

乗合交通整備計画の計画期間終了に向けた評価方法について

はじめに

「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」は、平成13年度に策定された「茅ヶ崎市総合交通プラン」を踏まえ、乗合交通に関する個別計画と位置づけられ、平成16年度に策定し、計画期間は令和2年度までとなっています。目標を達成するために様々な施策を計画しており、最終年度である令和2年度に、本計画の実施状況等を評価し、次期計画として予定しています「地域公共交通計画」の策定につなげたいと考えております。

「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」の評価をするにあたり、本計画の概要、施策の実施状況や評価方法、次期計画の策定にあたっての留意点を協議資料2としてまとめました。本計画を評価する上で、コミュニティバスの乗車人数の推移のように定量的に評価できるものとできないものがあり、評価方法等について、本市だけで決定するのではなく、多角的な観点から意見をいただき、検討を進めたいと考えております。つきましては、様々な分野の方々と構成されている委員の皆さまから、「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」の評価方法について、御意見をいただき、評価を進め、次期計画の策定に盛り込み、地域公共交通の活性化につなげてまいりたいと考えております。

また、評価をする上で、市内を運行している交通事業者の皆様には、御協力いただきたい事項もございますので、御理解、御協力の程よろしくお願いいたします。

1 乗合交通整備計画の概要

「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」は、平成 13 年度に策定された「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。同計画では市民、行政、事業者がそれぞれの役割のもとで緊密に連携し、各主体の取組み内容、市の乗合交通の目標を設定しています。乗合交通整備計画の 5 つの目標と取組の内容を以下に示します。

目標：① 幹線※では利便性の高い運行頻度を確保する

※市民の移動を支える基軸となる路線（現在の路線バス全て）

取組①-1 通勤通学時間帯で 10 分間隔、日中で 20 分間隔の運行を確保

目標：② 支線※となる新しい路線を運行する

※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

取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する路線（5 路線）

取組②-2 交通空白地域を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線（2 路線）

取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線（1 路線）

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

- ・ 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、駅周辺でのバスの処理能力の向上など、必要な施策や基盤整備を実施
- ・ 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

<方策案>

- 1：駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し
- 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
- 3：駅周辺に新たなバス処理施設を整備

目標：⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する

バス 停：幹線と支線の乗継ポイントなど、必要な箇所の整備の推進

車 両：福祉・環境対応車両の導入を推進

運賃体系：幹線と支線を乗り継ぐ際の乗継システム、運賃清算方法を検討、実施

2 計画の評価方法の検討

(1) 目標①に関する評価方法

目標：① 幹線※では利便性の高い運行頻度を確保する

※市民の移動を支える基軸となる路線（現在の路線バス全て）

取組①-1 通勤通学時間帯で 10 分間隔、日中で 20 分間隔の運行を確保

①取組内容の評価方法、確認方法

<評価方法>

目標①では、市内の民間路線バスについて、茅ヶ崎駅から発着する各方面の路線の運行本数について、通勤通学時間帯の 10 分間隔、日中での 20 分間隔を掲げています。

まずは、これらの路線バスの運行本数を整理し、計画策定当時と現在を比較し、取組で示す運行水準が確保されているかを確認します。

<確認方法>

市内交通事業者に上記運行ができているか照会します。

②取組に関する関係主体の検討過程の評価方法

計画では、目標①の取組に関連し、行政、事業者それぞれ以下の役割を記載している。これらについて、行政、事業者のこれまでの取組の内容を整理し、目標①の達成に向けた検討が適切にされていたか、確認します。

取組の実現に向けた各主体の役割分担

【行政】

- ・ 協働路線（行政の負担金なしの路線）と生活路線（行政からの負担金ありの路線）に分類
- ・ 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
運行に係わる様々な特典（インセンティブ）を付与

例：保育園前、汐見台バス停の新設

- ・ 生活路線：計画したバスサービス水準の達成に向け、行政と事業者が応分の負担で運営
効率的かつ質の高いサービスを提供可能と考えられる事業者の選定
- ・ 運行時：利用者満足度や運行内容に関する調査の実施、運行のモニタリング

利用者への調査実施について、事業者にヒアリング

【事業者】

- ・ 協働路線：運営・運行への協力の判断、行政が計画するサービス水準を満たす運行計画の決定
- ・ 生活路線：運営・運行への協力の判断、行政との応分の負担での運営
- ・ 共通：コスト最小化に向けた努力、安全運行の徹底

