

#### (4) 湘南大庭地区周辺の地形的特徴

湘南大庭地区周辺の南部地域では、引地川、小糸川沿いの地域と辻堂駅遠藤線の沿線地域で高低差がある地形となっています。一方で、北部地域では、比較的平坦な地形となっています。

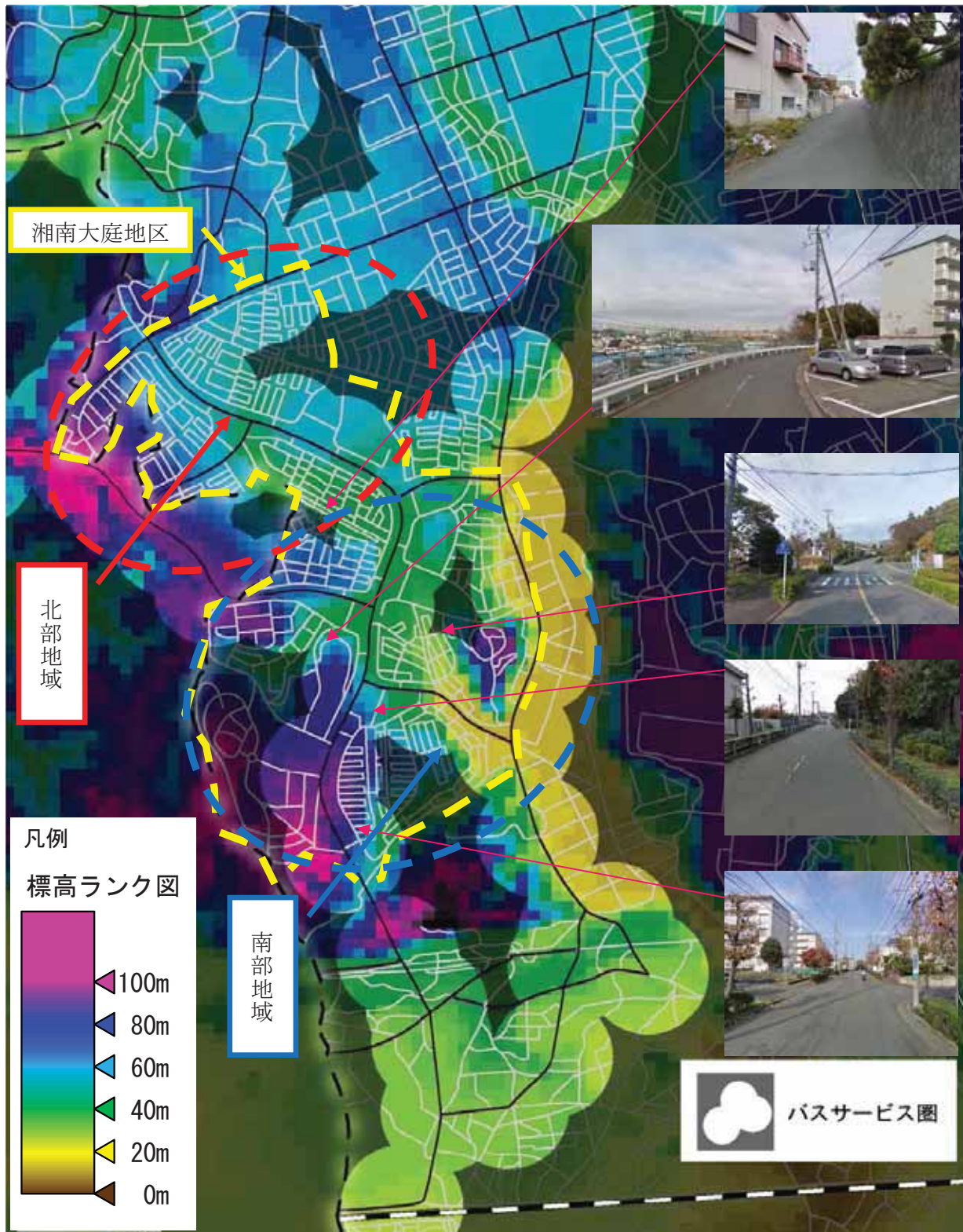


図-4 湘南大庭地区の標高ランク図

(出典 平成 19 年度湘南ライフタウン公共交通計画検討調査報告書)

## 2. 湘南大庭地区の交通の課題

### <交通課題のまとめ>

湘南大庭地区が抱える公共交通の課題としては、「将来の課題」と「現在の課題」に大別される5つの課題があります。また、解決するための3つの方向性を示します。

#### (1) 超高齢社会への対応について

【課題1】超高齢社会に対応するため、地域の移動を容易にするきめ細かいバス路線のサービス提供が必要

#### (2) 減少する通勤・通学需要への対応について

【課題2】通勤・通学需要の減少で路線の収益性が下がれば、現在の運行便数が減少し、それに伴い利便性低下が懸念

#### (3) 公共交通の中心を担うバス交通の混雑への対応について

【課題3】ピーク時間帯の混雑緩和などの利用環境の改善とともに、利便性向上を図っていくことが必要

#### (4) 既存バス輸送の運行（定時制・速達性）改善について

【課題4】通勤・通学時間帯の定時性・速達性を確保する輸送形態を確保することが必要

#### (5) 子育て世代の地域内の移動について

【課題5】子育て世代の地域内の移動を支えるシステムが必要

#### 将来の課題

湘南大庭地区で今後、対策を進めていく必要があると考えられる課題

#### 現在の課題

現時点で、課題が顕在化しており、早急な解決策が求められるもの

この課題を解決するための、湘南大庭地区における公共交通施策の方向性を以下に整理します。

#### 【公共交通施策の方向性】

##### 【方向性1】 バス交通の高度化の検討

(基幹としての定時性、速達性、運行の平準化、運行情報案内等利用しやすさの改善等)  
➡ 辻堂駅・湘南台駅のバスのアクセス性の改善（ロータリーの改善・専用レーン等）

##### ねらい1【課題2, 3, 4の解決】

基幹バス交通の輸送の効率化や利便性の向上を図り、バス交通の混雑緩和や非効率なバス輸送の解消を進め、バス輸送の信頼性等を高めます。この結果、選ばれた交通として通勤・通学需要の低下を抑えます。

##### ねらい2【課題1の解決】

基幹バス交通の効率化の効果を、支線も含めた地区全体へ波及させてサービスを改善します。超高齢社会への対応を図ります。

公共交通の利便性を拡大

バス輸送の高度化の波及効果

##### 【方向性3】

公共交通を補完する環境配慮型地域内モビリティシステムの検討

##### ねらい3【課題2, 5の解決】

間接的なバス交通の利便性の向上から、バスの通勤・通学需要を維持します。

##### 【方向性2】

バス幹線（辻堂駅遠藤線）から離れた地域への、公共交通充足策の検討

##### ねらい4【課題1の解決】

幹線道路から離れた地域のバス路線を拡充し、高齢者に利用しやすい公共交通網を整備します。

公共交通の利便性を拡大

将来の課題

現在の課題

といった湘南大庭地区の交通の課題を解消

### 3. 今年度の検討内容

#### (1) 検討の流れ

前項までに示した湘南大庭地区の現状および課題解決のため、今年度は辻堂駅遠藤線でのバス輸送の高度化を軸に、以下の流れで検討を進めてまいります。

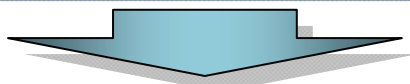
【課題1】超高齢社会に対応するため、地域の移動を容易にするきめ細かいバス路線のサービス提供が必要

