

片瀬・江の島周辺地域での公共交通利用環境改善の検討

目 次

1. 検討の目的	0
2. 片瀬・江の島地域の現状	0
(1) 人口の状況	0
(2) 交通の状況	0
3. 江の島の交通状況調査結果	4
(1) 調査概要	4
(2) 調査結果	7
4. 片瀬・江の島周辺地域の交通課題の整理と施策の方向性	22
(1) 調査結果を踏まえた問題点の整理	22
(2) 交通課題の整理	22
(3) 施策の方向性と施策メニュー（案）の設定	24
(4) 公共交通に関する施策メニューの詳細（案）	26
参考資料	参考-1

第7回 藤沢市地域公共交通会議

2014年10月17日（金）

藤 沢 市

1. 検討の目的

片瀬・江の島周辺において行楽シーズンなどの休日においてマイカー利用により、江ノ島大橋をはじめ、鵜沼海岸沿岸の国道134号や国道467号に慢性的な交通渋滞が発生している。そのため、地域公共交通の利用への利便性が損なわれ、利用者へ提供されるサービスが低下している。また、渋滞を避けるため片瀬地区や鵜沼地区などの住宅街にマイカーなどの迂回する通過交通が流入し、地域の人々の暮らしにも影響を及ぼしている。

そこで、片瀬・江の島周辺において交通混雑の解消に向けた交通環境の改善を図るため、情報提供の充実や駐車場の確保及び連携充実、公共交通機関の充実などを行っていくための施策設定を目的とします。

2. 片瀬・江の島地域の現状

(1) 人口の状況

片瀬・江の島周辺地域の人口状況は以下となっています。

表 片瀬・江の島周辺地域の人口状況

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人 口（H22）	10,077 人（2.5%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	2,286 人（2.8%）	81,310 人
従業人口（H18）	3,365 人（2.1%）	159,892 人
高 齢 化 率	22.7%	19.8%

【資料：国勢調査(H22)、住民基本台帳（H22.10）、H18 事業所・企業統計調査】

(2) 交通の状況

地域の交通手段構成は、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールの3線がある充実した鉄道網から、地域のほとんどが徒歩圏内にあり、鉄道の利用割合が3割を超え、市内9地域の中でも最も高くなっています。特に、小田急江ノ島線の片瀬江ノ島駅の利用が高い状況にあります。自動車利用は、藤沢市の平均よりも低くなっています。

地域内にある鉄道駅までの交通手段構成は、江の島を除きほぼ徒歩圏となっていることから、徒歩、自転車利用の割合が大半を占めています。

首都圏の海洋リゾート・レクリエーション拠点であり、観光地でもある片瀬・江の島周辺には、多くの観光客が訪れることから、休日を中心に、鉄道を利用して訪れる観光客、江の島島内への訪れる自家用自動車の交通渋滞や居住地域への通過交通が流入するなど、人や車の交通混雑の問題が生じています。

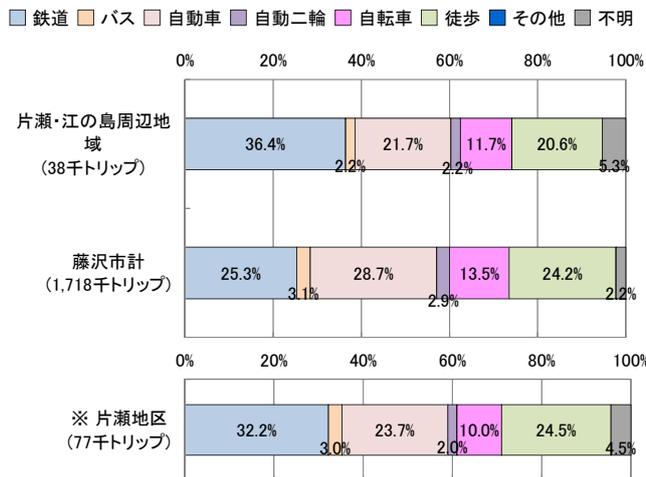


図 代表交通手段構成

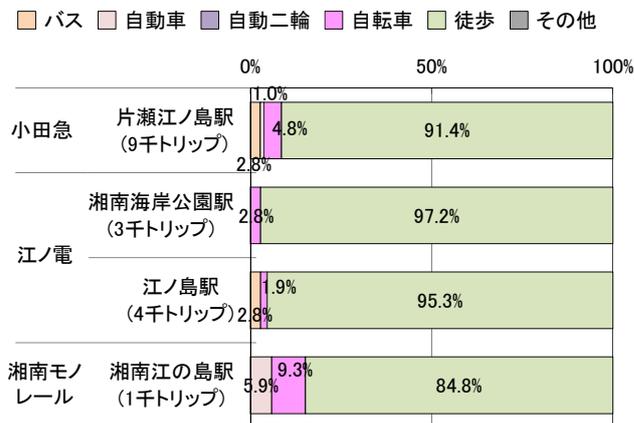


図 地域内の鉄道駅までの交通手段構成

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

都市計画道路の整備状況を見ると、横浜藤沢線が未整備となっています。また、居住地域では、狭隘（きょうあい）道路なども多くなっています。また、地域の多くが、津波浸水予測範囲に入っています。

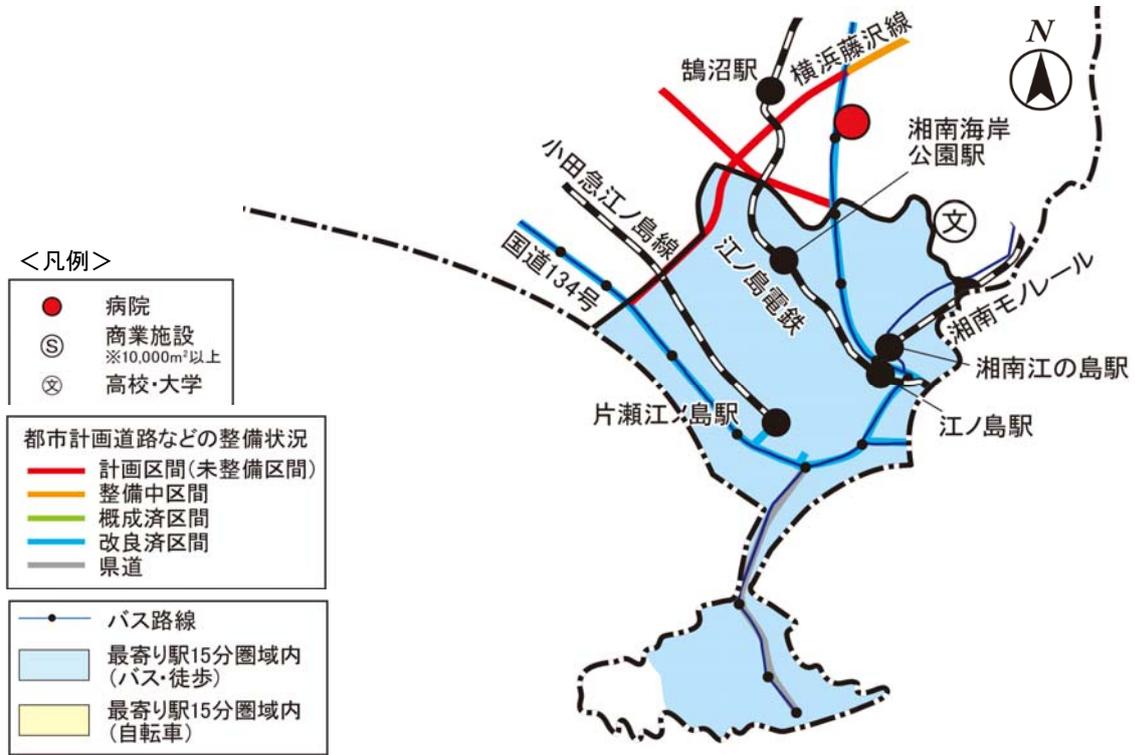


図 片瀬・江の島周辺地域 現況図

参考：鉄道路線の概況

分類	区間	距離	所要時間	運賃		平日		休日		備考
				IC運賃	現金	運行時間帯	運行本数(片道)	運行時間帯	運行本数(片道)	
小田急江ノ島線	藤沢-片瀬江ノ島	4.5km	7分(各駅) ※5分	160円	154円	5時~24時台	128本	5時~24時台	124本	藤沢駅発の時刻表より
江ノ電	藤沢-江ノ島	3.3km	11分	220円	220円	5時~23時台	85本	5時~23時台	85本	藤沢駅発の時刻表より
	鎌倉-江ノ島	6.7km	24分	260円	260円	5時~23時台	87本	5時~23時台	87本	鎌倉駅発の時刻表より
湘南モノレール	大船-湘南江の島	6.6km	14分	-	310円	5時~23時台	131本	5時~23時台	113本	大船駅発の時刻表より

参考：バス路線の概況

路線	駅間	距離	所要時間	運賃		平日		休日		備考
				IC運賃	現金	運行時間帯	運行本数(片道)	運行時間帯	運行本数(片道)	
藤沢⇄江ノ島(江ノ電)	藤沢-江ノ島	4.9km				6時~22時台	34本	6時~21時台	28本	藤沢駅発の時刻表より
江11-2、江10-1	藤沢-湘南港棧橋	5.4km				7時台、17時台	3本	-	-	
大船⇄江ノ島(江ノ電)	大船駅東口 交通広場-江ノ島	8.3km				6時~22時台	29本	6時~21時台	20本	大船駅東口交通広場発の時刻表より
江13										
大船⇄江ノ島(京急)	大船駅-江ノ島	7.96km	27分	309円	310円	6時~21時台	19本	6時~21時台	16本	大船駅発の時刻表より
船6										
鎌倉⇄江ノ島(京急)	鎌倉駅-江ノ島	10.18km	34分	309円	310円	7時~16時台	11本	9時~12時台	4本	鎌倉駅発の時刻表より
鎌6										
辻堂⇄藤沢(江ノ電)	辻堂-藤沢	10.01km				7時台、8時台	2本	-	-	辻堂駅発の時刻表より
(平日のみ)江14										

参考：江の島へアクセスする交通手段



3. 江の島の交通状況調査結果

(1) 調査概要

<調査の目的>

本市の交通拠点のひとつである片瀬・江の島周辺地域の交通状況の把握を行い、今後の片瀬・江の島周辺地域での交通環境の改善を図るための基礎データの収集を目的とし、島内に入出入りする交通量、江の島及び周辺の駐車場の入出庫の台数、推移の調査、渋滞状況の調査、周辺地域から江の島までの所要時間の把握などを行いました。

<調査日>

江の島島内及び周辺の交通状況について、季節ごとの把握を行うため、調査は5月と8月で2回実施しており、今後実施予定の11月と2月を合わせて計4回実施予定です。

	第1回 (GW)	第2回 (お盆)	第3回 (予定)	第4回 (予定)
調査実施日	2014/05/03(土)	2014/08/03(日)	2014/●/●(●)	2014/●/●(●)
当日の天候	晴れ(最低気温14.5℃、最高気温23.8℃、降水量0mm)	晴れ(最低気温25.3℃、最高気温31.6℃、降水量0mm)	—	—

<調査内容及び方法>

- 1) 江の島島内および周辺の駐車場台数の整理
- 2) 江の島島内の駐車場待ち台数および国道134号の渋滞長計測
- 3) 江の島島内および周辺の駐輪場の台数推移の確認

江の島島内3箇所、江の島周辺4箇所の駐車場について、時間帯別の駐車場入出庫状況、二輪車の駐車状況、駐車場への自動車の待ち行列の状況を整理しました。(6時台～19時台で調査を実施)



図 江の島島内及び周辺の駐車場位置図

4) 江の島への交通手段別の流入、流出台数調査

江の島への流入、流出について、交通手段別に台数および人数を計測しました。(9時台～16時台で調査を実施)

⇒江ノ島大橋及び江の島弁天橋の入口において、時間ごとにカウント



図 調査実施箇所

5) 公共交通（鉄道、路線バス）の利用状況調査

交通事業者からの調査日における鉄道駅の乗降者数、バス路線の路線別バス停別乗降者数のデータ提供をもとに、公共交通の利用状況を整理しました。

また、これらのデータと江の島への交通手段別の流入状況、駐車場への来訪台数などをもとに、江の島へ来訪する方の交通手段の割合の推定を行いました。

6) 江の島島内への旅行時間調査

江の島への自動車での所要時間を把握するために、Aルート（辻堂駅南口）、Bルート（鎌倉市滑川交差点）、Cルート（江ノ電江ノ島駅前）の3地点から、江の島島内への旅行時間について、時間帯別に把握しました。（9時台～15時台で把握）

旅行時間調査のルート



(2) 調査結果

1) 江の島島内および周辺の駐車台数の整理 (参照：参考資料 P1)

①江の島島内駐車場の利用率及び待ち台数

江の島島内の3つの駐車場のうち、江の島なぎさ駐車場、藤沢市観光協会江の島駐車場は、5月と8月ともに日中は満車となっており、利用率が高いことがわかります。一方で、湘南港臨港道路付属駐車場は、5月調査時は利用率が比較的低く、有効活用の余地があることがわかります。また、駐車場入り口での駐車待ち台数は、5月調査で江の島なぎさ駐車場が満車となる10時から待ち台数が発生し、16時まで100台程度の待ち台数となっています。その他の2つの駐車場では待ち台数は発生していない状況です。一方で、8月調査では江の島なぎさ駐車場の待ち台数は少なくなっている一方で、湘南港臨港道路付属駐車場や藤沢市観光協会江の島駐車場でも少数ですが発生しています。

これらから、湘南港臨港道路付属駐車場については若干の空きが見られる一方、江の島島内への自家用車での来訪がピークとなる時期においては、江の島なぎさ駐車場への入庫のための渋滞が発生していることで、駐車場の効率的な利用ができていない現状が把握できます。

■ 第1回調査 (5月3日)

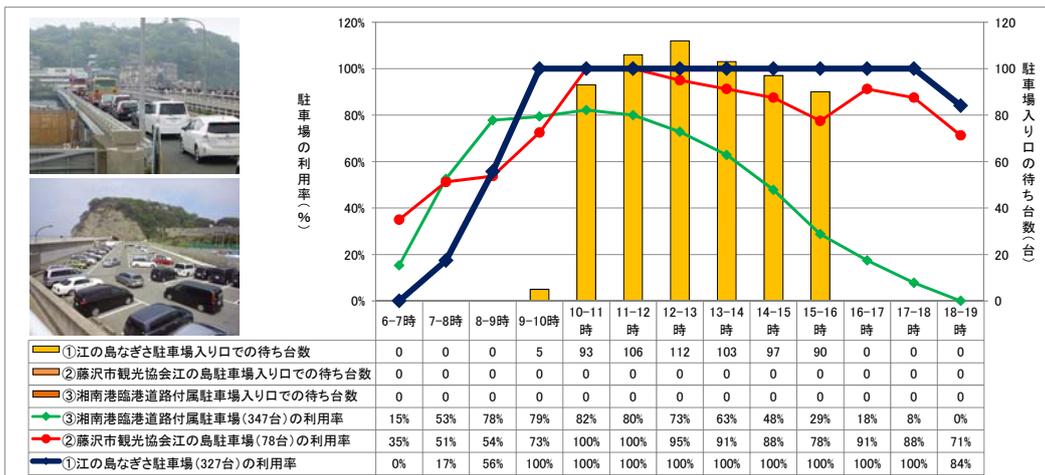


図 江の島島内の駐車場の利用率の推移および駐車場の待ち台数の推移

■ 第2回調査 (8月3日)

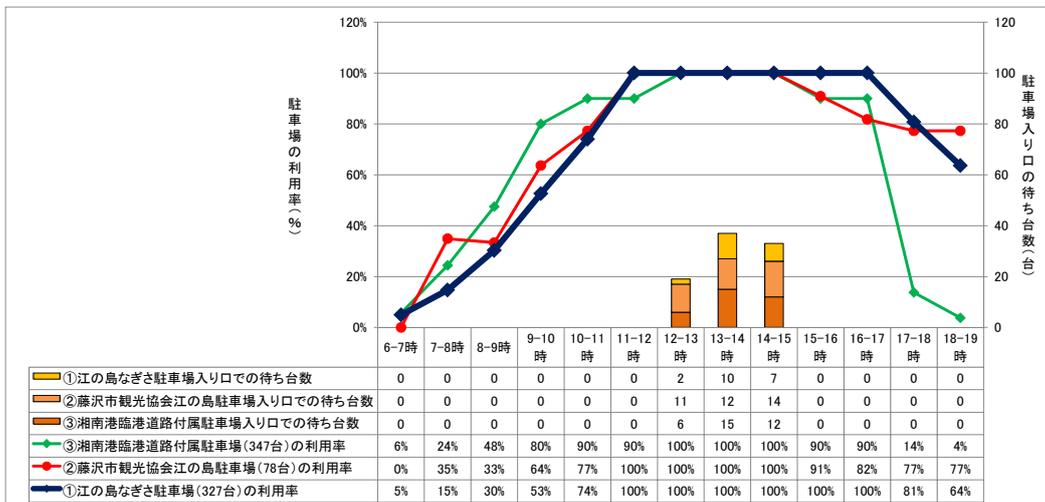


図 江の島島内の駐車場の利用率の推移および駐車場の待ち台数の推移

②江の島周辺駐車場の利用率

江の島周辺の駐車場においては、県立湘南海岸中部駐車場、県立湘南海岸西部駐車場については、日中での駐車場の空きが見られることから、これらの駐車場と連携することで、江ノ島大橋での渋滞の解消を図ることが可能と考えられます。

