

湘南大庭地区の今後の取組み資料

目 次

1 現在の検討状況	・ ・ ・ ・ 1
-----------	-----------

第5回 藤沢市地域公共交通会議

2014年3月26日（水）

藤 沢 市

1 現在の検討状況

第4回藤沢市地域公共交通会議以降、公共交通バスに関するワークショップを2月1日（土）実施するとともに、ワークショップの議論のなかであった課題解決には、バス輸送を高度化するために必要な施設改良等の可能性について検討する必要性がありました。

そのため、公共交通バスに関するワークショップの結果および、それを受けた必要な、関係者調整の結果について報告するものです。

1) 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ています。

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ます。



<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）



公共交通バス(湘南ライフタウン周辺)に関する ワークショップ ニュースレターvol.1 (平成26年2月)

藤沢市では、市民のみなさまにとって身近な交通手段である、バスなどの公共交通の問題点について話し合い、今後利用しやすいと思える交通にしていくことを目的とした『公共交通バス(湘南ライフタウン周辺)に関するワークショップ』を開催しております。

みなさんの普段の外出行動や公共交通の利用状況、また公共交通を利用したいと思えるものにしていくために今後どのようなことに取り組んでいけばよいか、みなさんと一緒に考える場としており、全部で3回開催する予定としています。

平成26年2月1日(土)に第1回を開催しましたので、ニュースレターとしてご報告します。今後、3月、5月にも予定していますので、興味のある方は是非ご参加ください!

第1回ワークショップを開催しました



平成26年2月1日(土)、湘南大庭市民センター体育室において、「第1回ワークショップ」を開催しました。

今回は、初回ということで、ワークショップの目的についてご説明したあと、藤沢市の概況や公共交通の取組について紹介し、普段の外出や公共交通の問題点について意見交換を行いました。

当日は、多くの方にご参加いただき、活発な議論を行っていただくことができました。

次回は、今回のご意見も参考にしながら、藤沢市の公共交通に対する課題の解決策について意見交換を行う予定です。今回同様、多数の方々の参加をお待ちしています。

<当日のプログラム>

第1回ワークショップ

1. 開会あいさつ



2. ワークショップの実施にあたって

- ・ワークショップの説明
- ・湘南大庭地区の概況

3. 岡村敏之先生(東洋大学教授)による講演 『よりよい地域の交通を目指して』

4. グループワーク

- ・普段どんな外出をしていますか?
- ・公共交通を利用する際の問題はなんですか?
- ・将来、公共交通をどうしていきべきだと思いますか?

5. 発表・意見交換会

6. まとめと次回の開催



【第1回ワークショップの主なご意見】

	湘南大庭周辺地区の良い点	湘南大庭周辺地区の課題
 <p>A班</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>幹線のバスの本数が多い</u> ライフライン・辻堂方面は充実 ●<u>歩道の整備が充実している</u> 歩道幅員が確保、安全 	<ul style="list-style-type: none"> ▲<u>辻堂の渋滞</u> ▲<u>路線の偏り、昼間の本数が少ない</u> ▲<u>坂道や道路環境（将来心配）</u> ▲<u>バスの遅れ（時間が読めない）</u>
 <p>B班</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>バスネットワーク</u> バス路線が充実している ●<u>まちづくり</u> 道路整備、バリアフリーが進んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> ▲<u>バス運行状況（本数、定時性）</u> 土日はバスの定時性が悪い 朝の辻堂駅始発列車に乗れない ▲<u>自転車交通（歩道と分離すべき）</u>
 <p>C班</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>バスの利便性の良さ</u> 本数が多く、出かけやすい ●<u>施設アクセス、施設利用の良さ</u> ●<u>コミュニケーションの場</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▲<u>バスの定時性の悪さ（朝混雑）</u> ▲<u>バス停までの遠さ</u> お年寄りや子供連れには辛い ▲<u>地域のバリアフリー化の遅れ</u>
 <p>D班</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>鉄道駅へのアクセス</u> けやき通りは本数が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ▲<u>鉄道駅へのアクセス</u> 石川地区からのバスが少ない ▲<u>地域内の移動が不便</u> 地域内の交通手段が必要
 <p>E班</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>バスの運行本数</u> けやき通りは本数が多く便利 ▲<u>バスの混雑</u> バスが連なって走っている 	<ul style="list-style-type: none"> ▲<u>バスの本数・ルートの問題</u> 湘南台駅・善行駅への本数少ない ▲<u>バスの時間帯・その他</u> 早朝や深夜のバスがない

第2回ワークショップを開催します

参加者募集中です！！

第2回ワークショップを、下記の通り開催します。第1回に参加されていない方の参加も大歓迎ですので、興味ある方は是非ともご連絡ください。

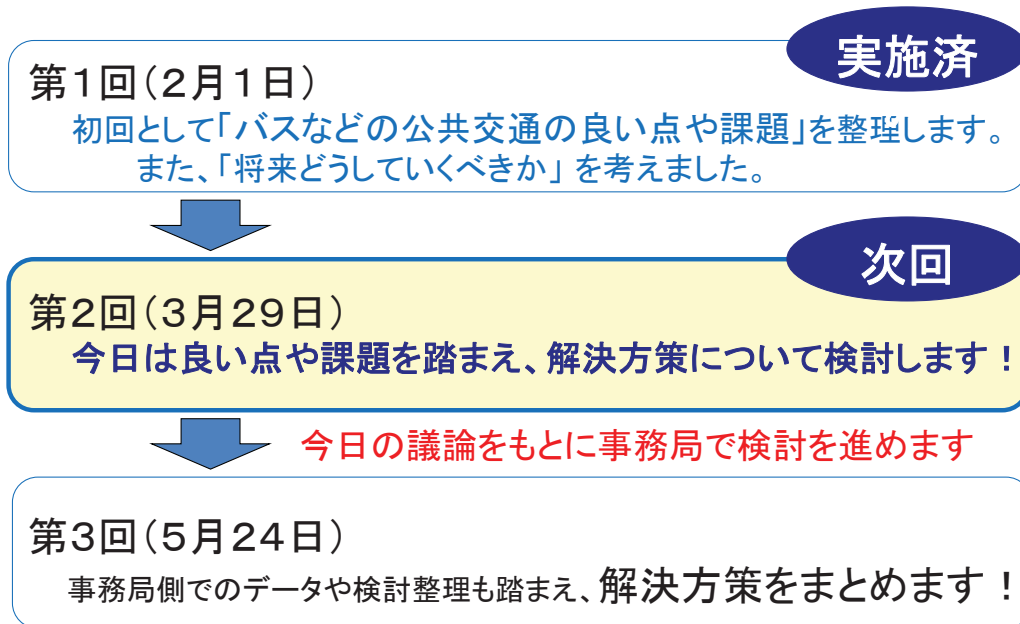
日 時	3月29日 土曜日 9:00~12:00 (受付8:40~)
場 所	湘南大庭市民センター 体育室 (藤沢市大庭 5406-1)
内 容	藤沢市の公共交通のあるべき姿や、課題の解決方策について考えよう