【課題2】通勤・通学需要の減少で路線の収益性が下がれば、現在の運行便数が減少し、それに伴い利便性低下が懸念

【課題3】ピーク時間帯の混雑緩和などの利用環境の改善とともに、利便性向上を図っていくことが必要

【課題4】通勤・通学時間帯の定時性・速達性を確保する輸送形態を確保することが必要

【課題5】子育て世代の地域内の移動を支えるシステムが必要



#### 【今年度の検討内容】

・技術的な検討とあわせて、市民とのワークショップ、合意形成の取り組みを行います。

##### 1) バス交通の高度化の検討

- ・高度化のための交通システムの整理、検討
- ・交通量調査、渋滞状況調査などを踏まえたバス運行状況のシミュレーションによるバス輸送の高度化を実施した場合の定量的効果の検証
- ・連節バスや専用走行空間の導入を見据えた道路走行空間、バス停部の検討

##### 2) 幹線(辻堂駅遠藤線)から離れた地域の公共交通の充実

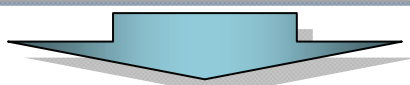
##### 3) 公共交通を補完する環境配慮型地域内モビリティシステムの検討 (技術的な検討)

##### 4) 市民とのワークショップ

- ・これまでの経緯や調査結果、現状の課題などを踏まえ、地域として公共交通を考えていくことを確認
- ・バス輸送の高度化に関して交通システムの導入や整備検討を進めていくことに関する合意形成の取り組み



(合意形成の取り組み)



中短期的な施策の実現 (平成26年度中から順次施策を実施する予定)

図-5 今年度の検討の進め方

## (2) 今年度の検討内容

※第2回藤沢市地域公共交通会議以降、情報を追加した内容について具体的に示します。

### 1) バス交通の高度化（BRT化）に向けた具体的検討

バス輸送の定時性、速達性、輸送の平準化（団子運転の解消）等を進めるバス輸送の高度化（BRT化）に向け、以下の検討を進めます。

#### <具体的検討項目>

##### ①バスの急行運転による速達性向上の検討

急行運転は各駅停車便と比較して停車するバス停数が少なく、目的地への到着時間短縮が図られるといった速達性の向上を図り、通勤・通学需要の満足度の向上につなげます。

##### ②急行運転化と併せたバス停の分離による定時性向上の検討

急行便と各停便が停車するバス停では、お互いが邪魔とならないよう、着車場所を分けるなどにより、定時性の向上を図ります。

##### ③バス専用レーンによる定時性・速達性向上の検討

バス専用レーンの効果は、道路渋滞、一般車両の流入の影響を受けることなくバスが通行できることが最大のメリットとして考えられる一方、一般車の走行空間を減少するといった課題もあるため、ソフト施策も含めた長期的な視点で検討します。

##### ④運行情報案内（バス接近情報）の検討

次にバス停に到着する便等の情報をバス停に表示するバス接近情報の提供を検討します。

##### ⑤連節バス導入による輸送能力の改善と混雑緩和

連節バス一便あたりの輸送力は通常のバスの約2倍であり、運行本数を少なくしても輸送力の維持が図られます。この連節バスのメリットを生かした輸送能力の改善や、時間当たり車両台数の効率化による、混雑緩和、排出ガス抑制効果も期待できます。

##### ⑥乗車方法の変更（中乗り・前降り方式）による乗降時間短縮

乗車・降車が同時に行える中乗り・前乗り方式とすることで、乗降時間が短縮されるほか、中扉を用いた、車イス、ベビーカーのスムーズな乗降も可能となります。

##### ⑦休日の辻堂駅周辺の交通渋滞対策（⇒p.9）

休日の商業施設利用等で混雑する辻堂駅周辺の交通渋滞対策を図ることで、バスの定時性・速達性の確保を目指します。

##### ⑧湘南ライフタウンターミナル整備（⇒p.10）

湘南ライフタウンターミナルの整備により、ターミナルを起点とした地域内系統の新設による不便地区の解消や、周辺地域路線の集約による運行の効率化などによる湘南大庭地区における公共交通の利便性向上を目指します。

### ⑨湘南台駅の運用改善 (⇒p. 12)

湘南台駅西口ロータリーへバス路線が集中する傾向にあり、朝夕の便数が多い時間帯における混雑改善のため、東口の活用を含め、バス全体の定時性・速達性確保を目指します。

### ⑩幹線(辻堂駅遠藤線)から離れた地域の公共交通の充実

バス路線が充実する辻堂駅遠藤線から離れた地域について、現状と課題を把握しながら、またワークショップで地域の意見を把握しながら検討を進めていきます。

### ⑪公共交通を補完する環境配慮型地域内モビリティシステムの検討

バスなどの公共交通を補完するために、自転車からバスへの乗継なども含めた利便性向上策を検討します。

### ⑫その他景観等への配慮

バス輸送の高度化にあたり、景観や地域のシンボル性に配慮したものとすることで、地域住民に親しまれる持続可能な交通システムの実現を目指します。



次頁より、⑦、⑧、⑨の検討状況について詳述します。

## ⑦休日の辻堂駅周辺の交通渋滞対策

休日の辻堂駅周辺のバスの混雑状況を確認するため、大庭隧道から辻堂駅北口間のバスの所要時間について、天候別（晴天、雨天）、平日・土日別で所要時間の違いを下のグラフに示します。雨天時の日中においては、日曜日、土曜日の所要時間が多く遅れが生じている状況です。

休日の商業施設利用等で混雑する辻堂駅周辺の交通渋滞対策として、信号現示の改良や隔地駐車場の確保、公共交通の利用促進や誘導員の配置、バス経路の見直し、専用レーンや専用走行路の検討、などにより、交通渋滞の状況を改善し、バスの定時性の確保を図ります。

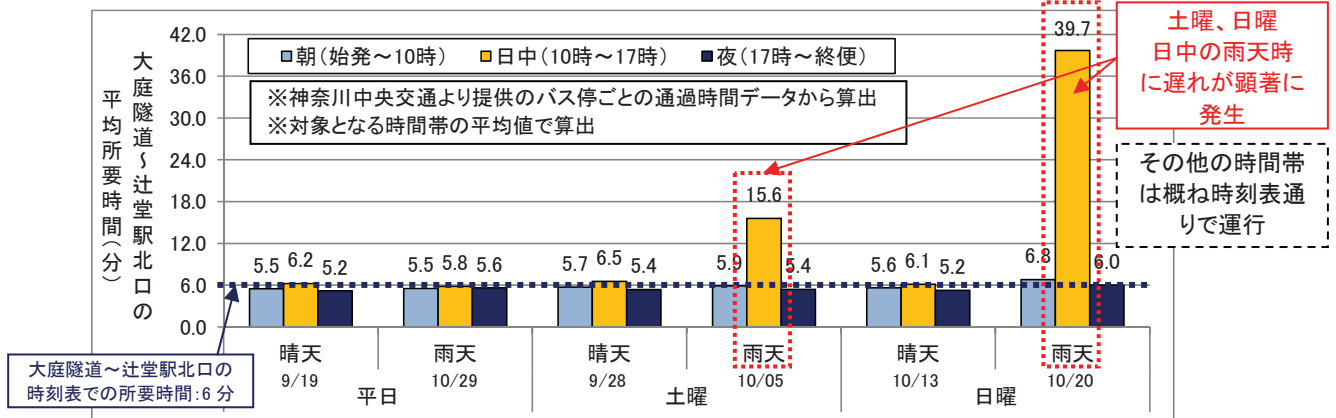


図-6 曜日、時間帯別の大庭隧道～辻堂駅北口の平均所要時間

(出典：神奈川中央交通提供データより)



