

海老名市地域公共交通計画【概要版】

1 はじめに

本市には、小田急小田原線、相模鉄道本線、JR相模線のほか、路線バスやコミュニティバス、タクシーなどの公共交通が運行されており、市では、これらの利便性を高めるとともに、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの形成を目指し、平成27年に「海老名市地域公共交通網形成計画」を策定し、これまで各種施策に取り組んで参りました。しかしながら、本市を取り巻く社会情勢は、将来的な人口減少や高齢化のさらなる進展が見込まれ、加えて、地球温暖化に起因する気候変動がもたらす環境変化や、自然災害の激甚化、新型コロナウイルス感染症の感染拡大のような緊急事態の発生などが社会全体としての大きな課題となっています。

このような背景のもと、本市における地域公共交通の課題を再整理するとともに、今後の目標や施策、関係者の役割分担等を示し、持続可能な公共交通の実現に向けた計画として「海老名市地域交通計画」を策定します。なお、名称については、根拠法である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により変更します。



2 海老名市地域公共交通網形成計画の評価・検証

海老名市地域公共交通網形成計画では、各種施策に取り組みましたが、未実施の事業もある等、課題が残っています。

計画目標Ⅰ-まちづくりを支える交流拠点の基盤整備

- JR社家駅前広場及び海老名駅西口特定公共施設の整備により駅利用者の利便性が向上しました。
- 相模鉄道海老名駅整備については、海老名駅の乗換混雑解消や駅周辺の渋滞緩和策として、引き続き進める必要があります。

計画目標Ⅱ-交流拠点を結ぶ公共交通網の持続可能な運用

- 小田急ロマンスカーの海老名駅停車の実現や県央高速・観光バスターミナル「BUSTLE（バースル）海老名」の開設により、交流拠点を中心としたネットワークがさらに充実しました。
- 鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用者数は、それぞれ計画策定時と比較して増加しています。これは、海老名駅を中心としたまちづくりの進展により、海老名駅周辺の魅力が向上した結果、市内・市外からの海老名駅利用における需要の増加であると推察できます。
- 交通不便地域の解消を目的に運行しているコミュニティバスや海老名駅-寒川駅間路線バスは、財政負担軽減の観点からも引き続き利用促進に取り組む必要があります。

計画目標Ⅲ-来街者及び居住者の移動手段の安全性及び利便性の向上

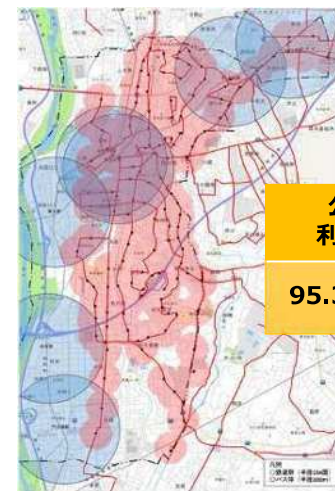
- 各バス事業者ではノンステップバスの導入が進んでおり、導入率は車両全体の50%以上にまで進捗しています。
- 市には1日の乗降客数が10万人以上の駅は2駅（小田急線海老名駅、相鉄線海老名駅）ありますが、ホームドアが未整備となっています。また、JR社家駅ではバリアフリー化に対応していないことから、それぞれ整備を進める必要があります。
- 市民や来街者にもバスを利用してもらえよう、情報発信の強化を図る必要があります。
- 公共交通の利用圏域割合は目標に到達しているものの、市内に存在する公共交通不便地域の解消に向けて取り組む必要があります。

3 海老名市地域公共交通網形成計画の目標達成度

指標	計画策定時	現時点 (令和2年3月末)	目標値	※達成度 ※目標値に対する現時点の数値の割合
①駅前広場整備	—	2ヶ所	2ヶ所	目標達成
②鉄道駅の安全対策	数値目標はなし			
③海老名駅・端末交通手段のバス利用の割合 (パーソントリップ調査結果)	18.4%	16.0%	19.0%	約84.2%
④市全体の鉄道利用促進 (3線9駅合計)	357,119人/日	371,100人/日	382,000人/日	約97.1%
⑤路線バスの利用者	35,256人/日	36,234人/日	38,000人/日	約95.4%
⑥コミュニティバスの利用者	663人/日	693人/日	710人/日	約97.6%
⑦交通施設のバリアフリー化	数値目標はなし			
⑧公共交通の利用圏域人口割合	94.7%	95.3%	95.0%	目標達成
⑨市民の最寄駅へのアクセスに対する満足度	63.8%	65.4%	65.0%	目標達成

