

寒川町地域公共交通計画

検討資料 (案)

令和5年6月27日

寒川町地域公共交通会議

目 次

1. 寒川町の都市概況	
(1) 位置と地勢	1
(2) 人口	2
(3) 土地利用	7
(4) 主要施設の立地状況	9
(5) 移動状況	10
2. 公共交通の現状	
(1) 公共交通の概要	15
(2) 鉄道の運行実態	17
(3) 路線バスの運行状況	18
(4) もくせい号の運行実態	20
(5) その他の交通サービス	27
3. もくせい号の利用実態	
(1) 調査概要	31
(2) 利用状況	31
4. 移動ニーズの把握	
(1) 調査概要	36
(2) アンケート調査結果	37
5. まちづくりの方向	
(1) 各種計画の概要	46
(2) 各種計画における公共交通施策に係る事項	50
6. 地域公共交通の課題	
(1) 現況特性と課題	51
(2) 地域公共交通の役割	54
(3) 地域公共交通の総合検討課題	55
7. 地域公共交通の基本方針	
(1) 基本理念と基本方針	56
(2) 地域公共交通ネットワークの将来イメージ	58
8. 地域公共交通に関する施策・事業	
(1) 基本目標・施策の体系	60
(2) 具体施策・事業	61
9. 計画目標	
(1) 計画区域、計画期間	64
(2) 数値目標	64
10. 計画推進に向けた体制	
(1) 評価基準	65
(2) 事業スケジュール	65
(3) 事業推進・管理体制	66

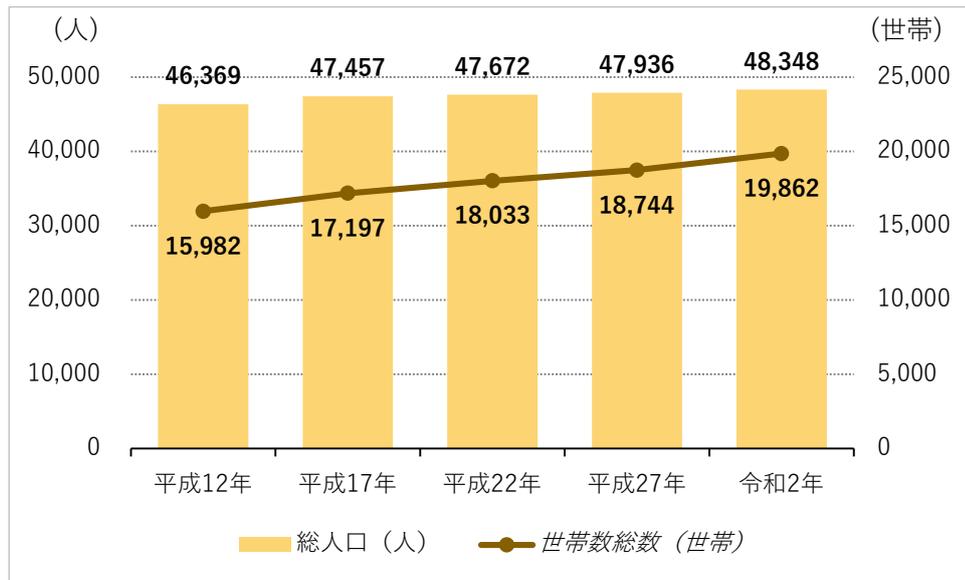
(2) 人口

1) 総人口及び世帯

本町の総人口は増加傾向にあり、平成12年(2000年)に46,369人であったが、令和2年(2020年)には48,348人となっている。

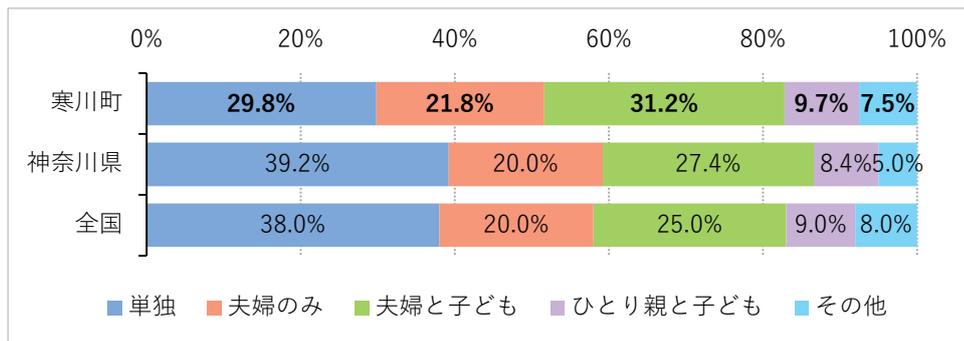
世帯数総数も増加しており、平成12年(2000年)の15,982世帯から、令和2年(2020年)には19,862世帯となっている。

世帯類型は、全国、神奈川県と比較して単独世帯の割合が小さく、夫婦と子ども世帯の割合が大きくなっている。



出典:総務省「国勢調査」

図 人口及び世帯数の推移



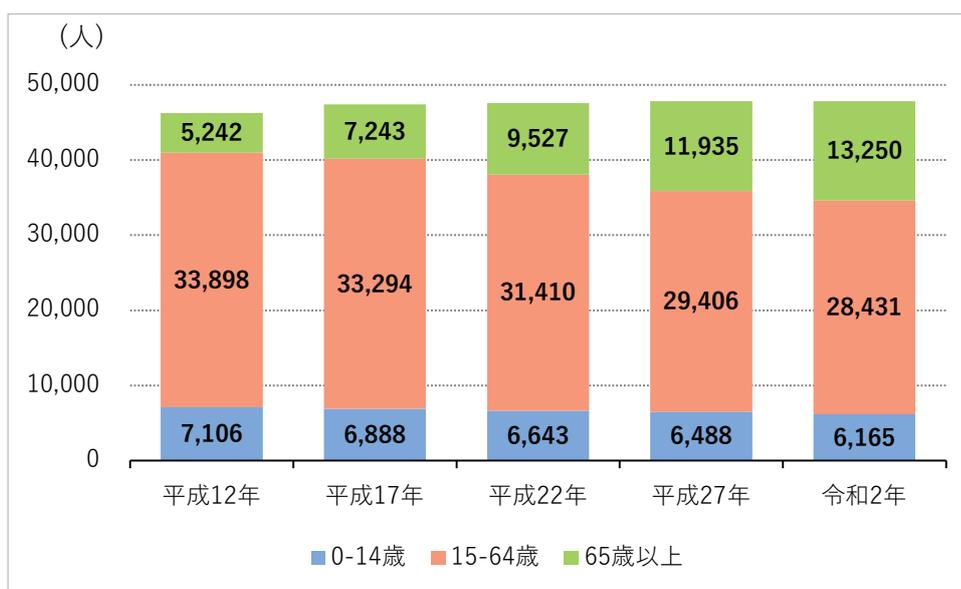
出典:総務省「令和2年国勢調査」

図 世帯類型の構成比

2) 年齢区分別人口

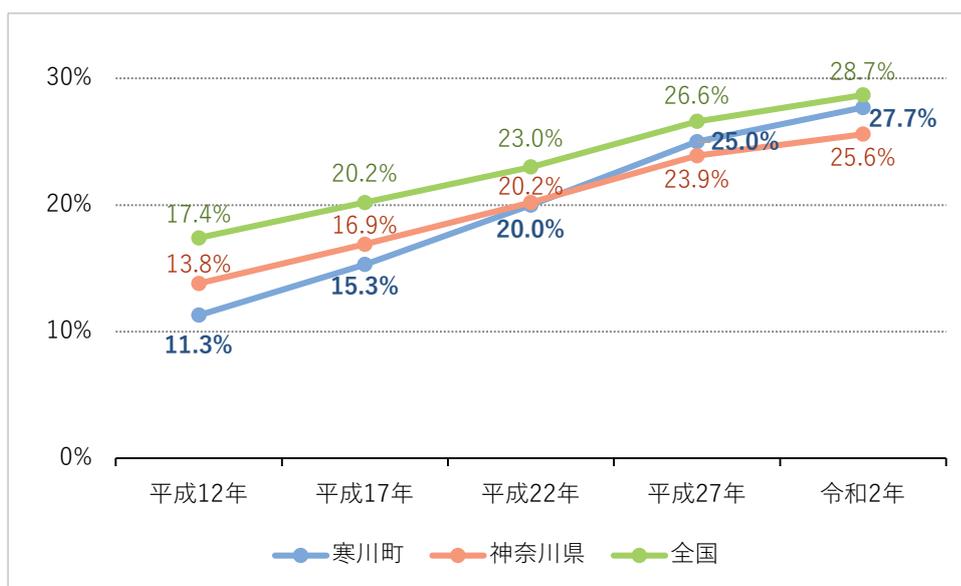
本町の年齢3区分別人口は、平成12年(2000年)には0-14歳が7,106人、15-64歳が33,898人、65歳以上が5,242人であったが、令和2年(2020年)には0-14歳が6,165人に減少、15-64歳が28,431人に減少、65歳以上が13,250人に増加している。

高齢化率(総人口に占める65歳以上の割合)は、平成12年(2000年)には11.3%であったが、令和2年(2020年)には27.7%に上昇している。平成27年(2015年)以降の高齢化率は神奈川県平均を上回り、全国の水準に近づいている。



出典:総務省「国勢調査」

図 年齢3区分別人口の推移



出典:総務省「国勢調査」 年齢「不詳」の者を除いて算出。

図 高齢化率の推移

3) 人口分布

① 総人口分布

令和2年(2020年)国勢調査の250mメッシュ人口は、下図のような分布になる。

町の西部には相模川の河川敷や首都圏中央連絡自動車道が南北に延び、工場の立地も多いため人口は少ない。また、中央部から北部にかけては目久尻川を挟んで人口300人以上のメッシュが広がり、その中に600人以上のメッシュが点在している。

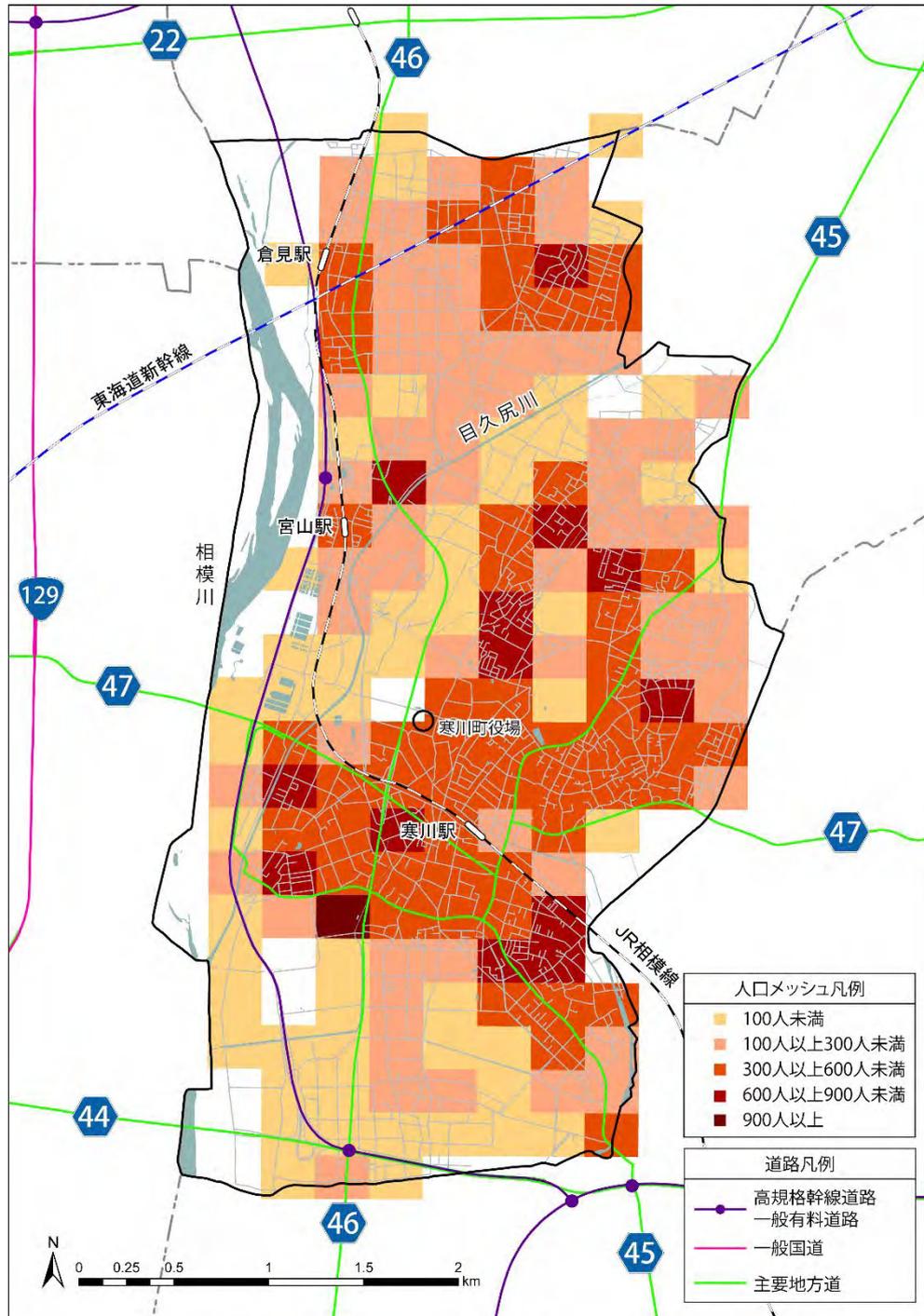
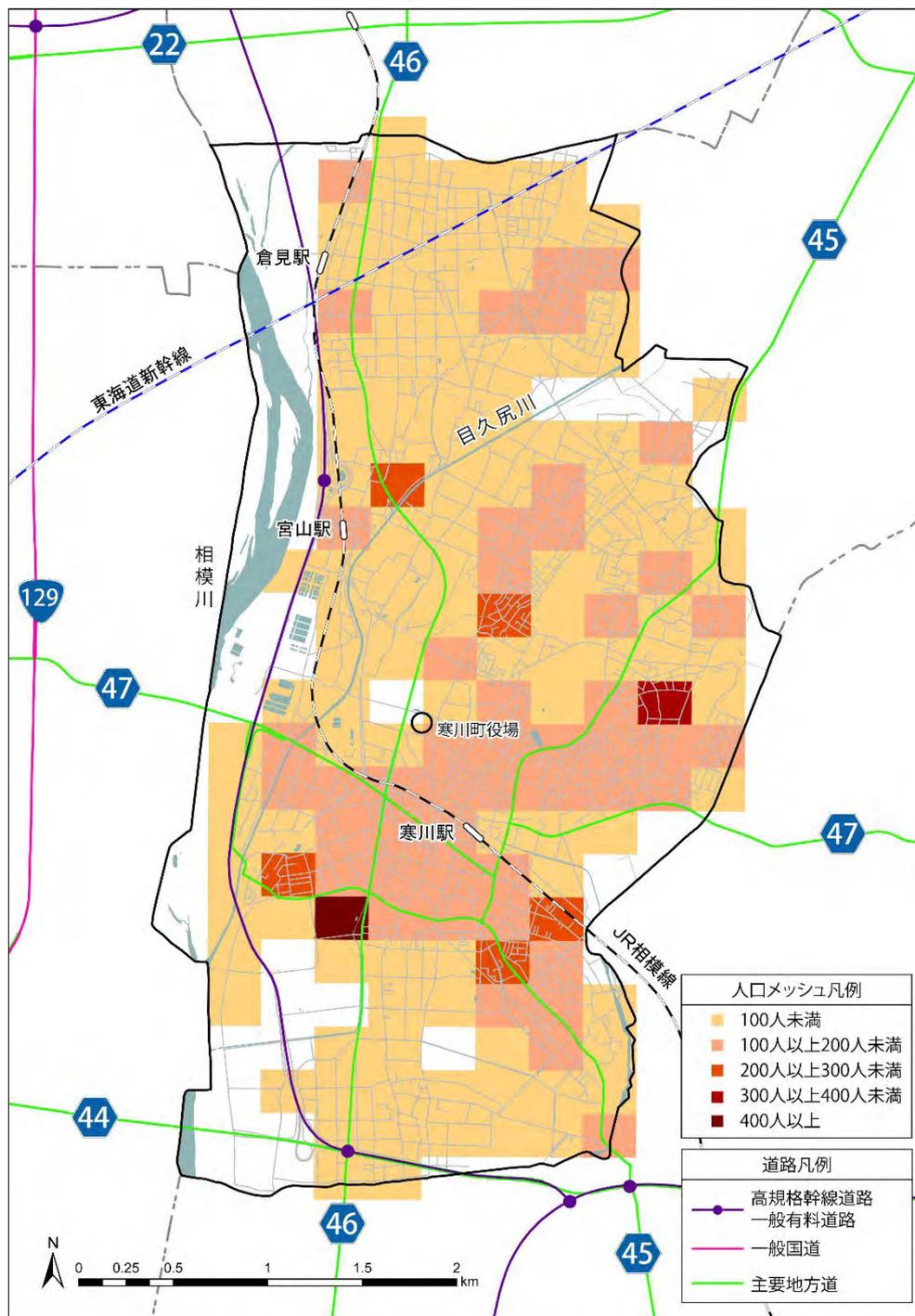


図 総人口メッシュ

②65歳以上人口分布

令和2年（2020年）国勢調査の65歳以上の250mメッシュ人口は、下図のような分布になる。総人口の多かったメッシュにおいて、65歳以上の人口も多い傾向がみられる。



出典：国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 65歳以上人口メッシュ

4) 通勤通学流動

令和2年(2020年)国勢調査によると、本町に常住する15歳以上就業者・通学者は24,993人で、そのうち、本町で従業・通学している者は9,719人である。

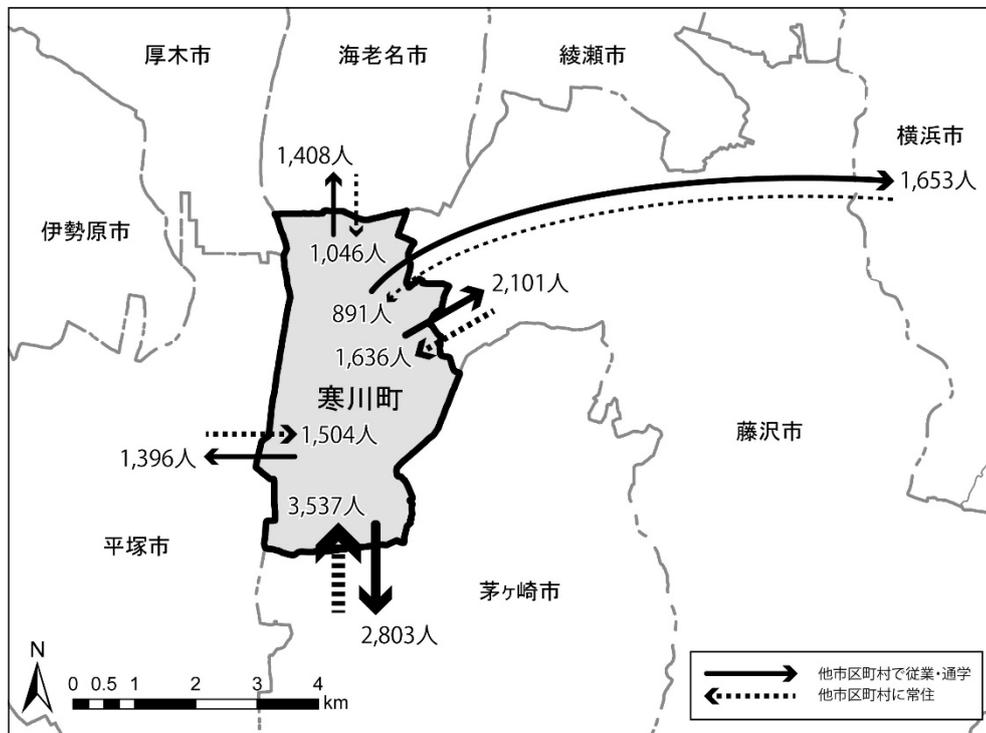
他市区町村で従業・通学している者は14,664人で、このうち茅ヶ崎市での従業・通学者が2,803人で最も多く、次いで、藤沢市、横浜市等での従業・通学者が多い。

他市区町村に常住して、本町で従業・通学している者は11,883人で、茅ヶ崎市、藤沢市、平塚市等からの従業・通学者が多い。

表 通勤通学流動(15歳以上)

常住地ベース	合計 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)	従業・通学地ベース	合計 (人)	就業者 (人)	通学者 (人)
当地に常住する就業者・通学者	24,993	23,151	1,842	当地で従業・通学する者	22,504	21,733	771
自町で従業・通学	9,719	9,376	343	自町に常住	9,719	9,376	343
他市区町村で従業・通学	14,664	13,211	1,453	他市区町村に常住	11,883	11,546	337
茅ヶ崎市	2,803	2,570	233	茅ヶ崎市	3,537	3,403	134
藤沢市	2,101	1,962	139	藤沢市	1,636	1,591	45
横浜市	1,653	1,488	165	平塚市	1,504	1,472	32
海老名市	1,408	1,332	76	海老名市	1,046	1,024	22
平塚市	1,396	1,251	145	横浜市	891	884	7
従業地・通学地「不詳」	610	564	46	従業地・通学地「不詳」又は従業・通学市区町村「不詳・外国」で当地に常住している者	902	811	91

