

## 5 バス輸送の高度化（BRT化）の検討

### （1）バス輸送の高度化（BRT化）の検討

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

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

湘南ライフタウンを中心としたエリアの急行運転については、図-7、8に示す朝7時台から8時台の乗車データを考慮した急行運転を検証し、定時性、速達性の向上に向けた検討を行います。

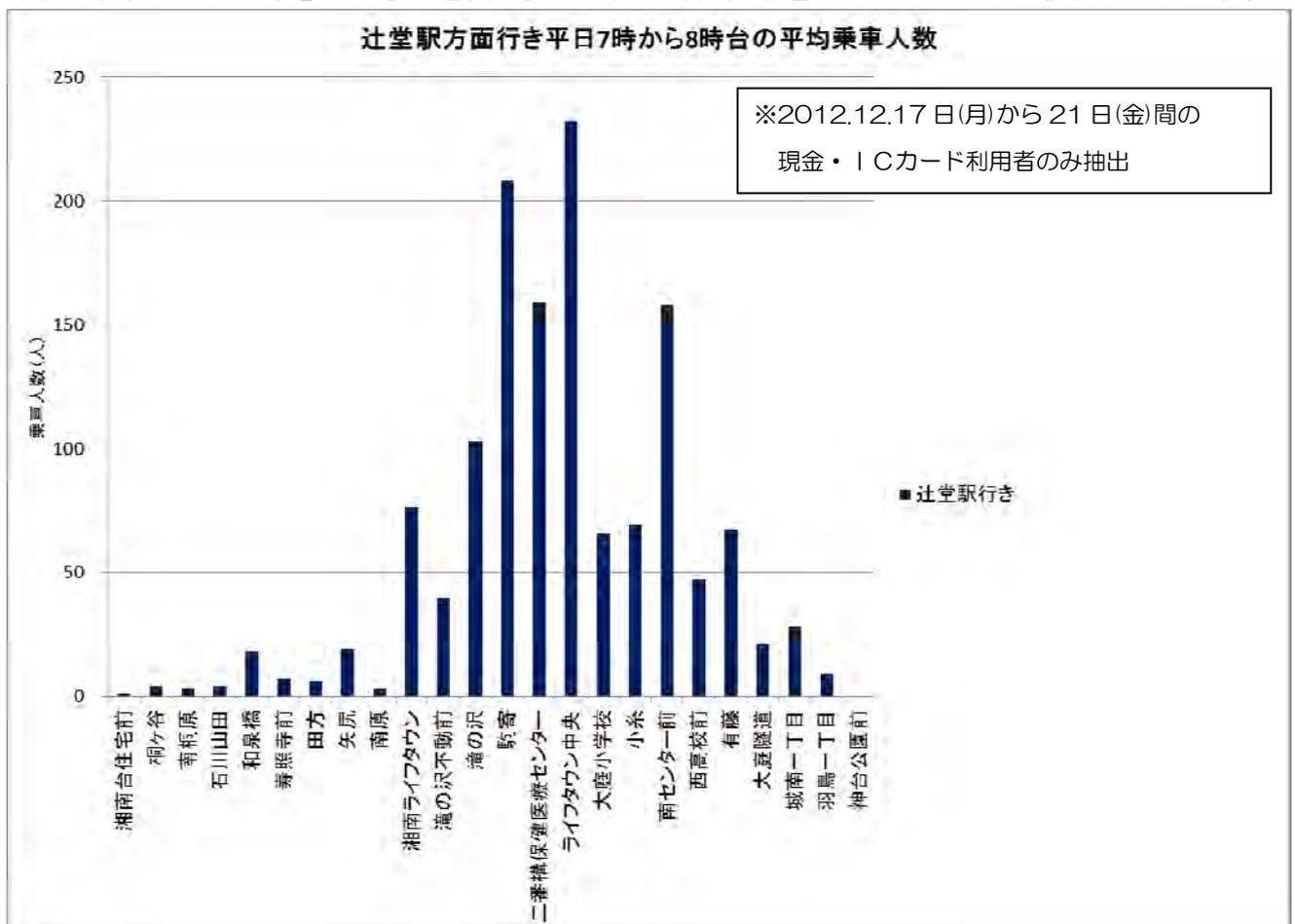


図-7 乗車データ(湘南ライフタウン・辻堂駅方面行)

