

茅ヶ崎市地域公共交通計画（素案）

令和6年3月

茅ヶ崎市

目 次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的.....	1
1-2	計画の位置づけ.....	1
1-3	計画の期間.....	2
1-4	計画の区域.....	2
第2章	地域公共交通に求められる役割 ～上位計画から～	3
第3章	地域公共交通を取り巻く現状	5
3-1	公共交通の利用者数減少と収入減少.....	5
3-2	公共交通の担い手不足と経費増加.....	6
3-3	ICTの進化.....	7
第4章	地域公共交通の課題	8
第5章	地域公共交通の今後の取組み	21
5-1	基本理念.....	21
5-2	基本方針.....	22
5-3	計画の目標、数値指標.....	23
5-4	目標を達成するための取組み.....	26
5-5	取組みの具体内容.....	27
第6章	計画の進捗管理、評価方法	48

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

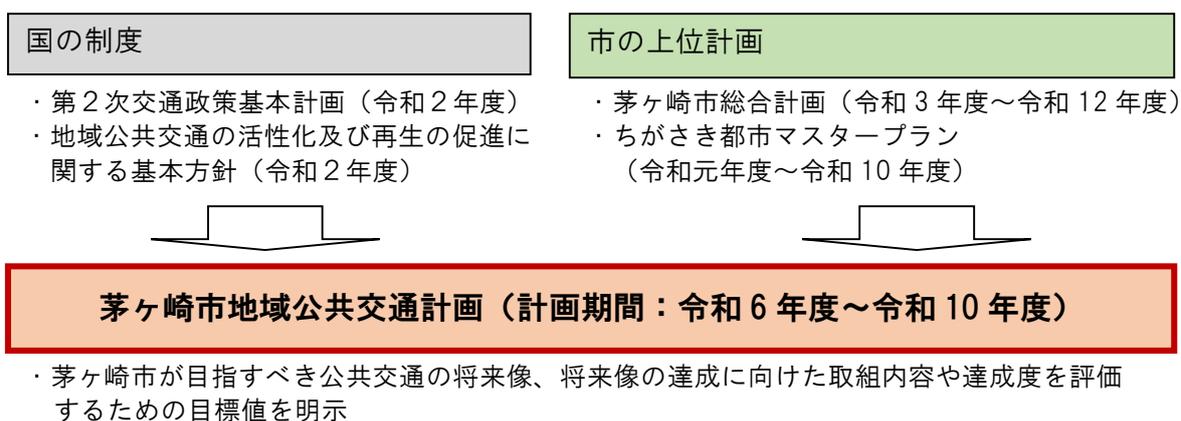
茅ヶ崎市では、「茅ヶ崎市総合交通プラン」（平成14年3月）及び「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」（平成17年7月）に基づき、主にコミュニティバスえぼし号の運行やサイクル&バスライドの実施など、各種交通政策を展開してきました。

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、定時定路線型でまとまった利用者数の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、新型コロナウイルス感染症の流行、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

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。



図表 1 計画の位置付け

1-3 計画の期間

計画の開始年度は、策定年度の令和5年度の翌年度である、令和6年度とします。計画期間は、地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省公表、令和4年3月版）に基づき、5年程度となっていることから、5年間とし、令和6年度から令和10年度とします。

また、本計画期間中は茅ヶ崎市総合計画の計画期間中であり、ちがさき都市マスタープランの計画終了年度とも重なるため、取組みの方向性等について整合を図ります。

図表 2 計画期間（関連する上位・前身計画も併せて記載）

	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			検証・策定期間			計画期間：R6～R10						
茅ヶ崎市総合交通プラン 茅ヶ崎市乗合交通整備計画	R2で終了											

1-4 計画の区域

本計画の区域は、茅ヶ崎市全域とします。また、計画区域にはありませんが、隣接する藤沢市、寒川町は、公共交通網や移動状況等で連携する面が多く、市町を跨ぐバス路線、移動手段等の検討時は、行政間の連携を図ります。



図表 3 計画区域

第2章 地域公共交通に求められる役割 ～上位計画から～

本計画の策定にあたり、本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の内容を整理し、地域公共交通に求められる役割を整理しました。

■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

政策目標	取り組みの方向性
1 子どもが希望を持って健やかに成長し、次代を担うひとが育つまち	子ども・若者・子育て支援の充実
	未来を拓く力を育む教育の推進
2 地域が活力にあふれ、交流とにぎわいのあるまち	地域経済の活性化
	多様な働き方と働く場の創出
3 共に見守り支え合い、誰もが健康に暮らすまち	支え合う地域共生社会の実現
	保健衛生・医療体制の充実
	社会保障制度の適正な運営
4 誰もがいつでも学べ、生きがいを 持って自分らしく暮らすまち	学びの機会の充実と地域文化の創造の促進
	多様性を認め、尊重し合う社会の実現
5 豊かな自然と共存し、心地よい生活 環境のあるまち	自然環境の保全
	環境負荷の低減
	心地よい生活環境の形成
6 安全で安心して暮らせる、強くしな やかなまち	防災・減災対策の推進
	消防・救急体制の構築
	暮らしの安全・安心の確保
7 利便性が高く、魅力的な都市空間が 整うまち	機能的な都市空間の形成
	利便性の高い移動環境の形成 → 全ての項目に該当
将来都市像の実現に向けた行政経営	市民主体のまちづくりの推進
	行政運営の基盤の確保
	財政の健全性の確保

地域公共交通計画が担う役割

1. 移動しやすさ向上による子育て支援
：マイカーによらない移動手段の提供により、子育てや通学に伴う移動の障壁をなくす

2. 中心市街地の賑わいの創出
：駅等の都市拠点を中心とした公共交通の充実により中心市街地の活性化を促す

3. 支え合う地域共生社会の実現
：移動手段の充実により高齢者の健やかな生活、社会参加の機会創出に寄与

4. 医療施設へのアクセス確保
：医療施設への移動手段を確保する

5. 文化・芸術・スポーツ活動に誰でも参加できる
：移動手段の充実により誰もがいつでも文化・芸術・スポーツ活動に参加できる

6. 環境負荷の低減
：マイカーから公共交通、自転車、徒歩への転換を促し環境負荷を低減する

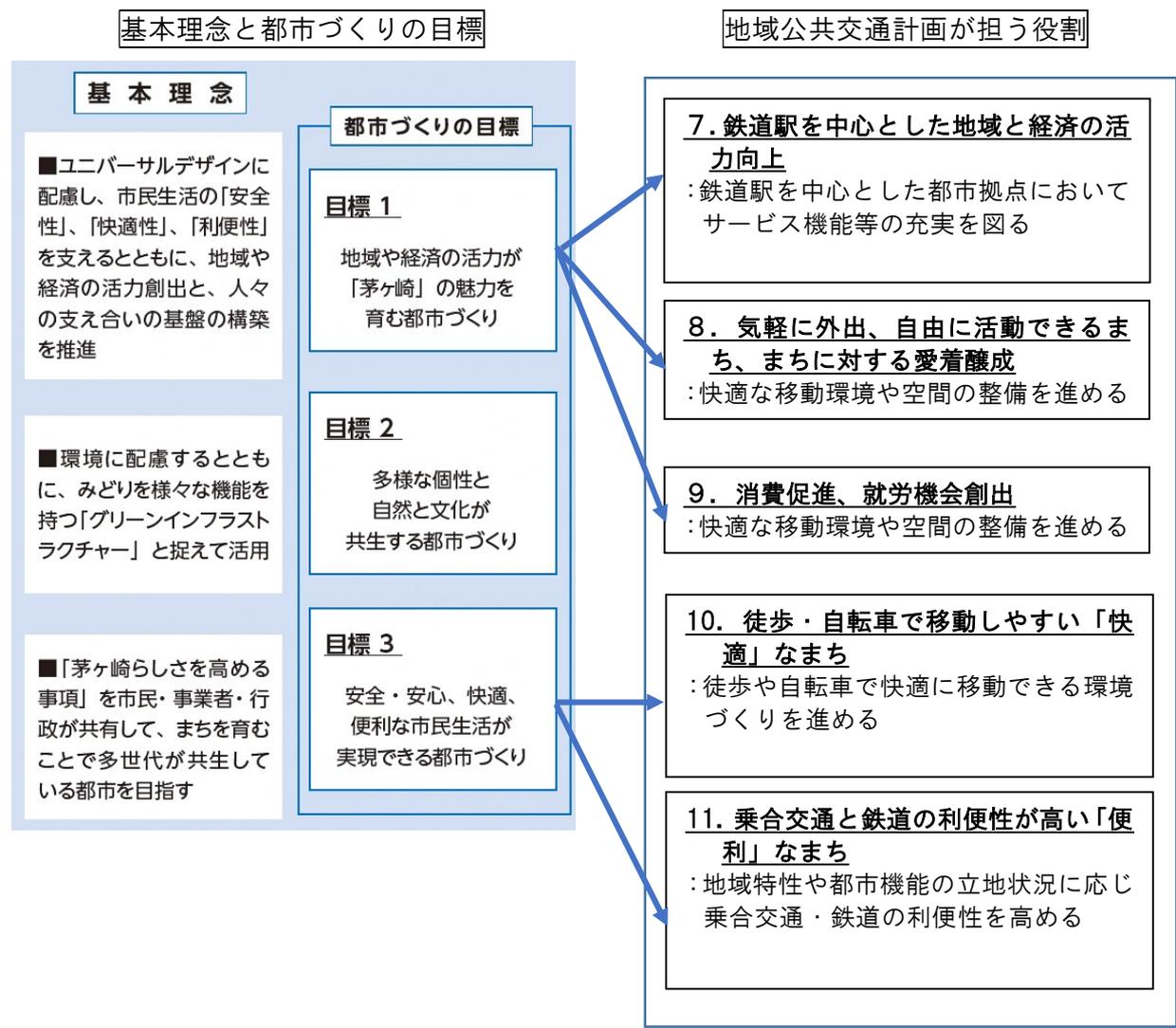
■ちがさき都市マスタープラン（令和元年7月改定）

- ・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）

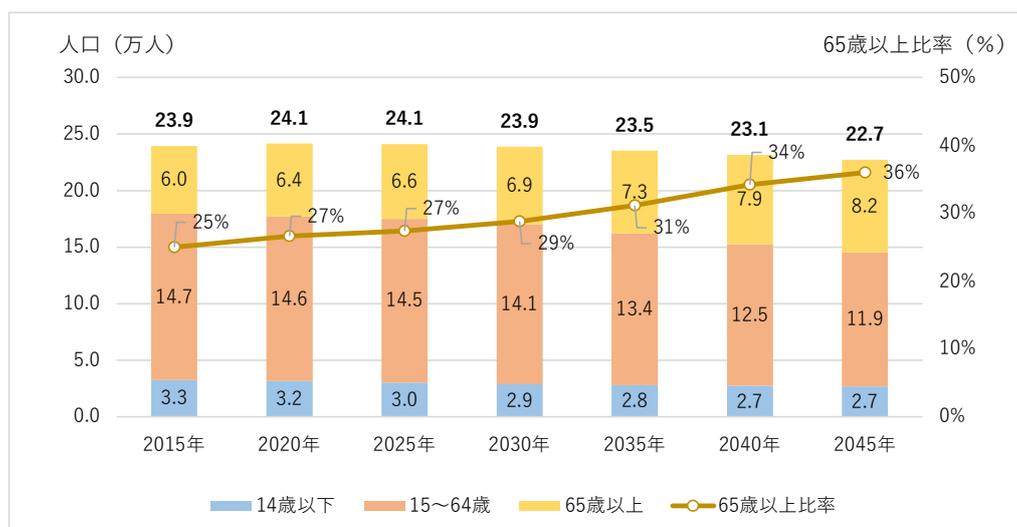
- ・海や里山、魅力的なお店やまちなかの公園等、出かけたくなる場がたくさんあって、徒歩や自転車で行くことができる距離にあるから、時間を気にせず気軽に出かけられる
- ・性別や世代やバリアを越えた支えあいの基盤が自然と築かれている
- ・自分らしくゆったりと自由に過ごせる環境と、人々の支えあいの基盤の中で、若者は自分に合った働き方をしながら生き生きと子育てを楽しんでいるし、高齢者は自分の経験を生かして地域貢献をしたり働いたりしながら、生きがいをもってセカンドライフを楽しんでいる



第3章 地域公共交通を取り巻く現状

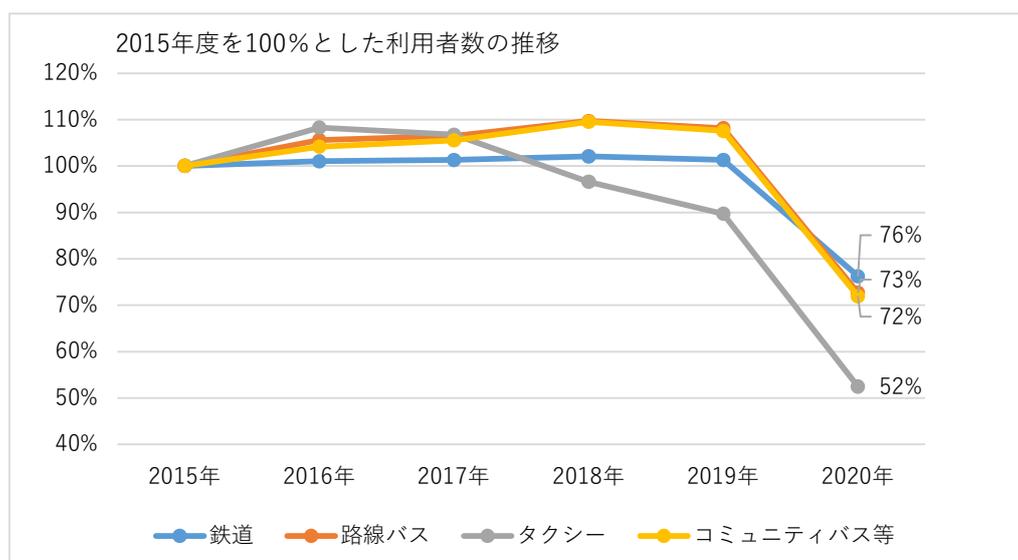
3-1 公共交通の利用者数減少と収入減少

- ・茅ヶ崎市では今後、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ます。
- ・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ます。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ます。
- ・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ます。また、公共交通の利用者も減少が見込まれます。



