

## 湘南大庭地区の今後の取組み資料

### 目 次

1 湘南大庭地区の現状	・ ・ ・ ・ 1
2 湘南大庭地区の交通の課題	・ ・ ・ ・ 4
3 今年度の検討内容	・ ・ ・ 1 0
4 中長期的な展開に向けて	・ ・ ・ 2 3
5 参考資料	・ ・ ・ 2 4

藤沢市

# 1. 湘南大庭地区の現状

## (1) 高齢化率の推移

湘南大庭地区は、市内13地区の中で、2020年以降に高齢化が最も進む地区と推定されています。

⇒高齢化率の推移は、平成7年の5.0%から、平成22年には18.8%と急速に進んでおり、平成32年には30.0%を超えることが推定されています。

⇒全市的にも高齢は進む傾向にありますが、2020年頃に市内で最も高齢化の進む地区と推定されています。

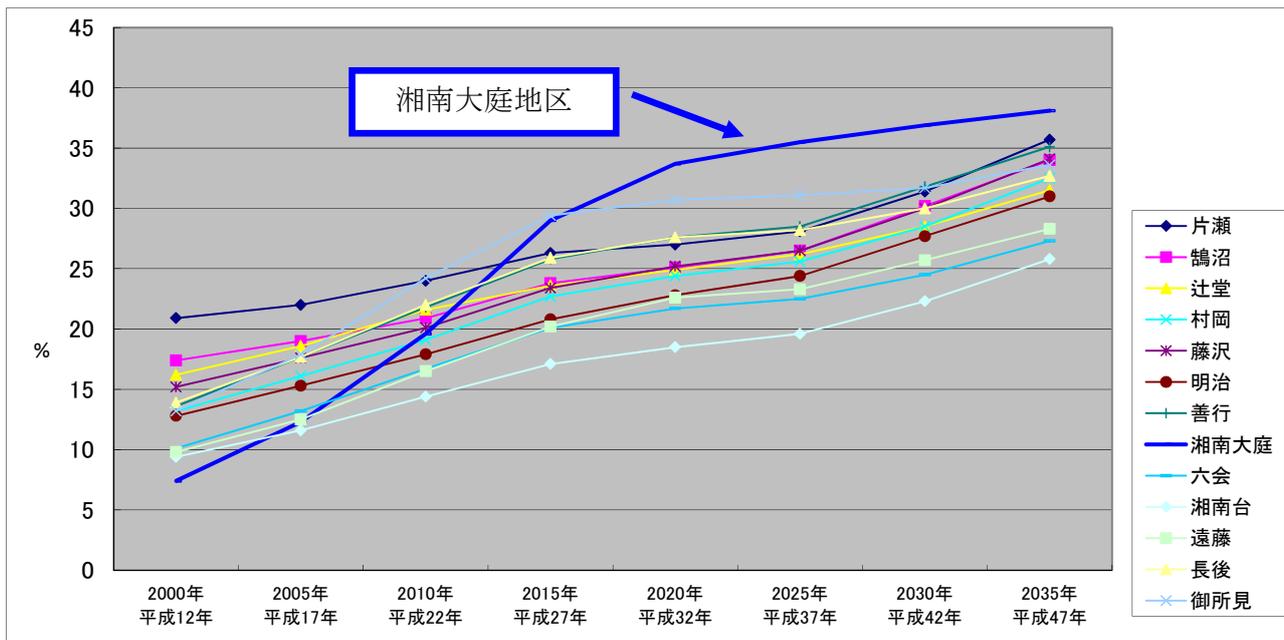


図-1 藤沢市の地区別の高齢化率の推移 (%)

【出典：藤沢市の将来推計人口について】



図-2 湘南大庭地区の年齢別人口割合の推移 (%)

【出典：藤沢市の将来推計人口について】

## (2) 主な交通手段

### ①交通手段構成（代表交通手段）

湘南大庭地区の交通手段構成を見ると、自動車分担率が44.8%となっており、本市全体に比べ約15%程度高く、また、バス分担率は4.6%と本市全体に比べ約1%程度高くなっています。その一方で、鉄道分担率が13.5%、二輪車分担率が12.7%となっており、本市全体に比べ、低い状況となっています。平成10年と平成20年の変化を見ると、自動車分担率が約6%程度、バス分担率が約0.5%程度、増加する一方で、鉄道分担率が約1%程度、徒歩分担率が約1.5%程度、低下しています。

