

乗合交通整備計画の評価、次期計画の方向性について（詳細）

<目次>

1. 乗合交通整備計画の概要	1
2. 各目標、取組の評価	2
目標①：幹線では利便性の高い運行頻度を確保する	2
目標②：支線となる新しい路線を運行する	6
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	6
支 1 東部循環市立病院線	6
支 2 北部循環市立病院線	16
支 5 中海岸南湖循環市立病院線	24
支 4 萩園循環市立病院線（現在の鶴嶺循環市立病院線）	31
支 3 柳島循環市立病院線	41
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	46
支 7 北部循環線（予約型乗合バスとして運行）	46
支 6 西久保・寒川循環線	53
取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線（1路線）	55
支 8 中心部循環線	55
導入済み路線に関する比較考察	57
目標③：バス運行の定時性を確保する	60
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	60
目標⑤：乗合交通を快適に利用できる環境を整備する	63

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となります。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. 各目標、取組の評価

目標①：幹線では利便性の高い運行頻度を確保する

取組①-1 通勤通学時間帯での10分間隔、日中での20分間隔の運行を確保

(1) 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。

(2) 評価指標の確認結果

計画で示す各方面の運行本数（目標：通勤通学時間帯の10分間隔、日中での20分間隔）に対し、日中での20分間隔（1時間に3本以上の運行）は一部方面で達成できているが、通勤通学時間帯での10分間隔の運行は、達成されていません。

■表 茅ヶ崎駅発の方面別路線バスの通勤通学時間帯、日中時間帯の1時間あたり平均本数

のりば	方面	系統番号	運行本数(1時間平均)			
			6～8時	9～17時	18～20時	
北口	1番	甘沼、小出方面	湘11、茅03、茅50	4.7	4.1	4.0
	2番	鶴が台方面	茅15	1.7	2.1	3.0
		松風台、みずき方面	茅17、茅19、茅81	1.7	2.1	3.0
	3番	松尾、浜見平方面	茅31、茅35	3.7	3.1	4.0
		今宿方面	茅06	3.3	2.1	3.3
	4番	松林、菱沼、小和田方面	辻01、藤07、藤08	4.0	2.6	3.0
		高田、室田、菱沼団地方面	辻09、藤21、茅16	3.0	1.7	2.3
		今宿、田端、寒川高校方面	茅41、茅45	2.0	1.1	1.3
	5番	今宿循環	茅48	4.0	0.3	1.3
		鶴嶺小、古川、一之宮方面	茅52、茅53、茅54	4.7	3.0	2.7
6番	香川駅、寒川駅、文教大学方面	茅25、茅26	3.7	2.1	2.7	
南口	1番	茅ヶ崎駅南口(東海岸循環)	茅09	2.3	2.0	2.0
		中海岸、浜見平団地方面	茅33、茅37	2.3	4.1	5.7
	2番	辻堂駅南口(若松町・浜竹)	辻12	3.7	3.0	2.7
辻堂駅南口(平和町・浜竹・辻堂団地)		辻13、辻02	4.7	3.2	3.0	

時刻表：2021年2月時点

通勤通学時間帯の1時間あたり平均本数が4～5本、日中の1時間あたり平均本数が2本台

日中(9～17時)の1時間あたり平均本数が3本以上

(3) 確認結果の捉え方

茅ヶ崎市の年齢別人口推移（計画策定年度である平成16年を1.00とした、年齢3区分別の推移）より、総人口は7%の増加が見られるが、15～64歳と14歳以下は減少、65歳以上の増加が大きくなっています。64歳以下の利用が主となる通勤通学時間帯の利用は、計画策定以降、大きな増加は見られていないと考えられます。

市の将来人口推計では、14歳以下、15～64歳以上の減少が続く点は現在と同じであり、65歳以上は増加が続くが、増加度合いが鈍化することから、市の総人口も減少に転じると想定されます。

以上より、通勤通学世代が横ばい～微減であった計画期間において、運行本数を維持してきた点については、一定の評価ができると言えます。一方で、日中時間帯での20分間隔での運行が達成できていません。

今後は、茅ヶ崎市は人口減少の時代に突入し、年少人口、生産年齢人口の減少が加速すると見込まれており、高齢者人口は引き続き増加を続けるが、その傾向はこれまでと比較し鈍化すると想定されます。

また、新型コロナウイルスの影響で公共交通利用者数の減少が落ち込んでおり、路線バスの運転手の不足も深刻化する中、計画で示す本数の達成は現実的ではありません。

(4) 今後の方向性

新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、路線バス事業では全国的に概ね3割程度の利用者数減が発生しており、移動量や生活様式の変化もあり、将来的にもこの傾向が続くと想定されています。

このような中、今後の方向性としては、現在の利用状況や運行本数にとらわれず、将来的に持続可能な運行本数を設定する必要があります。

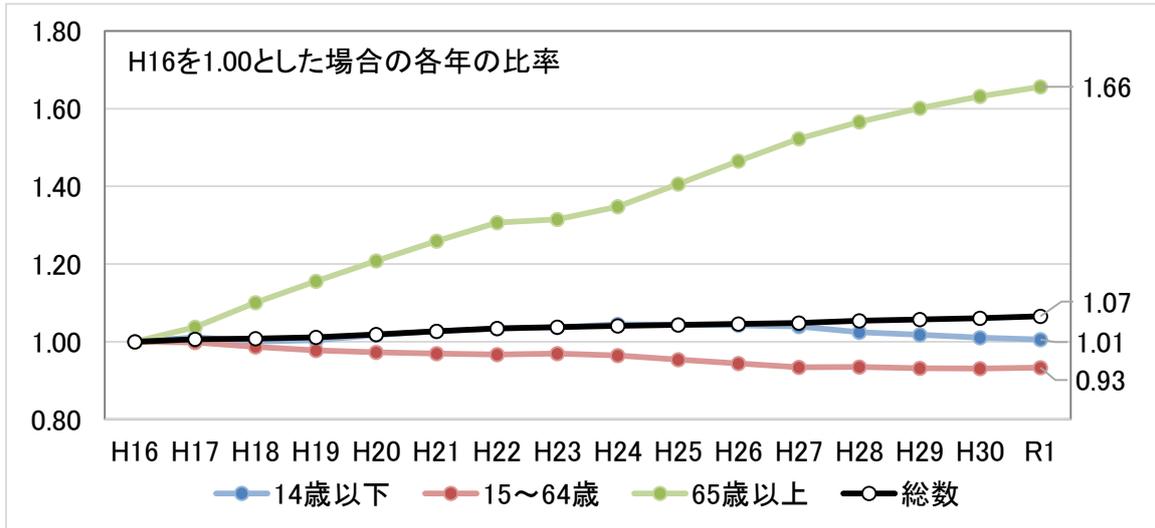
そのためには、市民や利用者へのアンケート調査、OD調査のほか、地域間の移動状況についてビッグデータを活用し、移動ニーズを把握し、適切な運行本数を設定する必要があります。既存の運行本数に捉われず、移動ニーズを把握し、年齢別人口推移や新型コロナウイルス感染症の影響等を勘案した運行頻度を確保するべきと考えられます。

(参考資料)

<年齢3区分別の人口推移 (H16→R1)、市統計資料より>

- ・計画策定以降、茅ヶ崎市の人口は増加傾向にあります。近年は年少人口（14歳以下）、生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向にあり、高齢者人口（65歳以上）が大きく増加。

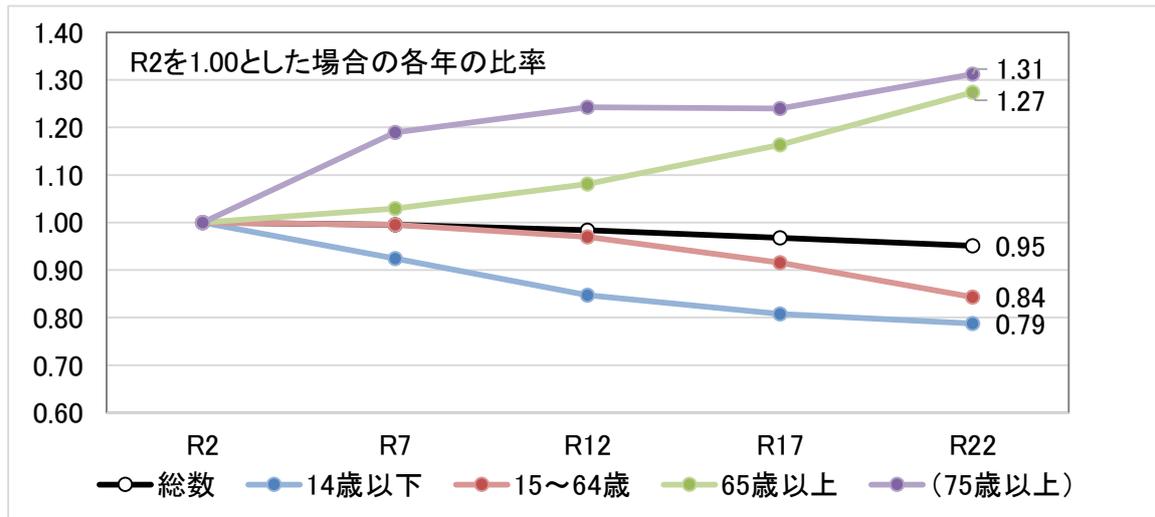
■図 茅ヶ崎市のこれまでの年齢3区分別の人口増減率 (H16を1.00とする)



<今後の市の将来人口推計 (R2→R22)、市統計資料より>

- ・今後の人口推移は、人口総数が現状に転じ、高齢者人口の増加率もこれまでと比較して低下傾向にあります。

■図 茅ヶ崎市の将来の年齢3区分別の人口増減率 (R2を1.00とする)



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

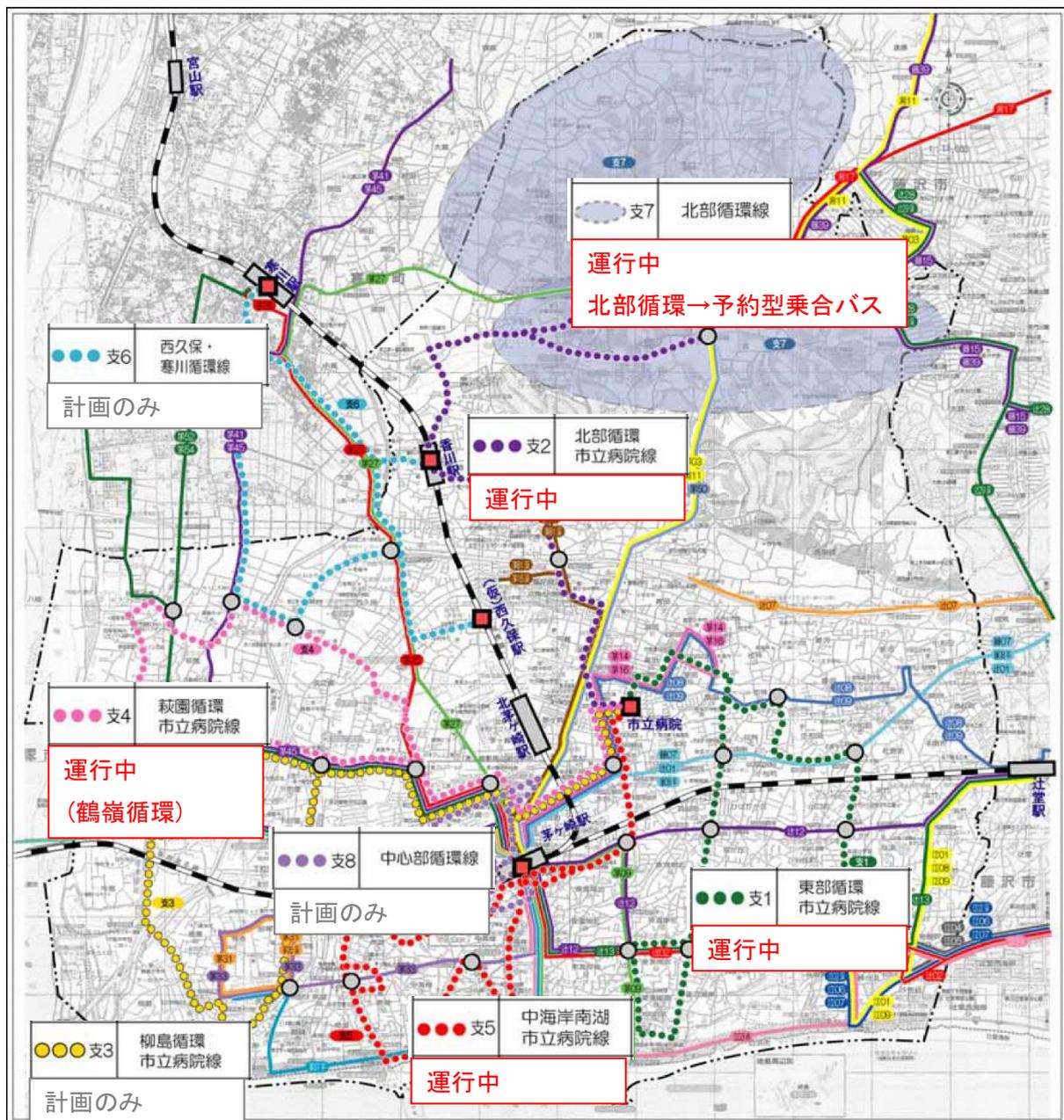
取組②-1 交通空白地域を解消し、市立病院への連絡を強化する路線（5路線）

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）

支線となる路線については、計画で8路線が計画されており、現在、5路線が運行しています。以下に実施状況を示します。次ページ以降で、各取組の実施状況、評価を示します。

■図 乗合交通整備計画で示す支線の導入計画



目標②：支線となる新しい路線を運行する

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

【運行が実現している3路線】

支1 東部循環市立病院線

(1) 路線の運行概要

東部循環市立病院線は、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として、平成 19 年度より運行を開始しています。現在、松が丘コースと小和田・松浪コースの 2 コースが運行しており、令和 2 年 10 月時点では、松が丘コースが 12 便(概ね 1 時間に 1 便)、小和田・松浪コースが 6 便(概ね 2 時間に 1 便)で運行しています。

松が丘コースは市立病院を起点とし、茅ヶ崎駅南口を經由し、松が丘、浜須賀方面を運行しています。小和田・松浪コースは、市立病院を起点とし、辻堂駅西口を經由し、松浪、緑が浜方面を運行しています。

■図 東部循環市立病院線の運行概要



(2) 利用者数、市負担額、市負担率

東部循環市立病院線の利用者数は、運行開始以降、新型コロナウイルスの感染拡大の影響が出ている令和元年度を除き、増加傾向にあります。利用者数の内訳は、松が丘コースが約7万人、小和田・松浪コースが約1万人となっており、松が丘コースの利用が大半となっています。

市負担分は運行経費の6割程度を負担しており、4路線合計の負担率と比較しても高く、事業化は難しい状況であります。

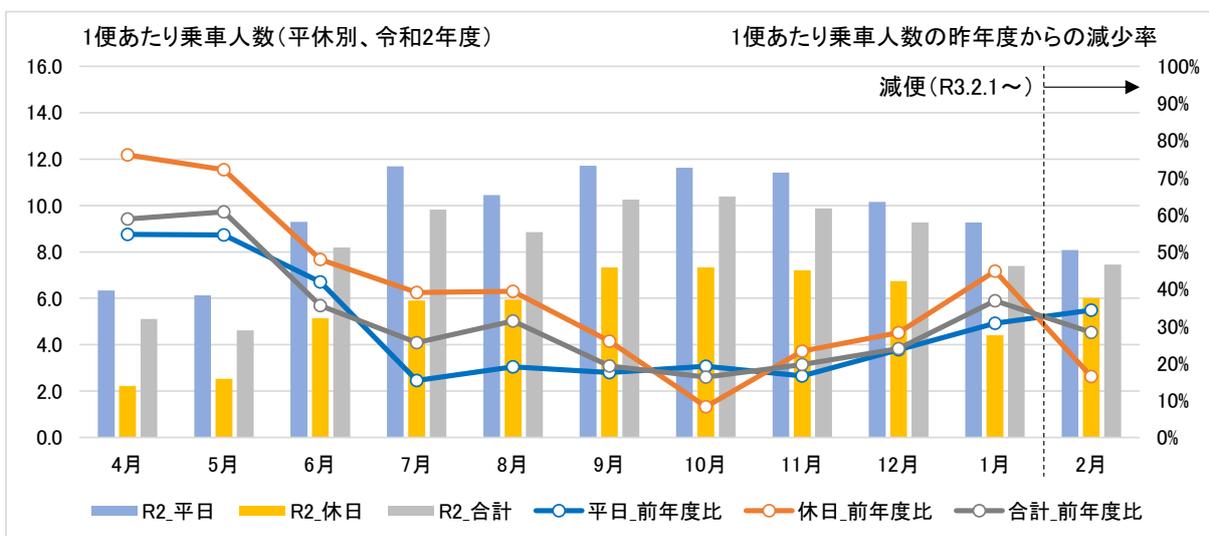
■表 東部循環市立病院線の利用者数、市負担状況の推移

	東部循環市立病院線					参考(4路線合計)	
	利用者数			市負担分		市負担分	
	合計	松が丘	小和田・松浪	負担率	負担額	負担率	負担額
	人	人	人	%	万円	%	万円
H19	8,318			87.4%	1,053	62%	7,060
H20	29,111			84.7%	3,398	66%	11,001
H21	47,164			80.0%	3,255	66%	11,103
H22	55,517			73.9%	2,671	66%	12,045
H23	60,519			71.3%	2,555	62%	10,477
H24	61,170			68.5%	2,218	60%	9,544
H25	64,428			61.1%	1,698	57%	8,537
H26	69,710			61.5%	1,792	57%	8,453
H27	70,290			61.1%	1,840	50%	6,629
H28	76,980	65,704	11,276	57.5%	1,696	50%	6,867
H29	79,006	68,038	10,968	58.1%	1,783	51%	7,363
H30	81,663	70,068	11,602	57.6%	1,811	49%	6,997
R1	78,229	66,775	11,454	62.4%	2,111	54%	8,336

(3) 新型コロナウイルスによる利用減の影響

新型コロナウイルスの影響で、1回目の緊急事態宣言の期間(4~5月)は前年度から50~70%程度の減少となっており、6月以降は回復傾向(平日10%、休日30%減)になっていますが、感染再拡大が見られる11月以降は利用者数減が拡大しています。(減便直前の令和3年1月時点で平日30%、休日50%減)

■図 東部循環市立病院線の令和2年度の1便あたり乗車人数、前年度からの減少率の推移



(4) 令和2年度乗降調査の結果

①便別の乗車人数、属性

令和2年8～9月の平日に実施した乗降調査では、松が丘コース、小和田・松浪コースともに、夕方以降（小和田・松浪コースは午後以降）の利用者数が少なくなっている点を確認しています。

松が丘コースは、午前中から日中にかけての乗車人数は、便あたり乗車人数が15人を超える場合もあり、特に午前中の便で利用が多くなっています。

小和田・松浪コースは、午前中の便でも利用は10名程度であり、午後は数人という状況であります。

■表 松が丘コースの乗降調査結果（平日のみ実施）

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(7:00)	20	0	1	18	1	0	0	0
第2便(8:10)	15	10	2	3	0	0	0	0
第3便(9:20)	26	20	4	0	0	1	1	0
第4便(10:30)	18	12	4	0	0	2	0	0
第5便(11:40)	17	13	1	1	1	0	1	0
第6便(12:50)	15	7	4	4	0	0	0	0
第7便(14:00)	10	6	2	2	0	0	0	0
第8便(15:10)	18	11	5	1	0	0	1	0
第9便(16:20)	17	10	4	1	0	0	0	1
第10便(17:30)	8	3	1	3	1	0	0	0
第11便(18:40)	14	5	0	9	0	0	0	0
第12便(19:50)	11	1	3	6	0	1	0	0
合計	189	98	31	48	4	4	3	1
全体に占める比率		52%	16%	25%	2%	2%	2%	1%

夕方以降の便の利用者数が少ない

■表 小和田・松浪コースの乗降調査結果（平日のみ実施）

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(7:02)	11	3	0	7	0	0	1	0
第2便(8:07)	4	2	0	2	0	0	0	0
第3便(9:12)	10	8	1	1	0	0	0	0
第4便(12:27)	2	2	0	0	0	0	0	0
第5便(14:47)	3	2	0	0	0	0	1	0
第6便(16:22)	6	1	2	0	0	3	0	0
合計	36	18	3	10	0	3	2	0
全体に占める比率		50%	8%	28%	0%	8%	6%	0%

