

茅ヶ崎市地域公共交通計画（素案）

令和6年〇月

茅ヶ崎市

はじめに

作成中

令和6年〇月

茅ヶ崎市長 佐藤 光

目 次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的.....	1
1-2	計画の位置づけ.....	1
1-3	計画の期間.....	2
1-4	計画の区域.....	2
第2章	地域公共交通に求められる役割	3
第3章	地域公共交通を取り巻く現状	6
3-1	公共交通の利用者数減少と収入減少.....	6
3-2	公共交通の担い手不足と経費増加.....	7
3-3	ICTの進化.....	8
第4章	地域公共交通の課題	9
第5章	地域公共交通の今後の取組み	22
5-1	基本理念.....	22
5-2	基本方針.....	24
5-3	計画の目標、数値指標.....	25
5-4	目標を達成するための取組み.....	28
5-5	取組みの具体内容.....	29
第6章	計画の進捗管理、評価方法	52

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

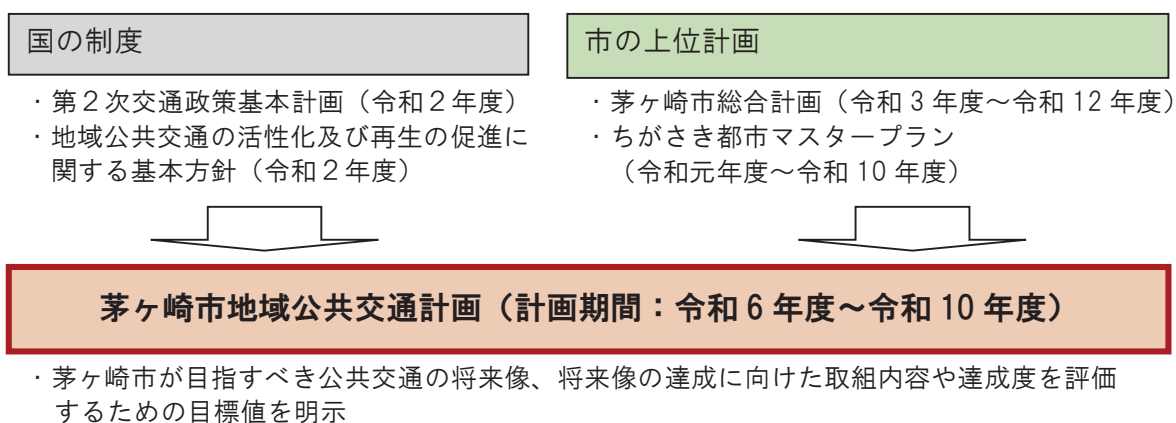
茅ヶ崎市では、「茅ヶ崎市総合交通プラン」（平成14年3月）及び「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」（平成17年7月）に基づき、主にコミュニティバスえぼし号の運行やサイクル&バスライドの実施など、各種交通政策を展開してきました。

両計画が令和2年度をもって計画期間終了となり、現在、これらの計画による成果を踏まえ、今後の茅ヶ崎市において必要な内容を整理し、新たに地域公共交通計画を策定します。

これまでの計画は、コミュニティバスの路線の充実など、定時定路線型でまとまった利用者数の輸送を前提としたものが中心でしたが、少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の流行、テレワークの定着などにより、この20年間で移動需要は著しく多様化しました。これらの社会情勢の変化によって、既存の公共交通を取り巻く環境はさらに厳しさを増すなか、次期計画では限られた人的・物的資源を有効に活用し、全ての人がためらいなく移動できるまちづくりを実現することが必要です。

1-2 計画の位置づけ

茅ヶ崎市総合交通プラン、乗合交通整備計画の内容を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定します。計画内容については、市の上位計画である茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープランと連携し、今後の茅ヶ崎市の将来像の達成に向けた取組みを設定します。



図表 1 計画の位置付け

1-3 計画の期間

計画の開始年度は、策定年度の令和5年度の翌年度である、令和6年度とします。計画期間は、地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省公表、令和4年3月版）に基づき、5年程度となっていることから、5年間とし、令和6年度から令和10年度とします。

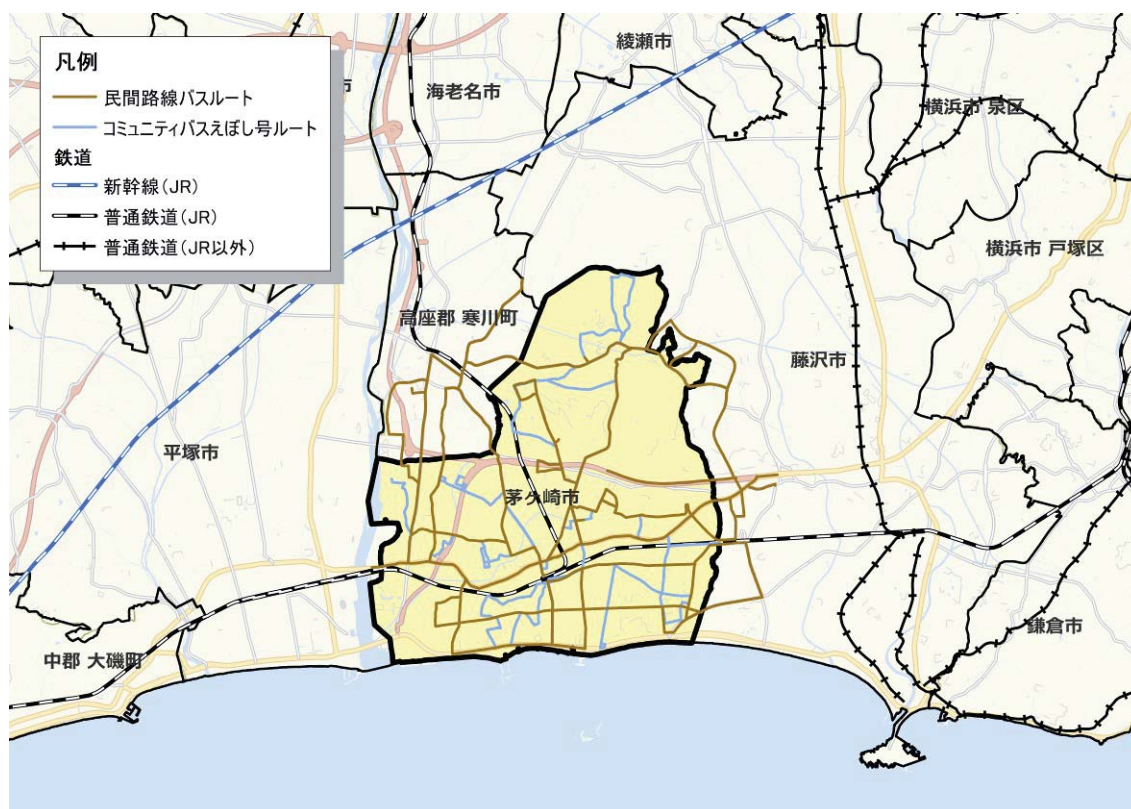
また、本計画期間中は茅ヶ崎市総合計画の計画期間中であり、ちがさき都市マスタープランの計画終了年度とも重なるため、取組みの方向性等について整合を図ります。

図表 2 計画期間（関連する上位・前身計画も併せて記載）

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
茅ヶ崎市総合計画 (令和2年9月議決)			計画期間：R3～R12									
ちがさき都市マスタープラン (令和元年6月改定)	計画期間：R1～R10											
茅ヶ崎市地域公共交通計画 (令和6年〇月策定) 予定			検証・策定期間			計画期間：R6～R10						
茅ヶ崎市総合交通プラン 茅ヶ崎市乗合交通整備計画	R2で終了											

1-4 計画の区域

本計画の区域は、茅ヶ崎市全域とします。また、計画区域にはありませんが、隣接する藤沢市、寒川町は、公共交通網や移動状況等で連携する面が多く、市町を跨ぐバス路線、移動手段等の検討時は、自治体間の連携を図ります。



図表 3 計画区域

第2章 地域公共交通に求められる役割

本計画の策定にあたり、本市の上位計画である茅ヶ崎市総合計画、ちがさき都市マスタープランの内容を整理し、地域公共交通に求められる役割を整理しました。また、持続可能な開発目標（SDGs）に対する本計画の寄与について整理しました。

■茅ヶ崎市総合計画（令和2年9月議決）

- ・計画期間：令和3年度～令和12年度
- ・目指す将来の都市像

笑顔と活力にあふれみんなで未来を創るまち 茅ヶ崎

＜将来の都市像を達成するために計画で目指すこと＞

- ・「全ての人」が「笑顔」と「活力」にあふれる社会の維持に向けて、徒歩、自転車、公共交通など移動手段を問わず、移動できること自体が日常生活、社会生活を営む上での基本となります。
- ・このような社会の維持に向け、鉄道やバス、タクシーを中心とした地域公共交通が活用されていますが、高齢化、人口減少等の社会問題により、維持が難しくなりつつある状況です。
- ・この流れを変えるために、地域公共交通計画を策定し、以下に示すような政策目標に資する取り組みを行い、地域公共交通の維持、まちの活性化を目指すため、本計画を策定します。

政策目標と取り組みの方向性

政策目標	取り組みの方向性
1 子どもが希望を持って健やかに成長し、次代を担うひとが育つまち	子ども・若者・子育て支援の充実
	未来を拓く力を育む教育の推進
2 地域が活力にあふれ、交流とにぎわいのあるまち	地域経済の活性化
	多様な働き方と働く場の創出
3 共に見守り支え合い、誰もが健康に暮らすまち	支え合う地域共生社会の実現
	保健衛生・医療体制の充実
	社会保障制度の適正な運営
4 誰もがいつでも学べ、生きがいを持って自分らしく暮らすまち	学びの機会の充実と地域文化の創造の促進
	多様性を認め、尊重し合う社会の実現
5 豊かな自然と共存し、心地よい生活環境のあるまち	自然環境の保全
	環境負荷の低減
	心地よい生活環境の形成
6 安全で安心して暮らせる、強しなやかなまち	防災・減災対策の推進
	消防・救急体制の構築
	暮らしの安全・安心の確保
7 利便性が高く、魅力的な都市空間が整うまち	機能的な都市空間の形成
	利便性の高い移動環境の形成
将来都市像の実現に向けた行政経営	市民主体のまちづくりの推進
	行政運営の基盤の確保
	財政の健全性の確保

地域公共交通計画が担う役割

1. 移動しやすさ向上による子育て支援
：マイカーによらない移動手段の提供により、子育てや通学に伴う移動の障壁をなくす

2. 中心市街地のにぎわいの創出
：駅等の都市拠点を中心とした公共交通の充実により中心市街地の活性化を促す

3. 支え合う地域共生社会の実現
：移動手段の充実により高齢者の健やかな生活、社会参加の機会創出に寄与

4. 医療施設へのアクセス確保
：医療施設への移動手段を確保する

5. 文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できる
：移動手段の充実により誰もがいつでも文化・芸術・スポーツ活動に参加できる

6. 環境負荷の低減
：マイカーから公共交通、自転車、徒歩への転換を促し環境負荷を低減する

全ての項目に該当

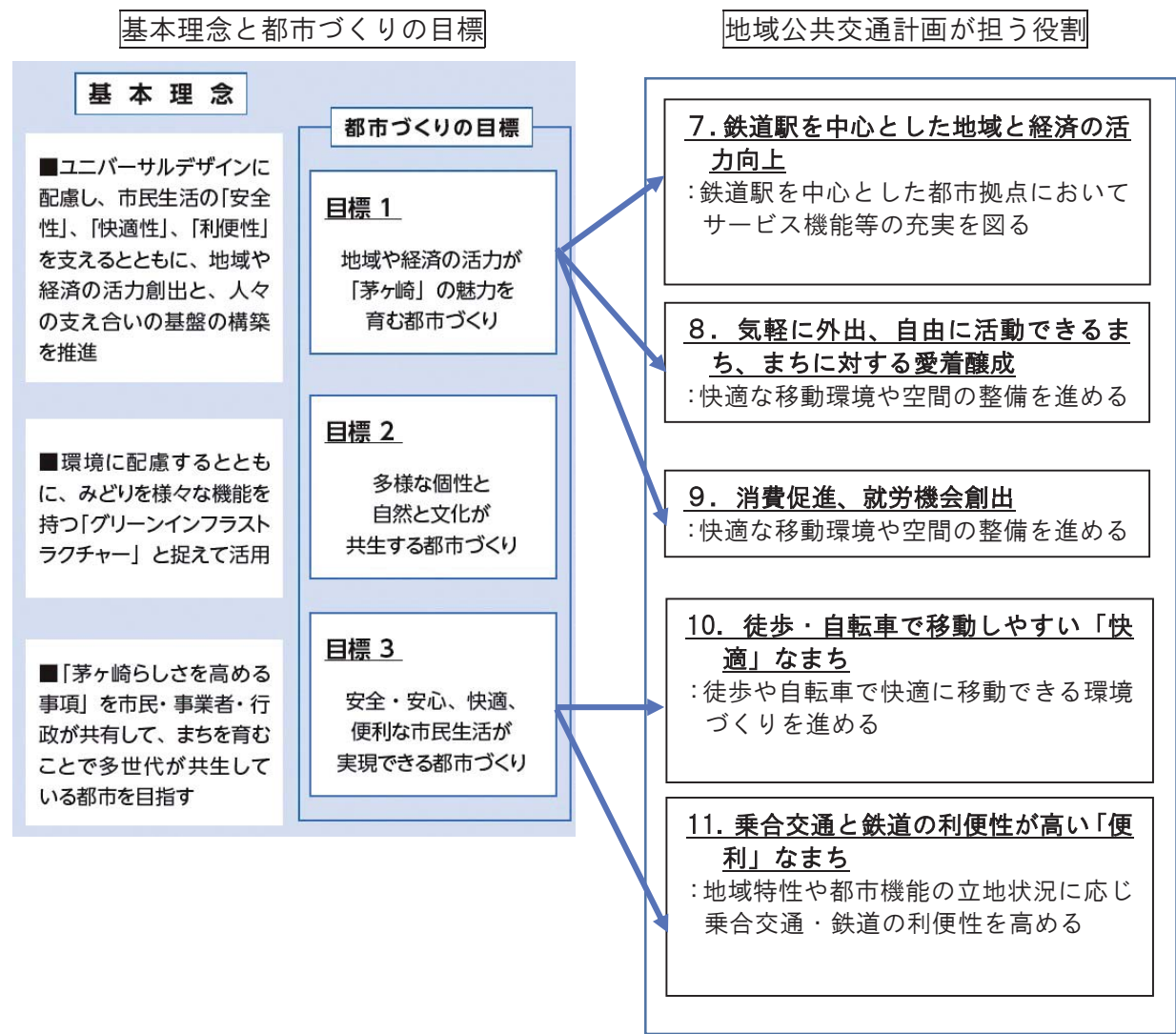
■ちがさき都市マスタープラン（令和元年6月改定）

- ・計画期間：令和元年度～令和10年度
- ・目指す将来の都市像

「多世代が共生している住みたい、住み続けたいまち」
～みんなで育む やすらぎとにぎわいのある快適環境都市～

（「こんな都市を目指します～」より抜粋）

- ・海や里山、魅力的なお店やまちなかの公園等、出かけたくなる場がたくさんあって、徒歩や自転車で行くことができる距離にあるから、時間を気にせず気軽に出かけられる
- ・性別や世代やバリアを越えた支えあいの基盤が自然と築かれている
- ・自分らしくゆったりと自由に過ごせる環境と、人々の支えあいの基盤の中で、若者は自分に合った働き方をしながら生き生きと子育てを楽しんでいるし、高齢者は自分の経験を生かして地域貢献をしたり働いたりしながら、生きがいをもってセカンドライフを楽しんでいる



※茅ヶ崎市地域公共交通計画（本計画）のSDGsへの寄与

本計画は、SDGsの17のゴールのうち、特に3、4、7、9、11、13、17の内容に寄与します。本計画が目指す将来像を実現することによってSDGsのゴールを達成できるよう、本計画の取り組みを推進します（第5章に記載）。

<p><SDGsの概要></p> <ul style="list-style-type: none"> SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられており、2030年を達成年限とする17のゴールと169のターゲットから構成されています。 国家だけでなく、地方自治体や市民一人ひとりを含めた各ステークホルダーの行動が求められています。 	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