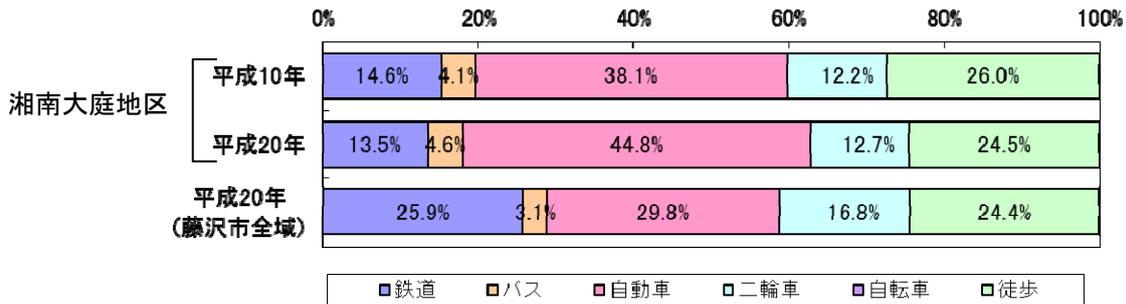


図-3 湘南大庭地区の交通手段構成（代表交通手段）

【出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査】

### ②鉄道駅への交通手段構成（鉄道駅端末交通手段構成）

湘南大庭地区には鉄道駅がないことから、鉄道駅までの交通手段構成としては、バス利用が81.4%と、本市全体に比べ大幅に高い傾向となっています。一方で、湘南大庭地区から利用する鉄道駅まで遠いため、徒歩の利用が5.0%と本市全体に比べ大幅に低い傾向となっています。

平成10年と平成20年との変化を見ると、鉄道駅へのバス、徒歩の利用が増加する一方で、自動車、二輪車の利用が減少傾向となっています。

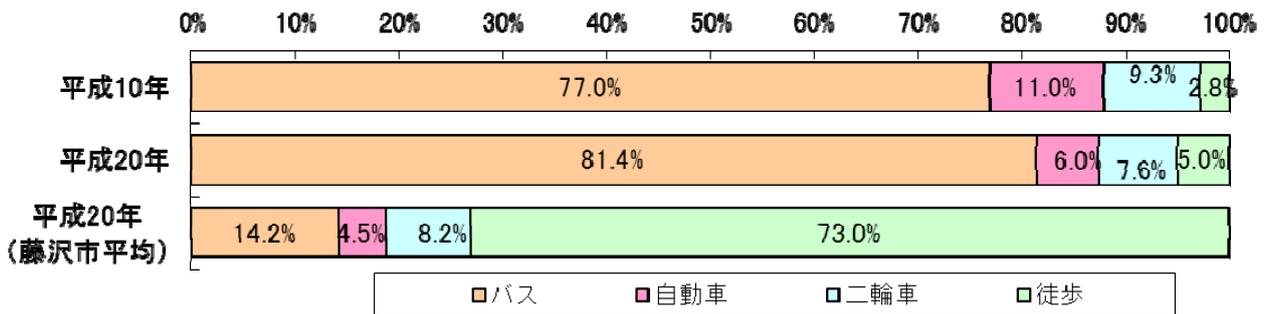


図-4 湘南大庭地区の鉄道駅への交通手段構成

【出典：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査】

### (3) 公共交通のサービス圏域状況

湘南大庭地区周辺の公共交通のサービス圏域を見ると、南北軸（辻堂駅遠藤線）、東西軸（亀井野二本松線）はバス路線が充実していますが、この2つの交通軸から離れた地域では、バス交通のサービス圏域から外れている地域や、バス交通の本数が少ない地域が見られます。