図表 4 茅ヶ崎市の人口推計（出典：国立社会保障・人口問題研究所）

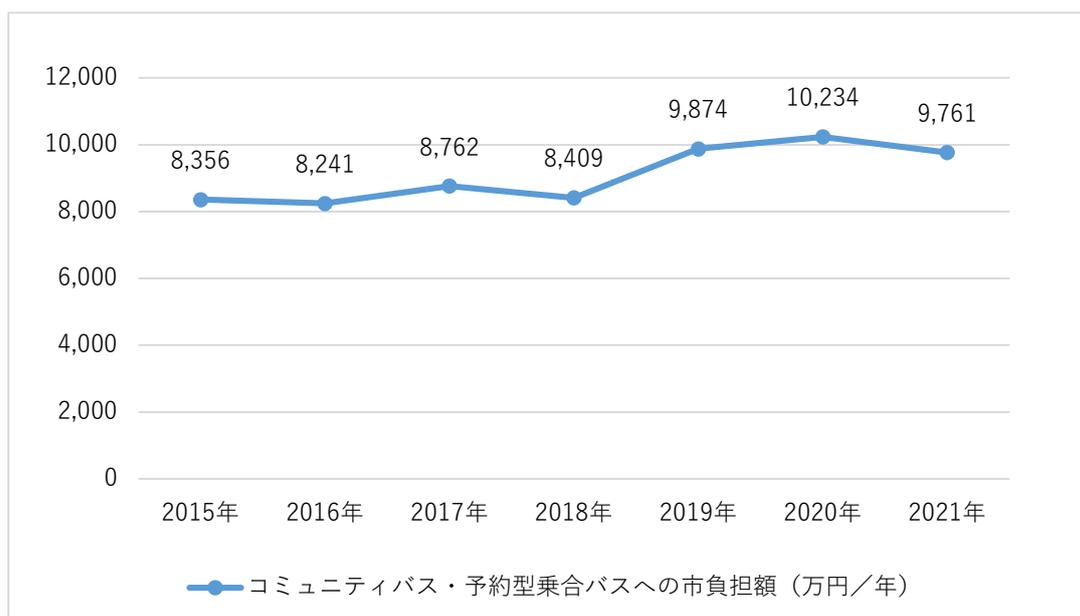
- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴うテレワーク等新たな生活様式の定着により、公共交通の需要は大きく減少し、コロナ以前の水準まで回復していない状況です。



図表 5 鉄道、バス、タクシーの利用者数の推移（出典：茅ヶ崎市統計）

3-2 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す。
- ・ 一方、令和6年度以降はバス運転手の労務環境の改善が予定されており、運転士不足の長期的な改善が図られる一方、短期的には現在の運行本数の維持が困難となる懸念があります。
- ・ 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ます。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ます。



図表 6 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 HP)

3-3 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ます。
- ・ 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ます。
- ・ 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生まれています。
- ・ 自動運転技術の社会実装の動きも近年高まっています。法やインフラの整備等、実用化に向けた課題は多い状況ですが、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ます。

■ 神奈川中央交通による バスロケーションシステム



出典：神奈川中央交通 HP

■ 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



出典：アイシン HP

■ 羽田イノベーションシティでの 自動運転公道実証実験の様子



図表 7 ICT の進化による近年の新たな取組み

第4章 地域公共交通の課題

○地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズを踏まえ、茅ヶ崎市における地域公共交通の課題を以下の視点から整理しました。

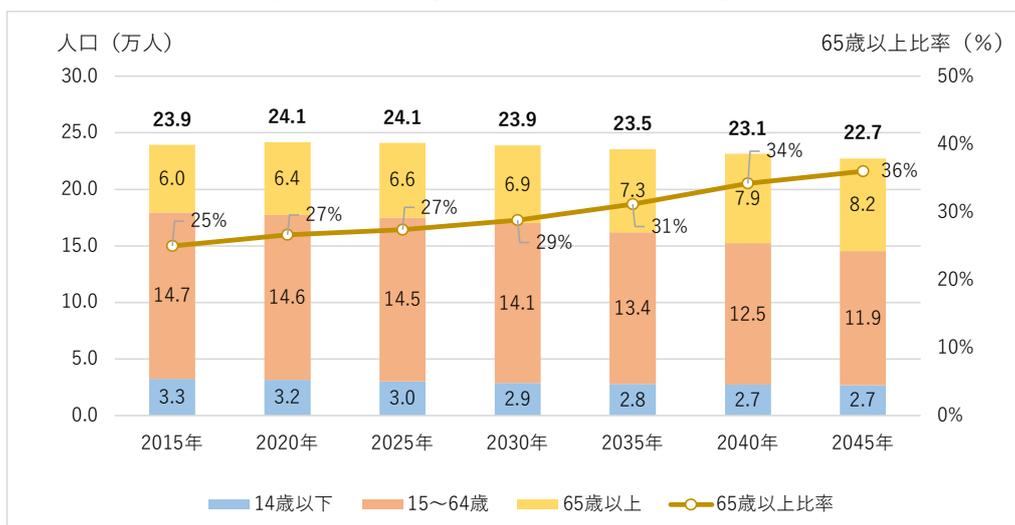
- 視点1：拠点、結節点となる鉄道駅への移動の確保
- 視点2：地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応
- 視点3：公共交通を維持する仕組みや意識の醸成

視点1：拠点、結節点となる鉄道駅への移動の確保

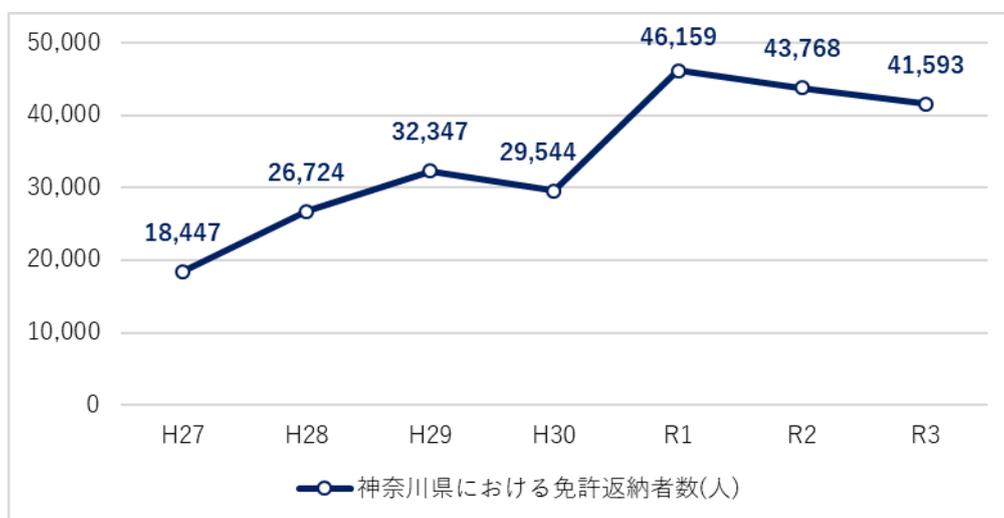
1) 社会状況の変化

①茅ヶ崎市の今後の人口状況

- ・少子高齢化により人口は減少しつつも高齢者は今後増加します。このため、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ることが予想されます。



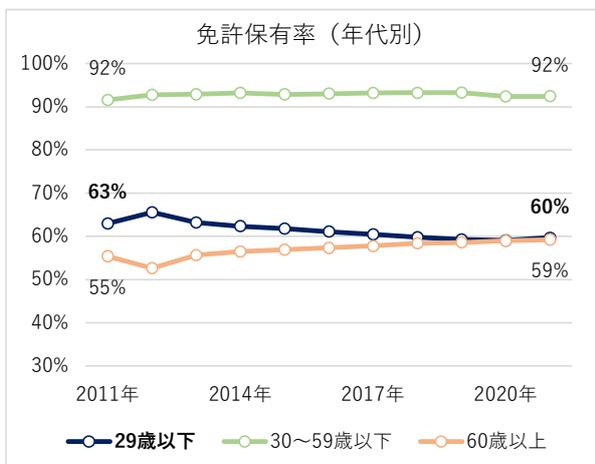
図表 8 茅ヶ崎市の人口推計（出典：国立社会保障・人口問題研究所）



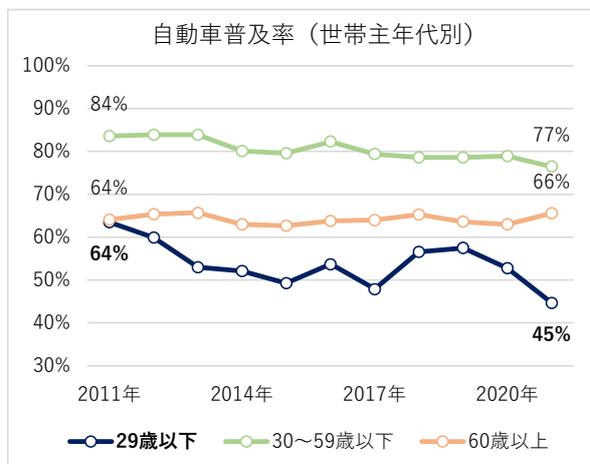
図表 9 神奈川県における免許返納者数の推移（出典：警察庁 運転免許統計）

②免許保有率の低下

- ・全国的に若年層の免許保有率、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ます。



出典：警察庁運転免許統計



出典：内閣府 消費動向調査

→以上のように、今後の少子高齢化、免許返納の増加や免許保有率の低下などにより、マイカー以外の移動手段の需要が高まることが予想されます。

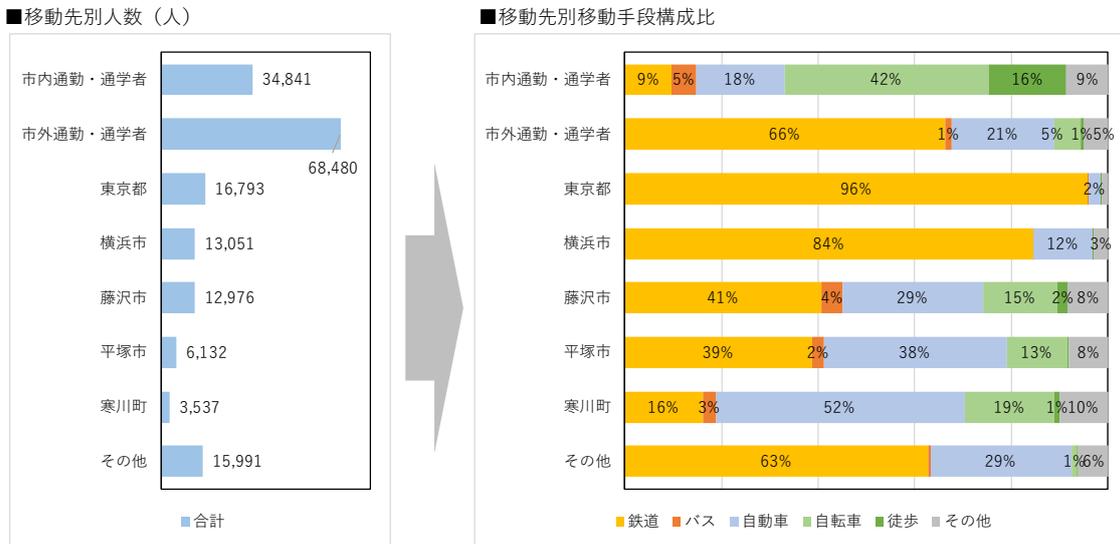
2) 地域公共交通に求められる役割

- ・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、徒歩を組み合わせる移動できる環境）の整備が必要です。
- ・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しやすさの改善が必要です。

