

茅ヶ崎市乗合交通整備計画（概要版）

平成 17 年 7 月 茅ヶ崎市

市民にとって使いやすい乗合交通の確保を目指した計画です。

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**です。平成 32 年を目標年次とし、**市民にとって使いやすい乗合交通を確保**するための、市民や事業者、行政の役割分担のあり方、整備の基本的な考え方と目標、個別施策を示しています。

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）

平成 14 年度に検討した市民提案を基本としています。

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**を最優先課題としています。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**を図ることを目標としています。

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**を最優先課題としています。

高齢化率：65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合

路線を幹線と支線に分け、両者が一体となって市全体の利便性向上を図ります。

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**します。**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**させます。

■幹線とは・・・

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ます**（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します）。

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します。

■支線とは・・・

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**新たに運行する路線**です。

幹線ではカバーしきれない地区や需要（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**します。

運行頻度は**30 分間隔の運行を基本**としますが、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**します。

目標とするバス路線網（案）は 2 頁をご覧ください

行政と事業者は、乗合交通の利便性向上に向けた取組みを実施していきます。市民にも、これまで以上に積極的な利用、関わりが求められます。

【乗合交通整備の目標（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。**

■行政と事業者は・・・

幹線では**利便性の高い運行頻度を確保する。**

支線となる**新しい路線を運行する。**

バス運行の**定時性を確保する。**

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。**

乗合交通を快適に利用できる環境を整備する。



目標ごとの個別施策と、導入にあたっての考え方は 3 頁をご覧ください

市民、行政、事業者がそれぞれの役割を果たすことを基本とします。

●市民は・・・

●自らが主体的に行動する必要性を自覚し、自分の生活スタイルや交通行動を見直して、**乗合交通を積極的に利用し、運営を支援**していくことが望まれます。

●乗合交通に関心を持つとともに、交通に関わる市民組織（例えば市民交通会議など）を市民主体で組織し、計画の進捗状況を監視したり、行政や事業者に提案をするなど、**積極的な関わり**を持つことが望まれます。