図-7 辻堂駅北口周辺のバスルート、バス停（湘南大庭方面より）

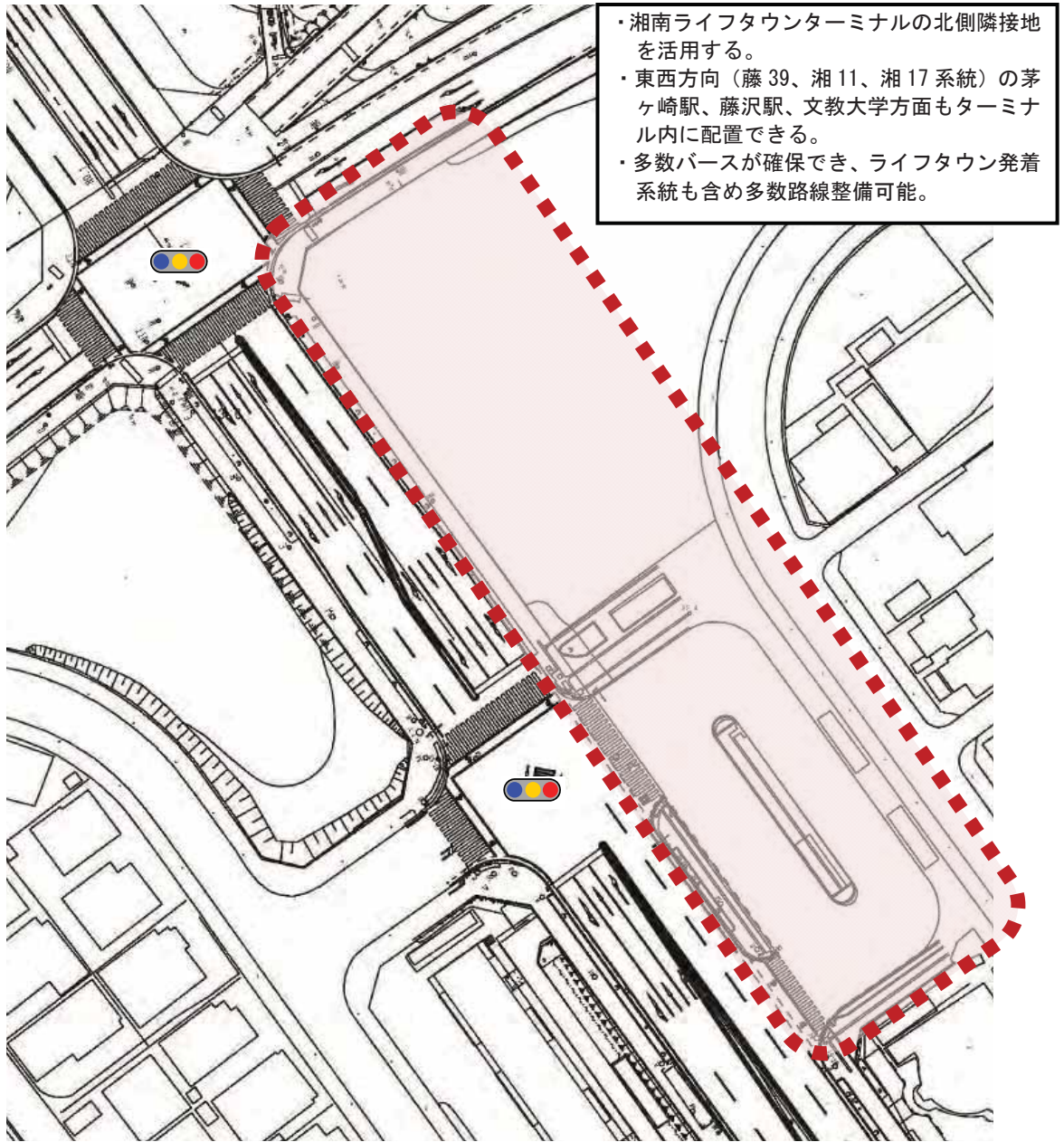
## ⑧湘南ライフタウン-ターミナル整備

湘南ライフタウン-ターミナルの整備により、ターミナルを起点とした地域内系統の新設による不便地区の解消や、周辺地域路線の集約による運行の効率化を図ります。

現在	
イメージ図	<p>東西方向の路線のバス停  藤 39(藤沢駅-湘南台駅)  湘 11(湘南台駅-茅ヶ崎駅)  湘 17(湘南台駅-文教大学)</p> <p>写真1</p> <p>写真2</p> <p>見直し</p> <p>進入のみ (流出不可)</p> <p>現ターミナル</p> <p>流出のみ (進入不可)</p> <p>写真1</p> <p>写真2</p>
考え方	<p>【敷地】現在のバスターミナルは南北方向約72m×東西方向27mのおよそ2,000㎡の敷地を要であり、バスバースは3バース、敷地内にトイレが立地する。</p> <p>【流入流出部】信号機付き出入り口部は進入専用であり、流出は南側の対応となる。</p>
利点	—
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向のバス路線（藤 39、湘 11、湘 17）はターミナルから離れたバス停利用となる。</li> <li>また、辻 26 の湘南台駅行き、辻 33、辻 34 の慶応大学行きはターミナルから離れている。→湘南台駅へ向かう系統（藤 39、湘 11、湘 17、辻 26）が別々のバス停となっている。</li> <li>信号機付き出入り口部は進入専用（流出不可）であり、流出は南側の対応のみであるため、東西方向バス路線のターミナル利用は不可能となる。</li> </ul>

見直しの方向性

イメージ  
図



考え方

【敷地】遠藤矢向交差点の角地（A街区）と現在のバスターミナルの一部を活用する。  
 【流入流出部】北側の湘南台駅方面からの新たなアプローチ部（湘南台駅方面からの進入のみ）を設けるとともに、現バスターミナルの信号機付き出入口部を進入、流出ともに利用する案。

利点

- ・慶応大学、湘南台駅方面路線以外はコンパクトに集約できる。
- ・現在バス停外となる東西方向（藤 39、湘 11、湘 17 系統）の茅ヶ崎駅、藤沢駅、文教大学方面もターミナル内に配置できる。
- ・現ターミナルに比べ、多数バースが確保でき、ライフトウン発着系統も含め多数路線整備可能。

課題

- ・全ての路線について、ターミナルを経由した場合、一部の路線では、目的地への速達性の問題が生じる。一方で、ターミナル外に乗場を整備した場合、乗り継ぎ利用において不便が生じる。
- ・湘南台駅方面からの流入を考慮した場合、現道の高さから、出入口部の高低差解消の対応が必要\*となる。  
 ※ターミナルからの出入り方法の変更について警察などの関係者協議が必要である。



## ⑨湘南台駅の運用改善

湘南台駅西口ロータリーへバス路線が集中する傾向にあり、朝夕の便数が多い時間帯には、ロータリー内の車両混雑のため、定時性・速達性への影響が懸念されます。

また乗降箇所については西口2番乗り場への長蛇の待合列が発生するなど、利用者の乗降、待合においても混雑な状況が見られます。

このため、湘南台駅西口に集中する一部の路線を湘南台駅東口に変更し、湘南台駅のロータリーの効率的な運用を実施し、ロータリー内の混雑解消を図り、バスの速達性向上を図ります。

また、区間距離が伸びるデメリットをPTPS（公共車両優先システム）設置区間を増やす等の速達性に資する施策を実施し、速達性が損なわれない対策を検討します。

### 現状

#### <西口>

- ・発着本数が過大（1日886本の発着）
- ・バス待合の列が動線を阻害
- ・タクシーが障がい者用スペースを占拠

#### <東口>

- ・発着本数が少ない（1日237本）
- ・バス待合の列は動線を阻害しない。
- ・余剰のスペースが多い

### 改善

- ・西口に発着するバス路線の一部を東口に乗り入れし、西口の混雑緩和および東口の効率的な利用を実施
- ・西口方面から東口へアクセスするバス路線の速達性を確保するため、公共車両優先システム(PTPS)の追加

