

茅ヶ崎市地域公共交通計画 骨子案

1. 茅ヶ崎市地域公共交通計画の策定について

1-1. 計画策定の背景

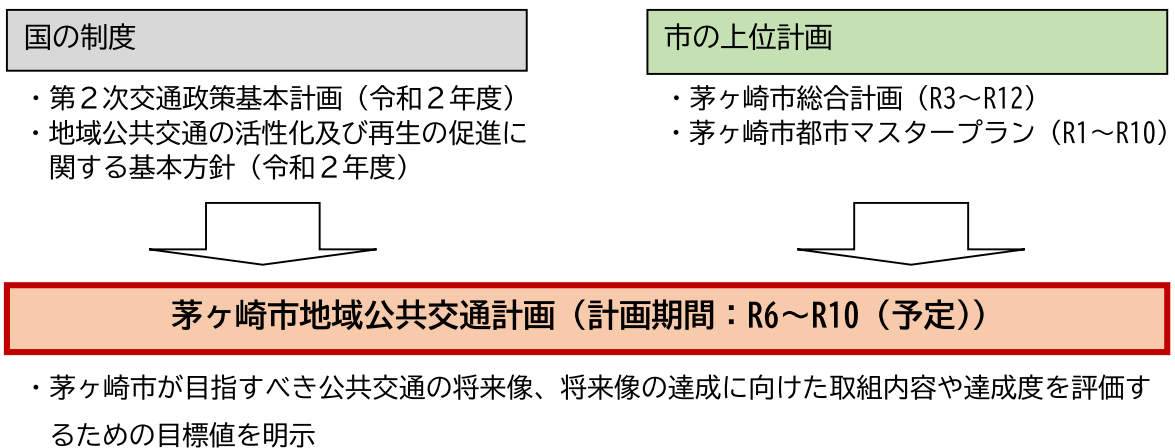
茅ヶ崎市では、「茅ヶ崎市総合交通プラン」（平成14年3月）及び「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」（平成17年7月）に基づき、主にコミュニティバス「えぼし号」の運行やサイクル&バスライドの実施など、各種交通政策を展開してきました。

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、通勤通学需要に対応した定時定路線型の大量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、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、計画期間

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。



	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
茅ヶ崎市総合計画 (令和3年3月策定)			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3月策定予定)				策定期間		計画期間：R6～R10						