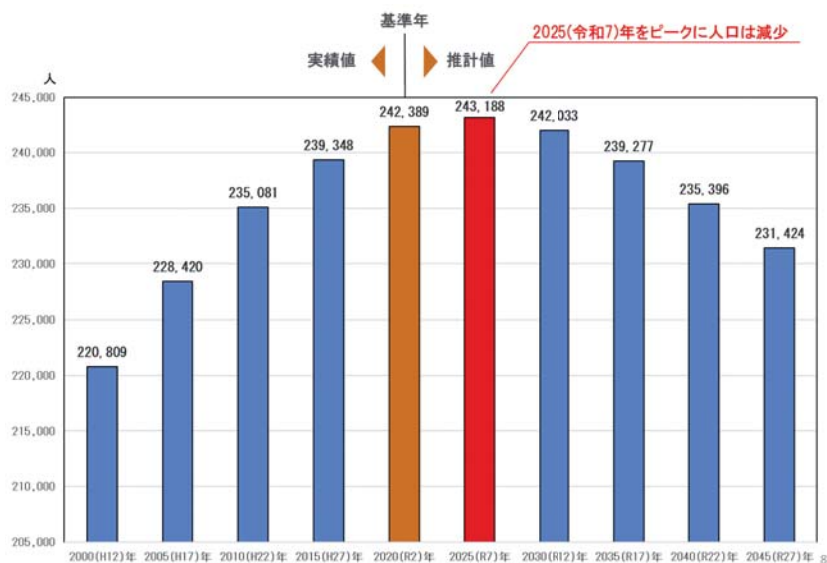
図表4 本計画が寄与すると考えられるSDGsのゴールと対応する主なターゲット

ゴール	ゴールの内容及び対応する主なターゲット
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する (ターゲット 3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。 (ターゲット 3.9) 2030年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。
 <p>4 質の高い教育をみんなに</p>	<p>すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する (ターゲット 4.7)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年までに、持続可能な開発のための教育及び持続可能なライフスタイル、人権、男女の平等、平和及び非暴力的文化の推進、グローバル・シチズンシップ、文化多様性と文化の持続可能な開発への貢献の理解の教育を通して、全ての学習者が、持続可能な開発を促進するために必要な知識及び技能を習得できるようにする。
 <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p>	<p>すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する (ターゲット 7.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る (ターゲット 9.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する (ターゲット 11.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる (ターゲット 13.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。
 <p>17 パートナリシップで目標を達成しよう</p>	<p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する (ターゲット 17.17)</p> <ul style="list-style-type: none"> さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

第3章 地域公共交通を取り巻く現状

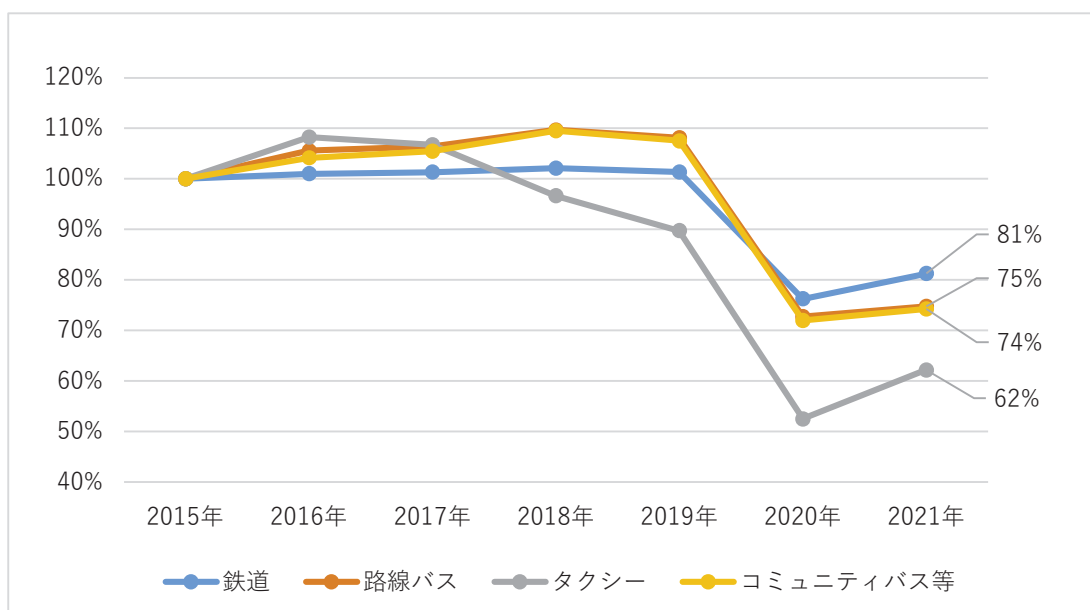
3-1 公共交通の利用者数減少と収入減少

- ・茅ヶ崎市では今後、少子高齢化が加速し、人口減少時代の到来が予測されています。
- ・マイカーへの依存が顕著である地方部では、公共交通は消滅の危機に瀕しています。対策を講じなければ今後三大都市圏周辺も同様の状況となることが予想されます。
- ・人口減少による税収減で、市の財政状況はより厳しくなることが予想されます。また、公共交通の利用者も減少が見込まれます。



図表 5 茅ヶ崎市の将来推計人口（出典：茅ヶ崎市）

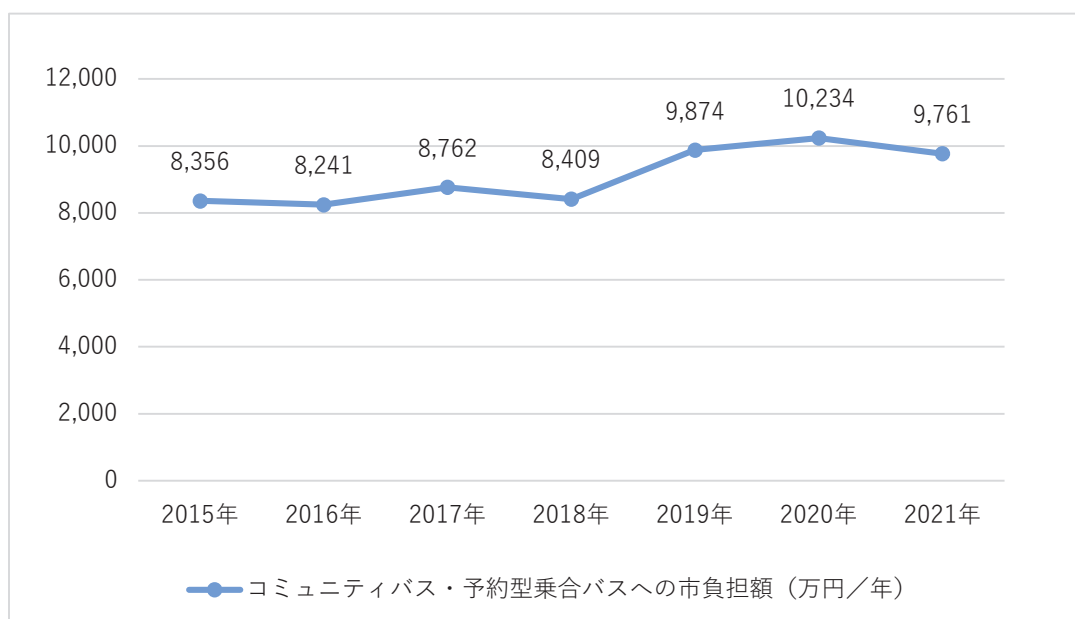
- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴うテレワーク等新たな生活様式の定着により、公共交通の需要は大きく減少しています。2021年には若干持ち直しているものの、コロナ以前の水準まで回復していない状況です。



図表 6 鉄道、バス、タクシーの利用者数の推移（出典：茅ヶ崎市統計）

3-2 公共交通の担い手不足と経費増加

- ・ 鉄道、路線バスについてはコロナの影響で利用状況は悪化しており、特に路線バスは運転士不足や燃料費高騰等の影響を受け、経営が厳しい状況です。
- ・ 人口減少や若年層の運転免許保有率の低下と併せて、令和6年度には運輸業における運転士の時間外労働の上限規制が適用され、運転士不足が更に深刻化し、バスの運行本数維持等、現状の輸送体系でのサービス水準の維持は困難となる懸念があります。
- ・ 右肩上がりであったコミュニティバスの利用状況もコロナの影響で大きく減少し、現在もその影響が続いています。市の財政負担も1億円近くになっており、運転士不足の深刻化などの問題もあり、コミュニティバス、予約型乗合バスの持続性に課題を有しています。



図表 7 コミュニティバス、予約型乗合バスへの市負担額の推移（出典：茅ヶ崎市 HP）

3-3 ICT の進化

- ・交通系 IC カードや、多様なキャッシュレス決済の普及が進んでいます。
- ・スマートフォンアプリ等 ICT 技術は時代とともに進展しており、情報へのアクセスしやすさや提供される情報の質の向上、検索・予約・決済の統合化が進んでいます。
- ・AI デマンド交通[※]等、技術の進展が人件費削減や運行改善に資する可能性のある取組みも生まれています。
- ・自動運転技術の社会実装の動きも近年高まっています。法やインフラの整備等、実用化に向けた課題は多い状況ですが、いずれ実現すれば、運転士不足の問題への対策や交通事故の削減につながることも期待されています。

※AI デマンド交通：複数の利用者の予約にも対応でき、AI がルートをも最適化して運行する乗合輸送サービス。

■神奈川中央交通による バスロケーションシステム



出典：神奈川中央交通 HP

■シェアサイクルの貸出場所 (茅ヶ崎中央公園)



■全国で展開が進むオンデマンド交通

チョイソコ



出典：アイシン HP

■羽田イノベーションシティでの

自動運転公道実証実験の様子



図表 8 ICT の進化による近年の新たな取組み

第4章 地域公共交通の課題

○地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズを踏まえ、茅ヶ崎市における地域公共交通の課題を以下の視点から整理しました。

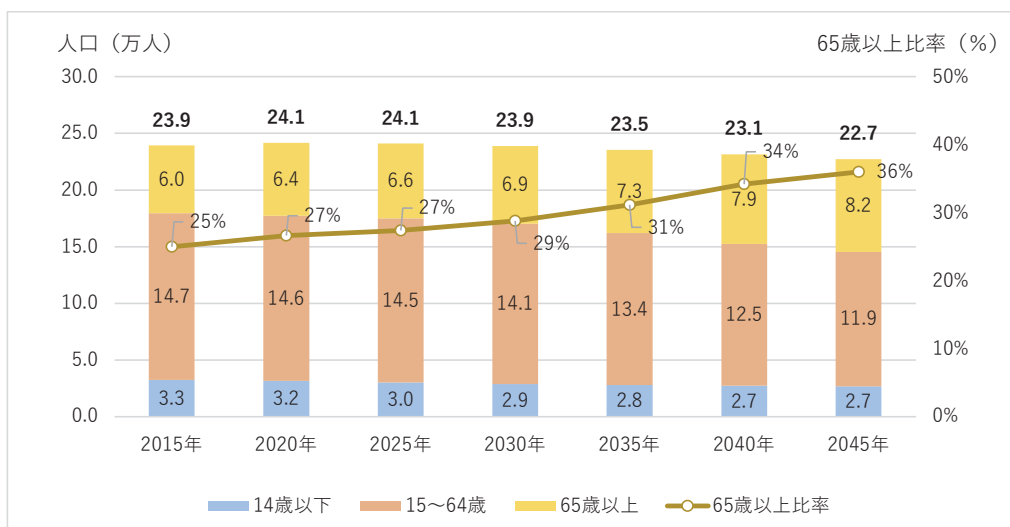
- 視点1：拠点、結節点となる鉄道駅への移動の確保
- 視点2：地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応
- 視点3：公共交通を維持する仕組みや意識の醸成

視点1：拠点、結節点となる鉄道駅への移動の確保

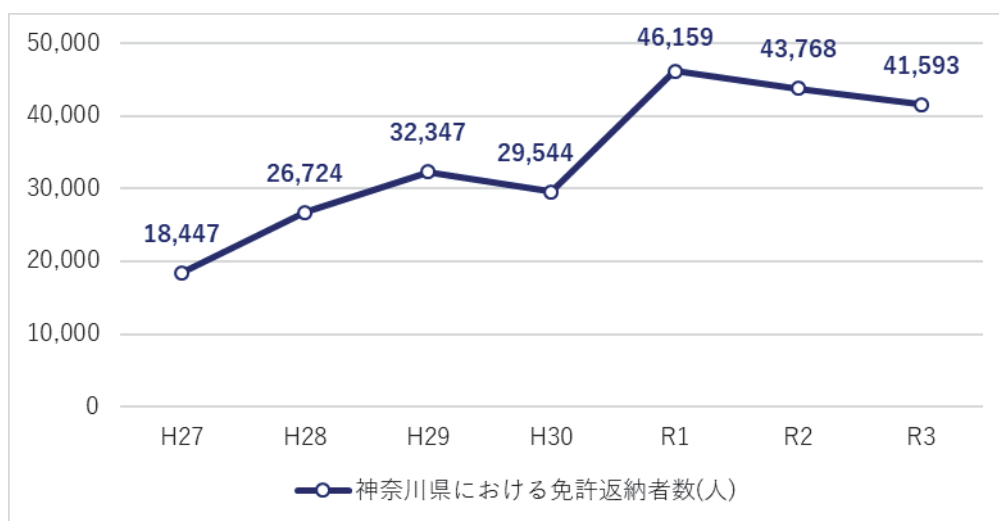
1) 社会状況の変化

①茅ヶ崎市の今後の人口状況

- ・少子高齢化により人口は減少しつつも高齢者は今後増加します。このため、免許返納数が増加し、マイカー以外の移動手段の需要が高まることが予想されます。



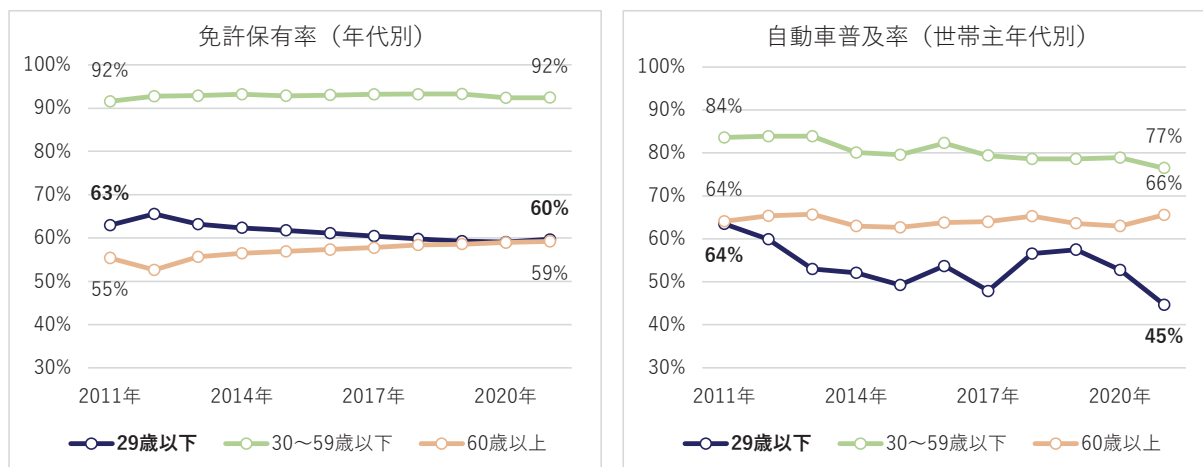
図表9 茅ヶ崎市の人口推計（出典：国立社会保障・人口問題研究所）



図表10 神奈川県の免許返納者数の推移（出典：警察庁 運転免許統計）

②免許保有率の低下

- ・全国的に若年層の免許保有率、マイカー所有率が低下し、マイカー以外の移動手段の需要が高まっています。



出典：警察庁運転免許統計

出典：内閣府 消費動向調査

図表 11 免許保有率及び自動車普及率の推移

→以上のように、今後の少子高齢化、免許返納の増加や免許保有率の低下などにより、マイカー以外の移動手段の需要が高まることが予想されます。

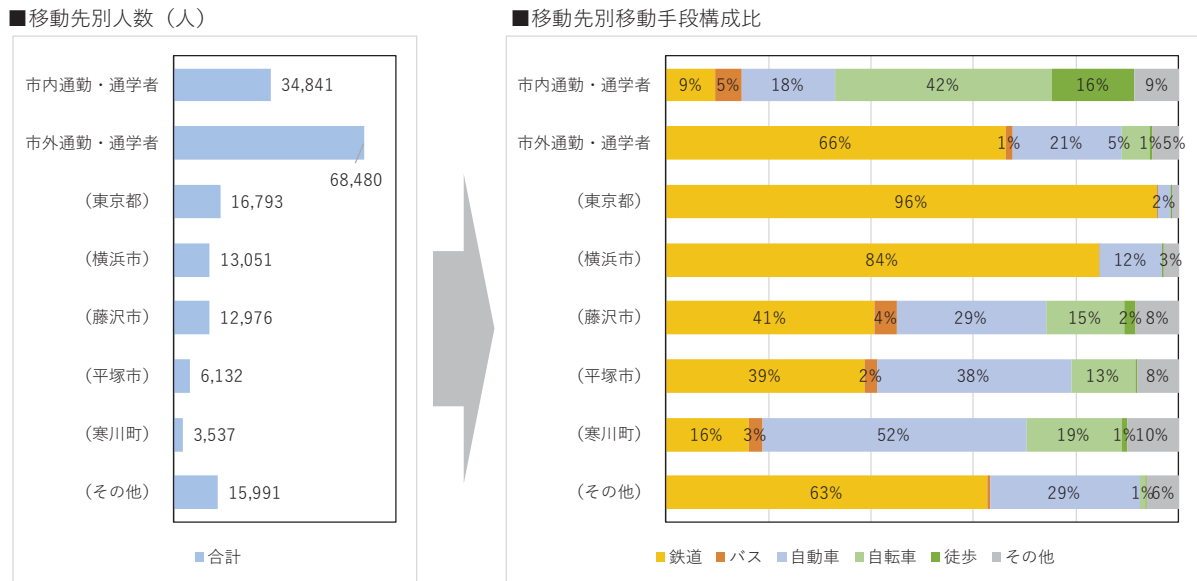
2) 地域公共交通に求められる役割

- ・環境負荷の低減に向けて、マイカーを使わなくても移動できる環境（公共交通、自転車、徒歩を組み合わせる移動できる環境）の整備が必要です。
- ・中心市街地のにぎわいの創出、鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上などに向けて、拠点となる鉄道駅への移動しやすさの改善が必要です。