### ア) 西口・東口のバス発着本数の比較

- ・朝夕に西口に混雑がみられます。朝夕のピーク時の西口のバス発着本数は、東口の3倍程度となっています。（バスの発車バースは西口6バース、東口3バース）

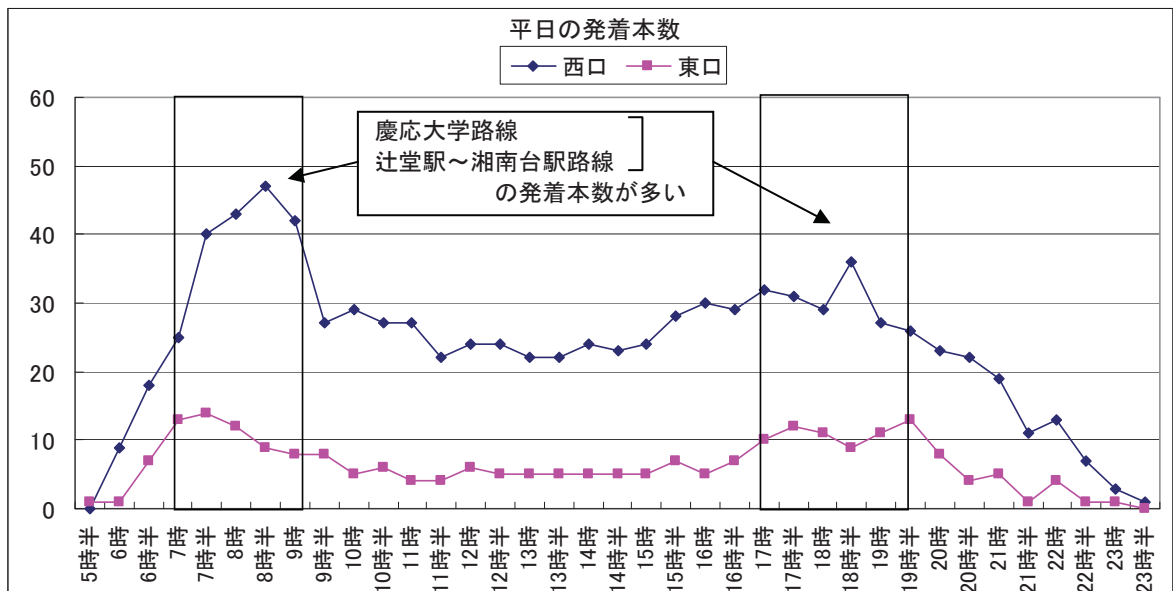


図-8 平日の湘南台駅の西口、東口の発着計運行本数

表-1 朝のピーク時間帯の運行本数

	西口	東口
時間帯	7:00~9:30	7:00~9:30
本数	172	56
30分の本数	34.4	11.2

表-2 夕方のピーク時間帯の運行本数

	西口	東口
時間帯	17:00~19:30	17:00~20:00
本数	155	66
30分の本数	31.0	11.0

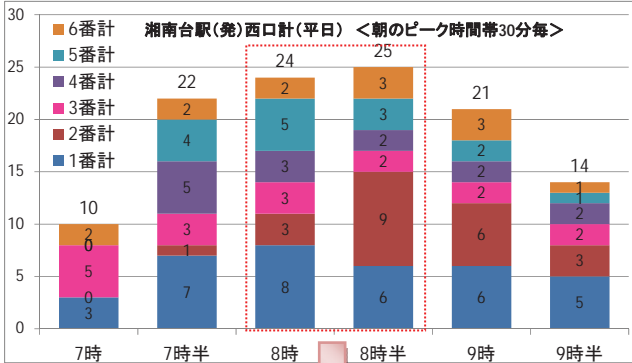


## ウ) 西口・東口の発着バース調整による平準化案

現在の西口の2番線(文教大学行き)と3番線(辻堂駅行き)発のバス路線をすべて東口に移動した場合の運行の平準化の可能性について、以下に整理します。

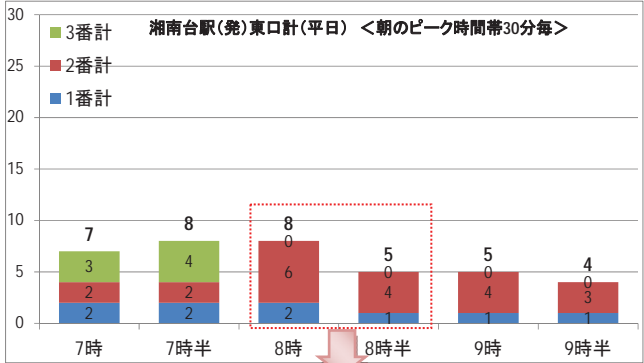
### ●現在の西口、東口のバスの発車本数(朝のピーク時の比較)