<市の上位計画の内容整理>

■茅ヶ崎市総合計画（令和3年3月策定）

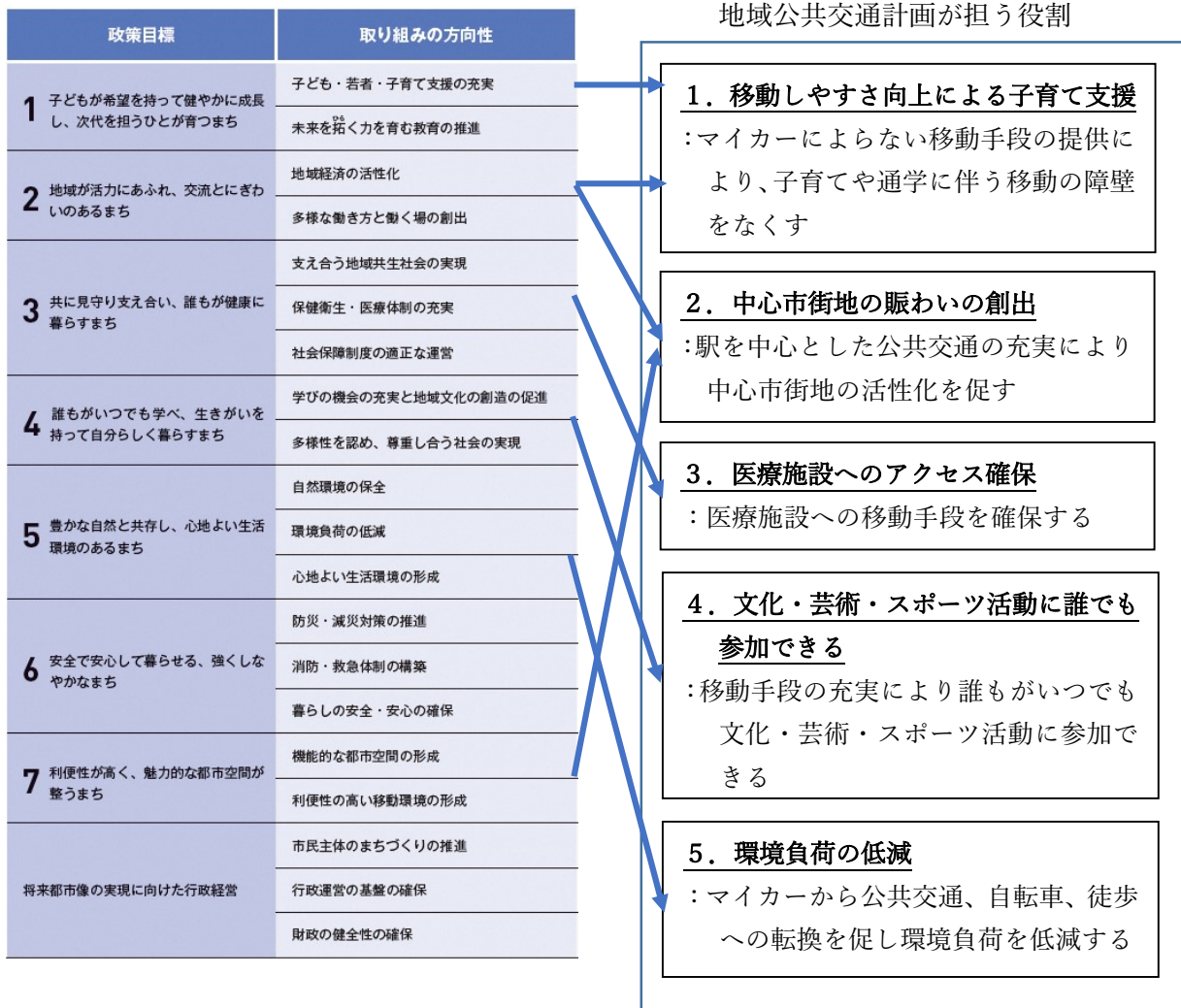
- ・計画期間：令和3年度～令和12年度
- ・目指す将来の都市像

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



■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～

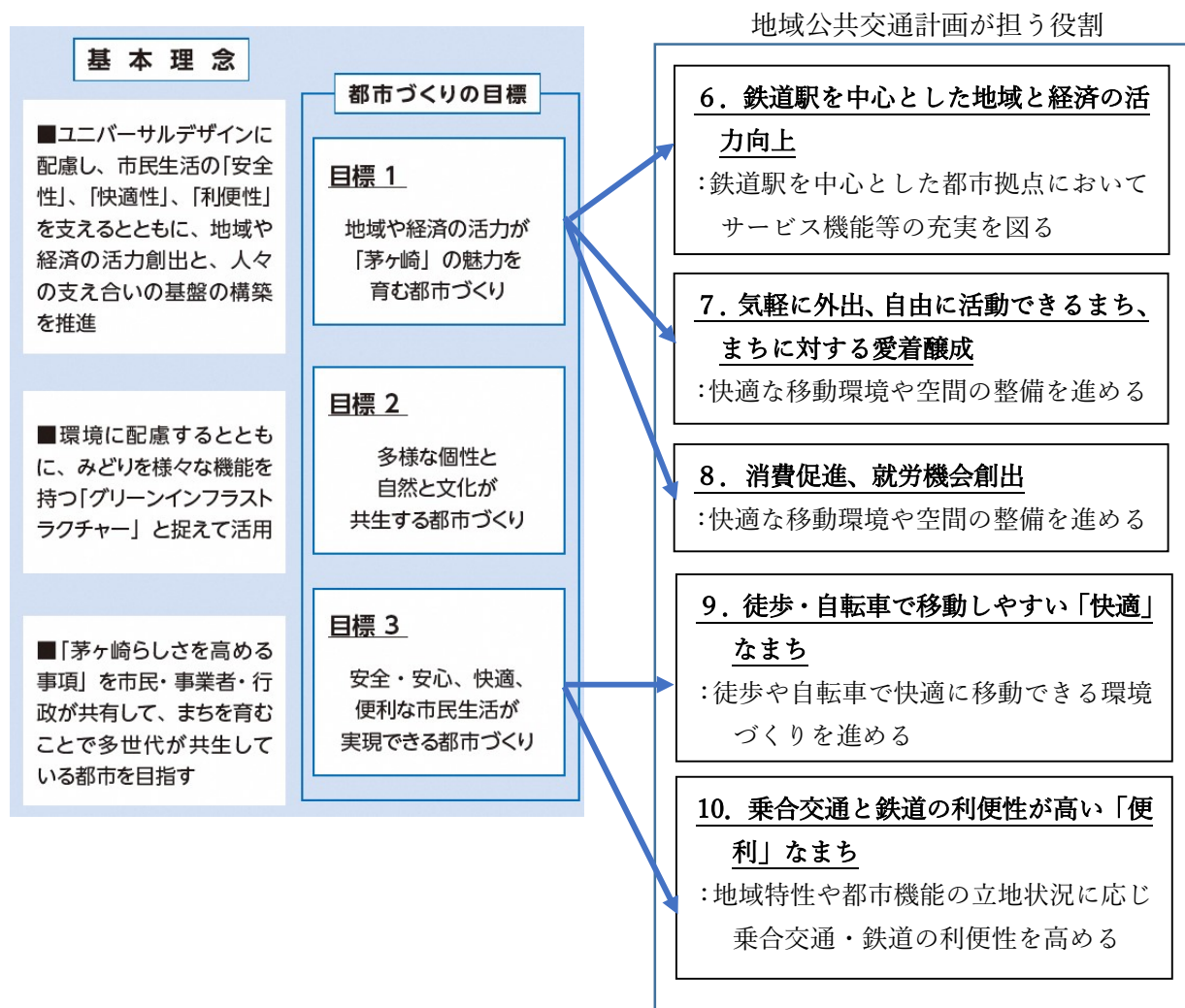
（「こんな都市を目指します～」より抜粋）

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

- ・基本理念と都市づくりの目標

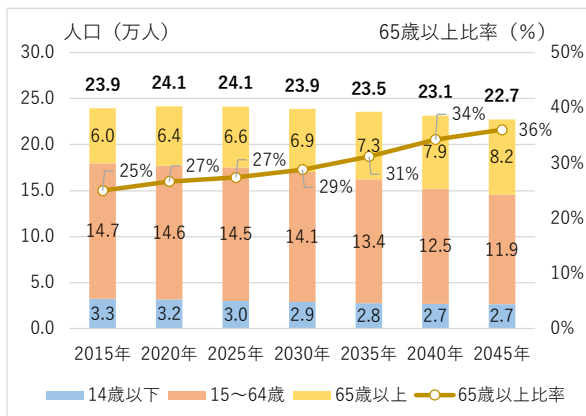


1-3. 地域公共交通計画を取り巻く環境

(1) 公共交通の利用者数減少と収入減少

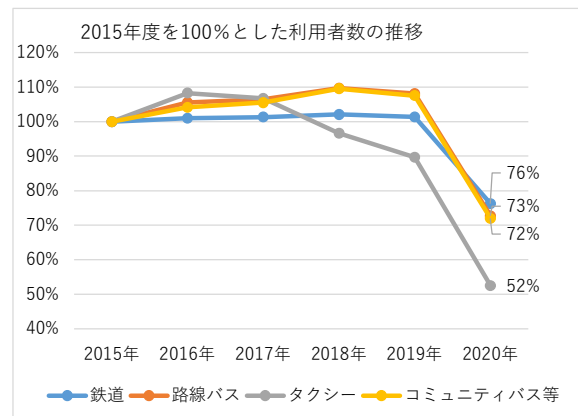