他市区町村は上位5市区町村を掲載
出典:総務省「令和2年国勢調査」



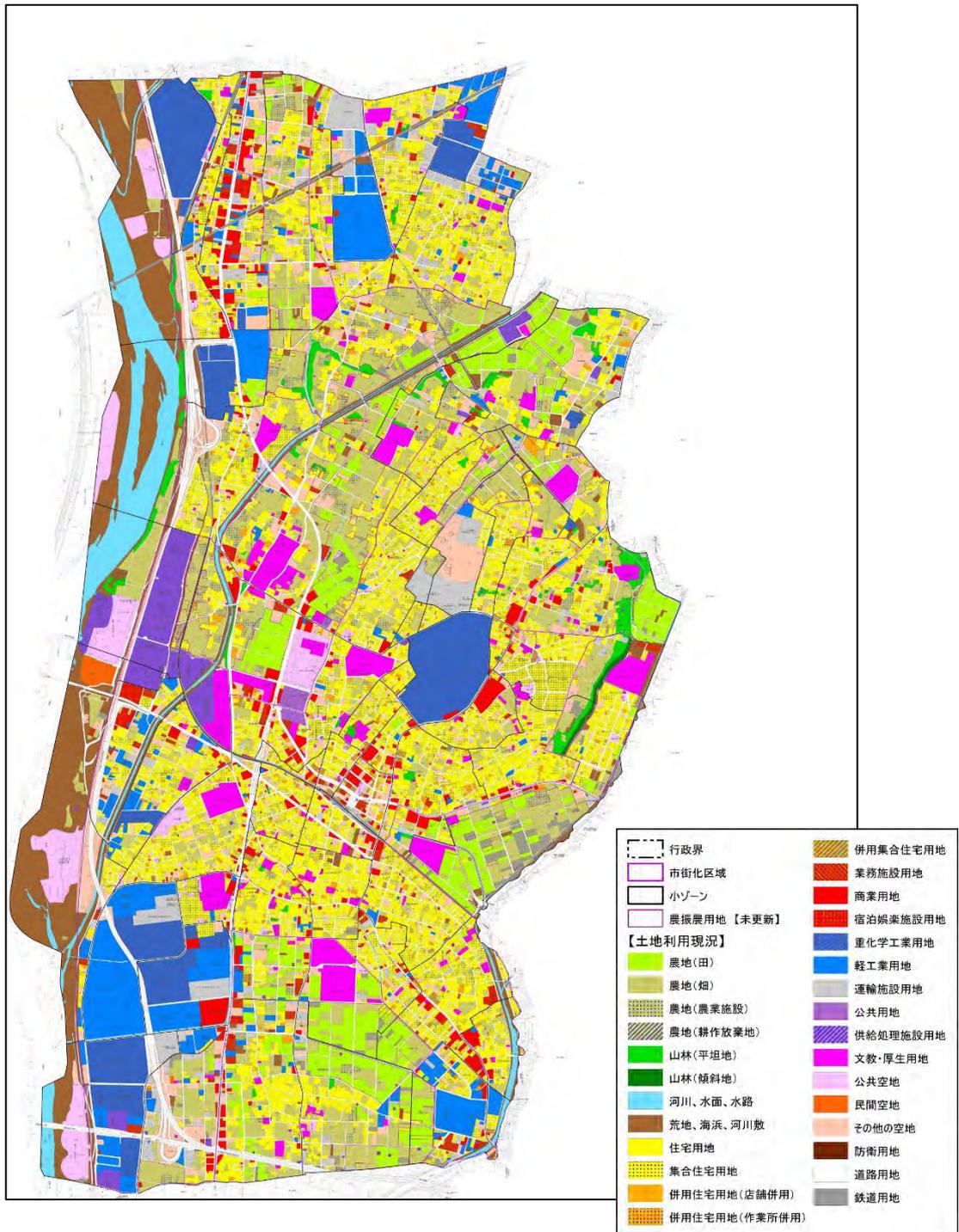
出典:国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 通勤通学流動(15歳以上)

(3) 土地利用

1) 土地利用種別

本町の土地利用は、住宅用地が町の全域に分布し、農地が南部や目久尻川沿いにみられる。また、大規模な工業用地が町内に点在している。

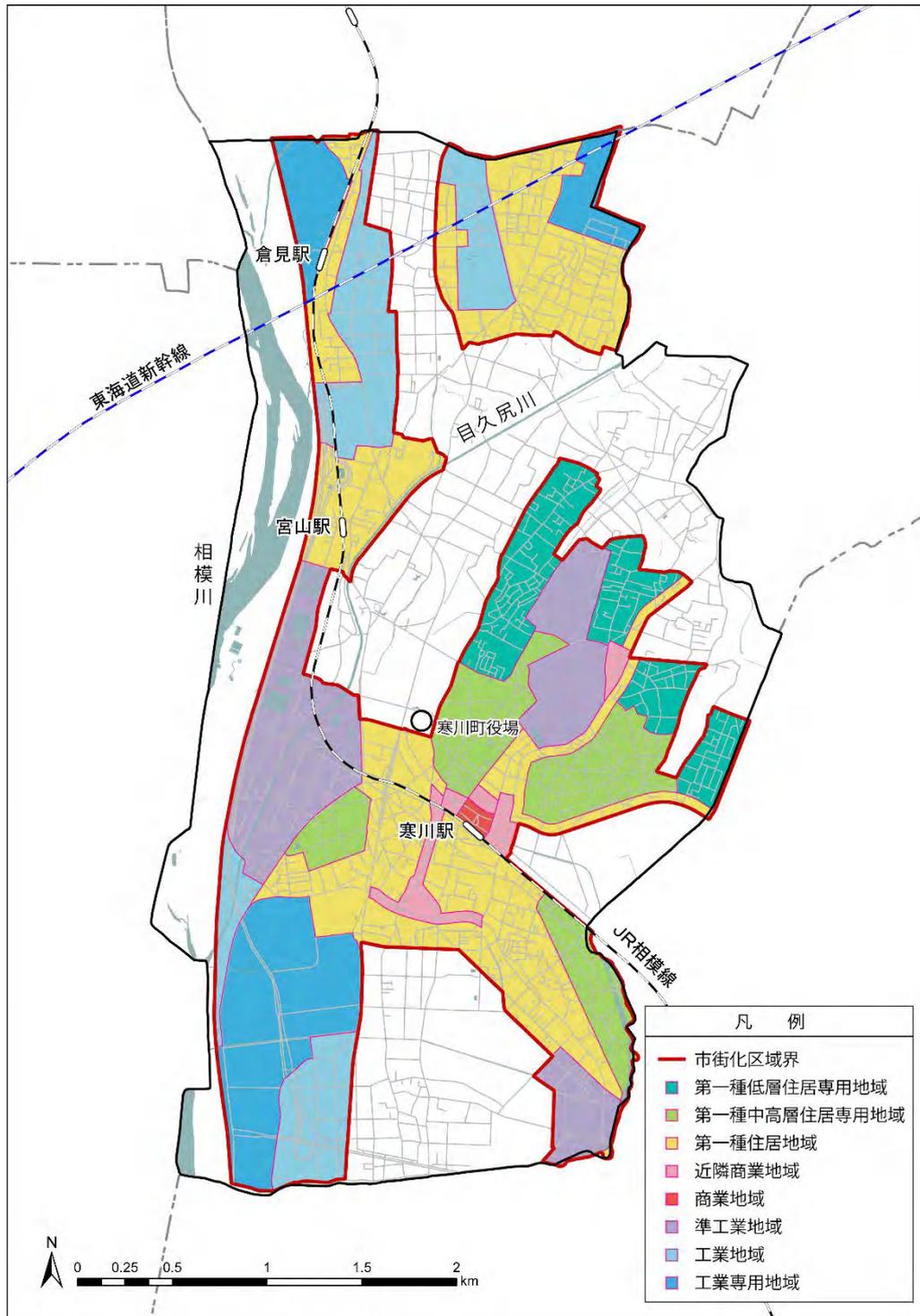


出典：令和3年度都市計画基礎調査

図 土地利用種別

2) 用途地域

本町の用途地域は、住居系は主として中部、北部、鉄道駅周辺で指定され、商業系は主として寒川駅周辺に指定されている。工業系は主に相模川沿いの地域で指定されている。

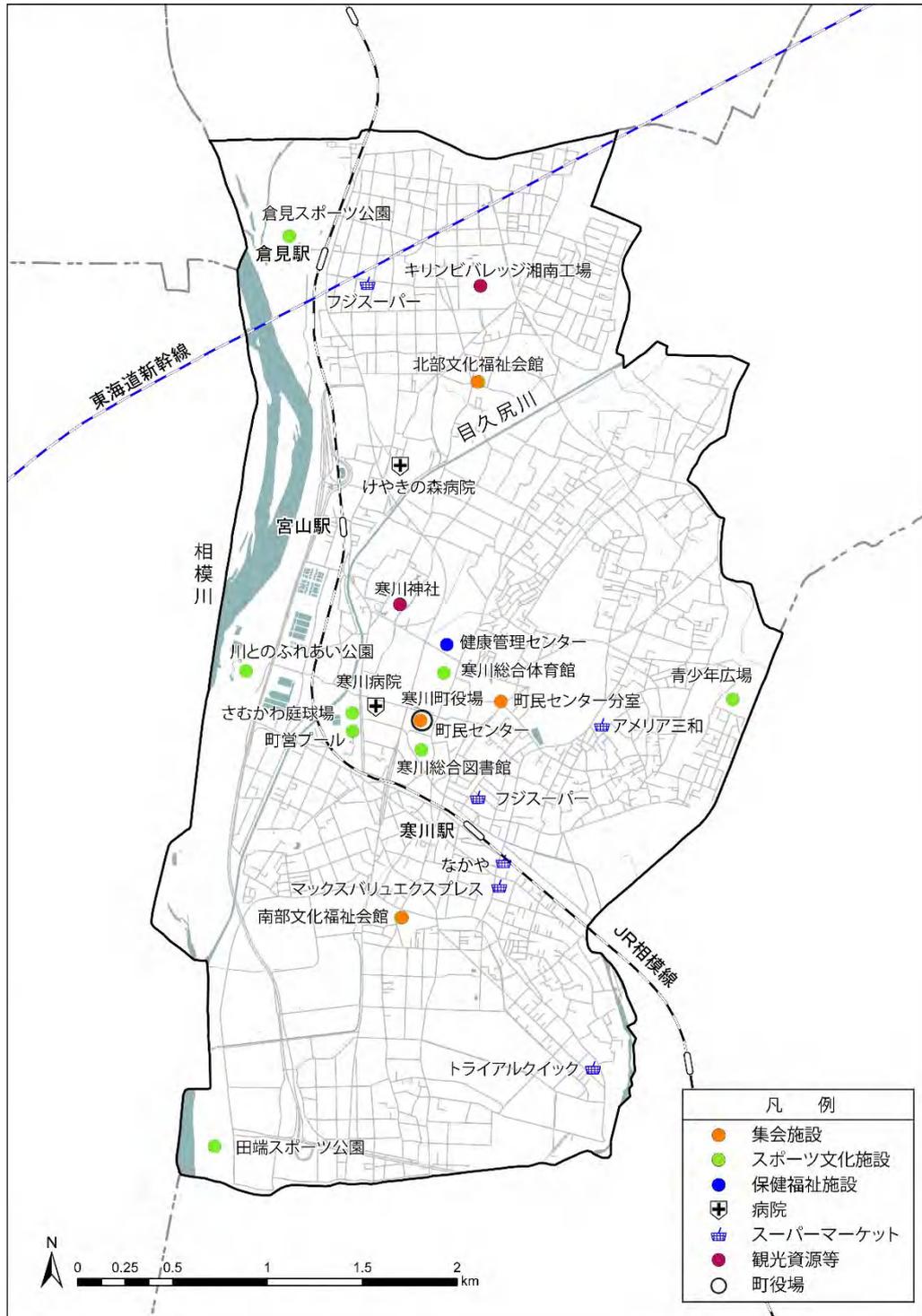


出典：国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、寒川町資料

図 用途地域

(4) 主要施設の立地状況

本町の集会施設(会館等)は北部、中部、南部に立地し、スポーツ文化施設は、主に中部の東西に分布している。保健福祉施設及び病院は主に中部に立地している。スーパーマーケットは、寒川駅の周辺に多く立地している。



出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」等

図 主要施設の立地

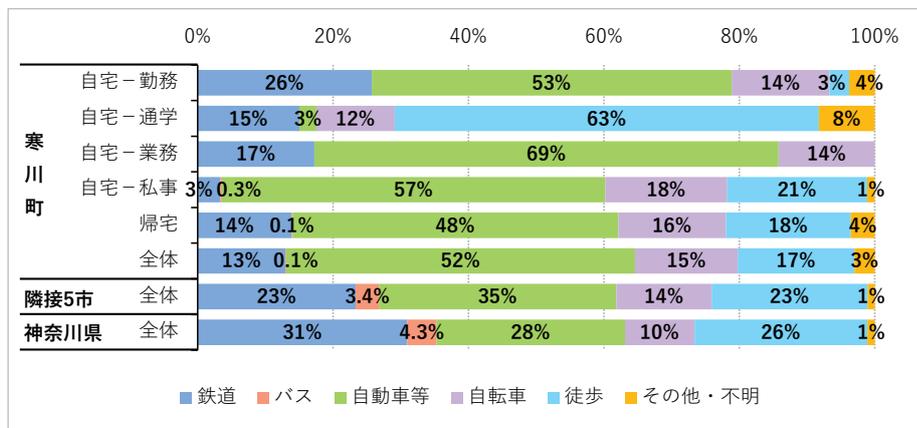
(5) 移動状況

1) パーソントリップによる移動状況

平成30年9月～11月に実施された第6回東京都市圏パーソントリップ調査の結果を以下に示す。

寒川町における移動目的別の代表交通手段をみると、「通学」目的を除いて自動車等の利用が最も多い。また、「私事」における移動で鉄道やバスの利用はわずかであるが、「通勤」や「通学」目的では、鉄道を利用する人が3割程度となっている。全ての目的を合計した「全体」でも、自動車等の利用が過半数を超えており、寒川町に隣接する5市及び神奈川県全体と比較すると、自動車等や自転車の割合が高く、鉄道やバスの割合が低い傾向にある。

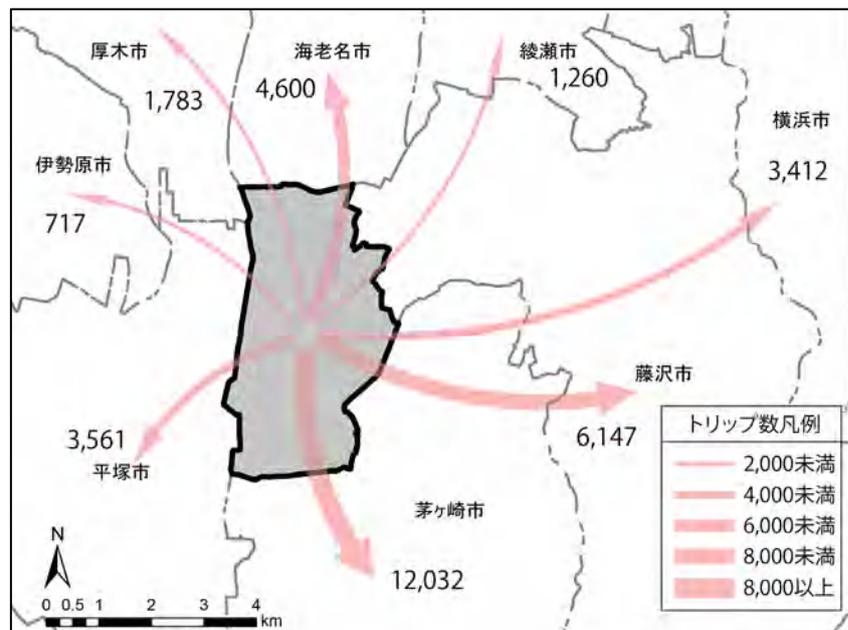
周辺の自治体への移動状況としては、茅ヶ崎市への移動が最も多く次いで藤沢市、海老名市となっている。



※自動車等にはタクシーやバイクも含まれる

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

図 移動目的別代表交通手段



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

図 周辺自治体への移動状況

2) アンケート調査からの移動状況

令和5年2月～3月に実施した町民アンケート調査結果から、自動車送迎状況及び移動目的別の移動区間状況を以下に示す。

自動車送迎状況では、どの地区においても自動車による送迎が一定数あり、年齢別にみると若年層で送迎をしてもらう頻度が高い傾向であることが伺える。

また、茅ヶ崎市や海老名市への町外移動が多く、特に買い物目的の移動で顕著に現れている。

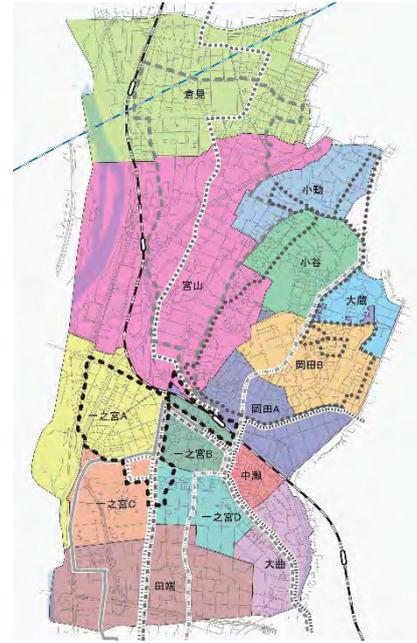
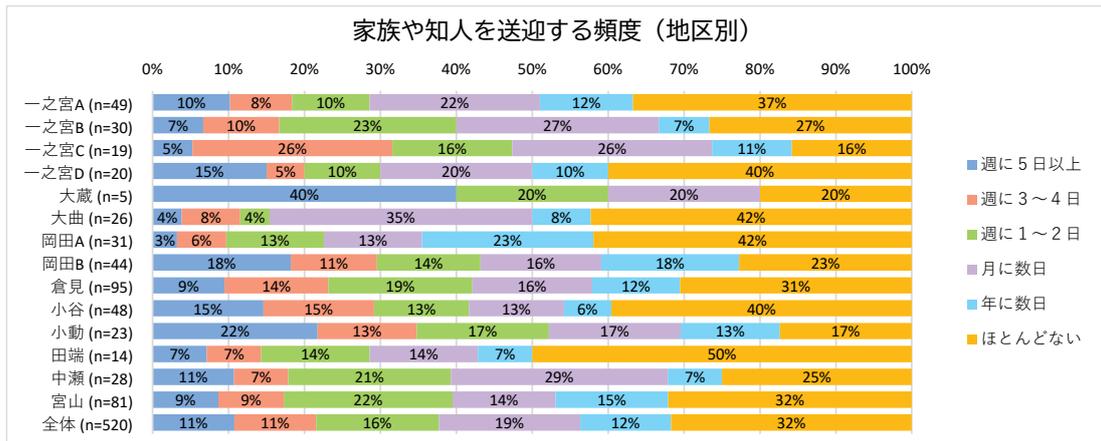
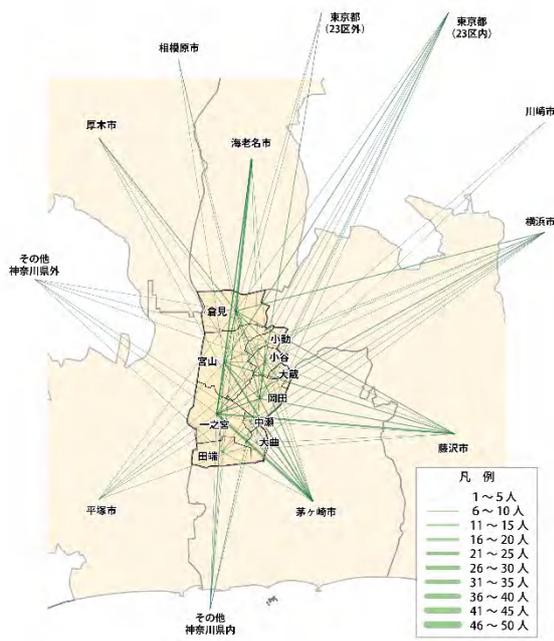


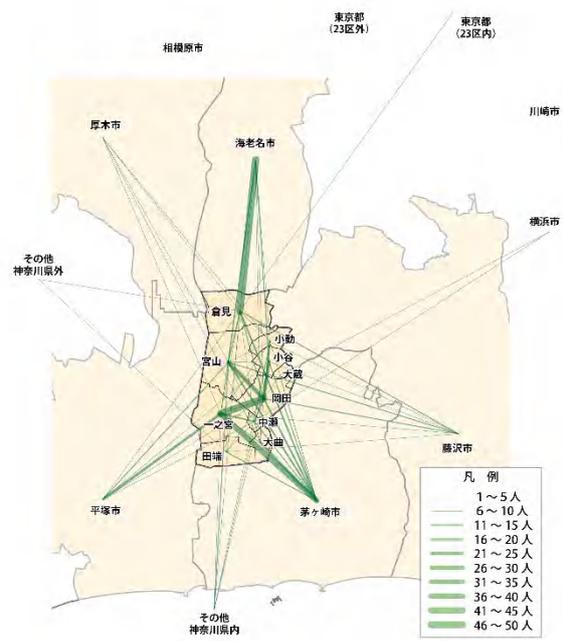
図-地区区分



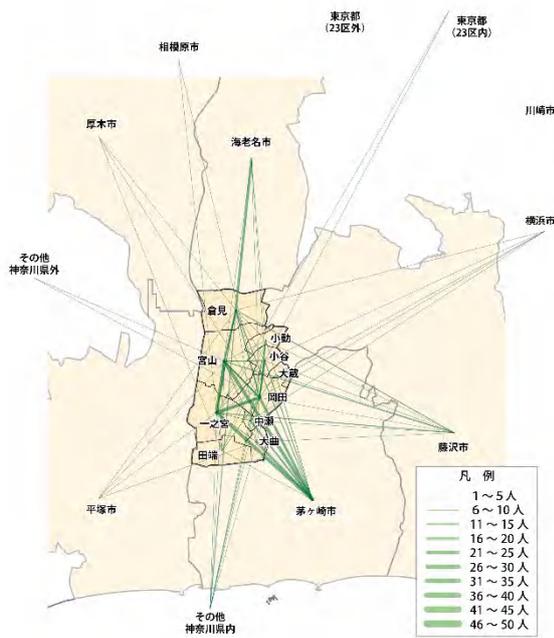
・通勤通学



・買い物



・通院



・その他の目的

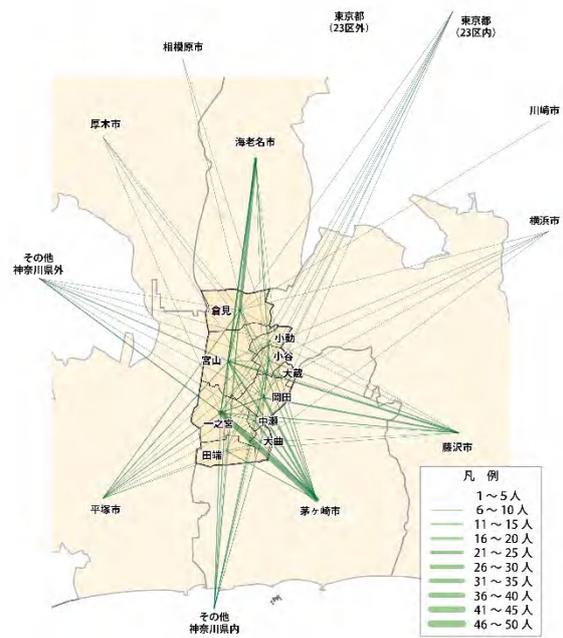


図 日常移動の移動区間(移動目的別)

