



<案>

寒川町地域公共交通計画



目 次

序. 計画概要

(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の位置付け	1
(3) 計画区域	1
(4) 計画期間	1
(5) SDGs(持続可能な開発目標)との関係.....	2

1. 寒川町の都市概況

(1) 位置と地勢	3
(2) 人口	4
(3) 土地利用	9
(4) 主要施設の立地状況	11
(5) 商業・工業・観光	12
(6) 移動状況	13

2. 公共交通の現状

(1) 公共交通の概要.....	19
(2) 鉄道の運行実態.....	21
(3) 路線バスの運行状況.....	22
(4) もくせい号の運行実態	24
(5) その他の交通サービス	31
(6) 公共交通を取り巻く社会的状況	35

3. もくせい号の利用実態

(1) 調査概要	37
(2) 利用状況	37

4. 移動ニーズの把握

(1) 調査概要	42
(2) アンケート調査結果.....	43

5. まちづくりの方向

(1) 各種計画の概要.....	53
(2) 各種計画における公共交通施策に係る事項	57

6. 地域公共交通の課題

(1) 現況特性と課題	58
(2) 地域公共交通の役割	61
(3) 地域公共交通の総合検討課題	62

7. 地域公共交通の基本方針

(1) 基本理念と基本方針	63
(2) 地域公共交通ネットワークの将来イメージ.....	65

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	67
(2) 具体施策・事業.....	68

9. 計画の進行管理

(1) 計画区域、計画期間.....	83
(2) 数値目標	83
(3) 事業スケジュール.....	84
(4) 事業推進・管理体制.....	86

用語解説	87
------------	----

序. 計画概要

(1) 計画の背景と目的

本町では、高齢化の進行等により交通弱者の増加が予想され、地域における公共交通の重要度は年々高まっている。しかし、現状においては自家用自動車への依存率が高くなっており、今後さらなる高齢化の進行や人口減少が予測される状況下においては、利便性の高い公共交通の確保・維持を図るとともに、公共交通への転換や自家用車の効率的な利用を図り、地域において持続可能な公共交通体系を構築することが喫緊の課題となっている。

昨今では人口減少に伴い公共交通サービス需要の縮小や交通事業従事者（運転手等）不足、さらには新型コロナウイルス感染症等、公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっており、既存公共交通サービスの維持確保について計画的に対応することが求められている。

このような背景から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「寒川町地域公共交通計画」を策定するものである。

(2) 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画であり、寒川町の上位計画である「寒川町総合計画 2040」及び「寒川町都市マスタープラン」等と整合・連携を図り、持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を推進するための計画として位置づける。

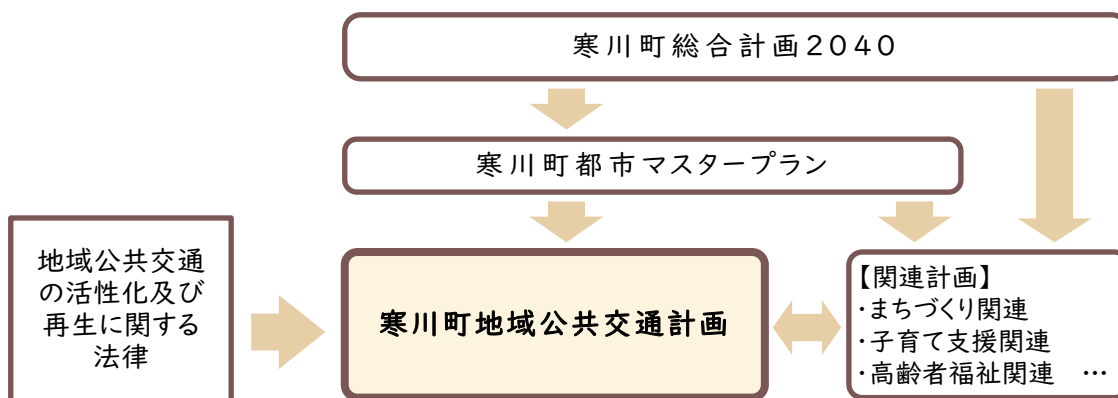


図 計画の位置付け

(3) 計画区域

本計画の対象区域は、寒川町全域とする。

(4) 計画期間

計画期間は令和 6 年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）までの 5 年間とする。

(5) SDGs (持続可能な開発目標) との関係

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、平成27年(2015年)の国連サミットにおいて、すべての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標である。17の目標と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指している。

また、本町の最上位計画である「寒川町総合計画 2040」では、寒川町は「SDGs 日本モデル」宣言に則り、民間団体や町民等と連携してSDGsの推進に取り組むことで地域の課題解決と地方創生を目指していくこととしている。

本計画では、17の目標のうち、特に関連する以下の目標の内、8・9・11の目標を達成することを目指していく。



出典:国土交通省「持続可能な開発のための2030アジェンダと日本の取組(外務省)」

図 SDGsの17の目標と本計画と関連性のある目標

1. 寒川町の都市概況

(1) 位置と地勢

本町は、神奈川県中央部を流れる相模川の河口から上流約6kmの左岸に位置している。町域面積は13.42km²で東西2.9km、南北5.5kmと南北に長く、首都圏50km・横浜30km圏にあり、東は藤沢市及び茅ヶ崎市に、西は相模川を隔てて平塚市と厚木市に、南は茅ヶ崎市に、北は海老名市にそれぞれ接している。

標高は約5～27mで、おおむね平坦な地形で東部は相模野台地の南西部に位置し、その他は相模川、目久尻川、小出川によって形成された沖積低地となっている。



出典：国土交通省「国土数値情報」

図 本町の位置

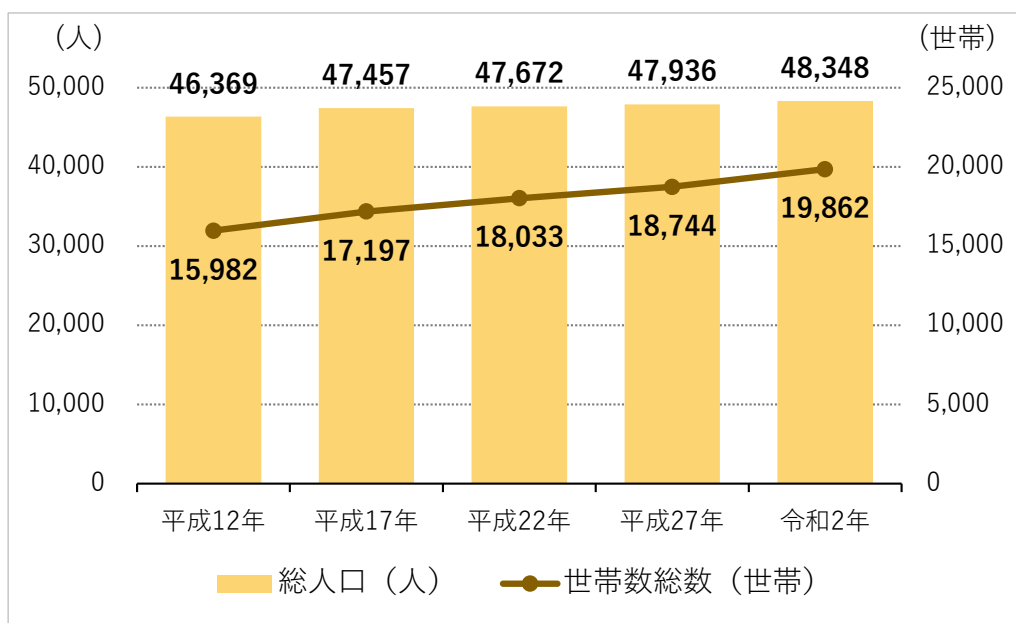
(2) 人口

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。

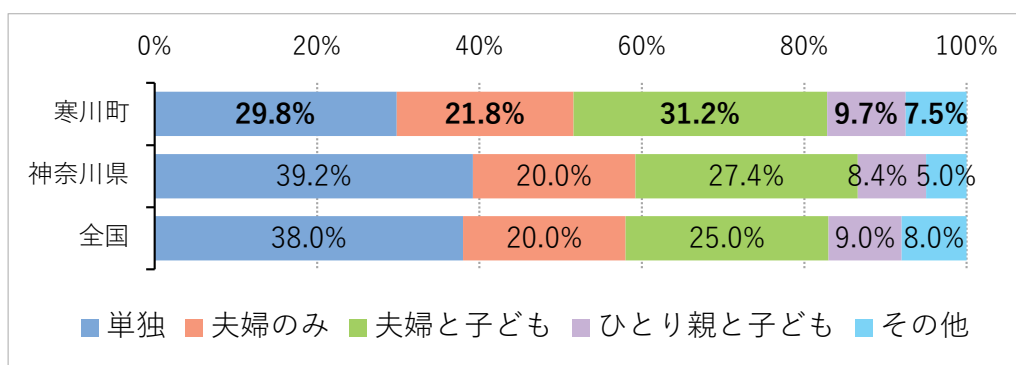
世帯数総数も増加しており、平成12年(2000年)の15,982世帯から、令和2年(2020年)には19,862世帯となっている。

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



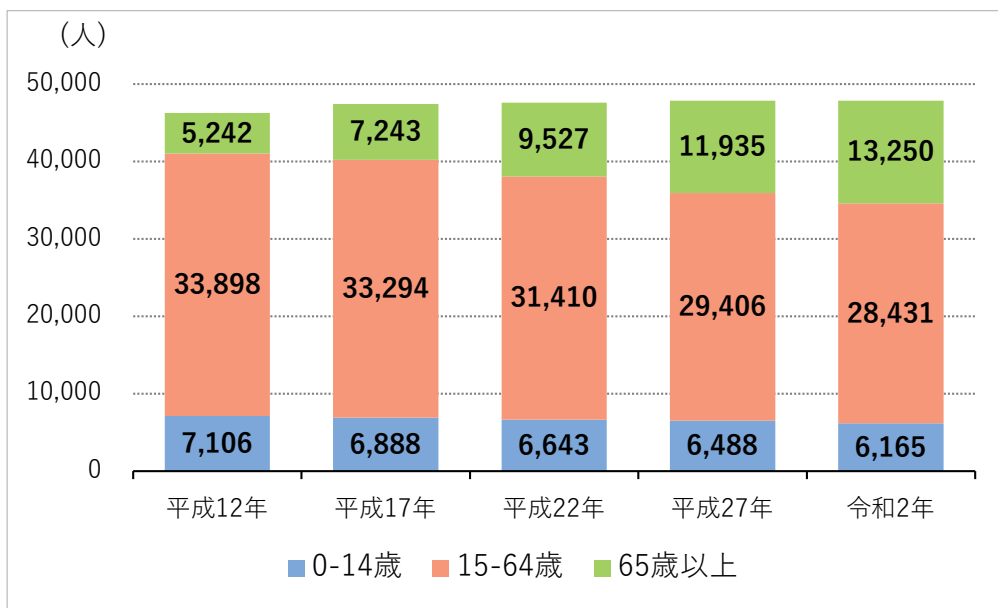
出典:総務省「令和2年国勢調査」

図 世帯タイプの構成比

2) 年齢区分別人口

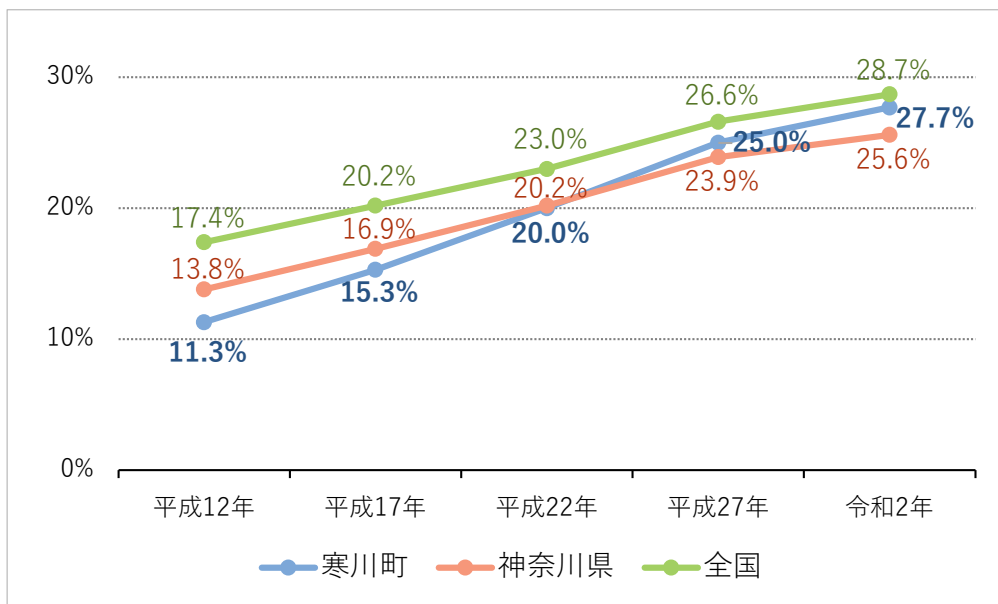
本町の年齢3区分別人口は、平成12年(2000年)には0-14歳が7,106人、15-64歳が33,898人、65歳以上が5,242人であったが、令和2年(2020年)には0-14歳が6,165人に減少、15-64歳が28,431人に減少、65歳以上が13,250人に増加している。

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



※年齢「不詳」の者を除いて算出
出典:総務省「国勢調査」

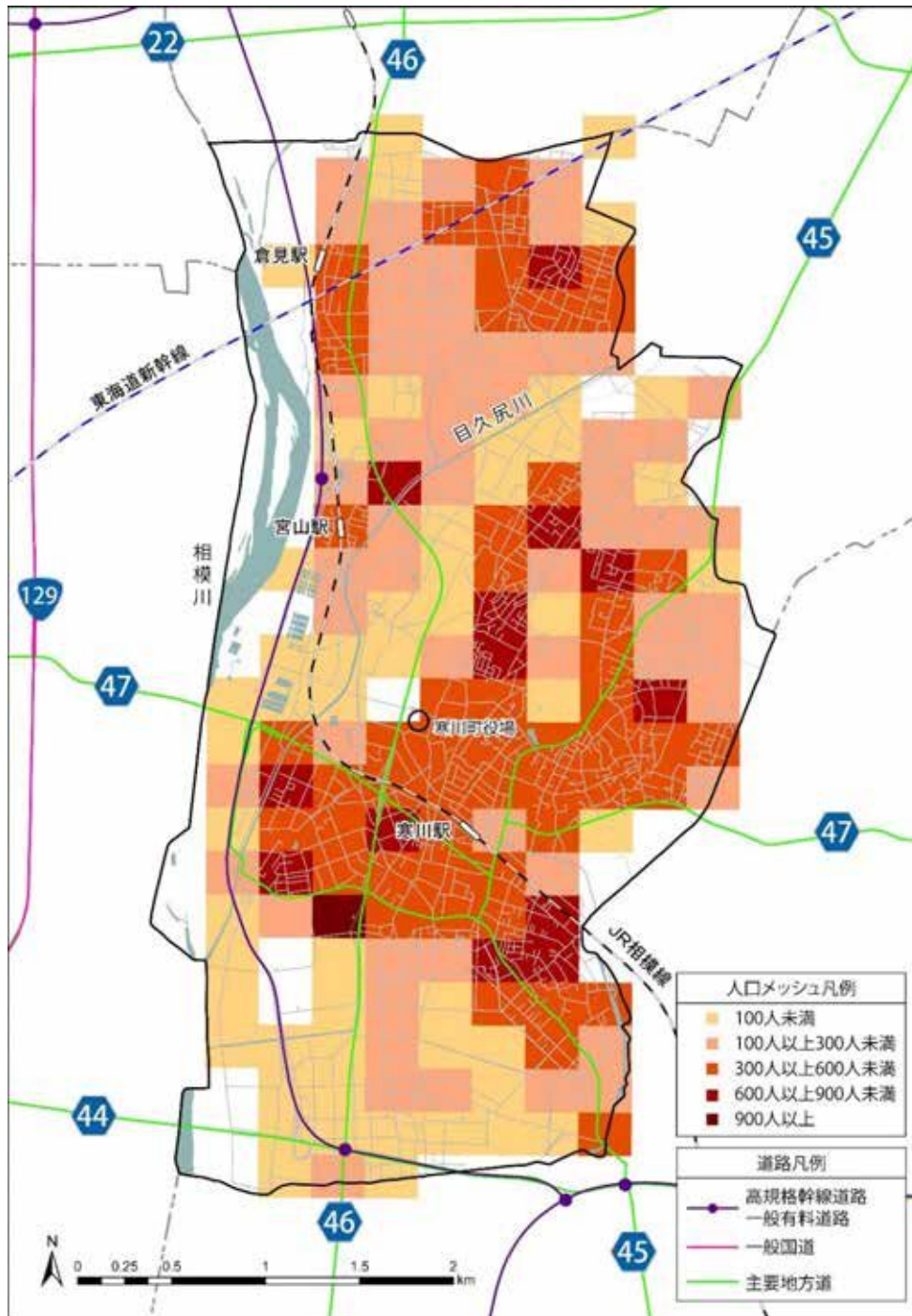
図 高齢化率の推移

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。

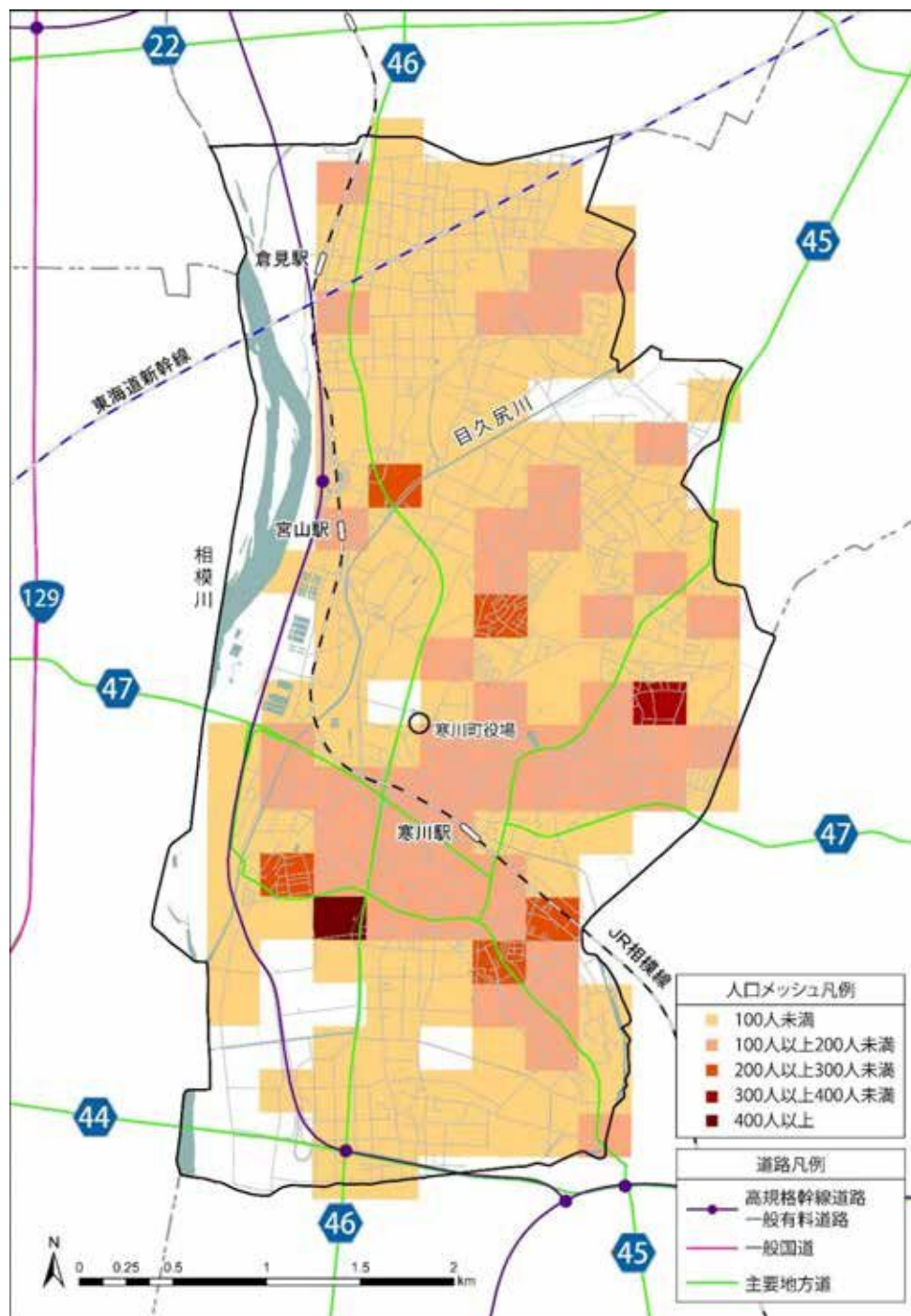


出典:国土交通省「国土数値情報」、総務省「令和2年国勢調査」

図 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」、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。

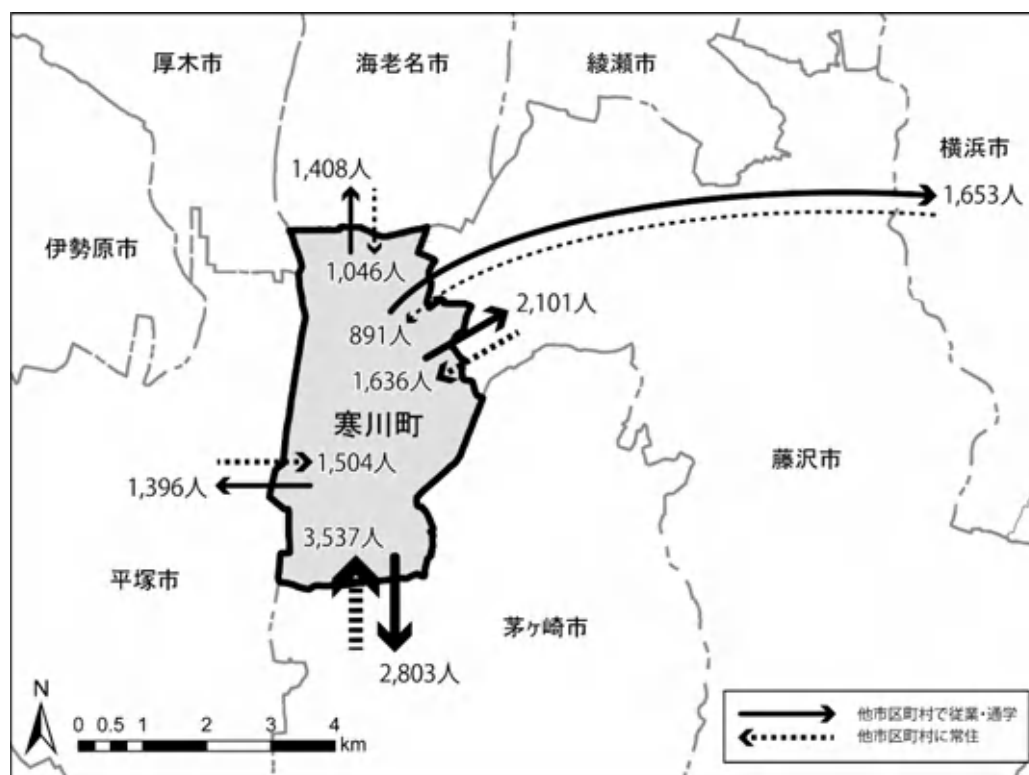
他市区町村で従業・通学している者は14,664人で、このうち茅ヶ崎市での従業・通学者が2,803人で最も多く、次いで、藤沢市、横浜市等での従業・通学者が多い。

