

公共交通利用転換事業計画について

目 次

1. 公共交通利用転換事業計画	．．．．． 1
2. 辻堂駅北口の路線変更について	．．．．． 12
3. 湘南台駅東西交通広場の再編について	．．．．． 20

第 10 回 藤沢市地域公共交通会議

2015 年 11 月 26 日（木）

藤 沢 市

1. 公共交通利用転換事業計画

1-1 公共交通への利用転換のための事業計画

(1) 事業計画の実施主体

事業計画の策定にあたっては、藤沢市が主体的な役割を果たし、情報提供等補助的な役割として、神奈川中央交通株式会社の支援のもと行う。

事業計画に基づく事業の実施は、後述する「(5) 事業計画の年次計画」の実施主体により、行うものとして、藤沢市、神奈川中央交通株式会社の役割分担のもと実施するものとする。

(2) 事業計画の目標及び目標年次

1) 事業計画の目標

BRT化を進めることによって、バスの利用環境を改善し、利用者の増加、マイカー使用の抑制を進め、CO₂の削減を行う。

① バスの利用環境の改善目標

- ・バスの運行改善に伴う最寄駅までの所要時間短縮に伴う利用者の増加
- ・バスの輸送力の拡大に伴う利用者の増加
- ・バスの新規路線の導入に伴う利用者の増加
- ・サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備に伴う利用者の増加

② 自家用車利用者抑制に向けた改善目標

- ・代表交通手段としての自動車の分担率の低下
- ・高齢者の運転に起因する交通事故の抑制

③ CO₂削減目標

- ・自動車から公共交通への転換による二酸化炭素排出量の削減
- ・路線再編によるバスの運行効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ・渋滞対策によるバスの定時性向上による二酸化炭素排出量の削減
- ・モビリティ・マネジメントの実施による自家用車使用の抑制

2) 事業計画の目標年次

「公共交通利用転換事業計画」への位置づけについては、平成29年度までに完了する予定とするが、当該地区の施策については、平成29年度以降も継続的に実施し、「藤沢市交通アクションプラン」に示す事業スケジュールでは、概ね平成36年度を完了見込みとしている。

(3) 事業計画の実施期間

藤沢市交通マスタープラン(平成 25 年度策定)や藤沢市交通アクションプラン(平成 26 年度策定)と整合を図りながら、第 1 施策 (交通事業者との調整などを行い、次年度以降、具体的に進めていく施策)、第 2 施策 (地域住民との協議や利用促進活動を行い、中短期的に実現を目指していく施策)、第 3 施策 (交通事業者や沿道住民との協議、構造検討などを行い、中期的に実現を目指していく施策) に分類して実施を予定する。

なお、「公共交通利用転換事業計画」に示すものは第 1 施策に該当するものとする。

表-1 事業実施スケジュール

取組み内容		短期(～H29 頃)	(～H32 頃)	中期(～H36 頃)
湘南ライフタウン 周辺地区の取り組み	第1施策	公共交通利用転換事業計画		
	第2施策	→		
	第3施策		→	
交通マスタープラン (長期)		概ね 20 年間の施策 →		
交通アクションプラン (中短期)		概ね 10 年間の施策 →		

(4) 事業計画の下に行う施策、事業

交通環境は、連節バスの運行、急行運転などの運行効率を向上させる取り組みや、新規路線の整備などバス需要を伸ばすための施策を複数組み合わせることで、改善が図られると考えております。



(5) 事業計画の年次計画

表 事業実施計画一覧

改善にむけた施策	事業実施主体	基盤整備の有無	実施時期
(1) 湘南ライフタウンのバスターミナル機能強化 ①バスターミナルの拡張整備事業	藤沢市	あり	H28～29年度
(2) 辻堂駅遠藤線の軸の強化			
①連節バス導入（連節バス購入、バスの走行環境整備、新設上屋の設置）	神奈川中央交通（株） 藤沢市	あり	H28～29年度
② 速達性確保のための急行運転	神奈川中央交通（株）	なし	H29年度
③運行情報の提供（情報提供施設の整備）	神奈川中央交通（株）	あり	H28年度
④乗降方法の改善施設整備	神奈川中央交通（株）	あり	H29年度
(3) 地域内交通の充実 ①サイクル・アント・バスライト駐輪場の整備事業	神奈川中央交通（株） 藤沢市	あり	H27～H29年度
(4) 石川方面のバス路線の新設 ①湘南台駅～石川地区～湘南ライフタウン	神奈川中央交通（株） 藤沢市	あり	H29年度
(5) 辻堂駅周辺での渋滞によるバスの遅れ解消 ①混雑解消に向けた検討（バスルートの変更）	神奈川中央交通（株）	未定	H27～29年度
(6) 湘南ライフタウン～湘南台駅の強化 ①慶応大学方面路線を活用	神奈川中央交通（株） 藤沢市	あり	H27～29年度
(7) 需要喚起のためのバス路線新設 ①寒川町～湘南ライフタウンの路線新設	神奈川中央交通（株）	なし	H29年度
(8) 湘南台駅西口の混雑解消 ①湘南台駅東口の運用改善（湘南台駅東口の駅前広場改修事業）	藤沢市	あり	H28～29年度

1-2 二酸化炭素排出削減の効果と目標

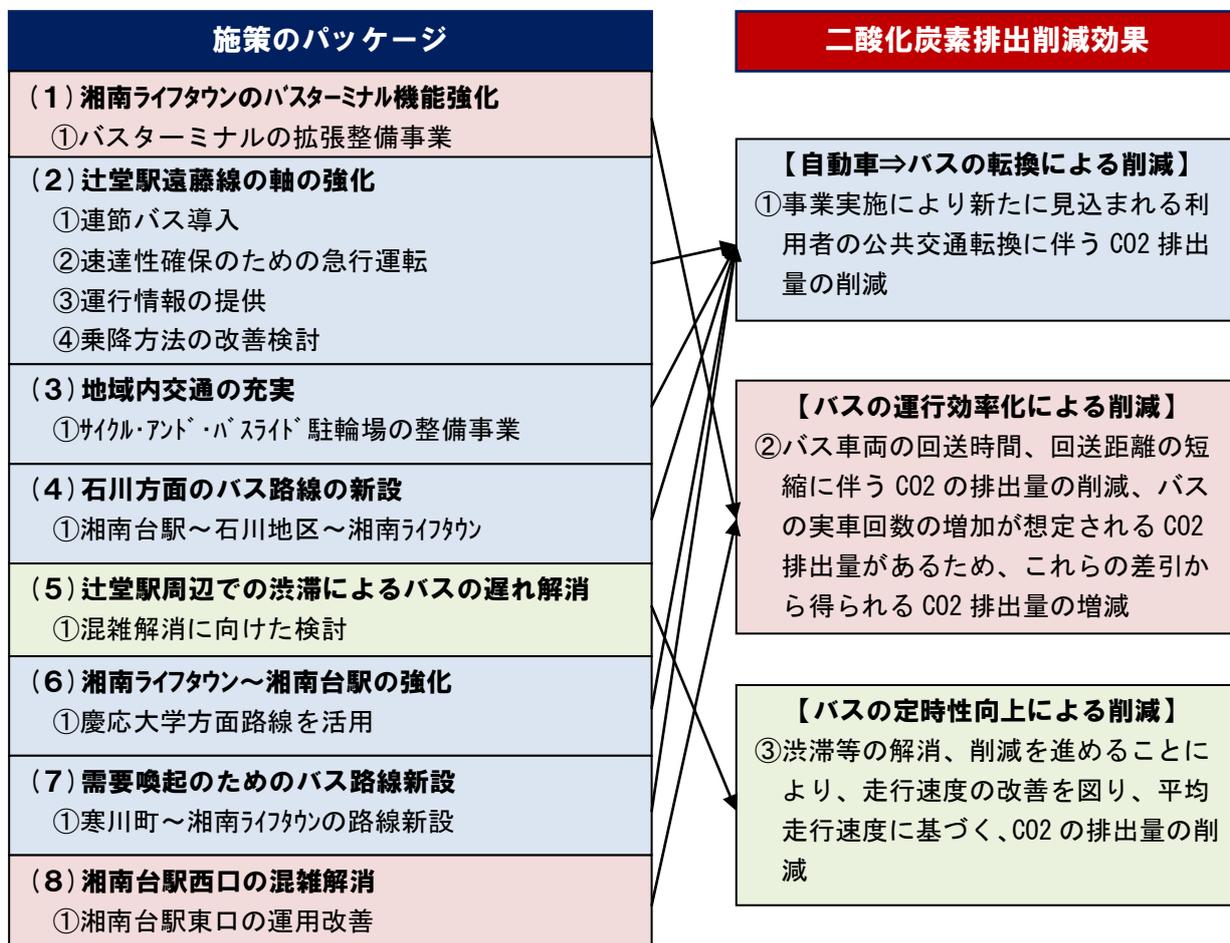
(1) 事業実施による二酸化炭素排出削減の効果

事業実施による二酸化炭素排出削減の効果は、公共交通の利用環境を改善することによって、得られる効果としており、次のような公共交通の利用拡大を見込んでいる。

- ① 公共交通の利便性の向上により、通勤・通学者が自動車から公共交通への転換することで期待される CO2 排出量の削減
- ② サイクル・アンド・バスライド駐輪場整備により、自家用車利用者の公共交通転換することで期待される CO2 排出量の削減
- ③ 公共交通ネットワーク拡充により、高齢者、子育て世代等が自動車から公共交通への転換、外出機会の増加により期待される CO2 排出量の削減
- ④ バス車両の運行効率改善に伴う CO2 排出量の削減
- ⑤ バス交通が整流化することによる CO2 排出量削減

(2) 二酸化炭素排出削減効果の評価対象

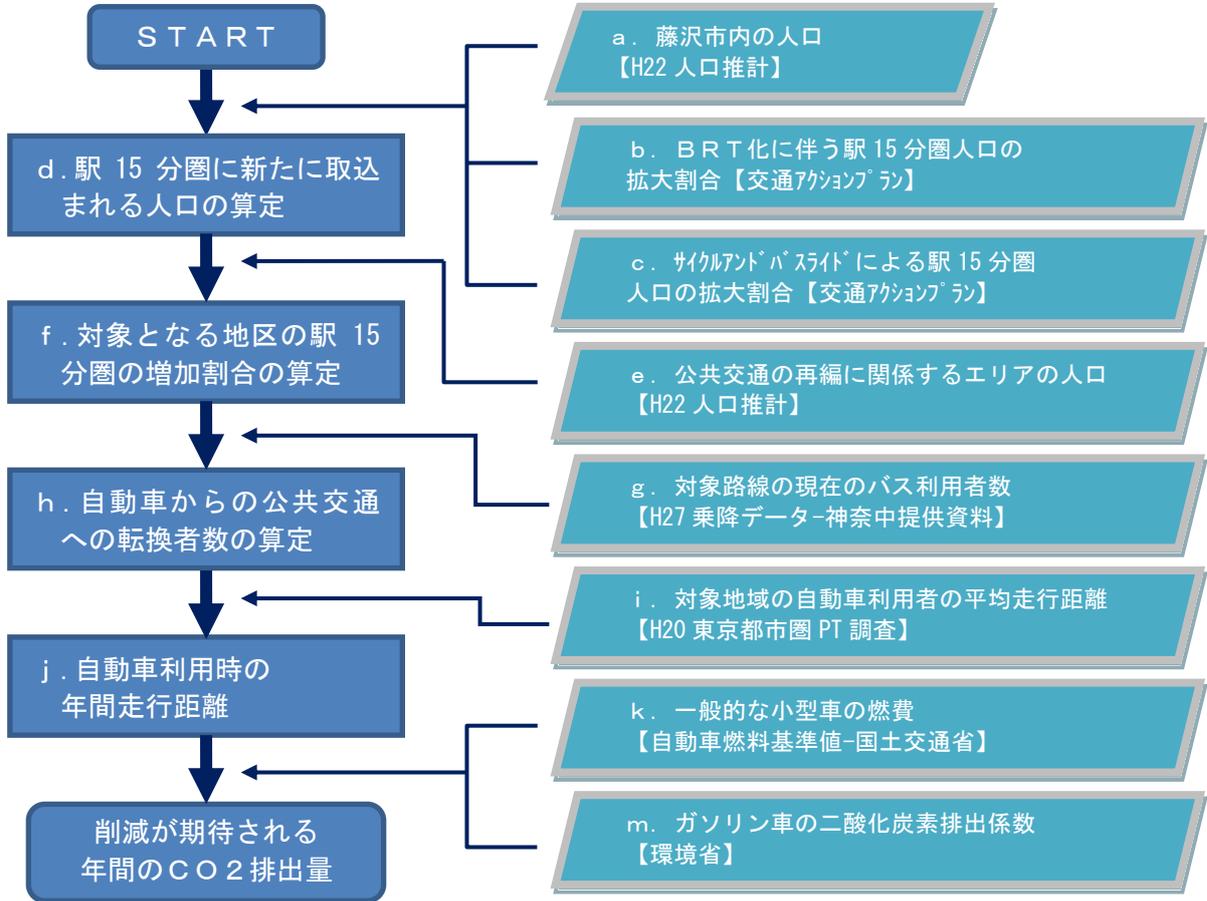
- ① 事業実施により新たに見込まれる利用者の公共交通転換に伴う CO2 排出量の削減
- ② バス車両の回送時間、回送距離の短縮に伴う CO2 の排出量の削減、バスの実車回数の増加が想定される CO2 排出量があるため、これらの差引から得られる CO2 排出量の増減
- ③ 渋滞等の解消、削減を進めることにより、走行速度の改善を図り、平均走行速度に基づく、CO2 の排出量の削減



(3) 事業実施により新たに見込まれる利用者の公共交通転換に伴う CO2 排出量の削減

①事業実施による自動車からバスへの転換による CO2 排出量

- ・公共交通の利便性向上（辻堂駅遠藤線のBRT幹線化、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備、公共交通の再編）による最寄駅 15 分圏の人口カバー率の向上を算出し、それによる自家用車から公共交通へ転換する利用者の CO2 排出削減量を算定。



■図 幹線のBRT化、サイクル・アンド・バスライドによるCO2排出量算定フロー

①湘南大庭地区での公共交通の再編による最寄駅15分圏の人口カバー率の向上

・藤沢市全体の人口(H22人口推計より)	409,657人	a
・辻堂駅遠藤線の軸の強化による人口カバー率の増加分	1.56%	b
・サイクルアンドバスライド駐輪場の整備による人口カバー率の増加	0.13%	c
・人口カバー率の増加人数(軸の強化、C&BRの整備)	6,910人	d=a*(b+c)
・湘南大庭地区の公共交通再編に関係するエリアの人口	133,427人	e
・湘南大庭地区での人口カバー率の増加分	5.18%	f=d/e