4 市内の公共交通に係る現状

▼市内の公共交通不便地域の状況

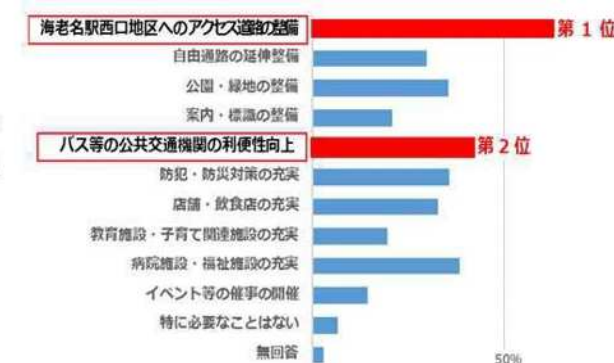


▼後期高齢者人口の増加

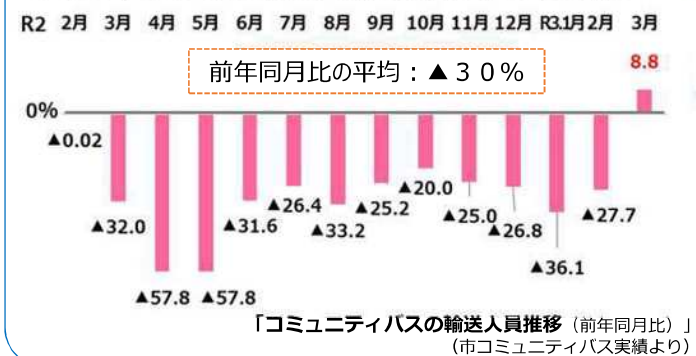


「65歳以上及び75歳以上の人口推計」
(海老名人口ビジョンデータを加工)

▼市民の公共交通に対する利便性向上の声



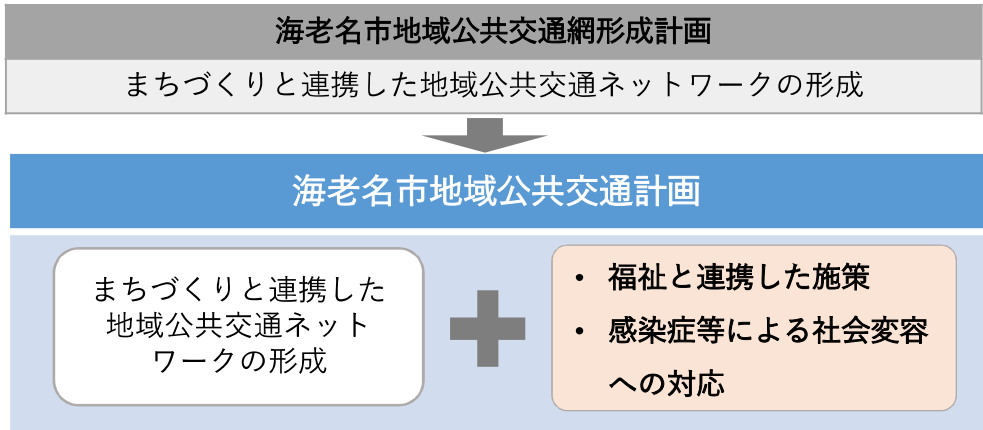
▼新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減少



(資料：R1市政アンケート結果より)