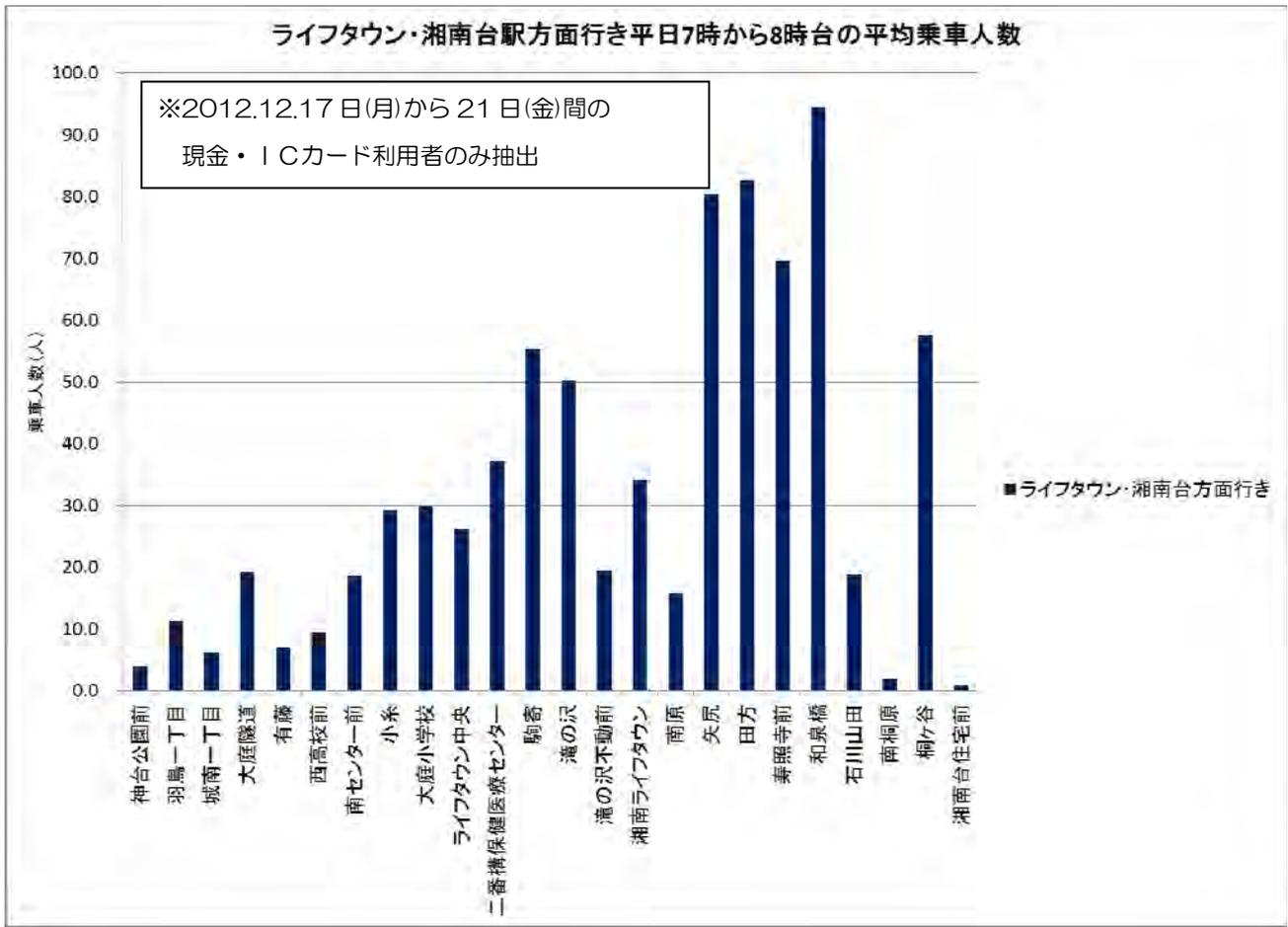


図-8 乗車データ(湘南ライフタウン・湘南台駅方面行)

