

# 橋本地区TDM施策効果検証結果概要版

---

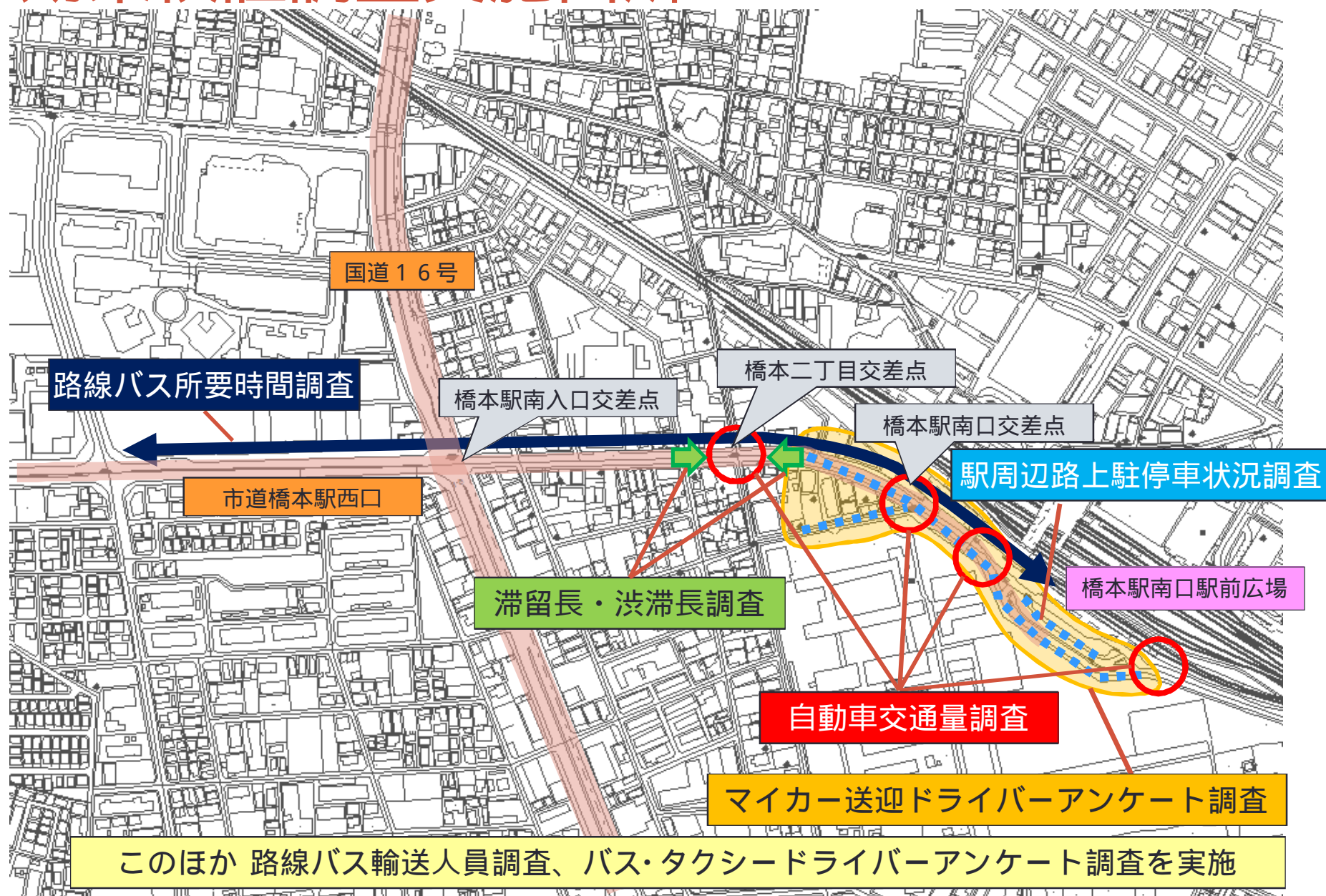
## 目的

橋本駅南口周辺の交通量調査等による定量的な調査や、ドライバーアンケート等による定性的な調査を行い、TDM推進計画策定前（平成23年10月、社会実験前調査）と現在の状況（平成27年10月）を比較。



橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更や、駅周辺都市計画道路の整備など、TDM施策の実施効果を把握する。