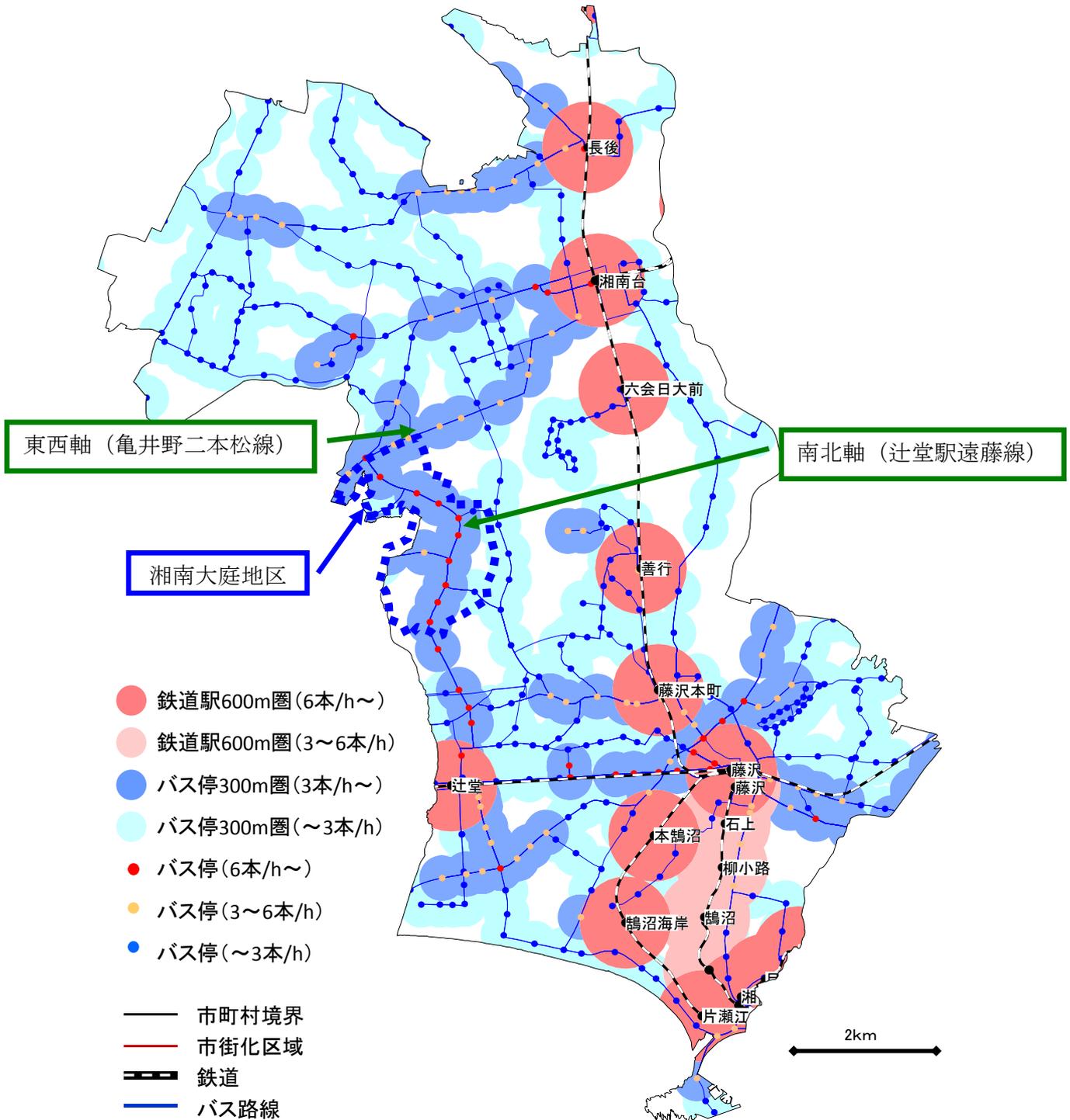


図-5 公共交通のサービス圏域状況

## 2. 湘南大庭地区の交通の課題

### (1) 超高齢社会への対応について

高齢者にとっては、一般的にバス停までの距離や高低差などが外出の大きな障がいとなります。湘南大庭地区は丘陵地を開発した地域のため、比較的、高低差の多い地形となっており、公共交通の利用が難しくなってくるのが想定されます。

また、高齢者の歩行速度等を考慮した場合、抵抗なく歩ける距離は一般の方の1/2程度といわれています。辻堂駅遠藤線（けやき通）から離れた地域では、バス路線等が少ないため、高齢化の進展に伴い公共交通の利用が難しくなってくることも想定されます。

このほか、高齢化が進むにつれ、高齢者の死亡事故比率は年々増加傾向にあります。運転操作が不適切なために起きた死亡事故の比率は高齢者が高い割合を示していることから、高齢者が車に依存した社会構造を回避し、公共交通等で外出しやすい環境づくりを進めることが求められています。

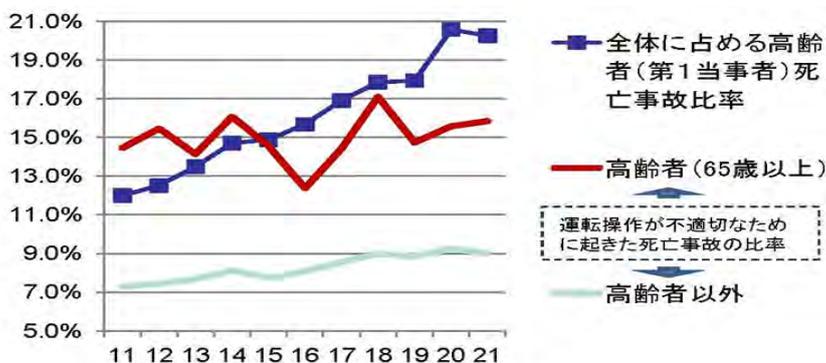


図-6 高齢者と死亡事故比率【出典：交通事故統計】

また、高齢者が自動車を運転しなくなってからの移動手段の傾向をみると、公共交通機関を利用する人が多いことから、公共交通によるきめ細かいサービスの提供が必要になります。