②湘南大庭地区での公共交通の再編による利用者数の増加

・湘南大庭地区での現状のバス利用者数(H27神奈中調査より)	15,504人/日	g
・人口カバー率の向上により増加が見込まれる公共交通利用者数	803人/日	h=g*f
※人口カバー率の向上分、利用者が増加すると仮定		
※これらの利用者は、転換前は通勤等で自動車を利用すると仮定		

③転換が見込まれる自動車利用者の現在のCO2排出量

・湘南大庭地区での自動車利用者の平均トリップ走行距離(片道)	7.489km	i
※H20東京都市圏PT調査より自動車ODとゾーン間距離から整理		
・自動車利用者の年間走行距離	2,195千km/年	j=i*h*365
・一般的な小型自動車の燃費	13km/ℓ	k
※自動車燃費基準値(国土交通省、環境省の燃費基準達成車ステッカーの基準とも合致)		
※車種は「乗用自動車(ガソリン乗用自動車(乗車定員10人以下))」を対象		
※区分(車両重量kg)は1266~1515(一般的な乗用車の総重量)を参照		
・自動車利用者の年間の使用燃料(ガソリン)	168.837ℓ/年	l=j/k
・小型自動車(ガソリン燃料)の二酸化炭素排出係数	2.32kgCO2/ℓ	m
・自動車利用者の年間の二酸化炭素排出量	392tCO2/年	n=l*m

(4) バス車両の回送時間、回送距離の短縮に伴う CO2 の排出量の削減、バスの実車回数の増加が想定される CO2 排出量があるため、これらの差引から得られる CO2 排出量の増減

①事業実施前（現状）の二酸化炭素排出量の推計

- ・湘南ライフタウンバスターミナルの整備による、バス車両の回送時間の短縮、回送時間の短縮を活用した実車運行本数の増加の実施に際し、まずは現状の運行形態における CO2 排出量を算出する。
- ・以下の排出量算定フローのうち、白抜きの項目は、削減効果を検証するための項目となるため、それらを除いたものが、現在の CO2 の排出量となる。

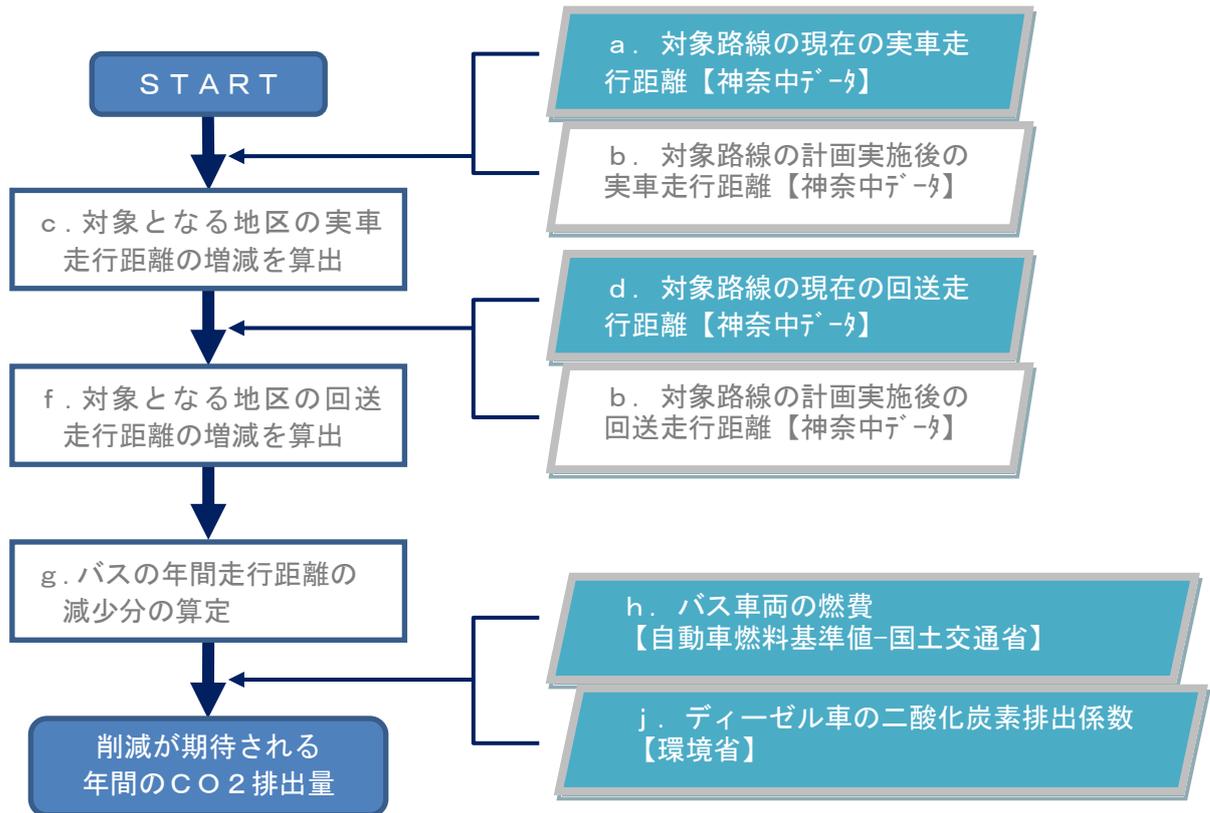
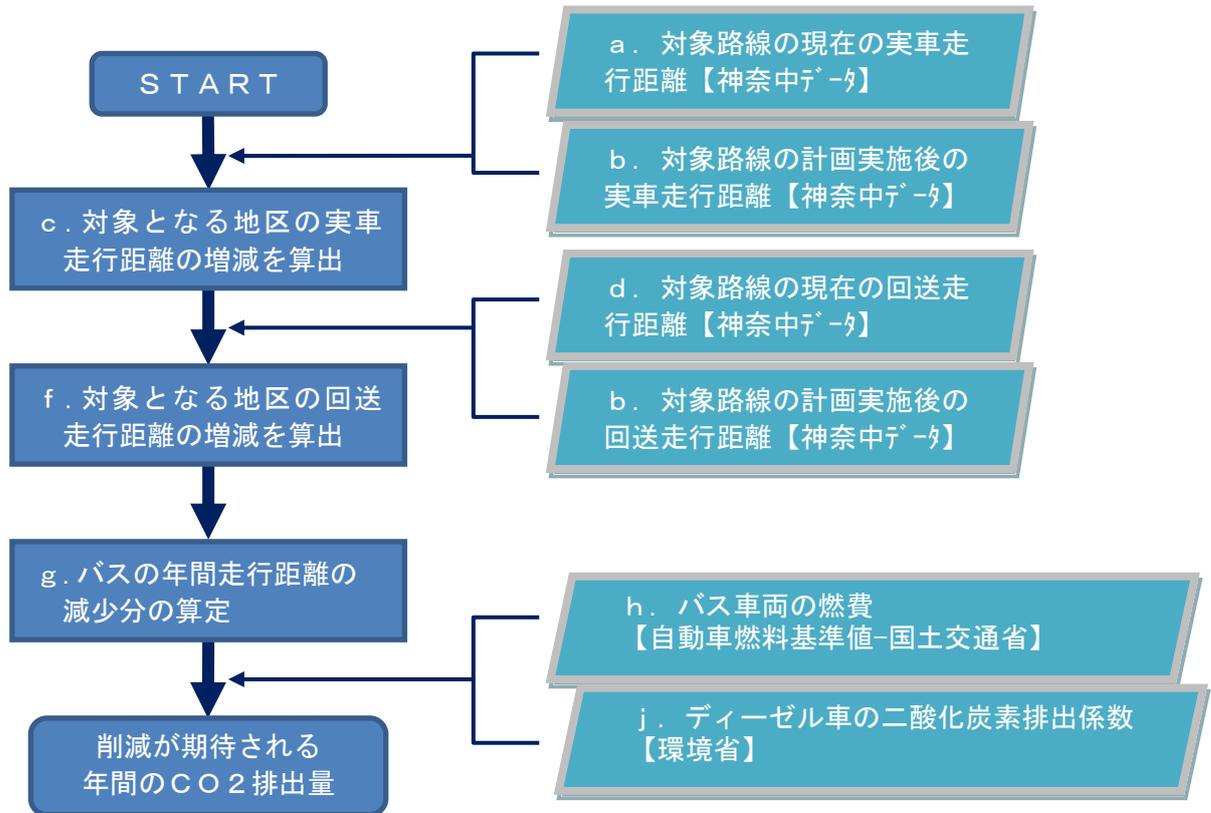


図- バスの運行の効率化に関する CO2 排出量算定フロー

①実車走行キロ(営業時の走行キロ)の算出	・対象路線の現在の実車走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	2,633,421km/年	a
②回送走行キロ(回送時の走行キロ)の算出	・対象路線の現在の回送走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	1,109,973km/年	b
③年間走行台キロの算出	・実車キロと回送キロを合わせた年間走行台キロ	3,743,393km/年	c=a+b
③CO2排出量	・一般的な路線バスの燃費	5.9km/ℓ	d
	※自動車燃費基準値(国土交通省)より中型バスの燃費を参照		
	・実車及び回送による使用燃料	634,473ℓ/年	e=c/d
	・路線バス(経由燃料)の二酸化炭素排出係数	2.58kgCO2/ℓ	f
	・現在のバスの走行による年間のCO2排出量	1,637tCO2/年	g=e*f

②事業実施により削減が期待される CO2 排出量

- ・事業実施によるバス車両の回送形態の改善、および実車回数の増加について神奈川中央交通よりデータ提供を受け、事業実施前後の比較により二酸化炭素排出量の削減量を算出する。



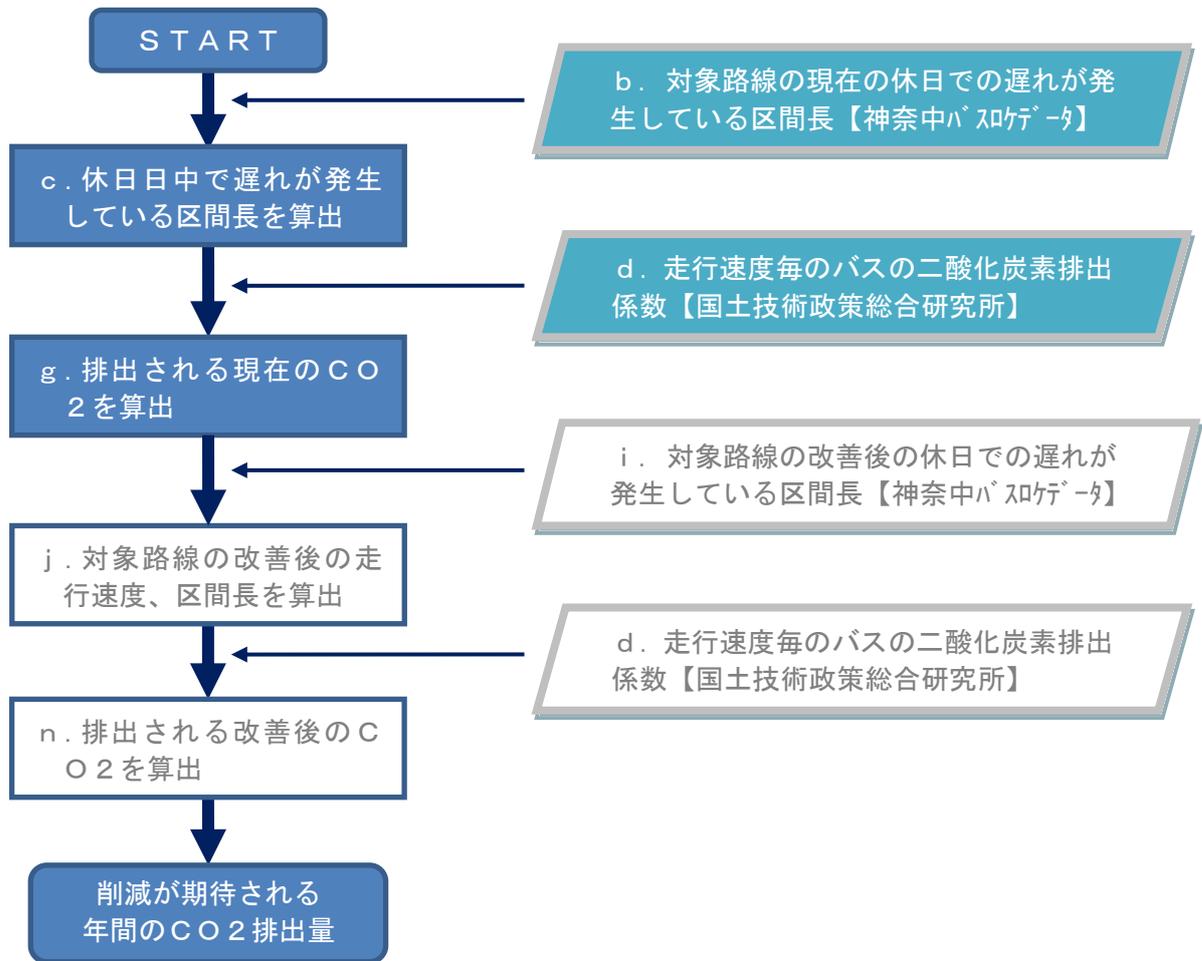
■ 図 バスの運行の効率化に関する CO2 排出量算定フロー

①実車走行キロ(営業時の走行キロ)の算出		
・対象路線の現在の実車走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	km/日	a
・対象路線の計画実施後の実車走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	km/日	b
・対象となる地区の実車走行距離の増減	km/日	c=a-b
②回送走行キロ(回送時の走行キロ)の算出		
・対象路線の現在の回送走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	km/日	d
・対象路線の計画実施後の回送走行距離(神奈川中央交通よりデータ提供)	km/日	e
・対象となる地区の回送走行距離の増減	km/日	f=d-e
③年間走行台キロの変化の算出		
・バスの年間走行距離の減少分の算出	km/年	g=c+f
③ピーク時(7時台)における実車と回送を合わせた走行キロおよびCO2排出量		
・一般的な路線バスの燃費	km/ℓ	h
・実車及び回送の走行距離減少による使用燃料の削減分	ℓ/年	i=g/h
・路線バスの二酸化炭素排出係数	kgCO2/ℓ	j
・削減が期待される年間のCO2排出量	tCO2/年	k=i*j