午後以降の便の利用者数が少ない

②便別区間別の車内人数（松が丘コース）

便毎区間別の乗車状況では、午前中の便は、松が丘方面から茅ヶ崎駅南口に向かう利用が多くなっており、午後の便は、茅ヶ崎駅南口から松が丘方面への利用が多くなっています。市立病院発着の利用は各便数名みられます。

■表 便別区間別の車内人数（平日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (7 : 0 0)	第2便 (8 : 1 0)	第3便 (9 : 2 0)	第4便 (10 : 3 0)	第5便 (11 : 4 0)	第6便 (12 : 5 0)	第7便 (14 : 0 0)	第8便 (15 : 1 0)	第9便 (16 : 2 0)	第10便 (17 : 3 0)	第11便 (18 : 4 0)	第12便 (19 : 5 0)
1.市立病院	2	2	5	0	4	2	0	1	1	2	4	1
2.本村五丁目	6	3	5	0	4	2	0	1	1	2	4	1
3.本村二丁目	7	4	5	0	3	2	0	1	1	2	4	1
4.徳洲会病院前	7	4	6	0	3	2	0	1	1	2	4	1
5.茅ヶ崎駅南口	10	5	7	6	8	8	4	13	13	7	13	11
6.幸町	10	5	7	6	8	8	4	13	14	7	13	11
7.徳洲会病院前	10	5	8	6	8	8	4	14	15	7	13	11
8.東原	10	5	8	7	8	8	4	15	15	7	12	11
9.若松町	10	5	8	7	8	8	4	14	15	7	12	11
10.ラチエン通り旭が丘	9	5	7	9	8	8	3	12	14	6	10	7
11.松が丘郵便局	8	6	7	9	8	7	4	12	12	6	9	4
12.松が丘一丁目	8	6	8	5	7	7	4	12	12	6	7	4
13.松が丘緑地	8	6	10	5	7	7	4	12	12	6	7	4
14.菱沼海岸	9	6	11	5	7	7	3	12	10	5	7	1
15.開高健記念館	11	6	16	6	9	7	2	12	8	2	7	1
16.菱沼海岸南	12	8	18	6	7	8	2	11	10	2	6	1
17.茅ヶ崎ゴルフ倶楽部前	12	9	18	6	8	10	3	10	10	2	5	1
18.開高健記念館	12	10	18	6	9	10	3	10	10	2	5	1
19.東海岸南五丁目	12	10	18	6	9	10	3	10	10	2	5	1
22.松が丘二丁目	13	10	18	7	8	10	3	10	10	2	5	1
23.浜須賀小学校入口	13	10	18	7	7	10	3	9	10	2	5	1
24.平和町	13	10	18	7	7	10	3	9	10	2	5	1
25.浜須賀入口	13	10	18	7	7	10	3	7	10	2	5	1
26.平和学園前	12	11	18	9	7	10	3	7	10	2	5	1
27.平和町北	13	11	18	11	8	11	3	6	10	3	5	1
28.教会前	14	11	19	11	8	12	3	3	9	3	5	1
29.松が丘二丁目北	16	15	22	11	8	13	4	5	8	3	4	1
30.旭が丘	17	15	22	10	8	13	4	5	8	3	4	1
31.若松町	17	15	23	10	8	13	6	5	8	3	5	1
4.徳洲会病院前	17	15	18	8	9	12	6	5	5	3	5	1
5.茅ヶ崎駅南口	3	4	2	2	3	5	2	2	5	0	0	0
6.幸町	3	4	2	2	3	5	2	2	5	0	0	0
7.徳洲会病院前	3	4	2	2	3	5	2	2	5	0	0	0
32.本村二丁目	3	4	2	2	3	5	2	2	5	0	0	0
33.本村五丁目	3	4	1	2	2	4	2	2	4	0	0	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■ 図 利用の多い区間



③便別区間別の車内人数（小和田・松浪コース）

便毎区間別の乗車状況では、辻堂駅西口と市立病院の期間の利用が午前中を中心に多くなっています。辻堂駅西口から市立病院への利用は、第3便で多くなっているほかは、限定的であります。

■表 便別区間別の車内人数（平日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (7:02)	第2便 (8:07)	第3便 (9:12)	第4便 (12:27)	第5便 (14:47)	第6便 (16:22)
1.市立病院	1	0	1	0	2	1
2.高田三丁目	1	0	1	0	2	1
3.室田二丁目	1	0	1	0	2	1
4.松林三丁目	1	0	1	0	2	1
5.松林二丁目	4	0	2	0	2	1
6.松林	4	0	2	0	2	1
7.松林一丁目	4	0	2	0	2	1
8.小和田交番前	4	0	2	0	0	1
9.西小和田	4	1	2	0	0	1
10.伍仁原	5	1	2	1	0	1
36.伍仁原踏切	6	1	4	1	0	1
37.浜竹一丁目	6	3	4	1	0	1
38.浜竹二丁目	6	3	4	1	0	1
39.辻堂駅西口	1	1	0	1	0	1
40.浜竹二丁目	1	1	0	1	0	1
41.浜竹一丁目	1	1	0	1	0	1
42.伍仁原踏切	1	1	0	0	0	1
11.松浪自治会館前	1	1	0	0	0	1
12.小和田公民館入口	2	1	0	0	0	1
13.松浪小学校	2	1	0	0	0	1
14.美住町交差点北	2	1	0	0	0	1
15.平和学園前	1	1	0	0	0	1
16.緑が浜小学校前	1	1	0	0	0	1
17.緑が浜	2	1	0	0	0	0
18.茅ヶ崎学園前	1	1	0	0	0	0
19.富士見町南	1	1	0	0	1	0
20.松浪コミュニティセンター入口	1	1	0	0	1	0
21.松浪中学校入口	1	1	2	0	1	0
22.富士見町北	1	2	2	0	1	0
23.美住町交差点北	3	2	4	0	1	0
24.松浪小学校	4	2	4	0	1	0
25.小和田公民館入口	4	2	5	0	1	0
26.松浪自治会館前	4	2	5	0	1	0
36.伍仁原踏切	4	2	5	0	1	0
37.浜竹一丁目	4	4	5	0	1	0
38.浜竹二丁目	4	4	5	0	1	0
39.辻堂駅西口	2	2	5	1	1	5
40.浜竹二丁目	2	2	5	1	1	5
41.浜竹一丁目	2	2	5	1	1	5
42.伍仁原踏切	2	2	5	0	1	5
27.伍仁原	2	2	5	0	1	3
28.西小和田	2	2	5	0	1	3
29.小和田交番前	2	2	5	0	1	3
30.松林一丁目	2	2	5	0	1	0
31.松林	1	2	5	0	1	0
32.松林二丁目	1	2	5	0	1	0
33.松林三丁目	1	2	5	0	1	0
34.室田二丁目	1	2	5	0	1	0
35.高田三丁目	1	2	5	0	1	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0

■図 利用の多い区間



(5) 令和2年度乗降調査、利用状況を踏まえた運行見直しの状況

松が丘コース、小和田・松浪コースともに、令和2年度の利用状況、乗降調査の結果を踏まえ、以下のとおり運行見直し（減便）を実施しています。

■表 松が丘コースの新ダイヤ

	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
平日	7	第1便	7:00	70分		7	第1便	7:00	80分
	8	第2便	8:10	70分		8	第2便	8:20	70分
	9	第3便	9:20	70分		9	第3便	9:30	90分
	10	第4便	10:30	70分		10			
	11	第5便	11:40	70分		11	第4便	11:00	70分
	12	第6便	12:50	70分		12	第5便	12:10	80分
	13					13	第6便	13:30	70分
	14	第7便	14:00	70分		14	第7便	14:40	70分
	15	第8便	15:10	70分		15	第8便	15:50	70分
	16	第9便	16:20	70分		16			
	17	第10便	17:30	70分		17	第9便	17:00	60分
	18	第11便	18:40	70分		18	第10便	18:00	-
19	第12便	19:50	-	19					

	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
休日	7	第1便	7:00	70分		7			
	8	第2便	8:10	70分		8	第1便	8:20	70分
	9	第3便	9:20	70分		9	第2便	9:30	90分
	10	第4便	10:30	70分		10			
	11	第5便	11:40	70分		11	第3便	11:00	70分
	12	第6便	12:50	70分		12	第4便	12:10	80分
	13					13	第5便	13:30	70分
	14	第7便	14:00	70分		14	第6便	14:40	70分
	15	第8便	15:10	70分		15	第7便	15:50	70分
	16	第9便	16:20	70分		16			
	17	第10便	17:30	70分		17	第8便	17:00	-
	18	第11便	18:40	70分		18			
19	第12便	19:50	-	19					

	現行	変更後	減便数	減便率
平日	12便	10便	2便	▲17%
休日	12便	8便	4便	▲33%

■表 小和田・松浪コースの新ダイヤ

平日	現状ダイヤ				➔	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
	7	第1便	7:02	65分		7	第1便	7:02	73分
	8	第2便	8:07	65分		8	第2便	8:15	225分
	9	第3便	9:12	195分		9			
	10					10			
	11					11			
	12	第4便	12:27	140分		12	第3便	12:00	270分
	13					13			
	14	第5便	14:47	95分		14			
	15					15			
	16	第6便	16:22	-		16	第4便	16:30	-
	17					17			
18				18					

休日	現状ダイヤ				➔	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
	7	第1便	7:02	65分		7			
	8	第2便	8:07	65分		8	第1便	8:15	225分
	9	第3便	9:12	195分		9			
	10					10			
	11					11			
	12	第4便	12:27	140分		12	第2便	12:00	270分
	13					13			
	14	第5便	14:47	95分		14			
	15					15			
	16	第6便	16:22	-		16	第3便	16:30	-
	17					17			
18				18					

	現行	変更後	減便数	減便率
平日	6便	4便	2便	▲33%
休日	6便	3便	3便	▲50%

(6) 各種状況の結果まとめと考察

①路線の運行概要、利用・市負担状況

市南東部の海岸地区の交通空白地区解消、市立病院への移動手段確保で平成 19 年度より運行開始しています。市南部は道路幅員の関係で、民間路線バスの運行道路が限られており、東部循環市立病院線は、その空白地域をカバーしています。

運行開始以降、利用者数は増加傾向にありますが、市負担率は依然として 50%を超えており、民間事業としての運行は難しい状況です。

②新型コロナウイルスの影響、運行見直し内容

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間（4～5 月）は前年度から 50～70%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向（平日 10%、休日 30%減）になっていますが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています（令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 50%減）。

今年度の利用状況、乗降調査結果を踏まえ、令和 3 年 2 月より、以下のとおりダイヤを改正しました。

松が丘コース : 平日 12 便→10 便、休日 12 便→8 便

小和田・松浪コース : 平日 6 便 →4 便 、休日 6 便 →3 便

③考察

路線の導入は果たせていますが、市負担率が 50%を超えていることから、民間路線としての事業化は極めて厳しい状況です。また、市の財政健全化が求められる中、今後、財政投入の継続は難しい状況になる可能性があります。

路線の運行形態については、市立病院を起点とした運行ルートになっていますが、松が丘コースは茅ヶ崎駅発着、小和田・松浪コースは辻堂駅発着が多くなっており、コミュニティバスの基本的な運行方針である市立病院へのアクセスを達成するために、非効率な運行になっています。

(7) 今後の方向性について

上記で整理した結果、考察を踏まえると、将来に渡り持続可能な移動手段として維持するためには、現状の市立病院へアクセスする基本的な運行方針の見直しが必要であり、民間路線バスでカバーできていない空白地域から茅ヶ崎駅、辻堂駅へのアクセス性の維持を念頭に、抜本的な見直しが必要です。

また、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、路線バスも含めて公共交通利用者数の減少が続いている中、コミュニティバスにおいても、今後も利用者数減（概ね 3 割程度）が続くと想定されます。

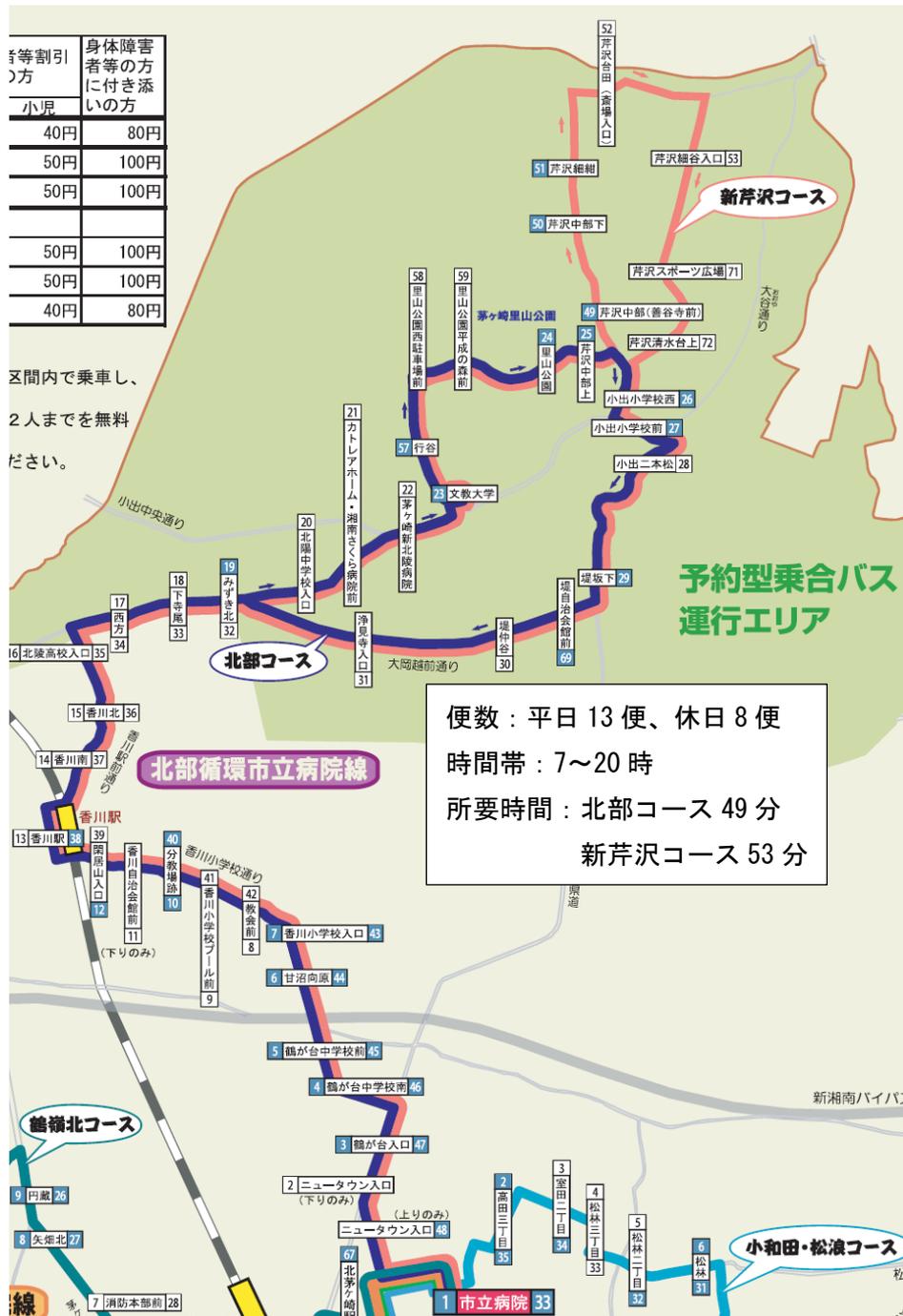
今回、利用者減により減便が実施されており、運行サービスとしては最低限の本数となっている中、これ以上の利用者減による減便は困難であり、市民が真に求めるニーズを発掘し、新たな需要の掘り起こしによる利用維持が求められます。

支2 北部循環市立病院線

(1) 路線の運行概要

北部循環市立病院線は、市北部の交通空白地域の解消を目的とし、堤、芹沢、行谷の一部を循環し、香川駅を經由して、市立病院へ連絡する路線として、平成17年度より運行を開始しています。平成25年度までは北部地域内で4コースの運行がされていたが、予約型乗合バスがされた平成26年度以降は、現在の2コースで運行しています。令和2年10月時点では、2コース合わせて平日13便、休日8便で運行しています。

■図 北部循環市立病院線の運行概要



(2) 利用者数、市負担額、市負担率

北部循環市立病院線の利用者数は、平成 20 年度をピークに減少しているが、予約型乗合バスの導入に伴い、路線縮小を行った平成 26 年度以降は、ほぼ横ばいで推移しています。他路線において新型コロナウイルスの感染拡大の影響が出ている令和元年度についても、前年度と比較し利用者数が増加傾向にあります。

市負担分は運行経費の 7 割から 8 割で推移しており、4 路線合計の負担率と比較しても高く、事業化は難しい状況です。

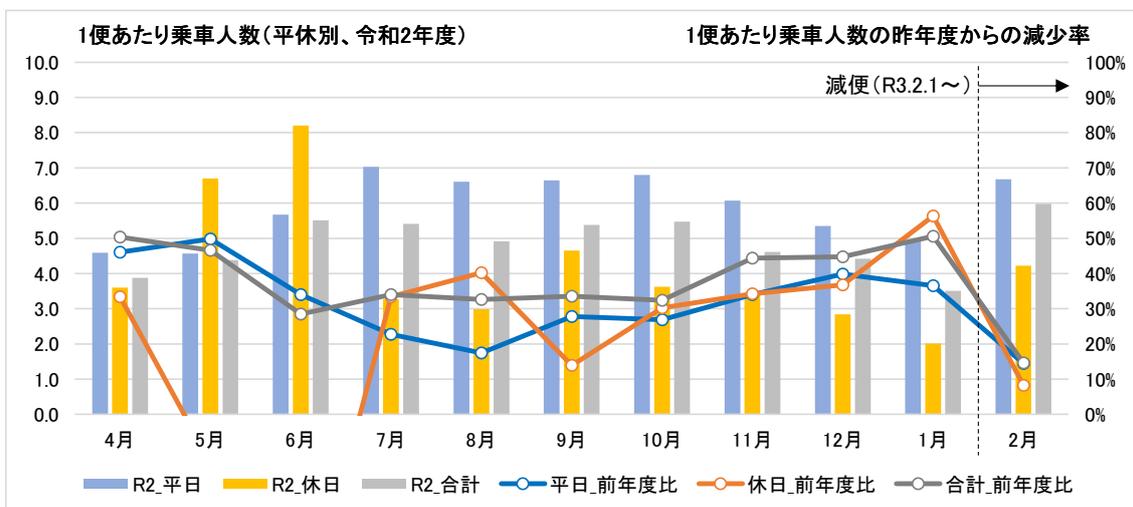
■表 北部循環市立病院線の利用者数、市負担状況の推移

	北部循環市立病院線			参考(4路線合計)	
	利用者数	市負担分		市負担分	
	合計	負担率	負担額	負担率	負担額
	人	%	万円	%	万円
H19	44,270	81.0%	3,603	62%	7,060
H20	49,653	79.1%	3,571	66%	11,001
H21	48,841	80.6%	3,666	66%	11,103
H22	46,799	80.5%	3,384	66%	12,045
H23	41,690	75.9%	2,375	62%	10,477
H24	44,368	75.6%	2,435	60%	9,544
H25	40,028	78.1%	2,522	57%	8,537
H26	29,991	80.8%	2,231	57%	8,453
H27	31,013	79.2%	2,146	50%	6,629
H28	30,247	82.7%	2,577	50%	6,867
H29	28,772	81.4%	2,268	51%	7,363
H30	29,781	77.6%	1,885	49%	6,997
R1	31,793	71.9%	1,457	54%	8,336

(3) 新型コロナウイルスによる利用減の影響

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間 (4~5 月) は前年度から 50~70%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向 (平日 10%、休日 20%減) になっているが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています (減便直前の令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 50%減)。

■図 北部循環市立病院線の令和 2 年度の 1 便あたり乗車人数、前年度からの減少率の推移



(4) 令和2年度乗降調査の結果

①便別の乗車人数、属性

令和2年8～9月の平日、休日にそれぞれ実施した乗降調査では、平日の午前中は1便10名程度の利用が見られる便もありますが、午後は利用が少なくなっています。

休日は総じて利用が少なく、1便数名であり、利用がない便もみられます。

■表 平日の乗降調査結果

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(7:00)	5	3	0	2	0	0	0	0
第2便(7:40)	9	1	8	0	0	0	0	0
第3便(7:50)	10	6	1	3	0	0	0	0
第4便(8:30)	6	2	3	0	0	0	0	1
第5便(9:00)	8	7	0	0	0	0	1	0
第6便(10:10)	3	3	0	0	0	0	0	0
第7便(11:20)	7	6	0	0	0	0	0	1
第8便(12:30)	3	2	1	0	0	0	0	0
第9便(13:40)	4	2	1	1	0	0	0	0
第10便(14:50)	5	4	0	0	1	0	0	0
第11便(16:00)	4	2	1	1	0	0	0	0
第12便(17:10)	7	4	2	1	0	0	0	0
第13便(18:20)	2	0	0	2	0	0	0	0
合計	73.0	42.0	17.0	10.0	1.0	0.0	1.0	2.0
全体に占める比率		58%	23%	14%	1%	0%	1%	3%