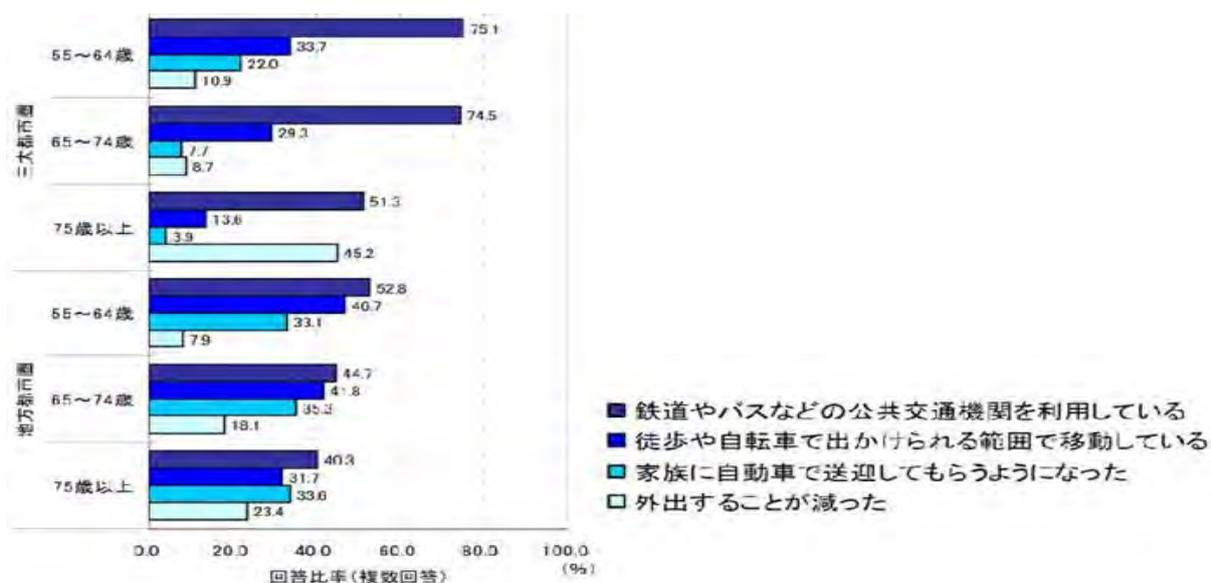
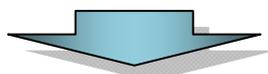


図-7 高齢者が運転しなくなってからの移動手段【出典：「平成17年全国都市交通特性調査」】



**【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

少子化・高齢化の進展に伴い、地域の通勤・通学の需要が将来減少していくことが考えられますが、特に高齢化が進むことが予想される湘南大庭地区では、通勤・通学の需要の減少が顕著となる可能性があります。地方都市の課題としてみられるように、通勤・通学の減少が公共交通の利用減少につながり、その結果として地域の足となる公共交通が衰退といった課題も考えられます。

バス事業者の実態として、路線の収益性が下がった場合には、現在の形態で路線を維持していくことが難しい状況となります。

⇒マイカーの普及、少子化等に伴う輸送人員が減少し、バス事業者の経営が厳しくなっています。

⇒輸送収入の減収や燃料油脂費等の増加に対し、人件費削減を行うなどの経営努力を行っていますが、路線・便数を維持することが難しくなっています。

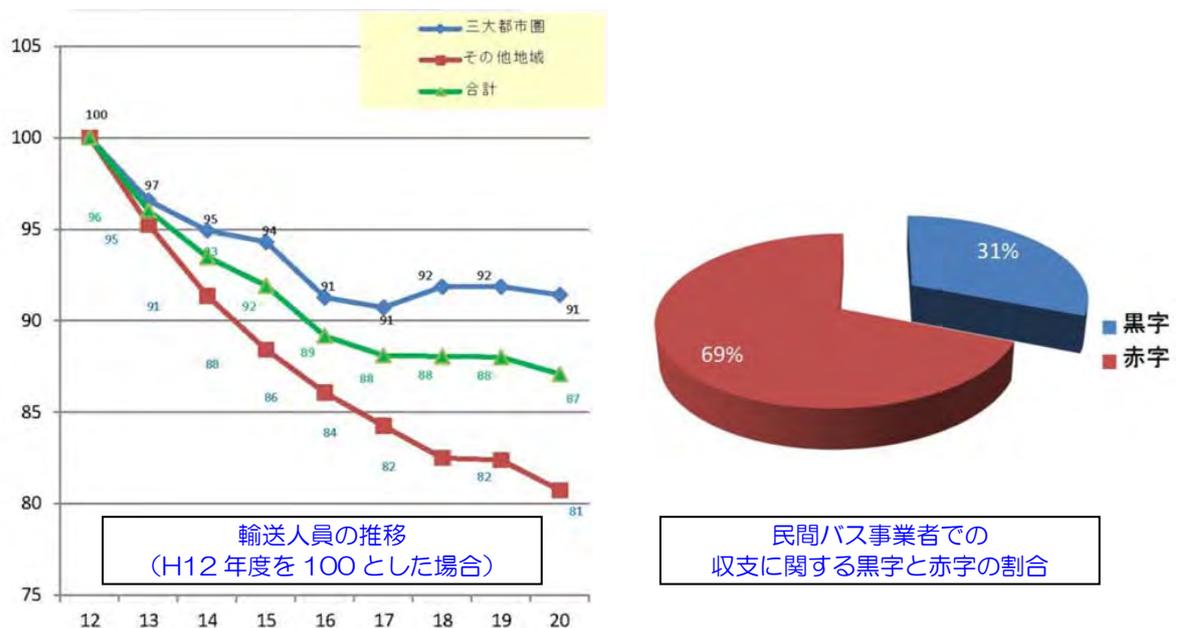
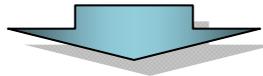