# 効果検証調査実施箇所



# 検証方法(定量的検証)

## 1 自動車交通量調査

駅周辺の4箇所において、16時間(6時~22時)の交通量調査を行い、自動車交通の分散が図られたか確認する。

## 2 滞留長・渋滞長調査

橋本二丁目交差点における国道16号方向と駅方向の2方向(市道橋本駅西口上下線)の滞留長・渋滞長を調査し、アクセス性向上が図られたか確認する。

調査は送迎車両が多い時間帯の、朝3時間(6時~9時)、夜5時間(17時~22時)とする。

## 3 駅周辺路上駐停車状況調査

駅周辺での一般車の路上駐停車状況(駐停車区間、台数、駐停車時間)を調査し、増設した一般車乗降場が有効に活用されているか確認する。

調査は送迎車両が多い時間帯の、朝3時間(6時~9時)、夜5時間(17時~22時)とする。

## 4 路線バス所要時間調査

路線バスの緑区合同庁舎前~橋本駅南口間の所要時間を分析し、速達性向上が図られたか確認する。

## 5 路線バス輸送人員調査

橋本駅南口及び北口に接着する路線バスの年間輸送人員を把握し、公共交通への利用転換が図られたか確認する。

## 検証方法(定性的検証)

### 6 マイカー送迎ドライバーアンケート

マイカー送迎のドライバーに対し、改良後の駅前広場の利便性や送迎頻度等についてアンケートを行い分析する。

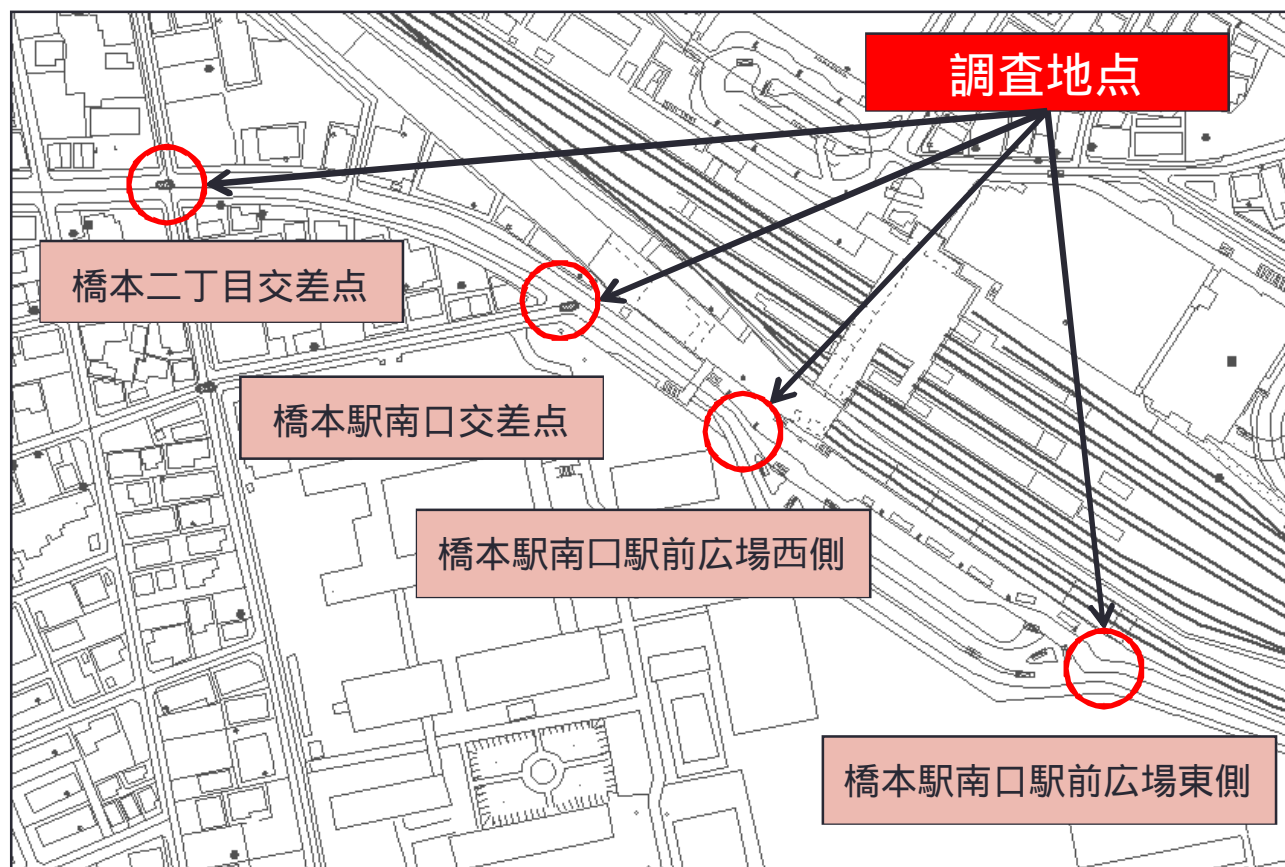
合わせて、公共交通利用転換のきっかけとして、モビリティマネジメントを実施する。

### 7 バス・タクシードライバーアンケート

橋本駅南口へ乗り入れている路線バスやタクシーのドライバーに対し、駅前広場改良工事の前後の混雑状況の変化や、駅広利便性等についてアンケートを行い分析する。

# 1 自動車交通量調査

駅周辺の4箇所（橋本二丁目交差点、橋本駅南口駅前交差点、橋本駅南口駅前広場西側、橋本駅南口駅前広場東側の4箇所）において、16時間（6時～22時）の交通量の調査を行い、前回調査時との交通量の変化を確認した。