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」



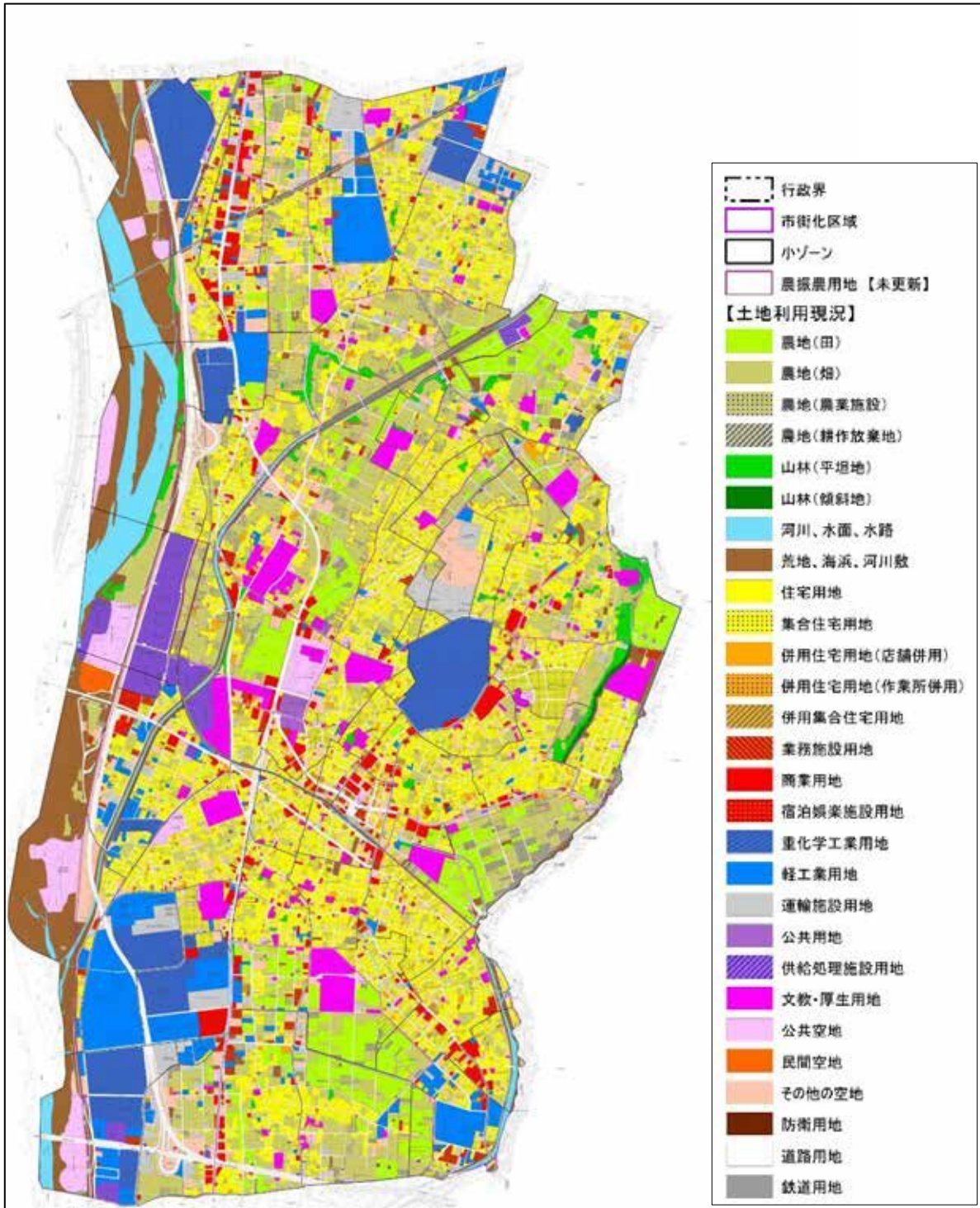
出典:総務省「令和2年国勢調査」

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。



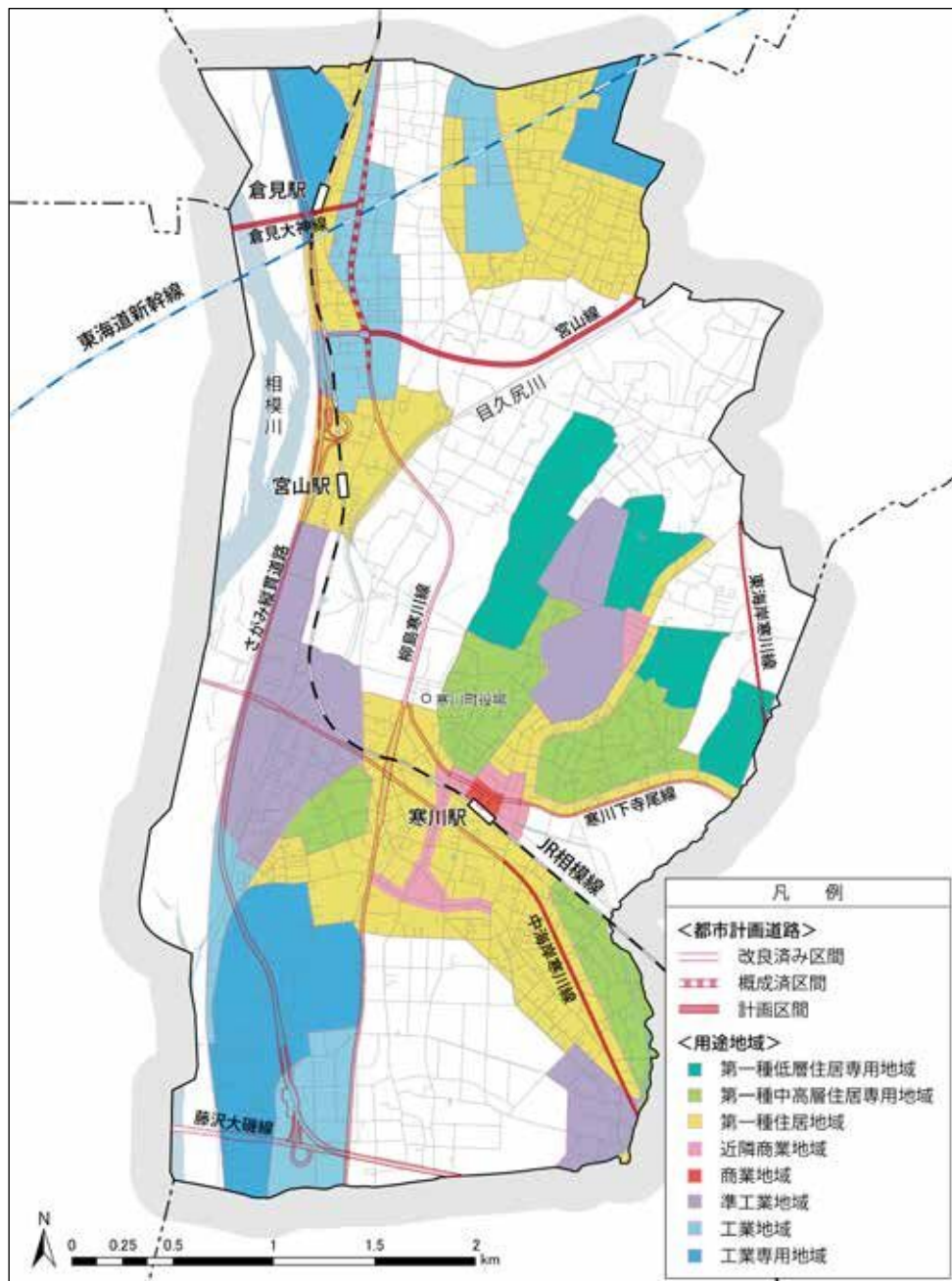
出典：令和3年度都市計画基礎調査

図 土地利用種別

2) 道路網・用途地域

本町の道路ネットワークは、広域都市間を繋ぐさがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）があり、これと並行に位置する県道46号（都市計画道路（以下同様）3.4.4柳島寒川線）、平塚市方面へは神川橋（3.4.2中海岸寒川線（一部未整備））・湘南銀河大橋（3.1.1藤沢大磯線）・3.3.4倉見大神線（未整備）、藤沢市・茅ヶ崎市方面へは、3.3.3宮山線（未整備）、県道45号、3.5.5寒川下寺尾線があり、都市間や町域内の交通ネットワークを担っている。

また、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。

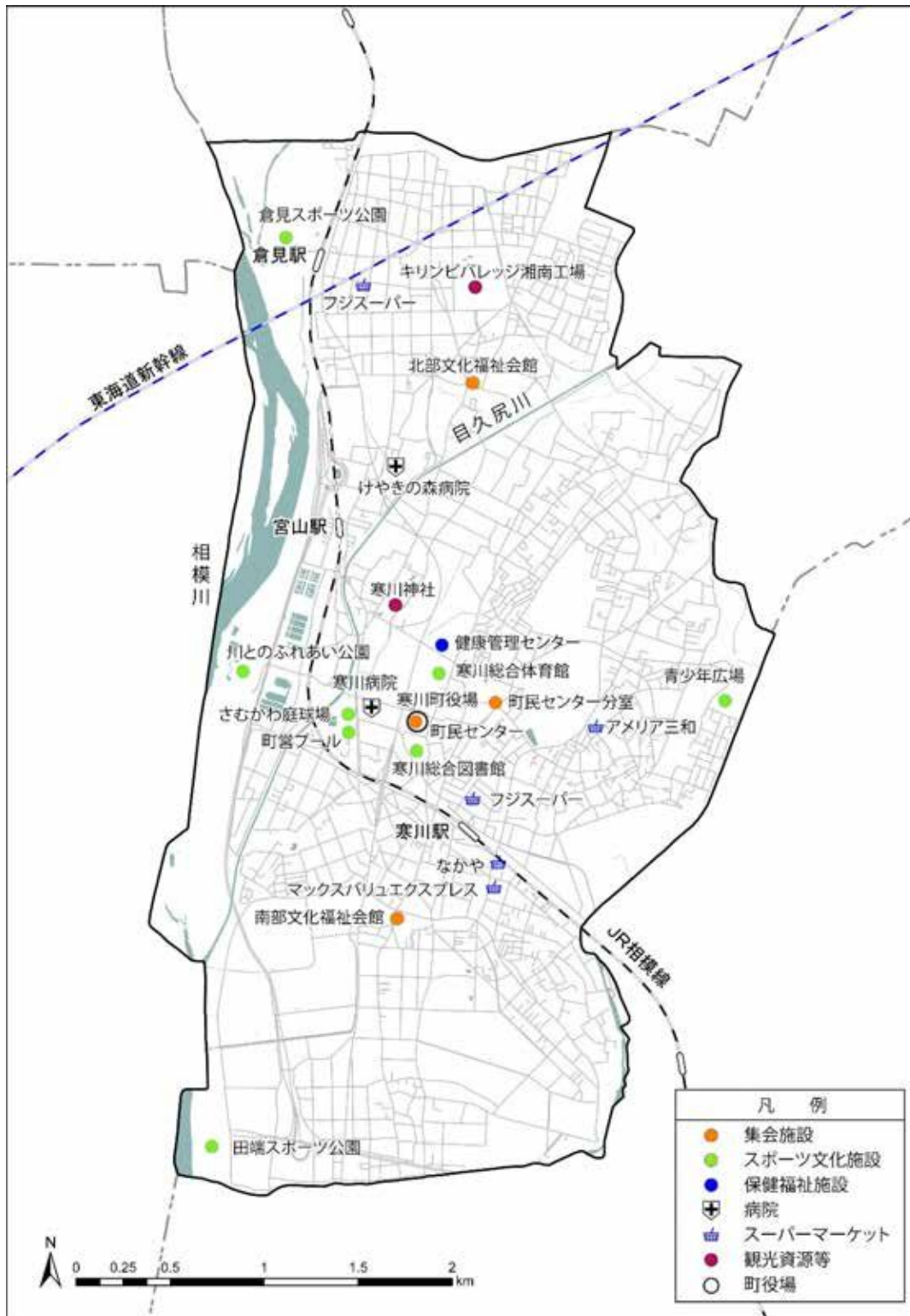


出典：国土交通省「国土数値情報」、寒川町資料

図 都市計画道路・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。



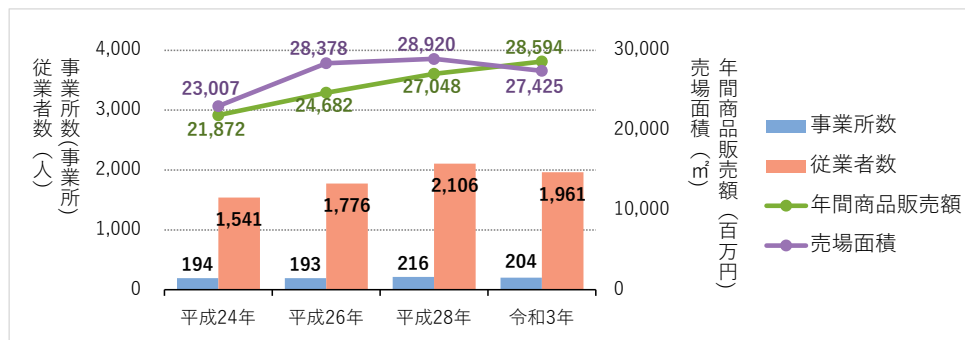
出典：国土交通省「国土数値情報」他

図 主要施設の立地

(5) 商業・工業・観光

1) 商業

本町の小売業の事業所数や従業者数、売り場面積は、上昇傾向にあったが、令和3年(2021年)は減少に転じている。一方、年間商品販売額は増加傾向を維持している。

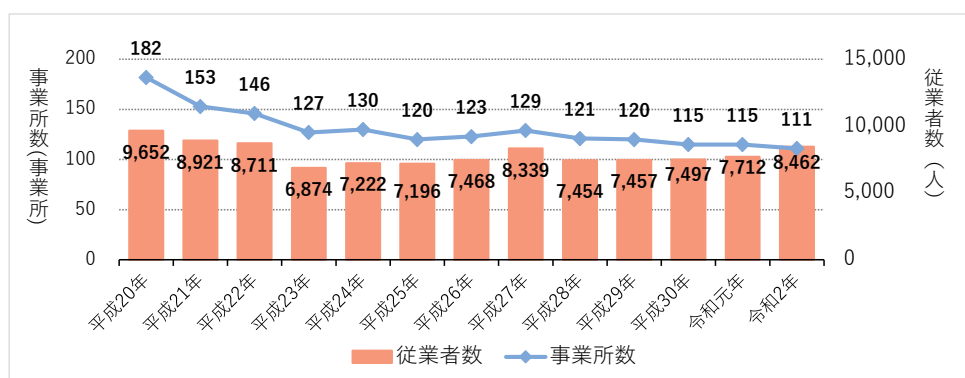


出典: 経済産業省「経済センサス-活動調査」、経済産業省「商業統計調査」(平成26年のみ)

図 町内の小売業関連統計の推移

2) 工業

本町の製造業の事業所数は、近年漸減傾向にあるが、従業者数は増加している。

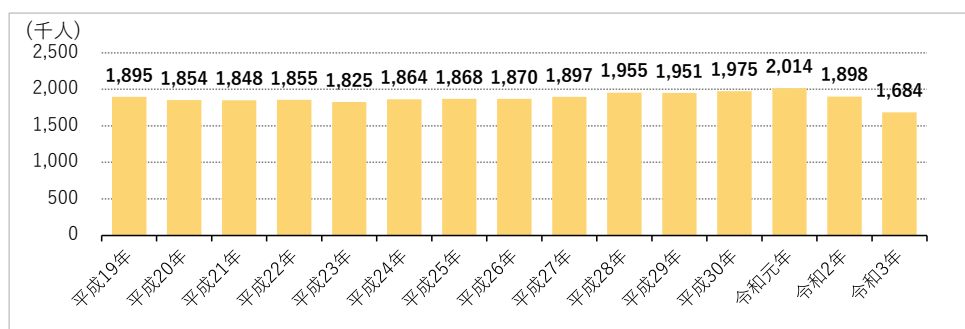


出典: 経済産業省「工業統計調査」、経済産業省「経済センサス-活動調査」(平成23年、平成27年、令和2年のみ)

図 町内の製造業関連統計の推移

3) 観光

本町の観光客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が発生する令和2年(2020年)まで増加傾向にあり、その多くが寒川神社への参拝客であり、多くが町内を周遊していない状況である。



出典: 2021 統計さむかわ

図 観光客数の推移

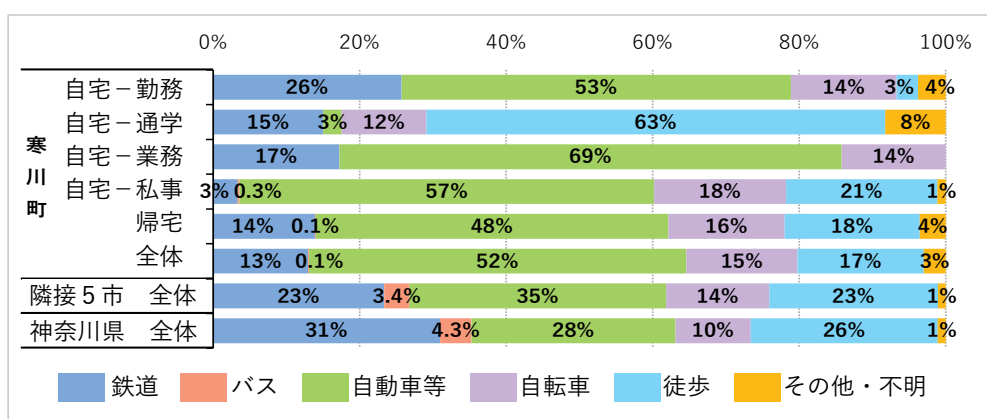
(6) 移動状況

1) パーソントリップによる移動状況

平成30年(2018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。

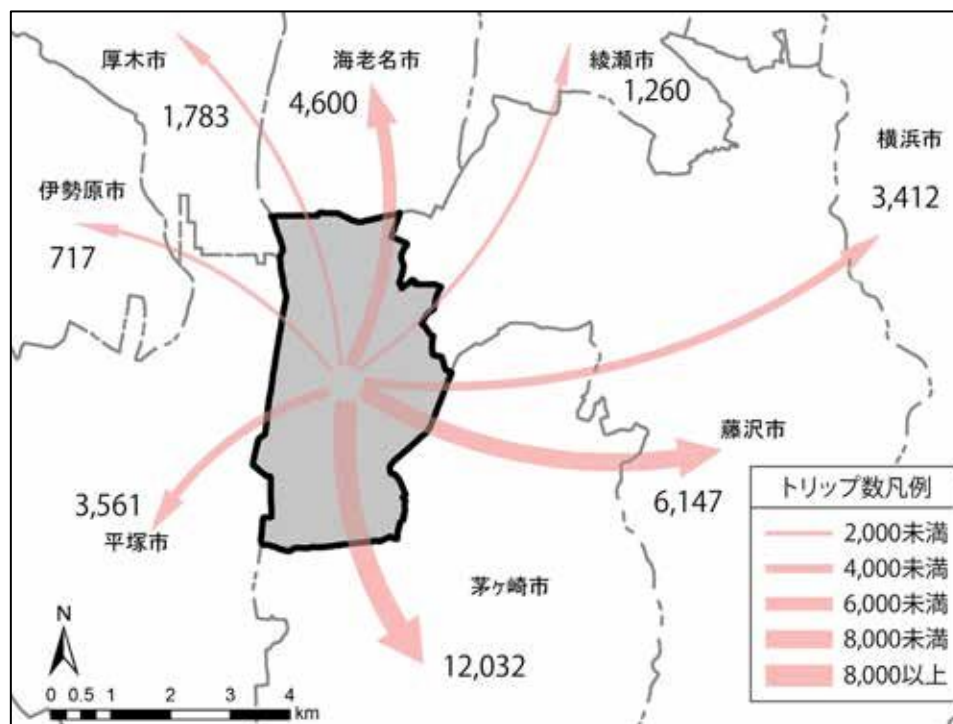
周辺の自治体への移動状況としては、茅ヶ崎市への移動が最も多く次いで藤沢市、海老名市となっている。



※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)

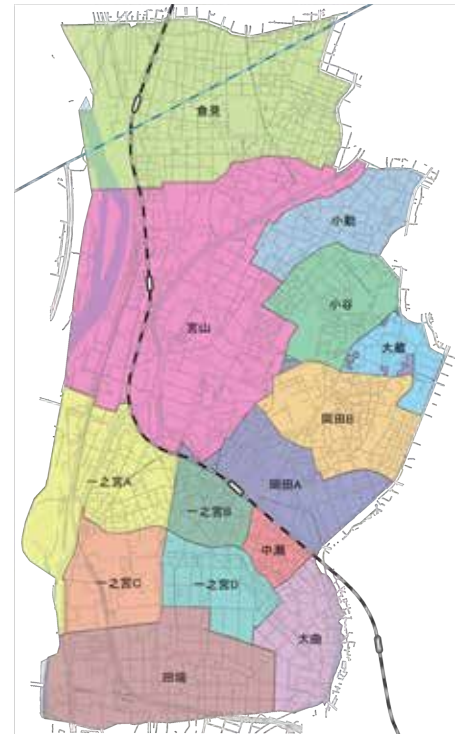
図 周辺自治体への移動状況

2) アンケート調査からの移動状況

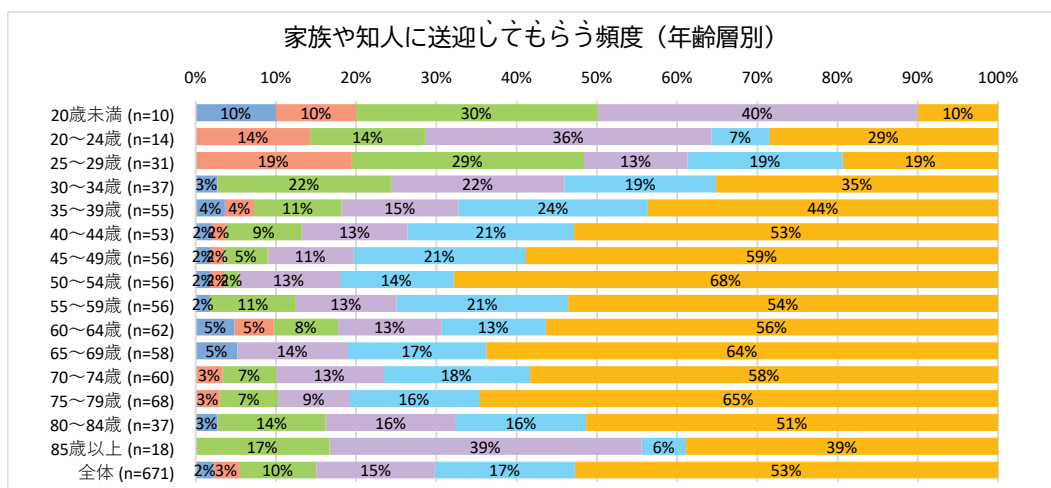
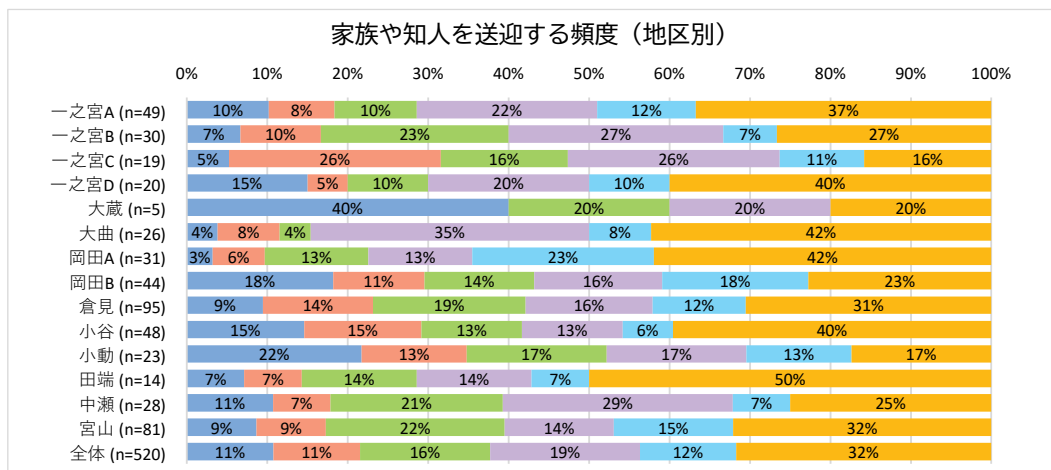
令和5年(2023年)2月~3月に実施した町民アンケート調査結果から、自動車送迎状況及び移動目的別の移動区間状況を以下に示す。

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。

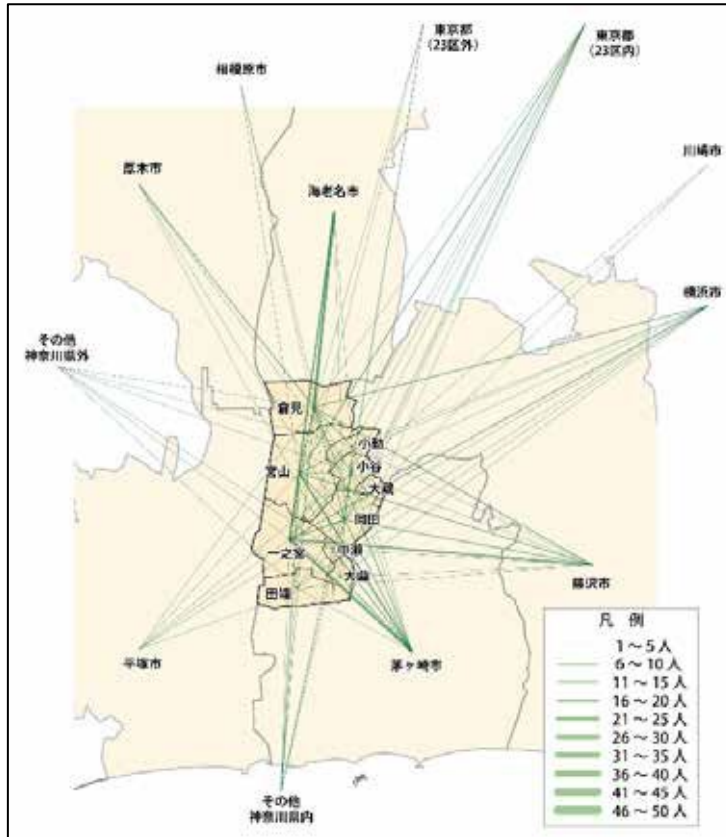


地区区分



■ 週に5日以上 ■ 週に3~4日 ■ 週に1~2日
■ 月に数回 ■ 年に数回 ■ ほとんどない

【通勤通学】



【通院】

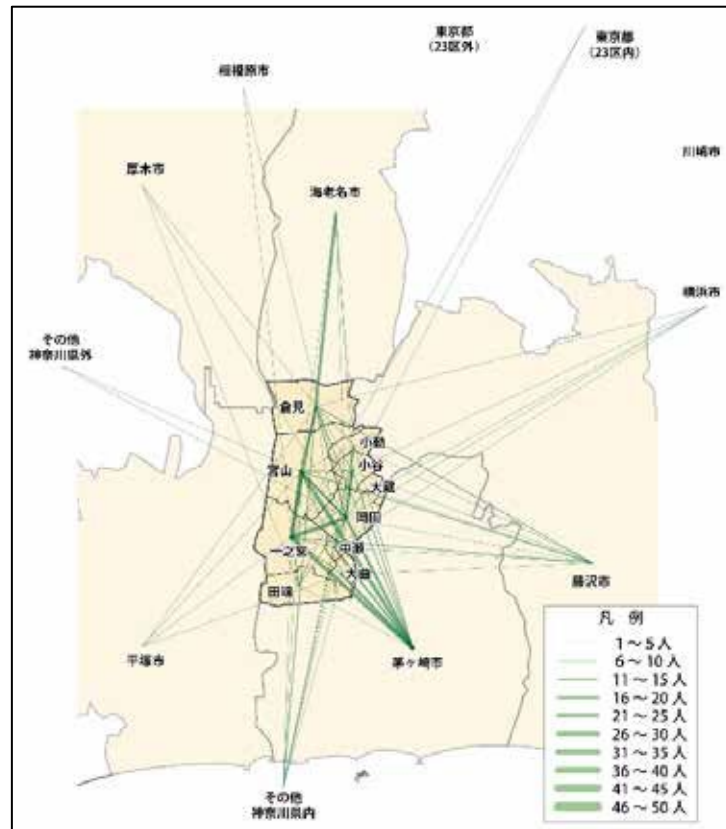
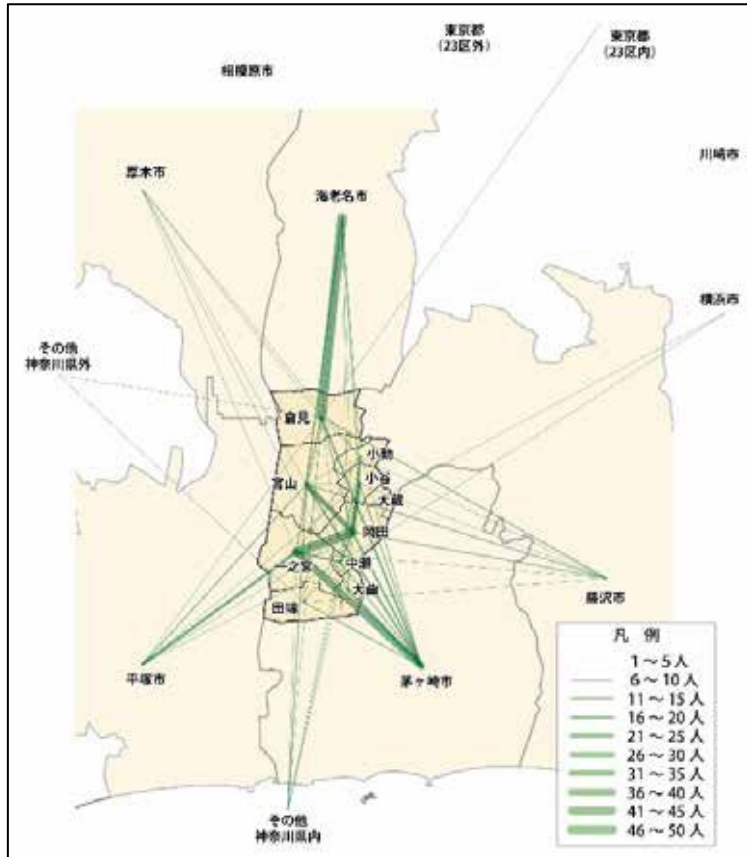


図 日常移動の移動区間(移動目的別)