図-8 乗合バス事業者の収支状況 (H21年度) 【出典：「国土交通省 HP」】



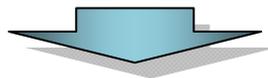
**【課題2】通勤・通学需要の減少で路線の収益性が下がれば、現在の運行便数が減少し、それに伴い利便性低下が懸念**

### (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

湘南ライフタウンから辻堂駅を連絡するバス運行回数は、1日あたり片道約280本であり、7時から8時までのピーク時には、1時間あたり42本のバスが運行しています。

輸送人員としては、1日あたり片道6,000人、ピーク時1時間には1,900人が利用し、平均乗車人数は45人(座席数は30人)の利用が発生し、混雑している状況にあります。

雨天時には、さらにこの混雑状況が激しくなっていることから、バス交通の利便性向上を図るためにも、混雑緩和策を検討して行く必要があります。



**【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

湘南大庭地区周辺を通る路線の中では、最長な路線として辻堂駅から湘南台駅を連絡する路線があります。その路線距離は約10kmで、バス停数は26箇所あり、標準的な所要時間として29分を要しています。この路線は、バス路線としては長距離の部類に入ります。また、輸送人員の関係から、朝のピーク時には、辻堂駅遠藤線では、90秒間隔での高密度輸送となっています。

このような高密度での長距離バス輸送は、先行バスに遅延が生じ、先行バスに乗車客が集中する一方で、後方バスはガラガラという輸送効率の低下を招くという弊害が生じます。

さらに、先行バスに集中する利用者の乗降時間も長くなることから、通勤・通学利用者の利用意向にも影響する定時性の確保・速達性の確保も難しくなります。

この状態は、自然環境の豊富であり、複数の都心部(新宿方面、東京・横浜方面)へのアクセスが良いといった地域の利点を阻害することとなり、地域の魅力低下につながる可能性が高いと推定されます。

また、辻堂駅に近づくにつれて、先行バス、後方バスが辻堂駅に同時に到着するという弊害も見られます。このようなことから、既存バス輸送の効率化・利便性向上に向けた検討を進めて行く必要があります。

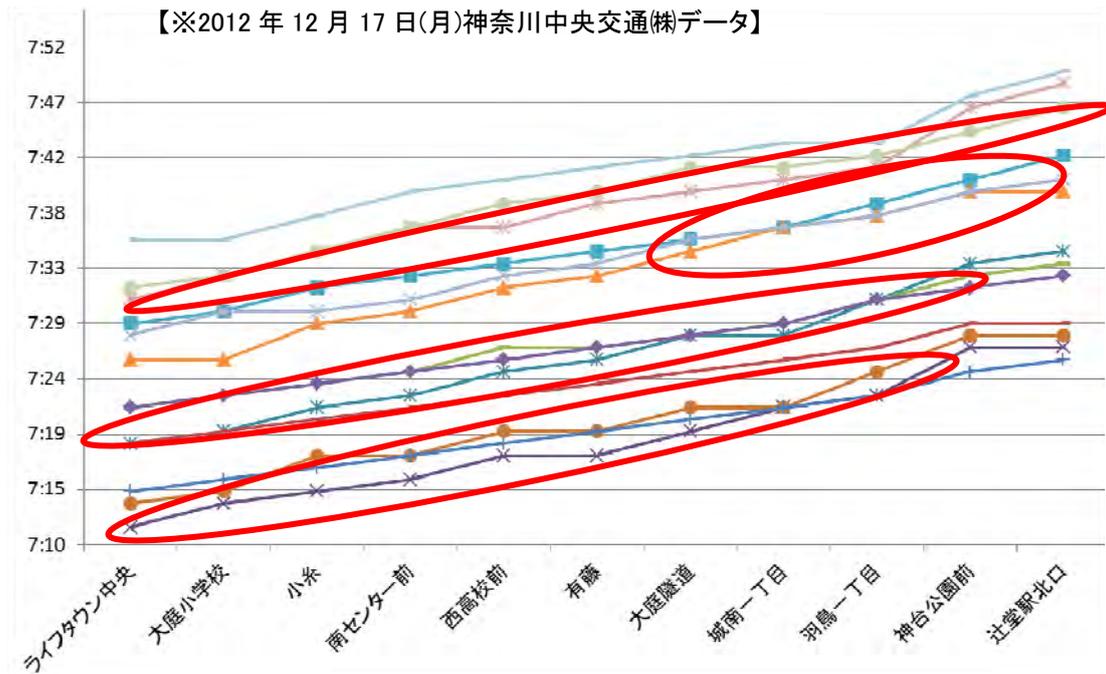
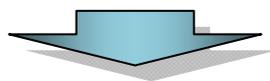