**西口**  
 平日の湘南台駅西口(発)の運行本数は、8時半が25本/30分と最も多くなっている。次いで、8時が24本/30分である。  
 一日446本が運行している。



ピークの8時台(1h)は49本/6バース  
 ⇒1バースあたり 8.2本/h 発車

**東口**  
 平日の湘南台駅東口(発)の運行本数は、7時半、8時が8本/30分と最も多くなっている。  
 一日108本が運行している。

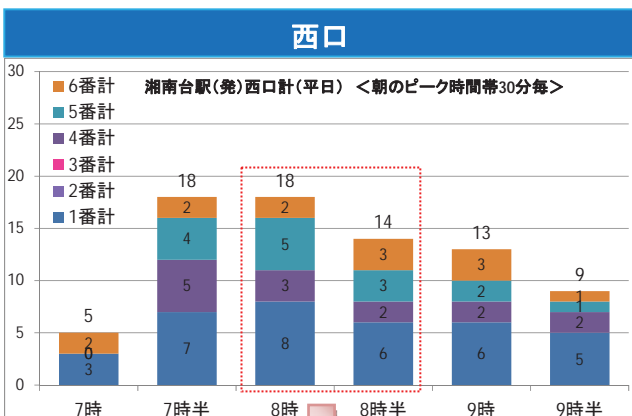


8時台(1h)は13本/3バース  
 ⇒1バースあたり 4.3本/h 発車

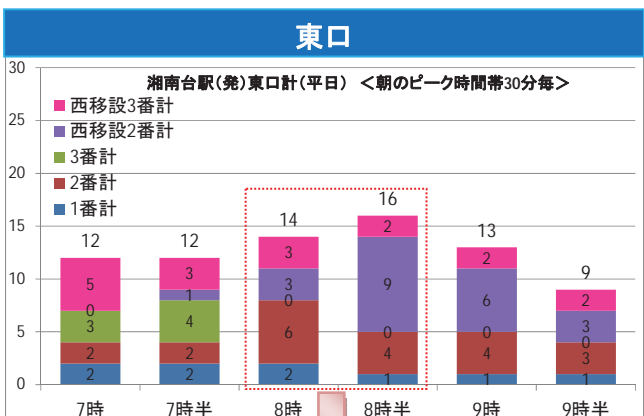
西口と東口において1バース当たりの負担が西口で顕著

西口の2番線(文教大学行き)3番線(辻堂駅行き)発を東口に移設を行い  
 ロータリーの負担を平準化

### ●現在の西口、東口のバスの発車本数(朝のピーク時の比較)



ピークの8時台(1h)は32本/5バース※  
 ⇒1バースあたり 6.4本/h 発車



8時台(1h)は30本/4バース※※  
 ⇒1バースあたり 7.5本/h 発車

西口と東口において1バース当たりの負担について平準化

※ 見直し後の西口のバース数は、エ) p. 15の見直し後を想定  
 ※※ 見直し後の東口のバース数は、オ) p. 16の見直し後を想定

●現在の西口、東口のバスの待合人数（朝のピーク時の比較）

〈駅前広場面積〉 ※図面より計測

西口の駅前広場（歩道、待合空間）面積	東口の駅前広場（歩道、待合空間）面積
1,250 m <sup>2</sup>	1,780 m <sup>2</sup>

〈発車バス利用者の待合空間の一人当たり面積〉

ピーク時の待合発生人数＝ピーク 1 時間あたり発車台数÷6※×50 名※※

※各バスが 10 分ヘッドで発車すると想定し、一時的に待ち合う対象バスは 10 分おきと設定

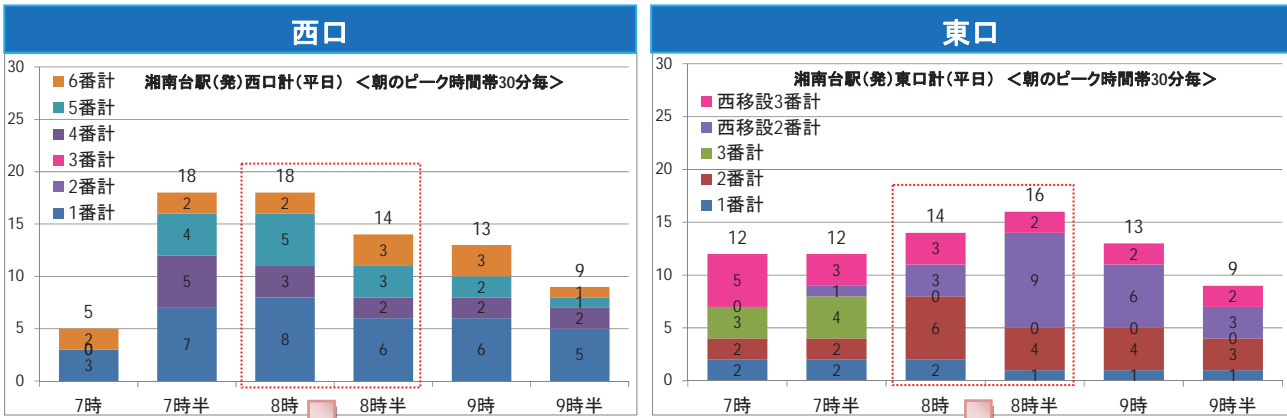
※※大型バス定員 75 名の 7 割が利用と想定

西口	東口
ピークの 8 時台 (1h) は 49 本 (前頁参照) ⇒ 49 本 ÷ 6 × 50 = 408 人 (=待合人数) ⇒ 駅広面積 1,250 m <sup>2</sup> ÷ 408 人 = <u>3.1 m<sup>2</sup>/人</u>	ピークの 8 時台 (1h) は 13 本 (前頁参照) ⇒ 13 本 ÷ 6 × 50 = 108 人 (=待合人数) ⇒ 駅広面積 1,780 m <sup>2</sup> ÷ 108 人 = <u>16.5 m<sup>2</sup>/人</u>

西口と東口において一人当たりの待合面積が異なる

西口の 2 番線（文教大学行き）3 番線（辻堂駅行き）発を東口に移設を行い  
ロータリーの負担を平準化

●現在の西口、東口のバスの発車本数（朝のピーク時の比較）



ピークの 8 時台 (1h) は 32 本  
 ⇒ 32 本 ÷ 6 × 50 = 267 人 (=待合人数)  
 ⇒ 駅広面積 1,250 m<sup>2</sup> ÷ 267 人 = 4.7 m<sup>2</sup>/人

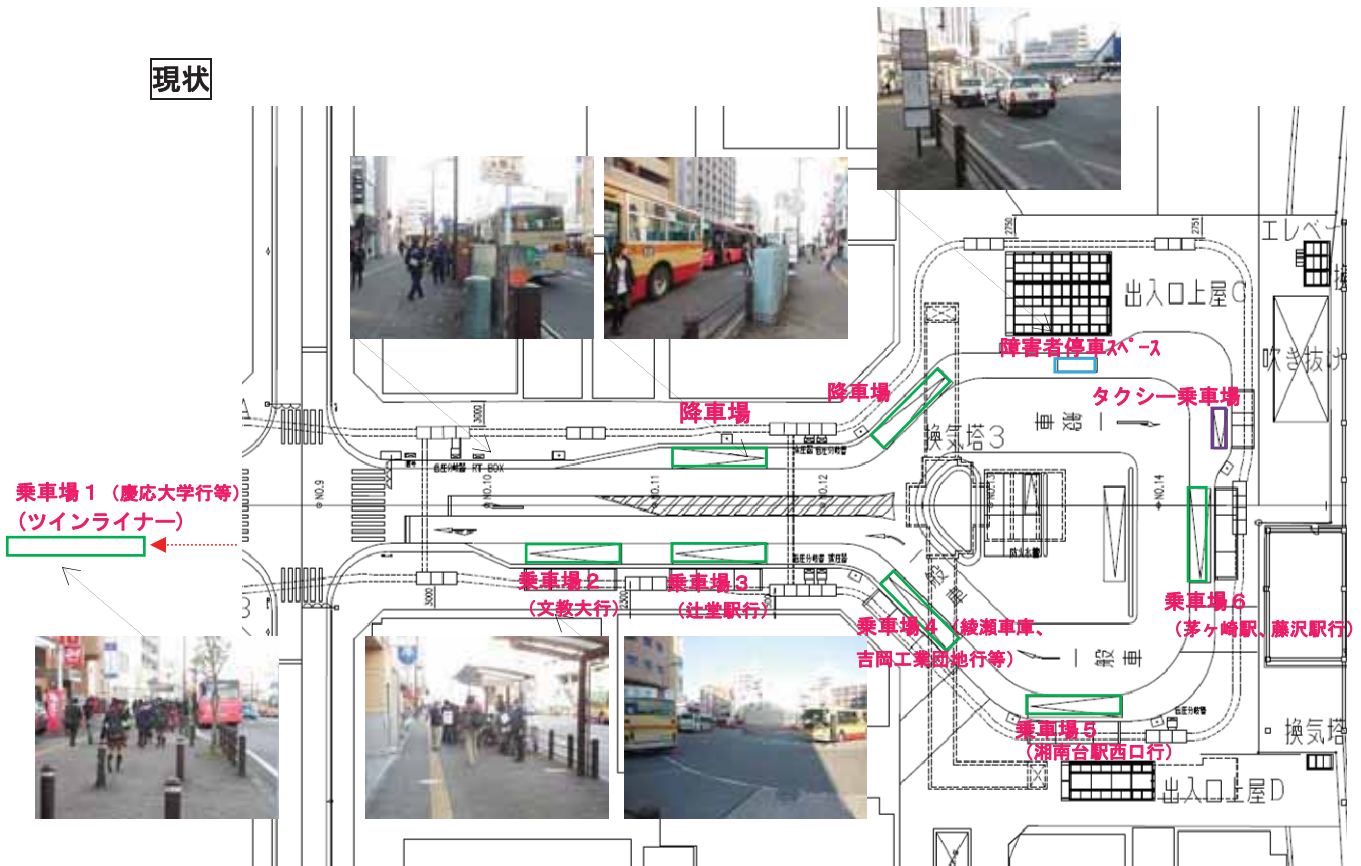
ピークの 8 時台 (1h) は 30 本  
 ⇒ 30 本 ÷ 6 × 50 = 250 人 (=待合人数)  
 ⇒ 駅広面積 1,780 m<sup>2</sup> ÷ 250 人 = 7.1 m<sup>2</sup>/人

