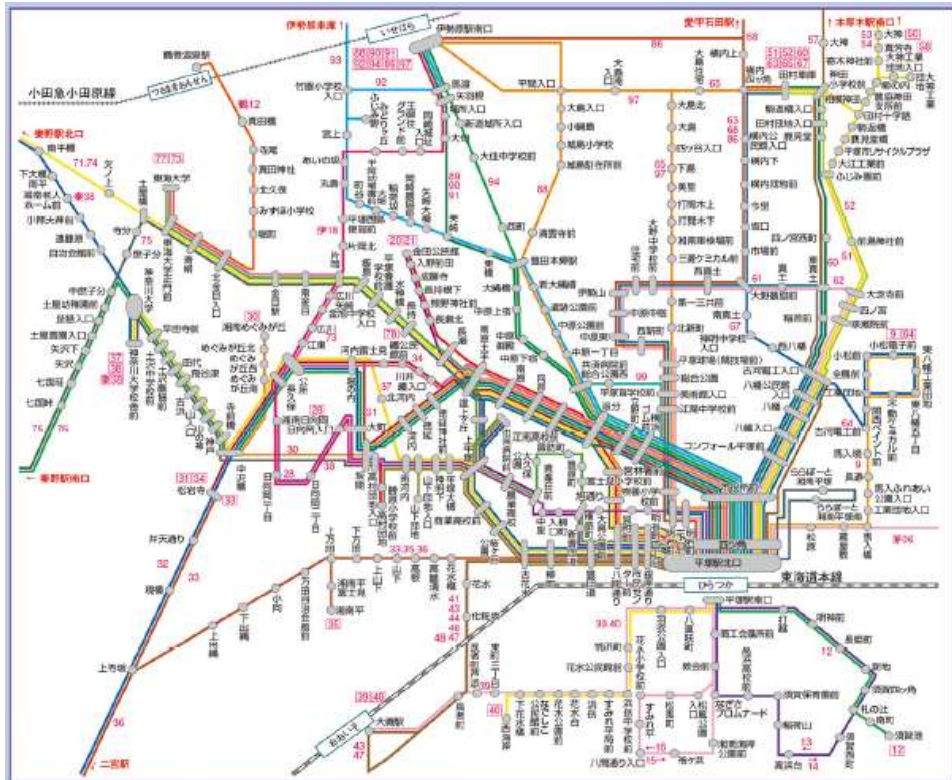
県内の駅に乗り入れる神奈中バスの系統数

	駅名	系統数
J R 線	平塚駅	66
	茅ヶ崎駅	31
	辻堂駅	21
	藤沢駅	32
	二宮駅	28
	橋本駅	36
小 田 急 線	秦野駅	34
	伊勢原駅	40
	本厚木駅	31
	(厚木バスセンター)	42

※神奈川中央交通バスルートマップ2019年1月版を基に作成

平塚市及び隣接市におけるタクシー及びユニバーサルデザインタクシーの導入台数(平成29年時点)  
出典：神奈川県タクシー協会 ※各市の人口を基に算出

自治体名	タクシー全車両台数(台)	人口あたりのタクシー台数(台/万人)	UDタクシーの導入台数(台)	タクシー全車両台数におけるUDタクシーの割合
平塚市	268	10.4	12	4.5%
厚木市	199	8.8	9	4.5%
秦野市	105	6.3	3	2.9%
茅ヶ崎市	168	7.0	2	1.2%
伊勢原市	83	8.1	1	1.2%



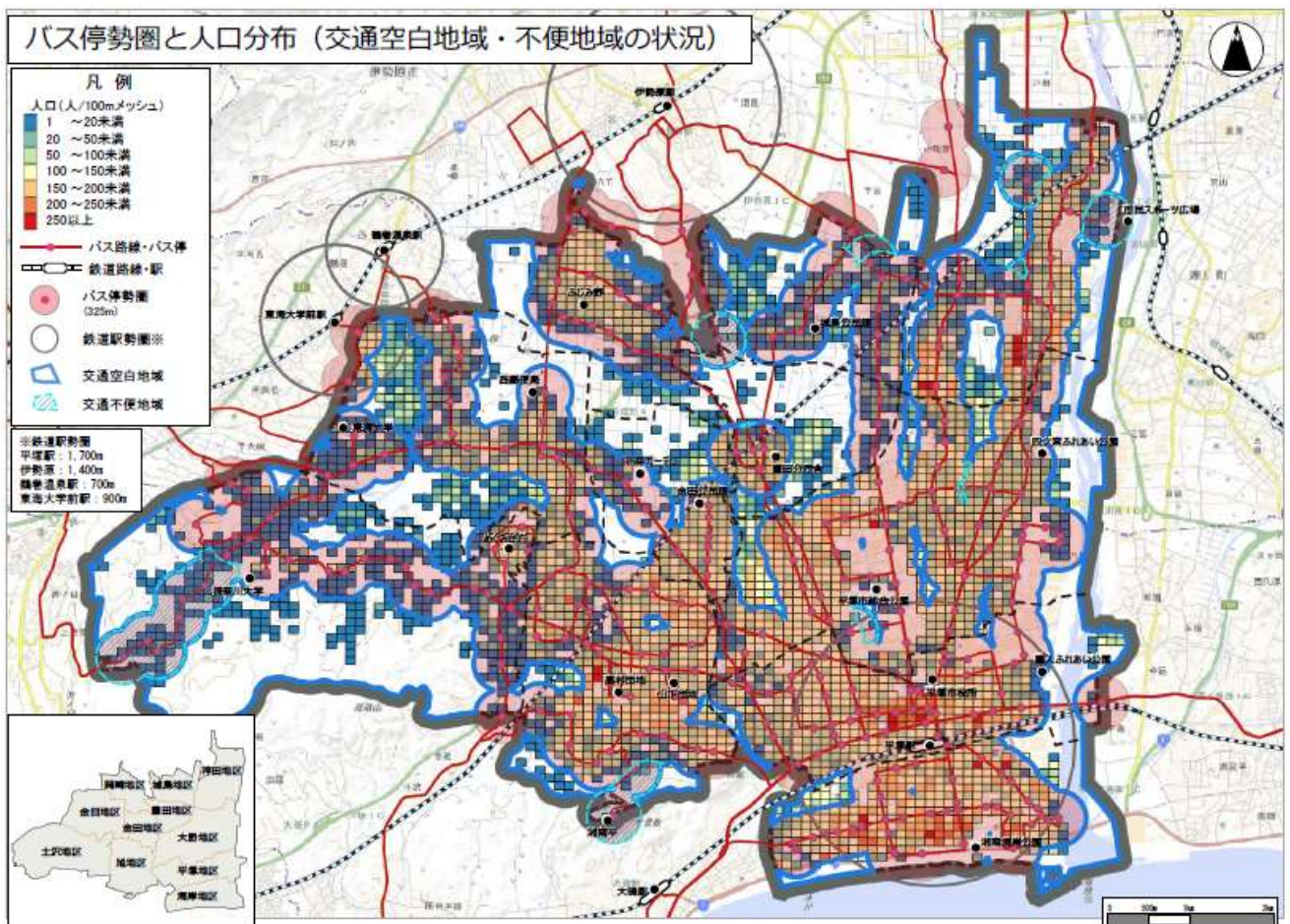
平塚市内のバス路線図(「湘南ひらつか観光マップバス行き先別乗場案内」より引用)

一方、市内の一部の地域では、交通空白地域（※1）や交通不便地域（※2）のような公共交通の利用が不便な地域（以下「空白不便地域」といいます。）があり、日常の移動に不便を感じている方がいらっしゃいます。また、「現在は自家用車があるから特に交通の不便はない」と感じている方でも、今後、更に高齢化が進むにあたり、自家用車を手放すこと等により不便を感じる方が増加していくことが予想されます。空白不便地域においては、移動手段の確保に対するニーズが高まりつつありますが、その確保に至っていない状況があります。

このような状況の中、空白不便地域における地域内交通について、考え方の基本となることを次章でお話していきます。

※1 網計画では、バス停までの距離325m（徒歩で約5分以内）に含まれない地域としています。

※2 網計画では、交通空白地域ではないが、バス運行本数の少ない（運行間隔が概ね1時間に1便未満）地域としています。



平塚市内の交通空白地域・不便地域の状況（網計画より引用）

## 第2章 地域内交通を考えるに当たって

本市の現状と課題を踏まえ、みなさまが実際に持っている困りごとをどのようにして解決していけばよいでしょうか。交通の困りごとを解決するための手法は、一般的な手法であるコミュニティバスの導入に限らず、公共交通の利用方法の工夫、福祉の制度を利用した地域内移送支援の実施など、様々なものがあります。この章では、コミュニティ交通と、公共交通をはじめとしたそれ以外の地域内交通との関係を中心に整理していきます。