② 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。

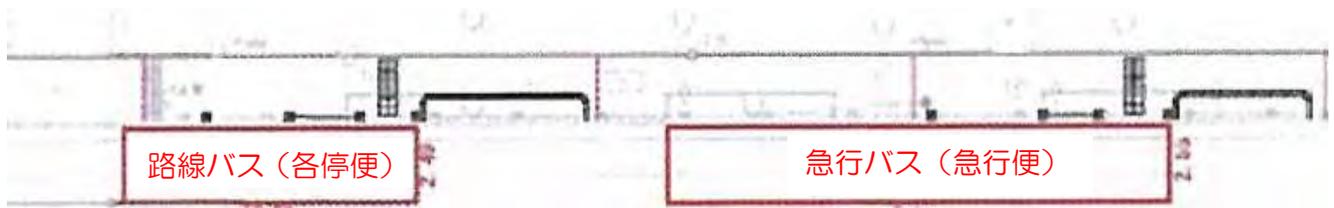


図-9 急行運転を行う場合のバス停の例(平面図)

### ③ 定時性・速達性の向上（バス専用レーン）

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ます。

町田市の事例を見ると、バス専用レーンにある路線エリア内では、町田駅前通り（約500m）がバス専用レーン（9:00～23:00 平日、祝祭日含む）となっています。

辻堂駅遠藤線の国道1号交差点以北は、現在、バス優先レーンとして運用されていますが、辻堂駅北口周辺の混雑によるバスの遅れは深刻なため、[辻堂駅周辺を含めたバス専用レーンの効果について検討](#)する必要があります。辻堂駅周辺の問題については、バス専用レーンを整備することで、一般車の走行空間が減少することで、自動車交通への影響がさらに深刻化するため、ソフト施策も含めた一体的な対応を進める必要があります。



写真-2 バス専用レーン(町田市)

### ④ 運行情報案内（バス接近情報）の検討

一般的なバス接近情報案内の表示については、次にバス停に到着する便（もしくは次々便）の位置を基にした情報をバス停に表示させています。

表示スペースが限られるので、必要な情報を簡潔に表示させるのが、利用者にとって使いやすいと考えられます。



写真-3 バス情報案内システム(西東京バス・東武バス)

(写真左: 神奈中提供資料、写真右: 沖電気ホームページ)

⑤ 連節バス導入による輸送能力の改善と混雑緩和

連節バスは一便あたりの輸送力が通常のバスの2倍程度あるため運行本数を少なくしても輸送力を維持することが可能になることから、団子運転に解消を図るために、大きな効果を発揮すると考えられます。

町田市の事例を見ると、連節バス導入によって、輸送力は変えないまま、通常のバスの6便分を軽減して、団子運転の解消を図っていることが分かります。

([導入区間]山崎団地センター～町田バスセンター間に連節バスを4台導入)

[導入前]運行本数(7時台): 30便、輸送力30便分

[導入後]運行本数(7時台): 24便、輸送力30便分※

差 Δ6便、 0便分

※連節バスは、通常バス2台分で算定

表 バス緒元比較一覧表

項目	連節バス	一般の路線バス	ミニバス
写真			
寸法	全長 17.99m 全幅 2.50m 全高 3.07m	全長 10.75m 全幅 2.49m 全高 3.11m	全長 6.99m 全幅 2.06m 全高 2.97m
定員	129名	73名	32名
エンジン・出力	排気量 11,960cc 360馬力 (ユーロ3適合)	排気量 9,200cc (H27燃費基準達成)	排気量 4,890cc
駆動方式	リアエンジン・3軸目駆動	リアエンジン	リアエンジン