午後以降の便の利用者数が少ない

■表 休日の乗降調査結果

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(8:30)	1	1	0	0	0	0	0	0
第2便(10:00)	3	0	2	1	0	0	0	0
第3便(11:30)	0	0	0	0	0	0	0	0
第4便(13:00)	2	2	0	0	0	0	0	0
第5便(14:30)	3	2	0	0	1	0	0	0
第6便(16:00)	2	2	0	0	0	0	0	0
第7便(17:30)	2	1	1	0	0	0	0	0
第8便(19:00)	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	13.0	8.0	3.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0
全体に占める比率		62%	23%	8%	8%	0%	0%	0%

全体を通して利用者数が少ない

②便別区間の車内人数

便毎区間の乗車状況では、市立病院と香川駅の区間で複数人の利用が見られ、北部地域内の利用は少なくなっています。休日については、利用がまばらであり、複数名の利用が見られた区間は市立病院から香川駅までの一部区間となっています。

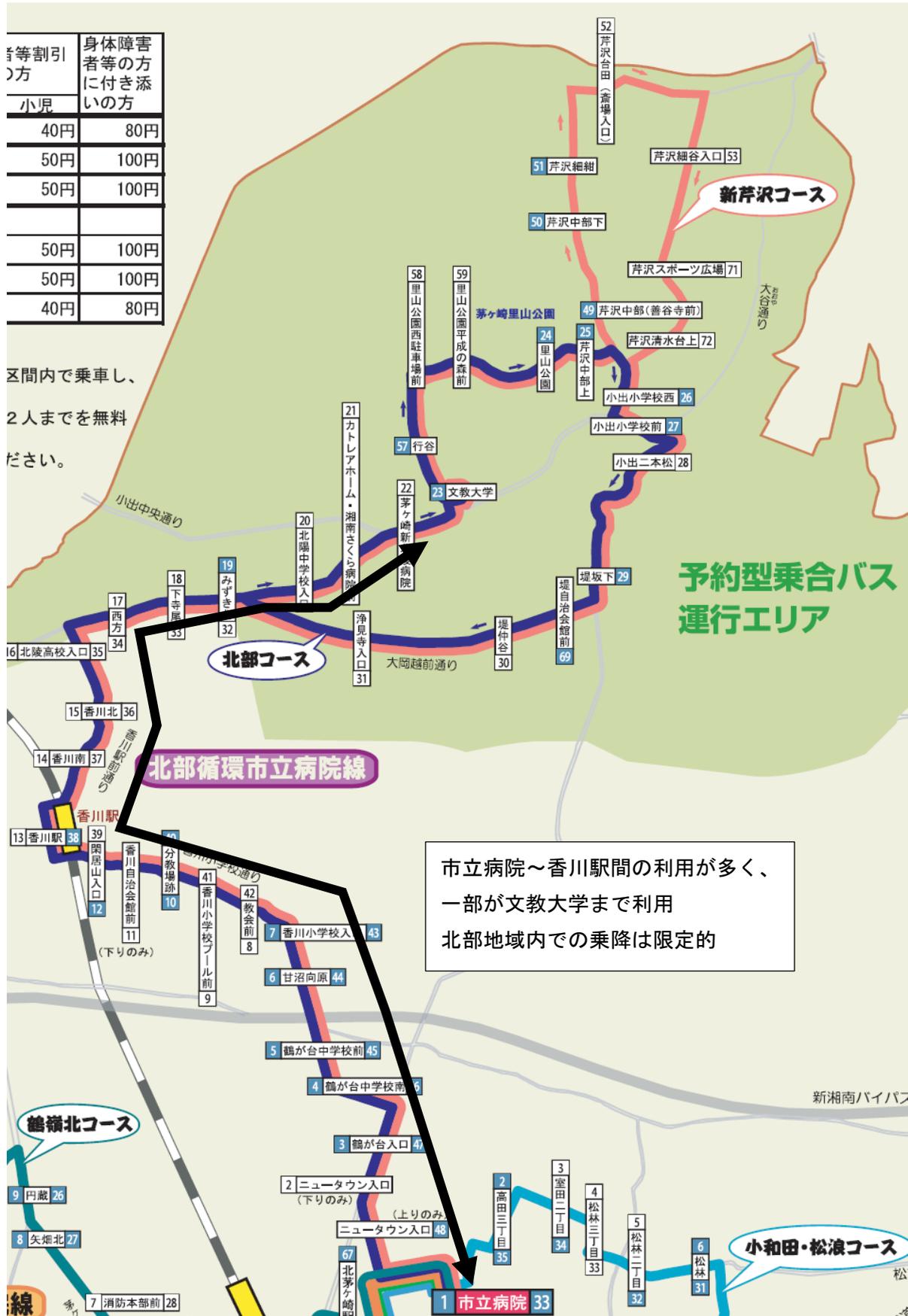
■表 便別区間の車内人数（平日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (7:00)	第2便 (7:40)	第3便 (7:50)	第4便 (8:30)	第5便 (9:00)	第6便 (10:10)	第7便 (11:20)	第8便 (12:30)	第9便 (13:40)	第10便 (14:50)	第11便 (16:00)	第12便 (17:10)	第13便 (18:20)
1.市立病院			1	0	2	1	2	2	1	2	0	4	1
2.ニュータウン入口			1	0	2	1	2	2	1	2	0	4	1
3.鶴が台入口			1	0	3	2	2	2	1	2	0	4	1
4.鶴が台中学校南			1	0	3	2	1	2	1	0	4	4	1
5.鶴が台中学校前			1	0	2	2	2	3	1	1	0	4	1
6.甘沼向原			1	0	2	2	3	3	1	1	0	4	1
7.香川小学校入口			1	2	2	2	3	3	1	1	0	4	1
8.教会前			1	3	2	2	3	1	1	1	0	4	1
9.香川小学校プール前			1	3	2	2	3	1	1	1	0	4	1
10.分教場跡			1	3	2	2	4	1	1	1	0	4	1
11.香川自治会館前			1	3	2	2	4	1	1	1	0	4	1
12.閑居山入口			1	3	2	2	3	1	1	1	0	4	1
13.香川駅			3	3	3	1	1	0	0	2	0	2	1
14.香川南			3	3	3	1	1	0	0	2	0	2	1
15.香川北			3	3	3	1	1	0	0	2	0	2	0
16.北陵高校入口			3	3	3	1	0	0	0	2	0	2	0
17.西方			3	3	3	1	0	0	0	2	0	2	0
18.下寺尾			3	3	3	1	1	0	0	2	0	2	1
19.みずき北			3	3	3	1	1	0	0	2	0	2	1
20.北陽中学校入口			3	3	3	1	1	0	0	2	0	0	1
21.カトリアホーム・湘南さくら病院前			1	3	3	1	1	0	0	2	0	0	1
22.茅ヶ崎新北陵病院			1	3	2	1	1	0	0	2	0	0	1
23.文教大学	0	0	0	1	1	1	1	0	0	2	2	1	0
57.行谷	0	0	0	1	1	1	1	0	0	2	2	1	0
58.里山公園西駐車場前	0	0	0	1	1	1	1	0	0	2	2	1	0
59.里山公園平成の森前	2	0	0	1	1	1	1	0	0	2	2	1	0
24.里山公園	2	0	1	0	1	0	1	0	1	2	2	2	0
25.芹沢中部上	2	0	1	0	1	0	1	0	1	1	2	2	0
49.芹沢中部(善谷寺前)	2	0	1	0	2	0	0	0	1	1	2	2	0
50.芹沢中部下	2	0	1	0	2	0	0	0	1	1	2	2	0
51.芹沢細紺	2	0	1	0	2	0	0	0	1	1	2	2	0
52.芹沢台田(斎場入口)	2	0	1	0	2	0	0	0	1	1	2	2	0
53.芹沢細谷入口	2	0	1	0	2	0	0	0	2	1	2	2	0
71.芹沢スポーツ広場	2	0	1	0	2	0	0	0	2	1	2	2	0
72.芹沢清水台上	2	0	1	0	2	0	0	0	2	1	2	2	0
26.小出小学校西	2	0	1	1	1	0	0	0	2	1	2	2	0
27.小出小学校前	2	0	1	1	1	0	0	0	2	1	2	2	0
28.小出二本松	2	1	1	1	1	0	0	0	2	1	2	2	0
29.堤坂下	2	1	1	1	1	0	0	0	2	0	2	2	0
69.堤自治会館前	2	1	1	1	1	0	0	0	2	0	2	2	0
30.堤仲谷	2	1	1	1	1	0	0	0	2	0	2	2	0
31.浄見寺入口	2	2	1	1	1	0	1	0	2	0	2	2	0
32.みずき北	2	2	1	1	1	0	1	0	2	1	2	2	0
33.下寺尾	2	3	1	1	1	0	1	0	2	1	2	2	0
34.西方	2	3	1	1	1	0	1	0	2	1	2	2	0
35.北陵高校入口	2	3	2	1	0	0	1	0	2	1	3	2	0
36.香川北	2	3	2	1	0	0	1	0	2	1	3	2	0
37.香川南	2	3	2	1	0	0	1	0	2	1	3	2	0
38.香川駅	2	6	3	2	1	0	1	0	3	2	4	0	0
39.閑居山入口	3	6	3	2	1	0	1	0	3	2	4	0	0
40.分教場跡	3	6	4	2	2	0	1	0	3	2	3	0	0
41.香川小学校プール前	3	6	4	2	2	0	1	0	3	2	3	0	0
42.教会前	3	6	4	2	2	0	1	0	3	2	3	0	0
43.香川小学校入口	3	6	4	2	2	0	1	0	2	2	3	0	0
44.甘沼向原	4	6	4	2	2	0	1	0	0	2	3	0	0
45.鶴が台中学校前	5	6	5	2	2	0	1	0	0	2	3	0	0
46.鶴が台中学校南	5	6	6	2	2	0	1	0	0	2	3	0	0
47.鶴が台入口	5	6	6	2	1	0	1	0	0	2	2	0	0
48.ニュータウン入口	5	6	6	2	1	0	1	0	0	2	2	0	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■表 便別区間別の車内人数（休日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (8 : 30)	第2便 (10 : 00)	第3便 (11 : 30)	第4便 (13 : 00)	第5便 (14 : 30)	第6便 (16 : 00)	第7便 (17 : 30)	第8便 (19 : 00)
1.市立病院	0	0	0	1	1	0	0	0
2.ニュータウン入口	0	0	0	1	1	0	0	0
3.鶴が台入口	0	0	0	1	0	0	0	0
4.鶴が台中学校南	0	0	0	1	0	0	0	0
5.鶴が台中学校前	0	0	0	1	0	0	0	0
6.甘沼向原	0	0	0	1	0	0	1	0
7.香川小学校入口	0	0	0	1	0	0	1	0
8.教会前	0	0	0	1	0	0	1	0
9.香川小学校プール前	0	0	0	1	1	0	1	0
10.分教場跡	0	0	0	1	1	0	1	0
11.香川自治会館前	0	0	0	0	1	0	0	0
12.閑居山入口	0	0	0	0	1	0	0	0
13.香川駅	1	0	0	0	1	0	0	0
14.香川南	1	1	0	0	1	0	0	0
15.香川北	1	1	0	0	1	0	0	0
16.北陵高校入口	1	1	0	0	1	0	0	0
17.西方	1	1	0	0	1	0	0	0
18.下寺尾	1	1	0	0	1	0	0	0
19.みずき北	0	1	0	0	1	0	0	0
20.北陽中学校入口	0	1	0	0	0	0	0	0
21.カトレアホーム・湘南さくら病院前	0	1	0	1	0	0	0	0
22.茅ヶ崎新北陵病院	0	1	0	1	0	0	0	0
23.文教大学	0	1	0	1	0	0	0	0
57.行谷	0	1	0	1	0	0	0	0
58.里山公園西駐車場前	0	1	0	1	0	0	0	0
59.里山公園平成の森前	0	1	0	1	0	0	0	0
24.里山公園	0	1	0	1	0	0	1	0
25.芹沢中部上	0	1	0	1	0	1	1	0
49.芹沢中部(善谷寺前)	0	1	0	1	0	1	1	0
50.芹沢中部下	0	1	0	1	0	1	1	0
51.芹沢細紺	0	1	0	1	0	1	1	0
52.芹沢台田(斎場入口)	0	1	0	1	0	1	1	0
53.芹沢細谷入口	0	1	0	1	0	1	1	0
71.芹沢スポーツ広場	0	1	0	1	0	1	1	0
72.芹沢清水台上	0	1	0	1	0	1	1	0
26.小出小学校西	0	1	0	1	0	1	1	0
27.小出小学校前	0	1	0	1	0	1	1	0
28.小出二本松	0	0	0	1	0	1	1	0
29.堤坂下	0	0	0	1	0	1	1	0
69.堤自治会館前	0	0	0	1	0	1	1	0
30.堤仲谷	0	0	0	1	0	1	1	0
31.浄見寺入口	0	1	0	1	0	1	1	0
32.みずき北	0	1	0	1	0	1	1	0
33.下寺尾	0	1	0	1	0	1	1	0
34.西方	0	1	0	1	0	1	1	0
35.北陵高校入口	0	1	0	1	0	1	1	0
36.香川北	0	1	0	1	0	1	1	0
37.香川南	0	1	0	1	0	1	1	0
38.香川駅	0	2	0	1	0	1	0	0
39.閑居山入口	0	2	0	1	1	1	0	0
40.分教場跡	0	2	0	1	1	1	0	0
41.香川小学校プール前	0	2	0	1	1	1	0	0
42.教会前	0	2	0	1	1	1	0	0
43.香川小学校入口	0	2	0	1	1	1	0	0
44.甘沼向原	0	2	0	1	1	2	0	0
45.鶴が台中学校前	0	2	0	1	1	2	0	0
46.鶴が台中学校南	0	1	0	0	1	1	0	0
47.鶴が台入口	0	0	0	0	1	1	0	0
48.ニュータウン入口	0	0	0	0	1	1	0	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0

■図 利用の多い区間



(5) 令和2年度乗降調査、利用状況を踏まえた運行見直しの状況

令和2年度の利用状況、乗降調査の結果を踏まえ、以下の通り運行見直し（減便）を実施しています。

■表 北部循環市立病院線の新ダイヤ

	現状ダイヤ				→	新ダイヤ					
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間		
平日	7	第1便	※7:00	40分	→		7	第1便	※7:30	55分	
		第2便	※7:40	10分				8	第2便	新8:25	150分
		第3便	7:50	40分					9		
	8	第4便	8:30	30分			10				
	9	第5便	新9:00	70分			11	第3便	新10:55	90分	
	10	第6便	10:10	70分			12	第4便	新12:25	90分	
	11	第7便	新11:20	70分			13	第5便	新13:45	160分	
	12	第8便	12:30	70分			14				
	13	第9便	新13:40	70分			15				
	14	第10便	14:50	70分			16	第6便	新16:25	80分	
	15						17	第7便	新17:45	-	
	16	第11便	16:00	70分			18				
	17	第12便	新17:10	70分			19				
18	第13便	18:20	-								
	※:文教大学発、新:新芹沢コース					※:文教大学発、新:新芹沢コース					
休日	現状ダイヤ				→	新ダイヤ					
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間		
	7					7					
	8	第1便	新8:30	90分		8	第1便	新8:25	150分		
	9					9					
	10	第2便	10:00	90分		10					
	11	第3便	11:30	90分		11	第2便	新10:55	90分		
	12					12	第3便	新12:25	90分		
	13	第4便	13:00	90分		13	第4便	新13:45	160分		
	14	第5便	14:30	90分		14					
	15					15					
	16	第6便	16:00	90分		16	第5便	新16:25	-		
	17	第7便	新17:30	90分		17					
18				18							
19	第8便	新19:00	-	19							
	新:新芹沢コース					新:新芹沢コース					

	現行	変更後	減便数	減便率
平日	13便	7便	6便	▲46%
休日	8便	5便	3便	▲38%

(6) 各種状況の結果まとめと考察

①路線の運行概要、利用・市負担状況

市北部（小出地区）の交通空白地区解消、市立病院への移動手段確保で平成 17 年度より運行開始しています。市北部は市南部と比較し人口が分散しており、民間路線バスの運行が限られているため、北部循環市立病院線と予約型乗合バスで、その空白地域をカバーしています。

平成 26 年度の予約型乗合バスの導入以降、北部循環市立病院線の利用者数は横ばい傾向ですが、市負担率は依然として 70%を超えており、民間事業としての運行は難しい状況です。

②新型コロナウイルスの影響、運行見直し内容

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間（4～5 月）は前年度から 50～70%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向（平日 10%、休日 30%減）になっていますが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています（令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 50%減）。

今年度の利用状況、乗降調査結果を踏まえ、令和 3 年 2 月より、以下の通りダイヤを改正しました。

北部コース・新芹沢コース：平日 13 便→7 便、休日 8 便→5 便

③考察

路線の導入は果たせていますが、市負担率が 70%を超えていることから、民間路線としての事業化は極めて厳しい状況です。また、市の財政緊縮化が求められる中、今後、財政投入の継続は難しい状況になる可能性があります。

路線の運行形態については、市立病院を起点とし、香川駅を經由して北部地域内を運行するルートになっていますが、利用区間は市立病院から香川駅～文教大学に集中しており、北部地域内からの利用は少なくなっています。また、文教大学から茅ヶ崎駅方面は民間路線バス（茅 50 系統）が高頻度で運行しているほか、香川駅から茅ヶ崎駅は JR 相模線、市立病院から甘沼近辺までは民間路線バスとの重複が見られ、北部地域内の移動は予約型乗合バスが便利（いつでも利用可能であり、フレキシブルな対応となっています）であるため、市立病院に向かうわずかなニーズにのみ合致する運行内容となっているため、非効率な運行となっています。

(7) 今後の方向性について

上記で整理した結果、考察を踏まえると、将来に渡り持続可能な移動手段として維持するためには、北部地域内での予約型乗合バスとの役割分担、民間路線バスとの重複の解消、現状の市立病院へアクセスする基本的な運行方針の見直しが必要であり、民間路線バスでカバーできていない移動ニーズを適切に補完する運行形態への抜本的な見直しが必要です。

今回、利用者減により減便が実施されており、運行サービスとしては最低限の本数となっている中、これ以上の利用者減による減便は困難であり、市民が真に求めるニーズを発掘し、新たな需要の掘り起こしによる利用維持が求められます。

支5 中海岸南湖循環市立病院線

(1) 路線の運行概要

中海岸南湖循環市立病院線は、市南西部の交通空白地域の解消を目的とし、中海岸、南湖地区を循環し市立病院へ連絡する路線として、平成14年度より運行を開始（乗合交通整備計画策定前から運行）しています。市立病院を起点として、茅ヶ崎駅南口を經由し、中海岸地区を循環しています。平日、休日ともに1日26便（30分間隔）で運行しています。

■ 図 中海岸南湖循環市立病院線の運行概要



(2) 利用者数、市負担額、市負担率

中海岸南湖循環市立病院線の利用者数は、平成 19 年度以降、増加傾向が続いており、平成 30 年度には年間 26.3 万人の利用がみられます。新型コロナウイルスの影響がみられる令和元年度は、若干の減少となっています。