### 1 本市の基本的な考え

前章の現状と課題を踏まえ、本市の地域内交通を考えるに当たっての基本的な考え方をお示しします。

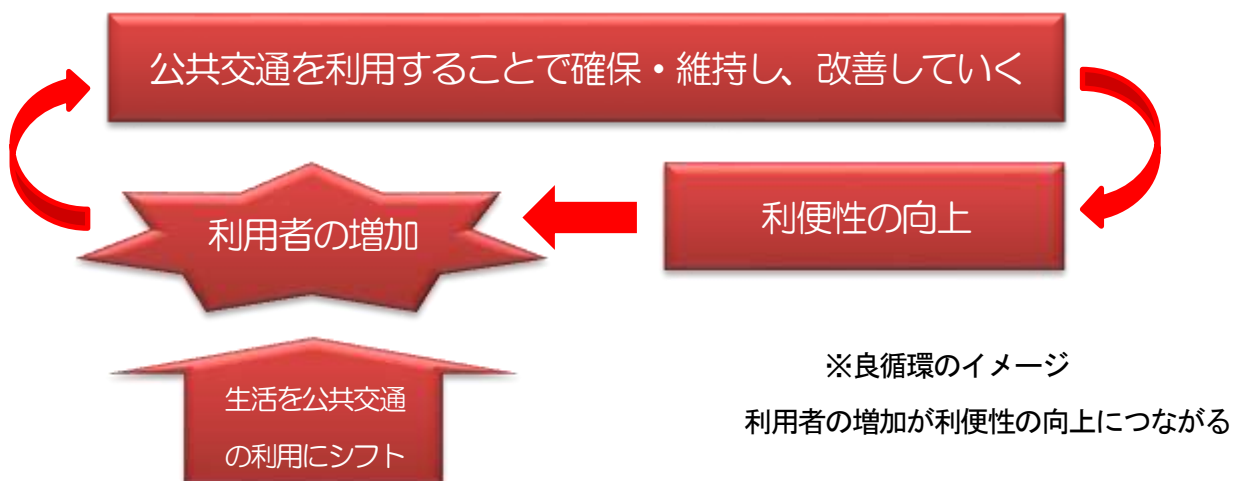
原則として、既存の公共交通の確保・維持、改善を前提とします。

コミュニティ交通については、空白不便地域に対し、路線バスを補完する交通として導入を検討していくこととします。

### 2 まずは既存の公共交通を利用し、維持することから

全国的には、公共交通の維持は厳しい状況で、交通事業者が撤退している地域も少なくありません。そのような事態になったときに、交通事業者や行政はもちろんですが、最も困るのは地域のみなさまであることは疑いようがないことと思います。また「今は自家用車があるから公共交通を利用していない」という方も、いずれ加齢に伴い、運転に自信がなくなり運転免許を返納する日が来るかもしれません。その時に頼りになるのは、まずは公共交通ではないでしょうか。

市内の地域ではコミュニティ交通導入の実例はありませんが、裏を返せばそれは既存の公共交通が一定程度機能しているからと考えることもできます。前述のとおり、市内のバス路線等の公共交通は充実しており、これを多くの方が利用することで良循環を引き起こし、公共交通を維持することにつながります。





### 3 コミュニティ交通の出番は？

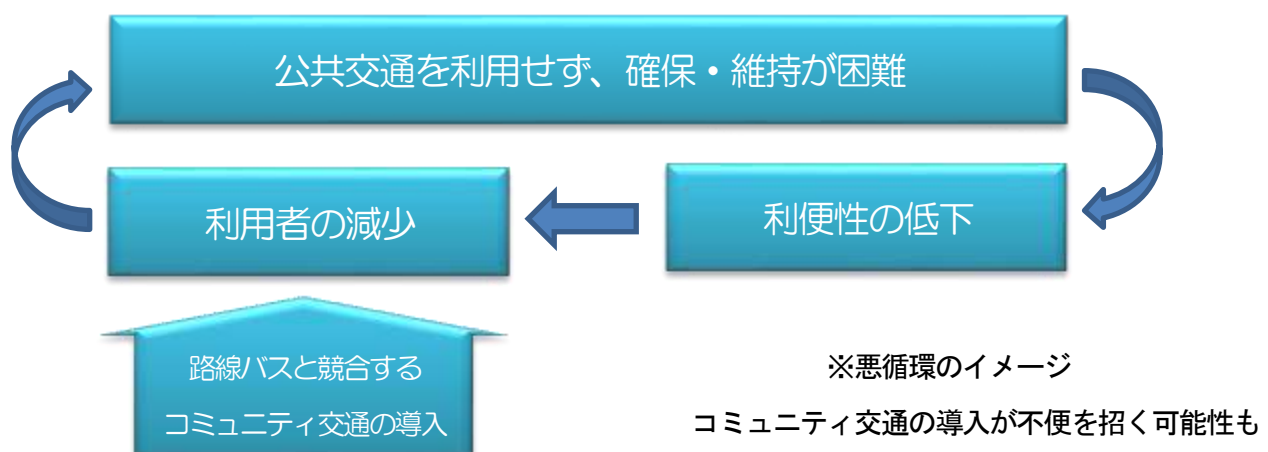
それでは、交通の困りごとを解決するための手法として想像されることが多いコミュニティバス等のコミュニティ交通は、どのような場面で導入を検討することになるのでしょうか。

コミュニティ交通の導入は交通の困りごと解決の手法のひとつですが、それだけで交通の困りごとが全てなくなる訳ではありません。コミュニティ交通を導入した結果、既存バス路線との運行競合が発生して、既存バス事業者の経営を圧迫する事態になってしまうと、周辺の既存バス路線が撤退してしまう悪循環につながるおそれがあります。それでは、困りごとを解決するために導入したコミュニティ交通が、結果的には逆に不便を増す原因になってしまいます。

例えば「離れた地域にある大きな病院や駅に行くコミュニティバスが欲しい」という御相談をお受けすることがありますが、本市の交通状況では、病院や駅に向かうために大きな道路に出ると、バス路線が既に存在する可能性が非常に高いと思われます。このようなコミュニティバスの路線は、路線バスを補完するというコミュニティ交通の考え方から外れてしまうこととなります。

コミュニティ交通の導入は、感覚として「あったらいいな」程度のものであれば既存の公共交通の規模を縮小するだけのものになりかねません。一方、まちづくりや、地域の状況の変化により既存のバス路線が撤退してしまうなどの事態になるとしたら、それに代わるコミュニティ交通は生活に支障が出る「無ければ困る」ものと言えるでしょう。

市内の公共交通の規模を鑑み、本市では原則、既存の公共交通の維持を前提として、このような「無ければ困る」コミュニティ交通について導入を検討していくこととします。



## 4 交通手段を総動員！

前段では、コミュニティ交通の導入が万能の解決手法となる訳ではないことをお伝えしました。コミュニティ交通の導入は有効な手法のひとつですが、交通の困りごとに対する最終的な目的を改めて考えてみると、「様々な交通手段を使って目的地に到着できる環境をつくること」ではないでしょうか。ここで言う交通手段は、公共交通やコミュニティ交通だけに限りません。

地域には、困りごとを解決するための交通手段として活用できる様々な地域内交通があります。既存の公共交通であるバスやタクシーがあるだけでなく、最近では福祉分野に関連して様々な取組が行われています。困りごとがお金や運転免許の返納に関することならば、維持に相当の費用がかかる自家用車から公共交通中心の生活へシフトすることを検討しても良いかもしれません。身近な地域の交通は、存在することがある意味「当たり前」で「改めて利用方法を見直してみよう」と考える状況にはなかなかならないかもしれませんが、最近始まった便利な制度や取組が困りごとの解決に大きく役立つこともあると思います。

困りごとに応じてこれらの地域内交通の利用や利用方法の見直しを検討していただき、適切な手法を採ることができれば、困りごとの解決に近づくことができるはずです。

## 5 地域のみなさまが主役です

交通に関する困りごとを解決するためには、コミュニティ交通の導入に限らず適切な手法を採り入れる必要があることをこれまでに述べました。そのためには、行政や交通事業者だけでなく、地域のみなさまにも担っていただく役割があります。

地域内交通の実際の利用者は、行政でも交通事業者でもなく、地域の全てのみなさまです。困りごとの解決のためには、実情や課題をよく知る地域のみなさまの意見を聴き、ふさわしい手法を採り入れることが、効果的・継続的な手法の実施には不可欠です。

コミュニティバスの運営を例に挙げると、地域のみなさまの事業に対する理解と継続的な利用があって成り立つもので、地域で運行を支えることが必要となります。導入後も積極的かつ継続的なコミュニティバスの利用がないと事業採算が合わず、せっかく導入しても持続が難しくなります。地域の実情や課題をよく知る地域のみなさまが主体的に取り組むことで、導入したコミュニティバスを地域の足として守っていくという思いが芽生え、持続可能な移動手段へつながっていきます。

## 6 市（行政）の役割は？

「それでは、交通に関する困りごとに対して市は何をするの？」と思われる方もいらっしゃると思います。

市の役割は、主に地域のみなさまのバックアップに関することです。コミュニティ交通の導入について例を挙げると、運行計画に対するアドバイス、地域で形成した合意を受けて関係機関と

の調整支援、状況によっては補助金等の財政的な支援などを行うことが考えられます。

また、将来的には、地域の人口が減少し、コミュニティ交通を導入しても採算がとて確保できない状況になるなど、この手引きが想定しているコミュニティ交通では対応できないくらいに困りごとが深刻になる可能性もあるでしょう。その際には、地域の日常生活を守るための本市の施策として、地域内交通の維持に取り組んでいくことになります。