流入交通量 調査比較 16h (6:00~22:00)(台)

調査時点	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 駅前交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
前回調査	17,161	14,159	12,189	10,338
今回調査	13,898	11,604	10,643	7,317
差	-3,263	-2,555	-1,546	-3,021

流入交通量 調査比較 ピーク時 (7:00~8:00)(台)

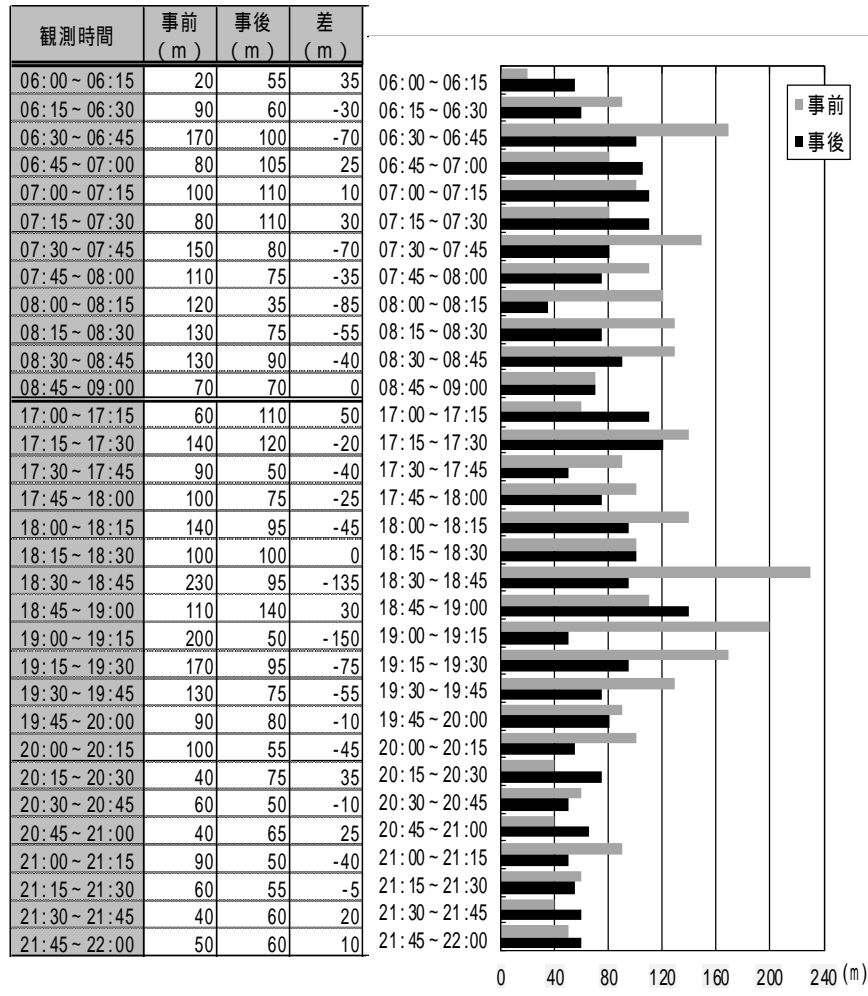
調査時点	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 駅前交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
前回調査	1,261	1,139	851	676
今回調査	1,015	964	811	499
差	-246	-175	-40	-177

