

藤沢市地域公共交通高度化のための基盤整備調査			
調査主体	神奈川県 藤沢市		
対象地域	神奈川県 藤沢市	対象となる 基盤整備分野	道路

## 1. 調査の背景と目的

藤沢市では、健康と文化の森地区での慶応義塾大学湘南藤沢キャンパス中心とした産学公連携によるビジネスの育成や国際交流拠点の形成を目指しており、辻堂駅から隣接する湘南ライフタウン周辺エリアから健康と文化の森地区に至る路線を1つの重要な交通軸（（仮称）新南北軸線）として平成23年3月に改定された藤沢市都市マスタープランに位置づけられている。一方で、湘南台駅から健康と文化の森に至る東西方向の交通軸については、将来的には、鉄軌道系の交通システムを整備することが計画されているが、現在は、湘南台駅から健康と文化の森に至るルートに連節バスを導入することで輸送力を強化している。その結果、湘南台駅周辺のバス交通による混雑状況は、やや緩和されたが、湘南台駅バスターミナルの混雑は依然として改善が必要である。一方、（仮称）新南北軸線については、路線の基点となる辻堂駅周辺が、特定の曜日、時間帯において大量の自家用車の流入により、バス交通の定時制、速達性が大きく損なわれる状況となっていることや、朝夕のピーク時のバスの運行密度が高く非効率な運行形態となっているなど、公共交通の信頼性が低下する状況にあったため、辻堂駅側の公共交通の利用環境についても改善が必要である。

このため、健康と文化の森地区およびその周辺に至る複数の交通軸において公共交通の利用環境の改善が必要と判断されたことから、次頁の図に示す対象となるエリア全体の公共交通の利用環境を改善し、周辺地域の居住者等の増加に伴う活性化を進めるための調査を行った。

なお、調査にあたっては、学識経験者、市民、交通事業者、公共交通を所管する行政関係者、交通管理者等と複数の協議会で連携しながら、公共交通網の整備と併せた施設整備の検討を進めた。

### 藤沢市地域公共交通会議構成員

- ・ 市民委員
- ・ 東洋大学国際地域学部教授 岡村敏之
- ・ 神奈川中央交通株式会社
- ・ 江ノ島電鉄株式会社
- ・ (社)神奈川県タクシー協会相模支部 藤沢地区会
- ・ 神奈川県交通運輸産業労働組合協議会
- ・ 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局
- ・ 神奈川県県土整備局都市部交通企画課
- ・ 神奈川県警察本部交通規制課
- ・ 神奈川県藤沢警察署
- ・ 神奈川県藤沢北警察署
- ・ 善行地区郷土づくり推進会議
- ・ 藤沢市

### C-X 事業者連絡協議会構成員（H25.10月時点）

- ・ 住友商事 株式会社
- ・ 丸紅コミュニティ株式会社
- ・ 生活協同組合ユーコープ
- ・ 相模興業 株式会社
- ・ 湘南藤沢徳洲会病院
- ・ (財)藤沢市開発経営公社
- ・ 和田斎場
- ・ J R 辻堂駅
- ・ 神奈川中央交通 株式会社
- ・ 藤沢警察署
- ・ 藤沢市



図 主要な検討対象概要図

## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

#### ①公共交通の需要調査

##### ①-1 湘南ライフトアウンを中心とする幹線系バスの需要調査

辻堂駅、湘南ライフトアウン、湘南台駅の交通需要について、朝のピーク時の利用状況について、過去の調査結果と最近の調査結果を比較したところ、各バス停の乗降客数に大きな変化はなく、湘南ライフトアウンバスターミナルにおける1日の断面輸送量は、辻堂駅方面を1とした場合、湘南台方面が0.8となる傾向であった。一方で、一日のうちの時間帯別断面輸送量に着目すると、朝の始発から9時までの通勤・通学の利用者が多いと想定される時間帯の断面輸送量については、辻堂駅方面は1日の20%にとどまっているが、湘南台駅方面については、1日の60%に及ぶことが判明した。

このことは、朝の通勤利用者は、湘南台駅方面が中心と考えられる一方で、日中から夜にかけての利用は、辻堂駅が中心となる傾向にあることから、夜間の運行時間に着目したところ、湘南台駅発の系統の終車が1時間以上早いことが判明し、需要および利用状況から想定される課題を次のように捉えた。

一方で、朝の通勤・通学時間帯の運行本数については、辻堂方面が90秒間隔の過密な運行のため、車両が重なって運行する団子状態の運行となっており、定時性・速達性が損なわ

れる状況であった。

- a. 辻堂駅方面の朝の通勤・通学利用についてバス・または鉄道の利用環境に改善すべき余地がある。
- b. 湘南台駅方面の日中・夜のバス・または鉄道の利用環境について改善すべき余地がある。

①-2 湘南大庭地区のバスの運行状況

次に、湘南大庭地区のバス交通の実態調査として、曜日、天候、時間帯による遅延状況について調査を行った。遅延状況については、交通事業者のバスロケーションシステムから得られた情報を分析した。

分析の結果では、下図に示すように辻堂駅周辺の遅延が土曜日曜日、日中、雨天時の場合に顕著に遅延が認められる傾向が得られた。遅延の要因については、辻堂駅周辺の商業施設の利用者の駐車待ち車両による渋滞の影響が考えられ、当面の課題解決には、信号現示の見直しや、商業施設への進入動線の見直しが有効と確認された。