実施主体： 藤沢市都市計画課 湘南大庭市民センター

（お問い合わせ：藤沢市 計画建築部 都市計画課 都市交通計画担当
tel. 0466-25-1111(内 4212) fax. 0466-29-1353）

(3) 実施の流れ

ワークショップの実施の流れは、次のとおりです。



(4) 第1回のワークショップを受けた藤沢市の対応

第2回以降の「公共交通バスに関するワークショップ」の実施に向けて必要な情報を整理しました。

対応を進めた内容については、議論の内容等に応じて、必要に応じてワークショップ内で提示していくものです。

○地域内交通（バス）を充実させるための意見に対する対応

地域内のバスを充実させるためには、必要な施設（バスターミナル等）の整備が必要となります。このため、第4回の会議でお示した、湘南ライフタウンバスターミナルの機能改善について、検討及び関係者との調整を行いました。

主に石川地区から駅に向うバスが少ないという意見や、湘南台駅への便数の増加の必要に関する意見をいただいたことから、今後、便数の増加等により影響が大きくなる湘南台駅に対する対応について、関係者との調整を行いました。

○地域内交通（自転車）の利用を適切にするための意見に対する対応

地域内で実際にバス停周辺に駐輪を行い、バスを利用されている状況が見受けられるという意見があったため、通勤、通学時間帯のバス停周辺の駐輪状況を確認しました。

2) 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

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.3）

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. 6)

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、⑧、⑨、⑪の検討状況について詳述します。

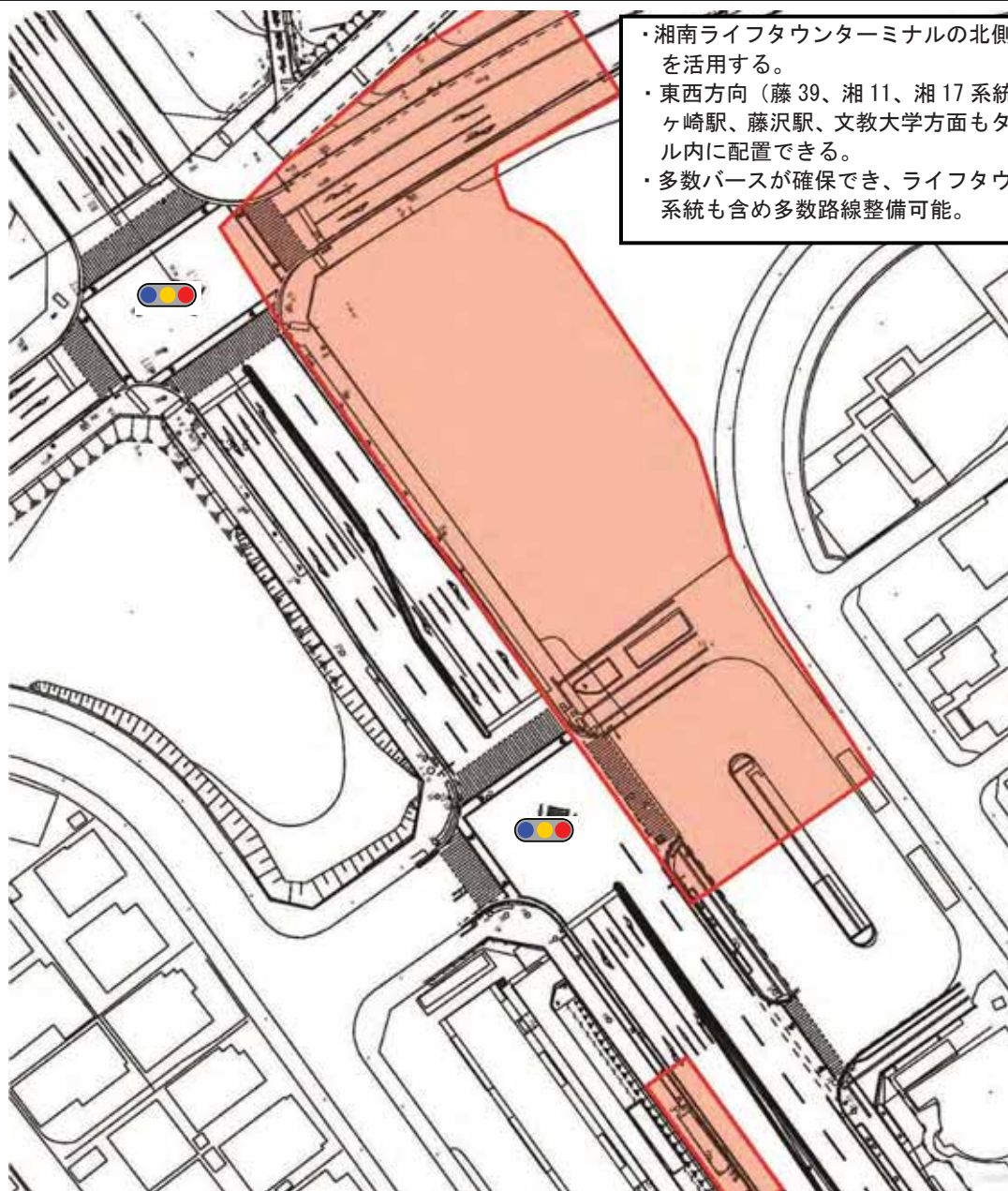
⑧湘南ライフタウン-ターミナル整備

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目指します。

現在	
イメージ図	
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"> 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。 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。 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。

見直しの方向性

イメージ
図



- ・湘南ライフタウンターミナルの北側隣接地を活用する。
- ・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。
- ・多数バースが確保でき、ライフタウン発着系統も含め多数路線整備可能。

