

**目標： バス運行の定時性を確保する**  
**目標： 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)。

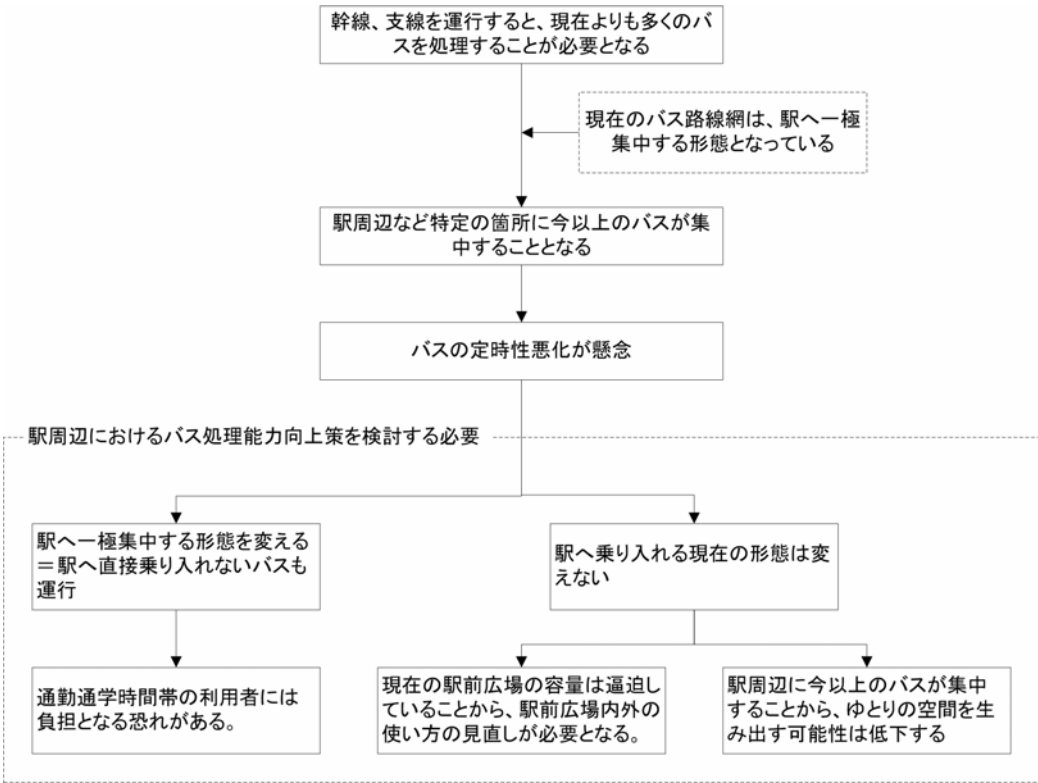


図 4-2 目標実現に向けた問題点の整理

## 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

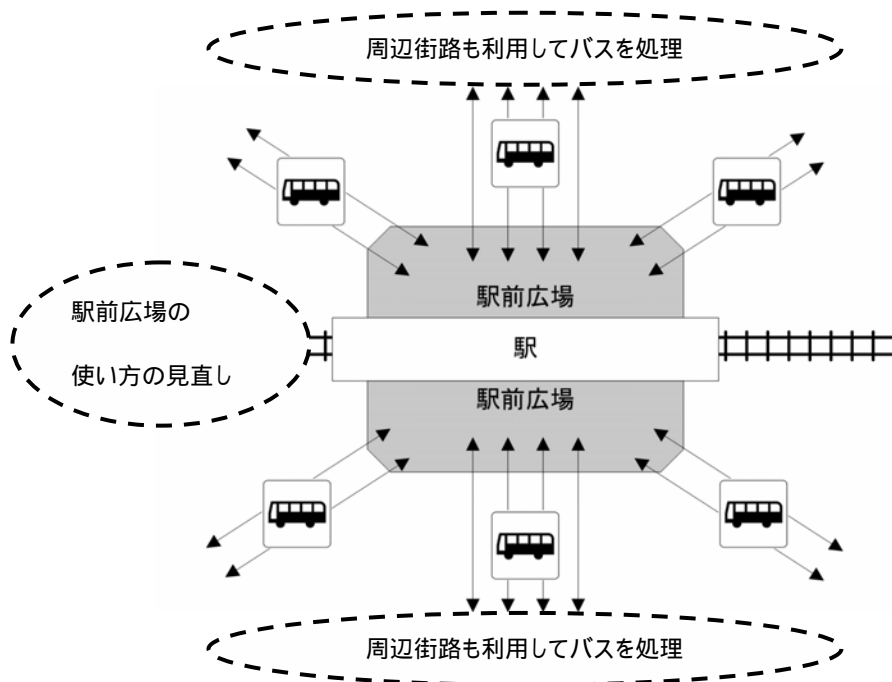