- ・今後、人口減少時代が到来し、少子高齢化の加速が予測されている。
- ・マイカーへの依存が顕著である地方部では、公共交通は消滅の危機に瀕している。対策を講じなければ今後三大都市圏周辺も同様の状況となることが予想される。
- ・人口減少による税収減で、市の財政状況はより厳しくなることが予想される。また、公共交通の利用者も減少が見込まれる。
- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴うテレワーク等新たな生活様式の定着により、公共交通の需要は大きく減少し、コロナ以前の水準まで回復していない状況である。

■茅ヶ崎市の人口推移



出典: 国立社会保障・人口問題研究所

■鉄道、バス、タクシーの利用者数の推移

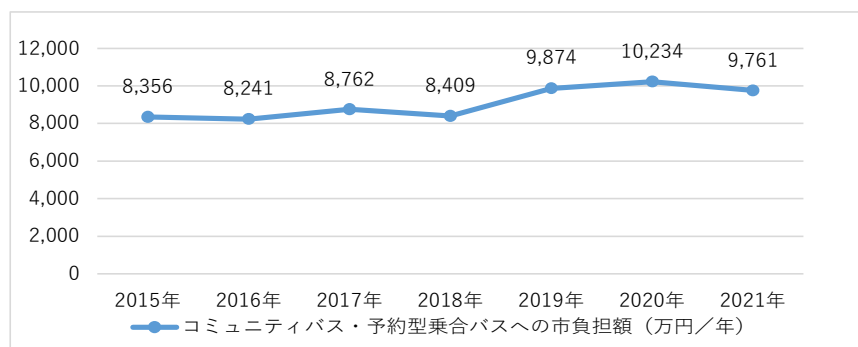


出典: 茅ヶ崎市統計

(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手不足や燃料費高騰等の影響を受け、経営が厳しい状況である。
- ・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る。市の財政負担も1億円近くになっており、運転手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る。

■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: 茅ヶ崎市ホームページより

(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る。
- ・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る。
- ・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増えてきている。
- ・自動運転技術の社会実装の動きも近年高まっている。法やインフラの整備等、実用化に向けた課題は多いが、いずれ実現すれば、運転手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る。

