

事業シート(事業概要書)

1 事業名		コミュニティバス運行事業		2 事業開始年度	平成14年度							
3 担当部・課・担当名		都市建設部都市計画課都市計画担当		4 事業責任者	佐々木 鉄夫							
5 根拠法令等		(<input type="checkbox"/> 義務づけ <input checked="" type="checkbox"/> その他)										
6 総合計画	章	快適でにぎわいのあるまちづくり		7 実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施							
	節	連携を考えた交通環境の整備を進めます			<input checked="" type="checkbox"/> 業務委託又は指定管理 (委託先: 神奈川中央交通(株))							
	項	交通体系の整備			<input type="checkbox"/> 補助金(補助先:							
	小項目	公共交通網の整備			<input type="checkbox"/> その他(
	細項目	バス輸送力の充実										
8 事業概要	① 目的 (何のために)	交通手段の少ない高齢者や障害のある方や交通不便地域の方が、町内に点在する町主要施設(病院、商店街、役場、金融機関など)や駅へ移動する手段を確保するため。										
	② 対象 (誰・何を対象に)	交通手段の少ない高齢者や障害のある方や交通不便地域の方を対象としている。										
	③ 事業内容 (手段・手法など)	<p>○コミュニティバスの運行</p> <p>「北・東・南」の3ルートで、午前8時台から午後5時台まで1日26便で運行している。いずれも片方向の運行で、寒川駅が起点・終点となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ルート別の便数・・・北・東ルートは午前4便・午後6便の1日10便、南ルートは午前3便・午後3便の1日6便で運行。 ●運行日・・・年末年始期間(12月29日～1月3日)を除いた月曜日から金曜日まで(土・日曜日は運休)と祝日の運行(但し土・日曜日の場合は運休) ●運賃等・・・小学生以上は1乗車、1回につき100円(未就学児は無料)。なお、定期券や回数券、バスカード、PASMO、Suicaは利用できない。また、寒川駅が起点・終点となるため、寒川駅を乗り継いで乗車する場合は乗り継ぎ券を発行。(直近の便のみ使用可) ●車両・・・全長7メートル以下、床面地上高約33センチの小型低床バスで乗車定員34名、車いすの方も利用可。委託業者所有の5台で運行している。 										
	④ 事業の必要性	町の高齢化率は、平成26年度には23.8%になることが予想され、移動手段の少ない高齢者、障害のある方などの移動支援、移動手段の確保は必要である。										
9 コスト	平成23年度			10 人件費	職員構成		概算人件費		投入人員			
	① 事業費	33,342	千円		担当課職員 (再任用職員含む)	4,066	千円	0.64	人			
	② 人件費	4,066	千円		臨時職員等	0	千円		人			
	③ 総額	37,408	千円									
11 事業費 (財源内訳)	年度		事業費計 (千円)		財源内訳(千円)							
	H20年度(決算)		45,845		国・県支出金	16,800	町債		その他		一般財源	29,045
	H21年度(決算)		34,844								34,844	
	H22年度(決算見込み)		26,688								26,688	
	H23年度(予算)		33,342								33,342	
12 平成23年度 事業費内訳	<p>需用費:パンフレット印刷 237千円(@7.5円×30,000枚×1.05) H21実績(株)グラフ 随意契約(見積もり合わせ) 委託料:コミュニティバス運行委託 33,105千円 神奈川中央交通(株) 随意契約</p> <p>* H20～H22年度について・・・決算額=(運行委託額=(契約額-運賃収入))+需用費 H20年度決算額=(運行委託額=54,082-8,244=45,838千円)+需用費7千円=45,845千円 H21年度決算額=(運行委託額=41,051-6,444=34,607千円)+需用費237千円=34,844千円 H22年度決算見込額=(運行委託額=31,292-4,604=26,688千円)=26,688千円</p>											

事業シート(事業概要書)

		活動指標名	単位	H20年度	H21年度	H22年度(見込み)
13 事業実績		年間利用者数	人	86,408	68,247	49,674
		年間運行便数	便	13,996	10,326	6,708
		年間運行日数	日	359	311	258
14 単位当りコスト		利用者1人当たりにかかる事業費	円	531	511	537
15 成果目標 (現状の成果及び今後どのようにしたいか、定量的な評価で示す)	<p>H21年度に行った運行内容の見直しにより、年間運行便数を減らしたことにより、年間利用者も減少したが、1便当たり利用者数は、H20年度6.17人からH22年度7.40人と増加している。</p> <p>また、便数は減ったものの、交通手段の少ない高齢者や障害のある方や交通不便地域の方の移動支援・移動手段を確保をすることができた。コミュニティバス運行開始の契機となった、バス運行事業者による赤字路線の撤退からスタートしている事業であるため、採算性を確保する事が難しい事業だが、PRに努め利用者の増加、運賃や便数など運行形態の見直し、広告事業による収入増などにより、少しでも財政負担を少なく進めていく必要がある。</p>					
		成果指標名	単位	H20年度	H21年度	H22年度(見込み)
16 成果実績		1便当たり乗車人数	人	6.17	6.60	7.40
17 事業の自己評価	① 課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・バス定員34名に対して、1便あたり平均7.4人と輸送力に余裕があり効率的な運行ができていない。 ・バス車両の大きさの関係から、現行ルートよりも幅員が狭い交通不便地域へ対応できていない。 ・利用者1人当たりのコストが高い。 				
	② 今後の方向性	<p>交通弱者の移動の確保や、交通不便地域の解消をする必要はあるため、コミュニティバス以外の移動手段も含めた実施方法について、現行コミュニティバス車両の耐用年数を見据え検討を進める。</p>				
18 比較参考値 (他自治体での類似事業の例など)	◎市町村名: 運行事業者: 運賃の順に表示しています。					
			委託先	料金		
		大和市	神奈川中央交通(株)	100円(小学生以上)		
		茅ヶ崎市	神奈川中央交通(株)	(コースにより)大人150円と200円、子供(小学生以下)・障害者(大人)は80円と100円、障害者(子供)40円と50円		
		海老名市	相鉄バス(株)	大人150円、小児(小学生以下)80円(試験運行時は、小学生以上1乗車100円)		
		座間市	神奈川中央交通(株)	100円(未就学児無料)		
		二宮町	(株)湘南神奈交バス	大人100円、小人(中学生以下)・障害者50円		
	綾瀬市	相鉄バス(株)、神奈川中央交通(株)	大人150円、小児(小学生以下)80円、65歳以上100円、障害者大人100円、障害者小児50円			
19 特記事項 (事業の沿革等)	<p>平成14年 道路運送法改正により、7路線(H14年度5路線・H15年度2路線)が廃止となった。</p> <p>第1期試験運行:平成15年1月8日～平成15年10月21日</p> <p>第2期試験運行:平成15年10月22日～平成18年6月30日</p> <p>第3期試験運行:平成18年7月1日～平成21年10月4日</p> <p>本運行:平成21年10月5日～</p> <p>寒川町コミュニティバス広告掲載取扱要領 施行日:平成22年4月1日～</p>					