3) 市民の移動状況

①通勤の移動先、移動手段

・市外への移動が多く、その中でも鉄道を利用した移動が66%を占めています。



図表 12 通勤、通学での移動先別人数、移動手段構成比 (出典：令和2年国勢調査)

②移動目的別の移動先

・移動目的別の移動先では、通勤は市外が多く、通学や私事は市内が多い状況です。

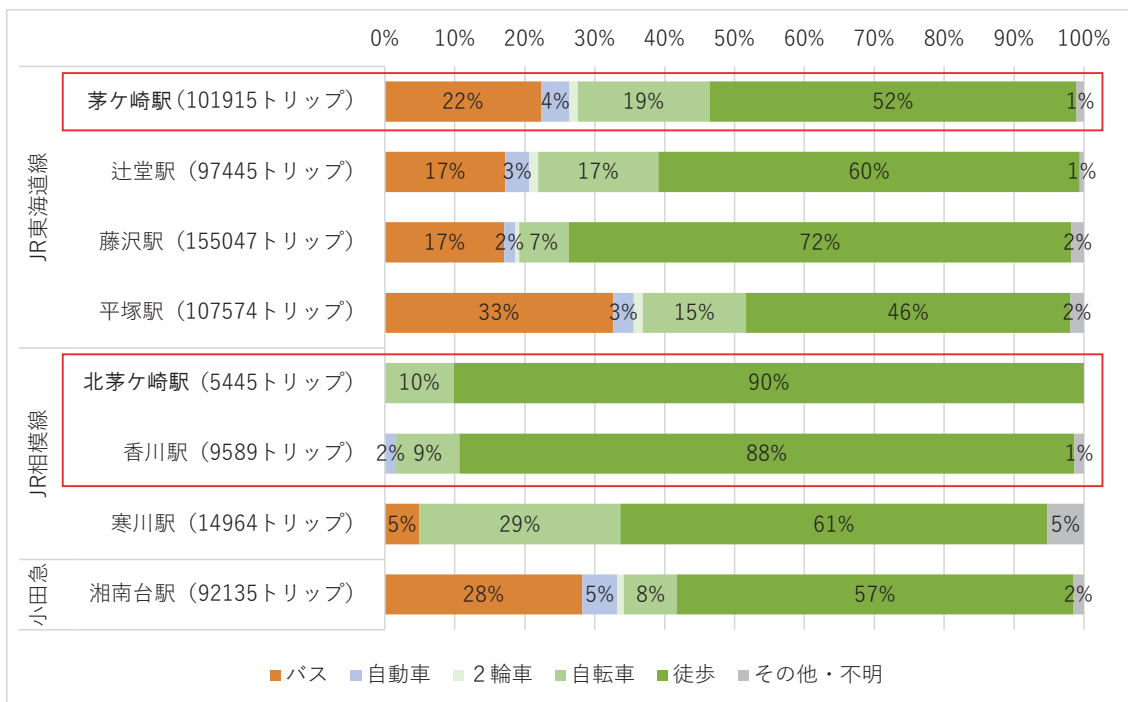
図表 13 移動目的別の移動先別人数 (出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査)

■市内から発生する移動 (トリップ/日)

		移動の目的			
		通勤	通学	業務	私事
移動先	茅ヶ崎市	21,554	22,469	3,954	79,145
	市外	58,585	10,476	4,966	30,573
	(東京都)	15,662	1,694	975	1,986
	(横浜市)	12,999	2,193	1,007	2,898
	(藤沢市)	10,786	2,574	780	14,304
	(平塚市)	4,546	1,383	756	1,968
	(寒川町)	3,323	432	594	3,190
	(その他)	11,269	2,200	854	6,227

③ 鉄道駅までのアクセス手段

- ・ 茅ヶ崎市および近隣市町の鉄道駅のアクセス手段を以下に示します。
- ・ 茅ヶ崎駅はバスでのアクセスが2割程度と多く、自転車によるアクセスも2割程度と多い状況です。また、少数ながら自動車によるアクセスも見られます。
- ・ 北茅ヶ崎駅、香川駅は徒歩によるアクセスが主です。



図表 14 鉄道駅ごとのアクセス手段 (出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

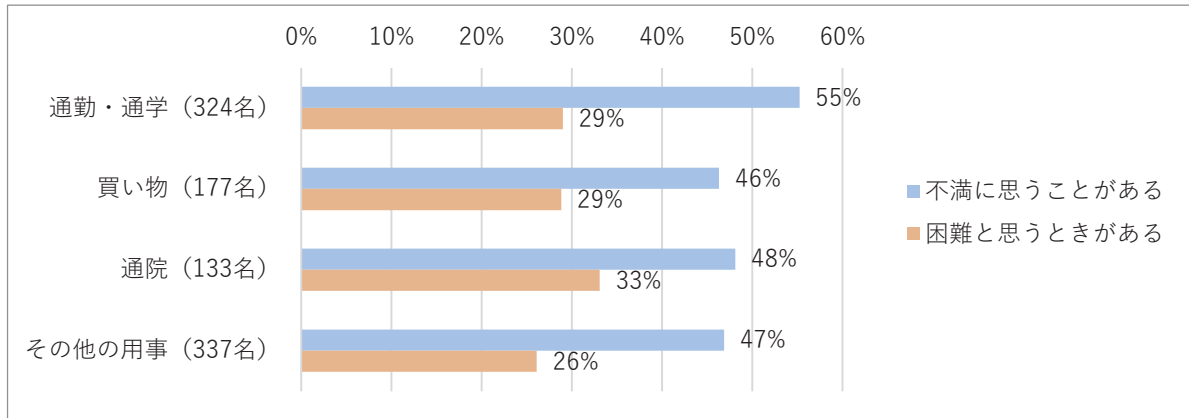


→以上のように、茅ヶ崎市は通勤を中心に市外への移動が多く、市外への移動手段は鉄道が主で、鉄道駅までの移動手段は徒歩や自転車のほか、バスが多く、鉄道駅までの移動手段の確保が重要です。

4) 市民のニーズ

①公共交通利用者※の移動に関する不満や困難

・市内居住者で公共交通を利用した移動を行う方のうち、通勤や通学では半数以上について、移動について不満があるとしています。また、公共交通利用者の 25%程度は、移動の際に困難と思うときがあると回答しています。



図表 15 公共交通利用者の目的別の移動に関する不満、困難と思う比率

(出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

※公共交通利用者：各目的の移動の際に、鉄道またはバスを利用した方

②鉄道やバスの利用者の移動に関して不満に思う理由

・鉄道やバスを利用して移動をする方について、移動で不満に思う点として各移動目的で共通するのは「鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）」「交通状況（渋滞など）」となっています。特に、鉄道を利用して移動した方のうちバスも利用した方の回答比率が高く、鉄道を利用して移動した方全体や、バスのみで移動した方よりも高くなっています。このことから、バスと鉄道の接続性に課題がある可能性があります。

図表 16 移動に関して不満を持つ方の、利用交通手段別の不満の理由の回答比率

目的	公共交通利用状況		不満有または困難有と答えた方の数	不満または困難の理由(複数回答可)					
				1. 鉄道やバスが不便(本数や時間帯など)	2. 身体的理由(歩くのが大変など)	3. 費用面の理由(運賃が高いなど)	4. 交通状況(渋滞など)	5. 自宅から目的地が遠い	6. その他
通勤・通学	鉄道利用者	全体	185	70%	6%	16%	35%	25%	20%
		うちバス利用	63	76%	5%	16%	41%	25%	11%
	鉄道非利用者	バス利用	15	67%	-	13%	13%	13%	20%
		全体	87	74%	21%	16%	37%	17%	9%
買い物	鉄道利用者	うちバス利用	35	89%	14%	6%	46%	11%	11%
		バス利用	25	64%	36%	24%	32%	24%	-
通院	鉄道利用者	全体	69	65%	32%	29%	29%	23%	13%
		うちバス利用	16	88%	31%	38%	44%	25%	13%
	鉄道非利用者	バス利用	33	67%	33%	27%	21%	21%	6%
		全体	168	68%	11%	21%	36%	14%	9%
その他の用事	鉄道利用者	うちバス利用	58	78%	7%	21%	47%	14%	5%
		バス利用	41	71%	20%	15%	32%	12%	5%

(出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

5) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～4)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 社会状況の変化

- ・少子高齢化により人口は減少しつつも高齢者は今後増加します。このため、免許返納数が増加し、マイカー以外の移動手段の需要が高まることが予想されます。

(2) 地域公共交通に求められる役割

- ・環境負荷の低減に向けて、マイカーを使わなくても移動できる環境（公共交通、自転車、徒歩を組み合わせる移動できる環境）の整備が必要となっています。
- ・中心市街地のにぎわいの創出、鉄道駅を中心とした地域と経済の活力向上などに向けて、拠点となる鉄道駅への移動しやすさの改善が必要となっています。

(3) 市民の移動状況

- ・茅ヶ崎市は通勤を中心に市外への移動が多く、市外への移動手段は鉄道が主で、鉄道駅までの移動手段は徒歩や自転車のほか、バスが多く、鉄道駅までの移動手段の維持、確保が重要です。

(4) 市民のニーズ

- ・公共交通を利用して移動する方について、不満がある、移動が困難と感じる方が一定数見られ、その理由としては、鉄道やバスが不便である点、交通状況などが主となっています。

→これらより、市内鉄道駅は多くの方が利用する拠点であり、徒歩や自転車、公共交通でのアクセスも多く見られますが、鉄道駅までの移動について不満を感じています。

→今後、人口構成の高齢化により、公共交通を必要とする方の増加が考えられることから、将来に向けて、以下の課題を設定します。



課題 1

市民の主な移動先である拠点や結節点までの移動の利便性向上

視点2：地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応

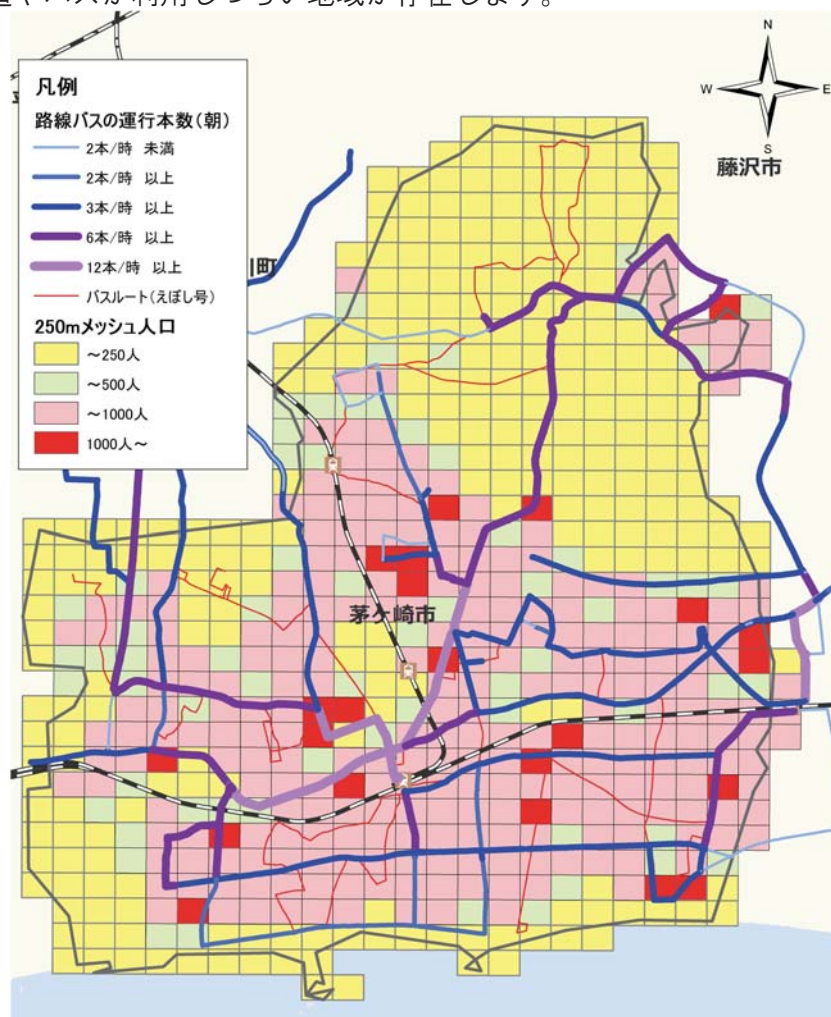
1) 地域公共交通に求められる役割

- ・ 気軽に外出・自由に活動できるまちの実現のため、移動手段の選択肢を増やし、移動に対する障壁を取り除く必要があります。
- ・ 移動しやすさ向上による子育て支援、医療施設へのアクセス確保、文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できる、消費促進、就労機会創出など、日常の様々な場面での生活の質の向上を目指しており、これらに寄与する交通手段が必要です。

2) 市内の移動手段の状況

①路線バス、コミュニティバスえぼし号の路線状況

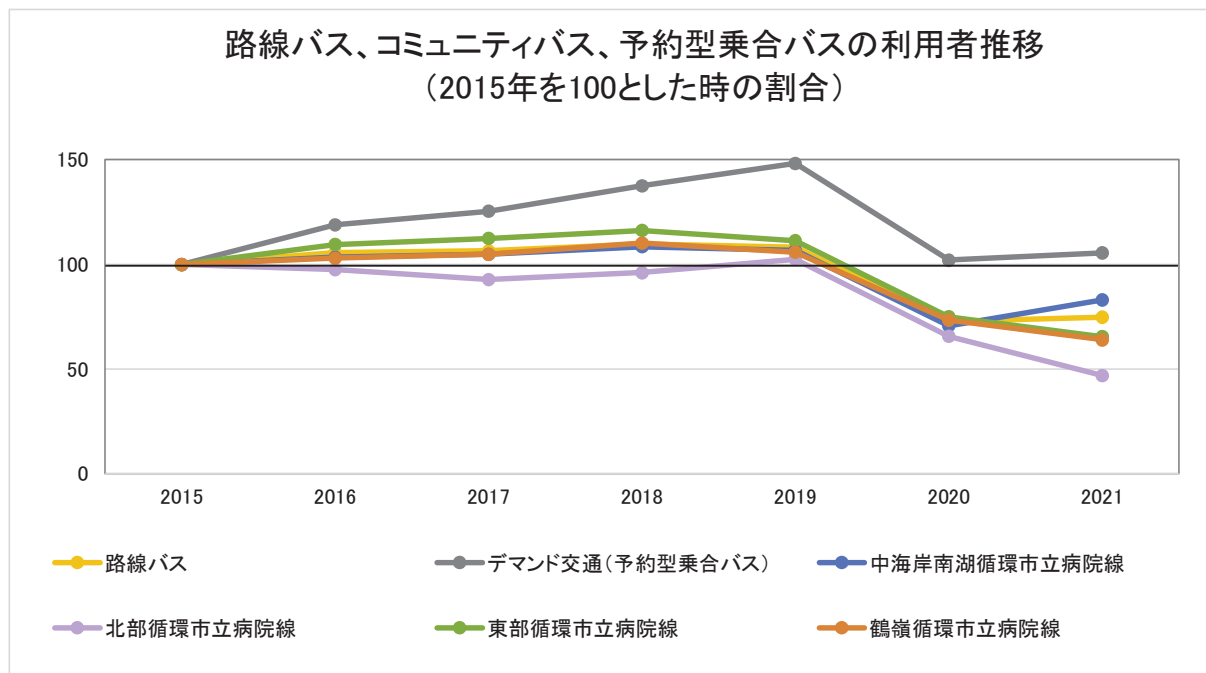
- ・ 鉄道、路線バスを補完する移動手段として、タクシーのほか、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バス、シェアサイクルなども整備されています。
- ・ 一方で、コミュニティバスえぼし号の一部路線は路線バスと比較して運行便数が限られており、鉄道やバスが利用しづらい地域が存在します。