図-9 非効率な運転状態（※南北軸（辻堂駅遠藤線）区間）



図-10 非効率な運転の状況（遅れた前のバスに、後方のバスが接近する状況）



【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

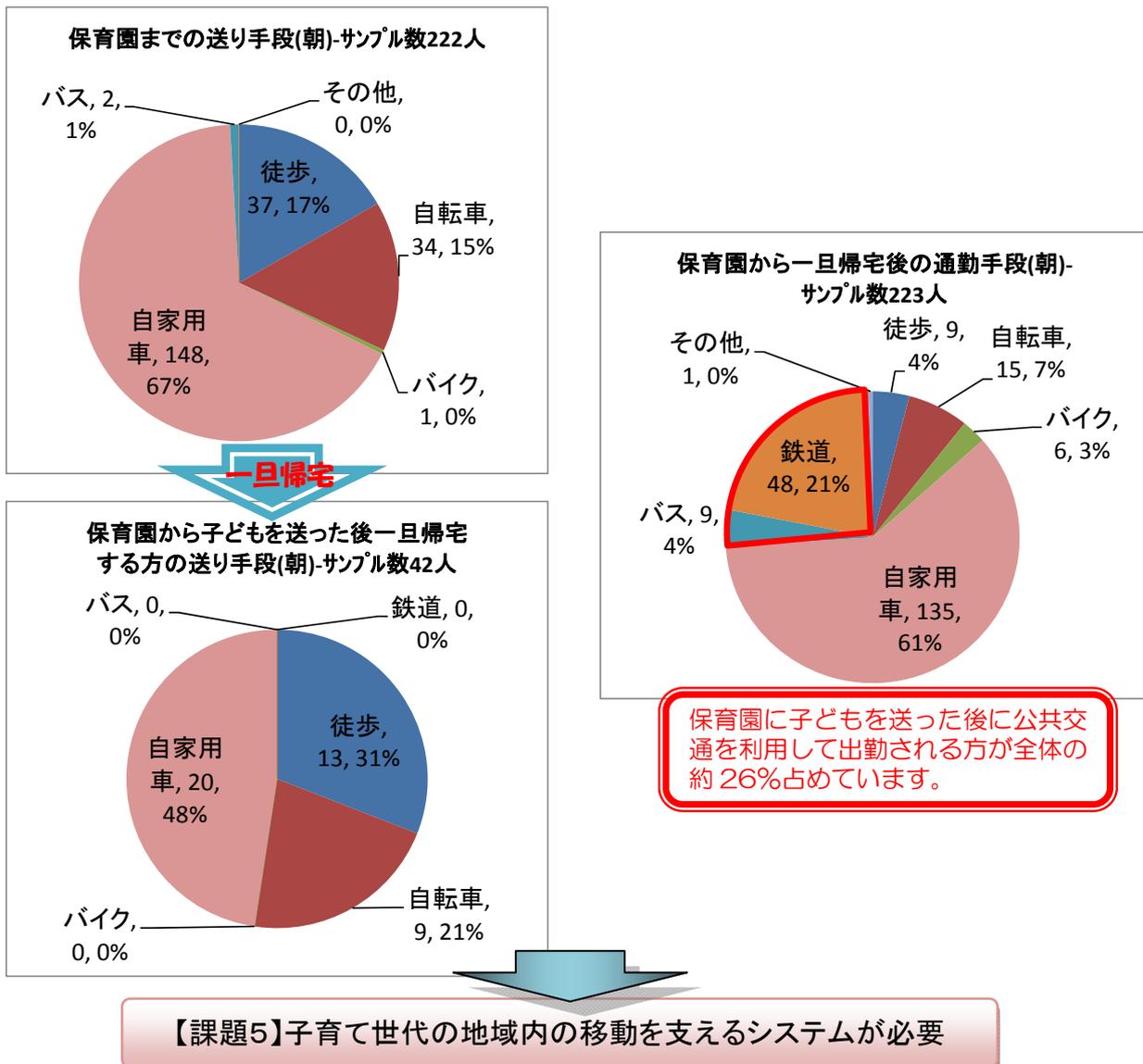
子育て世代のうち、保育園に児童が通わせている父兄について、2012年（平成24年）7月に、児童の送迎及び通勤に関するアンケートを実施しました。アンケート調査結果は次のとおりとなります。

