

茅ヶ崎市乗合交通整備計画

平成 16 年度～平成 32 年度

平成 17 年 (2005 年) 7 月

茅 ヶ 崎 市

目 次

1. 乗合交通整備計画について	1
1-1 乗合交通整備計画の位置付け	1
1-2 検討体制と検討経過	2
2. 乗合交通整備計画を進めるために想定する枠組み	4
2-1 乗合交通整備に対する行政の基本スタンス（総合交通プランより）	4
2-2 乗合交通整備において想定する枠組み	5
3. 乗合交通整備の基本的な考え方と目標、進め方	10
3-1 茅ヶ崎市の現状	10
3-2 乗合交通整備の基本的な考え方と目標	12
3-3 乗合交通整備の進め方	13
4. 目標を実現するために実施する個別施策	16
目標① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する	16
目標② 支線となる新しい路線を運行する	20
目標③ バス運行の定時性を確保する	25
目標④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する	25
目標⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する	31
5. 目標の実現に向けて	33

1 乗合交通整備計画について

1-1 乗合交通整備計画の位置付け

乗合交通整備計画とは

- 乗合交通*整備計画は、平成 13 年度に策定した「茅ヶ崎市総合交通プラン」を踏まえた、**乗合交通に関する個別計画である**（目標年次は平成 32 年）



茅ヶ崎中央通りを
走行するバス



コミュニティバス
えぼし号



乗合タクシーの事例
(東京都葛飾区)

※乗合交通：利用者を限定せず、一度に複数の利用者を輸送する交通

茅ヶ崎市総合交通プラン（策定年度：H12～13）

- 総合交通プランが取り組む課題：
渋滞の緩和・交通事故を減らす・高齢社会への対応・環境への負荷を少なく
- 総合交通プランの目標：
人を優先にすること・車の利用を減らすこと（車の時と場合による使い分け）
- 総合交通プランの方針：
歩くことが安全・快適で、バスや自転車が利用しやすいまちを目指す



乗合交通整備計画（策定年度：H14～16）

→ 自転車総合計画（策定年度：H14～15）、社会実験の実施（H16）

→ 中心部の交通環境改善計画：みち再生事業（策定年度：H14～16）

→ 歩行環境の改善（H14～）

図 1-1 計画の位置付け

1-2 検討体制と検討経過

検討体制とこれまでの検討経過

- 策定委員会と市民検討会(平成16年度からは市民会議)の2つの組織で検討(図1-2)。
- ◇策定委員会は、茅ヶ崎市において必要な乗合交通の整備内容を、**技術面、制度面、事業運用面から精査、深度化し、市長に答申することを目的**とする。
- ◇市民検討会(市民会議)は、**地区別課題のとりまとめ、検討内容への市民意見とりまとめ、計画内容の市民への周知などを行うことを目的**とする。
- 計画は、平成14年度から16年度までの3ヵ年の予定で策定(図1-3)。
- ◇平成14年度は、市民検討会において乗合交通に対する市民の考え方を取りまとめた。
- ◇平成15年度は、市民要望を具体化する技術的検討を実施した上で、**乗合交通整備計画中間報告**の作成を行った。
- ◇平成16年度は、**「乗合交通整備計画中間報告」を技術面、制度面、事業運用面から精査、深度化し、整備計画として位置付けるための検討**を行ってきた。

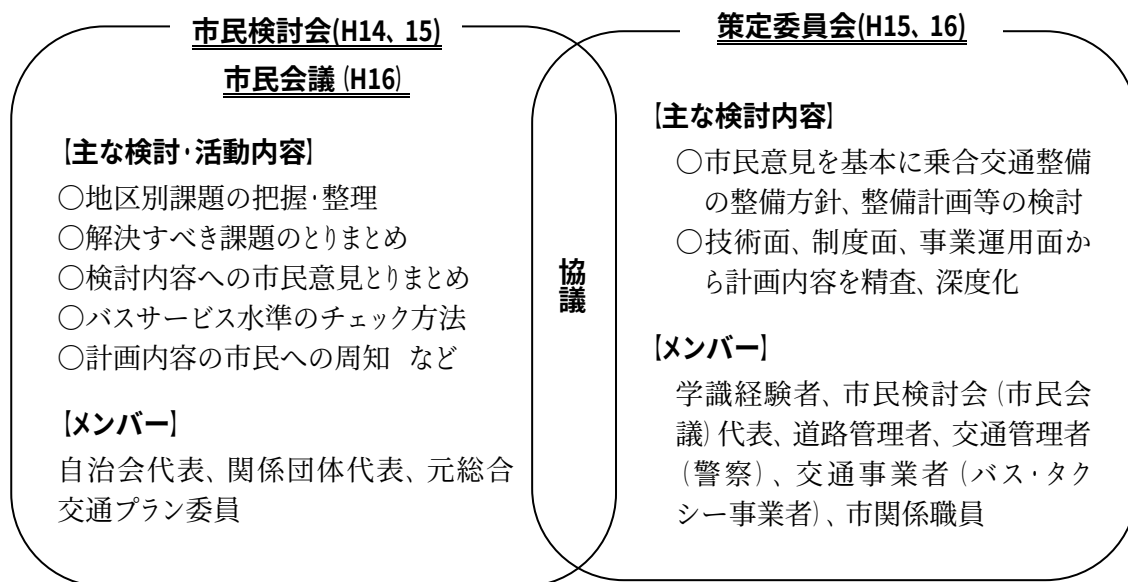
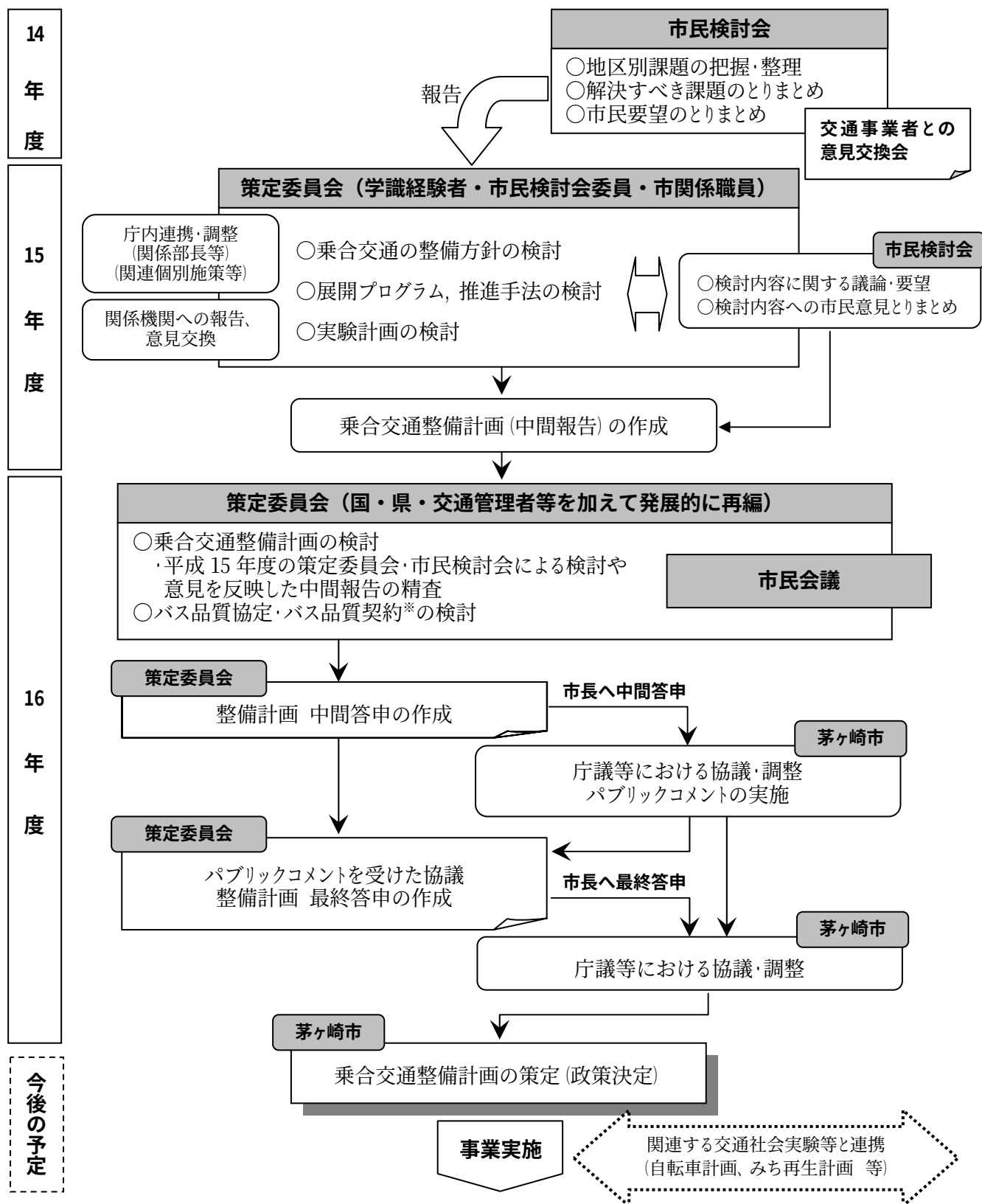


図 1-2 検討体制



※バス品質協定・バス品質契約:

高品質なバスサービスを住民に提供するための仕組み。交通計画を行う地方自治体と、バスの運行を行う民間バス事業者との間で協議を行い、高品質なバスサービスの実現のために、「目標」「それぞれの役割」「進め方」などについて取り決めること。

図 1-3 検討経過・今後の予定

2 乗合交通整備を進めるために想定する枠組み

2-1 乗合交通整備に対する行政の基本スタンス（総合交通プランより）

総合交通プランの取組課題・計画目標・施策方針

【取組課題】

渋滞の緩和・交通事故の減少、高齢社会への対応、環境負荷の低減

【計画目標】

人を優先にすること・車の利用を減らすこと（車の時と場合による使い分け）

【施策方針】

歩くことが安全・快適で、バスや自転車を利用しやすいまちを目指す



市が目指す乗合交通のあり方

- バス及びタクシーは、市が目指す交通体系の中で優先的に考慮すべき公共交通機関として位置付ける。
- 既存のバスやタクシーの機能やサービスを充実することを基本に、その機能やサービスあるいは徒歩や自転車の機能を補完するコミュニティバスや乗合タクシーなどを含めて、より機能的な乗合交通網を整備する。