【買い物】



【その他の目的】

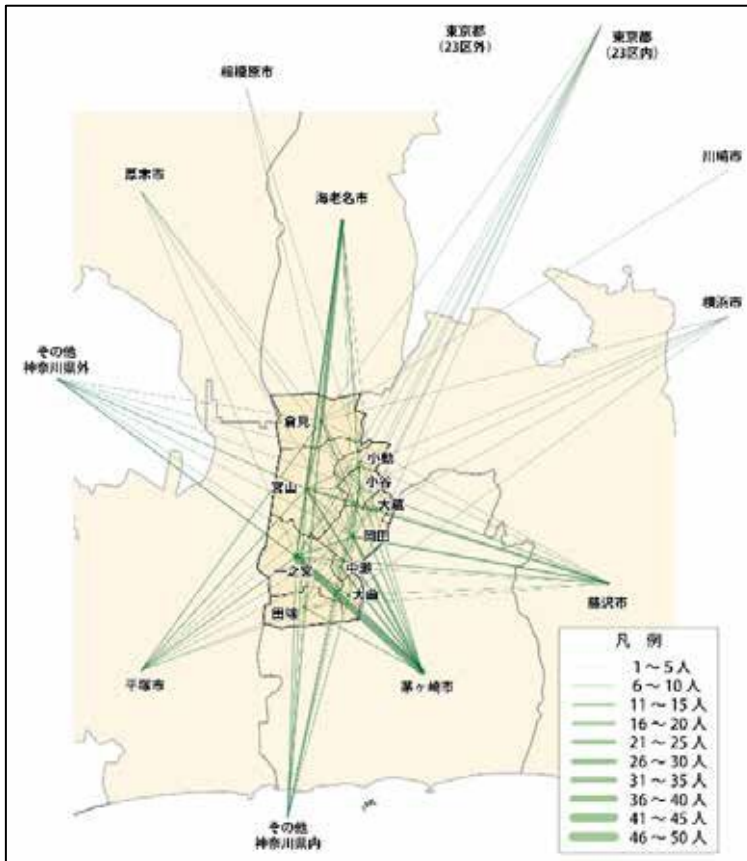


図 日常移動の移動区間(移動目的別)

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中者の分布を、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

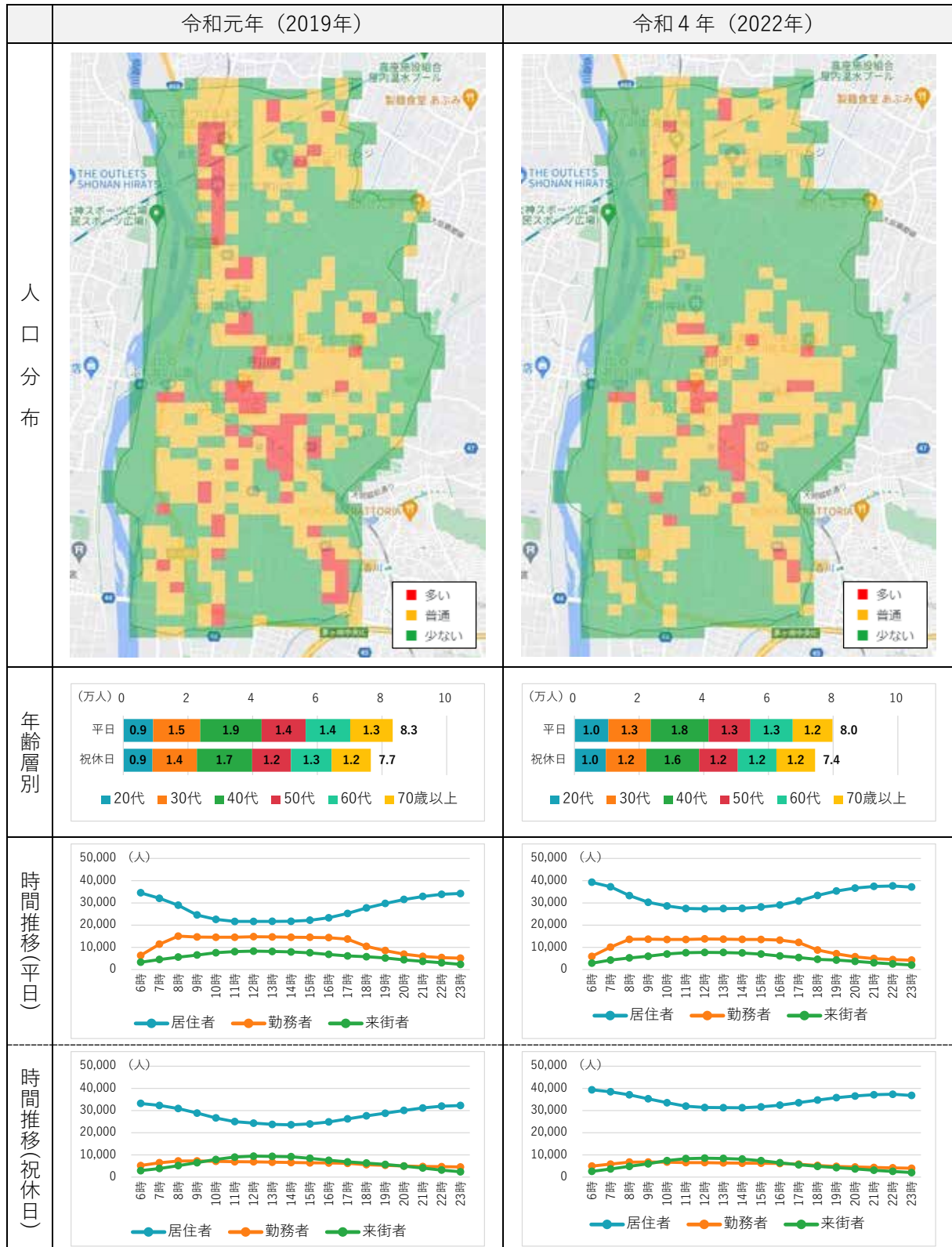
時間推移グラフ

- ・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。

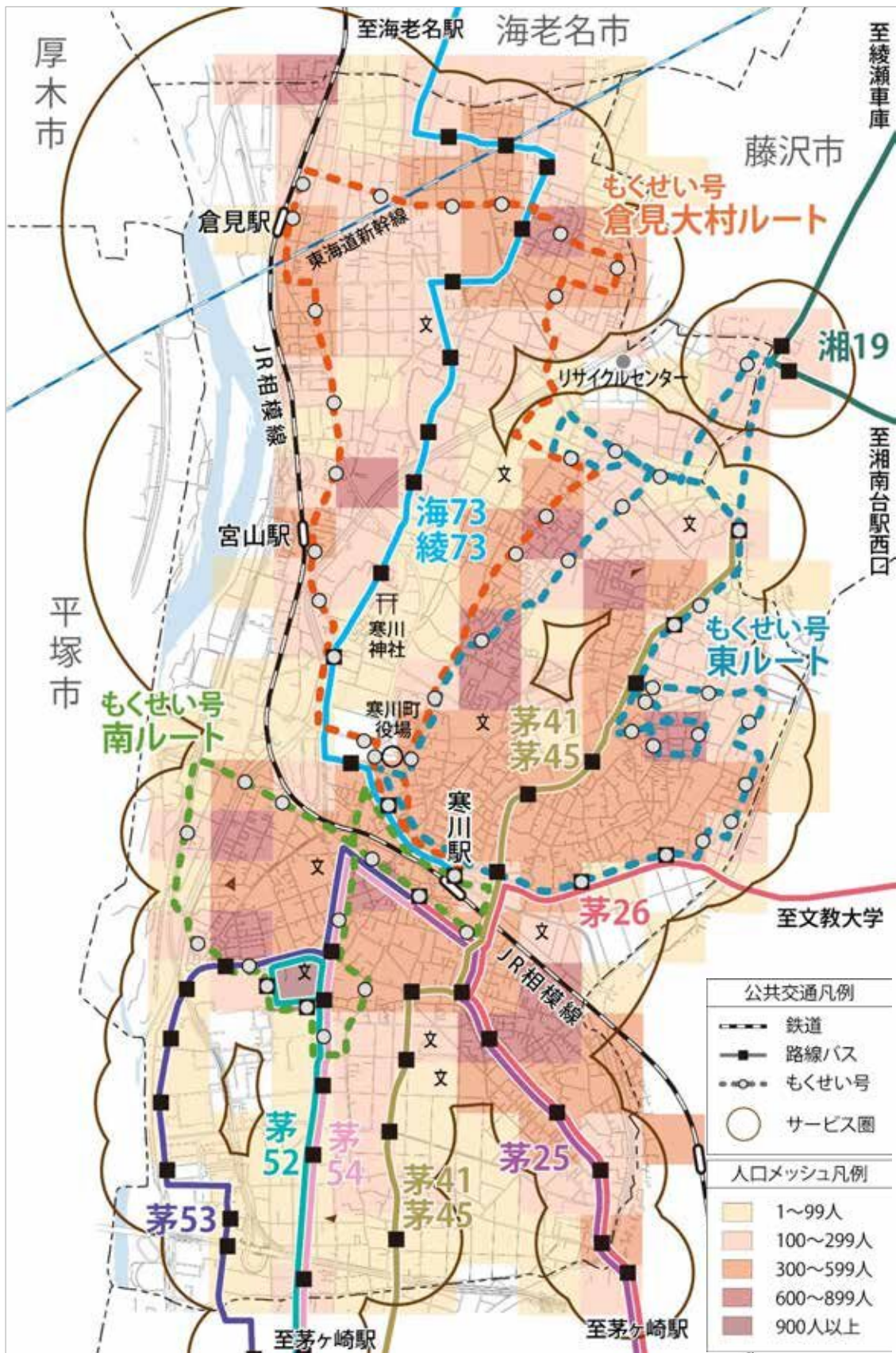
表 本町を運行する公共交通

分類	路線名	駅・運行区間	1日の運行本数 (上下)	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 土曜 116 便 休日 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 1 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 29 便 休日 29 便	
	茅 52	茅ヶ崎駅～西一之宮	平日 15 便 土曜 6 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 32 便 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 20 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 12 便 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 30 便 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	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	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	毎日 4 便	(有)香川第一交通

※令和5年(2023年)11月1日時点の運行本数

※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

※もくせい号は年末年始の運行はなし



※サービス圏: 鉄道駅から1km、バス停から300mの範囲
 出典: 総務省「令和2年国勢調査」、寒川町資料、バス事業者資料

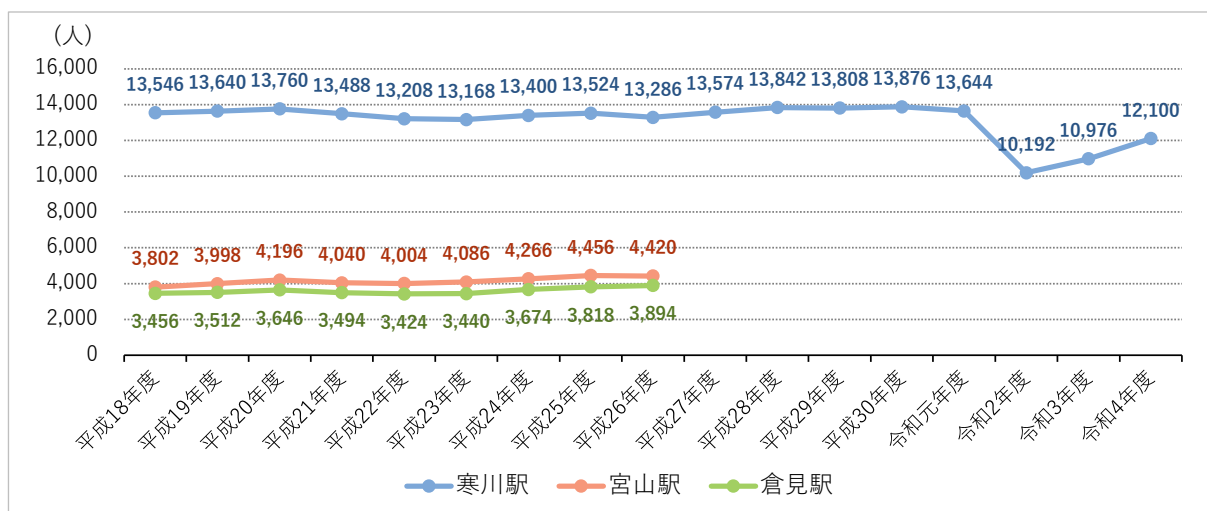
図 鉄道及びバス路線

(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。

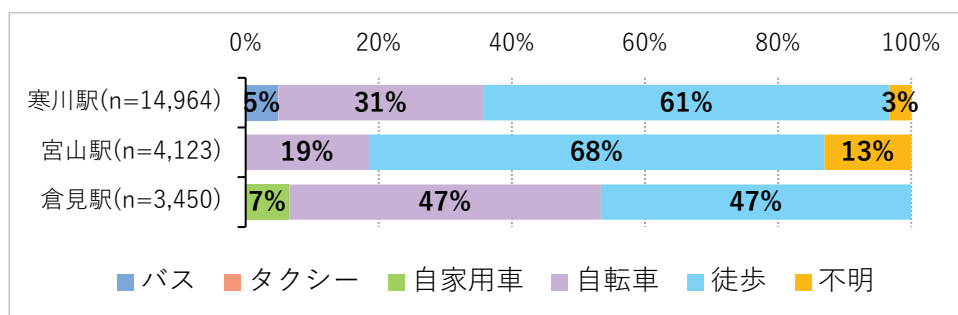
日平均の駅乗降客数は、寒川駅が約13,000人、倉見駅、宮山駅が約4,000人前後で推移している。新型コロナウイルス感染症の影響により、寒川駅では約10,000人に減少したものの、徐々に回復してきている。

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: 東日本旅客鉄道株式会社 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（2020年度）～令和3年度（2021年度）は減少したが、令和4年度（2022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：関東運輸局「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」

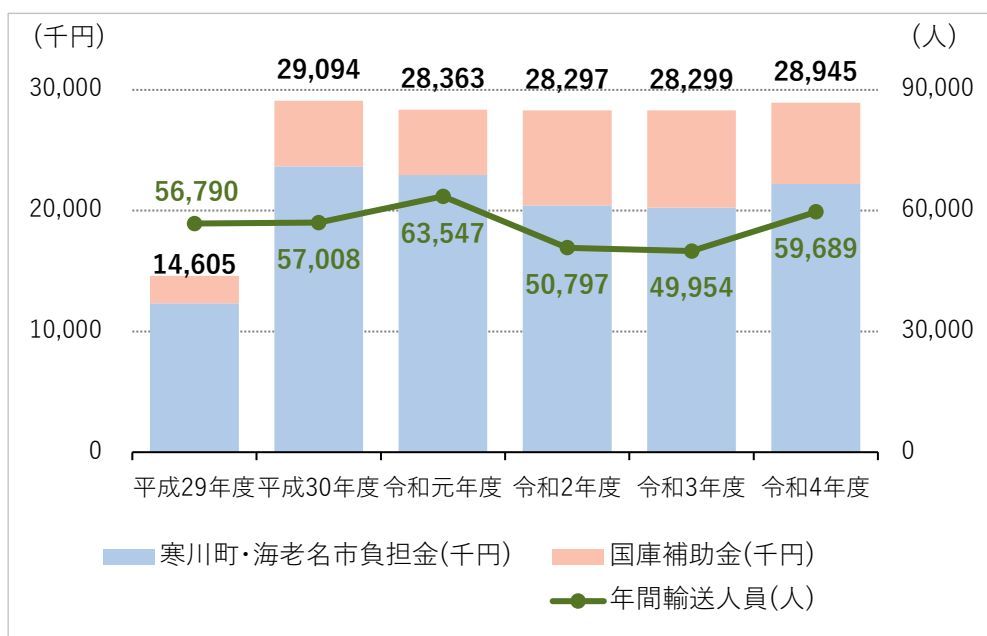


図 海老名駅寒川駅線の補助金交付及び輸送人員の実績

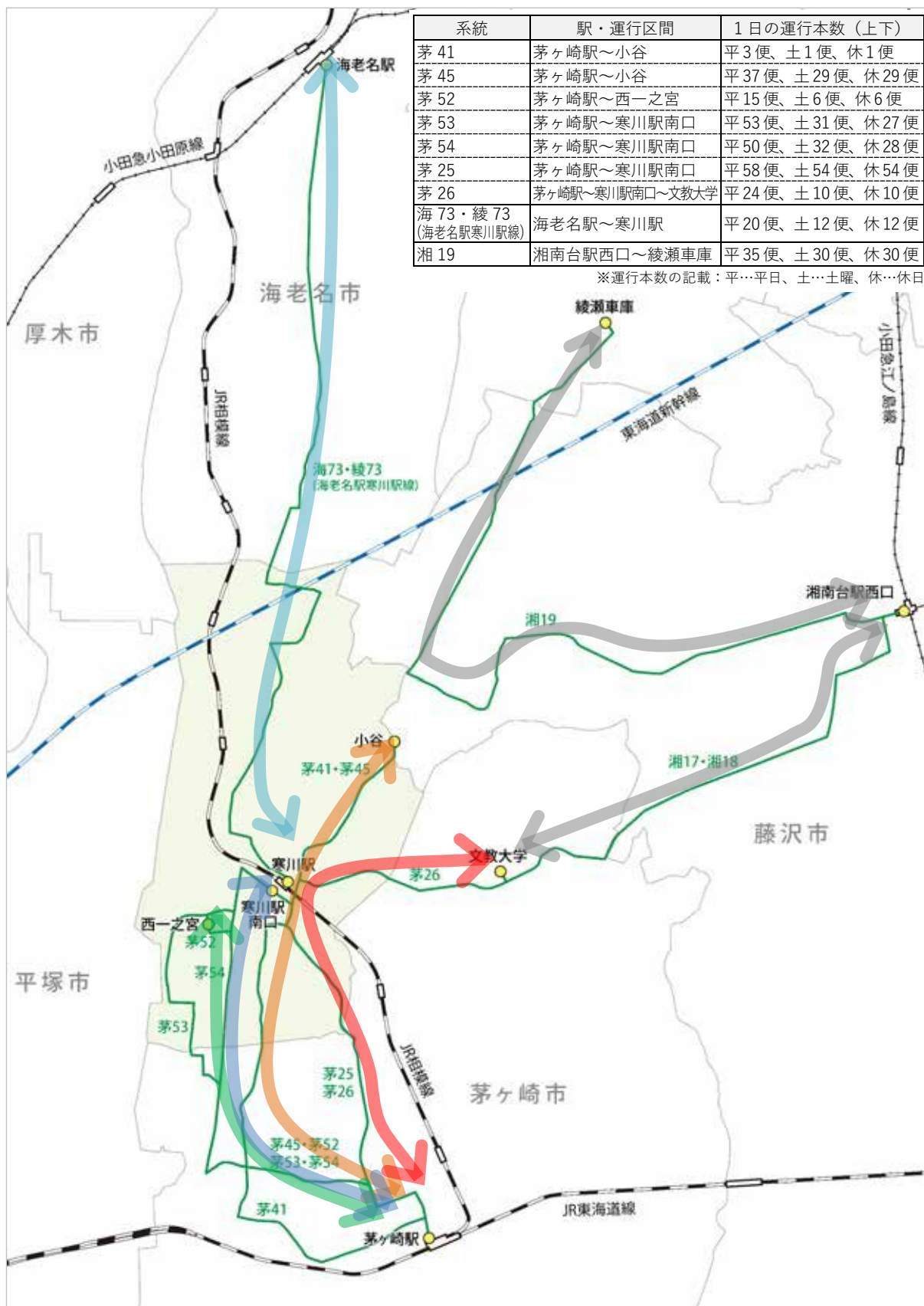
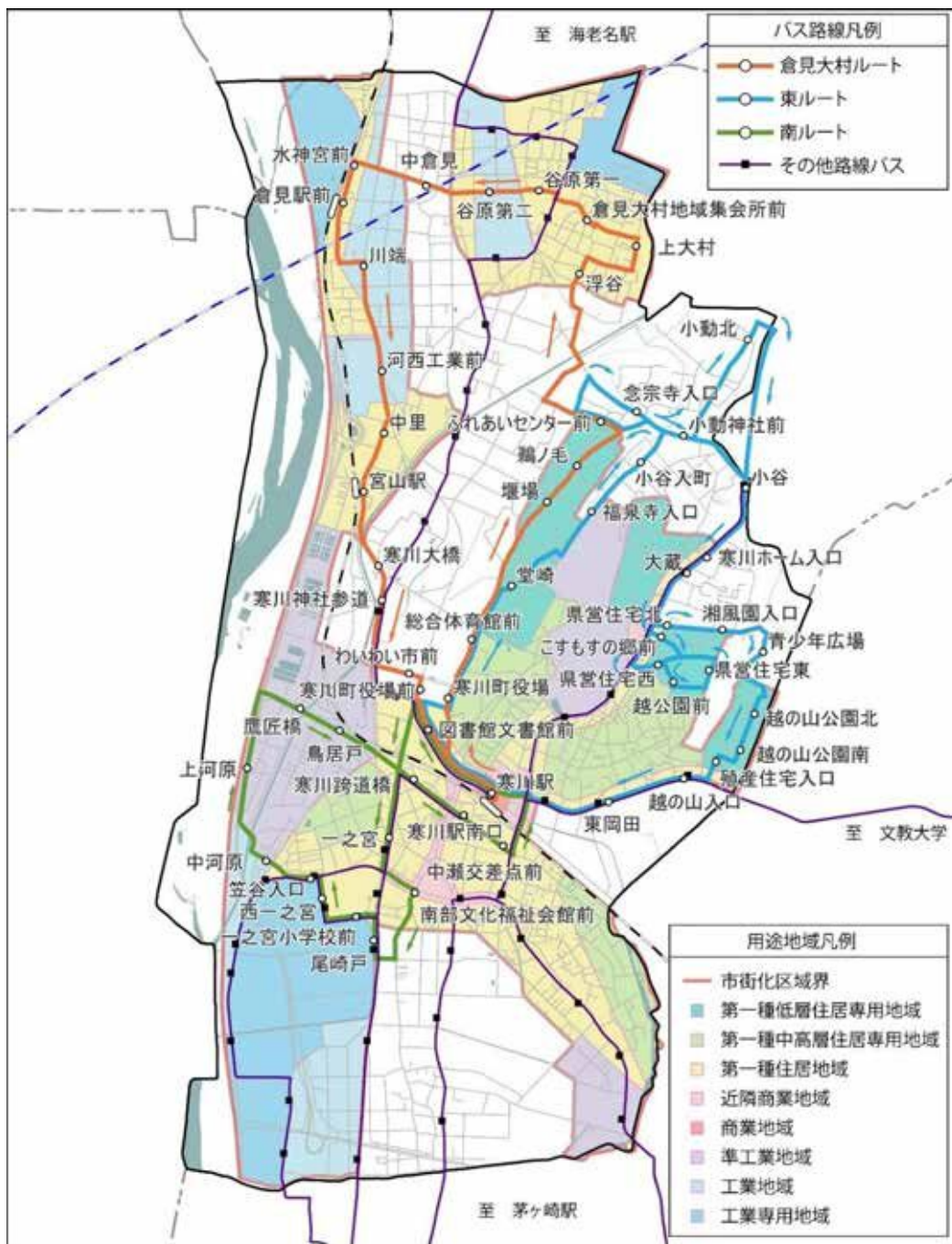


図 路線バス運行経路

(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。



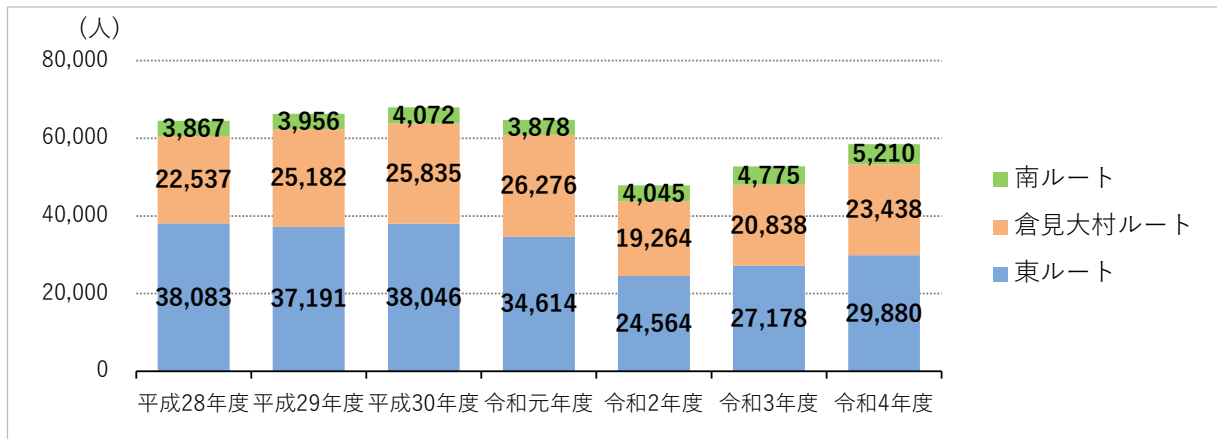
出典:国土交通省「国土数値情報」、寒川町資料

図 もくせい号路線図

2) もくせい号の利用状況

令和4年度(2022年度)における利用者数は、東ルートが29,880人、倉見大村ルートが23,438人、南ルートが5,210人であり、全体では58,528人となっている。

利用者数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で令和2年度(2020年度)に大きく減少したが、その後は増加しており、令和4年度(2022年度)は、令和元年度(2019年度)と比較すると約9割の水準である。



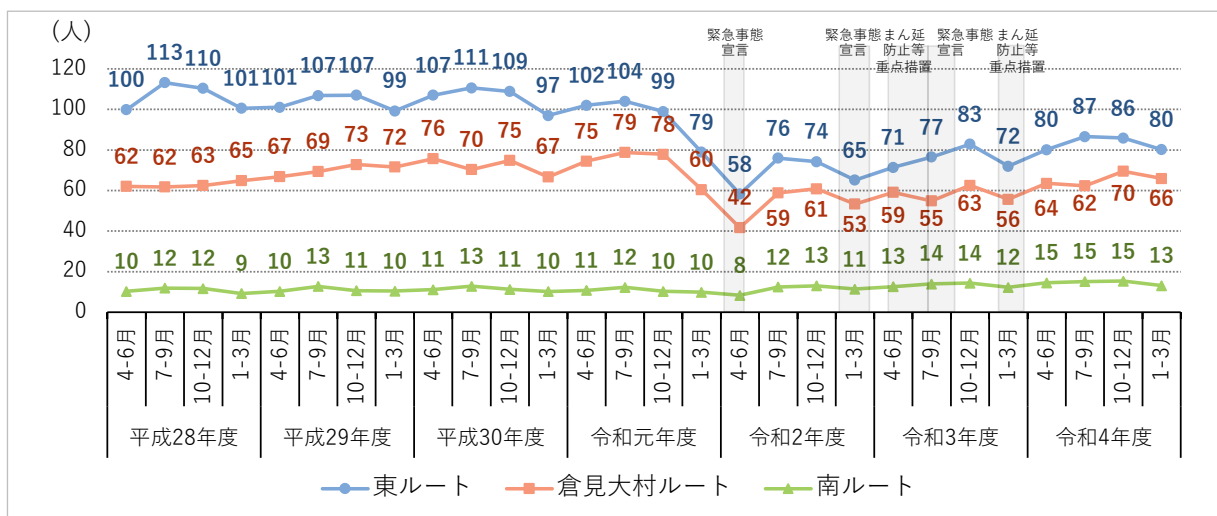
出典:寒川町資料

図 年度別利用者数

1日当りの利用者数は、東ルートが約80人、倉見大村ルートが約60人、南ルートが約15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。