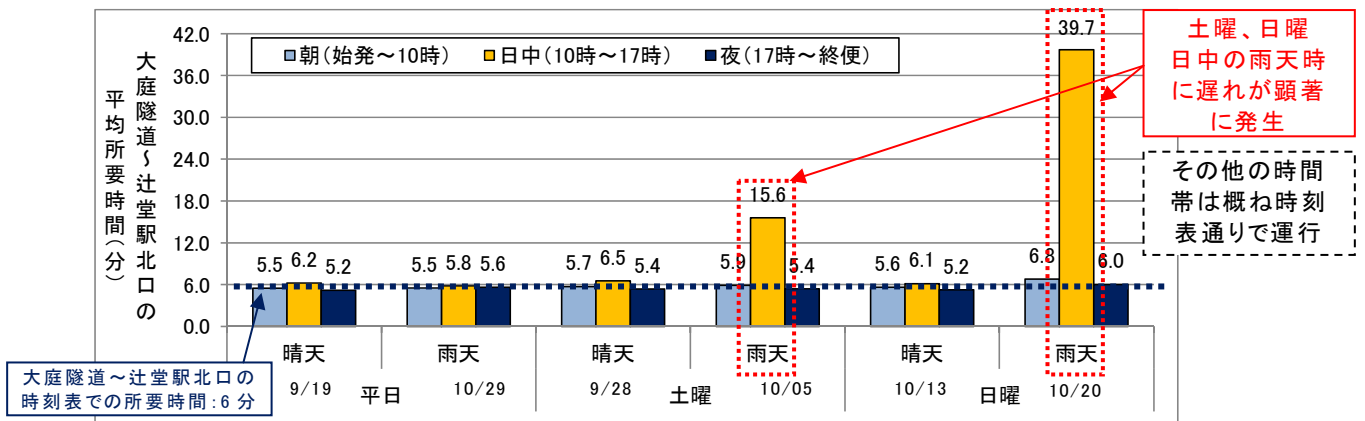


図 曜日、時間帯別の大庭隧道～辻堂駅北口の平均所要時間

①-3 湘南大庭地区を中心とするヒアリング、意見交換等

湘南大庭地区では、地域住民の方との意見交換、ワークショップ等を行い、バスによる幹線系交通システムの課題、地域内をカバーする路線の必要性、自転車と連携したバス交通施策の必要性等を求める声が多くあった。鉄軌道系の幹線交通を導入すべきという意見も少数ではあったが出された。

①-4 健康と文化の森地区を中心とするフィーダー系バスの需要調査

慶応大学（健康と文化の森地区）を起点に御所見地区を中心とする市の西北部を循環するふじみ号および長後駅から同じ市の西北部を往復する系統のバスに関する乗込み調査の結果を分析した。

乗込み調査は、現在運行している各系統が、利用者のニーズを反映していないということが既に実施したアンケートで判明していたことから、全ての路線を湘南台駅方面へ直通となる系統に集約することについてのヒアリング調査及び結果の分析を行ったものである。ヒアリング調査にあたっては、該当する路線の全便に乗車し、一人ひとりに聞き取りを行った。

ヒアリング調査の結果フィーダー系統の利用者は1日31回の運行に対して、130人余りの利用にとどまり、調査結果からは、湘南台への直通利用を求める声が多くあった。長後

駅からの系統については、当該エリアの利用者が1日往復28回の運行に対して60人余りで、その多くは湘南台駅方面の路線とすることで、既存利用者のほとんどが新たな路線を利用できることが判明した。

この検討結果については、(2) 調査結果「②地域内交通の輸送計画の改善 ②-2 健康と文化の森周辺地区フィーダー系統」に示すとおりとなった。

#### ①-5 湘南台駅、駅前広場の運用状況の調査

湘南台駅、駅前広場の運用は、西口駅前広場が約1,250㎡に対して東口駅前広場が約1,780㎡と広い空間を確保されているにも関わらず1日の発着便数は、西口が886本、東口が237本と運用に大きな偏りがあることが判明した。実際の運用においても湘南台駅西口では、バスの乗車待ちを行う隊列が歩行空間を占有することや、タクシー車両による障がい者停車スペースの占有など、狭い空間を運用することの弊害も確認された。

一方で、駅東口の運用にあたっては、東口でバス車両を転回、待機させることが難しい広場形状が運用の障害になることと、東口に至るために、区間延長の増加、交通混雑箇所の通過といった問題が確認されたことから、駅の東西の運用を改善するために、上記の問題を軽減できるルートについて検討を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「⑥湘南台駅の運用改善計画」に示すとおりとなった。

#### ①-6 湘南ライフタウンバスターミナルの運用状況の調査

湘南ライフタウンバスターミナルは、湘南大庭地区の最も北側に位置するターミナルで、ターミナルを起点として、南側の辻堂駅方面等に至る系統への対応が可能となるように整備されたものである。