3) 携帯端末データによるコロナ禍前後の移動状況の変化

携帯電話端末の位置情報から本町における人の移動状況を分析した結果を以下に示す。分析にはKDDI株式会社が提供する分析ツール「KDDI Location Analyzer」を使用し、町内における人口の分布や年齢層・時間帯別の滞在人口を調査した。

分析内容について

■対象圏内(町内)で15分以上滞在した人口を集計

(人口については、携帯電話端末から取得した人数を、公的統計に基づいて全人口に拡大集計したもの)

人口分布

- ・分析対象圏内の滞在者数の分布を、人口量に応じて3段階に色分けされたヒートマップで表示
- ・圏内のメッシュで比較して、赤色は滞在人口が多く、緑色は滞在人口が少ない
(それぞれの圏内での大小比較であり、メッシュの色は滞在人口の絶対数を示すものではない)

年齢層別グラフ

- ・日平均滞在人口を年齢層別に期間全体/平日/祝休日ごとに集計

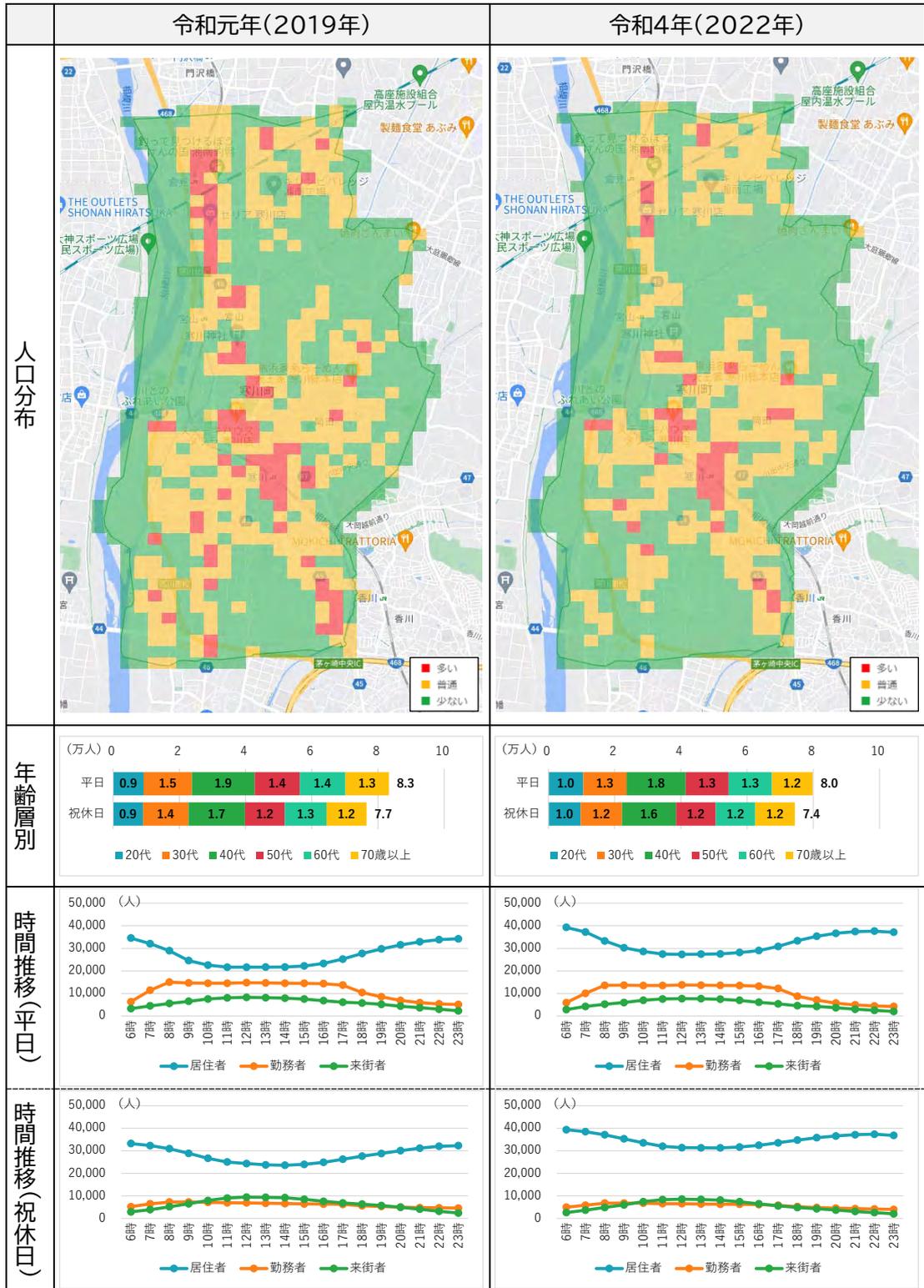
時間推移グラフ

- ・時間帯別の平均滞在人口を居住者/勤務者/来街者別に平日/休祝日ごとに集計

居住者:推定居住地(直近1か月の夜間の最頻滞在地)が分析対象圏内
勤務者:推定勤務地(直近1か月の昼間の最頻滞在地)が分析対象圏内
来街者:推定居住地も推定勤務地も分析対象圏外

滞在人口が多いのは、寒川駅周辺や県道46号相模原茅ヶ崎線沿線等となっており、コロナ禍前後で分布に大きな変化はみられない。

滞在人口はコロナ禍前と比較してコロナ禍後は減少傾向がうかがえるが、時間推移をみると日中の居住者の人口は多いことから、町外への移動が減少していることが推測される。



2. 公共交通の現状

(1) 公共交通の概要

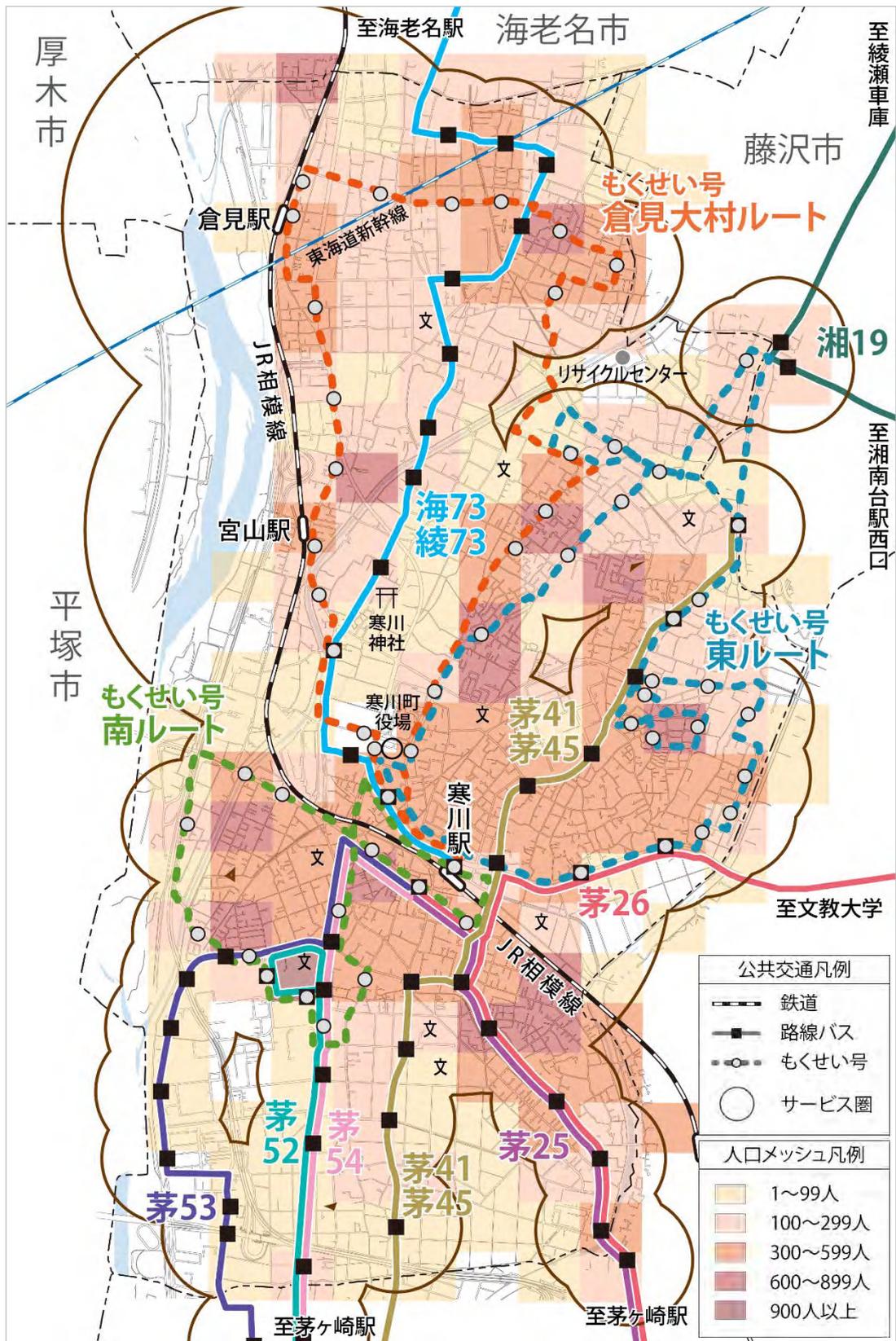
本町を運行する公共交通として、鉄道が1路線(町内に3駅)、民間交通事業者が運行する路線バスが8路線、町が運行するコミュニティバス「もくせい号」が3路線あり、町民や来訪者の移動を支えている。

鉄道駅から半径1km、バス停から半径300mのサービス圏内における人口カバー率は99.2%であり、ほとんどの町民にとって公共交通にアクセスしやすい状況となっている。

表 本町を運行する公共交通

分類	路線名	駅・運行区間	運行本数(上下)/日	運行主体・ 運行事業者
鉄道	J R 相模線	倉見駅 宮山駅 寒川駅	平日 128 便、土日 116 便 (寒川駅)	東日本旅客鉄道(株)
路線バス	茅 41	茅ヶ崎駅～小谷	平日 3 便、土曜 0 便、休日 1 便	神奈川中央交通(株)
	茅 45	茅ヶ崎駅～小谷	平日 37 便、土曜休日 29 便	
	茅 52	茅ヶ崎駅～西一之宮	平日 15 便、土曜 7 便、休日 6 便	
	茅 53	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	平日 53 便、土曜 31 便、休日 27 便	
	茅 54	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	平日 50 便、土曜便 32、休日 28 便	
	茅 25	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	平日 58 便、土曜 54 便、休日 54 便	
	茅 26	茅ヶ崎駅～寒川駅南口～文教大学	平日 24 便、土曜 10 便、休日 10 便	
	海 73・綾 73 (海老名駅寒川駅線)	海老名駅～寒川駅	平日 20 便、土曜休日 12 便	神奈川中央交通(株) 相鉄バス(株)
	湘 19 ※	湘南台駅西口～綾瀬車庫	平日 35 便、土曜休日 30 便	神奈川中央交通(株)
コミュニティ バス もくせい号	東ルート	寒川駅～大蔵～寒川駅	年末年始を除く毎日 11 便	神奈川中央交通(株)
	倉見大村ルート	寒川駅～中倉見～寒川駅	年末年始を除く毎日 12 便	(有)香川第一交通
	南ルート	寒川駅～笠谷入口～寒川駅	年末年始を除く毎日 4 便	(有)香川第一交通

※湘 19(湘南台駅西口～綾瀬車庫)は町内に停留所は無いが、サービス圏が寒川町にかかるため掲載



※サービス圏：鉄道駅から1km、バス停から300mの範囲
 出典：国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、総務省「令和2年国勢調査」、寒川町資料、バス事業者資料

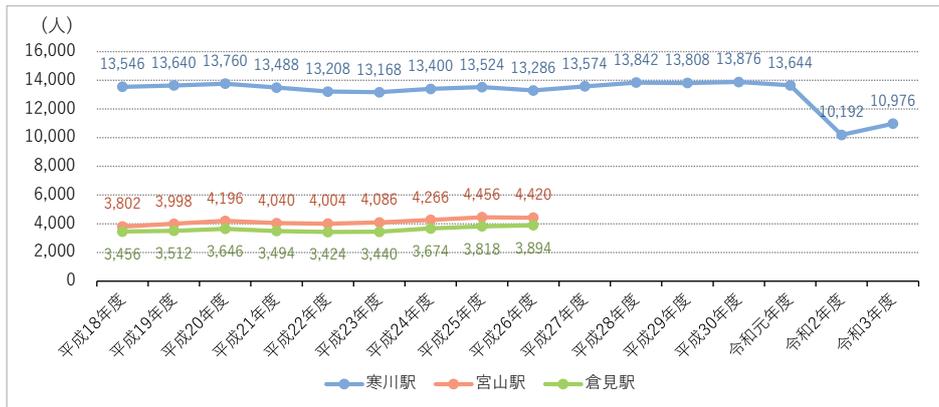
図 鉄道及びバス路線

(2) 鉄道の運行状況

町内を運行する鉄道として、JR相模線が町の南東部から北部を通っており、町内には寒川駅、宮山駅、倉見駅の3駅が設けられている。JR相模線は全区間にわたって単線となっており、早朝や深夜を除いて各方面とも1時間あたり概ね3~4本程度運行している。

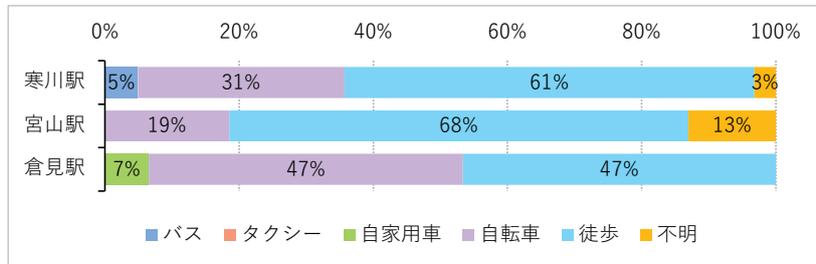
日平均の駅乗降客数は、寒川駅が約13,000人強、倉見駅、宮山駅が約4,000人前後で推移している。新型コロナウイルス感染症の影響により、寒川駅では3割弱減少したものの、徐々に回復してきている。

また、パーソントリップ調査によると、駅まで(から)の交通手段は徒歩や自転車が大半を占めており、バスや自動車の利用が少ない状況がうかがえる。



※乗客数を2倍して算出 ※平成27年以降の宮山駅、倉見駅は非公開(無人駅)
出典:東日本旅客鉄道HP

図 日平均鉄道乗降客数



出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

図 駅端末交通手段割合

(3) 路線バスの運行状況

路線バスは茅ヶ崎駅～寒川駅、海老名駅～寒川駅といった主に南北方向で運行され、主に町の南部に路線が集中している。路線によって運行本数は異なるが、茅ヶ崎駅方面を結ぶ路線が多く、特に平日午前の通勤時間帯における茅ヶ崎駅行きの便数が多くなっている。町内から湘南台駅方面へ直接向かう路線はないものの、小動地区の東側に湘南台駅と綾瀬車庫を結ぶ路線が通っているほか、文教大学でバスを乗り継ぐことでも湘南台駅方面に行くことは可能である。

また、利用者数の減少や大学の一部移転等により、茅ヶ崎駅～寒川駅南口～文教大学間の運行便数が減少しており、湘南ライフタウンや湘南台駅へのアクセス確保に懸念が生じている。

なお、海老名駅と寒川駅を結ぶ路線（海老名駅寒川駅線）は、収支率が低く事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統となっているため、寒川町と海老名市が運行を支援するとともに地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国庫補助金）の交付を受けて運行を行っている。利用者数は年々増加していたものの、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度～令和3年度は減少したが、令和4年度は回復傾向がみられる。

表 海老名駅寒川駅線輸送実績(令和4年度)

	年間輸送人員	収支率
目標値	65,000人	33.74%
実績値	59,689人	30.58%

出典：地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（関東運輸局 R5.2）

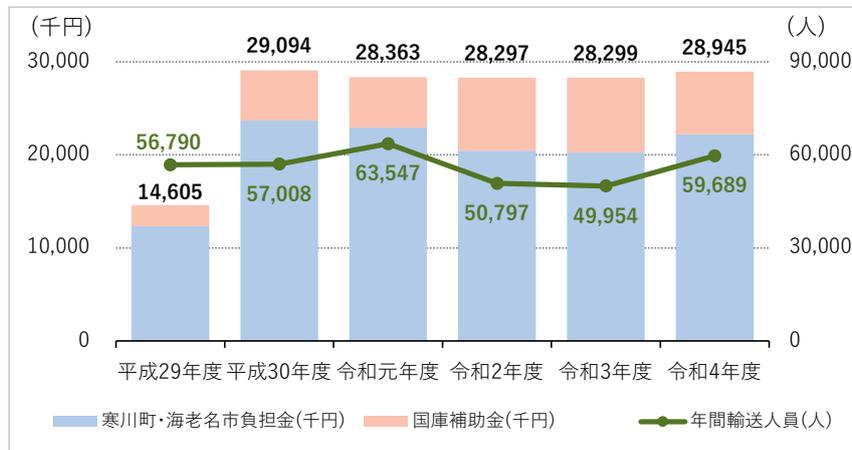


図 海老名駅寒川駅線の補助金交付及び輸送人員の実績

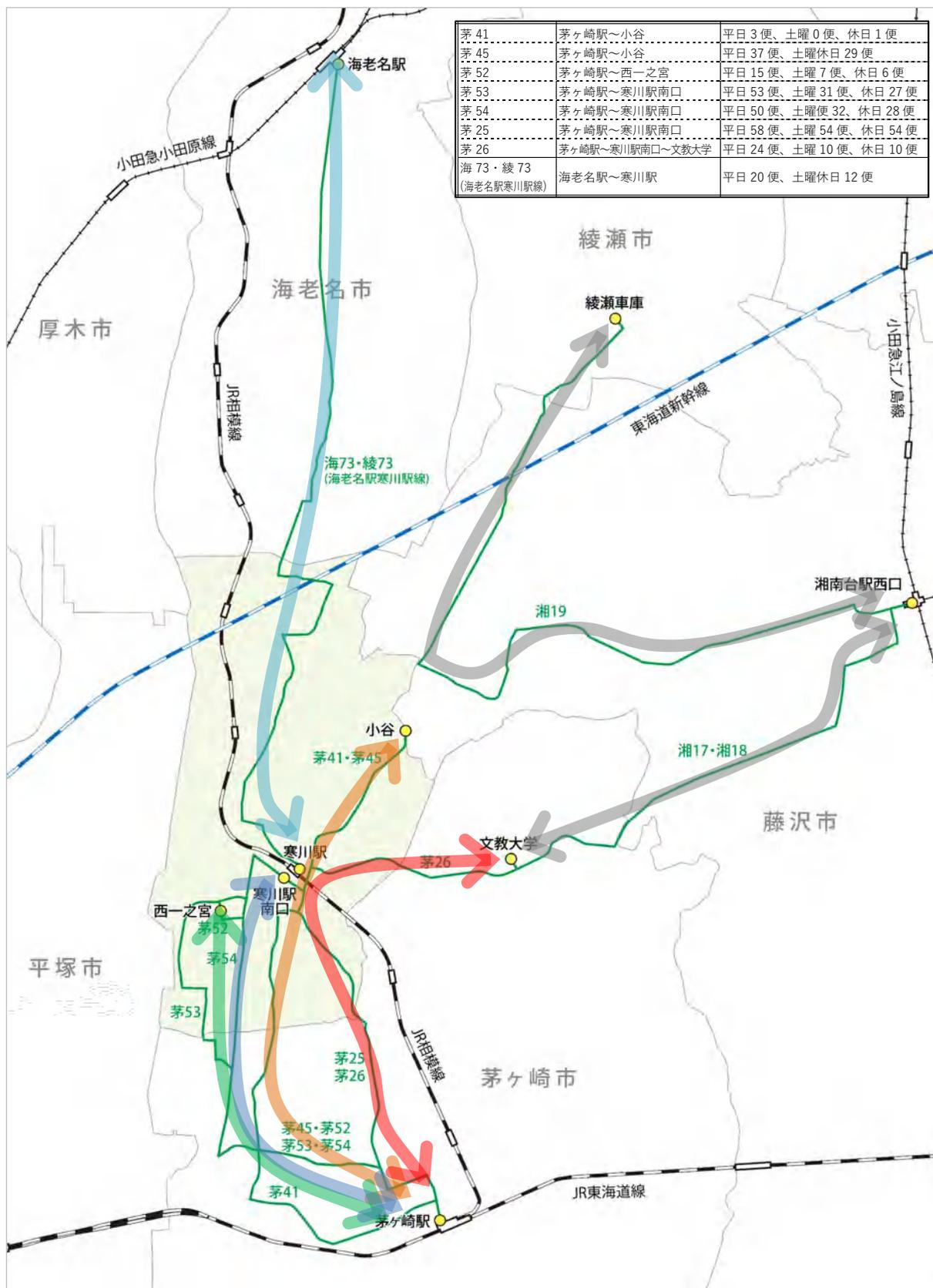


図 路線バス運行経路

(4) もくせい号の運行実態

1) もくせい号の運行状況

「もくせい号」は町内の交通不便地域の解消や交通弱者の機動性の確保等を目的として町が運行するコミュニティバスである。町内に3ルートがあり、それぞれ寒川駅を起終点として循環運行しており、主に町内各所と寒川駅周辺を結ぶ移動手段となっている。東ルートが乗車定員35名の小型低床バスで1日11便、倉見大村ルートが乗車定員8名の小型車両で1日12便、南ルートが乗車定員8名の小型車両で1日4便が運行されている。全ての路線において一方向で運行を行っており、小型低床バス2台(うち1台待機)、小型車両3台(うち1台待機)で運用している。