■第1回調査（5月3日）

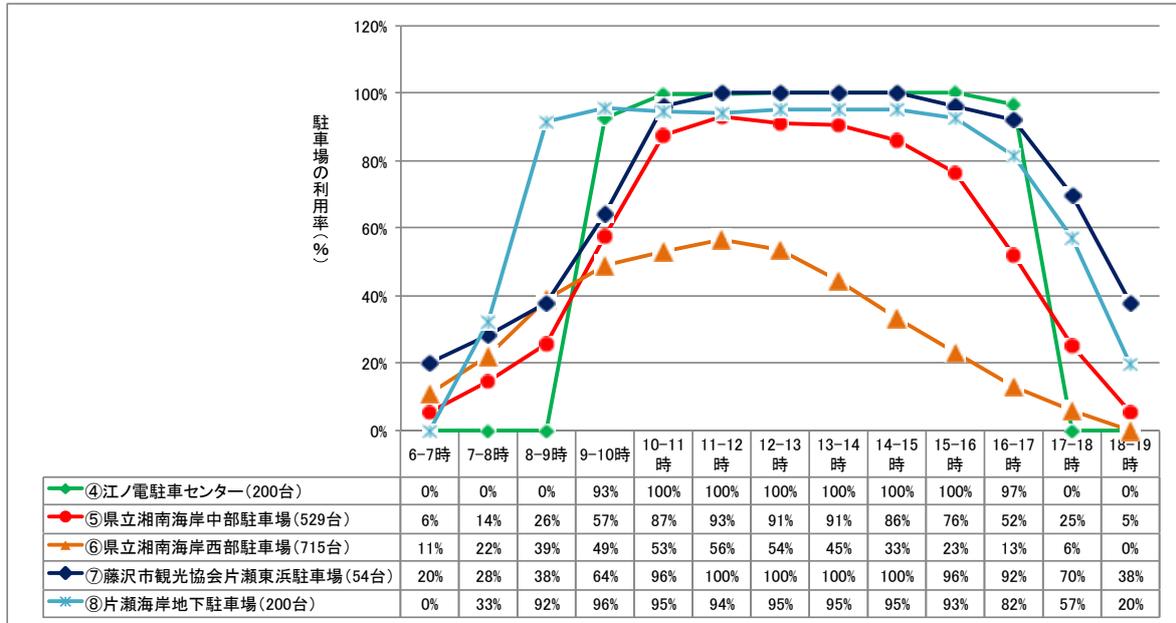


図 江の島周辺の駐車場の利用率の推移

■第2回調査（8月3日）

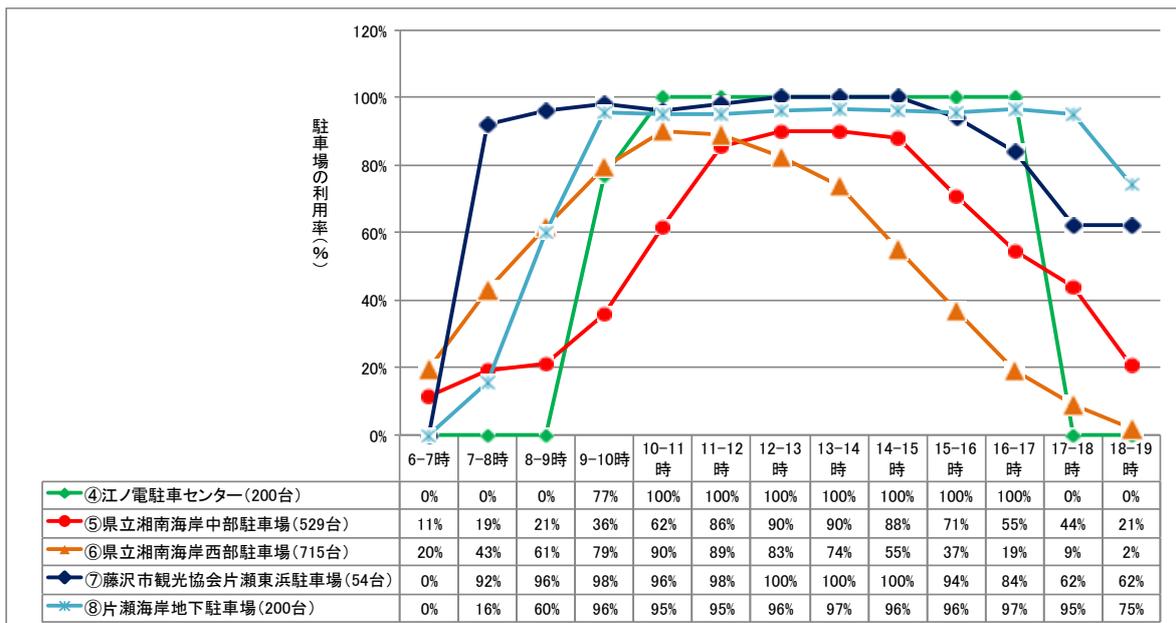


図 江の島周辺の駐車場の利用率の推移

2) 江の島島内の駐車場待ち台数及び国道 134 号の渋滞長

5月の調査では、江の島島内での駐車場入り口での待ち状況は、前項でも示した通り、江の島なぎさ駐車場が満車となる10時台より発生し、100台前後の推移となっており、待ち行列による渋滞が国道134号の渋滞の原因となっています。また、江ノ電駐車センターや県立湘南海岸中部駐車場でも駐車待ちが見られ、国道134号への影響が発生していると考えられます。

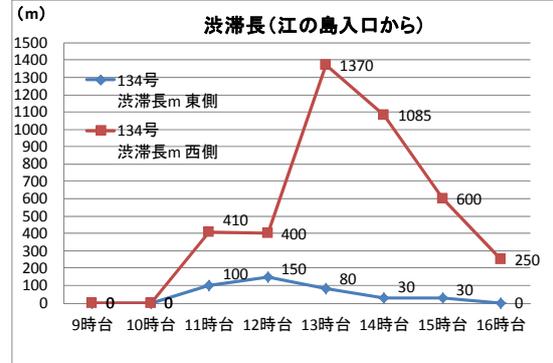
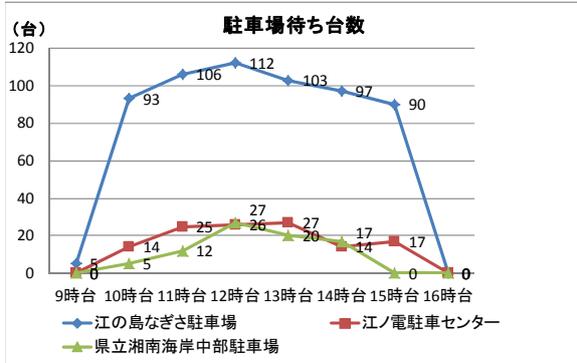
■第1回調査(5月3日)

駐車場待ち台数

時刻	江の島なぎさ駐車場	江ノ電駐車センター	県立湘南海岸中部駐車場
9時台	5	0	0
10時台	93	14	5
11時台	106	25	12
12時台	112	26	27
13時台	103	27	20
14時台	97	14	17
15時台	90	17	0
16時台	0	0	0

江の島入口からの渋滞長

時刻	134号 渋滞長m		備考
	東側	西側	
9時台	0	0	8~9割の駐車(ゲート開閉渋滞)
10時台	0	0	満車
11時台	100	410	//
12時台	150	400	//
13時台	80	1370	//
14時台	30	1085	// (橋上は少しずつ動く状態)
15時台	30	600	// (出庫車多し)
16時台	0	250	満車



8月の調査では待ち台数は少なくなっていますが、江の島及び周辺の駐車場で全体的に駐車場待ちが発生しております。また、江の島入口交差点から国道134号にかけては、8月の調査時では渋滞は発生していません。

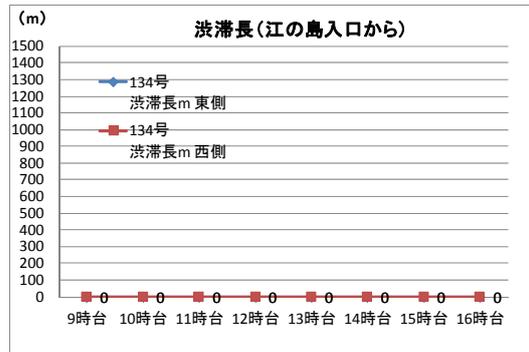
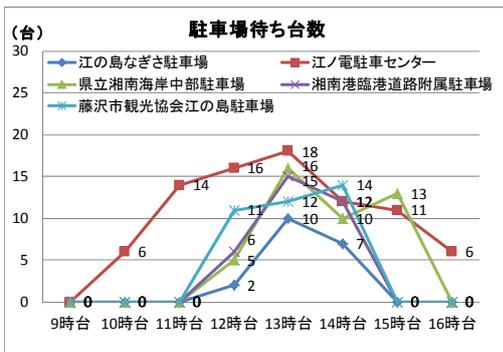
■第2回調査(8月3日)

駐車場待ち台数

時刻	江の島なぎさ駐車場	江ノ電駐車センター	県立湘南海岸中部駐車場	湘南港臨港道路附属駐車場	藤沢市観光協会江の島駐車場
9時台	0	0	0	0	0
10時台	0	6	0	0	0
11時台	0	14	0	0	0
12時台	2	16	5	6	11
13時台	10	18	16	15	12
14時台	7	12	10	12	14
15時台	0	11	13	0	0
16時台	0	6	0	0	0

江の島入口からの渋滞長

時刻	134号 渋滞長m		備考
	東側	西側	
9時台	0	0	
10時台	0	0	
11時台	0	0	
12時台	0	0	
13時台	0	0	
14時台	0	0	
15時台	0	0	
16時台	0	0	



3) 江の島島内および周辺の駐輪場の台数推移の確認

江の島島内および江の島周辺での自転車、二輪車の駐輪については、観光センター前での駐輪が最も多くなっています。



図 江の島島内および周辺の駐輪場の位置

■第1回調査(5月3日)

1 観光センター前 歩道上たまり

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	8	5	5
10時台	5	4	17
11時台	9	6	21
12時台	17	7	39
13時台	24	9	51
14時台	22	3	48
15時台	17	6	31
16時台	14	5	26
合計	116	45	238

2 県立湘南海岸中部駐車場付近駐輪場

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	5	7	1
10時台	6	11	0
11時台	9	11	0
12時台	9	11	6
13時台	9	16	7
14時台	13	16	7
15時台	9	16	8
16時台	17	11	1
合計	77	99	30

3 県立湘南海岸西部駐車場付近駐輪場

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	8	12	0
10時台	11	11	0
11時台	11	12	0
12時台	12	10	2
13時台	12	7	0
14時台	11	5	0
15時台	8	2	0
16時台	0	0	1
合計	73	59	3

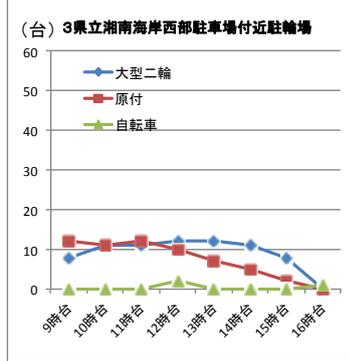
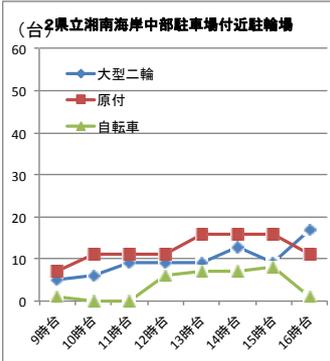
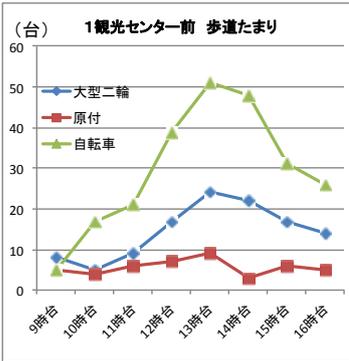


図 江の島島内の自転車駐車スペースの駐輪台数

■第2回調査(8月3日)

1 観光センター前 歩道上たまり

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	15	13	15
10時台	14	21	7
11時台	27	34	18
12時台	26	40	17
13時台	32	41	20
14時台	45	49	18
15時台	37	44	12
16時台	25	46	14
合計	221	288	121

2 県立湘南海岸中部駐車場付近駐輪場

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	5	16	5
10時台	18	22	5
11時台	15	25	9
12時台	15	23	14
13時台	14	24	12
14時台	9	26	7
15時台	7	23	6
16時台	6	15	4
合計	89	174	62

3 県立湘南海岸西部駐車場付近駐輪場

時刻	大型二輪	原付	自転車
9時台	3	21	3
10時台	12	23	9
11時台	18	20	14
12時台	18	28	6
13時台	17	23	9
14時台	26	25	14
15時台	15	21	12
16時台	8	15	9
合計	117	176	76

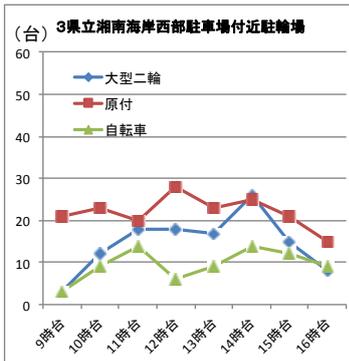
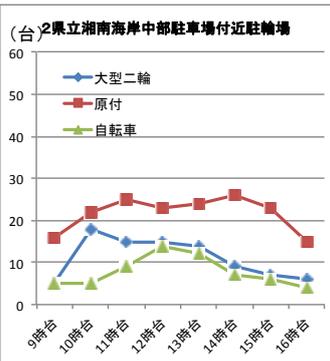
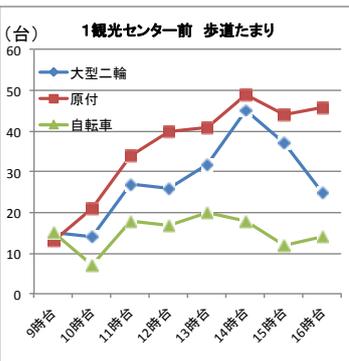


図 江の島島内の自転車駐車スペースの駐輪台数

4) 江の島への交通手段別の流入、流出台数調査

①交通手段別の流出入状況（グラフは歩行者を除く）

交通モード別の江の島への流入、流出の状況をみると、乗用車の出入りが最も多くなっており、次に自転車、オートバイとなっています。第1回（5月）と第2回（8月）を比較すると、歩行者での流出入数が大きく減少しており、自家用車による流出入が若干増加しています。

■第1回調査（5月3日）

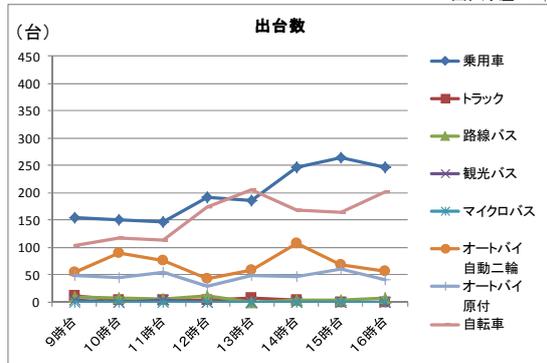
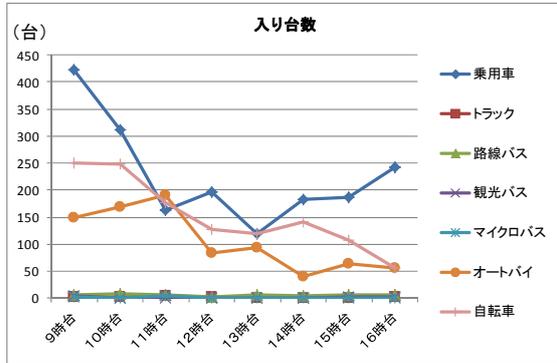
江の島への入出台数

区分	乗用車	トラック	路線バス	観光バス	マイクロバス	オートバイ	自転車	徒歩(人)
9時台	422	2	6	4	2	150	250	2,350
10時台	312	2	8	0	0	168	248	3,078
11時台	162	4	6	0	4	190	176	4,726
12時台	196	2	2	0	0	84	128	3,874
13時台	120	0	6	0	0	94	120	4,056
14時台	182	0	4	0	0	40	142	4,114
15時台	186	0	6	2	0	64	108	2,714
16時台	242	2	6	2	0	56	56	2,524
合計	1,822	12	44	8	6	846	1,228	27,436

江の島から出る台数

乗用車	トラック	路線バス	観光バス	マイクロバス	オートバイ 自動二輪	オートバイ 原付	自転車	徒歩(人)
154	10	8	2	0	54	48	104	308
150	2	6	0	0	90	44	116	508
146	2	4	2	0	76	54	112	924
192	2	10	0	0	42	28	174	2,632
186	6	0	0	0	58	48	206	3,194
246	2	2	0	0	106	46	168	3,184
264	0	2	0	0	68	60	164	3,980
246	0	6	0	0	56	40	202	4,054
1,584	24	38	4	0	550	368	1,246	18,784

出入り差 8,652



■第2回調査（8月3日）

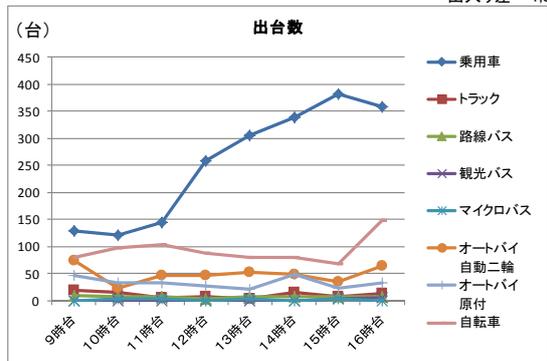
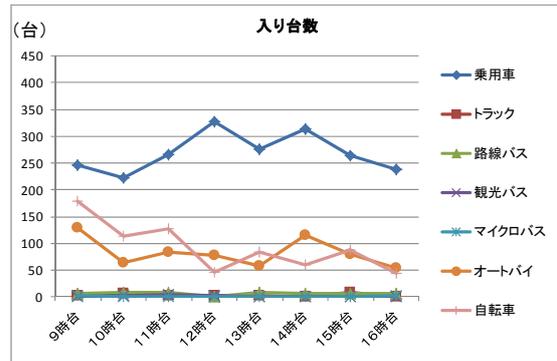
江の島への入出台数

区分	乗用車	トラック	路線バス	観光バス	マイクロバス	オートバイ	自転車	徒歩(人)
9時台	246	2	6	0	2	130	178	882
10時台	222	6	8	2	0	64	114	1,294
11時台	266	2	8	4	0	84	128	1,502
12時台	328	2	0	2	0	78	46	1,576
13時台	276	2	8	0	0	58	84	1,592
14時台	314	0	6	0	0	116	60	1,652
15時台	264	8	6	0	0	80	88	1,742
16時台	238	0	6	0	2	54	44	1,230
合計	2,154	22	48	8	4	664	742	11,470

江の島から出る台数

乗用車	トラック	路線バス	観光バス	マイクロバス	オートバイ 自動二輪	オートバイ 原付	自転車	徒歩(人)
128	18	8	0	0	74	46	80	284
120	14	6	0	2	22	32	98	574
144	4	6	0	2	46	32	104	894
258	6	2	0	0	46	26	88	1,086
306	2	6	0	2	52	20	80	1,108
338	14	6	0	0	48	48	80	1,600
382	6	6	2	2	34	22	68	1,872
358	12	6	4	0	64	32	148	2,184
2,034	76	46	6	8	386	258	746	9,602

出入り差 1,868



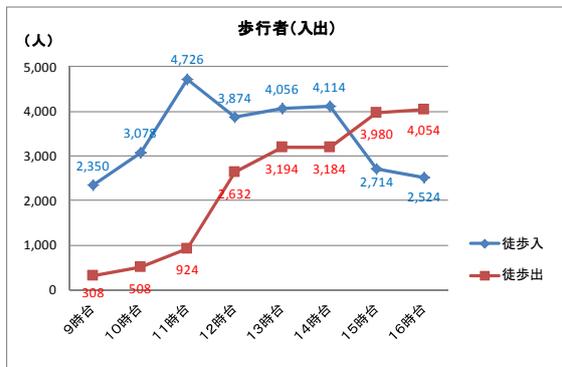
②歩行者の流出入状況

歩行者の流入、流出数は他の交通モードと比較して多くなっています。島内への流入のピークは11時台、流出のピークは16時台となっています。

■第1回調査（5月3日）

区分	徒歩入	徒歩出
9時台	2,350	308
10時台	3,078	508
11時台	4,726	924
12時台	3,874	2,632
13時台	4,056	3,194
14時台	4,114	3,184
15時台	2,714	3,980
16時台	2,524	4,054
合計	27,436	18,784

	山側	海側
9時台	384	1,494
10時台	572	1,584
11時台	880	1,982
12時台	1,508	1,604
13時台	1,694	1,750
14時台	2,572	1,842
15時台	1,934	1,758
16時台	2,130	1,464
合計	11,674	13,478



■第2回調査（8月3日）

区分	徒歩入	徒歩出
9時台	882	284
10時台	1,294	574
11時台	1,502	894
12時台	1,576	1,086
13時台	1,592	1,108
14時台	1,652	1,600
15時台	1,742	1,872
16時台	1,230	2,184
合計	11,470	9,602

	山側	海側
9時台	302	1,244
10時台	422	1,512
11時台	776	1,726
12時台	942	1,976
13時台	946	1,816
14時台	1,406	1,742
15時台	2,088	1,942
16時台	1,884	1,608
合計	8,766	13,566