※一部の車種の仕様より引用

#### ⑥ 乗車方法の変更による乗降時間短縮（中乗り・前降り方式）

乗車方法については、バス利用者を「中ドアから乗車、前ドアから降車」とする中乗り・前降り方式を用いることで、バス利用者の乗降時間の短縮が図られ、目的地までの到着時間の短縮効果が期待されます。

途中の停留所での乗降客が多い路線ほど、乗降時間に要する時間が長く、この効果が得られると考えられます。

実際に採用している地域では、バス利用者からも「（乗る際に）降りる客を待たなくなり、イライラしなくなった」「（乗る際に）降りる方とのトラブルの心配が無くなった」など、好意的なご意見が出ていると聞いています。

藤沢市域でも、事業者のシステムの変更および走行環境の整備を進める等、全市的な導入に向けて取り組みを進めています。

### （２）シンボル性の高い公共交通システム導入の検討

バス輸送の高度化（BRT化）の検討にあたっては、シンボル性の高い公共交通を導入することで、地域の魅力を高め、地域活性化にも寄与する効果が期待されます。このため、車両のデザイン、彩色のほか、バス駐車場の景観などの魅力を高め、公共交通システム全体の魅力を高めて行く方策を検討して行く必要があると考えています。

- ① 景観に配慮したバス停上屋の整備
- ② シンボル性の高い車両（デザイン・色彩）
- ③ 景観に配慮したバス停周辺施設の整備（駐輪場等）

(3) 幹線(辻堂駅遠藤線)から離れた地域の公共交通の充実

湘南大庭地区周辺は、土地区画整理事業による都市基盤整備が行なわれたことから、市内でも道路インフラの整備水準が高くなっています。バス路線を支える道路としては、概ね6m以上の幅員をもつ道路が対象となると考えられますので、この充実した道路インフラを生かした様々なルートを検討して行くことが可能となっています。