このように、交通事業者、地域のみなさま、行政それぞれが適切に役割を分担し、継続的に取り組んでいくことが重要となります。

## 地域公共交通の担い手の移り変わり

「地域の交通は、バスなど交通事業者が担うものなのでは？」と感じる方もいらっしゃるかもしれませんが、本市のように今のところバス網が充実している地域ではあまり実感がないかもしれませんが、全国的には交通事業者だけでは公共交通を維持できない地域も多くあります。

地域公共交通を支える役割について、自治体や地域住民が役割を分担して補う時代が来ていることを示した国の考え方を、冊子の一部を引用してご紹介します。

これまでは、民間の交通事業者が中心となり地域公共交通を支えてきました。しかし、車社会の浸透などに伴い、地域公共交通の利用者は全国的に減少し、赤字に苦しむ交通事業者が増えてきました。その結果、赤字の鉄道や路線バスは撤退が相次いでおり、大都市以外の地域では、地域公共交通網の弱体化が進行しています。特に人口密度の低い地域では、採算が悪化した路線バスが撤退して交通不便地域が増加し、地域の衰退に拍車がかかることが危惧されています。

地域公共交通は、地域によっては営利事業として成立しにくくなっていますが、存在意義が薄れたわけではありません。これまでと同様に、地域公共交通は、日常生活に不可欠なインフラであり、まちのにぎわいを促す動脈としての役割を果たしています。

そこで、民間の交通事業者では支えきれなくなった地域公共交通については、自治体や地域住民などが工夫して地域に相応しい地域公共交通の仕組みをつくり、地域公共交通網を補うことが求められています。地域によっては、民間の交通事業者任せで済んだ時代は過ぎて、自治体や地域住民が地域公共交通の維持・拡充に積極的に乗り出すべき時代を迎えています。

(国土交通省発行「地域公共交通づくりハンドブック」より引用)

### まとめると・・・

- ・まずは、既存の公共交通の維持から取り組んでいきましょう。
- ・コミュニティ交通は、「あったらいいな」ではなく、補完的な交通で「無ければ困る」ものとして導入します。
- ・困りごとの解決には、新規・既存にかかわらず交通手段を総動員して！
- ・市や交通事業者だけでなく、地域のみなさまにも担っていただく役割があります。

## 第3章 様々な地域内交通

コミュニティ交通の導入以外にも、様々な地域内交通の利用を検討することにより困りごとが解決できることもあります。交通事業者の取組などについて、まとめてみました。

前章では、コミュニティ交通の導入に関する基本的な考え方についてお伝えしました。では、現にみなさまが持っている交通に関する困りごとについてはどうすれば良いでしょうか。

コミュニティ交通の導入では解決できない困りごとについては、様々な地域内交通の利用について検討することで解決できる場合もあると思います。

前述のとおり、本市の公共交通網は、市街地や近隣市の鉄道駅などへ向かうバス路線が充実しているほか、市内にタクシー事業者が複数あり、多くのタクシーが市内を走っています。こうした既存の公共交通の利用方法を工夫したり、地域内で協力し合って移動手段を確保したりすることなどを、コミュニティ交通の導入と並行して検討してみたいはいかがでしょうか。

この章では、様々な地域内交通の利用方法について取組をまとめています。困りごとの解決のヒントとなれば幸いです。

### 1 バス

- (1) バスルートマップ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P12
- (2) ノンステップバス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P12
- (3) サイクル&バスライド・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P13
- (4) バスロケーションシステム・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P14
- (5) バス時刻表等案内システム（デジタルサイネージ）・・・・ P14
- (6) 各種割引乗車券・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P15
- (7) バス停の移設等の路線に関する相談・・・・・・・・・・・・ P15
- (8) バスの乗り継ぎ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P16

### 2 タクシー

- (1) ユニバーサルデザインタクシー・・・・・・・・・・・・ P17
- (2) ワンコインタクシー（タクシーの初乗り距離短縮運賃の導入）・・・・ P17

### 3 その他の移動手段

- (1) 電動アシスト自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P18
- (2) 電動車いす（シニアカー）・・・・・・・・・・・・ P18
- (3) シェアサイクル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P18

### 4 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活へ

- (1) 自家用車保有に必要な費用・・・・・・・・・・・・ P21
- (2) 運転免許自主返納と地域公共交通・・・・・・・・・・・・ P22

### 5 コミュニティ交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P25

### 6 福祉に関連する地域内交通

- (1) 福祉有償運送・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P28
- (2) 住民主体の地域内移送支援・・・・・・・・・・・・ P28

# 1 バス

本市内のバス路線網は、平塚駅を中心として、近隣市にある小田急線の本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅とを結ぶ放射状に延びる路線が充実しています。市内や鉄道駅までの移動はバスを利用される方も多いのではないのでしょうか。ここでは、バスの到着時間の目安がわかったり、乗り継ぎが便利になったりするようなバスの利用がより便利になる取組の一部をご紹介します。

## (1) バスルートマップ

神奈中バスでは、「バスルートマップ」を作成し、営業所や市役所で無料配布しています。バス路線図、のりば案内、エリア内の主な公共施設のご案内や、おすすめスポットなど沿線の様々な情報まで、約50ページにわたり掲載しています。



(バスルートマップ西部版 2020年1月版より引用)

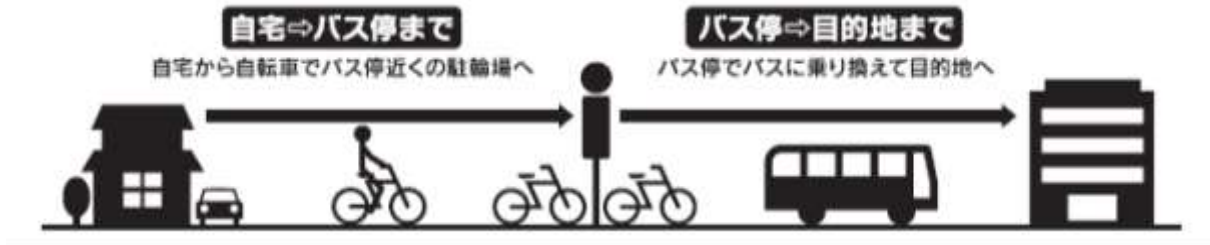
## (2) ノンステップバス

本市では、高齢者や障がい者等、誰もがバスに楽に乗り降りできるノンステップバスの導入を支援しています。市内を運行するバス車両のバリアフリー化の推進を図ることを目的とし、平塚駅や周辺目的地への移動の利便性・安全性の向上を図るとともに、移動しやすい交通環境の整備を推進しています。



### (3) サイクル&バスライド

平塚駅から約3 kmを超える地域の主なバス停付近に自転車等駐車を整備し、自転車から路線バスへの乗り換えの利便性を向上させることで交通結節点の拡充を図っています。バスをご利用の方の利用は無料です。近くのバス停からバスにお乗りの際は、ご利用ください。



### サイクル&バスライドのイメージ

(平塚市自転車利用環境推進計画 (国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所HP) より引用)

#### 市内のサイクル&バスライド施設

自転車等駐車場名	所在地	収容台数
しのめ橋第1	纏 691	83
しのめ橋第2	纏 690-1	67
あずま橋第1	豊田本郷 1524-3	103
あずま橋第2	豊田本郷 1527-4	50
鈴川	寺田縄 3-3	100
水神橋	入野 647	20
長持	長持 412-1	20
南金目	南金目 1111	40
玉川橋	南原 3-8-12 付近	50
田村車庫バス停	田村 4-5-4	40
大縄橋	御殿 4-1266-1 付近	30
片岡	片岡字前田 411-1 付近	20



▲東橋/バス停(平塚市豊田本郷)付近のサイクル&バスライド施設



▲田村車庫前/バス停(平塚市田村4丁目)に隣接するサイクル&バスライド施設

#### (4) バスロケーションシステム

神奈中バスでは、バスに搭載したGPS端末によりバスの現在位置情報を取得し、到着見込み等を利用者にお知らせする「神奈中バスロケーション」を導入しています。そのほか、神奈中バスと小田急線の乗り継ぎについても調べることができます。詳しくは、下記ホームページをご覧ください。



(神奈中バスロケーションホームページ (<http://real.kanachu.jp/pc/top>) より引用)

#### (5) バス時刻表等案内システム (デジタルサイネージ)

令和2年3月に、時刻表や乗り場案内などの路線バスに関する情報をデジタル表示するバス時刻表等案内システム (デジタルサイネージ) がJR平塚駅北口バスロータリー前に設置されました。路線バスに関する情報を表示するだけでなく、タッチパネルでの操作や、多言語 (日・英・中・韓) での検索など便利な機能もご利用いただけます。

駅北口バスロータリーからバスにお乗りの際には、ぜひご利用ください。



▲平塚駅北口に設置されたバス時刻表等案内システム(デジタルサイネージ)