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り口部を進入、流出ともに利用する案。

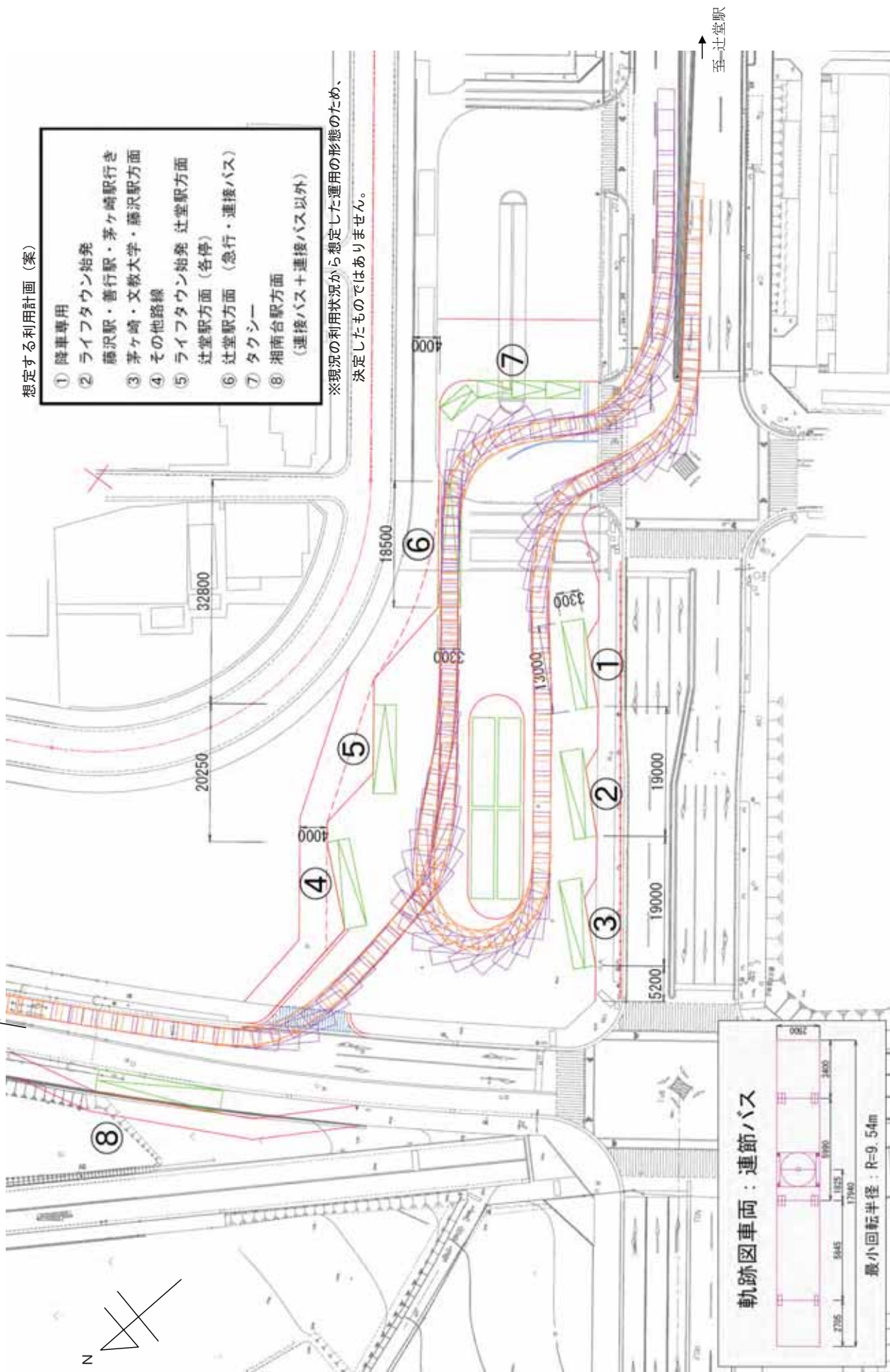
利点

- ・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、ライフタウン発着系統も含め多数路線整備可能。

課題

- ・慶応大学方面、湘南台駅方面の路線はバスターミナル外の道路上のバス停（現バス停と新設バス停を想定）となるため、ターミナルを結節機能とした乗り継ぎ利用において不便が生じる。
 - ・湘南台駅方面の路線への出入り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。

(→次頁のレイアウト案により協議を行い、おおむね了承を得た)



想定する利用計画 (案)

- ① 降車専用
- ② ライフタウン始発
- ③ 藤沢駅・善行駅・茅ヶ崎駅行き
- ④ 茅ヶ崎・文教大学・藤沢駅方面
- ⑤ その他路線
- ⑥ ライフタウン始発 辻堂駅方面
- ⑦ 辻堂駅方面 (各停)
- ⑧ 辻堂駅方面 (急行・連接バス)
- ⑨ タクシー
- ⑩ 湘南台駅方面 (連接バス+連接バス以外)

