

海老名市

地域公共交通計画

らくらくアクセス 次代へつなぐ公共交通

～魅力を結ぶまち海老名～

第1章	計画の概要	1
1	計画の目的	1
2	計画区域	2
3	計画期間	2
4	上位計画・関連計画の整理	3
第2章	海老名市を取り巻く現状	10
1	位置、地形	10
2	土地利用状況	11
3	海老名市の人口動態	12
4	人の動き	15
5	施設の分布	17
6	市内におけるまちづくりの推進	21
7	新たな開発の動き	23
8	道路特性	25
9	本市を取り巻く社会動向	28
第3章	海老名市の公共交通特性	30
1	地域公共交通の概要	30
2	公共交通特性	32
3	鉄道	35
4	バス	43
5	福祉交通	52
6	タクシー	54
7	その他の交通特性	55
8	新型コロナウイルス感染症による影響	57
9	海老名市の公共交通に対する意識	58
第4章	海老名市地域公共交通網形成計画の評価・検証	62
1	数値目標の達成度	62
2	事業の進捗状況	63
3	評価・検証	64

第5章	地域公共交通の課題	65
第6章	計画の基本理念と基本方針	68
第7章	目標を達成するための施策・事業	69
1	施策体系	69
2	目標及び目標達成のための取組	71
第8章	計画の推進	85
1	数値目標の設定	85
2	進行管理及び推進体制	86
参考資料	87
1	一般社団法人海老名市地域公共交通協議会について	87
2	用語解説	90
3	改訂履歴	94

第1章 計画の概要

1 計画の目的

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、これらは、市民の広域的な移動や地域内の移動、来街者の移動を支える社会インフラとして重要な役割を果たしています。

しかしながら、将来的には人口減少や高齢化のさらなる進行が見込まれ、また、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。このような状況下において、地域の移動手段の確保の重要性を再認識し、日頃から関係機関が連携し、緊急時へ備えることがますます重要になっています。

国では、平成25年12月に交通政策基本法が施行されるとともに、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを再構築する方針が示されました。

このような中、本市では、これらの公共交通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、各種施策に取り組んでまいりました。

令和2年11月には同法律の一部が改正され、地域の輸送資源の総動員による移動手段確保のため、それに伴う新たな制度等が導入されるとともに、計画名称が「地域公共交通計画」に改められました。

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策定します。

2 計画区域

海老名市全域

3 計画期間

令和4年度から令和13年度までの10年間

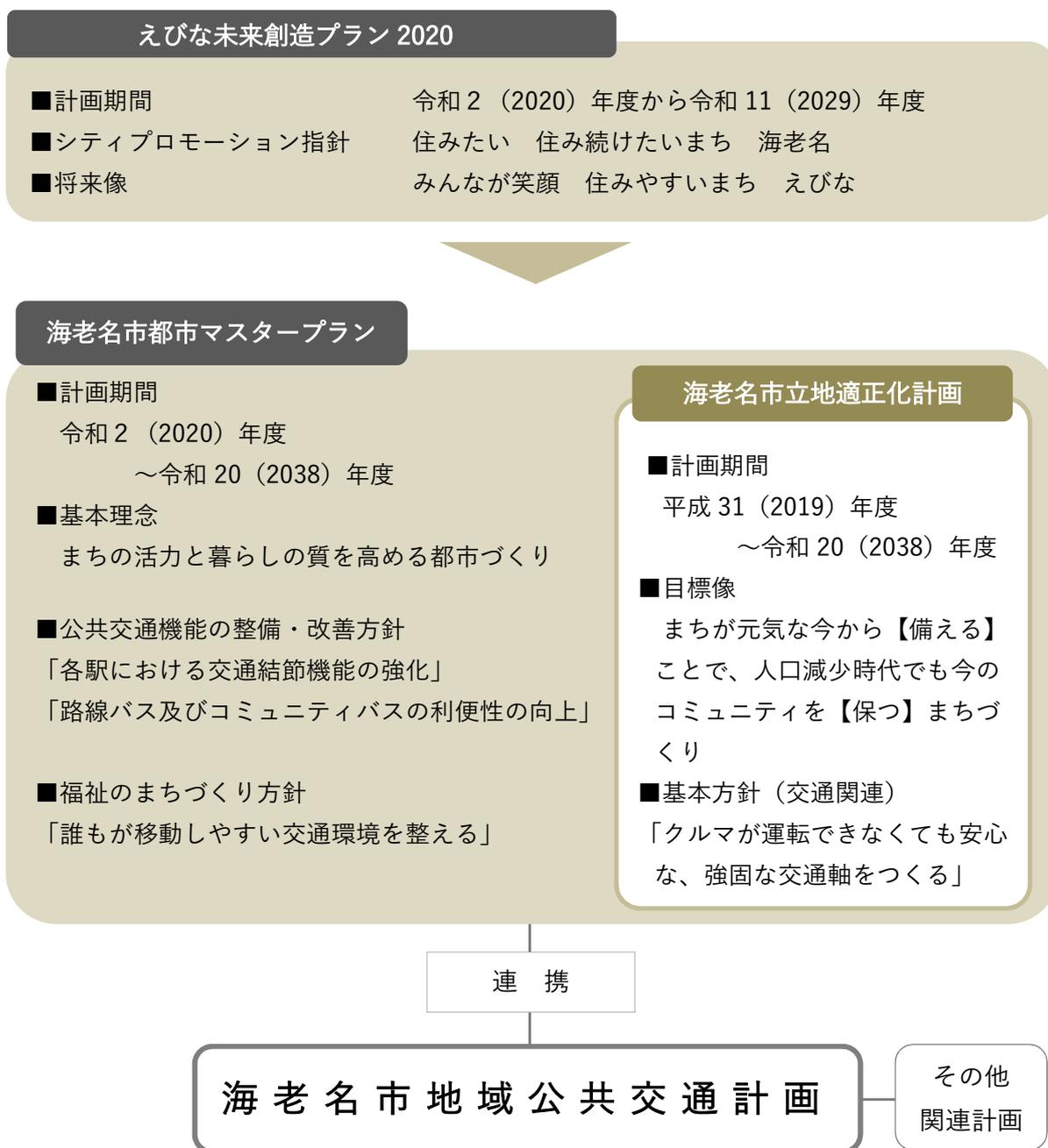


写真：海老名駅周辺

4 上位計画・関連計画の整理

(1) 本計画の位置付け

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るとともに、「えびな未来創造プラン 2020」の計画内容に即して策定するものです。また、関連計画との整合性も図ります。



(2) えびな未来創造プラン 2020 (令和2年度策定)

本市では、「えびな未来創造プラン 2020」の基本理念を、10年後のめざす姿として「みんなが笑顔 住みやすいまち えびな」とし、海老名に住んでいる人や訪れた人が、にぎわいを感じるとともに、一人ひとりの魅力を活かし、互いに価値観を認めあい・支えあいながら「笑顔」で「住みやすい」まちづくりを進めています。

「えびな未来創造プラン 2020」における政策の位置付けと「めざす姿」は次のとおりです。

基本理念	行政分野	政策
みんなが笑顔 住みやすいまち えびな	1 市民生活 充実して暮らせるまち	1-1 地域社会と市民参加の活性化 1-2 人々が尊重しあう社会の実現 1-3 スポーツ・レクリエーションの振興 1-4 芸術・文化の振興 1-5 地域安全・交通安全の推進
	2 健康・福祉 健やかに暮らせるまち	2-1 健康づくりの充実 2-2 高齢福祉の充実 2-3 地域福祉の充実 2-4 障がい福祉の充実 2-5 子育て支援の充実 2-6 社会保障制度の充実
	3 経済・環境 にぎわいがあり自然に優しいまち	3-1 商工業の振興 3-2 農業の振興 3-3 環境保全及びまちの美化推進
	4 まちづくり 便利で快適に暮らせるまち	4-1 社会基盤の保全・整備 4-2 住みよいまちづくりの推進 4-3 住宅政策・緑化政策の推進 4-4 まちの拠点整備
	5 教育 豊かな学びを育むまち	5-1 ひびきあう教育の実現
	6 消防・防災 安全で安心して暮らせるまち	6-1 消防力の充実 6-2 危機管理対策の推進
	7 行財政運営 かがやきを創造するまち	7-1 経営的な視点に立った行政運営 7-2 持続可能な財政運営
	8 シティプロモーション 新たな発見ができるまち	8-1 シティプロモーションの推進

【めざす姿】
 地区幹線道路における交通渋滞の解消及び、市内の円滑な交通環境の提供
 や歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間を提供しています。

(3) 海老名市都市マスタープラン

ア 概要

本市では、「海老名市都市マスタープラン」の基本理念を、「まちの活力と暮らしの質を高める都市づくり」と掲げ、目標年度を令和20年度（2038年度）に設定し、計画を推進しています。基本目標として、地域特性に応じた「拠点」を配置し、地域公共交通と連携したコンパクトな都市づくりを進めます。

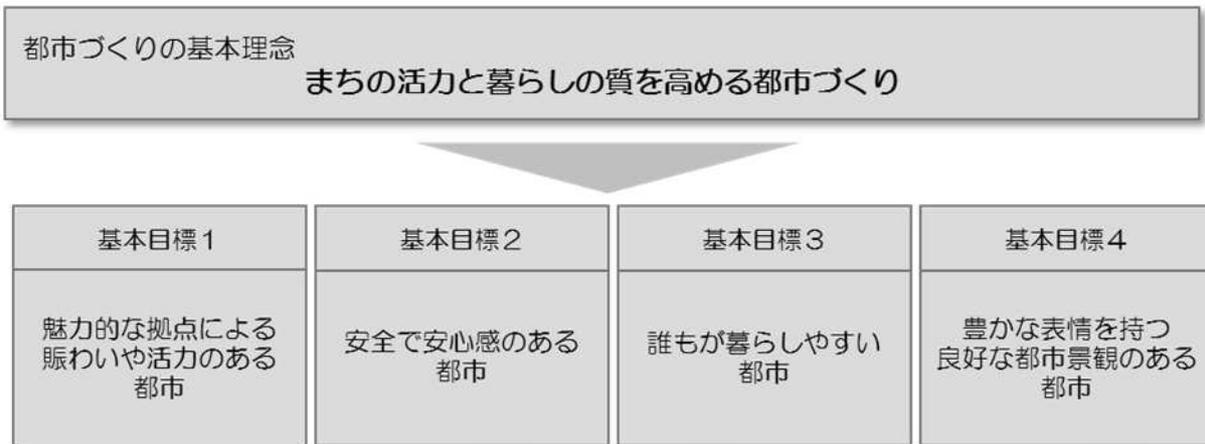


図 海老名市の都市づくりの基本理念と基本目標
資料：市都市マスタープラン



図 将来都市構造
資料：市都市マスタープラン

イ 都市施設の整備・改善方針（抜粋）

① 交通結節点の機能を強化する

- ・ 鉄道と路線バス、タクシー、自家用車、その他交通機関との乗り継ぎ利便性を高めるため、各駅とも交通結節機能の強化を図ります。また、パークアンドライドやキスアンドライドに対応した駐車施設の確保や駅前広場の整備を進めます。
- ・ 海老名駅については、駅利用者の利便性を高めるため、相鉄線海老名駅の駅舎改良工事や北口改札、北口駅前広場の整備を進めます。

② 鉄道交通の利便性を高める

- ・ 公共交通の充実と利便性向上の促進のため、必要に応じて新駅の設置等を、鉄道事業者に要望していくことを検討します。

③ バス交通の利便性を高める

- ・ 市民の貴重な交通機能として、路線バス及びコミュニティバスの利便性の向上を図ります。
- ・ バス利用の快適性を高めるため、バス停施設の改善等をバス事業者に対し要望します。
- ・ 路線バスやコミュニティバスによる公共交通網を維持するための支援を検討します。

ウ 福祉のまちづくりの方針（抜粋）

① 誰もが移動しやすい交通環境を整える

- ・ 道路や歩行空間、駅舎は、バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入により、誰もが移動しやすい交通環境の整備を進めます。
- ・ 医療・福祉施設や駅等を結ぶ路線を中心とした公共交通機関の充実により、誰もが目的地まで移動しやすい環境づくりを進めます。

エ 地域別のまちづくり構想

各地域別のまちづくりにおいても、都市交流拠点・地域交流拠点の要となる鉄道駅を中心とした構想が位置付けられています。

表 地域別のまちづくり構想

地域区分(※)	公共交通	商業・業務関連
北部	○さがみ野駅・かしわ台駅における、周辺市街地と一体となった駅前広場等の施設整備の検討	商業・業務地 ○さがみ野駅周辺における、土地の高度利用と交通結節機能の強化や商業施設・公共公益施設が集積した市街地の形成
	○相鉄線の新駅設置の要望と、駅施設の整備にあわせた駅前広場等の施設整備や公共交通機関との連携の検討	その他の商業 ○かしわ台駅周辺における身近な商業・業務機能の集積を誘導
中央	○相模鉄道海老名駅における駅舎改良工事、北口改札、北口駅前広場の整備	商業・業務地 ○海老名駅駅間地区における、商業・業務機能、居住機能、文化、教育機能等が集積した複合的な市街地の形成 ○海老名駅西口地区における、商業、業務機能を主体に居住機能を兼ね備えた市街地の形成 ○海老名駅東口における、市街地の更新と土地の高度・有効利用 ○海老名駅における商業施設や生活支援施設等と一体となった相鉄線海老名駅駅舎改良工事の促進、北口駅前広場の整備 ○海老名駅東側の第二種住居地域における、住宅と商業が複合する市街地の形成 ○海老名駅自由通路の県道40号横浜厚木までの延伸 ○観音下通り商栄会における、安全な歩行空間確保や、緑化等による、賑わいと暖かみのある商業空間の創出 ○国分観音下通り周辺における、周辺の歴史文化的環境との調和に配慮した土地利用や施設の立地誘導の検討 ○国分寺台中央商店会における、安全な歩行空間の確保や緑化等による、賑わいと暖かみのある商業空間創出
	○厚木駅における、厚木駅南地区市街地再開発事業と一体となった駅前広場等の整備、交通結節機能の改善	その他の商業 ○厚木駅周辺における、土地利用の高度化や商業、業務、居住機能の集積、道路整備等による市街地環境の改善に向けた厚木駅南地区市街地再開発事業の推進
南部	○社家駅及び門沢橋駅における、施設の改善・促進	その他の商業 ○社家駅及び門沢橋駅周辺における、一定程度の商業・業務機能の立地の許容と、必要となる公共公益施設の配置の検討

資料：市都市マスタープラン



(※) 市都市マスタープランにおける地域区分 【3地域】

(4) 海老名市立地適正化計画

ア 概要

将来の人口減少を見据え、生活サービスや公共交通の維持等、持続可能なまちづくりを推進します。新たに【居住誘導区域】及び【都市機能誘導区域】を設定し、【交通軸の形成】の視点でも具体的な施策を推進します。

立地適正化計画の目標、基本方針

【計画期間：2019年度～2038年度】

【目標】

まちが元気な今から【備える】ことで、人口減少時代でも今のコミュニティを【保つ】まちづくり

元気なうちに【備える】10年
前期：2019年度～2028年度

まちの形を【保つ】10年
後期：2029年度～2038年度

【基本方針】

方針① 居住

人口減少時代においてもコミュニティを維持できる「まとまり」ある居住地をつくる

【居住】誘導に関する施策

A 居住：居住の「場」づくり

施策ア 三世代近居・同居のしくみづくり

施策イ 新たな居住の場づくり

施策ウ 空き家・空き地等活用のしくみづくり

B 居住：暮らしの「環境」づくり

施策ア 育てる・学ぶ環境づくり

施策イ いきいき健康環境づくり

施策ウ みんながつながる地域コミュニティづくり

方針② 都市

「何でもそろう」賑わい・集いの核と、「すぐそこにある」暮らしの拠点をつくる

【都市】機能誘導に関する施策

C 都市：賑わい・集いの場づくり

施策ア 賑わいの中心核づくり

施策イ 集いの地域核づくり

施策ウ 企業誘致プロモーション

D 都市：身近な生活の場づくり

施策ア かかりつけ施設の維持・誘致

施策イ 子育て・教育の場づくり

施策ウ 医療・介護・福祉の場づくり

方針③ 交通

過度にクルマに依存することなく暮らせる、強固な交通軸をつくる

【交通】の軸の形成に関する施策

E 交通：交通の拠点づくり

施策ア 中心核のターミナル機能づくり

施策イ 地域核の交通拠点づくり

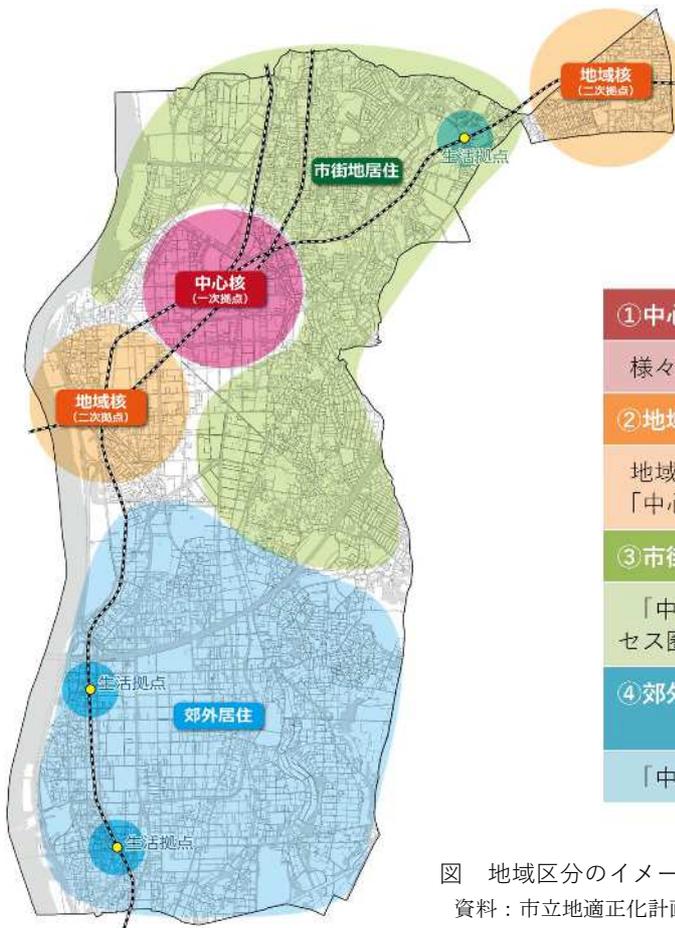
施策ウ 都心回遊性を高める交通環境づくり

F 交通：持続的な交通軸づくり

施策ア 持続的なバス交通軸づくり

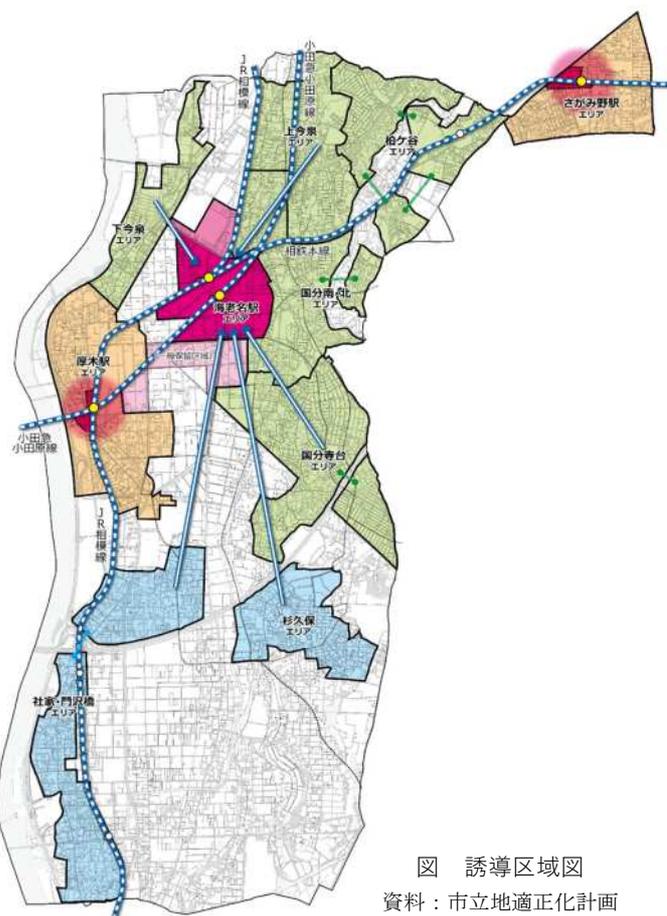
施策イ バスを支える道路交通環境づくり

施策ウ 都心と地域を繋ぐバス拠点づくり



①中心核	海老名駅周辺
様々な都市機能が集積した、市の中心的な拠点	
②地域核	さがみ野駅周辺、厚木駅周辺
地域の中心として商業機能などの集積が図られており、「中心核」と連動して機能集積を図るエリア	
③市街地居住	海老名駅への自転車等でのアクセス圏
「中心核」の海老名駅より、半径2km程度の自転車アクセス圏のうち、「中心核」「地域核」に含まれないエリア	
④郊外居住	海老名駅から離れたバス等を交通軸とするアクセス圏
「中心核」の海老名駅より離れた市街化区域内の居住地	

図 地域区分のイメージ
資料：市立地適正化計画



【誘導区域の指定エリア】

- 居住誘導区域(着色の区域)
- 都市機能誘導区域

【居住誘導区域の位置付け】

- 中心核 → 都市機能誘導区域を含む居住誘導区域
- 地域核 → 居住誘導区域のみ
- 市街地居住 → 居住誘導区域のみ
- 郊外居住 → 居住誘導区域のみ

【将来の交通軸イメージ】

- 鉄道交通軸(現状と同じ)
- バス交通軸(イメージ)

図 誘導区域図
資料：市立地適正化計画

第2章 海老名市を取り巻く現状

1 位置、地形

海老名市は、神奈川県ほぼ中央に位置し、東京から40km、横浜から20km圏内にあります。市域面積は約26.59km²で、東西6.15km、南北8.70kmの南北に長い形状となっており、西は相模川を隔て厚木市、北は座間市、東は大和市及び綾瀬市、南は藤沢市及び寒川町と接しています。

市の地形は、通称「相模横山九里の土手」といわれる相模野台地の崖線が市域を南北に縦断し、中央部から西部にかけての平地と東部の台地・丘陵地に二分される地形となっています。その地形にならい中央部から西部では県央でも有数の穀倉地帯が形成され、東部では年々宅地開発が進み著しい変貌を遂げるなかで、古来より人が集まる場所として相模国分寺跡、相模国分尼寺跡、秋葉山古墳群等、歴史的な遺産が多く残されています。



図 海老名市の位置
資料：市都市マスタープラン

2 土地利用状況

令和2年における土地利用状況では、宅地利用が38.5%と最も多く、次いでその他利用を除くと農地利用（畑：10.5%、田：8.7%）が多くなっています。市街化区域と市街化調整区域の比率は、市街化区域54.2%、市街化調整区域45.8%と概ね半数ずつとなっており、市街化区域では多くを住居系地域が占めています。一方で、市街化調整区域の多くは田畑等の農地利用地域が占めています。

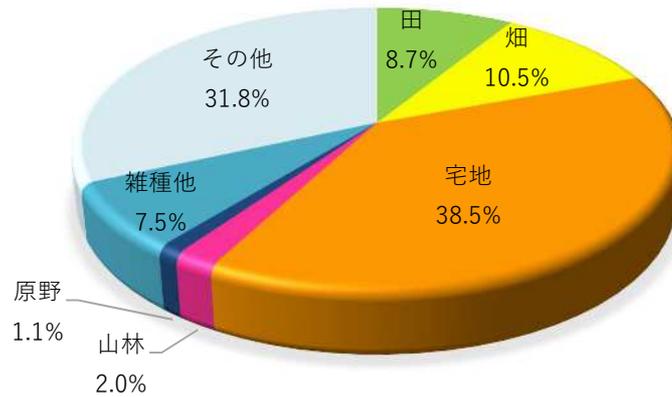


図 土地利用状況 (令和2年度)
資料：各年統計えびな

表 用途地域別面積 (令和2年度)

区域	地域別	面積 (k m ²)	割合 (%)	
市街化区域	第一種低層住居専用地域	1.78	6.7	
	第一種中高層住居専用地域	1.21	4.6	
	第二種中高層住居専用地域	0.20	0.8	
	第一種住居地域	6.62	24.9	
	第二種住居地域	0.15	0.6	
	近隣商業地域	0.28	1.1	
	商業地域	0.45	1.7	
	準工業地域	1.66	6.2	
	工業地域	1.43	5.4	
	工業専用地域	0.62	2.3	
	市街化区域 計		14.40	54.2
	市街化調整区域		12.19	45.8
合計		26.59	100.0	