市負担分は運行経費の 1 割から 2 割で推移しており、運行中の 4 路線の中でも最も低く、今後、民間事業としての事業化の可能性を有しています。

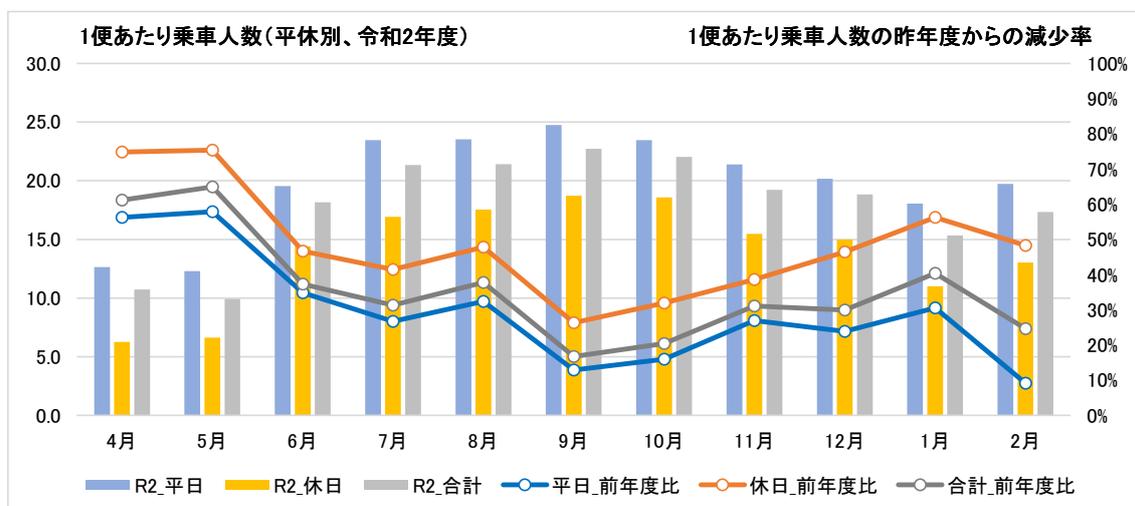
■表 中海岸南湖循環市立病院線の利用者数、市負担状況の推移

	中海岸南湖循環市立病院線			参考(4路線合計)	
	利用者数	市負担分		市負担分	
	合計	負担率	負担額	負担率	負担額
	人	%	万円	%	万円
H19	212,788	30.1%	1,378	62%	7,060
H20	183,319	17.1%	732	66%	11,001
H21	209,139	21.5%	941	66%	11,103
H22	240,933	41.7%	2,517	66%	12,045
H23	238,082	39.2%	2,252	62%	10,477
H24	236,249	36.5%	2,001	60%	9,544
H25	236,295	36.8%	2,039	57%	8,537
H26	238,989	39.5%	2,249	57%	8,453
H27	242,783	13.8%	570	50%	6,629
H28	251,301	11.1%	456	50%	6,867
H29	254,614	22.3%	1,068	51%	7,363
H30	263,307	18.9%	905	49%	6,997
R1	259,031	26.9%	1,411	54%	8,336

(3) 新型コロナウイルスによる利用減の影響

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間(4~5 月)は前年度から 60~80%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向(平日 10%、休日 20%減)になっているが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています(令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 60%減)。

■図 中海岸南湖循環市立病院線の令和 2 年度の 1 便あたり乗車人数、前年度からの減少率の推移



(4) 令和2年度乗降調査の結果

①便別の乗車人数、属性

令和2年9月の平日に実施した乗降調査では、ほぼ全ての便で1便あたり20名以上の利用が見られており、30名以上の利用がある便も多くなっています。18時以降の便は、それ以外の便と比較して利用者数が少なくなっています。

■表 乗降調査結果（平日のみ実施）

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(6:55)	39	0	0	36	3	0	0	0
第2便(7:25)	36	1	3	31	1	0	0	0
第3便(7:55)	34	12	2	18	1	1	0	0
第4便(8:25)	33	17	2	10	1	1	1	1
第5便(8:55)	25	18	1	6	0	0	0	0
第6便(9:25)	28	15	4	8	0	1	0	0
第7便(9:55)	37	17	10	8	0	0	1	0
第8便(10:25)	33	17	13	3	0	0	0	0
第9便(10:55)	46	11	21	12	0	1	1	0
第10便(11:25)	42	23	10	9	0	0	0	0
第11便(11:55)	37	22	8	6	0	0	0	1
第12便(12:25)	27	12	8	7	0	0	0	0
第13便(12:55)	24	13	6	2	2	0	1	0
第14便(13:25)	35	25	8	1	0	0	0	1
第15便(13:55)	29	13	12	3	0	1	0	0
第16便(14:25)	28	17	9	2	0	0	0	0
第17便(14:55)	23	16	5	2	0	0	0	0
第18便(15:25)	20	16	1	2	1	0	0	0
第19便(15:55)	45	18	19	3	2	2	1	0
第20便(16:25)	21	10	6	1	4	0	0	0
第21便(16:55)	31	15	11	4				
第22便(17:25)	32	9	3	18	0	2	0	0
第23便(17:55)	28	7	2	17	2	0	0	0
第24便(18:25)	19	6	13	0	0	0	0	0
第25便(18:55)	16	6	1	9	0	0	0	0
第26便(19:25)	11	1	0	10	0	0	0	0
合計	779	337	178	228	18	9	5	3
全体に占める比率		43%	23%	29%	2%	1%	1%	0%

18時以降の便の利用者数が少ない

②便別区間別の車内人数

便毎区間別の乗車状況では、午前中の便は南湖方面から茅ヶ崎駅への区間で利用が多くなっており、夕方以降の便は茅ヶ崎駅からサザンビーチ方面への区間が多くなっています。

茅ヶ崎駅南口から市立病院との区間の利用では、市立病院発は10時台から13時台にかけての便が多くなっており、茅ヶ崎駅南口から市立病院への区間は朝の便を中心に多くなっています。

■表 便別区間別の車内人数（1～13便）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (6:55)	第2便 (7:25)	第3便 (7:55)	第4便 (8:25)	第5便 (8:55)	第6便 (9:25)	第7便 (9:55)	第8便 (10:25)	第9便 (10:55)	第10便 (11:25)	第11便 (11:55)	第12便 (12:25)
33.市立病院	3	5	2	2	5	4	11	4	5	9	10	6
29.本村五丁目	5	9	6	8	5	6	13	6	7	9	11	6
30.本村二丁目	8	10	7	10	5	8	13	7	10	10	10	7
31.徳洲会病院前	8	12	7	10	5	8	14	7	10	11	10	7
1.茅ヶ崎駅南口	3	7	0	7	2	8	9	3	18	13	13	7
2.図書館前	3	7	0	7	2	8	9	3	17	13	13	8
3.高砂通り中央	3	7	0	7	2	7	9	3	17	13	13	8
4.恵泉幼稚園前	2	6	0	3	1	4	9	3	17	14	13	9
5.福祉会館	2	6	0	3	1	4	9	3	16	14	13	9
6.中海岸2丁目	3	6	0	3	1	4	9	3	15	13	13	6
32.サザン通り北	3	5	0	3	2	4	9	3	14	14	14	6
7.サザン通り中央	3	5	0	4	4	4	8	4	13	13	14	6
8.サザン通り南	3	4	6	5	5	6	9	6	12	10	10	4
9.サザンビーチ入口	3	4	6	3	4	4	8	6	10	7	10	4
10.西浜	5	4	8	6	5	4	8	7	11	6	9	2
11.西浜小学校前	5	5	10	7	7	5	7	10	14	7	13	2
12.南湖6丁目	8	5	10	8	7	5	7	11	14	7	13	2
13.ヨーロッパ村	8	5	11	8	10	7	9	12	16	8	13	2
14.南湖東	10	6	12	10	10	7	9	10	17	7	14	4
15.魚市場	11	5	12	11	11	7	9	11	17	7	14	4
16.南湖会館	11	6	15	14	11	7	8	10	15	7	12	3
17.金刀比羅神社前	12	8	20	14	13	9	8	11	20	7	12	3
18.南湖3丁目	15	10	22	14	13	10	10	13	22	10	9	4
19.上町入口	20	10	22	18	15	12	10	16	22	13	11	6
20.海岸通り	21	11	23	18	17	13	10	16	23	16	11	7
21.共恵	22	11	22	18	17	13	10	15	23	16	11	7
22.茅ヶ崎小学校前	22	11	22	18	17	13	10	15	23	16	11	7
23.ツインウェイヴ	22	10	20	18	14	13	9	12	11	7	11	7
99.茅ヶ崎駅南口	6	8	10	5	4	3	8	6	4	4	2	7
25.幸町	7	9	10	5	4	3	8	7	4	4	2	7
26.徳洲会病院前	6	8	7	3	4	2	9	7	3	4	2	7
27.本村二丁目	6	8	7	3	4	2	9	5	2	4	1	7
28.本村五丁目	6	8	6	3	3	2	7	3	2	2	1	3
33.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■表 便別区間別の車内人数（14～26便）

バス停 起点 ↓ 終点	第 1 3 便	第 1 4 便	第 1 5 便	第 1 6 便	第 1 7 便	第 1 8 便	第 1 9 便	第 2 0 便	第 2 1 便	第 2 2 便	第 2 3 便	第 2 4 便	第 2 5 便	第 2 6 便
	(1 2 : 5 5)	(1 3 : 2 5)	(1 3 : 5 5)	(1 4 : 2 5)	(1 4 : 5 5)	(1 5 : 2 5)	(1 5 : 5 5)	(1 6 : 2 5)	(1 6 : 5 5)	(1 7 : 2 5)	(1 7 : 5 5)	(1 8 : 2 5)	(1 8 : 5 5)	(1 9 : 2 5)
33.市立病院	2	9	3	5	3	3	6	6	5	8	2	5	1	1
29.本村五丁目	2	10	6	6	3	3	6	6	6	8	3	5	1	1
30.本村二丁目	2	11	6	6	3	4	6	6	6	8	5	5	1	1
31.徳洲会病院前	3	10	5	6	3	4	6	5	5	8	5	5	1	1
1.茅ヶ崎駅南口	8	12	7	6	13	8	24	8	9	14	10	13	7	7
2.図書館前	8	12	7	7	13	8	24	8	9	16	10	13	7	7
3.高砂通り中央	8	10	7	4	13	7	24	7	9	15	11	13	7	7
4.恵泉幼稚園前	8	10	7	4	12	7	24	7	9	13	10	13	7	7
5.福祉会館	8	9	6	4	11	6	23	7	6	11	10	13	6	6
6.中海岸2丁目	7	9	6	4	11	10	23	7	6	10	10	12	4	6
32.サザン通り北	6	7	6	5	10	11	23	7	6	10	9	10	4	5
7.サザン通り中央	6	7	6	5	9	11	21	7	6	11	8	9	5	5
8.サザン通り南	4	5	5	5	10	10	18	6	6	10	9	9	5	2
9.サザンビーチ入口	3	4	7	5	9	11	17	5	5	10	8	8	5	2
10.西浜	3	4	7	7	9	11	17	5	3	9	8	7	4	2
11.西浜小学校前	3	5	7	7	9	11	15	7	4	8	7	4	2	2
12.南湖6丁目	3	5	6	7	9	11	15	7	4	7	7	3	2	1
13.ヨーロッパ村	3	4	7	8	6	10	14	6	4	7	8	3	3	2
14.南湖東	3	4	6	8	5	10	14	6	4	5	9	3	3	2
15.魚市場	4	4	8	9	4	10	16	5	6	5	9	3	3	2
16.南湖会館	6	6	8	9	4	9	16	6	7	6	9	2	3	2
17.金刀比羅神社前	10	7	9	9	2	7	15	7	8	7	10	0	3	2
18.南湖3丁目	10	7	9	10	1	7	16	8	7	6	9	0	3	2
19.上町入口	12	8	9	11	1	7	17	7	7	6	8	0	4	1
20.海岸通り	13	8	9	11	1	3	17	7	7	6	8	0	4	1
21.共恵	13	9	9	11	1	3	16	6	7	6	8	0	4	1
22.茅ヶ崎小学校前	13	9	9	11	1	3	16	6	7	6	8	0	4	1
23.ツインウェイヴ	13	9	3	10	0	3	10	6	6	5	5	0	4	0
99.茅ヶ崎駅南口	3	3	7	6	4	1	4	3	10	2	7	2	4	2
25.幸町	3	3	7	6	4	1	4	3	10	2	7	2	4	2
26.徳洲会病院前	3	3	7	6	4	1	4	0	10	2	6	2	4	2
27.本村二丁目	2	2	7	5	2	1	3	0	9	2	3	2	3	1
28.本村五丁目	2	1	7	4	2	1	3	0	7	1	1	2	2	1
33.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

■図 利用の多い区間



(5) 令和2年度乗降調査、利用状況を踏まえた運行見直しについて

中海岸南湖循環市立病院線については、新型コロナウイルスの影響に伴い、乗車人数は減少しているものの、一定数は乗車しているため、他路線の様に減便することで、いわゆる「三つの密」を引き起こす可能性があるため、ダイヤ改正は実施しませんでした。

(6) 各種状況の結果まとめと考察

①路線の運行概要、利用・市負担状況

市南西部（中海岸、南湖地区）の交通空白地区解消、市立病院への移動手段確保で平成 14 年度より運行開始しています。市南西部は民間路線バスの運行ルートが東西の通りに限られており、中海岸南湖循環市立病院線は、その合間を南北に補完する形で運行しています。

運行開始以降、利用者数は増加傾向にあり、30 分間隔での運行、市負担率が 10%～20%で推移していることから、コミュニティバスとしては極めて高水準の運行であると言えます。

②新型コロナウイルスの影響

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間（4～5 月）は前年度から 60～80%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向（平日 10%、休日 20%減）になっていますが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています（令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 60%減）。

中海岸南湖循環市立病院線については、新型コロナウイルスの影響下においても、引き続き利用が多くなっていることから、他路線のような運行見直し（減便）は実施しておらず、引き続き 30 分間隔の運行が維持されています。

③考察

上記のとおり、コミュニティバスとしては極めて高水準の利用実績となっており、今後、民間事業化も検討の余地がありますが、民間事業となる場合、現在の経費が大幅に増加し、収支率（運賃収入÷運行経費）が現在の 8～9 割から 1 割ほど低下すると想定され、行政補助を念頭に置かない民間事業としては厳しいと思われます。

一方、路線の運行形態としては、市立病院を起点とし、茅ヶ崎駅南口を經由して中海岸地区に向かっていますが、茅ヶ崎駅南口で発着する方の比率が多く、茅ヶ崎駅から市立病院までの区間は、それ以外の区間と比較し、非効率な運行となっています。

(7) 今後の方向性について

上記で整理した結果、考察を踏まえると、中海岸南湖循環市立病院線は、高水準の利用状況を踏まえ、現状路線の維持が望ましいが、市立病院を起点とした運行形態が非効率である点を踏まえ、地域や市全体のニーズ、民間路線バスや他のコミュニティバスの見直しを連携し、効率化に向けた見直しが望まれます。

【当初の計画から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（現在の鶴嶺循環市立病院線）

（1）路線の運行概要

鶴嶺循環市立病院線は、計画当初、萩園循環市立病院線として、萩園地区の交通空白地域を解消する目的で、運行が計画されていた。平成19年度の運行開始後、1循環あたりの路線長が長く、所要時間がかかる、遅れが発生するなどの課題が見られたことから、現在は、鶴嶺北コースと鶴嶺南コースの2コースで運行しています。

ともに市立病院を起点としており、鶴嶺北コースは矢向、西久保方面に運行し、鶴嶺南コースは浜之郷、吉川方面へ運行しています。鶴嶺北コースは平日休日ともに11便、鶴嶺南コースは平日8便、休日7便（休日は平日の第1便が運行していない）となっています。

■図 鶴嶺循環市立病院線の運行概要



(2) 利用者数、市負担額、市負担率

鶴嶺循環市立病院線の利用者数は、運行開始以降、新型コロナウイルスの感染拡大の影響が出ている令和元年度を除き、増加傾向にあります。利用者数の内訳は、鶴嶺北コースが約6万人、鶴嶺南コースが約3万人となっており、鶴嶺北コースの利用が多くなっています。

市負担分は運行経費の6～7割程度を負担しており、4路線合計の負担率と比較しても高く、事業化は難しい状況です。

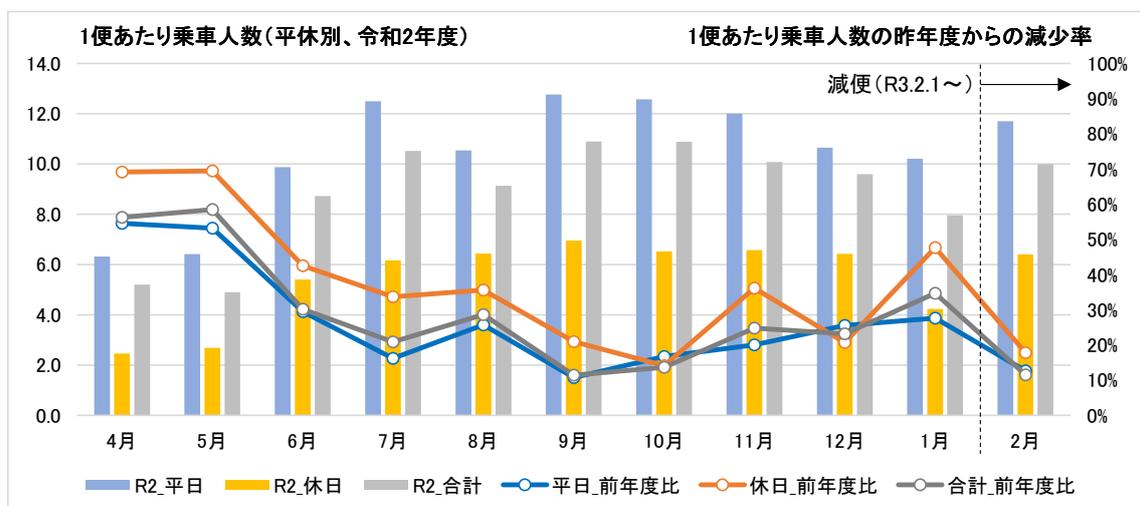
■表 鶴嶺循環市立病院線の利用者数、市負担状況の推移

	鶴嶺循環市立病院線					参考(4路線合計)	
	利用者数			市負担分		市負担分	
	合計	鶴嶺北	鶴嶺南	負担率	負担額	負担率	負担額
	人	人	人	%	万円	%	万円
H19	5,919			90.5%	1,026	62%	7,060
H20	22,198			87.4%	3,299	66%	11,001
H21	28,497			86.3%	3,241	66%	11,103
H22	47,430			80.8%	3,472	66%	12,045
H23	60,732			76.2%	3,295	62%	10,477
H24	67,116			72.2%	2,890	60%	9,544
H25	73,341			65.7%	2,277	57%	8,537
H26	77,877			63.6%	2,181	57%	8,453
H27	83,328			60.2%	2,074	50%	6,629
H28	85,781	54,586	31,195	60.1%	2,138	50%	6,867
H29	87,366	56,585	30,781	61.0%	2,243	51%	7,363
H30	91,778	58,349	33,429	60.9%	2,395	49%	6,997
R1	88,234	53,096	35,138	69.3%	3,357	54%	8,336

(3) 新型コロナウイルスによる利用減の影響

新型コロナウイルスの影響で、1回目の緊急事態宣言の期間(4～5月)は前年度から50～70%程度の減少となっており、6月以降は回復傾向(平日10%、休日20%減)になっていますが、感染再拡大が見られる11月以降は利用者数減が拡大しています(減便直前の令和3年1月時点で平日30%、休日50%減)

■図 鶴嶺循環市立病院線の令和2年度の1便あたり乗車人数、前年度からの減少率の推移



(4) 令和2年度乗降調査の結果

①便別の乗車人数、属性

令和2年9月の平日に実施した乗降調査では、鶴嶺北コース、鶴嶺南コースともに、夕方以降（鶴嶺南コースは午後以降）の利用者数が少なくなっている点を確認しています。

鶴嶺北コースは、午前中の便の乗車人数は、便あたり乗車人数が15人を超える場合もあります。

鶴嶺南コースは、午前中の便は10名程度の利用が見られます。

■表 鶴嶺北コースの乗降調査結果（平日のみ実施）

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(7:10)	18	1	6	7	4	0	0	0
第2便(8:20)	22	1	8	2	11	0	0	0
第3便(9:30)	17	9	5	3	0	0	0	0
第4便(10:40)	8	5	0	3	0	0	0	0
第5便(11:50)	9	5	1	1	0	1	0	1
第6便(13:00)	7	3	1	3	0	0	0	0
第7便(14:10)	25	4	3	1	17	0	0	0
第8便(15:20)	13	7	2	1	0	0	0	0
第9便(16:30)	7	3	1	2	1	0	0	0
第10便(17:40)	12	0	1	10	1	0	0	0
第11便(18:50)	5	0	0	4	1	0	0	0
合計	143.0	38.0	28.0	37.0	35.0	1.0	3.0	1.0
全体に占める比率		27%	20%	26%	24%	1%	2%	1%