※現況の利用状況から想定した運用の形態のため、決定したものではありません。

軌跡図車両：連節バス



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）

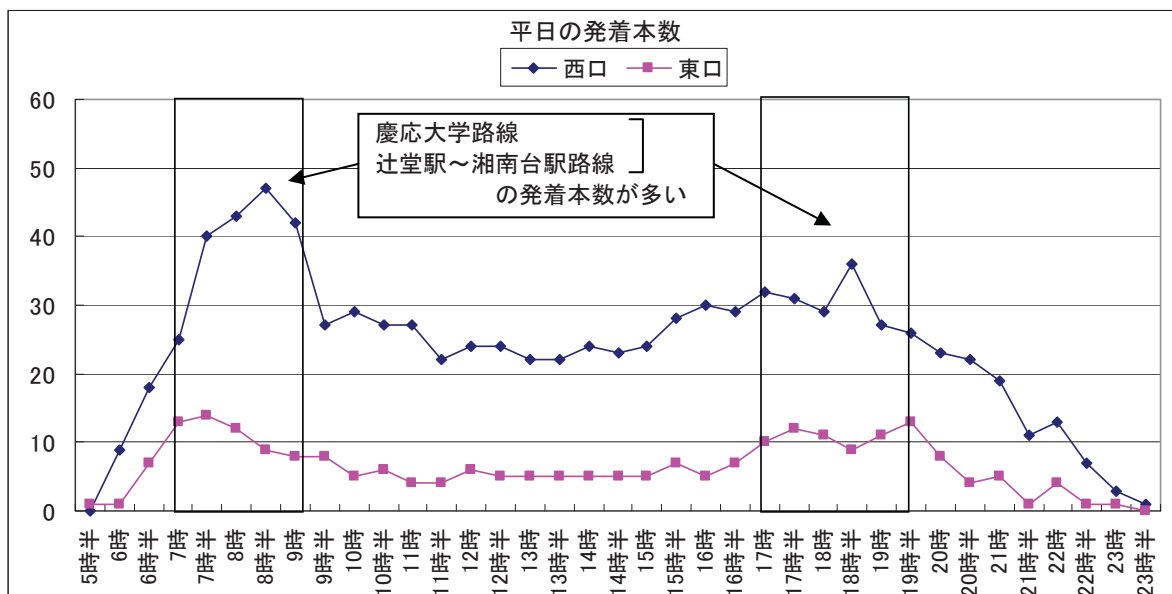


図-1 平日の湘南台駅の西口、東口の発着計運行本数

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

イ) 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。

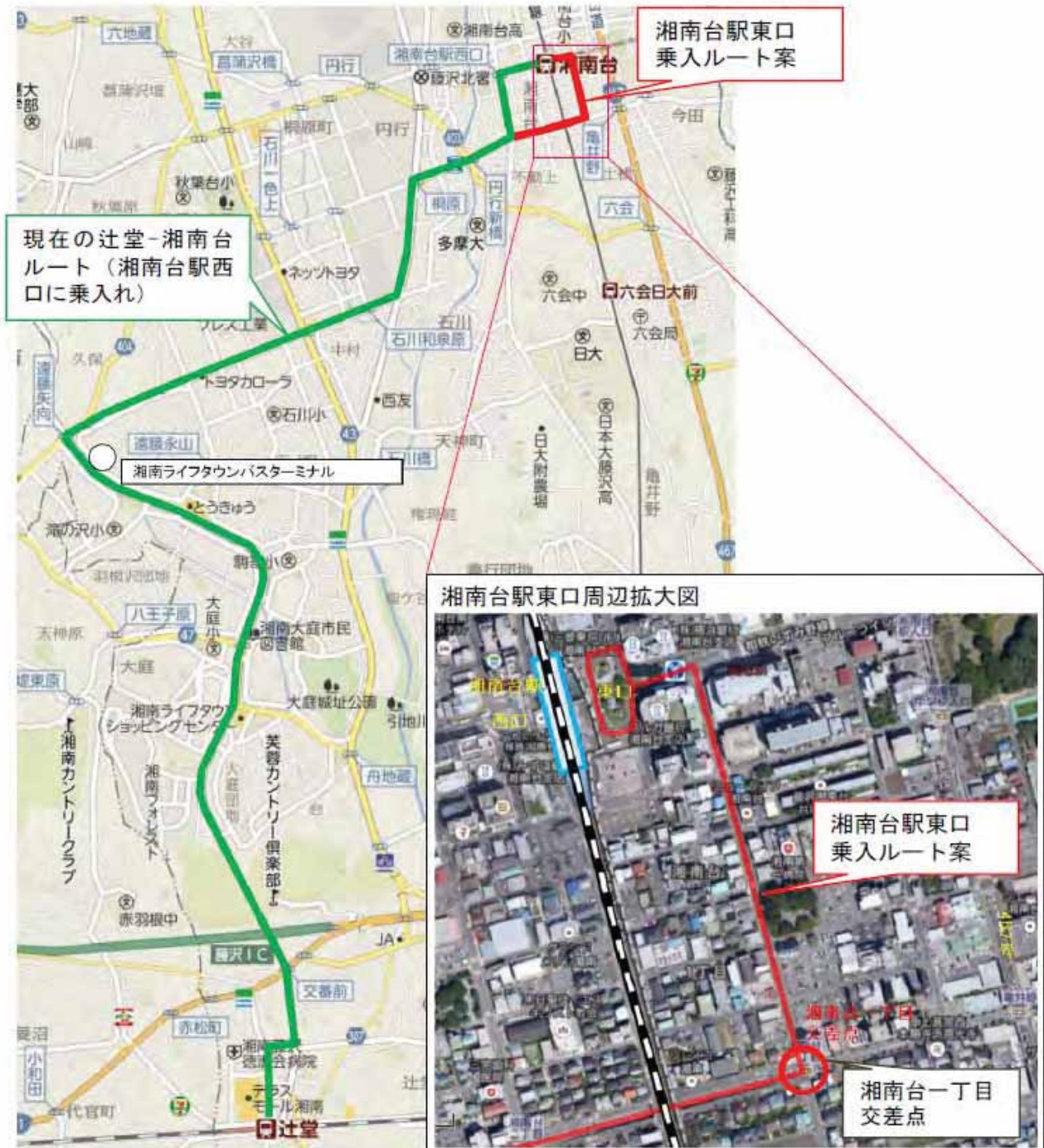


図-2 湘南台駅発着を東口に変更した際のルート案（現在のルートとの比較）

湘南台駅東口へのルート上の湘南台1丁目交差点においては、交通量調査の結果から朝夕に一時的な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。