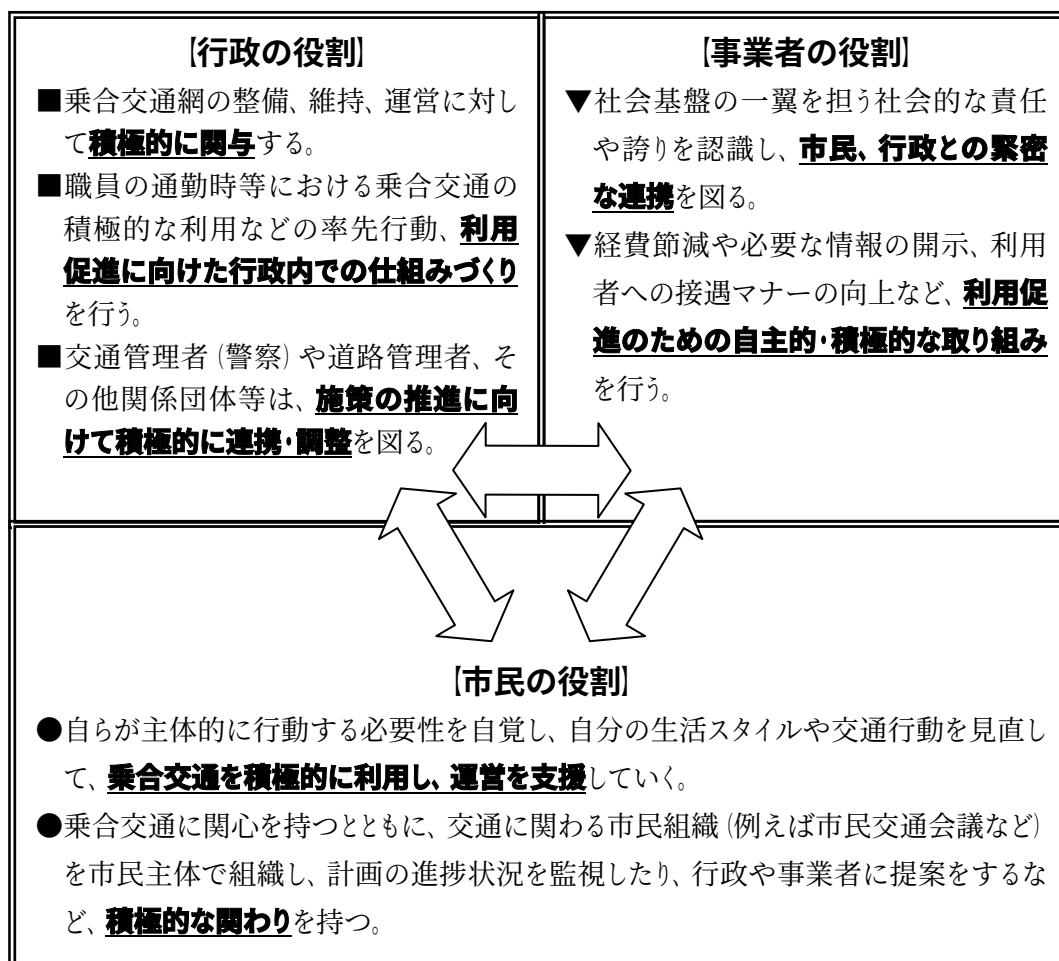
今後は、乗合交通網の整備、維持、運営に対して、行政が積極的に関与する。

2-2 乗合交通整備において想定する枠組み

1) 全体の枠組み

想定する枠組み

- 市民、行政、事業者が、それぞれの役割のもとで緊密な連携を図る。
- 行政は、乗合交通網の整備、維持、運営に対して積極的に関与する。
- 事業者は、市民、行政と緊密に連携しつつ、利用促進のための自主的・積極的な取り組みを行う。
- 行政と事業者は、運営・運行面における協調関係の構築を目指す。事業者は、コスト最少化に向けて努力しながら実際にバスを運行し、行政は利用促進に向けた取り組み等を事業者と連携しながら行う。
- 市民は、自分の生活スタイルや交通行動を見直し、乗合交通を積極的に利用していくことを基本とする。

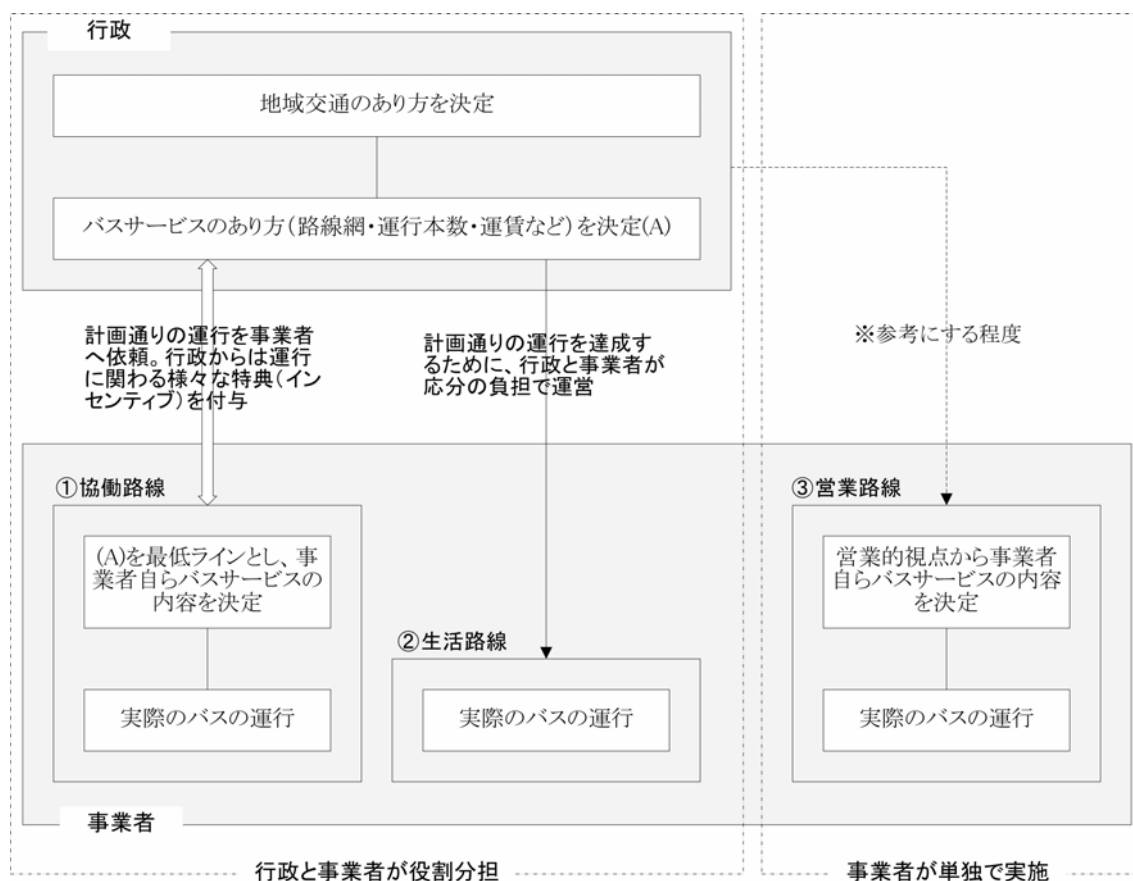


2) 行政と事業者の枠組み

行政と事業者の役割分担

- 行政は、「**最も効率的に質の高いサービスを市民に提供**」することを最優先課題として捉え、事業者と適切な役割分担を行うことを基本とする。
- 地域交通のあり方やバスサービスのあり方(路線網、運行本数、運賃など)は、**事業者からの情報提供を受けつつも、**行政が主体となって決定**する。
- 市内の路線を3種類(協働路線、生活路線、営業路線)に分類**し、それぞれの路線の利用実態等に即した形で、計画、運営、運行の各段階において、行政と事業者が役割を分担する。

◆行政と事業者の役割分担の形態



- ① 協働路線: (A)を最低ラインとして、事業者自らがサービスを決定し運行する路線。行政側からは運行に関する様々な特典(インセンティブ)が与えられる。
- ② 生活路線: (A)の達成に向け、行政と事業者が応分の負担で運営し、事業者が運行する路線。
- ③ 営業路線: (A)の内容によらず、事業者が営業的視点から自主的にサービスを決定し運行する路線。

◆行政と事業者の役割分担の内容 (①協働路線、②生活路線について)

	行政	事業者
計画	○地域交通のあり方、バスサービスのあり方(路線網・運行本数・運賃など)を決定する。	□必要な助言および情報提供を行う。
運営	<①協働路線※1> ○計画したバスサービス水準の達成を条件に、運営を事業者へ依頼する。 ○依頼する事業者に対しては、停留所の改良や駅前広場や公共スペースの優先利用など、運行に係わる様々な特典(インセンティブ)を付与する。	<①協働路線※1> □自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。 □行政が計画したサービス水準を最低ラインとして、自らバスサービスの内容を決定する。
	<②生活路線※1> ○路線に対する市民の意識や利用意向、および運行経費削減に向けた事業者による取り組みを考慮した上で、計画したバスサービス水準を達成するため、行政と事業者が応分の負担で運営する。 ○最も効率的に質の高いサービスを提供可能と考えられる事業者を選定し、役割分担を行う。	<②生活路線※1> □自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。 □運行経費削減に向けた自助努力を行うことを前提に、行政と事業者が応分の負担で運営する。
運行	<①協働路線、②生活路線> ○利用者満足度や運行内容に関する調査を実施し、計画通りの運行がなされているかをモニタリングする。	<①協働路線、②生活路線> □コスト最少化に向けて努力しながら、実際にバスを運行する。 □車両および人員を管理し、安全運行に努める。

※1 協働路線では、運行に関わる直接的な経費については行政側が負担をしない。また、生活路線では行政側の負担をできるだけ軽減するよう、利用促進を図る。

参考資料: INTA 公共交通分科会発表資料(横浜国立大学大学院 中村教授)を参考に作成。

◆役割分担を行う際の行政の考え方

- 行政は、「**最も効率的に質の高いサービスを市民に提供**」することを最優先課題として捉え、事業者と適切な役割分担を行うことを基本とする。
- 事業者との役割分担にあたっては、市内の路線網を一括して単独の事業者へ運行委託する場合と、競争原理を働かせ、路線や地域毎に複数の事業者へ委託する場合との**利点や欠点・課題等を十分に審議**する(表2-1)。
- その上で、行政として、最も効率的に質の高いサービスを市民に提供できる形態を判断し、事業者と役割を分担することとする(P.9に事業者へ運行を委託したり、委託内容を更新する場合に確認する諸条件を記載)。
- ただし、事業者との契約制度の構築や情報共有の仕組みの確立、経験の蓄積等には一定の時間を要することが想定されるため、**当面の間は、市内での運行実績を有する既存事業者との連携・役割分担を基本**に考える。
- なお、**個別路線の事業や契約・委託内容等は固定したものとはせず**、事業の継続性も考慮しつつ、**一定の期間(1年ないしは3年等)ごとに見直しを行う**こととする。

表 2-1 想定される役割分担の利点、欠点・課題

	市内の路線網を一括して 単独の事業者へ運行委託する場合	路線や地域毎に 複数の事業者へ委託する場合
利点	○黒字路線と赤字路線の収支を一括して管理するため、赤字路線の運行に黒字路線による収入の一部が充てられることが期待され、市全体でみれば経費が安価となる可能性がある。 ○運営、運行に関わる各種事務手続きや調整に要する手間が省略出来る。	○事業者間に競争原理が働くため、路線や地域によっては、現在よりも高いサービス内容(運行頻度や運行時間帯、運賃など)が確保される可能性がある。 ○運行経費とサービス内容を、異なる事業者間で比較することが可能となる。
欠点課題	□運行経費に対するサービス内容の妥当性を検証することが難しい。そのため、事業者との一定の信頼関係を構築し、運営・運行に関わる各種情報を常に共有しておく必要がある。 □行政と事業者との契約が不調に終わった場合、市内の路線網全体から事業者が撤退するという最悪のシナリオも想定される。	□事業者が運行に興味を示さない路線や地域では、運営、運行面で行政のより深い関与が求められる。運行にあたって黒字路線の収入を見込むことが難しいため、行政負担が過大となる可能性がある。 □サービス内容や乗り継ぎ、その他運営面について一定の質を確保するため、行政が主体となって事業者間で調整を行う必要がある。

◆事業者へ運行を委託したり、委託内容を更新する場合に確認する諸条件

[運行委託契約、契約更新の場合の確認事項]

(1) 事業の経済性について

- 1) 年間運行経費
 - ・路線網、運行本数に基づいた年間の運行経費 (内訳も含む)
 - ・コスト低減に向けた具体的な取り組み内容
- 2) 運行計画
 - ・市が提示するバスサービスのあり方に基づいた具体的な運行計画

(2) 事業の実現性・継続性について

- 1) 運行に向けた工程管理
 - ・路線の運行や改変を行う場合の申請手続き、バス停の設置、その他のスケジュール
- 2) 料金収受について
 - ・路線間を乗り継ぐ場合の乗り継ぎシステムの提案 (システム導入の可否、乗り継ぎ方法、割引額など)
 - ・機器設置費用の負担方法等 (必要な場合)
- 3) 運行管理について
 - ・車両基地の位置、規模、回送費用、回送時間など
 - ・緊急時への対応 (雨天時、災害時など)
- 4) 操車能力について
 - ・道路混雑時、イベント時等への対応
 - ・運行の安定化 (定時性の確保) に向けた取り組み
- 5) 利用促進の方法について
 - ・利用促進に向けた具体的な取り組み内容
 - ・各種システム導入の可否 (特定施設利用者への割引、商店街とのタイアップなど)