(5) 渋滞等の解消、削減を進めることにより、走行速度の改善を図り、平均走行速度に基づく、
CO2 の排出量の削減

①事業実施前（現状）の二酸化炭素排出量の推計

- ・辻堂駅北口周辺の混雑緩和策による休日日中（雨天時）におけるバスの遅れ時間の解消、走行速度の改善により二酸化炭素排出量の削減を把握するため、まずは現況の二酸化炭素排出状況を算出する。



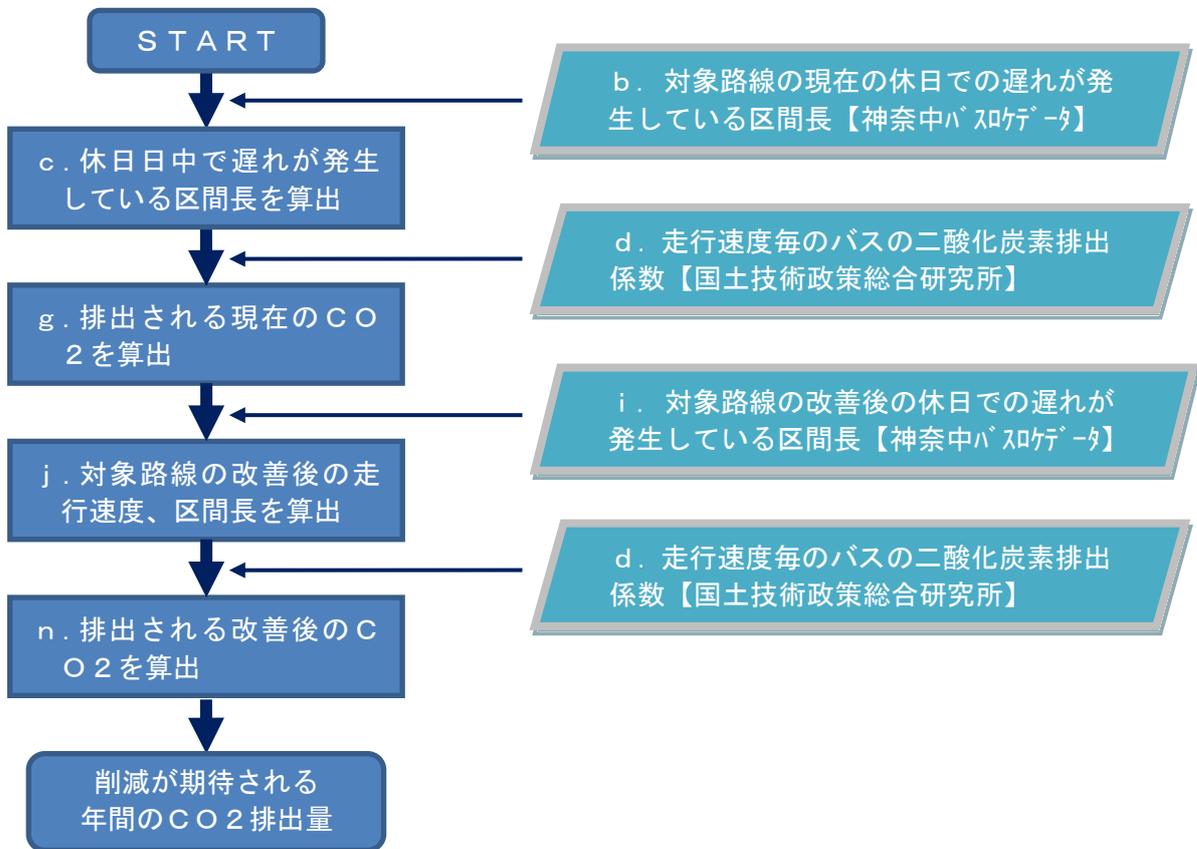
■図 走行速度に関する CO2 排出量算定フロー

①休日日中の遅れによる二酸化炭素排出量の算出

・休日での現在の混雑区間の区間長(大庭隧道～辻堂駅北口)	1.2km	a
・大庭隧道～辻堂駅北口で所要時間が30分以上の便数	61便	b
・路線バスの低速域(2.4km/h)での二酸化炭素排出係数	129.8gCO ₂ /km・t	c
※国土技術政策総合研究所(道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算出根拠(H22)より ※ディーゼル重量貨物車のCO ₂ 排出係数(資料8-68ページ、表8.37)より近似値を算出		
・路線バスの車両重量	11.175t	d
※中型バス(三菱ふそうエアロミディ)の車両重量より		
・休日の日数	68日	e
・1年のうち降水が発生した日数(2014年より)※気象庁	92日	f
・休日かつ降水が発生した日数	17日	g=e*f/365
・休日日中の遅れによる二酸化炭素排出量	1,820tCO ₂ /年	h=a*b*c*d*g

②事業実施により削減が期待される CO2 排出量

- ・ 神奈川中央交通よりデータ提供を受け、事業実施後の辻堂駅北口周辺の混雑緩和策による休日日中（雨天時）におけるバスの遅れ時間の解消について把握を行い、事業実施前後の比較により二酸化炭素排出量の削減量を算出する。



■ 図 走行速度に関する CO2 排出量算定フロー

① 休日日中の遅れによる二酸化炭素排出量の算出		
・ 休日での現在の混雑区間の区間長(大庭隧道～辻堂駅北口)	1.2km	a
・ 大庭隧道～辻堂駅北口で所要時間が30分以上の便数	61便	b
・ 路線バスの低速域(2.4km/h)での二酸化炭素排出係数	129.8gCO ₂ /km・t	c
※国土技術政策総合研究所(道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算出根拠(H22)より ※ディーゼル重量貨物車のCO ₂ 排出係数(資料8-68ページ、表8.37)より近似値を算出		
・ 路線バスの車両重量	11.175t	d
※中型バス(三菱ふそうエアロミディ)の車両重量より		
・ 休日の日数	68日	e
・ 1年のうち降水が発生した日数(2014年より)※気象庁	92日	f
・ 休日かつ降水が発生した日数	17日	g=e*f/365
・ 休日日中の遅れによる二酸化炭素排出量	1,820tCO₂/年	h=a*b*c*d*g
② 休日日中の遅れが解消された場合の二酸化炭素排出量の算出		
・ 休日での混雑が解消されると想定する区間長(大庭隧道～辻堂駅北口)	1.2km	i
・ 大庭隧道～辻堂駅北口で所要時間が30分以上の便数	61便	j
・ 路線バスの通常速度(10km/h)での二酸化炭素排出係数	83.85gCO ₂ /km・t	k
※国土技術政策総合研究所(道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算出根拠(H22)より ※のディーゼル重量貨物車のCO ₂ 排出係数(資料8-65ページ、表8.32(1))より近似値を算出		
・ 路線バスの車両重量	11.175t	l
※中型バス(三菱ふそうエアロミディ)の車両重量より		
・ 休日の日数	68日	m
・ 1年のうち降水が発生した日数(2014年より)※気象庁	92日	n
・ 休日かつ降水が発生した日数	17日	o=m*n
・ 休日日中の遅れによる二酸化炭素排出量	1,176tCO₂/年	p=i*j*k*l*o
③ 遅れがある場合とない場合の差		
・ 削減が想定される二酸化炭素排出量	645tCO₂/年	q=h-p

(6) 事業実施による二酸化炭素排出削減量の目標

- ・事業実施による二酸化炭素排出削減量の目標値として、事業実施前後での二酸化炭素排出量の算出結果をもとに、以下の通り設定する。

① 事業実施により新たに見込まれる公共交通利用者の現在の CO2 排出量

次の事業を実施した場合の CO2 の削減効果を示す。

⇒辻堂駅遠藤線の軸の強化

⇒サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備

自動車からの転換による公共交通利用者数の増加目標	約 800 人/日
自動車からの転換による二酸化炭素排出量の削減目標	約 390tCO2/年

② バス車両の回送時間、回送距離の短縮に伴う CO2 の排出量の削減、バスの実車回数の増加が想定される CO2 排出量があるため、これらの差引から得られる CO2 排出量の増減

⇒見直し後の数値を神奈中から提供受け次第算出

③ 渋滞等の解消、削減を進めることにより、走行速度の改善を図り、平均走行速度に基づく、CO2 の排出量

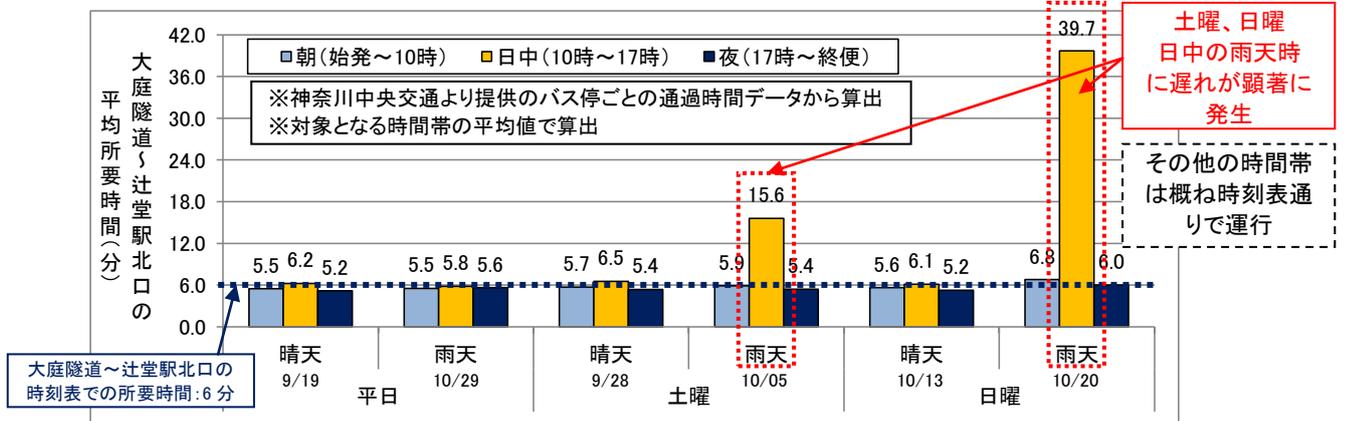
渋滞解消による二酸化炭素排出量の削減目標	約 640 tCO2/年
----------------------	--------------

2. 辻堂駅北口の路線変更について

(1) 辻堂駅北口の混雑状況の現状

辻堂駅北口は湘南大庭地区からのバス路線が多数乗り入れており、鉄道から距離のある地域にとっての必要な交通結節点となっている。

一方、テラスモール湘南の開業により、辻堂駅北口周辺の交通量が増加し、慢性的な渋滞が発生しているほか、バス路線の遅れの要因となっている。

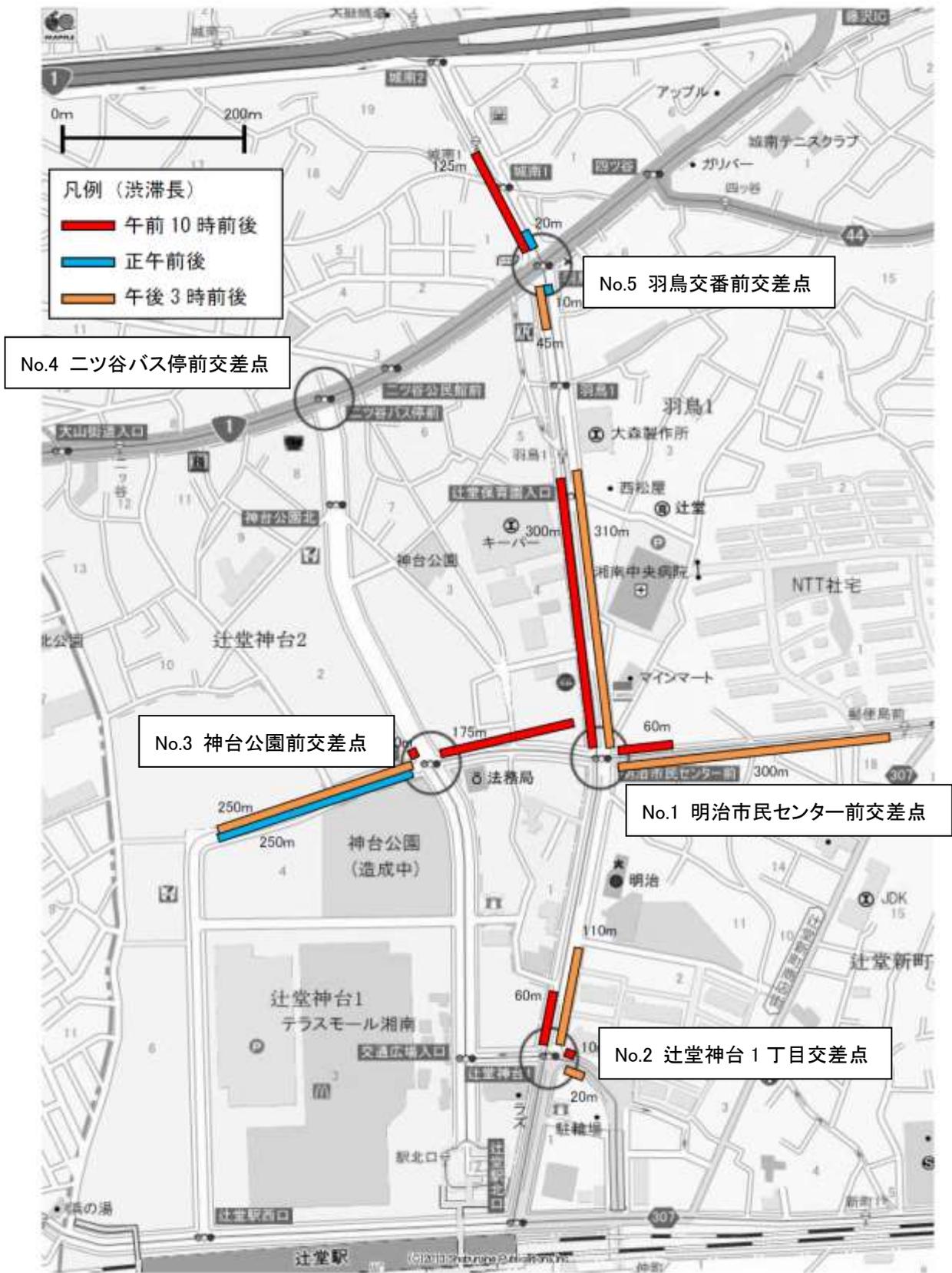


■図 曜日、時間帯別の大庭隧道～辻堂駅北口の平均所要時間（平成 25 年度調査より）

（出典：神奈川中央交通提供データより）



■図 辻堂駅北口周辺のバスルート、バス停（湘南大庭方面より）



■ 図 時間帯別の渋滞状況（2015年（平成27年）3月7日（土）調査）

(2) 辻堂駅北口周辺の交通量調査結果

テラスモール開業前後以降の辻堂駅北口での交通量調査より、テラスモールの開業以降、全体的に流入交通量が増加しており、特に神台公園前交差点と二ツ谷バス停交差点での増加割合が大きくなっている。