西口と東口において 1 バス当たりの負担について平準化

## エ) 西口の見直し案

西口の運用の見直し案を以下に示します。

### 現状

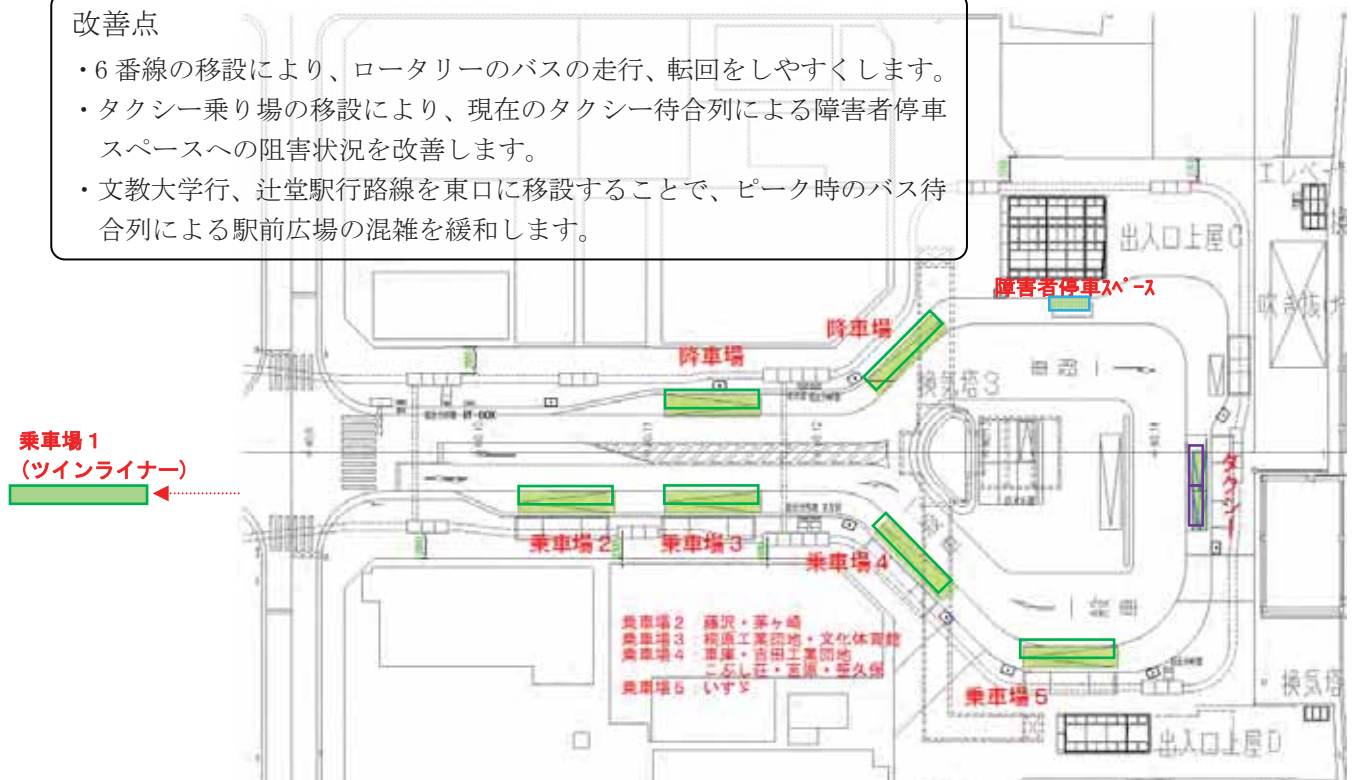


### 見直し

### 見直し後

#### 改善点

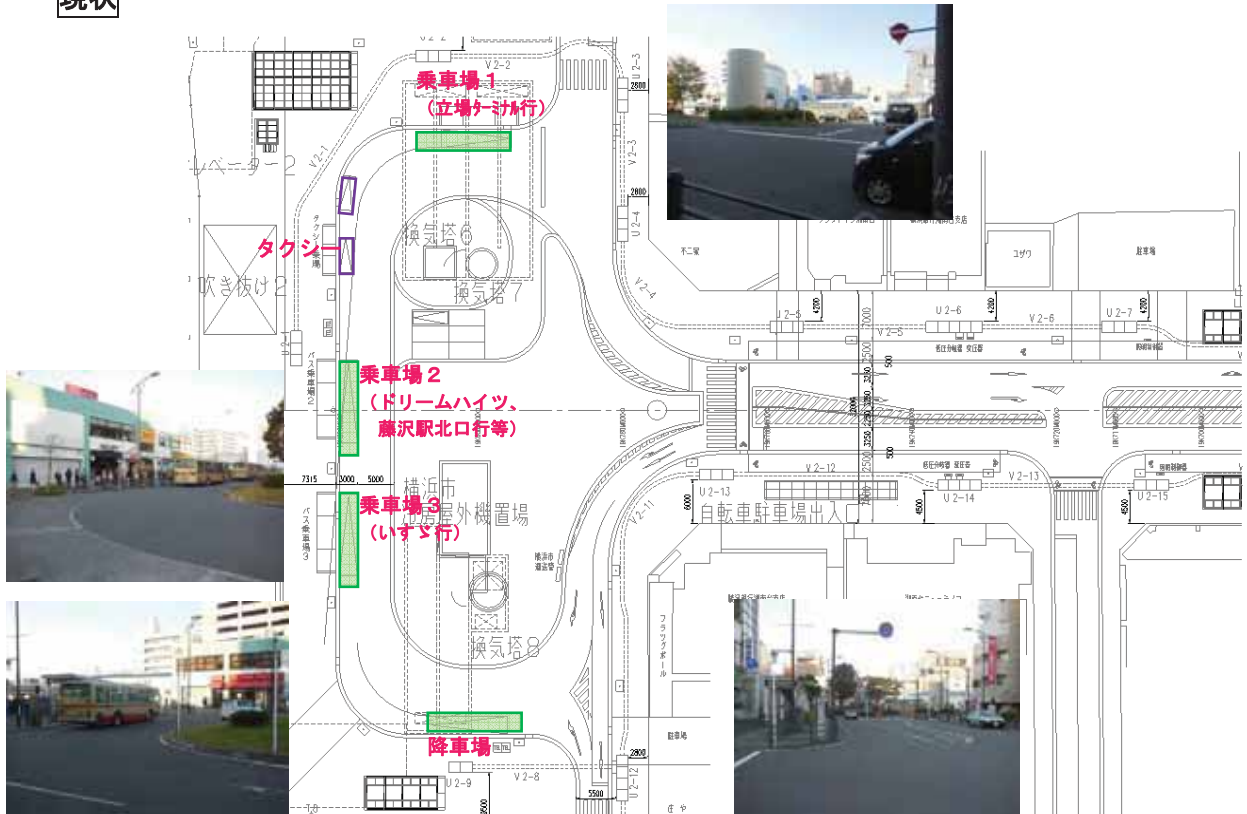
- ・6番線の移設により、ロータリーのバスの走行、転回をしやすいします。
- ・タクシー乗り場の移設により、現在のタクシー待合列による障害者停車スペースへの障害状況を改善します。
- ・文教大学行、辻堂駅行路線を東口に移設することで、ピーク時のバス待合列による駅前広場の混雑を緩和します。



## オ) 東口の見直し案

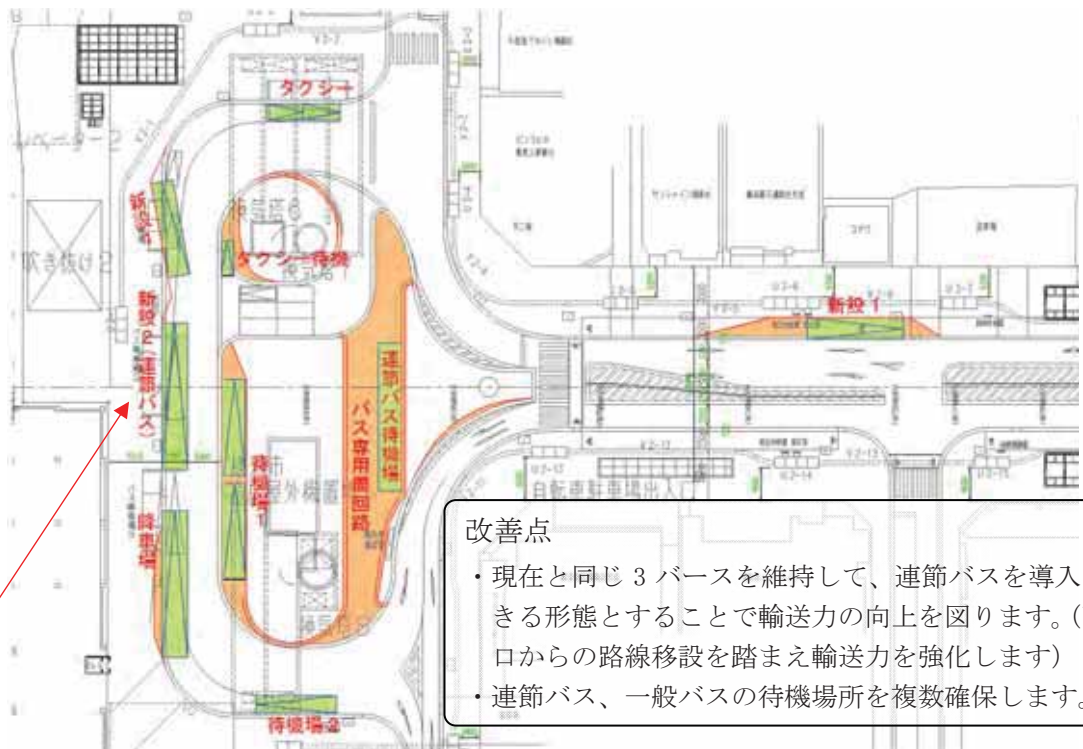
東口の運用の見直し案を以下に示します。

### 現状



### 見直し

### 見直し後



- この案では新設2の乗り場は連節バスを想定していますが、連節バスとしない場合は一般バスバース2つ分を確保できるため、乗り場の全バース数は4か所となります。  
(p.14の見直し後の1バース当たり本数は一般バスを想定して、4バースで算出しています)