(2) 目標②に関する評価方法

目標：② 支線※となる新しい路線を運行する

※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

取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する路線（5路線）

取組②-2 交通空白地域を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線（2路線）

取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線（1路線）

①計画策定当時の路線案

計画策定当時、支線は8路線（うち5路線が運行実施中）が計画されている。

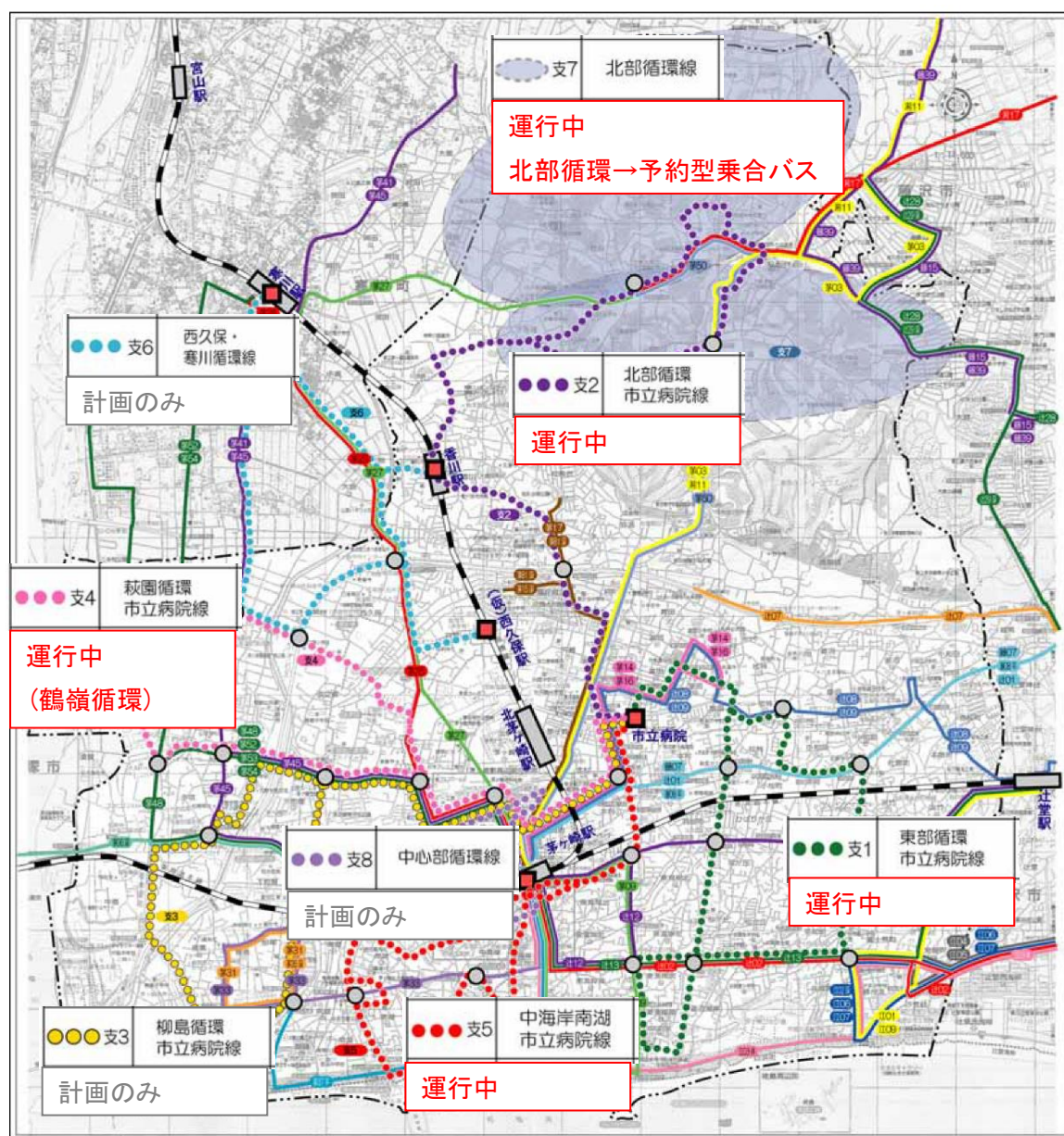


図 1 計画策定時の幹線、支線の運行形態（案）

②目標実現に向けた考え方を踏まえた市全体の評価方法

目標②では、目標実現に向けた考え方として、以下を掲げています。これらを参考に、市全体の計画策定後の変化として評価可能な項目を整理します。

【計画での記載内容】

✓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。

→評価項目：路線バス、コミュニティバスによる人口カバー率の変化

✓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。

→評価項目：現在運行している路線の運行本数

✓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。

→評価項目：運行事業者による自社路線化の考えの確認

✓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

→評価項目：各地区での検討状況

【他市町村との比較】

次ページ以降に示す各路線の評価に加えて、他市町村との比較として、成功例や失敗例の整理での比較、利用者数や収支状況、市民の満足度、目標の達成状況などの比較が考えられます。