5) 公共交通（鉄道、路線バス）の利用状況調査

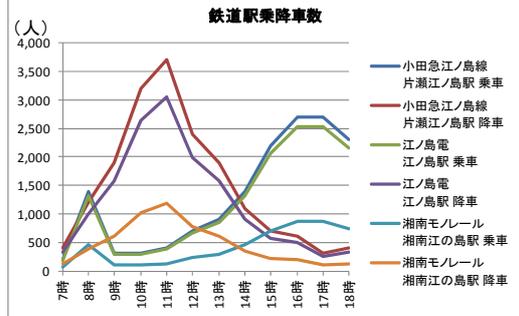
①鉄道の利用状況

片瀬・江の島周辺地域の鉄道駅の乗降については、小田急と江ノ電の利用者数が多くなっています。利用のピークは江の島への来訪が11時台、帰りのピークが16時台となっており、江の島への歩行者の流出入のピークと一致していることがわかります。

■第1回調査（5月3日）

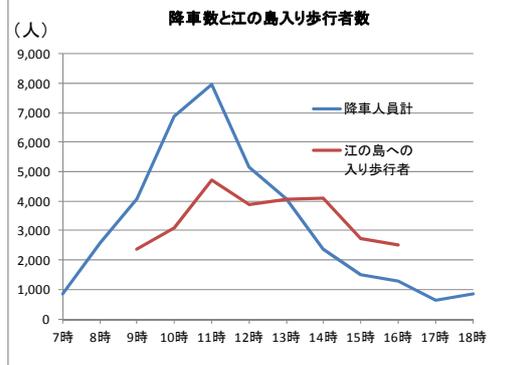
鉄道駅 乗降車数

	小田急江ノ島線 片瀬江ノ島駅		江ノ島電 江ノ島駅		湘南モノレール 湘南江の島駅	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
7時	200	400	187	331	64	128
8時	1,400	1,200	1,309	993	451	385
9時	300	1,900	281	1,573	97	609
10時	300	3,200	281	2,649	97	1,025
11時	400	3,700	374	3,062	129	1,186
12時	700	2,400	655	1,986	226	769
13時	900	1,900	842	1,573	290	609
14時	1,400	1,100	1,309	910	451	352
15時	2,200	700	2,057	579	709	224
16時	2,700	600	2,525	497	870	192
17時	2,700	300	2,525	248	870	96
18時	2,300	400	2,151	331	741	128
合計	15,500	17,800	14,496	14,732	4,994	5,704



鉄道駅降車数と江の島入り歩行者数

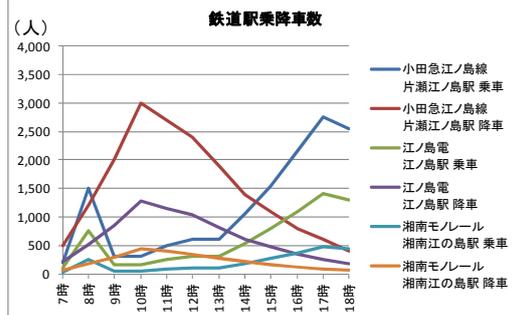
降車人数	小田急江ノ島線	江ノ電	湘南モノレール	降車人員計	江の島への入り歩行者	電車から島への割合
7時	400	331	128	859		
8時	1,200	993	385	2,578		
9時	1,900	1,573	609	4,082	2,350	57.6
10時	3,200	2,649	1,025	6,874	3,078	44.8
11時	3,700	3,062	1,186	7,948	4,726	59.5
12時	2,400	1,986	769	5,155	3,874	75.2
13時	1,900	1,573	609	4,082	4,056	99.4
14時	1,100	910	352	2,362	4,114	174.2
15時	700	579	224	1,503	2,714	180.6
16時	600	497	192	1,289	2,524	195.8
17時	300	248	96	644		
18時	400	331	128	859		
合計	17,800	14,732	5,703	38,235	27,436	-



■第2回調査（8月3日）

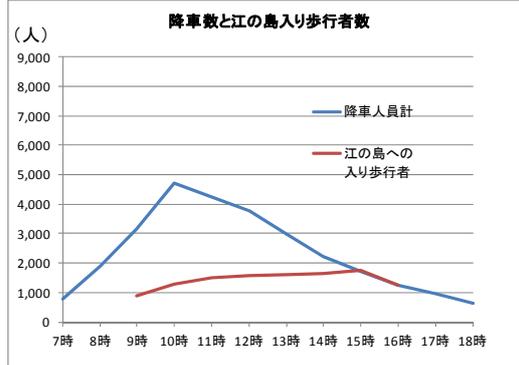
鉄道駅 乗降車数

	小田急江ノ島線 片瀬江ノ島駅		江ノ島電 江ノ島駅		湘南モノレール 湘南江の島駅	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
7時	200	500	102	214	35	74
8時	1,500	1,200	766	514	260	177
9時	300	2,000	153	856	52	295
10時	300	3,000	153	1,285	52	442
11時	500	2,700	255	1,156	87	398
12時	600	2,400	306	1,028	104	354
13時	600	1,900	306	814	104	290
14時	1,050	1,400	536	599	182	206
15時	1,550	1,100	791	471	268	162
16時	2,150	800	1,097	343	372	118
17時	2,750	600	1,404	257	476	88
18時	2,550	400	1,302	171	442	59
合計	14,050	18,000	7,171	7,708	2,433	2,652



鉄道駅降車数と江の島入り歩行者数

降車人数	小田急江ノ島線	江ノ電	湘南モノレール	降車人員計	江の島への入り歩行者	電車から島への割合
7時	500	214	74	788		
8時	1,200	514	177	1,891		
9時	2,000	856	295	3,151	882	28
10時	3,000	1,285	442	4,727	1,294	27.4
11時	2,700	1,156	398	4,254	1,502	35.3
12時	2,400	1,028	354	3,782	1,576	41.7
13時	1,900	814	280	2,994	1,592	53.2
14時	1,400	599	206	2,205	1,652	74.9
15時	1,100	471	162	1,733	1,742	100.5
16時	800	343	118	1,261	1,230	97.5
17時	600	257	88	945		
18時	400	171	59	630		
合計	18,000	7,708	2,653	28,361	11,470	-



※江ノ電江ノ島駅、湘南モノレール湘南江の島駅については、1日の乗降客の合計のみ把握できているため、時間帯別の利用者数は、小田急江ノ島線の利用の傾向と同じとした。

②路線バスの利用状況

江の島からの路線バスについて、京急バスの路線（鎌倉方面、大船方面）および江ノ電バスの路線（大船方面、藤沢方面）の便別の乗降者数を、ICカード利用者について江ノ島海岸バス停、江ノ島バス停それぞれで整理しました。



図 江の島周辺の路線バスの運行ルートおよび運行本数

□路線別の乗降客数

路線別の江ノ島バス停、江ノ島海岸バス停を合わせた乗降客数を以下に示します。運行本数の多い藤沢方面や大船方面が多いほか、降車数に対し乗車数が多くなっていることから、江の島までは他の手段で来訪し、帰りはバスを使っていると考えられます。

■第1回調査（5月3日）

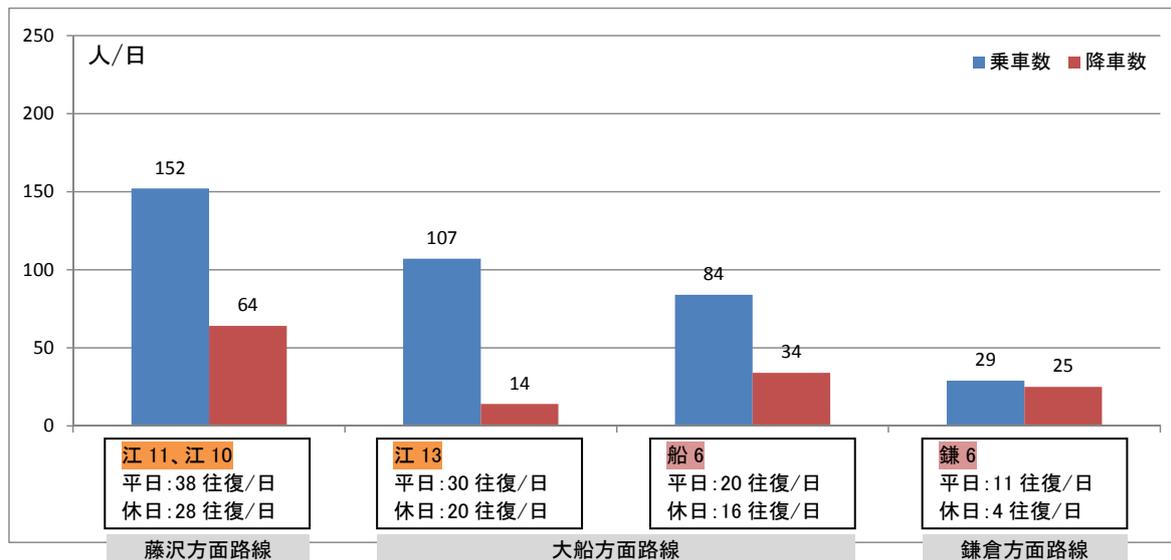


図 系統別の江ノ島バス停および江ノ島海岸バス停の1日の乗降者数

■第2回調査（8月3日）

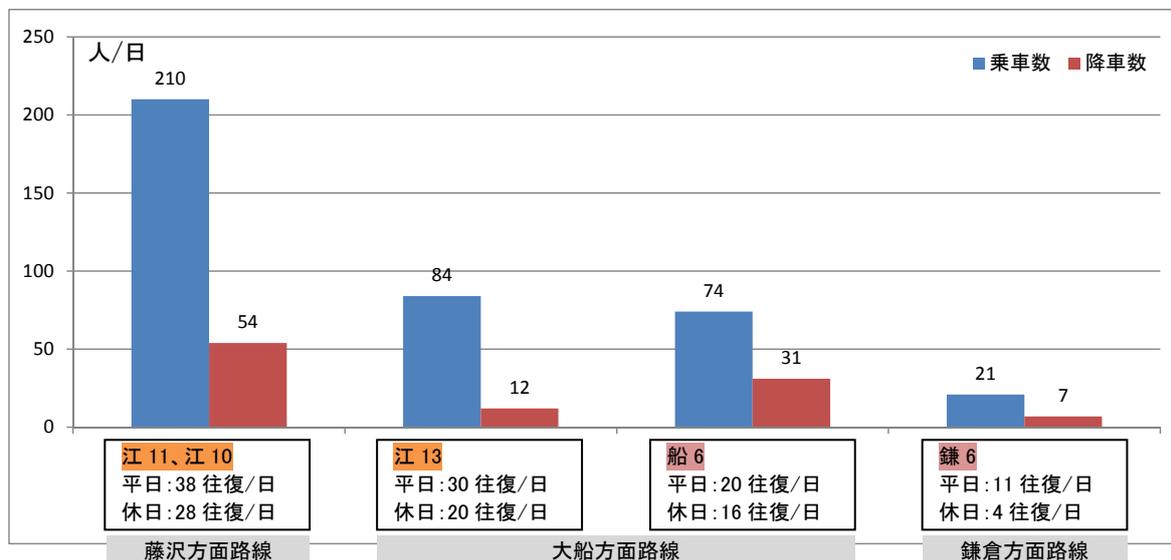


図 系統別の江ノ島バス停および江ノ島海岸バス停の1日の乗降者数

□路線別、時間帯別のバス停別乗降客数

江ノ島バス停からの乗車、降車が多く、江ノ島海岸バス停の利用は江ノ島バス停と比較して少なくなっています。

■第1回調査（5月3日）

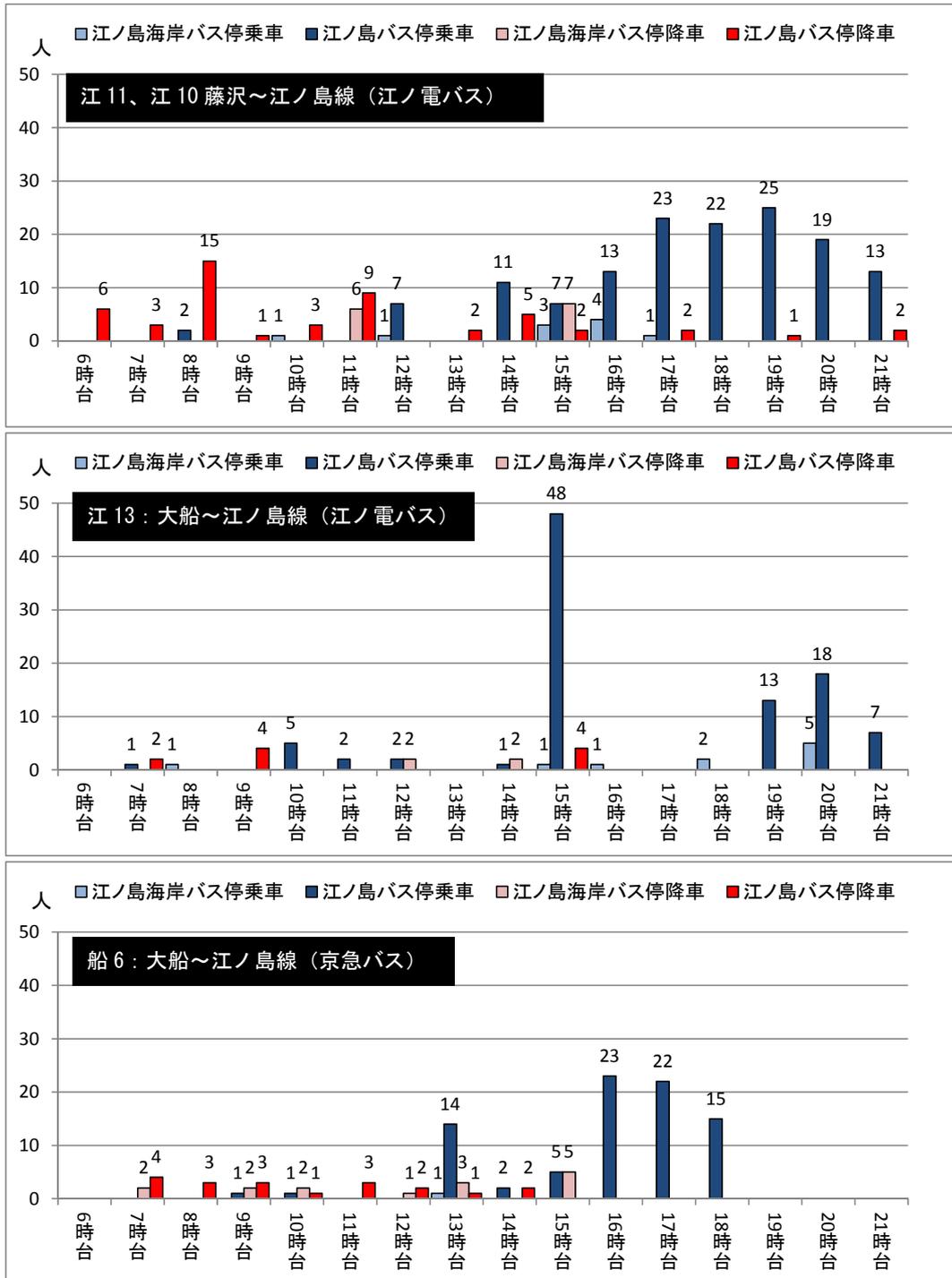


図 路線別、時間帯別のバス停別乗降客数

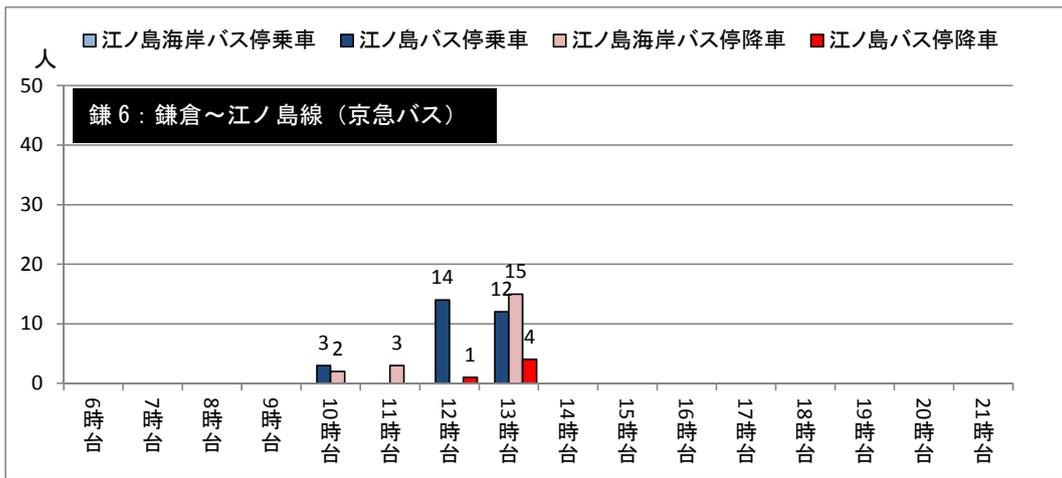


図 路線別、時間帯別のバス停別乗降客数

■ 第2回調査 (8月3日)

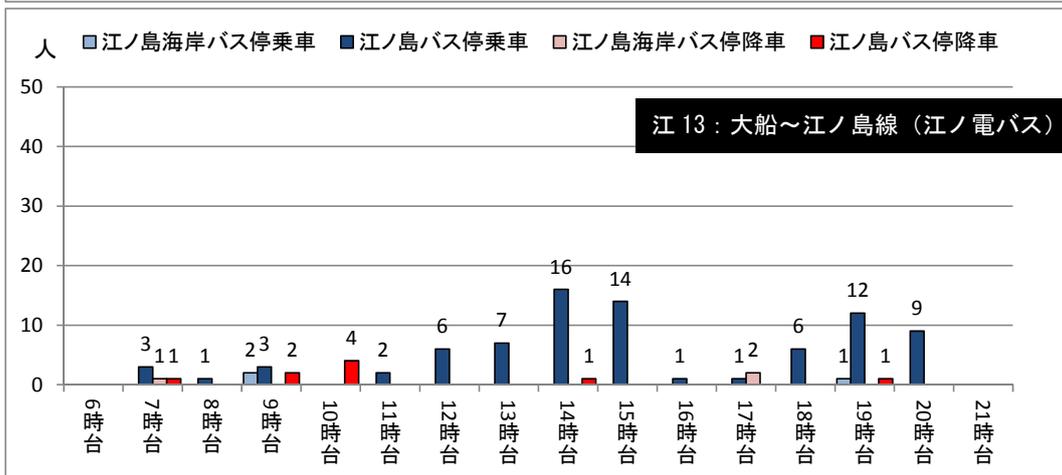
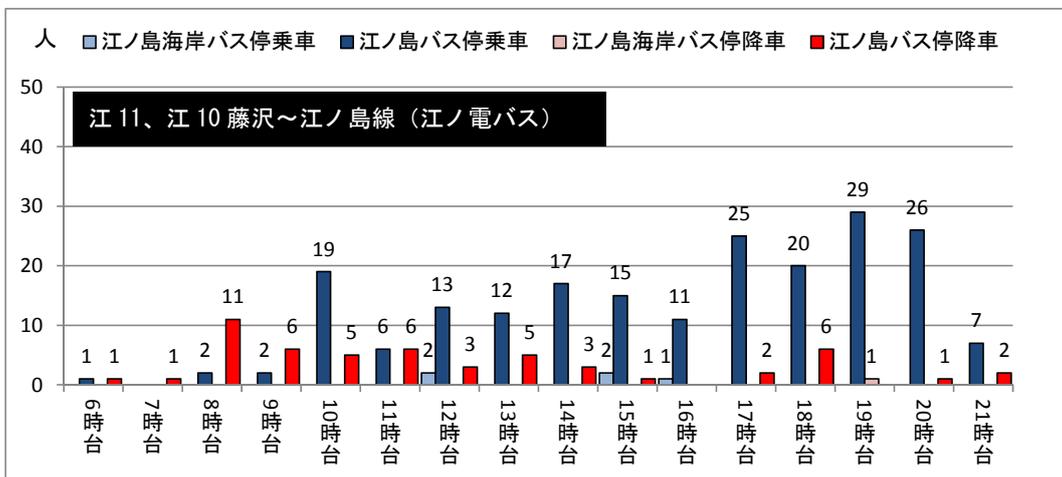