**結果：終日・ピーク時ともに橋本駅南口周辺への  
流入交通量が減少した**

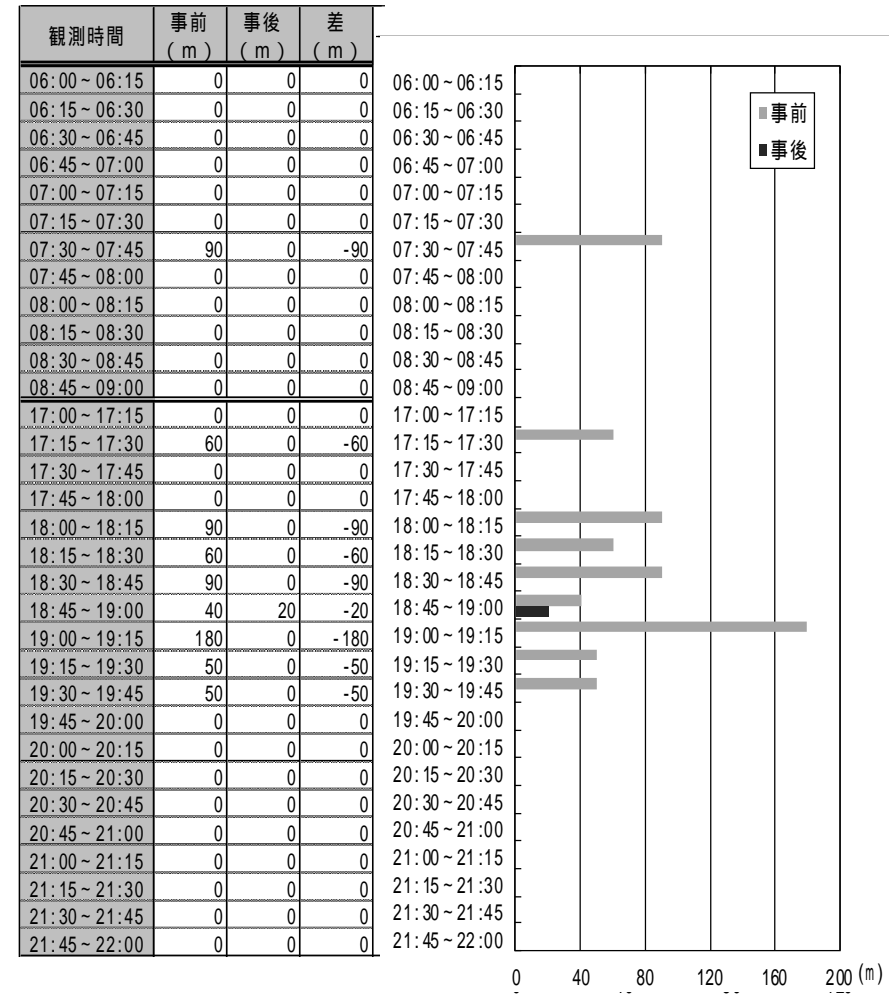




# 国道16号 橋本駅南口方向 滞留長

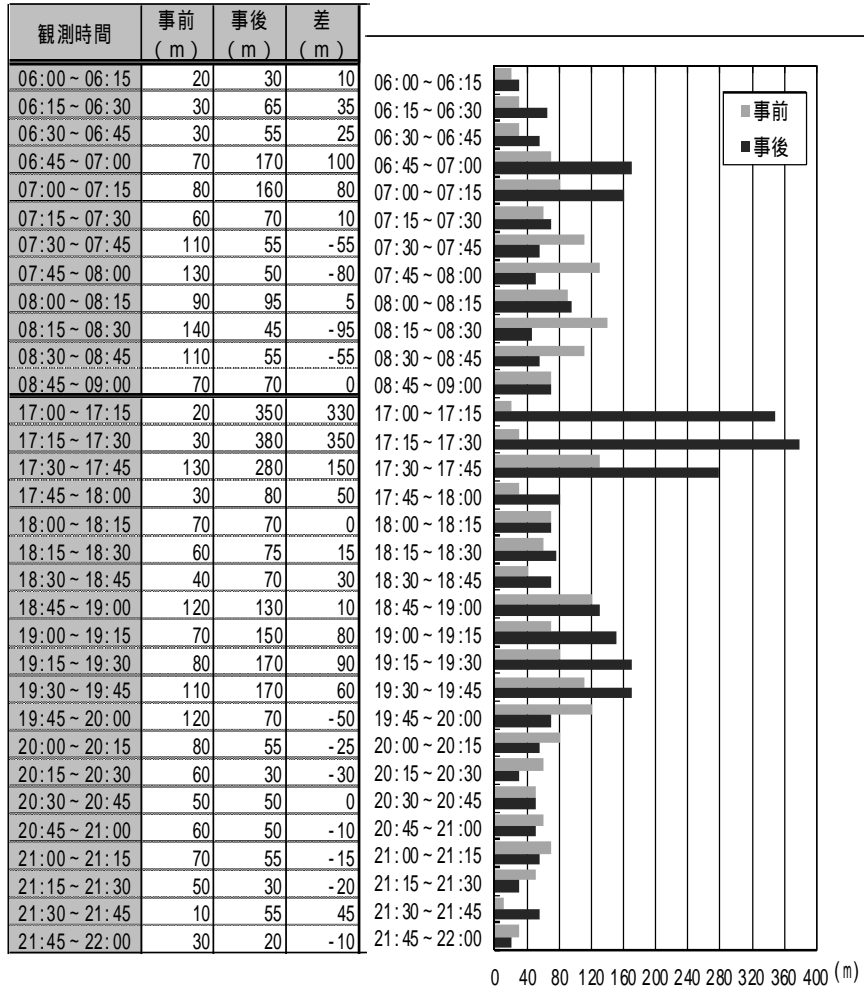


# 渋滞長

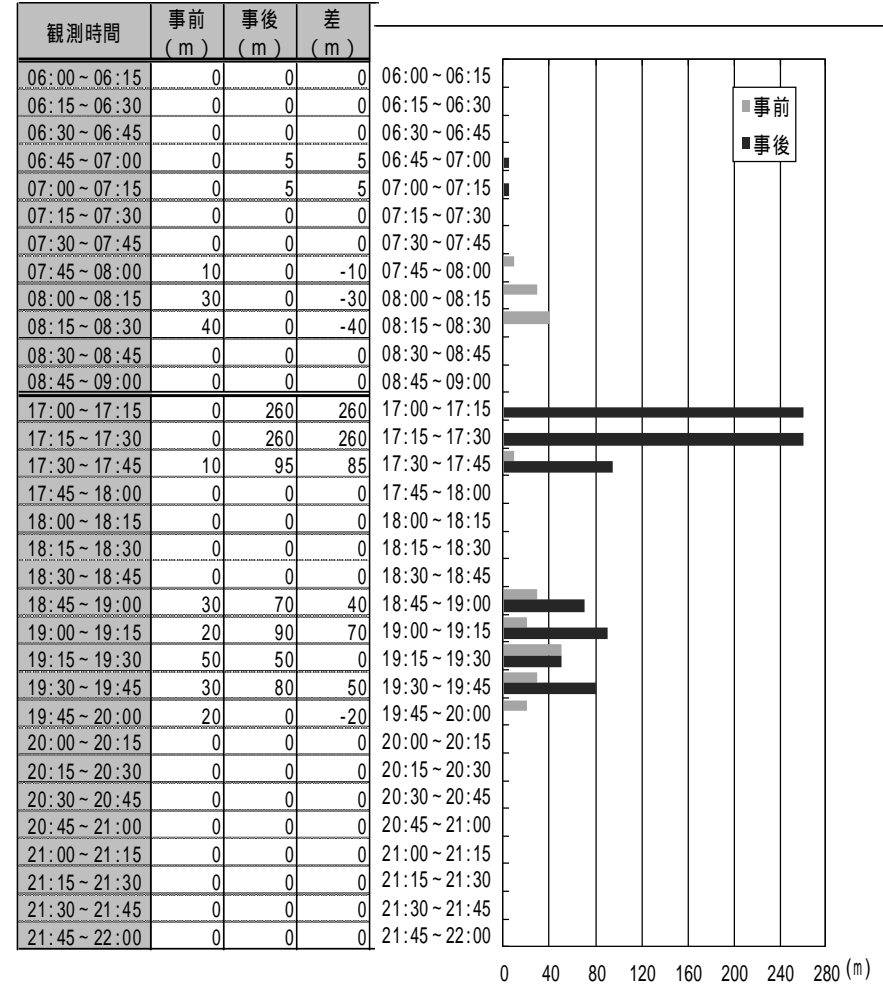


**結果：滞留長・渋滞長ともに大幅に減少した**

# 橋本駅南口 国道16号方向 滞留長



# 渋滞長



**結果：夕方ピーク時（17時・19時台）において、渋滞長が増加した【要因：橋本駅南入口交差点から先の混雑】**

### 3 駅周辺路上駐停車状況調査

駅周辺での一般車の路上駐停車状況について、前回調査時との変化を確認し、増設した一般車乗降場が有効に活用されているか確認した。

調査時間：6時～9時、17時～22時



# 駅周辺路上駐停車状況

従前、高校側に一般車乗降場は無かった

(台)

	市道橋本104号			市道橋本駅西口 国道16号側			市道橋本駅西口 駅広側			アリオ橋本側			一般車乗降場 高校側			一般車乗降場 駅側			合計			
	今回	前回	増減	今回	前回	増減	今回	前回	増減	今回	前回	増減	今回	前回	増減	今回	前回	増減	今回	前回	増減	
朝	6時台	35	119	-84	78	129	-51	128	243	-115	5	12	-7	9	19	-10	95	60	35	350	582	-232
	7時台	36	104	-68	64	118	-54	89	189	-100	8	16	-8	19	27	-8	130	65	65	346	519	-173
	8時台	31	90	-59	47	79	-32	49	139	-90	10	20	-10	23	19	4	73	33	40	233	380	-147
	小計	102	313	-211	189	326	-137	266	571	-305	23	48	-25	51	65	-14	298	158	140	929	1481	-552
夕	17時台	51	45	6	63	89	-26	59	81	-22	7	-		33	23	10	92	64	28	305	302	3
	18時台	47	47	0	49	47	2	43	108	-65	11	-		61	22	39	96	69	27	307	293	14
	19時台	50	39	11	46	64	-20	38	97	-59	7	-		39	39	0	80	60	20	260	299	-39
	20時台	38	52	-14	55	65	-10	33	96	-63	2	-		34	38	-4	91	31	60	253	282	-29
	21時台	48	56	-8	50	64	-14	48	95	-47	5	-		34	84	-50	78	49	29	263	348	-85
	小計	234	239	-5	263	329	-66	221	477	-256	32	-		201	206	-5	437	273	164	1388	1524	-136
合計	336	552	-216	452	655	-203	487	1048	-561	55	48	7	252	271	-19	735	431	304	2317	3005	-688	