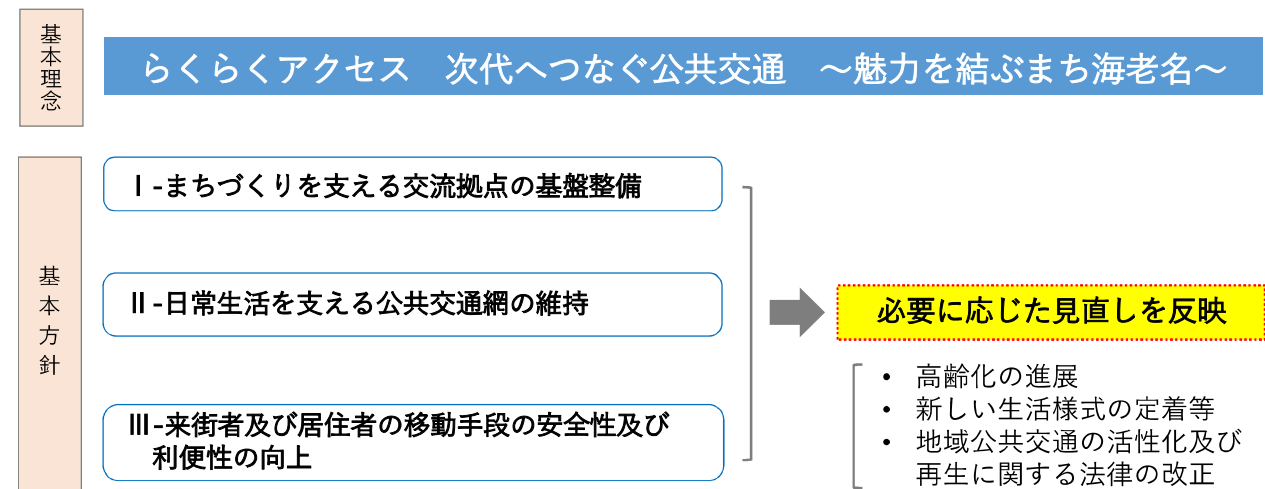
5 改定のポイント

- 本市では、「まちづくり」と「ネットワーク」をキーワードに「海老名市地域公共交通網形成計画」を策定し、様々な施策に取り組んできました。
- 現行計画を引き継ぎつつ、新たに「福祉と連携した施策」を位置付けるなど、現行計画から発展的に移行する形で「海老名市地域公共交通計画」を策定します。
 - 新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した利用者数を、コロナ禍前（令和元年度）の9割まで回復することを目指します。



6 計画概要

- 計画名称 「海老名市地域公共交通計画」
- 計画区域 市内全域
- 計画体系



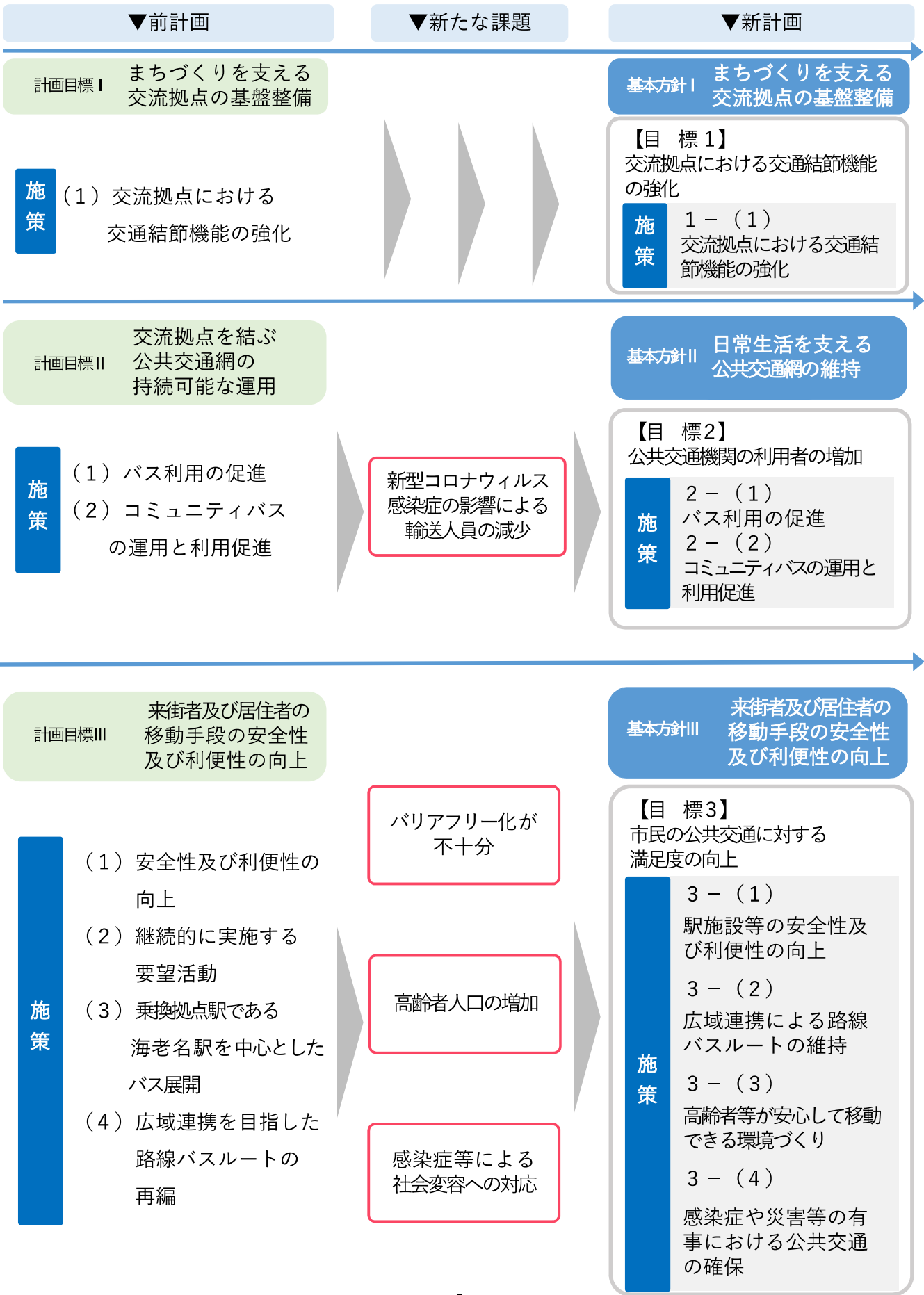
- 計画期間 10年間（令和4年度～令和13年度）
- 計画の評価・検証
 - ・定量的な目標については、毎年度の評価・検証を行います。
 - ・5年ごとに必要に応じた見直しを行います。