コミュニティバス運行事業補足資料

●月別の乗客数の推移

(平成21年10月5日～平成22年10月4日)

	運行日数	月間乗客数				月別1日あたりの平均乗客数			
		北ルート	東ルート	南ルート	3ルート合計	北ルート	東ルート	南ルート	3ルート合計
年間利用者数	***	19,970	25,442	3,100	48,512	19,970	25,442	3,100	48,512
便数/1日	***	***	***	***	***	10.0	10.0	6.0	26.0
10月	20	1,549	1,977	324	3,850	77.5	98.9	16.2	192.6
11月	21	1,575	1,947	287	3,809	75.0	92.7	13.7	181.4
12月	20	1,582	1,955	244	3,781	79.1	97.8	12.2	189.1
1月	20	1,486	1,727	185	3,398	74.3	86.4	9.3	170.0
2月	20	1,496	1,856	195	3,547	74.8	92.8	9.8	177.4
3月	23	1,839	2,081	241	4,161	80.0	90.5	10.5	181.0
4月	22	1,728	2,172	244	4,144	78.5	98.7	11.1	188.3
5月	21	1,587	1,961	221	3,769	75.6	93.4	10.5	179.5
6月	22	1,749	2,441	254	4,444	79.5	111.0	11.5	202.0
7月	22	1,831	2,406	273	4,510	83.2	109.4	12.4	205.0
8月	22	1,722	2,465	281	4,468	78.3	112.0	12.8	203.1
9月	22	1,663	2,234	320	4,217	75.6	101.5	14.5	191.6
10月	2	163	220	40	423	81.5	110.0	20.0	211.5
平均	***	***	***	***	***	77.7	99.0	12.1	188.8

●コミュニティバス利用状況・経費等一覧

(平成21年10月5日～平成22年10月4日)

H21.10.5～H22.10.4委託料(A)	29,581,472円
年間運行日数(B)	257日
1日当たり委託料(C)	115,103円
1便当たり委託料(D)	4,427円

	北ルート	東ルート	南ルート	3ルート合計
年間委託料(E) D×H	11,377,489円	11,377,489円	6,826,494円	29,581,472円
年間運賃収入(F)	1,796,500円	2,432,400円	276,600円	4,505,500円
1日の便数(G)	10便	10便	6便	26便
年間便数(H)B×G	2,570便	2,570便	1,542便	6,682便
1便運賃収入(I) F/H	699円	946円	179円	***
1便運賃収入の3ルートの平均				674円
1便実質経費(J) D-I	3,728円	3,481円	4,248円	***
1便実質経費の3ルートの平均				3,753円
総乗者人数(K)	19,970人	25,442人	3,109人	48,521人
年間実質経費(L) E-F	9,580,989円	8,945,089円	6,549,894円	25,075,972円
1人当り実質経費(M) L/K	480円	352円	2,107円	***
1人当り実質経費の3ルートの平均				517円
1日当り乗車人数(N) K/B	77.70人	99.00人	12.10人	***
1日当り乗車人数の3ルートの平均				62.93人
1便当りの乗車人数(O) N/G	7.77人	9.90人	2.02人	***
1便当り乗車人数の3ルートの平均				7.26人

コミュニティバス運行事業補足資料

●平日・祝日等乗客数の比較

(平成21年10月5日～平成22年10月4日)

	運行 日数	北ルート	東ルート	南ルート	3ルート 合計	1日 平均
祝日	14日	613人	818人	111人	1,542人	110.14人
平日	243日	19,357人	24,624人	2,998人	46,979人	193.33人
合計	257日	19,970人	25,442人	3,109人	48,521人	188.80人

●利用状況の詳細

		21年度下半期 21.10.5～22.3.31	22年度上半期 22.4.1～22.9.31	22年度下半期(途中) 22.10.1～23.1.31	合計 21.10.5～23.1.31	
北 ル ー ト	運行日数	124日	131日	84日	339日	
	運賃収入	864,400円	917,400円	586,300円	2,368,100円	
	利用 者 数	有料	8,856人	9,425人	5,998人	24,279人
		無料	671人	855人	669人	2,195人
		計	9,527人	10,280人	6,667人	26,474人
	車いす(内数)	1人	4人	3人	8人	
乗継券(内数)	212人	251人	135人	598人		
東 ル ー ト	運行日数	124日	131日	84日	339日	
	運賃収入	1,100,900円	1,310,400円	781,100円	3,192,400円	
	利用 者 数	有料	11,139人	13,240人	7,882人	32,261人
		無料	404人	439人	201人	1,044人
		計	11,543人	13,679人	8,083人	33,305人
	車いす(内数)	35人	42人	21人	98人	
乗継券(内数)	130人	136人	71人	337人		
南 ル ー ト	運行日数	124日	131日	84日	339日	
	運賃収入	131,800円	141,100円	99,700円	372,600円	
	利用 者 数	有料	1,370人	1,461人	1,024人	3,855人
		無料	106人	132人	69人	307人
		計	1,476人	1,593人	1,093人	4,162人
	車いす(内数)	4人	5人	3人	12人	
乗継券(内数)	52人	50人	27人	129人		
3 ル ー ト 計	運行日数	***	***	***	***	
	運賃収入	2,097,100円	2,368,900円	1,467,100円	5,933,100円	
	利用 者 数	有料	21,365人	24,126人	14,904人	60,395人
		無料	1,181人	1,426人	939人	3,546人
		計	22,546人	25,552人	15,843人	63,941人
	車いす(内数)	40人	51人	27人	118人	
乗継券(内数)	394人	437人	233人	1,064人		