■表 各交差点の時間別流入交通量の推移（実数）（H22～H27）

No.1 明治市民センター前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	1,429	1,795	1,910	2,324	2,016
10:00 - 11:00	2,139	1,706	2,172	2,281	1,780
11:00 - 12:00	2,233	1,636	2,366	2,540	1,734
12:00 - 13:00	2,170	1,852	2,295	2,526	1,877
13:00 - 14:00	2,224	1,937	2,299	2,598	1,739
14:00 - 15:00	2,201	1,873	1,873	2,330	1,708
15:00 - 16:00	2,149	1,806	2,203	2,590	1,517
16:00 - 17:00	2,018	2,067	2,467	2,572	1,643
17:00 - 18:00	1,984	2,094	2,174	2,771	2,107
18:00 - 19:00	1,799	2,090	2,280	2,529	2,436
10時間合計	20,346	18,856	22,039	25,061	18,557

No.2 辻堂神台1丁目交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	1,246	1,237	1,413	1,854	1,725
10:00 - 11:00	1,690	1,501	1,890	2,021	1,678
11:00 - 12:00	1,661	1,428	1,784	2,041	1,776
12:00 - 13:00	1,638	1,445	1,866	2,058	1,739
13:00 - 14:00	1,724	1,378	1,824	2,053	1,676
14:00 - 15:00	1,756	1,286	1,733	1,957	1,535
15:00 - 16:00	1,717	1,409	1,746	2,050	1,623
16:00 - 17:00	1,696	1,515	1,939	2,013	1,633
17:00 - 18:00	1,637	1,416	1,920	2,253	2,030
18:00 - 19:00	1,413	1,488	1,808	2,072	2,033
10時間合計	16,178	14,103	17,923	20,372	17,448

No.3 神台公園前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	-	916	961	1,230	966
10:00 - 11:00	-	1,084	1,358	1,444	1,038
11:00 - 12:00	-	1,185	1,315	1,559	1,291
12:00 - 13:00	-	1,233	1,489	1,710	1,514
13:00 - 14:00	-	1,392	1,467	1,685	1,429
14:00 - 15:00	-	1,437	1,439	1,616	1,558
15:00 - 16:00	-	1,429	1,645	1,722	1,309
16:00 - 17:00	-	1,381	1,644	1,731	1,418
17:00 - 18:00	-	1,422	1,226	1,721	1,636
18:00 - 19:00	-	1,352	1,553	1,582	1,689
10時間合計	未計測	12,831	14,097	16,000	13,848

No.4 二ツ谷バス停前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	1,093	1,147	1,366	1,639	1,567
10:00 - 11:00	1,244	1,431	1,522	1,749	1,454
11:00 - 12:00	1,362	1,417	1,649	1,727	1,624
12:00 - 13:00	1,456	1,665	1,579	1,869	1,738
13:00 - 14:00	1,514	1,829	1,711	1,906	1,738
14:00 - 15:00	1,373	1,801	1,693	1,921	1,496
15:00 - 16:00	1,439	1,704	1,500	1,815	1,294
16:00 - 17:00	1,429	1,808	1,574	1,878	1,389
17:00 - 18:00	1,384	1,775	1,421	1,638	1,734
18:00 - 19:00	1,309	1,618	1,431	1,746	1,757
10時間合計	13,603	16,195	15,446	17,888	15,791

No.5 羽鳥交番前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	2,590	2,514	2,642	3,158	2,916
10:00 - 11:00	3,098	2,631	3,021	3,156	2,722
11:00 - 12:00	2,913	2,884	3,050	3,231	2,769
12:00 - 13:00	2,934	2,850	2,989	3,116	2,853
13:00 - 14:00	3,052	2,821	2,946	3,412	2,759
14:00 - 15:00	3,060	2,473	2,950	3,264	2,535
15:00 - 16:00	3,069	2,684	3,025	3,167	2,142
16:00 - 17:00	3,212	2,878	3,075	3,373	2,362
17:00 - 18:00	3,014	2,660	2,885	3,341	3,022
18:00 - 19:00	2,651	2,617	2,710	3,094	3,052
10時間合計	29,593	27,012	29,293	32,312	27,132

No.1～5の合計（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	6,358	7,609	8,292	10,205	9,190
10:00 - 11:00	8,171	8,353	9,963	10,651	8,672
11:00 - 12:00	8,169	8,550	10,164	11,098	9,194
12:00 - 13:00	8,198	9,045	10,218	11,279	9,721
13:00 - 14:00	8,514	9,357	10,247	11,654	9,341
14:00 - 15:00	8,390	8,870	9,688	11,088	8,832
15:00 - 16:00	8,374	9,032	10,119	11,344	7,885
16:00 - 17:00	8,355	9,649	10,699	11,567	8,445
17:00 - 18:00	8,019	9,367	9,626	11,724	10,529
18:00 - 19:00	7,172	9,165	9,782	11,023	10,967
10時間合計	79,720	88,997	98,798	111,633	92,776

単位：台/時

■表 各交差点の時間別流入交通量の推移（H22を100とした場合の割合）（H22～H27）

No.1 明治市民センター前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量割合(H22基準)				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	100%	126%	134%	163%	141%
10:00 - 11:00	100%	80%	102%	107%	83%
11:00 - 12:00	100%	73%	106%	114%	78%
12:00 - 13:00	100%	85%	106%	116%	86%
13:00 - 14:00	100%	87%	103%	117%	78%
14:00 - 15:00	100%	85%	85%	106%	78%
15:00 - 16:00	100%	84%	103%	121%	71%
16:00 - 17:00	100%	102%	122%	127%	81%
17:00 - 18:00	100%	106%	110%	140%	106%
18:00 - 19:00	100%	116%	127%	141%	135%
10時間合計	100%	93%	108%	123%	91%

No.2 辻堂神台1丁目交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量割合(H22基準)				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	100%	99%	113%	149%	138%
10:00 - 11:00	100%	89%	112%	120%	99%
11:00 - 12:00	100%	86%	107%	123%	107%
12:00 - 13:00	100%	88%	114%	126%	106%
13:00 - 14:00	100%	80%	106%	119%	97%
14:00 - 15:00	100%	73%	99%	111%	87%
15:00 - 16:00	100%	82%	102%	119%	95%
16:00 - 17:00	100%	89%	114%	119%	96%
17:00 - 18:00	100%	86%	117%	138%	124%
18:00 - 19:00	100%	105%	128%	147%	144%
10時間合計	100%	87%	111%	126%	108%

No.3 神台公園前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量割合(H22基準)				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	-	100%	105%	134%	105%
10:00 - 11:00	-	100%	125%	133%	96%
11:00 - 12:00	-	100%	111%	132%	109%
12:00 - 13:00	-	100%	121%	139%	123%
13:00 - 14:00	-	100%	105%	121%	103%
14:00 - 15:00	-	100%	100%	112%	108%
15:00 - 16:00	-	100%	115%	121%	92%
16:00 - 17:00	-	100%	119%	125%	103%
17:00 - 18:00	-	100%	86%	121%	115%
18:00 - 19:00	-	100%	115%	117%	125%
10時間合計	未計測	100%	110%	125%	108%

No.4 二ツ谷バス停前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量割合(H22基準)				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	100%	105%	125%	150%	143%
10:00 - 11:00	100%	115%	122%	141%	117%
11:00 - 12:00	100%	104%	121%	127%	119%
12:00 - 13:00	100%	114%	108%	128%	119%
13:00 - 14:00	100%	121%	113%	126%	115%
14:00 - 15:00	100%	131%	123%	140%	109%
15:00 - 16:00	100%	118%	104%	126%	90%
16:00 - 17:00	100%	127%	110%	131%	97%
17:00 - 18:00	100%	128%	103%	118%	125%
18:00 - 19:00	100%	124%	109%	133%	134%
10時間合計	100%	119%	114%	132%	116%

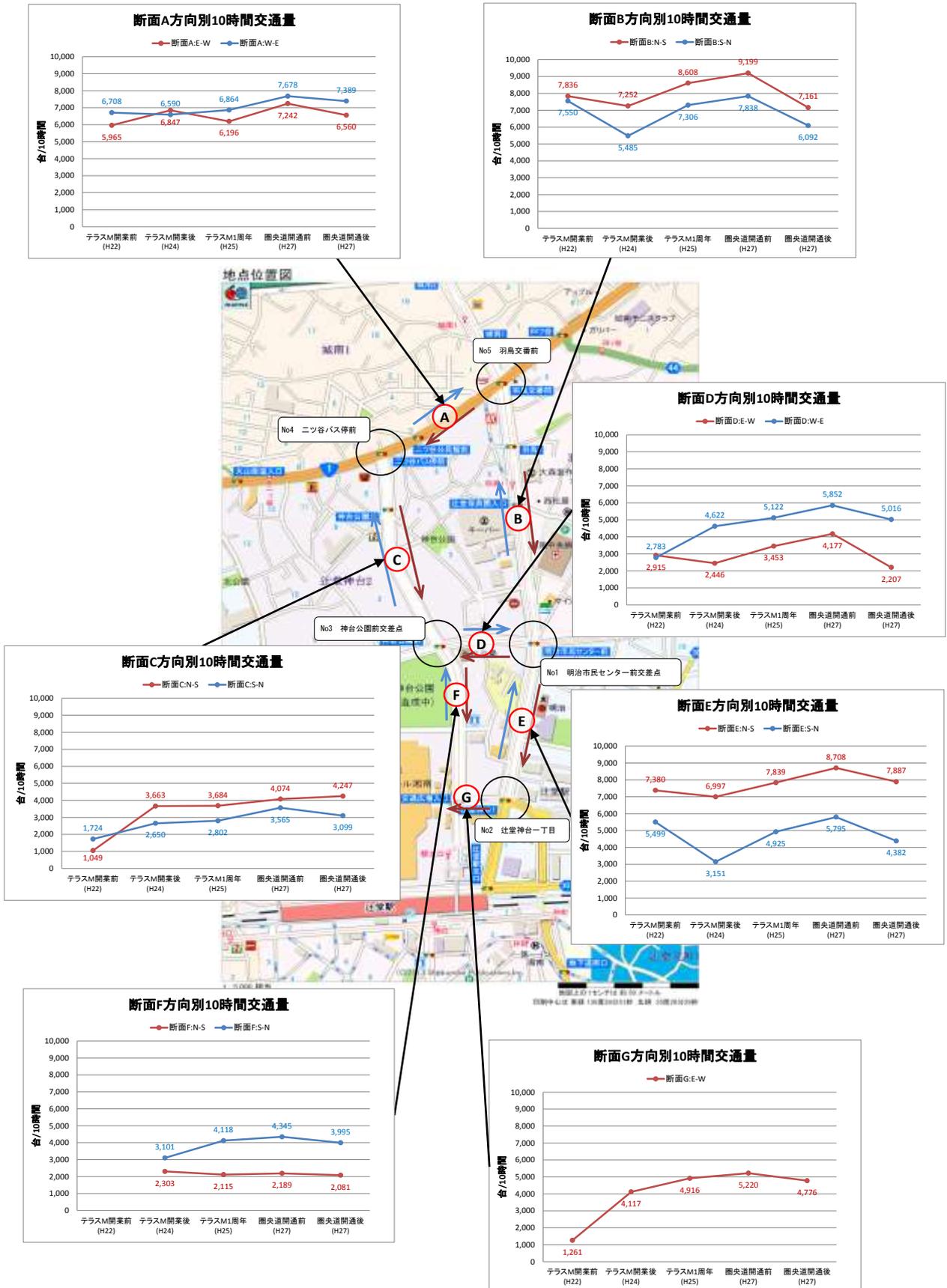
No.5 羽鳥交番前交差点（休日）

年度 テラスモール湘南 開業前	交差点全体交通量割合(H22基準)				
	H22	H23	H25	H26	H27
	前	前	前	前	後
9:00 - 10:00	100%	97%	102%	122%	113%
10:00 - 11:00	100%	85%	98%	102%	88%
11:00 - 12:00	100%	99%	105%	111%	95%
12:00 - 13:00	100%	97%	102%	106%	97%
13:00 - 14:00	100%	92%	97%	112%	90%
14:00 - 15:00	100%	81%	96%	107%	83%
15:00 - 16:00	100%	87%	99%	103%	70%
16:00 - 17:00	100%	90%	96%	105%	74%
17:00 - 18:00	100%	88%	96%	111%	100%
18:00 - 19:00	100%	99%	102%	117%	115%
10時間合計	100%	91%	99%	109%	92%