図 路線別、時間帯別のバス停別乗降客数

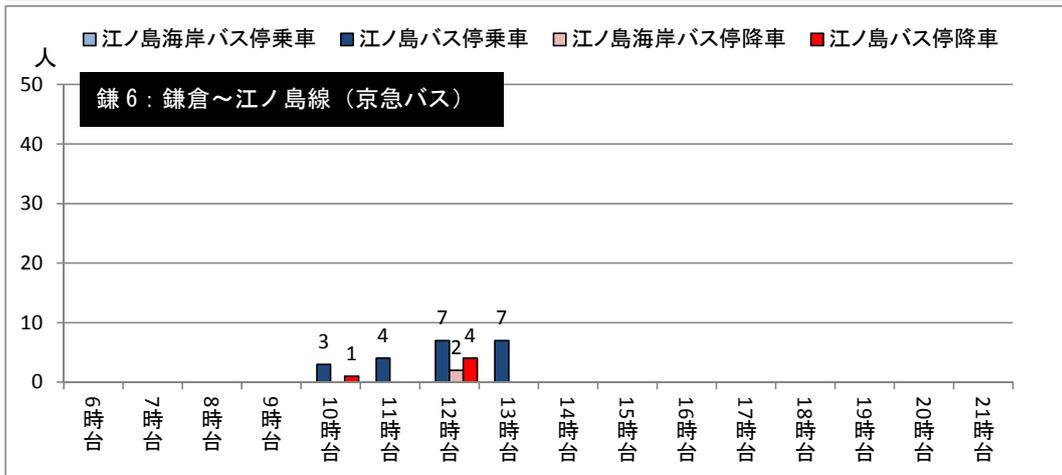
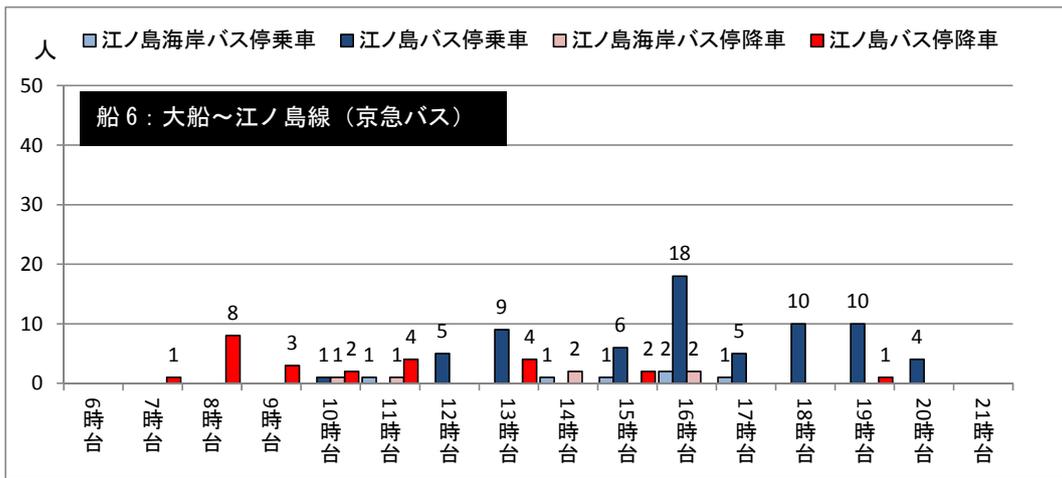


図 路線別、時間帯別のバス停別乗降客数

□路線バスの運行状況（調査日の運行状況）

バスの運行状況については、5月調査では大船～江ノ島線のバス到着時間が、日中は江ノ島海岸バス停から江ノ島バス停まで30分以上要する場合が見られ、江の島島内への駐車場に入るための渋滞の影響を受けていることがわかります。一方で、8月調査では日中でのバス路線の大幅な遅れは発生していません。

■第1回調査（5月3日）

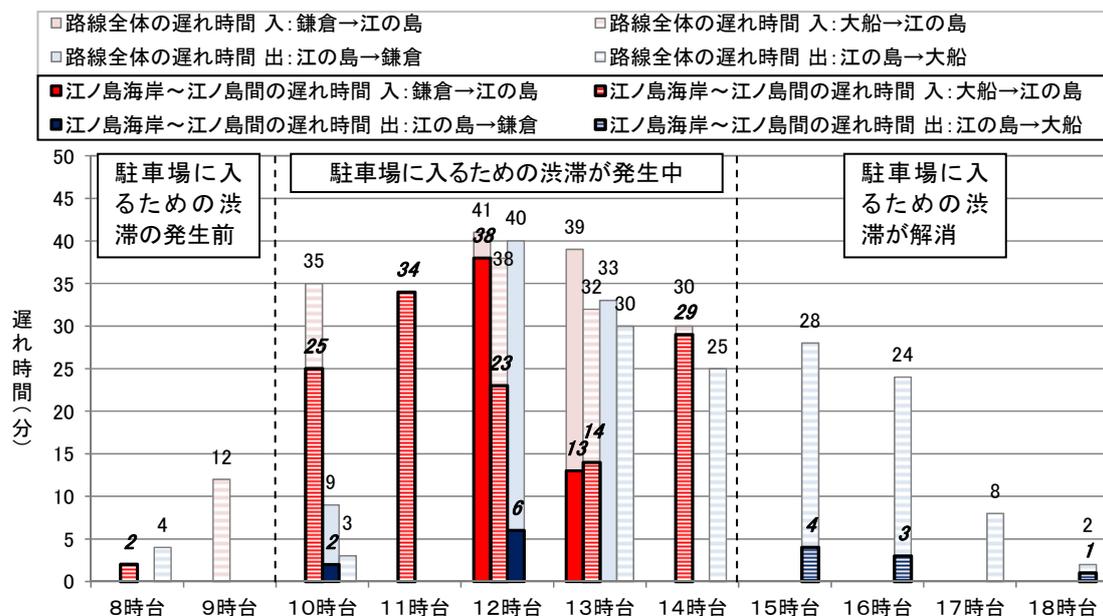


図 江ノ島海岸バス停から江ノ島バス停までの所要時間の推移

■第2回調査（8月3日）

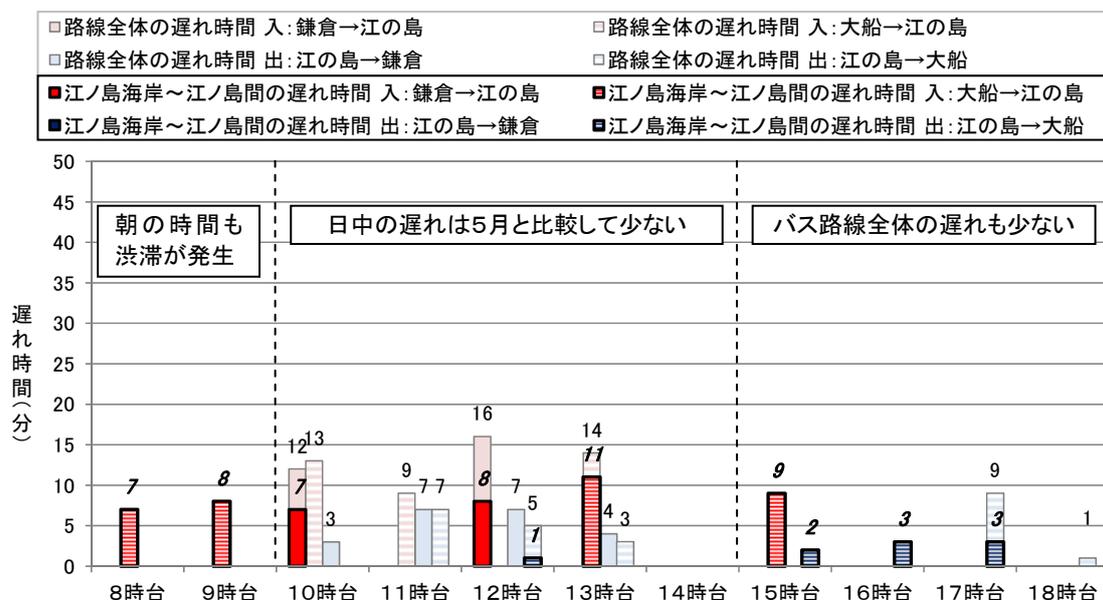


図 江ノ島海岸バス停から江ノ島バス停までの所要時間の推移

※バスの遅れ時間データについて

・バス遅れ時間は、バスの乗降の際にICカードをカードリーダーにタッチした時刻が記録されるため、乗降が発生しなかったバス停の時刻は記録されていない。一部は江ノ島海岸ではなくその他のバス停と江ノ島バス停との所要時間との差で遅れ時間を算出しているため、数値が異なる可能性があることに注意が必要

③江の島へ来訪する方の来訪交通手段の推定

上記の結果より、以下の仮定を行った上で、江の島へ来訪する方の交通手段の分担率の予測を行いました。第1回調査では公共交通による利用が65%となり、自家用車での来訪は30%となっています。第2回調査では歩行者での来訪者数が大きく減少しており、自動車での来訪の割合が増加しています。

■第1回調査（5月3日）

□江の島内の駐車場の入庫台数（1日計）

江の島なぎさ駐車場	1,253台
藤沢市観光協会江の島駐車場	337台
湘南港臨港道路付属駐車場	608台
合計	2,198台
⇒人換算	6,594人 a

※1台あたり3人乗車と仮定

□江の島周辺の駐車場の入庫台数（1日計）

江ノ電駐車センター（水族館）	460台
県立湘南海岸中部駐車場	1,105台
県立湘南海岸西部駐車場	696台
藤沢観光協会片瀬東浜駐車場	103台
片瀬海岸地下駐車場	476台
⇒人換算	4,260人 b

※1台あたり3人乗車と仮定

※駐車場利用者の半数が島内に来訪と仮定

□その他の交通手段での島内来訪者（1日計）

歩行者	27,436人 c
路線バス	44台
⇒人換算（路線バス）	220人 d
観光バス	8台
⇒人換算（観光バス）	240人 e
マイクロバス	6台
⇒人換算（マイクロバス）	60人 f
オートバイ	846台 g
自転車	1,228台 h

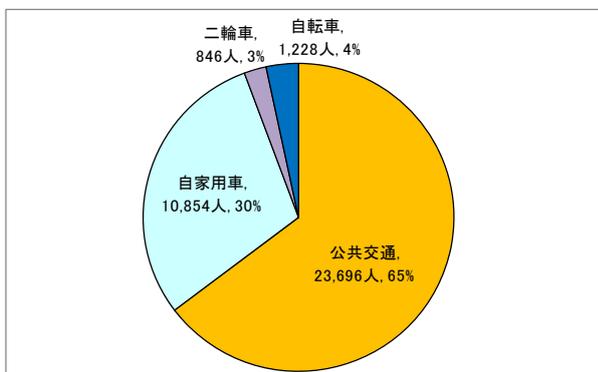
※路線バスは1台あたり5人来訪と仮定

※観光バスは1台あたり30人来訪と仮定

※マイクロバスは1台あたり10人来訪と仮定

□江の島への来訪者数と交通手段の割合の予測結果

交通手段	来訪人数	割合	算出式
公共交通	23,696人	65%	X1=c-b+d+e+f
自家用車	10,854人	30%	X2=a+b
二輪車	846人	2%	X3=g
自転車	1,228人	3%	X4=h
合計	36,624人	100%	



全体=36,624人

■第2回調査（8月3日）

□江の島内の駐車場の入庫台数（1日計）

江の島なぎさ駐車場	1,142台
藤沢市観光協会江の島駐車場	337台
湘南港臨港道路付属駐車場	608台
合計	2,087台
⇒人換算	6,261人 a

※1台あたり3人乗車と仮定

□江の島周辺の駐車場の入庫台数（1日計）

江ノ電駐車センター（水族館）	617台
県立湘南海岸中部駐車場	1,233台
県立湘南海岸西部駐車場	1,128台
藤沢観光協会片瀬東浜駐車場	124台
片瀬海岸地下駐車場	617台
⇒人換算	5,578.5人 b

※1台あたり3人乗車と仮定

※駐車場利用者の半数が島内に来訪と仮定

□その他の交通手段での島内来訪者（1日計）

歩行者	11,470人 c
路線バス	48台
⇒人換算（路線バス）	240人 d
観光バス	8台
⇒人換算（観光バス）	240人 e
マイクロバス	4台
⇒人換算（マイクロバス）	40人 f
オートバイ	664台 g
自転車	742台 h

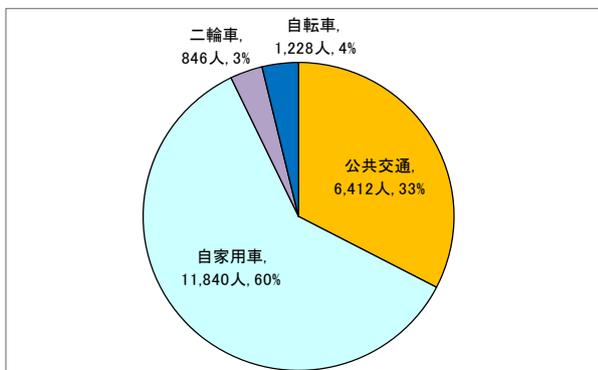
※路線バスは1台あたり5人来訪と仮定

※観光バスは1台あたり30人来訪と仮定

※マイクロバスは1台あたり10人来訪と仮定

□江の島への来訪者数と交通手段の割合の予測結果

交通手段	来訪人数	割合	算出式
公共交通	6,412人	33%	X1=c-b+d+e+f
自家用車	11,840人	60%	X2=a+b
二輪車	664人	3%	X3=g
自転車	742人	4%	X4=h
合計	19,657人	100%	



全体=19,657人

図 江の島へ来訪する方の来訪交通手段の推定

6) 江の島島内への旅行時間調査(参照:参考資料 P5)

- ・A、B、Cそれぞれのルートについて、江の島へ向かう際の所要時間が、5~7km程度の距離に対し日中は40分~80分となっており、江の島までの所要時間が大きくなっていることがわかります。
- ・また、江ノ島大橋を通過する時間についても、30分程度の時間を要しており、江の島に入る際に所要時間が多くかかることがわかります。

■ 第1回調査(5月3日)

- Aルート 江の島ヨットハウス前 ~ 辻堂駅南口(片道5km)
- Bルート 江の島ヨットハウス前 ~ 鎌倉市滑川交差点(片道約7km)
- Cルート 江の島ヨットハウス前 ~ 国道467号 江ノ電江の島駅前(片道約2km)

A

	所要時間 (辻堂~江の島)	
	辻堂方面	江の島方面
9時台	15	20
10時台	18	53
11時台	15	81
13時台	15	63

B

	所要時間 (滑川~江の島)	
	鎌倉方面	江の島方面
9時台	24	21
10時台	25	43
11時台	26	44
13時台	27	61
15時台	49	73

C

	所要時間 (江の島入口~江ノ電江ノ島駅前)	
	江ノ島駅方面	江の島方面
14時台	4	14

江の島大橋

	所要時間 (江の島入口 ~島内)
9時台	2
11時台	33
12時台	25
15時台	28

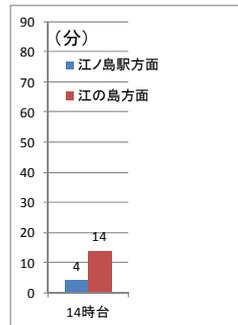
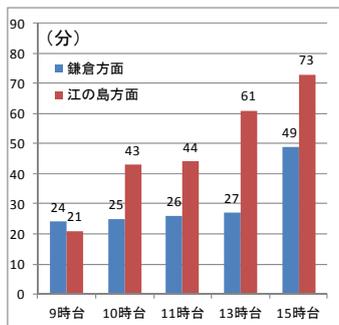
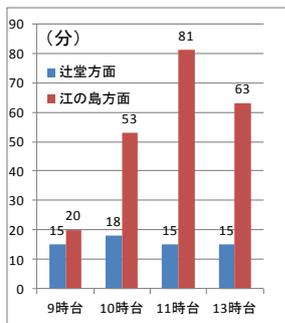


図 江の島島内への旅行時間調査

4. 片瀬・江の島周辺地域の交通課題の整理と施策の方向性

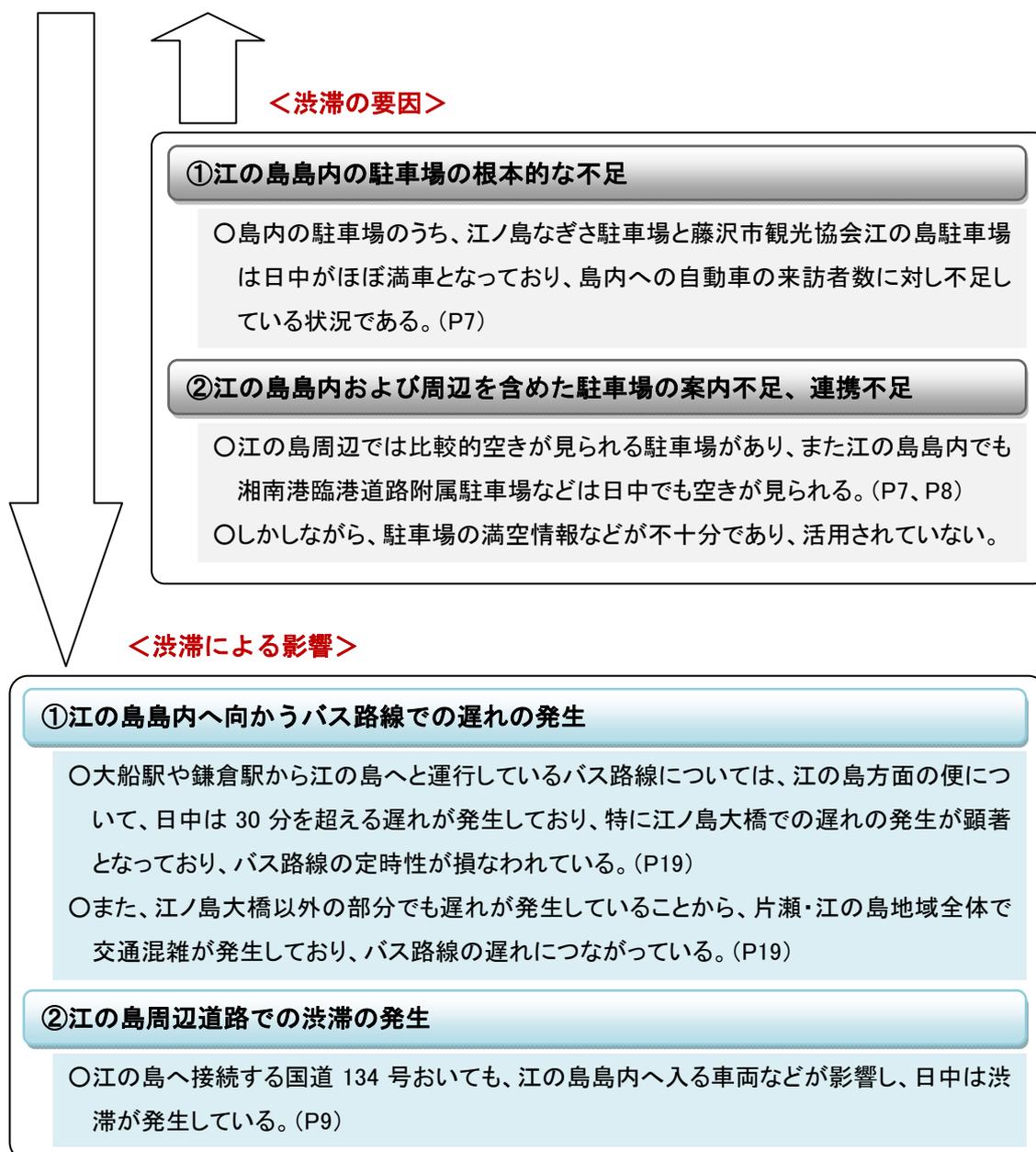
(1) 調査結果を踏まえた問題点の整理

本調査結果を踏まると、片瀬・江の島周辺地域の問題点は以下のように整理されます。片瀬・江の島周辺地域の最も大きな交通問題は、江の島島内の駐車場待ちによる渋滞であり、これは島内の駐車場の不足や周辺の駐車場を含めた案内不足、連携不足が要因となっています。また、江の島島内の駐車場待ちの渋滞により、江の島島内に向かう路線バスの遅れの発生、国道 134 号の渋滞など周辺地域への影響が発生しています。