	今回	前回	増減
一般車乗降場利用	987	702	285
それ以外の路上駐車	1330	2303	-973

**結果：一般車乗降場の利用が増え、駐車禁止区間の駐停車数が減少した**

## 4 路線バス所要時間調査

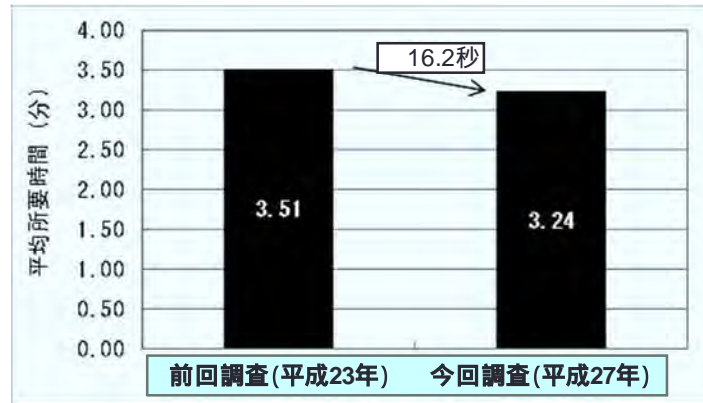
緑区合同庁舎前～橋本駅南口の路線バスの往復所要時間について、神奈川中央交通のバスロケーションデータを使用し、前回調査（H23.10.3～14の平日9日間）との比較分析を行い、バスの速達性が図られたか確認した。