■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**します。

■職員の通勤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**を行います。

■交通管理者（警察）や道路管理者、その他関係団体等は、**施策の推進に向けて積極的に連携・調整**を図ります。

▶事業者は・・・

▶社会基盤の一翼を担う社会的な責任や誇りを認識し、**市民、行政との緊密な連携**を図ることが望まれます。

▶経費節減や必要な情報の開示、利用者への接遇マナーの向上など、**利用促進のための自主的・積極的な取り組み**を行うことが望まれます。

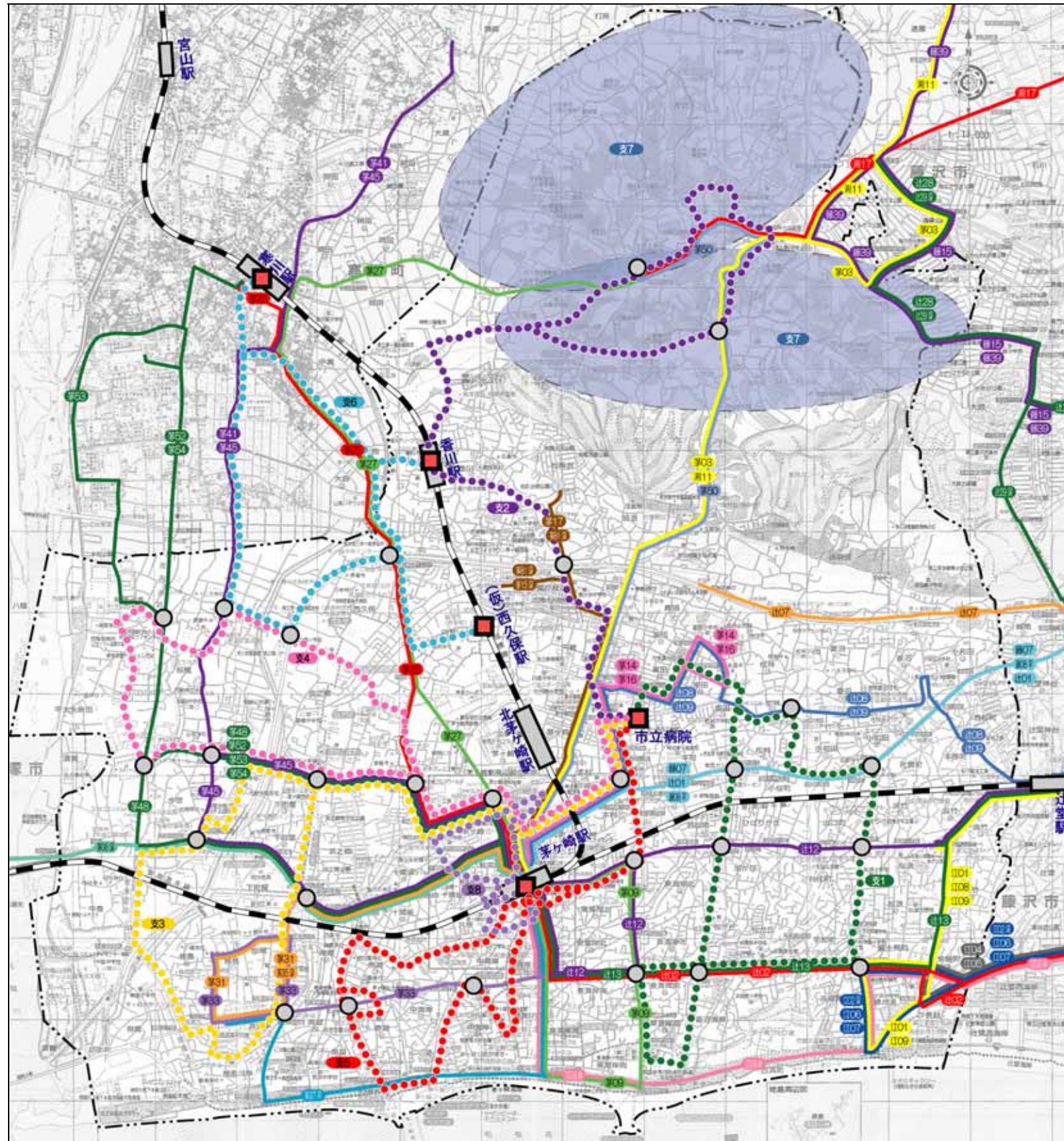
計画は、検証や見直しを行いながら着実に進めていきます。

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）**に区分します。

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を行いながら、出来るところから着実に整備を図ります。

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**とします。

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。



【目標とするバス路線網】

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。

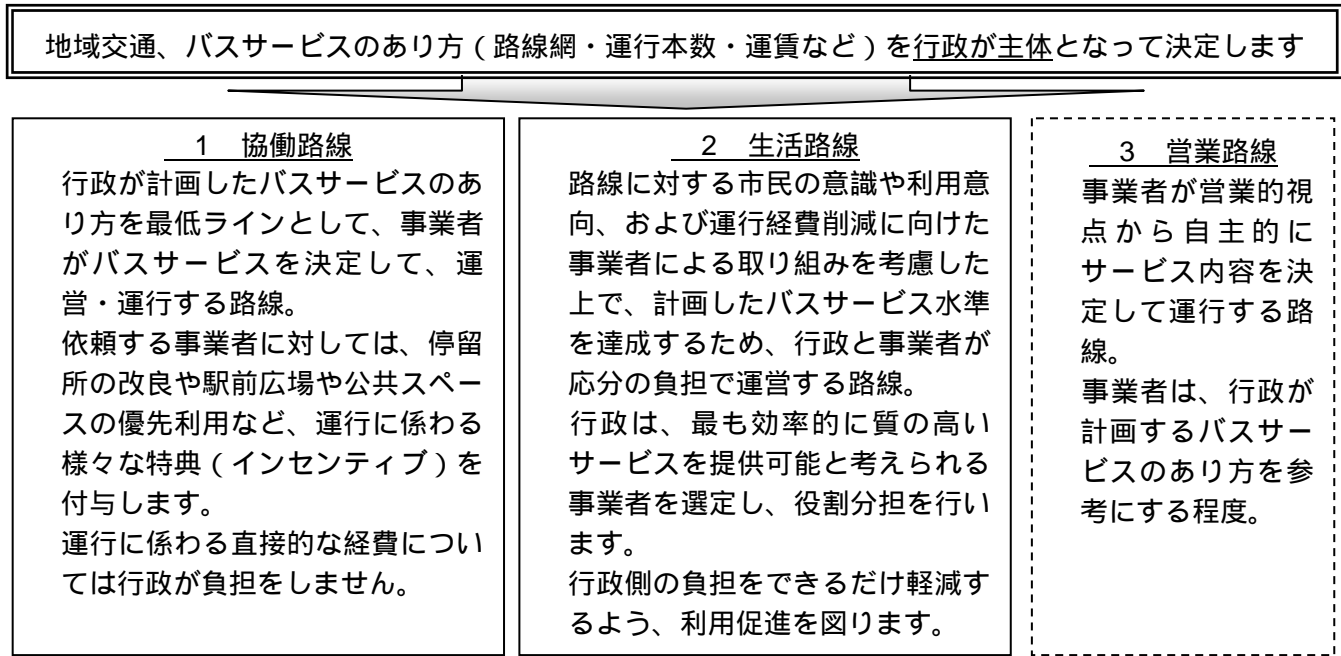
幹線 (案)