色分け凡例

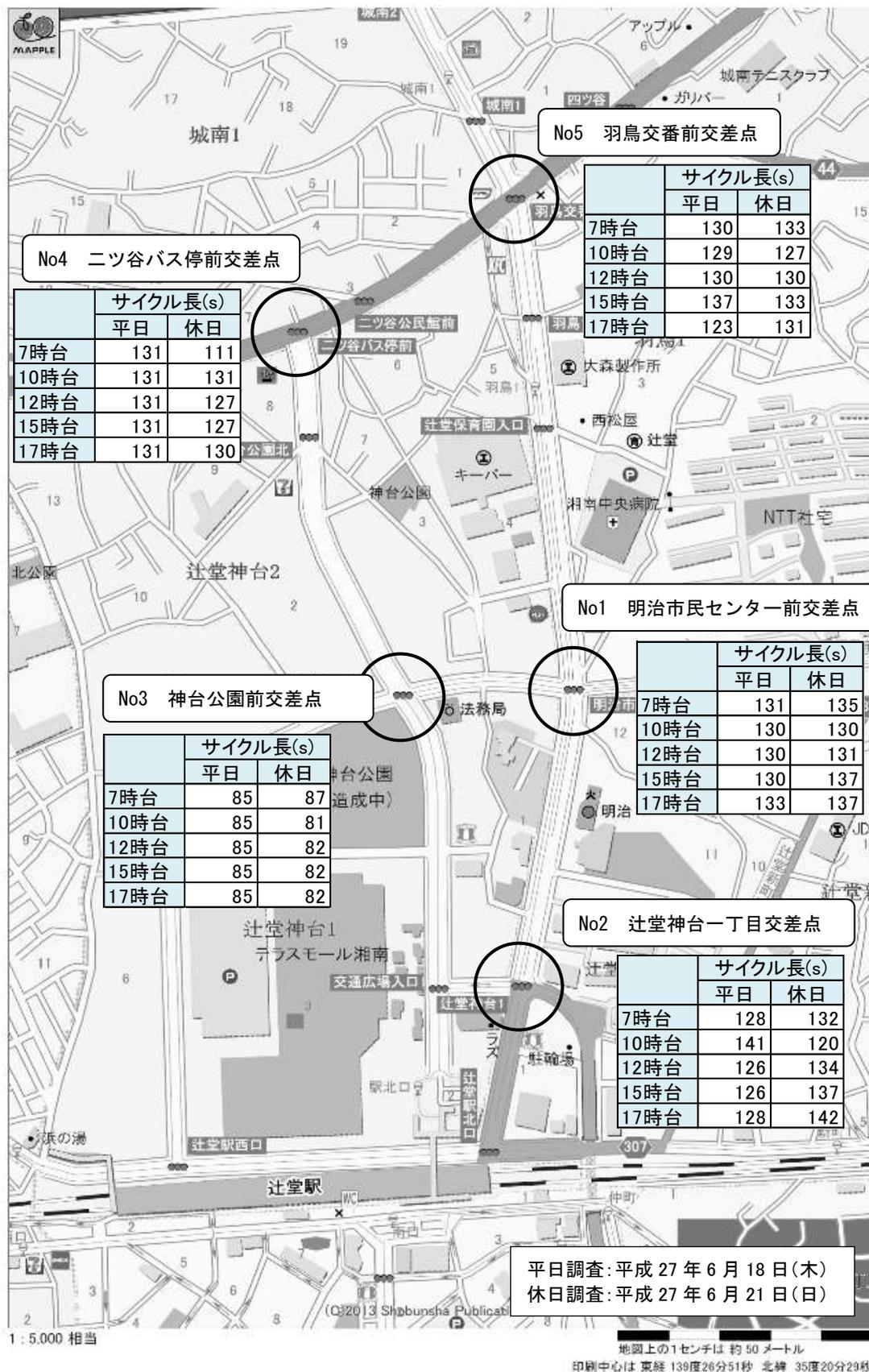
75%未満	
75%以上、100%未満	
100%以上、120%未満	
120%以上、150%未満	
150%以上	

断面ごとの交通量の推移より、ニツ谷バス停前交差点や交通広場前交差点から神台公園前交差点に向かうところの交通量が増加傾向にある。



■図 断面ごとの方向別交通量の推移（休日）

調査地点ごとの信号サイクル長は以下の通りであり、神台公園前交差点を除いてサイクル長（交差点の信号パターンが一回りするのに要する時間）が130秒程度となっているが、神台公園前交差点は85秒前後となっており、他の交差点と異なる。

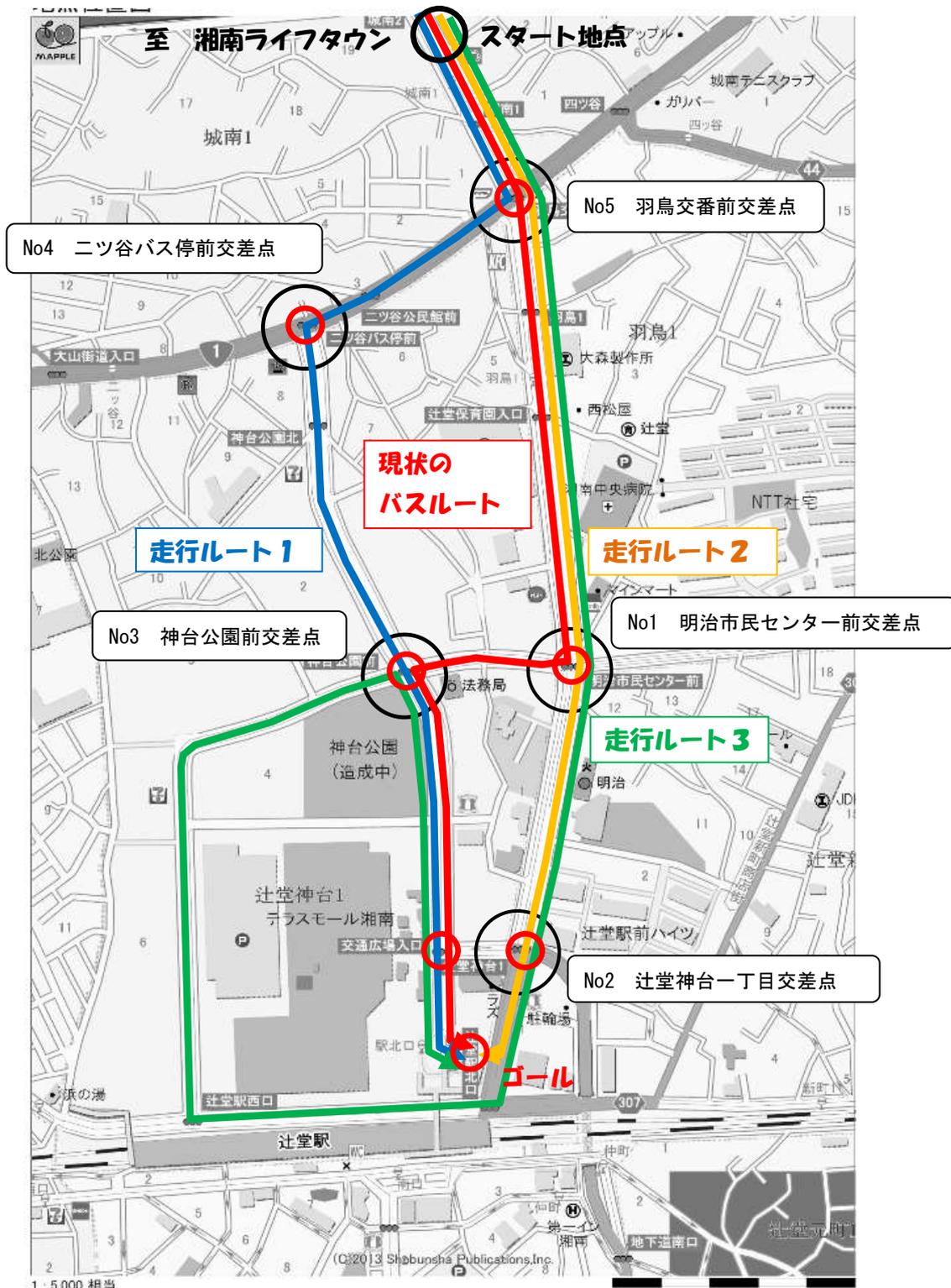


■図 各交差点の信号サイクル長

(3) 辻堂駅北口周辺の旅行時間調査結果

現状のバス路線のルートがテラスモールの駐車場へ入るための一般車の動線と重複し、バス路線の遅れの原因となっていることから、路線バスのルート変更を視野に、城南二丁目交差点から辻堂駅北口までの旅行時間調査を実施した。

使用車両は小型乗用車、実施日時は6月21日(日)の3時点(10時台、12時台、15時台)で調査を実施した。



■ 図 旅行時間調査の走行ルート

調査結果より、3つの走行ルートはどれも現状バスルートでの走行時間と比較して城南二丁目交差点から辻堂駅北口までの所要時間が大幅に短縮可能となる。その中でも、走行ルート1と走行ルート2はどの時間帯でも短縮効果が大きくなっている。

■表 走行ルート別の旅行時間調査結果

走行ルート1		10時台	12時台	15時台	累積距離 (m)
No		通過時間	通過時間	通過時間	
0	城南2丁目	0.00	0.00	0.00	0
1	城南1丁目	0.75	3.67	2.17	110
2	羽鳥交番前	4.58	5.67	2.47	240
3	二ツ谷バス停前	6.07	6.33	3.50	510
4	神台公園前	9.53	9.00	7.10	890
5	交通広場入口	10.33	9.58	8.25	1,180
6	辻堂駅北口	10.67	10.00	8.67	1,290
	所要時間	10.67	10.00	8.67	-

走行ルート2		10時台	12時台	15時台	累積距離 (m)
No		通過時間	通過時間	通過時間	
0	城南2丁目	0.00	0.00	0.00	0
1	城南1丁目	0.90	5.33	3.20	110
2	羽鳥交番前	3.70	5.67	4.85	240
3	明治市民センター前	7.67	7.50	8.95	730
4	辻堂神台1	8.45	9.50	9.50	1,040
5	辻堂駅北口	8.72	10.22	11.67	1,200
	所要時間	8.72	10.22	11.67	-

走行ルート3		10時台	12時台	15時台	累積距離 (m)
No		通過時間	通過時間	通過時間	
0	城南2丁目	0.00	0.00	0.00	0
1	城南1丁目	0.90	5.33	3.20	110
2	羽鳥交番前	3.70	5.67	4.85	240
3	明治市民センター前	7.67	7.50	8.95	730
4	辻堂神台1	8.45	9.50	9.50	1,040
5	辻堂駅北口(その1)	8.72	10.22	11.67	1,200
6	神台公園前	11.55	14.17	20.50	2,130
7	交通広場入口	12.88	15.00	21.33	2,420
8	辻堂駅北口(その2)	13.48	15.33	21.83	2,530
	所要時間	13.48	15.33	21.83	-

(参考)現状バスルート		10時台	12時台	15時台	累積距離 (m)
No		通過時間	通過時間	通過時間	
0	城南2丁目	0.00	0.00	0.00	0
1	城南1丁目	0.83	1.33	5.00	110
2	羽鳥交番前	4.25	3.50	5.33	240
3	明治市民センター前	27.40	23.00	60.00	730
4	神台公園前	33.10	32.00	68.00	920
5	交通広場入口	34.12	32.92	70.10	1,210
6	辻堂駅北口	34.55	33.33	70.67	1,320
	所要時間	34.55	33.33	70.67	-

単位: 分

(4) 辻堂駅北口でのバス路線のルート変更の検討

辻堂駅北口でのバス路線のルート変更について、旅行時間調査結果や各種調査結果を踏まえ、望ましい案を設定した。

	現状ルート	走行ルート 1	走行ルート 2	走行ルート 3
城南 2 丁目～ 辻堂駅北口 の所要時間 短縮効果	× 10 時台：34.6 分 12 時台：33.3 分 15 時台：70.7 分 ※時刻表は 6 分	○ 10 時台：10.7 分 12 時台：10.0 分 15 時台：8.7 分	○ 10 時台：8.7 分 12 時台：10.2 分 15 時台：11.7 分	△ 10 時台：13.5 分 12 時台：15.3 分 15 時台：21.8 分
時間帯での所 要時間の違い	× 15 時台で特に所 要時間が増加	○ 所要時間の違い は見られない	△ 15 時台で所要時 間が増加	△ 15 時台で所要時 間が増加
テラスモール 駐車場利用者 のルートとの 重複状況	× 最も混雑する羽 鳥交番前～明治 市民センター前 ～神台公園前を 通る	○ 羽鳥交番前～明 治市民センター 前～神台公園前 を通らない	△ 混雑する羽鳥交 番前～明治市民 センター前を通 る	△ 混雑する羽鳥交 番前～明治市民 センター前を通 る
停車バス停の 変更	○なし	△あり 羽鳥一丁目を通 過しない	△あり 羽鳥一丁目を通 過しない	○なし 現在のバス停は 全て通過
道路もしくは 歩道の整備の 必要性	○なし 現在の道路状況 で対応可能	○なし 現在の道路状況 で対応可能	△あり 辻堂駅北口へ進 入口が新たに必 要	○なし 現在の道路状況 で対応可能



走行ルート 1 が見直し案として望ましい



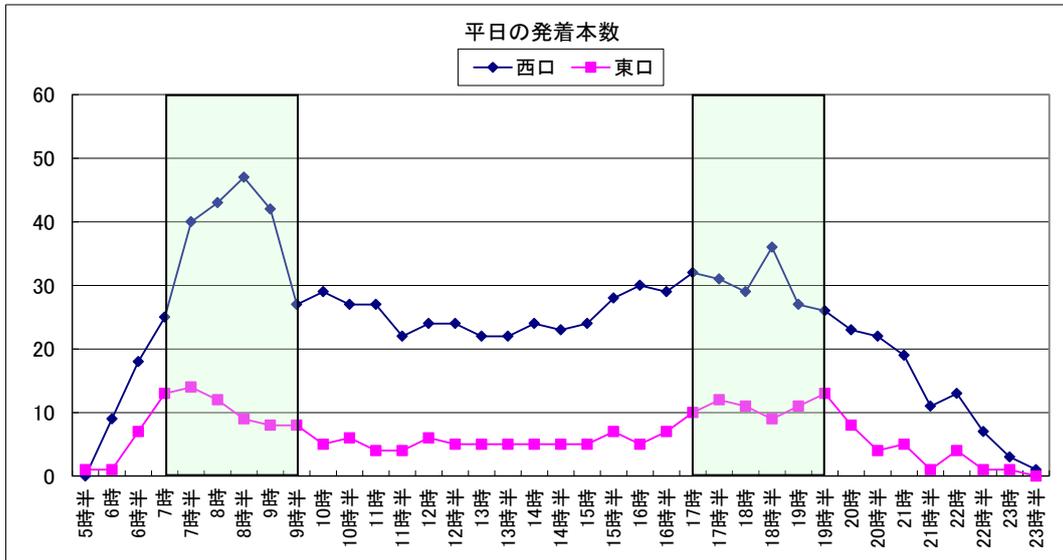
今後、他の方面からの路線や渋滞対策を総合的に検討し、見直し案を設定

3. 湘南台駅東西交通広場の再編について

(1) 湘南台駅東西交通広場の現状

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る。

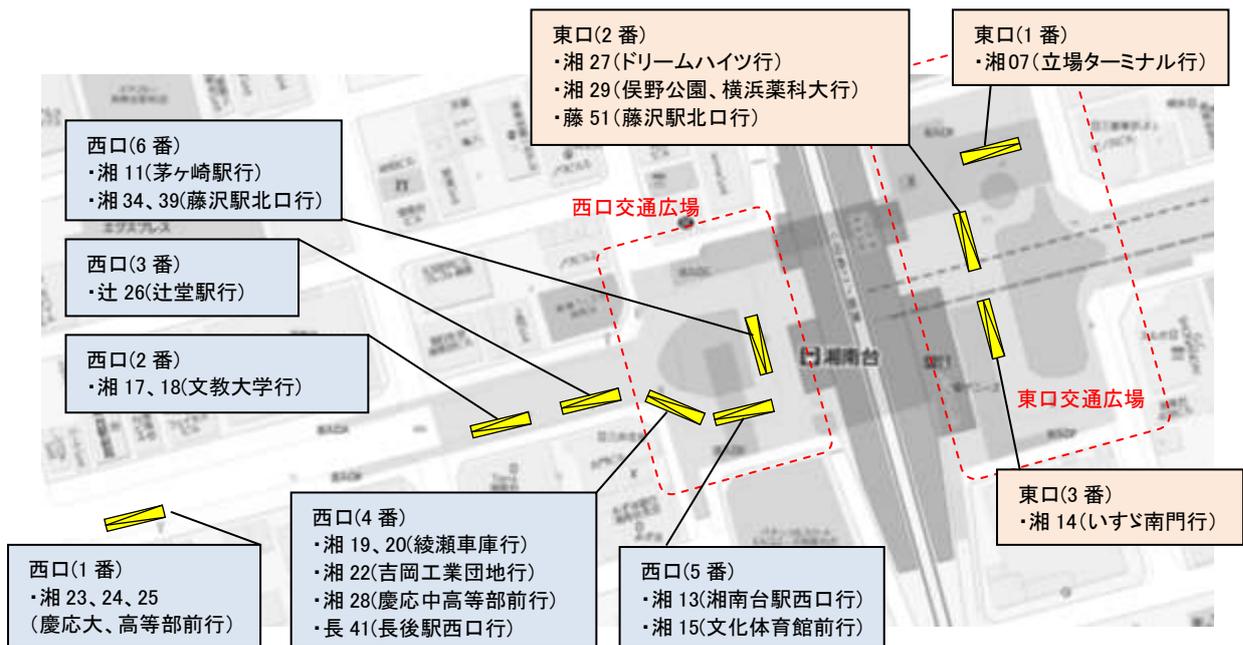
特に朝夕の混雑時は、西口のバス発着本数は、東口の3倍程度となっている。(バスの発車本数は西口6バス、東口3バス)