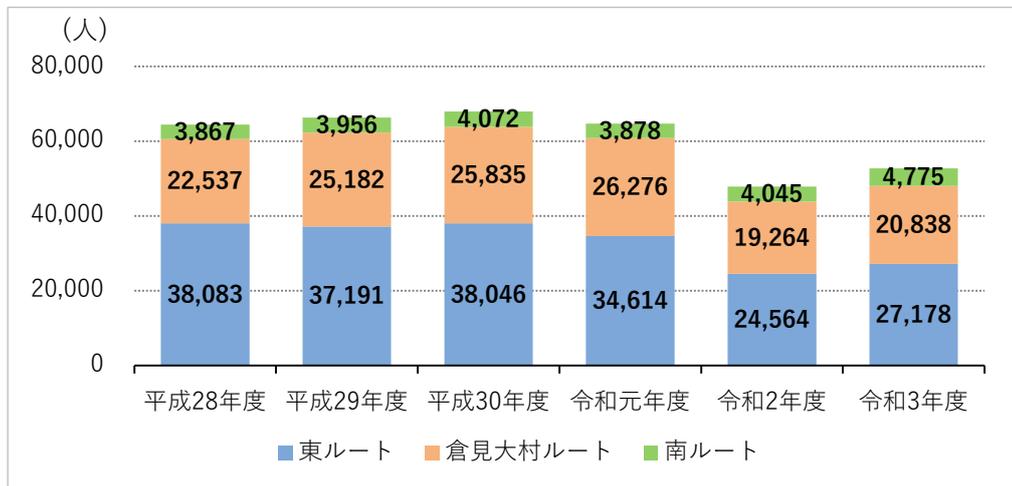
出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、寒川町資料

図 もくせい号路線図

2) もくせい号の利用状況

令和3年度(2021年度)における利用者数は、東ルートが27,178人、倉見大村ルートが20,838人、南ルートが4,775人であり、全体では52,791人となっている。

利用者数は、令和2年度(2020年度)に大きく減少し、令和3年度(2021年度)は52,791人で増加となったが、平成30年度(2018年度)と比較すると8割弱の水準である。



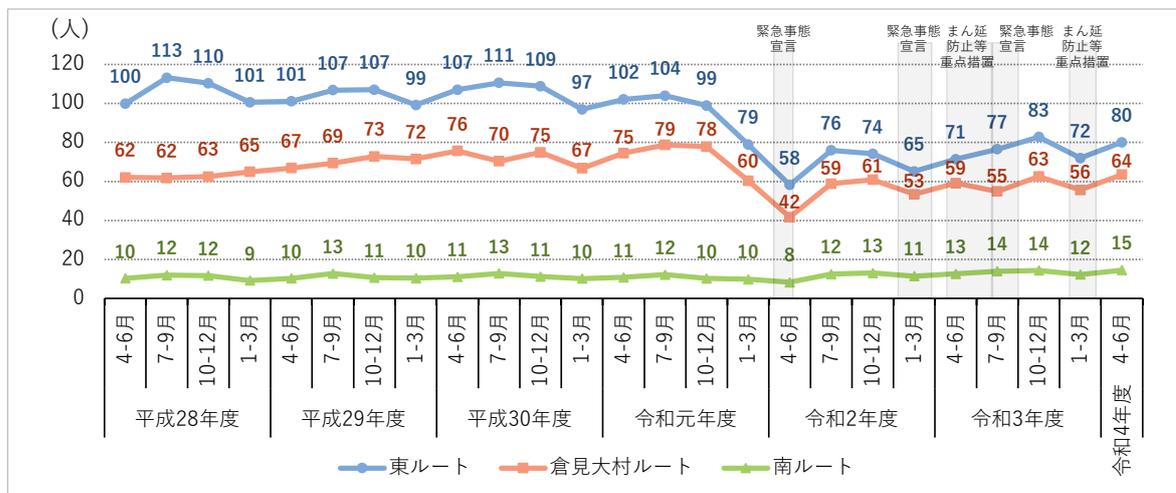
出典:寒川町資料

図 年度別利用者数

1日当りの利用者数は、東ルートが約75人、倉見大村ルートが約60人、南ルートが約14人で推移している。

新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少をみると、令和2年(2020年)4月から5月の最初の緊急事態宣言の期間を底として、以降は緊急事態宣言やまん延防止等重点措置にともなう落ち込みや解除後の回復を繰り返して推移している。

利用者数の変動は東ルート及び倉見大村ルートで大きく、南ルートでは小さい。

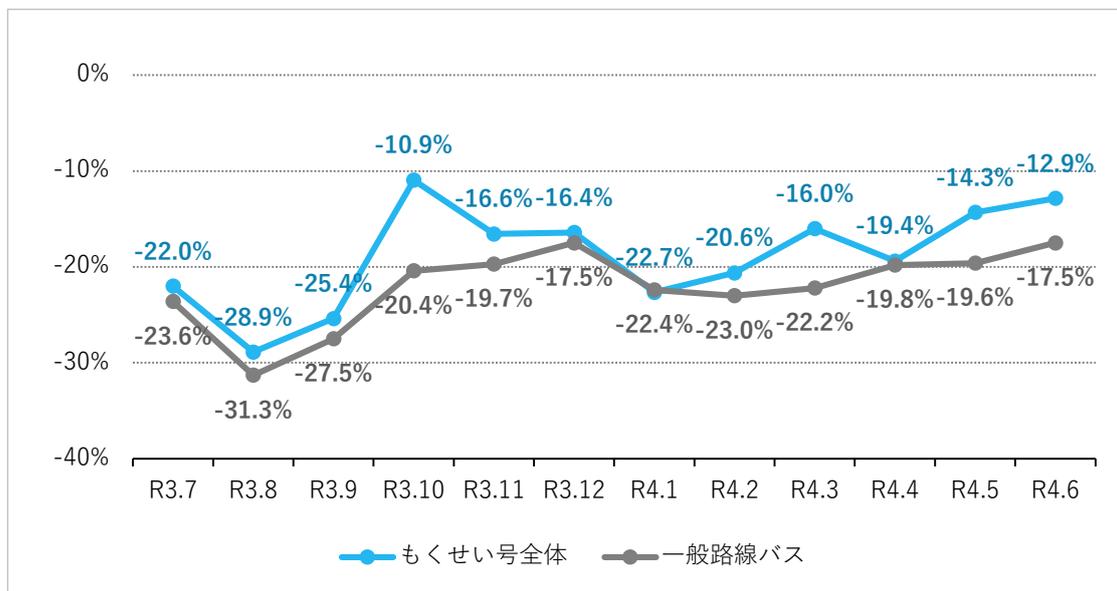


出典:寒川町資料

図 四半期別日当り利用者数(3か月平均)の推移

国土交通省の「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」によると、令和4年（2022年）に入っても、一般路線バスの輸送人員は、令和元年（2019年）同月比で約20%の減少が継続している。

もくせい号においても令和元年（2019年）の水準には回復していない状況である。



出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」、寒川町資料

図 令和元年(2019年)同月比の輸送人員

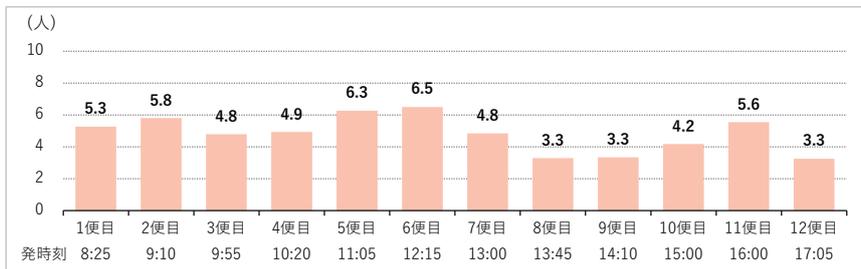
②倉見大村ルート

- ・小型車両（定員8人）で1日12便が運行されている。
- ・日当りの利用者数は約60人で推移している。
- ・便別の利用者数は、朝、昼、夕方が多くなっている。
- ・乗車人数は起点の寒川駅が最も多く、降車人数は終点の寒川駅が最も多い。
- ・ルート内では東側の堰場～谷原第一区間での乗降がやや多い。また、倉見駅前での降車人数が他の停留所よりも多くなっている。
- ・乗りこぼしは、令和3年度（2021年度）では月平均3.9回/月であり、最も多い月で10回/月となっている。



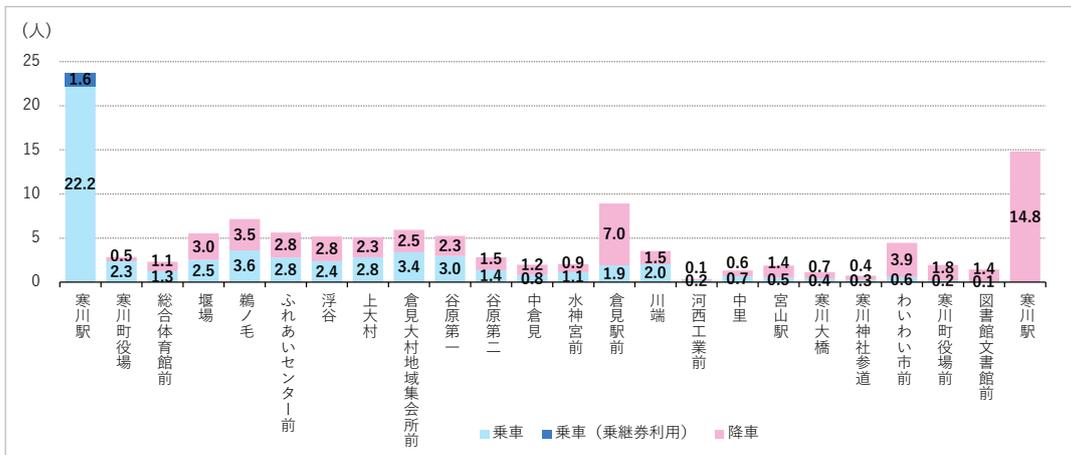
出典：国土交通省「国土数値情報」、寒川町資料

図 倉見大村ルート路線図



出典：寒川町資料

図 便別日当り利用者数（令和3年度）



出典：寒川町資料

図 停留所別日当り利用者数（令和3年度）

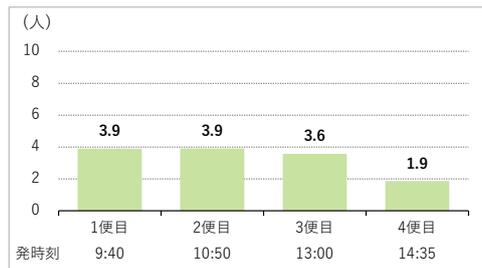
③南ルート

- ・小型車両（定員8人）で1日4便が運行されている。
- ・日当りの利用者数は約14人で推移している。
- ・便別の利用者数は4便が他の便より少なくなっている。
- ・乗車人数は起点の寒川駅が最も多く、降車人数は終点の寒川駅が最も多い。
- ・ルート内では西一之宮での乗降が多く、続く笠谷入口～鷹匠橋区間での乗降が他の区間より多くなっている。



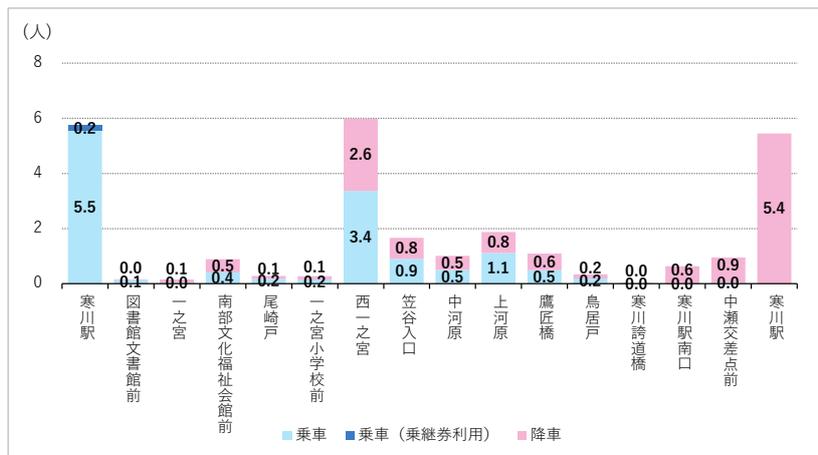
出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、寒川町資料

図 南ルート路線図



出典:寒川町資料

図 便別日当り利用者数（令和3年度）

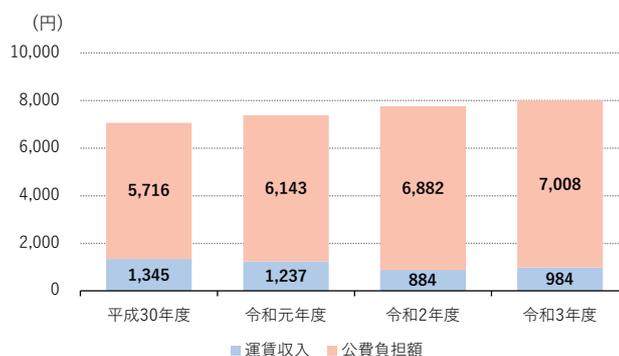


出典:寒川町資料

図 停留所別日当り利用者数（令和3年度）

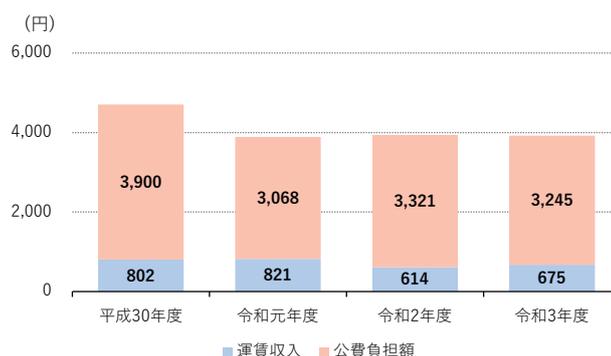
4) 運行収支

令和3年度(2021年度)における便当りの運賃収入は、東ルートが984円、倉見大村ルートが675円、南ルートが475円である。また、便当りの公費負担額は東ルートが7,008円、倉見大村ルートが3,245円、南ルートが3,444円であり、東ルートの公費負担額が他のルートより大きく、年々増加する傾向にある。



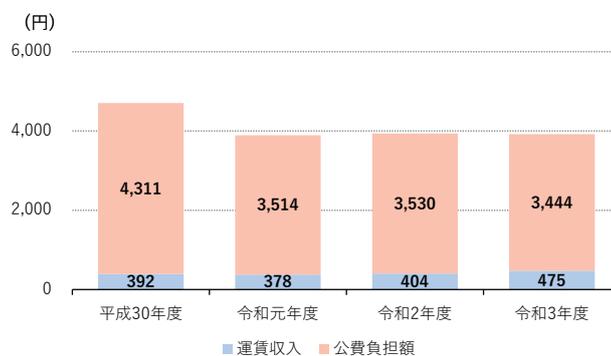
出典:寒川町資料

図 東ルート 便当り運賃収入及び公費負担額



出典:寒川町資料

図 倉見大村ルート 便当り運賃収入及び公費負担額



出典:寒川町資料

図 南ルート 便当り運賃収入及び公費負担額

(5) その他の交通サービス

1) 福祉有償運送

福祉有償運送は、介護を必要とするお年寄りや障害のある方など、単独で公共交通機関を使用して移動することが困難な人の通院、通所、レジャー等のための運送サービスをNPO等の非営利法人等が有償で行うものである。

本町では社会福祉法人 吉祥会(寒川ホーム) 及び社会福祉法人 寒川町社会福祉協議会が事業者となっている。

利用の方法や料金は事業者によって異なり、社会福祉法人 寒川町社会福祉協議会では次のようになっている。

対象者:

- ・寒川町内在住で社会福祉協議会の会員の方
- ・「自動車税の減免制度」、「福祉タクシー制度」等を利用していない方
- ・外出時に車いすが必要な方
- ・身体障害者手帳1級、2級の交付を受けている方
- ・療育手帳A1、A2の交付を受けている方
- ・精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている方
- ・その他、運行管理責任者が必要と認めた方

利用内容:

- ・平日午前9時～午後5時(年末年始を除く)
- ・利用の1週間前までに予約が必要
- ・月4回まで利用可能
- ・社会福祉協議会事務所から20km以内の病院や福祉施設、養護学校等への移動

利用料:

- ・町内は700円、町外は距離により900円～4,100円

その他:

- ・原則として付き添いが必要
- ・年度保険料1人 1,000円

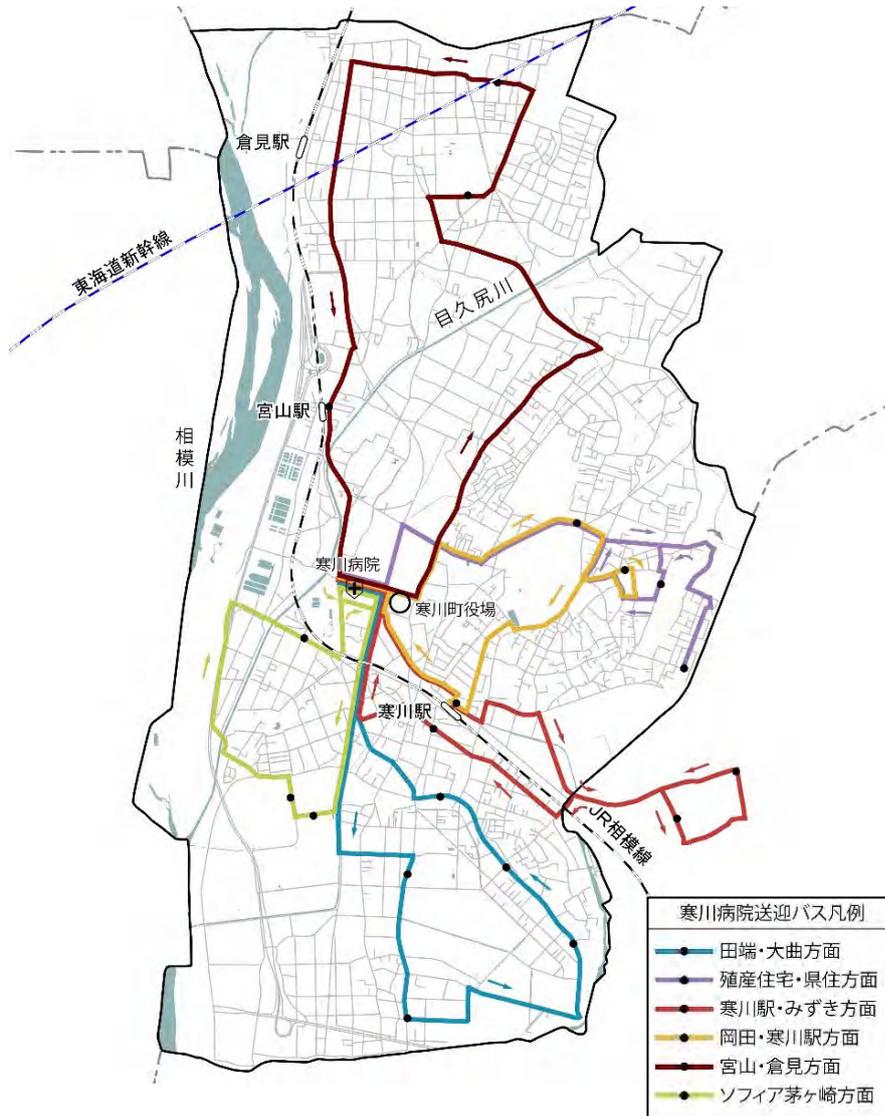
出典:寒川町社会福祉協議会ホームページ

2) 病院等送迎バス

病院等が施設利用者向けに運行している定路線型の送迎サービスは、以下に示すとおりである。

① 寒川病院

寒川病院では、町内を巡回する無料送迎バスを運行している。各経路上に停留所が数か所設定されているが、停留所以外での乗車も可能となっている。



出典：国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、寒川病院ホームページ

図 寒川病院 無料送迎バスルート

②さむかわ富田クリニック

さむかわ富田クリニックでは、主に町の南側で送迎バスを運行している。



一之宮3丁目4丁目・ソフィア茅ヶ崎方面



もくせいハイツ方面

出典:さむかわ富田クリニックホームページ

図 さむかわ富田クリニック 送迎バスルート

③その他医療機関

町外の医療機関として、湘南東部総合病院(茅ヶ崎市)、茅ヶ崎徳洲会病院(茅ヶ崎市)、湘南藤沢徳洲会病院(藤沢市)が寒川駅を經由する無料シャトルバスを運行している。

3) シェアサイクル

湘南地域自転車観光推進協議会（神奈川県、4市4町で構成）が実施している湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業に係るシェアサイクルのポートが令和4年（2022年）4月より本町にも設置され、サービスの利用を開始している。現在では、町内6か所にポートが設置されている。

表 シェアサイクルポート設置状況

No	設置場所	ラック数
1	寒川駅東側踏切横三角地	10
2	寅そば（無人自動販売機裏）	4
3	サイクルアンドバスライド（麒麟ビバレッジ南側）	5
4	さむかわ中央公園（東側駐輪場）	5
5	一之宮公園（北側入口付近）	4
6	倉見桜緑道（南側）	3

令和4年（2022年）4月22日から7月31日までの利用実績は、累計で345回となっている。町内のポートでは、寒川駅東側踏切横が多く利用されている。

また、周辺自治体との発着は、茅ヶ崎市、藤沢市、平塚市との間で行われている。

表 利用回数の多い経路

	貸出ポート名	貸出自治体	返却ポート名	返却自治体	経路別利用回数
1	寒川駅東側踏切横	寒川町	寒川駅東側踏切横	寒川町	81
2	寒川駅東側踏切横	寒川町	やまか 鶴が台店	茅ヶ崎市	7
3	倉見桜緑道	寒川町	倉見桜緑道	寒川町	6
	寒川駅東側踏切横	寒川町	茅ヶ崎市屋内温水プール南側芝生広場	茅ヶ崎市	6
	慶應義塾大学 湘南藤沢キャンパス	藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	6
	新栄町第二自転車駐車場	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	6
	湯快爽快ちがさき	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	6
	茅ヶ崎市営 幸町自転車駐車場	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	6
9	ファミリーマート 湘南ライフタウン店	藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	4
	ファミリーマート 湘南台2丁目店	藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	4
	一之宮公園	寒川町	一之宮公園	寒川町	4
	寒川駅東側踏切横	寒川町	ソフトバンク平塚田村	平塚市	4
	寒川駅東側踏切横		平塚駅西口第3駐輪場	平塚市	4
	寒川駅東側踏切横		茅ヶ崎中央公園	茅ヶ崎市	4
	寒川駅東側踏切横		茅ヶ崎市営 幸町自転車駐車場	茅ヶ崎市	4
	茅ヶ崎中央公園		茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町
	17	イトーヨーカドー 湘南台店	藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町
ファミリーマート 円行2丁目店		藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	3
ファミリーマート 湘南台文化センター前店		藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	3
寅そば 寒川店		寒川町	茅ヶ崎市営 幸町自転車駐車場	茅ヶ崎市	3
寒川駅東側踏切横		寒川町	ファミリーマート 茅ヶ崎赤羽根店	茅ヶ崎市	3
寒川駅東側踏切横			ホンダカーズ神奈川南 平塚店 中古車センター	平塚市	3
寒川駅東側踏切横			一之宮公園	寒川町	3
寒川駅東側踏切横			新栄町第二自転車駐車場	茅ヶ崎市	3
寒川駅東側踏切横			湯快爽快ちがさき	茅ヶ崎市	3
湘南台駅西口歩道 北側			藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町
茅ヶ崎市屋内温水プール南側芝生広場		茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	3
茅ヶ崎東海岸商店会 駐車場		茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	3

