

目標： 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	中海岸南都市立病院線	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、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)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、早期の導入(社会実験の開始)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、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。
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