③個別の計画路線の評価

目標②の実現に向けた 8 路線について、それぞれ導入目的が異なるため、導入目的ごとに評価が必要です。

取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する路線（5 路線）

以下に示す 5 路線は、市内の路線バスでカバーされていない交通空白地域の解消、市民の主要な目的地である市立病院へのアクセスを強化する目的とした路線です。

5 路線のうち、3 路線は乗合交通整備計画において計画された路線で導入がされており、1 路線は運行形態を変更して運行が実施されている路線、1 路線は運行には至っていません。

【運行が実現している路線】

支 1 東部循環市立病院線

○導入の考え方：

- 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

○導入の考え方：

- 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 5 中海岸南湖循環市立病院線

○導入の考え方：

- 乗合交通整備計画策定時点ですでに運行が実現している路線であり、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。

○評価方法

- 1) 運行路線の利用状況の評価（追加調査なしで収集可能なもの）
 - ・導入後の利用者数、収支状況、市負担額の推移
- 2) 運行路線の利用状況の評価（追加調査が必要なもの）
 - ・利用者の属性、利用頻度、バス停ごとの乗降者数、利用区間 など
- 3) 沿線住民の満足度（アンケート等の追加調査が必要）
 - ・ルートや本数、運賃への満足度、改善要望、移動全体への満足度に対し、コミュニティバスが寄与しているか、コミュニティバスを使えない層がいるか など

【運行形態を変えて運行が実現している路線】

支 4 萩園循環市立病院線 （鶴嶺循環市立病院線として運行）

○導入の考え方：

- 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。

○評価方法

- 1) 運行路線の利用状況の評価（追加調査なしで収集可能なもの）
 - ・導入後の利用者数、収支状況、市負担額の推移
- 2) 運行路線の利用状況の評価（追加調査が必要なもの）
 - ・利用者の属性、利用頻度、バス停ごとの乗降者数、利用区間 など
- 3) 沿線住民の満足度（アンケート等の追加調査が必要）
 - ・ルートや本数、運賃への満足度、改善要望、移動全体への満足度に対し、コミュニティバスが寄与しているか、コミュニティバスを使えない層がいるか
 - ・計画策定時と運行路線がやや異なるが、不便はないか など

【運行に至っていない路線】

支 3 柳島循環市立病院線

○導入の考え方：

- 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。

○評価方法

- 1) これまでの検討経緯の整理
 - ・コミュニティバスが導入に至らなかった経緯、地域との協働によるおでかけワゴンに至った経緯を整理
- 2) 沿線住民の意向（アンケート等の追加調査が必要）
 - ・路線バス、タクシー以外に公共交通が必要か、どのような交通手段が必要か
 - ・コミュニティバスの利用意向があるか、具体的な利用方法は何か など

取組②-2 交通空白地域を解消し、最寄り交通拠点への連絡を強化する路線（2 路線）

以下に示す 2 路線は、市内の路線バスでカバーされていない交通空白地域の解消、各地域の最寄り交通結節点までの移動手段の確保を目的とした路線です。

2 路線のうち 1 路線（北部循環）は最初はコミュニティバス、現在は予約型乗合バスで運行が実現しており、1 路線（西久保・寒川循環線）は運行には至っていません。

【運行が実現している路線】

支 7 北部循環線 （以前はコミュニティバス、現在は予約型乗合バスとして運行）

○導入の考え方：

→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

→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。

○評価方法

1）運行路線の利用状況の評価（追加調査なしで収集可能なもの）

- ・導入後の利用者数、収支状況、市負担額の推移
- ・利用区間、利用頻度、利用属性（居住地、年代） ※予約型乗合バスのみ把握可能

3）沿線住民の満足度（アンケート等の追加調査が必要）

- ・運行形態や時間帯、運賃への満足度、改善要望、移動全体への満足度に対し、予約型乗合バスが寄与しているか、予約型乗合バスを使えない層がいるか など

【運行に至っていない路線】

支 6 西久保・寒川循環線

○導入の考え方：

→西久保、寒川町南部を循環し、寒川駅、香川駅、交通空白地区を（仮）西久保駅へ連絡する路線。

→（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。

○評価方法

1）これまでの検討経緯の整理

- ・新駅整備の検討状況を含め、導入に関するこれまでの検討経緯を整理

2）沿線住民の意向（アンケート等の追加調査が必要）

- ・路線バス、タクシー以外に公共交通が必要か、どのような交通手段が必要か
- ・コミュニティバスの利用意向があるか、具体的な利用方法は何か など

取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線（1 路線）

茅ヶ崎駅周辺の市中心部の回遊性を向上させる目的で、循環路線が計画されているが、運行には至っていません。

【運行に至っていない路線】

支 8 中心部循環線

○導入の考え方：

- 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。
- 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。