目 次

寒川町コミュニティバスの今後のあり方について

検討結果報告書（抜粋）

寒川町コミュニティバス運行検討委員会

目次

はじめに	1
第1章 今後の運行の考え方	2
1-1 今後の課題	2
1-2 運行理念の設定	4
1-3 運行コンセプト	5
1-4 運行コンセプトの具体化	6
第2章 今後の運行方針	28
2-1 運行形態の具体化	28
2-2 今後の運行方針	41
2-3 ルート設定案	44
JR 相模線北側地域ルート案図	47
JR 相模線南側地域ルート案図	51
寒川町コミュニティバス運行検討委員会のまとめ	53
資料1 寒川町コミュニティバス運行検討委員会等開催経過	56
資料2 寒川町コミュニティバス運行検討委員会設置要綱	58
資料3 寒川町コミュニティバス運行検討委員会委員名簿	62

はじめに

寒川町では、平成15年1月より、コミュニティバスの第1期試験運転を開始しました。その後、運行内容の見直しを重ね、平成15年10月より第2期試験運転、平成18年7月より第3期試験運転を行い現在に至っています。

そして、平成19年度では年間8万人以上の利用者がいる状況ですが、町の実質負担額が4000万円程度あることや、町の北側地域のみを運行していることなど今後へ向けには課題が多くある状況となっています。

また、この間、平成14年度～16年度まで自動車事故対策費補助金、平成17年度～平成20年度まではまちづくり交付金という国からの補助を受けながら試験運転を継続してきました。しかし、平成21年度からはこの補助金がなくなる状況となっています。

このような状況の中、公募の町民や地域の各主体の代表からなるコミュニティバス運行検討委員会に、これまでの試験運転について整理するとともに、第3期における運行実態の把握および、住民アンケート調査結果などを踏まえた上で、今後の運行の方向性を総合的に検討してほしいと、寒川町長から依頼がありました。

そこで、本検討委員会は、平成20年4月より検討を始め、本検討委員会の下部組織である作業部会での調査、検討事項を踏まえながら、検討を重ねてきました。そして、委員会に参加した委員個々人の真摯で忌憚のない議論を経た上で、委員会全体の合意をみたものとして、本報告書をまとめました。

本報告書は、今後のコミュニティバスのあり方を定めるにあたって、ぜひとも踏まえていただきたい事柄をまとめたものですので、十分尊重していただけるよう要望いたします。

第1章 今後の運行の考え方

これまでの試験運転の運行実態や利用実績、アンケート調査結果などを踏まえ、次のとおり今後の課題を抽出した。

1-1 今後の課題

(1) 高齢化社会や環境問題は、今後深刻になることが明らかである

- 高齢化の進展により、車の運転をしない人や核家族化により送迎が期待できない人などの増加が懸念される。

⇒ 寒川町の高齢化率^{※1} 2005年 15.2%→2025年 22.4%^{※2}

⇒ 神奈川県の高齢化率 2005年 16.8%→2025年 25.7% ^{※3}

- 地球温暖化や資源枯渇などの環境問題に対して、移動手段の多くを占める自動車の利用を減らして、公共交通の利用を促進する必要がある。

⇒ 平成10年度の神奈川県内における移動手段の分担率は 自動車 34.3%、バス 3.7% である。^{※4}

※1 高齢化率：全人口に対する65歳以上人口の割合

※2 第3次寒川町高齢者保健福祉計画

※3、4 神奈川県HP 平成19年 かながわ交通計画 第一章 P5、P25 参照



高齢化社会と環境問題に配慮した移動手段の確保が必要

(2) 第2期から第3期の運行計画の見直しに関わらず、利用者の増加はみられていない

- バスの定員34人に対し、1便当たりの利用人数は、最も多い北ルートでも6.8人[※]と少数である。(※平成18年7月1日～平成19年12月28日) 利用が低調な主な理由として以下のことが考えられる。

- ・ 認知不足：コミバス利用に必要な情報を認知していない方が4人に1人いる。
- ・ 利便性が低い：利用したい時間がない、バス停が近くがない、運行本数が少ないなど、利用者にとっての利便性が低い。



利用者の増加に向けた認知度の向上と利便性の向上のための取組が必要

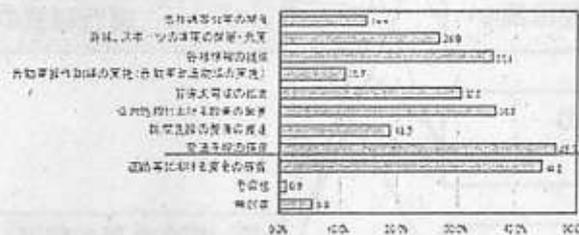
(3) コミバス運行の継続の必要性が高い

■ アンケート結果や町の計画から、バス運行の継続に対する要望が多い

- ・ コミバスを利用した人（利用意向のある人）は8割が運行の継続を望んでいる
- ・ 利用した人（利用意向のある人）の1/4はコミバス以外の交通手段がない方（6割が60代以上）である。
- ・ 利用経験がない人でも4割強が今後利用したいと回答
- ・ JR南側の住民のコミバスルート開設への要望は大きい
- ・ 障害がある方（交通弱者）への移動手段の確保は必要性が高い。



コミバスを継続して運行する必要性は高い



寒川町地域福祉計画 資料編 アンケート結果p38より抜粋

http://www.town.samukawa.kanagawa.jp/_filemst_/230/chitkifukushiryoyou.pdf

(4) 南側ルート拡大の要望が高い

■ JR南側住民について、コミバスの利用経験がない方のうち約半数が「今後利用したい」と回答しており、ルート拡大の要望が高い。しかし、ルート拡大による運行経費の増大が懸念される。

