参考資料

茅ヶ崎市地域公共交通計画

～「持続可能な交通で人々が行き交うまち」を目指して～

令和６（２０２４）年４月

茅ヶ崎市

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、徒歩を組み合わせて移動できる環境）の整備が必要となっています。

・中心市街地のにぎわいの創出、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維持、確保が重要です。

（４）市民のニーズ

・公共交通を利用して移動する方について、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

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。

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にぎわいに寄与する。
・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**
SDGs への寄与	

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が確保されている**
SDGs への寄与	

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づくり及び必要な支援を実施し、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**
SDGs への寄与	

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　**マイカーに過度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、駅へのマイカーの流入の減少を目指す。

【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	16,387 千人/年
1-2　茅ケ崎駅の駐輪場利用者数	530 千人/年	651 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 25　指標 1-1、指標 1-2 の現状値及び目標値の考え方

	指標1-1		合計	指標1-2
	路線バス	コミュニティバス等		市営自転車駐車場
単位	千人/年	千人/年	千人/年	千人/年
平成30年度	18,000	474	18,475	679
令和元年度	17,742	466	18,208	651
令和2年度	11,929	312	12,241	467
令和3年度	12,266	321	12,588	530
目標値	15,968	419	16,387	651
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

事業1-3　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、市負担率も 70%以上と厳しい状況です。
・また、路線バスの運転士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が必要です。

図表 30　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 1-2 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）
・コミュニティバスについて、運行継続基準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ケ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。
・事業 1-3 でも示す通り、運行経費に係る市負担率は 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。
・事業 1-3 で設定するコミュニティバスのサービス水準を踏まえ、運行の見直しを行うことが必要です。また、事業 1-2 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基準に基づき、路線ごとの運行見直し
・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、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

	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）
実施スケジュール	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

コミュニティバス事業の継続性の確保
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

運行内容（運行形態、ルート、時間帯、運賃等）の見直し検討

図表 36　コミュニティバスえぼし号の見直し検討

コミュニティバスの運行基準

１　大型車両である必要性

コミュニティバスはある程度のまとまった人数を輸送するのに適した交通手段です。大型車両であるコミュニティバスを運行するなら、1 日に 1 回以上は運転士を除いた最大乗車人員が 10 人以上である必要があります。そうでなければ、車両の小型化や定時定路線でなくデマンド型などの別の形式の交通手段への移行を検討する必要があります。

２　評価方法

最大乗車人員は、現在の運賃定額前払い制では定常的に把握することができませんが、本市では年に 1 回程度、乗降調査を実施しています。このとき入手した路線ごとの最大乗車人員と 1 便当たりの平均乗車人員のデータを比較したところ、それぞれの値が概ね同じになることがわかりました。このため、評価に当たって用いる数値は平均乗車人員 10 人以上とします。

1 便当たりの平均乗車人員は運行距離が長くなればそれだけ多くなるため、運行距離が短い路線と公平に比較できるよう評価方法として、キロ当たり乗車人員を用いることとし、運行距離に応じて目標達成に必要となる乗車人員が増減する指標とします。

乗車人員÷運行距離＝キロ当たり乗車人員

３　サービス水準

コミュニティバスを駅アクセスの移動手段とするとともに、30 分または 60 分のパターンダイヤにするにあたって、1 便の運行時間が概ね 30 分程度となるよう、運行距離は 7.5km を標準とします。

４　運行基準

以上より、1 便当たりの平均乗車人員 10 人、運行距離 7.5km をコミュニティバス運行の標準とし、キロ当たり乗車人員が、以下の数値以上となることを運行基準とします。

10÷7.5＝1.33 人/km

５　キロ当たり乗車人員による路線分類

キロ当たり乗車人員によって路線を分類し、それぞれの対応を検討、実施します。

	キロ当たり乗車人員	対応	経過措置
運行継続路線	1.60 超	利用促進策の実施	―
運行改善路線	1.33～1.60	路線の見直し ダイヤの見直し 利用促進策の実施	キロ当たり乗車人員が 1.60 を超えるよう運行改善に常に努める。
運行検討路線	1.33 未満	運行改善路線で実施する対応 車両の見直し（小型化等） その他の交通手段の検討 ※	見直し実施後 2 年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

※小出地区を運行する路線については、既存の路線バス、予約型乗合バスなど他の交通手段との役割分担を考慮し、総合的に検討を行う。