## (6) 各種割引乗車券

神奈中バスでは、次のような「かなちゃん手形」などの割引乗車券や割引制度が利用できません。

**かなちゃん手形** … 65歳以上の方を対象に、1乗車の料金が100円となる乗車券を発売しています。(3か月3,500円、6か月5,900円、1年10,800円)

**一日フリー乗車券** … 路線バスに一日に何度でも乗車できる乗車券を発売しています。(大人1,050円、小人530円)

**環境定期券** … 土日祝日などに、通勤・通学定期券をもっている方と同乗されるご家族の方は、1乗車現金100円にてご利用できます。

**ちびっ子キャンペーン** … 小学生対象のキャンペーンで、土日祝日などの適用日は路線バスが現金で50円(深夜バス100円)になります。

### <そのほかにも・・・>

**高速バス** … 神奈中田村車庫(平塚市田村4-5-4)からは、空港まで乗り換えなしでアクセスできる空港リムジンバスなどの高速バスが発着しています。



▲かなちゃん手形 (出典: 神奈川中央交通ホームページ)

## (7) バス停の移設等の路線に関する相談

バス路線の維持には、バス停が必要です。そのためには、設置場所等についてバス事業者だけでなく地域住民の皆様のご協力が不可欠です。バス停自体は地域にあるものの、場所が不便だったり、運行経路が地域住民の皆様の実態と合っていなかったり等、地域全体で悩みを抱えているときは、市やバス事業者と調整した上で、バス停の移設、新設などができる場合があります。地域の皆様の意見として要望を伺いますので、自治会や市に相談してください。

※ バス停の移設等に当たり、周辺にお住いの方との合意形成や、道路状況により道路管理者や交通管理者との協議が必要となる場合があります。





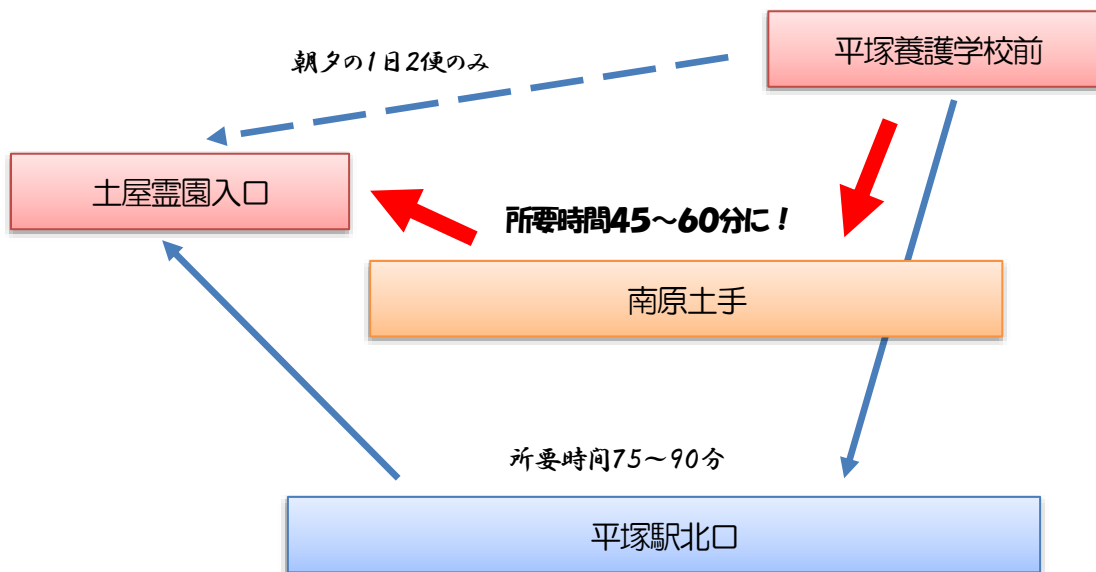
## (8) バスの乗り継ぎ

本市のバス路線は平塚駅を中心に放射状に整備されているため「市内をバスで移動する場合にはいったん平塚駅まで行かなければならない」というお悩みをよくお聞きします。しかしそれは「平塚駅で乗り継ぎをすれば市内のほとんどの場所に行ける」という本市の充実したバス網を表す考え方にもつながると思います。鉄道では目的地に着くために、複数の路線が乗り入れている駅で乗り継ぎをすることはみなさんが当たり前に行っていることだと思います。同じように、バスでも乗り継ぎをして目的地に向かうことを考えてみてはいかがでしょうか。

なお、目的地によっては、「田村車庫」、「豊田本郷駅」、「南原土手」、「追分」などの複数のバス路線が乗り入れているバス停にて乗り継ぎをすれば、所要時間が大幅に短縮できる場合もあります。

例えば、「平塚養護学校前」バス停から「土屋霊園入口」バス停までの路線は、直通の路線は朝夕の1日2便のみです。日中に利用したい場合には乗り継ぎが必要になりますが、いったん「平塚駅北口」を経由すると所要時間は75～90分程度かかります。一方、途中の「南原土手」バス停で乗り継ぎをすると、45～60分程度で到着することができます。

バス事業者の提供する時刻表やバスルートマップを参考に、ご利用しやすい経路をご検討ください。



## 2 タクシー

タクシーも、便利な公共交通の一つです。本市にはタクシー事業者が複数存在し、市内を走るタクシーは268台（平成29年時点）に上ります。近隣の自治体と比べてもその数は多く、駅前の乗り場からだけでなく街中で「流し」のタクシーを利用されたことがある方も多いのではないのでしょうか。

近年は、誰もが利用しやすく設計された「ユニバーサルデザインタクシー」（UDタクシー）が導入されていたり、初乗り運賃が500円に改定されたりと、タクシーが利用しやすくなるような様々な取組が行われています。ここでは、交通に関するお悩みの解決に結びつくような、タクシーの利用方法に関する取組の一部をご紹介します。

自治体名	タクシー全車両台数（台）	人口あたりのタクシー台数（台/万人）	UDタクシーの導入台数（台）	タクシー全車両台数におけるUDタクシーの割合
平塚市	268	10.4	12	4.5%
厚木市	199	8.8	9	4.5%
秦野市	105	6.3	3	2.9%
茅ヶ崎市	168	7.0	2	1.2%
伊勢原市	83	8.1	1	1.2%

【再掲】平塚市及び隣接市におけるタクシー及びUDタクシーの導入台数（平成29年時点）  
出典：神奈川県タクシー協会 ※各市の人口を基に算出

### （1）ユニバーサルデザインタクシー

UDタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの、誰もが普通に使える一般のタクシーです。



▲ユニバーサルデザインタクシー（出典：国土交通省ホームページ）

### （2）ワンコインタクシー（タクシーの初乗り距離短縮運賃の導入）

令和2年2月から、本市内のタクシー初乗り運賃（1.2kmまで）は500円に改定されています。初乗り距離を短縮し、運賃を安く設定することで短距離でもタクシーが利用しやすくなりました。目的地が近く、少人数で移動する際には他の交通機関を利用するよりも便利に移動できる場合があると思います。お買い物後の帰り道など、近距離でも徒歩や自転車での移動が大変な場合は、タクシーの活用もご検討ください。

詳細については、神奈川県タクシー協会ホームページ「500円からタクる」  
[\(http://www.taxi-kanagawa.or.jp/farechange/\)](http://www.taxi-kanagawa.or.jp/farechange/) も御参照ください。

### 3 その他の移動手段

自転車は、免許が不要で手軽な地域内交通として日常生活に幅広く利用されています。本市では、市域の大部分が平坦な地形であることから、通勤や通学、買物などの移動手段として様々な年代の方が自転車を利用しています。

近年では、市内で電動アシスト自転車や電動車いす、シェアサイクルなど新しい自転車の利用方法を見かける機会も増えてきたのではないのでしょうか。さらには、サイクル&バスライドやMaaSのように公共交通との連携や補完が可能な交通手段として、活用の分野が広がっています。

#### (1) 電動アシスト自転車

電動アシスト自転車は、走行中にペダルをこぐ力を電動モーターが補助する仕組みの自転車で、こぎ出しがスムーズでふらつきが少なく、重い荷物も楽に運べることなどが特徴です。シニア層に限らず、幅広い世代の交通の安全と生活に必要な移動手段の確保を両立させ、自動車の代替手段として普及する可能性がある交通手段として注目されています。一充電走行距離 約50～70km。



▲電動アシスト自転車

(出典：多様なモビリティ普及推進会議 とりまとめ)

#### (2) 電動車いす (シニアカー)

電動車いすは、免許不要で運転が容易であり、介護保険の対象品目であることなどが特徴です。歩行者扱いとなる電動車いすは歩行空間との親和性が高く、免許返納後も一人で使える移動手段であり要介護者だけでなく足腰の不自由な高齢者の交通手段となることが期待されています。

一充電走行距離 約30km。



▲電動車いす

(出典：多様なモビリティ普及推進会議 とりまとめ)

#### (3) シェアサイクル

シェアサイクルとは、自転車を共同利用する新しい交通手段です。各所の拠点（ポート）に配置された自転車を、利用者はどこのポートからでも借り出して、好きなポートで返却することができます。観光の促進や公共交通の補完をすることができる交通手段として近年注目されています。

市内では、湘南地域自転車観光推進協議会が事業者と連携し、シェアサイクル事業を展開しており、スマートフォンのアプリを通じて自転車の利用やポートの検索を行うことができます。