(3) 緊急時への対応について

- ・事故、故障時など不測の事態が発生した場合の対処方法など

(4) 安全確保について

- 1) 安全確保への取り組み
 - ・安全確保へ向けた具体的な取り組み内容
 - ・高齢者や身体障害者への対応、乗務員の社内教育体制
- 2) 快適性の確保
 - ・小型車両など車両特性に対応した運転講習の実施など

(5) 環境への配慮、その他について

- 1) 環境への配慮について
 - ・運行に関わる騒音、振動、大気汚染等に対する対策
- 2) 要望・クレーム処理について

3 乗合交通整備の基本的な考え方と目標、進め方

3-1 茅ヶ崎市の現状

1) 人口・高齢化の状況

▽茅ヶ崎市の人口は約 22.8 万人。高齢化率は約 17% (H16.10.1 現在)

▽JR 東海道本線の南側地域および市北部(芹沢、行谷、下寺尾)で高齢化が進行

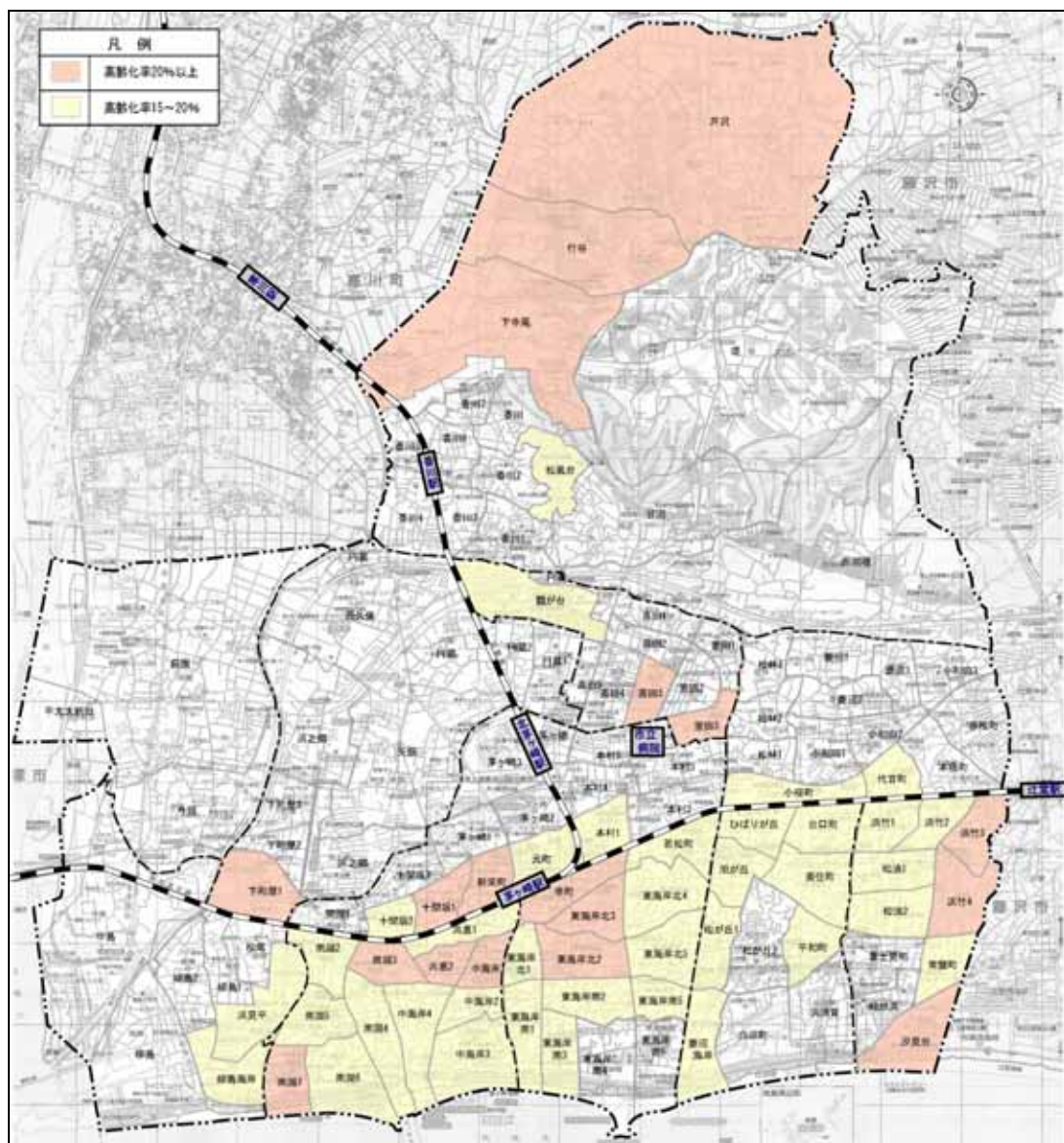


図 3-1 高齢化の状況

2) バス路線網、交通空白地区の状況

▽バス路線網は駅を起終点として放射状に発達。

▽交通空白地区は、北部、中西部、中南部、南東部に存在。

- 北部:行谷、芹沢、下寺尾、堤、赤羽根
- 中西部:円蔵、鶴嶺、西久保、萩園、浜之郷
- 南西部:柳島、中島
- 南東部:東海岸、松が丘

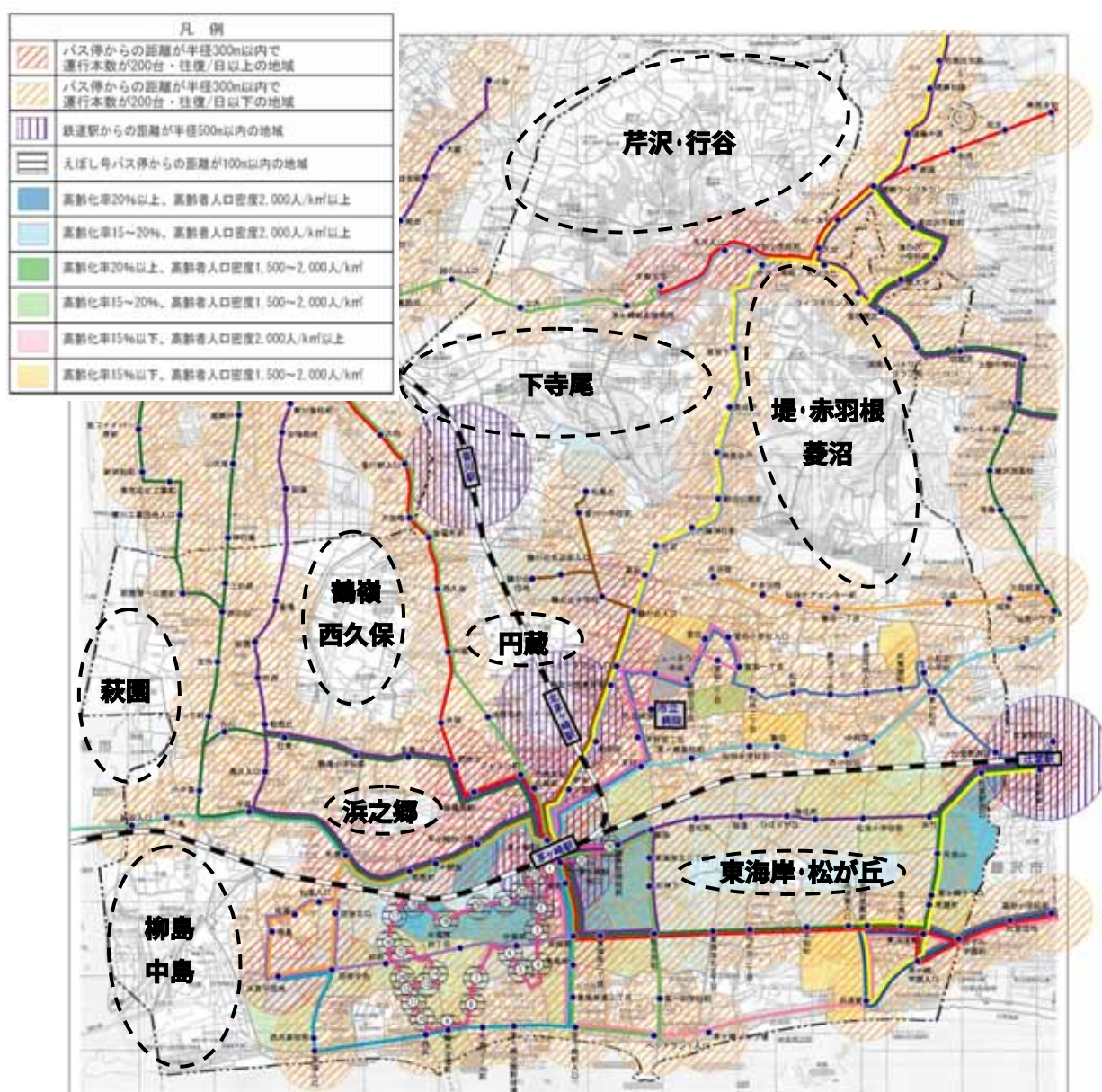


図 3-2 交通空白地区の状況

3-2 乗合交通整備の基本的な考え方と目標

計画の前提 (平成 14 年度に検討された市民提案を基本)

- JR東海道本線の北側地域は、乗合交通を利用しにくい、またはできない地域が多いため、このような地域の解消を最優先課題とする。その際、駅や病院などの公共施設との行き来がしやすくなるよう、特に東西方向の連絡を図る。
- JR東海道本線の南側地域は、高齢化率*が高いにも関わらずバスの運行本数が少ない地域があるため、運行本数の見直し、市立病院との行き来の確保を最優先課題とする。

※高齢化率:65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合

将来路線網の基本的な考え方

- 将来路線網を、「幹線」と「支線」とに大きく分類し、運行本数等にメリハリをつけた路線網を構築。幹線と支線が一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させる (図 3-3)。

幹線

- 現在のバス路線は、市民の移動を支える基軸となる路線と考え、全てを幹線と位置付ける (ただし、道路の新設や改良によって、将来的に路線の一部を改変することは想定)。
- 通勤通学時間帯は 10 分間隔、日中は 20 分間隔の運行を目指す。

支線

- 幹線の機能を一部補完し、幹線と一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させることを目的に、必要な地区に新たに路線を運行する。
- 幹線ではカバーしきれていない地区や需要 (交通空白地区の解消、市立病院等の重要公共施設や最寄り交通拠点への連絡の強化、中心部の回遊性向上など) に対応する。
- 30 分間隔の運行を基本とするが、導入する地域の人口や高齢化の状況、道路整備状況等から、運行頻度や車両等については路線毎に個別に設定する。

- 幹線は、協働路線と生活路線に分類し、支線は当面の間、生活路線として位置付ける。幹線、支線ともに利用促進を図ることで、将来的には生活路線の多くを協働路線へ移行させることを目指す (表 3-1)。

計画の目標(目指す姿)

市民は…

- これまで以上に乗合交通に対して積極的に関わり、主体的な行動を実施する。

行政、事業者は…

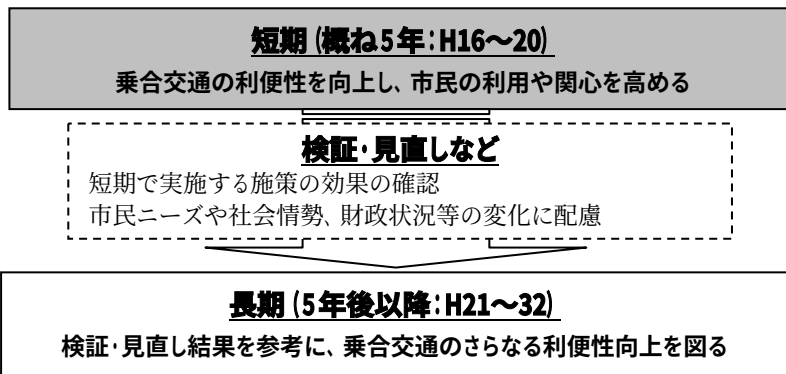
- ① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する。
- ② 支線となる新しい路線を運行する。
- ③ バス運行の定時性を確保する。
- ④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する。
- ⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する。