一方で、湘南台駅方面へ至る路線については、現在のロータリー形状出入が制限されることから、運用ができない状況であることが判明した。

また、ターミナル周辺には、日常的に10台程度の自転車が通路スペースに駐輪される状況にあり、サイクル・アンド・バスライドを進める必要があることが判明した。

この検討結果については、(2) 調査結果「⑤湘南ライフタウンターミナルの改修計画」に示すとおりとなった。

①-7 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た。

この検討結果については、(2) 調査結果「③自転車駐輪場の整備（湘南大庭周辺地区）」に示すとおりとなった。

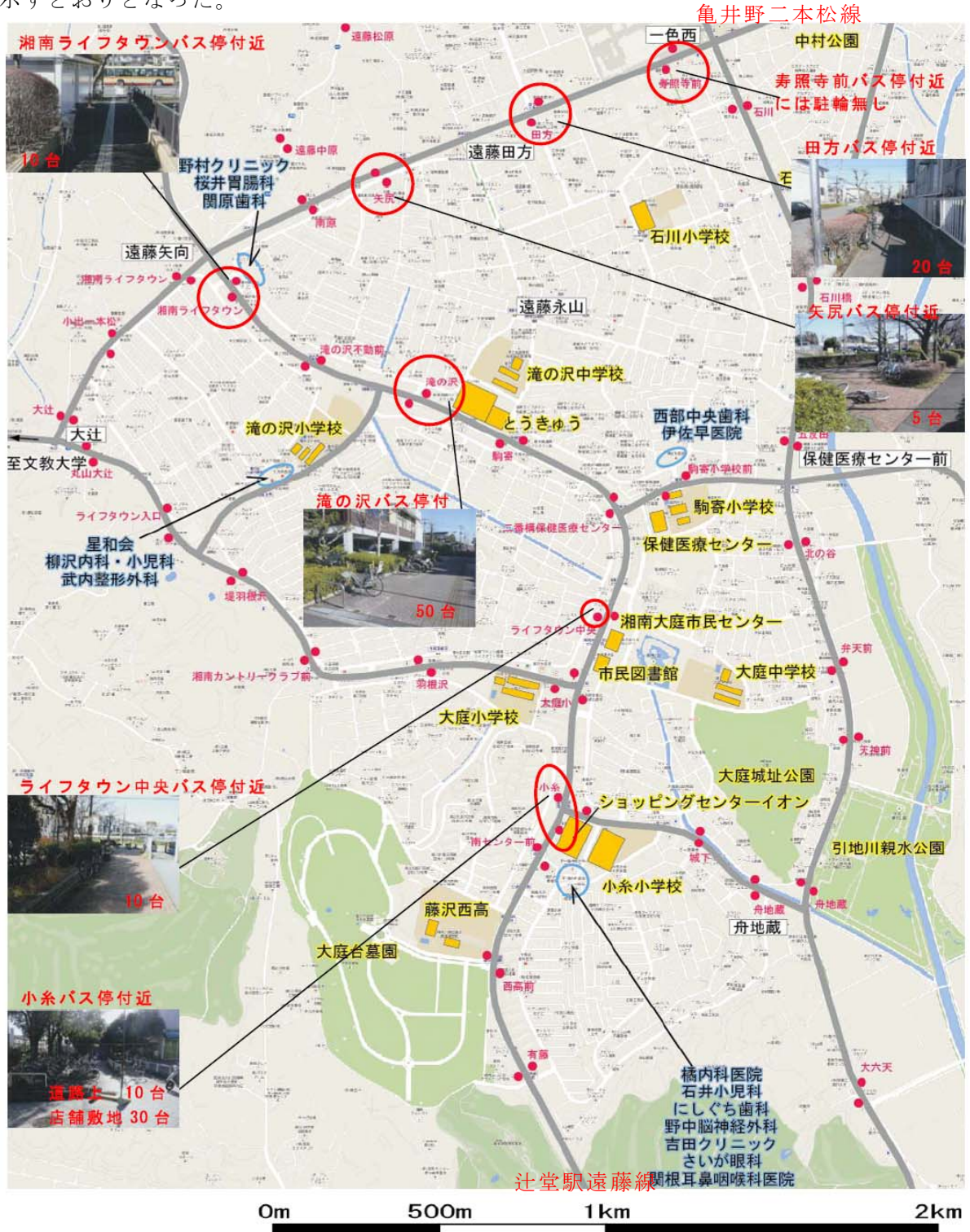


図 バス停付近の自転車の駐車状況（3月平日午前8：30～9：30）

## ②道路、バスターミナル、駐車場・自転車駐輪場の検討

### ②-1 バス輸送の高度化の検討

バス輸送の高度化の検討については、辻堂駅遠藤線および亀井野二本松線に集中する幹線系統の運行形態を改め、需要が見込まれる周辺エリアに路線を整備し、地域全体のバス輸送の改善を図るため、BRT化に関する検討を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「③自転車駐輪場の整備（湘南大庭周辺地区）」に示すとおりとなった。

### ②-2 バス輸送の高度化および利用促進に資する施設整備の検討

バス利用が高度化したBRTは、LRT等の路面電車規模の交通システムと対比されることが多いため、首都圏を中心に運行される路面電車相当の施設等と対比を進めるなかで、必要な付帯施設の検討を行った。鉄軌道系の施設では、待合環境がバスの場合より、情報提供、待合空間の面で一般に優れており、バス停の待合環境の改善について検討を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「④待合施設の改良」に示すとおりとなった。