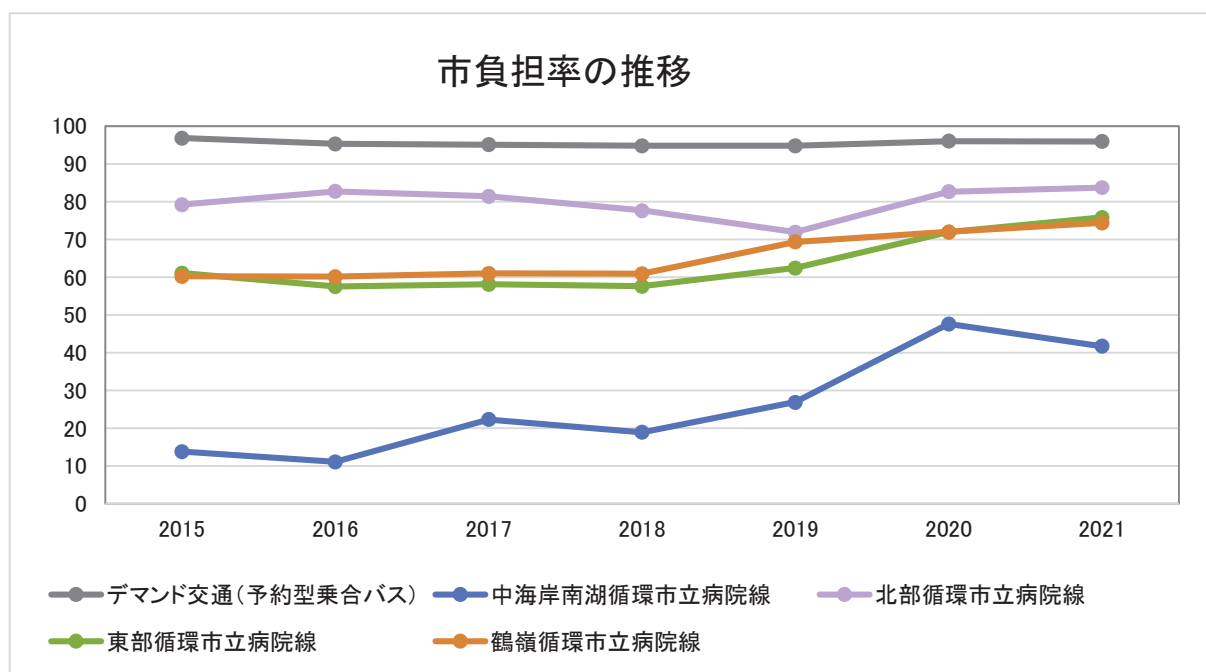
図表 17 市内の人口分布及び路線バスの運行本数（朝の時間帯）

②路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バスの利用状況、市負担率

- ・ 路線バス、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バスは、新型コロナウイルス感染症の流行で利用者数が大きく減少し、現在も、感染症流行前の利用者数には戻っていません。
- ・ また、運行経費に対する市負担率（運行経費から運賃収入を差し引いた、市が負担する金額の比率）も新型コロナウイルス感染症の流行により増加しており、中海岸南湖循環市立病院線以外は70%以上の市負担率となっています。



図表 18 路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バスの利用者数の推移（市 HP より整理）

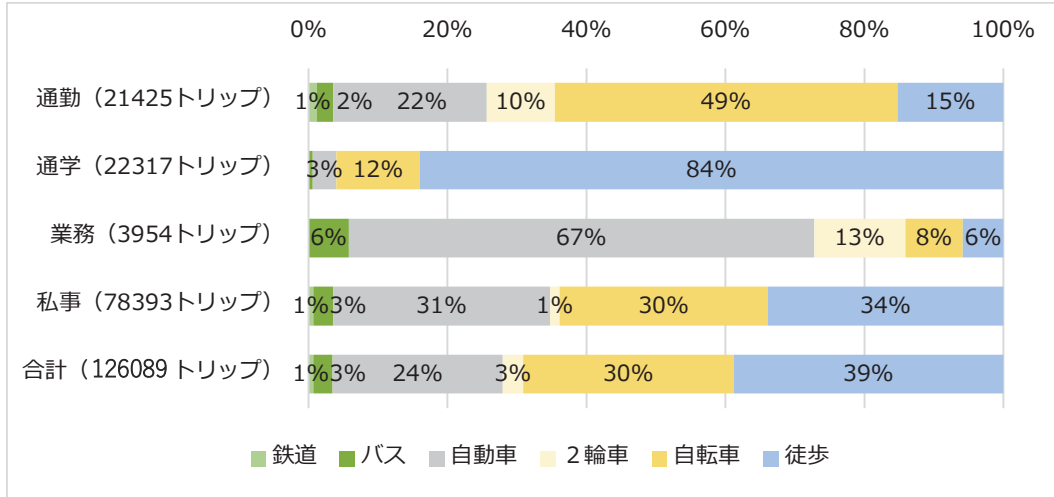


図表 19 コミュニティバス、予約型乗合バスの市負担率の推移（市 HP より整理）

3) 市内移動の実態

①市内移動の移動手段

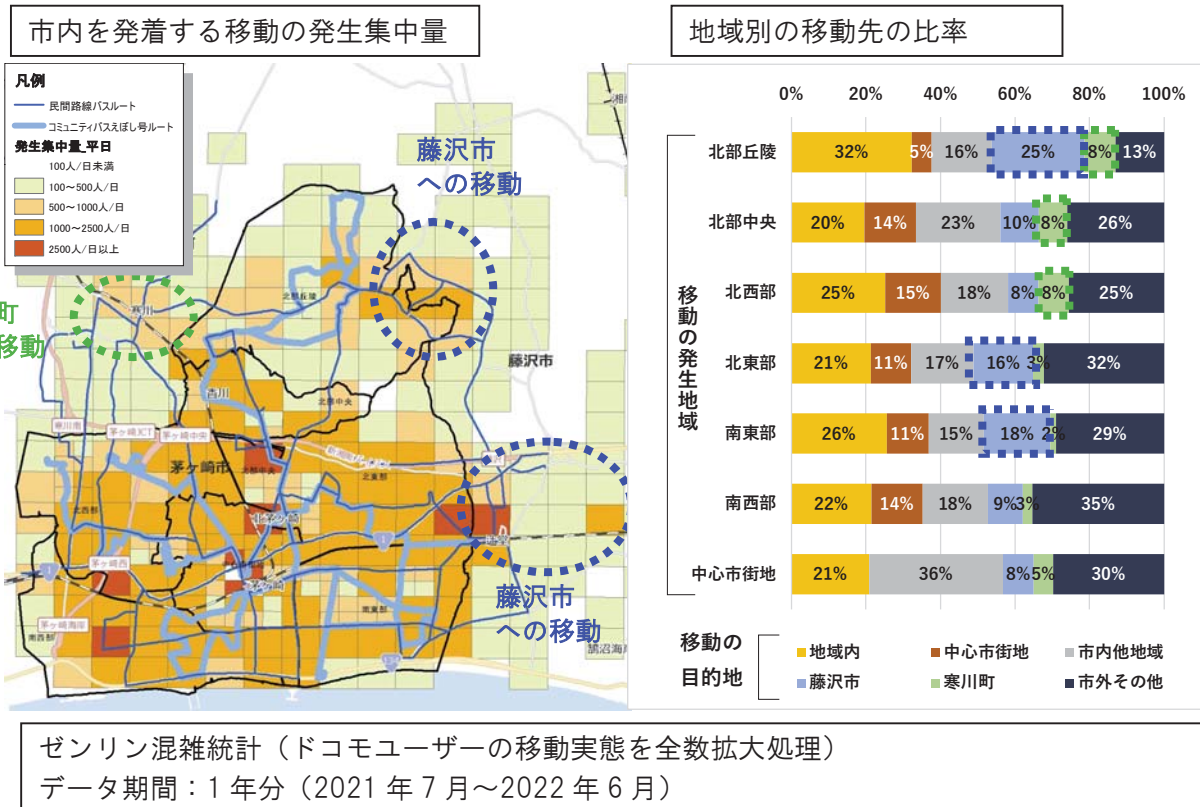
・市内移動の24%が自動車となっており、目的によっては自動車による移動が多い状況となっています。



図表 20 市内移動の目的別移動手段 (出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

②地域別の移動先

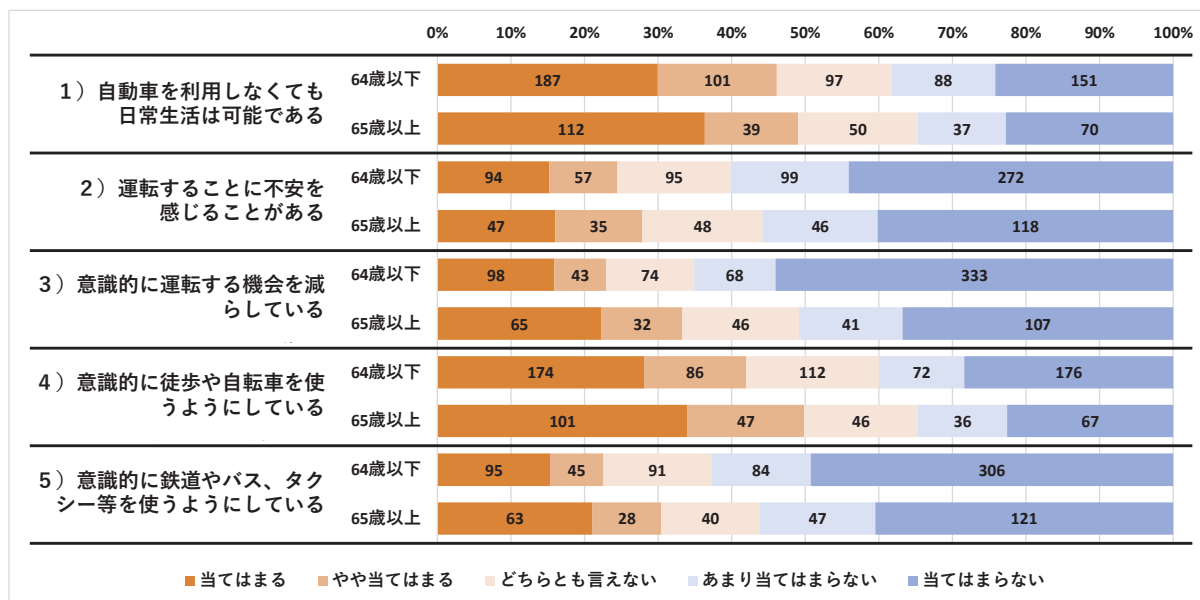
・市内各地域を発着する移動は、各地域内や茅ヶ崎市中心部を目的とする移動が多くなっています。その他、北部丘陵地域、北東部地域、南東部地域から藤沢市への移動など、近隣市町への移動も見られます。



図表 21 携帯 GPS データによる移動実態 (左：メッシュ別発生集中度、右：地域別移動先)

4) マイカー利用に関する市民の考え

- ・市内で自動車を利用している方について、マイカー利用に関する意識を確認したところ、「自動車を利用しなくても日常生活は可能である」「意識的に徒歩や自転車を使うようにしている」などの意見が見られ、特に65歳以上の方でその傾向が高くなっています。



図表 22 自動車の運転に関する意識

(出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

5) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～4)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 地域公共交通に求められる役割

- ・気軽に外出・自由に活動できるまちの実現のため、移動手段の選択肢を増やし、移動に対する障壁を取り除くことが必要となっています。
- ・移動しやすさ向上による子育て支援、医療施設へのアクセス確保、文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できる、消費促進、就労機会創出など、日常の様々な場面での生活の質の向上を目指しており、これらに寄与する公共交通が必要となっています。

(2) 市内の移動手段の状況

- ・市内の主な公共交通である路線バス、コミュニティバスは、いずれも新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しており、コミュニティバスについては運行経費に関する市負担率も高い状況です。

(3) 市民移動の実態

- ・市内移動は徒歩や自転車が中心ですが、自動車の利用も一定数見られます。地域間の移動、中心市街地への移動も盛んな一方、路線バスのネットワークと合致しない近隣市への移動も見られます。

(4) マイカー利用に関する市民の考え

- ・市内で自動車を利用している方について、マイカー利用に関する意識を確認したところ、「自動車を利用しなくても日常生活は可能である」「意識的に徒歩や自転車を使うようにしている」などの意見が見られ、特に65歳以上の方でその傾向が高くなっています。

→これらより、市内では目的別に地域内移動、地域間移動、近隣市への移動など多様な移動が見られ、現在の交通ネットワークは、必ずしもこれらに対応した内容とはなっていません。

→一方、市民の方のマイカー利用については、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見受けられます。

→市民移動の実態、マイカー利用の意識、それに対する現状の移動手段の整備状況を踏まえ、今後の課題として以下を設定します。



課題2

市内の多様な地域に応じた移動ニーズへの対応

視点3：公共交通を維持する仕組みや意識の醸成

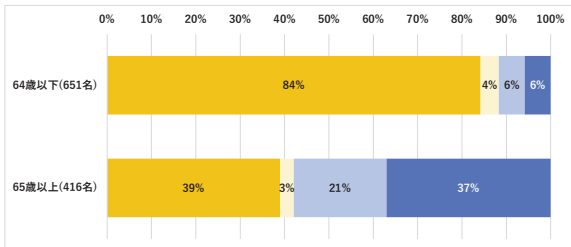
1) 地域公共交通に求められる役割

- ・ 支え合う地域共生社会の実現が必要です。
- ・ 乗合交通と鉄道の利便性が高い「便利」なまちづくりが必要です。

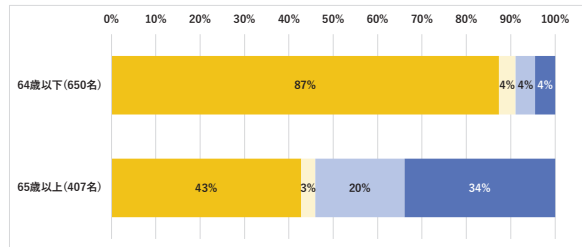
2) 近年の取組み、技術進展について

- ・ 近年、交通系 IC カードの普及（コミュニティバス）やタクシーでのキャッシュレス対応、シェアサイクル等の電子決済など、各種交通機関のキャッシュレス化が浸透しています。
- ・ ICT 技術の進展により公共交通関連の情報についてもオープン化・統合化が進む中、容易に検索、予約、決済ができないサービスは淘汰されると考えられます。
- ・ バスロケーションシステムの普及や乗換案内アプリでのバス情報の追加も進展しており、交通に活用できるものが増えています。
- ・ 茅ヶ崎市では、公共交通マップを作成し、継続して配布しています。
- ・ 日常の移動手段に関するアンケート調査では、これらの取組みのうち、乗換案内アプリや地図アプリについては、64 歳以下の世代を中心に認知度が高く、活用している状況を確認できましたが、バスロケーションシステムやタクシーアプリについては、認知度が低くなっています。