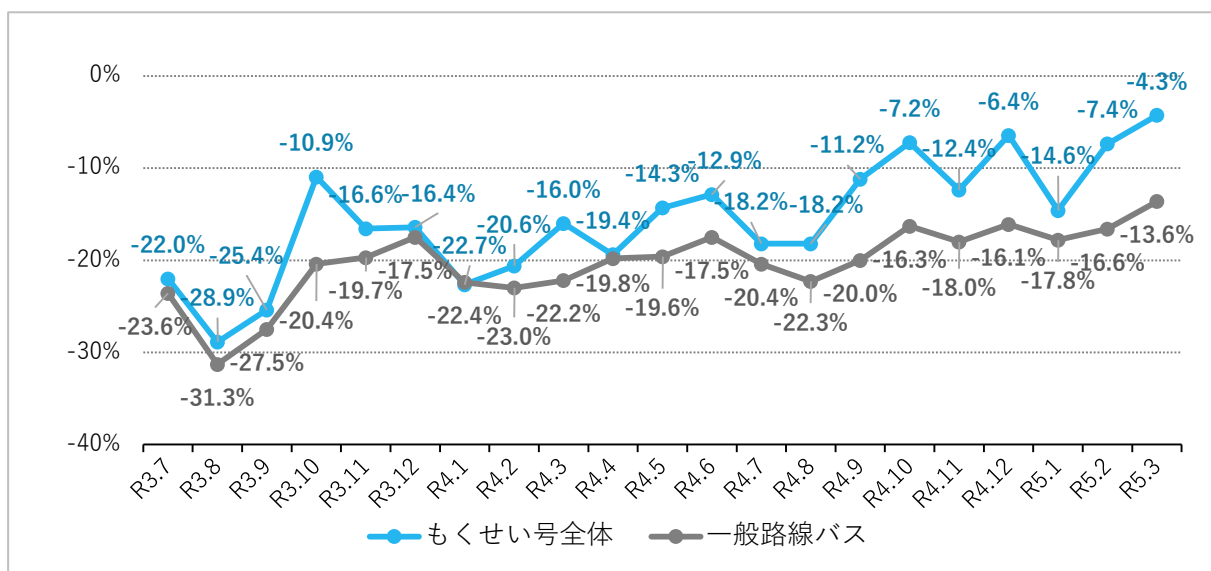


出典:寒川町資料

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5年（2023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15%減の状況となっている。

もくせい号については、一般路線バスよりも回復傾向にあるものの、令和元年（2019年）の水準まで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)同月比の輸送人員の減少率

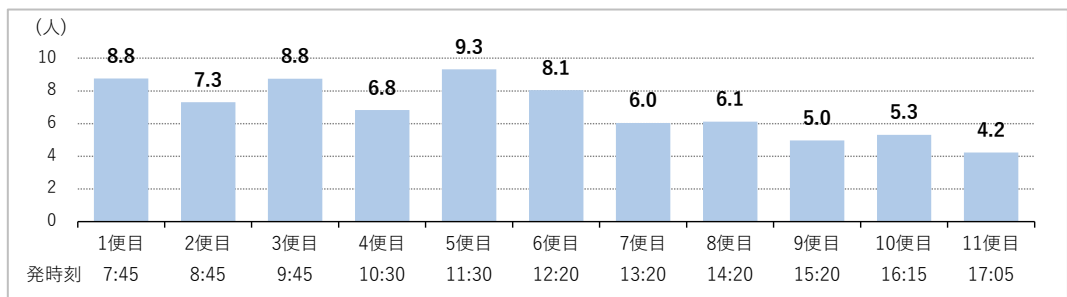
3) ルート別利用状況

①東ルート

- ・小型低床バス（定員 35 人）で 1 日 11 便が運行されている。
- ・日当りの利用者数は約 75 人で推移している。
- ・便別の利用者数は、午前中が多く、午後に少なくなっている。
- ・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。
- ・ルート内では小人数の乗降が分散しており、越公園前での乗車人数、降車人数がやや多くなっている。

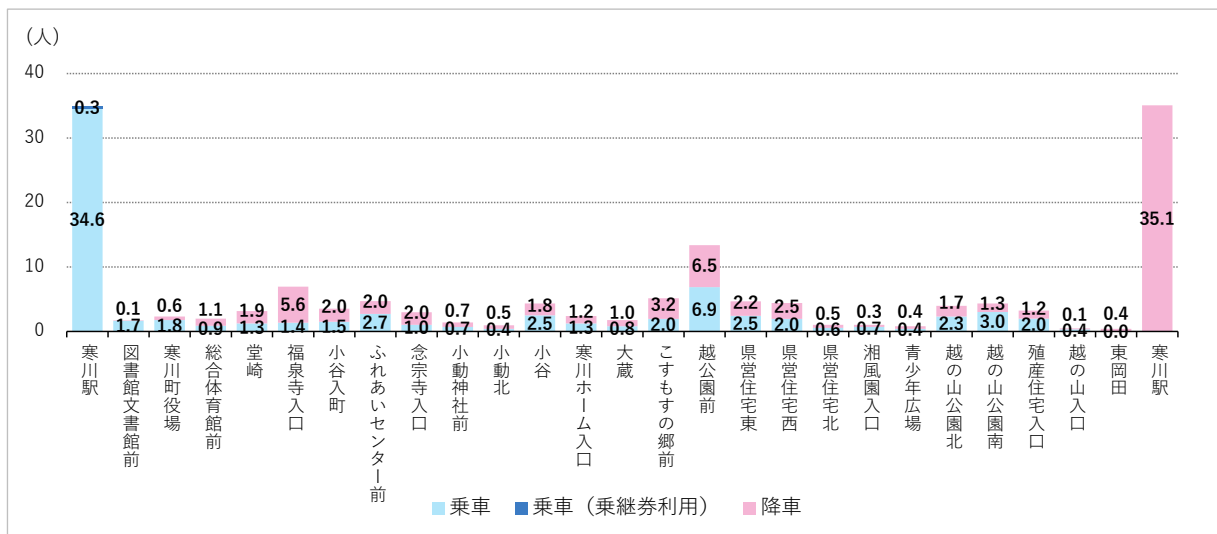


図 東ルート路線図



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

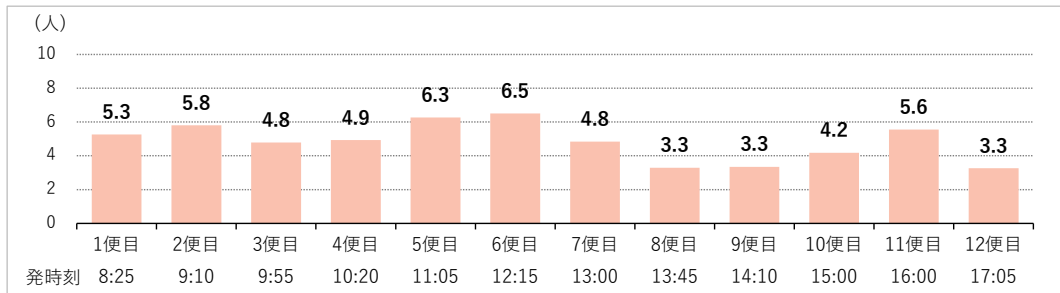
図 停留所別日当り利用者数（令和3年度）

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、夕方やや多くなっている。
- ・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。

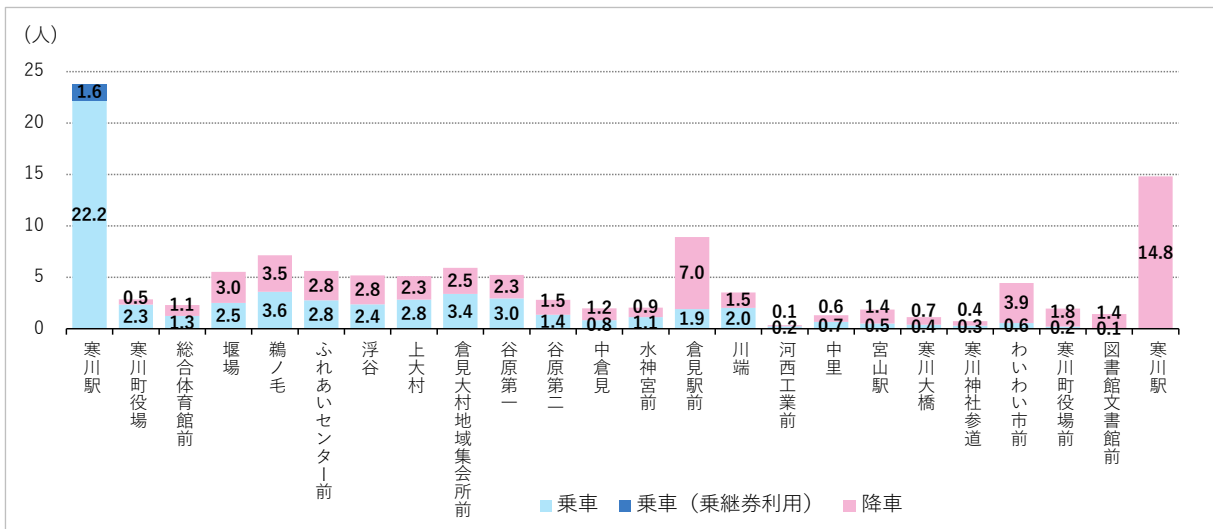


図 倉見大村ルート路線図



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

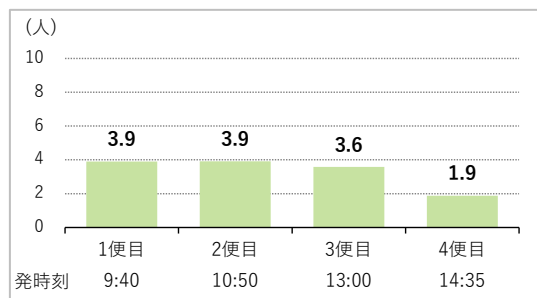
図 停留所別日当り利用者数（令和3年度）

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。
- ・乗りこぼしは、令和3年（2021年）7月に2回発生している。

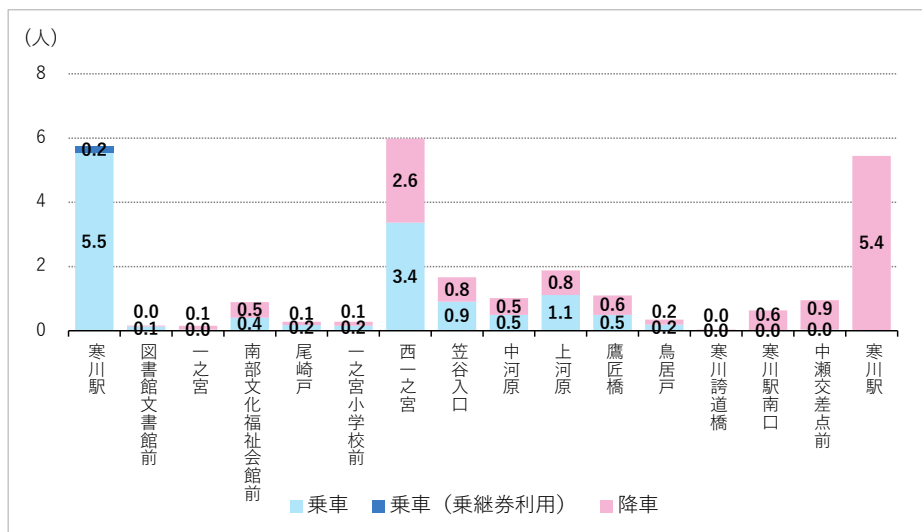


図 南ルート路線図



出典:寒川町資料

図 便別日当り利用者数（令和3年度）

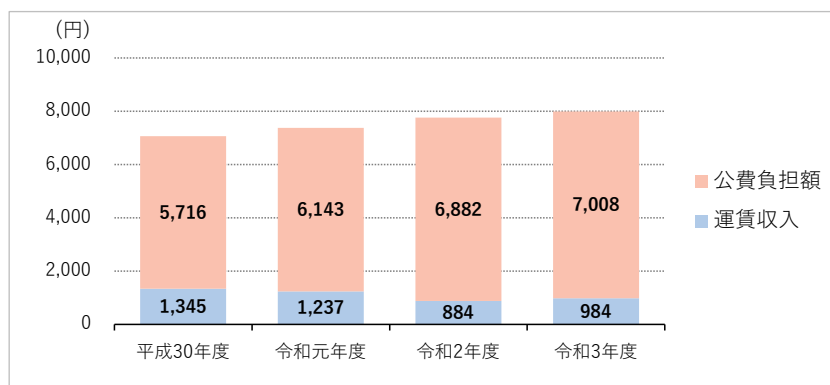


出典:寒川町資料

図 停留所別日当り利用者数（令和3年度）

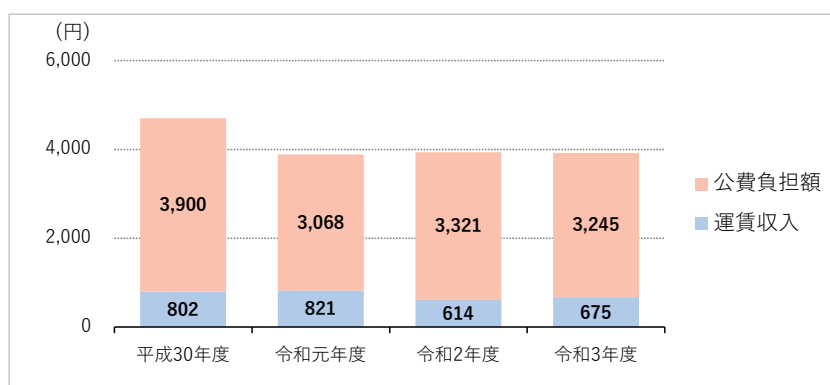
4) 運行収支

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。



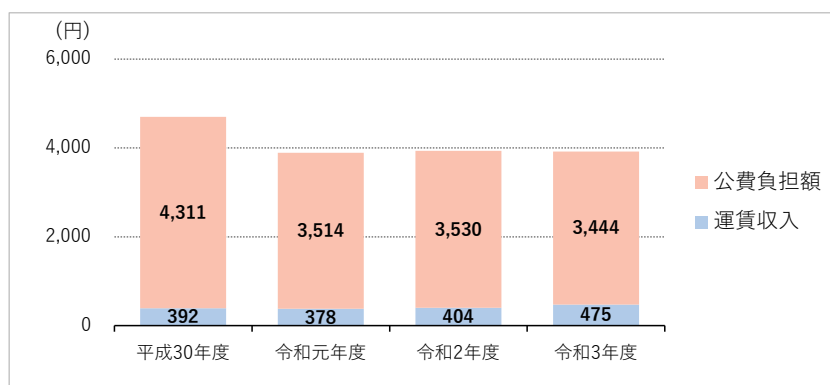
出典:寒川町資料

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

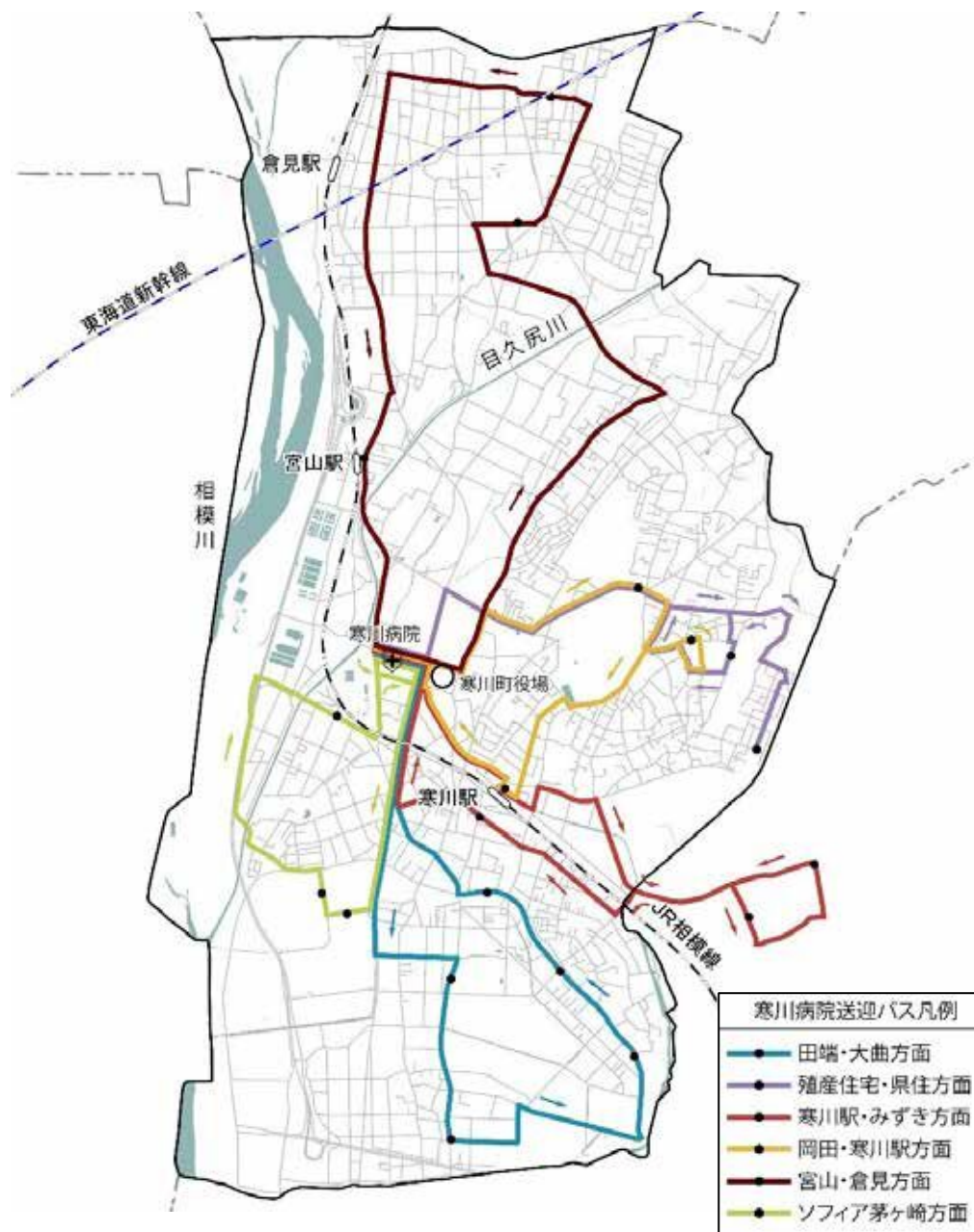
出典:寒川町社会福祉協議会 HP

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：寒川病院 HP 掲載内容をもとに作成

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 HP

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)が寒川駅を経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3町及び県・3市3町の観光協会で構成）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。

令和4年（2022年）4月22日から令和5年（2023年）6月30日までの利用実績は、累計で2,407回となっている。また、町内のポートでは、寒川駅から最も近い寒川駅東側踏切横が多く利用されている。

さらに、町外間の移動は、茅ヶ崎市、藤沢市、平塚市との間で多く見られる。

表 シェアサイクルポート設置・利用状況（～令和5年6月30日）

No.	設置場所	ラック数	貸出回数	返却回数
1	寒川駅東側踏切横三角地	10	729	763
2	寅そば	4	142	158
3	サイクルアンドバスライド（麒麟ビバレッジ前）	5	135	162
4	さむかわ中央公園	5	140	157
5	一之宮公園	4	138	147
6	倉見桜緑道	3	168	175

表 利用回数の多い経路（～令和5年6月30日）

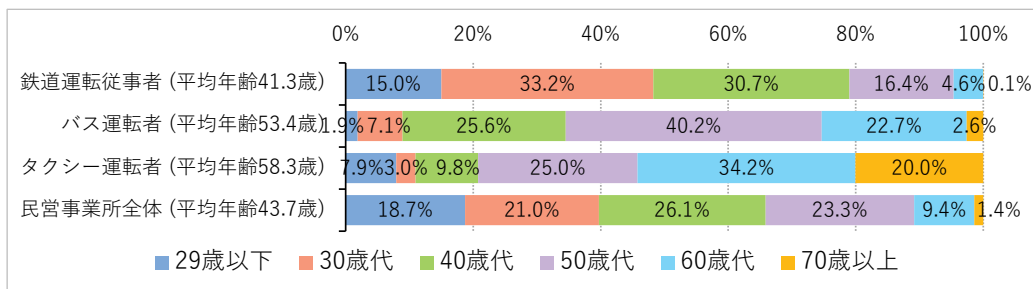
順位	貸出ポート名	貸出自治体	返却ポート名	返却自治体	利用回数
1	寒川駅東側踏切横	寒川町	寒川駅東側踏切横	寒川町	250
2	茅ヶ崎中央公園	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	58
3	サイクルアンドバスライド（麒麟ビバレッジ前）	寒川町	サイクルアンドバスライド（麒麟ビバレッジ前）	寒川町	56
4	倉見桜緑道	寒川町	倉見桜緑道	寒川町	41
5	新栄町第二自転車駐車場	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	39
6	一之宮公園	寒川町	一之宮公園	寒川町	33
7	寒川駅東側踏切横	寒川町	茅ヶ崎市屋内温水プール南側芝生広場	茅ヶ崎市	31
8	茅ヶ崎市屋内温水プール南側芝生広場	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	29
9	寒川駅東側踏切横	寒川町	茅ヶ崎中央公園	茅ヶ崎市	26
10	寒川駅東側踏切横	寒川町	THE OUTLETS SHONAN HIRATSUKA	平塚市	25
11	香川駅	茅ヶ崎市	寒川駅東側踏切横	寒川町	24
12	北永山公園	藤沢市	寒川駅東側踏切横	寒川町	23
13	THE OUTLETS SHONAN HIRATSUKA	平塚市	寒川駅東側踏切横	寒川町	21
	寒川駅東側踏切横	寒川町	北永山公園	藤沢市	21
	寒川駅東側踏切横	寒川町	寅そば 寒川店	寒川町	21
	寒川駅東側踏切横	寒川町	新栄町第二自転車駐車場	茅ヶ崎市	21
17	寒川駅東側踏切横	寒川町	ソフトバンク平塚田村	平塚市	19
	寒川駅東側踏切横	寒川町	一之宮公園	寒川町	19
19	さむかわ中央公園	寒川町	さむかわ中央公園	寒川町	18
	寅そば 寒川店	寒川町	寅そば 寒川店	寒川町	18

出典：OpenStreet 株式会社資料

(6) 公共交通を取り巻く社会的状況

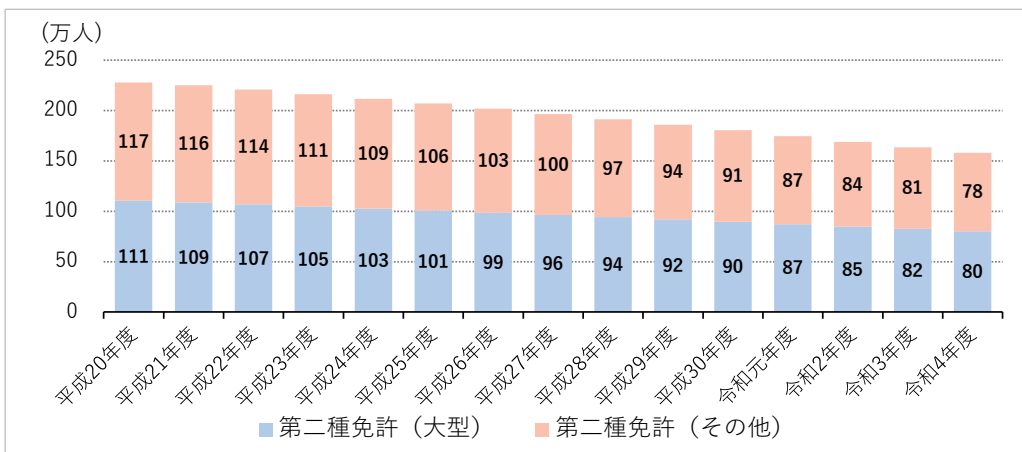
1) 公共交通の担い手不足

持続可能な公共交通体系を維持するために、その担い手は不可欠であるが、従業者数の減少や高齢化が進んでおり、バス運転者の平均年齢は53.4歳、タクシー運転者は58.3歳となっている。自動車による旅客運送に必要な第二種運転免許保有者数は減少傾向にあり、また、自動車運転の職業は全職業と比較して有効求人倍率が高く、常に担い手不足の状況となっている。



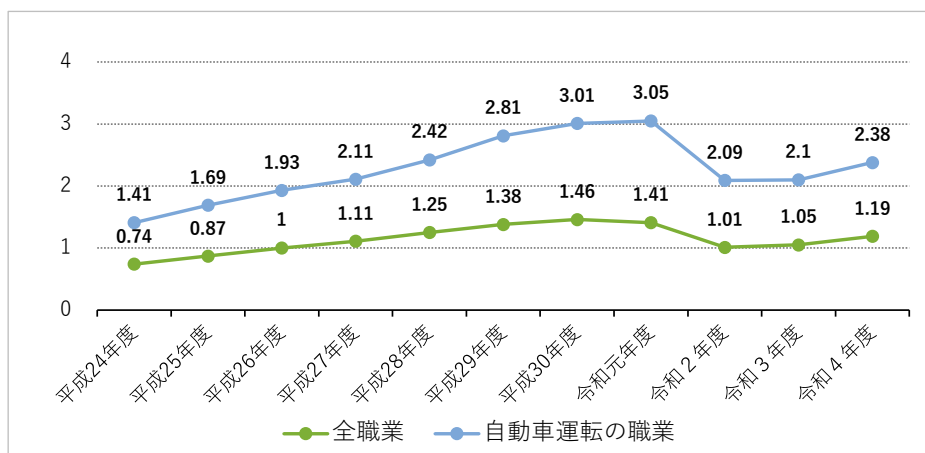
出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(令和4年)

図 職業別の平均年齢・年齢構成



出典：警察庁「運転免許統計」

図 第二種運転免許保有者数の推移

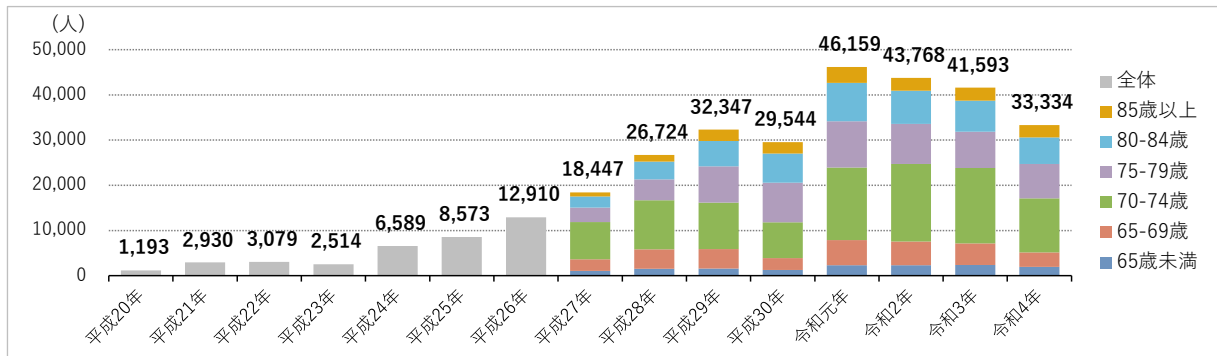


出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

図 有効求人倍率の推移

2) 運転免許の返納

高齢運転者の事故件数の増加や免許更新手続きの変化などにより、高齢者の運転免許返納数は増加しており、最も多い令和元年(2018年)では、約4万6千人となっている。70~74歳での返納が最多となっており、運転免許を返納した人が移動に困らない環境の整備が求められている。