■ 神奈川中央交通による

バスロケーションシステム



■ 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



■ 東京都千代田区丸の内での自動運転

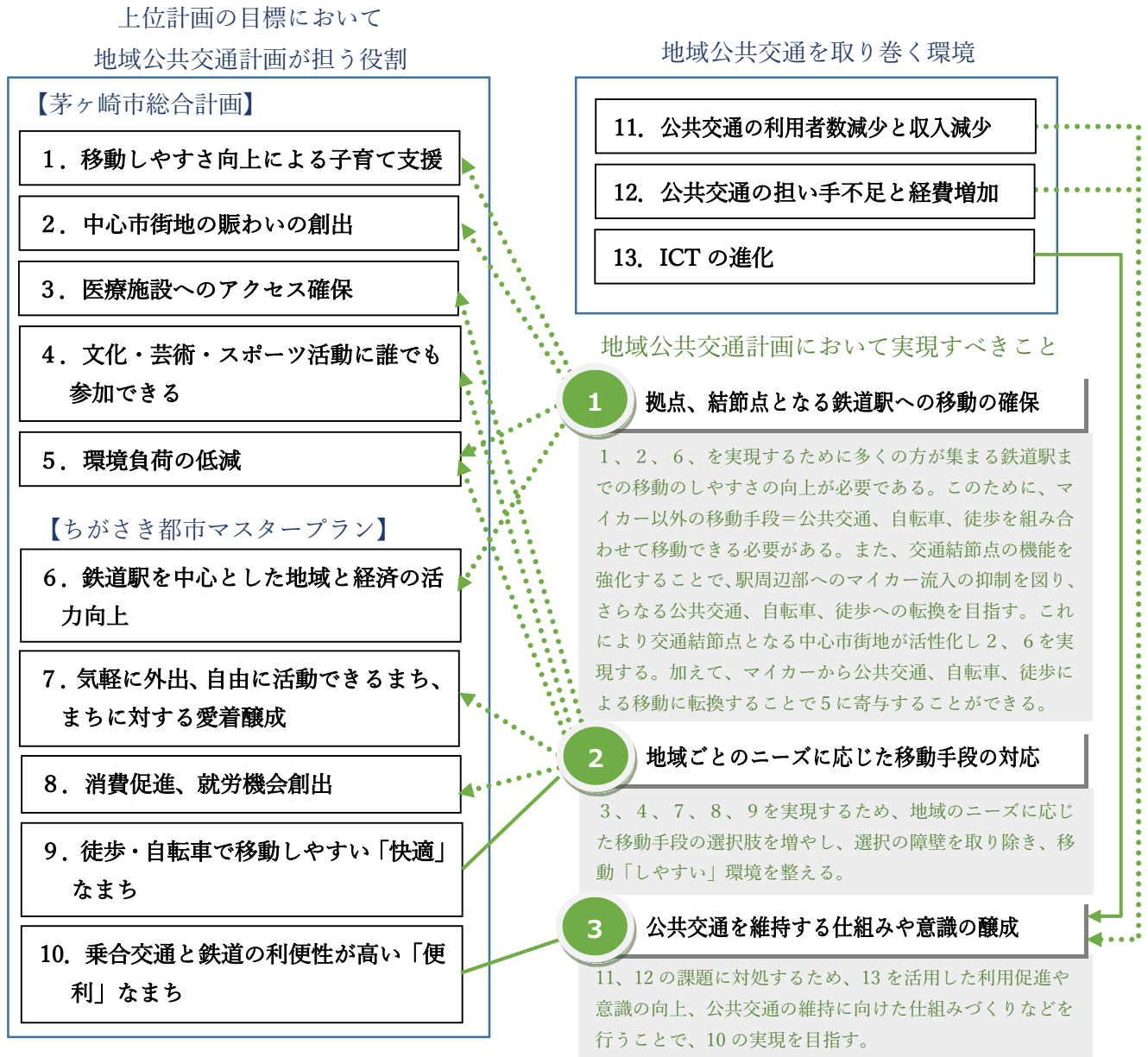
の実験の様子



2. 計画の方向性

2-1. 基本理念

前項までに整理した上位計画の内容と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する。



以上より、①拠点への移動のしやすさが向上し、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する。

基本理念（案）：

No more マイカー ～徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎～

2-2. 基本方針

基本方針については、基本理念、地域公共交通を取り巻く現状や課題を踏まえ、以下のとおり3点設定する。

基本理念（案）：

No more マイカー ～徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎～

基本方針（案）

基本方針1：通勤・通学を中心とした駅までの移動の速達性向上

基本方針2：地域内交通の利便性向上

基本方針3：多様な移動を支える仕組みづくり

次頁以降に各基本方針の詳細内容、及び関連する社会的背景や現状整理により把握した課題等を整理する。

基本方針 1：通勤・通学を中心とした駅までの移動の速達性向上

- ・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の速達性を維持、確保、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、徒歩への転換を促す。
 - ・マイカーの利用を抑制することで中心市街地の賑わいに寄与する。
 - ・移動手段の転換により二酸化炭素排出量を削減に寄与する。
- ⇒各種取組みを実施することで、駅までの移動の速達性の向上を図り、マイカーに頼らず、公共交通と自転車・徒歩で移動可能な環境を整備し、過度に自動車に頼らず、環境負荷を軽減した移動環境の実現を目指す