○評価方法

- 1) これまでの検討経緯の整理
 - ・導入に関するこれまでの検討経緯を整理
- 2) 市民全体の意向（アンケート等の追加調査が必要）
 - ・中心部を循環するバスの必要性、利用目的や頻度 など

(3) 目標③、目標④に関する評価方法

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

- ・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、駅周辺でのバスの処理能力の向上など、必要な施策や基盤整備を実施
- ・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

<方策案>

- 1：駅前広場および周辺道路の利用形態の見直し
- 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
- 3：駅周辺に新たなバス処理施設を整備

目標③、目標④の達成に向けては、主に茅ヶ崎駅の駅前広場の改善、駅周辺での新たなバス処理施設の整備など、茅ヶ崎駅を中心としたバスの定時性向上、機能向上についての取組案が示されている。

また、行政の役割として、目標の達成に向け、市民や関係機関との協議を図り、必要な措置をとることとなっています。

以上より、取組の評価については、行政における計画策定後の検討状況、及び実際に実施された取組内容の整理となります。

【評価方法】

行政の検討状況	・目標達成に向けた検討の実施状況 ・市民、関係機関との協議の実施状況
取組の実施状況	・検討結果を踏まえた取組の実施状況

【参考】取組として考えられるもの

- ・コミュニティバスの駅乗入口の分散
…鶴嶺循環：駅北口、東部循環・中海岸南湖循環：駅南口
- ・茅ヶ崎駅南口の再整備 等

(4) 目標⑤に関する評価方法

目標：⑤ 乗合交通を快適に利用できる環境を整備する

バス停：幹線と支線の乗継ポイントなど、必要な箇所の整備の推進

車両：福祉・環境対応車両の導入を推進

運賃体系：幹線と支線を乗り継ぐ際の乗継システム、運賃清算方法を検討、実施

目標⑤の達成に向けては、バス停の整備や低床車両等の導入推進、運賃体系の改善などが取組内容として示されています。

また、行政の役割として、目標の達成に向け、整備すべきバス停の整備箇所の抽出や整備内容の決定、車両導入や運賃体系改善について事業者と連携などが示されています。

以上より、取組の評価については、行政における計画策定後の検討状況及び実際に実施された取組内容の整理となります。

【評価方法】

行政の検討状況	・ 目標達成に向けた検討の実施状況 ・ 整備バス停の抽出、整備内容の決定状況 ・ 事業者との協議の実施状況
取組の実施状況	・ バス停の整備状況 ・ 福祉、環境対応の車両の導入状況（ノンステップバス） ・ 乗継割引、運賃清算方法等の取組状況

【参考】取組として考えられるもの

- ・ サイクルアンドバスライド駐輪場の整備
- ・ ICカードの導入
- ・ 市立病院での乗継利便性向上
→ 待合空間整備、ダイヤ面の調整など
- ・ コミュニティバス同士、コミュニティバスと予約型乗合バスの乗継割引



3 次期計画策定時の留意点

(1) 計画策定後の取組状況

乗合交通整備計画は、市全域での公共交通網の整備に向け、路線バスを幹線と位置付け、維持、改善を図っていく点、コミュニティバスと支線と位置付け、積極的な導入を図っていく点、これらに付随した取組（茅ヶ崎駅駅前広場の改善、バス停の整備、運賃体系面での改善等）が中心となっています。

この計画を踏まえ、茅ヶ崎市ではコミュニティバスの導入が進み、路線バスについても茅ヶ崎駅から各方面への路線が維持されており、サイクルアンドバスライド駐輪場の整備など、各種取組が進められています。

(2) 計画策定後の社会情勢の変化、市の現状

①少子高齢化の進展

全国的に人口減少が進んでおり、2010 年（平成 22 年）から日本の総人口は減少に転じている。茅ヶ崎市は依然として人口が増加傾向にあるが、2022 年（令和 5 年）に人口がピークを迎え、その後は減少に転じることが推計されています。（茅ヶ崎市人口ビジョンより）