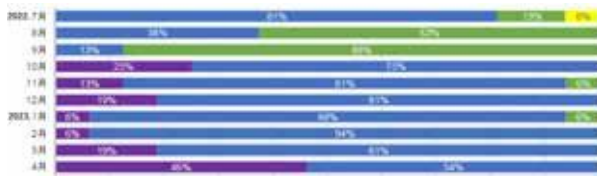
出典:警察庁「運転免許統計」

図 神奈川県における申請による運転免許の取消件数(運転免許返納数)の推移

3) 新型コロナウイルス感染症の影響

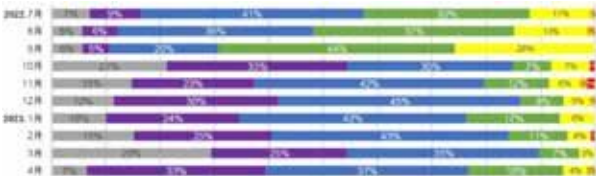
新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、本町における各種公共交通の利用者数は減少しているが、全国的にも同様の傾向となっており、3年以上が経過した段階においても利用者数は以前の状況に戻っておらず、公共交通の維持はより厳しくなっている。

【大手民鉄】



■影響なし ■0~10%程度減 ■10~20%程度減 ■20~30%程度減 ■30~50%程度減 ■50~70%程度減 ■70~100%程度減

【中小民鉄】



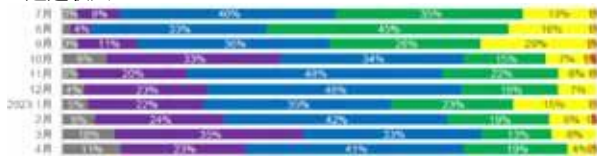
出典:国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」

図 鉄道の輸送人員の減少率(2019年同月比)

【一般路線バス】 輸送人員

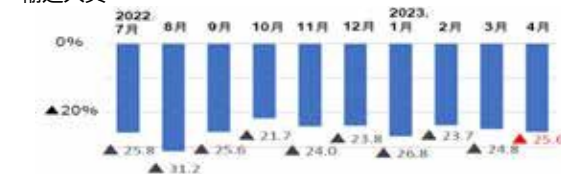


運送収入

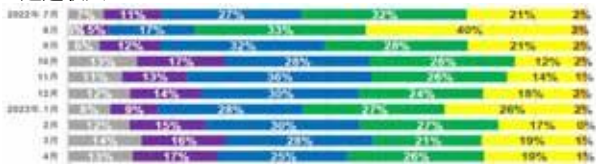


■影響なし ■0~10%程度減 ■10~20%程度減 ■20~30%程度減 ■30~50%程度減 ■50~70%程度減 ■70~100%程度減

【タクシー】 輸送人員



運送収入



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」

図 一般路線バス・タクシーの輸送人員・運送収入の減少率(2019年同月比)

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。

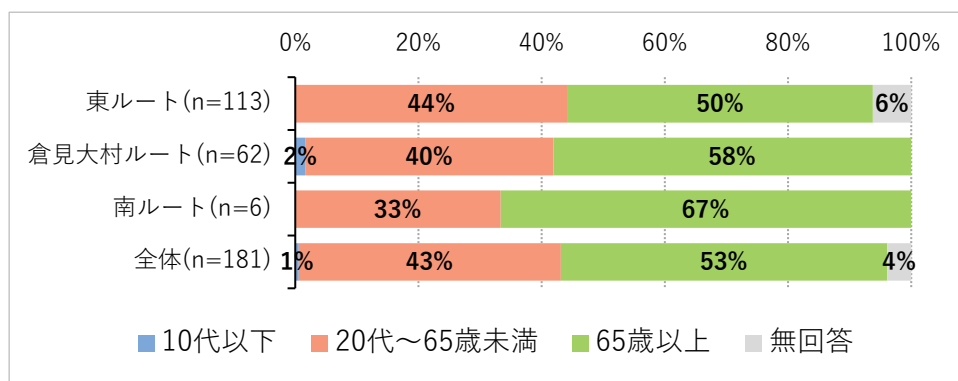


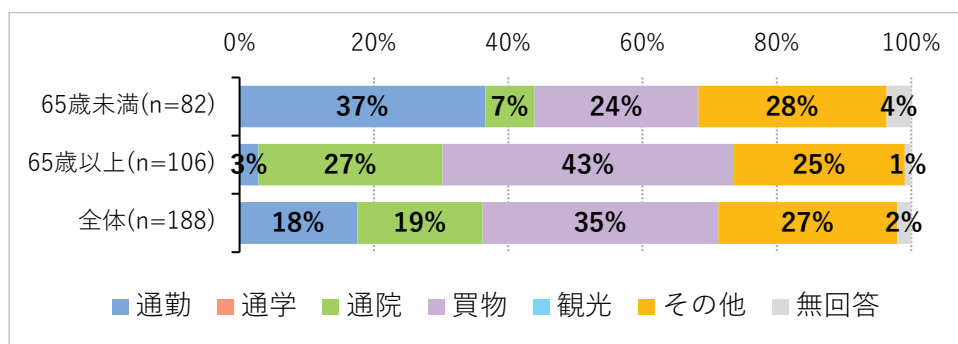
図 ルート別利用者の年代(構成比)

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。

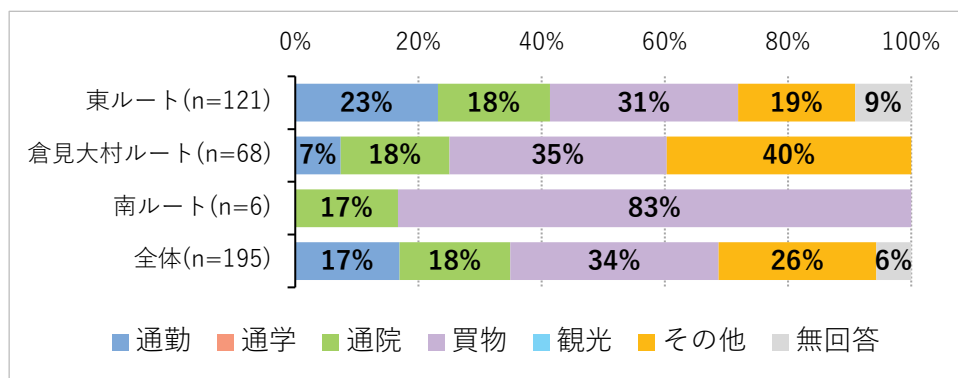


図 ルート別乗車目的(複数回答、構成比)

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。

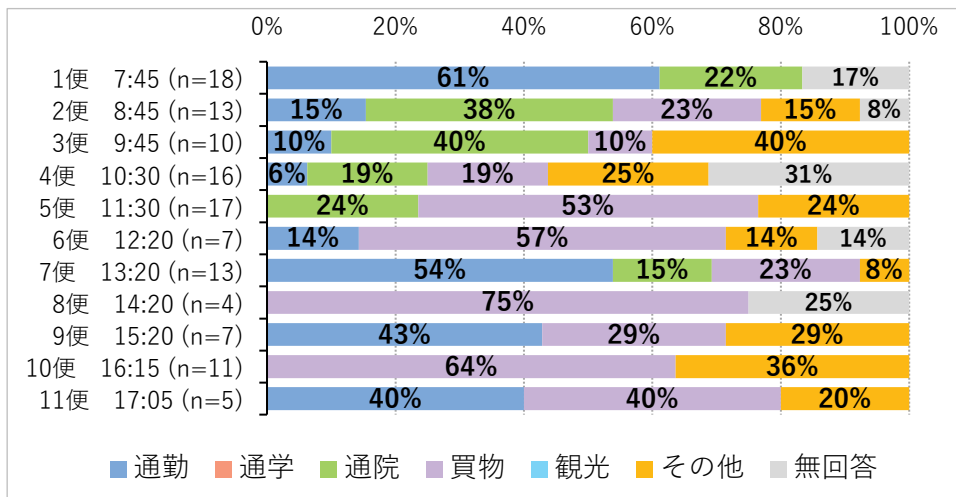


図 東ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

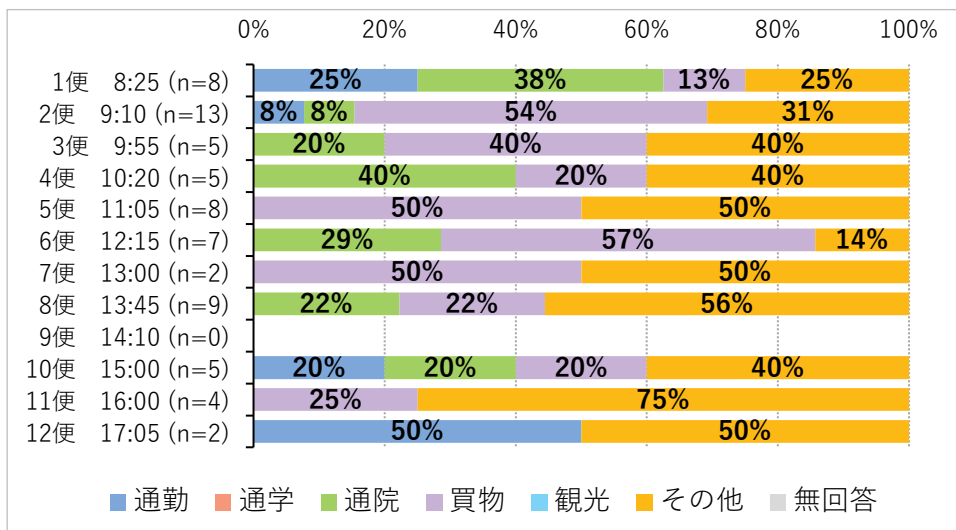


図 倉見大村ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

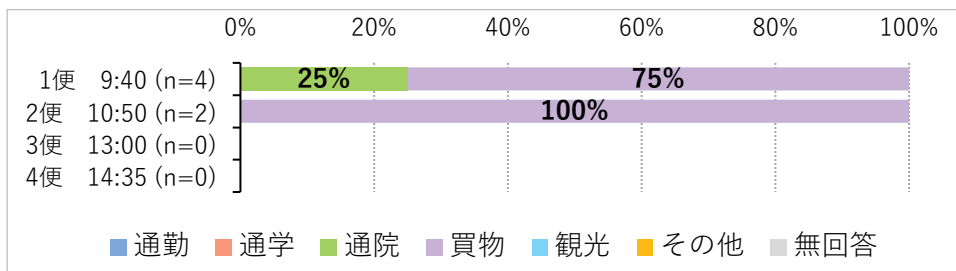


図 南ルート便別乗車目的(複数回答、構成比)

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)

降車停留所 乗車停留所	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
寒川駅	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→鶉ノ毛・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)

降車停留所 乗車停留所	寒川町役場	堰場	鶉ノ毛	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
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
鶉ノ毛									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)

降車停留所 \ 乗車停留所	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)

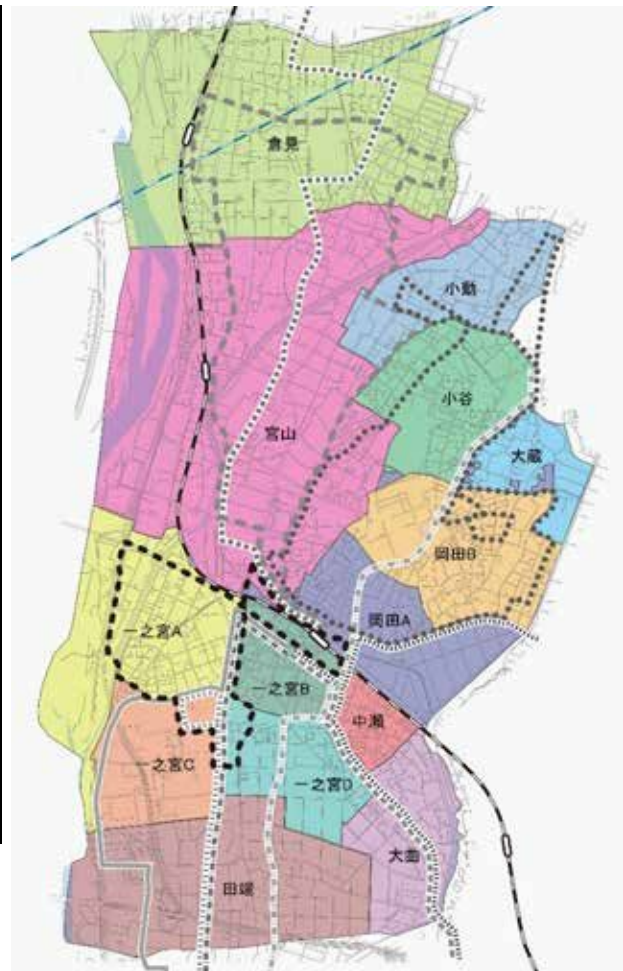
回答数	360件
-----	------

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

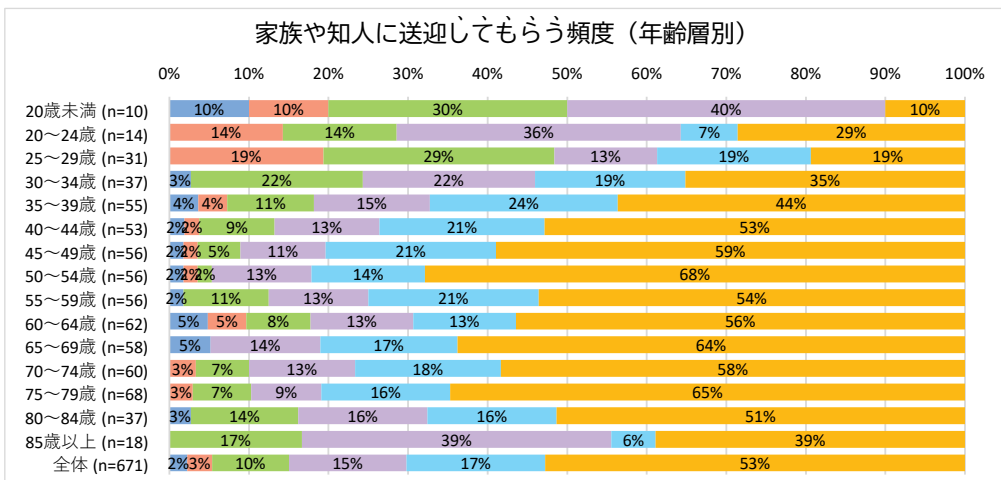
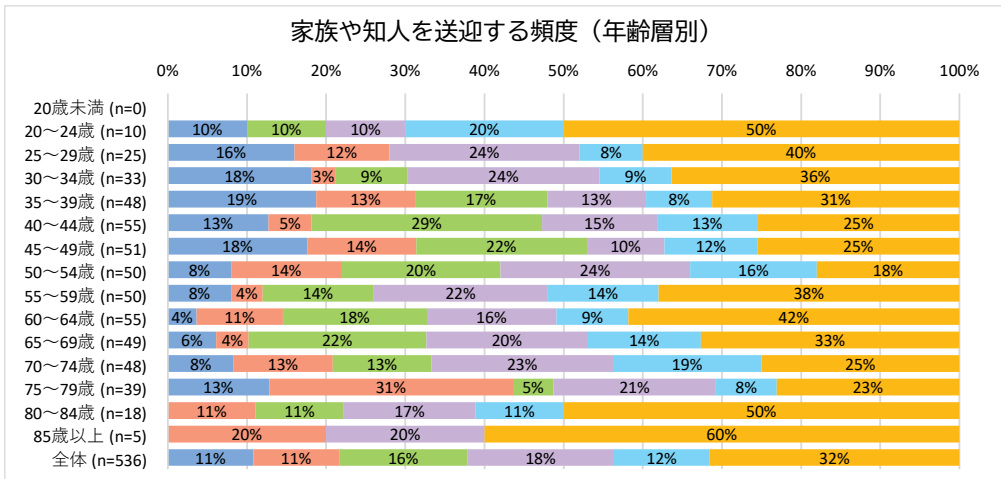
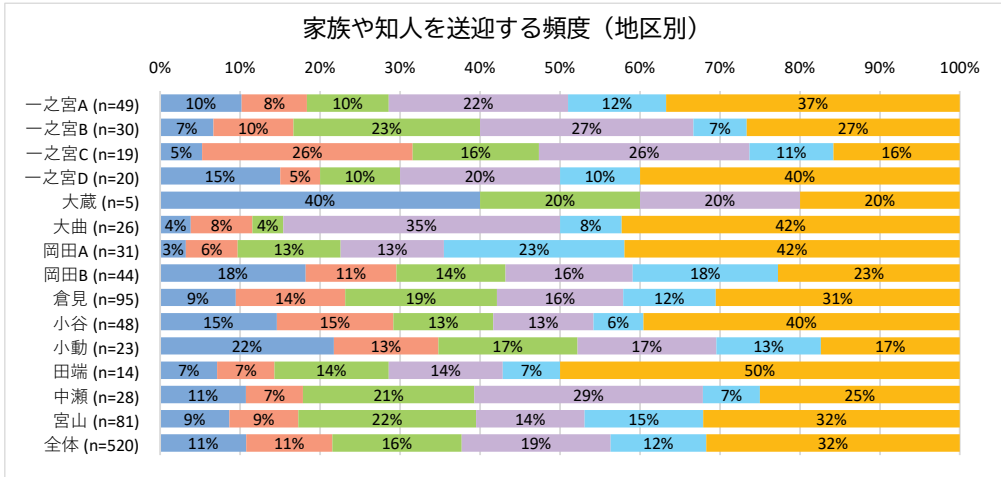
- ・鉄道利用時、主に利用する駅が町内と回答した人は、駅まで徒歩や自転車で移動する人が多く、茅ヶ崎駅を主に利用する人は路線バス、海老名駅を主に利用する人は自家用車の割合が高い。
- ・鉄道運行に対する満足度は、主に茅ヶ崎駅や海老名駅を利用している人と比較して、町内の駅利用者の満足度は低い傾向にある。
- ・一般路線バスの利用パターンとして最も多いのは、各路線とも「町内のバス停⇄町外の鉄道駅」となっている。
- ・もくせい号は往復利用よりも片道のみ利用している人のほうが多く、特に「行きのみ利用することが多い」との回答が4割超を占めている。
- ・一般路線バス、もくせい号ともに運行本数や終発時刻に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

- ・もくせい号の運行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。

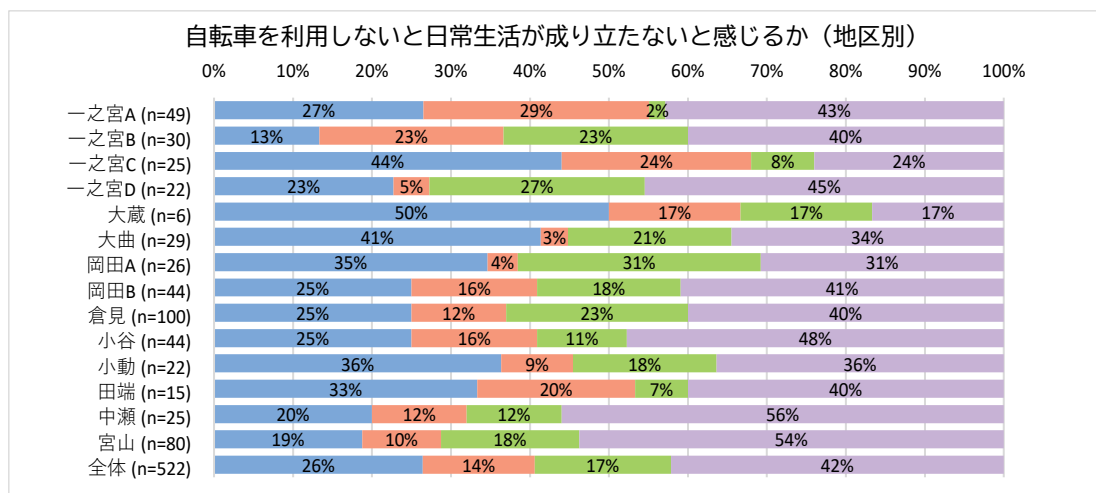
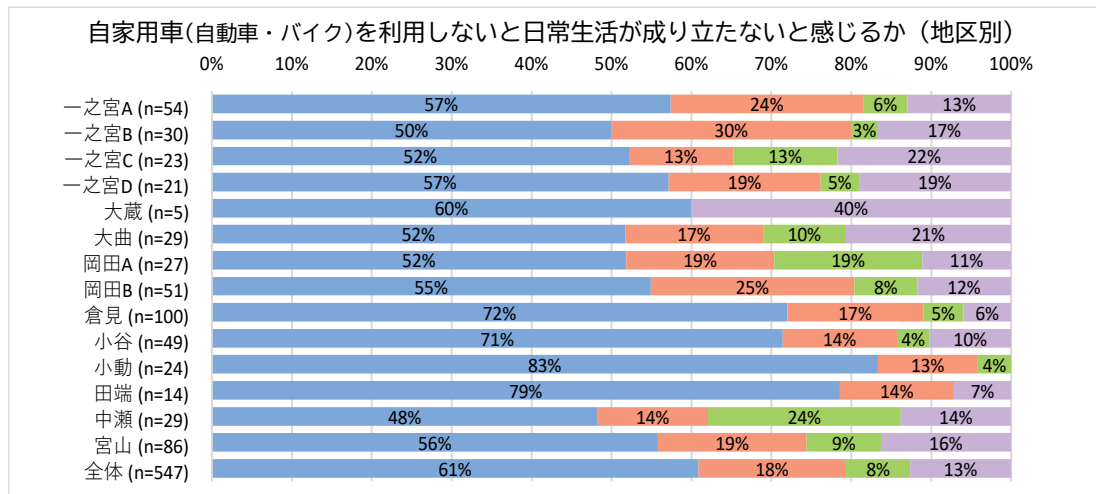


■ 週に5日以上 ■ 週に3~4日 ■ 週に1~2日
■ 月に数回 ■ 年に数回 ■ ほとんどない

■ 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。

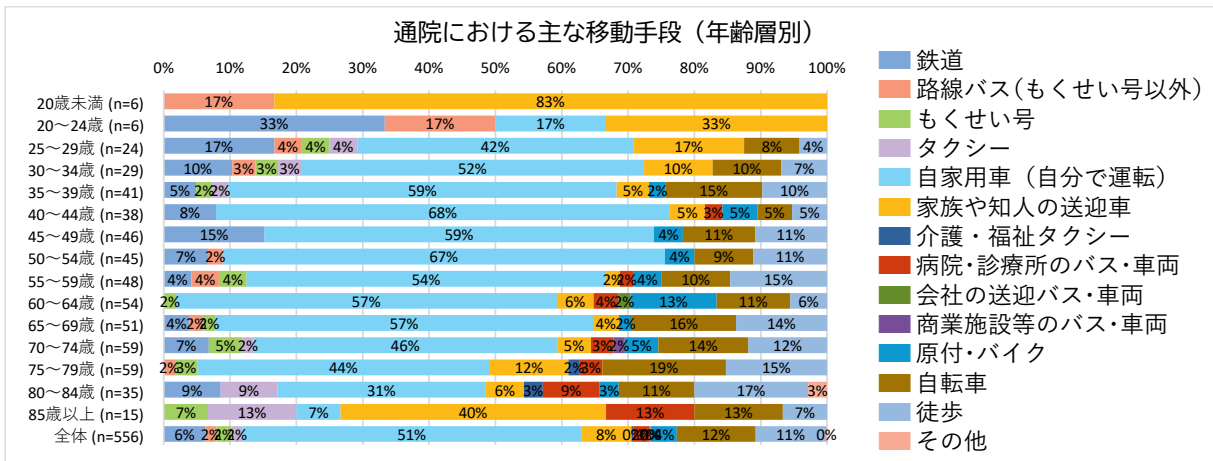
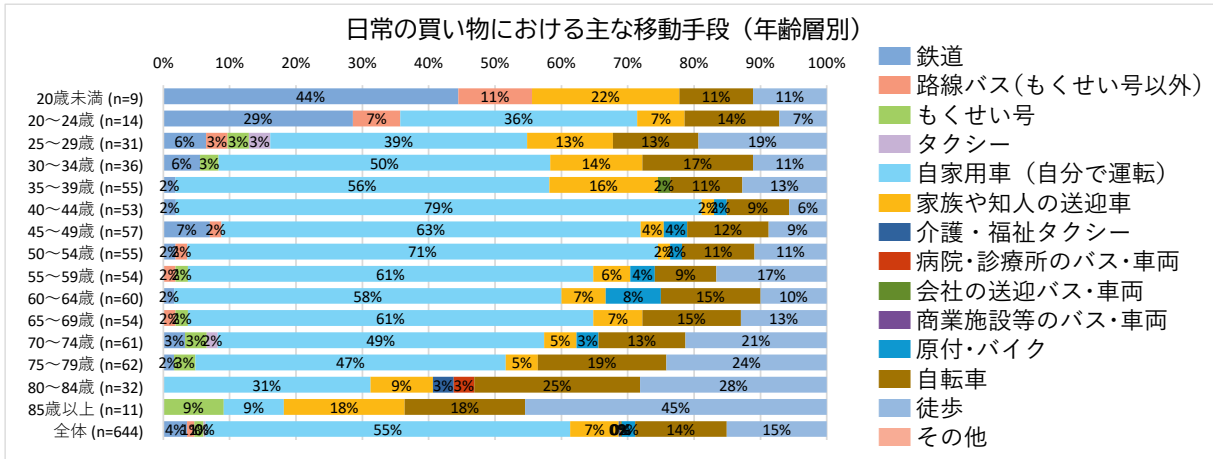
(※「当てはまる」、「やや当てはまる」と回答した人)



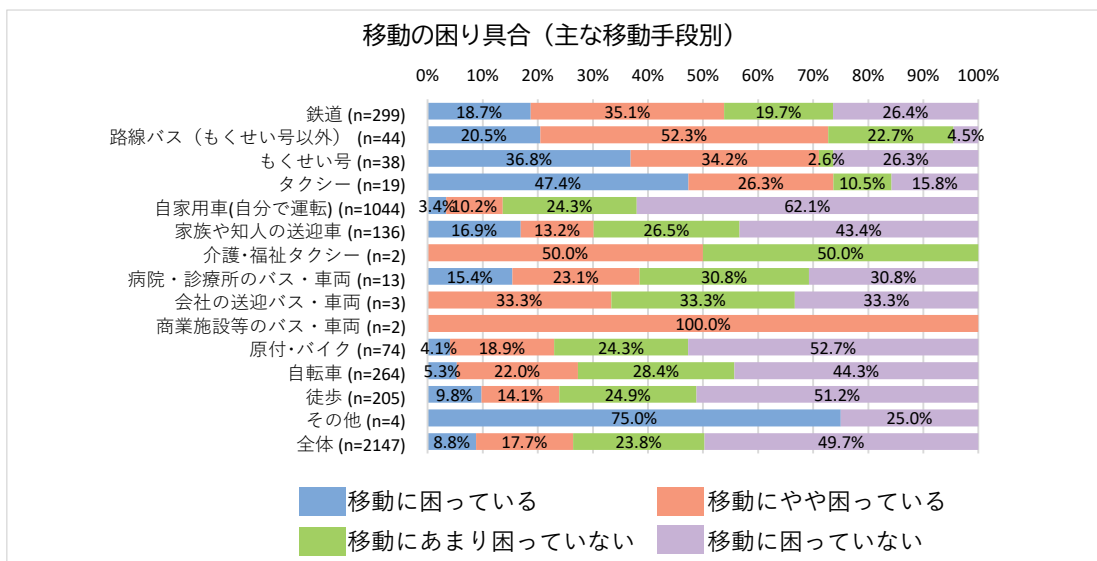
■ 当てはまる ■ やや当てはまる
■ あまり当てはまらない ■ 当てはまらない