■図 平日の湘南台駅の西口、東口の発着計運行本数

■表 ピーク時間帯の運行本数 (左：朝、右：夕方)

	西口	東口		西口	東口
時間帯	7:00~9:30	7:00~9:30	時間帯	17:00~19:30	17:00~20:00
本数	172	56	本数	155	66
30分の本数	34.4	11.2	30分の本数	31.0	11.0



■図 湘南台駅の西口及び東口のバス乗り場の現状

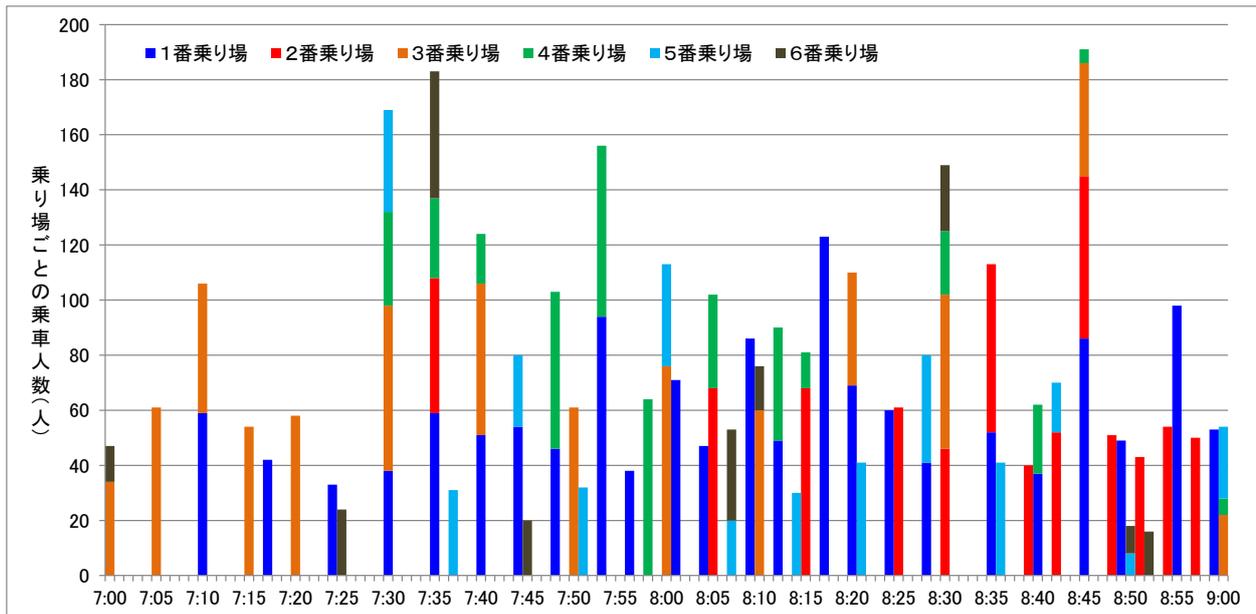
(2) 湘南台駅東西交通広場の現状調査結果

平成27年7月に実施した乗降調査より、湘南台駅東西交通広場の時間帯別乗り場別の利用者数は以下の通りとなる。西口の乗車人数の合計は東口の約4倍となっている。

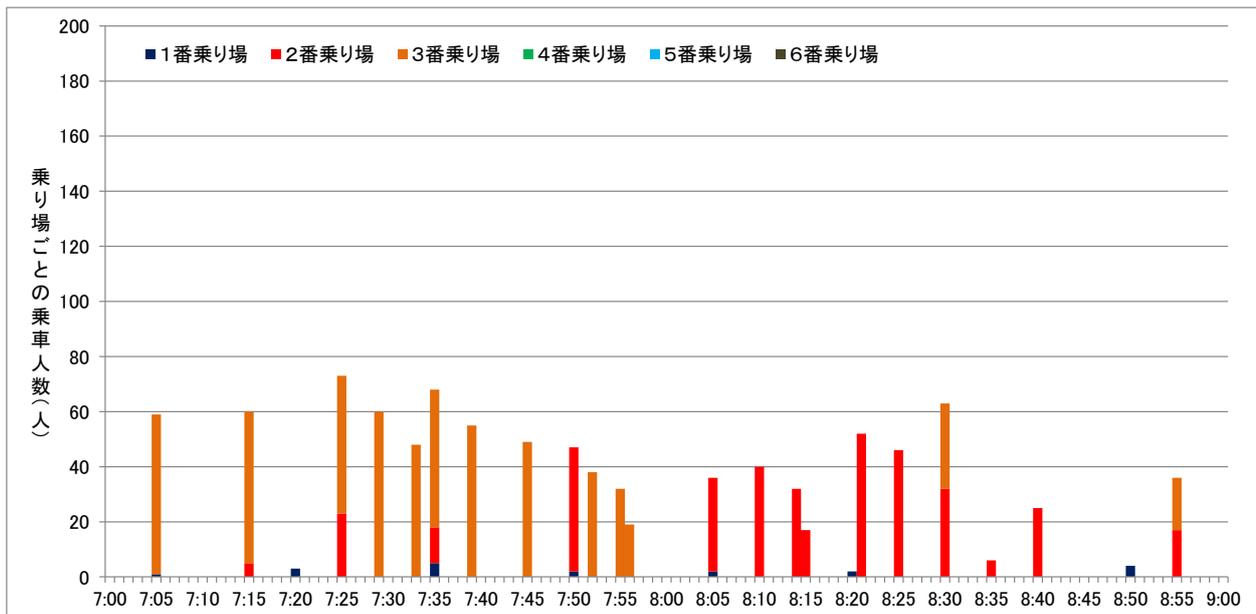
■表 東西交通広場の乗り場別時間帯別乗車人数

	西口							東口			
	1番乗り場	2番乗り場	3番乗り場	4番乗り場	5番乗り場	6番乗り場	合計	1番乗り場	2番乗り場	3番乗り場	合計
7:00-7:30	172	0	314	34	37	37	594	4	28	223	255
7:30-8:00	342	49	192	230	126	66	1,005	7	58	291	356
8:00-8:30	546	243	157	111	130	73	1,260	4	253	31	288
8:30-9:00	375	410	63	36	93	26	1,003	4	48	19	71
合計	1,435	702	726	411	386	202	3,862	19	387	564	970

単位: 人/30分



■表 西口交通広場の乗り場別時間帯別乗車人数



■表 東口交通広場の乗り場別時間帯別乗車人数

また、平成 27 年 7 月に実施した乗降調査より、湘南台駅東西交通広場の時間帯別乗り場別待ち人数の推移は以下の通りとなる。西口の 1 番乗り場から 4 番乗り場まではピーク時は 100 人以上の行列になっているが、ピークの時間帯は乗り場ごとに異なっている。

■表 東西交通広場の乗り場別時間帯別待ち人数の推移

	7						8						8						9							
	00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	00	05
西口	1番			13	38	7	4	8	9	2	83	70	53	73	152	150	150	77	39	21	10	56	19	15	48	40
	2番								15	31	46	61	77	32	71	36	64	85	77	127	152	89	50	50	20	
	3番	9	17	30	25	10	28	24	46	31	49	34	78	63	63	15	16	4	25	2	12	23		6	12	1
	4番							24	6	21	86	113	63	8	4	21	4	6	8	10	18	2	1	1	2	8
	5番							7	30	12	6	11	11	1	4	8	5	15	14	15	20	3	2		1	
	6番		4	8	12	16	14	35	3	3		9	18	26	35		4	8	12		4	7	11	11		
東口	1番					1	2		1	2									1	1	2	3	4			
	2番					10	4		11	22		10	21	11	28		32	22					2	5		
	3番		39	64	92	95	82	53	45	33	12	23	19	4	9	14	18	23	28		4	8	12	16		

単位:人

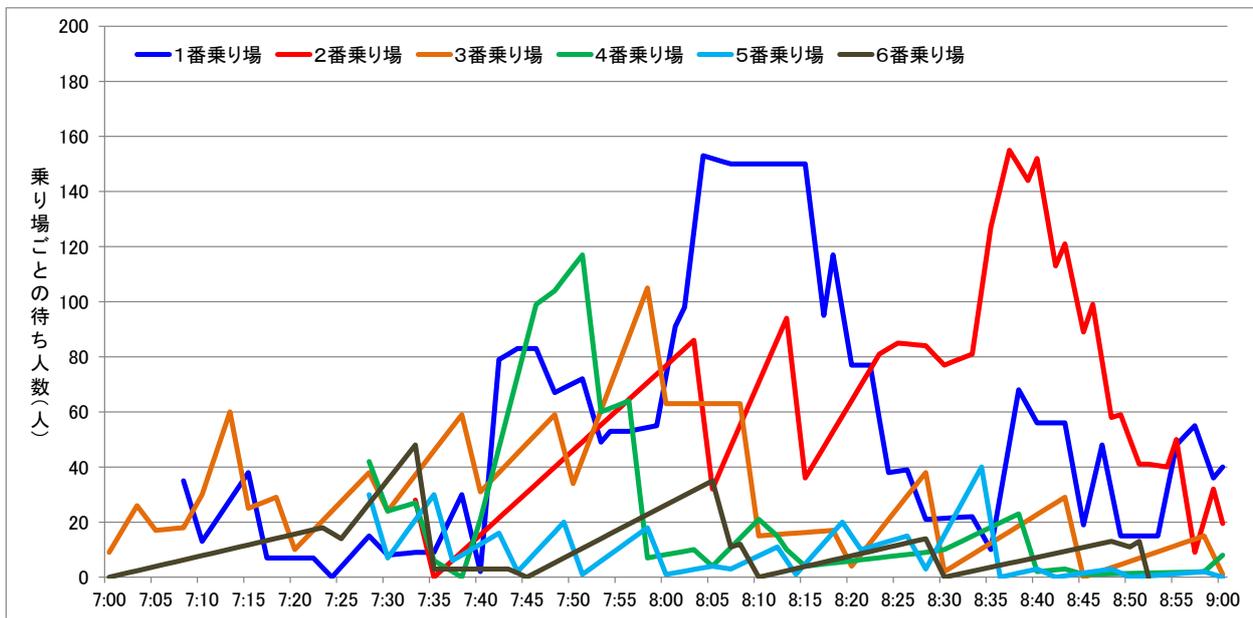
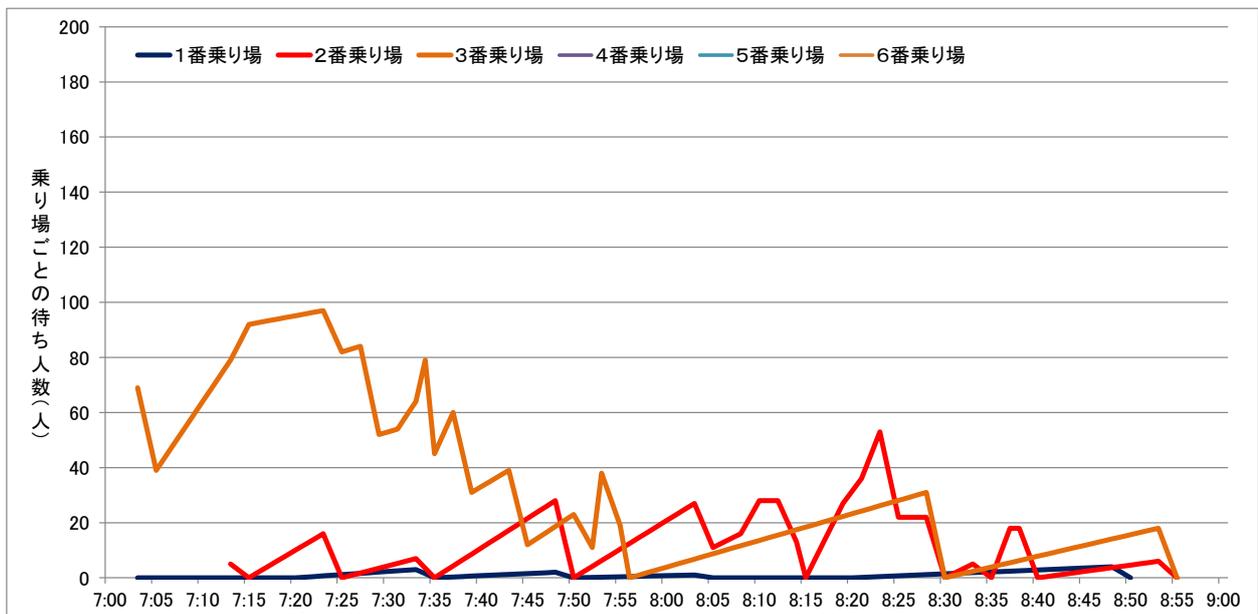