また、一般に鉄道の駅のようにバス停より圏域が大きいものについては、停留所までの交通手段として、徒歩以外の方法でアクセスするケースも多いと考えられたことから、停留所に至るアクセス手法については、自転車及び新たなバス等の公共交通を導入する方向として整理を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「③自転車駐輪場の整備（湘南大庭周辺地区）」及び「②地域内交通の輸送計画の改善 ②-1 湘南大庭周辺地区」に示すとおりとなった。

### ②-3 地域住民と交通事業者が連携する新たな地域公共交通システムの検討

善行地区は、湘南大庭地区に至るバス路線も運行されることから、湘南大庭地区と小田急江ノ島線沿線を結ぶ1つのルートとして考えられた。このため、過去に実施された実験結果や地域の状況について分析を行い、善行地区内で導入が検討される交通システムに関する検討を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「⑦地域と連携する新たな公共交通システム」に示すとおりとなった。

## ③長期的な公共交通の検討

辻堂駅遠藤線における新たな公共交通システムについて、健康と文化の森周辺にいずれみ野線が延伸した段階での検討を行った。

過去の検討では、新交通、ガイドウェイバスの検討が行われ、事業採算性の目途が立たないなどの問題について、解決の見込みがたたなかったことから、計画の見直しがすすめられ、LRT等の案が示されたところである。

本検討においては、BRT化を含むバス交通の高度化と鉄軌道系の交通システムの導入に関する評価を行った。

この検討結果については、(2) 調査結果「⑧辻堂駅遠藤線に長期的に導入を検討する新たな公共交通システム」に示すとおりとなった。

## (2) 調査結果

### ①幹線の輸送計画の改善

幹線系統では、ピーク時の運行が90秒に1本程度の高密度の運行形態となる一方で、乗降場所によっては、乗りこぼしが発生する箇所もあり、輸送力を向上させ、運行密度を下げる事が課題として挙げられた。

単に運行密度を下げることは、利用者にとって利便性の低下と認識されることも多いため、朝夕のピーク時に輸送力を確保して運行密度を下げる一方で、駅までの速達性を向上させるプランについて検討を進めた。

輸送力を確保して運行密度を下げる手法としては、車両の大型化を行うことが想定され、連節バスを用いた運行を計画した。計画のなかでは、車両の大型化が単なる間引き運転とならないよう留意するため、急行運転、乗降時間の短縮方法について検討を行い、待ち時間を含めた利用者の駅までの到達時間が改善する手法について検討した。

急行運転の検討にあたっては、既存の乗降データをもとにピーク時に駅に向う乗降が多い場所を急行の停留所として定めた。

急行運転には、各駅停車のバスの追い越しが課題と考えられたため、バス停の形状についても、既存バスと急行バスの運行分離する形態が最適との結論を得ており、次のような形態でバス停の整備を行うこととして取りまとめた。

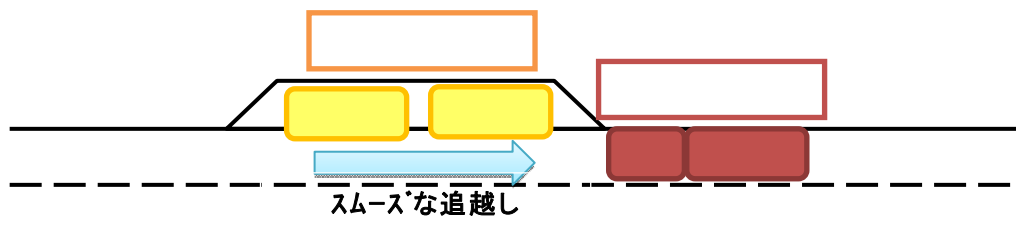


図 急行バス停の設置イメージ

連節バスの待ち時間の短縮のためには、通常の車両に対して乗降者数が増加することとなるため、通常の乗降方法をそのまま行った場合には、乗降時間が増加し、運行の効率化が図られないものとなるため、乗降方法を見直すことが必要であった。

BRT化に伴う多扉を用いた乗降方法の見直しには、ワンマン運転で多扉を効率的に運用することが重要であるとの認識があった。また、当該エリアの特性として、ICカードの普及率が高く、ICカードを中心とした効率的な運用について検討を行った。

検討にあたっては、検討エリアから朝夕のバス利用は、駅利用目的となっており、ワンマン運転が前提で、駅での降車をいかにスムーズに行うかが課題であった。

このため、駅での乗降に車外に自動改札機を用いるなどの手法について下表のようにメリット・デメリットの整理を行い、効率的な運用を行うための知見を得た。

表 車外改札機を用いるメリット・デメリット一覧

	メリット	デメリット
辻堂駅に車外改札機を設置する	<ul style="list-style-type: none"> <li>降車時間の短縮効果が期待される</li> <li>鉄道と同様で運用がわかりやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車外改札に新たな人員を要し、運賃への転嫁が懸念される</li> <li>改札設置箇所に降車が制限される</li> </ul>
辻堂駅で車外改札機を設置せず、多扉での乗降	<ul style="list-style-type: none"> <li>通常のバス利用とかわらない</li> <li>乗務員以外の人件費を要しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1人の乗務員で、多扉からの降車へ対応することが難しい</li> <li>現在、多扉を運用するシステムがない</li> </ul>