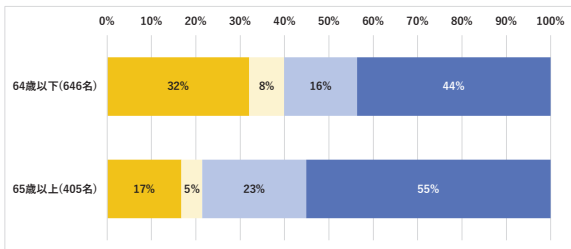
・ グーグルマップ等のアプリ



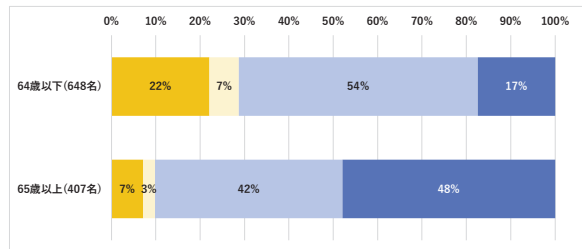
・ 乗換案内等のアプリ



・ タクシー配車アプリ



・ バスロケーションシステム



凡例 ■ 取組みにより外出が便利になった
 ■ 取組みにより外出は便利になっていない（または変わらない）
 ■ 取組みを知っていた(利用したことがない)

図表 23 各種ツールの認知度（出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査）

3) 地域公共交通を維持する仕組みについて

- ・新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少、運転士不足の影響もあり、路線バスの増便等のサービスの拡大は難しいばかりか、現在のネットワークを将来にわたり維持することも困難な状況にあります。
- ・税収の減少に伴い、市の交通関連予算の拡大は見込めない状況です。
- ・市が主体となり運行するコミュニティバスえぼし号、予約型乗合バスは、運行継続に向けた基準等を設定していません。
- ・地域が新たな移動手段に対してニーズを持つ場合も、導入検討に向けた進め方が整理されていません。

図表 24 全国での大型二種免許（乗合バスの運転に必要な免許）保有者数の推移

	H21	H28	H29	H30	R1	R2	R3
全体(人)	1,089,135	942,526	919,242	896,127	871,492	847,769	824,732
65歳以上(人)	447,049	424,673	416,421	406,611	395,087	386,055	378,502
65歳以上の割合	41%	45%	45%	45%	45%	46%	46%
H21からの変動率	—	△13%	△16%	△18%	△20%	△22%	△24%

出典:警察庁運転免許統計

4) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～3)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 地域公共交通に求められる役割

- ・支え合う地域共生社会の実現が求められています。
- ・乗合交通と鉄道の利便性が高い「便利」なまちづくりが求められています。

(2) 近年の取組み、技術進展について

- ・近年、地図アプリや検索アプリが充実し、これらの認知度、市民にとっての使い勝手の良さを確認できました。一方、バスロケーションシステムやタクシー配車アプリなど、認知度に関する課題も確認できました。

(3) 地域公共交通を維持する仕組みについて

- ・バス、タクシーともに運転士不足が深刻になる中、コミュニティバス等を維持していくための基準等の考え方、地域で新たに移動手段を検討する際の進め方等が整理されていません。

→これらより、現在利用できるツールの更なる活用、周知、コミュニティバス等の維持や新たな移動手段の検討についての基準、仕組み等の整理が必要である点を踏まえ、以下の課題を設定します。

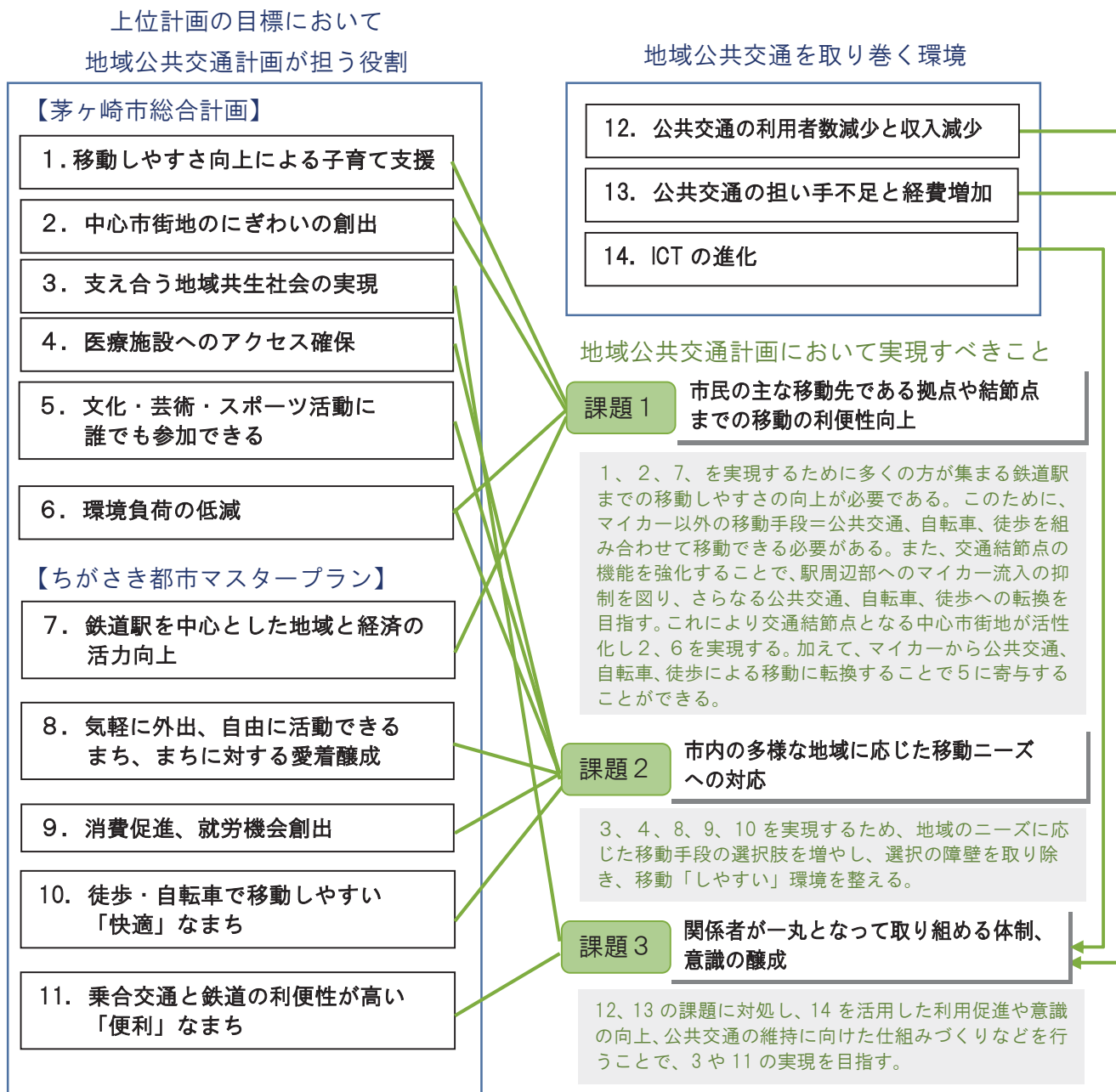
課題3

関係者が一丸となって取り組める体制、意識の醸成

第5章 地域公共交通の今後の取組み

5-1 基本理念

第2章で整理した上位計画の内容、第3章で整理した地域公共交通を取り巻く環境を踏まえ、基本理念の設定に向けた考え方を以下のとおり整理しました。



以上より、①拠点への移動しやすさが向上し、②地域ごとのニーズにも対応し、③これらの移動を支える仕組みが構築され、マイカーに過度に依存しない交通体系を実現することを、本計画の基本理念とします。

持続可能な交通で人々が行き交うまち

私たちが目指すのはこんな暮らしができるまち

出かける準備をする。目的地までバスで行こうかな。
窓からの風が心地よくて、やっぱり今日は自転車で試してみよう。
行き方は、その日の気分で決められるのが心地よい。

まちにでる。
バス停にはバスを待っている人がいる。
自転車で走りながら挨拶をかわす人。
お店から笑い声がする。上を見上げて写真を撮っている人がいる。
見渡すと電車でだって誰一人同じ過ごし方をしていない。
みんなそれぞれの時間を楽しんでいる。

知らない同士なはずなのに一人ひとりでまちが満たされていて、何だかまちが温かい。
だから今日もまちに出たくなる。

マイカーに過度に依存しなくても誰でも気兼ねなく出かけられる。
私たちはそんなまちをつくっていきます。

写真を挿入予定

5-2 基本方針

第4章で整理した地域公共交通の課題、前項で整理した基本理念を踏まえ、本計画の基本的な方針、計画を通じて目指す将来像（次の5年間で目指す変化）を以下のとおり3つ設定します。

課題1 市民の主な移動先である拠点や結節点までの移動の利便性向上が必要

方針1 公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上

- ・通勤や通学問わず、買い物や私用においても鉄道駅への集中、鉄道駅を経由した近隣市への移動が多い中、地域から鉄道駅までの移動しやすさを改善する。
- ・交通結節点の機能強化により駅へのマイカー流入を抑制し、公共交通、自転車、徒歩への転換を促し、高齢者を含めて誰もが移動しやすい環境をつくる。
- ・マイカーの利用を抑制することで中心市街地のにぎわいに寄与する。
- ・移動手段の転換により二酸化炭素排出量の削減に寄与する。

目指す将来像 (5年間で目指す変化)	駅までの移動の利便性向上を図り、マイカーを使わなくても、公共交通と自転車・徒歩で移動可能な環境を整備し、 過度にマイカーに頼らず、環境負荷を低減した移動環境が実現されている
SDGs への寄与	    

課題2 市内の多様な地域に応じた移動ニーズへの対応が必要

方針2 地域内の移動しやすさの向上

- ・市が主体となって運行するコミュニティバスえぼし号や予約型乗合バスの運行見直しを行い、地域内の移動のしやすさの向上に対応する。
- ・現在の移動手段である民間路線バス、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バス、タクシー、シェアサイクルに加え、地域資源を活用した移動手段などを充実し、今後高齢化が進み、免許返納者が増加傾向になる中、マイカーに頼らない移動環境を構築する。

目指す将来像 (5年間で目指す変化)	既存の交通手段を活かしながら、 市内各地域のニーズに応じた移動手段が確保されている
SDGs への寄与	  

課題3 関係者が一丸となって取り組める体制、意識の醸成が必要

方針3 多様な移動を支える仕組みづくり

- ・基本方針1、基本方針2と連携し、鉄道駅への移動の利便性向上、地域内移動の移動しやすさ向上を図るうえで、公共交通の使い勝手を理解してもらい、積極的に利用してもらう。
- ・地域交通を確保する上で、地域住民が主体となる交通手段を導入するための仕組みづくり及び必要な支援を実施し、地域ニーズへの対応を目指す。

目指す将来像 (5年間で目指す変化)	近年のデジタル化による地域公共交通の利便性向上、認知状況を踏まえ、 これらのより一層の周知、考えるきっかけづくりが行われている 地域公共交通について、 地域ニーズとの対応、効率化が図られている
SDGs への寄与	   

5-3 計画の目標、数値指標

計画目標と数値目標については、基本方針の内容を踏まえ、以下のとおり設定します。

方針1 公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上

目標1 マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現

- ・駅周辺の混雑緩和やダイヤ接続の向上、自転車の利用環境の改善等により、鉄道駅に到着するまでの末端交通手段または徒歩での移動が便利で快適となることで、駅へのマイカーの流入の減少を目指す。

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)
	1-1	乗合交通（路線バス、コミュニティバス）の利用者数	12,588 千人/年
1-2	茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数	530 千人/年	651 千人/年

【指標の設定の考え方】

指標 1-1 については、公共交通が便利になり駅アクセスに利用されているかの指標として、鉄道駅への主な移動手段である路線バス、コミュニティバスの利用者数の増減を活用します。目標値については、全国的な傾向として新型コロナウイルス感染症の影響により減少した路線バス利用者数の回復率が8割程度となっているものの、本市においては新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）の利用者数の9割程度までの回復（実質的な増加）を目指します。

指標 1-2 については、自転車が便利になり駅アクセスに利用されているかの指標として、鉄道駅付近の駐輪場の利用者数の増減を活用します。今後の自転車利用環境の向上を考慮し、新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）と同水準の利用者数を目指します。

【数値指標の把握方法】

指標 1-1、指標 1-2 とともに、市が毎年公表する「茅ヶ崎市統計年報」より、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

図表 25 指標 1-1、指標 1-2 の現状値及び目標値の考え方

	指標1-1		合計	指標1-2
	路線バス	コミュニティバス等		市営自転車駐車場
単位	千人/年	千人/年	千人/年	千人/年
平成30年度	18,000	474	18,475	679
令和元年度	17,742	466	18,208	651
令和2年度	11,929	312	12,241	467
令和3年度	12,266	321	12,588	530
目標値	15,968	419	16,387	651
考え方	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度と同程度

方針2

地域内の移動しやすさの向上

目標2

地域に適した交通手段が導入され、利用されている

- ・多様な交通手段が移動ニーズに合わせて利用され、公共交通の利用者数が新型コロナウイルス感染症の流行前(令和元年度)の利用者数の9割程度までの回復(実質的な増加)を目指す。

【指標の設定】

数値 指標

指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)
2-1 乗合交通（路線バス、コミュニティバス）の利用者数	12,588 千人/年	16,387 千人/年
2-2 タクシーの利用者数	1,392 千人/年	1,808 千人/年
2-3 相模線2駅（香川駅、北茅ヶ崎駅）の利用者数 ※日当たり乗車人員	7,338 人/日	7,721 人/日
2-4 市内シェアサイクルの利用者数	24 千人/年	36 千人/年

【指標の設定の考え方】

指標 2-1～2-4 については、地域に適した交通手段が導入されているかの指標として、タクシーやシェアサイクル、その他の移動手段を含めた公共交通の利用回数の増減を活用します。目標値については、全国的な傾向として新型コロナウイルス感染症の影響により減少した路線バス利用者数の回復率が8割程度となっているものの、本市においては新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）の利用者数の9割程度までの回復（実質的な増加）を目指します。シェアサイクルについては導入して間もないため、令和3年度の1.5倍を目指します。

【数値指標の把握方法】

指標 2-1～2-4 は、市が毎年公表する「茅ヶ崎市統計年報」より、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。ただし、新たな移動手段が導入され、統計年報に記載されない場合は、それぞれの年間利用回数を集計し、指標に反映します。

図表 26 指標 2-1, 2-2, 2-3, 2-4 の現状値及び目標値の考え方

	指標2-1 乗合交通 (路線バス・コミュニティバス) ※指標1-1と同じ	指標2-2 タクシー	指標2-3 相模線2駅 (香川駅、北茅ヶ崎駅) ※日当たり	指標2-4 市内シェアサイクル
単位	千人/年	千人/年	人/日	千人/年
平成30年度	18,475	2,164	8,320	—
令和元年度	18,208	2,009	8,579	—
令和2年度	12,241	1,175	6,738	—
令和3年度	12,588	1,392	7,338	24
令和4年度	—	—	—	30
目標値	16,387	1,808	7,721	36
考え方	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和3年度の1.5倍

方針3**多様な移動を支える仕組みづくり****目標3****市民が公共交通の良さを知り、より身近な存在となっている**

・ICTの活用による周知、利用促進がなされ、公共交通の情報入手が容易になっており、さらに地域や市民一人一人が公共交通の利用、維持について考える機会を作ることで、公共交通に関する関心を高めることを目指す。

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)
	3	交通の便が良いと感じている人の割合の向上	34.5%

【指標の設定の考え方】

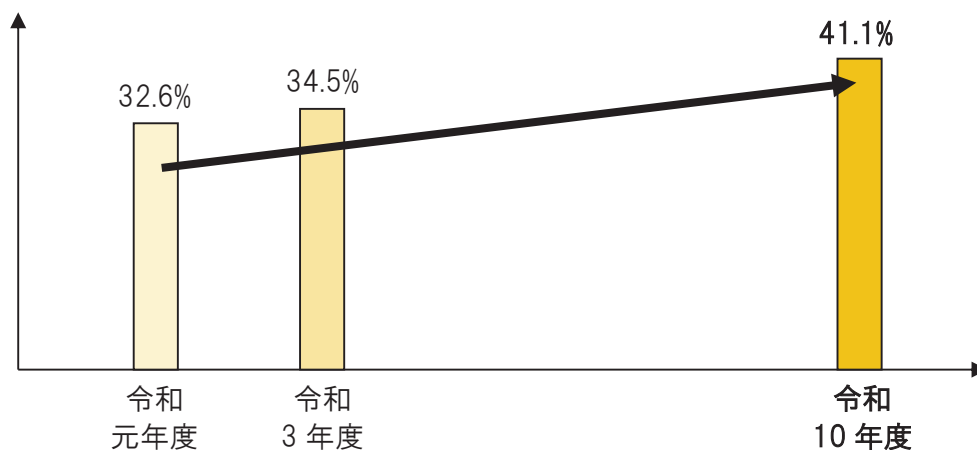
指標3については、公共交通によって気軽に便利に移動できるという認識を市民が持っているかを図る指標として、市が実施している市民意識調査の「交通の便が良いと感じている人」の割合の増減を活用します。