公共交通のサービス圏域状況や人口密度の状況などを重ねあわせながら、公共交通充実策を検討して行きたいと考えています。

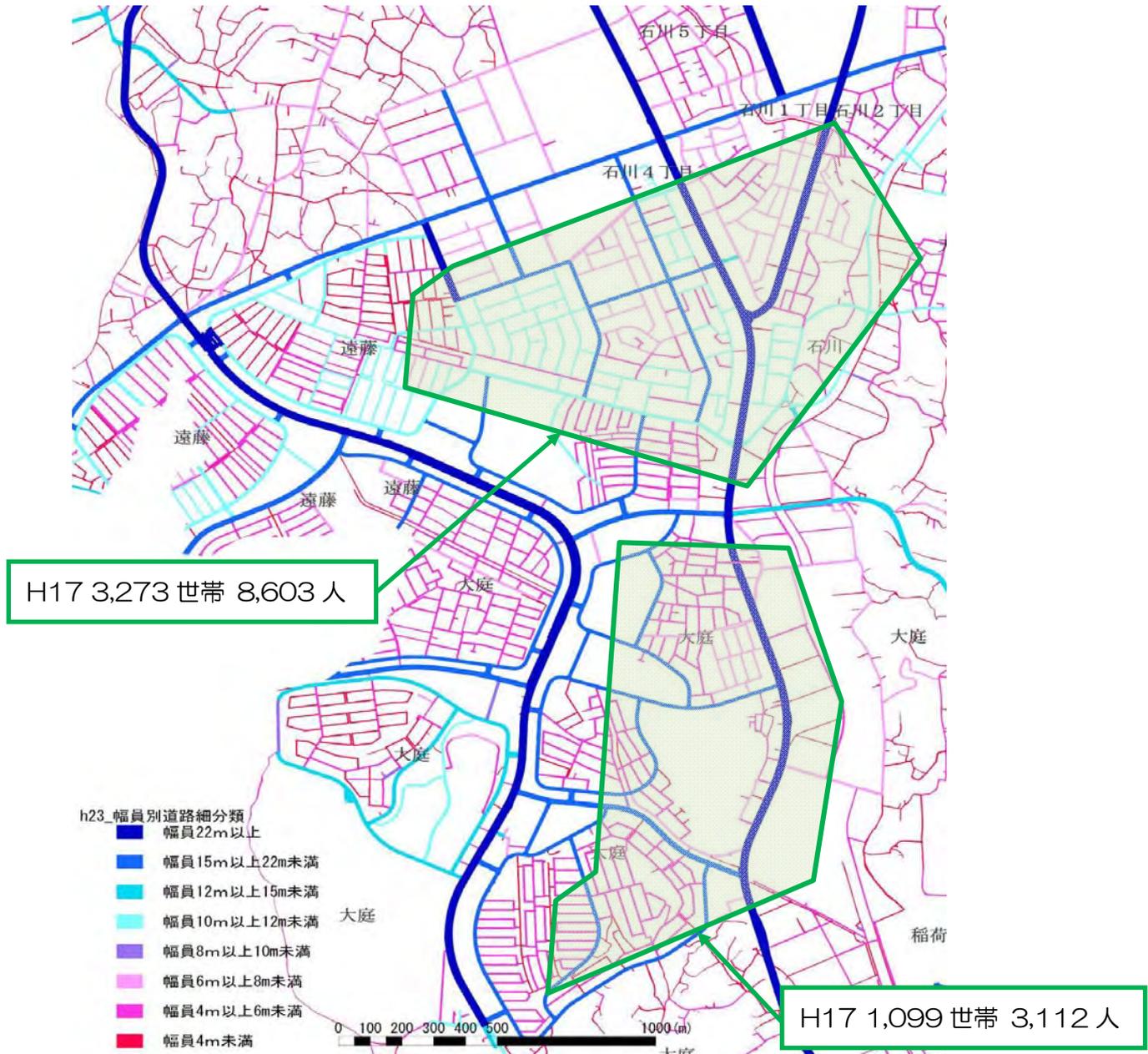


図-10 湘南大庭地区周辺の道路インフラ状況

(4) 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

バス等の公共交通網でカバーすることが難しい地域内移動の需要が確認されています。例えば子育て世代では、保育園への送迎と通勤、周辺施設での買い物等、子供をつれての地域内移動と通勤のための地域外への移動が複雑で公共交通でカバーすることが難しいと考えられます。

このため、公共交通の利用につながる地域内の移動を支える基盤整備、システムの導入について検証することが必要と考えられることから、次のような施策について導入の可能性を検証します。

- ・地域内のモビリティ確保と公共交通との乗継利便性を確保するため、パーク&バスライド、サイクル&バスライド施策の検討
- ・地域内を移動するシステムの導入の可能性についての検討



図-11 超小型モビリティ実証実験実施地区(H23.24)

## 6 取組みの方向性について

湘南大庭地区周辺の公共交通充足策の方向性としては、既存バス交通の輸送の高度化（BRT化）の検討にあたって、公共交通のシンボル性を高める検討を行います。あわせて、地域内の公共交通を充足するため、環境に配慮した地域内モビリティの拡充などの検討を進めます。

### （1）中短期的な展開に向けた検討

#### バス輸送の高度化（BRT化）

- 急行運転の検討  
（運行案の検討、急行運転にむけたバス停整備の検討）
- バス専用レーンの効果検証、辻堂駅周辺の公共交通優先施策の検討
- バス接近情報付きバス停整備の検討
- 連節車両導入効果の検討
- バスロータリーの再整備

#### 地域内の公共交通等拡充

- 地域内の路線の検討
- 公共交通を補完する交通システムの検討

#### 公共交通のシンボル性の向上

- シンボル性の高い車両
- 景観に配慮したバス停上屋の検討
- 景観に配慮したバス周辺施設

### （2）長期的な展開に向けた検討

- LRT等の軌道系の公共交通システムの導入検証
- バス輸送の更なる高度化（BRT化）の検証