令和2年10月現在、市内に20箇所、合計自転車226台分のポートが設置されています(今後も拡大予定)。利用できる自転車は全て電動アシスト自転車です。

利用方法やポートの設置場所の詳細は、「HELLO CYCLING」のページ(<http://www.hellocycling.jp/>)を御覧ください。



▲市内のシェアサイクル事業の取組状況 (出典：湘南地域自転車観光推進協議会資料、平塚市ホームページ)

## 4 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活へ

自家用車は、車両本体の費用のほかにも、保有するだけで税金、保険料金、駐車場代などの費用が必要になります。また、排出する二酸化炭素の量、走行や維持に必要となる空間などについても公共交通と比べてコストがかかることがわかっています。一方で、自家用車が稼働している時間は一日のうちわずかで、半数以上の方が一日当たりの運転時間は1時間以下という調査結果も出ています。

とはいえ、自家用車は便利で快適なものです。「今の生活に自家用車に不可欠」と感じている方にとって、いきなり自家用車を全く使わない生活に移行することは難しいと思います。

昨今では、高齢で運転する方が増加する一方で、運転免許を自主返納する方も増えてきています。自家用車に頼らずに地域で日常生活を円滑に営むことができるよう、自家用車に代わる交通手段の参考として、本書に書かれている交通手段の利用をご検討ください。

例えば、自家用車で出かける用事のうちのいくつかを、公共交通を使ってみることから始めてみてはいかがでしょうか。全面的に自家用車に頼る生活を一度見直して、よりコストがかからない公共交通の利用に生活をシフトさせていくことも考えてみましょう。

### 学識経験者が見る平塚の公共交通

網計画の策定に学識経験者として携わった東海大学の梶田佳孝教授に、平塚市内の路線バス等の公共交通について伺いました。公共交通について、環境や地域社会の側面からお話いただいています。



利用者も含め、みんなが地域社会の参加者という意識を持って、バスを積極的に活用していくことができれば、公共交通の未来も明るくなると思います。

平塚はいわゆる地方都市です。都心では、鉄道が公共交通のメインになっていますが、駅が一つしかない平塚では路線バスが地域の足を守る1番の交通機関になっています。

一方で、市民の交通手段の中で最も利用されているのは自家用車だというデータがあります。どこへ行くにも便利な自家用車ですが、バスに比べると、1人を1回運ぶのに排出する二酸化炭素は約2・5倍になります。また、バスが使われなくなると、今ある路線が縮小・廃止されてしまうという懸念もあります。

無くなってから大切さに気づいても、再びバス路線を復活させるのは簡単ではありません。社会全体を考えれば、自家用車だけでなく、目的に応じて、いろいろな交通手段を組み合わせて使っていくという意識を利用者側にも持ってもらいたいと思います。

もちろん利用者側からすれば、自家用車と比べ不便だという意見もあると思います。そこは、事業者と行政が連携して、より良い公共交通サービスが提供できるようにする必要がありますね。結果として、利用者が増えれば、バス路線網が充実していく好循環につながります。

市域公共交通活性化協議会の会長として市域公共交通網形成計画の策定に携わった、東海大学の梶田教授にバスを取り巻く環境や、今後について聞きました。

東海大学工学部土木工学科 梶田佳孝教授

路線バスを活用して  
明るい社会に

(広報ひらつか第1136号 令和元年10月4日発行より引用)

### (1) 自家用車保有に必要な費用

「バスやタクシーなどの公共交通は、利用の度に運賃を支払うし割高に感じる」、「今のところは自家用車があるから困らない」とお考えの方もいるかもしれません。確かに、自家用車には、公共交通よりも割安のイメージがあると思います。しかし、実はその維持には思っているよりも費用がかかっていることもあり得ます。自家用車の維持には、一日当たり 2,000 円以上必要となる計算例もあります。

＜自家用車の維持費＞（参考：岐阜市ホームページ）

○持っているだけでかかる費用 年間約 62 万円(a)

車両：28 万円/年（=200 万円/7 年間）  
 税金：7 万円/年（2000cc 1.2t の場合）  
     自動車税：3 万 9500 円  
     自動車重量税：1 万 5000 円（=3 万円/2 年間）  
     自賠責保険料：1 万 5110 円  
 車検：7 万円/年（=14 万円/2 年間）  
 駐車場代：10 万円/年  
 任意保険：10 万円/年

合計：28 万円+7 万円+7 万円+10 万円+10 万円=62 万円/年  
 一日当たりにすると…⇒62 万円/365 日=約 1,700 円/日

○走らせた場合にかかる費用（一生懸命節約した場合でも） さらに年間約 13 万円(b)  
 ガソリン代・高速料金・駐車料金=13 万円/年

合計して一日当たりにすると…⇒ ((a) 62 万円+ (b) 13 万円) /365 日=約 **2,000 円/日**



### ＜公共交通料金との比較＞（令和3年3月現在の料金）

平塚駅からのバス料金

本厚木駅まで	520 円
市民病院まで	200 円
高村団地まで	250 円
西海岸まで	180 円

(現金運賃)

平塚市のタクシー料金

初乗 1.2km まで 500 円 (272m までごとに 100 円加算)	
平塚駅から 1.2km までの圏域内の施設例	平塚市役所、福祉会館
平塚駅から 2 km までの圏域内の施設例	美術館、平塚警察署 総合公園の中央入り口付近 JR 東海道線南側の大部分

前述の神奈川県タクシー協会ホームページ (<http://www.taxi-kanagawa.or.jp/farechange/>) 「500円からタクる」には、日常のシーンに合わせた便利なタクシーの利用方法や、自家用車の保有とタクシーの利用に必要なコストが比較できる「マイカーコスト比較シミュレーター」が紹介されています。保有する自家用車の車種や、走行距離、使用日数などの項目を入力するだけで、前ページにあるような自家用車の維持費が手軽にわかります。

是非、実際にシミュレーターに入力して、コストがお得になるか試してみてください。

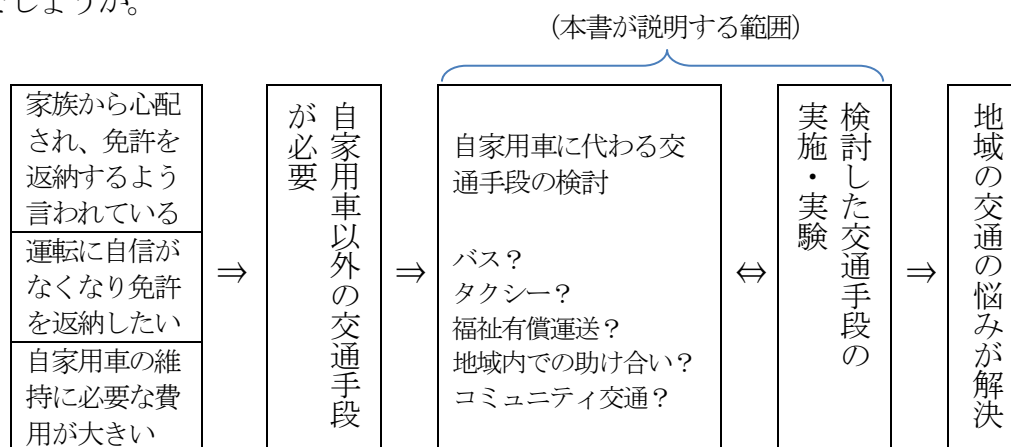


▲簡易版マイカーコスト比較シミュレーター (出典：神奈川県タクシー協会ホームページ)

## (2) 運転免許自主返納と地域公共交通

昨今、高齢者が運転する乗用車による事故が相次いで発生するなどの機会を通じて、交通に関する生活スタイルを見直し、運転免許を自主返納する方が増えてきています。

運転免許の自主返納は、自家用車から公共交通の利用に生活をシフトする大きな転機となり得ます。「今は自家用車があるから困っていない」という方も、いずれ来るかもしれない「そのとき」を想定して、公共交通の利用やコミュニティ交通導入の検討について、まずは考えてみてはいかがでしょうか。



なお、神奈川県内では、運転免許を自主返納した際に交付を受けることができる運転経歴証明書を「神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会」に加盟している店舗や宿泊施設に提示することで、割引サービスを受けられる「神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート」があります。運転免許証の自主返納に関する詳細は、平塚警察署までお問い合わせください。

## その他自家用車の保有について参考となる考え方

### <MaaS (Mobility as a Service) >

「MaaS」とは「Mobility as a Service」の略称で、様々な移動を一つのサービスとして捉える概念のことです。北欧ではこの考え方を取り入れ、地域内の鉄道、バス、タクシーを定額で乗り放題できるサービスが既に提供されています。