資料：統計えびな

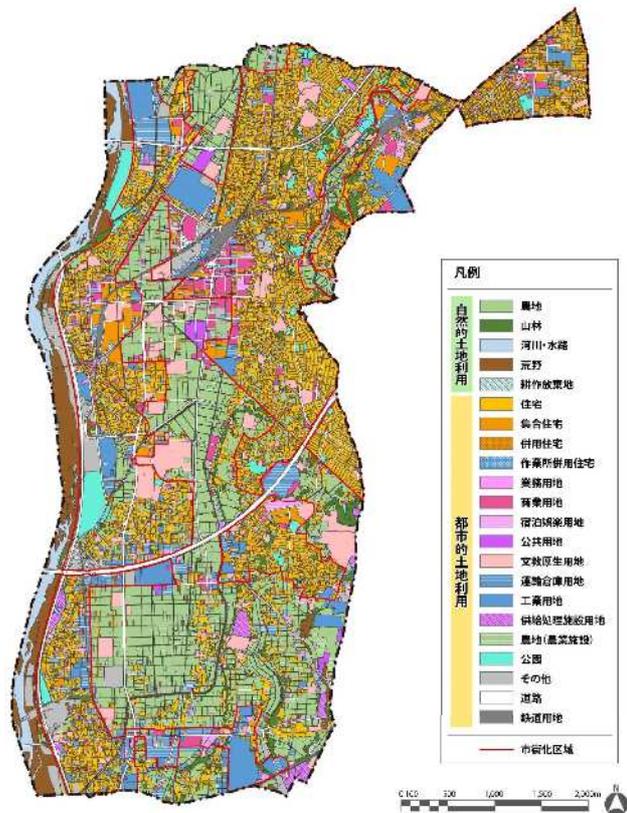


図 土地利用状況
資料：市都市マスタープラン

3 海老名市の人口動態

(1) 人口と世帯数の推移

令和2年10月現在の海老名市の人口は136,516人で、平成27年(130,190人)に比べると約4.8%増加しています。また、昭和60年以降の推移をみると、鉄道3路線が乗り入れる交通利便性の高い状況や駅を中心としたまちづくり、宅地開発が進んだことにより、人口及び世帯数は増加の一途を辿っていますが、一方で一世帯当たりの人員は減少傾向にあり、小規模化が進んでいます。

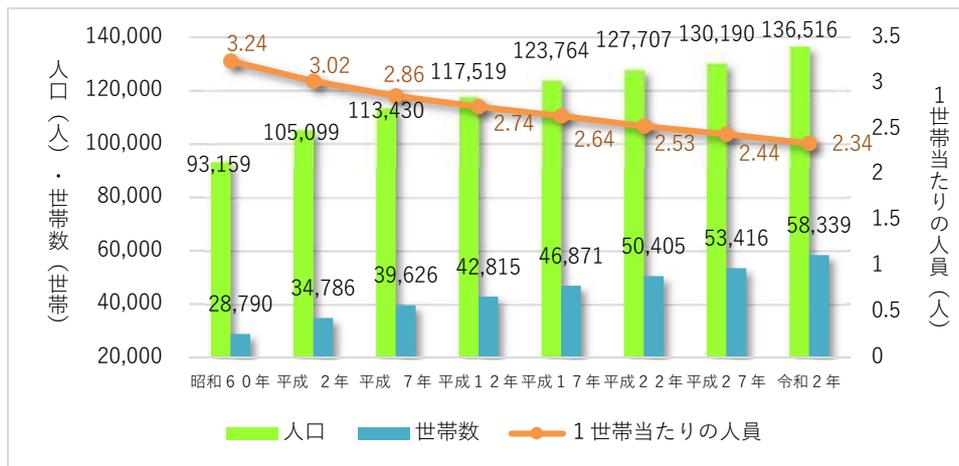


図 人口・世帯の推移

資料：統計えびな（各年国勢調査）

(2) 年齢別人口の推移

住民基本台帳の年齢別人口の推移をみると、高齢者(65歳以上)は増加傾向にありますが、生産年齢人口(15~64歳)及び年少人口(0~14歳)は緩やかな増減が見られます。

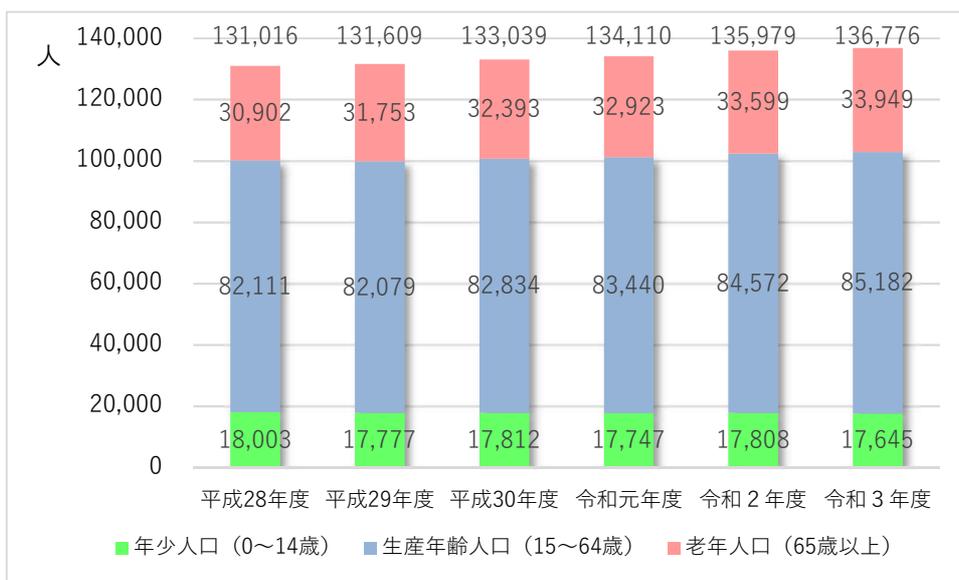


図 年齢3区分人口の推移

資料：住民基本台帳（各年10月1日）

(3) 国勢調査での50mメッシュ内高齢化率

平成17(2005)年時点では、高齢化率が21%を超える地域(図中桃色、赤色)は、国分寺台や市街化調整区域の一部地域のみでしたが、平成27(2015)年時点では市域のほぼ全域が超高齢社会※1に該当する高齢化率となっています。

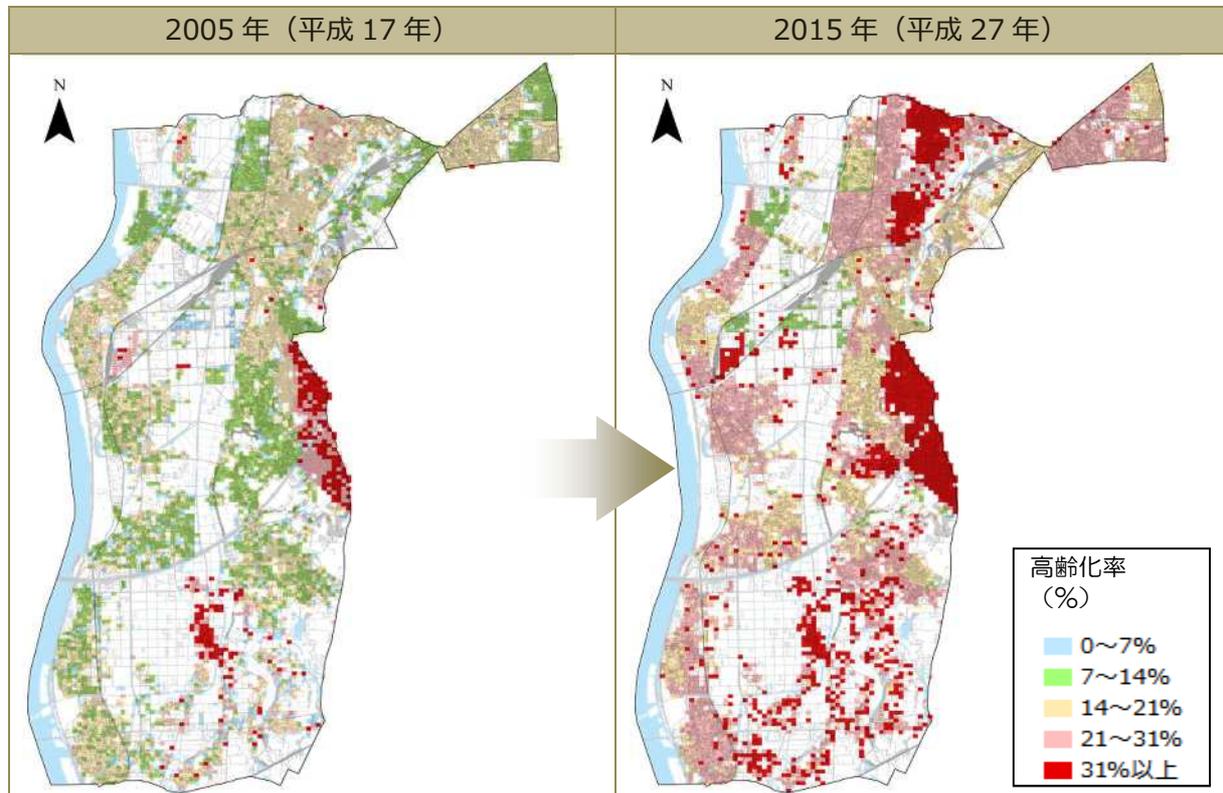


図 国勢調査での50mメッシュ内高齢化率(全人口に占める65歳以上比率)

資料:市立地適正化計画

※1 超高齢社会

総人口に占める高齢者(65歳以上)の割合が21%超の社会のこと。

(4) 将来人口

市の人口ビジョンでは、人口は令和8（2026）年まで増加し続け、その後は緩やかな減少になることが推計されており、令和10（2028）年の人口は概ね140,050人と想定しています。年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）、老年人口（65歳以上）の年齢3区分人口においては、年少人口及び生産年齢人口は微増傾向が継続し、老年人口は微減傾向が続きますが、75歳以上の後期高齢者は、令和9（2027）年まで増加すると想定しています。



図 人口推計と年齢3区分人口推計
資料：市人口ビジョン

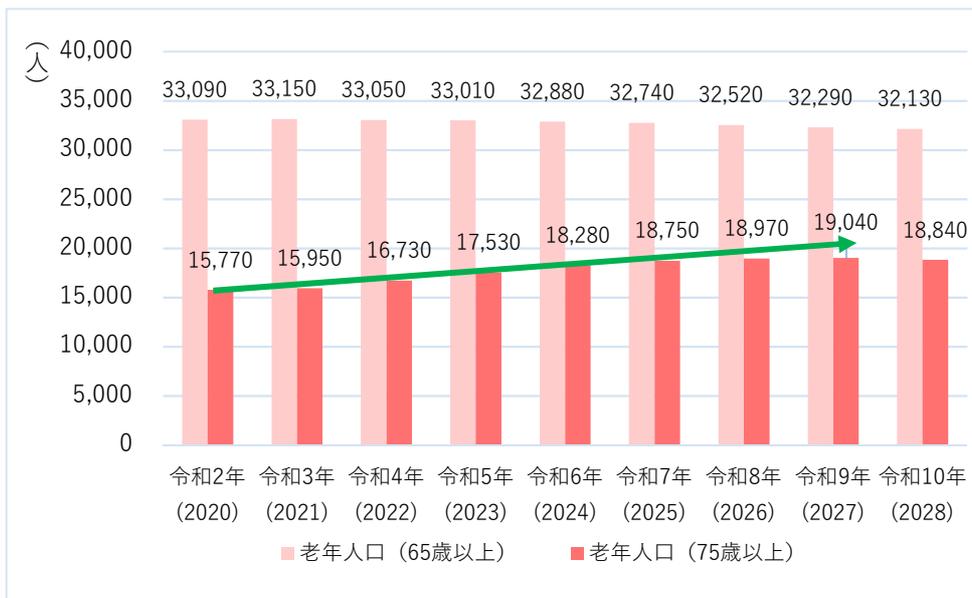


図 65歳以上、75歳以上の人口推計
資料：市人口ビジョン

4 人の動き

(1) 流入、流出

海老名市における人の動きは、流出人口が流入人口を上回っており、昼夜間人口比率は平成27年で94.7%と、神奈川県91.2%よりも高い状況となっています。

また、平成27年(94.7%)の昼夜間人口比率は平成22年(91.9%)と比べて上昇しており、まちづくりと共にまちに賑わいが創出されてきていることが分かります。

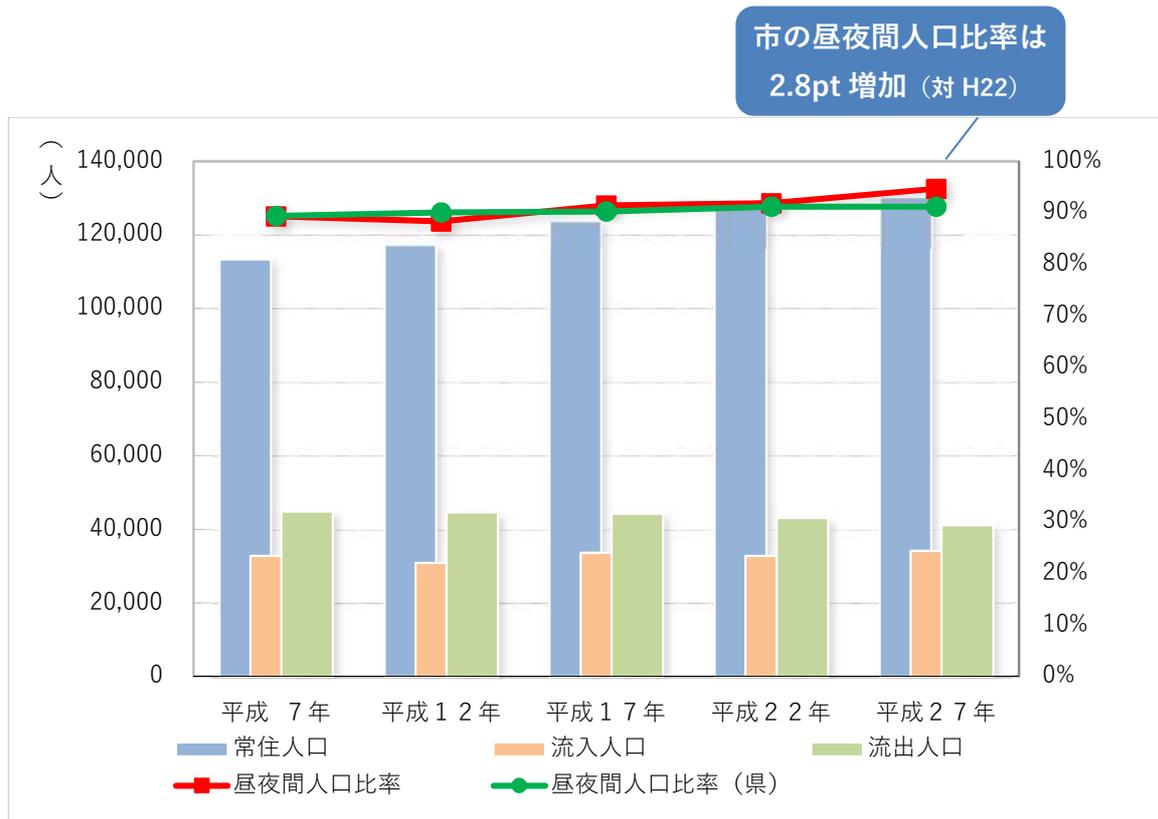


図 海老名市流出人口の推移
資料：統計えびな、神奈川県ホームページ(各年国勢調査)

(2) 海老名市を中心とした近隣市域間との流動

平成30年に実施された首都圏パーソントリップ調査※1結果によると、海老名市を中心として最も多い流動（横浜・川崎市を除く）は綾瀬市（294百トリップ）であり、次いで厚木市（249百トリップ）、座間市（239百トリップ）の順になっており、鉄道駅で隣接する駅を保有する近隣市よりも、バス交通等が中心となる綾瀬市との流動が最も多い状況となっています。

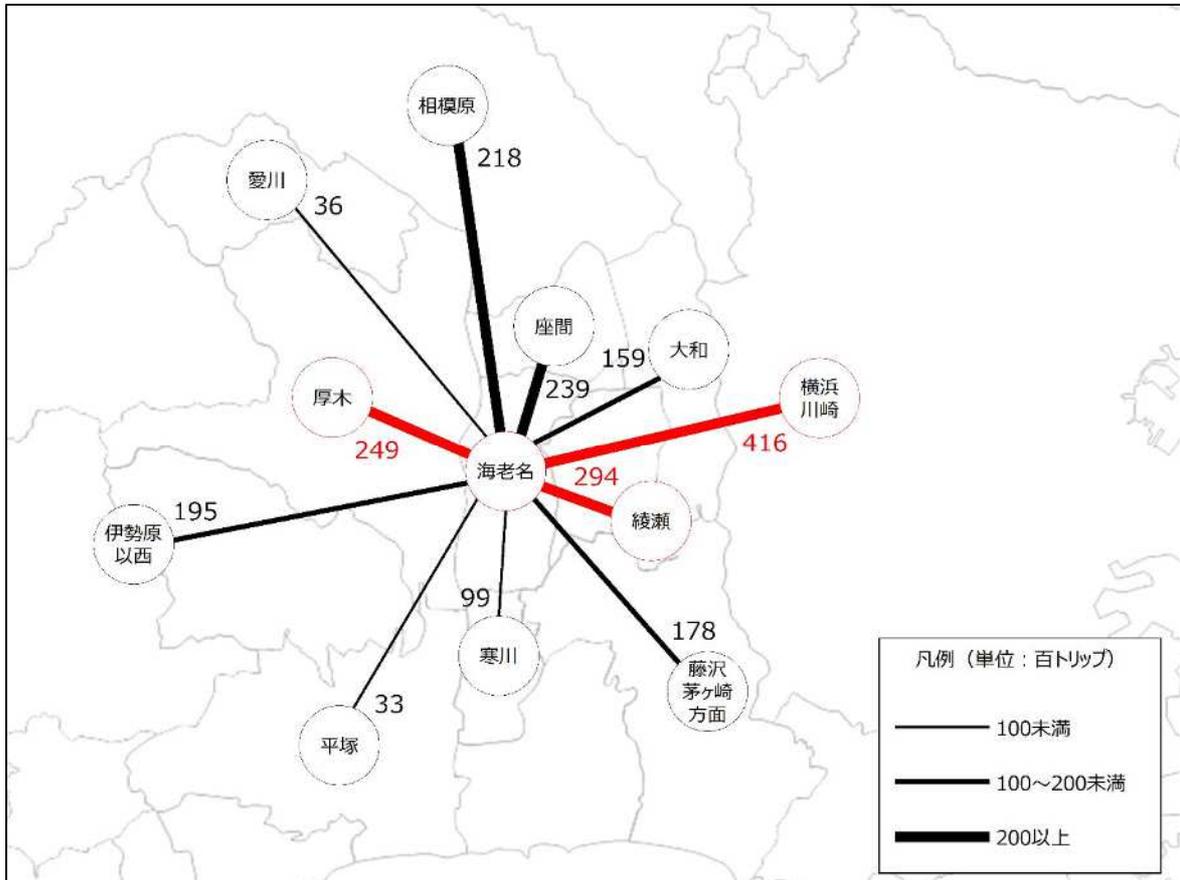


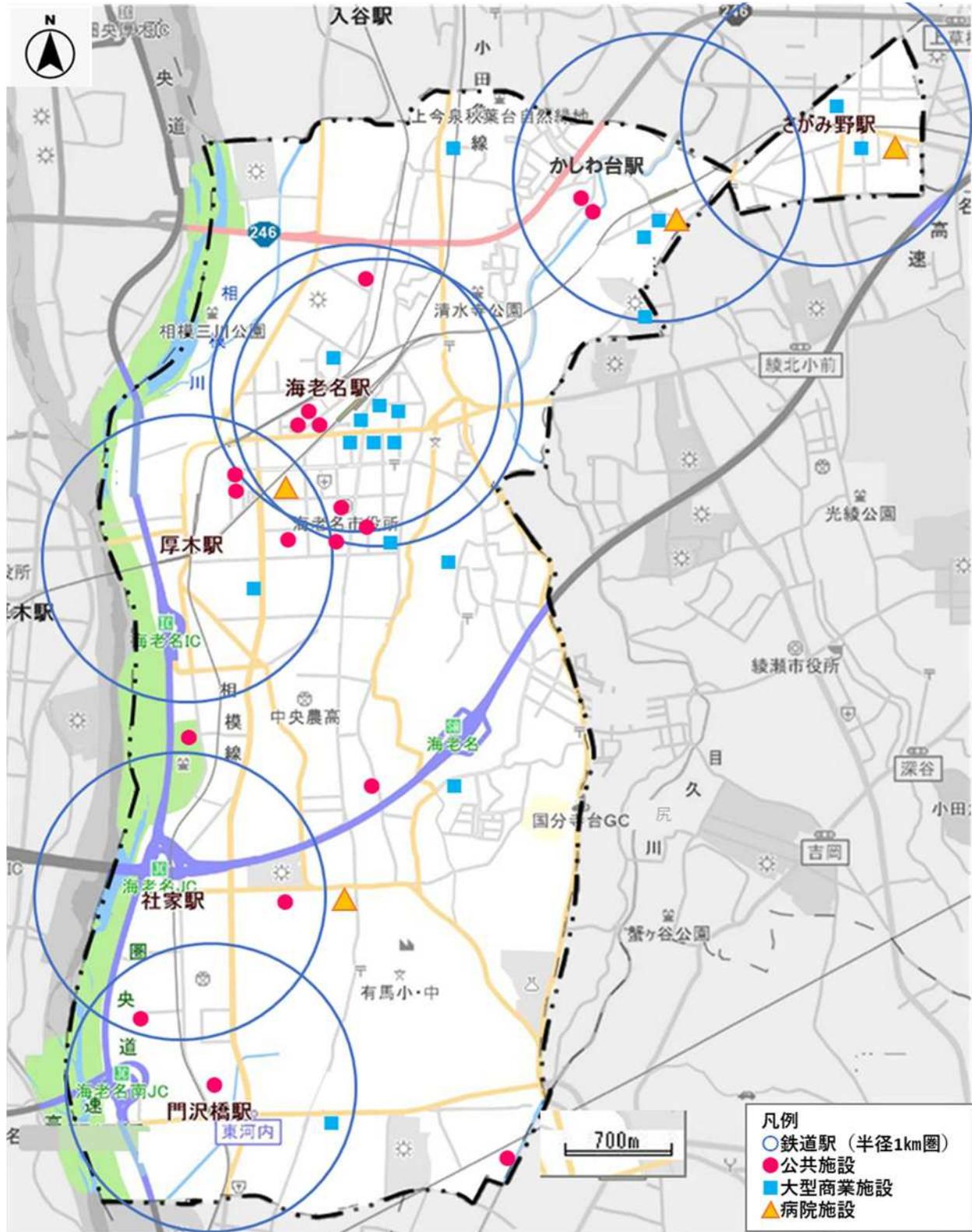
図 海老名市及び近隣市域との間の流動
資料：首都圏パーソントリップ調査（平成30年）

※1 パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。なお、トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼び、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も、1つのトリップと数える。