■ 既存のバス路線があるものの、JR南側の町民が公共施設等（役場、図書館、病院など）を利用するための十分な交通体系がない。

- ・ 南側住民の公共施設への移動の要望が多い。
- ・ 既存路線と運賃の開きがあり、バス利用の際に不公平感がある。

⇒神奈川中央交通、寒川工業団地入口から寒川駅南口まで220円。



運行経費を抑えて、尚かつ、南側のルート拡大について検討が必要

(5) 経費の負担を軽減するために運行形態を見直す必要がある

■ 運行経費は約6千万かかっている。そのうち2割は国庫補助金である。

■ 利用者数が少ないため、収入に対する支出の負担が大きい。100円を得るためには、約964円※の経費がかかり、収入の約10倍となる。町民の負担も、一人あたり約1,000円となる。※平成18年7月以降



経費を削減するための運行形態の見直しが必要

1-2 運行理念の設定

前頁で挙げた5つの課題をもとにして、運行理念は大きく、次の3つに集約できる。

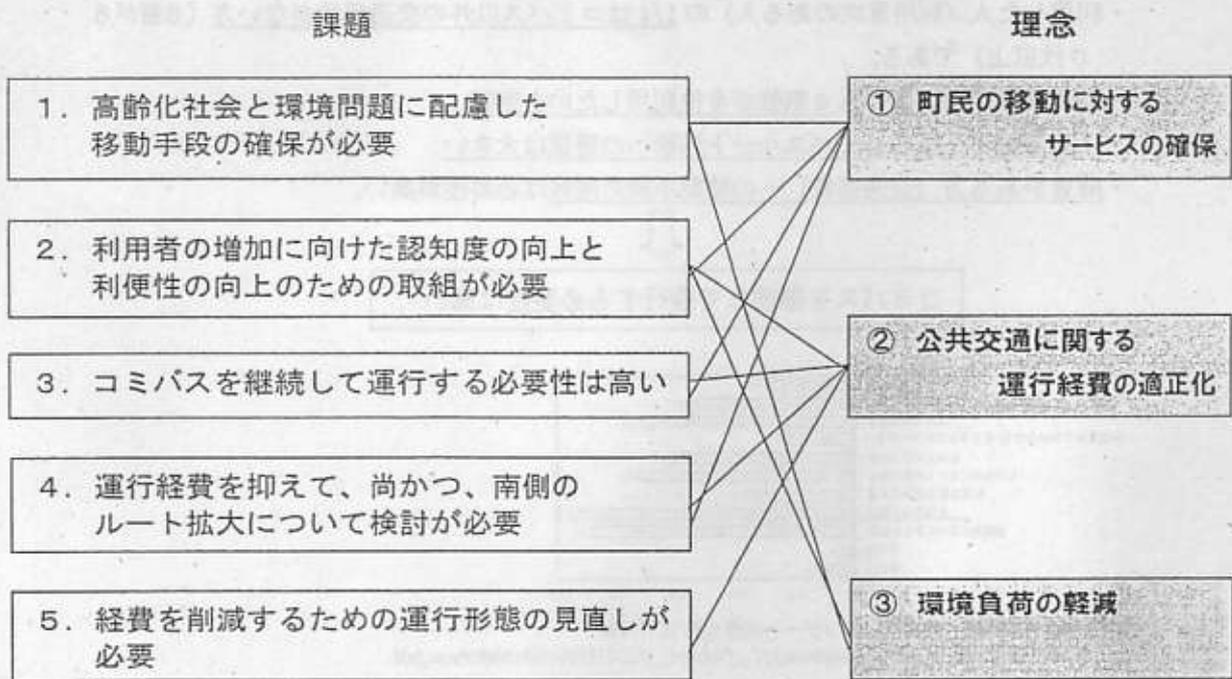


図 1 コミバスの運行理念

1-3 運行コンセプト

運行理念を考慮して、平成 20 年度以降の運行の方針と具体的な運行コンセプトを以下のとおり設定する。

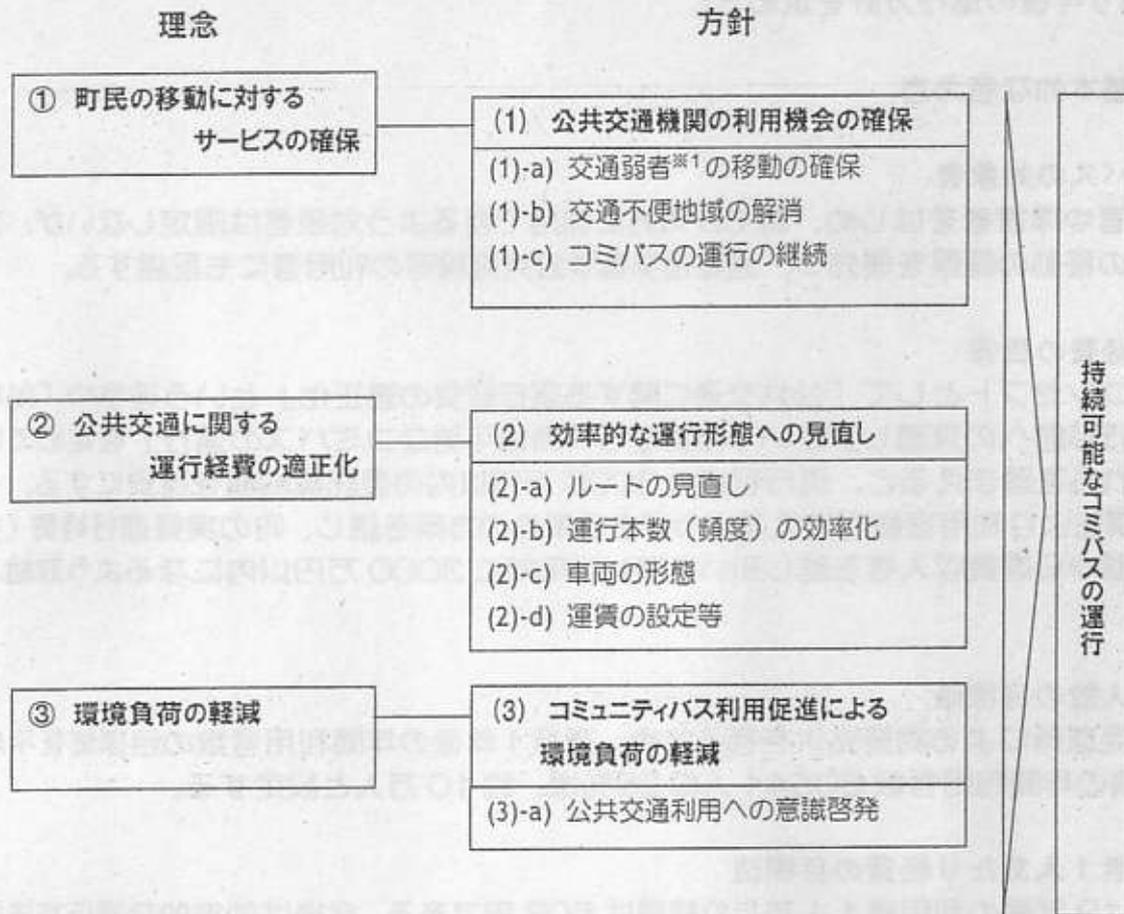


図 2 コミバスの運行コンセプト

※1 交通弱者:高齢者や障害のある方などで、バス以外に移動手段がない方を対象。

2-2 今後の運行方針

運行コンセプトである「持続可能なコミバスの運行」を実現するために、2-1 運行形態の具体化で整理した8項目の対応方針に基づき、今後の運行に向けた(1)基本的な考え方、(2)効率的な運行形態への見直し、(3)利用促進方策という3つの観点から次のとおり今後の運行方針を定めた。

(1) 基本的な考え方

◇コミバスの対象者

高齢者や障害者をはじめ、誰もが気軽に利用できるよう対象者は限定しないが、交通弱者の移動の確保を優先し、通勤通学者や公共施設等の利用者にも配慮する。

◇運行経費の目安

運行コンセプトとして「公共交通に関する運行経費の適正化」という理念や「効率的な運行形態への見直し」という方針から「持続可能なコミバスの運行」を定めている。これらを踏まえると、現行程度の5000万円以内の委託契約額を目安にする。そして、現在より利用者数が増えるようできる限りの方策を講じ、町の実質運行経費(委託契約額から運賃収入等を差し引いた額)が早期に3000万円以内になるよう取組んでいく。

◇利用人数の目標値

利用促進策による需要拡大を図るため、運行1年後の年間利用者数の目標値を平成19年度の年間利用者数80541人の25%増、約10万人と設定する。

◇利用者1人あたり経費の目標値

平成19年度の利用者1人あたり経費は503円である。今後は効率的な運行方法により経費削減を図るとともに、利用促進策による需要拡大を図るため、利用者1人あたり経費を400円以内と設定する。

◇交通不便地域の解消