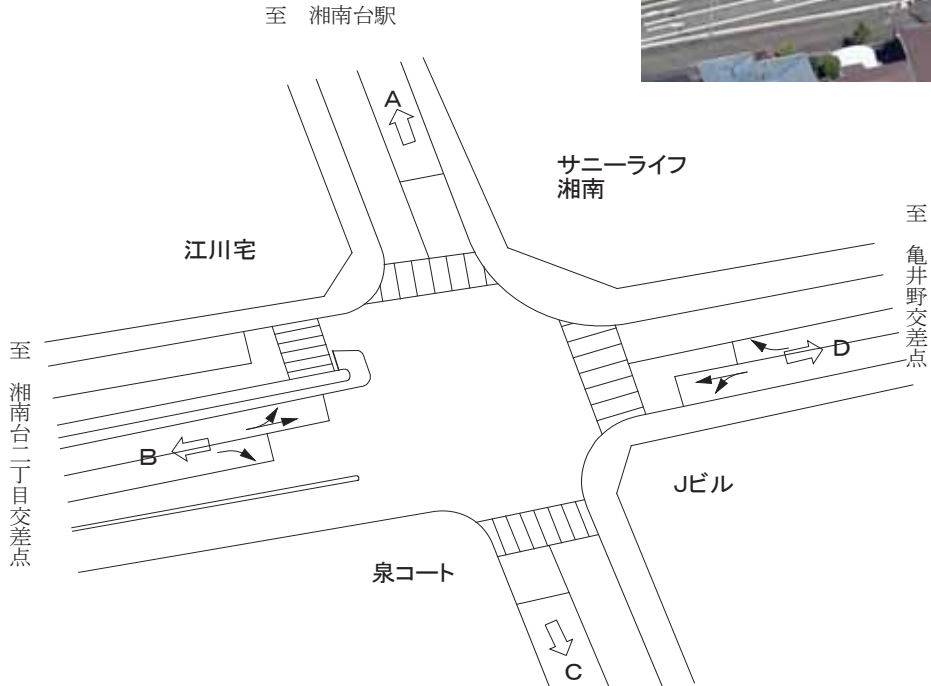


上記の現状を踏まえ、バスの運行に支障のない道路環境の確保について警察協議を実施しました。

●湘南台一丁目交差点の運用見直し案（警察協議）

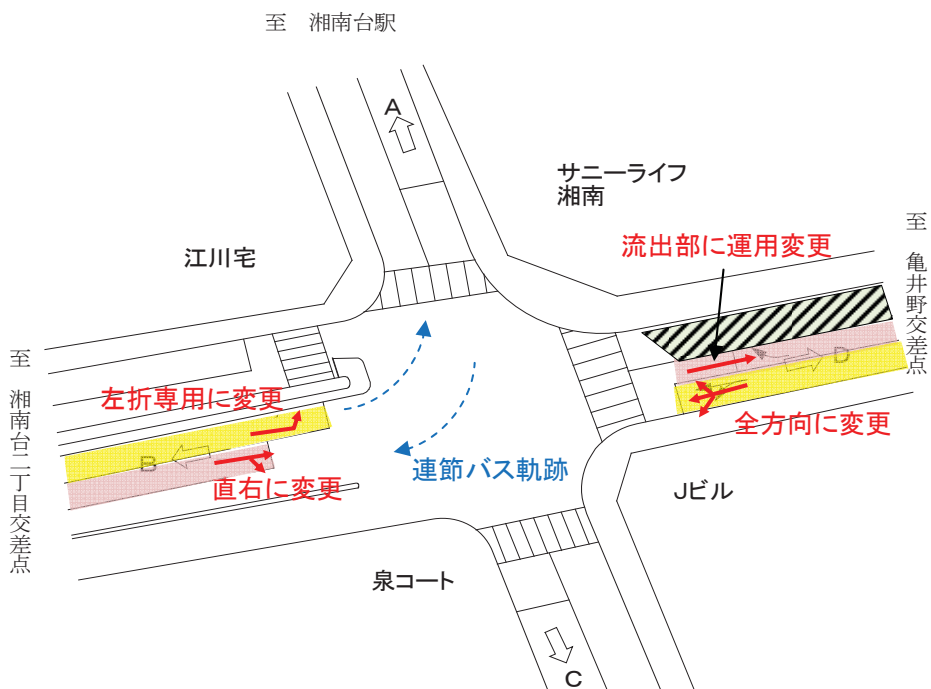
連節バスを湘南台駅東口に乗り入れるにあたって、湘南台一丁目交差点を経由する運行案について、バスの定時性確保のための改良案とともに警察協議を行いました

<現況>



<運用見直し案>

- ・本交差点を連節バスが経路する場合、湘南台二丁目方面からの左折および湘南台駅方面からの右折は、軌跡図において問題ないことが確認できています。
- ・また、交差点運用の見直しにおいて交通処理上の問題ないことが確認できました。（運用見直しにおける需要率の算出により）

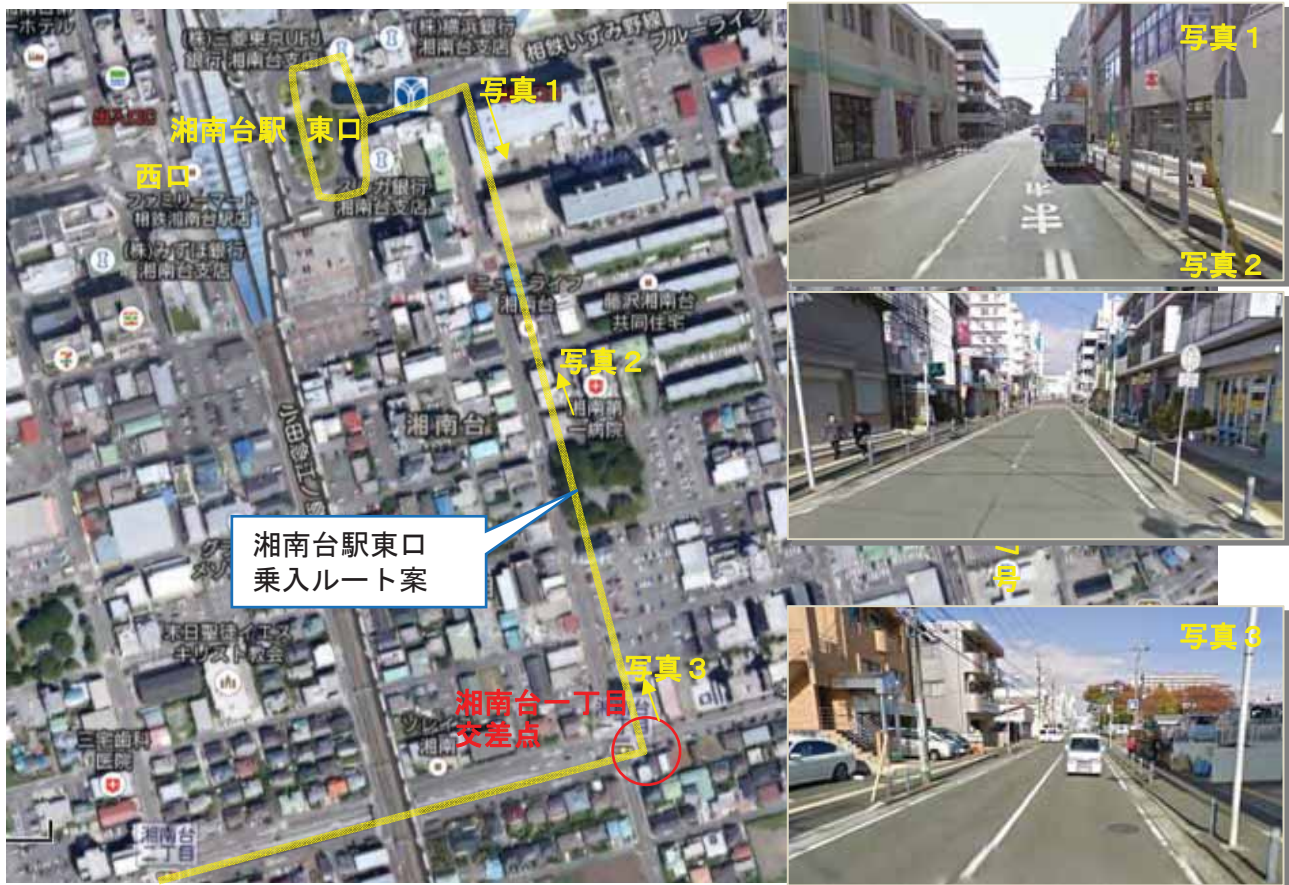


●警察協議の結果

藤沢北警察署との協議の結果、(2)で示す交差点の運用見直しおよび連節バスの運行については、以下の指摘事項により困難であることが示されました。

→湘南台一丁目交差点より湘南台駅へ向かう経路は道路幅員が狭く、路上駐停車車両も多いことから、連節バスの運行は望ましくない。

→湘南台駅東口から運用した場合の軌跡が、現在の車線運用では難しいため、課題がある。



→小田急線アンダーからの流入部の方向別交通量は、昼 12 時間においては左折 1,354 台、直進 4,580 台、右折 590 台、ピーク時には、左折 147 台、直進 416 台、右折 53 台であり、必ずしも左折車両が多い状況ではない。このため、連節バスの運行有無にかかわらず左折専用車線の設置は望ましくない。