3) 市民の移動状況

①通勤の移動先、移動手段

- ・市外への移動が多く、その中でも鉄道を利用した移動が66%を占めています。



図表 10 通勤、通学での移動先別人数、移動手段構成比（出典：令和2年国勢調査）

②移動目的別の移動先

- ・移動目的別の移動先では、通勤は市外が多く、通学や私事は市内が多い状況です。

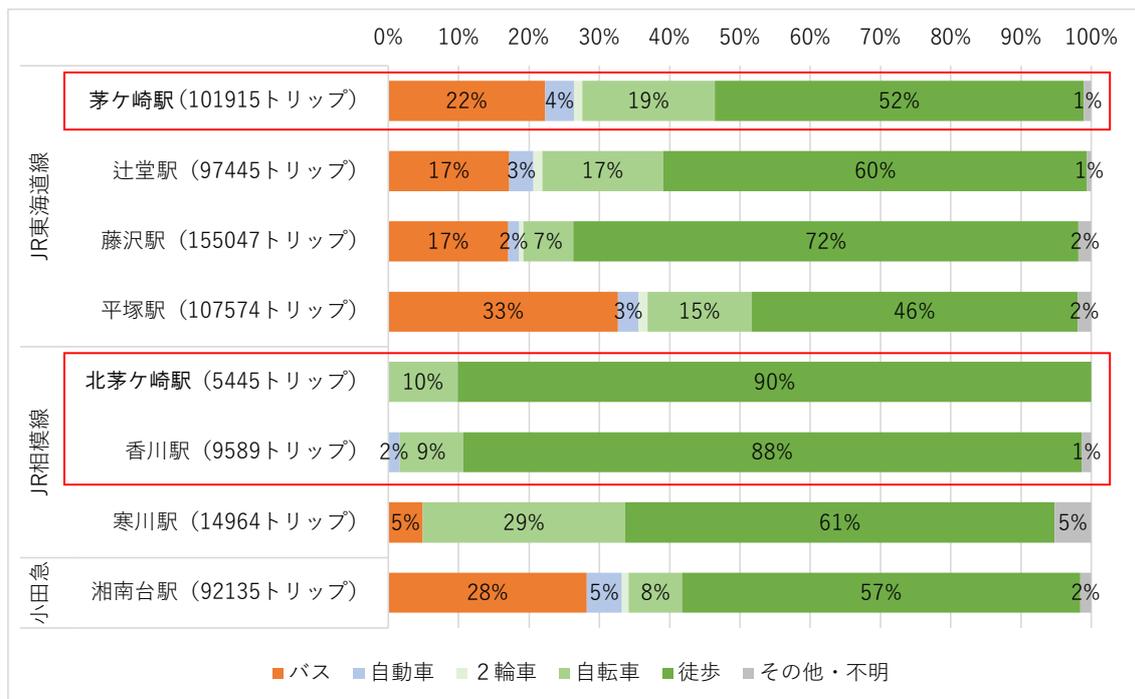
図表 11 目的別の移動先別人数（出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査）

■市内から発生する移動（トリップ/日）

移動目的地	移動先	移動目的			
		通勤	通学	業務	私事
移動目的地	茅ヶ崎市内	21,554	22,469	3,954	79,145
	市外	58,585	10,476	4,966	30,573
	東京都	15,662	1,694	975	1,986
	横浜市	12,999	2,193	1,007	2,898
	藤沢市	10,786	2,574	780	14,304
	平塚市	4,546	1,383	756	1,968
	寒川町	3,323	432	594	3,190
	その他	11,269	2,200	854	6,227

③ 鉄道駅までのアクセス手段

- ・ 茅ヶ崎市および近隣市町の鉄道駅のアクセス手段を以下に示します。
- ・ 茅ヶ崎駅はバスでのアクセスが2割程度と多く、自転車によるアクセスも2割程度と多い状況です。また、少数ながら自動車によるアクセスも見られます。
- ・ 北茅ヶ崎駅、香川駅は徒歩によるアクセスが主です。



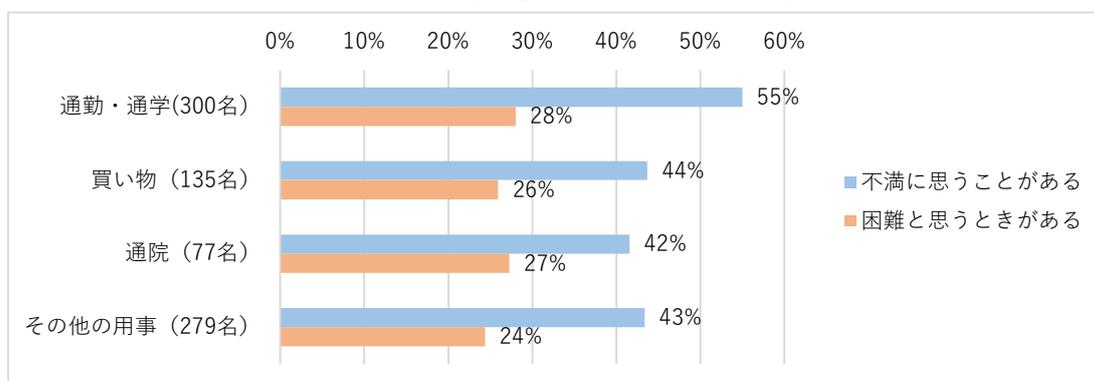
図表 12 鉄道駅ごとのアクセス手段 (出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

→以上のように、茅ヶ崎市は通勤を中心に市外への移動が多く、市外への移動手段は鉄道が主で、鉄道駅までの移動手段は徒歩や自転車のほか、バスが多く、鉄道駅までの移動手段の確保が重要です。

4) 市民のニーズ

① 鉄道駅までの移動に関する不満や困難の有無

・市内居住者で鉄道を利用した移動を行う方のうち、通勤や通学では、利用者の半数以上について、鉄道駅までの移動について不満があるとしています。また、鉄道利用者の25%程度は、鉄道駅までの移動について困難と思うときがあると回答しています。

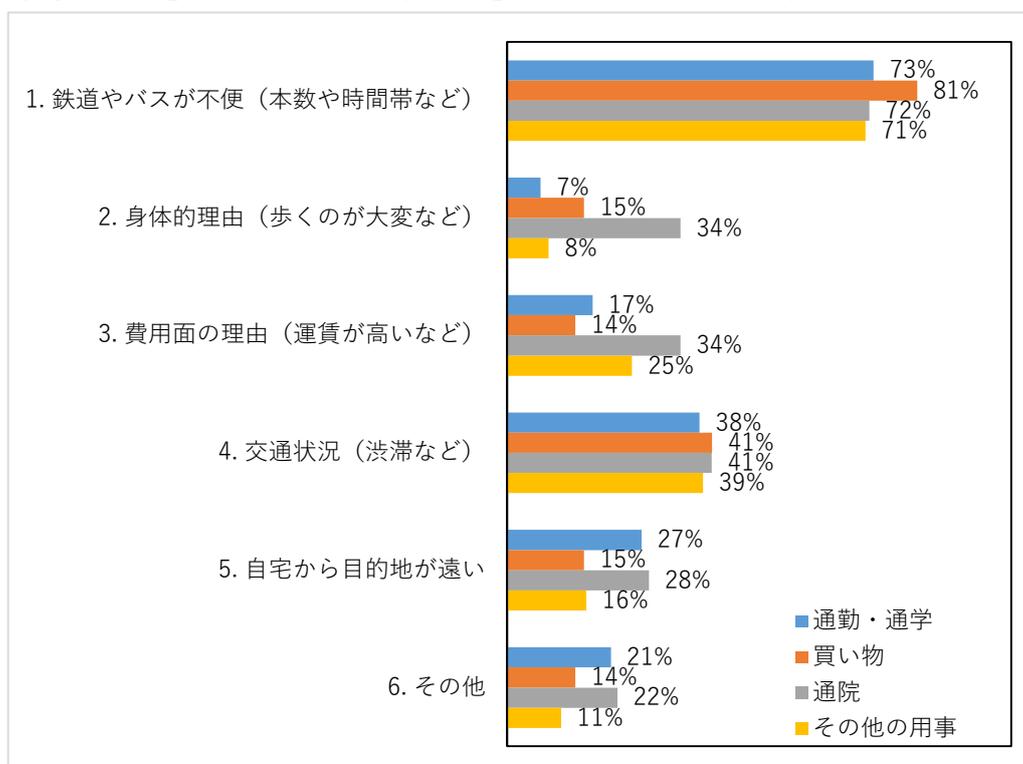


図表 13 鉄道駅までの移動に関する不満、困難と思う比率

(出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

② 鉄道駅までの移動で不満と思う理由

・鉄道駅までの移動で不満に思う点として、移動目的で共通するのは「鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）」「交通状況（渋滞など）」が多くなっています。



図表 14 鉄道駅までの移動に関して不満を持つ理由の回答比率

(出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

5) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～4)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 社会状況の変化

- ・少子高齢化により人口は減少しつつも高齢者は今後増加します。このため、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ることが予想されます。

(2) 地域公共交通に求められる役割

- ・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、徒歩を組み合わせる移動できる環境）の整備が必要となっています。
- ・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しやすさの改善が必要となっています。

(3) 市民の移動状況

- ・茅ヶ崎市は通勤を中心に市外への移動が多く、市外への移動手段は鉄道が主で、鉄道駅までの移動手段は徒歩や自転車のほか、バスが多く、鉄道駅までの移動手段の確保が重要です。

(4) 市民のニーズ

- ・鉄道駅までの移動について、不満がある、移動が困難と感じる方が一定数見られ、その理由としては、鉄道やバスが不便である点、交通状況などが主となっています。

→これらより、市内鉄道駅は多くの方が利用する拠点であり、徒歩や自転車、公共交通でのアクセスも多く見られますが、鉄道駅までの移動について不満を感じています。

→今後、人口構成の高齢化により、公共交通を必要とする方の増加が考えられることから、将来に向けて、以下の課題を設定します。



課題 1

市民の主な移動先である拠点や結節点までの移動の利便性向上

視点2：地域ごとのニーズに応じた移動手段の対応

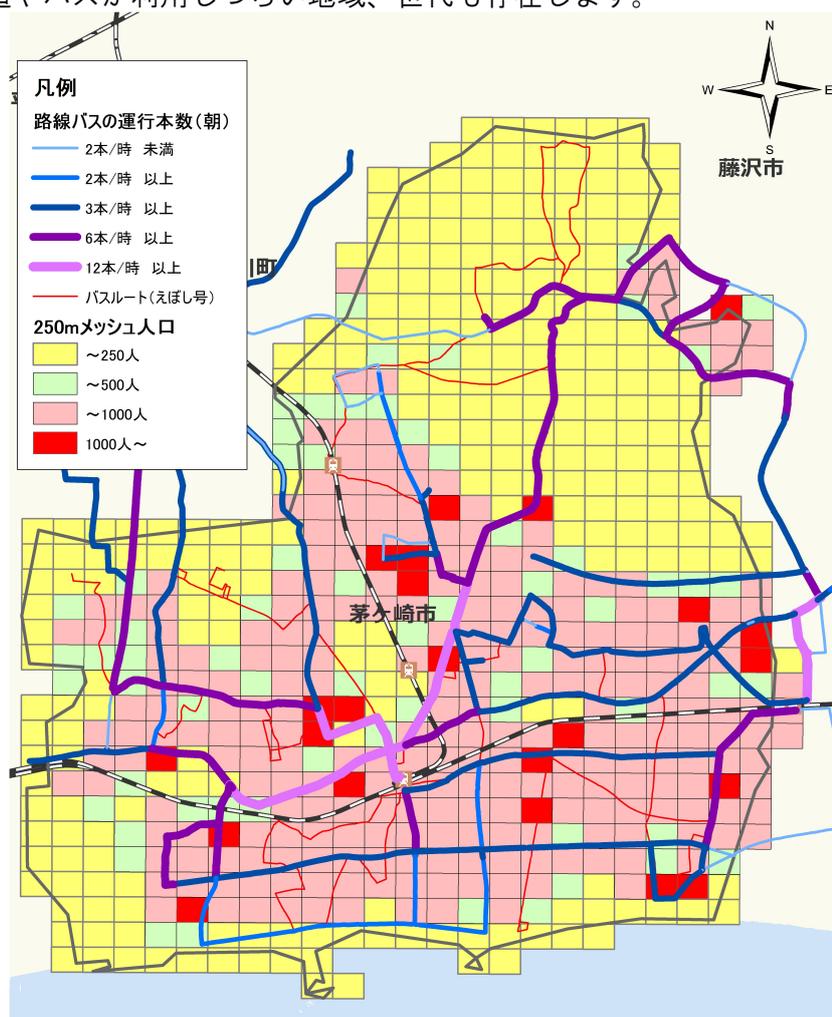
1) 地域公共交通に求められる役割

- ・ 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となっています。
- ・ 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生活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となっています。