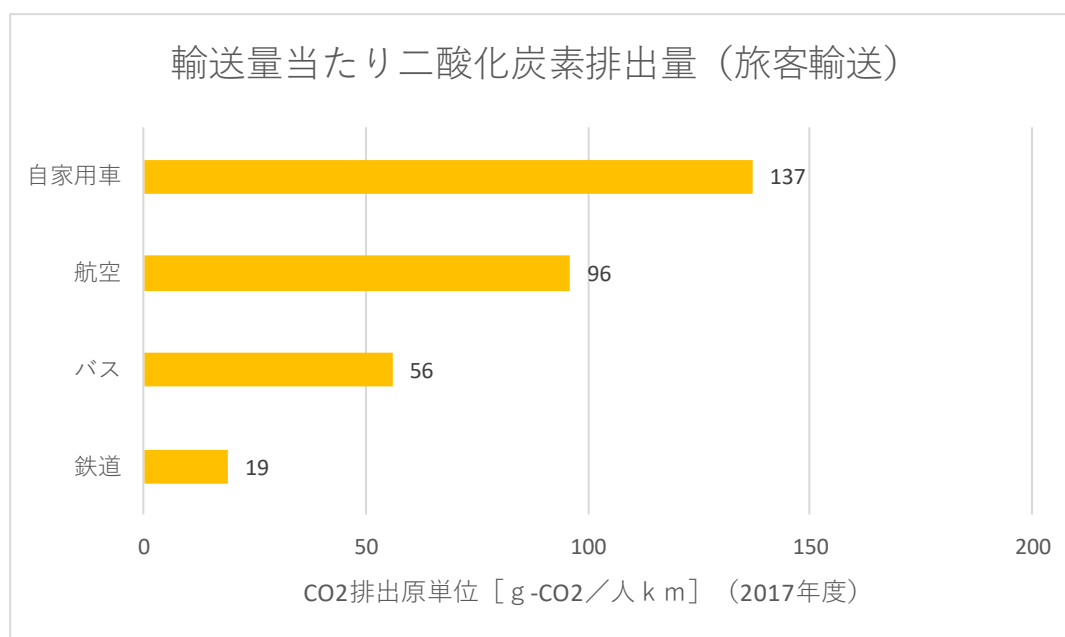
国内でも地域の特性に応じた実証実験が始まっており、県内では新百合ヶ丘周辺地域や箱根地域で公共交通を定額制とする実験などが行われています。自家用車から公共交通中心の生活へ移行する際には、大変便利なサービスになると思われます。今後のサービスの広がり注目です。



※国土交通省ホームページより引用

### <交通機関の輸送量当たり二酸化炭素排出量>

各交通機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を見ると、自家用乗用車が最も大きく、航空、バス、鉄道の順に続きます。バスと比べ、自家用車の排出量は約2.5倍になります。



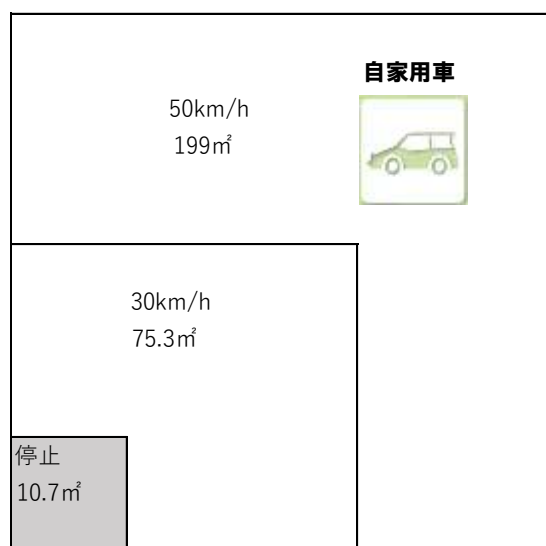
※国土交通省ホームページより引用



## <交通機関の都市空間消費量>

走行用の道路空間と駐停車用の駐車場の確保に必要な都市空間の消費量を図示したものです。公共交通と比べ、自家用車は約20倍の空間を要することがわかります。道路や駐車場に使う空間が小さければ、街路や公園など歩行者や居住者のために使える空間が広がります。

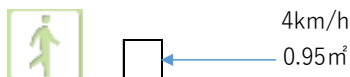
### 1人あたりの空間占有面積



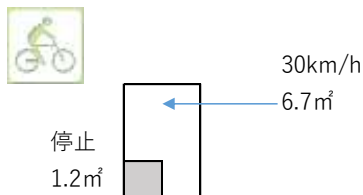
※自家用車は1.4人/台、公共交通は乗車率40%で算定

<「ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか 近距離移動が地方都市を活性化する」村上敦著 P101の図を基に作成>

### 徒歩

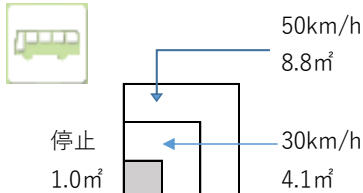


### 自転車



停止  
1.2m²

### バス、タクシー等の公共交通

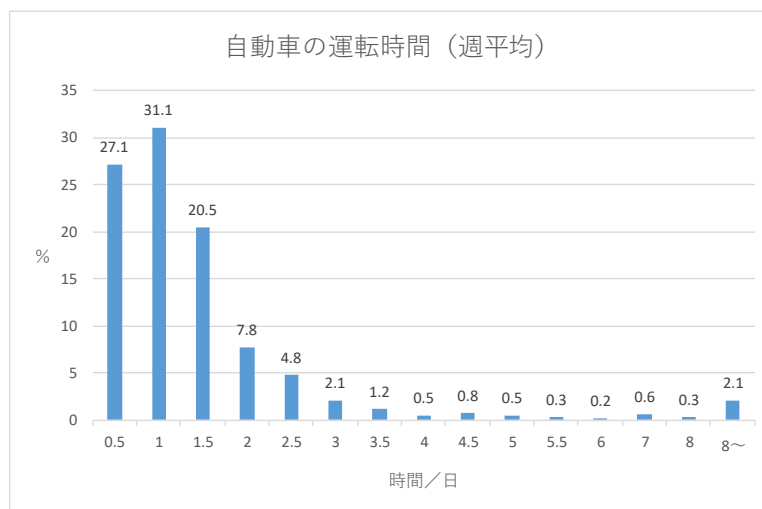


停止  
1.0m²



## <自動車の運転時間>

自動車の1日あたりの運転時間の状況を見ると、1日の運転時間が1時間以下の方の割合が約1/2であることがわかります。費用や駐車のための空間を大きく使う自動車は、1日の大半を使用されずに眠っていることとなります。



※平日5日/週、休日2日/週と仮定した場合

<独立行政法人製品評価技術基盤機構化学物質管理センター 室内曝露にかかわる生活・行動パターン情報「4.1 自動車の運転時間」より引用>

## 5 コミュニティ交通

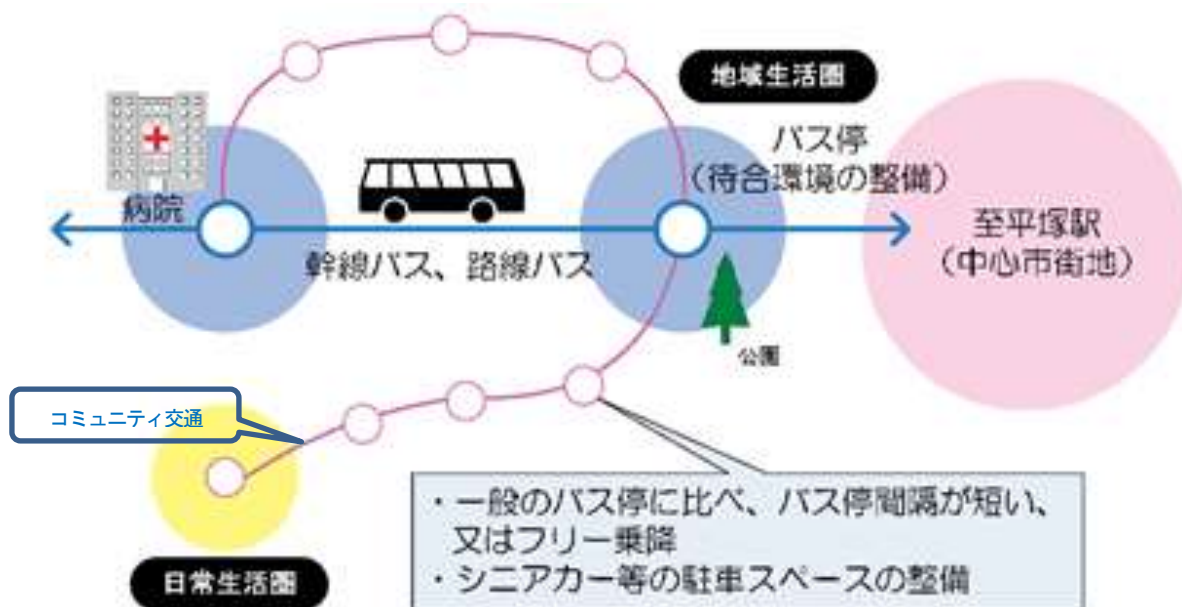
「コミュニティ交通」とは、空白不便地域に対し、路線バスを補完する交通で、路線バスと地域を接続することにより、地域の円滑な交通ネットワークを構成するもの、すなわち、「地域を巡回し、最寄りの交通結節点とをつなぐことにより、地域の円滑な移動手段を確保する交通」とこの手引きでは定義します。

一般的にコミュニティ交通とは、民間の交通事業者だけではカバーしきれない部分を自治体や地域が補うことで、市内の公共交通網全体をより機能的なものにする身近な地域の交通と考えられます。