3-3 乗合交通整備の進め方

整備の進め方

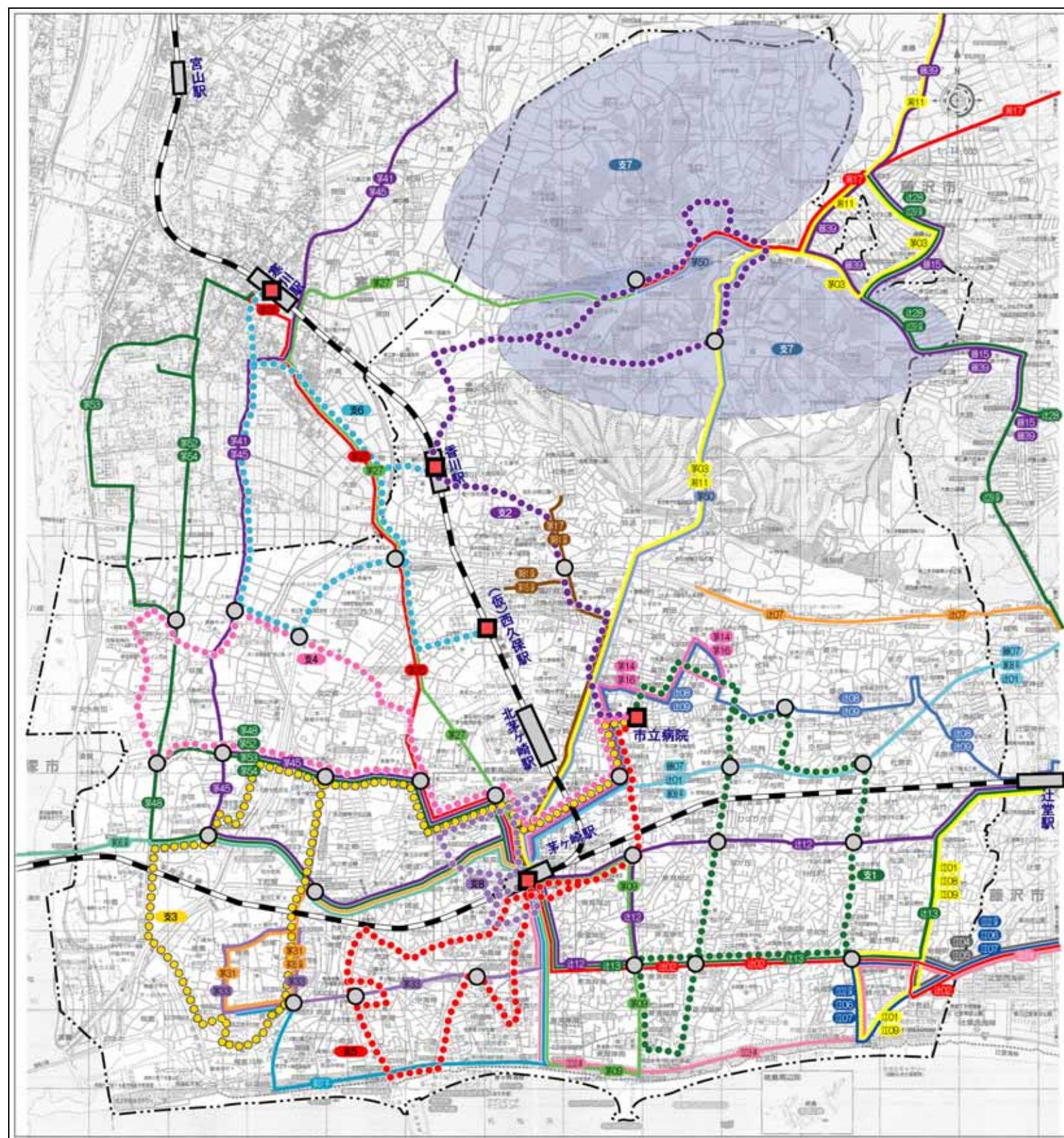
- 目標年次である平成 32 年までの期間を、短期(概ね5年:H16~20)、長期(5年後以降:H21~32)に区分する。
- 短期では、「乗合交通の利便性を向上し、市民の利用や関心を高める」ことを目標に、現在の基盤整備や導入可能な仕組みなどを最大限活用し、交通管理者(警察)と道路管理者の連携のもとで、交通規制や交差点改良等を行いながら、出来るところから着実に整備を図る。
- 短期で実施する施策の効果を社会実験*等で確認するとともに、市民ニーズや社会情勢、財政状況等の変化に配慮し、検証や見直しを行いながら、乗合交通のさらなる利便性向上を図っていくこととする。



※社会実験:社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。その結果をもとに、関係者や地域住民が、施策の意義や必要性を考え、本格的に施策を導入するか否かの判断を行うことが出来る。本計画では、幹線や支線の運行、駅周辺での交通規制の実施などを行う際に実施を検討する。

表 3-1 協働路線と生活路線、幹線と支線の関係

	幹 線	支 線
協働 路線	○市民の移動の基軸となっている路線（現在のバス路線網を基本）。 ○目標とするサービス水準（通勤通学時間帯10分間隔、日中20分間隔）の運行が事業者単独で可能と判断される路線。 ○行政側からは、停留所の改良や駅前広場や公共スペースの優先利用など、運行に係わる様々な特典（インセンティブ）を事業者に付与する。 ＜路線イメージ＞ 鶴が台団地や浜見平団地、西一之宮方面と茅ヶ崎駅を連絡する路線など 	
生活 路線	○市民の移動の基軸となっている路線（現在のバス路線網を基本）。 ○目標とするサービス水準で運行するには、経費が収入を上回ることが予想される路線。 ○路線に対する市民の意識や利用意向、および運行経費削減に向けた事業者による取り組みを考慮した上で、目標とするサービス水準の確保に向け、行政と事業者が応分の負担を行う。 ○利用促進やコスト最少化へ取り組むことで、将来的には協働路線への移行を目指す。 ＜路線イメージ＞ JR 相模線と平行する路線や赤羽根、菱沼地区を運行する路線など	○乗合交通の利便性向上に向け、現在の路線に新たに追加して運行する路線。 ○運行経費削減に向けた自助努力を行うことを前提に、行政と事業者が応分の負担を行う。 ○利用動向や必要な経費等を見極めるため、当面は生活路線として位置付け。 ○利用促進やコスト最少化へ取り組むことで、将来的には協働路線への移行を目指す。



幹線: 現在のバス路線を基本とした路線。通勤通学時間帯は 10 分間隔、日中は 20 分間隔の運行を目指す。

支線:幹線の機能を一部補完する新たな路線で、交通空白地区を解消し市立病院等の重要公共施設や最寄り交通拠点への連絡の強化、中心部の回遊性向上を図る路線。30分間隔の運行を基本とする。

(注) 図中の路線は現在の道路条件を勘案して設定したものである。幹線と支線、支線相互が重複する区間については、必要に応じて社会実験を行い、今後の道路整備の進捗状況も考慮しながら、限られた財源を有効に活用することに配慮して、適宜見直しを行っていくことを基本とする。

幹 線 (案)							
系統	起 点	～ 主な経由地	～ 終 点	系統	起 点	～ 主な経由地	～ 終 点
茅31	茅ヶ崎駅	～松尾・浜見平団地	～茅ヶ崎駅	辻01	茅ヶ崎駅	～小和田	～辻堂駅北口
茅35 深	茅ヶ崎駅	～町地中央	～浜見平団地	茅33	茅ヶ崎駅南口	～西海岸・松尾	～茅ヶ崎駅南口
茅38 深	茅ヶ崎駅	～町地	～今宿	茅37 平	茅ヶ崎駅南口	～西浜	～茅ヶ崎駅南口
茅48	茅ヶ崎駅	～登家・古川・茶屋町	～茅ヶ崎駅	茅39 南	茅ヶ崎駅南口	～東海岸	～茅ヶ崎駅南口
茅52	茅ヶ崎駅	～鶴嶺小学校前・山伏塚	～茅ヶ崎駅	辻02	茅ヶ崎駅南口	～平和町・辻堂団地	～辻堂駅南口
茅53	茅ヶ崎駅	～鶴嶺小学校前・下河原	～寒川駅南口	辻12	茅ヶ崎駅南口	～若松町	～辻堂駅南口（復路は徳洲会病院経由）
茅54	茅ヶ崎駅	～鶴嶺小学校前・山伏塚	～寒川駅南口	辻13	茅ヶ崎駅南口	～平和町	～辻堂駅南口
茅41	茅ヶ崎駅	～今宿	～小谷	辻07	辻堂駅北口	～城下	～羽根
茅45	茅ヶ崎駅	～鶴嶺小学校前	～小谷	辻28	辻堂駅北口	～城下	～湘南ライフタウン
茅46	茅ヶ崎駅	～矢埴・丹蔵	～寒川駅南口	辻29 深	辻堂駅北口	～大庭隧道	～湘南ライフタウン
茅27	茅ヶ崎駅	～法務局前	～文教大学	茅15	藤沢駅北口	～湘南カントリークラブ	～湘南ライフタウン
茅15 深	茅ヶ崎駅	～神奈中営業所前	～鶴が台団地	茅39	藤沢駅北口	～湘南カントリークラブ	～湘南台駅
茅17	茅ヶ崎駅	～神奈中営業所前	～松風台	茅17	湘南台駅	～湘南ライフタウン	～文教大学
茅81 深	茅ヶ崎駅	～鶴が台団地	～松風台	辻01	辻堂駅南口	～浜竹・平和学園前・浜須賀	～辻堂駅南口
茅03	茅ヶ崎駅	～南大平	～湘南ライフタウン	辻02 深	辻堂駅南口	～辻堂団地・平和学園前	～辻堂駅南口（深夜は浜須賀止）
茅11	茅ヶ崎駅	～小出一本松	～湘南台駅	茅03 休	辻堂駅南口	～辻堂団地・平和学園前	～茅ヶ崎駅南口
茅50	茅ヶ崎駅	～小出二本松	～文教大学	茅04	辻堂駅南口	～辻堂団地・茅ヶ崎学園入口	～辻堂駅南口
茅14	茅ヶ崎駅	～市立病院・室田	～茅ヶ崎駅	茅05	辻堂団地	～茅ヶ崎学園入口	～辻堂駅
茅16	茅ヶ崎駅	～市立病院・室田	～室田二丁目	茅06	辻堂駅	～辻堂団地・平和学園前	～東浜須賀
辻08	市立病院	～室田・辻堂駅北口	～高山車庫	茅07	茅ヶ崎学園入口	～平和学園前・辻堂団地	～辻堂駅
辻09	茅ヶ崎駅	～市立病院・室田・辻堂駅	～高山車庫	茅08	辻堂駅	～浜竹	～茅ヶ崎学園入口
茅07	茅ヶ崎駅	～小和田・南仲通り	～藤沢駅	辻09	富士見町	～平和学園・浜竹	～辻堂駅
茅08 平	茅ヶ崎駅	～小和田・藤沢	～市立病院	茅09	藤沢駅	～市立病院	～藤沢駅

支 線 (案)			
路線 番号	路 線 名	概 要	主な経過地
 支1	東部循環 市立病院線	海岸地区を循環し、JR東海道本線を跨ぎ、市立病院へ連絡する路線。	室田・ラチエン通り・一申通り・鉄砲道 学園通り・松林通り
 支2	北部循環 市立病院線	堤、芹沢、行谷の一部を循環し、香川駅を 經由して、市立病院へ連絡する路線。	東海岸寒川線・香川小通り・香川駅・香川 駅前通り・大岡越前通り・小出県道・小出 中央通り・香川駅前通り
 支3	柳島循環 市立病院線	浜見平田地、柳島、中島地区を循環し、市役 所前を經由して、市立病院へ連絡する路線。	新国道線・肥地力・鶴嶺参道・浜見平田地 ・柳島2・中島中前・産業道路入口・ 今宿・今宿小・辻東
 支4	萩園循環 市立病院線	萩園、浜之郷、矢畑を循環し、市役所前を 經由して、市立病院へ連絡する路線。	新国道線・肥地力・ナストア前・温水 プール・清掃事業所入口・萩園橋・矢畑 肥地力
 支5	中海岸南湖 市立病院線	中海岸、南湖地区を循環し、市立病院へ 連絡する路線。	高砂通り・サザン通り・南湖通り・共恵 サザン通り・本村地下道
 支6	西久保・ 寒川循環線	西久保、寒川町南部を循環し、寒川駅、香 川駅、(仮)西久保駅へ連絡する路線。	中央通り・新湖南バypass下側道・萩園 橋・萩園通り・寒川十字路・景観寺前・香 川駅西口・丸子中山茅ヶ崎線
 支7	北部循環線	堤、芹沢、行谷地区をカバーする柔軟な移動手段 (時刻表や路線などを固定せず、需要に応じて柔軟に対応)	堤、芹沢、行谷地区
 支8	中心部循環線	市の中心部の回遊性向上を目的に、茅ヶ崎 駅北口と南口の商業地区を循環する路線。	茅ヶ崎駅北口・ツインウェイヴ・茅ヶ崎駅 口・旋三通り・サザン通り・ツインウェイ ヴエロード・海田通り・新国道線・中央公