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101	茅ヶ崎駅～小和田～辻堂駅北口
茅35 深	茅ヶ崎駅～回地中央～浜見平団地	茅33	茅ヶ崎駅南口～中海岸・松尾～茅ヶ崎駅南口
茅06 深	茅ヶ崎駅～町屋・今宿～平塚駅	茅37 平	茅ヶ崎駅南口～西浜～茅ヶ崎駅南口
茅48	茅ヶ崎駅～登象・古川・茶屋町～茅ヶ崎駅	茅09	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～城南～赤羽根
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25	茅ヶ崎駅～矢畑・円蔵～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	藤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	藤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	湘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	江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	江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)
湘11	茅ヶ崎駅～小出一本松～湘南台駅	江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	江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	江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	江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	江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	江08	辻堂駅～浜竹～茅ヶ崎学園入口
藤07	茅ヶ崎駅～小和田・南仲通り～藤沢駅	江09	富士見町～平和学園・浜竹～辻堂駅
藤08 平	茅ヶ崎駅～小和田・藤沢 市民病院～藤沢駅		

支線 (案)

路線番号	路線名	概要	主な経由地
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・ラチン通り・一中通り・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、香川駅を経由して、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・小出景道・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。	新国道線・肥地力・鶴嶺参道・浜見平団地・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、市役所前を経由して、市立病院へ連絡する路線。	新国道線・肥地力・ナストーア前・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・新湘南ハイパス下側道・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、必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・茅ヶ崎駅南口・雄三通り・サザン通り・ツインウェイヴ・エメロード・梅田通り・新国道線・中央公園