## カ) 湘南台駅東口へのアクセスルートについて

湘南台駅西口にアクセスするルートを変東口に変更した場合に想定されるルートは、下図のように、湘南台1丁目交差点を経由するルートが考えられます。

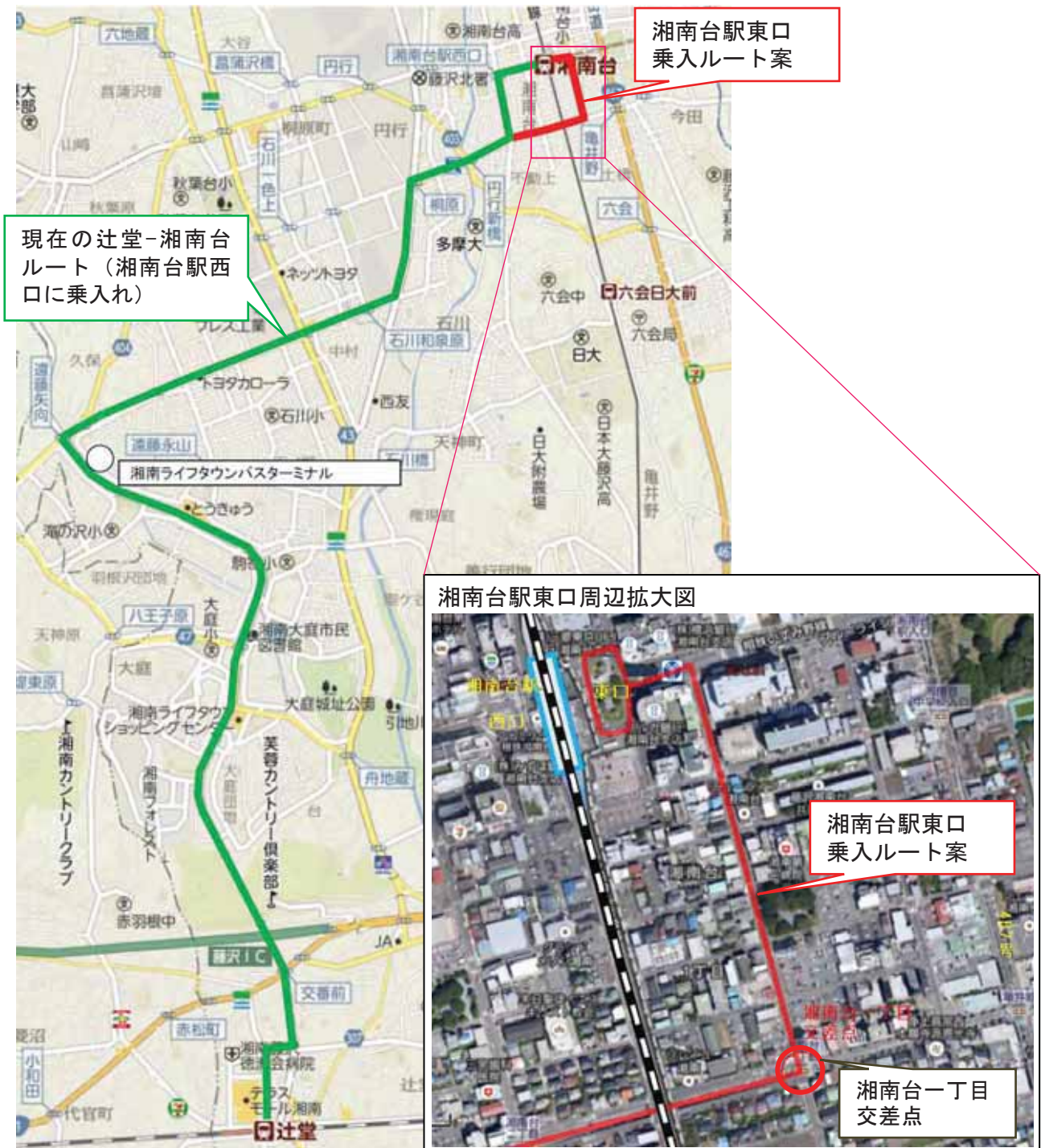
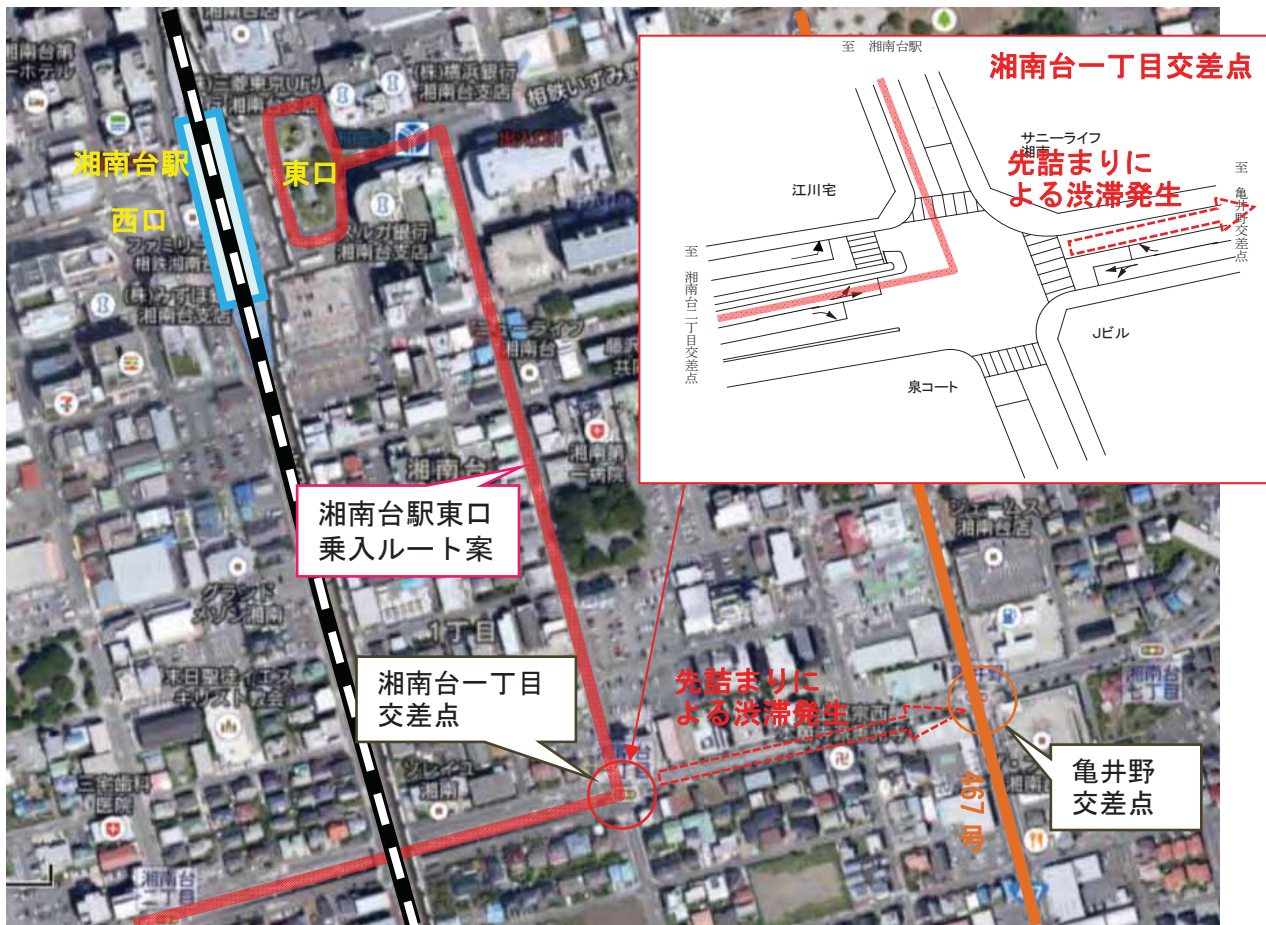