表 西口交通広場の乗り場別時間帯別待ち人数の推移



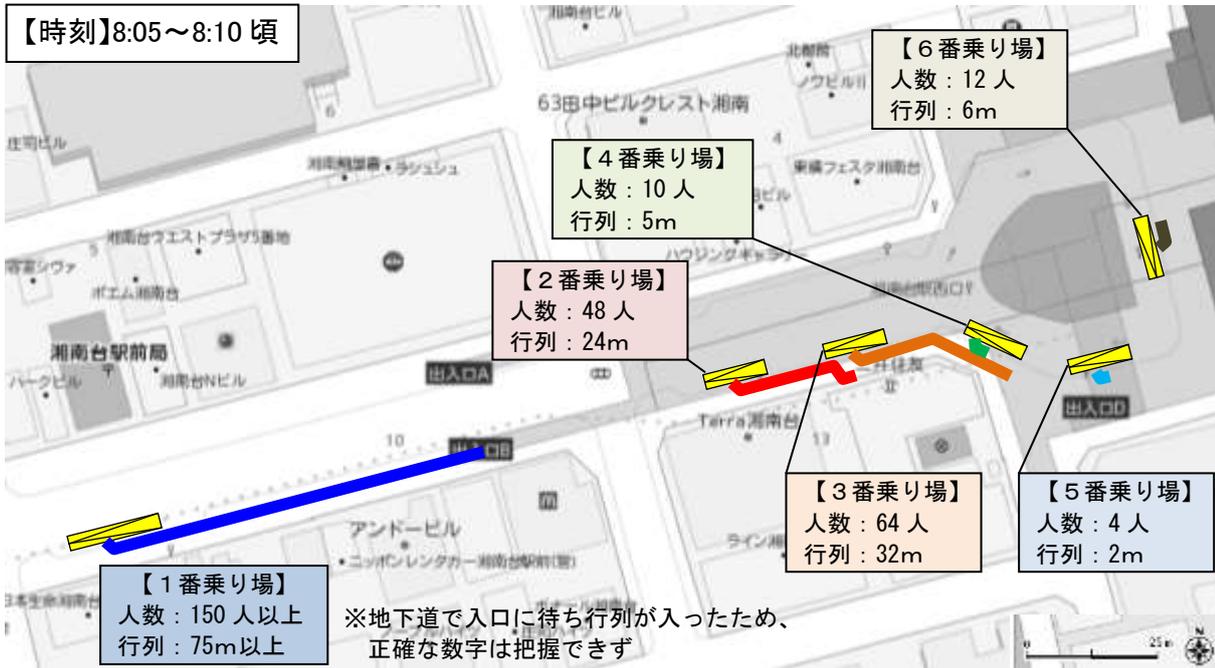
■表 東口交通広場の乗り場別時間帯別待ち人数の推移

各乗り場の待ち行列のピーク時を図化したものを以下に示す。

■西口

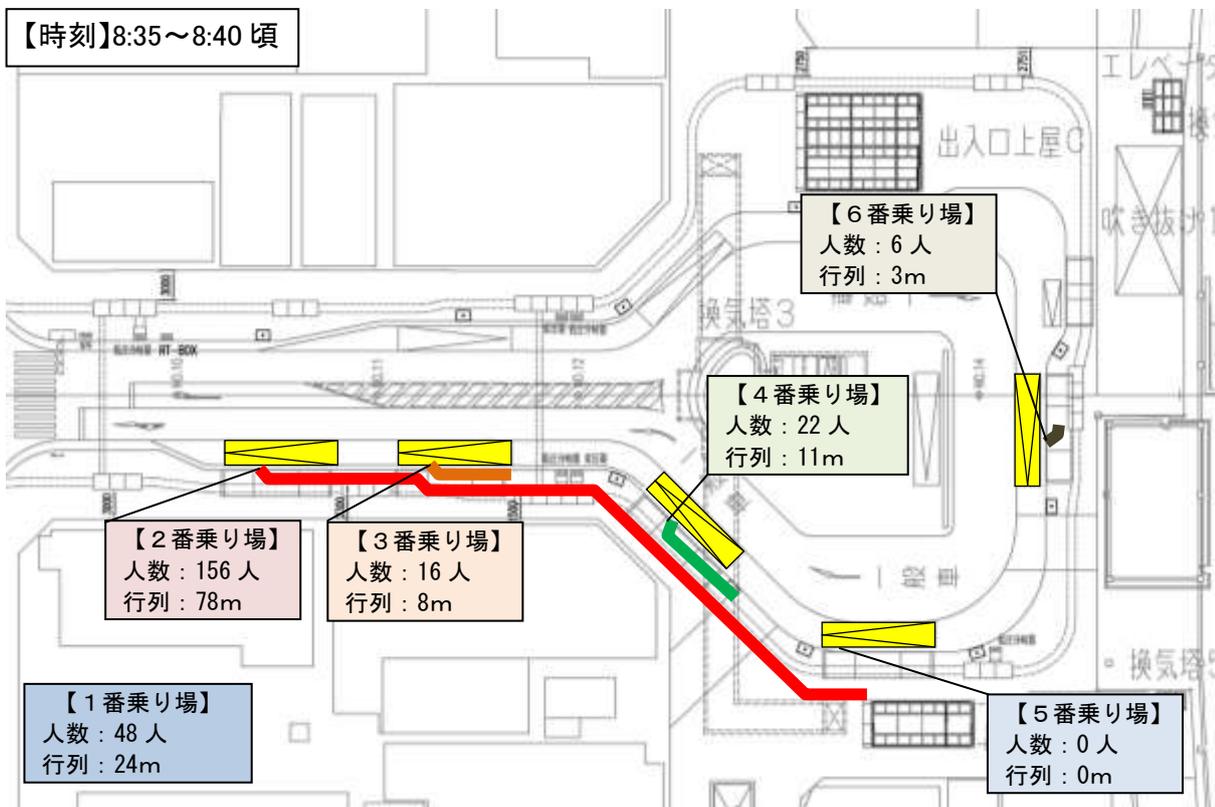
【1番乗り場がピークの時】

【時刻】8:05～8:10頃



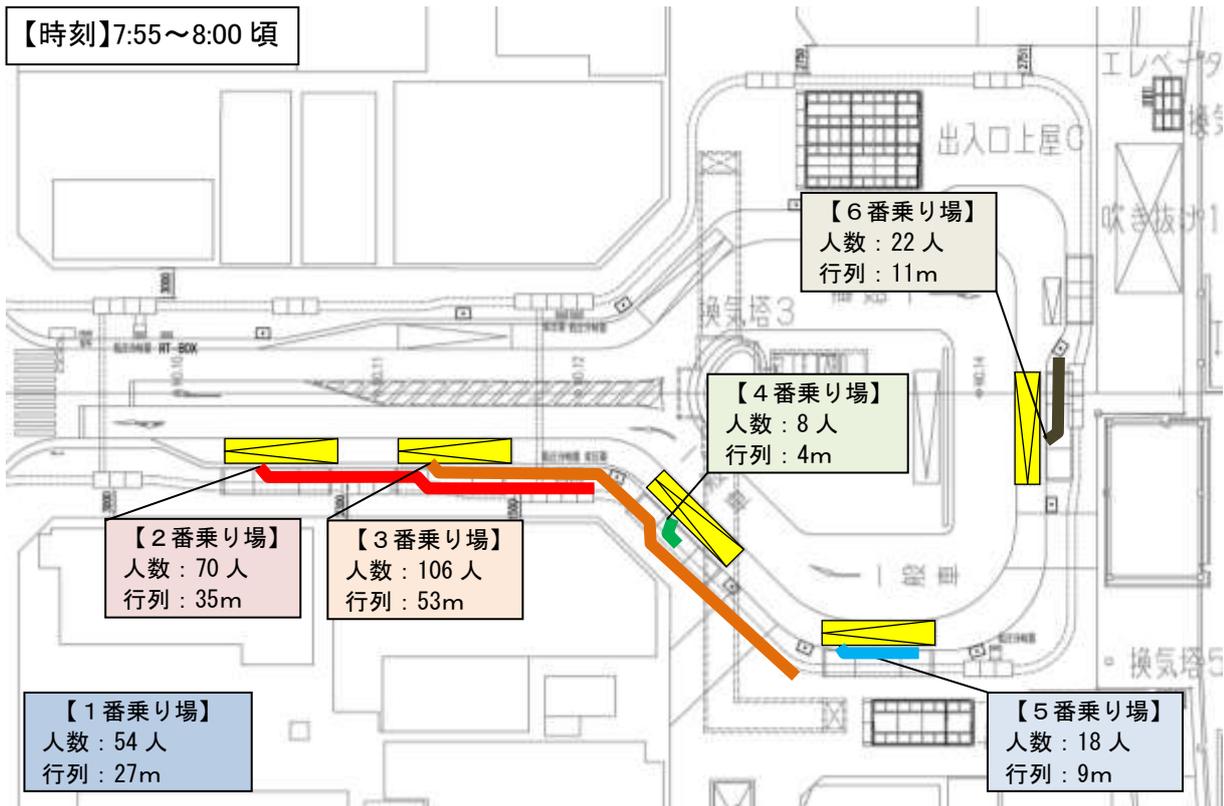
【2番乗り場がピークの時】

【時刻】8:35～8:40頃



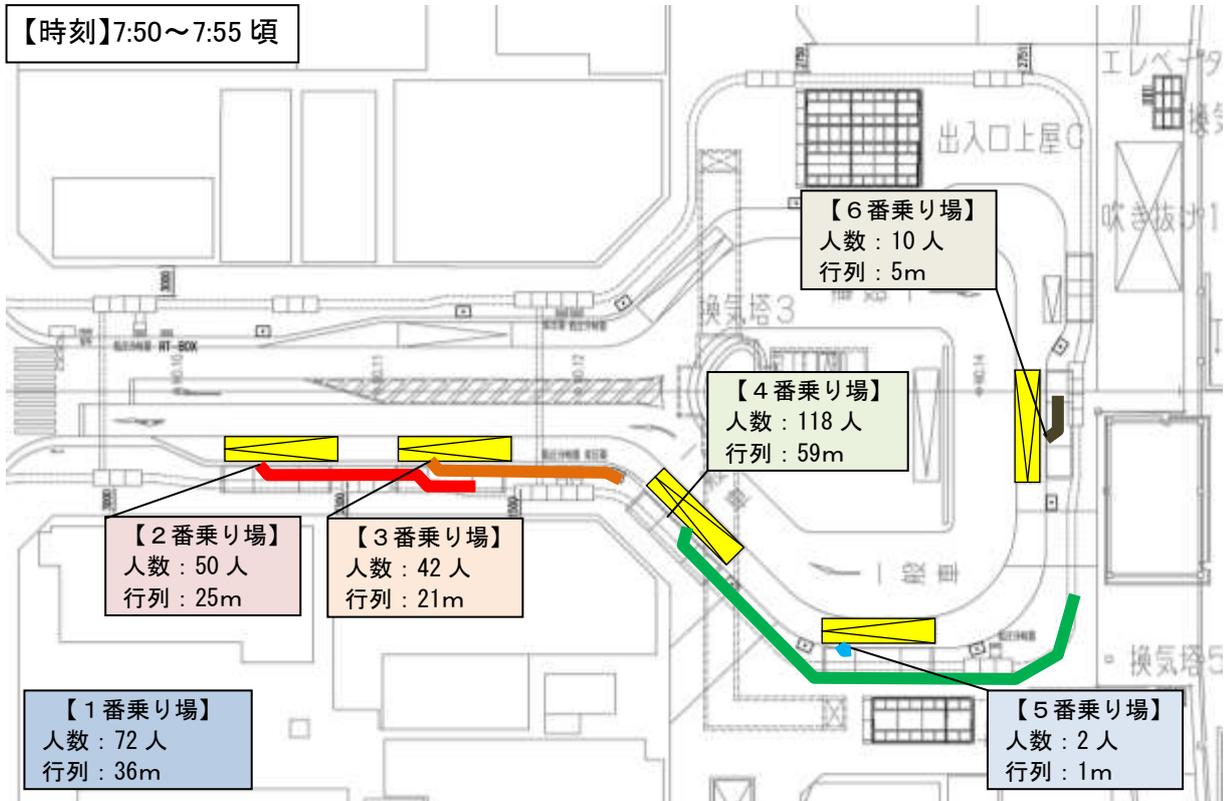
【3番乗り場がピークの時】

【時刻】7:55~8:00頃



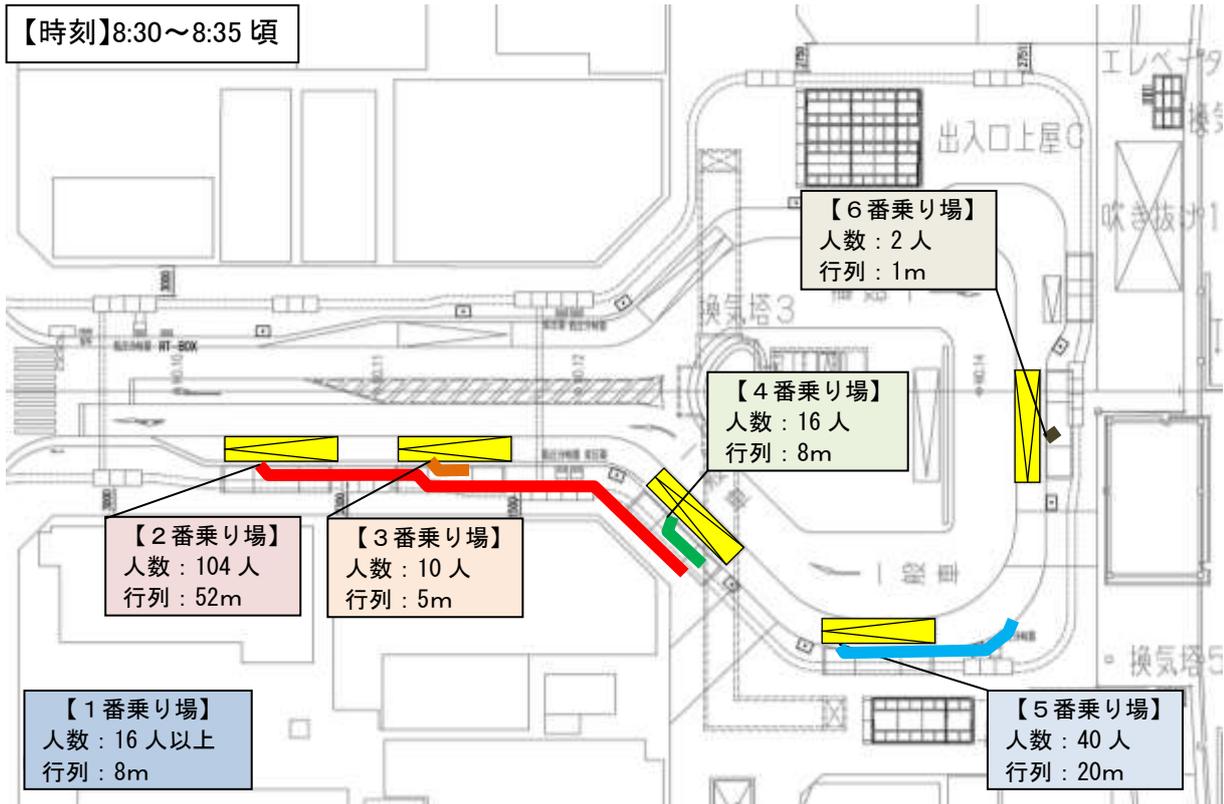
【4番乗り場がピークの時】

【時刻】7:50~7:55頃



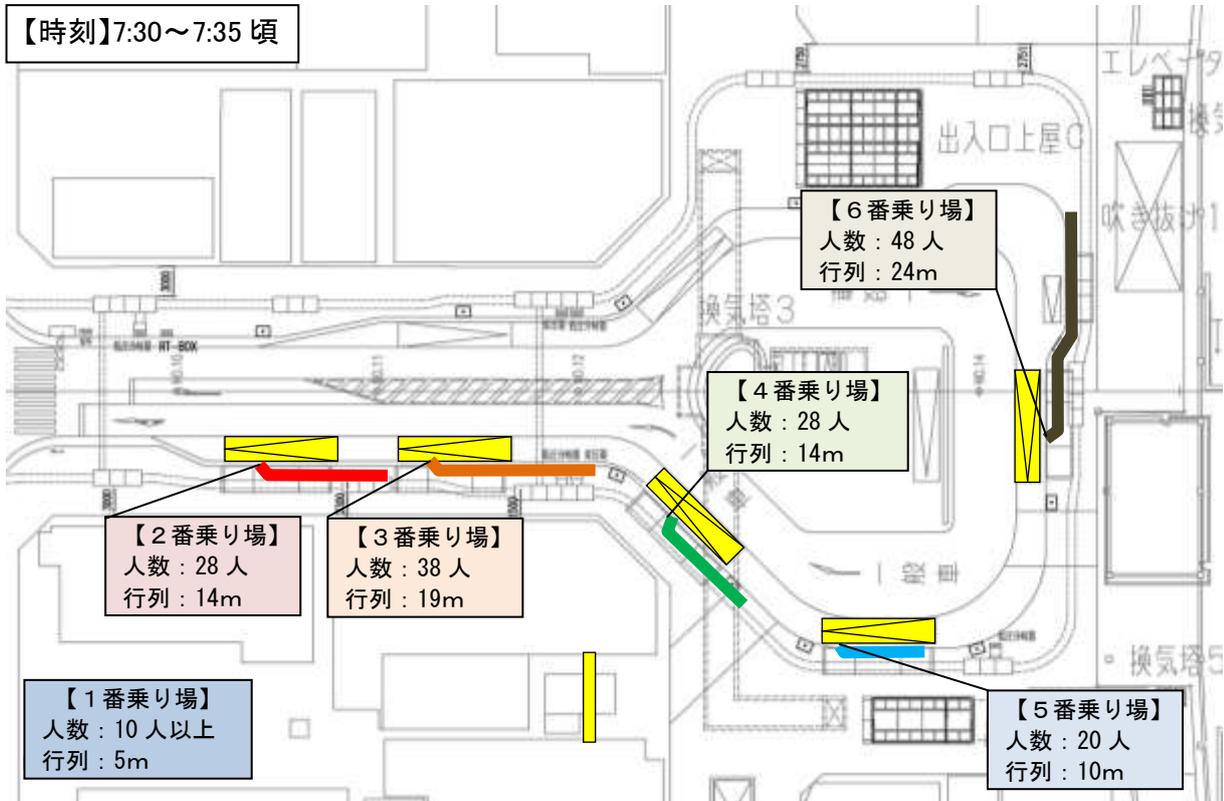
【5番乗り場がピークの時】

【時刻】8:30~8:35頃



【6番乗り場がピークの時】

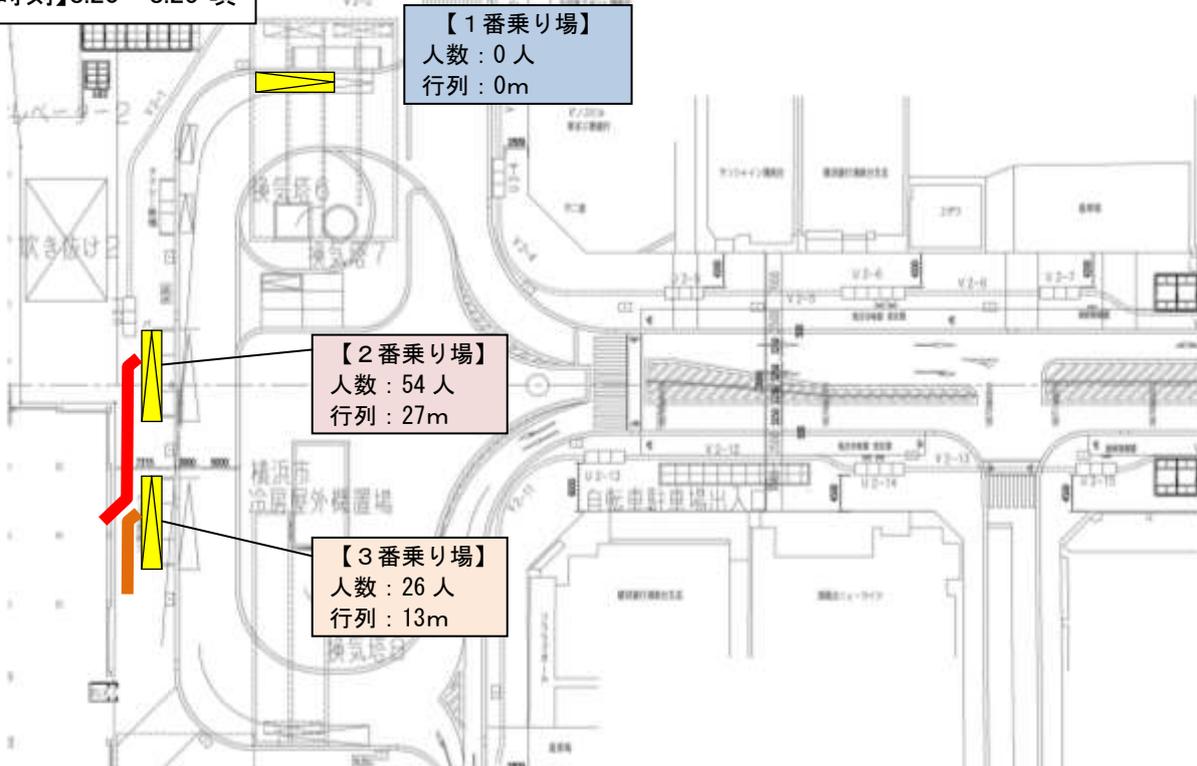
【時刻】7:30~7:35頃



■東口（1番は利用者数が少なかったため記載なし）

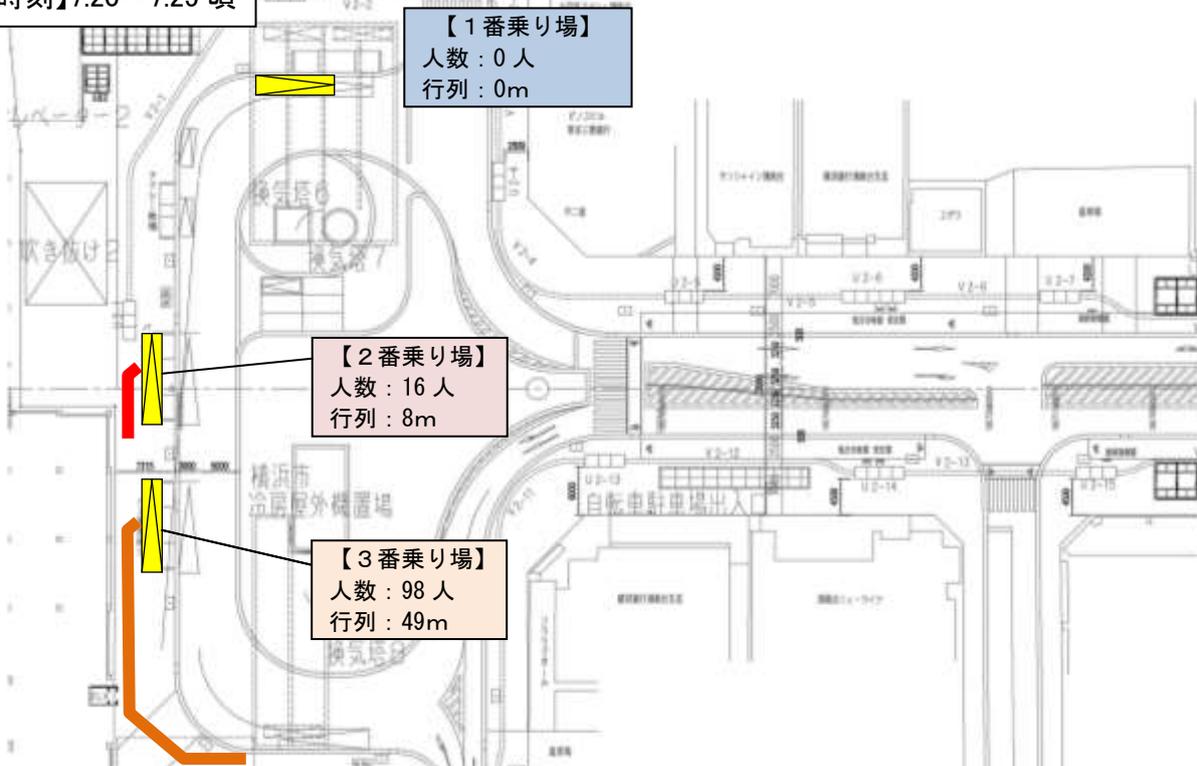
【2番乗り場がピークの時】

【時刻】8:20～8:25頃