2) 市内の移動手段の状況

①路線バス、コミュニティバスえぼし号の路線状況

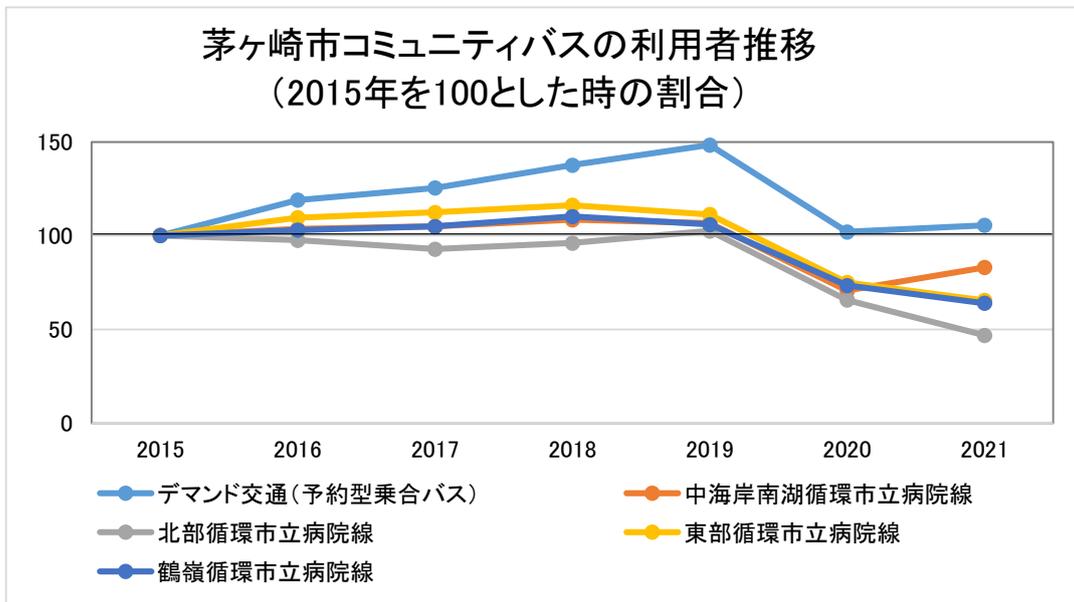
- ・ 鉄道、路線バスを補完する移動手段として、タクシーのほか、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バス、シェアサイクルなども整備されています。
- ・ 一方で、コミュニティバスえぼし号の一部路線は路線バスと比較して運行便数が限られており、鉄道やバスが利用しづらい地域、世代も存在します。



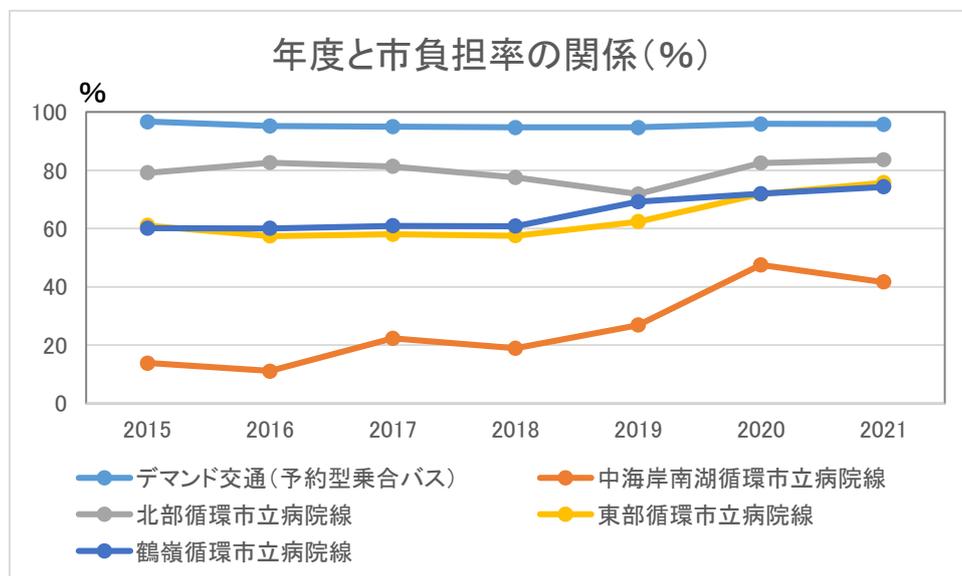
図表 15 市内の人口分布及び路線バスの運行本数（朝の時間帯）

②コミュニティバス、予約型乗合バスの利用状況、市負担率

- ・コミュニティバスえぼし号や予約型乗合バスは、新型コロナウイルス感染症の流行で利用者数が大きく減少し、現在も、感染症流行前の利用者数には戻っていません。
- ・また、運行経費に対する市負担率も新型コロナウイルス感染症の流行により増加しており、中海岸南湖循環市立病院線以外は70%以上の市負担率となっています。



図表 16 コミュニティバス、予約型乗合バスの利用者数の推移 (市 HP より整理)

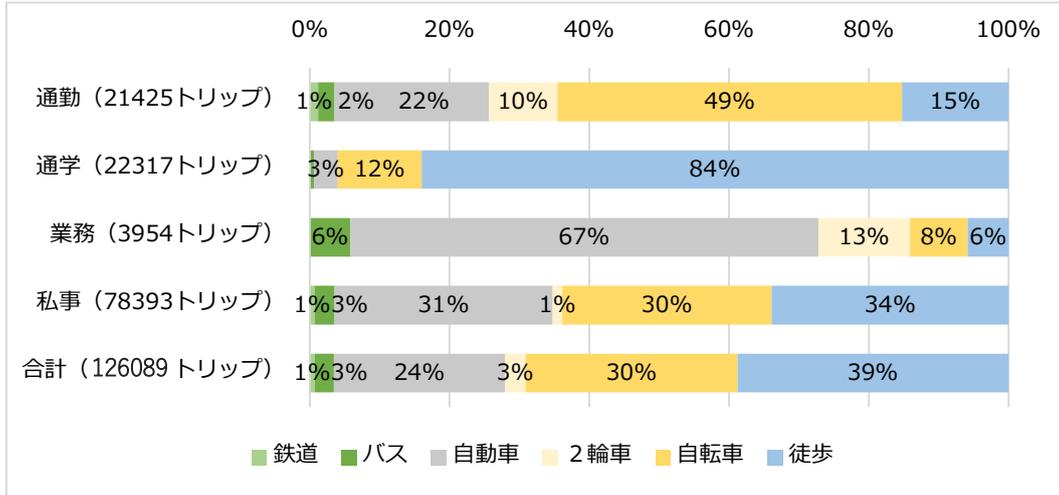


図表 17 コミュニティバス、予約型乗合バスの市負担率の推移 (市 HP より整理)

3) 市内移動の実態

①市内移動の移動手段

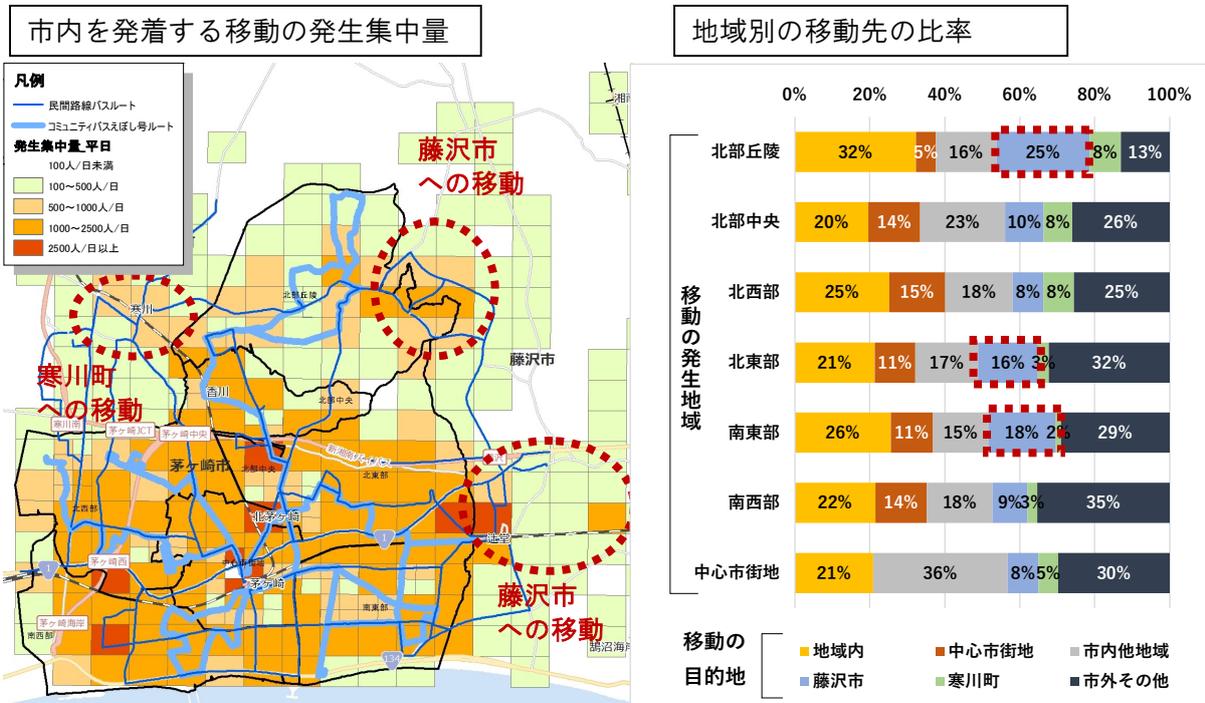
・市内移動の24%が自動車となっており、目的によっては自動車による移動が多い状況となっています。



図表 18 市内移動の目的別移動手段 (出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査)

②地域別の移動先

・市内各地域から発生する市内移動 (下図) は、地域内や茅ヶ崎市中心部を目的とする移動が多くなっています。近隣市 (特に北部丘陵地域や北東部地域から藤沢市) 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現状があります。

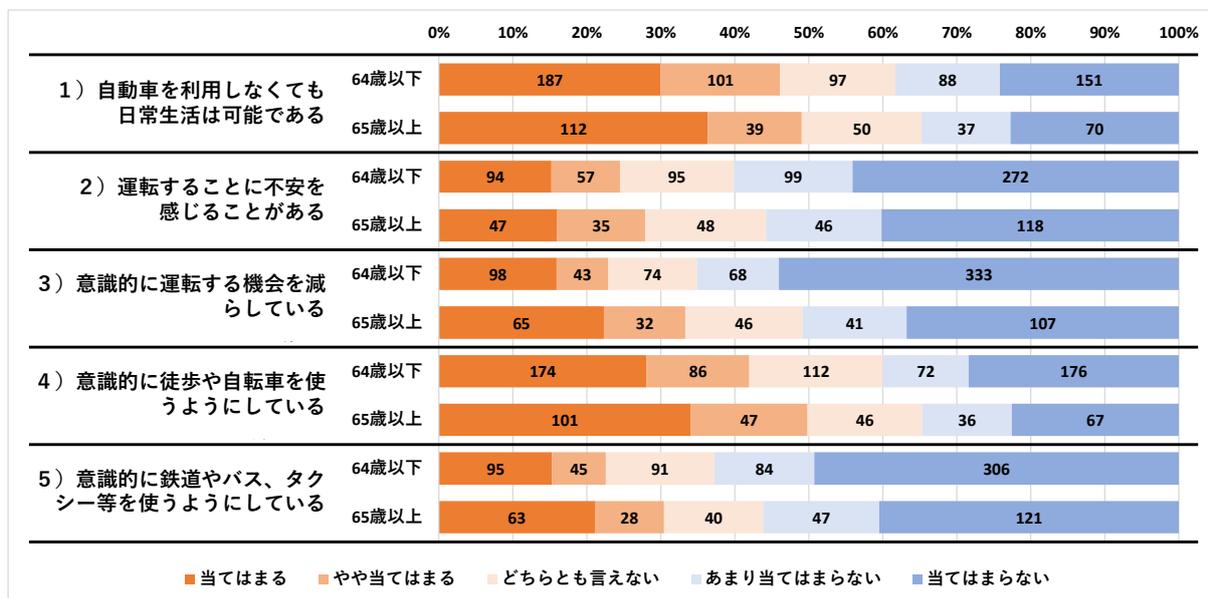


ゼンリン混雑統計 (ドコモユーザーの移動実態を全数拡大処理)
 データ期間：1 年分 (2021 年 7 月~2022 年 6 月)

図表 19 携帯 GPS データによる移動実態 (左：メッシュ別発生集中度、右：地域別移動先)

4) マイカー利用に関する市民の考え

- ・市内で自動車を利用している方について、マイカー利用に関する意識を確認したところ、「自動車を利用しなくても日常生活は可能である」「意識的に徒歩や自転車を使うようにしている」などの意見が見られ、特に65歳以上の方でその傾向が高くなっています。



図表 20 自動車の運転に関する意識（出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査）

5) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～4)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 地域公共交通に求められる役割

- ・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となっています。
- ・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生活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となっています。

(2) 市内の移動手段の状況

- ・市内の主な公共交通は路線バス、コミュニティバス等になりますが、コミュニティバス等は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しており、運行経費に関する市負担率も高い状況です。

(3) 市民移動の実態

- ・市内移動は徒歩や自転車が中心ですが、自動車の利用も一定数見られます。地域間の移動、中心市街地への移動も盛んな一方、路線バスのネットワークと合致しない近隣市への移動も見られます。

(4) マイカー利用に関する市民の考え

- ・市内で自動車を利用している方について、マイカー利用に関する意識を確認したところ、「自動車を利用しなくても日常生活は可能である」「意識的に徒歩や自転車を使うようにしている」などの意見が見られ、特に65歳以上の方でその傾向が高くなっています。

→これらより、市内では目的別に地域内移動、地域間移動、近隣市への移動など多様な移動が見られ、現在の交通ネットワークは、必ずしもこれらに対応した内容とはなっていません。

→一方、市民の方のマイカー利用については、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見受けられます。

→市民移動の実態、マイカー利用の意識、それに対する現状の移動手段の整備状況を踏まえ、今後の課題として以下を設定します。



課題2

市内の多様な地域に応じた移動ニーズへの対応

視点3：公共交通を維持する仕組みや意識の醸成

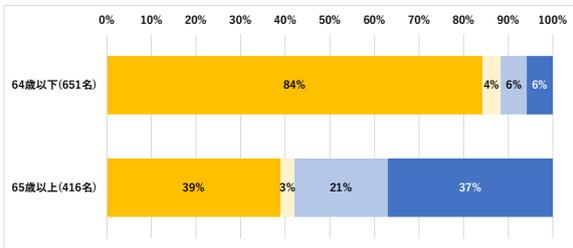
1) 地域公共交通に求められる役割

- ・ 支え合う地域共生社会の実現を目指しています。
- ・ 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ます。