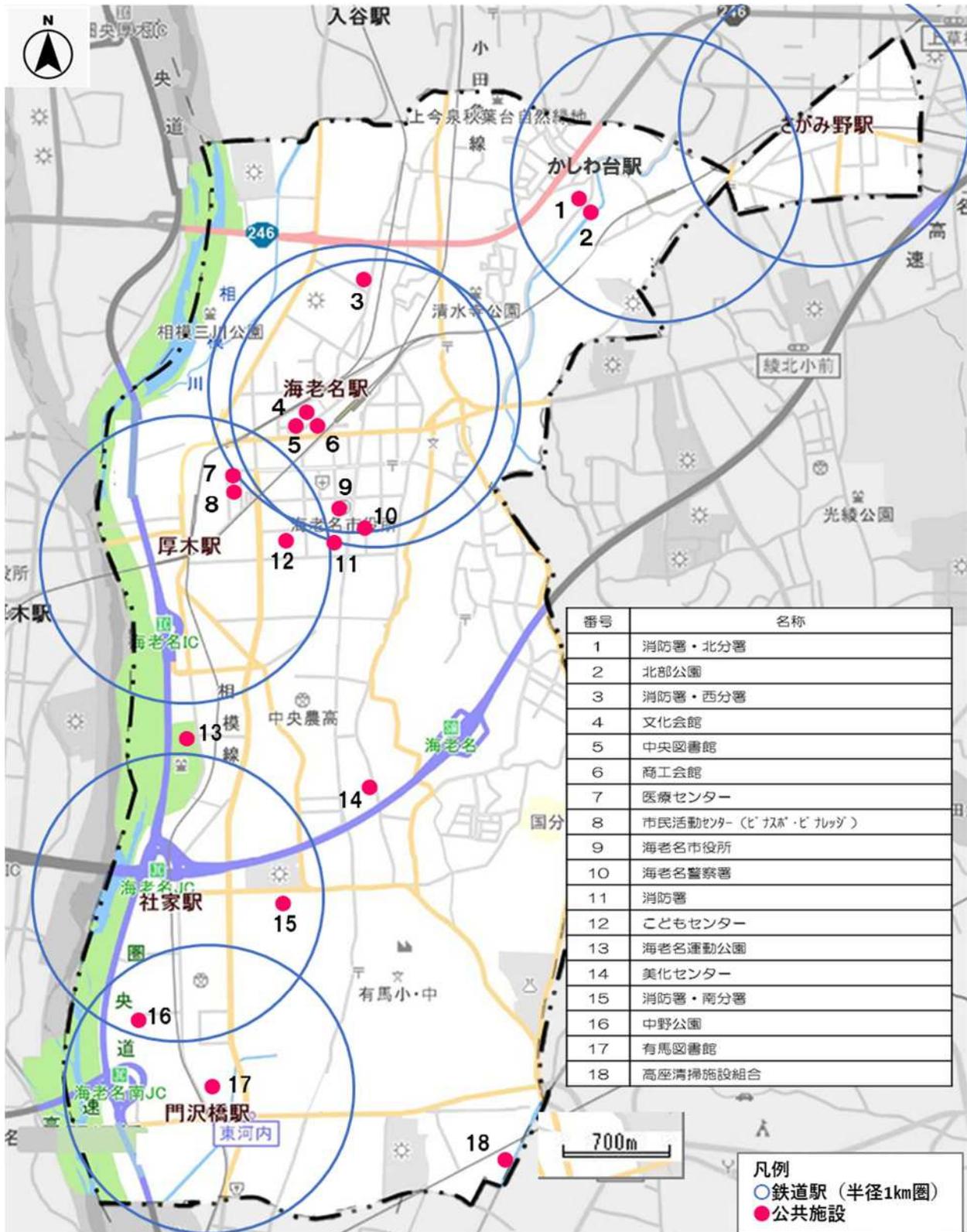
5 施設の分布

市内の日常生活で主に利用される公共施設、大規模商業施設、病院については、交流拠点となる鉄道駅を中心として概ね1km圏内に多く立地しています。



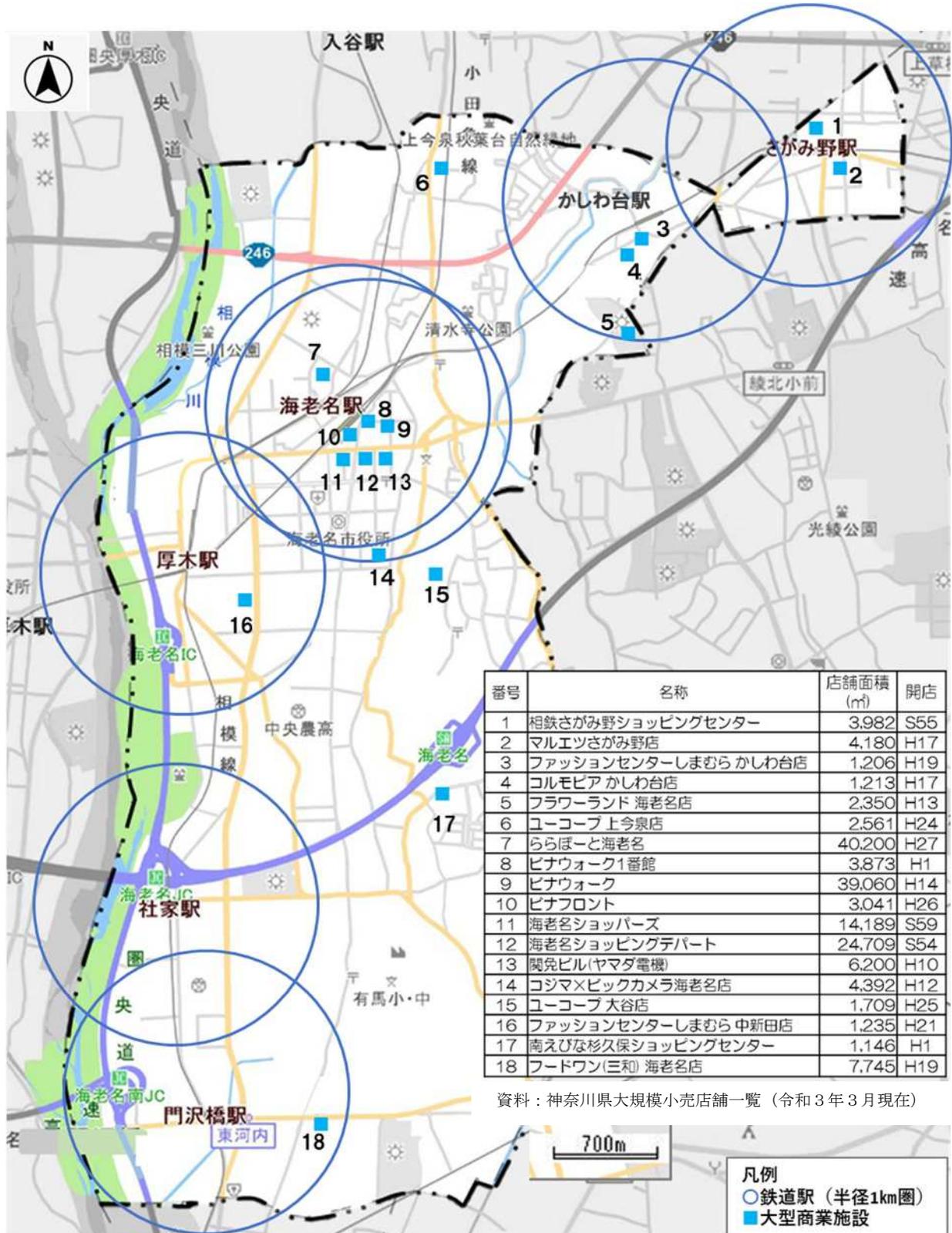
(1) 公共施設

海老名市の主な公共施設は、特に海老名駅の周辺に集中して立地しています。



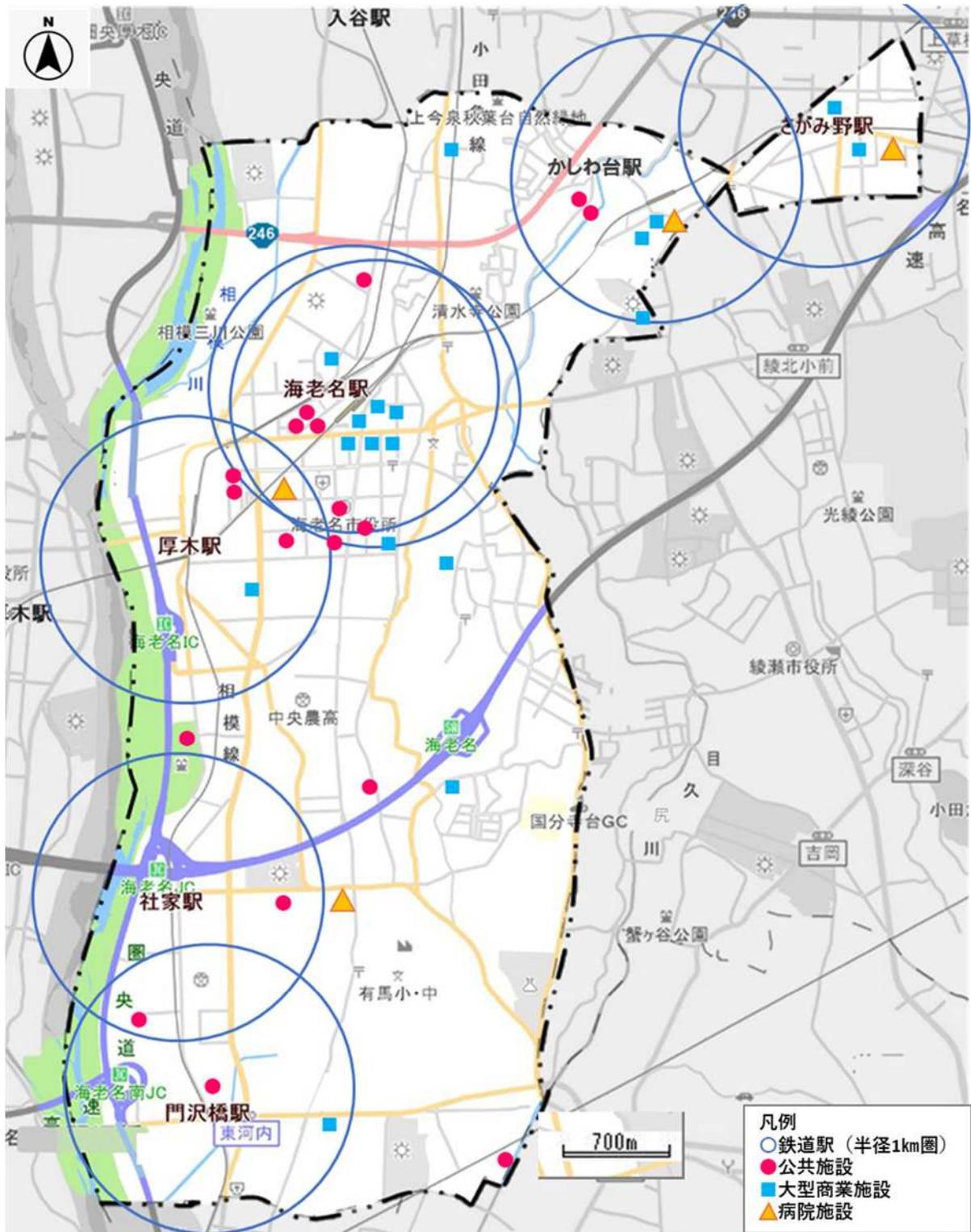
(2) 大規模商業施設

海老名市の大規模商業施設は、中心市街地や住宅地を中心として立地しており、また各鉄道駅から概ね1km圏内に立地しています。



(3) 医療施設

海老名市の救急指定病院など主な医療施設は、海老名駅をはじめ各駅周辺に立地しており、いずれも公共交通機関でアクセス可能な範囲内に位置しています。



6 市内におけるまちづくりの推進

本市では、海老名駅周辺をはじめとした各交流拠点等において、基盤整備やまちづくりを進めてきました。平成27年10月には海老名駅西口がまち開きされ、海老名駅を中心とした東西一体のまちづくりにより賑わいが創出されています。

(1) 海老名駅周辺

①海老名駅西口土地区画整理事業（平成27年10月まち開き）

海老名駅西口地区にプロムナードや中心広場のほか、商業・ビジネス・住宅地からなる中心市街地が形成されています。



図 西口土地利用計画図



写真：海老名駅西口周辺の変遷
(海老名駅東口ピナマークス屋上より撮影)

(2) 社家駅周辺

① JR相模線社家駅周辺整備事業（平成27年供用開始）

市南部の拠点となるJR相模線社家駅の周辺において、市道及び駅前広場、駐輪場の施設整備を行い、良好な空間が創出されています。



【施工前】



【施工後】

② 海老名運動公園周辺地区土地区画整理事業

海老名インターチェンジの南東に位置する約11.8haについて、工業系の新市街地が形成されています。



【施工前】



【施工後】

7 新たな開発の動き

海老名駅周辺は、市の中心核として様々な都市機能の集積が図られています。海老名駅駅間地区では、民間事業者による大規模な複合開発が進められており、地区の魅力が更に高まるような、居住や都市機能の集積が図られています。

また、市役所周辺の一般保留区域についても、新市街地の創出に向けた取り組みが進められています。

厚木駅周辺では、市街地再開発事業による、駅前広場等の整備を契機として、周辺の都市機能の集積が図られることが期待されます。



図 位置図

①海老名駅西口共同住宅開発

海老名駅西口地区に大規模な共同住宅の建設が進められています。



図 完成イメージ

資料：1000 ドリームプロジェクトホームページ

全体区域	約 4.8 ha
住宅戸数	約 1,000 戸
完了年	令和 5 年度

②海老名駅駅間地区開発

区域全体を「くらしエリア」と「賑わい創出エリア」の2つのゾーンに分け、住宅や商業施設、オフィス、サービス施設等が計画されています。



事業主体	小田急電鉄(株)
全体区域	約 3.5 ha
住宅戸数	約 600 戸 (完成済み)
完了年	令和 7 年度予定

図 完成イメージ
資料：小田急電鉄(株)ホームページ

③市役所周辺一般保留区域の新市街地形成に向けた取り組み

市役所周辺を一般保留区域に設定し、駅からの近接性を活かしつつ、住居系を主体に、住・商・業が調和する新市街地の形成を図るための取り組みを進めています。



図 全体区域図
資料：市都市計画課資料

④厚木駅南地区市街地再開発事業

土地所有者・借地権者により組織された組合が主体となり、新たなまちづくりが進められています。商業や居住機能などの集積や、道路や駅前広場が整備されます。



施行者	厚木駅南地区市街地再開発組合
全体区域	約 1.0 ha
整備内容	住宅棟、商業・業務施設棟、 駐車場、駅前広場等
完成予定	令和 5 年度

図 完成イメージ
資料：厚木駅南地区市街地再開発組合ホームページ

8 道路特性

(1) 海老名市の道路網

海老名市の道路網は、東西方向は東名高速道路、国道246号、主要地方道の横浜伊勢原、横浜厚木、藤沢厚木、南北方向はさがみ縦貫道路（圏央道）や主要地方道の相模原茅ヶ崎、町田厚木などで構成されています。

平成22年には、海老名インターチェンジが開通されたことや、圏央道・第二東名自動車道など広域幹線ネットワークの整備の進展に伴い、海老名市全域の道路交通に関する利便性や速達性が向上しました。



図 道路交通施設の整備・改善の方針図
資料：市都市マスタープラン

(2) 道路整備計画

海老名駅は、小田急小田原線、相模鉄道本線、JR相模線の3線が乗り入れており、駅周辺ではJR相模線と相模鉄道本線の踏切付近で交通渋滞が発生しています。渋滞緩和策として、鉄道を立体横断するための道路整備が進められています。



図 下今泉門沢橋線の整備計画図

資料：平成29年12月 市都市計画審議会資料を加工

①都市計画道路3・3・3号 下今泉門沢橋線

河原口大縄交差点から県道40号横浜厚木、JR相模線及び相模鉄道厚木線（貨物線）を横断し、県道51号町田厚木までの約800mの事業化について、神奈川県が主体となり、現在、用地買収等が進められています。



図 整備イメージ

資料：平成29年12月市都市計画審議会を加工

②（仮称）上郷河原口線

J R相模線と相模鉄道厚木線（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を進めています。（完成予定：令和5年度）



図 完成イメージ
資料：市道路整備課

9 本市を取り巻く社会動向

(1) 地球規模での環境問題

近年、地球温暖化、森林の減少、オゾン層の破壊など、地球規模での環境問題は、早期に取り組むべき課題となっています。中でも、地球温暖化の要因となっているCO₂等温室効果ガス削減に対する取組が重要となっており、平成27年(2015)年にパリで行われた国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)で合意した「パリ協定」では、全ての締約国が温室効果ガスの排出削減目標を持つ初めての法的枠組みが整備され、国では令和32(2050)年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを、令和2年10月に宣言しています。

(2) SDGs (Sustainable Development Goals) への対応

平成27(2015)年9月の国連サミットにおいて、加盟国の全会一致で「持続可能な開発目標」が採択されました。SDGsは令和12(2030)年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標で、17のゴール・169のターゲットから構成されています。地球上の「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、積極的に取り組む必要があります。



図 SDGsの17のゴール(目標)

資料：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)

(3) 自然災害への対応

近年、集中豪雨や大規模地震など、気候変動の影響等による気象の急激な変化や自然災害が頻発しています。国では、大規模な自然災害に際し、迅速に復旧・復興が行えるよう、平成30年に国土強靱化基本計画を策定し、強さとしなやかさを持った安全・安心な国土・地域・社会経済の構築に向け、ソフトとハードの両面から取組が進められています。

(4) 感染症への対応

令和2(2020)年、世界がその猛威に直面した新型コロナウイルス感染症は、わが国においても感染が拡大し、緊急事態宣言の発令、緊急経済対策の実施など、社会全体に大きな影響を及ぼしています。新型コロナウイルス感染症への対応、また未知なる感染症の流行等に備え、地域経済の再構築、ICT活用の加速化、ライフスタイルや価値観の変化など、時代に即した柔軟な対応が求められます。

(5) 情報通信技術 (ICT) の進展、Society5.0 の到来

近年、情報通信技術 (ICT) の飛躍的な進展とともに、あらゆるものがネットワークにより結びつき、大量のデジタルデータの生成・収集・蓄積・分析が可能となるなど、生活の様々な場面で活用が図られています。今後、仮想空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題を解決する新たな未来社会 (Society5.0) が到来するとされています。新たな未来社会では、人口知能 (AI) やロボット、自動走行車等の技術革新により多くの課題を克服し、人の可能性が広がると言われています。

第3章 海老名市の公共交通特性

1 地域公共交通の概要

(1) 市の公共交通網

市内には、鉄道（小田急小田原線（以下、「小田急線」という。）、相模鉄道本線（以下、「相鉄線」という。）、JR相模線）、路線バス、コミュニティバスが運行されており、市民の重要な移動手段となっています。

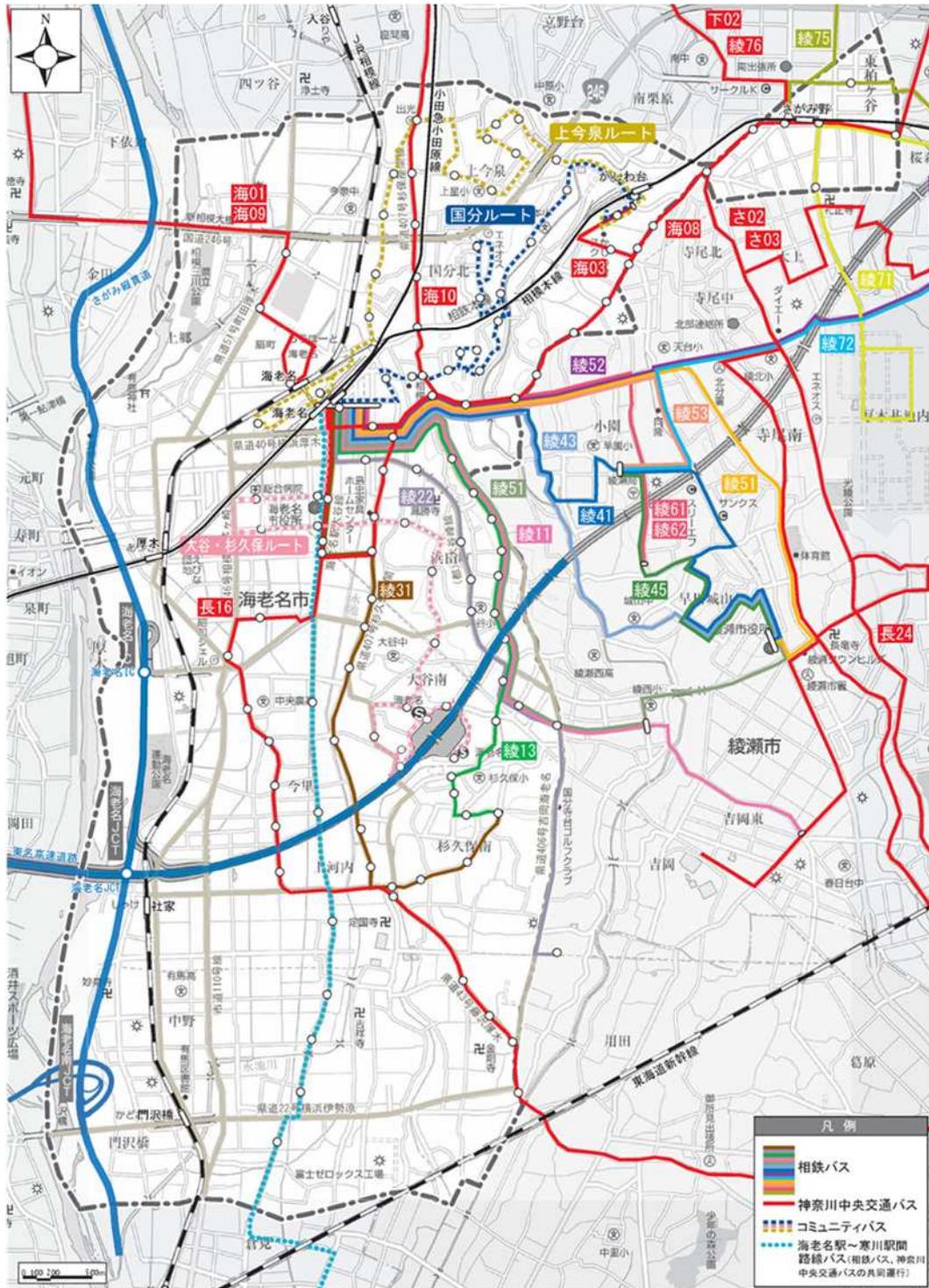


図 市の公共交通網

(2) 各公共交通機関等の役割分担

鉄道、バス、タクシーなどの交通事業者は、それぞれの役割を発揮し、市内の公共交通ネットワークを支えています。また、高齢者や障がい者の移動を担う福祉交通も、地域の移動を担っています。

表 地域公共交通等の機能分担

機能分類		役割
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道 ・ 空港リムジンバス ・ 高速バス 	都市間移動の骨格となる広域公共交通軸
地域間交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス ・ 地域間幹線系統バス (海老名駅-寒川駅線) 	周辺都市の各地や市内各地を結ぶ、地域間の移動の骨格となる交通軸
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス 	地域内の移動と公共交通不便地域の解消を担う路線
福祉交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ ぬくもり号・さくら号 ・ 福祉有償運送 	主に高齢者や障がい者の輸送を担う移動手段
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー 	個別輸送を担う移動手段

2 公共交通特性

(1) 公共交通不便地域の状況

海老名市は、鉄道網と路線バスやコミュニティバス等のバス網により、「公共交通不便地域※1（海老名市コミュニティバス運行ガイドライン（平成25年）に位置付け）」は概ね解消されている状況です。