湘南台駅西口の運用の課題解決は難しいことから、この度の協議結果を踏まえ、湘南台駅西口の運用を改善する計画について関係者と継続して協議を行う。

ウ) 湘南台方面への需要について

● 湘南大庭地区でのバス利用の現状 (H18 神奈中調査結果より)

- ・ 辻堂駅～湘南ライフタウン～湘南台駅西口でのバス停別の乗客数およびバス停間の断面輸送量を以下に示します。1日全体で2万人程度の乗客数が発生しており、断面輸送量でも辻堂駅北口付近では1日1万人以上、湘南台駅西口付近では1日1万人近くとなっています。
- ・ 断面輸送量をみると、一日ではライフタウンから辻堂方面の利用が多いが、朝の通勤通学時間帯はライフタウンから湘南台方面の利用が多い状況にあります。
- ・ 夕方時間帯は辻堂駅からライフタウン方面の利用が多い状況です。

一日	乗客数(人/日)		
	往路 (湘南台方面)	復路 (辻堂方面)	合計
辻堂駅北口	5,820	0	5,820
明治市民センター前	27	0	27
羽鳥一丁目	160	34	194
城南一丁目	48	69	117
大庭隧道	112	76	188
有藤	33	217	250
西高校前	60	462	522
南センター前	152	666	818
小糸	274	611	885
大庭小学校前	136	269	405
ライフタウン中央	40	160	200
二番橋保健医療センター	145	545	690
駒寄	218	793	1,011
滝の沢	307	415	722
滝の沢不動前	113	307	420
湘南ライフタウン	174	421	595
南原	71	16	87
矢尻	207	58	265
田方	548	63	611
寿照寺前	410	108	518
和泉橋	367	90	457
石川山田	276	83	359
南桐原	71	94	165
桐ヶ谷	308	68	376
湘南台住宅前	11	43	54
湘南台駅西口	0	4,911	4,911

朝	乗客数(人/日)		
	往路 (湘南台方面)	復路 (辻堂方面)	合計
辻堂駅北口	834	0	834
明治市民センター前	7	0	7
羽鳥一丁目	32	8	40
城南一丁目	19	31	50
大庭隧道	52	28	80
有藤	14	61	75
西高校前	15	160	175
南センター前	54	286	340
小糸	94	253	347
大庭小学校前	59	126	185
ライフタウン中央	20	209	229
二番橋保健医療センター	82	165	247
駒寄	121	282	403
滝の沢	145	141	286
滝の沢不動前	65	94	159
湘南ライフタウン	106	184	290
南原	63	5	68
矢尻	165	20	185
田方	260	21	281
寿照寺前	227	28	255
和泉橋	280	12	292
石川山田	105	8	113
南桐原	30	21	51
桐ヶ谷	208	33	241
湘南台住宅前	4	25	29
湘南台駅西口	0	2,975	2,975

夕方以降	乗客数(人/日)		
	往路 (湘南台方面)	復路 (辻堂方面)	合計
辻堂駅北口	3,907	0	3,907
明治市民センター前	7	0	7
羽鳥一丁目	66	10	76
城南一丁目	8	9	17
大庭隧道	17	17	34
有藤	9	19	28
西高校前	16	135	151
南センター前	25	82	107
小糸	51	98	149
大庭小学校前	16	43	59
ライフタウン中央	7	21	28
二番橋保健医療センター	24	51	75
駒寄	36	159	195
滝の沢	71	70	141
滝の沢不動前	16	16	32
湘南ライフタウン	17	59	76
南原	2	5	7
矢尻	24	18	42
田方	319	40	359
寿照寺前	193	57	250
和泉橋	72	40	112
石川山田	183	67	250
南桐原	37	61	98
桐ヶ谷	85	28	113
湘南台住宅前	3	12	15
湘南台駅西口	0	2,050	2,050

図 辻堂駅北口～湘南台駅西口のバス停別乗客数
(上図：1日／下左図：始発～朝9時／下右図：夕方16時～終発)

一日	断面輸送量(人/日)		
	往路	復路	合計
辻堂駅北口→明治市民センター前	5,820	5,275	11,095
明治市民センター前→羽鳥一丁目	5,792	5,326	11,118
羽鳥一丁目→城南一丁目	5,572	5,107	10,679
城南一丁目→大庭隧道	6,020	5,514	11,534
大庭隧道→有藤	6,062	5,527	11,589
有藤→西高校前	5,828	5,344	11,172
西高校前→南センター前	5,166	4,972	10,138
南センター前→小糸	4,159	4,371	8,530
小糸→大庭小学校前	4,509	4,502	9,011
大庭小学校前→ライフタウン中央	3,463	3,338	6,801
ライフタウン中央→二番構保健医療センター	3,371	3,254	6,625
二番構保健医療センター→駒寄	2,929	2,836	5,765
駒寄→滝の沢	2,118	2,195	4,313
滝の沢→滝の沢不動前	2,262	2,102	4,364
滝の沢不動前→湘南ライフタウン	2,251	2,079	4,330
湘南ライフタウン→南原	2,760	2,625	5,385
南原→矢尻	2,798	2,659	5,457
矢尻→田方	2,915	2,795	5,710
田方→寿照寺前	3,381	3,237	6,618
寿照寺前→和泉橋	3,684	3,658	7,342
和泉橋→石川山田	3,994	3,881	7,875
石川山田→南桐原	4,132	3,998	8,130
南桐原→桐ヶ谷	4,090	4,075	8,165
桐ヶ谷→湘南台住宅前	4,546	4,430	8,976
湘南台住宅前→湘南台駅西口	4,466	4,399	8,865