4 目標を実現するために実施する個別施策

目標:① 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する。

◆目標実現に向けた考え方

- ✓ 現在のバス路線は、市民の移動を支える基軸となる路線と考え、全てを幹線と位置付ける（ただし、道路の新設や改良によって、将来的に路線の一部を改変することは想定）。
- ✓ 幹線は、通勤通学時間帯は10分間隔、日中は20分間隔の運行頻度とする（表4-1）。
- ✓ 路線を、協働路線と生活路線に分類し、行政と事業者がそれぞれの役割分担のもとで必要なサービス水準を確保する。
- ✓ 生活路線については、将来的には協働路線へ移行していくため、行政や事業者は乗合交通の利用促進に取り組むとともに、市民は乗合交通を積極的に利用していく。
- ✓ 幹線は、支線の導入に歩調を合わせ、必要な路線から順次、導入を図る。



茅ヶ崎中央通りを
走行するバス

【幹線】

→市民の移動を支える基軸となる路線（現在のバス路線全て）

【①協働路線】

→通勤通学時間帯 10 分間隔、日中 20 分間隔の運行頻度を最低水準とし、事業者自らがサービス内容を決定し運行。
→停留所の改良や駅前広場や公共スペースの優先利用など、運行に係わる様々な特典（インセンティブ）を付与。

【②生活路線】

→通勤通学時間帯 10 分間隔、日中 20 分間隔の運行頻度を確保するために、行政と事業者が応分の負担で運営。

◆役割分担

▶市民

- 幹線となる路線を積極的に利用し、不備があれば行政や事業者に対して改善要望を行う。
- 路線の必要性や、必要なサービス水準（運行本数や運賃など）について議論し、路線の維持やサービス水準の確保・向上を市民が強く望み、それが行政や事業者だけの負担では実現が困難な場合、地域や利用者で運行に必要な経費を何らかの方法で負担する選択肢も検討の視野に入れる。

▶行政と事業者

	行政	事業者
計画	○地域交通のあり方、バスサービスのあり方（路線網・運行本数・運賃など）を決定する。	□必要な助言および情報提供を行う。
運営	<①協働路線※> ○計画したバスサービス水準の達成を条件に、運営を事業者へ依頼する。 ○依頼する事業者に対しては、停留所の改良や駅前広場や公共スペースの優先利用など、運行に係わる様々な特典（インセンティブ）を付与する。	<①協働路線※> □自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。 □行政が計画したサービス水準を最低ラインとして、自らバスサービスの内容を決定する。
	<②生活路線※> ○路線に対する市民の意識や利用意向、および運行経費削減に向けた事業者による取り組みを考慮した上で、計画したバスサービス水準を達成するため、行政と事業者が応分の負担で運営する。 ○最も効率的に質の高いサービスを提供可能と考えられる事業者を選定し、役割分担を行う。	<②生活路線※> □自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。 □運行経費削減に向けた自助努力を行うことを前提に、行政と事業者が応分の負担で運営する。
運行	<①協働路線、②生活路線> ○利用者満足度や運行内容に関する調査を実施し、計画通りの運行がなされているかをモニタリングする。	<①協働路線、②生活路線> □コスト最少化に向けて努力しながら、実際にバスを運行する。 □車両および人員を管理し、安全運行に努める。

※協働路線では、運行に関わる直接的な経費については行政側が負担をしない。また、生活路線では行政側の負担をできるだけ軽減するよう、利用促進を図る。

表 4-1 目標とする運行頻度

<茅ヶ崎駅北口乗り場>

乗り場	系統	行き先（経由）		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	合計	
1 番	湘11	湘南台駅西口（甘沼・遠藤）	現況	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			18	
	茅03	湘南ライフタウン（甘沼・南大平）			1	3						1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2		22	
			将来	1	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	3	2		69	
	茅14	茅ヶ崎駅（室田）						1	1	2	1	2	1						1	1				2	
	茅14	茅ヶ崎駅（市立病院・室田）	現況					1	1	2	1	2	1	2	1					1	1				11
				将来		6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	1				64
2 番	茅50	文教大学（甘沼）	現況		1	4	1	4	8	4	5	4	4	2	2	2	2	2	2	2					47
				将来		6	6	6	4	8	4	5	4	4	3	3	3	6	6	6					74
	茅15	鶴が台団地（前の田）	現況		2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	2		68
				将来		6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	2		82
	茅17	松風台（前の田）	現況		1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	4	4	4			46
	茅81	松風台（鶴が台団地・深夜バス）																					2	2	4
3 番			将来		6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	4	4	2	2	75	
	茅31	茅ヶ崎駅（松尾循環）		現況	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1			31
	茅35	浜見平団地（茶屋町）						4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	3	3	1	50
			将来	1	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	4	6	6	6	4	4	3	1	93	
	茅06	平塚駅北口（今宿）	現況	1	3	4	3	4	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	3	3	1		50
				将来	1	6	6	6	4	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	3	3	1		72
4 番	辻01	辻堂駅北口（松林中学校）	現況	2	2	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1			29
	藤07	藤沢駅（南仲通り）		1	2	2	1				1	2	1	2	1	2	1	2	1	2					21
	藤08	藤沢駅（小和田・市民病院）	将来				1	2	1	2															6
				3	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	3	1	1		71	
	辻09	高山車庫（市民病院・辻堂駅北口）	現況	1	2	4	2	1	2	1	2	1	2	1	2	3	3	3	3	2	1				33
	茅16	室田二丁目（市立病院・室田）						1																	1
5 番	茅16	室田二丁目（室田）	将来																	1					1
				1	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	2					66
	茅41	小谷（今宿）	現況	1	1																1				3
	茅45	小谷（鶴嶺）			2	3	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1					26
			将来	1	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	1				65
	茅48	茅ヶ崎駅（古川・今宿循環）	現況		3	5	3	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2			35
		将来			6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	2	2			67	
6 番	茅52	西一宮（山伏塚）	現況																	1	2				3
	茅53	寒川駅南口（下河原）			3	3	3	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	1	2				30
	茅54	寒川駅南口（山伏塚）	将来		2	3	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1					26
					6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	4	6	6	6	3	2				69
	茅25	寒川駅南口（円蔵）	現況		3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	2	3	1				43
	茅27	文教大学（法務局・円蔵）			1			3	5	2	1	1	1	1	1	4	1		1						21
イトーヨーカドー前			将来		6	6	6	5	7	4	3	3	3	3	6	4	6	6	6	3	1				78
	茅27	文教大学（法務局・円蔵）					4																		4
	茅50	文教大学（甘沼）					6																		6
				現況	8	35	48	45	37	42	33	35	33	35	32	38	37	37	40	34	33	23	9	3	637
				将来	8	78	78	88	46	51	44	44	43	43	42	45	43	78	78	78	33	23	9	3	955

<茅ヶ崎駅南口乗り場>

乗り場	系統	行き先（経由）		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	合計
1 番	茅09	茅ヶ崎駅南口（東海岸循環）	現況		2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				33
			将来		6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	2				65
	茅33	茅ヶ崎駅南口（中海岸・浜見平団地・松尾）	現況				2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	3	2	1			38
	茅33	団地北口（中海岸・浜見平団地・松尾）															2	5	5	2			14	
	茅37	浜見平団地（西浜）			1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				16
			将来		6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	6	8	7	6	2	1			80
2 番	辻12	辻堂駅南口（若松町・浜竹）	現況	1	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1			53
			将来	1	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	2	1			67
	辻13	辻堂駅南口（平和町・浜竹）	現況		1	3	4	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	1			39
	辻02	辻堂駅南口（平和町・辻堂団地）				2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2				21	
	辻2008	辻堂駅南口（平和学園前）																					0	
			将来		6	6	6	5	3	3	3	3	3	4	4	4	6	6	6	2	1			71
3 番	えぼし	茅ヶ崎駅南口					4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1							31
			現況	1	9	14	19	18	16	16	16	14	14	15	15	17	18	17	15	8	3			245
			将来	1	24	24	28	19	17	17	17	15	15	16	16	18	27	25	24	8	3			314

※通勤通学時間帯は 6:00～9:00,18:00～21:00 と想定。

※**網掛け白文字部**は通勤通学時間帯で、**網掛け黒文字部**は昼間時間帯で、既存運行本数を変更（増便）した時間帯。

※路線の行き先がほぼ同一と見なされる場合は集約して増便した。路線によっては、需要が少ない時間帯（例えば、朝の松風台、浜見平行き）もあるが、一律増便とした。なお、えぼし号については、「目標：② 支線となる新しい路線を運行する（P.20～）」に対応方針を記載している。

◆導入にあたっての考え方・スケジュール

■支線の導入に歩調を合わせて導入していく

- 幹線と支線はそれぞれの機能を相互に補完しあい、一体となって市内の乗合交通の利便性向上を図る形態としている。
- 幹線と支線を導入する事による効果を効率的に発揮するため、幹線は、支線の導入スケジュールに歩調を合わせ、必要な路線から順次導入を図っていくこととする(図 4-1)。
- 具体的には、支線と交差して駅等へ連絡する幹線から、優先的に対応していくこととする。

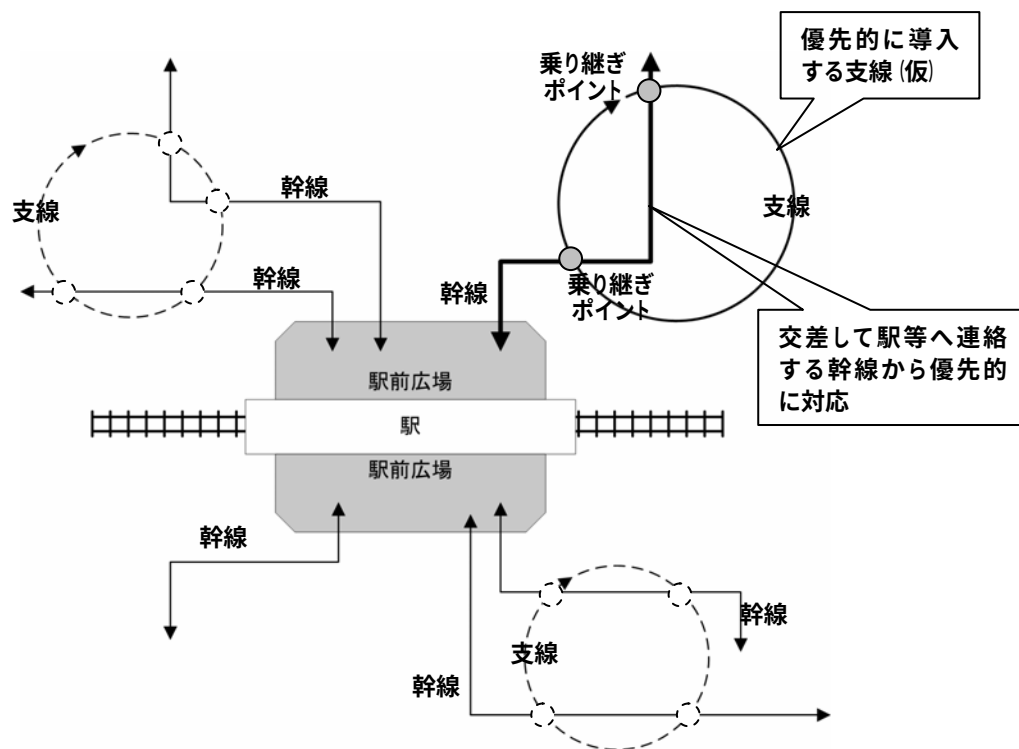


図 4-1 幹線・支線の導入イメージ

目標:② 支線となる新しい路線を運行する

◆目標実現に向けた考え方

- ✓ 幹線の機能を一部補完し、**幹線と一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させる**ことを目的に、必要な地区に**新たに路線を運行**する(表 4-2)。
- ✓ **幹線ではカバーしきれていない地区や需要**(交通空白地区の解消、市立病院等の重要公共施設や最寄り交通拠点への連絡の強化、中心部の回遊性向上など) **に対応**する。
- ✓ **運行頻度は 30 分間隔を基本**とするが、沿線の人口や高齢化の状況、需要等を勘案して**路線毎に決定**することとする。
- ✓ **導入する車両**の種類やサイズ(小型バス、ワゴン車など)は、**運行する路線の道路幅員や需要によって決定**する。
- ✓ 当面は、導入する路線全てを**生活路線として**認識し、行政と事業者がそれぞれの役割分担のもとで運行する。
- ✓ **将来的には協働路線へ移行していくことを目指し、行政や事業者は乗合交通の利用促進に取り組む**とともに、**市民は乗合交通を積極的に利用**していく。
- ✓ 導入が望まれる地区・路線を多面的な視点から評価し、**順次導入**を図る(表 4-3)。