■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。



移動手段別でみると、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。

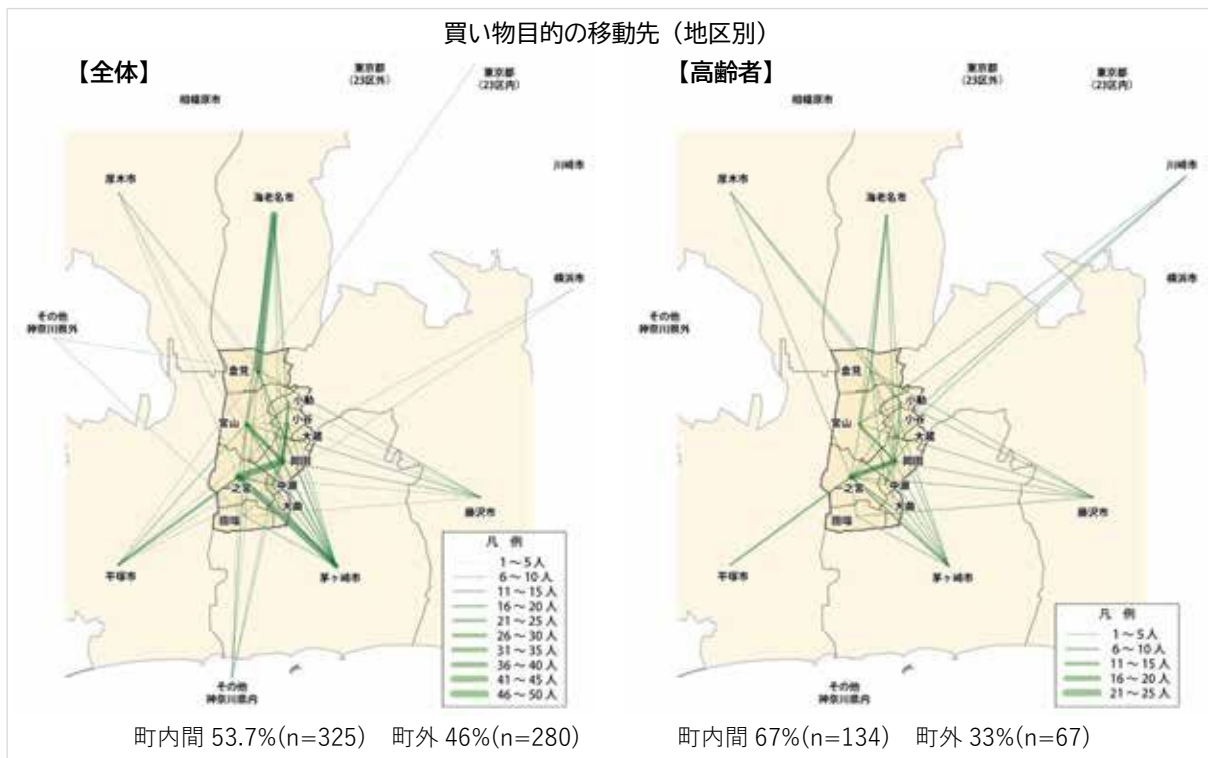
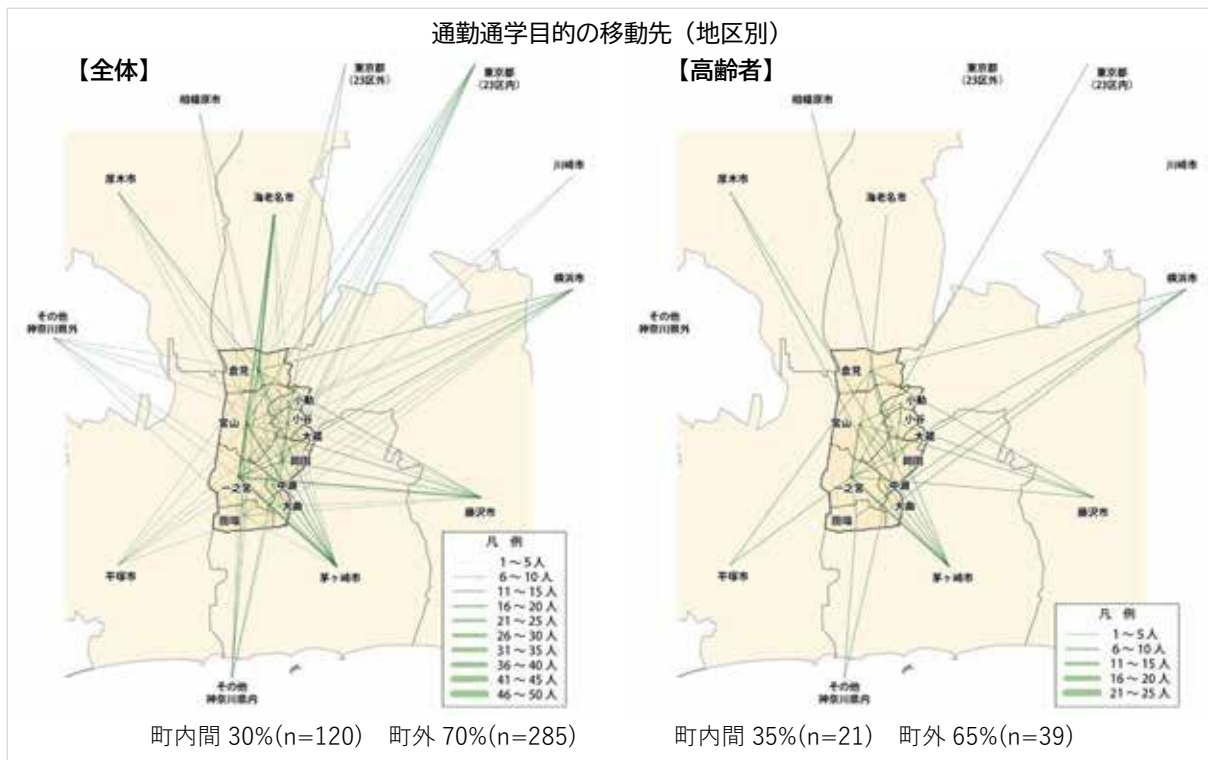


■目的別の移動先について

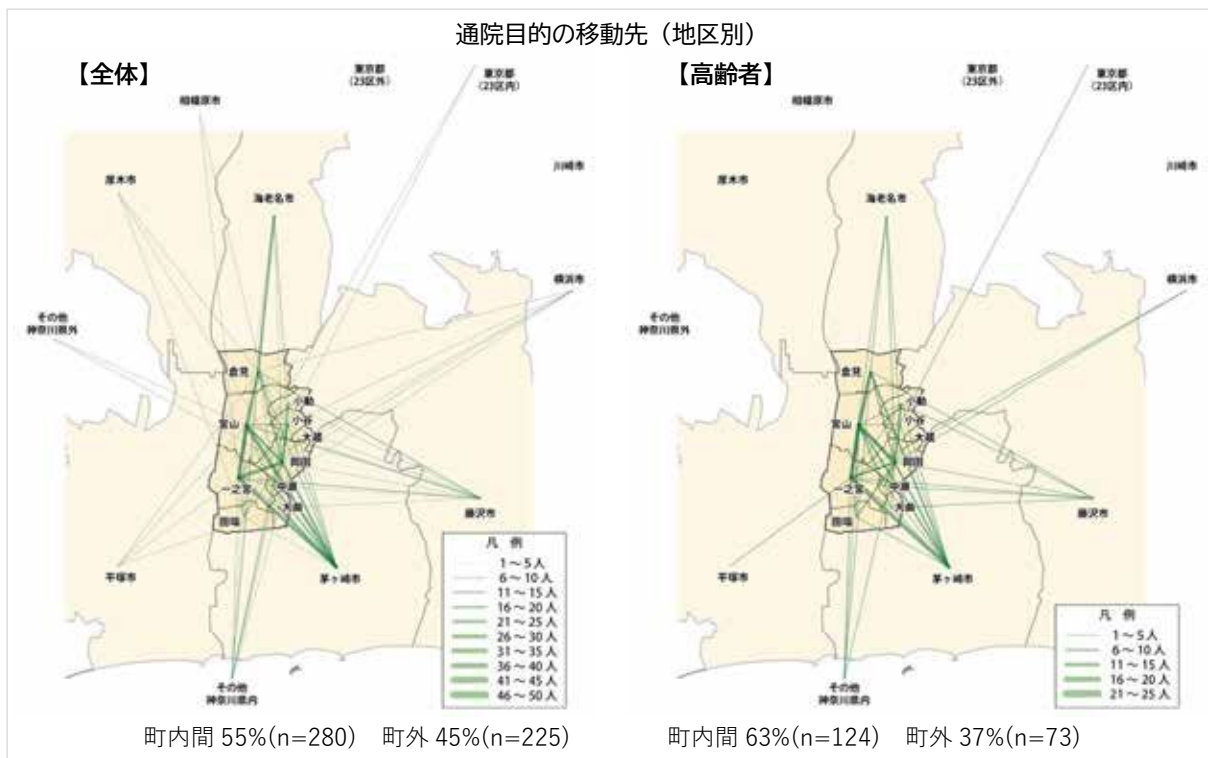
通勤通学目的の移動は、居住地区によらず、様々な場所に移動がみられる。

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。

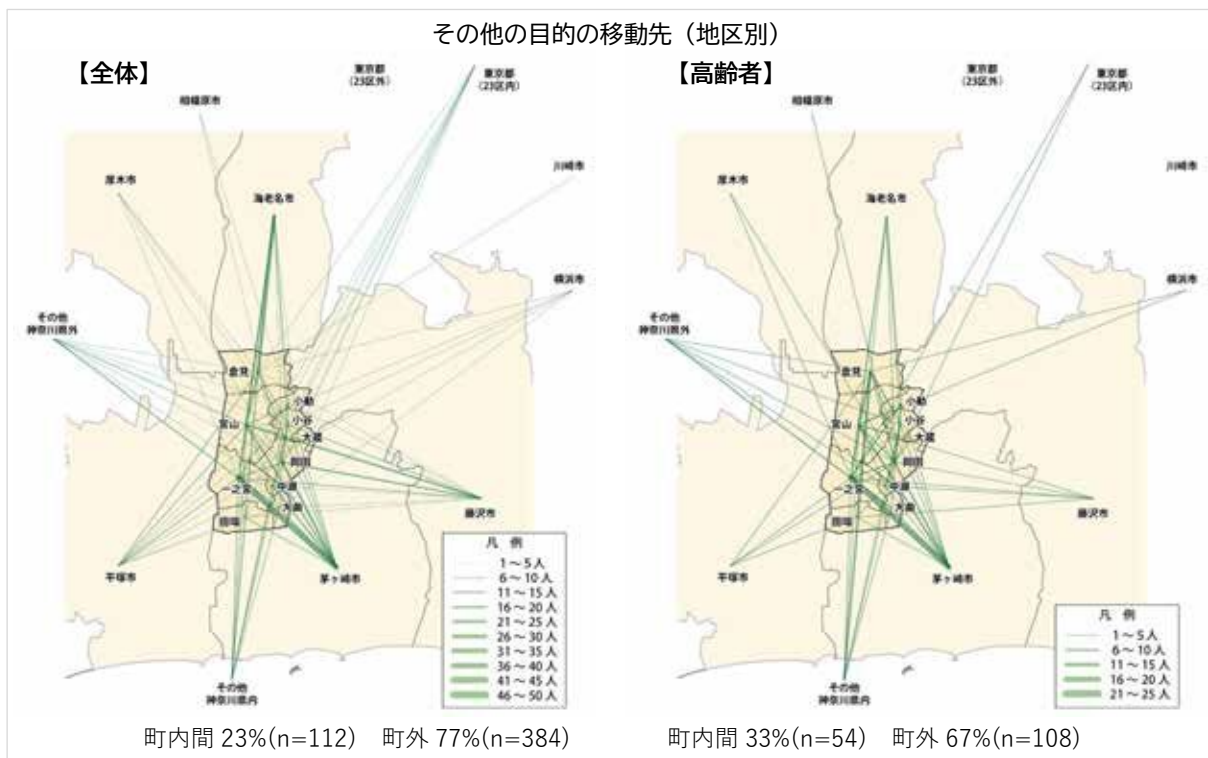
通院目的の移動は、医療機関の多い岡田地区や複数の病院が立地する宮山地区への移動が多い。



通院目的の移動先（地区別）

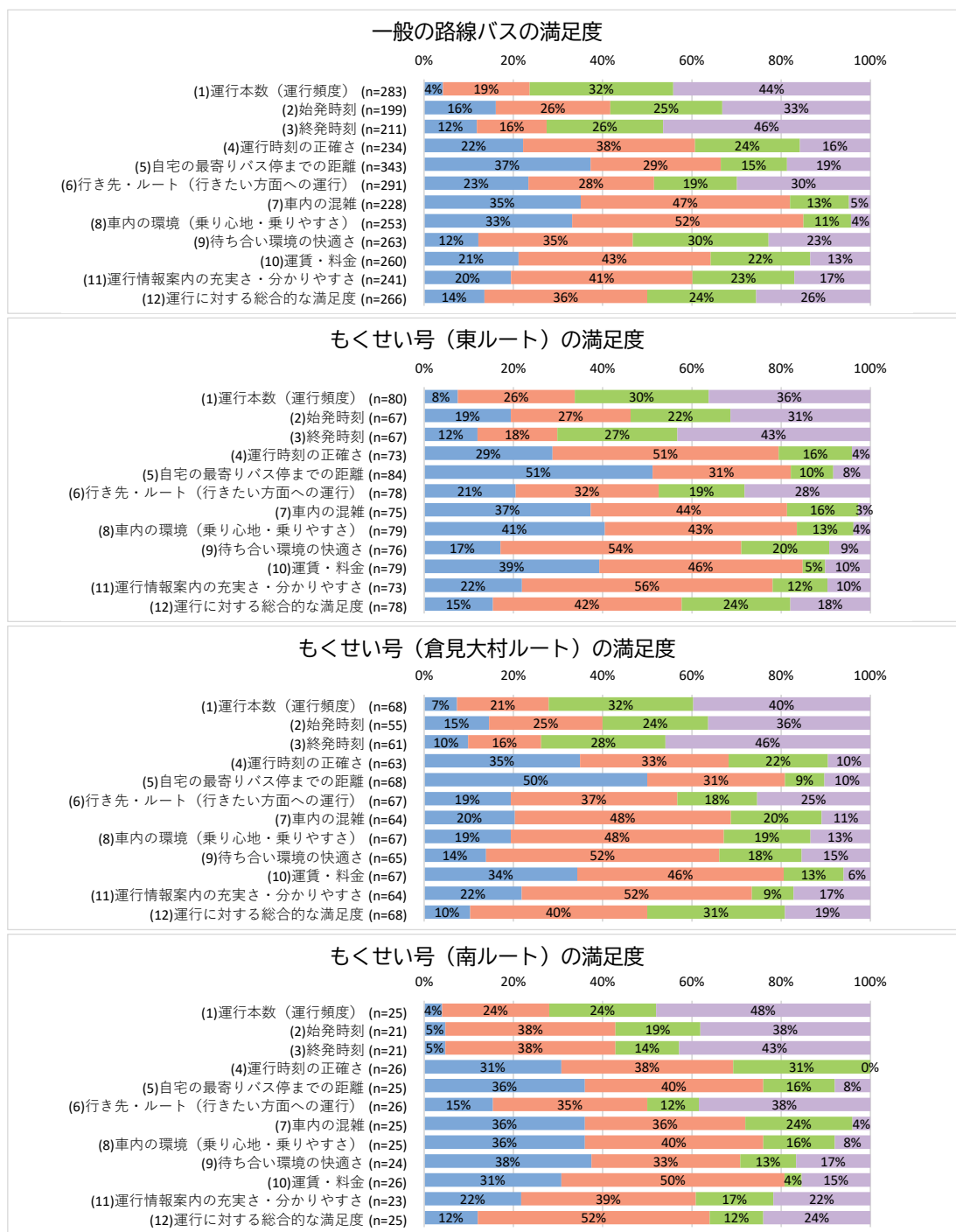


その他の目的の移動先（地区別）

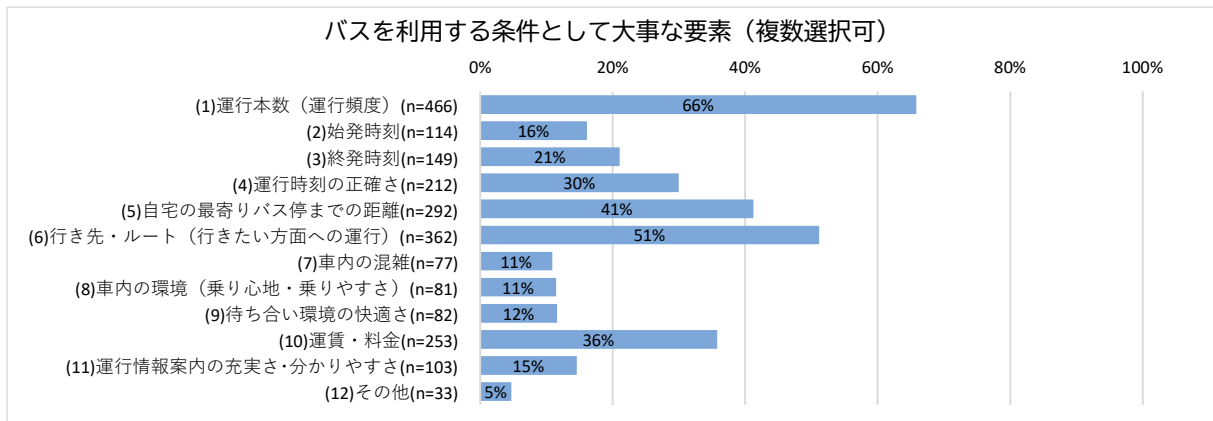


■バスの満足度について

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。

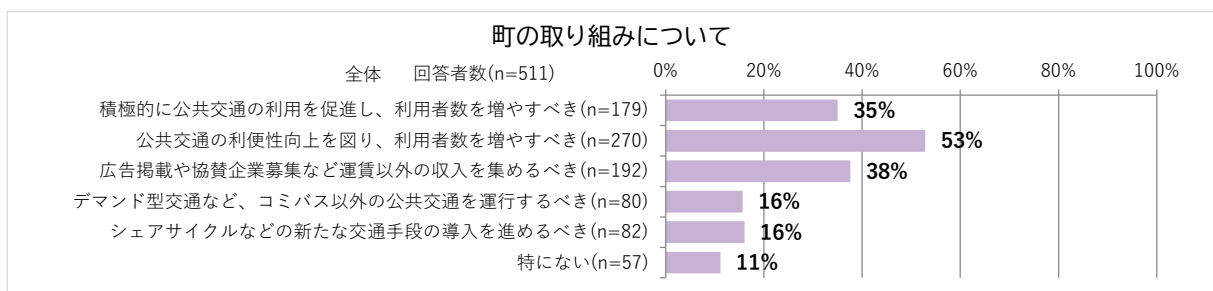
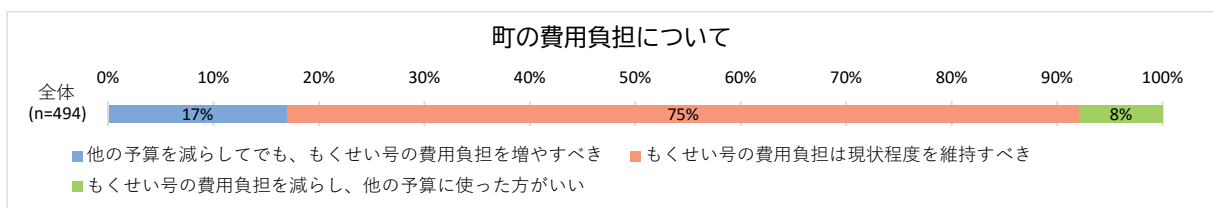
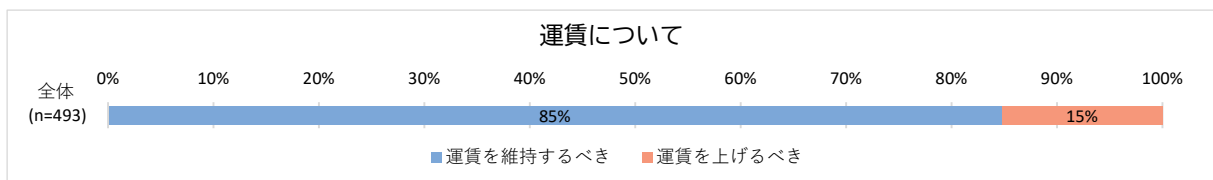
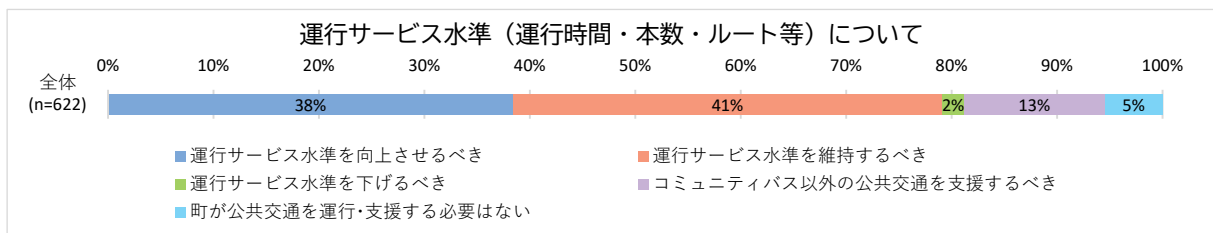


※もくせい号については、該当ルートを「年に数日」以上利用していると回答した人をそれぞれ集計



■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

本町の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（令和3年4月改定）

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	<p>●生活中心拠点：寒川駅周辺</p> <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 <p>●都市未来拠点：新駅誘致地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海道新幹線新駅の設置を目指している倉見地区は、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を進めており、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 <p>●産業集積拠点：寒川南インターチェンジ周辺</p> <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 <p>●にぎわい交流創出ゾーン：さむかわ中央公園周辺</p> <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
公共交通施策に係る事項	<p>第一次実施計画（計画期間：令和3年～令和6年）</p> <p>基本目標：第5章 時代に最適化したにぎわいのあるまちづくり</p> <p>政策：第1節 都市インフラの最適化：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</p> <p><u>施策2 公共交通網の整備</u></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 4,380人(R6)</p> <p><u>事務事業：公共交通充実促進事業</u></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
まちの将来像	<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
将来都市構造	<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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> <div data-bbox="941 492 1388 1075" style="text-align: right;"> <p style="text-align: center;">将来都市構造図</p> </div>
公共交通施策に係る事項	<p>道路・交通体系の方針</p> <p>(2) 身近な生活道路の質的改善と快適な歩行者自転車ネットワーク形成 《基本方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自転車利用者が安全に通行しやすい道路ネットワークを構築し、安全な歩行者空間、自転車通行空間の確保に努める <p>(3) 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 ・交通需要管理の視点を取り込みながら、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 <p>《取組み》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道交通：JR相模線の運行改善、東海道新幹線新駅の実現に向けたツインシティの整備、相鉄いずみ野線の延伸 ・路線バス：官民連携で協力して既存ルートの維持保全や利便性向上、海老名市との路線バス相互運行に加え、他の周辺都市との連携の可能性の検討 ・コミュニティバス：利用環境・運行改善、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） ・効率的・効果的な道路や交通結節点の整備 ・交通結節点である鉄道駅やバス停などにおけるユニバーサルデザインの導入 ・鉄道駅周辺空間の利活用

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
公共交通施策に係る事項	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。 ・JR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
施策の方向性	<ol style="list-style-type: none"> 1. ①認知症施策の推進 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 ②介護予防の推進 3. ①情報提供・相談体制の充実 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 5. ①介護サービス・介護予防サービス ②地域支援事業 ③必要なサービス量の確保及び質の向上 ④円滑なサービスの提供
公共交通施策に係る事項	<p>2.健康保持・介護予防の推進</p> <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> <p>3.高齢者の地域生活支援の充実</p> <p>4.高齢者の社会参加の促進</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 (令和3年4月改定) 第1次実施計画 計画期間:令和3年 ~令和6年	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り、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)	東海道新幹線の新駅誘致や鉄道延伸構想などの実現、交通需要管理の視点を取り込みながら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。 ・鉄道交通:JR 相模線の運行改善、東海道新幹線新駅の実現に向けたツインシティの整備、相鉄いずみ野線の延伸 ・路線バス:官民連携で協力して既存ルート維持保全や利便性向上、海老名市との路線バス相互運行に加え、他の周辺都市との連携の可能性の検討 ・コミュニティバス:利用環境・運行改善、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) ・効率的・効果的な道路や交通結節点の整備 ・交通結節点である鉄道駅やバス停などにおけるユニバーサルデザインの導入 ・鉄道駅周辺空間の利活用
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必要と考えらえる。

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/日程度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負担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・全般》

- ・ 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。
- ・ 公共交通の担い手(運転者)の減少や高齢化が進んでおり、常に担い手不足の状況となり、持続可能な公共交通体系の維持が困難となっている。

【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、他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)
- ・ 倉見大村ルートでは、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)

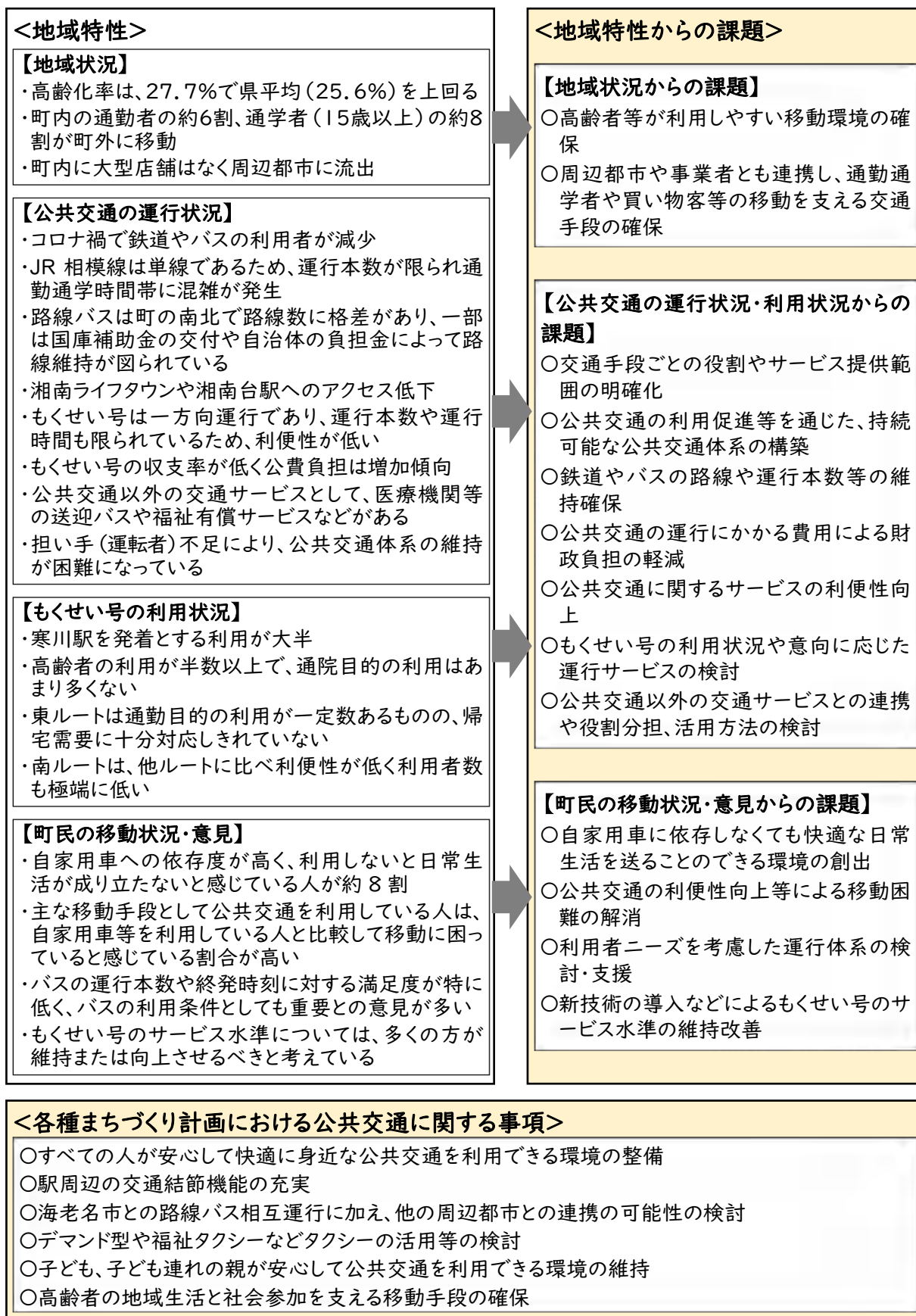
- ・ 自動車による家族や知人の送迎が町内全体で一定数あり、特に若年層で送迎をしてもらう頻度が高い傾向にある。
- ・ 自家用車(自動車・バイク)の利用が多く、利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人が約8割、自転車を利用しないと日常生活が成り立たないと感じている人は約4割。
- ・ 日常の買い物や通院目的での移動については、30~60歳代は半数以上が主な移動手段として自家用車を利用しているほか、自転車による移動は世代を問わず一定数いる。
- ・ 主な移動手段として公共交通を利用している人は、自家用車等を利用している人と比較して移動に困っていると感じている割合が高い。
- ・ 町内及び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関連施策】