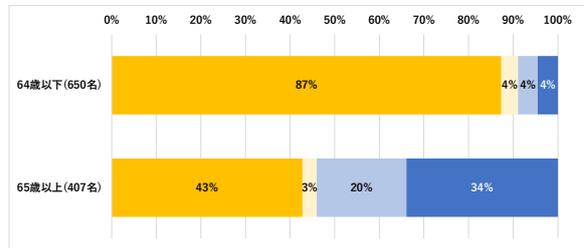
2) 近年の取組み、技術進展について

- ・ 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ます。
- ・ 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と考えられます。
- ・ 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ます。
- ・ 茅ヶ崎市では、公共交通マップを作成し、継続して配布しています。
- ・ 日常の移動手段に関するアンケート調査では、これらの取組みのうち、乗換案内アプリや地図アプリについては、64 歳以下の世代を中心に認知度が高く、活用している状況を確認できましたが、バスロケーションシステムやタクシーアプリについては、認知度が低い点を確認しました。

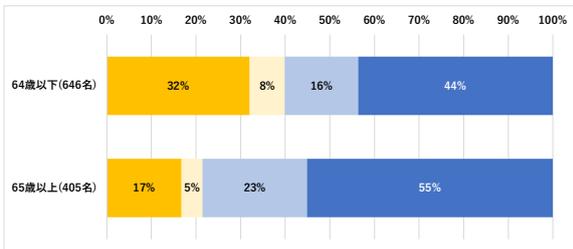
・ グーグルマップ等のアプリ



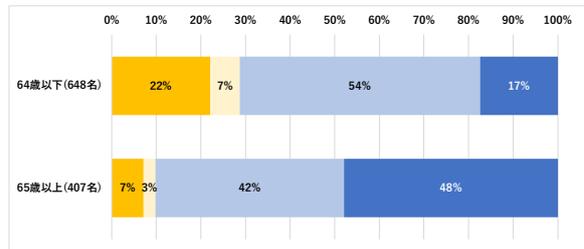
・ 乗換案内等のアプリ



・ タクシー配車アプリ



・ バスロケーションシステム



- 凡例**
- 取組みにより外出が便利になった
 - 取組みにより外出は便利になっていない（または変わらない）
 - 取組みを知っていた(利用したことがない)
 - 取組みを知らなかった(利用したことがない)

図表 21 各種ツールの認知度（出典：令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査）

3) 地域公共交通を維持する仕組みについて

- ・新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少、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にあります。
- ・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状況です。
- ・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ません。

図表 22 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

4) 課題の設定

- ・前項までに示す1)～3)を踏まえ、課題を設定しました。

(1) 地域公共交通に求められる役割

- ・支え合う地域共生社会の実現を目指しています。
- ・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ます。

(2) 近年の取組み、技術進展について

- ・近年、地図アプリや検索アプリが充実し、これらの認知度、市民にとっての使い勝手の良さを確認できました。一方、バスロケーションシステムやタクシー配車アプリなど、認知度に関する課題も確認できました。

(3) 地域公共交通を維持する仕組みについて

- ・バス、タクシーともに運転手不足が深刻になる中、コミュニティバス等を維持していくための基準等の考え方、地域で新たに移動手段を検討する際の進め方等が整理されていません。

→これらより、現在利用できるツールの更なる活用、周知、コミュニティバス等の維持や新たな移動手段の検討についての基準、仕組み等の整理が必要である点を踏まえ、以下の課題を設定します。



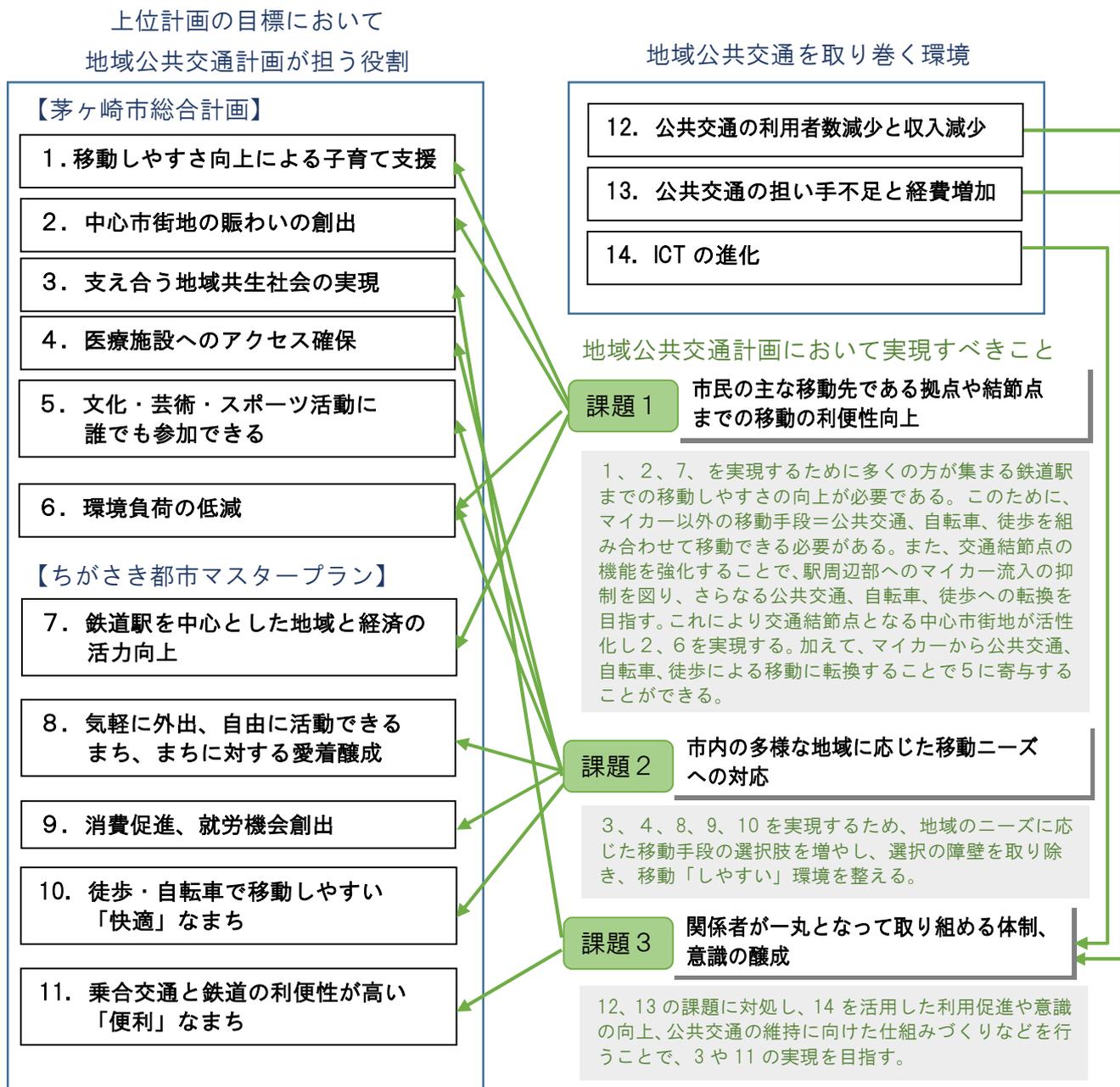
課題3

関係者が一丸となって取り組める体制、意識の醸成

第5章 地域公共交通の今後の取組み

5-1 基本理念

第2章で整理した上位計画の内容、第3章で整理した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しました。



以上より、①拠点への移動しやすさが向上し、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、マイカーに過度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します。

基本理念（仮）：

No more マイカー ～徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎～

5-2 基本方針

第4章で整理した地域公共交通の課題、前項で整理した基本理念を踏まえ、本計画の基本的な方針、計画を通じて目指す将来像（次の5年間で目指す変化）を以下のとおり3つ設定します。

基本理念（仮）：

No more マイカー ～徒歩・自転車・公共交通のまち茅ヶ崎～

課題1 市民の主な移動先である拠点や結節点までの移動の利便性向上が必要

方針1 公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上

- ・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しやすさを改善する。
- ・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、徒歩への転換を促し、高齢者を含めて誰もが移動しやすい環境をつくる。
- ・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の削減に寄与する。

目指す将来像
（5年間で目指す変化）

駅までの移動の利便性向上を図り、マイカーを使わなくても、公共交通と自転車・徒歩で移動可能な環境を整備し、過度にマイカーに頼らず、環境負荷を低減した移動環境が実現されている

課題2 市内の多様な地域に応じた移動ニーズへの対応が必要

方針2 地域内の移動しやすさの向上

- ・市が主体となって運行するコミュニティバスえぼし号や予約型乗合バスの運行見直しを行い、地域内の移動のしやすさの向上に対応する。
- ・現在の移動手段である民間路線バス、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バス、タクシー、シェアサイクルに加え、地域資源を活用した移動手段などを充実し、今後高齢化が進み、免許返納者が増加傾向になる中、マイカーに頼らない移動環境を構築する。

目指す将来像
（5年間で目指す変化）

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されている

課題3 関係者が一丸となって取り組める体制、意識の醸成が必要

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と連携し、鉄道駅への移動の利便性向上、地域内移動の移動しやすさ向上を図るうえで、公共交通の使い勝手を理解してもらい、積極的に利用してもらう。
- ・地域交通を確保する上で、地域住民が主体となる交通手段を導入するための仕組み、体制を構築し、地域ニーズへの対応を目指す。

目指す将来像
（5年間で目指す変化）

近年のデジタル化による地域公共交通の利便性向上、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が行われている
地域公共交通について、地域ニーズとの対応、効率化が図られている

5-3 計画の目標、数値指標

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、以下のとおり設定します。

方針1 公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上

目標1 マイカー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末端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、マイカーに依存した駅アクセスの解消を目指す。

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)
	1-1 乗合交通（路線バス、コミュニティバス）の利用者数	12,588 千人/年	16,386 千人/年
	1-2 茅ヶ崎駅の駐輪場利用者数	530 千人/年	586 千人/年

【指標の設定の考え方】

指標 1-1 については、公共交通が便利になり駅アクセスに利用されているかの指標として、鉄道駅への主な移動手段である路線バス、コミュニティバスの利用者数の増減を活用します。目標値については、全国的な傾向として新型コロナウイルス感染症の影響により減少した路線バス利用者数の回復率が8割程度となっているものの、本市においては新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）の利用者数の9割程度までの回復（実質的な増加）を目指します。

指標 1-2 については、自転車が便利になり駅アクセスに利用されているかの指標として、鉄道駅付近の駐輪場の利用者数の増減を活用します。今後の自転車利用環境の向上を考慮し、新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）と同水準の利用者数を目指します。

【数値指標の把握方法】

指標 1-1、指標 1-2 とともに、市が毎年公表する「茅ヶ崎市統計年報」より、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

図表 23 指標 1-1、指標 1-2 の現状値及び目標値の考え方

(人/年)	指標1-1		合計	指標1-2
	路線バス	コミュニティバス等		市営自転車駐輪場
平成30年度	18,000,233	474,367	18,474,600	678,569
令和元年度	17,741,960	465,736	18,207,696	650,810
令和2年度	11,929,157	311,645	12,240,802	466,895
令和3年度	12,266,265	321,476	12,587,741	529,785
	↓	↓	↓	↓
目標値	15,967,764	419,162	16,386,926	650,810
考え方	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度と同程度

方針2

地域内の移動しやすさの向上



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。

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)	
	2-1	乗合交通（路線バス、コミュニティバス）の利用者数	12,588 千人/年	16,386 千人/年
	2-2	タクシーの利用者数	1,392 千人/年	1,808 千人/年
	2-3	相模線2駅（香川駅、北茅ヶ崎駅）の利用者数 ※日当たり乗車人員	7,338 人/日	7,721 人/日
	2-4	市内シェアサイクルの利用者数	24 千人/年	36 千人/年

【指標の設定の考え方】

指標2については、地域に適した交通手段が導入されているかの指標として、タクシーやシェアサイクル、その他の移動手段を含めた公共交通の利用回数の増減を活用します。目標値については、全国的な傾向として新型コロナウイルス感染症の影響により減少した路線バス利用者数の回復率が8割程度となっているものの、本市においては新型コロナウイルス感染症の流行前（令和元年度）の利用者数の9割程度までの回復（実質的な増加）を目指します。

【数値指標の把握方法】

指標2は、市が毎年公表する「茅ヶ崎市統計年報」より、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。ただし、新たな移動手段が導入され、統計年報に記載されない場合は、それぞれの年間利用回数を集計し、指標に反映します。