出典:OpenStreet 株式会社資料

3. もくせい号の利用実態

(1) 調査概要

もくせい号の利用について、乗降区間や利用目的等を把握することを目的に、利用実態調査を実施した。

- 調査日:令和4年(2022年)9月13日
- 調査対象:もくせい号全便(東ルート、倉見大村ルート、南ルート)
- 調査方法:調査員の同乗による聞き取り調査
- 調査項目:バス利用者の利用区間、年代、乗車目的

(2) 利用状況

1) 利用者属性

総利用者数は181人であった。このうち4人が乗り継ぎを行っている。

倉見大村ルートの9便、南ルートの3便及び4便は乗車がなかった。

また、11人については一部の項目への回答が得られなかったため、各調査項目の集計値の合計が一致しない場合がある。

利用者の年代は、いずれのルートでも65歳以上が多く、倉見大村ルート及び南ルートでは50%を超えている。

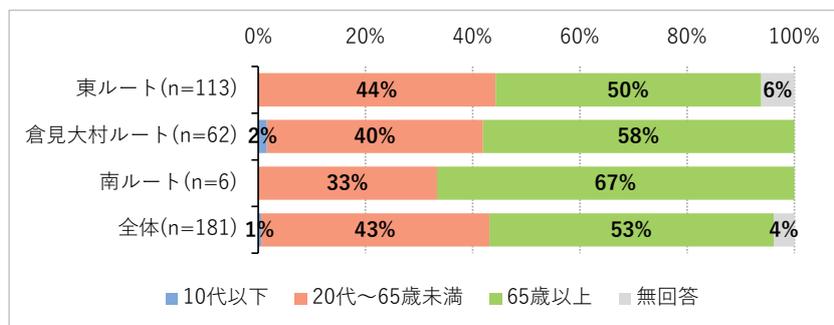


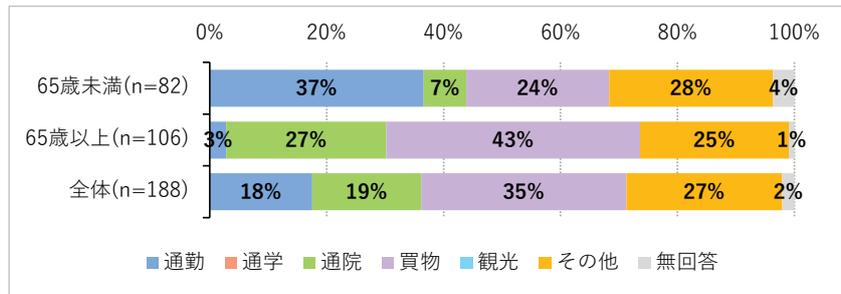
図 ルート別利用者の年代(構成比)

2) 乗車目的

①年代別乗車目的

選択肢のうち、通学及び観光については回答がなかった。

年代別の乗車目的で最も多いのは、65歳未満では通勤が37.0%、65歳以上では買物が43.4%である。



※10代未満の回答者は1名のみのため、合算して集計

図 年代別乗車目的(複数回答、構成比)

②ルート別乗車目的

ルート別の乗車目的で最も多いのは、東ルートでは買物が30.6%、倉見大村ルートではその他が39.7%、南ルートでは買物が83.3%である。また、通院はいずれのルートでも20%弱の回答があった。

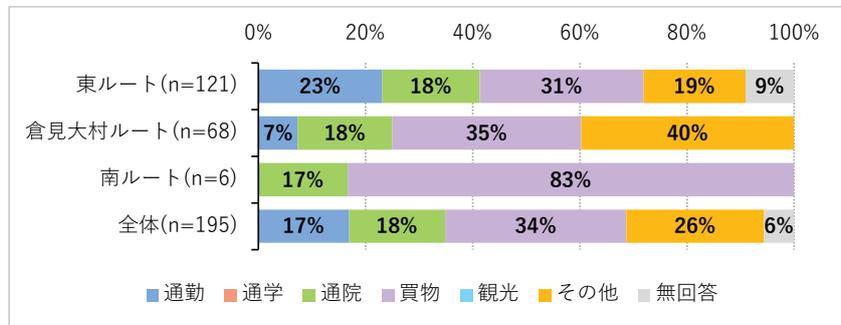


図 ルート別乗車目的(複数回答、構成比)

③ルート別便別乗車目的

便別の乗車目的は、東ルートでは通勤が1便及び7便で多く、買物は5便、6便、10便で多くなっている。通院は主として午前中の便に分散している。

倉見大村ルートでは、買物が2便、5便、6便で多く、通院は1便から10便まで分散している。

南ルートでは、買物が1便及び2便で主となっている。

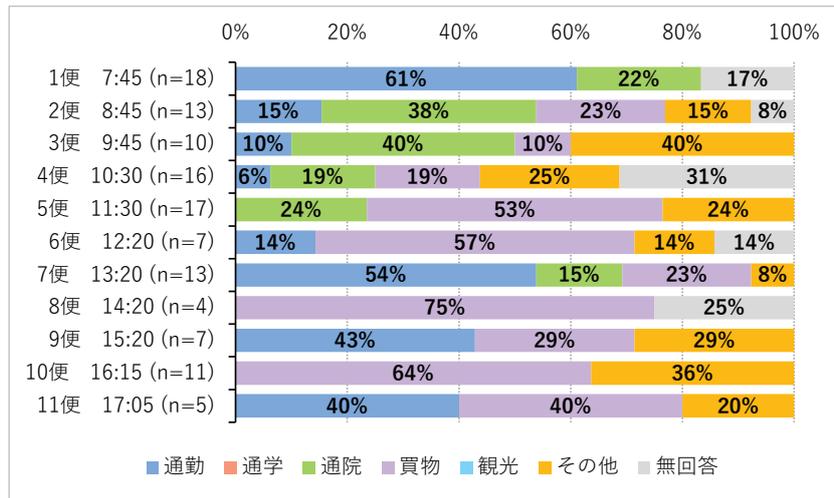


図 東ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

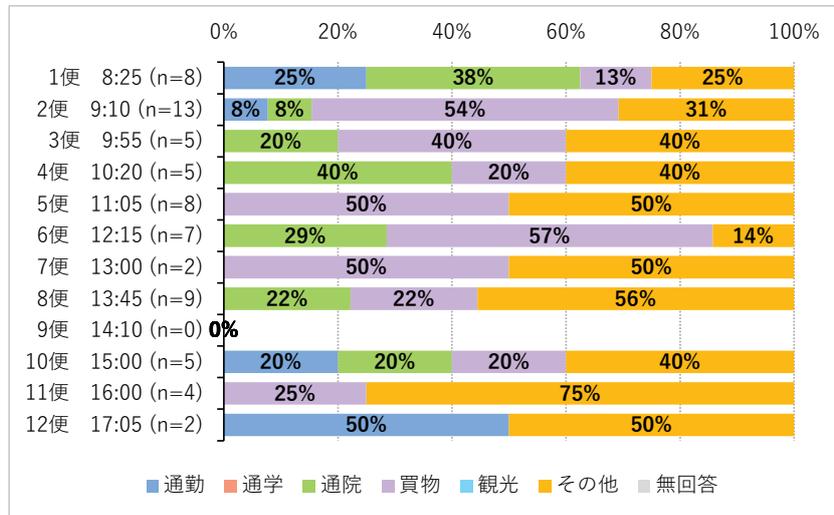


図 倉見大村ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

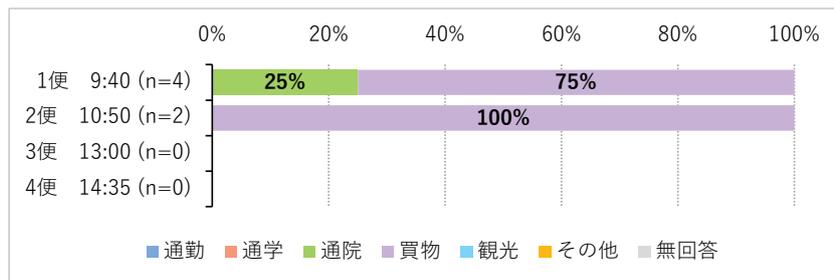


図 南ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

3) 利用区間

①東ルート

東ルートの停留所間トリップ数は、寒川駅→念宗寺入口、越公園前→寒川駅で多くなっている。

表 東ルート停留所間トリップ数(人)

降車バス停	寒川町役場	総合体育館前	堂崎	福泉寺入口	小谷入町	ふれあいセンター前	念宗寺入口	小動神社前	小谷	寒川ホーム入口	大蔵	こすもすの郷前	越公園前	県営住宅東	県営住宅西	湘風園入口	越の山公園北	殖産住宅入口	寒川駅	計	
乗車バス停																					
寒川駅(発)	1	3	3	3	1	2	11	2	5	1	1	7	5	4	2	2	4	1			58
図書館文書館前			1																		1
寒川町役場							1														1
堂崎															1						2
小谷入町																					1
ふれあいセンター前																					1
念宗寺入口																					1
小動神社前													2								3
小谷																					1
寒川ホーム入口																					3
大蔵																					1
こすもすの郷前																					4
越公園前																					11
県営住宅東																					4
越の山公園北																					3
越の山公園南																					2
殖産住宅入口																					2
計	1	3	4	3	1	2	12	2	5	1	1	7	7	4	3	2	4	1	39	102	

②倉見大村ルート

倉見大村ルートの停留所間トリップ数は、寒川駅→鶺ノ毛・ふれあいセンター前、川端→寒川駅で多くなっている。

表 倉見大村ルート停留所間トリップ数(人)

降車バス停	寒川町役場	堰場	鶺ノ毛	ふれあいセンター前	浮谷	倉見大村地域集会所前	中倉見	水神宮前	倉見駅前	中里	宮山駅	寒川大橋	わいわい市前	寒川町役場前	図書館文書館前	寒川駅	計
乗車バス停																	
寒川駅	1	1	7	4	2	3	2	1	1			1					23
寒川町役場								1		1							2
総合体育館前									1								1
堰場																1	1
鶺ノ毛									1		1				3	1	6
ふれあいセンター前									1					3		2	6
浮谷																2	2
上大村																2	2
倉見大村地域集会所前							1		3							1	5
谷原第二									1								1
中倉見													1				1
水神宮前													2			1	3
川端																4	4
河西工業前																1	1
中里														1			1
寒川神社参道																1	1
わいわい市前																1	1
寒川町役場前																1	1
計	1	1	7	4	2	3	3	2	8	1	1	1	3	4	3	18	62

③南ルート

南ルートの停留所間トリップは、寒川駅及び寒川駅南口への発着が主となっている。

表 南ルート停留所間トリップ数(人)

乗車バス停	降車バス停	西一之宮	中河原	寒川駅南口	寒川駅	計
寒川駅		1	1			2
南部文化福祉会館前				1		1
西一之宮				1	1	2
中河原					1	1
計		1	1	2	2	6

④乗り継ぎ状況

調査時の乗り継ぎはいずれも寒川駅で降車し、直後の便を利用するものであった。この場合は、乗り継ぎ券の発行により追加運賃が不要となる。ルートを乗り継ぐ利用の停留所間トリップは、以下に示すとおりである。

表 乗り継ぎ利用状況

乗り継ぎ状況	寒川駅での待ち時間
水神宮前 →(倉見大村ルート3)→ 寒川駅 →(東ルート4)→ 越公園前	0分
寒川ホーム入口 →(東ルート2)→ 寒川駅 →(東ルート3)→ 寒川町役場	25分
越公園前 →(東ルート2)→ 寒川駅 →(倉見大村ルート3)→ 浮谷	40分
越公園前 →(東ルート4)→ 寒川駅 →(東ルート5)→ 寒川町役場	30分

4. 移動ニーズの把握

(1) 調査概要

1) 調査方法

町民の日常における移動の実態や公共交通に対する要望・ニーズ等を把握するとともに、寒川町に係る公共交通事業について、地域住民の方々のご意見を把握することを目的に意向調査を実施した。

- 調査対象：16歳以上の町民
- 調査規模：1,000名（年齢層及び地域バランスを考慮して無作為抽出）
- 調査時期：令和5年2月～3月
- 調査方法：郵便による配布、アンケート票（郵送返却）・WEBによる回答

なお、上記の調査に加えて、町のLINE公式アカウントを登録されている方（町外在住者を含む）を対象に同様の意向調査を行った。

2) 調査項目

回答者の属性を含め、以下に示す6つの大項目でアンケート設問を構築した。

【1】	回答者属性
【2】	日常の外出行動
【3】	自動車・バイク・自転車の利用
【4】	公共交通の利用
【5】	今後のもくせい号の取り組み
【6】	自由回答

(2) アンケート調査結果

1) 回収状況

回収状況は以下に示すとおりである。

■アンケート回収状況(郵送アンケート)

配布数	1,000件
回答数	347件(郵送回答273件+WEB回答73件)
回答率	34.7%

■アンケート回収状況(LINE登録者アンケート)

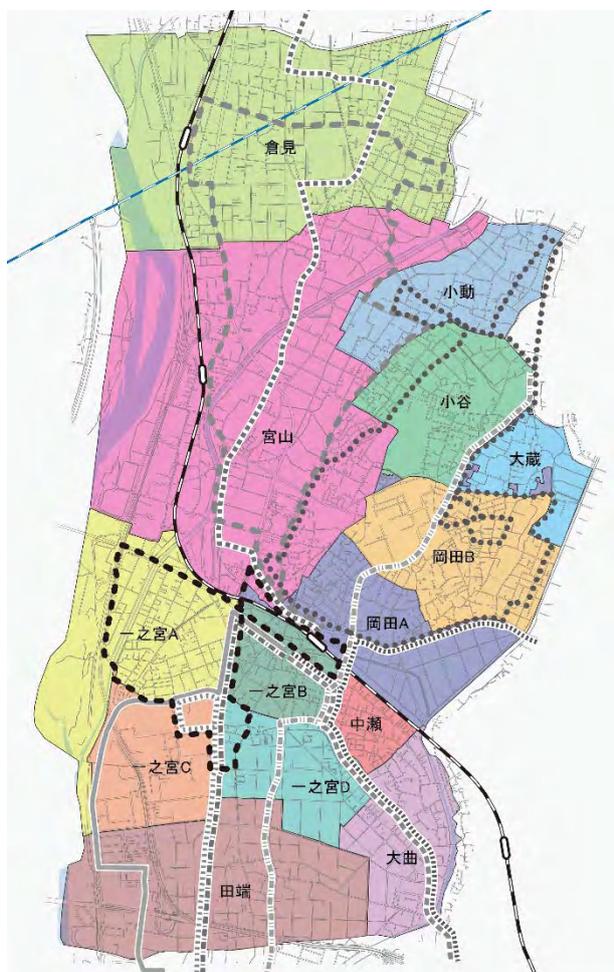
回答数	360件
-----	------

2) 回答内容

回答結果の概要を次頁以降に示す。(設問ごとに無回答を除外して集計)

なお、地区別集計については、地域状況や回答数を考慮して、以下に示すように14区分し集計した。

選択肢		集計区分
一之宮、 一之宮3~5丁目	➡	一之宮A
一之宮1~2丁目	➡	一之宮B
一之宮6~7丁目	➡	一之宮C
一之宮8~9丁目	➡	一之宮D
大蔵	➡	大蔵
大曲1~4丁目	➡	大曲
岡田、 岡田1~3丁目	➡	岡田A
岡田4~8丁目	➡	岡田B
倉見	➡	倉見
小谷1~4丁目	➡	小谷
小動	➡	小動
田端	➡	田端
中瀬	➡	中瀬
宮山	➡	宮山



■回答要旨

【1】回答者属性

- ・回答者は女性が約6割、男性が約4割となっている。
- ・年齢層別では、75～79歳の回答が約1割を占めており最も多く、次いで70～74歳の回答が多い。
- ・居住地区別では、一之宮地区の回答が約2割で最も多く、次いで倉見地区からの回答が多い。
- ・主たる職業は、勤め人(会社員・役員・公務員等)が約3割で最多となっている。
- ・回答者の約4分の3が自動車の運転免許を保有しており、そのうち、現段階で免許返納の考えがあるのは約2割となっている。
- ・自動車による家族や知人の送迎が町内全体で一定数あり、特に若年層で送迎をしてもらう頻度が高い傾向にある。また、送迎する側の負担感よりも送迎される側の精神的負担感のほうが大きい傾向にある。

【2】日常の外出行動

- ・通勤通学目的の移動は、町外への移動のほうが多く、若い世代では、鉄道利用の割合が高い。また、居住地区によらず様々な場所への移動がみられる。
- ・日常の買い物、通院目的の移動は、町内での移動が比較的多い傾向があるが、大曲地区は茅ヶ崎市への移動、倉見地区は海老名市への移動が多い。また、30～60歳代は半数以上が主な移動手段として自家用車を利用しているほか、自転車による移動が世代を問わず一定数いる。
- ・日常の買い物目的の移動では、年齢層が高くなるほど、徒歩での移動の割合が大きくなっている。また、通院目的では、医療機関の送迎車を利用する人が一定数いる。
- ・主な移動手段として公共交通を利用している人は、自家用車等を利用している人と比較して移動に困っていると感じている割合が高い。

【3】自動車・バイク・自転車の利用

- ・自動車免許を保有していると回答した人のうち、約7割が町内の移動で週1日以上自家用車を利用している。また、回答者全体の約4割が週1日以上自転車を利用している。
- ・自家用車(自動車・バイク)への依存度が高く、利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人が約8割、自転車についても、約4割が利用しないと日常生活が成り立たないと感じている。
- ・自家用車を利用しないと生活が成り立たないと感じている人のうち、運転することに不安を感じる人が約3割、運転機会を減らすことを考えている人は約2割いる。

【4】公共交通の利用

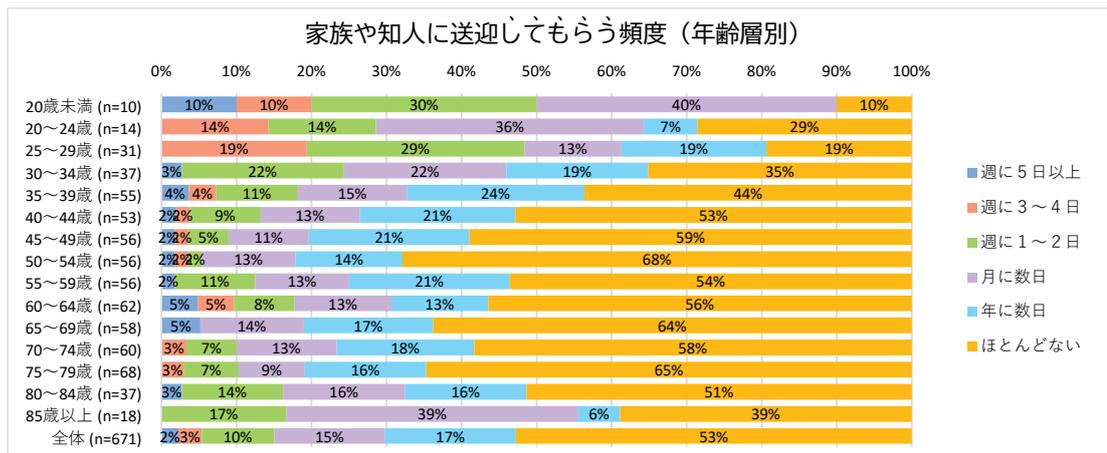
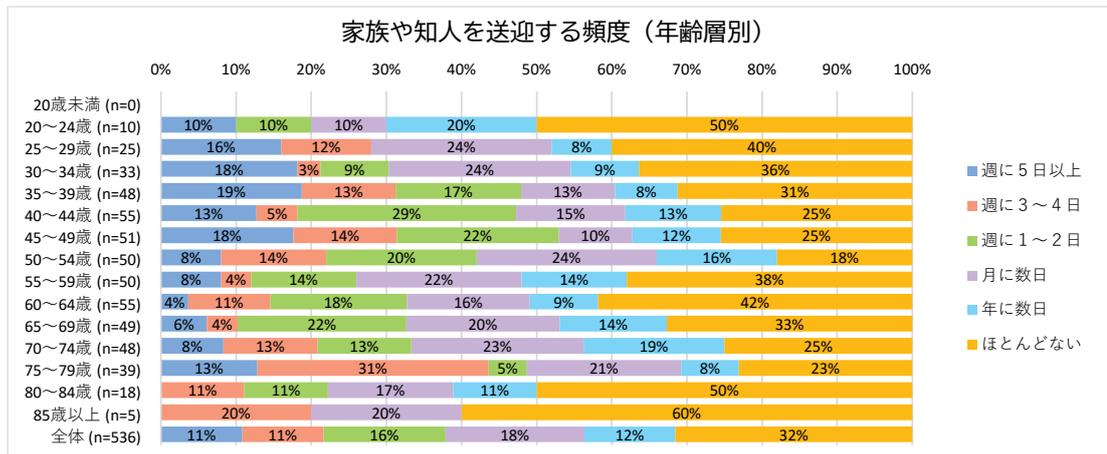
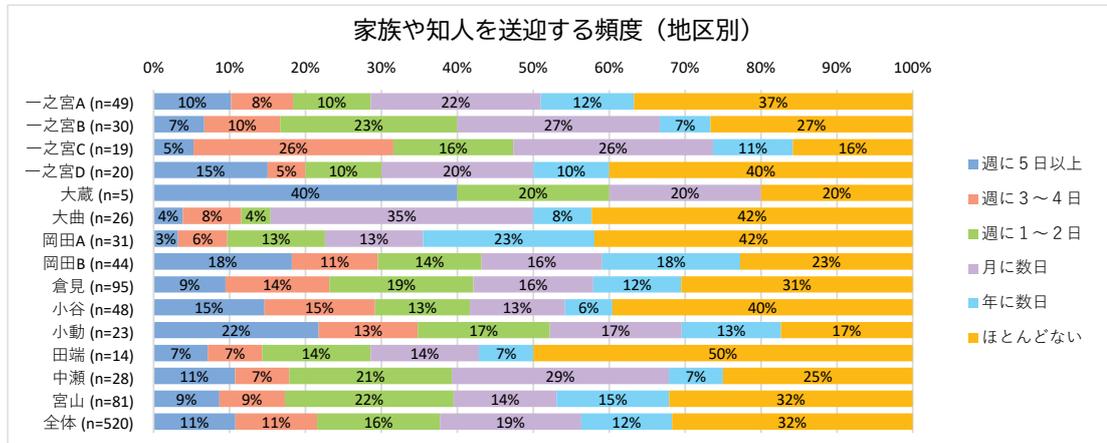
- ・鉄道利用時、主に利用する駅が町内と回答した人は、駅まで徒歩や自転車で移動する人が多く、茅ヶ崎駅を主に利用する人は路線バス、海老名駅を主に利用する人は自家用車の割合が高い。
- ・鉄道運行に対する満足度は、主に茅ヶ崎駅や海老名駅を利用している人と比較して、町内の駅利用者の満足度は低い傾向にある。
- ・一般路線バスの利用パターンとして最も多いのは、各路線とも「町内のバス停⇄町外の鉄道駅」となっている。
- ・もくせい号は往復利用よりも片道のみ利用している人のほうが多く、特に「行きのみ利用することが多い」との回答が4割超を占めている。
- ・一般路線バス、もくせい号ともに運行本数や終発時刻に対する満足度が特に低く、バスの利用条件としても重要との意見が多い。また、運賃・料金に関する満足度はもくせい号のほうが高い傾向にあり、車内の環境はワゴンタイプの車両で運行している倉見大村ルートと南ルートで低い傾向にある。
- ・タクシーの主な利用パターンとしては鉄道駅から自宅への乗車が多く、満足度については、鉄道や路線バス、もくせい号と比較すると高い傾向にある。