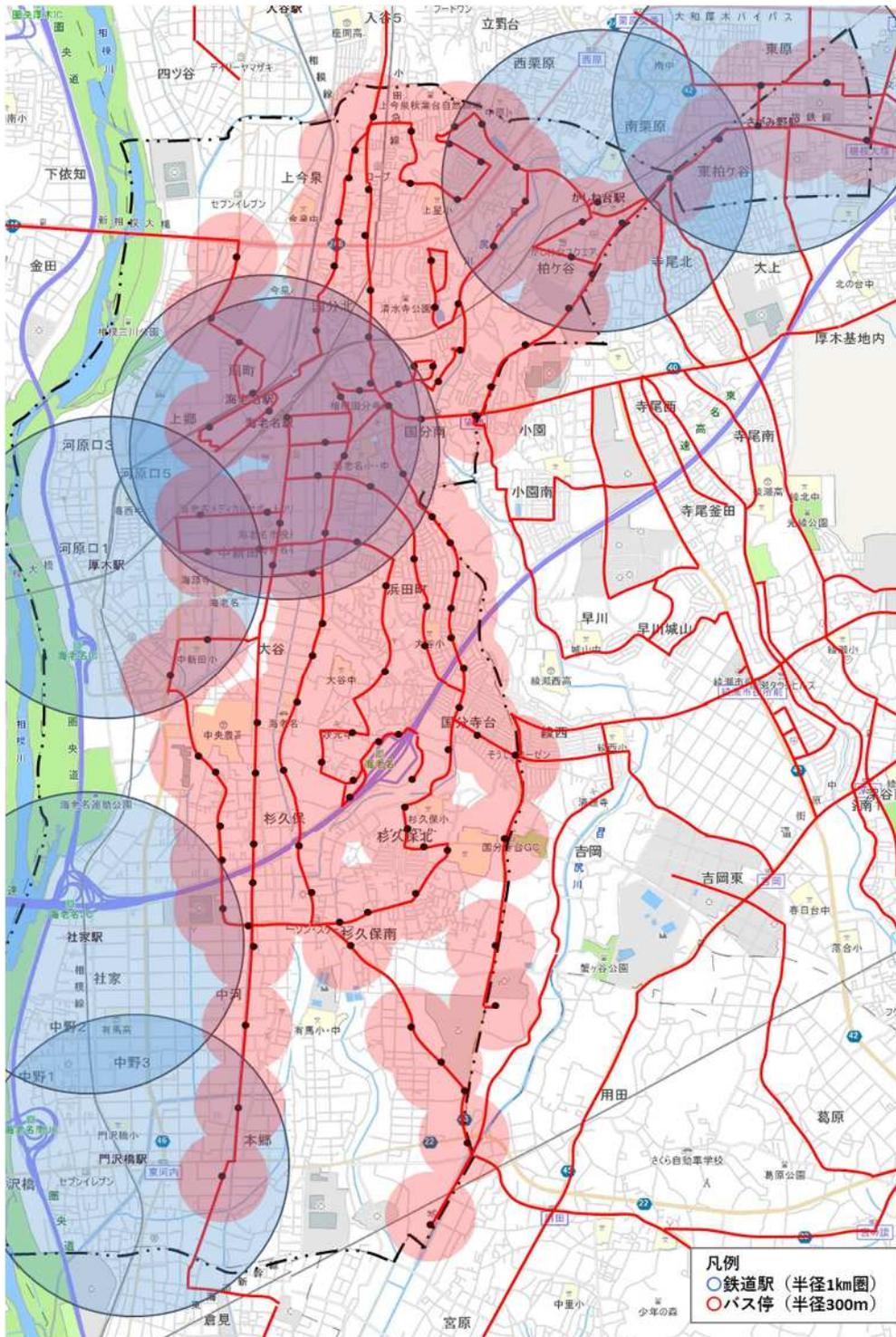


図 公共交通網と駅勢圏・バス停圏

※1 公共交通不便地域

鉄道駅を中心として半径1km（青円）、バス停を中心として半径300m（赤円）以上離れている地域のこと

(2) 鉄道及びバス利用圏域人口

海老名市内の人口は、市中央部より北側・東側寄り（丘陵地帯）に広がっており、駅や鉄道沿線、バス網が充実しているエリアの人口密度が高い状況となっています。

また、鉄道駅の駅勢圏(駅から半径1km圏内)及びバス停圏(バス停から半径300m圏内)と照らし合わせると、総人口の9割以上が圏内に含まれることから、比較的公共交通の充足度が高い状況となっています。

表 公共交通（鉄道及びバス）の利用圏域人口（令和2年10月）

※市コミュニティバス含む

	人口（人）	割合（％）
公共交通の利用圏域人口	129,607	95.3
海老名市人口	135,979	—

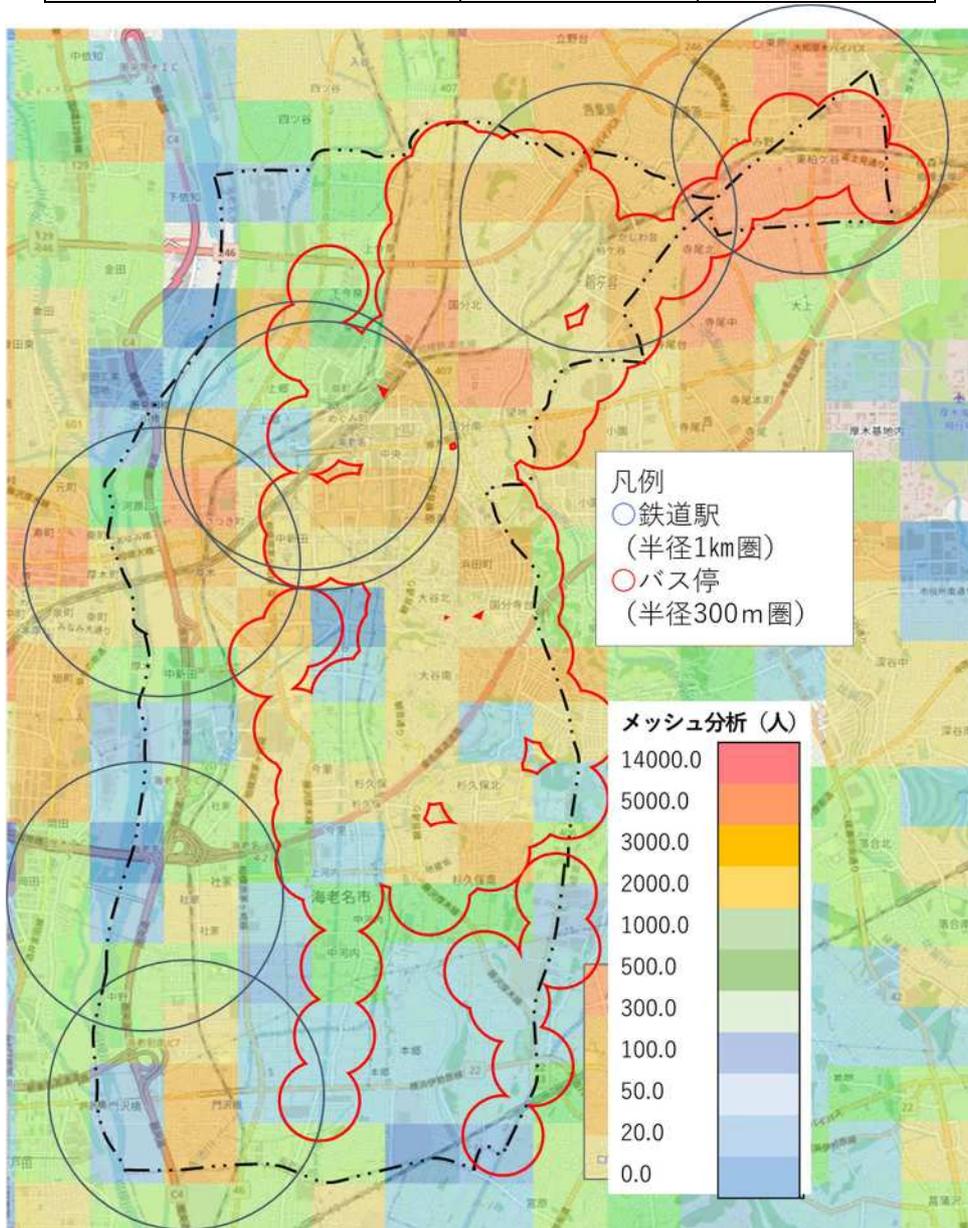


図 公共交通(鉄道及びバス)利用圏域の人口分布

資料：国勢調査（平成27年）

(3) 海老名駅までの端末交通手段の利用割合

平成30年に実施された首都圏パーソントリップ調査における、海老名駅まで利用した交通手段（＝端末交通手段）の利用割合調査では、6割以上が徒歩利用となっています。

なお、前回平成20年の同調査結果と比較すると、徒歩の割合は、57.4%から65.5%と8.1ポイント増加しています。これは、海老名駅周辺地域の共同住宅の開発に伴う、周辺地域の人口増加が影響しているものと考えられます。

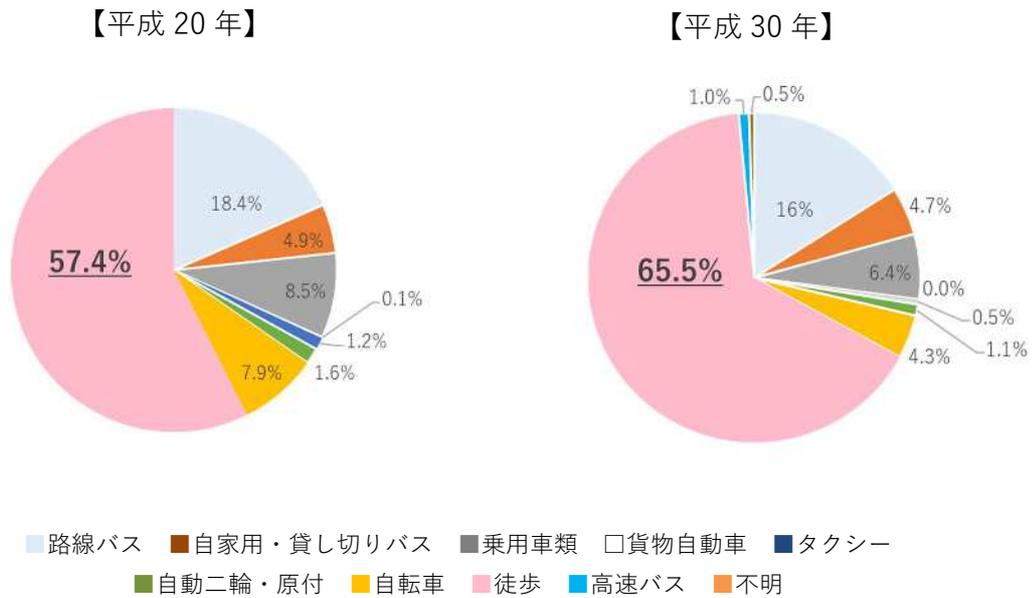


図 海老名駅端末交通手段の利用割合の推移
資料：首都圏パーソントリップ調査

3 鉄道

(1) 海老名市に乗り入れる鉄道路線

本市には、小田急線、相鉄線、JR 相模線が乗り入れており、海老名駅(3路線)、厚木駅(2路線)、社家駅、門沢橋駅、かしわ台駅、さがみ野駅の9駅があります。

令和元年度における海老名駅の1日当たりの乗降客数は30万人を超えており、平成25年度と比較すると、約12%増加しています。

しかしながら、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、1日当たりの乗降客数は減少しています。



図 海老名駅に乗り入れる鉄道路線
資料：各鉄道事業者時刻表(令和3年12月)

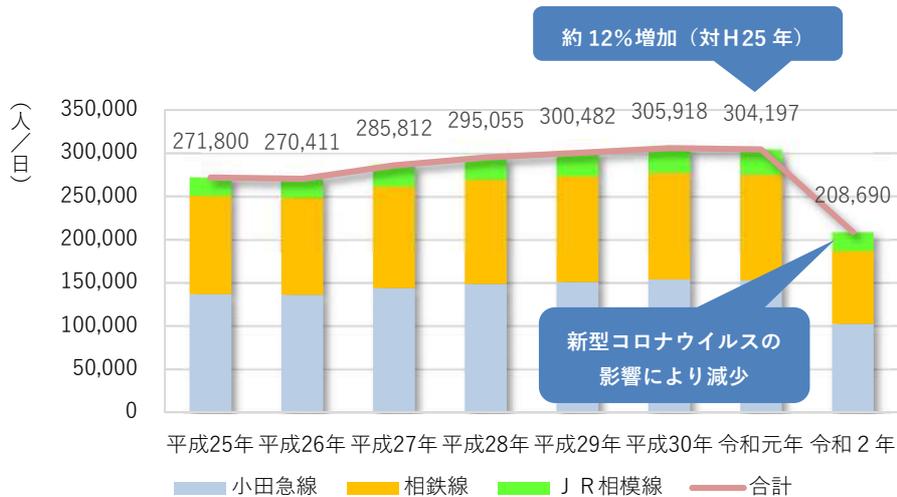


図 海老名駅の1日当たりの乗降客数推移
資料：各鉄道事業者ホームページ

(2) 市内の駅施設及び駅前広場等の整備状況

市内の駅施設及び駅前広場等の整備状況は、社家駅を除く各駅でほぼ完了しています。未整備の社家駅についても、スロープやエレベーターの整備が進められています。また、1日当たりの平均乗降客数が10万人以上の小田急線海老名駅、相鉄線海老名駅では、ホームドアの整備が進められています。厚木駅では、厚木駅南地区市街地再開発事業で駅前広場が整備される予定です。

表 市内の駅施設及び駅前広場等の整備状況（令和4年3月現在）

資料：交通事業者のヒアリングに基づき作成

各路線	駅名	方面 (各駅)	改札位置	駅施設の整備状況				駅前広場	バス停
				エレベーター		多目的 トイレ	ホームドア		
				改札内	改札外				
相鉄線	さがみ野	北口	橋上	○	○	○	○	○	
		南口			○			○	
	かしわ台	西口	橋上	○	-	○	○	○	
		東口	地上	-	-	-		○	-
小田急線 JR相模線	海老名	相鉄	地上	-	○	○	駅舎整備と 連動 整備中	○	○
		小田急	橋上	○		○			
		JR東	橋上	○		○			
	厚木	小田急	地上	○	-	○	-	令和5年度 完成予定	-
		JR東	地上	スロープ					
		社家	地上	令和5年度完成予定 (エレベーター、スロープ設置)		-	-	○	-
	門沢橋	地上	スロープ	-	-	-	-	-	

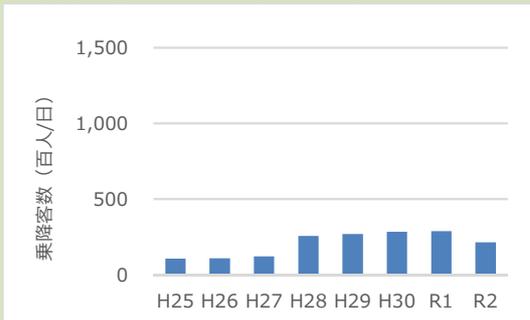
(3) 市内各駅乗降客数の推移

市内各駅の乗降客数は、厚木駅、かしわ台駅、さがみ野駅では横ばいで推移しています。一方、海老名駅の乗降客数は全路線で増加しています。

しかしながら、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全駅で減少しています。

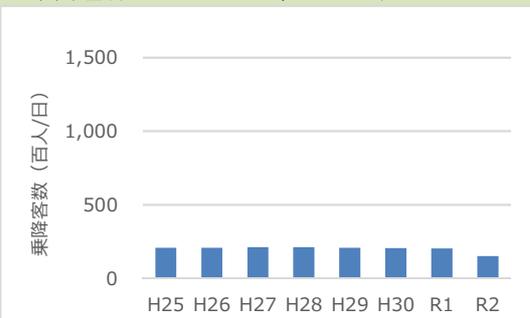
JR相模線 海老名駅

- ・昭和62年開業（平成22年一部改修）
- ・乗降客数 21,412人/日



JR相模線 厚木駅

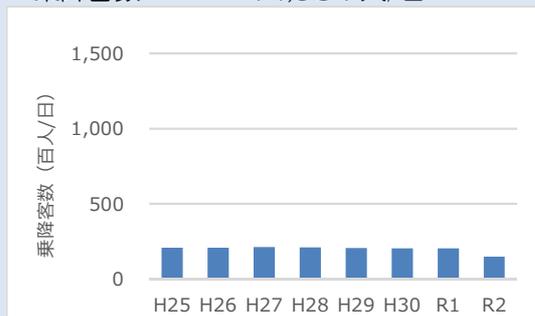
- ・大正15年開業（平成19年改修）
- ・乗降客数 10,064人/日



※社家駅、門沢橋駅はデータ非公表

小田急線 厚木駅

- ・昭和46年開業（平成20年改修）
- ・乗降客数 14,964人/日



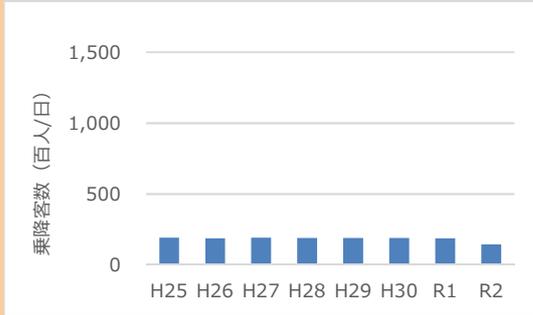
海老名駅3線合計乗降客数
約30万人/日
(令和元年度)



図 路線別鉄道利用状況
資料：各鉄道事業者ホームページ

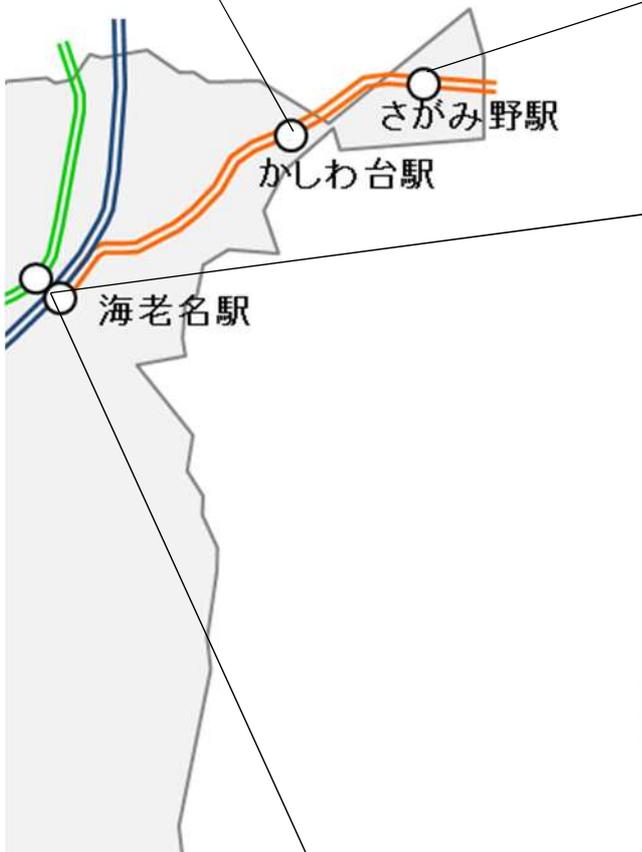
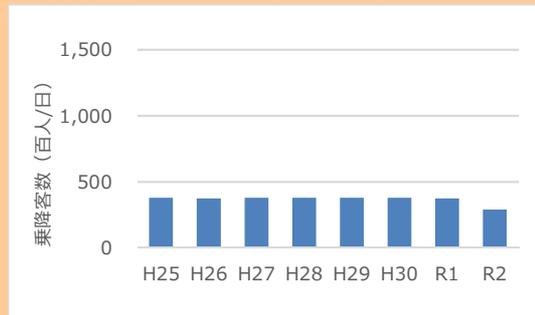
相鉄線 かしわ台駅

- ・昭和 50 年開業（平成 14 年増築）
- ・乗降客数 14,280 人/日



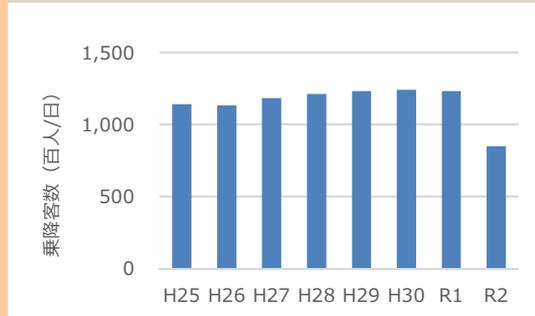
相鉄線 さがみ野駅

- ・昭和 50 年開業（平成 19 年改築）
- ・乗降客数 28,825 人/日



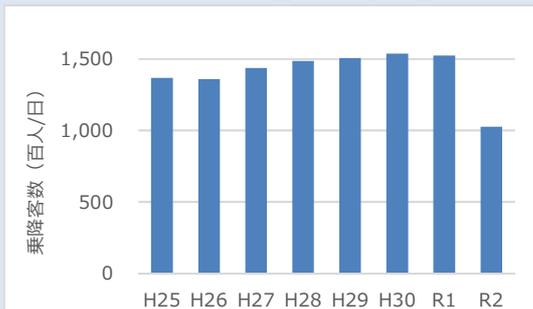
相鉄線 海老名駅

- ・昭和 48 年移設開業
- ・乗降客数 84,879 人/日



小田急線 海老名駅

- ・昭和 48 年移設開業
（平成 22 年全面改修）
- ・乗降客数 102,399 人/日



(4) 各駅における自駅・乗換利用状況

複数路線が結節する駅のうち、乗降客数が市内で最も多い海老名駅では全体の約4割が乗換利用者となっています。各線の内訳をみると、特に相鉄線の乗換利用者(46%)が多く、海老名駅における乗換は横浜方面への需要が高い可能性があります。

また、県央・湘南地域の主な駅における自駅・乗換利用状況をみると、海老名駅は県央の乗換拠点駅となっています。

図 市内各駅における自駅・乗換利用状況
資料：都市交通年報（平成28年）

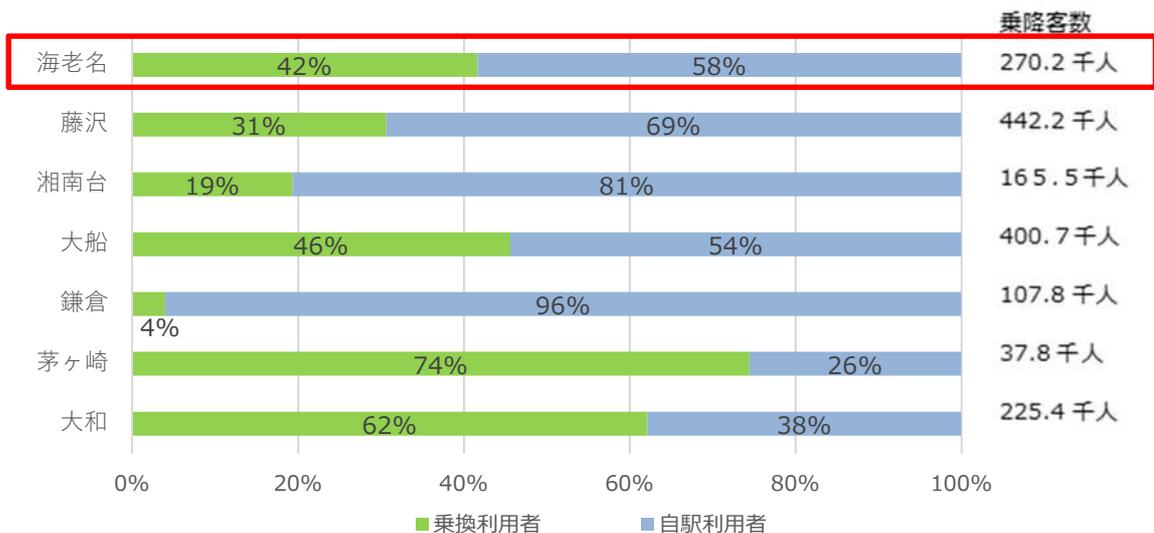
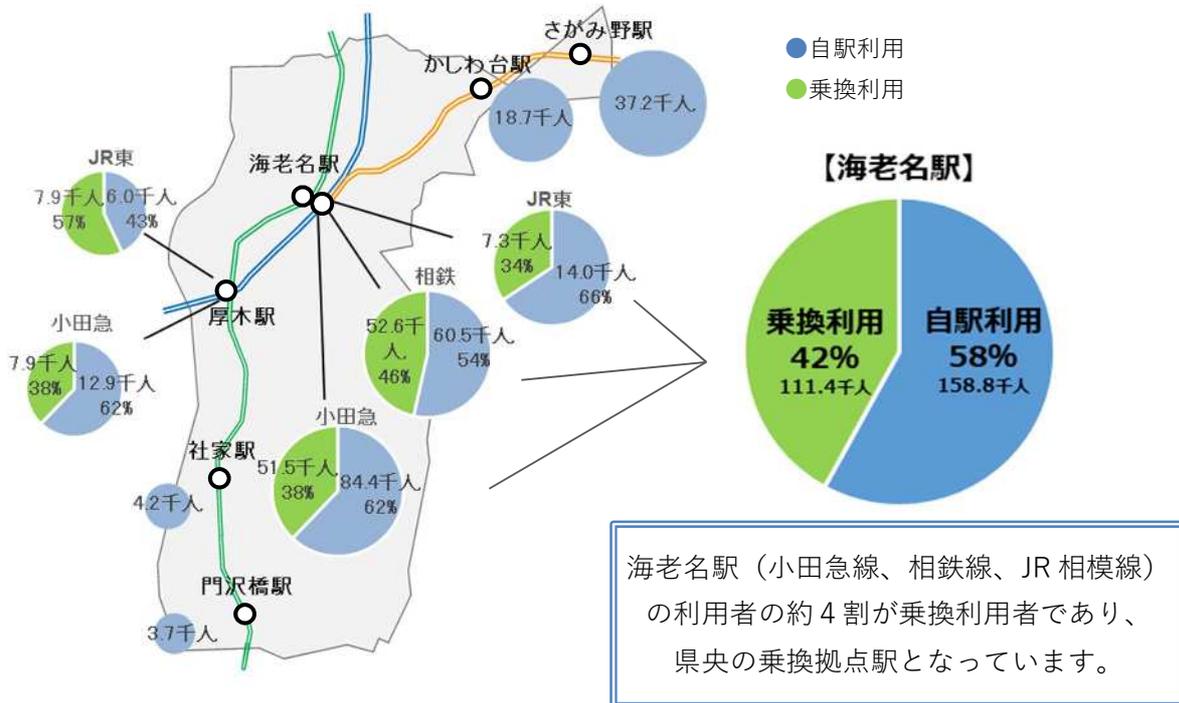