図表 24 指標2-1, 2-2, 2-3, 2-4の現状値及び目標値の考え方

(人/年)	指標2-1	指標2-2	指標2-3	指標2-4
	乗合交通 (路線バス・コミュニティバス) ※指標1-1と同じ	タクシー	相模線2駅 (香川駅、北茅ヶ崎駅) ※日当たり	市内シェアサイクル
平成30年度	18,474,600	2,163,555	8,320	—
令和元年度	18,207,696	2,008,992	8,579	—
令和2年度	12,240,802	1,175,076	6,738	—
令和3年度	12,587,741	1,391,518	7,338	24,077
令和4年度	—	—	—	30,115
	↓	↓	↓	↓
目標値	16,386,926	1,808,093	7,721	36,116
考え方	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和元年度の9割程度	令和3年度の1.5倍

方針3 多様な移動を支える仕組みづくり

目標3 市民が公共交通の良さを知り、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作ることで、公共交通に関する関心を高めることを目指す。

【指標の設定】

数値 指標	指標設定	現状 (R3)	目標 (R10)
	3 交通の便が良いと感じている人の割合の向上		34.5%

【指標の設定の考え方】

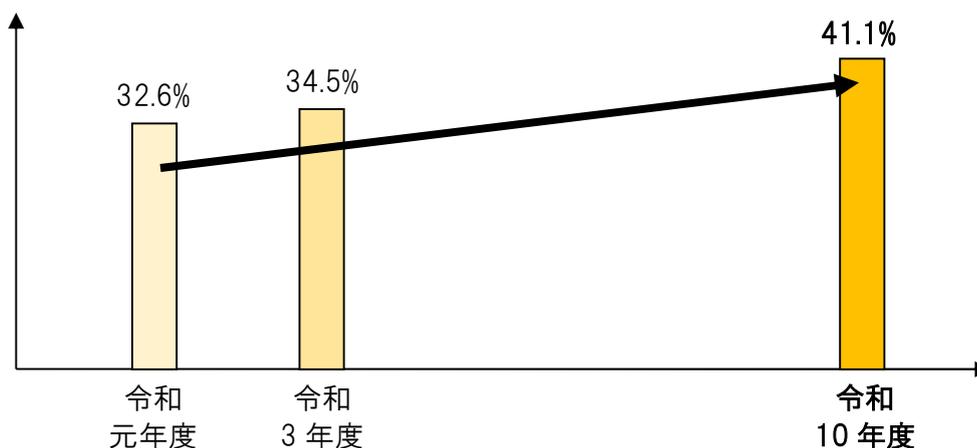
指標3については、公共交通によって気軽に便利に移動できるという認識を市民が持っているか図る指標として、市が実施している市民意識調査の「交通の便が良いと感じている人」の割合の増減を活用します。

目標値については、取組みの実施により、調査を実施した令和元年度と令和3年度の傾向から目標年度における数値を設定しました。

【数値指標の把握方法】

指標3は、市が実施する市民意識調査により数値を確認し評価します。

※当調査は茅ヶ崎市総合政策課が総合計画や実施計画を改定するタイミングで行っています。毎年行うことは予定していないため、調査実施のタイミングで評価することとします。



図表 25 指標3の現状値及び目標値の考え方

5-4 目標を達成するための取組み

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しました。

方針1	公共交通や徒歩、自転車による鉄道駅までの移動の利便性向上
目標1	マイカーに依存しない駅アクセスの実現
	事業1 交通結節点・待合環境改善事業
	事業1-1 茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善
	事業1-2 北茅ヶ崎駅の交通結節機能の強化
	事業1-3 既存公共交通網の基幹軸となるサービスの維持
	事業1-4 コミュニティバス、予約型乗合バスのサービス水準の設定
	事業1-5 鉄道駅での駐輪場の充実
	事業1-6 自転車利用環境の改善
	事業1-7 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）
	事業1-8 バス・タクシー待ち空間の改善
方針2	地域内の移動しやすさの向上
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
	事業2 地域に適した交通手段の形成事業
	事業2-1 コミュニティバスの運行見直し
	事業2-2 2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善
	事業2-3 予約型乗合バスの運行改善
	事業2-4 企業バス、福祉バス、福祉輸送等の交通手段の活用検討
	事業2-5 シェアサイクルポートの拡充
方針3	多様な移動を支える仕組みづくり
目標3	市民が公共交通の良さを知り、より身近な存在となっている
	事業3 交通手段を支える利用促進、仕組み構築事業
	事業3-1 コミュニティバスの運行情報のオープン化
	事業3-2 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
	事業3-3 地域ごとに選択可能な移動手段の周知
	事業3-4 交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供の検討
	事業3-5 地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進
	事業3-6 モビリティマネジメントによる公共交通、自転車、徒歩への転換促進

5-5 取組みの具体内容

事業1 交通結節点・待合環境改善事業

事業1-1 茅ヶ崎駅周辺の交通環境の改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎駅は民間路線バス、コミュニティバス、タクシー、マイカー、自転車など多様な移動手段が乗り入れる、市内随一の交通結節点となっています。茅ヶ崎市の地域特性上、バスや自転車による駅アクセスも多い状況です。
- ・一方、北口、南口ともにバスとタクシー、一般車が混在しており、渋滞の発生により、バスやタクシーの発着に支障が生じており、遅延や利便性低下の原因となっています。
- ・バス、タクシーを優先し、マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現のための重要施策として、茅ヶ崎駅の交通環境の改善を位置づけるものです。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・茅ヶ崎駅北口、南口におけるバス、タクシー、一般車等の運用、交通規制の見直し（駅周辺の交差点、通行規制等も連携）

<実施スケジュール>

- ・令和7年度までに具体的な見直し計画を作成し、令和8年度以降、順次改善を行う

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	対策検討		対策実施		
	●●●●●●●●	●●●●●●●●			

<実施主体>

茅ヶ崎市



図表 26 茅ヶ崎駅北口の駅前広場の様子（一般車と路線バス、タクシーが輻輳）

事業1-2 北茅ヶ崎駅の交通結節機能の強化

【事業設定の背景】

- ・北茅ヶ崎駅は現在、路線バスやコミュニティバスの乗り入れがなく、交通結節点として十分な活用がなされていません。
- ・今後、北茅ヶ崎駅の東口を設置することが計画されていて、それに伴い北茅ヶ崎駅へのバスの乗入れを検討し、交通結節点としての機能を強化します。また、北茅ヶ崎駅から鉄道を利用することで移動の定時性向上が期待できます。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・北茅ヶ崎駅の駅東口整備、バス停整備、バス乗り入れ環境の改善（交通規制の見直し等）
- ・一里塚北通りを運行する路線バスの乗り入れに関する協議、実施

<実施スケジュール>

- ・令和7年度までに具体的な整備計画を作成し、令和8年度以降、順次実施を行う

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	内容検討 ●●●●●●●●	●●●●●●●●	事業実施		

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者、鉄道事業者

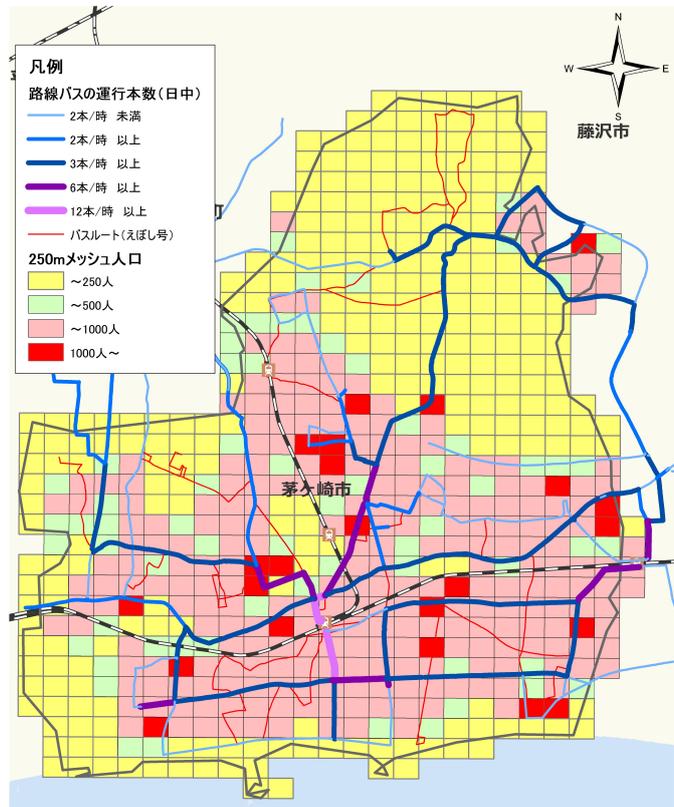


図表 27 北茅ヶ崎駅の様子（現状）

事業 1-3 既存公共交通網の基幹軸となるサービスの維持

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市の公共交通網として、鉄道は相模線において1時間に概ね3～4本/片方向、東海道線において概ね1時間に3～19本/片方向と非常に高いサービス水準となっています。
- ・バス路線網は市内を広く運行しています。茅ヶ崎駅を中心として放射状に、国道1号や一里塚北通りなど、日中において1時間に3本以上/片方向（概ね20分に1本）の高サービス水準の路線、区間が存在します。
- ・1時間に2本以上/片方向（概ね30分に1本）の路線、区間とすると市内に広く整備されています。
- ・上記の公共交通網が本市の交通の骨格となり、市民や来訪者の多様な移動ニーズに対応している状況です。
- ・今後も、市民が使いやすく、市としても持続可能な市内の交通体系を維持するために、骨格をなす公共交通網を基幹として市内の交通網を構築することが求められます。



図表 28 市内の人口分布及び路線バスの運行本数(日中)

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・市内のバス路線において、一定のサービス水準に路線や区間（日中において1時間あたり片方向2本以上）については、「基幹軸」として公共交通サービスを維持していくことを基本とします。
- ・上記以外の路線は、「基幹軸」を補完する路線や区間としてサービスを維持していきます。

<実施スケジュール>

- ・令和6年度以降も、関係者協議、サービスの維持を図っていきます。

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	関係者協議、サービスの維持				

<実施主体>

バス事業者、茅ヶ崎市

事業1-4 コミュニティバス、予約型乗合バスのサービス水準の設定

【事業設定の背景】

- ・コミュニティバスは現在4路線が運行していますが、1時間に1便以上の運行がされているのは中海岸南湖循環のみであり、その他は1時間に1便未満であり、市負担率（運行経費から運賃収入を差し引いた、市が負担する金額の比率）も70%以上と厳しい状況です。
- ・また、路線バスの運転手不足も深刻化しており、財政面だけでなく人的資源においても、コミュニティバスを取り巻く環境は厳しくなっています。
- ・今後、市民が使いやすく、市としても持続可能な移動手段として維持するために、コミュニティバスを駅アクセスの手段として位置づけ、サービス水準を明確に設定し、ルートの見直しを含めた取組みを実施していきます。

図表 29 コミュニティバスえぼし号の運行状況、運行経費に関する市負担率

路線・コース		運行本数（便/日）		運行頻度（平日）	市負担率
		平日	休日		
中海岸南湖循環		26		30分に1便	41.7%
北部循環		7	5	2～3時間に1便	83.7%
鶴嶺循環	鶴嶺北コース	8	7	1～2時間に1便	74.4%
	鶴嶺南コース	6	5	2～3時間に1便	
東部循環	松が丘コース	10	8	1時間～1時間半に1便	75.8%
	小和田・松浪コース	4	3	3～4時間に1便	

※令和3年度実績、茅ヶ崎市資料より

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・市内の民間バス路線の基幹軸（1時間に2本以上／片方向（概ね30分に1本））の路線を補う交通として、コミュニティバスが運行することを踏まえ、コミュニティバスの運行サービス水準を設定する（利用者にとってわかりやすいパターンダイヤの採用も検討し、30分または60分に1本の運行を原則とする、など）（事業1-3と連携）
- ・予約型乗合バスの運行サービスの見直し（運行曜日、時間帯、予約受付期限等）
- ・運行継続基準（負担率60%以下など）に満たない路線の見直し、見直しの仕組みづくり（事業2-1と連携）

<実施スケジュール>

- ・令和7年度までに具体的な整備計画を作成し、令和8年度以降、順次実施を行う

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	サービス水準決定	●●●●●●●●	サービス水準を満たさない路線の見直し		

<実施主体>

茅ヶ崎市

事業 1-5 鉄道駅での駐輪場の充実

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市は鉄道駅までの移動手段における自転車の利用率が比較的高い状況です。
- ・一方、茅ヶ崎駅の駐輪場は施設老朽化の問題があります。
- ・マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現に向けて、主要なアクセス手段である自転車の駐輪環境の向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・茅ヶ崎駅の駐輪場の改善（施設更新、自動化など）
- ・北茅ヶ崎駅の駐輪場の充実（台数確保、屋根やラックの整備など）

<実施スケジュール>

- ・令和 6 年度以降、順次実施します。

実施 スケジュール	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)
順次実施					

<実施主体>

茅ヶ崎市



図表 30 茅ヶ崎駅の自転車駐車場の様子（現状）

事業 1-6 自転車利用環境の改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市は鉄道駅までの移動手段、市内移動における自転車の利用率が比較的高い状況です。
- ・一方、市内の道路は幅員の狭い道路が多く、自転車が安全に走行できる道路は限られています。
- ・マイカーに過度に依存しない駅アクセスの実現に向けて、主要なアクセス手段である自転車の走行環境の向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・市内の自転車通行ネットワークの設定、利用環境整備
- ※別途策定予定の第3次ちがさき自転車プランと連携

＜実施スケジュール＞

- ・令和6年度以降、順次実施します。

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
順次実施					

＜実施主体＞

茅ヶ崎市



図表 31 市内の自転車通行環境の整備状況 (第2次ちがさき自転車プランより)