コミュニティバス
えぼし号



乗合タクシーの事例
(東京都葛飾区)

[支線]

→幹線の機能を一部補完し、幹線と一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させる路線

[交通空白地区を解消し、市立病院への連絡を強化する路線(支 1～5)]

→交通空白地区を解消するとともに、市民の要望が高い市立病院への連絡を強化する路線

[交通空白地区を解消し、最寄り交通拠点等への連絡を強化する路線(支 6～7)]

→交通空白地区を解消するとともに、最寄りの交通拠点等への連絡を強化する路線

[中心部の回遊性を向上させる路線(支 8)]

→茅ヶ崎駅周辺の中心市街地を定期的に循環する路線

◆役割分担

▶市民

- 支線となる路線を積極的に利用し、不備があれば行政や事業者に対して改善要望を行う。
- 路線の必要性や、必要なサービス水準（運行本数や運賃など）について議論し、路線の運行やサービス水準の確保・向上を市民が強く望み、それが行政や事業者だけの負担では実現が困難な場合、地域や利用者で運行に必要な経費を何らかの方法で負担する選択肢も検討の視野に入れる。

▶行政と事業者

	行政	事業者
計画	○支線として運行する路線およびサービス水準（便数、運行時間帯など）を決定する。	□必要な助言および情報提供を行う。
運営	○路線に対する市民の意識や利用意向、および運行経費削減に向けた事業者による取り組みを考慮した上で、計画したバスサービス水準を達成するため、行政と事業者が応分の負担で運営する。 ○最も効率的に質の高いサービスを提供可能と考えられる事業者を選定し、役割分担を行う。	□自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。 □運行経費削減に向けた自助努力を行うことを前提に、行政と事業者が応分の負担で運営する。
運行	○利用者満足度や運行内容に関する調査を実施し、計画通りの運行がなされているかをモニタリングする。	□コスト最少化に向けて努力しながら、実際のバスサービスを提供する。 □車両および人員を管理し、安全運行に努める。

表 4-2 支線候補路線

形態	路線番号	路線名	概要
交通空白地区を解消し、市立病院への連絡を強化する路線	支1	東部循環市立病院線	海岸地区を循環し、JR 東海道本線を跨ぎ、市立病院へ連絡する路線。
	支2	北部循環市立病院線	堤、芹沢、行谷の一部を循環し、香川駅を経由して、市立病院へ連絡する路線。
	支3	柳島循環市立病院線	浜見平団地、柳島、中島地区を循環し、市役所前を経由して、市立病院へ連絡する路線。
	支4	萩園循環市立病院線	萩園、浜之郷、矢畑を循環し、市役所前を経由して、市立病院へ連絡する路線。
	支5	中海岸南湖市立病院線	中海岸、南湖地区を循環し、市立病院へ連絡する路線。

形 態	路線 番号	路線名	概 要
交通空白地区を 解消し、最寄り交 通拠点への連絡 を強化する路線	支6	西久保・寒川 循環線	西久保、寒川町南部を循環し、寒川駅、香川駅、 (仮)西久保駅へ連絡する路線。
	支7	北部循環線	堤、芹沢、行谷地区をカバーする柔軟な移動手段 (需要対応型交通*)。 ※時刻表や路線などを固定せず、需要に応じて柔軟に対 応する交通手段
中心部の回遊性 を向上させる路線	支8	中心部循環 線	市の中心部の回遊性向上を目的に、茅ヶ崎駅北 口と南口の商業地区を循環する路線。

◆導入にあたっての考え方・スケジュール

■導入が望まれる地区・路線を多面的な視点から評価し、順次導入を図る

- 支線は、**幹線と一体となって市全体の乗合交通の利便性を向上させる**ことを目的としている。
- 交通空白地区の解消、市立病院や交通拠点へ連絡を図ることを基本に、導入が望まれる地区・路線を以下の視点から評価・判断し、**順次導入**を図る(表4-3)。
 - ✓ 沿線の状況(人口、高齢化、施設立地等)
 - ✓ バスサービスの現状(充実度、困窮度)
 - ✓ 利用意向(想定される需要)、期待される効果
 - ✓ 道路構造(幅員、歩道整備状況等)
 - ✓ 既存バス路線との関係
 - ✓ 運行経費、運行効率性
 - ✓ 公平性、地域バランス等
- 路線(ルート)等に関して**複数の代替案が想定される場合は、事前に各代替案の内容を比較・検討**するとともに、**社会実験の実施の必要性や具体的な内容、実験によって評価すべき内容・項目**(P.24に項目(案)を例示)**等について協議**を行うこととする。
- 施策の効果を効率的に発揮するため、幹線と支線は一体的に利便性向上を図る。具体的には、**支線として導入する路線を決定した後、その路線と交差して駅等へ連絡する幹線を同時期に導入する**こととする。

表 4-3 支線導入の考え方(案)

形態	路線番号	路線名	導入の考え方(案)
交通空白地区を解消し、市立病院への連絡を強化する路線	支 1	東部循環市立病院線	多面的な視点から評価し、短期から順次導入を図ることが考えられる(下表参照)。
	支 2	北部循環市立病院線	
	支 3	柳島循環市立病院線	
	支 4	萩園循環市立病院線	
	支 5	中海岸南湖水立病院線	関連する主体(市民、行政、事業者等)と、実現可能性について協議することが考えられる。
交通空白地区を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線	支 6	西久保・寒川循環線	(仮)西久保駅が未整備であること、寒川町側の協力・連携体制の構築が現時点では難しいと判断されるため、それらの条件が整った時点で運行形態等を検討することが考えられる。
	支 7	北部循環線	北部循環病院線(支 2)と対象地域が一部重複するため、この路線と一体的に必要性や運行形態等を検討することが考えられる。
中心部の回遊性を向上させる路線	支 8	中心部循環線	中心部の商店街や商業施設等と連携した運行が望まれるため、運行形態や費用負担等について別途協議を行うことが考えられる。

路線番号	路線名	推定利用者数※	導入の考え方(案)
支 1	東部循環市立病院線	832 人/日	運行形態によっては、収入が経費を上回るケースもある(例えば片方向のみの循環で、運賃を 200 円とした場合など)。 まずは、片方向循環から実験的に運行を開始するなど、自立した運営ができるような形態を事業者と協議し、早期の導入(社会実験の開始)を図ることが考えられる。
支 2	北部循環市立病院線	322 人/日	経費が収入を上回る事が想定される3路線(支 2、支 3、支 4)の中で、現状のバスサービスの状況が最も悪く、導入による住民生活への効果が多く期待される。 最も優先すべき路線として位置付け、早期の導入(社会実験の開始)を目指すことが考えられる。ただし、運行にあたっては、 <u>経費を可能な限り抑えるような工夫(小型車両による運行など)</u> を同時に行う必要がある。
支 3	柳島循環市立病院線	435 人/日	北部循環病院線の利用状況や効果等を検証しながら、具体的な運行形態について検討し、 <u>早期の導入(社会実験の開始)</u> を図ることが考えられる。 なお、現在の路線(案)は、支 3、支 4 の2路線は重複する区間が少なくないため、実際の運行にあたっては必要に応じて社会実験を行い、今後の道路整備の進捗状況も考慮しながら、 <u>限られた財源を有効に活用した運行形態とするような配慮が必要である。</u>
支 4	萩園循環市立病院線	235 人/日	

※推定利用者数：市内在住 15～79 歳の男女を対象に、平成 16 年 11 月に実施したアンケート調査結果を統計的に解析して推計した値(アンケート配布数 3,008 票、回収数 1,176 票、回収率 39.1%)

【社会実験中に評価・確認をする項目(案)】

(1) 利用状況について

- 1) バス停毎の乗降客数、バス停間OD量(便別、日合計)
- 2) 属性別(年齢、性別、幼児連れ(ベビーカー)、車いす(障害者))利用者数

(2) 利用実態、利用者の生活や交通行動の変化、満足度(意識)について

- 1) 利用実態に関して
 - ・利用の理由、目的地
 - ・利用形態(利用頻度、利用区間、往復利用か片道利用か など)
 - ・バス停までの距離
- 2) 生活や交通行動の変化について
 - ・社会実験前に使っていた交通手段(何から転換してきたか)
 - ・支線の利用による外出頻度や外出時間(時間帯)の変化
 - ・自分の生活や家族への影響や効果の有無
- 3) 支線に対する満足度について
 - ・路線(ルート)の設定
 - ・運行頻度と時間帯
 - ・運賃
 - ・バス停(位置、間隔、バス停までのアクセス、わかりやすさ)
 - ・車両(使い勝手、デザイン)
 - ・改善要望

(3) 地域への影響などの把握

- 1) 地域全体のモビリティ(移動性)への影響
 - ・幹線も含めた乗合交通全体の利用者数、利用率の変化
 - ・乗合交通を利用する場合の目的地までの所要時間、所要費用
 - ・乗合交通を利用した移動に対する住民の満足度
- 2) 医療機関・公共施設などへの影響
 - ・利用者数、利用回数、利用時間帯などの変化
- 3) 交通事業者への影響
 - ・タクシー、バス事業者の利用者数の変化
 - ・福祉的輸送サービスの利用者数の変化
- 4) 商店街・商業施設への影響(地域の商店街、中心市街地)
 - ・来街者数や通行者数、回数の変化
 - ・売上高や購買単価の変化
 - ・来街・来店時間帯の変化

目標:③ バス運行の定時性を確保する

目標:④ 人と環境に配慮した茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間を確保する

◆目標実現に向けた考え方

- ✓ 幹線、支線の運行を行った場合でも、**バスの定時性を確保**できるよう、**駅周辺でのバス処理能力の向上**など必要な施策や基盤整備を実施する。
- ✓ 上記とともに、茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間形成に向け、**市民や関係団体等と協議を行い、必要な施策を実施**する。
- ✓ 幹線の増便数、支線の開設数に併せて、駅周辺でのバス処理能力を向上させる必要があるが、その方策については、**効果や影響を十分に勘案し、市民や関係機関と綿密な協議を図りながら判断、実施**していくこととする(図4-2、表4-4、表4-5)。