【3番乗り場がピークの時】

【時刻】7:20～7:25頃



(3) 湘南台駅東西交通広場の課題

湘南台駅東西交通広場の課題を以下の通り整理した。

- ・西口交通広場は発着本数、利用者数ともに非常に多く、特に朝時間帯は各乗り場で100人以上がバス待ちで並ぶなど、歩行者への影響が顕著となっている。
 - 7時から9時までの乗車人数は約4,000人
 - 乗り場ごとにバス待ち人数のピークの時間は多少ずれているが、1番から4番乗り場は100人以上がバス待ちで並んでいる。
- ・一方で、東口交通広場は発着本数、利用者数ともに西口交通広場と比較すると少なく、活用の余地がある。
- ・また、湘南大庭地区での路線見直しにより、湘南台駅を発着するバスの本数が今後増加する可能性がある。
- ・以上より、西口での混雑解消及び今後の路線見直しへの対応に向け、一部路線について発着場所を西口から東口へ変更し、これに合わせて西口及び東口の構造変更を検討。

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

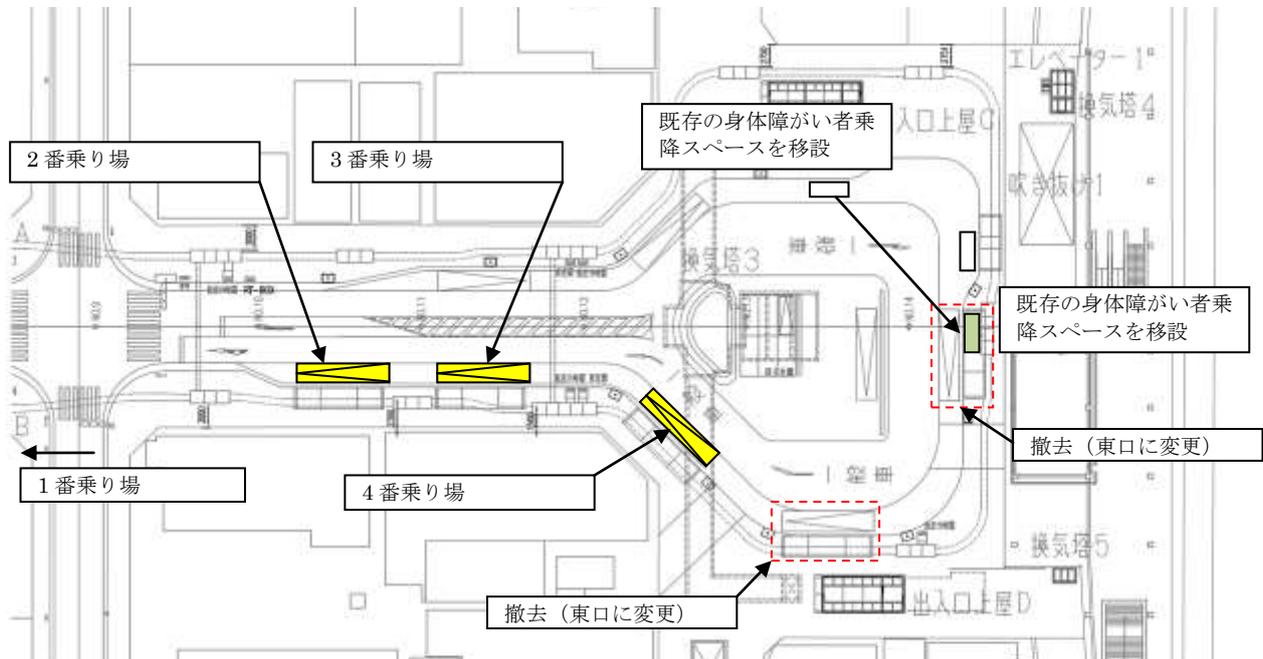
改善

- ・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
- ・上記を達成するために、西口と東口の構造変更を検討。

(4) 湘南台駅東西交通広場の見直し方針

西口及び東口の見直し方針は以下の通りとする。

■西口



■東口