JR相模線北側の太田地区の解消を図る。

JR相模線南側の一之宮5丁目周辺及び田端地区の解消を図る。

(2) 効率的な運行形態への見直し

◇運行方向

経費面を考慮すると双方向では、片方向だけのときよりも、片方向あたり1/2の運行本数しか確保できない。また、第3期試験運転時に片方向から双方向に変更したが、本数が減り不便になったという町民からの意見があると同時に利用実績も僅かに減少している状況がある。こういったことから、片方向の運行とする。

◇ルート設定

現行ルートは寒川駅行きルートを廃止し、このルートをカバーできるようなルート設定に配慮する。

大村地区を運行するルートを新設する。

倉見駅前に進入するルートを新設する。

一之宮5丁目周辺などJR南側を運行するルートを新設する。

JR南側のルート設定については、JR北側の公共施設等との接続に考慮する。

◇運行時間

利用実績やアンケート結果等を踏まえ、最大で7時台から17時台までの運行とする。

◇運行本数

利用実績やアンケート結果から、需要の高い8時台～10時台は密度を濃くし、それ以外は薄くするなど工夫する。

土曜日、日曜日は本数を減らす。

◇運行する曜日

土曜日、日曜日も含め毎日運行する。

◇車両の形態

現行のバスを使える間は使っていくことを基本とするが、交通不便地域の解消を考慮し一部小型化を図り、狭い道路の地域にも運行していく。

◇運賃の設定

現行どおり一乗車（小学生以上）100円とする（未就学児は無料）。ただし、公共交通機関の子ども料金は通常半額程度であるため、小学生に対し、土日や夏休み等の期間限定で半額料金にするなど検討する。

コミバスの運行自体が、交通弱者への（移動の確保）対策であるため高齢者、障害者、妊産婦等への優遇制度は設けない。

（3）利用促進方策

次の方策の中で、経費をかけずに利便性を高められるものから優先し、行っていく。

◇情報提供・周知活動

コミバスに関する情報提供方法を検討し、広報を充実させる。

わかりやすい時刻表を作成し、いろいろな場所に配置、掲出していく。

コミバスに愛称をつける。そのために公募する。

新運行における目標値の設定を行う。

例えば利用人数や利用者1人あたり経費の目標値を設定、公表し、関心を高めながら利用率UPを図っていくようにする。

◇利便性の向上

JR 相模線との接続をよくする。

乗継ぎ券、回数券、定期券等の利用ができるように検討する。

行き先やルートなどがわかりやすい車両デザインなどを検討する。

車いす乗降可能なバス停を増やす方策を検討する。

◇その他

広告収入として、車両内、案内音声、車体、バス停、時刻表などへの広告掲載を検討する。

2-3ルート設定案

子どもからお年寄りの方まで幅広い年齢層の方や障害のある方など自由に移動できる交通手段を持たない方が、生活交通の確保ができるよう交通不便地域の解消、地域間の公平性、既存バス路線による交通サービス、経費などを勘案し、JR相模線よりも北側地域に2ルート、南側地域に1ルートの合計3ルートの設定を提案する。