図-9 湘南台駅発着を東口に変更した際のルート案 (現在のルートとの比較)

湘南台駅東口へのルート上の湘南台一丁目交差点においては、交通量調査の結果から朝夕に渋滞が発生する状況が把握できました。これは、バスルートとする場合の定時性や速達性への課題となる事項ですが、次ページに概況を整理します。

●湘南台一丁目交差点における朝夕の渋滞状況



○湘南台一丁目交差点の車線運用

- ・湘南台二丁目方向断面は立体交差（アンダー）の本線と側道部から構成されています。
- ・湘南台二丁目方向と亀井野交差点方向の流入部のみ右折専用レーンが設置されています。

○湘南台一丁目交差点の交通量（平成 25 年 12 月 3 日火曜日交通量調査）

- ・湘南台一丁目交差点断面交通量は、6,520 台/昼 12 時間、ピーク時（18 時台）は 616 台/時でピーク率は 9.4%です。大型車混入率は、昼 12 時間で 8.3%、ピーク時で 2.1%です。
- ・方向別交通量についてみると、昼 12 時間においては左折 1,354 台、直進 4,580 台、右折 590 台、ピーク時においては、左折 147 台、直進 416 台、右折 53 台となっています。

○湘南台一丁目交差点の渋滞発生状況

- ・湘南台二丁目方向断面で 7:30~8:00 に 40m、16:00~16:30 に 60m の渋滞が発生しています。
- ・渋滞原因は藤沢街道(467号)の亀井野交差点方面の車両の先詰まりによるものです。



上記の現状を踏まえ、バスの運行に支障のない道路環境の確保のための検討を今後行う予定です。



## 2) 市民ワークショップの実施

### (1) ワークショップの目的

現在、湘南大庭地区に発生している交通に関する課題の解決、及び中短期的に超高齢化等で顕在化する交通問題の抑制に向け、地域住民ワークショップを実施します。

ワークショップの結果を受けて、当該地区の交通課題の解決に資する施策の実現を、住民の合意形成のもとに進める予定です。



#### <目的>

地域の交通に関する現状を認識した上で、湘南大庭地区での**バス輸送の高度化・再編計画づくり**について具体的な方針を示し、地域としての検討や取り組みの方向性の合意形成を行うことを目的として進めます。

### (2) 実施主体・参加者

#### ■ 実施主体

- ・都市計画課
- ・湘南大庭市民センター

#### ■ 協力団体

- ・郷土づくり推進会議 等

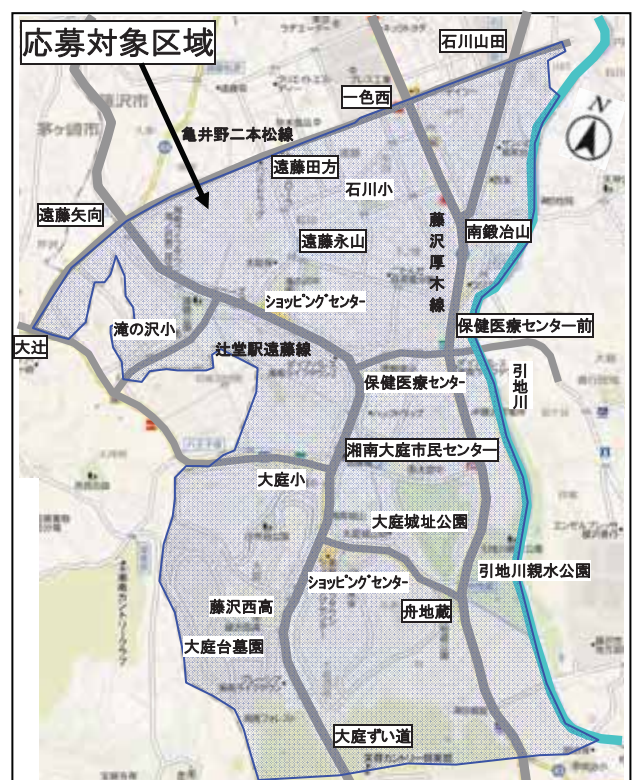
#### ■ 実施主体の役割

- ① ワークショップの進行（都市計画課、市民センター）
- ② ワークショップ運営の事前調整（都市計画課、市民センター）
- ③ 地域住民の募集（都市計画課、市民センター）
- ④ 資料の準備作成（都市計画課）

※ このほか、学識経験者及び専門コンサルタントを交えてワークショップを適切に進めます。

#### ■ 参加者（50名程度を予定）

- ・遠藤（一部）、大庭（引地川から西側の区域）、石川（引地川から西側の区域）、石川一丁目、石川二丁目、石川三丁目、石川四丁目にお住まいの方（右図参照）



(3) ワークショップの進め方と想定するアウトプット (3回程度の実施を想定)

第1回ワークショップ

日時 平成 26 年 2 月 1 日(土)9:00~12:00  
(受付 8:40~)

場所 湘南大庭市民センター 体育館

テーマ 地域の交通にどんな課題があるか考えよう!

進行ポイント

- ・湘南大庭地区の外出のしやすさや公共交通に対する良い点、課題(悪い点)を出す
- ・そのうえで、課題抽出を行う
- ・将来どのようにしていくべきかを考えてみる

検討イメージ : ●湘南大庭地区から辻堂駅、湘南台駅等への公共交通アクセスの課題  
●湘南大庭地区内における交通不便地区の存在の課題  
●バス自体の不便点(定時性、雨天時の混雑、座れない、運賃支払、道路混雑、バス停が遠い 等)

第2回に向けて事務局側の準備 : 湘南大庭地区の良い点と課題を体系的に整理する  
課題を解決策の検討につながるよう整理、類型化

第2回ワークショップ

日時 平成 26 年 3 月 29 日(土)9:00~12:00

場所 湘南大庭市民センター 体育館

テーマ 地域の現状・将来を見据えた交通のアイデアを出してプランを練ろう!

進行ポイント

- ・前回の課題を踏まえ、解決策について検討してみる
- (前回の各班で出した課題を踏まえ、班ごとにテーマを設定する)

検討イメージ : ●湘南大庭地区から辻堂駅、湘南台駅等への速達性、定時性のあり、快適に利用できる交通システムの導入  
●きめ細かに地域内を運行するバスの導入  
●バス利用時の快適性向上策(待合環境、案内情報)などの提案

第3回に向けて事務局側の準備 : 住民提案の具体化として、新たな交通システム(基幹交通、フィーダー交通、結節点)案を、データや事例をもとに整理  
その他、利便性向上策の案も、データや事例をもとに整理

第3回ワークショップ

日時 平成 26 年 5 月 24 日(土)9:00~12:00

場所 湘南大庭市民センター 体育館

テーマ 地域に必要な交通システムのプランをつくりあげよう!

進行ポイント

- ・事務局側でのデータや検討整理も踏まえ、解決策を検討した結果を案として提示し、それをもとに議論、プランの作りこみ

検討イメージ : ●基幹交通システム案  
●基幹交通を中心とした地域内交通案  
●その他利用時の快適性向上策案

※第3回以降も必要な場合ワークショップを追加実施します。