

本市の課題、計画の方向性（計画骨子のたたき台）

1. 今後の茅ヶ崎市を取り巻く社会状況の変化

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ます。茅ヶ崎市は依然として人口が増加傾向にありますが、2025年（令和7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。
- 茅ヶ崎市の総人口は今後減少に転じますが、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

- 全国的にバス運転士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令和元年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの影響で利用が大きく減少し、市の負担金は令和3年度で約9,700万円となっています。
- 今後、市の人口減少による歳入の減少も見込まれ、市の負担額、負担率の減少も求められています。コミュニティバスや予約型乗合バスが、本当に地域の特性に合った、最善の交通モードであったか、他交通モードへの変更の検討も必要です。また、地域の移動に対するニーズも把握し、ニーズに合った運行ルート of 検討も必要です。

→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、令和3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、新技術の積極活用の検討が必要

⑤ 新型コロナウイルスの影響による公共交通利用者減、生活様式の変化

- 新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通利用者の大幅な減少が続いているほか、テレワークなど生活様式が大きく変わりつつある状況です。この傾向は今後数年間続くと想定されており、生活様式の変化に対応した公共交通の整備が求められます。

→これからの時代に必要となる公共交通の検討が必要

2. 茅ヶ崎市の公共交通の課題

① 移動手段全般について

- 今後到来する少子高齢化に対応し、多様な手段の連携による外出機会の確保が必要
- 街の賑わいは、環境、健康、経済等の観点から必須であり、そのためには公共交通（鉄道、バス等）、自転車及び徒歩による移動を主とすべきであり、これらの利用環境向上が必要
- MaaSや自動運転など新技術を活用し、高齢者から子育て世代まで使いやすい移動環境の構築が必要
- 今後の人口減少による市の歳入減少に備え、公共交通に関する支出の抑制が必要

② 乗合交通について

- 運転手不足に対応し、民間路線バスやコミュニティバス等は需要が見込まれる区間への集約が必要
- コミュニティバスや予約型乗合バスは、持続可能性の観点から、収支率の改善に向けた見直し、統廃合が必要
- 民間路線バスやコミュニティバス等を補完する移動手段の確保が必要

3. 計画の方向性（計画骨子のたたき台）

① 地域公共交通に関する基本的な方針（実現したいこと）

- 誰もが安全に、安心して、躊躇わずに移動できる環境を地域ごとの実情に応じて構築する
市内各地の地域状況に応じて、必要とする移動手段の確保を行い、全ての市民が安心して移動できる環境を目指します。
- 多様な移動手段を選択できる環境を構築する
鉄道や路線バスの他、コミュニティバス等やシェアサイクル、その他の移動手段など多様な移動手段を用意し、状況に応じて選択できる環境の構築を目指します。
- 持続可能な公共交通を目指す
利用促進活動や啓発活動、公共交通ネットワークの再構築による効率化を行い、財政負担の軽減を行うことで、持続可能な公共交通を目指します。

※考え方

- ・コミュニティバスや予約型乗合バスのみを対象とするのではなく、市全体の移動環境向上に向け、交通全体のマスタープランとして位置付け、方針を設定します。

② 計画の区域

- 茅ヶ崎市全域

※考え方

- ・対象となる自治体の全域が基本的な要件となります。

③ 計画の目標（案）

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス等、その他新たに導入する移動手段の**利用者数**
- 鉄道、路線バス、コミュニティバス等、その他新たに導入する移動手段のうち**複数の移動手段を選択可能な人口の比率**
- コミュニティバス等、その他新たに導入する移動手段の**財政投資額**

※考え方

- 基本方針の達成度を明確に評価できるよう、定量的な指標の設定、基本方針とのつながりを意識します。

④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体（案）※この内容は協議のためのたたき台です。

【移動手段全般に関する取組み】

- 民間路線バス、コミュニティバス等を**補完する移動手段の確保**（民間事業者によるオンデマンド交通、企業バス、福祉バス等の活用）
- **シェアサイクル、サイクルアンドバスライド**等の導入推進（他の計画と連携）
- **自転車走行環境**の整備推進（他の計画と連携）
- 市中心部への**自家用車流入抑制対策**の実施（他の計画と連携）
- 交通の拠点となる結節点を位置づけ、**交通手段間の連携を強化**

【個別の移動手段に関する取組み】

- **鉄道の利便性向上**（バリアフリー化、複線化、駅前広場改善や周辺開発について調査し、事業者に積極的に働きかけ）
- **路線バスの利便性向上**（事業者と連携し収益が見込める区間へ集約、遅延の要因となっている道路や交差点の改良（他の計画と連携）、茅ヶ崎駅周辺への自家用車流入抑制と連携した定時性向上）
- **コミュニティバス等の見直し**（移動ニーズに合った路線見直し、最低限のサービス水準の設定に伴う導入地域の見極め、事前想定を超える利用が発生した場合、本数の増などのインセンティブ付与）
- **移動手段確保に対する地域要望への対応**（地域交通の導入に向けた手引きの作成、市や事業者による支援及び地域の取組み内容の整理）

※考え方

- 基本方針に対応し、これまで主な取組みであったコミュニティバスや予約型乗合バスだけでなく、公共交通全般での取組みを設定し、多面的に取組む姿勢を示します。

⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項

- 進捗管理を行う主体は、茅ヶ崎市地域公共交通会議とし、毎年度、取組みの実施状況や目標値の達成状況について評価する
- 計画期間終了後、計画の評価を行い、次期計画の策定作業に入るものとする。次期計画の策定作業中は、現計画をそれまで延伸するものとする。

⑥ 計画期間

- 原則として策定から5年間（令和6年度～令和10年度）

※総合計画など他の計画の計画期間（令和12年度）、計画の評価や見直し期間を考慮し、計画期間は変更の可能性があります。

⑦ その他計画の実施に必要と認める事項

- 今後、必要に応じて記載

以 上