なお、次のような交通は、地域で検討していただくコミュニティ交通としてはふさわしくありません。

・地域内又は隣接する地域を越え、離れた地域にある施設（駅など）を目的地とする交通…「路線バスを補完する交通で、路線バスと地域を接続する」というコミュニティ交通の定義から外れています。また、既存のバス路線と競合する可能性が高いため、調整や運営が非常に困難になると思われます。既存のバス路線の再編などの手法により対応していくことになります。

・利用者が極端に少ない、運行頻度が高すぎるなど、運行に必要な経費と運賃収入のバランスが悪く、一定レベルの採算が取れないことが明らかな交通…地域で検討していただくコミュニティ交通は、継続した運行を目指していただくために、一定の採算が見込めなければ運行開始は困難です。



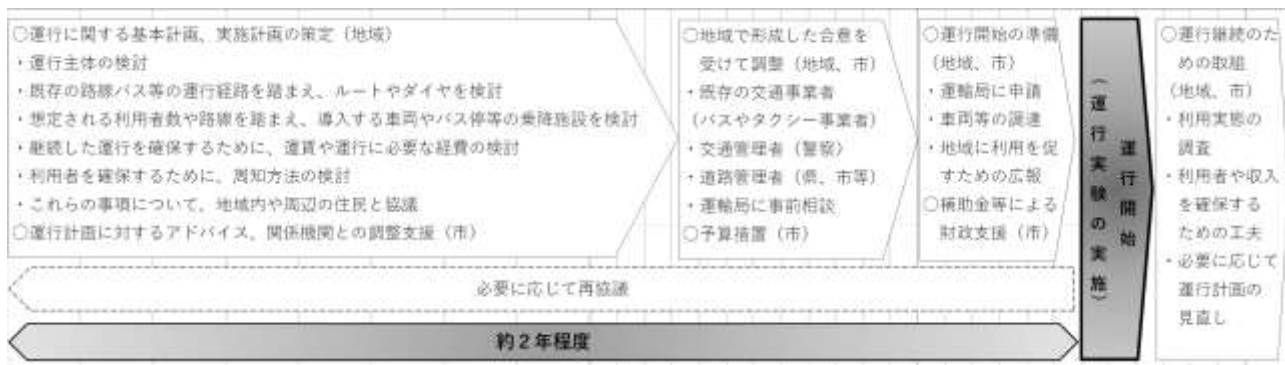
コミュニティ交通のイメージ（網計画より引用）

地域に最適なコミュニティ交通を導入するためには、地域のニーズを十分に把握した上で、交通の種類を決定する必要があります。

導入する目的や想定される利用者数等により、前述の福祉有償運送や住民主体の地域内移送などコミュニティ交通以外の交通手段も検討し、最適な交通手段を決定する必要があります。

導入に当たり、運行のための組織の設置や計画策定、運行後のマネジメント等を地域のみなさまに担っていただくこととなります。

最後に、コミュニティ交通の導入に必要な手続及び期間の例を参考としてお示しします。



<備考>

- ・記載されている手続は主に想定されるものです。地域の状況により必要な手続は異なります。
- ・必要な期間は国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」([http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000023.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000023.html))を参考としました。
- ・地域において検討体制等が既に構築され、コミュニティ交通の必要性が十分に共有できている状況を想定しています。
- ・地域におけるニーズ調査、検討体制の構築から始める場合には、さらに1～2年の期間を要することが想定されます。

## グリーンスローモビリティ

ご説明してきたコミュニティ交通に使用する車両は、バスやタクシーだけとは限りません。

「グリーンスローモビリティ」とは、時速20km未満で公道を走る電動の小型の乗り物の通称で、ゴルフカートや小型のバスのような乗り物を思い浮かべていただくと良いと思います。横浜市金沢区などの一部の地域では、地域内交通の一つとしてこのグリーンスローモビリティを活用した運行や実証実験が既に始まっています。

環境にやさしく、安全で、小回りが利く乗り物を使い、道幅が狭い地域や坂道が多い地域における交通に関する困りごとを解決するための手法として、注目されています。



(国土交通省「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集」より引用)

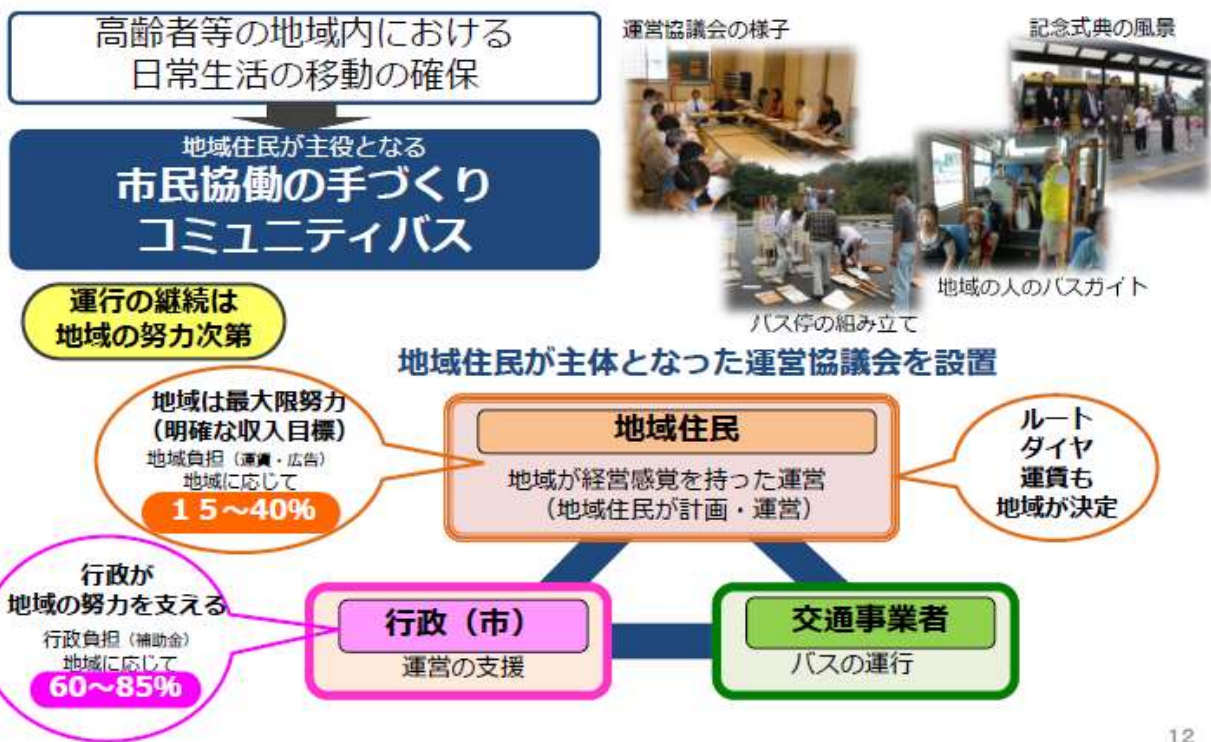
## 他の地域でのコミュニティ交通の取組

全国には、様々な手法により交通に関する困りごとを解決しようとしている地域があります。その中でも、地域のみなさまが主体となり、行政や交通事業者と協働して運行を支えている事例が、比較的上手くいっているように見受けられます。

参考として、岐阜市のコミュニティバスの運営手法についてお示しします。バスのルート、ダイヤ、運賃等を決定する、運賃や広告による収入目標を立てて活動するなど、地域のみなさまが主体となって運営をしています。本市にコミュニティ交通を導入する際も、同様の仕組みで運営することを想定しています。

### 市民協働型コミュニティバス

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。(運賃、ルートすべて決定)



## 6 福祉に関連する地域内交通

交通に関する課題は、福祉の分野にも密接に関わっています。本市では交通を担当する部署と福祉を担当する部署が連携して、次のような取組を通じて地域の困りごとを解決できるようご相談をお受けしています。

### (1) 福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPO 法人などの団体が1人でバスやタクシーなどの公共交通機関を利用することが困難な障がい者、要介護・要支援者、難病の方などを対象に、概ねタクシー料金の半額程度で運送するものです。市内の福祉有償運送事業者の一覧は、平塚市のホームページ

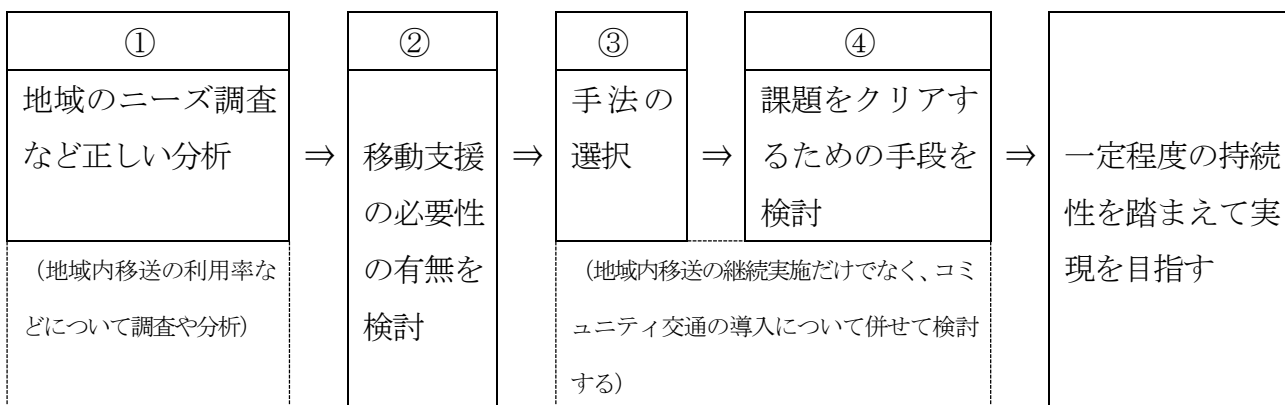
([http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/fukushi/page-c\\_00282.html](http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/fukushi/page-c_00282.html)) をご参照ください。制度の詳細については、事業者に直接お問い合わせください。