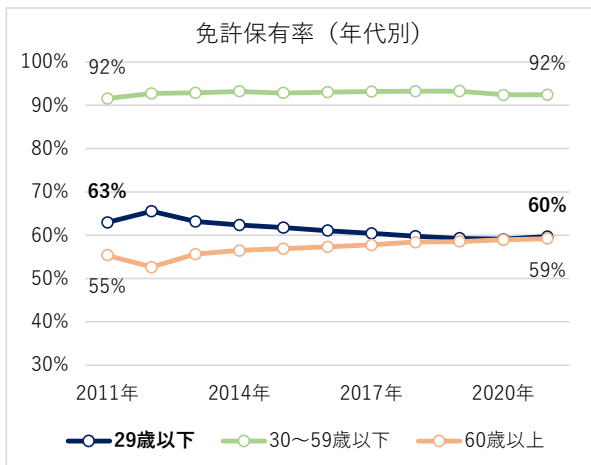
<目指す将来の都市像より>

- ・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、徒歩を組み合わせて移動できる環境）の整備が必要である。
- ・中心市街地の賑わいの創出、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の利便性向上が必要である。
- ・また、働きやすい環境づくりと子育て支援の観点から、子どもの送迎による負担の軽減が必要である。
- ・これに対応するため、鉄道駅までの移動について、これまで以上に利便性の向上が求められている。

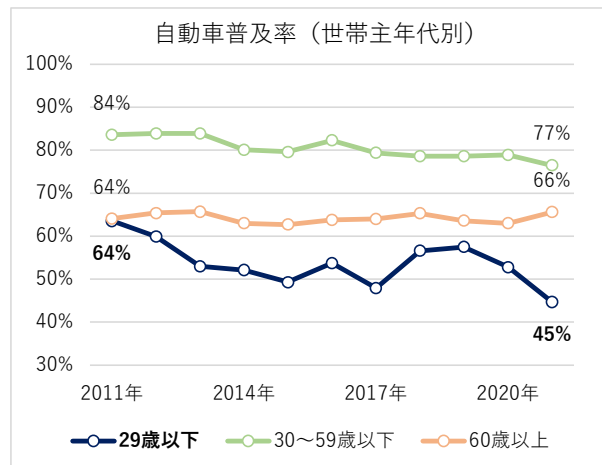
<地域公共交通を取り巻く現状>

- ・人口減少、高齢化により、特に高齢者が今後増加を迎える。また、高齢化の進展により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っている。
- ・全国的に若者の免許保有率、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る。
- ・市内で発生する1日の移動のうち、約3割が鉄道を利用した広域移動となる。また、約3割は自家用車であり、市内移動での自動車の利用率は24%である。(H30 東京都市圏パーソントリップ調査より)
- ・カーボンニュートラルの実現に向け、より一層の二酸化炭素排出量の削減が求められている。