【5】今後のもくせい号の取り組み

- ・もくせい号のサービス水準については、居住地区や年齢層によらず、多くの方が維持または向上させるべきと考えている。
- ・運賃や町の費用負担については、いずれも現状維持すべきとの意見が7割超を占めている。

■自動車による送迎について

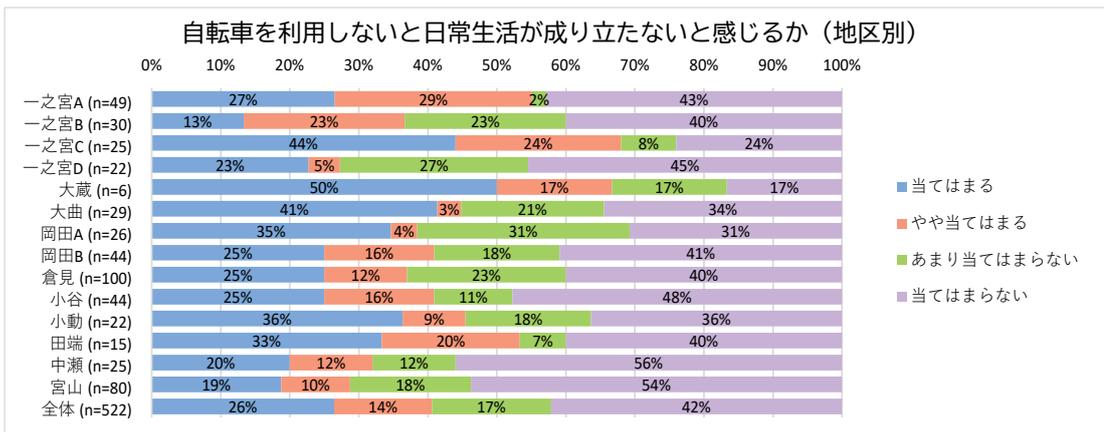
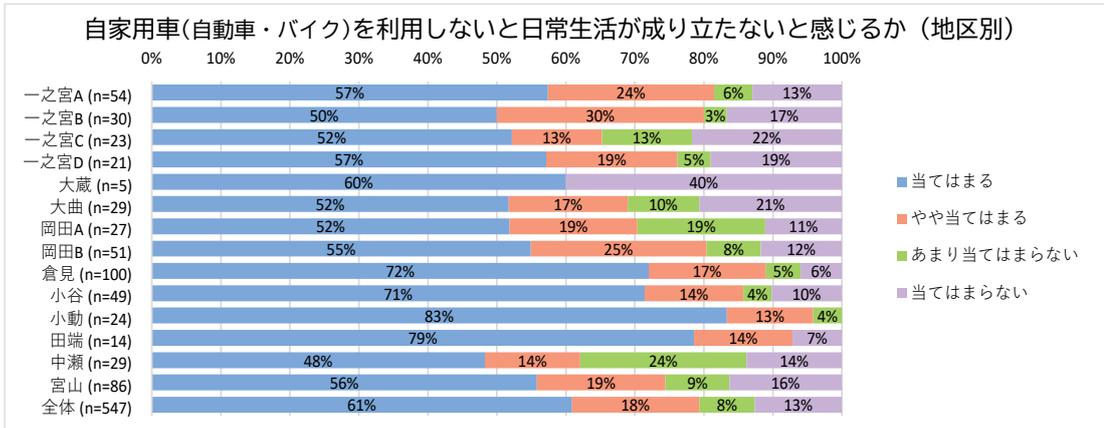
町内のどの地区においても、自動車による送迎が一定数あり、年齢別にみると、若年層で送迎をしてもらう頻度が高い傾向にある。



■ 自家用車・自転車の利用について

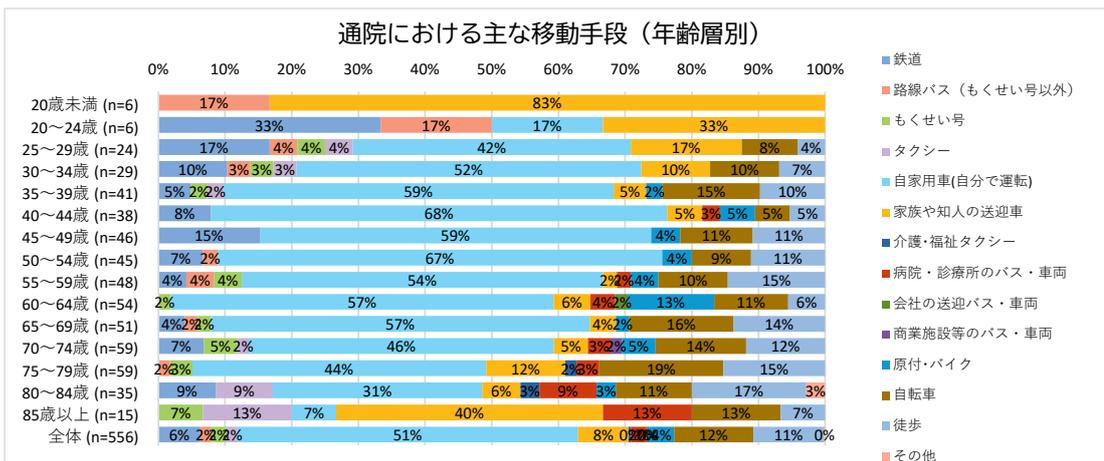
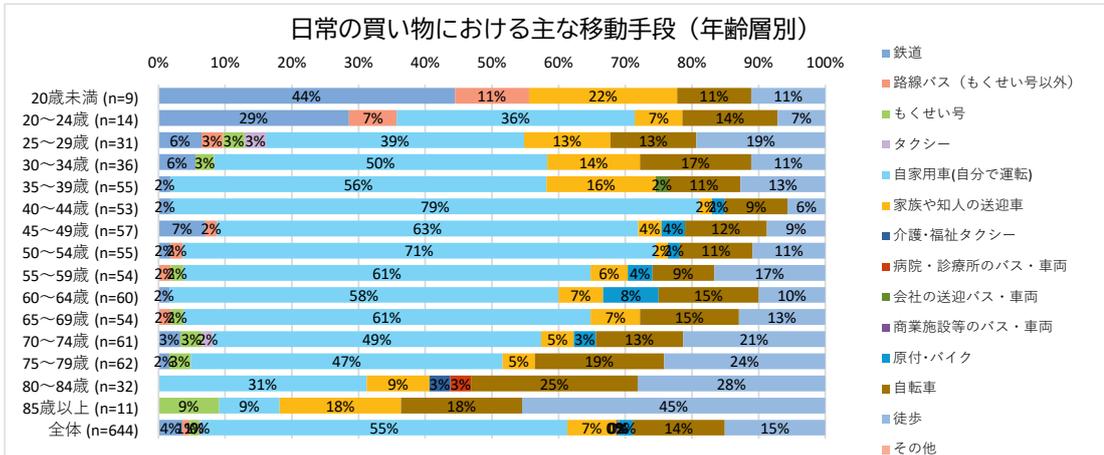
自家用車を利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人[※]は、全体の約8割で、いずれの地区でも6割以上を占めている。自転車利用については、自家用車ほど高くないが、約4割を占めている。

(※「当てはまる」、「やや当てはまる」と回答した人)

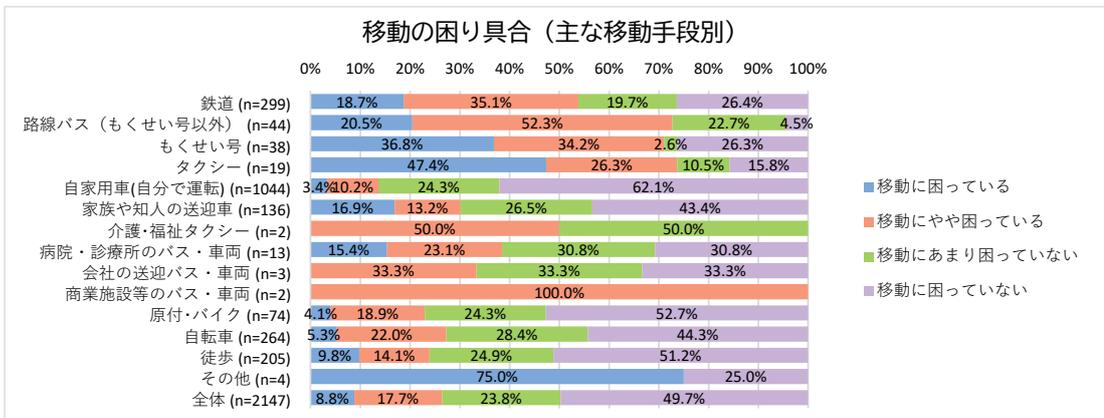


■主な移動手段について

日常の買い物・通院目的の移動では、30～60歳代の半数以上が自家用車による移動となっているほか、自転車による移動が世代を問わず一定数いる。また、買い物目的では、高齢になるほど徒歩による移動割合が高い傾向がある。



移動手段別で見ると、鉄道や路線バス、もくせい号など公共交通利用者に移動に困っている人の割合が高い傾向にみられる。

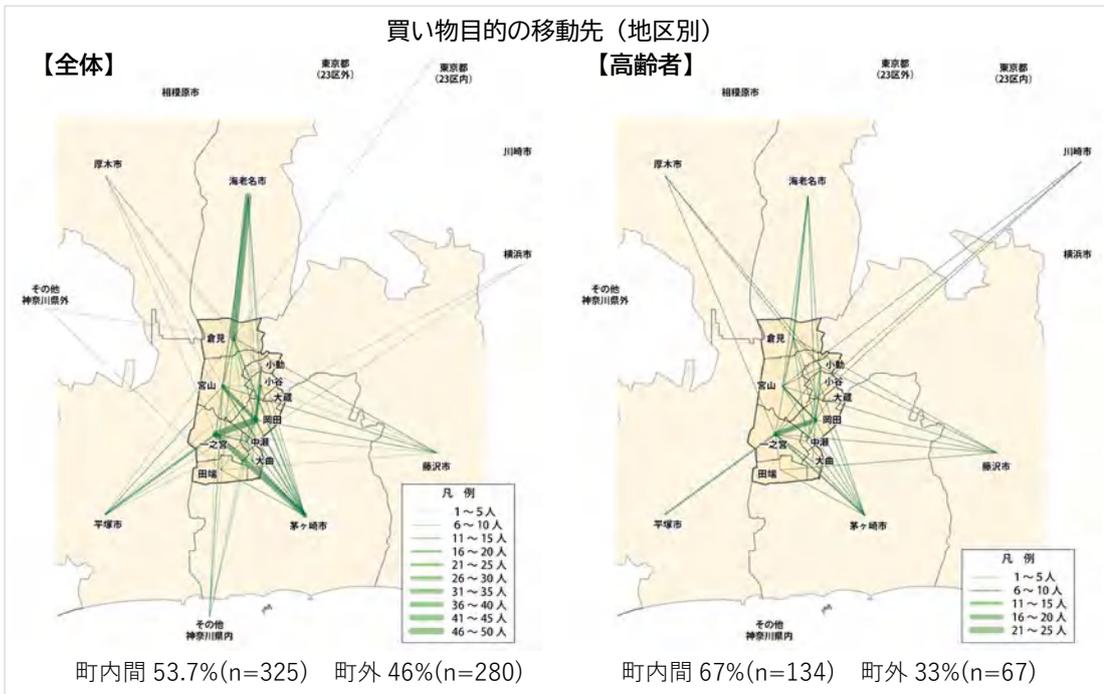
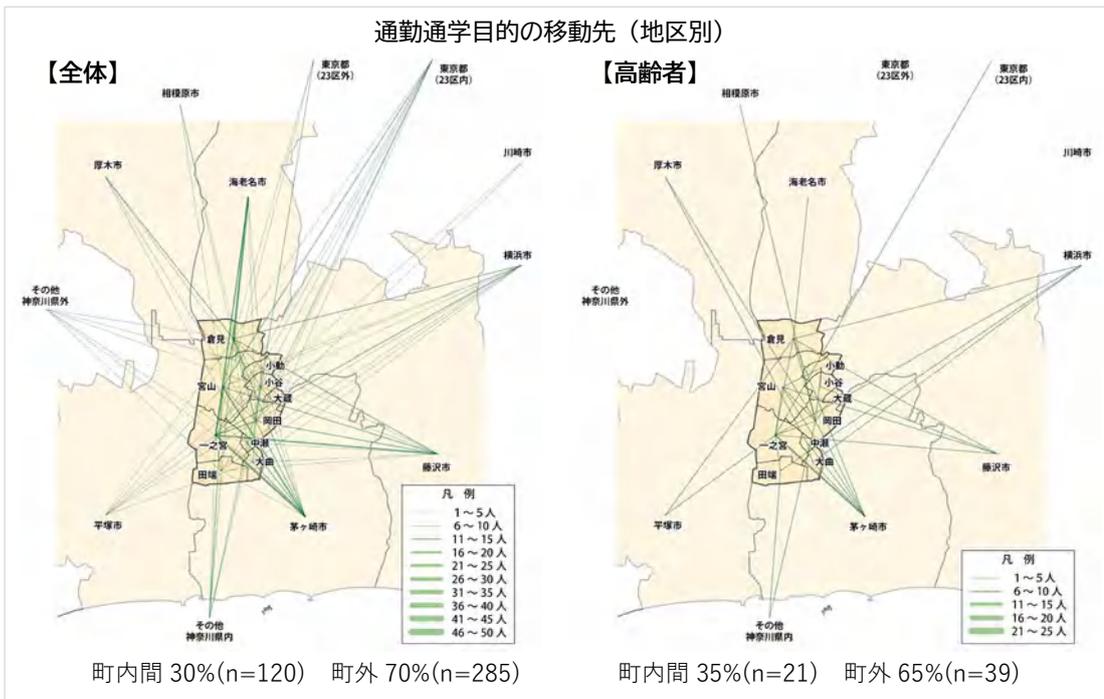


■ 目的別の移動先について

通勤通学目的の移動は、居住地区によらず、様々な場所に移動がみられる。

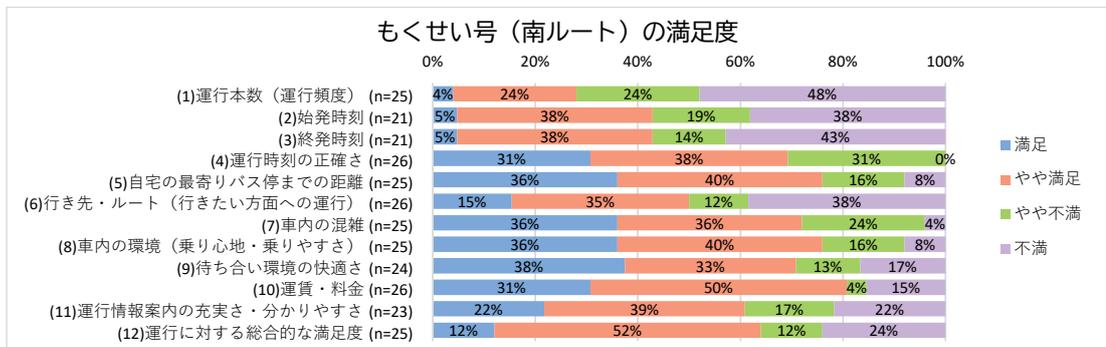
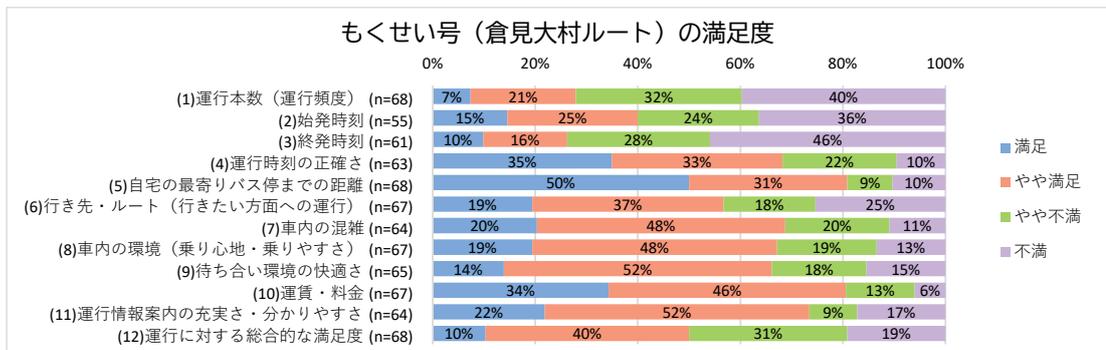
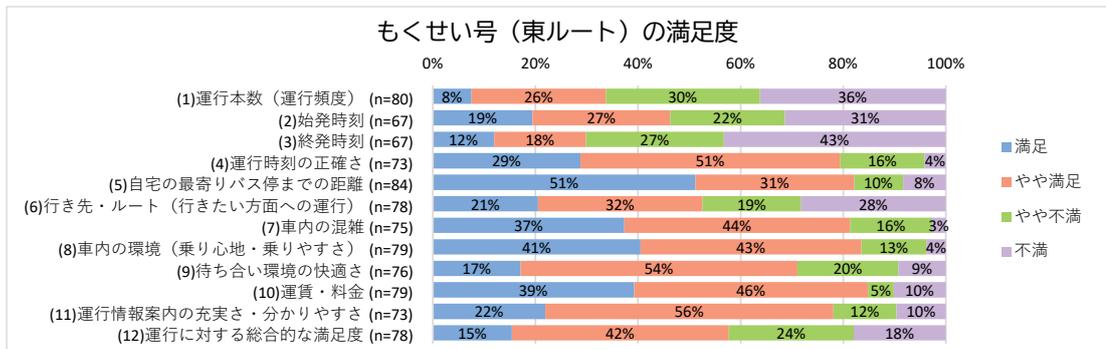
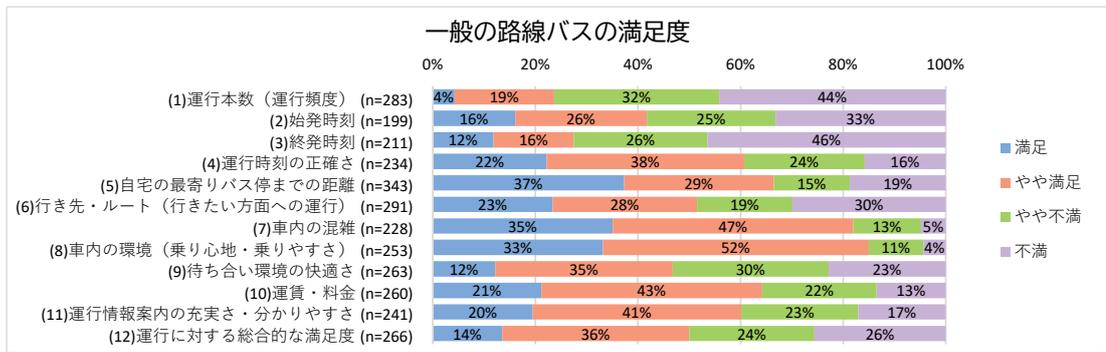
買い物目的の移動は、町内では大型スーパーが複数立地する岡田地区への移動が多い。町外では、茅ヶ崎市への移動が多いが、町北部の倉見地区は海老名市への移動が多い。

通院目的の移動は、医療機関の多い岡田地区や複数の病院が立地する宮山地区への移動が多い。

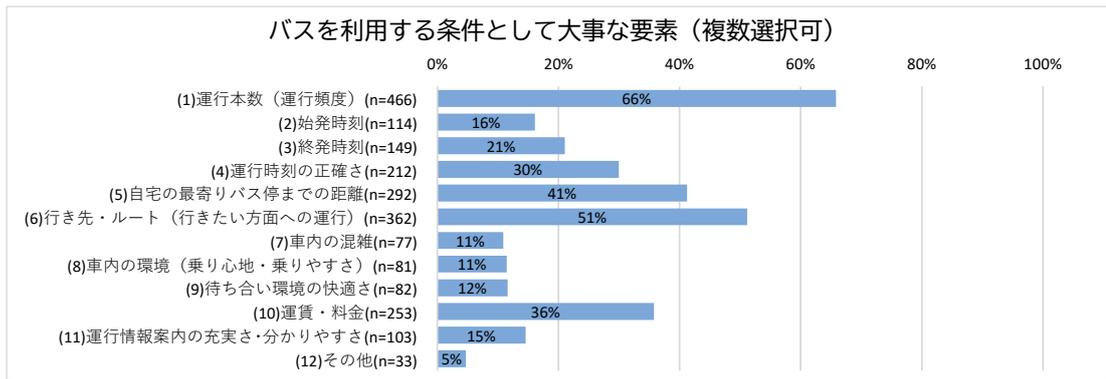


■バスの満足度について

町内及びその周辺を運行する一般路線バス、もくせい号のいずれについても、運行本数や始発時刻、終発時刻といった運行に直接関わる項目での満足度が低い傾向にある。また、運賃・料金に関する満足度はもくせい号のほうが高い傾向にあり、車内の環境はワゴンタイプの車両で運行している倉見大村ルートと南ルートで低い傾向がある。