夕方以降の便の利用者数が少ない

■表 鶴嶺南コースの乗降調査結果（平日のみ実施）

便・発時刻	乗車人数	利用者の属性						
		高齢者	主婦	会社員	中高生	小児	障がい者	その他
第1便(7:18)	5	0	2	3	0	0	0	0
第2便(8:15)	12	7	3	1	0	0	1	0
第3便(9:45)	13	8	1	3	0	1	0	0
第4便(11:15)	13	5	7	1	0	0	0	0
第5便(12:45)	10	4	3	0	2	0	1	0
第6便(14:15)	7	4	2	1	0	0	0	0
第7便(15:45)	9	4	4	1	0	0	0	0
第8便(17:15)	9	2	4	3	0	0	0	0
第9便(18:45)	3	1	1	1	0	0	0	0
合計	81.0	35.0	27.0	14.0	2.0	1.0	2.0	0.0
全体に占める比率		43%	33%	17%	2%	1%	2%	0%

午後以降の便の利用者数が少ない

②便別区間別の車内人数（鶴嶺北コース）

便毎区間別の乗車状況では、朝の便で、鶴嶺地域から茅ヶ崎駅へ向かう利用が見られる他、県立茅ヶ崎養護学校を目的地とする利用が見られます。午後の便は、茅ヶ崎駅から鶴嶺地域へ向かう利用が各便数名みられる他、鶴嶺地域から茅ヶ崎駅で降車する利用も見られます。

■表 便別区間別の車内人数（平日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (7 : 10)	第2便 (8 : 20)	第3便 (9 : 30)	第4便 (10 : 40)	第5便 (11 : 50)	第6便 (13 : 00)	第7便 (14 : 10)	第8便 (15 : 20)	第9便 (16 : 30)	第10便 (17 : 40)	第11便 (18 : 50)
1.市立病院		5	1	2	1	0	1	2	0	2	0
66.北茅ヶ崎駅入口	2	5	3	2	2	0	1	2	0	2	0
2.前の田	2	6	3	2	2	0	1	2	0	2	0
3.中央公園前	2	6	1	2	2	0	2	2	0	2	0
4.茅ヶ崎駅北	4	17	1	1	3	4	3	2	4	2	2
5.市民文化会館前	4	17	2	1	3	4	3	2	4	2	2
6.ジャスコ東	4	17	2	2	2	4	5	4	4	3	2
7.消防本部前	4	17	2	2	2	4	5	4	4	3	2
8.矢畑北	4	16	2	2	2	4	5	3	4	3	2
9.円蔵	4	16	2	2	2	3	4	3	4	3	2
10.円蔵下町	4	16	2	1	0	3	4	3	3	3	2
11.陽ざし野	4	16	2	1	0	2	3	3	1	3	1
12.西久保南	4	16	2	1	0	1	1	1	0	2	0
13.西久保保育園□るみね老人ホーム前	4	16	2	1	0	1	0	0	0	2	0
14.浜之郷小学校□コミュニティセンター前	4	16	2	2	0	1	0	0	0	2	0
15.県立茅ヶ崎養護学校	0	0	3	1	0	1	17	4	1	6	1
16.徳洲会老人保健施設浜之郷前	0	0	2	1	0	1	17	4	2	6	1
17.萩園橋	2	0	1	1	1	1	17	6	2	4	1
18.十二天神社入口	2	1	1	1	1	0	17	6	2	4	1
19.萩園橋	2	1	1	1	1	0	17	6	2	4	1
20.徳洲会老人保健施設浜之郷前	2	1	2	1	1	0	17	6	2	4	1
21.浜之郷小学校□コミュニティセンター前	2	1	2	1	1	0	17	6	2	5	1
22.西久保保育園□るみね老人ホーム前	4	2	4	2	3	0	17	6	2	5	1
23.西久保南	7	4	6	3	3	3	18	7	2	7	2
24.陽ざし野	9	4	7	4	5	3	18	7	2	8	2
25.円蔵下町	10	5	7	4	5	3	18	8	2	8	2
26.円蔵	12	5	8	4	5	3	19	8	2	8	2
27.矢畑北	12	5	9	4	5	3	19	6	3	8	2
28.消防本部前	12	5	11	4	5	3	19	6	3	8	2
29.市民活動サポートセンター前	12	5	10	4	5	3	19	6	3	8	2
30.市民文化会館前	12	5	9	3	5	3	19	6	3	8	2
31.茅ヶ崎駅北	1	2	3	0	1	0	6	3	0	0	1
32.中央公園前	2	0	3	0	0	0	6	3	0	0	1
33.前の田	2	0	1	0	0	0	5	2	0	0	1
67.北茅ヶ崎駅入口	2	0	1	0	0	0	5	2	0	0	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■ 図 利用の多い区間



③便別区間別の車内人数（鶴嶺南コース）

便毎区間別の乗車状況では、午前中の便では、鶴嶺地域から茅ヶ崎駅北への利用が多く、日中から夕方の便では、茅ヶ崎駅北から鶴嶺地域への利用が多くなっています。茅ヶ崎駅北と市立病院との間の利用は、朝の1、2便、日中や夕方の便で発生しています。

■表 便別区間別の車内人数（平日）

バス停 起点 ↓ 終点	第1便 (7 : 1 8)	第2便 (8 : 1 5)	第3便 (9 : 4 5)	第4便 (11 : 1 5)	第5便 (12 : 4 5)	第6便 (14 : 1 5)	第7便 (15 : 4 5)	第8便 (17 : 1 5)	第9便 (18 : 4 5)
1.市立病院		1	3	4	1	0	2	5	0
66.北茅ヶ崎駅入口		2	3	4	2	0	2	5	0
2.前の田		2	3	4	2	0	2	5	0
3.中央公園前		2	3	4	2	0	2	5	0
4.茅ヶ崎駅北		2	2	3	2	2	2	2	0
5.市民文化会館前		2	1	3	2	2	2	2	0
34.ジャスコ前		1	1	4	4	4	2	2	0
35.保健所前		1	3	4	4	4	2	2	0
36.浜之郷入口		1	3	4	4	4	2	2	0
37.TBS		1	3	2	4	3	0	2	0
38.浜之郷西		1	4	2	3	3	0	2	0
39.鶴嶺八幡宮		0	4	2	3	3	1	2	0
40.鶴嶺小学校前		0	4	2	3	3	1	2	0
41.今宿市営住宅前		0	2	2	3	3	1	2	0
42.入ノ田		0	2	1	2	3	0	2	0
43.宮ノ前		0	2	1	2	3	0	1	0
44.県住入口		0	2	1	2	3	1	1	0
45.日枝神社入口		1	2	1	2	4	1	1	0
46.古川		1	2	1	2	4	1	1	0
47.萩園台河原		1	2	1	2	4	1	1	0
48.萩園西		1	2	4	1	3	1	1	0
68.環境事業センター		1	3	4	0	1	2	1	0
49.温水プール		0	2	3	0	1	2	1	0
50.環境事業センター	0	0	2	3	0	1	2	1	1
51.萩園西	0	4	3	3	1	1	1	1	1
52.萩園台河原	1	4	3	3	1	1	1	3	3
53.古川	2	4	3	3	2	1	2	3	3
54.今宿北	2	4	3	3	4	1	2	3	3
55.県住入口	2	6	3	3	3	1	2	3	3
56.宮ノ前	4	6	3	3	3	1	2	3	3
57.入ノ田	4	6	4	3	3	1	2	3	3
58.今宿市営住宅前	4	7	4	3	3	1	2	3	3
59.鶴嶺小学校前	4	8	4	4	3	3	2	3	3
60.鶴嶺八幡宮	4	8	4	5	3	3	2	3	3
61.浜之郷西	4	9	6	5	3	3	2	3	3
62.TBS	5	9	6	6	4	3	2	3	3
63.浜之郷	5	9	6	6	4	3	2	3	3
64.浜之郷入口	5	9	6	6	4	3	2	3	3
65.ジャスコ前	4	9	5	4	4	2	2	3	3
30.市民文化会館前	4	9	5	4	3	2	2	3	3
31.茅ヶ崎駅北	4	5	2	2	3	2	1	0	0
32.中央公園前	4	5	1	2	3	2	1	0	0
33.前の田	3	5	1	2	3	2	1	0	0
67.北茅ヶ崎駅入口	3	5	1	2	3	2	1	0	0
1.市立病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(5) 令和2年度乗降調査、利用状況を踏まえた運行見直しの状況

鶴嶺北コース、鶴嶺南コースともに、令和2年度の利用状況、乗降調査の結果を踏まえ、以下のとおり運行見直し（減便）を実施しています。

■表 鶴嶺北コースの新ダイヤ

	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻 (茅ヶ崎駅発)	次の便までの時間
平日	7	第1便	7:10	70分		7	第1便	7:10	70分
	8	第2便	8:20	70分		8	第2便	8:20	70分
	9	第3便	9:30	70分		9	第3便	9:30	150分
	10	第4便	10:40	70分		10			
	11	第5便	11:50	70分		11			
	12					12	第4便	12:00	70分
	13	第6便	13:00	70分		13	第5便	13:10	60分
	14	第7便	14:10	70分		14	第6便	14:10	70分
	15	第8便	15:20	70分		15	第7便	15:20	170分
	16	第9便	16:30	70分		16			
	17	第10便	17:40	70分		17			
18	第11便	18:50	-	18	第8便	18:10	-		

	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
休日	7	第1便	7:10	70分		7			
	8	第2便	8:20	70分		8	第1便	8:20	70分
	9	第3便	9:30	70分		9	第2便	9:30	150分
	10	第4便	10:40	70分		10			
	11	第5便	11:50	70分		11			
	12					12	第3便	12:00	70分
	13	第6便	13:00	70分		13	第4便	13:10	60分
	14	第7便	14:10	70分		14	第5便	14:10	70分
	15	第8便	15:20	70分		15	第6便	15:20	170分
	16	第9便	16:30	70分		16			
	17	第10便	17:40	70分		17			
18	第11便	18:50	-	18	第7便	18:10	-		

	現行	変更後	減便数	減便率
平日	11便	8便	3便	▲27%
休日	11便	7便	4便	▲36%

■表 鶴嶺南コースの新ダイヤ

平日	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
	7	第1便	※7:18	57分		7	第1便	※7:13	57分
	8	第2便	8:15	90分		8	第2便	8:10	90分
	9	第3便	9:45	90分		9	第3便	9:40	180分
	10					10			
	11	第4便	11:15	90分		11			
	12	第5便	12:45	90分		12	第4便	12:40	120分
	13					13			
	14	第6便	14:15	90分		14	第5便	14:40	180分
15	第7便	15:45	90分	15					
16				16					
17	第8便	17:15	90分	17	第6便	17:40	-		
18	第9便	18:45	-	18					

※環境事業センター発

休日	現状ダイヤ				→	新ダイヤ			
	時	便名	時刻	次の便までの時間		時	便名	時刻	次の便までの時間
	7					7			
	8	第1便	8:15	90分		8	第1便	8:10	90分
	9	第2便	9:45	90分		9	第2便	9:40	180分
	10					10			
	11	第3便	11:15	90分		11			
	12	第4便	12:45	90分		12	第3便	12:40	120分
	13					13			
	14	第5便	14:15	90分		14	第4便	14:40	180分
15	第6便	15:45	90分	15					
16				16					
17	第7便	17:15	90分	17	第5便	17:40	-		
18	第8便	18:45	-	18					

	現行	変更後	減便数	減便率
平日	9便	6便	3便	▲33%
休日	8便	5便	3便	▲38%

(6) 各種状況の結果まとめと考察

①路線の運行概要、利用・市負担状況

市西部の鶴嶺地区の交通空白地区解消、市立病院への移動手段確保で平成 19 年度より運行開始しています。市西部は道路幅員の関係で、南北の幹線道路のみ民間路線バスの運行しており、鶴嶺循環市立病院線はその空白地域をカバーしています。

運行開始以降、利用者数は増加傾向にありますが、市負担率は依然として 60%を超えており、民間事業としての運行は難しい状況です。

②新型コロナウイルスの影響、運行見直し内容

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間（4～5 月）は前年度から 50～70%程度の減少となっており、6 月以降は回復傾向（平日 10%、休日 20%減）になっていますが、感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています（令和 3 年 1 月時点で平日 30%、休日 50%減）

今年度の利用状況、乗降調査結果を踏まえ、令和 3 年 2 月より、以下のとおり減便運行を開始しています。

鶴嶺北コース : 平日 11 便→8 便、休日 11 便→7 便

鶴嶺南コース : 平日 9 便 →6 便、休日 8 便 →5 便

③考察

路線の導入は果たせていますが、市負担率が 60%を超えていることから、民間路線としての事業化は極めて厳しい状況にあります。また、市の財政緊縮化が求められる中、今後もこの財政投入の継続は難しい状況です。

路線の運行形態については、市立病院を起点とした運行ルートになっていますが、両ルートともに茅ヶ崎駅北の発着が多く、茅ヶ崎駅北から市立病院の区間は利用が限定定期となっています。また、茅ヶ崎駅から西側についても、端部は養護学校利用など一部の利用を除き、利用が少なくなっています。

(7) 今後の方向性について

上記で整理した結果、考察を踏まえると、将来に渡り持続可能な移動手段として維持するためには、現状の市立病院へアクセスする基本的な運行方針の見直しが必要であり、民間路線バスでカバーできていない空白地域から茅ヶ崎駅へのアクセス性の維持を念頭に、抜本的な見直しが必要です。

また、鶴嶺南コースについては、利用者数が多い区間が路線バスの運行区間と重複しており、路線バスとの利用の棲み分けや、交通空白地区として救うべき対象を再考する必要があると思われる。

今回、利用者減により減便が実施されており、運行サービスとしては最低限の本数となっている中、これ以上の利用者減による減便は困難であり、市民が真に求めるニーズを発掘し、新たな需要の掘り起こしによる利用維持が求められます。

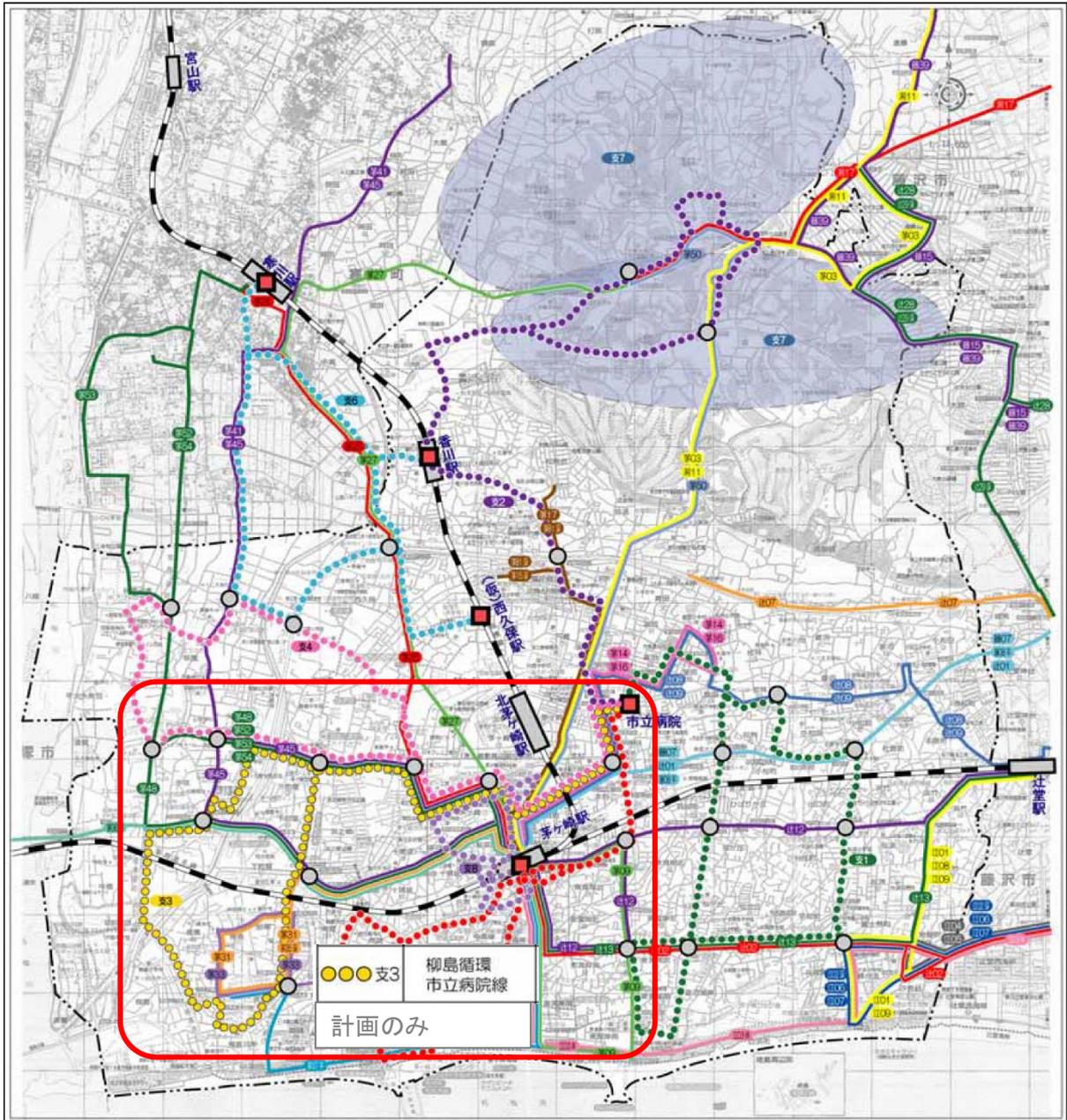
【運行開始に至っていない路線】

支3 柳島循環市立病院線

(1) 計画路線の概要

柳島循環市立病院線は、市立病院から茅ヶ崎駅を經由し、市南西部の柳島地区を運行する路線として、乗合交通整備計画で計画されていた支線路線です。

■図 柳島循環市立病院線の計画概要



(2) 計画策定当時の収支予測

計画策定当時の収支予測では、1日あたりの利用者数が435人、年間の想定収入が約2,400万円（運賃150円の場合）、年間の運行経費が片方向で約7,000万円となっています。

■表 柳島循環市立病院線の想定収支（計画策定時）

運行経費	延長	13.9km
	運行便数	26便（両方向で52便）
	年間運行日数	365日
	運行単価	516.02円/km
	年間運行経費	片方向6,800万円、双方向1.36億円
運賃収入	推定利用者数	435人/日
	年間運行収入	運賃100円：1,590万円
		運賃150円：2,380万円
運賃200円：3,180万円		

(3) 運行が実現しなかった理由と現在の対応状況

柳島循環市立病院線の運行範囲である湘南地区は、道路幅員が狭いことから、コミュニティバスの運行が実現していない。平成26年度から平成28年度にかけての地域との勉強会で、既存路線バスの延伸について協議を行ったが、延伸に必要な需要を満たすことが困難である点、折り返し場所の確保が困難である点から、実施が断念されています。

このような中、市では昨年度より地域住民と地域交通の導入に対する検討を進め、令和2年2月より、地区内を路運送法外で運行（無償運送）する「おでかけワゴン」の運行を開始するに至っています。

(4) 今後の方向性について

柳島循環市立病院線の運行予定エリアでは、コミュニティバスによる運行は実現していないが、地域と市の協議により、道路運送法外での地域交通が実現しており、コミュニティバスの導入が道路状況等や需要面で困難な地域における地域での、現実的な解決策の一つになっていると言えます。

当面はこの新たな地域交通の維持が目標となるが、道路運送法外での運行（無償運送）のため、持続性に課題があると思われます。

今後の方向性としては、「おでかけワゴン」の運行により、地域の方々の移動に対するニーズは一定程度充足していると思われますが、真に必要な移動ニーズがどこにあるのかを把握し、必要な対策を講じる必要があると思われます。

また、現在の運行手段の維持を目指しながら、民間路線バスとの乗継利便性向上による市中心部までの利便性向上、自動運転など技術の進展を踏まえた運行内容高度化、地域で交通手段を維持する意識の醸成を行いながら、地域全体の交通環境の向上が求められます。