調査期間 今回調査の期間（H27.10.5～16の平日9日間）

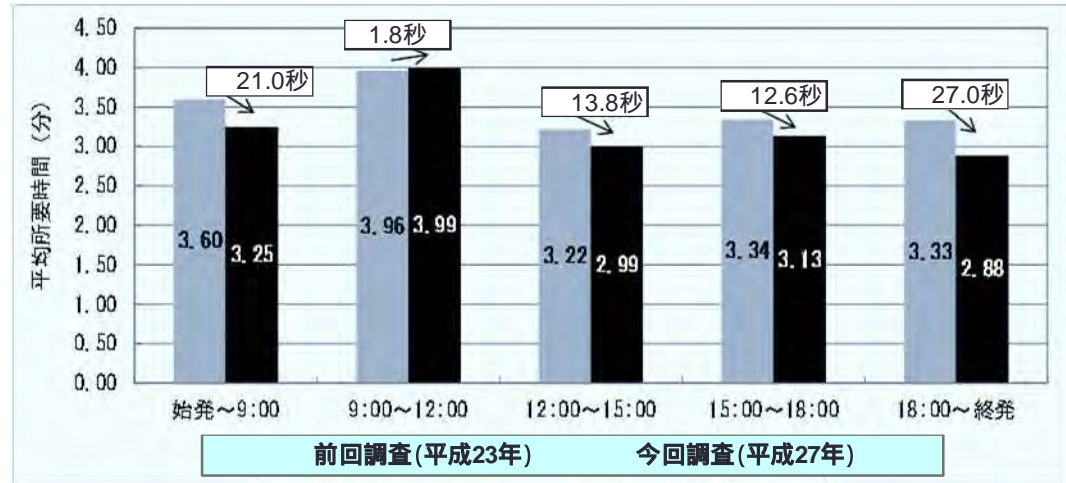


# 平均所要時間

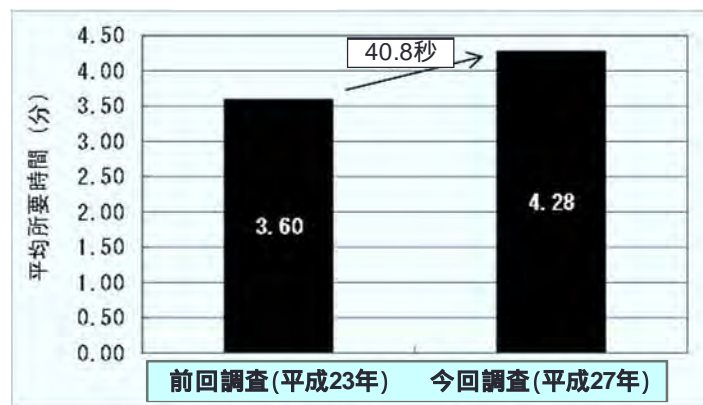
緑区合同庁舎前 橋本駅南口（9日平均）



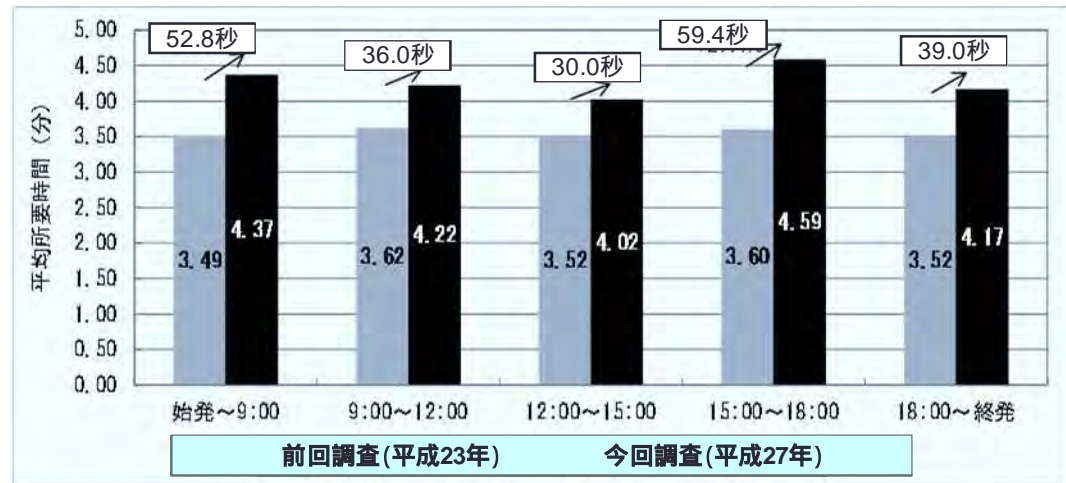
緑区合同庁舎前 橋本駅南口（9日平均 時間別）



橋本駅南口 緑区合同庁舎前（9日平均）



橋本駅南口 緑区合同庁舎前（9日平均 時間別）



**結果：橋本駅南口方向への所要時間が短縮した一方、緑区合同庁舎前方向（16号方面）への所要時間は増加した**

## 5 路線バス輸送人員調査

橋本駅に接着する路線バスの施策実施前（平成23年度）と直近（平成26年度）の年間乗降人員を比較することにより、公共交通への利用促進及び転換が図られているか確認した。



## 橋本駅に接着する路線バスの年間輸送人員の比較

	年間輸送人員（人）		
	平成23年度	平成26年度	比較
南口に接着する 路線バス	3,767,536	3,834,111	66,575
北口に接着する 路線バス	6,809,983	7,034,844	224,861
合計	10,577,519	10,868,955	291,436

**結果：橋本駅に接着する路線バスの年間輸送人員が、南口・北口のいずれも増加した**



## 6 マイカー送迎ドライバーアンケート調査

## 7 バス・タクシードライバーアンケート調査

橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更前と変更後の使い勝手や利便性の向上等について把握するため、日常的に駅前広場を利用しているマイカー送迎者及びバス・タクシードライバーを対象として、アンケート調査を実施した。