目標値については、取組みの実施により、調査を実施した令和元年度と令和3年度の傾向から目標年度における数値を設定しました。

【数値指標の把握方法】

指標3は、市が実施する市民意識調査により数値を確認し評価します。

※当調査は茅ヶ崎市総合政策課が総合計画や実施計画を改定するタイミングで行っています。毎年行うことは予定していないため、調査実施のタイミングで評価することとします。



図表 27 指標3の現状値及び目標値の考え方

5-4 目標を達成するための取組み

基本方針、計画目標の実現に向け、今後茅ヶ崎市で実施する取組みを以下のとおり整理しました。

方針1	公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上
目標1	マイカーに依存しない駅アクセスの実現



事業1 交通結節点・待合環境改善事業

事業1-1	茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善
事業1-2	既存公共交通網の基幹軸となるサービスの維持
事業1-3	コミュニティバス、予約型乗合バスのサービス水準の設定
事業1-4	鉄道駅での駐輪場の充実
事業1-5	自転車利用環境の改善
事業1-6	鉄道の利便性向上（バリアフリー化、新駅設置等の働きかけ）
事業1-7	バス・タクシー待ち空間の改善
事業1-8	車両のバリアフリー化

方針2	地域内の移動しやすさの向上
目標2	地域に適した交通手段が導入され、利用されている



事業2 地域に適した交通手段の形成事業

事業2-1	コミュニティバスの運行見直し
事業2-2	2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善
事業2-3	予約型乗合バスの運行改善
事業2-4	企業バス、福祉バス、福祉輸送等の交通手段の活用検討
事業2-5	シェアサイクルポートの拡充

方針3	多様な移動を支える仕組みづくり
目標3	市民が公共交通の良さを知り、より身近な存在となっている



事業3 交通手段を支える利用促進、仕組み構築事業

事業3-1	コミュニティバスの運行情報のオープン化
事業3-2	路線図の配布、ホームページでの案内強化、バスロケーションシステムの周知
事業3-3	地域ごとに選択可能な移動手段の周知
事業3-4	交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供の検討
事業3-5	地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進
事業3-6	モビリティマネジメントによる公共交通、自転車、徒歩への転換促進

5-5 取組みの具体内容

事業1 交通結節点・待合環境改善事業

事業1-1 茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎駅は民間路線バス、コミュニティバス、タクシー、マイカー、自転車など多様な移動手段が乗り入れる、市内随一の交通結節点となっています。茅ヶ崎市の地域特性上、バスや自転車による駅アクセスも多い状況です。
- ・一方、北口、南口ともにバスとタクシー、一般車が混在しており、渋滞の発生により、バスやタクシーの発着に支障が生じており、遅延や利便性低下の原因となっています。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・茅ヶ崎駅北口、南口におけるバス、タクシー、一般車等の運用、交通規制の見直し（駅周辺の交差点、通行規制等も連携）

<実施スケジュール>

- ・令和7年度までに具体的な見直し計画を作成し、令和8年度以降、順次改善を行う

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	対策検討 ●●●●●●●●	●●●●●●●●	対策実施		

<実施主体>

茅ヶ崎市

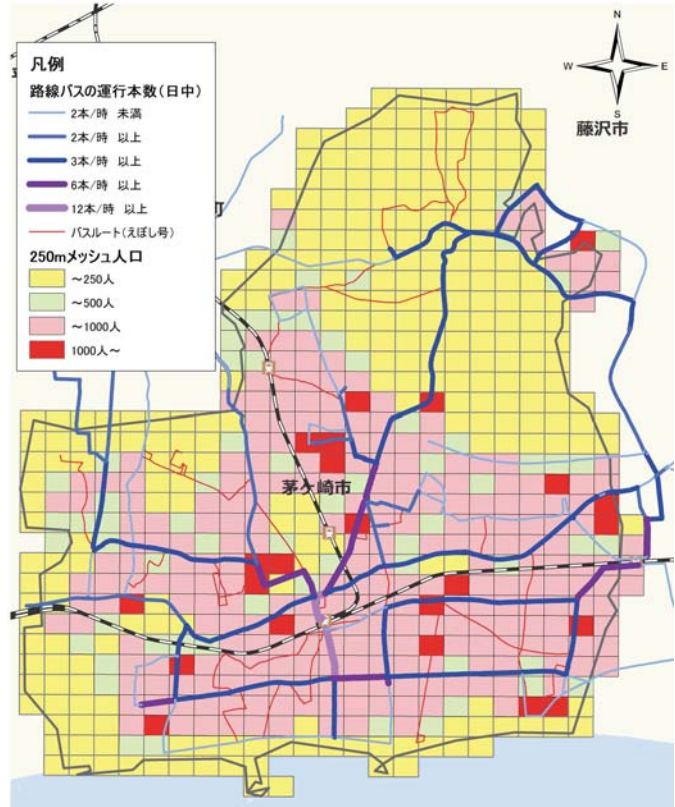


図表 28 茅ヶ崎駅北口の駅前広場の様子（一般車と路線バス、タクシーが錯綜）

事業 1-2 既存公共交通網の基幹軸となるサービスの維持

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市の公共交通網として、鉄道は相模線において1時間に概ね3～4本/片方向、東海道線において概ね1時間に3～19本/片方向と非常に高いサービス水準となっています。
- ・バス路線網は市内を広く運行しています。茅ヶ崎駅を中心として放射状に、国道1号や一里塚北通りなど、日中において1時間に3本以上/片方向（概ね20分に1本）の高サービス水準の路線、区間が存在します。
- ・1時間に2本以上/片方向（概ね30分に1本）の路線、区間とすると市内に広く整備されています。
- ・上記の公共交通網が本市の交通の骨格となり、市民や来訪者の多様な移動ニーズに対応している状況です。
- ・今後も、市民が使いやすく、市としても持続可能な市内の交通体系を維持するために、骨格をなす公共交通網を基幹として市内の交通網を構築することが求められます。



図表 29 市内の人口分布及び路線バスの運行本数（日中）

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・市内のバス路線において、一定のサービス水準の路線や区間（日中において1時間あたり片方向2本以上）については、「基幹軸」として公共交通サービスを維持していくことを基本とする
- ・上記以外の路線は、「基幹軸」を補完する路線や区間としてサービスを維持

<実施スケジュール>

- ・令和6年度以降も、関係者協議、サービスの維持を図る

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	関係者協議、サービスの維持				

<実施主体>

バス事業者、茅ヶ崎市

事業 1-3 コミュニティバス、予約型乗合バスのサービス水準の設定

【事業設定の背景】

- ・コミュニティバスは現在 4 路線が運行していますが、1 時間に 1 便以上の運行がされているのは中海岸南湖循環のみであり、その他は 1 時間に 1 便未満であり、市負担率も 70%以上と厳しい状況です。
- ・また、路線バスの運転士不足も深刻化しており、財政面だけでなく人的資源においても、コミュニティバスを取り巻く環境は厳しくなっています。
- ・今後、市民が使いやすく、市としても持続可能な移動手段として維持するために、コミュニティバスを駅アクセスの手段として位置づけ、サービス水準を明確に設定し、ルートの見直しを含めた取組みが必要です。

図表 30 コミュニティバスえぼし号の運行状況、運行経費に関する市負担率

路線・コース		運行本数（便/日）		運行頻度（平日）	市負担率
		平日	休日		
中海岸南湖循環		26		30分に1便	41.7%
北部循環		7	5	2～3時間に1便	83.7%
鶴嶺循環	鶴嶺北コース	8	7	1～2時間に1便	74.4%
	鶴嶺南コース	6	5	2～3時間に1便	
東部循環	松が丘コース	10	8	1時間～1時間半に1便	75.8%
	小和田・松浪コース	4	3	3～4時間に1便	

※令和3年度実績、茅ヶ崎市資料より

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・市内の民間バス路線の基幹軸（1 時間に 2 本以上／片方向（概ね 30 分に 1 本））の路線を補う交通として、コミュニティバスが運行することを踏まえ、コミュニティバスの運行サービス水準を設定する（利用者にとってわかりやすいパターンダイヤの採用も検討し、30 分または 60 分に 1 本の運行を原則とする、など）（事業 1-2 と連携）
- ・予約型乗合バスの運行サービスの見直し（運行曜日、時間帯、予約受付期限等）
- ・コミュニティバスについて、運行継続基準に満たない路線の見直し、見直しの仕組みづくり（事業 2-1 と連携）

<実施スケジュール>

- ・令和 7 年度までに具体的な整備計画を作成し、令和 8 年度以降、順次実施を行う

実施 スケジュール	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)
	サービス水準	決定	サービス水準を満たさない	路線の見直し	
	●●●●●●●●				

<実施主体>

茅ヶ崎市

事業 1-4 鉄道駅での駐輪場の充実

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市は鉄道駅までの移動手段における自転車の利用率が比較的高い状況です。
- ・一方、茅ヶ崎駅の駐輪場は施設老朽化の問題があります。
- ・マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現に向けて、主要なアクセス手段である自転車の駐輪環境の向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・茅ヶ崎駅の駐輪場の改善（施設更新、自動化など）
- ・北茅ヶ崎駅の駐輪場の充実（台数確保、屋根やラックの整備など）

<実施スケジュール>

- ・令和 6 年度以降、順次実施

実施 スケジュール	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)
順次実施					

<実施主体>

茅ヶ崎市



図表 31 茅ヶ崎駅の自転車駐車場の様子（現状）

事業 1-5 自転車利用環境の改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市は鉄道駅までの移手段、市内移動における自転車の利用率が比較的高い状況です。
- ・一方、市内の道路は幅員の狭い道路が多く、自転車が安全に走行できる道路は限られています。
- ・マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現に向けて、主要なアクセス手段である自転車の走行環境の向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・市内の自転車ネットワークの設定、利用環境整備

※別途策定予定の第3次ちがさき自転車プランと連携

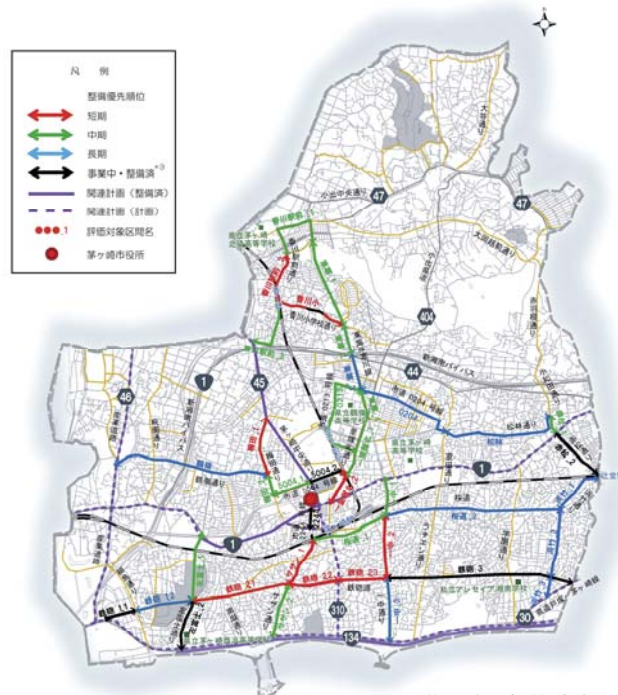
<実施スケジュール>

- ・令和6年度以降、順次実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
順次実施					

<実施主体>

茅ヶ崎市



出典：茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）

図表 32 自転車ネットワーク計画

事業 1-6 鉄道駅の利便性向上（バリアフリー化、新駅設置等の働きかけ）

【事業設定の背景】

- ・ 北茅ヶ崎駅は現在、路線バスやコミュニティバスの乗り入れがなく、交通結節点として十分な活用がなされていません。また、エレベーターの設置や車いす対応トイレの設置等、バリアフリー対応がされていません。
- ・ 今後、北茅ヶ崎駅の東口を設置することが計画されていて、それに伴い北茅ヶ崎駅へのバスの乗入れを検討し、交通結節点としての機能の強化が必要です。また、北茅ヶ崎駅から鉄道を利用することで移動の定時性向上が期待できます。
- ・ JR 相模線については新駅（仮称：西久保新駅）の整備についてこれまで検討されてきましたが、実現には至っていません。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・ 北茅ヶ崎駅のバリアフリー化に関する関係機関との協議
- ・ 北茅ヶ崎駅の駅東口整備、バス停整備、バス乗り入れ環境の改善（交通規制の見直し等）に関する協議
- ・ 一里塚北通りを運行する路線バスの乗り入れに関する協議、実施
- ・ 新駅（仮称：西久保新駅）の整備に関する関係機関への要望

＜実施スケジュール＞

- ・ 計画期間を通じて関係機関との協議・関係機関への要望を実施

実施 スケジュール	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)
	関係機関との協議・関係機関への要望				

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、鉄道事業者、バス事業者



図表 33 仮称西久保新駅予定地（現状）

事業1-7 バス・タクシー待ち空間の改善

【事業設定の背景】

- ・ 日常の移動手段に関するアンケート調査より、鉄道を利用する際の路線バス、コミュニティバスえぼし号、タクシーの利用率が3割から4割となっており、公共交通での駅アクセスが多い状況です。
- ・ 一方、バス停やタクシー乗降場で屋根、ベンチ、バスの発着案内等が表示されている箇所は少なく、鉄道駅など一部に限られています。
- ・ 路線バスやタクシーの利便性の向上に向け、バス、タクシーの待ち空間の改善が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 市内主要バス停、タクシー乗降場での待ち空間の改善（屋根、ベンチの設置等）
- ・ 市内主要バス停、タクシー乗降場でのバリアフリー化（車いす乗降可能な停留所、点字・音声による案内等）
- ・ 市内主要バス停でのバスの到着時間等の表示検討

<実施スケジュール>

- ・ 計画期間を通して可能な箇所から順次実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
順次実施					

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 34 茅ヶ崎駅の様子

事業1-8 車両のバリアフリー化

【事業設定の背景】

- ・移動等円滑化の促進に関する基本方針（国土交通省）において、令和7年度までに全国でノンステップバスの導入率を約8割とすること、福祉タクシー^{※1}を約9万台導入しユニバーサルデザインタクシー^{※2}の導入率を25%とすることを掲げており、高齢者、障がい者等の移動の利便性・安全性向上を促進しています。
- ・茅ヶ崎市では、コミュニティバスえぼし号は全てノンステップバスで運行しており、路線バスは全ての車両が低床式（ワンステップバス、ノンステップバス）で、うちノンステップバスは約6割となっています。

※1 福祉タクシー：主に身体に障がいがある方の移動をサポートするタクシー

※2 ユニバーサルデザインタクシー：健常者のほか、車いす使用者、ベビーカー使用者、高齢者、妊婦など誰もが利用しやすく設計されたタクシー

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・車両のバリアフリー化（ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー、福祉タクシーの導入促進）

<実施スケジュール>

- ・令和6年度以降、順次実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	事業実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者、タクシー事業者



図表 35 車両のバリアフリー化の例

事業2 地域に適した交通手段の形成事業

事業2-1 コミュニティバスの運行見直し

【事業設定の背景】

- ・コミュニティバスえぼし号は市内各地から市立病院へのアクセス向上を目的として運行していますが、現在の主なニーズは茅ヶ崎駅へのアクセス手段であり、現在の運行形態と市民ニーズが合致していない現状があります。
- ・事業1-3でも示す通り、運行経費に係る市負担率は70%を超える路線が多く、事業の継続性に課題を有しています。
- ・事業1-3で設定するコミュニティバスのサービス水準を踏まえ、運行の見直しを行うことが必要です。また、事業1-2で示す既存公共交通網を補完するサービスとして、持続可能な茅ヶ崎市内の交通体系を構築していくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・コミュニティバスの運行基準に基づき、路線ごとの運行見直し
- ・コミュニティバスの運行内容（運行形態、ルート、時間帯、運賃等）の見直し検討、実施