図 4-3 方策案 1(駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し)のイメージ

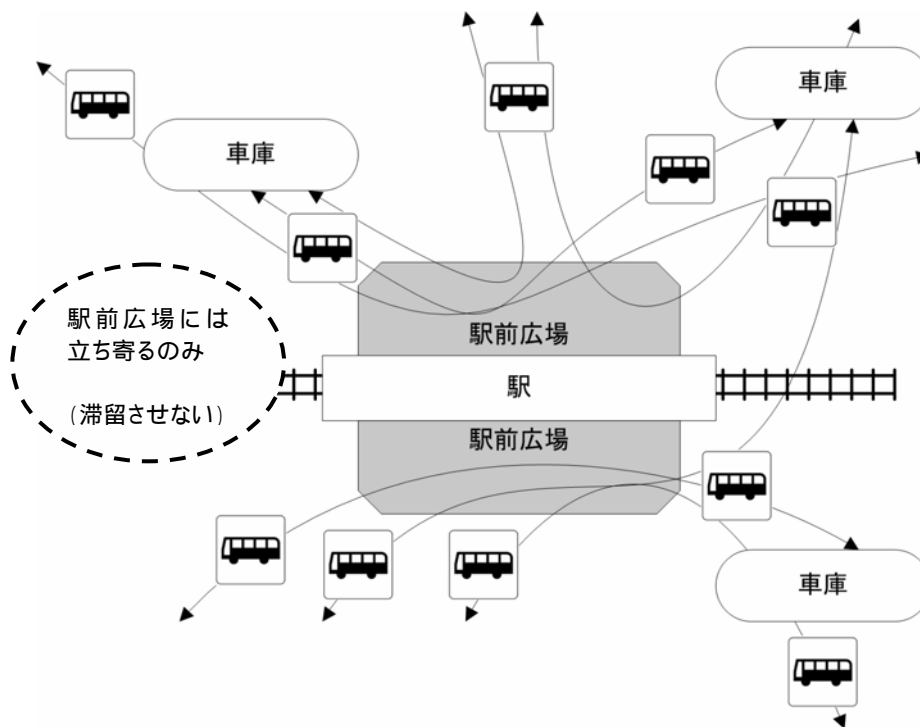


図 4-4 方策案 2(駅前広場に滞留するバスの削減に向けた路線の見直し)のイメージ

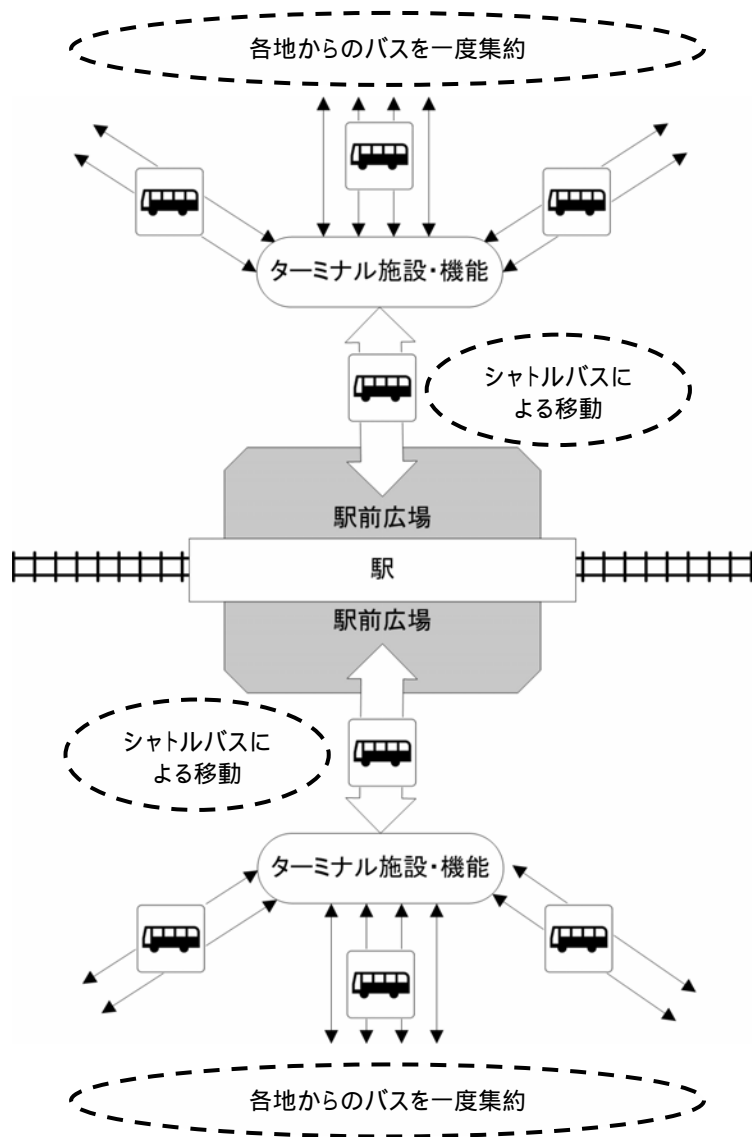