### 1) 調査概要

調査日程	2012年7月
調査方法	湘南大庭地区内の保育園での父兄へのアンケート
調査対象	各保育園に児童を通わせる父兄全員
回収票数	222票（回収率 52.0%）
調査項目	送迎方法及び通勤手段

### 2) 送迎・通勤について

保育園までの送り手段としては、自動車の占める割合が約70%と高く、バスなど公共交通を利用されている方はほとんどいません。また、一旦帰宅して通勤される方も42人（約20%）となっています。一方で、子どもを保育園に送った後の通勤手段としては、鉄道、バスが約26%を占めています。このような子育て世代の移動ニーズも踏まえた、地域内の移動と公共交通のシームレス化を図って行くことが必要と考えられます。



## <交通課題のまとめ>

5つの交通の課題をまとめると、以下のように、湘南大庭地区が抱える「将来の課題」と「現在の課題」と整理することができます。

### (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、選ばれる交通として通勤・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。

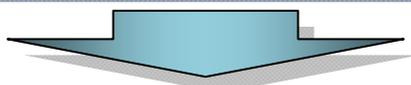
【課題1】超高齢社会に対応するため、地域の移動を容易にするきめ細かいバス路線のサービス提供が必要

【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) バス輸送の高度化の検討

- ・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

図-11 今年度の検討の進め方

## (2) 今年度の検討内容

### 1) バス輸送の高度化（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）については、町田市の導入事例等を参考に当該地域の方向性を以下に示します。

#### ①バスの急行運転の検討の考え方

急行運転については、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ております。

○町田での所要時分比較（山崎団地センター～町田バスセンター行 4.6km、H25/2/4～2/8 の平均値）