行政と事業者は、路線の特性や状況に応じて必要な役割分担を行います。



目標ごとの個別施策と、導入にあたっての考え方は次の通りです。

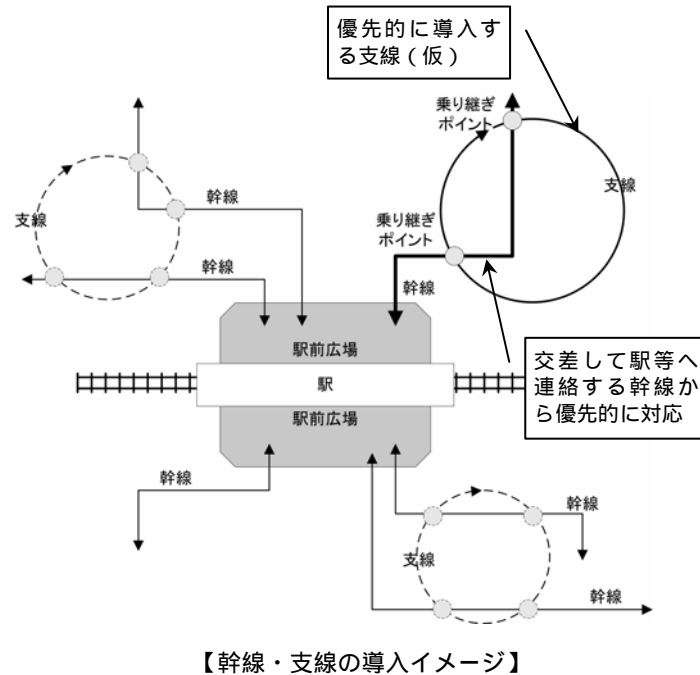
目標： 幹線では利便性の高い運行頻度を確保する

【目標実現に向けた考え方】

- ✓ 現在のバス路線は全てを幹線と位置付けます。
- ✓ 通勤通学時間帯は10分間隔、日中は20分間隔の運行頻度を目指します。
- ✓ 路線を、協働路線¹と生活路線²に分類し、行政と事業者がそれぞれの役割分担のもとに必要なサービス水準を確保します。

【導入にあたっての考え方】

- ✓ 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します。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します。



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】

- ✓ 支線は、幹線ではカバーしきれない地区や需要に対応します。
- ✓ 運行頻度は30分間隔を基本としますが、地域の状況を勘案して路線毎に決

定することとします。

- ✓ 導入する車両の種類やサイズは、運行する路線の道路幅員や需要によって決定します。
- ✓ 当面は、導入する路線全てを生活路線²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します。
- ✓ 導入が望まれる地区・路線を多面的な視点から評価し、順次導入を図ります。

【導入にあたっての考え方】

- ✓ 各路線を、需要面や地域バランス等から評価・判断し、順次導入を図ります。
- ✓ 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・項目等について協議を行うこととします。



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)

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します。
- ✓ 茅ヶ崎の顔となる玄関口、市民が集う空間の形成に向け、市民や関係団体等と協議を行い、必要な施策を実施します。

【導入にあたっての考え方】

- ✓ 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します。
- ✓ 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、幹線、支線の運行に伴うバス処理能力に向けた方策について議論します。

目標： 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します。

【導入にあたっての考え方】

- ✓ 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ります。
- ✓ 生活路線²では、福祉・環境対応型車両を基本に考える。協働路線¹や営業路線³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します。
- ✓ 幹線と支線の乗り継ぎ利便性を向上させるため、割引制などの導入など運賃精算の方法について、行政と事業者で協議を行い、必要な箇所や路線から順次導入を図っていきます。



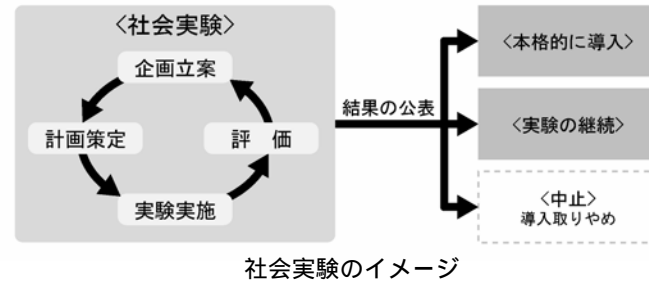
使いやすいバス停の事例
(群馬県前橋市)