## ②地域内交通の輸送計画の改善

### ②-1 湘南大庭周辺地区

幹線系統の運行の効率化を進める一方で、幹線系の輸送の効率化で輸送に関して余力が創出されるため、幹線系統から離れたエリア等、現在のバス路線が不便で、需要が見込まれるエリアを抽出し、地域内を循環する路線、湘南台駅、辻堂駅に接続する新たな路線を開設する交通不便地域の解消効果について、知見を得た。

### ②-2 健康と文化の森周辺地区フィーダー系統

アンケート調査等の実施結果から、フィーダー系統の乗継抵抗を改善することが必要という結論に至った。フィーダー系統の現在の利用状況を鑑みた場合、利用のほとんどが駅アクセスに限定されており、地域内を細かく廻るコミュニティバス的な要素が必要ないと考えられた。従って、当該地域の路線再編を進め、湘南台駅への直通路線を新たに新設することとして路線計画を見直すこととした。また、利用状況を改善するため、地域への情報提供の推進、モビリティマネジメントの実施、サイクル・アンド・バスライド施設の整備を進める方向性についても示した。

### ③自転車駐輪場の整備（湘南大庭周辺地区）

サイクル・アンド・バスライドを進めるために自転車駐輪場の整備を計画した。

計画にあたっては、現状の路上に駐輪された自転車台数の調査および各バス停の1日あたりの乗降人員を調査し、必要な整備箇所を抽出した。一方、利用可能な用地候補も含めて駐輪施設として整備可能な箇所を抽出（市の事業用地等）し、サイクル・アンド・バスライドの実施に向けた周辺の商業施設との連携等の駐輪施設の整備の方向性を示した。

### ④待合施設の改良

駅利用を主とするBRT化を進めるにあたっては、LRT等の中量輸送と同様の施設が必要という観点から、次のような施設の配置の可能性を検討し、整備に要するコスト及び維持管理費の算定を行った結果、BRT化を進めるにあたって情報提供の機能をもつ待合施設の整備を行うことが妥当という結論に至った。



図 バス情報案内システム（西鉄バス）



### ⑤湘南ライフタウンターミナルの改修計画

バス利用の高度化に伴う検討の結果、湘南ライフタウンバスターミナルの改修計画について、次のようにとりまとめを行った。

取りまとめでは、従来のターミナルの運用では、辻堂方面に向うためだけに運用されていたものを湘南台駅方面、文教大学方面、等の路線に対応するとともに、新たな路線が開設できるためのバスバースとして改修する計画を策定した。