事業 1-7 鉄道駅の利便性向上（バリアフリー化、新駅設置等の働きかけ）

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市内では、鉄道駅が3駅（茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅）ありますが、このうち北茅ヶ崎駅はエレベーターの設置や車いす対応トイレの設置等、バリアフリー対応がされていません。
- ・JR 相模線については新駅（仮称：西久保新駅）の整備についてこれまで検討されてきましたが、実現には至っていません。
- ・鉄道の利便性向上に向け、関係機関への働きかけを継続します。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・北茅ヶ崎駅のバリアフリー化に関する関係機関への要望
- ・新駅（仮称：西久保新駅）の整備に関する関係機関との協議

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通じて関係機関への要望、協議を実施

実施 スケジュール	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)
	関係機関協議	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●

<実施主体>

茅ヶ崎市



図表 32 仮称西久保新駅予定地（現状）

事業1-8 バス・タクシー待ち空間の改善

【事業設定の背景】

- ・ 日常の移動手段に関するアンケート調査より、鉄道を利用する際の路線バス、コミュニティバスえぼし号、タクシーの利用率が3割から4割となっており、公共交通での駅アクセスが多い状況です。
- ・ 一方、バス停やタクシー乗降場で屋根、ベンチ、バスの発着案内等が表示されている箇所は少なく、鉄道駅など一部に限られています。
- ・ 路線バスやタクシーの利便性の向上に向け、バス、タクシーの待ち空間の改善が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 市内主要バス停、タクシー乗降場での待ち空間の改善（屋根、ベンチの設置等）
- ・ 市内主要バス停でのバスの到着時間等の表示検討

<実施スケジュール>

- ・ 計画期間を通して可能な箇所から順次実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	事業実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 33 北茅ヶ崎駅の様子（現状）

事業2 地域に適した交通手段の形成事業

事業2-1 コミュニティバスの運行見直し

【事業設定の背景】

- ・コミュニティバスえぼし号は市内各地から市立病院へのアクセス向上を目的として運行していますが、現在の主なニーズは茅ヶ崎駅へのアクセス手段であり、現在の運行形態と市民ニーズが合致していない現状があります。
- ・また、事業1-4でも示す通り、運行経費に関する市負担率は70%を超える路線が多く、事業の継続性に課題を有しています。
- ・そこで、事業1-4で設定するコミュニティバスの運行サービスを踏まえ、運行の見直しを行うことが必要です。また、事業1-3で示す既存公共交通網を補完するサービスとして、持続可能な茅ヶ崎市内の交通体系を構築していくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・コミュニティバスの運行内容（運行形態、ルート、時間帯、運賃等）の見直し検討
- ・コミュニティバスの運行見直し実施

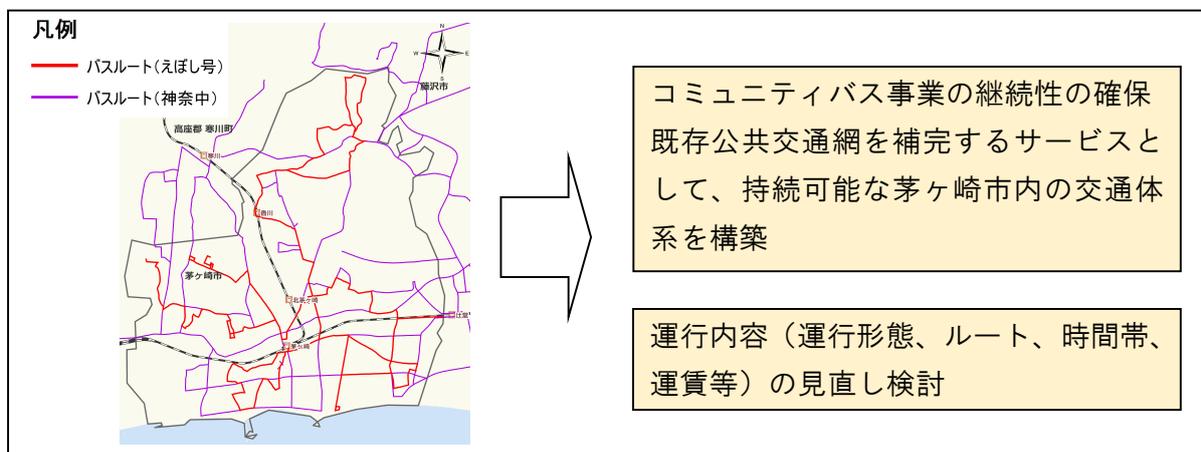
<実施スケジュール>

- ・令和6年度、令和7年度で見直し検討を実施し、令和7年度以降、検討が終了した路線より順次見直しを実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	見直し内容の検討 ●●●●●●●●	●●●●●●●●	見直し実施		

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 34 コミュニティバスえぼし号の見直し検討

事業2-2 2市1町に跨る交通ネットワークの維持確保、改善

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市の北部（小出地区）は鉄道までの距離が遠く、日常生活についても藤沢市の西北部、寒川町など市域を跨ぐ移動が多く交流が盛んな地域です。
- ・現在、北部と市外を結ぶ重要な路線として、寒川駅～文教大学、湘南台駅～文教大学の路線バスが運行しています。
- ・路線バスとそれに接続するコミュニティバスえぼし号、予約型乗合バスなど既存の交通手段に加え、市域をまたがる移動手段の一つとして、広域に展開されているシェアサイクルを活用するなど、2市1町に跨る交通ネットワークの利便性向上が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・2市1町に跨る交通ネットワークについて、藤沢市、寒川町及び関係事業者と連携し、移動手段維持確保の方策を検討
- ・地域内のシェアサイクルポートの拡充
- ・小出地区に移動の拠点となるモビリティハブを整備し、各移動手段の接続性を高める（路線バス、コミバス、デマンド、シェアサイクル、サイクルアンドバスライドを1箇所に集約）

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して、藤沢市、寒川町と連携し検討実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
方策検討	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●

<実施主体>

茅ヶ崎市（藤沢市、寒川町と連携）

過年度に検討した路線



図表 35 2市1町に跨る公共交通の過年度検討内容

事業2-3 予約型乗合バスの運行改善

【事業設定の背景】

- ・小出地区で運行する予約型乗合バスは、事前登録制で電話またはインターネットが使用可能であり、支払い方法は現金のみ（1乗車100円（乳児は無料））となっています。
- ・予約については、乗車の1週間前から1時間前までの受付であり、計画的に移動する場合は問題ありませんが、急な移動には対応できない状況です。
- ・公共交通においてキャッシュレス決済はすでに標準装備になっています。予約型乗合バスについても、キャッシュレス決済の導入は不可欠です。
- ・市負担率は95%前後と高い水準で推移しており、持続可能性を確保するため、運行収入以外の収入源の検討が必要です。
- ・地域住民から乗合所の空白となっている場所に乗合所設置の要望が寄せられています。
- ・デマンド型にとらわれず地域に適した交通を検討する必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・デマンドのシステム改善の実施
- ・キャッシュレス決済の導入
- ・サポーター制度等の収入源確保の検討
- ・乗合所設置の検討
- ・コミュニティバスえぼし号を含めて地域に適した交通ネットワークについて検討

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通して、周知、キャッシュレス決済の導入検討を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	運行改善の実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市

運行情報	予約方法								
<p>運行情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用できる方 登録すれば、どなたでもご利用可。 <small>※茅ヶ崎市市民以外の方でもご利用可。</small> ● 運行区域 小出地区内 ● 利用料金 1人1回(片道) <table border="1"> <tr> <td>大人(12歳以上の方)</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>小児(6歳以上12歳未満)</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>幼児(1歳以上6歳未満)</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>乳児(1歳未満)</td> <td>無料</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行日時 365日毎日 7:00～20:00 ● 予約方法 電話またはインターネット ● 注意事項 ・事前に登録が必要です。 ・乗車後の目的地変更及び途中下車はできません。 ・1台での運行のため、ご希望の予約時間に沿えない場合があります。(先着予約順) ・道路交通事情等により予約時間に間に合わない場合があります。 	大人(12歳以上の方)	100円	小児(6歳以上12歳未満)	100円	幼児(1歳以上6歳未満)	100円	乳児(1歳未満)	無料	<p>1 登録</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 紙登録 市役所都市政策課または小出支所で申請書を受け取り、必要事項を記入のうえご提出ください。 (※ホームページからダウンロードも可) ● インターネット登録 右記URLにアクセスし、登録をしてください。 ※ネット予約をご利用の場合、ネット登録必須。 <p>2 予約 (利用の1週間前から1時間前まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 電話予約 (7時～18時受付) TEL : 0467-52-2666 ● インターネット予約 (24時間受付) URL http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/road/eboshi_s/1030423.html
大人(12歳以上の方)	100円								
小児(6歳以上12歳未満)	100円								
幼児(1歳以上6歳未満)	100円								
乳児(1歳未満)	無料								

図表 36 予約型乗合バスの利用方法、予約方法の現状

事業2-5 シェアサイクルポートの拡充

【事業設定の背景】

- ・近年のシェアサイクルサービスの拡大により、乗り捨てを前提とした自転車での移動が可能になり、行きは自転車、帰りは公共交通など臨機応変な移動ができるようになりました。
- ・しかし、茅ヶ崎市ではシェアサイクルポートがまだ多くなく、市内を網羅できていない状況です。
- ・シェアサイクルポートは設置密度が高まることで移動の利便性が向上することから、ポートの設置個所を増やしていくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 公共施設へのシェアサイクルポートの設置
- ・ 必要に応じて民間施設へのシェアサイクルポートの設置を協議

<実施スケジュール>

- ・ 計画期間を通して意向調査、導入検討を実施

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	シェアサイクルポートの設置				

<実施主体>

茅ヶ崎市、シェアサイクル事業者

事業3

交通手段を支える利用促進事業

事業3-1 コミュニティバスの運行情報のオープン化

【事業設定の背景】

- ・近年、バスに関する情報提供、データのオープン化が進み、地図アプリや交通事業者のバスロケーションシステムにおいて、バス停の位置やバスの時刻表、到着情報等の確認が可能です。
- ・一方、コミュニティバスえぼし号については、乗換案内等のアプリでの時刻表検索は可能ですが、地図アプリでの検索には対応しておらず、情報提供が不十分です。
- ・そこで、データのオープン化を推進し、様々な媒体で検索可能となる必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

＜事業内容＞

- ・コミュニティバスの運行情報（バス停位置、時刻表情報）のオープン化（標準フォーマットでのデータ作成及び公開）

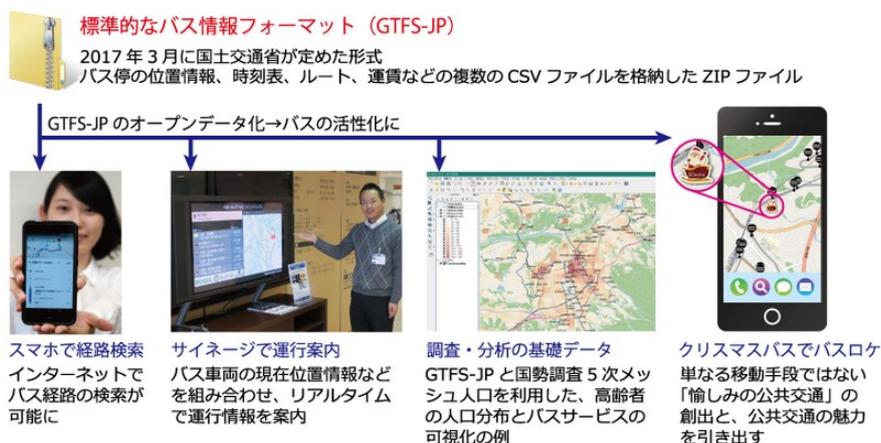
＜実施スケジュール＞

- ・令和6年度に標準フォーマットによるデータ作成を行い公開、以降、運行内容の見直しに伴い順次データ修正

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	データ構築 ●●●●●●●●	公開			

＜実施主体＞

茅ヶ崎市、バス事業者



図表 388 バス情報のオープン化による取り組みイメージ

出典：中津川市 HP

事業3-2 路線図の配布、ホームページでの案内強化、バスロケーションシステムの周知

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市では鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合バスなど様々な交通手段があり、近年ではバスロケーションシステムやICカードの導入、路線バスに関する金額式定期券の導入、タクシーアプリの実装等の取組みも展開されています。
- ・一方、日常の移動手段に関するアンケート調査ではこれらの認知度が十分にされていないなどの課題も見えたことから、公共交通利用の促進に向け、各種取組の周知が必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・バスロケーションシステム、ICカード、タクシーアプリ等に関する周知チラシの作成
- ・転入者に向けて、公共交通路線図や上記チラシの配布
- ・市のHP等でのチラシの掲載、駅や支所での掲示、配布

<実施スケジュール>

- ・計画期間を通し、チラシの作成やHP案内、転入者への配布等を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	チラシ作成・掲示、転入者へ配布、HP掲載				