<片瀬・江の島周辺地域の交通問題>

江の島島内の駐車場待ちによる江の島島内、江ノ島大橋での渋滞の発生

※駐車場待ちによる江の島島内、江ノ島大橋での渋滞の現状は 7 ページを参照

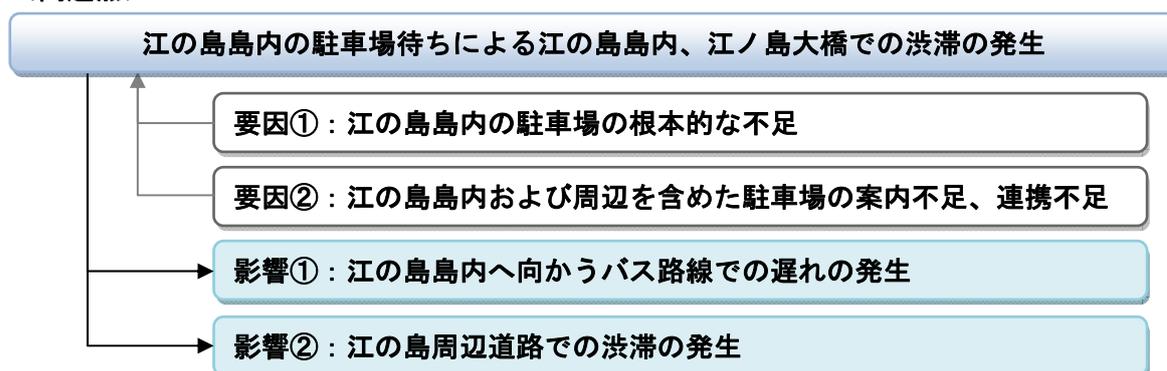


(2) 交通課題の整理

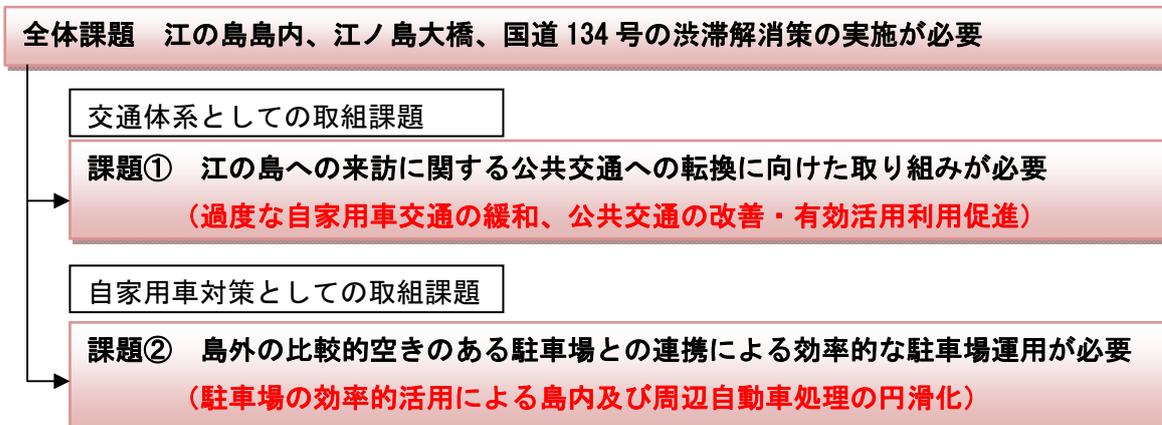
(1) で示した問題点を踏まえ、以下の2つの交通課題を整理しました。

江の島島内、江ノ島大橋、国道134号の渋滞解消策の実施が必要であることが全体の課題であり、その対応として、根本的な交通体系としての取り組みとして、江の島への来訪に関する公共交通への転換に向けた取り組みが必要と考えます。また、現在の渋滞の発生状況を緩和、解消させる方法として、島外の比較的空きのある駐車場との連携による効率的な駐車場運用などによる円滑な交通処理の対応が必要です。

<問題点>



<交通課題>



(3) 施策の方向性と施策メニュー（案）の設定

片瀬・江の島周辺地域における各種調査結果、問題点や課題を踏まえ、施策の方向性、公共交通に関する施策メニュー（案）を設定します。

① 施策の方向性の設定

2つの交通課題を解決するためには、自家用車で来訪している方に対し、以下の2つの視点からの対策が必要となります。

施策の方向性1と設定するように、「自家用車以外の交通手段で来訪」するためには、代替手段となる公共交通の利便性向上、その利便性を自家用車利用者に伝えるための情報提供が必要となります。また、片瀬・江の島周辺地区は鉄道網が充実していることから、片瀬江ノ島周辺地区内でのバスや自転車などによる回遊性などが重要となります。

施策の方向性2と設定するように、「江の島島内外の駐車場を効率よく利用」するためには、江の島島内外の駐車場に関する情報提供の充実、連携の向上、交通処理の円滑化などが必要となります。

< 施策の方向性 1 > 自家用車以外の交通手段で来訪

交通体系としての取組課題への対応

**課題① 江の島への来訪に関する公共交通への転換に向けた取り組みが必要
(過度な自家用車交通の緩和、公共交通の改善・有効活用利用促進)**

- ✓ 江の島へのアクセス手段の情報発信（HP など活用）の促進
- ✓ 既存公共交通機関の利便性の向上
- ✓ 新しい公共交通機関の整備
- ✓ 片瀬・江の島周辺地域での回遊性の向上

< 施策の方向性 2 > 江の島島内外の駐車場を効率よく利用

自家用車対策としての取組課題への対応

**課題② 島外の比較的空きのある駐車場との連携による効率的な駐車場運用が必要
(駐車場の効率的活用による島内及び周辺自動車処理の円滑化)**

- ✓ 自動車利用者への駐車場に関する情報の提供
- ✓ 江の島内外での交通規制による交通円滑化の推進
- ✓ 江の島内外の駐車場と江の島との連携向上
- ✓ 他の交通モードとの連携（P&R、P&BR、P&CR など）

②公共交通に関する施策メニュー（案）の設定

設定した施策の方向性及び方針をもとに、既設施設の有効活用などによる公共交通による環境改善のためのソフト施策を中心に、公共交通に関する施策メニュー（案）を設定しました。

全体課題 江の島島内、江ノ島大橋、国道 134 号の渋滞解消策の実施が必要

<施策の方向性 1>

自家用車以外の交通手段で来訪

交通体系としての取組課題への対応

課題① 江の島への来訪に関する公共交通への転換に向けた取り組みが必要
(過度な自家用車交通の緩和、公共交通の改善・有効活用利用促進)

①江の島へのアクセス手段の情報発信（HP など活用）の促進

②既存公共交通機関の利便性の向上

③新しい公共交通機関の整備

④片瀬・江の島周辺地域での回遊性の向上

<施策の方向性 2>

江の島島内外の駐車場を効率よく利用

自家用車対策としての取組課題への対応

課題② 島外の比較的空きのある駐車場との連携による効率的な駐車場運用が必要
(駐車場の効率的活用による島内及び周辺自動車処理の円滑化)

⑤自動車利用者への駐車場に関する情報の提供

⑥江の島内外での交通規制による交通円滑化の推進

⑦江の島内外の駐車場と江の島との連携向上

⑧他の交通モードとの連携（P&R、P&BR、P&CR など）

<施策メニュー（案）>

①江の島への交通アクセスに関する情報提供（→p.26）

②片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想検討（→p.27）

③公共交通間の乗継割引制度等の拡充（→p.28）

④辻堂駅方面と江の島地域を結ぶ公共交通機関の運行（→p.30）

⑤片瀬江ノ島周辺地域を回遊するミニバス等の運行（→p.32）

⑥自転車利用環境の向上に向けた走行環境、駐輪場の整備（→p.33）

⑦回遊性向上のためのレンタルサイクルの実施（→p.34）

⑧江の島島内へのマイカー抑制による公共交通の円滑化（パークアンドバスライド）（→p.35）

⑨駐車場に関する情報提供の充実（→p.36）

⑩江の島島内での滞留車線の確保（→p.37）

(4) 公共交通に関する施策メニュー（案）

①江の島への交通アクセスに関する情報提供

【情報提供に関する現状】

観光協会等のホームページで、各交通手段での所要時間の目安を把握できる。

【実施イメージ】

□方面ごとの交通手段ごとの所要時間の比較

→江の島への交通手段ごとの所要時間は観光協会 HP に記載されているが、方面別・交通手段別に所要時間の比較をできるように示し、駐車場の満空情報と合わせて公共交通への転換を促進できる情報提供を実施する。

□交通手段ごとの所要時間の比較イメージ

東京から 自動車	● 東京	首都高速道路 約40分	→ 横浜新道	国道467号(15km) 約40分	→ 江の島	合計 約80分
東京から 公共交通	● 東京駅	東海道本線 約48分	→ 藤沢駅	小田急江ノ島線 約7分	→ 片瀬江ノ島駅	合計 約55分

※各所要時間は藤沢市観光協会 HP に記載しているもの

□江の島島内周辺でのレンタサイクルの情報

→自家用車で来訪された方の島内への流入を抑制し、周辺の駐車場を活用するとともに、公共交通での来訪を促進するため、レンタサイクル（パークアンドサイクル）の情報について、貸出場所や利用料金、利用方法などを掲載する。

□出発前の情報提供について

→江の島周辺の駐車場位置および収容台数の概要、混雑する時間帯といった情報提供を行い、訪問者が出発前に往復の交通手段を検討したり、現地の駐車場を選定するための情報提供を行う。

□発信媒体

→藤沢市観光協会のホームページ、情報誌への掲載などを想定する。

【実施効果】

- ・自家用車による来訪者数の抑制、江の島島内及び周辺の駐車場の有効活用
- ・公共交通の利用者数増加

【実施に向けた問題点・課題】

- ・ホームページ等に掲載する情報の整理、関連主体との調整
- ・リアルタイム情報提供のための交通情報とのリンク

②片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想検討

【片瀬江ノ島駅の現状】

国道 134 号から駅前広場まで都市計画道路、片瀬江ノ島駅前通り線（幅員 12m）と駅前に約 1,200 ㎡の広場が都市計画決定されている。現状は駅前の道路は幅員が狭く乗用車の交互通行が困難で、バスなどの車両の停車スペースは設置されておらず、駅前広場としての機能を有していない。臨時の広場利用の際は車止めを撤去し歩行空間を活用する必要がある。

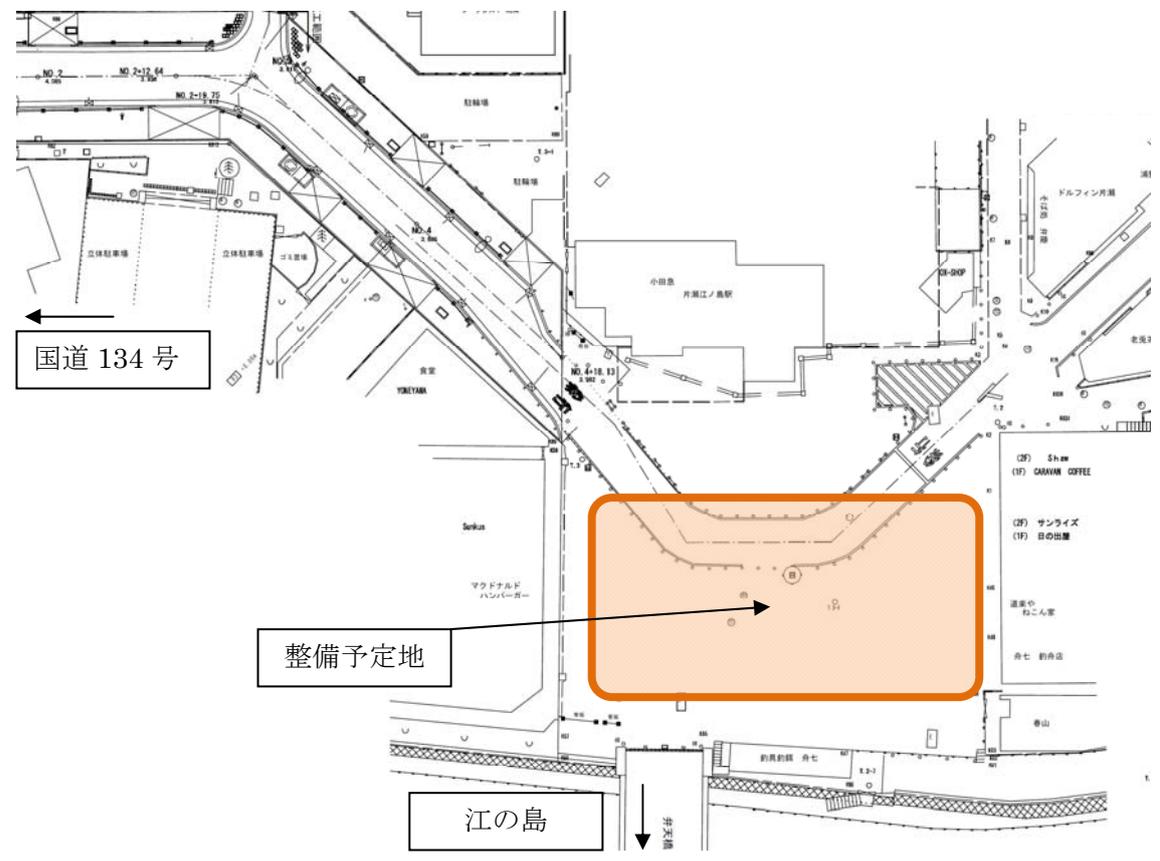
【実施イメージ】

片瀬江ノ島駅の再整備について、都市計画の内容、今年度の調査結果、関係機関などの意向を踏まえ、必要となる機能と規模などについて検討する必要がある。

□整備計画案

→駅前広場については、小型バス車両の乗り入れも踏まえ、歩行者、自動車などとの交通結節機能の確保と、動線の交錯機会を極力排除する。

□暫定整備計画のイメージ図



【実施効果】

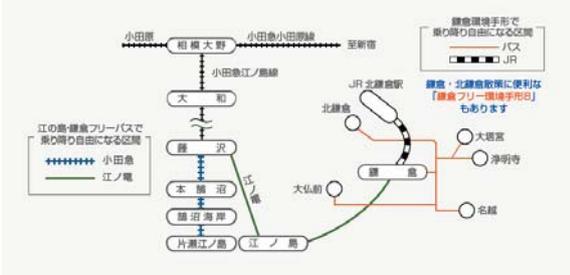
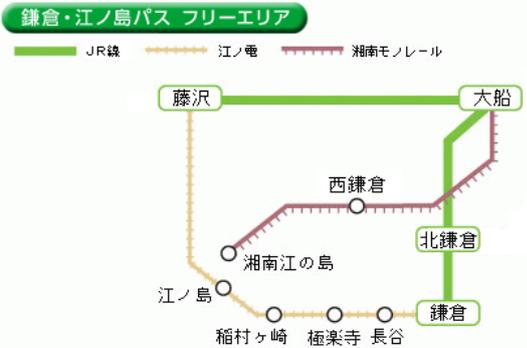
- ・公共交通乗り入れによる片瀬江ノ島駅から江の島および周辺施設へのアクセス性向上
- ・徒歩以外での片瀬江ノ島駅のアクセス手段確保
- ・歩車分離による錯綜の解消と移動動線の確保による安全性向上

【実施に向けた課題】

- ・歩行者の安全性確保に向けた検討
- ・計画および整備にあたり地域要望反映のための意向調査の実施

③公共交通間の乗継割引制度等の拡充

【各交通事業者の割引券等の発行状況】

名称（事業者名）	概要	販売価格
江の島・鎌倉フリーパス 【小田急電鉄(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・小田急線（発駅～藤沢まで）の往復きっぷが付いて、以下の範囲で乗り降り自由。 ・周辺のお寺や観光施設・飲食店など、18の施設が優待・割引料金で利用可能。 	発駅による
江の島 1day パスポート 【小田急電鉄(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・往復割引乗車券と江の島周遊がセットになったパスポート 	発駅による (新宿 1,970 円)
のりおりくん 【江ノ電(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・江ノ電の全区間で1日乗り降り自由 ・指定の沿線施設で特典が受けられる 	大人 600 円 小人 300 円
鎌倉・江ノ島 アフタヌーンパス 【江ノ電(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日 13 時以降に発売開始 ・「のりおりくん」に江の島シーキャンドル等の入場券がついて、一部施設で割引あり 	1,000 円
鎌倉フリー環境手形 【江ノ電(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・拝観料・入場料の割引または特別サービスが受けられる。(協賛する寺社・美術館など) ・お店の特別サービスがある。(協賛する飲食店・お土産店など) 	大人 570 円 子供 290 円
1 日フリー切符 【湘南モノレール(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・湘南モノレールの全区間で1日乗り降り自由 ・沿線施設での割引等の特典付き 	大人 600 円 小人 300 円
鎌倉・江ノ島パス 【JR 東日本(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉・江ノ島エリアの JR 線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールが1日乗り降り自由。 	1 日間 700 円