<参考>湘南地区「おでかけワゴン」の運行内容

運営・運行主体	おでかけワゴン実行委員会
運送法の扱い	道路運送法の許可を要しない無償運送 ※利用者から運賃として対価を得る場合は、有償運送となり、道路運送法の許可申請が必要となるが、おでかけワゴンは事前登録の際にガソリン代相当の実費額を徴収することで、利用に対する対価は徴収しないため、無償運送として道路運送法の許可は不要となる
協力主体	NPO 法人サポートちがさき、NPO 法人まちづくりスポット茅ヶ崎、社会福祉法人茅ヶ崎市社会福祉協議会、神奈川県共生社会推進課、茅ヶ崎市市民自治推進課、都市政策課
運行形態	運行日：週 1 日（火曜日）に運行 運行便：1 日 4 便（午前 2 便、午後 2 便） ※運行ルート、時刻表は次ページ以降のチラシ参照 ※駅への結節は行わず、湘南地区内の交通空白地区と商業施設を巡回。 ※湘南地区内に停留所を複数箇所設置し、定時定路線で運行する。
使用車両	ワンボックス車両（定員 8 名）
運転手	地域住民が担当（ボランティア輸送） ※かながわ福祉移動サービスネットワークによる添乗車・運行管理者講習を 1 月に実施
車両準備	社会福祉法人翔の会よりワンボックス車両 2 台（1 台は予備）を貸与 ※車両に関する保険は任意保険（車両提供者(社会福祉法人翔の会)が加入)
運転手関係	運転・付添ボランティアは、市の市民活動等災害補償制度で対応（事前登録・保険契約の申込・保険料の支払い不要）
事前登録 実費分徴収方法	事前に利用するための会員登録を行う。その際、実費分の 1,000 円を徴収 乗車距離に応じたガソリン代実費相当額を月末に算出し、1,000 円から差し引いていく手法。ガソリン代実費相当額を差し引き、預けていた 1,000 円が不足した場合は、利用者は再度 1,000 円を預け、そこから差し引く。
交通事業者への 事前説明	バス事業者、タクシー事業者に事前説明を行い、了承を得ている 進捗報告、道路運送法を逸脱しないこと、駅に向かわないことを条件に事業実施の了承を得ている

(裏面)

おでかけワゴン運行ルート

このルートは2月25日時点のものです。
今後の運行によって一部変更となる場合がありますので、ご了承ください。



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

【運行が実現している路線】

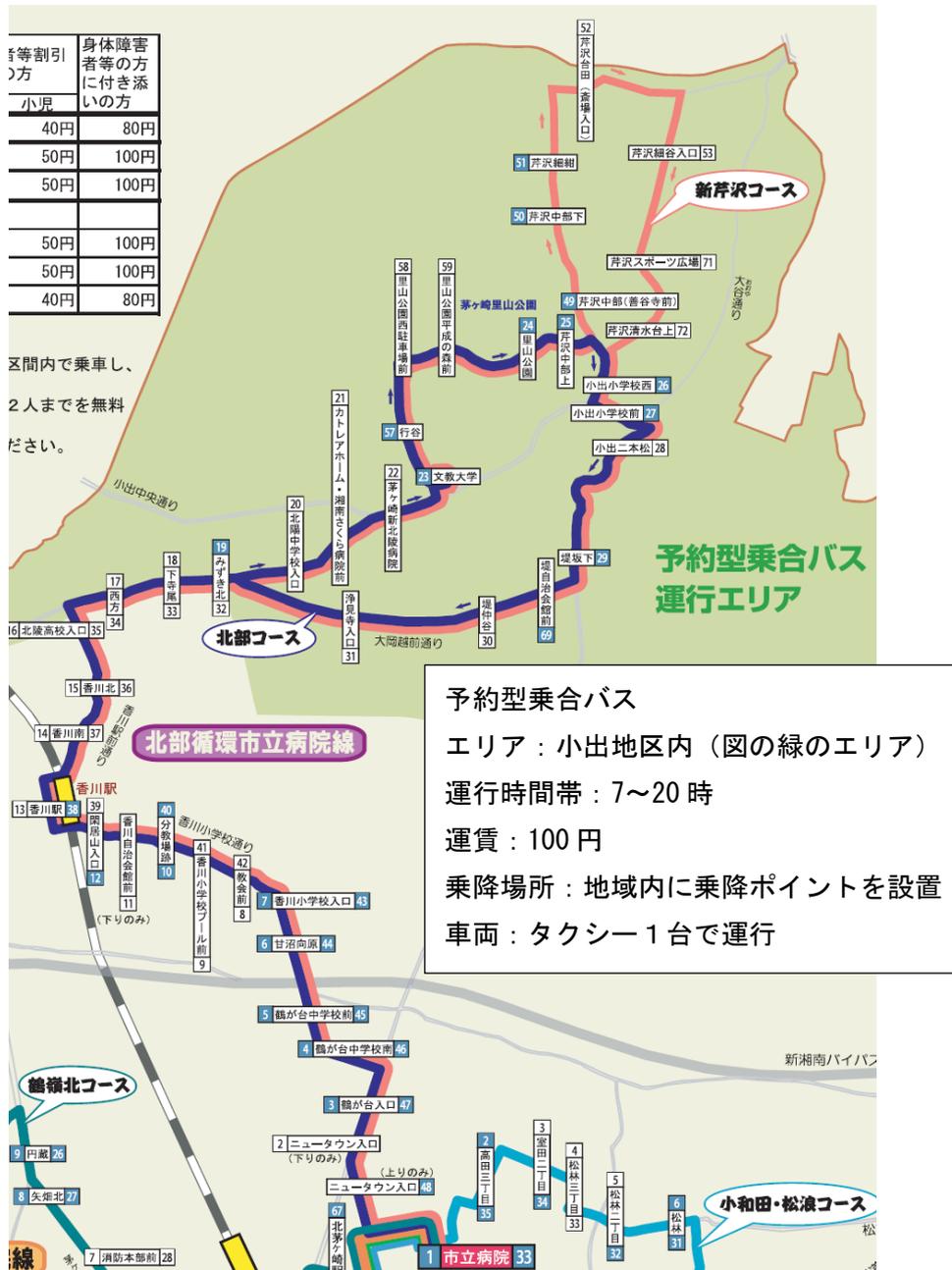
支7 北部循環線（予約型乗合バスとして運行）

（1）路線の運行概要

北部循環線は、支線2である北部循環市立病院線の小出地区内での補完交通として、堤、芹沢、行谷地区、下寺尾地区を柔軟にカバーする需要対応型交通として計画されており、平成23～平成25年度の検討を踏まえ、平成26年度より運行を開始しています。

運行時間帯は7～20時（任意の時間で予約可能）、運賃は1乗車100円、乗降場所は地域内に乗降ポイントを設置しています。

■図 予約型乗合バスの運行概要



(2) 利用者数、市負担額、市負担率

予約型乗合バスの利用者数は、運行を開始した平成 25 年度以降、増加を続けています。しかしながら、運賃が 1 乗車 100 円と非常に安価であるため、市負担率は 95% となっており、経費のほとんどを市負担で補っています。

また、現在はタクシー車両 1 台で運行しており、1 日平均 20 名程度の利用であり、1 時間あたり 2 名（乗合率はほぼ 1.0 のため、2 回転）となるため、タクシー 1 台での運行では限界に近い運行になっており、今後の利用者数の大幅な増、負担率の改善等は難しくなっています。

■表 予約型乗合バスの利用者数、市負担状況の推移

	予約型乗合バス					(参考)北部循環市立病院線		
	登録者数	利用者数		市負担分		利用者数	市負担分	
	累計 人	合計 人	日平均 人	負担率 %	負担額 万円	合計 人	負担率 %	負担額 万円
H19						44,270	81.0%	3,603
H20						49,653	79.1%	3,571
H21						48,841	80.6%	3,666
H22						46,799	80.5%	3,384
H23						41,690	75.9%	2,375
H24						44,368	75.6%	2,435
H25	1,049	746	7.4	99.0%	721	40,028	78.1%	2,522
H26	1,540	4,585	12.6	97.5%	1,789	29,991	80.8%	2,231
H27	1,746	5,700	15.6	96.8%	1,726	31,013	79.2%	2,146
H28	1,937	6,779	18.6	95.3%	1,373	30,247	82.7%	2,577
H29	2,075	7,146	19.6	95.1%	1,399	28,772	81.4%	2,268
H30	2,278	7,838	21.5	94.8%	1,412	29,781	77.6%	1,885
R1	2,408	8,449	23.1	94.8%	1,538	31,793	71.9%	1,457

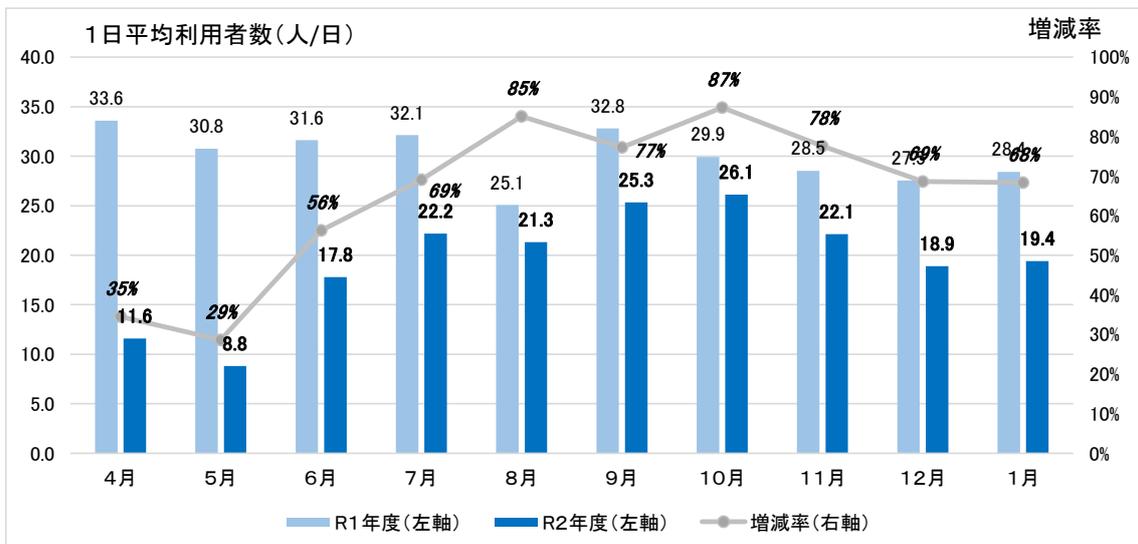
※H25年12月より運行開始

(3) 利用実態、新型コロナウイルスによる利用減の影響

① 月別利用者数の比較

新型コロナウイルスの影響で、1 回目の緊急事態宣言の期間（4～5 月）は前年度の 30% 程度の利用となっていたが、6 月以降は回復傾向（8～10 月は 1～2 割減）に落ち着いています。感染再拡大が見られる 11 月以降は利用者数減が拡大しています（令和 3 年 1 月時点で 30% 減）。

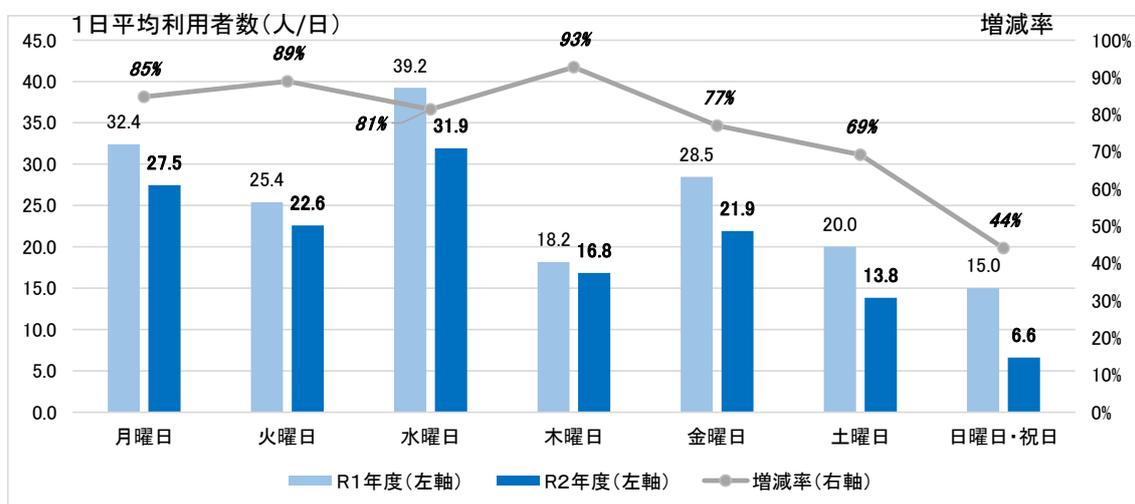
■図 予約型乗合バスの 1 日平均利用者数の昨年度と今年度の推移



②曜日別利用者数の比較

曜日別の利用者数については、7月以降に限定すると、平日は昨年度の8割から9割程度に回復が見られますが、土曜日は7割程度、日曜日・祝日は4割程度まで利用が減少しています。

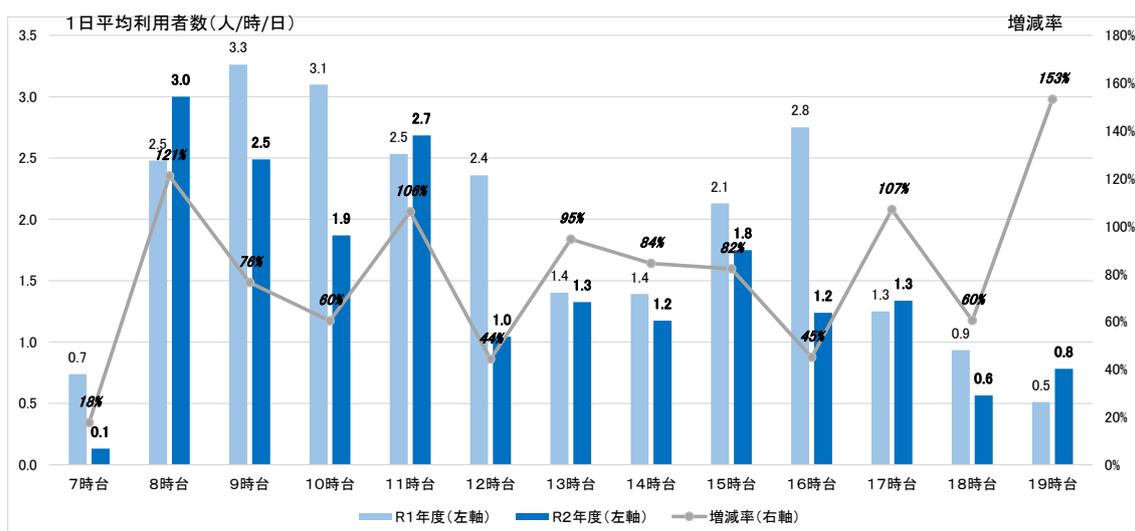
■図 予約型乗合バスの曜日別利用者数の昨年度と今年度の推移



③時間帯別利用者数の比較

時間帯別の利用状況については、7月以降に限定すると、7時台の利用が昨年度と比較して大きく減少していますが、時間帯によっては昨年度より利用が多い場合もあります。また、昨年度まで利用が少なかった19時台では、利用が増加傾向にあります。

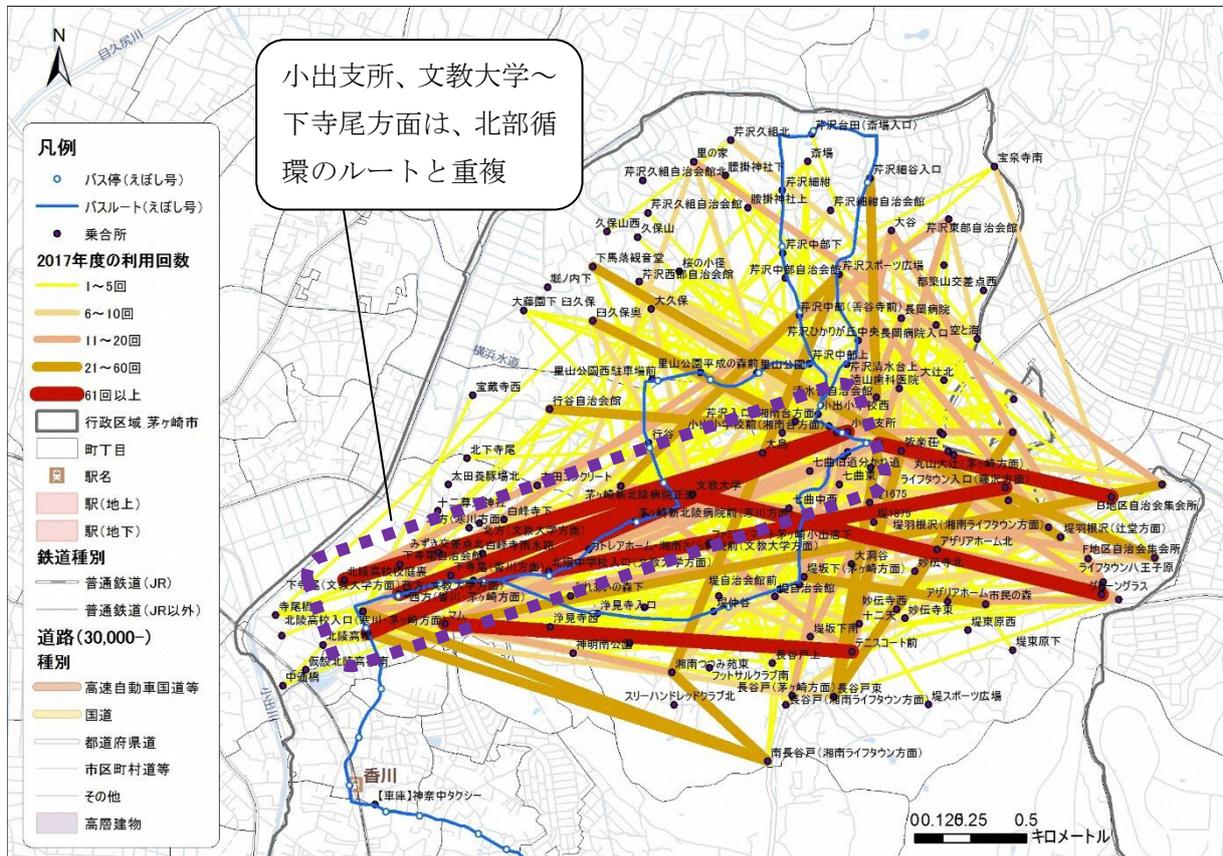
■図 予約型乗合バスの時間帯別利用者数の昨年度と今年度の推移



④利用の区間

予約型乗合バスの利用区間を見ると、小出地区全域での利用が見られるが、特に小出支所や文教大学から下寺尾方面が多くなっており、これらは北部循環市立病院線と重複する区間となっています。

■図 予約型乗合バスの利用区間



(5) 考察

①利用状況、収支状況、稼働状況における問題点

利用状況	<p>時間帯：利用が極端に少ない時間帯が存在し、現状では午前7時台、午後6時台以降の利用が日中時間帯と比較して低くなっている。</p> <p>曜日：平成30年度までの土日祝の利用が極端に少なかったが、令和元年度では増加傾向にある。現在は月水金の利用が多く、それ以外の曜日の利用が少ない。</p> <p>区間：小出支所や文教大学周辺から下寺尾方面への利用が多く、コミュニティバスの北部循環市立病院線のルートと重なる場合が多い。</p>
収支状況	<p>収支率：運行経費に占める運賃収入は5%程度となっており、市負担率は95%に上ることから、収支率は非常に低い。</p>
稼働状況	<p>稼働：平日は利用者に乗せている時間が4時間以上となっており、これには回送分や運転手の休憩分が含まれていないことから、現在の車両1台での運行については限界となっている。</p> <p>乗合率：乗合率は1.20程度で推移しており、低い状況である。</p>

②問題点の要因

- 運賃が低い（200円～500円が多い中、茅ヶ崎市は100円）
- 土日祝日も運行しています
- 運行時間帯が長い（17時台までの運行が多い中、茅ヶ崎市は19時台まで）
 - 運賃収入が少なくなるため、収支の確保が困難です。
 - 7時台、18時以降で運行する事例は少なく、高齢者が利用の中心である中、非効率です。

■表 デマンド型交通の運行日、運行時間帯、運賃

都道府県	市町村	運行日			開始時間	終了時間	運賃	運行時間帯											運行時間			
		平日	土曜	日祝				7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18	19	
神奈川県	茅ヶ崎市	○	○	○	7:00	20:00	100															13:00
神奈川県	秦野市	○			8:30	17:30	350															9:00
神奈川県	中井町	○			7:00	19:00	200															12:00
神奈川県	藤沢市	○			8:40	17:00	300															8:20
東京都	武蔵村山市	○	○		8:00	17:00	300															9:00
埼玉県	白岡市	○	○		8:30	17:30	500															9:00
埼玉県	北本市	○	○	○	8:30	17:30	400															9:00
埼玉県	加須市	○	○		7:00	17:00	300															10:00
埼玉県	寄居町	○	○	○	8:00	17:00	300															9:00
千葉県	柏市	○	○		8:30	19:00	300															10:30
千葉県	東金市	○			8:00	18:00	400															10:00
千葉県	横芝光町	○	○		7:00	18:00	300															11:00
千葉県	山武市	○	○	○	8:00	18:00	300															10:00
茨城県	かすみがうら市	○			9:00	18:00	400															9:00
茨城県	阿見町	○			8:00	17:00	400															9:00
茨城県	つくばみらい市	○	○		8:00	17:00	500															9:00
群馬県	みどり市	○	○	○	8:30	18:30	300															10:00
岩手県	花巻市	○			8:00	17:00	400															9:00
岐阜県	海津市	○			8:30	17:00	300															8:30
岐阜県	輪之内町	○			8:30	16:30	200															8:00
岐阜県	山県市	○			8:00	16:00	200															8:00
三重県	玉城町	○	○	○	9:00	17:00	0															8:00
宮崎県	川南町	○	○		8:40	18:00	200															9:20