■全国での年代別の免許保有率、自動車普及率

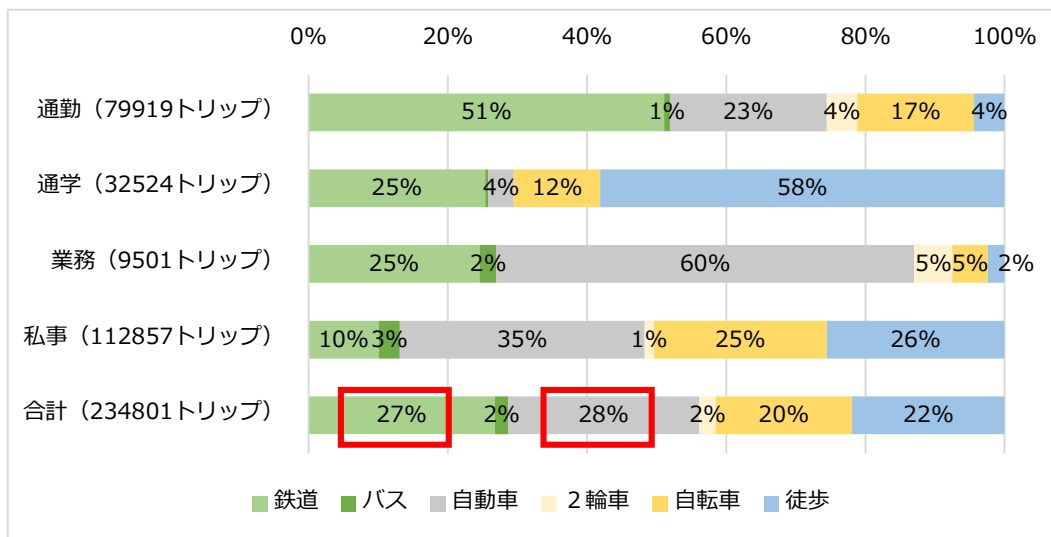


出典：警察庁運転免許統計



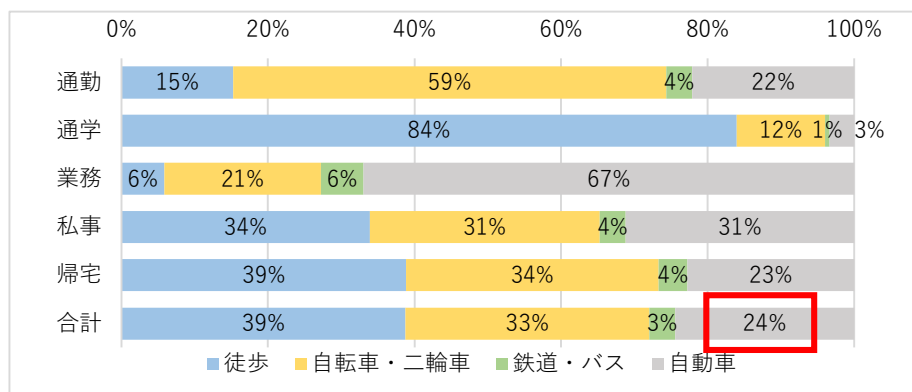
出典：内閣府 消費動向調査

■茅ヶ崎市内から発生する移動の目的別の交通手段構成



出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査データより集計

■茅ヶ崎市内で完結する移動の目的別の交通手段構成



出典:平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査データより集計

基本方針 2 : 地域内交通の利便性向上

- ・市内の公共交通網の核となる路線バス、枝となるコミュニティバスえぼし号、これらを補完するタクシーや予約型乗合バス、シェアサイクルなど、市内では多様な移動手段が整備されているが、地域や世代によっては使いづらく、自家用車に頼らざるを得ない方が存在する。
- ⇒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を確保する。



<目指す将来の都市像より>

- ・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である。
- ・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である。

<地域公共交通を取り巻く現状>

- ・鉄道、路線バスを補完する移動手段として、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バス、タクシー、シェアサイクルなども整備されている。
- ・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、世代も存在する。
- ・市内移動の 24%が自動車となっており、地域や世代によっては自動車に頼らざるを得ない状況となっている。
- ・近隣市への移動も多く、必ずしも現在のネットワークがニーズに合致していない。(携帯 GPS データにおいて今後詳細に把握)

基本方針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で示すように、鉄道駅への移動の利便性向上、地域内移動の利便性向上を図るうえで、公共交通の使い勝手を如何に伝えていくか、公共交通を維持する仕組みをどのように構築するか、が重要となる。
- ⇒近年のデジタル化による地域公共交通の利便性増、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を行うことで、利用の選択可能性を広げ、出かけやすいまちの実現を目指す
- ⇒地域公共交通について、地域ニーズとの対応、効率化を図っていくことで、持続可能な運行の実現を目指す



<目指す将来の都市像より>

- ・乗合交通と鉄道の利便性が高い「便利」なまちを目指している。

<地域公共交通を取り巻く現状>

【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る。
- ・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。
- ・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る。
- ・茅ヶ崎市では、公共交通マップの作成、配布を継続している。
- ・一方、これらの取組み、活用の認知度は・・・（市民アンケート調査で把握）