図 県央・湘南地域の主な駅における自駅・乗換利用者の割合
資料：都市交通年報（平成28年）

海老名駅で最も乗換利用率の高い相鉄線は改札口が1ヶ所しかないため、ラッシュ時には乗降客が改札口や改札口付近となる先頭車両に集中し、改札内外で著しい混雑が発生しています。



図 海老名駅の現状(混雑状況)

相鉄線⇔小田急線・JR線
乗換動線



資料：相模鉄道㈱ホームページ

(5) 各路線での取組み

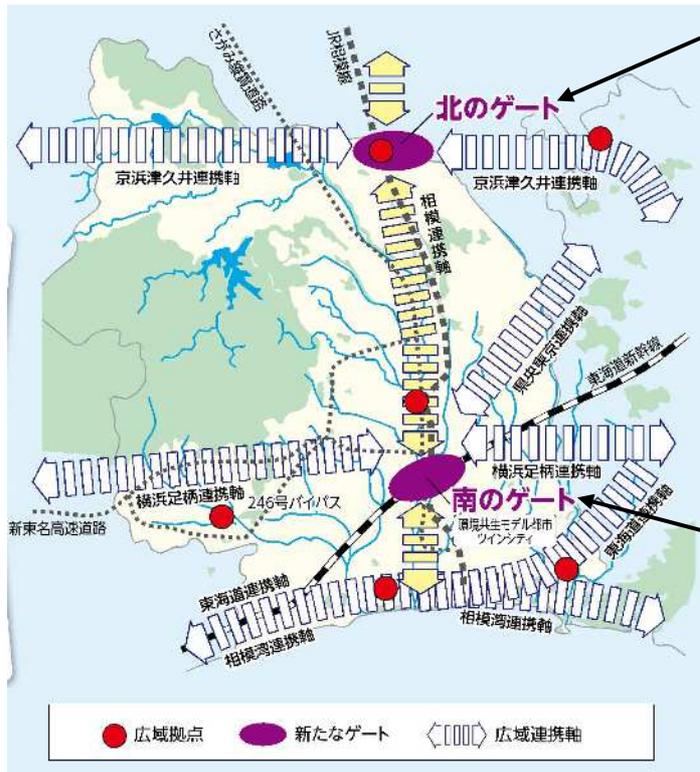
小田急線では、複々線化プロジェクトが平成 31 (2019) 年 3 月に完了し、海老名駅においてもラッシュ時間帯における輸送改善が図られました。

また、同年 11 月には、相鉄・JR 直通線が開業し、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部の地域間の速達性が図られる等、都心へのアクセスが向上しました。現在、相鉄・東急直通線の事業 (下図参照) が進行しており、更なる利便性や速達性の向上が期待されます。



相模線複線化等（JR）

JR 相模線は、全国との交流・連携の窓口となる、北のゲート（リニア中央新幹線駅）と南のゲート（東海道新幹線新駅）を結ぶ相模連携軸に位置付けられています。複線化の早期実現に向け、沿線地域による「相模線複線化等促進期成同盟会」を結成し、国への要望や調査等の活動に取り組んでいます。



リニア中央新幹線駅

（令和9年頃開業予定）

- ・平成26年10月に工事実施計画が認可
- ・「橋本駅付近」へ駅設置予定



東海道新幹線新駅

寒川町への新駅誘致に向けたまちづくりや、沿線市町村等による「神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会」の結成

資料：相模線複線化等促進期成同盟会パンフレット

4 バス

海老名市のバス網(路線バスやコミュニティバス)は、主に海老名駅への乗入れを中心として形成されています。その多くは綾瀬市方面など市外から乗入れていきます。また、海老名駅から市外へ向かう企業送迎バスも多く運行しています。

その他のバスでは、海老名インターチェンジを活用し、海老名駅から羽田空港行のリムジンバスや高速バスが発着しており、海老名駅から全国へのアクセスが広がっています。

海老名駅に乗り入れるバスの発着場所としては、東口駅前交通広場と西口バス乗降場があります。しかしながら、東口駅前交通広場には、多くのバス網・自家用車が集中し、飽和状態にあります。

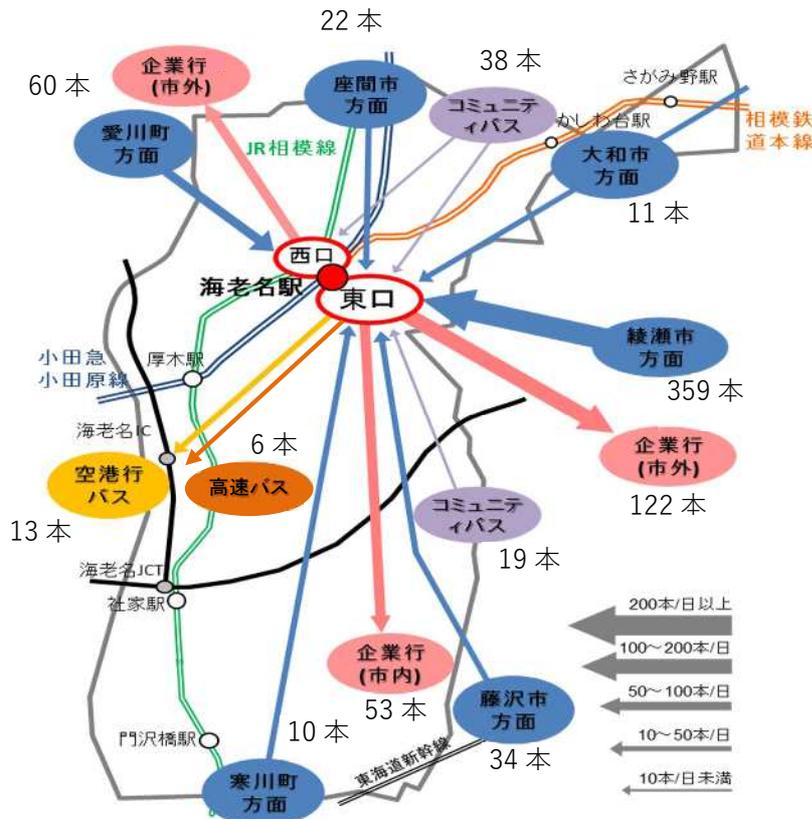


図 市内のバス交通の状況 (1日当たりの運行本数)

資料：各バス事業者資料 (令和3年9月)



図 海老名駅周辺における広場位置

(1) 路線バス

路線バスは、神奈川中央交通(株)と相鉄バス(株)の2社が海老名駅と市内及び周辺市町との間を連絡しており、方面別にみると綾瀬市方面からのルートが最も多く(359本/日)、いずれも海老名駅東口駅前交通広場に乗り入れています。また、海老名駅西口側からの発着本数は、愛川町方面からのルートが多く(60本/日)あります。

市内を運行する路線バスの令和元年度の輸送人数は、神奈川中央交通が約600万人/年、相鉄バスが約720万人/年となっていますが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少しています。

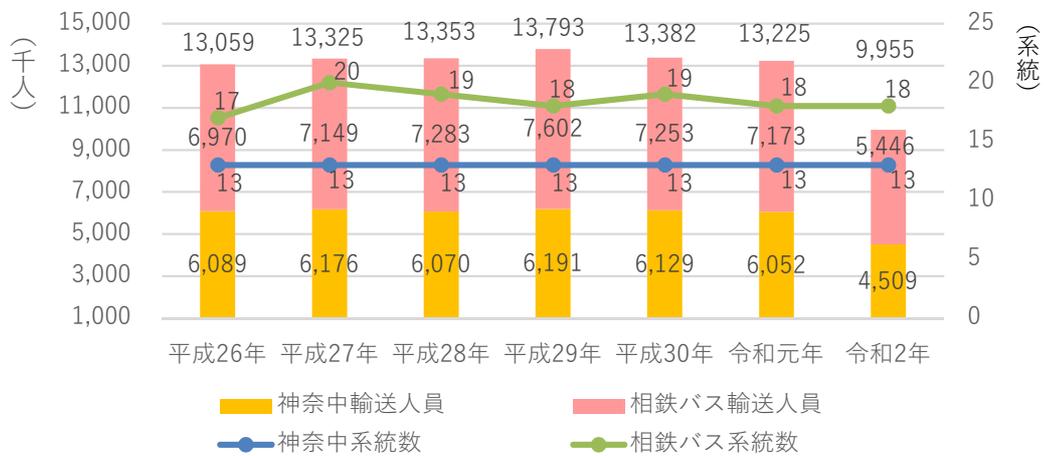


図 各バス事業者の輸送人員数の推移
資料：各バス事業者資料



神奈川中央交通バス



相鉄バス

(2) 地域間幹線系統バス

海老名駅－寒川駅間路線バスは、過去に廃止した路線バスと、休止した市町のコミュニティバスの代替交通手段として、平成26年10月から実証運行を行い、平成29年4月から本格運行しています。利用者は年々増加しており、地域の生活交通手段として定着してきています。しかしながら、運賃収入のみでは路線を維持することが難しい状況にあるため、本路線を、地域の足を確保するための幹線バス交通として位置付け、本市と寒川町が運行支援をするとともに、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用して運行しています。

なお、令和2年度の輸送人数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、減少しています。

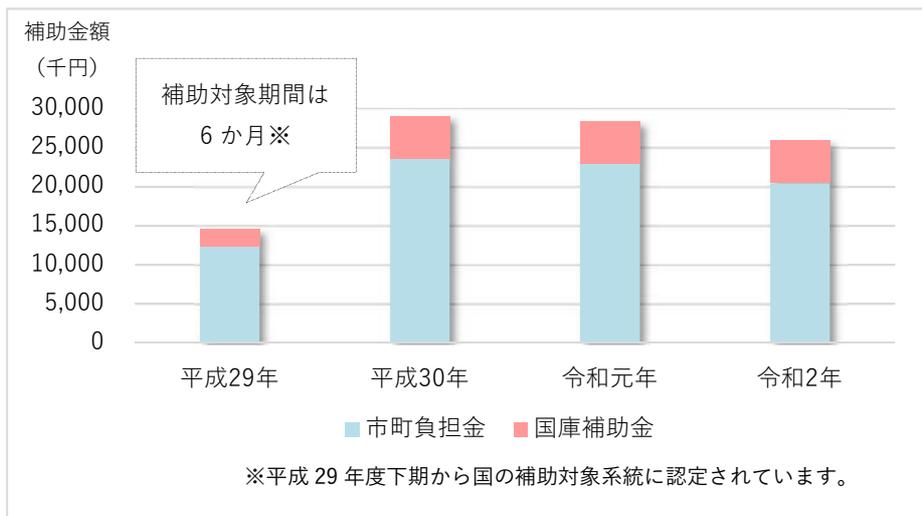


図 海老名駅－寒川駅間路線バスへの補助状況

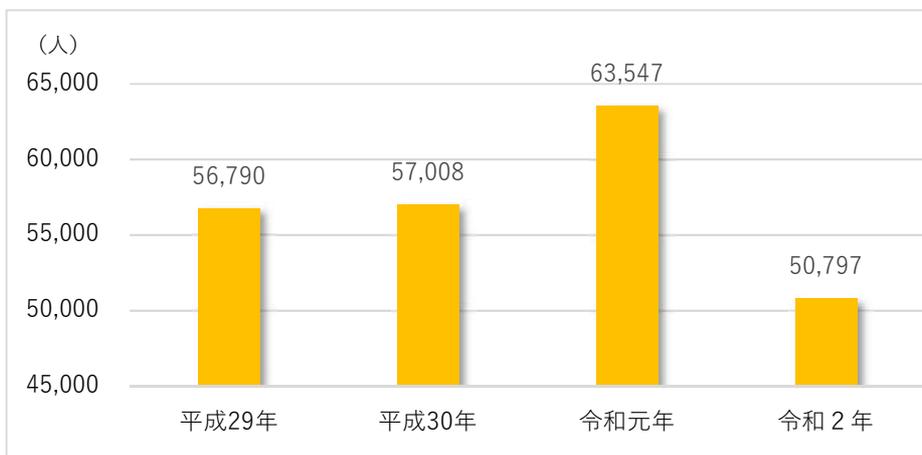


図 海老名駅－寒川駅間路線バス輸送人員の推移



相鉄バス



神奈川中央交通

(3) コミュニティバス

コミュニティバスは、近くに鉄道駅やバス停が無い地域、いわゆる『公共交通不便地域』の解消を目的に、平成 15 年度から運行を開始しました。これまでの間、ルートの再編や運行方針を定めた「海老名市コミュニティバス運行ガイドライン」を策定し、現在は、国分ルート、上今泉ルート、大谷・杉久保ルートの 3 ルートを運行しています。

3 ルートとなった平成 26 年度以降をみると、順調に利用者が増加し、平成 29 年度には年間 25 万人を超えました。一方、公費負担率をみると平成 30 年度以降は増加傾向にあり、これは、運行経費の上昇によるものと推察できます。また、令和 2 年度の輸送人数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、減少しています。

「海老名市コミュニティバス運行ガイドライン」(平成 25 年 4 月策定)

これまでのコミュニティバスの基本的な考え方や運行実態等に基づき、限られた財源の中で今後も持続的にコミュニティバスを運行していくための方針を定めたもの。コミュニティバス運行の継続には、①各ルートの年間公費負担率が 60%未満、②ルート全体の年間公費負担率が 50%未満、を満たすことが条件となっている。

表 コミュニティバスの経過

平成 14～16 年度	「総合バス交通システム検討市民会議」
平成 15 年度	国分ルート試験運行開始(平成 17 年度本格運行)
平成 18 年度	上今泉ルート試験運行開始(平成 20 年度本格運行) 回数券取扱い開始
平成 19 年度	大谷・南部ルート試験運行開始
平成 22 年度	大谷・南部ルートを分割 ↳ 大谷・杉久保ルート試験運行開始(平成 26 年度本格運行) ↳ 本郷ルート試験運行開始(平成 26 年 10 月休止)
平成 25 年度	コミュニティバス運行ガイドライン策定
平成 26 年度	海老名駅-寒川駅間路線バス実証運行開始(本郷ルート休止への対応)(平成 29 年度本格運行)
平成 28 年度	交通系 IC カードの導入、えび〜にやラッピングバスの運行開始、 大谷・杉久保ルートの延伸(『海老名 SA 下りバス停』設置)
平成 29 年度	バスロケーションシステム導入
令和 3 年度	大谷・杉久保ルート『高齢者生きがい会館バス停』の廃止



えび〜にやラッピングバス

表 コミュニティバス運行内容（令和3年4月現在）

ルート名	経路	便数	運賃
国分ルート	海老名駅～やまに平～かしわ台駅	20 便/日	大人 150 円
上今泉ルート	海老名駅西口～常泉院前～かしわ台駅	18 便/日	小児 80 円
大谷・杉久保ルート	海老名駅～市場～EXPASA 下り	19 便/日	(小学生以下)

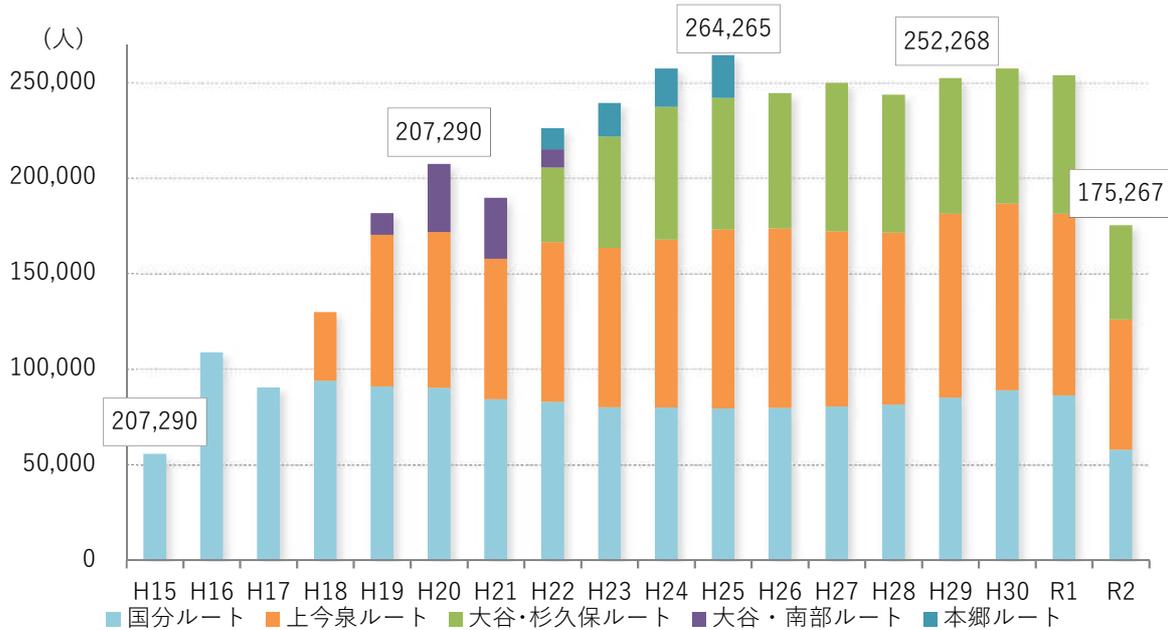


図 コミュニティバス輸送人員の推移

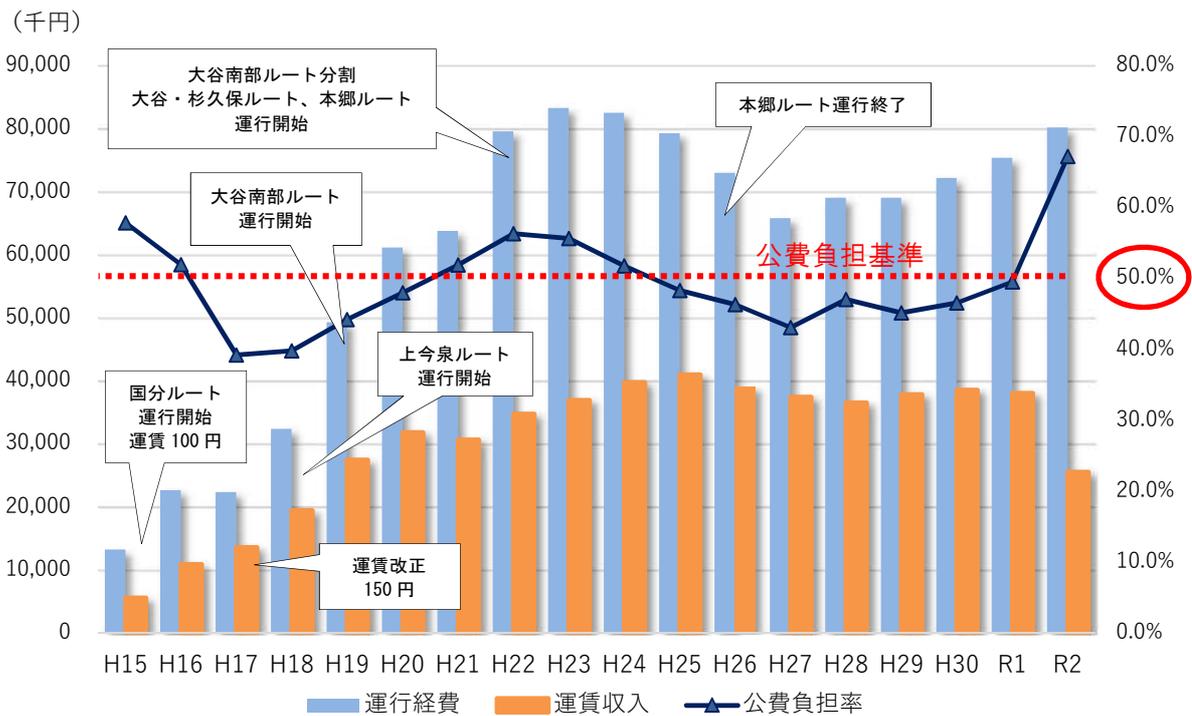


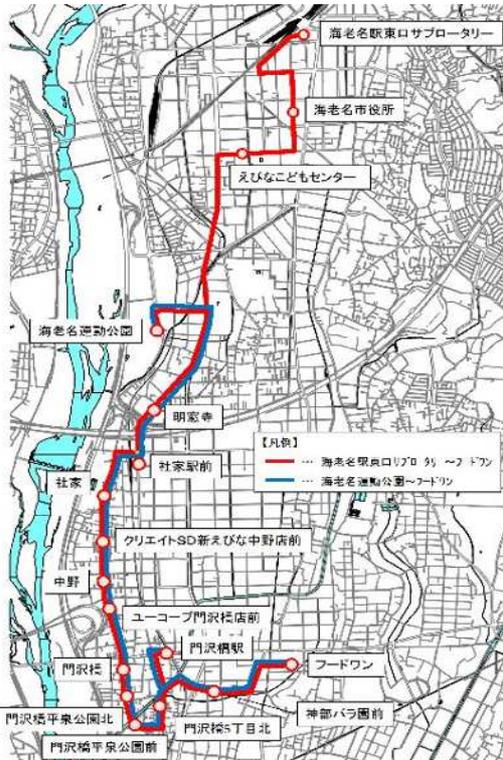
図 コミュニティバス運行経費等の推移

《参考》地域コミュニティ交通実証運行について

鉄道駅から1 km以内の公共交通のあり方等を検証及び持続可能性を検証するため、地域コミュニティ交通の実証運行を行いました。

《運行概要》

運行期間 令和元年10月1日～令和3年9月30日
 運行区間 海老名駅～運動公園～フードワン
 運行時間 概ね9時～16時
 運行車両 ハイエースグランドキャビン（定員10人）
 運行事業者 （株）ハートフルタクシー
 委託費 52,183,760円



《ダイヤ改正》

第1期

期間：R1.10.1～R2.6.14

運賃：無償

第2期

期間：R2.6.15～R2.10.31

運賃：無償

改正内容：昼間時間の運休時間を短縮

第3期

期間：R2.11.1～R3.5.31

運賃：有償（一区間100円、二区間200円*小児半額）

改正内容：海老名駅～運動公園間の便数を増便（土休日のみ）

第4期

期間：R3.6.1～R3.9.30

運賃：有償

改正内容：運動公園～フードワン間の経路を重点化

（海老名駅～運動公園間の経路を廃止）

図 運行経路

《運行実績》

項目		無償期 (R1.10～R2.10)	有償期 (R2.11～R3.9)	累計
輸送人員	期間	13,697人/期	5,885人/期	19,582人
	一日	35.8人/日	17.6人/日	26.3人/日
一人当たり運行経費		1,941円/人	4,519円/人	2,665円/人
一日当たり運賃収入		-	1,969円/日	718,050円
公費負担率		-	97.2%	-

《検証結果》

- ・ 輸送人員が少ないことや、社家駅や門沢橋駅の利用が少ない状況を踏まえると、鉄道駅から1 km以内の公共交通のあり方（現行の公共交通不便地域の設定）は妥当と考えられる
- ・ 一人当たりの経費が高額となることから、定時定路線〔路線バス型〕での輸送は馴染まない
- ・ 主な利用が高齢者等であることや、商業施設に隣接する停留所の利用が多いことから、高齢者等に対する支援が必要