なお、ルート設定においては、車両を小型化するか否かが、重要な観点である。

検討委員会の中でも、現行車両の減価償却費用が、来年度から当面かからなくなる状況は各委員とも理解した。

しかしながら、それを踏まえた上で、3ルートの内の一部を小型化し、住民ニーズに対応したルート設定にすることが望ましいという意見が出された。

そのため、(仮称)北ルート、(仮称)南ルートについては、現行車両によるルート案と小型車両によるルート案の両方を併記している。

ルート設定にあたっては、車両の一部小型化について十分に検討を行ったうえで、町としての結論を出すよう切に要望するものである。

(1) ルート設定における基本的な考え方

○利用実績、アンケート調査結果、経費等を踏まえ、JR相模線北側に2ルート、JR相模線南側に1ルートの合計3ルートを設定した。

○経費削減の観点から3ルートを2名の運転手で対応することを想定している。

○3ルートの各便の運行間隔は、2名の運転手で最大限効率的な運行間隔を検討する。

○3ルートとも寒川駅北口を起点・終点とする。

○公共施設や病院などへの接続を重視し、既存ルートや既存バス停はできるだけ残すよう配慮した。

○片方向運行のため運行時間ができる限り30分以内になるようルート設定した。

○運行方向は自宅から出かける場合に行きが最寄り駅まで最短のルートになる人が多くなるよう設定した。

○朝3便のみ運行をしていた寒川駅行きルートは廃止したが、ある程度はそのルートもカバーするルートを設定した。

○経費削減を考慮し、朝早い便と夜遅い便は廃止する。

○利用実績の多い「ふれあいセンター」へは、これまでJR相模線北側の北ルート・東ルートとも接続していたが、今回の片方向運行への変更に伴い東ルートのみ接続するルートに変更した。北ルートからは寒川町役場で、南ルートからは寒川駅でそれぞれ乗り継ぎにより対応していくことになる。

(2) 3ルートの概要

① (仮称) 東ルート【全長約9.5km 運行時間約29分】

(現行車両で運行、47号「JR相模線北側地域ルート案図」の黒色を通るルート)

◇ルートの概要

- ・寒川駅北口を起点に西へ進み総合図書館、役場、総合体育館を經由し、小谷、ふれあいセンターなどを通過、県道丸子中山茅ヶ崎線を南下、県営住宅内を周回し、青少年広場、越の山付近を經由し、県道藤沢平塚線を西に進み、寒川駅北口が終点となる循環コース。

◇ルート設定の考え方

- 県営住宅、越の山方面から寒川駅への利用実績が高いことを考慮し、右回り（時計回り）に設定。
- 寒川駅への利用意向が高い地域内を運行するルートに設定。
- 利用実績の多い「ふれあいセンター」へ接続するルートに設定。
- 片方向運行を考慮し、これまでより3分短い全長29分のルートに設定。
- 平成21年度当初から3年間はクリーンセンターの解体、広域リサイクルセンターの建設が予定され老人憩いの家が閉鎖となるため、老人憩いの家経由ルートは廃止。
- 7時台～17時台までの約60分間隔で運行。
- 土日等は7時台と17時台の便を運休する。

②（仮称）北ルート

《②の1 現行車両による運行案》【全長約9.4km 運行時間約28分】

47頁「JR相模線北側地域ルート案図」の赤色と青色を通るルート

◇ルートの概要

- ・寒川駅北口を起点に新仲通りを東へ進み突き当たりを左折、寒川公民館を經由し、健康管理センター前交差点を直進し、寒川神社前交差点を右折、馬場交差点を直進し、北部文化福祉会館、湘南ユニテック前などを通過し、県道相模原茅ヶ崎線を南下、倉見、宮山、寒川神社、わいわい市、役場、図書館東側などを經由して寒川駅北口が終点となる循環コース。

◇ルート設定の考え方

- 片方向運行のため行きが自宅から最寄り駅までが短いルートになるよう左回り（反時計回り）に設定。
- 目的地として希望の多い倉見駅、宮山駅、寒川駅や寒川神社、町役場周辺への接続に考慮したルート設定。
- 片方向運行を考慮し、町北部と寒川駅を直線的に結び、これまでより5分短い全長28分のルートに設定。
- 平成21年度当初から3年間はクリーンセンターの解体、広域リサイクルセンターの建設が予定され老人憩いの家が閉鎖となるため、老人憩いの家経由ルートは廃止。
- 7時台～17時台までの約60分間隔で運行。
- 土日は7時台と17時台の便を運休する。