通常バス（各駅便） [7時台] 19分12秒、[8時台] 17分36秒

連節バス（急行便） [7時台] 15分48秒、[8時台] 15分24秒

差 [7時台]△3分24秒、[8時台]△2分12秒

[参考]通常バスの停車バス停数：14箇所、連節バスの停車バス停数：5箇所

- ・発生した時間的（定時制・速達性の向上）余力を地域内の公共交通の拡充に振分けます
- ・定時制・速達性の向上を図り、通勤・通学需要を満足させます

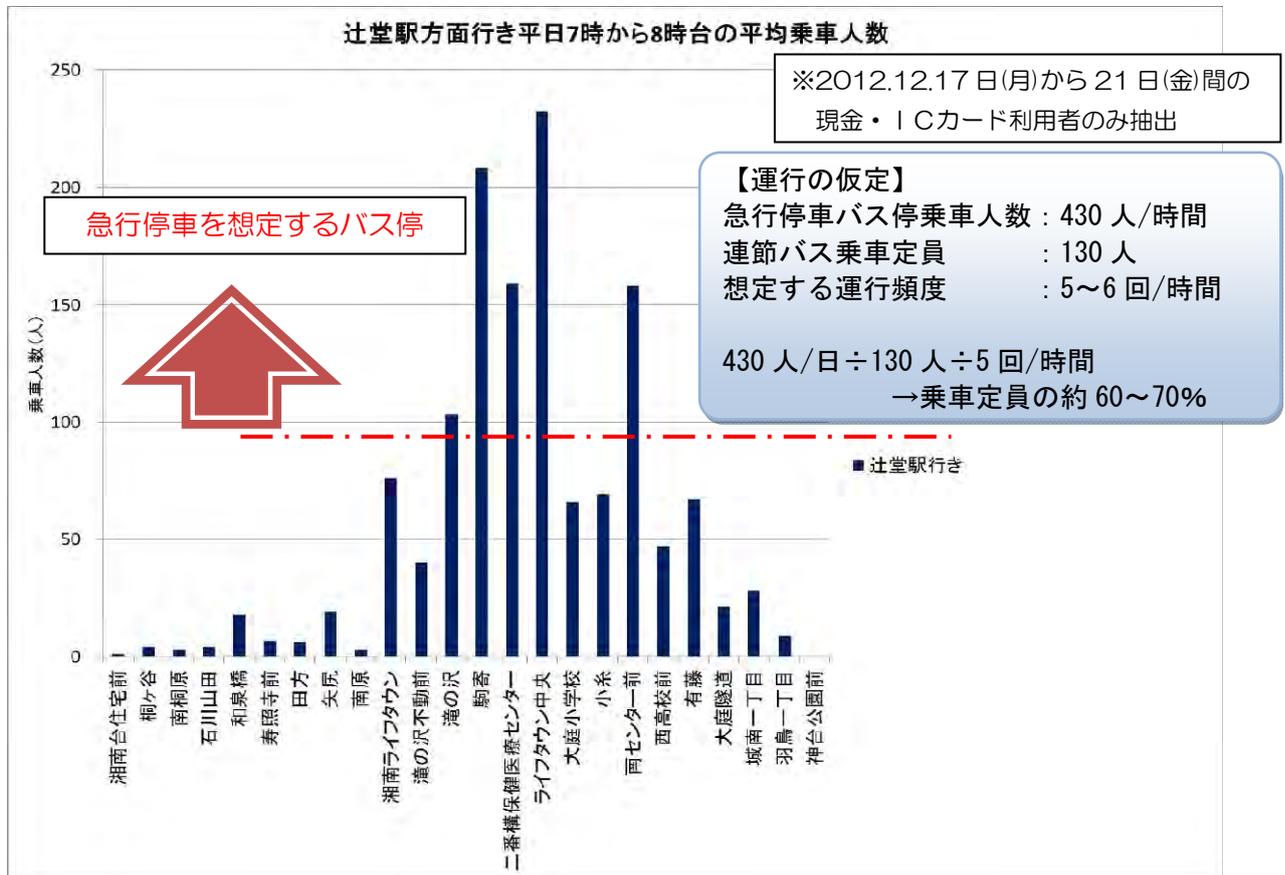


図-12 乗車データ（湘南ライフタウン・辻堂駅方面行）

## ②急行運転化と併せた定時性向上等の検討（バス停の分離）

定時性を確保するための課題として、運行密度が高く、乗降者が多い時間帯には、先行するバスがバス停に停車しているために、後続の車両がバス停に停車できなくなってしまうことが原因で、定時性が損なわれることが懸念されます。

町田の事例では、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、着車場所を分けて定時性を確保しているケースがあります。

湘南ライフタウンにおいても、急行運転をするバス停を分離した場合の定時性、速達性の向上について検証を行います。

また、既に導入されているPTPS（公共交通優先システム）の効果を検証しながら、バス輸送の高度化（BRT化）の検討を進める中で、さらにその効果を高めて行く方策についても検討を行います。

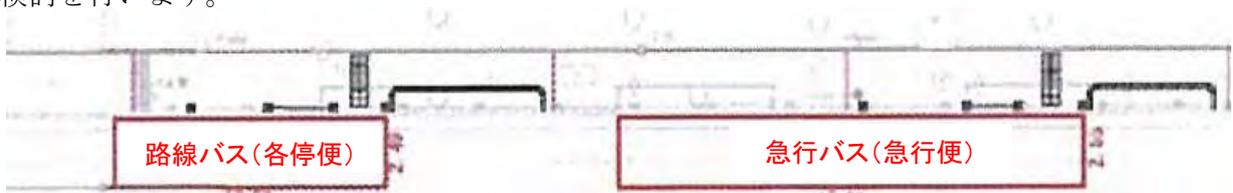


図-13 急行運転を行う場合のバス停の例（平面図）

### ※急行運転のバス停の整備イメージ

- ・急行運転のために必ずしも新たにバスベイを新たに整備するものではないため、バスベイの整備を行わず、隣接して急行運転するバス停を整備する手法も検討します。  
→この場合、一部の植栽部分の植替えを行います。

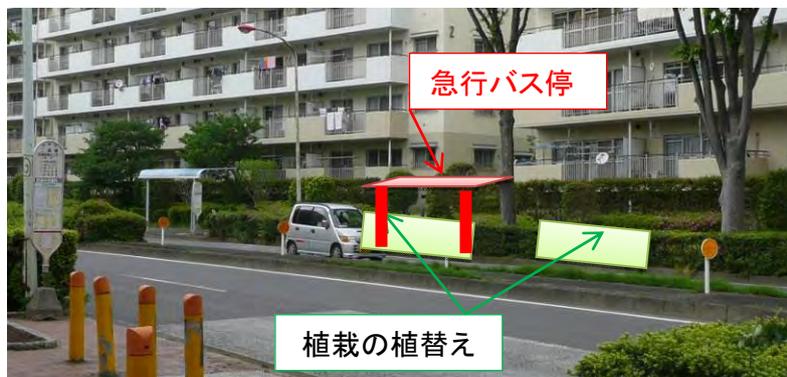


図 1-14 急行運転バス停の整備イメージ

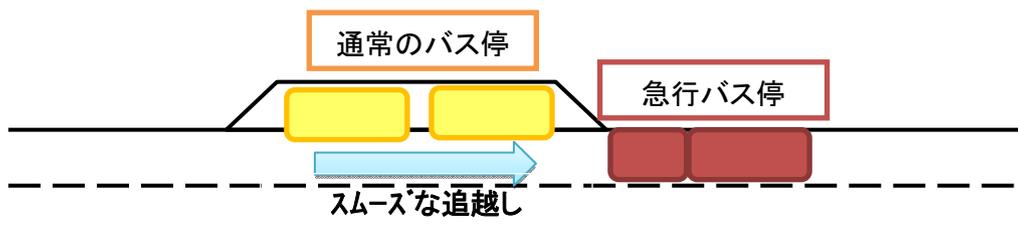


図 1-15 急行バス停の設置イメージ