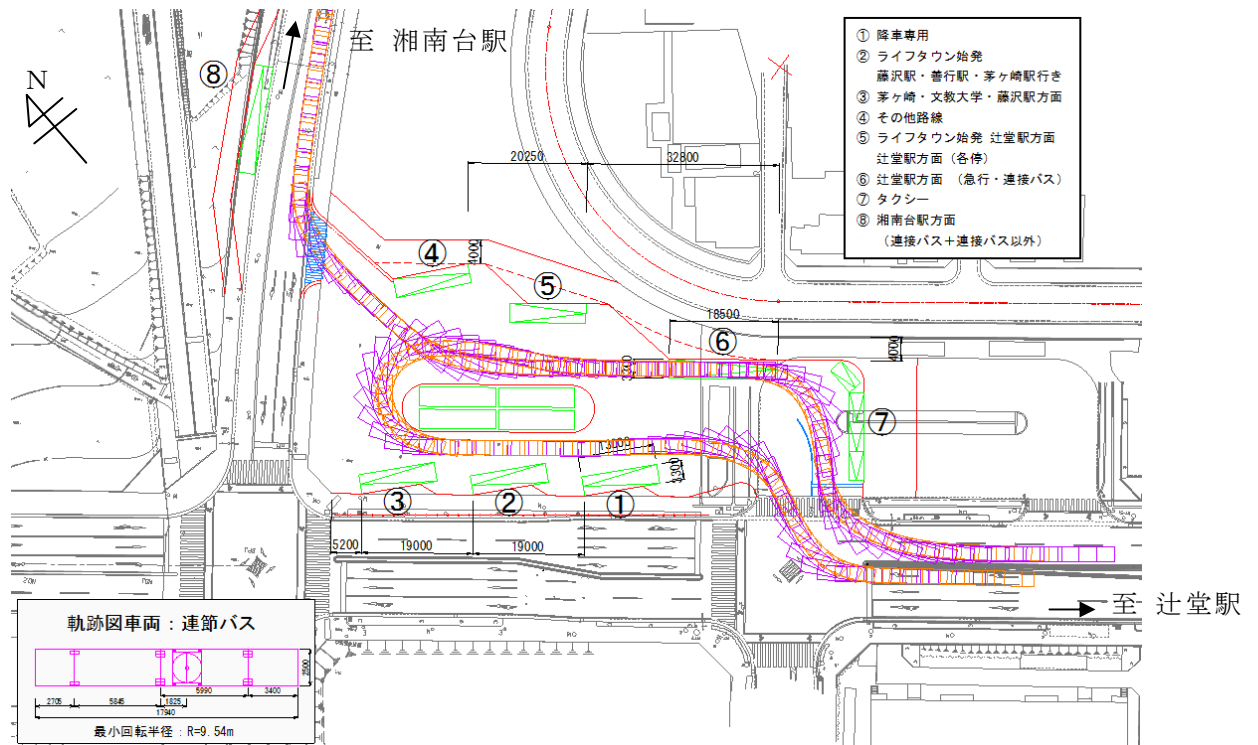


図 湘南ライフタウンターミナルの改修計画

### ⑥湘南台駅の運用改善計画

湘南台駅の運用改善計画は、現在の広場面積に対して運用上余裕のある湘南台駅東口へのバス路線のアクセスを改善すること、下図のように東口駅前広場の改修を進めることで、両方の広場の運用が改善することが判明したことから、湘南台駅西口を利用する路線の一部を減らしたうえで、各乗場位置を変更することとした。また、湘南台駅西口から東口への路線を一部変更した際には、西口の乗降スペースを見直すとともに、車両の待機空間を新たに設けることで、湘南台駅東口の運用を改善する方向性を示した。

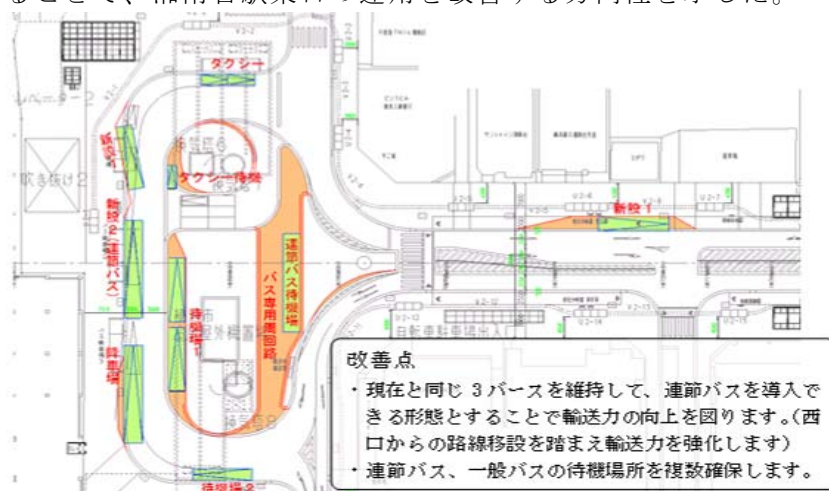


図 湘南台駅東口駅前広場の改修計画（案）



図 湘南台駅の運用改善に伴う路線変更案

## ⑦地域と連携する新たな公共交通システム

善行地区は、駅周辺に起伏が大きい地形に囲まれており、主要な都市計画道路以外は、狭隘な道路が多く、バスが走行できる空間も限定される状況である。このため、新たな公共交通システムの導入検討エリアとして下図 1～4 のエリアを検討対象とした。

駅周辺の公共交通としては、以下の「鉄道駅 15 分圏域および新たな公共交通の導入検討エリア」に示すように、善行団地を中心としたバス路線が充実する一方、善行駅及び荏原工業団地と藤沢駅をつなぐ路線、善行駅から湘南ライフタウンに向う路線がある。駅東側には、湘南台駅、六会日大前駅から藤沢駅に至る路線があり、善行駅へ接続する路線がない。

本市の交通マスタープランでは、「最寄り駅まで 15 分圏の交通体系」の構築を目指しており、エリア 1 の一部及びエリア 2 へ新たな公共交通を導入により移動環境の改善効果が認められることがわかる。エリア 4 については、高低差の関係から、自転車利用が難しいエリアであるため、このエリアも新たな公共交通を導入により移動環境の改善効果が高いと判断された。