(4) その他のバス交通

ア 空港リムジンバス（海老名駅発 13 本/日、海老名駅着 14 本/日）

空港リムジンバスは、海老名駅東口駅前広場から羽田空港第1・第2・第3ターミナルへ運行されています。（令和2年3月現在）



京浜急行バス



神奈川中央交通



相鉄バス

イ 企業送迎バス（175 本/日（※1））

企業送迎バスは、海老名駅と各企業との間に 175 本/日が運行されています。方面別には、市内の他、綾瀬市方面や愛川町方面へ運行されています。

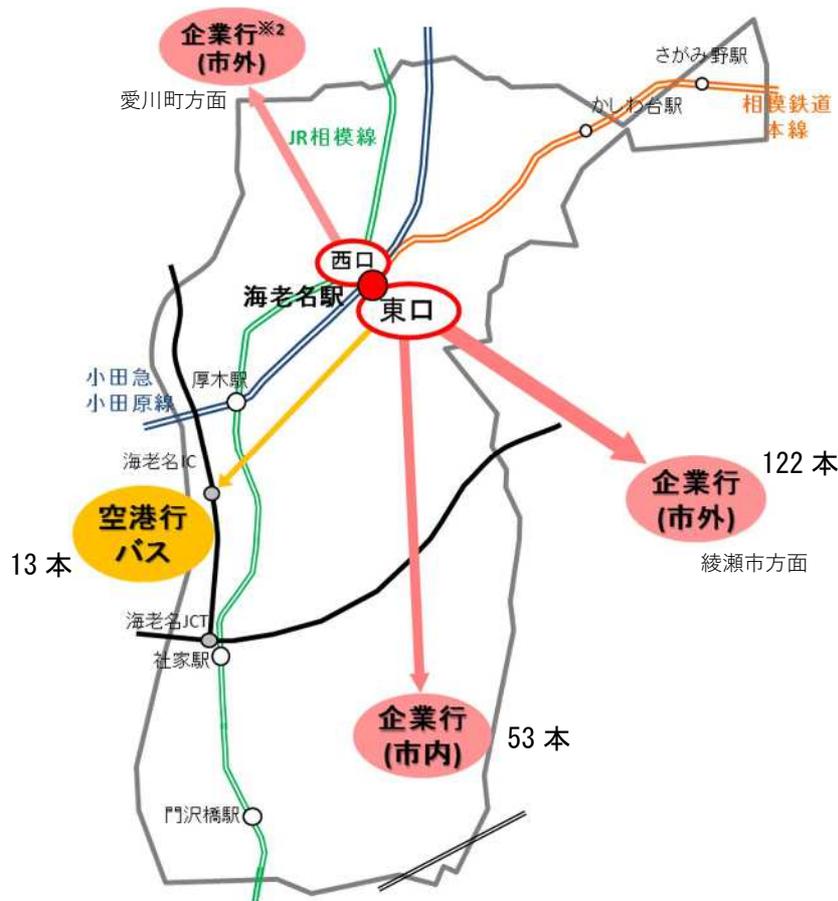


図 その他のバス交通運行状況

※1 記載の運行本数は、「海老名駅東口」及び「企業送迎ターミナル（e-cat）」からの運行便の合計数です。

※2 愛川町方面への企業バスの運行については、各企業がそれぞれ独自に行っています。

(5) 高速バス (海老名発 6 便/日、海老名着 8 便/日)

県央地域初の高速・観光バスターミナルである BUSTLE (バアスル) 海老名から全国各地を結ぶ路線が運行されています。



図 海老名を経由する高速バスの発着都市



写真：BUSTLE (バアスル) 海老名

(6) バス車両のバリアフリー化

各バス事業者では、バス車両のバリアフリー化を目指し、ノンステップバスの導入を進めています。ノンステップバスは、乗降口の段差をなくし、地面から床面までの高さを30センチ程度とした、高齢者、車いす使用者など誰もが乗り降りしやすいバスです。

ノンステップバスの導入率は、令和2年度時点で車両全体の50%以上にまで進捗しています。

表 各バス事業者のノンステップバスの導入率

	平成27年度	令和2年度
神奈川中央交通	40%	64%
相鉄バス	32%	52%

資料：バス事業者ヒアリング

ノンステップバス



乗車口から降車口までフラットなフロアです



乗車口には、スロープ版を装備しています。



車いすを利用される場合は、座席を折りたたんでスペースをつくれます。



5 福祉交通

(1) むくもり号・さくら号

むくもり号・さくら号は、65歳以上の高齢者や障がい者の移動支援を目的に市内5ルートを実行しています。

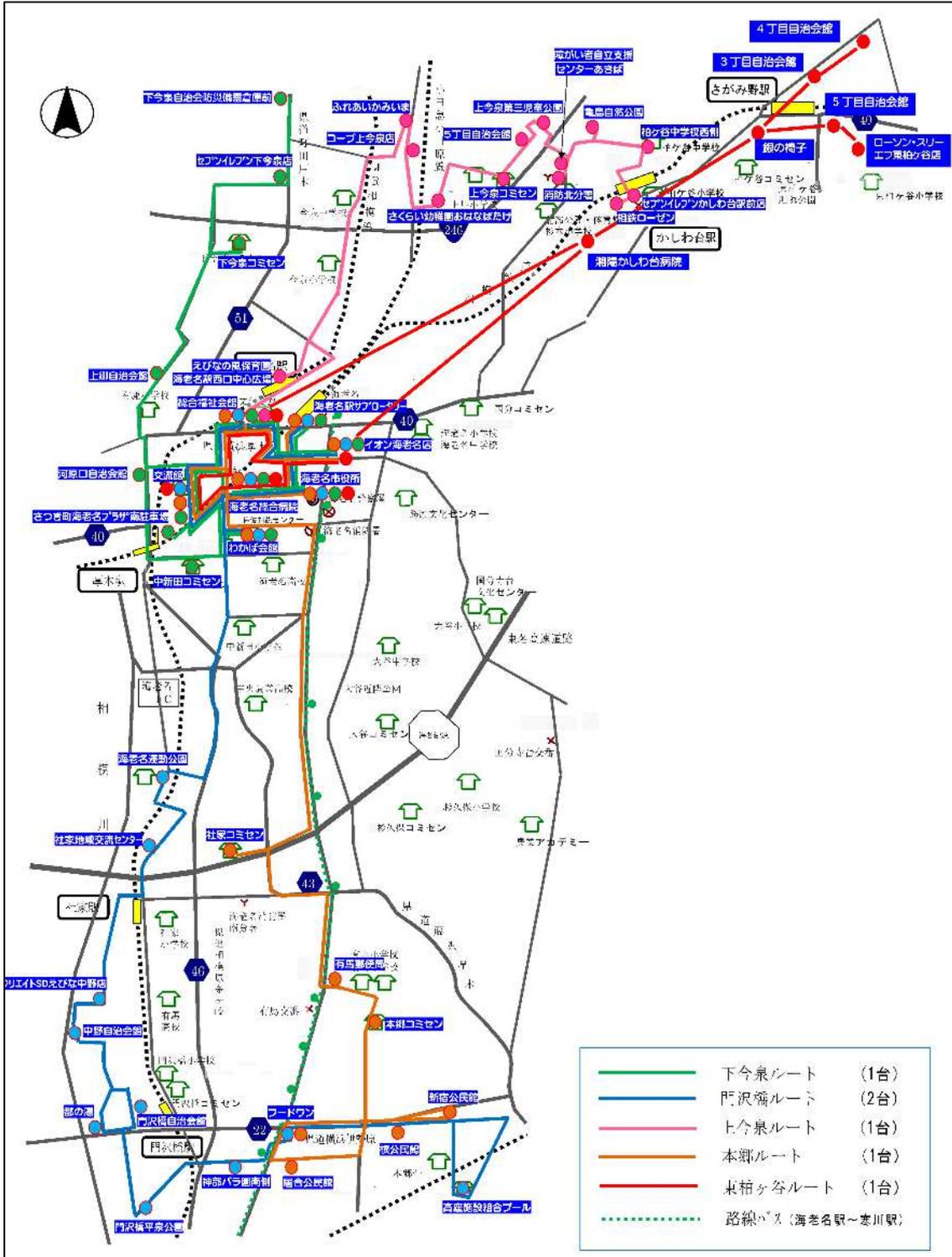


図 むくもり号・さくら号ルート図

資料：市福祉政策課

(2) 福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPO 法人等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者、要支援者、その他障がい者を有する者等の運送を行うものです。

市では、2つの団体（社会福祉協議会、NPO 法人）が実施しています。

表 福祉有償運送で使用できる自動車の種類

福祉有償運送で使用できる自動車の種類は、乗車定員 11 人未満のもので次のとおりです。

種類		形状等
福祉自動車	寝台車	車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車
	車いす車	車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能なスロープ又はリフト付きの自動車
	兼用車	ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車
	回転シート車	回転シート（リフトアップシートを含む）を備える自動車
セダン等		自動車検査証の用途の欄が「貨物」の自動車以外の自動車

資料：国土交通省 福祉有償運送ガイドブック

表 海老名市の NPO 法人等による福祉輸送の状況（令和 2 年度）

	団体数	車両数（両）				運送回数（回）
		福祉車両		セダン車等	計	
		車いす車	回転シート車			
社会福祉協議会	1	—	—	28	28	2,104
NPO 法人	1	3	1	7	11	4,337
合計	2	4	—	35	39	6,441

資料：神奈川県ホームページ



資料：海老名市社会福祉協議会ホームページ

6 タクシー

タクシーは、ドアツードアのきめ細やかな移動サービスを提供する自由度の高い交通手段です。市内での年間輸送実績は年々減少傾向にあり、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、約43%減少しています。

タクシー事業者では、誰もが安全・安心で快適に利用できるよう、国の補助金を活用し、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進めています。

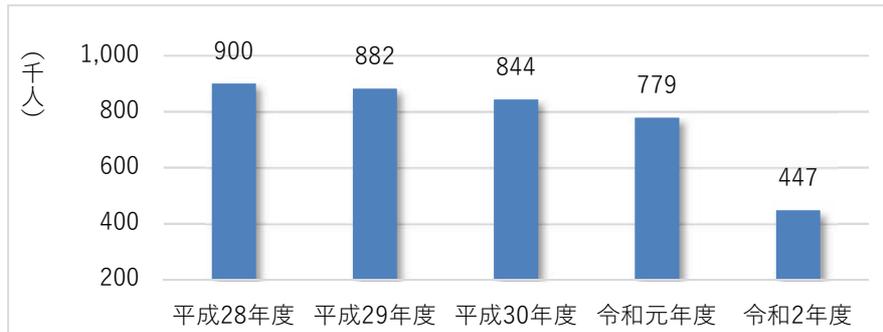


図 タクシー輸送人員の推移（市内に営業所がある事業者の輸送人員の合計）

ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

ユニバーサルデザイン（UD）タクシーとは、広い開口部にスライドステップを備え、車いすのまま乗車できるなど、障がい者や高齢者の利用にも配慮した、誰もが使いやすい一般タクシー車両です。

- 〔乗降口〕
車いすのまま乗降できる乗降口を1以上設置
- 〔スロープ〕
 - ・耐荷重300kg以上
 - ・標準的な車いすが乗降可能な幅が70cm以上



- 〔車いすスペース〕
標準的な車いすが乗車可能なスペースを1以上設置
- 〔車いす固定方法〕
車いすを固定することができる装置を設置

資料：国土交通省ホームページ

7 その他の交通特性

(1) 自動車保有台数

海老名市における自動車保有台数は、微増傾向でしたが、令和2年度は、減少に転じました。また、一世帯あたりの自動車保有台数は年々減少しており、令和2年度は0.98台/世帯となっています。

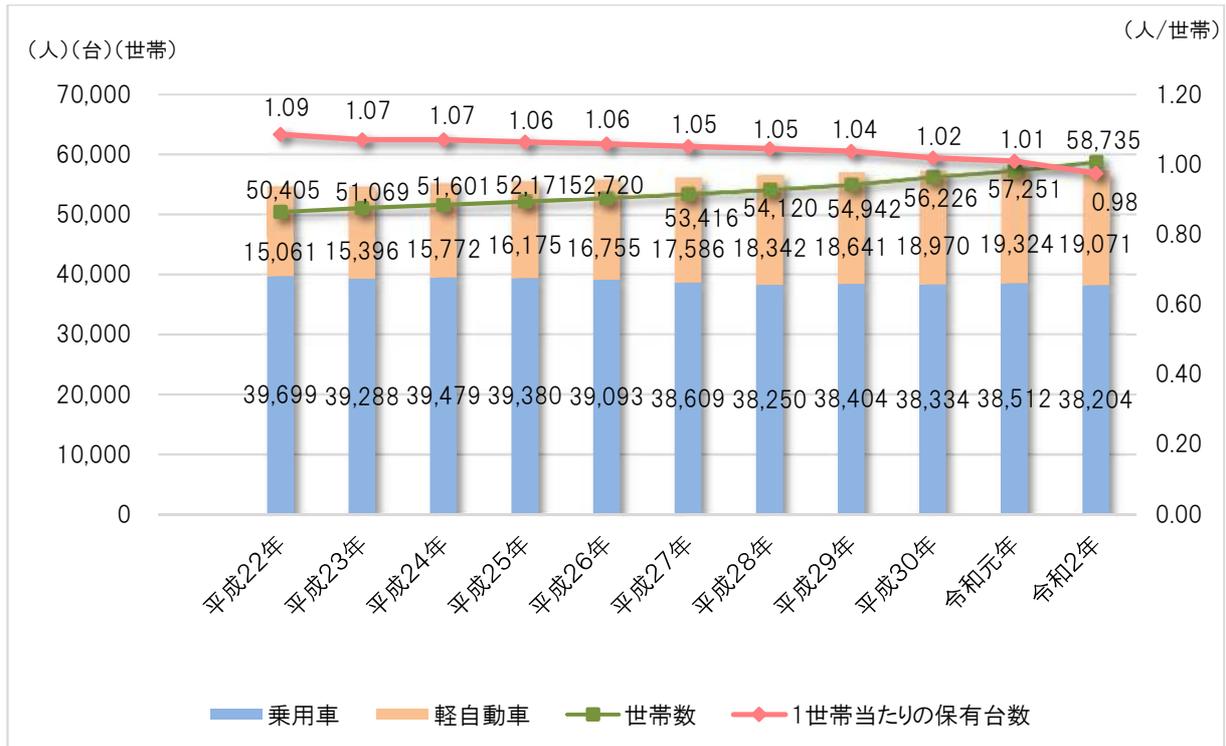


図 自動車保有台数の推移
資料：統計えびな

(2) 駐輪場利用台数（海老名駅周辺）

海老名駅周辺における市営駐輪場の利用状況は、自転車利用が増加傾向にあり、原動機付自転車は減少傾向となっています。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車、原動機付自転車共に減少し、駐輪台数に余裕がある状況となっています。

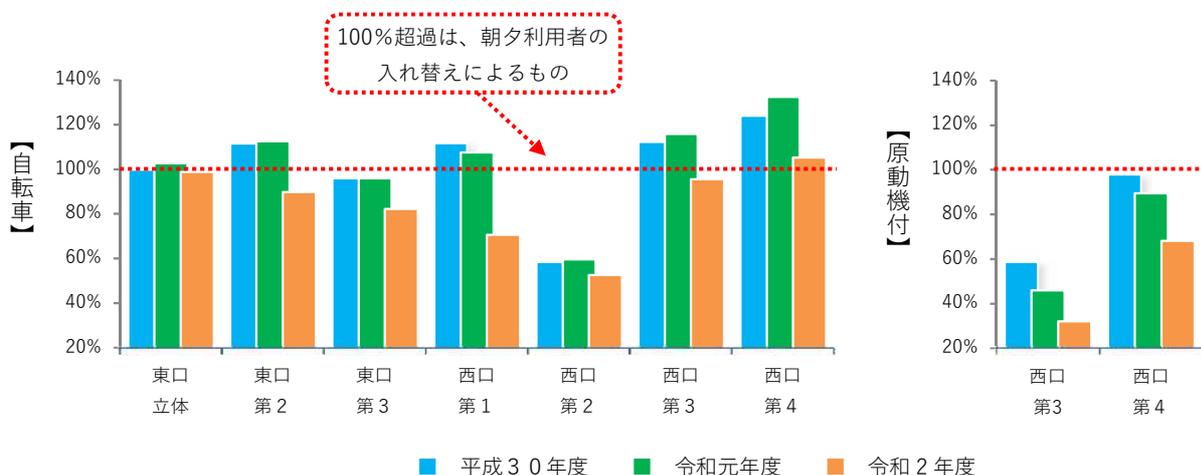


図 海老名駅周辺における市営駐輪場位置

表 海老名駅周辺駐輪場の利用状況（台数）

	自転車							原動機付	
	東口 立体	東口 第2	東口 第3	西口 第1	西口 第2	西口 第3	西口 第4	西口 第3	西口 第4
駐輪可能台数	700	1,032	586	384	535	310	154	150	239
平成30年度	699	1,151	562	429	313	348	191	88	234
令和元年度	719	1,161	562	413	319	359	204	69	214
令和2年度	692	927	482	271	281	296	162	48	163

表 海老名駅周辺駐輪場の利用状況（％）



8 新型コロナウイルス感染症による影響

国内では、令和2年1月に新型コロナウイルス感染症の感染者が確認されて以降、感染拡大により、公共交通利用者の意識や移動ニーズに大きな変化を及ぼしています。また、テレワークなどの「新たな生活様式」の定着を背景に、公共交通の利用者が減少するなど、多大な影響を与えています。



図 コミュニティバスの輸送人員推移（令和元年同月比）
資料：市コミュニティバス輸送実績

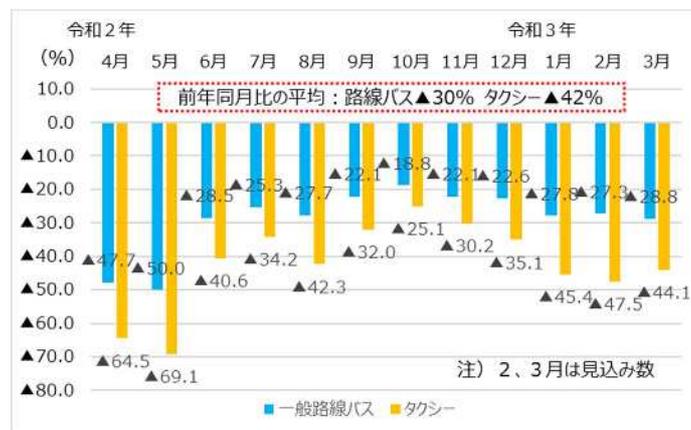


図 路線バス・タクシー（全国値）輸送人員推移（令和元年同月比）
資料：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による環境業界への影響について」を加工



図 雇用型テレワーカーの割合
資料：国土交通省「令和2年度テレワーク人口実態調査結果」を加工

9 海老名市の公共交通に対する意識

(1) 海老名市政アンケート（令和元年度調査）

海老名市では、市政に対する市民意識の傾向を把握し、海老名市の施策や事業に反映させるため、海老名市政アンケートを隔年毎に実施しています。

調査対象は等間隔単純無作為抽出方法で18歳以上の市民3,000人を対象に郵送で調査票を発送し、回答者数1,380人、回収率は46.0%となりました。このうち、交通に関する満足度や利用状況については、次のとおりの結果となりました。

ア「最寄り駅へのアクセス」満足度

「最寄り駅へのアクセス」に対する満足度は、市全体で「満足」と「やや満足」の合計が6割を超え、「やや不満」と「不満」の合計は2割弱となっています。

年代別にみた場合、25～29歳の年代で「満足」と「やや満足」の合計の占める割合が高く、高齢者の不満も少ない状況となっています。

地域別にみた場合、「満足」「やや満足」の合計は、柏ヶ谷地域で最も高く、国分、海西、大谷地域においても、6割を超えています。本郷地域では、2割に届かない状況となっています。

この集計結果から、「最寄り駅へのアクセス」に関して、年代別では、市民の不満が比較的小さいことが確認できますが、地域によって満足度に差があります。

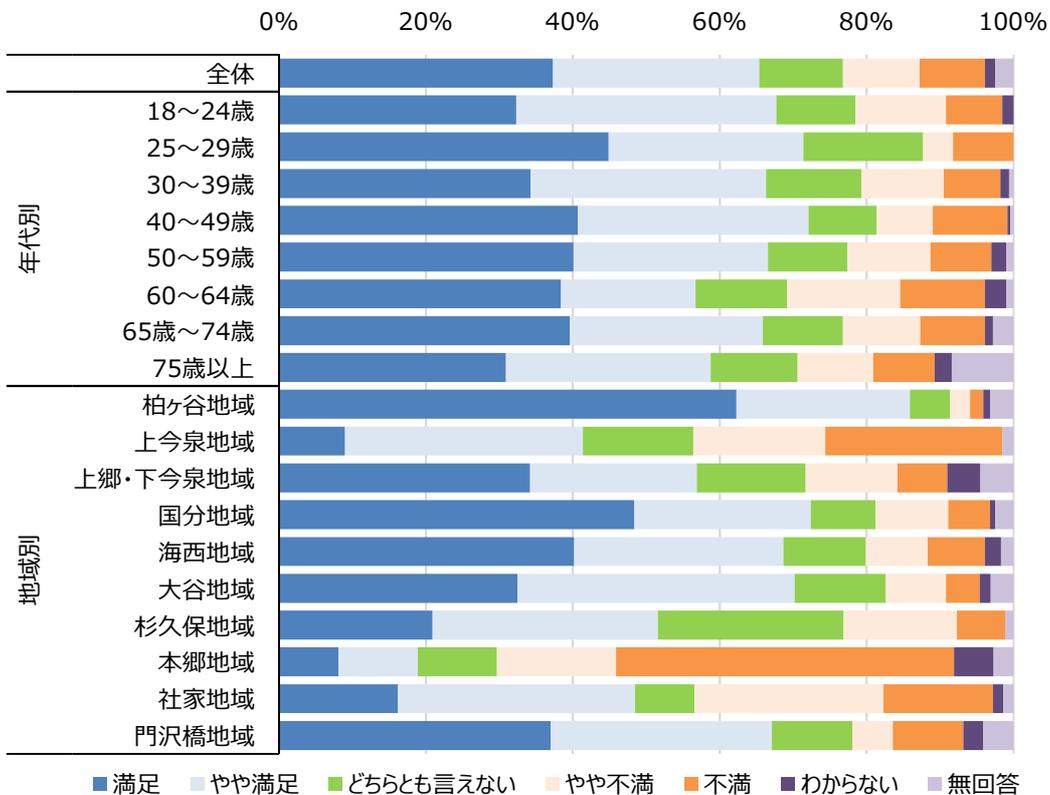


図 「最寄り駅へのアクセス満足度」結果

イ「買い物等の生活の便利さ」満足度

「買い物等の生活の便利さ」の満足度は、市全体で「満足」と「やや満足」の合計が6割を超えており、「最寄り駅へのアクセス」満足度と近い傾向にあります。

年代別に見た場合、25～29歳で「満足」と「やや満足」の合計の占める割合が高く、高齢者の世代でも6割近くが満足と回答しています。

地域別に見た場合、「満足」と「やや満足」の合計は、上郷・下今泉地域で最も高く、柏ヶ谷、国分、海西、大谷地域においても6割を超えていますが、本郷、社家、門沢橋地域では、4割程度となっています。

この集計結果から、「買い物等の生活の便利さ」に対しては、年代別にみると、市民の満足度が比較的高いことが確認できますが、地域によって満足度に差があります。

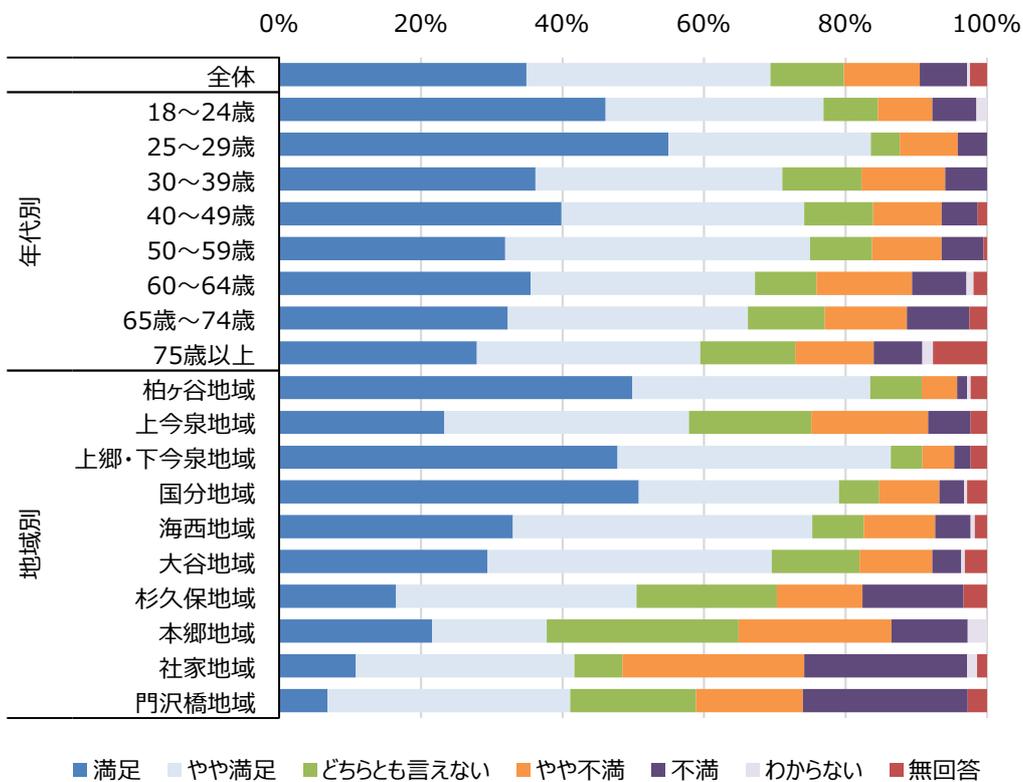


図 「買い物等の生活の便利さ満足度」結果

ウ 「海老名駅周辺の中心市街地をより良くしていくために必要なもの」

「今後、海老名駅西口地区をはじめ、海老名駅周辺の中心市街地をより良くしていくために何が必要だと思いますか。」の問いに対する回答は、「海老名駅西口地区へのアクセス道路の整備」が最も多く、次に、「バス等の公共交通機関の利便性の向上」となっています。