【地域公共交通を維持する仕組みについて】

- ・コロナによる利用減、運転手不足の影響もあり、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である。
- ・人口減少による減収に伴い、市の交通関連予算の拡大は見込めない。
- ・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おらず、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ない。

■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

2-3. 計画目標と数値目標

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、以下のとおり設定する。

基本方針 1：通勤・通学を中心とした駅までの移動の速達性向上

目標 1：自家用車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端末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、自家用車に依存した駅アクセスの解消を目指す。

指標 1-1：路線バス・コミュニティバス等の利用者数

- ・鉄道駅への主な移動手段である路線バスの利用者数が維持、増加することで、駅アクセスとして公共交通が利用され、便利になっていると考える

指標 1-2：茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数

- ・鉄道駅への主な移動手段である自転車の利用（駐輪場の利用と想定）が維持、増加することで、駅アクセスとして自転車が利用され、便利になっていると考える

基本方針 2：地域内交通の利便性向上

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総数として維持（人口減少下では実質増加）されることを目指す。

指標 2：タクシー・その他の移動手段を含めた公共交通の利用回数

- ・地域内移動を支える移動手段が、支出と収入のバランスが取れた無理のない経営の下、維持されることを目標とする。
- ・人口減少下においても、市民1人あたりの利用回数が増えることで、サービスの維持に適切な収入を確保することを目指す。

基本方針 3：多様な移動を支える仕組みづくり

目標 3：市民が交通手段の良さを知り、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することで、公共交通に関する関心を高めることを目指す。

指標 3：交通の便が良いと感じている人の割合の向上

- ・公共交通によって気軽に便利に移動できる、という認識を市民に持ってもらうことを目指す。

2-4. 基本方針、目標に対応した取組み内容

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。

基本方針 1：通勤・通学を中心とした駅までの移動の速達性向上

目標 1：自家用車に依存しない駅アクセスの実現

【対応する取組み（案）】

- ・ 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）
- ・ **交通結節点でのバス発着の強化（路線充実、ダイヤ調整等の実施）**
- ・ **茅ヶ崎駅周辺へのマイカー流入抑制（駅前広場への乗り入れ規制等の検討）**
- ・ 駐輪場の充実（駅周辺の駐輪場の充実、改善等）
- ・ バス・タクシー待ち空間の改善（安全で快適にバス、タクシーを待つ環境）
- ・ 自転車走行環境の改善（自転車の走行空間の安全性、快適性を確保）
- ・ サイクルアンドバスライド、シェアサイクルポートの充実

基本方針 2：地域内交通の利便性向上

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

【対応する取組み（案）】

- ・ **バス、タクシーのサービス水準の維持（幹線路線の本数維持、車両数維持等）**
- ・ **コミュニティバスの運行ルート、ダイヤ見直し**
- ・ デマンド交通の予約方法改善、IC 決済の適用検討
- ・ **民間主体のデマンド交通の導入検討**
- ・ 企業バス、福祉バス等の交通手段の活用検討

基本方針 3：多様な移動を支える仕組みづくり

目標 3：市民が交通手段の良さを知り、より身近な存在となっている

【対応する取組み（案）】

- ・ **路線図の配布、ホームページでの案内強化、バスロケシステムの周知**
- ・ 地域ごとに選択可能な移動手段の周知
- ・ MM によるマイカーからの移動手段の転換
- ・ 交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供方法の検討
- ・ **市が費用負担する地域交通の見直し基準の設定、運用**
- ・ **地域発案の地域交通導入制度の検討**

特に重視する取組

2-5. 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。

<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)	R12～ (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	
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							

※交通会議や年間行事について要確認

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
交通会議				①				②			③	
主な行事							次年度予算要求					
実施すること	前年度事業評価に 基づく改善と反映	C	モニタリング	C	次年度事業計画の 検討	P	★	次年度予算要求	今年度事業の検証	C	実施状況の確認、 評価、課題の共有 改善検討	A
	事業実施						D					次年度へ