### (2) 住民主体の地域内移送支援

市内には、地域福祉の観点から、住民が主体となった互助的な地域内移送支援を実施している地域もあります。地域福祉の分野における地域内移送の手法は、道路運送法に抵触しない範囲（運転者に対価を支払えないなど）での、地域住民の支え合いによる移動支援（いわゆる無償運送）として、あくまでもボランティアな活動になります。

コミュニティ交通の導入と比べて、比較的手続きが容易で、地域の実情を反映した手法が採りやすいことが利点です。一方で、原則として無償で行う支援ですので、移送できる人数が限られること、運行の継続が大きな課題となっています。既存バス路線との運行競合が発生しないなど、既存の公共交通の維持を前提としていることは、コミュニティ交通と変わりありません。

地域内移送の導入に関する手順のイメージは、次のとおりです。



(破線の枠内は、既に地域内移送を導入し、コミュニティ交通の導入を検討する場合の手順)

当面の課題解決の手法としてこのような地域内移送を導入した場合においても、利用者数やバス路線の状況等に変化があれば、改めてコミュニティ交通の導入を検討することが可能です。前ページの手順中、①において地域内移送の利用率などについて調査や分析を行い、③、④においてコミュニティ交通の導入について併せて検討することになります。

## 移送支援からコミュニティバスへの移行イメージ

(ステップ1) 地域内で移動困難者への支援が課題として認識される

→ 「協議体」などを通じた課題の共有

(ステップ2) 移動困難者や支援者（ボランティア）の現状を把握する

→ 地域内におけるアンケート調査やヒアリングなどの実施

(ステップ3) 地域内で対応可能な範囲での移送支援の検討

→ 組織づくりや車両、運転者の確保、運行ルートや配車の仕組みを含む

この段階で行政やバス会社等へ「コミュニティバス」の実施を求めたとしても、採算性が不透明なため実現は極めて困難です。

(ステップ4) 地域住民の方々が対応可能な範囲での移送支援の試行

→ まずは運転ボランティアが対応可能な範囲で、呼び出し方式ではなくルート運行方式とすることで実現可能性が高まる

(ステップ5) 住民主体の移送支援の段階的な拡充と運行実績の分析

→ 運行ルートの見直しや拡大、呼び出し方式の導入など

(ステップ6) 運行実績が一定水準を維持している場合には、コミュニティバスへの転換

→ ルート運行のうち、特に人気が高い路線についてコミュニティバスへ転換を検討し、うまく転換できた場合、住民主体の移送支援は不人気路線や呼び出し型の移送へ特化することで、役割分担

この段階であれば、運行ルートや乗車人数の見通しが立っているため、コミュニティバスの実現可能性が高まります。

(ステップ7) コミュニティバス、住民主体の移送支援の実績チェックと検証

→ 協議体などの会議体を活用

住民主体の移送支援は、平成31年3月に策定した「平塚市地域福祉リーディングプラン」における取組として位置付けられています。本市内の須賀新田地域で取組を実施しているほか、いくつかの地域で実施に向けた検討を行っています。

#### コラム 10 地域における高齢者等の移送支援

高齢者や障がい者など、自力でバスなどの利用が難しい「自力移動困難者」の移送支援は主にタクシーなどが担ってきましたが、近年ではNPO法人などが実施する「福祉有償運送」や、住民がボランティアで地域内の移送を支援する「住民主体の無償運送」も広がりつつあります。

福祉有償運送とは、NPO法人などが定員10人以下の車両により自力移動困難者である要介護・要支援状態の人、障がい者等の運送を行うものです。事業の実施には道路運送法に基づいて国土交通省（神奈川陸運支局）への登録が必要で、運送対価は概ねタクシー料金の半額となっています（その他、乗降介助料や付添料などが発生する場合あり）。

一方、住民主体の無償運送は文字どおり地域住民が運転者となり、主に自家用車を活用して運送対価を得ずに行うものです（ガソリン代や駐車場料金などの実費負担は発生）。道路運送法に定める旅客運送には当たらないことから、国土交通省（神奈川陸運支局）への登録も不要となります。本市においても、須賀新田地区で住民主体の無償運送が試行されています。



住民主体の無償運送ボランティア  
（須賀新田地区）

（平塚市地域福祉リーディングプランより引用）

交通と福祉の両分野にわたる課題解決のヒントとなる取組については、国土交通省の「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ 高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」も併せてご参照ください。

([https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000120.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html))

これまでに、様々な地域内交通の利用方法について取組をご紹介してきました。まとめとして、次ページに、本市の地域内における主な交通手段であるバスに関する困りごとを中心に、それに対する取組や考え方についてフローチャート形式で示してあります。

困りごとに対して、バス停や路線はどのような状況ですか。

- 1 バス停は近くにあるが、バス停や路線が不便で利用しづらい
- 2 地域全体が駅やバス停から遠く、路線バス以外の交通手段を確保したい

バスをはじめとする地域内の交通手段について、質問とそれに対する考え方をフローチャート形式にまとめました。地域の課題解決のためにお役立てください。

1

2

2 確保したいのは、どこに行くための交通手段ですか。

- a 地域内の拠点（スーパー、診療所など）
- b 地域から離れた市内の大きな拠点（駅、総合病院など）

a

b

b 市内には平塚駅を中心にバス路線が放射状に整備されており、駅や病院などの拠点には複数のバス路線が乗り入れています。公共交通の維持・確保のためにも、バスやタクシー等の既存の公共交通の利用を工夫してみてもいいでしょうか。（P 12～P 17）  
なお、料金や時間がかかり過ぎる場合には、交通結節点までの交通手段を確保することで解決できるかもしれません。（※の矢印に続きます。）

場所によっては、自転車をバス停付近に停められる施設があります。（★の矢印に続きます。）

※

a 地域内の拠点に移動するための、コミュニティ交通や地域内移送の実施を検討してみましょう。まずは地域内の現状を把握する必要があります。

★

1 不便と感じる理由は何でしょうか。

- a 既存のバス停の位置や運行ルートを変更してほしい
- b 料金が高い
- c バス停までやや距離があるので、自転車で行きたい

c

c バス停によっては、付近に「サイクルアンドバスライド」と呼ばれる駐輪場が整備されている場合があります。ご利用ください。（P 13）

a

b

a バス事業者に要望し、調整することで解決できる場合があります。自治会など地域内の意見をまとめる必要がありますので、市交通政策課にご相談ください。（P 15）

b 「かなちゃん手形」などの各種割引制度（P 15）や、距離や人数によってはタクシーを利用するなど、公共交通の利用方法を見直してみてもいいです。また、高いと感じている公共交通料金も、自家用車の保有にかかる費用と比べれば安く済んでいる場合もあります。（P 19）



## おわりに

これまでに、様々な地域内交通についてお話してきましたが、いかがでしたでしょうか。

本書を読んで、「住民主体の地域内移送支援やコミュニティ交通を地域に導入するのは、ずいぶんハードルが高くて難しいなあ」と感じた方も多いのではないのでしょうか。

確かに、住民主体の地域内移送支援やコミュニティ交通は、時間をかけて地域内の合意を図り、地域で運行を支えることが必要となるため、一朝一夕に導入できるものではありません。

しかし、2025年にはいわゆる団塊の世代が75歳を超え、2040年にはいわゆる団塊ジュニアが65歳以上となるなど、高齢化はますます進展していきます。

今はまだ大丈夫と感じていても、自家用車の運転が難しくなり公共交通が必要となったときに、スムーズに生活スタイルをシフトさせることができるように、住民主体の地域内移送支援やコミュニティ交通の導入を地域で話し合いながら、まずはひとりひとりの公共交通や自家用車の利用方法の見直しから考えてみませんか。

地域だけで解決が難しいときは、行政に困りごとを聞かせてください。すぐに解決することは難しくとも、一緒に悩み、考えることはできると思います。

5年後や10年後の地域の姿を想像し、そのときに交通の困りごとが少しでも解決できるよう、この手引きがきっかけとなれば幸いです。

平塚市まちづくり政策部交通政策課

〒254-8686 平塚市浅間町9-1

TEL 0463-21-9840 (直通)

FAX 0463-21-9769

E-Mail [kotsu@city.hiratsuka.kanagawa.jp](mailto:kotsu@city.hiratsuka.kanagawa.jp)