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に加え、他の**周辺都市との連携**の可能性の検討
- ・ **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**)
- ・ 安全な歩行者空間、自転車通行空間の確保
- ・ 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・交流の促進に向けた公共交通の充実

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	

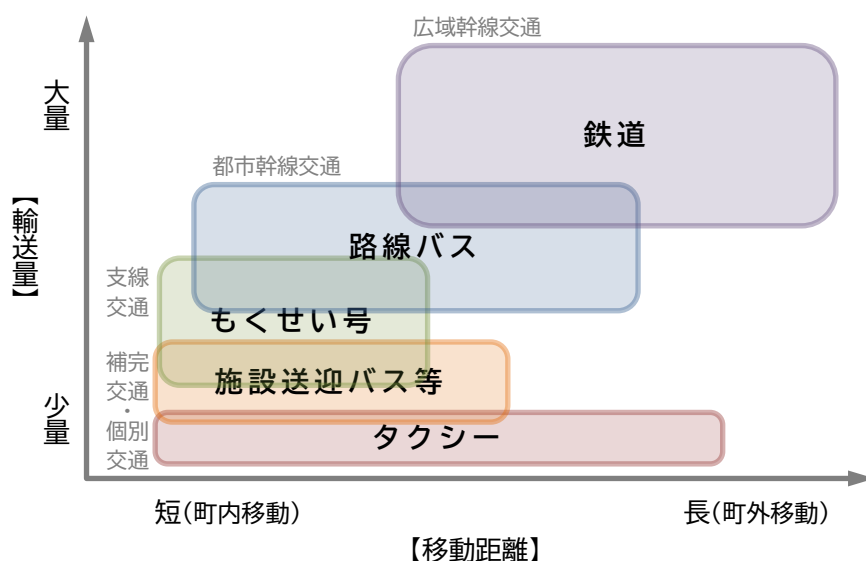


図 各交通機関の移動距離及び輸送量に伴うサービス範囲

(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や公共交通の担い手不足の問題などがあり、今後の運行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】

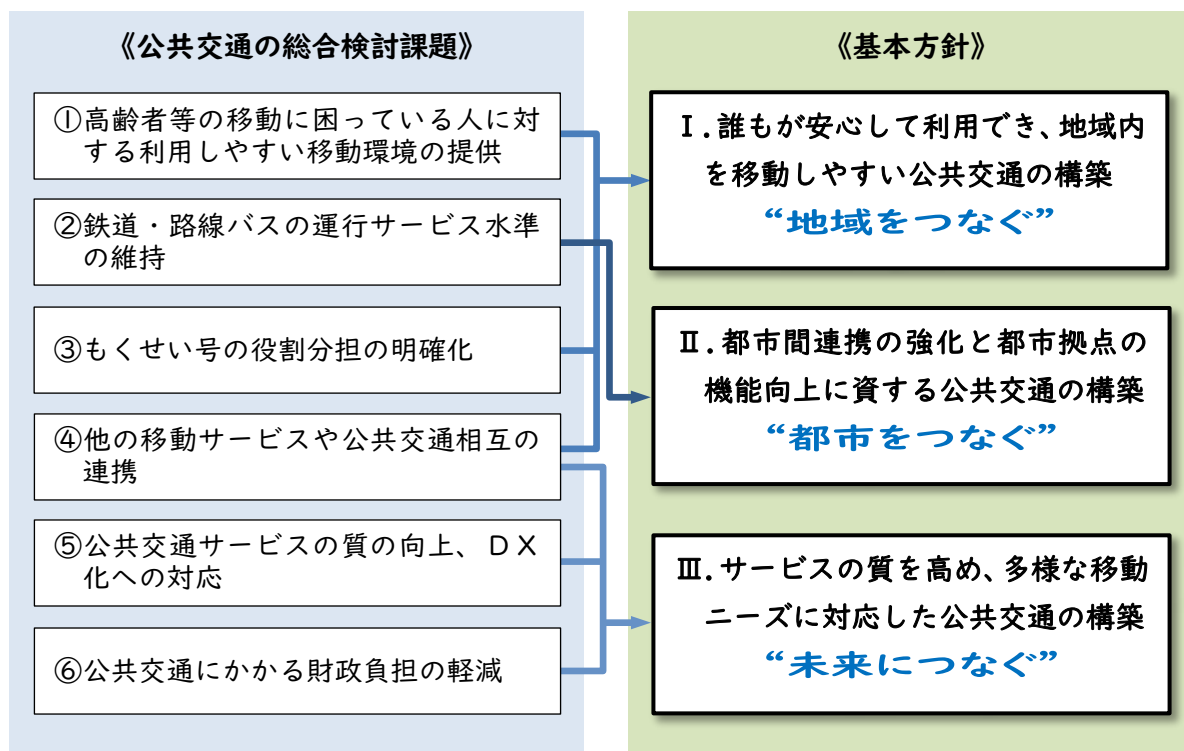
ひと・まち・みらい をつなぐ公共交通の実現

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 をつなぐ公共交通の実現」

を地域公共交通の基本理念として設定した。

【基本方針】



ひと・まち・みらい をつなぐ公共交通の実現

基本方針Ⅰ 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 “ 地域をつなぐ ”

- 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、高齢者や子ども連れの方などでも、安心して外出できる機会を提供するため、地域内を制約なく気軽に移動でき、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、もくせい号が担うべき役割を明確にした上で、利用者意向に即したサービスの実現を目指す。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Ⅱ 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 “ 都市をつなぐ ”

- 本町では、隣接都市への移動量が多く、通勤通学者の多く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おり、都市生活を支える基盤となっていることから、関係機関と連携し路線や運行本数等の運行サービス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、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Ⅲ 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 “ 未来につなぐ ”

- 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。
- 公共交通の利用者低迷や担い手の不足、財政負担の増加などの問題があり、公共交通事業を継続するためには、行政だけでなく地域住民、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る。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具現化するとともに、住民に公共交通を乗って守る意識を持ってもらい、積極的に利用してもらうことを目指す。

(2) 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

1) 目指す地域公共交通ネットワーク

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。

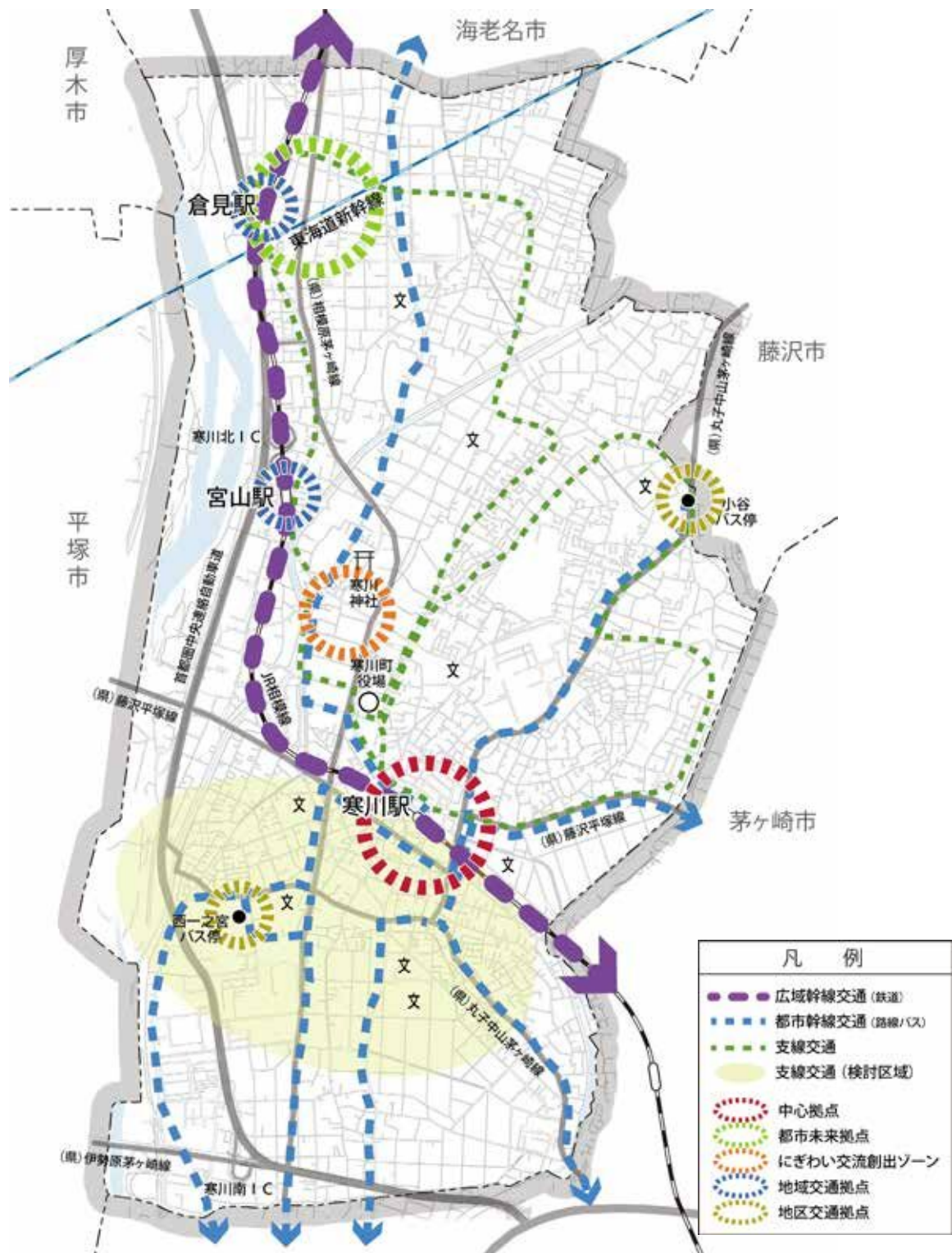


図 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

2) 交通拠点・公共交通網の位置付け

各公共交通の特性を踏まえ、交通拠点及び公共交通網の位置付けは以下のように設定する。

表 交通拠点の位置付け

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

表 公共交通網の位置付け

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)
個別交通	・個別の移動需要に応じた交通	タクシー	・ドアtoドアの移動 ・ラストワンマイルの移動 ・他の公共交通が運行していない時間の移動
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	・特定の目的や施設等への移動 ・町内外を周遊する移動

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
I. 誰もが安心して利用でき、移動しやすい公共交通網の構築 “地域をつなぐ”	1. もくせい号の運行効率化	①もくせい号の利用環境及び運行改善の検討
	2. 南部地域のサービスの適正化	②南部地域における需要に応じた運行形態の検討
	3. 他の移動手段との連携による移動支援	③施設送迎車両等他の移動手段との連携検討
II. 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 “都市をつなぐ”	4. 鉄道運行の維持・活性化	④JR相模線の複線化等の促進
		⑤相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組み
	5. 路線バス運行の維持・活性化	⑥路線バス維持・改善等に向けた周辺都市との連携
		⑦まちづくりの進捗に合わせたバス路線の再編
	6. 交通結節機能の強化	⑧中心拠点である寒川駅の交通結節機能強化の検討
		⑨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
III. 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 “未来につなぐ”	7. 公共交通を補完するサービスの提供	⑩公共交通の乗り換え環境の整備
	8. バス利用環境の改善	⑪シェアサイクル等新たな交通手段の活用推進
	9. 情報提供及び利用促進策の実施	⑫バスまち環境の改善
		⑬情報提供ツール等による情報発信の推進
		⑭観光振興等と連携したDX化の推進
	⑮公共交通の利用促進と事業維持に向けた取り組み	

(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。

基本方針Ⅰ 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 “地域をつなぐ”



目標Ⅰ：もくせい号の運行効率化

施策①	もくせい号の利用環境及び運行改善の検討																									
事業概要・目的	町民の足である「もくせい号」は、誰もが気軽に利用できるよう、利用者の意向を考慮しつつ利便性の向上を図る。																									
実施主体	寒川町・交通事業者																									
事業イメージ	<p>■もくせい号のルート、ダイヤ、運賃体系の検討</p> <p>町内の交通不便地域の解消や交通弱者の機動性の確保といったもくせい号の運行目的を踏まえ、もくせい号利用者の利便性向上や効率的な運行の確立、収支率の向上に向けて、各種アンケート結果や利用実態に応じて、経路やダイヤ、運行本数、使用車両、運賃体系などについて見直しを図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>もくせい号車両</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>現在のもくせい号のルート</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">実施スケジュール</th> <th style="width: 15%;">R6(2024)</th> <th style="width: 15%;">R7(2025)</th> <th style="width: 15%;">R8(2026)</th> <th style="width: 15%;">R9(2027)</th> <th style="width: 15%;">R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center; background-color: #0070C0; color: white;">検討・協議・実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>■キャッシュレス決済の導入に向けた検討</p> <p>現金での利用の手間を省くことにより、地域の利用者の利便性向上と地域外からの来訪者の移動の円滑化を図り、地域の公共交通の活性化、地域の活力向上に結び付けていくため、ICカード等のキャッシュレス決済手段の導入を検討する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>交通系 IC カードを使用した支払い 出典：神奈川中央交通(株)HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>スマートフォンに表示される二次元コードを使用した支払い 出典：長野県松本市HP</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">実施スケジュール</th> <th style="width: 15%;">R6(2024)</th> <th style="width: 15%;">R7(2025)</th> <th style="width: 15%;">R8(2026)</th> <th style="width: 15%;">R9(2027)</th> <th style="width: 15%;">R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center; background-color: #0070C0; color: white;">検討</td> </tr> </tbody> </table>		実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																					
	検討・協議・実施																									
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																					
	検討																									

目標 2 : 南部地域のサービスの適正化


施策②	南部地域における需要に応じた運行形態の検討				
事業概要・目的	もくせい号の利用者が少ない南部地域における持続的な移動手段の確保に向け、移動サービスのあり方を研究し、次段階での導入の可能性を検討する。				
実施主体	寒川町・交通事業者				
事業イメージ	<p> ■適正な運行形態の検討 人口や移動需要の変化などに対応し、現在のもくせい号の定時定路線型の運行から、予約状況に応じて運行を行うデマンド型乗合交通や地域協働（自助、共助）による交通確保等の仕組みの導入・転換を検討する。 </p> <div data-bbox="526 739 1197 1635" style="text-align: center;"> <p> 山間地（都市計画区域外）。 住宅は谷間の特定道路に分布するため、沿道をカバーする定路線型や回ルート・エリアゾーン型が採用されやすい。 </p> <p> 市街地と山間地の間に位置する農村部（非線引き地域）。 住宅が農用地と混在し分散しているエリアを面的にカバーするため、自由経路エリアゾーン型が採用されやすい。 </p> <p> 市街地の郊外部や緑道部の地域（市街化調整区域）。 緩な平地で住宅が分散しているエリアを面的にカバーするため、自由経路エリアゾーン型が採用されやすい。 </p> <p> 回ルート・エリアゾーン型は、主要道路から外れた集落に対して、予約時のみカバーしたい時などが採用されやすい。 </p> </div> <p> デマンド型交通の導入箇所の典型イメージ 出典：国土交通省中部運輸局「続・デマンド型交通の手引き」 </p>				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
検討					
■地域の意向把握					
公共交通サービスの適正化に向けて、地域住民の意向や移動需要の把握に努める。					
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
実施					


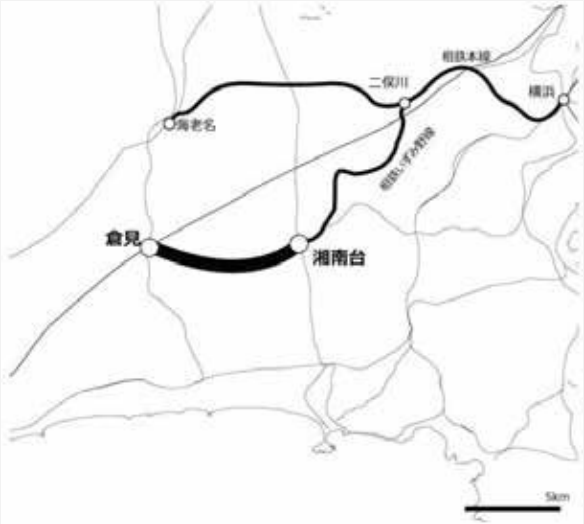
目標3：他の移動手段との連携による移動支援

施策③	施設送迎車両等の他の移動手段との連携検討 																
事業概要・目的	既存の公共交通を補完して日常生活を支える交通手段を提供するため、民間施設や企業等送迎バスの活用による交通サービスの確保等を検討する。																
実施主体	寒川町・交通事業者・民間施設管理者																
事業イメージ	<p>■施設送迎車両の活用推進の検討</p> <p>高齢者や障害者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、医療施設や社会福祉施設などの民間施設送迎車両等を施設利用者以外でも利用できる仕組みやサービスの検討を行う。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>事例：地域貢献送迎バス(横浜市)</p> <p>地域の移動手段を確保する試みとして、市内の病院の協力を得て、病院が運行する無料送迎バスの空席を対象地域に居住する高齢者等の日常の移動手段として活用する実証運行を2018年1月から2019年3月まで実施していた。</p> </div> <div style="text-align: right; margin: 10px 0;">  <p>地域貢献送迎バス 出典：横浜市 HP</p> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>事例：交通不便地域支援事業(船橋市)</p> <p>市内で交通不便地域に住む高齢者の足を確保するため、老人福祉センターや自動車学校・教習所のバスを活用し、「高齢者支援協力バス」を運行している。</p> </div> <div style="text-align: right; margin: 10px 0;">  <p>交通不便地域支援事業 (高齢者支援協力バス) 利用手引き ～自動車学校・教習所送迎バス利用～ ～老人福祉センター送迎バス利用～ 船橋市 道路部 道路計画課 船橋市交通不便地域支援事業：利用手引き 出典：船橋市 HP</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 20px;"> <tr> <td style="text-align: center;">実施スケジュール</td> <td style="text-align: center;">R6(2024)</td> <td style="text-align: center;">R7(2025)</td> <td style="text-align: center;">R8(2026)</td> <td style="text-align: center;">R9(2027)</td> <td style="text-align: center;">R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・協議・実施 </div> </td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・協議・実施 </div>				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)												
	<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・協議・実施 </div>																


基本方針Ⅱ 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
 “都市をつなぐ”

目標4：鉄道運行の維持・活性化

施策④	J R相模線の複線化等の促進 																												
事業概要・目的	神奈川県及び相模線沿線自治体（相模原市、茅ヶ崎市、海老名市、座間市）等とともに相模線複線化等促進期成同盟会を設立しており、関係機関に対する要望活動をはじめ、イベントの開催など様々な活動により、本町唯一の鉄道路線であるJR相模線の全線複線化の早期実現と沿線地域の発展を目指す。																												
実施主体	寒川町・関連自治体																												
事業イメージ	<p>■複線化の実現に向けた継続的な要望活動の実施</p> <p>鉄道の輸送力増強や運行本数増加などによる利便性向上のため、相模線複線化等促進期成同盟会等を通じて鉄道事業者等に対して継続的に複線化の要望を行う。</p> <table border="1" data-bbox="402 902 1351 974"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>■複線化に向けたPR活動</p> <p>リーフレットの作成や横断幕の掲示などにより、沿線地域住民の理解と協力を得られるよう、複線化に向けた積極的な働きかけを実施する。</p> <div data-bbox="376 1162 1355 1848"> </div> <p style="text-align: center;">相模線複線化リーフレット 出典：相模線複線化等促進期成同盟会</p> <table border="1" data-bbox="402 1924 1351 1995"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </tbody> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)				実施			実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)				実施		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
			実施																										
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
			実施																										

施策⑤	相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組み 												
事業概要・目的	<p>2030年を目標年次とする「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年（2016年）答申）」、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、「いずみ野線の延伸（湘南台から倉見）」が位置づけられており、神奈川県及び沿線自治体とともに、「ツインシティ（寒川町倉見地区と平塚市大神地区）」の新たなまちづくりの取組等にあわせ、いずみ野線延伸に向けた検討を進める。</p>												
実施主体	寒川町・関連自治体・鉄道事業者												
事業イメージ	<p>■延伸に向けた検討 相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組みを進め、鉄道網の充実を促進する。</p> <div data-bbox="375 824 1372 1451" style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> <p>【交通政策審議会答申第198号における位置付け】</p> <p>意義 神奈川県中部と横浜市中心部や都心部とのアクセス利便性の向上を期待。</p> <p>課題 事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組等を進めた上で、関係鉄道事業者等とともに事業計画について十分な検討が行われることを期待。</p> <p>出典：交通政策審議会答申第198号</p>  </div> <table border="1" data-bbox="402 1518 1353 1590" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>検討</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)				検討		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)								
			検討										

目標5：路線バス運行の維持・活性化

施策⑥	路線バス維持・改善等に向けた周辺都市との連携 																																																																		
事業概要・目的	鉄道と並んで本町の骨格交通軸となる路線バスについて、周辺都市などとも連携しながら路線の維持、利便性の向上を図り、町民や来訪者の移動を支えるとともに、積極的な利用を促す。																																																																		
実施主体	寒川町・関連自治体・交通事業者																																																																		
事業イメージ	<p>■既存運行サービスの維持</p> <p>既存の路線バスの路線や運行本数等を維持し、町民や町に訪れる人の移動手段を確保するために、周辺都市と連携しながら事業者働きかけるとともに、事業者とも連携しながら必要な支援策を検討する。</p> <p style="text-align: right;">町内を運行するバス路線</p> <table border="1" data-bbox="962 645 1366 938"> <thead> <tr> <th>系統</th> <th>駅・運行区間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>茅 41</td> <td>茅ヶ崎駅～小谷</td> </tr> <tr> <td>茅 45</td> <td>茅ヶ崎駅～小谷</td> </tr> <tr> <td>茅 52</td> <td>茅ヶ崎駅～西一之宮</td> </tr> <tr> <td>茅 53</td> <td>茅ヶ崎駅～寒川駅南口</td> </tr> <tr> <td>茅 54</td> <td>茅ヶ崎駅～寒川駅南口</td> </tr> <tr> <td>茅 25</td> <td>茅ヶ崎駅～寒川駅南口</td> </tr> <tr> <td>茅 26</td> <td>茅ヶ崎駅～寒川駅南口～文教大学</td> </tr> <tr> <td>海 73・綾 73 (海老名駅寒川駅線)</td> <td>海老名駅～寒川駅</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="402 965 1350 1037"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・協議・実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>■寒川駅～海老名駅のサービス水準の維持・強化</p> <p>海老名駅寒川駅線は、バス事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統バス路線であり、寒川町と海老名市の負担金や国庫補助金の活用により運行が維持されている。引き続き国庫補助金を活用しつつ、利用の促進を図るとともに海老名市との連携により、本路線の維持・促進に努める。</p> <table border="1" data-bbox="402 1308 1350 1379"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>■寒川駅から湘南台駅方面へのサービス確保</p> <p>町内から茅ヶ崎駅方面や海老名駅方面へ行くバス路線はあるが、湘南台駅方面へは乗継等が必要であり、運行本数も減少していることから、運行本数の確保や乗継利便性の向上について事業者働きかける。</p> <table border="1" data-bbox="402 1603 1350 1675"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>■路線バスの利用促進</p> <p>バス路線・サービスの維持に向けて、「公共交通を乗って守る」という意識を醸成するために、広報紙等でのPRを行う。また、バスの運行案内や通勤需要の取り込みのためのチラシを作成し、イベント時やバス停付近の店舗等で配布を行い、利用促進を図る。</p> <table border="1" data-bbox="402 1899 1350 1971"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">検討</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </tbody> </table>	系統	駅・運行区間	茅 41	茅ヶ崎駅～小谷	茅 45	茅ヶ崎駅～小谷	茅 52	茅ヶ崎駅～西一之宮	茅 53	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	茅 54	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	茅 25	茅ヶ崎駅～寒川駅南口	茅 26	茅ヶ崎駅～寒川駅南口～文教大学	海 73・綾 73 (海老名駅寒川駅線)	海老名駅～寒川駅	実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討	実施			
系統	駅・運行区間																																																																		
茅 41	茅ヶ崎駅～小谷																																																																		
茅 45	茅ヶ崎駅～小谷																																																																		
茅 52	茅ヶ崎駅～西一之宮																																																																		
茅 53	茅ヶ崎駅～寒川駅南口																																																																		
茅 54	茅ヶ崎駅～寒川駅南口																																																																		
茅 25	茅ヶ崎駅～寒川駅南口																																																																		
茅 26	茅ヶ崎駅～寒川駅南口～文教大学																																																																		
海 73・綾 73 (海老名駅寒川駅線)	海老名駅～寒川駅																																																																		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																																														
	検討・協議・実施																																																																		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																																														
	実施																																																																		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																																														
	実施																																																																		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																																														
	検討	実施																																																																	

<p>施策⑦</p>	<p>まちづくりと一体となった公共交通の再編</p>															
<p>事業概要・目的</p>	<p>道路ネットワークの整備や倉見地区におけるツインシティの整備など、まちづくりの進捗に合わせて、バス路線網の見直しの検討を行い、路線バスの利便性向上や運行の効率化を図る。</p>															
<p>実施主体</p>	<p>寒川町・関連自治体・交通事業者</p>															
<p>事業イメージ</p>	<p>■まちづくりの進捗に合わせたバス路線の再編</p> <p>寒川町では、都市計画道路をはじめとする道路ネットワークの整備や倉見地区におけるツインシティの整備などが計画されている。公共交通の利用動向や将来の交通需要を踏まえつつ、これらのまちづくりの進捗に合わせて、バス路線の新設や既存バス路線の再編等について交通事業者や周辺自治体と協議・調整を進め、路線バスの利便性向上や運行の効率化を図り、持続可能な公共交通を目指す。</p> <div data-bbox="491 884 1380 1892" data-label="Figure"> </div> <p>地域公共交通ネットワークの将来イメージと都市計画道路</p> <table border="1" data-bbox="400 1944 1350 2018"> <tr> <td rowspan="2">実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">他事業に合わせて実施</td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	他事業に合わせて実施				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)											
	他事業に合わせて実施															