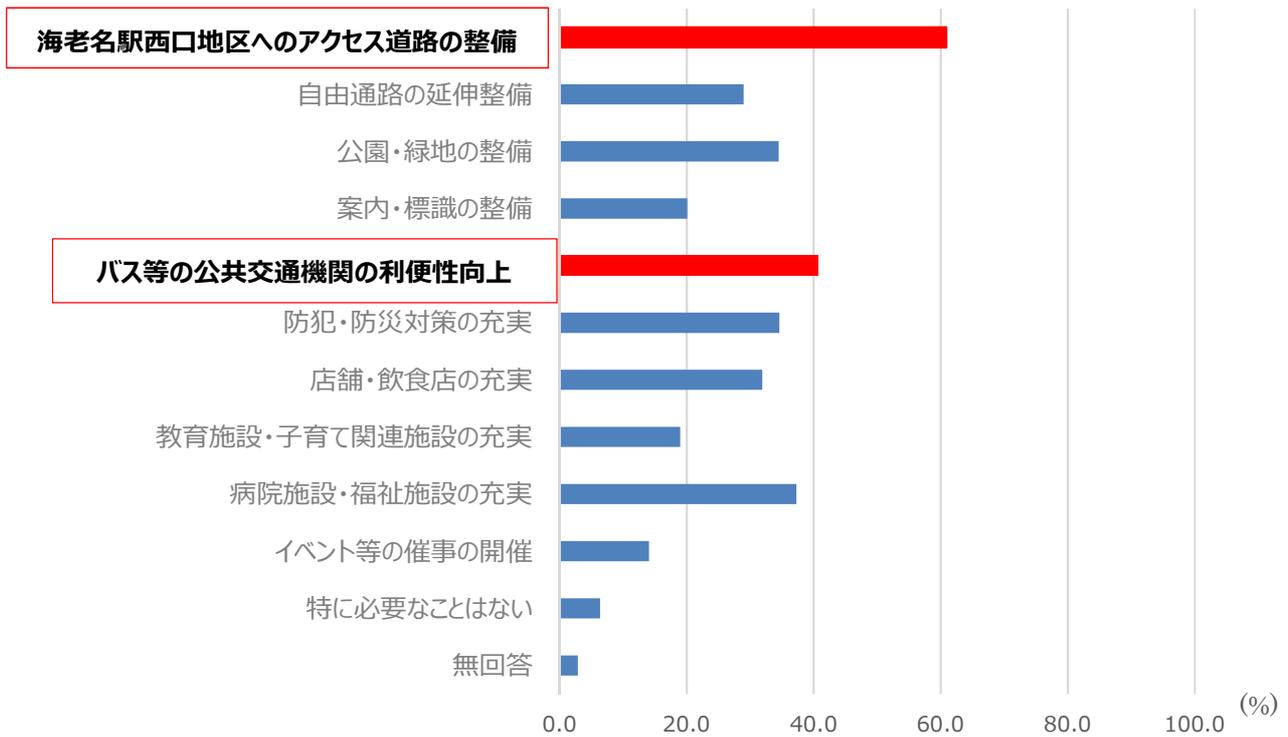


図 海老名駅周辺の中心市街地をより良くしていくために必要なもの

(2) 「えびな未来創造プラン 2020」市民アンケート結果

えびな未来創造プランの策定にあたり、平成30年8月27日から9月10日にかけて市民アンケートを実施しました。無作為抽出した満18歳以上の市民3,000人を対象とし、1,120件（有効回収率37.3%）の回答がありました。

このうち交通に関する充実希望度は、「充実すべき」と「やや充実すべき」の合計で約6割となっています。

「これからの交通対策の推進についての充実希望度」

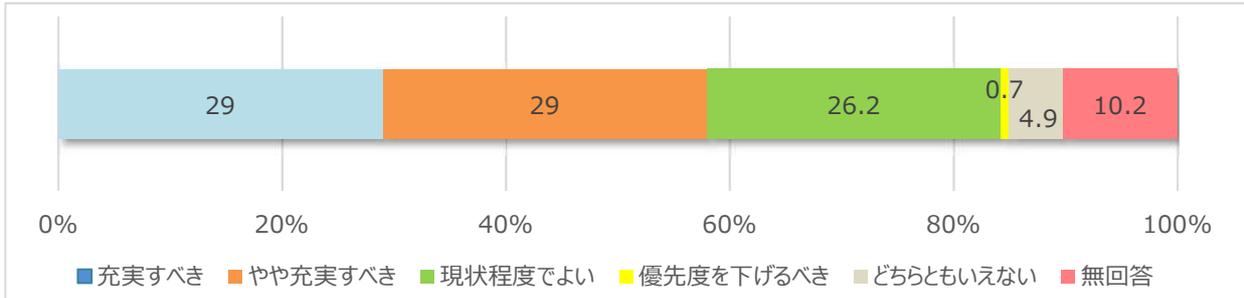


図 これからの交通対策の推進についての充実希望度

(3) 交通事業者へのヒアリング結果

令和2年12月に市内を運行する交通事業者に対し、「海老名市の公共交通の課題等について」のヒアリングを実施しました。

「海老名市の公共交通の課題等について（自由回答）」

- 相鉄海老名駅舎の早期整備による、駅施設の安全性・利便性の向上
- 小田急線海老名駅ホームドアの早期設置等の安全性向上
- JR相模線海老名駅の混雑対策
- バス待ち環境の充実（上屋の設置等）

第4章 海老名市地域公共交通網形成計画の評価・検証

平成27年5月に策定した「海老名市地域公共交通網形成計画」（以下、「形成計画」という。）では、7施策21事業を位置付けるとともに、9つの数値目標を設定しました。この施策や事業の進捗状況と数値目標の達成度を整理し、形成計画の評価・検証を行います。評価・検証結果については、施策や事業の改善に繋がります。

1 数値目標の達成度

指標	平成25年度 (計画策定時)	令和元年度	目標値	達成度※
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	数値目標なし			
③端末交通手段のバス利用促進	18.4%	16.0%	19.0%	84%
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	97%
⑤路線バスの利用者	35,256人/日	36,234人/日	38,000人/日	95%
⑥コミュニティバスの利用者	663人/日	693人/日	710人/日	98%
⑦交通施設のバリアフリー化	数値目標なし			
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

※目標値に対する令和元年度時点の数値割合

2 事業の進捗状況【全21事業】(令和3年2月時点)

事業	進捗状況	今後の方向性
(1) 鉄道関連施策		
施策1) 交流拠点における交通結節機能の強化		
①相模鉄道海老名駅整備 ア) 改札口の増設(南側2階改札、北口改札)、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(待合所・トイレ)の整備	実施中	本工事を継続
②海老名駅北口駅前広場整備	実施中	本工事を継続
③JR 社家駅前広場整備	完了	—
④海老名駅西口特定公共施設整備	完了	—
施策2) 安全性及び利便性の向上		
①JR 社家駅バリアフリー化に向けた調整	調整中	事業実施に向け鉄道事業者と市による継続協議
②可動式ホーム柵の設置	実施中	相模鉄道海老名駅整備の進捗に合わせて設置
③海老名駅における災害時の対応	実施中	相模鉄道海老名駅整備の進捗に合わせて、連絡通路の設置を行い、同様に、備蓄倉庫の設置を検討
施策3) 継続的に実施する要望活動		
①JR 相模線複線化 ②JR 海老名駅の安全性向上 ③ロマンスカー停車 ④JR 相模線、小田急線、相鉄線の新駅設置	①②④ 実施中 ③完了	継続的に要望活動を実施
(2) バス関連施策		
施策1) バス利用の促進		
①海老名駅における乗換環境(待合所・トイレ)の整備	実施中	相模鉄道海老名駅整備の進捗に合わせて検討
②総合案内システムの設置	実施中	相模鉄道海老名駅整備の進捗に合わせて検討
③各社共通バスマップの作成	検討中	バス事業者において、バスマップの発行やホームページ上でのバス停検索等が可能となっていることを踏まえ、市内を網羅したバスマップの必要性も含め検討
④バスの乗継施策の検討(ダイヤ・運賃調整)	実施中	引き続き研究
⑤ノンステップバスの導入補助	未実施	各事業者の導入状況を見定めたうえで検討
⑥海老名駅西口交通会議	完了	必要に応じ会議を開催
施策2) コミュニティバスの運用と利用促進		
①拠点整備と連動したルートの再編検討	検討中	海老名駅北口駅前広場整備の進捗に合わせて検討
②運用方法の検討	実施中	公費負担率の低減に向けた仕組みづくりを検討
施策3) 乗換拠点駅である海老名駅を中心としたバス展開		
①高速バス乗場整備の検討	完了	—
②循環バスの研究	実施中	令和3年9月まで実証運行を実施。実証運行の結果について、今後の施策を検討する際に活用
施策4) 広域連携を目指した路線バスルートの再編(新規・改廃)		
①海老名—寒川間実証運行	完了	寒川町、バス事業者と連携し、利用促進策の取組を実施
②近隣市域との連携の研究	検討中	引き続き研究

3 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

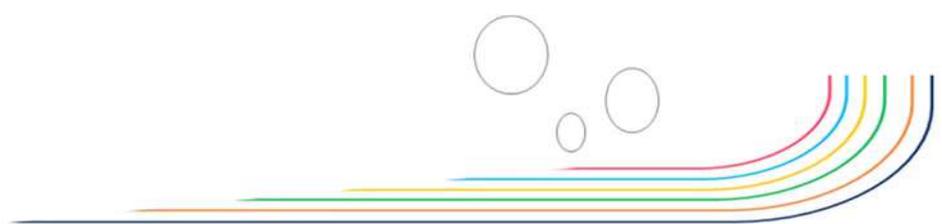
- 各バス事業者ではノンステップバスの導入が進んでおり、導入率は車両全体の50%以上にまで進捗しています。
- 市には1日の乗降客数が10万人以上の駅は2駅（小田急線海老名駅、相鉄線海老名駅）ありますが、ホームドアが未整備となっています。また、JR社家駅ではバリアフリー化に対応していないことから、それぞれ整備を進める必要があります。
- 市民や来街者にもバスを利用してもらえよう、情報発信の強化を図る必要があります。
- 公共交通の利用圏域割合は目標に到達しているものの、市内に存在する公共交通不便地域の解消に向けて取り組む必要があります。

第5章 地域公共交通の課題

前述で整理した本市の地域公共交通の現状や海老名市地域公共交通網形成計画の進捗状況等を踏まえ、以下のとおり課題を整理します。

区分	現状	課題
(1) 上位・関連計画	【都市マスタープラン】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利便性向上
(2) 人口	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少社会における地域公共交通の維持 高齢者に配慮した移動手段の確保
(3) まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> （仮称）上郷河原口線の有効活用

(5) 人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、流出人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感染症の拡大に伴う「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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内に鉄道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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>【市政アンケート結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>【えびな未来創造プラン2020・アンケート結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	



第6章 計画の基本理念と基本方針

市の現状を踏まえ、市のまちづくりを支える公共交通網の確保・維持を目指し、次のとおり基本理念と基本方針を定めます。

《基本理念》

「らくらくアクセス 次代へつなぐ公共交通 ～魅力を結ぶまち海老名～」

「らくらくアクセス」 …誰もが利用しやすい、行きやすい

「次代へつなぐ公共交通」 …人口減少・少子高齢化社会においても利用し続けられる公共交通

「魅力を結ぶまち海老名」 …まちづくりが進む交流拠点を結ぶ

基本方針Ⅰ まちづくりを支える交流拠点の基盤整備

海老名市都市マスタープランや海老名市立地適正化計画の目指す都市機能を集積するコンパクトシティ化に向けて、交流拠点の基盤整備の向上を図るとともに、県央の乗換拠点である海老名駅の交通結節機能の強化を図ります。

基本方針Ⅱ 日常生活を支える公共交通網の維持

市民の日常生活を支える公共交通を持続可能なものにするため、利用者ニーズに即した効率的なサービスの提供や利用促進を行います。

基本方針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

増加傾向にある高齢者への配慮や、まちづくりの進展により増加が予想される来街者に対し、交通施設等の安全性や利便性向上を図ります。

《計画のポイント》

平成27年5月に策定した「海老名市地域公共交通網形成計画」の考え方である「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「福祉と連携した施策」及び、「感染症等による社会変容への対応」を位置付けます。

海老名市地域公共交通計画

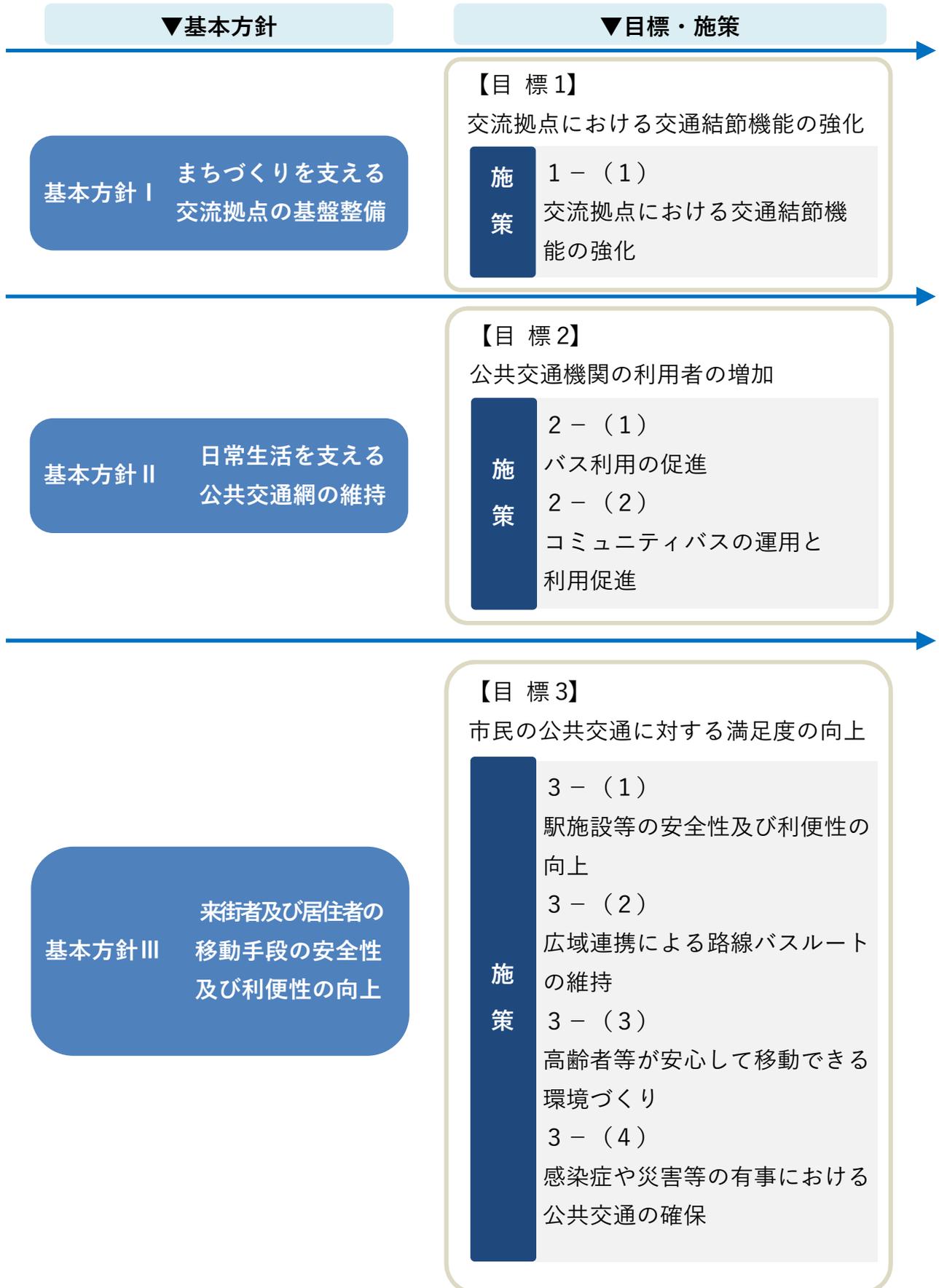
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの
形成



・福祉と連携した施策
・感染症等による社会変容への
対応

第7章 目標を達成するための施策・事業

1 施策体系



▼施策の方向性

▼事業

1 (1)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> i 相模鉄道海老名駅整備 <ul style="list-style-type: none"> 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
2 (1)	<ul style="list-style-type: none"> 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 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> i 総合案内システムの設置
2 (2)	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> i コミュニティバスの新規需要開拓
3 (1)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> i 可動式ホーム柵の設置 <ul style="list-style-type: none"> ア) 相鉄線海老名駅【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 <ul style="list-style-type: none"> 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、相鉄線の新駅設置
3 (2)	<ul style="list-style-type: none"> 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 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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)
3 (3)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> i 高齢者等への移動支援
3 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ① 感染症のまん延時等にも、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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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」

2 目標及び目標達成のための取組

目標1：交流拠点における交通結節機能の強化

施策1－（1）交流拠点における交通結節機能の強化

方向性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。

事業名	i 相模鉄道海老名駅整備					
目的	現在の相模鉄道海老名駅には改札口が1ヶ所しかなく、自駅利用者及び乗換利用者により、ピーク時に混雑が生じていることから、他線とつながる南側駅舎を2層化し、新たに2階改札口を設置し混雑の解消を図ります。また、市が長年要望を続けていた北口改札を新設し、利用者の利便性を向上させること、さらに駅北側からまちの中心部につながる連絡通路を整備し、駅北側のまちづくりと共に海老名駅周辺の活性化を目指します。					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 改札口の増設（南側2階改札、北口改札）、連絡通路の設置 可動式ホーム柵の設置 生活支援機能の設置 乗換環境（待合機能）の整備 					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、地域公共交通協議会、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
						



図 海老名駅周辺及び計画位置図

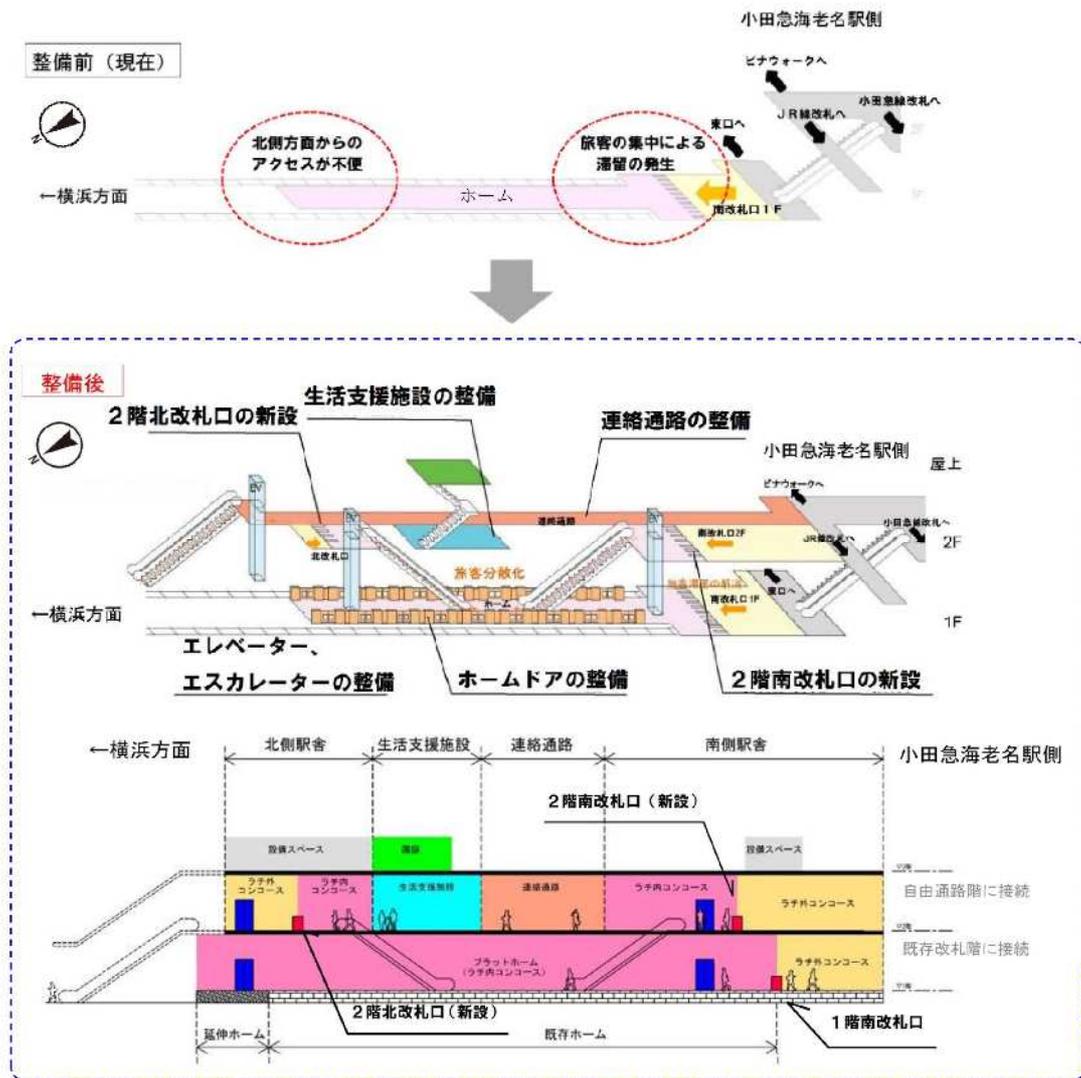


図 相模鉄道海老名駅舎改良事業概要
資料：相模鉄道海老名駅整備事業 事業再評価実施報告書



図 相模鉄道海老名駅完成イメージ

◇相模鉄道海老名駅整備事業により、各経路の所要時間の短縮が期待できます。

	整備前	整備後
北口方面からホーム中央部までの移動時間	6.97 分	2.93 分
北口方面から連絡通路経由自由通路までの移動時間	5.88 分	5.04 分

資料：相模鉄道海老名駅整備事業 事業再評価報告書

方向性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。

事業名	ii 海老名駅北口駅前広場整備					
目的	相模鉄道海老名駅舎整備において新たに開設する北口改札と併せて北口駅前広場の整備を行い、駅北側からの利便性向上及び駅北側地域の活性化を目指します。					
事業内容	車寄せ一箇所（障がい者用停車施設1台、普通車2台程度）					
実施主体 連携する主体	市、鉄道事業者、地域公共交通協議会、					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	工事					

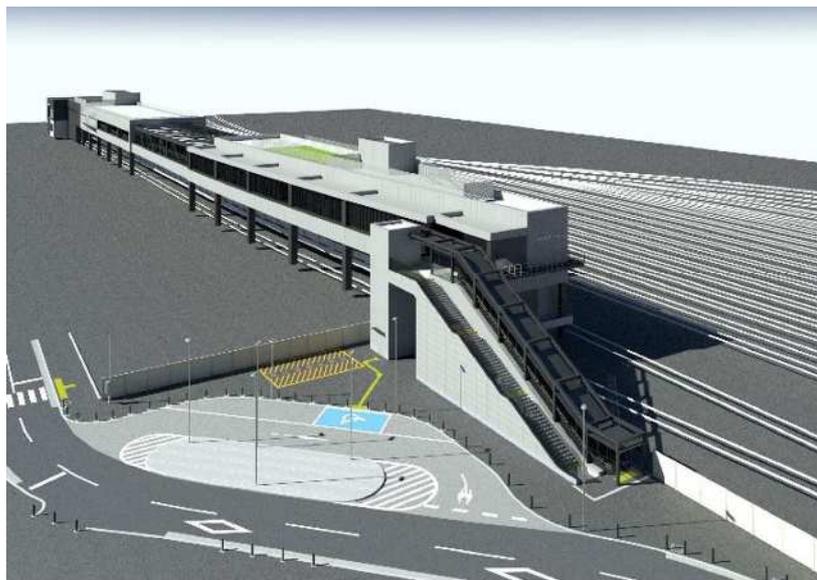


図 海老名駅北口駅前広場完成イメージ

方向性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。

事業名	iii 海老名駅における災害時の対応					
目的	1日約30万人の乗降客が利用する海老名駅において、災害時には相模鉄道海老名駅舎整備時に設置する連絡通路を滞留者スペースとして活用します。 また、新たに整備する北側駅舎部分には備蓄倉庫設置を検討し、緊急時に備えます。					
事業内容	備蓄倉庫設置の検討					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、地域公共交通協議会、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	検討、設置					