### マイカー送迎ドライバーアンケート

配布日：平成27年10月7日及び19日

配布数：744票

回収：166票（22.3%）

### バス・タクシードライバーアンケート

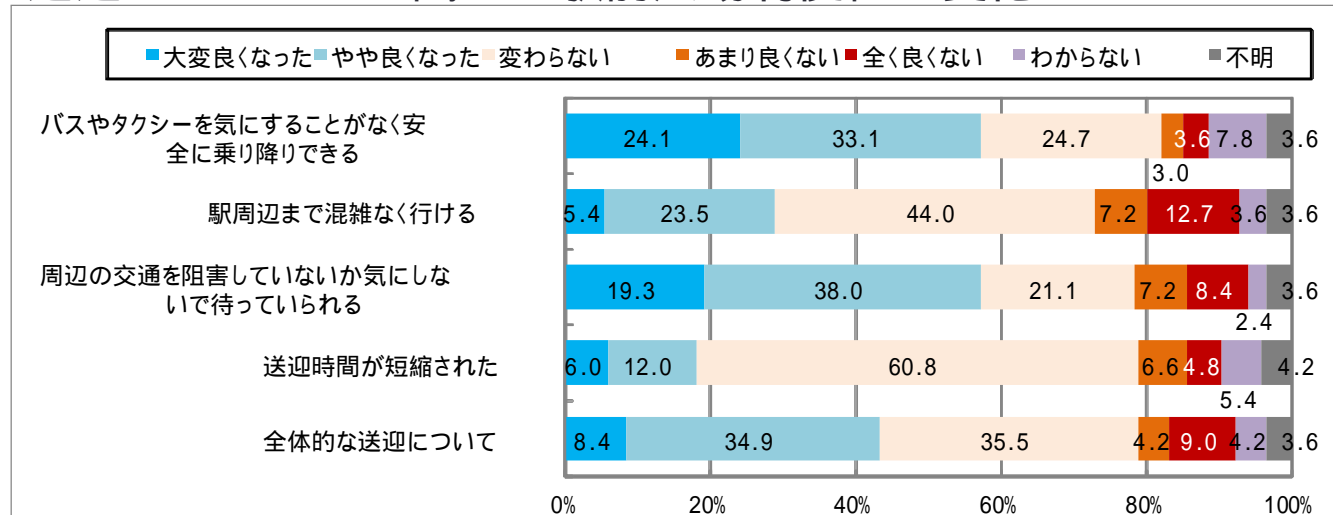
配布日：平成27年10月13日～15日

配布先：バス事業者2社、タクシー事業者10社

配布数：917票

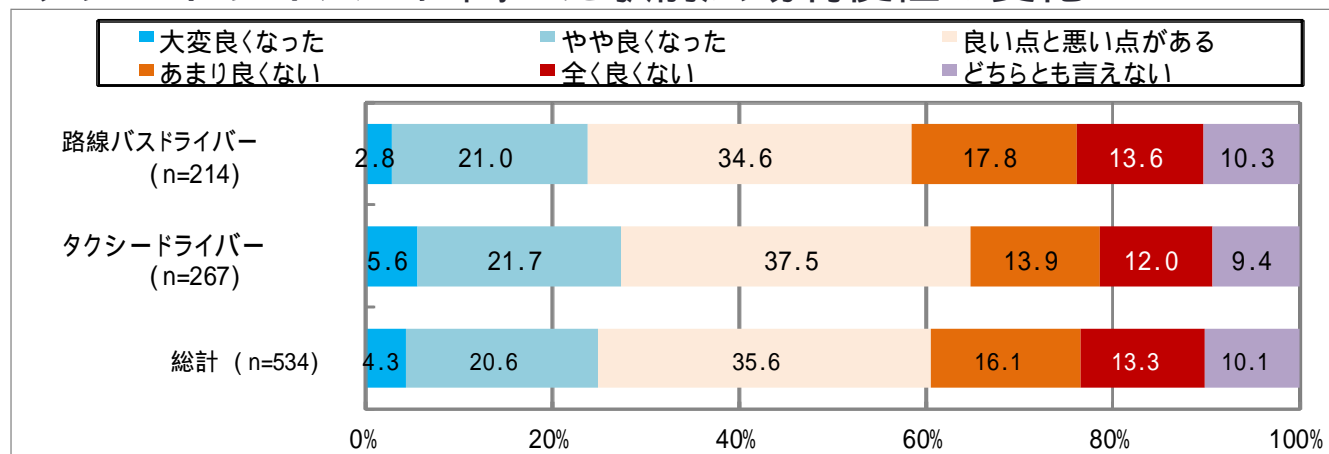
回収：554票（60.4%）

## マイカー送迎ドライバーに聞いた駅前広場利便性の変化



**結果：全体的に大変良くなった、やや良くなったが多く、特に乗降場の安全性について満足度が高くなった**

## バス・タクシードライバーに聞いた駅前広場利便性の変化



**結果：良い印象は24.9%、悪い印象は29.4%となっており、評価は二分した【悪くなったと答えた要因は、違法駐車による交通阻害が影響したもの】**

## 効果検証のまとめ

南口周辺の交通量、路上駐停車台数、駅方向への滞留長・渋滞長、バスの所要時間が減少した

**橋本駅南口へのアクセス性向上が図られた**

一般車乗降場の利用が増加した

**マイカー送迎者の適正利用が促進された**

橋本駅に接着する路線バスの年間輸送人員が向上した

**公共交通への利用転換が図られた**

南口レイアウト変更など、一連のTDM施策について、マイカー送迎者から、乗降への安全性について高い評価が得られた一方、バス・タクシードライバーからは、路上駐車による渋滞について、より一層の解消が望まれている

**駅前広場レイアウト自体の評価は高かったが、周辺道路の路上駐車  
の解消に向けた取組が必要**



TDM施策の展開により**アクセス性・公共交通の利用転換が図られた**が、なお課題が見受けられるため、課題解消に向けて、**路上駐車への注意喚起やモビリティ・マネジメントの実施など、継続的な取組を進めていく。**