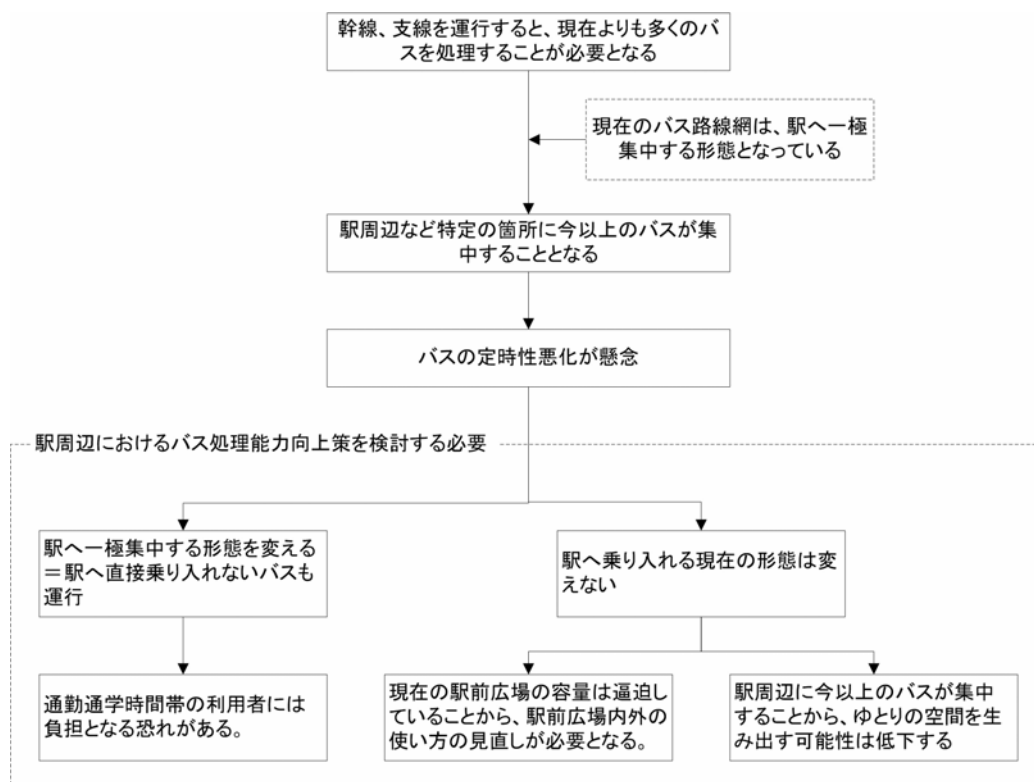


図 4-2 目標実現に向けた問題点の整理

◆役割分担

▶市民

○定時性の確保、茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間づくりに向け、必要な議論を行う。

▶行政と事業者

	行政	事業者
計画	○幹線の増便、支線の導入後も定時性を確保するための方策（駅周辺でのバス処理能力の向上など）について、市民、関係機関との協議を図る。 ○茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間確保に向けた方策について、市民、関係機関との協議を図る。 ○駅周辺での交通規制の実施・変更などが必要となる場合は、関係機関と十分な協議・調整を行い、場合によっては「社会実験」を行いながら、逐次見直しを図る。	□必要な助言および情報提供を行う。
整備	○目標達成に向け、必要な基盤整備、仕組みづくりを行う。	—

表 4-4 駅周辺でのバス処理能力向上に向けた方策案

方策	考え方
方策案1（ステップ1） 駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し（図 4-3）	現在の駅前広場利用者（バス、タクシー）と協議の上、利用するエリアや配分、時間帯を見直す。周辺道路の一部も乗降場所とするなど駅周辺でバスを処理する。
方策案2（ステップ2） 駅前広場に滞留するバスの削減に向けた路線の見直し（図 4-4）	現在の路線網を見直し、起終点を新たに整備する滞留スペース（車庫）とし、駅前広場には乗降のため立ち寄るのみとする。
方策案3（ステップ3） 駅周辺に新たなバス処理施設を整備（図 4-5）	駅周辺に新たなバス処理施設を整備し、現在の駅前広場と一体で増便後のバスを処理する方法。



茅ヶ崎駅北口駅前広場



茅ヶ崎駅前交差点



一里塚交差点

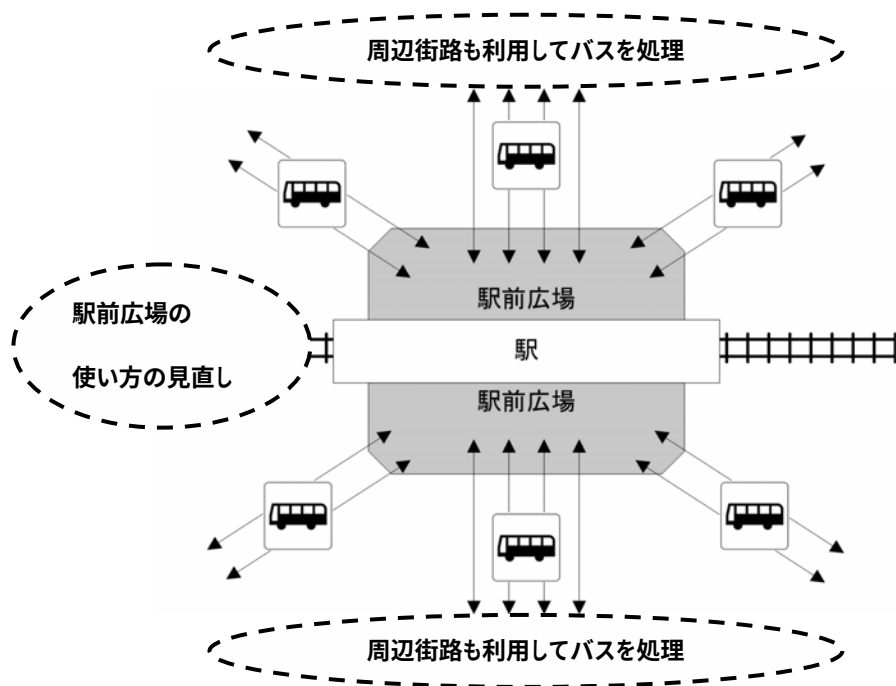


図 4-3 方策案1 (駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し) のイメージ

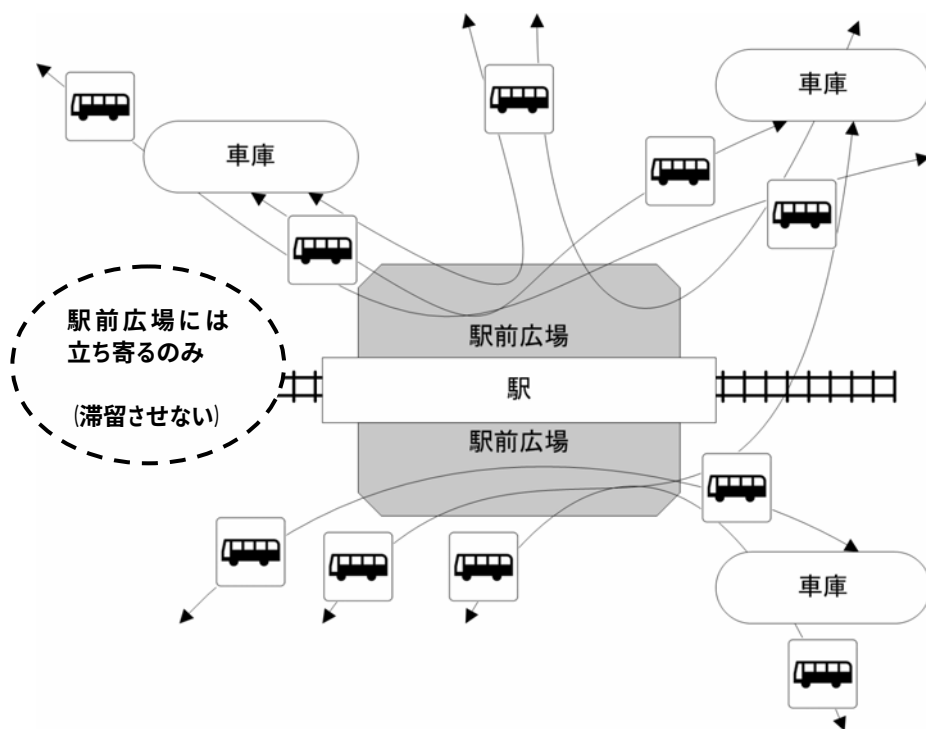


図 4-4 方策案2 (駅前広場に滞留するバスの削減に向けた路線の見直し) のイメージ

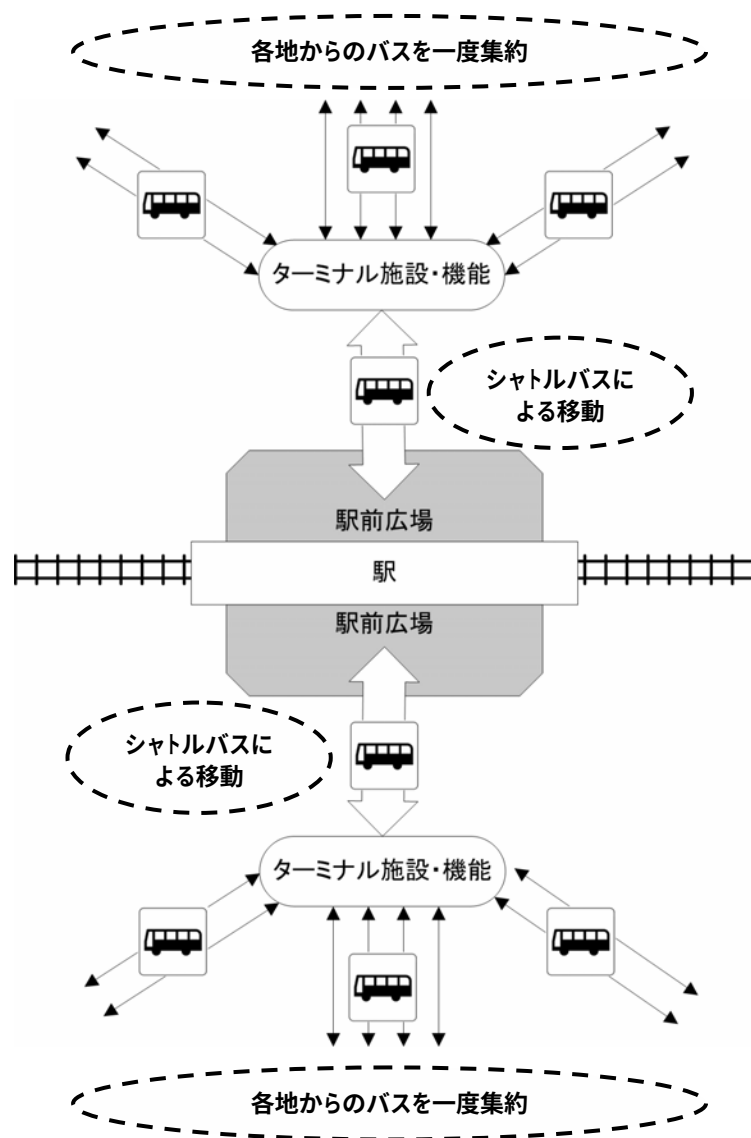


図 4-5 方策案3 (駅周辺に新たなバス処理施設を整備) のイメージ

表 4-5 各方策の特徴

	方策案1： 駅前広場および周辺道路 の利用形態の見直し	方策案2： 駅前広場に滞留するバス の削減に向けた路線の見 直し	方策案3： 駅周辺に新たなバス処理 施設を整備
バス処理	○時間帯を限定して、駅前広場全てをバス乗降スペースとする他、周辺の街路も臨時のバス停として活用する。	○整備する車庫の規模等に依存するが、バス処理能力はある程度向上する。	○整備する新たなバス処理施設の規模に依存するが、バス処理能力は向上する。
バスの定時性	○現在の運行形態を変えないため、一部区間に現在以上の負荷が発生する。バスの定時性の悪化が懸念される。	○駅へアクセスする道路は経由（往復利用）するため、駅周辺の道路には現在以上の負荷が発生する。バスの定時性の悪化が懸念される。	○バスの集中する区間を削減・集約することで、バスの定時性は確保可能と考えられる。
利用形態	○現在のバスの利用形態と同じ。市民の合意も得やすい。	○駅へ直接乗り入れる形態は維持されるため、現在のバスの利用形態から大きく変わらない。市民の合意も比較的得やすい。	○バスを乗り継ぐことを前提とする。現時点では、乗り継ぎに対する市民の抵抗感が強い。
経済性	(バスの運行面) ○必要となる経費は増便するバス台数に比例して増加する。 (施設整備面) ○新たな基盤整備は伴わない。	(バスの運行面) ○設置される車庫の位置等によっては、結果的に路線延長が長くなることが懸念され、必要なバス台数が増加する。 (施設整備面) ○車庫の整備などの基盤整備が必要となる。	(バスの運行面) ○バスの集中する区間を削減・集約するなど、運行形態の工夫により、バスを効率的に活用することが可能となる。 (施設整備面) ○新たなバス処理施設の整備が必要となる。
まちづくり	○今以上に駅周辺にバスが集中する。 ○駅から直接バスに乗降する利便性は保たれるが、駅前広場の大部分はバスが利用することとなる。	○今以上に駅周辺にバスが集中する。 ○駅から直接バスに乗降する利便性は保たれるが、駅前広場の大部分はバスが利用することとなる。	○駅周辺にゆとりの空間が生まれ、市民が集う空間となることが期待される。