朝	断面輸送量(人/日)		
	往路 (湘南)	復路 (辻堂)	合計
辻堂駅北口→明治市民センター前	834	1377	2211
明治市民センター前→羽鳥一丁目	833	1370	2203
羽鳥一丁目→城南一丁目	819	1385	2204
城南一丁目→大庭隧道	861	1796	2657
大庭隧道→有藤	907	1800	2707
有藤→西高校前	920	1748	2668
西高校前→南センター前	704	1604	2308
南センター前→小糸	695	1333	2028
小糸→大庭小学校前	819	1393	2212
大庭小学校前→ライフタウン中央	791	1134	1925
ライフタウン中央→二番構保健医療センター	795	943	1738
二番構保健医療センター→駒寄	832	844	1676
駒寄→滝の沢	879	574	1453
滝の沢→滝の沢不動前	1013	450	1463
滝の沢不動前→湘南ライフタウン	1075	433	1508
湘南ライフタウン→南原	2025	1456	3481
南原→矢尻	2080	1468	3548
矢尻→田方	2202	1488	3690
田方→寿照寺前	2406	1682	4088
寿照寺前→和泉橋	2567	1872	4439
和泉橋→石川山田	2822	1950	4772
石川山田→南桐原	2804	2017	4821
南桐原→桐ヶ谷	2734	2090	4824
桐ヶ谷→湘南台住宅前	3004	2417	5421
湘南台住宅前→湘南台駅西口	2972	2398	5370

夕方以降	断面輸送量(人/日)		
	往路 (湘南)	復路 (辻堂)	合計
辻堂駅北口→明治市民センター前	3,907	862	4,769
明治市民センター前→羽鳥一丁目	3,884	890	4,774
羽鳥一丁目→城南一丁目	3,693	901	4,594
城南一丁目→大庭隧道	3,890	1,000	4,890
大庭隧道→有藤	3,867	1,043	4,910
有藤→西高校前	3,655	1,043	4,698
西高校前→南センター前	3,335	934	4,269
南センター前→小糸	2,560	880	3,440
小糸→大庭小学校前	2,612	987	3,599
大庭小学校前→ライフタウン中央	1,800	911	2,711
ライフタウン中央→二番構保健医療センター	1,717	925	2,642
二番構保健医療センター→駒寄	1,318	937	2,255
駒寄→滝の沢	664	884	1,548
滝の沢→滝の沢不動前	613	1,016	1,629
滝の沢不動前→湘南ライフタウン	532	1,081	1,613
湘南ライフタウン→南原	879	1,078	1,957
南原→矢尻	865	1,107	1,972
矢尻→田方	852	1,238	2,090
田方→寿照寺前	1,158	1,380	2,538
寿照寺前→和泉橋	1,313	1,460	2,773
和泉橋→石川山田	1,366	1,623	2,989
石川山田→南桐原	1,545	1,617	3,162
南桐原→桐ヶ谷	1,575	1,617	3,192
桐ヶ谷→湘南台住宅前	1,668	1,821	3,489
湘南台住宅前→湘南台駅西口	1,654	1,816	3,470

図 辻堂駅北口～湘南台駅西口の区間別断面輸送量

(上図：1日 / 下左図：始発～朝9時 / 下右図：夕方16時～終発)

※平成18年度の平日1日のデータ

- 湘南ライフタウンから湘南台駅に朝の利用が多く、夕方は辻堂駅から湘南ライフタウン方面への利用が多い状況は、湘南台駅に比べ辻堂駅からのバスの終発便が遅いことも要因の1つと考えられることから、分析を継続し、住民に必要な運行形態の検討を進めます。

◎ライフタウン方面の終バスの比較

湘南台駅発 辻26 (湘南台駅発、駒寄・大庭隧道経由、辻堂駅北口行) 23:30*

※新宿から小田急線を利用した場合、22時20分前後の新宿発に乗らないと上記終バス間に合わない

辻堂駅発 辻24 (辻堂駅北口発、大庭隧道・駒寄経由、湘南ライフタウン行) 24:45**

※新宿からJRを利用した場合、23時30分前後の新宿発に乗らないと上記終バス間に合わない

湘南台駅の需要が拡大する要素が認められるため、湘南台駅の運用の改善を検討する。

●湘南大庭地区での通勤時間帯のバス利用実態調査（辻 26 系統を対象）

1) 調査概要

湘南大庭地区を運行する路線バスのうち、以下の系統については、運航の効率化などの観点から、運賃先払い方式を採用しているため、ICカード等の記録からは、辻堂駅から湘南大庭地区までの利用実態が把握できない状況にある。

そこで、通勤時間帯での湘南大庭地区での降車状況を把握するために、過年度調査より降車が多く発生していると思われるバス停において、乗降調査を実施した。

表 大庭地区において乗車時精算を行っている路線の一覧

系統	該当路線			往路(辻堂駅を出発)の支払い方法	復路(辻堂駅が終点)の支払い方法
	起点	経由地	終点		
辻 26	辻堂駅北口	隧道・駒寄	湘南台駅西口	8時まで信用先払い	後払い
辻 34	辻堂駅北口	隧道・駒寄	慶応大学	後払い	9時まで信用先払い
辻 24	辻堂駅北口	隧道・駒寄	湘南ライフタウン	後払い	9時まで信用先払い
辻 28	辻堂駅北口	隧道・カントリー	湘南ライフタウン	後払い	9時まで信用先払い
辻 29	辻堂駅北口	大穴天・カントリー	湘南ライフタウン	後払い	9時まで信用先払い

表 調査概要

- ・調査日時：平成 25 年 12 月 16 日(月) 始発～朝 8:00
- ・調査バス停：以下のバス停のうち、湘南台駅方面の乗降者数を記録
 - ①西高校前、②南センター前、③二番構保健医療センター、④駒寄、⑤矢尻、⑥田方、⑦寿照寺前、⑧和泉橋、⑨石川山田、⑩南桐原、⑪桐ヶ谷、⑫辻堂駅北口
- ※辻堂駅北口では、北口を発着する全てのバスについて、乗車客数、降車客数を記録
- ※辻堂駅方面は過年度調査よりほぼ全ての利用者が辻堂駅での降車となっているため、降車客のカウントは実施せず



図 調査対象バス停

2) 調査結果

辻堂駅北口から湘南台駅西口に向かう辻 26 系統の通勤時間帯では、湘南大庭地区では調査対象としたバス停での降車が発生しており、辻堂駅から湘南大庭地区までの通勤時間帯での移動が発生していることがわかる。