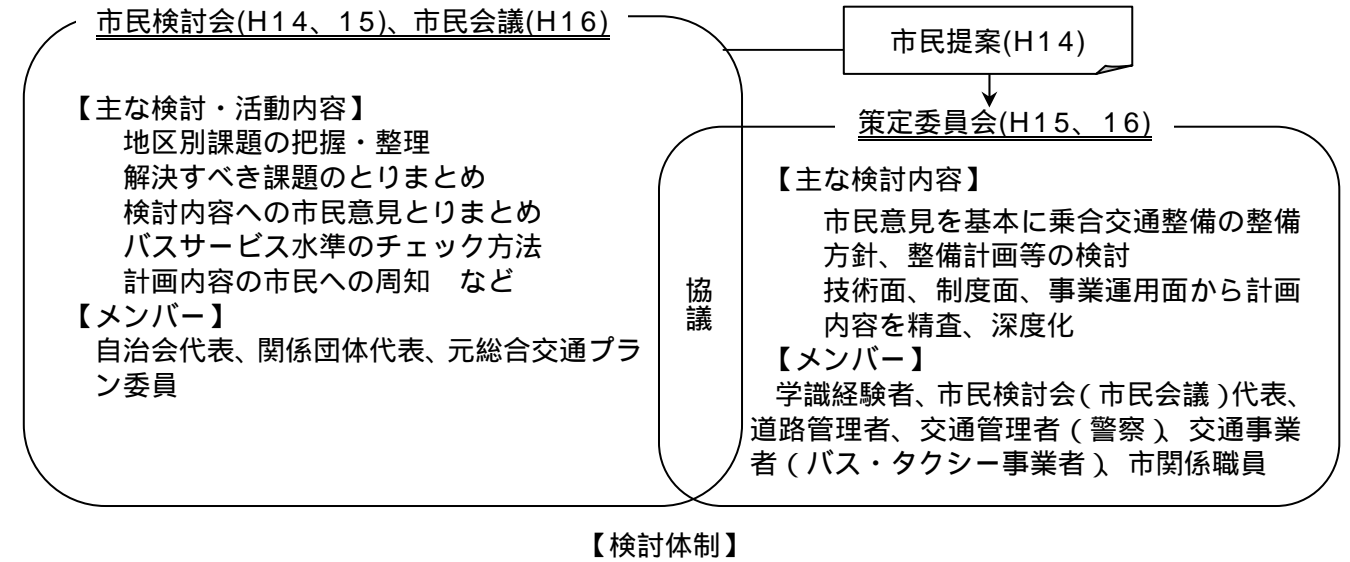
福祉対応型車両の事例
(独・ミュンヘン市)

目標の実現に向けて、以下のような取り組みが重要です。

- 市民の積極的な利用、関心の高まりが基本です。
 - ✓ 計画の実現には、市民自らが、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、運営を支援していくことが基本です。
 - ✓ 行政職員も、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います。
- 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ます。
 - ✓ 本計画の実施による影響や効果の検証、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（社会実験）を行いながら推進します。
- 計画は必要に応じて柔軟に見直します。
 - ✓ 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きます。
 - ✓ 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、この考え方に沿った、計画の着実な進行管理を行うこととします。



(参考 - 2) 検討体制とこれまでの検討経過



(参考 - 1) 茅ヶ崎市総合交通プランに示された乗合交通のあり方

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、バスや自転車が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。



茅ヶ崎市総合交通プラン
策定年次：H12～13

平成 14 年度 市民検討会が主体となり検討 乗合交通に対する市民の考え方 (市民提案)のとりまとめ	H14.10 ～H16.3	乗合交通市民検討会の開催 自治会、関係団体代表、元総合交通プラン委員から構成 地区別課題の把握、乗合交通に対する市民の考え方のとりまとめ。 H14、15 年度に 10 回開催
平成 15 年度 市民検討会と策定委員会で検討 市民提案を具体化する技術的検討 を実施し、 <u>乗合交通整備計画中間報告</u> を作成。	H15.8 ～H16.3	乗合交通整備計画策定委員会の開催 市民、学識経験者及び庁内関係部課から構成 市民要望を具体化する技術的検討、乗合交通整備計画中間報告の作成。 H15 年度に 7 回開催
	H15.9 ～H16.3	乗合交通整備計画ニュースの発行 H15 年度内に 6 号発行
平成 16 年度 市民会議と策定委員会で検討 <u>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。</u>	H16.9 ～H17.2	乗合交通整備計画策定委員会の開催 市民、学識経験者、監督官庁、交通管理者、事業者等から構成 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。 「整備計画中間答申」を作成し、市長へ答申。 H17 年 2 月 28 日までに 5 回開催
	H16.9 ～H17.2	乗合交通市民会議の開催 自治会、関係団体代表、元総合交通プラン委員から構成 乗合交通について継続的に考える体制づくりを実現するための検討。 H17 年 2 月 28 日までに 5 回開催
	H17.3	庁議等における協議・調整
	H17.4	パブリックコメントの実施
	H17.6	乗合交通市民会議の開催 乗合交通整備計画策定委員会の開催 「整備計画最終答申」を作成し、市長へ答申。 庁議等における協議・調整
	H17.7	整備計画の決定・公表

【検討経過】