7 課題の整理

区 分	現 状	課 題
(1) 上位・関連計画	【都市マスタープラン】 - 公共交通機能の整備・改善方針では、「各駅における交通結節機能の強化」「路線バス及びコミュニティバスの利便性の向上」を目指している。 - 福祉のまちづくり方針では、「誰もが移動しやすい交通環境を整える」を目指している。	- 交通結節機能の強化 - 路線バス、コミュニティバスの利便性向上
	【立地適正化計画】 基本方針の1つとして「クルマが運転できなくても安心な、強固な交通軸をつくる」を目指している。	地域公共交通の利便性向上
(2) 人口	- 市の人口ビジョンでは、令和8年の140,280人をピークに、緩やかに減少し、令和10年の計画人口は概ね140,050人と想定している。 - 年齢3区分人口では、年少人口及び生産年齢人口は微増傾向が継続すると見込んでいる。 - 老年人口は微減傾向となるが、75歳以上の後期高齢者は令和9年まで増加すると見込んでいる。	- 人口減少社会における地域公共交通の維持 - 後期高齢者に配慮した移動手段の確保
(3) まちづくり	- 海老名駅周辺では民間による駅間開発が進められている。 - 海老名駅西口周辺地域では民間による共同住宅の開発が進められており、近年周辺地域の人口が増加傾向にある。 - 市役所周辺では一般保留区域の市街化編入に向けた取り組みが進められている。 - 厚木駅周辺では、組合による厚木駅南地区市街地再開発事業の整備・計画が進められている。	- 海老名駅東口駅前交通広場周辺の渋滞 - 公共交通需要の変化 - 厚木駅前広場の有効活用
(4) 道路	JR相模線と相鉄厚木線（貨物線）の線路をアンダーパスで横断する（仮称）上郷河原口線道路新設事業が進められている。	（仮称）上郷河原口線の有効活用
(5) 人の動き	- 近隣市域から多くの流動がある。 - 市内における人の動きは、流出入口が流入人口を上回り、昼夜間人口比率が上昇している。 - 海老名駅周辺の開発が進捗しており、今後も来街者の増加が期待される。 - 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新しい生活様式」の定着により、公共交通の利用者数が大幅に減少するなど、影響を及ぼしている。	- 来街者の増加に対する安全対策 - 感染症等による社会変容への対応
(6) 市の公共交通の状況	- 市内には鉄道3線9駅が設置されており、3線が結節する海老名駅は、利用者の約4割が乗換利用者であり、県央の乗換拠点駅となっている。 1日の乗降客数が10万人以上である小田急線海老名駅、相鉄線海老名駅について、ホームドアが未整備である。 - JR社家駅はバリアフリー未対応となっている。 - 市内の公共交通機関（鉄道、路線バス、コミュニティバス等）の利用者数は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少している。	- 交通結節機能の強化 - ホームドアの整備 - JR社家駅のバリアフリー化 - 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減少
(7) 市民の意向	【市政アンケート結果】 - 市民の最寄り駅へのアクセスに対する満足度は比較的高い。 - 海老名駅周辺に求めるものとして、移動に関する利便性向上があげられている。 【えびな未来創造プラン2020・アンケート結果】 - 充実を希望する施策として「交通対策の推進」があげられている。	- 地域公共交通の利便性向上 - 海老名駅におけるターミナル機能の強化
(8) 交通事業者の意見	交通事業者へ行ったヒアリング結果では、海老名駅の乗降客数の増加に配慮し、駅施設等の安全対策の向上や、バス待ち環境の充実といった意見があった。	