方向性④ 交通結節点である厚木駅に駅前広場を整備します。

事業名	iv 厚木駅前広場の整備					
目的	厚木駅南地区市街地再開発事業において、マンションや商業施設とあわせて、駅前広場を整備し、住みやすいまち、賑わいのあるまちを目指します。					
事業内容	駅前広場の整備					
実施主体 連携する主体	再開発組合、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	工事					



写真：再開発事業区域

写真：完成イメージ

資料：厚木駅南地区市街地再開発組合ホームページ

目標2：公共交通機関の利用者の増加

施策2－（1）バス利用の促進

方向性① 新技術の活用に向けた取り組みについて研究します。

検討例	市民の日常生活や来街者の様々な活動における交通利便性を高めるための、本市に適した MaaS の研究等
-----	--

<参考>

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



資料：国土交通省 日本版 MaaS の推進ホームページより

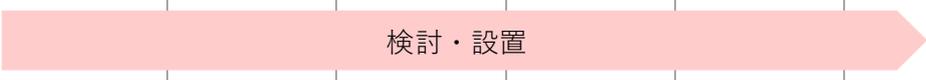
方向性② 市内に残る公共交通不便地域の解消に向けたバスルートの研究を進めます。

検討例	海老名市境付近を通るバスルートの再編など、既存の公共交通を活用した方策の研究
-----	--

<バスルート再編のイメージ（例）>



方向性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、二酸化炭素の排出量の抑制など、環境負荷低減へ貢献します。

事業名	i 総合案内システムの設置					
目的	公共交通手段の情報提供方法として、総合案内システムや、バス発車案内システム等の交通結節施設への設置を検討し、鉄道及びバス等の相互利用の促進を目指します。また、スマートフォンでバス運行情報が確認できる等の二次利用への活用も検討します。					
事業内容	総合案内システムの設置					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、バス事業者、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
						
備考	相模鉄道海老名駅整備事業と連動					

<参考>

「JR 岐阜駅前での総合案内の高度化（デジタル化）」



デジタルサイネージを活用し、バス発着時間や接近状況などのリアルタイムな情報を表

参考：岐阜市第3次岐阜市総合交通戦略

施策2 - (2) コミュニティバスの運用と利用促進

方向性① 二酸化炭素排出量の抑制など、環境負荷への影響も考慮し、コミュニティバスの利用促進を行います。

事業名	i コミュニティバスの新規需要開拓					
目的	これまで自家用車を利用していた方など、新たな需要の掘り起こしを行います。					
事業内容	◇実施例 ・コミュニティバスルートに沿線住民等への時刻表配布 ・企画乗車事業の実施 等					
実施主体 連携する主体	市、バス事業者					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9~R13
	検討・実施					

方向性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。

検討例	国が推進する GTFS-JP（標準的なバス情報のフォーマット）形式によるコミュニティバス情報のオープンデータ化の研究等
<p><参考> 中津川市「公共交通オープンデータ・最先端田舎への挑戦」より</p> <p>標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) 2017年3月に国土交通省が定めた形式 バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル</p> <p>GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に</p> <ul style="list-style-type: none"> スマホで経路検索 インターネットでバス経路の検索が可能に サイネージで運行案内 バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内 調査・分析の基礎データ GTFS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例 クリスマスバスでバスロケ 単なる移動手段ではない「愉しみの公共交通」の創出と、公共交通の魅力を引き出す <p>資料：国土交通省 HP「標準的なバス情報フォーマット 全国事例」</p>	

方向性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。

検討例	利用者の移動ニーズに応じたコミュニティバスのルート・ダイヤの継続的な見直し
-----	---------------------------------------

目標3：市民の公共交通に対する満足度の向上

施策3－（1）駅施設等の安全性及び利便性の向上

方向性① 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の基本方針に基づき、バリアフリー化を推進します。

事業名	i 可動式ホーム柵の設置					
目的	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、1日当たりの平均利用者数が10万人を超える小田急線海老名駅及び相模鉄道海老名駅に可動式ホーム柵を設置し、利用者の安全性向上を図ります。					
事業内容	可動式ホーム柵の設置					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、地域公共交通協議会、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	小田急海老名駅 工事					
				相鉄海老名駅	工事	

事業名	ii JR社家駅バリアフリー化事業					
目的	1日当たりの利用者数が5,000人を超える社家駅において、エレベーターやエレベーター専用連絡通路及びスロープ等のバリアフリー化施設の整備を行います。					
事業内容	エレベーター、スロープの設置等					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	工事					

方向性② 市内を運行している鉄道事業者に対し、継続的に要望活動を行います。

事業名	iii 鉄道事業者への継続的な要望活動					
目的	市域を運行する鉄道の利便性及び安全性の向上のため、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(※1)や、相模線複線化等促進期成同盟会(※2)を通して、要望活動を行います。					
事業内容	要望活動					
実施主体 連携する主体	市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	要望活動の実施					

※1 相模線複線化等促進期成同盟会（平成10年2月発足）

JR相模線の全線複線化の早期実現を目指し、輸送力増強を促進するとともに、沿線地域の発展を図ることを目的として、相模線沿線自治体である相模原市、茅ヶ崎市、海老名市、座間市、寒川町及び神奈川県及び経済団体において、関係機関に対する要望活動等、様々な活動をしています。

※2 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（昭和39年12月発足）

神奈川県と県内全ての市町村及び経済団体（商会議所連合会、商工会連合会）によって構成されており、鉄道輸送力増強等に関する情報収集や、国及び鉄道事業者への要望活動等を行っています。

なお、令和2年度における本市に係る主な要望状況は次のとおりです。

JR 相模線	複線化の早期実現	継続
	(仮称)海老名運動公園前駅及び(仮称)上今泉駅の設置	継続
	海老名駅のホーム拡幅	継続
	厚木駅の名称変更	継続
小田急線	海老名駅～座間駅間の新駅設置	継続
相鉄線	横浜駅～海老名駅間の特急電車の充実	継続
	海老名～かしわ台駅間への新駅の設置	継続

方向性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。

検討例	リムジンバスの事前予約制度の導入についての研究
-----	-------------------------

方向性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。

検討例	スマートフォンから最寄りのタクシーの呼び出しやキャッシュレス決済等が可能な『タクシー配車アプリ』の普及に向けた検討
-----	---

施策3- (2) 広域連携による路線バスルートの維持

方向性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。

事業名	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）					
目的	公共交通不便地域における交通整備策のひとつとして運行している海老名駅寒川駅間路線バスに対し、国や寒川町と連携し、運行に対する支援を行います。					
事業内容	運行経費の支援					
実施主体 連携する主体	バス事業者、市、関連自治体、国					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	利用促進、運行支援					

方向性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。

検討例	近隣市町で構成する「県央湘南バス研究会」等の場を活用した課題の共有、情報交換等
-----	---

施策3-（3）高齢者等が安心して移動できる環境づくり

方向性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。

事業名	ii 高齢者等への移動支援					
目的	高齢者等の移動支援を行うことにより、外出機会の創出を図ります。					
事業内容	高齢者等の移動支援サービス					
実施主体 連携する主体	市、社会福祉協議会等					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	高齢者等の移動支援					

方向性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。

検討例	既存のバス路線では行き届かない移動ニーズを満たすため、市内の多様な輸送資源（病院の送迎バス等）を活用する取組の研究
-----	---

施策3- (4) 感染症や災害等の有事における公共交通の確保

方向性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。

事業名	i 公共交通機関の感染症予防対策の周知					
目的	公共交通事業者は、各業種別の感染症予防対策ガイドラインに基づき、様々な感染症対策の取組を継続的に実施するとともに、これらの情報について市ホームページ等を活用し、周知を図ります。					
事業内容	感染症対策の取組、周知					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9~R13
	実施					

<参考>

参考：交通事業者における感染症対策の取組（相鉄バスの事例）

【運転士、職員の感染症対策】

ルーティン化

【バス車両】

- 運転席に飛沫防止用カーテン設置

- 抗ウイルス・抗菌施工を実施
- 感染防止対策に係るアナウンスの実施
- バス車内の換気装置を常時稼働で運行

【利用者への周知】

- マスク着用等周知ポスターを車内掲示

事業名	ii 公共交通機関の混雑状況等の情報発信					
目的	感染症等の感染予防対策として、公共交通の混雑情報を市のホームページで情報発信し、感染リスクの低減を図ります。					
事業内容	市ホームページでの情報発信					
実施主体 連携する主体	鉄道事業者、バス事業者、市					
スケジュール	R4	R5	R6	R7	R8	中期 R9～R13
	実施 					

方向性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。

検討例	積雪時等の道路、橋りょう等のパトロールの実施等
-----	-------------------------

《各事業スケジュール》

		短期					中期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9～R13
施策 1-(1) 交流拠点における交通結節機能の強化							
	1-(1)- i 相模鉄道海老名駅整備	→					
	1-(1)- ii 海老名駅北口駅前広場整備	→					
	1-(1)- iii 海老名駅における災害時の対応	→					
	1-(1)- iv 厚木駅前広場の整備	→					
施策 2-(1) バス利用の促進							
	2-(1)- i 総合案内システムの設置	→					
施策 2-(2) コミュニティバスの運用と利用促進							
	2-(2)- i コミュニティバスの新規需要開拓	→					
施策 3-(1) 駅施設等の安全性及び利便性の向上							
	3-(1)- i 可動式ホーム柵の設置	→				→	
	3-(1)- ii JR 社家駅バリアフリー化事業	→					
	3-(1)- iii 鉄道事業者への継続的な要望活動	→					
施策 3-(2) 広域連携による路線バスルートの維持							
	3-(2)- i 生活交通確保維持路線への支援	→					
施策 3-(3) 高齢者等が安心して移動できる環境づくり							
	3-(3)- i 高齢者等への移動支援	→					
施策 3-(4) 感染症や災害等の有事における公共交通の確保							
	3-(4)- i 公共交通機関の感染症予防対策の周知	→					
	3-(4)- ii 公共交通機関の混雑状況等の情報発信	→					

第8章 計画の推進

1 数値目標の設定

施策の達成状況を把握するための指標として、以下の数値目標を設定します。

目標1 交流拠点における交通結節機能の強化

指標	基準値 (R2)	中間目標 (R8)	最終目標 (R13)
海老名駅3線の 合計乗降客数	208,690 人/日	258,500 人/日	273,700 人/日
駅前広場の整備	—	1 か所	—

目標2 公共交通機関の利用者の増加

指標	基準値 (R2)	中間目標 (R8)	最終目標 (R13)
路線バスの利用者	27,200 人/日	30,800 人/日	32,610 人/日
地域公共交通の 利用圏域人口割合	95.3%	95.3%	96.0%
コミュニティバスの 利用者	480 人/日	590 人/日	624 人/日

目標3 市民の公共交通に対する満足度の向上

指標	基準値 (R2)	中間目標 (R8)	最終目標 (R13)
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	—	1 駅	2 駅
交通施設の バリアフリー化	—	1 駅	—
海老名駅-寒川駅間 路線バスの利用者	139 人/日	148 人/日	157 人/日
市民の最寄駅への アクセスに対する満足度	65.4%	67.2%	69.0%

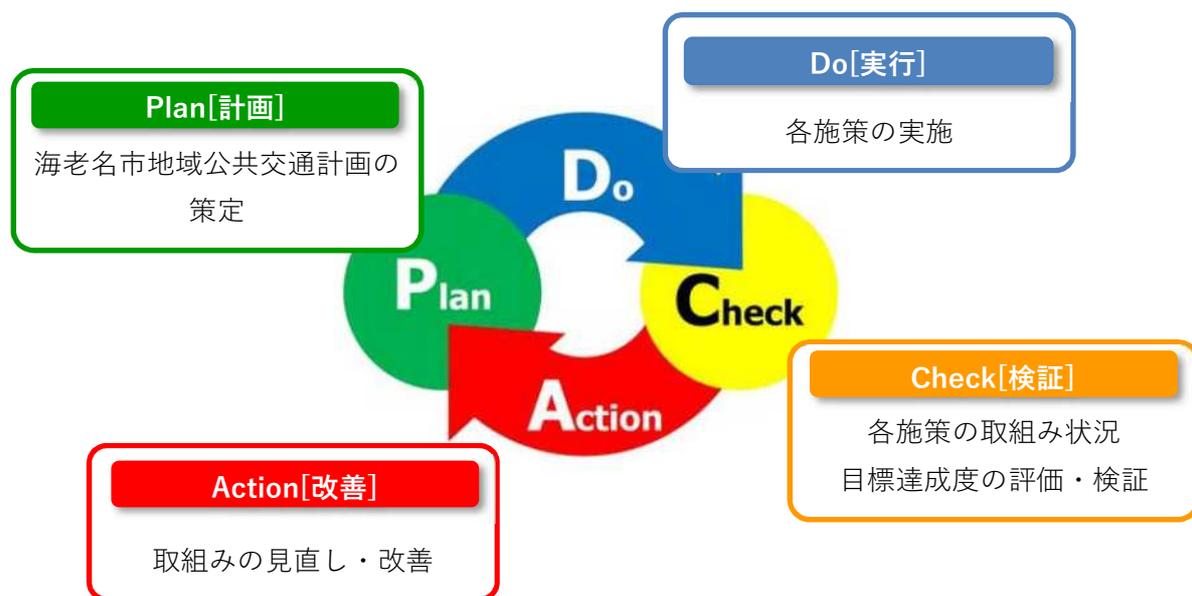
2 進行管理及び推進体制

本計画の進行管理は、Plan(計画)、Do (実施)、Check(検証、評価)、Action(改善)のPDCA サイクルで実施します。

目標の達成状況の確認については、毎年指標値が入手可能なものについては、適宜モニタリングを行い、必要に応じて取組内容やスケジュールを見直します。

なお、社会情勢等に変化があった場合には、計画期間内であっても、地域公共交通計画の見直しを行います。

【PDCAサイクル】



	R3	計画期間									
		短期(R4～R8)					中長期(R9～R13)				
		R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
P	計画策定	[Arrow pointing to R4]									
D	施策実施	[Arrow pointing to R4 and continuing across all years]									
C	施策の進捗状況の評価	[Downward arrows from Do to C]									
	目標達成状況の評価	把握可能な指標については確認					すべての指標を確認				
A	改善と反映	[Downward arrows from C to A]									
P	計画の見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	必要に応じ見直し	計画の更新

図 PDCA 実行イメージ

参考資料

1 一般社団法人海老名市地域公共交通協議会について

一般社団法人海老名市地域公共交通協議会（以下、「協議会」という。）は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて設置された法定協議会です。

協議会は交通事業者、道路管理者、市民、行政など地域公共交通の活性化及び再生にあたって幅広く関係する団体の代表で構成されており、『海老名市地域公共交通計画』は協議会による協議を経て策定されたものです。また、策定にあたっては、専門的な協議を行うために、協議会の下部組織として、「海老名市地域公共交通網形成計画（改定版）検討分科会」を設置し、本計画の策定にあたって協議を行いました。

（1）策定までの経緯

（一社）海老名市地域公共交通協議会・令和2年度第2回臨時社員総会

日時 令和3年2月19日（金）

内容 ・海老名市地域公共交通網形成計画の進捗状況について
・海老名市地域公共交通網形成計画改定版検討分科会設置要綱制定について

第1回海老名市地域公共交通網形成計画（改定版）検討分科会

日時 令和3年7月2日（金）

内容 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正内容について
・海老名市地域公共交通計画の策定（骨子案）について
・今後のスケジュールについて

第2回海老名市地域公共交通網形成計画（改定版）検討分科会【書面開催】

日時 令和3年8月19日（木）～令和3年9月16日（木）

内容 ・海老名市地域公共交通計画の策定（骨子案）の修正について

（一社）海老名市地域公共交通協議会・令和3年度第4回社員総会

日時 令和3年10月19日（火）

内容 ・海老名市地域公共交通計画（骨子案）について

パブリックコメントの実施（令和3年11月17日～令和3年12月15日）

（一社）海老名市地域公共交通協議会・令和3年度第6回臨時社員総会

日時 令和4年1月18日（火）

内容 ・海老名市地域公共交通計画（案）について

(2) 委員名簿

■ 一般社団法人海老名市地域公共交通協議会（令和4年1月現在）

役職名	氏名	所属	備考
理事長 (会長)	萩原 圭一	海老名市副市長	(R2.4~R3.12) 秦 恭一
副理事長 (副会長)	谷澤 康德	海老名市まちづくり部長	
副理事長 (副会長)	金田 有紀	相模鉄道(株)経営企画部長	
理事	川島 陽二郎	相模鉄道(株)施設部長	
監事	告原 幸治	海老名市財務次長(兼)財務部長事務代理	(H29.4~R3.12) 柳田理恵
監事	秦泉寺 洋造	相模鉄道(株)経営企画部課長	(R1.7~R3.6) 矢島 学
社員	山本 准	地元代表	
社員	中山 勇	地元代表	
社員	古川 洋子	地元代表	
社員	山本 秀裕	東日本旅客鉄道(株)横浜支社企画部長	
社員	小川 司	小田急電鉄(株)交通企画部長	
社員	橋山 英人	神奈川中央交通(株)運輸計画部生活交通担当課長	
社員	加藤 努	相鉄バス(株)取締役運輸部長	
社員	丸茂 悠	海老名市理事（都市建設担当）	
社員	清田 聡	海老名市まちづくり部次長（都市担当）	
社員	関口 好文	海老名市まちづくり部次長（建設担当）	
社員	井上 雅文	海老名市財務部企画財政課長	
社員	佐藤 秀之	海老名市まちづくり部道路整備課長	
社員	東城 利治	海老名市まちづくり部市街地整備課長	
社員	吉川 浩	海老名市まちづくり部都市計画課長	
オブザーバー	板橋 孝則	関東運輸局鉄道部計画課長	
オブザーバー	板垣友圭梨	関東運輸局交通政策部交通企画課長	
オブザーバー	近藤 修宏	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	

■ 海老名市地域公共交通網形成計画（改定版）検討分科会

役職名	氏名	所属
会長	梶田 佳孝	東海大学教授
委員	関 皓平	相模鉄道(株)経営企画部交通戦略担当課長代理
委員	金木 健一	東日本旅客鉄道(株)横浜支社総務部企画室副課長
委員	山野 泰弘	小田急電鉄(株)交通企画部課長
委員	橋山 英人	神奈川中央交通(株)運輸計画部生活交通担当課長
委員	福永 克実	相鉄バス(株)運輸部営業課長
委員	水上 信一	(株)ハートフルタクシー常務取締役
委員	小嶋 光行	神奈中タクシー(株)取締役運輸部長
委員	後藤 洋一	国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局総務企画担当首席運輸企画専門官
委員	金指 和彦	神奈川県厚木土木事務所道路維持課長
委員	柳下 泰介	海老名市自治会連絡協議会会長
委員	谷澤 康德	海老名市まちづくり部長
委員	清田 聡	海老名市まちづくり部次長
委員	佐藤 秀之	海老名市まちづくり部道路整備課長
委員	柏木 功	海老名市保健福祉部福祉政策課長
委員	吉川 浩	海老名市まちづくり部都市計画課長

2 用語解説

あ行

一般保留区域

保留区域とは、将来の想定人口や産業活動の見通しから、市街地として必要と見込まれる面積の一部を保留しておき、その範囲内で計画的な市街地整備の見通しがついた時点で必要な調整を行い、随時、市街化区域に編入する制度です。このうち位置及び区域等を明示しないものを一般保留区域といいます。

オープンデータ化

行政が保有する地理空間情報、防災・減災情報、調達情報、統計情報などの公共データを、インターネットを通じて誰もが無料で利用でき、二次利用が可能な形で公開することです。

か行

カーボンニュートラル

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」*から、植林、森林管理などによる「吸収量」*を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることです。

※人為的なもの

感染症

寄生虫、細菌、真菌などの病原性微生物や、ウィルス、異常プリオンなどの病原体が体内に侵入し感染して増殖し発症する疾患の総称です。

キスアンドライド

出発地から都市周辺部まで自動車で送迎してもらい、そこから目的地まで電車等の公共交通機関を利用する方法のことです。

交通結節機能・交通結節点

鉄道やバス等の様々な交通手段を結びつけ、相互の円滑な利用を促す役割が「交通結節機能」で、鉄道駅やバスターミナル、インターチェンジ等、その役割を担う場所が「交通結節点」です。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称「バリアフリー法」）

平成 18 年 12 月に施行。ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充し、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進しています。

公共交通不便地域

「海老名市コミュニティバス運行ガイドライン(平成 25 年)」で位置付けており、鉄道駅を中心として半径 1 km、バス停を中心として半径 300m 以上離れている地域のことです。

交通系 IC カード

鉄道やバス等の公共交通機関で、運賃の支払いができる非接触型のカード型乗車券です。主なものでは、「Suica」でや「PASMO」等が挙げられます。

国連気候変動枠組条約締約国会議（cop）

大気中の温室効果ガスの濃度を安定化させることを究極の目標として、平成 4（1992）年に採択された「国連機構変動枠組条約」（UNFCCC）に基づき、平成 7（1995）年から毎年開催されている年次会議です。

コミュニティバス

交通空白地域・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て行う乗合バス等のことです。

さ行

市街地再開発事業

低層の木造建築物が密集し、十分な公共施設がない等の都市空間機能の低下がみられる市街地において、細分化された宅地の統合、不燃化された共同建築物の建築にあわせ、公園、緑地、広場、街路等の公共施設の整備や有効なオープンスペースの確保を一体的・総合的に行い、安全で快適な都市環境の整備、土地の高度利用化を図ることができる事業手法です。

市街化区域

既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を位置付けます。市街化区域には、土地利用を適正に誘導するために用途地域を指定することになっています。

市街化調整区域

自然環境や農業等を保全するために、市街化を抑制する区域です。原則として用途地域を定めず、開発行為等は許可を受けなければ行うことができないことになっています。

た行

大規模商業施設

本計画では、店舗面積 1,000 m²以上の商業施設をととしています。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地方自治体が地域の公共交通を維持するために主体的な役割を果たし、生活交通を確保する体制づくりに義務を負うことなどを定めた法律で平成 19（2007）年に施行されました。

令和 2（2020）年 11 月には、本法律等の一部を改正する法律が施行されています。

超高齢社会

WHO（世界保健機関）と国連の定義に基づき、65 歳以上の人口（老年人口）が総人口に占める割合（高齢化率）が 21% 超の社会のことをいいます。

なお、65 歳以上の人口割合が 7% 超で「高齢化社会」、同割合が 14% 超で「高齢社会」といいます。

昼夜間人口比率

昼間人口の夜間人口に対する割合のことです。昼間人口（従業地・通学地による人口）は、従業地・通学地集計の結果を用いて、「昼間人口＝夜間人口－流出人口＋流入人口」により求めることができます。夜間人口は、常住地による人口のことであり、国勢調査時に調査の地域に常住している人口のことをいいます。

都市交流拠点

商業や業務、行政サービス、生涯学習・文化、医療・福祉等の様々な機能が集積し、多くの人が集まり交流する地区のことです。

地域交流拠点

身近な商業機能やコミュニティ機能の地域の交流や利便性の高い生活に向けて必要な諸機能が集積し、市内各地域において中心を形成している地域のことです。

都市機能

医療・福祉、教育、消費・金融、情報・娯楽・文化・スポーツ、交通・生活基盤等を提供する機能のことです。

デジタルサイネージ

屋外・店舗・交通機関などの公共交通空間で、ネットワークに接続されたディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムの総称です。

は行

パークアンドライド

出発地からは自動車を運転して、都市周辺部の駅に駐車をし、そこから目的地まで電車等の公共交通機関を利用する方法のことです。

バスロ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、携帯端末やパソコンに情報提供することにより、乗車するバスの位置を利用者に知らせる仕組みです。

バリアフリー

障がいのある人や高齢者等が生活する上で、公道の妨げになる障壁を取り去った空間のことです。

パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査です。調査は、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。

なお、トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼びます。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も、1つのトリップと数えます。

標準的なバス情報フォーマット

インターネット等の経路検索サービスを提供するにあたり、バス事業者を経路検索事業者との間でデータを受け渡しするために定められたフォーマットのことです。

や行

ユニバーサルデザイン

文化・言語の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計・デザインのことです。「バリアフリー」の概念の発展形で、「できるだけ多くの人々が利用可能であるようなデザインにすること」を基本的な考えとしており、デザイン対象を障がい者等に限定していない点が、一般的にいわれる「バリアフリー」とは異なります。

3 改訂履歴

改訂日	改訂内容
令和4年4月	初版

海老名市地域公共交通計画

令和4年4月

編集／海老名市 まちづくり部 都市計画課

〒243-0492 海老名市勝瀬 175 番地の1

☎046-235-9676