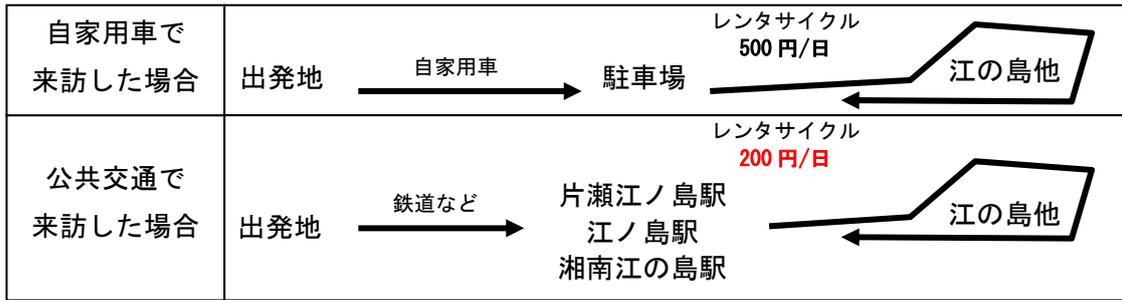
【利用促進策の候補】

□江ノ島・鎌倉フリーパス、鎌倉・江ノ島パスの周知

→鉄道会社各社が実施している江の島周辺の公共交通が自由に利用できるパスの周知を様々な広告媒体でアナウンス等を実施する。

□ICカードや周遊パスとレンタサイクルの連携

→公共交通を利用して来訪した場合、江の島島内及び周辺で利用可能なレンタサイクルの利用料金割引、あるいは無料化などを検討する。



【利用効果】

- ・自家用車による来訪者数の抑制
- ・公共交通の利用者数増加

【利用に向けた課題】

- ・鉄道に関する割引、周遊パスの情報の観光協会 HP への掲載
- ・ICカードの鉄道利用履歴を読み取る機器の導入 など

④辻堂駅方面と片瀬・江の島周辺地域を結ぶ公共交通機関の運行

【片瀬・江の島周辺地域の公共交通の現状】

- 片瀬・江の島周辺地域へは、藤沢駅、大船駅、鎌倉駅などから鉄道もしくはバスによるアクセスが可能となっている。
- 一方で、辻堂駅からは江ノ電バスが辻堂駅～江ノ島海岸～藤沢駅間のバス路線を運行しているが、辻堂駅始発の便は1日2便（休日は運行無し）となっており、他の駅と比較してアクセス性が低い状況にある。



【施策の方向性】

- 辻堂駅はテラスモール湘南が開業し、利用者数の増加が見られているため、辻堂駅との新たな公共交通機関（バス路線等）の整備により、県西部から来訪される方の江の島への公共交通によるアクセスの向上、公共交通を利用する機会の拡大を目指す。

【運行ルート、運行システムの検討】

- ・運行ルートは、辻堂駅と江の島を最短で結ぶために、現在のバス路線と同様とする。
- ・運行システムは、専用軌道によるLRT、連節バス車両を用いたBRT、路線バスなどが想定される。

表 LRT、BRT、路線バスの比較

	LRT	BRT	路線バス
道路幅員	辻堂駅周辺において道路空間を確保しつつ専用軌道の設置が困難	道路空間を走行するため、道路幅員は問題ない	道路空間を走行するため、道路幅員は問題ない
沿道利用	鉄道軸の整備による沿道の活性化が期待される	新たな交通システムにより沿道の活性化が期待されるがLRTよりは劣ると想定される	路線バスはこれまでも運行しているため、沿道利用に変化はないと想定される
用地確保	専用軌道および電停の新設のため、新たな用地取得が必要	既存道路を活用。通行レーンの確保	既存道路活用
事業費 (採算性)	専用軌道整備、車両購入の、用地買収などに費用を多く要する	新たな連節バス車両が必要であり、費用を多く要する。	既存のバス車両を活用して運行できるため、費用の抑制が可能

【実施効果】

- ・片瀬・江の島周辺地域への公共交通でのアクセス利便性の向上
- ・自家用車利用の抑制および公共交通の利用促進

【実施に向けた課題】

- ・想定される利用者数の精査（テラスモールや江の島周辺でのアンケート調査等による）
- ・運行頻度の設定

⑤片瀬・江の島周辺地域を回遊するミニバス等の運行

【片瀬・江の島周辺地域での周遊バス等の現状】

片瀬・江の島周辺地域では、現在周遊バス等は運行しておらず、公共交通での来訪者は徒歩での移動が中心となる。

【実施イメージ】

□片瀬江ノ島駅から江の島までの循環バス

→現在は橋や地下道で結ばれている片瀬江ノ島駅と江の島間を結ぶバスの検討を実施する。

□片瀬江ノ島駅・江ノ島駅・湘南江の島駅の3駅と江の島を循環するバス

→沿道住宅街を通り、周辺に立地する鉄道駅と江の島間を結ぶバスの検討を実施する。



【実施効果】

- ・各駅と江の島を移動する所要時間短縮
- ・周辺道路の歩道や交差点の混雑解消

【実施に向けた課題】

- ・片瀬江ノ島駅前の広場へのアクセス道路の幅員が狭いため、運行車両の制約がある。
- ・江ノ島駅と湘南江の島駅は駅前広場がないため、駅前での折り返し・転回ができず、通過する形のルートをとる必要がある。一部ルートで住宅街を通過する。
- ・運行にあたっては運行ルートに該当する商店街や沿道施設等の理解が必要となる。
- ・現在各駅と江の島を結ぶ道路の沿道にある商店や施設の利用者の減少が見込まれる。
- ・運行の採算性の確保、事業の継続性の確保が必要となる。

⑥自転車利用環境の向上に向けた走行環境、駐輪場の整備

【自転車利用環境の現状】

片瀬・江の島周辺地域では、自転車走行空間の整備は自転車歩行者道の整備のみとなっている。駐輪環境については、江の島島内や周辺に自転車駐車場が整備されている。

【実施イメージ】

□国道 134 号での自転車走行環境の整備

→歩行者と自転車の通行空間の分離等を行い、歩行者の安全および自転車の走行環境を確保する。

□江ノ島大橋での自転車走行環境の整備

→自転車が歩行者と同じ空間を走行し、歩行者と自転車の錯綜が生じているため、車道の一部を活用した自転車道を整備し、歩行者との錯綜の回避、江の島島内の自転車駐輪スペースへのアクセスの確保を図る。

□江の島島内での自転車駐輪スペースの充実

→レンタサイクル等の実施に伴い、自転車での島内への来訪者数が増加した場合を想定し、駐輪スペースの充実を図る。

【実施効果】

- ・自転車の快適な走行空間、駐輪スペースの確保
- ・歩行者との錯綜の回避

【実施に向けた問題点・課題】

- ・走行環境整備に向けた警察等との協議

⑦回遊性向上のためのレンタサイクルの実施

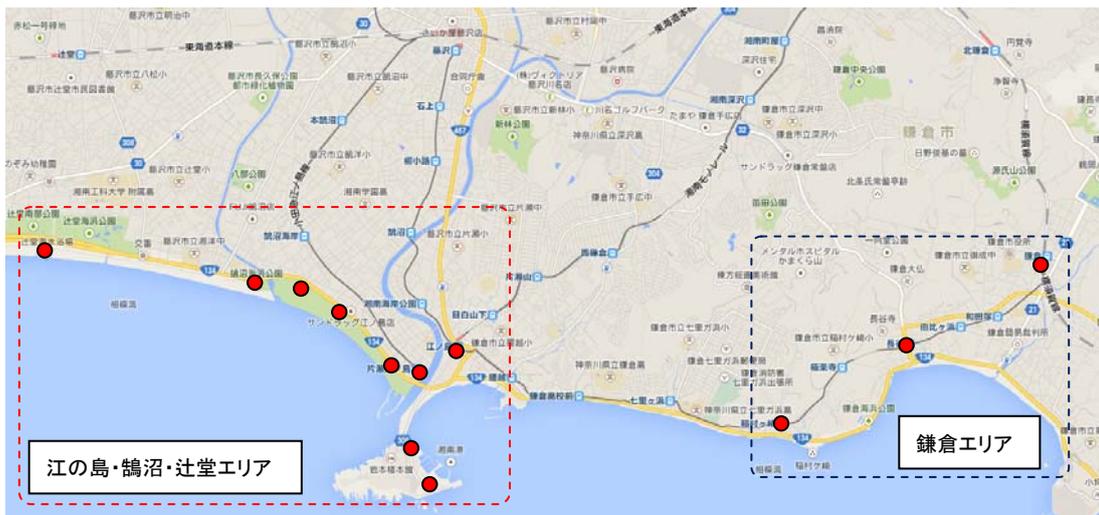
【江の島周辺におけるレンタサイクルの実施状況】

- ・地元商店などによる普通自転車および電動自転車の貸し出しを実施。
- ・レンタル可能箇所としては、鎌倉駅や片瀬江ノ島駅付近の他、JR 茅ヶ崎駅においてもレンタサイクル事業を実施しているため、江の島や鎌倉周遊に利用する事が可能である。

【実施イメージ】

□ 運用エリアおよび貸出場所の候補

→江の島周辺および湘南の海岸沿いの施設が考えられる。



□ 運用システムの候補

→人手で自転車を貸し出す方式と、みなとみらいなどで導入しているような、専用の自転車とスタンドを設置してシステム化する方式がある。スタンドを設置するシステム化の場合は、無人での管理が可能となるが、設置費用を要する。

→貸出方法については、借りた場所に必ず返却する方法と、貸出場所と返却場所が異なるパターンの2つがある。江の島周辺では複数の目的地を回遊できるよう、貸出場所と返却場所が異なってもよいシステムが望ましい。



【実施効果】

- ・片瀬・江の島周辺地域での回遊性の向上、周辺観光地との連携向上

【実施に向けた課題】

- ・レンタサイクルに関する必要性の検証。
- ・利用意向など導入条件の設定に関するアンケート調査を踏まえた利用エリア、貸出場所、必要台数の整理、運用システムの整理
- ・事業の採算性の確保、事業の継続性の確保が必要となる。

⑧江の島島内へのマイカー抑制による公共交通の円滑化（パークアンドバスライド）

【片瀬・江の島周辺地域での駐車場立地の現状】

片瀬・江の島周辺地域では、県立湘南海岸中部駐車場や県立湘南海岸西部駐車場などが立地しているが、これらの駐車場と江の島を結ぶバスは運行しておらず、自家用車で江の島島内に来訪する場合は、江の島島内の駐車場利用が中心となっている。

【実施イメージ】

□対象とする駐車場

→国道134号沿いの駐車場のうち、特に江の島から離れた場所に設置してある駐車場を対象とする。



【実施効果】

- ・江の島から距離があり、利用率が低い駐車場の効果的な利用
- ・江の島島内への自動車の流入抑制

【実施に向けた課題】

- ・ルート検討（江の島島内へ入る場合、混雑が予想される）
- ・社会実験などを実施する際の利用料金
- ・運行の採算性の確保、事業の継続性の確保が必要となる

⑨駐車場に関する情報提供の充実

【駐車場の情報提供の現状】

江の島島内で駐車場位置に関する案内があるものの、満空情報は提供されていない。また、片瀬・江の島周辺地域において江の島島内の満空情報などが確認できないため、島内の駐車場が満車にもかかわらず自家用車が島内に向かい、江ノ島大橋の渋滞の要因となっている。

【情報提供内容の検討】

□江の島島内および周辺の駐車場の満空情報

→江の島島内の駐車場が日中はほぼ満車になっている一方で、中部駐車場や西部駐車場には余裕が見られるほか、江の島島内の湘南港臨港道路附属駐車場にも余裕が見られるため、これらの駐車場を有効活用し、江ノ島大橋での駐車場待ち行列、国道134号での江の島に入るための渋滞の解消を目指す。

□駐車場満空情報のイメージ図



□提供媒体

→江の島島内及び周辺道路での各駐車場の満空情報の提示

→ナビタイムなどの駐車場検索システムへの情報提供

※現在、江の島島内の駐車場（3箇所）は駐車場検索システムでは満空情報は提供されていない

□神奈川県としての取り組み

- ・江の島島内および江ノ島島外において、江の島島内の3箇所の駐車場の満空情報の道路上での提供について今後実施予定。



図 江ノ島島外(国道134号)での情報提供のイメージ



図 江ノ島島内での情報提供のイメージ

【実現効果】

- ・江の島島内及び周辺駐車場の効率的な利用

⑩江の島島内での滞留車線の確保

【江の島大橋での駐車場待ち渋滞の現状】

- 江ノ島大橋の近くにある江の島なぎさ駐車場への待ち渋滞が発生しており、またその他の駐車場に関する情報も提供されていない。



【実施イメージ】

- 江の島島内での駐車場待ち渋滞を解消し、国道 134 号への影響を軽減するため、江の島島内での交通処理方法の改善（湘南なぎさ駐車場での滞留長の延伸等）を行う。



【実施効果】

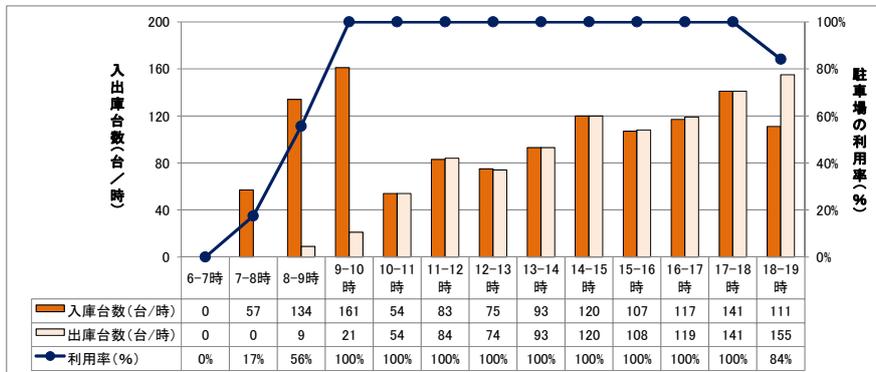
- ・江ノ島大橋の渋滞長の軽減及び国道 134 号への影響の軽減

参考資料

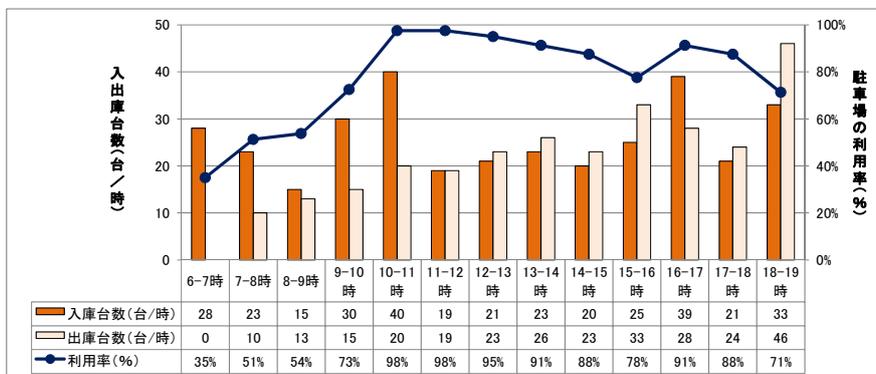
①江の島島内周辺の駐車場ごとの入出庫台数、利用率（江の島島内および周辺の駐車場台数調査より）