図 4-5 方策案 3(駅周辺に新たなバス処理施設を整備)のイメージ

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、支線は必要となる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。

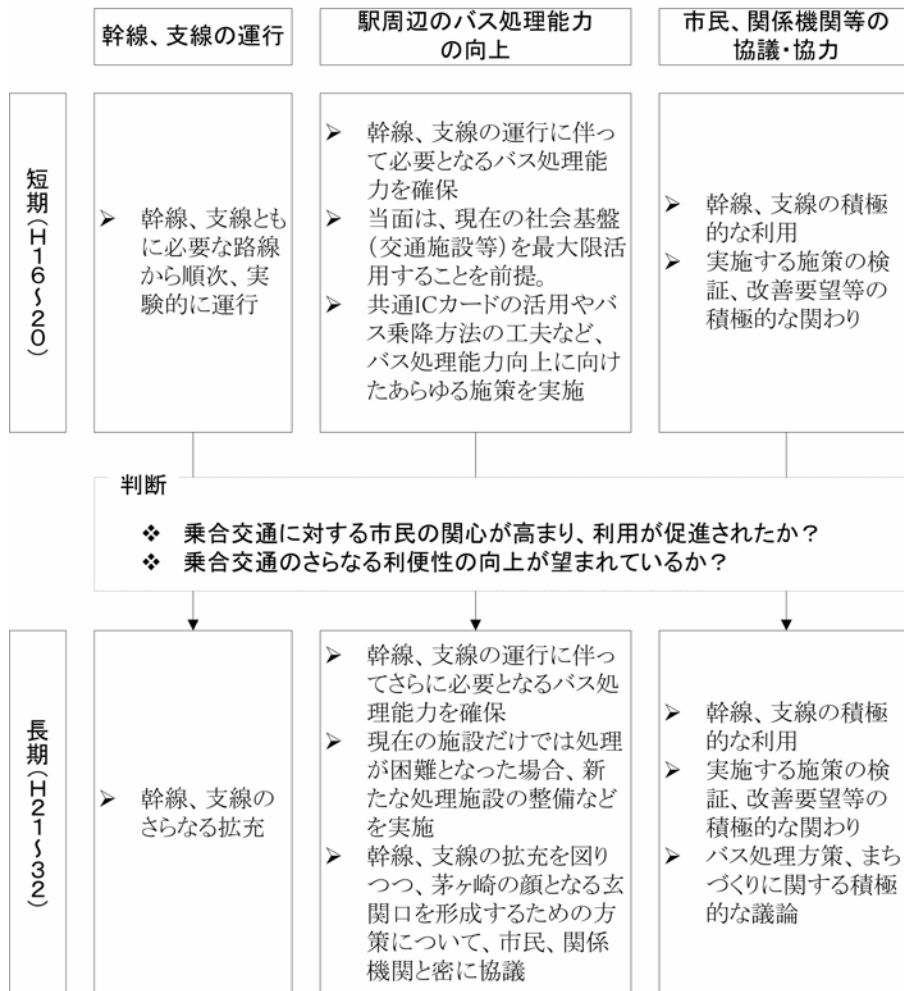


図 4-6 導入にあたっての考え方・スケジュール