○運行時間帯中の利用の制約がない

- 茅ヶ崎市の予約型乗合バスは、運行時間中であればいつでも予約して利用が可能となっています。このような運行形態を行っている例は多いが、目安の運行時間を設定している場合も多い（秦野市、藤沢市、武蔵村山市など）。
- この場合、限られた便に利用者が集中するため、乗合率の向上が見込まれるとともに、運行内容についても想定ができるため、運行効率化にもつながります。

都道府県	市町村	運行日			開始時間	終了時間	運行時間帯の制約	
		平日	土曜	日祝				
神奈川県	茅ヶ崎市	○	○	○	7:00	20:00	なし	
神奈川県	秦野市	○			8:30	17:30	あり	1～2時間おきに運行時間が決められている
神奈川県	中井町	○			7:00	19:00	あり	希望乗車時刻を15分単位で選択可能
神奈川県	藤沢市	○			8:40	17:00	あり	1～2時間おきに運行時間が決められている
東京都	武蔵村山市	○	○		8:00	17:00	あり	1時間おきに運行時間が決められている
埼玉県	白岡市	○	○		8:30	17:30	あり	1時間おきに運行時間が決められている
埼玉県	北本市	○	○	○	8:30	17:30	なし	
埼玉県	加須市	○	○		7:00	17:00	あり	1～2時間おきに運行時間が決められている
埼玉県	寄居町	○	○	○	8:00	17:00	なし	
千葉県	柏市	○	○		8:30	19:00	なし	
千葉県	東金市	○			8:00	18:00	なし	
千葉県	横芝光町	○	○		7:00	18:00	なし	
千葉県	山武市	○	○	○	8:00	18:00	なし	
茨城県	かすみがうら市	○			9:00	18:00	あり	1～2時間おきに運行時間が決められている
茨城県	阿見町	○			8:00	17:00	あり	1時間おきに運行時間が決められている
茨城県	つくばみらい市	○	○		8:00	17:00	あり	1時間おきに運行時間が決められている
群馬県	みどり市	○	○	○	8:30	18:30	なし	
岩手県	花巻市	○			8:00	17:00	あり	1日数往復(地区により異なる)
岐阜県	海津市	○			8:30	17:00	なし	
岐阜県	輪之内町	○			8:30	16:30	なし	
岐阜県	山県市	○			8:00	16:00	あり	1日4往復
三重県	玉城町	○	○	○	9:00	17:00	なし	
宮崎県	川南町	○	○		8:40	18:00	なし	

○運行曜日、予約受付のサービスが手厚い

- 茅ヶ崎市の予約型乗合バスは、予約期限は1時間前となっており、この事例は他にも多いが、前日までとする事例もあります。また予約受付時間帯が短い事例もあります。
- また、土日祝に運行を行っていない場合は、土日祝は予約対応をしないなどの措置をとっている事例も多いです。

都道府県	市町村	運行日			開始時間	終了時間	予約期限	受付時間		備考
		平日	土曜	日祝				開始時間	終了時間	
神奈川県	茅ヶ崎市	○	○	○	7:00	20:00	1時間前	7:00	18:00	
神奈川県	秦野市	○			8:30	17:30	30分前	9:00	22:00	
神奈川県	中井町	○			7:00	19:00	30分前	8:30	17:30	土日祝、年末年始を除く
神奈川県	藤沢市	○			8:40	17:00	情報なし	7:30	18:00	土曜日を除く
東京都	武蔵村山市	○	○		8:00	17:00	30分前	8:00	17:00	日祝、年末年始を除く
埼玉県	白岡市	○	○		8:30	17:30	30分前	8:30	17:30	日祝、年末年始を除く
埼玉県	北本市	○	○	○	8:30	17:30	1時間前	8:00	18:00	
埼玉県	加須市	○	○		7:00	17:00	30分前	7:00	16:30	日祝、年末年始を除く
埼玉県	寄居町	○	○	○	8:00	17:00	1時間前	8:00	17:00	
千葉県	柏市	○	○		8:30	19:00	1時間前	8:00	18:00	
千葉県	東金市	○			8:00	18:00	1時間前	8:30	16:00	土日祝、年末年始を除く
千葉県	横芝光町	○	○		7:00	18:00	1時間前	8:00	18:00	
千葉県	山武市	○	○	○	8:00	18:00	1時間前	8:00	18:00	土日祝は8:00から
茨城県	かすみがうら市	○			9:00	18:00	前日まで	8:30	17:30	
茨城県	阿見町	○			8:00	17:00	30分前	8:30	17:00	
茨城県	つくばみらい市	○	○		8:00	17:00	1時間前	8:30	17:00	日祝、年末年始を除く
群馬県	みどり市	○	○	○	8:30	18:30	なし	8:30	17:30	
岩手県	花巻市	○			8:00	17:00	90分前	8:00	17:00	
岐阜県	海津市	○			8:30	17:00	1時間前	8:30	17:00	
岐阜県	輪之内町	○			8:30	16:30	1時間前	8:30	16:30	土日祝、年末年始を除く
岐阜県	山県市	○			8:00	16:00	2時間前	8:00	16:00	日祝、年末年始を除く
三重県	玉城町	○	○	○	9:00	17:00	30分前	8:30	17:00	土日祝、年末年始を除く
宮崎県	川南町	○	○		8:40	18:00	前日まで	8:00	17:00	日祝、年末年始を除く

(6) 今後の方向性について

①今後の方向性

- ・茅ヶ崎市の予約型乗合バスは、前項までに示すとおり、運賃が抑えられており、運行時間帯も幅広く、予約もいつでもできるため、手厚いサービスとなっています。
- ・そのため、運賃収入は低く、運行経費に占める運賃収入は5%（市負担率は95%）となっています。
- ・また、地域からは予約型乗合バスのような不定時不定路線ではなく、定時定路線や予約制度に対する改善等の要望を受けており、予約型乗合バス自体がニーズに対応できているのか不明です。
- ・今後、持続可能な予約型乗合バスとして運行していくためには、市負担額及び市負担率の軽減が不可欠となります。これに向け、運賃収入を増加させるための利用促進や運行効率化が必要となるが、現在、車両1台で運行している中、現在の運行形態でのこれ以上の稼働は難しい状況となっているため、運行効率化を中心に、以下の課題解決が必要となります。

②解決すべき課題

（予約型乗合バスの運行を継続する場合）

○利用の少ない運行時間帯、曜日での運行取りやめ

- ・平成30年度から令和元年度にかけて、利用の少なかった土日祝、18時台以降の利用者数の増加が見られますが、依然として利用の多い時間帯と比較すると、利用者数は少なくなっています。
- ・また、他市町村の事例でも、土日や朝時間帯、夜時間帯の運行を行っている例は少なくなっており、運行効率化として効果が高いと考えられます。

○運行時間帯の固定化

- ・藤沢市や秦野市などのように、1時間おきに目安の運行時間を設定することで、運転手の休憩など、業務効率化につながります。

○運賃の見直し

- ・現在、1乗車100円で利用可能であり、他市と比較して運賃が低く、1乗車あたりの市負担額は1,800円程度となっています。また、コミュニティバスの北部循環立病院線の運賃（200円）と比較しても低くなっていることから、北部循環市立病院線と運行の棲み分けに支障を及ぼしている可能性があります。
- ・このような現状から、運賃を値上げすることで、市負担額の軽減につながります。

（予約型乗合バスの運行以外の方法の検討）

そもそも、小出地区の移動に対するニーズに対応できているのかを把握し、最適な交通モードを選択する必要があります。移動のニーズを把握するためには、ビッグデータを活用し、実態を把握する必要があります。また、現在は公共交通を利用しない世代が、今後高齢化が進むことを予測した交通モードの選択も必要です。そういったデータからニーズを把握し、地域の方々と協議していく必要があると思われます。

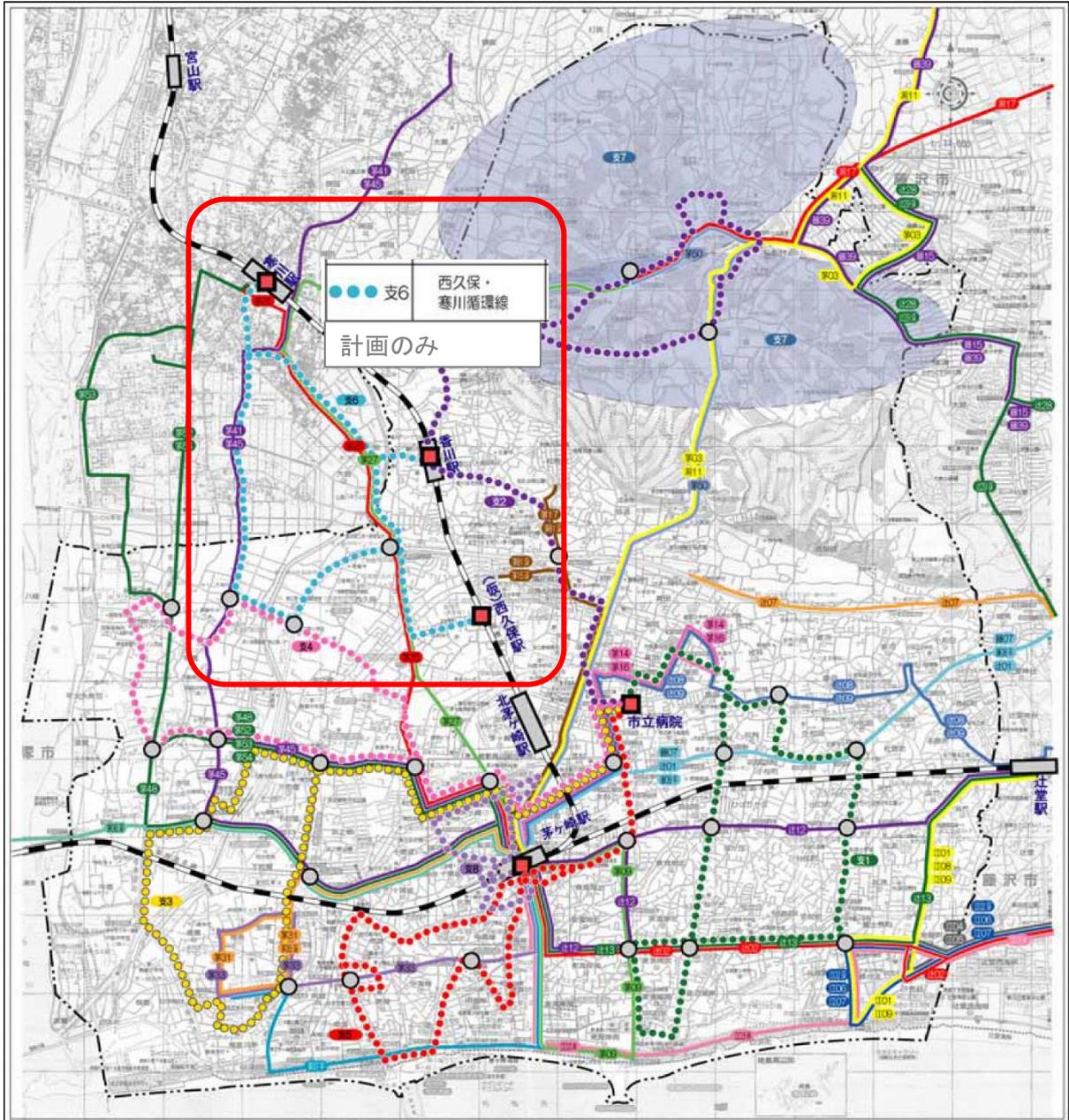
【運行が実現していない路線】

支6 西久保・寒川循環線

(1) 計画路線の概要

西久保・寒川循環線は、JR 相模線の予定新駅である（仮）西久保新駅を起点とし、茅ヶ崎市西北部と（仮）西久保駅、香川駅、寒川駅を結ぶ路線として、乗合交通整備計画で計画されていた支線路線であります。

■図 西久保・寒川循環線の計画概要



(2) 計画策定当時の想定経費

計画策定当時の想定経費では、年間の運行経費が片方向で約 4,700 万円となっています。想定需要については、新駅の整備が未定であることから、算出していません。

■表 西久保・寒川循環線の想定経費（計画策定時）

運行経費	延長	9.5km
	運行便数	26 便（両方向で 52 便）
	年間運行日数	365 日
	運行単価	516.02 円/km
	年間運行経費	片方向 4,700 万円、双方向 9,300 万円

(3) 運行が実現しなかった理由

西久保・寒川循環線の前条件である JR 相模線の新駅（(仮) 西久保新駅）については、現在設置に至っていません。

また、運行エリアでは茅ヶ崎駅と寒川駅を結ぶ民間路線バスが 2 区間（茅 41 と茅 45、茅 25 と茅 26）運行しており、鉄道駅へのアクセスについては、これらの民間路線バスで対応できている。加えて、鶴嶺循環市立病院線の鶴嶺北コースが当地域を運行しており、導入予定エリアから市立病院への移動も確保されています。

(4) 今後の方向性について

西久保・寒川循環線については、予定されていた JR 相模線の新駅建設の進展がなく、また対象地域から茅ヶ崎駅、寒川駅、市立病院へは既存の民間路線バス、コミュニティバスでカバーされています。

これを踏まえると、計画で予定していた新規路線の運行については、新駅の整備について進展がない限り、必要性は低いと言えます。

取組②-3 中心部の回遊性を向上させる路線（1路線）

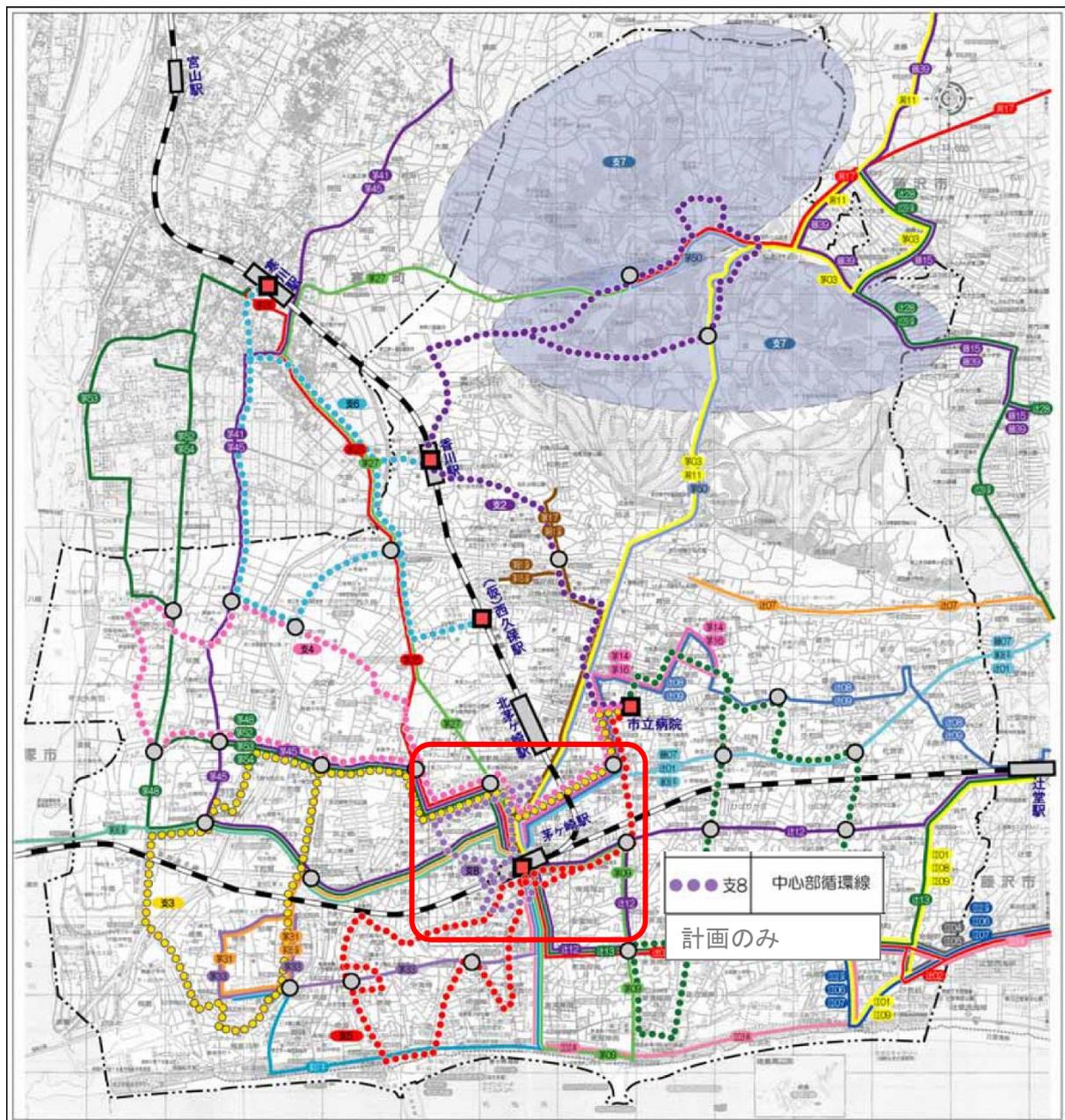
【運行が実現していない路線】

支8 中心部循環線

（1）計画路線の概要

中心部循環線は、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です。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ます。

■図 中心部循環線の計画概要



(2) 計画策定当時の収支予測

計画策定当時の収支予測では、1日あたりの利用者数が207人、年間の想定収入が約1,100万円（運賃150円の場合）、年間の運行経費が片方向で約3,600万円となっています。

■表 中心部循環線想定収支（計画策定時）

運行経費	延長	4.3km
	運行便数	44便
	年間運行日数	365日
	運行単価	516.02円/km
	年間運行経費	約3,600万円
運賃収入	推定利用者数	207人/日
	年間運行収入	運賃100円：760万円
		運賃150円：1,100万円
運賃200円：1,500万円		

(3) 運行が実現しなかった理由

中心部循環線については、市内の民間路線バスやコミュニティバスが茅ヶ崎駅に集中する中、道路状況も踏まえ、必要性の確認が必要でしたが、茅ヶ崎駅から国道一号にかけての混雑の解消が見込めない点、茅ヶ崎駅のバス発着本数が限界に近く、新たな路線の乗り入れが困難である点、中心部の施設間を循環するニーズが現時点では低い点（各地域から茅ヶ崎駅への路線で十分であり、中心部での循環路線の要望が出ていない点）などを踏まえ、導入が見送られています。

(4) 今後の方向性について

現状では、茅ヶ崎駅を中心とした中心部循環線については、循環線としてのバス車両による運行のニーズは低く、駅周辺の混雑状況を踏まえても、実現の可能性は低いと思われます。

ただし、茅ヶ崎駅の商業施設が南北に分かれており、駅周辺の一体的な運用による活力の維持を踏まえると、中心部の回遊性の向上は必要と言えます。

今後の方向性としては、駅周辺の道路状況、施設配置状況を踏まえ、シェアサイクルやパーソナルモビリティなどの実施を検討し、市民や来訪者にとって必要とされる中心部の回遊手段の整備が求められます。

導入済み路線に関する比較考察

現在、定時定路線での運行を行っている4路線（東部循環市立病院線、北部循環市立病院線、中海岸南湖循環市立病院線、鶴嶺循環市立病院線）のうち、中海岸南湖循環市立病院線は利用者数が多く、市負担率も20%台と好調に推移していますが、その他の路線は市負担率が60%を超えており、新型コロナウイルスの影響で減便も実施しており、今後の維持に課題を持っています。各路線について、地域状況や路線状況について以下の通り比較を行いました。

■表 コミュニティバスに関する地域状況、路線状況の比較考察結果

		中海岸	北部	東部		鶴嶺	
				松が丘	小和田・松浪	鶴嶺北	鶴嶺南
■運行本数(平日)							
減便前	便/日	26	13	12	6	11	9
減便後	便/日	26	8	10	4	8	6
運行間隔(減便前)		30分	1時間	1時間	1~2時間	1時間	1~2時間
	評価	A	B	B	C	B	C
所要時間(1便)		53分	53分	53分	54分	53分	71分
	評価	A	A	A	A	A	B