■第1回調査（5月3日）

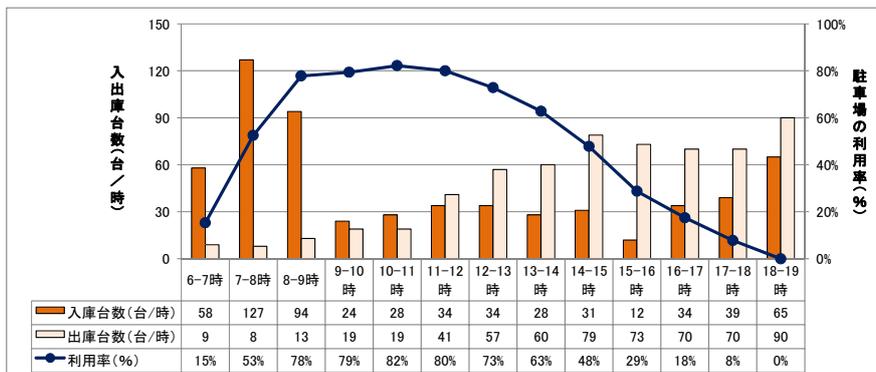
1) 江の島なぎさ駐車場の入出庫台数、利用率



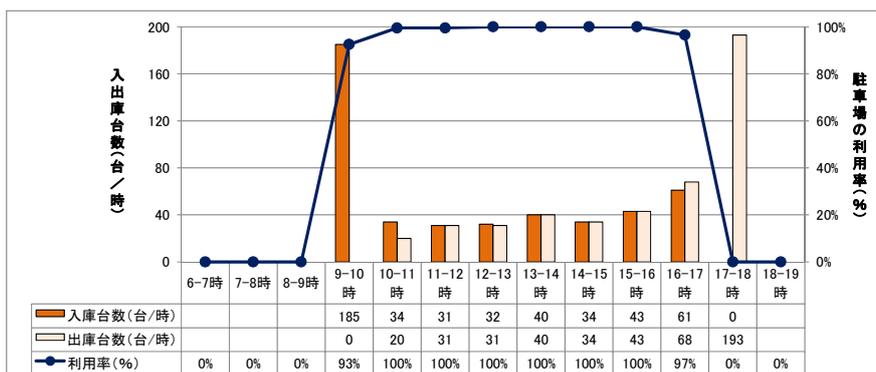
2) 藤沢市観光協会江の島駐車場の入出庫台数、利用率



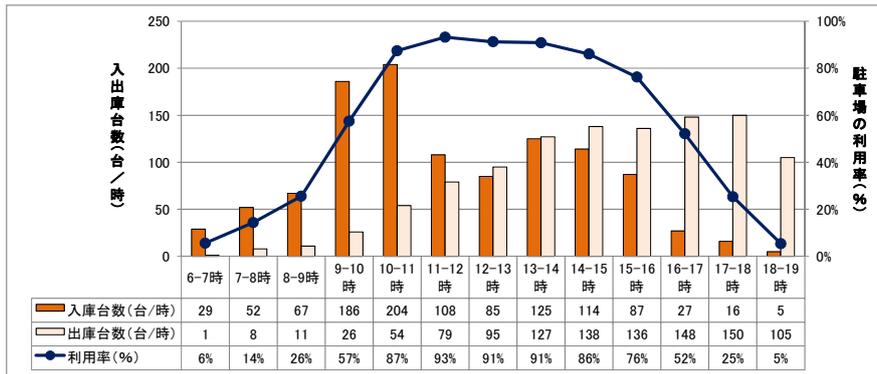
3) 湘南港臨港道路付属駐車場の入出庫台数、利用率



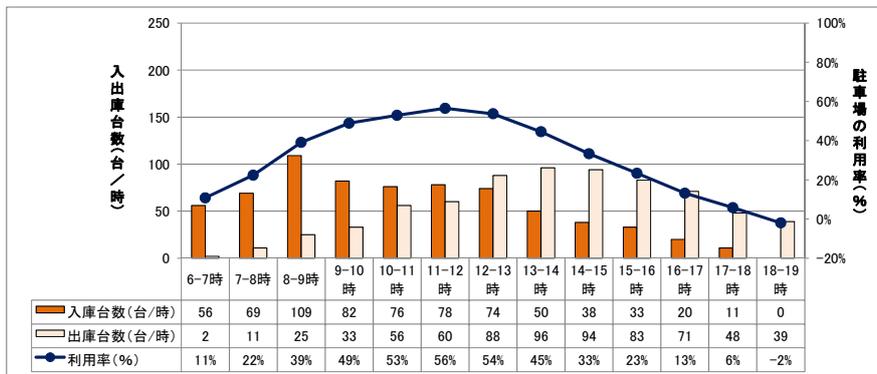
4) 江ノ電駐車センター（江ノ島水族館隣接駐車場） ⇒営業時間ではほぼ満車状態



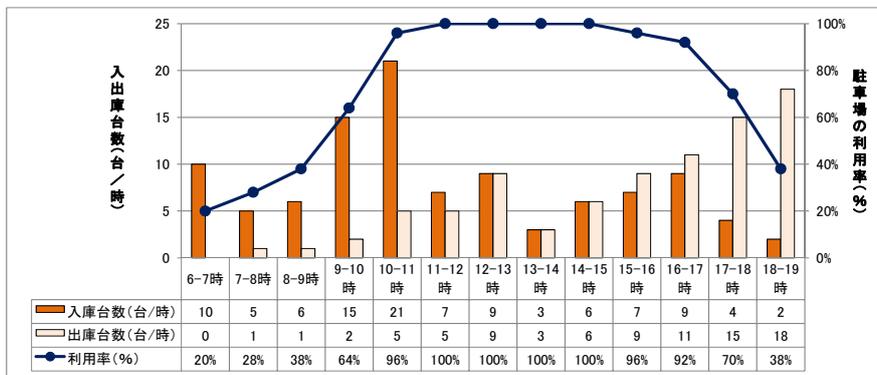
5) 県立湘南海岸中部駐車場 ⇒10時以降は8割以上の利用率



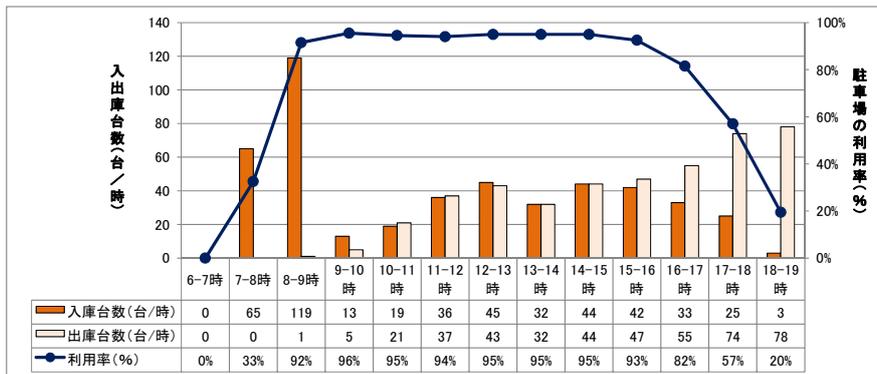
6) 県立湘南海岸西部駐車場 ⇒中部と比較して利用率は低くなっている



7) 藤沢市観光協会片瀬東浜駐車場 ⇒日中はほぼ満車となっている。

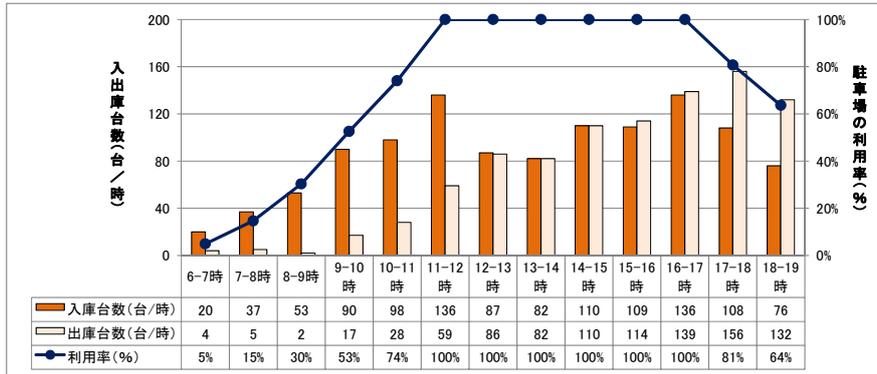


8) 片瀬海岸地下駐車場 ⇒日中はほぼ満車となっている。

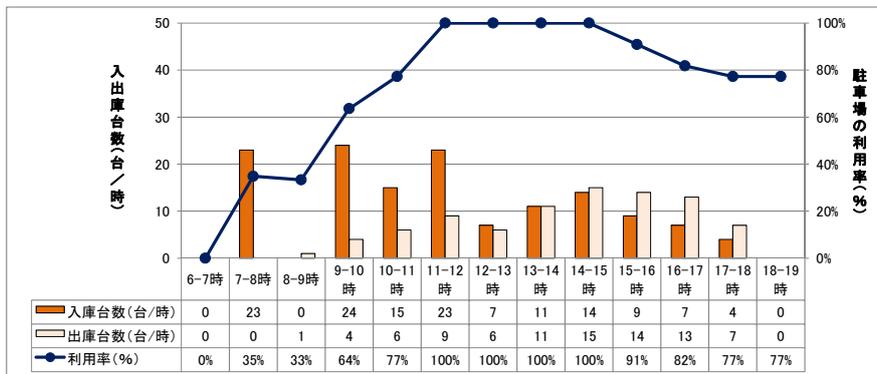


■第2回調査、8月3日

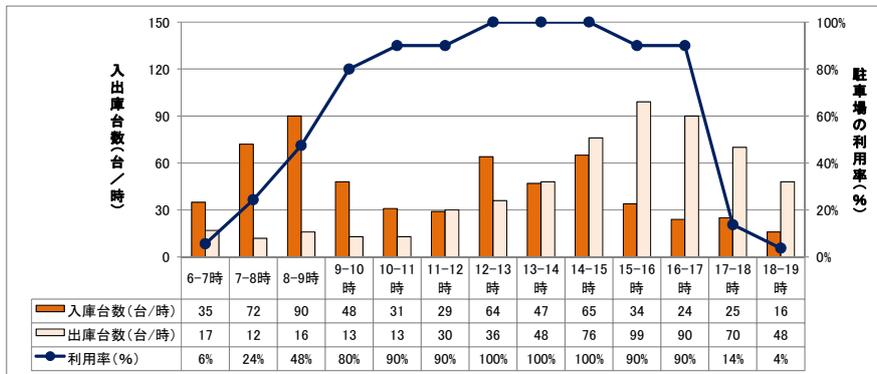
1) 江の島なぎさ駐車場の入庫台数、利用率



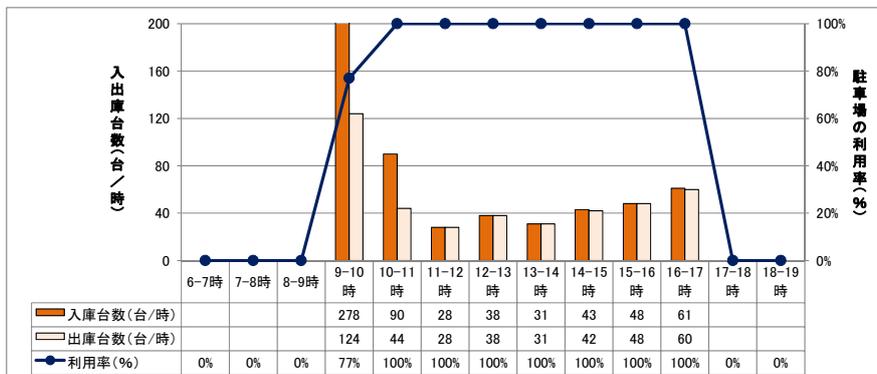
2) 藤沢市観光協会江の島駐車場の入庫台数、利用率



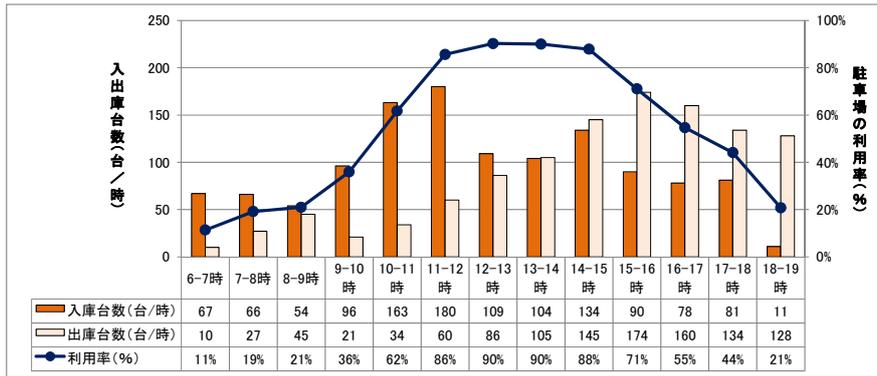
3) 湘南港臨港道路付属駐車場の入庫台数、利用率



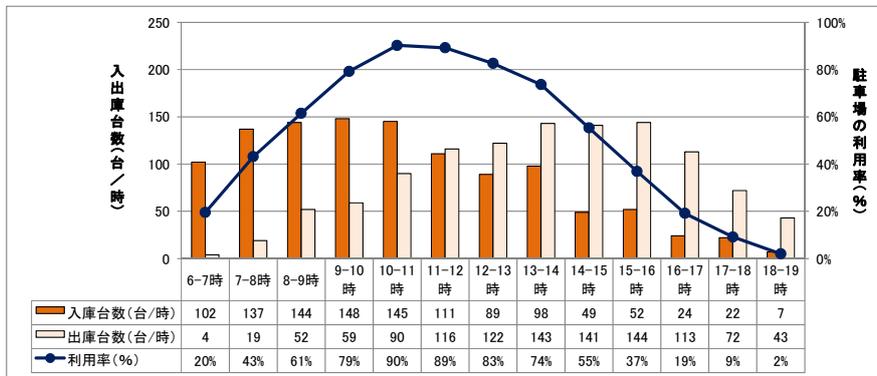
4) 江ノ電駐車センター(江ノ島水族館隣接駐車場) ⇒営業時間ではほぼ満車状態



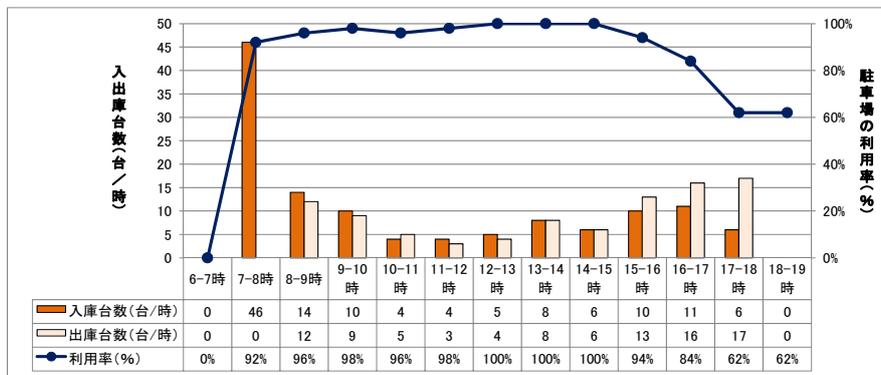
5) 県立湘南海岸中部駐車場 ⇒11 時以降は 8 割以上の利用率



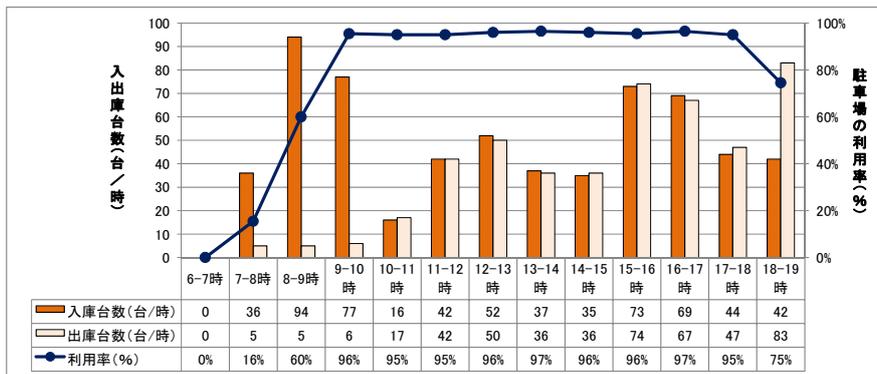
6) 県立湘南海岸西部駐車場 ⇒中部と比較して利用率は低くなっている



7) 藤沢市観光協会片瀬東浜駐車場 ⇒日中はほぼ満車となっている。