なお、エリア 3 については、徒歩 15 分圏およびバス 15 分圏に含まれることから、新たな公共交通を導入する必然性が低いと判断したものである。

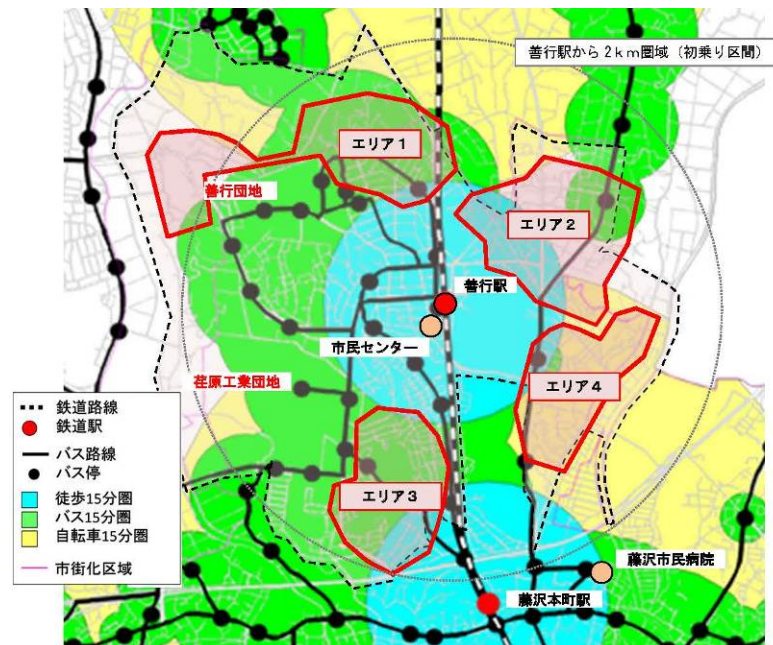


図 鉄道駅 15 分圏域および新たな公共交通の導入検討エリア

「最寄り駅まで 15 分圏の交通体系」の構築の観点および次ページに示す人口分布を鑑みて、駅周辺の交通システムについて検討を進めたところ、エリア 1 の新たな公共交通を導入すべきと考えられた区域は、人口密度が低いエリアであることが判明したことから、エリア 1 およびエリア 3 を除いた駅東側のエリア（エリア 2、エリア 4）の公共交通網が十分でないことが判明し、駅に至る経路に大きな起伏があるため、公共交通を確保することが重要なエリアとして、位置づけた。

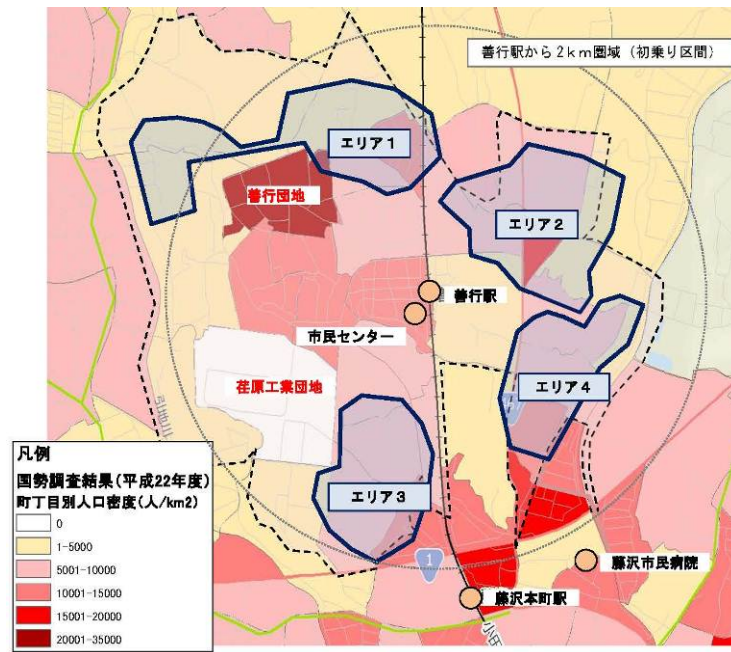


図 町丁目別人口密度および新たな公共交通の導入検討エリア

また、当該エリアの道路幅員は6m未満の道路がほとんどで、バスが走行できる環境にない。このため、10人程度以下の車両を用いた乗合タクシーについて検討を進めた。検討にあたっては、想定される走行ルートに対して、タクシーの運賃を算定し、費用負担可能なコストモデルを立案し、住民負担及び運賃で経費が賄われるモデルを選定した。

また、交通システムの運行の可否を判断するための住民の需要調査の手法について、アンケートを用いて需要を推定する手法を用いることとした。

走行空間については、民家の張付き状況から道路を改修した対応は難しいと判断される一方、利用の中心となる駅東口周辺には、待合施設の整備が必要と判断された。

#### ⑧ 辻堂駅遠藤線に長期的に導入を検討する新たな公共交通システム

辻堂駅遠藤線に新たに導入をめざす交通システムについて検討を行った。次に示す表では、都市計画マスタープランで（仮称）新南北軸として位置づけられた交通軸を、連節バス、専用走行路を含むBRT、LRTとの比較を行ったものである。

このなかでは、BRT、LRTが交通システムとしての信頼性が高く、当該エリアの交通課題の解決に、より寄与することがわかった。

一方、LRTの導入を想定した場合、勾配のある区間やトンネルを通過しなければならないなど課題が大きく、法的な位置付け、道路の大幅な改修が必要と想定される。

また、LRTの整備コストについては、料金または整備主体に財政的な負担が大きく、料金的な面でも課題が大きいと考えられた。

BRTについても整備コストの問題は生じるが、交通システムを維持するためのコストが安いこと、段階的な整備が可能であることなどを踏まえた場合、最適な交通システムと評価された。