■カバーエリアの人口(駅半径500m、路線バス停300m、コミュニティバスバス停100m)							
路線全体	人	10,755	6,173	9,001	8,961	3,727	8,054
コミバスのみ	人	681	335	857	89	575	898
比率	%	6.3%	5.4%	9.5%	1.0%	15.4%	11.2%
	評価	A	B	A	C	A	A

■カバーエリアの人口密度(駅半径800m、路線バス停200m、コミュニティバスバス停200m)							
路線全体	人/km2	10,714	5,045	11,478	11,426	6,252	10,270
えぼし号だけ	人/km2	10,661	6,203	11,910	11,429	7,064	10,006
	評価	A	C	A	A	B	A

■鉄道駅アクセス							
茅ヶ崎駅		○	×	○	×	○	○
その他		—	△(香川駅)	—	○(辻堂駅)	—	—
	評価	A	C	A	B	A	A

■茅ヶ崎駅からの距離(えぼし号のみでカバーしている部分について、概ねの距離)							
茅ヶ崎駅からの距離	距離	1km	4km	1.5km	2km	2km	2.5km
	評価	A	C	B	B	B	B

■バス停間の距離(中海岸、松が丘コース、鶴嶺は茅ヶ崎駅~市立病院を対象外)							
バス停間距離	距離	210m	289m	253m	274m	247m	302m
	評価	A	B	A	B	A	C

○利用、収支状況							
利用者数	人/年	259,031	31,793	66,775	11,454	53,096	35,138
市負担額	千円/年	14,111	14,574	21,108		33,570	
市負担率	%	27%	72%	62%		69%	

評価の考え方 ※各路線を比較対照するための指標で、一般的な分類ではありません

	A	B	C
運行間隔(減便前)	30分	概ね1時間	1~2時間
所要時間(1便)	1時間以内	1時間以上	
カバーエリアの人口	500人以上	100~500人	100人未満
カバーエリアの人口密度	10,000人/km2~	7,000~10,000人/km2	~7,000人/km2
駅アクセス	茅ヶ崎駅に接続	辻堂駅に接続	その他
茅ヶ崎駅からの距離	~1km	~2.5km	2.5km~
バス停間距離	概ね250m以下	概ね300m以下	概ね300m以上

中海岸南湖循環市立病院線と東部循環市立病院線松が丘コースを比較すると、コミュニティバスのみでカバーされているエリアの人口数や人口密度はほぼ同じであり、茅ヶ崎駅からの距離も同程度となっています。しかしながら、運行本数は中海岸南湖循環市立病院線が松が丘コースの2倍強であるのに対し、利用者数は約4倍となっています。

他の路線と比較しても、中海岸南湖循環市立病院線は本数比より利用者数が多く、30分間隔での運行が利用の定着の大きな要因となっていることがわかります。

北部循環市立病院線については、運行ルート上が市街化調整区域ということもあり、沿線人口が少ないため、コミュニティバスのみでカバーされる人口数が少なくなっています（予約型乗合バスは考慮していません）。また、民間路線バスや鉄道との重複が見られます。

茅ヶ崎駅まで運行していない点、バス停間の距離が他路線と比較して長い点もありますが、本数に対して利用者数が少ない一番の要因は、カバーされている人口の少なさと考えられます。

東部循環市立病院線松が丘コースについては、運行本数以外は中海岸南湖循環市立病院線と同程度の地域状況、路線状況であることから、コミュニティバスとしての維持への期待は高いと言えます。

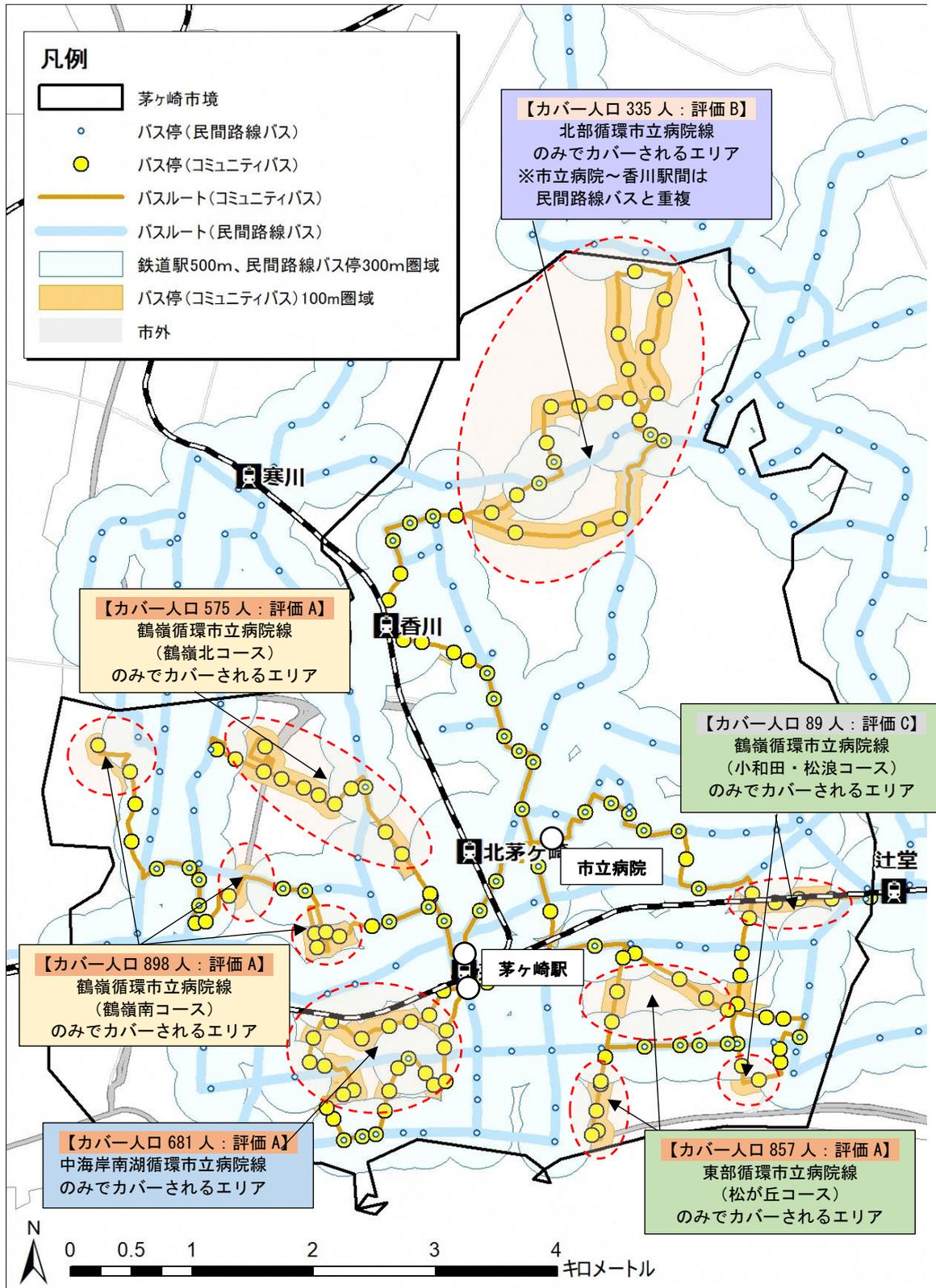
東部循環市立病院線の小和田・松浪コースは、沿線での民間路線バスとの重複が多く見られ、コミュニティバスのみでカバーされる人口数が他路線と比較して少なくなっています。また、運行本数が絶対的に少なく、利用者が低迷していると考えられます。

鶴嶺循環市立病院線鶴嶺北コースは、コミュニティバスのみでカバーされるエリアの人口が多く、利用者数は松が丘コースと同程度になっており、神奈川県立養護学校が目的地となっていることから、比較的に利用されていると言えます。

鶴嶺循環市立病院線鶴嶺南コースは、コミュニティバスのみでカバーされるエリアの人口は鶴嶺北コースより多くなっていますが、利用者数は少ないです。これは、運行本数が少ない他、路線バスと運行ルートが重複していることや、他路線と比較してバス停間の距離が長く、カバーエリアの地域特性を活かしきれていない可能性があります。

■ 図 コミュニティバスの人口カバー状況

※鉄道駅半径 500m、民間路線バス停半径 300m、コミュニティバス停半径 100m



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

(1) 評価方法

目標③、目標④については、市の中心となる茅ヶ崎駅において、バス運行の定時性や駅周辺の快適性の向上を目的としており、計画策定後、これらの実現に資する取組の実施状況を整理し、評価を行います。なお、計画で記載された方策案は以下のとおりです。

- ・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

【評価方法】

行政の検討状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・検討結果を踏まえた取組の実施状況

(2) 施策の実施状況の整理

①コミュニティバスの駅乗入口の分散【目標③に対応】

茅ヶ崎駅に乗り入れるコミュニティバスうち、鶴嶺循環市立病院線の鶴嶺北コース、鶴嶺南コースは北口駅前広場に乗り入れず、駅前広場外でバス停を設置し、北口の混雑軽減に寄与している。また、中海岸南湖循環市立病院線、東部循環市立病院線の松が丘コースについては、南口に乗り入れており、北口の混雑軽減に寄与しています。

■図 茅ヶ崎駅北口、南口の乗り場案内



②茅ヶ崎駅周辺での自転車動線の整備【目標④に対応】

茅ヶ崎駅は、市内各地から多くの自転車アクセスが見られています。これに対応し、法定外路面標示を整備することで、自転車と自動車、バスの動線を分け、自転車利用者の安全性と快適性の向上、道路混雑の軽減を図っています。

■図 法定外路面標示の整備状況（市道 2244 号線）（市 HP より）



③茅ヶ崎駅周辺の交通環境改善の検討実施【目標③、目標④に対応】

茅ヶ崎駅北口でバスが集中することによる混雑や遅れの発生の解消に向け、平成 26 年度に交通環境改善に向けた検討を実施し、現状の交通量や道路状況を踏まえ、朝時間帯における一里塚通りの活用案を作成しました。

ただし、進捗は検討段階にとどまっており、沿道施設や交通事業者など、関係者調整が難航していることから、実施には至っていません。

■図 茅ヶ崎駅北口の交通環境改善に向けた検討内容（平成 26 年度交通会議資料より）

2. バス路線の駅アクセスルートの再構築
(1)課題と対策(案)

●ルート再構築の課題

- 茅ヶ崎駅を発車するバス路線は、平日1日約630本(片道)ものバスが駅前通りに集中し、バスの定時性・速達性に影響。

●ルート再構築に向けた対策(案)

①アクセスルートの再構築

「一里塚通り」などにバスルートを分散し混雑緩和。

②交通規制の時間延長

駅前通りにおける、7:00~8:30まで一般車両の流入規制の時間を延長。



(3) 評価

目標③、目標④については、市の中心となる茅ヶ崎駅の機能向上による定時性確保、快適性確保が主な目的であり、そのための方策として、計画策定時は周辺道路の利用形態の見直しや路線形態の見直し、新たなバス処理施設の整備などが挙げられていました。

計画策定後の取組実施状況としては、混雑解消のため乗場変更(コミュニティバスについて)、安全性や混雑緩和のための自転車通行帯の明示などが実施されており、他に、交通環境改善に向けた路線バスの運行ルート変更の検討が実施されています。

ただし、機能向上に向けた抜本的な取組は実施されておらず、依然として茅ヶ崎駅周辺は混雑し、茅ヶ崎駅北口のバス発着数も限界に近い状況が続いていることから、取組実施状況としては不十分であると言えます。なお、駅周辺の交通環境改善の実施に向けては、沿道施設や交通事業者との調整が必要となり、他の施策と比較し、実施のハードルが上がる点も留意する必要があります。

(4) 今後の方向性

茅ヶ崎駅の周辺は、依然として混雑した状況が続いていますが、今後は、新型コロナウイルスの影響で公共交通利用の減少が継続すると予想される中、コミュニティバス、民間路線バスの維持に向け、適切な本数の設定が必要とされ、人口減少や市内外を結ぶ道路整備の進展(新湘南バイパス～圏央道の接続の完了など)による国道一号の混雑解消も想定され、現状の交通量、バス発着本数を念頭に置いた整備(新たな処理施設の整備など)ではなく、現状の道路環境、駅周辺の土地利用環境を踏まえた対策が求められます。

また、新型コロナウイルスの影響で広域の移動が減少し、テレワークなどの普及もあり、市民が集う場としての茅ヶ崎駅周辺の環境整備は今後ますます重要性を増すと想定されます。

以上を踏まえ、今後の方向性としては、これまでの取組施策、検討状況を踏襲し、自転車通行環境整備や自動車動線とバス動線を分けることによる定時性確保を目指すほか、滞留空間としての茅ヶ崎駅周辺の歩行環境の整備が求められます。

目標⑤：乗合交通を快適に利用できる環境を整備する

(1) 評価方法

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。

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

【評価方法】

行政の検討状況	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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

（2）施策の実施状況の整理

①サイクルアンドバスライド駐輪場の整備

民間路線バスの利便性向上に向け、バス停から距離のある地域が存在する地域では、最寄りバス停に駐輪場を整備しています。

平成 16 年度に古川バス停、松風台バス折返し場で社会実験を開始し、平成 17 年度以降本格実施を行っており、令和 2 年度時点で市内 9 か所で実施しています。

■図 サイクルアンドバスライド駐輪場の整備箇所（市 HP より）



②ノンステップバスの導入

福祉、環境対応の車両導入として、ノンステップバスの導入を推進している。平成 25 年度では導入率は 29%であったが、平成 29 年度では 52%に向上しており、ノンステップバスの推進が適切に図られています。

■表 ノンステップバス導入の状況（過年度の交通会議資料より）

	ノンステップバス 導入車両数	総台数	導入率
平成 25 年度	29 台	100 台	29%
平成 27 年度	41 台	99 台	41%
平成 29 年度	52 台	99 台	52%
平成 30 年度	54 台	99 台	56%

③バス停環境等の整備

乗合交通の利便性向上、認知度向上に向け、バス停の新設や改良を行っています。

○バス停の新設：汐見台バス停（令和元年度）

→地域の要望を踏まえ、市と交通事業者の協議の結果、令和元年度に新設を決定し、令和 2 年 6 月より供用開始

○バス停の改良：鶴嶺小学校前（コミュニティバス、上り方面）（平成 29 年度）

→鶴嶺南小学校からの提案で、バス停のイメージを一新し、魅力度向上を図る

→具体的には、学校から提案のあったバス停デザイン（姉妹都市であるホノルルをイメージしたデザイン）に変更し、茅ヶ崎市の魅力を発信するスポットとする。

○バス停名称の変更：常盤町バス停（平成 29 年度）

→松浪まちぢから協議会の提案で、地域の代表な施設名称（松浪コミュニティセンター入口）に変更することで、これまで以上にコミュニティバスを身近な公共交通として感じてもらう。

○バス停の移設：香川駅バス停（北部方面）（平成 27 年度）

→北部循環市立病院線の北部方面について、香川駅での鉄道とバスの乗継利便性向上を図るため、駅前広場内でバス停を設置。

④民間路線バスの乗降方法の見直し

神奈川中央交通の民間路線バスにおいては、平成 26 年度（2014 年度）より乗降方法について、従来の「前乗り・前降り方式」から「中乗り・前降り方式」に変更しています。これにより、乗車と降車を分けることができ、乗降に要する時間の短縮、利用者の快適性の向上（わずらわしさの軽減）、定時性の向上が図られています。

④ICカードの導入

茅ヶ崎市内を運行する神奈川中央交通、江ノ電バスにおいて、平成19年度（2007年度）より交通系ICカードであるPASMOを導入しています。

平成24年度（2012年度）にはSuica等を含む交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始されています。

これにより、市内の民間路線バスは、現在、全路線で交通系ICカードに対応しています。

なお、コミュニティバス「えぼし号」については、交通系ICカードの利用対象外となっているため、今後導入の検討を進める必要があります。

⑤バスロケーションシステムの導入

茅ヶ崎市内を運行する神奈川中央交通（コミュニティバス「えぼし号」を含む）、江ノ電バスにおいて、平成22年度（2010年度）からGPSを活用したバスロケーションシステムを導入しており、現在、市内の全路線について、バスの運行情報をリアルタイムで確認できます。

⑥民間路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バスの乗継利便性の向上

市立病院では、民間路線バスが4系統、コミュニティバス「えぼし号」が全系統乗り入れており、バス停を一か所に集約することで、待合環境の整備、バス同士の乗継の利便性向上を図っています。

文教大学バス停では、大学のロータリー内に民間路線バスとコミュニティバス（北部循環市立病院線）が停車し、さらに予約型乗合バスの乗降場所もロータリー内とすることで、相互の乗継利便性向上を図っています。

⑦コミュニティバス同士の乗継制度

市立病院を中心としたコミュニティバス網の有効活用に向け、市立病院及び茅ヶ崎駅南口で乗り継ぐ制度を導入しています。（一部区間で追加で料金をいただく場合があります）

■表 コミュニティバス「えぼし号」の乗継早見表

乗継 (市立病院から) 最初 (市立病院まで)		乗継			東 部		
		北 部	中海岸 南湖	鶴 嶺	小和田・ 松浪コース	松が丘コース	
						200円 区間	150円 区間
北 部			○	○	○	○	○
中海岸南湖		○ +50円 ^{※1}	○ ^{※3}	○ +50円 ^{※1}	○ +50円 ^{※1}	○ +50円 ^{※1}	× ^{※2}
鶴 嶺		○	○		○	○	○
東 部	小和田・松浪コース	○	○	○		○	○
	松が丘コース	200円 区間	○	○	○		
		150円 区間	○ +50円 ^{※1}	× ^{※2}	○ +50円 ^{※1}	○ +50円 ^{※1}	

- ※1 中海岸南湖循環市立病院線及び東部循環市立病院線(松が丘コース)の150円区間から乗り継ぐ際には、追加運賃が必要です。
追加運賃は大人50円、小児20円、身体障害者等割引運賃適用の方は大人20円、小児10円です。
- ※2 以下のバス停では、中海岸南湖循環市立病院線と東部循環市立病院線(松が丘コース)へ乗り継ぐことはできません。「本村五丁目」、「本村二丁目」、「徳洲会病院前」、「茅ヶ崎駅南口」、「幸町」
- ※3 南湖方面から中海岸方面(例えば、「南湖3丁目」から「サザン通り南」のバス停)へ向かう際の乗継は、「茅ヶ崎駅南口」のバス停でできます。

(3) 評価

前項までに整理したとおり、サイクルアンドバスライド駐輪場や地域の要望、ニーズに応じたバス停の新設、移設、改良等を適宜行っているほか、ノンステップバスの導入の推進、ICカードやバスロケーションシステムの導入、乗降方式の変更、市立病院や茅ヶ崎駅、文教大学での交通手段間の乗継の利便性向上（時間調整、待合環境調整、乗継割引の適用）などが実施されており、バスの利用環境の向上が図られています。

以上を踏まえると、目標⑤で掲げる乗合交通が快適に利用できる環境整備に対し、交通事業者及び市において、適切な努力がされてきていると言えます。

ただし、新型コロナウイルスの影響で生活様式や行動パターンが多様化する中、今後は複数の移動手段に対応した運賃体系なども求められる可能性があり、交通手段間の乗継割引や複数の交通手段を束ねた運賃体系（鉄道とバス、バスと自転車とタクシーなどを包括したゾーン制運賃、ゾーン制定期券等）については、今後検討が求められます。

これらについては、これまでの技術では困難であったが、昨今はIT技術の発展、MaaSを中心とした移動環境の考え方の変化に伴い、技術的には余地が出てきています。

(4) 今後の方向性

今後の方向性については、乗合交通を快適に利用するための市、事業者の努力として、現在の取組を継続し、更なる利便性の向上に努めるほか、バスロケーションシステムやICカードの導入により、公共交通を統合した情報提供や運賃体系の構築、タクシーや自転車駐車場との連携も可能な素地が生まれているため、これらを活かした、新たな時代に対応する利用環境の創出、その積極的な周知が求められます。

○継続すべき内容

- バス利用環境の向上（ノンステップバスの導入推進の継続）
- バス停利用環境の向上（バス待合環境の改善の継続、サイクルアンドバスライド駐輪場について市民ニーズがあり、用地の確保のめどがつくバス停について実施）

○新たに取り組むべき内容

- 公共交通の統合化に向けた検討（市内の鉄道、バス、タクシー、自転車駐車場などを含めた定額定期券の検討、バス運賃の分かりやすさを確保するゾーン制運賃の検討、情報提供や支払い方法の統合化など）
- 公共交通の利便性向上に関する積極的な情報発信（例えば、バスロケーションアプリの使い方の市民への周知など）