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者、タクシー事業者

バスロケーションシステムの紹介



神奈中バスロケーションがスマートフォンに対応しました。

アクセスはこちら

QRコード:  神奈中バスロケーション URL: <http://real.kanagawa.jp/>

スマートフォンからアクセスされている方はこちら

神奈中バスロケーション スマートフォンサイト

スマートフォンサイトの特徴

リアルタイムに停留所への到着予想時間やバスの位置などのバスの運行状況が、スマートフォンで閲覧することができます。

1. 接近情報を調べる

出発地に接近するバスの情報を調べることができます。

2. 車両番号から到着時間を調べる

バスが目的地に「いつ着くか」調べることができます。

3. バスと鉄道の乗換を調べる

神奈中バスと小田急線の乗換についてご案内します。

※他県停留所では、到着予定時刻をご案内しております。
※下記路線では、乗車中バスロケーションをご利用いただけません。
・葛川町コミュニティバス
・平塚市シャトルバス
・綾瀬市コミュニティバス

わかりやすい結果画面と使いやすいインターフェイス

利用者が求める情報を、わかりやすく、スマートフォンの画面に最適化しました。
外出先で使用することも多いスマートフォンサイトには、「バスの乗車番号から到着時刻を調べる機能も追加しました。
是非神奈中(バスロケーション)スマートフォンサイトをお試しください。

出典：神奈川中央交通 HP

市で作成しているバス路線図



図表 39 各種取組の紹介

事業3-3 地域ごとに選択可能な移動手段の周知

【事業設定の背景】

- ・茅ヶ崎市では、路線バスとコミュニティバス、予約型乗合バスが市内を運行し、タクシーや自転車も利用可能であるため、駅までの移動手段や発着点の立地や移動者の健康状態等によっては複数の移動手段を選択可能な状況にあります。
- ・各地域のバスの運行状況やタクシーのアプリの利用方法、シェアサイクルの場所等を知ってもらうことで、地域ごとに選択可能な移動手段の周知を行い、マイカーに過度に依存しない生活への転換を図っていくことが必要です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・地域別の公共交通マップの作成（市全体のバス路線図を元に作成、タクシーアプリの利用方法掲載、シェアサイクルのステーションマップや利用方法を掲載）
- ・地域別の公共交通マップの周知（転入者への配布、HP掲載、支所や駅での配布等）

<実施スケジュール>

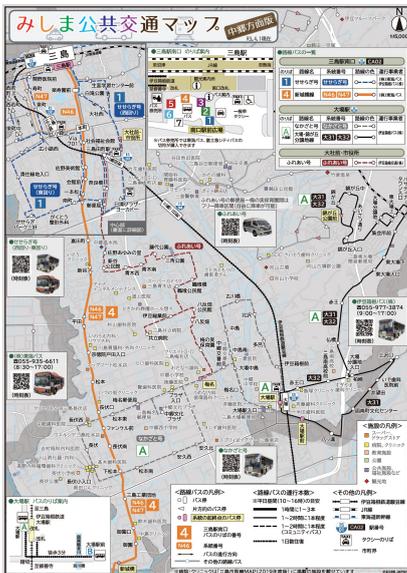
- ・計画期間を通し、マップの作成やHP案内、転入者への配布等を実施

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	マップ作成・掲示、転入者へ配布、HP掲載				

<実施主体>

茅ヶ崎市

地域版マップの作成例（静岡県三島市）



出典：三島市HP

茅ヶ崎市内のシェアサイクルの貸出場所



出典：HELLO CYCLING HP

図表 40 各種取組の紹介

事業3-4 交通事業者の垣根を超えた一元的な情報提供の検討

【事業設定の背景】

- ・ 駅前広場などの交通結節点等において、さまざまな交通手段ごとに情報が分割され提供されていることがシームレスな移動の障害となっている可能性があります。
- ・ 交通結節点の機能を高めるために、情報を統合して提供し、乗り換えの円滑化を図る必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・ 駅前広場等に鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等の情報を一括して表示できるタッチパネル式の情報板の設置を検討する。

<実施スケジュール>

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	●●●●●●●● 設置に向けた検討	●●●●●●●● 運用開始			

<実施主体>

茅ヶ崎市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者等

事業3-5 地域の交通手段確保の仕組み構築及び推進

【事業設定の背景】

- ・事業1-4や事業2-1で述べた通り、コミュニティバス等の運行は今後見直し予定で、地域が主体となる移動手段への変更も視野に入れて検討を行います。
- ・今後、地域が移動手段を必要とする際に、行政が適切な支援、連携をできるよう、関係者の役割分担や検討の流れを整理した手引きを作成し、地域に適した移動手段を取り入れていく必要があります。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・地域、交通事業者、行政の役割分担、検討の流れ、運行実施や継続の基準を設定した地域交通の検討、導入に関するガイドラインを策定
- ・ガイドライン策定後、移動手段確保について要望のある地域で順次検討を実施

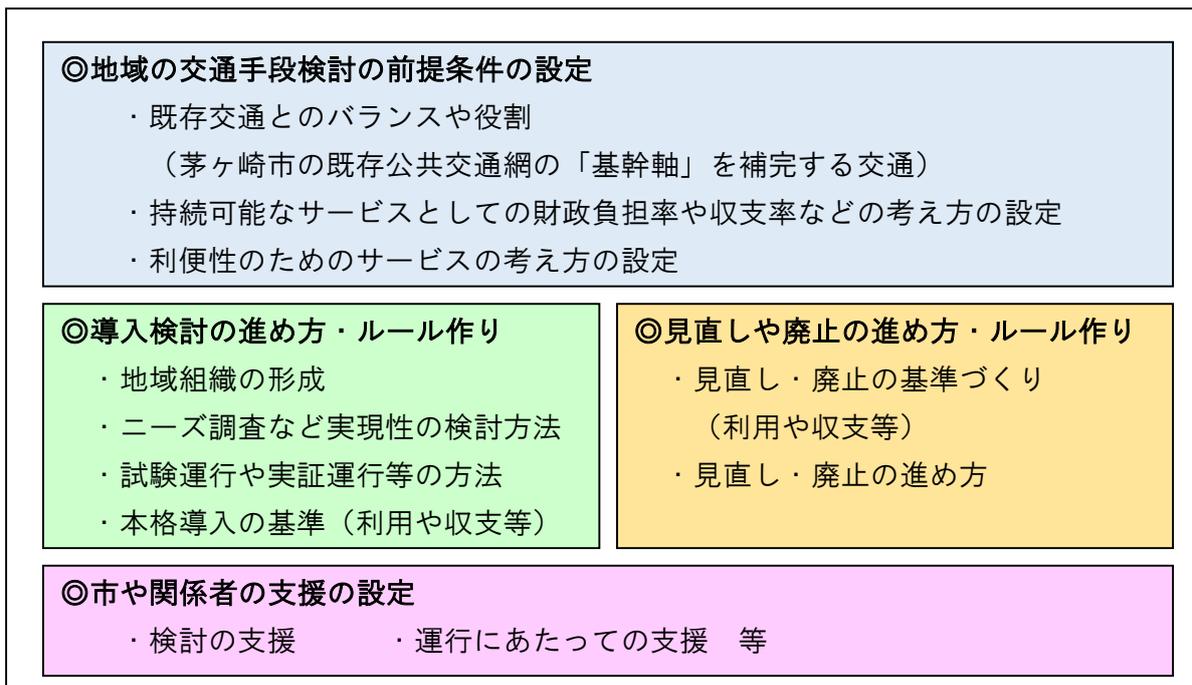
<実施スケジュール>

- ・令和6年度にガイドラインを策定し、以降、要望のある地域で順次地域交通を検討

実施スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	ガイドライン策定	要望のある地域での	検討実施		
	●●●●●●●●				

<実施主体>

茅ヶ崎市、バス事業者、タクシー事業者



図表 41 地域の交通手段確保の新規導入や見直しに関する仕組み（イメージ）

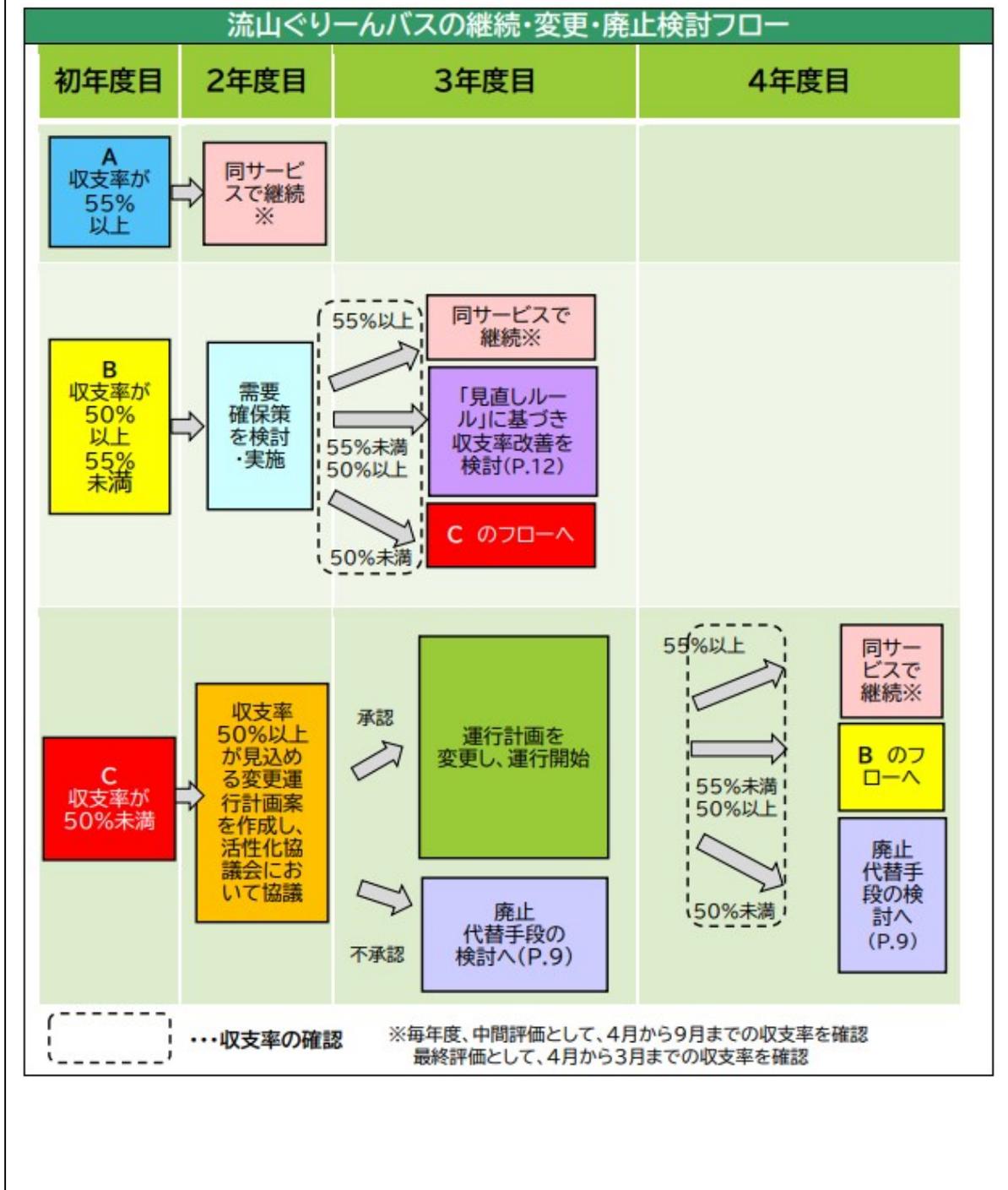
参考：埼玉県さいたま市におけるコミュニティバス等の新規導入の際の検討手順



図表 42 埼玉県さいたま市のコミュニティバス等の新規導入に関する検討手順

出典：さいたま市 コミュニティバス等導入ガイドライン（平成29年改定）

参考：千葉県流山市におけるコミュニティバスとの運行継続基準の設定



図表 43 千葉県流山市のコミュニティバス等の運行継続基準

出典：流山ぐりーんバス等 地域公共交通導入の手引き

事業3-6 モビリティマネジメントによる公共交通、自転車、徒歩への転換促進

【事業設定の背景】

- ・公共交通や移動空間等のハード面を整備しても、移動者が実際にその移動手段を選択しなければ意味がありません。
- ・マイカーについては、長年にわたり自動車の改良、インフラ面での道路整備など走行環境の改善が重ねられていった結果、多くの人が便利に感じる移動手段になりました。このため、人によってはマイカーによる移動が選択されやすく、他の移動手段は選択肢から外されがちです。
- ・マイカーへの過度な依存は中心市街地の空洞化、公共交通の収益低下、渋滞による定時性悪化を招くほか、脱炭素社会実現の障害にもなりえます。
- ・一方で、アンケート調査に基づくマイカー利用に関する市民の考えでは、マイカー利用を意識的に控える、徒歩や自転車を積極的に利用するなどの考えも見られ、この割合を増やしていくことが重要です。
- ・移動者の心理面に訴えかけ（嫌々ではなく）状況に応じて公共交通、自転車、徒歩といった移動手段を選択したくなるようなモビリティマネジメントによる仕掛けづくりが必要です。
- ・マイカーによる移動においても、市外から市外に向かう通過交通に対しては新湘南バイパスを利用する等経路変更を促すことにより、中心市街地の渋滞を緩和することが可能です。

【事業内容、スケジュール、実施主体】

<事業内容>

- ・モビリティマネジメントによる各種取組みを検討、実施。

<実施スケジュール>

実施 スケジュール	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
	取組みの検討、実施				

<実施主体>

茅ヶ崎市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者