8 基本方針と目標・施策



9 施策の方向性・事業・KPIについて

▼施策の方向性	▼事業	▼KPI（数値目標）
① 相模鉄道海老名駅の乗換機能や安全性の向上を目指し、駅舎全体の整備を行います。 1 ② 高度利用されていない海老名駅北側地域に新たに北口改札及び北口駅前広場を整備します。 (1) ③ 新たに整備する海老名駅北側駅舎部分に備蓄倉庫設置を検討し、災害時に備えます。 ④ 交通結節点である厚木駅に駅前広場を整備します。	i 相模鉄道海老名駅整備 ア) 改札口の増設、連絡通路の設置 イ) 可動式ホーム柵の設置 ウ) 生活支援機能の設置 エ) 乗換環境（待合機能）の整備 ii 海老名駅北口駅前広場整備 iii 海老名駅における災害時の対応 iv 厚木駅前広場整備	海老名駅3線の合計乗降客数 基準値(R2) 【208,690人/日】 中間目標(R8) 【258,500人/日】 最終目標(R13) 【273,700人/日】 参考：304,197人/日（R1） 駅前広場の整備 中間目標(R8) 【1か所】 最終目標(R13) 【—】
① 新技術の活用に向けた取り組みについて研究します。 2 ② 市内に残る公共交通不便地域の解消に向けたバスルートの研究を進めます。 (1) ③ バス停の上屋設置など、バス待ち環境の充実に向けた研究を進め、路線バスの利用を促し、環境負荷※1低減へ貢献します。	i 総合案内システムの設置	路線バスの利用者 基準値(R2) 【27,200人/日】 中間目標(R8) 【30,800人/日】 最終目標(R13) 【32,610人/日】 参考：36,234人/日（R1） 公共交通利用圏域人口割合 基準値(R2) 【95.3%】 中間目標(R8) 【95.3%】 最終目標(R13) 【96.0%】
① 環境負荷※1への影響も考慮し、コミュニティバスの利用促進を行います。 2 ② コミュニティバス情報の効果的な利用（オープンデータ化等）について研究を進めます。 (2) ③ コミュニティバスの速達性向上や利便性向上を目指した、ルートの見直しを検討します。	i コミュニティバスの新規需要開拓	コミュニティバスの利用者 基準値(R2) 【480人/日】 中間目標(R8) 【590人/日】 最終目標(R13) 【624人/日】 参考：693人/日（R1）
① 国のバリアフリー法※2の基本方針に基づき、バリアフリー化を推進します。 3 ② 市内を運行している鉄道事業者に対し、継続的な要望活動を行います。 (1) ③ 海老名駅－羽田空港間リムジンバスの予約制度について研究します。 ④ タクシー利用における利便性向上を目指し、配車アプリの普及を図ります。	i 可動式ホーム柵の設置 ア) 相模線海老名駅【再掲】 イ) 小田急線海老名駅 ii JR社家駅バリアフリー化事業 iii 鉄道事業者への継続的な要望活動 ア) JR相模線複線化 イ) JR海老名駅の安全性向上 ウ) JR相模線、小田急線、相鉄線の駅設置	10万人以上/日の乗降客数駅における可動式ホーム柵の設置 中間目標(R8) 【1駅】 最終目標(R13) 【2駅】 交通施設のバリアフリー化 中間目標(R8) 【1駅】 最終目標(R13) 【—】
3 ① 寒川町と連携し、海老名駅-寒川駅間路線バスの運行を支援します。 (2) ② 近隣市域と連携し、広域的な交通政策等について研究します。	i 生活交通確保維持路線への支援(海老名駅-寒川駅間路線バス)	海老名駅-寒川駅間路線バスの利用者 基準値(R2) 【139人/日】 中間目標(R8) 【148人/日】 最終目標(R13) 【157人/日】 参考：174人/日（R1）
3 ① 地域公共交通では対応しきれない、きめ細やかな移動支援を行います。 (3) ② 既存の交通資源（病院の送迎バス等）を活用し、公共施設等への運行を研究します。	i 高齢者等への移動支援	市民の最寄駅へのアクセスに対する満足度 基準値(R1) 【65.4%】 中間目標(R8) 【67.2%】 最終目標(R13) 【69.0%】
3 ① 感染症のまん延等にも、安心して公共交通を利用していただく取り組みを行います。 (4) ② 災害時等においては、幹線道路を優先的に復旧し、路線バスの運行を早期に確保します。	i 公共交通機関の感染症予防対策の周知 ii 公共交通機関の混雑状況等の情報発信	※1 二酸化炭素の排出を意味 ※2 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」