ただし、茅ヶ崎市は総人口は今後減少に転じるが、65 歳以上の人口数は増加を続ける想定であり、今後は公共交通を必要とする世代が増加していくと思われます。

→公共交通利用者の総数減少が進む一方、公共交通を必要とする層が拡大する可能性

②運転士をはじめとする供給側の不足

全国的な人口減少に伴い、バス運転手数が減少傾向にあり、都市部においても路線の廃止、新規路線の導入断念が続いています。また、働き方改革の浸透により、運転手の労務改善（労務時間削減、給料増など）も進められており、運行経費の増加が今後は見込まれます。

→現在の路線の維持が困難となる可能性、運行経費が加速度的に増加する可能性

③コミュニティバス、予約型乗合バスの現状

コミュニティバス、予約型乗合バスの利用者数は年々増加傾向にあるが、市の負担金は平成 30 年度で約 9,000 万円となっています。

今後、市の人口減少が予測されており、歳入の減少が始まることから、市の負担額、負担率の減少も求められています。

→公共交通としての維持に向け、運行効率化が必要

④公共交通に関する制度変更、新技術等の進展

乗合交通整備計画の策定後、地域公共交通に関する制度変更が進められており、次年度以降は、地域公共交通計画の策定が各自治体の努力義務となるほか、自動運転や MaaS の技術導入など、技術進展が進んでいます。

→制度変更に対応した計画策定、新技術の積極活用を検討が必要

（３）上位計画である茅ヶ崎市総合交通プランの内容

乗合交通整備計画の上位計画である「茅ヶ崎市総合交通プラン」においては、以下の課題、目標、施策の方針を掲げています。なお、茅ヶ崎市総合交通プランの計画年度も次年度となっており、乗合交通整備計画とともに、計画の更新が必要となります。

■茅ヶ崎市総合交通プランの概要

○計画期間：2002 年度～2020 年度（次年度が計画期間最終年度）

○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

○計画の目標

- ・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)

○施策の方針

- ・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

施策方針 1：茅ヶ崎駅周辺では人や公共交通を優先

施策方針 2：バス・鉄道などの公共交通の整備に重点

施策方針 3：歩行者や自転車が安全で快適に移動

（４）地域公共交通計画の動向

令和 2 年 1 月に国土交通省より「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」～「交通政策審議会交通体系分科会公共交通部会」中間とりまとめ～が公表されました。

中間とりまとめでは、今後、市町村において「地域公共交通計画（仮称）」の策定が努力義務となり、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」「地域における輸送資源の総動員」による「持続可能な旅客サービスの提供の確保」を目的としています。

その後、令和 2 年 6 月 3 日に、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年法律第 3 6 号）」が公布され、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 1 9 年法律第 5 9 号。）の改正が行われ、地域公共交通網形成計画は地域公共交通計画と改められました。中間とりまとめの内容に加えて、定量的な目標（利用者数、収支、公的負担額等）の設定や施策の実施状況に関する毎年度の評価を行うよう努めるものとされています。

茅ヶ崎市において次期計画を策定する際は、地域公共交通計画の内容を留意する必要があります。

（５）次期計画の方向性

①次年度以降作成を目指す計画

次期計画については、乗合交通整備計画策定後の市及び社会情勢の変化、地域公共交通に関する計画の制度変更を踏まえ、市の公共交通全般に関する将来像の設定、個別施策の具体内容を整理する「地域公共交通網形成計画」の作成を目指します。

②地域公共交通網形成計画の策定のポイント

３ 次期計画策定時の留意点を踏まえ、計画策定のポイントは次の６つとなります。

【１：まちづくり、各拠点との連絡】

都市マスタープランで示されている将来都市像や地域特性や拠点等を加味しながら、既存の交通体系の改善や必要に応じて新たな路線の検討をします。

【２：公共交通ネットワーク】

鉄道、バス、タクシーだけでなく、市内にある福祉有償運送やボランティア輸送、スクールバス等を把握しながら、ネットワークを構築し、市内の移動に関する課題を解決します。

各交通の連携や交通結節点の整備やバス待ち環境の整備、バスの定時性確保のための整備等。

【３：地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ】

高齢化が高い地域や高低差が高い地域等、地域の特性や需要に応じた交通サービスを検討し、必要に応じて導入を検討します。また、既存の交通モードに限らず、新技術により生み出された交通モードも積極的に検討します。

【４：関係者との連携】

地域公共交通会議の委員だけでなく、必要に応じて様々な関係者（例えば福祉関係等）と連携しながら交通に対する課題の解決を図ります。

【５：広域性の確保】

市境に在住の市民の方の需要をしっかりと把握しながら、本市だけでなく必要に応じて他市との連携を図り、交通に対する課題の解決を図ります。

【６：具体的で可能な限り数値化した目標】

交通モードの導入や継続、改善、廃止にあたっては客観的な数値を目標におき、判断します。例えば運行経費の負担率や乗車率。