《②の2 小型車両による運行案》【全長約 10.5 km 運行時間約 32 分】

47 号「JR 相模線北側地域ルート案図」の赤色と緑色を通るルート

◇ルートの概要

- ・上記の現行車両による（仮称）北ルートを交通不便地域である大村地区と倉見駅前を運行するルートに変更したルート。

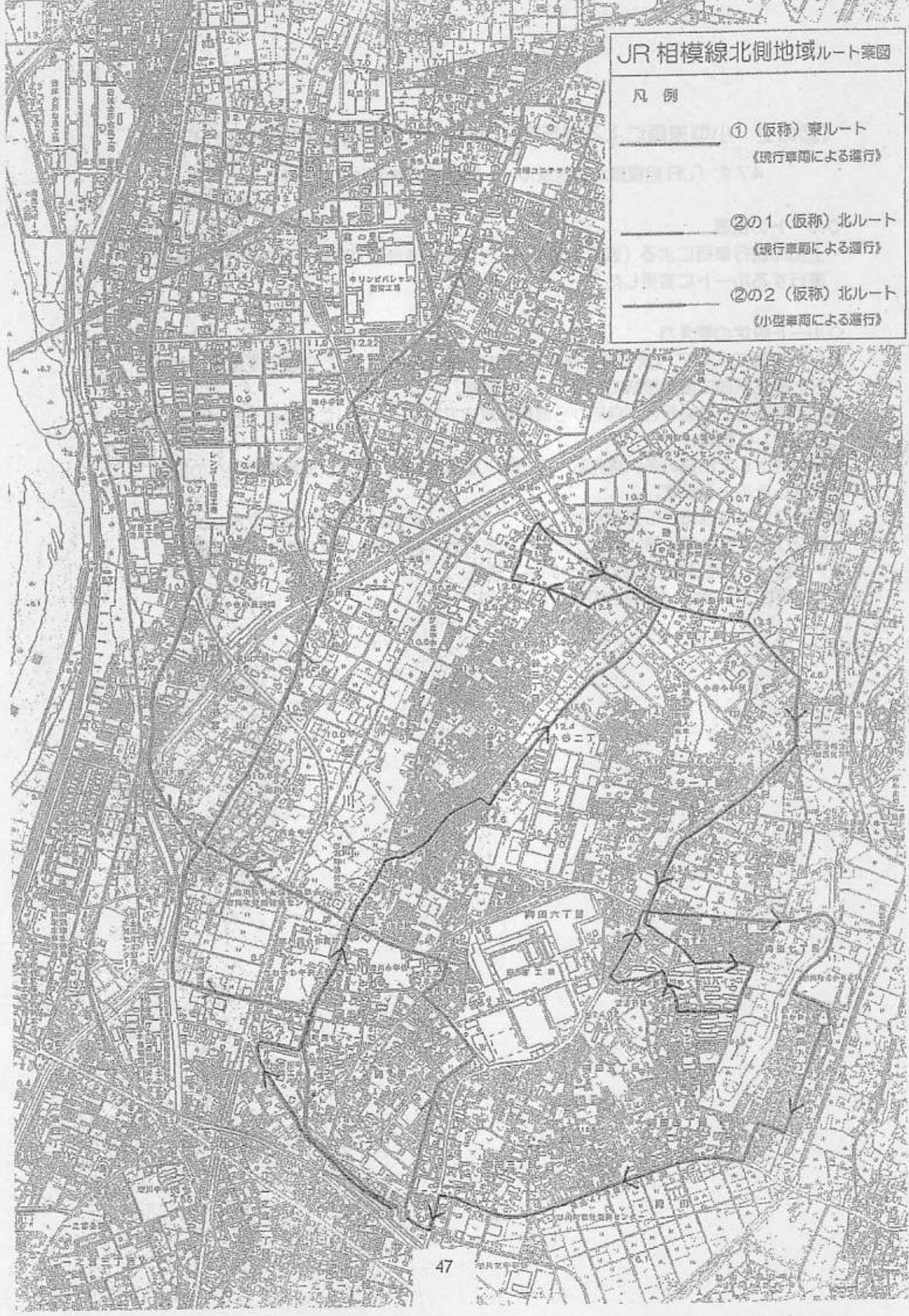
◇ルート設定の考え方

- ① 小型車両によりこれまで道路幅員が狭小で運行できなかった交通不便地域の大村地区と倉見駅前に直接接続できるルートに設定。
- ② 片方向運行のため行きが自宅から最寄り駅までが短いルートになるよう左回り（反時計回り）に設定。
- ③ 目的地として希望の多い倉見駅、宮山駅、寒川駅や寒川神社、町役場周辺への接続に考慮したルート設定。
- ④ 平成 21 年度当初から 3 年間はクリーンセンターの解体、広域リサイクルセンターの建設が予定され老人憩いの家が閉鎖となるため、老人憩いの家経由ルートは廃止。
- ⑤ 7 時台～17 時台までの約 60 分間隔で運行。
- ⑥ 土日等は 7 時台と 17 時台の便を運休する。

JR 相模線北側地域ルート案図

凡例

- ① (仮称) 東ルート
《現行車両による運行》
- ②の1 (仮称) 北ルート
《現行車両による運行》
- ②の2 (仮称) 北ルート
《小型車両による運行》



③（仮称）南ルート

《③の1 現行車両による運行案》【全長約7.0km 運行時間約21分】

51 号「JR相模線南側地域ルート案図」の黒色と黄色を通るルート

◇ルートの概要

・寒川駅北口を起点に西へ進み、総合図書館前を通過後左折、県道相模原茅ヶ崎線を南下し、一之宮十字路交差点を左折、県道伊勢原藤沢線を茅ヶ崎方面へ進み、寒川十字路交差点を右折、南小学校西側を通過後、田端北交差点を右折、花川用水路沿いを運行し、ソフィア茅ヶ崎の南側、一之宮4、5丁目付近を經由し、神川橋東側交差点を右折、東へ進み寒川駅南口バス展開場を經由後、県道丸子中山茅ヶ崎線を北上し、寒川駅北口が終点となる循環コース。

◇ルート設定の考え方

- 田端地区、一之宮4、5丁目周辺地区の交通不便地域解消や住民要望を踏まえ、JR相模線南側にルートを新設。
- 県道藤沢平塚線は、神川橋（平塚）方面に向けて渋滞することが多いため、寒川駅南口へできるだけ短い時間で運行できるよう右回り（時計回り）に設定。
- 田端地区内の交通不便地域は住居がない場所が多いため、ルートに組み込んでいないが、現行バスで運行可能な範囲である田端地区北側にルートを設定。
- 片方向運行だが、運行距離が短いため遠回りによる不便さをあまり感じない。
- JR相模線北側の目的地へは、バスの乗り継ぎや徒歩による対応となる。
- 経費削減の観点からJR相模線北側の2ルートとJR相模線南側の1ルート合計3ルートを2人の運転手により対応することを想定し、午前3便、午後3便程度の運行。土日等も同じ運行本数とする。

《③の2 小型車両による運行案》【全長約9.0km 運行時間約27分】

51 号「JR相模線南側地域ルート案図」の黒色と赤色を通るルート

◇ルートの概要

・上記の現行車両による（仮称）南ルートを大曲方面へ延伸し、一之宮5丁目付近をショートカットするルートに変更したルート。

◇ルート設定の考え方

- 田端地区、一之宮4、5丁目周辺地区の交通不便地域解消や住民要望を踏まえ、JR相模線南側全域を運行するルートを新設。
- 県道藤沢平塚線は、神川橋（平塚）方面に向けて渋滞することが多いため、寒川駅南口へできるだけ短い時間で運行できるよう右回り（時計回り）に設定。

- ③ 大曲橋手前を右折後、田端宿までの間と一之宮 5 丁目付近をショートカットする間については、道路幅員が狭い部分があるため小型車両による運行として設定。
- ④ JR 相模線北側の目的地へは、バスの乗り継ぎや徒歩による対応となる。
- ⑤ 経費削減の観点から JR 相模線北側の 2 ルートと JR 相模線南側の 1 ルート合計 3 ルートを 2 人の運転手により対応することを想定し、午前 3 便、午後 3 便程度の運行。土日等も同じ運行本数とする。

* 大曲橋手前の右折、一之宮 5 丁目から県道への右折は安全面から警察等の許可が難しいかもしれない。逆方向運行にすれば安全面はクリアできるが県道藤沢平塚線を渋滞が多い平塚方面に運行しなくては行けない。