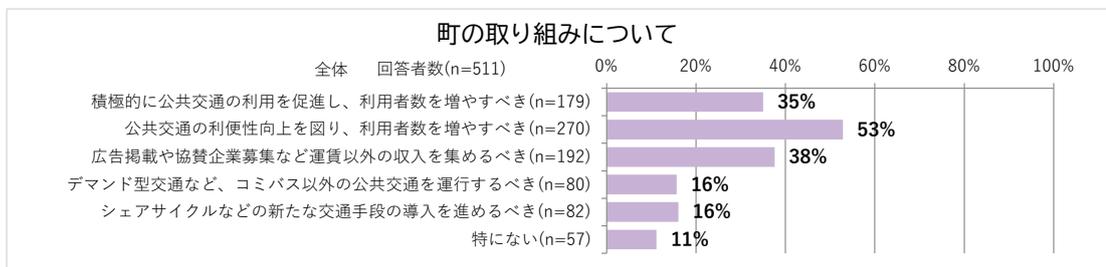
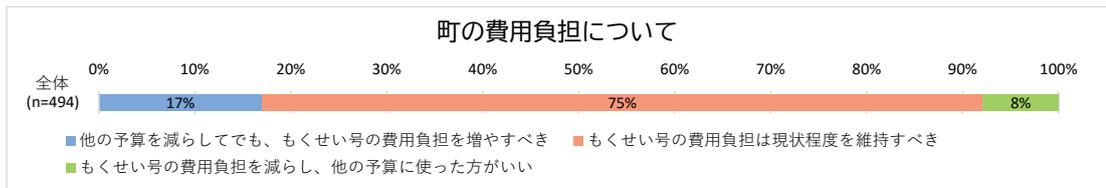
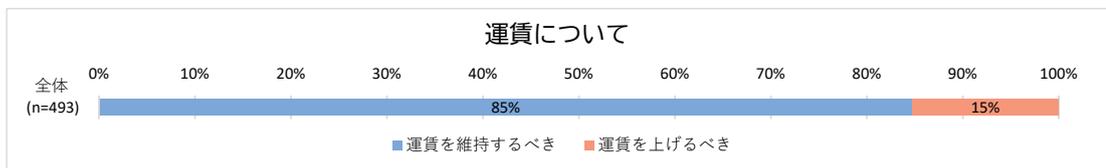
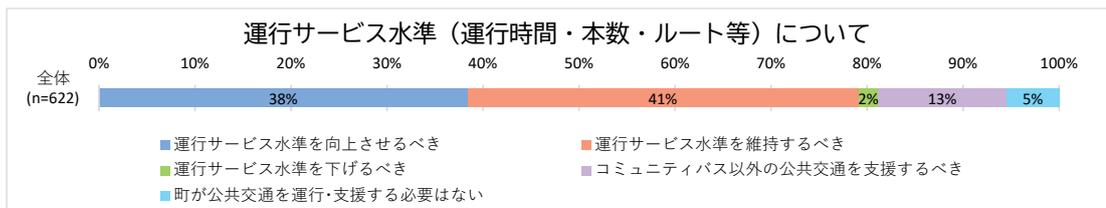


※もくせい号については、該当ルートを「年に数日」以上利用していると回答した人をそれぞれ集計



■今後のもくせい号の取り組み等について

もくせい号について、多くの人が運行サービス水準を向上または維持するべきと考えている。一方、運賃や町の費用負担については現状維持するべきとの回答が多く、運行経費をあまり増加させることなく、運行サービスの維持向上が期待されている。



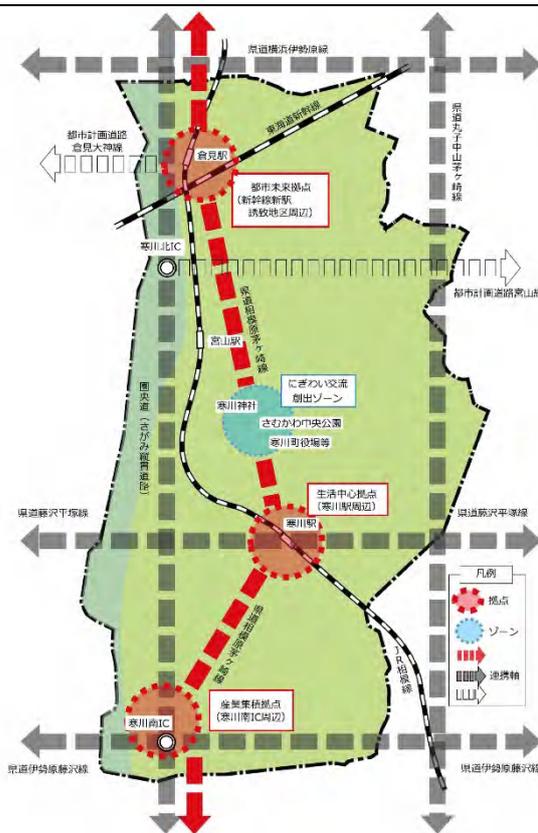
5. まちづくりの方向

(1) 各種計画の概要

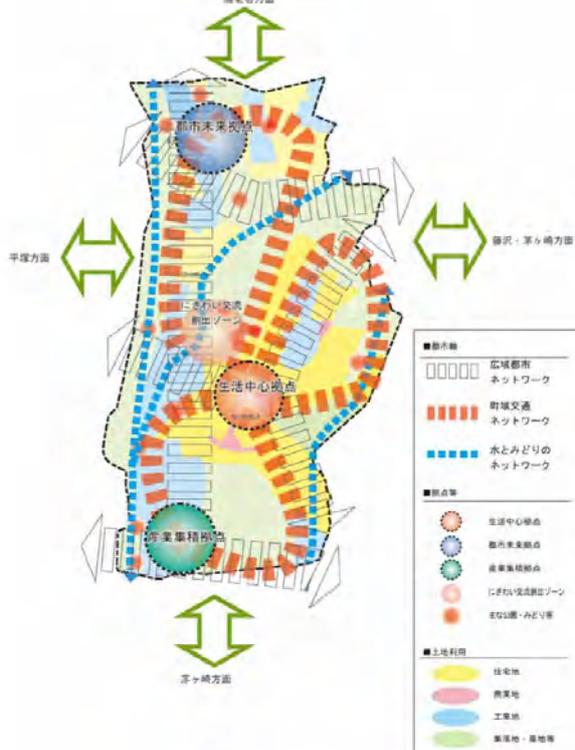
各種まちづくり計画の概要を以下に示す。

① 寒川町総合計画2040

項目	計画内容
まちづくりの理念	町民と町が協働するまちづくり
まちの将来像	つながる力で 新化するまち
将来都市像	<ul style="list-style-type: none"> ●生活中心拠点：寒川駅周辺 <ul style="list-style-type: none"> ・既存の機能集積を生かして商業施設や生活利便施設の集積を図る ・まちの中心地として魅力的な空間となるよう機能充実を図る ●都市未来拠点：倉見地区 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川の南のゲートとして、平塚市大神地区と一体的なまちづくりを行う「ツインシティ」の実現に向けて検討 ・新駅誘致とともに圏央道（さがみ縦貫道路）の寒川北インターチェンジ周辺のポテンシャルも生かした広域的な交流機能を担う新たな交通結節点としてふさわしい文化・交流、商業・業務などの機能集積を図る ●産業集積拠点：寒川南インターチェンジ周辺 <ul style="list-style-type: none"> 交通の要衝としての特性を活かしつつ、周辺環境に配慮した良好な産業集積を図る ●にぎわい交流創出ゾーン：さむかわ中央公園周辺 <ul style="list-style-type: none"> 町内のにぎわいと町外との交流を創出することで、地域の活性化資源として活用する
公共交通の方針	<p>「時代に最適化したにぎわいのあるまちづくりー都市インフラの最適化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内外のつながりを生み出す公共交通や幹線道路などの整備 <p>施策2 公共交通網の整備</p> <p>施策目標：すべての人が安心して快適に身近な公共交通を利用できている。</p> <p>目標指標：1ヶ月当りコミュニティバス利用者数（人）4,380人（R6）</p> <p>取り組み：公共交通充実促進事業</p> <p>事業目標：誰もが使いやすい交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正や乗りこぼし対策等コミュニティバスの利便性向上、交通不便地域の解消、鉄道駅施設の充実 ・駅や駅周辺の交通結節機能の充実



② 寒川町都市マスタープラン(令和3年4月改定)

項目	計画内容
<p>まちの将来像</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日の暮らしやすさが感じられるまち ・空が広くのんびりとした環境が楽しめるまち ・安全・安心に暮らし続けられるまち ・生き生きと働くことができるまち ・のびのびと元気な子どもを育てられるまち
<p>将来都市構造</p>	<p>【拠点等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●生活中心拠点 寒川駅周辺について、商業施設や生活利便施設の集積を図るとともに、町の中心地として魅力的な空間となるよう機能充実を図る。 ●都市未来拠点 東海道新幹線新駅の設置を目指しているツインシティ倉見地区は、広域的な交流機能を担う新たな交通結節点としてふさわしい文化・交流、商業業務などの機能集積を図る。 ●産業集積拠点 寒川南インターチェンジ周辺は交通の要衝としての特性を活かし、周辺環境に配慮した良好な産業集積を図る。 ●にぎわい交流創出ゾーン さむかわ中央公園周辺は、公共施設等が集積しており、これらの特性を生かして、町内のにぎわいと町外との交流を創出することで、地域の活性化資源として活用する。 
<p>公共交通の方針</p>	<p>公共交通環境の向上 (基本方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海道新幹線の新駅誘致と鉄道延伸構想などの実現に向けた働きかけ ・町の生活拠点と各住宅地を安全で快適に結ぶ町内公共交通ネットワークの充実 (公共交通の取り組み) ・路線バス：既存ルートや運行状況の維持保全と利用者の利便性の向上に向けた取り組み ・海老名市との路線バス相互運行と周辺都市との連携の可能性検討 ・コミュニティバスの利用環境の改善に向けた取り組みや、鉄道や路線バスなどと連携した広域ネットワークづくり ・地域特性に応じた公共交通の体系を検討 (バス路線の総合的な再編成、<u>デマンド型や福祉タクシー</u>などタクシーの活用等の検討)

③ 第2期子ども・子育て支援事業計画(令和2年3月)

項 目	計 画 内 容
基本理念	のびのび すくすく 家族と地域の子育て環境づくり
基本目標	1. 子育て家庭の支援 2. 母子の健康の確保と増進 3. 教育環境の整備 4. 子育てを支援する生活環境の整備 5. 要支援家庭への取り組み
施策の基本的方向	1 ①地域での子育て家庭の支援 ②仕事と子育ての両立 ③子育て家庭への経済的支援の充実 2 ①母と子の健康づくり ②保健医療の充実 3 ①学校教育の充実 ②幼児教育の充実 ③家庭や地域の教育力の充実 4 ①バリアフリーのまちづくり ②安全・安心のまちづくり ③子どもの遊び場の確保 5 ①児童虐待の防止 ②ひとり親家庭への支援 ③障がい児施策の充実
公共交通に係る施策	①バリアフリーのまちづくり 公共交通機関について、低床バスの導入や駅・バス停のバリアフリー化などを事業者に対して要請するとともに、必要な支援を行っていく。 ・ J R相模線倉見駅バリアフリー整備事業 子ども、子ども連れの親が安心して鉄道駅を利用できるよう、エレベーターの設置や多機能トイレを整備し、駅施設の利便性・安全性向上を図る。 ②安全・安心のまちづくり 子育て世代の安心した暮らしのためには、良好な居住環境と交通の利便性が重要な要素であることから、まち全体として良好な生活環境の整備に取り組むとともに、情報提供に努める。 ・ 公共交通充実促進事業 子ども、子ども連れの親が安心して路線バス等を利用できる環境を維持できるよう、イベント時に運行車両の展示を行うなど、路線バス等の認知度向上を図る。 (運行車両展示、施設等でのチラシ配架)

④ 第8次寒川町高齢者保健福祉計画(令和3年3月)

項 目	計 画 内 容
基本理念	<p>地域を支える つながる力 さむかわ</p> <p>高齢者に関する専門的・個別的な領域を担うとともに、前計画の基本的考え方や趣旨を今後も踏襲し、さらに地域住民同士の支え合いを重視した地域包括ケアシステムの実現に向けた施策および事業を積極的に展開していく。</p>
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域包括ケアシステムの充実 2. 健康保持・介護予防の推進 3. 高齢者の地域生活支援の充実 4. 高齢者の社会参加の促進 5. 介護保険サービスの適切な運営
施策の基本的方向	<ol style="list-style-type: none"> 1 ①認知症施策の推進 <ol style="list-style-type: none"> ②在宅医療・介護連携の推進 ③生活支援・介護予防サービスの基盤整備の推進 ④地域ケア会議の推進 2 ①健康保持の推進 <ol style="list-style-type: none"> ②介護予防の推進 3 ①情報提供・相談体制の充実 <ol style="list-style-type: none"> ②日常生活の支援 ③安心・安全の確保 ④介護家族支援 ⑤権利擁護 4 ①社会参加・交流の促進 <ol style="list-style-type: none"> ②介護サービス・介護予防サービス ③地域支援事業 ④必要なサービス量の確保及び質の向上 ⑤円滑なサービスの提供
計画課題と公共交通への期待	<ol style="list-style-type: none"> ①地域包括ケアシステムの充実 ②健康保持・介護予防の推進 <p>外出を控えている人が11.7%で、その理由が、「足腰などの痛み」が約半数。 「交通手段がない」を理由に挙げる人は、全体の7.1%</p> ③高齢者の地域生活支援の充実 ④高齢者の社会参加の促進 ⑤介護保険サービスの適切な運営 <p>⇒課題③及び④を支える生活基盤として公共交通の充実が望まれる。</p>

(2) 各種計画における公共交通施策に係る事項

各種まちづくり計画から、公共交通施策に関する記載や関連する事項を以下のように整理した。

表 各種まちづくり計画からの公共交通施策に関する事項

分野	計画	公共交通施策に係る事項
総合的 まちづ くり	寒川町総合計画 2040	時代に最適化したにぎわいのあるまちづくりを進めるため、都市インフラを最適化する必要がある、町内外のつながりを生み出す公共交通や幹線道路などの整備を促進することとしている。 また、すべての人が安心して快適に身近な公共交通を利用でき、誰もが使いやすい交通ネットワークの構築を目指し、以下の施策を推進している。 ・ダイヤ改正や乗りこぼし対策等コミュニティバスの利便性向上、交通不便地域の解消、鉄道駅施設の充実 ・駅や駅周辺の交通結節機能の充実
都市計 画	寒川町都市マスター プラン(令和3年4月 改定)	町の生活拠点と各住宅地を安全で快適に結ぶ町内公共交通ネットワークの充実を目指し、以下の施策に取り組んでいく。 ・路線バス：既存ルートや運行状況の維持保全と利用者の利便性の向上に向けた取組み ・海老名市との路線バス相互運行と周辺都市との連携の可能性検討 ・コミュニティバスの利用環境の改善に向けた取組みや、鉄道や路線バスなどと連携した広域ネットワークづくり ・地域特性に応じた公共交通の体系を検討(バス路線の総合的な再編成、デマンド型や福祉タクシーなどタクシーの活用等の検討)
子育て 支援	第2期子ども・子育て 支援事業計画(令和 2年3月)	子育てを支援する生活環境の整備に向け、①バリアフリーのまちづくりと②安全・安心のまちづくりを進めていく。 ①では、公共交通機関について、低床バスの導入や駅・バス停のバリアフリー化などを事業者に対して要請するとともに、必要な支援を行っていく。 ②では、良好な居住環境と交通の利便性が重要な要素であることから、まち全体として良好な生活環境の整備に取り組むとともに、情報提供に努める。
高齢者 福祉	第8次寒川町高齢 者保健福祉計画(令 和3年3月)	高齢者の社会参加・交流の促進に向け、「高齢者の地域生活支援の充実」「高齢者の社会参加の促進」を支える生活基盤として公共交通の充実が望まれている。

6. 地域公共交通の課題

(1) 現況特性と課題

本町の特性について、「地域状況」、「公共交通の運行状況」、「町民意識・意向」、「もくせい号の利用状況」、「各種まちづくり計画における公共交通施策」の各観点から以下に整理した。

【本町の地域状況】

- ・ 総人口は、増加傾向が続いており、比較的夫婦と子供の構成世帯が多い。
- ・ 高齢化率は、令和2(2020)年には27.7%にまで上昇し、県平均(25.6%)を上回っている。
- ・ 寒川駅南側の鉄道沿い地域や寒川駅北側から北東部にかけて人口の集積が見られ、海老名市に接する北部地域にも人口集積地が存在する。
- ・ 町内の通勤者の約6割、通学者(15歳以上)の約8割が町外に流出しており、特に茅ヶ崎市や藤沢市、横浜市への移動が多い。
- ・ 小売店舗は、寒川駅付近に多く立地しているが、大型店舗はなく周辺都市に流れている状況である。

《公共交通サービス圏域》

- ・ 鉄道駅から半径1km、バス停から半径300mのサービス圏内における人口カバー率は99.2%であり、ほとんどの住民が利用可能な範囲に居住している。

【本町の公共交通の運行状況】

《鉄道》

- ・ 直近10年間の寒川駅の乗降人員は、約13,000人/日程度で横ばい傾向であったが、コロナ禍の影響を受け、令和2年では約10,000人/日にまで減少している。
- ・ JR相模線は単線であり、4両編成での運行のため、特に通勤通学時間帯は混雑が生じている。
- ・ 倉見駅は3,500人/日前後の乗降人員であるが、新幹線新駅の整備に伴う周辺開発により大幅な利用増が見込まれている。

《路線バス》

- ・ 主に町の南側には、茅ヶ崎駅と寒川駅南口等を結ぶ路線が複数あるが、北側に路線はあまりなく、海老名駅寒川駅線には路線維持のため、国庫補助金や寒川町と海老名市からの補助金が交付されている。
- ・ 文教大学の一部移転等の影響で、茅ヶ崎駅～文教大学間の運行本数が減少しており、湘南ライフタウンや湘南台駅へのアクセス確保に懸念が生じている。

《もくせい号》

- ・ もくせい号は循環経路で一方向の運行であるため、行きが短区間の乗車であっても、帰りは迂回経路となる。
- ・ 乗車数と降車数の差があるバス停があり、行き帰りに交通手段が異なる人が見られる。
- ・ もくせい号のサービス圏では運行頻度が低いため、路線バスのサービス圏に比べ利便性が低く、地域格差が生まれている。
- ・ もくせい号の始発は8時前後、終発は17時前後であり、通勤利用がしにくい状況である。
- ・ 運行に要する費用のうち、運賃収入が占める割合は1～2割程度であり、それ以外は公費負担となっている。

《その他の交通サービス》

- ・ 公共交通以外の交通サービスとして、医療機関の送迎バスや福祉有償サービスなどがある。

【もくせい号の利用状況】

- ・ コロナ禍前は 65,000 人/年の利用者があったが、コロナ禍の令和2年度は大きく減少し令和3年度でも8割程度の利用にとどまっている。
- ・ もくせい号の通学利用はほとんどない状況であり、実態調査では0人であった。
- ・ 寒川駅を発着とする利用がほとんどを占めており、中間のバス停間を結ぶ移動はあまりない。
- ・ 高齢者の利用が半数以上を占めているが、通院目的の利用はあまり多くない。これは、寒川病院の無料送迎バスが町全域をカバーしていることに起因しているものと想定される。
- ・ **東ルート**の通勤目的が23%と比較的あるものの、夕方の通勤利用目的が少なく**帰宅需要に十分対応しきれていない**可能性がある。
- ・ **南ルート**は、多ルートに比べ運行本数が少なく(2時間に1本程度)、運行時間も昼間に絞られているため、**利便性が低く利用者数も極端に低い**。(午後便は利用者0人)
- ・ 倉見大倉ルートでは、月に数回程度の**乗りこぼしの発生**が見られる。

【町民の移動状況・意見】(アンケート結果)