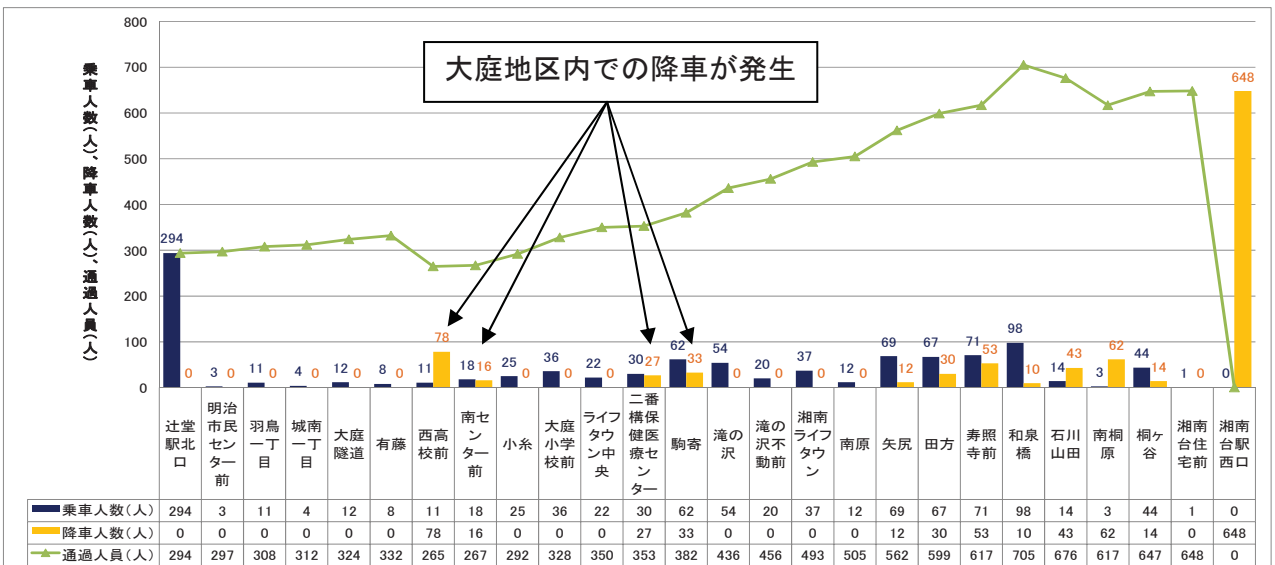


図 辻 26 系統（湘南台駅西口行き）のバス停別乗降者数および輸送量（始発～朝 8:00 の合計）

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

●湘南大庭周辺地区におけるサイクル・アンド・バスライドに関する潜在需要の調査

サイクル・アンド・バスライドの需要については、バス停周辺の路上や開店前の商業施設に駐輪される自転車を調査することとした。調査では、辻堂駅遠藤線、亀井野二本松線のバス停周辺の調査を行った。この結果、辻堂駅遠藤線沿いのバス停および、亀井野二本松線の数箇所で需要があることが判明しました。

駐輪場の整備に関して警察と協議した結果では、盗難等の安全対策について、留意することが必要との指導を受けました。

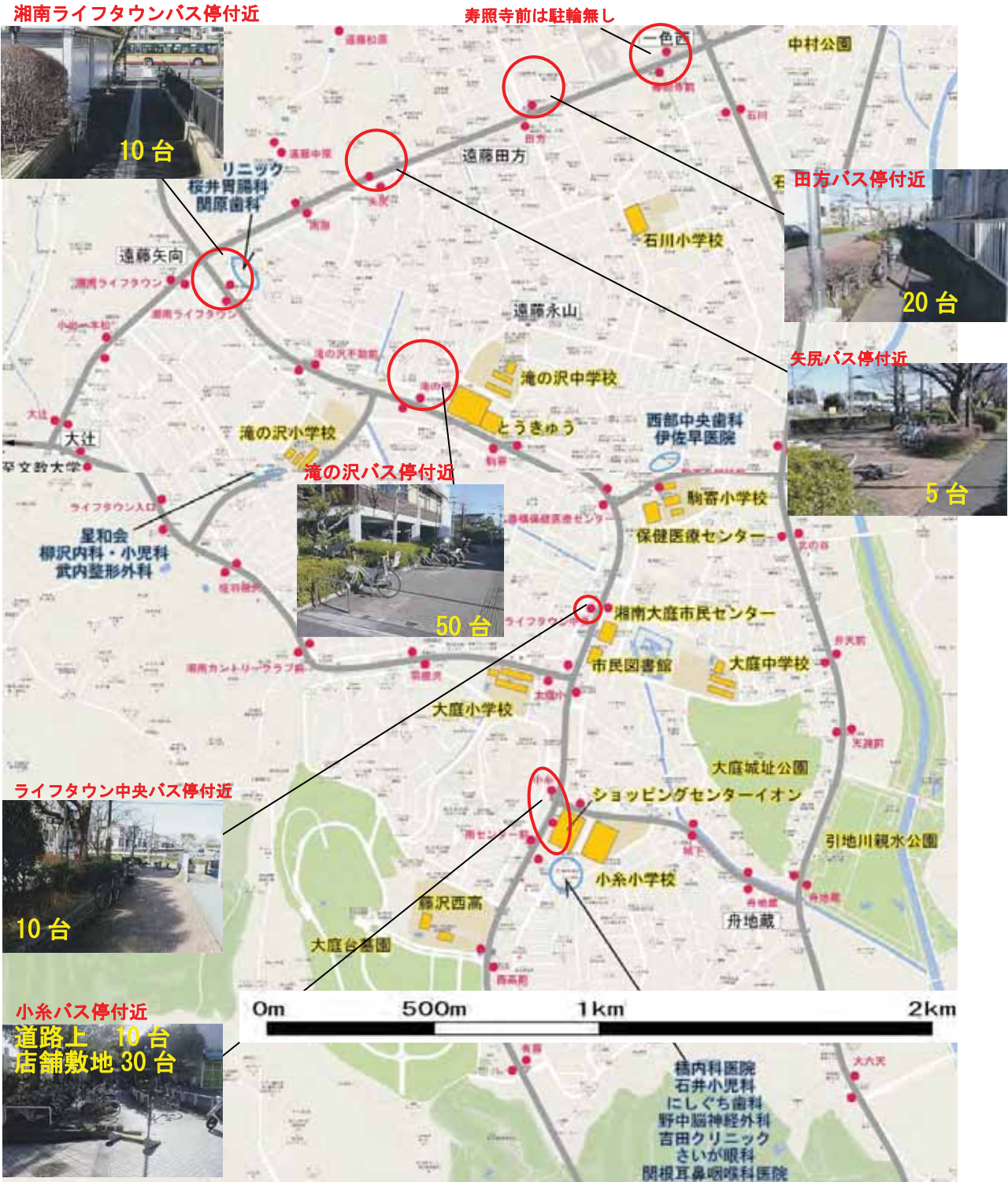


図 バス停付近の自転車の駐車状況 (3月平日午前8:30~9:30)