これらの結果を踏まえ、長期的に導入を検討する交通システムを選定する。

表 長期的に導入を検討する交通システムを選定（新たな公共交通システムの比較より）

評価指標		連節バス	BRT	LRT
整備効果	定時性・速達性	△ 既存のバスからの改善は、乗降方式等に依存する	○ 専用レーンを整備するため、定時性・速達性が向上する	○ 専用軌道を整備するため、定時性・速達性が向上する
	輸送量への対応	○ 既存バスとの連携を行うことで、現在の輸送量への対応が可能	○ 既存バスとの連携を行うことで、現在の輸送量への対応が可能	○ 既存バスとの連携を行うことで、現在の輸送量への対応が可能
	環境への配慮	○ 従来のバスと比較して1両あたりの輸送効率が向上するため、CO2の排出削減が可能	○ 従来のバスと比較して1両あたりの輸送効率が向上するため、CO2の排出削減が可能	◎ エネルギー効率が良いため、連節バスと比較してもCO2の排出削減が可能
	シンボル性	△ 従来のバスに対して、車両のみが特別なため、シンボル性は低い	○ 停留所施設、情報提供、専用レーン整備等、車両以外も従来バスと異なりシンボル性が向上（LRTのイメージに近い）	◎ 専用軌道の整備、低床車両の導入により、シンボル性が向上
現況の改善効果	小 ピーク時の団子運行の改善、定時性・速達性の確保は他案に比べ少ない	中～大 ピーク時の団子運行の改善、定時性・速達性の確保は専用走行路の程度によってLRTに近い改善効果が期待できる。	大 ピーク時の団子運行の改善、定時性・速達性の確保は他案に比べ最も期待できる	
法令等の制約	小 □走行路に関する法規 ・道路法 道路構造令 ・道路交通法 □車両に関する法規 ・道路法 車両制限令 ※特殊車両の通行許可申請等 ・道路運送車両法 道路運送車両法保安基準 □運転に関する法規 ・道路交通法 道路交通法施行令	中 □走行路に関する法規 ・道路法 道路構造令 ・道路交通法 □車両に関する法規 ・道路法 車両制限令 ※特殊車両の通行許可申請等 ・道路運送車両法 道路運送車両法保安基準 □運転に関する法規 ・道路交通法 道路交通法施行令	大 □走行路に関する法規 ・鉄道営業法（道路外、臨港道路） 鉄道に関する技術上の基準を定める省令 ・軌道法（道路法上の道路） 軌道建設規定 ・道路法 道路構造令 ・道路交通法 □車両に関する法規 ・鉄道法 軌道運転規則 □運転に関する法規 ・鉄道営業法 鉄道に関する技術上の基準を定める省令 ・軌道法 軌道運転規則	
導入に向けた課題	小～中 ・車両の効率的な運行を実施するための、乗降方法の工夫、急行運行の実施、バス停の整備など、関係者間の調整が重要 ・改善効果は、運用による	中 ・連節バスの課題に加えて、専用走行路の整備など、交通環境への影響評価が必要 ・新たに専用走行路を設ける場合、都市計画手続きが必要	大 ・事業の実施主体の確保 ・走行空間の確保は、交通環境への影響評価が必要 ・都市計画手続きが必要	
ハード整備	◎ 既存の道路環境を基本とする（停留所等の改良が必要）	○ 専用レーンの整備や停留所等の改良が必要	△ 大庭隧道の勾配等の問題があり、独立したトンネルを構築する場合、経済性が劣る	
一般的な導入及び維持費	建設コスト：なし ※バスベイ改良は考慮せず 車両購入費：0.8億円/両 運行経費：1.0倍（基準値）	建設コスト：7億円/km 車両購入費：0.8億円/両 運行経費：1.0倍（連節バスと同等）	軌道建設コスト：28億円/km 車両購入費：3.0億円/編成 運行経費：2.5倍	
総合評価	<p>✓定時性・速達性や輸送力、環境への配慮、シンボル性等の利用面からみるとLRTがどの項目も優れている。一方、BRTは環境への配慮やシンボル性の面ではLRTに劣るが、その他の機能においてはLRTと同等。連節バスは、現況から大きく改善しない。</p> <p>✓実現性などの面からハード整備、導入及び維持費をみると、LRTは建設コスト及び運行経費が多大なことに加え、走行経路の大庭隧道の勾配がLRTの限界を超えることから、トンネルを新たに整備するコストが発生する。一方、BRTは専用レーンの整備や停留所の改良においてコストが伴うが、建設コストはLRTの1/4となっている。</p> <p>☞定時性・速達性や輸送力などの機能、さらに導入及び維持費、改善効果の面を総合的にみるとBRTが優れる。整備コストの問題は生じるが、交通システムを維持するためのコストが安いこと。段階的な整備が可能であることなどを踏まえた場合、<b>BRTが最適な交通システム</b>であると評価された。</p>			

### 3. 基盤整備の見込み・方向性

バス交通の高度化にあたって、基盤整備の方向性は、中短期・長期の別で、次のとおりである。

基盤整備については、行政側が主体となる一方、バス事業者等が保有する予定の施設もあるため、関係者との資金計画を調整したうえで対応を行う。

#### (1) 中短期的に進めるもの

- ① 湘南台駅西口・東口の駅前広場改修
- ② バス輸送の変更に伴う交差点改良
- ③ 湘南ライフタウンバスターミナル整備
- ④ バス輸送の高度化に伴う上屋及び情報提供施設整備
- ⑤ サイクル・アンド・バスライドに資する自転車駐輪施設の整備
- ⑥ BRT化に資するバスの改札施設の整備
- ⑦ 停留所施設整備

#### (2) 中短期的に検討するもの

- ① BRT化の専用レーンの整備

#### (3) 中長期的に検討するもの

- ① BRT化の専用道路（高架等）の整備
- ② 基幹バス路線のLRT化

### 4. 今後の課題

#### (1) 関係者の合意形成

今回の調査は、地域住民等を主体として関係者の合意を全て得たものではないことから、計画を実施するためには、地域住民との合意形成のもと実施する必要がある。このため、合意形成の過程で変更が生じた場合には、計画を一部見直す可能性がある。

#### (2) 財政負担

計画にあたっては、事業費の検討も実施しているが、具体的な財政負担については、関係者と調整を図ったうえで、事業計画を具体化する必要がある。