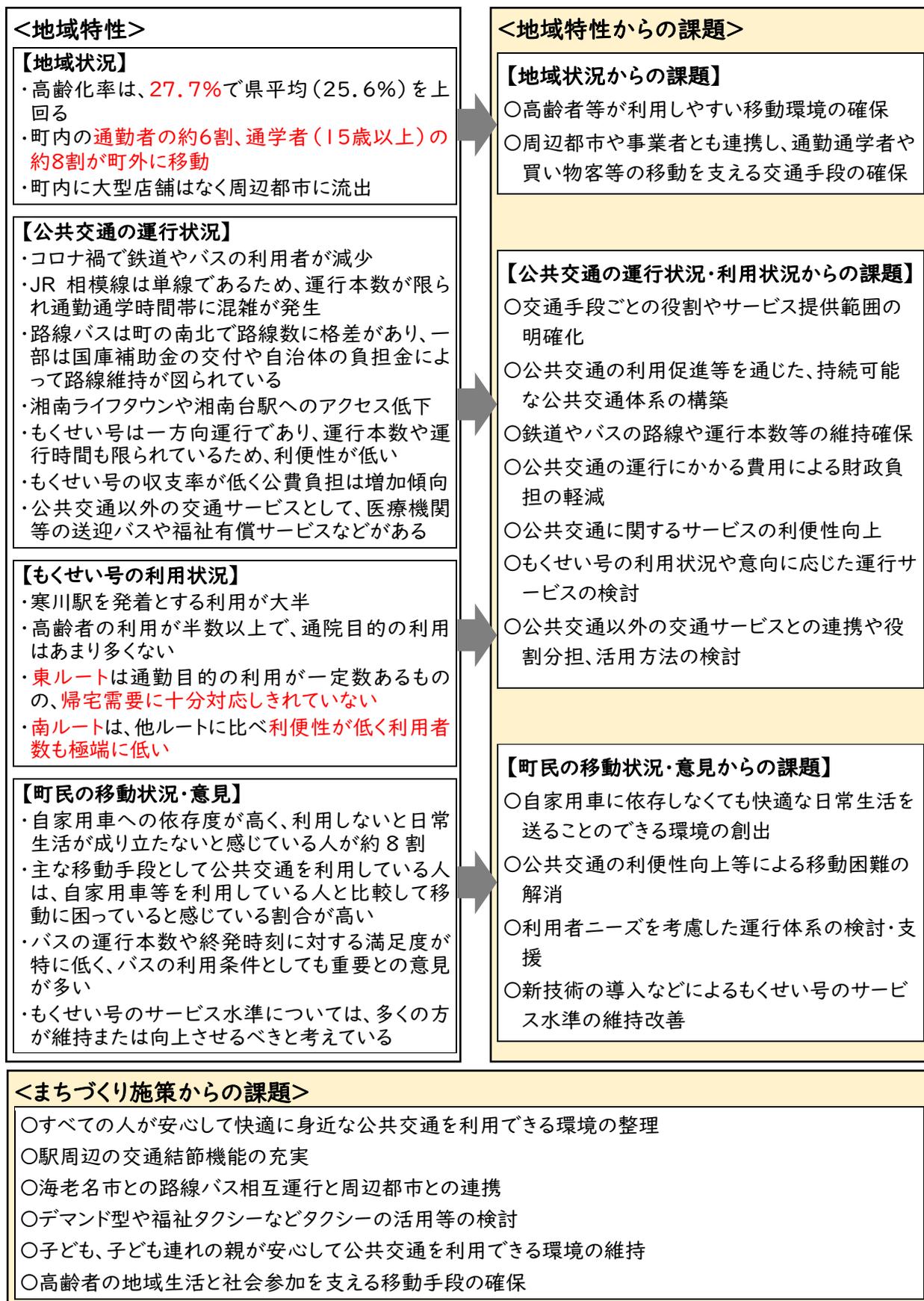
- ・ 自動車による家族や知人の送迎が町内全体で一定数あり、特に若年層で送迎をしてもらう頻度が高い傾向にある。
- ・ 自家用車(自動車・バイク)の利用が多く、利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人が約8割、自転車を利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人は約4割。
- ・ 日常の買い物や通院目的での移動については、30~60歳代は半数以上が主な移動手段として自家用車を利用しているほか、自転車による移動は世代を問わず一定数いる。
- ・ 主な移動手段として公共交通を利用している人は、自家用車等を利用している人と比較して移動に困っていると感じている割合が高い
- ・ 町内及びその周辺を運行する一般路線バス、もくせい号ともに運行本数や終発時刻に対する満足度が特に低く、バスの利用条件としても重要との意見が多い。また、運賃・料金に関する満足度はもくせい号のほうが高い傾向にあり、車内の環境はワゴンタイプの車両で運行している倉見大村ルートと南ルートで低い傾向にある。
- ・ もくせい号のサービス水準については、多くの方が維持または向上させるべきと考えている

【各種まちづくり計画における公共交通施策】

すべての人が安心して快適に身近な公共交通を利用でき、誰もが使いやすい交通ネットワークの構築を目指し、以下の施策を推進している。

- ・ ダイヤ改正や乗りこぼし対策等**コミュニティバスの利便性向上、交通不便地域の解消、鉄道駅施設の充実**
- ・ 駅や駅周辺の**交通結節機能の充実**
- ・ 海老名市との路線バス相互運行と**周辺都市との連携**の可能性検討
- ・ **コミュニティバスの利用環境の改善**に向けた取組みや、鉄道や路線バスなどと連携した**広域ネットワークづくり**
- ・ 地域特性に応じた公共交通の体系を検討(バス路線の総合的な再編成、デマンド型や福祉タクシーなど**タクシーの活用等の検討**)
- ・ 低床バスの導入や駅・バス停の**バリアフリー化**
- ・ 高齢者の社会参加・交流の促進に向け、「高齢者の地域生活支援の充実」「高齢者の社会参加の促進」を支える生活基盤として公共交通の充実

前述した本町の特性をもとに、各観点からの課題を以下のように整理した。



(2) 地域公共交通の役割

現況特性や課題を踏まえ、本町における公共交通以外の移動手段を含めた移動のあり方及び公共交通のサービス範囲のイメージを以下のように整理した。

表－移動目的ごとの移動手段イメージ

	短距離の移動 (町内間移動や隣接市への移動)	長距離の移動 (鉄道利用の場合、鉄道駅までの移動)
通勤	・路線バスや自転車、勤務先の送迎車などで移動	・駅までは路線バスや自転車、徒歩など自家用車に頼らずに移動
通学	・徒歩や自転車、路線バスなどで移動 ・保護者の送迎に頼らずに移動	・駅までは路線バスや自転車、徒歩など保護者の送迎に頼らずに移動
買い物	(日常の買い物) ・路線バスやもくせい号などで移動	(日常以外の買い物) ・買い物の種類等によって自家用車や鉄道で移動
通院	・路線バスやもくせい号、医療機関等の送迎車などで移動	・駅までは路線バスやもくせい号、自転車、徒歩などで移動
観光・来訪者	・路線バスやもくせい号、シェアサイクル、徒歩などで移動	・鉄道や路線バス、シェアサイクルなどで移動
全般	・同時に移動する人数や時刻、荷物の量、行き先など個々の状況に応じて、自家用車やタクシーで移動 ・個人の状況に応じて福祉移送サービスなどを使用	

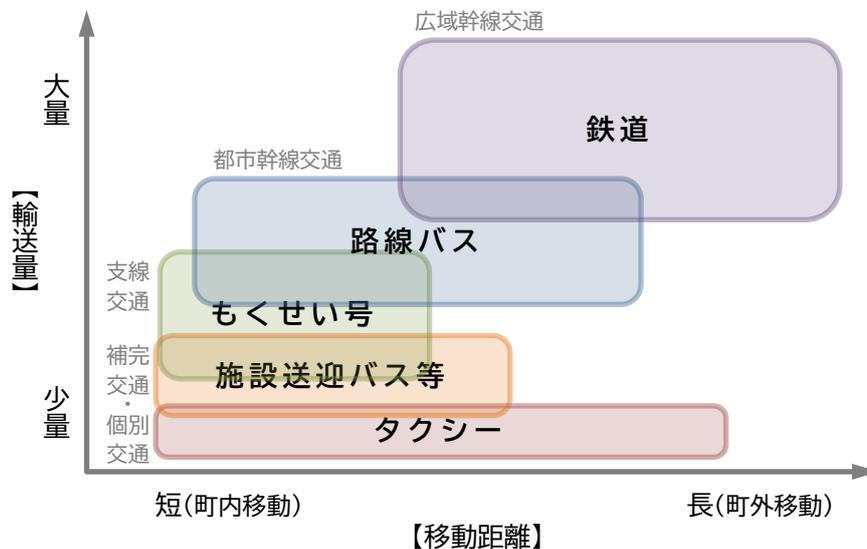


図 各交通機関の移動距離及び輸送量に伴うサービス範囲

(3) 地域公共交通の総合検討課題

地域公共交通に関する現況特性や各観点からの課題、役割を踏まえ、本町の地域公共交通の総合検討課題を以下に示す6項目に集約した。

【地域公共交通の総合検討課題】

① 高齢者等の移動に困っている人に対する利用しやすい移動環境の提供

本町は、高齢化率や自動車の依存度が県平均より高く、運転に不安があっても自動車を利用している状況が見られる。高齢者や子育て世代等で移動手段を持たない人にとって、公共交通は日常生活に重要なものであり、外出や移動に制約がからず安心して生活できる環境を提供していく必要がある。

② 鉄道・路線バスの運行サービス水準の維持

鉄道・路線バスは、本町の骨格交通軸として周辺都市への移動を支える重要な交通手段であるが、路線バスにおいて湘南台方面へのアクセス低下などがあり、今後のサービス維持に不安が生じてきている。このため、鉄道・路線バスは、都市生活を支える基軸であることの認識のもと、路線の維持や強化に向けて、関係する周辺都市や事業者等との連携を図っていく必要がある。

③ もくせい号の役割分担の明確化

もくせい号は、路線バスに比べ運行頻度が少ないことや、循環型の片側一方向運行であること等から、サービス水準を向上することが求められている。鉄道や路線バス、その他の移動手段との棲み分けを考慮し、もくせい号の果たすべき役割を明確にすることで、公共交通全体のバランスを確保することが必要である。

④ 他の移動サービスや公共交通相互の連携

本町には、公共交通以外の移動サービスとして、福祉有償運送や病院送迎バス、シェアサイクルといった交通手段がある。町内の多様な移動需要に対して、公共交通だけで対応していくには限界があるため、これらの移動サービスと連携し、幅広い移動需要を支えるサービスを提供していくことが必要である。

⑤ 公共交通サービスの質の向上、DX化への対応

公共交通での移動では、移動のわかりにくさ(いつ・どこから・何に乗って)、料金支払いや乗り換えのわずらわしさ等から利用を避けている人も見られる。こうしたことを受け、誰もが容易に情報を入手でき、乗り換え等もスムーズに行えるよう、ICTの利活用等により、利便性を向上することが必要である。

⑥ 公共交通にかかる財政負担の軽減

公共交通事業は、これまで通りの財源を維持できるか見通せない状況にあるものの、公共交通サービスを守っていくことが求められる。本町の公共交通利用者数は、コロナ禍前に回復していない状況にあり、公共交通環境は厳しい状況にある。このため、財政負担を軽減するための対策を講じていく必要がある。

7. 地域公共交通の基本方針

(1) 基本理念と基本方針

公共交通の利用実態や移動状況、町民ニーズを踏まえ、寒川町総合計画2040に定めている目標達成のため、将来公共交通体系の「基本理念」と、それを実現するための「基本方針」を次のように設定する。

【基本理念】

ひと・まち・みらい をつなげる公共交通の実現

寒川町総合計画 2040 において、まちの将来像を「つながる力で 新化するまち」として、町の特長や町民性を後世に伝えながら、将来にわたって町民のこころ豊かな暮らしを実現するために、つながることで生まれる力を最大限に発揮し、新たな価値を創造することで、まちの新化へとつなげていくことを目指すとしていることから、

「ひと・まち・みらい をつなげる公共交通の実現」

を地域公共交通の基本理念として設定した。

【基本方針】

《公共交通の課題》

- ①高齢者等の移動に困っている人に対する利用しやすい移動環境の提供
- ②鉄道・路線バスの運行サービス水準の維持
- ③もくせい号の役割分担の明確化
- ④他の移動サービスや公共交通相互の連携
- ⑤公共交通サービスの質の向上、DX化への対応
- ⑥公共交通にかかる財政負担の軽減

《基本方針》

- ①誰もが安心して利用でき、地域内を移動しやすい公共交通の構築
“地域をつなげる”
- ②都市間連携の強化と都市拠点の機能向上に資する公共交通の構築
“都市をつなげる”
- ③サービスの質を高め、多様な移動ニーズに対応した公共交通の構築
“未来につなげる”

ひと・まち・みらいをつなげる公共交通の実現

基本方針①：誰もが安心して利用でき、地域内を移動しやすい公共交通の構築 “地域をつなげる”

- 本町では、人口減少や高齢化が進んでいる状況にあり、町民の暮らしや経済活動を支えていくため、コンパクトなまちづくりを進めている。これに即し、高齢者や子供連れの親子等の交通弱者が安心して外出できる機会を提供するため、地域内を気軽に移動でき、誰もが安心して日常生活を送れる公共交通の構築を目指す。
- もくせい号は、交通弱者の需要に対応して運行しているものの、利用者数が低迷している状況のため、利用者意向に即したサービスの実現を目指し、利用者の増加と運行収支改善の好循環の創出に繋げる。

基本方針②：都市間連携の強化と都市拠点の機能向上に資する公共交通の構築 “都市をつなげる”

- 本町では、隣接都市への移動量が多く、通勤では約 6 割、通学では約 8 割（令和 2 年国勢調査）が町外に移動している状況である。鉄道や路線バスがこれらの移動を担っていることから、路線や運行本数、サービス等の維持改善を働きかけるとともに、必要な支援等を行い、都市間を円滑に移動できる公共交通の構築を目指す。
- 寒川駅は、鉄道、路線バス等が結節する交通拠点であり、町民や町外の来訪者が集う場となっており、本町の玄関口としての役割を担っている。鉄道や路線バス等、多様な交通手段の乗り換え環境の改善を進めるとともに、利用しやすい駅として情報発信等を推進する。

基本方針③：サービスの質を高め、多様な移動ニーズに対応した公共交通の構築 “未来につなげる”

- 多様な移動ニーズに対応していくためには、公共交通事業だけでは賅いきれないため、様々な移動手段の利用環境を整備するとともに、公共交通との連携の強化を図ることで移動の質を高める。また、交通分野においても DX 化等を推進することにより効率よく移動できる環境の整備を目指す。
- 公共交通事業を継続させていくためには、地域住民、交通事業者、企業などが相互協力する体制を築くことが必要であり、その中で地域にとって望ましい交通サービスのあり方を検討し、適宜改良していく。また、住民が公共交通を利用することで持続可能な公共交通体系を維持する意識を持ってもらい、積極的に利用を促進する。

(2) 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

基本理念及び基本方針を踏まえ、地域公共交通ネットワークの将来イメージを以下に示すとおり設定した。基本的には、現行の鉄道及び路線バスの幹線交通軸を維持しながら、もくせい号や他の移動サービスで補完する交通体系の構築を目指すものとしている。



図 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

表 交通拠点及び公共交通網の位置付け

【交通拠点】

交通拠点	拠点の機能	拠点名
中心拠点	町の中核機能が集積し、鉄道・路線バス等が集中する総合的な交通結節点	寒川駅
地域拠点	広域幹線交通軸と支線交通の乗り換え拠点	倉見駅 宮山駅
地区拠点	都市幹線交通軸と支線交通の乗り換え拠点	小谷バス停 西一之宮バス停

【公共交通網】

位置づけ	役割	交通モード	想定する主な利用形態
広域幹線交通	・広域的な移動を支援する交通	鉄道	・町外への移動 (遠方への通勤・通学、買い物、通院)
都市幹線交通	・周辺都市との連絡を支援する交通	路線バス	・町外へ(・町内間)の移動 (駅までの移動、通勤・通学、買い物、通院)
支線交通	・地域内の日常移動を支援する交通	もくせい号	・路線バスがカバーできない範囲の移動 ・町内間の移動 (町内の駅までの移動、買い物、通院)
補完交通	・病院等特定の利用者の移動を担う交通 ・ラストワンマイルを補完する交通	医療機関等送迎バス 福祉移送サービス シェアサイクル	・特定の施設等への移動
個別交通	(個別の移動)	タクシー	・ドアtoドアの移動 ・他の公共交通が運行していない時間の移動

8. 地域公共交通に関する施策・事業

(1) 基本目標・施策の体系

基本理念と基本方針、地域公共交通の将来イメージに基づき、基本方針ごとに基本目標を設定し、これらを実現するための施策を定めた。以下にその体系を示す。

基本方針	基本目標	施策
<p>誰もが安心して利用でき、移動しやすい公共交通網の確立</p> <p>“地域をつなげる”</p>	<p>①もくせい号のサービス向上</p> <p>②南部地域の需要に応じたサービスの提供</p> <p>③他の移動手段との連携による移動支援</p>	<p>○もくせい号の利用環境及び運行改善(再編成)の検討</p> <p>○南部地域における運行サービスの検討</p> <p>○病院送迎バス等他の移動手段との連携検討</p>
<p>地域間連携の強化と都市拠点の機能向上に資する公共交通の構築</p> <p>“都市をつなげる”</p>	<p>④鉄道運行の維持・活性化</p> <p>⑤周辺都市との連携による路線バス運行の維持・活性化</p> <p>⑥交通結節機能の強化</p>	<p>○JR相模線の複線化等の促進</p> <p>○相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組み</p> <p>○路線バス維持・改良等に向けた周辺都市との連携(寒川駅～湘南台駅のサービス水準の維持)</p> <p>○東海道新幹線新駅設置に伴う新たな交通結節機能の検討</p> <p>○寒川駅南口駅前広場の整備に伴う交通結節機能強化の検討</p> <p>○新たな駐輪場整備の検討(宮山駅、倉見駅)</p>
<p>サービスの質を高め、多様な移動ニーズに対応した公共交通の構築</p> <p>“未来につなげる”</p>	<p>⑦公共交通を補完するサービスの提供</p> <p>⑧バス利用環境の改善</p> <p>⑨利用促進策・情報提供の実施</p>	<p>○シェアサイクル等新たな交通手段の活用推進</p> <p>○バス待合環境の改善</p> <p>○情報提供ツール等による情報発信の推進</p> <p>○ODX化の推進</p> <p>○もくせい号の利用促進、収支率向上に向けた取り組み</p>

(2) 具体施策・事業

各施策・事業の目的や内容等を以下に示す。

- ① 誰もが安心して利用でき、地域内を移動しやすい公共交通の構築
“地域をつなげる”

施策	もくせい号の利用環境及び運行改善（再編成）の検討
事業目的・内容	
実施主体（案）	寒川町・交通事業者
実施スケジュール（案）	
事業イメージ	

②都市間連携の強化と都市拠点の機能向上に資する公共交通の構築

“都市をつなげる”

施策	J R 相模線の複線化等の促進
事業目的・内容	
実施主体（案）	寒川町・沿線自治体・鉄道事業者
実施スケジュール （案）	
事業イメージ	

③サービスの質の向上と多様なニーズに対応した持続可能な公共交通の構築
 “未来につなげる”

施策	シェアサイクル等新たな交通手段の活用推進
事業目的・内容	
実施主体（案）	寒川町・シェアサイクル事業者
実施スケジュール （案）	
事業イメージ	

9. 計画目標

(1) 計画区域、計画期間

- 計画区域：寒川町全域
- 計画期間：令和6年度(2024年度)から令和15年度(2033年度)までの10年間

(2) 数値目標

表 指標及び目標値

基本方針	指標	目標値		
		現況値 令和5年 (2023年)	中間 令和10年 (2028年)	目標値 令和15年 (2033年)
誰もが安心して利用でき、移動しやすい公共交通網の確立 “地域をつなげる”				
地域間連携の強化と都市拠点の機能向上に資する公共交通の構築 “都市をつなげる”				
サービスの質を高め、多様な移動ニーズに対応した公共交通の構築 “未来につなげる”				

10. 計画推進に向けた体制

(1) 評価基準

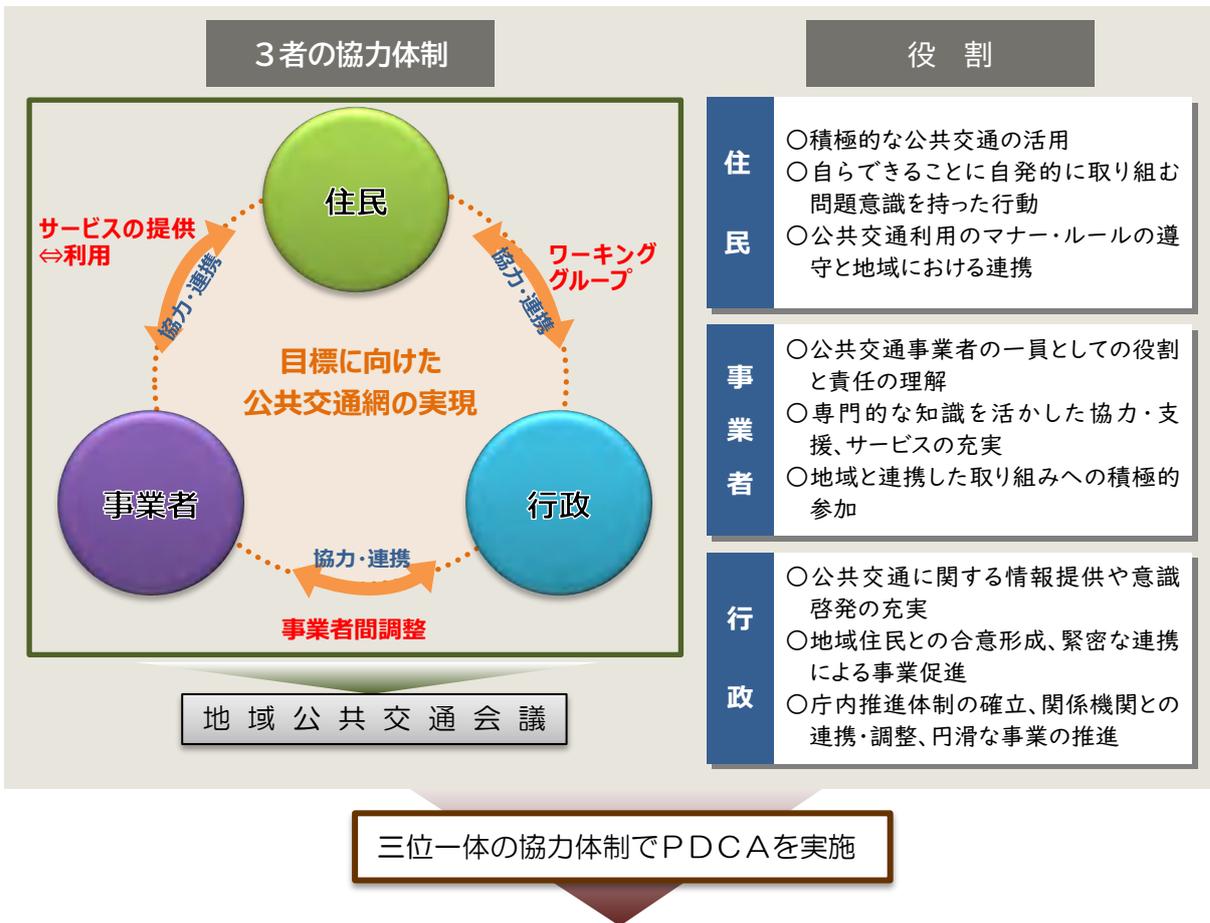
(2) 事業スケジュール

表 施策別の事業スケジュール

施策・事業	事業主体	事業スケジュール
事業①：		

(3) 事業推進・管理体制

■3者の協力体制と役割分担



■公共交通事業マネジメント