◆導入にあたっての考え方・スケジュール

■当面は現在の社会基盤（交通施設等）を最大限活用しながら、将来に向けて必要な方策について市民、関係機関等で議論する

- 幹線、支線の運行に伴って、バス処理能力の向上が望まれるが、想定される各方策には、**様々な利点や課題が存在**する（表 4-5）。
- 幹線、支線は必要なところから順次導入することを想定しているため、**当面は現在の社会基盤（交通施設等）を最大限活用しながら対応**する。
- 乗合交通に対する市民の関心の高まり、利用促進の状況を見ながら、**市民や関係機関と連携し、必要な方策について議論**する。

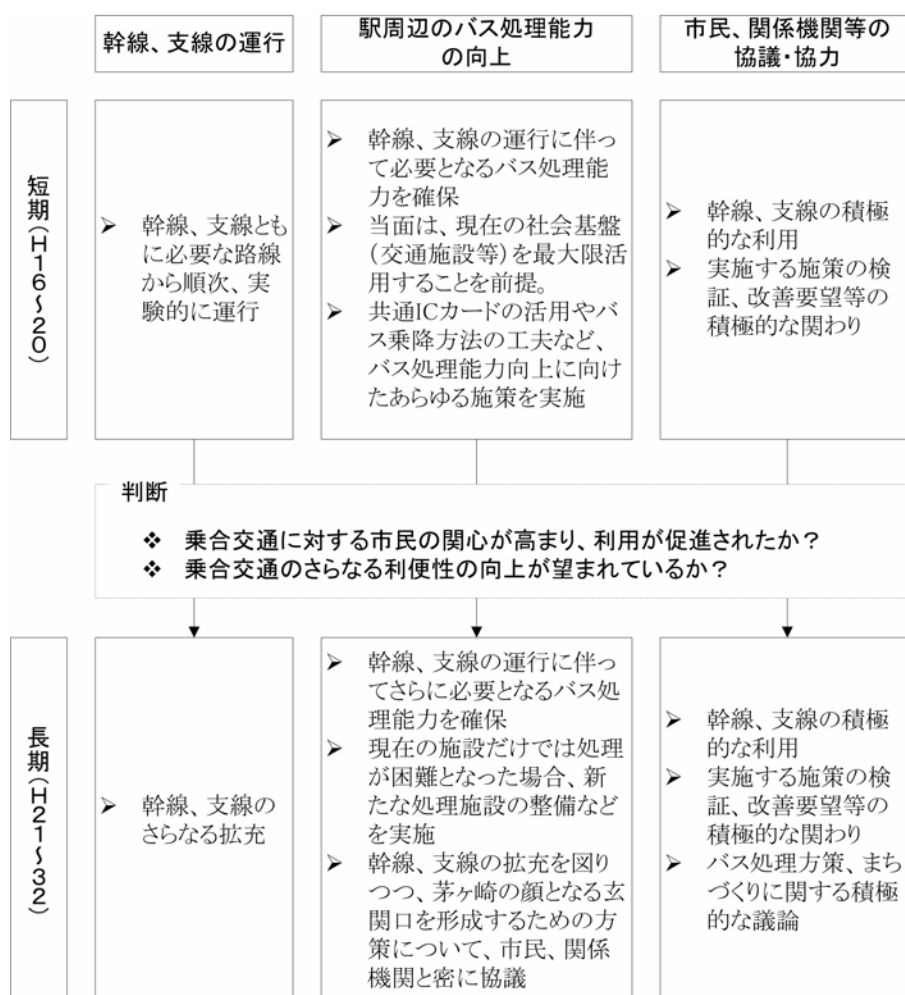


図 4-6 導入にあたっての考え方・スケジュール

目標⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する。

◆目標実現に向けた考え方

- ✓ 市民が乗合交通を快適に利用できるよう、**バス停やバス車両の利用環境の向上、利用しやすい運賃体系を構築**する。

◆役割分担

▶市民

- 乗合交通を積極的に利用し、不備があれば行政や事業者に対して改善要望を行う。
- 乗合交通を快適に利用するための各施策の必要性や内容について議論し、それらの実施を市民が強く望み、それが行政や事業者だけの負担では実現が困難な場合、地域や利用者で運行に必要な経費を何らかの方法で負担する選択肢も検討の視野に入れる。

▶行政と事業者

		行政	事業者
計画	バス停	○幹線と支線の乗り継ぎポイントなど、整備が必要な箇所を抽出し、整備内容を決定する。	□必要な助言および情報提供を行う。
	車両	○営業路線や協働路線では、福祉・環境対応車両の導入を要請する。 ○生活路線では、福祉・環境対応車両の導入を基本とする。	□福祉・環境対応車両の導入計画を策定する。
	運賃体系	○幹線と支線を乗り継ぐ際の乗り継ぎシステム（割引制など）、運賃精算方法等について、行政と事業者で協議する。	
運営	バス停	—	—
	車両	—	—
	運賃体系	○乗り継ぎシステムの運営を事業者と連携して実施する。	○行政と事業者とで構築したシステム、精算方法等の運営に協力する。
整備実施	バス停	○必要な箇所から順次整備する。	□行政に対して協力するとともに、事業者単独でも実施可能なメニューについては積極的に整備を図る。
	車両	○計画に従って順次導入を図る。	□計画に従って順次導入を図る。
	運賃体系	—	○幹線と支線の乗り継ぎ時に乗り継ぎシステムを実施する。

◆導入にあたっての考え方・スケジュール

▶バス停

■ 幹線、支線の導入に併せて、必要な箇所から順次整備していく

- 幹線と支線を乗り継ぐ際に重要なポイントとなるバス停から優先的に整備を図る。



ハイレードバス停の事例
(群馬県前橋市)

▶車両

■ 生活路線は福祉・環境対応型車両を基本とし、営業路線や協働路線については、事業者に対して福祉・環境対応型車両の導入を行政から要望する

- 行政が主体となって運行する路線 (生活路線) では、福祉・環境対応型車両を基本に考える。
- 事業者が主体となる路線 (営業路線) や、行政と事業者が協働する路線となる路線 (協働路線) については、事業者に対して福祉・環境対応型車両の導入を行政から要望する。



福祉対応型車両の事例
(独・ミュンヘン市)

▶運賃体系

■ 幹線と支線を乗り継ぐ際の乗り継ぎシステム（割引制など）、運賃精算方法等について、行政と事業者で協議をし、必要な箇所や路線から順次導入を図っていく

- 幹線と支線を乗り継ぐ際、利用者の運賃負担が過大なものとならないよう、割引制などの乗り継ぎシステムの導入、運賃精算の方法について、行政と事業者で協議を行う。
- 幹線と支線の導入に併せて、必要な箇所や路線から順次導入を図っていく。



バス IC カードの事例
(山梨交通 (株))

写真出典：山梨交通ホームページ

5 目標の実現に向けて

■市民の積極的な利用、関心の高まりが基本

本計画は市民ニーズを最大限かなえるための施策を整理したものである。本計画を着実に推進するためには、市民自らが、主体的に行動することが必要であるという自覚を持ち、**自分の生活スタイルや交通行動を見直すこと、乗合交通を積極的に利用していくことが基本**となる。また、**実施される個別施策に対して幅広く関心を持ち、積極的な議論**が望まれる。

本計画では、路線網を幹線と支線という2つの形態で構築するとともに、協働路線と生活路線という枠組みで整理をしている。幹線の一部および支線については、行政と事業者が応分の負担を行うことを基本とした、生活路線としての運営、運行を行うことを想定している。**逼迫した財政事情の中、行政運営の効率化や財政運営の健全化、職員の意識改革など行政としての様々な取り組みを行うことは当然の事ながら、本計画で目指す目標を実現していくためには、市民も乗合交通を今以上に利用し、運営を支援していくことが、**目標実現の基本にある。

また、行政職員も市民の一員であることを自覚し、通勤時や公務時等における乗合交通の積極的な利用などの率先行動、**利用促進に向けた行政内での仕組みづくり**を行うこととする。

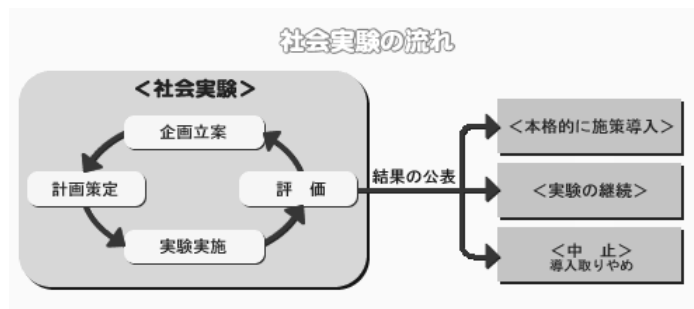


市民交通フォーラム「交通問題おしくらまんじゅう」(2002.3.17:総合交通プラン策定時に開催)

■実際に現地で試行(社会実験)をし、効果を検証しながら進める

本計画に示した施策には、新しい取り組みが多く含まれている。そのため、影響や効果の検証、市民や関係機関への周知、理解、合意形成のため、**実際に現地で試行(社**

社会実験を行いながら推進する(図 5-1)。



社会実験とは、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。その結果をもとに、関係者や地域住民が、施策の意義や必要性を考え、本格的に施策を導入するか否かの判断を行うことが出来る。

図 5-1 社会実験のイメージ

■計画は必要に応じて柔軟に見直す

本計画で示した目標や個別施策は不変なものとは捉えない。新たな市民ニーズや社会情勢の変化など計画をめぐる状況の変化や、社会実験の結果等から得られた新たな情報に基づき、**必要に応じて柔軟に見直しをかけながら、それらを連続的に繰り返しながら計画を進めていく**(図 5-2)。

行政は、乗合交通をはじめとした**交通政策に関わる専門チーム等の体制を構築**し、上記の考え方に沿った、**計画の着実な進行管理を行う**こととする。

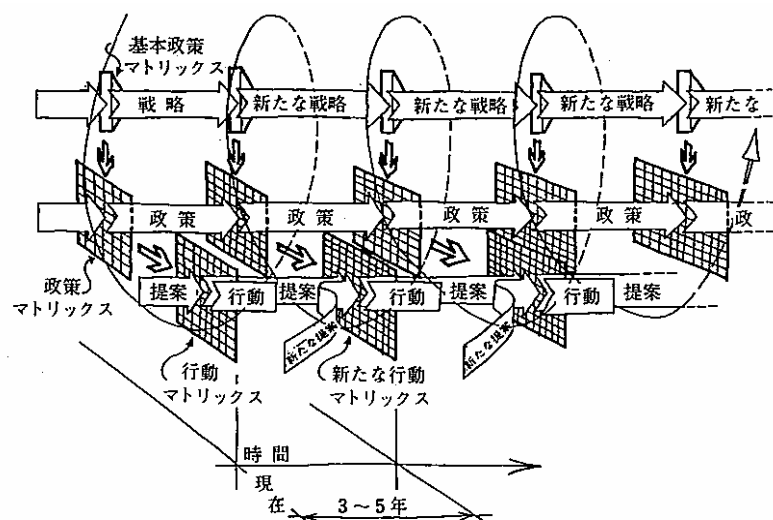


図 5-2 連続的な計画プロセス (概念図)

出典: 交通工学実務双書-3 交通システム計画 (太田勝敏著)

茅ヶ崎市乗合交通整備計画

平成 17 年(2005 年)7 月発行

発 行 茅 ヶ 崎 市

編集 都市部都市政策課交通計画担当

〒253-8686 茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-82-1111 (代表) 内線 2504

FAX 0467-57-8377

ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>