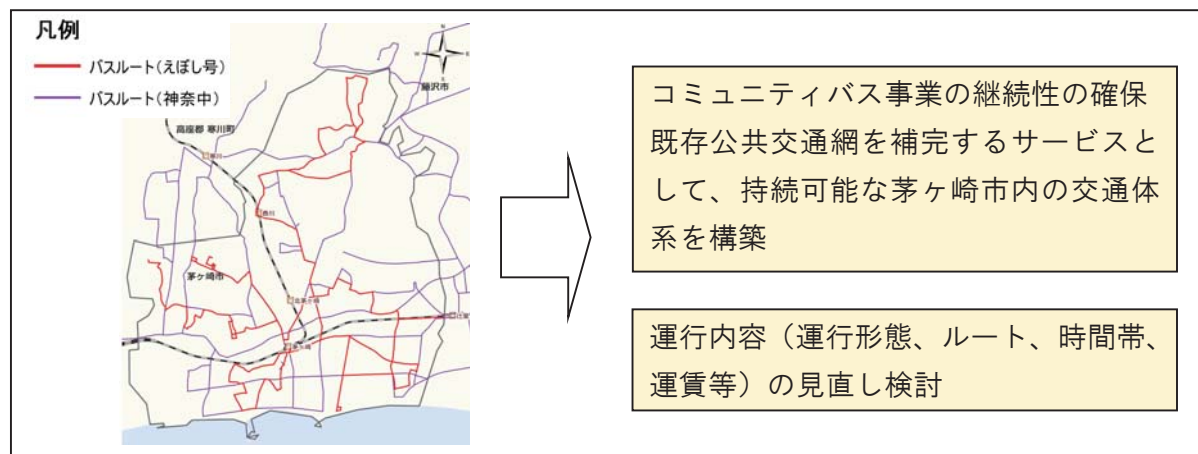
<実施スケジュール>

- ・令和6年度、令和7年度で見直し検討を実施し、令和7年度以降、検討が終了した路線より順次見直しを実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	見直し内容の検討 ●●●●●●●●	●●●●●●●●	見直し実施		

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 36 コミュニティバスえぼし号の見直し検討

コミュニティバスの運行基準

1 大型車両である必要性

コミュニティバスはある程度のまとまった人数を輸送するのに適した交通手段です。大型車両であるコミュニティバスを運行するなら、1日に1回以上は運転士を除いた最大乗車人員が10人以上である必要があります。そうでなければ、車両の小型化や定時定路線でなくデマンド型などの別の形式の交通手段への移行を検討する必要があります。

2 評価方法

最大乗車人員は、現在の運賃定額前払い制では定常的に把握することができませんが、本市では年に1回程度、乗降調査を実施しています。このとき入手した路線ごとの最大乗車人員と1便当たりの平均乗車人員のデータを比較したところ、それぞれの値が概ね同じになることがわかりました。このため、評価に当たって用いる数値は平均乗車人員10人以上とします。

1便当たりの平均乗車人員は運行距離が長くなればそれだけ多くなるため、運行距離が短い路線と公平に比較できるように評価方法として、キロ当たり乗車人員を用いることとし、運行距離に応じて目標達成に必要な乗車人員が増減する指標とします。

$$\text{乗車人員} \div \text{運行距離} = \text{キロ当たり乗車人員}$$

3 サービス水準

コミュニティバスを駅アクセスの移動手段とするとともに、30分または60分のパターンダイヤにするにあたって、1便の運行時間が概ね30分程度となるよう、運行距離は7.5kmを標準とします。

4 運行基準

以上より、1便当たりの平均乗車人員10人、運行距離7.5kmをコミュニティバス運行の標準とし、キロ当たり乗車人員が、以下の数値以上となることを運行基準とします。

$$10 \div 7.5 = 1.33 \text{ 人/km}$$

5 キロ当たり乗車人員による路線分類

キロ当たり乗車人員によって路線を分類し、それぞれの対応を検討、実施します。

	キロ当たり乗車人員	対応	経過措置
運行継続路線	1.60 超	利用促進策の実施	—
運行改善路線	1.33～1.60	路線の見直し ダイヤの見直し 利用促進策の実施	キロ当たり乗車人員が1.60を超えるよう運行改善に常に努める。
運行検討路線	1.33 未満	運行改善路線で実施する対応 車両の見直し（小型化等） その他の交通手段の検討 ※	見直し実施後2年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

※小出地区を運行する路線については、既存の路線バス、予約型乗合バスなど他の交通手段との役割分担を考慮し、総合的に検討を行う。

事業2-2 2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市の北部（小出地区）は鉄道までの距離が遠く、日常生活についても藤沢市の北西部、寒川町など市域を跨ぐ移動が多く交流が盛んな地域です。
- ・現在、北部と市外を結ぶ重要な路線として、寒川駅～文教大学、湘南台駅～文教大学の路線バスが運行しています。
- ・路線バスとそれに接続するコミュニティバスえぼし号、予約型乗合バスなど既存の交通手段に加え、市域をまたがる移動手段の一つとして、広域に展開されているシェアサイクルを活用するなど、2市1町に跨る交通ネットワークの利便性向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・2市1町に跨る交通ネットワークについて、藤沢市、寒川町及び関係事業者と連携し、移動手段維持確保の方策を検討
- ・地域内のシェアサイクルポートの拡充
- ・小出地区に移動の拠点となるモビリティハブ※を整備し、各移動手段の接続性を高める。

※モビリティハブ：路線バス、コミュニティバスの停留所、予約型乗合バスの乗合所、シェアサイクルポート、サイクルアンドバスライド等を1箇所に集約し、移動手段の接続性を高めたスポット

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して、藤沢市、寒川町と連携し検討実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	方策検討	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●

<実施主体>

茅ヶ崎市（藤沢市、寒川町と連携）

過年度に検討した路線



図表 37 2市1町に跨る公共交通の過年度検討内容

事業2-3 予約型乗合バスの運行改善

【事業設定の背景】

- ・小出地区で運行する予約型乗合バスは、事前登録制で電話またはインターネットが使用可能であり、支払い方法は現金のみ（1乗車100円（乳児は無料））となっています。
- ・予約については、乗車の1週間前から1時間前までの受付であり、計画的に移動する場合は問題ありませんが、急な移動には対応できない状況です。
- ・公共交通においてキャッシュレス決済はすでに標準装備になっています。予約型乗合バスについても、キャッシュレス決済の導入は不可欠です。
- ・市負担率は95%前後と高い水準で推移しており、持続可能性を確保するため、市負担額の圧縮の検討が必要です。
- ・地域住民から乗合所の空白となっている場所に乗合所設置の要望が寄せられています。
- ・デマンド型にとらわれず地域に適した交通を検討する必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・デマンドのシステム改善の実施
 - ・キャッシュレス決済の導入
 - ・サポーター制度[※]等の収入源確保の検討
 - ・乗合所設置の検討
 - ・路線バス、コミュニティバスえぼし号を含めて地域に適した交通ネットワークについて検討
 - ・予約型乗合バスの運行内容（運行形態、ルート、時間帯、運賃等）の見直し検討
- ※サポーター制度：予約型乗合バスの運行を支援、応援していただける事業者や自治会等の団体から協賛金を得て収入源とするもの

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して、周知、キャッシュレス決済の導入検討を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	運行改善の実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市

運行情報	予約方法												
<p>運行情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用できる方 登録すれば、どなたでもご利用可。 ● 運行区域 小出地区内 ● 利用料金 1人1回(片道) <table border="1"> <tr> <td>大人(12歳以上)</td> <td>100円</td> <td>※大人もしくは小児1人に対し乗車券を2枚発行し乗車2人まで無料</td> </tr> <tr> <td>小児(6歳以上12歳未満)</td> <td>100円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>幼児(1歳以上6歳未満)</td> <td>100円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>乳児(1歳未満)</td> <td>無料</td> <td></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行日時 365日毎日 7:00～20:00 ● 予約方法 電話またはインターネット ● 注意事項 ・事前に登録が必要です。 ・乗車後の目的地変更及び途中下車はできません。 ・1台での運行のため、ご希望の予約時間に沿えない場合があります。(先着予約制) ・道路交通事情等により予約時間に間に合わない場合があります。 	大人(12歳以上)	100円	※大人もしくは小児1人に対し乗車券を2枚発行し乗車2人まで無料	小児(6歳以上12歳未満)	100円		幼児(1歳以上6歳未満)	100円		乳児(1歳未満)	無料		<p>予約方法</p> <p>① 登録</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 紙登録 市役所都市政策課または小出支所で申請書を受け取り、必要事項を記入のうえご提出ください。(※ホームページからダウンロード可) ● インターネット登録 右記URLにアクセスし、登録をしてください。 ※ネット予約をご利用の場合、ネット登録必須。 <p>② 予約 (利用の1週間前から1時間前まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 電話予約 (7時～18時受付) TEL : 0467-52-2666 ● インターネット予約 (24時間受付) URL http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/road/eboshi_s/1030423.html
大人(12歳以上)	100円	※大人もしくは小児1人に対し乗車券を2枚発行し乗車2人まで無料											
小児(6歳以上12歳未満)	100円												
幼児(1歳以上6歳未満)	100円												
乳児(1歳未満)	無料												

図表 38 予約型乗合バスの利用方法、予約方法の現状

事業2-4 企業バス、福祉バス、福祉輸送等民間事業者との連携検討

【事業設定の背景】

- ・令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正で、路線バスやタクシーを補完する取組みとして、地域に存在する様々な送迎車両を有効活用した「地域資源の総動員」の考えが盛り込まれました。
- ・今後、事業1-3や事業2-1を通じてコミュニティバス等の見直しを行う中で、企業や各種施設の送迎バス等を運行する民間事業者と連携することが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・市内で送迎車両を有する事業者、施設の実態調査、意向調査
- ・路線バス、コミュニティバス等と企業や各種施設の送迎バス等との連携検討

＜実施スケジュール＞

- ・計画期間を通して意向調査、導入検討を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	意向調査、連携検討 ●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、事業者

千葉県船橋市での取組み例

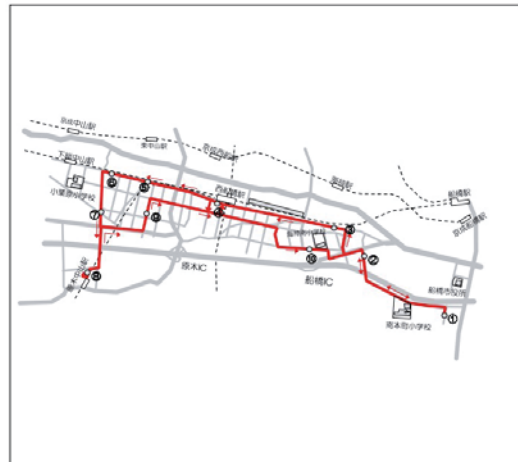
○概要

- ・市内の自動車学校、老人福祉センターの送迎バスに、市内在住の65歳以上の方で登録した方のみ混乗可能
- ・施設利用者向けに運行するバスへの混乗のため、新たな運行経費は発生しておらず、混乗利用者からも運賃は徴収していない



○運行ルート一部紹介

運行団体	ソフィアドライビングスクール船橋
運行ルート	〈西船橋駅・原木中山駅方面〉
運行日	月・火・水・木曜日
運休日	金・土・日曜日、祝日



出典：船橋市 HP

図表 39 千葉県船橋市における地域の送迎交通と連携した移動手段確保の事例

事業2-5 シェアサイクルポートの拡充

【事業設定の背景】

- ・近年のシェアサイクルサービスの拡大により、乗り捨てを前提とした自転車での移動が可能になり、行きは自転車、帰りは公共交通など臨機応変な移動ができるようになりました。
- ・しかし、茅ヶ崎市ではシェアサイクルポートがまだ多くなく、市内を網羅できていない状況です。
- ・シェアサイクルポートは設置密度が高まることで移動の利便性が向上することから、ポートの設置個所を増やしていくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・公共施設へのシェアサイクルポートの設置
- ・必要に応じて民間施設へのシェアサイクルポートの設置を協議

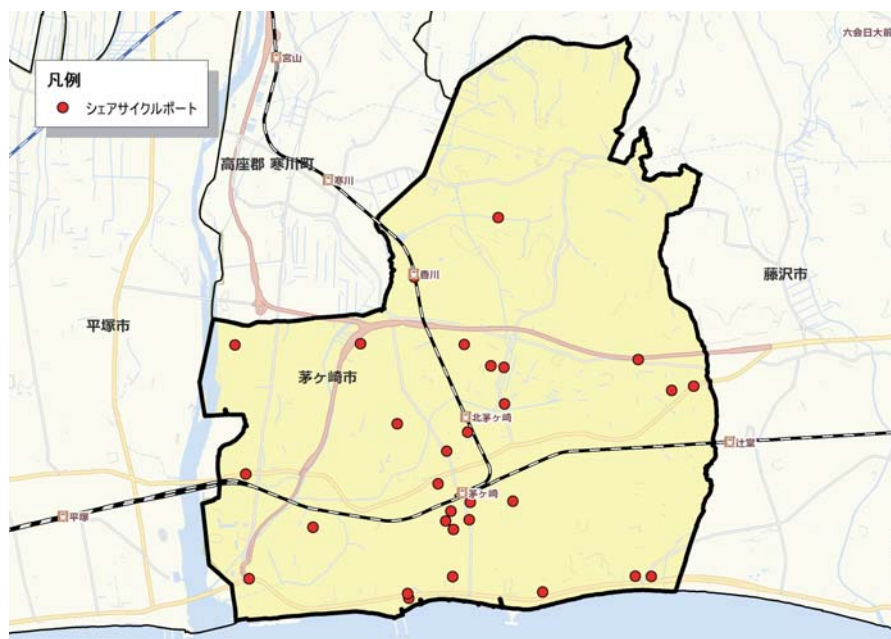
<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して意向調査、導入検討を実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	シェアサイクルポートの設置				

<実施主体>

茅ヶ崎市、シェアサイクル事業者



データ出典：HELLO CYCLING HP

図表 40 茅ヶ崎市内のシェアサイクルポートの位置（2023年時点）

事業3

交通手段を支える利用促進、仕組み構築事業

事業3-1 コミュニティバスの運行情報のオープン化

【事業設定の背景】

- ・近年、バスに関する情報提供、データのオープン化が進み、地図アプリや交通事業者のバスロケーションシステムにおいて、バス停の位置やバスの時刻表、到着情報等の確認が可能です。
- ・一方、コミュニティバスえぼし号については、乗換案内等のアプリでの時刻表検索は可能ですが、地図アプリでの検索には対応しておらず、情報提供が不十分です。
- ・そこで、データのオープン化を推進し、様々な媒体で検索可能となる必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・コミュニティバスの運行情報（バス停位置、時刻表情報）のオープン化（標準フォーマットでのデータ作成及び公開）