目標6：交通結節機能の強化

施策③	中心拠点である寒川駅の交通結節機能強化の検討																												
事業概要・目的	<p>本町の玄関口である寒川駅について、交通機関相互の乗り継ぎとなる交通拠点として、駅への主要な端末交通に対する乗り換えサービスの向上を図る。また、駅などの交通結節点において、ユニバーサルデザインに配慮した案内標識等を整備することにより、鉄道を利用した来訪者が、地域情報を入手し他の交通手段に安心かつ円滑に乗り換えられるよう対応を図る。</p>																												
実施主体	寒川町・交通事業者																												
事業イメージ	<p>■駅周辺及び運行案内情報提供の整備推進（施策②の事業と同一）</p> <p>バス待ち環境の向上を図るため、デジタルサイネージ等の設置により、公共交通や周辺施設の情報に加え、リアルタイム運行状況（到着予定時刻や遅れ時分等）を提供することで、安心かつ円滑に公共交通を利用できる環境を整えるとともにバス待ち環境を向上していくことを検討する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>国の補助金を活用して設置したタッチ式デジタルサイネージ・バス運行情報案内表示機 出典：平塚市 HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>地元企業の寄附により駅構内に設置したバス運行情報案内表示機 出典：国土交通省関東運輸局「バスまち環境の改善に向けて」</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 10%;">実施スケジュール</td> <td style="width: 18%;">R6(2024)</td> <td style="width: 18%;">R7(2025)</td> <td style="width: 18%;">R8(2026)</td> <td style="width: 18%;">R9(2027)</td> <td style="width: 18%;">R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="background-color: #d9ead3;">検討・協議・実施</td> </tr> </table> <p>■寒川駅南口駅前広場の整備に伴う交通結節機能の強化</p> <p>寒川駅南口における新たな駅前広場の整備に合わせて、路線バスやもくせい号の乗り入れ、円滑な乗り換えの実現、バス等の待合環境の充実を図り、交通結節機能の強化を目指す。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>寒川駅南口バス乗り場(上)と駅周辺の案内看板(右)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>寒川駅南口駅前周辺</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 10%;">実施スケジュール</td> <td style="width: 18%;">R6(2024)</td> <td style="width: 18%;">R7(2025)</td> <td style="width: 18%;">R8(2026)</td> <td style="width: 18%;">R9(2027)</td> <td style="width: 18%;">R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="background-color: #d9ead3;">他事業に合わせて実施</td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		他事業に合わせて実施				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	検討・協議・実施																												
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	他事業に合わせて実施																												

施策⑨	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																												
事業概要・目的	倉見地区における東海道新幹線新駅の実現に向けて要望活動を継続するとともに、ツインシティ倉見地区のまちづくりの検討を進め、新たな交通結節機能の創出を目指す。																												
実施主体	寒川町・関連自治体・交通事業者																												
事業イメージ	<p>■新幹線新駅の実現に向けた継続的な要望活動の実施</p> <p>全国との広域的な交流連携の窓口となる東海道新幹線新駅の実現に向け、鉄道事業者等に対して継続的に要望活動を行う。</p> <table border="1" data-bbox="400 701 1350 775"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </table> <p>■倉見駅周辺のまちづくりの整備推進</p> <p>東海道新幹線新駅誘致地区を中心に、町北部の交通結節点としての利便性を活かした新たな機能立地と、広域連携が可能な環境と共生したまちづくりを進める。</p>  <p>国土地理院の空中写真(令和元年撮影)を加工して作成 「ツインシティ」リーフレット 出典：神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会</p> <table border="1" data-bbox="400 1756 1350 1830"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">他事業に合わせて実施</td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		他事業に合わせて実施				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	実施																												
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	他事業に合わせて実施																												

施策⑩	公共交通の乗り換え環境の整備																																								
事業概要・目的	駅や主要バス停などに自転車等を駐車できる環境やタクシー利用環境を整備し、自転車から鉄道やバスとの乗り換えを容易にすることで、公共交通の利便性向上や利用促進を図る。																																								
実施主体	寒川町・交通事業者																																								
事業イメージ	<p>■サイクルアンドバスライドの環境整備</p> <p>バス利用者のうちバス停から離れた地域の方々の利便性向上を目的に、現在サイクルアンドバスライドの拠点を1箇所整備している。さらなる利便性向上や公共交通の利用促進のため、サイクルアンドバスライドの拠点の新設に向けた検討を行う。</p> <div data-bbox="963 645 1382 954" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="986 958 1366 1010">「キリンビバレッジ前」付近に整備した無料駐輪場</p> <table border="1" data-bbox="402 1025 1353 1099"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>検討</td> <td></td> <td></td> <td>実施</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>■タクシー利用環境の整備推進</p> <p>駅などにタクシー乗り場やタクシー車両の待機スペースを整備し、鉄道利用者や駅周辺を訪れた人がタクシーを利用しやすい環境を整えるとともに、タクシー事業者による利用促進の取り組みやタクシー配車アプリ等について周知を行っていくことを検討する。</p> <div data-bbox="963 1200 1382 1509" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1027 1514 1318 1543">寒川駅北口のタクシー乗り場</p> <table border="1" data-bbox="402 1559 1353 1632"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>検討・協議・実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>■新たな情報発信ツールの検討（施策⑬の事業と同一）</p> <p>もくせい号についても民間バス事業者が導入しているバスロケーションシステムと同様に、スマートフォンや携帯電話、パソコン等向けにバスの現在位置や到着予想時刻等の情報提供を検討する。</p> <table border="1" data-bbox="402 1890 1353 1964"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>検討・協議・実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討			実施		実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)			検討・協議・実施				実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)			検討・協議・実施			
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討			実施																																					
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
		検討・協議・実施																																							
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
		検討・協議・実施																																							

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
 “未来につなぐ”

目標7：公共交通を補完するサービスの提供

<p>施策①</p>	<p>シェアサイクル等新たな交通手段の活用推進</p>																												
<p>事業概要・目的</p>	<p>ラストワンマイルの移動や観光二次交通として公共交通を補完するシェアサイクルのサービス拡大を目指すとともに、自転車の安全で適切な利用のための環境を整備する。</p>																												
<p>実施主体</p>	<p>寒川町</p>																												
<p>事業イメージ</p>	<div data-bbox="375 651 1045 974"> <p>■シェアサイクルのサービス拡大</p> <p>神奈川県、4市3町及び県・3市3町の観光協会で構成する湘南地域自転車観光推進協議会では、湘南地域シェアサイクル広域周遊観光実証実験事業を実施しており、町内にも6箇所のポートが設置されており、町民や観光客などに利用されている。シェアサイクル事業者とも協力し、ポートの増設などサービス拡大について検討を進める。</p> </div> <div data-bbox="1066 712 1385 952"> </div> <div data-bbox="1082 954 1369 981"> <p>町内のシェアサイクルポート</p> </div> <div data-bbox="375 990 1321 1064"> <table border="1"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </table> </div> <div data-bbox="375 1126 821 1400"> <p>■自転車利用環境の整備</p> <p>シェアサイクルや自家用の自転車の利用促進や安全な通行空間の確保のため、県や隣接自治体とも連携しながら自転車ネットワークの形成に向けた検討を行う。</p> </div> <div data-bbox="829 1097 1385 1915"> </div> <div data-bbox="635 1630 833 1877"> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <自転車ネットワーク> 自転車道 その他 ※路線は推進がない区間 <自転車関連施設> 駐輪場 サイクルアンド/イライド (バス利用者専用駐輪場) シェアサイクルポート </div> <div data-bbox="555 1906 861 1933"> <p>自転車ネットワークのイメージ</p> </div> <div data-bbox="375 1944 1321 2018"> <table border="1"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">検討</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">実施</td> </tr> </table> </div>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討		実施		
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	実施																												
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	検討		実施																										

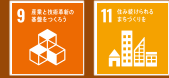
目標8：バス利用環境の改善

施策⑫	バスまち環境の改善 																																								
事業概要・目的	バス待ちの負担がなく、快適にバス待ちができるよう、バス停やバス停周辺環境の改善を図る。																																								
実施主体	寒川町・交通事業者																																								
事業イメージ	<p>■バス停周辺の施設との連携によるバス待ち施設の確保</p> <p>バス停周辺の商業施設等に協力を仰ぎ、バスを待つ客が一時的に施設を利用することができるような仕組みを検討する。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>事例：埼玉県では、公共交通の利便性向上の一環として、公共施設のほか県内企業等に対してバス待ち合いスペースや休憩スペースの設置を募っており、協力施設を登録する制度を設けている。</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>バス停付近でバスを気軽に待つことができる「バスまちスポット」(左)とバス停まで歩くときに休憩できる「まち愛スポット」(右)のステッカー 出典：埼玉県HP</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">検討</td> <td></td> <td colspan="2">実施</td> </tr> </table> <p>■上屋等の設置によるバス待ち空間の整備</p> <p>バス利用者が安全で快適にバスを待つことができるよう、交通事業者や周辺の企業等とも連携しベンチや上屋を設置することなどを検討する。</p> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  <p>寒川駅北口に設置したベンチや上屋</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">検討・協議・実施</td> </tr> </table> <p>■駅周辺及び運行案内情報提供の整備推進 (施策⑧の事業と同一)</p> <p>デジタルサイネージ等の設置により、公共交通や周辺施設の情報に加え、リアルタイム運行状況(到着予定時刻や遅れ時分等)を提供することで、安心かつ円滑に公共交通を利用できる環境を整えとともにバス待ち環境の向上を図る。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">検討・協議・実施</td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討			実施		実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討			実施																																					
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討・協議・実施																																								
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討・協議・実施																																								

目標9：利用促進策・情報提供の実施

施策⑬	情報提供ツール等による情報発信の推進																												
事業概要・目的	公共交通に関する情報の提供、お出かけ情報等を記述した公共交通マップを作成するなどし、身近に利用できる交通手段としての認識を広め、公共交通の利用促進を図る。																												
実施主体	寒川町・交通事業者																												
事業イメージ	<div data-bbox="373 539 722 958"> <p>■バスマップの改善</p> <p>もくせい号のバス路線図に、さらに次のような情報を追加した公共交通マップを作成することにより、より公共交通を利用しやすくする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バスの運行情報 ・主要バス停の位置情報 ・主要施設や観光の情報 </div> <div data-bbox="735 548 1385 1010"> </div> <div data-bbox="868 1014 1374 1066"> <p>観光ガイドマップ 出典：一般社団法人寒川町観光協会「さむかわ小旅」</p> </div> <div data-bbox="400 1120 1350 1191"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>検討</td> <td></td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="373 1258 1007 1290"> <p>■新たな情報発信ツールの検討（施策⑩の事業と同一）</p> </div> <div data-bbox="373 1308 834 1532"> <p>もくせい号についても民間バス事業者が導入しているバスロケーションシステムと同様に、スマートフォンや携帯電話、パソコン等向けにバスの現在位置や到着予想時刻等の情報提供を検討する。</p> </div> <div data-bbox="855 1317 1369 1704"> </div> <div data-bbox="979 1709 1369 1760"> <p>バスロケーションシステム 出典：神奈川中央交通㈱HP</p> </div> <div data-bbox="400 1789 1350 1861"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>実施スケジュール</th> <th>R6(2024)</th> <th>R7(2025)</th> <th>R8(2026)</th> <th>R9(2027)</th> <th>R10(2028)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>検討・協議・実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討		実施			実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)			検討・協議・実施			
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
	検討		実施																										
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																								
		検討・協議・実施																											

施策⑭ **観光振興等と連携したDX化の推進**



事業概要・目的 公共交通の利用者増加や利便性向上、商業・観光振興等を支援する手段として、DX化を推進する。

実施主体 寒川町・交通事業者

事業イメージ **■もくせい号の情報のオープンデータ化の推進**
 もくせい号の運行情報について、経路検索アプリやサイト等での情報入手や MaaS の円滑な普及に向けた基盤づくりのため、標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP、GTFS リアルタイム)に準拠した形式で公開し、情報の入手性を高め、利便性の向上を目指す。



標準的なバス情報フォーマットの概要
 出典：国土交通省資料

実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	検討		実施		

■MaaSの導入に向けた検討推進

公共交通の利用促進とともに魅力的な都市空間の形成に向け、公共交通と商店街及び観光施設等が連携し、1つのWEB サイトやアプリなどで様々なサービスが利用できる体制を検討する。

事例：埼玉県秩父市と横瀬町における観光型MaaS事業「のってみ秩父」は、旅行プランの作成/マップ・ルート案内/チケット購入案内/観光情報の確認等、観光に役立つ各種機能が利用可能

観光型MaaSの事例
 出典：秩父市HP



実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
	検討・協議・実施				

施策⑮	公共交通の利用促進と事業維持に向けた取り組み 8 働きがい の促進 11 公共交通 の活性化																																								
事業概要・目的	公共交通の利用者の減少に伴う行政の費用負担の増加、公共交通の担い手の不足等の改善を図り、持続可能な公共交通体系の構築を目指す																																								
実施主体	寒川町・交通事業者																																								
事業イメージ	<p>■モビリティマネジメントの推進</p> <p>公共交通の利用啓発及び潜在需要の掘り起こしのため、交通事業者と協力してバスの乗り方教室や出前講座の実施、対象者や期間等を定めた無料体験乗車の実施を検討する。また、これらの取り組みをホームページ等を活用し周知を図る。</p> <table border="1" data-bbox="400 734 1350 808"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・協議・実施</td> </tr> </table> <p>■もくせい号の収支率の向上</p> <p>もくせい号の収支率の改善のため、利用者の増加対策に加えて、バス車内のデジタルサイネージを活用した広告の掲示等を検討する。また、これらの取り組みについて、町のホームページへの掲載や事業者などと協力して広告掲載者を募るなど、積極的に運賃収入以外の収益確保を目指す。</p>  <p style="text-align: right;">デジタルサイネージ車内設置事例 出典：行田市 HP</p> <table border="1" data-bbox="400 1261 1350 1335"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・協議・実施</td> </tr> </table> <p>■担い手不足への対応</p> <p>安定した公共交通の運行のため、交通事業者が行う求人活動等(営業所見学ツアーや運転体験会など)の担い手確保策を支援するほか、行政が行う雇用対策と連携しながら必要な支援策を検討する。</p>  <p style="text-align: right;">バス運転体験会の開催事例 出典：中部運輸局静岡運輸支局 HP</p> <table border="1" data-bbox="400 1924 1350 1998"> <tr> <td>実施スケジュール</td> <td>R6(2024)</td> <td>R7(2025)</td> <td>R8(2026)</td> <td>R9(2027)</td> <td>R10(2028)</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">検討・協議・実施</td> </tr> </table>					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施					実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)		検討・協議・実施				
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討・協議・実施																																								
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討・協議・実施																																								
実施スケジュール	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)																																				
	検討・協議・実施																																								

9. 計画の進行管理

(1) 計画区域、計画期間

計画区域と計画期間は以下に示すとおりである。

- 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10年度(2028年度)までの5年間

(2) 数値目標

計画の進捗と具体施策・事業の効果を把握し、計画内容を評価・検証するため、基本方針ごとに指標とその目標を以下のように設定する。

表 指標及び目標値

基本方針	指標	現況値 令和5年 (2023年)	目標値 令和10年 (2028年)
I. 誰もが安心して利用でき、 移動しやすい公共交通網の 構築 “地域をつなぐ”	コミュニティバス「もくせい号」の 利用者数	4,877 人/月 (令和4年度)	5,390 人/月
	地域の交通に関する新たな 取組み・実証実験の実施回数	0 回	1 回
II. 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 “都市をつなぐ”	町内の鉄道利用者数 (寒川駅乗降車人員)	12,100 人/日 (令和4年度)	13,600 人/日
	町内のバス路線数・運行本数	8 路線	8 路線
	サイクルアンドバスライド用駐輪場 の整備	1 箇所	3 箇所
III. 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 “未来につなぐ”	シェアサイクルポート数	6 箇所	9 箇所
	バスまち環境の改善数	0 箇所(停留所)	3 箇所(停留所)
	コミュニティバス「もくせい号」の 収支率	15.0% (令和4年度)	20%

(3) 事業スケジュール

施策・事業ごとの事業主体と実施スケジュールの一覧を以下に示す。

表 施策別の事業スケジュール (1/2)

施策・事業	実施スケジュール				
	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
基本方針Ⅰ. 誰もが安心して利用でき、移動しやすい公共交通網の構築 “地域をつなぐ”					
基本目標Ⅰ. もくせい号の運行効率化					
施策① もくせい号の利用環境及び運行改善の検討					
	もくせい号のルート、ダイヤ、運賃体系の検討		検討・協議・実施		
	キャッシュレス決済の導入に向けた検討		検討		
基本目標Ⅱ. 南部地域のサービスの適正化					
施策② 南部地域における需要に応じた運行形態の検討					
	適正な運行形態の検討		検討		
	地域の意向把握		実施		
基本目標Ⅲ. 他の移動手段との連携による移動支援					
施策③ 施設送迎車両等の他の移動手段との連携検討					
	施設送迎車両の活用推進の検討		検討・協議・実施		
基本方針Ⅱ. 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 “都市をつなぐ”					
基本目標Ⅳ. 鉄道運行の維持・活性化					
施策④ JR相模線の複線化等の促進					
	複線化の実現に向けた継続的な要望活動の実施		実施		
	複線化に向けたPR活動		実施		
施策⑤ 相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組み					
	延伸に向けた検討		検討		
基本目標Ⅴ. 路線バス運行の維持・活性化					
施策⑥ 路線バス維持・改善等に向けた周辺都市との連携					
	既存運行サービスの維持		検討・協議・実施		
	寒川駅～海老名駅のサービス水準の維持・強化		実施		
	寒川駅から湘南台駅方面へのサービス確保		実施		
	路線バスの利用促進		検討	実施	
施策⑦ まちづくりと一体となった公共交通の再編					
	まちづくりの進捗に合わせたバス路線の再編		他事業に合わせて実施		
基本目標Ⅵ. 交通結節機能の強化					
施策⑧ 中心拠点である寒川駅の交通結節機能強化の検討					
	駅周辺及び運行案内情報提供の整備推進		検討・協議・実施		
	寒川駅南口駅前広場の整備に伴う交通結節機能の強化		他事業に合わせて実施		
施策⑨ 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					
	新幹線新駅の実現に向けた継続的な要望活動の実施		実施		
	倉見駅周辺のまちづくりの整備推進		他事業に合わせて実施		
施策⑩ 公共交通の乗り換え環境の整備					
	サイクルアンドバスライドの環境整備		検討	実施	
	タクシー利用環境の整備推進		検討・協議・実施		
	新たな情報発信ツールの検討		検討・協議・実施		

表 施策別の事業スケジュール (2/2)

施策・事業	実施スケジュール				
	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
基本方針Ⅲ. 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 “未来につなぐ”					
基本目標7. 公共交通を補完するサービスの提供					
施策⑪ シェアサイクル等新たな交通手段の活用推進					
シェアサイクルのサービス拡大				実施	
自転車利用環境の整備		検討		実施	
基本目標8. バス利用環境の改善					
施策⑫ バスマち環境の改善					
バス停周辺の施設との連携によるバス待ち施設の確保		検討		実施	
上屋等の設置によるバス待ち空間の整備			検討・協議・実施		
駅周辺及び運行案内情報提供の整備推進			検討・協議・実施		
基本目標9. 情報提供及び利用促進策の実施					
施策⑬ 情報提供ツール等による情報発信の推進					
バスマップの改善		検討		実施	
新たな情報発信ツールの検討			検討・協議・実施		
施策⑭ 観光振興等と連携したDX化の推進					
もくせい号の情報のオープンデータ化の推進		検討		実施	
MaaSの導入に向けた検討推進			検討・協議・実施		
施策⑮ 公共交通の利用促進と事業維持に向けた取り組み					
モビリティマネジメントの推進			検討・協議・実施		
もくせい号の収支率の向上			検討・協議・実施		
担い手不足への対応			検討・協議・実施		

(4) 事業推進・管理体制

本計画の施策・事業を推進していくのにあたり、「町民」、「事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を確認しつつ、協力・連携体制を構築し、ひと・まち・みらいをつなぐ公共交通の実現を目指していく。

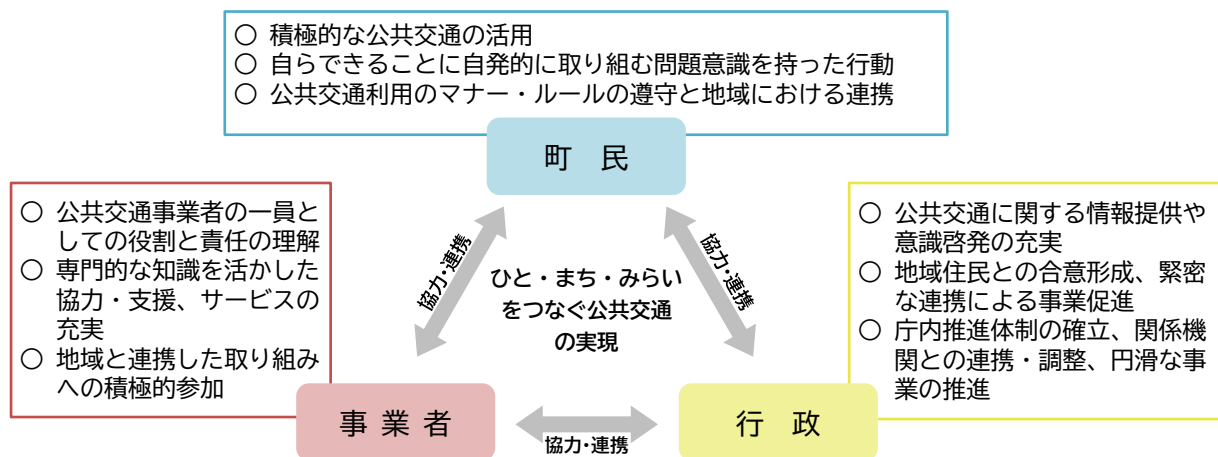


図 三者の協力体制と役割

本計画の管理は、地域公共交通会議等においてPDCAサイクルにより実施する。数値指標については、毎年確認を行い、目標の達成状況を把握するとともに、必要に応じて取り組みの見直し・改善や新たな課題への対応を行う。また、計画期間の最終年度となる令和10年度(2028年度)には、計画全体の最終的な点検・評価を行う。

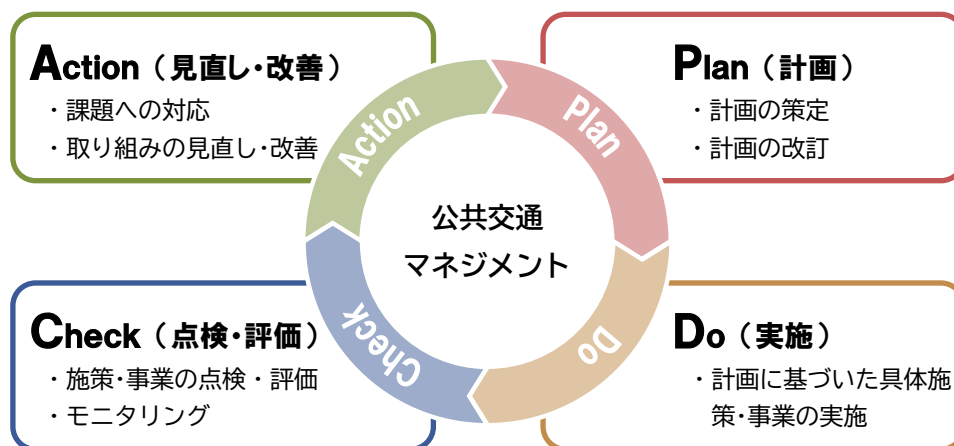


図 PDCA サイクルによる管理体制

用語解説

あ行

ICT	Information and Communications Technologyの略。情報や通信に関する技術の総称のこと。
-----	--

か行

キャッシュレス決済	現金を使用しない支払い方法のこと。交通系ICカードやバーコード決済といった非接触決済などが含まれる。
交通不便地域	一定の範囲内に鉄道駅やバスの停留所などの公共交通の利用環境がない地域のこと。本町では、鉄道駅から1km圏域、バス停から300m圏域を公共交通サービス圏とし、これ以外を交通不便地域としている。
コミュニティバス	交通不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託し運送を行う乗合バス・乗合タクシー、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送のいずれかによって運行するものこと。
交通結節点	多様な交通機関や交通サービスの交差点であり、交通の切り替え場所のこと。鉄道であれば「駅」であり、高速道路であればインターチェンジなどを行う。

さ行

サイクルアンドバスライド	バスの停留所周辺に自転車駐輪場を整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを容易にし、路線バスの利便性向上を図る取り組みのこと。町内では、「キンピバレッジ前」に整備している。
シェアサイクル	地域内の各所に自転車の貸出・返却拠点（サイクルポート）が設置され、スマートフォンのアプリなどを利用して、任意の時間・ポートで自転車の貸出や返却ができるサービスのこと。
収支率	バスなどの運行に係る経費のうち、収入（運賃収入、広告収入）が占める割合のこと。

た行

代表交通手段	一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合における、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となる。
端末交通手段	鉄道駅やバスの停留所まで（から）の交通手段のこと。
地域公共交通確保維持改善事業	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とした事業のこと。町内では、海老名駅寒川駅線が地域間幹線系統として国庫補助金の交付を受けている。
DX (デジタルトランスフォーメーション)	企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。
デマンド型交通	利用者からの事前の連絡（予約）をもとに、予約がある場合のみ運行を行う交通機関のこと。運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
都市計画道路	都市計画法第11条に定められた都市施設の一つであり、都市計画によって指定される道路のこと。

な行

二次交通	旅行などにおいて、拠点となる空港や主要駅から目的地までの移動に利用する交通機関のこと。
------	---

は行

パーソントリップ(PT)調査	人の動きを把握するための調査で、移動者の属性や移動目的、出発地・目的地、交通手段などを調べたもの。東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)では、東京都市圏交通計画協議会が調査を行っている。
バスローケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、案内表示機やWEBを通じてスマートフォン、パソコン等に情報提供するシステムのこと。
バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)する考え方のこと。
PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実施)、Check(点検・評価)、Action(見直し・改善)の頭文字をとったもので、4段階を繰り返すことによって、持続的な施策の展開を図ることを目的とした事業を継続的に改善する方法のこと。
標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)	バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットのこと。国土交通省により平成28年(2016年)から標準化が進められており、国際的なオープンフォーマットであるGTFSとも互換性がある。
福祉タクシー	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。
福祉有償運送	NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、自家用自動車を使用し、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。

ま行

MaaS(マース)	Mobility as a Serviceの略。スマートフォンのアプリなどにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと
モビリティマネジメント(MM)	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

や行

ユニバーサルデザイン	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁となるものを除去するバリアフリーの考え方に対して、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。
用途地域	都市計画法第8条に定められた地域地区の一つであり、有効な土地利用を図るため、都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの種類に区分したものの。地域ごとに建物の用途・高さ・建ぺい率・容積率・形態などが定められている。

ら行

ラストワンマイル	鉄道駅やバス停などから目的地までの最後の移動または区間のこと。
----------	---------------------------------