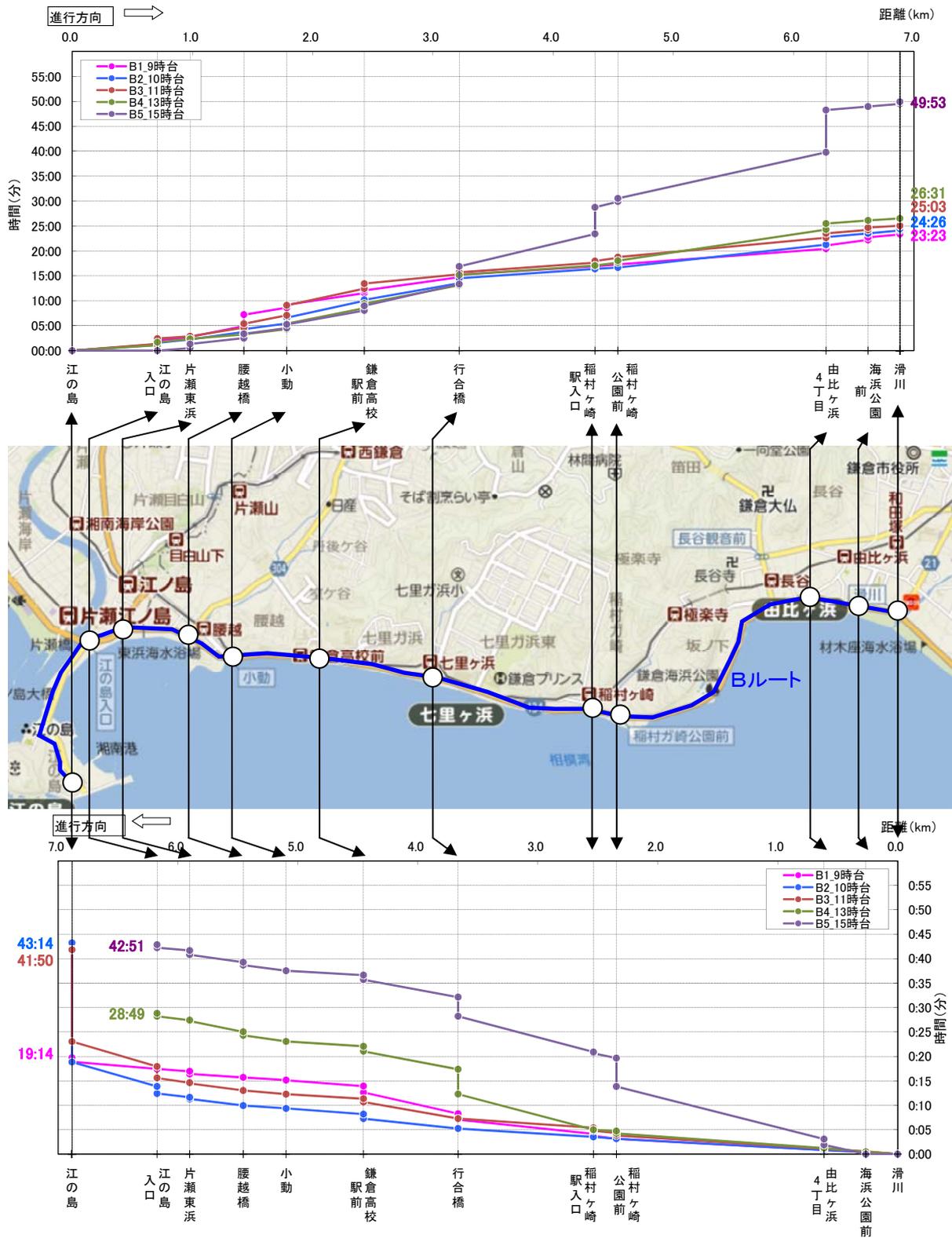


8) 片瀬海岸地下駐車場 ⇒日中はほぼ満車となっている。



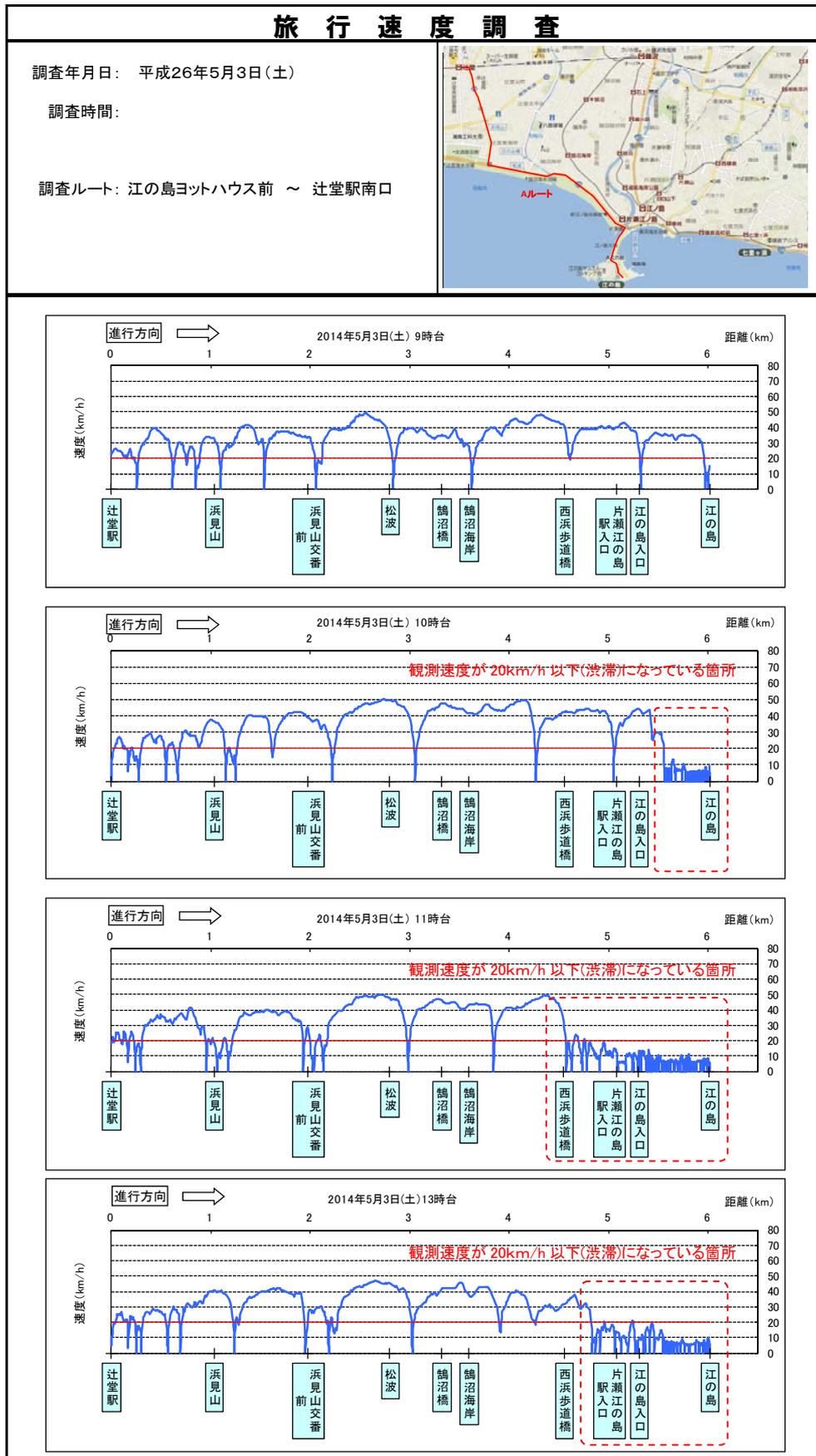
2) Bルート（鎌倉市滑川交差点～江の島）の区間ごとの所要時間

・江の島島内だけでなく、国道134号でも所要時間が多くかかっていることがわかります。



③江の島島内への旅行時間調査（各ルート of 時間経過詳細）（江の島島内への旅行時間調査より）

■Aルート（辻堂駅南口～江の島）の区間ごとの旅行速度

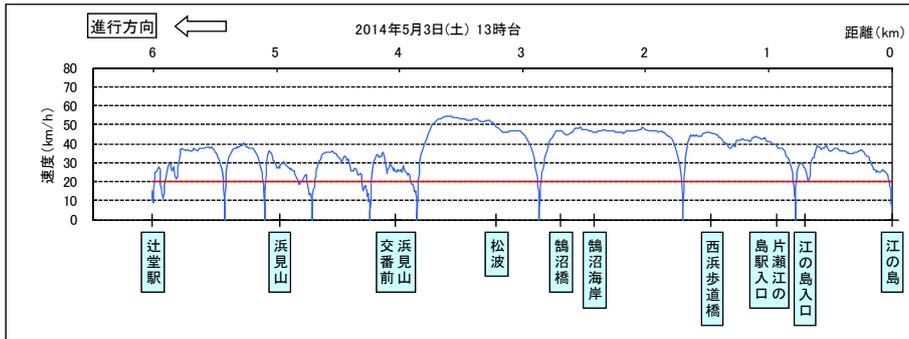
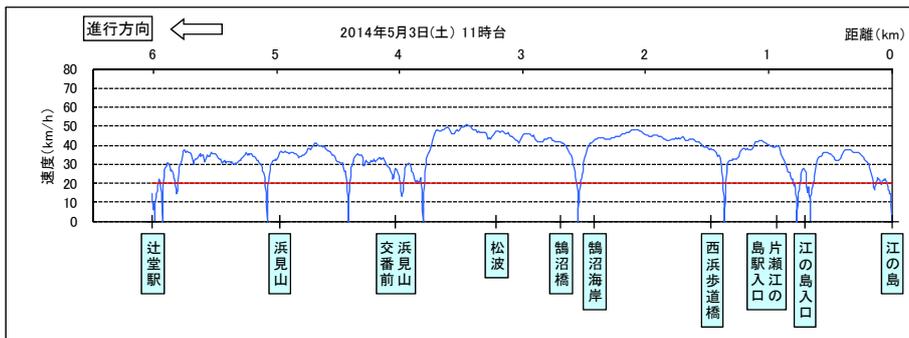
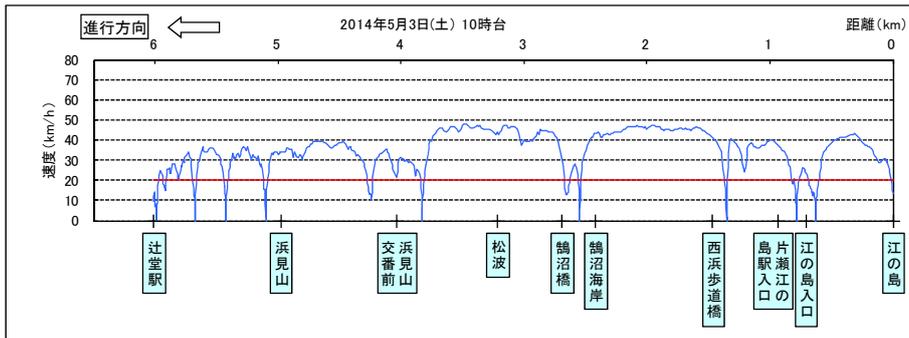
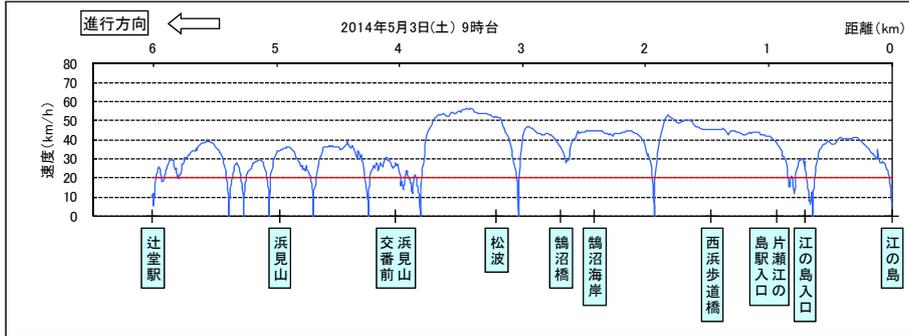


旅行速度調査

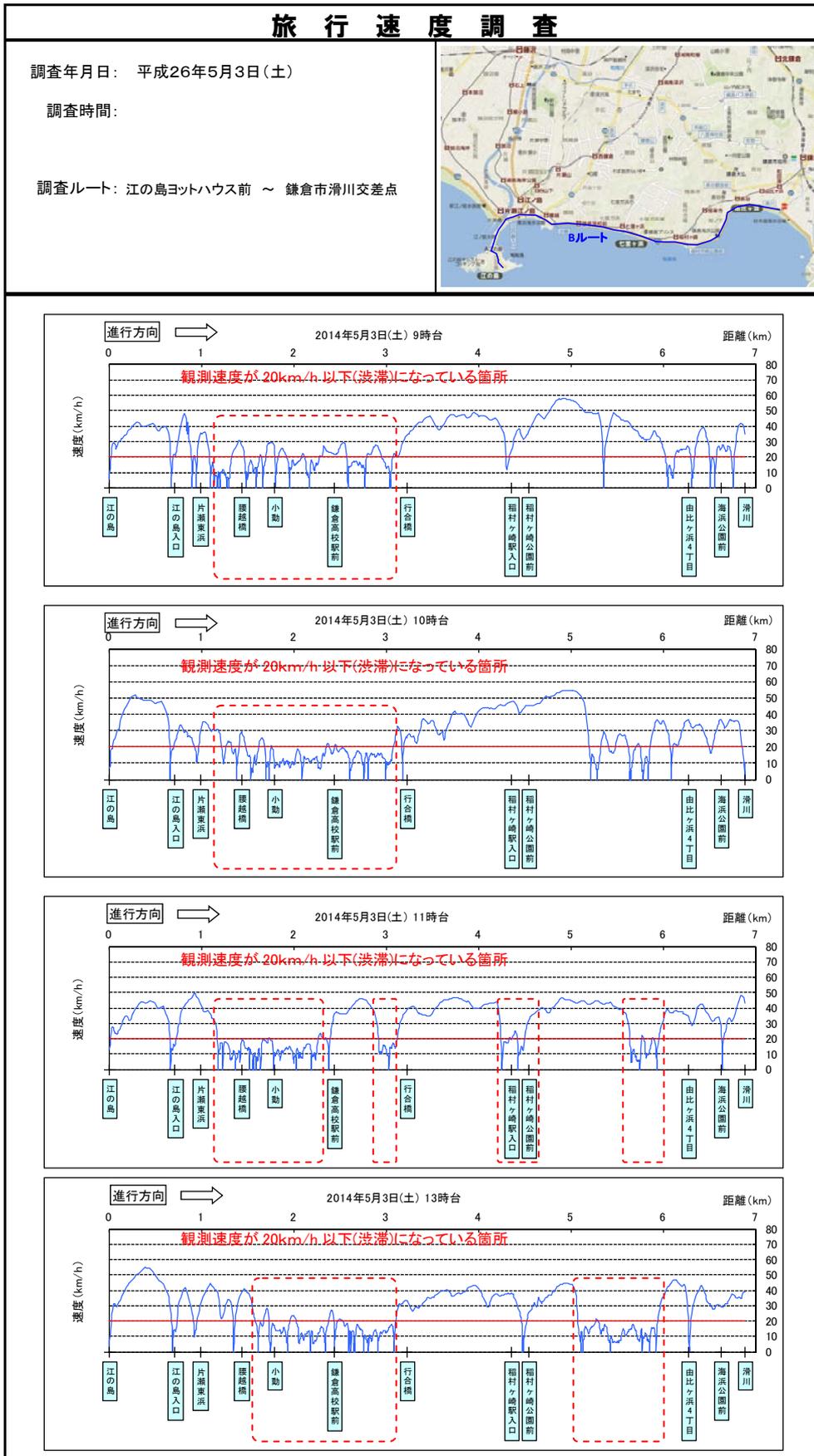
調査年月日：平成26年5月3日(土)

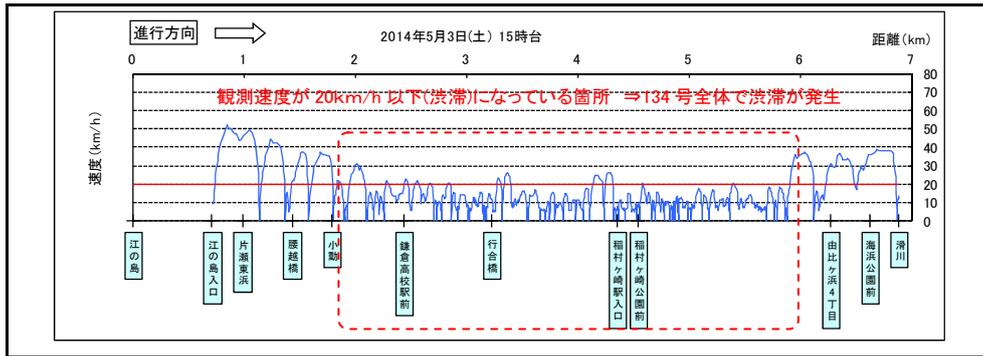
調査時間：

調査ルート：江の島ヨットハウス前 ~ 辻堂駅南口



■Bルート（鎌倉市滑川交差点～江の島）の区間ごとの旅行速度



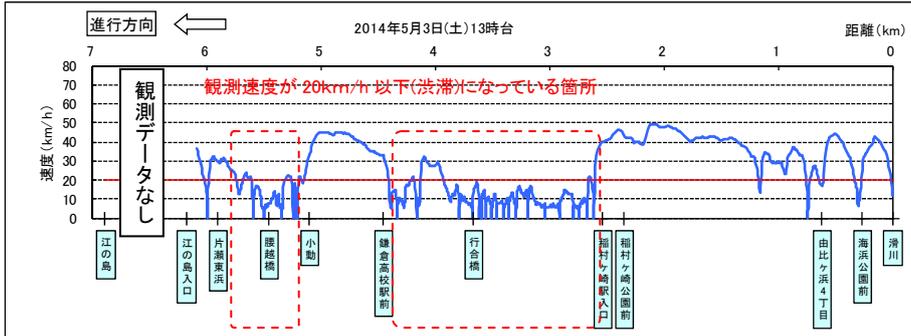
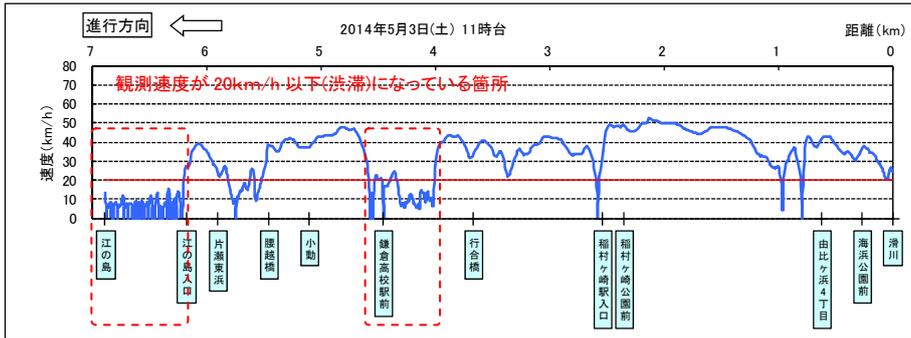
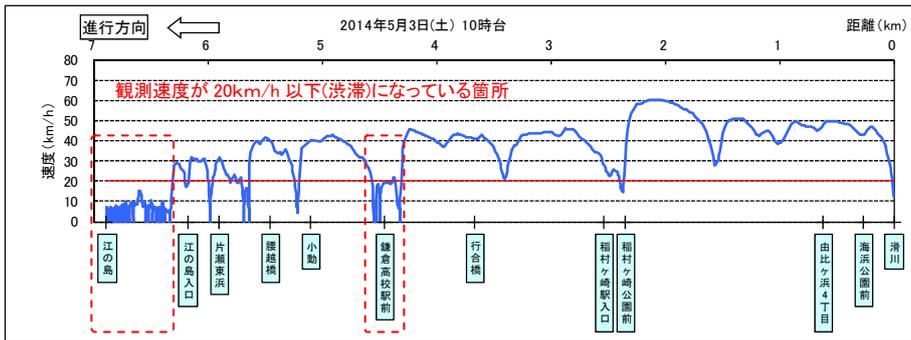
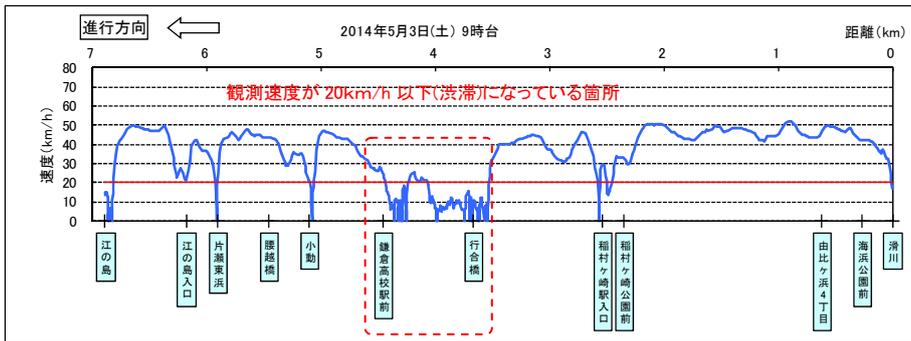
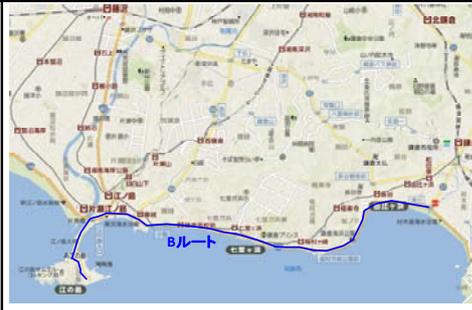


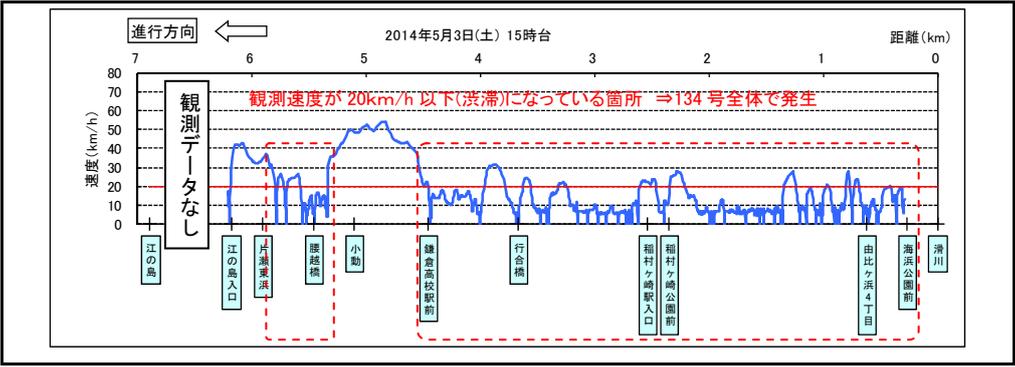
旅行速度調査

調査年月日：平成26年5月3日(土)

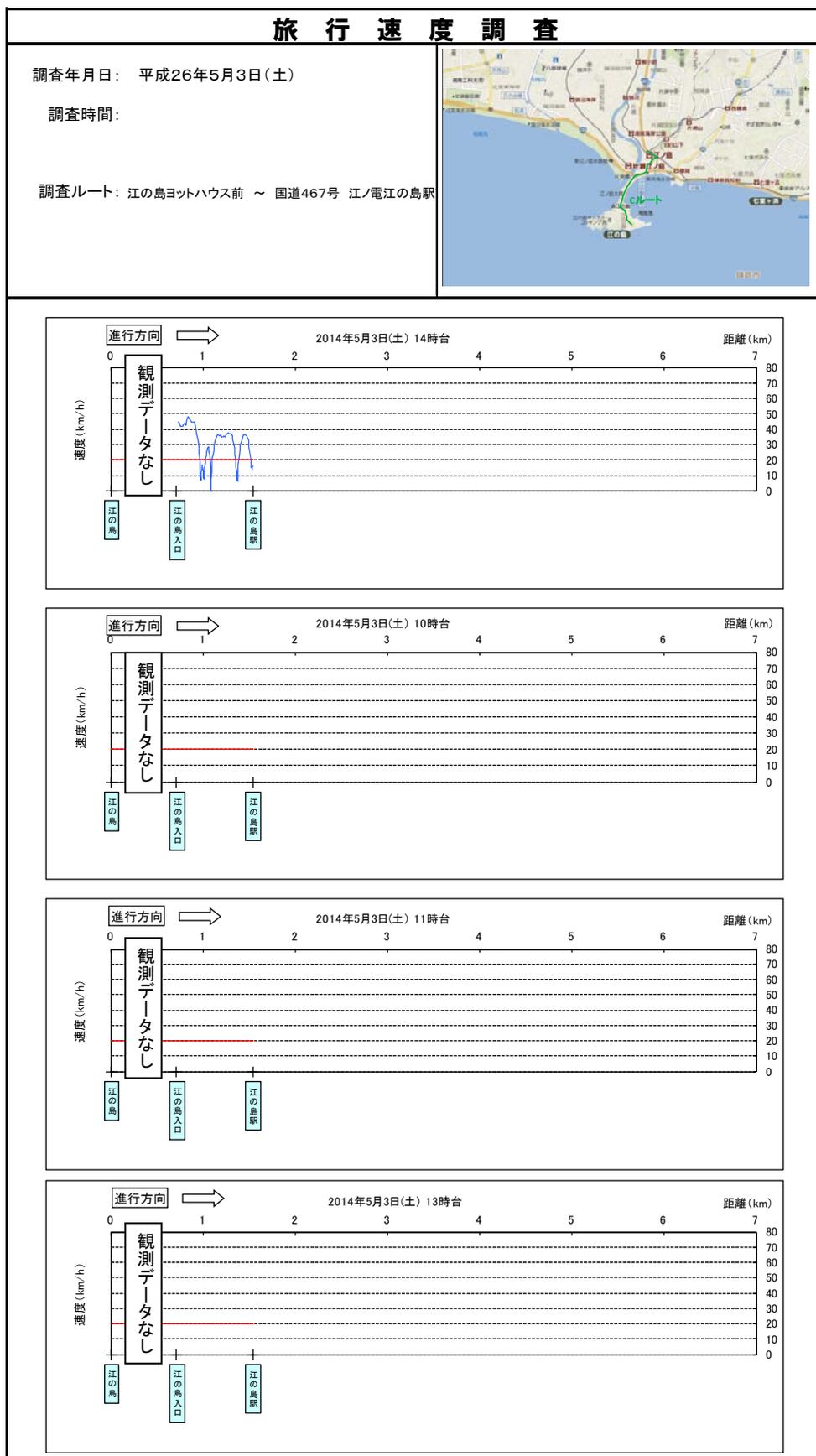
調査時間：

調査ルート：江の島ヨットハウス前 ~ 鎌倉市滑川交差点





■Cルート（江ノ島電鉄江ノ島駅～江の島）の区間ごとの旅行速度



旅行速度調査

調査年月日: 平成26年5月3日(土)

調査時間:

調査ルート: 江の島ヨットハウス前 ~ 国道467号 江ノ電江の島駅