JR 相模線南側地域ルート案図

凡例

③の1 (仮称) 電ルート
〔通勤車両による運行〕

③の2 (仮称) 兩ルート
〔小型車両による運行〕



寒川町コミュニティバス運行検討委員会のまとめ

平成 15 年 1 月より第 1 期試験運転として、北部地区を周回する「寒川町コミュニティバス」の運行が開始され既に 5 年を経過した。

少子高齢化を見据え、過去幾度かの請願や陳情が繰り返されて実現したコミュニティバスは多くの町民の利用を期待したが、予想に反して 1 便の乗車数が 10 名にも満たず町民の批判的となったのも事実である。

一方、年間で 8 万人を超す利用者があり、その利用者にとっては欠かせない移動手段となっていることも確かであろう。そして、今後も急激な高齢化が進む中でコミュニティバスの重要性はますます高まっていくものと考えている。

この間、運行当初から 2 度に渡る見直しが行われ、その都度、ルート・停留所・運行時間等の見直しを行い、乗車率の向上を図るべく努力してきたが、思ったように乗車率が上がっていない状況であった。

今回の見直しにあたり実施した町民の意向把握のためのアンケート調査の結果では、98%の町民がコミュニティバスの運行を認知している中で、コミュニティバスを利用しない理由としては「他の手段を利用」が最も多く、その他としては「近くにバス停がない、運行本数が少ない、利用したい時間帯にバスが無い、時間がかかる、ルートや運行時間を知らない」等の理由が多数を占めていた。

今般、3 年振りの検討委員会が開催されるにあたり、アンケート調査結果とこれまでの利用実績の分析を踏まえ、まず各委員より継続に対する意志の確認を行い、会議は作業部会にて検討された 8 項目の資料に基づき、原因究明と今後の効率的な運営等の議論を重ねてきた。各委員は 100 円の運賃に対しコストが約 1000 円掛かると聞かされ驚愕したのも事実であるが今後も運行の継続を是とし、下記の項目について意見が出された。

- (1) ルートの見直しであるが、特に田端及び一之宮西部地区の住民より要望の高かった南部地区への運行を行うべきである。
- (2) 狭隘道路にも対応ができ、且つ現在の車両に比べて低コストで運行できる小型バスの導入は不可欠である。
- (3) 運賃は燃料高の昨今ではあるが運行理念に鑑み現状維持が望ましい。但し、今後の動向により見直しはやぶさかではない。
- (4) 利用頻度の少ないルート又は時間帯にあっては経費削減の見地から、コース又は運行時間の見直しを図るべきである。
- (5) 有料車内広告等の導入を図り、運賃以外の収入を得て経費の負担軽減に努めるべきである。
- (6) 町の公共施設等へのアクセスを優先したルートの検討。

以上の意見は必ずしも最良とは思わぬが、既に試験運転の域を超え行政サービスとして折角定着してきた制度をより活性化させるために衆知を結集し、特に平成 21 年度より国庫補助金が打ち切られる現状にあって町の経費を最小限に抑えられるよう検討を行ったものである。

今回の見直し後の運行についても、その実施効果について十分に検証する必要がある。そして、今後も効率的な運行方法を継続的に検討し、見直し後の運行の利用状況や要望等を踏まえ、定期的に運行内容の見直しを図り、より利便性の高いコミュニティバスの運行を実現するよう、より一層の努力を重ねられることを申し添え検討委員会の意見とする。

平成 20 年 11 月

寒川町コミュニティバス運行検討委員会
会 長 三 留 利 明

コミュニティバス運行検討委員会設置要綱

(趣旨)

第1条 本町における既存の公共交通機関(バス)サービスだけでは補えない、地域の目的に合わせて運行するバスの実現を目指し、必要な事項を調査、検討するため、コミュニティバス運行検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置する。

(審議事項)

第2条 検討委員会の事務は、次のとおりとする。

- (1) 公共交通機関の現状と課題整理に関すること。
- (2) 課題の解決方策の検討に関すること。
- (3) 検討結果は町長に報告すること。
- (4) その他これらに関する資料収集等

(組織)

第3条 検討委員会は、公募の町民2名及び別表第1に掲げる組織の推薦を受けた者各1名をもって組織する。

(任期)

第4条 委員の任期は、町長への報告書がまとまるまでの間とする。

(会長及び副会長)

第5条 検討委員会に、会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、会務を総理し、検討委員会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 検討委員会の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会長は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(作業部会)

第7条 検討委員会に、運行方法等の具体的な調査及び検討をさせるため、作業部会を置く。

- 2 作業部会は、別表第2に掲げる者をもって組織する。
- 3 作業部会に部会長を置き、別表第2の道路課長をもって充てる。
- 4 部会長は、会務を総理し、作業部会を代表する。
- 5 作業部会に副部会長を置き、別表第2の防災安全課長をもって充てる。
- 6 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

- 7 作業部会の会議は、部会長が招集し、部会長がその議長となる。
- 8 部会長は、必要に応じて作業部会以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。
- 9 部会長は、作業部会において検討した事項を検討委員会に報告しなければならない。

(庶務)

第8条 検討委員会及び作業部会の庶務は、企画政策部企画調整担当において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成12年6月13日から施行する。

附 則

この要綱は、平成15年5月26日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成20年2月22日から施行する。

別表第1 (第3条関係)

1	寒川町議会
2	寒川町自治会長連絡協議会
3	寒川町福祉団体協議会
4	寒川町老人クラブ連合会
5	寒川町交通安全対策協議会
6	茅ヶ崎地区交通安全協会寒川支部
7	寒川町婦人会
8	寒川町民生委員児童委員協議会
9	寒川町PTA連絡協議会
10	湘南地域連合
11	寒川町工業協会
12	茅ヶ崎警察署
13	神奈川県県土整備部都市計画課
14	湘南地域県政総合センター
15	藤沢土木事務所

別表第2（第7条関係）

1	茅ヶ崎警察署交通総務係長
2	神奈川県県土整備部都市計画課 交通企画班副主幹
3	湘南地域県政総合センター企画調整課長
4	藤沢土木事務所道路維持課長
5	防 災 安 全 課 長
6	広 報 情 報 課 長
7	福 祉 課 長
8	子 育 て 支 援 課 長
9	高 齢 介 護 課 長
10	健 康 課 長
11	道 路 課 長
12	都 市 計 画 課 長
13	生 涯 学 習 課 長
14	公 民 館 長