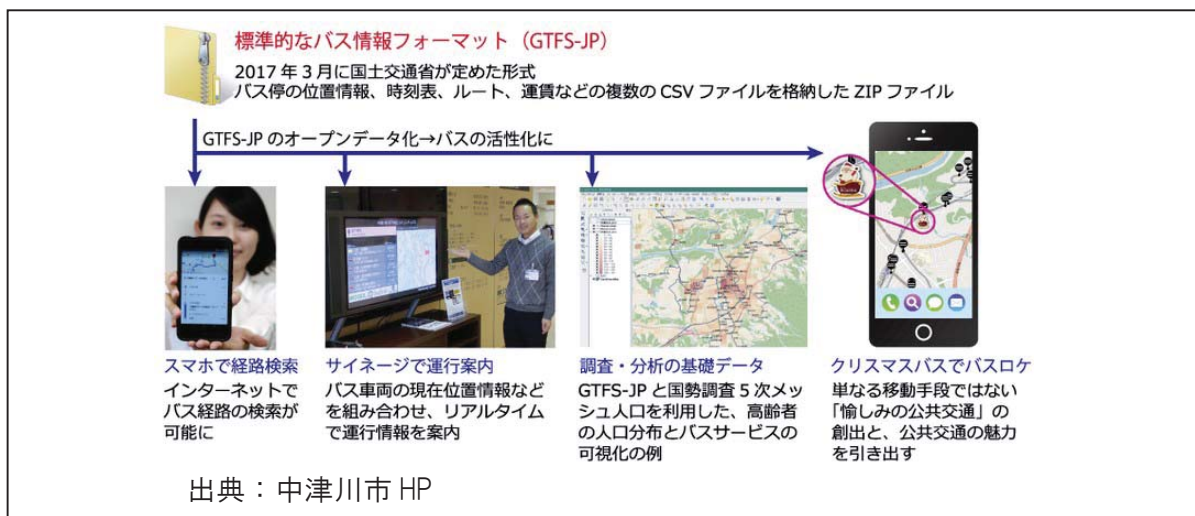
＜実施スケジュール＞

- ・令和6年度に標準フォーマットによるデータ作成を行い公開、以降、運行内容の見直しに伴い順次データ修正

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	データ構築 ●●●●●●●●	公開			

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 41 バス情報のオープン化による取り組みイメージ

事業3-2 路線図の配布、ホームページでの案内強化、バスロケーションシステムの周知

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市では鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バスなど様々な交通手段があり、近年ではバスロケーションシステムやICカードの導入、路線バスに関する金額式定期券の導入、タクシーアプリの実装等の取組みも展開されています。
- ・一方、日常の移動手段に関するアンケート調査ではこれらの認知度が十分にされていないなどの課題も見えたことから、公共交通利用の促進に向け、各種取組の周知が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・バスロケーションシステム、ICカード、タクシーアプリ等に関する周知チラシの作成
- ・転入者に向けて、公共交通路線図や上記チラシの配布
- ・市のHP等でのチラシの掲載、駅や支所での掲示、配布

＜実施スケジュール＞

- ・計画期間を通し、チラシの作成やHP案内、転入者への配布等を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	チラシ作成・掲示、転入者へ配布、HP掲載				

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、バス事業者、タクシー事業者

バスロケーションシステムの紹介



神奈中バスロケーションがスマートフォンに対応しました。

アクセスはこちら

神奈中バスロケーション URL: <http://real.kanocha.jp/real/>

スマートフォンからアクセスされている方はこちら

神奈中バスロケーション スマートフォンサイト

スマートフォンサイトの特長

リアルタイムに停留所への到着予定時刻やバスの位置などのバスの運行情報が、スマートフォンで閲覧することができます。

- 1. 探検情報を調べる
出発地に接近するバスの情報を調べることができます。
- 2. 車両番号から到着時間を調べる
バスが目的地に「いつ着くか」調べることができます。
- 3. バスと鉄道の乗換を調べる
神奈中バスと小田急線の乗換についてご案内します。

※他県停留所では、到着予定時刻をご案内していません。
※平日通勤圏では、時刻表のバスロケーションをご利用いただけます。
・葛川コミュニティバス
・平塚シャトルバス
・緑野コミュニティバス

わかりやすい結果画面と使いやすいインターフェイス

利用者が求める情報を、わかりやすく、スマートフォンの画面に最適化しました。外出先で利用することも多いスマートフォンには、バスの到着時刻を伝える機能も追加しました。是非神奈中バスロケーションスマートフォンサイトをお試しください。

出典：神奈川中央交通 HP

市で作成しているバス路線図



図表 42 各種取組の紹介

事業3-3 地域ごとに選択可能な移動手段の周知

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市では、路線バスとコミュニティバス、予約型乗合バスが市内を運行し、タクシーや自転車も利用可能であるため、駅までの移動手段や発着点の立地や移動者の健康状態等によっては複数の移動手段を選択可能な状況にあります。
- ・各地域のバスの運行状況やタクシーのアプリの利用方法、シェアサイクルポートの場所等を知ってもらうことで、地域ごとに選択可能な移動手段の周知を行い、マイカーに過度に依存しない生活への転換を図っていくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・地域別の公共交通マップの作成（市全体のバス路線図を元に作成、タクシーアプリの利用方法掲載、シェアサイクルポートのマップや利用方法を掲載）
- ・地域別の公共交通マップの周知（転入者への配布、HP掲載、支所、出張所や駅での配布等）

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通し、マップの作成やHP案内、転入者への配布等を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	マップ作成	掲示、転入者へ配布、HP掲載			

<実施主体>

茅ヶ崎市

地域版マップの作成例（静岡県三島市）



出典：三島市HP

茅ヶ崎市内のシェアサイクルポート



出典：HELLO CYCLING HP

図表 43 各種取組の紹介

事業3-4 交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供の検討

【事業設定の背景】

- ・ 駅前広場などの交通結節点等において、さまざまな交通手段ごとに情報が分割され提供されていることがシームレスな移動の障害となっている可能性があります。
- ・ 交通結節点の機能を高めるために、情報を統合して提供し、乗り換えの円滑化を図る必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 茅ヶ崎駅南口駅前広場整備に合わせ、駅前広場等に鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等の情報を一括して表示できる情報板の設置を検討する。

<実施スケジュール>

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	設置に向けた検討				

<実施主体>

茅ヶ崎市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者等

事業3-5 地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進

【事業設定の背景】

- ・事業1-3や事業2-1で述べた通り、コミュニティバス等の運行は今後見直し予定で、地域が主体となる移動手段への変更も視野に入れて検討を行います。
- ・今後、地域が移動手段を必要とする際に、行政が適切な支援、連携をできるよう、関係者の役割分担や検討の流れを整理した手引きを作成し、地域に適した移動手段を取り入れていく必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・地域、交通事業者、行政の役割分担、検討の流れ、運行実施や継続の基準を設定した地域交通の検討、導入に関するガイドラインを策定
- ・ガイドライン策定後、移動手段確保について要望のある地域で順次検討を実施
- ・地域発意の道路運送法によらないボランティア輸送等、地域に応じた交通手段の導入にあたって、技術的な支援等を行います。

＜実施スケジュール＞

- ・令和6年度にガイドラインを策定し、以降、要望のある地域で順次地域交通を検討

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	ガイドライン策定	要望のある地域での	検討実施		
	●●●●●●●●				

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、バス事業者、タクシー事業者

<p>◎地域の交通手段検討の前提条件の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存交通とのバランスや役割 (茅ヶ崎市の既存公共交通網の「基幹軸」を補完する交通) ・持続可能なサービスとしての財政負担率や収支率などの考え方の設定 ・利便性のためのサービスの考え方の設定 	
<p>◎導入検討の進め方・ルール作り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域組織の形成 ・ニーズ調査など実現性の検討方法 ・試験運行や実証運行等の方法 ・本格導入の基準(利用や収支等) 	<p>◎見直しや廃止の進め方・ルール作り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見直し・廃止の基準づくり (利用や収支等) ・見直し・廃止の進め方
<p>◎市や関係者の支援の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討の支援 ・運行にあたっての支援 等 	

図表 44 地域の交通手段確保の新規導入や見直しに関する仕組み(イメージ)



図表 45 地域旅客運送サービスのイメージ

出典：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）



湘南地区「おでかけワゴン」
プレ運行スタート!

2020年 **2月25日(火)**より **毎週火曜日午前運行**
料金：1回100円(予定) ※2月25日のみ無料

3月3日、10日、17日、24日、31日、4月以降も運行します!

湘南地区では、普段の買い物や病院への通院などで困っている住民の方がたくさんいます。また近い将来、車の運転や自転車移動が困難になるのではないかと心配している方も数多くいます。「おでかけワゴン」は、地域住民がドライバーや添乗員となって普通の車を目的地へ走らせる新しい交通手段です。地域のニーズに合わせて、普段バスが通れないような狭い道も走れます。停留所も細かく設定できて、家の近くから乗ることができます。ぜひご利用ください!

停留所までの看板が印刷

停留所

①

ベレパーク前
毎週火曜日運行

停留所

⑤

湘南ベルサイド前
毎週火曜日運行



ルートは裏面へ!

■お問い合わせ
湘南地区まちづくり協議会 電話：070-1322-5523 (おでかけワゴン直通電話)
または 0467-57-5655 (コミュニティセンター湘南)

協 力： 翔の会、大和リース (BRANCH 茅ヶ崎)、茅ヶ崎市社会福祉協議会、NPO サポートちがさき、まちづくりスポット茅ヶ崎、神奈川県、茅ヶ崎市

図表 46 湘南地区で運行している「おでかけワゴン」の取り組み

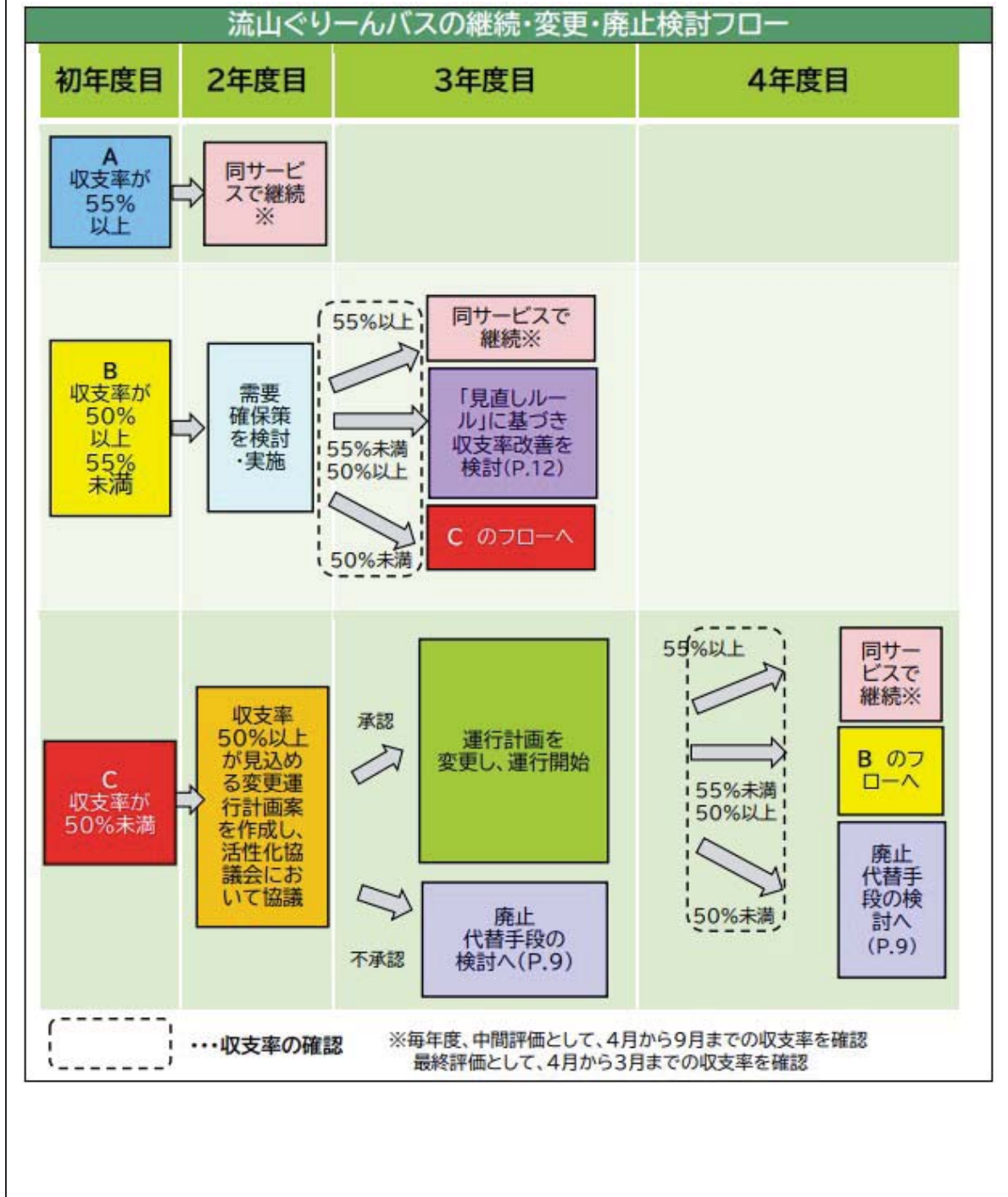
参考：埼玉県さいたま市におけるコミュニティバス等の新規導入の際の検討手順



図表 47 埼玉県さいたま市のコミュニティバス等の新規導入に関する検討手順

出典：さいたま市 コミュニティバス等導入ガイドライン

参考：千葉県流山市におけるコミュニティバスとの運行継続基準の設定



図表 48 千葉県流山市のコミュニティバス等の運行継続基準

出典：流山ぐりーんバス等 地域公共交通導入の手引き

事業3-6 モビリティマネジメントによる公共交通、自転車、徒歩への転換促進

【事業設定の背景】

- ・公共交通や移動空間等のハード面を整備しても、移動者が実際にその移動手段を選択しなければ意味がありません。
 - ・マイカーについては、長年にわたり自動車の改良、インフラ面での道路整備など走行環境の改善が重ねられていった結果、多くの人が便利に感じる移動手段になりました。このため、人によってはマイカーによる移動が選択されやすく、他の移動手段は選択肢から外されがちです。
 - ・マイカーへの過度な依存は中心市街地の空洞化、公共交通の収益低下、渋滞による定時性悪化を招くほか、脱炭素社会実現の障害にもなりえます。
 - ・一方で、アンケート調査に基づくマイカー利用に関する市民の考えでは、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見られ、この割合を増やしていくことが重要です。
 - ・移動者の心理面に訴えかけ（嫌々ではなく）状況に応じて公共交通、自転車、徒歩といった移動手段を選択したくなるようなモビリティマネジメント※による仕掛けづくりが必要です。
 - ・マイカーによる移動においても、市外から市外に向かう通過交通に対しては新湘南バイパスを利用する等経路変更を促すことにより、中心市街地の渋滞を緩和することが可能です。
- ※モビリティマネジメント：情報発信などを通じ、過度な自動車利用から公共交通、自転車、徒歩へ転換を促し、社会、個人双方にとって望ましい姿へと変えていく取組み。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・モビリティマネジメントによる各種取組みを検討、実施。

<実施スケジュール>

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	取組みの検討、実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者

第6章 計画の進捗管理、評価方法

(1) 計画の実施主体と分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「市民」「交通事業者」の協働、連携により、計画目標の達成に向けて進めていく必要があります。それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。なお、茅ヶ崎市地域公共交通会議を継続して開催し、計画の取り組みの確認や関係者協議、協働の取り組みを促していきます。

(2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、計画の策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、進行管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。進行管理・評価 (Check) にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

(3) 計画の進捗管理、評価スケジュール

本計画では以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

また、本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているかを把握するため、地域ごとの路線バス等の運行状況について、下記項目のモニタリングを行います。

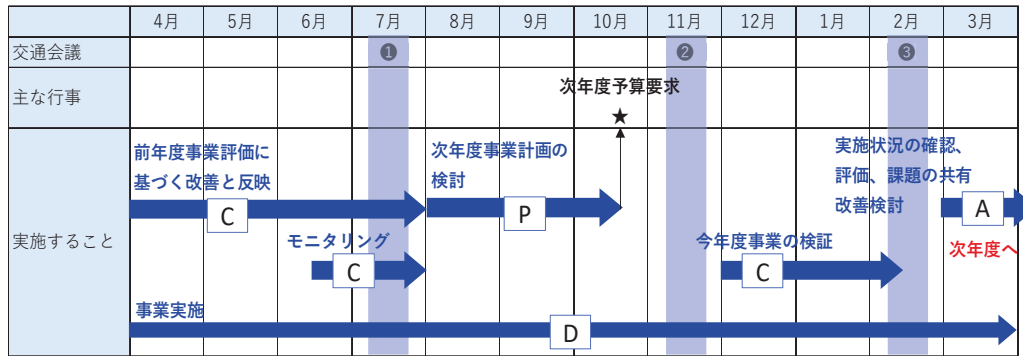
図表 49 長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール

<長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール>

	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)	R13~ (2031~)
施策実施確認	事業実施							
内容の評価 (プロセス評価)	実施状況の確認・評価	反映	反映	反映	反映	反映	反映	反映
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認 可能な数値 のチェック			中間年の 目標達成 状況評価			最終年の 目標達成 状況評価	
課題共有	実施の課題 の共有							
改善と反映	次年度実施の 改善と実施							

図表 50 年間単位の進捗管理、評価スケジュール

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>



茅ヶ崎市地域公共交通計画

令和6年(2024)年〇月発行

発行 茅ヶ崎市 都市部都市政策課

〒253-8686 神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-81-7181(直通)

FAX 0467-57-8377

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



二次元バーコード